

広島市地域公共交通活性化協議会 第1回バス事業分科会

日 時：令和6年9月25日（水）17：30～

場 所：合人社ウェンディひと・まちプラザ
（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟6階 マルチメディアスタジオ

次 第

1 開 会

2 議 題

（報告案件）

- （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
- （2）実証運行について
- （3）バス事業分科会について（検討状況）

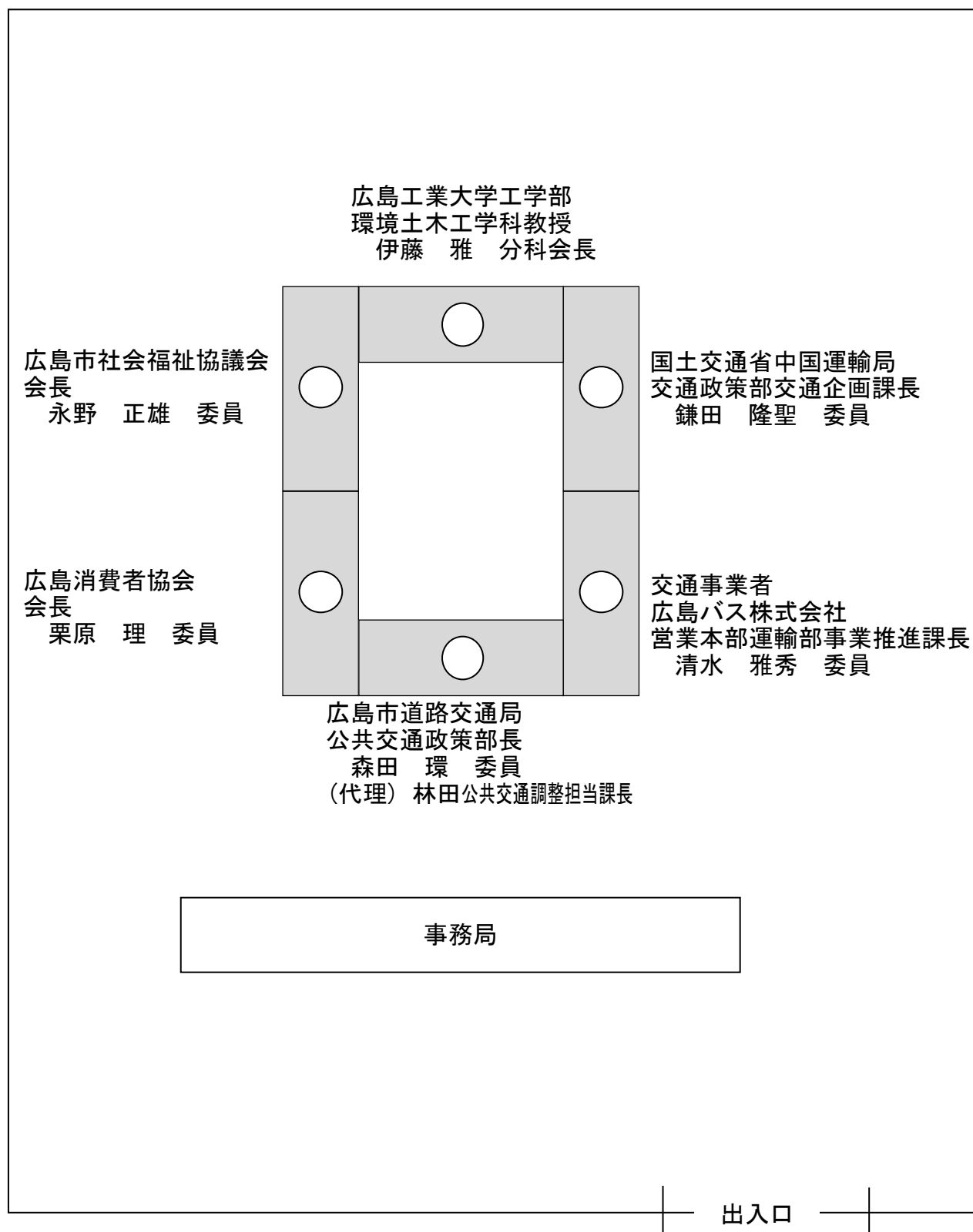
3 その他

4 閉 会

広島市地域公共交通活性化協議会 第1回バス事業分科会 配席表

日 時：令和6年9月25日（水） 17：30～

場 所：合人社ウエンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟6階 マルチメディアスタジオ



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 6 年 9 月 25 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	
広島バス株式会社営業本部運輸部 事業推進課長	清水 雅秀	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
中国運輸局交通政策部 交通企画課長	鎌田 隆聖	その他の地方公共団体が 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)

広島市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、広島市地域公共交通活性化協議会規約第9条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものである。

(設置及び事業)

第2条 広島市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）に、別表第1の左欄に掲げる分科会を設置し、それぞれ同表中欄に掲げる事項について協議を行う。

(組織)

第3条 分科会は、分科会長及び委員をもって組織する。

(分科会長)

第4条 分科会長は、次条の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

2 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。

3 分科会長に事故があるときは、あらかじめ分科会長が指定する者がその職務を代理する。

(分科会の委員)

第5条 分科会の委員は、別表第2に掲げる団体又は機関等を代表するものとする。

(会議)

第6条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、分科会長が招集し、分科会長が議長となる。

2 分科会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、分科会の運営に係る議決で分科会長が認める場合は、この限りでない。

3 会議は公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

4 分科会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、分科会長が別に定める。

(書面審議)

第7条 分科会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

2 前条第2項の規定は、前項の規定について準用する。

(協議結果)

第8条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告するものとし、協議会は、報告を受けたものについてそれぞれ別表第1の右欄に定めるとおり取り扱うものとする。

2 分科会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊重し

なければならない。

(事務局)

第9条 分科会の事務局は、協議会の事務局が行う。

(財務に関する事項)

第10条 分科会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、広島市地域公共交通活性化協議会財務規程による。

(その他)

第11条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、分科会長が会議に諮って定める。

附 則

この規程は、令和6年1月22日から施行する。

附 則

この規程は、令和6年3月19日から施行する。

別表第 1（第 2 条及び第 8 条関係）

名 称	協議事項	協議会における 取扱い
運賃分科会	・道路運送法第 9 条第 4 項に規定する運賃等に関する事 ・その他分科会長が必要と認める事項	—
陸上交通分科会	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、陸上交通における地域の特性や実情に応じた地域に最適な交通手段の提供に関する事 ・その他分科会長が必要と認める事項	・協議会において 審議する。
バス事業分科会	・まちづくりの観点からのサービス水準の設定に関する事 ・共同運行計画・路線再編計画の審査に関する事 ・運行状況・共創の取組の評価に関する事 ・その他分科会長が必要と認める事項	—

別表第 2（第 5 条関係）

名 称	区 分	団体又は機関等
運賃分科会	市町村	広島市
	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送 事業者	運賃等を定めようとする交通事業者
	地方運輸局長	（同左）
	関係住民の意見を 代表する者	地域福祉関係団体等
		関係住民の代表者等
陸上交通分科会	地方自治体	広島市
		広島県
	地方運輸局	国土交通省中国運輸局広島運輸支局
	交通事業者又は 交通施設管理者等	地域交通確保維持改善事業を実施する 交通事業者又は交通施設管理者
		公益社団法人広島県バス協会
		一般社団法人広島県タクシー協会
	その他運営上必要と 認められる者	関係する市町等
バス事業分科会	学識経験者	公共交通に精通した大学教授等
	地域公共交通の利用者	地域福祉関係団体等
	公共交通事業者等	バス事業者代表
	地方公共団体	広島市
	その他の地方公共団体が 必要と認める者	国土交通省中国運輸局交通政策部

