

プログラム①②セミナー

実施報告書・配布資料

- 人材育成プログラム実施報告書①②(北広島町・安芸太田町)
- 配布資料①②(北広島町会場・安芸太田町会場)

人材育成プログラム実施報告書①②		①②セミナー(北広島町)
日 時	令和6年9月25日(水) 10:00~11:45	
場 所	北広島町役場2階 201・202 会議室	
件 名	共創・MaaS 実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業 持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業 ①地域公共交通に関する知見の習得 ②データ活用のノウハウに関する知見の習得	
参加者	有限会社大朝交通 堀田 祐作 壬生交通株式会社 友廣 久司 北広島タクシー浜田屋 浜田 智治 有限会社八重タクシー 田中 宏幸 北広島町商工会 石坪 隆雄、合野 忠敬 北広島町議会 湊 俊文 有限会社豊平交通 上原田 真司 ホープバス協同組合 堀田 高広 三段峡交通株式会社 栗原 重幸 ちよだタクシー株式会社 堀田 和義 加計交通株式会社 上手 伸也 北広島町観光協会 辰川 勝則 北広島町まちづくり推進課 土井 孝行、小笠原 麻美 株式会社バイタルリード 森山 昌幸(講師) 【事務局】YMZOP 森本、後、梶原、黒口	
<p>1. 地域公共交通の現状や課題について(北広島町 土井氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 計画概要 ● 地域公共交通の現状 ● 地域公共交通の課題 ● 地域公共交通計画の目標 <p>2. 【行政主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について(バイタルリード森山氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 過疎地域における公共交通の利用促進策 <p>3. デマンド交通利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について(YMZOP 森本)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の利便性/満足度向上 <ul style="list-style-type: none"> ①地域内共創モデルの取り組みに関する仮設検討 商業施設(小売店)・病院・福祉施設との共創モデルなど ②地域内外共創モデルの取り組みに関する仮設検討 複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など <p>4. デマンド交通利用者(実績)データの概要について(YMZOP 森本)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用目的・目的地データの集計・分析概要(生活関連サービス) ● 利用時間・曜日データの集計・分析概要(混雑時間・曜日の傾向) ● 車両別乗合率・平均乗車人員分析概要(エリア・目的地) 		

- 利用アカウント数・トリップ数分析概要(月間トリップ数・利用アカウント数の傾向)

5. 【事業者主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について(バイタルリード森山氏)

- 過疎地域における交通事業者の取組

6. 地域の多様な主体に関するデータを活用した利用者の増加対策の検討案について
(YMZOP 森本)

③観光・商業施設等集客・現地消費額に関するデータ仮設検討

観光・商業施設等との共創モデルなど(観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点)

④地域外(広島市内観光客)共創モデルの取り組みに関する仮設検討

訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発など

7. 意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)(大朝交通 堀田氏)

- 本日のセミナーでどのようなことをするのか分からず、聞いていても具体的にどういったことをするのか不明。三方良しという内容があったと思うが、そうしないと今後交通事業者も生きていけないため、我々も頑張っていく。(加計交通 上手氏)
- 今回都合により、安芸太田町ではなく北広島町の会場で出席させてもらっているが、やっていることが安芸太田町で行っているモニターに近い気がする。県外から来訪した人は登録すれば500円で乗車できるので、これを訪日関係のお客さんなどにも使われれば、更に利用が促進されるような気はするし、北広島町でもそのように動かれたら利用者が増えるのではないかと。(三段峡交通 栗原氏)
- 以前は広島市内に通う高校生の利用があり、4月の1か月だけ定期利用してもらったが、5月から不要と言われた。どうしているのかと思ったら、両親が送迎しているようであった。森山社長の話しもあったように、運賃の半額を補助してもらうなどあれば、また違うのではないかと。(八重タクシー 田中氏)
- 今日のような乗車人数をどのように増やすのかという議題はずっと今までもしてきた。如何にお金を掛けずに取り組みを周知して乗客を増やしていくか、本日は具体的な話しがあまり出なかったと思う。(ちよだタクシー 堀田氏)
- 例えば、免許返納者に対して補助金を出す取り組みは、地域からも要望がずっと出ている。ただ、これにはお金が掛かることなので、一概に私がやれば良いとは言えない。(ちよだタクシー 堀田氏)
- 町外、県外からのお客さんをといるところでは、乗り換えがどうなる、トータルでどのくらい掛かるなど分かるモデルプランを北広島町のホームページに掲載し発信するというのも良いのではないかと。実際に町内の観光のことを聞かれることがあり、困ることがある。(ちよだタクシー 堀田氏)
- あとは問い合わせ先の整備。乗合タクシーなら分かるが、どうやって乗り継ぐのかといった他社の運行状況が殆ど分からない。そういうことが分かっている所が1か所あれば、そこに問い合わせたいとお客さんに言える。(ちよだタクシー 堀田氏)
- AIの説明があったが、実際にそこまでの性能があるのか疑わしい。私の聞くところによると、そこまでの精度はないと。これで実際に予約者が増えた際に対応出来るのか疑問である。(ちよだタクシー 堀田氏)
- 他の業者さんもそうだと思うが、弊社が抱えている問題というもの、運転手の高齢化。若い人が率先して運転手になるという話しがなく、交通事業者としては今後考えていかなければならない問題。(北広島タクシー 浜田氏)

- 最近では日本版ライドシェアの話がよく出てくる。運輸支局の方が来られて事業者の所を回っていると聞かすが、今後はその情報を共有していくということが大切ではないかと強く感じる。(北広島タクシー 浜田氏)
- 事業の継続をするか否か、きちんと現状をヒアリングしていくことが一番必要なのではないか。(豊平交通 上原田氏)
- 広島市は昨年 G7 広島サミットが開催されたため、多くの外国人が来ている。北広島町も隣接しているため、地元民からしたらそこまで価値を感じていない場合も、観光資源となるような凄いもの(例えば、NHK の朝ドラとの繋がりや国の重要文化財にも選ばれた仏像など)もある。こういったものが、少しでも利用促進に繋げていければ。(壬生交通 友廣氏)
- 広島市は昨年 G7 広島サミットが開催されたため、多くの外国人が来ている。北広島町も隣接しているため、地元民からしたらそこまで価値を感じていない場合も、観光資源となるような凄いもの(例えば、NHK の朝ドラとの繋がりや国の重要文化財にも選ばれた仏像など)もある。こういったものが、少しでも利用促進に繋げていければ。(壬生交通 友廣氏)
- 皆さんからお話を聞いて、ヒアリングの場を設ける、日々の業務で感じていることなどをアンケートして課題となっていることを抽出し、どのような方法で解決すればよいか提示出来るようになれば良いと思った次第。(大朝交通 堀田氏)
- 観光は交通だけで出来ない、様々な連携が必要である。国の予算を使ってやっていくことはタイミングが大事。(バイタルリード 森山氏)
- また、実験のための実験にしないようにすること。きちんと作り上げていくためのイニシャルを使うというやり方でなければならない。(バイタルリード 森山氏)
- 国はライドシェアをとてもしたがっているが、東京しか知らない人たちにあまり振り回されてもいけない。折角、こういった場が出来上がったため、ここできちんと対応を考えていくことがよいのではないか。(バイタルリード 森山氏)

— 以上 —

実施風景



写真撮影・出所：事務局 (YMFG ZONE プラニング)

人材育成プログラム実施報告書①②		①②セミナー(安芸太田町)
日 時	令和6年9月25日(水) 13:30~15:30	
場 所	安芸太田町役場第3会議室	
件 名	共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業 持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業 ①地域公共交通に関する知見の習得 ②データ活用のノウハウに関する知見の習得	
参加者	一般社団法人地域商社あきおおた 寶珠 真一、有田 隆司 みらい株式会社 長沼 拓磨 有限会社安野タクシー 小田 純子 株式会社恐羅漢 川本 泰生 有限会社総合企画コーポレーション 松田 直志 安芸太田町商工会 末国 浩二 安芸太田町企画課 二見 重幸、富樫 敬史 安芸太田病院 佐々木 健 三段峡交通株式会社 栗原 重幸 ホープバス協同組合 堀田 高広 有限会社大朝交通 堀田 祐作 株式会社バイタルリード 森山 昌幸(講師) 【事務局】YMZOP 森本、後、梶原、黒口	
<p>1. 地域公共交通の現状や課題について(安芸太田町 富樫氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 計画概要(計画策定の目的・区域・期間など) ● 地域公共交通の現状(人口推計・利用者数と財政支出額の推移) ● 地域公共交通の課題 ● 地域公共交通計画の目標 <p>2. 【行政主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について(バイタルリード森山氏)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 過疎地域における公共交通の利用促進策 <p>3. 定額タクシー利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について(YMZOP 森本)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の利便性/満足度向上 ①地域内共創モデルの取り組みに関する仮設検討 商業施設(小売店)・病院・福祉施設との共創モデルなど ②地域内外共創モデルの取り組みに関する仮設検討 複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など <p>4. 定額タクシー利用者(実績)データの概要について(YMZOP 森本)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用目的・目的地データの集計・分析概要(生活関連サービス) ● 利用時間・曜日データの集計・分析概要(混雑時間・曜日の傾向) ● 車両別乗合率・平均乗車人員分析概要(エリア・目的地) ● 利用アカウント数・トリップ数分析概要(月間トリップ数・利用アカウント数の傾向) 		

5. 【事業者主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について（バイタルリード森山氏）
- 過疎地域における交通事業者の取組
6. 地域の多様な主体に関するデータを活用した利用者の増加対策の検討案について（YMZOP 森本）
- ③観光・商業施設等集客・現地消費額に関するデータ仮設検討
観光・商業施設等との共創モデルなど(観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点)
 - ④地域外(広島市内観光客)共創モデルの取り組みに関する仮設検討
訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発など
7. 意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)（大朝交通 堀田氏）
- テーマ:地域内・地域内外・2町広域連携・地域外共創モデルなど
- 高校生について、行きはバスだが、帰りはバスの時間がないので、保護者の送迎。通学割引など考えてもらえたら。(安野タクシー 小田氏)
 - 今日の会議が何を狙っているのか分からない。そもそも参加者が共創・MaaSということが分かっていない。まずは説明をして欲しい。(総合企画 松田氏)
 - 共創・MaaSについて説明(YMZOP 森本・バイタルリード 森山氏)
 - JR西日本ではWESTERというアプリがある。アプリでホテルや施設の入場券が買える、クーポンもあるなど、このアプリケーション1つで交通の先に発生するサービスを提供出来るが、こういったものもイメージの1つ。(大朝交通 堀田氏)
 - 森山氏から話のあった高梁市の件を、我々の地域でも同じことをしてもそそのもの乗り手が少ないため、変わったアイデアがあれば。(総合企画 松田氏)
 - 利用者を増やすためには、地域住民にマイカーの使用を減らしてもらわなければならない。路線バスがあることを更に周知してもらわなければならない。(総合企画 松田氏)
 - 北広島町は合併したタイミングで定額運賃を始めたが、年間収入が初年度でいうと1,000万円以上。そのことを忘れられて、運賃収入が下がったとの議論がなされている。距離区分でやるべきでは。(総合企画 松田氏)
 - これは路線バスの話しであって、安芸太田町の定額タクシーについてのやり方はよいと思う。実際に町民が利用しやすいと言って使っている。(総合企画 松田氏)
 - 今回のような話は理想論で語ってはいけない。我々が悩んでいるのは、この公共交通。において、お客さんからの収入を確保して安定経営していきたいということが大きな内容。(地域商社 有田氏)
 - 今後はヒアリングやアンケートを行って、そういった部分の支援も検討していく必要はあるとの認識である。(大朝交通 堀田氏)
 - 補助金について、要は販売努力を行っていない。100%補助した路線は成長した試しがない。(地域商社 有田氏)
 - この場で決定云々はないと思うが、商工会の人も参加されているので、利用促進のため、両商工会が向かい合って話しをして欲しい。(地域商社 有田氏)
 - インバウンドに対してこれからの取り組むことになるが、北海道のスキー場では近場からの旅行者と価格設定を変えているところもある。(恐羅漢 川本氏)

—以上—

開催風景



写真撮影・出所：事務局(YMFG ZONE プラニング)

配布資料①②
北広島町会場

国土交通省 共創・MaaS実証プロジェクト

持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業

【モビリティ人材:交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル等を有する人材】

モビリティ人材育成セミナー

第1部・第2部セミナー資料

MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会

令和6年9月25日

モビリティ人材育成セミナー 第1部・第2部

【第1部 次第】

10:00 実行委員会会長挨拶
開催概要説明

10:05 **1.地域公共交通の現状や課題について**

- ・計画の概要
- ・地域公共交通の現状
- ・地域公共交通の課題
- ・地域公共交通計画の目標 (終了後、5分程度質疑対応)

10:20 **2.【行政主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について**

- ・過疎地域における公共交通の利用促進策

10:40 **3.デマンド交通利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について**

- ・利用者の利便性/満足度向上
- ①地域内共創モデルの取り組みに関する仮設検討
商業施設(小売店)・病院・福祉施設との共創モデルなど
- ②地域内外共創モデルの取り組みに関する仮設検討
複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など

10:40頃 休憩(10分程度)

【事業の背景】地域公共交通を担う交通事業者の現状と課題について

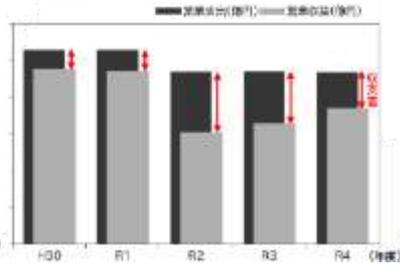
仮説)現状・課題

共創・MaaS実証プロジェクト(人材育成事業)取り組みの背景

中山間の地域公共交通事業は人口減少・少子高齢化に加え、コロナ禍を契機とした人々の行動の変容による**収支の著しい悪化**や**運転手不足の深刻化**などの様々な要因により、**各事業者単独**での経営努力では、**安定的・継続的な事業運営**や**将来に向けた投資検討・事業改善(BPR※)**が困難な状況になっている。

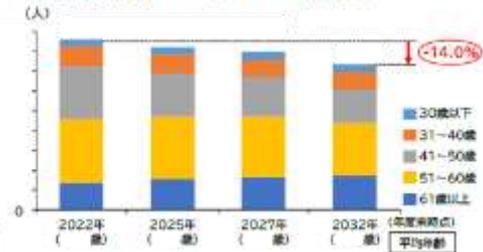
赤字の慢性化

- 人口減少やコロナ禍等での利用者の減少に伴う収支の著しい悪化



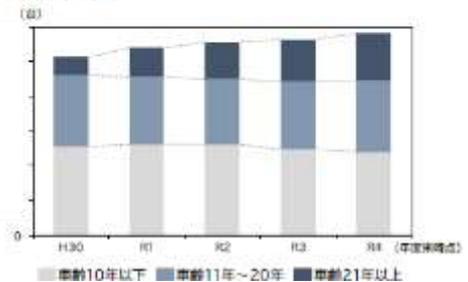
運転手不足の深刻化

- 他産業と比較して低水準の賃金
- 責任の重さや不規則な勤務体系
- 労働可能時間の減少(2024年問題)



進まない設備投資

- DX化・GX化等の将来に向けた投資が困難な状況
- 計画上の更新時期を迎えても使い続けなければならない車両



不十分な乗継環境と情報案内

- 事業者間の連携による乗継環境の機能向上
- 情報案内に係る事業者間の連携機能向上
- 交通結節点における待合施設環境の整備など

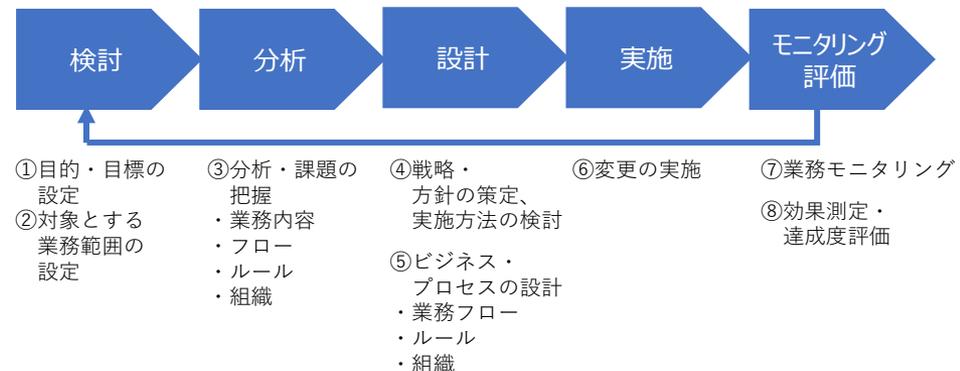
※BPR(ビジネスプロセス・リエンジニアリング)

業務本来の目的に向かって既存の組織や制度を抜本的に見直し、プロセスの視点で、職務、業務フロー、管理機構、情報システムをデザインしなおすこと。(読み:ビーピーアール)



交通事業者中心・人材育成事業の活用

BPR実施のステップ

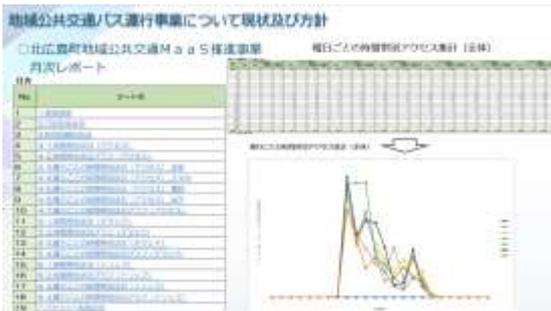


1.地域公共交通の現状や課題について

説明者 北広島町まちづくり推進課 土井 孝行様

- ・計画の概要
- ・地域公共交通の現状
- ・地域公共交通の課題
- ・地域公共交通計画の目標 (終了後、5分程度質疑対応)

(説明資料抜粋)



2.【行政主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について

専門家(講師) 株式会社バイタルリード代表取締役 森山 昌幸様

・過疎地域における公共交通の利用促進策

(プレゼン資料抜粋)

過疎地域における公共交通の利用促進の前提

- 公共交通のユーザー別に必要なサービス水準
 - 自由に車をつかえない高齢者
 - 自宅近くでの乗降
 - 通院、買物、その他の活動が可能な時間帯での運行
 - 高校生
 - 通学が可能な時間帯での運行
 - 定時制、速達性
 - 観光客、来訪者
 - 目的が達成できる運行(目的地、ダイヤ等)

過疎地域における公共交通の利用促進策

- 公共交通に関する情報提供
 - メニューの無いレストランにならない
 - 地域内の全ての公共交通情報を網羅した冊子
 - 鉄道、高速バス、幹線路線バス、支線路線バス、デマンド交通、スクールバス、タクシー(電話番号、営業時間)、公共交通利用助成 等
- モビリティ・マネジメント
 - 各種コミュニケーションによる自発的な行動変容を促す取り組み
- ナッジ(行動経済学)
 - デザインなどの一見ささやかな手段によって、選択肢の提示や情報の提供などを行い、自発的な行動変容を促す
- 地域全体での取り組み
 - 自治会による利用促進(民生委員)
- 料金施策
 - 定額乗り放題

3. デマンド交通利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について

利用者の利便性/満足度向上

① 地域内共創モデルの取り組みに関する仮設検討

(検討案)

商業施設(小売店)・病院・福祉施設との共創モデルなど

- ・買い物定期便 利用者の少ない時間帯に乗合で商業施設に訪問/買い物割引券
- ・病院・福祉施設 復路便・次回往路便予約 先行予約で乗合割合を向上

② 地域内外共創モデルの取り組みに関する仮設検討

(検討案)

複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など

- ・乗継企画料金設定 地域内乗継割引、地域内外乗継割引
- ・共同経営(カルテル)の認可 各社共通料金の設定

モビリティ人材育成セミナー 第1部・第2部

【第2部 次第】

10:50 4.デマンド交通利用者(実績)データの概要について

- ・利用目的・目的地データの集計・分析概要(生活関連サービス)
- ・利用時間・曜日データの集計・分析概要(混雑時間・曜日の傾向)
- ・車両別乗合率・平均乗車人員分析概要(エリア・目的地)
- ・利用アカウント数・トリップ数分析概要(月間トリップ数・利用アカウント数の傾向)

10:55 5.【事業者主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について

- ・過疎地域における交通事業者の取組

11:10 6.地域の多様な主体に関するデータを活用した利用者の増加対策の検討案について

③観光・商業施設等集客・現地消費額に関するデータ仮設検討

観光・商業施設等との共創モデルなど(観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点)

④地域外(広島市内観光客)共創モデルの取り組みに関する仮設検討

訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発など

7.意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

テーマ:地域内・地域内外・2町広域連携・地域外共創モデルなど

11:30 終了・解散

4. デマンド交通利用者(実績)データの概要について①

利用登録者情報

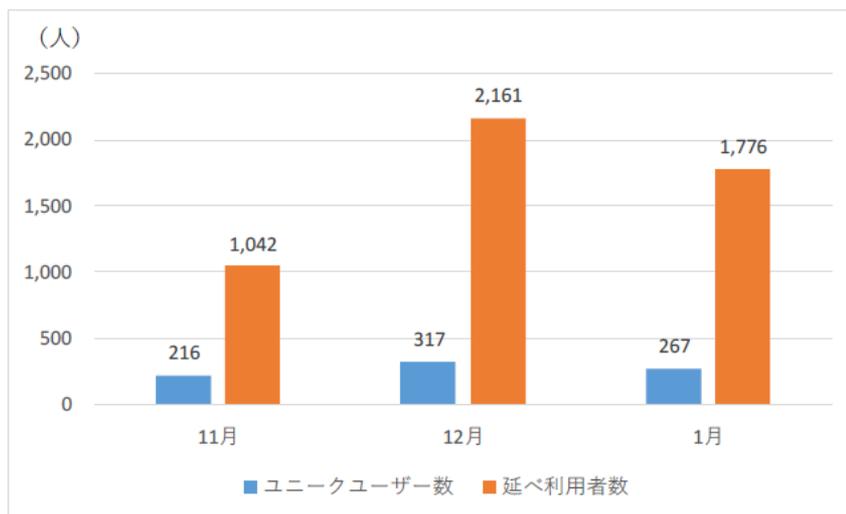
- 月間利用者数(延べ人員・ユニークユーザー数/アカウント数)

システム上の利用登録者数：520人※（令和6年1月31日時点）

※登録者数に町外利用者用・テスト用予約アカウント等の34人を含む

- 12月の利用者が最も多く、延べ利用者数は2,161人、ユニークユーザー数は317人である。
- 利用登録者は80代の女性が全体の約3割を占め、最多である。

ホープタクシー利用者数



利用者登録状況（生年月日や性別の登録がないアカウントを除く）

年齢	登録者数(人)		
	男性	女性	合計
未就学児	0	0	0
小学生	4	1	5
中学生	1	4	5
高校生	3	4	7
19歳～49歳	16	14	30
50歳～59歳	18	15	33
60歳～69歳	20	23	43
70歳～79歳	15	57	72
80歳～89歳	19	138	157
90歳以上	14	48	62
計	110	304	414

4. デマンド交通利用者(実績)データの概要について②

目的地情報

● 利用目的・目的地データの集計・分析概要

⇒ 生活関連サービス(商業施設・病院・郵便局・役場など 更なる利用者の増加対策)

主要ランドマークの利用人数 (上位15カ所を抽出)

乗降場所	乗降人数(人)			合計
	11月	12月	1月	
	11/15~30	12/1~31	1/1~31	
サンクス	180	420	304	904
美和郵便局	74	159	148	381
千代田病院	68	148	138	354
大朝ふるさと病院	67	132	116	315
わさーるマート	35	104	78	217
千代田中央病院	35	80	86	201
アザレア	32	80	76	188
さあくる	38	81	64	183
大朝駅	38	75	65	178
ホームきずな	41	66	69	176
大朝インターバス停	34	52	42	128
JA(農協)芸北店	20	42	41	103
豊平診療所	21	42	37	100
ローソン蔵迫店	17	42	32	91
市頭眼科医院	13	30	38	81
計	713	1,553	1,334	3,600

- 千代田エリアのサンクスを乗降地点とした利用が最も多い。
- 乗り継ぎポイントに設定している美和郵便局・ローソン蔵迫店の利用者も一定数確認できる。

4. デマンド交通利用者(実績)データの概要について③

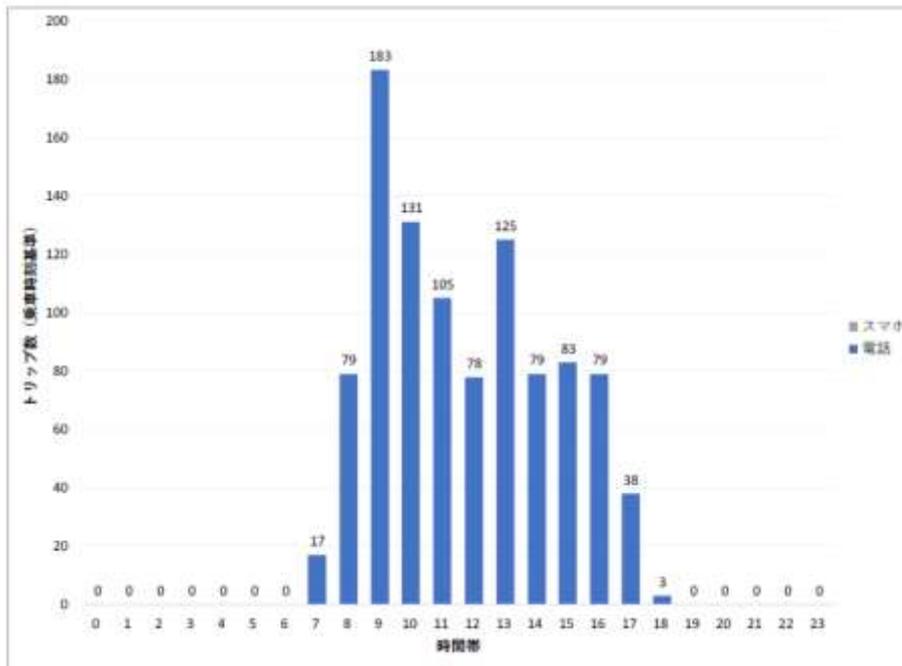
利用時間・曜日情報

● 利用時間・曜日データの集計・分析概要(令和5年度11月事例)

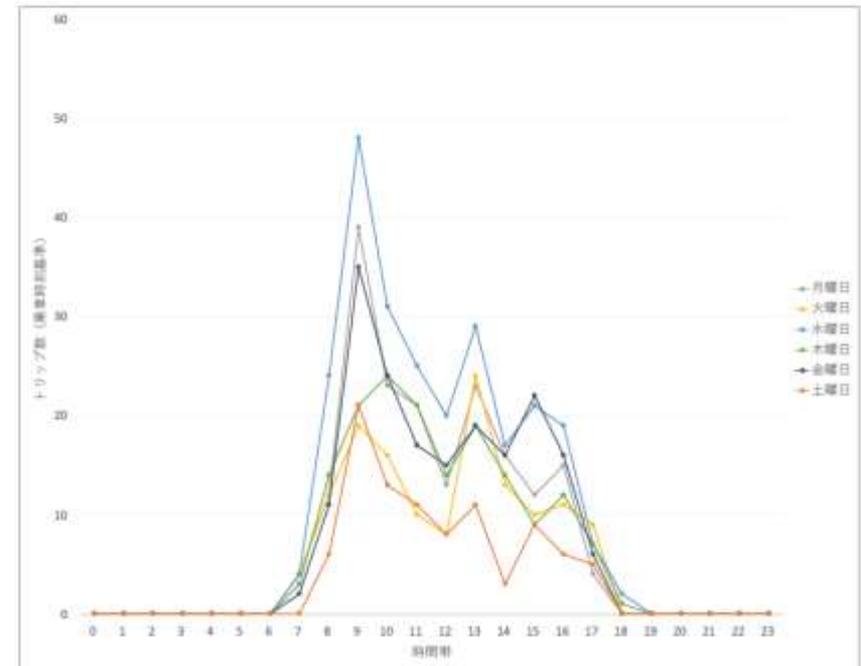
⇒ 混雑時間・曜日の傾向(稼働状況の把握 利用者の少ない時間帯・曜日の利用者の増加対策)

○ 他の曜日と比べると、木曜日と土曜日のトリップ数が少ない傾向にある。

図時間帯別トリップ集計グラフ(11月実績)



曜日ごとの時間帯別トリップ集計グラフ(11月実績)



4. デマンド交通利用者(実績)データの概要について④

車両乗車情報

● 車両別乗合率・平均乗車人員分析概要

⇒ エリア別・目的地別(乗合率・乗車人員の把握 増加対策)

車両別乗合率（運行回数に対して乗合運行が占める割合）

車両	乗合率 (%)			合計
	11月	12月	1月	
	11/15~30	12/1~31	1/1~31	
総企【1号】	32%	33%	33%	33%
総企【2号】	16%	19%	15%	17%
大船【1号】	27%	24%	20%	23%
大船【2号】	22%	24%	26%	24%
浜田屋	18%	23%	18%	20%
ちよだタクシー	26%	19%	19%	20%
八重タクシー	37%	42%	31%	37%
壬生交通	24%	31%	27%	28%
豊平【北部】	17%	23%	25%	22%
豊平【南部】	28%	10%	27%	19%
計	26%	27%	27%	27%

車両別平均乗車人員

車両	平均乗車人員 (人/回)			合計
	11月	12月	1月	
	11/15~30	12/1~31	1/1~31	
総企【1号】	1.43	1.36	1.38	1.38
総企【2号】	1.29	1.33	1.23	1.29
大船【1号】	1.38	1.28	1.26	1.30
大船【2号】	1.31	1.34	1.34	1.33
浜田屋	1.25	1.35	1.21	1.28
ちよだタクシー	1.42	1.34	1.29	1.34
八重タクシー	1.63	1.76	1.61	1.67
壬生交通	1.34	1.64	1.46	1.51
豊平【北部】	1.20	1.59	1.50	1.47
豊平【南部】	1.28	1.42	1.42	1.39
計	1.40	1.46	1.38	1.42

車両別延べ乗車人数

車両	延べ乗車人数 (人)					
	11月		12月		1月	
	11/15~30	1日あたり	12/1~31	1日あたり	1/1~31	1日あたり
総企【1号】(土曜運休)	97	8.8	164	7.8	150	7.9
総企【2号】	88	6.8	180	7.2	151	6.6
大船【1号】	116	8.9	192	7.7	182	7.9
大船【2号】	109	8.4	192	7.7	167	7.3
浜田屋	76	5.8	191	7.6	116	5.0
ちよだタクシー	146	11.2	290	11.6	264	11.5
八重タクシー	240	18.5	509	20.4	419	18.2
壬生交通	102	7.8	275	11.0	230	10.0
豊平【北部】	38	2.8	97	3.9	60	2.6
豊平【南部】	32	2.5	71	2.8	37	1.6
計	1,042	81.5	2,161	87.7	1,776	78.6

車両別運行回数

車両	運行回数 (回)					
	11月		12月		1月	
	11/15~30	1日あたり	12/1~31	1日あたり	1/1~31	1日あたり
総企【1号】(土曜運休)	68	6.2	121	5.8	109	5.7
総企【2号】	68	5.2	135	5.4	123	5.3
大船【1号】	94	6.5	150	6.0	144	6.3
大船【2号】	83	6.4	143	5.7	125	5.4
浜田屋	61	4.7	142	5.7	96	4.2
ちよだタクシー	103	7.9	216	8.6	204	8.9
八重タクシー	147	11.3	290	11.6	261	11.3
壬生交通	76	5.8	168	6.7	158	6.9
豊平【北部】	30	2.3	61	2.4	40	1.7
豊平【南部】	25	1.9	50	2.0	26	1.1
計	745	58.3	1,476	60.0	1,286	56.9

4. デマンド交通利用者(実績)データの概要について⑤

利用者情報

- 利用アカウント数・トリップ数分析概要
⇒ 月間トリップ数・利用アカウント数の傾向
(平均値の算出 トリップ数の少ない利用者像
の検証・増加対策)
- 最も利用の多いアカウントで1 か月間
(12 月実績) で99 回の利用がある。
- 月に2 回利用するアカウントが最も多く、
次いで1 回利用するアカウントが多い。

利用回数別集計 (月間トリップ数別利用アカウント数)

(11月)			(12月)			(1月)		
トリップ数	利用 アカウント数	延べ利用者数	トリップ数	利用 アカウント数	延べ利用者数	トリップ数	利用 アカウント数	延べ利用者数
合計	216	1,000	合計	317	2,058	合計	267	1,684
1	49	49	1	61	61	1	56	56
2	69	138	2	71	142	2	60	120
3	20	60	3	19	57	3	28	84
4	15	60	4	33	132	4	22	88
5	10	50	5	20	100	5	13	65
6	10	60	6	22	132	6	19	114
7	5	35	7	13	91	7	5	35
8	6	48	8	12	96	8	7	56
9	6	54	9	10	90	9	8	72
10	6	60	10	7	70	10	2	20
11	2	22	11	5	55	11	6	66
12	1	12	12	4	48	12	6	72
13	3	39	13	3	39	13	4	52
14	1	14	14	4	56	14	6	84
15	2	30	15	3	45	15	2	30
16	3	48	16	4	64	16	4	64
17	1	17	17	4	68	17	1	17
19	1	19	18	3	54	18	3	54
22	1	22	19	2	38	20	2	40
24	1	24	21	2	42	22	1	22
25	1	25	22	1	22	24	1	24
27	1	27	23	1	23	25	1	25
34	1	34	25	1	25	27	2	54
53	1	53	26	2	52	34	2	68
合計	216	1,000	28	1	28	36	2	72
			29	1	29	41	1	41
			34	1	34	45	1	45
			37	1	37	51	1	51
			39	2	78	93	1	93
			44	1	44	合計	267	1,684
			47	1	47			
			60	1	60			
			99	1	99			
			合計	317	2,058			

6. デマンド交通利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について

目的地の企画・開発・共創

③ 観光・商業施設等集客・現地消費額に関するデータ仮設検討

(検討案)

観光・商業施設等との共創モデルなど

・観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点

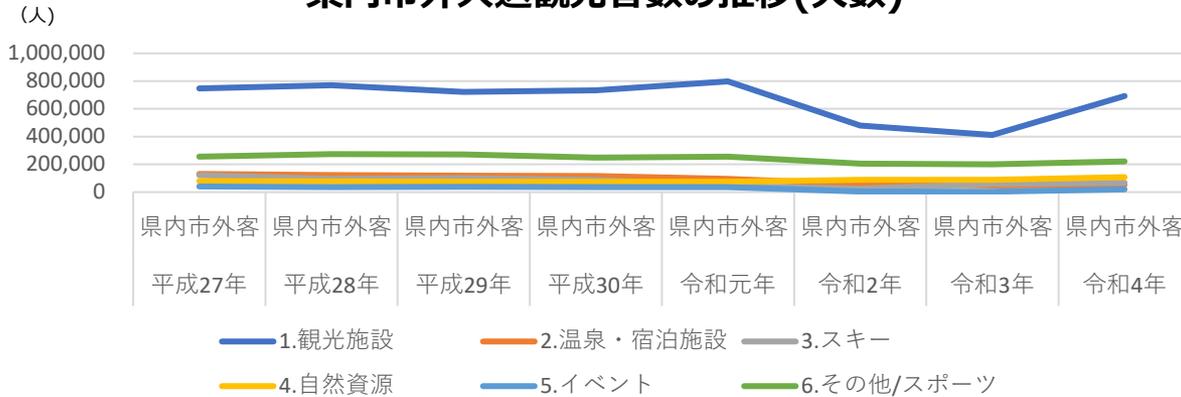
④ 地域外(広島市内観光客)共創モデルの取り組みに関する仮設検討

(検討案)

訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発 など

【参考資料】北広島町観光動態データ (出所:広島県観光客統計調査票)

県内市外入込観光客数の推移(人数)



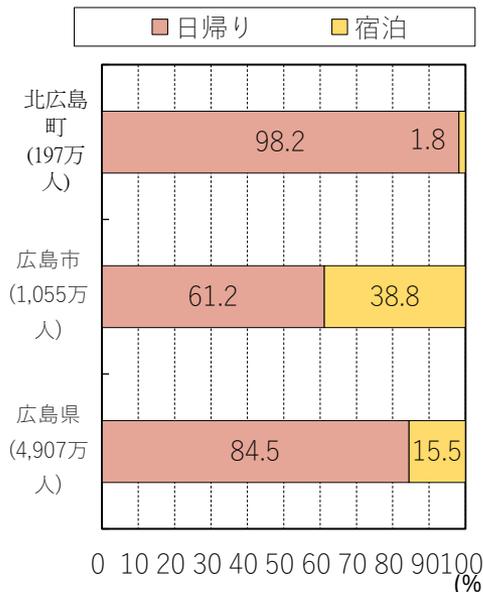
町外訪問者数Top3

- ①道の駅舞ロード I C千代田
- ②中国平和記念墓地公園
- ③八王子よみがえりの水

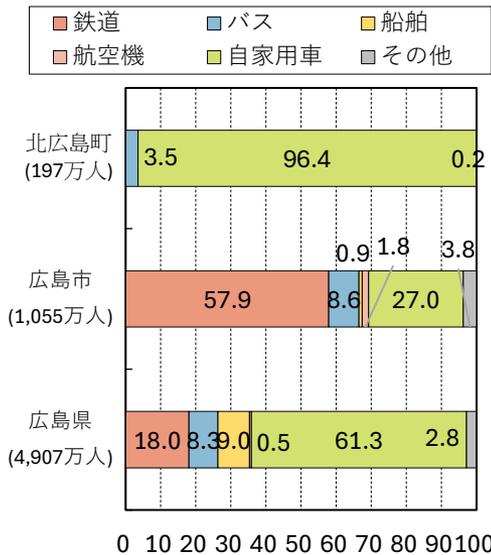
観光客の傾向

- ①日帰り観光客 98.2%
- ②自家用車利用 96.4%
- ③広島県・隣接県 70.7%

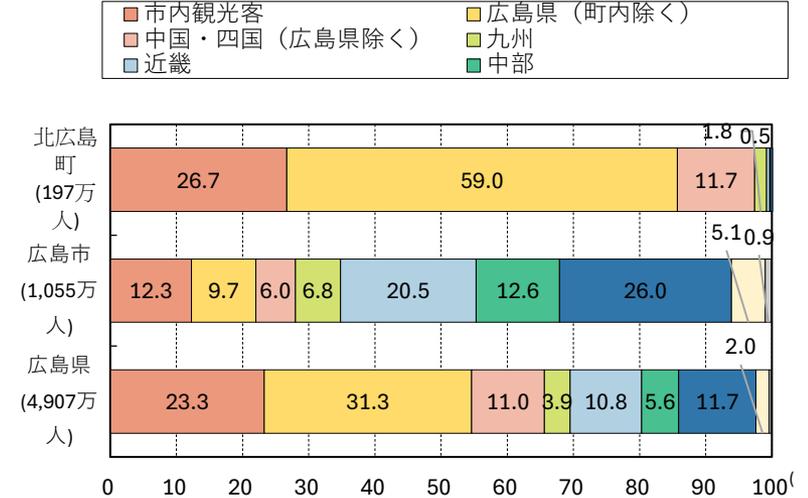
総観光客数日帰り・宿泊別



総観光客数 利用交通機関



総観光客数 発地別割合



(資料) 広島県観光客数の動向(令和4年)

