

第3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9月2日（火）10:00～12:00
2 場 所 広島市まちづくり市民交流プラザ3階 会議室 AB
3 出席者

(1) 委員

広島大 藤原座長、広島工大 伊藤副座長、米子高専 加藤委員、
社会福祉協議会 山本委員、消費者協会 徳田委員、ひろしまジン大学 平尾委員、
バス協会 西川委員、タクシー協会 槇田委員、
広島電鉄 玉田委員、広島バス 沖田委員、広島交通 手島委員、
中国地方整備局 田中委員、中国運輸局 川上委員、広島県 木村委員代理

(2) 事務局

立岩道路交通局次長、戸田公共交通計画担当課長、石飛専門員、八木技師

(3) 内容

- ① 第2回バス活性化推進会議における委員意見への対応状況について
- ② 今後のスケジュールについて
- ③ 広島都市圏バス活性化基本計画の骨子案

内 容

(1) 第2回バス活性化推進会議における委員意見への対応状況について（資料1及び別紙）

〈山本委員〉

○資料にある「市民の声」は市に寄せられたものということだが、利用者からすると苦情や要望は、まずバス事業者に言うのではないかと思う。事業者に寄せられた意見もどのようなものがあるのかわかるとよい。

〈徳田委員〉

○関連して、それらの意見や要望など、利用者の声というのはどれくらい反映されているのかわかるとよい。

〈事務局（戸田課長）〉

○今回の資料では、全体の意見に対するバスに関する意見の割合を示すことを目的としている。事業者に寄せられた意見については、第2回推進会議の資料の中で、市に寄せられた意見とともにお示ししている。

〈槇田委員〉

○バスセンターでの乗継ぎ利用者の最終目的地について、オフピークは9時以降としているが、どこまで時間を取っているのか。

〈事務局（戸田課長）〉

○終日取得している。

〈藤原座長〉

○夕方のピーク時も分析対象に含まれているが、バスセンターに到着した利用者の乗継ぎということなので方向性があり、問題ないということか。

〈事務局（戸田課長）〉

○そういうことである。

〈玉田委員〉

- バス事業者として、これまで利用者の意見をもとに改善に努めてきたが、現在利用していない人たちの意見は聞いてこなかったことが反省点である。今後は、現在マイカーを使っている方が将来どうすれば公共交通にシフトしてもらえるかなど、利用していない方々の意見を反映させていくことも必要になると思っている。

〈加藤委員〉

- バスセンターの到着バースについて、混雑時に到着しても到着バースが埋まっていて実際の降車までに時間的なロスが生じている場合がある。個人差があると思うが、急いでいる人には長いと感じられるかもしれない。現在端の方の到着バースを発車までの待機に使っているバスには待機バースを使ってもらうなど、到着バースを全て使えるような方策を検討していく必要があるのではないか。

〈藤原座長〉

- （到着バースのルールは）誰が決めていて、どういう理由で最適になっていないのか、わかるようでわからない。バスセンターの有効活用は、利用者から見た場合と、事業者から見た場合の2種類あると思う。

〈木村委員代理〉

- 乗継ぎに関する考え方の確認をしたい。資料としてはまず、1回の乗継ぎであれば許容だが、2回以上になると抵抗感が大きいとある。その後のデータで、バス同士の乗継ぎをしている人も多数いるため、多少の抵抗感があってもバスの乗継ぎを前提としたネットワークの構築も可能であると言っている。さらに、乗継ぎ地点の待合環境を整えることで、複数回乗換えを行わせるようなネットワークの構築も可能であるという整理をしているという理解でよいか。

〈事務局（戸田課長）〉

- 2回以上の乗り継ぎを否定するわけではないが、最初から複数回の乗継ぎを前提としたものを考えているわけではない。

〈西川委員〉

- 乗継ぎは回数の問題もあると思うが、乗継ぐたびにかさむ運賃についても考慮しなければならない。ゾーン運賃のように、乗り継いでも運賃が変わらないようにできれば、それによって許容される乗継ぎ回数も変わってくるのではないかな。

〈藤原座長〉

- 乗継ぎ抵抗には様々な要素があり、利用者個人から見た問題と、例えばバスが全て都心に入ることによる道路混雑などといった社会全体としての問題とがあると思う。そのあたりをもう少し丁寧にみてやると良いかもしれない。
- 乗り継いでもそれほど料金的な負荷がかからないような広島街づくりをするということは、この会議の大きなポイントだと思う。

