

## 第24回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年3月21日（金）10：00～

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

### 議 事 次 第

#### 1 開 会

#### 2 報告事項

(1) バス事業分科会の開催結果について（報告）

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（報告）【資料1】

② 今後の取組について（意見交換）

#### 3 協議事項

(1) 地域公共交通計画の一部改定について【資料2～5】

(2) 地域公共交通計画の達成状況の評価・検証について

① 機能強化策の実施状況【資料6】

② 評価指標別の目標値の達成状況【資料7】

#### 4 その他

(1) 地域公共交通計画の改定について

#### 5 閉 会

# 第24回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時：令和7年3月21日（金） 10:00～

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

国土交通省中国地方整備局  
広島国道事務所 副所長  
河井 知久 委員  
(代理) 森計画課長

広島大学大学院  
先進理工系科学研究科教授  
藤原 章正 会長

広島工業大学工学部  
環境土木工学科教授  
伊藤 雅 副会長

広島消費者協会 理事・顧問  
栗原 理 委員

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

国土交通省中国運輸局  
広島運輸支局  
首席運輸企画専門官  
蔦 真 委員

広島県警察本部交通部  
交通規制課長  
菅野 貴之 委員  
(代理) 松原課長補佐

広島県地域政策局  
公共交通政策課長  
丸石 圭一 委員

広島県土木建築局  
港湾振興課長  
吉牟田 修 委員  
(代理) 佐々井参事

西日本旅客鉄道(株)  
中国統括本部広島支社 副支社長  
奥井 明彦 委員

広島高速交通(株)  
取締役総務部長  
藤川 宜陽 委員

広島電鉄(株)  
執行役員電車事業本部長  
東 耕一 委員  
(代理) 佐々木電車企画部長

広島県バス協会  
専務理事  
赤木 康秀 委員

広島県旅客船協会  
専務理事  
迫田 武利 委員

(株)広島バスセンター  
ターミナル事業本部長  
箕田 和三 委員

広島市都市整備局  
みなと振興課長  
津賀山 勝宏 委員

広島市道路交通局  
道路管理課長  
西村 洋 委員

広島市道路交通局  
公共交通政策部長  
森田 環 委員

私鉄中国地方労働組合  
広島電鉄支部執行委員長  
後藤 孝秀 委員

事務局

出入口

# 広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和7年3月21日現在

所 属・氏 名		備 考
広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授	藤原 章正 ◎	学識経験者
広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	伊藤 雅 ○	
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
西日本旅客鉄道(株)中国統括本部広島支社 副支社長	奥井 明彦	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 取締役総務部長	藤川 宜陽	
広島電鉄(株) 執行役員 電車事業本部長	東 耕一	
広島県バス協会 専務理事	赤木 康秀	
広島県タクシー協会 専務理事	山口 昭博	
広島県旅客船協会 専務理事	迫田 武利	
(株)広島バスセンター ターミナル事業本部長	箕田 和三	道路管理者
広島国道事務所 副所長	河井 知久	
広島市道路交通局 道路管理課長	西村 洋	
広島県土木建築局 港湾振興課長	吉牟田 修	港湾管理者
広島県警察本部 交通規制課長	菅野 貴之	公安委員会
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 理事・顧問	栗原 理	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	中古 淳法	その他の当該地方公共団体が必要と認める者
中国運輸局 交通企画課長	鎌田 隆聖	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	蔦 真	
広島県地域政策局 公共交通政策課長	丸石 圭一 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	津賀山 勝宏	
私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 執行委員長	後藤 孝秀	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

## 【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)

項 目	説 明
<p>2 公共交通を軸とした交通体系の構築について</p> <p>(1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築 (道路交通局)</p>	<p>1 目的</p> <p>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。</p> <p>2 事業概要</p> <p>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。</p> <p>3 経緯</p> <p>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</p> <p>4月～11月 事業者8社(広島電鉄株、広島バス株、広島交通株、JRバス中国株、芸陽バス株、備北交通株、エイチ・ディー西広島株、株フォーブル)、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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>令和5年 4月 改正地域公共交通活性化再生法が成立</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>

項目	説明
	<p>10月～12月 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、改めて実証運行を実施</p> <p>令和7年1月 プラットフォームの一般社団法人化</p> <h4>4 取組状況</h4> <p>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で開催し、以下を始めとした共同の取組を加速していくため、これらの全体について実施に向けた具体的な調整を行いました。</p> <p>(1) サービス水準の設定と路線の最適化</p> <p>市域内のバスには、郊外部と都心部を直通で結ぶ長大路線における採算の悪化や運行頻度の低下、複数事業者での路線の重複による非効率な運行、バス同士やモード間の乗り継ぎにくさなど様々な問題があります。</p> <p>こうした問題を解消し、利便性が高く持続可能な乗合バス事業を構築するため、バス事業者と議論を行い、下図のとおり、目指すべきサービス水準の目安をまとめるとともに、長大路線のフィーダー化や需要に応じたサービスの見直し、交通結節点での乗継円滑化などによる路線最適化のイメージを整理しました。</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">目指すべきサービス水準の目安</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">路線最適化のイメージ</p>	<p style="text-align: center;">＜目指すべきサービス水準の目安と路線最適化のイメージ＞</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>立地適正化計画に定める居住誘導区域内においては、どこに住んでいても、食品スーパーやクリニック等の機能が集積した最寄りの生活拠点に原則乗継なしで、また、都市計画マスタープランに定める最寄りの拠点地区または都心部に、概ね1回以内の乗継で行くことができる</p> </div> <p>(オフピーク時の運行頻度)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>人口の少ない地域</p> <p>概ね60分に1本以上 フィーダー化後もなお長距離かつ需要が少ない路線については個別に検討</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>人口の多い地域</p> <p>30分に1本以上 (基幹バスはより高頻度に)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>都心部</p> <p>15分に1本以上 (基幹バスはより高頻度に)</p> </div> </div> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> 基幹バス</li> <li><span style="color: lightblue;">—</span> 補完バス</li> <li><span style="color: gray;">- -</span> 鉄軌道</li> </ul> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">最適化に当たってはネットワーク全体として「わかりやすく使いやすい運賃体系の構築」も推進</p>

項 目	説 明
	<p>こうした方向性の下で、現在、各社とデータ分析等に基づいた具体的な路線再編案の協議を進めています。</p> <p>また、路線再編の試行的取組として、昨年度に引き続き、広島バス 29 号線において実証運行を実施しました（結果は別紙 1 参照）。</p> <p>(2) 利便性向上・利用促進策の強化</p> <p>人口減少が進む中であっても、公共交通を利便性が高く持続可能なものとして存続させるためには、市民や来訪者の移動がより活発化するよう、出発地から目的地までストレスなく円滑に移動できる環境づくりとして、乗継環境等の改善や利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築などを進める必要があります。</p> <p>こうした考えの下、乗り換え需要の高い交通結節点などでの乗継環境や待合環境の改善の方策について議論を行い、バスロケーションシステムの高度化（多言語化、バリアフリー対応車両の表示）を図ることとしました。</p> <p>また、昨今のニーズの多様化や利用状況の変化などの中で、利用者の利便性向上と収益性向上を図っていくための今後の運賃施策として、移動距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃を加算するゾーン運賃、曜日や時間帯で運賃を変動させるダイナミックプライシングや乗継割引の拡充などについて、事例の収集や課題の整理を行いました。</p> <p>(3) リソースの共有化</p> <p>各社の経営環境が非常に厳しい中、車両・設備等の更新やバリアフリー化のほか、新技術を活用したサービス向上や路線再編に伴うインフラ整備などへの新たな投資を個社で行うことは困難です。</p> <p>このため、事業者の枠を超えた共同の取組として、プラットフォームにおいて、インフラ資産の導入を進めることとしており、まずは、環境性能や快適性（乗り心地、車内静寂性）に優れるEVバス、充電設備について、導入規模や運用の考え方を整理しました。</p> <p>(4) 運転手の安定的確保</p> <p>各社は慢性的な運転手不足の状態に陥っており、市域内においても不定期に減便が発生するなど、路線の維持が困難となっています。</p> <p>こうした中、離職防止・新規採用の両面から、運転手の安定的確保に取り組むことが必要であるため、各社が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しました（結果は別紙 2 参照）。</p> <p>その結果、働きがいを感じ、バス運転手を続けたいとの意向を持つ人が多かった一方、給与、拘束時間など待遇面での不満の声や理不尽なクレーム等に対する不安の声が多くあったことから、これらを踏まえて安心して働き続けられる環境づくりに共同で取り組んでいくこととしました。</p>

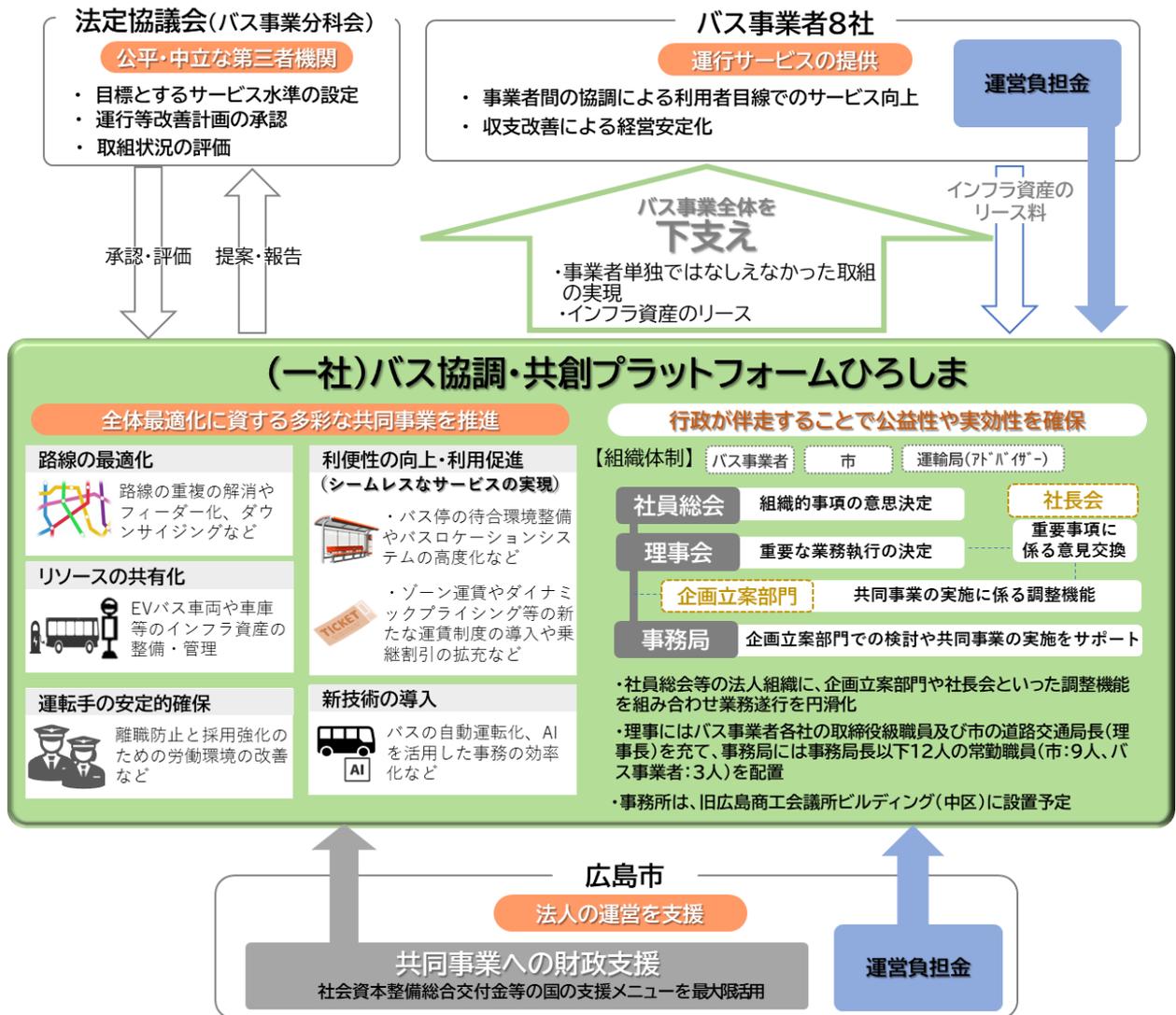
項 目	説 明
-----	-----

### 5 共同運営システムの運営スキーム

バス事業者の利用者目線でのサービス向上や経営安定化を着実に進めていくため、プラットフォームを一般社団法人化し、事業者単独ではなしえなかった取組の実施やインフラ資産のリースなどによりバス事業全体を下支えします。プラットフォームの取組については、公平・中立な第三者機関である法定協議会を定期的を開催し、計画の承認や取組状況の評価を行うことにより、事業の適切性、実効性を確保します。

また、プラットフォームの運営費用は、主に、市・バス事業者による負担金や、バス事業者が支払うインフラ資産のリース料等により調達します。

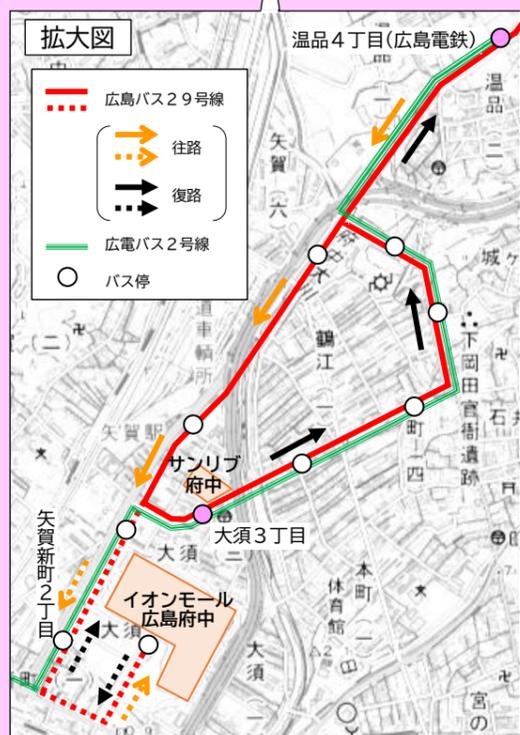
プラットフォームで行う共同事業に対する財政支援については、バス運行費に係る補助金を含めた財政支援額全体の抑制は図りながらも、国の交付金等の支援メニューを最大限活用し、バス事業の全体最適化に資する効果の高いものに重点化してまいります。



この取組を地域公共交通再構築のモデルケースとしてしっかりと確立させ、国に積極的に働きかけを行っていくことにより、制度運用の弾力化や補助制度の充実などの支援を引き出していきたいと考えています。

項 目	説 明
	<p><b>6 令和7年度の取組</b></p> <p>本年4月にプラットフォームの事務所を開設し、専任の職員を配置して実質的稼働を開始します。</p> <p>その上で、路線の最適化については、広島バス29号線において持続可能な運行形態や収入分配の考え方を整理し、フィーダー化の本格運行を目指すとともに、新たな地区での実証運行を行って本格運行の拡大を図ります。</p> <p>利便性向上・利用促進策の強化については、特に利用者の多い中心部のバス停5か所において、バスロケーションシステムの高度化を行います。</p> <p>リソースの共有化については、路線再編や新たな運賃施策の導入等に積極的に取り組む事業者に対し、EVバス車両（2台）・充電設備（1基）のリースを行います。</p> <p>運転手の安定的確保については、運転手に必要となる資格を持った人が多数を占める職種に絞った共同募集等を行うとともに、カスタマーハラスメントへの対応マニュアルの整備や、バス運転手の魅力や働き方などを効果的に伝えるための広報等を実施します。</p> <p>また、その他の取組についても、とりまとまったものから順次、実施していきます。</p>

# 令和6年度実証運行の結果（広島バス29号線（矢賀経由））



## ■ 運行結果（※R6年11月と前年同月のデータを基に整理）

(1) 利用状況の変化（オフピーク（実証運行時間帯）で比較）



※比較対象を揃えるため、R5年11月の利用者は小河原車庫～矢賀新町2丁目間の値としている

- ① フィーダー区間の利用者は**大きく増加**（45.6人/日 → 94.2人/日）
  - ・小河原車庫から温品4丁目間の利用者は8.7人/日から31.7人/日に増加し、移動が活発化
  - ・温品4丁目を跨ぐ利用者は35.6人/日から59.1人/日に増加し、移動が活発化
- ② フィーダー区間を跨ぐ利用者は**大きく減少**（37.3人/日 → 3.4人/日）
  - ・温品4丁目における乗継利用者は、R5年12月の41.0人/日から2.0人/日に大きく減少
  - ・市内中心部（広島駅～広島バスセンターの間）の利用者は27.4人/日から2.3人/日に減少
- ③ 新たに導入したイオンモール便（往路）の利用者は15.8人/日で、うち約**35%（5.6人/日）が終点のイオンモール広島府中で降車**
- ④ 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は約3%増加（2,454人/日 → 2,529人/日）
  - ・広島バス29号線の利用者は、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1,398人/日に増加
  - ・広島バス2号線の利用者は1,110人/日から1,131人/日に増加

(2) 収支状況の変化（終日で比較）

(単位：千円)

			運行経費	運行収入	収支差	収支差の合計
R5年11月	広島バス29号線	矢賀	5,259	2,919	▲ 2,340	▲ 8,845
		大内越峠	33,735	26,075	▲ 7,660	
	広島電鉄2号線	温品・府中方面	11,799	12,954	▲ 1,155	
実証運行(11月)	広島バス29号線	矢賀	6,916	3,514	▲ 3,402	▲ 7,730
		大内越峠	36,032	29,128	▲ 6,904	
	広島電鉄2号線	温品・府中方面	12,664	15,240	▲ 2,576	

全体としては赤字が**1,115千円縮小**

〔内訳〕

- ・29号線全体では赤字が306千円拡大
- ・2号線は黒字が1,421千円拡大

単純比較では、広島バス、広島電鉄を合わせた**全体として赤字が1,115千円縮小**したが、実証運行以外の時間帯が含まれていることや、運転手の給与引き上げによる運行経費の増加などの要因もあるため、詳細な分析が必要

(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）



・イオンモールへの乗り入れで便利になったが、もう少し便数を増やしてほしい

・1時間に1本あると安心するし、商業施設に待合室があるので快適だった

・乗り換えが不要になり、昨年度の実験よりも良い

(4) 関係者の声（※本市聞き取り）



・「店内でバスの到着時刻が分かるので便利」との声が特にレジ担当の社員に寄せられていた

・12月から冷え込みが激しくなり、待合スペースで時間調整してからバス停へ向かう人が増えた印象

・利用者から特に苦情は入っていないが、実証運行中であることを知らず、大内越峠経由便と勘違いして乗車される人が時々いた

・1便目（イオンモール便）の利用者が最も多かった

本格運行を目指す

## ■ 運行概要

- ・フィーダー区間の終点を温品4丁目から利用の多い大須3丁目まで**延伸**した上で、フィーダー区間を増便
- ・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
- ・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

## ■ 検証内容

- ・昨年度の実証運行の結果を踏まえた新たな利便性向上策（フィーダー区間の延伸、バスロケーション表示器の設置など）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

