

令和7年度 第4回東広島市地域公共交通会議 議事録

会議内での発言については、逐語録ではなく要約しております。

1. 日時

令和8年1月30日（金）15：30～

2. 場所

東広島市役所 本館3階 会議室303

3. 出席者

塚井会長、井上副会長（オンライン）、山口委員（代理：関課員（オンライン））、見崎委員、吉崎委員、山根委員（オンライン）、坪内委員、本藤委員、吉田委員（オンライン）、佐久間委員、片山委員、染川委員、宮田委員（オンライン）、蔦委員、西川委員（代理：山中技師（オンライン））、水本委員（代理：柴田参事（オンライン））、大月委員、台信委員、中村委員、藤原委員

4. 議事次第

1 開会

2 審議事項

- (1) 黒瀬地域公共交通（黒瀬さくらバス）のルート及びバス停位置の変更について
- (2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価の修正（一部再審議）について

3 報告事項

- (1) 交通連携基盤による公共交通利用促進（M a a S展開）及び実証展開

4 その他

5 閉会

審議事項（１）黒瀬地域公共交通（黒瀬さくらバス）のルート及びバス停位置の変更について

○事務局： <資料説明>

○塚井会長： ご意見、質問などはあるか。

○塚井会長： ロータリー内に安全な乗降場所を設置すること自体は評価できる取組である。一方で、方面別の乗降場所について利用者への周知が十分に行われるのかが懸念される。従来の乗車位置を想定して反対側で待っていた場合、バスが到着せず、結果として利用者を取り残されるおそれがあるためである。今回の運用は、これまでの運用方法とは異なるが、利用者が誤認しないよう、どのように周知するのか。

○事務局： 現在のバス停位置で、新しいバス停の設置場所を表示し、利用者への案内を行う。一定期間の周知期間を設け、従来の利用者に混乱や不便が生じないよう対応する。

○蔦委員： この変更によるダイヤの変更はないのか。

○事務局： JRバスについては、3月14日以降にダイヤの変更が予定されている。また、黒瀬さくらバスについては、10月からの変更を予定しており、現在、運行協議会において協議が進められている。これらの変更については、内容が確定次第、改めて報告する。

○塚井会長： この移設に伴うダイヤの変更ではないということか。

○事務局： 黒瀬さくらバスについては、今回の変更に伴うダイヤの変更はない。

○塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。

○山根委員： これは補足説明であるが、当社の黒瀬～呉駅間の路線が対象となり、3月14日から、黒瀬さくらバスと同様に新しいターミナル内へ乗り入れる予定であり、現在その準備を進めている。
本変更は、バス停の位置が道路沿いからターミナル内へ移設されるのみであるため、運行時刻の変更はない。

○塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。

○全員 <なし>

○塚井会長： それでは、まず、審議事項（１）黒瀬地域公共交通（黒瀬さくらバス）のルート及びバス停位置の変更について本会議に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： 本審議事項については、合意したものとする。字句等の修正については、会長に一任いただきたい。

審議事項（２）地域公共交通確保維持改善事業の事業評価の修正（一部再審議）について

○事務局： <資料説明>

○塚井会長： ご意見、質問などはあるか。

○塚井会長： 書面審議資料に対する意見の中で、クロスセクターベネフィットに関する指摘がなされている。これに対する回答として、分野別代替費用と財政支出の差額は推奨指標として分類されているものの、今回のような生活交通については、系統ごとの指標としてはなじまないため適用しないと整理しているが、これは、のんバスに対する意見として理解してよいか。

○事務局： そのとおりである。

○塚井会長： のんバスは生活交通として位置付けられているが、もともとはゆめタウンが無料の自社サービスとして自主運行していた路線であり、維持が困難となったことから路線を拡張し、現在の形に至っている。路線には主要なショッピングセンターが２か含まれており、結果として買い物に行くための移動手段を確保する役割も担っていると考えられる。

クロスセクターベネフィットについては、医療機会や健康増進などさまざまな整理があるものの、現時点では評価手法が十分に確立されているとは言えず、積極的に採用する必要性は高くない。一方で、買い物客の増加については、当初の狙いとも関係するため、効果が一定程度確認されていることが望ましく、今後検討していくという姿勢が妥当である。

生活交通として最低限の外出機会を確保するものと、買い物機会を創出するものとは意味合いが異なり、後者については費用負担の在り方も含めた議論が生じ得る。そのため、生活交通になじまないとして一律に否定するのではなく、手法が未確立であることを踏まえつつ、買い物客の動向など把握可能な指標については継続的に確認していく整理が適切である。

○事務局： ゆめタウンおよびフジグランを含むバス停周辺の商店は、のんバス協力店舗として協賛しており、当日ののんバス整理券を提示することで特典を受けられる制度を設けるなど、利用促進に協力している。

