

第6回 広島市総合交通戦略協議会 会議要旨

- 1 日時 令和3年11月29日(月) 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) 交通政策の方向性（たたき台）について	資料1-1	資料1-2	資料1-3	資料1-4
議事(2) コアコンセプト・施策の方向性（たたき台）について	資料2			

渡邊委員 資料1-3の「目指すべき交通体系」における4つ目の■について、“こうした考え方の下、これまで進めてきた、交通体系の軸足を公共交通へシフトさせる…”とあるが、ここで言う公共交通とは、一体何を指すのか。公共交通はこれまで、(交通需要の)密度の高い所で効率良く人を運ぶという考え方でずっとやってきている。これに対して、次期総合交通戦略の中では、“(交通需要が)低密度であるエリアの公共交通も考えていきます”という部分を強調している事を考えると、「目指すべき交通体系」における公共交通という言葉について、説明を加える必要があるのではないか。例えば、“従来の様なマストランジット型の公共交通とともに、低密度なエリアの公共交通も考えていきます。”といった様な記述があっても良いのではないか。

事務局 “(交通需要)の密度が低いエリアの公共交通”という観点については、「政策展開の視点」における「地域のニーズに応える郊外の交通」の中で整理をしているが、御指摘の通り、「目指すべき交通体系」においてはそのような記述をしていないため、記述を追加することについて検討させていただく。

渡邊委員 資料1-3の「目指すべき交通体系」における4つ目の■について、“事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り”という記述があり、当該記述はとても良いと思うが、この記述について、右側の「政策展開の視点」の中にも同様の記述が入っているべきではないか。
また、現在の整理では、重要な視点として“地域”と“広域”に関する3つの視点がかかれているが、これに加えて、例えば、“協調のためのプラットフォームづくりに取り組みます”といった様な記述を加えてみてはどうか。協調に舵を切っていくためのベースとして、乗合バス事業に係る独占禁止法の適用除外を始めとする様々な動きがあると思うが、官民連携を進めていくための“話し合いの場”の様なプラットフォームが無ければ、確実な事業展開は困難だと思う。こうした観点の記述が、「政策展開の視点」の中にあっても良いのではないか。

事務局 協調のためのプラットフォーム作りについては容易ではなく、「政策展開の視点」の中に入れていくところもあるが、記述することについて検討をさせていただく。

藤原会長 公共交通というものは、元々は1つの乗り物が、“効率的で大量輸送のための公共交通”

と、“自動車の様な私的交通”の2つに分かれてきた経緯がある。それが現在、M a a S という概念が生まれ、公共交通と私的交通が再びくつつこうとしており、公共交通の定義も随分変わってきている。私的交通についても、“自動車”という単語が頻繁に出てくるが、ライドシェアや電気自動車など、“自動車”という言葉だけでも様々な異なる意味を含んでいる。

渡邊委員からの御指摘は、こうしたことを踏まえ、広島市が考える新たな総合交通戦略の中で、“10年くらい先を見据えた時に、公共交通や自動車の概念はこういうものです”ということを書いておいた方が良いという御指摘だと思うので、是非検討していただきたい。

原田委員

「目指すべき交通体系」の中に、“自動車と公共交通の分担バランスを考慮しつつも、交通体系の軸足を公共交通等へ着実にシフトさせる方向で展開”との記述があり、座りの良い表現ではあるが、今回の総合交通戦略において“マチナカ”の部分を強調するのであれば、“自動車の流入を抑制する”と同時に、目的に早く着くという様な“自動車の利便性を抑制してでも、このような街を作っていこう”ということを取上げて強調した表現にした方が良いのではないか。

同じような観点であるが、先般、車いすの中学生がバスに乗った際に、乗客が「急いでいるのに邪魔になる」という反応を示したという旨の、全国中学生人権作文コンクールに関する新聞記事を見た。こうしたことも踏まえ、“他人が日常生活をしていく上で必要なのであれば、制限や不便を受け入れる”という思想もコンセプトとして打ち出していただけると、私たちが公共交通に乗り易くなると思う。

また、紙屋町交差点には横断歩道が無く、車いすの方はエレベーターで移動する必要がある。他都市から来た車いすの方からは、“やはり車が優先なんだな”と象徴的に見られることもある。明記することは難しいかもしれないが、“歩行者優先を実現するに当たっては、ある程度、車に抑制や不便を掛ける”ということについて、言及する事も考えていただけないか。

