

広島市地域公共交通活性化協議会 第2回バス事業分科会

日 時：令和7年2月26日（水）10時～

場 所：広島市中区役所3階第3会議室

次 第

1 開 会

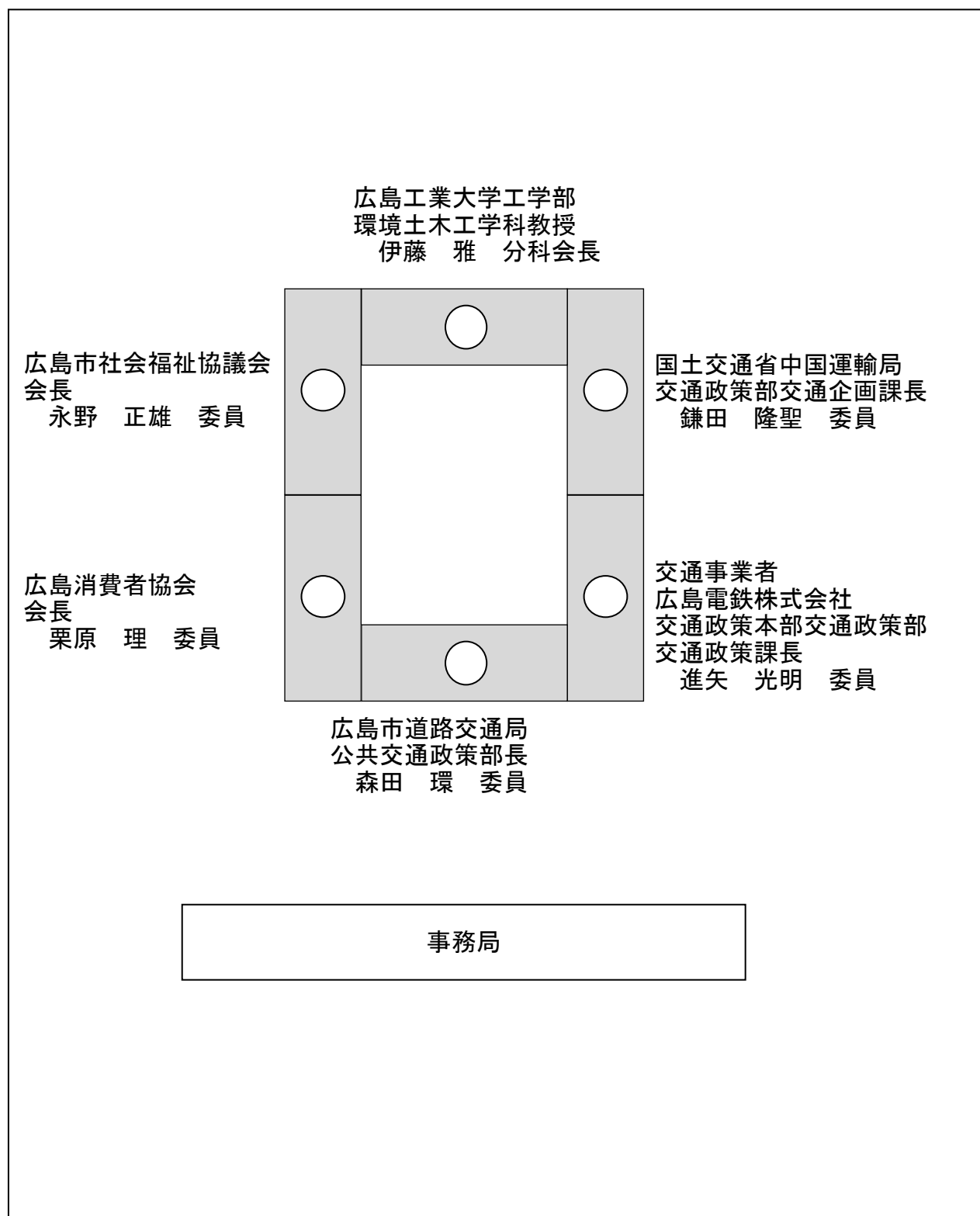
2 議 題

- (1) 乗合バス事業の共同運営システムの取組状況について（報告） 【資料1】
- (2) 今後の取組について（意見交換）

3 閉 会

広島市地域公共交通活性化協議会 第2回バス事業分科会 配席表

日 時：令和7年2月26日（水）10時～
場 所：広島市中区役所3階第3会議室



広島市地域公共交通活性化協議会 バス事業分科会委員

令和 7 年 2 月 26 日現在

所 属・氏 名		備 考
広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	伊藤 雅 ◎	学識経験者
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
広島電鉄株式会社交通政策本部交通政策部 交通政策課長	進矢 光明	バス事業者代表
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環	地方公共団体
中国運輸局 交通企画課長	鎌田 隆聖	その他の当該地方公共 団体が必要と認める者

