

第26回広島市地域公共交通活性化協議会（書面審議） 配布資料

【議案資料】

（第1号議案）地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統・車両減価償却費）に係る事業評価について

- ・ 資料1-1
- ・ 資料1-2
- ・ 資料1-3
- ・ 資料1-4

（第2号議案）地域公共交通調査等事業（地域公共交通計画策定事業）に係る事業評価について

- ・ 資料2-1
- ・ 資料2-2

(第 1 号議案) 地域公共交通確保維持改善事業 (地域内フィーダー系統・車両減価償却費) の事業評価について

1 概要

幹線系統を補完する路線として国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(フィーダー補助金)及び車両減価償却費等国庫補助金を受けている路線については、地域公共交通計画「別紙」(フィーダー計画)を策定し、利用者数の目標等を定めている。この度、令和 7 事業年度(R 6 年 1 0 月～R 7 年 9 月)の運行が終了したことから、計画に基づく事業評価を行うものである。

2 事業評価及び今後の改善策(詳細は資料 1 - 2、1 - 3、1 - 4)

(1) 事業評価

交通機関	路線名 運行地区		1 便(回)当たりの利用者数		
			目標	実績	達成状況
乗合 タクシー (導入順)	安佐北区	口田地区	3.5 人	4.2 人	達成
	安芸区	中野・中野東地区	5.9 人	4.9 人	未達成
	安佐南区	大塚西地区	3.8 人	4.4 人	達成
	安佐北区	可部・亀山地区	4.6 人	4.2 人	未達成
	東 区	福田地区	4.9 人	4.0 人	未達成
	東 区	戸坂地区	3.0 人	2.8 人	未達成
路線バス	今吉田線※		7.7 人	9.2 人	達成
	阿 戸 線※		6.4 人	5.9 人	未達成

※車両減価償却費等国庫補助金を活用

(2) 今後の改善策

【乗合タクシー】

運行主体である地元協議会が定期的に会議を開催し、利用促進策の実施・検討を行っているところである。加えて、令和 7 年度には、各地区協議会委員による意見交換会を開催し、各地区の優良な取組の共有を行った。

今後、各地区において、意見交換会で得られた他地区の取組を参考に、チラシやWEB上での周知、商業施設と協力した割引制度の導入など、さらなる利用促進策の実施を検討していく。また、路線バスとの乗継の利便性の向上や地域外の人にも利用しやすくなるよう G T F S の整備を検討する。

【路線バス】

バス路線沿線の地元自治会に行ったヒアリングにおいて、タイヤが使いづらいなどの意見があり、バス事業者と改善に向けた協議を行った。今後、利用状況も勘案しつつ、タイヤや運行ルート等の改善を検討する。

3 広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会の審議結果

全会一致で承認(意見なし)

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

協議会名: 広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況 ※全系統に係る収支率及び広島市の補助額の目標については、欄外に記載	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
事業者:(有)やぐちタクシー 運行系統:系統①	フレスタロ田南店前～コープ高陽前・矢口駅～フレスタロ田南店前(8.8km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1便当たりの平均利用者数3.5人という目標に対し、令和7年度の実績は4.2人であり、目標が達成された。 また、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	引き続き、商業施設と連携した割引制度を実施するなど、利用促進に努める。
事業者:(有)やぐちタクシー 運行系統:系統②	フレスタロ田南店前～コープ高陽前・矢口駅～上矢口上(10.0km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	B 1回当たりの平均利用者数5.9人という目標に対し、令和7年度の実績は4.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	昨年ルート変更を行った際に、改めて時刻表の周知を行ったところであることから、その後の利用状況を注視しつつ、引き続き、商業施設と連携した割引制度を実施するなど、利用促進に努める。
事業者:(有)中野タクシー 運行系統:上平原線	上平原～JR安芸中野駅前～安芸市民病院(往路8.9km,復路9.0km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1便当たりの平均利用者数3.8人という目標に対し、令和7年度の実績は4.4人であり、目標が達成された。 また、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	引き続き、利用状況を掲載した広報誌による周知を行うなど、利用促進に努める。
事業者:(有)中野タクシー 運行系統:山王押手上線	山王桜台～JR安芸中野駅前～安芸市民病院(往路11.3km,復路11.3km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1便当たりの平均利用者数4.6人という目標に対し、令和7年度の実績は4.2人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	引き続き、フリーマーケットの実施を通して乗合タクシーの周知を行うことに加え、来年度からバス停が乗合タクシーの乗降場所の付近に移設され、乗継の利便性が向上することから、乗合タクシーの車中にバス停移設のチラシを配架するなど、利用促進に努める。
事業者:(株)フォーブル 運行系統:大塚西	下城ハイツ上～大原駅・シティ中央～下城ハイツ上(13.6km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	B 1便当たりの平均利用者数4.9人という目標に対し、令和7年度の実績は4.0人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	引き続き、商業施設や公民館への時刻表の配架による周知を行うことに加え、地域イベント等への車両の展示を検討するなど、利用促進に努める。
事業者:(有)カオル交通 運行系統:系統1	アルゾ前～DCMダイキ・河戸帆待川駅前～アルゾ前(8.1km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数7.7人という目標に対し、令和7年度の実績は9.2人であり、目標が達成された。 また、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	引き続き、公民館や出張所への時刻表の配架による周知を行うなど、利用促進に努める。
事業者:(株)カオル交通 運行系統:系統2	アルゾ前～DCMダイキ・河戸帆待川駅前～アルゾ前(12.0km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	B 1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	地元自治会から意見のあったダイヤの見直し等について事業者と協議を進めるなど、利用促進に努める。
事業者:つばめ交通(株) 運行系統:系統1	ユアーズ～福田停留所(上)～ユアーズ(9.4km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数3.0人という目標に対し、令和7年度の実績は2.8人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	引き続き、協賛企業等へのステッカーの貼付による周知を行うことに加え、乗降ポイントマップの見直しを行うなど、利用促進に努める。
事業者:つばめ交通(株) 運行系統:系統2	ユアーズ～福田停留所(上)～セブンイレブン(11.5km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	
事業者:はと第一交通(株) 運行系統:戸坂ともいきタクシー	戸坂地区(区域運行)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数7.7人という目標に対し、令和7年度の実績は9.2人であり、目標が達成された。 また、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	
事業者:広島交通(株) 運行系統:今吉田フィーダー(56010)	可部駅前～北部医療センター～今吉田公民館(28.6km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	
事業者:広島交通(株) 運行系統:今吉田フィーダー(56020)	可部駅前～上大毛寺～今吉田公民館(27.8km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	
事業者:朝日交通(株) 運行系統:阿戸線(501)	熊野営業所～熊野町役場～初神～新宮～阿戸学校(9.8km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	
事業者:朝日交通(株) 運行系統:阿戸線(502)	阿戸学校～新宮～初神～萩原下～フジ熊野店(7.9km)	地域の移動手段として定着するよう、計画に基づいた適切な運行を行うとともに、周知活動を行うなど、利用促進を図った。	A 計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。	A 1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかったものの、事業の効果として掲げた、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保することができた。	