## ■ 検証結果

- ・フィーダー区間を延伸したことにより乗継利用者が大きく減少するとともに、増便により利用者が大きく増加するなど、新たな利便性向上策の効果が確認できた
- ・イオンモールへの新規乗り入れ、バス停近隣店舗の待合場所としての活用は好評であった
- ・単純比較では、全体として運行効率化が図られ収支差が改善したが、より詳細な分析が必要

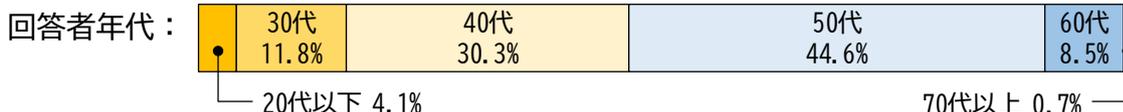
## 運転手アンケートの結果について

### 1 調査の概要

実施期間：令和6年9月17日（火）～10月31日（木）

対象者：共同運営システム8社の現職のバス運転手

回答数：271名（在籍数の約16%）



### 2 主な結果

#### (1) 採用に関すること

##### ① バス運転手になった理由（複数回答）

運転が好きだから	40.6%
バスが好きだから	20.7%
バスの運転手に憧れていたから	17.5%
お客様と接することが好きだから	4.6%
その他※	17.2%

※親族にバス運転手がいた、家族・知人からの紹介、安定収入のため転職等

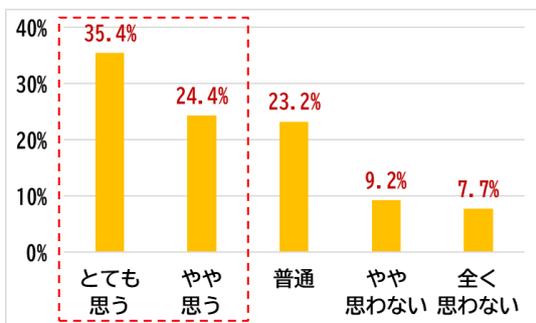
##### ② バス運転手になる前の職業（複数回答）

トラック運転手	46.5%
タクシー運転手	8.9%
バス運転手（同業他社から転職）	6.6%
公務員（消防士・自衛官等）	5.9%
その他業種に従事※	63.1%

※ホテル業、飲食業、製造業、建設業、営業、自動車教習所等

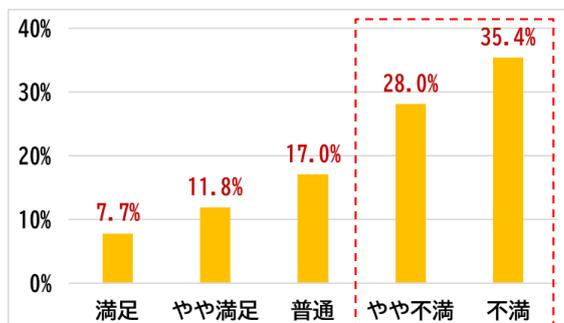
#### (2) 満足度について

##### ① これからもバス運転手を続けたいか



約6割（普通を含めると8割超）が続けたいと回答しており、離職意向は低い

##### ② 給与などの待遇面について



6割超が「不満」、「やや不満」と回答

#### (3) 自由意見

##### ① 働きがいを感じること

- ・乗客からの感謝の声
- ・人流を支えている社会的意義、地域貢献
- ・大型車両を運転する格好良さ等

##### ② 待遇改善

- ・リスクに見合った給与
- ・十分に余暇を過ごせる勤務体系
- ・運転手の負担の軽減等

##### ③ ストレスを感じること

- ・理不尽なクレームなどのカスタマーハラスメント行為
- ・一般車による割り込みなどの運転マナーの悪さ
- ・バス停内での駐停車などの交通ルール違反等

##### ④ 運転手増のための取組

- ・カスタマーハラスメント等から運転手を守る体制
- ・バス運転手のイメージアップ、地位向上の取組
- ・拘束時間の短縮等

## 地域公共交通計画の一部改定について

### (1) 地域公共交通計画（本体）の変更について【資料 3】

広島市地域公共交通計画（本体）の変更について、国庫補助（社会資本総合整備交付金）の交付を受けるに当たり、地域公共交通計画に位置づけられていることが要件とされていることから、これに対応するものである。

（変更箇所・理由）

- ① アストラムラインに係る機能強化策「新交通西風新都線（広域公園前駅から JR 西広島駅まで）の整備」について、サービスレベルや広島市立地適正化計画との関連性を追記する。（P67）
- ② 広電宮島線・路面電車に係る機能強化策「路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備」について、事業工期の見直しに伴い、供用開始時期を時点修正する。（P68・P69）
- ③ 交通結節点に係る機能強化策「広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）」について、事業工期の見直しに伴い、完成時期を時点修正する。（P73・P74）

### (2) 地域公共交通計画「別紙」（令和 7 年度計画）の変更について【資料 4-1, 4-2】

広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 7 年度計画（計画期間：令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月））の変更について、国庫補助（地域公共交通確保維持事業）に係る申請手続において、当協議会の承認が必要（分科会の議決のみでは足りない。）とされているものである。

（変更箇所・理由）

主な変更は、安佐南区大塚西地区乗合タクシーにおいて、令和 7 年 4 月 1 日（予定）に運賃改定等を行うことに伴うものである。なお、これに先立ち開催した陸上交通分科会（書面審議）において承認を得ている（【資料 2 - 2】参照）。

### (3) 地域公共交通計画「別紙」（令和 8 年度計画）の策定について【資料 5-1, 5-2】

広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 8 年度計画（計画期間：令和 7 年 10 月～令和 8 年 9 月））の策定について、国庫補助（地域公共交通確保維持事業）に係る申請手続において、当協議会の承認が必要（分科会の議決のみでは足りない。）とされているものである。

（変更箇所・理由）

来年度の路線バスや乗合タクシーに対する国庫補助事業（地域公共交通確保維持事業）に関する計画策定を行うものである。なお、これに先立ち開催した陸上交通分科会（書面審議）において承認を得ている（【資料 2 - 2】参照）。

## 令和 6 年度第 2 回広島市地域公共交通活性化協議会

### 陸上交通分科会（書面審議） 審議結果

#### 審議結果

第 1 号議案 地域公共交通計画「別紙」（令和 7 年度計画）の変更について承認する（全員賛成）

第 2 号議案 地域公共交通計画「別紙」（令和 8 年度計画）の策定について承認する（全員賛成）

## 2 鉄軌道系ネットワークの機能強化

### ○ アストラムライン

#### ■ 新交通西風新都線（広域公園前駅からJR西広島駅まで）の整備

デルタ周辺部から都心へのアクセス性を高め、西風新都の都市づくりを大きく推進させるとともに、JR山陽本線を介した基幹公共交通の環状型ネットワークを形成して「西風新都・デルタ間の循環」によるヒト・モノ・カネ及び情報の好循環を生み出し、さらには広島高速交通(株)の経営改善にも資することから、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

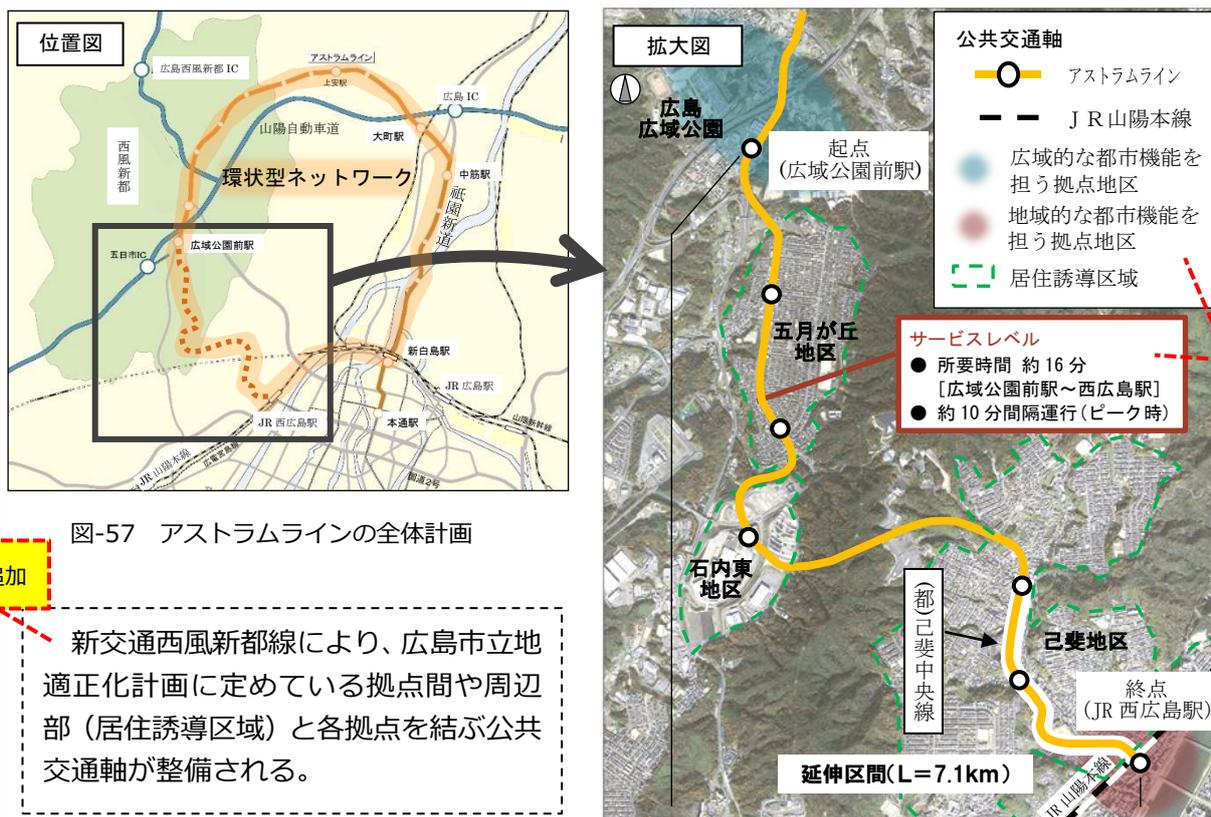


図-57 アストラムラインの全体計画

追加

新交通西風新都線により、広島市立地適正化計画に定めている拠点間や周辺部（居住誘導区域）と各拠点を結ぶ公共交通軸が整備される。

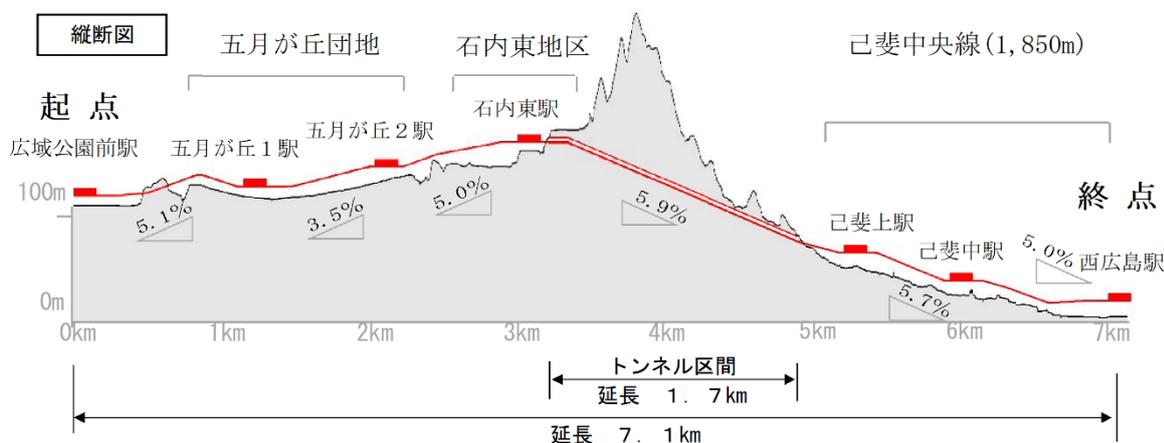


図-58 延伸ルート概略図

#### 計画期間内の取組

環境影響評価、都市計画法及び軌道法の手続きを進め、事業の本格化を目指します。

○ 広電宮島線・路面電車

修正

■ 路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備

路面電車を運行する広島電鉄と連携して、JR 西日本の新駅ビル（令和7年3月春開業予定）の2階レベルへ高架で進入する駅前大橋ルートを整備し、広島駅と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間の短縮などを図ります。

また、既存路線を活用した市内中心部を環状で結ぶ循環ルートを整備し、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上などを図ります。

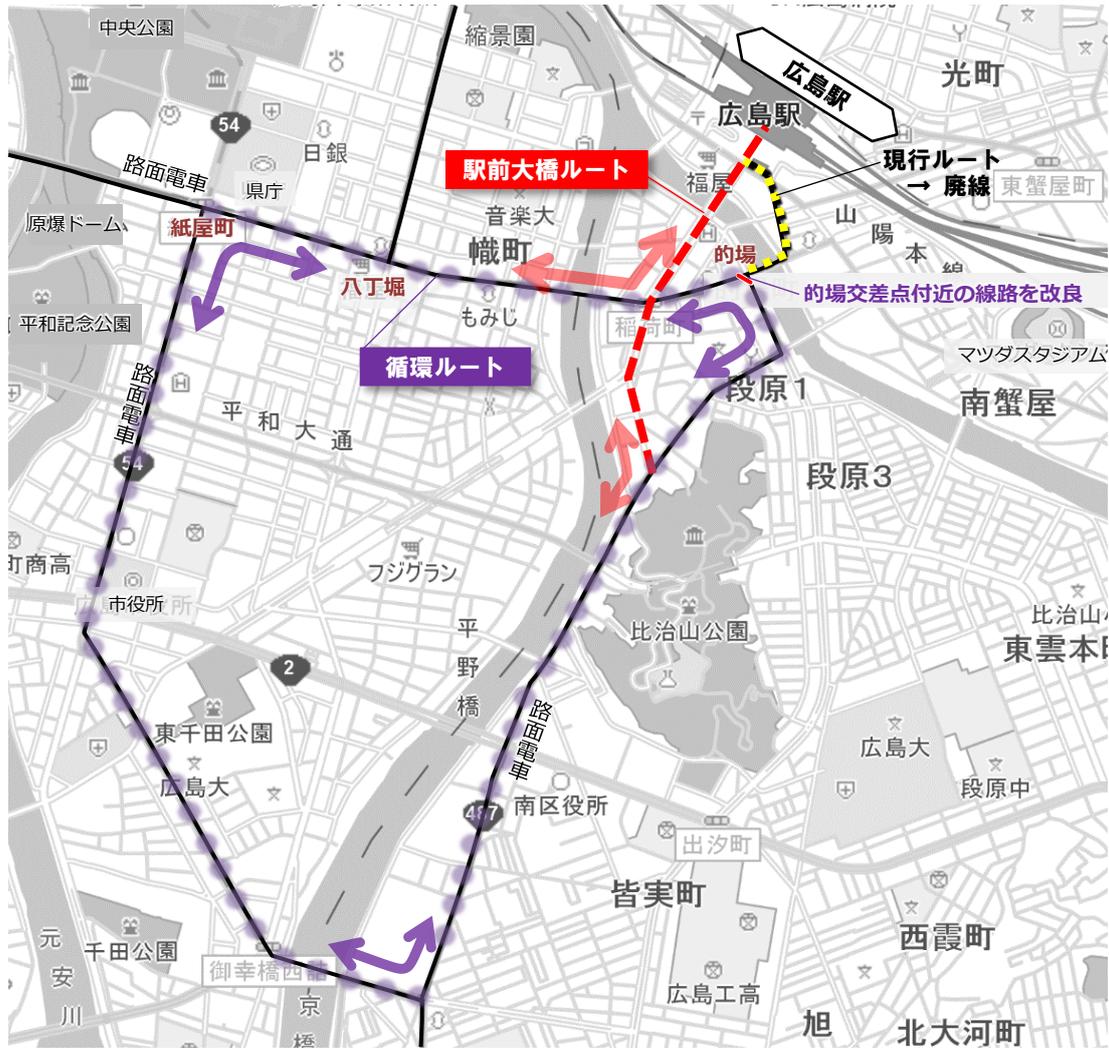


図-59 ルート図

「路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備」にあわせ、広島駅南口広場の再整備に取り組みます。  
☞ P73「広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）」に掲載。

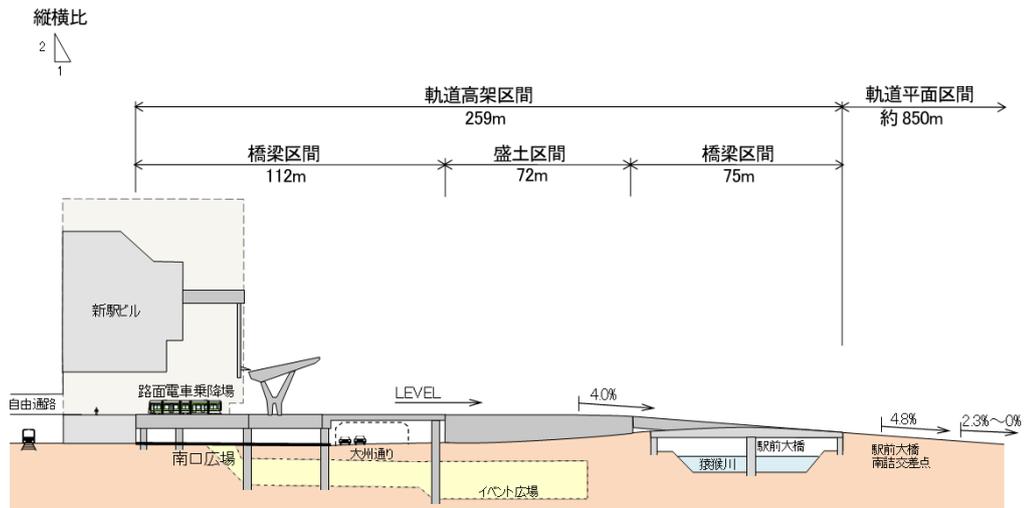


図-60 縦断図（広島駅付近）

更新



▲広島駅南口広場全景



▲2階路面電車乗降場（広島駅電停）



▲路面電車高架部（駅前大橋ルート）

図-61 完成イメージ

計画期間内の取組

修正

令和7年春の供用開始を目指し、路面電車駅前大橋ルートは令和7年夏、と循環ルートは令和8年春の供用開始を目指し、整備に取り組めます。

## 5 交通結節点等の機能強化

### ■ 広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）

JR西日本が実施している駅ビルの建替え（令和7年春開業予定）と連携し、路面電車を新駅ビルの2階レベルへ高架で進入させることで生まれる空間や新駅ビル1階などを活用して、広場を拡張することにより、バスの乗降場を増設するなどの再整備を行い、公共交通機関相互の乗換利便性の向上を図ります。

あわせて、広場や新駅ビルを中心にエールエールA館・ビッグフロントひろしま・エキシティヒロシマ、及び日本郵便の新ビル方面へのペDESTリアンデッキを設置し、駅自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築することで賑わいの創出などを図ります。

