

Delica Wing



仲間と家族と地域と共に
Happy Together



東広島市における一企業の実体から考える 持続可能な地域交通の可能性

— 大規模投資を待たずに「今できる改善」の提案 —

●東広島市の分布図



幹線

- ・新幹線
- ・山陽本線
- ・山陽自動車道



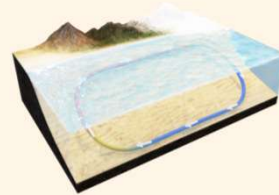
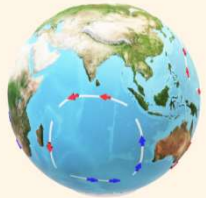
生活動線が弱い

- ・工業団地、駅が直結していない
- ・夜間交通空白
- ・バス本数制約

点と点が…

線で繋がっていない

●東広島市の人口と産業構造



■ 人口構造

- 人口：約19万人（2025年時点）
- 広島大学を中心とする学園都市
- 若年層が比較的多い
- 外国人住民が増加傾向

※外国人構成

- 中国：約27%
- ベトナム：約22%
- フィリピン：約8%
- インドネシア：約8%






◇ 特徴

「多国籍化が進む地方中核都市」

■ 産業構造

東広島市は単なる住宅都市ではなく、
産業集積型都市

※主な産業

-  教育研究（広島大学）
-  酒造業（西条エリア）
-  食品製造業
-  半導体関連産業（大型投資進行中）
-  製造・部品関連企業

◇ 特徴

- 24時間操業企業の存在
- 外国人労働力への依存度上昇
- 今後も労働需要増加見込み

●東広島市における交通の3つの構造課題

1 産業拡大と交通設備の「構造的不整合」

- 特徴：
- ・半導体、観光、製造関連産業の拡張
 - ・24時間操業企業の存在（マイクロン様・ヤマト様・日本郵便様など）
 - ・外国人就労者の増加
 - ・夜間公共交通が弱い
 - ・生活動線の設備が後手（外国人は自転車移動※停留所の不足）
- SOON 働く場所は増加。一方、移動手段は十分に不随していない。。。

2 分散型都市構造による生活交通の脆弱性

- 特徴：西条駅・東広島駅・広島大学・工業団地 ※拠点が物理的に分散
- SOON 広域交通は設備されているが、日常移動は自動車依存
- SOON 車を持たない層にとって移動制約が大きい

3 民間負担の集中と持続性の課題現状

- 特徴：
- ・運転者不足、人口減少、高齢化
 - ・企業ごとの個別送迎
 - ・交通費の家計負担増
- SOON 公共交通と民間送迎が融合されていない
- SOON 負担が民間、個人に偏在

●企業現場（デリカウイング東広島工場）の実体

外国人就労者の現状

特徴：・全体の80%が外国人雇用（東広島工場）※夜間95%

- ・自家用車保有率が低い
- ・公共交通・送迎に依存

→^{SOON}製造を支えているのは外国人メンバー

※移動の自由度が低く、「働きたい」「通えない」で制限される現状

企業現場の実態

特徴：・生産計画が交通依存（人の集まりにくい夜勤を製造キャパとする）

- ・送迎コスト増加
- ・人材確保の競争激化

→^{SOON}派遣依存となり、教育不足による品質リスク低下、人件費増加

- ・製造現場社員の負担増



●従業員の声

日本人の悩み

- ・高齢化に伴い仕事、車の運転などに不安がある
 - ・育児・介護制約（夜間に働けない子育て世代）
 - ・外国人との共存に不安がある（国際化）
- SOON 日本人も多くの課題を抱えている…
運転出来ない高齢者、夜間に働けない子育て世代
※交通、制約、環境と様々な問題がある



交通の声

- ・送迎バスの時間が合わない
- ・雨の日は送迎を利用したい
- ・送迎時間に合わせて仕事時間の契約を合わせたい
- ・車があればもっと働きたい



送迎があるから働ける

迎えがあるから経済が回る

●企業の取り組み

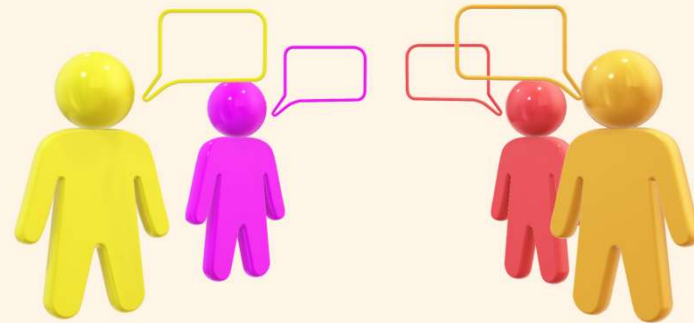


- 企業独自の送迎バス運行
 - ・通勤だけでなく生活移動（買い物等）にも活用している
- 外国人就労者の移動確保
 - ・夜間操業を支える基盤として機能
- 送迎データの可視化
 - ・生産計画、人材計画との連動
- ルート最適化、空席活用による効率改善
 - ・出勤時間、人数に合わせ、台数調整、直接、外国学校に送迎

