

## 第27回広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

### 1 日時

令和8年2月3日（火）10:00～11:40

### 2 場所

合人社ウェンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）  
北棟6階 マルチメディアスタジオ

### 3 出席者

#### (1) 委員

広島大学 藤原会長、広島工業大学 伊藤副会長、広島市道路交通局公共交通政策部 橋本委員、西日本旅客鉄道(株) 奥井委員、広島高速交通(株) 藤川委員、広島電鉄(株) 池田委員代理、広島県バス協会 赤木委員、広島県タクシー協会 山口委員、広島県旅客船協会 迫田委員、(株)広島バスセンター 井上委員、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 小林委員代理、広島市道路交通局道路管理課 原田委員代理、広島県土木建築局港湾振興課 佐々井委員代理、広島県警察本部交通部 松原委員代理、広島市社会福祉協議会 田村委員、広島消費者協会 栗原委員、国土交通省中国地方整備局建政部 塚本委員代理、国土交通省中国運輸局交通政策部 河内委員代理、国土交通省中国運輸局広島運輸支局 蔦委員、広島県地域政策局公共交通政策課 水本委員、広島市都市整備局みなと振興課 津賀山委員

#### (2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部  
楠窪公共交通調整担当課長、三浦路線バス・生活交通担当課長、坂井課長補佐、淀川専門員  
ほか担当職員

## 内 容

### 《議題(1): 広島市地域公共交通利便増進実施計画の一部改訂について（審議）》

—資料1について、事務局から説明—

—議題(1) 広島市地域公共交通利便増進実施計画の一部改訂について、承認—

### 《議題(2): 広島市地域公共交通計画の改定について（意見交換）》

—資料2-1～2-3について事務局から説明の後、以下のとおり意見交換を実施—

(伊藤副会長)

- 資料2-1において、広島市の公共交通の利用者数の推移が示されているが、利用者数の分析をする上で特に留意すべき指標として、全移動のうち公共交通が利用された割合を示す「分担率」がある。例えば、公共交通の分担率が「90%」で、これ以上の利用者の増加がそもそも見込めない状況なのか、あるいは「20%」で今後も伸ばせる余地が大きいのかによって、施策の方向性は大きく異なる。併せて、自動車利用から公共交通への転換をどう促すかも重要であり、現状の分担率に加え、目標とする分担率も広島市地域公共交通計画（以下「広島市地交計画」という。）に掲げることが望ましいと思う。
- 次に資料2-2について、今回の説明資料は課題の指摘が中心であり、やや暗い印象を受けた。これまで様々な取組を行い、成功事例も多く蓄積されているはずである。そうした成果を共有した上で、「これがうまくいったので、次はこの分野で展開してみよう。」という発想につなげることができるのではないか。広島市地交計画の改定に当たり、課題に焦点を当てるのか、あるいは成功事例も踏まえて次のアクションプランを検討するのか、まずその方向性を示していただきたい。

(事務局)

- 資料に「課題」と記載しているため、どうしても現状への不満や不足点に目が向きがちになると思うが、まずは、利用者目線で幅広く課題を拾い上げることを重視している。具体的には、「こういう状況であれば望ましい」、「こういう形ならもっと公共交通を利用してもらえるのではないか」といった利用者目線での意見を、希望的観測も含めて集めたいと考えている。いただいた御意見を踏まえた上で、広島市地交計画における「目指すべき姿」を次回の会議で示す予定である。また、現状の成功体験についての分析が不足している点は御指摘のとおりであり、次回の会議までに成功事例も整理し、提示できるようにしたい。

(伊藤副会長)

- ・ 成功事例の一例として、広島市中心部における均一運賃エリアの設定や路線バスと路面電車の相互利用可能な乗車券など、わかりやすく使いやすい運賃体系の構築に向けての取組があると思う。また、本年度は広島駅南口広場の再整備によるバスターミナルの改善など、利便性向上への取組も進んでいる。こうした内容を踏まえれば、今後の展開に向けたアクションストーリーも描けるのではないか。広島市地交計画の改定に当たっては、課題だけでなく、成功事例も踏まえた方が良いと思う。

