

第3回 広島市総合交通戦略協議会 会議要旨

- 1 日時 令和元年11月26日(火) 10時～11時30分
- 2 場所 合人社ウエンディひと・まちプラザ(広島市まちづくり市民交流プラザ) 北棟5階 研修室A
- 3 出席者 配席表のとおり

内 容

議事1 今後の広島市総合交通戦略の改定の進め方 資料1

議事2 現行の広島市総合交通戦略の評価について 資料2

原田委員 「公共交通機関の利用者数を増やす」の指標については、平成20年度現況値の57万人から平成29年度末実績値の60万7千人に利用者数が増加し、目標数値を達成している。一方で、「環境を意識した交通行動を行っている市民の割合を増やす」の指標については、平成20年度現況値の69%から平成29年度末実績値の58.1%と数値が減少しており目標数値を達成できていない。

「公共交通機関の利用者数を増やす」(実際の行動)の達成度が「○(達成)」であるにもかかわらず、「環境を意識した交通行動を行っている市民の割合を増やす」(意識)の達成度が「×(未達成)」となっているが、後者の評価指標はあくまでも“実際の行動ではなく意識を評価したもの”との認識で良いか。

また、「次期戦略の評価指標の設定に向けて」の説明の中で、他都市の総合交通戦略の評価指標の紹介があったが、交通に関する数値について本市と他都市の数値を比較すれば、本市の交通の特筆すべき点があるかもしれない。もし、そうした点があれば、次期戦略の評価指標の検討に当たって参考となるのではないか。

藤原会長 原田委員からの質問の要点は、“公共交通機関の利用者数が少ない状況における環境への意識”と、“公共交通機関の利用者数が多い状況における環境への意識”について、それぞれを比較することができるのかという部分にあると思う。

例えば、東京のように通勤者の9割が鉄道を利用している状況(公共交通機関の利用者が多い状況)において、鉄道を利用している通勤者に「あなたは環境を意識して公共交通機関(鉄道)を利用していますか。」と質問したとしても、「環境を意識して公共交通機関(鉄道)を利用している」と回答する方は、実際に鉄道を利用している通勤者数よりも少なくなると想定される。

こうしたことを踏まえると、今回の広島市総合交通戦略の評価において、“環境を意識した交通行動を行っている市民の割合”が減少していたとしても、“公共交通機関の利用者数が増加している事実”を“環境を意識した交通行動を行っている市民の割合が増加している”と捉えて評価することも可能であると考えられる。数字の整理は提示資料のとおりで良いと思うので、とりまとめの方法をもう少し工夫してみても良いのではないか。

事務局 対応を検討する。

栢委員 “公共交通機関の利用者満足度”について、調査の対象地域は広島市全域か。

事務局 広島市全域を対象に無作為抽出した5,000人を対象にアンケート調査を実施している。

栢委員 “公共交通機関の利用者満足度”は、公共交通機関の利用場所や目的地等によって、大き

な差が生じることが想定される。総合交通戦略の検討に当っては、地域の特性に応じた検討・分析も重要になってくると思われるので、留意していただきたい。

藤原会長

アメリカ合衆国アリゾナ州のテンピという都市では、交通施策の評価に当って、「利用率」や「利用回数」、「整備率」といったインプット数値を評価するのではなく、「テンピにいれば、どこの施設に行く場合も20分以内で到達できる（交通手段は問わない）」という目標を掲げ、それがどれだけ達成できたか」というアウトプット数値により評価をしている。広島市であれば、例えば、「旧市内のいずれの地点からも、都心部まで15～20分で到達できる」、「郊外部のいずれの地点からも、最寄りの拠点地区まで30分以内で到達できる」といった到達目標を設定することが考えられる。

また、テンピにおいては非常時の指標も設定しており、“災害が発生した際に、すぐに機能復旧することができる建物や道路を作ること”を評価指標としている。日本における重要物流道路制度についても、国の骨格の形成に当り非常に重要であると認識しているが、昨今多発する災害による被害状況を勘案すると、“壊れない道路”を作るとはもはや不可能であることは明瞭である。次期戦略において、例えば、“停電下においても水の確保と医療体制は整える”であるとか、“発災後、2週間以内に移動手段を確保する”といったことを評価指標として設定することも選択肢としてあるのではないか。

さらに、テンピでは、こうした到達目標の設定だけでなく、それを裏支えするために徹底的なデータ収集を行っている。テンピは大学の街であることから、多数の大学生が所有しているスマートフォンから移動情報等（オープンデータ）を収集しており、道路や店舗の混雑具合の把握や、そうした情報の提供等を行っている。今後、将来的に5Gによるインフラ整備が進んだ場合、日本でもオープンデータの収集・分析が当たり前になる状況になり、交通分野においてもこうした技術の活用ができるようになることが予想される。

また、「次期戦略の評価指標の設定に向けて」の「次期戦略の評価において新たに取り入れるべき評価項目」において、「新たなモビリティサービス等の新技術の利活用」が示されているが、モビリティを利用することだけでなく、モビリティを使ったサービスについても考える必要がある。

