

第11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3年10月25日(月) 10:00~11:40

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 西原委員、
西日本旅客鉄道(株) 宮本委員、広島高速交通(株) 胡子委員、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 富田委員、
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 三浦委員代理、広島市道路交通局 松田委員、
広島県土木建築局 綿井委員代理、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 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 石田委員、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

内 容

《市民等へのアンケート調査結果について》

ー資料1について事務局より説明ー

(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1 7ページの今後の外出意向について、市民の約4~5割が減少したままという回答結果になっていることや、資料2 8ページの企業の約5割が今後の出張や外勤は減少したままだろうと回答しているということで、コロナ収束後も移動状況がコロナ禍前の状態には戻らないのではないかということがうかがえる。
- ・ 今回のアンケート結果と、コロナ禍における交通量や乗降客数の減少とが、どれだけ関連しているのかということを確認していくことにより、将来の予測というものができるかと思う。

(栗原委員) 広島消費者協会会長

- ・ 資料1 9ページについて、コロナ感染リスクに関する利用者の意識と土木学会での研究結果がすごく乖離しているということに驚いている。おそらく全国的にも同じ傾向であると推測されるが、他都市での結果なども見てみると良いかと思った。他都市でも同様の傾向であるとする、国民への周知が行き届いていないと考えられることから、この乖離を埋めるための施策が必要になるのではないかと思う。
- ・ 資料2 5ページの企業属性について、業種に偏りがあるように見受けられることから、業種ごとに詳細に見ていくとよいのではないかと思う。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 土木学会の研究結果については、全国で見ても大きく乖離があるという結果になっている。実際に感染するリスクに対して大きく乖離して恐怖を感じているということである。
- ・ これまで、公共交通の利用促進という運賃の値下げ、所要時間の短縮、乗継回数の改善などによって対策を考えてきたが、そもそも健康リスクに対する意識改善など、物事の状況把握をするための情報提供が不足していたのではないかと思う。学会としても積極的に提案をしていくが、本協議会としてもいかにバイアスを持たずに正當に市民に理解していただくか、ということは引き続きメッセージを出していく必要がある。

(赤木委員) 広島県バス協会専務理事

- ・ 資料20ページについて、テレビなどでの情報提供が効果的ではないかという回答が多かったとのことだが、日本バス協会は、10月13日の日本経済新聞朝刊に『バスのない世界を考えてほしい』という広告を掲載した。本協会としては初の試みとして行われたものであり、感染リスクに対する安全性をPRし、利用促進に繋げていきたいと考えている。今後もこのような取組を進めていく予定である。行政においても、HPで情報発信するなど、周知をお願いできたらと考えている。

(三宅委員) 中国運輸局交通企画課長

- ・ 資料22ページについて、今後に求める事項として、「運賃の割引や引き下げ」を求める声が多いという印象である。例えば大学生はバイトができなくなるなど、運賃は重要な問題になっていると考えられる。一方、公共交通事業者も同じように厳しい状況にあると認識しており、利用者にも事業者が厳しい状況にあるということを理解してもらいつつ、両者の理解の中で今後の施策を検討していかねばいけない。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ コロナ禍以降、医療従事者の方々については称賛されるべきエッセンシャルワーカーということで数々取り上げられてきたが、実は公共交通事業者の方々というのは、移動手段を確保するため、感染リスクを抱えながら事業を継続してきたということから、エッセンシャルワーカーの最たるものである。地域公共交通のありがたさが分かり、生活に必要な重要な社会インフラであるということがこのパンデミックで分かったことだと思う。本当に公共交通事業はどうあるべきなのか、採算性をみただけでよいのかということを感じている。
- ・ Web調査にもかかわらず70~80代の意見が取れたことについては驚きであり、もしかするとパンデミックに対応してきた市民の成果なのかもしれない。

《公共交通ネットワークの再構築に向けた取組、広島市地域公共交通計画の改定（骨子案）について》

—資料2、3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

- ・ 社会経済情勢の変化について、この5年間で、公共交通に対して大きな影響を及ぼしたのものとして、自然災害・豪雨災害があるが、災害後、山陽線・呉線が長期間運行停止していたことがあったかと思う。JR路線やバス路線が走行している道路については土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域にかかっている区間が多くあることから、自然災害に強い公共交通を目指す必要があると考える。

(事務局)

- ・ 災害や事故など異常事態においても最低限の機能を維持していくことは重要であると認識している。対策についてもどのようなことができるか事業者と相談して検討したいと考える。

