

## 安芸高田市公共交通協議会 議事録

〈日 時〉 令和4年12月2日（金） 14:00から16:00まで

〈場 所〉 安芸高田市民文化センター4階 402研修室

〈出席者〉

- |          |                  |             |
|----------|------------------|-------------|
| ● 第1号委員  | 安芸高田市 企画部        | 猪掛 公詩       |
| ● 第2号委員  | 織田産業株式会社         | 織田 卓荘       |
| ● 第2号委員  | 広島電鉄株式会社         | 山根 辰夫       |
| ● 第2号委員  | 備北交通株式会社         | 實兼 利光       |
| ● 第4号委員  | 住民代表（吉田町）        | 井上 正樹       |
| ● 第4号委員  | 住民代表（八千代町）       | 久保野哲也       |
| ● 第4号委員  | 住民代表（高宮町）        | 秋國 満        |
| ● 第4号委員  | 住民代表（甲田町）        | 谷口 恭一       |
| ● 第4号委員  | 住民代表（向原町）        | 三上 信行       |
| ● 第5号委員  | 中国運輸局 広島運輸支局     | 川野 芳枝       |
|          |                  | (代理：北島 達也)  |
| ● 第6号委員  | 広島県 地域政策局 交通対策担当 | 藤井 剛        |
|          |                  | (代理：瀬戸 潤一郎) |
| ● 第7号委員  | 安芸高田市 建設部        | 河野 恵        |
| ● 第8号委員  | 安芸高田警察署          | 瓜生 千博       |
| ● 第9号委員  | 米子工業高等専門学校       | 加藤 博和       |
| ● 第10号委員 | 西日本旅客鉄道株式会社      | 山口 晃弘       |
| ● 事務局    | 安芸高田市 企画部 政策企画課  | 高下 正晴       |
| ● 事務局    | 安芸高田市 企画部 政策企画課  | 森本 貞彦       |
| ● 事務局    | 安芸高田市 企画部 政策企画課  | 齋藤 香代       |

### 議題

#### 安芸高田市公共交通計画の策定について

(猪掛副会長)

事務局より説明をお願いします。

(事務局 高下より、資料説明)

(猪掛副会長)

それでは、今の説明に対し、ご意見・ご質問をいただけますでしょうか。

(加藤委員)

6ページではもやい便・とろっこ便の記載があり、13ページでは記載されていませんが、これらについては今の形態で運行を続けるのでしょうか。10ページの資料では、もやい便・とろっこ便についても市の負担が大きいという課題があるほか、他の交通事業者にも言えることとして、担い手不足などの課題もあると認識しております。

また、7ページの利用者数は通学者数も含むもののでしょうか。通学需要は学年進行によっても変動があるものと思われま。

6ページについて、お太助ワゴンなどの公共交通体系は平日をベースとしたものとなっています。これまでの公共交通会議やアンケートでも、休日のイベント時に利用したいという声もありますが、既存タクシー事業者との協調関係という中で、平日はお太助ワゴン、休日はタクシーといった使い分けがなされてきたと認識しています。こうした住民の休日利用や、観光客の移動需要も踏まえ、曜日別の課題整理も必要ではないでしょうか。

8ページでお太助ワゴンの利用者数が記載されており、JR芸備線の駅で利用回数が多くなっ

ていますが、これはJRへの乗り継ぎ需要なのか、もしくは駅周辺の施設の利用需要なのかでしょうか。

現在、お太助ワゴンが吉田の中心部まで来るようになっていています。将来構想として、地域内はデマンド輸送、地域間は定時定路線、という形を示されていましたが、地域内・地域間別の利用状況に関するデータがあるとリアルに議論できるのではないのでしょうか。

(事務局 高下)

もやい便・とろっこ便の運行計画は決定できていないため、13ページの「公共交通の将来構想案」では、方針が決まった段階で追記する想定です。

7ページの利用者数は、ご指摘の通り通学者数も含んでいます。特に美土里小学校では、通学利用を積極的に実施いただいていると伺っています。通学需要を除いた利用状況や、吉田町への移動ニーズの状況などがわからない資料となっており、分析データについては今後詳細なものを掲載します。

交通手段の棲み分けについては、運行事業者と協議が必要な点であり、今後検討が必要な項目として認識しています。

8ページのご指摘については、駅周辺の施設への移動が多いようです。詳細は今後整理します。

事業者ヒアリングでは、定時定路線の区間では、平日よりも休日にイベント等の仕掛けとあわせてPRすべきではという意見も挙がりました。運行形態については今後検討していきます。

(猪掛副会長)

もう少し細かい状況が見える分析をお願いします。

(谷口委員)

甲立駅は跨線橋があり、高齢者は利用しづらいようです。一方、吉田口駅は跨線橋がないため、利用者は吉田口駅を利用している状況です。また、郡山城跡への観光客が増えています。JRから吉田方面へのバスがなく、タクシーを案内することがあります。このような現状をもう少し精査した上で、お太助ワゴンの運行形態を検討してほしいです。

(事務局 高下)

いただいたご意見を踏まえ、今後の検討を進めていきたいと思えます。

(山口委員)

この度、鉄道事業者として参加させていただいたので、JR芸備線の利用状況はぜひ計画に反映してほしいし、我々もお示しする必要があると考えています。これまで、鉄道は地域の公共交通ネットワークを検討する場であり議論されてこなかったところですが、折角お呼びいただいたので、そのような点もきちんと共有したいと思えます。

