

## 令和6年度 第2回広島県地域公共交通協議会 議事録

1 日 時 令和6年9月10日(火) 15:00~16:30

2 場 所 サテライトキャンパスひろしま 501-502 会議室

3 出席委員 藤原会長、渡邊副会長、伊藤委員、神田委員、力石委員、赤木委員、迫田委員、山口委員、田中委員、奥井委員、岡崎委員、小池委員、栗原委員、岡村委員、福岡委員、吉田(代理 金光)委員、阪場委員、岡田委員

### 4 議 事

- (1) 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和6年度の取組状況について
- (2) エリア分科会の状況報告について
- (3) 「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について

### 5 配付資料

資料1 令和6年度第2回広島県地域公共交通協議会資料

資料2 広島県地域間幹線系統確保維持計画

### 6 会議の内容(議事要旨)

- (1) 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和6年度の取組状況について  
事務局より資料の説明

#### (藤原会長)

- 事務局の説明に対して、御意見等があれば、御発言をいただきたい。

#### (渡邊副会長)

- 広島県では、主な施策の推進と並行して、資料の9ページ目に記載いただいているとおり、データ連携基盤研修会、交通マネジメント研修会の2つの研修会を開催されている。これらの研修会は効果があるのではないかと期待している。
- 私も交通マネジメント研修会に参加しており、尾道市で研修に取り組む班では、因島における広島型 MaaS 実証実験を研修のケーススタディとして取り組んだところ。この研修の中で、参加者に対して、地域公共交通会議を承認の場だけではなく、より良い事業の展開に向けた意見交換の場にも活用できないかと提案させてもらった。その結果、尾道市では、10月に因島の実験に関して意見交換を行う運びとなった。研修をきっかけとして意見交換が活発

になっていくことに期待している。

- データ連携基盤研修会については、行政の交通担当者を対象としているが、データ連携基盤の使用については、交通以外の行政の担当者や学識経験者も幅広く使えるように取り組んでもらいたい。例えば、現在、世羅町では立地適正化計画を策定中だが、誘導区域を評価する指標・KPI の設定に際して、広島県のデータ連携基盤の活用を提案しており、地域公共交通計画だけでなく、他分野への利活用も可能であると考えている。

#### (事務局)

- データ連携基盤の第三者利用については、人流データの利用者範囲や目的についてデータ提供元と調整する必要があるとあり、条件等の整理を進めるのに少しお時間をいただきたい。有益なデータであるため、活用できるように考えていきたい。

#### (神田委員)

- データ連携基盤が整備されたことにより、スムーズに議論が進んだ場面がある。例えば、地域公共交通計画の方針についてアイデア出しをする際、アイデアの有効性をその場でデータに基づいて検証することができた。
- データ連携基盤により、議論の進め方が変わる可能性に期待している。データ分析の負荷が下がり、今まで十分できていなかった、アイデアやロジックの整理に対する議論が重要性を増していく。データの権利の関係はあろうかと思うが、しっかりと整理いただき、データを使える範囲は柔軟にしていきたい。ディスカッションを行う際に、データ連携基盤を使うことができる人材がその中にいるようにしておきたい。
- 交通のマネジメントのあり方が、データの存在によって変化する可能性がある。今後、広島発信で、データに基づいた交通マネジメントのあり方を模索していくことが必要と考えている。

#### (事務局)

- これまでは交通計画を作る場合に、調査やデータ分析をコンサルに依頼する事が多かったが、交通担当者自身がデータから考えられるような仕組みにしていきたい。
- 交通マネジメントの点についても、交通マネジメント研修会の中でデータ連携基盤を使いながら、ワークショップを開催している。有識者の方々の意見もいただきながら、より良いものに磨き上げたい。

#### (藤原会長)

- 広島県データ連携基盤は、誰がアップデートしているのか、確認したい。

**(事務局)**

- 広島県が主体となって、半年に1度アップデートをしている。

**(藤原会長)**

- データ連携基盤に関しては、利用者から分析結果等をフィードバックしてもらう仕組みにすることで、アップデートの質の高度化も期待できる。多くの方々に使っていただき、利用者が県へ2次データをフィードバックする仕組みも検討いただきたい。

