

# 広島市を取り巻く現状について

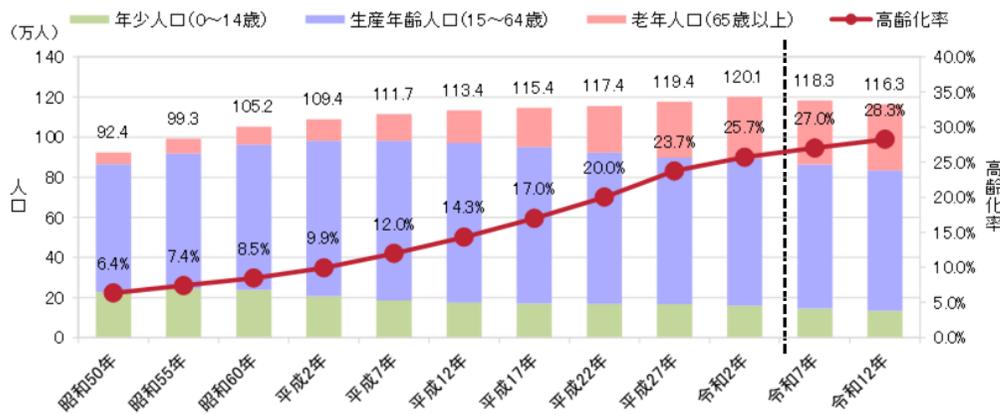
---

1. 社会経済情勢の変化
2. 国の動向・広島市の取組
3. 広島市地域公共交通計画の位置付け

# 少子化・高齢化の進行、人口減少社会の到来

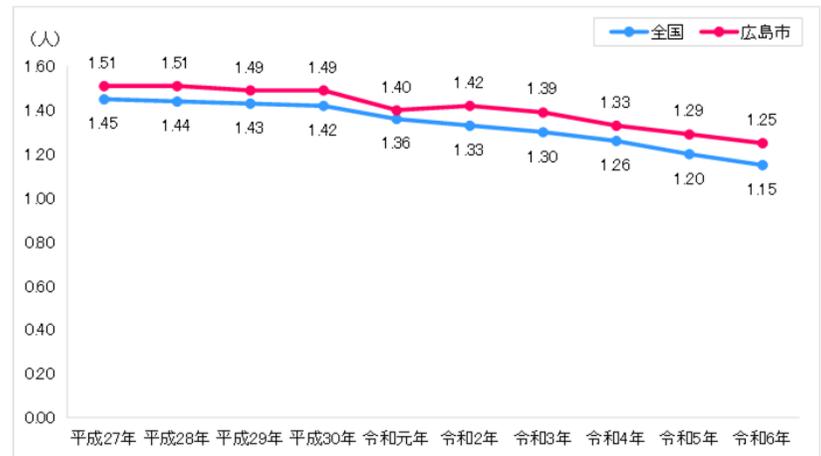
- 広島市の人口は戦後一貫して増加していたが、令和2年以降減少に転じている。
- 少子化・高齢化の進行に伴い、令和2年には高齢化率が25%を超過している。
- 合計特殊出生率は全国平均を上回るものの、低下傾向が継続している。

▼広島市の年齢階層別人口と高齢化率の推移



注)令和2年までは国勢調査  
令和7年以降は日本の地域別将来推計人口(令和5年推計(国立社会保障・人口問題研究所)  
令和2年までの構成割合は、年齢不詳人口を除いて算出している。