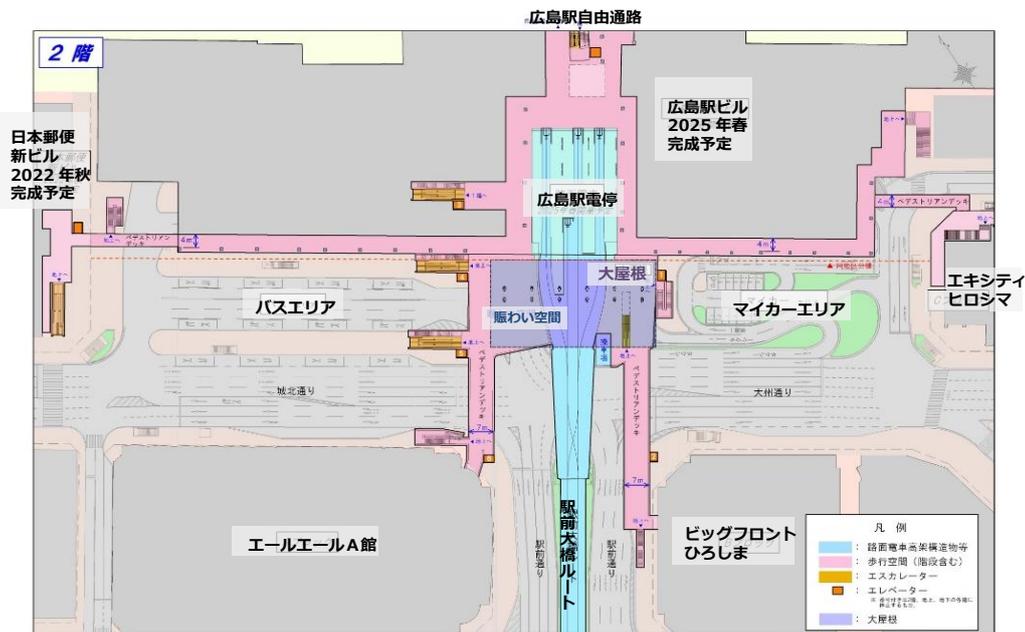


図-68 南口広場2階レイアウト図

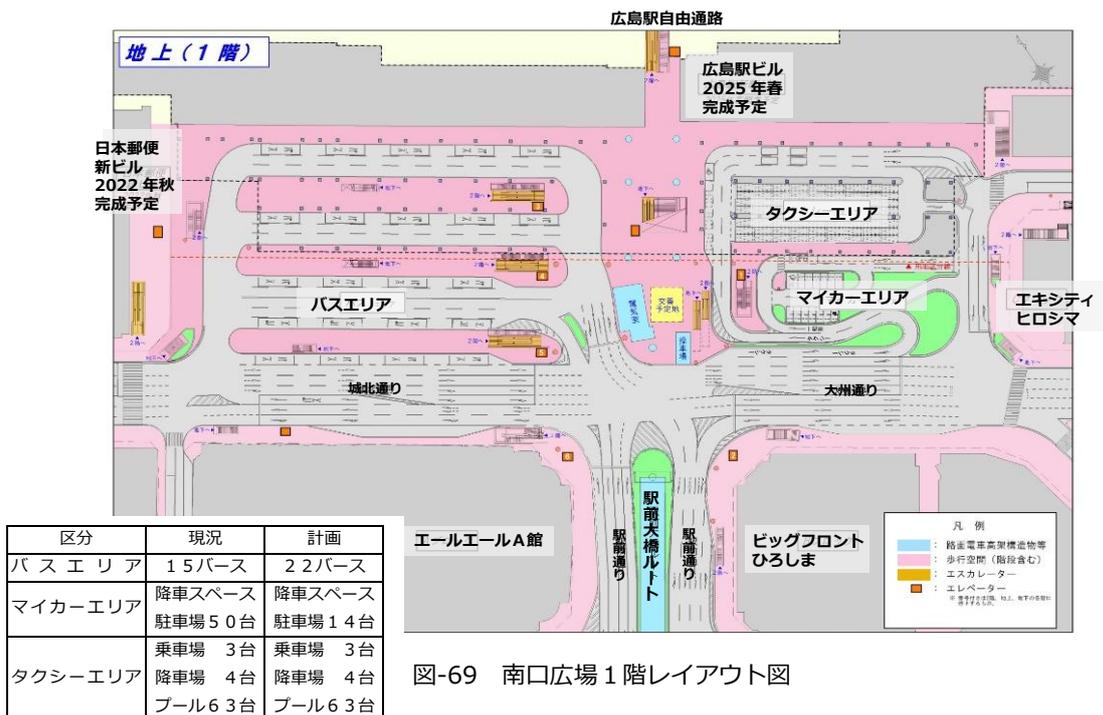


図-69 南口広場1階レイアウト図



▲広島駅南口広場全景



▲2階広場全景（広島駅電停等）



▲大州通りを横断する  
ペDESTリアンデッキ

図-70 完成イメージ

「広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）」にあわせ、路面電車駅前大橋ルート及び循環ルートの整備に取り組みます。

☞ P68「路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備」に掲載。

修正

計画期間内の取組

令和 10 ~~8~~ 年度末の完成を目指し、広島駅南口広場の再整備に取り組みます。

## 地域公共交通計画「別紙」（令和 7 年度計画）の変更について

### （変更点）

#### (1) 項目 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性（P1）

安佐北区口田地区を運行する路線バスの事業者名を修正（令和 6 年 9 月 1 日社名変更）

（修正前）中国ジェイアールバス(株)

（修正後）JR バス中国(株)

#### (2) 項目 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（P8）

昨今の燃料費・物価の高騰などにより厳しい収支状況となっていることから、運送サービスを維持するため、安佐南区大塚西地区の乗合タクシーの運賃等を改定

区分	運賃		備考
	改定後	現行	
大人（高校生以上）	<b>300 円</b>	200 円	
中学生	現行と同額	200 円	
小学生		100 円	保護者同伴の場合 1 人無料

#### (3) 項目 18. 協議会及び分科会の開催状況と主な議論（P13）

時点修正（令和 6 年 11 月及び令和 7 年 3 月開催分を追記）

#### (4) 項目 19. 利用者等の意見の反映状況（P16・P17）

大塚・伴南地区生活交通支援協議会による運賃改定等に係る協議等を追記

#### (5) （参考資料）大塚・伴地区「ふれあいバス」路線図

利用者（地域住民）からの要望等を踏まえ、利便性や運行の安全性を向上させるため、一部運行ルートを変更

## 広島市地域公共交通計画「別紙」（第2回変更）

赤字：変更箇所

当初 令和6年 3月 8日

第1回変更 令和6年11月20日

第2回変更 令和7年 3月14日

広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会

○計画期間 令和7年度から令和8年度

### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

広島市は、人口約120万人、面積906km<sup>2</sup>で、平地部を中心にJR山陽本線・可部線・芸備線・呉線や路面電車、広島電鉄(株)宮島線や新交通システム(アストラムライン)といった様々な鉄軌道系公共交通機関と約600系統の路線バスが運行されている。

広島市では、都市化や高度経済成長による急激な人口増加と宅地需要の高まりに伴って、平地部周辺の丘陵地を中心に戸建て住宅が立ち並ぶ住宅団地が数多く開発されたが、こうした団地などでは必ずしも公共交通が充実していない。また、市制施行後、周辺町村の編入により市域を拡大してきており、市域の端部には山村振興法指定地域などの交通不便地域が存在している。

こうした地域において、高齢化や免許返納等によって移動手段が限られる住民が増加する中、地域内と地域外を結ぶ幹線交通への乗換や医療機関や商業施設等への移動を目的とした地域内の移動手段の確保が課題となっている。

[安佐北区口田地区]

安佐北区口田地区は、広島市の北東部、太田川左岸の丘陵地に位置している。地域の公共交通としては、JR芸備線や、主要地方道広島三次線を通り広島バスセンター・広島駅と高陽地区等を結ぶ路線バスがある（運行事業者：JRバス中国(株)及び広島交通(株)）。口田地区の中には、これらの公共交通機関の駅やバス停から離れた団地や集落があり、地域内には狭隘かつ勾配の急な道路が多く存在していることから、住民の高齢化の進展から日常生活を営む上で公共交通の確保が必要不可欠であった。

このため、住民が地域と駅やバス停、商業施設、病院等を結ぶ乗合タクシーの運行を地元のタクシー事業者である(有)やぐちタクシーに打診し、同社が地域貢献の観点から承諾し、平成15年8月より「やぐちおもいやりタクシー」の運行を開始した。

現在、地域住民、運行事業者、学識経験者及び行政で構成する「やぐちおもいやりタクシー活性化協議会」において、乗合タクシーの利用促進及び運行計画の改善検討等を行っているものの、採算が厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、引き続き地域主体の生活交通が持続可能なものとなるよう取り組んでいくこととしている。

[安芸区中野・中野東地区]

安芸区中野・中野東地区は広島市東部に位置している。同地区内を西に向かって流れる瀬野川沿いの平地部には、商業施設や医療施設、公共施設などが存在しており、川の兩岸の傾斜部には、造成された団地や集落が点在している。地域の公共交通としては、瀬野川に沿って、地域の幹線を担う JR 山陽本線と、国道 2 号や県道広島海田線を芸陽バス(株)により路線バスが走っている。

当該地域においては、傾斜部の居住地から商業施設など立地する平地部への公共交通がなく、道路が急勾配かつ狭隘であるため、自家用車を持たない高齢者など移動を制約される住民が日常生活を営む上で、公共交通の導入が必要不可欠であった。

このため、地域が主体となって地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会」を立ち上げ、住民アンケートなどにより地域の実情にあった乗合タクシーの運行計画を作成し、平成 23 年 11 月より 1 年間の実験運行を行った後、平成 24 年 11 月から本格運行を開始した。

現在、「中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会」を中心に、乗合タクシーの利用促進及び運行計画の改善検討等を行っているものの、採算が厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、引き続き地域主体の生活交通が持続可能なものとなるよう取り組んでいくこととしている。

[安佐南区大塚西地区]

安佐南区大塚西地区は広島市北西部に位置しており、地域の公共交通としては、当該地区の東側にある県道伴広島線に沿って新交通システム（アストラムライン）が走っているものの、駅までは 1 km 以上の距離があり、経路上には勾配が急な道路が存在する。また、当該団地の南側と西側には大規模開発された団地があり、商業施設や医療施設、公共施設などが存在しているが、当該地域及び当該地域の周辺には、狭隘かつ勾配の急な道路が多く存在しているため、自家用車等の交通手段を持たない高齢者にとっては移動が困難であり、同地区における公共交通の確保が必要不可欠であった。

このため、地域が主体となって地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「大塚・伴南地区生活交通支援協議会」を立ち上げ、住民アンケートなどにより地域の実情にあった乗合タクシーの運行計画を作成し、平成 28 年 10 月より 1 年間の実験運行を行った後、平成 29 年 10 月から本格運行を開始した。

現在、「大塚・伴南地区生活交通支援協議会」を中心に、乗合タクシーの利用促進及び運行計画の改善検討等を行っているものの、採算が厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、引き続き地域主体の生活交通が持続可能なものとなるよう取り組んでいくこととしている。

#### [安佐北区可部・亀山地区]

安佐北区可部・亀山地区は、広島市北部の福王寺山の南東側に位置する地域である。地域の南側を東西に国道 191 号が、東側を南北に国道 54 号及び国道 183 号（可部街道）が走っており、地域の公共交通としては、JR 可部線や可部街道等を通り広島バスセンターや広島駅と地域を結ぶ路線バスがある（運行事業者：広島電鉄㈱や広島交通㈱など）。

しかしながら、当該地区においては集落から JR 駅までの距離が遠く、また最寄りのバス停までの生活道路も狭隘かつ急勾配であるため、公共交通の利用が困難な状況であり、住民が日常生活を営む上で、当該地区における公共交通の確保が必要不可欠であった。

このため、地域が主体となって地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会」を立ち上げ、住民アンケートなどにより地域の実情にあった乗合タクシーの運行計画を作成し、平成 29 年 5 月より 1 年間の実験運行を行った後、平成 30 年 5 月から本格運行を開始した。

現在、「福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会」を中心に乗合タクシーの利用促進及び運行計画の改善検討等を行っているものの、採算が厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、引き続き地域主体の生活交通が持続可能なものとなるよう取り組んでいくこととしている。

#### [東区福田地区]

東区福田地区は広島市東部に位置している。地区内の五月が丘団地、原山団地、大和台団地及び観音原団地は、県道 70 号広島中島線の南東側に開発された団地であり、県道においては広島バスセンターや広島駅と安佐北区小河原地区を結ぶ路線バスが、広島バス㈱により高頻度で運行されている。

しかしながら、団地内の道路の勾配は急で、路線バスの停留所まで距離があるとともに、これらの団地の住民の高齢化が進んでいることから、自家用車等の交通手段を持たない住民が日常生活を営む上で、生活交通の導入が必要不可欠であった。

このため、地域が主体となって地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「福田地区生活交通対策協議会」を立ち上げ、住民アンケートやワークショップの実施により地域の実情に合った乗合タクシーの運行計画を作成し、令和 4 年 4 月から 1 年間の実験運行を行った後に、令和 5 年 4 月から本格運行を開始した。

現在、「福田地区生活交通対策協議会」を中心に、乗合タクシーの利用促進及び運行計画の改善検討等を行っているものの、採算が厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、地域主体の生活交通が持続可能なものとなるよう取り組んでいくこととしている。

[東区戸坂地区]

東区戸坂地区は広島駅から北に約 4km の場所に位置し、平地部には商業施設や医療機関などが集積している。地域内の公共交通機関としては、JR 芸備線や同地区と市内中心部や広島駅などを結ぶ路線バスが運行されている。

しかしながら、地域内は坂道が多いことや、高齢化の進行により高齢者等の自家用車の運転が難しい住民が増加していることから、日常生活を行う上で、駅やバス停から離れた地域に住む住民の移動手段の確保が課題となっている。

こうした課題から、同地区において乗合タクシーの導入機運が高まり、地域が主体となって住民アンケートの実施や体験乗車などを実施し、地域の実情にあった運行計画を検討した上で、令和 5 年 12 月 20 日からデマンド型乗合タクシー（区域運行）の実験運行を開始した。今後、令和 6 年 12 月 20 日からは、本格運行に移行する予定である。

[今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町今吉田地区）]

今吉田線は安佐北区小河内地区や北広島町今吉田地区の住民が安佐北区飯室地区や可部地区で買い物等をするために利用されているほか、朝夕の時間帯を中心に通勤・通学にも利用されており、地域住民が生活を営む上で当該路線の維持・存続は必要不可欠である。

当該路線はこれまで広島電鉄㈱により運行されてきたが、かねてからのバス利用者数の減少と運転手不足、さらには新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、バス事業者の経営状況が非常に厳しい中で、これまでどおりの運行形態で当該路線を維持することが困難となったことから、令和 4 年 10 月から路線の運行を広島市北部エリアを拠点とする広島交通㈱に移管し、移管に際して、従来は今吉田地区から広島バスセンター間を運行していた系統を可部駅までのフィーダー系統に再編するとともに、車両を小型化した。

当該路線は可部駅等において、市都心部への路線バスや JR 可部線と接続し、地域間交通ネットワークを補完する支線としての機能を有しているが、上述のとおり、バス事業を取り巻く状況が厳しい中であって、本路線の採算についても依然として厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、地域住民の生活交通を存続させていくことが必要である。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

阿戸町では令和4年3月に町内唯一のスーパーマーケットが閉店し、町内で買い物をすることができなくなった。また、病院も1軒しかないため、自家用車を使用できない住民が日常生活を行うためには、路線バスを利用し、商業施設や病院等が充実している熊野町へ移動する必要がある。また、当該路線は住民の日常生活の移動手段のみならず、朝夕の時間帯を中心に通勤・通学にも利用されている。さらに、熊野営業所等において、広島電鉄㈱が運行する広島市中心部方面、矢野方面及び呉方面への路線バスと接続しており、これらの地域間交通ネットワークを補完する支線としての機能を有していることから、地域住民が生活を営む上で当該路線の維持・存続は必要不可欠である。

当該路線はこれまで広島電鉄㈱により運行されてきたが、かねてからのバス利用者数の減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、バス事業者の経営状況が非常に厳しい中で、これまでどおりの運行形態で当該路線を維持することが困難となったことから、令和4年10月から路線の運行を熊野町に営業拠点を持つ朝日交通㈱に移管するとともに、利用の少ない日中の便の運行車両を小型化したものである。

しかしながら、バス事業を取り巻く状況が厳しい中であって、当該路線の採算についても依然として厳しい状況にあることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、地域住民の生活交通を存続させていくことが必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

### 1. 各系統に係る利用者数の目標

[安佐北区口田地区]

令和8年度までに過去最高である平成26年度の利用者数3.6人/回に戻すことを目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	3.5人	3.6人	3.5人

[安芸区中野・中野東地区]

令和8年度までにコロナ前（令和元年度）の利用者数7.4人/回に戻すことを目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	5.9人	7.4人	4.4人

[安佐南区大塚西地区]

令和8年度までにコロナ前（令和元年度）の利用者数3.9人/回に戻すことを目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	3.8人	3.9人	3.7人

[安佐北区可部・亀山地区]

令和8年度までにコロナ前（令和元年度）の利用者数4.8人/回に戻すことを目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	4.6人	4.8人	4.5人

[東区福田地区]

令和8年度までに、本格運行開始時の目標である1便当たり利用者数5.3人を達成することを目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	4.9人	5.3人	4.4人

[東区戸坂地区]

令和8年度までに、他の5地区の乗合タクシーの目標値までの平均伸び率を基に、利用者数が3.2人/回に到達することを目標とし、次のとおり目標値を設定する。

目標値	令和7年度 (R6.12-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和6年度実績 (R5.12-R6.9)
	3.0人	3.3人	2.7人

[今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町今吉田地区）]

路線沿線が山村振興法の指定地域であり、今後も人口減少が見込まれることから、現状維持を目標とし、直近年度の実績である7.7人/回を目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	7.7人	7.7人	7.7人

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

路線沿線に山村振興法の指定地域を含み今後も人口減少が見込まれることから、現状維持を目標とし、直近年度の実績である6.4人/回を目標とする。

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.9-R5.10)
	6.4人	6.4人	6.4人

2. 全系統に係る収支率及び広島市の補助額の目標

		令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	昨年度実績
目標値	収支率	14.3%	14.7%	13.5%
	広島市の補助額	36,049千円	35,748千円	35,200千円

### 3. 事業の効果

当該路線を維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

#### [安佐北区口田地区]

地域住民、運行事業者、学識経験者、中国運輸局及び広島市が参画する「やぐちおもいやりタクシー活性化協議会」において、定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら利用促進策を検討する。

また、利用者の利便性を向上させるため、令和5年度から、スーパーマーケットに近接した停留所を新設している。

#### [安芸区中野・中野東地区]

地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会」において、定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら利用促進策を検討する。

#### [安佐南区大塚西地区]

地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「大塚・伴南地区生活交通支援協議会」において、定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら利用促進策を検討する。

#### [安佐北区可部・亀山地区]

地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会」において、定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら利用促進策を検討する。

#### [東区福田地区]

地域住民、運行事業者及び広島市が参画する「福田地区生活交通対策協議会」において、定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら利用促進策を検討する。

