

# 令和4年度第2回東広島市地域公共交通会議 議事録

## 1. 日時

令和4年10月6日（金）10：00～

## 2. 場所

東広島市役所 本庁3階（303）

## 3. 出席者

塚井会長、井上副会長、山本委員（代理：南崎室長代理）、田島委員、河内委員（代理：大和様）、山根委員、坪内委員、山田委員、河井委員、川野委員、秋本委員、藤井委員（代理：永島主任）、石川委員、阪垣委員、惣引委員

## 4. 議事次第

### 1 開会

### 2 新任委員の紹介

### 3 審議事項

（1）安芸津海風バスの運行計画の変更について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料1）

### 4 協議事項

（1）東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改訂方針について・・・・・・・・（資料2）

（2）東広島市都市交通マスタープランの改訂状況について・・・・・・・・（資料3）

### 5 その他

### 6 閉会

## 5. 発言要旨

### 審議事項（1）安芸津海風バスの運行計画の変更について

○古田委員 ふれあい市の図面を見ると、入口は入口、出口は出口という一方通行の形でバスが運行するのだと思うが、バスだけでなく、一般車両も全部この形をとるのか。バスはこの形だが、一般車両はこの形でないとなると接触事故など事故の懸念が高くなる。一般の車両もバスと同じように一方通行となる計画となっているのか教えてもらいたい。

○事務局 JAふれあい市を運営しているJA芸南からは一方通行にするという話は聞いてない。事前に東広島警察署と協議を行った際には、バスの運行については出入口を定めた方が安全上良いだろうとのことだった。古田委員のご発言は安全を配慮されたものだと思うので、JA芸南と再度調整を行っていききたい。

○塚井会長 バスの場合は乗降の方法があるので、どうしてもこのような運用となってしまう。反対側にも乗降口があればいいが、左側にある建物が店舗ということで、バス停を店舗近くに置くという形で計画されている。運行は1日4便ということで、それほどたくさん出入りするものではなく、時間的にも大丈夫だと思う。通学の時間帯に関係するようであれば若干というのはあるかと思うが、7時台は店舗が開いていないため、通過することとなっている。午後からが混むかもしれないが、重大な影響はなさそうだと思う。事務局には事前に伝えていたが、店舗建物の上側に配置されている駐車場の利用について、安全面であり交錯して欲しくない、場内での交差を避けてもらいたいと思っているが、1日4便の運行なので、それほど重大な影響はないと思う。このバスは、土曜日・日曜日と同じ時間帯での運行なのか。週末の運行はないのか。

○事務局 このバス自体は土・日の運行はしていない。乗り入れる予定の小松原・大芝線については月・水・木・金の週4日の運行となっている。

- 塚井会長 より多くの自動車が入り出るタイミングでは、バスはないということで、自動車と交錯する可能性は低いと思われる。
- 古田委員 特に高齢者が運転される車両が国道から当施設に入ってくる時に減速なしで右折して、接触しそうな現場をよく見たことがある。平日でも結構な人が利用しているので、図面を見た時に一般の車両も一方通行になればいいと思い、質問をさせてもらった経緯がある。昔からこの出入口に関しては、考えた方がいいという思いが強くある。
- 塚井会長 土地勘があまりないが、そういう事情であれば、この機会に一方通行にするのも検討の対象だと思う。そもそも一方通行ではないとしても、右折車両の問題、場外へ出る時の問題もある。事故の例があれば、警察も気づいているとは思いますが、そのような事故の未遂が多発するようであれば、この機会に改善していただければと思う。本線からの右折での侵入が一番スピードが出やすいと思う。
- 事務局 指摘いただいたようにバスだけでなく一般車両の話にもなってくるので、本会議において懸念があった内容について、市から J A 芸南へ伝える。
- 山根委員 海風バスは3系統なのか。
- 事務局 海風バスは3系統あり、1日2系統が重複する形で運行している。
- 山根委員 風早・大田線は、J A ふれあい市の一つ手前の風早駅口まで運行をしているが、乗り入れは小松原・大芝線のみ計画となっている。こういった背景なのか教えてもらいたい。
- 事務局 現在の風早・大田線は、安芸津駅から大田方面に行く場合は風早駅口を経由せず、大田方面から安芸津駅に戻る場合にのみ風早駅口を経由するルートとなっている。令和3年4月以前は大田方面に行く時も安芸津駅に戻る時も風早駅口を経由していたが、その時の利用状況から現在のルート設定となっている。現在のルートで、J A ふれあい市に乗り入れをしてしまうと、大田方面から J A ふれあい市に行けるが、帰りの便がない状況になってしまう。今回は一旦、経路上にある小松原・大芝線のみを経路に入れさせてもらって、風早・大田線については、今後の利用状況や地域のニーズ等を把握した上で、今後乗り入れを行うか検討していきたいと思っている。
- 塚井会長 指摘の点については、回答のように可能であれば、要望があれば、運行上に支障がなければ対応をお願いしたいと思う。  
それでは、安芸津海風バスの運行計画の変更について、本会議において合意したものとみなしてよろしいか。
- 全員 <異議なし>
- 塚井会長 安芸津海風バスの運行計画の変更について、本会議において合意したものとさせていただきます。

