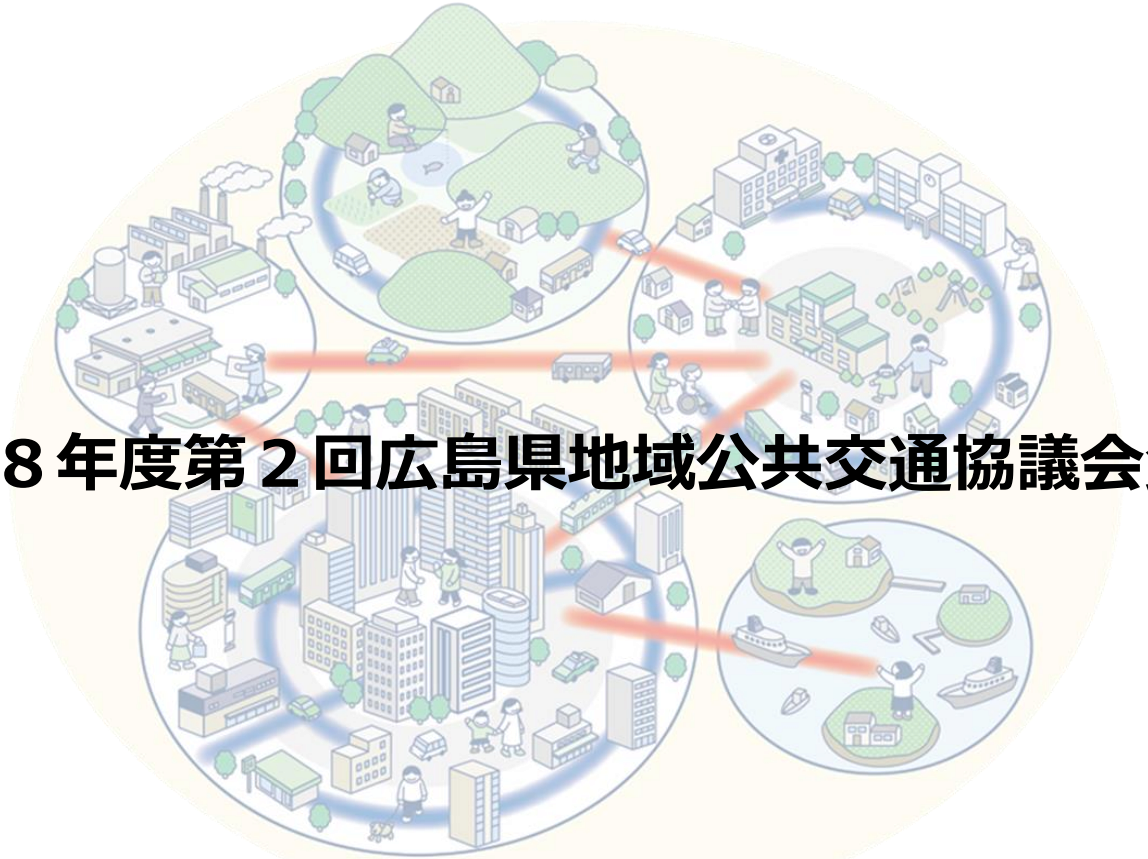
資料１

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま



令和８年度第２回広島県地域公共交通協議会資料

令和８年10月16日（金）

広島県公共交通政策課

本日の議事次第

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

⑴ 広島県地域公共交通ビジョンの令和７年度評価について（報告）

① 各基本方針に基づく取組の実施状況

② 各評価指標における令和７年度実績値と評価等

⑵ 令和８年度の取組状況について（報告）

⑶ 令和９年度の取組の方向性について（協議）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

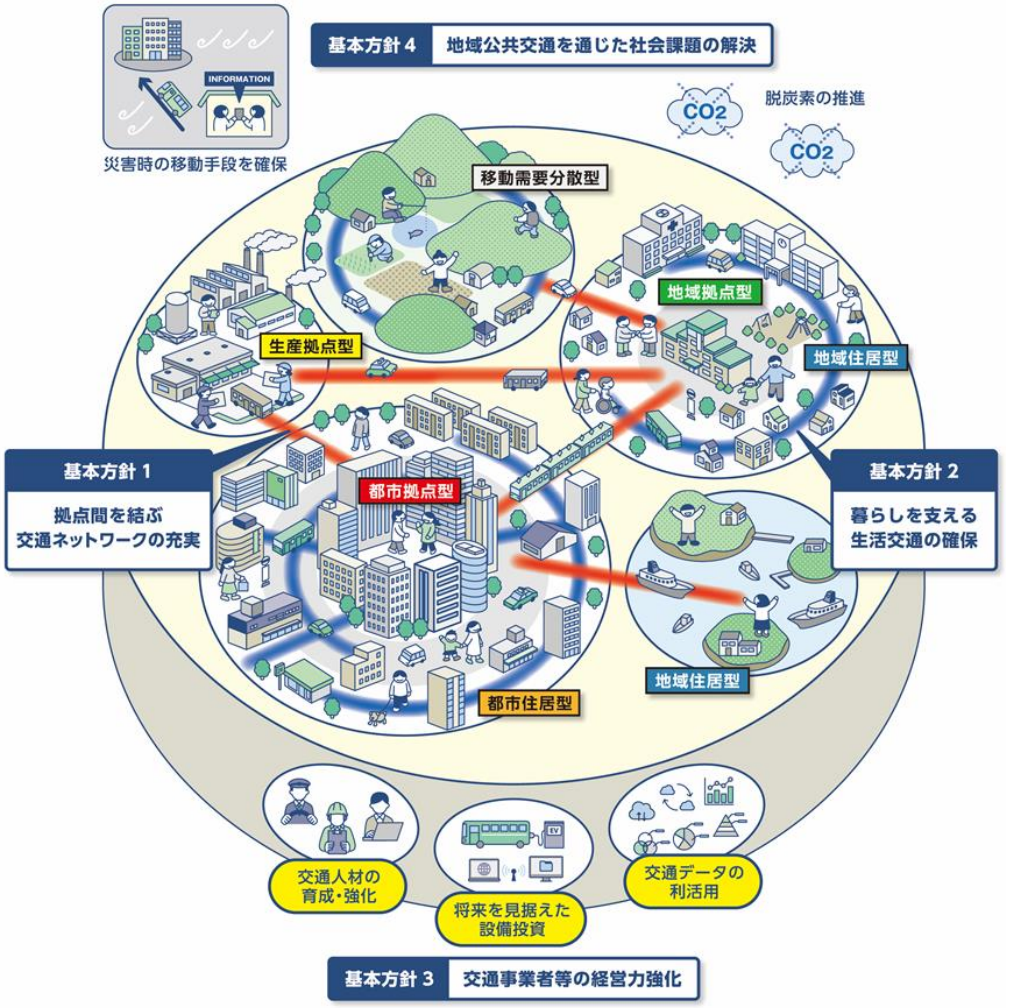
広島県地域公共交通ビジョンの令和７年度評価について

広島県地域公共交通ビジョンの目指す姿と実現に向けた基本方針

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

目指す姿　**県民の暮らし**と、**地域・経済**の**共創**を支え、**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、 **守るべき県民の日常生活**
地域・経済	交通×まちづくり、交通×ビジネス、交通×医療など、 **分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン**
共創	事業者・利用者・行政等、交通に関わる **全ての関係者による、地域公共交通の再構築**
ひろしまの 価値を高める	**豊かな暮らし**や**イノベーション**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**ベーシックインフラ**として しっかり支えていく



＜本ビジョンの特徴＞

- **人の移動に着目**し、**県民の生活に必要な移動をどのように満たしていくのか**という視点でビジョンを策定
- 本ビジョンでは、**人流等のビッグデータを活用**し、行政区域に捉われず**移動特性に応じて６種のパターンに地域を類型化**し、それぞれの**地域の実情に応じて取組を立案・実施**

広島県地域公共交通ビジョンで掲げる７つの評価指標と目標値

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

施策の方向性

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、誰もが移動をあきら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（グリーント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

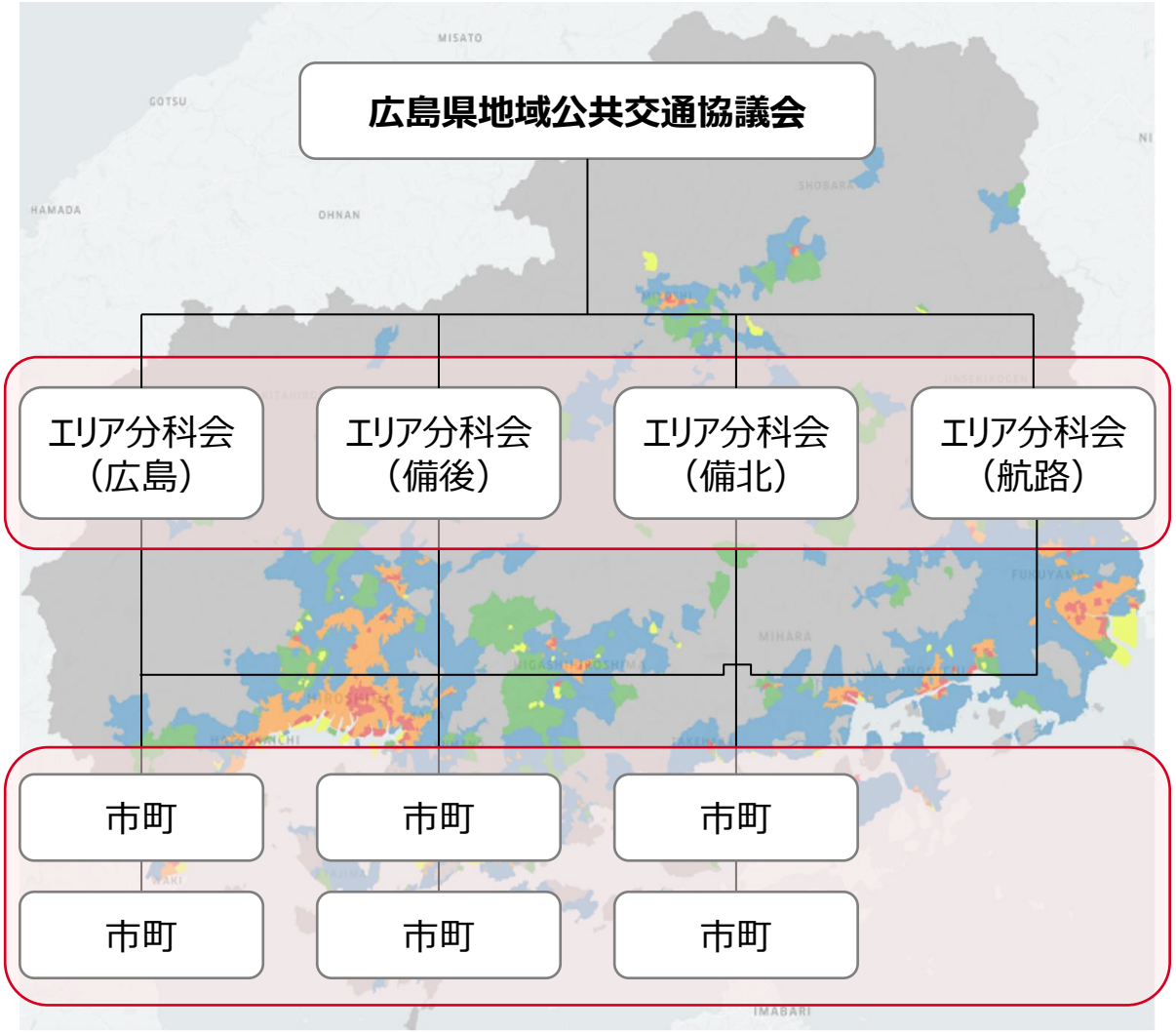
評価指標と目標値

※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。

	指標		現状値	目標値
基本方針１	各拠点のアクセシビリティ	指標値	現状値※（令和5年度） 100	目標値（令和10年度） 100以上
	生活拠点のアクセシビリティ	指標値	現状値※（令和5年度） 100	目標値（令和10年度） 100以上
	自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合	指標値	現状値（令和4年度） 56%	目標値（令和10年度） 60%
基本方針２	生活拠点のアクセシビリティ【再掲】	指標値	現状値※（令和5年度） 100	目標値（令和10年度） 100以上
	新たな交通サービスの導入に向けた取組件数	指標値	現状値（令和4年度） 11件	目標値（令和10年度） 23件
	日常生活において、地域公共交通で不自由なく移動できる県民の割合	指標値	現状値（令和4年度） 84%	目標値（令和10年度） 100%
基本方針３	経営力の強化に向けて、先進的な取組に着手している事業者の割合	指標値	現状値（令和6年度） 44%	目標値（令和10年度） 75%
基本方針４	地域公共交通に対するイメージの向上（脱炭素、災害時の移動手段）	指標値	現状値（令和6年度） 42%	目標値（令和10年度） 75%