#### [東区戸坂地区]

「戸坂連合社会福祉協議会」において、定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら利用促進策を検討する。

#### [今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町今吉田地区）]

利用状況の分析や地域との意見交換等により利用者のニーズを把握し、広島市、北広島町及び運行事業者において、ルートやダイヤ等の変更を検討する。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

利用状況の分析や地域との意見交換等により利用者のニーズを把握し、広島市、熊野町及び運行事業者において、ルートやダイヤ等の変更を検討する。

#### 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

[安佐北区口田地区]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（平日運行。土・日曜日、祝日、12月28日～1月4日及び8月13日～16日運休）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：一乗車につき、大人300円（往復利用の場合、復路は100円(当日限り)）、小学生以下無料（保護者同伴に限る）

[安芸区中野・中野東地区]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（月・火・木・金曜日運行。祝日、4月30日～5月2日、8月12～16日及び12月28日～1月4日運休）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：一乗車につき、大人300円、小学生100円（小学生未満無料）

[安佐南区大塚西地区]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（月・水・金曜日運行。祝日及び12月29日～1月3日は運休）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：一乗車につき、大人（高校生以上）300円、中学生200円、小学生100円（保護者同伴の場合、1人無料）

[安佐北区可部・亀山地区]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（月・水・金曜日運行。土・日曜日、祝日、8月14日～8月16日及び12月29日～1月3日は運休）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：一乗車につき、大人300円、小学生100円、小学生未満無料（ただし保護者同伴に限る）  
（往復利用の場合、当日に限り復路は大人200円、小学生以下無料）

[東区福田地区]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（月・水・金曜日運行。祝日及び12月30日～1月3日は運休）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：一乗車につき、大人300円（往復利用の場合、往復で500円(当日限り)）、小学生100円、乳幼児無料

[東区戸坂地区]

○「表1」添付

○運行の態様 区域運行

- ① 運行予定区域図：別添のとおり
- ② 予定運行時刻表

便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
出発時刻	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00

- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年12月20日～（月～土曜日運行。祝日及び日曜日並びに12月30日～1月3日は運休）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：一乗車につき、大人350円、小学生100円、障害者100円、障害者の介護者100円、未就学児：無料

[今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町）]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり（8月13日～8月15日及び12月29日～1月3日は土日祝ダイヤで運行。）
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（毎日運行）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：別添のとおり

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

○「表1」添付

○運行の態様 路線定期運行

- ① 運行予定の路線図：別添のとおり
- ② 運行予定の時刻表：別添のとおり（8月13日～8月16日及び12月29日～12月30日は土日祝ダイヤで運行。12月31日～1月3日は土日祝ダイヤで運行のうえ、6:46阿戸学校発及び20:35熊野営業所発の便を運休。）
- ③ 運行予定期間（運行日）：令和6年10月1日～（毎日運行）
- ④ 運行予定者決定の経緯：地域の実情に応じたサービスを実施し、過去の運行実績に基づき総合的に判断した。
- ⑤ 運賃：別添のとおり

## 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

[安佐北区口田地区]

乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、やぐちおもいやりタクシー活性化協議会が負担する。

[安芸区中野・中野東地区]

乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、運行予定者及び中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会が負担する。

[安佐南区大塚西地区]

乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、大塚・伴南地区生活交通支援協議会が負担する。

[安佐北区可部・亀山地区]

乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会が負担する。

[東区福田地区]

乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、福田地区生活交通対策協議会が負担する。

[東区戸坂地区]

乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、戸坂連合社会福祉協議会が負担する。

[今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町今吉田地区）]

今吉田線の運行に要する費用から経常収益及び国庫補助金を差し引いた差額分について、広島市及び北広島町が負担する。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

阿戸線の運行に要する費用から経常収益及び国庫補助金を差し引いた差額分について、広島市及び熊野町が負担する。

## 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

利用実績の集計や住民ヒアリング等を行う。

## 7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

※地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし

## 8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

※地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし

## 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

※地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし

## 10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

「表5」添付

## 11. 車両の取得に係る目的・必要性

[今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町今吉田地区）]

○目的・必要性

広島電鉄㈱から広島交通㈱へ運行を移管するに当たり、広島交通㈱が当該路線を運行するために、新たに車両を導入した。

当該路線はこれまで大型バスにより運行されていたが、路線を将来にわたり持続可能なものとするためには、運行経費の削減を図る必要があったことから、路線の需要に合わせて、小型車両（13人乗り）を3台導入したものである。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

○目的・必要性

令和4年10月に広島電鉄㈱から朝日交通㈱へ運行を移管するに当たり、朝日交通㈱が当該路線を運行するため、令和6年4月に中型バス（36人乗り）を新たに2台導入する予定である。

## 12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

[今吉田線（安佐北区小河内地区・北広島町今吉田地区）]

### ○目標

今吉田線の1回当たりの平均利用者数を以下のとおりとする。

（1回当たりの平均利用者数）

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	7.7人	7.7人	7.7人

### ○効果

当該路線を維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、車両の小型化により、運行経費が削減され、路線の持続可能性が高まるとともに、機動性を活かして、これまでの車両では乗り入れができなかった場所での運行も可能となることなどにより、利便性が向上し、新たな利用者の確保、ひいては、収益の改善につながる。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

### ○目標

阿戸線の1回当たりの平均利用者数を以下のとおりとする。

（1回当たりの平均利用者数）

目標値	令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
	6.4人	6.4人	6.4人

### ○効果

当該路線を維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、車両の小型化により、これまでの車両では乗り入れができなかった経路での運行も可能となることなどにより、利便性が向上し、新たな利用者の確保、ひいては、収益の改善につながる。

## 13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額

「表6」添付

今吉田線の車両の取得について、購入費用総額 28,169,483 円のうち、広島市及び関係市町において、国庫補助金を差し引いた額の 1/2 を運行事業者に対して補助することとしている。

阿戸線の車両の取得について、購入費用総額 17,700,000 円のうち、広島市及び関係市町において、国庫補助金を差し引いた額を運行事業者に対して補助することとしている。

## 14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

※公有民営方式車両購入費用国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし

## 15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

※貨客混載導入経費国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし

<b>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果</b>	
※貨客混載導入経費国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし	
<b>17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額</b>	
※貨客混載導入経費国庫補助金を活用する場合のみのため該当なし	
<b>18. 協議会及び分科会の開催状況と主な議論</b>	
平成24年度	
平成24年6月19日	生活交通ネットワーク計画（中野・中野東地区）について審議、合意
平成24年6月26日	生活交通ネットワーク計画（黄金山地区及び口田地区）について書面審議、合意
平成25年度	
平成25年6月27日	生活交通ネットワーク計画について審議、合意
平成26年度	
平成26年6月16日	生活交通ネットワーク計画について審議、合意
平成27年2月12日	生活交通ネットワーク計画変更について書面審議、合意
平成27年度	
平成27年6月29日	地域内フィーダー系統確保維持計画について審議、合意
平成28年3月31日	地域内フィーダー系統確保維持計画について書面審議、合意
平成28年度	
平成28年6月29日	地域内フィーダー系統確保維持計画について審議、合意
平成28年9月12日	地域内フィーダー系統確保維持計画について書面審議、合意
平成29年度	
平成29年7月26日	地域内フィーダー系統確保維持計画について審議、合意
平成29年8月28日	地域内フィーダー系統確保維持計画について書面審議、合意
平成30年度	
平成30年6月27日	地域内フィーダー系統確保維持計画について審議、合意
令和元年度	
令和元年6月25日	地域内フィーダー系統確保維持計画について審議、合意
令和元年11月12日	地域内フィーダー系統確保維持計画について書面審議、合意
令和2年度	
令和2年7月31日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画について書面審議、合意
令和3年度	
令和3年6月16日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画について書面審議、合意
令和4年2月25日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更について書面審議、合意
令和4年度	
令和4年6月20日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画について書面審議、合意
令和4年8月26日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更について書面審議、合意
令和5年3月 8日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更について書面審議、合意
令和5年度	
令和5年5月11日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画について審議、合意
令和6年1月15日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更について書面審議、合意
令和6年3月 8日	広島市地域公共交通計画「別紙」について審議、合意(陸上交通分科会)※
令和6年3月19日	広島市地域公共交通計画について審議、合意(法定協議会)
令和6年度	
令和6年8月21日	地域内フィーダー系統確保維持改善計画の変更について審議、合意
令和6年11月13日	広島市地域公共交通計画「別紙」の変更について書面審議、合意(陸上交通分科会)
令和6年11月25日	広島市地域公共交通計画「別紙」の変更について書面審議、合意(法定協議会)
令和7年3月14日	広島市地域公共交通計画「別紙」の変更について書面審議、合意(陸上交通分科会)
令和7年3月 日	広島市地域公共交通計画「別紙」の変更について審議、合意(法定協議会)

※令和7年度計画より、地域内フィーダー系統確保維持改善計画を地域公共交通計画の「別紙」として位置付けるとともに、当該内容について協議を行う法定協議会の陸上交通分科会を設置したものの。

## 19. 利用者等の意見の反映状況

[安佐北区口田地区]

やぐちおもいやりタクシーは、町内会や社会福祉協議会、公衆衛生協議会、老人会、学識経験者、(有)やぐちタクシー、中国運輸局、広島市等で構成される「やぐちおもいやりタクシー活性化協議会」において、利用者の意見や運行実績等をもとに運行計画を検討し、路線やダイヤの変更を行っている。今後も引き続き同協議会において、利用者の意見等に基づき、ルートやダイヤ変更について検討を行い、運行計画へ反映する予定である。

### 【やぐちおもいやりタクシー活性化協議会開催等の状況】

平成 23 年	7 月	第 4 回情報交換会開催（路線・ダイヤ改正の合意）
平成 23 年	8 月	広島市地域公共交通会議※合意（路線・ダイヤ改正、新車導入に伴う移動円滑化適用除外について）
平成 23 年	10 月	路線・ダイヤ改正（マックスバリュ乗入、平日夕方・土曜午後減便）
平成 23 年	12 月	はすが丘団地住民アンケート実施（はすが丘の延伸について）
平成 24 年	3 月	第 5 回情報交換会開催（路線・ダイヤ改正等の合意）
平成 24 年	5 月	広島市地域公共交通会議※合意（路線・ダイヤ改正について）
平成 24 年	7 月	路線・ダイヤ改正（はすが丘延伸、土曜運休等）
平成 26 年	9 月	第 6 回情報交換会開催（資金確保策、協議会設置等の検討）
平成 27 年	10 月	第 1 回活性化協議会開催（協議会設立について）
平成 28 年	2 月	第 2 回活性化協議会開催（路線・ダイヤ改正について）
平成 28 年	5 月	路線・ダイヤ改正（夕方便の減便等）
平成 28 年	12 月	第 3 回活性化協議会開催（資金確保、利用促進について）
平成 29 年	4 月	第 4 回活性化協議会総会開催
平成 30 年	4 月	第 5 回活性化協議会総会開催
平成 31 年	3 月	やぐちおもいやりタクシー15周年記念イベントを開催
令和元年	5 月	第 6 回活性化協議会総会開催
令和元年	10 月	広島市地域公共交通会議合意（精神障害者割引制度の導入について）
令和元年	12 月	広島市地域公共交通会議合意（新車導入に伴う移動円滑化適用除外について）
令和 2 年	2 月	第 7 回活性化協議会総会開催（地域負担について等）
令和 2 年	8 月	第 8 回活性化協議会総会開催（利用促進策について等）
令和 3 年	4 月	第 9 回活性化協議会総会開催（地域負担について等）
令和 4 年	5 月	第 10 回活性化協議会総会開催（利用状況等について）
令和 5 年	4 月	第 11 回活性化協議会総会開催（利用状況等について）
令和 5 年	6 月	第 12 回活性化協議会総会開催（20周年記念イベントの開催について）
令和 5 年	7 月	やぐちおもいやりタクシー20周年記念イベントを開催
令和 6 年	4 月	第 13 回活性化協議会総会開催（利用状況等について）

※道路運送法に基づき、学識経験者、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は利用者の代表、運輸局、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体、該当地域を管轄する交通管理者、道路管理者、広島市で構成される会議。

[安芸区中野・中野東地区]

中野・中野東地区乗合タクシーは、地域の社会福祉協議会長・副会長、連合町内会長・副会長、老人クラブ連合会長、民生委員児童委員、(有)中野タクシー及び広島市で構成される「中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会」において、利用者の意見や運行実績等をもとに運行計画を検討し、ダイヤの変更等を行っている。今後も引き続き、同協議会において利用者の意見等に基づき、ルートやダイヤ変更について検討を行い、運行計画へ反映する予定である。

【中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会開催等の状況】

平成 23 年	1 月	住民アンケート（乗合タクシー導入について）
平成 23 年	4 月	第 1 回運行支援協議会開催（協議会の設置と路線の検討開始）
平成 23 年	8 月	試験運行実施（4 日間）
平成 23 年	8 月	第 3 回運行支援協議会開催（試験運行結果分析・実験運行の実施計画検討）
平成 23 年	11 月	実験運行開始（1 年間）
平成 24 年	2 月	住民アンケート実施（乗合タクシーの運行改善等について）
平成 24 年	3 月	第 7 回運行支援協議会開催（住民アンケート結果、路線改正等の検討）
平成 24 年	4 月	第 8 回運行支援協議会開催（路線改正等の合意、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を受けての本格運行実施の合意）
平成 24 年	5 月	広島市地域公共交通会議報告（概要と路線・ダイヤ改正について）
平成 24 年	6 月	路線・ダイヤ改正
平成 24 年	7 月	第 9 回運行支援協議会開催（本格運行に向けた路線・ダイヤ改正検討）
平成 24 年	11 月	本格運行開始
平成 25 年	8 月	第 13 回運行支援協議会開催（アンケート実施・路線改正検討）
平成 26 年	2 月	住民アンケート実施（乗合タクシーの運行改善等について）
平成 26 年	10 月	第 14 回運行支援協議会開催（アンケート結果報告・路線改正等合意）
平成 27 年	2 月	広島市地域公共交通会議書面審議、合意(路線・ダイヤ改正について)
平成 27 年	4 月	路線・ダイヤ改正
平成 30 年	8 月	広島市地域公共交通会議審議、合意（路線・ダイヤ改正について）
平成 30 年	10 月	路線・ダイヤ改正（起点の変更等）
平成 31 年	4 月	第 23 回運行支援協議会開催（テーマ募金等について）
令和 2 年	5 月	第 24 回運行支援協議会書面審議（利用状況等について）
令和 3 年	6 月	第 25 回運行支援協議会書面審議（利用状況等について）
令和 4 年	6 月	第 26 回運行支援協議会書面審議（利用状況等について）
令和 5 年	5 月	第 27 回運行支援協議会書面審議（利用状況等について）
令和 6 年	1 月	第 28 回運行支援協議会書面審議（停留所の廃止及び停留所名称の変更について）
令和 6 年	6 月	第 29 回運行支援協議会書面審議（停留所新設及びダイヤ改正について）
令和 6 年	10 月	広島市地域公共交通会議審議・合意（運行ルートの変更について）
令和 7 年	1 月	運行ルートの変更・ダイヤ改正(予定)

[安佐南区大塚西地区]

大塚西地区乗合タクシーは、地域の社会福祉協議会、町内会、㈱フォーブル及び広島市で構成される「大塚・伴南地区生活交通支援協議会」において、利用者の意見や運行実績等をもとに運行計画を検討し、ダイヤの変更等を行っている。今後も引き続き同協議会において利用者の意見等に基づき、ルートやダイヤ変更について検討を行い、運行計画へ反映する予定である。

【大塚・伴南地区生活交通支援協議会開催等の状況】

平成 24 年	3 月	住民アンケート（乗合タクシー導入について）
平成 25 年	1 月	第 1 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会開催（アンケート結果の分析）
平成 26 年	9 月	第 4 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会開催（下城ハイツを中心とした乗合タクシーの導入検討）
平成 27 年	12 月	第 7 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会開催（定時定路線での運行を決定）
平成 28 年	7 月	第 11 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会開催（運行計画決定）
平成 28 年	8 月	広島市地域公共交通会議書面審議、合意（実験運行について）
平成 28 年	10 月	実験運行開始（1 年間）
平成 29 年	2 月	ダイヤ改正（月・水・金曜日の午後便を増便）
平成 29 年	3 月	運行系統変更（系統 1 を循環線に変更等）
平成 29 年	5 月	運行日変更（水・金曜日の運行に変更）、ダイヤ改正（午後便の廃止）
平成 29 年	7 月	第 22 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会開催（系統の変更、停留所の新設について）
平成 29 年	8 月	広島市地域公共交通会議*審議、合意（本格運行について）
平成 29 年	10 月	本格運行開始
令和元年	10 月	第 32 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（系統の廃止、ダイヤ改正について）
令和元年	12 月	系統 1 の廃止、系統 2 の増便及びダイヤ改正
令和 2 年	1 月	第 33 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（運行状況について）
令和 2 年	3 月	第 34 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（ダイヤ改正について）
令和 2 年	7 月	第 35 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（回数券導入について）
令和 2 年	9 月	第 36 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（乗車コイン導入について）
令和 3 年	11 月	第 37 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（ルート変更等について）
令和 4 年	1 月	広島市地域公共交通会議（ルート変更について）
令和 4 年	2 月	第 38 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（ルート変更等について）
令和 4 年	7 月	第 39 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（利用状況等について）
令和 5 年	2 月	第 40 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（利用状況等について）
令和 5 年	8 月	第 41 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（利用状況等について）
令和 6 年	6 月	第 42 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（利用状況等について）
令和 6 年	11 月	第 43 回大塚・伴南地区生活交通支援協議会（運賃改定等について）

令和7年 2月	広島市地域公共交通会議審議・合意（ルート変更について） 広島市地域公共交通会議運賃分科会審議・合意（運賃改定について）
---------	----------------------------------------------------------------

[安佐北区可部・亀山地区]

可部・亀山地区乗合タクシーは、町内会、(有)カオル交通及び広島市で構成される「福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会」において、利用者の意見や運行実績等をもとに運行計画を検討し、ダイヤの変更等を行っている。今後も引き続き、同協議会において利用者の意見等に基づき、ルートやダイヤ変更について検討を行い、計画へ反映する予定である。

【福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会開催等の状況】

平成27年 7月	地元協議会開催（乗合タクシー導入の検討）
平成28年 4月	地元協議会開催（ルート案・ダイヤなど）
平成28年 6月	可部地区巡回タクシー検討準備委員会の立ち上げ
平成29年 2月	協議会開催（実験運行に係る運行計画の決定）
平成29年 3月	可部地区巡回タクシー検討準備委員会が福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会に名称変更
平成29年 5月	実験運行開始（1年間）
平成30年 3月	広島市地域公共交通会議審議、合意（本格運行について）
平成30年 5月	本格運行開始
平成31年 2月	広島市地域公共交通会議審議、合意（路線・ダイヤ改正について）
平成31年 4月	路線・ダイヤ改正（経路の一部変更）
令和元年 7月	協議会開催（利用状況等）
令和2年 2月	協議会開催（割引券について）
令和2年 8月	協議会開催（利用促進策について）
令和3年 5月	協議会開催（利用状況等について）
令和4年 6月	協議会開催（利用状況報告、会計報告）

