

第6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29年12月25日(月) 13:30~15:00

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、広島工業大学 伊藤副会長、広島市道路交通局 藤田委員、西日本旅客鉄道(株) 国政委員代理、広島高速交通(株) 楨野委員、広島電鉄(株) 平町委員、広島県バス協会 西川委員、広島県タクシー協会 富田委員、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 藤原委員、広島市道路交通局 金子委員、広島県土木建築局 幸元委員代理、広島県警察本部交通部 新田委員代理、広島市社会福祉協議会 永野委員、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 橋本委員、広島県地域政策局 木村委員、広島市都市整備局 山本委員

(2) 事務局

広島市道路交通局都市交通部 米田公共交通計画担当課長、担当職員

内 容

《広島市地域公共交通再編実施計画(第1版)(案)の概要》

一案について事務局より説明一

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ 実施に向けた取組が始まってきたということで非常に良い方向に進みつつあると感じている。
- ・ 今回の循環線の説明が、供給者目線で運行の効率化などが全面に出たものになっているため、利用者にとってどのような良いことがあるかという点も説明したら良いのではないかと。ここにあるように、都心だけの利用者をうまく分離して路線を設定すると、都心を通過している路線の定時性が上がることや、今乗っている利用者にとってもバスが時間通りに運行できるようになるというメリットもあると思う。
- ・ 運賃に関しては、郊外から乗ってきたお客さんが都心に着いたときに、都心循環線に割引運賃で乗ることができれば利用者にとっては良いと思うが、今回は乗継割引を載せているのかという点も明らかにした方が良いと思う。
- ・ 折角、環状線をやるからには、わかりやすさをとことん追求してほしいと思っており、資料2の4ページにも、わかりやすく多頻度で速達性が高いとあるが、わかりやすさでいくと、バスの車両をばっくと見て循環線と分かるようにラッピングするなり、車両が統一されたりするのが理想的である。
- ・ また、5ページでは、12分間隔とか、24分間隔とか、非常にわかりにくい間隔になっているが、ここは是非頑張って10分間隔に統一するなどしてほしい。朝ピークの4~9分は良いが、昼間の12分間隔は10分間隔にするとか、24分間隔も20分間隔というわかりやすい間隔にする方が利用

者にとっては便利だと思う。

- ・ もう1点、新しい施策を実施するにあたって、どういう効果があったかというのは今後、検証を引き続き行って、この施策が順調に進んでいく方向にチェックしながら進めてもらえると良い。

(事務局)

- ・ 1点目の利用者にとっていろいろメリットがあるのではないかという御指摘については、具体的には、現在は、広島駅南口から事業者によって別々の乗り場になっているが、これを1箇所にとめるといったことや、時刻表もわかりやすくまとめたいということもある。
- ・ さらに、循環形状のルートによるわかりやすさ、速達性の向上、さらには平和大通りへのアクセス向上など大きく利便性の向上に寄与する部分もあるので、運行開始に向けてはしっかり市民にPRしていきたい。
- ・ 次に、運賃、乗継割引はどうかという点については、今回の循環線の導入段階では、御指摘のような乗継割引を行う予定とはしていないが、今後、フィーダー化等の再編に向けては乗継が生じる交通結節点においては乗継割引を導入したいと考えている。
- ・ ラッピングについては、循環線は時間帯によって車両数が変わるため、運行車両が固定できないことから困難であると考えている。わかりやすさという面で何が出来るか、今後、事業者と協議調整していきたい。
- ・ ダイヤについては、御指摘の12分間隔という場合でも、地域公共交通網形成計画にも位置付けているように、何時台でも同じ出発時間といったパターンダイヤという形で、わかりやすいダイヤを提供できればと思っている。
- ・ 施策の検証については、今後、地域公共交通網形成計画に位置付けた事業のPDCAをやっていく中で、可能なものは示していきたい。

