

## 第3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 3 月 25 日（金）10:00～11:50

2 場 所 大手町平和ビル 5 階ボランティア研修室

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) 柴田委員代理、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 松山委員、(株)広島バスセンター 大瀬戸委員代理、中国地方整備局広島国道事務所 森脇委員代理、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 山口委員代理、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

### 《平成 28 年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について》

－資料 1 について事務局より説明－

意見なし

### 《公共交通ネットワーク再構築と交通結節点整備の考え方について（案）》

－資料 2・3 について事務局より説明－

#### 西川委員

- 資料において、交通拠点という位置付けの中で、求められる機能を色々と整理しているが、例えば紙屋町や広島駅、横川駅など、対象となる拠点において、現状では全ての機能が整備されているわけではない。今後どのような議論になっていくのか、その方向性などがあればお聞かせいただきたい。
- また、ネットワークのイメージについても示されているが、郊外部の交通拠点については、乗継地点も同様だが、どのようにそうした機能を持たせていくのかを掘り下げていただきたい。
- 乗継抵抗が必ず出てくるので、それを少しでも軽減するために、単にバス停があるだけでなく、施設面でのカバーをどのようにしていくのかという視点もあっても良い。

#### 戸田事務局長

- 交通拠点ごとに、立地条件や交通状況などが異なるため、それによって求められる機能も異なる。例えば、デルタ内であれば、横川駅はある程度整備が完了していると思っているが、広島駅では現在整備を進めており、その後は西広島駅での整備をやっていきたいと考えている。

- 一方、郊外部については、現時点では乗継地点として機能を有しているかどうかというところまでは整理できていないが、今回、重要な乗継地点の洗い出しをしたので、まずネットワークを考え、フィーダーポイントとなり得るかなどの議論をしながら、そこでどのような機能が必要なのかということを検討していきたい。
- 今回、参考資料としてある程度結節点について整理したので、今後、役割に応じて、どのような機能が必要なのかということ、また整理して次回以降の協議会でお示ししたい。

#### 折中委員

- 2点ほど、希望を述べさせていただきたい。まず1点目としては、デルタ内交通拠点として、広島駅、広島港などがあげられているが、昨年、JRとアストラムラインとを結ぶ新白島駅を整備したところである。開業からまだ1年しか経っていないため、利用実態がどうなるのかは調査していかなければならないが、乗換利用も多いので、是非とも交通拠点に入れていただきたい。
- 2点目に、結節点の評価として、バリアフリー設備があるかどうか大きい。例えばバスが非常に努力して進められている一方で、JRが進んでいなければそこは頑張りましょうとなるし、そのように一目で分かるような評価をしていただきたい。
- 同様に、エリア内の運行状況など、利用者への案内に係る設備の評価する軸も、将来的には必要となってくるのではないかと。

#### 戸田事務局長

- 新白島駅についてはご指摘のとおり、JR、アストラムラインと一緒に整備したものであるが、整理上、交通拠点は、本市都市計画マスタープランで掲げる拠点地区にある交通結節点という整理をしておき、新白島駅については乗継地点ということで整理させていただきたい。
- また、バリアフリーなど、こうしたサービスに係る施設は強く求められているものと認識しており、交通結節点の整備状況を整理する中で、そうした視点も盛り込んでいきたい。同じように案内に係る設備についても、交通結節点のグレードなどを考慮した上で整理していきたい。

#### 徳田委員

- 利用者の立場からすると、結節点の場所は非常に大切であり、バリアフリーや表示など、サービス面も考慮して欲しい。

#### 戸田事務局長

- 利用者の目線というのは忘れてはいけないものだと思っており、形成計画に入れるのか、より具体的な再編実施計画に入れるのかはあるが、ちゃんと盛り込んだ計画としたい。

#### 松山委員

- 資料の中で立ち席のことに言及しているが、立ち席で可能な輸送時間をどの程度まで許容するのか、考えがあれば教えていただきたい。これは輸送の「質」に関わる問題であり、例えば、かつてノンステップバス導入当初の例でいうと、座席数が減って立ち席が多くなることから、導入を見合わせるケースもあったということも考慮すべきことである。
- また、道路運送法に基づく運送以外の取組について、特に過疎地のことではあるが、既存の乗合バス事業でやっていくのは限界であり、患者輸送バスや病院のバス、スクールバスなど、あらゆるリソースを活用していかなければならなくなっている。そのような個別サービスが交通

