

第2回 広島都市圏バス活性化推進会議 発言要旨

1 日 時 平成26年3月18日（火）10:00～12:10

2 場 所 広島市役所 14階第7会議室

3 出席者

(1) 委員

藤原座長、伊藤副座長、中村委員、加藤委員、山本委員、徳田委員、平尾委員、西川委員、
榎田委員、玉田委員、手島委員、村尾委員、川上委員、八谷委員

(2) 事務局

竹内都市交通部長、品川公共交通計画担当課長、藤井課長補佐

4 内 容

(1) バス交通の課題分析及び検討項目

(2) バス活性化方策の具体的な検討にあたっての基本的な考え方

5 発言要旨

(1) バス交通の課題分析及び検討項目

【村尾委員】

- 乗車率に基づくデータなどから、どのくらいバスに乗っていて、このくらい空きがあるから、このような活性化が図られるというようなイメージがあるか。

【事務局（品川課長）】

- 特に都心部、広島駅と紙屋町・八丁堀を中心としたバスの過密があり、その区間については、今回新たに調査した乗車率のデータがあり、後程説明させていただく。

【中村委員】

- 利用者の声は、例えば福祉の話などに比べて多いのか。
- 乗継では、もっと乗り継ぐべきところで乗り継いでいないというのが問題なのか、結構乗り継いだところがあったことを評価しているのか。
- 定期券では、特にバスの定期利用は少ないが、定期以外の割引率が上がるなど金額の設定に応じて変化してきたのか、それに係らず減っているのかと数字だけだと議論ができない。
- ICカードのデータというのは、運賃箱にタッチした時の時刻が秒で入っており、所要時間、速度情報が取れる。目視でバス乗車人数を測るのは労力がかかったと思うが、もう少し簡単に集まるのではないか。

【事務局（品川課長）】

- 利用者の声は多いと感じる。交通、さらにバスの内訳は分かるので整理したい。
- 乗継については、どこに問題があるのか明確に出てないというという指摘なので、分析を深めていきたい。

【事務局（竹内部長）】

- 乗継の割合は、我々としてもどう評価すべきか悩んでいるというのが正直な所で、もう少し需要のパターンと実際の経路をチェックしてみないとわからない部分がある。
- 定期券については、アストラムラインとかJRの定期の利用率が非常に高いが、バスはパスピーで20日利用した時に比べて割安感がないという状況があると思っており、実際にそこをどう分析するのか、深堀をしたいと思います。

【山本委員】

- 広島は全国の中で低床バスの水準が低いと言われた。地形の問題はあると思うが、高齢化社会になるので、高齢者なり障害者が乗りやすいような仕組みとして、別に低床だけに限るのではなく、色んな工夫ができるのではないかな。

【西川委員】

- 協会あるいは業界でも、低床車の導入について順次導入しているという事実はあり、地形の問題とか輸送形態の問題など、他都市に比べて進んでいない実態も承知している。一定の行政の補助を受けながら、低床車両の導入比率が上がるよう努めていきたい。

【川上委員】

- 広島駅の乗継だが、降りる人のうち紙屋町・八丁堀に行く人は約 4,000 人いるが、どの方面から来るのが分かれば先の議論につながると思う。
- バス停の整理の話だが、分ける必要がないのに分けていたり、バス停のスペースが広いのに路線が 1 個くらいしか入っていないバス停もある。バス停ごとに運行路線の数とか、スペースの広さなど、役割の強弱があると思うので、それを踏まえて議論すれば、具体的な議論になってくる。
- バスセンターの課題が整理されていたが、重要な役割を果たしており、考えていく必要がある。

【事務局（品川課長）】

- 広島駅の乗継は、交通実態調査のデータなので、どの方面から来たかというのは、データとして取れると思う。
- 紙屋町・八丁堀のバス停の話は、バス停の統廃合も含め、利用者のためにどういったバス停であるべきか議論してもらい、前に進めていければと思っている。

【川上委員】

- 毘沙門台と緑井の間などは 1 便あたりの乗車人員が多いが、利用目的としては団地の方々の買物などが多い感じがした。大きな人気のある買物拠点に行けるようなバスができれば、もっと利用者が増えるのではないかな、そういう議論に発展するのではないかなと感じた。

