



**令和 6 年度第 2 回  
広島県地域公共交通協議会**

令和 6 年 9 月 10 日

## (協議事項)

- 1 広島県地域公共交通ビジョンに係る  
令和6年度の取組状況について**
- 2 エリア分科会の状況報告について**

## (審議事項)

- 3 「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について**

# 令和6年度のスケジュールについて（予定）

区分	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会	第1回 (R6.6.26) ● 書面審議	検討状況の共有		第2回 (R6.9.10) ●			検討状況の共有		第3回 ●	
エリア分科会		第1回 ● 意見反映		第2回 ●			第3回 ●			
評価指標の設定	アンケートの設計・実施		要因分析・目標設定				協議			
マネジメント力の強化		マネジメント研修 第1回・第2回		データ連携基盤 研修会 ●			マネジメント研修 第3回・第4回			

# 令和6年度の協議会とエリア分科会について

## ■協議会

回次	時期	内容
第1回 (書面審議)	6月26日	○ 決算報告 ○ 幹線系統申請手続き
第2回	9月10日	○ 令和6年度の取組状況 ○ エリア分科会の状況報告 ○ 「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について
第3回	2月頃	○ 令和6年度の振り返り

## ■エリア分科会

回次	時期	内容
第1回 (キックオフ)	7月開催	○ 分科会の目的・役割・スケジュールについて ○ 今後の利用促進に向けた住民アンケートについて ○ 広域ネットワーク及びモビリティマネジメントの検討
第2回 (取組の検討)	8月開催	○ 第1回エリア分科会の振り返り ○ 利用促進、利用転換策の検討（アイデア出し）
第3回 (取組の具体化・実行 （予定）)	12月頃	○ アイデアの具体化 ○ 来年度に向けた検討