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

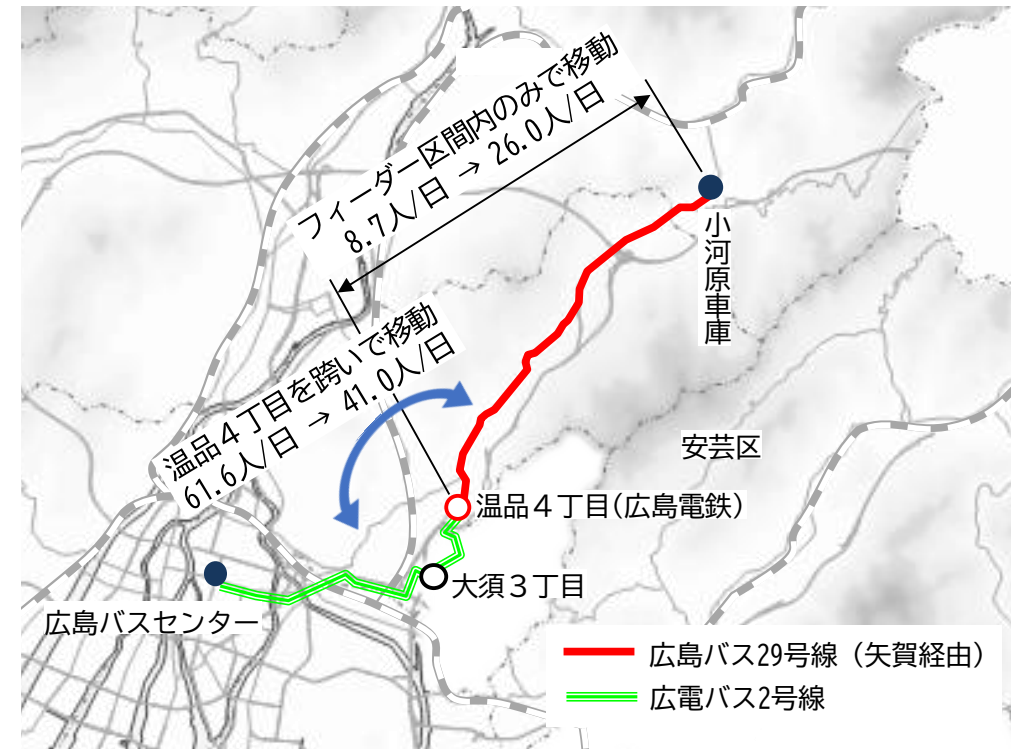


検証内容

- 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）



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

(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

(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）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