事務局

委員御指摘のとおり、自動車は便利で早く目的地に到着するという利点があるが、本市の場合、都心と郊外では交通のニーズが異なり、郊外の場合、公共交通の維持が困難である状況もあり、ある程度自動車の利用も認める必要がある。一方、都心については、資料1-4に示すとおり「マチナカエリア」を設け、人が中心となる回遊ゾーンとして自動車の流入も抑制するというイメージを持っている。ただし、そうしたことを実現しようとした場合、自動車流入の抑制を望まない方もいると想定されることから、まちづくりと一体となり、理解を得ながら実現を図っていきたいと考えている。

交通政策の方向性において、都心については“人が中心となる回遊ゾーンを目指す”という表現により明記している。過激に書きすぎると“これは中々簡単には実現できないだろう”といった意見も出てくるのが想定されるため、こうした表現に留めている。

藤原会長

事務局より、都心と郊外の2つの地域に分けて説明されたが、都心の中にも“マチナカ”と“都心”があり、それが少し伝わっていないのではないかと。例えば、資料1-4の左図で言えば、都心は楕円のエリアであるが、今の話はマチナカの話である。“マチナカ”と“都

心”をはっきりさせた方が良いと考えるがどうか。

事務局 資料1-3の「政策展開の視点」における「市域内外からの来訪者を迎える都心の交通」の1つ目の■は、都心の中のマチナカについての記述であり、会長から御指摘のあった、マチナカを除く都心については言及しておらず、不足があったかもしれない。資料1-4の図中においては、都心内の回遊ということで、広島駅周辺と紙屋町・八丁堀周辺に往来があまりないという実態も踏まえ、都心内で人が循環することも目指していきたいと考えており、記述が十分でない所については追記等も検討させていただく。

三村委員 資料2「コアコンセプト・施策の方向性（たたき台）」の施策の方向性⑦「人や地域の多様性に応じた持続可能な移動手段の確保」について、高齢化や人口減少が統計的にも明らかになっているとともに、買物難民や病院に行けないという問題が昔からある中で、この施策の方向性において言及されている“地域主体による交通サービスの導入”はありがたいことだと思う。資料1-4（2/5）の“補完交通の例”に示されている乗合タクシーや自家用有償旅客運送などが、この地域主体による交通サービスを指しているのだと思う。既に広島市内の様々な所で、こうした地域主体の交通サービスが導入されているが、どの地域においても運営が厳しい状況であると聞いている。その理由の一つは、そもそも地域の人口が少ないこともあり、利用者が増えないことである。こうした事業をやっていく上で、何が一番必要であるかという、事業に対する補助制度だと思う。当初何年間かは行政側からの補助支援があると思うが、その後は地域で頑張ってくださいねという制度だったと思う。地域毎に状況が異なるため、一律に公的な制度を設けることは困難であることは理解できるが、継続的な補助制度を具体的に作り上げるとともに、地域の方だけが行うのではなく、例えばタクシー会社等と連携するなど、双方にメリットがある形で補助事業等が具現化すれば良いと思う。

また、人口減少に伴い、地域主体の交通サービスの担い手がいなくなることが懸念される。そうした事も含めて、都心も大事ではあるが、高齢者や公共交通を利用しにくい方も、気軽に使える交通手段を、これからきちんと確保する必要があると思う。

事務局 補足説明であるが、乗合タクシーについては、地域主体で導入する際に期間を区切って補助をさせていただいている。また、本格運行をした後においても、路線によっては国や市からの補助支援を実施している。地域の負担が前提にはなっているものの、公的な補助もある状況である。しかしながら、三村委員からの御指摘のとおり、運営が厳しい地域もあることから、コアコンセプトにおいて、移動手段の確保をしていきたい旨記述しているものである。

小松委員 乗合タクシーも運営が厳しいという声がある中で、こうした事に対して公共がどのように関与していくかという観点で言えば、資料1-3「交通政策の方向性（たたき台）」における「目指すべき交通体系」を、今回の戦略の骨になる部分として作成している。今回の改定は現行の戦略から大きく方向性を変えるものではなく、現行戦略において定めた“公共交通の軸足を公共交通に着実にシフトする”という旨の考え方は継承し、これをより一層加速していこうという所が、次期総合交通戦略の骨格、スキームになっている。