[東区福田地区]

東区福田地区乗合タクシーは、地域の連合町内会、つばめ交通(株)及び広島市で構成される「福田地区生活交通対策協議会」において、利用者の意見や運行実績等をもとに運行計画を検討し実験運行を開始した。また、実験運行中にも利用実績や利用者の声等を基に運行ルートなどの変更を行った。令和5年4月に本格運行に移行したが、今後も引き続き同協議会において、利用者の意見等に基づき、ルートやダイヤ変更について検討を行い、運行計画へ反映する予定である。

【福田地区生活交通対策協議会等の状況】

令和元年 7月	地域の役員会で生活交通に係る検討を開始
令和2年 3月	アンケートの実施

令和2年	9月	実験運行のルート及びダイヤ案を作成
令和3年	10月	住民及び運行事業者による運行ルート及び停留所の精査
令和4年	1月	運行計画に係る地域公共交通会議での審議
令和4年	4月	実験運行開始
令和4年	10月	運行計画（変更）に係る地域公共交通会議での審議
令和4年	12月	運行ルート、便数及びダイヤの変更
令和5年	2月	本格運行への移行について審議、合計
令和5年	4月	本格運行開始
令和6年	7月	協議会開催（利用状況等）

[東区戸坂地区]

東区戸坂地区乗合タクシーは、「戸坂連合社会福祉協議会」において、利用者の意見や運行実績等をもとに運行計画を検討し実験運行を開始した。令和6年12月に本格運行に移行するが、今後も引き続き同協議会において、利用者の意見等を運行計画へ反映する予定である。

【戸坂連合社会福祉協議会における協議等の状況】

令和5年	12月	実験運行開始（期間：令和5年12月20日～令和6年12月19日）
令和6年	3月	地域でのヒアリングの実施
令和6年	6～7月	無料乗車及び車内アンケートの実施（6月10日～7月6日）
令和6年	12月	本格運行開始

[今吉田線（安佐北区小戸内地区・北広島町今吉田地区）]

令和4年10月以降の今吉田線の運行形態の変更については、関係地区の自治会長等に対して説明を行ったうえで、地域の意見（小中学校の登下校に支障が出ないようなダイヤ設定など）を運行計画案に反映している。今後も、引き続き利用実績等を踏まえ、ルートやダイヤ変更について検討を行い、運行計画へ反映する予定である。

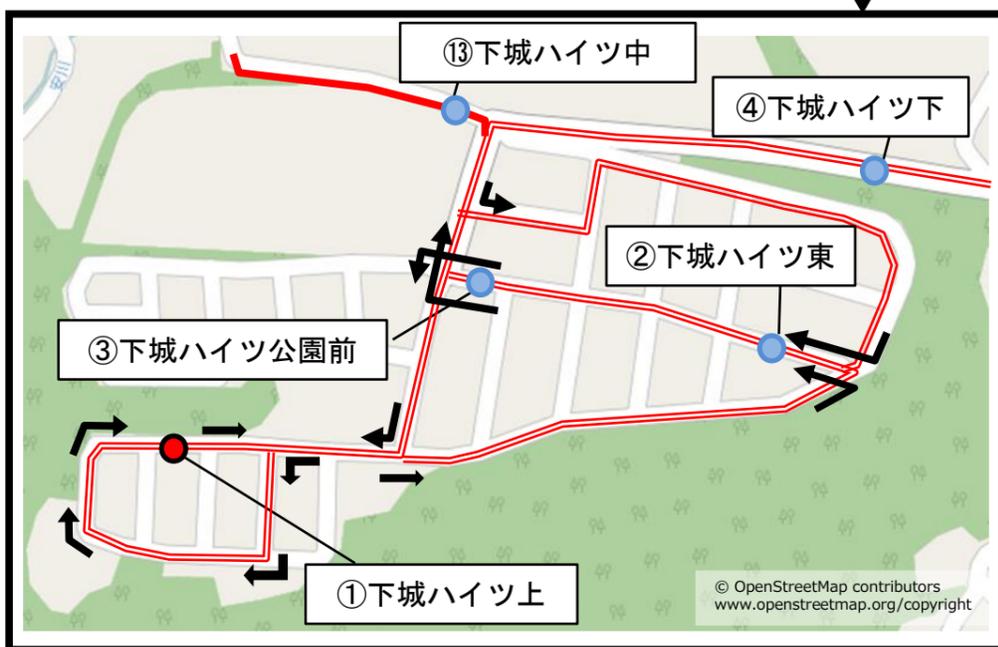
[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

令和4年10月の阿戸線の運行形態の変更にあたっては、関係地区でアンケートを実施し、当該路線バスの利用意向や移動の目的地等を把握するとともに、利用実態を鑑みたくて運行計画案を作成している。今後も、引き続き利用実績等を踏まえ、ルートやダイヤ変更について検討を行い、運行計画へ反映する予定である。

大塚・伴地区「ふれあいバス」路線図 (R7.4.1 改正予定)



下城ハイツ拡大図



## 地域公共交通計画「別紙」（令和 8 年度計画）の策定について

### 1 計画期間 令和 8 年度（令和 7 年 1 0 月 1 日～令和 8 年 9 月 3 0 日）

### 2 現計画（令和 7 年度）からの変更点

#### (1) 計画の記載内容等の簡略化

現計画は、国庫補助事業「地域公共交通確保維持事業」の申請を行うに当たり、地域公共交通活性化再生法の改正（計画と補助の連動化）への対応として、旧地域内フィーダー系統確保維持計画を基に、補助対象路線等を地域公共交通計画の別紙として位置付けたものであるが、記載内容等が多いことから、広島市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という。）や本分科会での審議等が煩雑となっていた。このため、当該事業の補助金交付要綱で最低限必要とされている項目に記載内容等を絞り、審議の効率化を図るものである。

#### 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

##### 第 2 節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

###### （地域公共交通計画）

###### 第 1 7 条（略）

2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。

一 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細

二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者

三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法

四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

##### 第 3 節 車両減価償却費等国庫補助金

###### （地域公共交通計画）

第 2 1 条 活性化法定協議会は、本節による補助を受けようとする場合には、第 7 条第 2 項各号、第 1 7 条第 2 項各号又は第 1 8 条の 6 第 1 項各号に掲げる事項に加え、次に掲げる事項を具体的に記載したものを、地域公共交通計画に添付するものとする。

一 車両の取得に係る目的・必要性

二 車両の取得に係る定量的な目標・効果

三 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者

四 車両の取得に要する費用の総額、負担者とその負担額

#### (2) 軽微な計画変更の場合における協議会等の審議省略に必要な対応

従来、軽微な運行ルートの変更等で計画変更が生じた場合には、その都度、協議会や分科会を開催していたが、当該事業の実施要領において、「予め協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、軽微な変更に関し、変更の都度、協議会を開催しなくても協議会の議論を経たものとして取り扱う」とされていることから、今回の協議会で包括的な合意を得るものである。

また、このため、令和 8 年度計画（表 1）に、「乗合タクシーの地域協議会において、利用状況や地域の要望を基に運行ルートや運行日等の変更が生じる可能性がある。また、道路工事等に伴う交通規制によって、運行ルートや運行日数に変更が生じる可能性がある。」旨を追加する。

#### 地域公共交通確保維持改善事業実施要領

##### 2. 地域公共交通確保維持事業について

###### (1) 陸上交通に係る確保維持事業

###### ②協議会について

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道ダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め活性化法定協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に関し、変更の都度、活性化法定協議会を開催しなくても交付要綱第 9 条第 1 項（第 1 8 条の規定により準用する場合を含む。）の活性化法定協議会の議論を経たものとして取り扱う。

・各補助対象系統の 1 日当たり計画運行回数の 1 0 % 以内又は 1 回以内の増減

・各補助対象系統の計画運行日数の 1 0 % 以内の増減

・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあつてはサービス提供時間）の 1 0 % 以内の増減

・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の 1 0 % 以内の増減

## 広島市地域公共交通計画「別紙」（計画期間：令和8年度）

令和7年3月14日

広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会

### 1 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について

#### (1) 地域公共交通確保維持事業の内容及び事業主体に関する詳細

広島市は、人口約120万人、面積906km<sup>2</sup>で、平地部を中心にJR山陽本線・可部線・芸備線・呉線や路面電車、広島電鉄(株)宮島線や新交通システム(アストラムライン)といった様々な鉄軌道系公共交通機関と約600系統の路線バスが運行されている。

広島市では、都市化や高度経済成長による急激な人口増加と宅地需要の高まりに伴って、平地部周辺の丘陵地を中心に戸建て住宅が立ち並ぶ住宅団地が数多く開発されたが、こうした団地などでは必ずしも公共交通が充実していない。また、市制施行後、周辺町村の編入により市域を拡大してきており、市域の端部には山村振興法指定地域などの交通不便地域が存在している。

こうした地域において、高齢化や免許返納等によって移動手段が限られる住民が増加する中、地域内と地域外を結ぶ幹線交通への乗換や医療機関や商業施設等への移動を目的とした地域内の移動手段の確保が課題となっていることから、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、地域の生活交通が持続可能なものとなるよう取り組む必要がある。

#### 【対象路線等一覧】

交通機関	路線名又は運行地区	運行形態	実施主体		運行会社
			団体名	構成団体	
路線バス	今吉田線	路線定期	広島交通(株)	—	広島交通(株)
	阿戸線	路線定期	朝日交通(株)	—	朝日交通(株)
乗合タクシー	安佐北区 口田地区	路線定期	やぐちおもいやりタクシー 活性化協議会	地域住民、運行事業者、学識経験者、中国運輸局、広島市	(有)やぐちタクシー
	安芸区 中野・中野東地区	路線定期	中野・中野東地区乗合タクシー 運行支援協議会	地域住民、運行事業者、広島市	(有)中野タクシー
	安佐南区 大塚西地区	路線定期	大塚・伴南地区 生活交通支援協議会	地域住民、運行事業者、広島市	(株)フォーブル
	安佐北区 可部・亀山地区	路線定期	福王寺不動坂らくらく タクシー活性化協議会	地域住民、運行事業者、広島市	(有)カオル交通
	東区福田地区	路線定期	福田地区生活交通 対策協議会	地域住民、運行事業者、広島市	つばめ交通(株)
	東区戸坂地区	区域運行	戸坂ともいきタクシー 運営協議会	地域住民、運行事業者、広島市	はと第一交通(株)

(2) 地域公共交通確保維持事業の運行系統の概要及び運送予定者

表 1 を添付

(3) 地域公共交通確保維持事業の運行系統の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定手法

ア 各系統に係る利用者数の目標

	令和 7 年度 (R6.10-R7.9)	令和 8 年度 (R7.10-R8.9)	令和 5 年度実績 (R4.10-R5.9)	目標設定の考え方 (令和 8 年度まで)
安佐北区 口田地区	3.5 人	3.6 人	3.5 人	過去最高の利用者数 3.6 人/回(H26 年度実績)
安芸区 中野・中野東地区	5.9 人	7.4 人	4.4 人	コロナ前 (R 元年度) の利用者数 7.4 人/回
安佐南区 大塚西地区	3.8 人	3.9 人	3.7 人	コロナ前 (R 元年度) の利用者数 3.9 人/回
安佐北区 可部・亀山地区	4.6 人	4.8 人	4.5 人	コロナ前 (R 元年度) の利用者数 4.8 人/回
東区福田地区	4.9 人	5.3 人	4.4 人	本格運行開始時の目標で ある利用者数 5.3 人/回
東区戸坂地区	3.0 人	3.3 人	2.7 人	他の 5 地区の乗合タク シーの目標値までの 平均伸び率を基に設定
今吉田線 (安佐北区小河内地区・ 北広島町今吉田地区)	7.7 人	7.7 人	7.7 人	路線沿線が山村振興法 の指定地域であり、 今後も人口減少が見込 まれることから、直近 実績から現状維持とし て設定
阿戸線 (安芸区阿戸町・ 熊野町)	6.4 人	6.4 人	6.4 人	

イ 全系統に係る収支率及び広島市の補助額の目標

		令和 7 年度 (R6.10-R7.9)	令和 8 年度 (R7.10-R8.9)	令和 5 年度実績 (R4.10-R5.9)
目 標 値	収支率	14.3%	14.7%	13.5%
	広島市の 補助額	36,049 千円	35,748 千円	35,200 千円

ウ 事業の効果

当該路線を維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。

エ 目標・効果の評価手法・測定手法

利用実績の集計や住民ヒアリングを行う。

(4) 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

安佐北区 口田地区	乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、やぐちおもいやりタクシー活性化協議会が負担。
安芸区 中野・中野東地区	乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、運行予定者及び中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会が負担。
安佐南区 大塚西地区	乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、大塚・伴南地区生活交通支援協議会が負担。
安佐北区 可部・亀山地区	乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会が負担。
東区福田地区	乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、福田地区生活交通対策協議会が負担。
東区戸坂地区	乗合タクシーの運行に要する費用から経常収益と国及び市の補助金を差し引いた差額分について、戸坂ともいきタクシー運営協議会が負担。
今吉田線 (安佐北区小河内地区・ 北広島町今吉田地区)	今吉田線の運行に要する費用から経常収益及び国庫補助金を差し引いた差額分について、広島市及び北広島町が負担。
阿戸線 (安芸区阿戸町・熊 野町)	阿戸線の運行に要する費用から経常収益及び国庫補助金を差し引いた差額分について、広島市及び熊野町が負担。

## 2 地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助金）について

### (1) 車両の取得に係る目的・必要性

[今吉田線（安佐北区小内地区・北広島町今吉田地区）]

広島電鉄㈱から広島交通㈱へ運行を移管するに当たり、広島交通㈱が当該路線を運行するために、新たに車両を導入した。

当該路線はこれまで大型バスにより運行されていたが、路線を将来にわたり持続可能なものとするためには、運行経費の削減を図る必要があったことから、路線の需要に合わせて、小型車両（13人乗り）を3台導入したものである。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

令和4年10月に広島電鉄㈱から朝日交通㈱へ運行を移管し、朝日交通㈱が当該路線を運行することに伴い、令和6年4月、5月に中型バス（36人乗り）を新たに2台導入したものである。

### (2) 車両の取得に係る定量的な目標・効果

[今吉田線（安佐北区小内地区・北広島町今吉田地区）]

#### ○ 目標（今吉田線の1回当たりの平均利用者数）

令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
7.7人	7.7人	7.7人

#### ○ 効果

当該路線を維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、車両の小型化により、運行経費が削減され、路線の持続可能性が高まるとともに、機動性を活かしてこれまでの車両では乗り入れができなかった場所での運行も可能となることなどにより、利便性が向上し、新たな利用者の確保及び収益の改善につながる。

[阿戸線（安芸区阿戸町・熊野町）]

#### ○ 目標（阿戸線1回当たりの平均利用者数）

令和7年度 (R6.10-R7.9)	令和8年度 (R7.10-R8.9)	令和5年度実績 (R4.10-R5.9)
6.4人	6.4人	6.4人

#### ○ 効果

当該路線を維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

また、車両の小型化により、機動性を活かしてこれまでの車両では乗り入れができなかった経路での運行も可能となることなどにより、利便性が向上し、新たな利用者の確保及び収益の改善につながる。

(3) 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額

「表6」添付

今吉田線の車両の取得について、購入費用総額 28,169,483 円のうち、広島市及び北広島町において、国庫補助金を差し引いた額の 1/2 を運行事業者に対して補助することとしている。

阿戸線の車両の取得について、購入費用総額 35,400,000 円のうち、広島市及び熊野町において、国庫補助金を差し引いた額を運行事業者に対して補助することとしている。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)  
 ※乗合タクシーの地域協議会において、利用状況や地域の要望を基に運行ルートや運行日等の変更が生じる可能性がある。  
 また、道路工事等に伴う交通規制によって、運行ルートや運行日数に変更が生じる可能性がある。

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画運 行回数	利便 増進 特例措 置	運送 継続 特例措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該当 する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
広島市	(有)やぐちタクシー	(1) 系統①	フレスタロ 田南店前	コープ高陽前・ 矢口駅	フレスタロ 田南店前	往 8.8km 循環	238日	1190回			路線定期	②(2)	・JR(芸備線)安芸矢口駅と接続	③
		(2) 系統②	フレスタロ 田南店前	コープ高陽前・ 矢口駅	上矢口上	復 10.0km 循環	238日	1190回			路線定期	②(2)	・JR(芸備線)安芸矢口駅と接続	③
	(有)中野タクシー	(3) 上平原線	上平原	JR中野東駅 前	安芸市民 病院	往 8.9km 復 9.0km	92日	368回			路線定期	②(2)	・JR(山陽本線)中野東駅及び安芸中野駅と接 続 ・芸備バス(瀬西条・瀬野・広島線、阿戸線のバス 停と近接)	③
		(4) 山王押手上線	山王桜台	JR安芸中野 駅前	安芸市民 病院	往 11.1km 復 11.1km	96日	384回			路線定期	②(2)	・JR(山陽本線)中野東駅・安芸中野駅と接続 ・芸備バス(瀬西条・瀬野・広島線、阿戸線のバス 停と近接)	③
	(株)フォーブル	(5) 大塚西	下城ハイ ツ上	大原駅・ Aシティ中央	下城ハイ ツ上	往 13.6km 循環	141日	705回			路線定期	②(2)	・アストラムライン 伴中央駅・大原駅と接続 ・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄・備北交通 広島～三次・庄原・東城線 Aシティ中央バス停 において接続	③
	(有)カオル交通	(6) 系統1	アルソ前	DCMダイ キ・河戸帆待 川駅前	アルソ前	往 8.1km 循環	140日	140回			路線定期	②(2)	・JR可部線 河戸帆待川駅と接続 ・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄 上根・吉田線等と可部上市バス停に おいて接続	③
		(7) 系統2	アルソ前	DCMダイ キ・河戸帆待 川駅前	アルソ前	往 12.0km 循環	140日	560回			路線定期	②(2)	・JR可部線 河戸帆待川駅と接続 ・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄 上根・吉田線等と可部上市バス停に おいて接続	③
	つばめ交通(株)	(8) 系統1	ユアーズ	福田停留所 (上)	ユアーズ	往 9.4km 循環	142日	426回			路線定期	②(2)	・地域間幹線バス系統 ・広島バスの路線バス(路線番号29・深川線)と 福田停留所等において接続	③
		(9) 系統2	ユアーズ	福田停留所 (上)	セブンイレ ブン	往 11.5km 循環	142日	426回			路線定期	②(2)	・地域間幹線バス系統 ・広島バスの路線バス(路線番号29・深川線)と 福田停留所等において接続	③
	はと第一交通(株)	(10) 戸坂ともいきタクシー		戸坂地区			292日	2336回			区域運行	②(2)	・JR芸備線 戸坂駅と接続	③
広島市・北 広島町	広島交通(株)	(11) 今吉田フィーダー (56010)	可部駅前	北部医療セ ンター	今吉田公 民館	往 28.6km 復 28.6km	239日	478回			路線定期	②(1)	・JR可部線 あき亀山駅、可部駅と接続 ・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄 上根・吉田線等と可部上市バス停等 において接続	③
		(12) 今吉田フィーダー (56020)	可部駅前	上大毛寺	今吉田公 民館	往 27.8km 復 27.8km	365日	1940回			路線定期	②(1)	・JR可部線 可部駅と接続 ・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄 上根・吉田線等と可部上市バス停等 において接続	③
広島市・熊 野町	朝日交通(株)	(13) 阿戸線 (501)	熊野営業 所	熊野町役場・ 初神・新宮	阿戸学校	往 9.8km 復 9.8km	365日	2535回			路線定期	②(1)	・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄の路線バス(路線番号3、21、40、4 1及び42)と熊野営業所において接続	③
		(14) 阿戸線 (502)	阿戸学校	新宮・初神・ 萩原下	フジ熊野 店	往 7.9km 復 7.9km	365日	1587回			路線定期	②(1)	・地域間幹線バス系統 ・広島電鉄の路線バス(路線番号40、41及び4 2)と熊野消防署前において接続	③

