

# 令和3年度第3回東広島市地域公共交通会議 議事録

## 1. 日時

令和4年3月24日（木）10:00～

## 2. 場所

東広島芸術文化ホールくらら 3階（303）

## 3. 出席者

塚井会長、井上副会長、山本委員（代理：荻田室長）、田島委員、河内委員、沖口委員、坪内委員、山田委員（代理：山田事務局長）、吉田委員、古田委員、景山委員、石田委員、長田委員（代理：富士田主査）、藤井委員（代理：川口主任）、石川委員、中谷委員、鎌田委員、惣引委員

## 4. 議事次第

### 1 開会

### 2 委員の紹介

### 3 報告事項

（1）地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）及び利便増進実施計画（地域公共交通再編実施計画）の進捗管理について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料1・2）

（2）海風バスの運行計画の変更について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料3）

### 4 審議事項

（1）令和4年度東広島市地域公共交通会議予算（案）について・・・・・・・・（資料4）

### 5 その他

### 6 閉会

## 5. 発言要旨

報告事項（1）地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）及び利便増進実施計画（地域公共交通再編実施計画）の進捗管理について

○事務局 <資料説明>

○塚井会長 資料13ページ「再編事業実施効果の測定・評価について」で目標人数が示されているが、平成27年度の収支率を維持するための平成30年度の数だと思う。この目標人数の意味が少し分からないので、補足を加えてもらいたいと思う。

○事務局 少し事務局の方で整理をさせていただいて、後日整理させていただいたものをお配りしたいと思う。

○吉田委員 資料6ページの児童タクシー送迎とはどういったものになるのか。

○事務局 児童タクシー送迎は、東広島市が運営しているいきいきこどもクラブ（学童保育）の児童に対するもので、福富支所の中に学童保育の施設があり、竹仁小学校等の生徒を輸送しているものである。

○吉田委員 安芸津町の木谷小学校は特認校になっているが、一番のネックになるは、来たいけれども、毎日こどもを送迎しないといけない、家族で送迎という状況になること。合併の時にはスクールバス等があるが、こういう特認校への通学補助みたいなものがあれば、もっと児童数も増えるのかなと思っている。また、公共交通の西条・安芸津線で学校に来ることができるか検討してみたが、始業時間には最初のバスでも間に合わない状況である。そのあたりで検討されていることはないのか。

○事務局 特認校で言えば、木谷小学校や吉川小学校の小規模校が地元の方に非常に尽力されており、児童の通学等を何とかできないかという声をお聞きする機会がある。このよう

なお声については、交通や地域振興の立場としてお話をさせていただく中で、しっかりと交通事業者の方とも共有をさせていただきながら、目的地側での取組みと手段側の交通がしっかりとパッケージとして考え、一緒に検討していきたいと思っている。

○古田委員 資料7ページの「JR 駅のバリアフリー化状況」について、バリアフリー化の整備目標が1日平均利用客数3,000人以上となっているが、呉線の風早駅は駅のバリアフリー化以前に駅の場所も悪いということもあって、駅までのルートが厳しく、危険だと思う。駅のバリアフリー化だけを念頭に置いていると、結局意味のないことになるのではないかと感じた。国道から駅までのルートが変則的な道であるとか、ポコポコになっているということを見ると、そもそも障害を持たれている方が駅に辿り着くという時点で危険があると思う。駅だけのバリアフリー化だけを見ていると、逆に危険が見過ごされているのではないかとすごく感じた。

○荻田室長（JR西日本） 風早駅だけに限らず、バリアフリー化の整備目標値を下回る駅については、すぐに整備をするという訳にはいかないが、弊社としても順序立てて乗降者数が多いところから今後整備していく方針に変わりはない。安芸津駅や風早駅は乗降者数がまだまだ少ない駅だが、決してバリアフリー化対象外の駅ではないということは皆様にご理解をいただきたい。周辺の整備については、各市町に整備をしていただくようにご尽力していただくしかないかなと思っている。

○吉田委員 安芸津・西条線のことだが、現在橋が壊れ、安芸津駅まで行けない状況になっている。川の幅が限界にきていて、川の幅を広げるため、土地買収にあたっているという噂がある。実際にはどうなっているのか、いつまで橋が通れない状況が続くのか聞いてみたい。

