

第 19 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 6 年 3 月 19 日（火） 10 : 00 ~ 11 : 45

2 場 所 JMS アステールプラザ 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) 奥井委員、広島高速交通(株) 小滝委員代理、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 山口委員、広島県旅客船協会 三好委員代理、
(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 森委員代理、
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 今田委員代理、
中国運輸局広島運輸支局 中井委員、広島県地域政策局 藤井委員、
広島市都市整備局 坂井委員代理

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部 林田公共交通調整担当課長、担当職員

内 容

《実証運行（共同運営システムの試行的取組）の結果について》

《「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」の策定について》

－報告資料 1、2 について事務局から説明－

（佐伯委員）

- ・ 広島バス 29 号線の実証運行について、アンケートの結果が非常に好意的な意見が多かったと思っているが、アンケートの手法もしくは選択肢の中に、否定的な意見を聞く項目はなかったのか。

（事務局）

- ・ アンケートの手法については、乗車中という限られた時間において効果的に行えるよう、筆記による回答ではなく、ビンゴカード（A6 サイズ）の様な用紙を指で押し開ける方式を採用した。
- ・ 回答項目は、報告資料 1 に記載のとおりであり、否定的な意見としては、「フィーダー化についてどう思いますか？」の問において、「実施すべきではない」との回答が 12.4%あった。その他、車中等での聞取りにおいて、一部の方は乗り継ぎによる不便さを感じていたことを確認した。

（伊藤副会長）

- ・ 全国に先駆けた、この共同運営システムに非常に期待している。
- ・ コロナ禍も明けて観光客等の来訪者が多くなってきており、京都では地元住民が公共交通を利用できない事象が起こっている。広島ではまだそういった事象は生じていないが、観光客等が増えていることに鑑み、来訪者に公共交通利用に対しある程度の負担をしてもらい、地元住民の負担は減らす等の工夫はできるのではないか。例えば、広島シティパスのような月単位のチケットを、地域住民には安く利用できるようにし、来訪者には利便性は維持する形で 1 日 1,000 円など少し高めの料金設定を行い、来訪者と地域住民とのバランスをうまく取るようなことも、新しい IC 乗車券システムの導

入を機に考えてみてもよいのではないか。

- ・ 2024 年問題への対応には、例えば、連節バスの導入のように、バスの定員を増やして輸送効率を上げるという考え方もある。共同運営システムを活用して皆で協力し、様々な施策が実現できるよう進めてほしい。

(藤井委員)

- ・ 報告資料 2 (P10) の「4 サービス水準の設定の考え方」において、バス活性化基本計画における基幹バスや都心、拠点地区という言葉を使用しているが、これは周辺の市や町も対象となっているという解釈でよいのか。

(事務局)

- ・ そのとおりである。基幹バスや郊外部アクセス補完バスの中には地域をまたぐようなものも含まれている。

(赤木委員)

- ・ 広島の乗合バス事業については、人口減少やコロナ禍により経営が非常に厳しい中、借入金でしのいでいる状況である。
- ・ コロナ禍は落ち着いてきているものの、生活様式の変更による影響もあり、路線バスの乗客数はコロナ禍前の 9 割に戻っていないという状況にある。完全には戻りきらない可能性があり、さらに人材不足による減便の影響もあり、収入は下がる一方となっている。
- ・ これまでは路線バスの赤字を比較的収益性の高い貸切バスや高速バスの収入で補っていたが、これらも同様に 7 割ぐらいまでしか回復しておらず、やはり民間事業者の努力だけでは維持できない状況にある。
- ・ そうした中で、この度、共同運営システムの構築に向けた基本方針が示された。上下分離という単純な話ではなく、協調・共創プラットフォームによるサービス基盤の整備・管理、路線再編や利便向上策等のマネジメントについても官民共同で取り組むことになるということで、民間だけではできなかったような、持続可能で利便性も高い公共交通としての乗合バスになっていくことを期待している。
- ・ 全国に先駆ける取組として、活気あふれる広島の街にしていくためにも、バス協会としても最大限の努力で協調していきたい。