と併存する場合、路線バス（公共交通）の補完財として機能するのであれば、地域の交通の維持につながるものと思われるが、代替財として機能するということになると、公共交通の運営がますます難しくなってくるので、そうした視点での整理もして欲しい。

#### 戸田事務局長

- 立ち席でどれくらい許容できるのかということについては、我々としても知見を有しておらず、是非とも交通事業者の意見を踏まえたいと考えており、例えば社内でそうした規定を設けられているなどということであれば、ご指導いただきたい。
- 道路運送法以外の取組については、それぞれの地域の特性もあり、今の時点で補完なのか代替なのかを決めることは出来ない。元々路線バスがあるところを変えていくのであれば代替になるし、将来的には全ての人が公共交通を使えるようにしたいと考えているので、空白地に交通を確保していくことになると補完になる。今後、再編実施計画を作成していく中で、個別に考えていく必要があると考えている。

#### 榎田委員

- 交通空白地については、乗合タクシーや自家用有償運送の取組が必要となってくると思うが、タクシー事業者としても、そうした地域への運転者の派遣なども協力していきたいと思っている。単に住民主体だけでやるのではなく、そういった地域のタクシーの活用についてはタクシー協会としても協力していきたい。
- 今後、交通結節点でのフィーダー化を図っていくとなると、ドアトゥドアのタクシーの位置付けも大きいと思う。特に郊外部の交通結節点においてタクシーの乗降場を位置付けてもらえないのかと思っている。主要なところはある程度整備が進んでいるが、今後、点検や改良が必要となる場合もあると思うので、是非、結節点の施設整備に取り上げてほしい。

#### 戸田事務局長

- 地域公共交通を確保する取組の中でタクシーの協力を頂くことは非常に重要であると思っており、力強い言葉をいただいたので是非お願いしたい。
- アストラムライン上安駅など、すでにタクシーの乗降場を整備しているところもあるが、今後フィーダーポイントとして広場などが必要なところについては、タクシーの乗降場についても必要に応じて整理していきたい。

#### 木村委員

- 交通拠点は都市計画マスタープランにおける拠点地区に位置するものという整理になっているが、本当はもっと拠点になる場所があっても良いのではないかと。例えば広島駅の北口の開発が進んでおり、高速バスやリムジンバスの流れが出来ると思うし、広島高速の湾岸線と路面電車が結節するようなどころには、戦略的に拠点を設ける視点もいるのかと思う。今あるところと、将来のまちづくりを見据えていくところと、都市計画マスタープランの枠を出たところで拠点を考えていったらよいのではないかと。
- 交通結節点の表示器について、他モードとの乗継もわかるようにしていく必要がある。現在、県では、民間事業者が提供している乗換案内の精度を高めていく取組を進めており、地方都市としてはかなり情報が整備されてきていると思う。例えばタッチパネル方式など、自分である程度選択しながら経路を見ていけるようなものがあれば、外国人なども利用できると思う。

- 郊外部の結節点において、タクシーの話もあったが、自家用車との乗換も考えて頂きたい。県では移動の総量を増やす取組をしており、公共交通での移動の総量を上げていくには、いかに自家用車から公共交通へ乗り換えてもらえるかがポイントとなる。そのため、郊外のある程度余裕のあるところでは、自家用車をとめて公共交通へスムーズに乗継が出来るようにするなど、ハードの制約が伴うことではあるが、可能であればそうしたことも考えて頂きたい。

#### 戸田事務局長

- 昨年策定した基本計画では15年先のビジョンを示し、今回の形成計画は5年間でどこをやっていくかということを示していくこととなるが、将来のことを全く考えないわけではなく、将来を見据えたエキスは入れていきたい。
- 複数モードでの乗換案内などについても、全部が全部やっていくというのは難しいが、必要なところには整備していかなければならないと考えており、そういう意味では、バス協会が広島駅に整備していただいている総合案内所はまさに複数モードの交通案内が出来る施設である。
- また、郊外部の交通結節点において自家用車から公共交通へ乗り換えられるような設備ということで、パーク&ライドの取組を県などと一緒に協議会を設置して取り組んでいるところであり、計画に盛り込めるものについては盛り込んでいきたい。