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条第２項及び「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」第７条第1項の規定により、地域公共交通計画において定めることとされている事項として別途３指標を標準指標として設定

本ビジョンにおける３層の施策マネジメント



県内全域のマネジメント

目指す姿の実現に向けた各施策の実施状況や効果発現状況、評価指標の目標達成状況等を**モニタリングし、評価・見直しを行う**

関係者が一体となったマネジメント

本ビジョンの基本的な考え方等を市町や事業者と共有し、**それぞれの実情に応じた地域公共交通への利用転換策やモビリティマネジメントについて検討・実施**

各地域のマネジメント

①各市町交通部門と対話を重ね、**本ビジョンの考え方を各市町の交通計画に反映・位置付ける**

②地域をマネジメントできる人材の育成やモビリティデータ連携基盤の提供を通じて、**それぞれの市町の実態に応じた取組の展開を支援**

① 各基本方針に沿った県の取組やトピックス（令和７年度）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

ビジョン基本方針	県の取組やトピックス
拠点間を結ぶ 交通ネットワークの充実	• 広島駅ビルminamoa開業（R7.3月） • 広島電鉄駅前大橋ルート開業（R7.8月）及び循環線開業（R8.3月） • 新広益線の運行再開（R7.8月）　など  提供：広島電鉄株式会社
暮らしを支える 生活交通の確保	• 呉市下蒲刈町 マイカーを活用した公共ライドシェア試験運行（R7.7月～、R8.2月に呉市へ引継ぎ継続中） • 海田町町営バス「ふれあいバス」利用促進キャンペーン（午後便運賃割引＋商業施設連携CP） • 江田島市沖見町 無償ボランティア輸送（助け合い交通）実証実験（R7.11月～R8.1月） • AIオンデマンドバス「のるーと三次」の運行開始（R7.12月～）　など
交通事業者等の 経営力強化	• 環境・デジタル化対策、人材確保に向けた職場環境整備等を進めた交通事業者は延べ721者に増加（R7：91者） • 広島県モビリティデータ連携基盤について、県はR7に機能拡充を図るとともに、県内市町では地域公共交通計画の策定や新たなプロジェクトの企画立案のファクトデータとして16市町が活用（R7：＋1市町）　など
地域公共交通を通じた 社会課題の解決	• 広電 広島～宮島線においてLRT整備を促進 • 尾道市「路線バス運賃無料5DAYS」（R7.10月） • 福山市「路線バス100円２ウィークス」（R7.12月）　など  提供：尾道市  提供：福山市

② 各評価指標における令和７年度実績値と評価等

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

基本方針	評価指標	現状値（基準年）	R7調査（R6実績）	R8調査（R7実績）	目標値（R10）	R7実績に対する評価	R8年度の対応
拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実	各拠点のアクセシビリティ	100（R5）	101.4	101.7	100以上（R5比）	JRのダイヤ改正により乗継利便性が向上したため、いずれのアクセシビリティも前年に続いて改善	引き続き、鉄道、バス事業者と連携しアクセシビリティの改善を促す
	生活拠点のアクセシビリティ	100（R5）	100.1	103.8	100以上（R5比）		
	自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合	56%（R4）	49%	47%	60%	前年より悪化しており R10目標達成に向けテコ入れが必要	過度な自動車利用から公共交通等の適切な利用への変化を促す、モビリティマネジメント施策の立案・実施
暮らしを支える生活交通の確保	新たな交通サービスの導入に向けた取組件数	11件（R4）	22件	24件	23件	AIデマンド交通導入などの取組によりR10目標を3年前倒しで達成	引き続き、県内市町や交通事業者と連携し、共同化や自動運転、交通空白解消に向けた新たな移動サービスの導入などを進める
	日常生活において、地域公共交通で不自由なく移動できる県民の割合	84%（R4）	82%	81%	100%	広島・備後・備北すべての圏域で低下しているものの、全体としては前年並で推移	広島型MaaS補助制度の活用を促し、県内市町や交通事業者と連携して生活交通の改善に向けて取り組む
交通事業者等の経営力強化	経営力の強化に向けて、先進的な取組に着手している事業者の割合	44%（R6）	45%	60%	75%	女性専用休憩室設置や働きやすい勤務シフト調整、遠隔点呼システムの導入やGTFS対応などの取組が進み、順調に進捗	事業者における環境対応型車両やデジタル化への投資に対する支援、ICカードやアプリQR乗車券などに利便性向上に資する取組を進めるとともに、交通データ（GTFS）が整備されていない事業者に対して働きかけを進める
地域公共交通を通じた社会課題の解決	地域公共交通に対するイメージの向上（脱炭素、災害時の移動手段）	42%（R6）	42%	44%	75%	広島・備後圏域で改善、前年並で推移	EVバスなど環境対応型車両の普及やLRT（低床式路面電車）の導入を進める上で、CO2削減効果などの発信も合わせて行う

② 標準指標における直近実績値

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

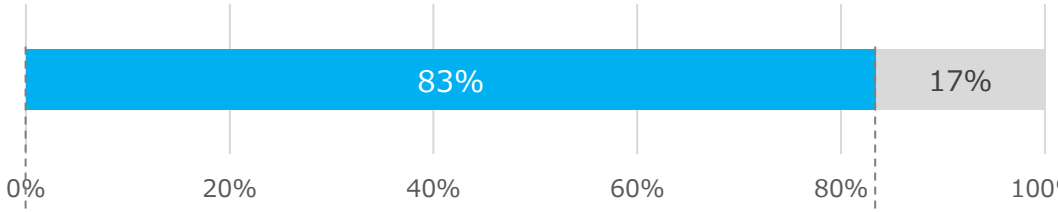
標準指標	現状値 （基準年）	R6調査 (R5実績)	R7調査 （R6実績）	対前年 増減	目標値 (R10)	評価	R8年度の対応
地域公共交通輸送人員 （鉄軌道・バス・旅客船・タクシー） ※JR除く	170百万人 （R4）	183百万人 （R5）	184百万人 （R6）	＋1百万人	200百万人	前年と比較し、タクシーが減少したものの、バス・旅客船が増加した結果、前年に引き続き改善	ビジョンの基本方針に沿って、自家用車から公共交通への利用転換策などの各種取組を進め、引き続き数値が改善していくよう取り組む
乗合バス事業者の営業損益	▲ 6,181 百万円 （R4）	▲ 4,235 百万円 （R5）	▲ 4,321 百万円 （R6）	▲ 86 百万円	▲ 4,035 百万円	人手不足の解消に向けた各種待遇改善等により、収入増を上回る支出増の傾向にあるため前年から拡大	ビジョンの基本方針に沿って、人手不足対策をはじめとした経営力強化などの各種取組を進め、数値が改善していくよう取り組む
地域公共交通への公的資金投入額	682百万円 （R4）	621百万円 （R5）	639百万円 （R6）	＋18百万円	573百万円	営業損益の拡大に伴い公的資金投入額が増加し、前年から拡大	ビジョンの基本方針に沿って、データに基づく最適化などの各種取組を進め、数値が改善していくよう取り組む

公共交通への転換を志向する割合について（計測方法）

指標	現状値（基準年）	目標値（R10）	計測方法	評価指標とした理由及びR10目標水準の考え方
自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合	56%（R4）	60%	毎年度実施する県民webアンケートから計測	R4に実施したアンケートにおいて、10～20代の若い世代が最も高く60%であったことから、他の世代も同水準まで引き上げることを目指し60%に設定

設問：普通自動車免許や自家用車の所有状況について教えてください。

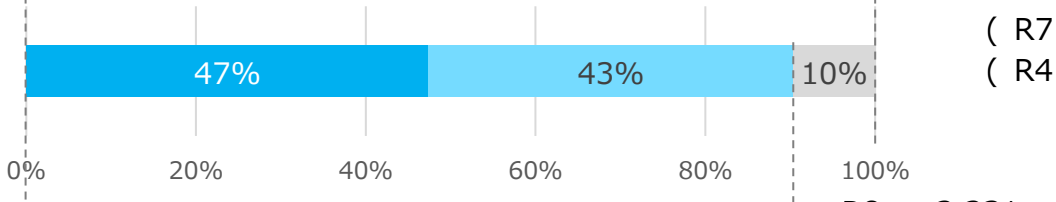
- 免許及び自家用車あり
- 免許または自家用車いずれかなし



R8:n=2,675
(R7:n=2,675)
(R4:n=2,675)

設問： 日頃の公共交通と自家用車の利用実態についてもっとも当てはまるものを教えてください。

- 主に自家用車で、公共交通は全く利用しない
- 主に自家用車だが、公共交通はたまに利用する
- 主に公共交通を利用する

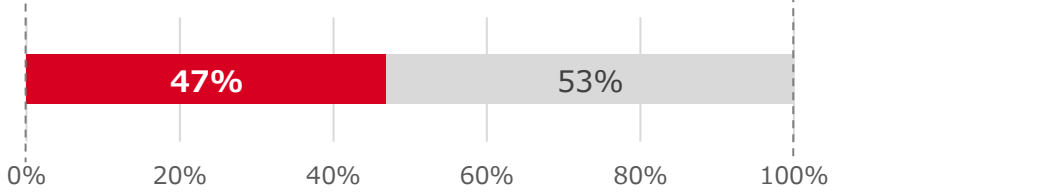


R8:n=2,231
(R7:n=2,269)
(R4:n=2,296)

免許及び自家用車あり（83%）×主に自家用車（90%）

設問：（1）環境意識の高まり、（2）健康志向の高まり、（3）広島県で 多発する自然災害時の交通渋滞等を踏まえ、公共交通の有効性などの観点から、 自家用車ばかりを利用する生活スタイルを変えたいと思っていますか。
各項目につき、当てはまる～当てはまらないの５段階で選択

- 転換志向あり
- 転換志向なし



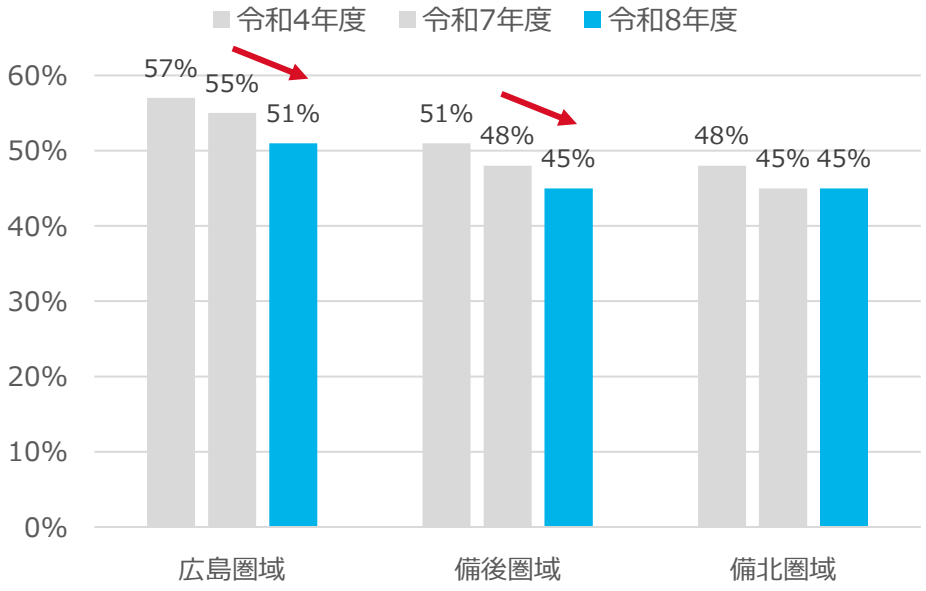
R8:n=2,015
(R7:n=2,025)
(R4:n=2,044)

