

広島市地域公共交通活性化協議会 第4回バス事業分科会

日 時：令和7年9月5日（金）13：30～

場 所：広島市役所本庁舎2階講堂

次 第

1 開 会

2 議 題

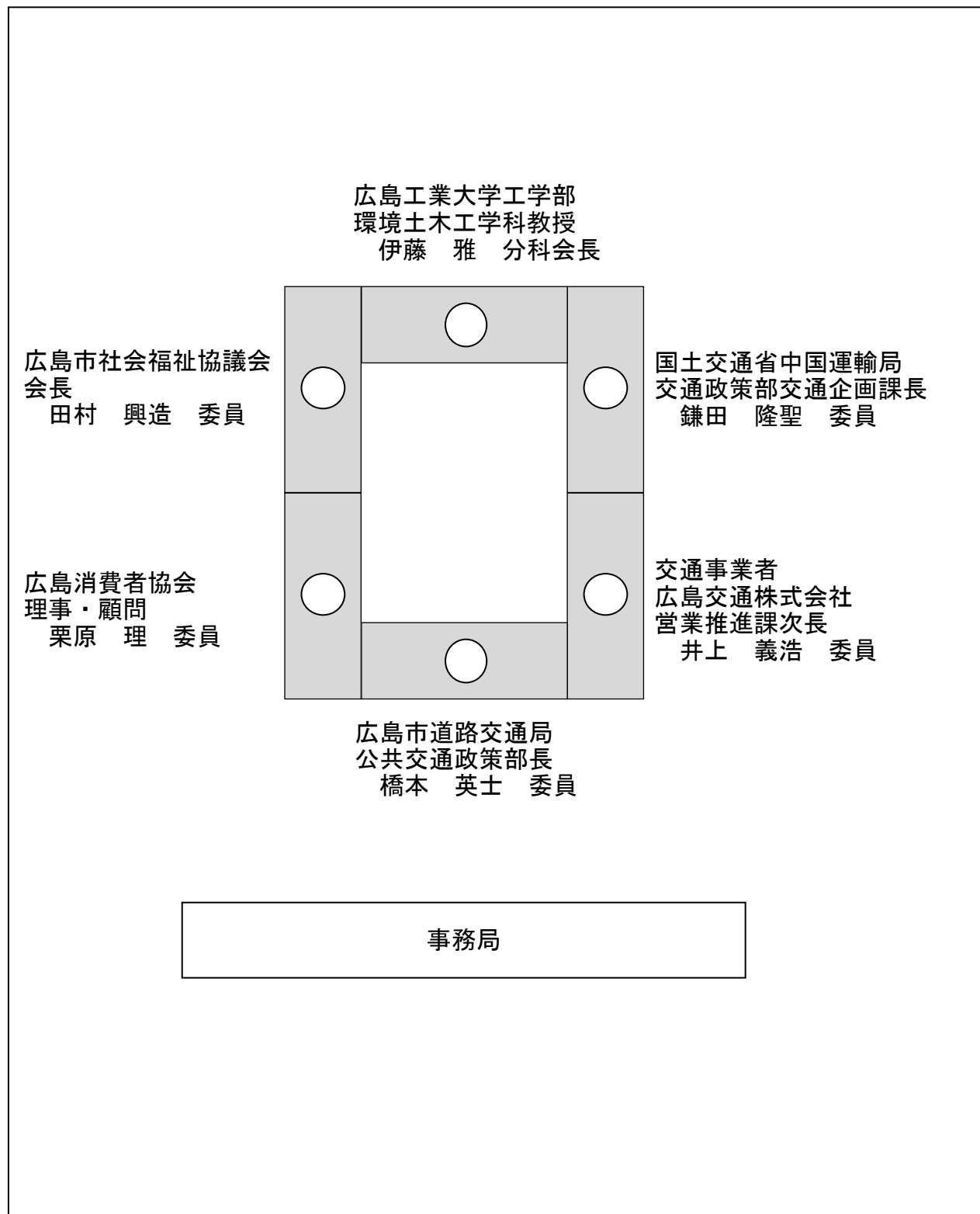
- (1) 高陽地区における路線バスの実証運行（案）について（報告）【資料1、参考資料1】
- (2) 第3回バス事業分科会における御意見への対応の方向性について【資料2、参考資料2】

3 閉 会

広島市地域公共交通活性化協議会 第4回バス事業分科会 配席表

日 時：令和7年9月5日（金）13時30分～

場 所：広島市役所本庁舎2階講堂



広島市地域公共交通活性化協議会 第4回バス事業分科会委員

令和7年9月5日

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	田村 興造	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 理事・顧問	栗原 理	
広島交通株式会社 営業推進課次長	井上 義浩	バス事業者代表
広島市道路交通局 公共交通政策部長	橋本 英士	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

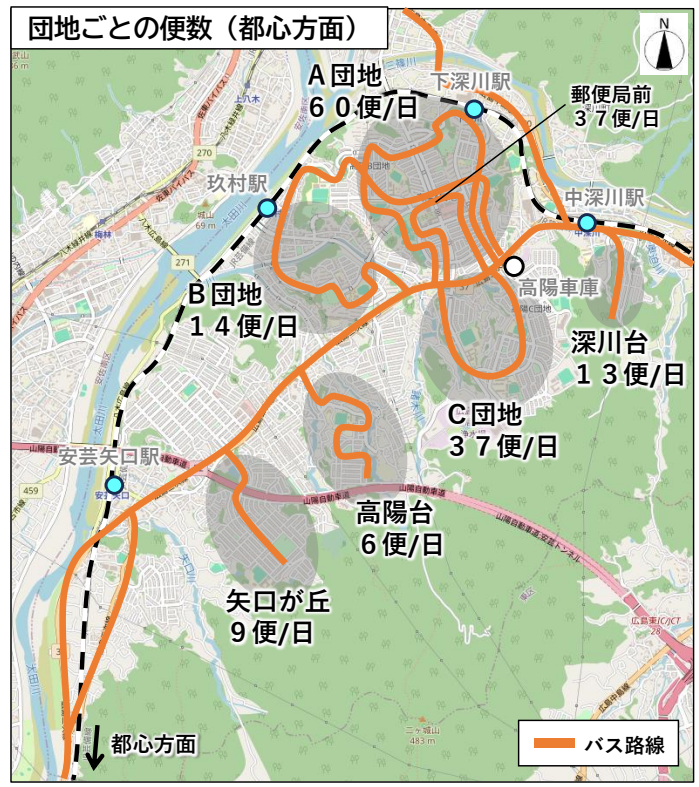
(事務局長兼協議会出納員：公共交通調整担当課長)