「目指すべき交通体系」の中で、“交通政策について、その基本を事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り、全ての地域の移動手段に公共が一定の責任の下で関与していく”と記述しているように、公共交通が社会インフラであるという考えの下、公共の一定の責任の下でしっかりと関与をして、御意見のあった乗合タクシーであれば補助スキームを必要に応じて強化する等、対応していきたいと考えている。委員の皆さんからの御意見を頂き、次期総合交通戦略の中に反映できるものはしっかりと反映していきたいと考えている。

松山委員

具体的な交通政策に関してではなく、交通政策全体の考え方や方向性についての意見であるが、人口減少の問題がより深刻になるとともに、気候変動対策についても待ったなしの状況である中で、今回提示のあった次期総合交通戦略の資料の中に、気候変動対策、特に走行過程における気候変動対策に関する視点が全く無い。こうした課題については、今日的な課題としてしっかりアプローチして、“こういう理念・考え方をしっかり持っている”ということ踏まえた上での次期総合交通戦略ということが必要ではないか。

特に、気候正義という事が言われており、その中には勿論、グローバルサウス問題も念頭にあると思うが、我が国の将来世代の人々にとっての問題でもあるので、そういった意味では、走行過程における気候変動対策というものをこのように考えて、このような総合交通戦略を策定した、ということがあって然るべきだと思う。

本来、走行過程だけを見ても仕方が無い事であるが、世界的には、輸送部門はほとんど電気自動車にシフトしており、国際エネルギー機関の研究結果によると、電気自動車は現在200万台程度であるが、20年後に2億8,000万台程度になる。しかし、それだけ電気自動車が普及したとしても、二酸化炭素の削減量は1%未満でしかない。カーボンフットプリントとして、生産過程や走行過程の排出量を全て勘案すると、かなりの排出量になると思うが、そのような問題を含めて、次期総合交通戦略の中でも視点として入れるべきではないか。

バスの優位性の中には、温室効果ガスの削減や、渋滞解消のメリットがあると言われているが、走行過程だけで言えば、電気自動車であればバスもマイカーも対等であると。また、人口減少により交通渋滞については、今後増える方向には少なくともいかならうと。そうしたことを前提とした場合、公共交通の優越性やメリットについて、今までとは違った視点で見る必要があるのではないか。

新型コロナウイルス感染症に関しては、藤原会長が市の地域公共交通活性化協議会で説明されていたが、科学的根拠に基づく安全性と、実際に乗っている人の安心の度合いが随分乖離していると。このように公共交通に対する不安感ということも踏まえて、改めて、公共交通のメリットやアドバンテージを整理した方が良いのではないかと思う。

広島市域の交通の構造分析をやっていただきたい。交通も社会的・文化的な現象の一つと捉えると、背後にある目に見えない構造を明らかにして、それを交通政策作りに役立てていくことが必要なのではないか。これまでも、様々な研究成果を出されているが、“通勤でこのような行動をする”というのは結果であって、そうではなく、行動の原因となる部分の構造をしっかりと分析していただけないか。非常に困難ではあると思うが、検討していただけたらと思う。

事務局

環境への負荷については非常に重要な観点であると考えている。本市の最上位計画である基本計画の中でも SDG s の持続可能な開発目標の達成に向けた施策の推進を掲げており、その中でも市政運営のコンセプトとして、持続可能なまちづくりを進めていくということで、地球温暖化防止に関する省エネルギー対策として公共交通や自転車の利用促進を位置づけている。

そうした方向性を踏まえ、第5回協議会において提示した交通課題の整理において、温室効果ガスの排出抑制のため、公共交通や自転車の利用を一層促進する必要があると整理している。環境負荷の低減にも貢献するよう公共交通を軸とした交通体系を目指すことを考えていきたいと考えている。今後、ビジョンや素案をまとめていくに当たり、課題の整理やプログラムの進め方等について、御指摘のあった環境負荷に配慮・前提にしていることが分かるようにまとめたい。