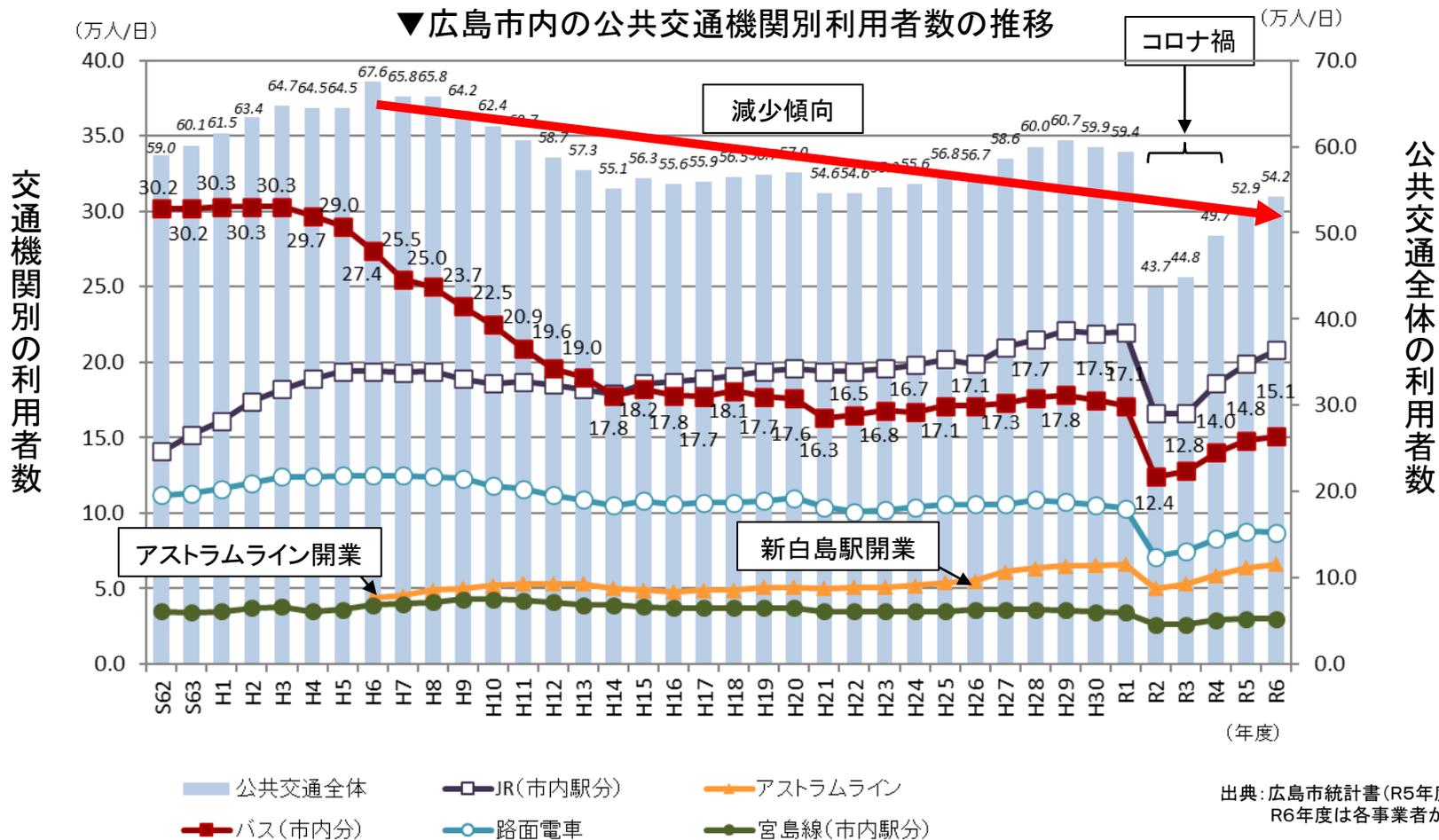
▼合計特殊出生率の推移



注:合計特殊出生率とは、15~49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、一人の女性が一生の間に生む平均子ども数を推計したものの。  
出典:人口動態統計、広島市ホームページ

# 公共交通の利用者数の推移

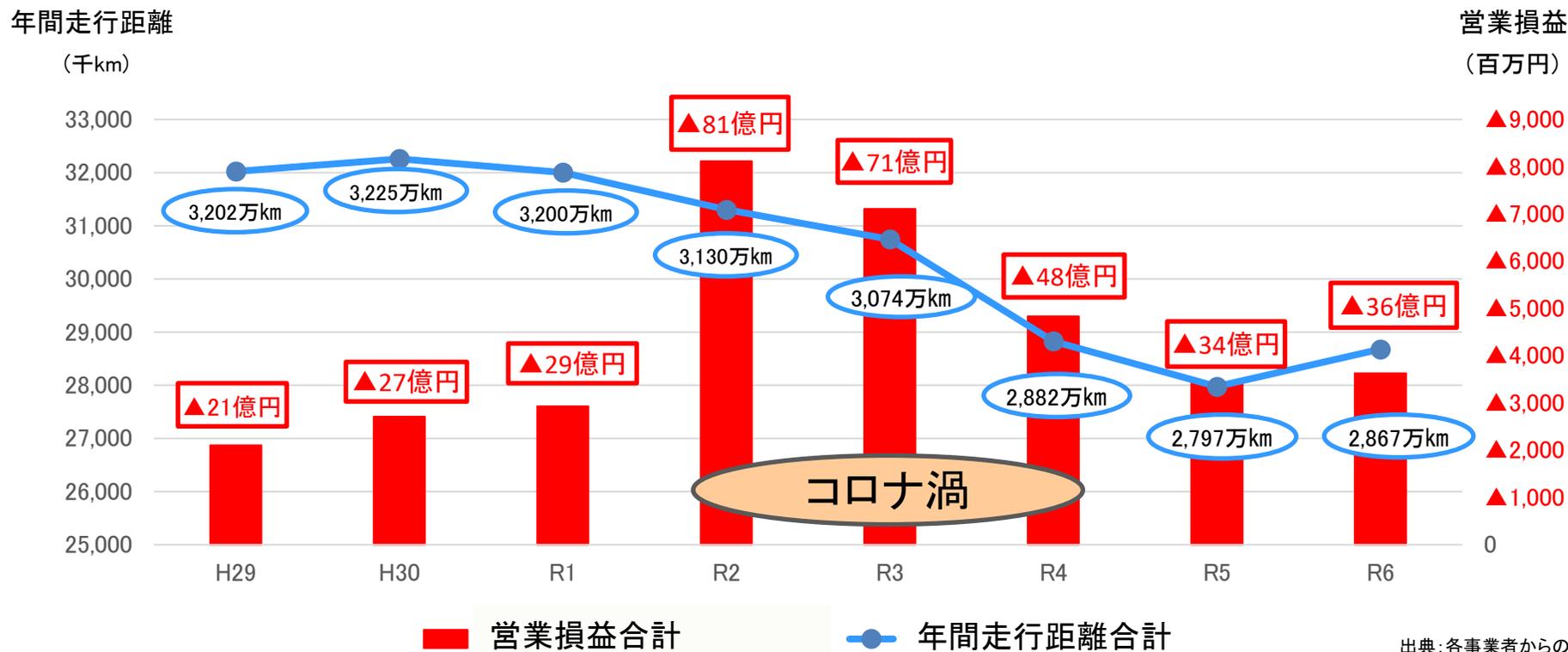
- 公共交通全体の利用者数は、長期的に見ると減少傾向にあり、ピーク時である平成6年度の8割程度となっている。
- 特に、バスの利用者数の減少が著しく、ピーク時である平成3年度の5割程度となっている。



# 主要バス事業者の年間走行距離と営業損益の推移(8社合計)

- 利用者数の減少に伴い、年間走行距離の縮小や営業損益の悪化が生じている。
- 年間走行距離は、平成29年度の約3,200万キロから令和6年度には約2,900万キロとなり約300万キロ減少した。
- 営業損失は、平成29年度の21億円から令和6年度には36億円まで膨らんでおり、深刻な状況である。

▼主要バス事業者の年間走行距離と営業損益の推移(8社合計)