〈平尾委員〉

- 市民の役割について2点ほど伺いたい。「行政や事業者が実態を的確に把握できるよう」とあるが、これで果たして全て把握できるのだろうか。玉田委員の言われるように、利用していない人、例えばドライバーや学生、お子さんを連れた若いお母さんなどをどうしていくのかということは考えないといけないと思う。

○また、2点目に「主体的な役割を担う」とあるが、具体的にはどういうものが考えられるのか。

〈事務局（戸田課長）〉

○基本計画を策定する上では、利用していない人たちの意見をどのように取り扱うかを検討していく。

○具体的には、記載のとおり生活交通確保の局面となるが、現在黄金山で実施している乗合タクシーのように、地域住民が主体となってやっている事例のようなものを想定している。

〈川上委員〉

○モードごとの乗継ぎ状況のグラフについて、電車とバスの乗継ぎは併せて考えるべきで、バス同士の乗継ぎがとて多いということにはならないのではないかな。

○バス同士の乗継ぎも非常に重要だと思うが、それだけだととられるような表現にならないよう気を付けた方がよい。

○議論が大きくなるかもしれないが、路面電車とバスの役割をどのように考えるのかという議論は避けられないのではないかな。

〈事務局（戸田課長）〉

○本市ではバスの検討と並行して、公共交通全体の検討を行っており、その中で路面電車とバスの関係についても整理していくこととしている。

○最終的に基本計画に盛り込む際に表現には気を付ける。

〈藤原座長〉

○2 ページ目の考察の表現を改めることでお願いしたい。

○乗継ぎは、運行頻度の低いものから高いものへ行われるものであり、バスや路面電車といったモードは関係ない。将来的にはモード間を乗り継ぐのではなくサービス間を乗り継ぐのだという議論になってくる。

(2) 今後のスケジュールについて（資料2）

〈川上委員〉

○この会議で検討しているバスの計画が、将来的に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化・再生法」という。）に基づく法定計画になることを期待している。

○法定計画の大臣認定を受けるためには、同法の基本方針に合致していなければならない。同基本方針は11月上～中旬頃となる見込みであるが、次年度以降のことも考えると、今回策定しようとするバス活性化基本計画から手戻りがないようにした方がよい。情報が出せるようになればすぐに情報提供する。

〈田中委員〉

○活性化・再生法と同時に改正された都市再生特別措置法についても、同法に基づく立地適正化計画というものがある。コンパクトなまちづくりを目指すための計画であり、公共交通が軸となるものであり、担当は他部署となると思うが広島市でも策定を検討しているようであるので、連携しつつ、手戻りがないようにするべきである。

〈藤原座長〉

○広島市は都市計画マスタープランの中で集約的都市構造をうたっている。交通政策基本法以降の流れを横にらみしながらやっていく必要があるので、手戻りのないようというのはその通りである。

○一方で災害のこともあり、伸ばしていくものと集約していくものと、二つのものがあり、相当程度時間がかかると思っている。だが、広島においては歴史的にも公共交通が重要な柱として

あるので、まちづくりを引っ張る存在としてやっていくことが重要である。

(3) 広島都市圏バス活性化基本計画の骨子案（資料3）

〈玉田委員〉

○持続可能なバス事業の運営スキームについて、将来こうしたいというのはわかるが、現在採算がとれている系統でも将来的に収益が減少することもあり得る。将来推計は難しいとは思いますが、ケーススタディを実施するにあたっては、年齢構成や地域性なども考慮し、象徴的な路線を選んで行うべきだと思う。

〈事務局（戸田課長）〉

○将来推計の目標をいつとするのかについては、例えば10年後を目指すといったことも一案として考えられるが、こういった時代の中で一概には言えないので、いつを目標とするのかはご議論いただきたい。

〈藤原座長〉

○インフラ整備では10年後や20年後といったところを推計して整備していたが、今後人口減少に向かう時代において、20年先を推測するというのはありえない。それよりも、3年や5年といった期間でネットワークを見直していけるよう、PDCAをうまく動かしていける仕組みを構築しておく方が良い。

〈伊藤副座長〉

○PDCAをまわしていくにあたって、どういったことを目標としていくのかを考えないといけないと思うが、資料にあるように階層ごとの目標で良いのだろうか。それより、全体としての目標を立て、そこを目指して行くようにするべきかと思う。「現状と課題」の中では、そういった道筋が見えるように分析を行っていくべきではないか。