【全系統に係る収支率及び広島市の補助額の目標】

収支率14.3%、広島市の補助額36,049千円という目標に対し、令和7年度の実績は収支率13.5%、広島市の補助額38,634千円(見込額)であり、目標は達成されなかった。

今後、各系統について、上述している利用促進策を行い、改善に努める。

事業実施と地域公共交通計画等との関連について

協議会名:	広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>広島市は人口約120万人、面積約900km²で、市域内の主な公共交通として、JR山陽本線、呉線、可部線及び芸備線、広島電鉄宮島線及び市内線、新交通システム(アストラムライン)等の様々な鉄軌道系公共交通機関並びに約600系統の路線バスがある。</p> <p>平野部周辺の丘陵地等では、昭和40～50年代にかけて数多くの団地が開発され、こうした団地では住民の高齢化が進み、免許返納等により交通手段を持たない高齢者等の移動困難な住民が増加している中、幹線交通や医療機関、商業施設等へアクセスする移動手段の確保が課題となっている。</p> <p>このため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用しながら、公共交通の維持確保を図っていくこととしている。</p>



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会

地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統・車両減価償却費)

広島市の概要

- ・人口 1,200,754人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 906.69km²

協議会の構成員

広島市、広島県、中国運輸局広島運輸支局、熊野町、北広島町、(公社)広島県バス協会、(一社)広島県タクシー協会、(有)やぐちタクシー、(有)中野タクシー、(株)フォーブル、(有)カオル交通、つばめ交通(株)、はと第一交通(株)、広島交通(株)、朝日交通(株)

概要

広島市は人口約120万人、面積約900km²で、市域内の主な公共交通として、JR山陽本線、呉線、可部線及び芸備線、広島電鉄宮島線及び市内線、新交通システム(アストラムライン)等の様々な鉄軌道系公共交通機関並びに約600系統の路線バスがある。

平野部周辺の丘陵地等では、昭和40～50年代にかけて数多くの団地が開発され、こうした団地では住民の高齢化が進展し、免許返納等により交通手段を持たない高齢者等の移動困難な住民が増加している中、幹線交通、医療機関や商業施設等へアクセスする移動手段の確保が課題となっている。

こうしたことから、広島市においては、幹線交通と接続し、地域間交通ネットワークを補完する支線としての機能を有するバス路線の維持・存続を図るほか、路線バス等公共交通サービスの提供されていない地域において、地域が主体となって生活交通を確保しようとする取組を支援しており、現在、6地区で乗合タクシーが運行されている。

協議会の主な取り組み

- ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統・車両減価償却費)に係る計画の策定及び評価

協議会における検討

協議会の開催状況 開催回数:3回

- ・令和6年 3月 8日 広島市地域公共交通計画「別紙」(案)について
- ・令和6年11月20日 交通不便地域の指定申請について等(書面審議)
- ・令和7年 3月14日 広島市地域公共交通計画「別紙」の変更について等(書面審議)

定量的な目標・効果

- (目標)
- | | |
|----------|--|
| 口田地区 | 1便当たりの平均利用者数を3.5人以上とする(令和6年度実績3.9人) |
| 中野・中野東地区 | 1回当たりの平均利用者数を5.9人以上とする(令和6年度実績4.8人) |
| 大塚西地区 | 1便当たりの平均利用者数を3.8人以上とする(令和6年度実績3.9人) |
| 可部・亀山地区 | 1便当たりの平均利用者数を4.6人以上とする(令和6年度実績4.7人) |
| 福田地区 | 1便当たりの平均利用者数を4.9人以上とする(令和6年度実績4.3人) |
| 戸坂地区 | 1便当たりの平均利用者数を3.0人以上とする(令和6年度実績0人) |
| 今吉田線 | 1回当たりの平均利用者数を7.7人以上とする(令和6年度実績8.8人) ※車両減価償却費補助:対象車両数3台 |
| 阿戸線 | 1回当たりの平均利用者数を6.4人以上とする(令和6年度実績6.4人) ※車両減価償却費補助:対象車両数2台 |
- (効果) 当該路線を維持・確保することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・「周知活動を行うなど、利用促進に努める」とした点について、地元広報誌での乗合タクシーの紹介や、スーパーと協力した割引制度を実施するなど、周知を図った。

実施した利用促進策

各地区において、以下の利用促進を図った

- ・商業施設と協力した割引制度を実施(口田地区)
- ・商業施設と協力した割引制度を実施(中野・中野東地区)
- ・毎月広報誌を作成し配布(大塚西地区)
- ・フリーマーケットを実施し、乗合タクシーを周知(可部・亀山地区)
- ・商業施設や公民館に時刻表を配架することによる周知(福田地区)
- ・協賛してもらった病院や企業に、協賛のステッカーを配り、貼付してもらうことによる周知(戸坂地区)
- ・公民館や出張所へ時刻表の配架による周知(今吉田線)
- ・GTFSの導入による利便性向上(阿戸線)

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・「現在の利用者の動向について分析し、必要なサービス水準の維持と併せ、利用者以外の住民等からの意見も把握することで、新たな利用者の獲得が図られることを期待します」との点を踏まえ、住民を交えた地域の協議会等において、利用促進策の検討を行った。

