

広島市地域公共交通活性化協議会 第5回バス事業分科会 議事要旨

1 日 時 令和8年1月6日（火）9：25～10：50

2 場 所 広島市役所本庁舎14階第5会議室東側

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 田村委員、

広島消費者協会 栗原委員、エイチ・ディー西広島株式会社 砂古委員、

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)：バス路線の最適化に向けたネットワークの軸の設定と目指すべきサービス水準について（報告）»

—資料1について事務局から説明—

(鎌田委員)

- ・ 提示されているサービス水準（目標）と現状を比較した際、どの程度のギャップがあるのか。全体的な傾向を示してほしい。

(事務局)

- ・ 幹線については、平均運行本数は 1 時間当たり 11.7 本で、一部の路線のみサービス水準を若干下回るが、基本的には「10 分間隔・1 時間 6 本以上」の基準を満たしている。準幹線については、平均運行本数は 1 時間当たり 5.1 本で、「20 分間隔・1 時間 3 本以上」の基準を満たしているが、五日市方面（3.3 本／時）、船越方面（3.7 本／時）は、減便が生じれば基準を下回る可能性があるため、今後事業者と協議する必要があると認識している。

(鎌田委員)

- ・ 現状、サービス水準の目安は概ね満たしていると理解した。路線再編に当たり、枝線の維持方針も検討が必要と考える。過剰なサービス水準となっている区間もあるため、データを踏まえた整理を別途進めていただきたい。

(橋本委員)

- ・ 資料「1(2)まちづくりの観点を踏まえたバス路線の最適化に向けたネットワークの軸の設定」において、「幹線・準幹線・枝線の区分（案）※名称は仮称」とあるが、なぜ仮称としているか。

(事務局)

- ・ 事業者に提示している段階で、名称が馴染むかどうかを確認中であるため「仮称」としている。特に枝線は、運行頻度が極めて低い区間など一括りにできない可能性がある。必要に応じてランク分けを検討する。事業者との協議を経て問題がなければ、仮称を外して正式名称とする。

(橋本委員)

- ・ 資料「1(3)ネットワークの軸の設定を踏まえた目指すべきサービス水準について」にある「人口の多い地域・人口の少ない地域」の基準などがあれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 広島市立地適正化計画における人口密度データを使用。1ha 当たりの人口で色分けし、40 人未満を境界として「人口が少ない地域」と設定している。郊外部は 40 人未満が多く、デルタ地域は人口が多いため、今後の議論で基準を調整する可能性はある。

(田村委員)

- ・ 運行頻度というサービス水準は事業者の採算や自治体による支援などのバランスで成り立つと思うが、人口減少が進む中で、どの期間を想定して計画しているのか。

(事務局)

- ・ 現在は 5 年間（令和 7 年度～令和 11 年度）の集中取組期間 を前提に議論している。その後については、立地適正化計画の改定や新たなデータを踏まえて改めて検討する予定である。

(田村委員)

- ・ 広島市のマスタープランではコンパクトシティを想定している。人口減少に伴い、中心部への集約化が進む可能性がある。災害リスクの高い地域から安全な地域への誘導も将来的なまちづくりのあり方だと思われるため、中長期的な視点で計画すべきである。

(栗原委員)

- ・ 「審議事項」について、議論を経て判断するのはわかるが、「報告事項」についても質問してよいのか判断が難しいため、分かりやすくしてほしい。
- ・ 令和 12 年の人口予測に加え、人口動態も考慮すべきである。資料 4（経営計画 P1）「1 現状と課題」によると、高齢化率の上昇と人口減少が同時に進行している一方で、公共交通の利用者数は令和 2 年以降やや増加している。これは、高齢者による需要の増加が背景にある可能性がある。また、満足度調査では「不満」・「やや不満」が増加していることから、分析が必要。サービス水準の設定にも人口動態を反映すべきである。

(伊藤分科会長)

- ・ 人口減少＝バスの利用者減少ではなく、バスの利用割合（分担率）を上げることが重要である。今回提示されたサービス水準は、現在の利用者数・分担率を踏まえた最適値として設定されている。熊本市のように「渋滞 10% 減・公共交通倍増」など、交通政策とセットで考える必要がある。自家用車から公共交通への転換を促す視点も踏まえつつ、バスの分担率の上昇、サービス水準の設定を検討いただきたい。

《議題(2)：西風みなとラインの実証運行について（報告）》

－資料 2 についてプラットフォームから説明－

(橋本委員)

- ・ 実証運行の期間としてどの程度を想定しているのか。

(プラットフォーム)

- ・ 第 2 弹の実施運行に移行するまでの間は、今回開始する運行形態を継続する予定である。資料には運行開始日のみ記載しており、終了日は明記していない。第 2 弹への移行時期は調整中だが、今年の秋頃を目安としている。それまでに第 1 弹の実証運行の結果を評価していく。

(栗原委員)

- ・ 資料の「将来像」には、通勤・通学、観光、買い物、娯楽など多様な移動を支えると記載されている。通勤・通学を期待しているにもかかわらず、第 1 弹では土日祝のみの運行となっているが第 1 弹の検証結果をどのように第 2 弹へつなげるのか。将来像と第 1 弹の運行内容について齟齬が生じているのではないか。