〈事務局（戸田課長）〉

○これまでの会議でお示ししているものは、現状を何でも全体的に分析しているだけであるので、今後はそういったストーリーを組み立てながら計画に盛り込んでいきたい。
○全体としての目標ということは、階層ごとの目標を達成していったらどういった効果につながるのかということかと思うが、そういったものも検討していく必要があると思っている。

〈山本委員〉

○まず都心部に同じ名称のバス停が何か所もあるといったことや、料金体系の話である。現在は“効率化”や“活性化”といった表現となっているが、これはどこまで具体的に書けるのか。
○また、時刻表などをわかりやすくするというのはいつでもできることである。
○マナーの話は運転手だけでなく、利用者のマナーの問題もある。特に携帯電話であるが、マナーモードや電源オフなど、車内放送しても効果がないのならば言わない方がいいくらいの状況である。

〈事務局（戸田課長）〉

○現在、骨子にはあらゆる施策を網羅的に載せており、今後絞り込んでいくこととなるが、計画に盛り込めるものはできるだけ盛り込んでいきたい。基本計画には施策の方向性を示していきながら、事業者との調整や施策に要する時間・費用など考慮し、具体的に書けるものについては書きこんでいくようにしたい。

〈木村委員代理〉

- 目標値を設定するに当たり、計画期間はどれくらいを想定しているのか。今すぐできるところなどについては、ある程度明確にできないのか。
- 今バスを使っていない人たちが、いざ高齢になって車を運転できなくなってからいきなりバスへ転換するというのは難しいので、今のうちからある程度バスは使えるものだということを認識してもらっておかないといけない。
- 人口が減少していく中、長期的にこのままいくと広島県内のバスはどうなってしまうのかといったことを、市民に示すことができれば危機感を持ってもらえるのではないかと。例えば地域ごとにどういう状況になるのか、今ある路線がどうなってしまうのかなど、将来の姿がイメージできるものがあると良いのではないかと思う。

〈事務局（戸田課長）〉

- 計画期間が20年といった長期的なものとするつもりはないが、例えば5年で一度見直すようにするなどといったことも考えられる。

〈川上委員〉

- 先日（7/22）、国土交通本省が改正法の説明会を広島で開催したが、そのときの資料の中で計画期間について「おおむね五年程度を基本としますが、計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて柔軟に設定することが可能です。」としている。

〈西川委員〉

- その他の利用促進策に係るところであるが、バス協会でも色々取り組んでいるのでご紹介させていただく。
- 広島バスについては「わかりにくい・乗りにくい」ということをよく言われる。これまで、事業者目線での改善策はやってきたが、利用者目線での改善があまりできていなかった。その反省を踏まえ、今までバスを利用していなかった人に対して「なぜ乗らないのか。どうすれば乗ってもらえるのか。」といったアンケートをやりたいと考えている。
- 路線図についても、広島バスは非常に複雑であるので、例えば観光に特化したものや、特定の団地やエリアに特化したような路線図・時刻表などを考えていきたい。これは十勝バスがやって非常によかったという事例がある。
- 中心部の商業施設との連携という面では、今は車で来訪した買い物客に駐車券が出るように、バスで来訪した買い物客にはバスの利用券を出すなどといったことも考えていきたい。
- 県が中心となってやっている乗換え改善の取り組みでは、定時定路線で走っているバスの情報が全て検索できるようになっているが、その周知が十分でないということで、マイカー利用者の多いところで広報活動を行うなど、宣伝活動を行う予定である。
- 系統番号の統一については、これまでに検討を進めてきており、今年の終わりぐらいから番号を付与したバスが徐々に走ることになる。併せて、時刻表や路線図の分かりやすいものについても今年度から取り組んでいく。

〈槇田委員〉

- バス路線の再編に係ってタクシーが関係するとすれば、地域公共交通の分野でタクシーが担うべき役割が出てくる場所だと思っているが、この計画はバスの再編などが中心となっており、乗合タクシーの利用促進や改善といったことは書き込まれていない。交通政策基本法の中でもタクシーは公共交通という位置付けになっているし、地域公共交通網形成計画（以下「形成計