(中井委員)

- ・ 来年度も国補助事業を活用した実証運行を行うのであれば、各社と市の共同による本格的な路線見直しあるいはリソースの共有化などについて実装段階での活用を進めてほしい。
- ・ 国としても、このような取組に伴って必要となる経費について、ハード面・ソフト面の両面から活用可能な補助メニューを随時案内していきたい。
- ・ また、道路運送法をはじめ現在の法制度は、個社の取組を前提にしており、これから本格的な取組を始める市と各社での共同運営のシステムの中ではこれまで想定されていなかったような制度的な論点というものが発生することがあるかもしれない。正当性や必要性が認められれば見直しは行われる。普段から、本省（国土交通省）とはコミュニケーションをとっており、連携体制は整えているため、相談してほしい。

(箕田委員)

- ・ バスセンターでは日頃から多くのお客様の利用がある。広島はバス事業者が複数ある中、利用者から見ても使いにくい、分かりにくいというところが根底にあると考えている。
- ・ これまではバス事業者独自で情報提供を行ってきたところであるが、今後は、この共同運営システムのプラットフォームを活用して積極的に情報発信をしてはどうか。
- ・ 路線再編やフィーダー化というのは、事業者にとっては効率化になるかもしれないが、利用者にとっては分かりにくい面が出てくる。新しい乗車券システム・運賃制度が導入される中で、事業者単独ではできなかったことをプラットフォームという場を活用して、利用者にとって本当に分かりやすく使いやすいサービスを積極的に提供していけたらよいと思っており、バスセンターもそうした部分では積極的に協力していきたいと考えている。

(藤原会長)

- ・ 共同運営システムは、ポテンシャルの高いアイデアが詰まっていると感じる。
- ・ 「利用をどう戻すか」、「情報提供をどうするか」、また、実証実験で行ったような「会社間の共同の戦略の立て直しをどうするか」、さらには「国の補助をどういうビジョンで活用していくのか」といったキーワードがこの共同運営システムには多数含まれているように思う。
- ・ 公共交通の利便性確保や不安解消とは、子育てに関する問題や転出超過等、交通分野以外の広島の問題を解決する行政手法の一環である。
- ・ 当面の利用者を“失わずにどう増やすか”ということも大事であるが、そうした「指標」よりも「まちづくりの観点」から考えていくべきである。
- ・ 目指すべきビジョンを「安心して子供がどんどん育っていくようなまち」とするならば、それはすなわち「車を買わなくてもよいまち」であるから、「子供1人でもバスに乗って安全に目的地まで行けるまち」に、というように見立てを進めていくと、当面、この共同運営システムの稼働に、他の財源を削ってでも集中投資を行い、5・6年間の間に立て直し、結果的に「出生率が上がったまち」になるという物語も描ける。こうした市全体としての効果もあるということを忘れないようにしないといけない。
- ・ 今後、共同運営システムではこうした個別の課題についての検討も可能になるという意味では、非常にポテンシャルの高い取組であると思う。

《地域公共交通計画の一部改定について》

《利便増進実施計画の一部改定について》

－資料1、別冊、1－1、1－2、2について事務局から説明－

意見なし

－議事について、承認－

《バス事業分科会の設置について》

－資料3－1、3－2について事務局から説明－

(藤原会長)

- ・ 広島市社会福祉協議会や広島消費者協会においては、直接利用者の意見を聞ける体制が整っていることから、様々な利用者の意見を汲み上げ、その意見を踏まえた上で検討することになると思う。
- ・ 実際の利用者の声は影響が大きいことから、社会福祉協議会や広島消費者協会には様々な業務の中において、移動やモビリティに関する利用者の声をぜひ拾い上げていただきたい。

(藤井委員)

