

第30回広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

1 日 時

令和8年8月31日（月）10:00～11:15

2 場 所

JMSアステールプラザ（中区民文化センター）4階 大会議室A・B

3 出席者

(1) 委員

広島大学 藤原会長、広島工業大学 伊藤副会長、広島市道路交通局公共交通政策部 橋本委員、西日本旅客鉄道(株) 村井委員、広島高速交通(株) 藤川委員、広島電鉄(株) 廣田委員代理、広島県バス協会 赤木委員、広島県タクシー協会 山口委員、広島県旅客船協会 迫田委員、(株)広島バスセンター 井上委員、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 鶴田委員、広島市道路交通局道路管理課 余頃委員、広島県土木建築局港湾振興課 中田委員代理、広島県警察本部交通部 松原委員代理、広島市社会福祉協議会 田村委員、国土交通省中国地方整備局建政部 福岡委員、国土交通省中国運輸局交通政策部 只埜委員、国土交通省中国運輸局広島運輸支局 藤本委員、広島県地域政策局公共交通政策課 水本委員、広島市都市整備局みなと振興課 河井委員

(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、濱田鉄軌道担当課長、坂井課長補佐、淀川専門員、古城専門員ほか担当職員

内 容

《議題(1)：次期広島市地域公共交通計画について》

－① 次期計画の骨子について、資料1を用いて事務局から説明－

(伊藤副会長)

- ・ これまでの広島市の取組と、更に発展させていく内容について、上手にまとめていると思う。
- ・ 明日9月1日から改正道路交通法が施行され、生活道路の法定速度が30kmに引き下げられるような動きもあるが、3ページ目の目標4に記載されている取組方針11に関連して、公共交通を便利に利用できるように走行空間の確保という点と、歩行者や自転車利用者にとっても安全な道路空間の確保という点について、更にしっかりと記載してほしい。
- ・ 都心の大通りにおける交通の将来イメージについては、カミハチキテルが打ち出しているトランジットパーク構想も参考に、車道をより少なくした将来イメージであるとよりよいのではないかと。
- ・ 都心部においては、走行空間や道路空間の使い方を含めた、公共交通のあり方を計画の中で示せばよいと思う。

(事務局)

- ・ いただいた御意見も踏まえながら、具体的な取組内容を充実させていきたい。

(藤原会長)

- ・ 3点のことについて申し上げたい。
- ・ 1点目は、1ページ目の1(4)対象とする地域公共交通についてだが、5年に1度の計画改定を念頭に置くと、5年後には公共ライドシェアやボランティア輸送などが課題解決のツールとして大きく貢献するようになっているのではないかと考えている。
- ・ バス、路面電車、鉄道といった従来からある公共交通も当然役割を果たす必要があるが、これらの新たな輸送手段が「枝」や「葉」の交通の部分で、大きな役割を果たすのではないかと。広島市における地域公共交通とは何かという論点については、更なる検討が必要である。

- ・ 2点目は、1ページ目の2 地域公共交通の役割についてだが、将来にわたって公共交通に求められる役割として、「持続可能なまちづくりに貢献すること」が明記されたことは非常に素晴らしい。
- ・ 将来の都市像、更には言えば広島市の基本構想や基本計画との整合を図る上で、無くてはならないキーワードの一つが「平和」であり、もう一つが「持続可能なまちづくり」であると思う。そういう意味で、地域公共交通計画の中に「持続可能なまちづくり」というキーワードが盛り込まれていることの意義は大きい。
- ・ その一方で、これらのキーワードの具体的な中身については、更なる精査が必要である。例えば「強靱性」というものは、広島の一つのシンボルだと考えている。リスクを予防し、リスクから立ち上がるという広島の歴史を踏まえ、地域交通においても「強靱性」という言葉を念頭に置いて、それを計画に反映していただきたい。
- ・ 3点目は、2ページ目「3 地域公共交通が将来的に目指す姿」についてだが、広島型公共交通システムのイメージ図を掲載することには大きな意味があると考えている。現在はAIを活用して各都市の計画を診断できる時代であり、どのようなキーワードを盛り込み、それらをどの程度分かりやすく「見える化」しているかなどは、すぐに評価される。優れた地域公共交通計画として評価されるためにはキーワードの整理やイメージ図が重要となる。国土交通省の「2040年、道路の景色が変わる」のビジョンでは、シーンごとの説明がイメージ図で表現されており、留学生からは、日本語が分からなくても内容が理解できると高評価であった。そのようなイメージ図を示すことが有効である。
- ・ 伊藤委員がおっしゃった道路空間との連携については、前回も申し上げたとおり、道路空間と公共交通のネットワークは表裏一体なので、しっかりと連携を図っていただきたい。

