

第4回 広島市総合交通戦略協議会 会議要旨

- 1 日 時 令和2年7月29日(水) 15時～16時30分
2 場 所 JMS アステールプラザ 2階 多目的スタジオ
3 出席者 配席表のとおり

内 容

議事1 まちづくりの方向性等について 資料1

藤原会長 P4の「インターネット利用率の推移(図表1-⑪)」について、インターネット利用率が、最近、減少傾向にあるのはなぜか。

事務局 総務省の情報通信白書等を参考としているが、要因までは把握していない。

藤原会長 想像ではあるが、インターネット利用率は8割程度で頭打ちとなり、高齢化が進むほどインターネットに依存していない方の割合が相対的に増え、見かけ上、インターネット利用率が減っているように見えるのではないかと考えられる。

交通と通信の代替の観点で言えば、“移動しない人”が“インターネットを利用しない人”とほぼ一緒であるとした場合、“移動しない人”が増えていると推測できるのではないだろうか。

川本委員 独占禁止法に係る特例法の施行により、バス事業者の共同経営などが認められるとのことであるが、広島市において、この動きに関連した取組は進んでいるのか。また、P10の「MaaSについて(図表1-⑭)」において広島電鉄㈱の取組が紹介されているが、この取組も特例法に関連した動きなのか。この特例法については、とても核になる大切なことだと思う。

戸田委員 独占禁止法に係る特例法を活用しているわけではないが、広島市においてはバスの再編に取り組んでいる。このバスの再編は、デルタ市街地においてはバスが過密化している一方、郊外に行くほど過疎になっているという状況を踏まえ、まずは中心部のバスの過密を解消して、できるだけ周辺部に持っていきたいという発想である。

バスの再編として取り組んでいるものは、例えば、広島駅を出発し八丁堀・紙屋町・平和大通りを通って広島駅へ戻る「エキまちループ」という路線があり、広島電鉄㈱さんと広島バス㈱さんの2社共同で実施していただいている。また、県立病院などを回る「まちのわループ」という路線もある。今後は、郊外部の可部の方でやっていきたいと考えている。

これらの取組を強力に後押ししてくれるのが、この独占禁止法に係る特例であり、今後もバスの再編をより一層進めていくとともに、こうした動きについて総合交通戦略の中にも入れ込んでいきたいと思っている。

大上委員 独占禁止法に係る特例法については、まだガイドラインが出てないため、なかなか動けないこともあり、どのようなことができるのか社内で方策を練っている状態である。

現在、可部駅から中山間地域の方面は利用者が少ない一方、可部駅から中心部の方面は利用者が多く十分なバスが走っている状況であり、これらは長大路線として一本で結んでいる。

これをハブ・アンド・スポークという形にして、中山間地域においては、運行本数の適切化や、小さなバスで運行できるのであればバスをサイズダウンするなど効率化を図り、過疎地の路線をなるべく維持していきたいと考えている。このままの状態であればはっきり言って赤字ではあるが、地域の住民

の方の買物や通院などの足もあるので、維持するためにはこのような特例を利用しながら運行を続けていければと言う思いで、様々な取組を実施していきたいと思っている。

また、P10の「MaaSについて(図表1-④)」については、デジタル乗車券ということで、1日乗車券等をデジタル化し、スマートフォンで購入・利用できるものである。具体的には、現在は交通手段毎に運賃の支払いを行っているが、スマートフォンのアプリにより一括決済し、全ての交通手段を利用できるシステムを構築するものである。これに加え、平和記念資料館や原爆ドーム、宮島等の観光地における民間のサービスも付加していきたいと考えている。図示のとおり、広島市中心部のほか、県内の主要な移動ルートについても、各交通手段により地域の活性化を図っていきたいという思いで、当社においてMaaSの取組を進めている。

また、過疎地の話が出たが、現在、定期券については窓口に行かなければ購入できない状況であるが、例えばスマートフォンで定期券が買えることができれば便利になるのではないかという思いもあり、できればこうした新しいサービスも取り入れていきたいと思っている。