○台信次長（東広島市都市部） 三津大川の管理は広島県がしており、広島県が事業主体で河川改修を進めている。いつ終わるかというスケジュールについては、広島県は公表していないが、河川を拡げるという前提で今測量をしており、今後用地買収を進めたいということ伺っている。家屋が河川沿いに建っているので、広島県も事業着手したばかりでスケジュールの見通しを公表がされていない状況である。

## 報告事項（2）海風バスの運行計画の変更について

○事務局 <資料説明>

○吉田委員 90歳に近くなってもなんとか自分で生活しようとして、車から自転車になり、そしてシルバーカーという流れになっていく高齢者が増えている。もう少しするとほとんど車に乗れない状況が出てきて、通院や買い物には非常に不自由をするのではないかという現状になりつつあるので、是非とも海風バス運行の充実をお願いしたい。また、色々な高齢者の意見の中で、バス停に雨が降りこむという苦情が出ていた。色々工夫されているようだが、待つというところも考慮を入れながら、配慮いただければ大変嬉しい。

○古田委員 バス停にはどこも時刻表の看板だけで、よほどの場所ではない限り、ベンチや雨除けみたいなものがないと思う。お年寄りの方はしんどい中、立って待っている状況が見受けられるが、ベンチ等は歩道だから勝手に設置してはいけないのか。

○塚井会長 少なくとも勝手には設置できない。歩道は歩行の用に供するものであって、バスを待たれる方専用の空間ではない。バス停の環境、特にコミュニティバス関係のバス停環境は東広島市だけでなく、どこでも問題になっている。事業者が設置するバス停は、かなり厳しく安全性を検討された上で設置されているが、コミュニティバスはそこまで厳しくされていないので、環境が悪いという言い方もできるが、逆にそこを緩和してあげることで、路線の配置を自由にしている、家の近くまで来るようにしているという言い方もできる。ある観点でよろしくないところを改善すると、別の問題が起きるという可能性もある。問題があるということは、行政や事業者も認識しており、学識としても認識をしている。

審議事項（１）令和４年度東広島市地域公共交通会議予算（案）について

○事務局 <資料説明>

○田島委員（芸陽バス） 伴走支援は、今回志和地区と小谷地区が対象ということで計画をされているが、志和エリアは私どもの路線バスも走っており、路線バスへの影響も考慮しながら、より密に調整をお願いできればと思うので、よろしくお願ひしたい。

○塚井会長 その他に御意見等はあるか。ないようであれば、令和４年度東広島市地域公共交通会議予算（案）について、本会議において合意したものととしてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長 予算（案）について、本会議において合意したものとさせていただきます。なお、細かい字句の修正等があれば、私に一任いただきたいと思います。

その他（意見交換）

○塚井会長 最後にその他として、意見交換の時間を設けさせていただく。事前に沖口委員からご発言の申し出があった。沖口委員お願いします。

○沖口委員（広島電鉄） ３月４日にPASPYの運用を終了することと、新しくQRコードや交通系ICカードを認証媒体とする新たな乗車券システムについて2024年10月からサービス開始をすることを目途に開発することが報告された。これまで運用をしていたPASPYについては、導入から10年余りが経過し、機器の更新に約40億円が見込まれていること、またコロナ禍において生活様式が変化する中で、ダイナミックプライシングという時間帯別の運賃や曜日別の運賃等の柔軟な運賃制度についてこれまで検討してきたが、従来のICカードでは導入にハードルが多かったことも含めて、新たなシステムの導入をすることになった。今回導入するシステムは、ABT方式というもので、これまでのシステムはバスや電車で搭載している車載器にICカードをかざすことで運賃計算をしていたが、今度の新しい方式はQRコードやICカードを車載器にかざすことでIC番号を読み取って、運賃計算はクラウドサーバー側が行うシステムとなっている。このことからシステム全体において、低廉化が図れることとなっている。また今後、多様な認証媒体にも対応することが可能ということで、他の様々なサービスと連携が期待できる。当初は、QRコードだけということで話を進めていたが、QRコードに馴染みのない高齢者の方等を考慮して、今回ICカードでもできるように対応している。また、現在導入している各種割引サービスについて実施する予定と聞いている。現在、バス事業を取り巻く環境は、コロナの影響で非常に厳しい状況が続いており、これまで以上に利便性の向上に努めてまいりたいと思っている。