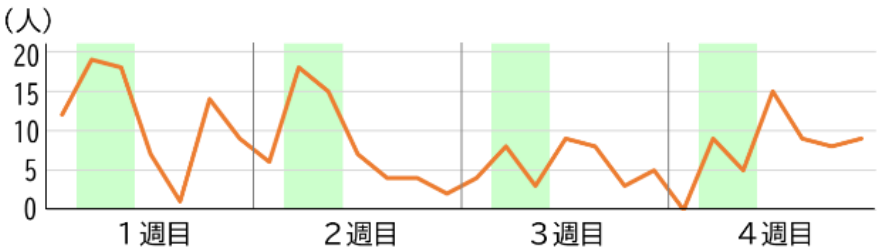


■ 運行結果

(1) 利用状況

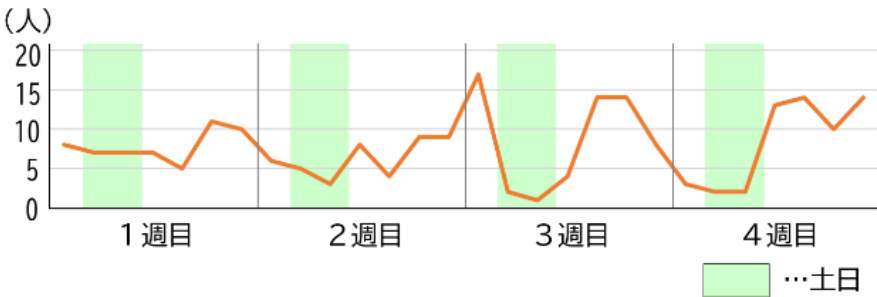
① 増便区間

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。

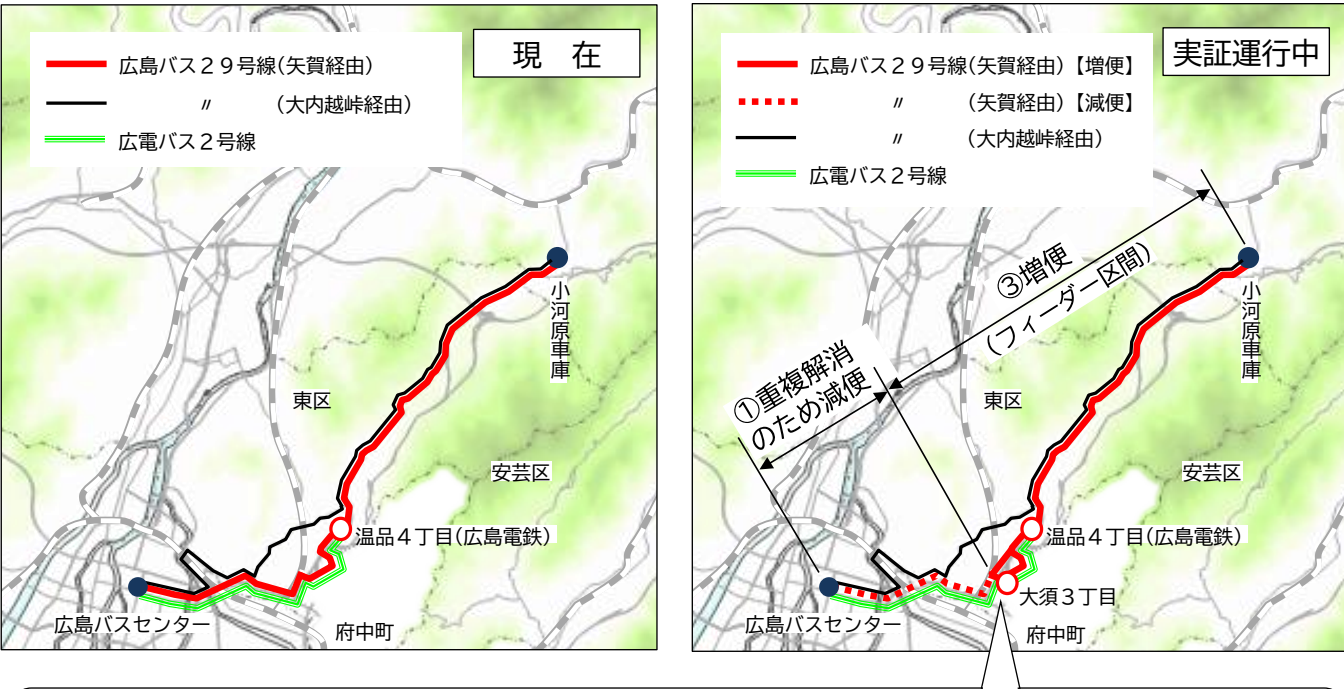
2 実証運行概要

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	

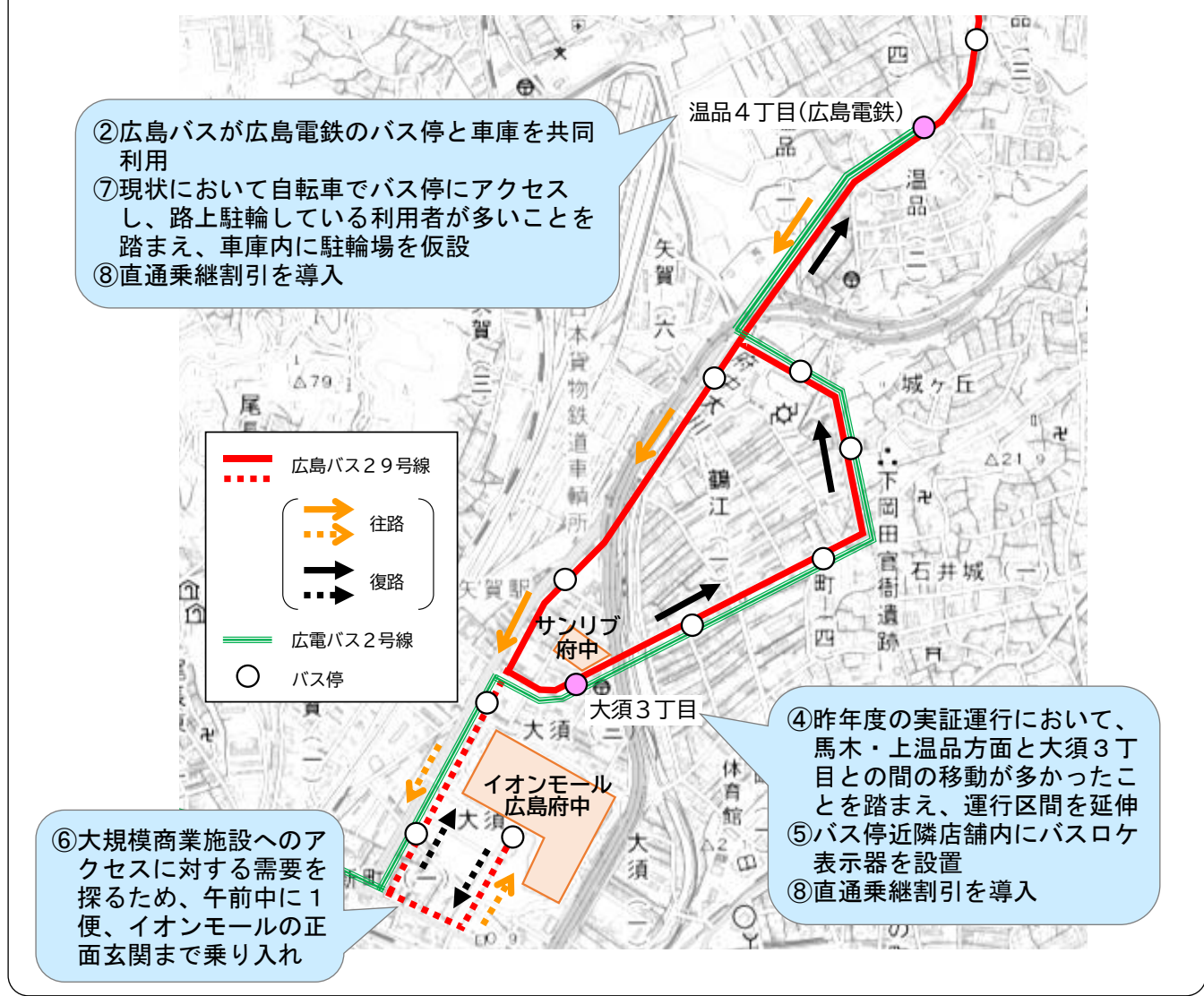
3 今後のスケジュール

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



バス事業分科会について (検討状況報告)

R6.9.25

分科会概要①(令和6年3月法定協議会にて設置済)

■ 分科会の主な役割・所管事項

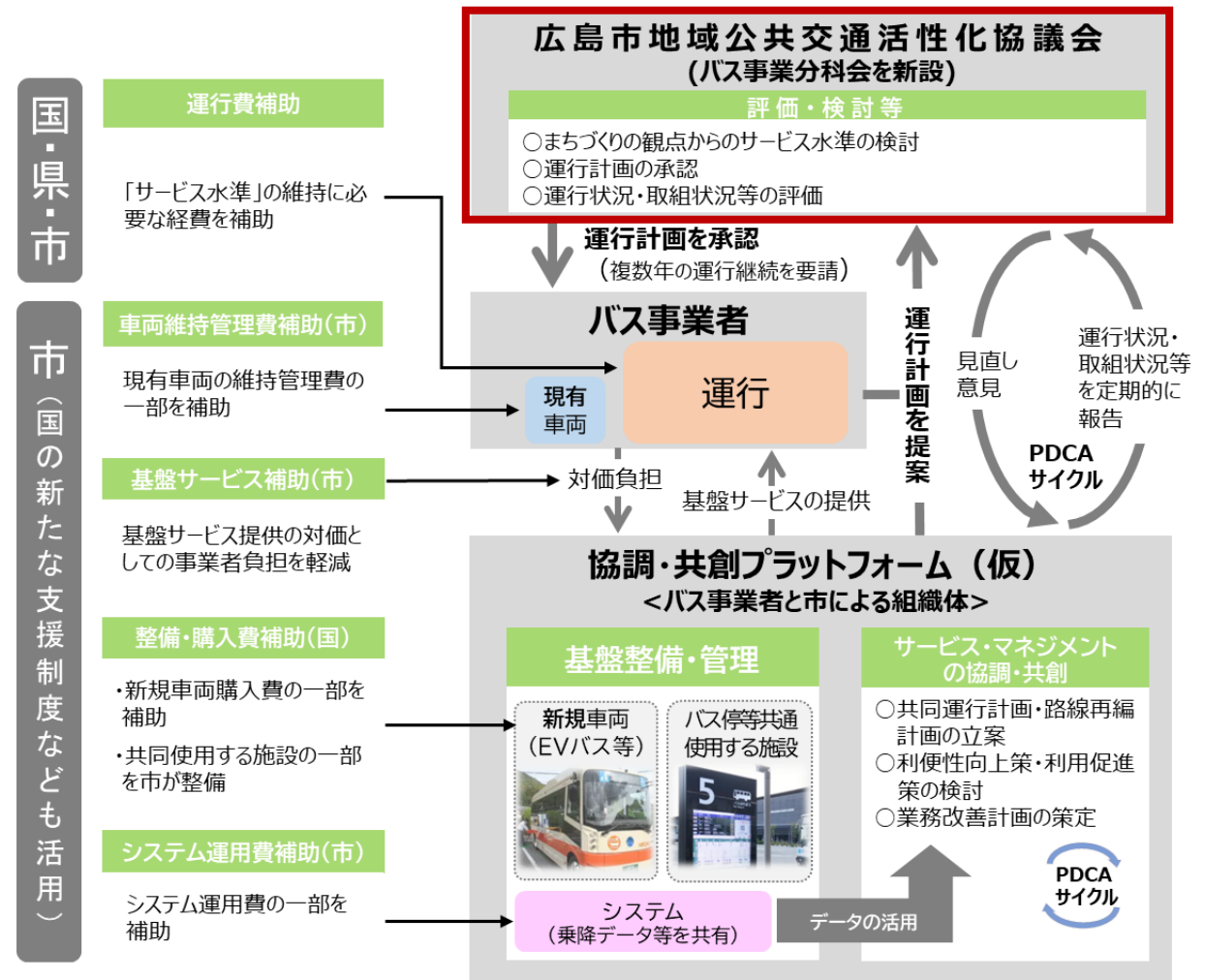
- ・ まちづくりの観点からのサービス水準の検討
- ・ 運行計画(共同、共創のもの)の承認
(PFからの提案事項等を客観的な立場で審査)
- ・ 運行状況・取組状況等の評価(PFから報告を受けた取組状況等について評価し、必要に応じて意見を述べる)

■ 分科会決定事項の取扱い

分科会議決事項は法定協に報告する。ただし、下記のような事項は、法定協議会においても審議を行う。(個別の案件ごとに判断)

- ・ 利用者への影響が大きい路線の再編計画
- ・ 地域公共交通計画や利便増進実施計画への影響を与える事項
- ・ 協議会の合意形成が必要とされている法定事項

PFで企画立案する「共創の取組(バス事業再構築)」に関するものを対象として、承認・議論等を行う場です。バス事業者各社で展開している全ての路線のダイヤ等を扱うものではありません。



➡ この分科会は、バス事業再構築の取組を効果的なものにするため、単なる“承認機関”ではなく、利用者の声や学識経験者等の立場からの客観的な意見を反映させることができるよう、「議論」もしていただく機関にしたいと考えています。

分科会概要②(委員構成)

構成員	該当する団体	委員候補	
学識経験者	大学等	教授等	広島工業大学 伊藤教授 【分科会長】
利用者代表	広島市社会福祉協議会 広島消費者協会	(左記団体の) 会長等	永野会長 栗原会長
公共交通事業者	バス事業者	プラットフォーム代表(複数社) 又は広島県バス協会	プラットフォーム 事業者輪番 (1名想定)
地方公共団体	広島市	道路交通局 公共交通政策部	公共交通政策部長
その他 必要と認める者	国土交通省	中国運輸局 交通政策部	交通企画課長

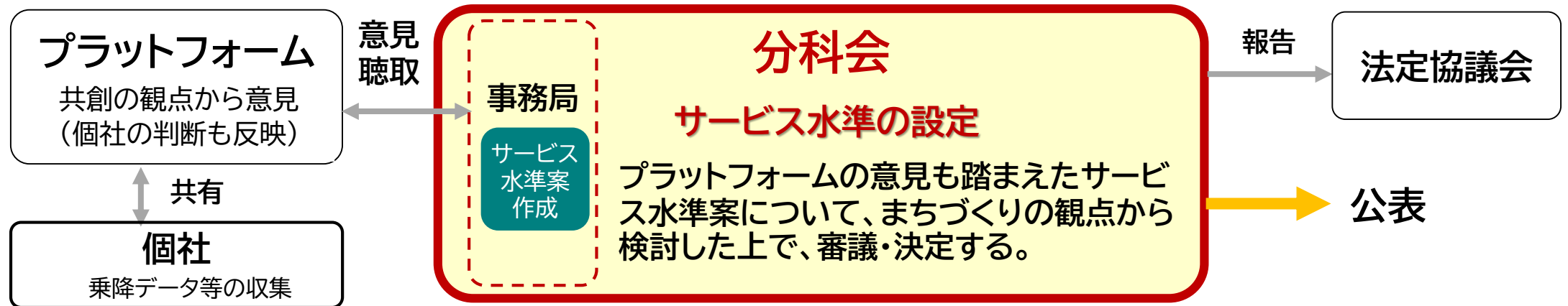
※ 必要がある場合は、委員以外の者が出席することも可としている(要綱規程)

