

## 第29回広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

### 1 日時

令和8年6月1日（月）10:00～12:00

### 2 場所

JMSアステールプラザ（中区民文化センター）4階 大会議室A・B

### 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、広島市道路交通局公共交通政策部 橋本委員、西日本旅客鉄道(株) 奥井委員、広島高速交通(株) 小滝委員代理、広島電鉄(株) 塩田委員代理、広島県バス協会 赤木委員、広島県旅客船協会 迫田委員、(株)広島バスセンター 井上委員、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 鶴田委員、広島県土木建築局港湾振興課 石岡委員代理、広島県警察本部交通部 松原委員代理、広島市社会福祉協議会 田村委員、広島消費者協会 栗原委員、国土交通省中国地方整備局建政部 中古委員、国土交通省中国運輸局交通政策部 只埜委員、国土交通省中国運輸局広島運輸支局 藤本委員、広島県地域政策局公共交通政策課 水本委員、広島市都市整備局みなと振興課 河井委員

#### (2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部  
楠窪公共交通調整担当課長、三浦路線バス・生活交通担当課長、濱田鉄軌道担当課長、坂井課長補佐、淀川専門員、古城専門員ほか担当職員

## 内 容

### 《議題(1)：令和7年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について（審議）》

－資料1について、事務局から説明－

－議題(1) 令和7年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について、承認－

### 《議題(2)：令和8年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について（審議）》

－資料2について事務局から説明－

－議題(2) 令和8年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について、承認－

### 《議題(3)：広島市地域公共交通計画「別紙」の変更等について（審議）》

－資料3～5について事務局から説明－

－議題(3) 広島市地域公共交通計画「別紙」の変更等（資料3-1 議事1・2）について、承認－

### 《議題(4)：広島市地域公共交通計画の達成状況の評価・検証について（協議）》

－①機能強化策の実施状況（資料6）について事務局から説明－

（藤原会長）

- まず、(1)バス路線の過密解消について、タイトルは過密解消であるが、取組としては複数のバス停を1つにまとめて分かりやすくしたというものであり、3つあったバス停を1つに集約すると、より過密になるのではないかとというのが単純に疑問である。
- 次に、(5)基幹バスの拡充について、バスは長大路線になればなるほど遅延の問題が一般的に生じるが、この「西風みなとライン」については同様の問題は生じていないか。
- 最後に、(7)路面電車 駅前大橋ルートと循環ルートの整備について、循環線の整備は重要な施策であったと思うが、循環線開業以来の利用実態と今後の活性化策について教えていただきたい。

（事務局）

- 混雑緩和策として、集約後の紙屋町（原爆ドーム前）バス停については、休止したバス停に比べて広い待合空間を確保するとともに、足元にラインを引くことで整列して待機いただくようにしている。  
また、コロナ禍を経て、相生通りに乗り入れているバスの便数が減少しており、現在は約2,700便/日程度となっている。現時点においては、解決すべき過密状態にはないと認識している。

- ・ 現行の「西風みなとライン」については、運行を始めて期間が短いこともあるが、現時点では大きな遅延が発生しているとは聞いていない。ただし、新ルートが認知され、利用者が増加した場合、乗降時間が延び、遅延が生じる可能性もあるため、今後も状況を注視していく、  
(塩田委員代理)
- ・ 駅前大橋ルートについては、昨年8月3日に供用開始したが、駅の利用者だけでみると、開業当初の8月、9月は対前年度比で20%程度増加した。昨年は被爆80周年であったことやインターハイが広島で開催されたことも利用者が増加した要因であったと思う。その後も利用者数は対前年度比で数%増加の状況が続いている。人口減少の影響もあり、公共交通全体が厳しい傾向にある中、この大きな取組が寄与することで、電車全体の利用者が増えたということは大変喜ばしいことだと思っている。
- ・ 循環ルートについては、今年の3月28日に供用開始したが、広島駅に乗り入れることなく循環するもので、広島駅から直接乗車ができないという点はあるが、どちらかという観光向けの側面がある。土日については、県外からの来訪者などにたくさんご利用いただいている。平日については、生活路線的な面としては若干弱いところがあるが、平均すると1車両当たり20~30人程度は利用いただいている状況で、一定程度の需要があると考えている。  
今後、地元住民のご意見の反映に加え、観光面の視点についても強化をしていきたいと考えているところである。

#### 議題(4)：広島市地域公共交通計画の達成状況の評価・検証について（協議）》

－②評価指標別の目標値の達成状況（資料7）について事務局から説明－

(伊藤副会長)

