

令和3年（2021年）1月25日

第3回都市マネジメント懇談会 会 議 要 旨

事 務 局

都市整備局都市計画課

第3回都市マネジメント懇談会 会議要旨

1 開催日時

令和3年（2021年）1月25日 10時00分

2 開催場所

広島市役所議会棟4階第3委員会室

3 出席委員

渡邊委員（座長）、田中委員、神田委員、フंक・カロリン委員※

木原委員、加藤委員※

※ オンライン参加

4 傍聴人

一般 6名

報道関係 1社

5 閉会

12時00分

【配付資料説明】

事務局から委員の変更、都市マネジメント懇談会の内容について説明

【話題提供】

（神田委員）

・「拠点と交通サービスと ～これからの30年を牽引できる都市へ～」を説明

（加藤委員）

・「「引き締まった都市空間」を支える「メリハリある交通システム」づくり」
を説明

【意見交換】

[M a a Sのあり方]

(渡邊座長)

・私は、本質需要も含めたM a a Sが本来あるべきであり、つまり、病院に行きたいときは、病院の予約とそれに付随した交通も全部セットで予約してくれるようにトータルとしてM a a Sを作っていく必要があると思っている。

(加藤委員)

・M a a Sは、スマホじゃないとできないと思っている方が多いが、全然そういうものではない。

・近鉄が伊勢・鳥羽・志摩の観光地で使えるスーパーパスポートと銘打って出している「まわりゃんせ」というものがあり、これは特急料金、テーマパークや観光施設の入場料金、その他の特典も含めて4日間有効使い放題といわゆるサブスクのものであるが、全て紙チケットで解説書も必要、購入も名古屋駅限定など使い勝手は悪く、私は紙M a a Sと言っている。

・このようにいろんなものがセットになっているものは、紙ではなく、スマホに載っている方が使いやすいが、例えば「まわりゃんせ」ほど全てをセットしているものにはなっていない。M a a Sというのは、地域全体の行き先も含めてコーディネートすることが大事である。まさにそれができてこそそのM a a Sなので、ただ単にオンラインで予約や検索ができるとか、それだけではM a a Sではないと考えている。

(フंक・カロリン委員)

・M a a Sは、各地域に合った計画をつくるということは非常に望ましいことだが、各地域で違ったシステムとなると、逆に観光客には使いにくくなる。全国展開する民間のサービスの魅力は、世界のどこに行っても同じものが使えるという魅力があるが、公共交通手段を含めたM a a Sをどこの地域にいてもうまく使えるような全国の共通の部分と地域の独自のものの組合せをどう考えればいいか。

(神田委員)

・各都市に行って、わざわざアプリをダウンロードするかといったら、絶対

にそんなはずはなく、例えばG o o g l eマップのようなものに載せて全部動くような形にしなければならないと思っている。

- ・今、全国的にはローカルな仕組みをつくる方向に行っている感じがしている。一方で、データを共通化しようという議論は当然あって、少なくともデータとかの仕組みの話であれば、お互いにそれぞれのシステムを取り込んで一つのプラットフォームに見かけ上は載っているという状態に次は行くと思っている。

- ・交通のシステム、運賃のシステム、あるいは各事業者の関係、鉄道とバス、あるいはバスが何社いるかという状況は違っていつているので、これがデジタルの仕組みで片づけられる問題ではなく、まず各地でどういう交通を実現していきたいのかという議論を行っていかないといけない問題であり、それによってクリアせざるを得ないと思っている。

(加藤委員)

- ・まさにこれは囲い込みM a a Sと言っており、事業者はやる気になり、自分のグループでいろんな活動をしてもらいたいと考えるが、他社のものは全然使えないものとなり、これをやっている限りは地域でその全体の交通を使うことには至らない。

- ・地域でのM a a Sとは、その地域をどうやって便利にするかということであり、これはそれぞれの地域に合うものとなるので、地域によって別々になってしまう、結局全然使わないとなってしまう。

- ・オープン化の中でそのオープンデータをどう使っていくかということと、アプリも単独で動くのではなく、A P I連携、つまり、より大きな日本全体でグローバルM a a Sみたいなことで、この地域が入ってきたらこの地域ではその地域の特異なアプリをあたかもそのグローバルM a a Sの中の一つのモジュールとして動くような形で使う。その地域のデータはちゃんと自分たちで持っておくために、その中で構築して、そのデータを使って地域づくりとか、公共交通の改善に生かすという仕組みは必要だと考えている。

