

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㈱、中国ジェイアールバス㈱、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
	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に行い、以下を始めとした共同の取組の実施に向けた調整を進めています。 (1) サービス水準の設定と路線の最適化 サービス水準の設定については、最低限確保すべき運行頻度の概ねの目安（各路線の需要に応じ、オフピーク時で1本/15分、1本/30分、1本/1時間、1本/2時間）を、事業者との議論により整理しました。 路線の最適化については、現在、各事業者から再編路線の候補案が出されたところであり、今後、この候補案を中心にデータ分析を活用しながら、地域特性に応じた個別のサービス水準の設定と具体的な再編路線の選定を行い、令和7年度から路線再編に順次、着手していきます。 また、路線再編の試行的取組として、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た見直し等を講じた実証運行を改めて行うこととしており、その結果を踏まえて来年度からの本格運行を目指します。（昨年度の実証運行結果の最終報告は別紙1、今年度の実証運行の概要は別紙2を参照） (2) 利便性向上・利用促進策の強化 バス停の集約、バスロケーションシステムの高度化（多言語化、各種情報の発信等）、待合環境の改善などによるバス停の利便性向上や、交通結節点での乗換案内の拡充（分かりやすい案内サイン）など、利用者目線での利便性向上の取組を検討しており、来年度から段階的に実施していきます。 また、利用の少ない層や時間帯をターゲットとして新たな移動需要の創出を図るため、共通の割引運賃制度の導入に向けた検討を進めています。 (3) リソースの共有化 各社が保有する車庫・営業所について、他社の利用が可能な箇所と時間帯の整理を行ったところであり、並行して進めている路線再編の取組等とあわせて効率的な活用を進めています。 また、プラットフォームにおいて整備・管理を行うEVバスや充電設備の仕様や導入箇所等の検討のため、各社が保有する既存のEVバス・充電設備の稼働実績について情報収集を行っています。 (4) 運転手の安定的確保 運転手の離職防止と採用強化に向けて、8社合同で、各社が現在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することとしており、その結果を踏まえて、労働環境の改善や効果的な広報等の取組を進めています。 5 今後のスケジュール 令和6年 9月 各社の運転手を対象としたアンケート調査を実施 10月～ 広島バス 29 号線の実証運行（12月28日まで） 令和7年 1月 プラットフォーム法人化 4月 プラットフォームの本格稼働

令和5年度実証運行の結果（広島バス29号線（矢賀経由））



運行概要

- 広島バスが都心部で2往復程度減便し、郊外部のフィーダー区間で5往復程度増便（オフピーク時のみ）
- 温品4丁目バス停を跨いで利用する人は、同バス停で広電バスと広島バスを乗り換えて利用

