

第5回 広島市総合交通戦略協議会 会議要旨

- 1 日時 令和2年12月2日(水) 10時～12時
- 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 協議会における委員の主な意見及びその対応(案)について 資料1

(意見等なし)

議事2 交通実態調査について 資料2-1, 資料2-2, 資料2-3

渡邊委員 資料2-3の6頁における図9の説明として「基幹的な公共交通(JR、アストラムライン)の沿線や交通拠点であるにも拘わらず、移動量(発生量)が減少している地域がある」との記載があるが、減少している地域がどこであるか、具体的に教えてほしい。

事務局 例えば、芸備線の沿線や高陽団地、可部地区、西風新都地区、五日市地区等において減少している。

渡邊委員 資料2-3の1頁における図1について、75歳以上の年齢階層のトリップ数が増加しているが、おそらく、寿命の長い女性のトリップ数が増加している気がする。また、高齢の女性の方は、自動車運転免許を持っていない方が多いと思う。

こうした状況を併せて考慮すると、75歳以上の年齢階層の移動状況を分析する場合、性別や自動車運転免許の保有状況等を踏まえて分析するとより良い分析ができると思うが、どうか。

事務局 男女別のトリップ数については手持資料が無いため、参考までに1人当たりトリップ数で言うと、平成30年から令和12年にかけての変化について、性別による特段の差異は見られない。

免許の保有率は、現在の保有率を将来に対してスライドするような予測をしており、平成30年から令和12年にかけて高齢層の人口は増加するため、自動車運転免許を保有する高齢者数については増加する。

藤原会長 75歳以上の年齢階層における自動車運転免許の返納率など、今回の将来予測がどのような前提条件に基づき実施されているのかということも併せて記載していただけると、より分かり易いと思う。

また、高齢者のトリップ数が増加している主な理由は高齢者の人口増加であり、高齢者の1人当たりトリップ数が増加に起因するものではない。一方で、若者の1人当たりトリップ数は減少することから、相対的に高齢者のトリップ数の増加が目立っている状況であると考えられる。こうした分析について、もう少し詳しく説明いただくと、より分かり易いと思う。

川本委員 資料2-3の1頁における図2について、平成30年から令和12年にかけて人口が減少していくという予測結果が示されているが、このまま若者が減少すると、広島市を支えていくことができなくなる。こうした状況において、将来の広島市の人口が減少しないよう、現在進めている取組などがあれば、教えていただきたい。

事務局 交通に関する政策ではないが、第6次広島市基本計画の「第5章 保健・医療・福祉、子どもの育成環境の充実を目指したまちづくり」において、子育て環境の充実に取り組むこととしている。また、同計画の交通に関する政策においても、バリアフリーの推進や通学路の整備など、子育て世代や子どもの移動環境の向上に資する取組等を推進していくこととしている。

戸田委員 国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計結果に示されているとおり、今後、更に人口が減少していく見通しであるが、先ほど事務局から説明のあった第6次広島市基本計画に位置付けられているとおり、広島市としては人口減少に打ち勝つための政策を展開していくこととしている。例えば、“より多くの方に広島市に来てもらうためのまちづくりを進める”といった内容の他、“子育て環境の充実により、安心して子供を育てられるようにする”といった内容などが位置付けられている。今回の協議会においては、こうした個別具体的な施策の内容までは詳しく説明することはできないが、広島市としては、様々な方面の政策を展開していくことで、人口減少や高齢化率の上昇といった様々な問題に打ち勝っていく方針である。

川本委員 多くの人に「広島市に住みたいな」と思われるよう、展開する政策のPR等もしていただき、今後、人口が増加していけば良いと思う。

藤原会長 「住みやすいまちづくり」の一つが、交通網の充実であると思う。
次回協議会になると思うが、「目指すべき将来像」や、それを実現するための「実施施策」などを議論していく中で、具体的な話が出てくるのではないかと思う。