- ・ 資料3-1「(4) 議決後の取扱い」において、法定協議会への報告を行うとあるが、案件によって報告で済ませるものと審議するものがあり、審議にはメンバーも違うことから意見を踏まえて、修正の可能性があるということか。

(事務局)

- ・ そのとおりである。内容によっては分科会だけでは判断が難しい案件等については、法定協議会の意見を踏まえた上で決めていくべきと考えている。具体的に列举できないが案件によって、その誰が判断すべきかを適切に見極めた上で物事決めていくものと考えている。

(藤原会長)

- ・ 影響があると言えばすべて影響があることから、その判断は難しい。一方で、スピード感がないと取組が進まないという点もあることから、この分科会の中ではフットワークよく議論する仕組みが必要と思う。

－議事について、承認－

《広島市地域公共交通計画の達成状況の評価・検証について①機能強化策の実施状況》

－資料4-1、4-2について事務局から説明－

(奥井委員)

- ・ JR下祇園駅は1月27日に、JR安芸矢口駅は3月17日に、完成式典を行い利用開始することができた。広島市をはじめ関係者の方々の協力等あり完成できたことにお礼を申し上げる。
- ・ JR新井口駅についても、計画を進めているところであることから、引き続き協力してほしい。

(藤原会長)

- ・ 機能強化策は、着実に実施していることがわかり一安心している。
- ・ 路線のフィーダー化とは長大な路線をいくつかの拠点で区切りモビリティハブの様な形で人が集まるようにしていく取り組み。これを実施する際は乗り継ぎ抵抗をなくす仕組みもあわせて検討してほしい。
- ・ 遅延の実態についてしっかりと把握してほしい。例えば、千代田で乗車する場合に、周辺では渋滞していないにも関わらず、都心部の渋滞などによるバスの遅延が原因で、到着が大幅に遅れるということもある。
- ・ 路線のフィーダー化を実施するに当たり、固定した時刻表が果たして本当に必要かどうか疑問がある。例えば、都心部から乗車し北部の乗継地点で乗り換え千代田方面に行く場合に、「何時何分に乗

換え」という概念が本当に必要かどうかである。これはD Xやデジタル化が進展していく中で、乗継地点にバスが到着した「5 分後」「10 分以内」の出発という情報でも十分ではないかと思っている。そうすればこれまで紙に印刷しバス停に張り付けるような時代の時刻表から随分変わってくるのではないかと考えている。また長大路線の乗継は特に遅延の影響を受けやすいため、こういったケースも共同運営システムの取組の中で検討してほしい。

- ・ 資料4－2「⑤ 路面電車 駅前大橋ルートと循環ルートの整備」については、J R・広島市・広島電鉄が総力を上げ取り組んでいる大きなプロジェクトだと思っており、全国から注目を集めている。広島のシンボリックなプロジェクトとして、全国に世界にPRをしていくのがよい。このプロジェクトを土木学会のプロジェクト賞へ応募してはどうか。
- ・ 広島駅や西広島駅やその他の駅も一連に改変が進んでいるため、広島駅と西広島駅の一部が共通している（繋がっている）ような「コンセプトの一部共通化」を行ってはどうか。例えば、広島駅の南北自由通路の「明るく清潔かつ幅広で人が溜まる空間」というコンセプトを他の駅においても残してもらいたい。同じようなコンセプトでデザインをしていくことはできると思うため、当協議会でも引き続き検討してはどうか。

《広島市地域公共交通計画の達成状況の評価・検証について②評価指標別の目標値の達成状況》

－資料5－1、5－2について事務局から説明－

（伊藤副会長）

- ・ 評価指標別の目標値について、改善の方向に向かっており安心するものがある一方、改善が必要なものもある。「計画」であるため公共利用者数等、数字として表しやすいものを指標に設定しているが、交通全体の観点から、自動車の分担率を少しでも下げて公共交通の分担率を上げるということについても考える必要がある。当協議会もしくは広島県地域公共交通ビジョンに関連する会議の場で自動車との関係を検討した上で議論してもらいたい。
- ・ また、公共交通は子育てや環境への負荷、自動車の交通事故など様々な人々の生活全般に本当に関わるため、計画の指標のみだけでなく幅広い観点での指標との関係を意識し議論してはどうか。