○塚井会長 決済については、今のカードからどのように変わると理解すればよいか。

○沖口委員（広島電鉄） 新しいシステムは、スマートフォンやパソコンから会員登録してもらい、クレジットカードや銀行の口座から自動引落を含めて検討をしているが、クレジットカードや銀行口座の登録が難しい方もおられるので、独自の現金でのチャージを含めて検討していると聞いている。

○塚井会長 現状のPASPYからの変更について、現状で導入されるのは広島電鉄が先行すると思われるが、他との連携について、バスによって使えるものが変わってくるという時期が一時期やってくるという見通しか。

○沖口委員（広島電鉄） 現在PASPYを利用している事業者が32社程ある。広島電鉄を含め、関連会社は今後積極的に導入を進めていくことになると思う。新聞報道ではあるが、アストラムラインはICOCAの方とすると報道されていた。理由として、ICOCAは非常に高機能であり、自動改札は高機能のものではないと難しいとの話は聞いているが具体的なところは存じ上げない。他事業者には、一緒にやっ払いこうと話をしているという聞いている。

- 塚井会長 状況は理解しました。JR 西日本からも何かありますか。
- 荻田室長 (JR 西日本) 私から意見をいう立場でもないが、ICOCA は導入にお金がかかるとは聞いている。私もこの件について明るくはないが、ICOCA でも車載器や安易に決済ができるシステムがあるとも聞いているので、そのあたりどのように連携を図っていくか今後話し合うのかもしれない。
- 塚井会長 その他意見はあるか。
- 古田委員 PASPY の件について、以前の書面審議でも質問させてもらった。先日の中国新聞で出ていた利用者の声のうち、多かった意見の中で、クレジットカードや通帳との紐づけに不安を持つ人が多いことが掲載されていた。その中で懸念の声として、子どもたちが通学に使う際、クレジットカード・通帳に直結していることに不安を感じるということが、割合としては少なく書かれていたが、自分自身の感覚や周囲の声を聴く上で考えると、低く書かれているという印象を受けた。実際、スマホ決済の人も見るが、PASPY や ICOCA と比べて反応速度が遅いのが見て分かる。混雑時を考えると、普通の路線バスであれば賄えるかもしれないが、市電のような大量の人数が乗降する場合は反応速度が遅くなるとどうなってくるのか疑問に思う。市電だと今でさえ無賃乗車する人がかなりいると聞いているので、そのあたりに対応するような反応速度やしっかりした支払いシステムが組まれない限り、利用者としては不安が大きくなると思う。
- 沖口委員 (広島電鉄) 確かに学生の利用について、学校によってはスマホ所持を禁止しているところもあるので、IC カードという話となると思うが、決済については今後どのような形が一番便利になるか検討していくと聞いている。反応速度についても、確かに IC カードと比較すると時間がかかると聞いているが、今後の技術の進歩もあるし、どのようにフォローするかは検討していくと思う。現在は開発段階であるので、今後皆さんの意見をいただきながら進めていきたいと思っている。
- 古田委員 カードを増やすことになるという考えか。周囲の声を聞くと、ICOCA は大変便利で、コンビニチャージも可能、自販機でも利用可能、全国どこでも利用可能で、県外から来た人、行く人に使いやすいと聞く。他県に行った時も、ICOCA 1 枚あれば、色々な公共交通を利用できるので便利である。新しいシステムとなると、また別のカードを所持する必要がある、カードが増えることを煩わしく思うという意見もあると思う。そのあたりの考えはいかがか。
- 沖口委員 (広島電鉄) いわゆる 10 カードとの連携についても今後検討していくと聞いている。
- 田島委員 (芸陽バス) PASPY の廃止について、今は 10 カードと連携しており ICOCA も使える仕組みとなっている。こちらについて、継続的に更新を続けていかなければならないという点で、今後のバス利用者数や各社の経営状態等を踏まえ、PASPY は費用がかかりすぎると判断となり、新しいシステムを考える中で、PASPY の廃止が決定された。新システムについて、広島電鉄で決定され、芸陽バスもグループ会社であるので同じシステムを入れていくこととなると思っている。その中で、処理速度の問題等もあるとは重々承知している。アストラムラインは駅で多量の通過があるので、新システムだと時間がかかりすぎ、ICOCA にせざるを得ないという判断だと聞いている。システムは日々進化しており、運賃はお客様の大事なお金であるため、ミスのない確実な運賃収受ができる方法を我々も考えているので、ご理解いただければと思う。
- 塚井会長 私も新聞報道で見た程度で内情については存じていないが、技術はどんどん変わっていく。今回の PASPY から QR コードへの転換は、運営している側の都合で、利用者としては変化がないことがおそらく最善である。現状、Felica システムの様々な交通カードが普及している中、今更難しいシステムを始めるのかというのは利用者感覚としてはあると思う。しかしながら、インターネット環境が大きく変わっていること、

