

第29回広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和8年6月1日（月）10：00～

場 所：JMSアステールプラザ

（中区民文化センター）

4階 大会議室A・B

次 第

1 開 会

2 議 題

- (1) 令和7年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について（審議）
【資料1】
- (2) 令和8年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について（審議）
【資料2】
- (3) 広島市地域公共交通計画「別紙」の変更等について（審議）
【資料3～5】
- (4) 広島市地域公共交通計画の達成状況の評価・検証について（協議）
 - 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】
- (5) 次期広島市地域公共交通計画について（協議）
【資料8】

3 その他

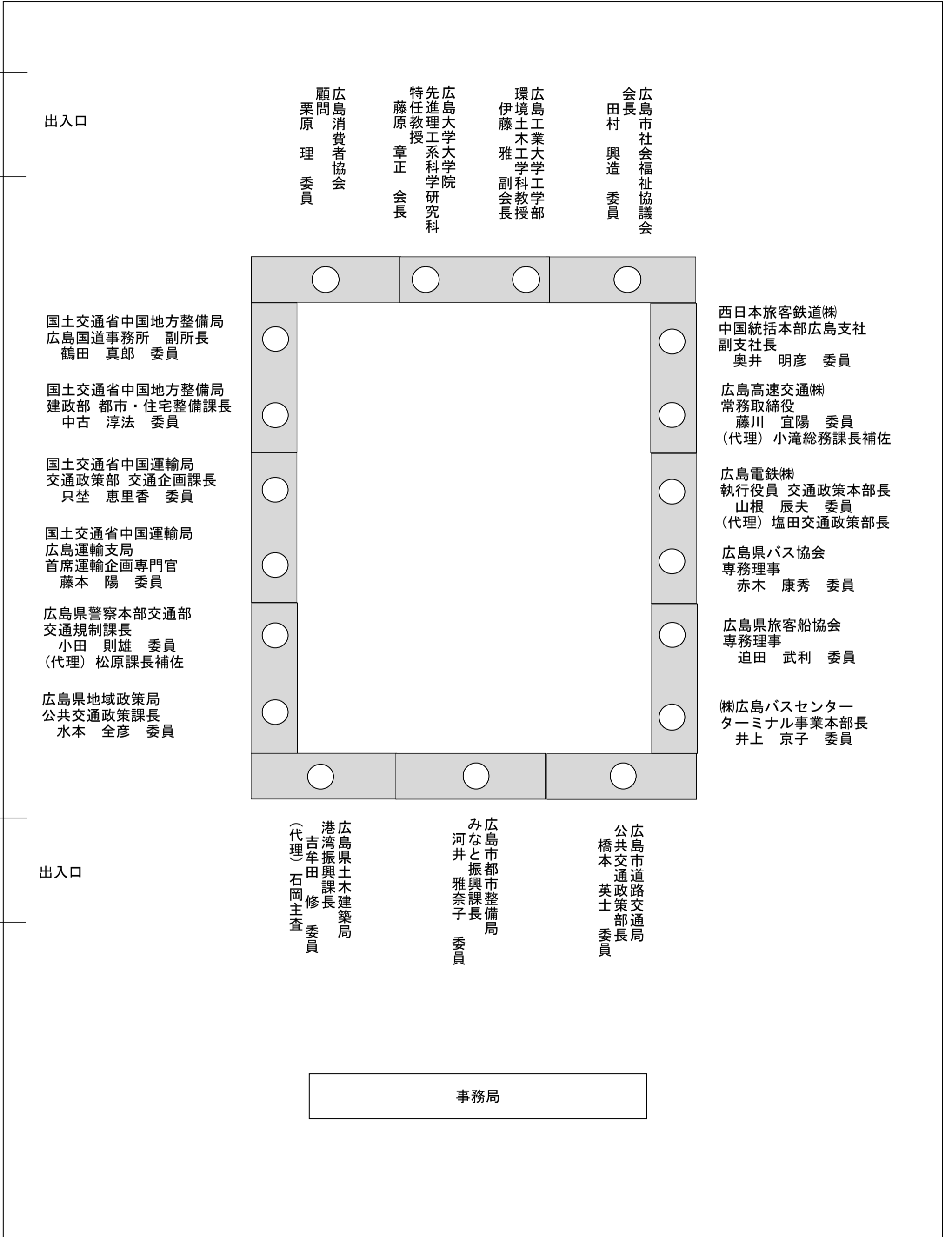
夏休みの小学生をターゲットとした公共交通利用促進策について（情報提供）

【資料9】

4 閉 会

第29回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時：令和8年6月1日（月） 10:00～
 場所：JMSアステールプラザ（中区民文化センター）
 4階 大会議室A・B



広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和8年6月1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 特任教授	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	橋本 英士	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) 常務取締役	藤川 宜陽	
広島電鉄(株) 執行役員 交通政策本部長	山根 辰夫	
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	井上 京子	
国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 副所長	鶴田 真郎	道路管理者
広島市道路交通局 道路管理課長	余頃 里江	
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部 交通規制課長	小田 則雄	公安委員会
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 顧問	栗原 理	
国土交通省中国地方整備局建政部 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
国土交通省中国運輸局交通政策部 交通企画課長	只埜 恵里香	
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	藤本 陽	
広島県地域政策局 公共交通政策課長	水本 全彦 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	河井 雅奈子	

◎：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)

令和 7 年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について

広島市地域公共交通活性化協議会財務規程第 8 条第 1 項により、下記のとおり決算を調製する。

広島市地域公共交通活性化協議会

会長 藤原 章正

令和 7 年度 決算書

1 歳 入

科目	予算現額			収入済額	備考
	当初予算額	補正額	計		
1 負担金	15,465,000 円	0 円	15,465,000 円	15,465,000 円	広島市負担金
2 補助金	28,321,000 円	16,167,000 円	44,488,000 円	44,488,000 円	国庫補助金
3 雑入	20,000 円	0 円	20,000 円	312 円	銀行利息
歳入合計	43,806,000 円	16,167,000 円	59,973,000 円	59,953,312 円	