#### 協議事項（1）東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改訂方針について

- 塚井会長 具体的なスケジュールと進め方という話だったので、今日の段階でこれが協議事項という具体的な内容ではないという理解だが、指摘のあった中で重要なのは、現在の交通の状況についてで、以前から若干の需要の減や緩やかな変化が続いてきていたが、全国同じ理由で、公共交通の利用が非常に一旦落ち込んだ。その後、少しずつ戻りつつあるが、戻り方そのものが従前の2018・2019・2020年あたりまで戻りきれぬのかどうか、それが分かりにくく、分からない部分でもある。利便増進実施計画の中で対応できることがあれば、積極的に見直すことも可能だと思うので、事業者の方から現状の考え方などについてご発言をお願いしたい。
- 田島委員 コロナ禍の中、この先どうなるかということだと思うが、現状は我々も元に戻るとは考えていない。一時は半減という時期もあったが、今は85%くらいの回復率と考えている。あとの15%は戻るかというと、たぶん戻らず、9割、93%くらいで動くのではないかと考えている。それに加えて、各地、都市部以外の過疎化がか

なり進んでくるのではないかと思うので、今後は慎重にやらないといけないと思っている。

- 塚井会長 数字としていただいたので、大体の状況が分かった。その他の事業者の方はどうか。
- 山根委員 利用者の回復状況については芸陽バスとほぼ同じような状況で推移している。今後の回復を見込みつつも、同様のシナリオでコロナ前のような社会・経済活動に戻ることはないだろうと考えており、新しい生活様式への変化が当たり前になってきているため、それを見越した今後の運営が必要になるとも考えている。バス事業自体がコロナ前から経営的にも厳しい状況だった中で、更にこのコロナ禍でダメージを受けたという状況。これまでも行政からの支援や連携ということで一緒に対策・対応をとらせてもらっていたが、これからはより一層、行政との共同での取り組みやさらに踏み込んだ支援も必要になってくると感じており、避けて通れない状況がこれから待ち受けているのではないかと考えている。広島市域においては、広島市長の方から上下分離という新しいスキームの検討を進めるという話をいただき、それも一つの新しい支援の形になるのではないかと大いに期待している。事業者としても色々な努力をしながら、公共交通の維持に最大限努めていきたいと考えている。
- 塚井会長 上下分離方式は設備と運営を分離するやり方で、交通の世界の中では、世界的にみると段々そちらの方向に収斂しつつある。日本の中では現在進行形で、必ずしも上下分離が一般的というところまではまだ行っていない。特にバス事業に関してはそうだと思っている。生活路線をあまり効率化の方向だけで維持していくと地域社会へのインパクトが大きい。そちらをできるだけ軽減するやり方の中で、今まではコミュニティバスというやり方で進めてきたが、違うやり方もあっていいだろう、そういう考え方なのだろうと思う。最後の点については、今すぐ何がという話が当市の中で出てくるのではなく、近隣の自治体の動き方を見ながら考えていけばよいと思う。以前、広島電鉄から料金収受の新しいシステムについての報告があったと思うが、今どうなっているのか、広島電鉄全体の動きとしてはどうなのか。
- 山根委員 新しい乗車券システムの進捗についてだが、QRコードでの決済の取り組みについては、今のスケジュールでは2024年の秋から新しいサービスを開始できるように開発準備を進めている。以前の説明では、QRコード方式を中心にご案内していたが、現在考えているのは、QRコードを読み取るやり方だけでなく、PASPYや他の交通系ICカードと同じように乗降時にタッチしてもらうような使い勝手で利用できる新しいICカードも併せて準備をしていこうということで進めているところ。世の中がキャッシュレス化し、スマホ決済の流れにもなっており、さらに2年後においてはその流れが一層進んでいる世の中になっているのではないかと思う。ICカード方式の使い勝手も引き続き提供できるような2通りの使用方法を用意するということで進めている。
- 塚井会長 開発中のことなので、非常に公開しにくい部分もあると思うが、特にこちらで試行されるということであれば、情報提供をいただければと思う。直接、今の利便増進実施計画や都市交通マスタープランに直結するものではないが、決済の方式は非常に色々なところにインパクトがでてくるので、良いタイミングで情報提供いただければと思う。それでは、JRバスからもご意見いただけるとありがたいが、どうか。
- 大和代理 芸陽バスと広島電鉄と同じように弊社でも一般乗合の路線については、戻っても9割程度だと考えており、コロナ前のように戻るのには難しいと思っている。弊社では、高速バスや貸切バスも運営しているが、そちらについても戻りが悪く、コロナ前のように利用者の方が利用されていくことを願っているが、難しいと思っている。
- 塚井会長 先日、久しぶりに空港からのリムジンバスを利用したが、飛行機に遅延があり、増発で飛行機2便分に対応するくらいのリムジンバスを出されていた。運行者として、あれだけの飛行機に対応する2・300人の5割の方に対応しようとする5・6人は必要となる。これは機材も人員のやりくりも予想はされることではあるが、分