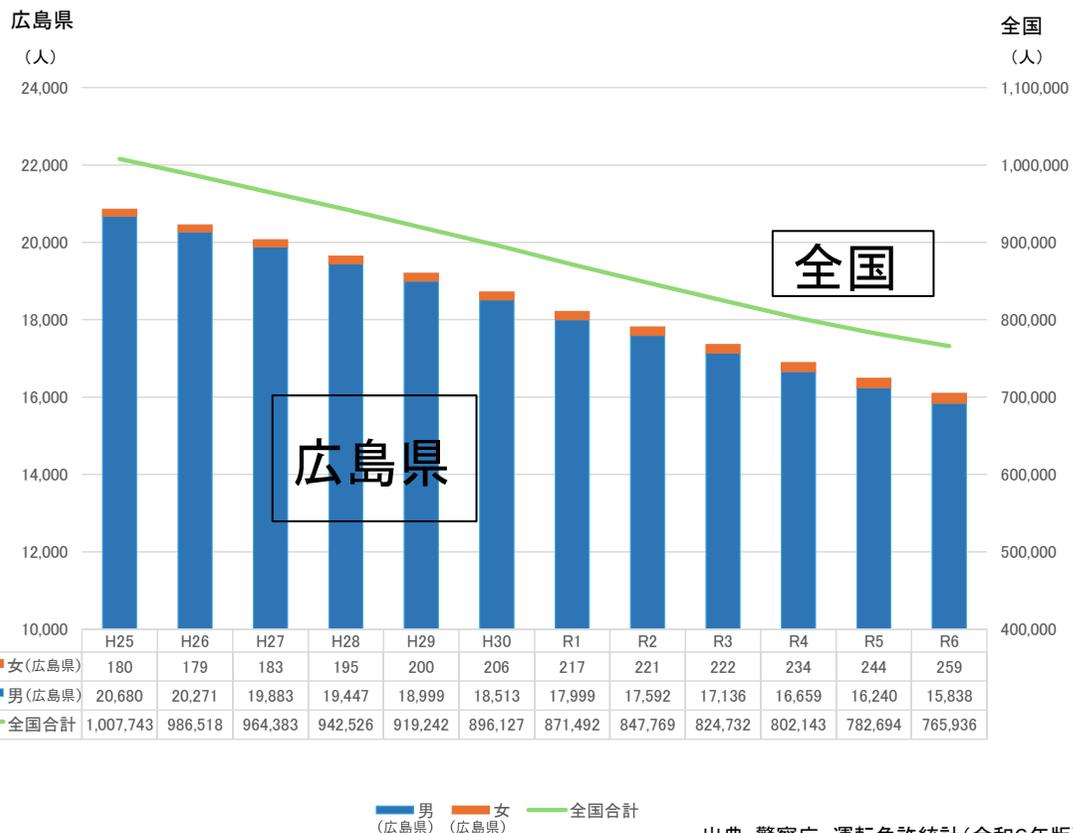


出典:各事業者からの提供による

# 運転手不足の深刻化

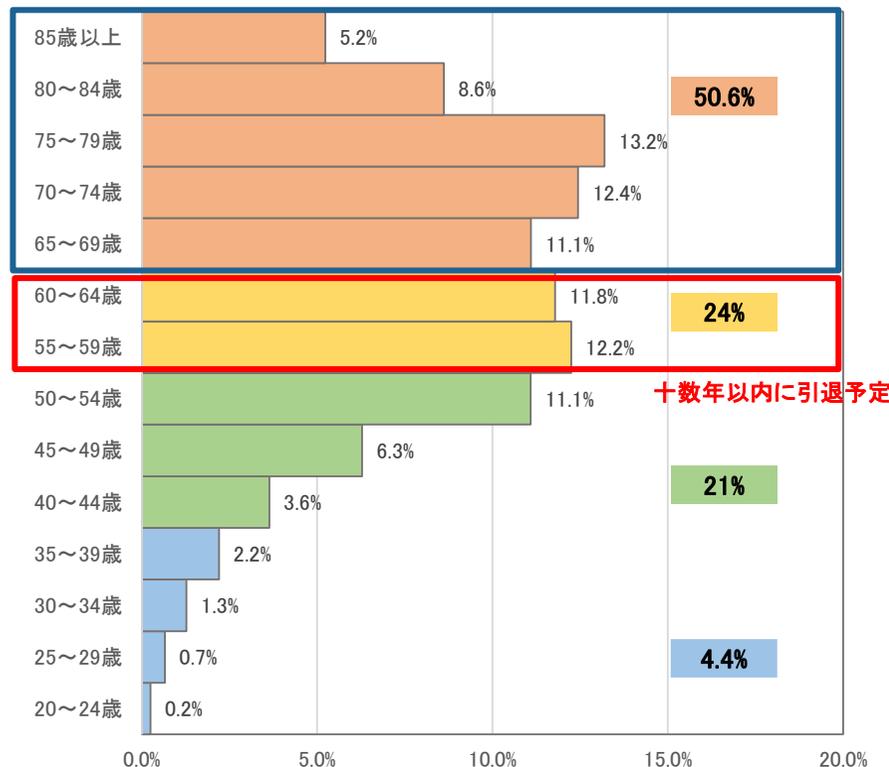
- 大型二種免許の保有者数は年々減少しており、バス運転手の担い手不足が深刻な状況となっている。
- 広島県内の大型二種免許保有者数のうち、約5割が65歳以上、約2割が55～64歳であり、将来的に、さらなる運転手不足が懸念される。

▼全国と広島県内の大型二種免許保有者数の推移



出典:警察庁 運転免許統計(令和6年版)

▼広島県内の年齢階層別の大型二種免許保有者数(令和6年末時点)

