

第30回広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和8年8月31日（月）10：00～

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

次 第

1 開 会

2 議 題

(1) 次期広島市地域公共交通計画について

① 次期計画の骨子について（報告）【資料1】

② 次期計画の達成状況に係る評価について（協議）【資料2】

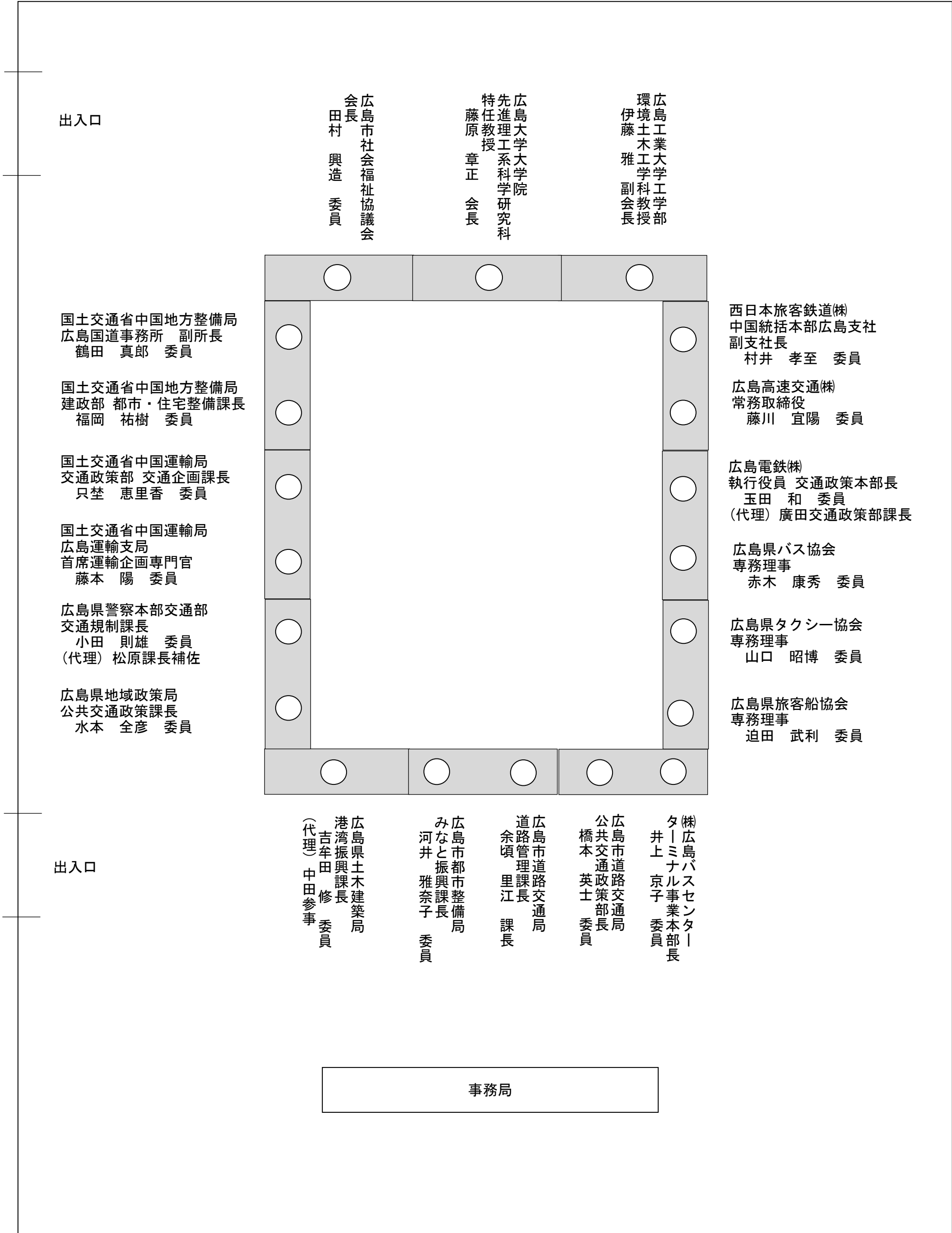
(2) 広島市地域公共交通活性化協議会等の運営に係る見直し案について（協議）
【資料3】

(3) 広島市地域公共交通活性化協議会バス事業分科会の開催結果について（報告）
【資料4】

3 閉 会

第30回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時：令和8年8月31日（月） 10：00～
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



広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和8年7月1日現在

所 属・氏 名		備 考
広島大学大学院先進理工系科学研究科 特任教授	藤原 章正 ◎	学識経験者
広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	伊藤 雅 ○	
広島市道路交通局 公共交通政策部長	橋本 英士	地方公共団体
西日本旅客鉄道(株)中国統括本部広島支社 副支社長	村井 孝至	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 常務取締役	藤川 宜陽	
広島電鉄(株) 執行役員 交通政策本部長	玉田 和	
広島県バス協会 専務理事	赤木 康秀	
広島県タクシー協会 専務理事	山口 昭博	
広島県旅客船協会 専務理事	迫田 武利	
(株)広島バスセンター ターミナル事業本部長	井上 京子	道路管理者
国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 副所長	鶴田 真郎	
広島市道路交通局 道路管理課長	余頃 里江	港湾管理者
広島県土木建築局 港湾振興課長	吉牟田 修	
広島県警察本部交通部 交通規制課長	小田 則雄	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	田村 興造	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 理事	向久保 亨	
国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課長	福岡 祐樹	その他の当該地方公共団体が必要と認める者
国土交通省中国運輸局交通政策部 交通企画課長	只埜 恵里香	
国土交通省中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	
広島県地域政策局 公共交通政策課長	水本 全彦 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	河井 雅奈子	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局公共交通政策部

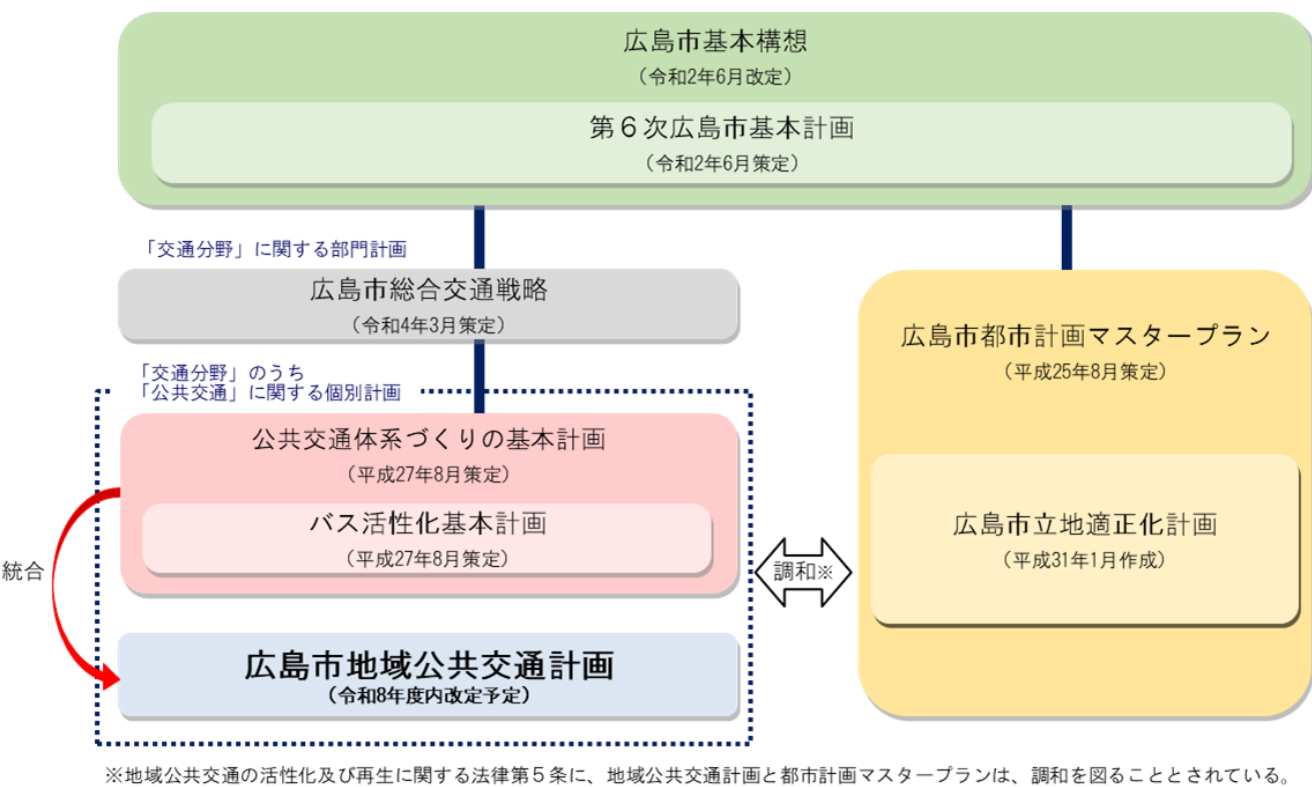
(事務局長兼協議会出納員：公共交通調整担当課長)

1 計画の概要

(1) 策定の目的

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を図るため、まちづくりと一体的に持続可能な公共交通を構築するためのマスタープランである現行の地域公共交通計画を改定し、次期計画を策定する。