【藤原座長】

- 施設配置とバスの問題も、重要な話である。

【伊藤副座長】

- 分析した結果、バスは課題だけでなく頑張っている所も分かってきたので、バス交通の特徴を更に伸ばすための施策と、課題を本当に何とかしなくてはいけない、そのための施策を考えていくという整理の仕方もある。
- 幹線バスの速達性の分析では、平均速度がアストラムラインや広電宮島線、JR 可部線よりも速い路線もあり、バスも本当に頑張ればちゃんと速く走れるという資料になっていると思うので、他の路線でも同様に走れるような施策を打つなどの観点で見ていくのもあったら良い。

【中村委員】

- 作業に苦労しているのは理解するが、利用者が何故減っているかなど、分析が足りているとは少し言いにくい。何故悪いのかを見て直すべき所は直すということが筋で、その論理構成

をもう少しやらないといけない。

- 政策的に見て乗るべき人がいるのかという所などに突っ込んだ評価をせず、観光客や休日利用者を増やせとかいうのは、飛躍があると思う。
- 途中まで一緒に途中から分かれている路線がいくつかあった時に、仕方なく束になっている所と、束になっているおかげで上手くいっている所の両方あって、その見分けをしないと、幹線別に分けるべきなのか、切るべきなのか分からなくなってくる。
- 大枠の話でいくと、路面電車、アストラム、可部線などの他の交通モードとバス交通は競合関係にあるのが良いのか、役割分担するのが良いのかというのが、外から来た人間には分からない。今後アストラムラインをどうするのかなど、枠組みの議論をしっかりと、それを受けた上で活性化策の検討項目との整合性が見えれば良い。

【加藤委員】

- 割引制度の状況を整理してあるが、割引の原資はどこから持ってきているのか。事業者の方で出しているのか行政が出しているのかによって、広島都市圏で今後、どう展開していくかの際に参考になる。割引が利用者の増加に繋がっているのかという検証データなどもあれば良いと思った。
- 広島バスセンターの機能性は高いと思うが、実際使ってみると、発車に対して待機しているバスもかなりの台数あり、到着ホームの方が非常に混雑していたりとか、利用者の方も結構ピーク時などは各ホームにかなり混雑している状況があるので、全体としてのバスセンターの実態を見て、どう活用するかを検討したら良いと思う。
- 「乗継利用者の最終目的地」という表があるが、そこに例えばどういう施設があるのか示してあると良い。パスピーのデータ分析なので到着地はバス停になっているが、乗継先にどのような施設があり、どういう目的で利用しているのかなど、利用実態を追いかけて、クローズアップして調べると良い。

【事務局（品川課長）】

- 割引の原資は基本的には交通事業者である。他都市で割引が利用者増に繋がっているのかというデータは、すぐには持っていない。

【藤原座長】

- 大きな話としては、本来広島都市圏全体の公共交通の位置づけというものが明快にあって、その中でバスがどうなのかということを、もう1回ちゃんと整理する必要がある。通勤・通学中心の交通計画をやってきたが、今徐々に変化が見えつつある。利用者のパーセンテージが伸びても絶対数は減ったりするので、バスの本来の役割、公共交通全体の役割というのを考えないといけない時期になっている。そこをしっかりと分析しないと解決策が違う方向に行ってしまう。
- 移動の道具としての公共交通と、行った先で何をするかということについては、リンクさせないと問題の解決にはならない。行った先にどういう施設があるのか、何時頃に移動しているかなど、今までできなかった分析がパスピーデータではできるので、そういうところをちゃんとやりましょうということを各委員は言われているのだろうと思う。
- 広島の子バスの問題で一番最初に出てくるのが、バス停が分からないということ、どこで乗ったら良いか分からないし、どれに乗れば良いのか分からないということが、ビジターだけではなくて住民、住んでいる方も時々言っている。「八丁堀」のようにバス停留所がバラバラになっていることがいいのか、あるいは統合することがいいのか、しっかりと分析して検討しなければいけない。レイヤーでは4つの関係をしっかりと整理しないとこの結論は出ないと思う。郊

外は郊外、デルタはデルタ、都心は都心で最適化しようとする、乗継の問題もバス停の統合の問題も解決策がなくなるので、レイヤー間の連携みたいな所に焦点を当てていく必要があるのではないかと思います。