(プラットフォーム)

- ・ 将来像として「通勤・通学」と掲げながら、第 1 弹では平日運行がないという点はおっしゃるとおりである。第 1 弹・第 2 弹に分けているひとつの要因としては、平日運行に必要な人員・車両の確保がすぐにできないというのがある。第 1 弹では、沿線の大型商業施設への利用やルートを変えることによる移動需要の把握を中心に効果検証を行う。その上で、第 2 弹では、例えば、商工センター・JR 新井口駅周辺より西側のエリアから北側への通勤・通学需要、アストラムライン沿線から江波・観音方面への移動需要などの検証を行う予定である。

(栗原委員)

- ・ 「運転手や車両が確保できたら第 2 弹へ移行」という説明は理解しづらい。現実的に確保できるのか疑問がある。将来像にある「通勤・通学のほか」という文言は、第 1 弹の内容と整合しないため、削除した方が今回の実証運行に合致するのではないか。

(プラットフォーム)

- この路線は広島市都市計画マスタープランに定める広域拠点（広島港・商工センター地区等）を結ぶ路線であることから、将来展開を見据えながら進めていく必要があると考え、その点を記載している。

(栗原委員)

- 私は、実証運行の中に平日も含めるのが望ましいと考えている。

(田村委員)

- 将来像を描いているというのは理解できるが、人員・車両の確保は交通事業者との調整が必要。将来の対応について交通事業者と何らかの協議をしているのか。

(プラットフォーム)

- 先ほど、目安として今年の秋頃の第2弾移行とお答えしたが、現時点でリソースが確保できているわけではない。今後に向けて交通事業者と調整を進めている段階である。

(伊藤委員)

- この路線はショッピングセンターを経由する点が大きな特徴である。実証運行では、LECT前に新しいバス停が設置され、LECTの利用もしやすくなる。商業施設利用に便利な路線であることを積極的にアピールし、観光・買い物アクセスの向上につなげてほしい。

«議題(3)：広島バス29号線の本格運行（案）について（審議）»

—資料3についてプラットフォームから説明—

(田村委員)

- 利用者の声を取り入れており、課題も改善されていてよいと思う。

—議題(3) 広島バス29号線の本格運行（案）について、承認—

«議題(4)：(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしまの経営計画の策定について（報告）»

—資料4についてプラットフォームから説明—

(田村委員)

- 人口減少に加え高齢化が進行しており、二重の影響が生じている。高齢化が進むと免許返納が増え、公共交通への転換が進む可能性がある。都心・まちなかでは、にぎわいづくりの取組が進み、公共交通利用者を増やす努力も行われている。こうした状況を踏まえ、計画の中でも人口動態を踏まえたイメージを持つことが、より良い計画につながるのではないか。

(伊藤分科会長)

- 今年度の活動概要で示された「バス停の集約とストレート化」は、定時性・速達性の向上に大きく関係する施策である。バス専用レーンを整備し、バス停も適切に配置することで、時間通りの運行やスムーズな乗降が可能となり、利便性向上につながる。朝夕のみ専用レーンとなっている区間も多いが、可能であれば終日専用化を検討すべきであり、道路管理者等との協力・調整を進めてほしい。

(栗原委員)

- 資料（経営計画P2）にある「事業者間の壁やこれまでの常識を乗り越えた共創の考え方の下で、一丸となってバス事業の再構築に取り組む」という文言について、公共交通事業者同士の共創だけでなく、利用者も含めた価値の共創が必要ではないか。
- 資料（経営計画P3）にある「わかりやすく使いやすい交通を実現」について、利用者にとって「わかりやすい」とは選択肢が少ない状態を指す場合がある。例としては、複数のバス会社が運行していると選択肢がありどちらを使うか迷うが、1社のみ運行しているケースでは、選択肢がなくて迷わず、結果としてわかりやすい。しかし、選択肢が減ることは利用者の立場からすると必ずしも望ましいとは言えず、利用者が議論の外に置かれないよう配慮が必要である。
- 今年度、既にEVバスを購入し、2月から運行開始予定とされている。一方で、中国製EVバスの不具合等に関する各種報道が複数あったことから、安全性や経済安全保障の観点から懸念があると思われるが、

中国製EVバス導入の判断において、安全性・経済安全保障の観点をどのように考慮したのか。

(プラットフォーム)

- EVバス導入については長期間議論を重ねており、「水素バス」など他の選択肢も検討してきた。国の政策動向や他社の導入状況も踏まえ、現時点での選択肢としてEVバスを採用した。坂道性能など課題も議論されてきたが、実際に運行している事業者の声も参考にしている。充電事故などの報道は承知しているが、安全に運行している事例もある。EVバス等に係る技術は発展途上であり、今回導入した車両のみで固定化するわけではない。今後も状況を見ながら、目的達成に最適な車両を検討していく。

(栗原委員)

- 補助金があるから、あるいは中国製で安価だから導入したのではないかという懸念がある。経済安全保障の観点からも慎重な判断が必要であると思う。

(プラットフォーム)

- 安価であることや補助金の存在だけで導入を決めたわけではない。実際の運行状況を見ながら、最適な選択肢を模索していく方針であり、今回の導入が固定的なものではない。