

## 第4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7月26日(火) 14:00~15:50

2 場 所

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) 榎野委員、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 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 福永委員代理、広島消費者協会 徳田委員、中国地方整備局建政部 原委員、中国運輸局交通政策部 北川委員、中国運輸局広島運輸支局 斎藤委員代理、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 藤田公共交通計画担当課長、担当職員

## 内 容

### 《平成27年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について》

ー資料1について事務局より説明ー

意見なし

### 《目指すべき公共交通ネットワーク(案)と機能強化(案)について》

ー資料2・3・4について事務局より説明ー

(徳田委員) 広島消費者協会

- ・ コンパクトシティに向けての青写真を具体的に計画しており、利用者としては非常に魅力的で、市の公共交通というものが良くなるということであらう。この平成32年度までの具体的な取組は一度に進められていくものなのか教えてほしい。

(事務局)

- ・ 今回作成しようとしている「地域公共交通網形成計画」は地域公共交通活性化法という法律に基づくものである。作成後は、より詳細な内容を盛り込んだ「地域公共交通再編実施計画」の作成に向けて取り組むこととなる。取組によって事業主体が異なっているので一言では表せないが、調整が整ったものから順次、再編実施計画に位置付けながら進めていきたい。

(徳田委員) 広島消費者協会

- ・ 詳細は今後検討していくということだが、利用者の立場から言うと、利用しやすいということ、使

しやすいということ、わかりやすいということを意識しながら進めてほしい。今回の資料の中にもそういうことが明記されているので安心はしているが、取組に際しては是非考慮してほしい。

(事務局)

- ・ 利用しやすい、使いやすいは非常に重要なキーワードであるので、留意して取り組んでいきたい。

(折中委員) JR西日本副支社長

- ・ 機能強化策の資料9ページに、広島駅南口広場の再整備について記載されているように、交通結節機能を向上させるためにも、バスが駅前広場に入ることによって時間がかかるというデメリットを解消しつつ、出来るだけ駅の改札口に近いところにバスの発着地点をもってきてほしいと思っている。
- ・ 現在、新幹線口のペDESTリアンデッキを整備しているところであり、機能強化策に記載されているが、南口とマツダスタジアムとを結ぶペDESTリアンデッキの整備についても、市と協議しているところなので機能向上策に加えてはどうか。
- ・ JRに関する取組については全て検討している内容なので不足することはないが、我々としては、列車本数をどんどん増やしていくわけにはいかないの、お客様に使いやすいダイヤということで、出来るだけパターンダイヤにしていきたいと考えている。パターンダイヤとは、1時間パターンのダイヤを作るということで、60を割り切れる数字、例えば、10、12、15などにすることで、お客様が、公共交通を利用しようと思った時に、わざわざ時刻表を見なくても利用しやすくなるということが期待できる。各事業者が意識を揃えて進めていかないと効果がないので、努力目標にはなるかもしれないが、書き加えたらどうかと思う。

(事務局)

- ・ パターンダイヤについて研究したい。
- ・ ペDESTリアンデッキについてであるが、ここに記載している交通結節点の機能強化に関する取組は、JRからバス、JRから路面電車など異なる交通機関相互の利便性の向上を主眼として記載していることをご理解いただきたい。

(西川委員) 広島県バス協会専務理事

- ・ 先ほど折中委員から話のあった広島駅での乗継改善については、我々も是非お願いしたいと思っている。
- ・ 機能強化策の資料1ページの「都心における路線の効率化」にある循環線の新設については、可能であれば再編実施計画の中に具体的に盛り込んでいただき実施したいが、状況によっては前倒しても良いのではないかと検討している。
- ・ その下に記載しているバス停の集約については、再編を進めていく上で避けては通れない問題であり、実証実験のようなものも出来ればやってみたい。これについても再編実施計画の中で実証実験として出来れば良いが時間的にもタイミング的にも難しいということがあるので、これについても前倒してやってみたいと思っている。
- ・ こうしたバス停の集約に向けては、交通管理者や道路管理者の御理解を得ることが必要なため、前回の協議会の中でもお願いしたが、そういうことがオープンに議論できる場を是非作っていただきたい。
- ・ 資料2ページの「近隣市町と連携した路線の再編」について、我々がかねてから気になっているの

は、宇品を見た時に、江田島と航路との関係があつて、利用者からは「船は現金で乗らなければならない」、「船とバスあるいは路面電車との接続がうまくいっていない」というような声がある。こういった所には、ICカードやバスロケーションシステムを入れることによって、島しょ部の方の利便性がかなり高まるのではないかと思うので、是非、江田島地区との連携も検討していただければありがたい。