(小林委員代理)

- ・ 広島国道事務所では、国道など道路関係を担当しているが、今後、広島高速 5 号線の開通や西広島バイパスの整備が進んでいく予定である。道路網が今後 5 年間で大きく変わるため、公共交通、特にバスへの影響が生じると思われる。こうした将来の道路網の変化について、本協議会でどのように取り上げられ、どのように広島市地交計画に反映されるのか。

(事務局)

- ・ 現在の需要だけでなく、今後の潜在需要や状況も踏まえて広島市地交計画を改定したいと考えているので、今後も適宜、意見交換をしていきたい。

(小林委員代理)

- ・ 広島高速道路公社や道路事業者が持っている各整備計画が、公共交通にも寄与できる部分があると思うので、ぜひ連携していければと思う。

(藤原会長)

- ・ 私も同感で、同じ意見を述べようと思っていた。今回の資料に道路に関する記述が出てこないのは、これまで「公共交通」と「道路」が別部門として扱われてきたことが背景にある。しかし本来、公共交通が円滑に運行できるのは道路があるからであり、両者は切り離せないものである。道路整備の検討材料として公共交通を活用しても良いし、公共交通の課題解決のためには道路整備が不可欠である。そろそろ部門を横断して一体的に取り組むべきであり、まさに「広島型」の連携・協調につながるものであるため、ぜひ道路部門とも連携して進めてもらいたい。
- ・ もう一点、事務局に伝えたいことがある。「社会インフラ」という言葉が何度も使われているが、一般的には「インフラ」又は「社会基盤」である。本日の事務局の説明の中で、「道路は既に社会インフラとして広く認識されているが、公共交通もその仲間位置付けていきたい。」という思いがあることがわかった。そうであれば、なおのこと道路部門と協調すべきである。公共交通の課題を整理し、新しいアクションプランを策定しようとする今の時期こそが絶好のタイミングだ。「余計な車の流入を抑えてほしい。」「幹線道路をしっかりと整備してほしい。」といった広域的な要望をまとめる良い機会でもある。

(奥井委員)

- ・ 今の藤原会長のお話にも関連するが、現在、広島市、三次市及び安芸高田市の 3 市による、芸備線の機能向上を目的とした「まちづくり交通協議会」が設置されている。広島市内では、渋滞が大きな課題となっていることから、そういった移動需要を公共交通の利用促進にどのようにつなげるかも含めて、まちづくり全体の中での交通のあり方を検討しているところである。
- ・ 同協議会では、芸備線の利便性向上やアクセス性を高める方策についても議論しており、JR としても実現可能な施策や事例などの情報提供を行っている。来年度には、これらの検討をより具体化し、次のステップに進められるよう調整を進めているところである。「まちづくり交通協議会」で議論した内容をいつ、どのように広島市地交計画に反映するのかについても検討すべきだと思うが、本日は芸備線の活性化に向けて具体的な動きが進んでいることを委員の皆様と共有させていただく。

(水本委員)

- ・ 広島市が積極的に進めている「協創と協調」の取組の中で、次期広島市地交計画がどうなるのか非常に楽しみにしている。県では令和 6 年 3 月に、「広島県地域公共交通ビジョン」を策定したが、これは市町や公共交通事業者と連携し、持続可能な地域公共交通を構築するための指針としてまとめたものである。移動の実態を的確に把握し、需要に合わせて地域ごとに最適なネットワークで結ぶという考え方で作っており、方向性は広島市と同じだと思っている。
- ・ 県としては、広域的なネットワークを維持・確保することが役割だと考えている。具体的な施策は検討中だが、特に広島市中心部に入る路線は周辺市町にとっても重要な幹線となるので、今後しっかりと連携していきたい。広島市地交計画の改定に当たっては、関係市町との連携も含め、中枢拠点性の高い広島市だからこそ、広域的な視点も踏まえてほしいと思っている。