広島電鉄の温品4丁目の車庫に広島バスが乗り入れ、バス停を共同使用

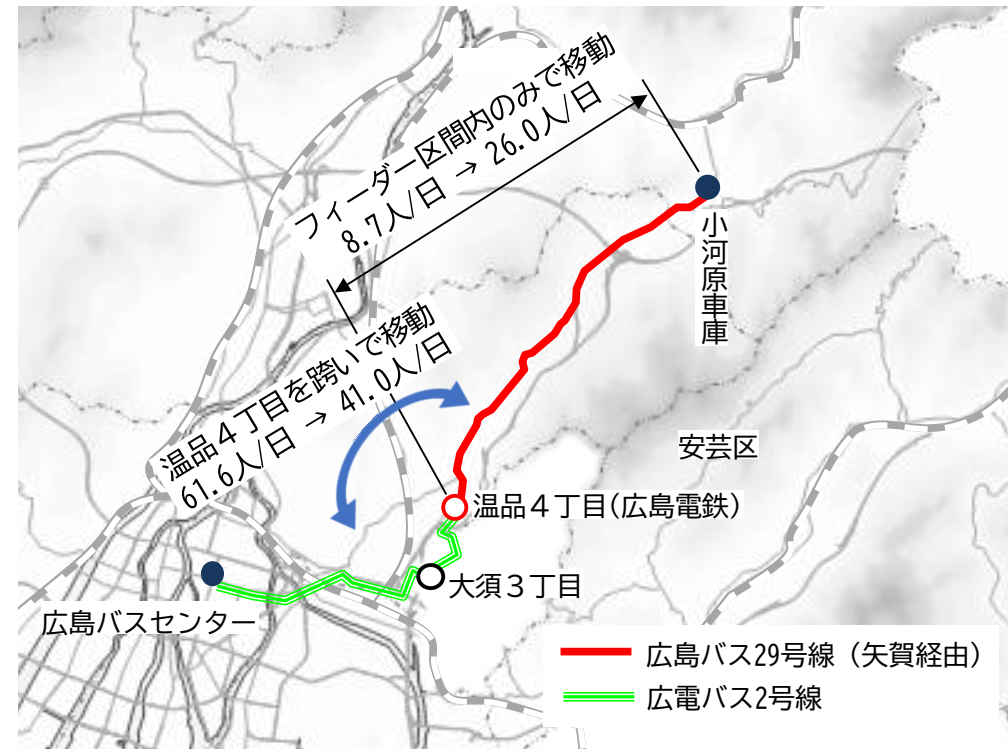


検証内容

- フィーダー化を伴う増便によるアクセス性向上と、乗り換え時の抵抗感が利用に与える影響を検証
- 事業者の運行効率化を検証

運行結果

(1) 利用状況の変化（前月比）



(2) 収支状況

① 広島バス 29 号線

（単位：千円）

		運行経費	運行収入	収支差
矢賀	11月※	5,259	2,919	-2,340
	12月	5,943	2,763	-3,180
	差分(A)	684	-156	-840
大内越峠	11月※	33,735	26,075	-7,660
	12月	33,735	27,291	-6,444
	差分(B)	0	1,216	1,216
合計 (A+B)		684	1,060	376

- 矢賀経由は、フィーダー区間の増便に伴う経費の増加と収入の減少により、赤字額が840千円拡大
- 大内越峠経由は経費の増減はなく収入が増加したため、赤字額が1,216千円縮小
- 29号線全体としては、赤字額が376千円縮小

② 広電バス 2 号線

（単位：千円）

		運行経費	運行収入	収支差
温品、府中方面	11月※	11,799	12,954	1,155
	12月	11,915	14,041	2,126
	差分	116	1,087	971

- 経費は若干増加したものの、収入が増加したため、黒字額が971千円増加

※営業日数をそろえるため、11月は28日分に換算した値としている

検証結果

- フィーダー区間については利用者数が大きく増加し、増便による利便性向上の効果が確認できた
- 利用者の声を裏付けるように、乗継地点の温品4丁目の先にある最も利用の多かった大須3丁目を目的地とする利用者数は減少した
- 広島バス 29 号線、広電バス 2 号線ともに運行効率化が図られ、収支差が改善した

① フィーダー区間の利用者数は大きく増加（8.7人/日 → 26.0人/日）

② 温品4丁目を跨ぐ利用者数は減少（61.6人/日 → 41.0人/日）

- 最も利用の多かった大須3丁目（周辺に大規模小売店舗等が立地）の利用者数は、26.7人/日から21.5人/日に減少
- 市内中心部（広島駅～広島バスセンターの間）の利用者数は19.7人/日から4.7人/日に減少

③ 並行する他路線を含めた小河原車庫から広島バスセンター間の利用者数は約1割増加（2,454人/日 → 2,657人/日）

- 広島バス 29 号線の利用者数は、矢賀経由が微減したものの、大内越峠経由が増加したことにより、全体では1,344人/日から1,454人/日に増加
- 広電バス 2 号線の利用者数は1,110人/日から1,203人/日に増加

