

第7回 広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

1 日 時 令和元年9月2日(月) 13:30~14:40

2 場 所 広島市役所本庁舎 14階第7会議室

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 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 恵良委員、中国地方整備局広島国道事務所 高口委員、広島市道路交通局 松田委員、広島県土木建築局 森山委員代理、広島県警察本部交通部 新田委員代理、広島市社会福祉協議会 永野委員、広島消費者協会 徳田委員、中国地方整備局建政部 辻野委員、中国運輸局交通政策部 丹呉委員、中国運輸局広島運輸支局 藤井委員、広島県地域政策局 山香委員代理、広島市都市整備局 山本委員

(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、担当職員

内 容

《広島市地域公共交通再編実施計画(第2版)(案)の概要》

―案について事務局より説明―

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ エキまちループについて、1日3,800人程度利用があり、利用者は運行開始から2割増という説明があったが、前回の再編に関する検証は今後の協議会で行っていくのか。
- ・ 前回のエキまちループは10分間隔、今回の都市循環線は20分間隔、広島駅~大学病院前は10分間隔ということで利用する方からもわかりやすいものになる。今後、再編を進めるに当たっては、他の路線もわかりやすいダイヤで組んでもらうと、バス路線同士の乗り継ぎをするときに時刻表を見なくてもすぐ乗り継ぎができるなど、利用しやすいダイヤが広島市全体に広がっていくと思う。パターンダイヤを全市的にネットワークとして導入していく方向性を貫いてほしい。
- ・ 広島みなと新線については、交通空白地を通るという新たな路線の位置づけになっているが、もう一方で広島駅と広島港を結ぶという路線でもある。既存路線の宇品線と合わせて、等間隔に広島駅から広島港に出発するなど、広島駅と広島港という拠点を結ぶという意味でのわかりやすさを考えてほしい。名称についても広島みなと新線となっているが、広島以外の人は広島港と宇品は同一の所と認識していないので、名称も含めてわかりやすさを考えてほしい。

(事務局)

- ・ エキまちループの検証については、昨年5月に運行を開始して1年が経過したところであり、利用

者が増加しつつある状況である。前回の第1版では、段階的な見直しの手順として、まず循環線を導入し、循環線の定着を図り、便数の適正化、新線の運行という流れを想定している。今後の定着状況を見極めながら次のステップに移る、その際には状況を詳細に協議会で報告させていただく。

- ・ パターンダイヤ化については、全市的に進めることができればわかりやすいものになるという認識は持っており、そういった視点で調整をしていきたい。具体的に説明をすると、都市循環線は20分間隔、広島みなと新線は1時間に1本のパターンダイヤとなっているが、この2つの路線は広島駅から段原方面に向かう路線でもあり、こういった複数の路線を合わせることで、広島駅から大学病院前までが10分間隔のパターンダイヤとなる。
- ・ 広島駅と広島港という拠点を結ぶ路線をわかりやすくするべきというのは言われるとおりであるが、先ほども御説明したように、今回の再編では都市循環線と広島みなと新線をあわせてパターンダイヤを組んでいる。そのような中で、広島駅と広島港の拠点を結ぶ路線についてもパターンダイヤ化するというのは難しいところもあるが、わかりやすさという視点ではしっかり考えていきたい。名称は仮称で広島みなと新線としているが、今後は事業者と調整をしていきたい。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 広島みなと新線について、御提案いただき心より御礼申し上げたい。旅客船協会にとっては念願であり、その理由は2つある。1つ目は広島駅と広島港の速達性が上がるということ。2つ目は宇品から公共交通で東西どこにもいけないという状況であったが、1万トンバスと旅客ターミナルがつながるということで回遊性の向上の一助になるということ。非常に期待している。
- ・ 所要時間はどの程度を想定しているのか。
- ・ 先日20年ぶりに改定された広島港の港湾計画では、宇品港界隈の賑わいの創出や、1万トンバスにクルーズ船(14万トンまで)を入港可能にするなど、交流人口の拡大に係る施策が記載されているので、今後は東西線もあわせてご検討いただきたい。

(事務局)

- ・ 広島みなと新線は、事業者の運行計画見込みでは、広島駅～広島港間が35分と聞いており、速達性の確保もできるのではないかと考えている。
- ・ 湾岸エリアを東西に結ぶバスとしては、広島港から西部に向けて「西風みなとライン」を土日祝限定で、社会実験として事業者が独自に運行している。こうした社会実験の状況も踏まえながら、こういった路線をどのように具体化していくかの調整を進めていきたい。

(高口委員) 国土交通省中国地方整備局広島国道事務所副所長

- ・ 資料2の2ページ右上の図で、路線の統合に際して、紫の路線が一部廃止になることによる影響は検証したのか。

(事務局)