(事務局)

- 先ほど、委員の皆様から道路部門、広島県及び周辺市町との連携について多くの御意見をいただいた。説明の中では、上位計画や市のまちづくり計画との連携に触れたが、本日いただいた御意見を踏まえて、これまで十分に連携できていなかった部分についても、うまく取り込んだ形での広島市地交計画となるよう検討していきたい。広島県のビジョンとも整合性を図りながら進めていく。

(藤原会長)

- 広島県の計画は相当よくできている。ブロックごとに3つの分科会を作っており、広島ブロックだけに留まらず、広島ブロックを良くすることで福山ブロックがどうなるか、といったところまで視野に入れて検討しようとしている。こうした考え方は、県内の市町においても、ぜひ参考にしてほしい。逆に言えば、市町からも県にもっと要望を上げるべきだと思う。先ほどの奥井委員のお話にも関連するが、市町側からの連携をより積極的に働きかけていくべきだと考えている。

(赤木委員)

- 資料2-3において、様々な課題が示されている中で、事業者側の課題として運転手の担い手不足も挙げられている。この課題に対応するため、バス協会が把握している範囲では、2社が個別に外国人材の確保に取り組み、合計7名を雇用している。事業者には、外国人材への給与支払いに加え、登録支援機関に対して、外国人材1人当たり概ね100万円/年の支払いが生じている。費用負担の大きさを考えると、事業者の個別対応には限界があるため、行政も一緒になって運転手不足対策に取り組んでもらえるとうれしい。
- また、バス協調・協創プラットフォームひろしまにおいては、自動運転バスや連節バスの導入、バス専用レーンの整備といった取組にも、しっかり力を入れて進めてほしいと考えている。

(事務局)

- 広島市では、御指摘のあった担い手不足の問題を含めて、同プラットフォームとも連携しながら、路線の再編など乗合バス事業の活性化に係る取組について議論を進めているところである。特に担い手不足は、バスに限らず今後あらゆる業界で直面する課題だと認識している。まずは、バス分野で好事例を作った上で、他の交通モードにも横展開していき、広島市地交計画の中にきちんと位置付けられるよう、議論を深めていきたいと考えている。

(井上委員)

- 広島バスセンターは公共交通事業者の一つとして、バスターミナルを運営している。先ほど話にも挙げた「社会インフラ」として、公共交通と道路をつなぐ役割を担っている。豪雨災害時には多くの方が避難のために利用し、またインバウンド客や観光客への案内拠点としての機能も果たしている。そういった背景がある中で、現在バスセンターの建物は築50年を超えており、今後どうするかについては、事業者だけで判断できない部分もある。
- 現行の計画期間や改定後の計画期間の中で結論が出るものではないかもしれないが、広島駅地区、八丁堀及び紙屋町地区という二つの核を持って市が発展していく中で、将来的にターミナル機能をどう位置付けるのか、そろそろ検討が必要だと考えている。広島バスセンター側が「こうしたい。」と言って決まる話ではなく、利用者のニーズやこれからの地域公共交通の姿をどう描くかという議論が前提になる。広島市地交計画の中で扱うのか、別のマスタープランで扱うのか難しいところではあると思うが、ぜひこの視点も踏まえていただければと思っている。

(藤原会長)

- 広島バスセンターと広島駅の新しいバスターミナルの間でコミュニケーションを含め、ノウハウの共有など連携できているのか。

(井上委員)

- 正直なところ、現状では十分な話ができていない。

(藤原会長)

- なぜ連携について尋ねたかという、広島バスセンターターミナルの案内表示は利用者にとって分かりやすくできている。バスの番号とホーム番号をうまく対応させて、利用者を誘導する仕組みが整っている。一方、広島駅の新しいバスターミナルにも同様の仕組みはあるが、番号がどちらのホームを指しているのか分かりにくい。
- 実際に、広島駅で外国人観光客が、スマホのGoogleマップで目的地は分かっているのに、どのバスに乗ればよいか分からないという状況になっているのを見かけたことがある。現場には案内の職員がいたが、英語対応が難しく、その時は私が代わりに説明をしたが、バスターミナルの仕組みを理解してもら

