

第1回広島県地域公共交通協議会 議事録

1 日 時 令和4年5月12日（木） 10:00～11:30

2 場 所 広島県庁北館2階 第1会議室

3 出席委員 藤原委員、渡邊委員、神田委員、力石委員、赤木委員、松山委員、富田(代理坂本)委員、宮本委員、岡崎委員、小池委員、栗原委員、福岡委員、吉田(代理金光)委員、岡田委員、杉山委員

4 議 事 (1)広島県地域公共交通協議会について
(2)広島県地域公共交通ビジョンの策定について
(3)意見交換

5. 配付資料

資料1 広島県 地域公共交通協議会設置要綱

資料2 広島県地域公共交通ビジョン の策定について

6 会議の内容（議事要旨）

【湯崎知事あいさつ】

- 公共交通は、通勤、通学、あるいは通院といった県民の生活に不可欠なものであり、観光やビジネス等地域の経済活動を支える、ひいては地域活力の源となる非常に重要な社会インフラである。
- しかしながら、人口減少が加速度的に進んでいる中で、公共交通の利用者数も減少の一途をたどっており、コロナ禍によって状況はより一層厳しさを増している。
- 今後の持続可能な公共交通を実現していくためには、中長期的な視点をもって公共交通に関わる全ての関係者と目指す姿を共有し、それを実現させていくということが重要であると考えており、広島県地域公共交通ビジョンの策定に着手することとした。
- ビジョンでは、各種データを踏まえた需要予測を行って、その需要をどう満たしていくべきか、また、不確実な将来を予測する中で、複数の未来シナリオからバックキャストして目指す姿を設定して、地域の実態に応じた施策の方向性を検討していきたいと考えている。
- 2か年という長期間に渡る取り組みになるが、各委員の皆様には多様なご意見を賜るようお願いしたい。

【会長選任】

委員の互選により藤原委員を会長に選任

（藤原会長）

- 事務局から委員就任を依頼されたとき、2つの驚きがあった。1つは、時間的に見て今しかないタイミングであったこと。具体的には、コロナの影響が各所に現れ、価値そのものが変わっていくこのときに、新しい地域公共交通を作り上げる、しかも、需要に合わせるのではなく、需要を作り出していく方向に変えていこうと考えていること。
- もう1つは、地域公共交通会議や地域公共交通協議会は、市町を中心に検討されるが、市町にとって最適なバスルートや公共交通システムが必ずしも地域、例えば広島県全体にとって最適かどうか分からなかった。本会議は、市町の境界を越えて運行する公共交通の必要性も検討が可能である。
- こういったことを念頭に、新しい地域公共交通協議会を立ち上げるということについて賛同した。このタイミングを確実に掴み、新しい政策方針に転換できる契機になればよい。

【副会長選任】

委員の互選により渡邊委員を副会長に選任

（1）広島県地域公共交通協議会について

事務局より資料1の説明

⇒質疑なし

（2）広島県地域公共交通ビジョンの策定について

事務局より資料2の説明

（渡邊副会長）

- 資料2の12ページ目に転換需要という言葉が出てきた。転換需要は手段を変えると捉えがちだが、図の右側に価値観へのアプローチ（脱炭素など）と書いてあり、重要なことだと認識している。
- 人口減少やモータリゼーションの進展等で公共交通が疲弊しており、それ以外に学校の再編や地域コミュニティの崩壊のような状態も起きていて、人々の暮らし方に対する考え方を変えてもらう必要があると思っている。
- 自分だけよければいいという時代ではなくて、これからの街をどういうふうにしていくのか、その中でどのように移動の手段としての交通を確保していくのかを議論していく中で、この転換需要が今回重要ではないかと思った。

(神田委員)

