

令和7年度 第5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3月25日（金）15：00～

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、見崎委員、吉崎委員、福本委員、坪内委員、吉田委員（オンライン）、佐久間委員、片山委員、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：中和主任）、大月委員、台信委員、藤原委員

4. 議事次第

1 開会

2 審議事項

(1) 令和8年度東広島市地域公共交通会議予算（案）について

3 報告事項

(1) 東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）の進捗管理モニタリングについて

(2) 協議運賃へのICOCAポイント付与について

(3) 黒瀬さくらバスのルート及びバス停位置の変更に伴うフィーダー計画の変更について

(4) 黒瀬地区バス交通結節点の供用開始について

4 その他

(1) 令和8年3月14日からのダイヤ改正について

5 閉会

審議事項（１）令和８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>
- 塚井会長： 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（１）令和８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）東広島市都市交通計画（地域公共交通計画）の進捗管理モニタリングについて

- 事務局： <資料説明>
- 塚井会長： ご意見、質問などはあるか。
- 見崎委員： 資料２の 28 ページについて・・・ハイブリッド車両について補足すると、当社でも 2 台保有しておりましたが、いずれも導入から 17～18 年が経過しており、部品供給に不安がある状況である。また、想定していたほどハイブリッドの効果（燃費向上）が得られず、バッテリー交換費用など維持コストも想定以上に発生した。
資料２の 25 ページについて・・・バスから新幹線へのアクセス・イグレスはこの春に土日祝は増便して対応する予定である。
- 吉崎委員： 資料 2 の 9 ページで、公的資金投入額は良化したものは減少しているかと思っただけ、視覚的に分かりにくい印象を受けた。
- 事務局： 公的資金投入額については、バスの運行形態による。デマンド交通で便数が減って資金が減るのは稼働率低下なので好ましくないが、路線バスで運賃収入が増えて資金が減るなら「良化」である。そのような使い分けをしている。
- 吉崎委員： 評価されている内容は問題ない。視覚的に分かりにくい印象を受けただけで、内容は理解している。
- 塚井会長： 数値の増減については、実質的に変化が小さい項目であっても評価を付す必要があるため、プラスマイナス 1%未満のものについては「横ばい」と整理することが適当であると考えます。また、現状の整理方法については、より視覚的に分かりやすい表現とする余地があると考えられる。指標自体は標準的なものが示されている一方で、それに基づいてどのように評価・判断し、どのように取りまとめるかについては、各自治体に委ねられているという理解でよい。葛委員に見解をお願いしたい。

- 葛委員： 標準指標については必須項目として設定されており、これに加えて各自治体が必要に応じて独自の指標を定めている。また、これらの指標に基づく評価の考え方についても、各自治体においてそれぞれ整理されているものであり、このような認識で差し支えない。資料を確認すると、各指標について丁寧に分析が行われていることから、引き続き継続的なモニタリングを実施していただきたい。
- 福本委員： 資料2の15ページにおいて、コミュニティバスの利用者数が減少している点について確認したい。豊栄そよかぜ号については、地域主体の交通への移行に向けて地域住民と検討を進めていく旨の記載があるが、その他の河内あゆピチふれあい号、安芸津海風バス、入野デマンド交通については、今後の具体的な対策や対応方針があれば伺いたい。
- 事務局： 豊栄そよかぜ号、河内あゆピチふれあい号および安芸津海風バスは、市が委託し、運行経費を負担している路線である。豊栄そよかぜ号については、先に予算の項目で説明したとおり、地域主体の交通への移行に向けた取組を開始している。
- 一方、河内地区においてはスクールバスの運行も行われていることから、河内あゆピチふれあい号および安芸津海風バスについては、現在の運行状況を踏まえつつ、学校や地域と連携しながら、改善すべき点については適宜見直しを行っていく方針である。
- 塚井会長： 管内における交通事故の発生状況等について、大月委員のご見解を伺いたい。
- 大月委員： コミュニティバス「おまるめ山バス」において利用が改善している要因を分析し、その結果を利用が停滞している路線に活かしていく必要がある。また、中山間地域、特に安芸津地域においては交通事故が多い状況にあることから、運転免許の返納を促進するとともに、コミュニティバスの活性化を図ることが重要である。小谷地区において有効な分析結果や取組事例があれば、伺いたい。
- 事務局： 資料2の12ページに記載の志和ホテルおよびおまるめ山バスについては、いずれも年度途中から運行を開始しているため、初年度の数値は通年実績ではない旨を補足しておく。おまるめ山バスについては、導入時に学校行事や地域行事へ、ラッピングバスを持ち込むとともに、高齢者を対象とした乗り方教室を開催している。また、ホームページにおいて利用方法の動画や利用者の声を掲載するなど、継続利用の促進および新規利用者の獲得に向けた取組を実施している。志和ホテルについては、デマンド交通として運行しており、利用者数は横ばいで推移しているものの、志和町内の店舗と連携し、乗車者に対して買い物割引やポイント付与等のサービスを提供している。加えて、地域の集会所等において高齢者向けの乗り方教室を実施している。

