

第17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10月24日（火）13:30～15:00
- 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6階 マルチメディアスタジオ

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㈱ 奥井委員、広島高速交通㈱ 胡子委員、広島電鉄㈱ 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 山村委員代理、広島県旅客船協会 迫田委員、㈱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 森委員代理、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 永野委員、広島消費者協会 栗原委員、中国地方整備局建政部 矢吹委員、中国運輸局交通政策部 山崎委員代理、中国運輸局広島運輸支局 中井委員、広島県地域政策局 藤井委員、広島市都市整備局 林委員、私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 堀越委員代理

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部 林田公共交通調整担当課長、担当職員

(3) 関係者・交通事業者

広島県土木建築局 杉原主査
広島電鉄株式会社交通政策部 梶山部長、担当職員
ひろでんモビリティサービス株式会社 明知代表取締役社長
広島バス株式会社営業本部 清水事業推進課課長補佐、北川運輸課課長補佐

内 容

《実証運行について（共同運営システムの試行的取組）》

－資料1、2、3、4について事務局から説明－

（伊藤副会長）

- ・ 今回の実証実験は、1カ月弱という限定的な取組で、これまで市の計画の中で重複路線を解消することや郊外路線フィーダー化に取り組むとしている。目的に合致する路線をとりあげ実証実験を行うものであると理解しているが、その後、本格運行に向けたスケジュールなど見通しを聞かせてほしい。
- ・ 地毛フィーダーの車両は、定員9人ということであるが、バス停で9人を超える乗車がある場合はどういった対応するのか。

（事務局）

- ・ 本格運行への具体的なスケジュールは明確には示せないが、今回の実証運行を行った後、データ分析を行うほか、運行期間中にアンケート調査で利用者の声も拾っていくこととしている。これらを踏まえて今回の取組を検証しながら次の展開を考えていきたい。

- 乗車人数が9人を超えるような場合は、運転手が後続の既存便をご案内することでご理解いただきたいと考えている。

(伊藤副会長)

- 過去にこの協議会で議論した広島電鉄2号線・広島バス22号線など、実証運行から本格運行には至っていないものもある。共同運営システムが本格的に走り出したら本格運行へということかもしれないが、実験だけで終わらずに本格運行に向かう方向で考えてもらいたい。

(藤原会長)

- 実証運行から何がどうなったら本格運行に移行するのかという目安を、分析した後に考えるのではなく、今考えておく必要があるのではないかという意見だと受け止めた。よく検討していただきたい。

(栗原委員)

- フィーダー化に賛成はするが、利用者として実証運行とはいえ減便にならないようお願いしたい。
- バリアフリー適用除外の認定について、車椅子利用者にとっては、サービスが後退している。今回は4週間の実証運行だから適用除外を申請するということだが、本格運行に移行する場合は、実証運行で適用除外としたことをもって議論なくそのまま移行することのないようにしてほしい。

(事務局)

- バリアフリーへの対応は、広島市や公共交通事業者にとって求められる大変重要なテーマだと捉えている。今回の実験は、限られた期間の中で調整の図れるところをまずはやってみるというのが大きな目的にもなっているが、当然、本格的な路線再編を考えていく上では、委員ご指摘の点も踏まえ、効率化する一方で利用者の利便性の確保も念頭におきながら検討していく。

(藤原会長)

- 実証運行中は車椅子や一定の障害のある方々が乗れないというのは自明であることから、その人たちの声を拾う方法を考えておかなければならない。どのくらい不便なのかということもチェック項目として設定した上で、想定内か、全然違うことが起きているのかを検証してもらいたい。
- 地毛のフィーダー化は、車が小さくなることによって、今まで通れないところも通れるようになる。むしろバスが家の前まで来てくれるようになったというようなことも将来的にあり得るのか。

(事務局)

- 小型車の特性を生かした運行を今後考えていきたい。

(藤原会長)

- 東広島市でも同じような路線があり、右まわりだと通れ、左まわりだと通れないというところがあるが、小型車ならどちらも通れるということもあり、きめ細かい交通サービスのメリットがある。

《広島空港アクセス路線（宮島・ジアウトレット路線）の実証運行について》

—資料5について広島県土木建築局及び交通事業者から説明—

(伊藤副会長)