地域住民の意見の反映

町内会や社協の代表者、行政等で構成される、各地区の支援協議会等において、利用者の意見をもとに、サービス向上や運行計画の見直しについて検討した。

事業実施の適切性

乗合タクシーを運行する全6地区及びバス路線(今吉田線、阿戸線)において、計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

(目標)

口田地区	1便当たりの平均利用者数3.5人という目標に対し、令和7年度の実績は4.2人であり、目標は達成された
中野・中野東地区	1回当たりの平均利用者数5.9人という目標に対し、令和7年度の実績は4.9人であり、目標は達成されなかった
大塚西地区	1便当たりの平均利用者数3.8人という目標に対し、令和7年度の実績は4.4人であり、目標は達成された
可部・亀山地区	1便当たりの平均利用者数4.6人という目標に対し、令和7年度の実績は4.2人であり、目標は達成されなかった
福田地区	1便当たりの平均利用者数4.9人という目標に対し、令和7年度の実績は4.0人であり、目標は達成されなかった
戸坂地区	1便当たりの平均利用者数3.0人という目標に対し、令和7年度の実績は2.8人であり、目標は達成されなかった
今吉田線	1回当たりの平均利用者数7.7人という目標に対し、令和7年度の実績は9.2人であり、目標は達成された
阿戸線	1回当たりの平均利用者数6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかった

全系統に係る収支率及び広島市の補助額

収支率14.3%、広島市の補助額36,049千円という目標に対し、令和7年度の実績は収支率13.5%、広島市の補助額38,634千円であり、目標は達成されなかった

(効果) 運行を継続することにより、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。

事業の今後の改善点

【乗合タクシーを運行する6地区】

運行主体である地元協議会が定期的に会議を開催し、利用促進策の実施・検討を行っているところである。加えて、令和7年度には、各地区の協議会の委員の意見交換会を開催し、各地区の優良な取組等の共有を行った。

今後、各地区において、意見交換会で得られた他地区の取組を参考に、チラシやweb上での周知、商業施設と協力した割引制度の導入など、さらなる利用促進策の実施を検討していく。また、路線バスとの乗継の利便性の向上や地域外の人にも利用しやすくなるようGTFSの整備を検討する。

【今吉田線・阿戸線】

地元自治会に行ったヒアリングにおいて、ダイヤが使いづらいなどの意見があり、バス事業者と改善に向けた協議を行ったところである。今後、利用状況も勘案しつつ、ダイヤや運行ルート等の改善を検討する。

交通体系図 別紙

乗合タクシー導入地区一覧

【凡例】 本格運行地区…

安佐南区大塚西部地区

実施主体: 大塚・伴南地区生活交通支援協議会
運行会社: 南フェニックス
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成29年10月
 ※実験運行期間 (H28.10.1~H29.9.30)
運行回数: 5便/日(月、水、金)
運賃: 1回: 300円
 中学生: 200円
 小学生: 100円
キロ程: 13.5km(55分)
運行経路: 下城ハイツ上~伴中央駅~大塚駅~下城ハイツ上~下城ハイツ上~大塚小学校前~A シティ中央~下城ハイツ上

安佐北区西部・龜山地区

実施主体: 福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会
運行会社: 働カオル交通
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成30年5月
 ※実験運行期間 (H29.5.15~H30.5.13)
運行回数: 【系統1】1便(月、水、金)
 【系統2】4便(月、水、金)
キロ程: 【系統1】8.1km(40分)
 【系統2】12.0km(55分)
運賃: 1回300円
 小学生以下無料
運行経路: アルソ前~温泉が丘第1~サンリブ前~安佐北区役所前~アルソ前(温泉が丘第4~アルソ前) ※○内は第1便のみ

安佐北区口田地区

実施主体: やくちおもいやりタクシー活性化協議会
運行会社: 南やくちタクシー
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成15年8月
 ※実験運行期間 (H16.11.15~H16.12.12)
運行回数: 平日10便
キロ程: 【奇数便】約8.8km(30分)
 【偶数便】約10.0km(35分)
運賃: 1回300円
 小学生以下無料
運行経路: フレスタ口田南店前~ふじランド~上矢口地区~梅園団地~スーパ一病院~JR安芸矢口駅~フレスタ口田南店前(ふじランド~上矢口地区)
 ※○内は偶数便のみ

