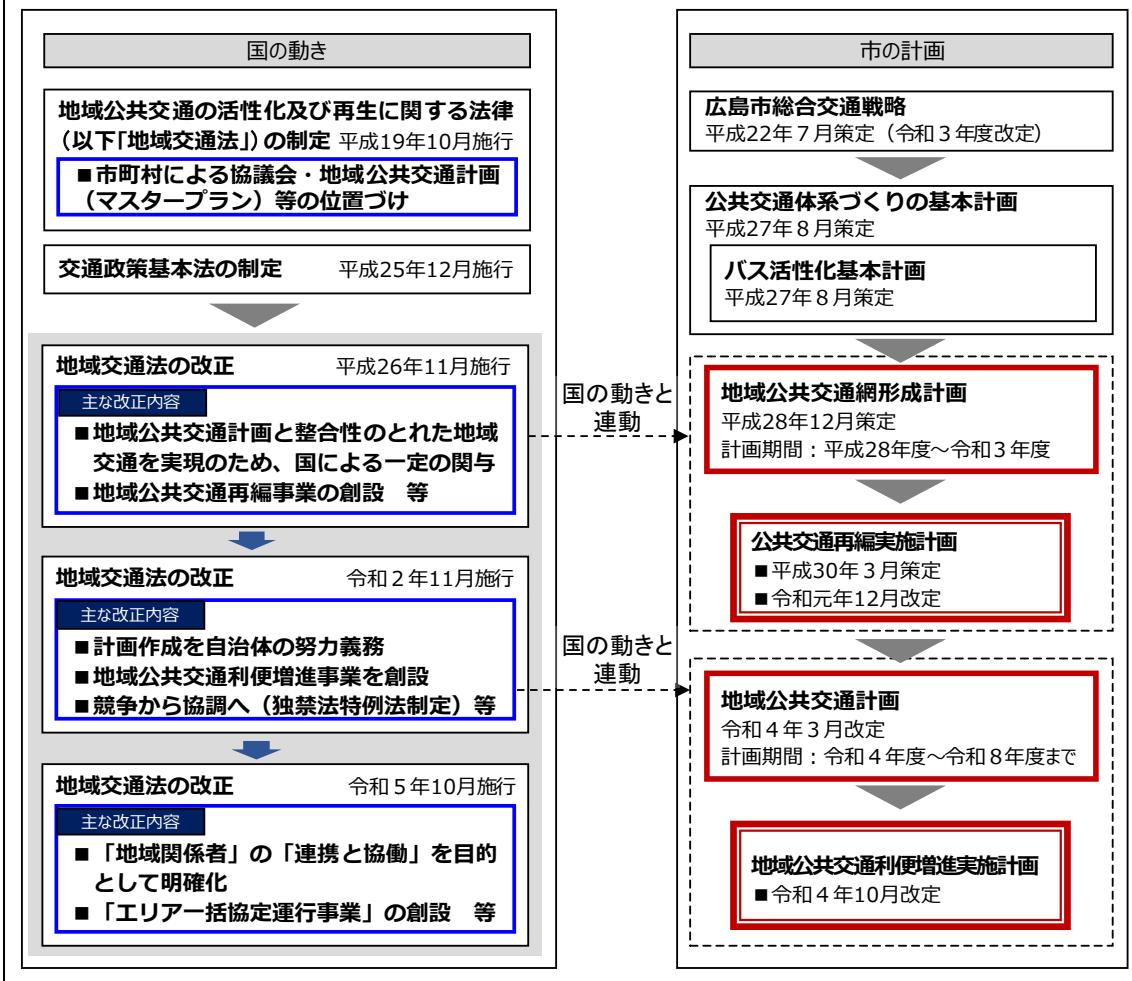
令和７年９月１日開催
都市活性化対策特別委員会説明資料

参考資料１

項　　目	説　　明
３　公共交通を軸とした交通体系の構築について ⑴　乗合バス事業の共同運営システムの構築 （道路交通局）	１　公共交通政策を取り巻く状況について 国における公共交通政策は、高度経済成長期には交通需要の増大に対応した交通サービスの安定供給に向けて、交通事業者の独占を容認した内部補助の実施を重視してきました。 1980 年代以降には、国民生活の変化を反映した多様なニーズへの対応に向けて、国鉄の民営化や乗合バス・タクシーの需給調整規制の廃止等を進めてきました。 その後、2000 年代には、急速な少子高齢化の進展や運輸需要の縮小などに伴う「競争」や「民間活力」を前提とした政策体系の見直しにより、自治体を中心とする地域が事業者との「協調」を重視しながら、望ましい交通ネットワークを追求するものへと大きく変化し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」も制定されました。 本市においては、こうした流れを踏まえつつ、国の制度改正等の動きと連動させながら、平成 28 年（2016 年）12 月に、具体的な公共交通の機能強化策や利用促進策を盛り込んだ「広島市地域公共交通網形成計画」（現在の広島市地域公共交通計画）を策定しました。