公共交通への転換を志向する割合に関する考察（圏域別・地域類型別）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

○圏域別では広島、備後の2圏域で昨年度から低下
○また、地域類型別では「地域拠点型」以外の４類型で昨年度から低下

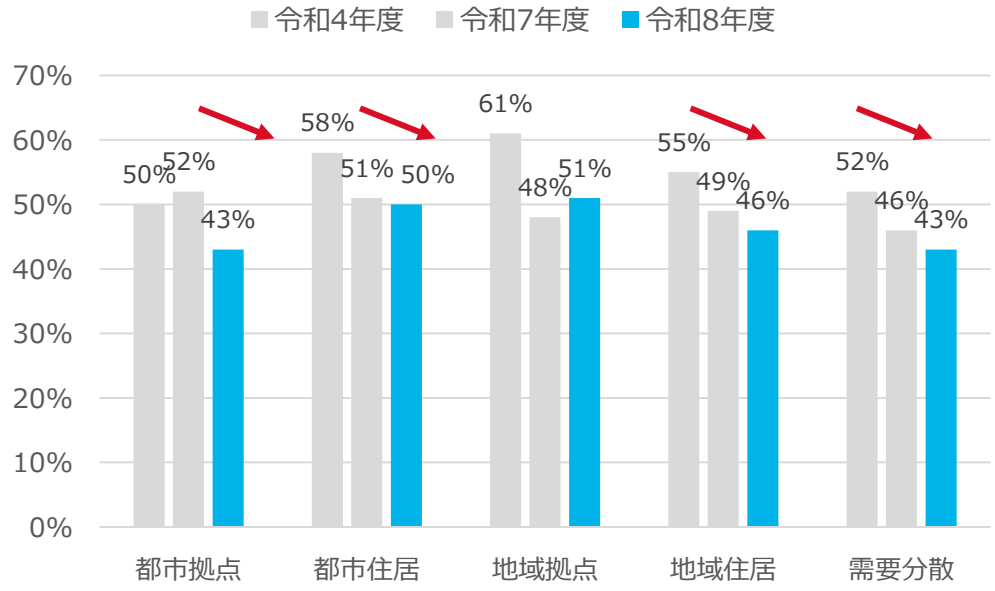
▼圏域別 転換志向の推移



広島圏域	備後圏域	備北圏域
R4:n=1,230	R4:n=616	R4:n=198
R7:n=1,204	R7:n=653	R7:n=168
R8:n=1,209	R8:n=651	R8:n=155

※年代・地域類型で補正済み

▼地域類型別 転換志向の推移



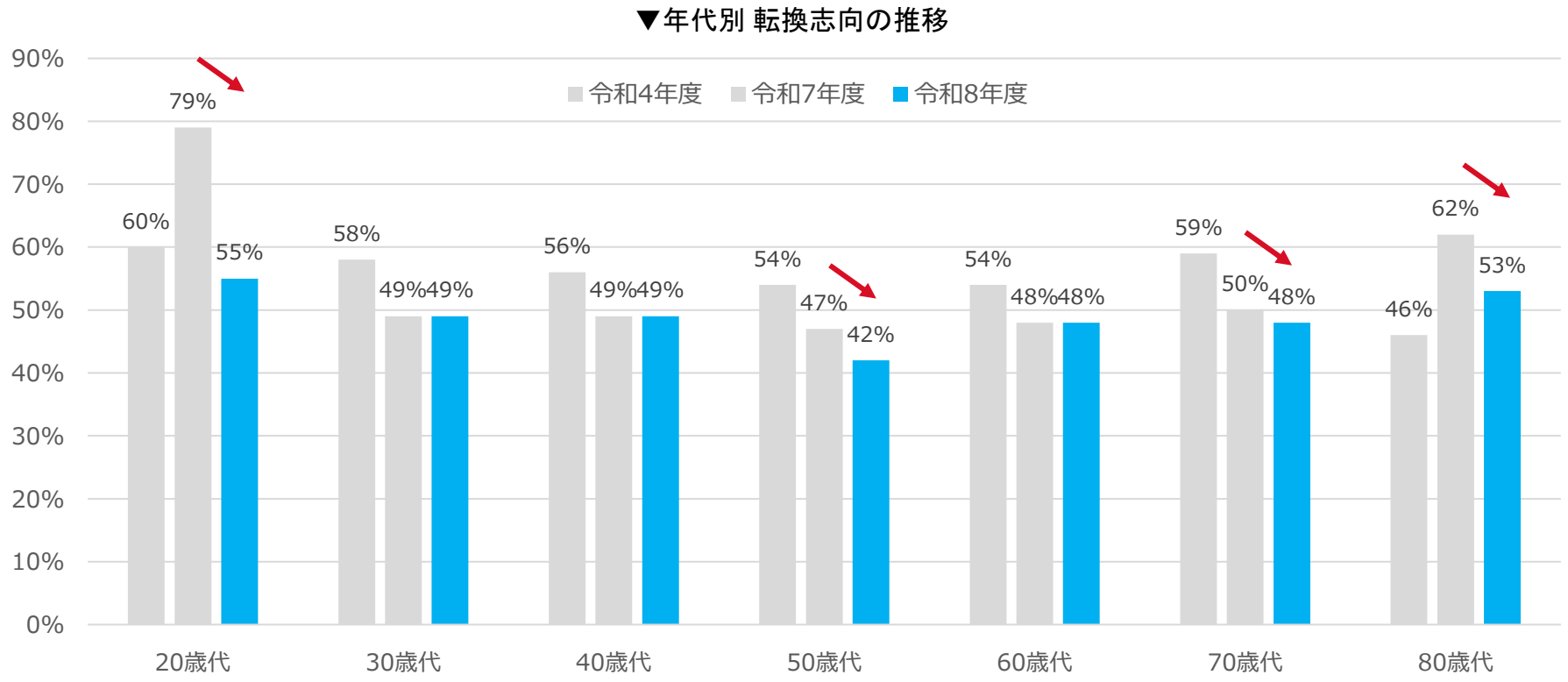
都市拠点	都市住居	地域拠点	地域住居	需要分散
R4:n=120	R4:n=661	R4:n= 46	R4:n=891	R4:n=194
R7:n=102	R7:n=674	R7:n=122	R7:n=806	R7:n=192
R8:n=104	R8:n=713	R8:n=117	R8:n=773	R8:n=189

※年代で補正済み

公共交通への転換を志向する割合に関する考察（年代別）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

○年代別の傾向としては、20代、50代、70代、80代で昨年度より指標が低下



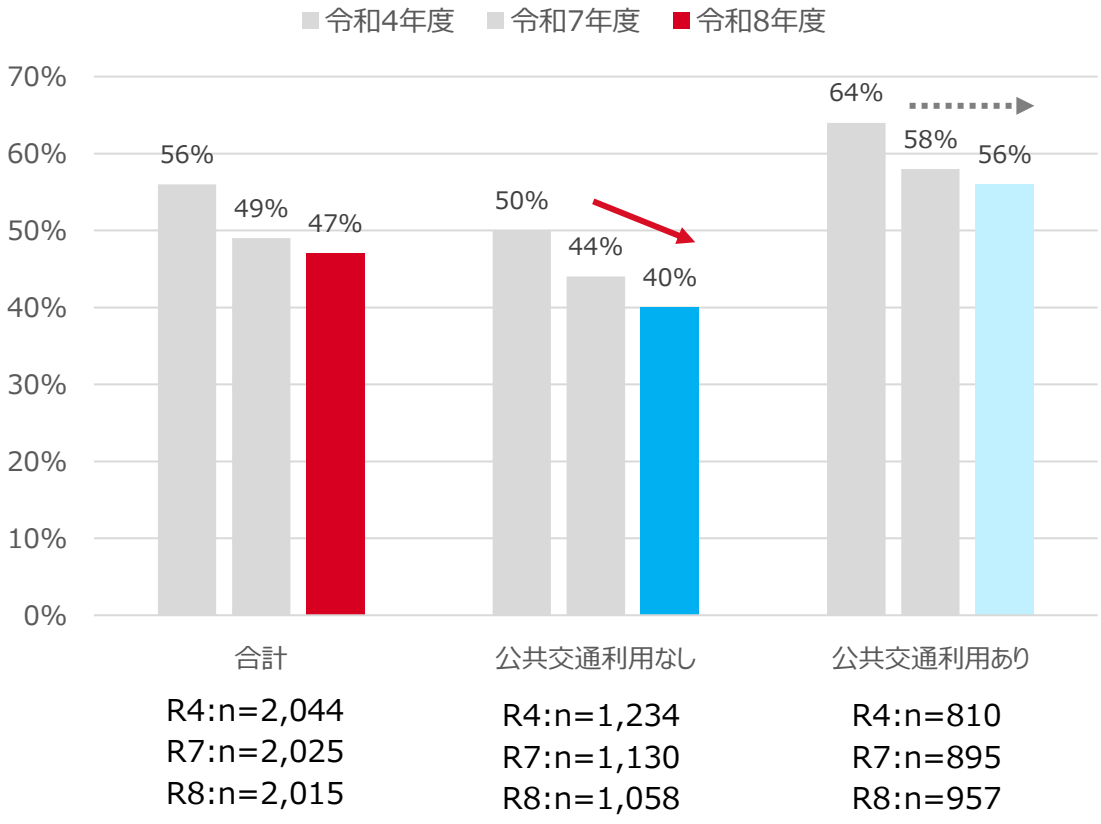
※地域類型で補正済み

公共交通への転換を志向する割合に関する考察（日頃の公共交通利用別）

元気、美味しい、暮らしやすい ENERGY OF PEACE ひろしま

○運転免許・自家用車を保有し、日頃は主に自家用車で移動する層のうち、「たまに公共交通を利用する」層の転換志向割合は横ばいの一方、「公共交通を全く利用しない」層の転換志向割合は低下

▼公共交通利用の有無別 転換志向の推移



※年代・地域類型で補正済み

【指標設問】
（1）環境意識の高まり、（2）健康志向の高まり、（3）広島県で多発する自然災害時の交通渋滞等を踏まえ、公共交通の有効性などの観点から、自家用車ばかりを利用する生活スタイルを変えたいと思っていますか。