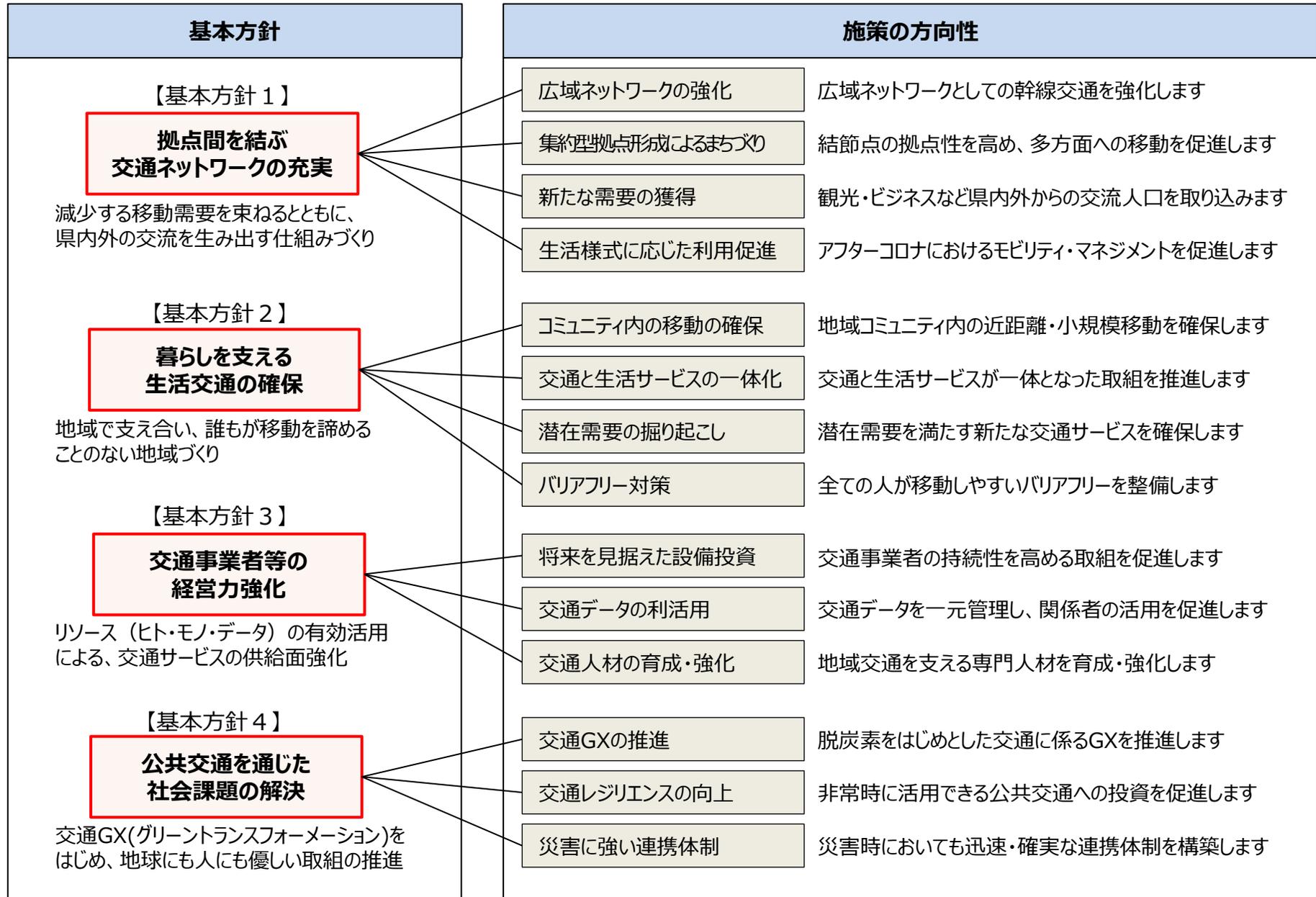
# **1 広島県地域公共交通ビジョンに係る 令和6年度の実施状況について**

---

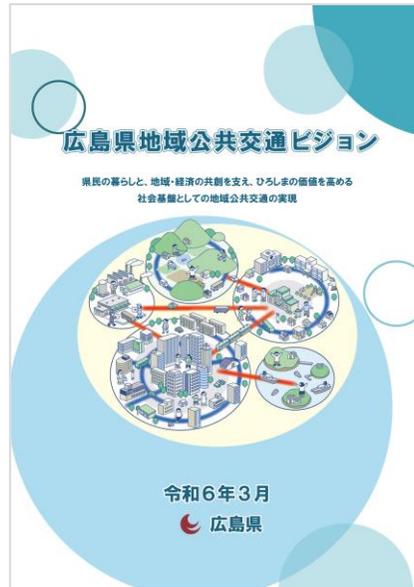
## 県民の暮らしと、地域・経済の共創を支援、ひろしまの価値を高める 社会基盤としての地域公共交通の実現

ことば	ことばの意味・込めた思い
県民の暮らし	通勤、通学、買い物、通院等、 <b>守るべき県民の日常生活</b>
地域・経済	交通×まちづくり、交通×ビジネス、交通×医療など、 <b>分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン</b>
共創	事業者・利用者・行政等、交通に関わる <b>全ての関係者による、地域公共交通の再構築</b>
ひろしまの価値を高める	<b>豊かな暮らし</b> や <b>イノベーション</b> に地域公共交通が貢献することで、広島県の価値を高める
社会基盤	地域公共交通を <b>ベーシックインフラ</b> としてしっかり支えていく

➡ 県が主体となって、事業者・利用者・市町等と連携しながら、地域公共交通を利便性、快適性、生産性が向上する形にリデザインし、「安心 ▶ 誇り ▶ 挑戦 ひろしまビジョン」が掲げる適散・適集社会にも寄与する



ビジョンの基本的な考え方が、市町の地域公共交通計画にも反映されるよう、年度当初より、市長、町長へのトップアプローチをはじめ、働きかけを行っている。



- ✓ 地域特性に合わせた類型化
- ✓ まちづくりとの連携
- ✓ データに基づいた施策形成 etc



4月15日	町長会議	全町長が参加
4月25日	市長会議	12市長、2副市長が参加
5月 8日	商工会議所 (運輸部会)	交通事業者の代表が参加

※ 上記に加え、今年度交通計画の改定を控える5市町の首長を訪問し、ビジョンの趣旨や各市町の交通データ、市町が活用できる調査・実証事業について説明するとともに、移動の実態や課題意識について意見交換を行った

首長等へのトップセールスと合わせ、市町の交通担当者のスキルアップに向けたデータ研修会や交通政策研修も行っている。

### データ連携基盤研修会

- 県内全市町の交通担当者を対象に、データ連携基盤の機能や活用方法等に関する研修会を開催
- 開催にあたっては、市町交通担当課長会議（4月）で事前に周知するとともに、データ連携基盤の積極的な活用を呼びかけ
- データ活用の意向が強い市町に対しては、個別にヒアリングや分析モデルの提案を実施

⇒ **データ連携基盤の活用促進、市町のニーズに応じた機能強化・改善**

### 交通マネジメント研修会

- 市町の交通担当者（年度当初に募集）を対象に、地域公共交通計画の策定に関する仮説検証型の研修会を開催
- 交通事業者や学識者にも参加・サポートいただくことで、エリアや職種をまたいだ産官学の連携を強化
- データ連携基盤研修会と連携することで、具体的なデータ活用も実践