今後も、こうした取組に対して継続的な支援を行っていく方針である。

- 塚井会長： モニタリング指標としては把握しにくい項目ではあるが、運転免許の返納とその受け皿となる移動手段の確保は一体的に検討されるべき課題であると考えている。この点を踏まえ、免許返納者に対する受け皿としてのコミュニティバスに関する取組について、現時点で実施している施策や今後の予定があれば伺いたい。
- 事務局： 現状においては、運転免許の返納とコミュニティバスを直接結びつけた取組は実施していない。コミュニティバスを運行している地域は、本市においては西条や八本松といった中心部ではなく、主に郊外部に位置している。このため、鉄道との接続が十分でない地域も多く、若年期から自動車中心の生活が定着している実態がある。その結果、免許返納を促した場合でも、「自家用車が便利」といった声が多く聞かれる状況である。地域の集会所等で開催する講座などを通じて、まずは公共交通の利用を促す声掛けを行っていくことが重要であると考えている。一方で中心部においても自動車利用者は多いが、公共交通の代替手段が比較的充実していることから、むしろ中心部において免許返納を促進することで、より効果が発現する可能性があると考えられる。今後については、市として来年度以降、交通需要に関する詳細な分析に取り組む予定であり、その中で免許返納の動向や行動変容の契機となる要素についても把握・検証を進めていく必要があると認識している。
- 塚井会長： 志和ホテル交通においては、各種の新たな取組が実施されているものの、必ずしも順調に利用が伸びている状況ではない。その要因としては、当該地域において自動車による移動が生活に不可欠となっている点が挙げられる。今後、いわゆる団塊の世代が80歳以上に達し、高齢者の増加が見込まれる中で、移動手段の確保は一層重要な課題となると考えられる。このため、将来を見据えた対策について検討を進める必要があるのではないかと。
- 吉崎委員： 4月から自転車の青切符制度が開始されることに伴い、現在自転車を利用している層の一部が公共交通へ転換する可能性があると考えられる。指標設定の難しさはあるものの、こうした動向については可能な範囲でモニタリングを行うことが望ましい。例えば、取締件数の増減と自転車利用の変化、さらには公共交通利用者数の増減との関連を分析することで、自転車から公共交通への転換の傾向を把握できる可能性がある。
- 塚井会長： 本市には、広島大学および近畿大学が立地しており、学生の入替が継続的に発生している。新規に流入する人口は数千人規模にのぼることから、これらの学生層をターゲットとした取組を検討することも有効であると考えられる。
- 塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。

○全員 <なし>

報告事項（２）協議運賃へのICOCAポイント付与について

○事務局： <資料説明>

○事務局： ポイント付与率について、資料作成当時は３％で整理していたが、交通事業者と最終的な内容を確認したところ、実際の付与率が５％であった。改めて正しい条件で周知・意見募集を行い、次回以降の交通会議にて報告を行う。