- ・広島の場合、M a a Sをどこがコーディネートしたらいいかというと、運輸連合ができたとしたらそこがやるべきだと思う。P A S P Yは、既に共通でいろんな会社の決済ができるので、わざわざスマホで新しい事業者に入っ

てもらわなくても、PASPYが載ればいいだけである。

・運輸連合の中では、ダイヤだとか路線をコーディネートするので、ダイヤとか路線のデータも全てあるから、乗換検索アプリも提供できる。さらに、地域でいろんな事業者が入っていれば、いろんな施設等の連携もできるとなると、実は、運輸連合の組織がMa a Sを行う、さらにそのMa a Sで得られたデータを公共交通の改善に使うということができるので、実は運輸連合というのは、これからの時代はMa a Sをコーディネートすることを念頭に置いてつくっていかなければいけないと考えている。

[交通による環境負荷]

(フंक・カロリン委員)

・新型コロナの影響により、ライフスタイルが変化し、物を買に行くのではなく注文して物を運んでもらう交通量が増えている。

・今後の交通政策において環境への負担を考える中で、人が移動することと物が移動することとどちらが望ましいのかなど、どのように環境に優しいシステムとすればいいのか。

(神田委員)

・環境に優しい移動を追い求めるとは、その交通サービスを提供するに当たっての総コストが低い交通をいかに模索していくのかということだと理解している。

(加藤委員)

・移動自体はとてもCO₂の排出量が大きくそれを減らすことで低炭素社会となるが、価値のある交通であればCO₂を出してもいいという社会にどうやって持っていくかということを研究しているところである。

[バス事業の独禁法の特例]

(加藤委員)

・これまでは、バス事業者間での調整は独禁法に引っかかっていたが、昨年の法改正により、地域公共交通活性化再生法のメニューを使うことで、独禁法の特例が得られるようになったので、広島市も何か考えているのではない

かと思う。

(渡邊座長)

・独禁法の特例は、他都市でもまさしくホットなところで、広島はたくさん素晴らしい交通事業者がいる中で、どうやって自分たちも生き残り、どうやってみんなも生き残るのか、どうやってもっとサービスを上げていくのかというところは、大きなポイントだと思うので、その辺りについて、広島市の考えを教えてもらえないか。

(加藤道路交通局長)

・独禁法の特例を大きなきっかけにして、事業者同士が前を向いて話ができる環境が整えば、広島の再編は成功していくと思う。

・自治体に交通政策をやる能力がないという話は、まさにそのとおりなので、戦略を示すことで、事業者間の話がうまく導き出せる形にするしかないと思っており、ネットワーク、ネットワークと拠点の乗換・乗継拠点の整備、その共同経営をする企業体に対するサポートなど今は個々のバスに支援しているが、その共同経営が成り立つのであれば、そこに対して支援し維持していくことを考えている。

・寄り道をしたい欲求があっても、公共交通網がそれに応えていないところがあると思う。今、広電が中心になって、デルタ内でバスや電車の乗継ぎをフリーにすることを一生懸命やられており、それに応えるため、公共側で乗継ぎ場所を用意することも必要だと思う。

・バスの再編の中で、共同2社、3社による都心のループバスが2路線できたことは、非常に大きいことだと思っている。さらにパターンダイヤもやろうとしているので、この芽を摘まないように北部方面のバスの再編も行っており、事業者同士、プロ同士の効率性に向けた動きなどがうまくまとまってくれたらいいと思っている。

[交通量と付加価値の関係]

(田中委員)

・移動量を増やすということを考えていくと、やっぱりまち側に従来の買い物などとは異なる機能というか、楽しさみたいなものをつくらないといけな

と思った。これは、第1回都市マネジメント懇談会で将来の都心部を考えたときにも同じことを思った。

- ・一方で、交通の総量が減るということをやはり防がないといけないのかどうかという点に関して、どのように考えればいいのか。

(加藤委員)

- ・減るのはやむを得ないし、交通しなくても、あるいは交通しない方が便利なものであったら、その方がいいわけで、その交通量自体を保つとか、無意味なものも含めて増やすということは、あまり意味がないと思っている。

- ・付加価値が高い、つまり移動してこそ得られるものが多いという移動を増やすことが大事で、違いからすると、やむを得ず嫌々移動している人ではなく、移動したくて移動して、その移動先でまたいろいろ楽しいことがあるという人をどうやって増やしていくかということが、交通政策のこれからの大事な目標であると考えている。