【参考資料】観光動態データ (出所:令和5年/2023年広島市観光動向調査)

広島市入込観光客数の推移

区 分	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	前年との比較		令和元年との比較	
						前年	増減率	増減数	増減率
入込観光客	1,427万4千人	854万9千人	755万3千人	925万人	1,229万9千人	304万9千人	33.0%	▲197万5千人	▲13.8%
一般観光客	1,209万7千人	825万人	736万6千人	883万7千人	1,046万8千人	163万1千人	18.5%	▲162万9千人	▲13.5%
修学旅行生等	33万人	9万2千人	16万人	32万3千人	35万人	2万7千人	8.4%	2万人	6.1%
外国人観光客	184万7千人	20万7千人	2万7千人	9万人	148万1千人	139万1千人	1,545.6%	▲36万6千人	▲19.8%

注：交通結節点（JR主要駅、広島空港、広島港、広島バスセンター、高速道路インターチェンジ等）での流入量を基に積算した。

広島市観光消費額の推移

区 分	令和元年 (2019年)	【参考値】 令和2年 (2020年)	【参考値】 令和3年 (2021年)	【参考値】 令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	【参考値】 前年との比較		令和元年との比較	
						前年	増減率	増減数	増減率
観光消費額	2,485億円	1,625億円	1,793億円	2,510億円	3,255億円	745億円	29.7%	770億円	31.0%
うち外国人観光客	442億円	55億円	3億円	23億円	362億円	339億円	1,473.9%	▲80億円	▲18.1%
1人当たり消費額	17,410円	19,010円	23,740円	27,130円	26,460円	▲670円	▲2.5%	9,050円	52.0%
外国人観光客	23,940円	26,370円	10,390円	26,040円	24,470円	▲1,570円	▲6.0%	530円	2.2%

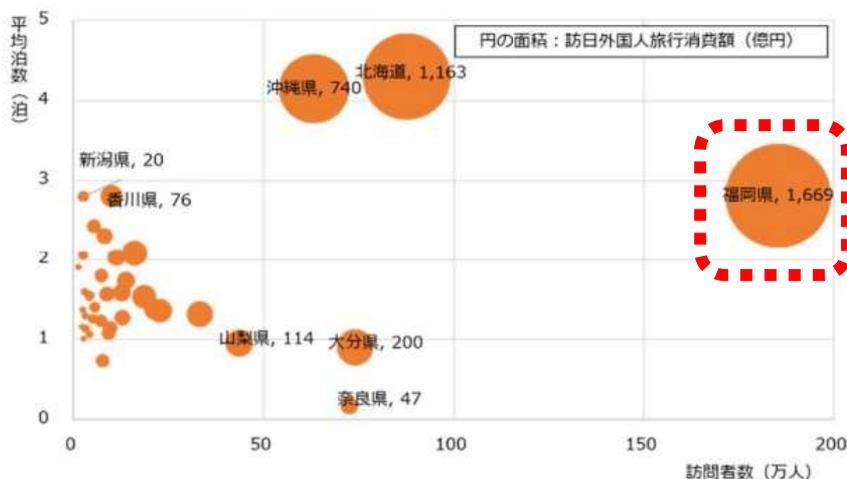
注：令和2年(2020年)から令和4年(2022年)までの3年間については、新型コロナウイルス感染症の影響でアンケート調査のサンプル数が十分に集まらなかったことから、観光消費額及び1人当たり消費額は参考値である。

第1部 P41

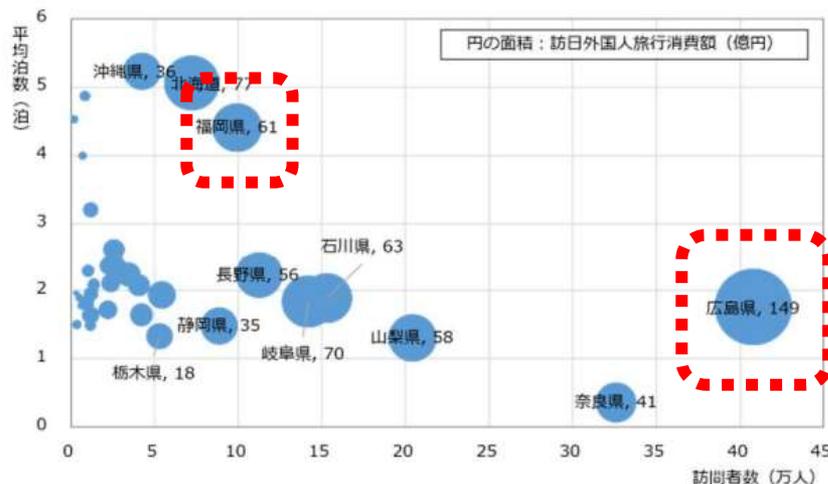
地方部における道県別訪問者数、平均泊数及び旅行消費額 (2023年)

東アジアからの旅行者に絞ると、旅行消費額は、**福岡県**、北海道及び沖縄県に顕著に集中しており、訪問者数が比較的多い大分県や山梨県でも大きい。
 欧米豪からの旅行者に絞ると、訪問者数が最も多い**広島県**の旅行消費額が最も大きい。

東アジア



欧米豪

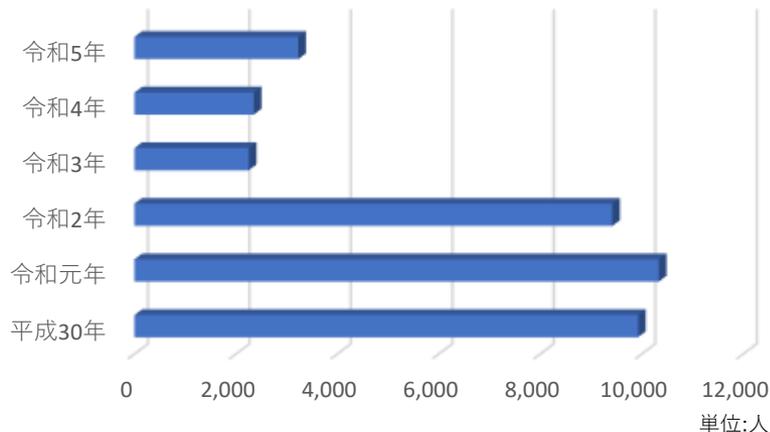


【仮説】

欧米豪の訪問者数・消費額は国内(地方)NO.1⇒誘客・消費拡大戦略を検討する。

【参考資料】安芸太田町観光動態データ (出所:広島県観光客統計調査票)

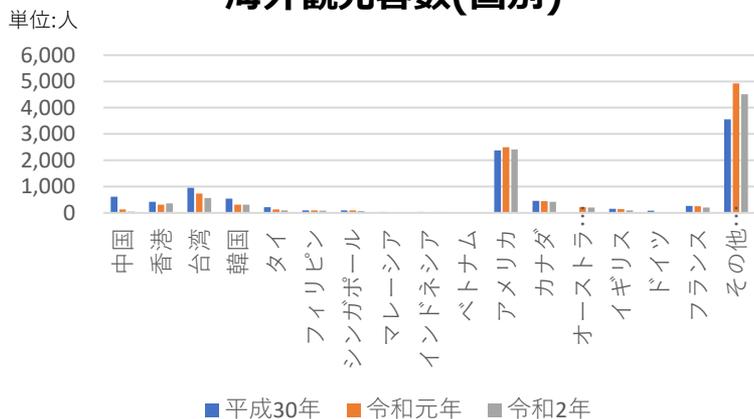
海外観光客数(全体)



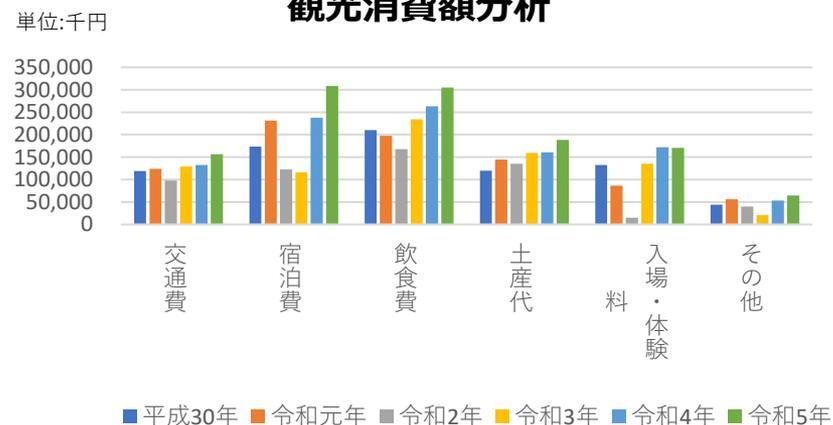
海外観光客数(三段峡)



海外観光客数(国別)



観光消費額分析



7.意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

共創対象者(案)

共創モデル区分	対象事業者	概要(仮設)
①地域内共創モデル	商業施設(小売店)・病院・福祉施設 地域企業 など	買い物定期便、病院・福祉施設復路便・次回往路便予約など
②地域内外共創モデル	交通事業者	複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など(乗継企画料金設定など/共同経営(カルテル)の認可)
③北広島町・安芸太田町広域共創モデル	観光・商業施設など	観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点整備
④地域外(広島市内観光客)共創モデル		訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発

1. 共創モデル実証運行事業

※運行(次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む)を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード(鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など)は問いません。

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
(「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】 ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
・実証事業に要する経費

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

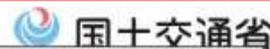


<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！ (補助上限額：1億円)

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は2/3	補助率 2/3	補助率 1/2

【参考資料】令和7年度概算要求 (出所:国土交通省予算概算要求概要)

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開



令和7年度予算要求額
・地域交通の「リ・デザイン」等に対する支援関係
約274億円 (対前年度比1.28倍)

○地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。

○「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

「交通空白」の解消

国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長: 前国土交通大臣、令和6年7月設置)

の下、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」の解消に向けて一気呵成に取り組む。

※岸田総理大臣指示

「第五に、二次交通の確保が不可欠であり、「交通空白」解消本部を司令塔として、地方公共団体と連携し、デジタルを活用しつつ、交通空白の解消と利便性の確保に取り組んでいただきたい。」(第24回観光立国推進閣僚会議(令和6年7月19日))

○「交通空白」の課題が存在する自治体において
公共ライドシェア、日本版ライドシェア等の導入等を一気通貫で支援
地域における調査・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援

○官民連携、地域間連携、モード間連携による「交通空白」の解消を支援
(都道府県が先導・補完する「交通空白」解消に資する取組も後押し)

○観光地や主要交通結節点等におけるアクセス・予約円滑化等の支援



多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に設置された
「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ(令和6年5月)を踏まえ、
デジタルの活用と関係者庁連携により実装

○共創モデル実証運行事業、日本版MaaS推進・支援事業

官民連携、交通事業者間連合、他分野との共創
MaaSの広域化 等

例: 交通 × 教育・医療



○地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

モビリティデータの利活用、横断的・機動的体制 等

○自動運転の社会実装に向けた支援 等

○交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

配車・運行管理システムの導入・共通化、
データ利活用に資するキャッシュレス決済の導入支援 等



○旅客運送事業者の人材確保

2種免許取得支援等の人材確保等



○財政投融资(鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)

○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

○社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)
地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設



○EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援

地域公共交通の維持・確保等

○地域公共交通の維持・確保

地域公共交通計画に基づくバス路線等の運行支援
離島航路、航空路の運航支援 等



○訪日外国人旅行者の地方誘客を支える
公共交通機関等における受入環境整備(観光庁予算)
多言語対応、車両大型化、観光車両の導入・改良等



配布資料①②
安芸太田町会場

国土交通省 共創・MaaS実証プロジェクト

持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業

【モビリティ人材:交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル等を有する人材】

モビリティ人材育成セミナー

第1部・第2部セミナー資料

MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会

令和6年9月25日

モビリティ人材育成セミナー 第1部・第2部

【第1部 次第】

14:00 実行委員会会長挨拶
開催概要説明

14:05 **1.地域公共交通の現状や課題について**

- ・計画の概要(計画策定の目的・区域・期間など)
- ・地域公共交通の現状(人口推計・利用者数と財政支出額の推移)
- ・地域公共交通の課題
- ・地域公共交通計画の目標 (終了後、5分程度質疑対応)

14:20 **2.【行政主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について**

- ・過疎地域における公共交通の利用促進策

14:40 **3.定額タクシー利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について**

- ・利用者の利便性/満足度向上
 - ①地域内共創モデルの取り組みに関する仮設検討
商業施設(小売店)・病院・福祉施設との共創モデルなど
 - ②地域内外共創モデルの取り組みに関する仮設検討
複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など

14:40頃 休憩(10分程度)

【事業の背景】地域公共交通を担う交通事業者の現状と課題について

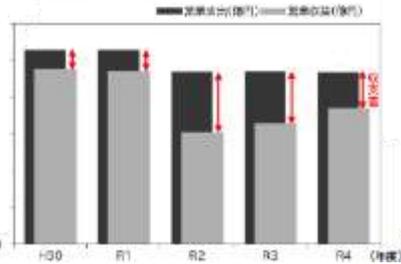
仮説)現状・課題

共創・MaaS実証プロジェクト(人材育成事業)取り組みの背景

中山間の地域公共交通事業は人口減少・少子高齢化に加え、コロナ禍を契機とした人々の行動の変容による**収支の著しい悪化**や**運転手不足の深刻化**などの様々な要因により、**各事業者単独**での経営努力では、**安定的・継続的な事業運営**や**将来に向けた投資検討・事業改善(BPR※)**が困難な状況になっている。

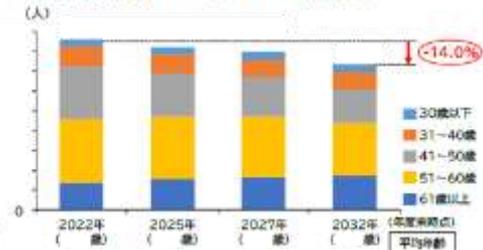
赤字の慢性化

- 人口減少やコロナ禍等での利用者の減少に伴う収支の著しい悪化



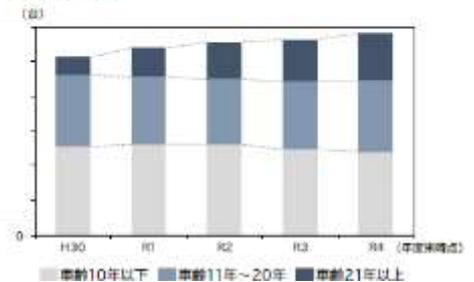
運転手不足の深刻化

- 他産業と比較して低水準の賃金
- 責任の重さや不規則な勤務体系
- 労働可能時間の減少(2024年問題)



進まない設備投資

- DX化・GX化等の将来に向けた投資が困難な状況
- 計画上の更新時期を迎えても使い続けなければならない車両



不十分な乗継環境と情報案内

- 事業者間の連携による乗継環境の機能向上
- 情報案内に係る事業者間の連携機能向上
- 交通結節点における待合施設環境の整備など

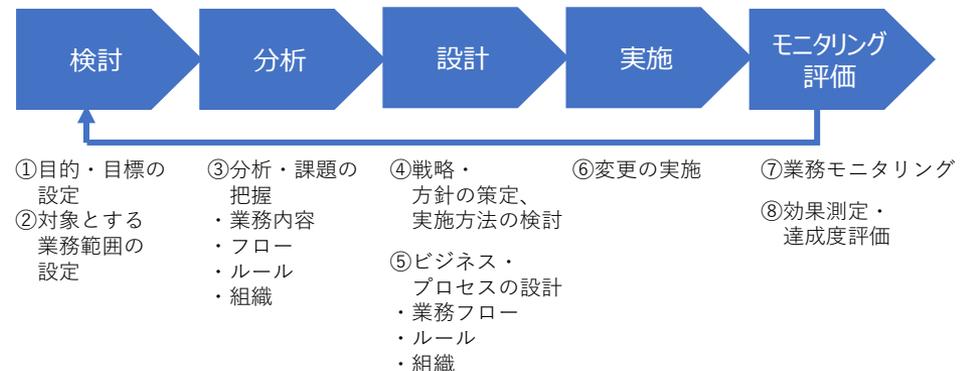
※BPR(ビジネスプロセス・リエンジニアリング)

業務本来の目的に向かって既存の組織や制度を抜本的に見直し、プロセスの視点で、職務、業務フロー、管理機構、情報システムをデザインしなおすこと。(読み:ビーピーアール)



交通事業者中心・人材育成事業の活用

BPR実施のステップ



1.地域公共交通の現状や課題について

講師 安芸太田町企画課 上 祥夏様

- ・計画の概要(計画策定の目的・区域・期間など)
- ・地域公共交通の現状(人口推計・利用者数と財政支出額の推移)
- ・地域公共交通の課題
- ・地域公共交通計画の目標 (終了後、5分程度質疑対応)

(プレゼン資料抜粋)



2.【行政主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について

専門家(講師) 株式会社バイタルリード代表取締役 森山 昌幸様

・過疎地域における公共交通の利用促進策

(プレゼン資料抜粋)

過疎地域における公共交通の利用促進の前提

- 公共交通のユーザー別に必要なサービス水準
 - 自由に車をつかえない高齢者
 - 自宅近くでの乗降
 - 通院、買物、その他の活動が可能な時間帯での運行
 - 高校生
 - 通学が可能な時間帯での運行
 - 定時制、速達性
 - 観光客、来訪者
 - 目的が達成できる運行(目的地、ダイヤ等)

過疎地域における公共交通の利用促進策

- 公共交通に関する情報提供
 - メニューの無いレストランにならない
 - 地域内の全ての公共交通情報を網羅した冊子
 - 鉄道、高速バス、幹線路線バス、支線路線バス、デマンド交通、スクールバス、タクシー(電話番号、営業時間)、公共交通利用助成 等
- モビリティ・マネジメント
 - 各種コミュニケーションによる自発的な行動変容を促す取り組み
- ナッジ(行動経済学)
 - デザインなどの一見ささやかな手段によって、選択肢の提示や情報の提供などを行い、自発的な行動変容を促す
- 地域全体での取り組み
 - 自治会による利用促進(民生委員)
- 料金施策
 - 定額乗り放題

3. 定額タクシー利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について

利用者の利便性/満足度向上

①地域内共創モデルの取り組みに関する仮設検討

(検討案)

商業施設(小売店)・病院・福祉施設との共創モデルなど

- ・買い物定期便 利用者の少ない時間帯に乗合で商業施設に訪問/買い物割引券
- ・病院・福祉施設 復路便・次回往路便予約 先行予約で乗合割合を向上

②地域内外共創モデルの取り組みに関する仮設検討

(検討案)

複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など

- ・乗継企画料金設定 地域内乗継割引、地域内外乗継割引
- ・共同経営(カルテル)の認可 各社共通料金の設定

モビリティ人材育成セミナー 第1部・第2部

【第2部 次第】

14:50 4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について

- ・利用目的・目的地データの集計・分析概要(生活関連サービス)
- ・利用時間・曜日データの集計・分析概要(混雑時間・曜日の傾向)
- ・車両乗合率・平均乗車人員分析概要(エリア・目的地)
- ・利用アカウント数・トリップ数分析概要(月間トリップ数・利用アカウント数の傾向)

14:55 5.【事業者主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について

- ・過疎地域における交通事業者の取組

15:10 6.地域の多様な主体に関するデータを活用した利用者の増加対策の検討案について

③観光・商業施設等集客・現地消費額に関するデータ仮設検討

観光・商業施設等との共創モデルなど(観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点)

④地域外(広島市内観光客)共創モデルの取り組みに関する仮設検討

訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発など

7.意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

テーマ:地域内・地域内外・2町広域連携・地域外共創モデルなど

15:30 終了・解散

4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について①

利用登録者情報

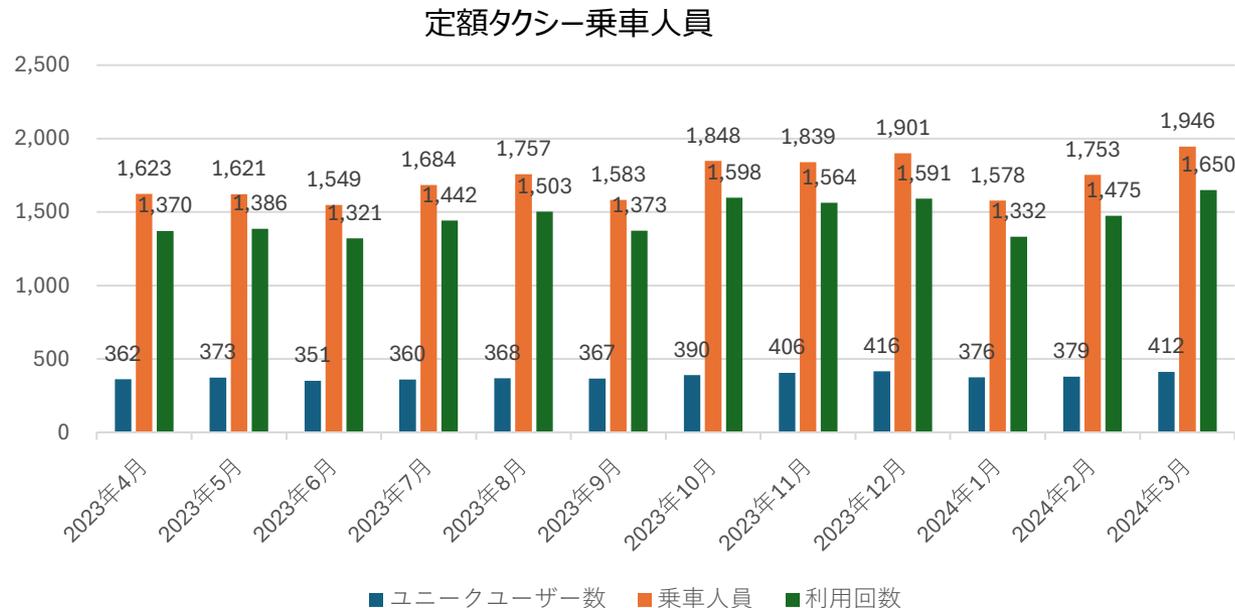
- 令和5年(2023年)度月間利用者数(ユニークユーザー数・延べ人員・利用回数)

ユニークユーザー数最多月は12月：416人（令和5年4月～令和6年3月期中）

- 3月の利用者が最も多く、ユニークユーザー数は412人・延べ乗車人員は1,946人である。

（ユニークユーザー351名～416名が各月に利用、平均380名である。）

- 6月の利用者数が最少である。



4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について②

目的地情報

- 利用目的・目的地データの集計・分析概要/令和5年(2023年)度年間利用者数

⇒ 生活関連サービス(商業施設・病院・郵便局・役場など 更なる利用者の増加対策)

主要ランドマークの利用人数（上位20カ所を抽出）

降車場所	乗車人員	乗合率
1 安芸太田病院	3,461	21%
2 フレスタ加計店	930	15%
3 戸河内IC	409	8%
4 戸河内診療所	368	11%
5 歯医者（廣安）	247	10%
6 加計中央	231	7%
7 筒賀本郷	210	18%
8 加計BS	187	24%
9 役場本庁	158	8%
10 レッツ戸河内店	155	5%
11 歯医者（市村）	123	8%
12 落合医院	106	11%
13 頃河内整骨院	74	14%
14 林クリニック	67	78%
15 郵便局（戸河内）	65	5%
16 歯医者（本田）	64	0%
17 農協（戸河内）	58	0%
18 ウエルシア	48	0%
19 川・森・文化・交流センター	45	26%
20 筒賀PA	44	20%

乗車場所	乗車人数	乗合率
1 安芸太田病院	4,036	18%
2 フレスタ加計店	2,536	12%
3 戸河内IC	740	6%
4 加計中央	528	11%
5 レッツ戸河内店	388	4%
6 戸河内診療所	374	9%
7 ウエルシア	352	17%
8 役場本庁	274	6%
9 歯医者（廣安）	268	9%
10 加計BS	199	16%
11 歯医者（市村）	146	7%
12 加計三郷（巴町・道の口・天神）	125	14%
13 筒賀PA	92	6%
14 郵便局（戸河内）	77	3%
15 農協（戸河内）	70	6%
16 林クリニック	69	72%
17 頃河内整骨院	58	18%
18 歯医者（本田）	58	4%
19 落合医院	55	12%
20 歯医者（河野）	52	6%

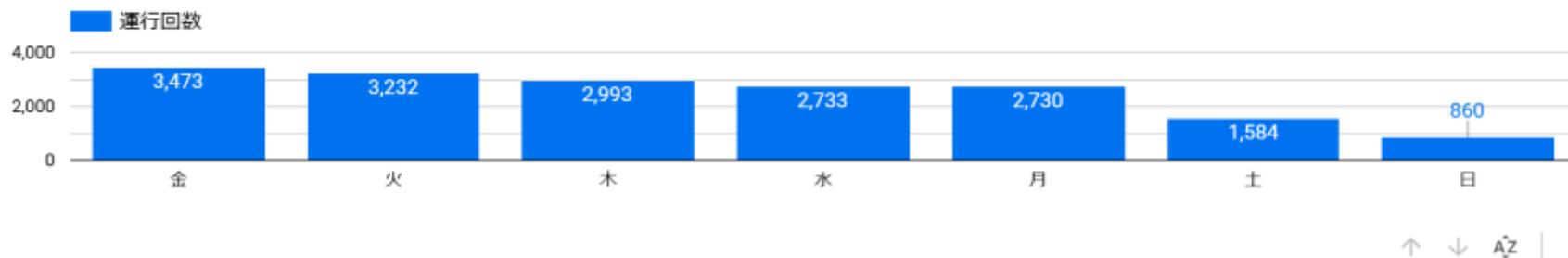
- 安芸太田病院を乗降
地点とした利用が最も多い。
- 商業施設の利用者も一定
数確認できる。

4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について③

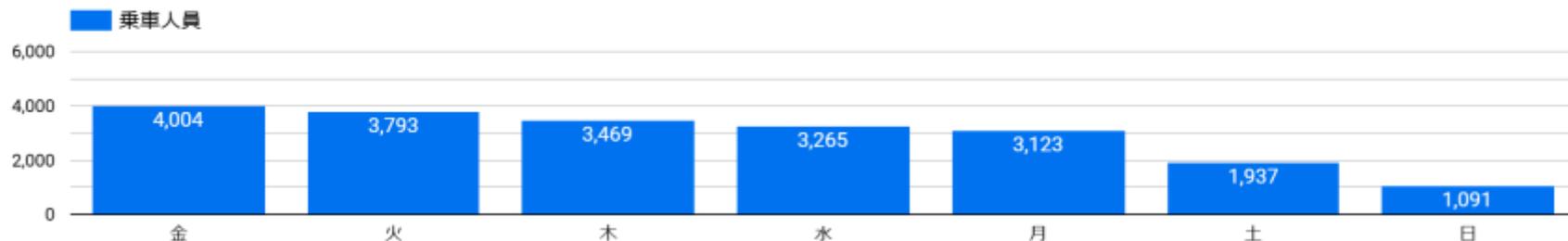
利用曜日情報

- 利用曜日データの集計・分析概要/令和5年(2023年)度年間利用者数
 - ⇒ 混雑曜日の傾向(稼働状況の把握 利用者の少ない曜日の利用者の増加対策)
 - 他の曜日と比べると、日曜日・土曜日の運行回数・乗車人員数が少ない傾向にある。

■ 曜日別運行回数



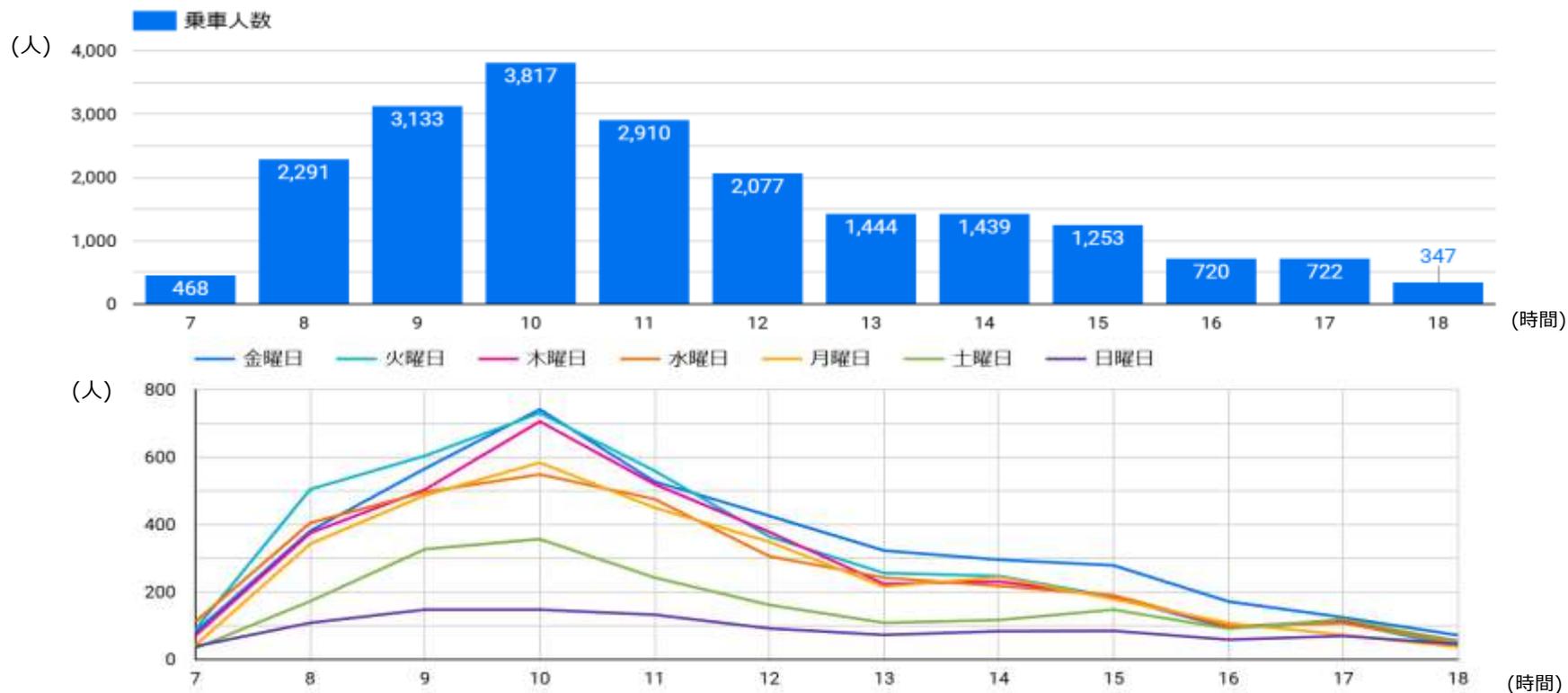
■ 曜日別乗車人員



4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について④

利用時間・曜日情報

- 利用時間・曜日データの集計・分析概要/令和5年(2023年)度年間利用者数
 - ⇒ 混雑時間・曜日の傾向(稼働状況の把握 利用者の少ない曜日の利用者の増加対策)
 - 火・木・金曜日-10時を最多とする午前中の乗車人員数が多い傾向にある。



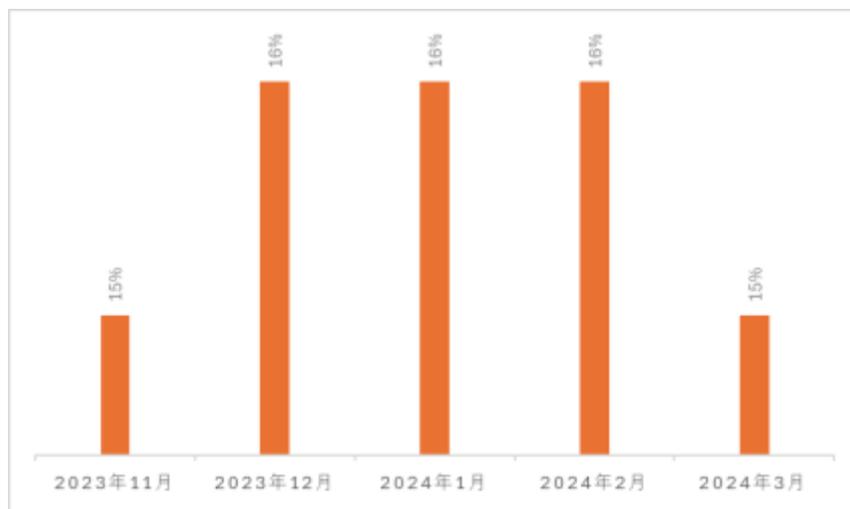
4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について⑤

車両乗車情報

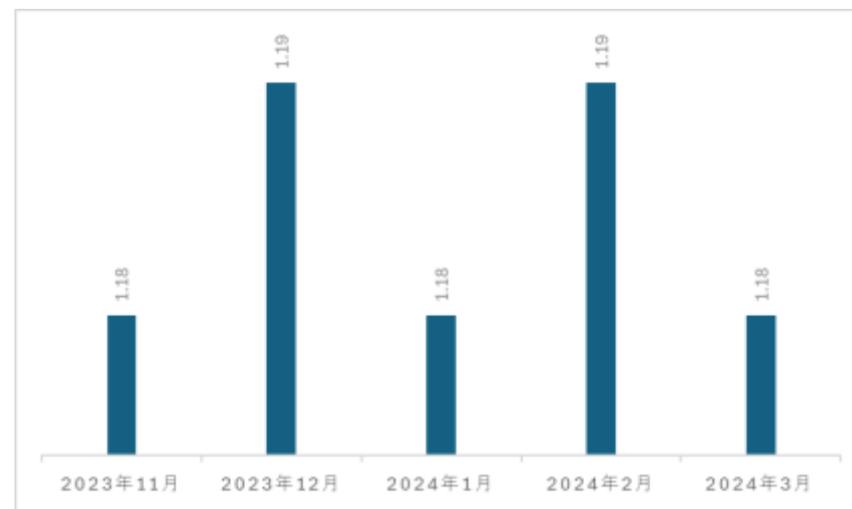
- 車両乗合率・平均乗車人員分析概要

⇒ エリア別・目的地別(乗合率・乗車人員の把握 増加対策)

車両乗合率（運行回数に対して乗合運行が占める割合）



車両平均乗車人員



4.定額タクシー利用者(実績)データの概要について⑥

利用者情報

- 利用アカウント数・トリップ数分析概要
⇒ 月間トリップ数・利用アカウント数の傾向
(平均値の算出 トリップ数の少ない利用者像
の検証・増加対策)
- 最も利用の多いアカウントで1 か月間
(12 月実績) で23 回の利用がある。
- 月に1 回利用するアカウントが最も多く、
次いで2 回利用するアカウントが多い。

利用回数別集計 (月間トリップ数別利用アカウント数)

トリップ数	10月利用 アカウント数	11月利用 アカウント数	12月利用 アカウント数
1	94	99	117
2	92	92	101
3	49	54	43
4	39	42	37
5	31	28	30
6	20	29	33
7	15	13	9
8	11	18	17
9	6	10	8
10	8	4	8
11	4	5	3
12	4	2	4
13	6	3	0
14	2	4	1
15	1	2	2
16	2	1	2
17	1	0	0
18	3	0	0
19	1	0	0
20		0	0
21	1	0	0
22		0	0
23		0	1
総計	390	406	416

5.【事業者主体】利用者の増加を目的とした打ち手・対策について

専門家(講師) 株式会社バイタルリード代表取締役 森山 昌幸様

・過疎地域における交通事業者の取組

(プレゼン資料抜粋)

交通事業者は持続可能な事業をめざす

- 利用者にとって一番必要なこと ⇒ 事業者の存続
- 過疎地域では、交通事業だけでの売上・利益確保が難しい
↓ ↓ ↓
- 行政からの運行業務を適正価格で受託
- 運行業務の黒字を常に考える管理会計
 - 固定費(人件費、車両償却費、保険等)と変動費(燃料費等)

長野県T町の事業費の前後比較

デマンド乗合タクシー (以前の運行)

月～金、ダイヤあり(3往復/日)、300円/回、2台、
一人当たり平均利用回数2.3回/月

会員数	130人
運行委託費	1,000万円/年(利用者が増えても増減なし)
料金収入	100万円/年
行政支出	1,000万円-100万円=900万円/年



TAKUZO (2022年10月～)

月～金、オンデマンド運行、1000円/回(3000円/月乗り放題)、
2台、一人当たり平均利用回数3.0回/月

会員数	150人
料金収入	540万円/年
システム料	90万円/年

運行委託費の考え方

事業費(A) 変動費+固定費+販管費+利益
一般乗用減収額(B) オンデマンドでメーター営業が減少
タクシー会社の基本収入 A+B (損益分岐点となる会員数)
損益分岐を上回る会員数からの収入は、タクシー会社と行政で分配
(タクシー会社→増収、行政→コスト削減)



6.定額タクシー利用者データを活用した利用者の増加対策の検討案について

目的地の企画・開発(共創)

③観光・商業施設等集客・現地消費額に関するデータ仮設検討

(検討案)

観光・商業施設等との共創モデルなど

・観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点

④地域外(広島市内観光客)共創モデルの取り組みに関する仮設検討

(検討案)

訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発 など

【参考資料】観光動態データ (出所:令和5年/2023年広島市観光動向調査)