(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）



- （矢賀経由は2023年春のダイヤ改正で減便になっていた）ので増便により利便性が向上（回復）した
- 運行区間が短縮されたことで定時性が上がった

これまで大規模小売店舗周辺に直通で行けたのに、乗り換えが必要となって不便だ



- （フィーダー化は）バス路線維持のためなら仕方がないが、乗り換えを便利にすべき
- 高齢者にとってバスの乗り換えは負担となるので、低床バスを増やしてほしい

令和5年度実証運行の結果（広島電鉄1号線、55号線）



■ 運行概要

地毛バス停と薬師が丘団地、東観音台団地の間を、小型車両により増便（3～5往復）（オフピーク時のみ）

※五日市駅北口バス停、広島バスセンター発着の既存便は現状どおり運行

■ 検証内容

団地と地域の生活拠点や都心等とのアクセス性の向上により、新たにどのような移動需要が喚起されるかを検証

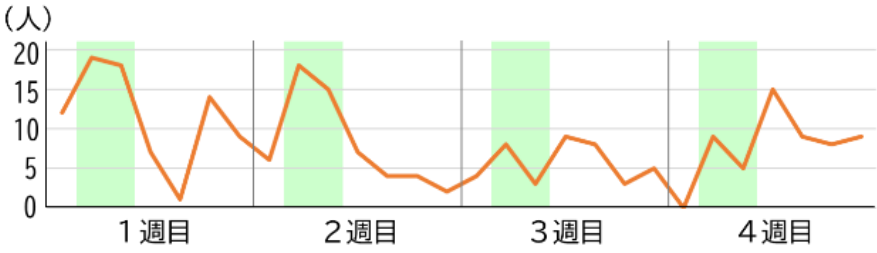


■ 運行結果

(1) 利用状況

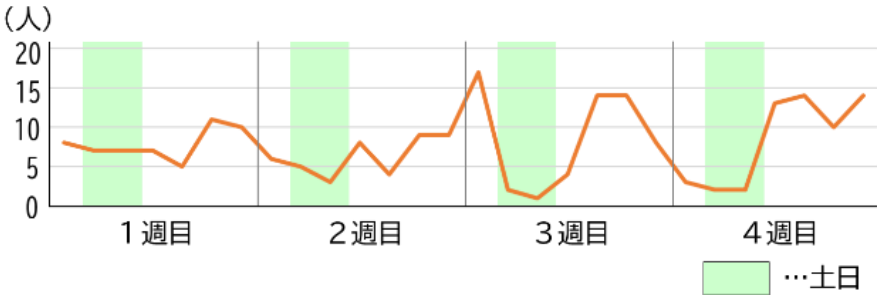
① 増便区間

薬師が丘団地：8.3人/日（平日6.8人/日、土日11.9人/日）



- ・総利用者数は**8.3人/日**
- ・このうち、増便区間（団地～地毛）のみで移動した利用者数は**約8割**
- ・乗り継いで移動した利用者数は**約2割**で、乗継利用者の主な目的地は、五日市駅、市内中心部

東観音台団地：7.8人/日（平日9.4人/日、土日3.6人/日）



- ・総利用者数は**7.8人/日**
- ・増便区間（団地～地毛）のみで移動した利用者数は**約7割**
- ・乗り継いで移動した利用者数は**約3割**で、乗継利用者の主な目的地は、五日市駅、市内中心部

② 並行路線を含めた路線全体

- ・増便区間と既存路線（1号線・55号線）を合わせた路線全体の利用者数は**1.4%増加**

■ 検証結果

- ・両団地から生活関連施設等が集まる地毛周辺への移動ニーズが高いこと、また、市内中心部等への乗継利用も一定程度あることが確認できた
- ・一方で、フィーダー便により利便性の向上が図られ、既存路線の赤字縮小もあったものの、路線全体としては収支が悪化したことから、本格運行に向けては、フィーダー便の利用を増やすための工夫や、フィーダー便と直通便（既存路線）の再編など、路線全体で需給バランスがとれた最適な運行形態への見直しが必要である

(2) 収支状況

（単位：千円）

		運行経費	運行収入	収支差
実証運行路線	11月	-	-	-
	12月	1,680	57	-1,623
	差分(A)	1,680	57	-1,623
1号線 55号線	11月※	33,797	28,381	-5,416
	12月	33,560	28,471	-5,089
	差分(B)	-237	90	327
合計(A+B)		1,443	147	-1,296

※営業日数をそろえるため、11月は28日分に換算した値としている

- ・実証運行路線は1,623千円の赤字
- ・既存路線は赤字額が327千円縮小
- ・路線全体としては、赤字額が1,296千円拡大

(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）



・フィーダー便は定時性が確保され非常に良かった

・小型車両の特性を活かし、大型バスでは走れないルートを運行してほしい



・年々高齢化が進んでいる団地にとって、バスは必要不可欠な交通手段だから続けてほしい
・小型車両は乗り降りの際にステップが自動で出てくるようになっており、高齢者に優しかった

広島バス 29 号線（矢賀経由）の実証運行の概要

1 要旨

共同運営システムにおいて進めている「バスネットワークの全体最適化」の一環として、広島バス 29 号線について、昨年度の実証運行により確認された課題を解決（身近な目的地への移動における乗継不要化、乗継地点の待合環境の改善）するとともに、更なる利便性向上策を講じた内容として改めて実証運行を行い、来年度からの本格運行を目指す。