高陽地区における路線バスの実証運行（案）について

■ 路線バスの現状と課題

高陽地区は、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、J R 芸備線、路線バス、乗合タクシー等が運行されています。このうち、路線バスは広島交通、J R バス中国の 2 社により運行されていますが、以下の課題を有しています。

- 団地によってバスの便数が大きく異なる
- 高陽台、矢口が丘はバスの便数が少なく、日中は運行がない時間帯もある
- 朝夕のピーク時を除く時間帯は、都心方面へ向かう人よりも地区内で移動する人の方が多いが、バスは終日、各団地から都心方面へ直通運行しており、需要と供給が一致していない
- 朝夕のピーク時以外はバスの利用者数が少なく、採算性が低い



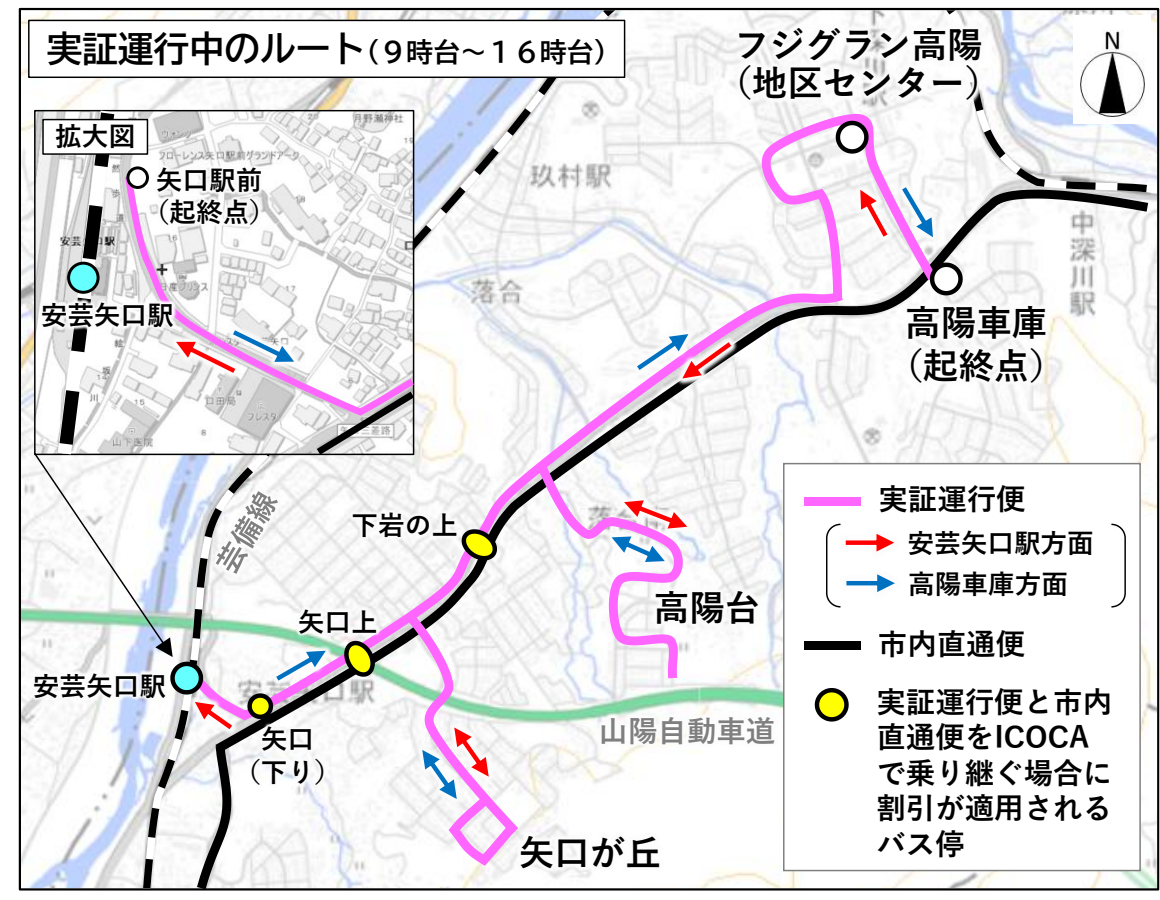
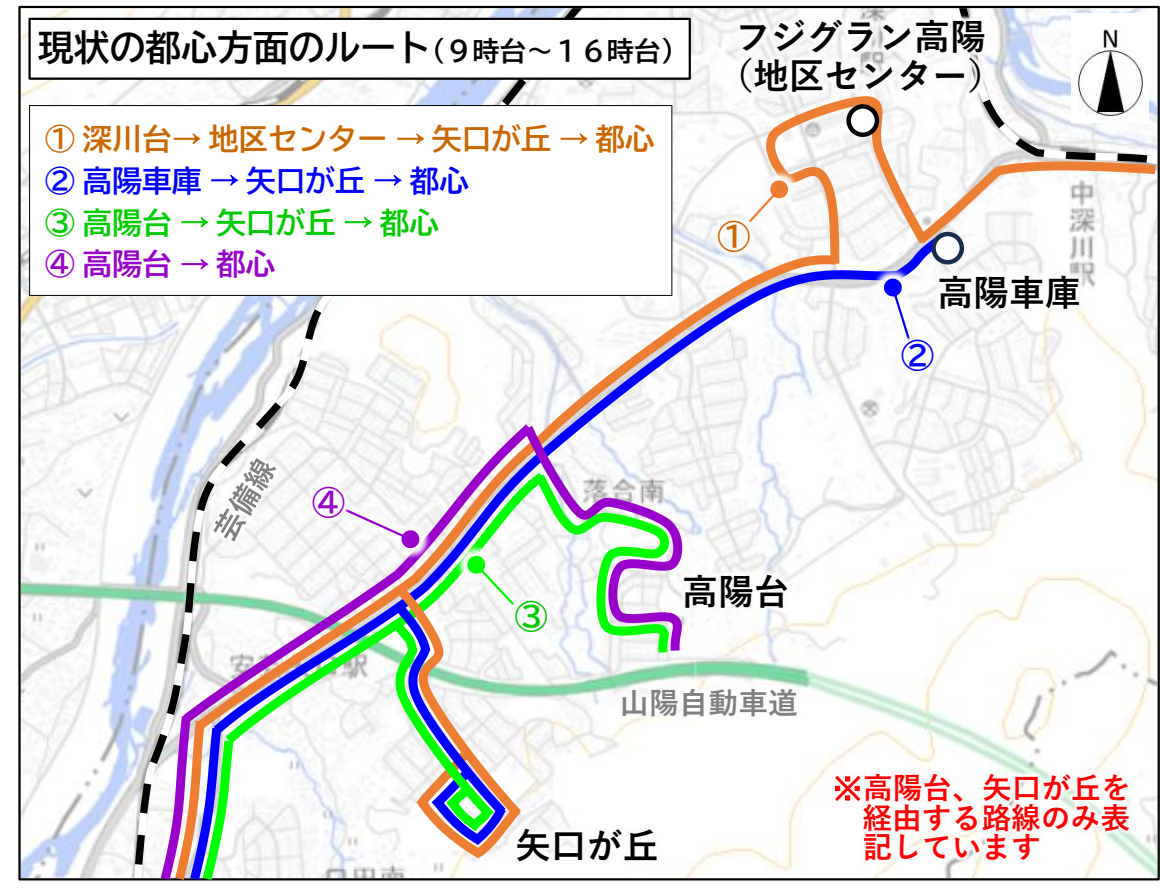
■ 実証運行（案）