◎：分科会長

【事務局】

広島市道路交通局公共交通政策部

（事務局長兼協議会出納員：公共交通調整担当課長）

項 目	説 明
2 公共交通を軸とした交通体系の構築について (1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築（道路交通局）	1 目的 本市では、広域経済圏のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている「移動」を容易にするため、事業者間の「競争」を原則としてきた公共交通を、道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、「協調」して運用するものへと舵を切り、国の支援も引き出ししながら、利用者の利便性を重視した「広島型公共交通システム」を構築することとしています。 そのモデルケースとなるべく、まずは極めて厳しい状況にあるバス事業について、共同運営システムの構築に取り組みます。 2 事業概要 これまでの常識や壁を乗り越えた「事業者間の共創」及びそれを後押しする「官との共創」を軸に、利用者目線での質の高いバスサービスと経営の安定化を実現し、“広島ならではの乗合バス事業”への再構築を図るための官民の新たな連携体制として、「共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）（以下「共同運営システム」という。）」を構築します。 3 経緯 令和4年 4月 持続性の高い新たな公共交通体系の構築の検討について、バス事業者が本市へ要請 4月～11月 事業者8社（広島電鉄㈱、広島バス㈱、広島交通㈱、JRバス中国㈱、芸陽バス㈱、備北交通㈱、エイチ・ディー西広島㈱、㈱フォーブル）、学識経験者及び本市等で構成する「乗合バス事業における共同運営システム導入に係る検討会議（以下「検討会議」という。）」において検討 12月 検討会議の総意として「共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）の構築について」を取りまとめ 令和5年 2月～令和6年1月 検討会議において具体的な進め方を検討 令和5年 4月 改正地域公共交通活性化再生法が成立 6月 事業者8社のトップと市長による懇話会を開催し、基本的な認識を共有 12月 ・本市の取組への支援策の拡充等について市長が国土交通大臣へ要望 ・路線再編による利便性向上や効率化の効果を検証するための実証運行を2地区で実施 令和6年 2月 検討会議における検討や実証運行の結果を踏まえ「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定 4月 基本方針に基づく共同の取組を推進するための官民共同の組織としてバス協調・共創プラットフォームひろしま（以下「プラットフォーム」という。）を設置し、共同運営システムを稼働

項 目	説 明
	10月～12月 広島バス 29 号線について、昨年度の実証運行結果を踏まえ、改めて実証運行を実施 令和7年 1月 プラットフォームの一般社団法人化 4 取組状況 乗合バス事業の再構築を実現するため、プラットフォームにおいて、各社の実務担当者とのミーティングや役員等経営者層との会議を定期的を開催し、以下を始めとした共同の取組を加速していくため、これらの全体について実施に向けた具体的な調整を行いました。 (1) サービス水準の設定と路線の最適化 市域内のバスには、郊外部と都心部を直通で結ぶ長大路線における採算の悪化や運行頻度の低下、複数事業者での路線の重複による非効率な運行、バス同士やモード間の乗り継ぎにくさなど様々な問題があります。 こうした問題を解消し、利便性が高く持続可能な乗合バス事業を構築するため、バス事業者と議論を行い、下図のとおり、目指すべきサービス水準の目安をまとめるとともに、長大路線のフィーダー化や需要に応じたサービスの見直し、交通結節点での乗継円滑化などによる路線最適化のイメージを整理しました。 <目指すべきサービス水準の目安と路線最適化のイメージ> 立地適正化計画に定める居住誘導区域内においては、どこに住んでいても、食品スーパーやクリニック等の機能が集積した最寄りの生活拠点に原則乗継なしで、また、都市計画マスタープランに定める最寄りの拠点地区または都心部に、概ね 1 回以内の乗継で行くことができる (オフピーク時の運行頻度) 人口の少ない地域 概ね 60 分に 1 本以上 （フィーダー化後もなお長距離かつ需要が少ない路線については個別に検討） 人口の多い地域 30 分に 1 本以上 （基幹バスはより高頻度に） 都心部 15 分に 1 本以上 （基幹バスはより高頻度に） 図のイメージは、郊外部、デルタ周辺部、デルタ市街地、都心部の各エリアを色で区別し、生活拠点、交通結節点（拠点地区）を示しています。路線は基幹バス（太い青線）、補完バス（細い青線）、鉄軌道（黒線）で示されています。 その他の注釈： 小型車両による面的な運行（乗合タクシー等との役割分担や将来的な自動運転化も想定） 交通空白地 長大路線のフィーダー化 待合環境の整備 小規模団地 需要に応じた小型車両の導入（将来的な自動運転化も想定） 大規模団地 小規模団地 基幹バスの機能強化（重複路線の統合、等間隔運行等） バス同士やモード間の乗継円滑化、待合環境の向上 均一運賃エリア内全体としての路線効率化、乗継円滑化 凡例 基幹バス 補完バス 鉄軌道 最適化に当たってはネットワーク全体として「わかりやすく使いやすい運賃体系の構築」も推進

