

第4回広島都市圏バス活性化推進会議 発言要旨

1 日 時 平成27年2月4日(水) 9:30~11:30

2 場 所 広島市役所本庁舎 14階第7会議室

3 出席者

(1) 委員

藤原章正座長、伊藤雅副座長、中村文彦委員、山本一隆委員、徳田洋子委員、
西川雅己委員、榎田繁委員、玉田和委員、沖田和也委員、手島忠幸委員、山口博文委員、
田中徹委員、川上洋二委員、八谷秀幸委員

(2) 事務局

品川都市交通部長、戸田公共交通計画担当課長、石飛専門員、小坂主事、八木技師

(3) 内容

- ① スケジュールについて
- ② 広島市バス活性化基本計画素案について

内 容

① スケジュールについて(資料1)

委員からの意見なし

②-1 広島市バス活性化基本計画素案について(資料2及び資料3「序章」~「第三章」まで)

〈玉田委員〉

- P.20「主要方面別の定時性の状況」について、「定時性が確保されている」とまでは言い切れないのではないかと。早く着きすぎている便があるということは、事業者としての所要時分の設定を適正化することが課題であると言える。
- P.25「バリアフリー車両の導入状況」について、広島地区ではワンステップバスを導入しがちであることが問題だと思っている。特に郊外の団地などにおいては、道路構造上の問題からノンステップバスの導入が難しい場合があることから、併せて道路の改良が必要な場合があることを課題として入れてはどうか。
- P.26「バス事業としての採算性」について、バスカードの販売終了直後から悪化している面はあるが、バスカードの終了やPASPYの導入だけではなく、各社ごとに要因は異なると思われるので、そういったことを書き込んでいけないか。
- P.59~60「バス活性化基本計画の目標」について、市民に対するわかりやすさがポイントになるというのはそのとおりだが、今後人口が減っていく中で、コンパクトシティを目指していくといっても、個人の利用において自動車は非常に便利であることから、平成42年までに1万人増やしていくというのは現実的には非常に厳しい。年に2回、外出にバスを使ってもらおうとしているが、今バスをまったく使っていない人が本当に転換してもらえるのかという不安はある。
- 事業者としては、黒字であろうが赤字であろうが、車両の代替はしていかなければならないので、補助金のことや赤字のことは示さず、単純に1万人増やすということと、そのためにどういった施策を実施します、ということを示すだけの方が良いのではないかと。

〈事務局（戸田課長）〉

- 書き方を修正できるところは修正していく。また、バリアフリー車両の導入に係る課題については、同ページ内などでの記載は難しいかもしれないが、第Ⅲ章「地域特性を踏まえたバス活性化策の方向性」のところに書き込むことができないか検討してみる。
- 目標値の設定にあたっては、将来の人口変動や効率化といった観点は入れておらず、あくまで現在の状況をベースとして設定している。これは、今回の計画が“基本計画”であるということから、しっかりやっていかないといけないということを見据えて設定しているものであり、わかりやすさという視点も考慮した上で、1万人増加した場合の効果も掲載しておきたい。
- 1人あたり、年に2回外出にバスを使うというのは、事業者からすると不安な面もあると思うが、そうはいつでもこの中でバスの活性化をやっていかなければならないという中で、高い目標を掲げていきたい。

〈藤原座長〉

- 目標を設定し、その目標を達成したらどうなるのかを示す流れは良いと思うが、供給サイドの視点ばかりとなっているように見える。
- P.11にある「公共交通利用者数の推移」のバスの利用者数を見ると、平成19年くらいまでは目標として設定している利用者数と同じくらいの利用者がいるので、1万人増加目標の根拠としての理論はもう少し工夫できるのではないかと思う。

〈八谷委員〉

- P.58の行政とバス事業者の役割分担について、「3~5年を目途に実現を目指す役割分担」の中で車両購入などに対する支援について記載がある。また、P.59でも、行政が設備投資等に対して支援を行うようになっている。
- 将来にわたって設備投資に対する行政の負担が増えていくことについて、市民などの理解がどの程度あるのかということが気にかかる。事業者ももちろん努力しているのだと思うが、具体的な設備投資の内容がはっきりしていない状態で、行政が今まで以上に設備投資に支援しますということを一一般論的に書き込むのはいかなものかと思う。

〈藤原座長〉

- 恐らく発言の趣旨としては、設備投資は民間でやり、行政は静観するというのではなく、設備投資の内容が明確であれば必要なことはやるということだと思う。計画の取りまとめに向かう段階にあるので、記載としてどの部分をどのように直せばよいのが難しい。

