

第9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2年12月2日(水) 13:30~15:00

2 場 所 JMS アステールプラザ 2階 多目的スタジオ

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 西原委員、西日本旅客鉄道(株) 山本委員代理、広島高速交通(株) 伊藤委員、広島電鉄(株) 塩田委員代理、広島県バス協会 横田委員代理、広島県タクシー協会 富田委員、広島県旅客船協会 松山委員、(株)広島バスセンター 箕田委員、中国地方整備局広島国道事務所 福永委員代理、広島市道路交通局 松田委員、広島県土木建築局 増田委員代理、広島県警察本部交通部 高見委員代理、広島市社会福祉協議会 永野委員、広島消費者協会 栗原委員、中国地方整備局建政部 濱田委員、中国運輸局交通政策部 三宅委員、中国運輸局広島運輸支局 米田委員、広島県地域政策局 藤井委員代理、広島市都市整備局 山縣委員

(2) 事務局

広島市道路交通局都市交通部 梶谷公共交通計画担当課長、光武北部バス路線調整担当課長、担当職員

内 容

《令和2年地域公共交通優良団体大臣表彰式について》

—資料1について藤原会長より説明—

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ このたび、本協議会が、地域公共交通に関し他地域の模範となるような顕著な功績を残した団体として表彰され、11月27日に表彰式が行われた。
- ・ 100万人都市である広島市のような大規模な公共交通ネットワークの中で、地域公共交通をどう運用していくかという背景の中で、きめ細やかな公共交通ネットワークを形成し、実践しているという点が評価されたものと思っている。
- ・ 本協議会を含め5事項7団体が受賞し、それぞれ特色のある取組を進めているようである。広島市は、一部の都市部においては混雑が課題となっている一方、過疎地域における交通も課題となっており、これらをうまくマネジメントしているという点も評価に繋がったと思っている。
- ・ 委員の皆様方には感謝申し上げるとともに、引き続きご協力いただきたい。

《公共交通ネットワークの再構築に向けた取組について》

—資料2について事務局より説明—

- ・ 地域公共交通計画の計画期間を令和3年度末までとすることについて了承。

《地域公共交通計画の見直しに向けた基礎調査》

－資料3について事務局より説明－

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 客観的なデータを用いた分析はとても重要であると思う。コロナ禍の影響を調査していくとことだが、いつの時点のデータを用いているのか。コロナ禍前のデータということであれば、どのようにコロナ禍の影響を調査する予定なのか。

(事務局)

- ・ 2018年のものであり、コロナ禍前のデータとなっている。現在実施している調査は、まずは人の移動がコロナ禍前に概ね戻ることを前提として、コロナ禍前の移動需要に着目した分析を行っている。コロナ禍の影響については、今後、例えばPASPYデータやアンケート調査を行うことで把握していく。

(栗原委員) 広島消費者協会会長

- ・ モバイル空間統計データの分析を行う際の年齢区分が人口統計などの年齢区分と異なっており、例えば、データを入手する際に年少年齢を1歳単位で区切ることや、生産年齢を15歳から64歳までとするといったことは可能なのか。

(事務局)

- ・ データの仕様上、2ページの左下表のように7年齢区分があらかじめ決められており、人口統計などに合わせた年齢区分での分析はできない。

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ こういった基礎調査は非常に重要である。コロナ禍の影響でどういった変化が起こっているのかについて調査するに当たっては、本当に公共交通を必要としている人がどれくらいいるのかということ念頭に実施していただきたい。コロナ禍においても、エッセンシャルワーカーと言われる方々は、どうしても通勤しなければいけないという状況があると思う。そのような方々が、自家用車で移動するようになったのか、それとも、公共交通がなければ移動ができないということなのか。今あるデータで、こういった個人属性が追い切れるかどうかはあるが、こういった観点を踏まえて調査をしていくのが良いと思う。現在、公共交通の利用客が減って、減便や終便の繰り上げが行われている中、本当に公共交通を必要としている人がどれくらいいるのかということをおさえておいていただきたい。

(事務局)

- ・ ご意見を踏まえて実施していきたい。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 移動そのものが健康被害やそのリスクであるということと、移動した後の行動で健康被害やそのリスクがあるということは違うのだと思う。「GOTO トラベル」事業のような都市間を移動する話と、都市内の移動の話とではまた違ってくる。客観的に物事を分析していくということはとても重要で、ぜ