川本委員 可部駅から大朝方面等に向かう便が減少しており、同方面へ行きにくい状況である。例えば、地域住民に利用時間帯等を尋ねてバス運行の効率化を図ることができればよいと思う。

また、独占禁止法に係る特例法については、新型コロナウイルス感染症の拡大により公共交通の利用者が減っていることも踏まえ、バス事業者のみならず他の交通事業者も連携し、大きな輪になって人を呼び込めるようになれば良いと思う。

山田委員 まちづくりの方向性等の中で、新しい動向ということでMaaSや自動運転等について触れられている。現在、新しい技術を活用したスマートシティやスーパーシティといった様々な構想が出されている所であるが、広島市総合交通戦略における“新しい技術を活用したまちづくりの方向性”については、どのように検討されるのか。

事務局 新しい技術の活用等については、現在、情報収集や研究を進めている段階である。

集約型都市構造への転換ということであれば、都心や拠点における取組としてMaaSの活用などが考えられる。公共交通のサービスが十分でなかったり維持が困難だったりする中山間地域においては、配車サービス等への新技術の活用も考えられる。

藤原会長 正に今の御質問は、“まちづくりの方向性を支える交通戦略をどうするのか”という事であるので、この会議において皆さんで議論していただきたい。

議事2 交通の現状とその分析について

資料2-1

資料2-2

原田委員 資料2-2を見ると、全ての移動において自動車の割合が高いということが目に付くように思う。例えば、自動車の所有をやめて運転免許を返納したら、外出率がはっきりと小さくなるようであり、これは聴覚障害者の方のデータも同様の傾向が出ている。高齢者についても、運転免許の返納と認知度に相関関係があるのではないかとされている。こうした中で、なぜ自動車の利用割合が高いのかということについて、その奥にあるもの(要因等)は探っていただけるのか。

また、低床バスや低床電車など様々なサービスが向上してきていたり、自動運転等については我々も期待する所が大きいですが、そのような状況の中で、今後とも自動車を中心とした交通計画を考えていかざるを得ないのか、或いは、自動車に代わるものが出てくる要因があるのか否か、今回の分析の中でどのように考えているのか。

事務局 御指摘の通り、現況交通実態分析の結果としては、自動車の利用が多いという状況であったが、同一エリア内における移動では徒歩が多かったり、通勤においては公共交通が多かったりと、移動目的や地域によって特性が異なる傾向も見られた。

今回、目的地となる大型商業施設の進出状況や、バリアフリー化の進展、インターネットショッピングの増加など、交通に関する様々な内容を提示した。今後、将来の需要予測等も行い、こうした現状と併せて課題を整理していきたいと考えており、委員の御意見を参考にさせていただきたい。

渡邊委員 資料2-1のP5の自転車ネットワークについて、資料2-2の説明のとおり、デルタ内の通勤目的においては自転車利用が結構多いということからすると、デルタ内において自転車ネットワークを整備していくことについて理解し易いと思う一方、ここで言っている整備というのは、新しく自転車道を作るのではなくて、どちらかと言うと今ある道路空間の使い方を考え直して、今まで自動車優先だった所に自転車が走れるようにしてあげると言う“(道路の)使い方の転換を図ろう”という理解で良いか。

また、「自転車ネットワークの整備状況(図表2-1-⑧)」を見ると、中長期整備路線が多いが、いつ頃までに整備することを目指しているのか。

事務局 自転車の走行空間については、既存の道路空間の中に設ける方法で整備を進めている。

道路空間については、自転車だけではなく、本日説明させていただいた“人中心の回遊性のあるまちづくり”における道路空間の利用のほか、公共交通についても道路空間の中でサービスを提供していることから、特にデルタ内のような目的地や交通手段が多いエリアにおいては、様々な交通手段の役割分担について考えながら、課題を整理していく必要があると考えている。

戸田委員 デルタ内の全ての道路を自転車が使い易いようにするのはなかなか難しい。例えば、広島市役所の前の国道54号に自転車を誘導するのではなく、1つ裏に入った道路を自転車走行ネットワークの走行路線として位置付けている。当然、その中で道路の使い方というものについては検討していく必要があると考えている。