〈田中委員〉

- 昨年改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の趣旨としては、県民・市民に対する公共交通サービスを、今までは民間に全て委ねていたが、本来はそうではないだろう、ということである。具体的に何をするのかということはもちろん考えなければならないが、それを考えてはいけないということでは絶対になく、そのためにこういった会議を行っているのだと思う。

〈中村委員〉

- P.59の記載では、ただ単に設備投資に対して支援を行うといったように見え、それが県民・市民にとってちゃんと見返りがあり、理にかなっているのかということがわからない。支援することによって利便性が向上し、県民・市民の生活の質の向上やその先のリターンがあるので、

その理屈に見合った中身をちゃんと議論して決めていく、というように書ければ筋が通るのではないか。

〈藤原座長〉

- 八谷委員の意見も同様の趣旨だと思う。中村委員からご示唆頂いたように、最終的には県民・市民にとって見返りがあるのだということがわかるように書いて欲しい。

〈事務局（戸田課長）〉

- 今のアドバイスを受けて、記載を修正したい。

〈川上委員〉

- P.58 の行政とバス事業者の役割分担について、書きぶりの問題だと思うが、「3~5 年後を目途に実現を目指す役割分担」のところでは「行政が中心となりバス事業者と協議の上…」とあり、「将来的に目指す役割分担」では、「行政が主体となって、バス事業者と調整しながら…」とある。あまり状況を理解していない人がここだけを見ると、ほとんど同じように見えるのではないか。

〈藤原座長〉

- 確かにこの文章だけ取り出して見るとそのようも読めそうである。事務局として意図はどうか。

〈事務局（戸田課長）〉

- 意図はあって記載している。将来的には、行政が主体となって全体のことをしっかりやっていきたい。ただ、すぐにそういったことを実現するのはなかなか難しいので、3~5 年後には、行政が中心となって各事業者と調整していけるような段階を当面は目指したいというものである。
- だが、確かにわかりにくいというご指摘はもともとであり、どういった記載が良いのかは悩んだところである。

〈藤原座長〉

- 恐らく用語の使い方の問題である。「中心となって」は、色々な主体がいる中で、その中心となってやっていくようなイメージで、「主体となって」は、他に誰も主体がおらず、行政だけがやっていくというように受け取れる。

〈中村委員〉

- 「主体」と「中心」を使い分けるとこのようなことが起きるので、「3~5 年後」のところだけを書き換えればよいかと思う。
- 行政が中心となって基本的なコンセプトを作り、その中に事業者が入っていくことが最終的なゴールだとして、3~5 年後がその過渡期だということだと思う。
- 現在は、行政と事業者が失礼ながらバラバラ感があるが、まずは同じテーブルについて意見を交換するというところで、「3~5 年後」のところでは「中心となり」と書かずに、「行政と事業者が協議をしながら計画を立案していく」といった記載とする。
- そして、「将来」においては、行政が主体となってやっていくことがわかるようにすれば良いのではないか。

〈事務局（戸田課長）〉

- 今のご意見を踏まえて文章を修正する。

〈山本委員〉

- 今まで話をしてきたことが入っていてありがたいが、利用者の立場から2～3発言したい。
- 安佐北・安佐南方面に行くことが多いが、バス停などでは路線図の様式がバラバラでわかりにくく、毎回運転手に行き先を聞いて確認している。例えば、途中まで重複している路線などであれば、ここまでは全てのバスが行き、ここから分かれるのだということがわかるような路線図だとわかりやすくなるのではないか。
- 高齢者の免許返納などは、他都市の事例などを参考にでもして、返納した後のメリットがよりわかるように強調してもらえるとありがたい。
- また、高齢者がバスに乗っても、若者などが席を譲るといった光景が非常に少ない。高齢者向けの優待席をもっと増やすなど、高齢者がバスに乗ってどこかに行きたくなるような環境整備が必要。
- P.59~60「バス活性化基本計画の目標」について、どうやって1万人増やすのかということが必要である。ノーマイカーデーなどもやっているし、「バスに乗る日」といったものを設けてその日は運賃の割引をするだとか、小旅行に行くための案内をする、健康志向に訴えかけるなど、様々考えられるのではないかと思う。

〈事務局（戸田課長）〉

- 高齢者の免許返納によるメリットは、岡山県の事例があるので、そういったところから示していきたい。
- 1万人増やすということは連絡調整会議でも大きな議論となったが、どうやって乗ってもらうようにするかというのは書いていきたい。