(赤木委員) 広島県バス協会専務理事

- ・ バス事業者各社は経営難が続いており、借入金の返済もじきに始まって来る。事業者への支援はありがたいのでしっかりやっていただきたい。
- ・ 災害時に鉄道が止まった場合、代替として貸切バスが必要になるが、協会会員の貸切バス事業者は7社が撤退し、現在103社となっている。このように災害時に重要になってくる貸切バス事業に対しても支援をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 利用者、事業者ともにコロナ禍で経済的に苦しい状況にあるということは承知しており、両方の視点を持って考えるのが行政の役割と認識している。状況を踏まえながら、スピード感を持って対応していきたい。災害時を想定した支援についても、何ができるのかは交通事業者などの関係者としてしっかり対話を重ねたいと考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 広島大学では、大学食堂で通常300円～400円程度の朝食を50円として、差額は大学が持つというキャンペーンを実施している。これが学生に好評となっており、そうすると、リズムが整った日常生活を送ることになる。バスや自転車、自動車の大学への到着時刻の分布も早い時間帯に変わってきている。公共交通が赤字だから行政が補填するという事に留まるのではなく、外出機会を増やすことで実は間接的に公共交通の支援を行っているということになる。このような新しい価値観を持った発想をこの会議で出し合って実現していくことが重要ではないかと考えている。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 旅客船関係のこれまでの取組として、令和2年度末に広島港などにキャッシュレス対応の券売機を合計11台設置した。外国語にも対応しており、感染症対策と近代化、国際化が図られたと考えている。コロナ禍で需要が激減し大変厳しい経営状況であったが、国、広島県、広島市、江田島市の支援で、事業者によっては負担がほとんどなく実施できたこと、厚く御礼を申し上げる。
- ・ また、広島港に寄港する船舶へのWi-Fiの設置や、JNTOのカテゴリーⅡの認定を受けた案内所の設置なども実施してきたところである。
- ・ 今後の取組としては、船舶のバリアフリー化として、広島港と松山港を結ぶ航路へのボーディングブリッジの設置を予定している。松山港は既に設置されているが、広島港における国内定期航路については初めて設置されることとなる。特に大きな荷物を持つ外国人旅行客の利便性が格段に向上すると考えており、これについても、行政からの支援をいただくこととなっており、厚く御礼を申し上げるとともに、引き続きよろしくお願ひしたい。
- ・ バスに限らず、旅客船についても運賃政策は悩ましい状況にある。コロナ禍で利用が大幅に減少しており、借入金によって経営を維持している状況である上、返済が再来年から始まることとなる。このような中、移動需要は2割減かよくても1割減までしか戻らないだろうと予想しており、運賃政策についてはよく検討していかなければならないと考えている。行政におかれては、利用者と事業者両方のバランスがとれる運賃政策が図られるように支援をいただきたい。

(事務局)

- これまでに委員から意見も出たが、密でない状態で移動したいという利用者の意識の変化が起こっており、企業としても新たな方式での勤務形態を継続する意向があることなどを踏まえると、例えばそうした動きをさらに促進するダイナミックプライシングのような考え方を持って新たな利用者を生み出していく取組というのでも考えていく必要があると感じている。

(赤木委員) 広島県バス協会専務理事

- コロナ禍収束後を見据えて、バスに乗っていただけるような利用促進の取組を進めていきたい。バス接近情報の発信としては、「くるけん」を新たに導入しており、災害時等のアクセス集中にも耐えられるようにしている。現在は試行運用中であるが、近日中に本格運用を始める予定である。
- 今年3月には時刻表のGTFSデータを公表し、年度内にはGoogleMapにおいてリアルタイム検索が可能になる予定である。
- 熊本県内全域で2019年に「バス・電車無料の日」が実施されたところ、普段公共交通に乗らない人がかなり多く乗ってきた。高知市では11月～1月の日曜祝日及び年末年始は路面電車やバスなどの無料化を行うこととなっている。また、岡山市でも11月の日曜日に行政が4,600万円を確保してバスと路面電車の無料化を行うとのことである。広島でもコロナの状況を見ながらとは思いますが、こういった取組ができないか。

(事務局)

- 今年度、市としては、PASPY割引の割引分に対する補助を国の交付金を活用して行っている。今後、財源確保という課題はあるが、コロナの状況を見ながら、市民の外出を促すとともに事業者を支援するためにどのような施策ができるか検討していく。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- 熊本の場合は、市だけではなく県内全域で実施されたものであるが、利用促進のみにとどまらず、渋滞緩和の効果が発現した。この取組によって、公共交通の利用促進がどのくらいの渋滞緩和につながるのか、社会的に判明した。つまり、渋滞対策をするための費用が公共交通の利用促進によって不要となり置き換えることができるようになったということである。
- 年度の変わり目のような人々が交通行動を変えようとする時期にタイミングを合わせて実施するとより大きな効果が得られるはずである。予算との兼ね合いもあるとは思いますが、期を逸しないように、このような取組をやるべきである。
- 本計画の目的は、「公共交通サービスの充実・強化」だけではなく、コロナ禍からの「回復」などの強いメッセージを込めたほうがよい。資料3の2ページによると、公共交通利用者がコロナで大幅に減っているが、例えばJRの利用者数を見ると、これまで沿線開発や利用促進など様々な努力をされて増やしてきたと思うが、数値自体は30年前に戻ってしまった。これは一時的であると信じたいが、本当に元に戻るのかという不安もある。自分たちが今30年前に戻ってしまったということへの認識と、これからまた元に戻すための努力をしていくため、「回復」というメッセージをこの計画の目的としていただきたい。
- 本計画において対象とする公共交通としては、今のこの世の中の流れとして、これまでの公共交通の定義が変わってきていることを踏まえて、例えば新技術を使った新たなモビリティサービスなども追加するタイミングなのではないかと思う。