参考)「事業者輪番」は、ローテーションのほか、分科会の議題に応じて順番を入れ替える、柔軟に運用します。なお、議題に関係事業者が複数ある場合には主たる事業者が代表として参加する場合や、事務局(説明者・答弁者の役割)として出席する場合があります。 ※事業者には「バス協会」も含まれます。

分科会の運用(フロー)②

① サービス水準の設定(基本的な考え方を定める)

例:この路線は、1時間に●本、など



〈サービス水準とは〉

持続可能で使いやすい乗合バスサービスを実現するため、まちづくりとの連携や利用者ニーズ等の様々な観点を踏まえ、「運行ルートと運行頻度」、「交通結節点の乗継環境」について、設定するものです。

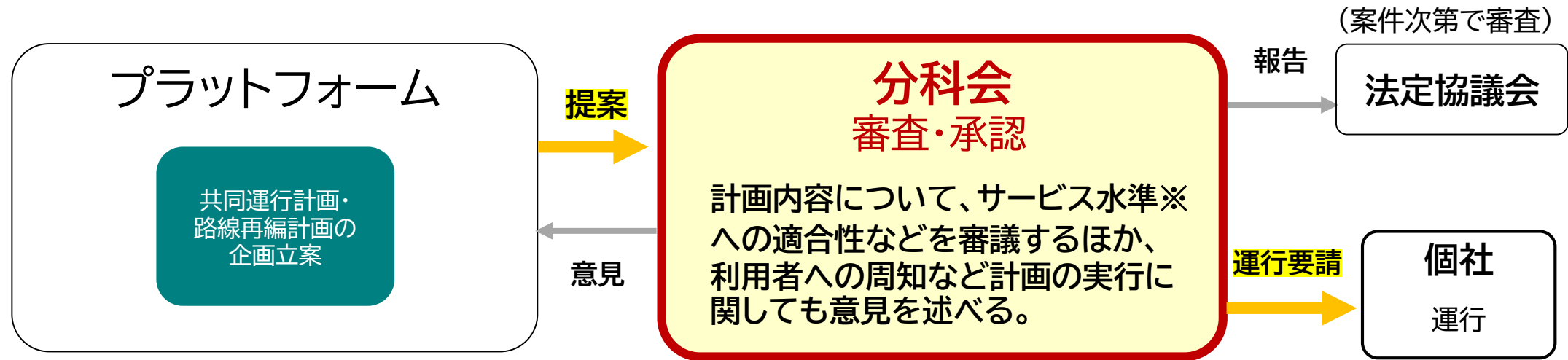
〈サービス水準の目安〉

都心部、デルタ市街地、デルタ周辺部、中山間地域といった「エリア」や、都心部と拠点地区などを結ぶ「路線」に着目し、現在提供している運行頻度を踏まえつつオフピーク時に最低限確保すべき水準として事業者と議論してきたところです。

分科会の運用(フロー)③

②運行計画の承認

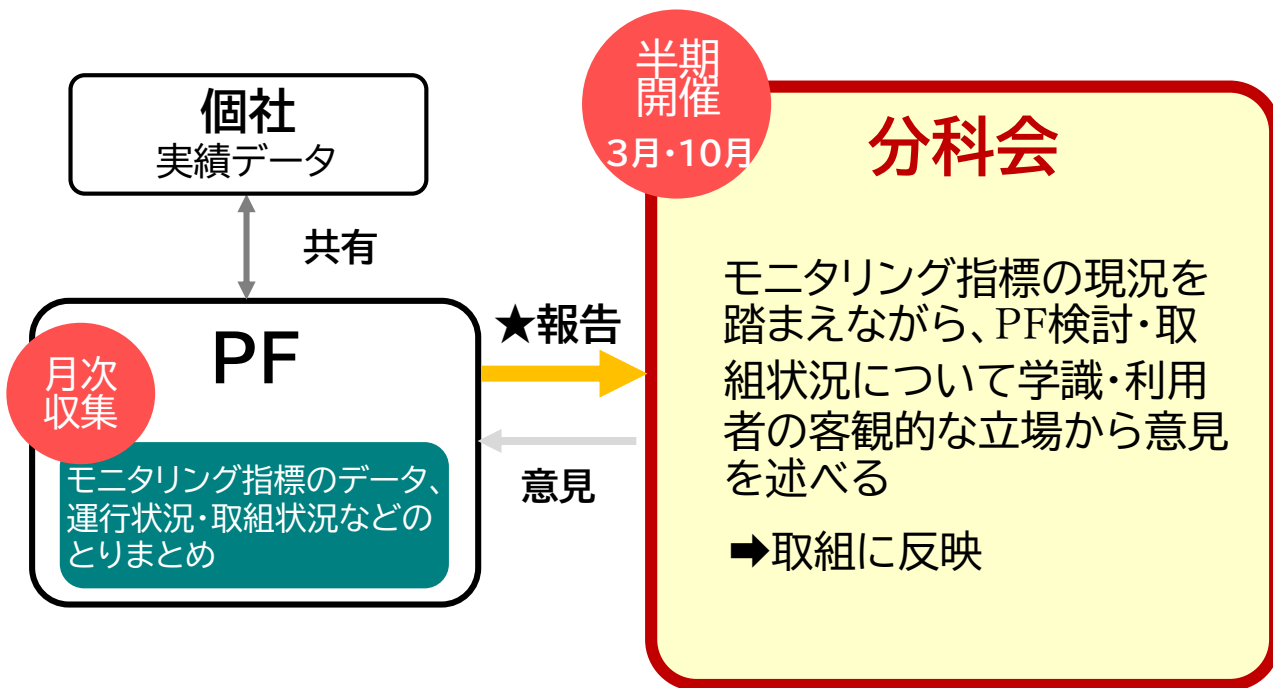
対象路線の詳細なサービス水準(ルートとダイヤ等)



※ サービス水準:「運行ルートと運行頻度」、「交通結節点の乗継環境(待ち時間、待合環境等)」

分科会の運用(フロー)②

③運行状況・取組状況等の評価(PDCAサイクル)



