

第2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28年1月29日（金）10:00～12:00

2 場 所 広島市役所北庁舎3階第2・3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 槇田委員、
広島県旅客船協会 松山委員、(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 福代委員、広島市道路交通局 梶田委員、
広島県土木建築局 村田委員、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、
中国地方整備局建政部 島村委員、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、広島県地域力創造課 木村委員、
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

《公共交通体系づくりの基本方針と目標・各公共交通機関の役割について》

－資料1・2・3について戸田事務局長より説明－

槇田委員

- この地域公共交通網形成計画は、市の基本計画の下に作られるようであるが、資料3で掲げられている各交通機関の課題があつて、それを問題点として取り上げられるという理解でよいか。
- 基本計画そのものが、路線を担う公共交通機関が主体となる部分についての課題が中心となっているが、一般タクシーは路線や地域で区分できるようなものでないので、こういった形で取り上げていただけるか。
- また、タクシーが担う役割の記載について、「早朝・深夜の時間的空白」はわかるが、「その他の公共交通でカバーしきれない空間的空白」というのはわかりにくく適切でない。タクシーは空白地域だけでなく、緊急時や高齢・障害者などの移動も担っており、「他の公共交通を利用出来ない人の移動を支える」といった表現にすべきではないか。

戸田事務局長

- 公共交通機関としては、それぞれの交通機関についてどういう機能強化をしたらよいか取り上げていきたいと思う。
- タクシーは、質の高い移動を担うが、計画の路線の中に位置づけるというのは非常に難しい。うまく表現していける方法を教えてもらえるとありがたい。その一つの事例として、担う役割の表現についてご意見をいただいたが、そういった記載も入れたいと思う。

槇田委員

- 今後、問題点を取り上げていく上でのお願いだが、最近はタクシーの利用者数が減ってきており、中山間地域などでタクシーがなくなることや、深夜や緊急時にタクシーが使えないことは問題である。
- そのため利用促進を図っていくことが重要であり、運転手の雇用状況の改善や都心部での待機場確保の問題、さらに、今後、高齢者・障害者の利用が増えていくので車両のバリアフリー化の取組などを課題として取り上げていただきたい。

木村委員

- 目標設定について、多様な主体が関わってくることから、目標がある程度漠然とするのは仕方がないが、ここでは漠然とし過ぎているように思える。県においても、できるだけ定性的な目標から定量的な目標にしていこうとしている。
- この後、評価の指標などについても説明があると思うが、みんなで取り組んでいくならもっと具体的なものが良い。

戸田事務局長

- 目標についてはどこに置くのが計画として良いかという議論はあるが、先に目指すべき目標を掲げた上で、それを実現するためにはどういったネットワークが必要か、さらに評価指標でチェックするという構成の方が計画的に良いと考え、スローガンのではあるが目標をここに置いている。

松山委員

- 船舶の役割について、郊外部のネットワークとして、島しょ部の輸送を担うとしている。実際には、干満差や環境整備などハードルは高いと思っているが、デルタ市街地内での河川を利用した船舶による輸送というものは、この計画の範疇にあるのか確認したい。

戸田事務局長

- 河川の水上交通という視点は抜けていた。だからといってそのような交通を排除するつもりはない。
- ここで言われているのは雁木タクシーのようなものを言われているのか。また、そういった交通についての要望を、そちらで聞いているものがあれば、具体的に教えていただきたい。

松山委員

- 河川や潮の干満を考えると、大きな船は想定できない。
- また、そうした要望は今のところない。

小松委員

- 地域公共交通網形成計画を作成していく中で、視点として2つお願いしたい。
- 一つは観光に関する視点であり、広島市においても平和公園や原爆ドームなど、観光は欠かせないものだと思う。計画の基本方針の中などで、観光需要に対して、交通としてどのように対応するのかということを入れておく必要があるのではないか。
- もう一つ重要なのは、関係者の連携に関することであり、現在の資料ではどちらかと言うと供

