

第1回 広島市総合交通戦略協議会 会議要旨

1 日 時 平成30年8月17日(金) 15時～16時30分

2 場 所 広島市中区地域福祉センター(大手町平和ビル内) 5階 ボランティア研修室

3 出席者

(1) 委員

広島大学 藤原委員、福山市立大学 渡邊委員、西日本旅客鉄道株式会社 国政委員、
広島電鉄株式会社 古武家委員、広島高速交通株式会社 伊藤委員、
公益社団法人広島県バス協会 西川委員、一般社団法人広島県タクシー協会 中村委員代理、
広島県旅客船協会 松山委員、公益社団法人広島市身体障害者福祉団体連合会 原田委員、
社会福祉法人広島市社会福祉協議会 藤岡委員、公益社団法人広島消費者協会 川本委員、
広島商工会議所 山田委員、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 高口委員、
広島県地域政策局 山田委員、広島県土木建築局 田中委員代理、
広島県警察本部交通部 錦織委員代理、広島市道路交通局 加藤委員

(2) オブザーバー

国土交通省中国地方整備局建政部 後藤オブザーバー代理、
国土交通省中国運輸局交通政策部 丹呉オブザーバー

(3) 事務局

広島市道路交通局道路交通企画課

4 傍聴者

一般傍聴者 0名
報道関係者 1名

内 容

議題1 会長選出について

委員の互選により、藤原委員が会長に選出された。

会長の代行については、会長の指名により渡邊委員が選出された。

議題2 総合交通戦略について

議題3 現行の広島市総合交通戦略における取組状況について

議題4 広島市を取り巻く現状について

各議題について事務局より説明を行った。説明に対する主な意見等は以下のとおり。

(渡邊委員)

- ・ 今回の総合交通戦略を見直すにあたって、200万人広島都市圏構想が大きなキーワードだと思っている。232万人が196万人まで減るとするのはショッキングなことで、総数は減るけど多分高齢者は増えて、そんな中であって、公共交通から皆離れていくことも想定される。先々で構わないので、36万人減る人は主にどこの地域の人が減るのかなど少し空間的な分析をしながら、どのように交通で人々の活動を支えていくのかを考えることが大事だと思う。人口減少や高齢化といったネガティブなファクターとして捉えがちなところを逆手にとって、住みやすい、住んでみたい、活動しやすい圏域にするために、交通がどう支えるのかという議論は大事なので、是非とも広い観点を持ってこの戦略についても検討する必要があるのではないかなと思う。
- ・ 最近、広島市の都心でバスや路面電車が180円均一になり、市内中心部の移動環境がかなり変わったと思うが、市民の移動の仕方がどう変わったのか、定量的でも感覚でも構わないので、教えて欲しい。

(事務局)

- ・ 広域都市圏の人口が減る内訳については、本市の企画部門とも相談するが、そういった中、公共交

通をどうやって維持していくのか、今後、考えていかないといけないと思っている。

- ・ 180 円均一の話については、個人的には、従来どおり、来た方に乗るような状態なので、交通行動が大きくは変わってないように感じる。

(西川委員)

- ・ 路面電車とバスが同エリアでは同じ運賃になったので、利用しやすくなったのではないかと。路面電車の運賃が 160 円から 180 円に上がった部分と、一方でバスは逆に下がった部分もあるので、バスについていえば、トータルで考えると利用していただく方にとっては使いやすくなったのではないかと。数字的な部分については、できれば次回までに、拾えるものがあれば拾いたいと思う。

(古武家委員)

- ・ これからは少子高齢化が進むので、公共交通を利用するのは高齢者が主体になると考えている。今、公共交通を使っていない高齢者に、どうやったら使っていただけるのか。それは、わかりやすく、乗りやすく、価格的にもリーズナブルなものが実現できれば、安心して外に出て乗っていただけている。例えば、A から、B で乗り継いで C に行く場合に、運賃の総額は増えてしまうが、何度乗り継いでも、どう乗って行っても、目的場所に行くまでは同じ金額というのを実現できればと考えている。また、面、ゾーン内については定額で提供できるのではないかと。これも将来的な構想として持っている。バスと電車を合わせた使い方についても、バス協会と連携して議論、検討していきたいと考えている。

(川本委員)