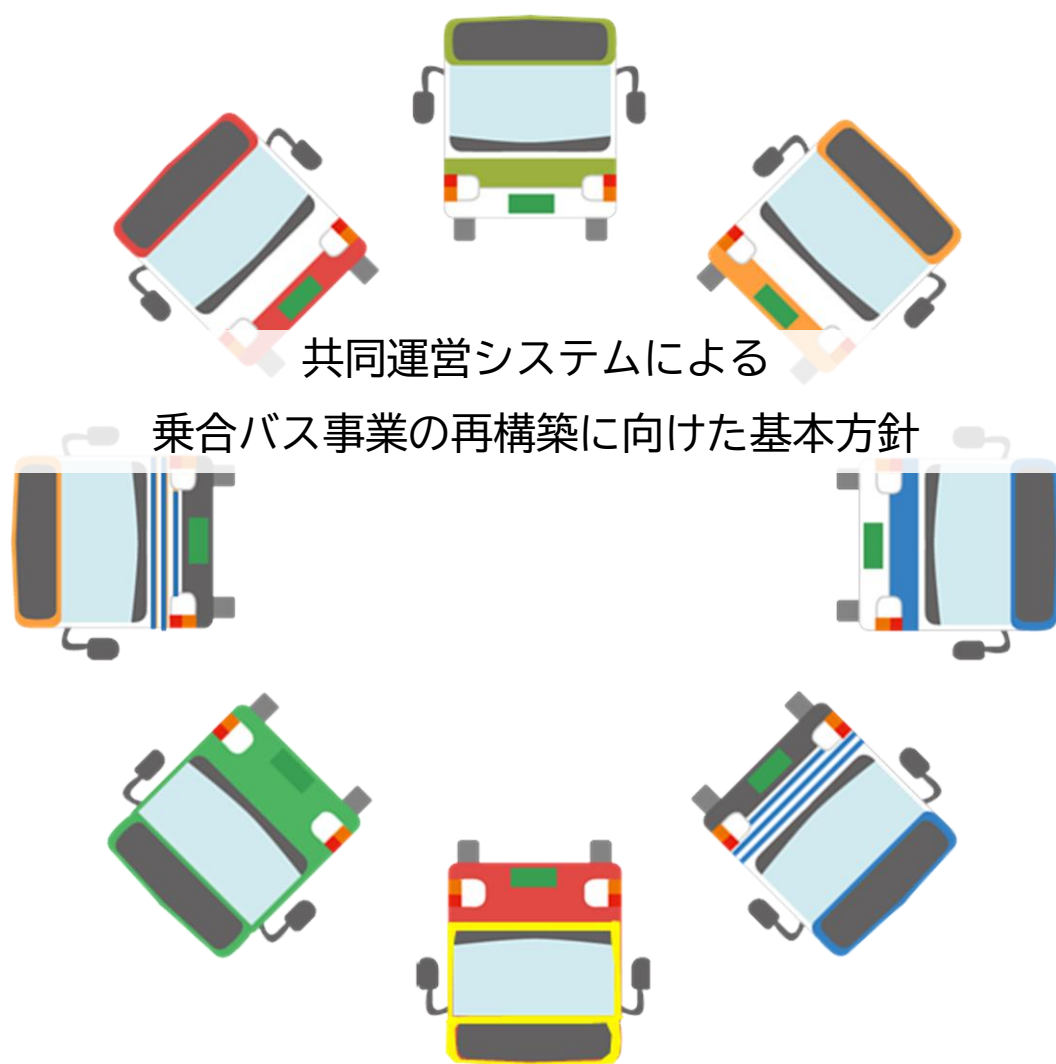
報告事項

①モニタリング指標の現況報告(一例)

- ・ 輸送人員と収支状況(8社合計のほか、中山間地・都心部等のエリア別、交通モード別などテーマを設定して抽出)
- ・ 利用者の声
- ・ 運転手の満足度
- ・ …

②取組・検討状況報告

- ・ 路線最適化や運賃サービス等の共創の取組案など
- ・ 前回から今回までの間のバス業界の動向(ダイヤ改正や増便・減便などのトピックや概況を報告)
- ・ 再編した路線の利用状況、再編の効果など



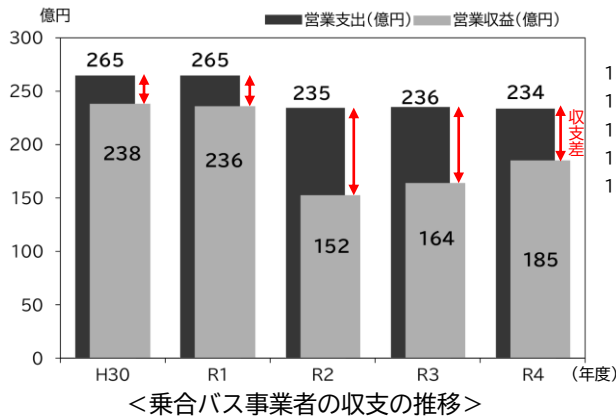
共同運営システムによる
乗合バス事業の再構築に向けた基本方針

令和6年2月

広島市

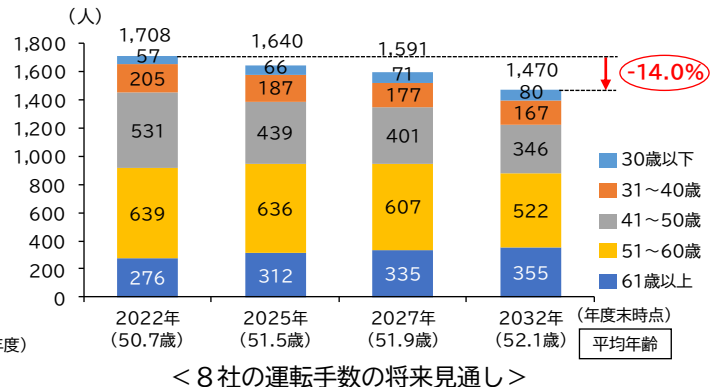
赤字の慢性化

- ・人口減少やコロナ禍等での利用者の減少に伴う収支の著しい悪化



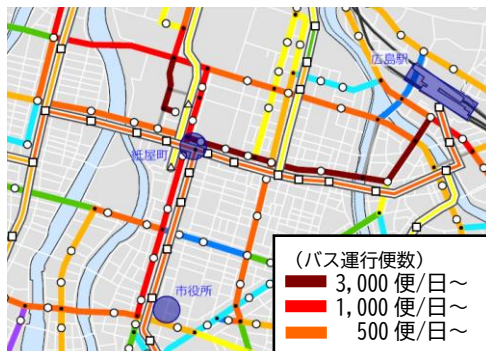
運転手不足の深刻化

- ・他産業と比較して低水準の賃金
- ・責任の重さや不規則な勤務体系
- ・労働可能時間の減少(2024年問題)



非効率で需要に見合わない運行

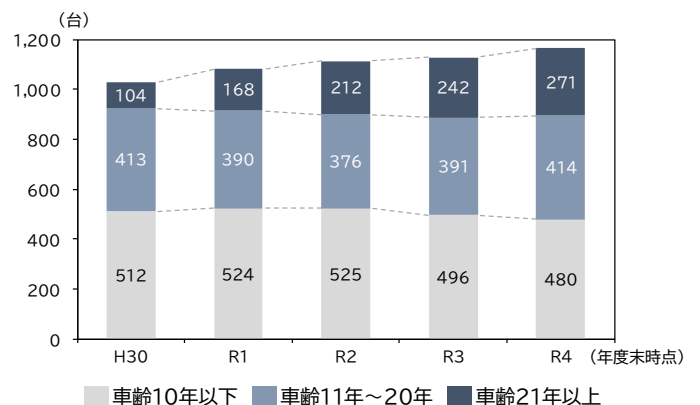
- ・個別最適化による非効率な運行及び施設整備や人員配置における無駄の発生
- ・サービスの偏在(都心部：過密、郊外部：過少など)



<都心部のバス路線の過密状況>

進まない設備投資

- ・DX化・GX化等の将来に向けた投資が困難な状況
- ・計画上の更新時期を迎えても使い続けなければならない車両



<8社の保有車両数と車齢の推移>

不十分な乗継環境と情報案内

- ・乗継環境の機能不足
- ・同一名称バス停の乱立による分かりにくさ
- ・情報案内に係る事業者間の連携不足



<老朽化した待合施設(郊外部)>



<都心部の同一名称バス停>

調査の概要

期 間：令和5年12月1日～12月28日（計28日間）

回答総数：2075件

回答者属性：年代

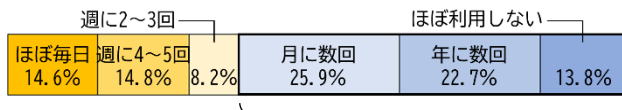
年代	20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上
割合	16.1%	18.0%	19.8%	21.4%	12.9%	11.8%

居住地

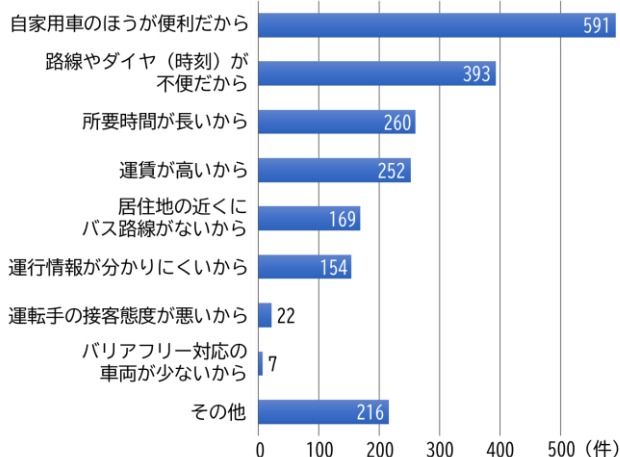
居住地	中区	東区	南区	西区	安佐南区	安佐北区	佐伯区	広島県内	広島県外
割合	11.6%	12.0%	10.5%	14.0%	14.5%	11.5%	10.3%	7.3%	1.2%