(伊藤副会長) 広島工業大学工学部環境土木工学科教授

- ・ ダイヤについては、その路線だけ見たときに時間がパターン化していればわかりやすいというのはあるが、いろいろな交通機関との乗継のことを考えると、その路線独自で時間がわかりやすかったからといって、他の路線と時間のパターンがずれると全然乗り継げなくなるので、そういう意味で、10分とか20分とかきっちりした間隔にして、これから先、他の路線もなるべく10分間隔とか20分間隔に統一するとお互いの路線の乗継の利便性も非常に高まってくる。その路線単独の時間のわかりやすさだけでなく、ネットワーク全体としてのわかりやすいダイヤを目指してほしいと思っているので、是非検討をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 今後の検討課題としたい。

(徳田委員) 広島消費者協会会長

- ・ 消費者としてもわかりやすく利用しやすいものにしていただきたい。第1弾としてこのようなバス再編にとりかかったというのは評価したいと思う。わかりやすいということが一番なので、市民に対するPRをしっかりしてもらいたい。

(事務局)

- ・ 具体のPRや告知については、引き続き、運行開始までに事業者等とは協議をしながら、よりわかりやすくなるように考えていきたい。

(木村委員) 広島県地域政策局地域力創造課長

- ・ 地域公共交通網形成計画には、利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通という目標が掲げられており、利用しやすいというのは一つのポイントであろうというのが見て取れる。したがって、利用しやすいという点にこだわりを持つべきと思っている。
- ・ 資料の2の3ページ、今後の再編に向けたシナリオに、ステップ2で、利便性の高い循環線に転換が進んで利用者が定着してくるとあるが、利便性が高い循環線ということは、サービスレベルもさることながら、利用される方にとってわかりやすいということが非常に大きく寄与すると思う。
- ・ 多くの方が、循環線は利便性が高いと認識しないと転換が進まないのであれば、そのように認識してもらうための対策を徹底的にしないとこのシナリオどおりにいかないのではと思っている。ラッピングして、パッと見てこのバスに乗ればどこに行くのか一目で分かることが一番、利便性が高いのではないかと思う。よく、バスに乗らない人の理由を聞くと、どこに連れて行かれるか分からないという話があるので、まずは循環線がどこを通るのか、これに乗ったら間違いないというのがはっきり出るのが一番良いのではないか。
- ・ 最終的な目標というのは、都心部の過密を解消して、郊外へ余力を振り向けてネットワーク全体の利便性を高めることであったと思う。参考でよいが、循環線を入れることによって、都心部の過密がどの程度解消されていくのかということと、第2・3ステップで、市内の過密状態が解消されてから次の第4ステップに入っていくということであるが、目標やメルクマールがあるのかという点を教えてもらいたい。

(事務局)

- ・ わかりやすさということで、ラッピングという御指摘があった。時間帯によって運行便数が変わるためラッピングは難しいが、どういったことができるかについては今後運行開始までに事業者と協議調整しながら検討していきたいと考えている。
- ・ 2点目の過密の解消に向けての具体的な数字については、具体的にこれによってどのくらい車両が浮くかということは、都心部の利用者の動きや、実際の利用状況を見ながら、個別に考えていく必要があるかと思うので、現時点で具体的な数字は持ち合わせていない。循環線導入後の状況をみながら事業者と調整したいと思っており、その中で、より良くなるようなあり方を探していきたいと考えている。
- ・ 具体的に都心の取組をすべて網羅しなければステップ2, 3にいかないということではなく、出来るところから順次やっていきたいと考えている。

(西川委員) 広島県バス協会専務理事

- ・ 今回の再編実施計画は第1版ということであり、今後の取組の中で郊外線のフィーダー化などその他の取組が書いてあるが、地域公共交通網形成計画に基づいてどういった公共交通ネットワークを作っていくのが重要である。
- ・ 取組を行うことでわかりやすく利用しやすい公共交通にしていこうということが大前提にあると理解しており、今回の循環線に関する第1版はあくまでもその目的のための1ステップに過ぎないと

思う。したがって、今後はここに書いてあるような取組を早急に具体的にまとめていただき、計画期間が平成32年度末ということもあるので、その期間内にいろいろな取組が実行されるということが非常に重要ではないかと思っている。是非、そこについてはお願いしておきたい。