東区福田地区

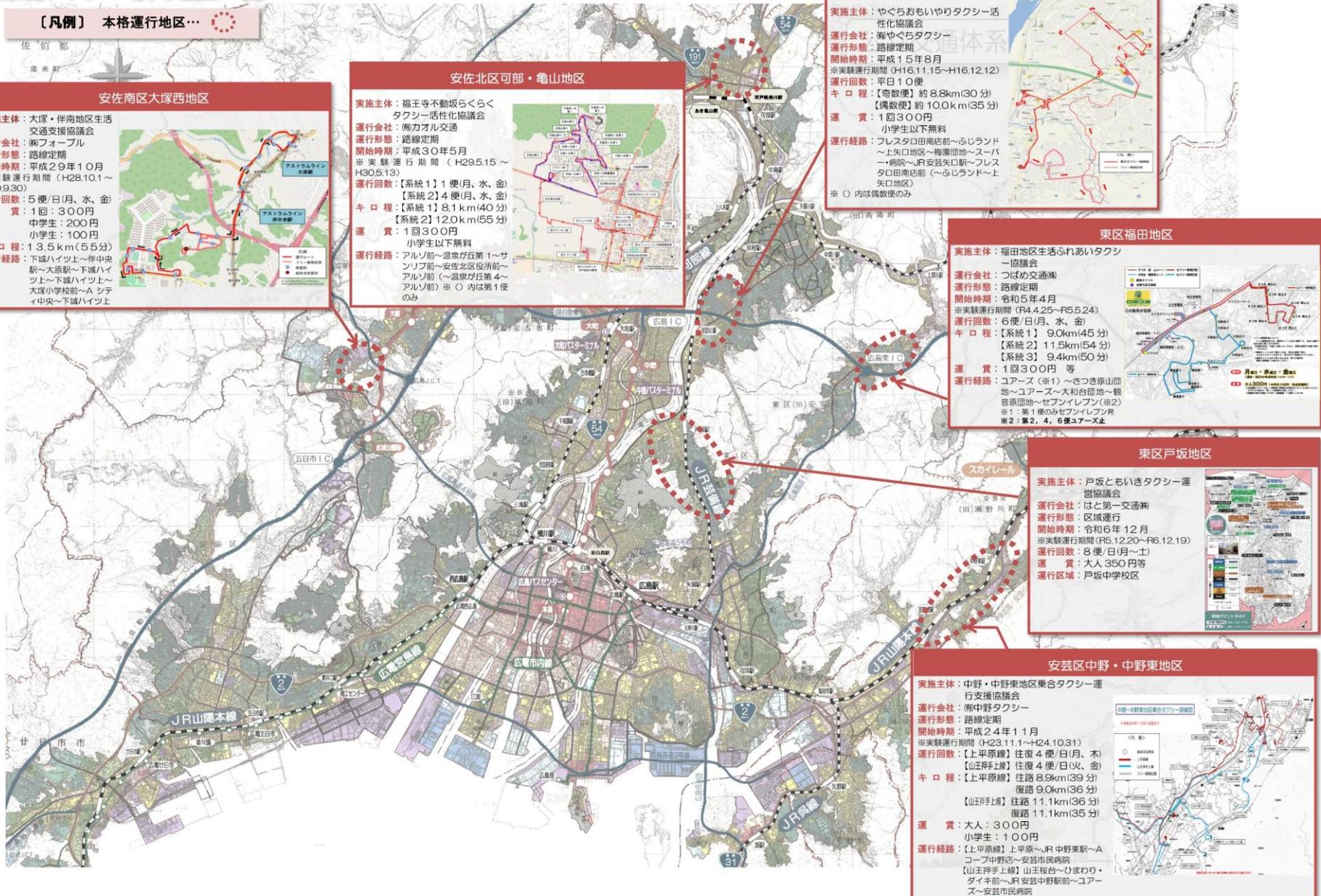
実施主体: 福田地区生活あいタクシー協議会
運行会社: つばめ交通㈱
運行形態: 路線定期
開始時期: 令和5年4月
 ※実験運行期間 (R4.4.25~R5.5.24)
運行回数: 6便/日(月、水、金)
キロ程: 【系統1】9.0km(45分)
 【系統2】11.5km(54分)
 【系統3】9.4km(50分)
運賃: 1回300円等
運行経路: コアーズ(※1)~さつき原山団地~コアーズ~大和台団地~観音原団地~セブンイレブン(※2)
 ※1: 第1便のみセブンイレブン井
 ※2: 第2, 4, 6便コアーズ止

東区戸坂地区

実施主体: 戸坂ともいきタクシー運営協議会
運行会社: はと第一交通㈱
運行形態: 区域運行
開始時期: 令和6年12月
 ※実験運行期間 (R5.12.20~R6.12.19)
運行回数: 8便/日(月~土)
運賃: 大人350円等
運行区域: 戸坂中学校区

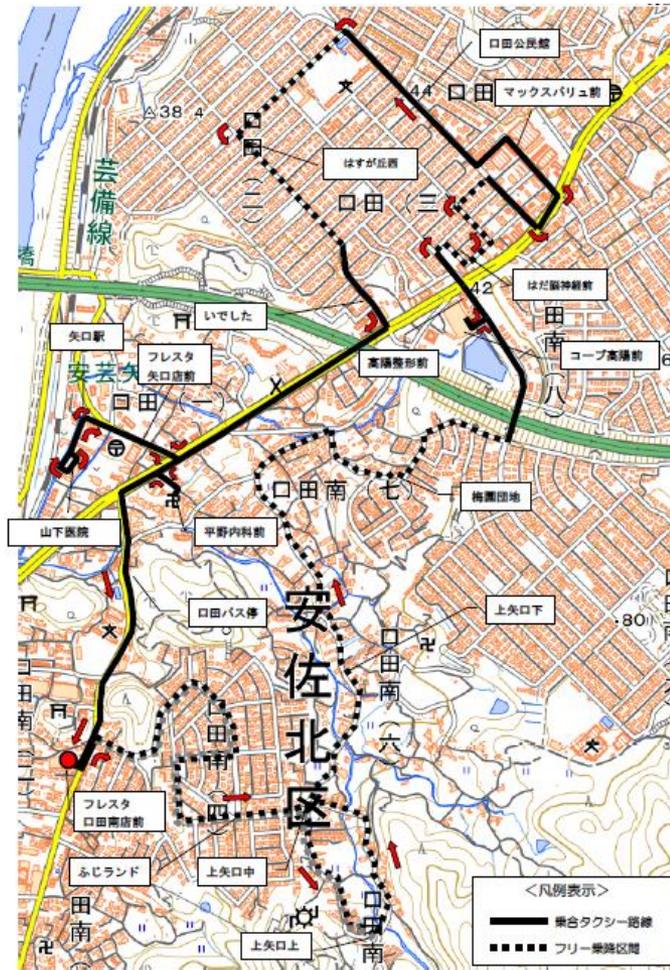
安芸区中野・中野東地区

実施主体: 中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会
運行会社: 南中野タクシー
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成24年11月
 ※実験運行期間 (H23.11.1~H24.10.31)
運行回数: 【上平原線】往復4便/日(月、水、金)
 【山王手上线】往復4便/日(水、金)
キロ程: 【上平原線】往路8.9km(39分) 復路9.0km(36分)
 【山王手上线】往路11.1km(36分) 復路11.1km(35分)
運賃: 大人: 300円
 小学生: 100円
運行経路: 【上平原線】上平原~JR中野東駅~A コープ中野店~安芸市民病院
 【山王手上线】山王手台~ひまわり・ダイヤ前~JR安芸中野駅前~コアーズ~安芸市民病院



