

## 広島市地域公共交通活性化協議会 第1回バス事業分科会 議事要旨

- 1 日 時 令和6年9月25日（水）17：30～19：00
- 2 場 所 合人社ウェンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）  
北棟6F マルチメディアスタジオ

### 3 出席者

#### (1) 委員

広島工業大学 伊藤分科会長、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、広島バス株式会社 清水委員、  
広島市道路交通局 林田委員代理、中国運輸局交通政策部 鎌田委員

#### (2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部 山本バス事業再構築担当課長、岩井課長補佐、本宮専門員、  
担当職員

## 内 容

### ≪「乗合バス事業の共同運営システム」の取組状況について≫

—資料1、参考資料について事務局から説明—

参考資料（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）については添付省略

（伊藤分科会長）

- ・ 資料1のうち「サービス水準の設定」については、運行頻度を15分や30分に1本などに整理したと説明があった。利用しやすいダイヤとしてはパターンダイヤがあるが、ダイヤだけでなく路線の乗継ぎも考えるとよい。また、15分、30分、1時間のように「倍数」になるよう設定することが重要だと考えている。例えば、JR山陽本線は15分に1本であるがJR可部線やJR芸備線は20分1本であったりすると、急いで乗り継がないといけない場合や逆に乗継時間が長くなる場合がある。そうならないよう運行頻度を合わせるとともに、接続するバスも上手く頻度を合わせることが必要となる。最小単位を「15分に1本」と考えると乗り継ぎしやすいネットワークが広がると思うため、留意してほしい。
- ・ 今月から新乗車券システム「モビリーデイズ」が広島電鉄グループのみで始まり、現時点では市全体として統一されていない状況となっている。各社の決済システムが共通となっていることが理想的であることから、協調・共創プラットフォームにおいては、共通の決済基盤を目指していただきたい。

（栗原委員）

- ・ 広島電鉄、広島バス、広島交通で共同運行している「まちのわらう」について、モビリーデイズを導入していない事業者の車両では、現金やスマートフォンまたは利用可能なICカードを持っていないといった場面が想定され混乱が生じるのではないかと危惧している。モビリーデイズ設置の拡大について、今後の方向性はどうか。

（事務局）

- ・ 広島電鉄グループでは、広島市域において9月7日にモビリーデイズのサービスを開始したところである。PASPYは令和7年3月まで全社で利用できることから、それまで利用者は両方の決済システム使える期間がある。広島電鉄グループ以外の運行事業者においては、PASPY終了までに基

本的には I C O C A を設置するとともに、国・市の財政支援も受けながら、順次モビリーデイズを導入する予定と聞いている。なお、モビリーデイズについては、一度に大量に車載器の入替えができないという理由から、今年度末から来年度にかけて順次導入する予定と聞いている。

- ・ 広島電鉄グループ以外の事業者に対しては、市内中心部の路線や共同運行路線に優先的に設置するようお願いしている。また、モビリーデイズについてはスマートフォンを利用できない方には、ICカードの発行・利用が可能となっている。
- ・ 導入初期は不便な点もあるかもしれないが、現行の P A S P Y に変わるものとして、利便性を確保しながら移行していくスケジュールとなっている。

#### (栗原委員)

- ・ ICカード等が共同運行路線事業者間で利用できる環境を整え、利用者に混乱が起きないようにしていただきたい。
- ・ 岡山市のバスは、ハレカに加え全国相互利用可能な交通系 IC カードが利用可能であるが、広島市はなぜモビリーデイズ導入で進めざるを得ないのか。この過渡期を経て最終的にどのようなビジョンになっていくのか方向性が見えないため聞かせてほしい。
- ・ モビリーデイズを導入することにより、窓口・チャージ機等のサービス時間や乗車運賃収受の点から言えば、事業者側は便利かもしれないが、それを追求するために消費者が追従せざるを得なくなっているのであれば考えないといけない。

#### (事務局)

- ・ どの決済システムを導入するかについては、各社の経営判断で選択するものである。モビリーデイズは、既存の P A S P Y より柔軟な運賃制度や利用促進の施策に取り組みやすいとして独自に開発されたものである。
- ・ 現行の P A S P Y は全国相互利用可能な交通系 IC カード (10 カード) が利用可能であり、I C O C A だけでなく、S u i c a も使える。今後、P A S P Y サービスが終了し決済システムが各社入れ替わったとしても、10 カードは、従前どおり使用できる環境となる。