(2) 計画の位置付け



(3) 対象とする地域

広島市全域
※ なお、近隣の33市町と構成する広島広域都市圏内における公共交通ネットワークの充実・強化の観点から、周辺市町との連携を図る。

(4) 対象とする地域公共交通

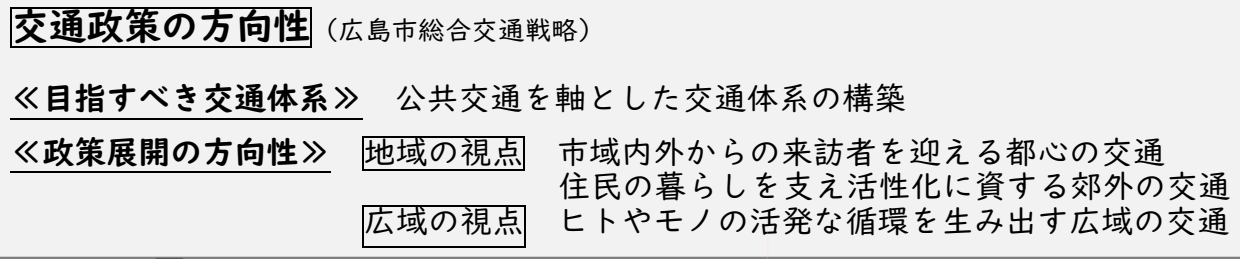
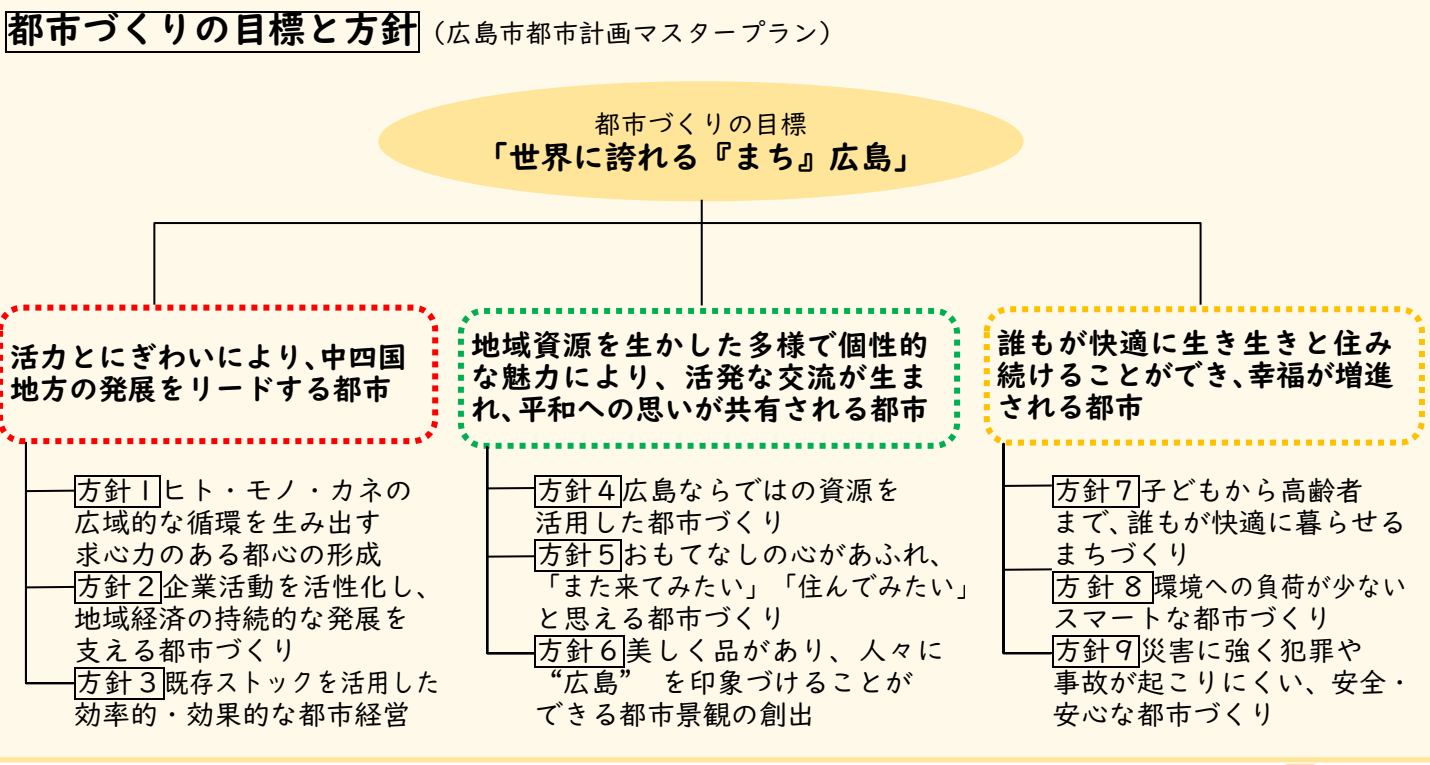
- ・JR在来線
 - ・アストラムライン
 - ・広電宮島線、路面電車
 - ・乗合バス
 - ・乗合タクシー
 - ・乗用タクシー
 - ・旅客船
 - ・公共ライドシェア（スクールバスや医療・福祉送迎バスなどの活用も含む。）※
 - ・ボランティアによる輸送※
- ※ 公共交通に準じた役割を担うことが期待される移動手段

(5) 計画期間

4年間（令和9年度（2027年度）～令和12年度（2030年度））
※ 広島市都市計画マスタープラン及び広島市総合交通戦略と終期を合わせる。

2 地域公共交通の役割

公共交通は、通勤や通学などの市民生活、観光などの移動手段として、また、地域の活性化や雇用の創出、脱炭素社会の構築など、まちづくりを進めていく上でも重要なものとなっており、より一層の充実・強化が求められている。
このため、本計画の改定に当たっては、広島市都市計画マスタープランに掲げた「都市づくりの目標と方針」や、広島市総合交通戦略に掲げた「交通政策の方向性」を踏まえながら、将来にわたって公共交通に求められる役割を整理する。



将来にわたって公共交通に求められる役割

- ヒト・モノ・カネ・情報の循環を支えること**
中四国地方の中核都市として、活力とにぎわいを創出するため、都心や拠点地区、さらには広島広域都市圏内の回遊性やアクセス性を高め、ヒト・モノ・カネ・情報の好循環を促す役割
- 市民や来訪者に対し利便性の高い移動を提供すること**
市民や来訪者が快適に目的地までたどり着けるよう、公共交通のサービス水準や利用環境などを向上させることで、年齢、性別、障害の有無、居住地域などに関係なく、全ての利用者にとって分かりやすく使いやすい移動を実現する役割
- 持続的なまちづくりに貢献すること**
地域の活性化や脱炭素社会の構築、「交通空白」の解消といった社会的課題を解決し、調和のとれた交通体系を構築することで、将来にわたってまちを発展させる役割

3 地域公共交通が将来的に目指す姿

「世界に誇れる『まち』広島」の実現に向けて、市民や来訪者の移動を担うのみならず、福祉・医療・教育・都市づくりといった基礎自治体の根幹的行政サービスに深く関わる公共交通が、将来にわたってその役割を十分に果たしていくためには、これまでの公共交通政策を転換し、公共交通を最大限に活用できる仕組みの構築が不可欠である。

このため、本市では、公共交通を「社会インフラ」と捉えた上で、事業者などと「協調」して運用するものへと舵を切り、国の公共交通政策の動向も踏まえながら、新たな公共交通体系である「広島型公共交通システム」の構築を目指していく。

（「広島型公共交通システム」のイメージ）

みんなで支え、未来へつなぐ公共交通

～官民の協調・共創による分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系へ～

- ◆ 地域の実情に応じた多様な交通手段をフル活用することにより、「交通空白」が存在せず、市民や来訪者の誰もが必要とする移動が確保されている。
- ◆ 交通モードや事業者間の垣根を越えて、乗継環境や運賃支払システムが整備されることで、公共交通全体として利用者が目的地まで円滑に移動できる環境が確保されている。
- ◆ 交通事業者の経営基盤の安定化や新技術の活用、地域交通の共同化・協業化などを推進していくことで、公共交通サービスが将来にわたって安定的に維持・提供されている。
- ◆ 広域経済圏におけるヒト・モノの循環と、地域住民の活動を支える循環型の公共交通ネットワークが形成されている。

〈「広島型公共交通システム」の全体イメージ図〉

上記4項目を表現したイメージ図について、現在検討中

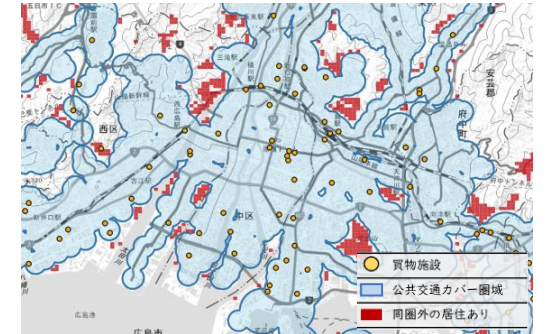
4 地域公共交通の課題

人口減少や少子高齢化の更なる進行などにより、公共交通を取り巻く環境がより一層厳しさを増す中、本市が将来的に目指す公共交通の姿を実現していくためには、官民が保有する様々なモビリティデータを活用し、客観的な現状診断や課題の把握が重要となる。

そのため、様々な関係者との対話などを行いながら、利用者・事業者・まちづくりの観点から多角的な分析を行うことで課題を整理する。

(1) 地域特性や利用者ニーズに応じた移動手段の確保や交通モード間の連携強化が必要

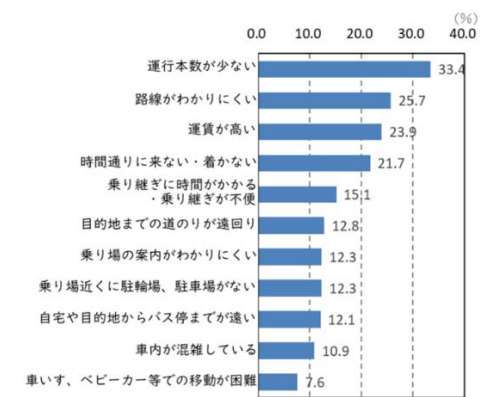
- ◆ 現在の公共交通ネットワークでは、「交通空白」となっているところがある。
- ◆ 多様な交通モード間における円滑な乗継ぎが行われていない。
- ◆ 乗換により利便性が向上する余地がある。



▲買物施設と公共交通カバー圏域

(2) 利用者の移動に要する時間・手間・心理的負担の軽減やサービス水準等の向上が必要

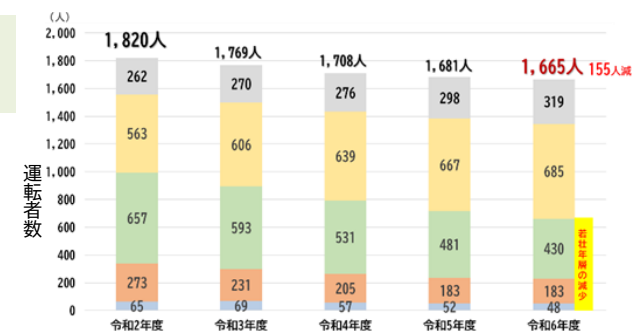
- ◆ 時間帯によっては、所要時間のばらつきが生じているところや、運行が等間隔になっていないところがある。
- ◆ 交通モードや事業者によって乗降方法や運賃支払システムなどが異なり分かりにくい状況が生じている。
- ◆ 公共交通の利用に必要な情報（乗り場や経路、運行情報など）が高齢者や来訪者などに届きにくい。
- ◆ 障害者や子育て世帯など利用者の特性に応じた車内環境や待合環境などが整っていないところがある。



出典：市民意識調査（令和7年度）
▲市民が不満に感じる点（乗合バス）

(3) 需要減少や担い手不足に対応できる経営の仕組みやサービスの提供が必要

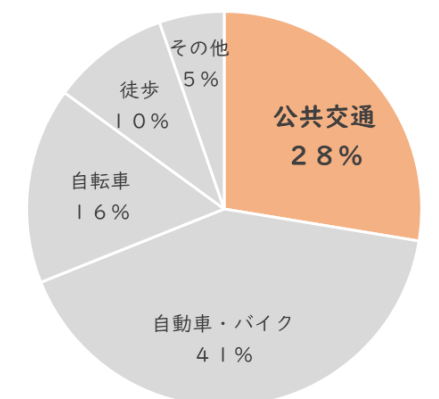
- ◆ 運転者不足や燃料価格の高騰等により、従来の事業者単独での経営努力では安定的な運行が困難となっている。
- ◆ 利用者が減少しているにも関わらず、複数の事業者が競合するなど効率的に運行できていない路線がある。
- ◆ データの利活用を担う人材が不足しており、利用者ニーズを的確に捉えた質の高いサービス提供が十分でないところがある。



