



**第6回協議会での意見及び
パブリックコメントへの対応について**

第7回 広島県地域公共交通協議会

2024年3月21日

第6回協議会での意見と対応について

主な意見	対応
<p>主体が明確に書ける施策については、書き分けてはどうか（阪場委員）</p>	<p>施策一覧（P67、68）に各施策の主体を追記</p>
<p>交通人材不足の記載について、運転士だけではなく、整備や企画・管理といった人材も不足しているため、「運転者等」「交通人材」といった表現ができないか（赤木委員）</p>	<p>「交通人材」の施策の表現を見直し（P49）</p>
<p>「外部からの観光客」という表現は、ビジネス客や県内からの観光客等も含まれるため、「来訪者」としてはどうか（岡村委員、神田委員）</p>	<p>来訪者に修正（P56、61、64、66）</p>
<p>交通空白地域では、ライドシェア等の規制緩和の動きも踏まえたうえで、持続可能な公共交通のモデルを示してほしい（福岡委員）</p>	<p>ライドシェアを含む「新たな移動サービス調査」を実施（P63、65）</p>
<p>市町、事業者、県民など誰が読んでも分かりやすいよう、ビジョンの冒頭に、目指す姿の構成要素を追加してはどうか（藤原会長）</p>	<p>基本的な考え方（P6）に目指す姿の要素を追記</p>
<p>マネジメントとして情報の共有が重要なので、キーワードとして組み込みたい（カ石委員）</p>	<p>エリア分科会の事項を修正（P86）し、R6より実施</p>
<p>県にとっての公共交通をしっかりと定義したうえで関係者に共有することが大事なので、ビジョンの中に追記してはどうか（カ石委員）</p>	<p>策定の趣旨（P3）に追記</p>
<p>一般的に年度末に指標をチェックして終わりという交通会議が多いが、このビジョンでは次年度の取組を前年度に考える等の工夫ができればと思う（藤原会長、神田委員）</p>	<p>来年度以降の運営に反映する（エリア分科会、協議会）</p>
<p>数値目標の達成にとらわれすぎて、短期の評価に振り回されることがないように、指標は柔軟性のある考え方があっても良い（藤原会長、岡村委員）</p>	<p>評価指標・目標値の意義として整理（P68）</p>

パブリックコメントと対応について①

パブリックコメント（R6.1月～2月）	対応
<p>広島県は福岡、仙台、岡山と比較して「軌道系交通が弱い」と言われている。既存の鉄道を維持するだけでなく、機能強化（高速化・風雨に対する信頼性強化など）に言及し、主体的に関わって頂きたい。</p> <p>ビジョン全体に後ろ向きな印象を受ける。都市機能を強化して、他県から人口を奪うぐらいの姿勢が欲しい。</p>	<p>鉄軌道について、速達性や輸送力に優れ、環境にもやさしく、バリアフリーにも貢献する低床式路面電車の支援を、関係市町とも協調しながら検討することとしている。</p> <p>また、今回の公共交通ビジョンでは「都市〇〇型」といった地域類型を設定し、移動特性に応じた施策展開を行うこととしており、県としてはじめて、交通とまちづくりを連動させた施策検討について記載をしている。各市町の立地適正化計画を含む都市計画と地域公共交通計画の連携を促進することで、都市機能を強化していく。</p>
<p>45頁の「潜在需要の掘り起こし」で「地域の輸送資源を総動員」とあるが、コミュニティ内での移動確保にも自家用有償輸送、ライドシェアといった輸送資源の総動員を想定すべきではないか。</p>	<p>地域の日常生活に必要な移動手段を確保するためにも、輸送資源を総動員することは重要であるため、住民が主体となった自家用有償輸送やボランティア輸送への支援に加え、交通と生活サービスの効果を生み出す「広島型MaaS」などに取り組んでいく。</p>
<p>ビジョンの中で、喫緊の課題であるJR芸備線の今後について、県のスタンスを示していただきたい。身銭を切っても鉄道を維持するのか、気仙沼線や日田彦山線のようにJRが鉄道と一体性を持った運営を行うバスなら良しとするのか、三江線のようにバス転換の支援金が上積みされ最低限の生活交通が確保できれば良しとするのか。</p>	<p>広域ネットワークとしての鉄道の施策については、基本方針1に掲げている通り。</p> <p>JR芸備線については、国が主宰する再構築協議会において、広域的な観点から、芸備線と沿線地域の活性化を含めた幅広い議論が行われ、持続可能な地域公共交通が実現されるよう、沿線自治体や地元交通事業者など様々な関係者と連携・協働し、丁寧な合意形成に努めていく。</p>

パブリックコメントと対応について②

パブリックコメント（R6.1月～2月）	対応
<p>「大型車両から小型車両へのダウンサイジング化」は、ぜひ県からも働きかけて頂きたい。小型車両に転換できれば便を減らさず運行コストを抑えられるし、大型車両に比べて運転技術のハードルが低いため運転希望者も少しは増加するのではと思う。</p> <p>官民共同でダウンサイジング化の気運を高め、減便や路線廃止以外のアプローチができる柔軟な交通網の構築を期待する。</p>	<p>利用者数の減少に伴って、車両の大きさが実態に見合っていない路線バス、コミュニティバスも増えてきているが、ダウンサイジング化に伴う車両費の負担がネックとなり運行形態の見直しが進んでいないことから、今回ビジョン施策として盛り込んだ。</p> <p>施策の展開に当たっては、市町や交通事業者の理解や協力が不可欠であるため、関係者と連携し、官民共同で取り組んでいく。</p>
<p>交通事業者や市町にも限界があるため、「方向性の提示」だけでなく、ビジョン中に記載がある「マネジメント」や「協調」という部分を県には求めたい。</p>	<p>公共交通ビジョンに掲げる施策を着実に推進するため、交通事業者や市町と連携しながら、法定協議会やエリア分科会等の場を活用しながら県全域並びに生活圈域を跨いだ移動についてマネジメントしていくとともに、部会である市町交通会議とも連携して各地域のマネジメントを支援する。</p>
<p>人材不足は運転や整備といった運行部門だけでなく、小規模な交通事業者や自治体は、公共交通に関する研究や企画立案、実行を行う部署もなく人材もいないところが多い。そうした課題をサポート・代行する仕組みがあれば、なおいいと思う。</p>	<p>交通事業者や県内市町が、ヒト・モノ・データといったリソースを有効活用することができるよう、仮説検証型の「交通マネジメント研修」等を通して、地域公共交通を支える専門人材の育成・強化を図っていく。</p>