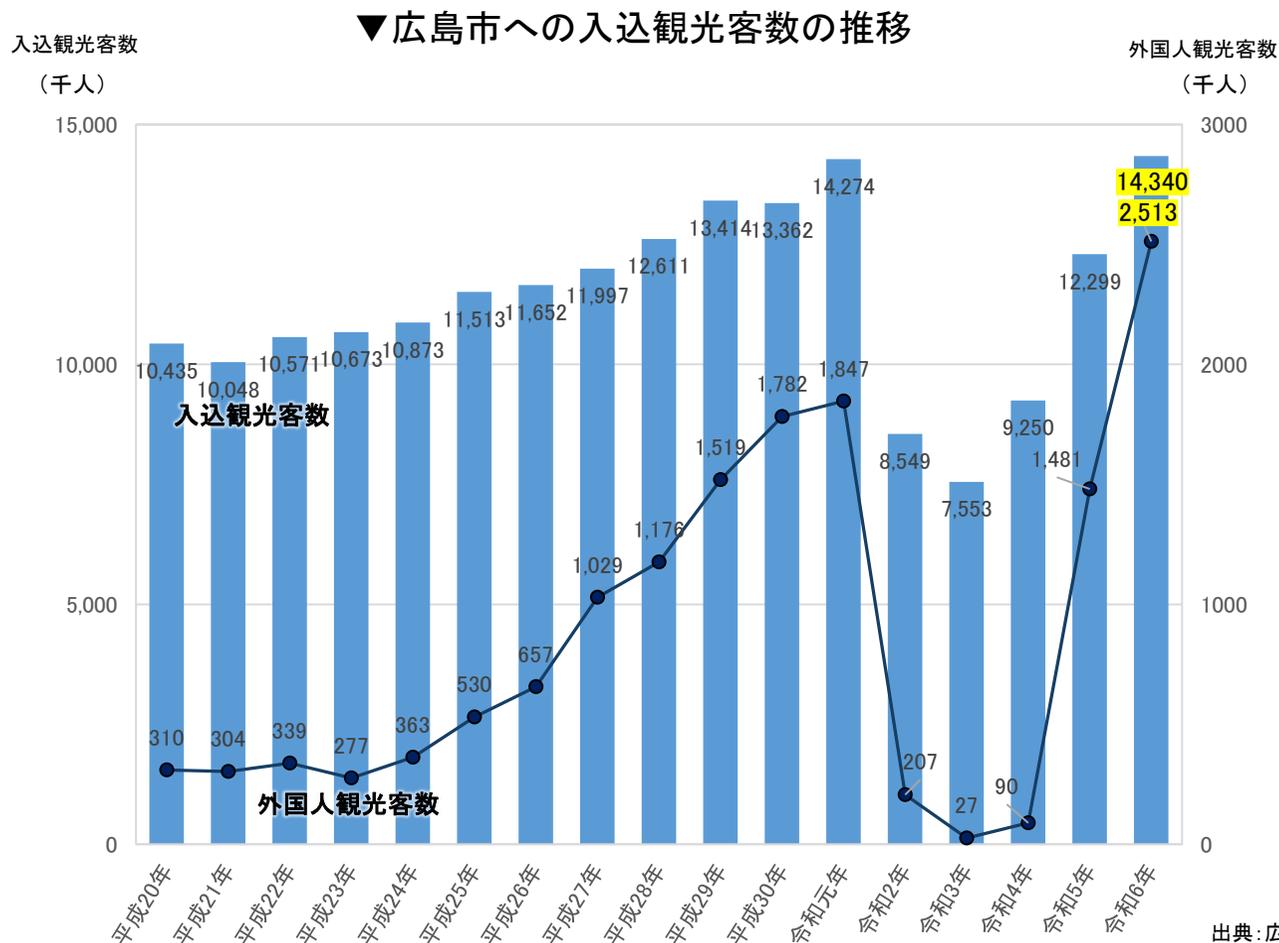


十数年以内に引退予定

出典:警察庁 運転免許統計(令和6年版)

# 観光ニーズの回復、より一層高まる外国人観光需要

- 広島市への入込観光客数は、令和6年に約1,430万人となりコロナ禍前の水準に回復した。
- 外国人観光客数については、令和6年に250万人を超え過去最高を記録した。



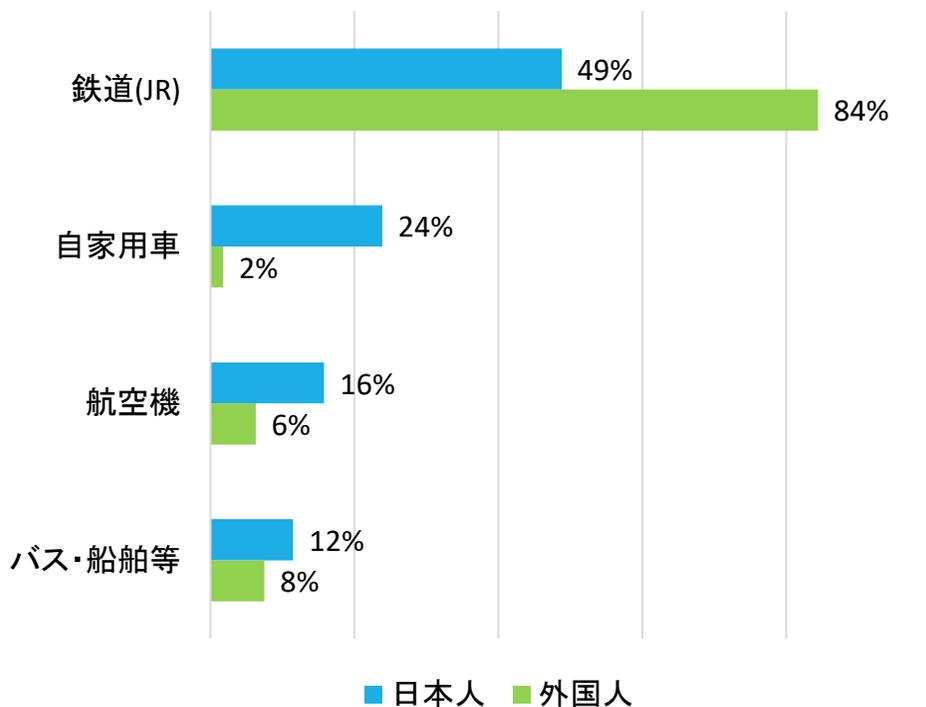
出典：広島市観光概況(令和7年版)

# 観光客における公共交通の利用ニーズ

- 広島市までの利用交通機関は、日本人、外国人ともに鉄道が多くを占めており、JR広島駅は観光の玄関口となっている。
- 広島市内での交通手段はバスや路面電車が多く使われている。

