

広島市地域公共交通活性化協議会 第2回バス事業分科会 議事要旨

1 日 時 令和7年2月26日（水）10:00～11:30

2 場 所 広島市中区役所3階第3会議室

3 出席者

(1) 委員

広島工業大学 伊藤分科会長、広島市社会福祉協議会 永野委員、
広島消費者協会 栗原委員、広島電鉄株式会社 進矢委員、
広島市道路交通局公共交通政策部 森田委員、中国運輸局交通政策部 鎌田委員

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部
林田公共交通調整担当課長、山本バス事業再構築担当課長、岩井課長補佐、本宮専門員、
淀川専門員、担当職員

内 容

《議題(1) 乗合バス事業の共同運営システムの取組状況について（報告）》

－資料1、別紙1、別紙2について事務局から説明－

○ EVバスの導入について

(伊藤分科会長)

- ・ 資料1（P3のリソースの共有化）の中で、EVバスは環境性能のほか乗り心地、車内静寂性等の快適性にも優れているとあるが、運行事業者から見たメリットは何か。

(進矢委員)

- ・ 国がノンステップバスの導入など「バリアフリーの向上」を目標として設定している中、事業者としては旧型車両の更新の優先度が高く、課題感が大きいと認識している。一方、EVバスには、新しい、珍しい、カッコいいというシンボリック性があり、運転士からも運転してみたいという声が出ているほか、乗車して写真を撮る利用者もいる。

(事務局)

- ・ そのほかにも、運転士からの「操作しやすい」という声や、静寂性、スムーズな発進を喜ぶ利用者からの声を聞いている。

(伊藤分科会長)

- ・ 乗車定員はどうか。

(進矢委員)

- ・ どちらかと言えばEVバスでは、乗車定員は少なくなっていると思う。

(伊藤分科会長)

- ・ 運転手不足という中で、例えば連節バスなど、1台のバスでより多くのお客さんを輸送できる車両の導入・共有化ということも良いと思うが、そうした検討はされていないのか。

(進矢委員)

- ・ 連節バスの二倍近い輸送力は魅力的だが、社内やプラットフォーム（（一社）バス協調・共創プラットフォーム）において、今のところ具体的な議論はできていない。

(栗原委員)

- ・ EVバスの導入により効用が高まるとの説明があったが、悪い面はないか。こうしたものには長短があり、「悪い面はあるがそれよりも効用が高まる面があるから導入する」というシナリオなんだろうと思うが、EVバスの導入により従来のサービスを後退させることはないのか。

(進矢委員)

- ・ まずはEVバスの車両価格が高いという課題である。

(栗原委員)

- ・それが運賃（の値上げ）に関わってくるということか。

(進矢委員)

- ・運賃に転嫁するかどうかということはあるが、特に夏や冬は、車内のエアコンをフル稼働させないといけない中で、EV バスの走行距離についても懸念がある。

(栗原委員)

- ・そういう意味では充電設備も関わってくるということか。

(進矢委員)

- ・充電は夜中にするが、充電設備も高額である。

(事務局)

- ・利用者の目線ではEV バスを導入することで従前より不便になることはないと思っている。静寂であるし、車内の仕様もディーゼル車両と比べて大きく変わるものではない。
- ・一方、事業者の目線でいうと、日中に充電するのは難しいので夜間に充電する必要があることや、車両価格が高いということはあると思う。ただし、事業者も国や県の補助金を活用し、一昨年度でいうとディーゼル車両よりも（補助がある分、実質的に）安価に導入しており、行政の支援を上手く活用しながら導入されていると思う。

(進矢委員)

- ・現状では輸入車がほとんどであるため、整備サイドとして作業への慣れが求められるという課題もある。

(永野委員)

- ・運転士からすれば、EV バスの操縦は楽なのか。

(進矢委員)

- ・利用者の転倒事故を招くことがあるギアチェンジが発生しないなど、運転のしやすさはあると聞いている。

(永野委員)