目指すべきサービス水準の目安

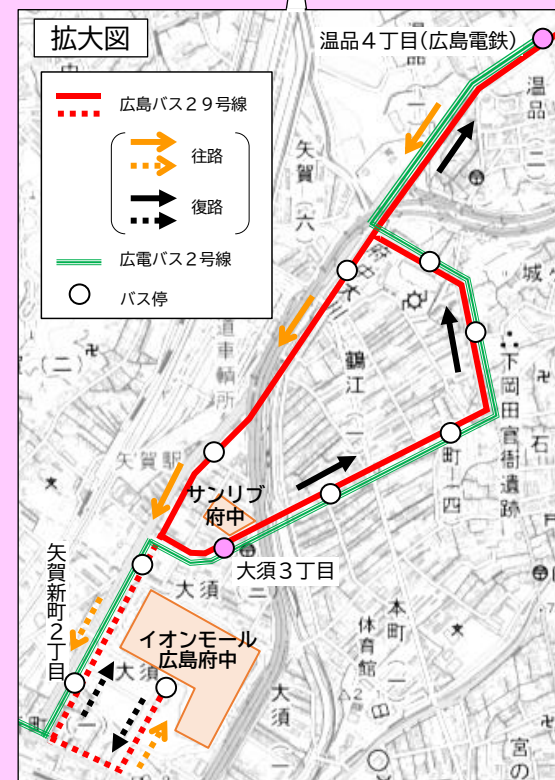
路線最適化のイメージ

項 目	説 明
	こうした方向性の下で、現在、各社とデータ分析等に基づいた具体的な路線再編案の協議を進めています。 また、路線再編の試行的取組として、昨年度に引き続き、広島バス 29 号線において実証運行を実施しました（結果は別紙 1 参照）。 (2) 利便性向上・利用促進策の強化 人口減少が進む中であっても、公共交通を利便性が高く持続可能なものとして存続させるためには、市民や来訪者の移動がより活発化するように、出発地から目的地までストレスなく円滑に移動できる環境づくりとして、乗継環境等の改善や利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築などを進める必要があります。 こうした考えの下、乗り換え需要の高い交通結節点などでの乗継環境や待合環境の改善の方策について議論を行い、バスロケーションシステムの高度化（多言語化、バリアフリー対応車両の表示）を図ることとしました。 また、昨今のニーズの多様化や利用状況の変化などの中で、利用者の利便性向上と収益性向上を図っていくための今後の運賃施策として、移動距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃を加算するゾーン運賃、曜日や時間帯で運賃を変動させるダイナミックプライシングや乗継割引の拡充などについて、事例の収集や課題の整理を行いました。 (3) リソースの共有化 各社の経営環境が非常に厳しい中、車両・設備等の更新やバリアフリー化のほか、新技術を活用したサービス向上や路線再編に伴うインフラ整備などへの新たな投資を個社で行うことは困難です。 このため、事業者の枠を超えた共同の取組として、プラットフォームにおいて、インフラ資産の導入を進めることとしており、まずは、環境性能や快適性（乗り心地、車内静寂性）に優れるEVバス、充電設備について、導入規模や運用の考え方を整理しました。 (4) 運転手の安定的確保 各社は慢性的な運転手不足の状態に陥っており、市域内においても不定期に減便が発生するなど、路線の維持が困難となっています。 こうした中、離職防止・新規採用の両面から、運転手の安定的確保に取り組むことが必要であるため、各社が雇用している運転手を対象に、待遇や働きやすさなどに関するアンケート調査を実施しました（結果は別紙 2 参照）。 その結果、働きがいを感じ、バス運転手を続けたいとの意向を持つ人が多かった一方、給与、拘束時間など待遇面での不満の声や理不尽なクレーム等に対する不安の声が多くあったことから、これらを踏まえて安心して働き続けられる環境づくりに共同で取り組んでいくこととしました。