(事務局)

- ・ 1点目の、対象とする地域公共交通について補足する。現行計画からの主な変更点は、本市において導入実績のない公共ライドシェア及びボランティア輸送を公共交通に準じた役割を担うことが期待される移動手段と位置付け、新たに計画の対象として整理したことである。
- ・ これは、公共交通サービスが十分に行き届いていない地域においても、誰もが安心して日常生活を送ることができるよう、移動環境を確保したいとの考えによるものである。
- ・ 本市では、地域主体の乗合タクシーに加え、スクールバスや医療・福祉送迎バスなどの輸送資源を有効活用し、利便性が高く持続可能な生活交通の確保を目指している。具体的には、スクールバスや医療・福祉送迎バスの本来用途に支障のない範囲で、例えば運行していない時間帯などを活用し、公共ライドシェアの法的枠組みの中で地域公共交通として活用することを想定している。
- ・ これらの輸送手段は、本来は特定の利用者を対象とした送迎を目的とするものであり、路線バスや鉄道のような公共交通そのものではないが、地域住民の移動手段の確保に資する役割を果たすことができるとの観点から、「公共交通に準じた役割」という表現を用いている。
- ・ 2点目、3点目については、いただいた御意見を踏まえながら、計画に反映していくように検討していきたい。例えば「強靱性」という視点については取組方針等への反映を、イメージ図については現在様々なパターンを検討しているところであり、次回の協議会において提示できればと考えている。

(赤木委員)

- ・ 対象とする地域公共交通として、災害時の代替運行や大規模イベント時の輸送を担う貸切バスや、貨客混載の観点からトラックも位置付けてはどうか。

(事務局)

- ・ 対象とする地域公共交通の定義について整理しつつ、個別施策の検討に当たっては、多様な移動手段との連携を図りながら、地域住民の移動手段を確保するという観点から整理していきたい。

(藤原会長)

- ・ 公共交通の定義は近年揺れており、対象範囲は広がりつつあるとの認識である。
- ・ 様々な規制や行政組織上の整理とは別に、広島市の将来像を考える際には公共交通の定義そのものを広げて捉え直していくことも必要であると考えている。

(只埜委員)

- ・ 広島市の公共交通政策は国を含めて、全国的にも注目度の高いものであると認識している。
- ・ 計画策定に当たっては、様々な施策を盛り込みつつも、広島市らしさを意識することが重要である。
- ・ 自動運転の取組について、今後を見据えて次期計画期間の中でどの程度位置付けることができるかは気になるところである。広島市はこれまでに自動運転の実証運行を積極的に進めてきた実績があるため、今後進捗していく部分も盛り込んでよいのではないかと考える。
- ・ 自動運転の導入に伴い、まちづくりの考え方も変化すると思う。例えば将来的に、自動運転の車が走り続けるようになれば、駐車場が不要となり、その土地を市民や企業に開放するなど、新たなまちづくりの施策について、発展的な検討も可能となるのではないかと。
- ・ そういった将来展望も踏まえながら、自動運転の具体的な取組を計画の中で位置付けてよいのではないと思う。

(事務局)