出典：（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま経営計画
▲バス事業者8社の運転者数の推移

(4) まちづくりに貢献する公共交通の利活用や環境整備が必要

- ◆ 通勤や通学の交通手段は、自動車・バイクの割合が高く、自家用車等に比べて一人当たりのCO₂排出抑制に効果がある公共交通の利用が少ない。
- ◆ 既存の公共交通を、地域の活性化や観光コンテンツなどとして十分に活用し切れていない。



出典：国勢調査（令和2年）
▲通勤や通学の交通分担率

5 計画期間内の目標と取組方針

本市が抱える公共交通の課題を解決し、将来的に目指す姿の実現に向けて、4つの目標に従って取組を進める。

【目標1】 誰もがが必要な移動が行える公共交通ネットワークの形成

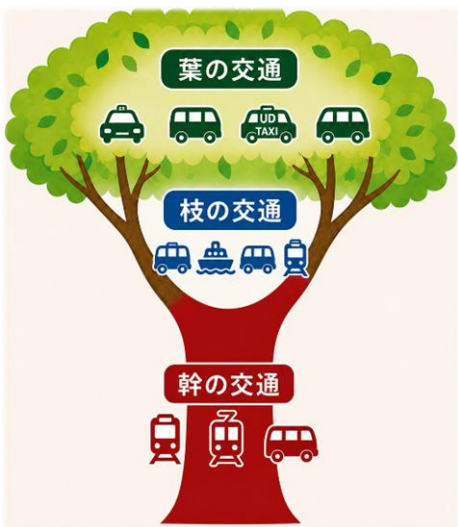
公共交通ネットワーク（幹・枝・葉の交通）が、各々の役割を果たしながら交通結節点も含めて一体的に機能するとともに、効率的で持続可能性の高いものになることを目指す。

【取組方針1】 幹の交通の強化

【取組方針2】 枝の交通や葉の交通の確保

【取組方針3】 交通結節機能の強化

将来的な公共交通ネットワークの形成イメージ



区分	役割	主な交通モード
幹の交通	広島市都市計画マスタープランに位置付けた人・モノの主要な流れを示す「都市軸」も踏まえながら、都心と拠点地区や、拠点地区相互を結び、広域的な輸送や需要の高い輸送を担う。	・JR 在来線 ・アストラムライン ・路面電車 ・広電宮島線 ・乗合バス
枝の交通	主に居住誘導区域の地域から、幹の交通や交通結節点への輸送を担う。	・路面電車 ・乗合バス ・乗合タクシー ・旅客船
葉の交通	他の交通ではカバーしきれない輸送を担う。	・乗合タクシー ・乗用タクシー

【目標2】 分かりやすく快適で使いやすい公共交通サービスの実現

利用者目線での徹底した利便性向上により、待ち時間及び乗車から降車までの一連の利用において、時間、手間、心理的負担を軽減する、分かりやすく使いやすい公共交通を目指す。

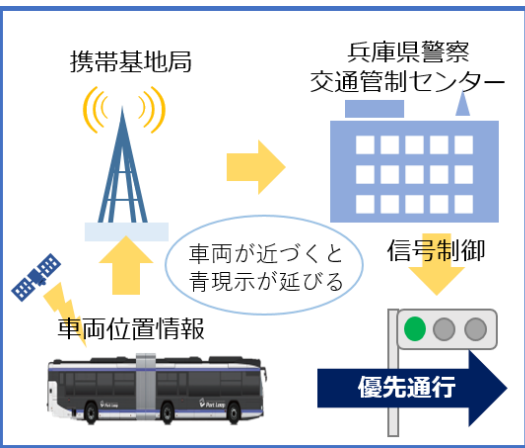
【取組方針4】 定時性や速達性の向上

【取組方針5】 待合環境や移動に係る快適性の向上

【取組方針6】 運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上

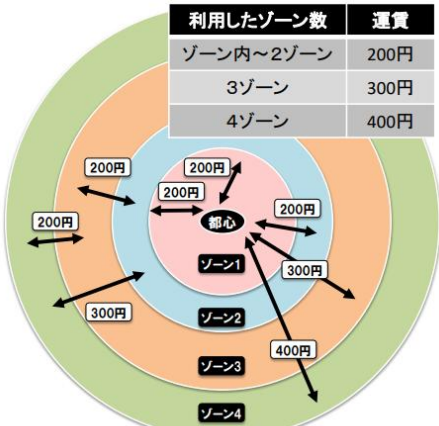
【取組方針7】 運行情報や運賃支払システムに係る分かりやすさの向上

速達性向上策の例（バス優先信号システム）



（出典：神戸市記者発表資料（2025年9月5日））

新たな運賃体系の例（ゾーン運賃）



（出典：岡山市地域公共交通計画）

【目標3】 協調・共創による持続可能な運営体制の確立

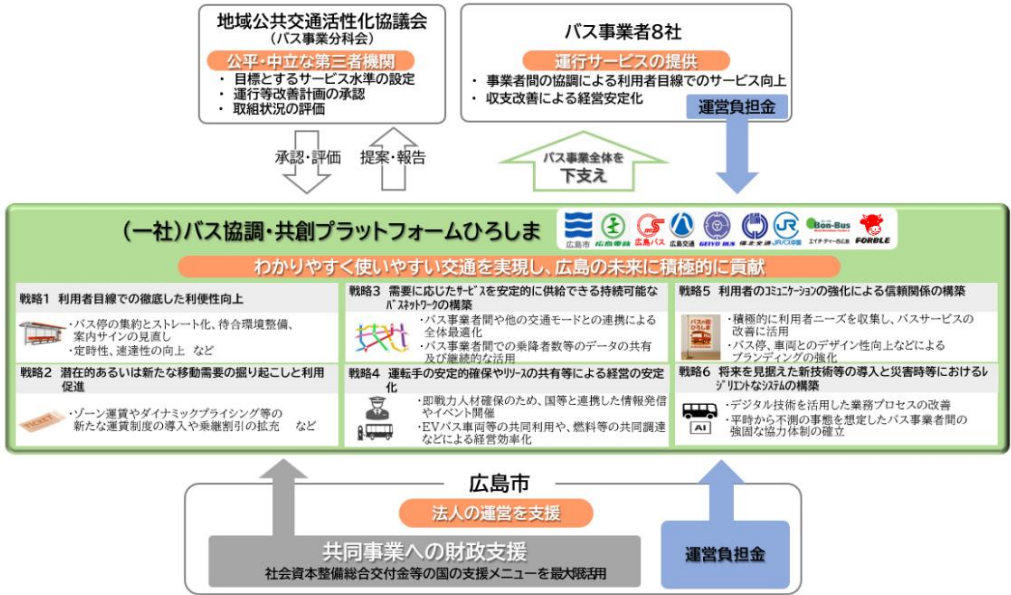
事業者等が、協調・共創しながら様々な技術等を活用し、利用者の視点に立ったサービスの向上や経営基盤の安定化等に取り組むことのできる、効率的で持続可能な運営体制の構築を目指す。

【取組方針8】 運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立

【取組方針9】 協調・共創による経営やサービスの持続可能性の向上

【取組方針10】 DXによる経営やサービスの効率性の向上

乗合バス事業における「共同運営システム」の運営スキーム



【目標4】 公共交通を軸とした魅力と活力のあるまちづくりの推進

他分野を含め、行政、事業者、市民などが日常生活や環境問題等の解決における公共交通の重要性を認識した上で、公共交通を最大限活用するとともに、積極的に利用してもらう社会の構築を目指す。

【取組方針11】 社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通体系への転換

【取組方針12】 公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出

都心の大通りにおける交通の将来イメージ



（出典：広島市総合交通戦略）

公共交通を軸に、シェアサイクルなどとも連携しながら、紙屋町・八丁堀周辺の「マチナカ」への自家用車の流入抑制や、来訪者が回遊しやすい交通体系などの実現を目指す。

- ㊦ 広く歩きやすい歩道空間
- ㊩ 低層部のオープン化による、歩道空間と一体となった沿道店舗の賑わい
- ㊪ 沿道店舗の敷地と一体となった道路空間における賑わい（テーブル・ベンチ等の道路占有）
- ㊫ 歩道空間における滞留スペース
- ㊬ 車道通行を基本とした自転車走行空間
- ㊭ 電停・バス停等に近い歩道上の、シェアサイクルポート
- ㊮ 路面電車とバスの乗換利便性の向上

6 主な具体策の例 （新）：次期計画で新たに取り組んでいくもの

取組方針と主な具体策の例
【取組方針１】幹の交通の強化 ・新交通西風新都線（広域公園前駅からＪＲ西広島駅まで）の整備 ・乗合バスにおけるネットワーク軸と目指すべきサービス水準を踏まえた路線再編 等
【取組方針２】枝の交通や葉の交通の確保 （新）・持続可能な生活交通の確保に係る新たな仕組みの構築（輸送資源のフル活用を含む。） ・似島航路の維持 等
【取組方針３】交通結節機能の強化 ・ＪＲの駅などの交通結節点整備 ・パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進に係るハード整備 等
【取組方針４】定時性や速達性の向上 （新）・路面電車の電停統廃合 （新）・乗合バスの全扉降車の導入 等
【取組方針５】待合環境や移動に係る快適性の向上 ・ＪＲの駅や路面電車の電停のバリアフリー化 ・低床路面電車や、低床バス・ＥＶバス、ユニバーサルデザインタクシーなどの導入 等
【取組方針６】運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上 （新）・ダイナミックプライシングなど新たな運賃制度の導入 ・等間隔運行の導入や乗継時間を考慮したダイヤ設定 等
【取組方針７】運行情報や運賃支払システムに係る分かりやすさの向上 ・バス停の集約化 ・ウェブサイトやＳＮＳ等による情報発信の強化 等
【取組方針８】運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立 （新）・自動運転の実装 ・運転者の安定的確保 等
【取組方針９】協調・共創による経営やサービスの持続可能性の向上 （新）・船舶の更新や予備船の共同利用 ・運行経費や車両更新等に対する公的補助 等
【取組方針１０】ＤＸによる経営やサービスの効率性の向上 ・県データ連携基盤などを活用したモビリティデータの共有・共同分析 （新）・乗合バスにおける運賃プール制の導入 等
【取組方針１１】社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通体系への転換 ・マイカー乗るまゝデーなどの公共交通利用促進 （新）・都心部におけるウォークブルなまちづくりとの連携 等
【取組方針１２】公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出 （新）・まちづくりに資するＪＲ芸備線の活性化 （新）・他モード（シェアモビリティ等）や他分野（観光等）との連携 等

7 モニタリング・評価

本市が将来的に目指す公共交通の姿を見据え、関係者が連携したマネジメント体制の下、モビリティデータなども活用しながら施策の効果や進捗状況を客観的に把握し、ＰＤＣＡサイクルによる見直しにつなげるため、評価指標及び評価体制を設定する。

(1) 評価指標の例

区分	評価指標	評価に用いるモビリティデータ等の例
1	公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数	〇〇線における１日当たりの運行回数
2	公共交通軸と定める路線(区間)の利用者数	〇〇線における１日当たりの平均利用者数
3	公共交通サービスによる人口カバー率	周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口÷広島市総人口
4	住民等の公共交通に対する満足度・認知度	市民意識調査の設問「公共交通の利用しやすさ」に「満足・やや満足」と回答した割合
5	公共交通に従事する運転者数	公共交通全体の運転者数
6	公共交通の収支率	営業費用÷営業収益
7	公共交通への公的資金投入額	本市から交通事業者への補助金額
8	公共交通の利用者総数	公共交通全体の１日当たりの乗車人員