広島市入込観光客数の推移

区分	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	前年との比較		令和元年との比較	
						人数	増減率	人数	増減率
入込観光客	1,427万4千人	854万9千人	755万3千人	925万人	1,229万9千人	304万9千人	33.0%	▲197万5千人	▲13.8%
一般観光客	1,209万7千人	825万人	736万6千人	883万7千人	1,046万8千人	163万1千人	18.5%	▲162万9千人	▲13.5%
修学旅行生等	33万人	9万2千人	16万人	32万3千人	35万人	2万7千人	8.4%	2万人	6.1%
外国人観光客	184万7千人	20万7千人	2万7千人	9万人	148万1千人	139万1千人	1,545.6%	▲36万6千人	▲19.8%

注：交通結節点（JR主要駅、広島空港、広島港、広島バスセンター、高速道路インターチェンジ等）での流入量を基に積算した。

広島市観光消費額の推移

区分	令和元年 (2019年)	【参考値】 令和2年 (2020年)	【参考値】 令和3年 (2021年)	【参考値】 令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	【参考値】 前年との比較		令和元年との比較	
						金額	増減率	金額	増減率
観光消費額	2,485億円	1,625億円	1,793億円	2,510億円	3,255億円	745億円	29.7%	770億円	31.0%
うち外国人観光客	442億円	55億円	3億円	23億円	362億円	339億円	1,473.9%	▲80億円	▲18.1%
1人当たり消費額	17,410円	19,010円	23,740円	27,130円	26,460円	▲670円	▲2.5%	9,050円	52.0%
外国人観光客	23,940円	26,370円	10,390円	26,040円	24,470円	▲1,570円	▲6.0%	530円	2.2%

注：令和2年(2020年)から令和4年(2022年)までの3年間については、新型コロナウイルス感染症の影響でアンケート調査のサンプル数が十分に集まらなかったことから、観光消費額及び1人当たり消費額は参考値である。

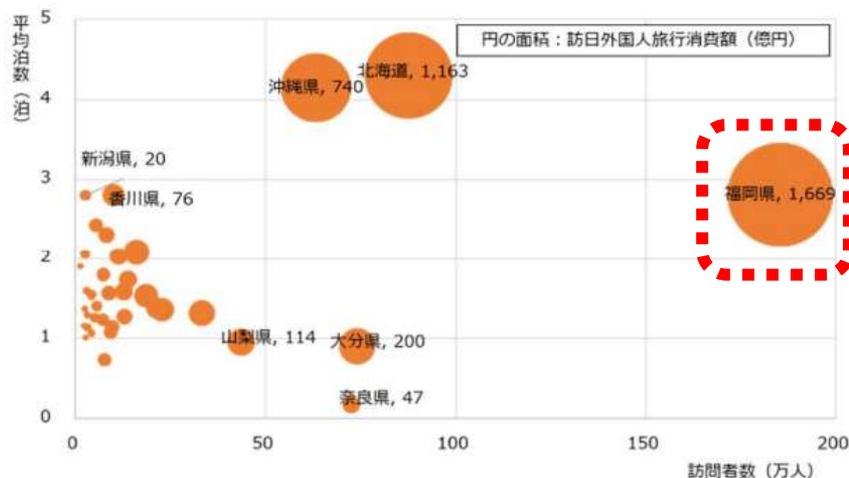
第1部 P41

地方部における道県別訪問者数、平均泊数及び旅行消費額(2023年)

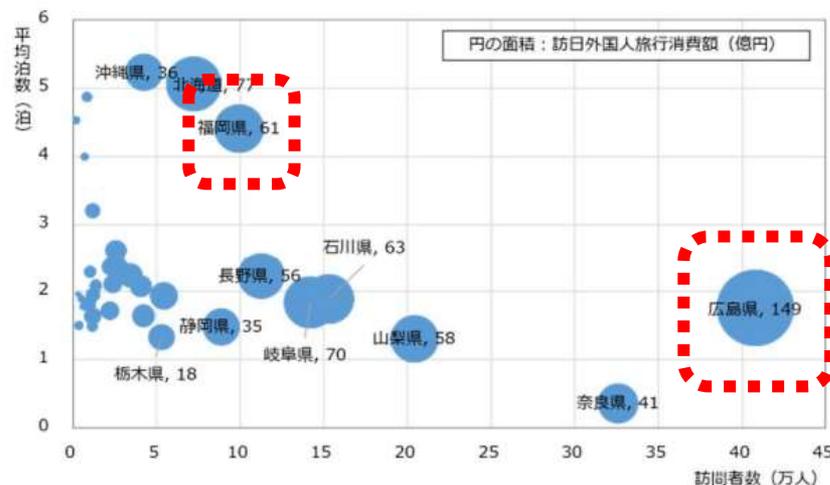
東アジアからの旅行者に絞ると、旅行消費額は、**福岡県**、北海道及び沖縄県に顕著に集中しており、訪問者数が比較的多い大分県や山梨県でも大きい。

欧米豪からの旅行者に絞ると、訪問者数が最も多い**広島県**の旅行消費額が最も大きい。

東アジア



欧米豪

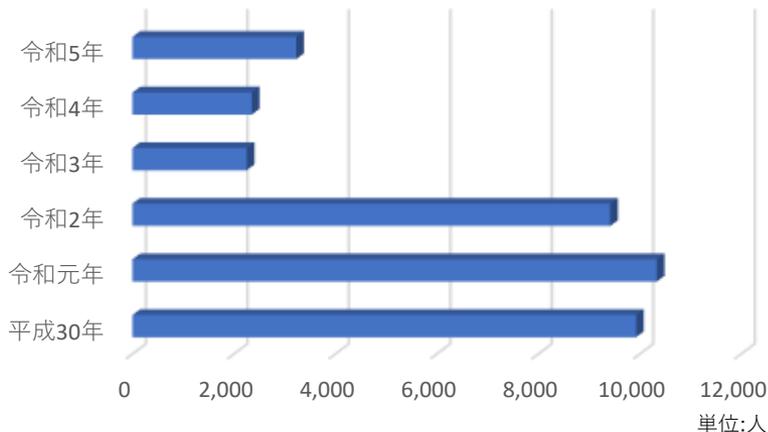


【仮説】

欧米豪の訪問者数・消費額は国内(地方)NO.1⇒誘客・消費拡大戦略を検討する。

【参考資料】安芸太田町観光動態データ (出所:広島県観光客統計調査票)

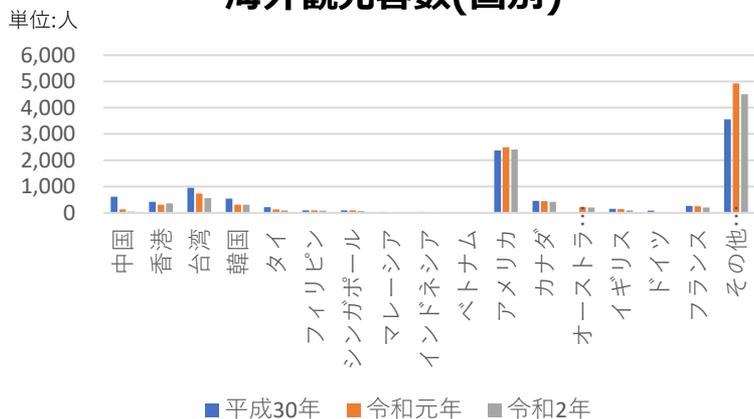
海外観光客数(全体)



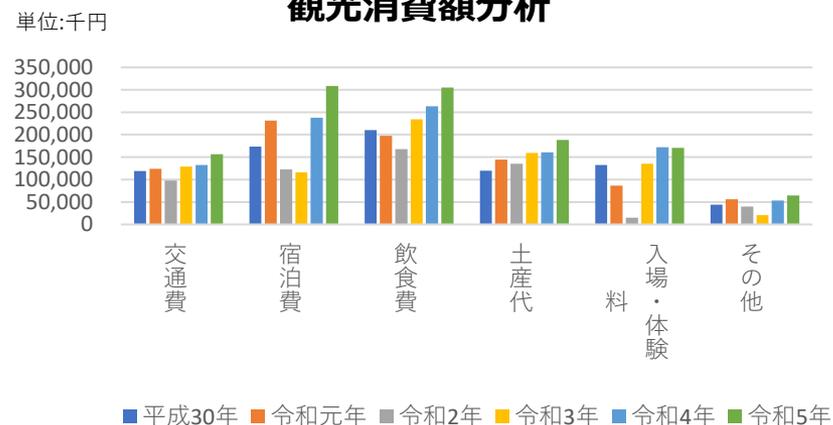
海外観光客数(三段峡)



海外観光客数(国別)



観光消費額分析



7.意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

共創対象者(案)

共創モデル区分	対象事業者	概要(仮設)
①地域内共創モデル	商業施設(小売店)・病院・福祉施設 地域企業 など	買い物定期便、病院・福祉施設復路便・次回往路便予約など
②地域内外共創モデル	交通事業者	複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など(乗継企画料金設定など/共同経営(カルテル)の認可)
③北広島町・安芸太田町広域共創モデル	観光・商業施設など	観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点整備
④地域外(広島市内観光客)共創モデル		訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発

1. 共創モデル実証運行事業

※運行(次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む)を伴う実証事業が対象となります。
 運行の交通モード(鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など)は問いません。

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
 (「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】 ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
 ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
 ・実証事業に要する経費

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
 「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

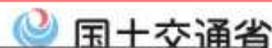


<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！ (補助上限額：1億円)

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は2/3	補助率 2/3	補助率 1/2

【参考資料】令和7年度概算要求 (出所:国土交通省予算概算要求概要)

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開



令和7年度予算要求額
・地域交通の「リ・デザイン」等に対する支援関係
約274億円 (対前年度比1.28倍)

○地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。

○「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

「交通空白」の解消

国土交通省「交通空白」解消本部 (事務局:海陸国土交通大臣、令和6年7月設置)
の下、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」の解消に向けて一気呵成に取り組む。

※岸田総理大臣指示

「第五に、二次交通の確保が不可欠であり、「交通空白」解消本部を司令塔として、地方公共団体と連携し、デジタルを活用しつつ、交通空白の解消と利便性の確保に取り組んでいただきたい。」(第24回観光立国推進閣僚会議(令和6年7月19日))

- 「交通空白」の課題が存在する自治体において
公共ライドシェア、日本版ライドシェア等の導入等を一気通貫で支援
地域における調査・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援
- 官民連携、地域間連携、モード間連携による「交通空白」の解消を支援
(都道府県が先導・補完する「交通空白」解消に資する取組も後押し)
- 観光地や主要交通結節点等におけるアクセス・予約円滑化等の支援



多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に設置された
「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ(令和6年5月)を踏まえ、
デジタルの活用と関係省庁連携により実装

- 共創モデル実証運行事業、日本版MaaS推進・支援事業
官民連携、交通事業者間連合、他分野との共創
MaaSの広域化 等
- 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援
モビリティデータの利活用、横断的・機動的体制 等
- 自動運転の社会実装に向けた支援 等



- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
配車・運行管理システムの導入・共通化、
データ利活用によるキャッシュレス決済の導入支援 等
- 旅客運送事業者の人材確保
2種免許取得支援等の人材確保等
- 財政投融资(鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)
- ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し
- 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)
地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設
- EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援



地域公共交通の維持・確保等

- 地域公共交通の維持・確保
地域公共交通計画に基づくバス路線等の運行支援
離島航路、航空路の運航支援 等



- 訪日外国人旅行者の地方誘客を支える
公共交通機関等における受入環境整備(観光庁予算)
多言語対応、車両大型化、観光車両の導入・改良等



プログラム③ワークショップ 実施報告書・配布資料

- 人材育成プログラム実施報告書③
- 配布資料③

人材育成プログラム実施報告書③		③ワークショップ
日 時	令和6年12月11日(水) 13:30~15:20	
場 所	北広島町商工会 2階大会議室	
件 名	共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業 持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業 ③デジタルスキル強化	
参加者	有限会社大朝交通 堀田 祐作 北広島タクシー浜田屋 浜田 智治 有限会社八重タクシー 田中 宏幸 壬生交通株式会社 友廣 久司 ホープバス協同組合 堀田 高広 三段峡交通株式会社 栗原 重幸 一般社団法人北広島町観光協会 辰川 勝則 一般社団法人地域商社あきおおた 寶珠 真一 みらい株式会社 長沼 拓磨、増井 雄一郎 株式会社 VEG 北本 達也、山崎 力 安芸太田町商工会 末国 浩二 北広島町商工会 石坪 隆雄、合野 忠敬 安芸太田町企画課 富樫 敬史、上 祥夏 北広島町まちづくり推進課 土井 孝行 広島電鉄株式会社バス事業本部バス輸送営業部 木村 仁志 広島電鉄株式会社バス事業本部バス企画部 野津 達矢、藤谷 有紀(発表者) 株式会社日本旅行 MaaS 事業推進本部 古川 太一(講師)、岸岡 智也 株式会社日本旅行広島支店 松浦 勇介 【事務局】YMZOP 森本、後、黒口	
1. 実行委員会会長挨拶(ホープバス 堀田氏) ✓ 本日の開催概要説明 ✓ 9月25日のセミナー・事業者ヒアリング・振り返り		
2. 観光型 MaaS や OTA を活用した交通事業の取り組みについて(日本旅行 古川氏) ✓ 観光型 MaaS 活用事例 ✓ JR西日本 WESTER を活用した利用者増加の取り組みについて ✓ OTA(JTRweb)情報共有		
3. デジタルチケットを活用した利用者増加対策の取り組みについて(広島電鉄 藤谷氏) ✓ モビリティ活用事例 ✓ 安芸太田町などの取組事例 ✓ 新たな取り組みに向けたご案内		
4. 意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)(大朝交通 堀田氏) ✓ 観光モデル周遊コースについて、北広島町ではインバウンドツーリズムでサイクリングを開発しているが、ターゲットが狭いことからあまり消費額が伸びないと思う。地域の体験		

- 施設や飲食店、宿泊施設との連携が必要となるが、現状はどうなっているか。(みらい)
- ✓ 侍や林業に関わるコンテンツを観光協会含めて新しいコンテンツを生み出しているが、集客に苦戦。事業としてマネタイズができるように目指している。(大朝交通)
 - ✓ 補足であるが、交通結節点としての道の駅や食事や物販を提供していく事業として進めている。(ZOP)
 - ✓ 事務局と話していたが、やはり人材不足。こちらが解決すればインバウンドの対応など色々なことができる。安芸太田町では morica もやっているの、QR コードを使ったサービスの提供は可能だと思う。(三段峡交通)
 - ✓ 11 ページのモデルコース案について、何を目的にしているのか分からない。このスタート地点まで交通事業者が運んで、ゴール地点にまた迎えに行くプランだと思うが、結局これだとお金を地域の何処で落とすのか分からない。飲食店や宿泊施設などにもお金が落ちるようなプランだと分かりやすいのではないか。(地域商社あきおた)
 - ✓ 旅行の消費額の半分は宿泊と飲食で。この部分を押さえないと単価が上がらない。安芸太田町の観光消費単価で見ると 1,700 円と判明していて、外貨を稼ぎたいのであれば、宿泊とセットにするようなプランを造成すべき。(安芸太田町商工会)
 - ✓ インバウンドの場合は NS など上手く使うなど、相当の努力がいる。何故来ないのかの地域分析をしない限り、幾ら商品を作ってもなかなか厳しい気がする。(安芸太田町商工会)
 - ✓ 公共交通に関しては、地域交通と拠点交通は別々な発想を持った方が良い。(安芸太田町商工会)
 - ✓ 本日初めて協議に参加して、弊社は安芸太田町にこの 9 月より宿泊施設公民館の 1 棟貸しを運営しており、宿泊業に特化はしている。このため、何か交通事業者と地域の取り組みに対して何かしら協力していきたい。(VEG)
 - ✓ 8 ページの実績データ(観光動態)の活用について、事例と比例してないかなと感じた。私から見たら三段峡が一番人気があって、外国人からも一定の周知がなされている中で、数字で 8 万人だけとなっていたので。よみがえりの水にも行ったことがあるが、ここに 9 万人来られているとなつて意外に感じた。(広島電鉄)
 - ✓ 子育て支援などに高速バスを絡めた連携についての検討は、十分可能であると私個人としては思う。(広島電鉄)
 - ✓ 夜に運転代行があったが無くなってしまい、地元の飲食店は寂しい思いをしており、乗り合いなど、夜飲んで帰られるような仕組みがスマートフォン使ってもできればと願っている。(北広島町商工会)
 - ✓ 商工会から話があったタクシーの代行業を北広島町が合併して 20 年間程続けていたが、9 月末で辞める決断をした。飲食業者やお客さんがお困りであるなということは重々わかっていたが、人件費の問題や人の確保が困難で辞めるという判断に至った。(浜田屋)
 - ✓ 現在スマートフォンを使った便利な公共交通が普及しているため、そういったものを活用できるように今後勉強していきたい。(浜田屋)
 - ✓ タクシー業を営んでいるが、5 月いっぱい 2 業者さんが廃業しており、実際にはその田舎町で事業の収益性を保ちながら継続するということは、市場規模からもなかなか厳しい。もろ手を挙げて賛成ではないが、ライドシェアが挙進んできているから、これを活用していく流れになるのでは。(壬生交通)
 - ✓ 弊社が認定されないにしても、どなたが認定され対応してもらえたら、地域の活性化に繋がるではないか。
 - ✓ 交通事業者としての立場から発言すると、繁忙期と閑散期がものすごい偏りのある業界。繁忙期は運転手がいらないが、閑散期は全く仕事がないのでないけれども、運転手は、抱え

- てない実態がある。冬の閑散期に仕事が回るような形ができれば。（八重タクシー）
- ✓ 今の意見を聞いて、様々な課題があると思った。特に観光部分で言うと、安芸太田町の観光消費額低いと言われましたが、北広島町はさらに低いです。やはり目的地となる所が無いと、幾ら交通を作っても人は来てもらえない。逆に幾ら目的地があっても、この公共交通が交通へ行く手段がないと、人が来てもらえない性質があると思っている。
 - ✓ やはり言われることは、アクセスがないと。また、北広島町の飲食や宿泊施設などは地元向けの事業者が非常に多い。今後観光の人を受け入れるためには非常に必要な部分であると思うので、商工会や観光協会も含めて、外からの人を受け入れられる宿泊や飲食を提供する事業者に参加してもらって、仕組みを一緒に作っていききたい。
 - ✓ 日本旅行のお話を聞いていて1点教ご教示いただきたい。この地域は高齢者が非常に多く、デジタルという言葉だけで既にアレルギーが発生する。このような状況下で、このデジタルチケットのサービスは中々浸透しないと思うが、ただ今後を見ていくとデジタルサービスの導入はもう流れであると思っている。このようなアナログな田舎でこのデジタルを導入した手法がもしあれば。（ホープバス）
 - ✓ 今の質問は、どのエリアでも必ずと言って良い程、心配になる地域企業様や自治体はいる。これまでまず弊社が取り組んできた手法を説明する。（日本旅行）
 - ✓ 地域の課題を解決していくという目線で考えていけば、私達はシステムのことお手伝いはするが、それだけではその地域の課題の全ての解決には勿論繋がらない。そこで我々日本旅行としては、私たち今日2人は大阪から来ているが、松浦は広島支店から来ており、弊社は全都道府県に必ず1点ずつ営業支援を持っていて、地域の皆様と一緒に取り組んでいくための支店を持っている。こういった支店の力と、我々のシステムを使って構築していく力を、兼ね合わせて取り組むという形となる。（日本旅行）
 - ✓ 実際にそういった地域向けであれば、地域事業者様や地域の住民向けのスマートフォンの操作説明会などを何回もやっており、デジタルとか言いつつも、裏側ではこういったリアルな形での取り組みも必ず実施をし、やってもらって良かったなと思ってもらえることが殆ど。（日本旅行）
 - ✓ デジタルを一部にし、今までのやり方の併用というところから進め、徐々に全体的にデジタルに移行していくパターンがオーソドックスだと思うが、ある自治体の商品券の取り組みで、今までデジタルは一切やったことないような地域で、デジタルへ強制的に全て切り替えた。確かに当初はデジタル慣れてない方からは非常に多くの声があったが、ただ先程のとおり、地域の支店として、皆様が参加できるように何度も開いたり、様々な地域で開催したりして進めていった結果、2年目以降はどんな高齢者の方もスマートフォンが当たり前の地域を作ることができた。（日本旅行）
 - ✓ やはり苦手意識は誰にでもあるとは思いますが、やってみたら意外と簡単にできて便利との気付きを持ってもらえるための取り組みのノウハウは持っており、そういったことにチャレンジしたいということであれば、内容の情報共有は可能。（日本旅行）
 - ✓ 意見を踏まえて、今考えている8・9ページの①、②、④、また、11ページから14ページのモデルコース案をブラッシュアップしていく。その上で、本日参加している広電や日本旅行とは可能な限り協業の形で進めさせてもらいたい。（大朝交通）
 - ✓ 次回、実際にフィールドワークと人材マッチング支援を行いたいと思っている。今まではお願いベースであったが、ここからは是非やりたいと思う皆様と一緒にやっていきたいので、参加可否についてお答え願う。（大朝交通）
 - ✓ ちょっと内容が不透明であるが、次回も出席はしたいと思う。但し、どこまで協力できるかは即答できない。（三段峡交通）

- ✓ 場所は2回とも安芸太田町でよいのか。(地域商社あきおおた)
- ✓ 北広島町でも同日開催を検討中。(大朝交通)
- ✓ 話が戻ってしまって大変恐縮だが、そもそものこの事業が目指すところが赤字や運転手不足をどうやって解決するのかということで、それを先ずは人材育成というところから取り組みましょう、様々な事例を勉強しながら考えていきましょうというところであるにも関わらず、次年度に向けて①、②、④を取り組むことが、その赤字や運転手不足がどのように解決されるのかという観点が飛んでいるような気がしている。そこの丁寧な説明を行って納得してもらった上でこの事業に取り組むべきだ。(地域商社あきおおた)
- ✓ 今走っているところに目をいくと、生活交通を担っている交通事業者のターゲットを変えて、日常利用以外にも利用してもらえる状況を作ることで、同じ機能を活用しつつも今まで以上に収益が上がる、収益が上がるからこそ、人材が確保できる、そういったアイデアとしている。ただ、実際観光コンテンツの開発等々を3年以上は取り組んでいるものの、中々数が上がらないと実感している。(大朝交通)
- ✓ 例えば、一番長くやっているサイクリング事業でも年間200人弱に留まっているが、こういった観光コンテンツが100個集まれば、そこそこの需要にはなる。そういった所へのアクセスを構築することで、交通事業者だけではなく、新たに観光コンテンツをやりたいと思う事業者にとっても下支えになるようなことだと思う。(大朝交通)
- ✓ 3月11日に法律が改定され、ツアーコンダクター及び全国通訳案内士といった方はお金を取ってお客さんを運んでもよい状況になっている。こうなると、観光事業者にとっても、アクセスは課題になっているというところ。(大朝交通)
- ✓ こことどう繋げるかというところは中々明確な答えが出てないが、ここを模索していくことによって、ある程度の人材確保、10人・20人ということにはならないかもしれませんが各1社1人確保でき、その先に2人・3人と更に確保ができる可能性があると考えている。(大朝交通)
- ✓ 私の考えでいくと、地域公共交通は住民サービスと事業者は捉えていると思っている。ただ、今後明らかに人が減っていく現状で維持していくということが非常に難しくなっており、これは誰もが予測していることではないかと思う。(ホープバス)
- ✓ そこに労働条件の問題などが重なってきて更に課題にはなっているが、事業者も含めてそこをいかに一緒になって、しかも交通事業者だけではなく、民間の観光事業者、商工事業者、また地域ガイド—本日は日本旅行、広島電鉄が来ているが—そういったところとしっかり連携をとってやっていくってということで、新しいサービスを提供できる仕組みを作っていきたい。(ホープバス)
- ✓ 公共交通会議など各町でやっているが、申請や許可、登録を受けるための前段という形になっており、実際このような議論を縛りが出来ていない。そのため、この場で議論をしっかりとやって欲しいと思っておるというところ。(ホープバス)
- ✓ 先程大朝交通が説明したとおり、制度も変わっているというところも、事業者全員が共通認識として持たれているのか、この場で共有した方が良いと思う。このように新しい制度でどんどん変わっていることを北広島町と安芸太田町の両地域でどう活用して上手く回していくのかという議論がこの場でできれば良い。(地域商社あきおおた)
- ✓ 交通関係であれば人の移動が増えるとか、商店であれば物が売れるようになるとか、そこに繋がる事業であれば、参加する。(地域商社あきおおた)
- ✓ 民間企業ですので、宿泊業において集客というところは大きな課題。自社で取り組むことはもちろん、地域の方々と交流して様々な施策を打った中で売り上げを上げていくことを目指してやっていきたいため、是非交流会などは参加させていただきたい。(VEG)

- ✓ 是非、弊社も今後とも参画させてもらえたら。(みらい)
- ✓ 私もこのモデル等について、実際に現地で視察など色々なことをするに当たっても、もう少し議論が必要ではないかと思うが、参加はさせていただく。(北広島町商工会)
- ✓ 人材育成ということなので、しっかり勉強して今後につなげていきたい。(浜田屋)
- ✓ これを契機として出来る限りは参加させてもらい、情報共有をさせてもらったり、スキルアップにつなげていきたい。(壬生交通)
- ✓ 日程が合えば参加したい。(八重タクシー)

—以上—



写真撮影・出所：事務局(YMFG ZONE プラニング)

共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業

持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業

【習得するスキル:交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル】

デジタルスキル強化 ワークショップ開催資料

MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会

令和6年12月11日

モビリティ人材育成デジタルスキル強化ワークショップ 次第

13:30 実行委員会会長挨拶

本日の開催概要説明、9/25セミナー・事業者ヒアリング・振り返りなど

1. 観光型MaaSやOTAを活用した交通事業の取り組みについて

・観光型MaaS活用事例

JR西日本 WESTERを活用した利用者増加の取り組みについて

質疑応答

・OTA(JTRweb)情報共有

14:10 休憩

14:20 2. デジタルチケットを活用した利用者増加対策の取り組みについて

・モビリティ活用事例

安芸太田町などの取組事例

・新たな取り組みに向けたご案内

質疑応答

14:35 3. 意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

テーマ:地域内外・地域外共創モデルの取り組みなど

15:00 閉会

モビリティ 人材育成事業

事業の背景

目的：地域公共交通を担う交通事業者の持続可能性向上

新たなサービス検討

地域公共交通の利用者増加対策＝地域内、地域内外の共創モデル

次年度に向けた取組

国交省事業を活用した実証運行の取組検討

【事業の背景】地域公共交通を担う交通事業者の現状と課題について(9/25セミナー)

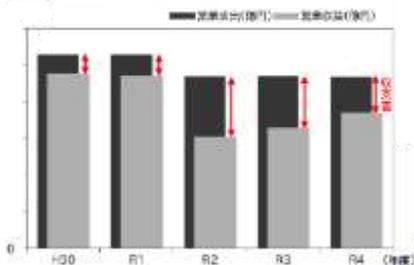
現状・課題認識

共創・MaaS実証プロジェクト(人材育成事業)取り組みの背景

中山間の地域公共交通事業は人口減少・少子高齢化に加え、コロナ禍を契機とした人々の行動の変容による**収支の著しい悪化**や**運転手不足の深刻化**などの様々な要因により、**各事業者単独**での経営努力では、**安定的・継続的な事業運営**や**将来に向けた投資検討・事業改善(BPR※)**が困難な状況になっている。

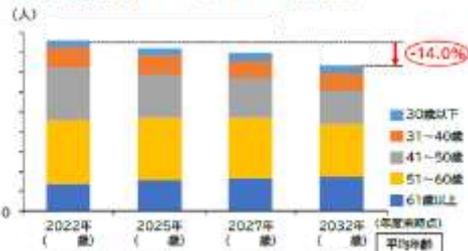
赤字の慢性化

- 人口減少やコロナ禍等での利用者の減少に伴う収支の著しい悪化



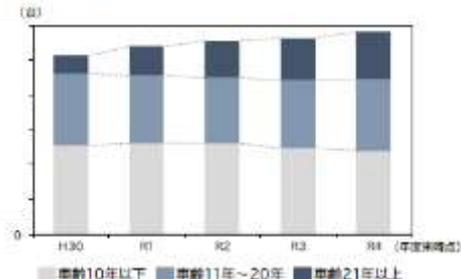
運転手不足の深刻化

- 他産業と比較して低水準の賃金
- 責任の重さや不規則な勤務体系
- 労働可能時間の減少 (2024年問題)



進まない設備投資

- DX化・GX化等の将来に向けた投資が困難な状況
- 計画上の更新時期を迎えても使い続けなければならない車両



【乗合バスの現状と課題】 出所:広島市

不十分な乗継環境と情報案内

- 事業者間の連携による乗継環境の機能向上
- 情報案内に係る事業者間の連携機能向上
- 交通結節点における待合施設環境の整備など

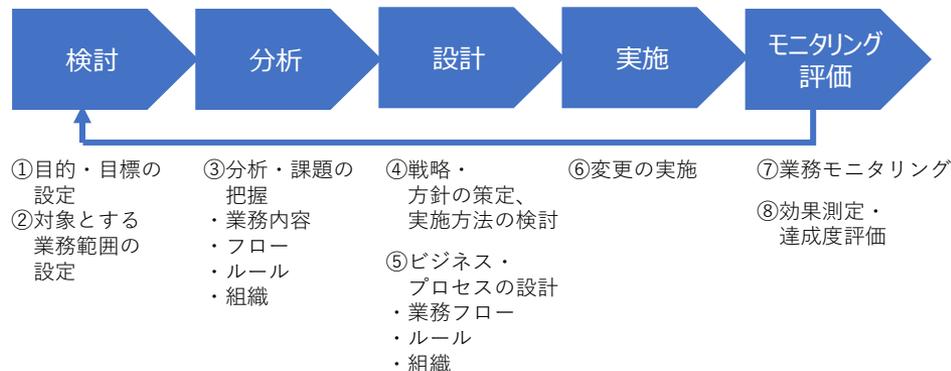
※BPR(ビジネスプロセス・リエンジニアリング)

業務本来の目的に向かって既存の組織や制度を抜本的に見直し、プロセスの視点で、職務、業務フロー、管理機構、情報システムをデザインしなおすこと。(読み:ビーピーアール)



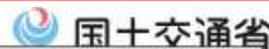
交通事業者中心・人材育成事業の活用

BPR実施のステップ



【参考資料】令和7年度概算要求 (出所:国土交通省予算概算要求概要)

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開



令和7年度予算要求額
・地域交通の「リ・デザイン」等に対する支援関係
約274億円 (対前年度比1.28倍)

○地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。

○「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

「交通空白」の解消

国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長: 前国土交通大臣、令和6年7月設置)

の下、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」の解消に向けて一気呵成に取り組む。

※岸田総理大臣指示

「第五に、二次交通の確保が不可欠であり、「交通空白」解消本部を司令塔として、地方公共団体と連携し、デジタルを活用しつつ、交通空白の解消と利便性の確保に取り組んでいただきたい。」(第24回観光立国推進閣僚会議(令和6年7月19日))

- 「交通空白」の課題が存在する自治体において公共ライドシェア、日本版ライドシェア等の導入等を一気通貫で支援
地域における調査・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援
- 官民連携、地域間連携、モード間連携による「交通空白」の解消を支援
(都道府県が先導・補完する「交通空白」解消に資する取組も後押し)
- 観光地や主要交通結節点等におけるアクセス・予約円滑化等の支援



多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に設置された「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ(令和6年5月)を踏まえ、デジタルの活用と関係者庁連携により実装

○共創モデル実証運行事業、日本版MaaS推進・支援事業

官民連携、交通事業者間連合、他分野との共創MaaSの広域化等

例: 交通 × 教育・医療



○地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

モビリティデータの利活用、横断的・機動的体制等

○自動運転の社会実装に向けた支援等

- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
配車・運行管理システムの導入・共通化、データ利活用に資するキャッシュレス決済の導入支援等



- 旅客運送事業者の人材確保
2種免許取得支援等の人材確保等



- 財政投融资(鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資)

- ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

- 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)
地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設



- EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援

地域公共交通の維持・確保等

○地域公共交通の維持・確保

地域公共交通計画に基づくバス路線等の運行支援
離島航路、航空路の運航支援等



- 訪日外国人旅行者の地方誘客を支える公共交通機関等における受入環境整備(観光庁予算)
多言語対応、車両大型化、観光車両の導入・改良等



【参考情報】共創モデルの検討・次年度事業への展開想定について(9/25セミナー)

共創対象者(予定)

共創モデル区分	対象事業者	概要(仮設)
①地域内共創モデル	商業施設(小売店)・病院・福祉施設 地域企業 など	買い物定期便、病院・福祉施設復路便・次回往路便予約など
②地域内外共創モデル	交通事業者	複数交通モードの連携による地域住民のシームレスな移動と消費拡大など(乗継企画料金設定など/共同経営(カルテル)の認可)
③北広島町・安芸太田町広域共創モデル	観光・商業施設など	観光2次交通・貨客混載・モビリティ拠点整備
④地域外(広島市内観光客)共創モデル		訪日インバウンド観光客をターゲットにした観光事業の開発

1. 共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
(「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】 ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
・実証事業に要する経費

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリつけた支援を展開します！ (補助上限額：1億円)

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は2/3	補助率 2/3	補助率 1/2

交通事業者 ヒアリング

実証事業の方向性

確認：各町内の対策は、引き続き行政と交通事業者間で取組検討(**主要課題**)
地域内外の共創により交流人口拡大に向けた取組みを優先検討

新たなサービス検討

ターゲットの明確化、デジタル技術活用による**新規顧客開拓・リピート化**を推進
観光乗合タクシーの運行・・・地域・観光の足「**交通空白**」の解消に向けた取組

次年度に向けた取組

国交省事業を活用した実証運行の取組検討・・・都市部との広域 (**高速バス**)連携
デジタルを活用した予約・決済 ⇒ 地域向け操配(**アナログ変換**)・管理体制の構築

継続的な協議・検討

人材不足への対策・対応・・・人材調達の連携・手法検討(林業人材の対策)
貸切(バス)営業の展開 ⇒ 関東・中京・関西圏への営業、インバウンド対策など

【実証検討案】 ①地域内共創モデル 観光客向け(住民利用可)乗合タクシー運行

仮)乗合タクシーの実証運行



定額・デマンドタクシーのスキームを活用、「交通空白」解消に向けた観光乗合タクシー

住民利用空白時間帯の活用

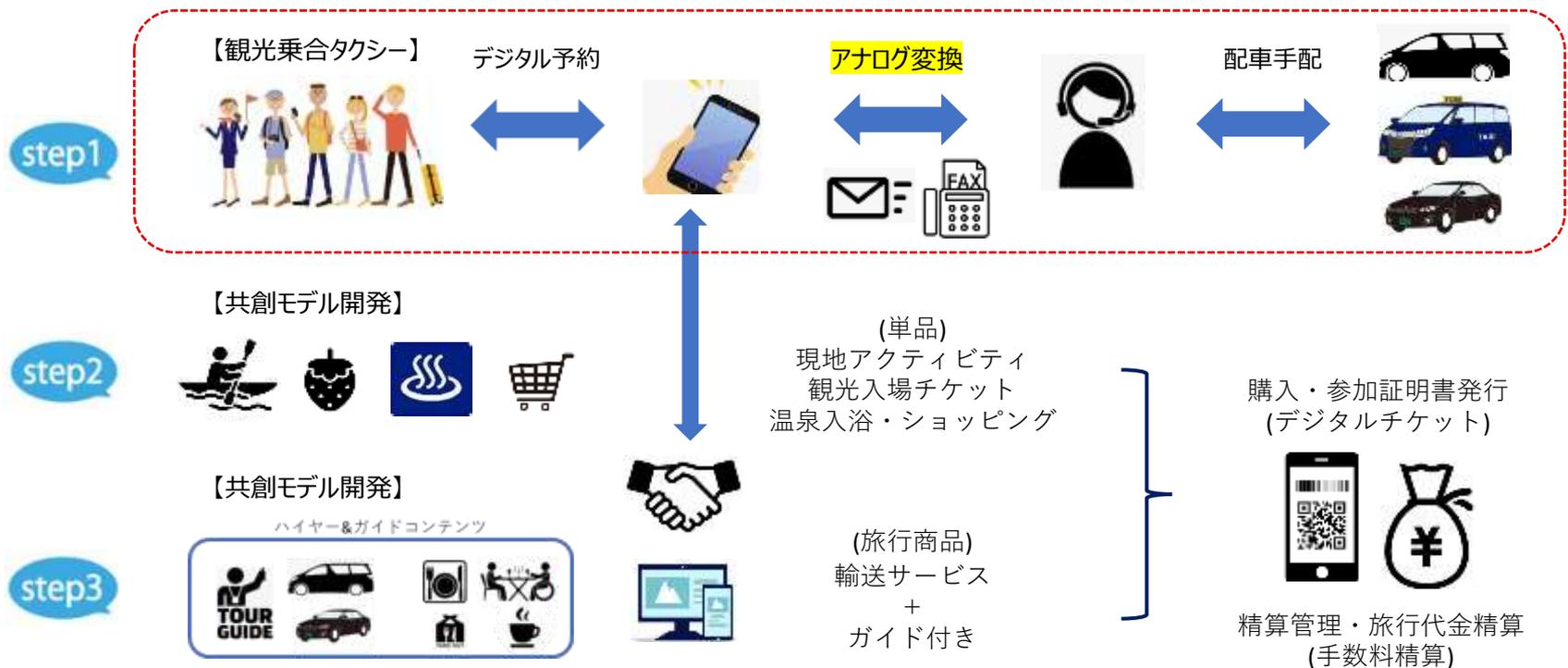
曜日：土日 時間帯：⇒ 当番制などエリアを限定しない取り組み方法を検討

実績データ(観光動態)の活用

北広島町：中国平和記念墓地公園14.6万人、八王子よみがえりの水9.1万人、聖湖・八幡高原7.9万人
安芸太田町：温井ダム9万人、三段峡8万人

予約・手配オペレーションの実証

予約スキーム：観光乗合タクシー予約・決済(デジタル) → 配車センター(アナログ変換) → 車両配車
その他：予約・乗車証明書発行・管理、精算管理など



【実証検討案】 ②④地域内外共創モデル 観光客(住民)向け乗継の利便性向上対策

仮)広域乗継(利便性向上)実証運行



広域(高速)幹線バスと観光乗合(定額・デマンド)タクシーの乗継(住民向け)サービス

高速バス利用空白時間帯の活用

曜日：土日 時間帯：全便

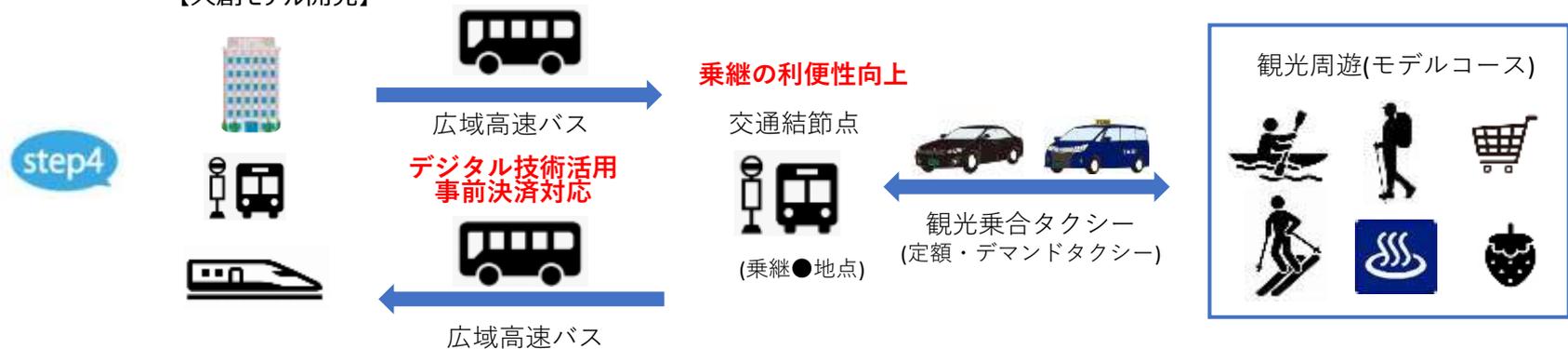
観光客向け乗合タクシーとの連携

観光客向け・・・観光目的地①、自然体験(自然散策、低山登山、トレラン、サイクリングなど)
住民向け・・・スムーズな乗継予約・利便性向上による利用者増加対策への活用検討