#### (永野委員)

- ・ 公共交通は競争から共創へ、特にバス事業では路線の共同運行や均一運賃の設定などに取り組んでいるはずである。そうした中で、各社が個別の方向性で事業を進めサービスが統一されないことについては、市全体として問題があると思う。
- ・ 障害者や高齢者の方の中には、窓口に行くことも大変な方もおられることから、手続きする選択肢があるだけでなく、誰もが自由に手続きできる環境にしてほしい。
- ・ 利用者にとって利便性の高いものとなるよう各社が“共創”し、この協議会で議論し、そうして取組が実施されたと利用者に説明できるよう、市は間に入り努力してもらいたい。

#### (事務局)

- ・ 公共交通は多くの方が利用する公共性の高いものである一方、民間企業が運営しておりその企業としての意見を尊重することも重要である。その両面のバランスを取りながらリーダーシップを発揮できるよう努力していく。

## 《実証運行について》

－資料1－別紙1、別紙2について事務局から説明－

(永野委員)

- ・ 広島電鉄と広島バスが共同で取組を行うというのになぜ乗換えを行う話になるのか。例えば、1便目は広島電鉄が運行し、2便目は広島バスが行うといった共同運行はできなかったのか。
- ・ 運賃に関しては、直通乗継運賃を導入するとあるが、利用者は乗り継ぐことに対して不満が大きいのではないかと思う。

(事務局)

- ・ 今回実証運行を行う路線は、路線維持のため努力してきたが、運転手不足や運転手の時間外労働規制等に対応していく中で、2時間に1本もしくは3時間に1本の頻度で運行する路線となっている。しかしながら実際には利用者の需要はあると考えており、どうすれば利用しやすい環境を実現できるか検討した結果、長距離の路線を短くすることにより増便を行うことにしたものである。
- ・ 昨年度の実証運行の結果から、市内中心部に直接向かう利用者は、乗換が必要な便ではなく、市内に直通する大内越峠経由の便に乗車することにしたのではないかと推測している。また、昨年度実証運行時は大須三丁目バス停の利用が多いことが確認できたことから、このバス停まで路線を延ばすことで、乗換えを行う利用者を少なくすることができるのではないかと仮説を立てており、それを確認したいと考えている。
- ・ 府中町や市内中心部に小河原車庫方面から向かう利用者にとっては、乗り換えはしないとはいけませんが、運行本数が増えたことで、移動しやすくなると考えている。

(永野委員)

- ・ 利用者は乗り換えることを不便に感じているはずであり、例えば、運転手だけ交代するような手法の検討も必要ではないか。運行本数ではなく、乗り換えることの不便さを感じているのではないかと思う。

(事務局)

- ・ 今回の取組は、運転手不足により減便せざるを得ない状況の中で、路線効率化を行うため広島電鉄・広島バスが協力して取り組むものである。この路線では乗り換えの不便があったとしても十分な便数があり多く移動できることが最適と考えた上で、乗換の抵抗感をできるだけ少なくする施策にも同時に取り組んでいく。具体的には、大須三丁目バス停の近隣店舗内にバスロケーションシステムの表示器を設置し、冷暖房完備で椅子もあり快適にくつろげる待合所として位置づけることで乗継ぎの抵抗感を抑え、便数を増やして利用しやすくなる工夫も考えていきたい。
- ・ 乗換抵抗については、他都市でも大きな課題となっており、本市においても認識しているところではある。バス事業を継続する上では乗換を伴う路線の効率化等が必要となっており、乗換抵抗の緩和策を考えていく必要がある。

(清水委員)

- ・ 昨年度の実証運行では、大須三丁目バス停まで向かうには乗継ぎが必要であったが、今回の実証運行では乗継ぎが不要となった点を改善点として運行計画を立てている。また、小河原車庫方面から市内中心部方面に向かう場合は、大越峠経由路線がこれまでどおり15分に1本程度運行している。

(栗原委員)

- ・ 昨年度の広島バス29号線の実証運行において、温品四丁目を跨ぐ利用者は減少したと説明があったが、この原因についてどう分析しているか。

(事務局)