(2) 評価体制

交通事業者や（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしまなどの関係者とともに、モビリティデータを活用したモニタリングや分析・評価を実施した上で、広島市地域公共交通活性化協議会において、計画の達成状況（施策の実施状況、評価指標別の目標値の達成状況）に係る評価を行うことより、施策の着実な推進や機動的な見直しに向けた議論を進める。

1 概要

現行計画では、毎年度、協議会において、施策の進捗状況や評価指標に係る実績値を報告し、目標の達成状況を評価している。

次期計画では、国のアップデートガイダンスにおいて、達成状況について専門的で実効性のある議論を行ったうえでの評価が求められていることから、多面的な視点による評価が可能となるよう評価指標の充実を図るとともに、よりきめ細かな分析に基づいた評価方法へ見直す。

こうしたことにより、引き続き、PDCA サイクルに基づく施策の進行管理と見直しを行いながら、計画の着実な推進につなげていく。

2 次期計画における評価指標

国のアップデートガイダンスを参考に、以下のとおり、取組方針ごとに評価指標を設定する。

計画期間内の目標	取組方針	評価指標
1：誰もが必要な移動が行える公共交通ネットワークの形成	1：幹の交通の強化	①②④⑥⑩⑫⑬⑭
	2：枝の交通や葉の交通の確保	④⑤⑥⑦⑩⑪⑫⑭
	3：交通結節機能の強化	⑥⑩⑫⑭
2：分かりやすく快適で使いやすい公共交通サービスの実現	4：定時性や速達性の向上	⑥⑫⑬⑮
	5：待合環境や移動に係る快適性の向上	⑫
	6：運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上	①⑫⑭
	7：運行情報や運賃支払システムに係る分かりやすさの向上	⑫⑭⑮
3：協調・共創による持続可能な運営体制の確立	8：運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立	⑩⑪
	9：協調・共創による経営やサービスの持続可能性の向上	⑦⑧⑨⑭
	10：DXによる経営やサービスの効率性の向上	⑭⑮
4：公共交通を軸とした魅力と活力のあるまちづくりの推進	11：社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通体系への転換	③⑩⑭
	12：公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出	③⑩⑭

No	現時点で検討している評価指標の例	評価に用いるモビリティデータ等の例	頻度
①	公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数※	〇〇線における1日当たりの運行回数	毎年
②	公共交通軸と定める路線(区間)の利用者数※	〇〇線における1日当たりの乗車人員の合計	毎年
③	公共交通分担率※	アンケート調査などによる目的別の代表交通手段の比率	4年
④	公共交通カバー圏に居住する人口割合※	周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口÷広島市総人口	毎年
⑤	「交通空白」における交通サービスの利用者総数※	生活交通（乗合タクシーなど）における1日当たりの乗車人員の合計	毎年
⑥	活動機会へのアクセシビリティ※	〇地点へ〇分内に到達できるエリアの居住人口÷総人口	4年
⑦	公共交通の収支率※（鉄軌道）	営業費用÷営業収益 《アストラムライン、広電宮島線・路面電車》	毎年
⑧	公共交通の収支率※（バス）	営業費用÷営業収益	毎年
⑨	市民1人当たりの補助金負担額※	本市のバス路線への補助金額÷広島市人口	毎年
⑩	公共交通の利用者数※	公共交通全体の1日当たりの乗車人員の合計	毎年
⑪	公共交通に従事する運転者数※	公共交通全体の運転者数	毎年
⑫	公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合※	市民意識調査の設問「公共交通の利用しやすさ」に「満足・やや満足」と回答した割合	毎年
⑬	拠点間の所要時間	〇地点から〇地点までのバス路線における平日朝ピーク時の所要時間	毎年
⑭	市中心部均一運賃エリアの利用者数	・均一運賃エリア完結の〇〇路線の利用者数 ・広島シティパスの1か月利用回数	毎年
⑮	キャッシュレス決済比率	バスの運賃支払手段における現金払を除いた割合	毎年
⑯	上記以外の指標を含め、現在検討中。特に、指標の設定が少ない取組方針については、市民意識調査などを活用した指標や、代表的な施策の進捗状況に関連する指標を追加することも検討予定。		

※：現行計画に類似するものがない指標

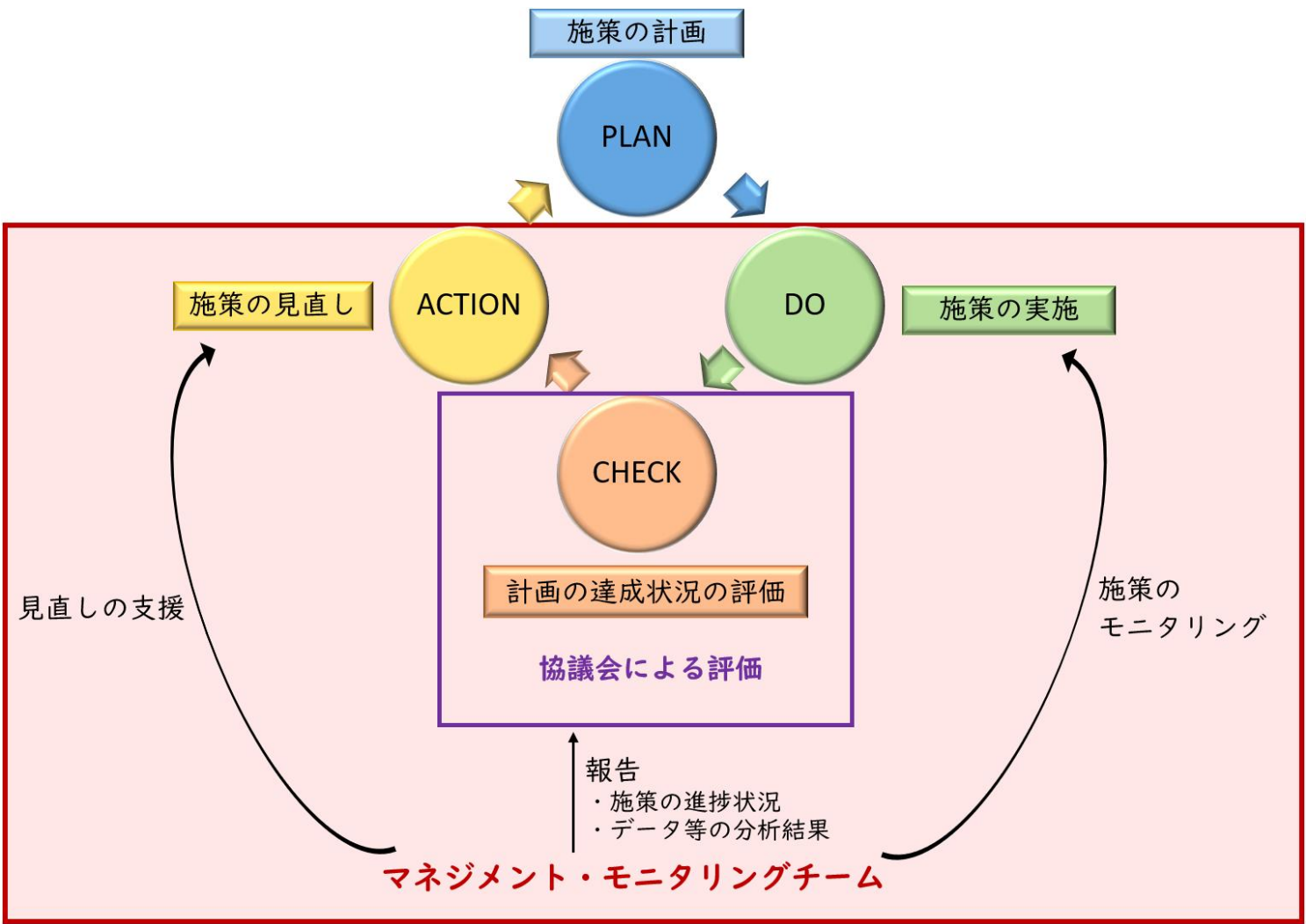
※：国のアップデートガイダンスで設定を推奨されている指標

3 次期計画における評価体制

次期計画の評価に当たっては、事務局（市公共交通政策部）内に「マネジメント・モニタリングチーム」（仮称）を設置し、交通事業者との協議や公共交通に関する会議の場なども活用しながら、定期的に施策の進捗状況を把握し、モビリティデータや現場の声などを踏まえた分析結果を取りまとめ、協議会に報告する。

これにより、協議会においては、評価指標に係る実績値に加え、データ等に基づく分析結果を踏まえた専門的な議論を通じて、計画の達成状況をよりの確に評価できるようにする。

4 PDCAサイクルのイメージ



広島市地域公共交通活性化協議会等の運営に係る見直し案について

1 概要

広島市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）における「協議会運営の透明性、公平性、実効性、効率性を確保する観点から規約を定め、適切に運営することが望ましい」との基本方針に基づき、規約等の関係規程を整備した上で、運営してきたところである。

こうした中、昨年12月に公表された国の交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会のとりまとめ（資料3-2）において、「協議会がより実効的な議論の場として機能し、円滑な運営を確保できるよう措置を行う必要がある」との議決方法を含む運営のあり方についての見直しの方向性が示された。

このため、改正地域交通法の施行（本年秋頃を予定）に合わせて、国が定める新たな基本方針を踏まえ、本市協議会（分科会を含む。）等の運営に係る次の事項について、見直しを検討するものである。

2 見直し案

(1) 議決方法

協議会における十分な議論と迅速な意思決定を両立させ、施策を機動的に推進していく観点から、多数決による議決方法とする。

※ 具体的な変更内容については、改正地域交通法の施行に合わせた新たな基本方針の公表後に、本市協議会へ規約等の改正案を提示した上で実施する。

○現行規定

・本市協議会規約第6条第2項

協議会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、協議会の運営に係る議決で会長が認める場合は、この限りでない。

・本市協議会分科会設置規程第6条第2項

分科会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、分科会の運営に係る議決で分科会長が認める場合は、この限りでない。

○交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会のとりまとめ第20頁

<ポイント（方向性）>

（法定協議会の議決方法）

法定協議会の議決方法について、必要な関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会としての議決を行うことが可能である旨を、地域交通法の基本方針において明確にするなど、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるよう、検討すべきである。

(2) 委員の追加

国内外から数多くの観光客が訪れる本市においては、地域住民のみならず観光客の移動手段を確保することが求められている。また、「広島市こども・若者計画」に基づき、全庁を挙げてこども・若者・子育てに関する施策を総合的に推進することとしており、交通分野においてもそれらを踏まえた施策展開が求められている。

このため、外国人を含めた観光客やこども・若者などの利用実態に応じた実効的な審議を行う観点から、本市協議会に、観光分野及び教育・子育て分野の委員を追加することについて検討する。