2 歳 出

科目	予算現額			支出済額	備考
	当初予算額	補正額	計		
1 会議費	368,000 円	0 円	368,000 円	324,896 円	第 25 回協議会謝礼金 45,200 円 第 26 回協議会謝礼金 45,200 円 第 27 回協議会謝礼金 45,200 円 第 28 回協議会謝礼金 45,200 円 運賃分科会謝礼金 22,600 円 第 3 回バス事業分科会謝礼金 22,600 円 第 4 回バス事業分科会謝礼金 33,900 円 第 5 回バス事業分科会謝礼金 33,900 円 広島市地域公共交通計画の改定に係る 調査検討業務プロポーザル 審査委員会謝礼金 22,600 円 飲料費 8,496 円
2 事務費	117,000 円	0 円	117,000 円	30,615 円	収入印紙代 20,000 円 振込手数料 10,615 円
3 事業費	43,321,000 円	16,167,000 円	59,488,000 円	59,481,000 円	補助金 38,924,000 円 委託業務費 14,993,000 円 委託業務費の精算金 5,564,000 円
歳出合計	43,806,000 円	16,167,000 円	59,973,000 円	59,836,511 円	

歳入総額 59,953,312 円と歳出総額 59,836,511 円との差引総額 116,801 円は広島市に返還する。

令和8年5月19日

広島市地域公共交通活性化協議会
会長 藤原 章正 様

広島市地域公共交通活性化協議会 監査委員

広島県地域政策局公共交通政策課長 水本 全彦

令和7年度監査報告書

私、監査委員は、広島市地域公共交通活性化協議会規約第12条第2項により、当協議会の監査を行った結果、適正であるものと認める。

令和 8 年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について

広島市地域公共交通活性化協議会財務規程第 2 条第 2 項により、下記のとおり予算を調製する。

広島市地域公共交通活性化協議会

会長 藤原 章正

令和 8 年度 予算書

歳入予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 1 (第 4 条関係)

区分	款	項	目	内容
令和 8 年度	1 負担金 6,802,000 円	1 負担金 6,802,000 円	1 負担金 6,802,000 円	広島市負担金
	2 補助金 44,783,000 円	1 補助金 44,783,000 円	1 補助金 44,783,000 円	国庫補助金
	4 諸収入 1,000 円	1 諸収入 1,000 円	1 雑入 1,000 円	銀行利息
合計	51,586,000 円	51,586,000 円	51,586,000 円	

令和 7 年度	1 負担金 15,465,000 円	1 負担金 15,465,000 円	1 負担金 15,465,000 円	広島市負担金
	2 補助金 44,488,000 円	1 補助金 44,488,000 円	1 補助金 44,488,000 円	国庫補助金
	4 諸収入 20,000 円	1 諸収入 20,000 円	1 雑入 20,000 円	銀行利息
合計	59,973,000 円	59,973,000 円	59,973,000 円	

歳出予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 2 (第 4 条関係)

区分	款	項	目	内容
令和 8 年度	1 運営費 645,000 円	1 会議費 483,000 円	1 会議費 483,000 円	謝礼金(学識経験者、利用者代表)、飲料費
		2 事務費 162,000 円	1 事務費 162,000 円	資料作成経費、収入印紙代、振込手数料
	2 事業費 50,941,000 円	1 事業費 50,941,000 円	1 事業費 50,941,000 円	補助金、委託業務費、委託業務費の精算金
合計	51,586,000 円	51,586,000 円	51,586,000 円	

令和 7 年度	1 運営費 555,000 円	1 会議費 368,000 円	1 会議費 368,000 円	謝礼金(学識経験者、利用者代表)、飲料費
		2 事務費 117,000 円	1 事務費 117,000 円	資料作成経費、収入印紙代、振込手数料
	2 事業費 59,488,000 円	1 事業費 59,488,000 円	1 事業費 59,488,000 円	補助金、委託業務費、委託業務費の精算金
合計	59,973,000 円	59,973,000 円	59,973,000 円	

広島市地域公共交通計画「別紙」の変更等について

1 広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 8 年度計画）の変更について【資料 4】

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）に係る変更申請手続において、当協議会の承認が必要とされているものである。

（変更箇所・理由）

今吉田線の運行に使用する車両 3 台について、車両減価償却費等国庫補助金を活用して導入しているが、そのうち 1 台が故障により走行不能となったため、当該車両に係る記載を変更するものである。（P4、5）

なお、本変更については、先立って開催された本協議会の陸上交通分科会（書面審議）において承認を得ている（【資料 3 - 2】参照）。

2 広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 9 年度計画）の策定について【資料 5】

広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 9 年度計画（計画期間：令和 8 年 10 月～令和 9 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とされているものである。

（策定理由）

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、本策定については、先立って開催された本協議会の陸上交通分科会（書面審議）において承認を得ている（【資料 3 - 2】参照）。

令和 8 年度第 1 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 広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 8 年度計画）の変更について
承認する（全員賛成）

第 2 号議案 広島市地域公共交通計画「別紙」（令和 9 年度計画）の策定について
承認する（全員賛成）

赤字: 変更箇所

広島市地域公共交通計画「別紙」（計画期間：令和 8 年度）

当初 令和 7 年 3 月 2 1 日
 第 1 回変更 令和 8 年 3 月 3 1 日
 第 2 回変更 令和 8 年 月 日
 広島市地域公共交通活性化協議会

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 906km²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)
	深川線	路線定期	広島バス(株)	—	広島バス(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	
深川線	—	17.7人	14.6人 (R6年度実 証運行実績)	R6年度実証運行時の利 用実績から、イオン便 増便による利用者数の 増加等を考慮して設定

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%	16.6%	13.5%
	広島市の 補助額	36,049千円	47,517千円	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。
深川線	深川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、令和4年9月、10月に小型車両（13人乗り）を新たに3台*導入したものである。

※ このうち1台が、令和7年12月の故障により走行不能となったため、令和8年1月からは2台で運行している。

[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不可欠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不可欠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。

※ 今吉田線の車両について、令和7年12月の故障により走行不能となった1台については、令和8年1月以降は補助対象外となる。

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			266日	2128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	238日	476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	1936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)と熊野消防署前等において接続	③
広島市	広島バス(株)	(15) 深川線 (29-27)	小河原車 庫	温品4丁目 大須3丁目	小河原車 庫	往 21.8km 循環	204日	612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2)と温品4丁目 において接続	②
		(16) 深川線 (29-28)	小河原車 庫	温品4丁目 イオンモール 広島府中	小河原車 庫	往 23.6km 循環	204日	816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2)と温品4丁目 において接続	②