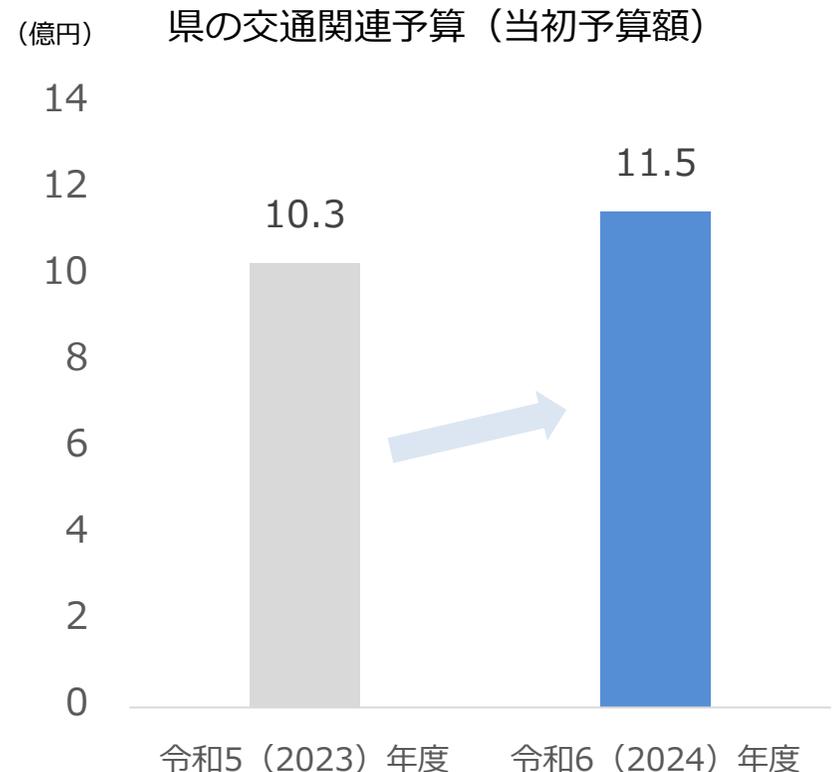
⇒ **地域公共交通のマネジメントを効果的に実施できる人材の育成・強化**

## 【組織】

- 持続可能な地域公共交通の実現に向け、「広島県地域公共交通ビジョン」に基づく施策を推進していくため、新たに「**公共交通政策課**」を設置。

## 【予算】

- ビジョンに係る取組を強化するため、県の交通関連の予算額を、対前年度比**約1.2億円増額**。
- 更に、ビジョン策定までにおいても、スピード感を持って取り組む必要があるものについては、国の補助金を活用して、令和5年度中に補正予算で**約6.3億円を計上**。



基本方針	施策の方向性	施策（事業名）		令和6年度の実施内容
拠点間を結ぶ 交通ネットワーク の充実	広域ネットワークの 強化	新規	生活航路調査実証事業	生活航路だけでなく、航路に接続する交通も 含めた地域全体の移動確保に向けた調査を支援
暮らしを支える 生活交通の確保	コミュニティ内の 移動の確保	改正	路線再編調査事業	乗合バス事業者だけでなく、市町が運行する 路線も含めた再編調査を広く支援するため 要件緩和
	交通と生活サービスの 一体化	改正	広島型MaaS推進事業	交通事業者・利用者・受益者が主体的に連携し、 デジタル技術を活用しながら、交通と生活サー ビスの相乗効果を生み出す取組を促進
	潜在需要の掘り起こし	新規	新たな移動サービス調査事業	公共交通の運行が困難な交通空白地域における 新たな移動サービスの導入に向けた調査の実施
交通事業者等の 経営力強化	データの整備・活用	継続	モビリティデータ連携基盤事業	県内全域の多様な交通データを一括して収集・ 分析が可能なモビリティデータ連携基盤を運用 （市町や交通事業者も活用可）
	交通人材の育成・強化	継続	交通マネジメント研修事業	市町や交通事業者を対象に、地域公共交通計画 の策定に関するマネジメント研修を実施
公共交通を通じた 社会課題の解決	交通GXの推進	新規	EV車両等導入促進事業	先行実施で導入したEVバスの運行実績を公開 し、バス事業者間で共有することで、県内の EVバス導入を促進

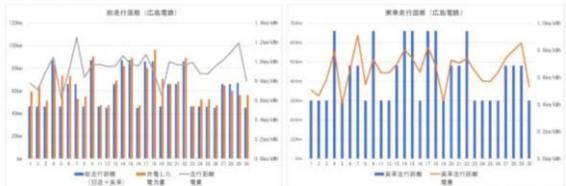
方向性	広域ネットワークの強化
事業名	生活航路調査実証事業【R6新規】
目的	航路に係る市町、交通事業者、利用者などが主体的に連携し、地域全体の移動の最適化が図られることを通じて、生活航路の持続性を高めること。
要件等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 補助対象：市町</li> <li>■ 補助要件：生活航路の持続性を高めることを目的に、生活航路及び生活航路に接続する交通手段に関する調査又は実証事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会実装を目指すもの</li> <li>・ 地域公共交通計画に位置づけてあるもの（予定を含む）等</li> </ul> </li> <li>■ 補助率・補助上限額：1/2・上限額10,000千円</li> <li>■ 活用事例 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生活航路に接続する交通手段の利用実態に関する調査事業</li> <li>・ 船舶更新に向けた費用対効果検証、資金調達、設計等の調査事業</li> <li>・ 生活航路の実態調査、運航ダイヤ・区間の変更を試行する調査実証事業</li> </ul> </li> </ul>
令和6年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 生活航路調査実証事業補助金交付要綱の策定</li> <li>■ 補助事業活用の働きかけ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町課長会議、市町担当者会議において補助事業を周知</li> <li>・ 生活航路を有する7市町に対して、個別に働きかけを実施中</li> </ul> </li> </ul>

方向性	コミュニティ内の移動の確保
事業名	路線再編調査事業【R6改正】
目的	生活交通を利用する住民の中長期的な移動手段の確保に向けた取組を促進すること。
要件等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 補助対象：市町</li> <li>■ 補助要件： <ul style="list-style-type: none"> <li>① 乗合バス事業者路線の再編を目的とする調査であること</li> <li>② 調査翌年度から運行が開始されるものであること</li> <li>③ 運行開始後も継続して再編の効果を検証すること</li> <li>④ 次のいずれかを目的とするもの <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間幹線系統・地域内フィーダー系統等への再編を目的とするもの</li> <li>・ 地域公共交通計画に基づく再編を目的とするもの</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>■ 補助率・補助上限額： <ul style="list-style-type: none"> <li>補助対象経費のうち、県1/2、市町1/2（1地域当たり上限1,000千円）</li> </ul> </li> </ul>
令和6年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 令和6年度事業活用市町（見込を含む） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福山市：福山市全域でバス料金無料DAYの実施。データを基に新川線の再編</li> <li>・ 大竹市：既存路線の大竹・栗谷線バスの再編</li> <li>・ 海田町：新庁舎へのアクセスを考慮した再編の課題整理</li> </ul> </li> <li>■ 次年度以降、より使いやすい制度となるよう、市町へのヒアリング結果を基に、実態に即した見直しを進めている。</li> </ul>