(3) 会議体の統合

現在、本市の公共交通政策は、3つの協議会と4つの分科会において審議される体制となっており、協議事項や報告事項の内容に応じて、それぞれ協議会又は分科会を開催していることから、1人の委員が複数の協議会等に出席しなければならないケースや、同時期に複数の協議会等を開催しなければならないケースが生じるなどの課題がある。

このため、他都市における協議会等の運営状況などを参考に、本市の公共交通政策に関する会議体の統合について検討する。

○本市に設置されている会議体一覧

- ・広島市地域公共交通活性化協議会－運賃分科会・陸上交通分科会・バス事業分科会
- ・広島市地域公共交通会議－運賃分科会
- ・広島市陸上交通地域協議会

交通政策審議会 交通体系分科会
地域公共交通部会 とりまとめ

「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築
～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～

令和 7 年 1 2 月 2 6 日

(5) 法定協議会の運営

<背景>

地域公共交通に関する施策・取組を迅速かつ効果的に実施する上で、法定協議会の果たす役割は一層重要なものとなっている。加えて、役割や体制は多様化し、協議事項や関係者が多岐にわたっている中で、協議会がより実効的な議論の場として機能し、円滑な運営を確保できるよう措置を行う必要がある。

(路線等の休廃止に係る情報提供)

道路運送法の規定に基づき、一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期）の路線又は事業の休廃止を行おうとするときは、原則6か月前までの届出が求められているところであるが、地方公共団体をはじめとした地域の関係者と代替交通の確保等に係る協議が十分になされないまま路線等の廃止届出の直前に廃止等の方針を伝達する事例も確認されている。なかには、6か月前ではなく、地域の協議会等において協議が調うことを前提に6か月前以降に当該協議会等に廃止等の方針を伝達する事例もある。このような場合には、代替交通の確保がスムーズになされず、地域住民の足の確保に影響が生じるおそれがある。

(法定協議会の議決方法)

法定協議会の議決方法については、基本方針において「規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい」こととした上で、各協議会の規約において、協議会ごとに議決方法が定められているところであるが、議決に当たり全会一致を求めることとした場合、合意形成にいたずらに時間を要し、取組が円滑に進まないおそれもある。

<ポイント（方向性）>

(路線等の休廃止に係る情報提供)

交通事業者が地域公共交通計画に位置づけのある路線等の休廃止の届出を行う場合には、当該事業者が事前に法定協議会に情報提供するように努め、地域旅客運送サービス継続事業等の活用を含め、代替交通の確保に係る協議を行うこととする旨を地域交通法の基本方針において明確化し、関係者がこの認識を共有できるようにすることを検討すべきである。

(法定協議会の議決方法)

協議会の議決方法について、必要な関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会としての議決を行うことが可能である旨を、地域交通法の基本方針において明確にするなど、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるよう、検討すべきである。

広島市地域公共交通活性化協議会 第 6 回バス事業分科会 議事要旨

1 日 時

令和 8 年 7 月 3 日（金） 10：45～12：00

2 場 所

広島市役所本庁舎 1 4 階第 5 会議室東側

3 出席者

(1) 委員

広島工業大学 伊藤分科会長、
広島市社会福祉協議会 田村委員、株式会社フォーブル マッキーマン委員、
広島市道路交通局公共交通政策部 橋本委員、中国運輸局交通政策部 只埜委員

(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、坂井課長補佐、淀川専門員
ほか担当職員
- ・（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま（以下「プラットフォーム」という。）
濱本事業推進課長、本宮課長補佐ほか担当職員

内 容

≪議題(1)：（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしまのアクションプランの策定及び重点的な取組の実施状況について（報告）≫
－資料 1 について、事務局から説明－

（只埜委員）

- ・高陽方面において都心方面への利用者が減少したという点について、車への移行や地区内店舗の利用増加など、分析で見えていることはあるか。

（プラットフォーム）

- ・資料 1 の別紙 1-2 の利用者数は、赤い線で示した実証運行便に乗車し、直通乗継割引適用バス停で乗り継ぎ、安芸矢口駅よりも南に向かった利用者の数を、IC カードの履歴から集計したものであるが、実証運行前後で、矢口が丘団地・高陽台団地から乗車して都心方面で降車した利用者数が減少している。
- ・直通運行をフィーダー化したことで、利用が減っているという事実があるが、これは乗り継ぎの負担感などが理由として考えられる。
- ・バス利用をやめた方の行動パターンの定量的な把握は困難だが、安芸矢口駅で JR へ乗り換えて広島駅に向かう方や、マイカーで移動する方、あるいは移動そのものを諦めたケースもあるかもしれない。

（只埜委員）

- ・バスからバスへの乗り継ぎもそうだが、バスから鉄道への乗り継ぎが増えたという形で、公共交通機関が利用してもらえるのであれば、それも良いことであると思う。
- ・情報提供だが、先月公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」について、現在、秋頃の施行に向けて作業が進んでいると聞いており、気になる点や要望があれば届けていただきたい。

（マッキーマン委員）

- ・現在、広島交通株が令和 9 年度内に自動運転レベル 4 の取得を目指す取組を先行して行っているが、その後、プラットフォーム内の他の 7 社へも、技術的なことについて横展開をしていく予定はあるか。

（プラットフォーム）

- ・まずは、進め方や技術的な課題などの知見について、しっかり共有を行いたいと考えている。その中で今後、自身のエリアでも実証運行に取り組みたいという事業者があれば、予算面なども考慮しつつ実施できる形を検討していきたいと考えている。

（田村委員）

- ・フィーダー化に当たって、利用者への乗り継ぎに関する情報提供はどのように考えているか。

(プラットフォーム)

- ・ 実証運行に入る前と期間中に周知を行っている。具体的には、直通乗継割引適用バス停において、取組に係る周知を行っているほか、地元の連合町内会長にも説明し、地域内での周知に御協力いただいている。

(田村委員)

- ・ 高齢者は、スマートフォンで乗り継ぎ時間をチェックすることが難しいため、乗り継ぎ時刻等の情報を紙媒体などで用意し、必要な時に確認できるようにすれば、少しは改善するものと思う。
- ・ 利便性の向上と経営収支改善はジレンマだが、必ずしも相関関係にあるわけではないと思うので、利便性向上にウェイトを置いて考えた方が地域には有益である。

(伊藤分科会長)

- ・ 高陽地区において、都心便を減らして地域で車両を活用するのは、リソース活用という意味では有効だが、事業者の収益性や利用者の乗り継ぎ負担とのバランスにおいて、どこが一番最適なのかを慎重に考える必要がある。

(事務局)

- ・ 実証運行で生じる赤字については、本格運行へ移行した際に5年間の時限的な運行経費補助を検討している。本格運行を実施する中で、アンケートや意見聴取も行い、ダイヤの見直し等も含めてPDCAを回しながら、当分科会において持続性の高い交通形態について議論していきたいと考えている。

《議題(2)：今後の実証運行について（報告）》

- －資料2について、方面別の実証運行の概要を事務局から説明－
- －資料3、資料4について、実証運行の具体的な内容を事務局から説明－

(マッキーマン委員)

- ・ 己斐地区及び五日市地区のフリー乗降の新設について、運用時間帯を確認したい。

(プラットフォーム)

- ・ 基本的には実証運行時間と同一の時間帯で運用する予定であり、己斐地区だと6時台から19時台、五日市地区だと、9時台から17時台での実施を予定している。

(マッキーマン委員)

- ・ 事業者の視点として、フリー乗降は、乗車できなかった乗客などとのトラブルや、急停車時や乗降時の安全面問題など、リスクが伴うものであると考えていることから、実証結果の検討に当たっては、乗客の意見や乗務員の感想についてもヒアリングしていただけると、他の事業者の参考になると思う。
- ・ 私たちは、フリー乗降は渋滞などへの影響を考慮して通勤時間帯を外して実施しているため、実証運行の結果について楽しみにしている。

(プラットフォーム)

- ・ 広島市地域公共交通会議の中で、県警からも安全面の懸念を伝えられているため、道路状況を踏まえ、運行できる区間を精査した上で、実証運行を実施していく予定である。また、実証運行中の意見等については、プラットフォームの中で共有するとともに、当分科会でも報告したいと考えている。

(プラットフォーム (HD西広島㈱))

- ・ HD西広島㈱としては、フリー乗降の実施や小型車両を導入しての大規模な路線再編は、初めての試みであるが、フリー乗降に伴うトラブルについては承知しつつ、地元への説明も行う中で、利用者にとっての分かりづらさとのバランスなども含めて、実証運行において優先すべきことなどについて考えていきたい。

(プラットフォーム (広島電鉄㈱))

- ・ 五日市地区の実証運行は、ひろでんモビリティサービス㈱が担当する。薬師が丘や東観音台では、従来の大型バスを減便し、小型車両によるフリー乗降サービスを導入することから、佐伯警察署からは、現地を詳細に確認して安全確保に努めるよう意見があり、運行管理者と連携して現地を精査する予定である。
- ・ 安全を最優先に、多様な実証結果を得ることが出来るように実証運行を行いたいと考えている。

(伊藤分科会長)

- ・ フリー乗降に関しては、乗客のメリットと、安全性について、是非検証していただきたい。

(田村会長)

- ・ フリー乗降は、安全性が第一であることを原点として、現地調査に基づいたルール設定を行い、これを事業者が共通認識として持つことが有効であると思う。

(只埜委員)

- ・ 時間帯により経路が変わるため、周知が必要である。特に、誤った路線に乗車してしまった場合の利用者への影響は大きいため、確実な周知を行っていただきたい。

(伊藤分科会長)

- ・ 己斐地区において、既存の大型路線も西広島駅北口に乗り入れることで利便性が上がるのではないかと。

(プラットフォーム (HD 西広島(株)))

- ・ 既存路線は都心アクセスを担っている路線系統もあるため、今回は南口発着を維持するものである。まずは小型車両を北口へ乗り入れてみて、既存系統への波及効果も踏まえて、引き続き検討していきたい。

《その他：フィーダー路線について》

(伊藤分科会長)

- ・ 本日の全体に関わる話として、フィーダー路線について、実証運行のコスト負担に対する、市の補助の形について伺いたい。

(事務局)

- ・ 実証運行は、国の補助金を活用した形で行う。実証運行の結果を踏まえ、効率的で、事業者及び利用者双方にとってメリットのある運行計画と認められ、本格運行に移行した際には、国と市で補助を行う形となる。

(伊藤分科会長)

- ・ フィーダー路線への補助は重要である。既にフィーダー路線を経営している(株)フォーブルの経営状況はどうか。

(事務局)

- ・ (株)フォーブルにおけるフィーダー化は、本市の交通施策として必要なものであり、アストラムラインが整備されたタイミングで、都心部へ乗り入れていたバス便をフィーダー化した経緯があることから、本市が補助しながら維持している状況である。必要なフィーダー路線の維持の方法については、今後も引き続き検討していきたい。

(マッキーマン委員)

- ・ 広島市の補助が無ければ、運行が成り立たない状況ではあるが、今後も効率化なども含めて広島市と共に取り組んでいく。

以上

都市活性化対策特別委員会説明資料

令和 8 年 5 月 2 6 日 提出

〔 目 次 〕

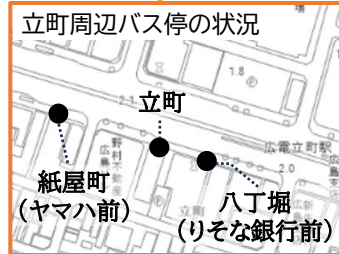
1 公共交通を軸とした交通体系の構築について	
(1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築（道路交通局）	3