- ・ 取組方針 8 の具体策の例として自動運転の実装を記載しているが、委員からいただいた御意見を踏まえ、内容の充実を図っていききたい。
- ・ 直近の動きとしては、安佐北区の可部めぐりんバスにおいてレベル 2 の実証運行を行い、令和 9 年度末のレベル 4 の実装に向けて取り組んでいるところであり、こうした長期的な内容を含め、計画の中に記載できるよう検討していく。

(藤原会長)

- ・ 広島市の特徴は、プラットフォームを立ち上げたように、「共創」であると思う。
- ・ 自動運転については、これまでに補助金を活用した社会実験が多数行われ、ブームが終わりつつあるようにも見えるが、再び大きく注目されて実装の段階に入ると考えている。そのため、今から準備を進めておくことが重要である。
- ・ 電気自動車についても、波はありつつも確実に普及が進んでおり、自動運転についても、運転手不足により廃止となった路線、交通空白地域、駐車場スペースの課題に対する解決策など、活用の可能性を忘れないようにしてほしい。

《議題(1)：次期広島市地域公共交通計画について》

－② 次期計画の達成状況に係る評価について、資料 2 を用いて事務局から説明－

(廣田委員代理)

- ・ 評価指標は計画の実効性を高める上で重要であると考えている。個別の評価指標の妥当性については別途検討するとして、本日は総論として評価指標の把握頻度について確認したい。
- ・ 例示されている評価指標について、最も短い把握頻度が毎年となっている。進捗管理を行うのであれば、もう少し把握頻度を高めることも考えられるのではないかと。
- ・ 対象事業が複数年にわたるものか、単年度で完結するものかなどにより状況は異なると思うが、把握頻度を毎年に限定しない考え方があるのか確認したい。

(事務局)

- ・ 毎年や 4 年ごとと設定している把握頻度について、現時点で確定しているわけではない。
- ・ 効果が現れるまでに一定期間を要するものや、データの取得・把握に多くの費用や労力を要するものがあり、国のガイダンスにおいても、そのような指標については中長期的な頻度で把握する考え方が示されている。
- ・ 把握頻度の設定については、それぞれの指標の特性を踏まえながら今後検討していきたい。

(藤原会長)

- ・ DX 化が進められている中で、多くの指標は、この評価のために新たな作業を要するものではなく、利用者数や営業収益など事業者や市が日常的にモニタリングしているデータを共有すれば足りるものであると考える。

- ・ モニタリングを行うのであれば、取組前後の状況を継続的に把握する必要があるため、データを積極的に収集・分析することをお願いしたい。
- ・ No⑥ 活動機会へのアクセシビリティは重要な項目である。遊びたい時に遊べる場所へ行ける、かかりたい時に病院へ行ける、学校へ行けるなどのアクセシビリティこそが交通の根源であると思う。
- ・ 資料 1 にあったまちづくりに関する指標を考える上でも、こうしたアクセシビリティを適切に測定することが必要ではないか。具体的な測定方法は、ここに記載されている人口ベースの考え方でもよいし、広島市のどこに住んでいても、必要なサービスや目的地まで 15 分以内に到達できることを目指す「15 分都市」のような考え方でもよい。
- ・ No①から No⑯までに、災害時に関する項目が含まれていない。強靱化に向けた取組は、この先 5 年間の中で必ず必要になるものであり、是非盛り込んでいただきたい。

《議題(2)：広島市地域公共交通活性化協議会等の運営に係る見直し案について（協議）》

－資料 3 について事務局から説明－

(藤本委員)

- ・ 各種協議会や運賃分科会に出席しているが、市が関係者に対して丁寧な説明を行い、関係者が同じ方向を向けるよう熱心に調整しており、素晴らしいと感じている。
- ・ 多数決による議決となった場合であっても、引き続き関係者に対する丁寧な説明や調整を行い、関係者が同じ方向を向いて議論できるよう取り組んでいただきたい。

(事務局)

- ・ 議決を多数決とする場合であっても、関係者間で十分な議論を行い、合意形成を図るという方針に変わりはないため、今後も適切に運営していきたい。

(田村委員)