(注)

- 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。
- 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。
- 「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。
- 「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。
- 「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。
- 「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。
- 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。
- 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	67,861

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
27,438	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。

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
		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)

1. 「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。
2. 「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)。
3. 「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。
4. 「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。
5. 「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。

広島市地域公共交通計画「別紙」（計画期間：令和9年度）

令和8年 月 日
広島市地域公共交通活性化協議会

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906km²で、平地部を中心にJR山陽本線・可部線・芸備線・呉線や広島電鉄(株)宮島線、路面電車、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による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(構成団体)	運行会社
路線バス	今吉田線	路線定期	広島交通(株) (一)	広島交通(株)
	阿戸線	路線定期	朝日交通(株) (一)	朝日交通(株)
	深川線	路線定期	広島バス(株) (一)	広島バス(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 各系統に係る運行1回当たりの平均利用者数の目標

路線名又は運行地区	令和9年度 (R8.10-R9.9)	令和7年度実績 (R6.10-R7.9)	目標設定の考え方
安佐北区 口田地区	4.9人	4.2人	直近3か年の利用者数の伸び率を基に推計した人数に、直近3か年の同地区内の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
安芸区 中野・中野東地区	5.4人	4.9人	直近3か年の利用者数の伸び率を基に推計した人数に、直近3か年の同地区内の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
安佐南区 大塚西地区	5.3人	4.4人	直近3か年の利用者数の伸び率を基に推計した人数に、直近3か年の同地区内の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
安佐北区 可部・亀山地区	4.0人	4.2人	令和7年度の利用者数に、直近3か年の同地区内の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
東区福田地区	4.5人	4.0人	直近3か年の利用者数の伸び率を基に推計した人数に、直近3か年の同地区内の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
東区戸坂地区	3.2人	2.8人	令和8年4月から土曜日の運行を廃止したため、本格運行開始後の令和6年度～令和7年度の平日の利用者数の伸び率を基に推計した人数に、直近3か年の同地区内の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
今吉田線 (安佐北区小川内地区・ 北広島町今吉田地区)	10.3人	9.2人	直近3か年の利用者数の伸び率を基に推計した人数に、直近3か年の沿線の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
阿戸線 (安芸区阿戸町・ 熊野町)	5.7人	5.9人	令和7年度の利用者数に、直近3か年の沿線の交通不便地域の人口増減率を乗じて算出
深川線	17.7人	—	令和6年度実証運行時の利用者数を基に算出 ※令和8年3月から運行を開始しており、令和7年度の利用実績が無いため、令和8年度計画の目標値を据え置き

イ 全系統に係る収支率及び広島市の補助額の目標

目標値	令和9年度 (R8.10-R9.9)	令和7年度実績 (R6.10-R7.9)
収支率	13.2%	13.0%
広島市の補助額	55,464千円	46,398千円

ウ 事業の効果

当該路線等を維持することで、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。
深川線	深川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（安佐北区小河南地区・北広島町今吉田地区）]

当該路線は大型バスにより運行されていたが、広島電鉄㈱から広島交通㈱への路線の移管に当たり、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、令和4年9月及び同年10月に小型車両（13人乗り）を新たに3台※導入したものである。

※ このうち1台が、令和7年12月の故障により走行不能となったため、令和8年1月からは2台で運行している。

[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㈱へ路線を移管し、同社が当該路線を運行することに伴い、令和6年4月及び同年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（安佐北区小河南地区・北広島町今吉田地区）]

- 目標（今吉田線の運行1回当たりの平均利用者数）

令和9年度 (R8.10-R9.9)	令和7年度 (R6.10-R7.9)
10.3人	9.2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不可欠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、路線の持続性が高まるとともに、機動性を活かして大型バス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（阿戸線の運行1回当たりの平均利用者数）

令和9年度 (R8.10-R9.9)	令和7年度 (R6.10-R7.9)
5.7人	5.9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不可欠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 を添付

今吉田線の車両の購入費用総額 28,169,483 円※から、国庫補助金を差し引いた額の 1/2 を広島市及び北広島町が運行事業者に対して補助することとしている。

阿戸線の車両の購入費用総額 35,400,000 円から、国庫補助金を差し引いた額を広島市及び熊野町が運行事業者に対して補助することとしている。

※ 今吉田線の車両について、令和 7 年 12 月の故障により走行不能となった 1 台については、令和 8 年 1 月以降は補助対象外となっている。

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	239日	1195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	239日	1195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	91日	364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	97日	388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	146日	730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	145日	145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	145日	580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	146日	438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	146日	438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			244日	1952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	242日	484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	2544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	1584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)と熊野消防署前等において接続	③
広島市	広島バス(株)	(15) 深川線 (29-27)	小河原車 庫	温品4丁目 大須3丁目	小河原車 庫	往 21.8km 循環	365日	1095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2)と温品4丁目 において接続	③
		(16) 深川線 (29-28)	小河原車 庫	温品4丁目 イオンモール 広島府中	小河原車 庫	往 23.6km 循環	365日	1460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2)と温品4丁目 において接続	③

(注)

- 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。
- 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。
- 「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。
- 「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。
- 「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。
- 「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。
- 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。
- 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	67,309

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
26,886	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	(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)	3	(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
		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	R6.5			割賦

(注)