予約・手配オペレーションの実証

予約スキーム：高速バス予約 → タクシー予約(デジタル) → 配車センター(アナログ変換) → 車両配車
その他：予約・乗車証明書発行・管理、精算管理など

【共創モデル開発】



デジタル予約



アナログ変換



配車手配

【観光乗合タクシー】



予約・乗車証明書発行
(デジタルチケット)



精算管理・割戻運賃精算
(復路割引/補填精算)

【仮設・検討案】 活用を想定するデジタル(事前決済・MaaS)システム

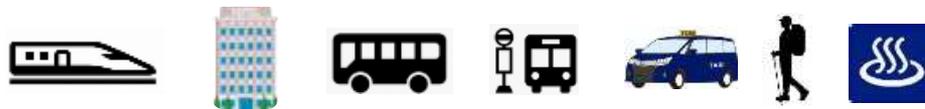
仮)MaaSシステム



JR西日本との連携を想定し、WESTER・tabiwaの活用を想定



鉄道・バスなどが乗り放題の周遊パスや観光・グルメのチケット購入、旅先のスポット情報、経路検索など旅に必要なサービスが詰まった観光ナビです。



仮)決済システム



広域(高速)幹線バスの活用を踏まえ広島電鉄/モビリーの活用を想定



MOBIRY (モビリー) とは、インターネットでチケットが購入でき、スマートフォンで乗務員に見せるだけで、乗り降りできるデジタルチケットです。



【仮設・検討案】 観光周遊モデルコース(案) 低山登山・縦走コース(北広島町)

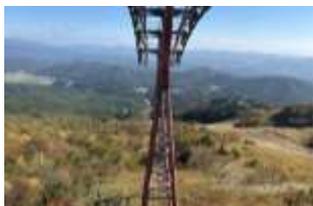
【臥龍山～掛頭山コース】 歩経路：約8.8km／所要時間：約4.5h

▲ : 山 ● : 水飲み場 ♀♂ : トイレ S : 乗車地 G : 乗車地 ■ : コース

概要

中級者向け。コースは西中国山地国定公園の中にある。臥龍山はブナをはじめとしてミズナラ・トチノキといった落葉広葉樹の原生林が広がり、訪れた人は豊かな自然を楽しんでいる。ただ、クマに遭遇する可能性もあり注意が必要。現在は多くの登山者が近くに車を停めて周回するコースを通っている。

掛頭山



- ・標高: 1,126m
- ・山頂からは麓の田園風景や中国山地の山並みを一望できる。東斜面には芸北国際スキー場のゲレンデが広がっている。
- ・秋から春にかけては壮大な雲海風景を目にすることが出来る。

雪霊水



臥龍山の8合目にある湧き水。硬度10以下の超軟水。

臥龍山



- ・標高: 1,223m (北広島町最高峰)
- ・地元の人には苜尾 (かりお) 山の名で親しまれている。
- ・山頂の大岩 (写真右) は高さ約2mあり、撮影スポットとなっている。



【仮設・検討案】 観光周遊モデルコース(案) 低山登山・縦走コース(北広島町)

【一兵家山～中野冠山コース】歩経路：約6.2km／所要時間：約4h

▲ : 山 S : 乗降地 G : 乗車地 ■ : コース

概要

初心者向け。コースには4つのピークがある。集落から近いコースで、深山に分け入るというより、里の気配を比較的近く感じながら歩け、どこか安心感があるコース。中野冠山を登るには坂が急な所がある。クマが出るところがあるので注意。訪れる方は、周回するコースもあれば、近くの山を更に縦走するコースもある。

一兵山家山

山頂の様子



- ・標高: 951m
- ・広島県と島根県の境界にある山
- ・山頂は樹木に囲まれており、見過ごしやすい

乗り合いタクシー降車地

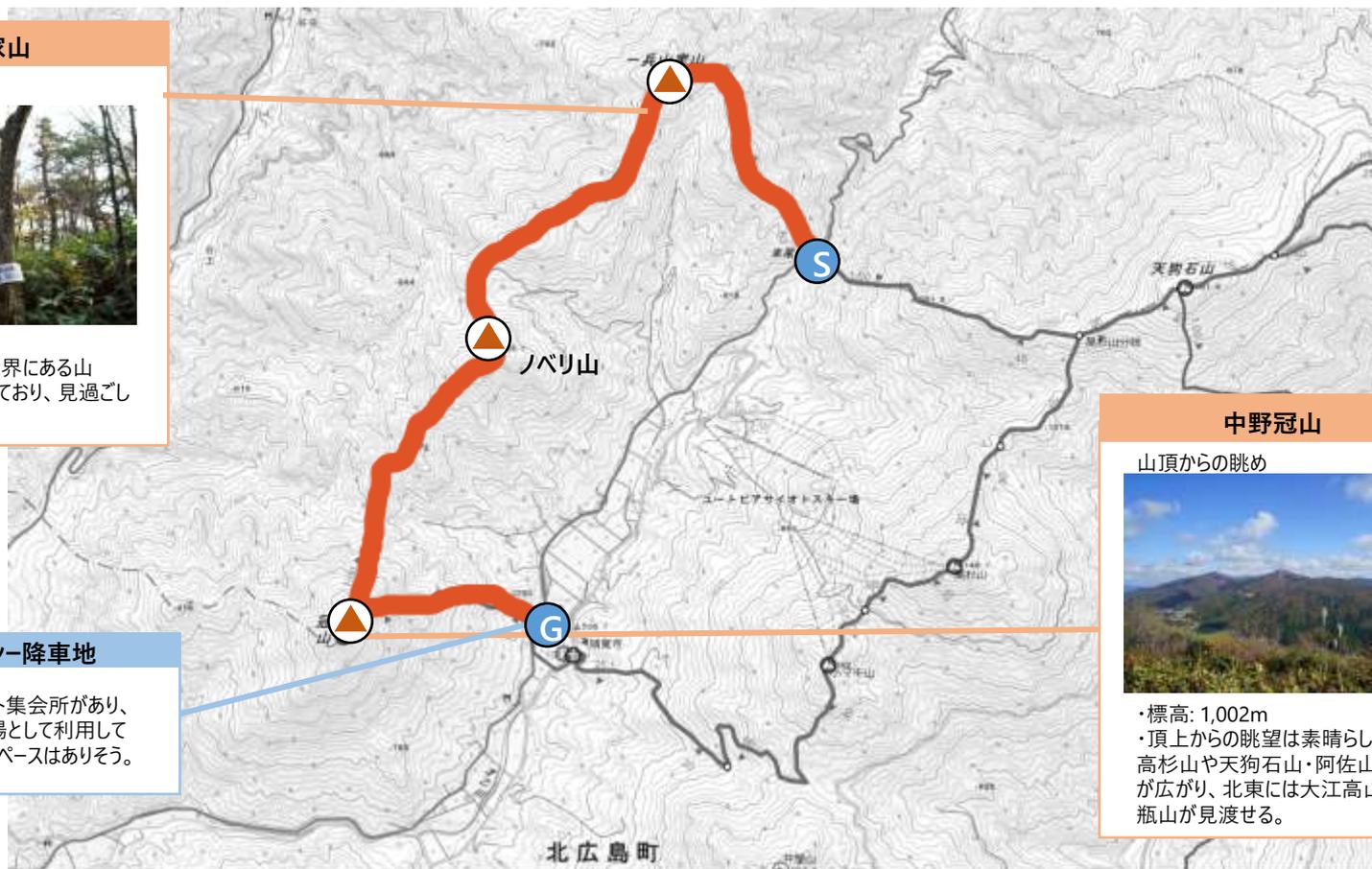
登山口近くにサイト集会所があり、登山の際には駐車場として利用している人もいるため、スペースはありそう。

中野冠山

山頂からの眺め



- ・標高: 1,002m
- ・頂上からの眺望は素晴らしく、東に高杉山や天狗石山・阿佐山の山塊が広がり、北東には大江高山や三瓶山が見渡せる。



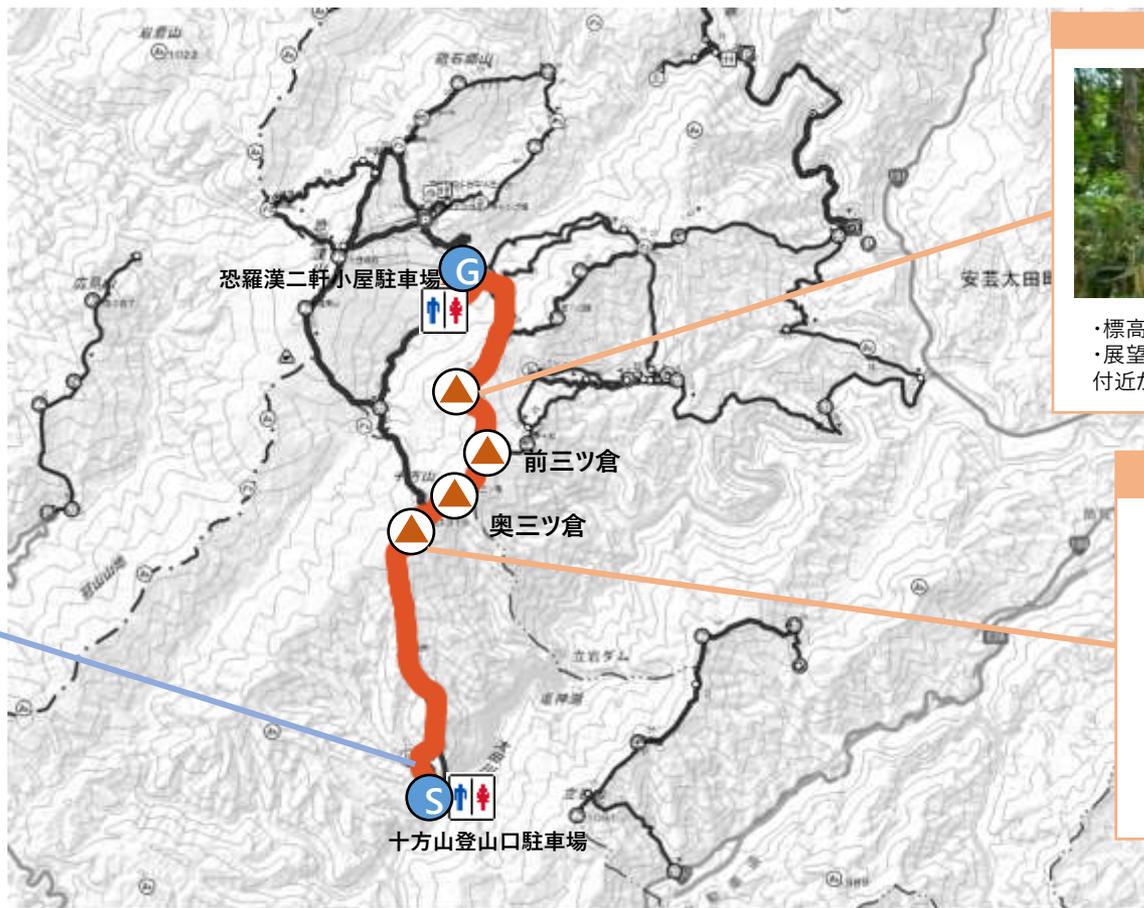
【仮設・検討案】 観光周遊モデルコース(案) 低山登山・縦走コース(安芸太田町)

【瀬戸の滝～十方山～丸子頭～二軒小屋コース】 歩経路：約5km/所要時間：約2.5h

▲：山 ♿：トイレ S：乗車地 G：乗車地 ■：コース

概要

十方山山頂への道のりは急坂が続き、平らな道は少ない。こちらもクマに遭遇する可能性がある。現在は、十方山登山口から始まり丸子頭で往復するか、十方山を目指すコースで周回する人が多い印象。



丸子頭



- ・標高:1,236m
- ・展望はあまりなく、十方山の山頂付近が見える程度

十方山



- ・標高: 1,318m
- ・広島県3番目の高さ
- ・360度のパノラマ景色が見渡せる。

瀬戸の滝



- ・総高63m、落差49mの荘厳な二段滝

【仮設・検討案】 観光周遊モデルコース(案) 自然散策・ハイキングコース(安芸太田町)

【三段峡コース】 所要時間：約2h

 : 乗船地  : トイレ  : 乗車地  : 乗車地  : コース

概要

訪日観光客向け。コースは、下図の通り、三段峡入口から始まり、黒淵まで徒歩で進む。そこから渡船に乗り遊覧を楽しみ、船を降りて再び徒歩で水梨口まで進む。道中は川と森林に囲まれ、時折、石樋や姉妹滝といった見どころも存在し気持ちよく歩ける。

石樋 (いしどい)

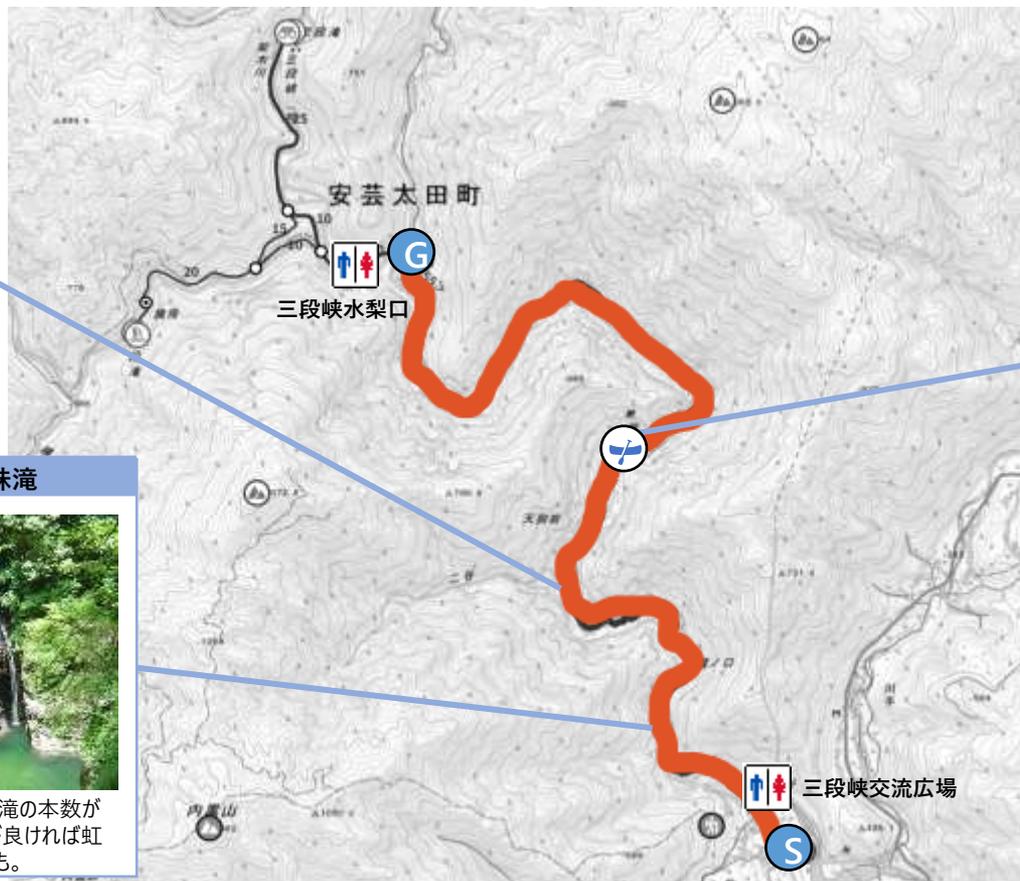


流紋岩の川床が200mにわたって水路のように続いている。

姉妹滝



水量によって滝の本数が変わる。運が良ければ虹が見えることも。



渡舟に乗船



船頭が長い竹竿で漕ぐ「黒淵渡舟」。100mに及ぶ切り立つ断崖絶壁をより近くに感じることが出来る。



黒淵には峡内唯一の飲食店「黒淵荘」があり、絶景を眺めながら食事を楽しめる。

1.観光型MaaSやOTAを活用した交通事業の取り組みについて

観光型MaaS活用事例

JR西日本 WESTERを活用した利用者増加の取り組みについて

専門家(講師) 株式会社日本旅行MaaS事業推進本部 古川 太一様

- ①日本旅行におけるMaaS事業についてご紹介
- ②WESTER、tabiwaアプリのご紹介
- ③WESTERを活用したデジタルリリージョンのご紹介
- ④日本旅行の取り組み実績
- ⑤地域事業者様と進める取り組みについて
 - ・MaaSチケットの造成について
 - ・MaaSチケットの効果的な販売
 - ・事業者様との連携体制の構築

質疑応答

1.観光型MaaSやOTAを活用した交通事業の取り組みについて

OTA(JTRweb)情報共有

(別冊資料あり:2024年7月広島県観光連盟配布資料抜粋)

1. JTRwebについて：会社概要

Confidential

訪日観光のお客様をターゲットにした、BtoBオンライン販売を強かにサポートします

会社名

JTRweb Limited

設立

2013年10月

拠点

広州、台北、ソウル、東京、大阪

事業内容

- インバウンド向けBtoB電子チケット発給
- 交通・観光事業者向け 販売システム開発・運営代行

主な実績

- ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの海外向け販売総代理店
- JR西日本 訪日外国人向けきっぷの販売・運営（JR西日本グループとの資本業務提携）

⇒ 2019年発券実績 約620万枚

3,000以上の
訪日旅行関連コンテンツ

800社以上の
海外OTA・旅行会社



2. デジタルチケットを活用した利用者増加対策の取り組みについて

MOBIRY(モビリィ)活用事例

広島電鉄株式会社が提供するデジタルチケット。
電車やバスだけでなくシェアサイクルやレンタカー等にも対応。
さらにMOBIRY限定チケットも販売。



英語
簡体字
繁体中文
韓国語
に対応

発表者 広島電鉄株式会社 バス事業本部 藤谷 有紀様

- ・安芸太田町などの取組事例
- ・新たな取り組みに向けたご案内（終了後、5分程度質疑対応）

(別冊資料あり)



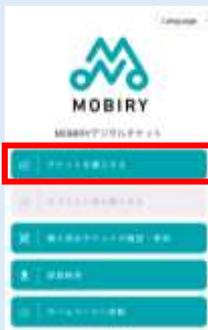


【参考資料】MOBIRY（モビリー）

広島電鉄株式会社が提供するデジタルチケット。電車やバスだけでなくシェアサイクルやレンタカー等にも対応。さらにMOBIRY限定チケットも販売。

購入方法

アプリなしで、ウェブサイトへログインしチケットを購入



[チケットを購入する]を選択



エリアを選択し、購入したいチケットを選択



必要事項を入力後、クレジットカード情報を入力

英語
簡体字
繁体中文
韓国語
に対応

活用事例

- **クリアライン・とびしまライナー企画乗車券**
 - ・広島⇄呉方面の高速バス2回回数券
 - ・買い物引換券 or 食事券
- **まいにちまひる割きっぷ**
 - ・休日1DAY割きっぷ
 - ・広島⇄三次・庄原区間の高速バス2回分の乗車券
 - ・広電電車8時間乗車券（市内線）
 - ・三次・庄原市街地エリアの路線バス24時間乗車券
- **安芸太田紅葉バスセット券**
 - ・広電バス三段峡線1日乗車券
 - ・「道の駅来夢とごうち」500円クーポン

使用方法



[Myチケット]を選択



使用するチケットを選択し [使用開始]をタップ



この画面を乗務員に提示するだけ

新規設定条件

- 新規企画設定に必要な期間
 - ・運輸局への届出(企画運賃など)を踏まえ、企画決定の後、1か月間程度の期間が最低必要となります。
- 運賃などの精算スケジュール
 - ・各月15日締め翌月末支払い。
 - ・システム利用料(カード決済手数料含む)を除く代金を指定の口座に振り込みます。
- その他
 - ・ハードに関する条件設定はございません。

3.意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

共創モデルの検討・次年度事業への展開

テーマ：地域内外・地域外共創モデルの取り組みについて

(検討案)

- ①地域内共創モデル 観光客向け(住民利用可)乗合タクシー運行
- ②④地域内外共創モデル 観光客(住民)向け乗継の利便性向上対策



次回：人材育成プログラムの企画・開催について

【フィールドワーク開催人材交流・マッチング支援(案)】

【フィールドワーク開催人材交流・マッチング支援(案)】人材育成プログラムの企画・開催について

人材育成プログラム(第4部)

【開催概要】

開催日(予定) : 12月中旬～1月中旬

時間・場所 : 安芸太田町(道の駅・三段峡エリアなど)

【各町へのご相談事項】

- ・交通結節点の現状確認時のご案内(現状や課題認識があれば共有)
- ・共創モデルの取り組みに関する意見交換(出席・発言のお願い)

フィールドワーク ④課題解決に向けた対策検討・意見交換会	目的:コーディネートスキル強化 概要:セミナー・ワークショップ参加者(交通事業者および地域の多様な主体)向けに、ファシリテーター同行による現地視察や関係者交流会、課題解決に向けた対策検討・意見交換会 などをを行います。 ファシリテーター : YMFG ZONEプランニング(コーディネートスキル)
---------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

共創モデル(観光)の仮説を踏まえ、現状・課題の確認や実現に向けた取り組み・展開を検討

人材交流・マッチング支援

【開催概要】

開催日(予定) : 12月中旬～1月中旬

時間・場所 : 安芸太田町

【各町へのご相談事項】

- ・安芸太田町(地域商社DMOあきおおた)、北広島町(北広島町観光協会)が主体となった地域の多様な人材交流・マッチング活動の支援体制の構築検討

ワークショップ企画・開催 ③観光型MaaS・IT(OTA:オンライントラベルエージェント)活用スキル向上	フィールドワーク企画・開催 ④課題解決に向けた対策検討・意見交換会
---------------------------------------------------------	--------------------------------------



共創モデルの仮説・計画案の情報
開発を支援(仮設:観光)

現状・課題の確認を踏まえ実現に
向けた取り組み・展開を支援

共創モデルの仮説を踏まえ、交通事業者×共創先人材の交流・マッチングを支援

プログラム④フィールドワーク 実施報告書・配布資料

- 人材育成プログラム実施報告書④
- 配布資料④

人材育成プログラム実施報告書④		④フィールドワーク
日 時	令和7年1月16日(木) 13:00~14:00	
場 所	安芸郡太田町来夢とごうち道の駅・交通結節点(バスターミナル等) JA 広島市戸河内支店 2階会議室	
件 名	共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業 持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業 ④コーディネータースキル強化	
参加者	有限会社大朝交通 堀田 祐作 壬生交通株式会社 友廣 久司 有限会社八重タクシー 田中 宏幸 有限会社総合企画コーポレーション 松田 直志 ホープバス協同組合 堀田 高広 三段峡交通株式会社 栗原 重幸 加計交通株式会社 北広島町まちづくり推進課 小笠原 麻美 一般社団法人地域商社あきおおた 寶珠 真一 一般社団法人地域商社あきおおた 有田 隆司 一般社団法人地域商社あきおおた 志水 大将(現地講師) みらい株式会社 長沼 拓磨 みらい株式会社 増井 雄一郎 安芸太田町企画課 上 祥夏 株式会社ライフサービス 石原 淳三郎 株式会社ライフサービス 橋本 潤一郎 きっちんたまがわ 玉川 洋子 公益財団法人青年海外協力協会 JOCA×3 佐々木 学 【事務局】YMZOP 森本、後、黒口	
1. 実行委員会会長挨拶(ホープバス 堀田氏) ✓ 本日の開催概要説明		
2. フィールドワーク-コーディネータースキル強化研修 (1)MOBIRY(モビリティ)活用事例現地視察(現地講師:地域商社あきおおた 志水氏) <ul style="list-style-type: none"> ①現地視察(道の駅 来夢とごうち) ②現地視察(バスターミナル 戸河内 IC 高速バス停) ③バスノー旅の取り組みについて(JA 広島市戸河内支店 2階会議室) ①~③質疑応答		
①道の駅 バスノー旅企画に付随する特典・コーディネータースキル強化の説明。スキー場のレンタル割引設定や、周辺店舗との連携の中で乗換乗車の待機中に現地消費を誘う500円券チケットの引換えについて説明あり。事業者との精算が発生することから、チケットの引き換えが必要となっている。引換時に参加者へアンケート調査(ヒアリング)を実施しており、広島県内だけでなく九州、岡山エリアからの参加者もある状況である。		

(質疑応答)

・特典の源泉やチケット清算の仕組みについて

スキー場特典については、スキー場サイドによる独自の割引設定で清算は発生しない。

その他については、チケット発行・引換により実績を確認。(源泉はDMOの持ち出し)

・現状の課題について

販売促進が課題である、若者向け(大学連携)のPRを行っている。現状では、JR広島駅の乗車ができない状況から県外参加者の導線に課題があり、広島駅の路線乗入を働きかけている状況である。

②バスターミナル

高速路線バスとスキー場送迎バスの乗降場所の現地説明・ご案内。ホームページ等で乗換場所の案内等を行うものの、道の駅に確認に来る旅行者は多い。スキー場送迎バス乗り場については、バスを目印として案内する方法で対応しているものの、案内看板やインバウンド向けの多言語情報の整理が課題である。令和9年には新たな道の駅建設が予定されていることから、そのタイミングで対応を予定している。

(質疑応答)

・待合時間の過ごし方案内について

道の駅窓口にお越しいただく旅行者のみに対応、バスターミナルでの対応は行っていない。

ターミナル内には、企画内容を紹介するチラシを張り出していることから、道の駅に誘導できている状況である。

・乗換案内について

路線バスの到着遅延情報などは既存の仕組みが活用可能であるが、多言語対応はしていない状況である。町内事業者のバスであれば、バスターミナルの利用は可能であることから、乗合タクシーへの乗り換えも同様の対応は可能と想定されるものの、管理者や交通事業者間で情報整理が必要と思われる。

③バスノ一旅の取り組みについて

販売促進活動が課題であるものの、継続企画であることから人数は増加傾向にある。県外旅行者の利用を促進するためにも、広島駅の路線乗入を早く実現したい。ターゲットを若者に絞り込み、広島県・岡山県内の大学生をターゲットにPRを行う状況である。その他、秋・春の企画も実施しており、新たに夏の企画の検討も進む状況から1年を通じた取り組みとして実施を予定する状況である。

(質疑応答)

・地元住民の利用について

高速路線バス利用者促進の一環として、発着逆パターンでも利用が可能となったことから、利用者も増えている状況がある。割引運賃については、高速バス運行会社の持ち出しとなるものの、財政補助対象路線として利用客の拡大を図っている。

・道の駅を基点としたその他企画や広域連携について

レンタカーの割引企画をはじめ、貨客混載の対応を活用した各地の地域産品の道の駅販売など検討を開始する状況である。(三原・三次エリアなど)

北広島町エリアとの連携により、両町の資源である自然資源を活用した企画の実現可能性に向け継続的な取組検討を行っていききたい。

—以上—

実施風景

道の駅 来夢とごうち



バスターミナル 戸河内 IC 高速バス停



JA 広島市戸河内支店 2階会議室



写真撮影・出所：事務局(YMFG ZONE プラニング)

共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業

持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業

【習得するスキル:交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル】

コーディネートスキル強化 フィールドワーク資料

MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会

令和7年1月16日

モビリティ人材育成プログラム(フィールドワーク、人材交流・マッチング支援)次第

13:00 実行委員会会長挨拶

本日の開催概要説明

1. フィールドワーク-コーディネートスキル強化研修

・MOBIRY(モビリィ)活用事例 現地視察(道の駅 来夢とごうち)

13:30 JA広島市戸河内支店2F会議室へ移動

・バスノー旅の取り組みについて(一般社団法人地域商社あきおおた)

質疑応答

14:00 **2. マッチング支援**

本日の開催概要説明、12/11ワークショップ振り返りなど

・JR西日本westerを活用した配車予約サービスの取組事例(株式会社REA)

質疑応答

14:30 **3. 人材交流・意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)**

テーマ(案):地域公共交通を活用した共創モデルの仮説設計(検討)

・広域(高速・在来)幹線バス事業との共創による地域交通事業の活性化

・令和7年度実証事業計画(案)仮説設計

15:00 閉会

広島電鉄バスMOBIRY企画乗車券2024-2025

手ぶらで
スキー場

雪道心配
一切なし

恐羅漢スノーパークバスセット券

バスノ一旅

BUSNOW TRIP

《期間》 2024年12月20日～2025年3月31日

飲み
食べ
歩き

大人気
道の駅
グルメ

<おトク> 市内から戸河内ICバスセンターまで往復料金が、1,500円

- 広電バス三段峡線企画チケットをMOBIRY内で購入いただくと、往復が1,500円（大人のみ）とお得になります。【参考】通常料金：3,020円
※MOBIRY（モビリー）とは、広島を便利に旅するデジタルチケット / 在来・高速線どちらでも利用可能

<手ぶらでも> 恐羅漢スノーパーク平日のセット料金が、500円割引

- 広電バス三段峡線「戸河内ICバスセンター」で下車し、シャトルバスに乗り換えると雪道の不安一切なしでスキー場まで行けます。
※シャトルバスに乗る場合は、恐羅漢スノーパークで事前予約が必要です。行き：9：40発 帰り：16：50着（戸河内ICバスセンター）
- 平日限定でウェアやスキー、スノーボードなどのレンタルセットプランが、MOBIRY内の画面掲示で500円割引とお得なので手ぶらで行けます。

<グルメも> 道の駅クーポンも500円付き、地域の味も楽しめる！

- 本チケットを購入の方には、戸河内IC前にある「道の駅来夢とごうち」で使えるクーポン券も500円分がもらえます。
※ご使用の際は、道の駅へ立ち寄りMOBIRY内の画面を掲示して下さい。営業時間：平日17時/土日祝18時まで（定休日は火曜日）

基本行程イメージ（平日スキー場へ遊びに行く編）

MOBIRYチケット購入

広電バスで戸河内へ

恐羅漢シャトルバス

スキー場を満喫

道の駅でお買い物

広電バスで市内へ



■ 詳しくは、安芸太田町の観光情報サイト「あきおたから」からご確認下さい。

安芸太田町バスノ一旅

検索

「バスノー旅」の概要

■企画チケット名：恐羅漢スノーパークバスセット券（バスノー旅）

乗降可能区間：「広島エリア」-「戸河内ICバスセンター」

※途中乗降不可、在来・高速線どちらでも利用可

■パック内容

①広電バス三段峡線往復券

②恐羅漢スキー場平日限定セットプラン500円割引(12/31～1/3を除く)

③道の駅来夢とごうちクーポン券500円

市内へ戻る広電バスの乗車時刻までは少し時間があるので、道の駅エリアで空腹を満たしたり、バスだからこぞ楽しめる地ビールやお酒などをお楽しみください。

道の駅 来夢とごうちでお土産なども購入可能です。

■使用期間：2024年12月20日（金）～ 3月31日（月）

■チケット料金：1,500円（大小一律）

■乗車券購入先：MOBIRY TRAVEL（モビリー トラベル）

家族や友達とスキー場へ行くことが決まったら、広電バスMOBIRY TRAVELにて企画チケットを購入しよう！

恐羅漢スノーパークが運営する無料シャトルバスをWEBまたは電話にて事前予約が必要となります。

恐羅漢無料送迎バス《モデルプラン》

行き (広島バスセンターから道の駅来夢とごうちまで)	帰り (恐羅漢スノーパークから道の駅来夢とごうちまで)
有料 広島バスセンター 8:18発 戸河内ICバスセンター 9:22着	無料 恐羅漢スノーパーク 16:00発 戸河内ICバスセンター 16:50着
行き (道の駅来夢とごうちから恐羅漢ロッジまで)	帰り (道の駅来夢とごうちから広島バスセンターまで)
無料 戸河内ICバスセンター 9:40発 恐羅漢スノーパーク 10:30着	有料 戸河内ICバスセンター 18:08発 広島バスセンター 20:00着

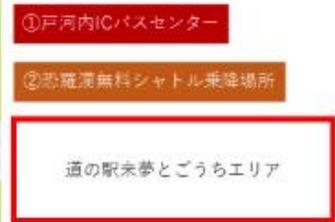
..... 路線バスで戸河内ICバスセンターまでお越しの場合 (戸河内ICバスセンター→無料送迎バスに乗換え)

..... マイカーで戸河内ICバスセンターまでお越しの場合 (道の駅来夢とごうち駐車 → 戸河内ICバスセンター発 無料送迎バスに乗換え)

無料送迎バスは要予約 予約連絡先 ☎0826-28-7007 (受付10:00～16:00まで)

※シーズン中毎日運行 (但し、天候等により中止の場合があります) ※天候等により、到着時間が異なる場合があります。

乗り換え場所



1. フィールドワーク(コーディネートスキル強化研修)

フィールドワーク MOBIRY(モビリィ)企画概要

【参考情報】 「地域商社あきおおた」事業実績(成果)について

冬季:バスノー旅

令和6(2024)年1月25日～3月31日：実績105枚
恐羅漢スキー場バスセット券、特典:レンタルセットプラン500円割引など

春季:春のさとやま旅

令和6(2024)年4月1日～5月31日：実績65枚
安芸太田道の駅バスセット券、特典:道の駅クーポン500円券付き

秋季:秋の三段峡旅

令和6(2024)年10月25日～12月20日：実績45枚
安芸太田紅葉バスセット券、特典:道の駅クーポン500円券付き

現在実施中(継続)

令和6(2024)年12月25日～令和7(2025)年3月31日：30枚(1/14集計)
恐羅漢スキー場バスセット券、特典:レンタルセットプラン500円割引など
※別紙、広島電鉄バスMOBIRY企画チケット2024チラシご参照ください

広島電鉄バスMOBIRY企画乗車券2024

春満開

安芸太田 道の駅バスセット券

春のさとやま旅

Spring Countryside Trip

《期間》 2024年4月1日～5月31日

この春限定！
お花見弁当♪

大人気
道の駅
グルメ

＜おトク＞市内から戸河内ICバスセンター まで往復料金が、1,500円

- 広電バス三段峡線企画チケットをMOBIRY内で購入いただくと、往復が1,500円（大人のみ）とお得になります。
【参考】通常料金：3,020円 ※MOBIRY（モビリー）とは、広島を便利に旅するデジタルチケット

＜グルメも＞道の駅クーポンも500円付き、地域の味も楽しめる！

- 本チケットを購入の方には、戸河内IC前にある「道の駅来夢とごうち」で使えるクーポン券が500円分がもらえます。
- または660円相当の安芸太田町特産クラフトビール「もりみんエール」と交換できます♪
※ご使用の際は、道の駅へ立ち寄りMOBIRY内の画面を掲示して下さい。
営業時間：平日17時 / 土日祝18時まで（定休日は火曜日）

もりみんエール

基本行程イメージ（平日「道の駅来夢とごうち」編）



■ 詳しくは、安芸太田町の観光情報サイト「あきおたから」からご確認下さい。

安芸太田町 春のさとやま旅

検索



広島電鉄バスMOBIRY企画チケット2024



安芸太田 紅葉バスセット券

秋の三段峡旅

Sandankyo Trip in Fall

《期間》 2024年10月15日(火)～12月20日(金)



三段峡の絶景スポット「黒淵渡舟」



秋ならではの味覚を堪能♪

＜おトク＞市内から「戸河内ICバスセンター」 - 「三段峡」間は乗り降り自由！

- ◆ 広電バス三段峡線一日乗車券をMOBIRYで購入すると、往復が2,000円（大小一律）とお得になります。
- ※乗車または降車する停留所のどちらか一方が「戸河内ICバスセンター～三段峡」の間で使用可能です。
- ※在来・高速便どちらでも利用可能

＜お土産・グルメ＞道の駅クーポン500円付き、旬の味覚を堪能しよう！

- ◆ 本チケットを購入の方には、戸河内IC前の「道の駅来夢とごうち」で使えるクーポン券が500円分が付きます。
- ◆ この時期ならではの『祇園坊柿商品』、安芸太田町ならではのお酒や人気スイーツをお楽しみください。