給ベース中心となっているが、利用者、住民の方が公共交通を利用するという意識を醸成して、お互い頑張って公共交通を盛り上げていこうということが出来るかが重要な視点である。現時点では、まだ形成計画の形が不明確なので、具体的にどこに位置付けていくかはわからないが、視点として供給側のみならず使う側も忘れずに入れて欲しい。

戸田事務局長

- 観光については役割分担の中に入れてしまうとどのモードにも入れていくことになってしまうため、ご示唆いただいたように基本方針などの中で、観光のこともちゃんと考えているということを入れていきたい。
- 関係者の連携については「バス活性化基本計画」の際にも議論となったが、まだ、たたき台の段階であり具体的に见えていないが、今後計画作成を進めていく中で、漏れないように入れていきたい。

藤原会長

- 地域公共交通網形成計画を作成するときに、全部入れるかどうかである。要するに、全て計画に入れるとなると、バス、タクシー、船も含めて網の再編をすることになる。離島航路の再編やタクシーの運賃の設定の仕方についても適正な水準の議論をすることになる。どこまでこの形成計画で一元化して全てやってしまうのか、あるいはそうではないように少しトーンを変えてやるのか。
- 一番わかりやすい議論は先ほど出てきた、通勤・通学者、観光来訪者、高齢者、緊急時に使わざるを得ないような交通利用者など4種類くらいあった時に、誰のための形成計画かということで、全員のためとなると全部必要になる。全部やるというオプションもあると思うが、地域公共交通で言うと高齢者のような方を中心に対応する場所とか網とか、あるいは、幹線であれば業務や通勤・通学のようなところをカバーするとか、すべて考えるのが一番良いのはわかるが、例えば外国人観光客のための形成計画と、高齢者のための形成計画が一緒であれば良いが、もし違った場合どちらをどうするのか。
- 今日は視点が広がっていないという指摘をいただいたと思うが、もう少し幅広い視点でいろいろなことを配慮しながら、表現の仕方も詰めて考えましょうというご提案と認識するが、次回あるいは評価指標のところでは、出たから（設定したから）にはやることになる。目標達成水準があって、それに満たないような公共交通があった場合の対応はあると思って頂きたい。べき論もあるが、現実問題として、どこに注力出来るかということは考えないといけない。
- 県の木村委員より意見があったように、目標は具体化しないと目標にならないということはあ。一旦、このまま進めていき、評価指標のところでは目標達成水準が一通りそろった時に、表現的におかしいとか、もう少し具体化した方が良いということになればフィードバックすればよいと思う。

《公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台）について》

－資料4について戸田事務局長より説明－

西川委員

- 前身のバス活性化推進会議に沿った形で作られていると思うが、逆に言えば、その時の様々な

意見や考え方からどれだけ踏み込んだ内容になっているかという、あまり新しさを感じない。

- 今、ご説明頂いた事項、例えば、乗継地点などを掲げているが、今後、バス路線の再編に取り組むにあたって、ハード面での整備は必ず避けて通れない問題と思う。この計画を組み立てていく過程の中で、そういったことに対して、具体的にに取り組む考えがあるのかどうか。それとも単なる構想のようなものなのか。それがないと絵に描いた餅に終わってしまうのではないか。
- 5年間の中で何が出来るのかがあまりにも見えていない気がする。形成計画を策定し、その後の再編実施計画に移っていくときに反映していけるような内容にしてほしい。

戸田事務局長

- 他の都市と違い、地域公共交通網形成計画の前に基本計画を作成していることから、基本計画と内容が重複するところがあり、目新しさがないという感覚を与えているのかもしれない。
- まずはネットワークを計画として位置付けた上で、乗継地点でハード整備が必要であれば、しっかりやっていくつもりはある。ただ、乗継地点といっても場所によって、ハード整備の注力の仕方がというものが違ってくる。それを整理した上で、市の方で必要な予算は確保していきたいし、事業者の皆さんの方へもお願いしていきたい。

西川委員

- 地域公共交通なのか路線バスを入れていくのかという判断基準について説明があったが、その数値が明確になってきたものについては、形成計画や再編実施計画に具体的に盛り込んでいくということか。