見えてきた課題・・・



- ・送迎コストの増加
- ・企業ごとの個別対応による非効率性
- ・公共交通と連携不足
- ・企業単独では持続可能に限界



交通は福祉ではなく「産業基盤!!」

●問題提起

●交通弱者

- ・ 高齢者
- ・ 外国人就労者
- ・ 免許無し
- ・ 車未保有者
- ・ 低所得者

交通問題は雇用問題だけでなく
孤立問題でもあります

交通弱者は高齢者だけではありません
外国人就労者も同様です
公共交通の不足は
「働けない」「買い物ができない」
という生活困難に直結します

●買い物難民と孤独

- ・ 就労機会喪失
- ・ 買い物難民化
- ・ 地域接点の減少
- ・ 孤独リスク

●提案①

行政・企業・大学・地域連携による東広島交通網

●民間補完型準公共交通モデル

- ・ 企業送迎の統合
- ・ 企業送迎のネットワーク化
- ・ 空き時間を地域交通へ転用
- ・ 行政の調整・部分補助
- ・ 公共交通との補完設計

既存資源活用型の交通再編

- 👍 地域を回る「準公共交通」へ
- 👍 企業交通開通による地域活性化



企業共通バスを
提供して欲しい！！



●提案② 移動コスト無償化モデルの検討



背景

コストプッシュ型インフレにより・・・

- ・ 家計の節約志向
- ・ 外出機会減少
- ・ 行政の調整・部分補助
- ・ 地域消費停滞



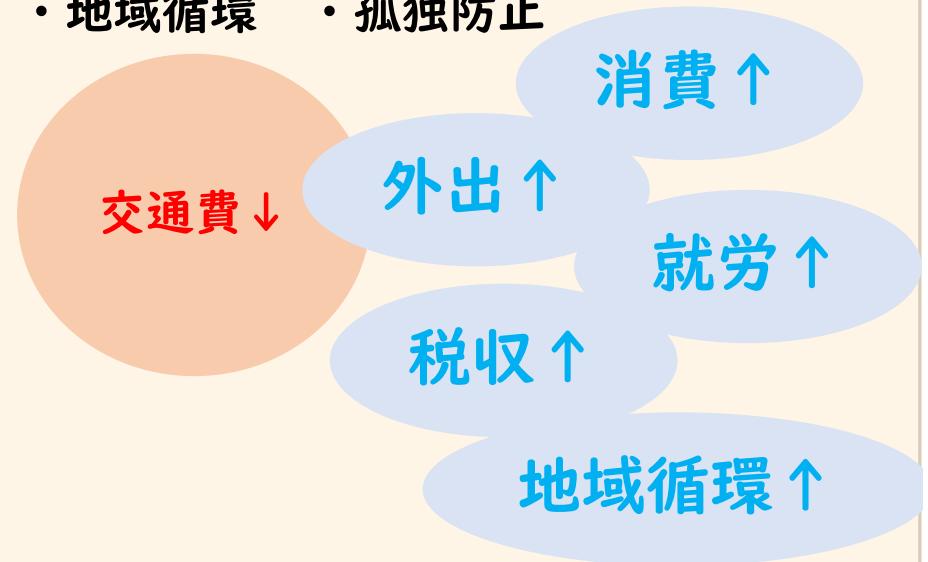
交通費が外出の心理的障害

※論点

- ・ 一定条件下での交通費無償化
- ・ 地域巡回を前提とした設計
- ・ 負担先の検討

地域を回す“投資”と再定義

- ・ 就労促進
- ・ 消費促進
- ・ 地域循環
- ・ 孤独防止



👍 交通 = 経済エンジン & 地域活性

●提案③ 多様な担い手モデルの検討



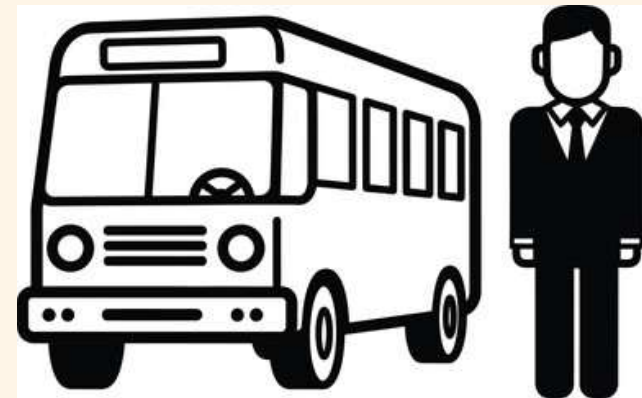
- ・ 人手不足 & ドライバーの高齢化
- ・ 産業構造とのミスマッチ
- ・ 民間企業の限界

第二種免許取得へのアシスト

- ・ 二種免許取得支援（外国人含む）
※法制度整理を前提に
 - ・ 企業応援型地域ドライバー制度
 - ・ 働きながら地域交通を支える仕組み
- ※試験運用で効果検証したい