1. 「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。
2. 「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)。
3. 「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。
4. 「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。
5. 「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7年度における取組状況	資料6-2
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令和7年度においても調査した。 また、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。)において、相生通りのバス停集約を進めることとしており、「原爆ドーム前」及び「紙屋町(メルパルク前)」のバス停を「紙屋町(ひろしまゲートパークプラザ前)」へ集約するとともに、集約後のバス停名称を「紙屋町(原爆ドーム前)」とした。	(1)
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	プラットフォームにおいて、これまで行った広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)の実証運行の結果を踏まえ、イオンモール広島府中に乗り入れる系統を増便する利用促進策を講じた上で、本格運行への移行を行った。 また、プラットフォームにおいて、高陽地区で、鉄道駅や大型商業施設への接続を図った上で、都心への直通便を地区内でフィーダー化して増便する実証運行を行った。あわせて、車庫の共同利用により、経営の効率化を図った。	(2)
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	令和8年3月にプラットフォームが策定したアクションプランにおいて、全体最適なネットワークの実現に向け、現在、供給過剰又は供給不足となっている路線群を、令和11年度までに方面別に需要や地域特性に応じた持続可能で使いやすいものへと再編するとともに、当該運行適正化に合わせた等間隔運行等の利便性向上策について定めた。	
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	プラットフォームにおいて、運転手不足などの課題に対応するため、自動運転バスの普及を目指し、可部めぐりんバスにおいて自動運転の実証運行を行った。	(3)
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	プラットフォームにおいて、高陽地区で、鉄道駅や大型商業施設への接続を図った上で、都心への直通便を地区内でフィーダー化して増便する実証運行を行った。あわせて、車庫の共同利用により、経営の効率化を図った。(再掲)	
補助系統の確保維持	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、引き続き補助系統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	移動手段の確保について相談が寄せられている地区等における導入支援	地域を主体とする組織において、安佐北区山倉地区での実験運行を令和7年11月から開始した。	(4)
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	広島電鉄及び広島バスにおいて運行している、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」について、プラットフォームにおいて、新規需要獲得のための広島南道路(広島高速3号線高架下)へのルート変更や、アストラムラインとの接続強化のための広島市立大学前(広域公園前駅経由)への延伸等の実証運行を行った。	(5)
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	令和8年3月にプラットフォームが策定したアクションプランにおいて、定時性・速達性の向上のため、バスが運行しやすい道路環境整備の早期実現に向けた取組について定めた。	
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	本市とバス事業者において、低床バス(低公害バス)の導入拡大に取り組み、全車両数に対する低床バス(低公害バス)の割合は85.5%(令和6年度比0.2%増)となった。	
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	プラットフォームが行った高陽地区での実証運行において、商業施設の店内にバスロケーション表示器を設置した。	
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	本市とバス事業者において、北部バス路線のフィーダー化の取組の一環として、乗継地点の一つとなる可部市バス停(上り)の待合環境の向上を図るため、令和5年4月から、最寄りの安佐北区総合福祉センター1階ロビーにバスロケーション表示器を設置しており、それに続く取組として、福祉センター敷地内のベンチ等を待合スペースとしても活用できるよう、福祉センター前バス停を移設した。	(6)
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。危険と判定された本市域内57箇所のバス停のうち、令和7年度はAランク2箇所について対策を実施した(令和7年度末時点でAランク2箇所、Bランク12箇所、Cランク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	令和8年度中にGoogleによる経路検索が可能となるよう、本市において、乗合タクシーにおけるGTFSフォーマットを作成した。	

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和7年度における取組状況	資料6-2
2 鉄軌道系ネットワークの機能強化			
○ JR在来線			
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	本市において、西口広場等整備工事を行うとともに、駅アクセス道路の用地取得を進めた。	
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や関係者とともに、「三次・安芸高田・広島まちづくり交通協議会」において、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て支障物件の移設を進めるとともに、エレベーターの設計を行った。	
○ 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)	本市において、都市計画等の手続や環境影響評価の準備書の作成、説明会の開催などを行うとともに、橋りょうの詳細設計を進めた。	
○ 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年夏の供用開始を目指した駅前大橋ルートと令和8年春の供用開始を目指した循環ルートの整備	本市及び広島電鉄において、整備を進め、路面電車駅前大橋ルートは令和7年8月に、循環ルートは令和8年3月にそれぞれ開業した。	(7)
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、市内線3電停及び宮島線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。	
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るとともに、電車の運行をスムーズにできるよう、交通信号のサイクルを電車の運行パターンに合わせるオフセット箇所の拡大に向け、交通管理者と協議を進めた。	
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)を宮島線に1編成導入し、本市は車両購入費の一部補助を行った。	
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るとともに、皆実町6丁目電停(5号線)に連接車が停車できるよう、ホーム延長等の改良を行った。	
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	本市が事務局を務める陸上交通協議会が策定した生活交通改善事業計画に基づき、事業者においてバリアフリーに対応したタクシー車両の導入が進められ、タクシーの利用環境の向上を図った。	
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とを結ぶバス路線新設などの連携強化	広島電鉄及び広島バスにおいて運行している、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」について、プラットフォームにおいて、新規需要獲得のための広島南道路(広島高速3号線高架下)へのルート変更や、アストラムラインとの接続強化のための広島市立大前(広域公園前駅経由)への延伸等の実証運行を行った。(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10年度末の完成を目指した広島駅南口広場の再整備	本市において、自由通路整備工事を行うとともに、駅前広場西側で広島駅ビル2階とエールエールHIROSHIMAを接続するペDESTリアンデッキの上部工事や駅前広場東側で広島電鉄の旧広島駅電停の撤去工事を進めた。	(8)
西広島駅周辺地区交通結節点整備	令和9年度末の完成を目指した北口駅前広場やアクセス道路の整備	本市において、北口駅前広場の整備を進め、令和8年3月に暫定供用を開始した。また、令和6年度に暫定供用したアクセス道路では、県道との交差点部の拡幅を行った。	
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	本市とバス事業者において、北部バス路線のフィーダー化の取組の一環として、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、令和5年4月から、最寄りの安佐北区総合福祉センター1階ロビーにバスロケーション表示器を設置しており、それに続く取組として、福祉センター敷地内のベンチ等を待合スペースとしても活用できるよう、福祉センター前へバス停を移設した。(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」や「駐輪場案内チラシ・ポスター」を作成し、地元企業や商店街に配布した。	
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8年3月にプラットフォームが策定したアクションプランにおいて、ゾーン運賃やダイナミックプライシングなど、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について定めた。	
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進めた。	
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	本市とバス事業者において、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取組を進める中で、プール精算の導入の方向性について協議を行うなど、検討を進めた。	
公共交通の安心利用の促進	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	各バス事業者において、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。	