また、平成 30 年（2018 年）３月には、バス路線の再編等を円滑に進めるために「広島市公共交通再編実施計画」（現在の地域公共交通利便増進実施計画）を策定し、都心循環線「エキまちループ」や「まちのわループ」といった複数のバス事業者による共同運行路線の新設や、路面電車も含めた「均一運賃エリア」の拡大などを進めてきました。

公共交通政策に係る 2000 年代以降の国の動きと本市の計画の流れ

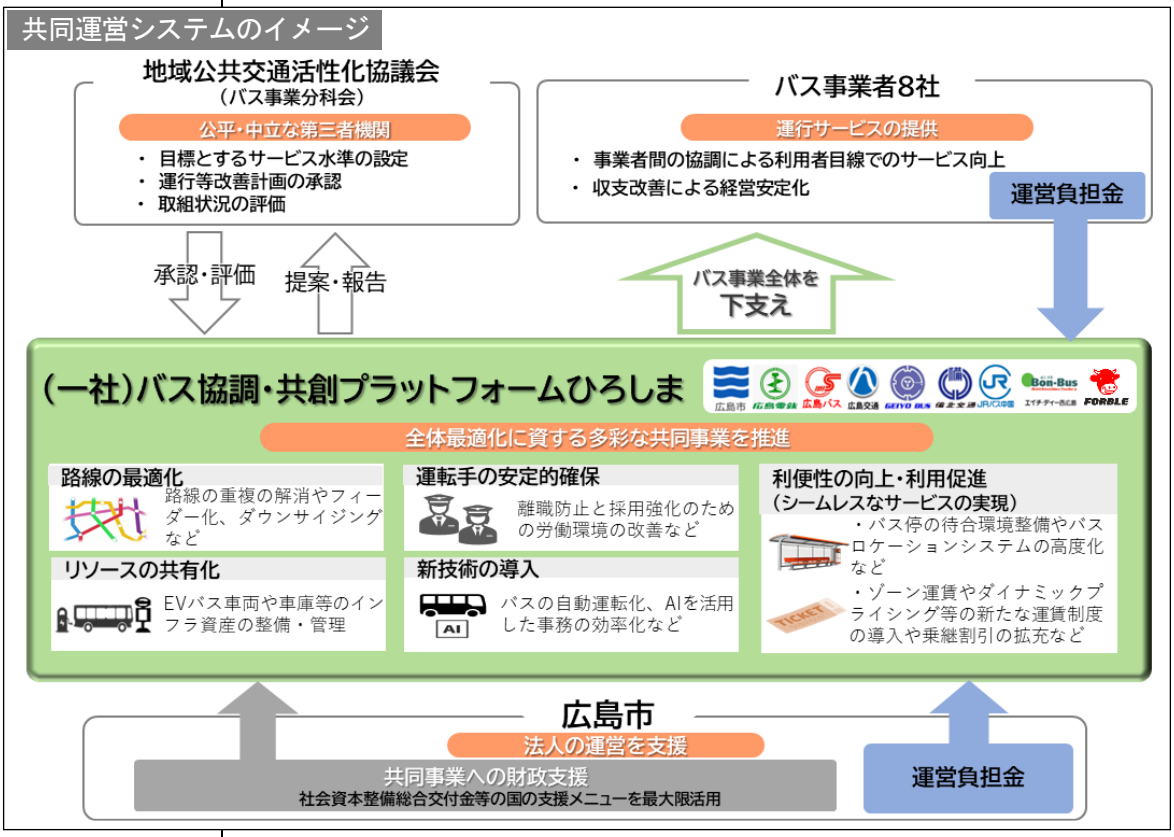


項　　目	説　　明

2　事業概要

本市における公共交通は、広域経済圏のヒト・モノの「循環」と地域の住民の「活動」を直接支えるものであることから、道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能なものにしていく必要があります。そこで、国の新たな財政支援や制度改正を引き出しながら、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、まずは、極めて厳しい経営状況となっている乗合バス事業をモデルケースとした取組を進めています。