藤岡委員

「高齢者の交通事故件数を減らす」という評価指標があるが、現在では平成20年当時とは逆に、高齢者が事故の加害者になるという問題が発生している。特に郊外部においては、（免許を持たない高齢者や、免許を返納した高齢者の移動手段の足となる）公共交通の維持が困難となっている。また、バスの運転手不足など問題も発生している。

広島市においても、特に郊外部においては、今後、公共交通の確保が更に困難となると思うので、交通課題として考えていくべきではないかと思う。

藤原会長

現在、公共交通の全体の利用者数については、増加傾向にある。その要因としては、鉄道沿線への商業施設の立地に伴う買物を目的とした鉄道移動の増加や、外国人観光客の増加など、様々な要因が複合的に影響を与えていることが想定されるが、“こうした状況（公共交通の利用が増加している傾向）がいつまで継続するか”についても分析する必要がある。今後、事務局において、将来予測を実施する予定としていることから、そうした結果も踏まえ、分析を進めていただきたい。

栢委員 現在、電動アシスト自転車の利用者が増えていると思われるが、電動アシスト自転車の普及は、通勤・通学等の交通行動に大きく影響を与えているのではないかと思う。こうした状況についても整理できれば良いと思う。

事務局 電動アシスト自転車の保有状況については、現時点で事務局において把握していない。なお、本市の自転車都市づくり推進課において、電動アシスト自転車であるシェアサイクル「ぴーすくる」の事業を進めており、現在、利用者が増加している状況にある。

藤原会長 これからは、電動アシスト自転車やシニアカーといった、“自動車と自転車の中間的な位置付けの交通手段”の把握も重要になってくるとされる。

今回のアンケート調査において、交通手段として“電動アシスト自転車”の利用状況は把握しているのか。

事務局 電動アシスト自転車の利用については聞いていない。なお、シェアサイクルの利用については把握している。

藤原会長 交通実態調査の結果から、トリップ数や外出率が減少していること明らかとなっているが、こうした状況は良いことなのか、それとも悪いことなのか、広島市の考えを教えてください。

事務局 例えば、トリップ数の減少要因として、“インターネットショッピングの増加”などがその要因の一つとして考えられるが、こうした“移動を必要としない生活スタイル”の出現に起因していると思われるトリップ数の減少については、地域特性や個人属性を踏まえてより詳しく分析しなければ、一概に悪いことだとは言えないと思われる。そうしたことから、引き続き地域特性や個人属性を踏まえた詳細な交通行動の分析を進めていく必要があると考えている。

戸田委員 働き方改革や高齢者の外出機会の創出など、様々なことが多様化している現在の状況において、トリップ数の減少を是とするか非とするかについては、移動者の年齢層や移動目的によって、“トリップ数の増減がどうあるべきか”という方向性が異なると思う。そのため、移動の目的や個人属性を踏まえた分析を始め、引き続き、しっかり分析していく必要があると思う。

藤原会長 今回の調査は単純な交通調査ではなく、背景となる活動そのものも調査しており、これまでとは少し違う需要予測ができると思うので、期待している。

広島において、初めてパーソントリップ調査を実施してきて以降、経済成長が継続していた時代においては、“混雑”は悪であった。そうした状況において、どうすれば“混雑”が無くなるかということで、TDMの発想なども用いて、これまで国を挙げてトリップ数を減らすことに注力してきた。

今回のトリップ数の減少が、IoT、生活パターンの変化、女性の社会進出など、どのようなことに起因しているかは特定できていないが、“混雑”を無くすことを是とする観点からすると、施策として成功していると言える。こうした状況において、従来どおり“混雑を無くすことが正しいことなので、引き続き推し進めていく”という考え方がある一方、“現在は経済の再生を進める時代となっており、交通が経済を引っ張ることが求められている

ことからトリップ数を増やす必要がある”との考え方もある。例えば、経済再生のためには“公共交通の利用者を増やしていかなければならない”という考え方の一方で“自動車に乗ってもらわなければならない”という考え方もある。

これは非常に重要なことであり、この度の総合交通戦略の改定に当っては、広島市の交通の進むべき方向性がどうなるか、厳しい所を問われているのではないかと思う。そのためにも、トリップ数の変化について、引き続き、目的別、年齢別、地域別等の分析を始め、徹底的な分析を行う必要がある。また、“広島はトリップ数が減ることを是とするのか、非とするのか”についてのメッセージが問われるので、本協議会において、各委員からの御意見を頂きたい。

藤岡委員 総合交通戦略の目標については、地域特性や年齢などに応じた、多様な目標を設定すると良いのではないか。例えば、高齢者であれば、家に閉じこもるよりも外出して人とコミュニケーションを取れる方が良いと思うし、引き込みぎみ若年齢者にとってもそういうことが言えると思う。そういう意味で、状況によっては、トリップ数の増加（混雑）も必要な場合がある。