機能強化策の実施状況

(1) バス路線の過密解消

【計画期間内の取組】

広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消を図る。また、過密の解消に併せ、分散して分かりにくいバス停の集約に取り組む。

【令和7年度における取組状況】

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令和7年度においても調査した。

また、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。)において、相生通りのバス停集約を進めることとしており、「原爆ドーム前」及び「紙屋町(メルパルク前)」のバス停を「紙屋町(ひろしまゲートパークプラザ前)」へ集約するとともに、集約後のバス停名称を「紙屋町(原爆ドーム前)」とした。



集約後のバス停の様子
紙屋町(原爆ドーム前)

(2) 路線のフィーダー化

【計画期間内の取組】

乗継割引の拡充を前提に、路線のフィーダー化に取り組む。

【令和7年度における取組状況】

プラットフォームにおいて、これまで行った広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)の実証運行の結果を踏まえ、イオンモール広島府中に乗り入れる系統を増便する利用促進策を講じた上で、本格運行への移行を行った。

また、プラットフォームにおいて、高陽地区で、鉄道駅や大型商業施設への接続を図った上で、都心への直通便を地区内でフィーダー化して増便する実証運行を行った。あわせて、車庫の共同利用により、経営の効率化を図った。

【広島バス 29 号線】

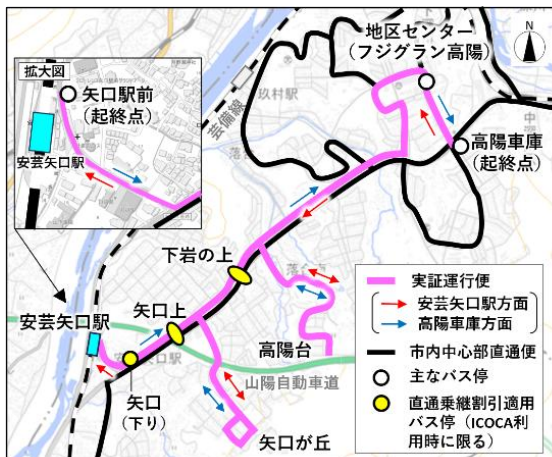


本格運行ルート図



イオンモール広島府中への乗り入れ

【高陽地区】



実証運行ルート図



車庫の共同利用の様子

(3) 地域の実情にあった運行形態の見直し

【計画期間内の取組】

バスの運行が特に非効率となっている路線について、地域の需要に応じた運行形態への見直しに取り組む。また、自動運転や AI、新たなモビリティ等の新技術を活用した、多様な交通サービスの導入環境の整備等についても検討・研究を行う。

【令和7年度における取組状況】

プラットフォームにおいて、運転手不足などの課題に対応するため、自動運転バスの普及を目指し、可部めぐりんバスにおいて自動運転の実証運行を行った。



実証運行の様子

(4) 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】

移動手段の確保について相談が寄せられている地区等において、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7年度における取組状況】

地域を主体とする組織において、安佐北区山倉地区での実験運行を令和7年11月から開始した。



実験運行の様子(安佐北区山倉地区)

(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))

運行地区	実験運行開始	本格運行開始
東区福田地区	令和4年4月	令和5年4月
東区戸坂地区	令和5年12月	令和6年12月
南区黄金山地区	令和6年10月 (令和7年3月終了)	—
安佐北区山倉地区	令和7年11月	—

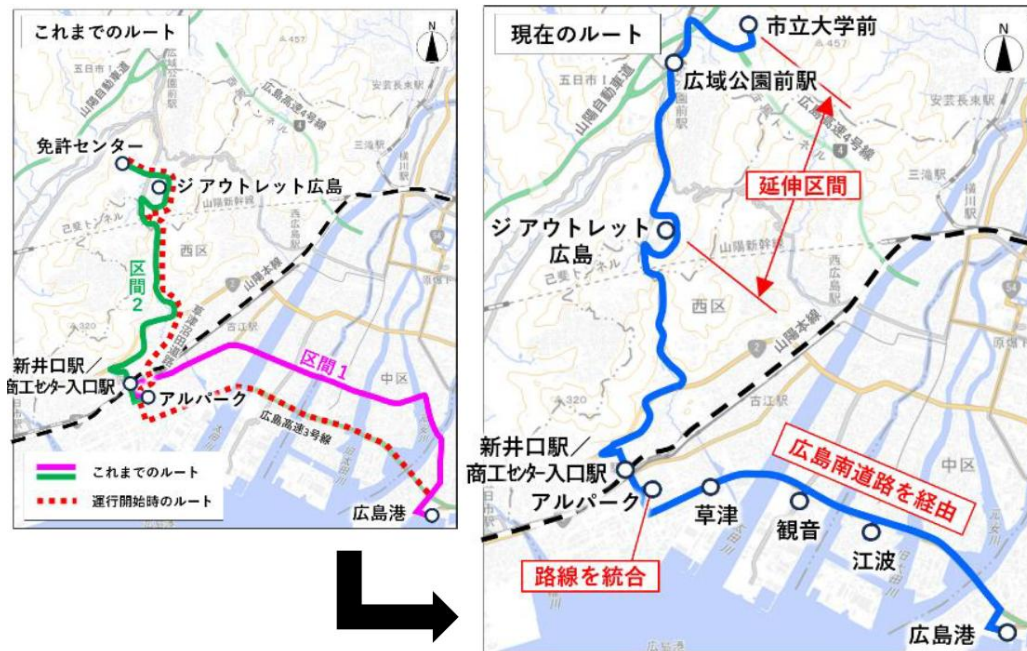
(5) 基幹バスの拡充

【計画期間内の取組】

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に取り組む。

【令和7年度における取組状況】

広島電鉄及び広島バスにおいて運行している、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」について、プラットフォームにおいて、新規需要獲得のための広島南道路(広島高速3号線高架下)へのルート変更や、アストラムラインとの接続強化のための広島市立大学前(広域公園前駅経由)への延伸等の実証運行を行った。



ルート図

(6) 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、待合環境や乗継環境の向上に取り組む。

【令和7年度における取組状況】

本市とバス事業者において、北部バス路線のフィーダー化の取組の一環として、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、令和5年4月から、最寄りの安佐北区総合福祉センター1階ロビーにバスロケーション表示器を設置しており、それに続く取組として、福祉センター敷地内のベンチ等を待合スペースとしても活用できるよう、福祉センター前へバス停を移設した。