**(岡村委員)**

- 資料14 ページ目に記載されている広島型 MaaS 推進事業について、令和6年度の改正点と広島型 MaaS の定義について確認したい。
- また、この事業の支援については、単独の自治体を対象にしているのか、もしくは、MaaS は、複数の市町を広く対象にするケースもあるかと思うが、事務局として、複数市町を対象とした補助とするのか、考えを確認したい。

**(事務局)**

- まず、改正内容としては、従来は2年単位の事業として実施しており、1年目に調査、2年目に実証という枠組みであった。今年度の改正は、市町担当者へのヒアリングの結果、2年単位ではスピード感をもって推進できないという意見をいただいたことなどを踏まえ、1年単位の補助に短縮した。また、上限額についても1,000万円から500万円に引き下げることで、補助事業を実施する自治体の件数を増やしていこうという意図がある。
- 次に広島型 MaaS の定義については、一般的な MaaS は、検索から決済の全般を含めたサービスを指すが、広島型 MaaS は、モビリティだけでなく、交通と目的地の生活サービスを連携させることで、相乗効果により、どちらも使いやすいものを目指す。
- 3点目の補助対象エリアについては、複数市町をまたぐ取組について妨げているものではない。対象は市町や団体であり、市町を跨ぐ取組があれば、補助対象にもなり得る。ただし、現時点では市町内での取組が多いのが実態である。

**(阪場委員)**

- 潜在需要の掘り起こしとして新たな移動サービス調査事業を立ち上げていただいている。国土交通省の交通空白解消本部にも言及いただき、感謝申し上げます。中国ブロックにおいては、夜間の交通空白や、担い手不足・財政の逼迫などの課題がある。県とも連携して、公共交通ビジョンに沿って進めていけるよう自治体をサポートしてまいりたい。

**(2) エリア分科会の状況報告について**

事務局より資料の説明

**(藤原会長)**

- 各分科会に参加されている有識者の方々から、一言ずつ頂戴したい。

**(伊藤委員)**

- 広島圏域は属する市町が多く、3つのグループに分けて議論しているため、多様な意見が挙げられている。分科会で取り上げられたキーワードとしては、商業施設の活用があり、これはグループ関係なく議論になった。大規模商業施設周辺の渋滞問題解消や、既存施設のパーク・アンド・ライドや乗継拠点への活用といった、具体的なアイデアが出ている。
- また、今日の資料には取り上げられていないが、9月7日から、MOBIRY DAYS (モビリーデイズ) がスタートしており、これは、大きな転換点として捉えることができ、利用促進のきっかけにできるのではないかと考えている。今後のエリア分科会で引き続き議論したい。

**(渡邊副会長)**

- 備後圏域は人口 70 万人程度だが、鉄道やバス等の公共交通の利用者は減少し、サービスが低下してきている。公共交通の問題を考える上では、データに基づいた議論が必要と考えている。移動量が多い地域に、公共交通にとってのチャンスがあるので、データに基づいて公共交通の可能性を議論したい。
- 大規模な企業や工業団地には多くの方が通勤しているので、公共交通を使ってもらえる機会があるかもしれない。そういうアプローチをする上でのバックデータとして、データを活用できるかもしれない。これまでも、交通事業者が単独で企業へアプローチしたこともあったが、良い方向には進まなかったということも伺っているので、行政や交通事業者、学識者が連携して企業へアプローチすることも重要と考えている。
- 備後圏域は中山間地域が多く、乗合タクシーを運行しているが、予約方法は、主に電話が多いとのことである。自治体としてもDXを推進しているが、未だそのような状況であるのが実態であり、公共交通分野のDXも必要である。例えば、電話予約とデジタル予約で料金差を設けるといった事例も存在する。備後圏域では、やるべきことは明確なので、着実に進めていきたい。

