

会派研修報告書

令和 5 年 12 月 4 日報告

編 纂 種 別	議 長	副議長	委員長	会派代表者		事務局長
議 員 研 修 (委員会・会派)						
回 覧						
報 告 者	三原和久					
標 題	管外研修報告について					
研 修 日 時	自 令和 5 年 1 1 月 1 2 日（日曜日） 1 2 時 3 0 分から 至 令和 5 年 1 1 月 1 3 日（月曜日） 1 6 時 0 0 分まで					
研 修 場 所	東広島市消防局、JR 西条駅～広島大学東広島キャンパス道路、広島駅					
主 催	東広島市、JR 西日本、ソフトバンク、国土交通省中国整備局等					
参 加 者	三原和久 爽風会から 山下芳一・岡田三郎					
内 容						
令和 5 年 1 1 月 1 2 日（日） 東広島市の概要把握 三原・山下 令和 5 年 1 1 月 1 3 日（月） 東広島市消防局 JR 西条駅～広島大学東広島キャンパスの ART 走行道路 広島市駅前（ART 工事現場）と概要把握 三原・山下・岡田 目的 ART（次世代型公共交通システム）としての LRT（次世代型路面電車）及び BRT（次世代型バス交通）等に関する視察。 次世代型交通システムの現状把握と将来性を見通し、本町導入の場合のメリットや課題等を学ぶ。						

研 修 報 告 書

令和 5 年 12 月 4 日

精華町議会

議長 三原和久 様

(研修参加者)

(氏名) 三原和久

下記のとおり、研修に参加しましたので報告します。

記

1. 研修先名	令和 5 年 11 月 12 日 (日) 東広島市の概要把握 令和 5 年 11 月 13 日 (月) 東広島市消防局 JR 西条駅～広島大学東広島キャンパスの ART 走行道路 広島市駅前 (ART 工事現場) と概要把握
2. 研修の目的	ART (次世代型公共交通システム) としての LRT (次世代型 路面電車) 及び BRT (次世代型バス交通) 等に関する視察。 次世代型交通システムの現状把握と将来性を見通し、本町導入 の場合のメリットや課題等を学ぶ。
3. 研修内容	11/13 (於; 東広島市消防局) 参加者 東広島市副市長及び東広島市担当者 県議会議員、市議会議員、町議会議員 (三原、岡田、山下) 国土交通省関係者 (中国整備局・中国運輸局等) 西日本旅客鉄道株式会社 広島県以外の行政職員 ○東広島市が取り組む「自動運転・隊列走行 BRT」について学ぶ ・事業説明 ・質疑応答 ・車両見学 ○JR 西条駅～広島大学東広島キャンパスの BRT 走行予定道路の視察 ○広島駅で建設中の LRT ステーション工事現場の様子を視察
4. 所 感 (個人的な感想・ 本町への応用等)	●東広島市の実証実験中の BRT の実施体制と役割 東広島市 事業主体、政策形成 JR 西日本 全体管理、自動運転バス車両提供

中国ジェイアールバス（株） テストドライバー、車両保守
ソフトバンク（株） 実証実験データ分析、通信提供
先進モビリティ（株） 自動運転制御システム
（株）TAISEI 給油オペレーション

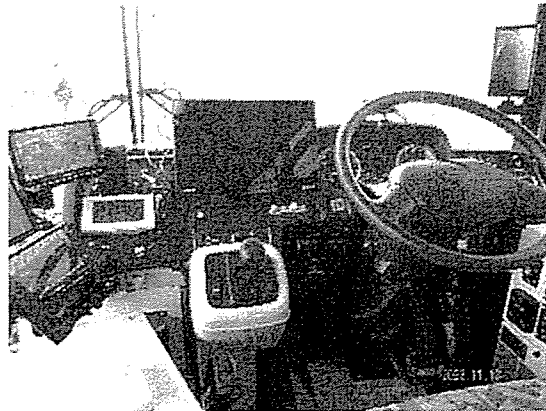
ジェイアール西日本コンサルタンツ（株） 導入に向けた地上設備検討
国土交通省中国地方整備局 路上協調システム実証実験の路側機器提供
広島県 道路管理者、各種アドバイス
広島大学 実証実験アンケート分析協力、各種アドバイス
芸陽バス（株） 実証実験の運行協力、各種アドバイス

特徴として

- 連節バス、大型バスによる自動運転
- 2台の自動運転バス車両による隊列走行
- 実験項目は将来のレベル4認可取得を目指した内容 等

スケジュール

2023年11/17～12/27	準備走行、技術検証走行 試乗なし、土日祝運行なし
2024年1月中旬～2月上旬	公道実証走行検証 予約試乗あり、土日祝運行無

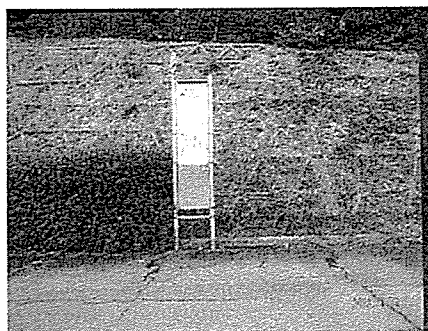


視察先の実施体制や街並みなど等を見ると、精華町でも、山手幹線
精華大通りなどを利用等で相応しい条件が整っている。

●走行予定の JR 西条～広島大学東広島間の道路視察
(タクシーを借上げ実際に走行ルート実走検証)



タクシー車内から撮影



広島大学キャンパス内バス停



広島大学東広島キャンパス内

広島大学までの道路は、上り下り各2車線で中央分離帯があり、山手幹線及び精華大通りとよく似た状況であるが、交通状況（交通量）、中央分離帯、歩道等の状況は本町の方がBRTの相応しい。

しかし、通常路線バスの利用状況は、需要度はかなり低いようで、タクシーの運転手も利用実態は疑問視されていた。

●広島駅 LRT 工事現場視察
LRT（次世代路面電車）が新幹線ホームと同じ高さまで上がる。
交通アクセスの向上と新型車両は、宇都宮～芳賀のLRT並みの技術向上もあり期待されている。



◎所感

国が進める交通システムである BRT や LRT の実証、実走実験が今後全国的に始まり、2025 年関西万国博覧会では、自動運転で走る乗り物が出てくる事や、また空をドローンタクシーが飛ぶ時代がまもなくやってくると思います。地域交通は、バス、電車、タクシーの運転手不足問題解消を無人運転（BRT）で走る交通政策がすすむであろう。しかし国土交通省 HP から容易に推測される。

BRT には、速達性、定時性、輸送力について高い性能を発揮し、利用者に高い利便性を提供することが求められる。また、ルート設定の自由度が高いし、地域公共交通の見直しを、検討着手から管理までを国の支援制度が受けられるチャンスである。特に BRT は実用化が国内の市町村でも近付いている。精華町も京阪奈新線の延長を優先しているが、いつに実現するのかは不透明であるが、短期的には BRT 導入・実用化は、可能である。

国の道路空間を活用した地域公共交通導入ガイドラインに乗り遅れば、学研都市としての中枢機能としての課題も発生する。

のではないかと思います。