広島市地域公共交通活性化協議会 第3回バス事業分科会 議事要旨

- 1 日 時 令和7年8月22日（金）10：30～11：30
- 2 場 所 JMSアステールプラザ（中区民文化センター）4階大会議室A
- 3 出席者

(1) 委員

広島工業大学 伊藤分科会長、広島消費者協会 栗原委員、
JRバス中国株式会社 吉崎委員、広島市道路交通局公共交通政策部 橋本委員、
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
楠窪公共交通調整担当課長、三浦路線バス・生活交通担当課長、坂井課長補佐、淀川専門員
ほか担当職員
- ・（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま（以下、プラットフォームという。）
長澤総務課長、山本事業推進課長、岩井課長補佐、本宮課長補佐

内 容

《議題：（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしまの今後の取組等に係る意見交換について》
－プラットフォームが資料1を説明した後、各委員から意見を徴取－

（伊藤分科会長）

- ・広島県地域公共交通協議会のアンケートにおいて、年齢層によって公共交通の利用傾向が異なる、特に若者は公共交通を利用したいという意向を持っているとの結果が出ていた。また、広島市外の方も観光やビジネス出張の機会にバスなどを利用してもらえる可能性があるため、利用促進の仕掛けを考えることが重要である。バスの利用促進のターゲットを絞り込むような観点での分析を加えてはどうか。

（吉崎委員）

- ・バスを利用する際に困るのが、どこに行くバスなのか分かりづらいということである。路面電車は、Google マップなどにおいて駅や路線が可視化されるため、そうした抵抗が少ないと感じる。

（鎌田委員）

- ・トリップ数の減少や観光需要の増加について説明があったが、年齢層別の現状分析や要因分析を加えることで、効果的な対策を講じやすくなると思う。
- ・路面電車とバスについては、対立構造で考えず、役割分担をした上で、両方の需要が増えるよう連携して考える必要があると思う。

（栗原委員）

- ・確かに路面電車はマップ上で路線が可視化されており、間違った場所に行ってしまわないという安心感があるので、観光客が利用しやすいと推察できる。バスも路線を可視化できれば、利用が増えてくるという印象を持った。
- ・マクロの視点で見ると、生産年齢人口や年少人口が減少する上に、コロナ禍もあった中で、現在のバスの利用状況は健闘していると思う。
- ・以前、運賃分科会でも発言したが、均一運賃エリアに、イオンモール府中や商工センター地区など賑わいのある又は賑わいを生もうとしているエリアを入れるべきである。

（橋本委員）

- ・我々のようにデータにふれる人は、バス事業の現状に危機感を持てるが、結局は多くの人にバスに乗ってもらわないと事業を維持していけないので、バス事業が危機的状況にあることを効果的に周知する手段を考える必要がある。保育士や介護人材の不足については、割と市民に認知されていると感じるが、運転者不足については、最近になってマスコミなどで取り上げられるものの、広く認知されていないと感じる。今後、プラットフォームが情報発信を強化していくに当たり、インターネットなどを含め若者などに対する効果的な周知の仕方を検討すべきであると思う。

(伊藤分科会長)

- ・ (複数のバス事業者が共同運行する) エキまちループの導入の際も車両のデザインについて議論があったかと思うが、バス路線毎のカラーを打ち出すことで分かりやすくなると思う。例えば、フランスでは、バス高速輸送システム(BRT)のバス専用レーンが、路面電車と同等に太いラインで明示してある。また、広島空港のリムジンバスでは、複数の会社が同じデザインの車両で運行している。
- ・ このように、見た目にも行き先や走っているのが分かりやすいバスにしていく必要があると思う。広島市内にもバス専用レーンが既にあるが、もっと効果的に活用して、車よりも優れた定時性や速達性となるよう取り組んでいく必要があると思う。
- ・ ちなみに、資料(「バス事業の現状と課題(2)」(参考)バス及び自家用車の移動時間比較)にある所要時間について、時間帯や渋滞状況によっては、バスが自家用車より短い事例があるのか。