方向性	交通と生活サービスの一体化
事業名	広島型MaaS推進事業【R6改正】
目的	交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を行う市町を支援することを通じて、公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ること。
要件等 ※R6見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 補助対象：市町、団体（市町が参加しているもの）</li> <li>■ 補助要件： <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会実装を目指すものであること</li> <li>・ 生活サービスとの統合を行うこと（移動の目的地との協働）</li> <li>・ デジタル技術を活用すること</li> <li>・ 地域公共交通計画に位置付けてある又は位置付ける予定であること など</li> </ul> </li> <li>■ 補助率・上限額：10/10・上限額5,000千円／1市町・団体</li> </ul>
令和6年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 次の2件を採択し、各地域で取組を進めている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>尾道市「因島におけるストレスフリーな地域交通の実現」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元の商業施設（因島モール、フレスタ）を通る巡回バスを運行。バスの現在位置や乗車人数を、随時スマホアプリで確認できる仕組みを導入し、待ち時間の活用を可能とする。併せて、巡回バスの中間地点にある「インノシマスポット」（飲食施設を併設した待合所）を活用し、観光客やサイクリストとの交流も促す。</li> </ul> </li> <li>府中市「上下町における乗合タクシー（おたっしゃ号）の運行改善」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ AIによる効率的なダイヤ・運行ルートを設定することにより、これまで週2便だった乗合タクシーを平日毎日運行にする。併せて、上下駅周辺の生活関連施設（市民病院、スーパー、喫茶店等）での利用者インセンティブを付与することで、滞在時間の増加と中心市街地での回遊を促し、上下地域の活性化を図る。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

方向性	潜在需要の掘り起こし
事業名	新たな移動サービス調査事業【R6新規】
目的	鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、利便性と持続可能性が高い新たな移動サービスを設計するとともに、将来的な社会実装に向けた調査等を実施し、将来にわたって移動手段を確保すること。
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 既存の公共交通サービスに捉われない、安心かつ持続可能性が高い新たな移動サービスの設計及び実証運行計画をとりまとめる。             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ すべての地域住民が利用者かつ供給者となる</li> <li>・ 配車アプリ等によりシステム上で可視化された車と乗りたい人をマッチング ⇒希望する出発地から目的地まで自由に移動できる</li> </ul> </li> </ul>
令和6年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通空白地の課題を抱える市町と協議を重ねながら、全国で過疎地ライドシェアの実績を持つ委託事業者とともに、調査対象地域を選定中。</li> <li>■ 国の「交通空白解消本部」※（令和6年7月設置）の動きを注視しながら、新たな移動サービスのモデル事例を作っていくよう、地域の実情に応じた移動サービスを検討していく。</li> </ul> <p>※全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくための対策本部（本部長：国土交通大臣）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の足対策 全国の自治体において、<u>タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す</u></li> <li>○観光の足対策 <u>主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。</u></li> </ul>

方向性	交通データの利活用
事業名	広島県モビリティデータ連携基盤事業
目的	交通・人流・行政データ等のデータ分析に基づき、効果的な交通施策が展開されるよう、交通政策に携わる行政や交通事業者が活用できるデータ連携基盤を整備すること。
事業概要	交通政策に関するデータを収集し、県及び市町における交通政策立案の実施や、行政、交通事業者、地域住民等との合意形成、意思決定を支援するためのデータ連携基盤を構築する。
令和6年度 取組状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 実態を踏まえた交通施策を検討できるよう             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ エリア、時間帯ごとの滞在人口</li> <li>・ バス停ごとの時間別便数や乗降人員</li> <li>・ 利用の多い乗降地点 等のデータをアップデート</li> </ul> </li> <li>■ データ連携基盤の効果的な活用を促進するため、             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町向けの操作研修会</li> <li>・ 実際の乗降データを活用したモデルプラン提案 等の実施</li> </ul> </li> </ul>

方向性	交通GXの推進
事業名	EV車両等導入支援事業
目的	「広島県地域公共交通ビジョン」で定めた施策の方向性に基づき、県内の交通GXに取り組むため、先行実施で導入したEVバスの運行実績を公開し事業者間で共有することで県内のEVバス導入を促進すること。
事業概要	車両の運行実績（稼働距離、燃費、走行性能、運行に係る様々なノウハウ等）を公開し交通事業者間で共有することで、県内交通事業者のEVバス導入機運を高める
令和6年度取組状況	<div data-bbox="354 782 1243 1285"> <p>■ EVバス車両等導入支援の実施（R5.6月補正）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内6社が10台の車両を導入</li> <li>・ 充電設備も併せて導入支援</li> <li>・ 導入した事業者は運行実績データの提供を要件としている</li> </ul> <p>■ 広島県バス協会ホームページにて情報公開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広島県バス協会が、交通事業者からデータ集約</li> <li>・ 広島県バス協会は、取りまとめたデータをホームページで公開するとともに、運行実績掲載ページを交通事業者へ共有</li> </ul> </div> <div data-bbox="1342 768 1958 1149"> <p>広島電鉄株式会社（運行実績報告）</p>  <p>4月分</p> <p>広島200か2395 広島200か2895</p>  </div>