- ・ 多数決の原理は会社の取締役会などでも用いられるが、この協議会においては、委員構成が妥当であることと、十分な審議が尽くされることが前提となる。
- ・ 一度の協議で結論に至らない場合には再協議の機会を設けるなど、十分な議論を重ねた上で結論に至るのであれば多数決もやむを得ないとする。
- ・ 利用者が取り残されることがないように運用をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 十分な議論を尽くすことは重要であると考えており、委員の追加も含めて、実際の会議の間では様々な立場の委員から意見をいただいた上で、協議会としての議事を進めていきたいと考えている。

(藤原会長)

- ・ 田村委員において、会議の構成員として追加した方がよいと考える委員はあるか。

(田村委員)

- ・ 個人としての特段の意見はないが、専門家、事業者、利用者、行政という構成の中で、他の組織の利用者代表委員が欠席された場合、利用者代表の委員が自分自身のみとなり、心もとないと感じている。

(藤原会長)

- ・ 事務局においては、田村委員の御意見も踏まえ、バランスの良い委員構成としていただきたい。

(只埜委員)

- ・ 会議体の統合について、運賃に関する事項は通常の協議事項とは取扱いが異なるため、運賃分科会の統合に当たっては、その点に留意する必要がある。
- ・ 議決方法については、協議会で十分に議論を尽くすることが大切である。関係者間での事前調整も必要であるが、委員が集まる協議会の場で意見を表明し、その内容を議事として残すことで、十分な議論が行われていることを市民に示していくことが重要である。

(藤原会長)

- ・ 選ばれた構成員において十分に議論を尽くした上で多数決を行うことは認められると考えている。
- ・ 全会一致を求める場合、多様なステークホルダーがいる中で 1 人でも反対すれば結論に至らないこととなるため、今回の見直しの方向性は良いものと考えている。

《議題(3)：広島市地域公共交通活性化協議会バス事業分科会の開催結果について（報告）》

－資料 4 により事務局から報告－

意見なし

《その他》

(藤原会長)

- ・ 公共交通と自動車、道路は境界がなくなってきており、一体で議論すべきである。カミハチキテルのトランジットパーク構想についても、実現に当たっては、相生通りと並行する道路の有効活用が不可欠であり、道路ネットワーク整備事業と都心活性化事業は表裏一体である。縦割り行政を打破し、プラットフォームの枠組みなどを活用しながら、道路や自動車を含めて議論し、取り組んでいく気概が必要である。
- ・ 上位計画から下位計画まで、地域公共交通計画を含めて一貫して進めることが非常に重要である。地域公共交通の枠組みが今後さらに柔軟に広がる可能性がある中で、担当部署ごとに個別に計画を策定しても効果は限定的であるので、都市計画と連携して一貫した計画体系を構築することが望ましい。
- ・ 地域公共交通には利用者を運ぶ役割だけでなく、道路のモニタリングや診断を行う役割も担えるのではないかと。バスを運行しながら道路状況を把握し、道路の損傷、区画線の消失、照明の不点灯、通学路の危険箇所などを確認できれば、都市インフラの維持管理にも貢献できると思うがどうか。

(余頃委員)

- ・ 本市の道路管理の観点からは、管理の対象が膨大であるため、路面の損傷や区画線の消失などをどのように把握した上で適切に管理していくかについて課題認識を持っており、地域公共交通を活用して道路状況を把握することは、一つの手段として可能性があると考えている。

(藤原会長)

- ・ 最後に、委員の皆様から情報提供や PR 等があれば、お願いしたい。

(井上委員)

- ・ 広島バスセンターは貸切バスの乗入れが可能であるが、これまでは利用できる事業者を、同センターに路線バスを乗入れているバス事業者又はその関連事業者に限定していた。明日 9 月 1 日からは対象を日本バス協会加盟事業者まで拡大することとした。貸切バスの乗降場所の確保に苦慮している事業者等に対して、是非周知していただきたい。

以上