- 国全体の公共交通に対する考え方も変わってきており、現在、国土交通省の本省でも、地域鉄道の在り方に関する有識者検討会、アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会で議論が進んでおり、私は後者の検討会の委員である。
- 1点目は、検討会で議論していることは、今までの枠組みを全く違った形で考えようということ、例えば行政と公共交通事業者との役割を改めて考えてみるとか、地域の公共交通会議では路線単位で考えることが多かったのをネットワークで考えるとか、あるいは1年毎の補助が多いが、複数年で民間に依頼して民間のパフォーマンスを発揮してもらう等の議論になっている。広島県のビジョンではそれを先取る形で、今までの概念に囚われない大きな企画を考えていく必要がある。
- 2点目は、2年間をかけ検討していくが、一刻一刻と出血が続いている状態をしっかり考えなければならない。計画にないからやらないではなく、ビジョンを検討しながらやるべきことはやっていく体制でないと、日々傷んでいる交通に対してどうするのかといったところが問われる。そういう意味で言うと、アジャイルというスタンスでやっていくべきであると考えている。
- 3点目は、街の形を含めて考える必要がある。残念ながら特に厳しい鉄道の沿線、あるいは厳しいバス路線の沿線の駅や看板を見ると、非常に街がさみしい。そうした中で公共交通を使えというの難しい話であり、交通だけでなく街の形を含めたことを考えていく必要があるのではないか。場合によっては、交通を維持していくために、例えば駅の前にいろいろな機能を集約させるような、まちづくりに対するメッセージも、不可欠な視点として出てくると思っている。
- 4点目は、PDCA サイクルとして、計画を立て、実行し、KPI をチェックし、改善するという方法があるが、こうしたサイクルを待てない時代だと思う。民間企業だったら日々の売上がどうなっているかはチェックしているはずである。1日1日傷んでくることに対してスケール感が合わないと思うので、そうしたマネジメント面も含めて、運営する、街を経営する中でのあり方というのも考えていければよい。

(松山委員)

- 1点目、この協議会の検討・補足エリアが広島県域ということだが、交通は行政区画に限られているわけではないので、交通圏としていろんなことを考えていくためには、県を跨る交通をどう捉えていくのかというところが、1つ重要ではないか。
- 2点目は、持続可能な公共交通ということで、少なくともこのメンバー内に、将来世代といえる人がどれだけいるかという点。この協議会の中にも将来世代の利用性向、消費性向を反映できるような人々を参画させるべきではないかなということも考えられる。

- 3点目は、これまでのように専門家任せのような対応ではなく、市民による民主的、水平的な共同管理への参加をこれから呼びかけていかないと、持続可能な交通の確保というのは難しいと思っている。

(藤原会長)

- 2点目、3点目はワークショップや、あるいはワーキンググループの企画を通じて徐々に反映できればと思う。

(カ石委員)

- 資料2の話は、すごくざっとまとめると、量から質の議論に移ろうとしている資料に見える。量の話は前半にあるが、基本的に交通サービスを検討するには、供給量と供給したサービスに対して何人が利用するかという話を基本的にするもので、サービス水準も供給と需要の量のバランスで決まるという大原則があり、そのバランスが崩れてきているから、止血対策という話が出てくる。この枠組みで議論しているのかをはじめに議論できないかと思った。
- 量が減っていくことに対して止血をするということは、今の段階では特に必要だと思う。一方で、10年位前から特に海外ではよく議論されているが交通の質の話を大事にする方向に、切り替わってきているように思う。ただ、質をどう測ったらいいかわからないため、観測できる量の話しかデータとしては出てこず、質の側面をどう議論するのが体系立てられていない、データに基づく議論ができないといったところにボトルネックがあるように感じている。
- 質について、もう少し具体的に言うと、例えば元々すごい量の人がこの広島市の中心部周辺に通勤してきており、その通勤してきた人がコロナの影響で通勤をやめたとする。交通の量としては、ものすごく減るわけだが、オンラインで代替されたことが本当に社会としてマイナスの影響であるかが重要で、あまりマイナスでないのであれば、その量が減ったことは特に問題でないという理屈も当然通りうる。
- 公共交通のシステムは、そもそも何を本当にサポートすべきかという話になるが、例えば病院に行けない人が行けるようになる、利用者は1人だが、質としてはものすごく高い、価値のあるサポートになる。
- 都市デザインの分野では議論が進んでおり、ヤン・ゲールという都市デザイナーが屋外空間の質の話を展開しており、屋外空間の質が悪いと買物や通勤・通学等の必ずやらないといけない活動だけになっていく。人の往来はあるが、例えば座って話をしているような、社会活動はどんどん減っていく。屋外空間の質が落ちてくると、量はそんなに減っていないように見えても、質としてもものすごく重要な活動が目減りしていくというのがその人の議論である。
- もしそうなら、量側だけの話ではなくて質側の話も持ち出さないといけなくて、例えば資料2のスライド3では、量が減ったという話はあるが、質として見たらどうかという話も必要だと考えているので議論をそこからスタートしても良いのではないかと感じた。

