令和７年度　公共交通ネットワーク構築事業
自動運転・隊列走行 BRT 導入検討プロジェクトマネジメント支援業務基本仕様書

1　業務発注の経緯と理由

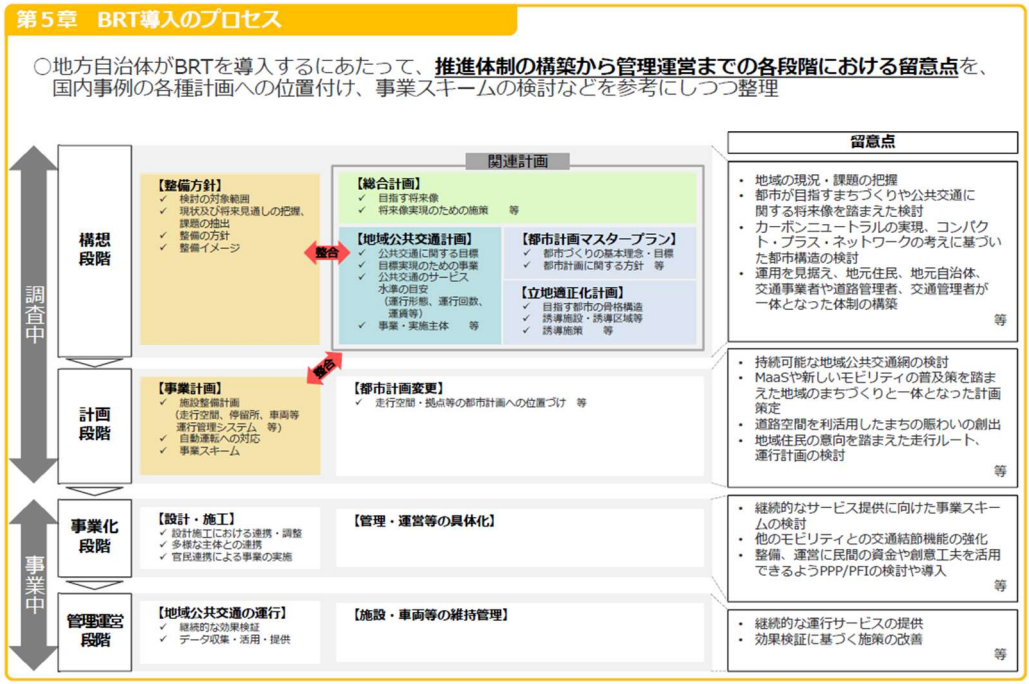
（１）　業務発注の背景

ア　令和４年 11 月に広島大学、東広島市、西日本旅客鉄道㈱で自動運転・隊列走行 BRT（以下「当該交通システム」という。）導入に向け、実証実験を通じた政策形成を進めていく連携協定を締結した。

イ　令和５年４月に東広島市が設置する東広島市地域公共交通会議のもと、「東広島市自動運転・隊列走行 BRT 検討分科会（以下「分科会」という。）」を設置し、６つのワーキンググループ（以下「ワーキング」という。）において、導入に向けた課題の洗い出しやその対策方法を検討している。

ウ　分科会では、令和７年３月に「ブールバールにおける自動運転・隊列走行 BRT 導入構想」を取りまとめた。国が示す BRT 導入ガイドラインで示す、本プロジェクト検討の現在地は、「調査中」区分の「構想段階」に位置するものである。