うのにどうしても1~2分はかかってしまった。利用者からすると、バスターミナルで乗り場を探すのに1~2分もかかれば、「もうタクシーにしようか。」という話になる。その時もそう言われたが、「今回乗らないと、次も乗れなくなる。」と説得して、何とかバスに乗ってもらった。

- ・ 広島バスセンターで積み上げてきた利用者目線のわかりやすい案内表示のノウハウを、広島駅の新しいターミナルにも受け継ぐべきだと思う。番号表示が難しいなら色でもよい。30秒以内に直感的に理解できる仕組みにすることが重要だ。せっかく綺麗なバスターミナルができたのに、利用者の目的地と全く違う方向に誘導してしまうケースが起きている。こうした点こそ改善が必要である。
- ・ バス利用者の増加率より、外国人観光客の増加率の方が圧倒的に高いのは事実。彼らが本来乗れるはずのバスに、乗り場が分からないという理由で乗ってもらえないのは非常にもったいない。もっと案内方法の改善に力を入れるべきであり、次期広島市地交計画にも盛り込むべきだと思う。

(赤木委員)

- ・ 観光客向けの案内という点で言えば、現在はGoogleマップにもバス情報が掲載されており、4~5年前から広島地区でもGTFSによる情報提供が進んでいる。今いる場所から目的地までの検索ができるようになり、細かいバス停もすべて登録されているため、八丁堀のように分かりにくい場所でも、「ここから乗って、ここで乗り換える」といったルート案内が可能になっている。ただ、このような仕組みがあることを、多くの利用者がほとんど知らないのが実情である。こうした案内システムの存在を、もっと広く周知していく必要があると感じている。
- ・ 広島の人にとっては、広島公共交通ナビ「くるけん」があるため、バス停の運行情報を簡単に把握できるが、観光客には、こうした公共交通の検索システムがあること自体が知られていない。そこをしっかりと広報していくことが必要だと思う。バス協会側の反省も含めて申し添えておく。

(井上委員)

- ・ 広島バスセンターにおいても、「ここに行きたいのだが、どのバスに乗ればいいのか分からない。」という問合せが多い。目の前に複数のバスが並んでいて、目的のバスがどれか分からないというものである。赤木委員のお話にもあったとおり、検索すればすぐに出てくる情報であっても、利用者にはそういった周知がまだ行き届いていない実態があると思う。
- ・ また、先ほど藤原会長から御指摘があったように「目的地に行くバスはわかっている、そのバス停まで辿り着けない。」という問合せも多い。例えば、「広島港へ行きたい。」といった、バスセンターからバスが出ていない路線に関する問合せを受けることも多く、その場合は地下道を通して「本通り」のバス停に向かう複雑な経路を説明しなければならず、非常に難しいと感じている。
- ・ 利用者にとって、より分かりやすい案内をしていくためには、こうした「バス停に辿り着けない。」「目的地までの経路が複雑すぎる。」といった点の改善も重要だと思う。

(藤原会長)

- ・ バスの利用者を増やす上で大きな障壁になっているのは、間違いなく「バス停の位置」の問題である。知らない人に説明することも難しいが、例え3分あれば調べられる内容だとしても、利用者としては30秒、20秒、10秒で理解したいというのが本音だと思う。
- ・ パッと見てすぐ理解できる仕組みをつくることが重要であり、人間広告のような工夫も取り入れて、いろいろな知恵を出し、改善していくべきだと考えている。

(葛委員)