(小池委員)

- 今から2040年に向け、高齢者はまだまだ増えていく状況、地域に暮らす高齢者の方々にとっては移動手段の確保というのは重要で、公共交通の役割が期待されている。公共交通と高齢者というとバリアフリーといった観点が出てくるが、今はノンステップバスも増えているし、タクシーも車高の高いユニバーサルデザインの車両が増えてきている。このような質が確保されることで利用者の視点も変わってくると思う。このような話も今回のビジョンの範疇なのか確認させていただきたい。

(事務局)

- 基本的に考えていくべき課題だと思っている。質という議論もあったが、人が移動するときに移動しやすくするというのが恐らく質というものにも繋がり、バリアフリーという観点が必要となるため、当然論点の中には含まれてくるものと考えている。

(藤原会長)

- 資料の中にエコシステムという言葉が出てくる。いろんな公共交通の利用者あるいは関係者がいる中で、それらを繋ぎ、相互に依存し補足し合うような仕組みを作ることが、将来の生き残る公共交通システムなのではないか、ということをおっしゃっている。
- 交通はシステムである。ネットワークがあるだけではだめで、ネットワークの上を走っているサービスが良くなっただけでもダメで、両方をひとつのシステムとして評価していかなければならない。その評価指標は、たとえ経営効率が最大になったとしても、必ずしも車内混雑200%のような状況ではないことをコロナで学んだ。みんながもう一回乗りたいと思うような鉄道、バスになるはずで、量の話と質の話というのは一緒に議論していくことになると思う。
- 今回の資料はかなりよくできた資料だと思っており、1つずつの言葉を正確に理解し、メンバーで共有をすることにより、広島県独自のビジョンが描けるのではないかと思うし、難しい言葉は使わないで、県民の方々にお伝えするような発信力をもつことも、この協議会のミッションになるのではないかと思っている。

(3) 意見交換

(赤木委員)

- 県内の路線バス事業は、コロナの影響によって運送収入の減少もあり、民間のバス事業は路線の維持管理が厳しい状況で、広島市では、施設の一部に公的資金を充てる上下分離方式の検討も始まっている。
- 先程、県を跨ぐ移動の話がでたが、例えば広島から山陰へ行くバスは、JRがなかなか使え

ないということもあり、バス頼みになっているが、観光だけでなくビジネスについても、非常に厳しい状況であり、そういった面も検討いただきたい。

- 今回のGWの連休で、親族が東京から帰郷した際、福山から神石高原町へ行くバスが日祝全便運休という状況、福山でレンタカーを借りようと思ってもなく、倉敷でレンタカーを借りて神石高原町まで帰ってきた。公共交通がなければ、本当に地域は衰退してしまう。あらゆる手段を駆使して、公共交通を維持していかないといけないという時代になっていると思う。

(松山委員)

- 具体的に地域交通を考える上での、問題提起を含めた話をさせていただく。今年の2月3月でコロナにより、離島航路の運航が突然止まるというようなインシデント事案が起きた。理由は、船員が感染し、船内で感染が拡大、濃厚接触者も出て、現有船員の中で運航する船員が誰もいないという非常に危機的な状況であった。旅客船協会だけでなく、国にも県にも市にもお願いしたが、何の解決にも至っていないという状況が続いている。SARSもMERSもほぼ10年おきで発生している。今後も10年後、あるいは近いうちに起こる可能性もあるので、対応策を考えておくべきである。離島で1航路1隻運航のところは代替移動手段がない。陸上であればマイカーもあるし、近距離であれば自転車もあるし徒歩でも行けるが、離島では海上交通以外の代替移動手段が完全に失われてしまうという事情を考慮し対策するのが「輸送の確保」というこの協議会の主題の一つではないのか。
- 供給面での課題として車両数とか船舶数が挙げられているが、船に関してはまだ交通機材のコストを削減する余地がある。例えば、蓄電池を載せてモーターでプロペラを回転させることによって機関要員がいらなくなるという可能性や機関の検査も修繕費もいなくなるなど、船舶に関しては、機材そのもののコストを削減する余地もあり、全国で研究開発が進められている。他の交通機関でも現状を所与のものとして、さらに検討すべきではないか。

(坂本代理)