※クーポンを受け取りの際は、道の駅店内カウンターでMOBIRYの引換画面を提示して下さい。

【営業時間】 10時～18時（12月は10時～17時まで）

GIONBOUGAKI



モデルコース「紅葉もグルメも大満喫旅」



■ 三段峡はガイドツアーも申し込み受付中♪下記記載の電話番号へ1週間前までにご連絡下さい。

■ 詳しくは、安芸太田町の観光情報サイト「あきおおたから」からご確認下さい。

安芸太田町 秋の三段峡旅

検索

課題



広島電鉄株式会社バス事業本部バス企画部業務課ヒアリングより

- 販売 (購入者属性情報)データが入手できないシステムである(メールアドレス登録にて利用可能)
購入者属性情報が必要な場合は、購入者アンケートなどアナログでの入手対応が必要となっている。
- 新規企画チケットの知名度向上の施策が不可欠、広告・宣伝資金は限定的である
WEBやチラシを中心とした情報発信にて広報展開している。
- リピート対策など、顧客化に向けた対応は現状実施していない(登録メールアドレスの活用検討など)
企画チケットのバリエーションが豊富とは言えない、ただし実績が見込めない新規企画は設定しない。
- 新規企画チケット(割引運賃等)中国運輸運局への申請・登録手続きが不可欠である
新たな企画の実現は自社で完結できない、社外に向けコスト(時間・作業等)が発生する。
- 安芸太田町は「地域商社あきおおた」の存在により、企画が実現している
今後「夏」企画の検討を行いたい、他地域にも同様の機能があると取り組みやすい。



「地域商社あきおおた」における「課題・成果・今後の取り組み」について

講師：一般社団法人地域商社あきおおた 志水 大将様

プログラム⑤人材交流・マッチング 実施報告書・配布資料

- 人材育成プログラム実施報告書⑤
- 配布資料⑤

人材育成プログラム実施報告書⑤		⑤人材交流・マッチング
日 時	令和7年1月16日(木) 14:00~15:30	
場 所	JA 広島市戸河内支店 2階大会議室	
件 名	共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業 持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業 交通事業者と共創先人材の交流・マッチング支援	
参加者	有限会社大朝交通 堀田 祐作 壬生交通株式会社 友廣 久司 有限会社八重タクシー 田中 宏幸 有限会社総合企画コーポレーション 松田 直志 ホープバス協同組合 堀田 高広 三段峡交通株式会社 栗原 重幸 加計交通株式会社 上手 伸也 北広島町まちづくり推進課 小笠原 麻美 一般社団法人地域商社あきおおた 寶珠 真一 一般社団法人地域商社あきおおた 有田 隆司 一般社団法人地域商社あきおおた 志水 大将 みらい株式会社 長沼 拓磨 みらい株式会社 増井 雄一郎 安芸太田町企画課 上 祥夏 (人材交流参加企業3社) 株式会社ライフサービス 石原 淳三郎 株式会社ライフサービス 橋本 潤一郎 きっちんたまがわ 玉川 洋子 公益財団法人青年海外協力協会 JOCA×3 佐々木 学 (マッチングWEB参加企業) 株式会社 REA 横山雄一郎 【事務局】 YMZOP 森本、後、黒口	
<p>1. 実行委員会会長挨拶 (ホープバス 堀田氏)</p> <p>✓ 本日の開催概要説明(事務局 YMZOP)</p> <p>✓ 前回のワークショップ振り返り(事務局 YMZOP)</p> <p>2. マッチング支援</p> <p>(1) JR 西日本 wester を活用した配車予約サービスの取組事例</p> <p>発表者(WEB) 株式会社 REA 株式会社 REA 横山雄一郎様</p> <p>①事業概要・配車システムのご紹介</p> <p>②地域の取り組み実績について</p> <p>(質疑応答)</p> <p>・決済の手段や手法について</p> <p>決済対応は現地対応を基本とするサービスとして設計されていることから、現金やクレジットカードなどドライバーが対応可能な手法となる。JR-Wester においては、Tabiwa トラヘルで電子チケットの事前購入の対応も可能である。現地の状況に応じた対応が可能である。</p>		

3. 人材交流・意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

ファシリテーター大朝交通 堀田氏

(1) 人材交流参加企業3社自己紹介

交通事業者との人材交流会に参加を希望する地域企業(初回参加)を対象に、事業内容の説明及び交通事業者に期待すること等を発表いただく。

- ・株式会社ライフサービス 石原 順三郎様
- ・きっちんたまがわ 玉川 洋子様
- ・公益財団法人青年海外協力協会 JOCA×3 佐々木 学様

(2) 共創モデルの検討・次年度事業への展開について(意見交換)

テーマ：地域公共交通の利用者増加を目的とした共創モデルの仮説設計(検討)
(配布資料に基づきこれまでの検討の概要を説明)

- ・広域(高速・在来)幹線バス事業との共創による地域交通事業の活性化
- ・令和7年度実証事業計画(案)仮説設計

(意見交換・協議メモ)

- ✓ 事務局にお願いしたいことは、そもそも何故みんなを集まっているのかを考えなければならない。交通事業者がせっかくアイデアを出しても、また立ち消えてしまう。先程のアプリを入れたら売れるという問題ではない。みんなで考えていかなければならない。(地域商社あきおた)
- ✓ これまではプロダクトの部分が多かった。確かにそのプロダクトの先にはプロモーションも必要であるため、その部分を抜け落ちることなく進めていきたい。(大朝交通)
- ✓ いつも言っているが、結局乗務員が問題。人の確保が一番のネックで、人がいれば運行は可能。(三段峡交通)
- ✓ この会議の目指すものは何か。北広島町・安芸太田町にたくさん来てもらうための利便性を高め、魅力を発信することだと思うが、これまで技術的な話が多かったが、現実に即していないのではないか。交通事業者に意見をと言われても、実現しているかどうか否かの議論がなく、答えようがない。行政からの補助金が切れたら、事業者だけではできず、持続可能性と言いながらも持続できない状況。要するに、この場で私が意見を言える状況でないということ。今回のマッチング支援をするためには、今ある事業をどうするか議論が先ではないか。(総合企画コーポレーション)
- ✓ 幹線を持っている交通事業者と二次交通を担う交通事業者のマッチングが一つ。もう一つは、共創モデルということで、目的地になるような事業者とのマッチングという面。(大朝交通)
- ✓ そもそも、この場では好きなことを言ってもらうのではなく、安芸太田町、北広島町がもっと話をしてあげば、誘客上の課題は出てくる。会議の運営として、もっと絞って会話をするべきだ。例えば、事業者を入れているチームや発信チームなど3つくらい分けて半期に一度集まって代表が会議するといった方法。そうしなければ、解決策は見えないと思う。(地域商社あきおた)
- ✓ 委員会方式でやることも一つの手であるが、いただく時間が多くなると思う。(大朝交通)
- ✓ どのような理想を描くのか、時間が無ければスピードアップすればよい。(地域商社あきおた)
- ✓ 着地点を決めて動いていない状態であり、今回の目的はモビリティ人材の育成ということなので課題の抽出ができればよいとっていて…。(大朝交通)
- ✓ ただ、モビリティ人材とは何かということだ。こういった部分の説明がなければ着地は

見えない。(地域商社あきおおた)

- ✓ 着地を考えられる人材を作ることが目的。
- ✓ そこが明確でなければならない。今年度の着地点はどこなのか。先程着地点が無いとのことであったが、実はあるはずだ。(総合企画コーポレーション)
- ✓ 施策としては無いということではあり、地域課題をマッチングによってどういう誘客が必要なのかを考えるということが着地点である。(大朝交通)
- ✓ 今回参加者としてはそこまでの理解が進んでおらず、今から構築していくものだと思っている状況。(総合企画コーポレーション)
- ✓ 地域が楽しめるバスなどの仕組みを作ること着地点であるし、それを誰が決めるのかを考えることも人材育成の基礎ではないか。(地域商社あきおおた)
- ✓ 今発言があったような思考や発言が活性化するような場を設けたいとの思い。(大朝交通)
- ✓ 職員に指示することとして、マスコミの餌食になろうと。要するに全国の事例を作ろうというテーマ。楽しい中山間でも良いのでは。(地域商社あきおおた)
- ✓ こういった会議が今まで無かった。安芸太田町はやっていても、北広島町はやっていないという現状があり、お互いがやっていくような方向を作っていくというための場としての人材育成でもあり、後継者を作ること一つ一つの考え。(ホープバス)
- ✓ 総合的に経済効果が出るようにしていく、その時に初めて大きな運行課題も出てくると思う。(地域商社あきおおた)
- ✓ 安芸太田町でいえば地域商社、北広島町でいえば観光協会やはなえーるといったまとまった形でやっていくなどができれば、少しずつ形になると思う。(ホープバス)
- ✓ ステップアップの着地、テーマを絞ってやっていこう。この事業に文句ばかり言っているが、反対ではない。良い事であるが具体的に進めないと、言いたいことを言って終わりになると思う。(地域商社あきおおた)
- ✓ 人材育成とはということが議論となるが、既に育成は進んでいるという認識で良いと思う。交通事業者としては、意見が沢山集まれば考えようはあると思う。(総合企画コーポレーション)
- ✓ それを一緒にした利用促進プランを作っていかなければならない。お互いが相互を褒め合いながら魅力発信をする、再発見もこの会議の目的の一つだろう。(あきおおた)
- ✓ 自分会社のことで手が一杯で、デマンド交通を検討しているホープタクシーのような考えまで向かなかつたが、これまでの会議を通じて色々と考えていきたいと思った。(八重タクシー)
- ✓ 町外から来てもらうために、何を目的として来てもらえるか。安芸太田町も北広島町も資源はあるので、それを評価してもらえるような発信が必要ではないか。勿論、手段としての交通システムは整備しなければならないが、目的は大事だ。また、どこをターゲットにするかも考えなければならないだろう。みんなでアイデアを出していきたい。(壬生交通)
- ✓ 社長の代理で出席させてもらい、初めての参加。人が集まらないと何も動かないと感じた。北広島町・安芸太田町の魅力をどのように伝えているかが大事。鳥取県知事は、スタバはないけど砂場があると言って鳥取砂丘に人が集まると聞いたことがあるので、そういう目玉、人が集まることを考えていきたい。無いけどあるという逆転の発想もあるのでは。(加計交通)
- ✓ 秋の戸河内インターチェンジは降りられないくらいの列ができているが、この人たちがどのように動いているのか分からないのが現状。せっかく来ているのだから、もっとこ

の人たちを広範囲に動かすことができないのか。移動手段がないということはずっと言われてきた。それに公共交通事業者として、何か手立てがないだろうか。色々なアイデアや資源がある中で、先ず一つは事例を作ってそれを広げていきたい。先ずはみなさんと合意形成していかなければならない。現状、来年度はどのようにやっていくかわからないが、事例を作っていきたい。(ホープバス)

- ✓ これまでは住民の移動のためのものという考えであった。その考えを行政は変えていく必要がある。(総合企画コーポレーション)
- ✓ 公共交通は住民サービスと言われるが、それだと町外から来る人は対象としていないため、そこも考えていくことは大前提。それを取りまとめて行政に提案することで今後に繋がっていくのではないかと。(地域商社あきおた)
- ✓ 今回参加してみて趣旨が思っていたものと違っているということもあったが、安芸太田町を活性化させたいという想いはあるので、協力できるところは協力していきたい。(JOCA×3)
- ✓ 外国人も含めて、とにかく魅力を発信してもらいたい。少々お金が掛かっても行ってみたいというまちにしていきたい。補助金ありきは続かないと思う。(たまがわ)
- ✓ 一番は安芸太田町にどれだけ人が呼び込めるか。しっかりと人を呼び込める力を付けられるかの努力をしていかなければ茶番で終わってしまうのではないかと。(ライフサービス)
- ✓ 町としては一番心配しているのは、運転手の人材不足。観光地を周知していくことは勿論だが、担い手をどうやっていくかが大事ではないかと個人的には思っている。その増やし方を勉強していきたい。補助金の話としては、税金を使うことになるので、何らかの着地点が必要。(安芸太田町)
- ✓ 利用が無いとオンデマンド交通もできないため、如何に町外の人に利用してもらえるか。(北広島町)
- ✓ 運転手を交通事業者間でできないのか。(みらい)
- ✓ 基本的にできない、雇用保険の関係や会社の運行ブランドもある。(地域商社あきおた)
- ✓ ライドシェアについて、交通事業者としてはこのような世の中の流れとなっていることは嫌な時代になっているのではないかとと思うがどうか。(みらい)
- ✓ 特に負担にはなっていない。現状維持をだけをしていくことになるので。(三段峡交通)
- ✓ 地域商社自体がDMOであるため、みなさんを繋ぐということで正にこのような会議がそういった場であり、この課題に限らず様々な地域な課題を解決するための場を作っていくことが使命であることから、この会議に参加させてもらっている一方で、我々としてももっと仕掛けていかなければならないので、協力をお願いする。(地域商社あきおた)
- ✓ 今回をもって本年度人材育成事業としてのプログラムは終了するものの、次年度の実証運行の検討など、改めて皆様と議論の場の設定を予定している。これまで検討を行ってきた共創モデルの仮説については、本人材育成事業の成果として安芸太田町・北広島町の町長へ報告を行う予定である。(ホープバス)

—以上—

実施風景



写真撮影・出所：事務局(YMFG ZONE プラニング)

共創・MaaS実証プロジェクト・モビリティ人材育成事業

持続可能な交通網の創造・都市と地方の人流をデザインする人材育成事業

【習得するスキル:交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル】

人材交流・マッチング支援 資料

MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会

令和7年1月16日

モビリティ人材育成プログラム(フィールドワーク、人材交流・マッチング支援)次第

13:00 実行委員会会長挨拶

本日の開催概要説明

1.フィールドワーク-コーディネートスキル強化研修

・MOBIRY(モビリィ)活用事例 現地視察(道の駅 来夢とごうち)

13:30 JA広島市戸河内支店2F会議室へ移動

・バスノー旅の取り組みについて(一般社団法人地域商社あきおおた)

質疑応答

14:00 **2. マッチング支援**

本日の開催概要説明、12/11ワークショップ振り返りなど

・JR西日本westerを活用した配車予約サービスの取組事例(株式会社REA)

質疑応答

14:30 **3.人材交流・意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)**

テーマ:地域公共交通を活用した共創モデルの仮説設計(検討)

・広域(高速・在来)幹線バス事業との共創による地域交通事業の活性化

・令和7年度実証事業計画(案)仮説設計

15:00 閉会

モビリティ人材育成 事業取組・振り返り

【振り返り】 第1・2回セミナー(9/12) 第3回ワークショップ(12/11)

実証事業の方向性

確認：各町内の対策は、引き続き行政と交通事業者間で取組み(**主要課題**)
地域内外の共創により交流人口拡大に向けた取組みを優先検討

新たなサービス検討

ターゲットの明確化、デジタル技術活用による**新規顧客開拓・リピート化**を推進
観光乗合タクシーの運行・・・地域・観光の足「**交通空白**」の解消に向けた取組み

次年度に向けた取組

国交省事業を活用した実証運行の取組検討・・・都市部との (**高速バス**)連携
デジタルを活用した予約・決済 ⇒ 地域向け操配(**アナログ変換**)・管理体制構築

継続的な協議・検討

人材不足への対策・対応・・・人材調達の連携手法検討(林業人材の対策)
貸切(バス)営業の展開 ⇒ 関東・中京・関西圏への営業、インバウンド対策など

【実証検討案】 ①地域内共創モデル 観光客向け(交通空白解消)乗合タクシー運行

仮)乗合タクシーの実証運行



定額タクシー・デマンドタクシーのスキームを活用、「交通空白」解消に向けた乗合タクシー

住民利用空白時間帯の活用

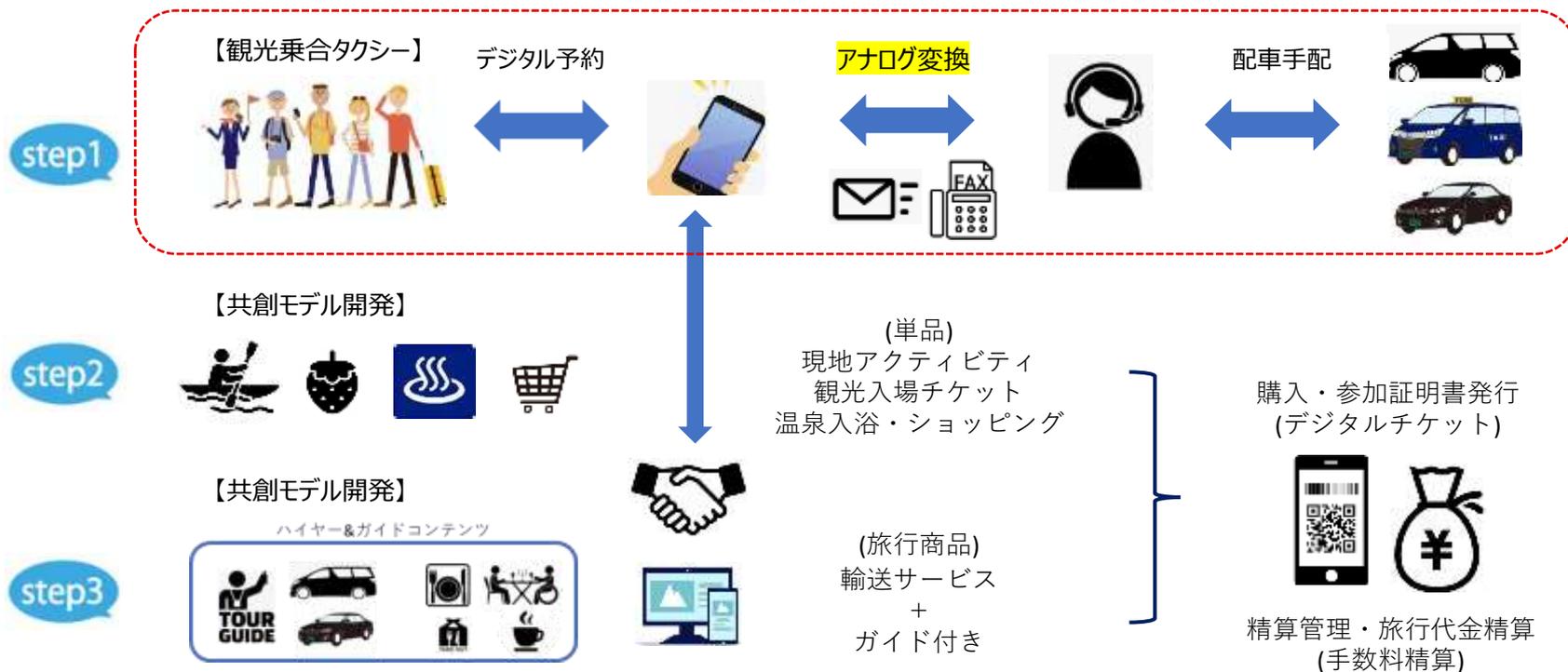
曜日：土日 時間帯：⇒ 当番制などエリアを限定しない取り組み方法を検討

実績データ(観光動態)の活用

北広島町：中国平和記念墓地公園14.6万人、八王子よみがえりの水9.1万人、聖湖・八幡高原7.9万人
安芸太田町：温井ダム9万人、三段峡8万人

予約・手配オペレーションの実証

予約スキーム：観光乗合タクシー予約・決済(デジタル) → 配車センター(アナログ変換) → 車両配車
その他：予約・乗車証明書発行・管理、精算管理など



【実証検討案】 ②④地域内外共創モデル 住民・観光客向け乗継の利便性向上対策

仮)広域乗継(利便性向上)実証運行



広域(高速)幹線バスと観光乗合(定額・デマンド)タクシーの乗継(住民向け)サービス

高速バス利用空白時間帯の活用

曜日：土日 時間帯：全便

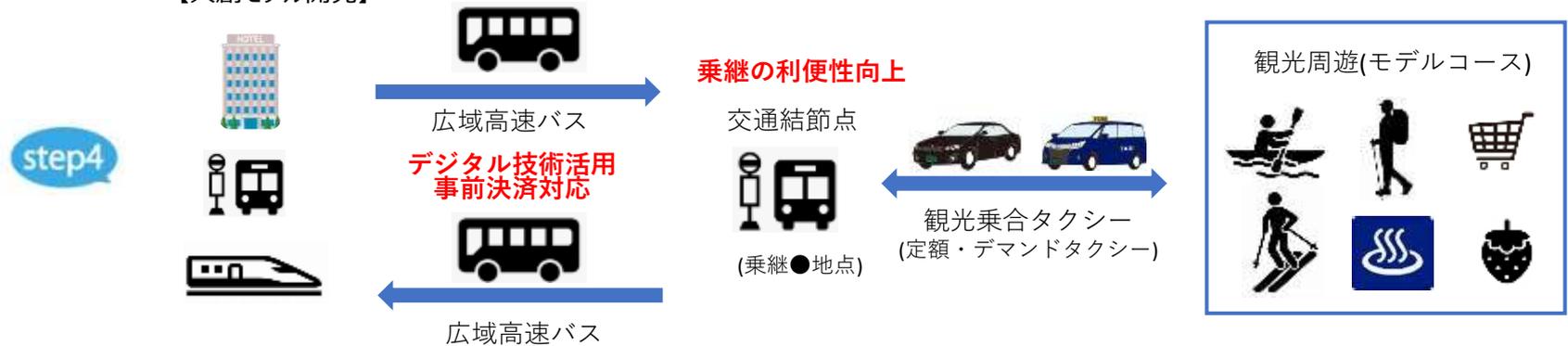
観光客向け乗合タクシーとの連携

住民向け … スムーズな乗継予約・利便性向上による利用者増加対策への活用検討
 観光客向け… 観光目的地①、自然体験(自然散策、低山登山、トレラン、サイクリングなど)

予約・手配オペレーションの実証

予約スキーム：高速バス予約 → タクシー予約(デジタル) → 配車センター(アナログ変換) → 車両配車
 その他：予約・乗車証明書発行・管理、精算管理など

【共創モデル開発】



【実証検討案・仮説】 新たな共創・活用を想定するMaaSシステム

新たな共創(案)



広域(高速・在来)幹線バス事業との**共創**による地域交通事業の活性化

広島市を中心とした200万人市場への周知を図るとともに、広島市内宿泊施設を通じ観光客への商流構築を図る(インバウンド向け事業の展開を視野に検討)。

安芸太田エリアでの取組事例(春・秋・冬)

備北・呉エリアでの取組事例(通年・秋)



観光型MaaS(案)



JR西日本・日本旅行との共創、WESTER・tabiwaの活用を想定

鉄道・バスなどが乗り放題の周遊バスや観光・グルメのチケット購入、旅先のスポット情報、経路検索など旅に必要なサービスが詰まった観光ナビへの商流構築を図る。



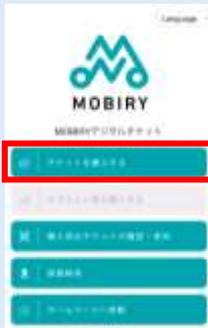


【参考資料】MOBIRY（モビリー）

広島電鉄株式会社が提供するデジタルチケット。電車やバスだけでなくシェアサイクルやレンタカー等にも対応。さらにMOBIRY限定チケットも販売。

購入方法

アプリなしで、ウェブサイトへログインしチケットを購入



[チケットを購入する]を選択



エリアを選択し、購入したいチケットを選択



必要事項を入力後、クレジットカード情報を入力

英語
簡体字
繁体中文
韓国語
に対応

活用事例

- **クリアライン・とびしまライナー企画乗車券**
 - ・広島⇄呉方面の高速バス2回回数券
 - ・買い物引換券 or 食事券
- **まいにちまひる割きっぷ**
 - ・休日1DAY割きっぷ
 - ・広島⇄三次・庄原区間の高速バス2回分の乗車券
 - ・広電電車8時間乗車券（市内線）
 - ・三次・庄原市街地エリアの路線バス24時間乗車券
- **安芸太田紅葉バスセット券**
 - ・広電バス三段峡線1日乗車券
 - ・「道の駅来夢とごうち」500円クーポン

使用方法



[Myチケット]を選択



使用するチケットを選択し [使用開始]をタップ



この画面を乗務員に提示するだけ

新規設定条件

- 新規企画設定に必要な期間
 - ・運輸局への届出(企画運賃など)を踏まえ、企画決定の後、1か月間程度の期間が最低必要となります。
- 運賃などの精算スケジュール
 - ・毎月15日締め翌月末支払い。
 - ・システム利用料(カード決済手数料含む)を除く代金を指定の口座に振り込みます。
- その他
 - ・ハードに関する条件設定はございません。

2. マatching支援

人材交流・ Matching支援

JR西日本 WESTERを活用した配車システムサービスの取り組みについて

株式会社REA 横山 雄一様

- ①事業概要・配車システムのご紹介
- ②地域の取り組み実績について
- ③質疑応答



【参考資料:配車システム】 WESTER 配車予約サービス(乗合タクシー予約)情報

仮)予約システム



アプリ(ダウンロード必要)またはWEBで配車予約が可能なサービス

JR 西日本 MaaS アプリ「WESTER」は REA が提供するクラウド型 AI 乗合配車システム「Noruuu-Sharing」と連携し、観光拠点や生活交通で活用可能なデマンド配車システムを展開しています。(現地払い可)



「予約依頼する」を押すと、入力されたメールアドレスに予約完了メールを送信。

予約資金からキャンセル手続きも可能
決済機能はありません。運賃は車内でお支払いください



岡山県新見市
にのみ乗合タクシー
(2024年11月～)



利用したいサービスを選択してください

にのみ乗合タクシー

長門市AIデマンド交通 (湯本地区～長門市街地)

※テスト期間中

新山口～長門市直行便

のるいこつやま (津山市AI乗合交通)

津山方面-岡山桃太郎空港乗り合いタクシー

3.人材交流・意見交換(交通事業者を中心とした取り組みの検討)

共創モデルの検討・次年度事業への展開

テーマ：地域公共交通を活用した共創モデルの仮説設計(検討) (検討案)

- ・広域(高速・在来)幹線バス事業との共創による地域交通事業の活性化
- ・令和7年度実証事業計画(案)仮説設計



実行委員会より、安芸太田町・北広島町へ成果報告(予定)
【国交省事業等を活用した実証運行の検討(案)報告】

【参考情報】共創モデルの検討・次年度事業への展開想定について

共創対象者(予定)



広域(高速・在来)幹線バスとの共創を踏まえ**広島電鉄/モビリーの活用**を想定



①キャッシュレス対応

MOBIRY (モビリー) とは、インターネットでチケットが購入でき、**スマートフォンで乗務員に見せるだけで、乗り降りできるデジタルチケット**です。



②インバウンド対応



1. 共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域の暮らしと一体として捉え、**地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)***によりその維持・活性化に取り組む**実証事業**

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
（「共創プラットフォーム」）

【補助対象経費】

- ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- ・実証事業に要する経費

<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！（補助上限額：1億円）

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は 2 / 3	補助率 2 / 3	補助率 1 / 2

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



【参考情報】共創モデルの検討・次年度事業への展開(案) について

共創先(想定)

ターゲット:広島市内発着



① 宿泊・飲食施設(例)

宿泊施設との連携による送迎+食事・入浴・体験サービス



② 体験サービス(例)

SUP(龍姫湖)



森林セラピー
(三段峡・龍頭峡・深入山・恐羅漢)



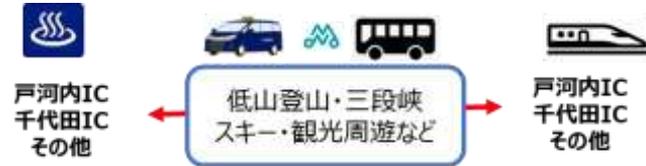
黒淵渡船(三段峡)



【参考情報】共創モデルの検討・次年度事業への展開(案) について

③自然体験(例)

自然体験を主目的とした送迎+食事・入浴サービス



MOBIRY

この冬は安芸太田町が一番

広島電鉄バスMOBIRY全園観光券2024

バスノー旅
BUS NO TRIP

おトクな案内から戸河内IC・バスセンターまで往復料金が、1,500円

手ぶらでも、お土産スノーパーク平日のセット料金が、500円割引

グルメも、道の駅クーポンも500円付。地域の味も楽しめる!

出所:地域商社あきおたのホームページ

【臥龍山～掛旗山コース】 歩経路:約8.8km/所要時間:約4.5h

中級者向け。コースは西中国山地国立公園の中にある。臥龍山はアサヒ山としてユネスコの世界遺産「瀬田の湍木」の自然遺産として登録されている。また、クマに遭遇する可能性もあり注意が必要。現在は多くの登山者が近くに車を停めて周回するコースを歩いている。

掛旗山

- 標高:1,125m
- 山頂からは美濃田原風景や中国山地の山並みを一掃できる。崖斜面には美濃田原スキー場のゲレンデが広がっている。
- 秋から春にかけては壮大な霧凇風景を賞賞にすることが出来る。

臥龍山

- 標高:1,223m(北支倉の奥原峰)
- 龍虎の心七は丸尾(ヤリ尾)の山を冠している。
- 山頂の大池(海鳥池)は高さ約10mあり、落差大の川となっている。

自然体験乗合バス停設定

S G

【瀬戸の滝～十方山～丸子頭～二軒小屋コース】 歩経路:約5km/所要時間:約2.5h

十方山山頂への道のりは急坂が続き、平らな道は少ない。こちらクマに遭遇する可能性がある。現在は、十方山登山口から地蔵丸子頭で往復するか、十方山を目標でコースを周回する人が多い印象。

瀬戸の滝

- 落差63m、落差49yの綺麗な二級滝

丸子頭

- 標高:1,230m
- 紅葉は表通りなく、十方山登山口付近が見える現象

十方山

- 標高:1,316m
- 広葉樹と常緑樹の混交林
- 360度のパノラマ景色が見渡せる。

自然体験乗合バス停設定

S G

【参考資料】MOBILY インバウンド向け多言語情報(英語)・売れ筋商品情報

Digital Tickets for Easy Travel in Hiroshima



Buy a ticket online so that all you must do is just show the crew the ticket displayed on your smartphone!



Recommended Tickets

Ticket Name	Description	Adult Price	Child Price
Hiroden Streetcar Ticket (8/24 hours)	Use the Streetcars to Travel Leisurely Throughout the City of Hiroshima!	¥600+	¥300+
Hiroden Streetcar and Ferry Ticket (24 hours)	For Tourists Visiting the World Heritage Site "Miyajima" in Addition to Hiroshima City!	¥1,000	¥550
Visit Hiroshima Tourist Pass (24/48/72 hours)	For Trips to See Everything from the World Heritage Site "Miyajima" to Other Sites Throughout Hiroshima Prefecture!	¥1,000+	

売れ筋商品情報



世界遺産「宮島」から、広島県全域まで欲張りな旅に！

広島たびパス (24・48・72時間)

24時間
大人小児共通 ¥1,000
48時間
大人小児共通 ¥1,500
72時間
大人小児共通 ¥2,000

- ◆ 広島電鉄の電車全線、船舶(宮島航路)、広島市内中心部エリア路線バス6社が乗り放題。
- ◆ 旅行プランに応じて、24時間・48時間・72時間のチケットが選べます。
- ◆ 宮島訪問税は含まれておりません。
宮島を訪問する場合、宮島訪問税(100円)のお支払いが必要です。
宮島口フェリー乗り場の自動券売機で「宮島訪問税券100円」をお買い求めのうえ、改札口にてチケット画面を提示して宮島訪問税券を係員に渡して下さい。

地域公共交通・多様な主体に関するデータの集計・集約

- 【参考資料⑥】北広島町・安芸太田町デマンド交通に係る基礎データ
 - 【参考資料⑦】北広島町・安芸太田町広域幹線交通に係る基礎データ
 - 【参考資料⑧】市町別観光動態データ
-

モビリティ人材育成事業 デマンド交通基礎データ 集計表

北広島町

出所:2023年ホープタクシー(地域公共交通)の利用者データ
(個人情報が紐づかない事業内で共有可能な匿名データを集計)

安芸太田町

出所:2023年度morica(地域公共交通)の利用者データ
(個人情報が紐づかない事業内で共有可能な匿名データを集計)

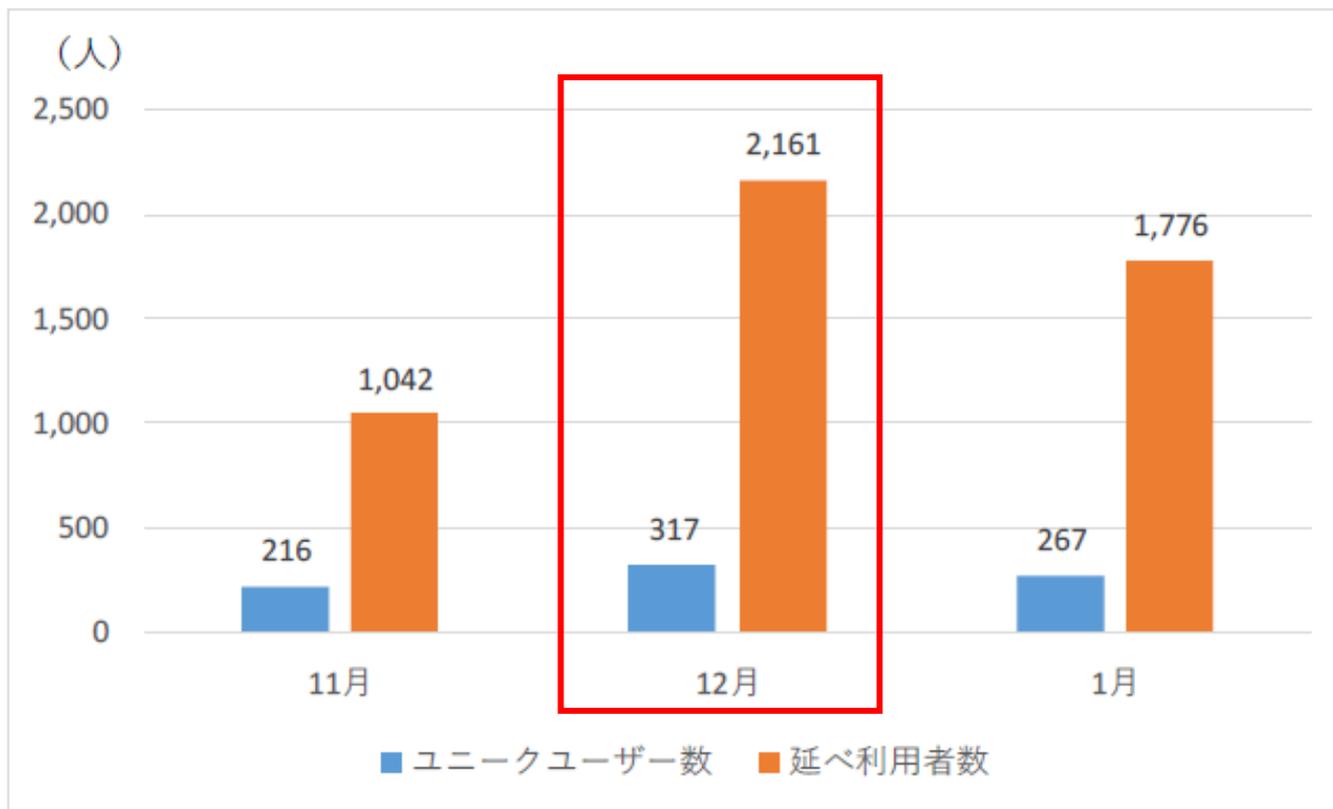
- 1.月間利用者数の概要について
- 2.利用アカウント数・トリップ数の概要について
- 3.目的地情報データの概要について
- 4.利用時間・曜日情報データの概要について
- 5.車両乗車情報データの概要について

1.月間利用者数の概要について

北広島町

- **ホープタクシー月間利用者数**（延べ人員・ユニークユーザー数）

- 12月の利用者が最も多く、延べ利用者数は2,161人、ユニークユーザー数は317人である。



1.月間利用者数の概要について

北広島町

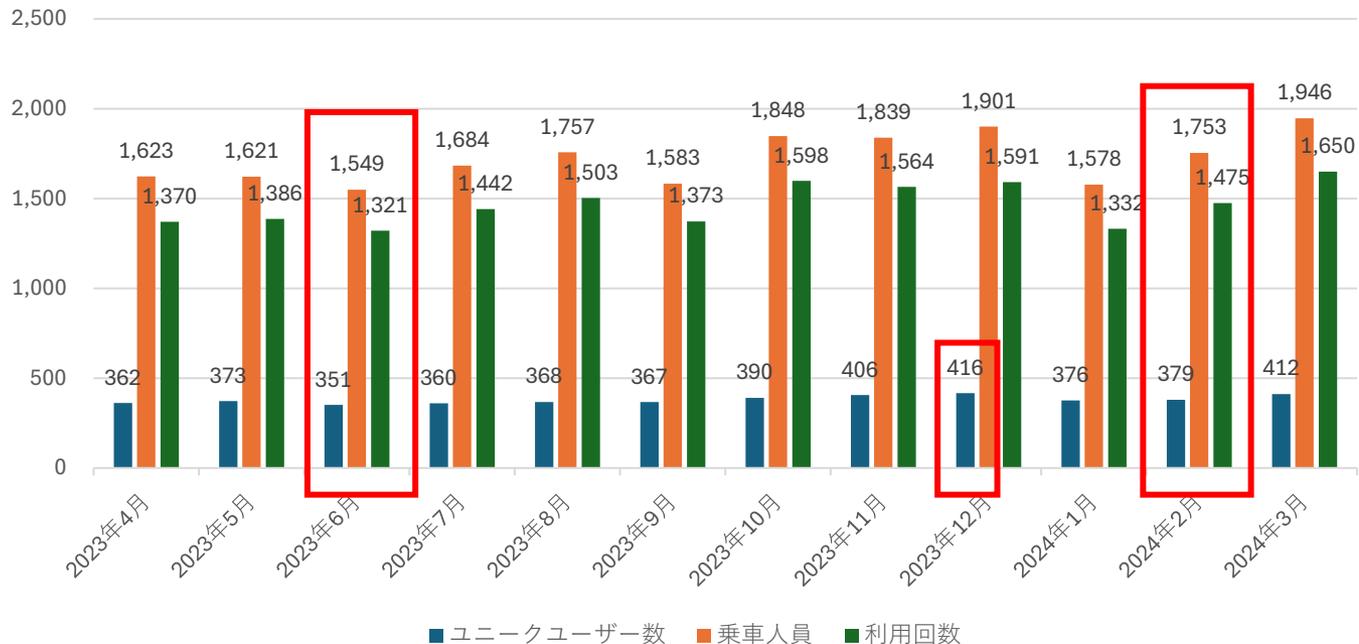
- **デマンド交通利用者登録状況**（生年月日や性別の登録がないアカウントを除く）
システム上の利用登録者数：520 人※（令和6 年1 月31 日時点）
※登録者数に町外利用者用・テスト用予約アカウント等の34 人を含む
- 利用登録者は80 代の女性が全体の約3 割を占め、最多である。