#### 藤原会長

- 木村委員が最初に言われた、「湾岸道路と路面電車」とはどういったイメージか。

#### 木村委員

- 広島港から新井口駅を結ぶ基幹交通は広島高速をイメージしていると思うが、途中で路面電車やバスとのタッチがあり、場合によっては南側から来た人がそこで乗り換えた方が早いといったこともあると思う。結構大きな動脈なので、そこの結節も是非とも考えて欲しい。

#### 戸田事務局長

- 先日までバス路線を統合する社会実験を行っており、効率化により生じた車両で高速3号線を走らせていた。今回は高速道路上を通行するものだけだったが、一般道も走るような路線というのでも考えていきたいと思っており、そうしたときには、路面電車との結節も可能となるため、そうしたことも考えていきたい。
- 社会実験の結果については今回の協議会でご報告したかったが、まだ取りまとまっていないため、次回の協議会でご報告させていただく。
- なお、説明が不足していたが、今回の交通結節点の洗い出しでは、ネットワークを組む上で最低限必要なところを抽出したものであり、これが全てというわけではない。今後、具体的なネットワークを検討する中で乗継地点とするところも出てくるし、今回はデルタへ向かう交通ということでデルタ内は除いているが、デルタ内においても乗継地点は出てくる。

#### 伊藤副会長

- ネットワーク再構築の考え方で、線のつなぎ方は示されているが、実際に乗り継いでもらうには、運賃をどうするのがついてくる。
- 運行頻度を向上させるに越したことはないが、需要との兼ね合いで頻度を確保できないこともあると思う。また、路線によって運行間隔が違っていると、乗換がうまくいかなくなるので、単独で

頻度を向上させるのではなく、ネットワーク全体で運行頻度を揃える努力をするべきである。また、車両の大きさも頻度との兼ね合いが出てくると思うが、バスなども小型車両から連節バスなど様々なバリエーションがあるので、ネットワークとどう組合せていくか考えていく必要がある。

- 結節点の整備主体として事業者や道路管理者をイメージしているのかと思うが、今回、結節点周辺の施設も整理しており、商業施設や医療施設など、民間の施設にも協力してもらうことも考えても良いのではないか。小さなところでも、例えばコンビニにバスの情報案内板を入れてもらったり、ちょっとした待合スペースを作ってもらっただけで、十分に乗継環境が整うと思う。

#### 戸田事務局長

- 基本計画にも記載しているが、乗継により割高感が出てしまうと、フィーダー化しても乗り継いでもらえないので、運賃の検討はセットだと思っており、事業者と協議しながらしっかり検討し、計画の中にも入れていきたい。ただ、最初から市域全体で実現していくことは難しいと思うので、少しずつでも、フィーダー化を図っていくところについては乗継の負担をなくすように考えていきたい。
- 基本計画でも記載しているとおり、基幹公共交通と郊外部補完公共交通で、受け持つ役割があり、同程度の頻度とすることは難しい。ただ、待ち時間が長くなることは避けたいので、車両の回しやダイヤの組み方などを事業者と協議しながら、負担が極力少なくなるよう、具体的な路線を検討していく中で調整していきたい。
- 商業施設等との連携については我々としても図っていきたいと考えており、行政と交通事業者だけでなく、商業施設や医療施設などにもご協力いただき、乗継環境の向上など公共交通自体のサービスレベルを向上させていきたい。

#### 藤原会長

- ここまでの資料について、概ね反対をするような内容があるわけではないので、形成計画と再編実施計画という段階の中で、どちらにどの程度まで書いていくのかを仕分けして、うまく書き込んでいただきたい。

#### 《評価指標及び目標値の設定について》

－資料4について事務局より説明－

#### 折中委員

- 事務局からもご説明いただいたように、収益や費用を出すのは難しいが、特定の駅間の通過人員や駅ごとの乗車人員など、外部にも公表している数字もあるし、公表していなくても、この場限りであればお出しすることが出来るものもある。できるだけ協力していきたい。
- また、満足度については、ダイヤやハード整備、運賃、ICカードへの対応など色んな側面がある。こういった要因との相関関係を分析することが出来れば、どれくらい反映されるかということが分かると思うので、そのあたりの考えを聞きたい。