✖

【クロス集計対象設問】
日頃の公共交通と自家用車の利用実態について
もっとも当てはまるものを教えてください。

日頃は主に自家用車で、公共交通は全く利用しない と回答
→**公共交通利用なし**

日頃は主に自家用車だが、公共交通はたまに利用する と回答
→**公共交通利用あり**

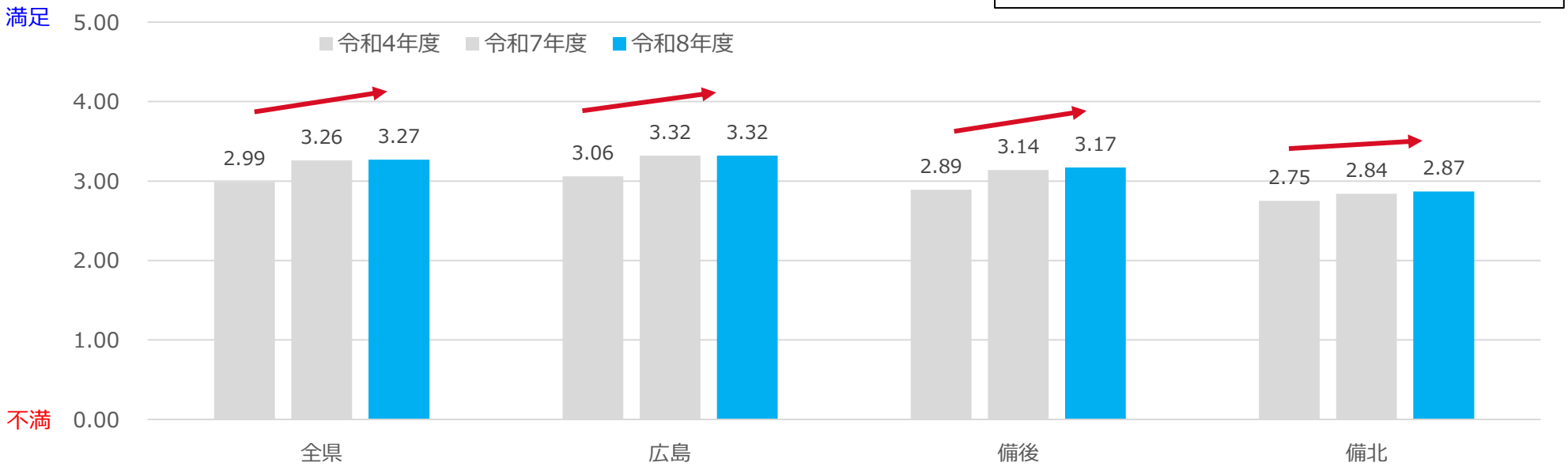
地域公共交通の満足度（公共交通利用者）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

○「公共交通を利用する」と回答した方の公共交通満足度は、ビジョン策定時に取得した現状値よりも高い値を示しており、既存利用者にとっては、公共交通を利用する意向は減退していない（モード別も同様の傾向）。

【集計対象設問】
地域公共交通の満足度を教えてください。
1.鉄軌道　2.路線バス　3.旅客船
4.コミュニティバス　5.デマンド交通　6.タクシー

▼地域公共交通の満足度
5：満足～1：不満とした加重平均



全県	広島	備後	備北
R4:n=2,651	R4:n=1,713	R4:n=726	R4:n=212
R7:n=1,949	R7:n=1,356	R7:n=502	R7:n= 91
R8:n=2,024	R8:n=1,417	R8:n=530	R8:n= 77

※年代・地域類型で補正済み

指標低下の要因と改善に向けた取組の方向性

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

○令和8年8月に学識者委員と本調査結果を基に意見交換を行い、方向性を確認
○本ビジョンの目指す姿の共有（発信）を強化することや、マーケティングの視点を取り入れた取組の推進など意見を頂戴した。

指標低下の要因について

- 経年的な調査のため、変更は難しいと思うが、**問いかけ方にも配慮が必要**と感じる。「車に依存しないライフスタイルはどうか？」などの工夫もある。
- バスの減便や路線休止など**公共交通サービス水準が全体として低下する方向に進む中で、公共交通の利用促進を訴えることには矛盾もある。**
- サービス水準を上げるのが難しいことは承知しているものの、**需給最適化の考え方・定義を改めて議論**すること、その**議論の過程も含め「本県交通行政ではこういった社会を目指している」というメッセージを世の中に発信していくことが必要なのではないか**と感じる。
- 圏域別で見ると、**広島と備後が前年より低下**している。**公共交通サービスが相対的に充実しているエリアであるにも関わらず、自家用車からの転換志向が低下していることを分科会を通じて深掘りできないか。**
- 各市町の地域公共交通会議においても、バスの減便について「地域との調整」という側面において唐突な減便がある。**関係者間の協議・調整やアナウンス面など公共交通サービス水準の維持確保に関して全体的なガバナンスが効かなくなってきている印象を持っている。**

改善に向けた取組の方向性について

- バス協調・共創PFひろしまのように、**事業者間で連携して増便等に頼らず利便性を確保するための在り方を議論**することも重要。
- 今年度は、福山市及び尾道市で、10～12月の週末に運賃無料施策に取り組もうとしている。「無料期間中だけ増えた、バスを知ってもらえた」にならないよう、誰にどういう使い方、どういう過ごし方をしてもらいたいか、**ペルソナをイメージしてマーケティングの視点も取り入れながらやってみてはどうか**という助言をしている。
- 属性別の利用状況を把握しできる仕組みはあるため、うまく活用して施策を展開できるようになれば良い。
- ダイヤ再編について３月に急遽変更するケースもあるが、国内を見渡せば、京都市ではホームページでしっかりと方針を広報している。再編の基本的な考え方について、**県民への情報発信の仕方を工夫することも一案ではないか。**

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

令和８年度の取組状況について

①各地域のマネジメント
　～県内市町の地域公共交通計画改定に向けた議論の状況

②関係者が一体となったマネジメント
　～各エリア分科会で検討中のテーマ

③主な県事業の取組状況

県内市町の地域公共交通計画改定に向けた議論の状況

元気、美味しい、暮らしやすい ENERGY OF PEACE ひろしま

- 令和８年度は**広島市・江田島市**が地域公共交通計画の改定を進めている。
- 交通会議に県も委員として参加し、持続可能な交通に向けて議論を重ねているところ。

市町	改定に係るポイント
広島市	• 計画の骨子案において、地域公共交通が将来的に目指す姿として、新たな公共交通体系である「広島型公共交通システム（みんなで支え、未来へつなぐ公共交通）」を掲げる。 • 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、構築を目指していく。
江田島市	• 上半期中に現状診断を行い計画の目指すべき姿を設定 • 10月以降、目標達成のための施策や評価指標などを詰めていく

改定年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度～
対象市町数	８市町	４市町	２市	５市町	３市町	１町

圏域	市町	交通計画		人口（人）	人口密度（人／㎢）
		現行計画期間	改定時期		
広島	広島市	R4～R8	R9.3	1,171,915	1,292.5
	呉市	R7～R11	R7.3改定済	191,584	544.2
	竹原市	R7～R11	R7.3改定済	21,739	183.9
	大竹市	R7～R11	R7.3改定済	24,648	313.3
	東広島市	R6～R12	R6.6改定済	198,502	312.5
	廿日市市	R5～R9	R10.3	111,833	228.5
	安芸高田市	R5～R9	R10.3	24,694	45.9
	江田島市	R4～R8	R9.3	19,716	195.9
	府中町	R6～R10	R11.3	51,172	4,915.7
	海田町	R7～R11	R7.3改定済	30,063	2,180.1
	熊野町	R6～R12	R13.3	22,440	664.7
	坂町	R2～R7	R8.3改定済	12,015	765.8
	安芸太田町	R5～R9	R10.3	5,039	14.7
	北広島町	R5～R9	R10.3	15,912	24.6
	大崎上島町	R3～R7	R8.3改定済	6,484	150.4
備後	三原市	R7～R11	R7.3改定済	83,881	177.9
	尾道市	R5～R9	R10.3	120,215	422.0
	福山市	R6～R10	R11.3	440,422	850.7
	府中市	R6～R10	R11.3	33,367	170.5
	世羅町	R7～R11	R7.3改定済	13,721	49.3
	神石高原町	R7～R11	R7.3改定済	7,267	19.0
備北	三次市	R3～R7	R8.3改定済	46,559	59.8
	庄原市	R3～R7	R8.3改定済	29,598	23.7

出典：令和７年国勢調査

各エリア分科会で検討中のテーマ

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

分科会	今年度議論しているテーマ	今年度末に向けた取組の方向性
広島圏域	• 令和８年夏休みキャンペーンの事後検証 • 利用促進策「乗リエンテーリング」の磨き上げ（企画コンセプトや更なる浸透に向けた周知策など）	• 乗リエンテーリングを軸に来年度に向けた企画の見直し・改善反映
備後圏域	• 観光と交通の連携 ① 圏域を訪れる方向けの情報提供の在り方 ② ターゲットを設定したモビリティマネジメント	• 観光需要を取り入れた利用促進策の実施
航路	• 御船印デジタルスタンプラリー（ターゲットを設定した利用需要の創出） • 船舶更新に向けた航路診断調査（R8:2航路）	• 実施状況の分析と来年度に向けた改善要素の抽出 • 航路診断調査結果を踏まえた船舶の更新を検討
備北圏域	• 地域公共交通への利用転換が見込める層のペルソナ設定及び情報伝達手段（届く・伝わる広報） • 県立広島大学庄原キャンパスの学生等、備北圏域ならではのターゲットを設定したモビリティマネジメント	• 左記に基づく周知・広報などモビリティマネジメント施策の実施

本県交通施策における令和８年度の重点テーマ

構造的な課題である**人口減少・少子高齢化への対応**や、喫緊の課題である**人手不足・交通空白への対応**といった令和７年度からの継続課題に加え、ビジョンの目指す姿に近づいていくための観点を取り入れながら取組を推進

前年度からの継続テーマ	新たに設定したテーマ
✓ 人口減少・少子高齢化への対応（構造的課題） ✓ 人手不足への対応（喫緊の課題） ✓ 交通空白への対応（喫緊の課題）	✓ まちづくりと交通 ✓ 多様な関係者による共創 ✓ 新たな需要の喚起

重点テーマ	観点・考え方
ビジョンの目指す姿に掲げる **「まちづくりと交通」**、 **「多様な関係者による共創」**	➢ 人口減少・年齢構造変化、それに伴う移動困難者の増加など、長期的に避けられないトレンドの中で、地域公共交通の持続可能性を高めていくため、**交通を軸に他分野を巻き込む動きを具体化** ➢ こうした取組を進める上で、移動困難という地域課題をビジネスチャンスとして捉え、課題解決に取り組もうとする**民間事業者の活用（行政とのマッチング）を促進**
需要に応じた供給の最適化（効率化） だけではなく **新たな需要の喚起**により正の循環を創出	➢ 公共交通を取り巻く議論は、供給力の確保が中心になりがち、**外出需要を喚起することでもたらされる効果にも着目しながら、これまでの供給側の環境整備に加え需要側の喚起に注力**

各基本方針に基づく主な県事業の取組状況

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

基本方針	施策の方向性	施策（事業名）		取組状況（R8.10月時点）
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	継続	生活交通確保対策事業、離島交通対策・生活航路維持確保対策事業	既存の維持確保策に加え、老朽化した船舶の更新手法を検討するため航路診断調査を実施
		R8.6月補正	地域公共交通燃油費高騰緊急支援事業	令和8年2月末以降の中東情勢の緊迫化を受けた燃油費上昇の影響を緩和するため、各協会を通じて支援
	新たな需要の獲得	**拡充**	地域公共交通利用促進・利用転換支援事業（エリア分科会）	（20ページ参照）
暮らしを支える生活交通の確保	交通と生活サービスの一体化	**拡充**	広島型MaaS推進事業	（21ページ参照）
交通事業者等の経営力強化	将来を見据えた設備投資	継続 一部新規	交通事業者の経営力強化事業	（交通事業者に対する投資支援） ・環境対応車両への更新やキャッシュレス化、トイレや休憩室の環境改善などへの投資を支援 （自動運転） ・自動運転の導入計画の策定を支援（R8:4市町）
	データの整備・活用	継続	モビリティデータ連携基盤事業	交通施策の企画立案・実施の基盤として、前年度に引き続き着実に実施中 ・モビリティデータ連携基盤については、操作性を向上した改良版を実装・公開（R8.8月～） ・交通マネジメント研修については、今年度7市町・5社から19名が参加し、計画の立案及び実質化に向けて対応中
	交通人材の育成・強化	継続	交通マネジメント研修事業	

