

# 広島市地域公共交通活性化協議会 第5回バス事業分科会

日 時：令和8年1月6日（火）9：30～  
場 所：広島市役所本庁舎14階 第5会議室東側

次 第

## 1 開 会

## 2 議 題

- (1) バス路線の最適化に向けたネットワークの軸の設定と目指すべきサービス水準について（報告）  
【資料1】
- (2) 西風みなとラインの実証運行について（報告）  
【資料2】
- (3) 広島バス29号線の本格運行（案）について（審議）  
【資料3】
- (4) (一社)バス協調・共創プラットフォームひろしまの経営計画の策定について（報告）  
【資料4】

## 3 閉 会

# 広島市地域公共交通活性化協議会 第5回バス事業分科会 配席表

日 時：令和8年1月6日（火）9時30分～

場 所：広島市役所本庁舎14階 第5会議室東側

広島工業大学工学部  
環境土木工学科教授  
伊藤 雅 分科会長

広島市社会福祉協議会  
会長  
田村 興造 委員

広島消費者協会  
理事・顧問  
栗原 理 委員

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
	<input type="radio"/>	

国土交通省中国運輸局  
交通政策部交通企画課長  
鎌田 隆聖 委員

交通事業者  
エイチ・ディー西広島株式会社  
常務取締役  
砂古 智之 委員

広島市道路交通局  
公共交通政策部長  
橋本 英士 委員

事務局

## 広島市地域公共交通活性化協議会 第5回バス事業分科会委員

令和8年1月6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 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	
エイチ・ディー西広島株式会社 常務取締役 砂古 智之	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
国土交通省中国運輸局交通政策部 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

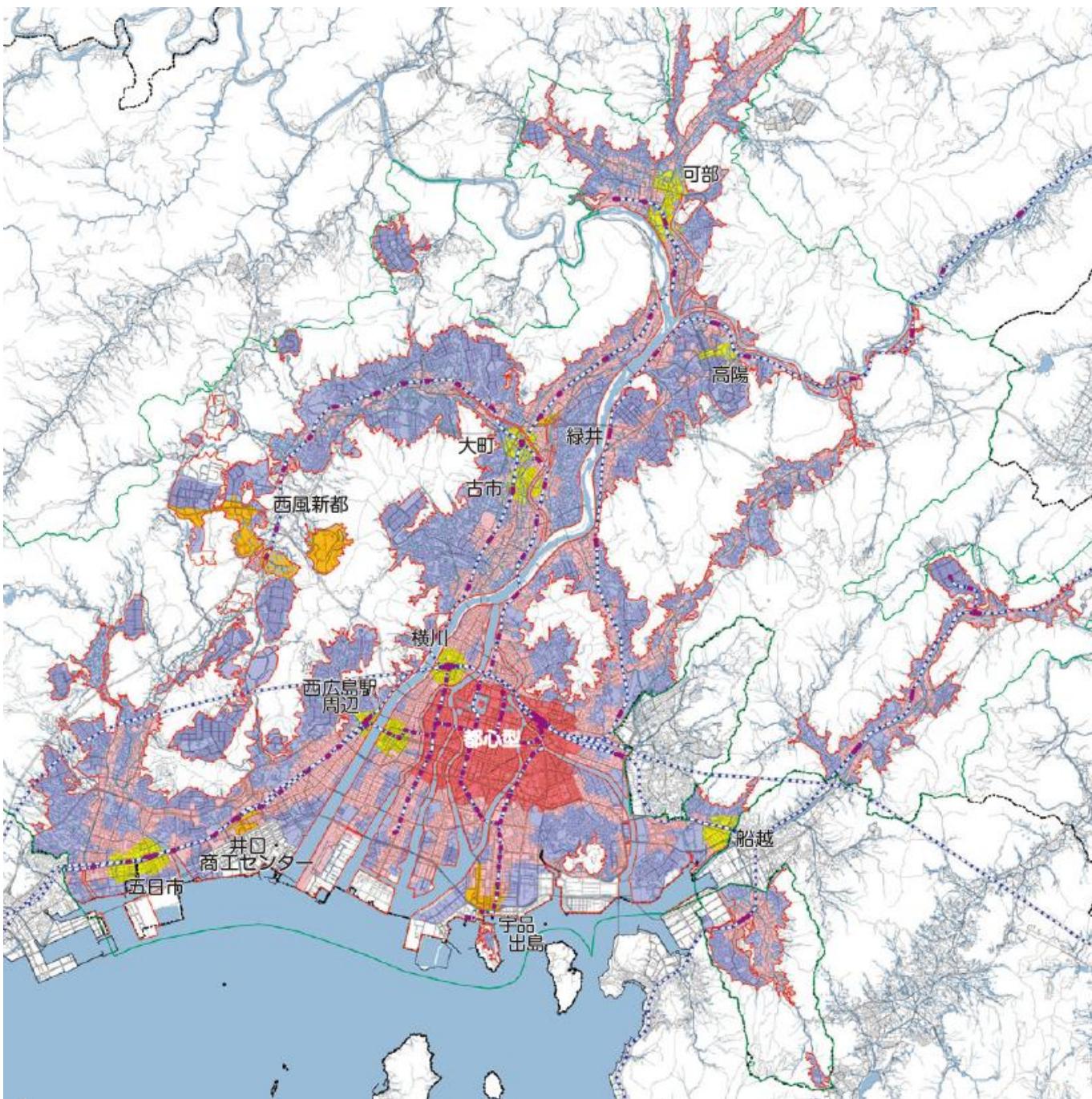
◎：分科会長

### 【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)

### (1) 広島市立地適正化計画について



## 凡 例

- 都市計画区域
- 市街化区域
- 高次都市機能誘導区域（都心型）
- 高次都市機能誘導区域（広域拠点型）
- 都市機能誘導区域（地域拠点型）
- 都市機能誘導区域（一般地域型）
- 居住誘導区域【居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域と重複しない部分】

## 広島市の立地適正化計画における誘導区域設定の考え方

種類	分類		区域
都市機能誘導区域	一般地域型	市内の公共交通にアクセスしやすい場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR在来線駅からの徒歩圏域(500m)</li> <li>・アストラムライン駅からの徒歩圏域(500m)</li> <li>・広電宮島線駅からの徒歩圏域(500m)</li> <li>・路面電車電停からの徒歩圏域(300m)</li> <li>・幹線道路の主要なバス停からの徒歩圏域(300m)</li> </ul>
	地域拠点型	地域的な都市機能を担う拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通拠点や中心的施設等からの徒歩圏域(500m)</li> </ul> <p>※西広島駅周辺、横川、古市、大町、高陽、可部、船越、五日市の各地区</p>
高次都市機能誘導区域	広域拠点型	広域的な都市機能を担う拠点地区	<p>西風新都</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域のうち、『活力創造都市「ひろしま西風新都」推進計画2013』に示す「中央軸」沿道の商業系の用途地域や大学、広域公園(陸上競技場)などの高次都市機能施設が立地するエリアを設定</li> <li>・その他(宇品・出島、井口・商工センター、緑井の各地区)</li> <li>・交通拠点や中心的施設等からの徒歩圏域(500m)</li> </ul>
	都心型	都心の核及びその隣接エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心の核である広島駅周辺地区と紙屋町</li> <li>・八丁堀地区のエリアと、これに隣接する高次都市機能を有する施設(広島大学病院、舟入市民病院等)が立地するエリア</li> </ul>

居住誘導区域:「基本的な考え方※」を元に、現在の市街化区域を基本に設定

ただし、法令等により居住誘導区域に設定できない等の次のエリアは除外

- たたし、法律等による居住誘導区域に設定できる。以下の3つは例である。

  - ① 都市再生特別措置法の規定により設定できないエリア(災害危険区域(急傾斜地崩壊危険区域))
  - ② 住宅建築を制限しているエリア(工業専用地域、流通業務地区、臨港地区及び一部の地区計画区域)
  - ③ 居住を誘導することが適さないエリア(土砂災害特別警戒区域(建築基準法の規定により建築物の構造を制限しているエリア))

