

広島市地域公共交通活性化協議会 第 6 回バス事業分科会 議事要旨

1 日 時

令和 8 年 7 月 3 日（金） 10：45～12：00

2 場 所

広島市役所本庁舎 1 4 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、株式会社フォーブル マッキーマン委員、
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 只埜委員

(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。）
濱本事業推進課長、本宮課長補佐ほか担当職員

内 容

≪議題(1)：（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしまのアクションプランの策定及び重点的な取組の実施状況について（報告）≫
－資料 1 について、事務局から説明－

（只埜委員）

- ・高陽方面において都心方面への利用者が減少したという点について、車への移行や地区内店舗の利用増加など、分析で見えていることはあるか。

（プラットフォーム）

- ・資料 1 の別紙 1-2 の利用者数は、赤い線で示した実証運行便に乗車し、直通乗継割引適用バス停で乗り継ぎ、安芸矢口駅よりも南に向かった利用者の数を、IC カードの履歴から集計したものであるが、実証運行前後で、矢口が丘団地・高陽台団地から乗車して都心方面で降車した利用者数が減少している。
- ・直通運行をフィーダー化したことで、利用が減っているという事実があるが、これは乗り継ぎの負担感などが理由として考えられる。
- ・バス利用をやめた方の行動パターンの定量的な把握は困難だが、安芸矢口駅で JR へ乗り換えて広島駅に向かう方や、マイカーで移動する方、あるいは移動そのものを諦めたケースもあるかもしれない。

（只埜委員）

- ・バスからバスへの乗り継ぎもそうだが、バスから鉄道への乗り継ぎが増えたという形で、公共交通機関が利用してもらえるのであれば、それも良いことであると思う。
- ・情報提供だが、先月公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」について、現在、秋頃の施行に向けて作業が進んでいると聞いており、気になる点や要望があれば届けていただきたい。

（マッキーマン委員）

- ・現在、広島交通株が令和 9 年度内に自動運転レベル 4 の取得を目指す取組を先行して行っているが、その後、プラットフォーム内の他の 7 社へも、技術的なことについて横展開をしていく予定はあるか。

（プラットフォーム）

- ・まずは、進め方や技術的な課題などの知見について、しっかり共有を行いたいと考えている。その中で今後、自身のエリアでも実証運行に取り組みたいという事業者があれば、予算面なども考慮しつつ実施できる形を検討していきたいと考えている。

（田村委員）

- ・フィーダー化に当たって、利用者への乗り継ぎに関する情報提供はどのように考えているか。

(プラットフォーム)

- ・ 実証運行に入る前と期間中に周知を行っている。具体的には、直通乗継割引適用バス停において、取組に係る周知を行っているほか、地元の連合町内会長にも説明し、地域内での周知に御協力いただいている。

(田村委員)

- ・ 高齢者は、スマートフォンで乗り継ぎ時間をチェックすることが難しいため、乗り継ぎ時刻等の情報を紙媒体などで用意し、必要な時に確認できるようにすれば、少しは改善するものと思う。
- ・ 利便性の向上と経営収支改善はジレンマだが、必ずしも相関関係にあるわけではないと思うので、利便性向上にウェイトを置いて考えた方が地域には有益である。

(伊藤分科会長)

- ・ 高陽地区において、都心便を減らして地域で車両を活用するのは、リソース活用という意味では有効だが、事業者の収益性や利用者の乗り継ぎ負担とのバランスにおいて、どこが一番最適なのかを慎重に考える必要がある。

(事務局)

- ・ 実証運行で生じる赤字については、本格運行へ移行した際に5年間の時限的な運行経費補助を検討している。本格運行を実施する中で、アンケートや意見聴取も行い、ダイヤの見直し等も含めてPDCAを回しながら、当分科会において持続性の高い交通形態について議論していきたいと考えている。

《議題(2)：今後の実証運行について（報告）》

- －資料2について、方面別の実証運行の概要を事務局から説明－
- －資料3、資料4について、実証運行の具体的な内容を事務局から説明－

(マッキーマン委員)