（佐伯委員）

- ・ 各指標をフィードバックしていくことは大変意味があるが、公共交通機関別など個別の指標で注目し判断するのではなく、広島を目指すまちづくりの中で、交通モードそれぞれがどういう役割を目指していくのかということを前提に、まちづくりの観点からの共通認識をもって議論していきたいと思っている。この共通認識がないまま各事業者が事業推進をしてしまうと、まちづくりとしてまとまらないのではないかと考えている。こうした目指すまちづくりの認識を共有した上で、各交通モードの役割を全うしていきたいと思っている。

（事務局）

- ・ 評価指標については、計画期間内に少しずつ違和感のようなものが出てくるようであれば、しっかりと当協議会において議論を行いたいと考えている。また、上位概念というところも当協議会で共有した上で議論し、いいものにしていきたいと思っているため引き続き積極的に意見等をいただきたい。

（藤原会長）

- ・ 市の総合計画の達成度についても進捗を確認されていることを踏まえ、地域公共交通計画のP D C

Aの結果と結びつけてみてはどうか。

- ・ 最近の数年間はコロナ禍前の水準に戻すといった少し近視眼的な時期が続いたが、完全には戻らないことを薄々感じている。コロナ禍前よりも広島市や広島県域が活性化するような交通のサービスを提供するためには、広い視点で交通機関別分担率も含めて、時間帯別や曜日の利用者の変動、市内・外や外国人・日本人の割合などの視点で考えることが必要である。
- ・ 京都においては、外国人来訪者が多く活性化する一方で、タクシーが拾えない地域住民が多くいることから広島の場合はどうあるべきか当協議会で議論してもよいかと思う。
- ・ また、きめ細かい観点で遅延について取り上げる。長大路線が短くなれば遅延は減り、また、利用者が減れば乗降時間の短縮に伴い遅延も減る。こうしたことから遅延は悪い側面だけではないと考えている。局所的に、通過する時間がかかっているバス停間は、PASPYのデータやGTFS（バスロケーションシステム）で把握でき、道路の場合、ETC2.0で把握できる。これらを路線ごとにピックアップすると、遅延の原因となっている交差点等が特定できる。これまでは「公共交通」と「道路」は対立構造のような面も見えていた部分もあったが、当協議会においてこうした分析を共有し、交差点の改良や新しいPTPS（公共交通優先システム）の導入等の検討を行うことで遅延をなくす解決策を当協議会で議論できるととてもよい。
- ・ マクロな目標設定で状況を確認し課題の解決に向けてミクロな検討を積み上げるという取組を当協議会で実施してはどうか。例えば、広島工業大学に毎年当協議会から委託し、詳細な遅延箇所を調査するといった手法も可能である。
- ・ 常にデジタル情報は、入手できれば簡単に分析できるため広島工業大学はPASPYデータから平日・休日の需要の変動や迂回の発生頻度等を調査されている。このような手法を活用することで解決策が見つかってくるのではないか。

《その他》

－資料5－1、5－2について事務局から説明－

（藤井委員）

- ・ 広島県法定協議会において、「広島県地域公共交通ビジョン」の策定を3月に予定している。次年度以降は、目指す姿である「県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める社会基盤としての地域公共交通の実現」に向けて取り組んでいきたいと考えている。

（事務局）

- ・ 今回は、地域公共交通計画の改定を形式的なものとして説明を行ったが、「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」を踏まえた計画変更を次回以降、しっかり議論し改定を実施していく予定にしている。また、本日の資料や議事、今後の計画の改定について、書面での意見照会なども検討しているため、その際にはご協力をお願いしたい。

以上