## ※居住誘導区域設定の基本的な考え方

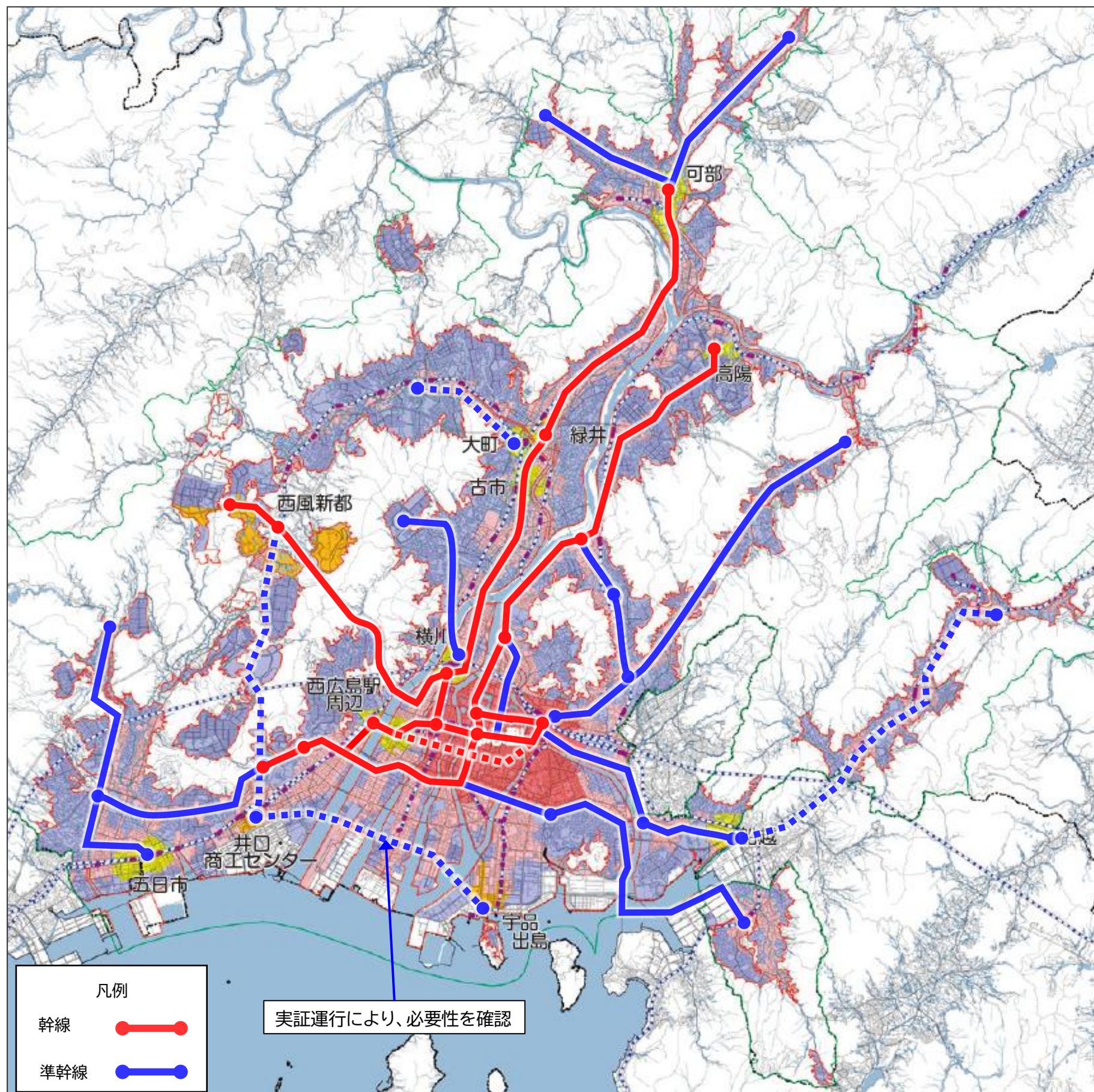
- ①本市では、平成27年時点で、市民の大半(約96%)が市街化区域内に居住し、市街化区域の大半(約83%)が人口集中地区(DID※)となっており、計画期間とする平成42年までの市街化区域内の人口減少は3%程度(約114万人→約111万人)と緩やかなものであること。

②市街化区域内において、人口集中地区となっていない地区についても、その大半が人口集中地区の人口密度要件である40人／ha以上となっており、この状況は計画期間とする平成42年(2030年)まで継続する見込みであること。

③本市では、「200万人広島都市圏構想」を掲げ、「出生率の向上」と「若い世代の人口確保」を実現することで人口減少に歯止めをかける施策を進めていること。

※ 国勢調査において、人口密度が約40人／ha以上の基本単位区等が互いに隣接し、合わせて人口5,000人以上を有する地域

## (2) まちづくりの観点を踏まえたバス路線の最適化に向けたネットワークの軸の設定



PFにおける路線最適化の検討にあたっては、立地適正化計画の誘導区域内を走行する基幹的なバスを幹線・準幹線として設定→各区分にそれぞれ必要な運行頻度等を設定した上で、方面別に路線の最適化を検証(今回設定した幹線軸等は最適化の議論等を踏まえ適宜追加・修正を行う)

### 【幹線・準幹線・枝線の区分(案)】 ※名称は仮称

#### 【幹線】

- ・拠点から都心への移動の多くをバスが担い、都市の骨格形成に寄与する路線
- ・可部線・芸備線など、並行する鉄軌道の頻度が低い路線・区間

#### 【準幹線】

- ・都心や拠点への移動が一定数あるが、
- ・範囲が限定・分散している路線(都心以外の拠点へのアクセス路線を含む)
- ・山陽本線など頻度・輸送量が充実した軌道系が並行して運行している路線・区間

#### 【枝線】

- ・幹線・準幹線以外の路線
- ・(幹線・準幹線に位置づけのない拠点間を結ぶ路線を含む)

※今回設定した幹線軸の区分は主にデルタ周辺部の地域から都心や拠点へのアクセスに係るものであり、デルタ内路線に係る軸は同様の考え方をベースに別途検討

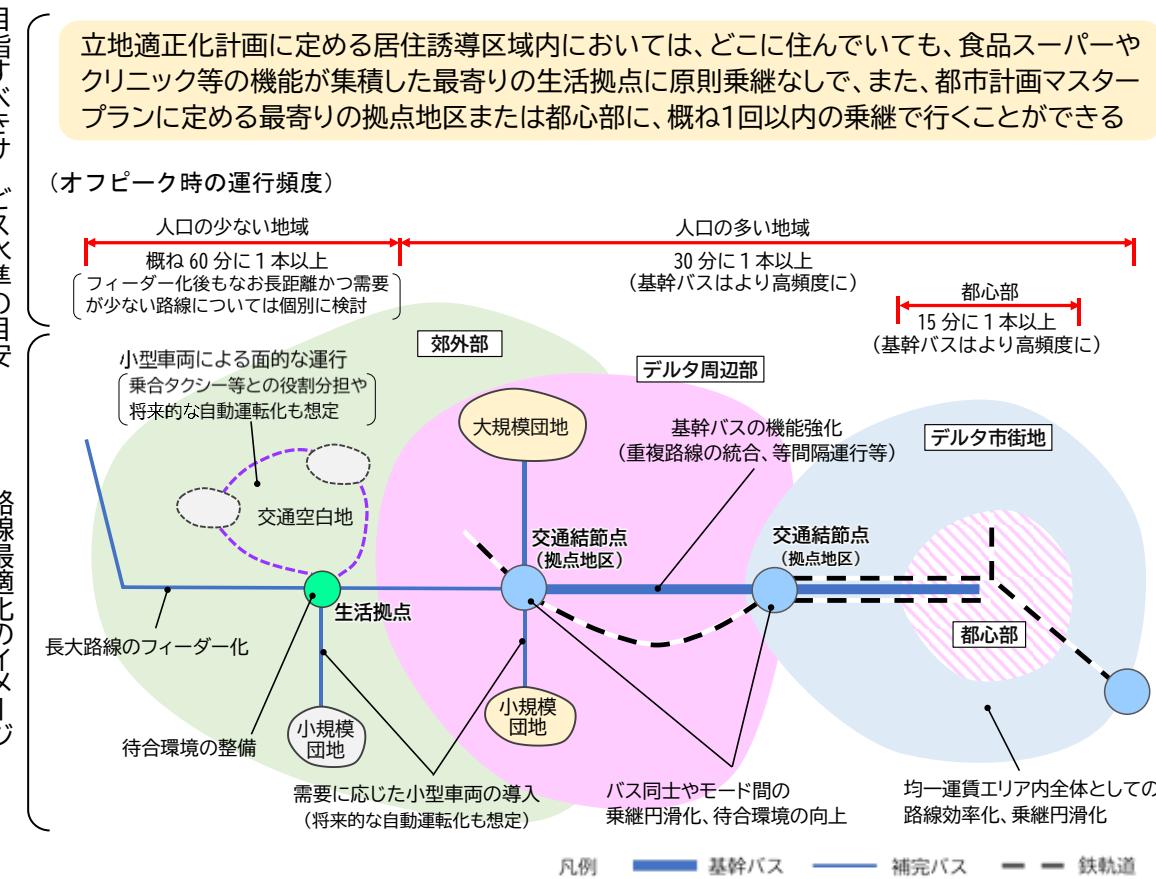
凡 例

■	都市計画区域
■	市街化区域
■	高次都市機能誘導区域（都心型）
■	高次都市機能誘導区域（広域拠点型）
■	都市機能誘導区域（地域拠点型）
■	都市機能誘導区域（一般地域型）
■	居住誘導区域【居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域と重複しない部分】

### (3) ネットワークの軸の設定を踏まえた目指すべきサービス水準について

#### 当初設定したサービス水準の目安

目指すべきサービス水準の目安



#### オフピーク時の運行頻度

地域区分	人口区分	サービス水準目安
都心部	人口の多い地域	15分に1本以上
	人口の少ない地域	概ね60分に1本以上
デルタ市街地	人口の多い地域	30分に1本以上
	人口の少ない地域	概ね60分に1本以上
デルタ周辺部	人口の多い地域	30分に1本以上
	人口の少ない地域	概ね60分に1本以上
郊外部	人口の多い地域	30分に1本以上
	人口の少ない地域	概ね60分に1本以上

※基幹バスはより高頻度に

#### ネットワークの軸の設定を踏まえた目指すべきサービス水準

##### 設定の考え方

- 幹線・準幹線は各方面別の利用状況等を考慮して設定※
- 枝線路線は幹線・準幹線から概ね一段階低頻度に設定

※幹線の目安の試算方法

・1便当たりの人数の上限を30名(=バスの座席数)として、方面別に現状の利用者数(令和6年11月時点)を輸送する際に必要な本数を試算

##### 活用の方向性

- 利便性の観点からいずれの路線も原則としてヘッドダイヤとすることを目指す
- 幹線路線は、目安以上の運行間隔を維持するとともに、運行便数が過剰となっている路線を統合・再編(発生したリソースを他の地域へ配分)
- 枝線路線は、目安を下回っている地域で運行頻度を増加させ、日常の生活(買い物、通院等)におけるバス利用者増加を目指す

当初設定したサービス水準の運行頻度(オフピーク)は地域区分ごとに設定していたが、幹線・準幹線と枝線では利用状況や求められる運行頻度が異なることから、それぞれ区分した形でサービス水準を再設定するとともに、枝線のサービス水準は居住誘導区域外で区分して設定※全てオフピークの運行頻度