エ　本業務は、これまでの検討を踏まえつつ、BRT ガイドラインが示す「調査中」区分の「計画段階」の検討に位置付するものである。



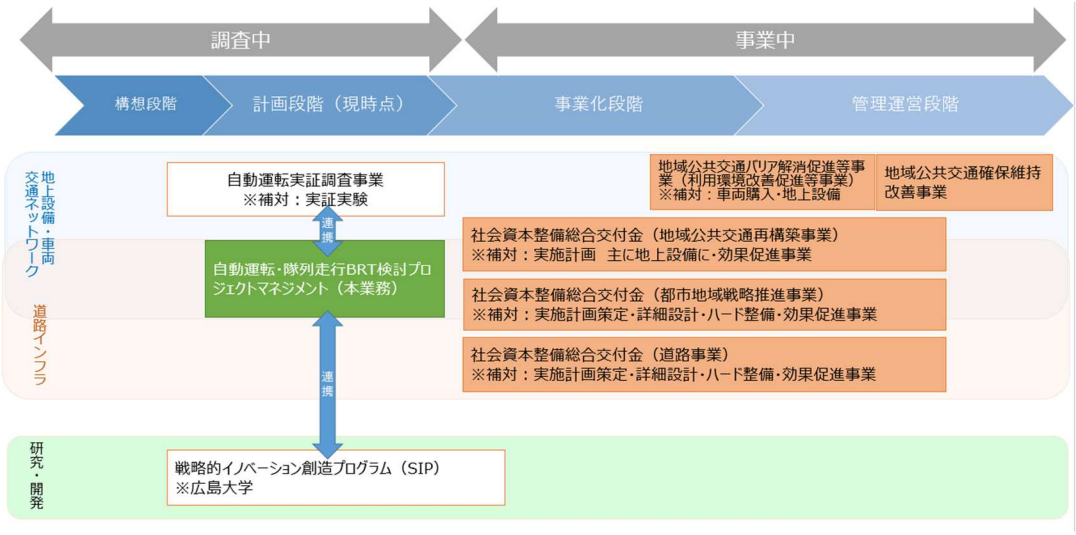
▲国土交通省：道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン

2　本業務の目的

（１）　本業務で目指す状態

本業務で目指す状態は、当該交通システム検討の現在位置を、「構想段階」から「計画段階」を経て「事業化段階」に移行させることにある。具体的には、当該交通システムの社会実装に向けて財源として見込む、

国の「社会資本整備総合交付金」の概算要望が行える状態（以下「目指す状態」という。）とする。



3　本業務のおける検討体制と連携機関

（1）検討体制

本業務は、東広島市が発注し、分科会のもとに以下の検討体制を構築している。受注者は、分科会事務局として分科会に参加し、市の分科会の運営マネジメントを支援する。

（2）連携機関

自動運転・隊列走行 BRT 導入検討にあたって、本業務では、以下の連携体制を取っている。本業務の遂行にあたっては、一部これら関係機関と連携を行うことを条件とする。