戸田事務局長

- 計画については最初につくったものが必ずしも正解というわけではなく、PDCA をまわしながら見直すところは見直していく。また、世の中も動いていくものであることから、ある程度の判断基準を作っておけば、場合によっては、何年かすれば、この判断基準から落ちた団地については検討すべき団地になったのではないかなど使えるのではないかな。そういう意味では計画に盛り込んでいきたいと思っている。この考え方についてご意見を伺いたい。

折中委員

- 家を出て最初から公共交通を使う人が前提となっているが、実際は、自転車で駅まで行く人や自動車でパーク&ライドをする人など、様々な方もいる。特に、今日のような雨の日は無視できない。ターミナルでの乗継については、この計画でどのように位置付けていくつもりか。

戸田事務局長

- ターミナルでの乗継というのは必ず出てくると思うし、計画の中にはしっかりと位置付けていきたい。ただ、どの駅をどのようにしていくのかということも整理する必要がある。
- また、この計画ではまだ書ききれていないが、バス活性化基本計画の中でも示しているように、ピーク時とオフピーク時では移動の傾向が異なっている。これは、再編実施計画を検討する時に、どういうダイヤやネットワークを組むかというところで議論したい。形成計画の中では、最低このネットワークはいるだろうというところを整理したい。

折中委員

- 資料2（3ページ／12）に求められる機能がある。特に、バリアフリー設備を全ての駅や乗継箇所に整備するのが良いのか、それともある程度絞るのか。また、ここまで来てもらえればバリアフリーが整備されているような考え方を皆で共有するのが良いのか、こちらも考えがあるわけではないが、一定程度整理することが出来れば、全体で最適なシステムが出来るのではないか。

木村委員

- 今回の地域公共交通網形成計画は、以前の計画と比較して、まちづくりとの連携が大きく打ち出されているところが大きな変更点であると思う。
- 交通結節点や乗継地点のようなネットワークの核になるようなところはわかるが、利用者の目的地は必ずしもそういうところではない。まちづくりの観点では、目的地、会長からいろいろな視点で切り分けられるとあったが、例えば、医療であればどこが目的地として大きいのかなど、広域的なものも含めて、大きな都市施設や目的地を明確にしながらネットワークを考えていけるようにしてほしい。
- 資料4にある交通結節点をどこに設けるのかがネットワークを考える時の出発点であり、これが今回の再編の一つの大きなポイントである。さらに、交通の拠点と乗換えのポイントの2つではないかと思う。それらの機能をレベル的にどの程度まで持っていくのかという考え方について、階層ごとにもう少しはっきり出た方が良いと思う。さらに、それを踏まえた上で、設定したところがそういうものになりうるキャパシティがあるのか、（機能が）確保できるのかということの議論がある方が良いのではないか。交通拠点となるとところに機能を確保できるのか、どういった機能が配置できるのかというところが無いとネットワークの議論はなかなか難しいと思う。次回、今設定している拠点到どういった機能を配置出来るのかということも提示して欲しい。

戸田事務局長

- 現在、別の部署で検討している立地適正化計画との整合はしっかり図っていくので、資料の中でもそれが見える形にしたいと思う。
- ネットワークだけの議論をしているつもりはないが、交通拠点や乗継地点をどうつなぐかというところを全体としてお見せしたいという中で、少し悩ましいところがあったので、今回は考え方をたたき台ということでお示しした。今日の議論を踏まえて、次回の協議会では、全体に広げていく中で結節点なども含めた全体として見せていきたい。
- また、本計画における交通拠点はある程度定義もはっきりしており求められる機能は大きく変わらないが、乗継地点については、JRやアストラムラインの駅から、バス同士を乗り継ぐバス停まであるなど非常に幅があるため一律には設定しにくいと思う。再編実施計画で必要なものは位置付けていきたい。

恵良委員

- この計画の期間は5年間と短い、アストラムライン延伸や路面電車の市内循環線など、ここに記載しているものが全てやっていけるのかということが問題である。
- 今後整理していくのだと思うが、すぐにできるもの、なかなかできないものと分けていかないと、進んでいかないのではないかと思います。

