

第1回 広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

1 日 時 平成27年11月19日(木) 10:00～11:30

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

広島大学 藤原会長、広島工大 伊藤副会長、広島市道路交通局 品川委員、西日本旅客鉄道(株) 折中委員、広島高速交通(株) 矢野委員、広島電鉄(株) 平町委員、(公社)広島県バス協会 西川委員、(一社)広島県タクシー協会 榎田委員、広島県旅客船協会 古本委員代理、(株)広島バスセンター 恵良委員、中国地方整備局広島国道事務所 梅林代理、広島市道路交通局 梶田委員、広島県土木建築局 幸元委員代理、広島県警察交通部 新田委員代理、広島市社会福祉協議会 山本委員、広島消費者協会 徳田委員、中国運輸局交通政策部 小松委員、中国運輸局広島運輸支局 平賀委員、広島市都市整備局 高橋委員

(2) 事務局

広島市道路交通局都市交通部 戸田公共交通計画担当課長、担当職員

内 容

《会長挨拶》

藤原会長

- 交通政策基本法が2年前に制定され、公共交通、特にバスについて持続可能な交通体系ということが強調されるようになった。
- 広島市においても2種類の基本計画をこの8月に公開したところであり、そうした流れが繋がった上で、この協議会が立ち上がっていると思う。
- 公共交通は得てして既成概念に捉われがちだが、公共交通全体として未来志向で議論していただきたいので、忌憚のないご意見を頂き、できれば交通政策基本法に基づいて、前向きな議論をしていただきたい。

《報告事項・説明事項・決議事項》

－資料1～3について戸田事務局長より説明－

⇒質疑なし

《協議事項①「公共交通体系づくりの基本計画」の概要について》

－資料4について戸田事務局長より説明－

新田委員代理

- 「公共交通体系づくりの基本計画」においては、JR、アストラムライン、路面電車、バスと位置づけてあるが、都市部ではタクシーを使う方が非常に多いのではないかと思う。広島市内であれば中心部のタクシーベイなどといったことも議論になっているし、タクシーの新たな拠点などが出来ればさらに選択肢が増え、公共交通利用がさらに広がるのではないか。

榎田委員

- タクシーについて、広島市の策定した2つの基本計画の中ではあまり触れていないが、様々な法律等において公共交通という位置付けがなされてきたことから、昨年までのバス活性化の会議や団地活性化の会議において、地域公共交通網形成計画の中で取り上げて頂けるよう発言しており、期待感を持って本協議会に臨んでいる。
- バス廃止等や交通空白地における乗合タクシーということははっきり書いていただいているが、一般のタクシーについても公共交通という位置付けをいただいております、都心におけるタクシーのりば・待機場の問題や、高齢化に対応した利便の向上、利用者の運賃負担など、そういった支援等についても取り上げてもらえるのか、計画の中での法的な取り扱いについてお聞きしたい。

戸田事務局長

- タクシーをどう位置づけていくかというのはひとつの課題であるが、まず、全体の公共交通体系の中で、タクシーの役割を整理する必要があると考えている。
- 例えば、高齢者や交通不便地域の方にとって重要な交通手段であるし、バスなどの公共交通機関が運行していない時間帯の交通を担うことなども考えられる。
- 単純に補助するとかではなく、利用者にとってわかりやすく使いやすい、持続可能な交通体系を作っていくという中で、タクシーの役割を整理し、盛り込んでいきたいと考えている。

小松委員

- 地域公共交通網形成計画を策定していくプロセスにおいて、まずは地域全体を見渡した交通の中で、タクシーも含めた各モードの役割分担をしっかりと位置付け、それに応じてどういった取組が必要なのかをしっかりと考えてもらうことが重要である。
- その中で、全てのモードについて、こういった取組をすることで役割を担えるだとか、地域の目指す交通体系に貢献できるといった視点で、建設的な協議をして頂きたい。

藤原会長

- 例えばバスが通っていない地域の移動や、バスなどの運行していない時間帯、高齢者やベビーカーを押している方たちの移動をどうするかなど、時間的、空間的に連続性を担保しようとすると、最終的には総合力でやらざるを得なくなり、そのときにタクシーは間違いなく切り札になる。
- 広島に行けば、公共交通で行きさえすればなんとかなるという安心感を与えるようなネットワークを作りたい。その中で、必要などころにはタクシーが担うこととなるし、郊外だけでなく都心のちょっとした移動にタクシー使った方が良いということもあるかもしれない。そういったことを議論していければよい。

徳田委員

- 利用者の声としても、戸口から戸口というタクシーの役割というのは大きいと思う。
- 高齢化社会という話もあったが、タクシーの位置付けもきちんと入れていくべきである。