また、「自転車ネットワークの整備状況(図表2-1-⑧)」の整備路線については、本年3月に改訂した自転車都市づくり推進計画で位置付けているとおり、優先整備路線をまず5年間でやっていきたいと考えている。中長期整備路線については、明確な目標年次が無いのが実情である。

なお、前計画において整備した自転車走行空間は4km程度であり、これは従前の視覚分離から、車道における走行空間整備に方針転換したこともあり、視覚分離による整備延長がカウントされていない整理となっている。こうしたこともあり、車道における走行空間整備の進捗率はまだ低い状況であるが、まずは優先整備路線の整備を進めていきたい。

田中委員 現況交通実態分析については非常に細かく分析されていると思うが、これを踏まえて、現時点でということが課題だと認識されているのか。

事務局 今回は、現況の交通実態分析ということで、平成30年に実施した調査の結果を基に、現在の人の動きを分析している。今後、課題を整理していくことにしているが、現況だけを踏まえて課題を整理していくのではなく、総合交通戦略は今後10年間を見通したものとして策定するよう考えていることから、将来における人の行動の変化も踏まえた上で課題を整理したいと考えている。

現況交通実態分析のまとめについては、資料2-2のP12に示しており、高齢者の移動量の増加や、自動車の利用割合の増加等が明らかとなっており、こうした状況を地域毎に見た際に、課題

として出てくるのではないかと想定している。今後の人口構成の変化等を踏まえた将来の交通状況を見た上で、次回協議会で課題をお示しできればと考えている。

藤原会長 重要な御指摘であり、次期戦略を立てる際に必ず議論しなければならないものである。

本日の説明を聴いて、委員の皆さんも“移動の様式やパターンが変わってきている”という事を感じていると思う。人口減少の問題はあるが、お年寄りが元気になり一人当たりの移動量も増えているなど、今までは違うやり方のインフラ整備やサービス提供をしなければいけないことが自明であると思う。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大により余計目立っているかもしれないが、必ずしも移動しなればできない活動と、移動しなくてもできる活動というのが明確に分かれつつあることが言えると思う。例えば、買物が減っているが、デリバリーにシフトしていて週末だけまとめ買いしているのかもしれない。

こうした分析の結果として、今起きていることに追随していくのか、それとも、今起きていることを直そうとするのか、これは局面ごとに違うことが分かると思う。本日は分析結果しか出ていないが、例えば自転車の走行空間の話もそうであるが、道路空間の再配分は課題であり、課題は直していかなければならない。一方で、デルタ地域の短距離移動は自転車や歩行など環境に優しい交通手段に特化しており、こうしたトレンドは伸ばしていく必要がある。

こうしたことを見定めていくこと、すなわち、“今の傾向を是とするのか、それとも、今の傾向は課題であるから非とするのか”が重要である。

赤木委員 徒歩で街中を歩かれる方は10年前に比べて増加しているのではないかと思います。相生通りの社会実験のような事は、今後も実施していく予定か。また、街の賑わいづくりのためには街中を歩くことは重要であると思うが、今後、どのようなことをやっていくつもりか。

また、バリアフリーの増進についても、高齢者や障害者の方が街中に行き易くなるように市としてどういったことをやっていくつもりか。また、例えば、相生通りをトランジットモールのように、車道をつぶして自動車を締め出すような方策を講じていくことを検討されるのか。

事務局 相生通りにおける社会実験については、本市のまちづくりの部署が担当しているが、引き続き社会実験等の実施をしていくものと思われる。

ひろしま都心活性化プランにも位置付けられているように、都心部においてはバリアフリーも含めて“歩きやすい歩行空間”が重要になってくると思うことから、そうした点についても、今後、議論いただければと思う。

藤原会長 今回の協議会の資料では色々なものが盛られていて、伸ばすべきデータも出てきたし、10年前からの変化を見て「これは良い」というものもあったと思う。一方で、「これはちょっと直さなければいけない」ということが進んでいるデータもあったと思う。

委員の皆さんの意見を事務局にお寄せいただき、協議会が各回ごとに途切れることなく、協議内容が次回協議会に反映されるようにしていきたい。

以上