項 目	説 明
	5 共同運営システムの運営スキーム バス事業者の利用者目線でのサービス向上や経営安定化を着実に進めていくため、プラットフォームを一般社団法人化し、事業者単独ではなしえなかった取組の実施やインフラ資産のリースなどによりバス事業全体を下支えします。プラットフォームの取組については、公平・中立な第三者機関である法定協議会を定期的開催し、計画の承認や取組状況の評価を行うことにより、事業の適切性、実効性を確保します。 また、プラットフォームの運営費用は、主に、市・バス事業者による負担金や、バス事業者が支払うインフラ資産のリース料等により調達します。 プラットフォームで行う共同事業に対する財政支援については、バス運行費に係る補助金を含めた財政支援額全体の抑制は図りながらも、国の交付金等の支援メニューを最大限活用し、バス事業の全体最適化に資する効果の高いものに重点化してまいります。 法定協議会(バス事業分科会) 公平・中立な第三者機関 - 目標とするサービス水準の設定 - 運行等改善計画の承認 - 取組状況の評価 バス事業者8社 運行サービスの提供 - 事業者間の協調による利用者目線でのサービス向上 - 収支改善による経営安定化 運営負担金 インフラ資産のリース料 バス事業全体を下支え - 事業者単独ではなしえなかった取組の実現 - インフラ資産のリース (一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま 全体最適化に資する多彩な共同事業を推進 路線の最適化 路線の重複の解消やフィーダー化、ダウンサイジングなど リソースの共有化 EVバス車両や車庫等のインフラ資産の整備・管理 運転手の安定的確保 離職防止と採用強化のための労働環境の改善など 利便性の向上・利用促進(シームレスなサービスの実現) - バス停の待合環境整備やバスロケーションシステムの高度化など - ゾーン運賃やダイナミックプライシング等の新たな運賃制度の導入や乗継割引の拡充など 新技術の導入 バスの自動運転化、AIを活用した事務の効率化など 行政が伴走することで公益性や実効性を確保 【組織体制】 バス事業者 市 運輸局(アドバイザー) 社員総会 組織的事項の意思決定 理事会 重要な業務執行の決定 企画立案部門 共同事業の実施に係る調整機能 事務局 企画立案部門での検討や共同事業の実施をサポート - 社員総会等の法人組織に、企画立案部門や社長会といった調整機能を組み合わせ業務遂行を円滑化 - 理事にはバス事業者各社の取締役級職員及び市の道路交通局長(理事長)を充て、事務局には事務局長以下12人の常勤職員(市:9人、バス事業者:3人)を配置 - 事務所は、旧広島商工会議所ビルディング(中区)に設置予定 広島市 法人の運営を支援 共同事業への財政支援 社会資本整備総合交付金等の国の支援メニューを最大限活用 運営負担金 承認・評価 提案・報告 この取組を地域公共交通再構築のモデルケースとしてしっかりと確立させ、国に積極的に働きかけを行っていくことにより、制度運用の弾力化や補助制度の充実などの支援を引き出していきたいと考えています。