- ・ 資料2-3において、いろいろと課題を挙げていただいている中で、中山間地等における買い物という生活シーンにおいて、「交通空白」対策として「スーパー、病院、公民館等を結ぶ移動手段としてのライドシェア等の導入検討」と記載がされている。国土交通省においても、令和7年度からの3年間で「集中対策期間」と位置付けて「交通空白」の解消に取り組んでいるところなので、「交通空白」の課題がある地域においては、必要に応じて個別に相談していただければと思う。
- ・ また、資料2-2の11ページに、赤枠で「仮説を立てましょう(定性的に課題を把握する)」とあり、その中で「多様な関係者と勉強会、ワークショップを開催しそれぞれが抱える課題を定性的に把握」と書かれている。現時点で、今後こういった分科会のようなものを設置して、課題を把握していこうという考えがあれば、具体的にお聞かせいただきたい。

(事務局)

- ・ 「交通空白」解消の観点で言えば、広島市でも地域主体の乗合タクシーの導入について、地域から声が上がったところに対して、交通課題の状況を精査した上で取り組んでいる。また、国土交通省からは、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、「共同化・協業化の推進」ということで、あらゆる輸送資源を活用して地域の移動手段を確保していくという方向性が示されている。
- ・ また、福祉・医療、観光、教育などの他分野との連携を図るため、昨年度に庁内に会議体を立ち上げ、

輸送資源に係る情報交換を行ってきたところである。こうした取組を、今後は広島市地交計画の中にも落とし込んでいく必要があると考えており、それぞれの交通モードの使われ方をデータで分析した上で、どう反映させるかを検討していきたい。

#### (河内委員代理)

- ・ 広島市は、共同運行を始めとする先進的な取組を進められており、国土交通省の交通政策部門への事例提供など、御協力をいただいていることに感謝している。
- ・ 中国運輸局としても「交通空白」の解消を目的に、当局の局長が中国地方の各自治体に直接赴き、首長から課題の聞き取りを行っている。
- ・ その際、どの自治体でも課題として必ず挙がるのが、担い手不足の問題である。「担い手が不足しているがどうすべきか。」「自動運転を導入すべきか。」などの相談を多く受けている。当局としても退職自衛官の活用など、様々な連携策を進めているところである。
- ・ 先ほどバス協会から話のあった外国人材の活用も、課題解決策の一つになり得ると考えている。現時点では検討段階だが、来年度には「外国人を雇用する際の課題整理」などについての調査事業を予定しており、実施の折には、是非とも御協力をお願いしたい。
- ・ 次に、運輸局の立場ではなく、利用者の視点から意見を述べたい。資料 2-2 の 13~14 ページに記載されている課題を拝見し、「よくぞこの課題を挙げてくれた。」と感じた。都心からの直線距離は近いものの、都心までの移動に非常に時間がかかる地域としていくつかの地区が挙げられているが、私自身もその地区に居住しており、その経験も踏まえて申し上げると、全くその通りである。夜間など空いていれば紙屋町まで自家用車で 20 分ほどだが、バスを利用すると通勤ピーク時には 1 時間、雨の日には 2 時間かかることもある。徒歩のほうが早いのではないかと思うほど渋滞でバスが混んでしまうことがあるのが実情である。
- ・ コロナの影響もあり、「バスは所要時間がかかりすぎる」という理由で、徒歩・自転車・原付などに転換する人が増えている状況がある。担い手不足に伴う減便が進むと、ますます不便になってバス離れが加速するのではと心配している。
- ・ 解決策として、資料にも記載のあるように急行バス路線の導入やバス専用レーンの拡大などがあると思うが、これらも道路部門との連携がなければ実現できない部分である。我々も含めて、しっかり連携しながら対応していく必要があると考えている。
- ・ 最後にもう一点、利用者の視点での課題として、こどもが進学する学校を選ぶ際に「郊外にある学校に行きたい。」と思っても、公共交通を用いた郊外部への通学には限界があり、徒歩や自転車での通学も困難な距離であれば、公共交通が充実している街中へ通う以外に選択肢がほとんどない状況があると思う。どういった方策が最善かは分からないが、例えばハブとなる場所を設けて乗り換えをやすくするなど、公共交通を使いやすくすることで通学できる学校の選択肢が増えるので、このような視点も大事にしていきたい。

