

## 第 12 回 府中町公共交通協議会 議事録

- 開催日時 令和 5 年 12 月 20 日（水）14:00～15:30
- 場所 府中町役場 5 階 第 2 委員会室
- 出席者 委員 15 名（欠席 1 名）
- 説明者 府中町建設部都市整備課

### ■議題 1 府中町地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価について

#### 【事務局】

（地域内フィーダー系統確保維持事業の事業評価様式について説明）

デマンドタクシーの運行地域は、本協議会において議論いただき、公共交通不便地域としての指定を受けた清水ヶ丘及び桜ヶ丘が対象地域となっている。予約に応じて玄関先まで迎えに行き、複数予約があれば乗り合っていただく交通である。

一日当たりの利用者数の目標値について、実証運行における利用者数を踏まえて 8 名としていた。これまで、両地域の町内会長が町内会の会合などの際に、デマンドタクシーの運行を持続させるために積極的に利用するよう周知をお願いしていたことが功を奏しているのではないかと史料している。

広島第一交通株式会社が運行を行っており、うぐいす号の運行にあたっては、ある程度決まった乗務員が運転してくださっているようで、地域住民とも顔馴染みになっているなど、第一交通の丁寧な対応に安心感を抱いていることも、利用が多くなっている要因であると考えている。

乗降場所については住民のニーズを聞き取り、実証運行時から変更を行ってきており、今後もアンケートなどから意見を把握し、ニーズに答えていけるようにしたいと考えている。

#### 【会長】

うぐいす号と同様、全国で自治体を中心となった交通に対する取組がなされているが、それらの地域を見てみると、人口や人口密度、地形、産業構造、気候など様々な違いがあり、他の地域でうまくいったものが府中町でうまくいくわけではないし、逆もまた同様である。府中町のこの取組についても、他の地域から見られているものであり、こうした場で、意見などを頂くことがこの協議会の重要な役割でもあるので、積極的にご意見を頂きたい。

#### 【委員】

利用者数・収益率とも目標値に対して大きく上回っているということだが、利用者の 1.8 倍というのは今後の目標として位置付ける値となるのか。また、桜ヶ丘や清水ヶ丘などでは今後人口減少が進んでいくと思うが、この水準を維持できるものなのか。

なお、フィーダー系統国庫補助金はいつまで受けることが可能なのか。

#### 【事務局】

実際に利用された人数が、目標としていた人数に対して 1.8 倍となっている。また、ご指摘のとおり、桜ヶ丘では人口がこの 1 年で 2%程度減少しているなど、今後の人口減少を踏まえると、この水準を維持していくのは難しいが、また次年度のフィーダー計画作成時には、新たな目標値を提示させていただきたい。

補助金については、運輸局長より不便地域指定を受けた上で補助対象となっており、5 年間の期

限を持った指定となっていることから、再度申請する際に認められない場合や、制度面での変更などがない限りは、基本的に継続して補助対象となると考えている。

**【委員】**

収益率について、実績値・達成率ともに 13.7%と記載されているが、いずれも同様の数値となるのか。

**【事務局】**

数字については確認して修正する。

**【委員】**

利用者のニーズとして、買い物や JR への乗り継ぎなど、どのようなものが多いか。

**【事務局】**

本格運行に移行してから調査などは行っていないため、これからアンケート等により把握していきたいと考えているが、実証運行時に行った調査では、こいこい市場付近の本町4丁目バス停が最も多く、次いでイオンモールとなっていたことから、買い物のニーズが高いのではないかと考えられる。

**【会長】**

こうした実態をつかむためにはアンケートなどの調査が重要であり、また住民の皆さんのご協力を仰ぎたい。また補助金について、他の地域を見ていると、地域でしっかり使ってもらうことが大事で、こうした新しい交通については積極的に利用して頂きたい。

**【委員】**

桜ヶ丘及び清水ヶ丘においてデマンド交通を行っているが、隣接する城ヶ丘や御衣尾地域からも、こうした交通を入れられないかという要望が社会福祉協議会に来ている。こうした地域に拡大していくことは可能なのか。

**【事務局】**

両地域とも傾斜などがある地域であり、また、いくでえが廃止となったことから、交通に対する要望があることは町としても認識している。

桜ヶ丘・清水ヶ丘地域は、駅やバス停からの距離や、高低差の大きさなどから協議会にて公共交通不便地域として指定した地域に対してデマンド交通を導入している。今後、交通状況が変わり、両地域が不便地域に該当するなどの状況になった際には、協議会の場で議論させていただきたい。

**【会長】**

今回いただいた意見を踏まえて修正したものを運輸局に提出することでよいか。 ⇒承認

**■議題2 府中町地域公共交通計画の改訂について**

**【事務局】**

(府中町地域公共交通計画の改訂に向けた検討内容について説明)

府中町の公共交通を活発化させるための指標と、それを達成するための手段についてご説明申し上げたが、なぜ取り組むのかという背景としては、令和元年に策定した地域公共交通網形成計画において「広島で一番おでかけしやすいまち」を目指すという基本方針を定めた。これを達成するための目標・施策ということをご承知おき頂きたい。