運行系統図 別紙

系統名	口田地区 系統①, ②
運行形態	4条路線 定時定路線型
運行日・便数	平日 系統①(フレスタ口田南店前～矢口駅) 5便 平日 系統②(フレスタ口田南店前～矢口駅～上矢口上) 5便 ※ 系統①、②ともに、1便目はコープ高陽前を経由しない。
運賃	大人300円(往復利用の場合、復路は100円(当日限り))、小学生以下無料(保護者同伴に限る)



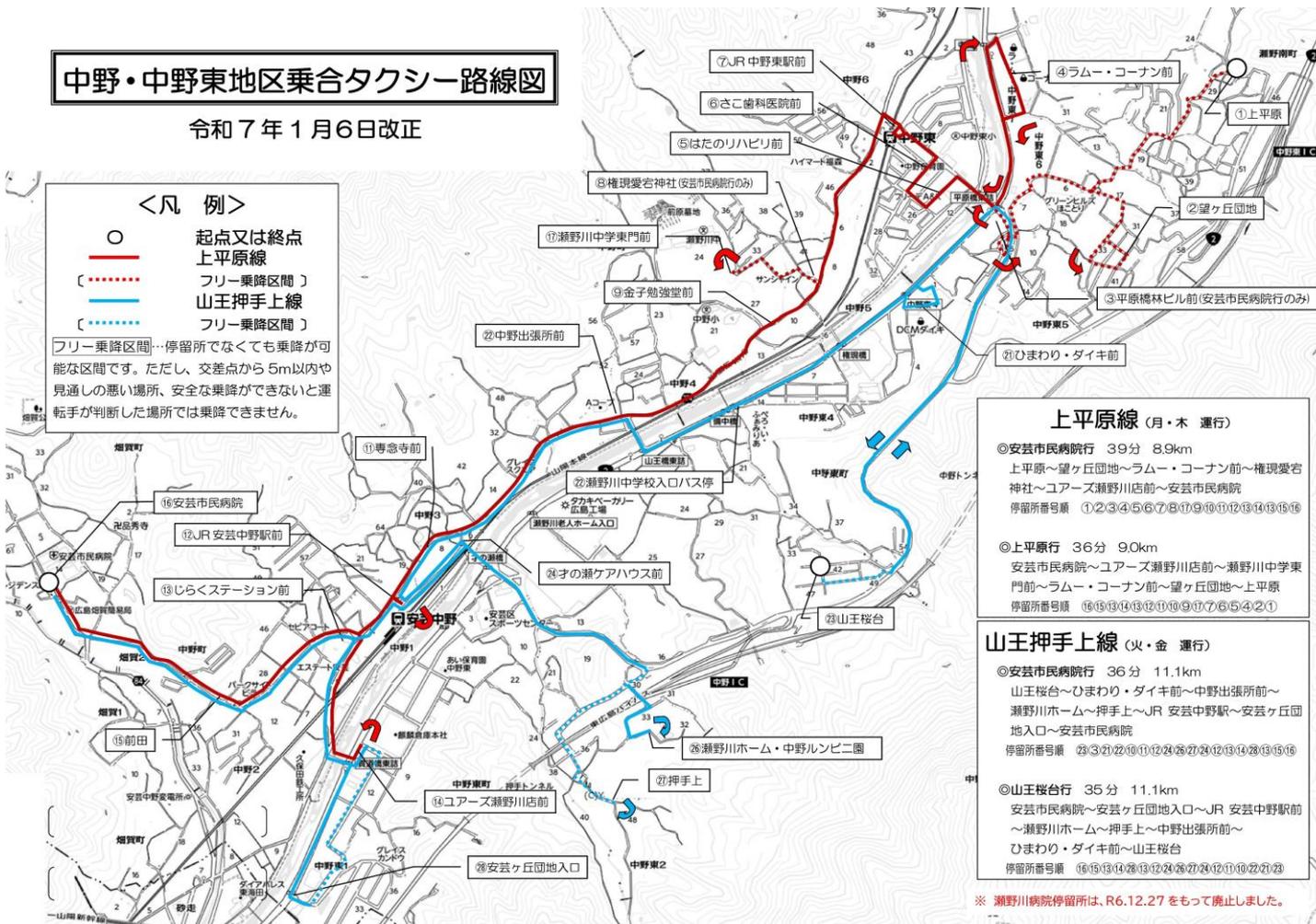
出典：国土地理院 地理院タイル

運行系統図 別紙

系統名 中野・中野東地区 上平原線、山王押手上線
運行形態 4条路線 定時定路線型
運行日・便数 上平原線 月・木曜日 各日8便(4往復)
 山王押手上線 火・金曜日 各日8便(4往復)
運賃 大人300円、小学生100円(小学生未満無料)

中野・中野東地区乗合タクシー路線図

令和7年1月6日改正



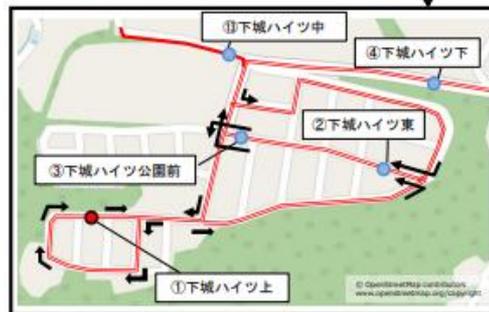
運行系統図 別紙

系統名 大塚西地区 大塚西系統
 運行形態 4条路線 定時定路線型
 運行日・便数 大塚西系統 月・水・金 各日5便
 運賃 大人300円、中学生200円、小学生100円(保護者同伴の場合、1人無料)

大塚・伴地区「ふれあいバス」路線図 (R7.4.1改正)