- ・付加価値が高くなれば、運賃も高くしていいと考えていているが、公共交通の運賃は、平成に入ってからほとんど上がっていないという状態である。言い換えると安く動けるとは言えるが、安く動けるがゆえに例えば、朝の通勤・通学は、その安い運賃のさらに割引をしているという中で動いているので、あれだけピークができて、質の高い移動ではない状態である。

- ・東京の非常に混んでいる路線の沿線だとテレワークが進んでおり、実は東京の近郊というのは、鉄道やターミナル駅の利用者の減少が著しいと聞いている。

- ・東京では、運賃を高く払ってもいいから楽に快適に動ける着席列車の導入が進んできていることを考えると、名古屋もそうだし、広島もそうだし東京程は集中していないところだったら、東京と同じ移動ではなく東京よりゆったりとできるそういう交通機関をきちんと提供していかなければならないと思う。

- ・このように少し高くなるのは許してくれるのではと思うので、取れる人からは取り、取れない人にはきちんとサポートするという仕組みをつくる必要があり、ここにも行政の関与が非常に必要になってくると考えている。

(神田委員)

・何のために移動を増やそうとしているのかとか、まちの魅力を高めようとしているのかというところに対しては、大きい目線で行くと、結局広島がほかの都市と都市間競争をしているということが大前提としてあって、そこに負けることは広島の拠点性が下がり、結局観光客が大阪を拠点に、あるいは福岡を拠点に泊まるけど、広島には新幹線で原爆ドームを見て帰っていただくみたいな形になるので、一つの例としてはそれを何とかしなければいけないというところで、やっぱり移動なり、その拠点なりを増やしたいというところがあると思う。

〔自動車交通と公共交通の連携〕

（木原委員）

・まちづくり側から考えていくと、移動している途中の空間やその路線沿線とか、偶然に降りたくなるような空間づくりというか、そういうのも必要だと理解できた。

・そういう途中の都市空間の魅力の在り方ということ、公共空間の在り方ということも考え直していかないといけない中で、都心部での物流や自家用車などの車移動の在り方が、公共交通の利用の促進を検討する際にはつつい対立するような概念として扱われてしまいがちだ。フリンジパーキング、パークアンドライド、共同集配所などの様々な試みや業種を超えた対話の場の創出は今までも検討実施されてきた。そういった車と公共交通と公共空間の融合する方策としての一歩目について、ほかの都市の事例や何か考えはあるのか。

（加藤委員）

・適材適所なので、車が便利なところは車を使ってもいいが、特に都心部だと車利用ばかりだと土地が本当にもったいないと思うので、今、名古屋では広い道路を歩行者空間や緑地空間に再配分することや駐車場を減らしていこうということを、総合交通計画の作成の中で議論して具体的に動かしていこうと考えているところだ。

・郊外のように相対的に車が便利なところは車で行く、これも将来的にはシェアカー、そして自動運転になってくるとすれば、タクシーに近い感じにな

ってくる。そうすると、例えば紙屋町や八丁堀へ行くときにM a a Sで予約すると、その一番の選択肢として、「どこどこ駅まで行ってそこでシェアカーを降りて、電車に乗っていくと行ける」と検索結果が出ることになるように、将来的には、実は車の共有も多くなってくる。これは、今のコロナの影響で変わるかもしれないが、車の共有の流れが進んでいくとなれば、まさにそのときこそ、公共交通とシェアカーがどういうふうに連携するか、乗継ぎをどうしていくかということがとても重要になってくると思う。

・駅とか沿線を魅力的にすることは、とても大事であり、私もいろんな駅で降りたときや、あるいは逆にバスで駅へ着いてその着いたところから駅を見るとどう見えるかという見方をしているが、駅の魅力がどんどん下がっていると思う。座れるところもまともにないとか、店も一切ないとか、駅から降りてもそこからまちが楽しいところだということも見えないとか、そのように駅の造りが、本当に単なる乗降空間となっているので、駅降りたときに、あるいは駅を通過してそこを見たときにここで降りたいと思わせるということをどうやってやるかがとても大事なことだと考えている。

・拠点とは、そこで降りて何かしてみたいと思わせるようなことをやっていくということが大事であり、これはまさに地域の皆さんも一緒になって考えてやっていけるといいと思う。

(神田委員)

・今までの都市計画や交通計画は、車を悪として扱ってきたところがあり、いかにその車の利用者を公共交通に転換させるかとか、車を都心に入れないことを考えてきたと思うが、20年前と比べると広島市の中心部に居住者が増えてきており、都心へは公共交通でも行けるし、車でも行けるし、という選択肢を多く持つというところに考え方がシフトしていると思う。