年齢	登録者数（人）		
	男性	女性	合計
未就学児	0	0	0
小学生	4	1	5
中学生	1	4	5
高校生	3	4	7
19歳～49歳	16	14	30
50歳～59歳	18	15	33
60歳～69歳	20	23	43
70歳～79歳	15	57	72
80歳～89歳	19	138	157
90歳以上	14	48	62
計	110	304	414

1.月間利用者数の概要について

安芸太田町

- 令和5年度定額タクシー月間乗車人員(ユニークユーザー数・延べ人員・利用回数)
 - ユニークユーザー数最多月は12月：416 人（令和5年4月～令和6年3月期中）
 - 3月の利用者が最も多く、ユニークユーザー数は412 人・延べ乗車人員は1,946人である。
(ユニークユーザー351名～416名が各月に利用、平均380名である。)
 - 6月の利用者数が最少である。



2.利用アカウント数・トリップ数の概要について

北広島町

● デマンド交通利用回数別集計

(月間トリップ数別利用アカウント数)

- 最も利用の多いアカウントで1 か月間(12月実績)で99回の利用がある。
- 月に2回利用するアカウントが最も多く、次いで1回利用するアカウントが多い。

(11月)			(12月)			(1月)		
トリップ数	利用アカウント数	延べ利用者数	トリップ数	利用アカウント数	延べ利用者数	トリップ数	利用アカウント数	延べ利用者数
合計	216	1,000	合計	317	2,058	合計	267	1,684
1	49	49	1	61	61	1	56	56
2	69	138	2	71	142	2	60	120
3	20	60	3	19	57	3	28	84
4	15	60	4	33	132	4	22	88
5	10	50	5	20	100	5	13	65
6	10	60	6	22	132	6	19	114
7	5	35	7	13	91	7	5	35
8	6	48	8	12	96	8	7	56
9	6	54	9	10	90	9	8	72
10	6	60	10	7	70	10	2	20
11	2	22	11	5	55	11	6	66
12	1	12	12	4	48	12	6	72
13	3	39	13	3	39	13	4	52
14	1	14	14	4	56	14	6	84
15	2	30	15	3	45	15	2	30
16	3	48	16	4	64	16	4	64
17	1	17	17	4	68	17	1	17
19	1	19	18	3	54	18	3	54
22	1	22	19	2	38	20	2	40
24	1	24	21	2	42	22	1	22
25	1	25	22	1	22	24	1	24
27	1	27	23	1	23	25	1	25
34	1	34	25	1	25	27	2	54
53	1	53	26	2	52	34	2	68
合計	216	1,000	28	1	28	36	2	72
			29	1	29	41	1	41
			34	1	34	45	1	45
			37	1	37	51	1	51
			39	2	78	93	1	93
			44	1	44	合計	267	1,684
			47	1	47			
			60	1	60			
			99	1	99			
			合計	317	2,058			

2.利用アカウント数・トリップ数の概要について

安芸太田町

● 利用回数別集計

(月間トリップ数別利用アカウント数)

- 最も利用の多いアカウントで1 か月間(12 月実績) で23 回の利用がある。
- 月に1 回利用するアカウントが最も多く、次いで2 回利用するアカウントが多い。

トリップ数	10月利用 アカウント数	11月利用 アカウント数	12月利用 アカウント数
1	94	99	117
2	92	92	101
3	49	54	43
4	39	42	37
5	31	28	30
6	20	29	33
7	15	13	9
8	11	18	17
9	6	10	8
10	8	4	8
11	4	5	3
12	4	2	4
13	6	3	0
14	2	4	1
15	1	2	2
16	2	1	2
17	1	0	0
18	3	0	0
19	1	0	0
20		0	0
21	1	0	0
22		0	0
23		0	1
総計	390	406	416

3.目的地情報データの概要について

北広島町

● 主要ランドマークの利用人数（上位15ヶ所）

- 千代田エリアのサクスを乗降地点とした利用が最も多い。
- 乗り継ぎポイントに設定している美和郵便局・ローソン蔵迫店の利用者も一定数確認できる。

乗降場所	乗降人数（人）			
	11月	12月	1月	合計
	11/15~30	12/1~31	1/1~31	
サクス	180	420	304	904
美和郵便局	74	159	148	381
千代田病院	68	148	138	354
大朝ふるさと病院	67	132	116	315
わさーるマート	35	104	78	217
千代田中央病院	35	80	86	201
アザレア	32	80	76	188
さあくる	38	81	64	183
大朝駅	38	75	65	178
ホームきずな	41	66	69	176
大朝インターバス停	34	52	42	128
JA(農協)芸北店	20	42	41	103
豊平診療所	21	42	37	100
ローソン蔵迫店	17	42	32	91
市頭眼科医院	13	30	38	81
計	713	1,553	1,334	3,600

3.目的地情報データの概要について

安芸太田町

- 主要ランドマークの利用人数（上位20カ所）
- 安芸太田病院を乗降地点とした利用が最も多い。
- 商業施設の利用者も一定数確認できる。

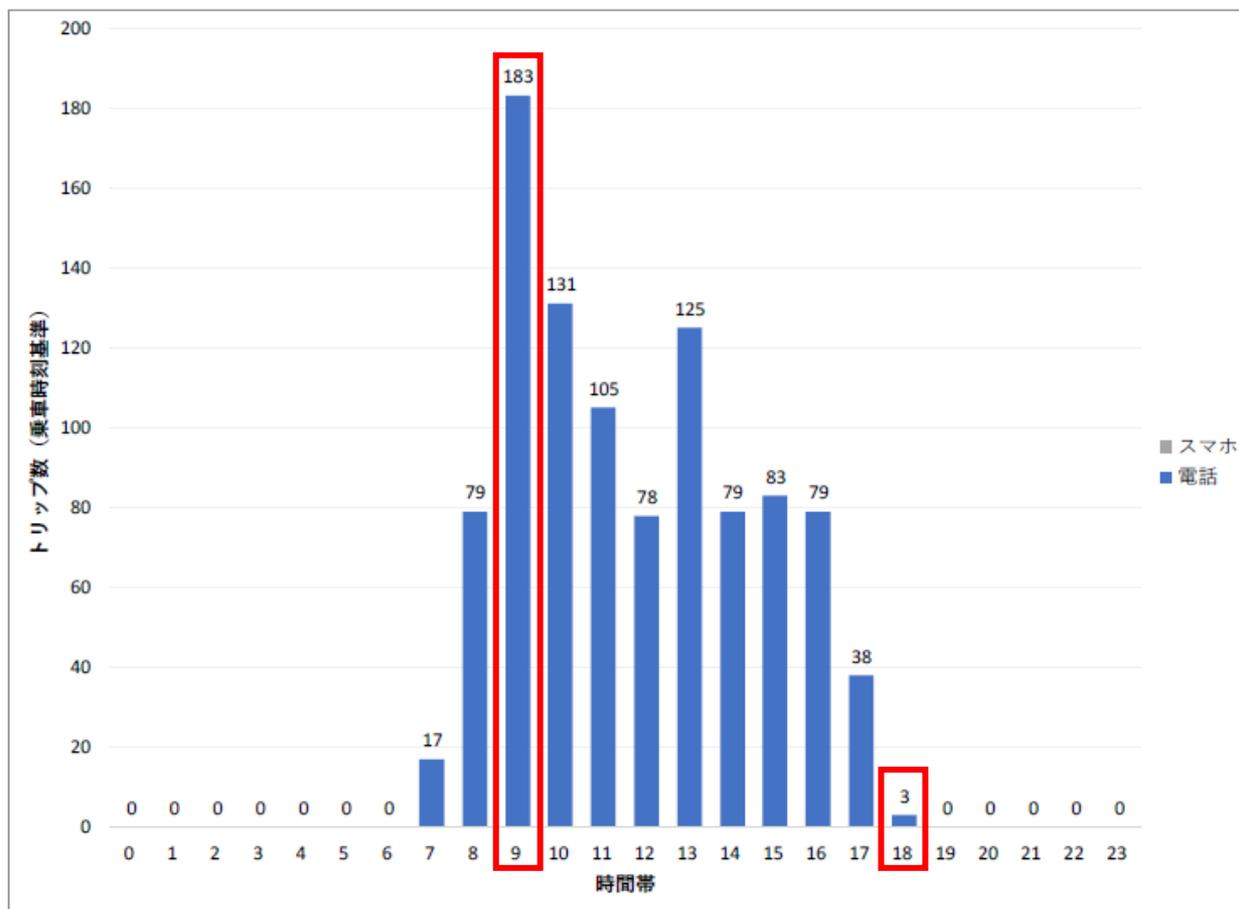
降車場所	乗車人員	乗合率	乗車場所	乗車人数	乗合率
1 安芸太田病院	3,461	21%	1 安芸太田病院	4,036	18%
2 フレスタ加計店	930	15%	2 フレスタ加計店	2,536	12%
3 戸河内IC	409	8%	3 戸河内IC	740	6%
4 戸河内診療所	368	11%	4 加計中央	528	11%
5 歯医者（廣安）	247	10%	5 レッツ戸河内店	388	4%
6 加計中央	231	7%	6 戸河内診療所	374	9%
7 筒賀本郷	210	18%	7 ウエルシア	352	17%
8 加計BS	187	24%	8 役場本庁	274	6%
9 役場本庁	158	8%	9 歯医者（廣安）	268	9%
10 レッツ戸河内店	155	5%	10 加計BS	199	16%
11 歯医者（市村）	123	8%	11 歯医者（市村）	146	7%
12 落合医院	106	11%	12 加計三郷（巴町・道の口・天神）	125	14%
13 頃河内整骨院	74	14%	13 筒賀PA	92	6%
14 林クリニック	67	78%	14 郵便局（戸河内）	77	3%
15 郵便局（戸河内）	65	5%	15 農協（戸河内）	70	6%
16 歯医者（本田）	64	0%	16 林クリニック	69	72%
17 農協（戸河内）	58	0%	17 頃河内整骨院	58	18%
18 ウエルシア	48	0%	18 歯医者（本田）	58	4%
19 川・森・文化・交流センター	45	26%	19 落合医院	55	12%
20 筒賀PA	44	20%	20 歯医者（河野）	52	6%

4.利用時間・曜日情報データの概要について

北広島町

● 時間帯別トリップ集計グラフ（令和5年11月実績）

○ トリップ数が一番多いのは9時で、一番少ないのは18時である。

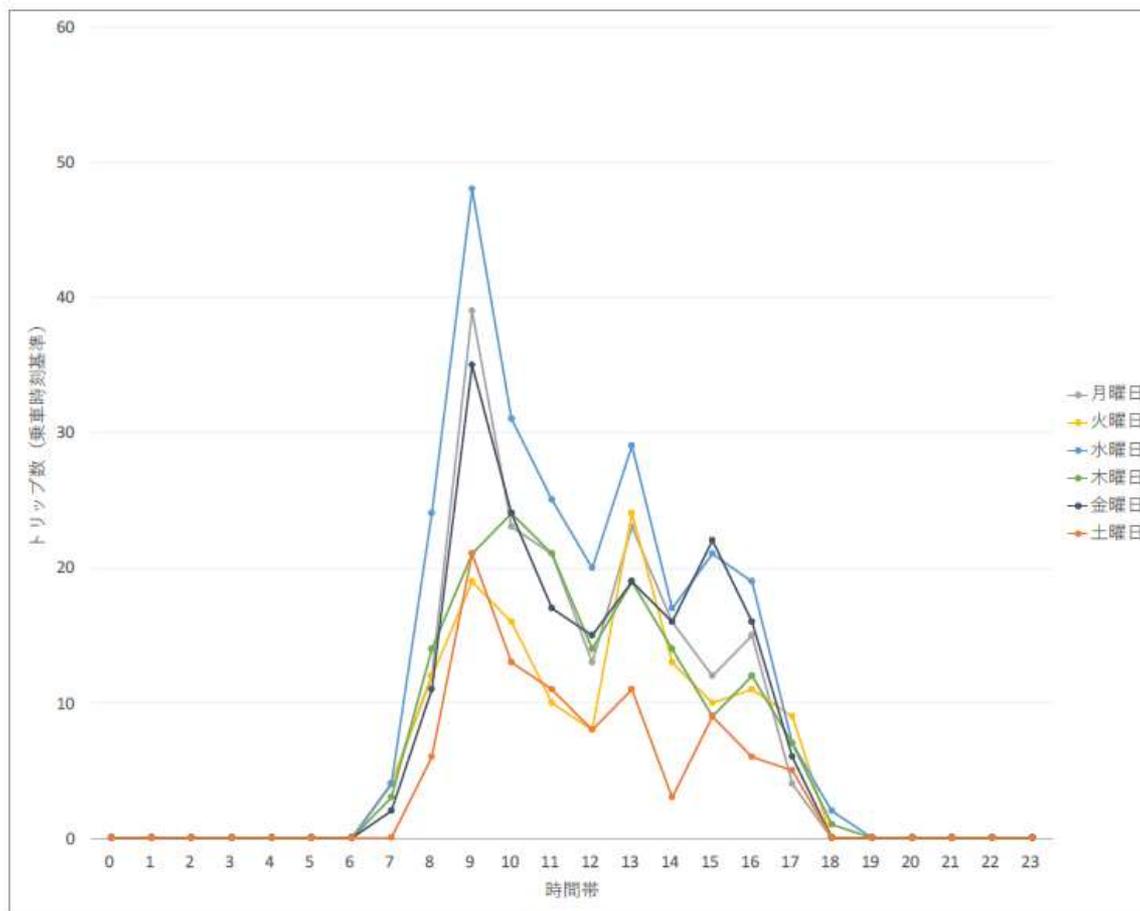


4.利用時間・曜日情報データの概要について

北広島町

- 曜日ごとの時間帯別トリップ集計グラフ（令和5年11月実績）

- 他の曜日と比べると、木曜日と土曜日のトリップ数が少ない傾向にある。



4.利用時間・曜日情報データの概要について

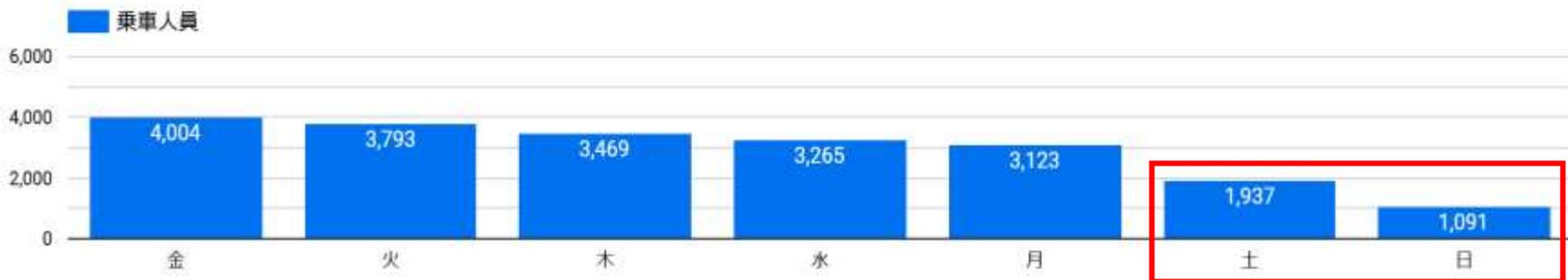
安芸太田町

○ 他の曜日と比べると、日曜日・土曜日の運行回数・乗車人員数が少ない傾向にある。

● 定額タクシー曜日別運行回数（令和5年度）



● 定額タクシー曜日別乗車人員（令和5年度）

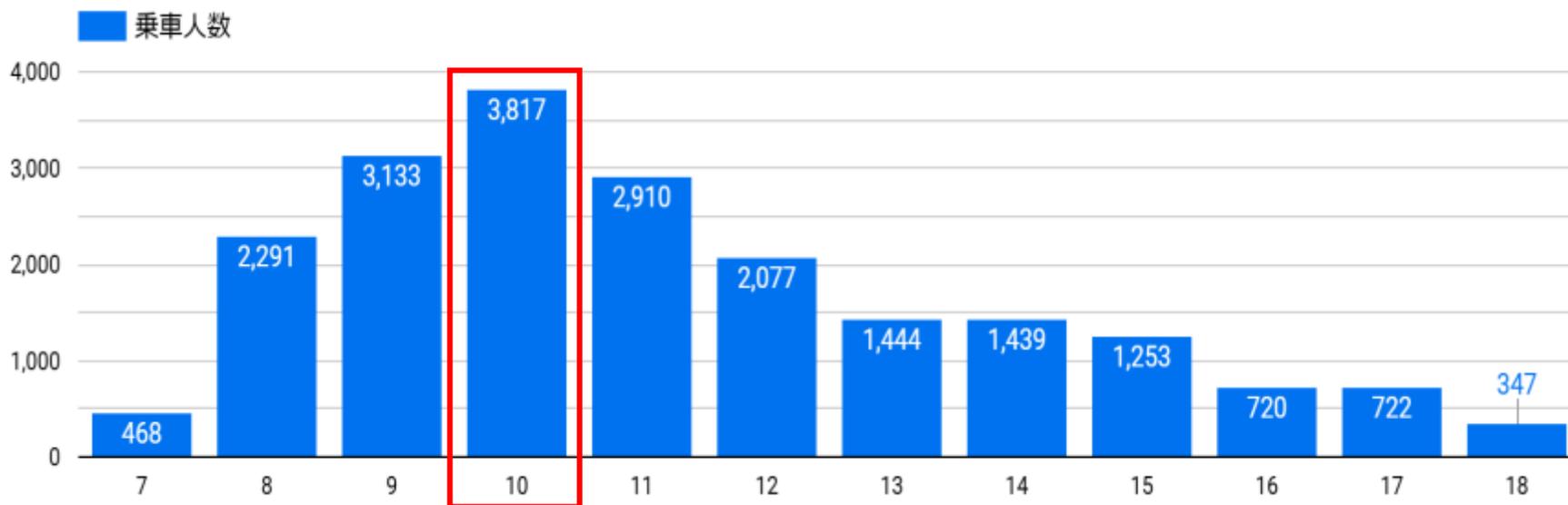


4.利用時間・曜日情報データの概要について

安芸太田町

- 定額タクシー 利用時間別乗車人数（令和5年度）

○ 10時台の乗車人数が最も多く、3,817人である。

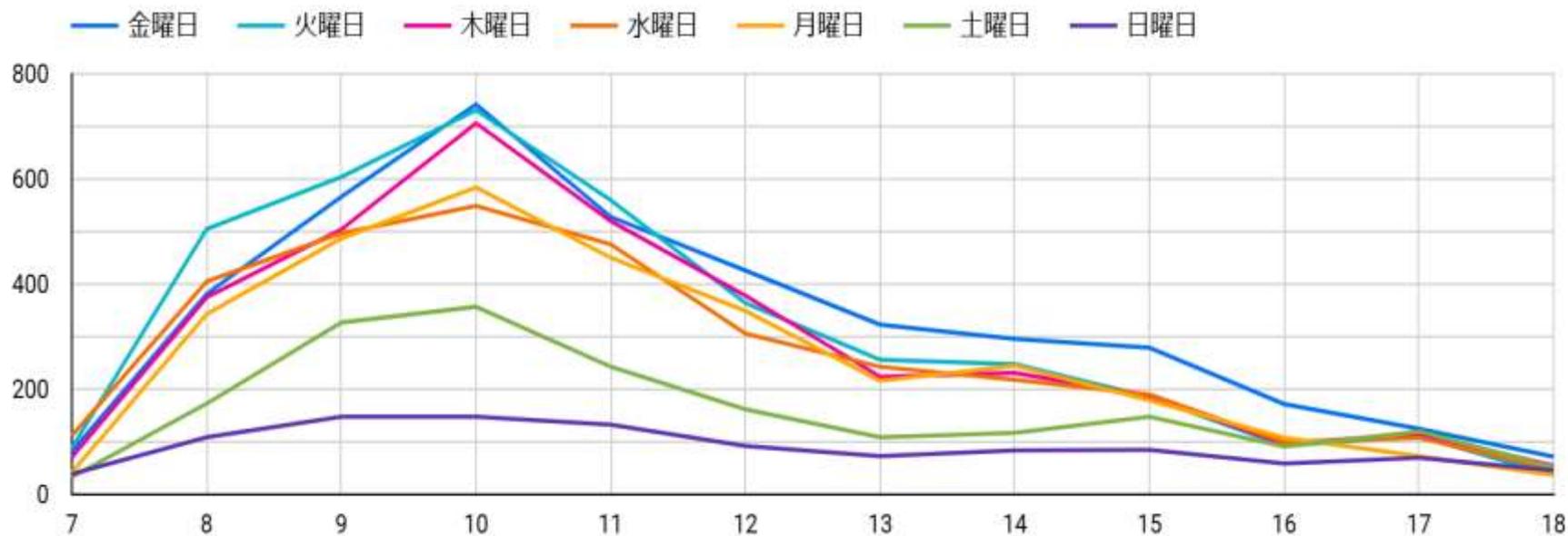


4.利用時間・曜日情報データの概要について

安芸太田町

● 定額タクシー利用時間・曜日別利用者数（令和5年度）

○ 火・木・金曜日-10時を最多とする午前中の乗車人員数が多い傾向にある。



5.車両乗車情報データの概要について

北広島町

●車両別乗合率（運行回数に対して乗合運行が占める割合）

○ どの月も平均3割程度で推移している。

車両	乗合率（%）			
	11月	12月	1月	合計
	11/15~30	12/1~31	1/1~31	
総企【1号】	32%	33%	33%	33%
総企【2号】	16%	19%	15%	17%
大朝【1号】	27%	24%	20%	23%
大朝【2号】	22%	24%	26%	24%
浜田屋	18%	23%	18%	20%
ちよだタクシー	26%	19%	19%	20%
八重タクシー	37%	42%	31%	37%
壬生交通	24%	31%	27%	28%
豊平【北部】	17%	23%	25%	22%
豊平【南部】	28%	10%	27%	19%
計	26%	27%	27%	27%

5.車両乗車情報データの概要について

北広島町

●車両別延べ乗車人数

- 12月は合計が他の月に比べて多く、11月の2倍ほどである。
- 八重タクシーの乗車人数が最多で、豊平【南部】の乗車人数が最少である。

車両	延べ乗車人数（人）					
	11月		12月		1月	
	11/15~30	1日あたり	12/1~31	1日あたり	1/1~31	1日あたり
総企【1号】（土曜運休）	97	8.8	164	7.8	150	7.9
総企【2号】	88	6.8	180	7.2	151	6.6
大朝【1号】	116	8.9	192	7.7	182	7.9
大朝【2号】	109	8.4	192	7.7	167	7.3
浜田屋	76	5.8	191	7.6	116	5.0
ちよだタクシー	146	11.2	290	11.6	264	11.5
八重タクシー	240	18.5	509	20.4	419	18.2
壬生交通	102	7.8	275	11.0	230	10.0
豊平【北部】	36	2.8	97	3.9	60	2.6
豊平【南部】	32	2.5	71	2.8	37	1.6
計	1,042	81.5	2,161	87.7	1,776	78.6

5.車両乗車情報データの概要について

北広島町

●車両別平均乗車人員

○ 各車両1回あたりの平均乗車人員は1.42人である。

車両	平均乗車人員（人/回）			
	11月	12月	1月	合計
	11/15~30	12/1~31	1/1~31	
総企【1号】	1.43	1.36	1.38	1.38
総企【2号】	1.29	1.33	1.23	1.29
大朝【1号】	1.38	1.28	1.26	1.30
大朝【2号】	1.31	1.34	1.34	1.33
浜田屋	1.25	1.35	1.21	1.28
ちよだタクシー	1.42	1.34	1.29	1.34
八重タクシー	1.63	1.76	1.61	1.67
壬生交通	1.34	1.64	1.46	1.51
豊平【北部】	1.20	1.59	1.50	1.47
豊平【南部】	1.28	1.42	1.42	1.39
計	1.40	1.46	1.38	1.42

5.車両乗車情報データの概要について

北広島町

●車両別運行回数

○ 1日当たり60回程度の運行回数となっている。

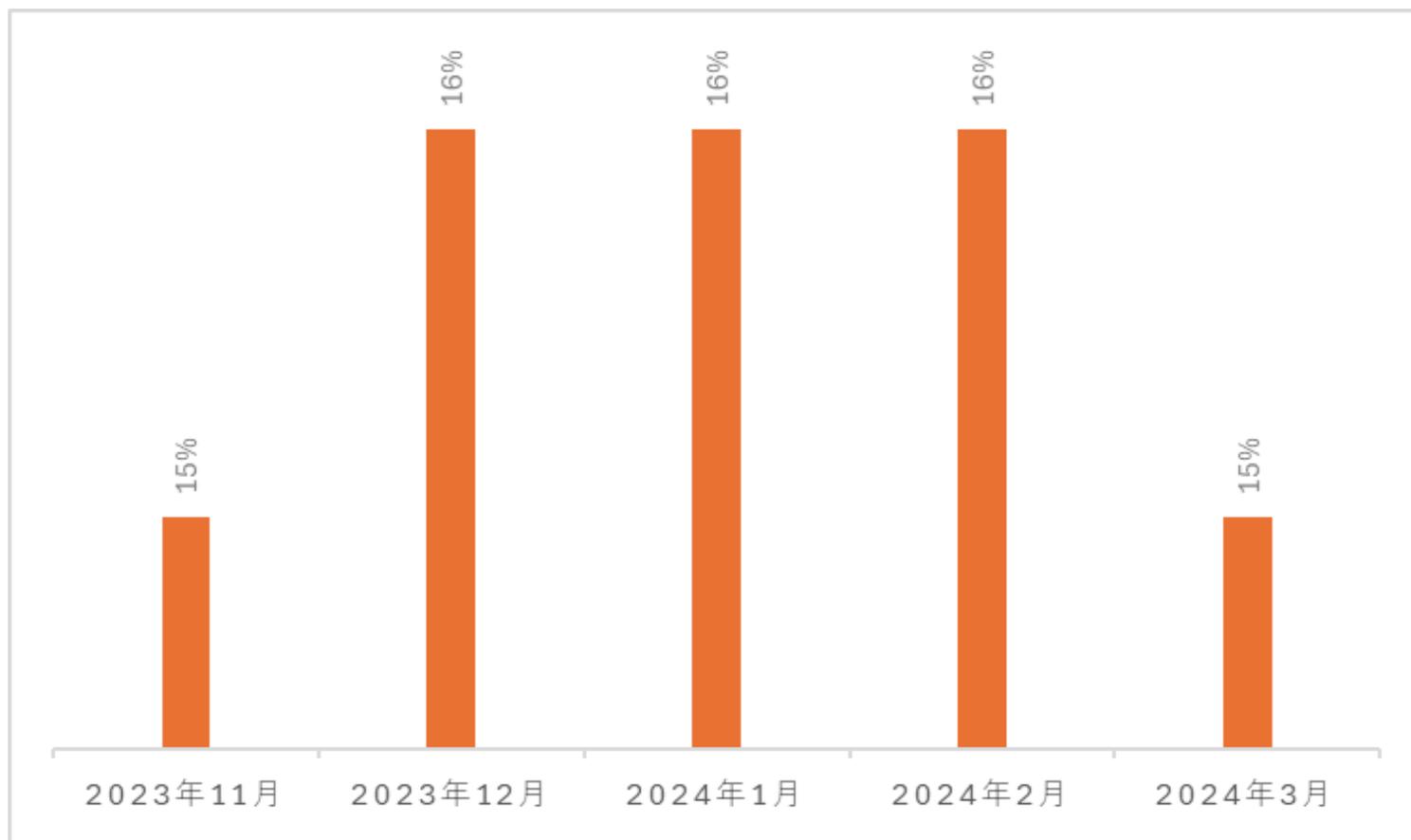
車両	運行回数(回)					
	11月		12月		1月	
	11/15~30	1日あたり	12/1~31	1日あたり	1/1~31	1日あたり
総企【1号】(土曜運休)	68	6.2	121	5.8	109	5.7
総企【2号】	68	5.2	135	5.4	123	5.3
大朝【1号】	84	6.5	150	6.0	144	6.3
大朝【2号】	83	6.4	143	5.7	125	5.4
浜田屋	61	4.7	142	5.7	96	4.2
ちよだタクシー	103	7.9	216	8.6	204	8.9
八重タクシー	147	11.3	290	11.6	261	11.3
壬生交通	76	5.8	168	6.7	158	6.9
豊平【北部】	30	2.3	61	2.4	40	1.7
豊平【南部】	25	1.9	50	2.0	26	1.1
計	745	58.3	1,476	60.0	1,286	56.9

5.車両乗車情報データの概要について

安芸太田町

- **定額タクシー車両乗合率**（運行回数に対して乗合運行が占める割合）

- 約15%が乗合運行である。

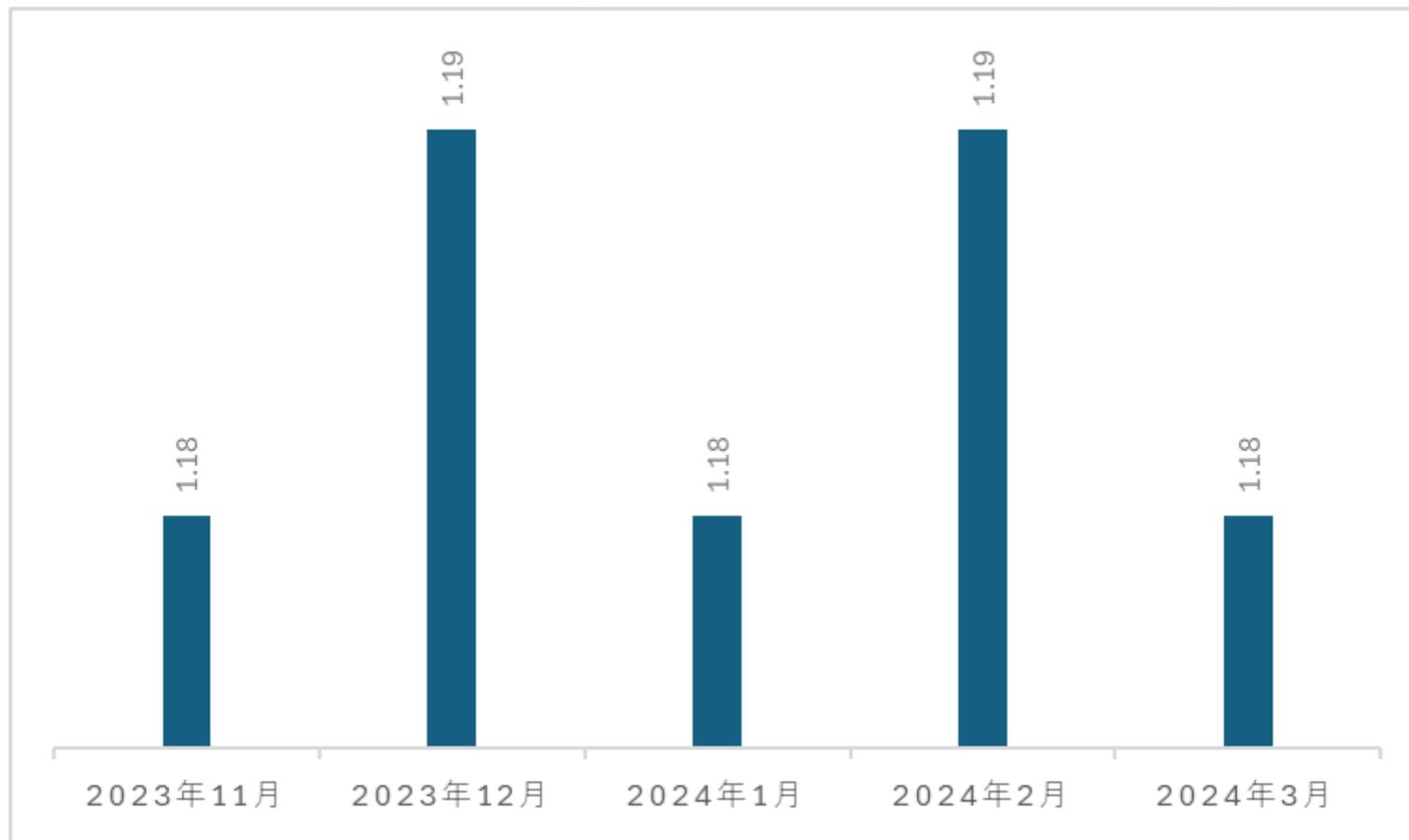


5.車両乗車情報データの概要について

安芸太田町

● 定額タクシー車両平均乗車人員

- 1回あたり約1.2人が乗車している。(事業者・車両別情報については非開示)



モビリティ人材育成事業 広域幹線交通基礎データ 集計表

北広島町

出所:2023年度(4月～3月)の広島電鉄バス利用者データ

安芸太田町

出所:2023年度(4月～3月)の広島電鉄バス利用者データ

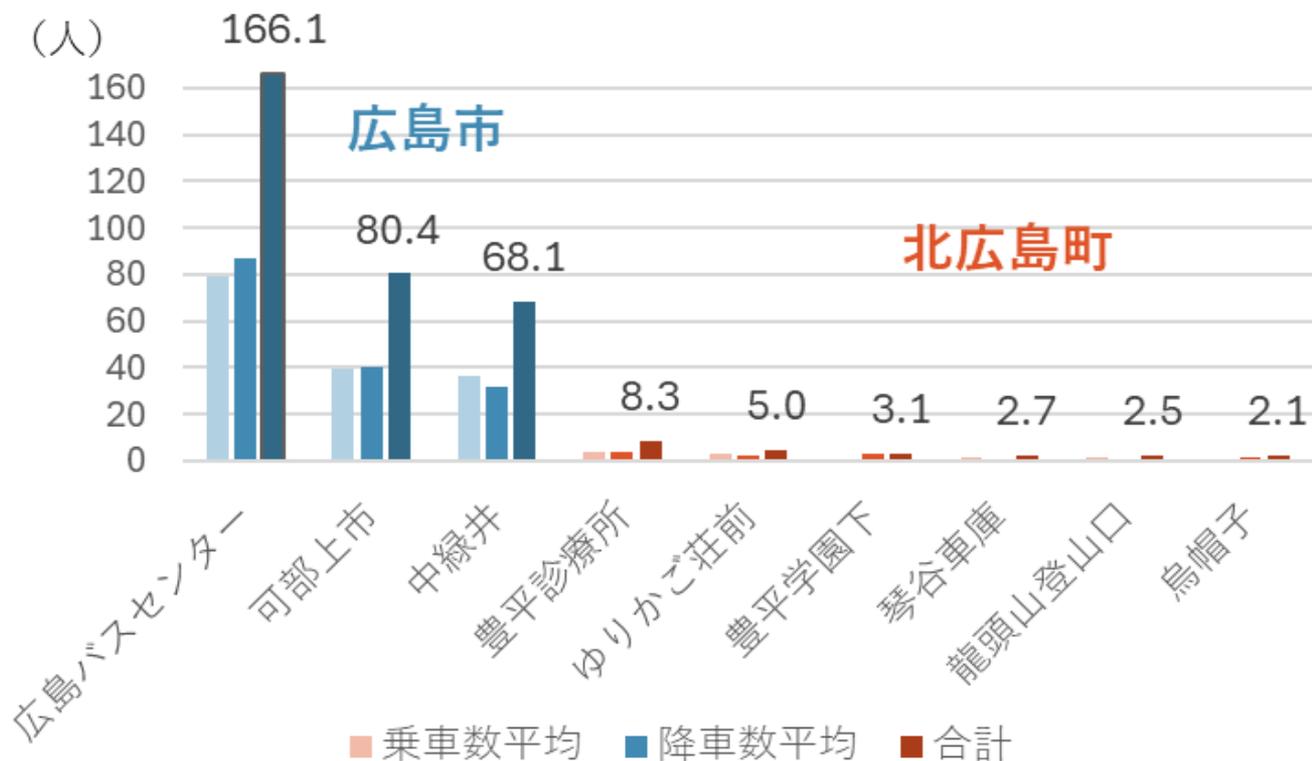
1. 琴谷線(在来)利用者実績データ
2. 三段峡 (在来)利用者実績データ
3. 三次線(高速)利用者実績データ
4. 庄原線(高速)利用者実績データ
5. 三段峡(高速)利用者実績データ

