

第9回バス共創プラットフォーム 会議録（要旨）

1 日時

2026年（令和8年）6月5日（金）16：00～18：00

2 場所

iti SETOUCHI コワーキングスペース tovio 福山市西町1-1-1

3 出席者

(1) 委員（16名）

神田佑亮委員、鈴木春菜委員、大畑友紀委員、宇田雅英委員、神原昌弘委員、石川 亮委員、吉本伸久委員、冨田直也委員、久保辰己委員、小野裕之委員、後藤裕正委員、佐野公章委員、今井 宏委員、水本全彦委員、行迫孝治委員、難波和通委員

(2) 事務局（6名）

(3) 傍聴者（8名）

(4) 随行者（2名）

4 会議の成立

委員18名中16名出席で、委員の過半数が出席しているため、バス共創プラットフォーム設置要綱第6条第2項の規定により会議が成立。

5 協議事項

(1) 2026年度利用者拡大実証事業について

(2) 意見交換

6 資料

- ・ 次第
- ・ 第9回バス共創プラットフォーム資料

7 内容

(1) 開会

- ・ バス共創プラットフォームの取組は3年目になる。これまで、路線バスに乗るきっかけづくりとして、運賃無料ウィークや100円2ウィークスを実施し、一定の効果があつたと考えている。地道にはなるが、バスの取組を継続していくことで、福山市は「バスも便利なまち」という意識を定着させていきたい。

(2) 協議事項

- ・ 事務局から第9回バス共創プラットフォーム資料の説明を行った。

(3) 意見交換

ア 北部・神辺エリアのバス路線の実証運行

- ・ 福山北産業団地への新たなバス路線（A路線）は、福山北産業団地の企業従業員への利用促進など、企業との「共創」の体制構築が重要である。
- ・ 神辺駅西口を基点とした新たなバス路線（B路線）は、地域の拠点づくりなどと連携しながら進めていくとよい。
- ・ 鉄道駅との接続が可能になるため、喜ぶ住民も多くいると思う。利用してもらえ

るために、どのように周知していくかを検討していく必要がある。

- ・ 乗務員の確保が一番の課題である。2025年4月1日以降にバス乗務員になった方を対象に応援金を交付しているが、その他にも従業員の斡旋や労働環境の改善等、様々な解決策が考えられるため、各委員で役割分担をしながら取組を進めていくことが重要。

イ 乗り方や目的地と連携したPR動画

- ・ 主要な目的地はインターネット上でPRしているが、目的地に行く道中にも、魅力ある施設やスポットがあり、そのPRが不足している。バスのPR動画で目的地だけでなく、道中の魅力発信も含めて発信することで、利用促進につながると思う。また、地域での教育活動の一環として、動画作成に地域にも携わってもらい、小中学校に展開していくやり方も考えられる。

ウ ステップ1「バスに1回乗ってもらう取組」、ステップ3「安定的な利用を確保する取組」に関する2026年度の具体的な取組内容について

- ・ クーポン配布やプレミアムフライデーのほか、人が集まるイベントと連携するとよい。
- ・ 現在の学校教育には、交通の視点がないと思われる。今の小学生は一人一台タブレットを持っており、バス停や時刻表の調べ方を授業の一環として学んでいくことで、子どもの頃からバスが身近になり、利用定着につながると思う。
- ・ 広島県が夏休みの公共交通利用促進策として、広島県内の路線バス（一部対象外あり）の小学生運賃を一乗車50円とする取組を実施予定としており、連携するとよい。
- ・ 今年度の取組のターゲットは学生がよいと思う。学生をターゲットにした場合は、平日より休日の方が効果的である。
- ・ 路線バスに乗るきっかけづくりは定期的開催することが重要。定期的開催することで、他のイベントがバスの取組に合わせて開催されるようになってくる。
- ・ 多くの方に利用してもらうためには、イベントや商業施設と連携して休日に実施するとよい。
- ・ 行政の情報発信だけでは不十分であり、各団体のSNSを活用して幅広く情報発信をしていく必要がある。また、学生や高齢者など、ターゲットと同じ目線での発信方法や内容を検討していく必要がある。
- ・ バスを利用することで、CO2の削減、渋滞緩和、健康増進、経済効果やまちへの貢献度などの社会的メッセージを記載していくとよい。
- ・ 学生をターゲットに実施して、まずはイベントや商業施設への移動にバスを利用してもらい、そこから日常利用に移行していくことを目指していくとよい。

エ ステップ2「定期的な利用者を増やす取組」の路線の再構築につながる取組について

- ・ 福山市内のタクシーは空車率が約40%程度あり、有効活用できる仕組みを考えている。路線バスとタクシーの中間的な乗合の仕組みがあれば、利便性の向上につながると思う。
- ・ 乗務員不足のため、現状のバス路線を維持していくことも困難な状況にある。バス路線は利用の多い幹線へ集約し、バス停まで自転車で来れる環境整備（パークアンドライド）や利用の少ないエリアや時間帯はタクシーで補完する仕組みが構築できるとよい。
- ・ スクールバスや病院・商業施設の送迎バスも含めて、地域全体の輸送リソースとして考えるとよい。
- ・ 新路線を導入しても利用者が劇的に増加することはなく、長期的な視点を持つことも必要。収益性も考慮する必要がある、データに基づく検証を行い、よりよい

形を探っていくことも重要。

- ・ 交通ネットワークだけでなく、都市計画との整合も図りながら進めていく必要がある。今後、まちが変化していくようであれば、幹線の見直しを検討する必要がある場合もある。
- ・ バスとタクシーの連携は全国的にも前例がない取組である。これは関係団体が集まっている本プラットフォームだから議論ができていく内容である。地域交通法も様々な交通を活用できるように法改正しており、全国でも珍しい取組のため、課題はたくさんあると思うが、実現に向けて議論を進めていきたい。