

第2回 広島市総合交通戦略協議会 会議要旨

1 日 時 平成31年1月23日(水)10時～11時45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 南崎委員代理、広島電鉄株式会社 通谷委員代理、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 山村委員代理、公益社団法人広島県トラック協会 岩本委員、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、広島商工会議所 山田委員、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、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 菅島委員、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 辻野オブザーバー、
国土交通省中国運輸局交通政策部 石田オブザーバー代理

(3) 事務局

広島市道路交通局道路交通企画課

内 容

議題1 【報告】広島市交通実態調査の回収状況について(速報版)

事務局から説明を行い、それに対する主な意見等は以下のとおり。

(渡邊委員)

- Web 回答率とあるが、Web 回答された票数を回収された総数で割ったものか。また、Web 回答率が15%程度と低いが、高齢者に偏っているのではないか。集計時には年齢分布の偏りは確認した方がよい。

(事務局)

- Web 回答率は仰る通りの方法で算出している。年齢分布の偏りについては承知した。

(川本委員)

- 調査日は木曜日と日曜日で設定しているがなぜか。配布先の性別、年齢の構成比に偏りはないか。

(事務局)

- 平日の中日として平均的な人の移動を把握できるため木曜日を設定している。また、休日は余暇活動の時間を把握するため日曜日を設定している。配布先の構成比に関しては無作為抽出をしているため偏りはない。回収された調査票の性別、年齢の構成比は分析時に確認を行う。

(藤原会長)

- これまでは、通勤、通学の移動が最も重要とされており平日のみの調査であったが、最近では余暇活動も重要となってきたため、休日の移動も把握し、総合交通戦略へ反映してほしい。

議題2 現行の広島市総合交通戦略の指標の評価結果について（中間報告）

事務局から説明を行い、それに対する主な意見等は以下のとおり。

（原田委員）

- ・ ノンステップバスの目標数値は達成されているが、広島市のノンステップバスの導入状況は他都市と比べてどうなのか。進んでいる都市なのか、平均的なのか、教えていただければと思う。

（西川委員）

- ・ 正確な数字は今持ち合わせていないが、現状では、広島市は残念ながら全国的にみると低いという状況である。都心部では導入が進んでいるが、周辺部、あるいは中山間地あたりについては、まだまだ低い。各社、年間計画を立てて、国などの補助もいただきながら徐々に導入を進めているので、少しずつ上がっていくのではないかと思う。

（高口委員）

- ・ 公共交通の乗車人員の推移だが、平成元年に30万人いたバスの乗車人員が、平成14年に17万人から18万人に、急激に、年々下がっている。マイカーへ移行したという事なのか、何か原因というのが分かれば、教えていただきたい。

（事務局）

- ・ 直接的な要因は分からないが、前回の20年の実態調査のときに、その前の昭和62年の時にやった実態調査との比較をしているが、マイカーへの依存というのが、傾向としては増えているという状況がある。特に郊外団地では、郊外線の路線バスとマイカーでの移動が競合したときに、「バスから自動車へ」というようなモータリゼーションの進展が結構あったのではないかという感触は持っている。

（藤原会長）

- ・ 公共交通の乗車人数全体は、平成6年くらいから平成13年までぐっと減っている。これは、明らかにモータリゼーションやマイカーへの転換という期間だと思うが、ただ、自動車対公共交通だけではないような気がするので、もうちょっと客観的な事実として、交通実態調査の結果も踏まえて分析したほうがいいと思う。
- ・ 評価指標の実績値や達成度の箇所が計測不可やバツになっているところで、以前立てた目標値が計測不可や環境条件が変わったので出来ませんというだけではなくて、変わった条件の下でどういう指標で新たに見たらいいかというところを、指標の趣旨を踏まえながら考えておいた方がいいのではないか。
- ・ 例えば、自転車の場合、自転車と歩行者の分離が趣旨ではなくて、自転車をもうちょっと使えるようなまちにしていこうというのが趣旨なので、自転車が車道通行だろうが歩道通行だろうが問題ではなく、自転車利用者にとって環境のいいまちだということが重要である。自転車利用者が増えるということは、公共交通の利用者の増加にもつながるようなアクセシビリティも改善すべきという話にもなってくる。そういった箇所がいくつか散見されるので、引き続き検討いただければと思う。