本市としては、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の提供とバス事業者の経営の安定化の実現を図るために、広島ならでは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。）」の構築を目指しています。



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」において検討
令和６年　２月	「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、市及び事業者８社による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
令和７年　１月	プラットフォームを一般社団法人化

項　　目	説　　明
	4　取組状況 乗合バス事業の経営状況は、人口減少・少子高齢化の進展等の影響や、近年の運転手不足の深刻化により、これまでどおりの各事業者単独での経営努力では、安定的・継続的なバスの運行や将来に向けた事業改善が困難になるなど、極めて厳しいものとなっています。 このため、路線の最適化やリソースの共有化、利便性の向上、利用促進策の強化などについて、具体的な検討を行うために、令和６年４月にプラットフォームを立ち上げ、共同事業の企画立案を開始しました。 また、令和６年度には、路線の最適化に向けて、広島電鉄２号線と一部区間が重複する広島バス 29 号線（矢賀経由）において、フィーダー化による増便などの実証運行を行いました。 本年度は、広島交通とＪＲバス中国が高陽地区で運行する路線において、団地と市内中心部を直通で運行する一部のバス便を、ＪＲ駅や大型商業施設などの生活拠点を結ぶフィーダー便に変更したうえで増便し、移動需要の創出を図りつつ、２社が並走している路線のダイヤを見直し、運行効率化を図るなどの実証運行に取り組みます。（別紙） **5　今後の取組** プラットフォームにおいて、引き続き具体策をとりまとめ、逐次、共同事業として実施していくとともに、事業者間の垣根を超えた利用者目線での運行サービスを下支えする官民連携体制である乗合バス事業の共同運営システムを確立していきます。 なお、将来的には、乗合バス事業の共同運営システムを他の交通モードにも応用していき、全ての交通モードを一つのシステムとして連携・統合させた新たな公共交通体系となる「広島型公共交通システム」の構築を目指していきます。 **（今後の進め方）** 令和７年９月（今回） ・公共交通政策を取り巻く状況 ・共同運営システムのイメージ ・令和７年度の取組（高陽地区の実証運行等） ▼ 令和７年１１月頃 ・利用者目線での運行サービスの提供に向けた取組（運行ルートや運行頻度等のサービス水準の設定、本市全体の路線再編計画）　など ▼ 令和８年４月頃 ・令和７年度の取組（高陽地区の実証運行等）の結果、令和８年度の取組 ・運行サービスを下支えする仕組みの構築に向けた取組（車両や車庫の共有化、運転手の確保等） ▼ 令和８年１１月以降 ・国の交通政策審議会における「地域公共交通のあり方」についての検討状況の報告 ・官民連携による「乗合バスの共同運営システム」のスキーム

別紙

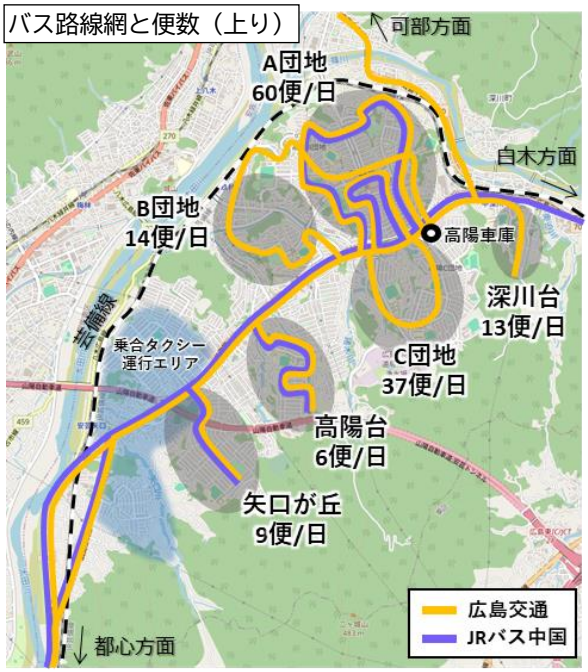
高陽地区における実証運行（案）について

1　現状と課題

高陽地区は、昭和 42 年～平成７年にかけて開発された複数の団地（人口約 1,300 人～7,500 人）により形成される地区であり、ＪＲ芸備線、乗合バス、乗合タクシー等が運行されている。このうち、乗合バスは広島交通、ＪＲバス中国の２社により運行されているが、以下の課題を有している。