伊藤委員 資料2-3で示されている将来予測の条件に関して、令和3年度から施行される改正高年齢者雇用安定法による“70歳までの就業確保の努力義務化”については、将来予測に考慮されているのか。

事務局 将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計結果を基に算出しており、御指摘の法令改正による影響については考慮していない。

伊藤委員 資料2-3の1頁で示されている予測条件について、「新交通西風新都線の整備」が記載されているが、西風新都線全線（広域公園前駅～西広島駅）の開業を見込んでいるとの認識で良いか。

事務局 西風新都線全線（広域公園前駅～西広島駅）の開業を見込んでいる。

藤原会長 現在の議論は、“国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計結果が正しい”という前提で進められているが、新型コロナウイルス感染症の拡大やDX（デジタル・トランスフォーメーション）*の考え方が広がる中、今後、“関東圏から広島方面への移住の進行”や、“物理的な人の移動から、リモートやオンラインへの転換”、“人の移動からモノの移動への転換”など、新しい流れが来ると考えられる。こうした今後予想される変化は、現時点では、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計においては考慮されていないことに留意する必要がある。

現在、エビデンスベースによる（データ分析結果など定量的な証拠に基づいた）議論を進めていることから、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計結果を用いることは正しいと思う。しかし、今後、施策パッケージ等を検討していく段階で、シナリオ作成に当たっては、例えば“大都市から地方に向けた、これまでとは逆方向の人の移動が始まる”とか、“オンラインやリモートの普及により、人の移動が“通信”に置き換わる”といった状況を踏まえたシナリオについても検討する

必要があると思う。

先程、委員から質問があったように、今後生じる可能性のある“高齢者の雇用形態の変化”など、人口の社会増減・自然増減しか考慮されていない国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計結果のみに基づいてシナリオを作成するだけでなく、政策的な視点を踏まえたシナリオ作成についても、是非、検討していただきたい。

検討の方向性については、本日の資料で問題ないと思う。

※DX(デジタル・トランスフォーメーション)…ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。〔令和元年度 情報通信白書より〕

原田委員 資料2-3の2頁の図4について、主な公共交通を代表交通手段とする移動の割合が増加しているが、アストラムライン延伸の影響はどの程度見込まれているのか。

事務局 今回実施した将来予測は、広島市全体の交通行動の変化を把握するために実施したものであり、特定の公共交通の利用状況の変化の把握を目的としたものではないが、バックデータとしては、平成30年から令和12年にかけて、アストラムラインを代表交通手段とする移動量は約7,000トリップ増加する予測結果となっている。

なお、将来予測は広島市居住者のみを対象としているため、広島市域外居住者によるアストラムラインを代表交通手段とする移動は含まれていない。また、代表交通手段による整理であるため、例えば、アストラムラインとJRを乗り換えた方については、JRを代表交通手段とした移動に含まれている。以上のように、アストラムラインを代表交通手段とする移動量が約7,000トリップ増加している予測結果は、利用者数の増加量を示すものではない。

藤原会長 現在のアストラムラインの1日の利用者数は約65,000人であり、それに対して約7,000トリップということなので、概ね1割強増えるということか。

戸田委員 繰り返しの説明となるが、代表交通手段の移動量については、移動手段の優先順位を定めた上で移動量をカウントしており、アストラムラインよりもJRの優先順位が高い。例えば、新白島駅の開業により、JRとアストラムラインを乗換利用する方が増えていると思うが、JRとアストラムラインを乗り換えて利用した方は、JRを代表交通手段とした移動としてカウントされる。以上のように、事務局より説明のあった約7,000トリップという数値は、アストラムラインの利用者数の増加を示すものではない。なお、アストラムラインの将来における利用者数の予測については、現在、別の部署において算出作業を実施している。

松山委員 現在、地域公共交通は新型コロナウイルス感染症の拡大により壊滅的な打撃を受けている中で、少しでもお客様に安心して乗ってもらうために、感染防止に関するガイドラインに則り様々な対策を実施しており、今後も継続して実施していく必要があると思っている。