- ・充電が大変ではないのか。

(進矢委員)

- ・高圧線を引き込む必要があるなど、大変である。

(永野委員)

- ・そうした長短をまとめた上で、業界としてEV バスの位置づけや導入の目標・方向性を示す必要があるのではないか。バス業界が動かなければ、国も動かないと思う。

(進矢委員)

- ・当社はまだ手探り状態だが、日本のバス業界全体でいうと「迷っている」というところではないかと思う。

(鎌田委員)

- ・国としては、2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けて、2030 年度に温室効果ガス 46%削減を目指している。運輸部門の排出量が全体の 2 割を占める中、EV バスの導入や充電設備の整備に係る国の補助メニューを上手く活用してもらいながら、普及させることが出来ればと思っている。一方で、車両価格や走行距離など物理的な課題は大きいと思っている。

(伊藤分科会長)

- ・他国では、バス停ごとに急速充電設備を設置するなどの事例があり、日本ではまだそうした事例がないと聞いているが、現場ではどうか。

(進矢委員)

- ・ EV バスを導入する市内事業者では、それぞれメーカーや規格の異なる車両・充電設備を扱っており、運用面は手探り状態である。

(栗原委員)

- ・ 自家用車であれば自己責任での運転となるが、バスは走行距離も長く、充電バッテリーの容量も大きい上に、メーカーによって仕様が異なる中、方向性を定めるのは難しい状況だと思う。この分科会での議論というよりも、自動車メーカーに考えてもらいたいものだと思う。

○ 路線最適化の取組について

(伊藤分科会長)

- ・ 広島バス 29 号線の実証運行について、昨年度と今年度で実証運行が行われ、来年度以降はプラットフォームが稼働していく中で色々な路線で実証運行が行われていくものと思うが、今後の予定を教えてください。

(事務局)

- ・ 広島交通と JR バス中国が運行する、安佐北区の高陽と広島バスセンターを結ぶ路線について、等間隔運行や新たな区間の運行も視野に入れた実証運行を行うよう検討している。

(伊藤分科会長)

- ・ 「目指すべきサービス水準の目安」に整合しない路線については、今後、サービス水準に近づけていく必要があると思っている。今までよりもスピード感を持って取り組んでほしい。

(進矢委員)

- ・ 確認だが、「目指すべきサービス水準の目安」とは、あくまでイメージであって、決まったものではないと認識して良いか。

(事務局)

- ・ 質問のとおり路線最適化の“イメージ”として目指すべきところを示したものである。郊外部などサービス水準に馴染まない地域も含まれているだろうと認識しており、個別の検討が必要と考えている。

(進矢委員)

- ・ サービス水準の議論は非常に重要であると思っている。事業者としても、プラットフォームの一員としても当然、議論に参加していくし、この分科会の意見もいただきながら進めていきたい。

(伊藤分科会長)

- ・ 乗継の利便性を考えた時に、これまでも述べているが、都市圏全体で運行間隔を 15 分や 30 分といった倍数で設定することが重要である。例えば、15 分間隔と 20 分間隔という設定では、タイミングによっては 20 分待つ場面も出てくる。JR 山陽本線は 15 分間隔なので、それを基準に考えるのが良いかもしれないが、JR 可部線は 20 分間隔ということもあり、JR を含めてバスと接続しやすいダイヤを考える必要がある。

○ 広島市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という。）と分科会の体制等について

(永野委員)

- ・ 先の運賃分科会でも申したが、分科会の委員を増やして、広い視点で議論した方が良いと思う。

(事務局)

- ・ これまでも教育関係者を委員に加えてはどうかという提案もいただいているところであり、特にバス事業分科会は、内容が多岐にわたるため、固定の委員の追加という結論ありきで進めるのではなく、案件にふさわしい方をお招きするという観点から、皆さんにも意見をいただきながら検討していきたいと思っている。

(永野委員)