##### 幹線・準幹線

路線区分	サービス水準目安
幹線	概ね10分間隔 (6本/時以上)
準幹線	概ね20分間隔 (3本/時以上)

##### 枝線

地域区分	人口区分	サービス水準目安
居住誘導区域内 (デルタ市街地・デルタ周辺部)	人口の多い地域	30分~60分間隔 (1~2本/時以上)
	人口の少ない地域	概ね60分間隔
居住誘導区域外 (郊外部)	人口の多い地域	可能な限り維持
	人口の少ない地域	可能な限り維持

※適用する運行頻度は基本的に路線区分・地域区分や人口区分により判断するが、最終的に運行する頻度は地域の実情(人口密度や周辺施設、バスの利用状況等)を踏まえて総合的に判断する。  
(頻度の目安は最適化の議論等を踏まえ適宜改定する)

# 西風みなとラインの実証運行について

(一社) バス協調・共創プラットフォームひろしま

## 1 要旨

西風みなとラインは、広島市の広域拠点（宇品・出島地区、井口・商工センター地区、西風新都）間のアクセス向上を図る路線として平成30年に運行を開始しました。その後、コロナ禍による運行回数の変更や新規需要の獲得に向けたルート変更などに取り組んできましたが、利便性と持続性の向上に向けて更なる運行形態の見直しが必要なことから、実証運行の第一弾を実施するものです。

## 2 経緯

時期	内容	備考
H30.7～	運行開始 (15往復、土日祝のみ)	・目標値として10人/便を設定 ・実績は約8.2人/便
R2.10～	コロナ禍による利用者の減少を踏まえ、運行回数を変更 (15往復→10往復)	・変更前の実績は5人/便まで落ち込んだが、コロナ感染症が5類に移行後は約7.9人/便まで回復
R6.10～	新規需要の獲得に向けてルートを変更するとともに、アルパークで路線を分割 〔区間1：広島港桟橋～霞庚午線～アルパーク〕 〔区間2：アルパーク～鈴が峰～ジ アウトレット広島/免許センター〕 走行距離延長に伴い運行回数を変更 (10往復→9往復)	・実績は約6.1人/便 ・アルパークを跨ぐ利用者数が全利用者数に占める割合は20%から4%まで減少 ・広島港桟橋～ジ アウトレット広島間の利用は2人/便から約0.1人/便へ減少 ・広島港桟橋～アルパーク間の利用は約1.6人/便から約0.5人/便へ減少

## 3 これまでの取組から確認された課題

令和6年10月に、沿線人口の多い霞庚午線などを経由するルートへの変更を行いましたが、その際、走行距離の延長に伴う運行回数の減少を最小限に留めるためにアルパークで路線を二分割したところ、利用者数が約2割減少する結果となりました。

その主な要因としては、アルパークでの乗継ぎや、広島港桟橋からアルパークの間のルート変更に伴う所要時間の増加により利用が減少したことのほか、ルートの変更により期待していたほどの新規需要（霞庚午線沿線等から広島港桟橋やジ アウトレット広島等への移動）の獲得につながらなかったことなどが挙げられます。また、新規需要の獲得や広域拠点間のアクセス向上に向けては、運行日を平日にも拡大していくことが必要と考えられます。

## 4 将来像と実証運行（案）

### （1）将来像

西風みなとラインは、前述のとおり広島市の広域拠点間のアクセス向上を図る路線であり、各拠点で鉄軌道や船舶と接続することで広域移動が容易となることから、通勤・通学のほか、観光、買い物、娯楽など様々な移動を支え、ひいてはまちづくりにも大きく寄与することが期待されます。

このため、将来を見据え、段階的に実証運行を行うこととしています。

- 第一弾
  - 起終点の変更（ジ アウトレット広島から広域公園前駅へ延伸）
  - 運行ルートの変更（霞庚午線から広島南道路（広島高速3号線高架下）へ）
- 第二弾
  - 運行日の拡大（土日祝に加えて平日も運行）



### （2）実証運行（案）

運行事業者	広島電鉄、広島バス
運行開始日	令和8年2月11日（水） 《運行日は土・日・祝日のみ》
運行時間帯	8時台～19時台
運行回数	6往復（広島電鉄3往復、広島バス3往復）
ルート	下図参照
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルパークで二分割されている路線を統合〔乗継の解消〕</li> <li>・広島港桟橋からアルパークの間のルートを広島南道路（広島高速3号線高架下）に変更し、江波・観音・草津で乗降を可能に〔新規需要の獲得〕</li> <li>・起終点をジ アウトレット広島から市立大学前（広域公園前駅経由）へ延伸し、アストラムラインと接続〔公共交通ネットワークの強化〕</li> <li>・現状に引き続き、航路との乗継時間を考慮したダイヤを設定〔公共交通ネットワークの強化〕</li> </ul>
検証事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の統合による総利用者数及びアルパークを跨ぐ利用の変化</li> <li>・ルート変更による新規需要獲得の効果</li> <li>・事業者の運行効率化</li> </ul>



## 5 今後の予定

- 1月下旬 実証運行のお知らせチラシを沿線住民に配布
- 2月11日～ 実証運行開始

# 広島バス29号線の本格運行（案）について

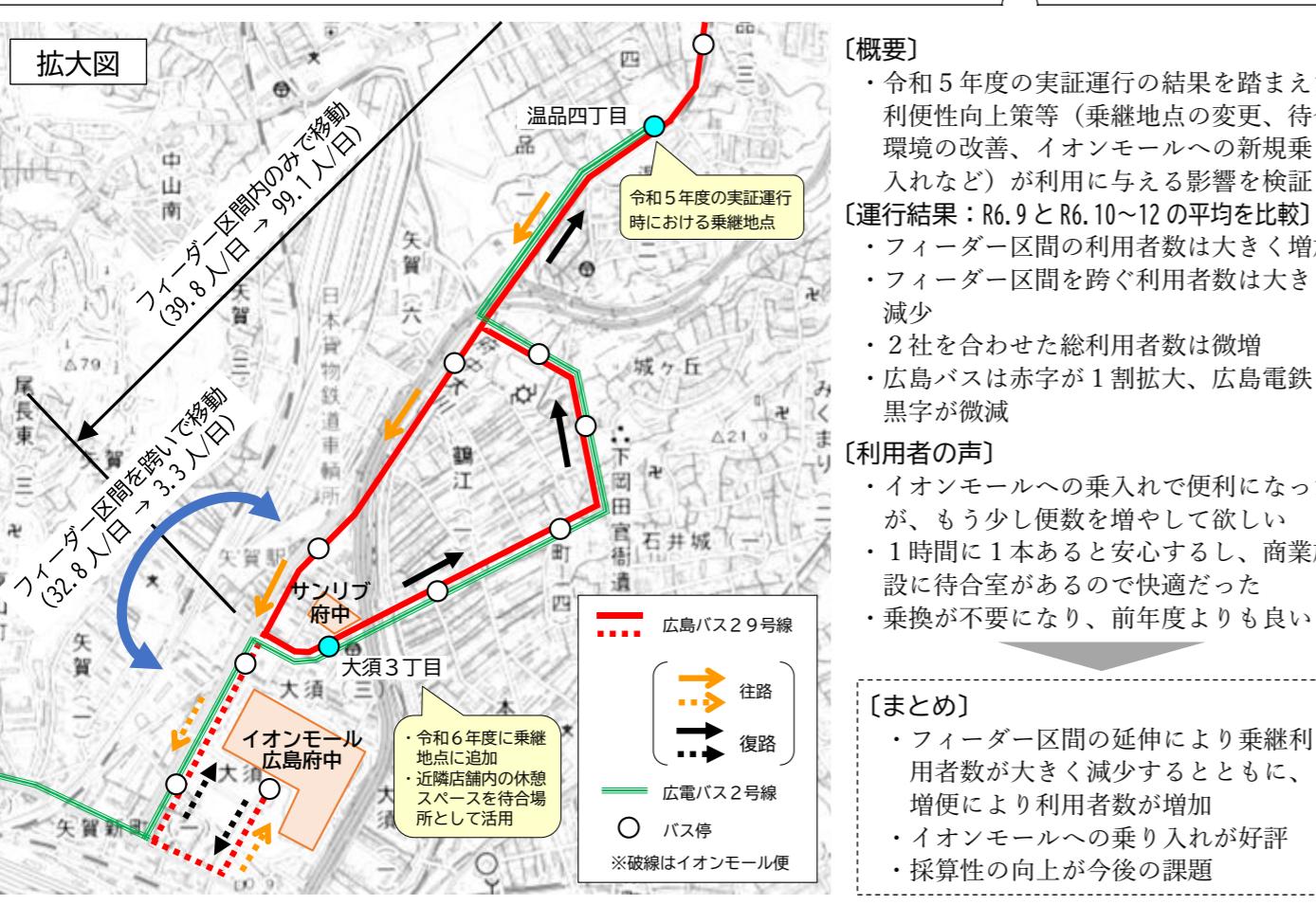
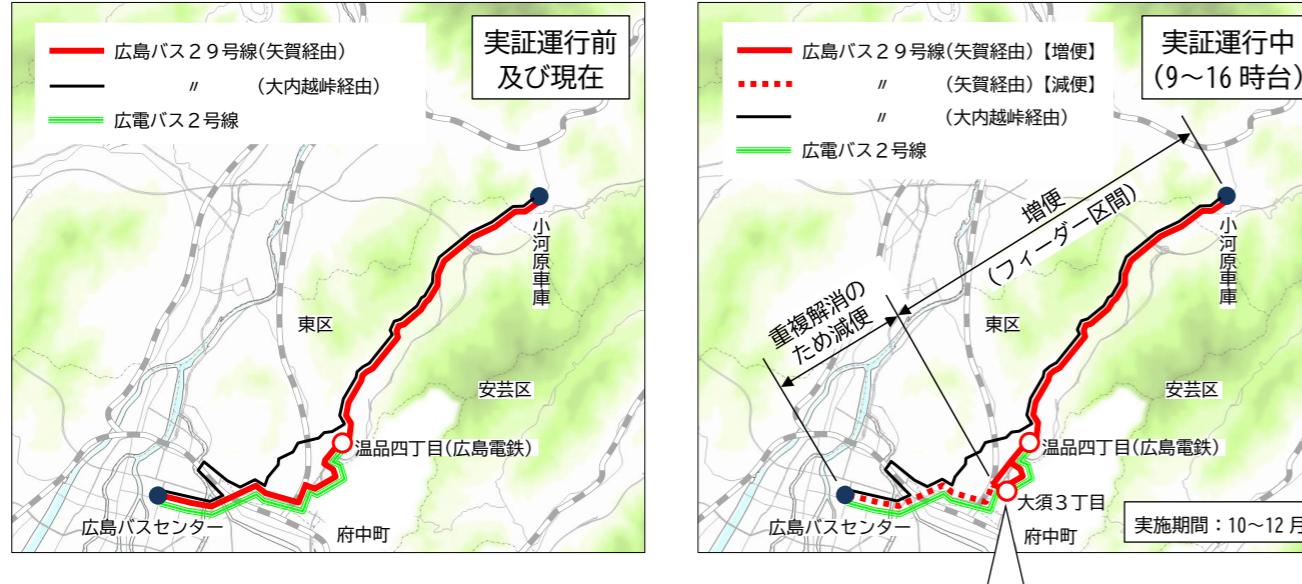
## 1. 主旨