# 【参考】評価指標と目標値

1 広島県地域公共交通ビジョンに係る令和6年度の取組状況について

## 施策の方向性

関連性が高い:● 関連性あり:○



**基本方針 1**  
**拠点間を結ぶ  
交通ネットワークの充実**  
 減少する移動需要を  
 束ねるとともに、県内外の交流を  
 生み出す仕組みづくり

●広域ネットワークの強化 広域ネットワークとしての幹線交通を強化します	●	●	●	●	○	○
●集約型拠点形成によるまちづくり 結節点の拠点性を高め、多方面への移動を促進します	●	○	○	○	○	○
●新たな需要の獲得 観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込みます	○	○	○	○	○	○
●生活様式に応じた利用促進 アフターコロナにおけるモビリティ・マネジメントを促進します	○	○	○	○	○	○

**基本方針 2**  
**暮らしを支える  
生活交通の確保**  
 地域で支え合い、  
 誰もが移動を諦めることのない  
 地域づくり

●コミュニティ内の移動の確保 地域コミュニティ内の近距離・小規模移動を確保します	○	○	○	○	○	○
●交通と生活サービスの一体化 交通と生活サービスが一体となった取組を推進します	●	○	○	○	○	○
●潜在需要の掘り起こし 潜在需要を満たす新たな交通サービスを確保します	○	○	○	○	○	○
●バリアフリー対策 全ての人が移動しやすいバリアフリーを整備します	●	○	○	○	○	○

**基本方針 3**  
**交通事業者等の  
経営力強化**  
 リソース(ヒト・モノ・データ)の  
 有効活用による、  
 交通サービスの供給面強化

●将来を見据えた設備投資 交通事業者の持続性を高める取組を促進します	●	○	○	○	○	○
●交通データの利活用 交通データを一元管理し、関係者の活用を促進します	●	○	○	○	○	○
●交通人材の育成・強化 地域交通を支える専門人材を育成・強化します	●	○	○	○	○	○

**基本方針 4**  
**地域公共交通を通じた  
社会課題の解決**  
 交通GX(グリーンランス  
 フォーメーション)をはじめ、地球にも  
 人にも優しい取組の推進

●交通GXの推進 脱炭素をはじめとした交通に係るGXを推進します	●	○	○	○	○	○
●交通レジリエンスの向上 非常時に活用できる地域公共交通への投資を促進します	●	○	○	○	○	○
●災害に強い連携体制 災害時においても迅速・確実な連携体制を構築します	●	○	○	○	○	○