- 資料の説明を見ると、タクシー協会の現場はコロナの関係で需要の削減、且つ乗務員が高齢化というように、だんだん深刻になってきているという傾向が見られる。今回このような地域公共交通協議会に参加させていただき、タクシーはドア to ドア、その場から近くのところまでということで地域住民の方にちょっとでも協力できればと思っているので、この協議会を通じて改良の意見をいただきたい。

(宮本委員)

- 鉄道事業は、ひとつの市町で事業が完結するものではないが、これまで市町とか国一体の公共交通の会議等でも広域的な観点で議論していくことが難しく、個人目線や自治体目線の議論になっていた。今回の協議会で広域的な観点で考えていただくということは非常にあ

りがたい。

- 個別の事情を紹介すると、現在はコロナによって非常に厳しい状況だが、これが終息したとしても100%には戻らない。どんなに多くても9割くらいと思いながら、将来の経営を考えているが、その中で未来のバックキャストの話があって、まさにその通りだなと感じた。そういった観点で、私たちも経営を考えている。
- 加えて、脱炭素の話も公共交通にとって非常に大事なテーマだと感じている。特に投資家の方々の目線が非常に厳しくなっているというニュースも見聞きする。社会全体が、脱炭素を目指して、自家用車からいかに公共交通へチェンジするか。価値観へのアプローチが大事である。
- 人手不足の話もある。私たちも実は、運転士は足りている方だが、メンテナンス、保守とか、車両、電気設計の仕事とか、そういった保守類の部門に対する魅力が訴求できてない。3Kみたいなイメージとか、夜中に作業しないといけないとか、危険とか、そういったイメージがあると思う。そういった面で私たちは、夜中の作業をやめて昼間に作業をすることで働く人の業務環境を良くする工夫をしている。
- 運転士だけの話ではなくて、公共交通の仕事や労働力がどうなのかという観点も、是非見ていただきたいと思っている。

(岡崎委員)

- 生徒の現状を見ると公共交通がないと困ってしまうという状況がある。
- 協力できるとしたら量を増やすことだと考えていたが、協議会に参加させていただき私の立場としては質を考えるべきだと感じた。
- 現場の方の声も集約して利便性向上や安心して安全に利用できる交通手段を考えることができればよいと考えている。
- 広島を中心地の方の学校と県北の学校とでは交通環境が違うのでその点も踏まえて検討させていただければと思っている。

(小池委員)

- 新たな交通サービスの開拓という話があったが、資料にあるボランティア輸送は、いわゆる地域住民相互による無料の移動支援サービスということ。福祉の世界でも福祉有償運送がある。
- 高齢化が進んだ郊外の団地などでは公共交通は細かい部分に対応しきれないかもしれないが、高齢者にとっては移動が難しいこともあり、住民共助による無料の支援サービスに頼りつつある状況となっている。
- 公共交通とこういったサービスとの住み分け、あるいは円滑な接続が地域や公共交通の活性化や効率化に結びついて利用者増につながっていくという面もあると思うので、ビジョンでも掘り下げてもらいたい。

(栗原委員)

- 冒頭の湯崎知事の挨拶にあった人口減少と、藤原先生の挨拶にあった需要の創造は、一見すると相矛盾するが、転換需要、あるいは潜在需要を呼び起こすという点でこれは説明できる。しかし、力石先生のおっしゃった質と量については分かりづらく、論点をはっきりさせたい。
- 今朝の中国新聞で、上下高校、東城高校、湯来南高校の入学者数が80人を割ってしまったことがとりあげられていた。万が一募集停止になった場合、バス路線はどうなるのかという懸念がある。待ったなしの状況である。
- このような会議の時に通常、シビルエンジニアリングの専門家、事業者が中心になって議論をするが、是非とも社会学の研究者、経営学の研究者に、フェーズ1のワーキンググループに参画していただいて意見を頂戴するというのが今後必要になるのではないかと思っている。

(福岡委員)