ひやってもらいたいし、モバイル空間統計と交通実態調査は時間的に合っていないため、PASPY データや、アンケート調査によって補完していく。例えば、今日事務局から報告のあったモバイル空間統計の人口分布は、あるメッシュの中にどのくらい人が滞在しているのか、ということが分かるものだが、滞在人口が分かって、そこまでに移動する手段として、どのくらいの人々が何時に移動したということが分かったとして、そこに対する公共交通の容量や密度がどのくらいだったかということと比べていく。そうすると、恐れるに足りないくらい的事实が出てくるのではないかと考えている。分析に当たっては、少し工夫をしてもらって、本当に移動すること自体が危険なのか、反対に、危険ではないけど自粛した方がよいのか、ということを経験的に言っていけないと、マスコミ等による報道などを見ると、「移動すること自体が極めて危ない」、「自粛」ということが植え付けられていく。その結果、公共交通利用者は戻らなくなってしまう。これは本意ではない。ライフスタイルの変化によってリモートワークが増えるというのは自然な流れであり、それは良い。事実として、例えば移動による感染リスクが数%しかないということがあったとして、実際に10%、20%もの感染リスクがあるかのような誤認をすること自体を少なくとも広島市ではないようにしたいと思う。でなければ、正当な地域公共交通ネットワークの議論になっていかない。広島市は、戦災からの復興で見事に公共交通ネットワークを立ち直らせたという経験を持っている。状況は違うが、近い意味は持っているかもしれない。今こそ復興する時期であり、そのためには客観的事実が必要になってくる。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 1 ページ視点③で、市民等の交通行動の変化の理由を把握するということが、公共交通への感染不安が公共交通利用にどう影響しているのかということは、我々公共交通事業者としては非常に関心が高いところである。感染防止対策として、安全確保という意味では、既に高い技術レベルで対応していると思う。安全確保というのは、技術的な問題であって、これが安心に繋がるかということとは分かっていない。安全は技術的なものであり、安心は心理的なものである。アンケート項目を設定する際には、アンケートして理由は分かったけれども、どう対策をとったらよいのか分からない、というのはできる限り回避していただきたい。ぜひ対策に繋がるような設問の設定をよろしく願います。

《北部バス路線の再編に向けた取組について》

—資料4について事務局より説明—

(富田委員) 広島県タクシー協会専務理事

- ・ フィーダーバスについては地元交通事業者への事業移管と記載されているが、地元交通事業者とは地元のタクシー会社と考えてよいのか。タクシー業界においても、バス事業と同様に深刻な運転手不足という現状があり、協力させていただきたいが、すぐに事業移管することが難しいかもしれない。地元交通事業者としっかり協議しながら再編を進めていただきたい。

(事務局)

- ・ フィーダーバスについては、現時点ではどこの事業者に移管するかなどを決めているものではない。地元のタクシー事業者や既に小型車両でバスを運行しているバス事業者などが対象になりうると考えている。また、新型コロナウイルス感染症の影響で、各事業者は非常に厳しい状況にあると聞いているため、そういったことも加味しながら、今後、調整を図っていきたい。

(横田委員代理) 広島県バス協会乗合委員会委員長

- ・ 広島県バス協会としてもバス再編に前向きに取り組んでいきたい。
- ・ 北部には多様な路線があるため、参考資料に記載されている路線以外についても、柔軟に再編に取り組んでいただきたい。
- ・ 新安佐市民病院関連のバス路線では新規路線もあるため、将来的な継続性についても考慮していただき、運行に当たっては行政からの支援を含めて検討していただきたい。

(事務局)

- ・ 北部バス路線の再編に当たっては、地域の意見をお伺いしなければならないと考えており、地域への説明を行う原案として路線名などを記載している。そうした地域との協議を踏まえ、交通事業者ともしっかりと協議を行っていききたいと考えている。
- ・ 行政からの支援については、路線再編の実現に向けて、どういう運行にしていくのかを事業者と相談しながら、検討していききたいと考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 北部バス路線の再編の検討を進めるに当たって、ワーキンググループや意見交換会を設置するのか。

(事務局)

- ・ 現時点ではワーキンググループなどを設置することは考えていない。地域の意見をお伺いしたり、各交通事業者との協議を行い、ある程度再編案がまとまった段階において、改めて本協議会でご報告させていただきたいと考えている。また、利便増進実施計画（第3版）に位置付けて再編する路線についても、あわせて本協議会でご報告させていただきたいと考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 北部の再編はモデルとして重要と考えており、必要であれば協議会としても会議の場以外でも、協力体制をとっていききたいと考えている。
- ・ 「乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充」と「運賃プール制」は再編のキーワードになるが、実行可能性があるかどうかを検討する上で、用語の意味を正確に理解しておく必要があるため、この2つの用語の考え方の違いをご説明いただきたい。

(事務局)