- ・ PASPYなどの利用データを基に検証したところ、広島駅から比治山下までの区間については路面電車もあるため、この区間でのバスの利用者は1便あたり平均1名程度であり、利用者の利便性と事業者の効率性の両立を図る再編を考えた時に、その影響の程度は少ないと判断した。

(辻野委員) 国土交通省中国地方整備局建政部都市・住宅整備課長

- ・ 第2版の計画期間はいつまでか。また、令和2年の1月以降の運行開始となっているが、いつまでに何を行うのか、それに向けてのスケジュールを教えてください。
- ・ 計画のターゲットは広島市の生活者のみか、または観光客等の外来者を含むのか。

(事務局)

- ・ 資料1の1ページに記載しているが、網形成計画の計画期間は令和2年度までとなっている。網形成計画に基づき、再編実施計画の策定に取り組んでいるが、一義的には計画期間は網形成計画と同様に令和2年度までとなる。計画には期間を定めているが、再編については継続して着実に進めていく必要があるため、令和2年度で終わるのではなく、今後どうしていくかということを改めて議論させていただきたい。今後もこの取組を進めていながら、その後第3弾というように、事業者と調整がついたものについて、御提案し、再編に取り組んでいきたい。
- ・ 第2版のスケジュールについて、まずは関係する交通事業者の同意を得ていくことが必要であり、その後、国に申請するという手続きもある。こうした手続き等に一定期間を要するが、令和2年1月以降の運行開始に向けて、引き続き調整を行っていく。
- ・ 網形成計画では、基本的に公共交通全般を考えるとということになっているが、今回議論していただいている再編実施計画では、生活交通を中心に取り組んでいるものである。

(辻野委員) 国土交通省中国地方整備局建政部都市・住宅整備課長

- ・ 市街地の渋滞・過密化などの課題がどの程度あるのかという定量化がなされていない。目標も定量化されていないため、これで十分かという判断ができない。今後検証する際には入れていただければ有効な議論ができると思う。
- ・ アドバイスとして、広島はアストラムラインの延伸や広島駅への路面電車の乗り入れ、サッカースタジアム建設、都市再生緊急整備地域の追加指定など、まちづくりについても劇的に変化が起きている。今の状況を一つずつ解決するのではなく、5年後10年後を見据えて、全体的にどういう方向にもっていくかという大きなビジョンを持って議論できるとより良くなると思う。

(徳田委員) 広島消費者協会会長

- ・ 利用者の視点としては、バス路線の再編第2弾が動き出したことは非常に喜ばしい。特に、今回は生活交通に主眼を置き、病院などの主要な施設を利用しやすく再編したということで、より利用しやすい方向で進めてもらいたい。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- ・ 広島駅北口が発展しており、北口と南口をどのように結ぶかという観点が必要。長期的な視点で考えていく必要がある。
- ・ エキまちループの利用者が2割増えたということだが、新たに利用者が増えたのか、路面電車や他のバス路線から移ったのかなどの分析はしているか。
- ・ エキまちループの周知がしっかりとできているのか。広島駅を降りた利用者がわかりやすいようにサインージュを使うなど工夫すべき。今まで自動車に乗っていた人は、バスの系統などわかっていない。

(事務局)

- ・ 広島駅北口は近年活性化が進んでいるが、現状ではほとんどバス路線がない。都市循環線の運行に当たり、広島駅北口と都心がつながる新たなルートができることで、より活性化が進むという思いでルートを設定している。
- ・ エキまちループの分析については、必ずしも正確に分析できていないのが現状である。今後、どのように定着が図られているかということも分析した上で、他の再編にもつなげたいと考えており、改めて協議会で説明したい。
- ・ PRについては大切な視点と考えており、今後事業者と相談しながら、わかりやすいPRに取り組んでいきたい。

(藤原会長) 広島大学大学院国際協力研究科教授

- ・ 新規路線と既存路線との結節点が重要になる。エキまちループと都市循環線の結節点はどこになるのか、どのくらいバス停が離れているのかなどがわかるといいと思う。
- ・ パターンダイヤについては、バス事業者からすると、時刻表に時刻が書いてあるために早発はできないのでバス停で時間調整をしなければならない。利用者からすると、20分に1本運行していますという表示の仕方の方がむしろ親切になることもあると思う。Bus it やバスロケ表示器がある中で、きちんとしたダイヤを作る必要があるかどうか考える必要がある。パターンダイヤができただけでも進歩だが、今後はそういった視点も必要となるのではないか。
- ・ 地域公共交通活性化協議会では、バス再編だけではなく、路面電車や JR、都市間バスなどを一体として考え、利用者数や満足度などの指標を見ながら、地域公共交通全体の活性化につながっているかどうかを評価していかなければいけない。

以上