(注)  
 1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。  
 2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。  
 3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。  
 4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。  
 5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。  
 6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。  
 7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。  
 8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	広島市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	1,039,093
交通不便地域等	68,182

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
27,759	広島市安佐北区口田南三丁目、四丁目、五丁目、六丁目及び七丁目の一部、安芸区中野東、中野の一部、安佐南区大塚西二丁目の一部、安佐北区亀山五丁目及び可部六丁目の一部、東区福田三丁目、七丁目、八丁目及び福田町の一部、東区戸坂惣田二丁目ほか22町	局長指定
39,729	別紙の通り	山村振興法
694	南区似島町	離島振興法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
広島市地域公共交通計画	令和4年3月30日	—
広島市地域公共交通利便増進実施計画	令和4年10月18日	令和5年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種別			乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
広島市・北広島町	広島交通(株)	1	(11) 今吉田フィーダー(56010)	小型車両			13	R4.9			一括
		2	(12) 今吉田フィーダー(56020)	小型車両			13	R4.9			一括
		3	(11)(12) 今吉田フィーダー(56010,56020)	小型車両			13	R4.10			一括
広島市・熊野町	朝日交通(株)	4	(13)(14) 阿戸線(501,502)	ノンステップ型	スロープ付	標準仕様	36	R6.4			割賦
		5	(13)(14) 阿戸線(501,502)	ノンステップ型	スロープ付	標準仕様	36	R6.5			割賦

(注)

- 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又はプティバスの別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
- 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
- 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
- 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
- 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和6年度における取組状況	資料番号
1 バスネットワークの再構築			
① 都心における路線の効率化			
バス路線の過密解消	循環線への利用者の定着状況を踏まえた広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消など	本市において、主要過密区間である広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消に向け、相生通りにおけるバスの便数を今年度においても調査し、引き続き注視している。	
② 郊外部における路線の効率化			
広島市立北部医療センター安佐市民病院へのバス路線の新設	令和4年5月の広島市立北部医療センター安佐市民病院の開院に合わせた路線の新設	(令和4年度に事業完了)	
路線のフィーダー化	乗継割引の拡充を前提としたバス路線のフィーダー化	路線再編の試行的取組として実施した実証運行において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を東区矢賀付近でフィーダー化するとともに、乗継拠点としたバス停において直通乗継割引を導入した。また、当該結果を踏まえ、事業者とともに本格運行に向けた検討を進めた。	
等間隔運行の導入	郊外部の住宅団地等と都心を結ぶ路線の運行効率化	バス路線の再編について、市とバス事業者において、等間隔運行の導入について検討を行った。	
地域の実情にあった運行形態の見直し	路線バスの運行が特に非効率となっている路線における運行形態の見直し、自動運転やAI、新たなモビリティなどの研究	地域の実情にあった運行形態の見直しに向けて、令和5年度にフィーダー化を行った可部千代田線について効果分析を行った。路線の最適化に向けた市とバス事業者との議論の中で、郊外等の運行状況が非効率なバス路線において、運行形態の見直しについても検討を行った。	
③ サービスレベルが低い地域における交通の確保			
バス路線の新設	路線の効率化に併せたサービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設	路線の効率化に併せたサービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設について市とバス事業者で検討を行った。	
補助システムの確保維持	補助系統(地域内フィーダー系統)の確保維持	地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用し、引き続き補助システムの確保維持を行った。	
地域主体の乗合タクシー等の導入支援	福田地区(東区)、戸坂地区(東区)などにおける支援	東区戸坂地区において、令和6年12月から本格運行を開始した。また、南区黄金山地区において、令和6年10月から実験運行を開始したほか、安佐北区山倉地区においては、アンケート調査の集計・分析を行うなど、乗合タクシーの導入に向けた検討を進めた。	①
④ 基幹バスの機能強化			
基幹バスの拡充	基幹公共交通のない拠点間における基幹バスの運行の拡充	広島電鉄と広島バスにおいて、広島港、井口・商工センター地区、西風新都の三つの広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の社会実験運行を継続した。	
走行環境の向上	交通管理者や道路管理者と連携したバスレーンやバス優先信号の拡充	広島国道事務所と本市が連携して、バスの定時制確保に資するよう、自動車交通への影響を十分に踏まえながら、国道183号において渋滞緩和を目的とした取組(時差出勤の促進)を行った。	
⑤ 利用環境の向上			
低床低公害車両の導入拡大	低床低公害車両の導入拡大	低床低公害車両の導入率は、令和5年度と比較し、約3%拡大した。	
バスロケーションシステム表示器の設置拡大	交通結節点整備等に併せた表示器の設置拡大	路線再編の試行的取組として実施した実証運行(令和6年10月1日～令和6年12月28日)において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を東区矢賀付近でフィーダー化した際、乗継拠点の近隣商業施設と連携し、店内にバスロケーション表示器を設置した。また、市内12か所のバス停において、バスの接近情報を確認できるウェブサイト「くるけん」のQRコードの貼り替えを行い、バス停名や行き先を検索することなく、即座に当該バス停の運行情報を確認できるよう改善を図った。	②
待合環境の整備	バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等における待合環境や乗継環境の向上	北部バス路線のフィーダー化の取組において、乗継地点の一つとなる可部上市バス停(上り)の待合環境の向上を図るため、安佐北区総合福祉センター前への同バス停の移設に向けて、測量設計を行った。また、路線再編の試行的取組として実施した実証運行(令和6年10月1日～令和6年12月28日)において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を東区矢賀付近でフィーダー化した際、乗継拠点の近隣商業施設と連携し、店内のオープンスペースを待合環境として活用した。	③
バス停の安全性確保対策	設置位置が危険と判定されているバス停の解消(優先度に応じて、A、B、Cの3つのランク分けを行っている)	令和3年度から広島運輸支局がバス停の安全性確保対策に係るWGを開催しており、事業者が主体となり安全性確保対策の検討及び実施に取り組んでいる。令和6年度末時点で、危険と判定されている本市域内57箇所のバス停のうち、Bランクが12箇所、Cランクが6箇所について対策を実施済みである。	
乗合タクシーの利用環境の向上	乗合タクシーにおけるGTFSフォーマットの導入	公共交通との乗換利便性の向上を図るため、乗合タクシーの運行事業者とGTFSの導入について検討を行った。	

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和6年度における取組状況	資料番号
2 鉄軌道系ネットワークの機能強化			
○ JR			
JR可部線下祇園駅の利便性向上	駅の東西を結ぶ自由通路等の整備	駅アクセス道路等の用地取得と西口広場整備工事を行った。	
JR在来線に係る機能向上策の検討	JR在来線に係る各種機能向上策の検討	本市ほか芸備線沿線市とともに、芸備線の機能向上に係る検討を進めた。	
JR駅のバリアフリー化	JR駅のバリアフリー化の推進	JR西日本において、新井口駅のバリアフリー化に向けた支障物件の移設及びエレベータの設計を行った。	
○ アストラムライン			
新交通西風新都線の整備	広域公園前駅とJR西広島駅を結ぶ新交通西風新都線の整備(軌道運送高度化事業※2)	都市計画決定に向け、都市計画原案の縦覧や説明会を開催するとともに環境影響評価の準備書の作成などを行った。また、事業の本格化に向け、橋りょう詳細設計や地質調査等を行った。	
○ 広電宮島線・路面電車			
路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備	令和7年春の供用開始を目指した駅前大橋ルートと循環ルートの整備	路面電車の高架橋の上部工事や新設する駅前大橋ルートの全範囲にわたって軌道新設などの工事を行った。	④
高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大	高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大	広島電鉄において、宮島線3駅に、高度化された電車ロケーション表示器の整備を行った。(LED表示器のLCD化)	
電車優先信号の拡大	速達性・定時性の効果が大きい交差点への導入に向けた交通管理者等との協議・調整	広島電鉄において、電車優先信号の拡大について検討を進めた。	
超低床車両の導入	超低床車両の導入促進	広島電鉄において、超低床車両(APEX)を市内線に1編成、鉄道線宮島線に1編成導入した。また、本市において、宮島線1編成に対し車両購入費の一部補助を行った。	⑤
電停施設等の改良	バリアフリー化や上屋の増設などの電停の改良	本市と広島電鉄において、バリアフリー化等の電停改良について協議を進めた。	
3 タクシーの機能強化			
タクシーの利用環境の向上	交通結節点整備やバス停集約に併せたタクシー待機スペースの確保などタクシー利用環境向上	本市において、広島駅南口広場の再整備等の一環として、令和7年3月に広場内のタクシーエリア(乗降場、タクシー待機場)を広島駅新駅ビル1階東側にリニューアルしたことで、改札が近く、雨の影響も受けないなど利用環境が向上した。	
4 船舶の機能強化			
陸上交通との連携強化	広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線新設などの連携強化	広島電鉄と広島バスにおいて、広島港、井口・商工センター地区、西風新都の三つの広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の社会実験運行を継続した。(再掲)	
旅客線ターミナルのバリアフリー化	広島港へのボーディング・ブリッジの設置	(令和4年度に事業完了)	
5 交通結節点等の機能強化			
広島駅周辺地区交通結節点整備(広島駅南口広場の再整備)	令和8年度末の完成を目指した広島駅南口広場の再整備	JR西日本が建替えを進めている駅ビルの1階部分において、バスエリアを令和6年6月に、タクシーエリアを令和7年3月に暫定的に供用を開始した。また、広島駅と東西の施設とを連絡するペDESTリアンデッキなどの整備を進め、令和7年3月24日の供用開始を予定している。	⑥
JR西広島駅周辺地区交通結節点整備	令和4年度末の完成を目指した南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備及び令和7年度末の完成を目指した北口駅前広場及びアクセス道路の整備	北口駅前広場及びアクセス道路については、西広島駅北口土地区画整理事業の中で、令和7年度末の完成を目指し整備に取り組んでいる。	
交通結節点(交通拠点及び乗継地点)の機能強化	バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等における待合環境や乗継環境の向上	北部バス路線のフィーダー化の取組において、乗継地点の一つとなる可部上市バス停(上り)の待合環境の向上を図るため、安佐北区総合福祉センター前への同バス停の移設に向けて、測量設計を行った。(再掲)	
6 公共交通サービスの向上			
案内情報の充実	交通結節点等における様々な媒体を活用した案内情報の充実	本市が事務局を務める都心交通対策実行委員会において、市内中心部の「公共交通&駐輪場案内マップ」を作成し、地元企業や商店街に配布したほか、バス事業者において、バスロケーションシステムを使ったバス接近情報サイト「くるけん」に関する啓発活動の一環として、ポスターの掲載やチラシの配布等が行われた。	
わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築	乗継割引の拡充や均一運賃エリアの拡大等	令和7年2月の市内中心部均一運賃の改定及び区域拡大を踏まえて、交通事業者と本市が一体となって、分かりやすく使いやすい運賃体系の構築に向けた検討を行った。	
MaaSの推進	利用者にとって使い勝手のよいサービスの提供に向けた検討	本市において、広島型公共交通システムの構築を進める中で、異なる交通モード間でのシームレスな移動の実現に向けた検討を行った。	
事業者の経営力強化による路線の維持確保	運賃プール制(複数事業者間における運賃収入を一旦プールし分配)の導入など	乗合バス事業における共同運営システムの構築に向けた検討を行う中で、プール精算の仕組みを実現するための課題を整理した。	
公共交通を安心して利用できる施策の推進	車内消毒など感染症対策の徹底、SNSや広告媒体を活用したPRなど	新型コロナウイルス感染症対策として、各バス事業者が車内消毒や換気などを継続的に実施し、安心して快適に利用できる環境づくりを行った。	

※1 地域公共交通利便増進事業:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき実施される、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便増進に資する取組及びそれに合わせた交通結節点の改善等の事業

(なお、他の事業については、交通事業者単独又は他の法令等に基づいて実施することを想定)

※2 軌道運送高度化事業:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき実施される、定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送の確保により、運送サービスの質の向上を図るLRT整備等の事業

## 機能強化策の実施状況

## ① 地域主体の乗合タクシー等の導入支援

## 【計画期間内の取組】

地域から移動手段の確保について相談が寄せられている福田地区(東区)や戸坂地区(東区)などにおいて、地域の実情に合わせた乗合タクシー等の導入支援に取り組む。

## 【令和6年度における取組状況】

東区戸坂地区において、令和6年12月から本格運行を開始した。また、南区黄金山地区において、令和6年10月から実験運行を開始したほか、安佐北区山倉地区においては、アンケート調査の集計・分析を行うなど、乗合タクシーの導入に向けた検討を進めた。



実験運行の様子(南区黄金山地区)

(令和4年度からの取組(本格運行又は実験運行に係る取組のみ記載))

- 令和4年4月 東区福田地区 実験運行 開始
- 令和5年4月 東区福田地区 本格運行 開始
- 令和5年12月 東区戸坂地区 実験運行 開始
- 令和6年10月 南区黄金山地区 実験運行 開始
- 令和6年12月 東区戸坂地区 本格運行 開始

## ② バスロケーションシステム表示器の設置拡大

### 【計画期間内の取組】

交通結節点整備や路線再編等に併せ、表示器の設置拡大に取り組む。

### 【令和6年度における取組状況】

路線再編の試行的取組として実施した実証運行(令和6年10月1日～令和6年12月28日)において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を府中町大須付近でフィーダー化した際、乗継拠点の近隣商業施設と連携し、店内にバスロケーション表示器を設置した。

また、市内12か所のバス停において、バスの接近情報を確認できるウェブサイト「くるけん」のQRコードの貼り替えを行い、バス停名や行き先を検索することなく、即座に当該バス停の運行情報を確認できるよう改善を図った。

(実証運行ルート図)



(バスロケーション表示器設置状況)



(くるけん貼り替え概要)



(くるけん (貼り替え後))



放送会館前(吉島・井口方面)バス停

### 貼り替え後のQRコードの場合



## ③ 待合環境の整備

## 【計画期間内の取組】

バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組む。

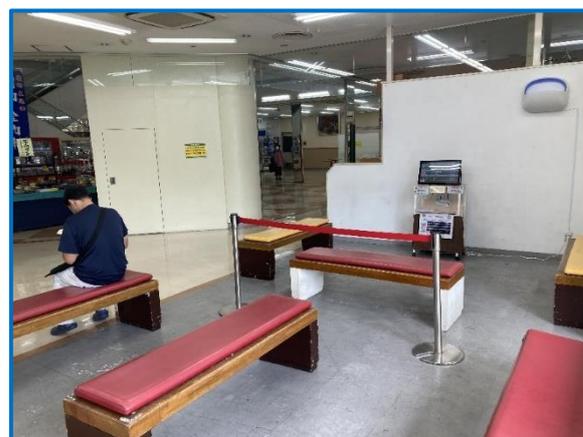
## 【令和6年度における取組状況】

路線再編の試行的取組として実施した実証運行(令和6年10月1日～令和6年12月28日)において、広島バス 29 号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を府中町大須付近でフィーダー化した際、乗継拠点の近隣商業施設と連携し、店内のオープンスペースを待合環境として活用した。

(実証運行ルート図)



(待合環境の整備状況)



#### ④ 路面電車 駅前大橋ルートと循環ルートの整備

##### 【計画期間内の取組】

路面電車駅前大橋ルートは令和7年夏、循環ルートは令和8年春の供用開始を目指し、整備に取り組む。

##### 【令和6年度における取組状況】

路面電車の高架橋の上部工事や新設する駅前大橋ルートの全範囲にわたって軌道新設などの工事を行った。

##### (工事状況)

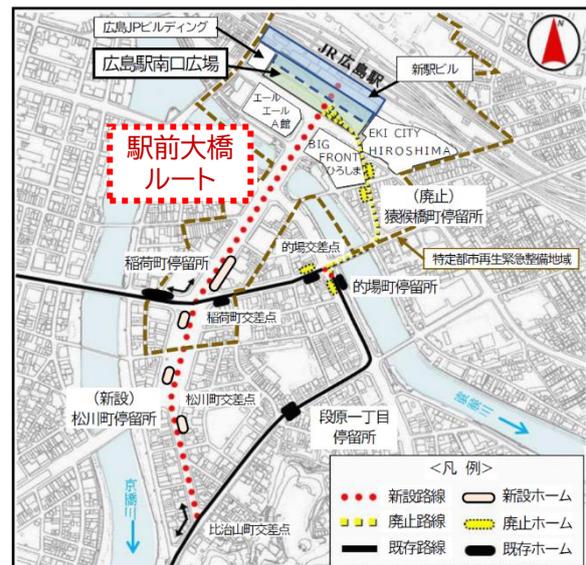


高架橋の上部工事



軌道新設工事

##### (路面電車のルート図)



## ⑤ 超低床車両の導入

## 【計画期間内の取組】

超低床車両の導入を促進する

## 【令和6年度における取組状況】

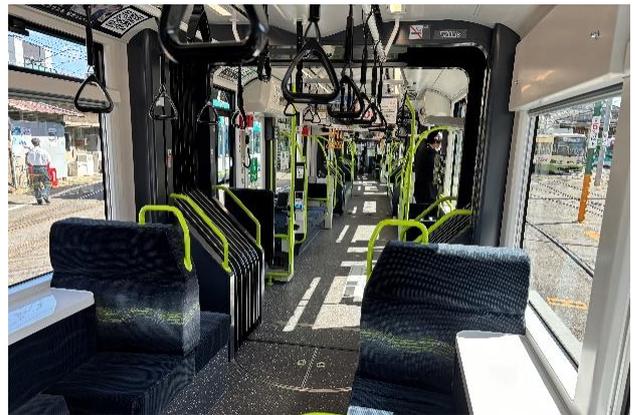
広島電鉄において、超低床車両(APEX)を市内線に1編成、鉄道線宮島線に1編成導入した。また、本市において、宮島線1編成に対し車両購入費の一部補助を行った。

## (導入車両)

100%超低床LRV30m車(通称:グリーンムーバーAPEX 5210号、5211号)



車両の外観



車両の通路 ※車椅子も通行可能



車いすでの乗降を容易にするスロープ板を乗降口に装備(折り畳み式)



車いすスペースを2か所装備

## 【令和7年度以降の取組み】

広島電鉄において、令和7年度以降も引き続き、1～2編成を導入する計画となっている。令和7年度については、30m級車両1編成を宮島線に導入する予定である。

⑥ 広島駅周辺地区交通結節点整備  
(広島駅南口広場の再整備)