高陽地区の路線バスの持続性向上に向けた第一歩として、次の実証運行を予定しています。

運行事業者	広島交通、J R バス中国
ル ー ト	右図参照
実施期間	1 0 月 6 日（月） ～ 1 2 月 3 0 日（火）（予定）
時 間 帯	朝夕のピーク時間帯を除く 9 時台～1 6 時台
実施内容	・高陽台、矢口が丘を経由して市内中心部へ向かう便を、J R 安芸矢口駅やフジグラン高陽等へ接続する便に変更 ・変更した便を概ね 1 本／1 時間で運行することにより、高陽台、矢口が丘の空白時間帯を解消（増便） ・下岩の上、矢口上、矢口（下りのみ）のいずれかのバス停で、実証運行便と市内直通便を ICOCA を使って乗り継ぐ場合、直通と同額となるよう運賃を割り引き ・フジグラン高陽の店内にバスの到着予定時刻を知らせる表示器を設置

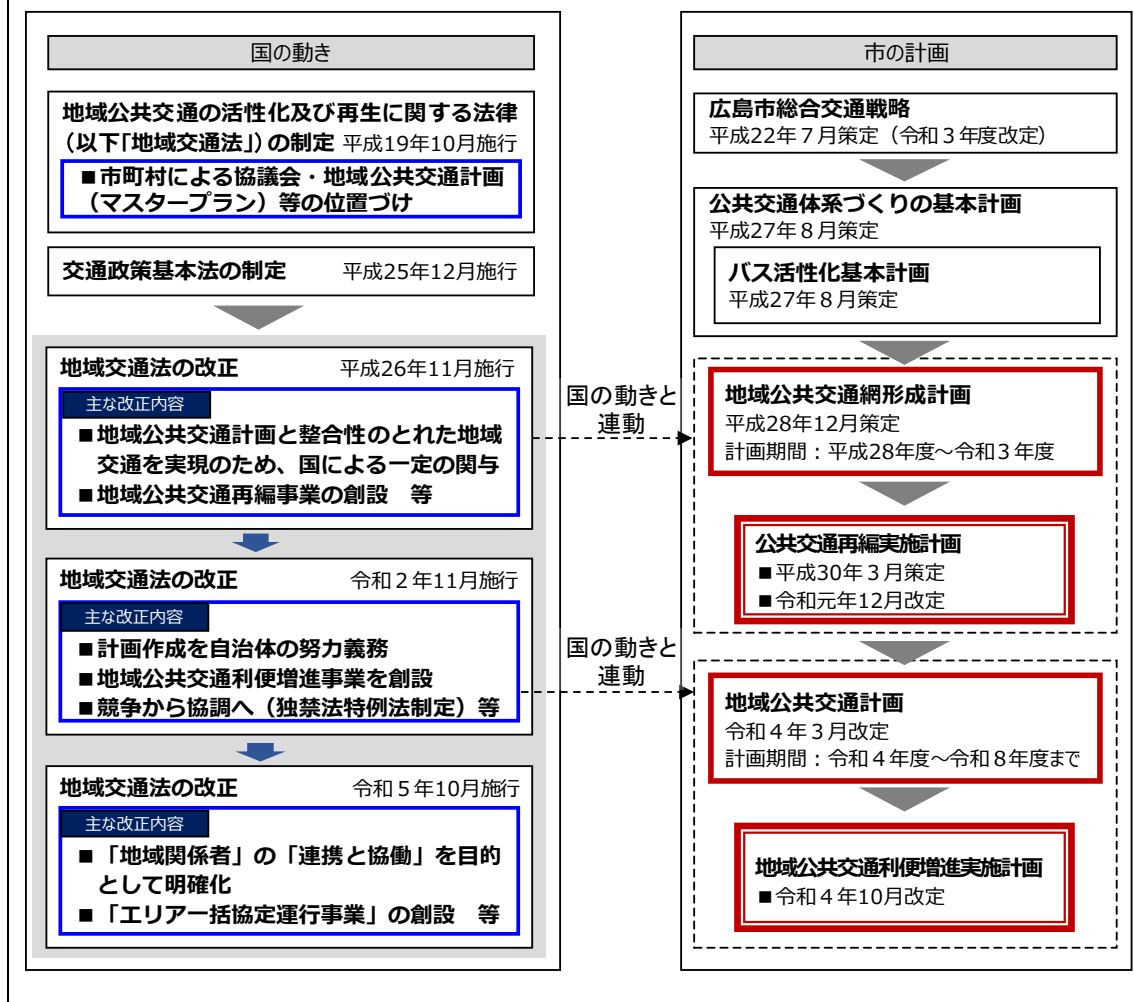
■ 今後の予定

- 9 月中旬 バス路線沿線の方に実証運行のお知らせチラシを配送
- 1 0 月 6 日～ 実証運行開始



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 (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 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。
	共同運営システムのイメージ 地域公共交通活性化協議会（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 承認・評価 提案・報告 バス事業者全体を下支え （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ドバック、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 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 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 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
	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めます。（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

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かかわらず、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