**(神田委員)**

- 備北圏域は、普段から顔を合わせて議論している少人数構成。公共交通に対する課題意識は共有できている。
- 自家用車を公共交通の競合として扱うのではなく、必要に応じて協調していくなど、他のモードとの連携について探っているところである。例えば、バス停に駐輪場を設置するアイデアが出ている。
- また、他の交通モードの情報提供について議論している。「駅に駐車場があるか」、「タクシーが停まっているか」など、他地域からの来訪者はこうした情報を知らないことも多い。情

報の出し方を丁寧に点検していこうと考えている。

- また、子供たちの移動手段は、「親の送迎が当たり前」という実態。自動車利用の文化が変わるには時間がかかるが、今から始めるべきであるという認識は共有している。公共交通を大切にする文化を作った上で、色々な取組をしたい。
- 構成員の皆さんは、アイデアをお持ちなので、その棚卸しをして、できることから着手したいと考えている。

**(藤原会長)**

- 事務局の説明に対して、御意見等があれば、御発言をいただきたい。

**(金光委員)**

- エリア分科会については、本ビジョンの策定までの間において、地域の課題を洗い出しなど、エリア分科会が大きな役割を担っていた。今年度も、様々なアイデアが活発に議論されていることが伺えた。
- 確認だが、今年度は、第1回のエリア分科会で、住民アンケートについて議論されたとの記載があるが、アンケートの進捗についてはどうか。

**(事務局)**

- 住民アンケートについては、分科会での議論の後、今年7月に調査実施済みである。結果については、現在集計中であり、今後皆様にも情報提供したいと考えている。

**(金光委員)**

- ビジョンを進めていく、あるいは検証していく上で、エリア分科会の役割は大きいと感じる。エリア分科会の取組について、県から支援策を考えていくことも必要ではないか。本日議題1で示された事業は、単独市町を対象としたものが多いことから、広域的なエリア分科会の取組を後押しする仕組みについても検討いただきたい。複数の市町で実施する共同事業を支援する仕組みや、県が実施主体となって、対象地域内の市町の協力を得ながらモデル事業を実施するなどの方法も考えられるため、エリア分科会での議論を踏まえながら検討いただきたい。

**(事務局)**

- 圏域を超える部分も含めて、必要に応じて議論の場を設けるなど、県もしっかり支援してまいりたい。

**(力石委員)**

- 分科会が3つあることは力強いと感じている。既に様々なアイデアが出ているので、先

ほど意見も出たとおり、現地のボトムアップの取組を支援する枠組みを検討いただきたい。

- また、各地域の活動が見える化できると良い。本協議会の場だけでなく、情報を開けることなく、どのようなエリアで、どのような担当者が、どのような取組をしているのか、取組結果や検証結果が見える化しマッピングすることで、次の展開に活きる学びになる。一例ではあるが、コストをかけずに Scrapbox で簡単なテキスト情報を蓄積し共有するだけでも有意義であるとする。

**(事務局)**

- マッピングや棚卸しは備北圏域では着手しようとしている。広島圏域も関係者が多いが、備北圏域で試みたことを活かし、今後検討していきたい。

**(藤原会長)**

- 広島型 MaaS はモビリティ同士の連携に留まらず、施設とモビリティの連携に特徴があると説明いただいたが、広島型 MaaS はエリア分科会のどの部分に該当するのか。

**(事務局)**

- 広島型 MaaS は単独市町を対象にしており、圏域全体を対象とする規模には至っていない。
- エリア分科会の議論で関連する内容としては、パーク・アンド・ライドや商業施設、役場との連携などは、広島型 MaaS 事業の活用の可能性があると考えている。