利用需要の新規創出に向けたモビリティ・マネジメントの取組

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

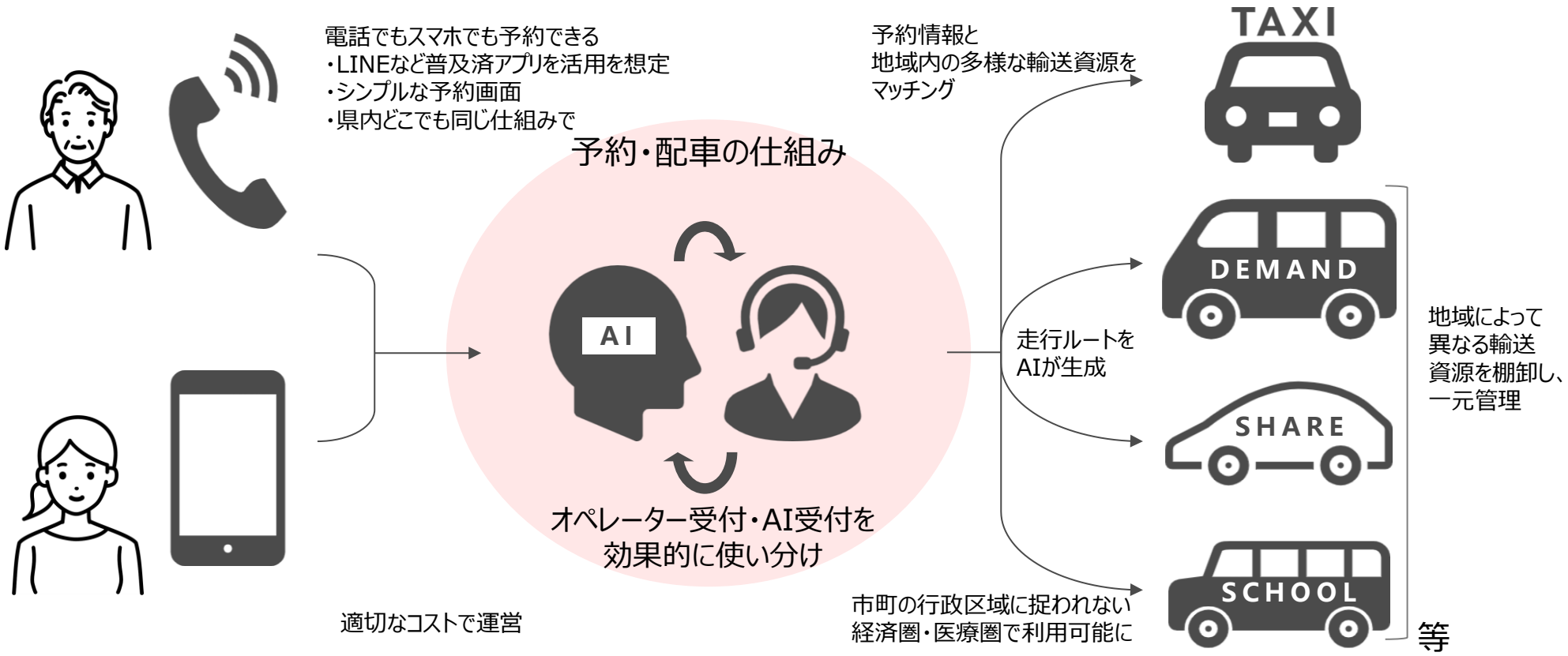
取組	夏休み小学生向け公共交通利用促進キャンペーン	ひろしま瀬戸内・船めぐりデジタル・スタンプラリー
企画概要	楽しみながら公共交通を利用できる企画 **夏休み自由研究「乗リエンテーリング」** ＋ 身近に・気軽に・利用しやすくする取組 **こども50円バス**	瀬戸内の島々を旅客船で巡り、**御船印** （神社仏閣で集められる御朱印の船バーション） を集めながら島の魅力に触れるスタンプラリー周遊企画
ターゲット	県内14万人の小学生及び保護者	①御船印コレクター（約４万人） ②40～50代の旅好きな人
実施期間	R8.7月18日(土)～8月31日(月)	R8.10月中下旬～R9.3月を予定
対象交通機関	すべて	旅客船（県内航路）
実施手法	・公共交通機関を利用して県内スポットを巡り、謎解きクイズやご当地ミッションに挑戦 ・公共交通を利用して感じたことや他者へ紹介したい発見を体験記（自由研究）としてまとめて提出	・専用アプリをダウンロードし、指定の航路（県内32航路）を利用することでデジタルスタンプを獲得 ・スタンプの獲得個数に応じて、景品をプレゼント
備考	・こども50円バスは、（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしまで企画し、県が広域調整を担った連携事業 ・鉄軌道や旅客船で夏休みに利用できる企画商品についても特設サイトで束ねて紹介	・県内32航路の旅客船事業者が一体となって行う初めての取組

広島型MaaSの汎用モデルのイメージ（案）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

○人口減少＋人手不足等により生じる「交通空白」等に対して、地域の輸送資源をフル活用して解消
※改正地域交通法と同じ方向性
○重点モデル地域を選定し、輸送資源の棚卸や活用可否、課題抽出など実現可能性の調査から着手

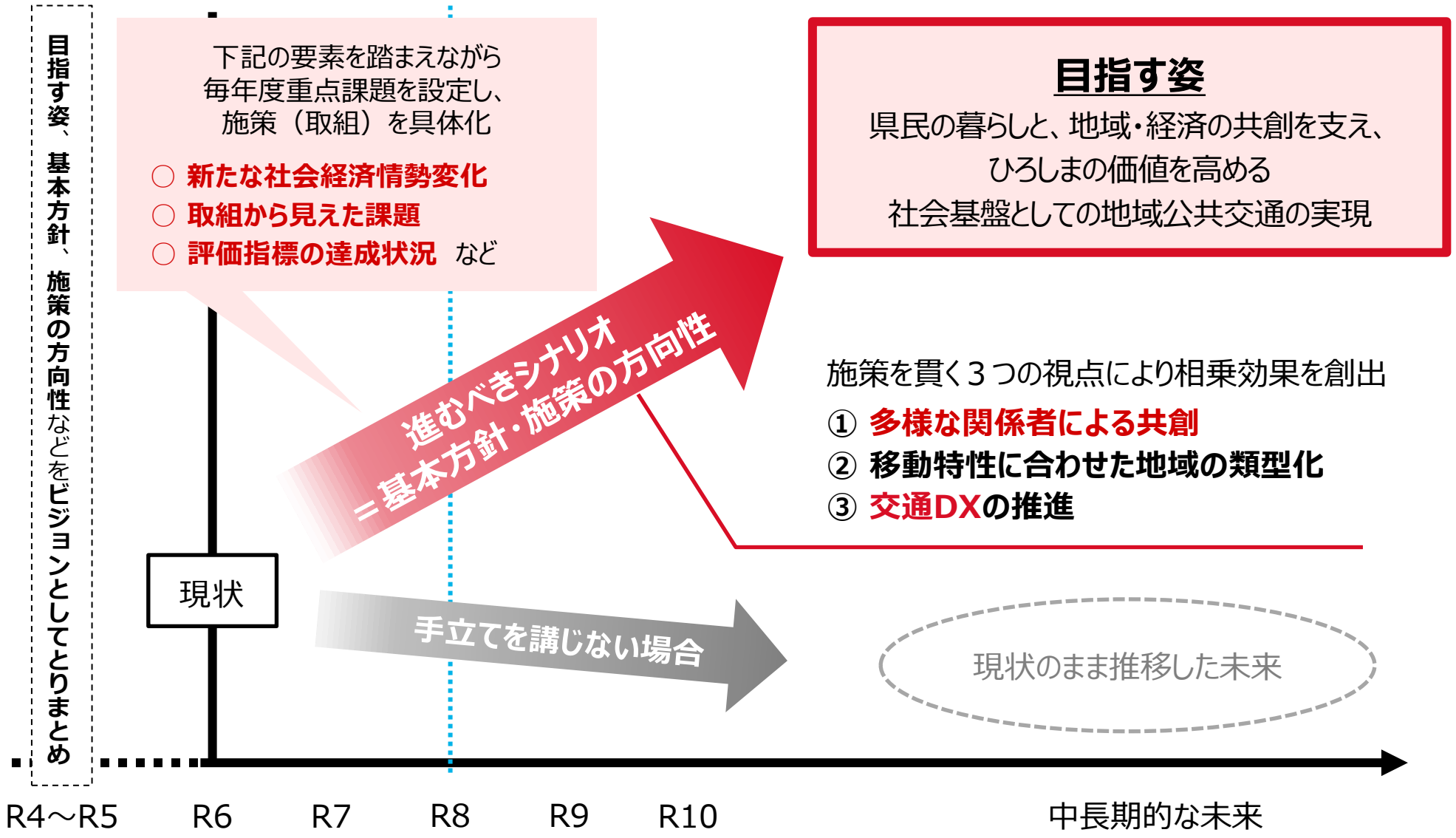
予約 → マッチング → 配車



元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

令和９年度の取組の方向性について

地域公共交通ビジョンの目指す姿の実現に向けたアプローチ



本県交通施策における令和８年度の重点テーマ（再掲）

構造的な課題である**人口減少・少子高齢化への対応**や、喫緊の課題である**人手不足・交通空白への対応**といった令和７年度からの継続課題に加え、ビジョンの目指す姿に近づいていくための観点を取り入れながら取組を推進

前年度からの継続テーマ	新たに設定したテーマ
✓ 人口減少・少子高齢化への対応（構造的課題） ✓ 人手不足への対応（喫緊の課題） ✓ 交通空白への対応（喫緊の課題）	✓ まちづくりと交通 ✓ 多様な関係者による共創 ✓ 新たな需要の喚起

重点テーマ	観点・考え方
ビジョンの目指す姿に掲げる **「まちづくりと交通」**、 **「多様な関係者による共創」**	➢ 人口減少・年齢構造変化、それに伴う移動困難者の増加など、長期的に避けられないトレンドの中で、地域公共交通の持続可能性を高めていくため、**交通を軸に他分野を巻き込む動きを具体化** ➢ こうした取組を進める上で、移動困難という地域課題をビジネスチャンスとして捉え、課題解決に取り組もうとする**民間事業者の活用（行政とのマッチング）を促進**
需要に応じた供給の最適化（効率化） だけではなく **新たな需要の喚起**により正の循環を創出	➢ 公共交通を取り巻く議論は、供給力の確保が中心になりがち、**外出需要を喚起することでもたらされる効果にも着目しながら、これまでの供給側の環境整備に加え需要側の喚起に注力**

地域公共交通を取り巻く状況（PEST分析）

要因	変化の兆候（主なもの）	機会と脅威
Politics （政治・行政的要因）	• 地域公共交通活性化再生法改正（R8.10月公布）や交通空白解消・集中対策期間（R7-9）における一体的な支援など**国全体での「リ・デザイン（再構築）」が進行中** • ライドシェア（日本版・公共）などの**規制緩和**	【機会】P×T • **AI・デジタル技術の活用×利用可能な制度の積極的な活用**により、**持続可能な交通システムへと再構築できるチャンス** • **自動運転**技術は進化を続けており、事業化は目前に迫っている
Economy （経済的要因）	• **人口減少**による**各種市場規模の縮小** • **燃油・エネルギー価格**及び**車両購入費**の**高騰** • **運転士不足**（2024年問題）と**人件費の上昇**	
Society （社会的要因）	• **少子高齢化＋過疎化の更なる進行** ⇒デジタルに不慣れな高齢者の存在 • **「交通空白」の発生・拡大**	【脅威】E×S • **人口減少・少子高齢化という構造的課題に加え、燃油をはじめとした各種価格の高騰や人手不足など事業運営上のリスクを抱えている**
Technology （技術的要因）	• スマートフォンの普及 • 予約・配車プラットフォームなど**AI・デジタル技術高度化** • **自動運転技術の進化**、社会実装件数の増加	

自動運転が本格実装するまでの過渡期をいかに乗り切るか
利用者にとって簡便な方法で、**運営側の負荷も大きくなく**、**適切なコストで運営**でき、**多くの人が使いたいと思う（支持する）**仕組みをどのように構築していくか（特に暮らしを支える生活交通の確保）