#### 戸田事務局長

- データについて、出せるものは出していただけるということで、是非ともよろしくお願ひしたい。前回協議会の資料では、再編実施計画へ掲載することを検討している個別具体の指標も出

しており、まさに駅ごとの乗降客数などといった数字は、その箇所での取組を評価する際に使っていくたい。

- 満足度の要因をクロス分析していくことについては、現在そこまでは考えていないが、そうした視点も考えてみたい。ただ、目標については今回お示ししているようにさせていただき、計画の中に入れるとしても、現状分析のようなところで考えていきたい。

#### 藤原会長

- ここで示しているのは、地域公共交通網形成計画全体としての評価であり、個別のものというよりは包括評価である。満足度も個別に見ていけば高いところもあれば低いところもあるが、PDCAをまわす中で、個別に問題があるところについては別途、全体の評価に加えて個別の評価をしていくということが裏にはあるのだと思う。
- 10～20年前であれば、所要時間は短ければ短いほど良いという価値観であったが、高齢社会を迎えた最近では、路線によっては短くなくても良いから、家の前まで来てくれる方が良いという新しい価値観もあり得る。今の時代を考えると、総合評価の中でももう少しきめ細かく見ようというのがあるのだと思う。
- 当面はこの評価でよいと思うが、サービス水準の向上によって満足度を向上させるだけでなく、誘導や集約をするというのが裏にあると思う。地域公共交通サービスを適切な拠点までは担保するが、そこからは路線バスなどの基幹公共交通に乗り換えてもらうなど、個別には乗換回数が増えても、全体としては最適な公共交通網となるような環境を整えるようにしていく必要がある。今無理して5年で破綻するような計画でなく、10年後、20年後も持続できるようなものとしなければならない。このことを注意しながら評価していく必要がある。

#### 西川委員

- 事業者の収支に関する目標値について、書いてある趣旨は理解できるが、黒字であってもさらに収益性が向上することを期待しているので、その表現については考えて頂きたい。

#### 戸田事務局長

- ご指摘はもっともである。ただ、企業として経営という立場から見たときに、黒字が増えることが必ずしも良いことだけでもないのでこうした表現としており、交通事業者とまた調整させていただきたい。

#### 木村委員

- カバー率を15年後に100%を目指していくというのは非常に大事なことだとは思いますが、一方で補助の効率化といった目標もあり、カバー率を高くしようとする非効率なところもどうしても出てくることとなる。指標自体の考え方としてミスマッチしているところがあると、評価することが難しくなってしまう。
- 公共交通はサービスレベルがある程度ないと利用されないのでは、サービスレベルをある程度固めておく必要があるのではないかと考えており、効率性だけで公共交通を評価して良いものかと思う。事業者からすると効率化していく方が良いのだと思うが、行政の立場とすれば、それだけではないと思う。

## 戸田事務局長

- 先ほど藤原会長からもご指摘いただいたように、多少不便になるところが出るかもしれないが、別のところでサービスを上げたいと考えている。
- 現在、本市では路線バスに対して4億円以上補助しているが、系統によっては一人を運ぶのに1,000円以上掛かっているような系統もあり、こうした非効率なところについては地域公共交通との組合せも考えていく必要があると考えている。例えば、市内の黄金山で運行している乗合タクシーの赤字額は年間100万円程度となっており、補助路線を効率化し、こうした地域交通への支援に充てるなどして切り替えていきたい。
- 中山間地域などでは、ちゃんと使える公共交通があるというきめ細かさが重要であると基本計画でも整理しており、少し方向が違ってくるかもしれないが、我々としてはサービスを向上させると同時に効率性も向上させないと、いつかは行政としても耐えきれなくなり、公共交通がなくなってしまう。
- 分かりやすく使いやすい公共交通を目指すのは当然であるが、それだけでは続かないので、持続可能なものとしていくことも掲げて、両立させていきたい。