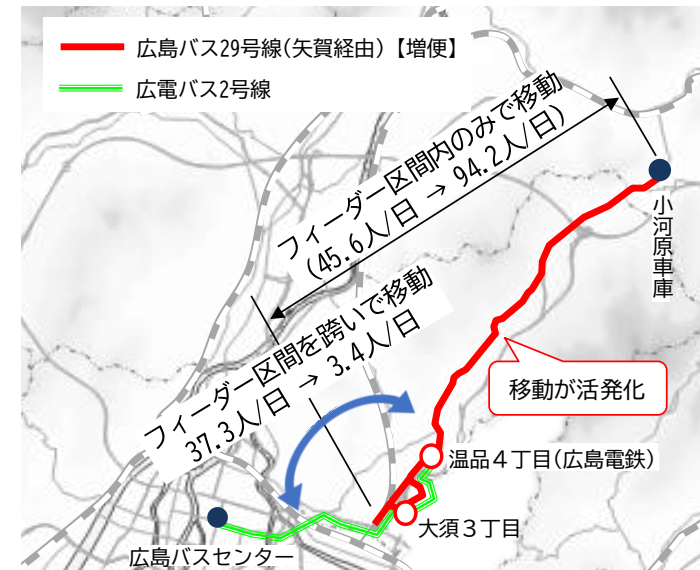
項 目	説 明
	6 令和7年度の取組 本年4月にプラットフォームの事務所を開設し、専任の職員を配置して実質的稼働を開始します。 その上で、路線の最適化については、広島バス29号線において持続可能な運行形態や収入分配の考え方を整理し、フィーダー化の本格運行を目指すとともに、新たな地区での実証運行を行って本格運行の拡大を図ります。 利便性向上・利用促進策の強化については、特に利用者の多い中心部のバス停5か所において、バスロケーションシステムの高度化を行います。 リソースの共有化については、路線再編や新たな運賃施策の導入等に積極的に取り組む事業者に対し、EVバス車両（2台）・充電設備（1基）のリースを行います。 運転手の安定的確保については、運転手に必要となる資格を持った人が多数を占める職種に絞った共同募集等を行うとともに、カスタマーハラスメントへの対応マニュアルの整備や、バス運転手の魅力や働き方などを効果的に伝えるための広報等を実施します。 また、その他の取組についても、とりまとまったものから順次、実施していきます。

令和6年度実証運行の結果（広島バス29号線（矢賀経由））



■ 運行結果（※R6 年 11 月と前年同月のデータを基に整理）

(1) 利用状況の変化（オフピーク（実証運行時間帯）で比較）



※比較対象を揃えるため、R5 年 11 月の利用者数は小河原車庫～矢賀新町 2 丁目間の値としている

(2) 収支状況の変化（終日で比較）

(単位：千円)

			運行経費	運行収入	収支差	収支差の 合計
R5年11月	広島バス 29号線	矢賀	5,259	2,919	▲ 2,340	▲ 8,845
		大内越峠	33,735	26,075	▲ 7,660	
	広島電鉄 2号線	温品・府 中方面	11,799	12,954	1,155	
実証運行 (11月)	広島バス 29号線	矢賀	6,916	3,514	▲ 3,402	▲ 7,730
		大内越峠	36,032	29,128	▲ 6,904	
	広島電鉄 2号線	温品・府 中方面	12,664	15,240	2,576	

全体としては赤字
が1,115千円縮小

〔内訳〕

- ・ 29 号線全体では赤字が 306 千円拡大
- ・ 2 号線は黒字が 1,421 千円拡大

(3) 利用者の声（※実証運行期間中、事業者や本市に寄せられたもの）



利用者

- ・イオンモールへの乗り入れで便利になったが、もう少し便数を増やしてほしい
- ・1時間に1本あると安心するし、商業施設に待合室があるので快適だった
- ・乗り換えが不要になり、昨年度の実験よりも良い

(4) 関係者の声（※本市聞き取り）



商業施設

- ・「店内でバスの到着時刻が分かるので便利」との声が特にレジ担当の社員に寄せられていた
- ・12月から冷え込みが激しくなり、待合スペースで時間調整してからバス停へ向かう人が増えた印象



バス事業者

- ・利用者から特に苦情は入っていないが、実証運行中であることを知らず、大内越峠経由便と勘違いして乗車される人が時々いた
- ・1便目（イオンモール便）の利用者が最も多かった

■ 運行概要

- ・フィーダー区間の終点を温品4丁目から利用の多い大須3丁目まで延伸した上で、フィーダー区間を増便
- ・大須3丁目バス停近隣の店舗内にバスロケーション表示器を設置し、待合場所として活用
- ・実証運行時間帯の最初の1便を、イオンモール 広島府中へ乗り入れ