【基本方針別】拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実（陸上交通）

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を推進

主な事業	○生活交通確保対策事業 ○地域公共交通利用促進・利用転換支援事業（エリア分科会）　など
これまでの取組状況	○広域・地域間幹線の事業者バス路線について、国と協調した補助により交通ネットワークを維持確保（補助路線：53系統） ○新たな利用需要の創出に向けて、４つのエリア分科会それぞれで利用促進策の議論を深化
取組の評価・見えた課題	○広域的・幹線的な交通ネットワークの維持確保により、アクセシビリティを確保 ○バス路線を取り巻く社会経済状況は、物価・燃油価格の高騰、人手不足の問題など厳しさを増しており、観光・ビジネスなど県内外からの交流人口の呼び込みなど、モビリティマネジメントを通じて新たな需要創出につなげる必要がある。
次年度の方向性	○広域的・幹線的な交通ネットワークの維持確保 ○エリア分科会を通じて、地域公共交通の利用促進・利用転換が進むよう、R8年度の取組を発展させながら、ターゲットに応じたモビリティマネジメントを深化 ○日常的な移動需要だけではなく、観光をはじめとした新たな移動需要を獲得するための取組

	指標	R7実績値	R10目標値
評価指標の目標と実績	各拠点のアクセシビリティ（R5を100とした比率）	101.7	100以上
	生活拠点のアクセシビリティ（R5を100とした比率）	103.8	100以上
	自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合	47%	60%

【基本方針別】拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実（海上交通）

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を推進

主な事業	○離島交通対策事業 ○生活航路維持確保対策事業　など
これまでの取組状況	○離島から本土への唯一航路について、国と協調した補助により交通ネットワークを維持確保　（補助航路：7航路） ○生活航路について、減価償却費を補助対象とするなど、補助対象経費を拡充（R7～） ○生活航路の持続可能性を高めるため、エリア分科会に航路を追加し、関係者が一体となって議論を開始
取組の評価・見えた課題	○生活航路の維持確保に向けて、社会経済状況に合わせた見直しを行った。 ○しかしながら、船舶の老朽化に加え、物価・燃油価格の高騰、人手不足の問題など厳しさを増しており、関係者と一体となって持続可能性を高めていく必要がある。
次年度の方向性	○各社協力によるコスト縮減等や利用促進など共同の取組 ○R8年度の航路診断調査結果を踏まえた船舶の更新（継続検討） ○日常的な移動需要だけではなく、観光といった新たな移動需要を獲得するための取組

	指標	R7実績値	R10目標値
評価指標の目標と実績	各拠点のアクセシビリティ（R5を100とした比率）	101.7	100以上
	生活拠点のアクセシビリティ（R5を100とした比率）	103.8	100以上
	自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合	47%	60%

【基本方針別】暮らしを支える生活交通の確保

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

地域で支え合い、誰もが移動をあきらめることのない地域づくりを推進

主な事業	○市町生活交通支援事業　○事業者路線再編調査支援事業　○運行形態転換支援事業 ○広島型MaaS推進事業　など
これまでの取組状況	○市町が運行するバス路線等に対し、単県補助により交通ネットワークを維持確保 ○需要の実態に応じた車両の小型化転換など、コミュニティ交通の最適化を支援 ○人口構造の変化やライフスタイルの多様化、交通空白の問題など、生活交通を取り巻く社会課題に対して、広島型MaaSや新たな移動サービスといった持続可能なモデルを県内各地で実証
取組の評価・見えた課題	○直近実績において生活拠点のアクセシビリティは確保されているものの、需要の実態や将来推計を基に供給の最適化に取り組んでいく必要がある。 ○他方で、広島型MaaSや新たな移動サービスなど、交通空白の解消（未然防止を含む）、生活サービスとの連携による利便性の確保など、潜在的な利用需要を掘り起こす取組も重要。 ○交通の持続可能性を高める新たな交通サービスの導入が進んでいる一方で、それを特定の地域に留めることなく、県内の他地域にも展開していく必要がある。
次年度の方向性	○需要に応じた運行形態の転換（最適化）支援 ○新たな需要創出に向けた利便性の高い広島型MaaSモデル（輸送資源フル活用モデルなど）の具体化（暮らしに関連する他分野共創の仕組みづくり、他地域への横展開）

	指標	R7実績値	R10目標値
評価指標の目標と実績	生活拠点のアクセシビリティ（R5を100とした比率）	103.8	100以上
	新たな交通サービスの導入に向けた取組件数	24件	23件
	日常生活において、地域公共交通で不自由なく移動できる県民の割合	81%	100%

【基本方針別】交通事業者等の経営力強化

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

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

主な事業	○モビリティデータ連携基盤事業　○交通人材育成事業 ○交通事業者の経営力強化事業（持続可能な公共交通の実現に資する投資への支援、バス運転士等の確保に向けた支援、自動運転バス導入に向けたモデルケース作成）　など
これまでの取組状況	○モビリティデータ連携基盤の構築・提供、交通人材マネジメント研修など、交通政策の土台を着実に構築 ○運転士確保に向け、トイレ・休憩室等の職場環境整備に対する支援（バス・タクシー）、人材採用に資する取組を支援（各社の採用数に応じた支援金） ○自動運転バス導入計画の策定支援 （R7:安芸高田市、江田島市、安芸太田町　R8:尾道市、三原市、安芸高田市、庄原市）
取組の評価・見えた課題	○交通サービスの供給力強化に向けては、ヒト・モノ・データといったリソースの有効活用が順調に進んでいる。（モビリティデータ連携基盤活用状況 R7：16市町） ○交通業界における人手不足の問題に対し、短期的には人手不足の解消に向けた採用支援に注力するとともに、中長期的には必要な人手の数を減らせるよう構造転換への投資を進めていく必要がある。
次年度の方向性	○モビリティデータ連携基盤、交通人材マネジメント研修など、交通政策の土台の取組を継続 ○運転士確保に向けた取組に加え、自動運転の導入計画を踏まえた実証運行など将来に向けた投資への支援を継続 ○今後の自動運転の技術動向・社会動向を情報収集・関係者間共有するための仕組みづくり

	指標	R7実績値	R10目標値
評価指標の目標と実績	経営力の強化に向けて、先進的な取組に着手している事業者の割合	60%	75%

【基本方針別】地域公共交通を通じた社会課題の解決

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

交通ＧＸをはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進

主な事業	○交通事業者の経営力強化事業（持続可能な公共交通の実現に資する投資への支援）（再掲） ○災害時交通マネジメント検討会　など
これまでの取組状況	○交通事業者が保有する車両・船舶において、環境対応型車両への更新や、船舶の省エネ対策が進むよう支援 ○災害時交通マネジメント能力について、平時から産官学による連携・確認 （災害時交通マネジメント検討会において災害を想定したシナリオ演習の実施）
取組の評価・見えた課題	○近年、全国各地で、台風・豪雨・大雨・土砂・地震などの自然災害が激甚化しており、令和８年度も全国各地で甚大な被害が発生している。 ○本県においても、平時から「関係者間の顔の見える化」、「非常時のやることの見える化」に継続して取り組み、こうした災害に備えていく必要がある。
次年度の方向性	○環境対応車両への更新支援、災害時交通マネジメントの取組を継続

	指標	R7実績値	R10目標値
評価指標の目標と実績	地域公共交通に対するイメージの向上（脱炭素、災害時の移動手段）	44%	75%

次年度の方向性に関する論点

<table>
<tr><td>論点１
（総論）</td><td>令和９年度に取り組んでいくべき重点テーマについて、令和８年度からから加えるべき事項や視点はあるか
○ 考慮すべき新たな社会経済情勢変化（追い風となるチャンスを含む）
○ これまでの取組から見えた課題
○ 評価指標の達成状況から見えた課題　など
※ 令和８年度は、６テーマ（継続３・新規３）を設定
<table><tr><th>前年度からの継続テーマ</th><th>新たに設定したテーマ</th></tr><tr><td>✓ 人口減少・少子高齢化への対応（構造的課題）
✓ 人手不足への対応（喫緊の課題）
✓ 交通空白への対応（喫緊の課題）</td><td>✓ まちづくりと交通
✓ 多様な関係者による共創
✓ 新たな需要の喚起</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>論点２
（各論）</td><td>４つの基本方針それぞれの次年度の方向性について、事務局案に加えるべき視点や注力すべき取組はあるか</td></tr>
</table>