（藤岡委員）

- ・ 次期計画においてもこの指標を使うのか。

（事務局）

- ・ 次期プログラムの中で、どの指標を生かしていくかという議論は今後やっていきたい。また、新た

な指標についても、他計画にも指標があるので、それらともバランスを取りながら、議論を進めていきたい。

(藤岡委員)

- ・ 自転車の問題意識としてですが、自転車を歩道に駐輪をすることで、障害者の人の通行を妨げており、端的な例では、点字ブロックの上に置いたりすることが現実問題としてある。非常に危ない状況にもなっているので、自転車道などのハード面の整備とともに、人の行動というか、優れた利用者個々人のモラルというか、意識のところも上手く指標に反映して、進めていけばと感じている。

(藤原会長)

- ・ どういう指標を持ってどういう目標値にするかということが、戦略の最も重要な部分の一つになるが、今までの指標だけでなく間違いなく新しい指標が出てくる。典型的なのが、ライドシェアである。自転車のレンタサイクルと呼んでいたものが、自動車でも起きる。しかも自分の自動車に他の人が乗ることもある。明らかにサービスの質が変わってくるので、いろいろな指標の見直しが必要となる。
- ・ 第 11 次交通安全基本計画の見直しをしているが、交通事故死亡者数を年間 4 千人から 3 千人にすることを目標にして、今までずっとやってきている。次の第 11 次で死亡者数の指標が目標値でいいのか、死亡していない交通事故の件数はどうなのか、あるいは、事故率に直したときに、本当に上手くいっている部分があるのかについて議論がされている。同じようなことが、この広島市の総合交通戦略でも出てくるはずである。
- ・ 今までの指標は「数」でやってきたが、「数」を「割合」にしたり「空間分布」にしたり「時間分布」にしたり、いろいろな考え方ががあるので、そこそが、この会議で皆さんにご議論いただきたいところだと思う。今回は、過去から今までどうだったかというのを示していただいたということで、これを下敷きに、次回検討いただきたい。

(川本委員)

- ・ 車や電車など、みな自動運転という方向性で進んでいくと思う。トラックの荷物でも、一緒に運ばれたり、タクシーでも同じ方向に帰る方と一緒にするという方向性も出ている。今後 10 年間で、いろいろなことが変わってくると思うので、それも踏まえて指標の中に入れていただけたらと思う。

議題 3 広島市総合交通戦略の改定に向けた検討の方向性について

事務局から説明を行い、それに対する主な意見等は以下のとおり。

(高口委員)

- ・ 郊外型のアウトレットや商工センターに郊外のショッピングセンターができ、また、駅前の再開発も進んでいるため、広島市として、最近大きく人の流れが変わっているのではないかという感じを受けている。課題があるのかないかわからないが、社会経済情勢の変化という中で人の流れと言う視点も必要ではないのか。
- ・ 前回のこの交通ビジョンと今回の計画のコンセプト・目標、検討の視点案は、変わっているのか。それとも、今の段階ではまだ同じであって、これから新しく追加していくという位置づけなのか教えて欲しい。

(事務局)

- ・ 前は、環境面のことを踏まえて、自動車の施策が中心だったものを、公共交通の方へ転換を促すことが基本理念の中心で、個々の柱立ては、都市の活性化や都市の魅力づくりなどで、エリアを特に絞り込んだ柱立てになっていなかった。今回は、検討の視点で都心の求心力の形成や地域特性に応じた持続可能な交通サービスということで、よりエリアごとの特性に合わせたような各種施策を構成していきたいと考えている。そういう意味では、現行の戦略とは、少し整理の仕方などは変えていきたい。

(加藤委員)