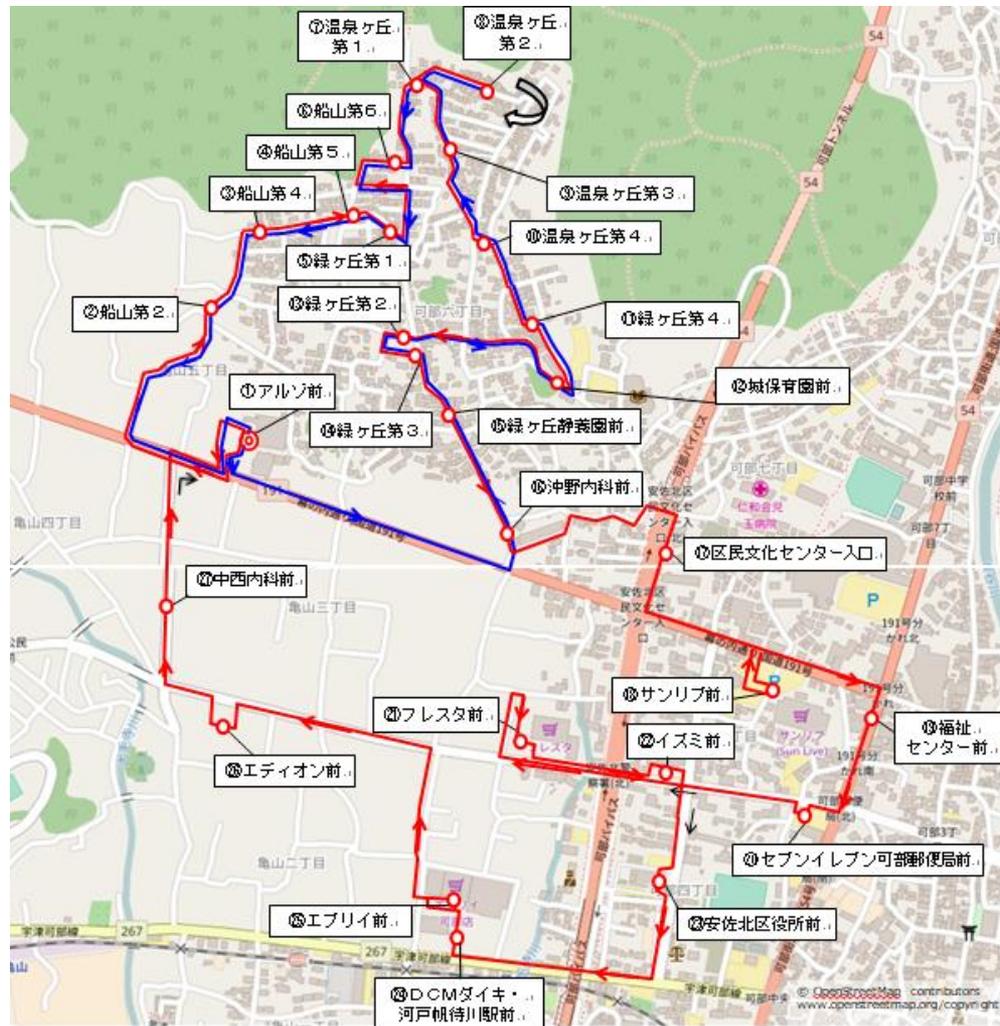


下城ハイツ拡大図



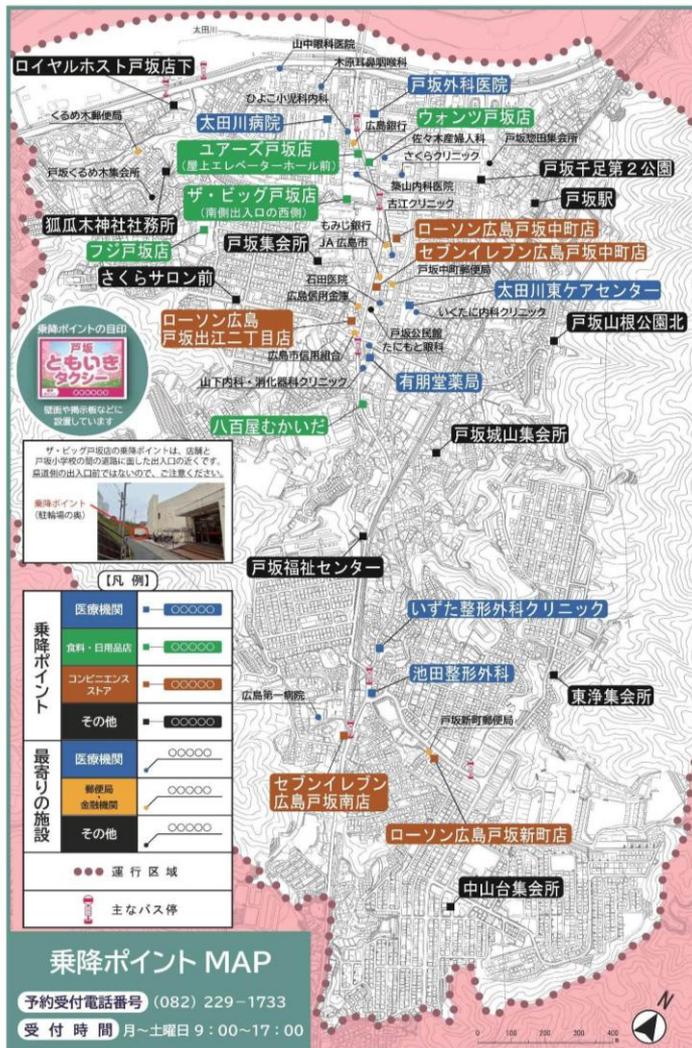
運行系統図 別紙

系統名	可部・亀山地区 系統1,2
運行形態	4条路線 定時定路線型
運行日・便数	系統1(青線) 月・水・金 各日1便 系統2(赤線) 月・水・金 各日4便
運賃	大人300円、小学生100円、小学生以下無料(保護者同伴に限る)