- ・ 公共交通を使う人が委員にならないといけないと思う。そういう意味では、学生を統率する学校長などを検討してほしい。また、議論の幅を広げるため、各事業者から委員を出すことも検討してほしい。

(栗原委員)

- ・ 協議会と分科会の関係について、分科会は協議会の下部組織に当たると思うが、協議会が分科会に諮問をして、それに対して分科会が答申を行うというスキームなのか、あるいは協議会や分科会での決定を他方で追認するスキームなのか。今後、協議会や分科会で余計な議論をせずに済むよう、一度フローチャートを書いて整理されたら良いと思う。

(事務局)

- ・ バス事業分科会設立の際に考え方は整理させてもらったところではあるが、その後、運賃分科会も含め複数の分科会が協議会にぶらさがっている状況になり、少し分かりにくくなっているところがあると思うので、改めてお示しするようにしたいと思う。
- ・ 差し当たり申し上げると、資料1 (P4) に記載のとおりプラットフォームにおいて市と事業者が丸となって全体最適化に資する共同事業を推進していくに当たり、事業の適切性・実効性を確保していくため、公平・中立な第三者機関である協議会を活用することとした。
また、スピード感を持って取り組んでいくに当たり、大所帯の法定協議会ではなく、バスに特化した専門的かつ機動的な議論ができる組織体として、協議会の中にバス事業分科会を設けたものである。
- ・ したがって、プラットフォームが協議会に提案をし、協議会がバス事業分科会へ諮問をするというスキームではなく、プラットフォームからバス事業分科会に直接提案するというスキームである。ただし、例えば広範囲にわたる施策や重要な案件など、協議会でも重ねて議論することも想定はしている。

(栗原委員)

- ・ プラットフォームは利用者が参画するスキームではない中で、利用者代表が委員を務める協議会やその核となる分科会の存在は大事だと思っている。
- ・ ただ、公平・中立な第三者機関という位置づけを踏まえると、バス事業分科会は、国、事業者、利用者代表とバランスの取れた委員構成になっていると思うが、(同じく委員を務める) 先の運賃分科会では、大勢の事業者に対して利用者代表が2人という不均衡な委員構成で、公平・中立とはいえないと思った。
- ・ また、先の運賃分科会では、全員が了承しない限り終わらない、了承しなければ“最後に泣くのは中山間地域の利用者だ”と言わないと話が収まらないような状況であったが、こうした決定方法も含め、公平・中立な第三者機関たる体制を作ってほしい。

(事務局)

- ・ 取組に利用者の声を反映させるという観点から言えば、直接、委員として加わってもらう方法のほかにも広くアンケートなどで意見を収集するという方法もあると思う。
- ・ いずれにせよ利用者代表が2人という現行体制については、お二人の委員に過度な負担をおかけすることのないよう、また、公平・中立を担保できる体制で審議できるよう検討していきたい。

《議題(2) 今後の取組について(意見交換)》

(事務局)

- ・ 資料1 (P4) でバス事業分科会の役割を3つ表記しており、1つ目の「目標とするサービス水準の設定」については、P2において目安をお示したところであるが、2つ目の「運行等改善計画の承認」について、来年度以降の運営方法を検討すべく、意見を伺いたい。
- ・ 先ほど、実証運行を行った広島バス29号線について、今後、本格運行を目指すとしたが、おそらく当該路線が、バス事業分科会で審議・承認を行う第1弾の案件になることが想定される。
そこで、当該路線を例に、事務局として審議のイメージを形にしたものを参考資料としてお示しする。
- ・ 「運行ルートと運行頻度」、「交通結節点の乗継環境」に分けてそれぞれサービス水準を定めた上で、プラットフォームが提案する運行計画が、サービス水準に整合しているかどうかを審議いただくことを想定している。また、機械的なチェック作業とならないよう、運行計画の設定の考え方を説明してもらった上で、それに対する委員の意見を反映させるなど実効性を高める審議の方法にしたいと思っている。実際には委員1人ずつ適否等を付けるというよりは、事務局の方で運行計画の設定の考え方などを整理しお示したのに対して意見をいただくという方法を想定している。