1. 琴谷線(在来)利用者実績データ

● 1日あたり平均乗降者数（上位）

対象便：上り9便、下り9便

- 広島市内での乗降者の方が多く、最も多いのは広島バスセンターである。
- 北広島町で平均乗降者数合計が最も多いのは豊平診療所である。



1. 琴谷線(在来)利用者実績データ

● 上り 曜日別・便別利用者数

対象便: 上り9便

06:45 広島センター→琴谷車庫

08:53 広島センター→琴谷車庫

10:10 広島センター→琴谷車庫

12:10 広島センター→琴谷車庫

14:10 広島センター→琴谷車庫

15:10 広島センター→琴谷車庫

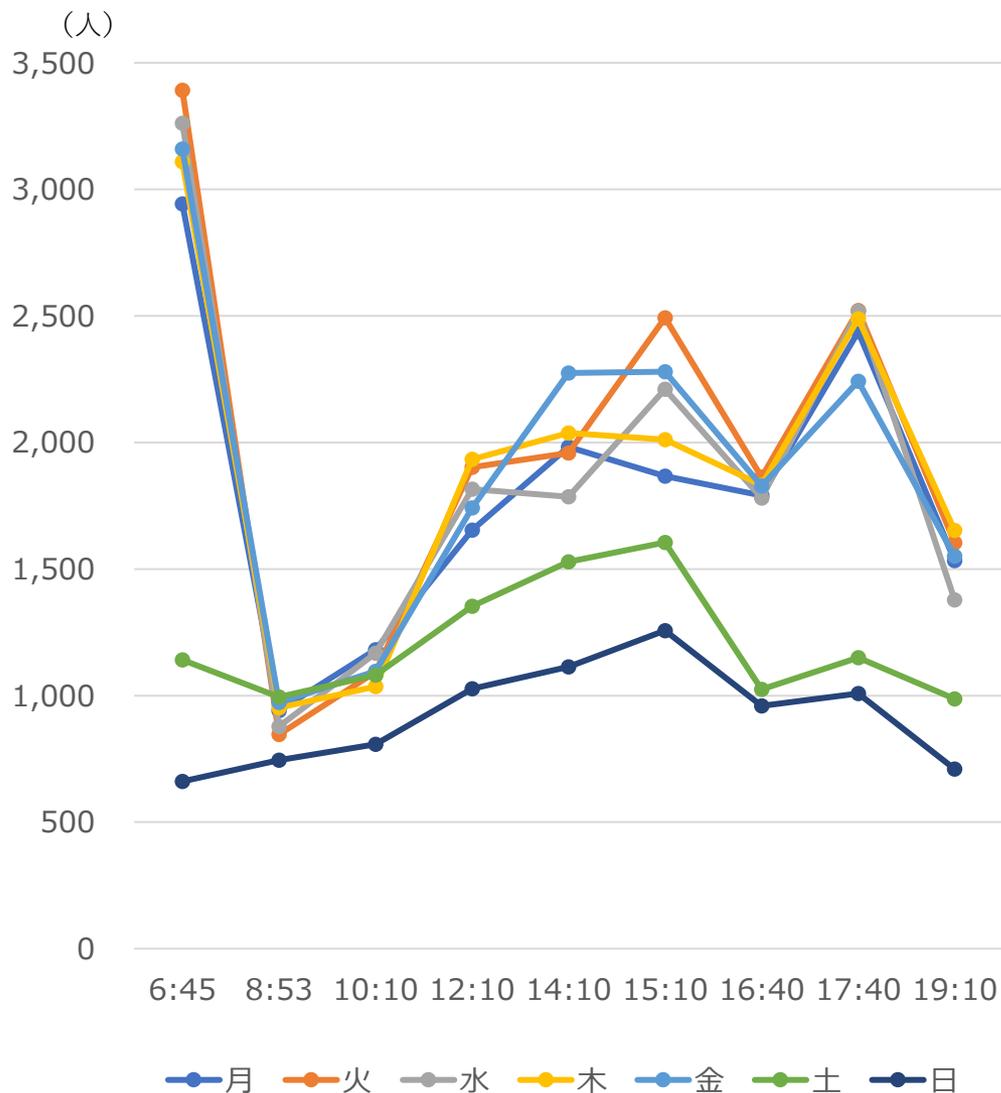
16:40 広島センター→琴谷車庫

17:40 広島センター→琴谷車庫

19:10 広島センター→琴谷車庫

○ 月-金は6:45の便が最も利用者数が多い。

○ 土日は平日よりも利用者数が少ないか同等である。



1. 琴谷線(在来)利用者実績データ

● 下り 曜日別・便別利用者数

対象便:下り9便

05:50 琴谷車庫→広島センター

06:50 琴谷車庫→広島センター

07:52 琴谷車庫→広島センター

09:40 琴谷車庫→広島センター

11:10 琴谷車庫→広島センター

12:40 琴谷車庫→広島センター

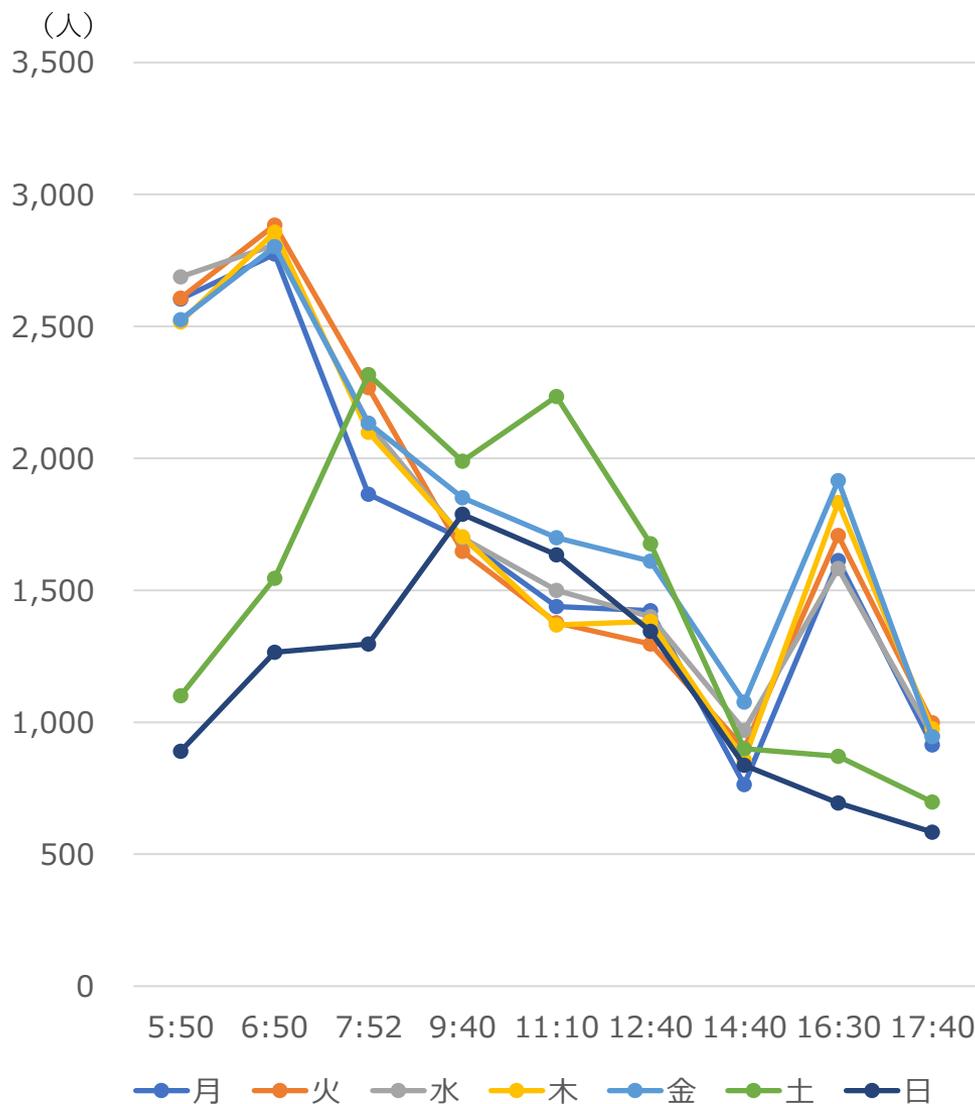
14:40 琴谷車庫→広島センター

16:30 琴谷車庫→広島センター

17:40 琴谷車庫→広島センター

○ 月-金は6:50の便が最も利用者数が多い。

○ 月-金は早朝・夕方の利用者数が多い傾向にある。土日は日中の時間帯の利用者が多い傾向にある。

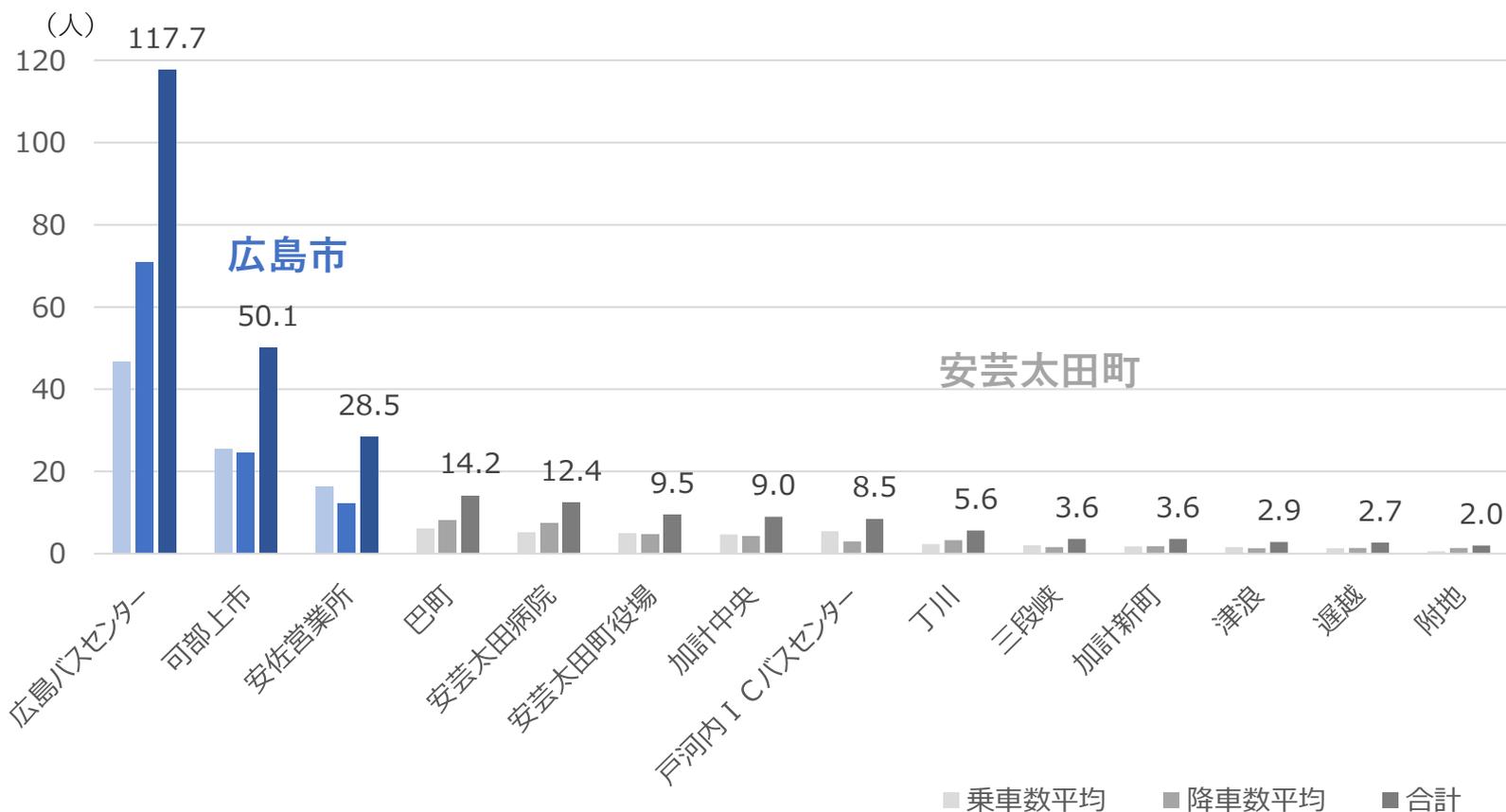


2.三段峡（在来）利用者実績データ

● 1日あたり平均乗降者数（上位）

対象便：午前7便、午後7便

○ 広島バスセンターの平均乗降者数が最も多く、安芸太田町内では巴町での乗降が最も多い。



2.三段峡（在来）利用者実績データ

● 上り 曜日別・便別利用者数

対象便:上り8便

05:45 三段峡→広島センター

06:30 三段峡→広島センター

07:45 三段峡→広島センター

09:50 三段峡→広島センター

12:45 三段峡→広島センター

15:20 三段峡→広島センター

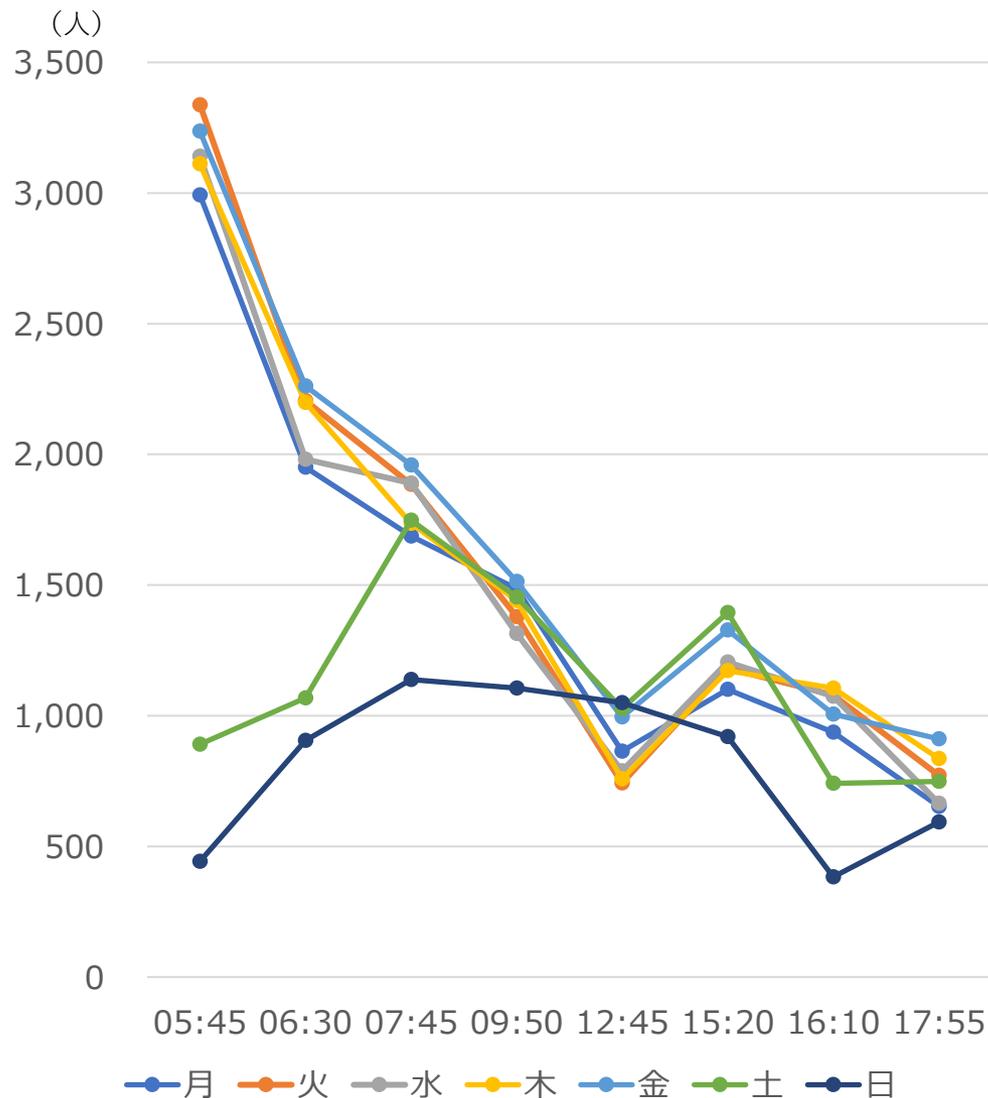
16:10 三段峡→広島センター

17:55 三段峡→広島センター

○ 月-金は05:45の便が最も利用者数が多い。

○ 月-土は12:45の便で利用者数が少ない傾向にある。

○ 日曜日は他の曜日に比べて利用者は少ない傾向にある。



2.三段峡（在来）利用者実績データ

● 下り 曜日別・便別利用者数

対象便:下り6便

06:10 広島センター→三段峡

09:30 広島センター→三段峡

11:10 広島センター→三段峡

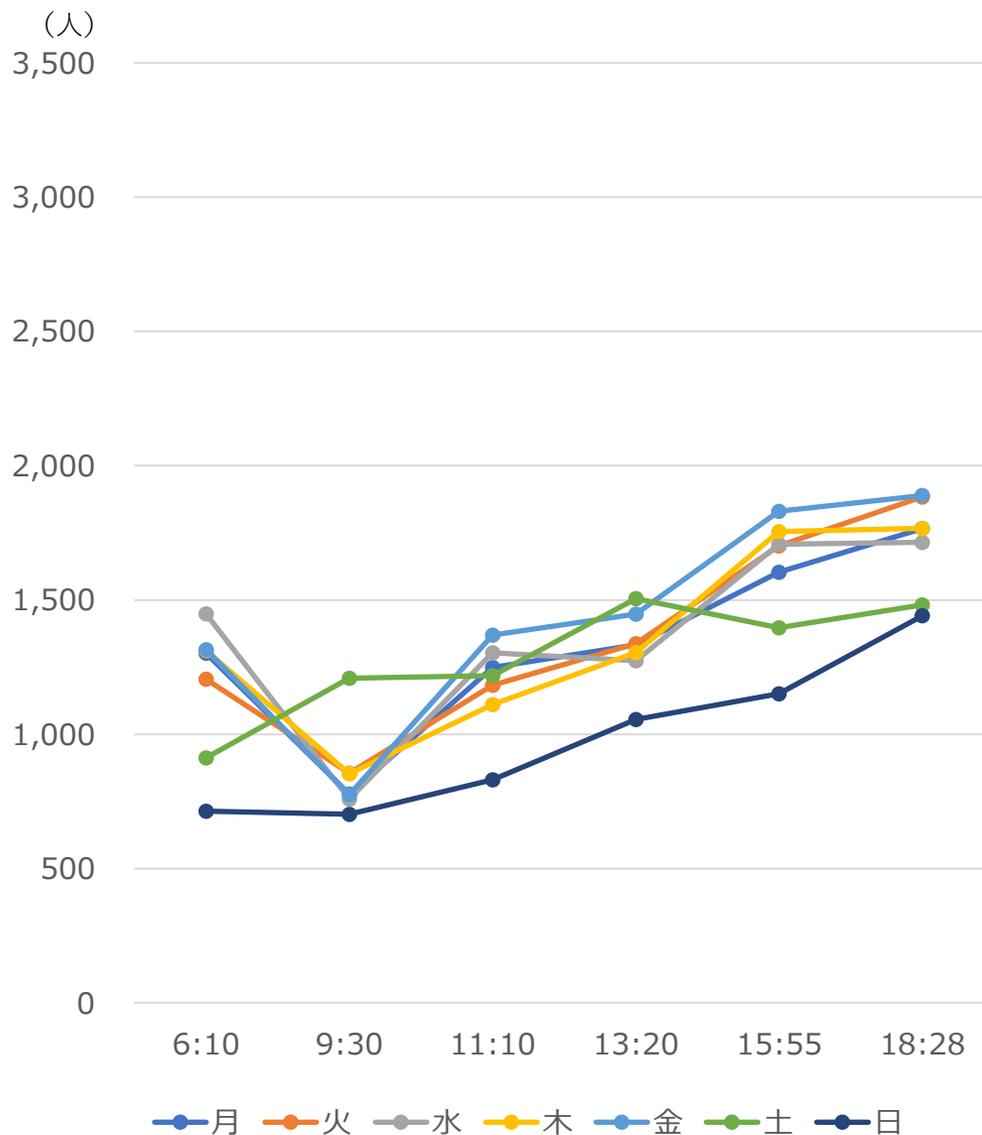
13:20 広島センター→三段峡

15:55 広島センター→三段峡

18:28 広島センター→三段峡

○ 土曜日を除き、18:28の便が多い傾向にある。

○ 月-金は9:30の便が利用者数が最も少ない。

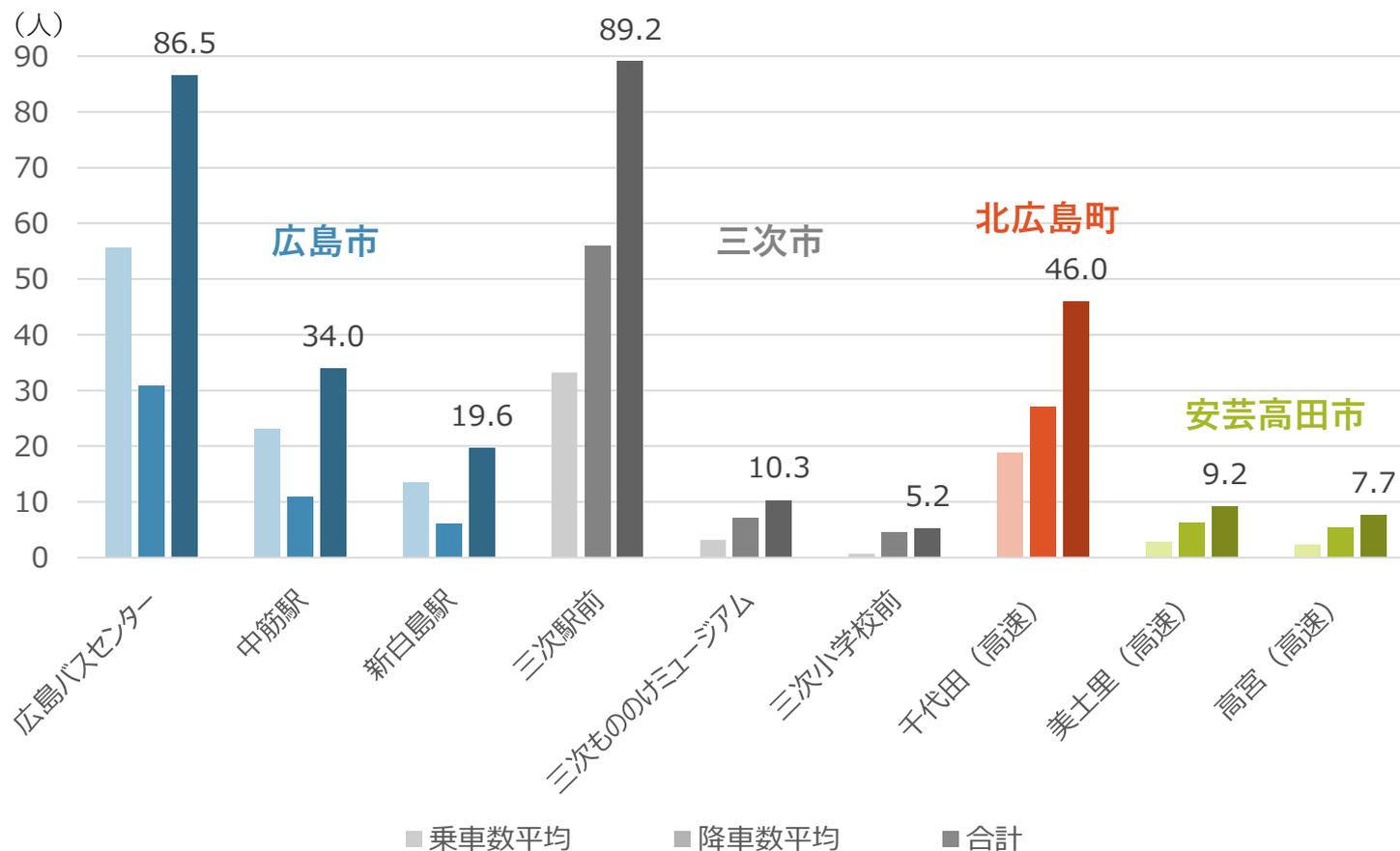


3.三次線(高速)利用者実績データ

● 1日あたり平均乗降者数（上位）

対象便：上り9便、下り9便

○ 乗降者数合計は三次駅前が最も多く、次いで広島バスセンターが多い。



3.三次線(高速)利用者実績データ

● 上り 曜日別・便別利用者数

対象便:上り9便

08:50 三次もののけミュージアム→大塚→広島センター

09:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

11:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

14:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

15:50 三次もののけミュージアム→大塚→広島センター

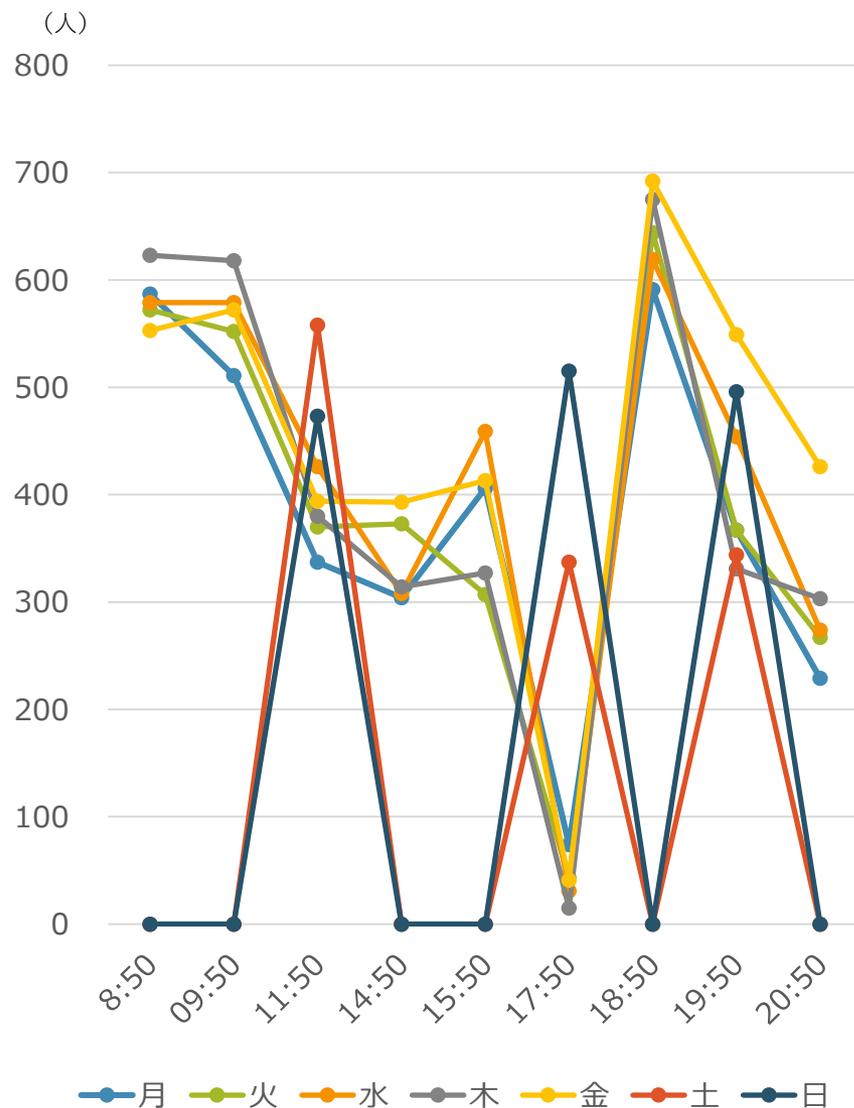
17:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

18:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

19:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

20:50 三次もののけミュージアム→中筋→広島センター

○ 月-金は18:50便の利用者数が最も多く、次いで8:50、9:50の便が多い。



3.三次線(高速)利用者実績データ

● 下り 曜日別・便別利用者数

06:30 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

06:45 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

07:45 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

12:45 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

13:25 広島センター→大塚→三次もののけミュージアム

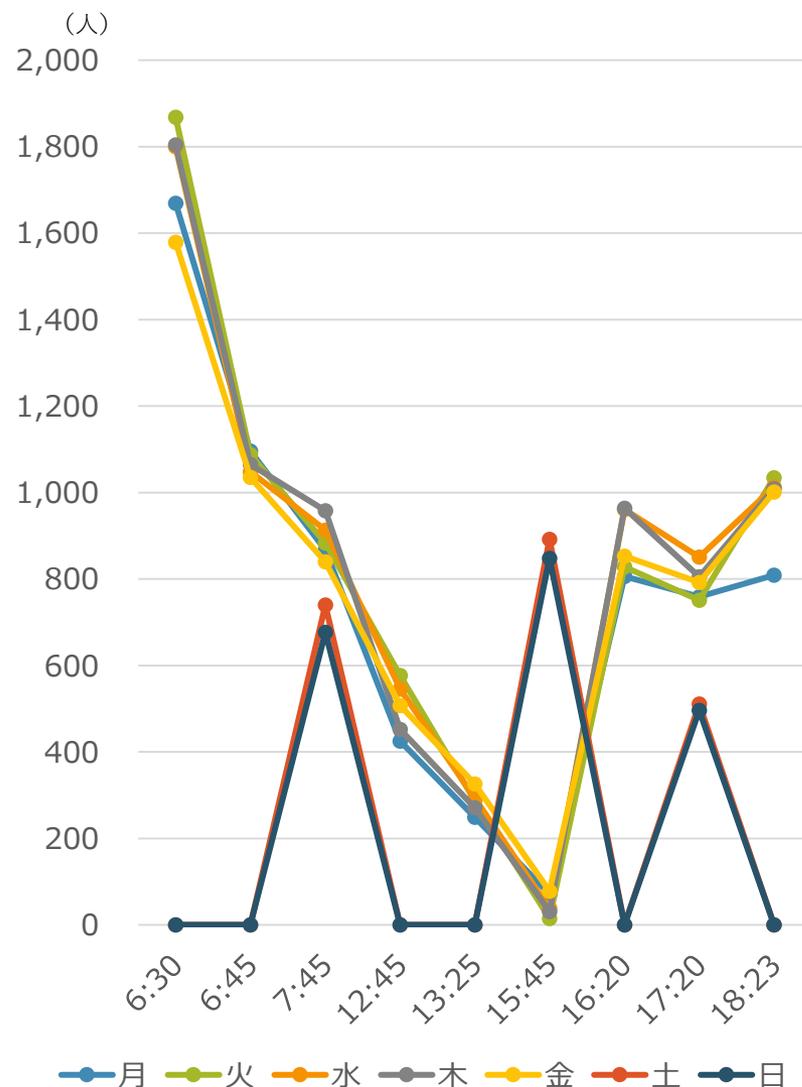
15:45 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