(事務局)

- ・ 今回は再編実施計画の第1弾である。今後、第2弾、第3弾というように取組を追加し、区域を広げながら進めていきたいと考えている。今後の取組で記載している事項、例えば、フィーダー化についても事業者と協議を始めており、今後、再編内容が具体的にになった段階でまたお示しできるよう、できるだけ早く取り組んでいきたいと考えている。

(北川委員) 中国運輸局交通企画課長

- ・ 質問ではなく皆様にお知らせも含めて今回の広島市の再編についてコメントになるが、資料1の2ページにあるように、今後、国に認定申請をしていただき、運輸局が審査・認定するという手続きになる。
- ・ 再編実施計画については、現状全国で20程度の計画が既に認定を受けているが、大きな都市でも人口規模が数十万というところで、小さなところだと数万人の自治体がついており、広島市のように120万の人口を有して、周辺を含めればもっと多くの人々が利用する交通についての再編実施計画は現状まだ存在していない。そのため、広島市のように都心の路線について再編実施計画の手法を使ってバス再編に取り組むというのは非常に先進的な取組だと考えている。
- ・ 今後の取組も含めて、運輸局の審査のポイント、何をもちょう再編実施計画を認定するかということについて、利便性と効率性という2つの点を考えている。利便性としてはまさに利用者が使いやすい交通体系になっていくということの評価点として考えており、例えば路線についていうと、平和大通りの便数が増加するとか、循環線という手法によって、特定の場所を通る便がわかりやすく設定される点が挙げられる。
- ・ 効率性という意味ではまだ具体的な数字は難しいかと思うが、都心の利用者を短い便で運ぶことにより、需要と供給のバランスが取れてほかの部分に回していけるといところが効率性向上のポイントではないかと思っている。
- ・ これらを踏まえて今後認定の検討をして、それに加えて北部・西部の再編の方向性も含めて認定をするということも想定しているので、今後の取組についても引き続き市と各交通事業者で具体化を進めていただき、スピード感のある取組をお願いしたいと思っている。

(事務局)

- ・ 今後の取組についても、早く具体化できるように事業者と調整していきたいと考えている。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- ・ 先ほどから利便性とかわかりやすさとかいう話が出ているが、実際、郊外バスに乗った人がどういう行動になるのか。この循環バスに乗るまでの行程がわかりにくい。

(事務局)

- ・ このたびの循環線の導入は、都心の中だけで移動されている方を循環線に転換し、次なる再編へつなげていこうということを主眼としており、今回は、直接的に郊外路線に影響を及ぼすものではない

と思っている。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- 例えば広島駅にJRで来た人が、実際にどういう乗り方になるのか。郊外バスを良くするといいながら、今回の都心の取組との関連がよくわからない。最初は都心、都心と言いながら、結果的には循環線は都心の人の乗り方であり、そこの関連が理解しにくいと思う。

(藤原会長) 広島大学大学院国際協力研究科教授

- 今都心でいろんな取組をやってと言っているが、郊外にお住まいの方にとってはどう良くなるのか、あるいはどう悪くなるのかという意見と思う。
- 例えば、相生通りでバス停にどれだけバスが溜まっているか。乗り降りにどれだけ時間がかかっているか。それによって一般車両にどれだけ渋滞を発生させてしまっているかを数字で計算できないから曖昧に思う。現象を細かく見ていけば、一人二人しか乗り降りしていないかもしれないが、バスが団子になって待っているのが結果的にストップする時間が長くて、一般車両にも影響を及ぼしている。
- 一部の路線では、都心内で移動するバス利用客が多いため、それを区分し、循環線に乗ってもらうということである。相生通りを通過している路線の便数が減ると、バス利用者にとって所要時間が短くなることだけではなく、都市全体の渋滞長が短くなり、相生通りは10分行けば目的地へ到着できるという定時性が確保できるかもしれない。それによってJR等の電車との乗換えもスムーズにできるかもしれないし、そもそも自動車に乗らずに、循環線のルート上に目的地がない場合は、タクシーの利用が増えるかもしれない。こういった波及効果を計算することは難しく時間もかかるが、何が効果なのかと問われた場合、バスの分担率は増えるのか、都心の渋滞は減るのか、事業者の収益は改善されるのかというようなわかりやすいところにつなげることが出来れば、今取り組もうとしていることが本当に良いものだということが実感してもらえらるのだろうと思う。

