

## 第8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2年9月10日(木) 10:00~11:30

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 西原委員、  
西日本旅客鉄道(株) 山本委員代理、広島高速交通(株) 伊藤委員、広島電鉄(株) 塩田委員代理、  
広島県バス協会 赤木委員、広島県タクシー協会 坂本委員代理、  
広島県旅客船協会 松山委員、(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 景山委員、広島市道路交通局 松田委員、  
広島県土木建築局 上場委員、広島県警察本部交通部 山本委員代理、  
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 濱田委員、中国運輸局交通政策部 三宅委員、  
中国運輸局広島運輸支局 米田委員、広島県地域政策局 為重委員代理、  
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 梶谷公共交通計画担当課長、担当職員

## 内 容

### 《令和元年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について》

—資料1について事務局より説明—

意見なし

### 《令和2年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について》

—資料2について事務局より説明—

意見なし

### 《令和2年地域公共交通優良団体大臣表彰について》

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ この度、「広島市地域公共交通活性化協議会」が、地域公共交通に関して他地域の模範となるような顕著な功績を残した団体として国土交通大臣から表彰されることとなった。
- ・ 本協議会は、政令指定都市では初となる再編実施計画を策定するなどの取組が認められ、このような表彰をいただき、とても光栄であり、表彰に当たっては、中国運輸局から強く推薦していただいたと聞いていることから、三宅委員にご紹介して頂きたい。

(三宅委員) 国土交通省中国運輸局交通政策部交通企画課長

- ・ この大臣表彰は、地域公共交通の取組が他地域の模範となるような顕著な功績を残した団体に対し表彰を行う制度であり、平成 21 年から行っており、毎年 5 団体ほど表彰を行っている。
- ・ 広島市の事例に関しては、エキまちループ、まちのわループをはじめとした既存路線の便数の適正化などについて、政令市では初めて再編実施計画の策定を行ったこと、事業者同士が連携し、「競争」ではなく「協調」によって再編を行ったこと、利用者目線の施策を徹底したことなどから受賞につながったと考えている。
- ・ 再編については、郊外部だけではなく、都心部でも必要であるということを示すことができた。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 受賞に至った経緯には、本協議会のメンバーがそれぞれ表に出ないところで調整・努力を重ねた結果だと思っている。
- ・ 広島市が作成している計画に基づいて市街地の公共交通ネットワークの再編、郊外部でのラストワンマイルなどの取組が評価されたのでうれしく思っており、今後の取組に向け、この協議会での議論を引き続き行っていきたい。
- ・ 協調や連帯ということが今問われているので、引き続きご協力をお願いしたい。

## 《新型コロナウイルス感染症による交通への影響について》

—資料 4 について事務局より説明—

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ バスについて広島県バス協会から少し詳しく説明をお願いしたい。

(赤木会長) 広島県バス協会専務理事

- ・ 資料 4 の P 5～6 のとおり、路線バスだと 7 月は前年度比 22% 減まで戻ってきているが、再流行もあり、8 月、9 月と回復の兆しは出ていない状況である。
- ・ 一般路線バスについては、少子高齢化での厳しい状況に加え、高速バスや貸切バスの大幅な減収を受けて経営が大変苦しく、国、県、市からの補助金が必須となっている。また、貸切バスについては、7 月は少し回復したものの、県外への輸送が戻っていない。
- ・ バス協会が管理している広島駅新幹線口のバス乗降場については、5 月に利用が全くなくなったことから、予約システムの運用を 9 月末まで一旦停止していた。10 月、11 月の貸切予約状況を調査したところ、同じ時間に 10 台以上の予約がある日は月に 4 日程度しかなく、3 月までの休止を決定したところである。
- ・ 今後は、バスの利用促進のための取組が必要と考えている。一般路線バスでは、窓の開閉をしなくてもドアの開閉等により 3 分で換気できるので、安心して乗っていただけるものと思う。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 他の交通事業者で補足説明があればお願いしたい。

(伊藤委員) 広島高速交通(株)総務部長

- ・ 市の補助制度では、支援をいただいているところだが、県の補助制度では、新交通システムは対象外となっている。新交通システムも生活の足としての役割を担っており、次回、機会があれば、ぜひ新交通システムも対象に入れていただきたいと思います。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 資料のとおり、5月が最も利用が落ち込んだ月となっている。定期航路のうち、比較的観光利用の多い観光航路と、それ以外の生活航路に分けて示している。7月には少し回復したところではあるが、8月になり、盆休みの帰省自粛の影響により、観光航路、生活航路いずれも再度落ち込んでいる。
- ・ 国の支援を活用しながらなんとか経営を維持しているところであり、また、港湾施設使用料の減免については、広島県にいち早く対応していただき、大変助かっている。これが、山口県や岡山県、香川県へも拡大しており、感謝している。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)によれば、日本人は規制をかけなくとも自粛要請でここまで行動を変えることができる国民性であると言われており、アンケート調査によると、コロナウイルスへの過剰な反応として、特に公共交通利用へ恐れを持っている可能性があるようである。社会が感じているほど感染リスクが高くないことをわかりやすく書いてあるので、一度HPを見ていただき、活用していただきたいと思います。
- ・ 一方で、欧州では、いつかはまた利用者が公共交通に戻ってくるような仕組みとして、この感染拡大が始まってすぐに自転車道を整備するという施策を展開している。つまり、このように先を見据えた政策が必要となっていると思っている。テレワークや、私的交通への転換もあるが、これまでなかなか実現しなかった2地域居住や東京一極集中からの是正などの政策を実施する好機である。大都市から地域へ移住するというこれまでなかった風潮を活かし、広島のような住みやすい地域で公共交通の利便性を上げることが魅力を高めることになることから、新しい価値観をもって考えていただきたいと思います。