- ・ 交通実態調査をして、求められる交通サービスを提供するということになるので、人の流れが実際変わっているのではないかと予測をしながら、そこをしっかりと分析して、対応していくということは、これまでの調査と同じである。ただ、これまで基幹交通をきちんと整理して、その上で、ある程度高齢化とか過疎化とかいろんなところに目を向けてきたが、これをもう少しきめ細かく、さらに進めていく必要があると思っている。そのためにも、分析もだんだん高度化、目的に応じた分析ができるようになってきたので、そういったものを活用した分析結果を基に、求められる交通に対応していくというのが基本姿勢になる。それがもう少し前面に出るように、コンセプトとか、そういう見直しをしていければと思うので、よろしく願いたい。
- ・ 中山間地の交通も、今までも問題としては指摘されていたが、少し、福祉との関係も踏まえて踏み込んでいくとか、10年積み重ねてきたものを、もう一步踏み込んでいくということが必要ではないかと思っているので、そういう組み立てをしていきたいと思う。

(辻野オブザーバー)

- ・ 都市行政的な観点からお伝えすると、まず一点目としては、連続立体交差事業、広島駅南口広場の再整備、アストラムラインの延伸など、これから非常に大きな事業が動いてくると思うので、これらの事業が計画的に進められるように、計画の中にもスケジュール感などを入れ込んでおいたほうが良いと思う。今年度、都市再生緊急整備地域の区域が見直され、八丁堀や紙屋町などの街の中心地に、ホテルの建設ラッシュやスタジアム建設の話など、大きく社会も変わってくるので、その辺をできるだけ具体的に書いて、どういう交通計画にしていくかというのがないとより整理できるのではないかと。
- ・ 二点目は、今、国全体の動きとして、災害の危険性がある地域に住宅を建てないという方向がどんどん強くなってくると思う。そうはいっても、広島市は災害の危険性が無い地域が非常に少ないため、もうやむを得ないかなと思っているが、逆にその場合どういった対策が必要かというのが強く求められる時代になってくる。今年度公表される立地適正化計画など他計画との関連性、例えば災害時にどういうふうに避難路を確保するとか、そういったところはちょっと強化しておくのがいいのではないかと。
- ・ 三点目は、観光の視点として、訪日外国人の増加と一言書いてあるが、例えば、バスでは、バス会社が多すぎて、最寄りのバス停に降りるのにどれに乗ればいいのか、また、例えば大芝町というバス停は2個あり、非常に分かりづらい。先程の資料2の中に、満足度が伸びてないという話があったが、カバー率や市街地への時間はすごく改善されていると思うので、視認性や分かりやすさ、待ち時間をどう伝えるとか、そういったところも指標の中に入れてみたらいいのではないかと。
- ・ 四点目は、マイカーの話として、広島市内、非常に道路が分かりづらく、車線など、知らないで運転できないという話を周りでよくしている。評価の視点も、死亡事故の数の話だけではなくて、交通ルール違反による事故とか、渋滞の解消というの、中で考えていったほうが良いのではと思う。

(藤原会長)

- ・ 漏れがあるということなので、整理をする段階で、キーワードを漏らさないようにしていただきたい。特に、余暇交通とレジャーと観光は必要ではないか。

(川本委員)

- ・ 観光に関して、いろいろな国の人が来られるが、広島市では、観光案内や乗物案内で、現在何ヶ国語くらい対応しているのかお尋ねしたい。
- ・ 公共交通サービスが行き届いていない地域における生活交通ということで、地域主体の乗り合いタクシーの導入支援という項目がある。実証実験をして、それで乗り合いタクシーが稼働しているけども、今までずっと市が支援してきたところは、独立しても市の補助がなければ結局地域交通が成り立たないという現状がある。乗り合いタクシーと他の公共交通機関との連携も大切な問題なので、バスやアストラムラインなどいろいろな交通機関との乗継が、もう少しきちっと連携されて、いろいろなところに足を運んでいけるような環境をしていただけたら、ありがたいと思う。
- ・ 行き先の表示板がどれも小さく感じるので、バスであれば、これは何行きでどこに行きますというのを、もう少し大きくして、ポイントだけ絞ってわかりやすく、整理していただけたらと思う。