戸田事務局長

- 資料の中で書き込みが足らなかったが、まず、将来的な目指すべき姿を議論し、その上で、5年間で出来る部分はどこで、こういった機能強化策を行っていくのかということを整理していきたい。

藤原会長

- 今日ここで提示いただいている資料については、かなり見直すべきところがあって、それについてのサジェスチョンをいただいたということだろう。
- ネットワークというと地図上に丸と線で表されるので時間軸が無くなってしまう。しかし、重要なのは時間軸上でどうなるかである。今の利用率 16%とか人口でいくら議論しても仕方ない。将来こうあるべきというのが立地適正化計画であって、居住機能や生活機能の集約化をやっていくわけなので、それが出来たときに、この人口はこれくらいになっていて、それに対して十分対応できる路線網を設定しているという言い方をしなければいけない。
- 国も地方も適正な方向に向かっているプランと一緒に考えていくというのが必要である。時間軸については考えていないわけではないので、説明の仕方を変えていただくのと、現況追認で基準をつくるのではないことは（事務局に）お願いしたい。今日、頂いた意見をいくつか反映しながら対応について事務局で検討してほしい。

《評価指標の設定と評価体制について》

ー資料5について戸田事務局長より説明ー

伊藤副会長

- 交通機関ごとの利用圏は、その交通機関の速達性と関連しているところがあるので、J Rや広電宮島線、アストラムラインというのはカバーエリアも広いので、こういう数字になっているのだと思う。
- 一方で、路面電車とバスを一律 300m としているが、路面電車は専用の空間を持っており、今後考えていく基幹的なバスについても、バス専用レーンなどを考えていくこととなれば、速達性を備えた交通手段でもあると言える。こういった専用空間を持つ交通手段のカバーエリアは少し広めにとっても良いのではないか。
- 私は、廿日市市の地域公共交通網形成計画作成にも携わっているが、宮島と広島市を結ぶ航路を重要なネットワークとして位置付けようとしているので、周辺市町との連携という観点から本計画にも入れても良いのではないか。

戸田事務局長

- 当初、J Rなど速達性のある交通機関は 1 km と広めに取っていたが、かなりのエリアがカバーされることになってしまい、高齢化が進んでいる中で内部的に疑問が生じた。実態とも照らし合わせた上で、今回、公共交通を使えないエリアの洗い出しをするための設定については、交通モードを考えずに、あくまで徒歩のみで考えることにしたものである。
- 路面電車の徒歩圏を広げることはかまわないが、どのくらいにするのかが悩ましい。何か考えがあれば教えていただきたい。

- また、計画の範囲は基本的には市域内であるが、周辺市町との連携の観点から、本市と宮島とを結ぶ航路についても入れたいと思う。

伊藤副会長

- 今回の徒歩圏の設定については、それはそれでよいと思う。一方で、公共交通の速達性というようなものを考慮できるような指標を考えていただければよい。参考資料では、それに近いことは考えられているようなので、いろいろな指標を組み合わせながら、様々なことを評価できるように考えてもらいたい。

藤原会長

- 基幹から地域まで4つのレイヤーに分け、それを構成する乗り物もいろいろあって、それぞれ乗り物やレイヤーでどういったことをしていくのか何となくイメージはついたが、それらを組み合わせたものが地域公共交通網形成計画と呼んでいるものである。
- 個別に言うと、家を出てバスで駅へ行き、JRに乗り、路面電車に乗り、というケースのときに、カバー率とかサービス水準は交通機関ごとに作られているが、それらを一貫しないと形成計画にはならない。その時に、地図上ではネットワークとしてつながっていても、待ち時間が1時間も2時間もあるようではつながっているとは言えない。
- 網として組み合わせを考える時にカバーできてないのはどこで、組み合わせを考えただけで個別ではカバーできていたけど、結果的には途中で切れてカバーしたことになっていなかったところもあるかもしれない。むしろそちらの方をしっかりとやっていかなければいけない。
- これは次のステップで、細かい指標を作っていく段階で検討されることになると思う。