項 目	説 明
1 公共交通を軸とした交通体系の構築について (1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築 (道路交通局)	1 前回（令和8年2月12日）の特別委員会以降の取組 (1) バス協調・共創プラットフォームひろしま（以下「プラットフォーム」という。）のアクションプランの策定 令和8年3月、プラットフォームにおいて、経営計画に定めた6つの戦略に基づく取組の具体的な内容や概算事業費、実施スケジュール等を示す行動計画としてアクションプランを策定しました。（別冊） (2) 重点的な取組の実施状況 プラットフォームの戦略に基づく重点取組等の実施状況については、別紙1のとおり。 2 国の動向を踏まえた今後の取組 国においては、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会でとりまとめられた共同化・協業化の推進等の今後に向けてのあるべき方向性を受け、令和8年3月に、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されました。（別紙2） こうした国の動向は、すでにプラットフォームを中心に進めている本市の取組を後押しするものであることから、引き続き、国の制度や支援等を最大限活用し、本市が司令塔としての役割を果たしながら、プラットフォーム等とも連携して、事業者間の垣根を超えた利用者目線での運行サービスを下支えする官民連携体制である乗合バス事業の共同運営システムを確立していきます。 なお、将来的には、乗合バス事業の共同運営システムを他の交通モードにも応用していき、全ての交通モードを一つのシステムとして連携・統合させた新たな公共交通体系となる「広島型公共交通システム」の構築を目指していきます。 （今後の進め方） 令和7年9月1日 ○公共交通政策を取り巻く状況 ○共同運営システムのイメージ ○令和7年度の取組概要（高陽地区の実証運行等）  令和8年2月12日 ○プラットフォームの経営計画の策定 ○重点的な取組の実施状況（令和8年2月時点） ○国の動向を踏まえた今後の取組（交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の取りまとめ内容など）  令和8年5月26日（今回） ○プラットフォームのアクションプランの策定 ○重点的な取組の実施状況（令和8年5月時点） ○国の動向を踏まえた今後の取組（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の閣議決定など）  令和9年2月頃 ○重点的な取組の実施状況 ○国の制度改正を活用した乗合バス事業の共同運営システムの構築に向けた方向性

重点的な取組の実施状況

ア 利用者目線での徹底した利便性向上(都心部バス停の集約とストリート化)

- ・同一名称のバス停が複数存在する相生通りにおいて、バス停の集約化やストリート化、待合空間の整備などを推進
- ・本年3月には、「原爆ドーム前バス停」と「紙屋町(メルパーク前)バス停」を「紙屋町(原爆ドーム前)バス停」として集約
- ・立町周辺のバス停の集約を行うべく準備中



- ・集約と併せたバス停のストリート化、待合空間の整備に向けて検討中

ウ 需要に応じたサービスを安定的に供給できる持続可能なバスネットワークの構築(方面別の路線再編の推進と共同運行路線の拡充)

- ・令和8年2月の本特別委員会で報告した、全市的な路線再編の指針となる「バス路線の最適化に向けたネットワーク軸と目指すべきサービス水準」を踏まえ、運行計画がまとまった路線から順次、路線再編を実施するとともに、中心部での共同運行による新たな循環線及び交通拠点間を結ぶ東西軸等の導入や、都心と郊外を結ぶ幹線軸での路線の共同運行化などを推進
- ・広島バス29号線における本格運行(別紙1-1)
令和5年度及び令和6年度に実証運行を実施した広島バス29号線(矢賀経由)について、本年3月11日から本格運行を開始
- ・高陽方面における実証運行の検証結果(別紙1-2)
高陽方面の路線において、昨年10月6日から12月30日まで実施した実証運行を検証
- ・西風みなとラインにおける新たな実証運行(別紙1-3)
西風新都と広島港を結ぶ「西風みなとライン」について、本年2月11日から新たな実証運行を開始
- ・己斐方面における実証運行
己斐方面の路線において、住宅密集地の狭隘な道路への乗り入れも可能となる小型車両を導入することにより、利用者の増加や採算性の向上が期待できる新たなルートを設定し実証運行を行うべく準備中



住宅密集地の狭隘な道路(西区己斐地区)



他地区での導入事例

小型車両による運行
(安佐北区山倉地区)フリー乗降区間
(佐伯区楽々園地区)

- ・その他の方面における実証運行
アストラムライン沿線のあさひが丘周辺エリアやデルタ中心エリアにおいても、利便性の向上と運行効率化を図るための実証運行を行うべく準備中

イ 潜在的あるいは新たな移動需要の掘り起こしと利用促進(運賃設定の多様化)

- ・短期的な取組として、こどものバス利用のきっかけとなるよう「こども夏休みフリーパス(仮称)」を今夏に実施すべく準備中
- ・中長期的な取組として、区域内同一運賃制(ゾーン運賃)や、時季や時間帯に応じて変動する運賃制(ダイナミックプライシング)などの新たな運賃施策の導入に向けて検討中

参考:夏休みフリーパス
(川崎鶴見臨港バス)

エ リソースの共有等による経営の安定化(EVバスの導入)

- ・エキまちループ等において、本年2月14日からプラットフォームがリースしたEVバス2台の運行を開始
- ・令和8年度にプラットフォームがバス事業者にリースするEVバスについては、運行実績を踏まえたバス事業者の意見も聞きながら、価格や性能、メンテナンス体制等を十分考慮し、より信頼度を高めることになる車両を選定する予定

運行を開始したEVバス
(左から広島バス、広島電鉄)

オ 将来を見据えた新技術等の導入(自動運転バスの普及)

- ・広島交通(株)が運行する可部めぐりんバス(可部循環線)において、本年1月20日から2月6日まで実施した自動運転レベル2の実証運行を検証(別紙1-4)



実証運行中の自動運転バス

広島バス29号線における本格運行

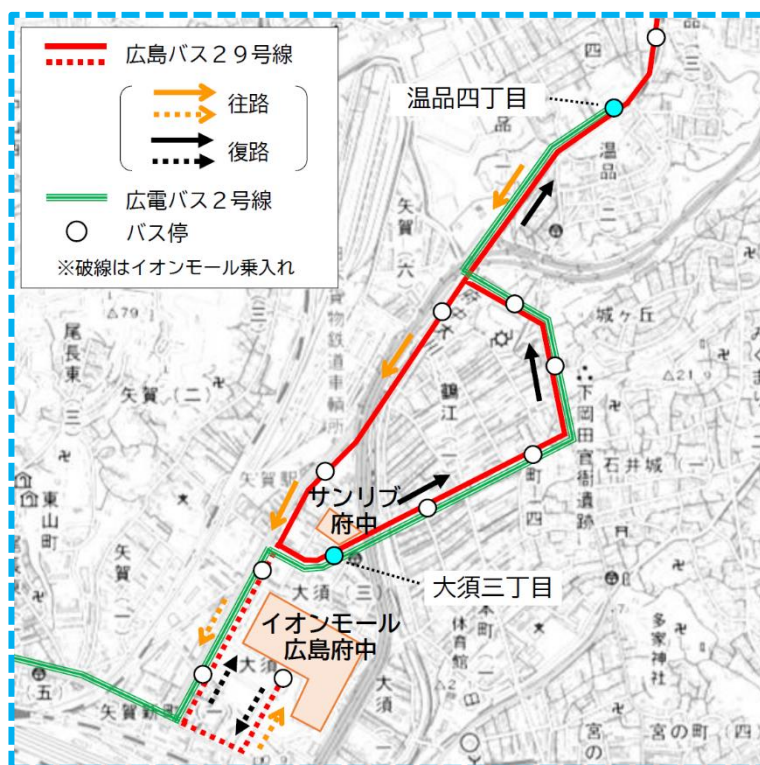
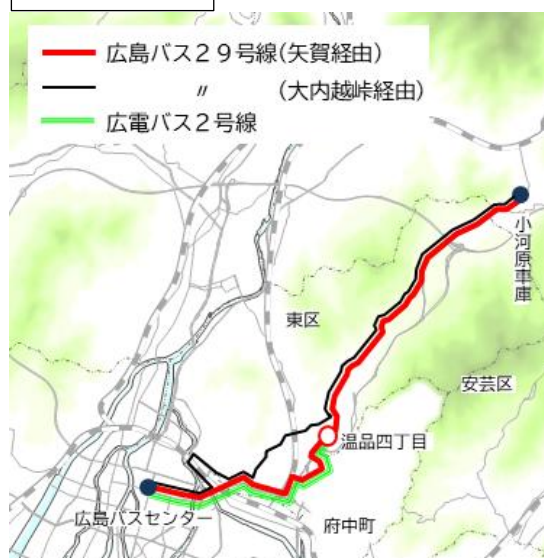
経緯

- ・広島バス29号線（矢賀経由）は、温品四丁目～広島バスセンター間で広電バス2号線と路線が重複した運行となっていた。このため、フィーダー化による利便性向上と事業者の運行効率化を検証するため、令和5年度及び令和6年度の2か年をかけて実証運行を実施
- ・その結果を踏まえて令和8年3月11日から本格運行へ移行

運行概要

対象路線	広島バス 29号線（矢賀経由）		
運行時間帯	朝夕ピークを除く9時台～16時台	運行回数	7往復
運行内容	・9時台～16時台の矢賀経由の運行区間を「小河原車庫～イオンモール広島府中」又は「小河原車庫～大須三丁目」に変更した上で、おおむね1時間間隔で運行 ・7往復のうち4往復をイオンモール広島府中へ乗入れ ・利用者の多い「大須三丁目」に近接するサンリブ府中の店内の休憩スペースを待合環境として活用		