- ・ 己斐地区及び五日市地区のフリー乗降の新設について、運用時間帯を確認したい。

(プラットフォーム)

- ・ 基本的には実証運行時間と同一の時間帯で運用する予定であり、己斐地区だと6時台から19時台、五日市地区だと、9時台から17時台での実施を予定している。

(マッキーマン委員)

- ・ 事業者の視点として、フリー乗降は、乗車できなかった乗客などとのトラブルや、急停車時や乗降時の安全面問題など、リスクが伴うものであると考えていることから、実証結果の検討に当たっては、乗客の意見や乗務員の感想についてもヒアリングしていただけると、他の事業者の参考になると思う。
- ・ 私たちは、フリー乗降は渋滞などへの影響を考慮して通勤時間帯を外して実施しているため、実証運行の結果について楽しみにしている。

(プラットフォーム)

- ・ 広島市地域公共交通会議の中で、県警からも安全面の懸念を伝えられているため、道路状況を踏まえ、運行できる区間を精査した上で、実証運行を実施していく予定である。また、実証運行中の意見等については、プラットフォームの中で共有するとともに、当分科会でも報告したいと考えている。

(プラットフォーム (HD西広島㈱))

- ・ HD西広島㈱としては、フリー乗降の実施や小型車両を導入しての大規模な路線再編は、初めての試みであるが、フリー乗降に伴うトラブルについては承知しつつ、地元への説明も行う中で、利用者にとっての分かりづらさとのバランスなども含めて、実証運行において優先すべきことなどについて考えていきたい。

(プラットフォーム (広島電鉄㈱))

- ・ 五日市地区の実証運行は、ひろでんモビリティサービス㈱が担当する。薬師が丘や東観音台では、従来の大型バスを減便し、小型車両によるフリー乗降サービスを導入することから、佐伯警察署からは、現地を詳細に確認して安全確保に努めるよう意見があり、運行管理者と連携して現地を精査する予定である。
- ・ 安全を最優先に、多様な実証結果を得ることが出来るように実証運行を行いたいと考えている。

(伊藤分科会長)

- ・ フリー乗降に関しては、乗客のメリットと、安全性について、是非検証していただきたい。

(田村会長)

- ・ フリー乗降は、安全性が第一であることを原点として、現地調査に基づいたルール設定を行い、これを事業者が共通認識として持つことが有効であると思う。

(只埜委員)

- ・ 時間帯により経路が変わるため、周知が必要である。特に、誤った路線に乗車してしまった場合の利用者への影響は大きいため、確実な周知を行っていただきたい。

(伊藤分科会長)

- ・ 己斐地区において、既存の大型路線も西広島駅北口に乗り入れることで利便性が上がるのではないかと。

(プラットフォーム (HD 西広島(株)))

- ・ 既存路線は都心アクセスを担っている路線系統もあるため、今回は南口発着を維持するものである。まずは小型車両を北口へ乗り入れてみて、既存系統への波及効果も踏まえて、引き続き検討していきたい。

《その他：フィーダー路線について》

(伊藤分科会長)

- ・ 本日の全体に関わる話として、フィーダー路線について、実証運行のコスト負担に対する、市の補助の形について伺いたい。

(事務局)

- ・ 実証運行は、国の補助金を活用した形で行う。実証運行の結果を踏まえ、効率的で、事業者及び利用者双方にとってメリットのある運行計画と認められ、本格運行に移行した際には、国と市で補助を行う形となる。

(伊藤分科会長)

- ・ フィーダー路線への補助は重要である。既にフィーダー路線を経営している(株)フォーブルの経営状況はどうか。

(事務局)

- ・ (株)フォーブルにおけるフィーダー化は、本市の交通施策として必要なものであり、アストラムラインが整備されたタイミングで、都心部へ乗り入れていたバス便をフィーダー化した経緯があることから、本市が補助しながら維持している状況である。必要なフィーダー路線の維持の方法については、今後も引き続き検討していきたい。

(マッキーマン委員)

- ・ 広島市の補助が無ければ、運行が成り立たない状況ではあるが、今後も効率化なども含めて広島市と共に取り組んでいく。

以上