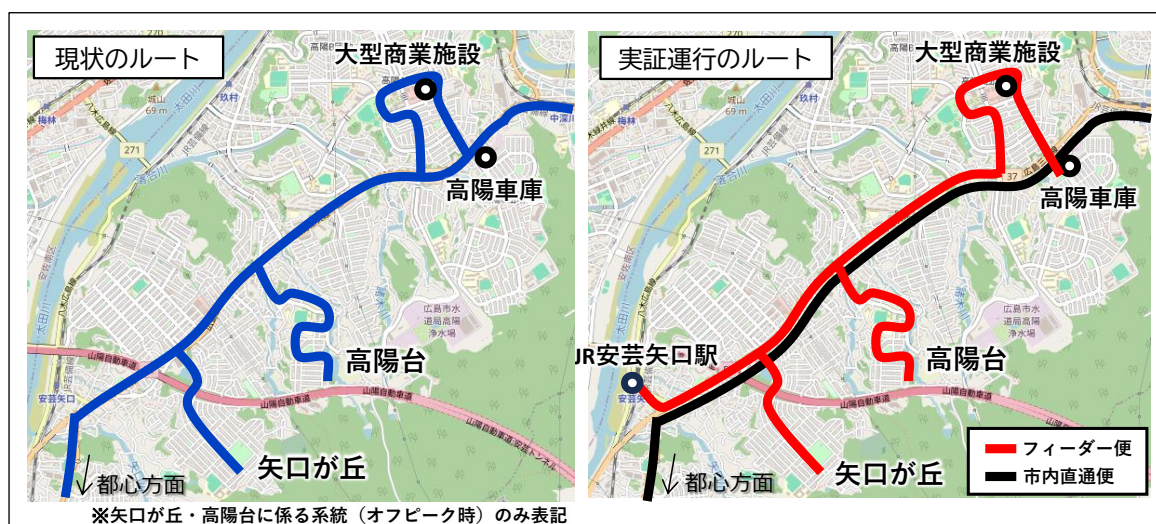


2 実証運行の概要

「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	朝タピーク時を除く 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】



1 現状と課題に関すること

- ① 年代や移動目的など、バス利用促進のターゲットを絞れるような観点での分析を加えてはどうか【伊藤会長】
- ② トリップ数の減少や観光需要の増加について、年齢層別の分析や、要因の分析を加えることで、効果的な対策を講じやすくなるのではないか【鎌田委員】

【対応の方向性等】

- ・利用促進の取組を進めていくに当たり、あらかじめデータやニーズ等を分析し、その結果に基づきターゲット毎の課題を明確化した上で新たな運賃サービス導入などを進めていくこととしている。
- ・現在、移動目的別の利用状況データや利用者の声等の分析を進めているところであり、今後も、ご意見を踏まえ、幅広く分析を進めていきたい。
- ・観光需要については、市の観光部局と連携しながら、その動向等やニーズ等の調査分析を行う。

2 わかりやすさ・使いやすさに関すること

- ① 路面電車とバスについては対立構造で考えず、役割分担をした上で、両方の需要が増えるよう連携して考える必要があるのではないか【鎌田委員】
- ② どこに行くバスなのかわかりづらい。路面電車のように、例えばGoogleマップ上で路線を可視化することで、利用を増やせるのではないか【吉崎委員、伊藤会長】
- ③ 路線毎にカラーを設定することでもわかりやすくなる。見た目にも行き先や走っていることがわかりやすくしていく必要があると思う【伊藤会長】

【対応の方向性等】

- ・路面電車とバスの関係性については、公共交通全体の利便性や効率性の向上にも資するよう、市の方針や利用実態等を踏まえながら適正な役割分担を検討していきたい。
- ・バス情報の発信については、統一したデザインによるわかりやすい時刻表・路線図の掲示、案内サインの見直しなどに取り組んでいきたいと考えており、ご意見のあったマップの可視化や路線のカラーリングなどについても、その中で検討していきたい。

3 定時性・速達性に関すること

- ① 既存のバス専用レーンをもっと効果的に活用して、車よりも優れた定時性や速達性となるよう取り組んでいく必要がある【伊藤会長】
- ② 国道183号など時間帯によってバスの移動時間の方が短ければ、そういうことをPRしていくのも良い【伊藤会長】

【対応の方向性等】

- ・定時性・速達性の向上については、まずは遅延時間や課題のある交差点等の現況調査を進めている。今後、その結果を踏まえ、既存のバス専用・優先レーンの実効性の確保や、走行が困難な交差点の改良等のほか、基幹バスにおける急行便の拡充や全扉降車の段階的導入等に取り組んでいく。

4 運賃サービスに関すること

- ① “迷うことなくスムーズに乗り降りできる決済システム”は、広島市内外の方のバスの利用しやすさや利用促進という観点に密接に関わってくるものであるため、引き続き改善に取り組んでもらいたい【伊藤会長】
- ② 広島市内のどの交通モードでも利用できるチケットみたいなものができることを期待したい【伊藤会長】
- ③ 均一運賃エリアに、イオンモール府中や商工センター地区など賑わいのある、又は賑わいを生もうとしているエリアを入れるべき【栗原委員】

【対応の方向性等】

- ・市においては、あらゆる交通モードを共通の運賃制度の下で一つのシステムとして連携統合する“広島型公共交通システム”の構築を目指しているところであり、プラットフォームにおいても、その考え方を踏まえながら、短期的には利用者のニーズやまちづくり施策に対応した多様な運賃サービスの提供や決済システムのサービス向上等に取り組むほか、中長期的課題として、将来の運賃体系や決済手法のあり方についても検討していきたい。

5 情報発信に関すること

- ① バス事業が危機的状況にあることを効果的に周知する手段を考える必要がある。プラットフォームが情報発信を強化していくに当たり、インターネットなどを含め若者などに対する効果的な周知の仕方を検討すべき【橋本委員】
- ② 利用者に対しての情報発信の一環で、バスまつりなどイベントを積極的に活用して、バスの良さを実感してもらえよう取り組んでもらいたい【伊藤会長】
- ③ 若者の車への興味が薄れてきている中であって、若者のバス利用についての意識調査や利用を喚起するイベント開催などにも取り組んでもらいたい【栗原委員】