かるのは1・2時間前なのでよく出されるなど思った。そういう意味で、恐らくこれからは需要の粗密にどう対応していくのかということが、運行事業者の方にとって非常に大事になってくる。定時定路線で頻度の低いものについては、予定されているもので運行するしかないが、都市間の空港バスや当市の中だと広島大学関係の路線については、雨天時に続行便が出るなど対応も従前だとかなり柔軟にしてもらっていたと思うが、これからは雨が降ったからといって、簡単に多くの乗務員の方をかき集めて対応するといった柔軟な対応ができなくなるかもしれない。これに対応するのが、今までの平均乗車人数対応の計画と変わってるところであり、目に見えないところを管理するDXやIT化などが必要になってくると基本線として理解している。しかしながら、そういうことは従前の計画の中では効果が説明しにくいことになるので、平均的な利用者は変わらないが、これが必要ですと言わないといけなくなってしまう。公共としてどのようなサポートできるのか、運営に関わることだが、よく考えるとインフラに関わることなので、何かしらのサポートについて検討が進められていくと理解している。利便増進実施計画を受け付ける立場として、運輸局の全体的な動きに関してお聞きしたい。

○川野委員 利便増進実施計画については、先日広島市からも出されているが、先程からお伺いしているように事業者が今かなり厳しい状態である。運輸局管内で状況をまとめた資料もあるが、事業者全体で6月時点で7・8割程度までしか戻っていない。燃料価格の高騰が下がる気配が全くなく、資金繰りなどについても半分くらいは今の状況が続くと1年もつかどうかというデータがでてきている。利便増進実施計画の考え方自体を今の状況に合わせていくことが必要になってくるということもあり、広島市で共同経営という話も出てきている。地方では、バス事業者の赤字路線を支えていた事業が一般路線よりさらに悪くなり、支えきれなくなって、撤退が始まっている。利便増進実施計画がなくても、公共交通計画の中でできることがあるが、今から公共交通計画が変更となるところもあるので、考え直される自治体が多い。運輸局としては、手続きの面があるので、計画の検討段階でも良いので早めに情報ももらって、交通担当・輸送担当とも話をさせていただきたいと思っている。

○塚井会長 確かに大事な論点である。人手不足ということが依然として問題ではあるが、一般家庭でも負担となっている燃料という問題が事業者の日々の基礎的な支出に大きく響いてきており、運行経費と収益のバランスをより一層悪くする方向となっている。従前の補助基準の考え方は、燃料費の上昇に従って上下するものではなく、算定単価のもとでなされており、齟齬が生じ、その差をどうやって埋めるのかという話が必ず出てくると思う。乗客が少ないだけでなく、そもそも運行経費がほっといても上がっていくという問題に関する指摘だったと思う。

