

第13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4年4月25日(月) 10:00~11:00

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 池田委員、
西日本旅客鉄道(株) 山本委員代理、広島高速交通(株) 胡子委員、広島電鉄(株) 佐伯委員代理、
広島県バス協会 赤木委員、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 河井委員、広島市道路交通局 西村委員、
広島県土木建築局 綿井委員代理、広島県警察本部交通部 若木委員代理、
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 矢吹委員、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 川野委員、広島県地域政策局 藤井委員、
広島市都市整備局 山縣委員、私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 佐野委員

(2) 事務局

広島市道路交通局都市交通部 森田公共交通計画担当課長、担当職員

(3) 交通事業者

広島電鉄株式会社交通政策部 梶山部長、山瀬交通政策課長、担当職員

内 容

《令和4年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について》

ー資料1について事務局から説明ー

意見なし

《広島市中心部における均一運賃の設定等について》

ー資料2、3、4について事務局及び交通事業者から説明ー

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 私自身、20年以上前からドイツへ行き、運輸連合やゾーン運賃について調べているが、なかなかそれを日本で実現できなかつた。今回のご提案について、ドイツのものには程遠い部分もあるが、まずは重要な第一歩を踏み出すことができたと思う。
- ・ これまで190円で利用できていたものが220円に上がるという点について、利用者にとってどれだけ利便性が上がったのかということ丁寧説明していく必要がある。その一方で、これまではそれ以上の運賃を払っていたが、220円に下がるエリアも多くあるため、そういった地域の方には利用促進のPRをしてもらいたい。
- ・ 今後の展開として、今回はゾーン運賃の設定までは至っておらず、乗換えの場合であっても運賃が生じるため、もう一步ゾーン運賃に近づくような取組を検討していただきたい。また、路面電車とバスの運賃だけでなく、将来的にはアストラムラインやJRも含めた一体的な運賃体系の構築を目

指していただきたい。

(栗原委員) 広島消費者協会会長

- ・ 共同経営の目標として、220 円への改定による収支改善は 1 億 7,500 万円を見込むとのことであるが、エネルギー価格の高騰を見込んでいるのか。見込んでいない場合、220 円で十分なのか、早晚運賃の見直しが必要となるのではないかと心配である。
- ・ 「にぎわい創出」というのであれば、広島市西部の商工センター、北東部のショッピングモール、横川駅～新白島駅以北などの人口が集中している地域も均一運賃エリアに含めるべきではないか。

(事務局)

- ・ 市としても、ゾーン運賃を進めていく上では、路面電車とバスだけでなく、あらゆるモードで役割分担しながら、利用者の立場でわかりやすく、使いやすい運賃体系を構築していくことが必要と考えており、今後検討を進めていきたい。
- ・ にぎわい創出について、今回は第一歩ということで中心部の取組としているが、にぎわいは中心部に限ったことではないため、事業者と今後の展開を検討していきたいと考えている。

(交通事業者)

- ・ 220 円という金額は、各路線の収支をもとに算定したものであり、サービスを維持していくために必要な運賃として設定したところである。収支改善の見込額は、令和 2 年度を基準として算定しているため、燃料費の高騰を踏まえると、1 億 7,500 万円より少なくなる可能性はある。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ そもそも市内の運賃は特殊区間制かと思うが、特殊区間の設定時には合理性があって運賃エリアを設定しているはずであるため、第一歩といえども、ある程度の合理的な説明が必要ではないか。
- ・ 将来的なゾーン運賃の導入に当たり、どの程度の減収となるか試算しているか。
- ・ 上下分離方式は、どのような状況になれば移行するのか。江田島航路は実態上、上下分離形態となっている。ご提案において、現時点では時期尚早ということであれば、導入環境について一定の考えはあるか。

(交通事業者)

- ・ この度お示ししたエリアは、昭和 61 年までバス運賃は均一制をとっていた区間であり、昭和 61 年から特殊区間制の運賃に変更した経緯があり、今回、共同経営を進めていく中で、昭和 61 年のエリアを活用することとした。
- ・ 上下分離制度の導入については、今後、バスや他モード（船、タクシー）に広がっていくものと思っている。条件としては、220 円への改定に当たり、利用者だけに負担を強いることは厳しいため、各事業者も合理化に向けて一生懸命取り組んでいくが、そうした中でも、路線の維持などの困難が予測されるため、今ある路線を維持するために今から行政にお願いしていく流れで考えている。
- ・ ゾーン運賃の導入に当たっては、今回の運賃改定と同様に、各事業者で調整の上で共同経営計画を作成することになるが、具体的な話まではできていない状況である。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- ・ 広島シティパスについて、どのような考えで高齢者割引を 70 歳以上と設定したのか。