一方、そもそも論として、現在の移動自粛という状況が、“国全体の移動自粛ムードに基づいたもの”なのか、それとも、“公共交通利用時の感染拡大の不安に基づくもの”なのか、という議論もある。

資料2-3の2頁の図3における注釈について、「公共交通の利用促進等に取り組む必要がある」旨の記載があるが、この記述は、現在の移動自粛の状況について、何らかの検証をした上での記述となっているのか。実証的な検証に基づいて記載したものではなく、思弁的な記述であれば、前述のように、公共交通も様々な取組を頑張っている状況であるので、もう少し丁寧に記載していただきたい。

事務局 注釈の記述は、検証に基づいたものではないことから、御指摘を踏まえた記載となるよう検討する。

藤原会長 感染症の専門家の方からは、移動中に飛沫感染をする可能性はかなり低いのではないかと聞いている。特に公共交通は、エアレーションの工夫や窓の開放等、かなり工夫をした上で運行されている。現在の移動自粛ムードについて、移動した先の活動に問題があるにも拘らず、何となく移動が悪だということになっている気がするため、そこを丁寧に記述する必要があると思う。

松山委員 **資料2-3**の1頁の「①トリップ数の変化(年齢階層別)における「高齢者の移動環境の整備が重要となる」との記載に関し、卑近な例で見ると先般、自動車・自転車・徒歩の各通行量が多い「拘置所北交差点」の信号機等が撤去された。こうした信号機の撤去の判断について、現時点で、交通量のみを基準としているのであれば、「身体性」の問題や今後、更に高齢者が増加する中で、信号機の重要性はより高まってくることを鑑みると、量だけでなく質についても判断基準に取り入れるべきだと思う。

大下代理 信号機の再編については、警察庁より示されている信号機設置に関する基準に基づき必要性の有無を判断しており、県内全体の安全を見据えつつ再編に取り組んでいる。

藤原会長 広島県警の「持続可能な交通安全施設等の在り方に関する検討会」において、本年6月に答申を出した所であり、必要な箇所に信号機を新たに設置するという一方で、信号機の必要性が低下した所を始め信号機が必要でない所は撤去することで、数千基ある信号機の適正な維持管理を図ることとしている。この提言においては、信号機を利用している地域住民等との合意形成の他、量だけでなく質についても考える旨が言及されている。また、高齢化社会において“信号機だけに頼っていて良いのか”という視点もあり、“自動車の速度を落として人と自動車が共存する場所とする”という考え方や、“2段階の道路横断が可能な中央分離帯の工夫”など、信号機だけに頼らない施策についても言及している。

議事3 交通ビジョンの検討について **資料3-1**, **資料3-2**

藤岡委員 交通課題3の「自家用車の都心部流入を抑制する」という考え方には賛同するが、実際の所、実現は難しいと思う。シンガポールなどにおいて、都心部に流入する自動車に課金する制度があったとは思いますが、そうしたことを実施するのは難しいだろう。

現実的に考えると、企業などに協力してもらい「時差出勤」や「自家用車通勤の抑制」などのソフト対策も考える必要があるのではないかと。

事務局 交通課題3について、都心部への流入車両に対する課金精度等については念頭においておらず、委員からの御指摘のようなソフト対策や、“公共交通をより使いやすくすることにより、自家用車よりも公共交通を選択してもらえるようにする”という意図で課題に挙げている。

委員からの“現実的には流入抑制が困難である”という御意見を踏まえ、課題の記載ぶりについて検討する。

藤岡委員 交通課題6の「自転車のマナーアップの啓発」について、マナーアップの啓発の取組についてはこれまでに十分実施してきていると感じている。これまでの取組による効果検証が必要であると思う一方、マナーアップの啓発だけでは足りない点もあるのではないかと。例えば、いくらマ