- ・ 資料3ページの「走行環境の向上」については、先程お話ししたバス停の集約を図る上でバス専用レーンの活用を図ることが必要になってくるので、今後、関係機関と調整をさせてほしい。
- ・ 資料4ページの「待合環境の整備」については、バス路線の再編を行っていく中で、幹線とフィーダーを考えた時に、どうしても乗継地点としての整備が必要になると思うので、是非、場所の選定や民間施設との協力などが具体的な取組になるように進めていただければありがたい。
- ・ 資料11ページの「案内情報の充実」のところに、広島駅南口にある案内所の写真を掲載しているが、実は新幹線口にも案内所を設置したいと思っている。南口の案内所は当初の想定をはるかに超える利用があり、同様の需要が新幹線口にもあるのではないかと思っているのでご理解とご協力をお願いしたい。

(事務局)

- ・ フィーダー化に際しては、我々としても、交通結節点で乗継の利便性を向上していくことが重要と思っている。バス停の集約についても関係者の意見調整が必要となるが、実際に進めていく中で我々も加わっていきたいと思っているのでお願いしたい。

(木村委員) 広島県地域力創造課長

- ・ まず一点目は、目指すべきネットワークに関する気づきである。県庁では、自家用車からのシフトを図っていかん公共交通全体の利用者を増やしていくのかという取組を進めているところである。その時に、ある程度、「早いこと」、「わかりやすいこと」、「安いこと」が大事なポイントと思っている。
- ・ 交通結節点の設定の考え方について現状のまちづくりを見て選定しているように思える。現在の旅客の状況を見て、交通結節点を何処に配置していくのか、少し戦略的な考え方があっても良いのではないかと思う。
- ・ 例えば、目指すべき公共交通ネットワークの資料1ページの図に基幹公共交通ネットワークがあるが、例えば、広島港と紙屋町を結ぶ流動は結構あるのではないかと思う。人の利用状況からみるとこういったネットワークが基幹交通に位置付けられることがわかりやすさにつながってくる部分もあるのではないか。
- ・ また、東西に移動するとき、例えば、吉島に住んでおられる方が西方面に動く時には新井口から行った方が早いという場合がある。そうすると、吉島あたりに交通結節点があれば東西の移動が非常にしやすいのではないか。
- ・ 交通結節点をどこに置いていくのかということはこれからの議論になると思うが、単純に今あるものを使うということではなく、どこにどう配置していけば、より短時間で、よりわかりやすく目的地に達することができるのかという視点で考えても良いのではないかと思う。
- ・ 二点目としては、機能強化策についてである。どれもすばらしい機能強化策であり、是非、実現していただければと思うが、ハードの改良を伴わずにソフト的なことで出来ることが他にもあるのではないか。例えば、ダイヤの設定をする際に必ず事業者間で更新の情報を事前に共有する取り決めや、複数の事業者間で乗換が生じる場合の乗換案内、例えば、JRに乗ると新白島駅での乗り換え案内が

されているが、これをバスのレベルで案内が出来れば、ソフト的な所でかなり利便性を高める上で重要なことではないかと思う。このような時間もお金もかからなくて、少し皆が知恵を絞ればできるようなソフト的な取組も位置付けてはどうか。

- ・ 三点目としては、誰を客体にするのかということについてである。これから高齢者が増加し、さらに外国のインバウンドも増やしていこうという戦略をとっている中で、外国の方に向けてどう対応していくのかという視点、あるいは、高齢者が増える時にどう対応するのかということももう少しこの中に特出しで良いので、そういう視点があっても良いのではないか。

(事務局)

- ・ まず、広島港から紙屋町までのネットワークについては、広島市の特性上、デルタ内が高密度の市街地で形成されていることから、基幹ではなくデルタ内準基幹のネットワークとして整理している。
- ・ 交通結節点の考え方については、今後、人口減少を迎える中で、まちは縮退していくとまでは言わないが、多心型都市づくりから集約型都市づくりという都市構造に変わっていく中で出来るだけ既存ストックを有効活用しながら整備していくという発想の下、既に都市機能が集積しているような地区を交通拠点として選定している。
- ・ 吉島を乗継地点にしたら良いのではないかという御意見があった。目指すべき公共交通ネットワークの資料6ページの交通拠点及び乗継地点一覧に記載しているように、デルタ内の乗継地点については実際のバス系統など具体の運行計画に応じて設定することにしており、お示ししている乗継地点が全てではなく、状況に応じながら追加していきたいと考えている。
- ・ 乗換案内についての御意見については、主要な交通結節点にはバスロケーションシステムが導入されており、そこではあと何分程度でバスが到着するかがわかるようになっている。
- ・ 高齢者や外国人に関する視点の取組としては、案内情報の多言語化をはじめ、駅のバリアフリー化、低床車両の導入などを進めているところである。