〈中村委員〉

- P.47「バス交通の課題整理とバス活性化の基本方針」からP.48「目指すべきバス交通ネットワーク」に読み進めると、階層別の考え方が突然出てくるように感じる。P.47の中で、なぜ階層別のネットワークが良いのかということにつながる文章が必要である。
- P.51「基幹バス」を見ると、基幹バスは速度の速いものだということに見えるが、停留所の数を変えない限り、バスはそうそう早くはならない。快速運行のイメージがあるのであれば、そのイメージがわかるように記載した方が良い。
- P.7の表を見ると、基幹バスはJR、アストラムライン、宮島線と同等であると理解できる。それを踏まえてP.51の基幹バスの図を見ると、大町付近から横川方面へ基幹交通が4本も並んでおり、広島地域特性を知らない外部の人間からすると不要に見えてしまう。これだけ必要なのだということがわかるように書いておく必要がある。
- P.55~57「地域特性を踏まえたバス活性化策の方向性」については、第Ⅱ章までの12の課題をちゃんと受けて作っているのだから、課題のどことつながっているのかを見せられると良い。
- P.59~60「バス活性化基本計画の目標」について、私から見ると非常に控えめな目標に見えてしまう。この計画が都市計画マスタープランに合わせているため、目標年次がH42年度というのは仕方がないが、16年後に1万人の増加目標というと、年に数百人ずつといったように、気が遠くなってしまふ。短期的にできるところはやっていくことが大事だということをごまかさないといけない。

- 玉田委員の意見でもあったように、どうしても事業者に頑張らないといけないと言っているように見えるが、本当は違っていて、例えば目標を達成できなかった場合の責任は誰かという、事業者だけでなく、市民も行政も、また、この推進会議に出ている人間にもある。事業者だけのせいになってしまうようではいけない。
- また、P.59 の表を見ると、利用者は汗をかきなさいということだけに見えるのだが、利用者は乗ることによって市民たちの生活も豊かになり、都心が活性化すれば行政にとっても良いことになる。利用者に何が戻ってくるかがわからなければ、利用者はただ乗ればよいのかということになるので、乗ることでどんな良いことがあるのかがわかるようにすればよい。

②-2 広島市バス活性化基本計画素案について（資料3「第四章」～「第五章」まで）

〈玉田委員〉

- P.70「乗務員の雇用・研修の共同化」について、事業者からすると、研修などは可能な部分について共同でやっていかないといけないと思うが、雇用に関しては各社で労働条件なども異なり、共同化することは非常に難しい。計画から外すことはできないだろうか。
- P.71「スクールバスや企業送迎バス等との連携」については、特にスクールバスとの連携は事業者だけでやるようなものではなく、行政が主体という位置づけにして欲しい。また、早期実現なのか将来的に向けて検討なのか、出来る範囲でやっていければと思う。
- P.65「待合環境の整備」とP.83「車内・待合施設等の環境整備」は似通っているため、まとめた方がよいのではないか。
- P.85の一覧の中で、特に「3.地域の実情に応じた交通手段の選択と支援の見直し」については、行政・事業者・市民と三位一体でやっていくことが重要なので、役割のところは少し見直した方がよいのではないか。

〈藤原座長〉

- ここで言う「市民」は、利用者と、主体的な取組を行っているNPOなどといったところまで含め、少し広い意味で考えた方がよい。

〈徳田委員〉

- 様々な角度から作っていただき、わかりやすく良いものができたという印象である。
- 1万人増加という目標もわかりやすく、この計画が利用につながっていけばよいと思うが、利用者の立場からすれば、バスが使いやすいものでなければ今と同じだと思う。
- 我々もバス活性化を応援していきたいと考えており、消費者や市民ともっとコミュニケーションをとれるよう、懇談会のようなものを通じてやっていければよいのではないか。

〈田中委員〉

- P.59「バス事業者・行政・利用者の三者の役割」の表にあるように、三方良しのような世界をきちんと書いておくのは非常に重要である。利用者の視点で言えば、利用してもらうことで公共交通が維持されることもあるし、公共交通を使うことで健康にも良いとか、高齢者の外出機会が確保されることで、心の健康にも良いなどということ、針小棒大でもよいので書けることを書いた方がよいのではないか。