藤原会長 是非、そういった観点を踏まえながら、事務局において分析を進めていただきたい。

赤木委員 トリップ数の分析は非常に重要であると思う。外出が多くなれば街も賑わってくるし、高齢者の健康問題に対しても有益であると思う。一方で、バスや乗合タクシーの運転手不足が問題となっている現状もあるので、トリップ数を増加させるためにも、そうした問題も併せて解決していく必要があると思う。

事務局 公共交通に関する具体的な施策等については、更に詳細な交通の現状分析を行った上で、実施プログラムを検討する際に整理していきたい。

また、都心部や郊外部といった地域特性等を踏まえ、どこにどのような公共交通があるのがより適切か”といったことも踏まえて、交通の方向性を考えていく必要があると思っており、こうした分析を進めながら、引き続き協議させていただきたい。

藤原会長 バスの運転手不足の根本的な解決策は、運転手の処遇改善であると思う。我々が幼少の頃は憧れの職業であったが、現在はそうではない。

市域外からの来訪者が多く、産業や人口規模もそれなりに大きい都市である広島市について、「広島市に住んで良かった」と思える街にしていくためには、従来のように“CO2の排出量”や“公共交通機関の利用者数”を目標として捉えるだけでなく、一定程度、経済の話を考える必要もあると思う。例えば、20分で都心部や拠点地区に到達する街を作ろうと思えば、それを支えるためのバスの運転手の確保も併せて考えていく必要がある。

辻野委員 国においては、現在、ウォークブルという「歩きたくなる街」という政策を強く推し進めており、今後、予算体系や制度についても、このウォークブルという理念に基づいて作られていくことになると思う。公共交通が議論の中心になってくると思うが、“徒歩”という分野についてもより詳細に分析してみてもどうか。また、“徒歩”による移動が増加すれば、街の賑わい創出や公共交通の利用増加につながり、藤原会長から発言のあった経済の話にも結び付いてくると思われるので、よろしく願いしたい。

藤原会長 ウォークブルには自転車も入っているのか。

辻野委員 理念の中には自転車も含まれる。

古谷委員代理 アストラムラインに乗った際に、(アストラムラインの駅から駅周辺の地域の間) 高低差があることが気になった。アストラムラインの駅から駅周辺の団地まで、距離は短くても高低差があると登りづらく、道も狭く入りづらい所が多い。こうした地域では、自転車では登りづらいため、車での移動が主になると思われるが、そうした地域の移動についても考えていく必要があるのではないかと。

事務局 高低差については、広島市の地域特性上、交通行動を考えていく上で重要な要素であると考えている。

藤原会長 事務局において、高低差のデータは所有しているのか。

事務局 高低差については、GISによる整理が可能である。

藤原会長 高低差の有無により、例えば同じ15分間の徒歩移動であっても大きな違いがある。特に、広島市においては安佐北区や安佐南区では高低差が大きいことから、高低差という視点も踏まえて分析ができれば良いと思うので、事務局で検討していただきたい。

原田委員 現在、ユニバーサルデザインのタクシーが増加しているが、広島市において、車いす利用者に対する乗車拒否が問題となっている。ジャパントクシーなどの新型車両は座面が高く、高齢者から“乗りにくい”との声も届いており、もう少し利用しやすい構造の車両が普及できないかと考えている。

また、最近、コインパーキングが増えているが、車いす利用者にとっては利用が困難なコインパーキングが多い。少しでも障害者が利用しやすいコインパーキングにするためにも、設置に当たっては、少なくとも障害者の意見を聞いていただくと、必要な合理的配慮に繋がるのではないかと考えているので、配慮いただきたい。

富田委員 10月末にジャパントクシーの利用に関する全国調査を実施しており、広島市においても(車いす利用者に対する)乗車拒否があったという結果であった。こうした状況を踏まえ、(車いす利用者の乗降に掛かる時間を低減できるよう、)全タク連からトヨタに車両の改善を要望している。なお、最新の車両では、これまで20分程度かかっていたスロープ設置に掛かる作業時間が10分以内になったと聞いている。我々としても、乗務員の訓練としてユニバーサル研修を行っており、引き続きこうした取組を続けていきたいと考えている。

藤原会長 東京オリンピックの開催期間中、東京がパンク(混雑)して困る状況に陥ることが想定される中、こうしたことを逆に契機として捉え、例えば“東京で溢れた外国人観光客を、広島で一挙に受け入れるために、ユニバーサルデザインを徹底する”といった、東京から外国人観光客を引っ張ってくるような観点での取組が実施できれば良いと思う。

また、最近、熊本のバスセンターがリニューアルした際に、地元のバス会社を中心となり、1日、公共交通を無料にする実験を実施した。すると、普段は交通混雑の激しい熊本の道路がガラガラとなり、逆に、バス停や電停が大混雑する状況が生じた。熊本では、こうした実験により、“公共交通利用が最も促進された状況を再現”することができ、“皆が公共交通を利用した場合にはこのような状況になる”という共通認識を得ることができた。広島においても、こうした実験を何かやってみるのは、交通の実態を把握する上で有益だと思われる。

以上