## 《公共交通ネットワークの再構築に向けた取組について》

—資料5、資料6-1、資料6-2について事務局より説明—

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 資料6-2の4ページ「交通系ICカードの全国相互利用サービスの開始」とは具体的にどういったことか。

(事務局)

- ・ SuicaやICOCAなど、全国どこでも使えるICカードがPASPYエリアでも使えるようになった、というものである。

(坂本委員代理) 広島県タクシー協会

- ・ 資料6-2の1ページにバス停のストレート化により利用者の利便性を図るとあるが、切込のあるバス停をストレート型にすることで一般交通へ影響はないのか。

(事務局)

- ・ バス停ストレート化の取組は、相生通りに同じ名称のバス停が複数あり分かりにくくなっていることから、これらを集約することに併せ、バス停の停車車両数の増加への対応、バスの歩道への正着による乗降のしやすさを向上させるために実施している。平成29年度に社会実験を行っており、この中で一般車両への影響は少ないことを確認している。

(坂本委員代理) 広島県タクシー協会

- ・ バス停が集約され廃止となったバス停については、都心部にタクシー乗り場が不足している現状があるため、タクシー乗り場として活用することを検討していただきたいと考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ バス停のストレート化については、道路構造上の問題がありどこでも整備できるものではないが、2車線以上あり、かつ優先レーンがあるような道路など勘案すると、可能性があるのではないかと考えている。
- ・ さらに何十年後、完全自動運転化したときの状況を考えながら進めていく必要があり、バスはバスベイがある箇所に停車するという事になっているが、完全自動運転化した際には、「ミーティングポイント」という使われ方になる。ほとんどの人が自動車を保有しなくなったとき、ライドシェアをする場所が必要になってくる。これが今のバス停に置き換わってくるのではないかと、研究の世界ではシミュレーションされているところである。
- ・ 広島の街は、公共交通と私的交通が混ざり合っており、ちょうど良いサイズの都市である。タクシー乗り場や荷捌きスペースで活用すること、ライドシェアのミーティングポイントとして利用することなど、先を見据えておく必要がある。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 資料6-1の3ページにある旅客船へのPASPY導入の取組について補足説明をさせていただく。旅客船航路の特性からPASPY導入には至っていないが、宇品港を発着する航路を中心に3社6航路に全国相互利用可能な交通系ICカードやクレジットカードなどによるキャッシュレス決済や接触機会の低減を図るべく11台の自動券売機を導入する取組を進めている。
- ・ 資料6-2の13ページにあります案内情報の充実に関する施策については、宇品港においても昨年7月から広島港総合案内所を開設している。英語案内が可能なスタッフを配置し、JNTO(日本政府観光局)の外国人観光案内所認定を受けているので、取組に追記いただきたい。
- ・ 1月から「広島みなと新線」が広島バス(株)により運行開始されたが、もう少し運行本数を増やせないか検討いただきたい。

(事務局)

- ・ 広島港における総合案内所の取組については、資料に掲載させていただく。広島みなと新線の運行本数については、委員からご意見があったことをお伝えしておく。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ エキまちループ、まちのわループ、広島みなと新線、西風みなとラインなど、バス路線に名称がついていくことはとてもよいことである。〇〇行きのバスというよりは、とりあえず広島みなと新線に

乗れば宇品までの観光地や施設に行けるというように、統一性には注意しながらもわかりやすい名称を付けていけば住民の方にとってわかりやすくなる。

## 《評価指標の分析結果》

－資料7について事務局より説明－

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 資料7の5ページに指標3として、公共交通がなかった地域に新たな交通を導入したことが数値上昇の要因であると考えられているようだが、公共交通があるところに人口が増加し、コンパクトシティに近づいているといった要因もあるのではないかと思っており、ぜひこういった視点でも分析をされるとよい。

(事務局)

- ・ ご助言いただいた視点も、今後、計画を改定する際の指標設定に向けて検討していきたい。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 地域公共交通網形成計画において年度ごとの目標を設定し、PDCAを回しながら、目標値を見直していくという姿勢が大切である。中国運輸局で実施している第三者評価委員会においても、それぞれの活性化協議会が多くの取組をされており、低い目標を立てて達成したということではなく、高い目標にベクトルを向けていくということが大切であると考えている。
- ・ 一方で、令和2年は特殊性があるため、単に量的指標で設定すると難しい面が必ずある。今回のように外的に突如発生したパンデミックの影響による部分と、そうでない部分というのは、わかるように準備をしておく必要がある。