▼広島市までの利用交通機関

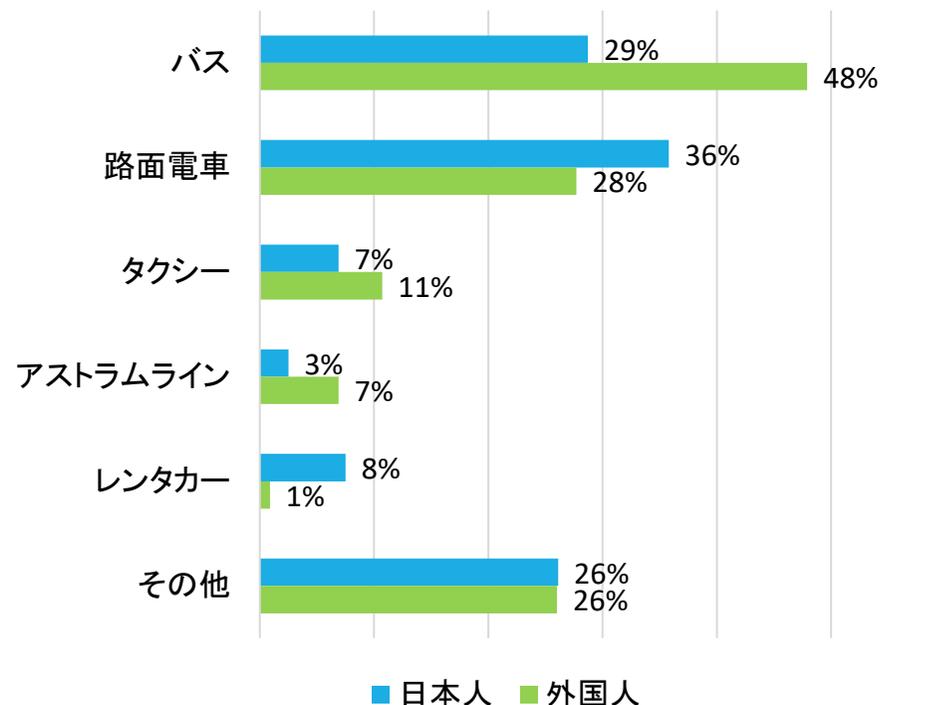
0% 20% 40% 60% 80% 100%



出典：広島市観光概況（令和7年版）  
 ※広島市来訪観光客アンケート調査  
 日本人：289人、外国人：N=578人  
 ※バスには路線バス、貸切バス、観光バスを含む。

▼広島市内での交通手段

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%



出典：広島市観光概況（令和7年版）  
 ※広島市来訪観光客アンケート調査  
 日本人：289人、外国人：N=578人（複数回答あり）  
 ※バスには路線バス、貸切バス、観光バスを含む。

1. 社会経済情勢の変化
- 2. 国の動向・広島市の取組**
3. 広島市地域公共交通計画の位置付け

# 国における地域公共交通政策の流れ

高度成長期

交通サービスの安定供給に向け、**交通事業者の独占**と内部補助

1980年代～

**民間活力・競争**を通じた効率的・多様な交通サービスの提供  
◆1987年：国鉄民営化 ★2002年：バス、タクシーなど需給調整規制の廃止

2000年代～

**自治体**を中心とする**地域**が「望ましい交通ネットワーク」を追求

2007年 地域交通法の制定

市町村による**協議会・地域公共交通計画**（マスタープラン）等

2013年 交通政策基本法の制定

基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等

2014年 地域交通法の改正

地域公共交通計画と整合性のとれた地域交通を実現するため、国による一定の関与 等

2020年 地域交通法の改正

計画作成を自治体の努力義務 **競争から協調へ**（※**独禁法特例法**も制定） 等

2023年 地域交通法の改正

「地域関係者」の「連携と協働」を目的として明確化、「エリア一括協定運行事業」の創設等特定事業を拡充 等

2025年 交通政策審議会地域公共交通部会 **とりまとめ** 「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築  
～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～

とりまとめの内容

1. **共同化・協業化の推進**
2. **地方公共団体を支援する外部組織の活用**
3. **公共ライドシェアの実施主体**
4. **データの利活用**
5. **法定協議会の運営**
6. **観光需要を踏まえた相乗効果の発揮**