- ・ 通常バスを乗り継いだ場合にはそれぞれに初乗り運賃が必要となるが、フィーダー化した場合には基幹バスとフィーダーバスの乗継が必要となり利用者の利便性を損なう部分があるため、料金面では利用者への負担軽減を図るために、乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充を、事業者と調整しながら取り組んでいきたい。
- ・ 運賃プール制は「独占禁止法を適用除外する特例法」の規定により、国の認可を受けた交通事業者同士で運賃を一旦プールし、最終的に事業者間で配分するということが可能となる新しい仕組みである。短時間でできる取組ではないと考えており、事業者としっかり協議しながら検討していききたいと考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 乗継割引の拡充などによりフィーダー化が進めば、バスの利用を継続してもらうだけでなく、これまで車を利用していた方もバスが便利だと感じ、バスに転換することも考えられ、都心側での乗継も無視できない。時間的なタイミングもスキームも違うかもしれないが、乗継割引の拡充と運賃プール制は相互に関連しているので、有機的に議論していただきたい。

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 基幹バスとフィーダーバスを組み合わせるとというのがフィーダー化の肝であるが、基幹バスの説明が少なく、基幹バスをどこまで取り組むのかわからない。
- ・ 収益性が高い基幹バスと収益性が低いフィーダーバスをうまく組み合わせて、運賃プール制により基幹バスから得られる大きな収益を基に、フィーダーの赤字を埋め、全体としてのネットワークを機能させるという基本的な考え方があると思うので、基幹バスとセットで事業者収益が上がる仕組みを考える必要がある。
- ・ あき亀山駅は新安佐市民病院に隣接し、基幹バスのあき亀山駅までの乗り入れなどを考えてもよいほど重要な交通結節点であるので、交通拠点の設定については上手く考えていただきたい。
- ・ バスだけではなく、JRとの乗り換えも上手くできるように考え、全体的な公共交通の利便性向上を検討してほしい。

(事務局)

- ・ フィーダー化に当たっては、基幹バスとフィーダーバスの組み合わせや運賃プール制という観点が重要と考えており、検討に当たってはご指摘いただいた視点を取り入れていきたい。
- ・ 今回はバスの再編をメインでお示ししているが、鉄道なども含めた全体的な公共交通ネットワークという視点も持って、再編の検討を進めたいと考えている。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- ・ 例えば高陽地区では、朝ラッシュ時は3社のバスが入り乱れて各団地から運行しており、渋滞のために数珠繋ぎのような状態になっている。フィーダー化に当たっては、朝ラッシュ時は都心への直通便を残すとあるが、ラッシュ時の渋滞の問題を解決しなければいけないのではないかと。

(事務局)

- ・ 基幹バスについては、運行する複数の事業者と調整を行い、等間隔運行やダイヤ調整をするなど、速達性・定時制に優れ、利用者にとってわかりやすく使いやすいものにしていきたいと考えている。
- ・ フィーダー化によって、基本的には交通拠点である可部駅において、基幹バスとフィーダーバスを乗り継いでもらうことになるが、利用実態等を踏まえ、一部の便において都心直通便を残すなど全体のバランスを見ながら検討していく。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- ・ フィーダー化がどういうことをわかりやすく記載しておかないと、消費者目線では理解できない可能性がある。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 北部バス路線の再編によって、当該エリアにおける路線バスの総コストは、再編前と比べてどうなるかを試算しているのか。広島市としては、総コストに対する意識を持って再編に取り組むのか、もしくは利便性向上が優先でコストは度外視するのかについて、基本的な考え方を教えていただきたい。

(事務局)

- ・ フィーダー化は効率化を図っていくということであり、試算はしていないが運行の総コストを下げると意識を持って取り組むことになる。
- ・ 新規路線については、ある程度コストがかかると考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 本日出てきた意見は事務局で取りまとめていただき、次回の案に反映させていただきたい。

《その他》

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 12月5日の運行終了後、「バス停と電停の共有化実験」を実施する予定である。去年は自動運転の車が軌道敷内を通行するという実験を行ったが、今年は車車間通信を基盤として、バスを安全に軌道敷内に入らせ、バスと路面電車が電停を共有するという実験となっているのでお知らせする。
- ・ ポストコロナに向け、公共交通をどうしていくのかという議論が国中で起こっているところだが、日本モビリティマネジメント会議(JCOMM)が広島で12月19日から20日に行われる。この中のテーマの一つが、「ウィズコロナ・ポストコロナ」であり、この会議は、日本中から研究者やバス事業者、鉄道事業者、自治体などが集まり、年に一度、公共交通を中心としたかき交通のあり方を議論するものである。関心があれば、日本中の先進事例をウェブ配信でも見るできるので、ぜひ見ていただきたい。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 1月から運行している「広島みなと新線」については、非常に早く広島駅に行けるため利便性の高い路線であるが、1時間に1本と本数が少ないと思う。増便していただきたいという声が多く寄せられている状況となっている。路線沿線に大規模マンションが建設されており、このような周辺環境の変化、需要の高まりというのも含めて、増便をご検討いただきたい。

(事務局)

- ・ 運行事業者にお伝えさせていただく。

以上