【村尾委員】

- 広島都市圏の交通体系のあり方では、鉄道や路面電車も公共の軸だと思うので、その軸とバスの軸はやはり調整を取っていくべきで、バス路線はたくさんあるけれど本当の軸はどこなのかということから、バスの軸をきちっと持つべきじゃないかと思う。
- まちづくりの中で今後人口が減っていく場合であると、今ある機能もあるが、今後行政としてどこを中心に機能を持っていくかという話と、どこに中心的に住んでもらうかという話を、将来を見据えた考えで公共の軸、バスの軸も考えるべきじゃないかと思う。

【事務局（竹内部長）】

- 当然大事なことだと思っている。基幹バスについては、高陽町と都心を結ぶ急行バスが走っているような所は、拠点間を結ぶ軸としてバスが軸となるべき所だと思っており、バスの役割として、路面電車、JR、アストラムという基幹交通としての関係と、デルタ市街地の移動の円滑化など面として支える時にはバスがどういった役割を果たすのか、周辺部では基幹交通との関係でバスがどういう役割を果たすのか、中山間地域においては生活交通の確保という点でバスがどういう役割を果たすのかなど、来年度活性化策を検討する前段で、踏み込んだ整理をした上で前に進んでいきたいと思っている。

(2) バス活性化方策の具体的な検討にあたっての基本的な考え方について

【村尾委員】

- 行政とバス事業者の中の、これからの近い将来と将来の計画の「まちづくりへの貢献を踏まえ」という言葉のイメージを教えてください。
- 「集約型都市構造への転換を図る上で重要な役割を果たす基幹バスの充実・強化」とあるが、なぜ集約型都市構造のために基幹バスの充実・強化が必要なのか、教えてください。
- 「広島駅、西広島駅における駅前広場再整備など、交通拠点の機能強化」とあるが、交通拠点の機能強化は当然として、更に都市機能の強化というのは書けないものか。

【事務局（品川課長）】

- 「まちづくりへの貢献を踏まえ」は、集約型の都市構造、コンパクトシティなどを支えるための軸ということで、公共交通、基幹バスというものは非常に重要になってくるので、それらを支えるということが、まちづくりへの貢献であるとイメージしている。広島駅南口、新幹線口あるいは西広島駅についても、交通拠点の機能強化ということで駅前広場の再整備を進めようとしている。バスはそこに入ってくる一つのモードであることから、交通拠点の機能強化を図っていきたいと考えている。交通結節点はまちづくりの一つの大きな拠点になると思っているが、ここでは交通機能に特化した形での表現をさせてもらっている。

【西川委員】

- 役割分担の将来の所の右の欄に「バス事業者はサービス評価システムを構築し、絶えず改善に向けて取組む」とあるが、具体的にどういうイメージなのか教えてください。

【事務局（竹内部長）】

- 今も収益性とか色んなことを考えて評価をしながらバス事業者はやられているとは思ってい

る。ただし、各社それぞれ評価をしており、それが本当に良いのかということで、こういった表現にさせていただいている。

【藤原座長】

- もう少し具体的な表現にしようと考えてもらいたい。

【中村委員】

- 全体のタイムスパンで、近い将来とはいつなのかということがあるが、近い将来とは5年10年でやるべきことと、マスタープランのタイムスパンがそれとどうなっているか分からないが、連動すると2つか3つのタイムスパンに分けて書きたいと思った。
- 乗合タクシーとか福祉有償とか他にもある時代だから、バスが本当に頑張れるところは頑張れば良いし、ちょっと押すと行けるなというところは行けば良いし、弱点を全てバスで克服しようとするのは、辛い足かせになると思う。
- レイヤーの4つの階層は、必ずしも地域の上に郊外部があって、その上にデルタがあって都心があるわけではない。本来的には基幹のネットワークがあって、都心部やデルタで支えるものもあれば、郊外団地や中山間地域でもそれがあればということで、若干その位置が違い役割も違うのだが、単純に同じ空間上で上下に4段階あるわけではないので、少し分かりにくいと感じた。
- 交通結節点は3段階あるが、2つ目と3つ目の差をつける必要があるのか。あまり種類を多くするとかえって分かりにくくなるので、無理せず主要交通結節点があって、次に主要でない交通結節点があるくらいで良いのではないかな。一番下の交通結節点が、おそらくそれほどの運行本数がない所は、むしろ待ち時間のケアが大事だと思う。
- 割引運賃の見直しでは、原資を業者が負担しているところでもっと割引がいるとは言えないと思う。ソウルは再編したことで全体で赤字になっており、それが良いという皆さんの判断である。割引をすると絶対減収になるわけで、減った分、数が増えないと増収にならないから、それをどうするかを考えるとところまで含めて、割引をするならその覚悟が必要である。
- 「利便性の向上」、「最良な交通モード」などの言葉の使い方も、人によって定義が違う場合があるので。気を付けた方が良い。また、全体的に「市民の役割」のようなところがないと感じた。市民にもやはり積極的に参加してもらいたいし、乗ってもらいたいというのはあってもいいと思う。
- バス会社はバス会社で一生懸命やっているもので、バス会社は客観的に見て、例えば他都市と見て、あるいは世界的な水準と見て、広島バスに足りないところがあるなら言うて良いが、そうではないなら無理に書くことはない。きちっと日々安全に頑張ってもらえればそれで満足だということだと思う。問題はむしろ10いくつかの事業者の間をどうするかということがこの表の中で見えないことである。本当は事業者の間の調整をどこがやるのか、事業者側にも色々事情があるから答えてもらって、運輸局のアドバイスももらって、この中に複数の事業者の意味合いが入っていかないとうまくいかないと思う。