・例えば駐車場は、その車の一時的に受け入れる施設だが、見方を変えると課金施設でもある。都心に来た方々から使用料を徴収するとか、あるいは今後U b e rのようなライドシェアのようなものが新しく広島に入ってきたときに、一旦駐車場に収容して、使用料を徴収することもできるかもしれないし、交通手段しかり、交通施設しかり、その機能やサービスは一つだけではないと思う。

[まとめ]

(渡邊座長)

- ・ 本日の議論を5点にまとめていきたい。

- ・ 1点目は、公共交通というか、交通ネットワークというのは、移動させるということももちろんあるが、やはりそのライフスタイルの提供というか、もう少し広い観点で交流を支えとか生活を支えとか、そういう観点のサービスの議論が必要なことである。

- ・ 2点目は、今いろいろな制度が変わってきていて、例えば独禁法の特例とかがある中で、生活ということを考えると、加藤委員が「おでかけ環境」という非常にいいネーミングをされていたが、そういう環境を支える、つまりサービスを支える、その中でも選択肢が持てるような特徴が必要なことである。

- ・ 3点目は、広島の場合は事業者が多いので、多様な事業者、場合によっては車と公共交通利用とか、あるいは市民参画とか、そういうことを誰かがコーディネートしなければいけない。もちろん、行政がコーディネートするというものもあるが、運輸連合のように民間同士でコーディネートしていくこともあるし、そこで市民が参画するというものもあるし、そういった多様なコーディネートの在り方が必要なことである。

- ・ 4点目は、もともとある各拠点の魅力的なサービスが必要であり、広島駅では、魅力的な空間づくりをしているところだが、鉄道沿線の魅力化という面では、東京や関西に比べてまだ足りていないので、広島でも鉄道沿線まちづくりが必要なことである。

また、それを支えていくには、これからの情報化社会の中ではICTは必須であり、本日も「MaaS」というキーワードが出てきたが、これを使ってどうやって魅力的なサービスとしていくか考えることも必要である。

- ・ 5点目は、これから欠かすことができない「環境」というキーワードであり、物の動きと人の動きや車利用と公共交通利用を比べた場合に環境への影響は異なるが、加藤委員からCO₂を出してもいい価値のある交通という話もあったように、必要不可欠な交通もあるはずなので、環境に優しいことは

当然として、今後の環境と交通の関係について考えていくことが必要なことである。

(木原委員)

・都市空間において人の移動を考えると、今後公共交通の乗降の場所などの自由度や選択の多様性が上がっていくことが考えられるので、ひいては公共空間の在り方も合わせて考えていくことによって、人が移動する際の都市空間と公共交通自体の魅力が相乗的に高まると思った。

(神田委員)

・派生需要の議論と、本質需要をいかに伸ばすのかという2軸で両方をしっかり考えていかなければならないことが今回の議論を通じて見えてきた。

(田中委員)

・本質需要の部分で、魅力的な移動をいかに増やすかという話があったが、それを突き詰めて考えると、他者と場所を共有することの価値という、人間の本質的な部分にもつながってくるように思う。そう考えると、従来、まちが人々に提供している機能以外の、新たな機能を、その本質に立ち返って考えていく必要があると思った。

(フंक・カロリン委員)

・MaaSに環境の視点を取り入れることは可能か。

(渡邊座長)

・このルートで行くと料金はこれくらい、CO₂はこれくらいみたいなことの提案はできるはずなので、そういう意味で、その環境配慮の行動というのはもちろんあるし、環境配慮によりポイントがたまるとかインセンティブが働くといいと思っている。

(加藤委員)

・実は今でも、乗換検索でCO₂排出量を出せるものはあるが、実際CO₂で選んでいる人はあまりいないと思うので、MaaSにより、CO₂を少ない交通機関をいつも選ばれていたら、例えばエコポイントみたいなのがたまるとか、そういったことも考えていく必要があると思っている。

・貨客混載とか、これから貨物と旅客もどんどんボーダーレスになっていくと思い、そうすると駅の在り方が変わってくるかもしれないので、そうい

うことを考えたときに、駅や車両は、少し余裕を持って造っていかなければならないかもしれない。要するに、将来こういうことになったら、対応できないとなったら困るので、将来出てきそうなことも踏まえて考えていくことは大事だと思う。