- ・ 目的地が市内中心部の利用のうち、乗換えが必要になり不便と感じられた方が大内越峠経由への利用に移ったと考えている。例えば、サンリブやイオン等に行きたい方については、矢賀経由を利用しなければならないため、乗継ぎが必要であるが、広島駅や紙屋町等に行きたい方についてはどちらの経路も選べることから、乗換えのない大内越峠経由を選択したために前月よりも利用者数が増えたと分析している。

(伊藤分科会長)

- ・ 今回の実証運行については、バス事業者各社の枠を超えて行うことが難しく、現時点で可能な範囲となっている。将来的にバス事業者の枠を超えて共通のバスを使用し運転手の配属や割当ての調整ができるようになれば、利用者は車両を変えず、運転手が変わるだけといった運行を目指す姿とすることも可能になってくると思う。

(鎌田委員)

- ・ 広島電鉄1号線及び55号線については今後の展望などがあるか。

(事務局)

- ・ 利用者にとっては、現行の路線を増便して運行しており、利便性の面では評価されているが、収支が悪化するなど事業継続性の面では課題があり、今年度の実証運行は見送っている。今後、既存路線も含めて最適な運行形態を検討し、必要に応じて実証運行等をしていく可能性はある。
- ・ また、現行のルートだけでなく、車両を小型化し利用者が使いやすいルートを柔軟に設定することも検討が必要となっている。ピーク時については直通運行を行うが、オフピーク時については、団地周辺にある商業施設等へのニーズがあれば、経由するルートも検討しながらきめ細かな施策展開も視野に考えていきたい。

## 《バス事業分科会について（状況報告）》

－資料2について事務局から説明－

(永野委員)

- ・ 利用者がどのように検討しているわからないため、バスの団子運行の改善やバス停の統廃合も含めて、共同運営システムの取組の全体像を早く示すべきではないか。検討状況だけでなく、全体像を早く示さないと、市民はどんどんバスから離れていくことを危惧している。全体像を示しながら、市民へ協力を求めていく必要がある。

(事務局)

- ・ パターンダイヤの導入やバス停の統廃合の検討を進めていきたいと考えているが、議論の熟度が高まっておらず説明の域に達していないものがある。考えとしては持っているが、多くの事業者との調整が簡単にまとまらない部分もあることから、ご説明できるタイミングになり次第取組を示してい

きたいと考えている。

- ・ 今年の 2 月にとりまとめている基本方針を実施につなげる事業計画を今年度中に示したいと考えている。

(伊藤分科会長)

- ・ 平成 27 年にバス活性化基本計画を策定し、この共同運営システムの取組につながっているが 10 年近く経過していることを踏まえると、プラットフォームにおいて、目指す全体像や目標を改めて明確に示す必要がある。

(栗原委員)

- ・ 分科会への説明については、消費者・利用者に対して説明しやすいものとしてほしい。例えば、昨年度の実証運行結果において、利用者の増減の理由とそれに対して利用者のどういう意見が出てどういう課題があったのか。その利用者の声や課題に対応した上で、10 月 1 日から実証運行をやっていくといった説明ができるようにしてほしい。

(事務局)

- ・ 今回の実証運行については、周辺地域の約 2 万世帯にチラシを配布するとともに、乗った人だけでなく乗らなかった人も対象にアンケートを実施し、乗らない理由や意見を聴取し詳細な分析を行い、分かりやすい説明をしたいと考えている。

(鎌田委員)

- ・ 他地域において、現行のバスのダイヤについて、学生が使いづらいものになっているとの問題提起があり、教育委員会や生徒の意見を反映させたダイヤとするよう対応していると聞いている。
- ・ 定時制の学校ではオフピークに通学している学生がいることや、郊外部・中山間地域特有の学生の利用など地域の学生に使いやすいダイヤとすることについて配慮いただきたい。

(伊藤分科会長)

- ・ 半期ごとの開催を予定し、運行状態や取組状況を報告することになるが、分科会メンバーだけではなく、様々な分野の利用者や会議体の方も招き、意見を反映するなど、オープンな分科会運営を行ってはどうか。

(永野委員)

- ・ 委員構成について、必要がある場合は、委員以外の者が出席することも可とあるが、どういう人を想定したのか。

(事務局)

- ・ 分科会の開催ごとに委員以外の者に出席を依頼することを想定したものではなく、議事の内容に応じてきちんと意見を反映できる仕組みとして用意しているものである。特別な案件があったときでも、適切に意見をもらえるよう出席を依頼し、きちんと議論ができるよう運営する。

以上