①連携協定・・・東広島市地域公共交通会議_自動運転・隊列走行BRT検討分科会

②自動運転・隊列走行技術開発・・・自動運転・隊列走行BRTプロジェクト

③広島大学MOD共創会議・・・SIP第3期採択事業スマートモビリティプラットフォーム構築

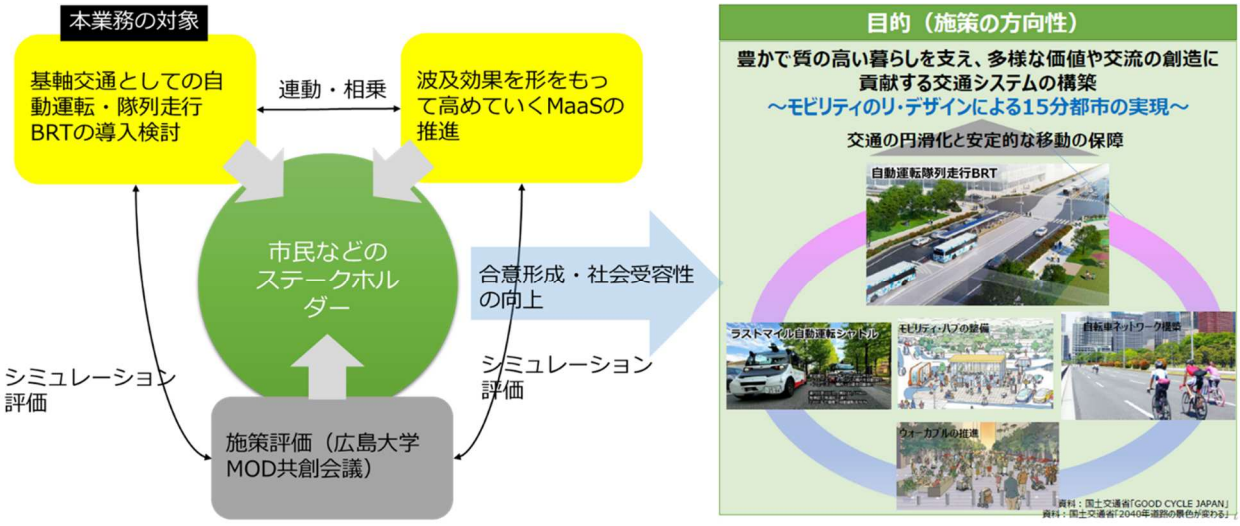
4　本業務の基本方針

本業務は、当該交通システムの社会実装に向けたプロジェクトマネジメント支援であり、受注者は、分科会及びワーキングの会議運営を行いつつ、検討・議論について発注者とともに進捗状況を把握し、当該交通システムの検討を円滑かつ着実に進めることで、「目指す状態」に到達するよう支援するものとする。

なお、「調査中」区分の「計画段階」における検討は、令和 7 年度から令和 8 年度までの 2 年間で検討するものとし、本業務はその 1 年目となる。

また、本業務は、国の「新しい地方経済・生活環境創造交付金（第 2 世代交付金）」（以下「第 2 世代交付金」という。）を財源として実施するものであり、第 2 世代交付金を活用した検討・取組みの全体像は下の図のとおりで、本業務は、「基軸交通としての自動運転・隊列走行 BRT の導入検討」にあたる。

実施にあたっては、本業務を含む全体像に示す取組みと連携をしながら進めて行くことを基本方針とする。



▲東広島市都市交通計画（令和6（2024）年6月）

5　本業務の内容

（1）　プロジェクト工程表の策定及び工程管理

当該交通システムの社会実装に向けて財源として見込む、国の「社会資本整備総合交付金」の概算要望をおこない、計画段階から事業化段階への移行を目指す（以降、「目指す状態」と表記）。

「目指す状態」からバックキャストし、令和 7 年度中のプロジェクト工程を作成する。また、各種協議状況を見ながら工程計画を適宜見直す。

さらに、令和 6 年度までの当該交通システム導入検討の内容やプロセスを把握し、発注者と協議の上、令和 7 年度以降の社会実装までの概略工程を作成し、関係者間でのプロジェクト推進上の課題やクリティカルパスを整理する。

（2）　計画調整ワーキングの検討支援

計画調整ワーキングは、他ワーキングのアウトプットを集約し、プロジェクト全体の推進支援を行うとともに、政策形成に必要な資料を作成する。

(ア) 政策の検討支援

a　政策・経営実施体制の検討

当該交通システムの政策・経営実施体制を検討する。具体的には、当該交通システムの官民の役割として、上下分離方式のあり方や持続的な経営体制などを、各ワーキング のアウトプ

ットを踏まえつつ検討する。

一連の検討を踏まえて、今後、民間事業者が当該交通システムを運行するにあたって必要な検討事項を整理し、留意事項とともに手順化する。

(イ) 投資・収支の検討支援

a　投資計画の検討

専用レーンワーキング および運行計画ワーキング におけるアウトプット（道路・地上設備、信号設備など、整備に必要な投資規模並びに自動運転システムを搭載する車両等の導入費用や運行費用）を整理し、「目指す状態」において必要となるＢ／Ｃ項目を設定する。