(事務局)

- ・ 広島市では6言語で表示しなさいというのが基準であるが、それを全てやると、大きな表示板になってしまう。

(西川委員)

- ・ バスに関するご意見を頂いたので、そのうちの何点か、分かる範囲でお答えしたい。広島バスは非常に分かりにくいという指摘があったが、昔からバス会社が多く路線も多く、非常に分かりにくいという意見があるが、これは今でもそんなに大きく状況は変わっていない。ただ、そういう問題があるということは業界としても重々認識しているので、できるだけわかりやすくということで、バス路線は、バスの番号を表示して、それで必ず行き先が分かるという取組をすでに実施している。今ご指摘のあった、字が小さいのではと言われる部分は、残念ながら、行き先を日本語で表示しつつ、さらに番号を表示しているので、どうしても番号の部分が小さくなってしまふ。ただ、その番号がどこへ行くのかを、広く皆さんにご理解いただくということが、まだ十分できていない、こういう認識は持っているので、どのようにすれば皆さんに広く知っていただけるのかということについて、逆に、こうした方がいいのではというご意見をいただければ、そういう取組はぜひ進めていきたいと思っている。
- ・ 市内の同じ位置に違うバス停があることについては、それについても、最近ずいぶん解消してきたと思っている。今回のバスロケの導入に当たって、バス停の統廃合を行っている。
- ・ バスの待ち時間をどう伝えるかという話は、バスイットという、スマートフォンで、そのバス停においてバスがあと何分で来るという情報を見ることができるシステムも導入している。
- ・ 広島の都市部になるが、路線番号や路線図が分かるバスマップも作成しているので、これが活用いただける場をつくりたいと思っている。つくっただけで、今は観光案内所や交通案内所に置いてはいるが、それが一般の方いきわたるのに、どういう方法があるのか。我々も非常に、そういうところが上手いかないというジレンマがあるので、ご意見を頂ければ対応したいと思っている。
- ・ バス停の多言語ですが、6言語というのを基本に考えているが、逆にバス停というのは非常に限られた空間になるので、そこに6つの言語で記載すると小さい字になってしまう。海外から日本へ来ら

れる方は基本的には英語は分かるのではないかということで、その割り切りをして、日本語と英語の2言語で、表示をある程度大きい文字にする方が親切という考え方もあるので、場所によってはそういう対応をしたところもあるということをご理解いただければと思う。

- ・ 今回のこの視点の整理の中で、バス業界としてちょっと感じたことを言うと、将来の取組として、一番右の欄にバスのことも沢山書いてある。確かに我々もこういう方向でいくべきだろうという認識は十分持っているが、ただ、現場の目線で考えたときに、バス業界の目線で見たときに、例えば、乗り継ぎ拠点、交通結節点をどうするというときに、我々では何も出来ないという部分が当然ある。こういう計画の中には、より具体的にスケジュール感や場所など書き込めるのであれば書き込んで、その達成度はどうだったということまで深堀をさせていただければありがたい。計画があって、それが結果として実現できるという流れが出来ていくということを我々も期待しているので、ぜひその点についてはお願いしたい。

(松山委員)

- ・ 公共交通機関として、海上交通、あるいは水上交通についても整理して書けるようであれば書いて欲しい。広島県の方で、広島港長期構想が17年ぶりに改定された。この中に、河川を活用した交通も、今後具体的にいろんな形で取り組んでいこうということが検討過程の中に書いてある。そういった意味では、広島の特性である河川を活用した交通体系が一つ検討に上ってもいいのではないかとと思う。それは、生活輸送よりも観光輸送がメインかも知れないが、そういったものをターゲットとして検討していただきたい。交通課題や視点の整理の「広域的な交通ネットワークの充実・強化」の中の検討に入っているのであればそれでよいと思う。

(事務局)

- ・ 広域的な公共交通網の中に、航路も記載している。これからも海あるいは川を使った航路などのお話を伺って、施策の中で取り組めるものは取り込んでいきたい。

(原田委員)