- ・ 各指標の実績値については、本日の会議時点で入手できる最新データで整理しているということだが、全ての指標が同時点となっておらず、令和6年度と令和7年度のデータが混在しているということに注意する必要がある。例えば、指標3については、令和6年度は満足度が非常に低かったということが分かるし、指標6については、直近5年間で令和6年度の所定区間における所要時間が最大となっている。このように同じ年度できちんと分析できるように整理することも必要だと思う。

(事務局)

- ・ 最新情報を提供する観点でデータを整理したが、委員ご指摘のように時点を揃えて分析することも今後検討していきたい。

(只埜委員)

- ・ 指標3について、令和7年度は6年度に比べて満足度は上昇している一方で、満足度は目標設定時の令和2年度が最も高く、それ以降様々な施策を行っていると思うが、全体として満足度は低下傾向にあることについて、どのように分析しているのか。
- ・ 指標7と指標8について、公共交通カバー圏域を拡大すると、市民1人当たりの補助金負担額が増えてしまうと思うが、この指標間でのバランスについて、どのように考えているか。

(事務局)

- ・ 満足度について、徐々に下がっている部分はあるかと思うが、それぞれの取組ごとに見ていくと、例えばエキまちループの運行や路面電車の新ルートの整備によって利用者数が増加しており、一定程度は満足度にも反映されていると考える。  
一方で、令和5年度から6年度にかけての落ち込みについては、やはり新乗車券システムが導入されたことによる、利用者の不安や戸惑いが影響している可能性があると考えている。その後、そのような状況も徐々に落ち着き、現在は回復傾向にあると認識している。  
今後も、利用者にとって分かりやすく、利便性の高い取組を進めることで、この改善傾向を継続し、目標値の達成につなげていきたいと考えている。
- ・ 交通空白地が拡大する状況に対しては、本市では乗合タクシーなどの地域交通の導入を支援している。ただし、交通空白地に対して単純に補助を増やしていくと、さらに財政負担が増大することになる。この点については、国の交通政策審議会でも示されたように、地域のあらゆる輸送資源をフル活用することが重要である。具体的には、スクールバスや福祉輸送、送迎バスなどを活用しつつ、バスに限らず多様な交通手段を組み合わせることで、効率化することで、補助金の抑制と公共交通カバー圏域の拡大の両立を図っていく必要があると考えている。

(藤本委員)

- ・ 指標3について、本年7月から広島電鉄等において全国交通系ICカード等が利用可能になるとのことだが、これは分かりやすく使いやすい利用環境の実現に向けた取組として重要だと思う。私自身も交通系ICカードの導入に関わった経緯もあるが、乗降時にタッチするという点では分かりやすくはなるが、一方で、交通事業者ごとに機器が異なるなど、まだ課題が残っている状況にあると認識している。所属

組織の職員に説明しても、少し分かりにくいという反応が出ることもあり、特に高齢者に対しては、引き続き丁寧で分かりやすい説明が必要だと思うので、市としてもしっかりと周知をお願いしたい。

(藤原会長)

- ・ 指標3の満足度については、努力すればするほど上がるかという、逆に下がることもある。努力によって改善しているはずなのに総合評価が下がるということも起こり得る。総合評価だけでなく、より具体的な満足度に分解して見ていくとか、個別の評価項目で「ここは良くなったが、ここが悪くなった」というような分析をすることで、実態がより分かりやすくなると思う。そのような整理をすれば、必ずしも取組が悪いから満足度が下がっているわけではない、ということも説明しやすくなるのではないかな。

## ≪議題(5)：次期広島市地域公共交通計画について（協議）≫

－資料8について事務局から説明－

(栗原委員)

- ・ 【取組方針6】の具体策である、観光客と市民の運賃差（二重価格）を設ける割引の実施について、例えば、JRは観光客向けに安価でお得な乗車券を販売している。広島市は観光客と市民の運賃についてどちらを安くしようとしているのか。また、MOBIRY DAYSが導入される際には、時間帯によって運賃を変更できるなど、柔軟な運賃設定が可能であるといった話もあった。加えて本年7月からは交通系電子マネーやWAON利用が可能となることをメディアを通して聞いた。それ自体は利用者の選択肢が広がることであり好ましいことであるが、観光客の運賃が高低いずれの場合であっても、二重価格を設定した際に、交通系電子マネーなどを携えた観光客と市民の運賃収受をどのように区別して円滑に行うのか。

(事務局)

- ・ 二重価格に関しては、様々な方向性で考えられると思うが、この資料においては、市民の方が利用しやすくなるようにする一方で、観光客については通常の価格より少し上乗せした形での取組ができないうか、という趣旨で記載している。
- ・ MOBIRY DAYS導入時の話は、具体的にはダイナミックプライシングを指していると思うが、どのように観光客と市民で区分するかについては、現時点では具体的な方法を整理できていない。他都市の事例でいえば、廿日市市の宮島訪問税について、宮島町の住民等の課税対象外の者をMOBIRY DAYSに登録するやり方があると聞いている。そういった仕組みを応用しながら検討していくことになると考えており、引き続き検討が必要な事項と認識している。