ナーアップを啓発したところで、赤信号であるにも拘らず通行する自転車がいることも事実である。こうした対応策として、例えば、自転車の通行量が多い箇所において、警告メッセージや警告音声を流す等、マナーアップの啓発以上の取組も必要なのではないか。

事務局 交通課題6について、これまでの取組による効果検証については必要であると考えているが、マナーアップの啓発については、自転車の走行環境の整備と併せて必要な課題であると認識している。具体的にどういった施策を盛り込んでいくかについては、実施プログラムを作成していく際に検討したい。

藤岡委員 「シームレス」や「ミッシングリンク」のような専門用語的な言い回しについて、分かり易い語句への変更や注釈を入れる等、一般市民に伝わりやすいよう配慮した方が良いのではないか。

事務局 専門用語的な言い回しについては、注釈を付記するなど、出来る限り分かりやすい資料となるよう配慮していきたい。

栢委員 交通課題3の「自家用車の都心部流入を抑制する」旨の記載に関し、課題の追加提案である。現在、都心部のスポンジ化等の進展により空き地にコインパーキング等が設置されている。それと併せて、過去、自家用車が多く使われていた時代に都心部の混雑を避けるために立体駐車場など多くの駐車場が整備されており、自家用車が都心部に来やすい環境になっているのではないかと感じる。こうしたことを踏まえると、都心部の駐車場の配置について見直していく必要があるのではないか。例えば、フリンジ駐車場等を整備することにより、都心空間への自家用車の流入を防げるのではないかと思う。こうした、都市のスポンジ化に関する課題について、追加してはどうか。

事務局 今回の整理は、都心部においてまちづくりと一体となった交通政策を展開していくことを意図して課題を整理したものであり、御指摘の内容については都市再生緊急整備地域と関連する部分もあると考えられるため、今後、課題整理を進めていく中で検討したい。

栢委員 交通課題18の「新たなモビリティサービス」に関する記載について、もう少し踏み込み、交通や人の流れをリアルタイムによるデータ取得により把握していくようなスマートシティ的な取組等を取り入れてはどうか。

事務局 前回協議会においてビッグデータの活用についても説明させていただいており、今後、課題整理を進めていく中で検討したい。

渡邊委員 交通課題3の「自家用車の都心部流入を抑制する」旨の記載に関し、資料2-3においては“都心部”の定義を都市再生緊急整備地域としているとともに、栢委員からのフリンジ駐車場に関する意見も踏まえたると、資料3-1においては“マチナカへの流入”に言い換えた方が良いのではないか。

事務局 事務局作成案としても、都心部全体の自家用車の流入抑制を意図しているものではないことから、委員の御指摘を踏まえ表現を検討したい。

渡邊委員 交通課題1について、歩道整備もちろん重要であるが、最近は“道路空間の再配分”と言われており、車道空間をいじめて歩道空間を広げる等、新しい試みも出てきているため、“歩道の拡幅整備”のように道路空間の再配分も考えているということを滲み出すような記載にすると良いのでは

ないか。

事務局 委員の御指摘を踏まえた表現を検討したい。

渡邊委員 先般、広島空港の民営化のプレス発表があったと思うが、民間が積極的に航空機の活用を打ち出している。現時点の課題の整理では、広域交流に関しては、道路に関する記載しかないことから、例えば、四国と連絡する船舶や、港湾・空港とマチナカのアクセスをどうするのかといった、公共交通で支える広域交通に関する視点もあっても良いのではないか。

事務局 公共交通で支える広域交通に関する視点について、広島市域では主に陸上交通との連携が中心になると考えており、その先に空港や港があるという認識はしていたものの、今回の整理では具体的な言及はしていないことから、委員の御指摘を踏まえた表現を検討したい。

伊藤委員 交通課題10において、「分かりやすく使いやすい料金システム」とあるが、現在、「何が分にくくて、何が使いにくい」のか、分析をお願いしたい。

また、今後、「分かりやすく使いやすい料金システム」について、どのような施策を展開していくのか検討が進められると思うが、交通事業者も企業として成り立つ必要があるため、こうした点についても留意していただきながら検討していただければと思う。