運行系統図 別紙

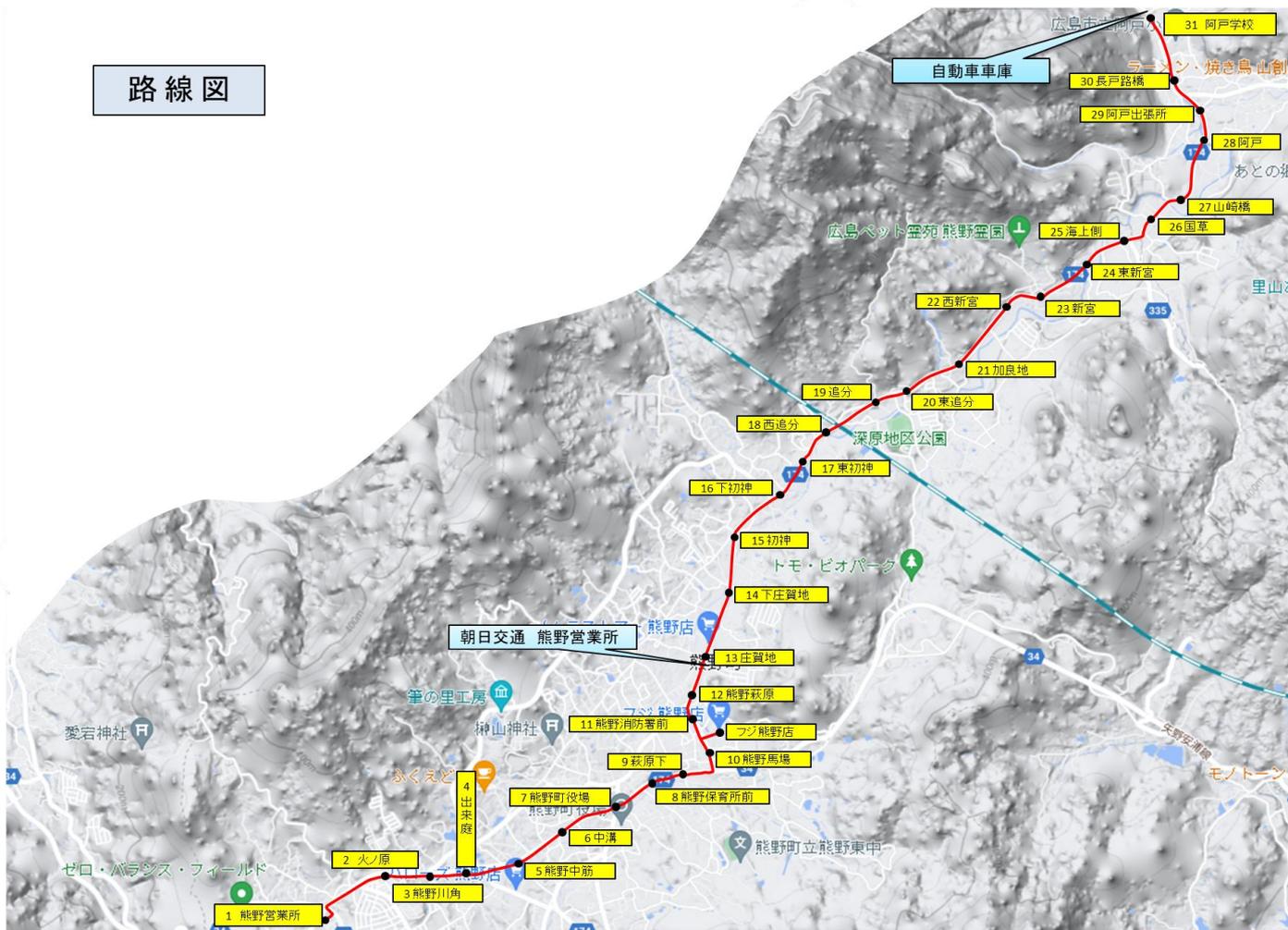
系統名 戸坂地区
 運行形態 4条路線 区域運行型
 運行日・便数 月・火・水・木・金・土
 戸坂地区 各日8便
 運賃 大人350円、小学生100円(乳幼児無料)



運行系統図 別紙

系統名	阿戸線(501系統、502系統)				
運行形態	4条路線 定時定路線型				
運行日・便数	501系統(熊野営業所～阿戸学校)	平日	各日8回	土日祝	各日5回
	502系統(阿戸学校～フジ熊野店)	平日	各日4回	土日祝	各日5回

路線図



(第 2 号議案) 地域公共交通計画の改定業務の事業評価について

1 概要

広島市のまちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランである「広島市地域公共交通計画」(令和 4 年 3 月改定)の計画期間が、令和 8 年度末で終了することから、令和 9 年 3 月の改定に向けた作業を進めていく必要がある。

令和 7 年度は、業務委託により、専門コンサルタント業者(プロポーザル方式により業者選定を実施し、令和 7 年 10 月 9 日付けで榎福山コンサルタントと契約締結)のノウハウを活用しながら、データに基づく利用実態、移動ニーズの把握・分析や課題の整理等を行っており、令和 8 年 3 月末に完了予定としている。

2 事業評価及び地域公共交通計画の改定に向けた方針(詳細は資料 2 - 2)

(1) 事業評価

ア 事業内容

- ・仮説の立案
- ・データ収集・分析
- ・課題の整理
- ・課題解決の方向性及び具体策の検討
- ・地域公共交通計画の基本構成(たたき台)作成

イ 事業評価

計画通り事業は適切に実施された。(現在、事業実施中)

※ 当該補助金に係る事業評価手続上、現時点(令和 8 年 1 月末時点)での自己評価が必要とされていることから完了見込みで事業評価するものである。

【事業結果】

- ・利用者ニーズや運行実態など日常的に蓄積されてきた課題を利用者や行政、交通事業者、学識経験者等多様な関係者から抽出し、課題の共通認識を形成した。(令和 8 年 2 月 3 日協議会での協議を予定)
- ・今後は運行データ、移動時間データや土地利用データなど多様なデータを収集・分析し、課題を整理した上で、課題解決の方向性及び具体策について、協議会での議論を予定。(令和 8 年 3 月下旬協議予定)さらに令和 8 年度には、今年度の議論を深化させ、最終的に地域公共交通計画として取りまとめる予定。