移設後の可部上市バス停(上り)

(7) 路面電車 駅前大橋ルートと循環ルートの整備

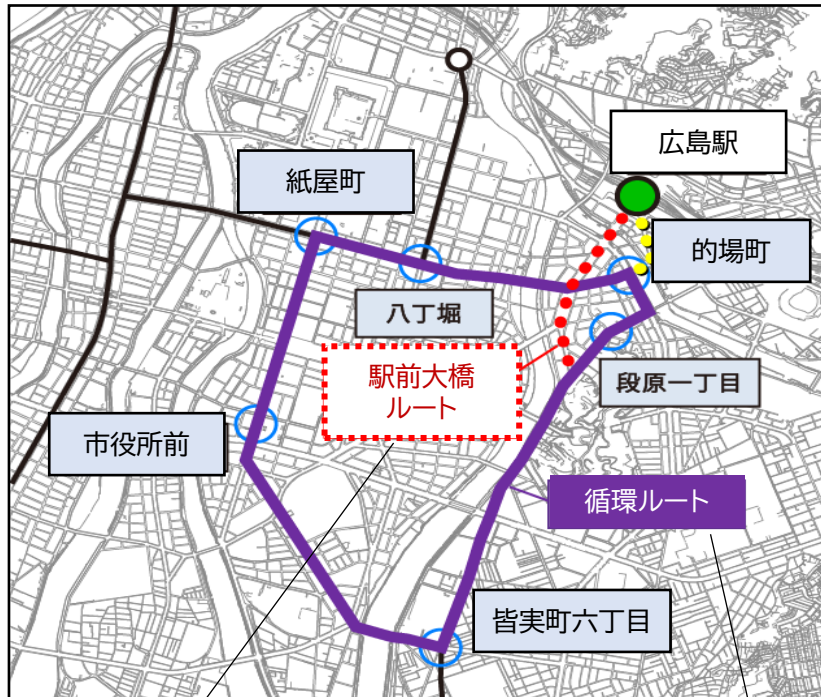
【計画期間内の取組】

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7年度における取組状況】

本市及び広島電鉄において、整備を進め、路面電車駅前大橋ルートは令和7年8月に、循環ルートは令和8年3月にそれぞれ開業した。

路面電車のルート図



駅前大橋ルート



循環ルート

(8) 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)

進捗状況
概ね順調

【計画期間内の取組】

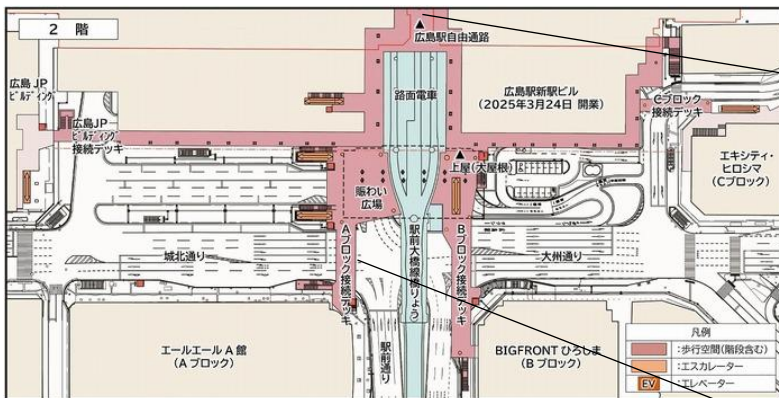
令和10年度末の完成を目指し、広島駅南口広場の再整備に取り組む。

【令和7年度における取組状況】

本市において、自由通路整備工事を行うとともに、駅前広場西側で広島駅ビル2階とエールエールHIROSHIMAを接続するペDESTリアンデッキの上部工事や駅前広場東側で広島電鉄の旧広島駅電停の撤去工事を進めた。