行動分析については、交通実態調査として広島市居住者を中心としたアンケート調査を実施しており、“人の移動がどうなっているか”や、地域の特性毎に、移動手段や移動目的にどのような特性があるか等、これまでの協議会で提示させていただいている。今回提示させていただいた「交通政策の方向性（たたき台）」に対する意見等も踏まえ、今後、ビジョンの前段としてまとめたものを改めて提示させていただきたいと考えている。

松山委員

説明いただいた交通分析は“行動の結果”であり、私の考えていた構造分析とは異なっており、行動の要因構造を引き出そうという考え方である。検討していただければと思う。

藤原会長

松山委員から意見のあった行動分析については、結果から原因となる所をもう少し掘もうということだと思う。端的に言えば、昔は一極集中という都市構造を追随してきた。ODのDは真ん中、Oは周辺にそれぞれあり、それぞれに集中することによる交通問題を緩和するためにバイパスや高速鉄道を作ってきた。今は“そうなのか”という事を問われているため、“2地域居住の話はどうなっているんですか”という様な話が出てくる中で、人間の生活する都市の構造そのものを見直さなければいけないのではないかと、ということである。

カーボンニュートラルはこの段階で言葉として入れる必要があると考える。最近では、WEB上に総合計画や総合交通戦略等の計画がアップロードされており、テキストマイニングツールを活用することにより、全ての都市のWEB上に掲載されたテキストを取得することが可能であるが、そうした場合に、広島市はカーボンニュートラルという言葉が一つも出てこず、広島市は優先順位としてカーボンニュートラルはどうでもいいというランキングになりかねない。意図している所はともかく、そういう時代になっているため、そうじゃないというメッセージを出すためには、口で言うのではなくテキストにしかるべきキーワードを入れておく必要がある。できることならば、戦略的に複数回入れることがなお良いだろう。少なくとも、広島市にとってカーボンニュートラルはこの10年間において必要であると思う。

資料2「コアコンセプト・施策の方向性」における交通の将来イメージについて、このイメージはとても良いと思うが、島しょ部や中山間地域のイメージも入れてもらいたい。そうすると、広島市はそちら側にも目を向けている都市ということになる。今まで、郊外や住宅地、都心のイメージは見たことあるが、島しょ部のイメージは見たことがない。港や市場が

あり、小さいバスが集まってきていて、人々で賑わい、待合施設が充実している様なイメージを見たことがない。そのようなイメージがあれば、広島市は島しょ部にも配慮した街なんだなど、言わなくてもわかる。このような、少しでも工夫をしてみるのはどうだろうか。

事務局 御意見を踏まえて、盛り込んでいきたい。

赤木委員 資料1-3「交通政策の方向性（たたき台）」の「政策展開の視点」における、「市域内外からの来訪者を迎える都心の交通」について、「マチナカ」を通り抜ける大通りについては、「…自動車と路面電車やバス、シェアサイクルなどの様々な移動手段が共生・連携している」との記述があるが、バス協会としては、バスを減らす努力もしているが、相生通りなどへのマイカーの流入抑制をしっかりとやってもらいたいと考える。また、資料1-4（1/5）における「大通りのイメージ」について、2車線の車道をマイカーらしきものが走行しており、都心にマイカーが入っても良いというイメージになりかねないため、バスやタクシーへの変更を考えてもらいたい。

事務局 イメージについては可能な限り意見を反映させていただく。

藤原会長 イメージはとても良いと思うので、ちょっと工夫していただきたい。

資料1-4（1/5）における「『マチナカ』の通りのイメージ」について、“整序化された交通（自転車走行空間）”とあるが、マチナカにおいてはむしろ整序化せず、シェアドスペースであるべきである。誰もが同じ権利を持っており、どこを通ってもよいという考え方である。一方、大通りについては、整序化は必要である。ロンドンでは、中央分離帯を置かず、歩道・車道の線を引かず、どこを通ってもいいですということを、オリンピックの時にやっている。結果的に、平均速度が落ちて、人も車も安全なコミュニティ道路のような現象が起きて、バス停もその区間においてはどこから乗ってもいいようなことになった。これは人間中心・歩行者中心のまちづくりである。マチナカにぴったりのコンセプトであると思う。ここに整序化のラインは入れるべきではない。

藤原代理 資料1-4（1/5）の凡例において、“パーク&ライドの促進”と記述があるが、資料2においてはパーク&ライドに関する記述が無いことから、入れた方が良いのではないか。

