第1回 広島都市圏バス活性化推進会議 発言要旨

1 日時 平成25年11月27日(水) 10:00~12:00

2 場所 広島市役所本庁舎14階第7会議室

3 出席者

(1) 委員

藤原章正座長、伊藤雅副座長、加藤博和委員、山本一隆委員、徳田洋子委員、平尾順平委員、西川雅己委員、楨田繁委員、玉田和委員、沖田和也委員、手島忠幸委員、山口博文委員、村尾好昭委員、川上洋二委員、八谷秀幸委員、山崎勇二委員

(2) 事務局

向井道路交通局長(途中退席)、竹内都市交通部長、品川公共交通計画担当課長

4 内容

(1) 今後の検討の進め方について

(2) 広島都市圏の公共交通及びバス交通の現状と課題について

5 発言要旨

【山本委員】

- バスの課題については、今ある資料に言いたいことがほとんど入っている。最終的な目標は何か、どういう形にまとめて、どういうふうにするかということが一番重要なことである。
- 法律の問題、市政の問題、事業者の経営の問題が絡むので、どこまでいけるかだが、事業者も思い切って、利用者のために具体的な意見を出してもらうことが必要である。
- 広島市のエリアだけでなく、県全体の交通機関を含めて、経営支援も少し必要だと思う。

【事務局(竹内部長)】

- 今までもバス活性化の取組を行ってきたが、実効性が不十分な部分もあった。今回は、バス協会、バス事業者を含め賛同してもらっており、当会議及び実務者レベルの連絡調整会議において、活発な議論をしていただきながら、検討を進めていきたい。

【藤原座長】

- 交通対策基本法が審議されるなど、器となる制度設計そのものが動くのではないかとということが前提であることを認識しておく必要がある。

【川上委員】

- 現在、本省で、交通政策審議会のうち公共交通部会を数回開いており、地域交通の活性化に関する法律の見直しの方向性について検討している。高齢化が進展する中で、民間の営利企業が疲弊したり、官民の役割が不明確であったりする中で、望ましい地域公共交通の維持確保のあり方などについて議論している。

【藤原座長】

- 国会でも議論されており、この会議に並行して制度も変わる可能性があるかもしれない。基本的には、利用者目線で議論していくことを念頭に置いていけば良い。

【八谷委員】

- 県としても全県的に、陸海空の最適化の観点から様々な取組を行っている。
- とりわけ昨年度から、移動円滑化で乗換の改善を図るということで、バス事業者、航路事業者など、様々な関係者と検討会を行っている。
- 都心の魅力づくりを支える公共交通体系の構築ということで、広島市は都市基盤が集積する中枢拠点都市であり、県としても手伝いたい。
- バスで言うと、基幹バスの中に、例えば可部とか広島空港のリムジンとかは入っているが、いわゆる高速バスがない。高速道路が整備されており、都市高速の5号線ができれば空港と広島駅との

アクセスの問題などを含め、高速バスが増便されてくる。

- 三次、福山など県内や、大阪、東京など県外からの高速バスの便数もかなりあり、基幹バスという分類の中に高速バスも分析の対象に入れれば、広島の魅力、拠点性の観点から、バスの考え方がもっと広がるのではないかと。

【藤原座長】

- 資料2のP2の図にある、この4つのレイヤー、このアイデアがとってもすばらしいしわかりやすい。
- レイヤーとレイヤーがつながっていることが重要であり、基幹交通ネットワークと補完ネットワーク、地域公共交通ネットワークはぶつ切りではなくて、お互いつながっている。
- 地域を結ぶ高速バス等のネットワークについて、今回の対象とすることについてはどうか。

[事務局（竹内部長）]

- 都市圏のバス交通という整理なので、基幹バスの中に都市間バスは含めないことにしたい。
- ただ、記述としては、何らかの形で記述する必要があると思っているが、基幹バスの中に入れ込むのは、若干異論があるので、書き方を工夫したい。