- ・ 外国や県外から広島に来るといろいろなものがうまく連携していないとよくいわれる。公共交通も大切だが、そのことだけでなく、路面電車やカープや宮島や牡蠣など地域の魅力を皆で共有して、観光もバスも JR も、いろいろなものを巻き込んで、総合的に広島の PR に取り組んでいく必要がある。
- ・ 公共交通については、PR 不足の部分がたくさんあると思う。PASPY 以外に SUICA などの共通カードが使えるようになったことや、定期券を持っていると家族が 100 円で利用できる環境定期券制度など、いろいろな取組があり、私たち消費者協会でも会員に広めるようにしているが、中々浸透して利用されにくい状況がある。広島市の交通のために取り組んでいることを上手に PR して浸透させていくことが大切だと思う。
- ・ また、バス停などの案内や表示がわかりにくく、他都市と比べて上手に循環していないように思われる。若い方はスマホなどを使って全部自分で調べられるが、高齢の方にホームページを見てくださいというのは無理である。乗り場における行き先案内などについて、いろいろな立場の方の意見を聞きながら総合的に検討して欲しい。

(事務局)

- ・ 観光面については、以前からいろいろ言われている。案内サインについては、広島駅から紙屋町方面に向けた西国街道へのサインなど、歩くという面でのものも必要だと思うので、そういうところも含めて案内看板やサインの統一などを考えている。

(加藤委員)

- ・ 広島にとって大きな問題だと思う。5 月に循環バスが出来て、これは非常にわかりやすく良いと思った。バスは日頃使っている路線しか乗れなくて、普段自分が使ったことがない路線は安心感がなくて使えないというのがある。

- ・ 各社ごとのバスマップはシンプルでよくわかるが、合体すると難解で全然わからない。公共交通の利用者を増やすためには、今言われた PR やわかりやすさ、安心感というのは非常に大事で、我々は交通事業者と一緒に、そこを押し上げていくとか、引っ張っていくとか、どこまでできるかわからないが、そういったところを一生懸命、力をいれてやっていきたい。

(原田委員)

- ・ 松葉杖での歩行が難しくなってから車椅子で生活して 10 年になるが、低床電車や低床バスなど充実してきて、タクシーにもお世話になっており、不十分なところはあるが、以前に比べればだいぶ充実し、公共交通が使えるようになっている。今以上に充実していくことを強く願っているところである。
- ・ 西広島駅は、東口から入った場合、下りはそのまま乗れるが、上りは跨線橋を登っていかないと乗れない。西広島駅の交通結節点整備が早期に実現できることを願っている。
- ・ プログラムの達成状況の説明で、宮島線の超低床車両の導入について、市内線への導入を優先したとあるが、例えば、低床電車が何時何分に乗れるのかがわかれば、そんなに一日何回も往復することはないので、せめてこの時には低床電車があるとか低床バスが来るとか、事前にある程度わかるようにしておけば、不安がだいぶ軽減されるのではないかと思う。
- ・ 視覚障害者の方によく言われるのが、一般の方は、いつ電車が来るとか、いつバスが来るとかが、表示されてわかりやすくなったりしているが、その進歩に比べると、いわゆる特別なニーズを持っている視覚障害者やろうあの方は、それをほとんど知ることができない。情報の格差が非常に拡大してきているのではないかと。そういった情報弱者に対する情報の拡大を求めることは、決して言い過ぎではないと感じている。
- ・ 最後に、私は自家用車による移動が中心なのだが、今後の人口減少に伴って、自家用車の利用はどうなるのか。増えていくのか、減少していくのか、あるいは現状維持のままなのか、見通しがどうなのかを伺いたい。

(事務局)

- ・ 低床車両の導入については、事業者をお願いしてやっていたところがあり、市もそれに合わせて予算を組んでいる状況である。そういった中で、法律もあるので、気に掛けながらやっている。
- ・ 人口が減って車がどうなるのかは、感覚的には人口が減れば車も減っていくのだろうが、物流などもあるので、中々はっきりとは言えないところだと思う。車自体がどうなるのかという話もある。傾向のようなものがわかるデータがあれば示したい。

(藤原会長)

- ・ 一つ情報共有していただきたいのは、資料 4 「広島市を取り巻く現状」の 9 ページ目のグラフを見ると、今から 10 年くらい前のところでは、公共交通が下がってきて大変だと、これはなんとかしないといけないとやっていたが、ここで一番上の青いバーをずっと見ていくと、平成 14 年に 55 万人のところから底を打ってから、今 60 万人になって 5 万人増えている。その前に 60 万人だったのは平成 11 年である。平成 11 年から 4、5 年で 5 万人減って、そこから 15 年かけてやっと 5 万人増やした。今、そういう状態にあるということである。10 年前に交通戦略を立てたときは状況が違うということが、まず共通認識として重要だと思う。
- ・ その理由については、さっき出ていた均一運賃なのか、キャッシュレス、パスピーを含めたカード