○川野委員 今、ガソリンに対する補助があるが、補助がないと1Lあたり200円を超えてしまうので、それをどうにか170円程度に収めましょうということで補助がでていく。先日、燃料価格を調べたが、タクシーもバスも軽油も船の重油も上がりっぱなしであり、下がる兆しが見えない。事業者はだいぶ打撃を受けていると思う。

○塚井会長 言われる通りだと思う。昨日、OPECが減産すると決めたという報道があったが、しばらくは減産の方向になり、以前の100の状態に近づき、100に近づくとまた単価が200になり、200ではすまなくなって、210や220のレベルまでやってくると思う。有効な策はないかと思うが、代替燃料の話は昔からあるが、これも中々上手くいっていない。油以外に有効なものがあるかということ、直近では難しいと思うが、それでもエネルギーは地産地消するという考え方は大きなトレンドとして入れていくしかないかと思う。新しい燃料のバスに入れると、整備費用もかかるし、乗務員のトレーニングも大変だが、単価がすごく安いという訳でもない。ただ、何回かの波を得て、一部では導入できなくもないという社会にはなっていると思う。ここどう読むか、そうすると間違いなく上下分離で新しいものに関し

ては事業者が入れるのではなく、少なくとも試験的に入れてみるものに関しては行政から出して、どのような利用になるのか、規模がどれくらいであれば成立するのかという検討を進めていくことになると思う。だいたい飛んだ話となったが、経営やコストの考え方は同じだが、単価が変わっているので、どう対応していくかを中心にしっかり情報交換をしてもらいたいという趣旨のご発言だと思う。これは事務局にも、事業者の方にもぜひよろしくお願ひしたいと思う。その他、本件についていかがか。

○永島代理 資料2に改訂のスケジュールが記載されているが、利便増進実施計画については今年度と来年度の2か年で改訂することになっているが、その一つ上の部分の地域公共交通計画については来年度の改訂予定となっている。地域公共交通計画は、何月頃に改訂予定なのか、現時点のスケジュール感を教えて欲しい。

○事務局 地域公共交通計画については、現在作業中の都市交通マスタープランの改訂を受けて、改訂予定としているため、現時点で詳細な時期については、お伝えすることができない。ただ、来年度には着手を行う予定としている。

○永島代理 地域公共交通計画は、来年度中に完成するという認識でよいのか。

○事務局 令和5年度内での完成を目標にしていきたいと思っている。

○永島代理 広島県では、前回の交通会議でもお話しをさせてもらったが、県の方でも今年度と来年度の2年間で公共交通計画の位置付けとなるものとして広島県地域公共交通ビジョンの策定を進めている。今年度については、骨子案を取りまとめることとしており、12月～2月にかけて県内市町の交通会議で素案の提示をさせてもらい、市町の方からご意見を伺いながら、地域の実情に応じた計画にしていきたいと考えている。実際に計画が完成するのは、来年度末頃になるかと思うが、東広島市においても来年度交通計画を改訂されるということで、県の協議会での議論や骨子案の方向性などの共有を行うので、そういった所を踏まえながら検討してもらいたいと思う。

○塚井会長 並行という形になるので、適宜情報交換をしてもらいながら、この会議での共有も必要だと思う。ただ、事務局の素案としてはそのタイミングだとちょっと間に合わないところも出てくると思うので、お互いに密な情報交換をしてもらえるとありがたい。

その他、何かご質問・ご意見などはあるか。これ以上、ご意見がないようであれば、東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改訂方針については協議を閉じさせてもらいたいと思う。

## 協議事項 (2) 東広島都市交通マスタープランの改定状況について

○塚井会長 後半は、人口フレームについての内容など基本的なシナリオについての話で、前半は、現状の把握と今後の見通しについてのウェブアンケート結果となっている。アンケートの回答者は、若干男性の方が多かったり、若い方が多かったりということはあるが、地区的には大体均等にとれていると思う。

私の方から、項目の扱い方の確認だけさせてもらいたいのだが、最初の外出頻度の質問とコロナ禍が収束したら外出頻度はどう変わるのかという質問についてだが、資料16ページにある90%という数字は関係しているということなのか。それともこっちは将来の見通しで、16ページの数字はそうではないということなのか。

○事務局 今、クロス集計上でどこからグラフが拾ってきているかというところは手元にはないが、集計をしていく中での結果としては、9割までは回復するであろうという集計上の結果を報告させていただいている。ご指摘の部分については、改めてコンサルタントに確認をして、報告したいと考えている。