【対応の方向性等】

- ・バスの利用状況、収支状況のほか、沿線のイベント情報や便利なサービスに関する情報などについて、バス事業分科会への定期的な報告やウェブサイト等による周知を行い、利用者の理解や協力を求める。
- ・また、学生をはじめ多様な利用者の意見を、市民意識調査の実施や新規取組に合わせたアンケート調査など様々な機会を捉えて収集し、利用者とのコミュニケーション強化による信頼関係の構築に向けた“広報戦略”づくりにつなげていきたい。

6 マイカー利用からの転換に関すること

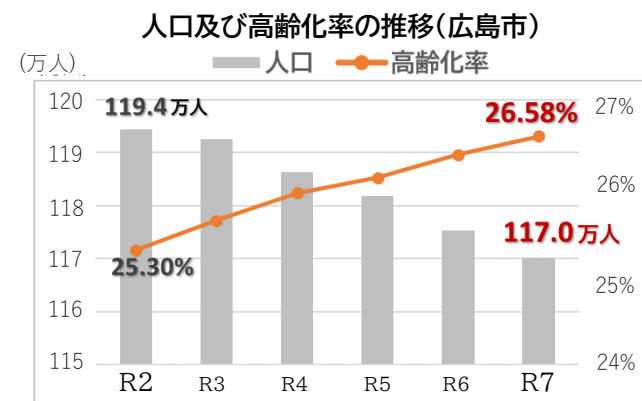
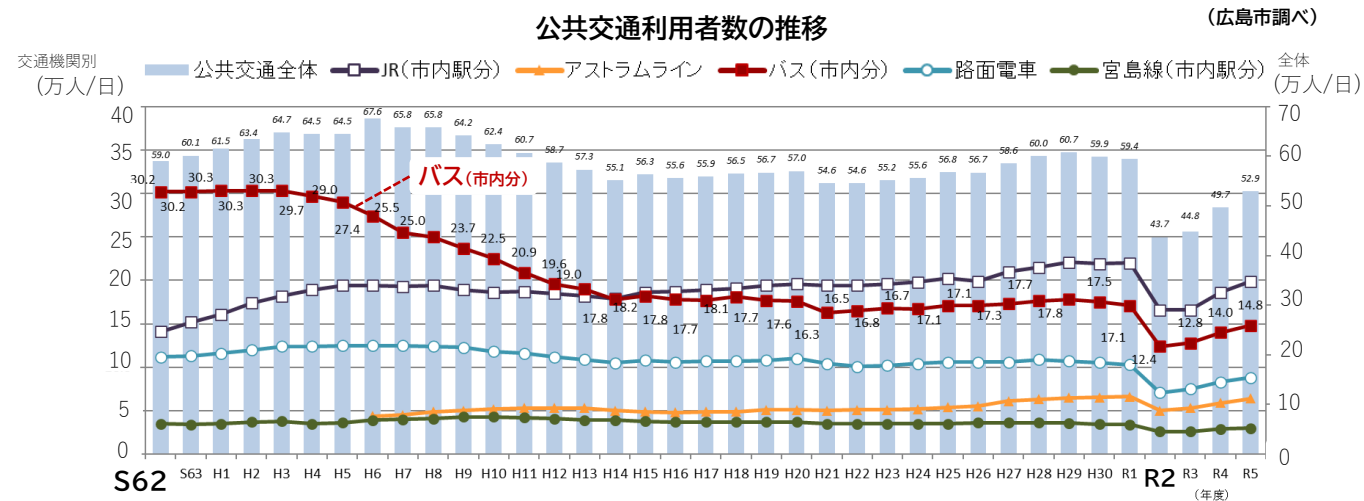
- ① 中心部の駐車料金をコントロールすることでバスの優位性が高まるなど、都市全体の視点を踏まえた交通政策と絡めてバス事業の位置付けを議論していかないといけない【伊藤会長】

【対応の方向性等】

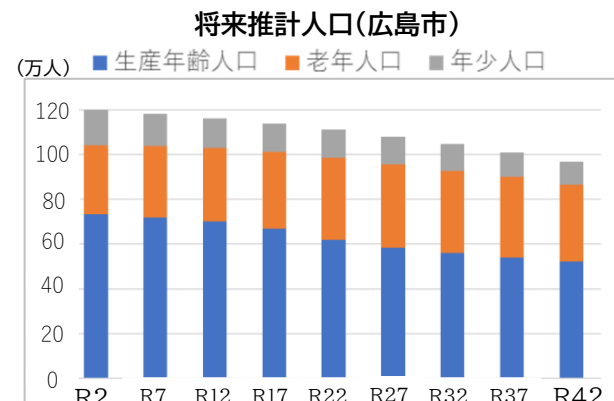
- ・バスの利用促進を進めていくに当たっては、マイカーと比べたバスの優位性を高めるなどバス利用の価値を上げるための取組が必要であると認識している。
- ・特に都心部においては、“ウォーカブルなまちづくり”施策とも連携しながら、バス停の集約やストレート化等の環境改善の取組を進めるとともに、路面電車との適正な役割分担や他モードとの連携などにより、公共交通全体の利便性向上を図っていきたい。

バス事業の現状と課題(1)