【計画期間内の取組】

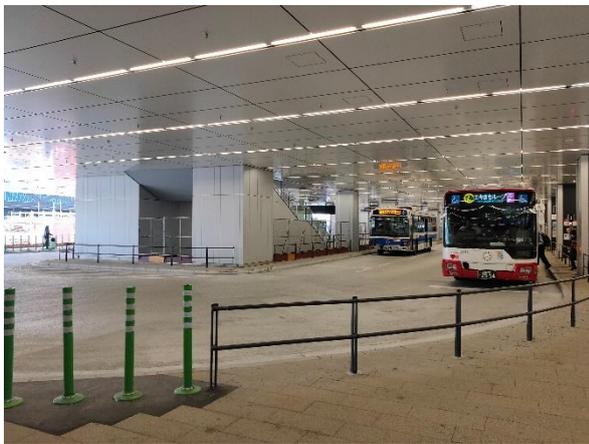
令和10年度末の完成を目指し、広島駅南口広場の再整備に取り組みます。

【令和6年度における取組状況】

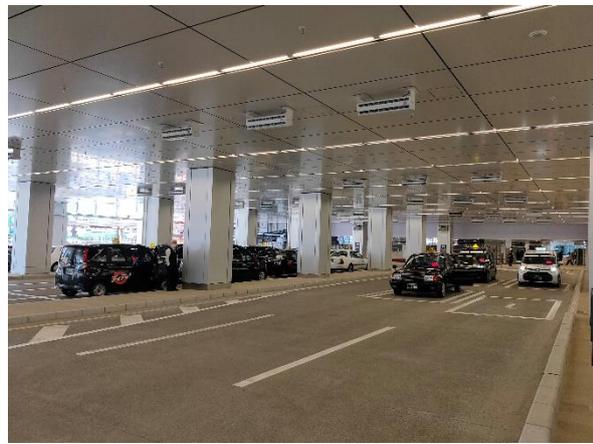
JR 西日本が建替えを進めている駅ビルの1階部分において、バスエリアを令和6年6月に、タクシーエリアを令和7年3月に暫定的に供用を開始した。

また、広島駅と東西の施設とを連絡するペDESTリアンデッキなどの整備を進め、令和7年3月24日の供用開始を予定している。

(工事状況)



バスエリア



タクシーエリア



エキシティヒロシマへ接続するペDESTリアンデッキ



広島JPビルディングへ接続するペDESTリアンデッキ

# 「地域公共交通計画」における評価指標について

地域公共交通計画の達成状況を評価するために設定した評価指標について、実績値を以下のとおり取りまとめた。

○:達成見込み  
△:未達見込み

## ■ 評価指標と実績値

公共交通体系づくりに向けた取組方針		指標名	評価の視点	算定方法、目標値の考え方及び評価頻度	目標値	実績値	目標達成見込み	現況値 (目標設定時)								
集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化	骨格となる基幹・準基幹公共交通ネットワークの強化	指標 1 公共交通事業収支率 (鉄軌道)	公共交通サービスの継続性を評価	営業収益/営業費用(アストラムライン、広電宮島線・路面電車:鉄軌道事業)を算出する。 【目標値の考え方】赤字が改善に向かうようにする。	赤字の改善 (令和8年度)	アストラムライン: 92.6% 広電宮島線・路面電車: 94.6% (令和5年度)	○	アストラムライン: 88.9% 広電宮島線・路面電車: 70.6% (令和2年度)								
	安心して公共交通を利用できる環境の整備	指標 2 公共交通の利用者数	公共交通の利用者がどれだけ増えているかを評価	公共交通全体の1日当たりの乗車人員の合計により算出する。 【目標値の考え方】令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(59.4万人/日)の9割とする。	53.4万人/日 (令和8年度)	52.9万人/日 (令和5年度)	○	43.7万人/日 (令和2年度)								
	公共交通の利便性を高めるきめ細かなサービスの提供	指標 3 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているかを評価	「広島市市民意識調査」における「電車やバスなど公共交通の利用のしやすさ」についての設問に対して「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合を算出する。 【目標値の考え方】市民の満足度を向上させる。	現況値より増加 (令和8年度)	62.2% (令和5年度)	△	65.7% (令和2年度)								
デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化と都心内移動の円滑化	公共交通による都心へのアクセス強化及び回遊性の向上	指標 4 エキまちループの1日当たりの利用者数	都心内を循環する路線がどれだけ利用者に定着しているかを評価	平成30年5月から運行している「エキまちループ」の1日当たりの平均利用者数(平日)を算出する。 【目標値の考え方】令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(3,940人/日)の9割とする。	3,546人/日 (令和8年度)	3,758人/日 (令和5年度)	○	3,223人/日 (令和2年度)								
	路線再編による効率化(過密状態の解消)	指標 5 相生通りにおけるバス便数	バスの再編によりどれだけ路線が集約化されたかを評価	相生通りを運行するバス便数をGTFSデータにより算出する。 【目標値の考え方】バス路線の過密状態の解消に向け、運行本数の適正化を図る。	現況値より減少 (令和8年度)	2,799便/日 (令和6年4月時点)	○	3,071便/日 (令和3年3月時点)								
デルタ内及びその周辺における移動の円滑化	路面電車・バスの定時性・速達性の確保	指標 6 拠点間の所要時間	路線再編などにより、定時性・速達性が確保され、効率的な運行となったかを評価	可部駅前から広島バスセンターまでのバス路線について、平日朝ピーク時(7~9時)の所要時間をバスロケーションデータにより算出する。 【目標値の考え方】バス路線の定時性・速達性を向上させる。	現況値より減少 (令和8年度)	55.2分 (令和6年度)	△	54.5分 (令和3年度)								
	路線再編による効率化(路線の統合・集約)															
	公共交通サービスを十分受けられない地域の解消	指標 7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価	公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出する。 【目標値の考え方】令和12年(「公共交通体系づくりの基本計画」の目標年次)を0%とする。 <table border="1" style="font-size: small;"> <tr> <th colspan="2">駅・バス停等周辺の範囲</th> </tr> <tr> <th>区分</th> <th>考え方</th> </tr> <tr> <td>JR/アストラムライン・広電宮島線等</td> <td>半径650m(徒歩[4km/h]で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩[3km/h]で10分)とする。</td> </tr> <tr> <td>路面電車・バス乗合タクシー</td> <td>半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)** 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)**</td> </tr> </table> **バスサービスハンドブック(土木学会)より	駅・バス停等周辺の範囲		区分	考え方	JR/アストラムライン・広電宮島線等	半径650m(徒歩[4km/h]で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩[3km/h]で10分)とする。	路面電車・バス乗合タクシー	半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)** 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)**	3% (令和8年度)	8.5% (令和5年度)	△	7.5% (令和2年度)
駅・バス停等周辺の範囲																
区分	考え方															
JR/アストラムライン・広電宮島線等	半径650m(徒歩[4km/h]で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩[3km/h]で10分)とする。															
路面電車・バス乗合タクシー	半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)** 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)**															
郊外部の持続可能な生活交通の確保	路線再編による効率化(フィーダー化)	指標 8 市民1人当たりの補助金負担額	市民1人当たりのバス路線への補助金負担額が現状より増加していないかを評価	本市のバス路線への補助金額(バス運行対策費補助金額)/広島市人口により算出する。 【目標値の考え方】市民1人当たりの負担金額が現状以上にならないよう、補助の効率性を向上させる。	現況値程度を維持 (令和8年度)	579円/人 (令和5年度)	△	509円/人 (令和2年度)								
	運行形態の見直しなどによる安定的・継続的な生活交通の確保	指標 9 公共交通事業収支率(バス)	公共交通サービスの継続性を評価	営業収益/営業費用(バス:全事業者の乗合事業の合計)を算出する。 【目標値の考え方】赤字が改善に向かうようにする。	赤字の改善 (令和8年度)	バス:85.3% (令和5年度)	○	バス:64.8% (令和2年度)								
	生活交通の不便な地域の解消	指標 7(再掲) 公共交通カバー圏外に居住する人口割合	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価	(再掲のため省略)	3% (令和8年度)	8.5% (令和5年度)	△	7.5% (令和2年度)								

## 評価指標別の目標値の達成状況について

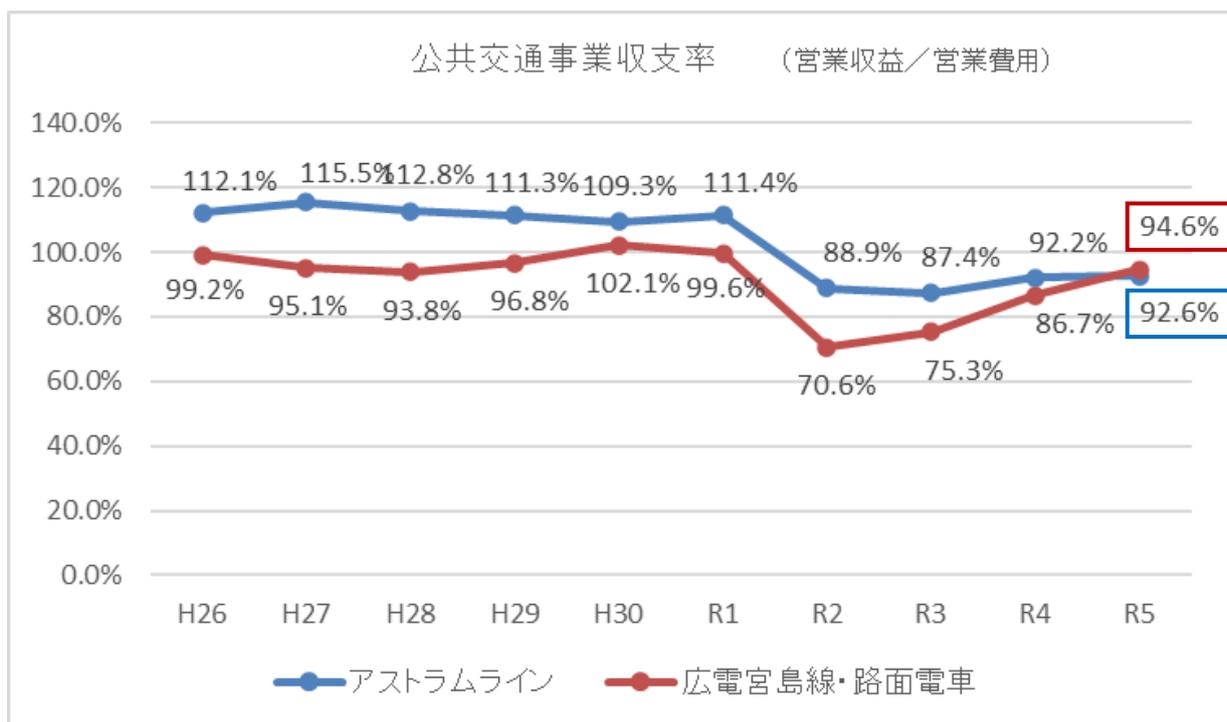
## ■ 指標1 公共交通事業収支率(鉄軌道)

指標の説明	公共交通サービスの継続性を評価
指標の算定方法	営業収益／営業費用(アストラムライン、広電宮島線・路面電車:鉄軌道事業)
目標値	赤字の改善(令和8年度)
目標値の考え方	現在黒字の事業については赤字にならないようにし、現在赤字の事業については赤字が改善に向かうようにする。

## 1 達成状況

【目標設定時(令和2年度)】 アストラムライン 88.9%  
 広電宮島線・路面電車 70.6%

【令和5年度】 アストラムライン 92.6%  
 広電宮島線・路面電車 94.6%



## 2 説明

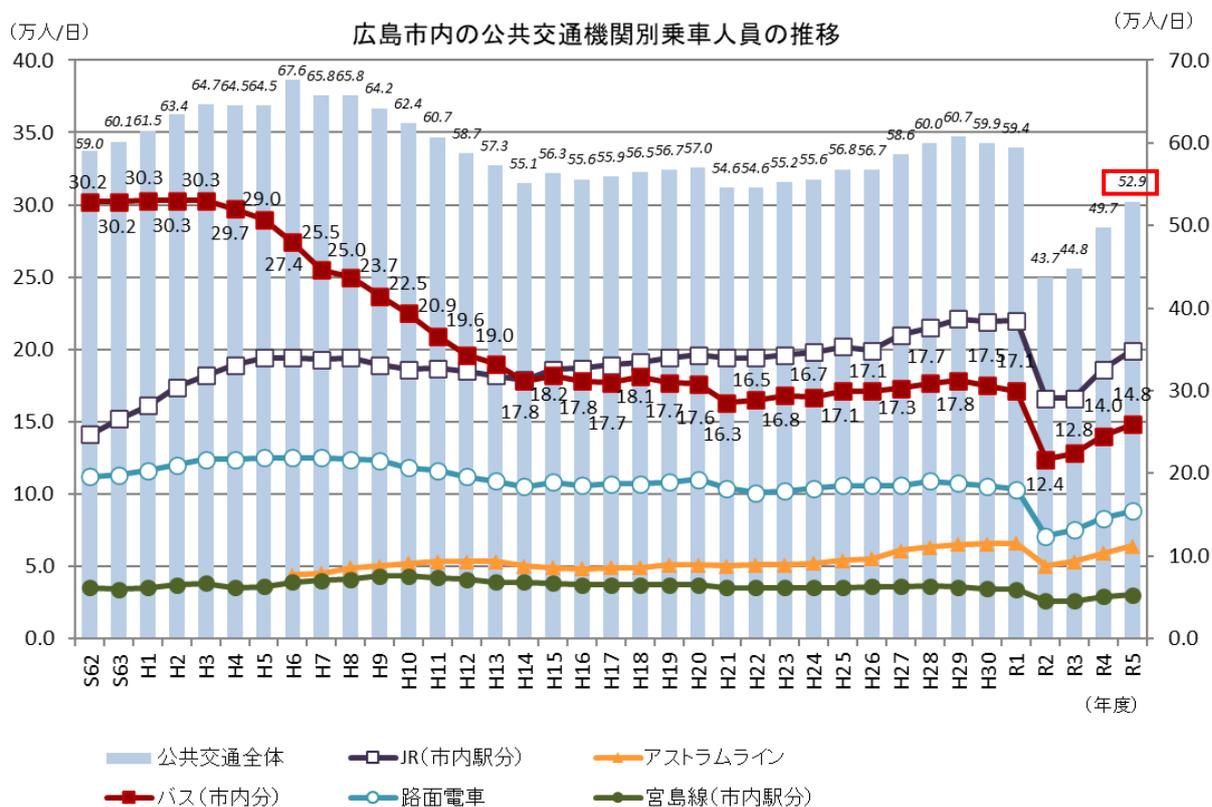
コロナ禍の収束に合わせ、アストラムライン、広電宮島線・路面電車ともに、令和5年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、燃料費などのエネルギー価格の高騰等による営業費の増加が収支に影響を与えており、依然として赤字が継続している。

## ■ 指標2 公共交通の利用者数

指標の説明	公共交通の利用者がどれだけ増えているのかを評価
指標の算定方法	公共交通全体の1日当たりの乗車人員
目標値	53.4万人/日(令和8年度)
目標値の考え方	令和2年度の数値は特異値であることや、「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(59.4万人/日)の9割とする。

### 1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	43.7万人/日
【令和5年度】	52.9万人/日



### 2 説明

コロナ禍の収束に合わせ、利用者数については目標設定時(令和2年度)の数値から改善がみられる。しかしながら、昨今の燃料費・物価高騰に加え、安全運行確保のための車両更新及び車両修繕等への対応が必要となるほか、乗務員や管理者など運行に不可欠な人材を安定的に確保し運行サービスを維持するための処遇改善の継続的実施が必要な状況であり、依然として赤字が継続していることから、今後も、市と事業者が連携し、交通モードにかかわらず、まちづくりの動き等と連動させながら、移動者のニーズを確実に捉え、利用者の増加につながる取組等を展開していく必要がある。

### ■ 指標3 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合

指標の説明	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているかを評価
指標の算定方法	「広島市市民意識調査」における「電車やバスなど公共交通の利用のしやすさ」についての設問に対して「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合
目標値	現況値より増加(令和8年度)
目標値の考え方	市民の満足度を向上させる。

※広島市市民意識調査について

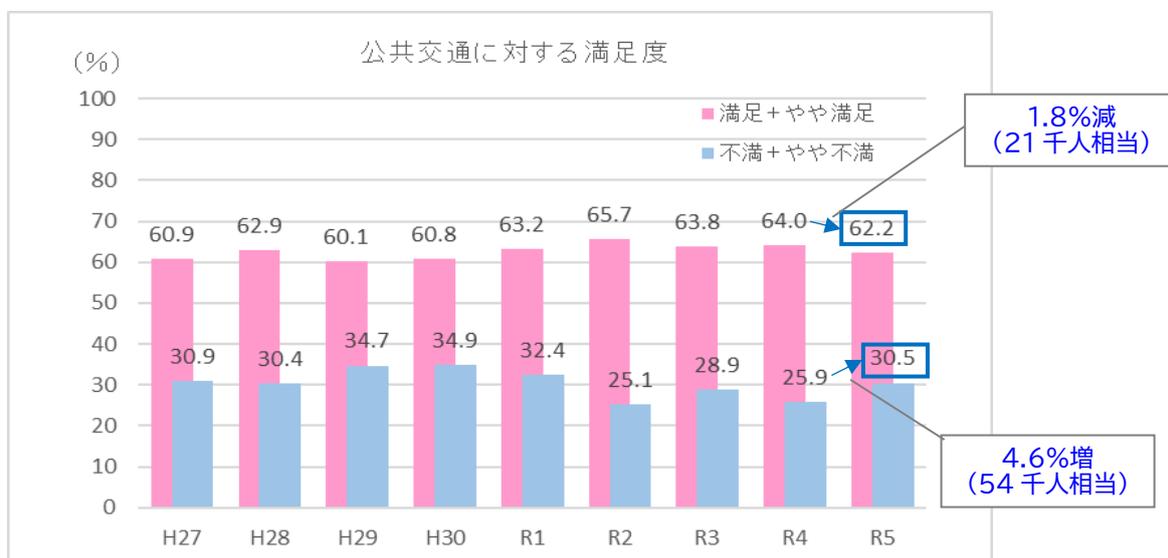
本市の施策等について、今後の進め方を検討するため、市内在住の男女(18歳以上)から無作為に抽出した5,000人を対象として毎年実施している調査。有効回収数 2,294件(有効回収率 45.9%)