【藤原座長】

- 広島市が扱う範囲がどこかというのはある。都市圏とつけているが、都市圏というのは広島空港までか。

[事務局（竹内部長）]

- 通常は、都市圏はここだとはっきりさせるが、今回は、そこは明確にしていない。ただ、都市の魅力づくりのために、域外の話はとても重要なことだと思う。
- 4つのレイヤーは、都市圏内交通の考え方なので、その外側に都市間あるいは、域外と結ぶ役割を持っているバスがいるということはきちんと書き込んでいく必要がある。

【藤原座長】

- 都市圏は、少し前には一日生活圏という言葉があったが、地理的にここまでというのが難しくなっており、どこまでか本当の都市圏かはよくわからない。
- 広島市が地域の拠点性を維持するためには、周辺への気配りがポイントだと思っているので、あまり細かく決めないで、広くどんと構える方が良いと思う。

【徳田委員】

- 消費者協会では、バスなど公共輸送機関を利用しようという活動を進めている。
- 今回、問題点、課題等を詳しく分析しており、これらが解決するのであれば、広島市が公共輸送機関の良い都市になるのではないかと。
- 例えば、バス停ひとつ取っても、八丁堀のバス停の問題などは、昔から言われていることだが、なかなか解決されておらず、これひとつでも解決できれば良い。バス停は、バスの顔であり、議論だけではどうにもならないので、今回の会議が、ひとつでもふたつでも解決につながるよう期待したい。

【藤原座長】

- バス停も今回の会議では重要な位置付けになり、詳細な提案をしていくことになると思う。

【西川委員】

- 市内のバス路線の再編というのは、平成12年当時、バス業界が中心となって議論した経緯があるが、バス会社、民が中心でやったということで、独禁法に抵触し、挫折をせざるを得なかったという経緯がある。
- 今回は、行政が間に入り、事業者間相互の役割分担、ルールの見直しをして、新しい体制に持って行こうということなので、実効あるものになると期待している。
- 先般、市内の主だった7社の社長が集まり、広島市のこうした取組について全面的に協力していくことを確認した。連絡調整会議では、個別の問題のギリギリした議論になると予測しているが、

- 各社長も、徹底的にやる心構えでいるので、業界としても、全面的に協力したいと思っている。
- また、バスロケーションシステムの導入や、紙屋町一八丁堀のバス停の副呼称、バス路線番号の付与など、バスを利用してもらうために、わかりやすくということに取り組んでいこうと考えている。
 - さらに、都心あるいはデルタ市街地と郊外部あるいは中山間地域で乗継ができる空間に、ただ単にバス停に路線が競合して入って違う系統に乗り換えていくというのではなくて、ある程度利用のあるところ、ある程度人の集まりそうなどころには、「バスの駅」といったものを作って、そこに乗換情報がきちっと提供できるような環境を作り、より一層わかりやすい、利用しやすいバス路線にしていこうといったことの検討を始めている。
 - 今回も課題の整理の中に色々書いてあるが、これが実現できた暁には、大変利用しやすい広島都市圏のバス路線網になるのではないかと考えているので、よろしく願いたい。

【藤原座長】

- 以前に、今回と同じような動きがあつて、その時は実現できなかった。
- 今は、当時よりお客さんの数は減っているが、この1～2年間の動きをみるとそんなに下がっていないのと、法律や制度などの取り巻く環境が、ずいぶん変わってきており、「千載一遇」のチャンスじゃないかと思っている。
- 2020年から広島市の人口は減るので、準備をするなら今である。タイミングとしてこれを逃したら、人口が減る話がまた別にかぶってきて、そういうことを考えたら、今のタイミングで議論するのは有意義であり、何か結果を出さないといけない。事業者も、ユーザーも、前向きな議論をしてもらいたい。
- バスロケ、バスの駅は、良い話で、技術的な問題などもあると思うが、是非実現してもらいたい。
- バスが全部カープの色になって、会社が分からなくなったら利用者はどう思うか、空間的・地理的でなく、曜日でバス会社を分けるとか、「何曜日のバスが重要なのか？」みたいなことも検討するなど、見方を変えてみることも、この会議の重要なポイントだと思う。