槇田委員

- 指標の設定にタクシーが全く出てきていない。再編実施計画の場合は、タクシーは対象となっていないのはわかっているが、形成計画の中には入っていると理解している。再編実施計画の指標であれば、そこにタクシーが無いのはわかるが、形成計画として進め方なり評価ということになれば、そこでタクシーがどういう風に取り上げていただけるのかということは気にしている。そこについては、引き続き一緒に検討させていただきたい。

小松委員

- 参考資料5に、再編実施計画の中で入れることを検討している指標を示しているが、これらの指標は、形成計画に入れるべきだと思う。特段の支障があって入れられないのであれば仕方ないが、まずは、形成計画で再編事業含め実施する事業をすべて位置付けることになり、例えば、広島バスネットワークの再編に関する事業という風に入れることになると思っており、それに対する評価指標ということで形成計画に位置付ける形になる。形成計画は、再編事業も含めた全部を包含するものであり、指標についても取り込めるものは取り込んでいけばよいと思う。
- 集約型都市構造を表す指標に公共交通のカバー率が掲げられているが違和感がある。他都市の事例では、中心市街地での住宅着工件数や新規出店店舗数、中心部のバス降車人数などを設定しているので参考にしてほしい。

戸田事務局長

- 数字として目標値を設定することが困難なので再編実施計画で設定しようと考えたものである

が、形成計画に取り込めるものは取り込んでいきたい。

- 集約型都市構造を表す指標としては、立地適正化の中で集約化を図るエリアでどうなっているかを見なければいけないと思うので、確かにカバー率はぴったりではないかもしれないが、表現も含めて考えたい。

藤原会長

- 評価指標は、平均値なのかばらつき具合なのかということがある。
- 自分の研究室で、50m メッシュごとに自宅から病院や大型ショッピングセンターまで行くアクセシビリティを1日分析してみたところ、ピーク時とオフピーク時で1.5倍くらい時間が違うという団地もあった。
- ここで使う所要時間とかカバー率が、いつのどの値かということが問題になる。ある人は、人が少ない昼下がりを見てわかりやすいと言うかも知れない。また、ある人は、ものすごく混雑している時間帯を見て使いにくいと言うかも知れない。
- 広島市くらいの都市になると平均値での議論はダメで、最低でもこれくらいの水準を用意しますよという最低保障と、ばらつきをこれくらいに抑えるという、二つの観点がいるのではないと思う。
- 例えば、早い時の30分と遅い時の60分の間で45分という数字を捉えても困ってしまう。60分の方をもう少し短くしますという指標とか、あるいは早い時と遅い時の差を15分に抑えますという指標とか、それが利用者にとってわかりやすく利用しやすい公共交通機関の最初にあった目標値の最たるものではないかと思う。
- 小さな町では分散がないのでそこまですできないし、大きな街ではマジョリティがもっと別のところにあるので、最低水準だけの議論ではないので平均値で良いと思う。しかし、広島くらいの街になると、しかも人口がもしかしたら減るかも知れない街になると、平均値ではない考え方をとるとユニークな形成計画が出来ると思う。
- PDCA は、その瞬間で満足しているかも大事だが、満足していないとしても満足する方向にベクトルが向いているかどうか重要である。例えばカバー率を100%を目標としているにも関わらず、以前50%だったものが75%になっているのと、90%だったものが75%になっているのでは、同じ数字でも違う。変化の度合いを見ないといけないと思う。
- カバー圏についてであるが、結局、お金と時間とを考えると距離ではなくなるはずである。住宅団地の勾配がきついところでは300m歩けないが、タクシーに乗れば1kmでも2kmでも行ける。距離ではなく、コストと時間で考えられるよう一般化費用でカバー率を計算するというのも一つの考えである。
- そうするとタクシーの出番も出てきて、タクシーを使えたからこそ、ある交通結節点に行くことが出来るということもある。

《まとめ》

藤原会長

- 今回の説明内容についてはこの場で了解とならなかったなので、事務局の方で一部修正し、次回またご説明していただきたい。

以上