目下のところ、芸備線ではコロナ禍や災害による影響が大きく、市内3駅の利用者数はコロナ禍前に比べて約35%低下しています。災害前のレベルまでは戻していきたいと考えており、乗り継ぎ利便性の向上については、我々としてもぜひ協力していきたいと思えます。

また、JR芸備線も学生利用が多いため、今後の施策として、学生向けの利用促進に関する考えがあれば教えていただきたい。公共交通を長く利用してもらうためには、高齢者だけでなく若者向けの利用促進も検討すべきだと思えます。

(事務局 高下)

JR芸備線の利用状況については、計画検討の際に反映したいと考えています。

学生利用について、向原高校の通学者の9割が芸備線を利用していると伺っています。どのような形でこれを維持していくかという点は一緒に考えていきたいです。

また、吉田高校への通学についても、現行の通りバスで自宅から学校まで通学するというのは利便性が低い部分もあります。定時定路線のバスでどこまで移動できる環境を確保するかという点は、吉田高校の移動手段を考える上で重要であり、今後の検討に際し意識していきたい

と考えます。

(山根委員)

当社も今回正式に委員として参加させていただくことになりました。この背景には、これまで市内における広域路線が持続する前提で、市域内部での公共交通ネットワークを検討されていたものが、コロナ禍による利用者減少により、もともと赤字であった状況がさらに厳しくなっているということを受けてのものであると認識しています。

当社が運行している路線もコロナ禍の影響を受けています。広域路線が持続する前提で計画を策定いただくのはありがたいことですが、広域路線についても現状・課題を分析し、できれば具体的な取組まで踏み込んだ検討をお願いしたいと思います。

従前より、当社でも運行改善の取組は行っています。また、隣接する広島市では、上下分離による運行や効率的な公共交通形態への再編が避けて通れないものであるとの考えに基づき、公共交通計画の検討を進めています。2市にまたがる当社の広島吉田線については、持続可能な運行形態とするためにどのようなあり方が必要か、具体的な議論をさせていただきたいです。

(事務局 高下)

広域交通があつてこそその安芸高田市の公共交通であり、先程のご指摘は重要な観点であると考えます。今回、JR西日本や広島電鉄に参加いただいたのは有意義であり、広域路線の現状・課題についても盛り込んでいきたいと考えております。

(北島委員代理)

地域公共交通にお金をつぎ込めばよいというものではないと認識しており、デマンド交通と路線バスを組み合わせた公共交通網への再編は有意義だと考えます。一方、これまで直通で吉田町まで行くことができたのが、乗り継ぎが発生するようになれば、利用者満足度の低下等が懸念されます。不満が増えて利用者が離れてしまうと本末転倒であり、利用者との間で妥協点を考えながら検討いただきたいと考えます。

(事務局 高下)

市民の方や事業者の方にご意見を伺いながら、全体最適を検討していきたいと思っております。

(加藤委員)

4ページでは高宮支所や美土里支所周辺が地域拠点となっていますが、13ページでは北の関宿までが主線扱い、その先が支線扱いとなっており、場所によっては吉田まで2回乗り継ぎが必要となっています。両者の整合を取るのであれば、高宮支所や美土里支所までも赤線で記載する、あるいは車両が北の関宿で待機した上で連続的に運行するなどとしてもよいのではないのでしょうか。

13ページで、乗り継ぎ機能を持たせることが必要と記載がありますが、具体的に想定している内容を教えてくださいませんか。JRとお太助ワゴンの乗り継ぎを強化する、来街者の休日利用を促すなどの目標があれば、それにふさわしい施策の検討が必要だと思います。

ターゲットに対するマーケティング・PRが重要と考えます。13ページでは交通体系について記載されていますが、イベントとあわせたPR、学生をターゲットとした利用促進、MaaSやスマートフォンを活用した決済といったデジタル技術活用などについても検討するのいいと思います。また、各地域拠点の位置づけ・振興策やその目的についても丁寧に説明していただきたいです。

(事務局 高下)

高宮町・美土里町の運行形態については、各支所で降車せずに北の関宿まで行き、そこで乗り換えて吉田へ向かうことを想定しています。ただし、様々な運行形態が考えられ、具体の方策は今後検討していきます。

乗り継ぎ機能について、待合スペースを確保したいと考えています。既存の建物内で店舗へ

の協力いただくことを想定していますが、具体的な場所等は今後協議していく予定です。

ターゲットに対するマーケティング・PRやデジタル技術の活用についてはご指摘の通りです。今年度は地域公共交通計画で方向性を示すところまでを予定していますが、その中で参考にさせていただきたいと思います。なお、施策の具体化については来年度検討していく予定です。

(織田委員)

10ページの資料は2年前の資料ということで、コロナ禍が始まった年のものと認識していますが、受益者負担が非常に少ないと感じます。10年前に設定した利用料金と同じで推移していると思われませんが、その間に物価や消費税も増加しています。今後、国もコロナはなくなると想定されており、そのことを踏まえて料金の改正等検討いただきたいと思います。

また、国・県の補助金は以前と変わっておらず、しっかり補助金を確保できるよう努めていただきたいと思います。

(事務局 高下)

運行経費は年々増加しているということを示すべきだとのことご指摘と理解しました。料金の見直しに向けた検討にも活用できるよう、資料については見直します。

国や県への助成金については、ルールに基づいて行うほかないものでありますが、市の負担をどのように見直すかについては、効率的な運行と運賃収入の見直しの両輪で検討していきたいと考えます。

(猪掛副会長)

様々なご意見をいただきました。計画に盛り込むべき内容も多くあると認識しており、次回会議までに整理の上皆様にご提示できるよう準備をお願いします。

以上