バスの利用状況

Q. バスの利用頻度を教えてください。

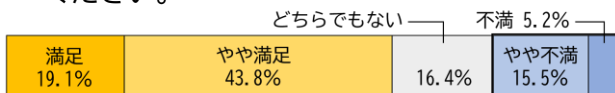


▶ Q. 日常生活でバスを利用しない理由を教えてください。（複数回答可）

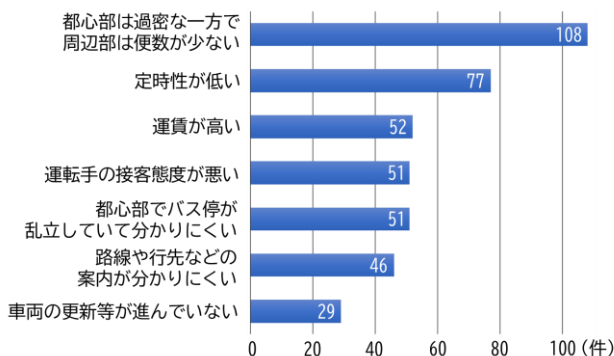


利用者の満足度

Q. 広島市内のバス事業全体への満足度を教えてください。



▶ Q. 具体的にどのようなことに不満を感じていますか。（複数回答可）



バス事業に関する現状認識

Q. 運転手不足による減便、バス路線の廃止が全国で相次いでいることを知っていますか。

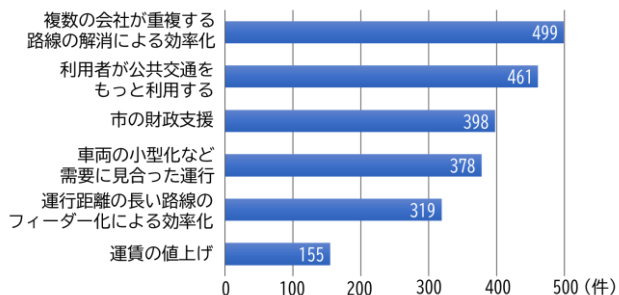


共同運営システムの必要性

Q. 広島市が進めている官民共同の取組は必要だと思いますか。

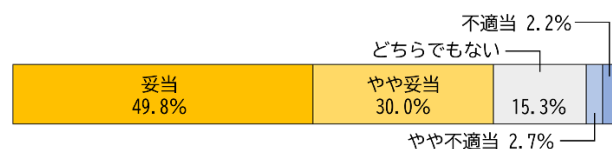


Q. バス事業の持続性を高めるためには何が必要だと思いますか。（複数回答可）



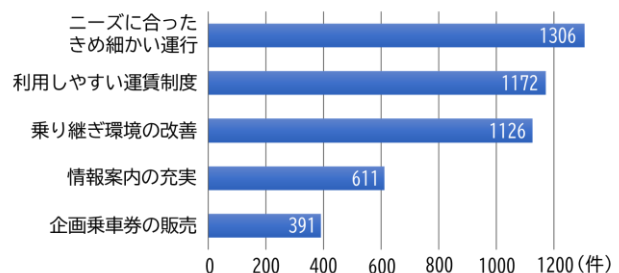
公的支援の必要性

Q. バス事業の持続性を高めるために公的支援を行うことについてどのように思いますか。



利用促進に向けた取組

Q. バスの利用を増やすためにはどのような取組が必要だと思いますか。（複数回答可）



2 共同運営システムの推進体制

(1) 協調・共創プラットフォーム（仮）

ア 設立の趣旨と役割

バス事業者の経営安定化と利用者目線での質の高いバスサービスの提供を目的とした「共同運営システム（広島モデル）」の中核を担う組織として、事業者にとって財政負担の大きな「バスサービスに必要な基盤の整備・管理」や、個社では効果が出にくい「路線再編計画、利便性向上策、業務改善計画の企画立案などのサービス・マネジメント」に官民共同で取り組む「協調・共創プラットフォーム（仮）（以下「プラットフォーム」という。）」を設置し、乗合バス事業の持続可能性を高める。

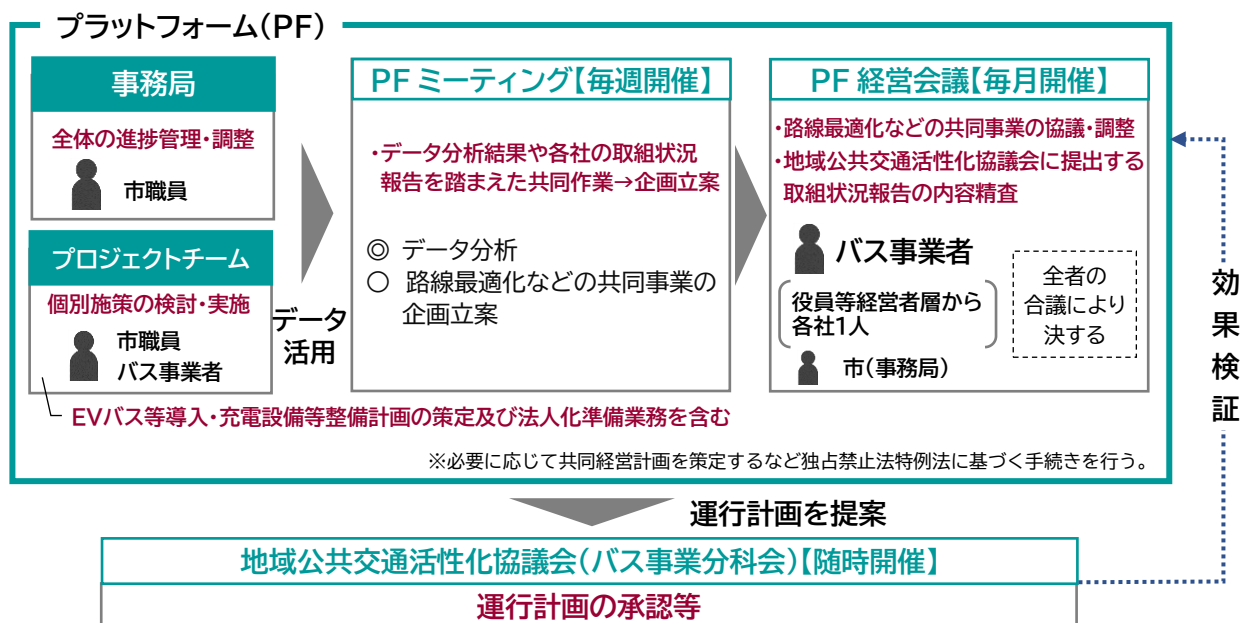
イ 組織体制

▶ プラットフォームの立上げ

- 令和6年4月1日に、任意組織として市とバス事業者が参画するプラットフォームを市の本庁舎内に設置し、共創による取組を開始する。
- プラットフォームでは、路線最適化などの共同事業に加え、EVバス等導入・充電設備等整備計画の策定及び法人化※に向けた準備業務を行う。

※ EVバス等や充電設備等の基盤の整備・管理業務（財産保有）を行うには、法人化が必須である。

【令和6年4月以降の取組体制イメージ】



▶▶ プラットフォーム法人化

- プラットフォームは、EVバス等の導入や充電設備等の基盤整備・管理業務（財産保有）の本格化に合わせて法人化する。
- 法人の形態については、プラットフォームが営利を目的とした事業を行う組織ではないことや、設立に当たっては資金拠出が必須ではないため事業者が参画しやすいことから「一般社団法人」とする案を軸とし、最終的には市とバス事業者等との協議により決定する。

ウ 今後の進め方

- 令和6年4月 プラットフォーム設置（広島市役所本庁舎内）
共創による取組、法人化準備業務開始
- 令和7年1月 プラットフォームの法人化
4月 法人業務の本格稼働（事務所の移転及び専任職員の配置）

(2) 地域公共交通活性化協議会（バス事業分科会）

ア 役割

まちづくりの観点を踏まえたサービス水準の設定を行うとともに、プラットフォームや各事業者から提案のあった運行計画について、客観的な立場から内容を審査し、承認する。

また、プラットフォームや各事業者から定期的に報告される運行状況・取組状況等について評価し、必要に応じて見直しの意見を述べる。

イ 構成員

学識経験者（部会長）、利用者代表、バス事業者、運輸局及び広島市により構成することを案とし、最終的には、地域公共交通活性化協議会において決定する。

3 共同運営システムでの取組

(1) 基本的な考え方

乗合バス事業は極めて厳しい経営状況にあり、各社単独で事業の継続や将来に向けた新たな取組の推進などを図っていくことは難しいため、官民それぞれの強みを組み合わせる共創による全体最適化の考え方の下、次の6つの戦略に従って、具体的な取組を進めていく。