(藤原会長)

- ・ MOBIRY DAYSは本来もっといろいろなことができるのではないかなと思う。観光客と市民で運賃に差をつける二重価格もそうだが、観光パッケージとの連動も考えてみてはどうか。例えば、国際会議などの学会参加費と食費、交通費を一括で支払えるようになれば、利便性が勝り、料金設定が多少高くなっても受け入れられるはずである。

(藤本委員)

- ・ MOBIRY DAYSの柔軟な運賃設定の事例として、海田町の循環バスがある。通常は1回の乗車で200円のところ、利用の少ない午後便を100円にする取組を行った結果、利用者が分散したことにより午前便の積み残しが解消されるとともに、総利用者数の増加にもつながった。本来であればシステム改修に費用や時間がかかるところ、MOBIRY DAYSの仕組みを使って比較的簡易に対応できたため、是非活用いただければと思う。

(只埜委員)

- ・ 二重価格については、京都市でも検討が進んでいると報道されているが、道路運送法上の不当な差別的取扱いに抵触しないかといった法的課題や消費者との関係でも様々な課題がある。我々としても、具体策の検討に当たっては協力したい。
- ・ 運転者不足への対応として、輸送資源のフル活用の話があったが、安全面での観点から、交通事業者が活躍できるような枠組みになるとより望ましいと考えている。それに当たっては、単に輸送資源を組み合わせるのではなく、その背景にある需要を丁寧に掘り起こすことが重要であり、今は見えていないものも含めて需要を把握した上で、最適な交通手段を組み合わせることで、より実態に合った満足度の高い交通サービスが実現できるのではないかなと思う。
- ・ 広島県で今夏予定されている、こども向けの公共交通の利用促進策は良い取組であると思う。こどもが利用することで保護者の利用にもつながり、公共交通の長期的な利用習慣の形成にも寄与すると考えられるため、その成果を是非とも本計画に反映してほしい。

(伊藤副会長)

- ・ 【取組方針 6】の具体策である、乗合バスの等間隔運行の検討に当たっては、一つのバス路線に限った最適化ではなく、他のバス路線やJRとの乗り継ぎの円滑化も含め、接続を意識しながらネットワーク全体で設計することが重要である。現状では、路線ごとに運行間隔が整っていても乗り継ぎがうまくいかないケースが散見されるため、是非とも全体最適の観点で改善をお願いしたい。
- ・ 【取組方針 11】の具体策である、都心部におけるウォークアブルなまちづくりとの連携については、道路空間の再配分の観点が必要になるため、道路関係部局とも協調して進めてもらいたい。これまでも社会実験が行われてきたが、公共交通の機能が更に発揮できるよう、道路空間との連携を強化していけたらよい。

(田村委員)

- ・ 課題の抽出において、利用者や事業者に関するものはたくさん列举されている一方、まちづくりに関するものは少なく感じた。まちづくりに関する課題がきちんと抽出できれば、その後続く、課題の整理、目標、取組方針、具体策という一連のストーリーが非常に説得力のある良いものになると思う。
- ・ まちのにぎわいづくりと公共交通の活性化をリンクさせる発想には賛同する。まちづくりと公共交通の活性化は鶏と卵の関係（一体不可分の関係）であり、交通計画・都市計画・道路計画の各部門が連携して、同時並行かつ一体的に計画を進めることで、より具体的で実効性の高いものになると思う。まちづくりやにぎわいづくりについて検討している官民連携の「広島都心会議」とも連携することで、より効果的で立体的な取組ができるのではないかなと思う。

(井上委員)

- ・ 【取組方針 7】として、運行情報や決済方法に係る分かりやすさの向上とあるが、これについては徹底的に取り組んでいただきたい。どれだけ良いシステムや安い運賃が導入されても、知られていないと利用していただけないというのが実態である。議題(4)②において、藤本委員からも言及があったが、広島電鉄等において全国交通系 IC カード等が利用可能になることについても、まだ十分に知られていない。7月以降も依然として、交通事業者によって乗車券システムや定率割引の適用基準が異なる状況は解消されないため、利用者が混乱しないよう、高齢者などにも分かりやすい徹底した周知が必要である。利用者目線での利便性向上を実現する上では、情報発信の工夫がまだ十分ではないと感じているので、是非ともお願いしたい。

(藤原会長)