クロスセクターベネフィットを毎年の評価指標として定量的に算出することは、難易度が高く、事務的な負担も大きいことから、今回の評価指標には適用しないとしている。ただし、のんバスを都市に導入したことによる効果については、定性的な評価を用い、一定の周期で効果検証を行うことが望ましいと考えており、そのような視点での評価を今後検討していく考えである。

○塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。

○宮田委員： 資料2-②の19ページに記載されている「R7年度の10月～9月」について、R7年の10月なのかR6年の10月なのかわかりにくいけどどの期間か。

- 事務局： 当該表の記載は、国の補助期間年度に基づいて整理しているため分かりづらい表現となっているが、令和7年度とは、令和6年10月から令和7年9月までの期間を指している。
この点については、誤解を生じないように、今後注記を追加する。
- 塚井会長： 本資料は公開資料であり、外部の方が閲覧することを踏まえると、期間については年度表記だけでなく、具体的な年月を併記した方がよいと考える。
その他ご意見、質問などはあるか。
- 塚井会長： 今回、数値の誤りがあったことにより、目標効果の達成状況がBからCに変更されている点について、改めて確認したい。
- 事務局： 資料2-②の2ページにおいて、黒瀬さくらバス①～⑥のうち、⑤の目標効果達成状況について、(2) 渋・長貫～黒瀬支所線および(3) 八畝ヶ畑～黒瀬支所線が、評価区分BからCに変更されている。これは、3つの指標により評価を行っている中で、公的資金投入額の金額に誤りがあったためである。当該指標が○から×に修正された結果、3つすべての指標が×となり、総合評価がBからCに変更されたものである。
- 塚井会長： 黒瀬さくらバスは評価区分Bが3系統、Cが3系統となっている。一方で、おまるめ山バスは評価区分Aが3系統、Cが5系統となっている。利用実態を見ると、黒瀬さくらバスは事業者による取組や努力が行われているのに対し、おまるめ山バスは全体として苦戦しているように見受けられるが、評価上はA評価が含まれる結果となっている。公的資金投入額が指標として含まれているため、どちらの路線の状況が良好であるかが直感的に判断しにくい構造となっている。これまでの経緯を踏まえると、実態としてはおまるめ山バスの方がテコ入れを要する状況にあると考えられる。評価自体は手続きに沿って行われており、形式的には問題はないものの、公的資金投入額による評価結果と実際の利用状況との間に乖離があるように見える点があり、評価方法そのものに課題があるのではないかと考える。
- 事務局： 実績と評価の間で逆転現象が生じているとの指摘であると認識しており、その点については、各地域に出向いている担当者の実感としても同様の感覚を持っている。現行の評価は国の基準に基づいて実施しているものであり、制度上は適正であると考えている。一方で、現場の実態として一部に逆転現象が生じている点については課題であると認識しているため、今後、運輸支局と意見交換を行い、評価方法の在り方や、現場で実際に起きている状況について、市として丁寧に伝えていきたいと考えている。
- 塚井会長： 現行の評価方法について、薦委員から補足があればお願いしたい。
- 薦委員： 現行の仕組みでは、利用者数、公的資金投入額、収支率を標準指標として評価を行っている。今後の事業評価に当たっては、これら以外の指標を設定す

ることも考えられるため、市や国とも協議しながら検討していく。

- 塚井会長： 評価の仕組みは、実際に適用してみなければ適切に機能するかどうかは分からない。例えば、利用者1人当たりにより要している公的費用を指標とする考え方もあるが、中山間地域に適用すると数値のインパクトが大きく、「無駄である」といった誤解を招きかねないため、直ちに導入することが適正とはいえない。一方で、評価結果が現場の実感と大きく乖離することも望ましくなく、生活交通の実態に合った評価とするためには、評価指標を増やす、あるいは新たな観点を取り入れることが必要である。ただし、頻りに評価方法を変更すると、かえって混乱を招くおそれがあり、評価指標の設定は非常に難しい。そのため、国や市と密に情報共有を行いながら課題を伝え、より適切な解決策が見いだされた場合には、それに基づいて評価を行っていくことが望ましい。それまでの間は、現行の評価に課題があることを明確に伝えつつ、国において検討を進めてもらい、市としても改善案があれば提案していく姿勢が重要である。

その他ご意見、質問などはあるか。

- 葛委員： 資料2-②の14ページにおいて、路線全体で見ると「年間利用者数」「公的資金投入額」「収支率」のいずれも目標を達成したと修正されているが、3ページの⑥の記載と齟齬があるように思われる。
- 事務局： ご指摘のとおり修正する。
- 塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。
- 全員 <なし>
- 塚井会長： それでは、審議事項(2)地域公共交通確保維持改善事業の事業評価の修正(一部再審議)について本会議に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： 本審議事項については、合意したものとする。字句等の修正については、会長に一任いただきたい。

