

第15回 広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

1 日時 令和5年3月22日(水) 15:00~16:30

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

(1) 委員

広島大学 藤原会長、広島工業大学 伊藤副会長、広島市道路交通局 池田委員、
西日本旅客鉄道(株) 山本委員、広島高速交通(株) 胡子委員、広島電鉄(株) 佐伯委員代理、
広島県バス協会 赤木委員、広島県タクシー協会 富田委員、
広島県旅客船協会 三好委員代理、(株)広島バスセンター 箕田委員、
中国地方整備局広島国道事務所 河井委員、広島市道路交通局 西村委員、
広島県警察本部交通部 若木委員代理、広島市社会福祉協議会 久保田委員代理、
中国地方整備局建政部 原山委員代理、中国運輸局交通政策部 河野委員、
中国運輸局広島運輸支局 川野委員、広島県地域政策局 藤井委員、
広島市都市整備局 山縣委員

(2) 事務局

広島市道路交通局都市交通部 森田公共交通計画担当課長、担当職員

(3) 交通事業者

広島電鉄株式会社交通政策部 梶山部長、山瀬交通政策課長、担当職員
広島バス株式会社営業本部 山田取締役営業本部長、清水事業推進課課長補佐

内 容

《機能強化策の実施状況》

ー資料1-1、1-2 について事務局から説明ー

(久保田委員代理) 広島市社会福祉協議会副会長

- ・ 少子高齢化の問題を根本的に解決することは難しいと思われるが、今後増加する高齢者については、外出ししやすいような利用促進策を展開するなどの対応が必要ではないか。例えば、バス利用時のポイント付与やイベントの実施、定額サービスなどが考えられる。

(事務局)

- ・ いただいた御意見については、本市としても重要な観点であると考えており、乗降データを分析するなどして、年齢別やエリア別等、バスの利用状況を調査していきたい。
- ・ また、福祉や教育、観光等の他分野との連携や、利用者の声を聞くことも重要であると考えており、出かけてもらうことが目的となるような新たな需要の創出について、事業者と一緒に考えていきたい。

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 機能強化策の進捗状況について、どのくらい進展しているのか分かるように示すなど、今後力を入れるべきところが見えるようにするための工夫をお願いしたい。

《運賃改定後の利用状況について》

(交通事業者) 広島電鉄株式会社交通政策部

- ・ 運賃改定後のバス7社の対前年の運賃収入は、値上げ後の11月から1月までの3ヶ月平均で、10%増加している。また、利用人数は、値上げ当初は対前年で3%減少したが、3ヶ月平均では6%増加している。
- ・ 電車の対前年の運賃収入は3ヶ月平均で21%の増収で、利用人数はバス同様、値上げ当初は4%減少したが、3ヶ月平均すると7%増加している。
- ・ シティパスのシェアをみると、区間定期券が8割から6割に減少し、シティパスは2割から4割に倍増している。また、利用回数は、区間定期券に比べ、1カ月あたり平均2.6回増えている。
- ・ デジタルシティパスについては、3ヶ月で2,032枚発売しており、好調であると受けとめている。
- ・ シティパス、デジタルシティパスは、公共交通の利用促進や行動変容を促し、街の活性化に寄与するものと考えており、今後もPRを行っていききたい。

《評価指標別の目標値の達成状況》

－資料2-1、2-2について事務局から説明－

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 公共交通の取組がどれだけいい方向に向かっているか、公共交通を利用していない人に対しても、役立つ情報としてPRできないか。
- ・ 例えば、「拠点間の所要時間が短縮している」ということは、渋滞緩和されているということであり、公共交通を利用していない人にもメリットが及んでいるという説明ができる。

(事務局)

- ・ 公共交通を利用していない人へのPRは、今後、事業者への支援の必要性を市民に理解してもらうためにも重要であると考えます。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 自動車ユーザーであっても、公共交通の利便性を高めることに賛同する人はいるはずである。
- ・ これは、自分にとってメリットはないが、近い将来恩恵を受けたり、高齢者にも利益になるためである。したがって、将来的に利用する可能性があるという人への価値を高めるためにも、積極的な情報開示や工事等の進捗状況の見える化が非常に重要である。