○塚井会長： その他ご意見、質問などはあるか。

○全員 <なし>

報告事項（３）黒瀬さくらバスのルート及びバス停位置の変更に伴うフィーダー計画の変更について

○事務局： <資料説明>

○塚井会長： 資料４-２の表１については、旧と新における運行回数の合計に変更はなく、内訳が細分化されているとの理解でよいか。

○事務局： 令和８年３月１４日を節目として、前後で２段に分けて表記しているものである。

○塚井会長： ご意見、質問などはあるか。

○全員 <なし>

報告事項（４）黒瀬地区バス交通結節点の供用開始について

○事務局： <資料説明>

○塚井会長： ご意見、質問などはあるか。

○蔦委員： 「パークアンドバスライド」の駐車場・駐輪場を整備されているとのこと、どの程度利用があるのか教えてほしい。

○事務局： 利用状況については、「パークアンドバスライド」において、自転車駐輪場を整備している。当該箇所には、もともと広島電鉄のバス路線における兼広バス停があり、当時から同社により駐輪スペースが設けられていた。そのため、周辺の高校生を中心に、自転車でアクセスし、バスを利用する既存利用者が一定程度存在している状況である。今後は、JRバス中国による西条方面への運行や今後の新入学生の利用が見込まれることから、新規利用者がどの程度見込まれるかを注視していく。一方で、駐車場の認知不足や、自家用車で来場しバスに乗り換える行動が十分に定着していないという課題がある。このため、「パークアンドバスライド」という利用方法について、今後少しずつ周知を図っていく必要がある。

○塚井会長： 結節点整備事業としては、広島大学構内に整備されたものが時期的には先行

事例であり、本件はそれに続く事例に位置付けられると考えられる。また、志和地区においても同様の計画は現在も継続しているものの、進捗が十分でない状況があると認識している。パークアンドバスライドという利用形態については、各地で結節点整備とあわせて導入されているが、その成否については十分に把握できていないのが実情である。その中で、広島大学南側に整備された有料駐車場は、結節点整備の一環として配置されており、広島市内方面等への移動者の駐車需要を担うことを目的として設置されたものと考えられるが、その既設駐車場の実際の利用状況や稼働状況について把握されている情報があれば、伺いたい。

○事務局： 令和4年に、広島大学学生会館前のバス停に近接する形で、パークアンドライド駐車場を整備している。利用実態としては、当該エリアにおいて初めて有料での駐車場運営を行うものであることから、適切な料金設定について評価・検証を行いながら運用している。

当初は、広島方面への高速バスであるグリーンフェニックスおよび県外高速バスの利用者を主な対象として設置された。一般路線バスについては便数が多い一方で、駐車場との連携に関して制度面・運用面での課題があるため、まずはパークアンドライドの本来目的に即し、駐車料金を減免することでバス利用を促進する制度設計としている。

稼働状況としては、県外への高速バス利用が中心であるため、日中の駐車場利用率は概ね7～8割程度で推移している状況である。一方で、大学関係者や一般利用も含めた利用が一定程度を占めており、パークアンドバスライドとしての利用実績は月あたり10件から15件程度にとどまっている。

今後は、バス利用サービスの充実と連携強化を図ることで、本来の目的であるパークアンドバスライド利用の増加を図る必要がある。一方で、管理面および収支面を踏まえると、一般利用者の取り込みも含めた運営のあり方について、引き続き検証を進めていく。

○塚井会長： 広島大学においては、長距離路線が存在することから、パークアンドライドの取組としては有力な条件を備えていると考えられる。一方で、当該駐車場がパークアンドライド用であることについて、利用者に十分認知されているかについては検証の余地がある。立地としては正面に位置しているため一定の視認性は確保されていると考えられるが、大学構内の駐車場の一部を区分した形となっていることから、やや分かりにくさを感じる部分もある。

黒瀬地区の駐車場と比較すると、そちらは比較的分かりやすい構造となっている一方、学生会館前の駐車場については見せ方に工夫の余地があると考えられる。現状でも大きな看板が設置されており、駐車場であること自体