藤原会長

- この次の議論でより具体的に出てくると思うが、タクシーも含め、全てのモードによってネッ

トワークとして形成しようということだと思う。

《協議事項②法定計画の作成イメージについて》

－資料5について戸田事務局長より説明－

恵良委員

- 地域公共交通網形成計画において、ある程度具体的な路線を記載していくということであるが、どの程度具体的に整理するのかということと、地域公共交通再編実施計画を進めるにあたって、5年間の計画として全て盛り込むのか、それとも重要度や緊急度に応じて徐々に整理してやっていくのかという、進め方についてイメージを教えてください。

戸田事務局長

- 地域公共交通網形成計画においては、バスで言えば、運行事業者まで決めるものではないが、基幹バスとして整理する区間や、そこを拠点にして、その先のフィーダー路線などをどうするかという、将来的に目指す役割分担については、市域全体を整理していきたい。
- しかし、全てを5年間で実施するのは難しいため、全体を見せながらも、5年間で取り組むところは切り分けて見せていきたいと考えている。

藤原会長

- 大きな再編の中で出来ることをやっていくという話と、各事業主体ではやろうと思ってできなかったことを、この場で一緒に進めていくということもメリットの一つとなると思う。
- 事例が適切かはわからないが、京都四条通において車道を削り歩道を拡幅したところ、大渋滞が発生しているが、バスの運転手が乗客に対し、「バスを降りて歩いた方が良い」と案内するなど、京都のまちを楽しんでもらうために、お客さん本位の、公共交通や歩行者という枠を超えてやるようになっていると聞く。
- 例えば、今まではお客さんの奪い合いに傾注していたかもしれないが、「そこに行くには路面電車が良いけど、こっちに行くにはタクシーの方が良い」などということや、バスの運転手が言えるようになるというような、業種・業界を超えた公共交通全体の網形成というのは、こういう場でないとできないと思う。
- また、ホテル業界などでは、ニーズなどに応じて価格の変動があるが、公共交通が果たして適切な価格帯になっているかということもある。
- 勝手に変えられない部分はあるが、例えば広島で公共交通に乗ろうとしたら全てパッケージで、乗りやすかったし料金も全てリーズナブルだった、と思ってもらえるようなまちにしようと思うと、一事業者でやっても実現は難しいが、こうした協議会を活用することも考えられる。
- 最初のうちはできるだけ自由に議論し、広島に来てよかったとか、住んでいる人が広島に住んでよかったと思えるような公共交通にしていくところを議論した方が、本協議会の趣旨に合うのではないかと思う。

伊藤副会長

- 地域公共交通網形成計画は、5年という区切りを続けながら走っていかないといけないことに加え、評価もしていかないといけないことから、目標設定をちゃんと考えないといけない。
- 例えば、利用者目線でどれだけ便利になっていくかということを表す目標や、事業者にとって

効率的に運行できるという目標などを入れ込み、結果として、利用する人が本当に公共交通を利用したくなるようなものに変えていくということが、ちゃんと表現できるような目標を立てていかなければならないと思っており、今年度しっかり議論したい。

戸田事務局長

- 目標設定については、副会長の言われるような項目があり、わかりやすく、それでいて非現実的ではないことから、バス活性化基本計画においても非常に苦労したところである。
- 今後しっかりと考えていき、次回、計画のたたき台を示すにあたり、皆様にご議論いただきたいと思う。

小松委員

- 地域公共交通網形成計画は法律上、記載事項として記載する必要のある項目が大きく七つある。
- まず計画全体の向くべき方向性としての基本方針、二つ目として計画の区域、三つ目として計画の目標、四つ目として行う事業とその実施主体、五つ目として計画の達成状況の評価に関する事項、六つ目として計画期間である。七つ目は、その他計画の実施に関して地方公共団体が必要と認める事項ということになるので、実質的には一つ目から六つ目の事項について、必ず位置付ける必要がある。
- 「公共交通体系づくりの基本計画」には目標とその達成状況の評価に関する事項がないため、そこは新たに検討する必要がある。
- また、バス活性化基本計画の目標設定は、具体的であるとともに住民の方がアクションしやすいものになっており、中国管内の他の自治体などに対し、好事例としてよく紹介している。今回もそういったものになることを期待している。
- 今回の協議会には全てのモードの関係者が参加しており、こうしたらもっと良くなるのではないかという視点で、各モードの役割分担やモード間の連携といったことを議論いただきたい。
- このような複数の事業者の集まる場においては、どのように取組を進めていくなどの方向性やイメージなどについてご議論いただくことは問題ないが、個別の運行回数や運賃・料金、運行系統といった具体的なことを議論することは独禁法上問題があるため、十分に留意いただきたい。

折中委員

- 最近ではスマートフォンの QR コードを活用して、いかに情報案内するかということが非常に大切だと考えているが、各社バラバラではなく、こういった場を活用して、統一的なフォーマットを整理出来ればよいのではないかと考えている。
- 他都市では、駅などにおいてデジタルサイネージを活用しているところもあり、普段は広告だが、タッチパネルの操作により詳しい情報が QR コードから取り出せるようになっている。
- そうはいつても、我々には知見がないので、できればどこかの路線で試すなどすれば、地域に住んでいるお客様にも、海外からのお客様にも使いやすいと思うので、こうした場で、案内に関しても突っ込んだ話が出来ればと思う。