《乗合バス事業における共同運営システム導入に向けた取組状況について》

－資料3-1、3-2について事務局から説明－

(久保田委員代理) 広島市社会福祉協議会副会長

- ・ 駅施設の考え方として、単に電車に乗る場所という役割でなく、地域住民にとってなくてはならない場所にしなければならない。
- ・ また、ネットワークの再構築に当たっては、大型バスで運行するだけでなく、地域の実情に応じて、バスの小型化、循環型バスや乗合タクシーの導入により、効率化を図る必要がある。
- ・ 行政が住民の足を守ることは市民サービスのポイントであるが、それに伴う運行補助金の負担の抑制が必要である。

(事務局)

- ・ 駅(交通結節点)については、移動する際の通過点でなく、目的となることが大切であると考えている。こうしたことに取り組んでいくに当たっては、都市整備や観光分野とも連携しながら検討を進めていきたい。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ バス事業分科会の役割は、重要であり賛成である。
- ・ 相生通りの混雑緩和については、コロナ禍により減便されたものの、一方では定時性が確保され、利用者にとって不便にはなっていない。こうした全体最適の事例はいくつもある。引き続き、この問題の解決に向けて検討をお願いしたい。
- ・ 交通結節点の重要性としては、バスタが良い例であり、医療や福祉、教育などの機能をどのように持たせるか、ネットワーク再編に併せて考えていただきたい。

《広島県地域公共交通ビジョンの策定状況について(広島県)》

—資料4について広島県地域政策局藤井委員から説明—

(三好委員代理) 広島県旅客船協会事務局次長

- ・ ビジョンでは主に陸上交通が取り上げられているが、旅客船でも脱炭素化やキャッシュレス化に取り組んでおり、海上交通の取組についても取り上げて欲しい。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 本日この会議で県のビジョンを報告してもらった意義を私なりに述べると、まさに県と市の「共創」であると理解している。広島市民であっても、他市町に移動する際は県が考えているような広域ネットワークが不可欠であるし、広島市が市内交通を考えることは、県ビジョンの一部分にもなり得る。

《その他》

(若木委員代理) 広島県交通部交通規制課課長補佐

- ・ G7広島サミット開催に伴い、広島市内の高速道路等では、首脳等の移動時間帯において大規模な交通規制を5月18日(木)から5月22日(月)の5日間実施する。
- ・ 交通総量の削減目標は、広島県内高速道路や広島市中心部の一般道路の交通量を50%削減するものあり、可能な限りマイカー利用を控えるようご協力をお願いしたい。
- ・ また、鉄道は交通規制の影響はないものの、バスや路面電車は、交通規制によるダイヤの乱れや減便、運休の可能性がある。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ G7広島サミットの開催による交通規制は、災害時の予行演習と捉えて取り組む必要がある。
- ・ 市民の生活に欠かすことのできないエッセンシャルワーカーは、マイカー利用の自粛により業務等に支障がないよう公共交通が受け皿となる必要がある。

(赤木委員) 広島県バス協会専務理事

- ・ 4月から大幅な減便となり利用者の皆様に大変申し訳ない。
- ・ 各バス事業者も採用活動を強化しており、また、バス協会では、広島と福山で就職セミナーとバス運転体験会を開催してバス乗務員の人材確保の努力はしている。しかしながら、コロナ禍による経営悪化もあり乗務員の処遇改善について、抜本的な解決にはなっておらず、大変厳しい状況である。
- ・ 来年4月からバスの乗務員も時間外労働の制約が厳しくなり、時間外手当の減少により人材不足に拍車がかかるのではないかと危惧している。
- ・ 大型2種の免許制度が昨年5月から改正され、普通免許取得から1年で免許が取得可能となったことから、若年層の雇用促進、また、女性の雇用促進に努めていく必要がある。さらに、今後、日本バス協会としては、外国人をバス乗務員として雇用できるよう取り組んでいくこととしているが、そのためには各種制度改正も必要である。
- ・ 厳しい状況が続くため、今後も減便等に対応していく必要があると危惧している。

(山本委員) 西日本旅客鉄道(株)中国統括本部広島支社副支社長

- ・ 東部地区連続立体交差事業の関係で、令和5年4月16日(日)20時30分頃から終電まで広島駅から海田市駅間の列車の運転を取り止める。
- ・ バスによる代行輸送を予定しているが、なるべく利用を控えていただくようお願いする。

以上