は認識しやすいものの、バス利用時の料金減免等の制度内容まで看板のみで理解することは難しい可能性がある。このため、バス停側における広報の強化を図ることが有効であると考えられる。時刻表への掲載はもとより、その他の掲示スペースについても有効活用し、利用者に対して分かりやすく情報発信を行うことが望ましい。

黒瀬地区の駐車場について、既に利用された方はいらっしゃるだろうか。自身はまだ現地を訪問できていないが、写真を見る限りでは非常に整備された良好な設備であると感じている。

供用開始からまだ月日があまり経過していない状況であるため、利用実態の評価については今後の状況を踏まえていく必要がある。

今後、現地を訪問された際には、ぜひご意見をいただきたいと考えている。

○塚井会長： ご意見、質問などはあるか。

○全員 <なし>

その他（１）【令和８年３月１４日からのダイヤ改正について】

○見崎委員： <口頭説明> 当社では、３月１４日のJRダイヤ改正に合わせ、運行ダイヤの見直しおよび一部路線の再編を実施している。

実施の背景としては、当社の運行系統が駅を中心としたものが多く、JRダイヤ改正の都度、乗継利便性に配慮した調整が必要であることに加え、深刻な乗務員不足が挙げられる。現在、全体で24名不足している状況であり、採用活動や待遇改善、勤務体制の見直し等に取り組んでいるものの、改善の見通しは厳しく、加えて乗務員の高齢化も進行していることから、やむを得ず運行の見直しを行っているものである。まず、運行便数の見直しについては全体的に実施している。豊栄・高屋・福富地区では、豊栄西条線において平日4便、土日祝2便の減便を行っているが、通学利用への影響が生じないよう配慮している。また、賀茂北高校への通学については、休日登校時の利便性確保のため、これまで臨時対応としていた便を定期便として復活させている。

高美が丘地区では土曜日ダイヤの見直しを行い、最終便を50分繰り上げている。

吉川地区では、西条方面への始発便および午後の西条駅発着便について、平日3便、土曜日1便を減便しており、運行間隔の拡大および平日最終便の約1時間繰り上げが生じている。八本松・吉川線については、慢性的な渋滞による遅延を踏まえ、朝便の発車時刻を15分繰り上げている。

安芸津・三永地区では、これまで近畿大学まで直通していた便について、利用実態を踏まえ西条駅での乗継に変更している。この背景として、昨年2月

の運賃改定により、定期券を区間定期から金額式定期へ移行しており、安芸津駅から西条駅まで 870 円の区間だが、こちらの金額式定期をもっていたら、870 円区間以内なら、他路線やグループ会社路線も利用可能となっていることから、利用者の経済的負担は抑制されていると考えている。また、当社としても運行効率の向上につながるものであり、双方にメリットがあるものと認識している。運行状況については日中の安芸津駅発着・竹原発着とも平日各 2 便の減便を実施している。一方で、東広島駅～西条駅間については買い物需要の増加を踏まえ、土日祝に 7 便の増便を行っている。

八本松・志和地区では、西条駅～八本松駅間の運行間隔調整を行うとともに、志和循環線については利用実態に応じて日中および夕方時間帯における便数調整（平日 2 便、土曜日 3 便、日祝 1 便減便）を実施している。

運行休止については、3 月 14 日の改正にあわせ、八本松～広島大学線および東広島～広島大学線を休止している。これらは広島大学の西条移転や新幹線駅開業にあわせて設定された路線であるが、近年は乗務員不足や利用者の減少が続き、改善が見込めない状況であった。また、利用の大半が駅と大学間の移動であることから、西条駅発着便への代替が可能であること、さらに JR バス中国との共同運行路線であることを踏まえ、東広島市と協議の上、休止としている。

このほか、各路線において時刻変更を実施している。また、3 月 29 日には広島空港発着便の変更に伴い、白市駅～広島空港線および西条エアポートリムジンについてもダイヤ改正を予定している。詳細についてはホームページにて案内している。

○吉崎委員： <資料説明>

○福本委員： 当社においては、今回のダイヤ改正は実施していない。

○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、これをもちまして、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 5 回東広島市地域公共交通会議を終了する。

以上