(横田委員) 広島県タクシー協会専務理事

- ・ タクシーについては、従来からこの協議会の場で、地域公共交通網形成計画の中でタクシーを公共交通として位置付けてもらいたいとお願いしてきたが、今回、機能強化策の資料8ページに「タクシーの機能強化」を盛り込んでいただいたのでうれしく思っている。
- ・ タクシーは高齢者や障害者の輸送を担っており、現在、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進に取り組んでいるところである。国土交通省も導入目標を掲げており、補助金による導入支援もいただいている。こうした取組は今後ともますます必要になってくると思うので、平成32年度までの取組の中に具体的には記載されていないが、「など」のところで、今後、ユニバーサルデザインの導入促進を目標として取り組み、支援をいただきたい。また、バス再編の中で乗合タクシーを運行する場合でもユニバーサルデザインタクシーを活用する必要も出てくると思うので、そうした思いも含めた意見である。

(事務局)

- ・ ユニバーサルデザインタクシーの導入についてはまた調整させていただきたい。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 機能強化策の資料8ページに「船舶の機能強化」として、船舶へのICカード導入とバス路線の新

設を記載していただいている。広島港は交通拠点とされているが、どちらかというとならざるを得ない使用状況になっているので、東西のバス路線が出来れば機能が拡大していくのではないかと期待しているので、しっかりと取り組んでいただきたい。

- ・ ICカードのパスピーについては、これまでの船舶にも導入していきこうという動きはあったが、船側の実情においてなかなか難しい問題があった。一つの課題としては、潮風による車（船）載器の塩害がある。また、乗降動線が複数あるという課題もある。このため、当面は、乗降が一か所の高速船などであればスムーズに導入できるのではないかと考えているので協力していきたい。
- ・ 広島港を起終点とする旅客船の新船建造の計画があり、これを契機として港の設備を改善していく必要があるため、文言として網羅するかどうかは別として、そういう検討も視野に入れておいてもらいたい。
- ・ 質問であるが、機能強化策の中に、新型の車両（LRV）の導入はあるが、接続バスは特に記載されていない。今回の交通計画の目玉に成り得るように思うがどうか。また、交通結節点の分類について、質的な分類でなく、何万人以上などの量的な選定基準はあるのか。

(事務局)

- ・ 接続バスの導入を進める可能性があるということであれば、基幹バスの機能強化策の一つとして盛り込むことは可能である。また、交通結節点の設定の考え方については、量的な選定基準ではなく役割から分類をしたものである。

(藤原会長) 広島大学教授

- ・ 多くの御意見をいただいたが、ほとんどは機能強化策の補強や表現の変更などで対応できるものと思う。これまで出た意見に共通することについて申し上げますと、機能強化策と書くのであれば「機能」が何なのかかわからないといけない。強化する「機能」が何なのかかわからない。ここで言う地域公共交通の機能とは何なのかというと、目指すべき公共交通ネットワークの方に機能がたくさん書かれていて、速達性や大量性、定時性、安定性、柔軟性とあって、さらに言うと交通結節点の方では、連続性やターミナル性、拠点性となっている。
- ・ この中のどれがどこに該当しているのかがよく見えない。結果的に多分組み合わせであるが、例えば、重複システムのドッキングは、この機能の中のどれに該当するのかわかるようになって見ている方はわかりやすいと思うし、目指すべき公共交通ネットワークと、それを受けた機能強化策がリンクしてくると思う。レイヤーが4つあって、レイヤーごとに強化するという書きぶりになっているので、結果として何が良くなるのか、例えば「早くなるのか」、「遅くなるのか」、「安くなるのか」、「乗りやすくなるのか」がわかるようにすると、かなりスマートに整理できるのではないかと。そこを少し工夫して、内容が悪いというのではなく、まとめ方のところに御意見をいただいたと思う。
- ・ 広島市民は、バスは乗りにくいと承知の上で乗ってくれている。しかし、一番困るのは、外国人や来訪者から、広島公共交通はわかりにくいと言われることである。郊外から都心に入ってくるバスにより重複路線がたくさんあって、来るときには数十秒に1台来るが、来ないときには全然来ないことに對して何とかしようという施策が「都心の重複システムのドッキング」である。この施策が、この都市の特性として、絶対何とかしないといけない最優先課題である。これに加えて「わかりやすく使いやすい運賃体系の構築」もセットでやらないといけないと思う。いろいろあるが、まずはその辺りが、広島公共交通のわかりにくさというこれまでの反省点であり、これらを何とか平成32年度までに検討し、できれば実現するということに漕ぎ着けるといいメッセージがあると良いと思う。