#### (事務局)

- ・ 最後に出た「こどもが学校を選べるようにする。」という視点は、非常に重要だと考えている。中心部であれば、自転車などで比較的自由に行きたいところへ移動できるが、郊外部、特に安佐北区のような地域では、自転車では中心部に行けず、バスを利用しようとしても 1 時間半ほどかかるため、通学を断念するという声も聞いている。
- ・ こうした定時性、速達性の向上といった観点も含めて、広島市地交計画の中でしっかりと検討できるようにしていきたいと考えている。

#### (藤原会長)

- ・ 「交通空白」という言葉が出たが、以前は地図上に円を描き、「何分以内にバス停や電停に行けるか。」という簡易的な基準で「交通空白」を議論していた。しかし、今はモバイル空間統計や GTFS など、あらゆるデータが取得できる時代になっている。時間帯によって「交通空白」の範囲が大きく変わる状況も、もはや隠しようがない。昼下がりには「交通空白」だらけになることもあるし、特定の方向に行こうとすると「交通空白」が広がるケースもある。
- ・ こうした事実が明らかになっている以上、「知らなかった。」では済まされず、きちんと地域公共交通計画に反映していかなければならない。道路行政や交通行政が直面している課題として、データを取得するスキルは向上しているのに、得たデータを戦略や計画に落とし込んでいく部分がまだ追いついていないという印象がある。今回の広島市地交計画の改定においては、完璧でなくても良いので、そうした分析にもチャレンジしてみることで大事だと思っている。
- ・ また、「交通空白」という言葉自体も慎重に使うべきで、どこの都市でも「交通空白」となる時間帯は存在する。夜になれば危険で歩けないという意味での「交通空白」もある。こうした多様な側面を踏まえた上で、もう一步踏み込んだ広島市地交計画を作ることが、今回求められているのではないかと考えている。

(栗原委員)

- 資料 2-1 の 4 ページには、市内の公共交通機関の利用者データが示されている。令和 6 年までのデータが揃っており、これだけの蓄積があれば今後の予測も可能だと感じている。ただし、予測には 3 ページにある広島市の年齢構成や高齢化、合計特殊出生率の推移といった人口要素だけでは不十分である。例えば、旧市内のオフィスキャパシティや、郊外からどれだけ人が市内へ流入するかの見通しも重要な要素になる。4 ページのグラフを見れば、コロナ禍の期間を除いても、大まかな傾向は簡単に把握できるし、そこに必要な要素を加えれば将来予測は可能である。我々が考える以上に危機的な状況が将来発生するかもしれない、そのためにも試算は欠かせないと考えている。
- 次に、利用者の視点で申し上げますと、交通事業者は「にぎわい創出」に加えて、「高齢者の買い物支援」をよく掲げるが、高齢者が毎日買い物に出かけるわけではない。私自身、週に 1 回程度である。毎日公共交通機関を利用するコア層は通勤・通学の利用者であるため、そういった層こそ特に大切にすることが不可欠だと考えている。
- また、政府は高校の授業料無償化を進めており、令和 8 年 4 月からは私立高校も所得制限が撤廃され実質無償化が拡大する予定である。これにより、今後は私立高校に志望者が集中する可能性があると考えている。広島市内の私立高校は中心部に集中しており、郊外にあるのは安佐北区可部東の広島文教大学付属高校や北広島町の新庄高校くらいである。通学に伴う学生の移動量は非常に大きなものであり、今後、高校生の移動需要への対応はさらに重要性を増すと考えている。
- 例えば、緑井から太田川を越えて高陽高校・高陽東高校へ向かうバスは、朝は 1 便、帰りも 1 便程度しかない。これで高校生の移動需要をきちんと受け止められるのかという点には大きな疑問がある。高校生は、晴れた日は自転車移動するが、雨の日はバスが満員になり非常に混雑する。需要予測は難しいと思うが、今後さらに移動需要が増えることを踏まえると、対応策を考えていく必要がある。

