広島市地域公共交通活性化協議会 第4回バス事業分科会 議事要旨

1 日 時 令和7年9月5日(金) 13:30~14:10

2 場 所 広島市役所本庁舎2階講堂

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 田村会長、
広島消費者協会 栗原委員、広島交通株式会社 井上委員、
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、本宮課長補佐ほか担当職員

内 容

《議題(1):高陽地区における路線バスの実証運行(案)について(報告)》

—資料1などについてプラットフォームから説明—

(栗原委員)

- ・実証運行は、現状の都心方面への4ルート(①~④)を整理するものか。それとも現状に加えルートを新設するものか。

(プラットフォーム)

- ・前者である。

(栗原委員)

- ・計画上の輸送可能人員と実績との乖離はどの程度か。

(プラットフォーム)

- ・朝ピーク時における団地内の乗車人数は矢口が丘が一便あたり最大20名、高陽台が最大8名である。乗車定員は80名のため、乗車率はそれぞれ約2割強、1割となるが、これは団地を起点に考えた値であり、実際は団地から都心部の間でも乗降が発生している。

(栗原委員)

- ・実証運行期間中、矢口が丘や高陽台の朝ピーク時における移動はカバーできるという理解で良いか。

(プラットフォーム)

- ・実証運行は朝夕のピーク時間帯を避けたオフピーク時(9時~16時)に行うため、カバーできると考えている。

(栗原委員)

- ・実証運行終了後のルートはどうなるのか。

(プラットフォーム)

- ・一旦は現状のルートに戻すことになる。その後は、実証運行の効果検証を踏まえて判断する。

(栗原委員)

- ・実証運行の効果検証において、ルート変更の優位性が確認できれば、現状のルートが変更になる場合もあり得るのか。

(プラットフォーム)

- ・あり得る。

(田村委員)

- ・ 実証運行の効果をどういう評価指標で判断するのか。経営効率化や利用者にとってのメリットをどう測るのか。

(プラットフォーム)

- ・ 評価指標として、実証運行期間中におけるバスの利用者数や乗降場所のほか、バス事業者の運行収支などを設定している。また、アンケート調査により利用者の声も把握する予定である。

(伊藤分科会長)

- ・ 現状と実証運行期間中のダイヤの比較に関する情報があれば、利便性向上についてのイメージがもっと湧きやすかったのではないかと思う。

(プラットフォーム)

- ・ 具体的なダイヤは調整中であるが、例えば、高陽台団地におけるオフピーク時（9時～16時）のダイヤは現状3便しかないが、実証運行期間中は1時間に1本を確保する予定である。

(伊藤分科会長)

- ・ 実証運行期間中のオフピーク時では、現状の都心方面のルートは一部なくなるということか。

(プラットフォーム)

- ・ そうである。

(伊藤分科会長)

- ・ 実証運行期間中、オフピーク時は増便となることに加え、フジグラン高陽やJR安芸矢口駅へのアクセスが向上するため、高陽地区住民にとって、日中における地区内の回遊性の向上が期待できる。

《議題(2)：第3回バス事業分科会における御意見への対応の方向性について》

－資料2などについてプラットフォームから説明－

(プラットフォーム)

- ・ 第3回バス事業分科会（令和7年8月22日開催）において委員の皆様からいただいた御意見については、プラットフォームにおける今後の取組の検討において参考にさせていただく。また、現在、プラットフォームにおいて、今後の取組などをまとめた経営計画を策定中であり、策定後は本分科会に報告させていただく。“バス事業分科会”ではあるが、バスだけの目線にとらわれることなる、公共交通全体、まちづくりとの連携も意識しながら、一体的に取組を進めていきたい。また、現在、今後の取組などをまとめた経営計画を策定中であり、策定後はバス事業分科会の委員の皆様にも適宜情報提供させていただく。

(伊藤分科会長)

- ・ 先日、スペインのバルセロナにおける交通環境を視察した。前回の本分科会で紹介した、全ての交通モードを一定の時間内に利用できるチケットを実際に使用したところ、大変便利であった。また、バスの専用レーンの整備に加え、そこを連節バスが走っており、輸送力と定時性が確保されていた。さらに、歩道や自転車専用レーンも整備されているほか、路面電車や鉄道に自転車を抱えて乗り込むことができるようになっており、公共交通と自転車の共存が図られていた。今後の検討の参考にしてもらいたい。

(栗原委員)

- ・ バルセロナでは、高齢者の移動環境はどうであったか。

(伊藤分科会長)

- ・ 歩道は歩きやすいし、公共交通でも移動しやすい環境であったと思う。