○塚井会長 想像にはなるが、設問の趣旨からすると、後ろに答えてもらったものから分岐させて、具体的にどれくらいですかという聞き方をして、その出てきたものを全体的に

平均すると16ページのような図ができるということだと思われる。そういう意味では、結果を先に見せて、根拠を後に示す形になっていると思う。質問させてもらったように関係性が若干分かりにくくなっているの、同じようなことを違う聞き方で何度も聞いているように読める。取りまとめの時には関係性が分かるようにしてもらえればと思う。先程、バス事業者の方からご報告があったようにバス利用者については85～90%という数字があったが、全目的、全ての交通機関という聞き方をすると90%になるということだと思う。その他ご質問・ご意見ある方いらっしゃるか。JRの南崎さんは、今についてのご感想でも結構なので、いかがか。

○南崎代理

アンケートの調査結果で、在来線が71.4%という数字が掲載されているが、在来線についてはコロナ禍前と比べるとこれくらいだと思っている。ただ、新幹線は157.1%という数字となっているが、全然このような数字ではなく、新幹線全体でいっても、7割～8割くらいで今回復をしているというのがJRの状況だと思う。

○塚井会長

実は、私も新幹線については気になっていたが、そもそもサンプル数が10とかの世界の話なので、あまり信頼性はないかなと思っていた。逆に在来線の方が70%と他に比べても割と低い数字だったので、若干低いと思っていたが、それ程低いということでもないということか。

○南崎代理

コロナ禍の前からいくと、私どもはよく2019年度比という数字をよく使うだが、70～80%くらいのあたりを今行き来している。最近、人の外出が増えてきつつあるものの、逆に毎週台風がやってきて、痛い思いをしているところがある。今の状況である。

○塚井会長

70%強という数字は、少し低いけれども、比較の実態に近いということだと思う。外出の状況について、タクシー協会ではどうか。

○山田委員

全般的に我々の産業の話を見せてもらうが、7月・8月の全産業の倒産の中で運輸関係、トラック・バス・タクシー含めた青ナンバー関係が30%倒産しているというデータが出ている。先程、川野委員も言われていたが、このまま燃料の高騰、あるいは様々なものが進んでいくと、恐らくもう耐えきれない業者が出てくると思う。今年、広島市内にある大手のタクシー会社が倒産ではないが、ナンバーを返されたということもあり、非常に厳しい状況が続いている。コロナ禍からの復活については、東京においては8割～8割5分程度と復活しているが、コロナの影響により、東京都内も約2000人以上の退職者が出ている関係上、数字は戻っているけども、会社の収入は下がっている状況が続いている。人不足もだが、もう一つこの業界で大きく波が今来ているのが、労働時間の問題、最低賃金の問題も非常に重みがかかっている。労働に関する問題が進んでいくと、ますます賃金に対しての関係が合わなくなってくる現状が現実には起きている。その辺も含めて、我々も今から考えていけないといけないが、全くアイデアが出ていない。今はただ、皆様のためにどのように動くかばかりを会議で議論している。今後、この会議においてもコストの問題、人の問題、労働時間の問題が今から一番大きな課題になってくると考えている。

○塚井会長

全般的な状況に関するご報告だと思う。先程、川野委員からご指摘があったように大変厳しい状況であることが再度確認できたかと思う。その他いかがだろうか。

○井上副会長

今、山田委員が言われたようにかなり厳しいという話を聞いている。融資とかの話も聞いているが、東広島市の方も政策的に低燃費車を購入したら負担分を出すなど制度的なことを商工会議所として周知しているところで、あまり本質的な大きなところへは中々踏み込めないのが実情である。融資の話も進めているが、融資を受けても返せないだろうという考え方の方もおられるので、そのあたりのマッチングができていないのも少しもどかしさがある。