スマホをみんなが持っているとも言えないが、スマホを持っていない人・使えない人が多いという前提で社会を設計する時代でもない。高齢者でもスマホに馴染んでいる人もいるし、子どもは利用制限がある部分があるが、そこを何とかすれば問題ないのであろう。いずれにしても、技術が置き換わらなければならないことははっきりしている。残念ながら、この種の技術については、「社会実験」を行わなければ分からないところがある。3・40年前では大切なお客様を実験台にするのか、ミス決済をしてまで行うか等、批判を受けたかもしれない。現在もそういう事例は皆無ではないが、こらえてください、という時代である。社内でテストをして実際の環境でトラブルが多発し全体が倒れるということが頻発することもある。決済方式については、様々な仕組みが乱立しているが、その中には大問題となったものもある。テストをきちんとしないとそのような問題となり、テストをするということは一部の人に迷惑が起こることはあり得る。それは仕方のないことであり、社会にしっかり食い込んでいく技術はそういう側面がどうしても出てくる。しかし、ミスがあったらすべて受け入れるのではなく、クレームはつけてほしい。この件もそういう技術の一つではないかと思う。個人的にはそう来るかと残念な思いもあるが、一気通貫ではない、一時期は併存・問題・混乱が生じるであろう。それを乗り越えて、利用者数に関係なくどこでも使え、運営コストもそこそこ低いものが5~10年以内には確実にできるという覚悟をもって取り組まれているものだと思う。広島電鉄単体で検討しているものではないと思うが、失敗すると経営に響くような非常にチャレンジングなことをされていると思っている。この会議体に様々な方が集まっていることも踏まえ、公共交通は公共性の高いものであるため、それぞれの負担があるとは思いますが、すこし受容しながら、今日のようにしっかり意見を言って、おかしい点をチェックしながら進めていくべきであると思う。

今日の話の前半について、駅までのアクセス、道路の災害復旧が遅れている、バス利用者が減っている、通学バスの課題等、力不足を感じているが、このようなことになることは学識経験者とするとも10年以上前から分かっていた。交通という問題がある限り、他のものとの接点が多く、会議をしながら限界も感じてはいる。学童送迎の問題をここで議論するという造り付けでは絶対ないはずである。学童送迎や公共交通にどの程度予算をかけるかをこの会議で議論することでは本来なかったはずだったと思う。ただ、今回の予算審議であったように都市交通マスタープランを議論するなど、主眼は公共交通ではあるが、個人的には大転換であると感じ、とうとうそこまで求められるかと感じたところである。交通の問題は、施設の設計、送迎に関わるライフスタイルの問題、買物のタイミング等、生活に直結している以上、乗り物のみを見てそこだけ便利にするのは、会議体としては責任を果たしたことになるが、本当にそれでいいのか。利便性を増進して需要を増やそうとすると、根本の議論をしなければいけない。決済が現金ではなくキャッシュレスがいいのでは等、事業者が主として考えることだが、利用者がどう考えるか、セキュリティは大丈夫か等、行政、学識経験者が協力していかないといけない。今まで議論があったとしても外側に広げたことはなかったが、個別具体的にこういうケースはどう考えるか等、例えば学童の輸送のためにバスダイヤを変更するなど、そうなった場合我々だけで議論することではないが、会議体としては見解を述べざるを得ないのであると思う。あらゆることに関係しているので、幅広に話をしていく必要があるのであろう。事務局とは具体的な話はしていないが、そういう話ができる場をこの会議から分かれた形で設計する必要があるとも考えている。

終了