## 小松委員

- 生活交通に主眼を置いた目標設定になっていると思うが、前回の協議会で示された目指すべき交通体系において、例えば、来訪者の誘引といった観点が示されていた一方で、協議会の議論として、議論の対象が生活交通だけなのか、それとも観光などの視点も入れるのかという議論があったと思う。広島市の場合には外国人などの観光客も多く、そうした視点の目標はあってもよいのではないか。
- また、「利用者」の区分となっている指標について、一緒になってやっていくという視点が少し弱いと思う。地域交通について利用者と一緒に取り組んでいくことは重要な視点なので、例えば、住民等との勉強会や会合を年何回持つようにしていくとか、そうした視点の指標もあるのではないかと思う。
- 形成計画と再編実施計画のイメージを補足したい。まず形成計画は、基本的な方針を定め、目標を設定し、その目標をどうやって達成していくかということに記載するものとなる。
- 再編実施計画は、公表されているものがなく分かりにくいと思うが、イメージとしては、いわゆる文字や図で作成する計画というよりは、道路運送法で出してもらった申請書類等の内容に近く、事業形態やバス停位置、路線図、運行回数など、非常に細かいものとなる。また計画を実施することにより見込まれる定量的な効果や、事業費の調達方法などについても記載することとなる。

## 戸田事務局長

- 指標については、前回の協議会でも、もう少し細かいものを入れていくべきではないかというご指摘を頂いており、検討していきたいと思う。ただ、再編実施計画についてもいきなり全市域を作るとするのは難しく、毎年見直しや拡充を行っていききたいと考えており、そこに具体的な施策を入れていくことになるので、そういったところで細かい目標設定をしていきたい。
- そのため、形成計画については、全体的な目標を設定することとしたい。

## 藤原会長

- 満足度についても個別の要因があるし、公共交通の利用者数についても、居住者だけでなく外

国人や来訪者などといった分け方ができる。事務局としてはその根拠を裏にもっていると思うが、形成計画を作るときには、そのようなものまでブレイクダウンしたものを示した方が良いのか。

#### 小松委員

- 可能なのであればできるだけ細かく出した方が良くと思うが、私の指摘の趣旨は、そういった観光の観点等が抜け落ちておらず、ちゃんと考慮されているかということを確認したいという趣旨もあったので、そこまで切り分けないと望ましくないと言いつもりはない。

#### 藤原会長

- 事務局がこの目標値を出すにあたり、人口やトレンドなどを考慮した算出根拠をしっかりと持った上で、トータル目標値としてはこれでやっていくということでよいのだと思う。
- 複数の目標指標が錯綜するということはあるが、総合評価というのは一般に複数の視点がある方が良く。例えば、バリアフリー施設の整備と資源の最適配分にはトレードオフの関係が生じる事があり、両方の考え方があって初めて実現可能な計画になるのだと思う。
- 多軸の評価指標があることが重要であるので、それが全てカバー出来れば、遍く利用者・事業者にとって合格点がもらえる公共交通になるということではないか。

#### 《全体を通して》

#### 西川委員

- 紙屋町・八丁堀におけるバス停の統廃合が必要ではないかと考えている。今はバスベイを切り込んでバスを停めているが、ひとつの区画が短く、停車できる台数が限られるため、色んなところに分散してしまっている。そこで逆転の発想として、バスベイを廃止し、本線上に全てバスが停車できるような環境を作っていただければもう少しバス停の統廃合が可能になると考えている。身障者の団体からも、バスが正着しないため車椅子が乗れないと言われており、今後高齢社会を迎えるに当たって、そういったバス停の形もあってよいのではないかとと思う。そのため、出来ればこの協議会の中に、関係者で議論できる分科会のような場を作っていただきたい。
- 市内中心部の便数を効率化するために、過密区間である広島駅から紙屋町を通る循環線のようなものを運行する手法もあるのではないか。これを実現するために必要な議論をしていけないかと思っている。

#### 戸田事務局長

- このたび発案を頂いたので、事務局とバス協会とで調整させて頂きたい。

#### 藤原会長

- バス停の統廃合と団子運転の抑制などは広島特有の課題であり、広島地域の協議会としてこれを放っておいて何もしないというのはない。分科会を置くのかどうするのかというのは、事務的に検討して頂きたい。

以上