《広島市地域公共交通計画（令和3年2月変更）における評価指標について》

－資料4について事務局より説明－

（藤井委員）広島県地域政策局交通対策担当課長

- ・ 自動車にはない公共交通の魅力向上をはかっていくというのは、我々も行政ということで重要と考えているところである。目標値の達成状況ということで、例えばこの目標が達成されれば公共交通の魅力が高まったとか、利便性が向上したなど、指標の分析の際になにが要因で目標が達成されたのかなど、考え方を教えていただきたい。

（事務局）

- ・ 目標値については、様々な要因があって達成された結果だと考えている。1つの要因に絞り込むことは難しいが、例えば、現計画の指標1として設定している「公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合」については、この計画期間内に約5%増加しているが、これは新白島駅の開業、広島駅の南北自由通路などの公共交通ネットワークを大きく変えるような結節点整備によって着実に効果が表れているものと考えられる。大きな影響を与えるような施策ではない個々の施策がどう効果を表しているかについては、もう少し詳細にみていく必要があると考えている。

（濱田委員）中国地方整備局建政部都市・住宅整備課長

- ・ 指標2の「公共交通の利用者数」について、本日の資料ではR2年度の実績のみが示されているが、コロナ禍前の実績の分析が必要ではないか。コロナ禍前の状態にはもう戻らないという意見もあるが、施策評価のためにはコロナ禍前の数値の分析が必要。コロナ禍前はうまくいっていたのであれば一定の評価ができるし、コロナ禍前からうまくいっていなかったのであれば施策を見直す必要がでてくる。

（事務局）

- ・ コロナ禍前の評価指標やそれまでに実施してきた施策の評価については、令和元年度時点の数値を用いて実施し、昨年度の第9回協議会でお示したところである。今回のこの資料ではコロナ禍前の評価、考察について十分できていないが、今後評価の際は、ご指摘の視点を踏まえて実施したい。

（藤原会長）広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ コロナ禍前にどうであったか、ということは昨年度の協議会でいったん整理されていて、2018（平成30）年度から2019（令和元）年度までの増加の傾きが、そのまま続いていけばどうだったか、という視点で評価をするということも必要かもしれない。
- ・ これまでは都市の大規模化、効率化ということが良いとされてきたが、コロナ禍以降、価値観の変化により、人口1,000万人の東京に住みたいという人は少なくなったであろう。多ければよい、効率的であればよいという指標だけでは計画の達成状況は説明できないということである。

《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

- ・ コロナ禍によって、リモートワークというものが社会のひとつの道具として備わってきた。リモートワークというのは、在宅だけとは限らず、外出して分散して仕事をするということでもありと考えている。鉄道駅へのステーションブースの設置が大都市では広がってきているがどうか。

(宮本委員) 西日本旅客鉄道株式会社広島支社副支社長

- ・ 当社では広島でステーションブースをやっていないが、東京、京阪神では増加しつつあると思っている。駅だけではなく、街中にもサテライトオフィスとして仕事ができる場所が増えてきていると認識している。

(藤原会長) 広島大学大学院先進理工系科学研究科教授

- ・ 公共交通の利便性も改善する一つの要素として、ステーションブースのような、インターネットが使える個室などの機能を置くことによって、例えば広島駅のどこかのコーナーには気軽に出かけることができたり、どこか都市公園に昔は電話ボックスがあった場所にブースが設けてあって気軽に利用できる環境が整っているなど、コロナ禍で距離の長い移動は減るかもしれないが、外出自体は減らないということがあり得る。こういった施策を実施するとしたら、自動車には不可能なことである。公共交通によって結ぶ結節点などにこのようなサービスがあるとしたら非常に魅力的である。JRだけではなく、アストラムラインやバスターミナルについても同様に言えるもので、他都市に先駆けて地方都市広島でやっていくことではないかと思っている。計画指標としては見えてこない部分であり、公共交通利用者数は増えないかもしれないが、そのブースまで出てくる人は増加するかもしれない。このような指標が今後設定できたら良いのではないかと思っている。

以上