企業運転手免許取得
支援して欲しい！！



提案④ 東広島交通コミュニティの設立

交通から始まる地域共生モデル

■ コンセプト

交通を「移動手段」から
地域をつなぐ“共通テーマ”へ再定義

■ 構成メンバー

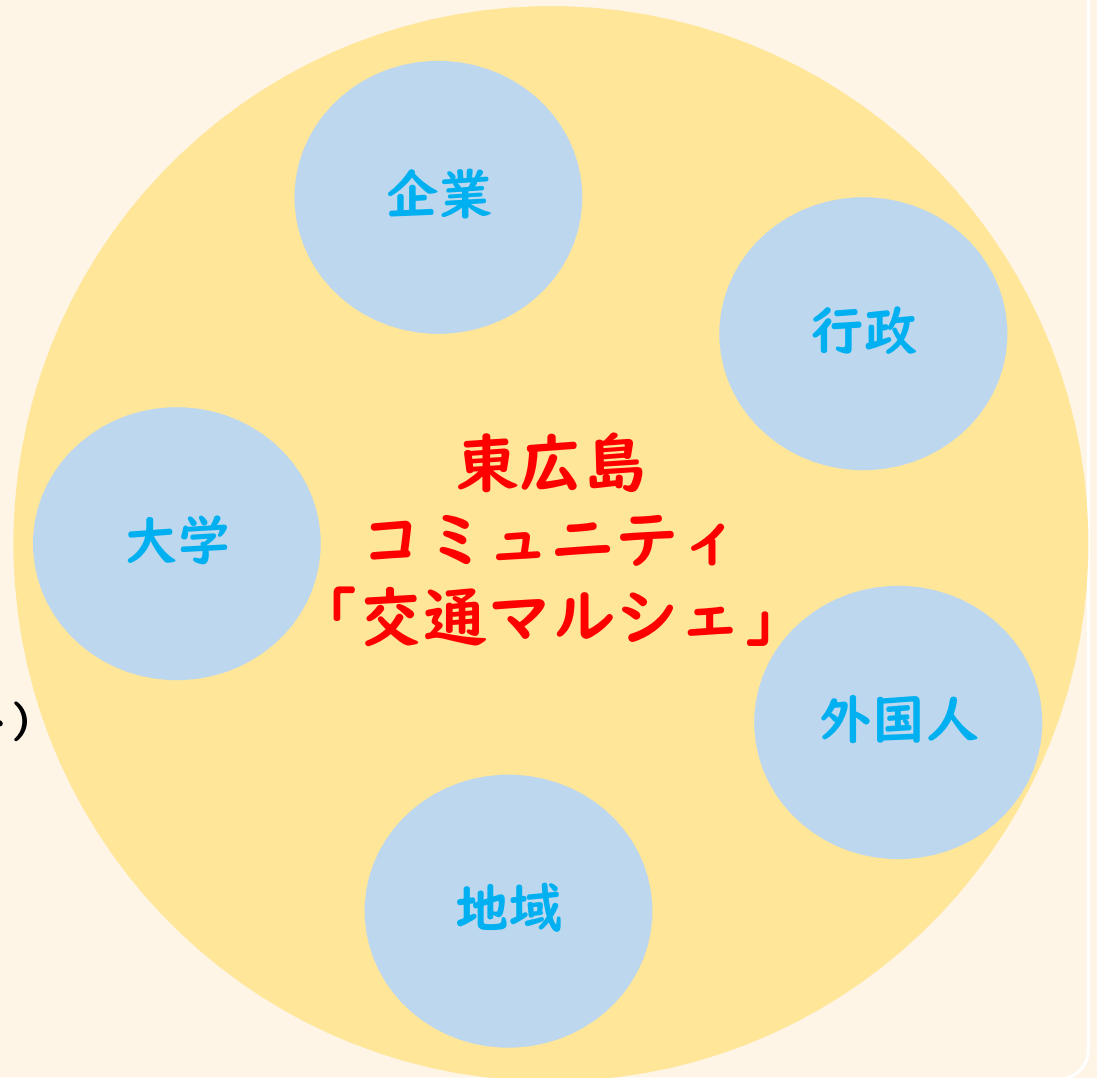
行政・企業・大学
地域代表・外国人代表

■ 具体的取り組み

- ・ 交通データの共有・可視化
- ・ 企業送迎・公共交通の実証実験
- ・ 夜間交通モデルの検証
- ・ 交通マルシェの開催（町全体イベント）

■ 目指す姿

- ✓ 交通課題の“自分ごと化”
- ✓ 外国人との交流促進
- ✓ 孤立防止と地域接点創出
- ✓ 地域全体で支える持続可能な交通



●地域貢献コミュニティ設立





●まとめ

学び

- ・交通はインフラではなく可能性のツール
 - ・交通＝社会へのアクセス
 - ・外国人は支援対象ではなく、地域を支える仲間
 - ・企業現場で起きていることは、地域の縮図
-

行動

- ・企業視点からの課題提示
 - ・文化交流
 - ・地域活力コミュニティ設立
-

思想

- ・移動の選択肢を増やし、地域の未来を広げる
- ・世代や国籍を超えた交流を生み出す
- ・誰もが移動しやすいまちづくりを目指したい

ご清聴
ありがとう
ございました