(2) 地域公共交通計画の改定に向けた方針

- ・広島市では、近隣の 32 市町と構成する広島広域都市圏内のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている「移動」を容易にするため、公共交通を道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、交通事業者や行政をはじめとした関係者が、交通モードや事業者間の垣根を超えて、地域や他分野(観光・福祉・教育・医療など)を含めて「協調」して運用するものへと舵を切り、公共交通全体をシームレスで、わかりやすく使いやすいものへと抜本的に見直す「広島型公共交通システムの構築」に向けて取り組む。
- ・令和 8 年度は、多様な関係者が共通の目標を掲げ、今後 5 年間に実施する具体的な取組を地域公共交通計画に取りまとめる予定としている。

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 広島市地域公共交通計画の改定業務の概要



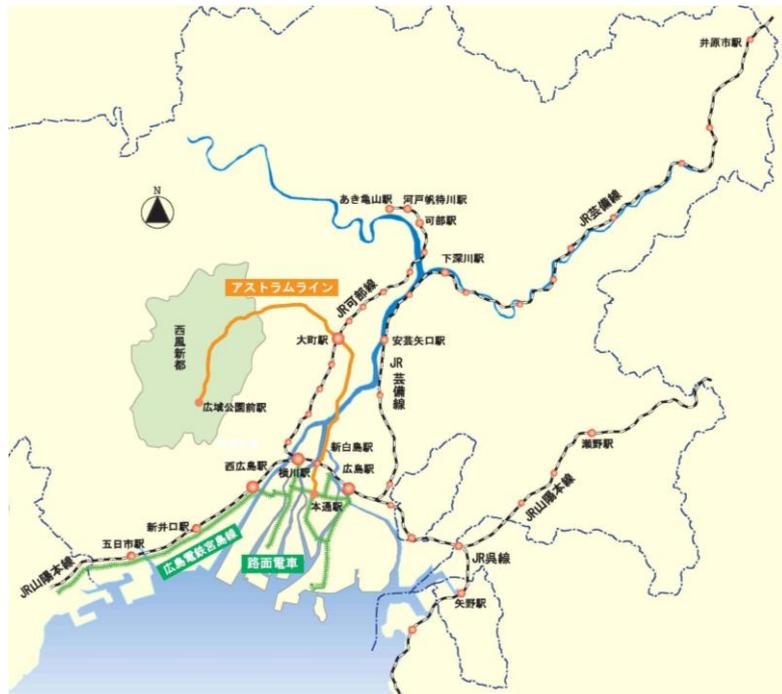
広島市の概要

- 昭和60年五日市町を合併、平成17年湯来町を合併
- 人口 120.7万人（令和2年度国勢調査）
- 面積 906.69平方キロメートル
- 高齢化率25.7%

広島市地域公共交通活性化協議会の構成員

広島市、西日本旅客鉄道(株)、広島高速交通(株)、広島電鉄(株)、広島県バス協会、広島県タクシー協会、広島県旅客船協会、(株)広島バスセンター、広島国道事務所、広島県、中国地方整備局、中国運輸局、広島県警察本部、学識経験者、広島市社会福祉協議会、広島消費者協会

地域公共交通の現況



地域公共交通の現状

- 鉄軌道：JR山陽新幹線、JR山陽本線、可部線、芸備線、呉線、アストラムライン、広島電鉄宮島線、路面電車
- 航路：瀬戸内海汽船(株)、上村汽船(株)、似島汽船(株) ほか5社
- 路線バス：広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株) ほか9社
- 乗合タクシー：市内7地区（福田地区、戸坂地区、大塚地区ほか4地区）
- 乗用タクシー：63社（広島県タクシー協会加盟）ほか個人タクシー組合3団体

具体的な課題・問題点

- 人口減少・少子高齢化の進展や運転手不足の深刻化
- 地域公共交通の持続可能性の確保
- マイカー利用の増加及びデジタル技術の進歩等に伴う公共交通利用の減少
- 自然災害の激甚化・頻発化への対応
- AI 技術を活用した新たな交通サービスへの対応

※現在、協議会で検討・協議を実施中

調査事業の実施

調査事業の概要

- 仮説の立案
- データ収集・分析
- 課題の整理
- 課題解決の方向性及び具体策の検討
- 地域公共交通計画の基本構成（たたき台）作成

協議会における検討

<協議会の開催状況（3回開催）>

- 第1回（令和7年8月29日付で承認）
※書面審議
計画改定の概要及び進め方について
- 第2回（令和8年2月3日協議予定）
地域交通の課題の共有について
- 第3回（令和8年3月下旬協議予定）
課題の整理について ほか

地域住民の意見の反映

- 協議会への公共交通の利用者代表の参画
- 市民意識調査や様々な市民意見募集などの機会を捉えて、市民意見を聴取
- 課題の整理を行うにあたり必要なアンケート調査やヒアリングを実施予定
- 令和8年度には、計画素案についてパブリックコメントを実施予定

事業実施の適切性

- 事業が計画どおり適切に実施された。
（地域公共交通計画策定に必要な調査ができた。）
※現在、事業実施中

調査事業の結果の概要

- 利用者ニーズや運行実態など日常的に蓄積されてきた課題を利用者や行政、交通事業者、学識経験者等多様な関係者から抽出し、課題の共通認識を形成した。（令和8年2月3日 協議予定）
- 今後は運行データ、移動時間データや土地利用データなど多様なデータを収集・分析し、課題を整理した上で、課題解決の方向性及び具体策について、協議会での議論を予定。（令和8年3月下旬協議予定）
さらに令和8年度には、今年度の議論を深化させ、最終的に地域公共交通計画として取りまとめる予定。



地域公共交通計画等の計画策定 に向けた方針等

- 広島市では、近隣の32市町と構成する広島広域都市圏内のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている「移動」を容易にするため、公共交通を道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、交通事業者や行政をはじめとした関係者が、交通モードや事業者間の垣根を超えて、地域や他分野（観光・福祉・教育・医療など）を含めて「協調」して運用するものへと舵を切り、公共交通全体をシームレスで、わかりやすく使いやすいものへと抜本的に見直す「広島型公共交通システムの構築」に向けて取り組む。
- 令和8年度は、多様な関係者が共通の目標を掲げ、今後5年間に実施する具体的な取組を地域公共交通計画に取りまとめる予定としている。