(事務局)

- 今後の需要予測については、国が示しているアップデートガイダンスにおいても、潜在需要情報を重ね合わせることを求められている。これに沿って、将来の人口動向や街の開発計画などの要素も踏まえながら、分析を進めていきたいと考えている。
- また、通勤・通学などの生活支援の中でも、移動目的に鑑みて、どの交通手段がどれだけ「必須」のものとなっているかを整理し、移動頻度や目的の重要度に応じて優先順位をつけ対応を検討していきたいと考えている。

(田村委員)

- 先ほど道路の話があったが、市街地の交通渋滞の原因の一つは、生活交通と長距離トラックなどの通過交通が混在していることにあるのではないかと感じており、交通課題における非常に大きなテーマだと考えている。既存の高速道路の運用にも課題があり、広島に出入りする高速道路の多くは、ゴールデンウィークなどの長期休暇時には大渋滞となる一方で、中国自動車道など市街地から離れたルートは比較的空いていることがある。例えば、それぞれの高速道路の利用料金を調整するなどにより、渋滞緩和に寄与することも検討できるのではないかと思います。
- また、災害時には迂回路・周回路の確保が非常に重要であることを、今までの豪雨災害などで痛感した。生活面と災害対応を総合的に考慮した計画が必要だと考えている。資料 2-3 では、課題の解決策を 4 ページにわたり整理してあり、とてもよくまとめられていると思う。課題抽出から対策の検討までは、この枠組みで進められると思うが、生活面と災害等を総合的に考慮した、広島市地交計画における「あるべき姿」や「ありたい姿」についても考えていく必要があると感じている。

(塚本委員代理)

- 資料を拝見する中で、資料 2-1 では観光客の増加やバス事業を取り巻く実態が分析されている。資料 2-2 のデモンストレーションでは、住民生活に重点が置かれた内容になっていると感じた。近頃は、一般道も含めて観光客が増えている状況にあるため、デモンストレーションの段階で「観光需要への対応は十分か。」という視点も、併せて示してもらえると良いのではないかと思います。
- また、今回のテーマは地域公共交通計画の改定であるが、中国地方整備局では、自治体と連携して「立地適正化計画」や「まちづくりの健康診断」などの取組を進めているところである。特に、「立地適正化計画」は策定から 5 年以上経過している自治体も多く、現在見直しを進めていただいているところである。広島市地交計画の改定においても、まちづくりの観点も踏まえつつ、関係者間で連携・協力しながら進めていきたいと思う。

(藤原会長)

- 地域公共交通計画の改定と立地適正化計画の見直しは、関係している部分があるのか。

(塚本委員代理)

- 広島市地交計画の改定において、基本的には本日挙がっていた課題を踏まえて検討していくことになると思うが、その際には「今のまちがどの方向を目指すのか」、「将来的にどうあるべきか」という「まちづくりの観点」が欠かせない。立地適正化計画の見直しにおける、国全体で人口が減少していく中で、地域をどのように再編していくのかという考え方を、地域公共交通計画の改定にもフィードバックしていく必要があると思う。
- 現在、全国的に「コンパクト・プラス・ネットワーク」と表現されているが、人口減少が続く中で都市機能を一定程度集約化していく必要がある一方で、交通ネットワークは維持し続けなければならないという、相反する非常に難しい課題がある。こうした課題解決に向けて、今後も引き続き協力を得ながら進めていきたいと考えている。

(藤原会長)

- 今の説明は非常に重要な観点である。我々は「交通空白」をなくすために必死で取り組んでいるが、どうしても交通部門だけでは解決が難しい地域も存在する。そういった地域については、「土地利用の考え方そのものを見直す。」という観点も必要となるが、そのような観点を盛り込んだ地域公共交通計画は、私の経験上、見たことがない。
- 今回の広島市地交計画の改定においては、そうした前例のない観点を盛り込んでいくことも検討することで、より良いものができ上がるのではないかと思う。