が普及したのか、バスロケもあるし、バスマップもずいぶん改善されて情報がわかりやすくなったのか、乗り物自体が魅力的になったのか、駅前開発や沿線開発が進んで商店との連携がとれたのか、色々なことが考えられる。

- ・ 今、我々がやらないといけないのは、15年間掛けてやっと5万人戻してきた理由は何なのか、やっと戻した5万人がどうやって増えたのか、ということをちゃんと検証・分析して、次の10年はさらに5万人増やすつもりでやったときに、何が足りないのかということをするのがこの会議だと思う。折角、現状分析をここまでやってくれているので、もう一步、このように増えたり減ったりした原因は何なのかを考えることが重要である。
- ・ 今後自動車どうなるのかということについては、一般論ではあるが、保有の時代からシェア、共有の時代になると言われている。言い方を変えると、私的交通であった自動車と公共交通の区別がなくなる。1人乗る乗り物だったり50人乗る乗り物だったり、違いはあるが、結局自分が買うよりは皆で乗り合うことになるので、そこはこれから随分変わってくると思われるので、そういったことを先に見通した上で、次の10年間はどうかやって5万人増えるのか、恐らく自動車から奪い取るのではなくて、皆が自由に動きやすくすることによって5万人増えていくのだと思われるので、そういうところをこの協議会のポイントに置くと良いのではないかと。我々はちょうどいい位置に来ている。やっと勢いができて伸びているところなので、そこからもう少し頑張れば何とかうまくいくのではないかと。思う。
- ・ まだご意見があると思うので、事務局の方に連絡していただければ、次回会議までに反映したい。

議題5 専門部会の設置について

議題について事務局より説明を行い、専門部会の設置について承認を得た。

説明に対する主な意見等は以下のとおり。

(川本委員)

- ・ 過去に4回実施しているということだが、どのくらいの枚数をされているのか。今回の枚数はこれから決めるのか。過去のデータと合わせる為に数字的には同じくらいに必要なのか教えて欲しい。

(事務局)

- ・ アンケート調査の対象となる住民の世帯数がどのくらい必要なのかというのは、統計的には、目的や手段などのカテゴリーの内容によって変わってくるので、精度を確保するのに必要な抽出率を調査ごとに設定している。
- ・ 今回の調査では、1%の抽出率が必要と想定しており、約27,800世帯に配布することになる。

(藤原会長)

- ・ 資料5(別添)の3ページ目を見ると、1回目は75万人うちの5%なので3、4万人、次が10万人、3回目が10万人、4回目が3、4万人、今回また3万人ぐらいということで、驚くことに、100万人都市で3万人にしかアンケートせずに交通計画を決めている。
- ・ これが今までのやり方で、国勢調査は100%を目指してやっているが、交通計画の調査は100万人のうちの3万人で決めている。そのやり方も含めて、お金をかけないで、かつ、できるだけ、例えばバリアフリーの観点や高齢者など、サンプルが少なくなれば漏れ落ちてしまう所を漏らさないようにする工夫をしようというのが、今回のテーマである。
- ・ また、回収率がかなり低くて、3万人配っても回収できるのは15%くらい。これが半分回収できたとしたらかなり違う。今の先端技術を使えば可能になるかもしれないので、そのあたりも事務局が考

えてくれると思う。

議題6 今後の進め方について

議題について事務局より説明を行った。

説明に対する主な意見等は以下のとおり。

(藤原会長)

- ・ 11月に実態調査をして、これを基に向こう10年間のプランを決めるということ。個人的に懸念しているのは、災害の復旧過程にあるので、11月というタイミングが向こう10年間の見通しを立てるのに適切かどうかである。JRで言うと11月は一部を除いて復旧している。

(国政委員)

- ・ 年内には芸備線の一部を除いて復旧する予定である。

(藤原会長)

- ・ インフラの復旧具合で言うと、道路と大きな鉄道については大体何とかかなると思われる。これも専門部会で慎重に検討していただいて、出来るだけ11月に出来るよう進めていきたいと思う。

(藤岡委員)

- ・ これは、市民意見の募集などは行わないのか。

(事務局)

- ・ 行う予定である。平成31年度に素案がまとまった段階で行いたい。

以上