設定したＢ／Ｃ項目をネットワークワーキング へ展開し、ネットワークワーキングで評価・検討してもらうとともに、ネットワークワーキング での研究開発過程で算出する施策インパクトなども加味し、上記の政策目標へフィードバックする。

b　収支計画の検討

運行計画ワーキング におけるアウトプット（運行頻度や車両導入・乗務員配置からなる実装後の費用）とネットワークワーキング のアウトプット（需要予測）、計画調整ワーキング でのアウトプット（新たな需要創造）といったトータルの収支を整理し、（イ）政策の検討支援にフィードバックする。

(ウ) 関係者協議支援

関係者協議に必要な資料作成を行う（2 回分程度を想定）ただし、ワーキング形式での会議運営支援や印刷、議事録作成等は対象外とする。

（３） 専用レーンワーキングの運営支援

専用レーンワーキング は、道路設備と信号設備が検討領域となる。本年度は、令和 6 年度の専用レーン ワーキング のアウトプットを基本として、

- JR 西条駅から国道 2 号御薗宇ランプまでの県道区間における片側 3 車線（うち 1 車線をバス専用レーン化）の検討
- ターミナル部となる西条駅前広場の利用実態を把握したうえで、駅前広場の運用見直し検討

以上の検討を行うとともに、専用レーンワーキングにおけるアウトプットや調整事項を他のワーキング へ展開させる。

(ア) ワーキング運営支援

ワーキング への参加、資料作成、資料印刷、議事録の作成を行う。なお、資料作成においては関係機関との事前協議を行うことがある。議事とりまとめ後、事後方針について確認打ち合わせを行う。

専用レーンワーキング は年 3 回程度を想定する。

(イ) ブールバールにおける走行空間等の概略設計及び検討

令和 6 年度の成果を元に、西条駅～国道２号区間において、道路の片側 3 車線化と合わせて走行空間について検討を行う。検討に当たっては、過年度に検討した標準断面も参考にする。

a　専用レーンの概略設計及び検討

a)　片側 3 車線化の空間確保が可能かを検討するため、上記区間において概略設計を行う。

b)　検討の上、現状のままでは片側３車線化の実施が困難な区間を抽出し、その要因を検討整理する。

c)　その上で、課題解決について対応方針ついて検討する。

d)　以上を踏まえて過年度設定した片側２車線（うち１車線がバスレーン）と片側３車線案（うち１車線がバスレーン）の比較を行う

b　片側 3 車線化に伴う橋梁部分の事前検討

上記 a に付随して、片側 3 車線化の実施が困難と想定される橋梁部の現地状況等を踏まえて、橋梁形式を仮定して、平米面積当たりの概算工事費と工程を整理する。なお、構造計算等は行わない。

c　計画平面図の作成・概算工事費・概略工期の整理

上記の検討を踏まえた計画平面図を作成し、概算工事費・概略工期を整理する。また、令和６年度成果物の概算工事費の時点修正と概略工期を整理する。

(ウ) 西条駅前広場の検討支援

a　送迎実態の把握

西条駅前広場を使用する送迎交通とみなされる一般交通の交通量（OD 分布や経路）を把握する。

イ　ネットワークワーキングの検討支援

ネットワークワーキング は、交通需要、交通流への影響が検討領域となる。具体的には、関係するワーキングから インプットデータを受領し、交通需要や交通流への影響を試算する。そのうえで、令和 6 年度におけるネットワークワーキング におけるアウトプット（当該交通システムの需要予測値や専用レーン設置に伴う一般車への交通流影響シミュレーション）を、他のワーキング へ展開する。

なお、当該交通システムの導入によるアウトプット算出や使用するインプットデータについては、広島大学ＭＯＤ共創会議とも連携を図る。

(ア) 交通需要及び交通流の影響検討

a　交通需要の検討

過年度検討した当該交通システムの簡易需要予測結果や、東広島市が実施した都市交通マスタープラン策定時のデータ等を活用しながら、当該交通システムの目標利用者数を設定する。目標利用者数の設定は事業採算性や、需要喚起の必要性と合わせ、複数の需要シナリオを設定して整理する。なお、設定にあたっては広島大学 MOD 共創会議が実施するシミュレーターの計算値も参照し、必要に応じて試算を行う。