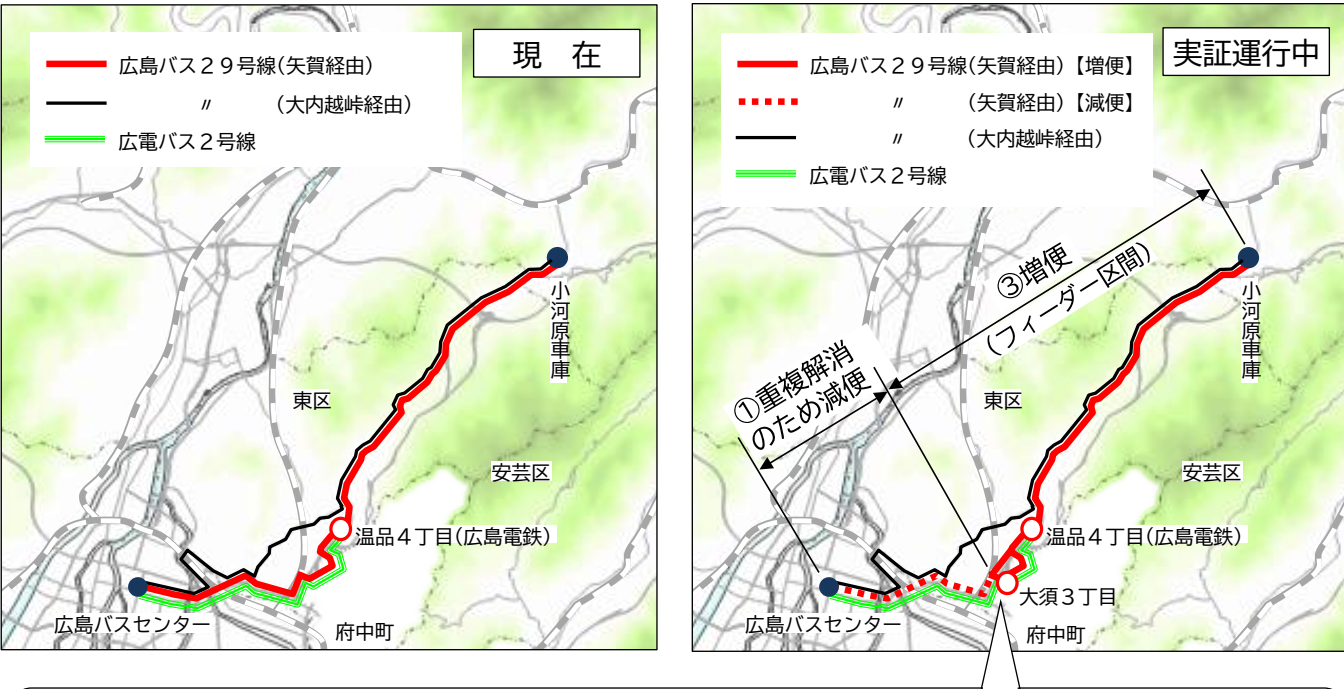
2 実証運行概要

対象路線	広島バス 29 号線（矢賀経由）	
実施期間	令和 6 年 10 月 1 日（火）～ 12 月 28 日（土）	
時 間 帯	朝タピーク時を除く 9 時台～16 時台	
実施内容	運行効率化	①広島バスと広島電鉄の路線重複の解消 ②温品 4 丁目（広島電鉄）におけるバス停及び車庫の共同利用
	利便性向上	【昨年度に引き続き実施】 ③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/2 時間を 1 本/1 時間に増便) 【昨年度確認された課題の解決に向けた取組】 ④フィーダー区間の終点を、温品 4 丁目（広島電鉄）から利用の多い大須 3 丁目まで延伸 ⑤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 【更なる利便性向上】 ⑥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 ⑦ラストワンマイル対策として、温品 4 丁目（広島電鉄）に駐輪場を仮設
	その他	⑧温品 4 丁目（広島電鉄）もしくは大須 3 丁目で広島バス 29 号線と広電バス 2 号線を乗り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
運行ルート	右図参照	
検証内容	・昨年度の実証運行の結果を踏まえた利便性向上策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	

3 今後のスケジュール

令和 6 年 9 月中旬 沿線地域へのチラシ配布
10 月 1 日～ 実証運行開始（12 月 28 日まで）

〔運行ルート図〕



拡大図