(プラットフォーム)

- ・ 傾向としては自家用車の移動時間の方が短い、時間帯によってはあるかもしれない。

(伊藤分科会長)

- ・ 国道183号など時間帯によってバスの移動時間の方が短ければ、そういうことをPRしていくのも良いと思う。
- ・ バスの優位性を高める方法としては、イギリスのロンドンのように、渋滞税を導入するなど自家用車で都心に行くとお金も時間もかかるようにするという政策もある。例えば、広島市の都心における駐車料金は許容範囲であることから自家用車の利用が減っていかない、駐車料金のコントロールができれば、バスの優位性が高まると思う。そうした都市全体の視点を踏まえた交通政策と絡めてバス事業の位置付けを議論していかないと、本当の意味でバスの優位性を高めることは難しい。

(栗原委員)

- ・ 資料(「バス事業の現状と課題(2)」の(参考)バス及び自家用車の移動時間比較の表)にある所要時間について、バスの出発時刻は7時とは限らないが、バス停での待ち時間は考慮されたデータか。

(プラットフォーム)

- ・ 考慮してある。

(栗原委員)

- ・ そうであれば、思ったよりもバスの所要時間は短いと感じた。

(伊藤分科会長)

- ・ 広島市では、MOBIRY DAYSとICOCAに決済システムが分かれており、MOBIRY DAYSについては、バス車内での現金チャージが可能になるなど改善はみられるものの、“迷うことなくスムーズに乗り降りできる決済システム”は、広島市内外の方のバスの利用しやすさや利用促進という観点に密接に関わってくるものであるため、引き続き改善に取り組んでもらいたい。
- ・ 広島市が目指す広島型公共交通システムの構築について、まずはバス事業の再構築に取り組んでいくものであるが、中長期的には、交通モードを順次拡大し、ドイツの運輸連合のような各交通モードをグループ化する形を目指すものと理解している。この過程で、スペインのバルセロナで導入されているチケット(全ての交通モードを一定の時間内にどれでも利用できるもの)のように、広島市域内であればどの交通モードでも利用できるチケットができることを期待したい。

(栗原委員)

- ・ バルセロナのチケットについて、各事業者への収入按分はどうなっているのか。

(伊藤分科会長)

- ・ 正確には分からないが、各会社の運行距離や車両台数などに応じているものと思う。広島シティバスはどうか。

(吉崎委員)

- ・ どの会社のバスを利用したかの実績で按分している。

(伊藤分科会長)

- ・ 外国の場合は信用乗車方式の決済手法を採るケースが多いため、実績を基にした按分は難しいという事情がある。

(栗原委員)

- ・ (一社)バス協調・共創プラットフォームひろしまは、誰と誰が協調していくもので、その協調の相手に利用者は含まれているのか。また、共創とは価値を創るものであると思うが、利用者はその価値を享受できるのか。

(プラットフォーム)

- ・ プラットフォームによるバス事業の再構築は、バス事業の継続性を向上させるだけでなく、利用者目線での利便性を向上させることも目指していることから、利用者もその価値を享受できると考えている。そのために、資料「目指すべき未来の姿とその実現に向けた戦略」にもあるとおり、利用者とのコミュニケーションを重視して進めていきたいと考えている。

(栗原委員)

- ・ そうであるならば、プラットフォームの組織に利用者が入っていないのはいかがか。

(プラットフォーム)

- ・ 組織には入っていないが、バス事業分科会やアンケート調査などを活用しながら、利用者のニーズや意見を収集したいと考えている。また、これまでも、バス事業分科会などにおいて、もっと幅広い利用者団体に入ってもらってはどうかというご意見もいただいているところである。

(伊藤分科会長)

- ・ 利用者に対しての情報発信の一環で、バスまつりなどのイベントを積極的に活用して、バスの良さを実感してもらえよう取り組んでもらいたい。

(栗原委員)

- ・ 若者の車への興味が薄れてきている中であって、若者のバス利用についての意識調査や利用を喚起するイベント開催などにも取り組んでもらいたい。