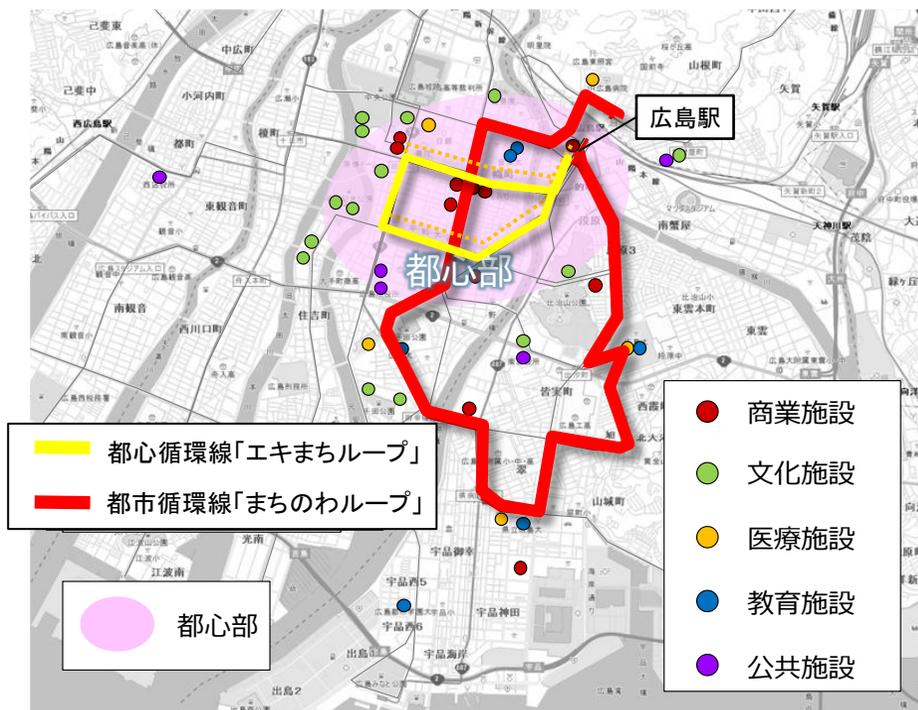
**広島市長が臨時委員として議論に参加**



## 国の動向を踏まえた広島市の取組事例

### (2) 中心部エリアへの循環バスの導入 「エキまちLOOP」 「まちのわLOOP」

- 平成30年5月から都心循環線「エキまちLOOP」が、令和2年1月から都市循環線「まちのわLOOP」が複数のバス事業者により共同運行されている。
- 都心や、生活に欠かせない施設を循環しており、来訪者や市民の足として定着しています。



# 国の動向を踏まえた広島市の取組事例

## (3) 乗合バス事業の共同運営システムの構築

地域公共交通活性化協議会  
(バス事業分科会)

公平・中立な第三者機関

- ・ 目標とするサービス水準の設定
- ・ 運行等改善計画の承認
- ・ 取組状況の評価

承認・評価

提案・報告

バス事業者8社

運行サービスの提供

- ・ 事業者間の協調による利用者目線でのサービス向上
- ・ 収支改善による経営安定化

運営負担金

バス事業全体を  
下支え

(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま



わかりやすく使いやすい交通を実現し、広島の未来に積極的に貢献

戦略1 利用者目線での徹底した利便性向上



- ・ バス停の集約とストリート化、待合環境整備、案内サインの見直し
- ・ 定時性、速達性の向上 など

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



- ・ ゾーン運賃やダイナミックプライシング等の新たな運賃制度の導入や乗継割引の拡充 など

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



- ・ 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化
- ・ 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

戦略4 運転手の安定的確保やリソースの共有等による経営の安定化



- ・ 即戦力人材確保のため、国等と連携した情報発信やイベント開催
- ・ EVバス車両等の共同利用や、燃料等の共同調達などによる経営効率化

戦略5 利用者のコミュニケーションの強化による信頼関係の構築



- ・ 積極的に利用者ニーズを収集し、バスサービスの改善に活用
- ・ バス停、車両とのデザイン性向上などによるブランディングの強化

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



- ・ デジタル技術を活用した業務プロセスの改善
- ・ 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