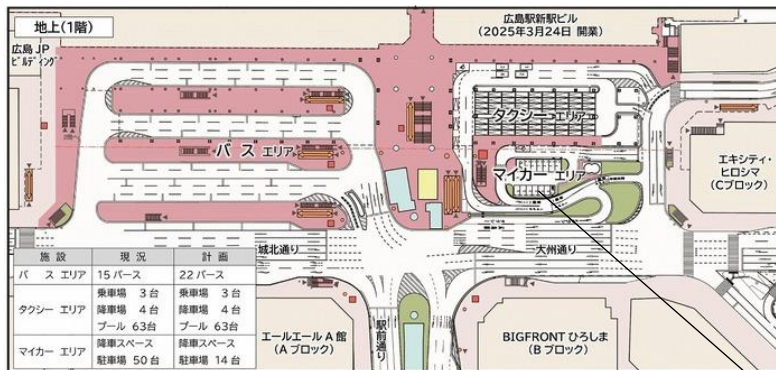
レイアウト図

2階



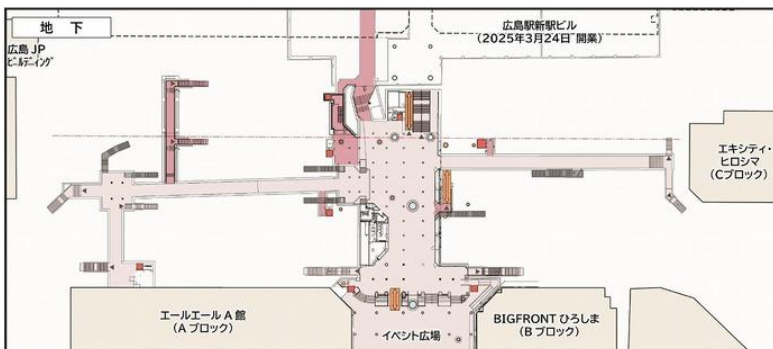
自由通路

1階



広島駅ビル2階とエールエールHIROSHIMAを接続するペDESTリアンデッキ

地下



旧広島駅電停

「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	現況値 (目標設定時)	目標値	実績値	目標達成 見込み					
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。	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)	赤字の改善 (令和8年度)	アストラムライン: 93.6% 広電宮島線・路面電車: 88.2% (令和6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。	43.7万人/日 (令和2年度)	53.4万人/日 (令和8年度)	54.2万人/日 (令和6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。	65.7% (令和2年度)	現況値より増加 (令和8年度)	60.2% (令和7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 エキマチループの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「エキマチループ」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。	3,223人/日 (令和2年度)	3,546人/日 (令和8年度)	4,087人/日 (令和6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。	3,071便/日 (令和3年3月時点)	現況値より減少 (令和8年度)	2,690便/日 (令和7年4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 路線再編による効率化(路線の統合・集約)	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。	54.5分 (令和3年度)	現況値より減少 (令和8年度)	54.2分 (令和7年度)	○					
	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" data-bbox="1350 1291 2033 1501"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>考え方</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> *バスサービスハンドブック(土木学会)より	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)**	7.5% (令和2年度)	3% (令和8年度)	8.5% (令和6年度)
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。	509円/人 (令和2年度)	現況値程度を維持 (令和8年度)	614円/人 (令和6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。	バス:64.8% (令和2年度)	赤字の改善 (令和8年度)	バス:84.9% (令和6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)	7.5% (令和2年度)	3% (令和8年度)	8.5% (令和6年度)	△					

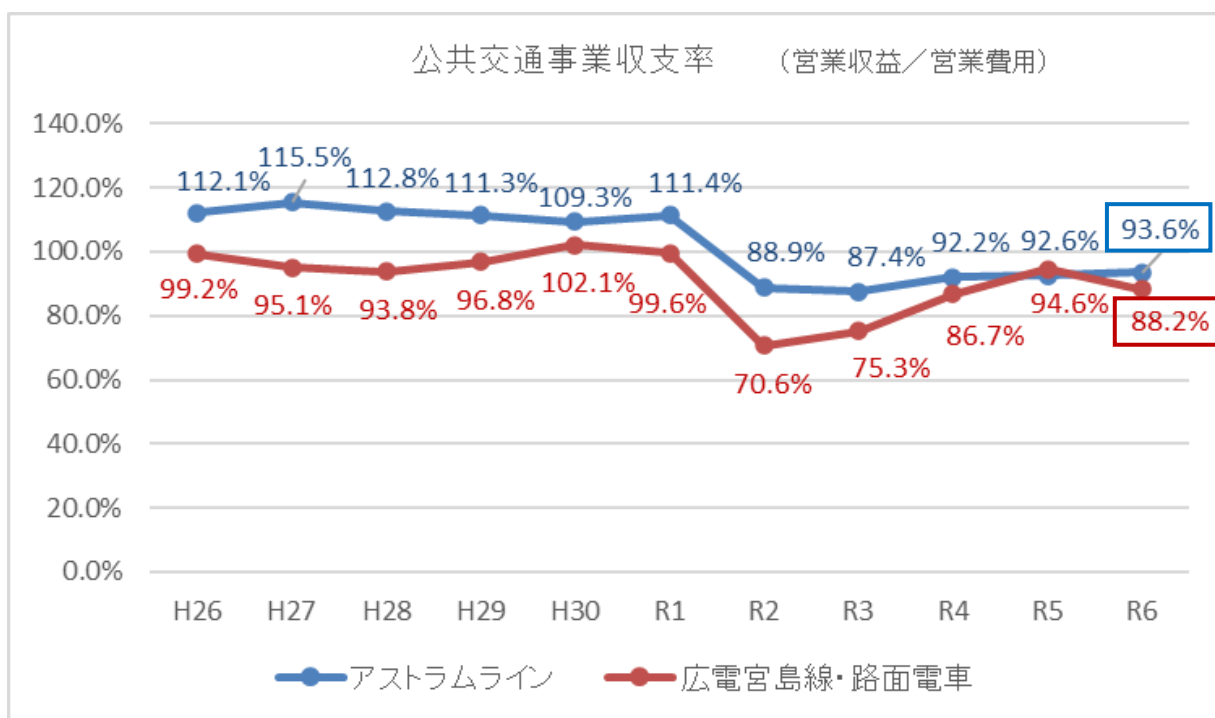
評価指標別の目標値の達成状況について

■ 指標1 公共交通事業収支率(鉄軌道)

評価の視点	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。
現況値 (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%
目標値	赤字の改善(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	アストラムライン 93.6%
	広電宮島線・路面電車 88.2%



2 説明

アストラムラインにおいては、令和6年度に利用者数が過去最多を更新し、広電宮島線・路面電車においても、令和2年度以降回復傾向となっているが、物価や人件費の高騰など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。