- 戦略1 利用者目線での質の高いサービスの提供
- 戦略2 収支改善や運転手の安定的な確保等による経営の安定化
- 戦略3 まちづくりと一体となった移動需要の創出
- 戦略4 コンパクトな都市づくりを支える持続可能なバスネットワークの構築
- 戦略5 新技術等の積極的な導入によるバス事業のスマート化
- 戦略6 災害時等に継続的なサービス提供ができるレジリエントなシステムの構築

(2) 具体的な取組

戦略1 利用者目線での質の高いサービスの提供

- ▶ データを活用したサービス水準の改善
 - ・データ分析基盤の構築
 - ・データ分析に基づく路線の最適化 など

令和5年12月に実施した実証運行の結果も踏まえながら、都心部の過密路線の解消、長大路線のフィーダー化、地域の実情にあった運行形態の見直しなどの路線の効率化を進めるとともに、これに併せたバス路線の新設等に取り組む。

- ▶ わかりやすさ、使いやすさ及び快適性の向上
 - ・乗継環境の改善やバスロケーションシステム（以下「バスロケ」という。）の高度化等
 - ・共同によるWEBサイト等の整備
 - ・共同コールセンターの設置 など



バス待合所（可部駅）

戦略2 収支改善や運転手の安定的な確保等による経営の安定化

- ▶ 共同での全体最適化による収支改善
 - ・データ分析に基づく路線の最適化〔再掲〕
 - ・EVバス・充電施設等の共有化 など
- ▶ 処遇やイメージの改善等による運転手の安定的確保
 - ・運転手の処遇改善
 - ・労働環境の改善（休憩施設や女性専用スペースの整備など）
 - ・採用情報や柔軟な就労制度に関する広報の強化 など



EVバス用充電施設



女性専用
トイレ

戦略3 まちづくりと一体となった移動需要の創出

- ▶ 利用促進策の強化
 - ・ニーズ調査やデータ分析に基づくダイヤ・ルートの見直し
 - ・多様なニーズに対応した共通の運賃制度の導入
 - ・地域コミュニティの活動への支援 など

バスと広電電車共通の乗車券＜シティパス＞

2022年11月1日
新登場!

エリア内のバス 広電電車 が乗り放題 /
便利な共通バス3種類販売開始!

New! 広島シティパス

広島シティバスは広島県内唯一の広域バスで、エリア内を自由に乗り降りできることで通勤・通学以外にも日々の生活に役立てていただけます。

有効期間 1ヶ月・3ヶ月・6ヶ月・12ヶ月

乗車人数	料金
大人(通勤)	8,300円/月
大人(通学)	6,000円/月

New! 広島シティバスワイド

広島シティバスより広い範囲で利用可能!

有効期間 1ヶ月・3ヶ月・6ヶ月・12ヶ月

乗車人数	料金
大人(通勤)	14,000円/月
大人(通学)	11,000円/月

利用可能エリアマップ

New! デジタルシティパス

220円均一エリア(広島シティバスと同一エリア)内が最大の特典(乗り放題)！通学と通業すればお得になる新しいデジタルチケットが販売開始!

利用可能日	利用可能時間
平日	10:00～16:00
土曜・日曜・祝日	6時間有効

乗車人数	料金
大人	400円
小児	200円

デジタルシティパスは、MOBIRYでご購入いただけます。

3種類の共通バスについて 詳しくはWEBサイトをご覧ください

■特徴

- ・区間定期と異なり、エリア内を運行するバス7社と広電電車に乗り放題で、移動がさらに便利に
- ・通常の乗車料金、区間定期と比べてお得に利用可能

■導入効果

- ・シティパス利用者の移動回数は約39回/月で、区間定期利用者の約32回/月に比べて2割程度多く、新たな移動需要が創出されている

戦略4 コンパクトな都市づくりを支える持続可能なバスネットワークの構築

- ▶ まちづくりの観点からのサービス水準の確保
 - ・都市計画や観光政策等と連携したサービス水準の設定 など
- ▶ モード間や路線間の乗継利便性の向上
 - ・乗継環境の改善やバスロケの高度化等〔再掲〕 など



高度化されたバスロケ
(西広島駅南口広場)

戦略5 新技術等の積極的な導入によるバス事業のスマート化

- ▶ 共同での企画立案部門の立ち上げ
 - ・各社の人材のプラットフォームへの集約による企画立案の高度化、効率化
 - ・自動運転やMaaS等の社会実装に向けた調査研究 など
- ▶ 設備投資促進のための公的支援の拡充
 - ・GXに対する公的支援の拡充（EVバス・充電施設等）
 - ・IT点呼システムの導入などによる業務改善 など



IT点呼システム

カーボンニュートラルの実現及び車両の快適性向上のため、EVバス・充電施設の計画的な導入に取り組む。

戦略6 災害時等に継続的なサービス提供ができるレジリエントなシステムの構築

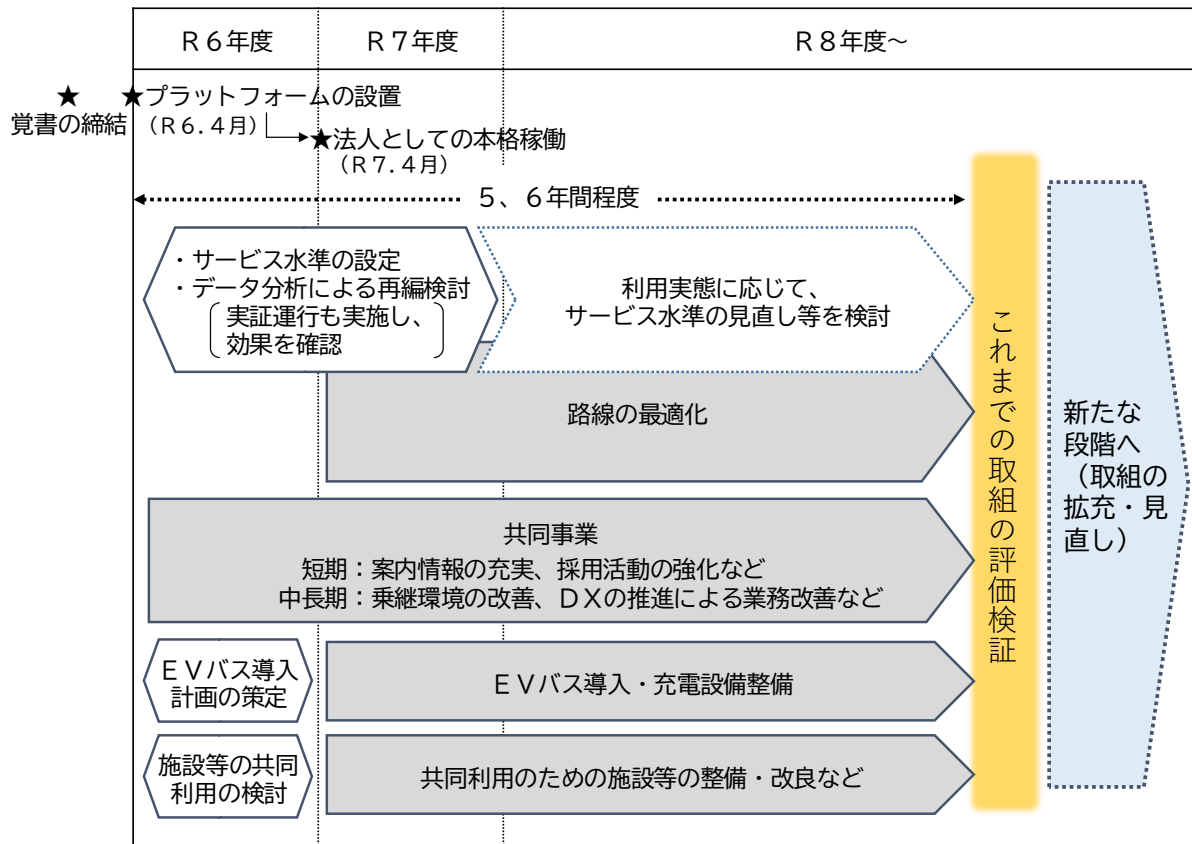
- ▶ 事業者間の連携体制の強化
 - ・共同でのBCP（事業継続計画）の策定
 - ・運転手の相互派遣 など
- ▶ 災害時等を想定したインフラ整備
 - ・施設等の共有化による代替性の確保
 - ・バスロケの高度化（災害情報の発信）
 - ・電源としてのEVバスの活用 など