16:20 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

17:20 広島センター→大塚→三次もののけミュージアム

18:23 広島センター→中筋→三次もののけミュージアム

○ 月-金は6:30の便の利用者数が最も多く、
15:45の便の利用者数が最も少ない。

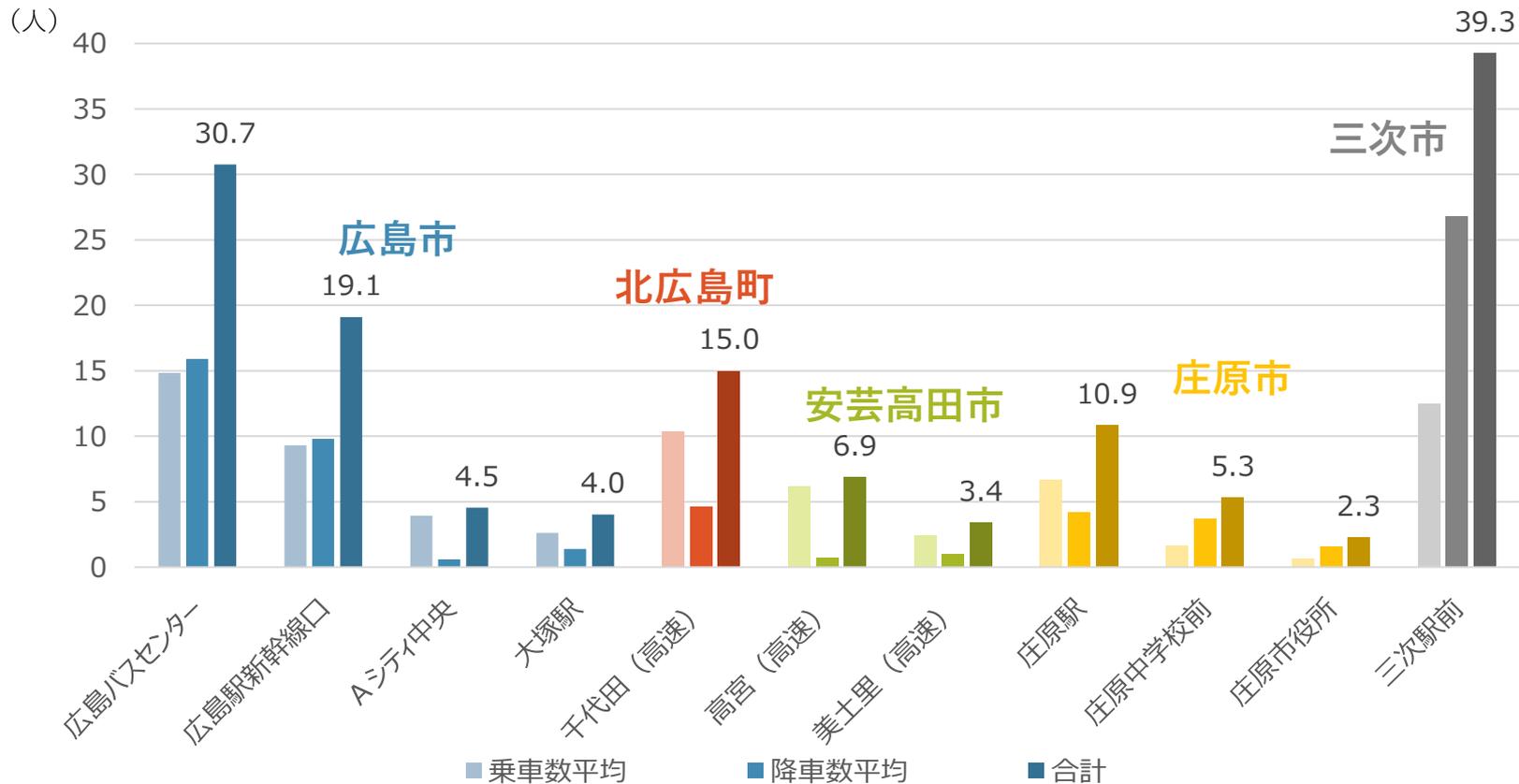


4.庄原線(高速)利用者実績データ

● 1日あたり平均乗降者数（上位）

対象便：上り3便、下り4便

- 1日あたり平均乗降者数の合計は三次駅前が最も多く39.3人で、次いで広島バスセンターが多くなっている。



4.庄原線(高速)利用者実績データ

● 上り 曜日別・便別利用者数

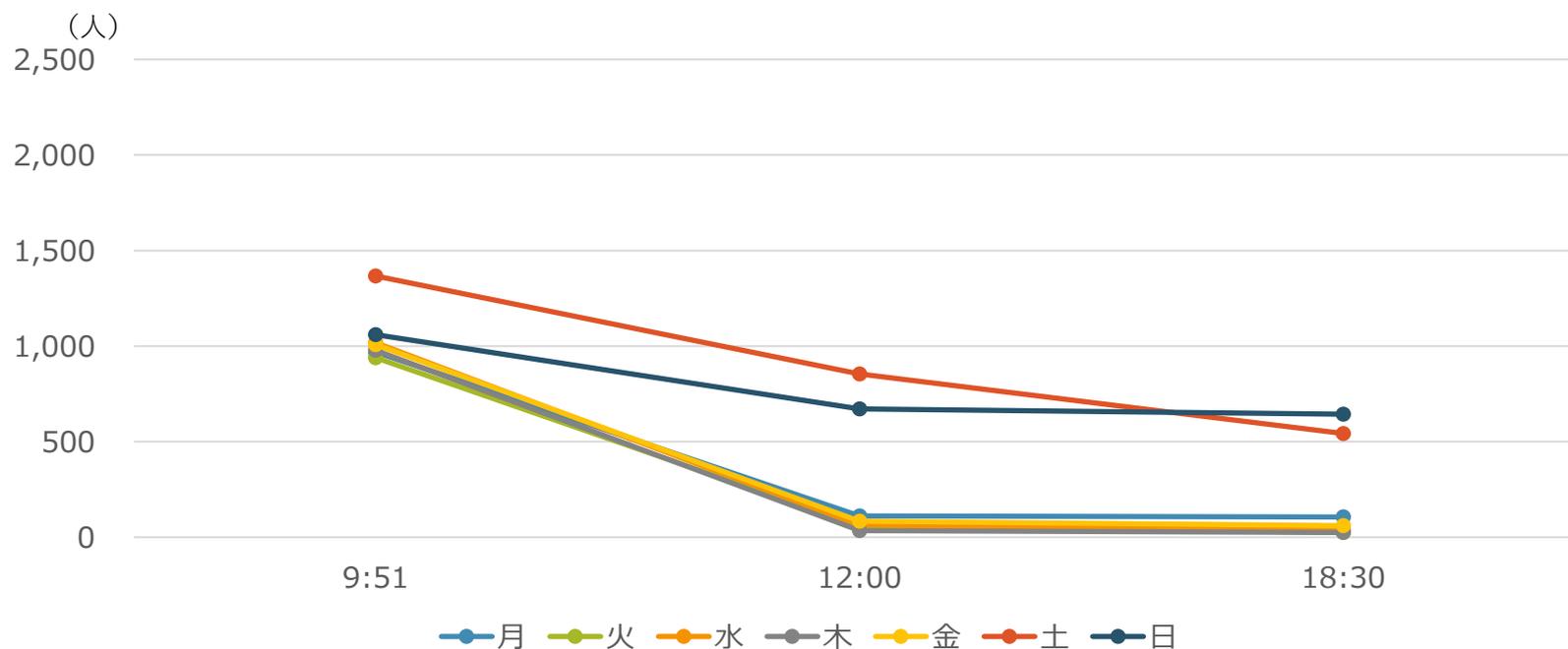
09:51 かんぼの郷庄原→大塚→広島駅

12:00 庄原バスセンター→大塚→広島駅

18:30 庄原バスセンター→大塚→広島駅

○ 全曜日において9:51の便が利用者数が多い傾向にある。

○ 月-金より土日の方が利用者数が多い傾向にある。



4.庄原線(高速)利用者実績データ

● 下り 曜日別・便別利用者数

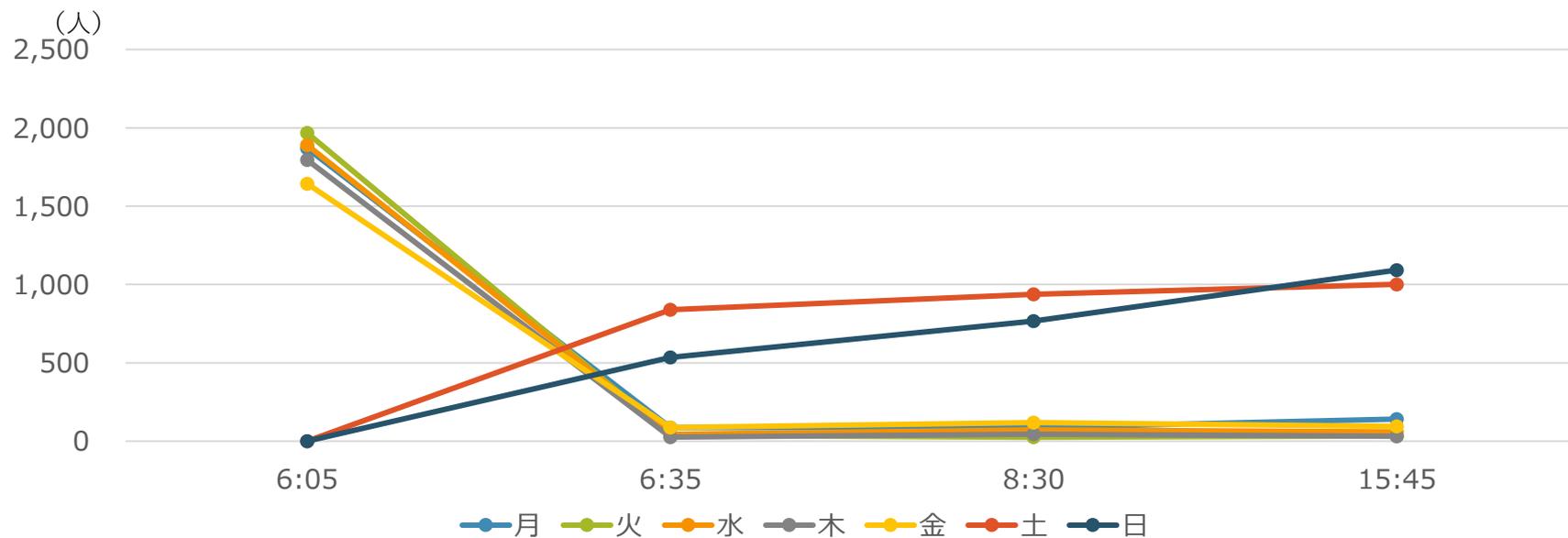
06:05 広島駅新幹線口→大塚→庄原・県立大学

06:35 広島駅新幹線口→大塚→庄原

08:30 広島駅新幹線口→大塚→庄原

15:45 広島駅新幹線口→大塚→庄原

○ 月-金は6:30の便の利用者数が最も多く、15:45の便の利用者数が最も少ない。



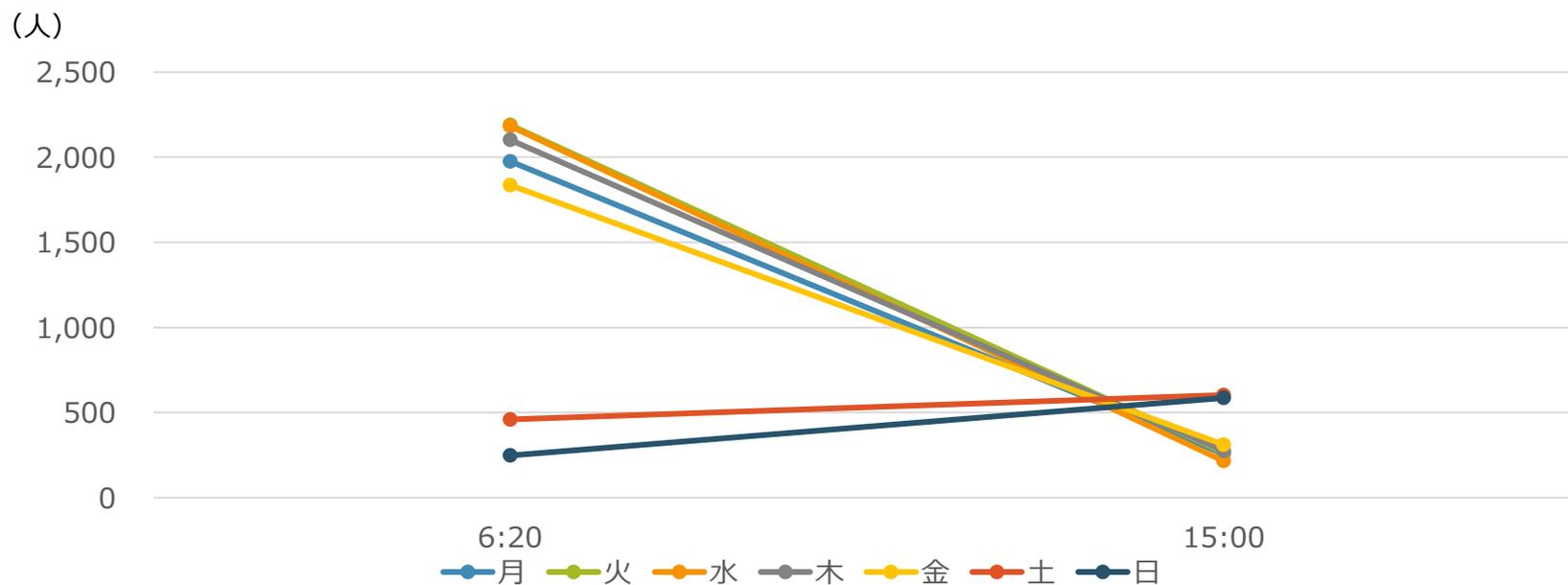
5.三段峡(高速)利用者実績データ

● 上り 曜日別・便別利用者数

06:20 三段峡→加計 B S →広島センター【高速】

15:00 三段峡→加計 B S →広島センター【高速】

- 月-金は6:20の便が多い傾向にあり、土日の約4倍である。
- 土日は15:00の便の方が多く傾向があるが、ほぼ横ばいである。



5.三段峡(高速)利用者実績データ

● 下り 曜日別・便別利用者数

08:18 広島センター→加計BS→三段峡【高速】

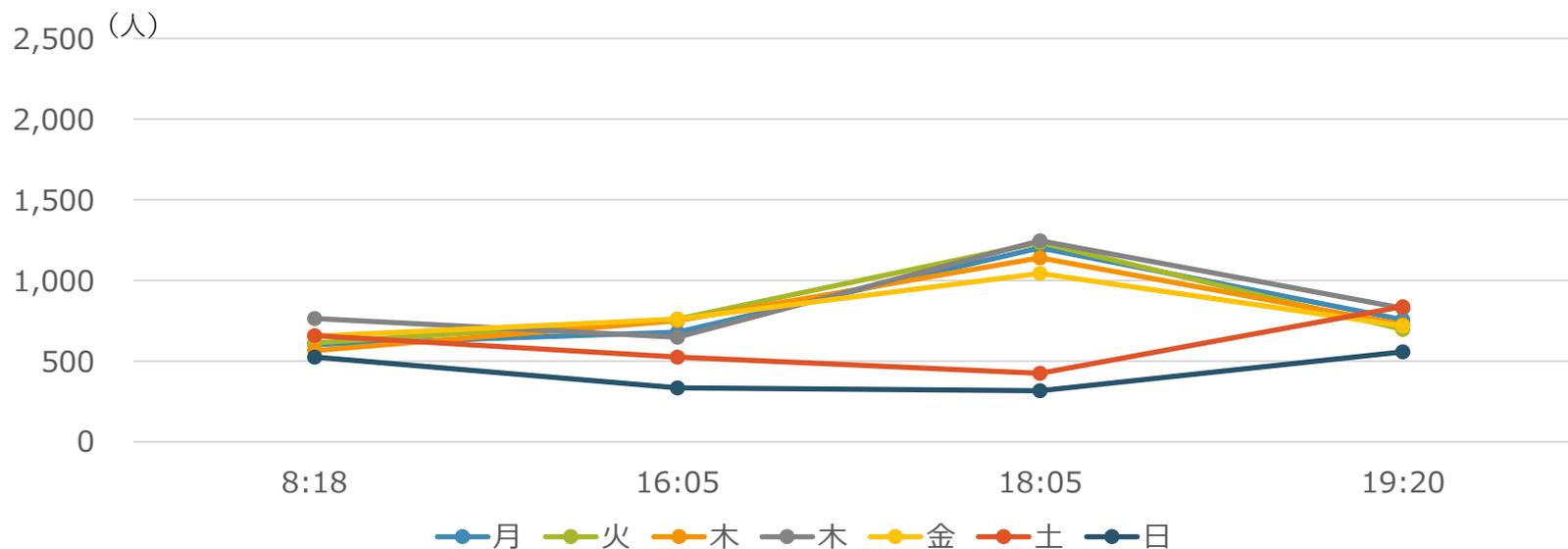
16:05 広島センター→加計BS→三段峡【高速】

18:05 広島センター→加計BS→三段峡【高速】

19:20 広島センター→加計BS→三段峡【高速】

○ 月-金は18:05の便が比較的多い傾向にある。

○ どの便も横ばい傾向にある。



モビリティ人材育成事業 観光動態データ集計表

北広島町

出所:広島県観光客統計調査票(北広島町)
(平成27年～令和4年データを集計)

安芸太田町

出所:広島県観光客統計調査票(安芸太田町)
(平成30年～令和5年データを集計)

広島市

出所:令和5年広島市観光動向調査

- 1.北広島町観光動態データ
- 2.安芸太田町観光動態データ
- 3.広島市観光動態データ

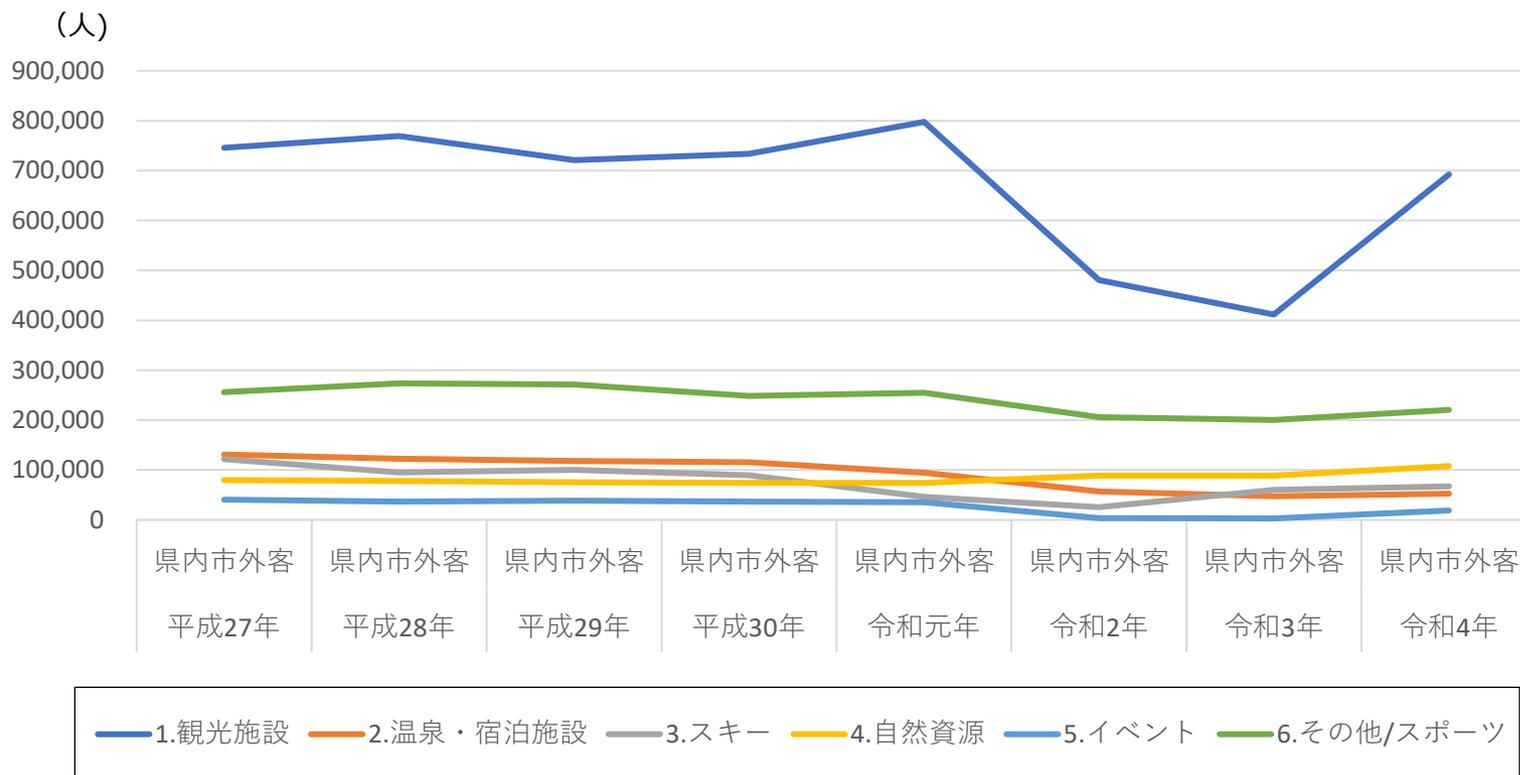
1.北広島町観光動態データ (出所:北広島町観光客統計調査票)

● 県内市外入込観光客数の推移 (人数)

○ 観光施設を目的とした訪問者が多い。

○ 町外訪問者数観光施設Top3は

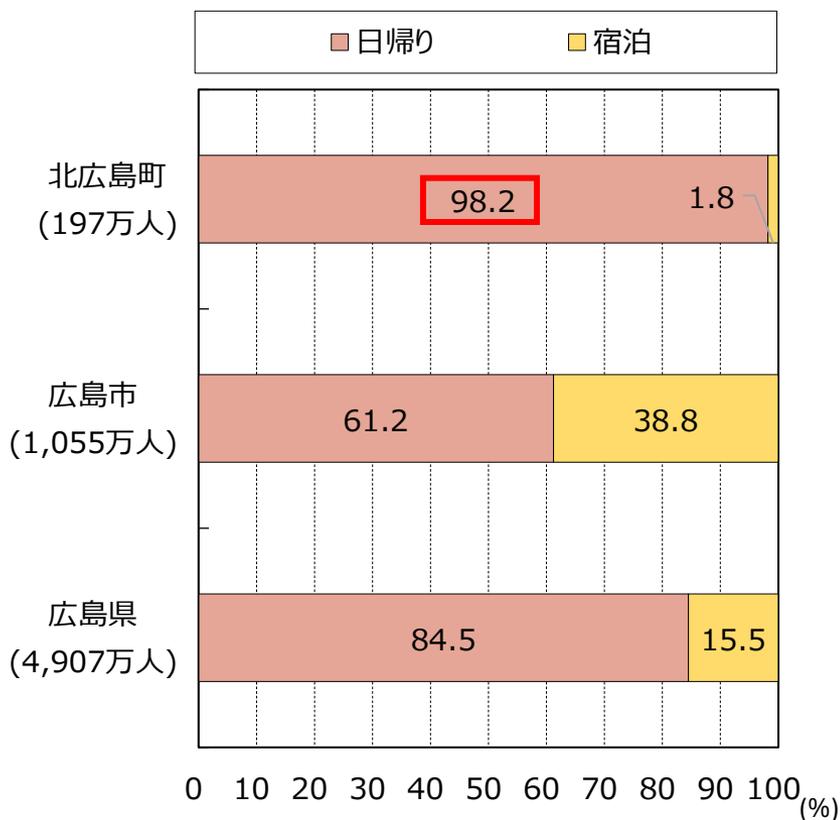
①道の駅舞RoadIC千代田 ②中国平和記念墓地公園 ③八王子よみがえりの水



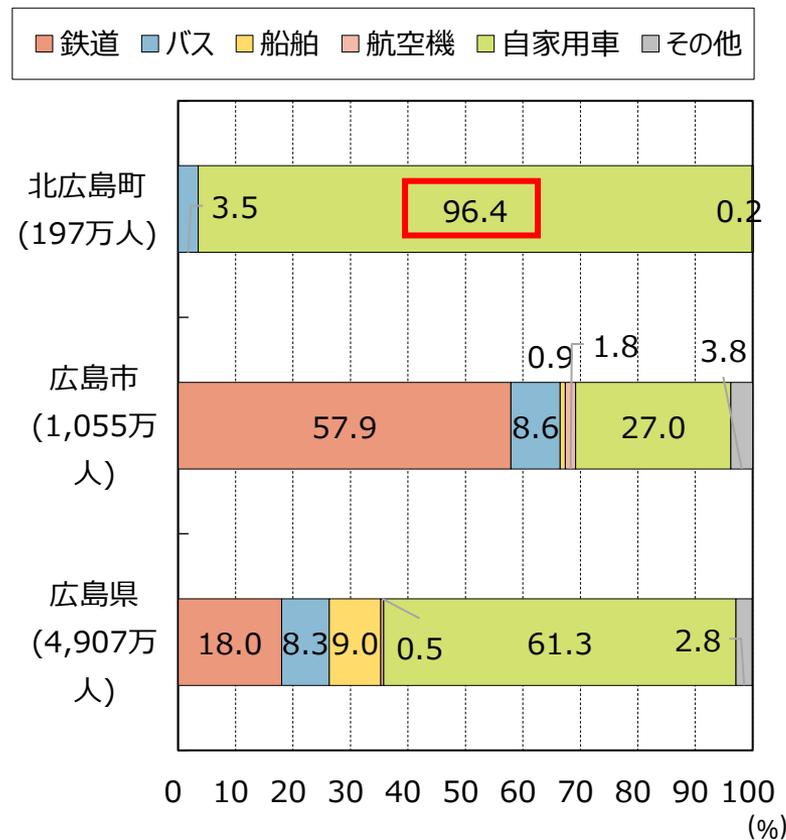
1.北広島町観光動態データ (出所:広島県観光客統計調査票)

- 県全体としても日帰り客の方が多いが、北広島町は特に日帰り客の割合が高い(98.2%)。
- 北広島町を訪れる観光客の 96.4%が自家用車を利用。

総観光客 日帰り・宿泊割合



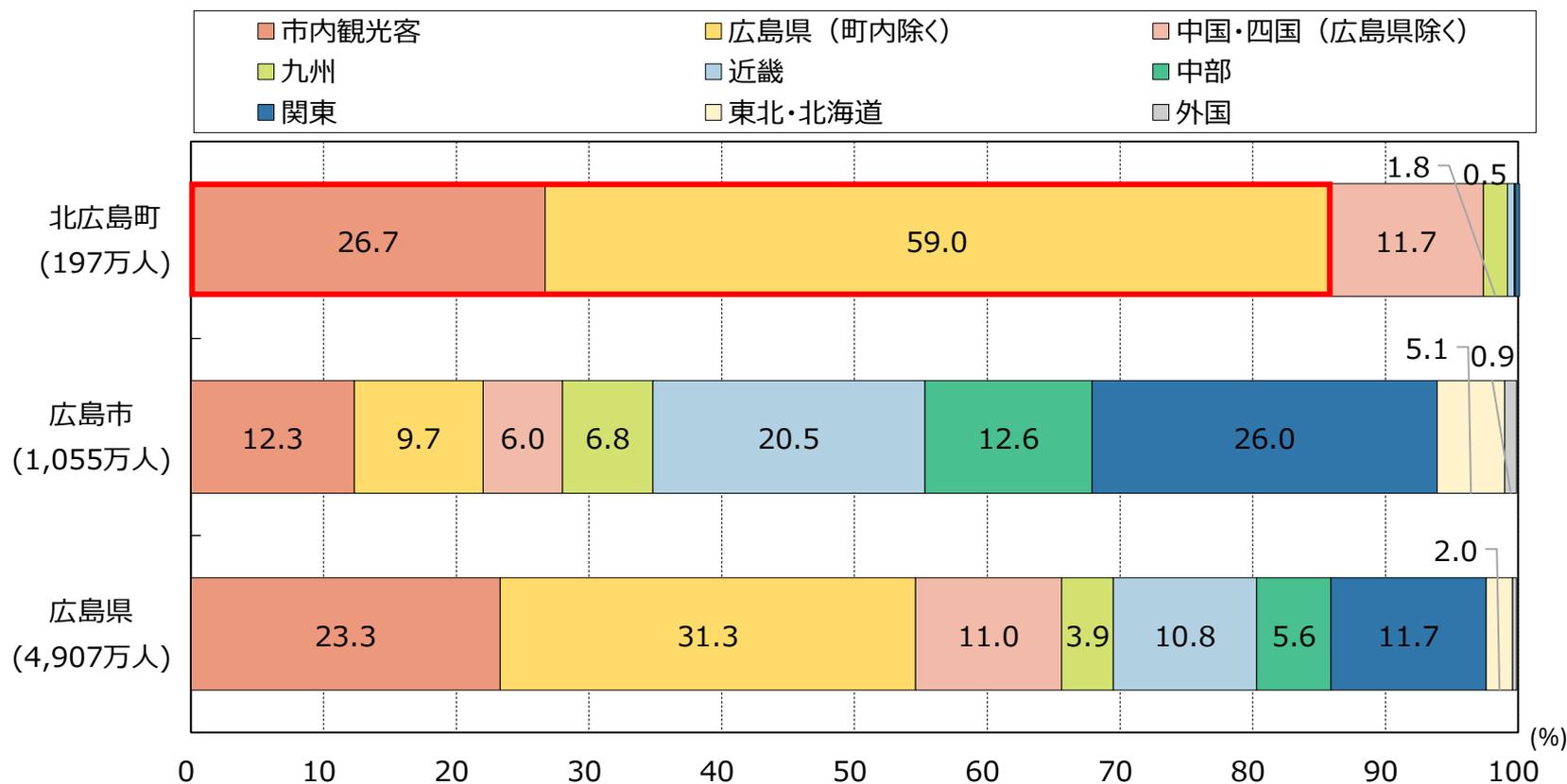
総観光客 利用交通機関割合



1.北広島町観光動態データ (出所:広島県観光客統計調査票)

- 北広島町を訪れる観光客の約 8 割が県内から。(2割は市内観光客)
- 広島県・広島市と比べても県内からの割合が高い。

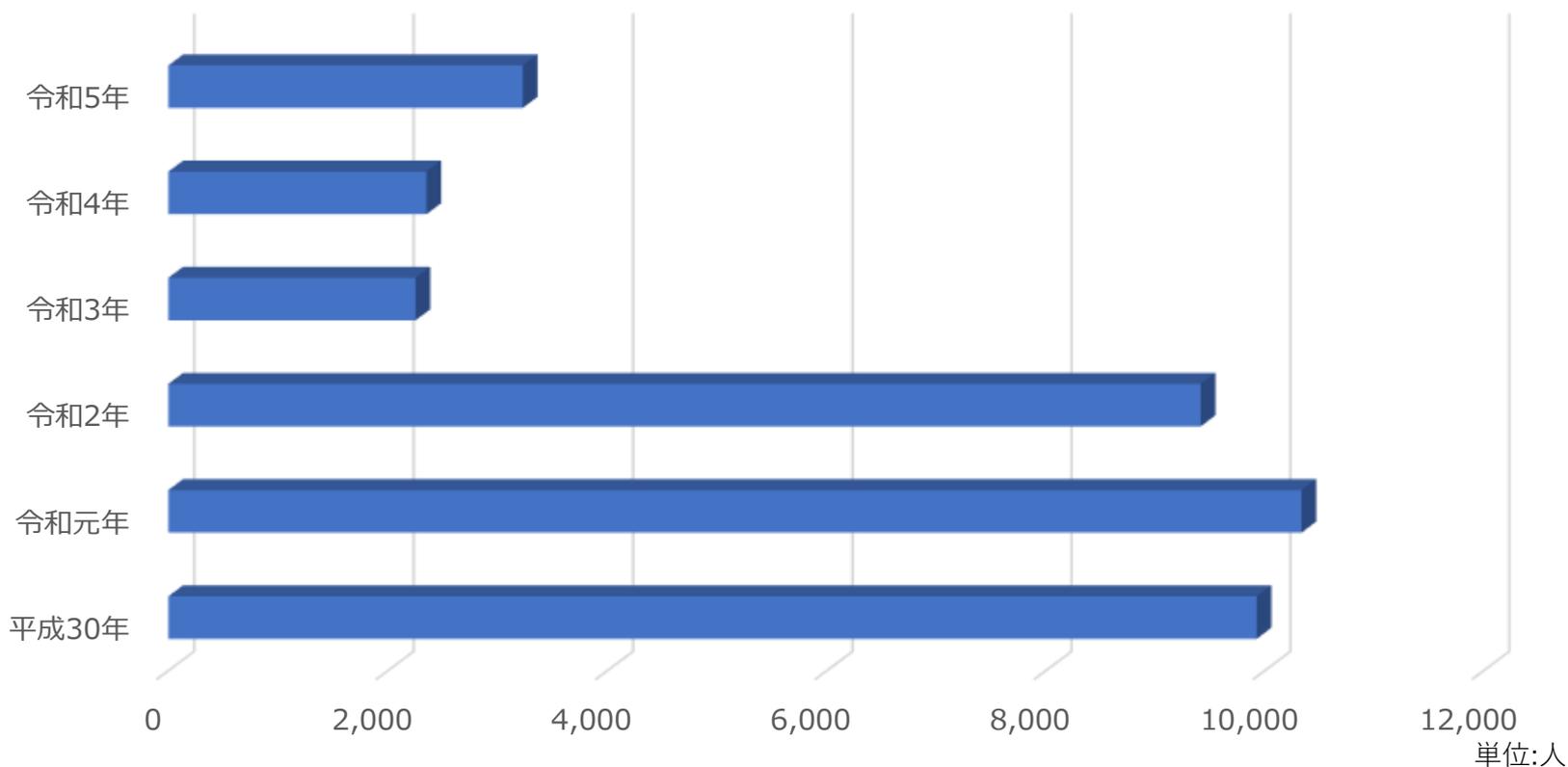
総観光客 発地別割合



2.安芸太田町観光動態データ（出所:安芸太田町観光客統計調査票）

● 海外観光客数（全体）

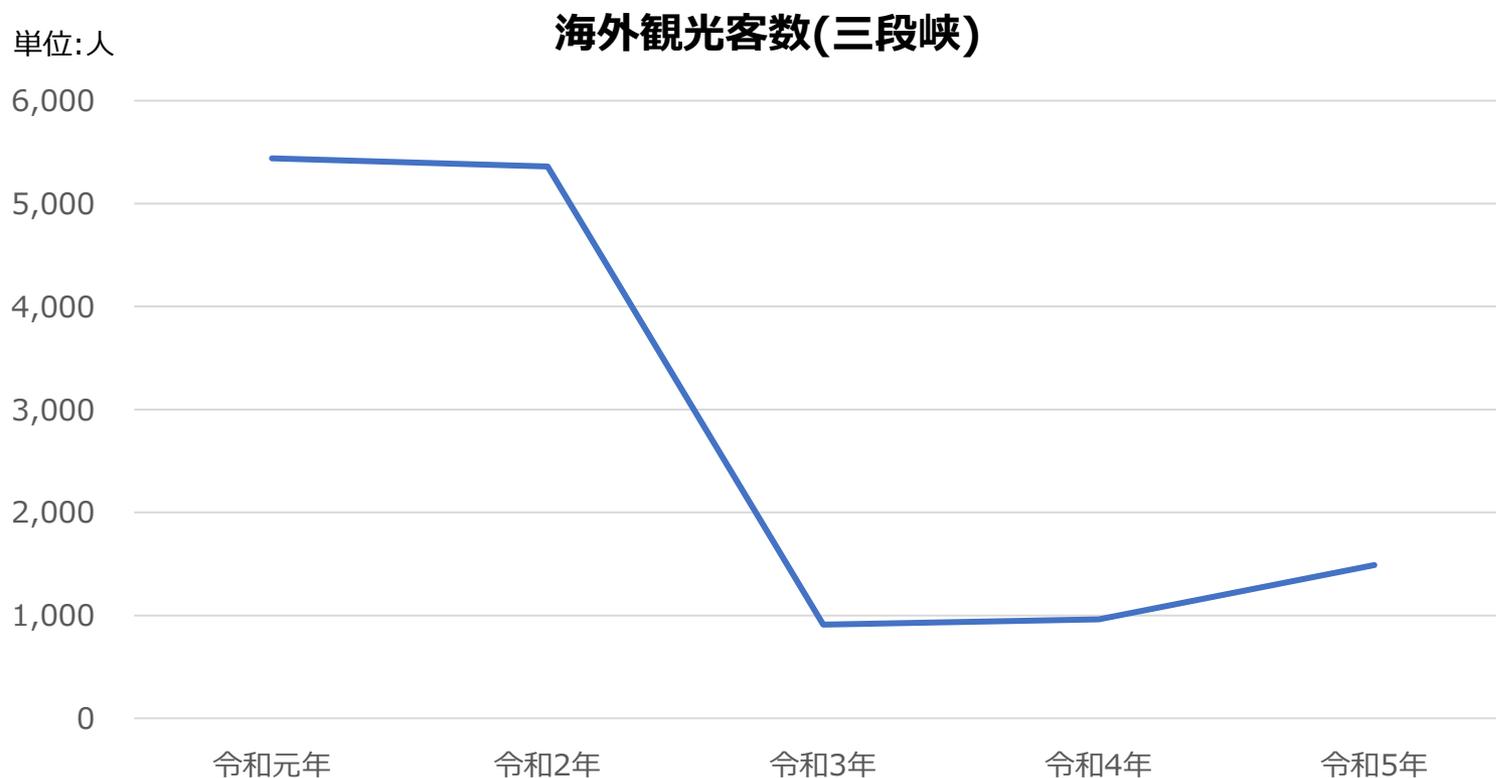
- 令和3年に海外観光客数が大きく減少し、令和5年にかけて緩やかに増加しているが、以前の数値には回復していない。
- 令和5年の海外観光客数は3,229人



2.安芸太田町観光動態データ（出所:広島県観光客統計調査票）

● 海外観光客数（三段峡）

- 町全体のデータ同様令和3年に落ち込み、令和5年にも回復していない。
- 令和5年の海外観光客数は1,490人

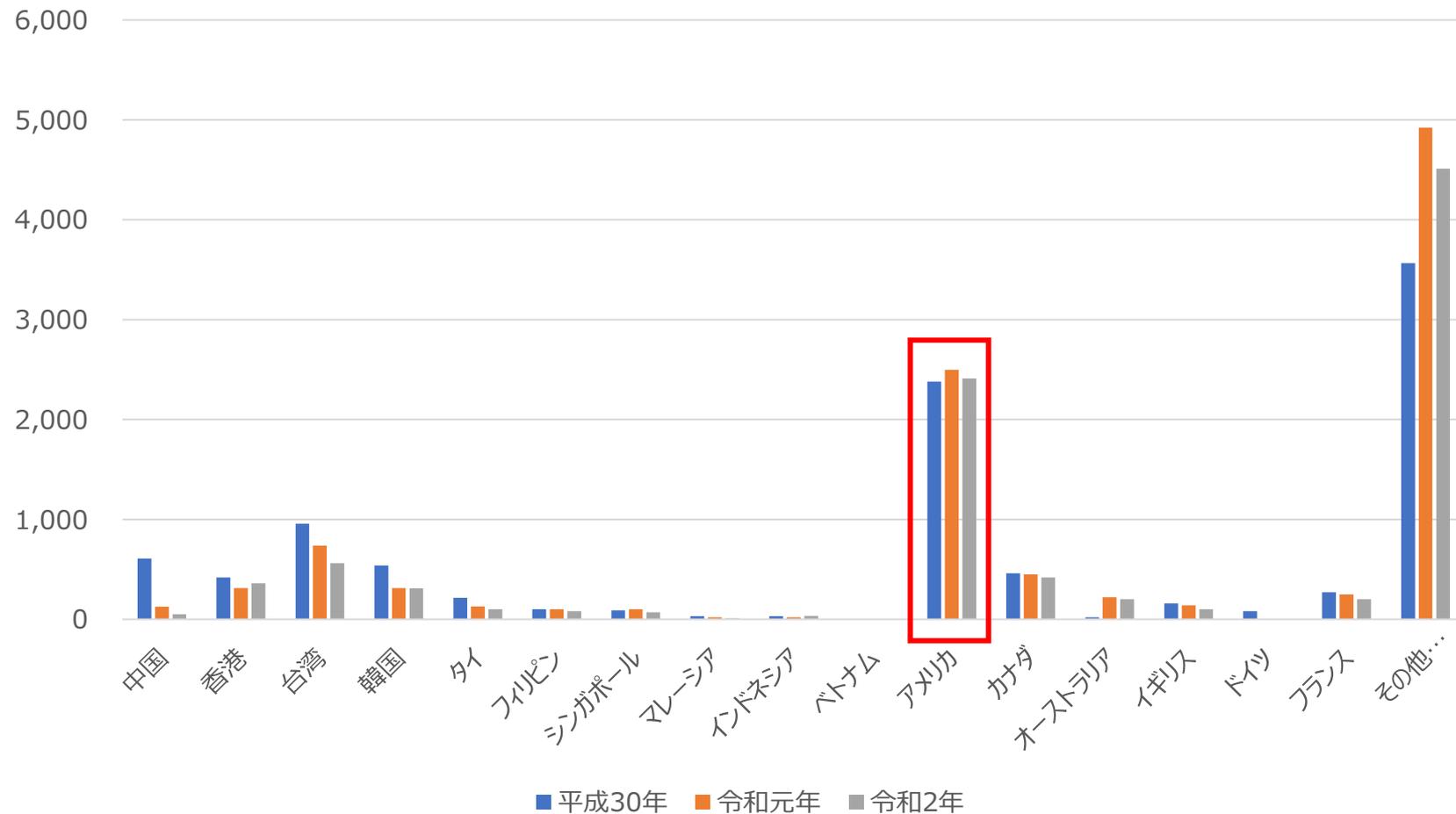


2.安芸太田町観光動態データ（出所:広島県観光客統計調査票）

● 海外観光客数（国別）

○ 平成30年～令和2年は海外観光客の中でアメリカからが一番多く、2,000人超であった。

単位:人

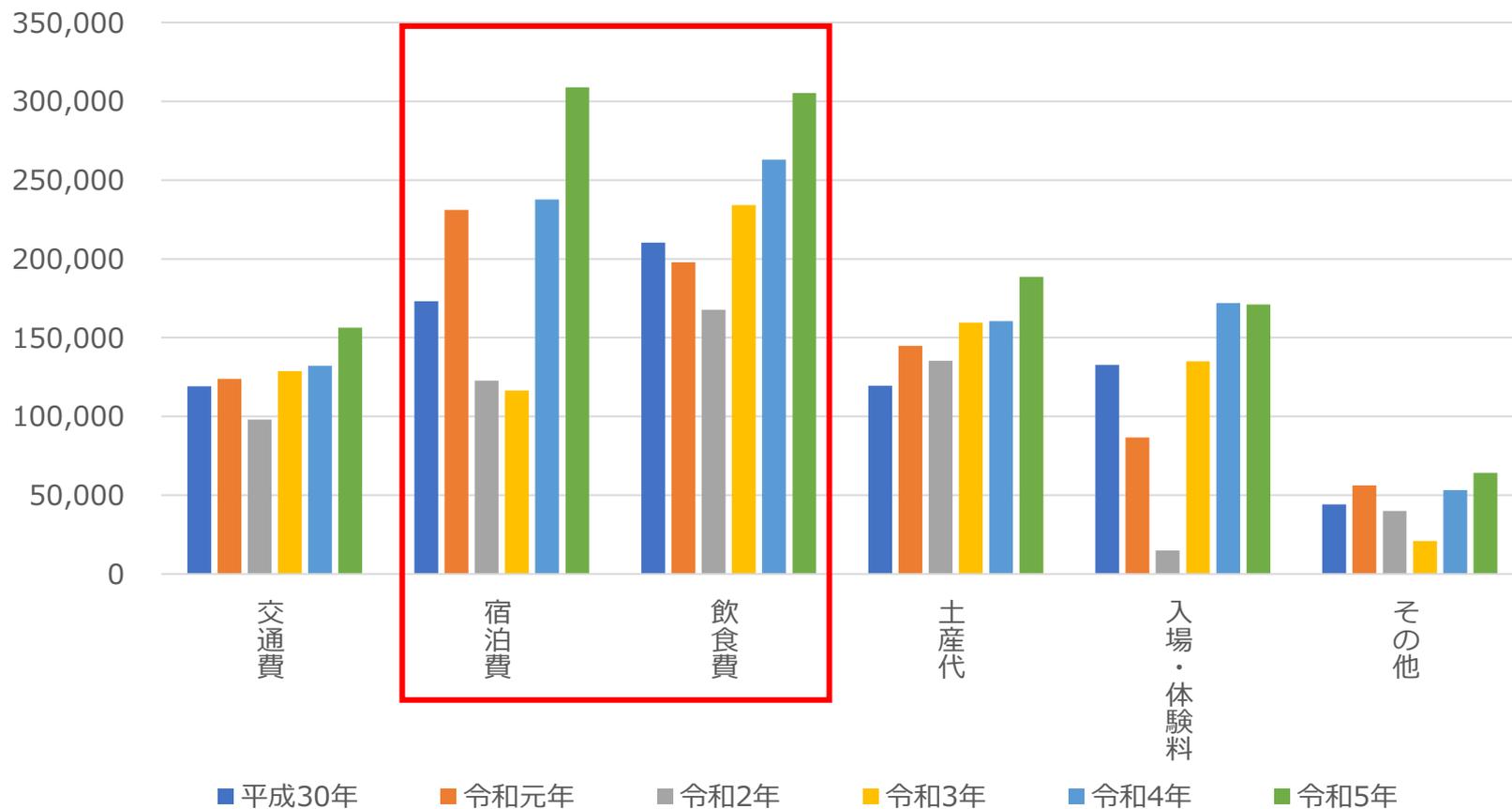


2.安芸太田町観光動態データ（出所:広島県観光客統計調査票）

● 観光消費額分析

○ 他の費用に比べて、宿泊費や飲食費が大きい傾向がある。

単位:千円



3.広島市観光動態データ（出所:令和5年/2023年広島市観光動向調査）

- 令和5年、入込観光客数は令和元年の約9割まで回復し、外国人観光客も約8割回復している。
- 外国人観光客の1人当たり観光消費額は令和元年に比べ、530円増加している。

広島市入込観光客数の推移

区 分	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	前年との比較		令和元年との比較	
						前年	増減率	増減数	増減率
入込観光客	1,427万4千人	854万9千人	755万3千人	925万人	1,229万9千人	304万9千人	33.0%	▲197万5千人	▲13.8%
一般観光客	1,209万7千人	825万人	736万6千人	883万7千人	1,046万8千人	163万1千人	18.5%	▲162万9千人	▲13.5%
修学旅行生等	33万人	9万2千人	16万人	32万3千人	35万人	2万7千人	8.4%	2万人	6.1%
外国人観光客	184万7千人	20万7千人	2万7千人	9万人	148万1千人	139万1千人	1,545.6%	▲36万6千人	▲19.8%

注：交通結節点（JR主要駅、広島空港、広島港、広島バスセンター、高速道路インターチェンジ等）での流入量を基に積算した。

広島市観光消費額の推移

区 分	令和元年 (2019年)	【参考値】 令和2年 (2020年)	【参考値】 令和3年 (2021年)	【参考値】 令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	【参考値】 前年との比較		令和元年との比較	
						前年	増減率	増減数	増減率
観光消費額	2,485億円	1,625億円	1,793億円	2,510億円	3,255億円	745億円	29.7%	770億円	31.0%
うち外国人観光客	442億円	55億円	3億円	23億円	362億円	339億円	1,473.9%	▲80億円	▲18.1%
1人当たり消費額	17,410円	19,010円	23,740円	27,130円	26,460円	▲670円	▲2.5%	9,050円	52.0%
外国人観光客	23,940円	26,370円	10,390円	26,040円	24,470円	▲1,570円	▲6.0%	530円	2.2%

注：令和2年(2020年)から令和4年(2022年)までの3年間については、新型コロナウイルス感染症の影響でアンケート調査のサンプル数が十分に集まらなかったことから、観光消費額及び1人当たり消費額は参考値である。