【村尾委員】

- 資料2のP1の現状と課題のところ、「公共交通体系」という言葉しか書いていないが、もう一つの軸がいるのではないか。バス停、乗継、料金の問題などは、バス利用者にとっては、すごく大事な話である。
- 公共交通体系だけの取りまとめではなく、バス事業というか体質改善みたいなことなども必要だと思うので、考えてみてはどうか。

【事務局（竹内部長）】

- 体系づくりだけでなく、利用環境の改善、利用者の立場に立った改善は当然必要だと考えている。
- 資料2のP1は、公共交通全体としての考え方をまず整理し、バスの各論は、P9にバス交通の課題の整理という形で、都市全体の中で、安心して利用しやすい環境に向けた取組の推進ということで書いている。この中には、利用環境の改善というイメージを盛り込んでおり、バス交通の活性化を考えていく上で、バス停、車両、運賃体系・運賃制度の話などについても整理することになっている。

【藤原座長】

- ここで言う体系には、システム全体を考えていて、バス停、乗換え、料金体系も入っており、公共交通ネットワークとなると、路線とかネットワークだけのことになるかもしれないが、ここで言う体系は、ネットワークに加えて、サービスも加えたシステム全体のことを指しており、村尾委員の言われることも含まれていると思う。
- システムがメカニカルに考えられてしまうこともあるが、公共交通体系というのは、ネットワークだけでなく全てが入った使われ方だと思う。

【平尾委員】

- 何をもちょうバス活性化とするのか、利用者にとっての課題と、事業者、行政にとっての課題は、結構違うのではないかと思う。マクロ的に見られるのが行政、事業者とすれば、私たち利用者としては、ミクロの視点で、今の議論がどこを目指しているのか、利用者目線で見るとよりわかりやす

い。

- 個人的にも周りの学生も「バスは分かりにくい」と思っているものの、そこまで大きな危機感を感じていない。
- 生活者として毎日同じ路線を使う方々と、観光客として一時的に使われる方々とで、課題は違ってくる。生活者は、使うバス停は一つで、時刻表がたくさんあってもわかっているのが良いが、観光客は、どこのバス停から何行きに乗ったらいいかわからないので、そのへんの区分けもしながら、誰にとっての何が課題で、どう解決したいのか明確にしながら進めてもらおうと、利用者代表としても参画しやすい。

【事務局（竹内部長）】

- 行政としてはマクロの視点であり、今回は課題の話なので、どうしたら良くなるのかイメージがわからないと思う。次回以降は、アイデアを出す段階なので、どこに視点を置くのかを意識して、課題を深掘りするという作業をしたい。
- 例えば、広島駅から、朝は、皆さん急いでいるから、料金も150円で安く一番早いバスが使われており、昼は、観光客の方を含め一番分かりやすい路面電車が使われているといった、少し深掘りをしたような分析も踏まえて、利用者の方々の視点、あるいは事業者の方々の視点、いろいろな視点で、活性化策を考えたいと思っている。

【藤原座長】

- 平尾委員の言った「利用者が何も困っていない」という言葉は結構ポイントであり、マーケットメカニズムで言うと、最適な行動をとった時に結果が現れているはずなので、バスが減るのは必然、自動車が増えるのは必然かもしれないということになる。
- だが、それはこの瞬間の広島市民の市場のメカニズムの結果であって、10年後20年後どうするか、あるべき姿はどうなるのか、一旦なくなったインフラやバスは本当に復活できるのかといったことを考えると、今の自分だけの価値に加えて、オプションの価値、人の価値、将来の価値などを合わせて議論しないと、この手の議論は成り立たない。
- 一番好きなどころに住んで、一番好きな乗り物に乗るのが、今は一番良いに決まっているが、そうではないという議論が重要だと思う。これは事業者目線だけではなくて、利用者の方から見ても、本当にこれで良いのかということを発表してもらいたい。