- ・ 将来にわたる安全・安心の交通ネットワークの構築の中のバリアフリーに関して、ワンマン化、無人化、そのうち自動化の時代になっていく中で、車椅子や他の障害者が利用しにくいという状況も出てきている。そのあたりの対応も含めて考えて欲しい。
- ・ 家計調査によると、広島市は非常にタクシーに対する経費の出費が多い都市であると。広島市は、タクシーを利用しなければいけないということだと考えている。利用者としては、タクシーも活性化できるように、タクシーの位置付けというのも、計画の中で考えて欲しい。

(山村委員代理)

- ・ タクシーは、唯一の個別輸送機関、面輸送、エリア輸送を担当しているので、便利に使っていただければと思っている。タクシー業界としては、安全性のことなどを考えて、いわゆるライドシェアや自家所有有償運送については、ライドシェアに頼る前にタクシーに頼ってくださいというスタンスをとっている。私どもに出来ることはありませんか、今よりまだやらせてもらいますということで、県内全ての市にご利用伺いに回っている。
- ・ この計画について、タクシーも、今やっていることはもちろん、私どもプロドライバーで、二種免許を持った緑ナンバーで、安全面にも非常に力を入れているので、ぜひタクシーも計画の中に入れていただければ、その分こちらにも努力したいと思っているので、よろしくお願いしたい。

(渡邊委員)

- ・ 2の市の概況(2)の、社会経済情勢の変化の二つ目の「ICTの進展(新しいモビリティサービスの推進等)」について、新しいモビリティサービスの中には、ICTで実現しているものもあれば、乗合タクシーや貨客混載のように色々な工夫の中で生まれているものもあるので、逆の書き方にしてもらいたいと思う。
- ・ 広島市が目指す交通の将来像として、例えば、「通勤・通学主体の交通から、買物、観光、通院なども含めた多様な移動を支える交通にシフトします」のような感じで、人の移動のことを将来像の中に書いてはどうか。その中にモードごとのことを書いてもいいとは思いますが、「新しい人の移動を支える」というような、大きな目標を掲げていただきたい。

(藤原会長)

- ・ いろいろな意見が出たので、ぜひ事務局の方で、反映できるか考えていただき、全て網羅というよりは、要点を絞って検討して、漏れているところを埋めてくださいということだと思う。
- ・ 今後何が起きそうだからこうなるということについて、それをある程度見通した上で交通戦略にしていくところが、表現として表に出てきてない。今後起きることの一つとして、データのオープン化が絶対に必要になると思っている。戦略の改定ごとにパーソントリップ調査をやることはこれからなくなると思う。常時観測している自動車側のデータや公共交通のICカードのデータなど、いろいろなデータが日頃から取れているはずなので、それを、それぞれのところで抱えるだけではなくて、お互いが融通をシェアしてオープン化するというところにきている。それを、世の中の流れが変わるまで待ちますというのでもいいが、出来れば、広島市はそれを先取って進めていきますということが戦略の一つになってもよいのではないかと思う。そうすると、非常時であっても、平常時とシームレスに切り替えが出来るまちになって、防災、災害に強いまちということになる。
- ・ 二つ目は、交通戦略の中で移動という言葉が前に出てくるが、移動しなくても生活できるまちが本来な訳で、買い物難民で代表されるが、買い物場所に移動するためバスを使うということも、もちろん第一義的に重要だが、それが出来なくても配達ができるようなまちということが必要になってきている。これは、シェアリングエコノミーという言葉でも言われているが、移動が出来ることがまちの目標ではなくて、移動する先で何が起きるかが重要なので、それを考えた表現がどこかに必要ではないかと思う。タクシーの話もそうだが、シェアリングが始まると駐車しなくなるので、駐車スペースの再配置が、すぐ問題になるはずである。特に広島市中心部は駐車場が多いので、そういうところをどうするのかも交通戦略の一環で、そこも、やはり記載が足りない。これから先に何が起きるかは、思いつくだけでも出てくるので、これだけのメンバーの英知を絞ると相当程度出てくると思う。それを、丁寧に拾い上げるということが必要だと思う。

以上