報告事項(1) 交通連携基盤による公共交通利用促進(MaaS展開)及び実証展開

- 事務局： <資料説明>
- 塚井会長： ご意見、質問などはあるか。
- 塚井会長： クロスセクターベネフィットとは、交通やデジタル基盤といったインフラそのものが直接価値を生むのではなく、それを通じて活動が支援され、消費や外出、来訪が増えるといった、部門を超えた便益が生じることを指すものであり、日本語では「部門外便益」と訳すのが適切である。バス事業者にとっての直接便益は乗客増による収益であるが、交通インフラの本質的な便益は、産業や生活を支える点にある。クロスセクターベネフィットが議論され

る背景には、こうした間接的な便益を把握しなければ、政策効果の検証が十分に行えないという問題意識がある。便益の考え方は多様であるが、比較的分かりやすいものとしては、来訪者数や消費金額などが挙げられる。ただし、バス利用による効果を他の交通手段と切り分けて把握することは容易ではない。健康分野についても同様であり、通院者が増えたことをそのまま便益と捉えることには慎重であるべきで、本来は疾病予防や外出機会の確保といった観点で評価すべきである。しかし、のんバスの立地条件では、その因果関係を明確に示すことは難しい。金銭換算が困難な場合には、来訪者の満足度や評判、利用者の評価といった定性的な指標を用いる方法も考えられる。これらは直接的な便益ではないものの、基盤整備が社会に役立っているかを把握し、改善につなげる上では有効であり、広い意味でクロスセクターベネフィットの一部と捉えることができる。評価手法は一様に確立されておらず、アンケート、人流データ、滞留時間など多様な方法を組み合わせて検討する必要がある。必ずしも直接部門に便益が計上されない事業であるからこそ、他自治体の事例を参考にしつつ、調査や研究的な取組を通じて知見を蓄積していくことが重要である。総合的な政策効果をどのように整理し、評価するかについては、学の立場にある者が担うべき役割であると考えている。一方で、事業者や事業を支援する立場の方、また住民の方々からは、異なる視点や見え方があるものと考えられるため、もし意見があれば示していただきたい。

○吉崎委員： 再来年度は、地域の消費活動まで視野を広げて事業を展開していきたいと記載されているが、市の内部においても分野ごとにそれぞれ役割を担っている部署があると考えられる。

例えば、福祉分野については健康福祉部が所管しており、また、東広島市をどのような都市として形成していくかという点では、都市整備や都市計画分野とも深く関わる内容である。

そのため、これらの関係部署とも十分に連携を図りながら、事業を進めていただきたい。

○塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。

○事務局： 多くの意見をいただき、感謝する。本日は、あくまで問題提起の段階であり、今後、皆さまの意見を伺いながら検討を進めていきたいと考えている。施策の効果を適切に評価するためには、現状のデータを継続的に把握し、施策を導入した場合にどのような変化が生じるのかを確認していくことが重要である。そのため、データを重視しながら取り組んでいく。理想的には、本日晒された意見をすべて反映できれば望ましいが、現実的には難しい部分もあると認識している。今回はJR西日本と連携して進める取組であるた

め、同社のシステムでどこまで対応可能かを確認しつつ、どのようなデータを保有すれば、皆さまが有効に活用できるのかを検討し、建設的に仕組みを構築していきたい。

引き続き、さまざまな意見をいただきながら、協力をお願いしたい。

- 塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。
- 山根委員： 交通事業者にも協力をお願いしたいとのことだが、具体的なツールやコンテンツについては今後検討されるものと理解している。その上で、取組の対象地域について、現時点でどのようなイメージを持っているのかを確認したい。市域全体を対象とする場合、大規模な取組になると考えられるが、縦軸・横軸などでエリアを限定した形での実証的な取組を想定しているのか、それとも市全体を視野に入れた取組と考えているのか、考え方を教えてほしい。
- 事務局： 現時点で具体的な施策地域は検討中であるが、市域全体を対象とするというよりは、まずは西条駅～広島大学線などの特定路線や、のんバスといった既存の取組があるエリアを想定し、デジタル企画乗車券の導入や1日乗車券の電子化等の施策を検討していく考えである。
- 山根委員： 西条地区を中心として施策を検討していく考えということか。
- 事務局： 現時点では西条地区で検討中である。
- 塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。
- 全員 <なし>
- 塚井会長： 最後にその他として何かお知らせなどご発言あれば、お願いしたい。
- 全員 <なし>
- 塚井会長： それでは、これもちまして、本日予定されていた議事等は、全て終了した。委員の皆様には、会議の円滑な進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。以上で、令和7年度第4回東広島市地域公共交通会議を終了する。

以上