① 減り続けるバスの利用と今後も進む人口減少

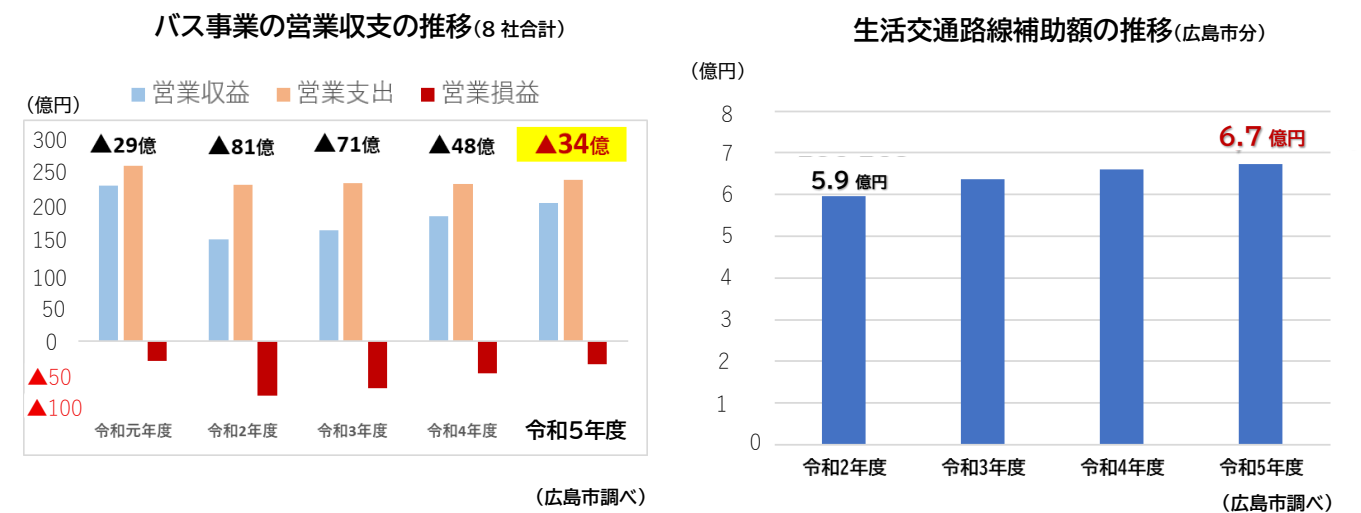


出典:広島市公表数値



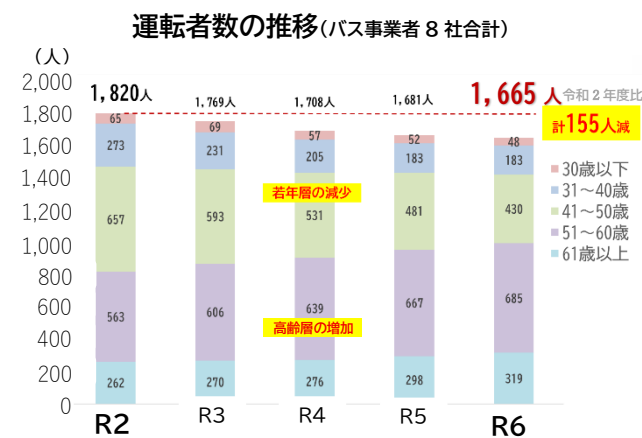
出典:『世界に誇れる『まち』広島』人口ビジョン

③ 赤字解消は厳しくバス事業の体質改善が急務

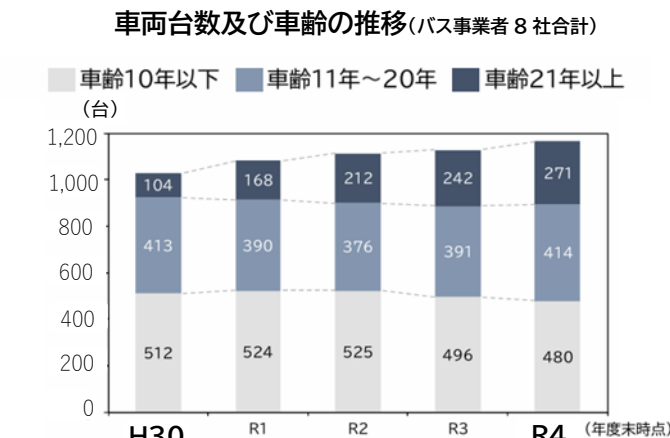


図に示すような様々な縮小トレンドの中、従来どおりの取組だけではバス事業が立ち行かなくなることは明らかであり、目指すべき未来の姿に向けて、事業者間の壁やこれまでの常識を乗り越えた共創の考え方の下で、一丸となってバス事業の再構築に取り組むことが急務

② 運転者不足や車両の高齢化などのリソース・インフラ面の課題も



(事務局調べ)



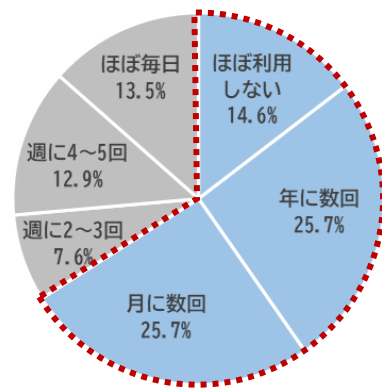
(事務局調べ)

バス事業の現状と課題(2)

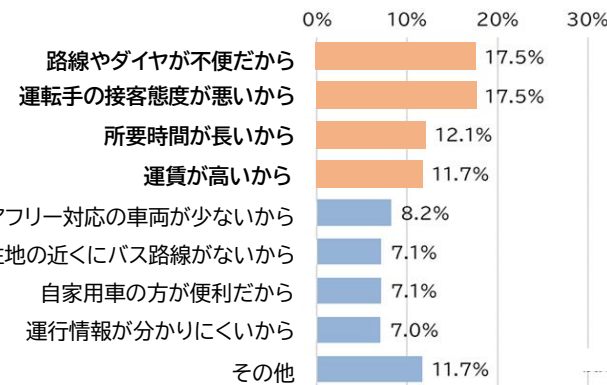
① バスの利用頻度が少ない

出典:R5 乗合バス事業の再構築に向けたアンケート調査

バスの利用頻度【N=1,887】



利用が少ない理由(複数回答)