## 《再編事業の状況》

－資料8について事務局より説明－

意見なし

## 《「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の改正》

－資料9、資料5について事務局より説明－

(箕田委員) 広島バスセンターターミナル事業本部長

- ・ 資料5の2ページにおいて、今後の進め方として、今年度あと2回協議会を開催される予定とのことだが、今回このコロナ禍の中、公共交通利用者が今後どう推移していくのか、またコロナ終息後利用者は戻ってくるのか、あるいは生活様式が変わってしまい戻らない部分があるのかということを見極めるには、もう少し時間がかかると思う。また先ほど説明のあった運賃プール制度などは、これまで長い間実現できなかったことが法改正によって可能となりうる状況となってきたなど、公共交通をとりまく環境は大きく変わってきている。こうした背景から、次の計画を策定するに当たっては、

このメンバーでしっかり議論をして進めていっていただければと思う。

(事務局)

- ・ ご意見いただいたように、このコロナ禍の状況をしっかり議論していくことが必要であると考えている。現在の網形成計画は最終年度となっており、改定に向けて今年度取り組むこととしているが、本協議会委員の皆様をしっかり議論いただけるよう相談しながら、体制を作っていきたいと考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 資料9の2ページの共同経営計画については、広島市では10年以上前から議論が行われてきたが、法律の枠組みによって実現できなかったという経緯がある。今回、独占禁止法特例法が成立し、実現可能となったのだから、どう実現していくのか、実現することがどう利便性につながっていくのかと問われるようになる。この法律を活用して取り組むタイミングに今きているわけである。広島市地域公共交通活性化協議会長としても、取り組んでいくべきであると考えており、単に交通事業者が集まって議論をするだけではなくて、バス協会が中心となって行っているデジタル化やダイヤの共通化についてもセットで、ICTを使いながら、また、災害対応も含めて、運賃プール制を進めていく必要があると思っている。各委員も、何十年に1回という大仕事をやる時期に今この場で意見を出し合うというところから最後は広島にとって動きやすい街とはなんなのかということ念頭に議論いただきたい。

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 運輸連合の仕組みが可能になったということで、実現に向けて議論を進めていけたらと思う。
- ・ 公共交通が使いやすいような道路空間の再配分を考えて、バスだと、バス専用レーンや優先レーンがあるが、きちんと運用できているのかと思う部分があり、今、バスから車利用にシフトしている利用者がある中、結果的に渋滞を引き起こしてしまっているのではないのかと思う箇所もある。公共交通にシフトできるような道路空間の再配分をどうしていくのかという議論をしていけたらと思っている。
- ・ 今は公共交通利用を控えている人が増えているが、これまで公共交通の乗車密度というのは高すぎたのではないかと考えられ、公共交通の快適性という観点では、例えば接続バスを導入することにより乗車密度を緩和させることができる。路面電車では、広島では30mの長さの車両で走行しているが、ヨーロッパに行くと60mとか、ドイツだと75mの車両が走っていたりする。今後は、乗車密度を下げ、ソーシャルディスタンスを保てるようにすることも考えてはどうかと思う。

(事務局)

- ・ 独占禁止法特例法の成立については、今後計画の見直しを進めるに当たって、目玉になってくると思っているため、引き続き勉強をしながら、議論して進めていけたらと思っている。
- ・ 道路空間の再配分については、公共交通をどうしていくかを考えるに当たって重要な視点であると思っている一方、まちづくりとしてどうしていくかという視点も含め、議論させていただければと思っている。
- ・ 車両の大型化によってバスの密度を減少させることは可能となる一方、道路構造からみた際に、実現可能かどうかということもある。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 今意見が出たような話というのは、関係者が多く、広島市だけで考えるような話ではないのではないか。ヨーロッパの事例、運輸連合の実態にも詳しい伊藤教授に入っただき、交通事業者、道路管理者、運輸局、県警などが入り、本協議会の下部組織として実務的な公共交通利用のためのワーキングを設置するということも考えられるのではないか。

## 《その他》

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 最後に、いままで事業の効率性ばかりを見ていた時代があった。今後は、新しい価値観で物事を見ていく時代がくるのではないかと予感している。例えば3千人以上の利用があるJR駅でなければバリアフリーの駅舎にしないのか。これまでは効率性を考えると利用に応じてそうだろうと言われてきたが、そうではなく、3千人に満たない駅こそバリアフリーが必要なのではないかと考えた時代に来たのではないか。実現可能かどうかはまた別の議論ではあるが、自由主義で言われているような効率性から、どちらかというと、権利の保障のようなことに価値観が変わっていったと思う。このようなタイミングで網形成計画を見直すということであり、考え方を大きく変えていく必要があると思っている。ここに集まる委員方の英知を交換できるような場になるよう考えていただきたい。このようなフォーマルな場ではなく、若手が集まれるような場を意図的に作れたらと思っているので、ご参加いただけたらと思っている。

以上