

## 第 1 2 回広島市地域公共交通活性化協議会（書面審議） 審議結果

### 審議結果

- 1 第 1 号議案 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について  
承認する（全員賛成）
- 2 第 2 号議案 広島市地域公共交通計画（素案）について  
委員からの意見は次のとおり

### いただいたご意見について

ご意見の内容	事務局の回答
第 1 部第 1 章「4 公共交通の課題」について、交通分野における気候変動対策の取組みを発信するため、当面、走行過程における温室効果ガス削減の取組について記述するとともに「計画の評価指標」においても指標の一つとして取り入れてはどうか。	公共交通分野における温室効果ガス削減に向けた取組として、低公害車両の導入促進や電気バスの導入検討とともに、環境への負荷の少ない公共交通の一層の利用促進が必要と考えており、公共交通の課題として、「公共交通ならではの魅力の向上と利用促進」を挙げています。 今後、その削減効果の測定や指標化などについて、国や本市の環境部門の動きを踏まえながら、交通事業者と検討を進めていきたいと考えています。
バス路線再編による効率化（過密状態の解消、路線の統合・集約、フィーダー化）によって、CO2排出量がどれ位削減できるのかを数値化できないか。カーボンニュートラルが大きな関心事となっている。	バス路線再編によるCO2排出量削減効果の数値化については、今後、検討を進めていきたいと考えています。 なお、例えば、バス路線の再編に伴い、走行車両を大型バスから小型バスにした場合、1km走行におけるCO2排出量が約300g-CO2削減できる見込みとなり、仮に年間走行距離約10万キロと比較すると、約30t-CO2の削減が期待できます。 （※）「g-CO2」や「t-CO2」は、温室効果ガスの発生量を二酸化炭素換算で表す単位です。
郊外バス路線の再編効率化を進めるうえで、フィーダー系統単位で地域の声を吸い上げるための検討会議を設置してはどうか。	郊外バス路線の再編に当たっては、対象となる地域の意見を伺いながら取り組んでいきたいと考えています。
広島市地域公共交通計画の概要を幅広く市民に理解してもらうため、市民だより等に掲載して広報活動を充実してはどうか。	本協議会での協議結果や策定した計画については、ホームページ等により、広く広報していきます。
資料 2 P1 「はじめに」メッセージ性のあるテーマの記載ができないか。	「はじめに」の部分では、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を契機とした人々の行動変容など、公共交通を取り巻く状況変化が様々な形で生じていることから、これに対応するため、行政側も参画し、官民の継続的な協調関係の下で、着実な取組が進められるようにすることを新たなメッセージとして発信しています。
資料 2 P36 「公共交通の課題」の「激甚化・頻発化する災害への対応」について、「利用者への速やかな情報発信」とあるが、「利用者への速やかな運行状況に関するリアルタイム情報発信」ではないか。	リアルタイムな情報発信について記載を修正しました。
資料 2 P41 「公共交通の役割分担」として、「新たなモビリティ」を加えてはどうか。	今後の新技術の発展等による新たな交通サービスについては、「6）バス・乗合タクシー等」に含まれるものとして整理しています。（図中について、「バス・乗合タクシー等」に修正しました。）
資料 2 P51 「交通結節点」の機能として、オンラインブースなどの「活動施設」を加えてはどうか。	P75「交通結節点の機能強化」に新型コロナウイルス感染症を契機とした人々の行動変容を踏まえ、これからの交通結節点に求められる機能について検討する旨の記載を追加しました。
資料 2 P79 「公共交通の安心利用の促進」について、感染防止対策のほか、需要分散対策を実施できないか。	需要分散対策の実施についても記載を追加しました。