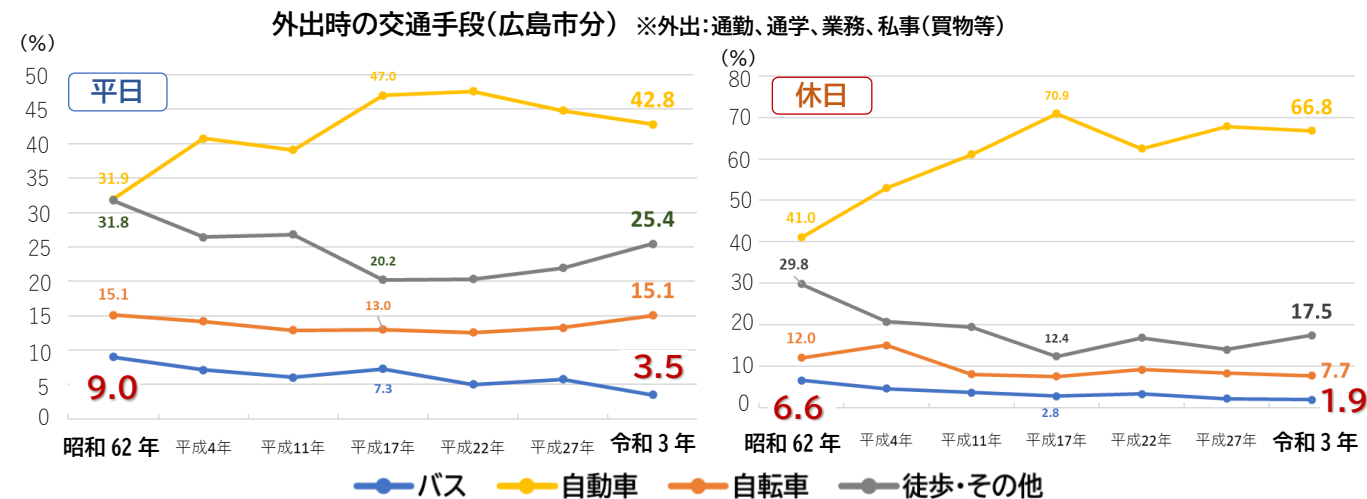
(参考)バス及び自家用車の移動時間比較

所要時間 (7:00出発の場合)	佐伯区 (地毛→市役所前)	安芸区 (矢野ニュータウン上→市役所前)	安佐南区 (春日野→BC)
バス	45分	39分	42分
自家用車	30分	26分	35分

出典:google map

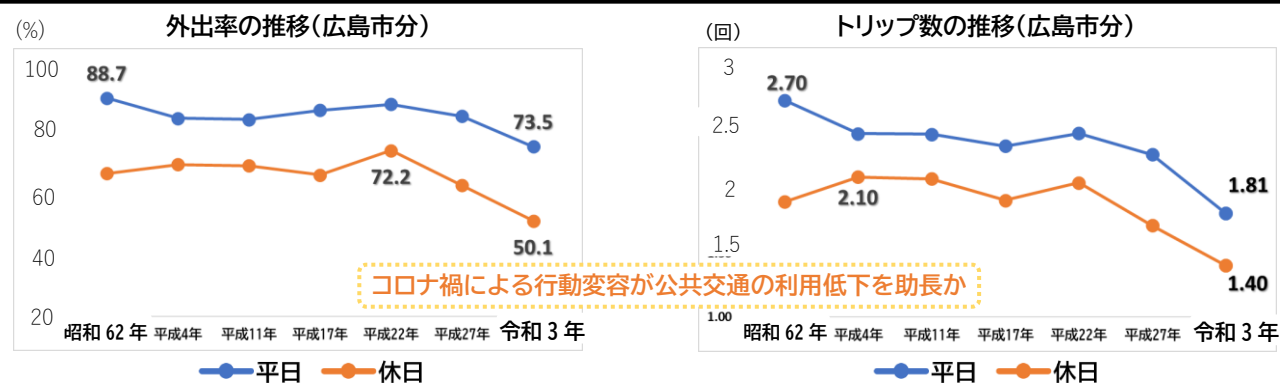
② 移動手段として選ばれなくなっているバス

出典:全国都市交通特性調査(国土交通省)



③ 減少する外出率とトリップ数

出典:全国都市交通特性調査(国土交通省)



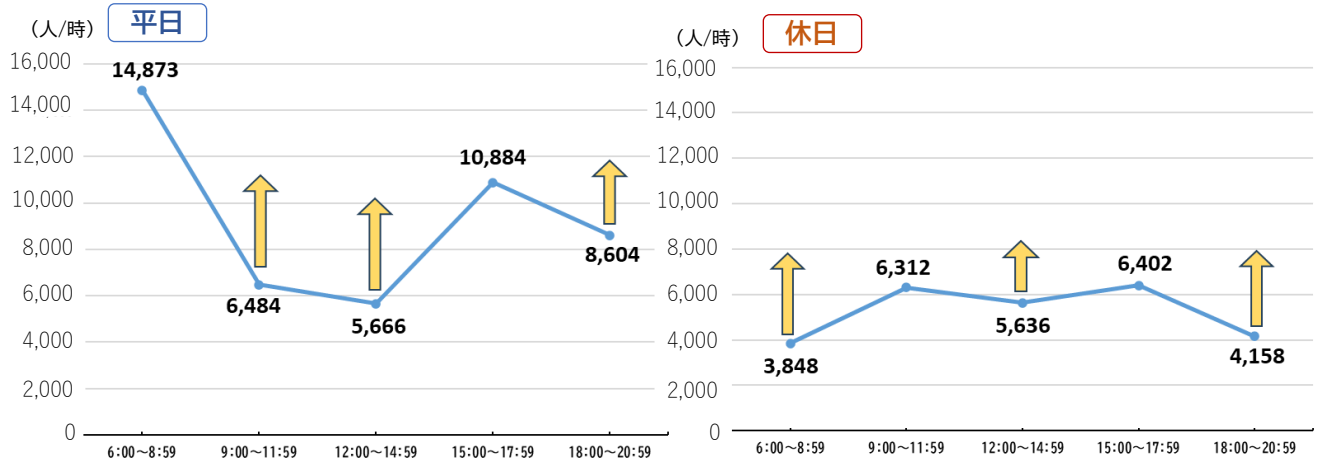
<ご意見をいただきたい点>

- ・特に“わかりにくい”“つかいにくい”と感じる、声を聞く点は何か
- ・移動手段としてバスが選ばれるためには何が必要か
- ・オフピーク時間帯の利用増加に向けた観光需要の取込みの是非等

④ オフピーク時の利用者数の増加が課題

(事務局調べ)

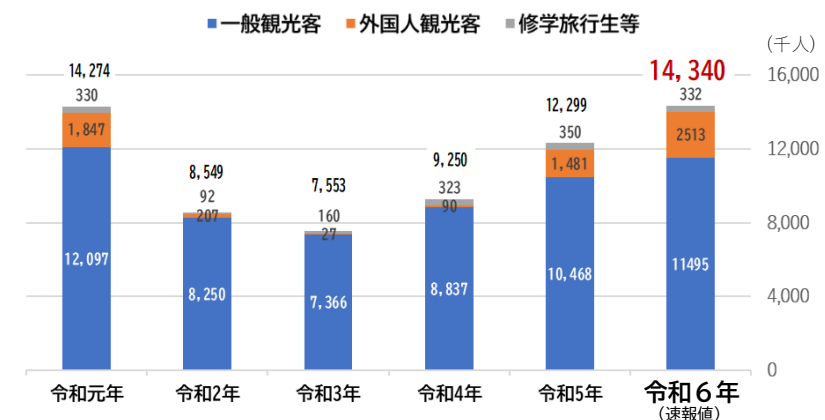
時間帯別乗車人数(広島市域内のバス停で乗車した人の合計)