従前の運行



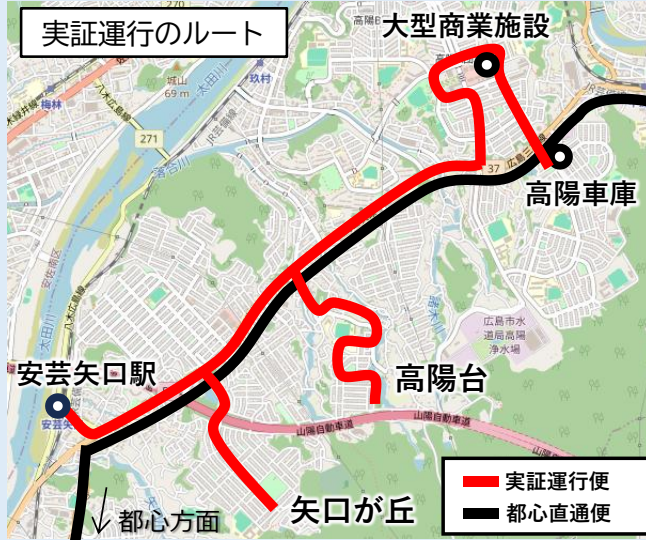
本格運行



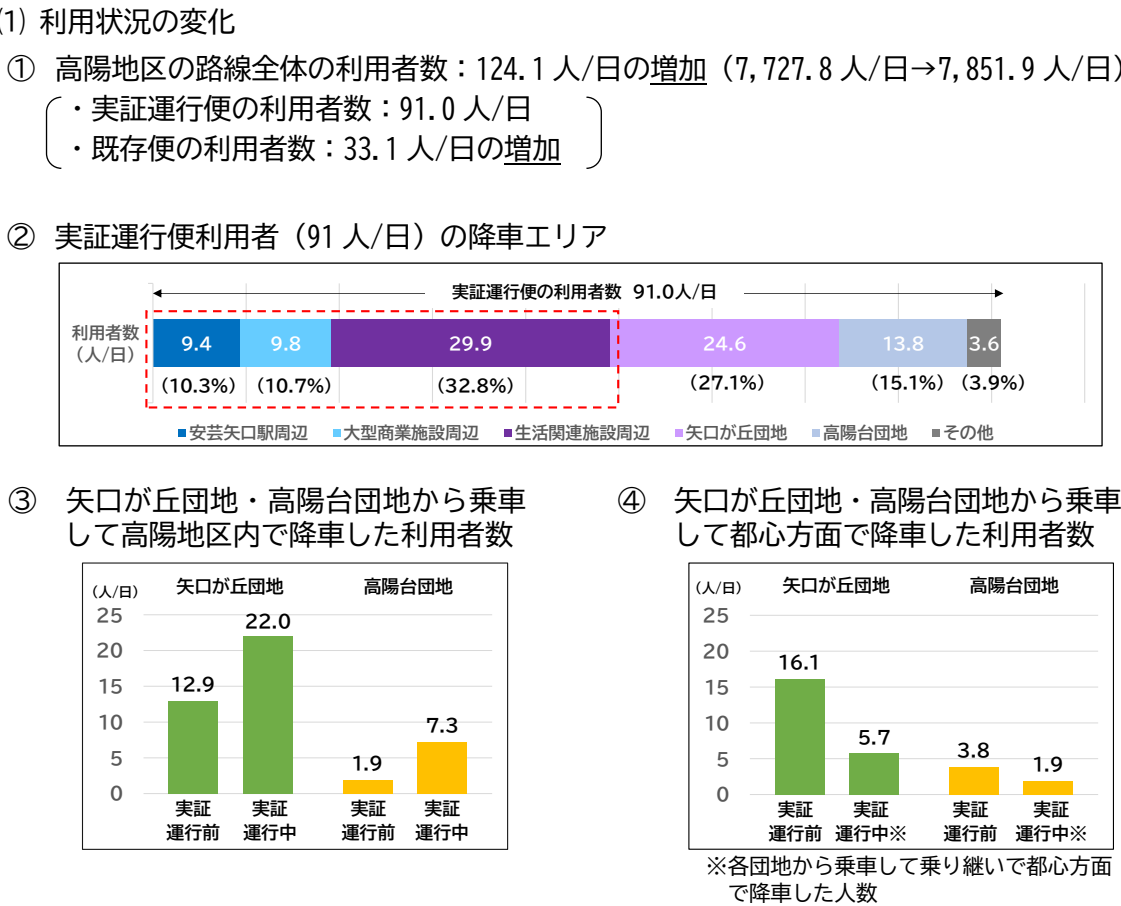
本格運行の状況（イオンモール広島府中への乗入れ）

高陽方面における実証運行の検証結果

- 運行期間 令和7年10月6日～12月30日
- 運行時間帯 9時台～16時台（オフピーク時）
- 運行概要
 - ・高陽地区と都心を結ぶ直通便の一部をフィーダー化し、移動需要が見込まれる高陽地区内の安芸矢口駅や商業施設、医療機関などの生活拠点等へ接続
 - ・広島交通の高陽車庫（休憩施設を含む）及び安芸矢口駅前のバスの待機所をJRバス中国が活用
 - ・フィーダー区間の増便による空白時間帯の解消（概ね1本／1時間を確保）
 - ・実証運行便と都心直通便を乗り継いだ場合に直通運行と同一運賃となるよう、直通乗継割引を導入
 - ・大型商業施設の休憩スペースにバスロケーション表示器を設置し、バスの待合場所として活用
- 検証内容
 - ・実証運行便を増便し、生活拠点等へアクセスさせることによる利用促進効果
 - ・乗継時の抵抗感が利用に与える影響
 - ・事業者の運行効率化



■ 運行結果（※比較対象は実証運行前となるR7年9月のデータ）



2) 収支状況の変化（※ピーク時を含む終日を対象）

(単位：千円/月)

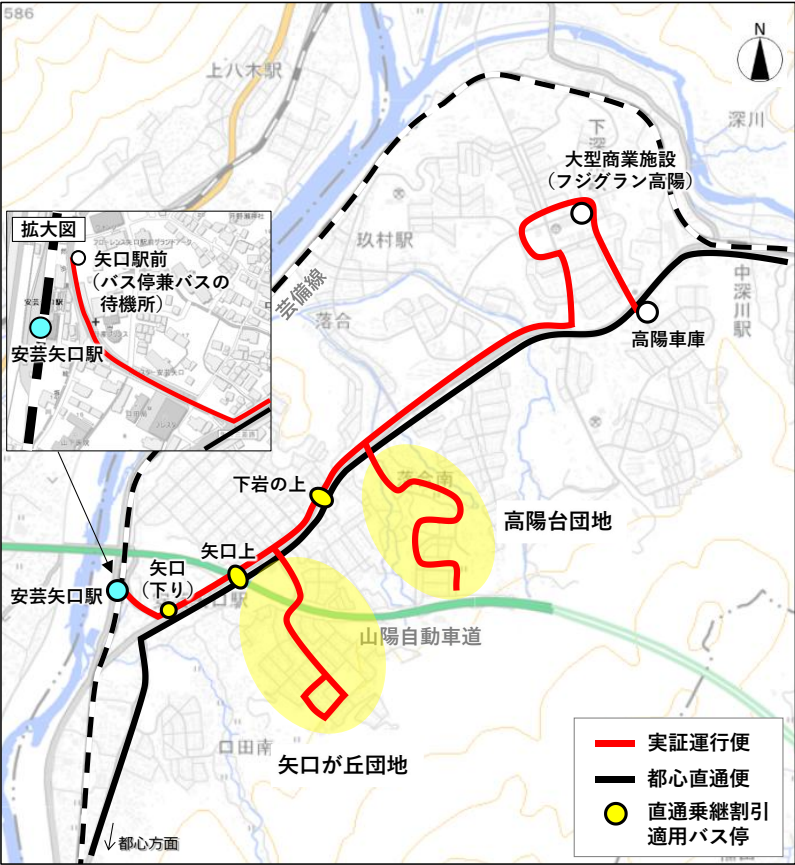
区分		運行経費	運行収入	収支差	収支差の合計
R7.9	既存便 (広島交通)	50,204	51,703	1,499	▲ 5,541
	既存便 (JRバス中国)	24,565	17,524	▲ 7,040	
R7.10～12 平均	実証運行便	2,337	428	▲ 1,909	▲ 8,217
	既存便 (広島交通)	49,425	49,575	150	
	既存便 (JRバス中国)	23,588	17,131	▲ 6,458	

高陽地区の路線全体としては赤字が2,675千円拡大

〔内訳〕

- ・実証運行便は1,909千円の赤字
- ・既存便は767千円赤字が拡大

※四捨五入の関係で合計が一致しない場合あり



- (3) 利用者の主な声（※実証運行期間中のWEBアンケート調査）
- ・実証運行便と都心直通便を乗り継ぐ際のダイヤの見直しや乗り継ぎ可能なバス停を増やすなどの工夫してほしい。
 - ・矢口駅前バス停と安芸矢口駅が離れていて不便だった。
 - ・増便されて便利になった。
- (4) 関係者の主な声（※各社への聞き取り）
- ・安芸矢口駅前のバスの待機所はスペースが狭く、安全管理が大変であったが、高陽車庫の共同利用はスムーズに行えた。【バス事業者】
 - ・「バスの到着時間が屋内で確認できるので大変便利」との利用者の声があった。今回の実証運行はとても良い取組であり、引き続き協力していきたい。【フジグラン高陽】

- 検証結果
- ・フィーダー化による増便や高陽地区内の生活拠点等への接続などの利便性向上策により、既存便の利用者も含めて、高陽地区の路線全体での利用者が増加したことから、利用促進に一定の効果があったものと考えられる。
 - ・実証運行便利用者の降車エリアの内訳を見ると、半数は安芸矢口駅周辺や大型商業施設周辺、生活関連施設周辺での降車となっており、これらはバスによる高陽地区内の生活拠点等への移動であったと推察される。
 - ・矢口が丘団地・高陽台団地から乗車して高陽地区内で降車した利用者は増加したが、乗り継いで都心方面で降車した利用者は、フィーダー便から都心直通便への直通乗継割引を導入したものの、直通運行時と比較すると減少したことから、利便性向上策が必要と考えられる。
 - ・実証運行便の収支は赤字であり、他の既存便を含めた高陽地区全体の収支状況も赤字が拡大した。
 - ・車庫等の共同利用は事業者から評価するとの声があった。

利用促進やリソース共有について一定の効果が確認されたものの、収支改善や乗継利便性の向上に向けた見直しが必要
このため、再度の実証運行の実施を含め、今後必要となる対応策について検討中

西風みなとラインにおける新たな実証運行

■ 現状

- ・西風みなとラインは、平成 30 年度から広島電鉄と広島バスが共同で、本市の広域拠点（宇品・出島地区、井口・商工センター地区、西風新都）間のアクセス向上を図るための路線として、ダイヤの見直しやルート変更などを行いながら実証運行を実施してきたものであるが、利用者目線に立った大幅な運行形態の見直しが必要な状況となっている。
- ・このため、各拠点と鉄軌道や船舶などとの接続を考慮し、新たな実証運行を開始した。



【広域移動のイメージ】

■ 実証運行の概要

運行事業者	広島電鉄、広島バス
実施期間	令和8年2月11日～令和9年2月7日 (土日祝日のみ)
運行時間帯	8時台～19時台
運行回数	6往復(各社3往復)
実施内容	・アルパークで分割されていた路線を統合 ・広島港栈橋からアルパーク間のルートを広島南道路（広島高速3号線高架下）へ変更し、江波・観音・草津に新たな乗降場所を設定 ・市立大学前まで路線を延伸し、アストラムラインと接続 ・広島港において航路との乗継時間を考慮したダイヤを設定



■ 検証事項

- ・路線統合による利用者数及びアルパークをまたぐ利用者数の変化
- ・ルート変更による新規需要獲得の効果
- ・収支状況の変化

■ 運行状況（令和8年2月11日から令和8年2月28日までの土日祝日7日間のデータ）

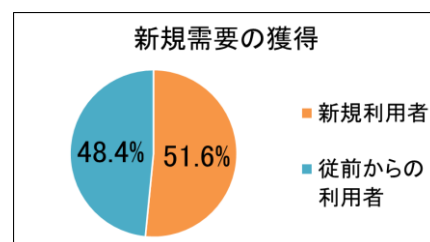
（1）利用状況の変化

①アルパークをまたぐ利用者数の変化

アルパークをまたぐ利用者は路線統合前においては1日当たり約5人であったが、路線を統合した現在は1日当たり約13人に増加している。

②新規需要の獲得

約52%の利用者は今回のルート変更や延伸に伴う新規利用者であり、新たな需要が獲得できていると考えられる。



（2）利用者の主な声（※実証運行期間中のWEB アンケート調査）

- ・江波からアルパークなどに直接行けるようになって便利になった。
- ・1時間に1便は運行してほしい。
- ・通勤にバスを使っているが乗継ぎが必要なため、平日も運行をしてほしい（広島港⇄観音の利用者）。