- ・ 昼間の車内で空席が目立つ中、単純に運賃を上げればいいというものではないと考えている。乗車率についてはどう考えているか。

(交通事業者)

- ・ 昨今は 70 歳程度まで労働をされている方が増えているという実態を踏まえ、年齢を設定したところである。また、アストラムラインのシニア定期券も 70 歳以上を対象としている。
- ・ 乗車率については、現在、広島駅～紙屋町間のバスは約 3,700 本/日運行しており、わかりやすく使いやすい公共交通を目指すためにも、路線再編を行いながら適正な乗車率となるよう 7 社で考えていきたい。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ ゾーン運賃や乗継利便性の改善により、まちづくりに繋げるという話はこれまで議論してきたが、この度 MaaS のような、サービスとしてモビリティを考える、デジタルを用いたツールができてきたタイミングに合わせて、新しい解決策を使って、実現できなかったことを実現しようとしていることは歴史的に意義があると思っている。
- ・ 各委員から意見があったように、まだまだ詰めなければいけない部分もあり、ドイツに比べると第一歩の第一歩といったところもあるが、未来への投資という観点で、広島市が全国に率先して一歩踏み出したことは大きい。
- ・ 空間的な土地利用などのまちづくり、都市計画との連携や、将来の収支の変動見込みなど、様々な観点があったと思うが、とにかく一歩踏み出そうとする姿勢は大きい。運賃の改定により需要は必ず変わる。減るというよりは、もしかすると増えるかもしれないし、単純な相関関係ではないと思っているが、そういったところを見極めながら、第二、第三バージョンとして進めていくものと受けとめている。

ー承認後、資料5について広島電鉄(株)から説明ー

《広島市地域公共交通計画の改定について》

ー報告資料 広島市地域公共交通計画について事務局から説明ー

意見なし

《その他》

(赤木委員) 広島県バス協会専務理事

- ・ 今年 2 月の県内のバス事業に関する運送収入は、コロナ禍前に比べ、一般路線で 66%、高速バスで 28%、貸切バスで 47% しかない状況となっている。また、コロナ発生から今年 2 月までの累積の減収は、一般路線で 113 億円、高速バスで 62 億円、貸切バスで 68 億円となっている。現在、各事業者は借入金で耐えている状況であるが、早くも返済が始まっているところもある。
- ・ こうした状況から、利用者に戻っていただきたい、もっと利用していただきたいということで、今回の共同経営計画により、わかりやすい均一運賃エリアを拡げ、モードを超えた共通サービスを実施していくものである。また、公共交通を民間企業だけで支えていくことは困難な現状を踏まえ、今後運行に関する施設等に、行政からの資金を投入するといった上下分離方式を検討していただく

ことは非常にありがたいと思っている。

- 共同経営に関すること以外では、昨年、バス停における運行状況を確認できる「くるけん」を導入したところであり、今後もバスの情報発信について乗継を含め改善しながら取り組んでいきたい。また、3月31日の中国新聞において、バスの安全性をPRし、使用の呼びかけを広告したところであり、今後もバスのサービスを向上させ、利用促進に努めたい。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- 運賃改定のタイミングは非常に重要であり、運賃の見直しや、サービス水準の一部改定に留まらず、それに合わせて様々なプロモーションを重ねる必要がある。交通事業者の努力だけではなく、行政側もやらなければいけない。中国運輸局による「ナッジ nudge」を活用した行動の変容を促すための工夫や、モビリティ・マネジメントなどの取組もある。そういったものを一体化させてやらないと、せっかく動き出したムーブメントも、場合によっては思ったような効果が出ないこともあるし、もっと効果が出るかもしれないので、そういったことを協議会のメンバー一体でやっていただけることを期待したい。

(三宅委員) 中国運輸局交通企画課長

- 令和2年度から令和3年度の2年間にわたり、ナッジを活用した公共交通の利用促進策について調査を行ってきた。ナッジのイメージとしては「そっと後押しする」というもので、公共交通利用促進策の中で、気づいたら公共交通を利用しているとか、上手く誘導していけないかということで、学術的な部分も含めて、自治体や事業者で利用できるような取組を藤原会長のお力添えをいただきながらまとめているところである。また、成果物ができ次第、自治体や事業者へ周知をさせていただく。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- 物理的に変更する部分と心理的に作用する部分を合わせて実施することが重要であると指摘をいただいております、全くそのとおりだと思っている。報告書等ができるようなので、次回にでもメンバーの方々にお配りいただきたい。

以上