EVバス（可部循環線）
※災害時には電力供給源として利用

(3) 取組のロードマップ

本年度中に共同運営システムの構築に係る覚書を本市とバス事業者で締結し、以下のロードマップに沿って取組を展開していく。



4 サービス水準の設定の考え方

持続可能で使いやすい乗合バスサービスを実現するため、まちづくりとの連携や利用者ニーズ等の様々な観点を踏まえ、「運行ルートと運行頻度」、「交通結節点の乗継環境」の2点について、目指すべきサービス水準を設定する。

サービス水準の設定は、以下の考え方に基づいて行う。

(1) 運行ルートと運行頻度

① バスネットワークの機能別及び時間帯別に、確保すべきサービス水準の目安を設定

バス活性化基本計画（平成27年8月策定）では、「基幹バス」、「デルタ内拠点アクセス補完バス」、「郊外部アクセス補完バス」のネットワーク機能別及び「ピーク時」、「オフピーク時」の時間帯別に、目標とするサービスレベルを掲げており、これをベースとしながら、近年のバスの運行実態や利用状況などを踏まえて再整理を行う。

<バスネットワークの種類>

基幹バス	都心と拠点地区又は拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するバス
デルタ内拠点アクセス補完バス	デルタ市街地の各エリアから都心又は拠点地区へのアクセスを担うバス
郊外部アクセス補完バス	郊外部において、主に基幹公共交通（鉄道、アストラムライン、基幹バス）までのアクセスを担うバス

② まちづくりの観点や利用実態等も踏まえながら、「公共公益施設が立地するなど、一定の輸送需要が期待できるにもかかわらず、サービスレベルが低いあるいはサービスがない地域」、「移動需要に対して供給過剰で非効率な路線」、「採算性が著しく悪く、運行の継続が困難となっている路線」など、①の目安と比べて大きな過不足がある路線や地域を抽出

③ ②で抽出した路線について、沿線地域の人口動態や人流等にも留意しながら、具体的なサービス水準を設定

(2) 交通結節点の乗継環境

デルタ内の交通拠点、郊外部の交通拠点、交通拠点以外の乗継地点など、交通結節点の機能別に、バス同士や他モードとの乗り継ぎの際の待ち時間や待合環境等の目安を設定する。

5 公的支援の考え方

現在、乗合バス事業は、新たな投資ができない上に事業の継続までもが困難となっており、極めて厳しい経営状況に直面している。そこで本市はバス事業者と連携して、国の支援制度を活用しながらシステムの再構築に取り組んでおり、その初期段階における重点的かつ実効性の高い公的支援を行うことで、事業者の収支改善とともに、各事業者による積極的な利用者サービスの向上を同時併行的に促進することにより、新規需要を生み出し、公共交通の持続可能性等を格段に高めていくことを目指す。

(1) 拡充の内容

運行費補助の上乗せ 【バス事業者の経営安定化が図られるまでの時限的措置としての増額】

① 最適なバスネットワークの構築のための財政支援

- ・市が単独補助している「第3種生活交通路線」の対象系統を拡大（必要なサービス水準の確保のための対象系統追加など）

単なる赤字補てんではなく、バスネットワークの最適化につながる効果的な支援となるよう、新たな仕組みを検討

（検討例）

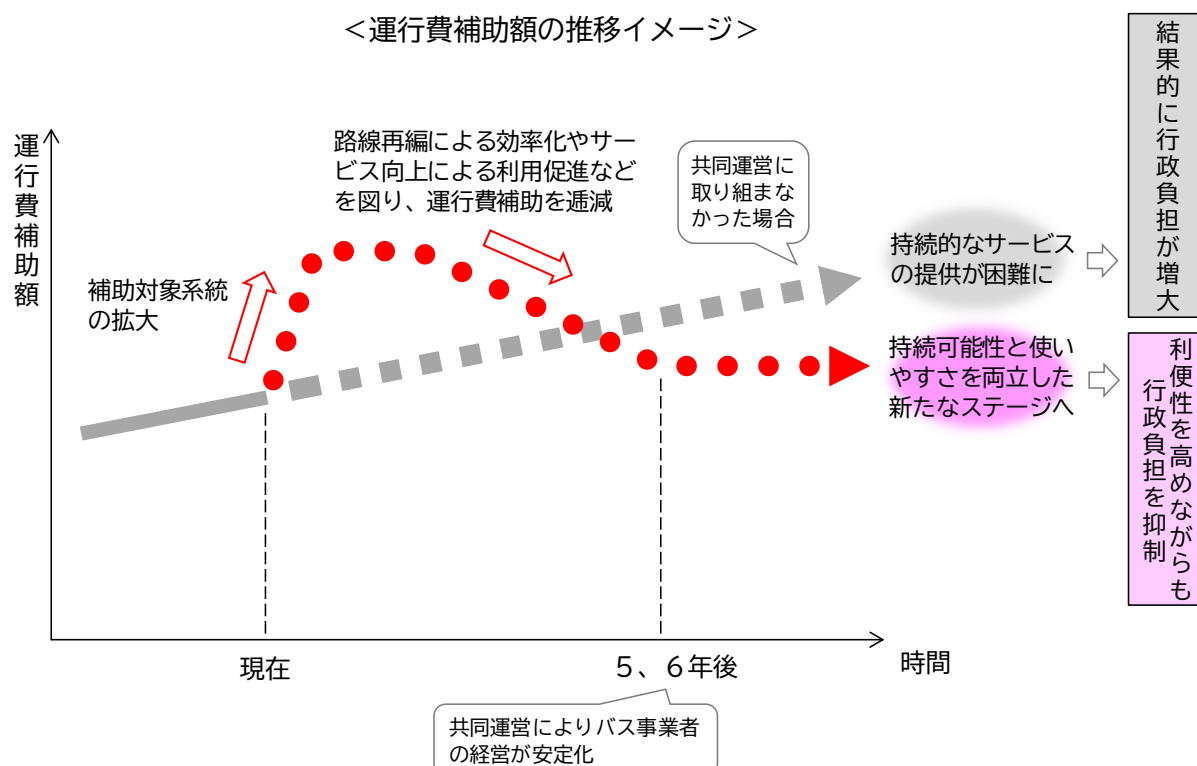
- ア 対象系統追加に当たっては、路線再編等による効率化の可能性を検討する。
- イ また、事業者単位で、補助対象系統全体について、複数年補助や、地域と連携した利用促進策の実施、法定協議会への定期的な報告等を組み合わせて運用する「広島版のエリア一括協定運行事業」の導入なども検討する。

- ・路線再編に伴う小型車両の導入支援

② 車両やシステム類のランニングコストへの財政支援

- ・車両の維持管理費や決済システム、バスロケの運用費に対する補助

<運行費補助額の推移イメージ>



再構築のためのインフラ整備への財政支援

- ① 共同で使用する施設等の整備への財政支援
 - ・乗継環境の改善や、ＥＶバス・充電施設、車庫、バス停、バスロケなどの整備
- ② 交通ＤＸ・ＧＸの推進のための財政支援
 - ・業務改善のためのＤＸ化
 - ・路線再編や、共同による運行及びサービス向上を行う路線に係るＥＶバス・充電施設の導入

共創による路線再編や利用促進の取組への財政支援

- ① 路線再編の実証運行に係る欠損補助
 - ・本格実施の円滑化を図るための実証運行の実施
- ② まちづくりと連携した利用促進策への財政支援
 - ・大規模イベントやコミュニティ活動と連携した運賃割引キャンペーン等の実施

(2) 国の支援制度の活用

「運行費補助の上乗せ」については、バスの運行維持に要する地方負担額に対する特別交付税措置、「再構築のためのインフラ整備への財政支援」については、社会資本整備総合交付金の地域公共交通再構築事業など、「共創による路線再編や利用促進の取組への財政支援」については、共創モデル実証プロジェクトの共創モデル実証運行事業など、国の支援制度をそれぞれ最大限活用する。

さらに、共創による取組の実効性をより高められるよう、国に対して、必要となる制度改正や新たな支援策等について、様々な機会を活用して要望する。

<国による主な支援制度>

	内 容
特別交付税措置	自治体が地方バス路線の運行維持に要する経費を負担した場合に財政措置（地方負担額の８０％が対象）
社会資本整備総合交付金 〔地域公共交通再構築事業〕	地域公共交通ネットワークの再構築を実現するため、中長期的に必要なネットワークの形成に必要な施設整備等を行う事業に対する財政支援 〔補助率１／２、かつ、地方負担額の８０％が特別交付税措置の対象〕
共創モデル実証プロジェクト 〔共創モデル実証運行事業〕	地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証事業に対する財政支援（補助率２／３、上限１億円）