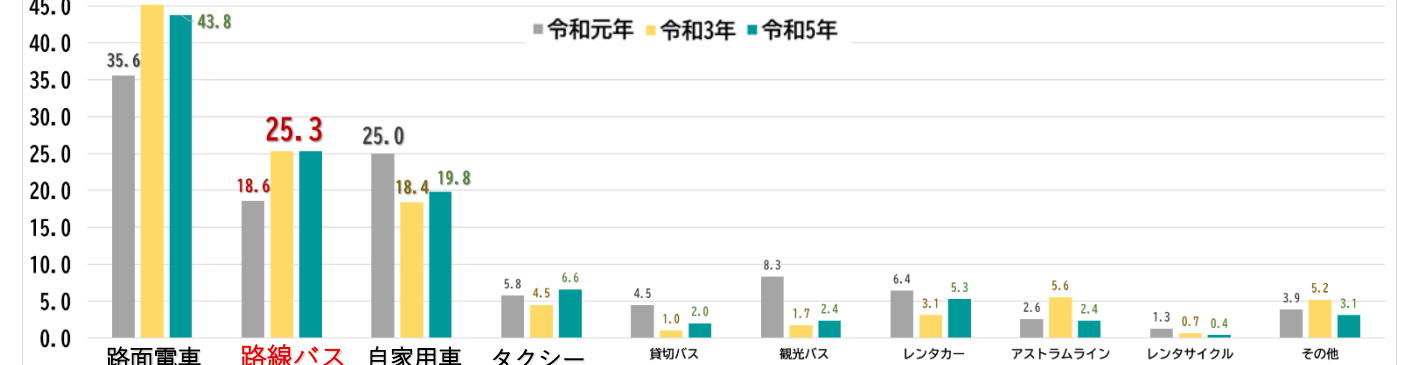
⑤ 増加する観光需要をバス利用に取り込めないか

出典:広島市観光概況

年間観光客数の推移(広島市)



日本人観光客の市内移動手段(広島市) ※複数回答あり



バス利用者の大幅な増加を実現していくためには、利用者にとってわかりやすく、使いやすいバスになることや、観光需要の取り込み等、オフピーク時を対象とした取組が必要ではないか

目指すべき未来の姿とその実現に向けた戦略

<ご意見をいただきたい点>

- ・目指すべき姿やその実現に向けた戦略(=取組の方向性)について
- ・各取組に期待するもの

プラットフォームの使命

わかりやすく使いやすい交通を実現し、広島の未来に積極的に貢献する

10年後に実現したい
未来の姿

質の高いバスサービスと経営の安定化

都市の持続性向上と経済活動の活性化

誰もが快適に移動できるまち

利用者から信頼され、誇りを持てるバス事業

利用者5割増へ

未来の姿の実現に向けた6つの戦略と具体的な取組

1

利用者目線での徹底したサービス向上

バス停の乗継環境・待合環境の改善

わかりやすさと使いやすさの向上や、快適性の向上に取り組む

- ▶▶▶ 都心部でのバス停のストレート化、時刻表・路線図・案内サインの充実など（相生通り、鯉城通り等ウォークアブルなまちづくりとも連携し、共同運営の取組の象徴となるような空間を整備）

定時性・速達性の向上

バスの信頼性や優位性を高めるため、走行環境の改善や運行適正化等に取り組む

- ▶▶▶ 遅延時間等の現況調査とその対策（優先レーンや優先信号の拡充、過密区間の便数適正化など）

2

まちづくりと一体となった移動需要の創出

柔軟な運賃サービスの提供による利用促進

データ分析等に基づき、利用者のニーズやまちづくり施策に対応した多様な運賃サービスを提供する。

- ▶▶▶ ターゲットの明確化と新たなサービスの検討（ゾーン運賃、ライトユーザー向け乗継ぎ割引など）

他モードや他分野との連携による利用促進

交通以外の領域と交通を組み合わせ、バスの利用価値を高める。

- ▶▶▶ 商業施設等におけるイベント等と連携した利用促進（令和7年度：バスまつりや安佐動物公園のイベント等を対象にした周遊キャンペーンを展開予定）

3

サービス水準に基づく持続可能なバスネットワークの構築

バス事業の現状と今後の見通し等に係るデータや分析結果の共有

客観的事実(乗降データ等)を重視した議論により、企画立案の実効性を高める。

- ▶▶▶ 利用者数などの指標の定期的なモニタリング（各種施策の見直しや企画立案等に活用）

事業者間の強固な連携による効果的な路線最適化の促進

バスネットワーク全体としての収支改善や利便性向上による需要の底上げなどの路線最適化を推進する。

- ▶▶▶ 需要を踏まえた適正なサービス水準の設定及びそれを踏まえた路線最適化

4

運転者の安定的確保やリソースの共有等による経営の安定化

運転者の安定的確保

誰もが働きやすい環境整備や、運転者の意欲、満足度を高める仕組みの充実、セカンドキャリア(消防・自衛隊等のOB人材)等の採用の強化に取り組む。

- ▶▶▶ 広島労働局と連携した合同説明会、自動車学校を活用した運転体験会、カスハラ対策の実施、消防・自衛隊等OBへの再就職案内など

リソースの共有等

コスト縮減や資源の適正利用を図るため、路線最適化の動向も踏まえながら休憩施設・車庫等の相互利用や共同化を進めるほか、車両部品等の共同調達などに取り組む。

5

利用者とのコミュニケーション強化による信頼関係の構築

利用者ニーズに基づく施策の企画・立案

様々な機会を捉えて利用者のニーズや意見を収集し、バスサービスの改善や充実に活かす。

- ▶▶▶ 新規取組に合わせたアンケート調査の実施、バス事業分科会等を活用した多様な分野からのサウンディングなど

情報発信の強化

路線バスの現状やサービス、イベント等に関する積極的な情報発信とともに、時刻表等のデザインの統一などによるブランディングの強化に取り組む。

6

将来を見据えた新技術等の導入と災害時等におけるレジリエントなシステムの構築

交通DXの推進

デジタル技術を活用した業務プロセスの改善に取り組むほか、バス事業の将来展望を見据えて自動運転など新技術の調査研究を行う。

レジリエントなシステムの構築

災害時においても運行を継続し、市民生活や経済活動を維持するほか、避難活動、復旧・復興活動に貢献できるよう、平時からの事前準備として協力体制の構築を進める。