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

参考資料

参考）評価指標・目標水準設定の考え方

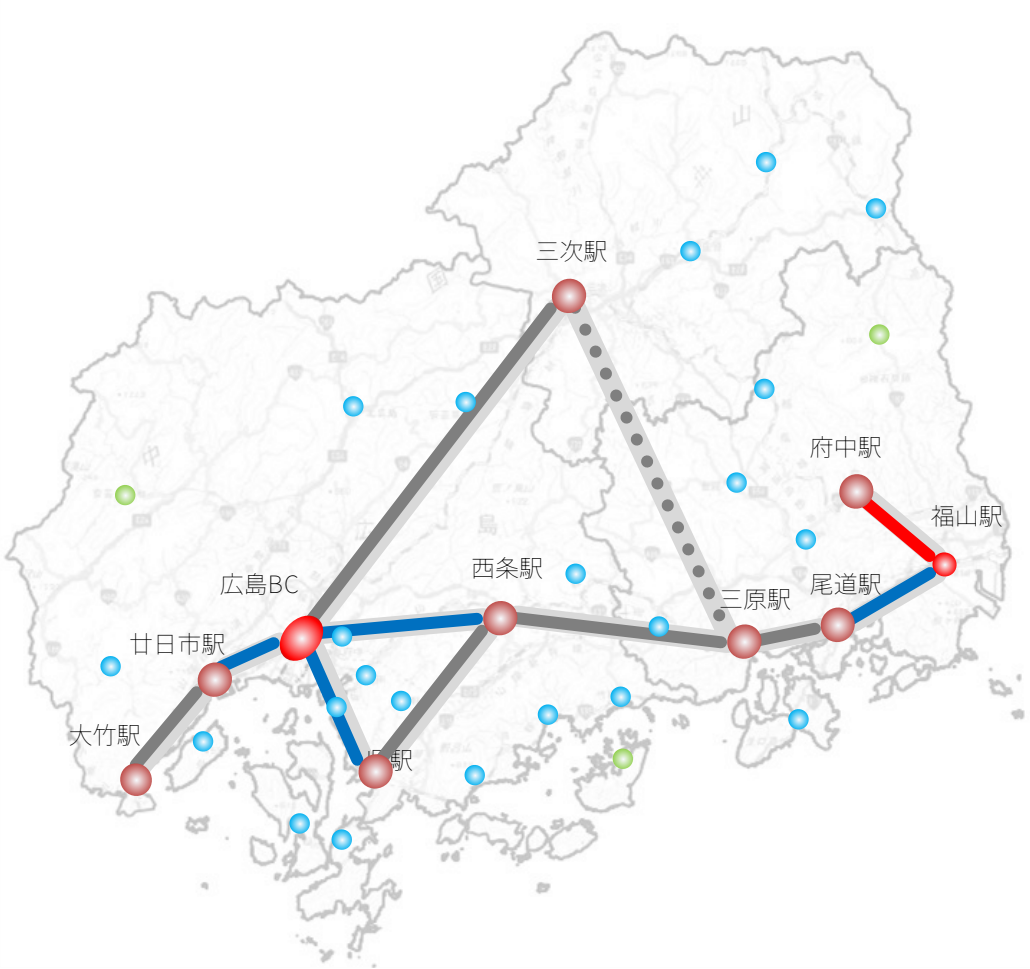
元気、美味しい、暮らしやすい ENERGY OF PEACE ひろしま

基本方針	指標	現状値（基準年）	目標値（R10）	計測方法	評価指標とした理由及びR10目標水準の考え方
拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実	各拠点のアクセシビリティ（都市計画区域マスタープランにおける広域連携軸の各都市間）	100（R5）	100以上（R5比）	乗換案内サービスから計測 該当都市間の移動時間、待ち時間、乗継時間をそれぞれ算出後、合計時間をR5と比較して割合を算出	都市間の移動のしやすさを計量する指標として設定 人口減少が進む中においても、ビジョン検討時点の水準を継続確保することを目指しR5比100に設定
	生活拠点のアクセシビリティ（同プランにおける都市間連携軸及び地域間連携軸の各都市間）	100（R5）	100以上（R5比）		
	自家用車から地域公共交通への転換を志向する県民の割合	56%（R4）	60%	毎年度実施する県民webアンケートから計測	R4に実施したアンケートにおいて、10～20代の若い世代が最も高く60％であったことから、他の世代も同水準まで引き上げることを目指し60%に設定
暮らしを支える生活交通の確保	新たな交通サービスの導入に向けた取組件数	11件（R4）	23件	県及び県内市町の取組状況から計測	R4から年2件の増加を目指し、23件に設定
	日常生活において、地域公共交通で不自由なく移動できる県民の割合	84%（R4）	100%	毎年度実施する県民webアンケートから計測	本ビジョンにおいて、地域公共交通を社会基盤（ベーシックインフラ）として位置づけることから、誰一人取り残さない社会を目指し100%に設定
交通事業者等の経営力強化	経営力の強化に向けて、先進的な取組に着手している事業者の割合	44%（R6）	75%	毎年度実施する県内交通事業者アンケートから計測	50人以上の事業者は100%、50人未満の事業者は半数超が達成している状態を目指すこととして75%に設定
地域公共交通を通じた社会課題の解決	地域公共交通に対するイメージの向上（脱炭素、災害時の移動手段）	42%（R6）	75%	毎年度実施する県民webアンケートから計測	4人のうち3人が前向きなイメージを持っていることを目指し、75%に設定
（共通）標準指標	地域公共交通輸送人員（鉄軌道・バス・旅客船・タクシー ※JR除く）	170百万人（R4）	200百万人	運輸要覧（中国運輸局）及び港湾統計年報（国土交通省）から計測	H27→R1の利用者数トレンドに人口減少を考慮し、目標を200百万人に設定
	乗合バス事業者の営業損益	▲ 6,181百万円（R4）	▲ 4,035百万円	中国地方バス要覧（中国バス協会）から計測	コロナ禍以前の水準まで回復することを目指し、目標を▲4,035百万円まで縮減することと設定
	地域公共交通への公的資金投入額	682百万円（R4）	573百万円	毎年度の県決算書類から計測	コロナ禍以前の水準まで回復することを目指し、目標を573百万円まで縮減することと設定

参考）各拠点のアクセシビリティ（都市計画マスタープランにおける広域連携軸の各都市間）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

JRダイヤ改正による乗継利便性向上などによりアクセシビリティが向上
11時間33分56秒（令和５年度実績）／11時間22分13秒（令和８年度実績） **＝101.7（R5比1.7ポイント改善）**



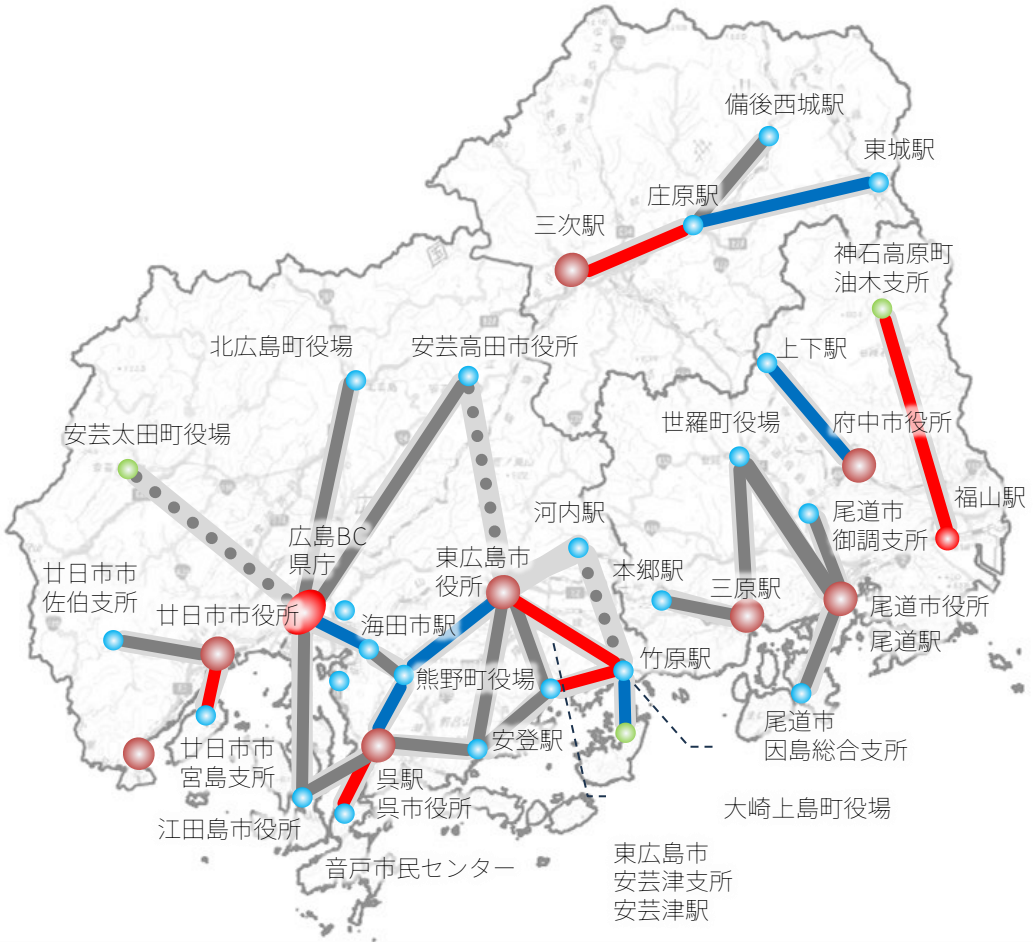
- 中枢拠点・中核拠点
- 広域拠点
- 地域拠点（都市計画区域）
- 地域拠点（都市計画区域外）

- 変化なし
- 昨年度から改善
- 昨年度から悪化
- 未算出

参考）生活拠点のアクセシビリティ（都市計画マスタープランにおける都市間連携軸及び地域間連携軸の各都市間）

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

JRダイヤ改正による乗継利便性向上などによりアクセシビリティが向上
55時間47分09秒（令和5年度実績）／53時間44分55秒（令和8年度実績） **＝103.8 （R5比3.8ポイント改善）**



- 中枢拠点・中核拠点
- 広域拠点
- 地域拠点（都市計画区域）
- 地域拠点（都市計画区域外）

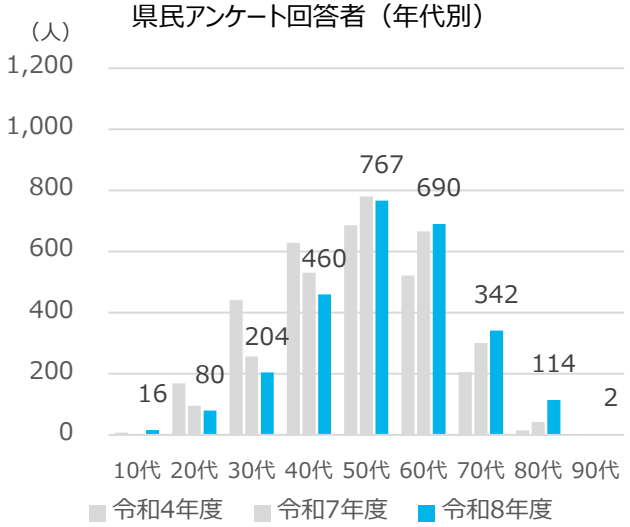
- 変化なし
- 昨年度から改善
- 昨年度から悪化
- 未算出

参考）令和８年度アンケート調査（令和７年度評価）の概要

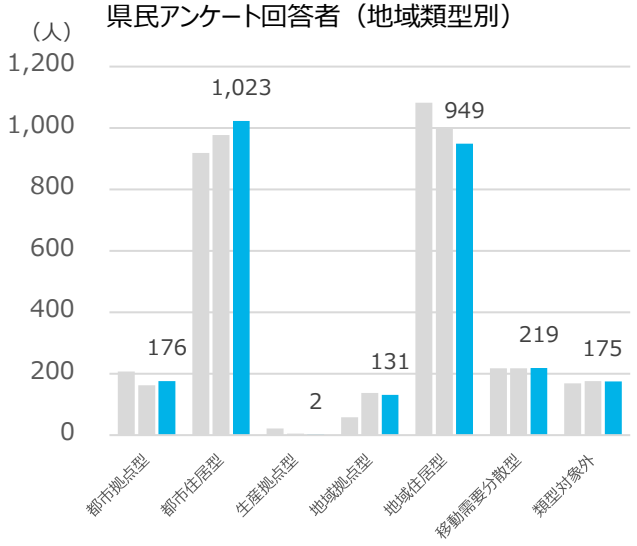
元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

項目	県民アンケート	事業者アンケート
調査方法	Webアンケート	Webアンケート
調査時期	令和8年４月（昨年と同時期）	同左
回収数	2,675名（昨年と同数）	82社
圏域別	広島：1,738名（65%） 備後：　771名（29%） 備北：　166名（　6%）	広島：56社（68%） 備後：14社（17%） 備北：　3社（　4%） 全域又は複数圏域：9社（11%）

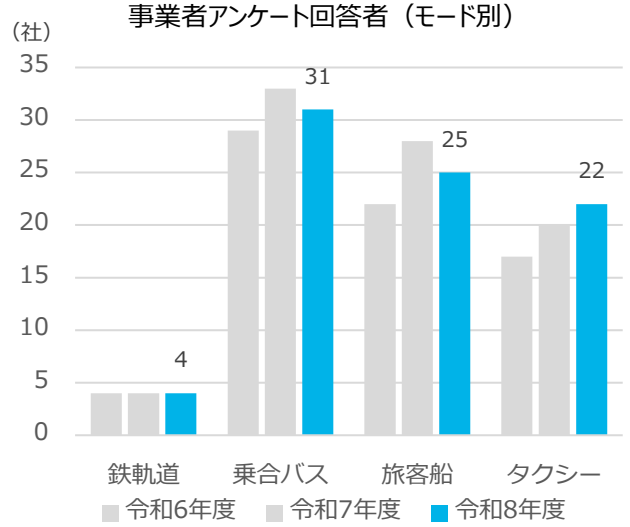
県民アンケート回答者（年代別）



県民アンケート回答者（地域類型別）



事業者アンケート回答者（モード別）

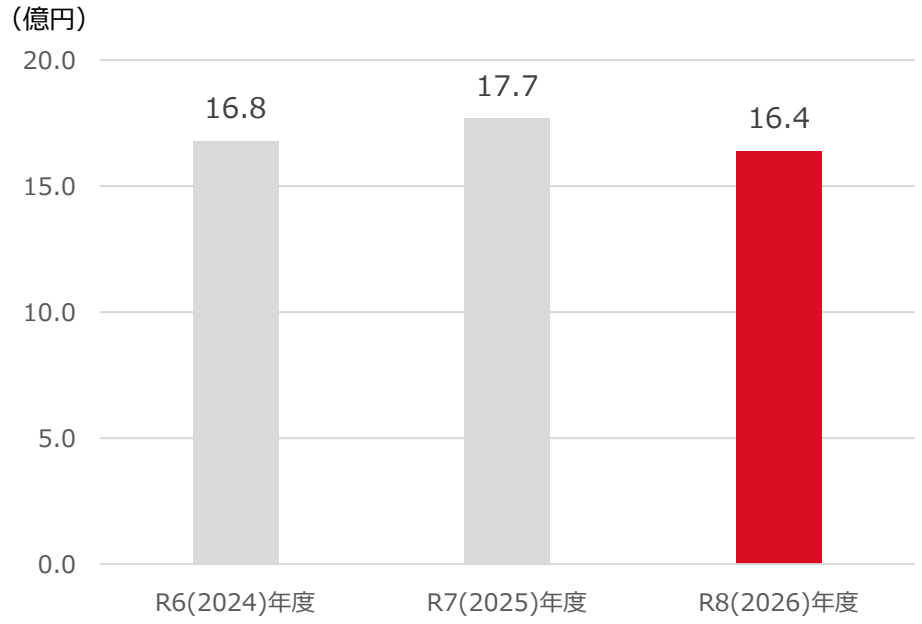


参考）広島県の令和８年度交通関連予算の概要

元気、
美味しい、
暮らしやすい
ENERGY OF PEACE
ひろしま

- 利用者減少による収入減や燃料費や人件費など各種コスト増大等により、陸上・海上ともに地域公共交通維持確保経費が増加
- こうした厳しい状況に対し、短期的には維持確保を図りつつ、中長期的には持続可能性を確保していくための手法を検討するため、調査・実証事業を確保
- また、最小の経費で最大の効果を挙げるため、令和７年度の執行実績を踏まえ全体予算額を見直した結果、令和８年度当初予算に**約16億円余**を計上。