(永野委員) 広島市社会福祉協議会会長

- 実際これによって循環線ができたなら将来的にはバス路線の変更があるのか。郊外から入ってくる利用者にとっては、乗換えなど実際に変更があるのかどうか、そんなことも疑問に思う人がいるのではないかなと思う。
- これ自体は良い取組と思う。ただ、バス路線がどうなるかという説明もなく進めると、結局、市内の渋滞と言いながら、渋滞は郊外のバスがあるからだという非難につながって、実際には良くしようと思っていることと反対になるのではないかなという心配がある。

(事務局)

- 先ほど会長からも御指摘があったように、現時点では、具体的なものを全てお示しできないことがわかりにくさにつながっている面もあると思うが、現状において相生通りでは3,700便もの乗り入れがあり、こうした過密解消に向けた取組の第一歩として今回、循環線を導入する。今後、過密化を少しずつでも解消していくことによって定時性の確保にもつながっていく部分はあると思う。
- さらに、この都心の取組だけでなく、今後の取組で示している郊外路線のフィーダー化についても、これを進めることによって、乗換えが生じるが、これまでのように直通の路線を使ったときと同じような料金となる乗継割引を導入したり、乗換えの環境整備を行ったり、利用者の利便性も維持しながら、それにより生じる車両をどこで活用するかといったようなことも、今後、具体的な取組にあたって

は、御指摘のような点についても留意していきたい。

(北川委員) 中国運輸局交通企画課長

- ・ 2つお聞きしたいが、1つは、広島駅で、循環線と急行便が同じ乗り場から発着することでよいのか。もう1つは、先ほど渋滞の話があったが、この循環線が導入されることで、新しいバス系統が生まれることになり、相生通りの便数が増えるわけではなく、全体としては減少するという点でよいのか。

(事務局)

- ・ 1点目の広島駅の乗り場については、現在の急行便は、事業者によって1番乗り場と2番乗り場にわかれているが、これを一つにまとめると聞いており、これはわかりやすさにつながるものと考えている。2点目の相生通りの便数については、循環線によって便数は増えるが、あわせて一部の既存路線の見直しを行うため、大きな変化はないと考えている。

(藤原委員) 広島国道事務所副所長

- ・ PDCAサイクルで評価していくという説明があったが、定量的な評価というものが見えていないと思う。今後数値目標を設定される予定があるのか、それとも、定性的な評価のみでこの再編実施計画が認められるものなのか。

(事務局)

- ・ この循環線の取組を個別に定量的に評価するのは難しいと考えているが、今後、地域公共交通網形成計画の達成状況を評価していく中で、数値化できるものがあれば示していきたい。

(松山委員) 広島県旅客船協会専務理事

- ・ 最後の6ページのサービスエリアの低い地域へのバス路線の新設ということは、もう少し先の話になるかと思うが、今回は、前段階のデルタ内のバス再編が中心ということだが、デルタ内のバス再編によって余剰の車両や乗務員がかなり出て、作業数もだいぶ変わってくるのではないかと思う。問題は、あまり間隔を置いてしまうと、その浮いた車両や運転手をどうするのか、ということである。2ステップ、3ステップ、4ステップとあるが、そんなに間隔をおいて大丈夫なのかという気もするが、その辺りはどうか。要は、湾岸エリアを東西方向に結ぶバス路線もなるべく早く御検討いただきたいという趣旨での質問である。

(事務局)

- ・ このステップ2、3、4は、全ての取組が明確にならないと次の段階に進めないというわけではなく、具体化した取組から進めていくことにしている。したがって、効率化の取組とそれにより生じた車両の活用は別々に時間をかけて進めていくというよりも、あらかじめ事業者と協議調整した上で、あわせて実施することになると考えている。