- ・ 広報については、影響力のあるインフルエンサーや SNS を活用し、若い世代や観光客に届く瞬発力のある情報発信を行うべきである。従来どおりのチラシや行政のホームページによる広報では限界があり、時代に即した発信をしていくべきである。
- ・ 事務局から紹介のあったデータ分析（重ね合わせ）は極めて的を射た有効な手法であり評価している。一方で、データを活用する際の留意点として、データ分析だけに捉われない発想も必要である旨付言しておく。例えば、安易に、データに基づいて遠方の大型スーパーへのアクセス性を向上させてしまうと、地域の小規模商店が廃業に追い込まれてしまい、地域コミュニティの崩壊を招く恐れがある。こうした観点も考慮しながら慎重に検討してもらいたい。
- ・ データの活用に関して、バス協調・共創プラットフォームにおいて、事業者間でデータ共有を進め、有効活用する仕組みを検討するといった話だったと思うが、検討状況がどうかは気になるころであり、しっかりと取り組んでもらいたい。
- ・ 国の公共交通政策においても、「カーボンニュートラル」や「CO2削減」の視点が薄れてきているのではないかな。近年は運転者不足やアクセス格差の問題が前面に出ているが、環境問題に対する視点を忘れてはいけない。計画改定に当たっては、電動化の取組や公共交通利用による環境負荷低減の意義を再確認すべきである。

(赤木委員)

- ・ 【取組方針 11】の具体策である、駐車場の附置義務制度の緩和の意味するところと、都心部におけるウォークアブルなまちづくりとの連携というのは、カミハチキテルのトランジットモール化の取組と連携するという意味なのか教えていただきたい。
- ・ MaaSについては、交通手段の検索や決済を一体的に行える仕組みとして、将来的にはレンタサイクルや主要施設の利用も含めて一括で予約や決済ができる形になればいいと思っている。

(事務局)

- ・ 駐車場の附置義務制度の緩和については、例えば福岡市の事例のように、都心部の駐車場の設置基準を見直すことで、過剰な駐車場供給を抑制し、公共交通の利用を促すという考え方である。公共交通の利用促進に当たっては、駐車場設置基準の緩和だけでなく、公共交通利用者への割引サービスなどと組

み合わせることも必要であると考えている。

- ・ 都心部におけるウォークアブルなまちづくりとの連携については、今年度、本市では相生通りの道路空間の再編ということで、公共交通とカミハチキテルなどのまちづくりの取組を連携させていく方針である。バス停集約やバス停のストレート化、荷捌きの関係、歩行空間の拡充、自動車依存の低減などを含め、多様な意見を踏まえながら、まちづくりの方向性を検討していきたいと考えている。

(藤原会長)

- ・ 歩行空間と公共交通計画は密接に関係しており、うまくやれば相乗効果が出るため、是非進めてほしい。道路ネットワークも含めて、3者が連携し、小さなエリアでもビジョンの大きな社会実験になるようにしていただければと思う。

(奥井委員)

- ・ 芸備線を軸とした公共交通のあり方について、現在進められている「芸備線まちづくり交通協議会」等での議論の内容も計画に反映させてほしい。

(水本委員)

- ・ 「広島県地域公共交通ビジョン」においては、住民の顕在的・潜在的な需要をデータで把握し、それに応じて運行頻度や車両規模などの供給面をマッチングさせることで、最適な交通ネットワークを構築するという考え方を掲げている。本日の説明内容は、県の考え方と一致しており、本県が構築したデータ連携基盤も引き続き有効活用の上で、施策に反映してほしい。
- ・ 旅客船については、老朽化が進んでいる問題があり、現在、航路分科会で船舶更新や予備船の共同利用について検討している。本計画にも関連する重要なテーマであり、引き続き連携して検討できればと思う。

(迫田委員)

- ・ 計画対象に旅客船が含まれていること、取組内容に予備船の共同利用を盛り込んでいただいていることを評価している。予備船の共同利用については、広島市内に留まらず広域的な対応をしないと実現できないと考えている。
- ・ また、航路を維持していくためには、船舶の更新(新造)にも踏み込んだ具体的なビジョンが必要不可欠であると考えており、今後の検討に期待している。

(松原委員代理)

- ・ 【取組方針4】の具体策である、バス専用レーンの拡充やバス優先信号の導入には道路環境の整備や予算確保が必要であり、一般ドライバーへの影響も考慮した慎重な検討が必要である。

(藤原会長)

- ・ バス優先信号の運用のためには、専用の装置をバスに搭載する必要があるとのことである。優先信号について、路面電車では先進的な取組が進んでいるが、バスについてもさらに拡充していくべきだ。

《その他：夏休みの小学生をターゲットとした公共交通利用促進策について（情報提供）》

－資料9について広島県から説明－

以上