※広島市の人口(住民基本台帳登録によるもの)令和6年3月末現在…1,175,327人

#### 1 達成状況

【目標設定時(令和2年度)】	65.7%
----------------	-------

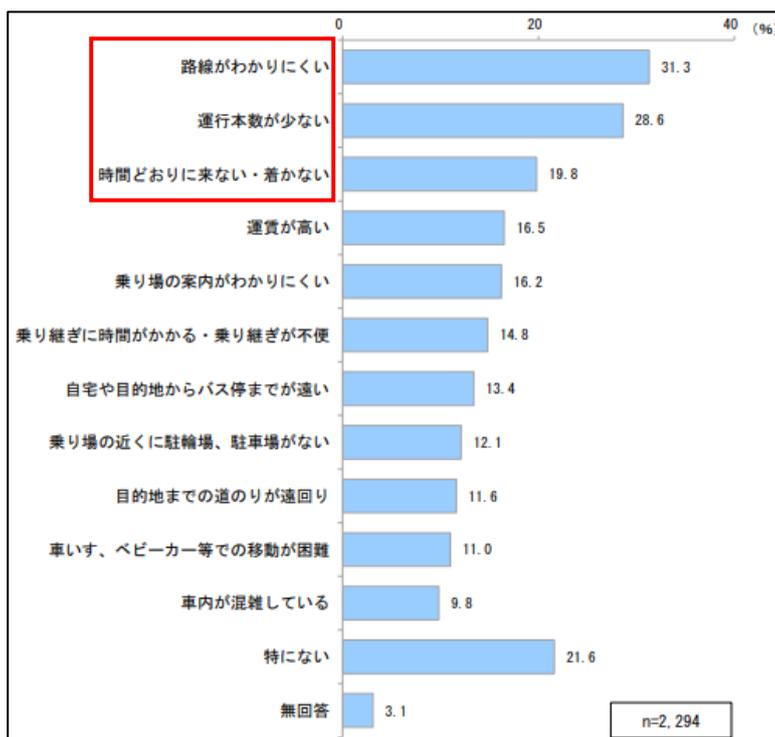
【令和5年度】	62.2%
---------	-------



#### 2 説明

満足度は目標設定時(令和2年度)を下回ったのに加えて、令和4年度と比べても、「満足」又は「まあ満足」と回答した市民の割合は減少するとともに、「やや不満」及び「不満」と回答した市民の割合も増加した。

今回新たに設けた「乗合バスに関する不満の理由」として、路線がわかりにくい、運行本数が少ない、時間どおりに来ない・着かない等の意見が多かったことから、今後、当該調査結果等を分析するとともに、(一社)バス協調・共創プラットフォームでの取組や当協議会(バス事業分科会含む)での議論に活用するなど、利用者の声を施策に反映していく必要がある。

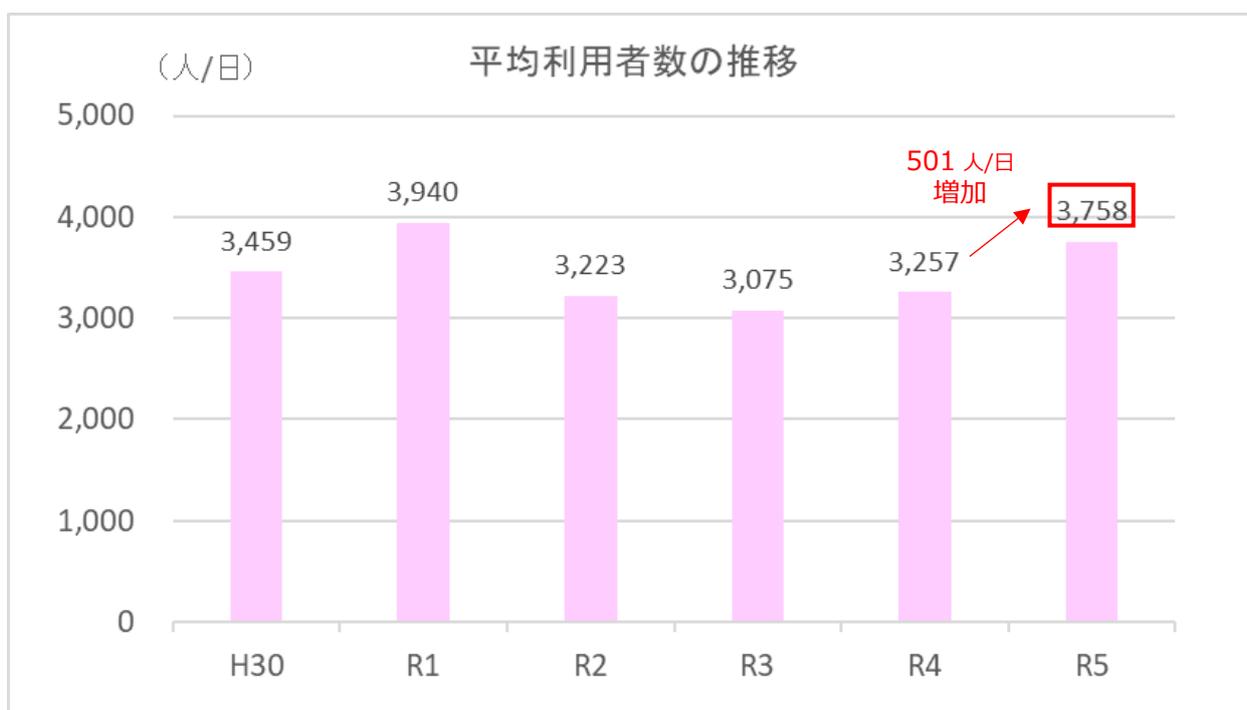


## ■ 指標4 エキまちループの1日当たりの利用者数

指標の説明	都心内を循環する路線がどれだけ利用者に定着しているかを評価
指標の算定方法	平成30年5月から運行している「エキまちループ」の1日当たりの平均利用者数(平日)
目標値	3,546人/日(令和8年度)
目標値の考え方	令和2年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(3,940人/日)の9割とする。

### 1 達成状況

【目標設定時(令和2年度)】	<u>3,223人/日</u>
▼	
【令和5年度】	<u>3,758人/日</u>



### 2 説明

平成30年5月から運行しているエキまちループ1日当たりの平均利用者数は、令和4年度と比較し、501(人/日)増加した。コロナ禍の収束に合わせ、コロナ禍前の令和元年度に比べて約95%まで回復してきており、引き続き、効果的な利用促進策の実施を検討していく必要がある。

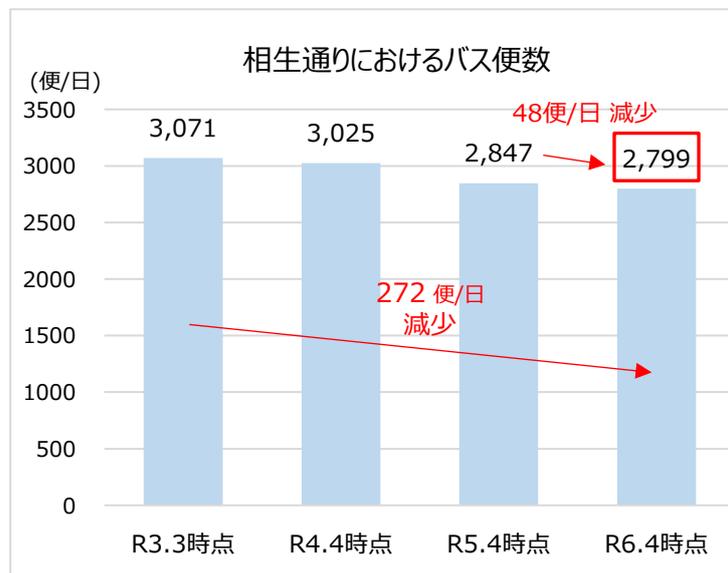
## ■ 指標5 相生通りにおけるバス便数

指標の説明	バスの再編によりどれだけ路線が集約化されたかを評価
指標の算定方法	相生通りを運行するバス便数を GTFS データにより算出
目標値	現況値より減少(令和8年度)
目標値の考え方	バス路線の過密状態の解消に向け、運行本数の適正化を図る。

### 1 達成状況

【目標設定時（令和3年3月時点）】	<u>3,071便/日</u>
-------------------	-----------------

【令和6年4月時点】	<u>2,799便/日</u>
------------	-----------------



(参考) 過密区間



### 2 説明

6事業者が運行する相生通り(うち広島駅～紙屋町間)のバス便数は、令和6年4月時点で2,799便/日であり、目標設定時(令和3年3月時点)からは272便/日減少、昨年度(令和5年4月時点)からは48便/日減少しているものの、これは路線再編によるものでなく、運転手不足を背景とする減便によるものであることから、引き続き、運行本数の適正化を図る必要がある。

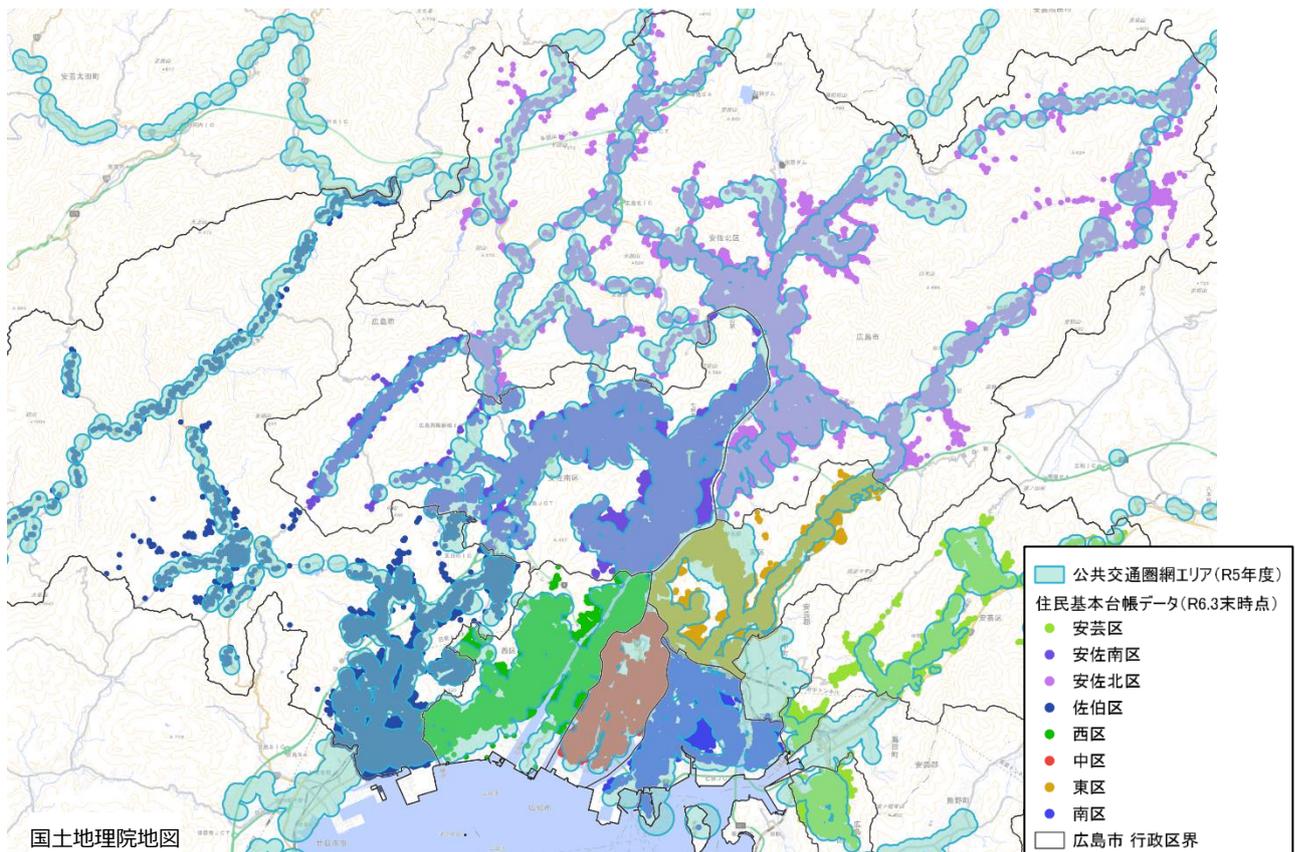


## ■ 指標7 公共交通カバリー圏外に居住する人口割合

指標の説明	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価								
指標の算定方法	公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出 なお、算出に当たっての駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等</td> <td>半径 650m（徒歩〔4km/h〕で 10 分） ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は 500m（徒歩〔3km/h〕で 10 分）とする。</td> </tr> <tr> <td>路面電車・バス</td> <td>半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※</td> </tr> </tbody> </table> <p>※バスサービスハンドブック（土木学会）より</p>	区 分	考 え 方	鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等	半径 650m（徒歩〔4km/h〕で 10 分） ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は 500m（徒歩〔3km/h〕で 10 分）とする。	路面電車・バス	半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※	乗合タクシー	半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※
区 分	考 え 方								
鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等	半径 650m（徒歩〔4km/h〕で 10 分） ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は 500m（徒歩〔3km/h〕で 10 分）とする。								
路面電車・バス	半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※								
乗合タクシー	半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※								
目標値	3%（令和8年度）								
目標値の考え方	令和12年（「公共交通体系づくりの基本計画」の目標年次）を 0%とする。								

### 1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	7.5%
【令和5年度】	8.5%



### 2 説明

令和5年4月に実施された広浜線(JR バス中国)から可部千代田線(広島交通)への移管によるバス停位置の変更等による増加、また、みどり坂タウンバス及び戸坂地区乗合タクシーの運行開始による減少を踏まえ、令和4年度からは横ばいとなっている。

引き続き、公共交通サービスが行き届いていない地域における交通の確保に向けて取組を進める必要がある。

## ■ 指標8 市民1人当たりの補助金負担額

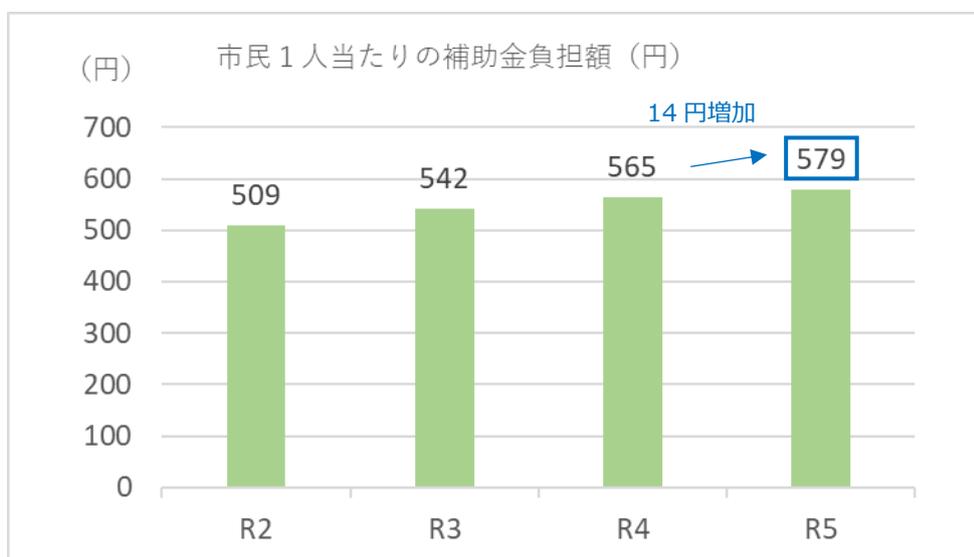
指標の説明	市民 1 人当たりのバス路線への補助金負担額が現状より増加していないかを評価
指標の算定方法	本市のバス路線への補助金額(バス運行対策費補助金額)/広島市人口により算出
目標値	現況値程度を維持(令和8年度)
目標値の考え方	市民1人当たりの負担金額が現状以上にならないよう、補助の効率性を向上させる。

### 1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	<u>509円/人</u>
----------------	---------------



【令和5年度】	<u>579円/人</u>
---------	---------------



### 2 説明

市域内で完結し、市が補助しているバス路線及び地域が主体となって運行する乗合タクシーを対象として算出している。令和5年度は 579 円となり、令和4年度から 14 円増加したものの、これは、令和4年度に「北部医療センター」の開院に伴い新設したバス路線に対する補助によるものが大きく、それを除くと市民1人当たりの補助金負担額は減少している。

## ■ 指標9 公共交通事業収支率(バス)

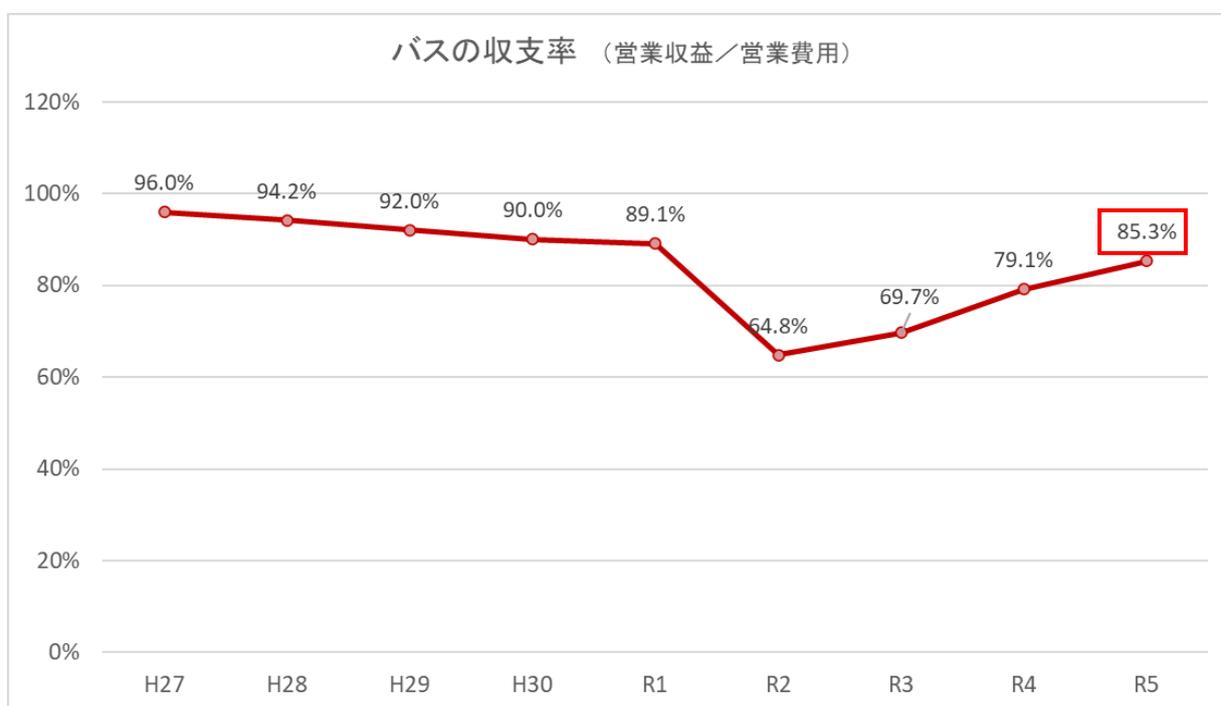
指標の説明	公共交通サービスの継続性を評価
指標の算定方法	営業収益／営業費用(バス:全事業者の乗合事業の合計)
目標値	赤字の改善(令和8年度)
目標値の考え方	赤字が改善に向かうようにする。

### 1 達成状況

【目標設定時(令和2年度)】	<u>64.8%</u>
----------------	--------------



【令和5年度】	<u>85.3%</u>
---------	--------------



### 2 説明

コロナ禍の収束に合わせ、令和5年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、燃料費などのエネルギー価格の高騰等による営業費の増加が収支に影響を与えており、依然として赤字が続いている。