- コロナによって社会が大きな転換期を迎えている中で、転換するなら良い方に、と捉えて、様々なことにチャレンジしていくというポジティブな思いが大事だと思う。日常生活としても、働き方としても、公共交通としても、大きな転換期であり、このタイミングで、こういった公共交通協議会が設定されるというのはタイムリーなことだと思う。
- 先程も意見が出ていたが、広島県内の都市部、中山間部あるいは島嶼部によって、それぞれの地域公共交通体系というのは全く異なる。その中で、JRから20路線程度、不採算路線について公表があった。公表があったことで利用しない市民にとっての一定の関心ということも出始めている。今までは利用者から公共交通に対して、便利になってほしい、利便性を向上させてほしいという意向が寄せられていた。一方で、車社会の中山間地域では関心が低い。それぞれの地域の思いや、県民・市民の地域公共交通に対する思いをどれだけ反映することができるかが大きな課題である。この会議の中でそういった部分もしっかりと議論したい。
- 今後は例えば JR やローカルバス事業者など、今までは競争関係にあった事業者間の協調が大事になる。三次市の事例だが、JR と地元バス事業者が協力をして、「どっちも割きっぷ」という切符を発売している。三次市としても、そういった取組で地域の皆で公共交通を利用できるような環境を考えていくことが大事だと思っている。

(金光代理)

- 我々行政としてもコロナ感染症の影響を受けた2年間に、公共交通の課題が表に出てきたように認識している。赤木委員からも話があった通り、神石高原町など、中山間の地域を支える公共交通はこの2年間で大変厳しい状況になっている。
- 今までの行政は、それぞれの行政区内で住民の生活を守る支援策を考えてきた。一方で、高速バスのように広域的にまたがる路線は、それぞれ独自の町で補助できるかといったら現

実的には難しい。こういう意味では、今回県で公共交通の大きなビジョンを策定する中で広域的な視点での在り方について議論されることに期待している。

- 資料2の通り、それぞれの地域の特性によって、公共交通の課題や将来への投資に差が出てくると考えている。県内地域のパターンを類型化した上で、施策や補助を設定するとのことなので、ここは丁寧に議論していただきたい。
- すでに各市や町では、それぞれの公共交通計画を策定している。事務局からの説明では、県の担当者がそれぞれの自治体の方に出向いて、施策等吸い上げるとのことだが、できるだけ早い段階から、我々の方もこのような協議会でのやりとりを市や町に情報提供しようと思う。県からも、それぞれの各市町にも情報提供していただきたい。

(岡田委員)

- 1点目、現在まさに国土交通省本省の都市局、総合政策局においてこれからの交通の在り方自体を見直すような検討会が進められている。夏頃までにはとりまとめが出されるので、その内容等を踏まえた検討をしていく必要がある。
- 2点目、このビジョンの中で、未来のシナリオを踏まえて、そこに至るめざす姿を設定するという考え方の視点が示されている。未来のシナリオとして想定されるものは、良い影響をもたらすものもある一方で、交通にとっては非常に厳しい状況というのも予想される。人口減少、モータリゼーションのさらなる進展も考えられる。また、自動運転への期待もあるが、10年20年でどこまで普及するのか確証はない。そのような厳しい状況も踏まえて検討を進めるべきである。
- 3点目、移動ニーズを満たす最適な交通を実現していくということは、国としても理想の1つだと捉えている。そのためには、競争から協調という考え方が重要である。これは政府全体として交通に限らず様々な分野で主流となってきた考え方である。是非、ビジョンや方向性を示した上で、具体的な協調の動きに繋がっていくような議論をとりまとめてもらいたい。

(杉山委員)

- 今までの話にもあがったが、地域公共交通行政は、交通を単なる手段として扱うのではなく、住民の生活や経済に関わってくる非常に重要なテーマになっている。
- そうした背景でこのビジョンを策定するが、会長からも指摘があった通り、県レベルでビジョンを作るというのはあまり全国的にも例がない、非常にチャレンジングなものである。
- 県レベルでビジョンを検討することが、交通手段だけでなくまちづくりなどを含めた県全体の未来の姿を作って支えていくことになると考えている。専門家、事業者、利用者、行政が一緒になって議論を進め、より良い未来を作っていきたいと考えている。

(藤原会長)

- 第1回目に広く意見を頂戴でき、有意義だったと感じる。
- 今回出てきた意見の間には誤謬があり、こちらを解決したらあちらはたたず、というような相反が生じるものもある。そこが今回の協議会の大きな目標・目的に通じるものだと思っているので、時間をかけて議論し、解決をしていただけたらと思う。
- 広島県の威信をかけた協議会なので、各委員からぜひ叡知を頂戴したい。

(事務局)

- 次回の協議会は「広島県における公共交通の現状・課題」を議題とする予定である。