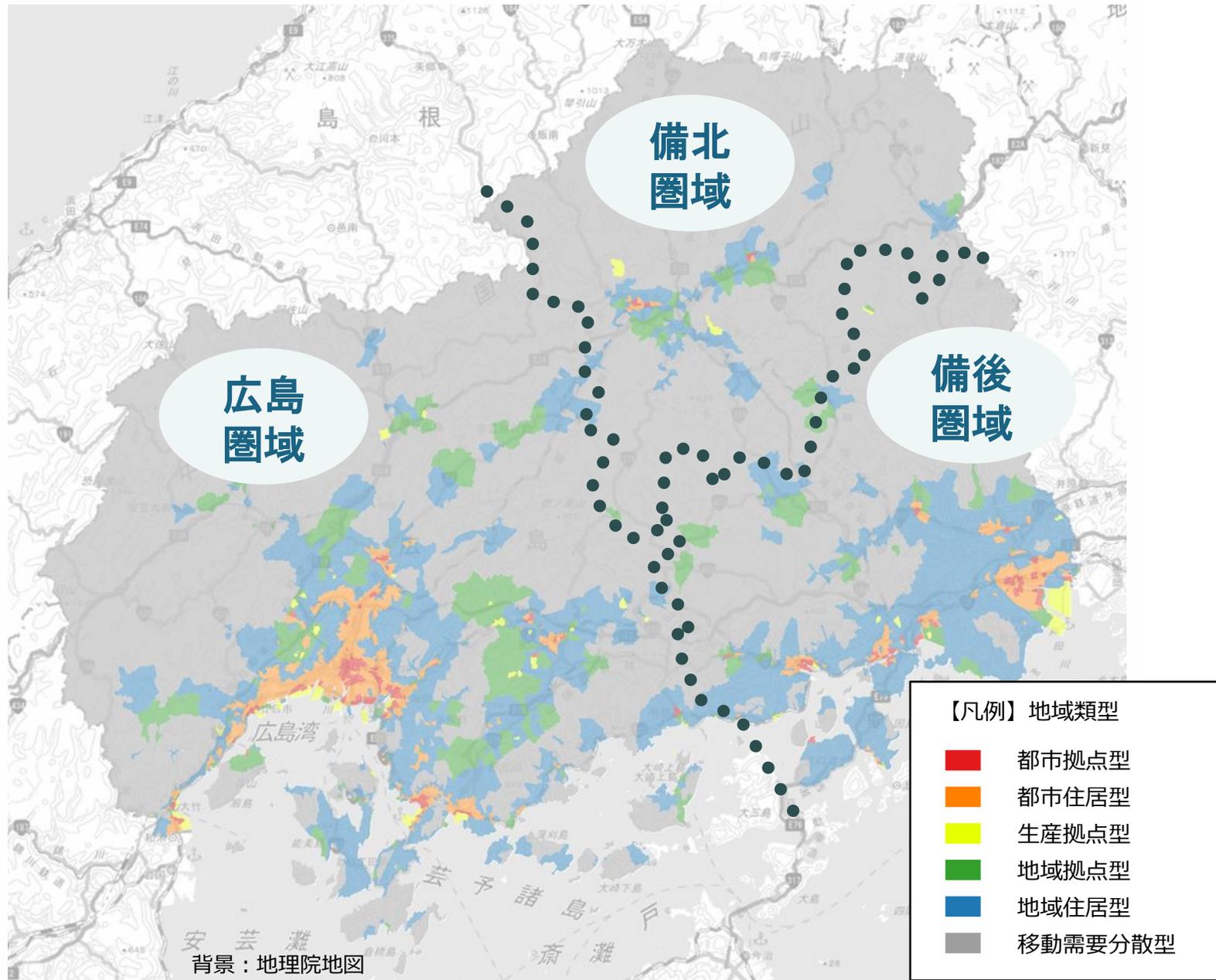
## 評価指標と目標値

※令和5年度時点のアクセシビリティ(単位:時間)の算定値を100と基準化し、今後、比率で評価します。



## **2 エリア分科会の状況報告について**

---



## 第1回

圏域	開催日	議題
広島圏域	7月5日	1 エリア分科会の目的・役割・スケジュールについて 2 今後の利用促進に向けた住民アンケートについて 3 広域ネットワーク及びモビリティマネジメントの検討
備後圏域	7月4日	
備北圏域	7月3日	

## 第2回

圏域	開催日	議題
広島圏域	8月19日	1 第1回エリア分科会の振り返り 2 利用促進、利用転換策の検討
備後圏域	8月26日	
備北圏域	8月20日	

市町・事業者連携についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>近隣市町との連携</b>をしていかなければならないと感じている。【市町】（グループ1）</li> <li>・ <b>事業者が異なる路線の乗り継ぎ</b>が課題となっている。【市町】（グループ1）</li> </ul>	<p>広域ネットワークの強化</p>
企業・施設連携についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>大型商業施設に車で来る方が多く、近隣道路では渋滞が発生している</b>。【市町】（グループ1・2）</li> <li>・ 大型商業施設に関連する渋滞は、単独市町での解決は難しく、他市町や企業と連携する必要があると感じている。【事業者】（グループ1）</li> </ul>	<p>交通と生活サービスの一体化</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道や生活路線の<b>渋滞によりバスの運行にも支障</b>が出ている。【市町】（グループ2）</li> <li>・ 企業や、商業施設の<b>駐車場が広いため、車で来る方が多い</b>。【市町】（グループ2）</li> </ul>	<p>新たな需要の獲得</p>
移動需要の集約についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学や通院は<b>行きの需要はまとまっているが、帰りの需要は分散</b>している。【市町】（グループ2・3）</li> <li>・ 公共交通を利用する上で、快適に待つことのできる環境が整っているかという視点も重要だと感じている。【市町】（グループ2）</li> <li>・ 便数が少なく、日常生活で利用すると、<b>行きは問題ないが、帰りは何時間も待たなければならない</b>。【市町】（グループ2・3）</li> </ul>	<p>集約型拠点形成によるまちづくり</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 需要が分散しているとサービスの維持は難しくなってくる。【事業者】（グループ2）</li> </ul>	<p>潜在需要の掘り起こし</p>

## 第1回で出た意見から考えられる検討の視点【広島圏域】

ビジョンの区分	課 題	検討の視点
交通と生活 サービスの一体化	大型商業施設や企業に公共交通で行く環境が整えられていない。	利用者視点の動機付けを含め、 <b>企業や商業施設と連携した 公共交通利用促進・転換</b> に向けて 取り組めることはないか
	大型商業施設に公共交通で行くメリットがあまりない。	
新たな需要の獲得	企業に公共交通利用を促してもらうアプローチができていない。	
集約型拠点形成による まちづくり	公共交通の待合環境が整備されていない。	
	病院等の生活施設への公共交通でのアクセス環境が悪い。	
潜在需要の 掘り起こし	交通事業者が分散している帰りの需要に対応できなくなっている。	

■ 広島圏域まとめ

検討の視点	早期に着手可能なアイデア	調整に時間を要するアイデア
利用者視点の動機付けを含め、企業や商業施設と連携した公共交通利用促進・転換に向けて取り組めることはないか	商業施設や役場など既存施設を活用した公共交通への転換（パークアンドライド等）	乗車証明書等を活用した商業施設での割引等インセンティブを付与する仕組みづくり
待ち時間を有効活用するなど、分散している需要を束ねるための仕組みづくりに向けて取り組めることはないか	商業施設や役場など既存施設を乗継拠点として利用	郊外や中山間地域における路線の再編も含めた快適に過ごすことのできる待合環境の整備