- ・ 宮島の渋滞のことも考えられていてよいと思うが、どれくらいの運賃設定なのか。
- ・ あらかじめ予約できるのか教えてほしい。

(交通事業者)

- ・ 軽微運賃での、キャンペーン価格の設定など現在調整中である。
- ・ 発車オーライネットを利用して予約することを考えているが、乗務員が現地でタブレットPCを利用し、その場で予約処理できるよう準備している。

(藤原会長)

- ・ 上りと下りで機能が違うと思っている。空港から宮島は比較的、時間的な制約がないが、宮島から空港は時間的な制約があり、山陽道が混んでいたら移動時間が読めないところがある。所要時間の遅れについて、何か対策はあるのか。

(交通事業者)

- ・ 渋滞を考慮した時間設定にしており、30分より多く余裕をみて到着することで対応する。

(藤原会長)

- ・ 羽田～成田間のリムジンバスのように混雑があればルートを変更するなどの対応はあるか。

(交通事業者)

- ・ 事故等があればルート変更で対応するが、ピーク時等は渋滞を考慮して運行を想定している。また、安芸バイパスができて渋滞が緩和されているということも聞いているため、実証運行の期間内で対策を検討していきたい。

《道路運送法改正に伴う協議運賃の協議方法の見直しについて》

－資料6について事務局から説明－

(中国運輸局)

- ・ 国で行っている「リ・デザイン」有識者検討会での提言を受け、この度地域公共交通に関する制度の改正があり、鉄道・タクシーの協議運賃制度が創設された。その中で、バスの運賃制度についても一部改正があり、地域で設定する協議運賃について、独占禁止法に抵触することがないように、協議をしていただく必要がある。道路運送法9条5項で規定のあるように地域の意見を反映して運賃設定をしていただくことになる。

(藤井委員)

- ・ 議案は、全会一致で決するとあるが、これは法や規則等で定めがあるものなのか。

(事務局)

- ・ 協議会が全会一致としていることを踏まえ、同じ考えのもとそろえているものだが、たたき台として考えており、いただいたご意見を反映させていきたい。

(中国運輸局)

- ・ 決議の方法については、必ずしも全会一致とする必要はなく、各市町村で検討いただきたい。

(藤原会長)

- ・ 協議会の審議事項については、利害が一致せず、難しい案件もあり、そういった案件については、時間をかけて審議を行っている。分科会は、協議運賃だけ特別に取扱いを定めてもいいが、協議会同様に、時間を重ねて審議し皆さんの納得をいただける形になればよいのではないかと。

(赤木委員)

- ・ これまで同じ協議会で協議し、協議運賃として設定できていたにもかかわらず、今後は、例えばバスの均一運賃の場合、7社に分けて行うことになり、手間も時間もかかるのではないかと。

(中国運輸局)

- ・ 道路運送法の改正の際に、共同経営計画を策定している広島市についての取扱いを本省に問い合わせているところであるため、回答があり次第、事務局へ報告したいと思う。

(藤原会長)

- ・ 今回の法改正を受けて、他県などで動きはあるか。

(中国運輸局)

- ・ 協議運賃を検討している自治体があると聞いている。

(藤原会長)

- ・ 地元説明会やパブリックコメントなどを必ず行うということで、そのプロセスに相当、時間がかかる可能性があるように感じる。これまでは、協議会に諮るまでに相当の時間をかけているかもしれないが、今回の法改正を受け協議運賃を行うとすると手続きに要する時間について、広島市ではどのように考えているか。

(事務局)

- ・ パブリックコメント等あるいは地域の住民の方の関係者の説明会ということで設定をされており、今までよりも短くなることはないとは思っている。ただ一方、現在でもダイヤの減便など住民の方に大きな影響がある案件については、事前に地元関係者に説明を行っている。その点、時間が大幅に遅れるというようなことはないが、滞りがないように調整をしていきたいと思っている。

(藤原会長)

- ・ 協議運賃の趣旨は、フットワークよく地域にあった「リ・デザイン」にしていくことなので、単的に時間がかかるように見えるが、住民の理解が得られ、よりスムーズになっているのかもしれない。市においても、今後、全国の事例を集めていただき、適用する際に役立つようにしていただきたい。

以上