画」という。)に移行する際には、バスの計画をそのまま移行するのではなく、タクシーについても書き込んでいく必要があるのではないか。

〈事務局（戸田課長）〉

- 形成計画への移行にあたっては、今年度策定しようとしているバス活性化基本計画がベースになると思うが、市では並行して公共交通全体のことも検討しているので、こういった形で形成計画とするかはまだ決めていない。
- 地域公共交通に係る部分については、乗合タクシーについても書き込んでいるつもりであった。「地域バス」という表現が適切でないかもしれないが、生活交通の確保といったところではタクシー事業者の協力なしには実現できないことであるし、個別施策においても「タクシー事業者による運行」といったことなどを盛り込んでいる。

〈藤原座長〉

- 「地域バス」というのが慣れない言葉であるので、もう少し幅広く読めるような表現としてもらいたい。
- タクシーを分けて議論するようなことはありえないし、もう少し言えば自転車はどうするのかといった議論なども考えられるところであり、個別のモードについて考えるのではなく、全体の移動環境をどうするのかということを考えていくものである。

〈事務局（立岩次長）〉

- 乗合タクシーについては、一昨年度に研究会を立ち上げていたので、バス活性化基本計画の骨子案をブラッシュアップしていく中では、その検討結果も取り入れていきたい。

〈藤原座長〉

- 計画を立てる立てないに関わらず、それぞれの事業者は日々改善の取組みを行っている。この会議では、それぞれの事業者がやろうと思っても単独ではできないようなことを、プラスでやろうということについて徹底的に議論し、優先的にやっていくものである。
- 将来、広島市をどういった街にしたいのかという目標を置いておかなければならない。
- 例えば、75歳になって運転免許を返納したいと思っている人は約二割しかいない。車でしか移動できない街になってしまうと、最後には外出することをやめてしまうことになるので、バスが使えるものだということで誘導していき、家族の人も安心して暮らせる街にするという、こういったある程度のイメージを持っておかなければならない。
- また、空白地域に対して交通サービスを入れてQOLを高めるというのは一つの解ではあるが、まちづくりの方向性として、交通だけで問題を解決しようとしなくてもよく、例えば本来は居住地政策・住宅政策といった分野で解決していくところもあるはずである。
- 今回示している骨子では概念図ということで空白地を解消するようなイメージを示しているが、全ての問題を交通政策でカバーしようとするのではなく、都市計画の政策や教育政策、福祉政策といったものを総合的に考え、限られた財源をうまく使うことを考えるべきである。
- 次回の推進会議で議論する素案には、こういったことも反映させて欲しい。

〈加藤委員〉

- ネットワーク再構築の概念図においては、これが原則ということで良いと思うが、例えばピーク・オフピークなどの時間帯別のものもあればよいのではないかなと思う。
- 運営スキームについても、余った資源で今サービスのないところを運営するということはもち

ろんあると思うが、時間的な配分も考えられると思っており、朝に集中しているところを深夜バスなどに振り分けることができるのではないかな。一社では難しくても、共同運行することによって可能となる方法もあるのではないかなと思う。

○運行頻度による乗継ぎの話があったが、可部線沿線などは、JRよりもバスの方が輸送力があり、JRに集約せず事業者が競争してサービスを高め合うということもあると思う。

○近年、若者が車を持たなくなっているという傾向もあり、そういった若者をターゲットとして考える方法もあってよいのではないかな。

〈藤原座長〉

○計画を立てる上では多様性が重要であり、時間帯やターゲットなどいろんなバリエーションを受け入れることが重要である。例えば女性の社会進出とドライバーの雇用は本来リンクするべきでないかなと思っている。

○まだ案の段階なので、今日十分に発言できなかった部分については、事務局に意見を伝えて欲しい。

(4) 追加意見（後日別途頂いたものについて）

〈川上委員〉

○形成計画策定にあたっては、路面電車とバスとの役割分担と路面電車の利便性向上のあり方について盛り込む必要があるのではないかな。形成計画は交通圏における様々なモードをなるべくカバーすべきであり、市民の関心が高いと思われる路面電車の速達性向上や、路面電車とバスとの役割分担を踏まえた上での路面電車とバスとの乗継ぎ利便の向上についても検討しておいた方がよい。

○山本委員の「利用者の方で改善すべきマナーアップ」に係り一つ提案だが、降車の際に運賃支払いで時間がかからないように、あらかじめ運賃を用意したり、乗車する前にパスピーにチャージをしておくなどの取組みを心がけるようキャンペーンをするのはいかがかな。これにより運転手や他の乗客のストレス軽減、定時性確保に繋がり、運転手の余裕も増え、更なるマナーアップにつながるのではないかなと思う。

以上