分科会で出た意見

- ・ 大規模商業施設の協議会参加を促すことができないか（市町）〈都市部〉
- ・ 事業者、企業、住民それぞれの目線でのインセンティブ設計の必要性（事業者）〈都市部〉
- ・ 乗車証明による商業施設での割引やポイント付与（市町）〈郊外、中山間〉
- ・ 商業施設や役場を利用したパークアンドライドの実施（事業者）〈郊外〉
- ・ 待合環境の整備が重要（市町）〈都市部、郊外〉
- ・ 商業施設や役場などを乗継拠点として活用してはどうか（協会、事業者）〈都市部、中山間〉
- ・ コンビニやカフェ等の快適な待合環境のある施設を乗継場所に設定（市町）〈郊外、中山間〉
- ・ 港にワークスペースや飲食できる場所を整備（市町）〈中山間〉
- ・ 生活利用モデルコースの作成（事業者）〈郊外〉
- ・ 島外への人口流出対策として島外駐車場への助成（市町）〈中山間〉



# 第1回の主な意見【備後圏域（R6.7.4）】

データの深堀についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通の過不足がデータによって分かれば、具体的な議論ができる。【事業者】</li> <li>• <b>町丁目ごとに立地している施設などを見ていく</b>と議論が深まる。【学識者】</li> <li>• <b>移動量が多いところを公共交通にシフトできると良い</b>。【学識者】</li> <li>• 大企業や商業施設等にどこから来ているのかデータがあれば議論が深まる。【学識者】</li> </ul>	交通データの利活用
企業との連携についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 備後圏域は車社会であり、<b>単独市町で考えても解決は難しい</b>。【学識者】</li> <li>• <b>社員の駐車場を作らず、送迎バスを公共交通へシフトした事例</b>もあった。【事業者】</li> <li>• 企業の通勤を公共交通利用へ転換できないか相談したことはあるが、難しいと回答をいただいた。【事業者】</li> <li>• 工業団地などであれば、ある程度移動を集約することができるのではないか。【市町】</li> </ul>	新たな需要の獲得
デジタル技術の活用についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>• AIやスマホを活用した乗合タクシーを導入したいが、予約方法が変わることに対する反対意見が多い。【市町】</li> <li>• 新見市でICOCAを利用して地域ポイントがたまる機能を付けている。【事業者】</li> <li>• <b>スマホを活用して予約してもらえるような仕組みづくり</b>が必要。【協会】</li> </ul>	生活様式に応じた利用促進

ビジョンの区分	課 題	検討の視点
交通データの利活用	どの施設が目的地となっているか、把握できていない。	<b>データを活用し、移動量が多い公共交通運行エリアの利用促進に向けて、取り組めることはないか</b>
	移動量に対する公共交通のカバー状況が把握できていない。	
新たな需要の獲得	企業に公共交通利用を促す効果的なアプローチができていない。	<b>企業へのアプローチに向けて取り組めることはないか</b>
	公共交通利用のメリットを企業に提案できていない。	
	公共交通利用を促す企業と車移動を推奨する企業がある。	
生活様式に応じた 利用促進	デジタル技術導入への住民理解が得られていない。	<b>デジタル技術の活用促進に向けて取り組めることはないか</b>
	馴染みのないシステムへ不安感や抵抗がある。	
	スマホ予約のメリットが感じられる取組がなされていない。	

### ■ 備後圏域まとめ

検討の視点	早期に着手可能なアイデア	調整に時間を要するアイデア
データを活用し、移動量が多い公共交通運行エリアの利用促進に向けて、取り組めることはないか	人流データODと公共交通の供給量の見える化	交通量の多い公共交通への利用促進検討、一日乗車券等のODデータが取れる仕組みづくり
企業へのアプローチに向けて取り組めることはないか	通勤に公共交通を利用することについての企業のボトルネック解消に向けたヒアリングの実施	ヒアリング結果を基に施策の検討 移動量の多い工業団地等に新規路線の設置を検討
デジタル技術の活用促進に向けて取り組めることはないか	デジタルチケット等のメリットの理解促進のための取組	アプリを活用した新たな交通サービスの構築

### 分科会で出た意見

- ・ 人流データのOD表があると良い（学識者）
- ・ データ加工作業に時間が取れないので、見やすいシステムがあると良い（事業者）
- ・ 一日乗車券等のODデータが取れる仕組みづくり（事業者）
- ・ 通勤に公共交通を利用することについての企業のボトルネックを解消するためのヒアリング実施（事業者）
- ・ データを活用しながら、需要のある地域に新規路線の設置を検討（市町）
- ・ 1社だけでなく工業団地等の組合と協議を行う（学識者）
- ・ デジタルを活用したバスとタクシーの間に位置するような新しい交通サービスの構築（事業者）
- ・ デジタルチケット等のメリットの理解促進のための取組（事業者）
- ・ データの取れる無料デーの仕組みづくり（市町）