○塚井会長

既にご発言いただいたが、学校関係あるいは住民の立場から古田委員はいかがか。

○古田委員

今、山田委員や井上副会長からご発言あったと思うが、それを聞いていて思ったこ

とは、資料24ページの赤枠で囲われている「運賃の割引や引き下げ」の部分で、一般の利用者からすると、運賃を割り引いて欲しいのはあるが、実際にそれをやってしまうと、事業者の方の首を更にくるような状況になってしまうと思う。実際、私も西条農業高校のPTA会長をやりながら、県のPTA連合会の副会長もやっているのですが、公共交通を利用して広島方面に行くことがあるが、自分で運転して行く訳ではないので、寝ることもできるし、休むこともできるので、楽である。そのような面で見たら、対比効果というか、これで行けるのならいいのではないかと思います。やはり、たまにしか使わない人が恐らく料金が高いと言っているのではないかと思います。学校関係で言うと、通勤・通学の面はコロナ禍前後でさほど変わらないというデータがあったが、広島県内の公立高校は生徒全員がパソコンまたはタブレットを必ず持っている現状が今年度からできている。コロナに感染したからといって、すぐに欠席扱いにならずにオンライン授業の対応ができる環境が確立されている。実際、県の平川教育長がその方針を打ち出してから今年度が3年目になるが、高校1～3年生までの全生徒がパソコンやタブレットを持っている現状が今年度からできているので、コロナの感染者や濃厚接触者になってもすぐに欠席扱いにならずに学校に報告すれば、対象の生徒のクラスの授業は全てオンライン形式となり、出席扱いとして授業が受けられることになっている。そういうことを考えたら、確かにバスや電車を利用しないということになるが、一概に利用率に反映しない部分もあるのだと思う。

○塚井会長 本学校の場合は、対面授業重視する方針で、基本的にはオンラインの環境と能力はあるけれども、今ご発言のあったような方針となっている。オンライン化を進めた結果、学生のメンタルに非常に悪い影響があることが分かってきたので、何でもオンラインにすべきではないという形になっている。もう一つのリスクとしては、授業料は変わりなく支払っているのに、これで授業といえるのかというご指摘が学生本人や保護者からもある。我々の実感としては、そもそも教育指導をオンラインにすることはちょっとした打ち合わせ以外は難しいと思っている。通学に関しては、オンラインで便利なところもあるが、数ポイント程度しか変わらず、他と比べると減りが少ないのではないかと思います。そういう意味では、高校も恐らく同じような状況だと推測しており、むやみにオンラインにせず可能な限り出席するという形なのだと思う。

少し別の角度になるかもしれないが、河井委員は事業所として色々なことがあると思うが、出勤や通勤という面ではどうか。

○河井委員 広島国道事務所の職員としては、通勤に限って言えば、自家用車での通勤については基本的に認められておらず、公共交通機関を活用した通勤となっている。コロナ禍の中では、在宅勤務を併用しながら仕事をやってきているところである。広島国道事務所では道路の維持管理や渋滞対策を行っているのですが、道路インフラの改善なども公共交通の利便性向上には必要だと考えている。渋滞・事故対策については、バス路線を含めて必要ところは協力していきたいと考えているので、引き続きよろしくお願ひししたい。

○塚井会長 その他、前半部分について気づきの部分などいかがか。一時期、人練りが難しく、バス路線が運休するなど関東方面のニュースで時々流れているのを見たことがあったが、この近くの場合はどうだったのか、坪内委員どうか。

○坪内委員 コロナになってからは、どちらかと言うと募集人員は逆に増えてきている。今の働き方によって、まだまだ人員を増やさなければならず、私どもも人員不足のため高美が丘などの高速バスを休止しているが、まだ回復もできていない状況である。先程も申し上げたように人員は増えてはきているが、働き方、休みを増やすということで、もっと人を入れなければいけない状況であり、まだまだ改善されつつある現状である。路線バスは8割程度回復してきているが、広島空港のような観光・ビジ

ネスに特化した地域では回復の兆しはあるものの、中々回復できていないと思う。コロナ禍にあっても住民の足となる通学・通院については、東広島市においては落ち切っていなかったかなという印象を持っている。人員については、まだまだ足りない状況である。

○塚井会長 後段の人口フレームの設定とシナリオの設定といったところあたりについても少し議論いただきたいと思う。何かお気づきの点やご質問はないか。

国の方で公共交通機関のリ・デザインに関する提言を示されているが、その方向性について少しご紹介をいただきつつ、このシナリオについて何か考えておくべきこと、見落とししているところあれば、ぜひご紹介いただきたい。このシナリオに直接関係しないことでも、全体として利便増進実施計画にしても、来年度予定している公共交通計画しても、新しい国の施策の方針を睨みながら考えていくような方向だと思うが、少しご意見いただければと思う。

急遽のことであるので、これから国の方針に従って、当市が初めとなって色々ところで動きが出てくると思う。今日の段階で難しければ、特にということでもなくとも結構である。