- ・ 「乗継割引」と言っているが、乗り継いで料金が高くなるのはおかしい。出発地から目的地までのくらいかかるかというのが普通で、何回乗り換えようが知ったことではない。乗り換えて運賃が高くなるのは「乗継割増」であり、「乗継割引」というのは普通に戻そうとしているだけである。もう少し言うと、ゾーン制はそのために出来ているようなものである。もう少し利用者目線で表現の仕方を変えてもいいかなと思う。バス、路面電車、アストラムラインだけでなく船舶にもパスピーが入ってくればより良いし、非現実的なことを言わせてもらえればタクシーも公共交通ならパスピーで乗ることが出来れば良い。あの一枚のカードさえあれば、自動販売機で買物もできるし、バスも鉄道も全部乗れるというのが普通の発想だとすれば、公共交通の仲間全員パスピーというのもあって良いのではないか。
- ・ 最後に、バスのダイヤについては、パターンダイヤという御説明もいただいたが、もしかしたら、ダイヤというのは無くしてもいい路線もあるかもしれない。この間は15分に1本とだけ書いて時刻をいちいち書かなくてもいいようなバス停もあるし、ちゃんと書かなければいけない所もある。15分、30分、45分と書かなければいけない所もあるし、十日市のようなところでは、何分に来るかどうかわからないけれど、「とにかく15分に1本必ず来るので安心して下さい」という所があっても良いかもしれない。そういうような工夫もあると、今日いただいたような課題も割と簡単に簡潔に整理できるかもしれないと感じた。

(北川委員) 中国運輸局交通企画課長

- ・ 広島市というこれだけ大きな都市が、この形成計画を作成しようとしていることは魅力的であると捉えており、局としても注目しているところである。今回ご提示いただいた機能強化策については、どれも重要なものばかりである。現在、意見調整を進めている中で、なかなか示しづらいとは思いますが、合意がとれたものからやっていくというようなことを順を追って説明すれば、市がどういう姿を目指しているのかが、より市民に伝わりやすいのではないかなと思う。
- ・ 交通結節点については、どこに交通結節点を置くかということを検討するのは難しいと思うが、木村委員も言われていたように、既に集約しているところだけで良いのかということは、検討の余地があると思っている。既に集約しているところが今後の人口変化によって使いづらくなることもあり得るし、また、都市計画との関係において、今後、位置付けが変わってくる場所も中にはありうる。今、大まかなエリアが定まっているところだと思うので、具体的な施設をどうするかという中でそういった面も含めて検討いただければと思う。

(伊藤委員) 広島工業大学教授

- ・ 評価指標との絡みについても考えておく必要があると思う。評価指標については、前回の協議会で様々な意見が出たが、まだどのように対応するのか説明されていない。今回示された機能強化策でどのような機能があって、その機能をどう評価して、それぞれの施策を実施することによってどれだけの効果があるのか、どういう施策をどういう順序で進めるのが一番効果的にネットワークの構築につながるのか、もう少し施策を進めるに当たって戦略を考えられるような、その点のところを次回に向けて考えてほしいと思う。

(藤原会長) 広島大学教授

- ・ 「目指すべき公共交通ネットワーク」については基本的にはこれで良いと思うが、ここに書いてあ

る評価指標や機能については、機能強化策にうまくリンクしてつながっていくような表現にしていきたい。

- ・ 一方で「機能強化策」については、具体のそれぞれの案件ごとに様々な意見をいただいたので、今一度整理をし、必要があれば、表現や優先順位の変更、あるいは追記を行ってほしい。削るべきところは特に出なかったもので、むしろ前向きな発言が多かったので、少し交通整理をしてほしい。今後は、この機能強化策については再編実施計画の方に反映させるということか。

(事務局)

- ・ 今回の協議会でほぼ一通りの議論を終えたので、これまでいただいた意見を踏まえ、次回では、「地域公共交通網形成計画」の素案をお示ししたい。

(藤原会長) 広島大学教授

- ・ それでは、今日の意見を反映していただき、次回、形成計画の素案について議論することにしたい。

以上