広島市

法人の運営を支援

共同事業への財政支援

社会資本整備総合交付金等の国の支援メニューを最大限活用

運営負担金

R6.3 市とバス事業者8社  
による協定締結

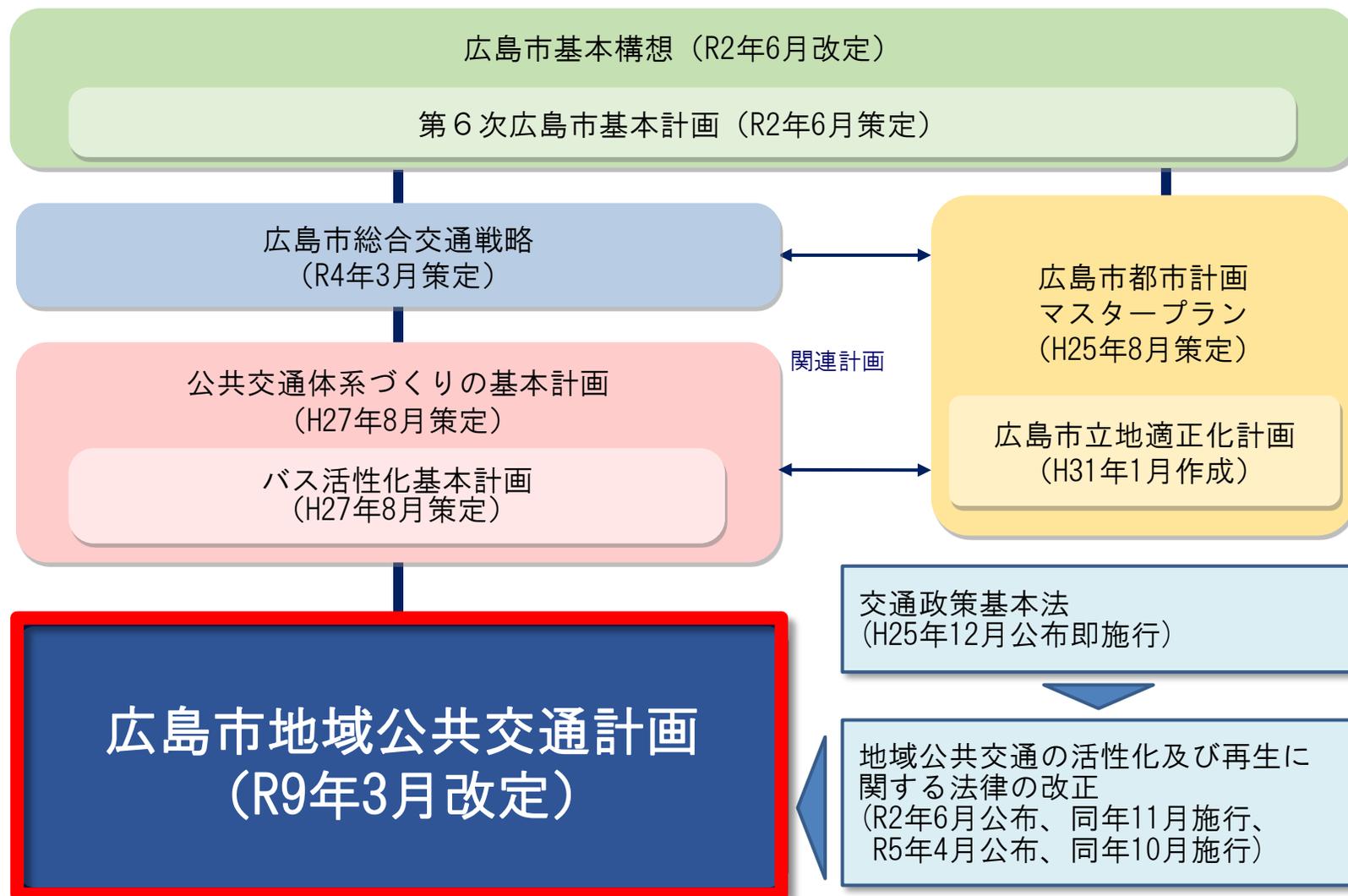


R7.4 事務所を開設し  
実質的な稼働開始



1. 社会経済情勢の変化
2. 国の動向・広島市の取組
3. 広島市地域公共交通計画の位置付け

# 広島市地域公共交通計画の上位計画・関連計画の体系図



- 広島市は、「国際平和文化都市」の実現に向け、「①世界に輝く平和のまち」、「②国際的に開かれた活力あるまち」、「③文化が息づき豊かな人間性を育むまち」という3つの柱に沿って、まちづくりを展開していく。

基本構想で定める都市像

## 国際平和文化都市

### 1つ目の柱 世界に輝く平和のまち

- ・ 「平和への願い」を世界中に広げるまちづくり

### 2つ目の柱 国際的に開かれた 活力あるまち

- ・ 活力の創出と都市の個性の確立を目指したまちづくり
- ・ 地域特性に応じた個性的な魅力を生かしたまちづくり

### 3つ目の柱 文化が息づき豊かな 人間性を育むまち

- ・ 多様な市民が生き生きと暮らせるまちづくり
- ・ 保健・医療・福祉、子どもの育成環境の充実を目指したまちづくり
- ・ 安全で安心して生活でき、豊かな自然を将来に引き継ぐまちづくり

# 広島市総合交通戦略

令和4年3月策定  
目標年次: 令和12年度

- 市民の暮らしや経済活動を支える自動車の役割に配慮しつつも、これまでの交通政策について、その基本を事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り、全ての地域の移動手段に公共が一定の責任の下で関与していくこととした上で、「公共交通を軸とした交通体系の構築」を目指す。

## 政策展開の方向性

■ 市域内外からの来訪者を迎える都心の交通



地域

■ 住民の暮らしを支え活性化に資する郊外の交通



〔写真提供：NPO 法人湯来観光地域づくり公社〕

■ ヒトやモノの活発な循環を生み出す広域の交通



広域

## コアコンセプト

- ① 公共交通を軸とした交通ネットワークの構築
- ② 都心の魅力と回遊性の向上で“<sup>プラス</sup>+1トリップ”
- ③ 誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保
- ④ 物流・広域交流を支え災害に強い、強靱な交通ネットワークの構築



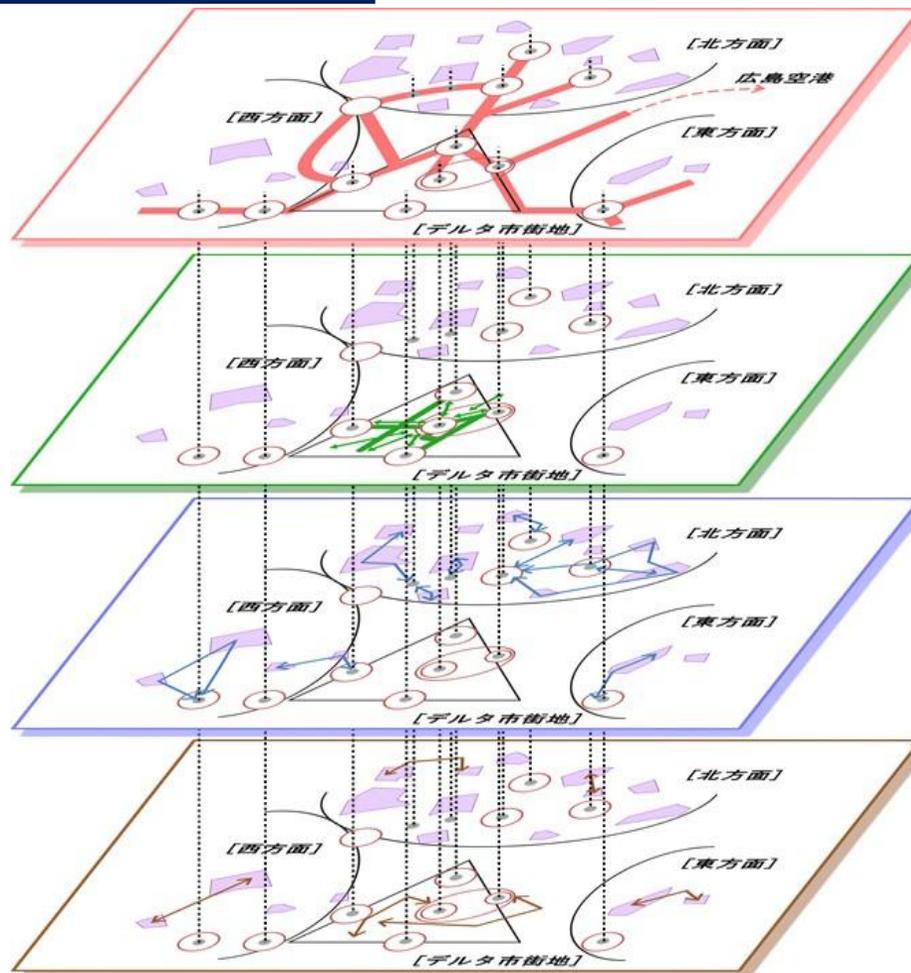
# 公共交通体系づくりの基本計画

平成27年8月策定  
目標年次: 令和12年

- 公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を目指す。

## 階層性のある公共交通ネットワークのイメージ

- 速達性
- 大量性
- 定時性



### 基幹公共交通ネットワーク

都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ大量性・定時性に優れたサービスを提供するネットワーク

### デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

デルタ内の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担うネットワーク

### 郊外部補完公共交通ネットワーク

郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワーク

### 地域公共交通ネットワーク

上3つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワーク

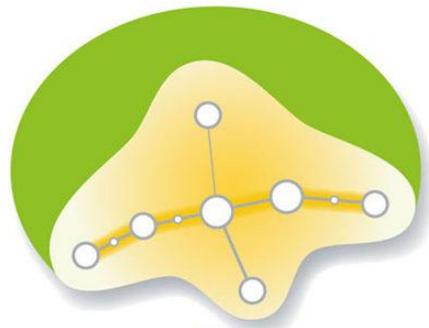
- 安定性・継続性
- 柔軟性 (きめ細かなサービス)