東広島市にも頭に入れてもらわないといけないことなので、県の方針も大事だが、国の方の方針も見ながら、当市の状況に近くて活用できるところはしっかり沿った形で事業や利便増進の方向性を立てていくような動き方になると思う。

○川野委員 提言の中には共創、共に創るという文言があり、目的地をちゃんとつくっていくということで、上位計画の中からやらしてもらった方が良いのではないかと思う。

○塚井会長 共に創るということと従来の競い合うということの両方があって、もちろん共に創るということはこのような会議体の趣旨ではあるが、一方でどういう新規事業を打ち出して、リ・デザインの先頭に出るかということも依然として競い合う競争があるはずなので、そこは底流としては意識してもらいたい。私の認識では、東広島市は割と早い方だと思う。全国の中でも先進的な取組みが比較的多いが、このコロナ禍により従来の動きとはまた違う要素が入ってきて、今日の議題のような方向性をどこが一番早く取り込んでいくのか、共に創るところも大事にしつつ、結局自治体間で競争している状態なのかなと思う。

中々、シナリオの設定について急にご意見いただくのは少し難しいところもあると思う。現在のシナリオについてだが、すう勢については現況そのもので、一番ベースとなるもの。既定計画は、必ずしもできているわけではないが、予定しているものができた場合、おそらく10年という区切りの中でできるもの。3番目の代替計画は、若干+ $\alpha$ の内容になっていて、スマートインターチェンジや連携強化などいくらか考えられるものができた場合。目標計画については、考えられる限りの手を打った場合にどうなるかという4つのシナリオ立てて、それぞれについて考えていこうというのが現状の計画の立て方に関する説明であったかと思う。個人的な感想としては、すう勢、既定、代替という3つくらいを考えるのは自然だと思うが、4番目は結構野心的だと思っている。数字として多分重要なことは、4番目をやって参考となるH23年のバス利用者17.1千人と同じ値になるということで、おそらく意味合いとしては考えられる限りの手を打っても2040年に維持できるとすれば、このH23年の数字のところまでということだと思う。多分このメッセージが一番大事なことで、目標計画が本当にできるのか、できないのかということと議論しても、あまり益がなさそうだと個人的には思う。ただ、それくらい頑張らないと需要減というトレンドの中で、どうやって新しい手を打っていくべきかという話だと理解はしている。

最後になるが、今日、県の方で上位計画の話もあった。県の方の計画ではここまで具体的なシナリオを立てたりするということは多分しないと思うが、ただ考え方として、このような考え方・方向性として大丈夫かご指摘、見解いただけると助かる。



○永島代理 広島県地域公共交通ビジョンの方向性としては、そこまで詳細な部分について記載はしないということになるかと思うが、市町のマスタープランとしての方向性としてはシナリオを設定していくことは方向性として良いのではないかと思う。

○塚井会長 その他、ご意見等いかがか。時間もないので、事前に気になったところの確認をまたお願いしたい。具体的に言うと、西条地区の年少人口、特に0～4歳の人口の増加が非常に顕著である。これは、出生率が非常に高い設定になっているのか、その年齢層が非常に多く転入してくるという設定にしないかこのようにならないはずだと思う。新しい人口フレームだと、0～14歳の年少人口が15.5%の増加率となっているが、0～4歳については15%どころではなく、25%くらいの赤ちゃんが増加する推計となっていて、若干個人的に気になる。人口フレームの設計は、当事務局の所管ではないので、直接ではないかもしれないが、どういう根拠でこのようになっているのか、きちんと意図があるのであれば結構だが、ミスでなければいいと思っている。ただ、高齢化率が下がるから大丈夫という方向で考えてもらいたくはなく、高齢者の数は減っているとは言えず、むしろ総数としては増加の一方である。その意味でこのところの考え方・使い方については留意してもらいたいと思う。また、機会がありましたら状況について教えていただければと思う。その他、ご意見はいかがか。なければ、この件については協議を閉じさせてもらいたいと思う。

最後にこの場でご発言、お知らせすることはあるか。

その他

○川野委員 先日、静岡で車内置き去りによる死亡事故が起きているので、事業者の方への通知はされていると思うが、座席点検の実施といった乗客の置き去りを防止するための必要な措置を改めて徹底していただきたいので、よろしくお願いしたい。

○塚井会長 確かに重要なことなので、是非よろしくお願いしたい。

終了