

令和4年度 第4回広島市地域公共交通会議 議事録

1 日 時 令和5年1月30日（月） 15:30～16:45

2 場 所 広島市役所北庁舎（中区役所） 7階第2会議室

3 出席者

(1) 委員

広島工業大学 伊藤会長、広島県バス協会 横田委員、広島県タクシー協会 平原委員、私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 後藤委員、広島市老人クラブ連合会 満田委員、広島消費者協会 栗原委員、中国運輸局広島運輸支局 廣實委員代理、広島市道路交通局道路管理課 西村委員、広島市道路交通局都市交通部 池田委員

(2) 事務局

広島市道路交通局都市交通部 光武バス路線再編担当課長、神野専門員、金光主査、増田技師

(3) その他（第1号議案説明者）

広島電鉄㈱交通政策部 梶山部長、松川課長

4 議 題

【第1号議案】

五日市湾岸地区におけるオンデマンド交通の実験運行について

【第2号議案】

中国ジェイアールバス広浜線の再編について

(1) 路線のフィーダー化及び広島交通への事業移管について

(2) 北広島町デマンドバスホープタクシー千代田西部エリアの区域拡大について

【第3号議案】

乗合タクシーの運行計画の変更について

(1) 美鈴が丘地区乗合タクシーにおける新たな運賃割引制度実施について

(2) 可部・亀山地区乗合タクシーにおけるフリー乗降の実施について

【報告事項】

黄金山地区乗合タクシーの運行休止について

5 議事概要

第1号議案、第2号議案及び第3号議案について、原案どおり了承された。

以下各議案等に対する質疑応答

○第1号議案 五日市湾岸地区におけるオンデマンド交通の実験運行について

(栗原委員)

現在、1日当たりの利用者数が29人程度と説明があったが、今後、利用者数はどの程度になると見込んでいるのか。

(広島電鉄㈱)

今回、新たな取組を行うことにより、1日当たり50人程度とすることを目標としている。

(栗原委員)

何か根拠はあるのか。

(広島電鉄㈱)

今回、定期券の価格も下げている。また、予約方法について、これまで、「今すぐ乗車」と「日時指定」を併用していたところ、「今すぐ乗車」のみとすることになっている。日時指定予約では、時間どお

りに到着しないことによるキャンセルが出ていたが、今後は時間を見込めるようになる。これまでのキャンセルの実績などを踏まえると、1日当たり20人程度の増加が見込めるのではないかと考えている。

(伊藤会長)

運行時間を朝は早めて、夕方は遅くするということで、通勤の需要も取り込みたいという考えか。

(広島電鉄株)

そうである。これまでは9:30からであったため、通勤に間に合わなかったが、8:30からとすることで通勤にも利用可能となるため、この点においても利用者数の増加につながるものと考えている。

(伊藤会長)

目標とする50人程度に達すれば、AIによる配車方法の検証が可能となりそうか。

(広島電鉄株)

実際にはもう少し大きい規模の利用が必要と考えているが、予約方法の変更や定期券の値下げ、グループ運賃の導入などにより、新たな需要を取り込みたいと考えている。大型バスの需要がだんだん縮小していくところに、AIオンデマンドが活用可能なものとなるように、新たな取組を行いながら、スケールアップしていきたい。

○第2号議案 中国ジェイアールバス広浜線の再編について

(栗原委員)

(2)ホープタクシーの区域拡大の資料P.10に記載されている運賃の算出基礎について、支出に車両代とあるが、車両の償却期間は何年なのか。

(事務局)

ホープタクシーで使用されている車両の、実際の償却年数は把握していないが、一般的な路線バス車両の償却期間は5年となっている。

(栗原委員)

車両代・消耗品費で年200万円ということなので、合計で1,000万円ということか。

(事務局)

5年間で償却となる場合には、概ねそのようになる。

(栗原委員)

この分が補助金として交付されるということか。

(事務局)