上記の結果を計画調整ワーキング へ引き渡すとともに、結果を比較することで関係者協議を行うとともにワーキング 間調整を行い、更なる検討ケース及び今後の事業推進方策に

ついて検討する。

b　交通流への影響検討

当該交通システムの導入にあたって、当該交通システムの走行経路上に当該システムや路線バス用のバス専用レーンを整備した場合に、当該道路や周辺道路において一般車両交通の交通流への影響がどのように発現するかを定量的に把握する。その際、現状の道路の使われ方（経路や OD）を把握する。

なお、交通流の影響については、令和 6 年度でまとめた片側 2 車線（うち 1 車線がバス専用レーン）と、令和 7 年度の新たに検討に加える片側 3 車線（うち 1 車線がバス専用レーン）の 2 パターンとする。

上記の結果及び、（ア）の需要の検討を踏まえて、専用レーンワーキング のアウトプットを用いつつ、専用レーン等を整備した場合の一般交通流への影響を整理しとりまとめる。上記の結果を関係者と協議し、対応方針を整理して関係ワーキング へ展開する。

(イ) 関係者協議支援

関係者協議に必要な資料作成を行う（2 回分程度を想定）。ただし、ワーキング形式での会議運営支援や印刷、議事録作成等は対象外とする。

（4） 道路の将来交通量推計

ア 交通量推計の前提条件の整理

将来交通量推計を実施するための前提条件を整理する。検討する条件は以下を想定する。

項目	補足
前提	将来ケース設定（年次、自動運転隊列走行の条件）
OD	使用 OD 表、対象年次、想定開発、自動運転・隊列走行 BRT による車両からの転換ボリューム
ネットワーク	ネットワークの追加・変更部分
推計手法	現況再現目標、再現対象断面、配分手法

イ 交通量推計の実施

前項で整理した条件を元に、モデルの現況再現及び将来推計を 3 ケース実施する。推計ケースは以下を想定するが、協議の上決定する。

なお、推計のベースとなるモデルは発注者からの貸与を想定し、貸与を受けたモデルを活用して以下を整理する。

ケース名	補足
片側 2 車線ケース	片側 2 車線のうち、中央 1 車線が自動運転・隊列走行 BRT 専用レーン
片側 3 車線ケース	片側 3 車線のうち、中央 1 車線が自動運転・隊列走行 BRT 専用レーン（ただし、片側 3 車線区間は西条駅～国道 2 号部分のみ）
片側 2 車線公共交通活性化ケ	片側 2 車線のうち、中央 1 車線が自動運転・隊列走行 BRT

ース	専用レーン、かつ、自動運転・隊列走行 BRT への転換や TDM 等により公共交通の利用が増加したケース

ウ 推計結果のとりまとめ

推計結果を踏まて、自動運転・隊列走行 BRT を導入した場合の専用レーン周辺及び周辺道路における道路影響を検証し、課題及び対応方針について整理する。

（５） 分科会の運営支援

分科会では、各ワーキングにおける検討内容の共有、ワーキング間の課題調整、当該交通システムの「計画」作成を実施する。具体的には、令和６年度に策定した「構想」をベースに、今年度各ワーキングにて議論・検討した内容を反映し当分科会にて審議・調整を行いながら「目指す状態」である社会資本整備総合計画の作成に着手できる段階までブラッシュアップする。

ア　分科会の運営支援

分科会への参加、資料作成、資料印刷、議事録　の作成を行う。資料作成においては関係機関との事前協議を行うことがある。議事取りまとめ後、事後方針について確認打ち合わせをする。

分科会は年 2 回程度を想定する。

（３） 報告書の作成

上記検討結果を報告書としてとりまとめる。

（４） 打合せの実施

上記検討に必要になる打合せ協議を行う。なお、打ち合わせ協議は月 2 回程度とし、合計 12 回程度を想定する。Web 等も活用して実施する。

6　成果品

報告書・電子データ　各 1 部

報告書はドッジファイル形式とする。