県の交通関連予算（当初ベース）の推移
（※前年度繰越を含む）



（参考）県の交通関連予算（基本方針別増減）

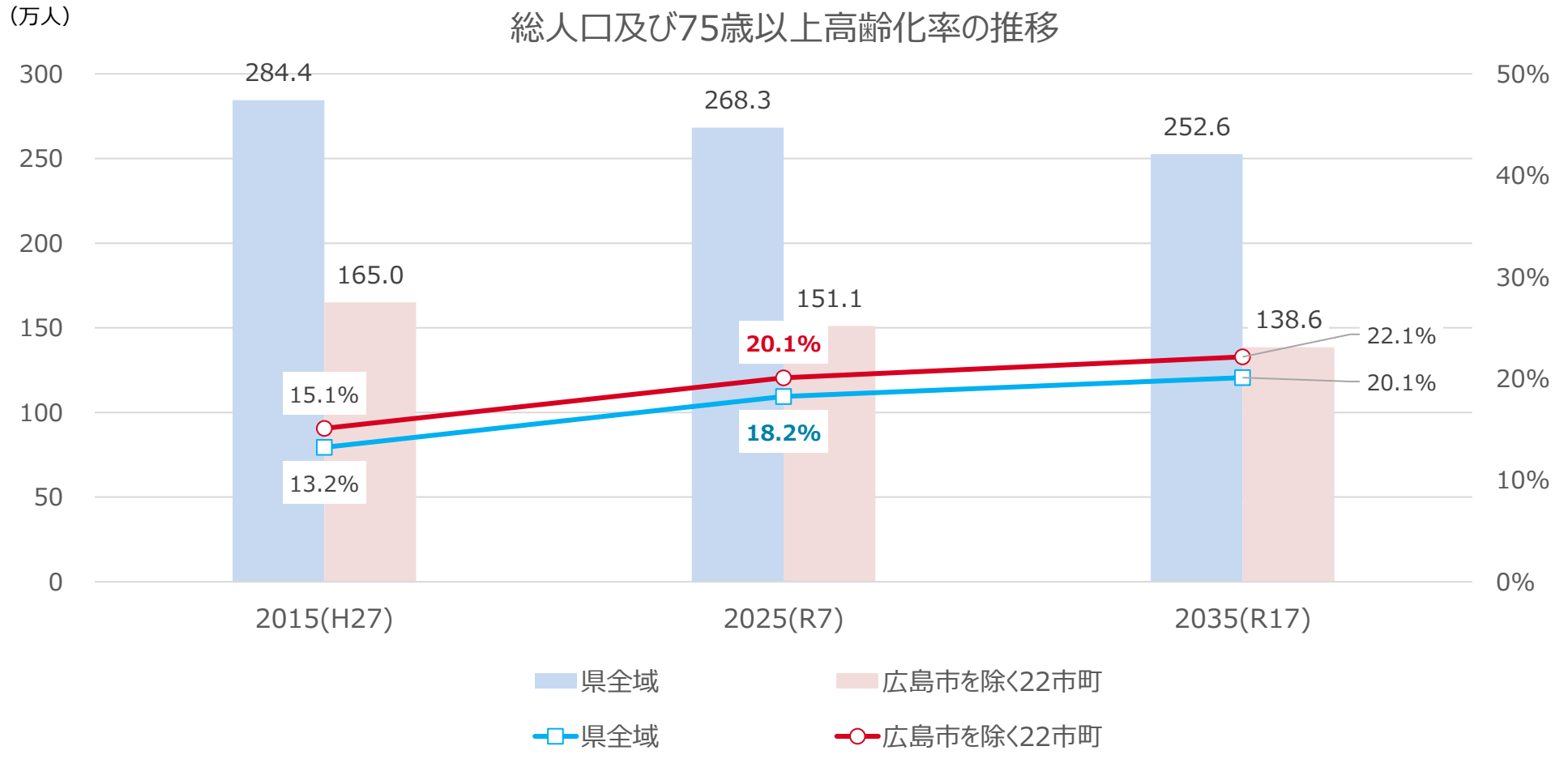
（億円）

ビジョン基本方針	R7 当初予算	R8 当初予算	R7→R8 増減
拠点間を結ぶ 交通ネットワークの充実	8.5	9.1	+0.6
暮らしを支える 生活交通の確保	2.4	2.5	+0.1
交通事業者等の 経営力強化	6.7	4.7	△2.0
公共交通を通じた 社会課題の解決	0.1	0.1	±0.0
合　計	17.7	16.4	△1.3

複数の目的を有する施策については、最も結びつきの強い基本方針に予算額を計上している。

参考）令和７年国勢調査の結果概要①

最新の国勢調査において、本県人口は268.3万人と、10年前と比べて約16.1万人減少
75歳以上高齢化率は、県全域で約18%、広島市を除く22市町で20%と、**約5人に1人が75歳**となった

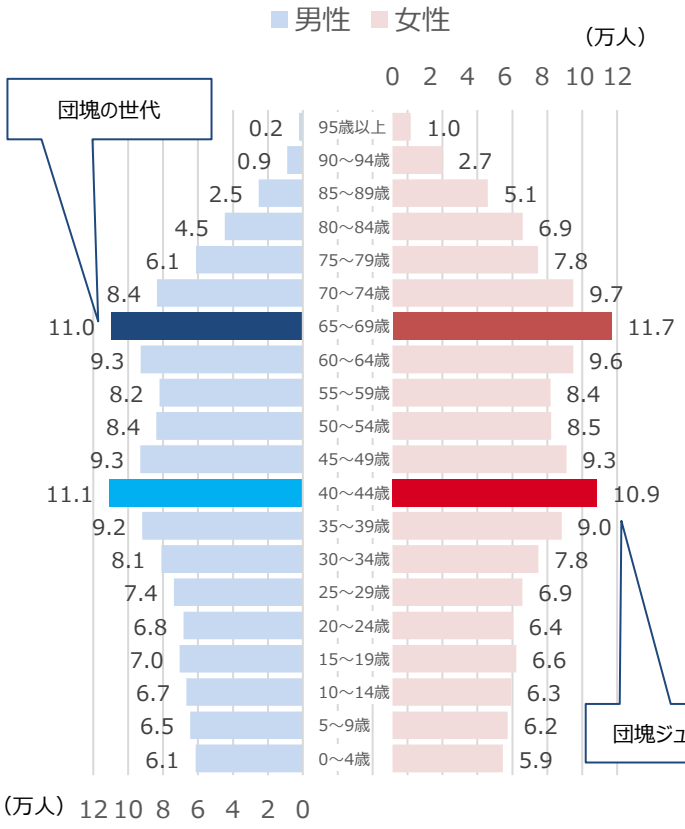


出典：平成27年・令和７年国勢調査（総務省）、
日本の地域別将来推計人口　令和５年推計（国立社会保障・人口問題研究所）

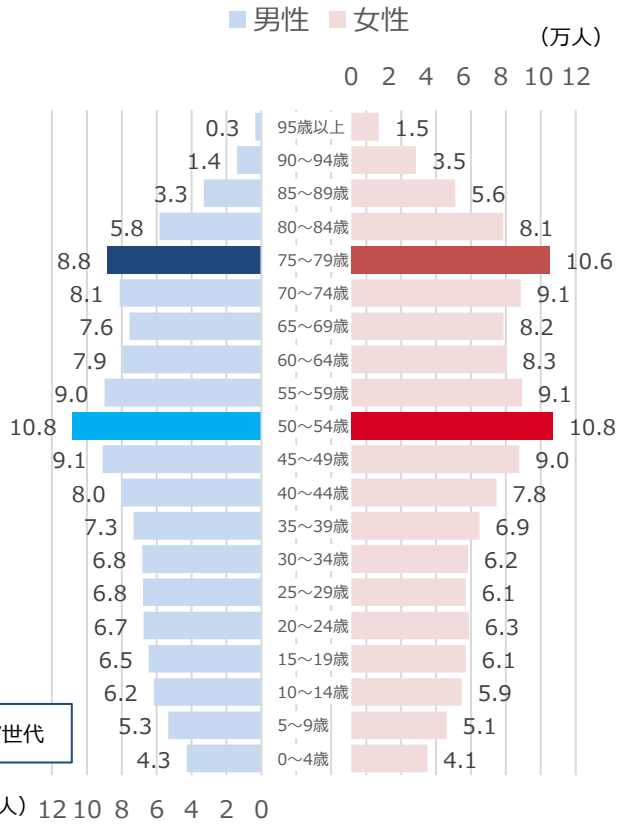
令和７年国勢調査の結果概要②

今後、2040年代には日本の高齢者人口がピークを迎える一方で、労働の担い手となる現役世代が急減する中、公共交通ネットワークの維持はもとより、ラストワンマイルをはじめとした「交通空白」解消の重要性が更に高まると考えられる

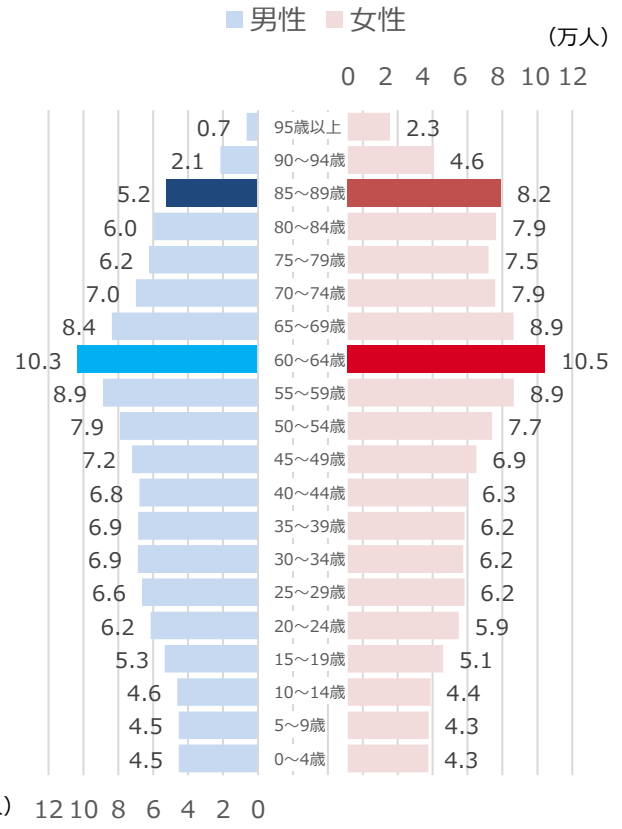
5歳階級別人口【県全域】
2015(H27)年　国勢調査



5歳階級別人口【県全域】
2025(R7)年　国勢調査



5歳階級別人口【県全域】
2035(R17)年　R5社人研推計



出典：平成27年・令和７年国勢調査（総務省）、
日本の地域別将来推計人口　令和５年推計（国立社会保障・人口問題研究所）