広島バス29号線と広電バス2号線は、温品四丁目～広島バスセンター間で路線が重複しており非効率となっていることから、重複の解消による効率化とダイヤ拡充の効果検証などを目的に、令和5年度、令和6年度の2か年をかけて実証運行に取り組んできました。

この度、これまでの結果を踏まえて本格運行に移行するに当たり、その内容を説明するものです。

## 2. 昨年度の実証運行の結果（昨年度の結果は別紙参照）

〔運行ルート図〕



## 3. 本格運行（案）

### （1）運行概要

昨年度の実証運行の内容に更なる利用促進策を講じ、次のとおり本格運行に移行します。

運行事業者	広島バス
対象路線	29号線（矢賀経由）
運行開始日	令和8年3月11日（水）（予定）
時間帯	朝夕ピーク時を除く9時台～16時台
ルート	令和6年度の実証運行と同一
昨年度からの主な変更点	イオンモール広島府中へ乗り入れる便数を、1便から4便に増便

〔小河原車庫発のダイヤ（オフピーク時のみを記載）〕

R5実証運行前

時	分
9	36
10	36
11	37
12	
13	
14	
15	

R5実証運行

時	分
9	48
10	48
11	50
12	48
13	48
14	38
15	38

R6実証運行

時	分
9	36
10	36
11	36
12	28
13	28
14	37
15	37

本格運行（案）

時	分
9	36
10	36
11	36
12	27
13	27
14	27
15	27

イオンモール便の増便

### （2）運行頻度の考え方

当該路線は、矢賀経由と大内越峠経由で構成されていますが、このうち、矢賀経由はデルタ周辺部と郊外部を結ぶ「枝線」であることや、昨年度の利用実績及び利用者の声などから、概ね60分間隔での運行が適正と考えます。

## 4. 本格運行後のモニタリングについて

本格運行後も、利用者数や収支、利用者の声などを継続的にモニタリングし、必要に応じて運行計画の見直しを行うとともに、モニタリング結果等は本分科会に報告します。

## 5. 今後の予定

令和8年2月下旬 沿線町内会等への周知  
3月11日～ 本格運行開始

## 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

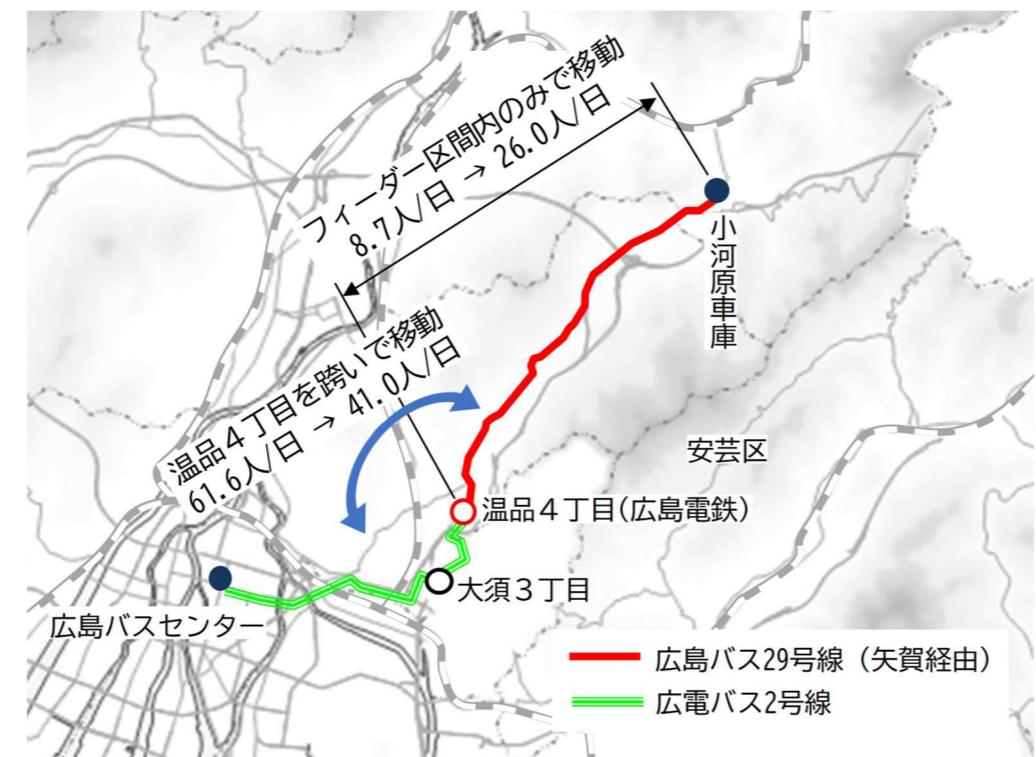


### ■ 検証内容

- フィーダー化を伴う増便によるアクセシビリティ向上と、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

		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
大内越峰	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

##### ② 広電バス2号線

		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

※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、大内越峰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

# 経営計画

(令和7年度～令和11年度)