戸田事務局長

- 広島に来てよかった、住んで良かったと言われるような公共交通体系づくりをする上で、乗継のしやすさ、わかりやすさ、情報案内の適正さ、早さというのが非常に重要になる。こういっ

た議論も是非この協議会を使ってやっていただきたい。

山本委員

- 今年になってバスロケーションシステムの導入が急激に進み、電車もバスも、案内が非常に便利になった。特に広島の場合バスが複雑であるため、次のバスが何か、遅れがどれくらいかということがわかると非常に安心して待てる。まだ全ての停留所に導入されているわけではないので、引き続き進めていただきたい。
- 若者に対する案内は高齢者にとってはなかなかできないものであり、二つに分かれると思うので、両方の対策が必要になってくる。

《協議事項③今後の取組について》

－資料6について戸田事務局長より説明－

西川委員

- この協議会で議論されるテーマの一つとしてバス路線の再編があるが、業界にとって非常に重要な課題だと思っており、バス協会としてもこの協議会の中でこういったことができるのか検討を進めている。
- まず今年度、基本計画にも記載のある都心部の路線ドッキングについてケーススタディを行うこととしている。ドッキングにより生じた車両や運転手を、新たな路線に展開していくことを基本としてやっていくこととなるが、実施していく上では、既存の系統に関する各社のデータについて、提供が不可欠である。
- 特に、今後、共通定期の導入や乗継割引の拡大などを検討していく上では、系統に関する収入や経費などを踏まえて検討しなければ進まないのので、広島市の協力を頂きながら、系統ごとの分析などを進めていければなと思っている。
- 乗継運賃の設定や共通定期の実施など、個別に様々な問題が生じてくることから、このあたりの整理をどのようにすればよいのかを是非ご教示いただきたい。
- 現在、広島市内の電車とバスを700円で乗り放題というピースパスに取り組んでおり、今後、まさに協議会の中で、わかりやすく使いやすい公共交通にしていく上で、ひとつの前例になるのではないかと思う。できれば、他のモードとの連携なども含め、発展していければと思っており、この協議会の中でも議論できるのであればお願いしたい。
- 観光客に対して具体的な交通案内ができるような案内所を設置したい。バスロケーションシステムとも関連付けてやっていきたいので、今後の協議の中で、改善点等についてご指摘いただきたい。

戸田事務局長

- 都心部の重複をドッキングの社会実験については、広島市において、各バス事業者と個別に調整をしながら進めているところである。
- 簡単に説明すると、紙屋町・広島駅間で重複している二つの路線をドッキングすることで重複を解消し、それによって効率的なバスの運行ができるのではないかということで、様々な検証をしようというものである。
- しかし、本格実施に向けては、運賃・料金をどうするかという問題はどうしてもあり、我々としても非常に大きな課題だと捉えており、先ほど小松委員からもお話があったように、独禁法

上問題とならないよう、何とか答えを見出したいと思っている。

- この協議会の場では、個別の路線でどうしたらよいかという議論はできないが、考え方としてのアイデアなどは出していただければ、それを踏まえて本市の方でも色々と検討し、個別の調整等も市の方でやっていきたいと思う。
- ピースパスについては非常に好評だとお聞きしており、他のモードとも連携することで、利用者にとってさらに使いやすくなると思っている。この取組等も、是非こういう場を使ってご紹介いただき、ご議論頂ければと思う。

藤原会長

- 個別具体的な検討については、それぞれ連携をとりながらこの協議会に上げていただければ、臨場感のある具体的な話に直結していくと思うし、解けないものが解ける可能性も出てくると思う。
- 今回は、この協議会がどういう役割を持つのかということを確認しておきたい。
- PDCA というサイクルの中で、P (Plan) は広島市、D (Do) は事業主体あるいは一部広島市が行う。C (Check) について、この協議会が担当するところであり、その結果を反映して A (Action) を今一度広島市がやっていく。
- これが大きな PDCA の流れだが、P (Plan) を作るにしても A (Action) を作るにしても、本日のような意見を頂くことが重要である。それぞれの段階の中に小さい PDCA サイクルをもち、市と事業主体がこの協議会において意見交換等をしていくという流れであると思う。

《その他》

藤原会長

- 本協議会は、今この瞬間の公共交通を良くしていくという位置づけもあれば、今後、通勤者のための公共交通から、高齢者の日常生活のための公共交通に変わっていくことに対する準備をする協議会という位置づけもある。
- そのため、現状に対してできることだけでなく、5年、10年経ったときに、困らないように今から準備していくための、様々な意見を頂けると良いかと思う。

以上