## 第1回の主な意見【備北圏域（R6.7.3）】

情報発信についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>公共交通の魅力が伝わっていない</b>【学識者】</li> <li>・ 目的地別の<b>見やすい案内掲出</b>をしてはどうか【学識者】</li> <li>・ 駐車場・駐輪場、タクシーなどの<b>情報をしっかり挙げていくことが重要</b>【学識者】</li> </ul>	生活様式に応じた 利用促進
次世代の利用促進についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 休日に学生に向けた無料デーやイベントを実施し、<b>公共交通を利用するきっかけ作りをしていくことが必要</b>【学識者】</li> <li>・ <b>田舎の子供は小さい頃から親の送迎が当たり前</b>になっている。【市町】</li> <li>・ 庄原から三次に通っている学生は多い【学識者】</li> <li>・ <b>住んでいる人がどこを目的地としているのか</b>といったことを把握出来れば、打ち手を考えやすい。【事業者】</li> </ul>	新たな需要の獲得
公共交通への転換についての主な意見	ビジョンの区分
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ファースト・ラストワンマイルが課題となっている【市町】</li> <li>・ <b>荷物を持ってバス停まで移動するのが苦痛など、利用者の要望が細かくなってきている。</b>【市町】</li> <li>・ <b>公共交通を利用したことない住民にどうすれば関わりを持ってもらえるか</b>【学識者】</li> <li>・ パーク&amp;ライドの仕組みづくりを考えていかなければならない【学識者】</li> </ul>	潜在需要の 掘り起こし

ビジョンの区分	課題	検討の視点
生活様式に応じた 利用促進	公共交通の利用価値や魅力が伝わっていない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>利用者にとって必要な情報発信・表示方法は何が効果的か</b></li> </ul>
	バスがどこに行くのか分からないため、初めての利用客や若年層・高齢者に分かりづらい。	
	駅に駐車場・駐輪場などがあるのか、情報が無いことが多い。	
新たな需要の獲得	子供世代や若年層の公共交通利用経験が少ない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>次世代との接点・きっかけづくりは何か</b></li> <li>・ <b>どのような潜在ニーズが存在するか</b></li> </ul>
	公共交通を利用するきっかけづくりが不足している。	
	潜在需要を把握できていないため、企画乗車券などの企画を行っていく。	
潜在需要の 掘り起こし	自宅～バス停のようなファースト・ラストワンマイルへの対策が出来ていない。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>住民と公共交通の効果的な接点・きっかけづくりは何か</b></li> </ul>
	公共交通を利用したことがない住民が公共交通に対する接点を持つ機会が少ない。	
	パーク＆ライドの視点を踏まえた、企画乗車券・情報提供・イベント等が行われていない。	

■ 備北圏域まとめ

検討の視点	早期に着手可能なアイデア	調整に時間を要するアイデア
利用者にとって必要な情報発信・ 表示方法は何か効果的か	バスがどこに行くのか、停留所の近くの 施設立地状況等分かりやすい行き先 表示の検討	個人への情報発信ではなく、学校や企 業などにまとめて行うためにターゲッ ト層の設定
次世代との接点きっかけ作りは何か どのような潜在ニーズが存在するか	公共交通を利用しながら、写真を撮り つつゴールを目指すフォトロゲイン グの実施	駅や役場などの拠点を自習室として活 用し、学生の公共交通利用を促す。 お試し走行バスの導入実験
住民と公共交通の効果的な接点・ きっかけ作りは何か	バスや鉄道を利用したイベントの実施	公共交通を長距離乗った際にポイント 付与など地域ポイントとの連携

分科会で出た意見

- ・ 情報発信はターゲット設定が一番重要、  
学校等にまとめて発信できないか（市町）
- ・ バスの行き先表示や系統番号を  
分かりやすくする（学識者、市町、事業者）
- ・ 駐車場、駐輪場等の整備状況を発信（学識者）
- ・ フォトロゲイングの実施（市町）
- ・ お試し走行バスの運行（学識者）
- ・ 駅や拠点を自習室として活用（学識者、事業者）
- ・ 高校生を対象に潜在ニーズのアンケートを実施（事業者）
- ・ 公共交通と地域ポイントの連携（市町、事業者）
- ・ バスや鉄道を利用したイベントの実施（市町）
- ・ 最終バスをセミデマンド化（学識者）



<p><b>広島圏域</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドライド等、既存の商業施設や役場と連携した取組に係るアイデアについて、実証する内容や、その調査方法などを検討し、具体化していく。</li> </ul>
<p><b>備後圏域</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・備後圏域の人流ODと公共交通を重ね合わせて見える化し、人流と公共交通がマッチしていない部分（路線）を抽出した上で、その路線に関係する自治体や事業者で議論する場を設けるよう進めていく。</li> </ul>
<p><b>備北圏域</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が実施している企画乗車券や情報発信の取組など、既存の取組の棚卸しを行い、それらについてブラッシュアップしていく。</li> <li>・さらに、ブラッシュアップした内容については、実施主体や役割分担などの整理を進め、すぐ取り組めそうなものは、令和7年度を待たず着手する。</li> </ul>

### **3 「広島県地域間幹線系統確保維持計画」の一部変更について**

---

## 1 要旨

本年6月に書面審議頂いた「広島県地域間幹線系統確保維持計画」について、計画を一部変更する。

## 2 現行計画からの変更点

補助対象期間	運行費補助			車両減価償却費	
	事業者数	系統数	申請額(千円)	申請額(千円)	
令和7年度 (R6.10.1~7.9.30)	変更後	15	52	319,612 (+324)	63,004
	変更前	15	52	319,288	63,004
【参考】令和6年度 (R5.10.1~6.9.30)		15	54	310,502	56,629

(変更内訳)

おおのハートバス（事業者：(株)ささき観光）の路線再編による計画額の変更

- 【主な再編内容】
- ・ 運行経路・経由地を集約し、路線を効率化
  - ・ 需要の多い地域へ経路変更（変更に伴い補助算定距離が増加）
  - ・ 運行間隔を均等化したダイヤの設定

## 3 施行日

令和6年9月10日