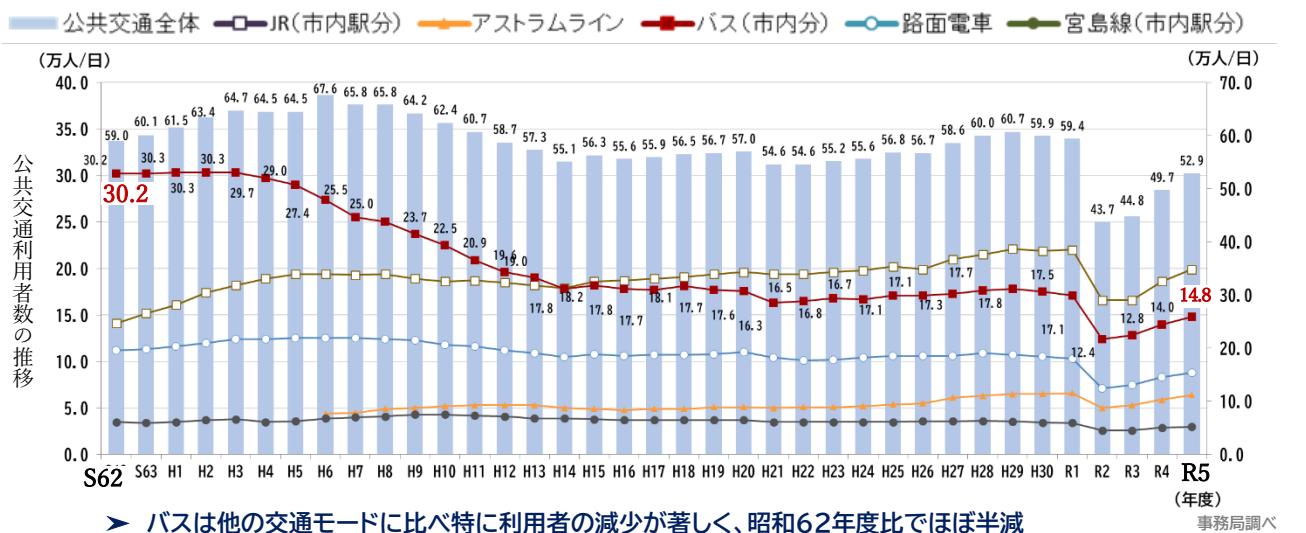
令和7年11月

一般社団法人バス協調・共創プラットフォームひろしま

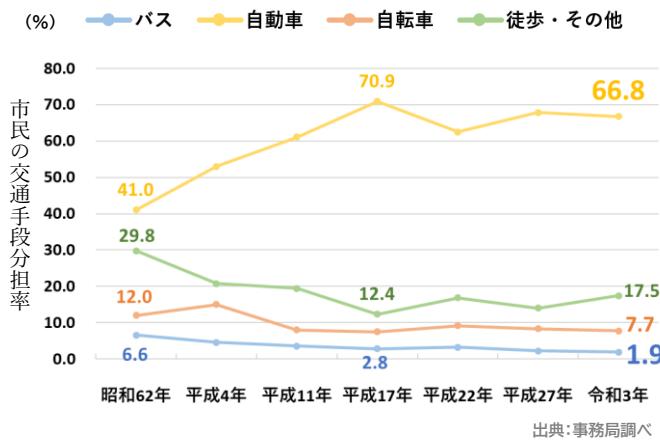


# 1 現状と課題

## ① 減り続けるバス利用



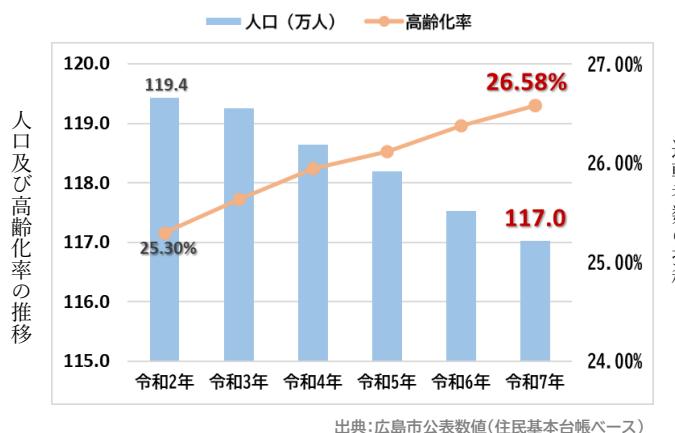
## ② 移動手段として選ばれなくなっているバス



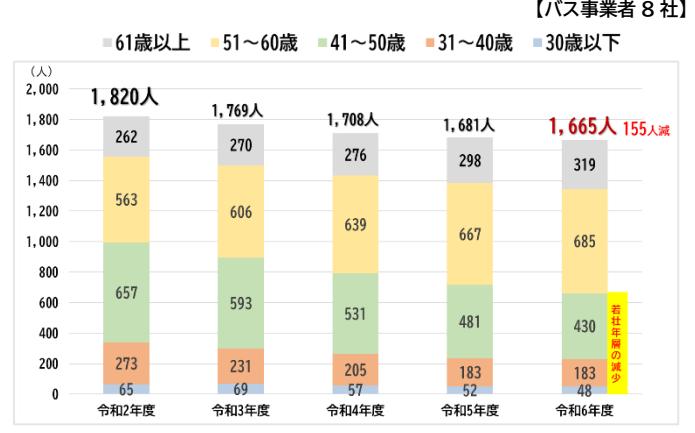
## ③ 下がり始めた外出率・トリップ数(広島市)



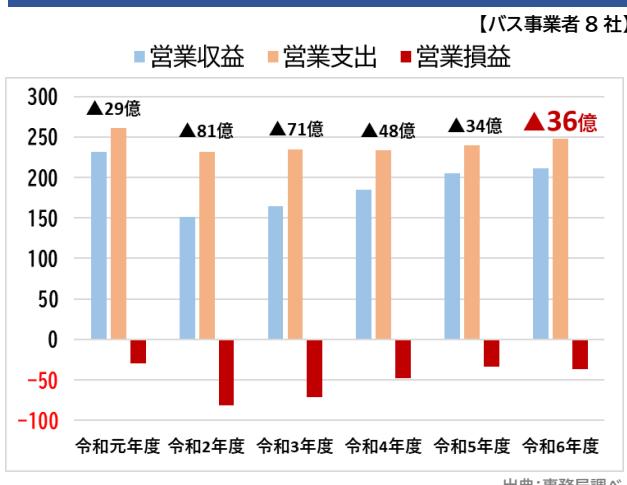
## ④ 進む人口減少と高齢化(広島市)



## ⑤ 歯止めのきかない運転者の減少

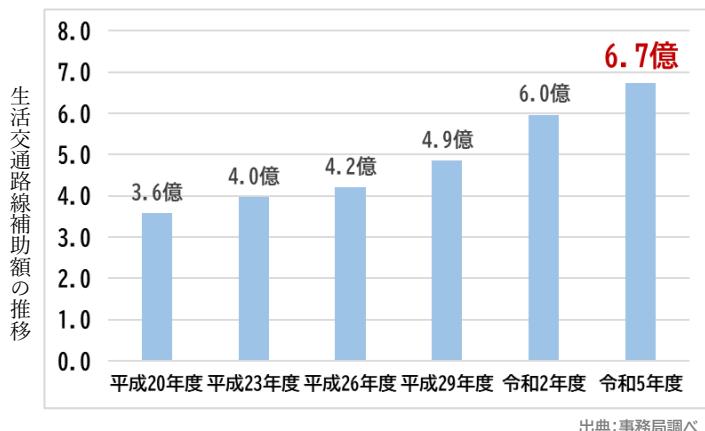


## ⑥ 解消しない乗合バス事業の赤字



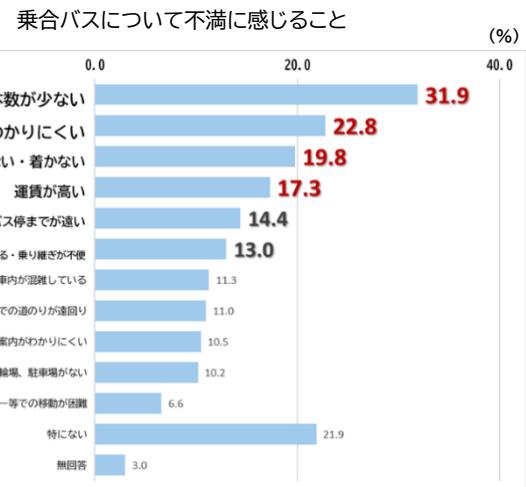
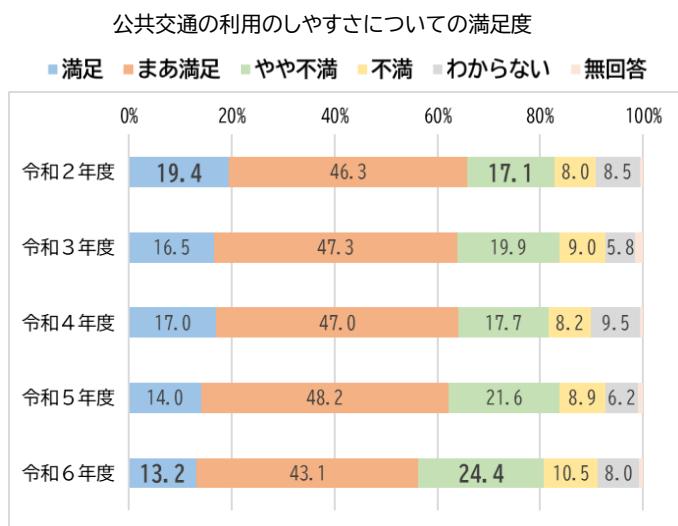
- ▶ コロナ禍が収束しても赤字構造は改善されておらず、抜本的な対策が必要

## ⑦ 増え続ける路線維持のための補助金(広島市)



- ▶ 補助金による対症療法では根源的な課題の解決に至らず、補助額は年々増加

## ⑧ バスサービスに対する不満の声



出典:R6 市民意識調査 (広島市)

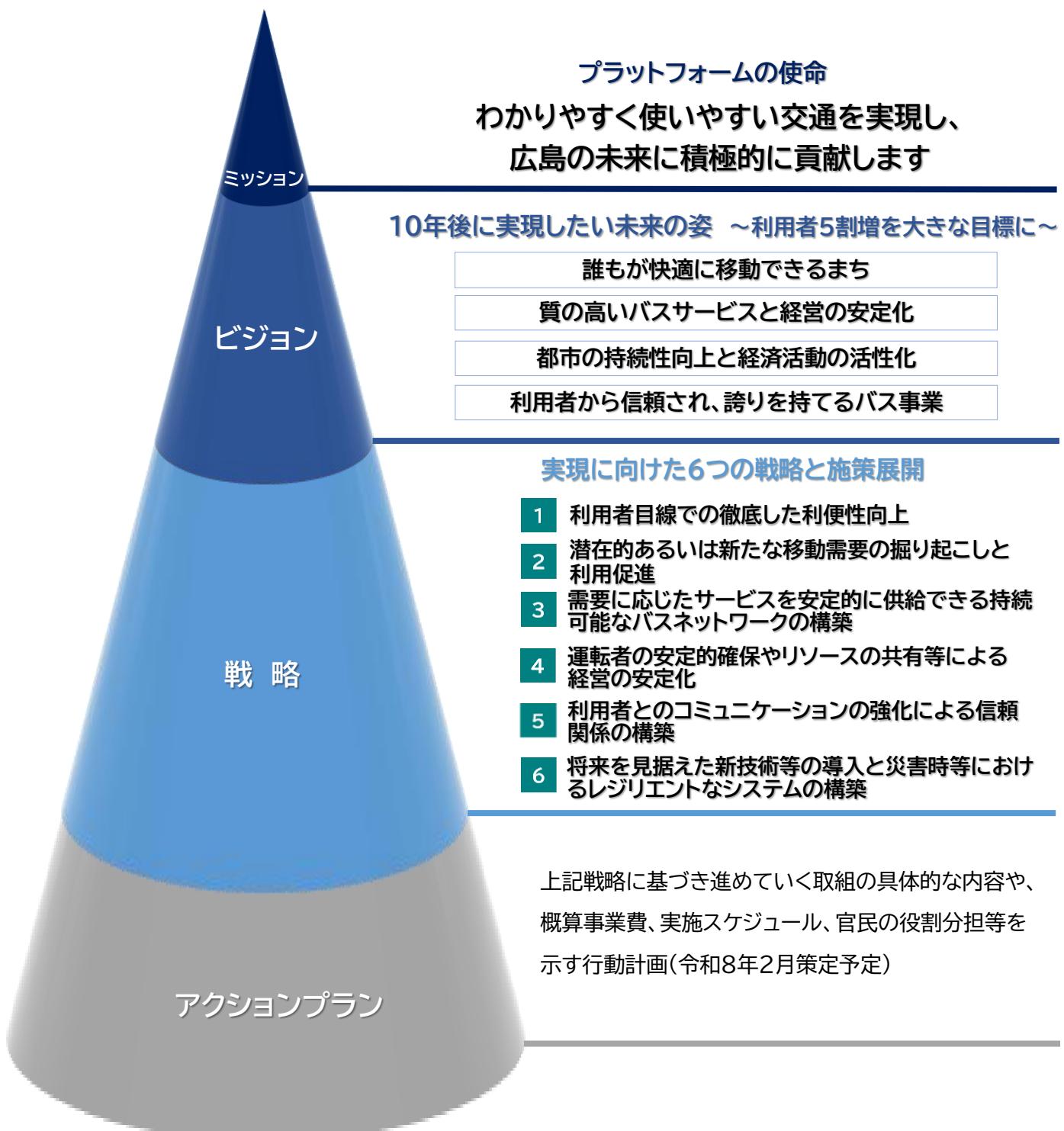
- ▶ 公共交通に対する満足度は年々減少しており、利用者の不満の声を踏まえた「わかりやすく使いやすい」サービスへの改善が必要