(藤原会長) 広島大学大学院国際協力研究科教授

- ・ 基本的な質問だが、循環線は1周何分かかるのか。

(事務局)

- ・ 所要時間は、運行事業者からは22～27分程度と聞いている。

(藤原会長) 広島大学大学院国際協力研究科教授

- ・ 1周22分で回るので、乗り過ごしたとしても、また、どこかで降り損ねたとしても、22分待てばまたそこに戻ってくることになる。例えば、山手線でいうと、東京駅を出発してまた東京駅に戻ってくるのが22分後ということ。外国人など初めてきた人にとっては、バスの降り過ぎしが怖くて仕方なかったが、22分間我慢したら、またそこに戻ってくるから安心ということもあると思う。
- ・ この循環線のためだけにラッピングや新しい車両を入れることは、なかなか現実的ではないかもしれないが、少なくとも、行き先表示板について、今まで白抜きだったものを、赤抜きにするとか緑抜きにするなどすれば、時計回りバスか、反時計回りバスかというぐらいは見れば分かるわけであり、そういう工夫はできるということではよろしいか。

(事務局)

- ・ 御指摘のような循環線のわかりやすさに向けては、引き続き、運行事業者とどういったことができるか具体的に考えていきたいと思う。

(徳田委員) 広島消費者協会会長

- ・ 先ほど、できるところからやっていくという話があり、これはもともとだと思うが、時間というものはあるので、早急に取り組んでいただきたいと思う。

(事務局)

- ・ できるだけ早くお示しできるように取り組んでいきたい。

(富田委員) 広島県タクシー協会専務理事

- ・ この再編実施計画によって、最終的には、都心で余った車両を郊外に持っていくという話だが、郊外のフィーダーというのは、大きな車両ではやっていけないところもあり、タクシー車両など、小さい車両に移行しているのが現実である。車両が余ったからここに持っていくことは現実的に難しいのではないか。したがって、フィーダーの部分も並行的に考えていかないと難しいのではないか。

(事務局)

- ・ 御指摘のような点もあろうかと思う。今後、具体的に検討を進めていながら、その状況に応じて対応を考えていきたい。

(藤原会長) 広島大学大学院国際協力研究科教授

- ・ 各委員が口を揃えて言っている共通の部分がかつたので、まとめたい。一つは、スピード感を持つことやPDCAサイクルによる評価についてである。改めてお願いするが、そもそも、我々は地域公共交通網形成計画を立てたときに計画期間は平成32年度までと決めてやっている。したがって、それほど長いスパンの話ではなく、平成32年度までにやるということでは動いているわけであり、できることをやるというよりは、何年ぐらいまでにこういうことをやるということをやったほ

うがいいと思う。再編の第1弾が今始まって、それからまた5年後に、第2弾をやりますという話ではないと思う。

- また、今はビックデータ時代なので、循環線を導入して3ヶ月もたてば、所要時間が本当に良くなったかとか、お客さんが増えたかがすぐに分かる。PDCAサイクルをまわすとき、PからC、そしてAまで戻ってくる長さは短い期間になる。そういうところを念頭に、広島市に頼むというよりはこの協議会のそれぞれが動かなければいけないと思う。
- 最後だが、今まで都心から郊外という放射状の公共交通に力を入れて利便性、経済競争力を高めてきたが、広島に欠けているとしたら、その一つが都心の循環である。これは、方向が違うバスをつなぐ役割があるため、今まで競争していた路線が今度はハーモナイズして一緒になるということである。この効果は、想定する以上のものがあり、今までのバスの取組とは違った特徴が出てくるはずである。これを実行するためには、ピーク時間は4分、平常時でも10分待てばバスが来るという品質保証が重要であると思う。長くても10分待てば必ずバスが来るような印象を定着させることが重要だと思う。
- 今日の話を受けて、立ち止まることなく次のステップに進んでいただき、見直すことがあれば、事務局で御検討いただきたい。

以上