■ 検証内容

- ・ 昨年度の実証運行の結果を踏まえた新たな利便性向上策（フィーダー区間の延伸、バスロケーション表示器の設置など）等が利用に与える影響を検証
- ・ 事業者の運行効率化を検証

■ 検証結果

- ・フィーダー区間を延伸したことにより乗継利用者が大きく減少するとともに、増便により利用者が大きく増加するなど、新たな利便性向上策の効果が確認できた
- ・イオンモールへの新規乗り入れ、バス停近隣店舗の待合場所としての活用は好評であった
- ・単純比較では、全体として運行効率化が図られ収支差が改善したが、より詳細な分析が必要

本格運行を目指す

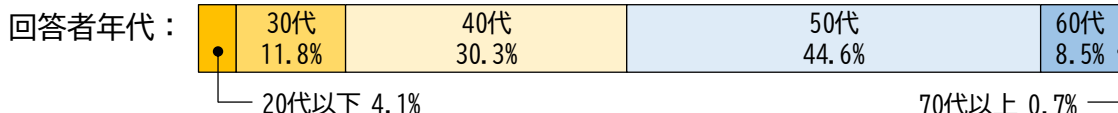
運転手アンケートの結果について

1 調査の概要

実施期間：令和6年9月17日（火）～10月31日（木）

対象者：共同運営システム8社の現職のバス運転手

回答数：271名（在籍数の約16%）



2 主な結果

(1) 採用に関すること

① バス運転手になった理由（複数回答）

運転が好きだから	40.6%
バスが好きだから	20.7%
バスの運転手に憧れていたから	17.5%
お客様と接することが好きだから	4.6%
その他※	17.2%

※親族にバス運転手がいた、家族・知人からの紹介、安定収入のため転職 等

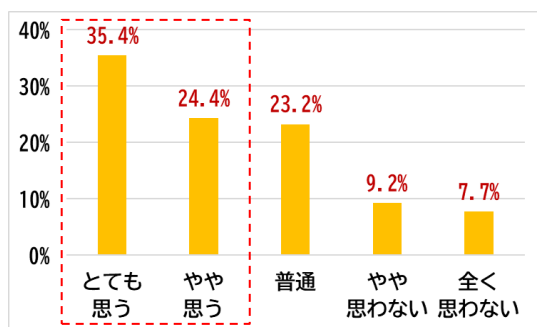
② バス運転手になる前の職業（複数回答）

トラック運転手	46.5%
タクシー運転手	8.9%
バス運転手（同業他社から転職）	6.6%
公務員（消防士・自衛官等）	5.9%
その他業種に従事※	63.1%

※ホテル業、飲食業、製造業、建設業、営業、自動車教習所 等

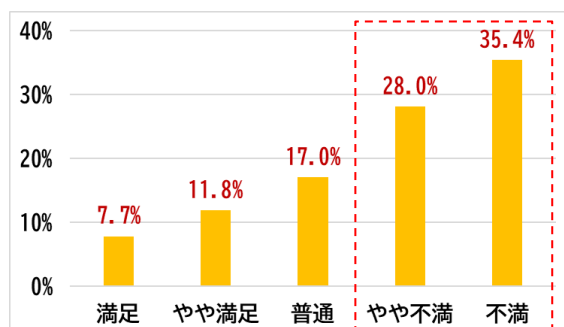
(2) 満足度について

① これからもバス運転手を続けたいか



約6割（普通を含めると8割超）が続けたいと回答しており、離職意向は低い

② 給与などの待遇面について



6割超が「不満」、「やや不満」と回答

(3) 自由意見

① 働きがいを感じることに

- ・乗客からの感謝の声
- ・人流を支えている社会的意義、地域貢献
- ・大型車両を運転する格好良さ 等

② 待遇改善

- ・リスクに見合った給与
- ・十分に余暇を過ごせる勤務体系
- ・運転手の負担の軽減 等

③ ストレスを感じることに

- ・理不尽なクレームなどのカスタマーハラスメント行為
- ・一般車による割り込みなどの運転マナーの悪さ
- ・バス停内での駐停車などの交通ルール違反 等

④ 運転手増のための取組

- ・カスタマーハラスメント等から運転手を守る体制
- ・バス運転手のイメージアップ、地位向上の取組
- ・拘束時間の短縮 等