**(藤原会長)**

- パーク・アンド・ライドは乗り継ぐという意味では連携してきたが、例えば駐車料金の一部を公共交通施設整備に充てるようなことはしてこなかった。そういう部分に踏み込めば、広島型 MaaS を新しい考え方として打ち出すことができるのではないかと。
- 3つの圏域で検討していることは、実行に移すとどうなるのかについても考えていく必要がある。取組を進めると、集積の経済を助長したり、人口の流出を助長することになるのか。現在のデータに移動が表れていない地域においても、移動手段は必要であり、そこは議論されているのか。

**(事務局)**

- 今年度のエリア分科会では、ご指摘の視点まで議論し尽くせてはいないかもしれないが、県のビジョンの理念としては、交通空白地域の移動の確保という点は重要と考えており、引き続き、ビジョンを達成していくための議論を深めていきたい。

**(藤原会長)**

- MOBIRY DAYS (モビリーデイズ) には、何が期待できるのか確認したい。二次元バーコード

ならではの良さなどあるか。

(伊藤委員)

- 従来のPASPY(パスピー)は現金チャージであったが、MOBIRY DAYS(モビリーデイズ)は、現金を使わなくて済むというメリットがある。

(赤木委員)

- これまでの交通系ICカードは料金設定を変更する際の費用負担が大きかったが、MOBIRY DAYS(モビリーデイズ)は、こうした費用負担が従来よりも小さく、多様な料金設定ができるところにメリットがある。

(藤原会長)

- 例えば、朝と夕方料金を変えることや、広電と備北交通の乗継を一括料金にすることも可能か。

(赤木委員)

- これまでのICカード形式に比べると柔軟に対応可能だと思う。

(栗原委員)

- 消費者協会では、MOBIRY DAYS(モビリーデイズ)の導入からどのような課題や有用性が確認できたかを議論する予定である。事業者間のサービスの違いもあるので、多様な事業者の連携に期待したい。

(小池委員)

- 高齢者視点で述べさせていただく。中山間地域ではバス停までの移動が確保できないと移動保障にならない。今日もバス停への駐輪場整備といった話も出たが、最終的にはドア to ドアのデマンドバスのようなサービスが良い。昨今はAIによって効率的に運行している事例も存在するが、運営コストの観点からも、利用者がスマホやアプリを使えることが前提となっている。今後はスマホを当たり前使える人が主流になるかと思うが、現時点では、一定数のスマホが使えない人でも使えるツールなど、なんらか橋渡しが必要だと感じている。

### (3)「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について

事務局より資料の説明

(藤原会長)

- 事務局の説明に対して、御意見等があれば、御発言をいただきたい。

(委員一同)

- 意見・異議なし。

(藤原会長)

- 委員から異議はないため、採択とする。

(藤原会長)

- その他、全体を通して、御意見等があれば、御発言をいただきたい。

(福岡委員)

- 地域公共交通協議会での議論が重ねられているが、地域それぞれで公共交通事情や課題が異なるため、一定程度の議論を終えた段階で、機会を捉えて情報提供いただきたい。

(事務局)

- しっかり情報提供させていただきたい。

(藤原会長)

- 本ビジョンは策定して終わりではなく、同じ協議会で計画を推進している。事務局からの情報提供だけではなく、反対に情報を吸い上げる場面も考えられる。市町とコミュニケーションをとり、フィードバックを得ることができれば、協議会の中でシームレスにビジョンを修正できる。積極的に情報交換していただきたい。まずはどういう機会が予定されているかを双方で共有されたい。

(岡田委員)

- この場でいただいた意見を施策に反映していきたいと考えている。市町とコミュニケーションをとる中で、公共交通に対する地域ごとの課題を実感しており、次の予算や行動に移していきたいと考えており、引き続きよろしく願います。

(カ石委員)

- 分科会で出てきたアイデアについて、どれが、現行の県の支援体制でサポート可能か、マッピングしていただきたい。現行の制度で支援できないものがあれば、制度変更の議論もできる。可能であれば、次回に向けて、県の事務局には整理いただきたい。

(事務局)

- 次回協議会は、令和7年2月を予定している。詳細は決まり次第、事務局より連絡する。

以上