【加藤委員】

- バス活性化の目的として、「目標の設定」が重要であり、利用者数も目標になるが、やぐちおもしろいやりタクシーの時は、採算性を考慮しながら目標値を設定した。
- 「商業施設」、「交通の目的先」との連携が必要で、商業施設を利用した時の運賃割引、そういったことを含む全体的な都市圏のシステムが必要で、行政と交通事業者だけでなく利用者も関わっていく必要がある。
- アストラムライン沿線で、「モビリティ・マネジメント」などのソフト施策への取組がなされているが、転入者に対する情報提供、マイカーからの転換（高齢者）などライフスタイルに合わせた情報の提供などのソフト施策も取っていく必要がある。
- 接客面、運転手を中心としたサービス水準の向上も常に大事で、運輸局を中心に以前検討が行われていたが、利用者に対する接し方で、利用の多寡がある。
- その他、移動販売車の来る日・来ない日で乗合タクシーの利用が変わるので、バスに乗ってどこに行っているのかをとらえることも大事である。
- 交通ネットワーク的な資料が中心なので、今後は ソフト、システム、バスに対する満足度、不満な点、潜在的ニーズなども取り込んで検討していく必要がある。
- 6社共通回数券、バスカード、バスまつりなど、これまで広島都市圏のバス事業者が行ってきた優位な取組も資料に載せて良いと思う。
- 広島バスセンターなど、ターミナルでのバス間の乗継についても触れてあれば良いと思う。

【槇田委員】

- タクシー協会がどういう立場で参加するのか考えてみたが、生活交通、バス路線の廃止による代替交通などで関連する部分があるのだと思う。

- バスの課題を整理して、どういう議論に持って行くか考える必要がある。バス事業の活性化が主体になると捉えており、バス路線の整理、場合によっては廃止まで行くかもしれないが、次の代替交通まで踏み込む会議とは思っていない。

【事務局（竹内部長）】

- 加藤委員からあったバスセンターなどの話は、次回以降、踏み込んで整理したい。
- 地域バスは、生活交通を支える部分のバスという意味合いを含むので、バス、乗合タクシー、自動車などの区分は曖昧になってきている。乗合タクシーが地域バスの一部を担ったり、逆に乗合タクシーの方が利便性が高いといった状況が生まれる可能性もあるので、郊外部の生活交通の議論の中では、そういったことも含め、議論してもらいたい。

【藤原座長】

- バス路線の再編の結果何が起こるか、代替交通の議論までは難しいと思うが、公共交通利用者とマイカー利用者の比率がどう変わるかということは、最後の段階で触れざるを得ない。
- 資料のP2の左下の図で、時間軸を入れると、時間帯によってカバーする交通機関が大きく変わるはずで、この図が時間帯や4つのレイヤーごとに違うということが一つと、公共交通の位置付けの中にタクシーが入ってくるという理解もしてもらえればと思う。

【伊藤副座長】

- 共通の目標は「打倒マイカー」であり、交通需要自体はまだあり、工夫すれば絶対に公共交通は増やせると思っている。
- ドイツが良い例で、交通運輸連合と言われているが、運輸連合というと共通運賃、共通路線、再編の話になるが、真髄は、事業者同士タッグを組んで、綿密にマーケティングをやり、公共交通に乗ってもらうということを随所でやっている。
- 利用者が便利になり、利用者が増え、事業者が儲かるということになり、行政の方も、同じ補助金を出すにしても、もっと有効な使い方ができる。

【藤原座長】

- マイカーは使っても良いが、過度な利用になっているところは、何とかしないといけない。
- 間違いなく公共交通は基盤として持つておかないといけないし、過度なマイカー依存状態を、適正なマイカー利用に戻していくということが、まずもって重要である。
- 利便性が悪い場合、バスのお客さんが必ずしも増えないのであればそれは構わないという、大きな目線で、目標を立てる時には検討する必要があるのではないかと思う。

以上