- 行政としても、赤字垂れ流しを補助するということをするのではなく、最初に手を入れてやることで事業者もちゃんとまわっていき、結果的に行政負担も増えないということを書いていけばよいのではないか。
- 1万人の増加目標というのは、計画に記載されている施策をやっていくと結果的に達成していくのだと思うが、第Ⅲ章まで読んだところでは、この目標はどうやって達成できるのかということが唐突でわからない。数字で表すのは難しいと思うが、利用改善でどれだけ増えるとか、バス非利用者の何割が意識を変えれば達成するなど、1万人という数字がどうやって出てきたのかわかるとよい。

〈藤原座長〉

- 今後高校生などが減っていき、バスしか使えないから使っていたという層が減ることになる。バスと自動車のどちらでも使えるという層をどうやって取り込むのかということが大切になる。

〈伊藤副座長〉

- P.25「バリアフリー車両の導入状況」について、道路の改良を課題として盛り込んではどうかという意見が出ていたが、P.22の課題2に、バスの走行環境に係る項目が出てくることから、ここでまとめると収まりが良いのではないか。
- P.58「行政とバス事業者」の役割分担に係って、このバス活性化推進会議においてすでに集まってデータ分析や議論などを行っている。現在における行政の役割の運行のところに、利用状況の把握や評価などはすでにやっているということを書いても良いのではないか。
- 同ページで、「3~5年後を目途に…」というのは、もっと早くても良いのではないかとも思うので、年次を明示せずに「過渡期」であることをイメージできるよう書いても良いのではないか。

〈中村委員〉

- P.63の「バスロケーションシステム」や、ICカードのデータは非常に貴重なデータで、今後見直していく中で非常に大きな財産である。広島の実業者はそうでないと思うが、地域によってはなかなかデータを見せてくれない事業者もいる。運行に係る部分についてはシェアをしていくことが大切である。一例として、コペンハーゲンでは一般市民に情報を開示しており、どこがうまくいっていないのか等を市民と共有することで信頼性の向上につながっている。
- P.64「バスレーン」は、最後の「軌道」というのは間違いなので修正が必要。また、一般に道路管理者・交通管理者の視点は道路の円滑と安全であり、自動車をいじめてバスレーンを導入するのかどうかという線引きが課題となるので、そのあたりがわかるように書ければよい。
- P.66のBRTの説明では、連節バスの写真は不要ではないかと思う。また、名古屋の基幹バスは、1982年に導入され、その後国内では他にどこでもできていないが、名古屋は今でもやっている。日本でも道路の真ん中にこういったものを導入することはできるということで、「ほとんどない」などと言わずに「名古屋でがんばっている」と言って欲しい。
- P.76「わかりやすく使いやすい運賃体系」に係り、相模原市では乗継ターミナルの整備に合わせて、神奈川中央交通がICカード利用者に限り、乗り継いだ場合に大きく割り引く取組を実施している。こういった取組はICカードの普及と密接に関連しており、ICカード利用率が上がればこういったものの導入が促進される。計画には相模原市の事例を掲載してはどうか。
- P.77にある各種路線図などについて、NPO等の団体も色々と頑張っている。また、行政は交通に関する情報を、市民情報や防災情報のように、普段の情報として確立させるようにできれば

よい。例えば市が事業者から情報を買ってでも、市民向けに提供していくなどということも考えられる。事業者だけが情報提供を頑張れと言うのは少し違うと思う。

- P.79「系統番号の統一」に係り、経路探索サイトなどにおいて、系統番号だけで検索できるようにするなど、方向幕などだけでなく、あらゆる場面で系統番号を活用すべきである。
- P.80「情報の多言語化」に関して、バス停に4か国語を掲載するのは非常につらいので、まずは番号を振っていくことから始めるべきである。
- P.83~84「バスのイメージ向上と利用者の意識醸成」について、途上国などでは公共交通に乗っていると高齢者に席をすぐに譲っている様子がうかがえる。日本でそういったことがあまり見られなくなっているのは日本の教育の問題であり、教育関連の部署と連携をしていくべきところである。欧州などでは、知的障害者も一般のバスに乗らせるようにしており、一般の利用者からも理解してもらおうようにしている。
- モビリティマネジメントの話があまり明記されていないが、人々の車に対する意識を変えさせるという意味では、もう少し書いても良いのではないか。

〈藤原座長〉

- こういった取組を進めていく上では、最初はどうする、次はどうするといったことを、ひとつずつモニタリングしながらやっていくために、この推進会議のような“場”があることが重要である。
- 中村先生を関東からずっと呼んでやってもらうというのは難しいが、広島にいる人間でしっかりとやっていくことが重要であるので、こういった仕組みを保つということも入れて頂ければよい。

以上