# 広島市都市計画マスタープラン

平成25年8月策定  
目標年次: 令和12年

- 市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積する「集約型都市構造」への転換を目指す。

「集約型都市構造」への転換イメージ



集約型都市構造への転換

凡例

- 拠点
- 拠点以外の駅等
- 公共交通など
- 都市機能の集積  
(濃淡は集積の度合いを示す。)

都心部を含め既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、居住等を誘導する。  
各拠点間には、公共交通などで接続する。

本市の将来都市構造図

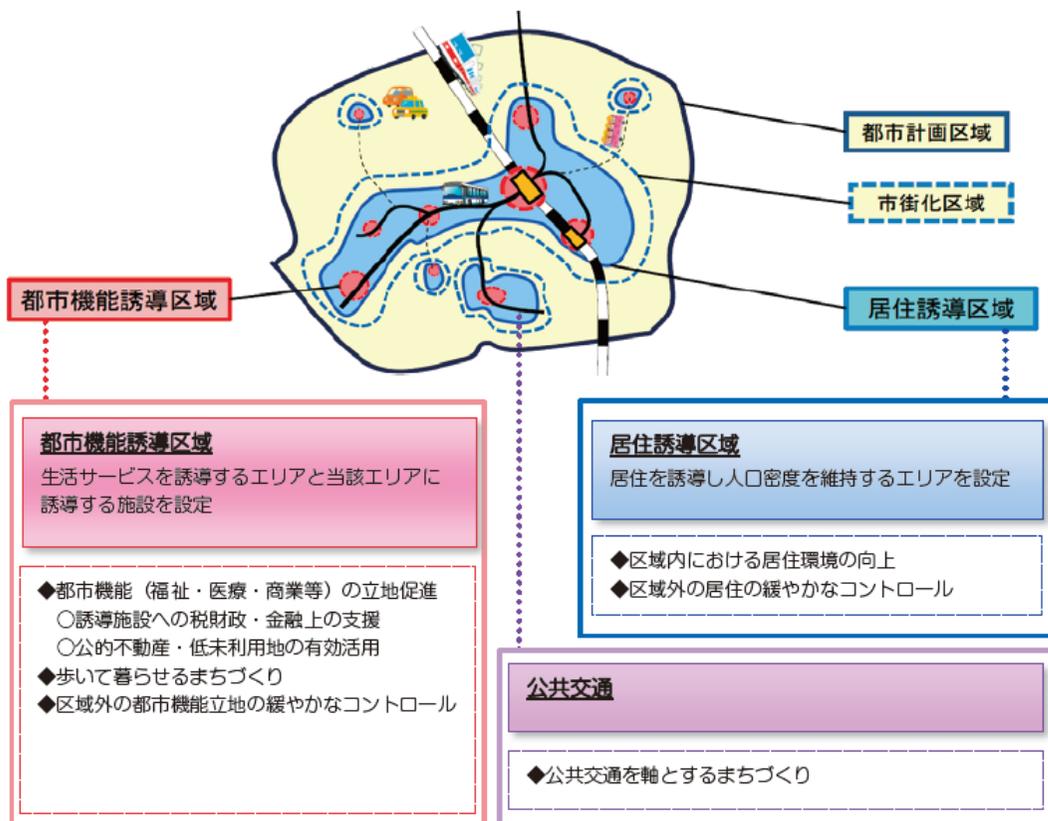


# 広島市立地適正化計画

平成31年1月作成  
目標年次: 令和12年

- 広島市都市計画マスタープランとの調和を図りながら、「集約型都市構造」への転換を目指し、そのアクションプランである「広島市立地適正化計画」において誘導区域などを定め、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを推進する。

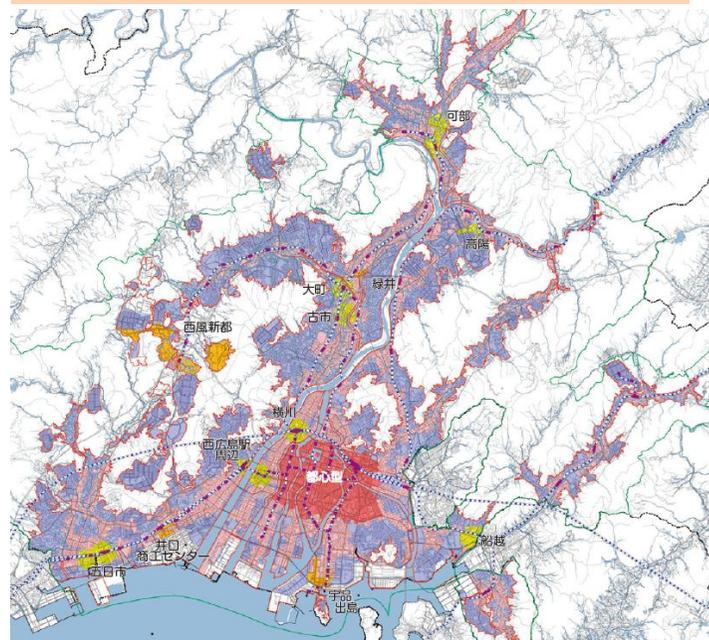
## 立地適正化計画制度のイメージ



立地適正化計画制度のイメージ図

(資料) 国土交通省「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要」を基に作成

## 広島市立地適正化計画の誘導区域



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】