■ 今後の取組

- ・更なる広報に加え、収支状況の変化や利用者アンケート、実証運行データなどを分析した上で、運行日（平日運行）や時間帯、便数の拡大の必要性について検証する。

自動運転バスの実証運行の検証結果

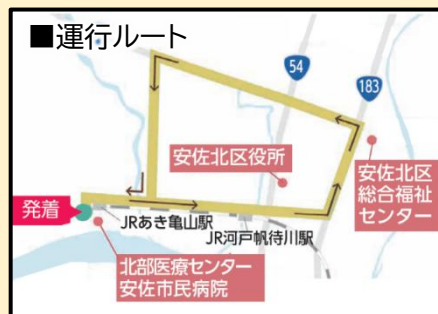
■ 現状

- ・路線の維持や運転者不足といった課題解決の一助となる自動運転バスの普及に向け、可部めぐりんバス（可部循環線）において自動運転レベル2の実証運行を実施した。

■ 実証運行の概要

運行期間	令和8年1月20日～令和8年2月6日
運行事業者	広島交通
運行便数	15便（平日）、12便（土日）
ル	右図のとおり（1周約5km）

■ 運行ルート



■ 検証事項

- ・実証運行による技術的課題
- ・自動運転の実装を見据えた社会的受容性

■ 運行結果

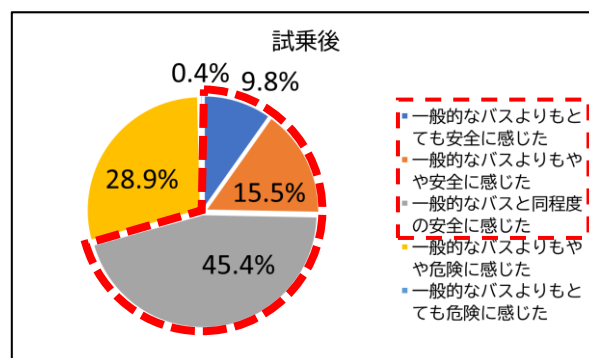
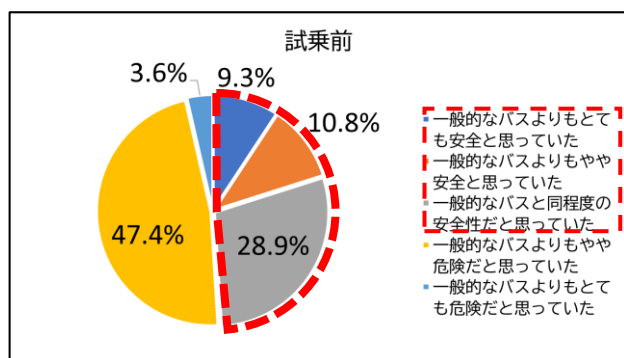
（1）技術的課題

- ・全走行キロに占める自動運転走行キロの割合は約98%と高い結果であったが、対向車接近時の急ブレーキや信号のない交差点での右折時の手動走行への切替えなどが発生しており、この度の実証運行に使用した自動運転システム※では対応が難しいケースがあった。

※ 走行中に想定される事象に対して、とるべき対応をあらかじめ設定し、自動で運転を行うシステム

（2）社会的受容性（※実証運行期間中のWEBアンケート調査）

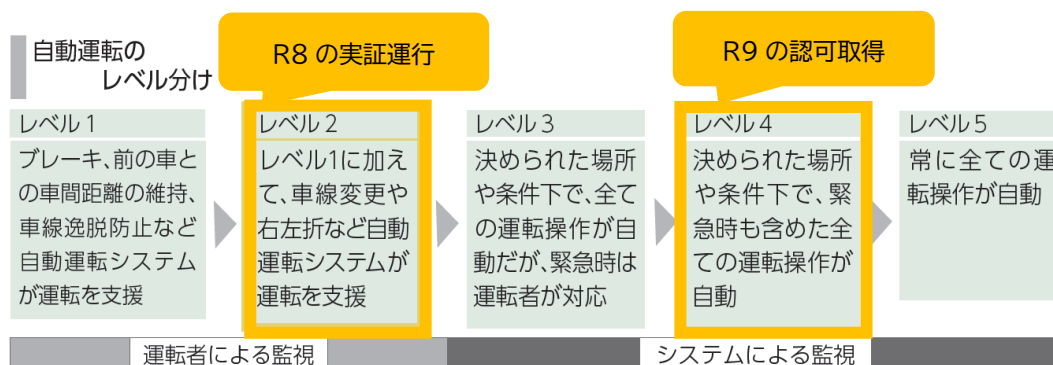
- ・「一般的なバスと同等以上の安全性がある」と回答した人の割合は、試乗前の49.0%に対して、試乗後は70.7%と、21.7ポイント増加した。



- ・一方で、「乗車中に不安を感じた」と回答をした人もおり、主な理由は「急ブレーキ」や「周囲の車両等との距離が近すぎる」などであった。

■ 今後の取組

- ・令和9年度のレベル4の認可取得に向け、令和8年度は、この度のシステムでは対応が難しかったケースにおいても、AI（人工知能）に走行環境等を学習させることで自動運転による走行ができるシステムを導入し、レベル2での実証運行を約5か月間行う。





国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和 8 年 3 月 1 0 日
 総 合 政 策 局
 鉄 道 局
 物 流 ・ 自 動 車 局
 海 事 局

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定 ～ 「交通空白」等の解消による持続可能な地域公共交通の実現に向けて ～

地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が本日、閣議決定されました。

I. 背景

地域公共交通は、地域の「暮らし」と「安全」を守る基盤である中、急速な人口減少・少子高齢化や、運転者等の担い手不足により、バス路線等の減便や廃止が相次ぐなど供給が制約される一方、高齢者の運転免許返納、学校・病院等の統廃合等を背景に、地域公共交通に対する社会的需要は拡大し、全国で約2,500の「交通空白」が生じています。

こうした状況を踏まえ、地域の輸送資源のフル活用や、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」を解消するとともに、その将来的な発生を抑制し、持続可能な地域公共交通の実現を図ることが必要です。

II. 法律案の概要

(1) 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- ① 「交通空白」等を解消するため、地方公共団体が主導する形で、運送主体を選定し、運転者や車両等に関して他者からの協力のあっせん等を行うことにより、バス・タクシー・公共ライドシェアによる地域の状況や課題に適した形態での運送を確保する事業（自動車地域旅客運送サービス再構築事業）を創設。
- ② 市町村が連携・協働を図るべき地域の関係者として、教育文化・医療・福祉・商業・観光等に係る施設の利用者向け送迎サービスを提供する者（施設利用者用運送サービス提供者）を追加し、当該提供者に対し、①の事業の円滑な実施に協力する努力義務を措置。
- ③ 船舶検査に伴う運航・減便による日常生活等への影響を回避するため、他の事業者から代替運行や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業（海上運送利便確保事業）を創設。

(2) 連携促進団体の活動推進

地域の関係者相互間の連絡調整・連携の促進を行う企業・団体を「連携促進団体」として位置付け、法定協議会の構成員として明確化するとともに、地域公共交通計画の作成等の提案権を措置。

(3) モビリティデータの利活用

地方公共団体が主導して事業実施計画を作成する地域公共交通特定事業について、事業実施計画作成時の地方公共団体による情報提供等の協力要請に対する交通事業者等の応諾義務（正当な理由がある場合を除く。）を措置。

(4) その他

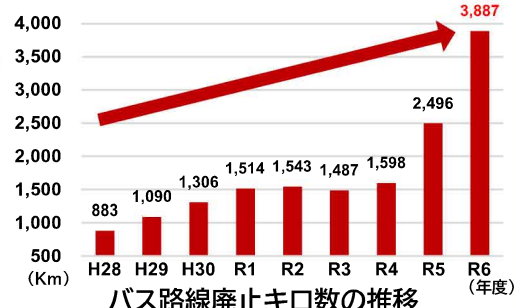
(1) ①に係る（独）鉄道・運輸機構による出融資を措置するほか、鉄道事業再構築事業について、事業構造の変更前に現行の事業者が行う鉄道施設の改良等に関する地方債の特例等を措置。

【問い合わせ先】

総 合 政 策 局 公共交通政策審議官部門 TEL：03-5253-8111（内線54-726）	石川、長谷川、荒川 03-5253-8932（直通）	<全般>
鉄 道 局 鉄道事業課 TEL：03-5253-8111（内線40-503）	板垣、馬路 03-5253-8539（直通）	<（4）後段関係>
物流・自動車局 旅客課 TEL：03-5253-8111（内線41-202）	鈴木、斎藤 03-5253-8573（直通）	<（1）①関係>
海 事 局 内 航 課 TEL：03-5253-8111（内線43-402）	勝山、渡邊 03-5253-8627（直通）	<（1）③関係>

背景・必要性

- 地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、急速な人口減少・少子高齢化により、**運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少**する一方で、**免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大**。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、**外出・通院機会の減少による健康面への悪影響**や、現役世代による子どもや高齢者の**送迎負担の増大**等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性。
- 地域公共交通の**司令塔役である地方公共団体**も、特に中小規模の市町村では、**人材・ノウハウが不足**。
- このため、**輸送資源のフル活用、共同化・協業化**等により、**集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」の解消・将来的な発生抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要**。



「交通空白」約2,500地区・地点

集中対策期間 全てについて解消に目途

期間後 持続可能な体制構築発生の抑止

※「交通空白」に陥らないよう未然防止が必要な約1,800の要モニタリング地区・地点についても、先手先手対応

法案の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- バス、タクシー、公共ライドシェアに係る「交通空白」等について**地域の輸送資源をフル活用して解消**するため、運転者や車両等に関して運送主体とは別の**交通事業者や施設送迎提供者から協力**が得られるよう地方公共団体があつせん等することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。
【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】
- 市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、**学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加**し、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。
【施設利用者用運送サービス提供者】
- 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、**他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業**を創設。
【海上運送利便確保事業】



2. 連携促進団体の活動推進

- 交通事業者以外の様々な企業・団体も、**地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおり、多様な知見を蓄積しながら、市町村や交通事業者、地域交通を利用する住民等の間の調整役として重要な役割を果たしつつある**。
- このため、**地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体について、法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置し、より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用を図る**。
【連携促進団体】



3. モビリティデータの利活用

- 鉄道事業再構築事業や創設する自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域公共交通利便増進事業等の地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業については、地方公共団体が行う事業実施計画作成時の**情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならない**こととし、事業実施を促進。

4. その他

- 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に係る(独)鉄道・運輸機構による**出融資**を措置。＜予算＞
- 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる**特例を追加**するなど、所要の改正を実施。

【施行期日】

公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日