(栗原委員)

- ・ 運行計画の提案においては、適否等の判断がしやすいよう、路線再編による運行計画の良い面だけでなく、悪い面も示してほしい。例えば、アンケートを取った上で、こういう利用者の利便性は低下するが、こういう利用者の利便性は向上するというような説明を、利用者のボリューム感を含めて求めたい。良い面ばかり示されると、悪い面はないものかと質問する必要があり議論が長引いてしまう。

(鎌田委員)

- ・ バス事業分科会で審議・承認するのは、新しく路線再編するものが対象となるのか。

(事務局)

- ・ そのように考えている。

(鎌田委員)

- ・ そうした時に、目指すべきサービス水準の目安に向けて、それと整合の取れていない路線を再編していくスケジュール感やどのように再編していくのか、イメージがあれば教えてほしい。

(事務局)

- ・ 全体的なスケジュール感は固まっていないが、スピード感を持って進めたいと思っている。そのため、できることから取り組んでいくし、実証運行を必ずしも全ての再編路線で行う必要があるとは思っていない。

(鎌田委員)

- ・ 実証運行を行う場合は、国の補助メニューをぜひ活用いただければと思う。
- ・ 参考資料の中で、交通結節点の乗継環境における待ち時間として概ね 60 分以内という表記があるが、少し長いのではないか。

(事務局)

- ・ 今回は審議・承認のイメージをお示ししたもので、待ち時間の水準などはまだ固まっていない。市としては、フィーダー化など路線最適化を進める上で、乗継は非常に大事な要素と考えており、乗継環境の整備やダイヤ調整などが必要と考えている。

(森田委員)

- ・ 本日、協議会と分科会の関係についてご意見があった。地域公共交通計画の計画期間があと約 2 年間となっており、今後、約 2 年間をかけて改定していく中で、来年度から、地域公共交通計画をどのように見直ししていくか、バスだけではなく他の交通モードも含め、地域公共交通全体の考え方や目標にかかる議論をスタートしたいと思っている。
- ・ その過程で、協議会でやっていくことと、バス事業分科会でやっていくことも具体的に絞り込んでいけると考えており、協議会と分科会の運営に手戻りや無駄がないよう留意しながら、また、色んな分野の意見をいただくということにも留意しながら進めていきたい。

○その他（PASPY 終了後の決済システム等について）

(進矢委員)

- ・ 現在、当社の MOBIRY DAYS の窓口は非常に混雑している中、当社の窓口が沿線に少ないエリアでの臨時窓口を区役所に設置したり、土曜日に臨時営業したり、対応に当たっているところである。
- ・ MOBIRY DAYS の登録に当たり、窓口で手続きする方は 15% 程であり、残り 85% は WEB やアプリから手続きされている。
- ・ PASPY の払い戻し期間はあと約 2 年間ある中、もうすぐ払い戻し期間が終わると誤認識されているお客さんも見受けられるので、広報活動を強化したいと考えている。

(栗原委員)

- ・ 昨年 10 月 7 日、広島消費者協会主催で広島電鉄による MOBIRY DAYS の説明会を開いたが、最近の新聞記事を読むと、他社の MOBIRY DAYS 車載器の導入状況など、説明会で聞いたことから変化しているものがある。チラシ（MOBIRY DAYS 臨時窓口のご案内のチラシ）も出されるなど、努力されている部分は感じるが、新聞以外にこうした進捗情報を得ることはできないものか。

(進矢委員)

- ・ 2 月 21 日、一部路線での MOBIRY DAYS のサービス開始について、プレスリリースを発出したところである。今後も、広島市とも情報共有しながら、委員や市民の方に周知していきたい。

(事務局)

- ・ 市としても、MOBIRY DAYS に限らず ICOCA も含めて、今後のバスサービスが簡単に分かるようなものをホームページなどで多くの方に情報発信していきたい。