### 【委員】

まず、広島電鉄 2 号線に関する目標及び施策を盛り込んでいただいております、目標を大きく超えられるように一緒に取り組んでいきたい。

一方、施策⑤「バスの定時性の改善」については見直しに盛り込まれていないが、特にこの歳末時期などイオンモール周辺などでは渋滞によりバスの遅れが大きくなるケースが多く、バス利用者からもよく声が聞こえてくる場所である。今回は見直し対象ではないということではあるが、中長期的な視点として、こうした状況の改善に向けて一緒に取り組ませていただきたい。

### 【事務局】

施策⑤は、バスの定時性向上に向けた渋滞対策等について盛り込んだ項目であるが、前計画の策定後、イオンモールと協議を行ってきたものの、施策の実施には至っていない状況であった。そのときから時間が経過したこともあり、改めて議論を行う方針である。

また、今後の公共交通利用環境改善に向けた展開として、県道東海田広島線の渋滞解消に向けて、広島南道路の整備促進など、道路整備を通じた渋滞緩和を目指していきたいと考えている。

### 【会長】

研究室の学生がくるけんのデータから遅れの程度などを分析しているが、ラッシュ時などでは予め遅れを盛り込んだダイヤ設定をされるなど、事業者としても取り組まれている。道路管理者としてできることとしては南道路の完成を待つしかないところで、関係各者で出来る範囲のことはやってきているのではないかと思います。

### 【委員】

つばきバスの目的は幹線交通に接続することであり、直接イオンモールに行く必要はないのではないかと考えている。本来は向洋駅に接続し、JR に乗り換えて天神川駅から歩いてもらうべきではないか。県道東海田広島線には広電や広バス、芸陽バスなども運行しており重複している。

また道路整備が進めば、路線バスを用いた安芸府中高校などへの通学が便利になるようなルート設定はできないものか。

### 【事務局】

バス路線が重複していることは認識しているが、向洋駅への接続を図りたい意図もあり、現在のルート設定となっている。今後、青崎池尻線やその他の都市計画道路などの完成に伴い交通状況も変わってくることから、その際には運行内容についても適宜考えていきたい。

また、令和 3 年につばきバスのルート変更を行った際、安芸府中高校への利用者が増やしたいということで、通学時間帯に合わせたダイヤ改正なども行った。またつばきバスの 30 日間乗り放題パスの販売も開始した際には高校に伺って校内での周知をお願いするなど、高校生にも使ってもらえるように取り組んできている。データはないため具体的な実態は分からないが、朝のつばきバスの状況などを見ると、徐々に増えてきているのではないかとと思われる。

### 【委員】

目標 2-①の向洋駅の乗車人数は、10,345 人ではなく 11,976 人であるので修正頂きたい。

鉄道の利用状況について、コロナ前の状況と比べて、普通切符での利用や通学定期などはほぼ 10 割まで戻ってきているが、通勤については 7 割程度となっている。そのため、JR 西日本全体としての運輸収入は 9 割程度まで戻ってきているが、通勤利用の割合が高い天神川駅及び向洋駅についてはそこまで戻ってきていない。

そういった点からみると、目標値としてコロナ前の9割という水準はかなり厳しいと考えるが、この2駅はコロナ前には利用を大きく伸ばしていた駅であり、最終的な落としどころとしては9割を目指すということによいと思う。

情報発信などについてはJRとしてもお手伝いしたいと考えているし、JR西日本の提供するアプリ「WESTER」では、地域のバスと一体となった検索なども可能となっていることから、GTFSデータを頂ければ連携することは可能である。

なお、長期的に見れば、コロナ前の2019年の水準まで戻していきたいと考えている。

#### 【会長】

交通事業者と関係各所でしっかりと連携をして取り組んでいただきたい。

#### 【会長】

本協議会の立ち上げはコロナ前であり、コロナ後に戻ってきているものと戻っていないものがある。交通分野だけでなく小売り業などでも、コロナによって店舗が撤退していた期間に通信販売が定着してしまい、実店舗が戻ってきても数字が戻らない状況となっている。

一方でイオンモールが盛況であるというのは、単に買い物するだけの場所で行って楽しい場所であるということ。こうした観点は非常に重要であり、コロナの影響をどう判断するかという点において重要である。

またバス車両の車外広告に関連して、廿日市市のさくらバスでは全面広告を入れているのだが、フルラッピングで元のテーマカラーであるピンクをイメージした広告とするなど、元のイメージを損なわない工夫を行っている。

最近ではタクシーの後部座席にモニターで広告を出すことが多くなってきたが、うぐいす号でもそうしたトライができるものではないかと感じている。

#### 【事務局】

つばきバス、うぐいす号とも事業者運行を委託しており、つばきバスは車両を町が所有していることから車内広告を行っているが、うぐいす号については運行委託先である第一交通所有の車両となり、そうした話はここまでできていない。

### ■その他

#### 【事務局】

事務局より3点お伝えする。

一点目として、次回令和6年度事業分のうぐいす号のフィーダー補助金取得に当たっては、補助金を受けるために協議会名義での銀行口座が必要となるため、事務局側で作成を進める。

二点目として、つばきバスについて、現在車内広告を行っているが、厳しい財政情勢を踏まえ車外広告の検討を行っている。広電と調整を進めており、具体的なことは次回協議会にて示す。

最後、三点目として、本日のご意見を踏まえた計画素案を次回協議会においてお示しし、委員の皆さんの是非をお伺いしたい。時期としては令和6年2月頃を予定している。

以上