【藤原座長】

- それぞれが一つずつ重要な話が含まれているので、ぜひ一度掘り起こして文章に直した形で検討してもらえたらと思う。

【西川委員】

- バス業界がどのような形で取り組んでいくのかという指摘があったと思うが、協会でもワーキングを開催し色々議論をしている。各社内でそれぞれ持っているエリアの中でどういう路線

があれば良いのか、採算を度外視した形でもとにかく考えてみることに、郊外から市内に入ったクルマが果たしてどこまで伸びていけば利用者のためになるのかなどを考えていけたらと思う。

- 我々の世界は既成概念で物事を捉えてしまう傾向があるので、少し若い世代の人に自由に市内のバス路線あるいは公共交通全体を見て、どういった絵を描いたら良いだろうかという議論をしてもらってワーキングの中で色々叩いていこうと考えている。各社の社長にはこの方向で進めていきたいということについて一定の了解をもらっており、採算性、収益性を担保しつつ、どういった路線が引けるのかということをもみんなで考えている。

【平尾委員】

- 私自身この委員会に出席させてもらうことを踏まえて、うちのメンバーとも話をしたのだが、バス中心で私たち利用者としては街の交通を考えているわけではないので、とにかく便利であればそれが一番で、接続もバスとバスではなくて、バスとJRなど利便性が高い方が良かったりする中で、あまりマクロ的な考えだけではなく、もう少し個人に寄っていくような見方も必要なのではないかと思った。
- まちづくりとの連携というのもあったが、この分野は高齢者の方々の順位を高く取り上げていこうとか、この時間帯は観光客を狙っていこうとか、ある程度対象者というものを見ながら顔の見える形で捉えていくことで見えてくるものもあるのではないかと考えている。

【徳田委員】

- これからの社会は高齢化社会となり、広島の特長である丘陵地は、団地の問題、買物弱者という大きな問題も出ているので、その辺りのことも含めて、この次の問題解決の所では色々意見等出していきたい。

【藤原座長】

- 若い人たちにどれだけ郊外の住宅団地に再度入ってもらえるかということを担保するための公共交通でなければだめである。高校生が都心に通うのに不便を感じない、不安を感じない公共交通網になれば、若い人だって郊外の住宅団地に戻ってきてもいいかもしれない。幹線交通の30分とか20分の議論ではなくて、端末交通の徒歩15分とか20分の方がはるかに大きな問題で、そっちの方の議論をやりながら、一方で幹線交通の話もやらないといけないということで、4つに分かれているレイヤーをくっつけないといけないという話が出ていると思う。これからは徳田委員が言ったような個別の問題にどう対処するかというところ議論する中で、今日の分析結果をぜひ活かしてもらいたい。

【事務局（竹内部長）】

- 資料の中で足りない部分、このままいくと間違った方向に進むというような部分については、少し深堀をしたい。バスだけでなく、他のモード、施設、まちづくりの関係もフォローしていきたいと思っている。来年度にかけて具体的な検討をしたいと考えており、連絡調整会議で実務者レベルでの協議をした上で、推進会議で今日の宿題も含めて次のステップに進めていきたいと思っている。

以上