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

このため、プラットフォームで重ねてきた議論の成果を「経営計画」としてとりまとめ、これに基づいて具体的な事業を着実に進めていく

## 2 未来の姿とその実現に向けた戦略

目指すべき未来の姿の実現に向けて、これまでの常識や壁を乗り越えた民民、官民の共創を加速し、バス事業の再構築を着実に進めます。



### 3 戦略に基づく取組

この5年間に、本計画に掲げる取組を一体的に実行することにより、「バス事業の効率化による持続性の向上」はもとより、まちとのつながりの下で、「利便性、快適性及び乗りたくなる魅力が高く、存在感のあるバスネットワークの構築」を推進します。

その上では、利用者のニーズや意見に寄り添った質の高いサービスの提供のほか、厳しさを増す外部環境を見据えたバスネットワークの最適化とそれを支える持続可能なインフラ整備が不可欠であることから、これらに特に重点を置いて集中的に取り組みます。

#### 戦略1 利用者目線での徹底した利便性向上

##### バス停の乗継環境・待合空間の改善

重点取組

行先や運行ルート、運行時刻などのバス情報をわかりやすく提供とともに、都心部において乱立する同一名称のバス停の集約に取り組みます。また、安心してバスを利用でき、待ち時間を快適に過ごせるよう、バス停の空間整備などに取り組みます。

###### ■ 主な取組内容

相生通りや鯉城通りを軸とする都心部において、ウォーカブルなまちづくりとも連携しながら、バス停の集約とストレート化のほか、上屋・ベンチ、バスロケーションシステム等の設置による空間整備及び統一したわかりやすいデザインの時刻表・路線図の掲示や案内サインの見直し等による情報発信機能の充実を一体的に進めます。

また、都心部以外でも、利用者の多いバス停や主要な乗継地点・病院等の必要性が高いバス停において、空間整備と情報発信機能の充実を進めます。



立町（あおぞら銀行前）バス停

##### 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、バスが走行しやすい道路環境の整備や運行の適正化等に取り組みます。

###### ■ 主な取組内容

バスの遅延や運行速度等の現況調査に基づき、定時運行・速達運行のために必要な対策を順次実施します。

###### <想定される取組の一例>

- 既存のバス専用・優先レーンの実効性確保及びこれに合わせたバス優先信号の拡充
- ボトルネック交差点の改良
- バスの過密区間における便数の適正化
- 基幹バスにおける急行便の拡充
- 降車客の多い主要なバス停における全扉降車の実施



## 戦略2 潜在的あるいは新たな移動需要の掘り起こしと利用促進 重点取組

### 運賃設定の多様化による潜在的な需要の掘り起こしと利用促進

これまでの利用促進策の検証や乗降データの分析等の結果並びにバスを取り巻くまちづくりの様々な動向などから、潜在的なバス移動の需要を浮き彫りにし、これを踏まえた運賃設定の多様化を進めます。

#### ■ 主な取組内容

バス利用者の曜日や時間帯ごとの利用状況を踏まえながら、全体としてのバス利用を促進するため、属性別の分析などにより利用促進のターゲットを明確化し、それらに応じた柔軟な運賃設定を進めます。

#### <想定される取組の一例>

- 短 期: 夏休み中は低料金となることも向けの定期券の販売や、均一運賃エリア内での乗継利用者向けの割引サービスの拡充、企業単位等大口利用者向けの割引定期券の販売などを順次展開します。
- 中・長期: 区域内同一運賃制(ゾーン運賃)や、時季や時間帯に応じて変動する運賃制(ダイナミックプライシング)など、現行の法規制や各社の運賃体系の枠にとらわれない新たな運賃制度について検討し、段階的な導入を目指します。



夏休みフリーパス  
(川崎鶴見臨港バス)



ゾーン運賃(関東自動車/宇都宮市)

### 他分野や他の交通モードとの連携による新たな需要の掘り起こしと利用促進

移動手段としてバスを積極的に選択してもらえるよう、観光や商業などの交通以外の分野や他の交通モードと連携した新たな商品設計に取り組みます。

#### ■ 主な取組内容

観光、商業などの移動目的となる施設・イベント等と連携したバス利用のきっかけづくりや、軌道系等の交通モードと連携したシームレスで利便性の高い乗車券の導入などに取り組みます。

#### <想定される取組の一例>

- ・観光施設の入場券とバスの乗車券をセットにした利用促進キャンペーンの実施
- ・電車やアストラムライン、船舶等と連携したエリアフリーパスなどの検討と実施



箱根フリーパス(小田急)

### 戦略3

## 需要に応じたサービスを安定的に供給できる持続可能なバスネットワークの構築

### 重点取組

#### バス事業者間や他の交通モードとの連携による全体最適なバスネットワーク等の構築

将来を見据えた取組として、都市づくりの観点や他の交通モードとの役割分担等も踏まえた全体最適なバスネットワーク等の構築を目指し、事業者間の連携等により、バス事業全体の収支改善による持続性の確保や地域特性に応じた使いやすい運行形態への見直しなどを進めます。

##### ■ 主な取組内容

広島市が定める全市的なサービス水準に基づき、再編対象路線ごとに、需要や地域特性を踏まえながら運行時間帯や運行頻度などの目標を設定し、最適化を進めます。

具体的には、まずは喫緊の対応として、バスが供給過剰又は供給不足となっている路線群について、運転者や車両の配分の見直しなどによる運行適正化を推進します。また、特に需要が少なくバスによる運行の維持が難しい路線については、乗合タクシーなど他の交通モードへの転換を促すことによりサービスの確保に取り組みます。

次に、将来を見据えた対応として、運行適正化の状況を踏まえながら、デルタ市街地を中心とする共同運行路線の拡充などにより基幹的バスネットワークの形成を図るとともに、バスネットワークが他の交通モードと一体的に機能するものとなるよう、全体最適を目指して路線の再編を進めています。

##### (留意点)

全体最適を目指した路線の再編は、時間を要する取組であり、全ての関係事業者がその間安定的な事業運営ができるようにしておく必要があることから、再編が本格化するまでには運賃収入の再配分を可能とする運賃プール制が導入できるよう、試行的な実施を重ね制度設計を行います。

先行して実施する路線再編の効果や今後の状況変化などを踏まえながら、長期的視点を持って継続的に取り組む必要があります。



(実証運行の実施)



(共同運行路線)