北広島町においてはそのようになる。

(栗原委員)

(1)路線のフィーダー化及び事業移管の資料のP.18に記載されている車両について、使用者は広島交通とあるが、所有者はどこになるのか。

(事務局)

所有者も広島交通である。

(栗原委員)

こちらの車両についても補助金が交付されるのか。

(事務局)

これについては、北広島町と広島市で購入費の1/2程度の補助を予定している。

(伊藤会長)

(2)ホープタクシーの区域拡大については、北広島町の地域公共交通会議で承認を得ているというこ

とだが、その場では何か意見はあったのか。

(事務局)

意見としては特段なかったと聞いているが、小学生の利用について何人程度想定しているか、という質問があったと聞いている。なお、現時点では4名程度の小学生の利用を想定している。

(栗原委員)

ホープタクシーの運賃の算出方法について、1日当たり5,000円の収入があれば、収支が差引ゼロになるようになっているが、あまりに雑という印象を受けた。

(平原委員)

確かに雑かもしれないが、あくまで北広島町の方で決めた運賃であり、この場で議論することではないのではないかと。

(伊藤会長)

事務局においては、北広島町と協議をする機会があれば、こうした御意見があったことをお伝え頂ければと思う。

○第3号議案 乗合タクシーの運行計画の変更について

(栗原委員)

(1)の美鈴が丘地区の乗合タクシーについて、美鈴が丘は50年ぐらい前にできた団地だと思うが、団地の住民の年齢構成が分かれば教えていただきたい。また、新たな運賃割引制度として、小学生未満を同伴する保護者が無料になるとのことだが、保護者は何人まで無料になるのか。

(事務局)

まず、年齢構成について、参考として、平成27年の国勢調査時点での美鈴が丘地区の高齢化率は34.3%となっている。同じ時点の市全体の高齢化率は23.7%なので、市全体からすると高齢化が進んでいる状況である。次の質問については、小学生未満1人につき、保護者1人が無料となる。

(横田委員)

(2)の可部・亀山地区の乗合タクシーについて、フリー乗降を実施する区間について、乗降の際の安全性に問題はないか。また、その他の区間についても、今後導入する可能性はあるのか。

(事務局)

まず、今回フリー乗降を実施する区間の安全性については、団地内でも道路幅員が広く、道路勾配があまりない区間であり、事前に交通管理者である県警と協議をし、当該区間における実施は問題ないとの回答を得ている。また、その他の区間への導入について、今回は、運行事業者であるカオル交通が、これまでフリー乗降を実施したことがないということもあり、まずは一部区間で実験的に行うこととしたが、利用者の安全性や事業者の運行に問題がないと分かれば、さらに広げていきたいと考えている。なお、現時点では、可部の街中においては、地元から要望がないこと、また、交通量が多く、危険が伴うことから、フリー乗降の導入は考えていない。

(栗原委員)

フリー乗降の実施は良いことばかりと思っていたが、横田委員の質問で、安全性について考慮する必要があることが分かった。そうしたことも踏まえ、今回、導入をすべきか否かといった議論を行っているのではないかとと思うが、そのあたりの経緯をもう少し詳しく教えてほしい。

(事務局)

本市が支援する乗合タクシーは、地域が運行計画を考えるという特色がある。フリー乗降の実施に当たっては、昨年、地元の協議会から、利用者の増加を図るためフリー乗降を実施したいと相談があ

り、交通管理者から安全性に問題がないという回答も得られたため、地域の取組を後押しするという考えのもと、今回の運行計画の変更を提案したものである。質問があったように、地域と盛んに議論をしたというものではないが、地域でより良い交通を作っていくための力添えをしたいと考えている。

○報告事項 黄金山地区乗合タクシーの運行休止について

(伊藤会長)

今後、デマンド型乗合タクシーの実験運行が開始されることになれば、また、この会議で審議を行うという流れでよいか。

(事務局)

そうである。

以 上