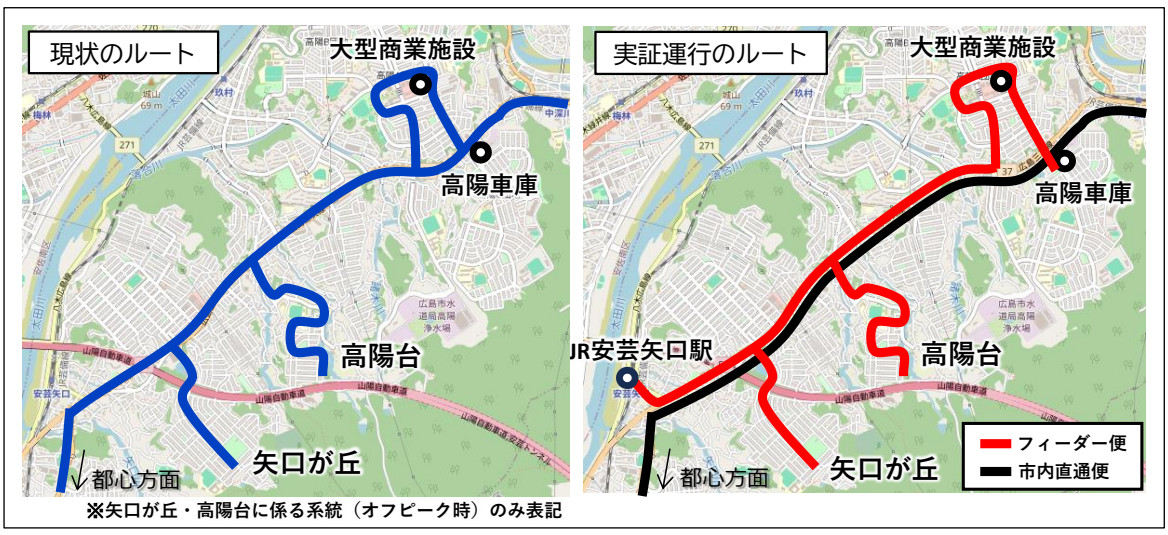
・Ａ団地等は便数が充実している一方、矢口が丘や高陽台等は便数が少なく、空白時間帯も生じている
・オフピーク時は都心方面に比べ地区内の移動需要が高いにも関わらず、終日、各団地から都心方面への直通運行となっている　など

バス路線網と便数（上り）



2　実証運行の概要

「路線の最適化」のみならず、「リソースの共有化」や「利便性の向上、利用促進策の強化」等を組み合わせた共同運営システムのモデル的実証事業とする。

実施事業者	広島交通、ＪＲバス中国
実施期間	令和７年１０月 ～ １２月（予定）
時 間 帯	朝夕ピーク時を除く９時台～１６時台（オフピーク時）
実施内容	・Ａ団地系統のダイヤを見直し、便数を適正化 ・高陽地区と都心を結ぶ直通便の一部をフィーダー化し、ＪＲ安芸矢口駅や大型商業施設等へ接続 ・広島交通の高陽車庫、休憩施設をＪＲバス中国が活用[リソースの共有化] ・フィーダー区間の増便による空白時間帯の解消（概ね１本/１時間を確保）[利便性の向上、利用促進策の強化] ・フィーダー便と市内直通便を乗継いだ場合に直通運行と同一運賃となるよう、直通乗継割引を導入[利便性の向上、利用促進策の強化] ・大型商業施設等と連携した乗継環境の改善[利便性の向上、利用促進策の強化]
検証内容	・フィーダー便を増便し、生活拠点等へアクセスさせることによる利用促進効果 ・乗り換え時の抵抗感が利用に与える影響 ・事業者の運行効率化

【対象となるルート図】