事務局 「分かりやすく使いやすい料金システム」については、既存の公共交通に関する本市の部門計画において整理されている“利用者が分かりやすい運賃体系”などを意識して盛り込んでいるものであり、具体的な展開施策については、実施プログラムを作成していく際に検討したい。

藤原会長 会議時間の関係で、本日の協議会中の回答はできないが、その他の意見等があれば頂きたい。

横田代理 資料1のNo.17の委員の主な意見について、対応(案)において“事業者側の視点については議事(3)の中で説明する”とあるが、事業者側の視点は資料3-1のどこに反映しているのか、教えてほしい。

横田代理 公共交通の乗換利用に関する整理について、バスからバスに乗り換える方も多数いることから、バスからバスへの乗換についても考慮していただきたい。

横田代理 資料3-1の交通の現状等を踏まえた問題点等の⑯及び⑰において、内閣府による世論調査の結果が用いられているが、“大都市”の定義を教えてください。また、“大都市”に対する調査結果に基づく問題点は、広島市の問題点と一致しているのか。

田中代理 トラックによる物流においては、荷さばきのために車を停める必要があることから、物流の中にそうした観点も取り入れてほしい。

原田委員 交通環境の整備においては、物理的な整備も重要であるが、公共交通の乗降に時間が掛かる人に対する思いやりなど、「人的な公共環境の整備」という観点も必要ではないか。

藤原会長 資料3-2において、今後の方向性として4つコアコンセプトをまとめている。各委員から頂いた意見については、何れも重要なものであったことから、全て網羅していただきたい。その上で、最終的にこの4つの方向性に持っていく必要がある。

後日で構わないので、気づいた点や意見等があれば、是非、お寄せいただきたい。

私からの意見としては、資料3-2のコアコンセプト②の「④ 利用者にとって分かりやすく使いやすい公共交通サービスの充実・強化」とあるが、ここで言う利用者というのは「いつ」の利用者なのか。「今(現況)」なのか「将来」なのか、そうした部分が伝わるのが重要である。また、「充実・強化」という表現はもう古いと思う。「連携」や「共生」という表現にするべきではないか。さらに、「公共交通サービス」という表現についても、従来の単純な公共交通サービスではなく、「多様な公共交通サービス」という表現にするべきではないか。

また、コアコンセプト③の「⑦ 地域特性に応じた持続可能な移動手段の確保」の表現については、例えば「人と地域のダイバーシティ(多様性)に配慮した」といった表現にしなければ、これからの時代に合わないと思う。

次に、少し大きな話ではあるが、これまでの各都市における都市・地域総合交通戦略は、致命的に分かりにくい部分がある。具体的に言うと、例えば、広島市でいうと「広島市全体の街の容量に対して、どのくらいの交通量を受け入れるつもりである」といった全体的な話が無く、「交通需要がこうです。人がこのように動いています。だから、ここの交通をこうします」といったように、現状に起きていることに追従しているだけのようなものになってしまっている。この場合、理想的な街に近づく可能性もあるし、そうでない可能性もある。「こういう街にしたい。」、「観光客は何人くらい受け入れたい。」、「住んでいる人にはこのくらい移動してほしい。そのうち何割は公共交通、何割は自動車で移動してほしい」といったような、大きなビジョンがなければ厳しいような気がする。今回、アクティビティベースドアプローチによる交通行動モデルにより、様々な観点から交通需要を把握していたが、それを超えて、「これから広島市をどのような街にしていくのか」という観点がなければ、本日、各委員より様々な観点からの御意見を頂いたが、例えば、理想的なフリンジ駐車場の整備や、マチナカにある虫食い状のコインパーキングの整理等はできないと思う。

是非、次回協議会に繋がる意見を頂けたらと思う。

以上