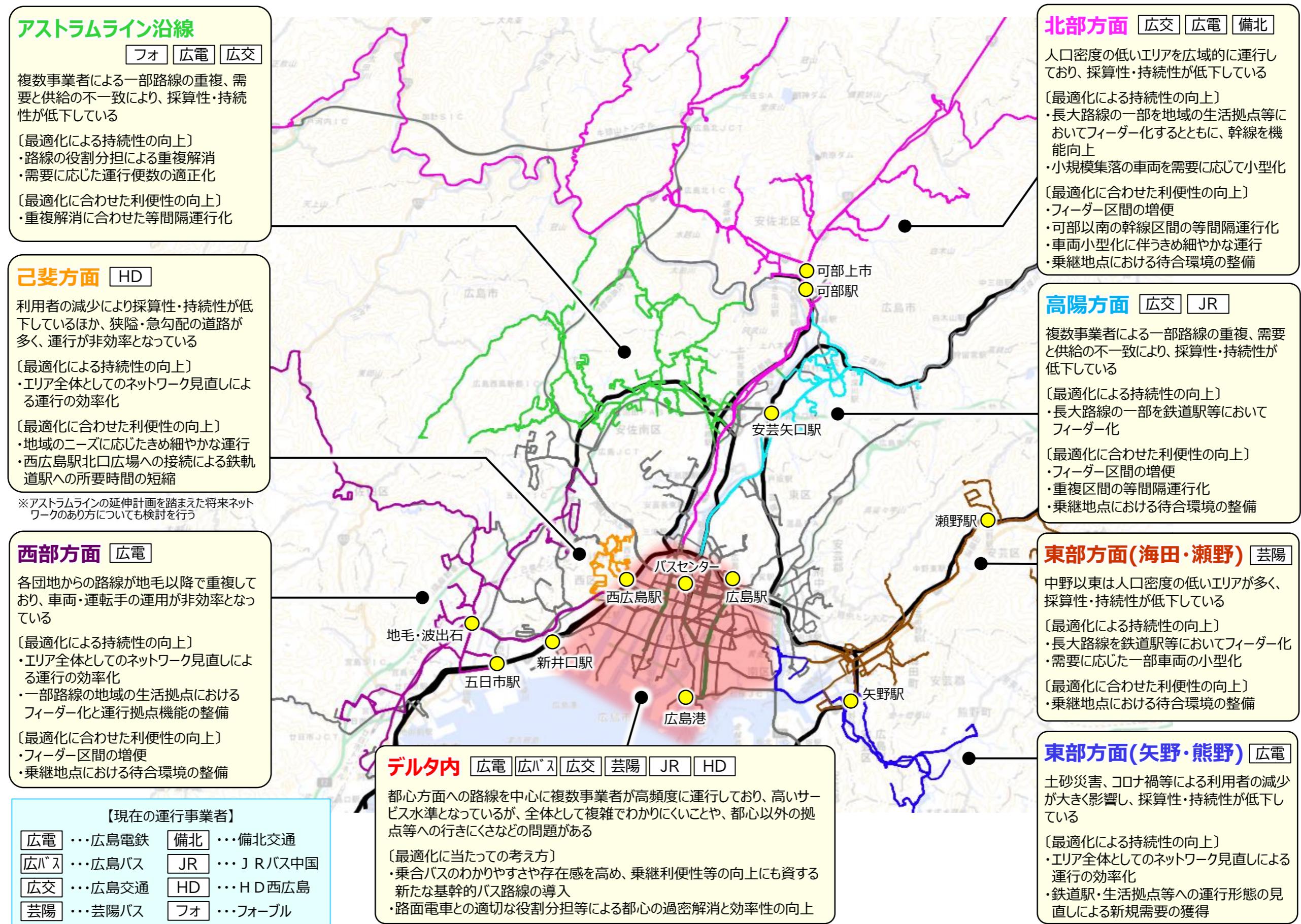
#### バス事業者間での乗降者数等のデータの共有及び継続的な活用

バスネットワークの最適化を進めていくに当たっては、バス事業者間で乗降者数等のデータを共有することにより、これまでの定性的・感覚的な根拠を中心とした運行計画の立案から、客観的事実を重視した運行計画の立案へと移行し、取組の実効性を高めます。

##### ■ 主な取組内容

乗降者数や経常収支、人口動態などのデータを共有し、継続的に活用することで、実効性の高い運行計画の立案を行うとともに、これらのデータに基づく定期的な効果検証により、適宜、運行計画を見直していきます。

# 方面別の路線最適化の視点



※ 今後、上記の視点を踏まえながら、アクションプランの策定に向けた検討の中で具体的な内容をとりまとめる予定である。



## 戦略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

#### (1) 採用活動の強化

即戦力人材の確保や人材獲得機会の充実を図るため、国や広島市など公的機関と連携した情報発信やイベント開催などに取り組みます。

##### ■ 主な取組内容

###### (再就職案内の強化)

大型自動車運転免許の保有率が高く、バス運転者をセカンドキャリアとして想定しやすい消防職員や自衛隊員を主たるターゲットとし、広島市と連携した消防職員への再就職案内や国の協力をもとにした自衛隊員向けの運転体験会を実施し、即戦力となる人材の確保を図ります。

###### (企業説明会の開催)

複数のバス事業者が参加する企業説明会を広島労働局(ハローワーク)と共催することにより、各社がそれぞれの魅力や自社で働くメリットなど、求職者が求める情報を的確に伝えます。



#### (2) 働きがいを感じられる環境づくり

これまでに実施した運転者アンケートやバス Thank You キャンペーンなどの結果を踏まえながら、求職者がいきいきと持続的に働くことができ、企業イメージの向上にもつながる環境づくりに取り組みます。

##### ■ 主な取組内容

運転者アンケートなどでのリアルな声を踏まえ、ハード・ソフト両面で快適な職場環境の整備を進めるとともに、運転者がやりがいや誇りを感じられる機会を提供します。

###### <予定している取組の一例>

各社共通のカスタマーハラスメント対策基本方針等の作成と運用



### リソースの共有等 重点取組

利用者サービスの安定的な維持を図っていくため、資産の共同利用や共同調達などによる経営効率化を積極的に進めます。

##### ■ 主な取組内容

###### (施設の共同利用)

営業所や車庫、休憩施設などについて、路線最適化の動向も踏まえながら、既存施設の相互利用や新たな施設の共同整備に取り組みます。

###### (物品類の共同調達)

スケールメリットによるコスト縮減を目的に、車両部品や燃料等の共同調達について幅広く検討し、実施可能なものから順次展開します。

###### (EVバスの保有と事業者へのリース)

社会課題の解決や利用者サービスの向上等につながる新技術として、プラットフォームでEVバス車両を順次導入し、事業者に低額な料金でリースを行います。



## 戦略5

# 利用者とのコミュニケーションの強化による信頼関係の構築

## 利用者ニーズに基づくサービスの改善

様々な機会を捉えて利用者ニーズを収集し、バスサービスの改善に活かします。

### ■ 主な取組内容

利用者のニーズに合ったバスサービスの改善をタイムリーに展開し、満足度の向上を図っていくため、利用者とのコミュニケーションを強化し、積極的にニーズの収集を行います。

#### <想定される取組の一例>

- ・実証運行やイベント等に伴うアンケート調査や地元説明などの機会の活用
- ・バス事業分科会等の多様な関係者が参画する協議会等の活用



## 情報発信の強化

プラットフォームの共同事業等についての積極的な情報発信や、バス停、車両等のデザイン性の向上などによるブランディングの強化に取り組みます。

### ■ 主な取組内容

様々な広報媒体を活用して、プラットフォームの共同事業やバス事業の現状等の情報を積極的に発信するとともに、乗合バスのデザイン性の向上やイメージアップの取組を展開することにより、多くの人に認知され、選ばれ続けるブランドの構築を目指します。

#### <想定される取組の一例>

- ・ウェブサイトやSNS、ニュースペーパー等によるバス経営情報の公開や、共同事業等についての広報
- ・バス停の時刻表・路線図やプラットフォームが導入するEVバス車両のデザインの統一化
- ・プラットフォームの広報活動等に協力いただけるパートナーシップ企業やセンター等の獲得



交通局ニュース(京都市交通局)

## 戦略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

バス事業を取り巻く環境変化に適切に対応するため、新技術等の導入に向けた調査研究を進めるほか、先行事業者の導入事例を参考にしながら、デジタル技術を活用した業務プロセスの改善などに取り組みます。

### ■ 主な取組内容

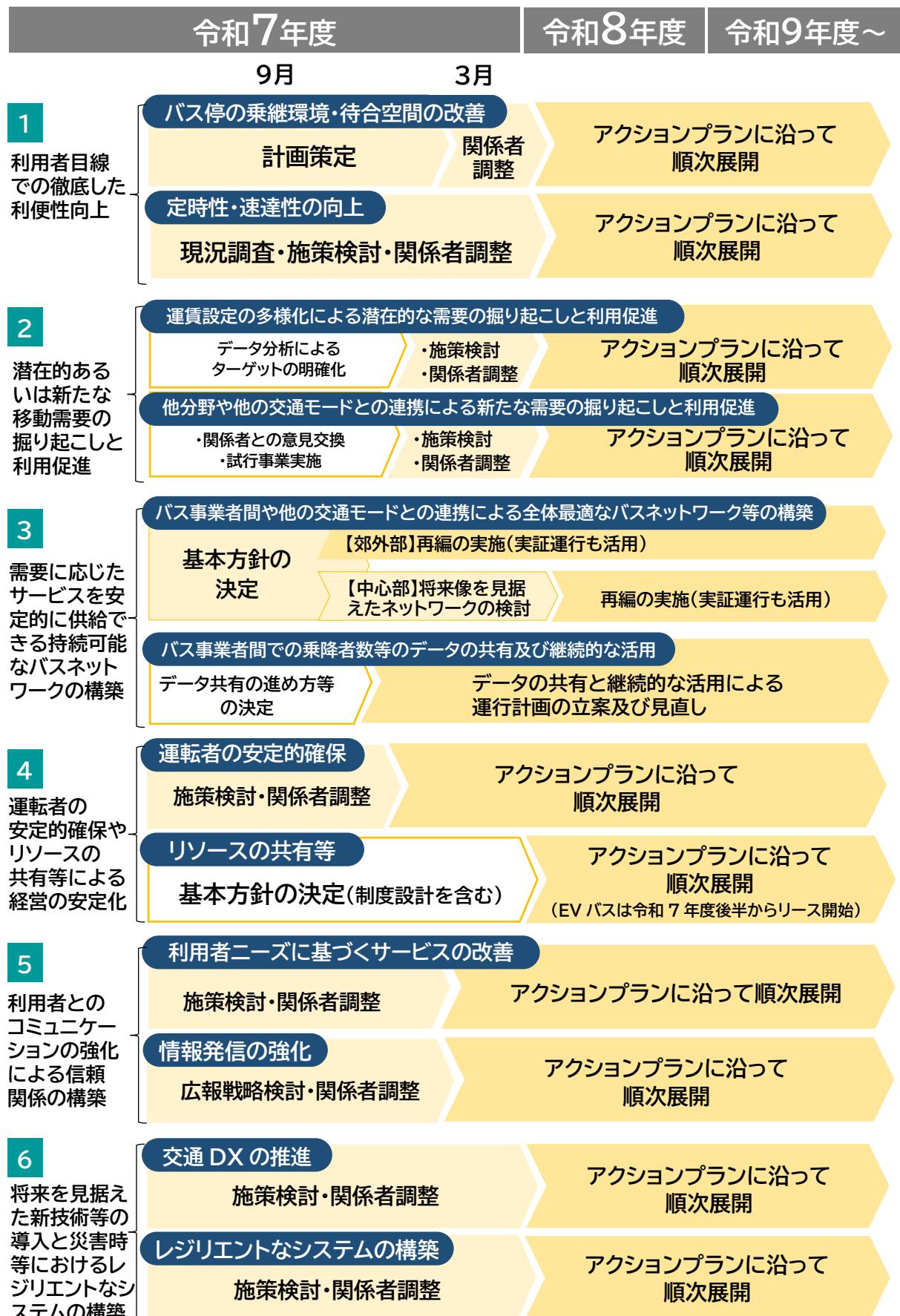
運転者不足などの課題に対応するため、広島市とも連携して自動運転バスの普及を目指します。そのため、まずは共同による実証実験を通じて技術的課題を整理し、必要な対策を行うことで、レベル4による運行の早期実現を目指します。