また、資料1-4（5/5）の「広島広域都市圏内の自動車移動総量」中に三次市の記載がないことから、入れた方が良いのではないか。

事務局 パーク&ライドについては、資料2「コアコンセプト・施策の方向性（たたき台）」における「②都心の魅力と回遊性の向上で“+1トリップ”」に“公共交通の促進”があるため、その具体的な実施施策として書き込むことを検討したい。

また、三次市の記載については、広島県広域道路交通ビジョン・計画（令和3年5月）から引用し作成したものになるため、内訳について担当部署に確認し、可能であれば反映したい。

藤原会長 広島市の場合、公共施設が一斉に建設され 75 年経っており、この 10 年間でメンテナンスの話はとても大きい要素であると思う。既存ストックの有効活用と書かれているが、既存ストックそのものの更新についても言及しておかなければ、有効活用できない。これは他都市と異なる部分であることから、記述した方が良いと思う。道路ネットワークの拡大やミッシングリンクの解消以前に、今あるストック（インフラ）に優先順位を付けて、何とか維持更新することが必要だと思う。また、待合施設のことについても言及する必要があると思う。

今回頂いた意見を踏まえて修正の上、市民意見募集を行っていく予定であるため、会議終了後でも結構であるので、御意見を事務局にお寄せいただきたい。

議事(3) 他都市等における成果指標の設定例について **資料 3**

渡邊委員 「⑥地域の暮らしを支える交通環境の整備」の成果指標として、“カバー率”の指標が紹介されているが、よく使用される指標であるが、鉄道・アストラムライン・幹線バスを始めとする幹線系のカバー率と、フィーダー系のカバー率とを、細かく見る必要があるのではないか。ざっくりとした全体的なカバー率ではなく、きめ細やかに“どういうモードで、このエリアがカバーされているのか”といった事を、細かく見る必要があるのではないか。そうすることにより、③の指標としてはもとより、「①公共交通を軸とした交通ネットワークの構築」全体の指標にしても良いのではないかと思う。

事務局 カバー率については、技術的にどこまで把握できるかという点については確認する必要があるが、「⑦人や地域の多様性に応じた持続可能な移動手段の確保」に関する設定例のとおり、“地域交通”に限った場合にどこまでカバーしているかを評価している事例もある。⑦の施策の方向性は、端末交通まできちっとやっという方向性であり、基幹公共交通でカバーする部分とは分け評価できるものと考えており、御意見の内容についえ、指標に反映するよう検討する。

藤原会長 成果指標の検討により、コアコンセプトや施策の方向性についてフィードバックすることで、それらを見直すきっかけにもなるため、是非、意見を頂きたい。

原田委員 「③誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保」について、「歩道のバリアフリー化整備率」等があり、私たちにとってはありがたい事であるが、“視覚・聴覚・言語障害の方から、我々が忘れられているのではないか”という声も聞く。車イス対応だけではないかと思われることもある。指標とまではいかないかもしれないが、何か考え方として、「誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保」の中に入れていただけたらと思う。

事務局 バリアフリーの中には、歩道の段差解消以外にも、視覚・聴覚障害をお持ちの方等のために、信号機の改良の取組等を行っている。指標としてどこまで入れることが可能かという課題はあるが、様々障害をお持ちの方に配慮しているということを反映できるよう検討した

い。

藤原会長

情報提供の様な評価指標を入れると、例えば“視覚・聴覚に障害のある方にはこのような情報提供方法がある”とか、“移動が困難な方に対してはこのような情報提供方法がある”といった整理できると思う。情報提供には、G T F Sの様な標準・共通フォーマットの話もあり、そのようなものを入れるのも良いのではないか。

評価指標の1つに、“人づくり”や“啓発”に関する指標もあつたら良いのではないか。昔は小中学校の総合的な学習の時間において交通や環境について学ぶ時代があつたが、現在はそれがアップグレードして高校の科目名が変更になり、公民の科目かどこかに交通分野入ってきている。G I S等を利用して交通整備の状況を分析しようという宿題等も出てきており、市民教育や学校教育、安全キャンペーン等、どれが最適かは分からないが、そうしたことを計る指標もあつても良いのではないか。いくらインフラ部門で一生懸命頑張っても、人を育てることが疎かになってはいけない。

以上