## レジリエントなシステムの構築

災害時等においてもできる限り運行を継続し、市民生活や経済活動の維持を支えるほか、避難活動や復旧・復興活動等にも貢献できるよう、平時から不測の事態を想定したバス事業者間の強固な協力体制の確立等に取り組みます。

## 4 ロードマップ



※本ロードマップは現時点の大まかな予定であり、詳細なスケジュールは「アクションプラン」に記載の予定  
※検討及び調整段階において試行的な取組を実施することも想定



# 一般社団法人バス協調・共創プラットフォームひろしま

## 令和7年度 活動概要

戦略1:利用者目線での徹底した利便性向上

### 観光庁の「オーバーツーリズム対策・観光マナー啓発実証事業」に参加

観光客による電停混雑の緩和やバス利用のマナーアップのため、バスへの分散乗車の呼びかけや、バス停案内表示の充実を行います

#### 【事業内容】

- ①バスでも広島駅にアク
- ②バス停の整列乗
- セス可能であることを
- 示す路面標示の貼付



- ③割込禁止を呼びかけ
- るピクトグラムの掲
- 示



#### 【期間】

令和7年11月～令和8年2月（予定）

#### 【実施場所】

- ・原爆ドーム前電停周辺歩道（①）
- ・紙屋町（ゲートパークプラザ前）バス停（②③④）
- ・平和公園前バス停（②③）
- ・広島駅南口バス乗り場（③）

戦略2:潜在的あるいは新たな移動需要の掘り起こしと利用促進

### 秋のひろしまをバスでめぐるデジタルスタンプラリー

バスを使った休日のおでかけ促進のため、市内各地をめぐるスタンプラリーを開催します



- ・観光、商業などの移動目的となる施設やイベント等と連携
- ・期間中にスタンプを4つ以上集めた人にピンバッジをプレゼント
- ・利便性の高い企画乗車券も提供

#### デジタルシティバスの利用時間を延長

スタンプラリーへの参加やまちなかでの周遊の促進を狙い、デルタエリア内のバスと路面電車が大人は440円で乗り放題になる「デジタルシティバス」の利用時間を通常の6時間から“8時間”に延長（11月の土・日・祝日限定）

【期間】令和7年11月1日(土)～24日(月・祝)

【連携団体（順不同）】minamoa、広島県バス協会、サンフレッチェ広島、広島本通商店街、安佐動物公園、広島電鉄、ひろしまライトアップ事業実行委員会、広島都心会議、広島高速交通

戦略3:需要に応じたサービスを安定的に供給できる持続可能なバスネットワークの構築

### 高陽地区における持続可能なバスネットワーク構築に向けた実証運行

団地住民の移動傾向を踏まえ、利便性・持続性を高める運行を行います

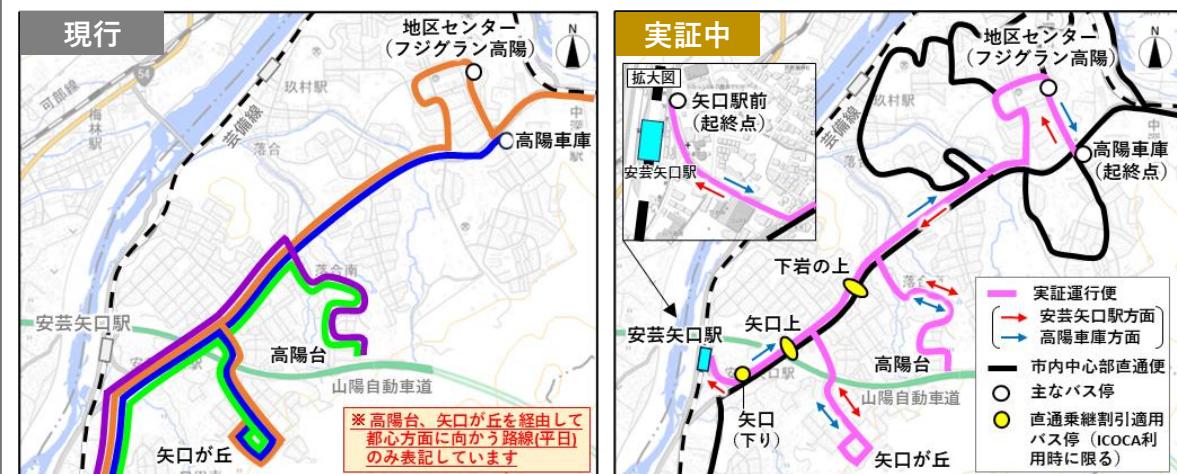
【期間】令和7年10月6日(月)～12月30日(火)

【時間帯】9時台～16時台

- ・地区と都心を結ぶ直通便を、鉄道駅や大型商業施設への接続を図った上で地区内でフィーダー化
- ・フィーダー区間の増便により空白時間帯を解消
- ⇒ 実証運行の結果を検証し、本格運行を目指す



広島交通とJRバス中国の2社が共同で運行



### 都心部バス停の集約とストレート化

都心部に乱立するバス停を集約するなど、わかりやすさ・使いやすさと快適性の向上を図ります

まずは相生通りから取組をスタートし、現行の約半数程度のバス停に集約することを目指すとともに、ストレート化や待合空間の整備などを推進。後者の取組は鯉城通りへの拡大も想定





# 一般社団法人バス協調・共創プラットフォームひろしま

## 令和7年度 活動概要

戦略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

### バス Thank Youキャンペーンの実施

バス運転者の働き甲斐の向上とバス利用のマナーアップのための積極的な挨拶運動等を展開しました



【期間】令和7年5月18日(日)～31日(土)

- 「利用者からの感謝の声」が運転者の働き甲斐に繋がっていることに着目し、運転者がいつも以上の積極的な挨拶を心掛け、利用者からも感謝の気持ちを伝えてもらうキャンペーンを展開
- 「バスにまつわる嬉しかったエピソード」を募集し、集まった126件の心温まるエピソードや心強いエールを営業所等で紹介

### 運転者確保のための8社が集合する企業説明会の開催

未経験者でも気軽に参加できる説明会をハローワーク等と共に実施します



【開催日】令和7年12月3日(水)

【場所】合人社ウェンディひと・まちプラザ

- 未経験者にも運転者の仕事を「知ってもらい、興味を持ってもらう」ことを目的に開催
- 現役ドライバーに体験談を語ってもらうほか、後日、会社ごとに営業所等で開催する現地見学会を案内

### 運転体験会の開催

自衛隊員のセカンドキャリアとしてバス運転者を提案し、即戦力人材の確保を目指します



【開催日】令和8年2月以降

- 自衛隊広島地方協力本部の協力を得ながら、退職予定の自衛隊員に向けた運転体験会を開催
- バス車両の運転体験や会社説明などを実施予定

戦略5:利用者とのコミュニケーションの強化による信頼関係の構築

### ひろしまフラワーフェスティバルの「花のパレード」に参加

8社のバス車両とともに各社の社員がバス利用を呼びかけました



【開催日】令和7年5月3日(土・祝)

- 平和大通りにプラットフォーム8社のバス車両が集結
- 「バスに乗ってでかけよう！」の横断幕を掲げ、沿道の多くの観客に向けバスの利用促進を呼びかけ

戦略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

### 次世代につながるEVバス車両の導入

快適性の向上や脱炭素化に貢献するEVバスを順次導入します



基町高校生徒による車両見学会の様子

【運行開始】令和8年2月～

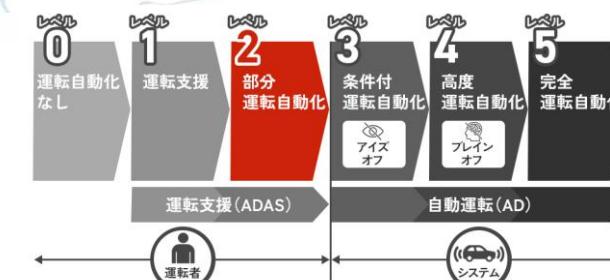
- 今年度は、B Y D社製の車両を2台購入し、バス事業者2社にリースを開始
- 車両のラッピングデザインは基町高校創造表現コースの生徒に依頼。11月9日(日)の「ひろしまバスまつり2025」において、最終デザインを公開
- 令和8年2月の運行開始に先立ち、実際の車両に試乗ができるお披露目式を開催予定

### 可部地区における自動運転バスの実証運行

レベル4自動運転の社会実装を目指し、広島市初の実証運行をスタートします



実証運行で使用予定の車種



【期間】令和8年1月～2月

- 社会実装に向けた技術的課題の整理等を目的として、広島交通(株)が可部循環線で自動運転レベル2での実証運行を実施
- 令和9年度のレベル4実現を目指し、令和8年度も引き続き実証運行を実施
- 実証運行で得た知見は、プラットフォーム8社で共有し、今後の取組に活用

<出典>  
東京電力エナジー  
パートナー(株)  
ウェブサイト