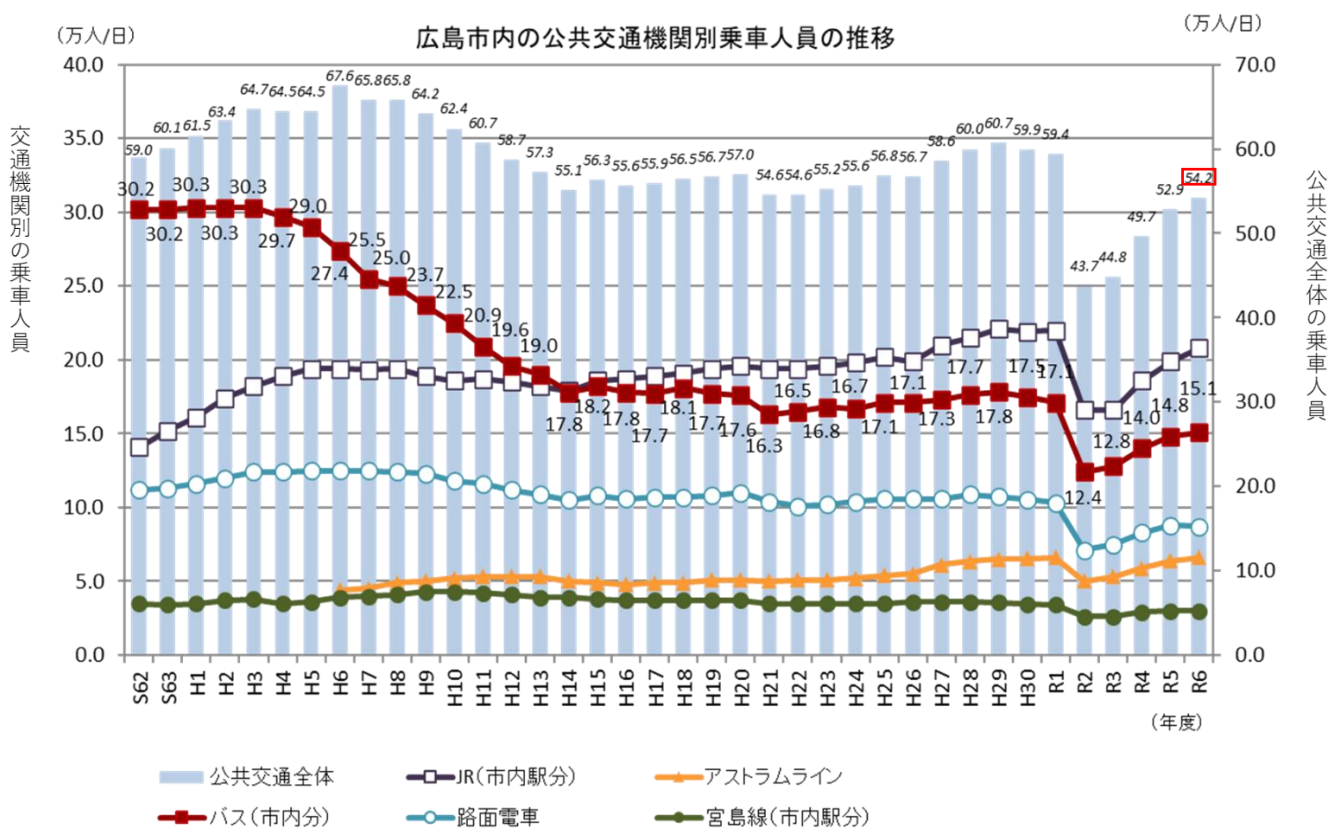
こうした中、アストラムラインにおいては、令和7年10月に運賃改定が実施され、また、広電宮島線・路面電車においては、令和7年2月に運賃改定及び全線均一運賃の導入が実施されたことから、これらが経営に与える影響について、引き続き注視していく必要がある。

■ 指標2 公共交通の利用者数

評価の視点	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。
現況値 (目標設定時:令和2年度)	43.7万人/日
目標値	53.4万人/日(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	54.2万人/日
---------	----------



2 説明

目標値である令和元年度利用者数の9割(53.4 万人/日)を達成した。

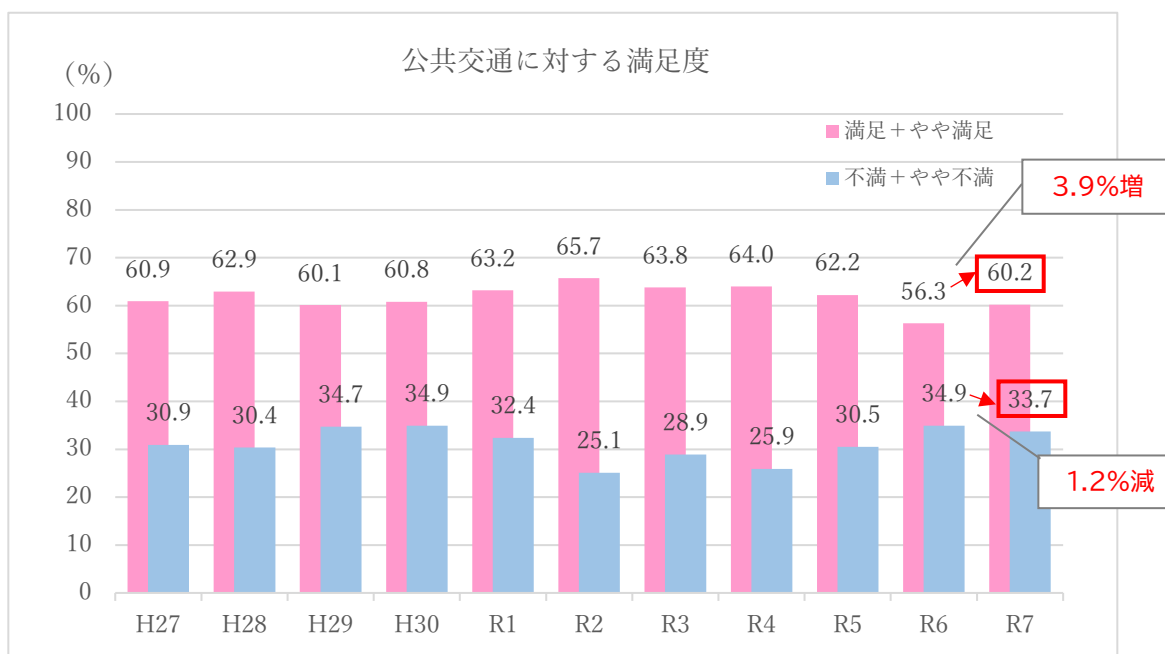
要因としては、コロナ禍という厳しい環境下においても、地域の交通を支える事業者が運行を継続し、地域の移動手段を維持してきたことが考えられる。また、全国的に運転手不足が続く中でも、安定した運行を保ってきたことや、均一運賃エリアの拡大など利便性向上に向けた取組を行ってきたことも、需要回復を支えた要因と考えられる。

■ 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

評価の視点	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 2,091件(有効回収率 41.8%) ※広島市の人口(住民基本台帳登録によるもの)令和7年3月末現在・・・1,170,275人
現況値 (目標設定時:令和2年度)	65.7%
目標値	現況値より増加(令和8年度)

1 実績値

【令和7年度】	<u>60.2%</u>
---------	--------------



2 説明

「満足」及び「やや満足」と回答した市民の割合について、令和5年度から令和6年度にかけては大幅に減少が見られたものの、令和6年度から令和7年度にかけては上昇に転じた。

令和7年度に上昇に転じた要因として、令和6年度に行われた新乗車券システムの導入から1年以上が経過し、利用者が順応したことや乗務員のオペレーションが改善されたことなどが考えられる。

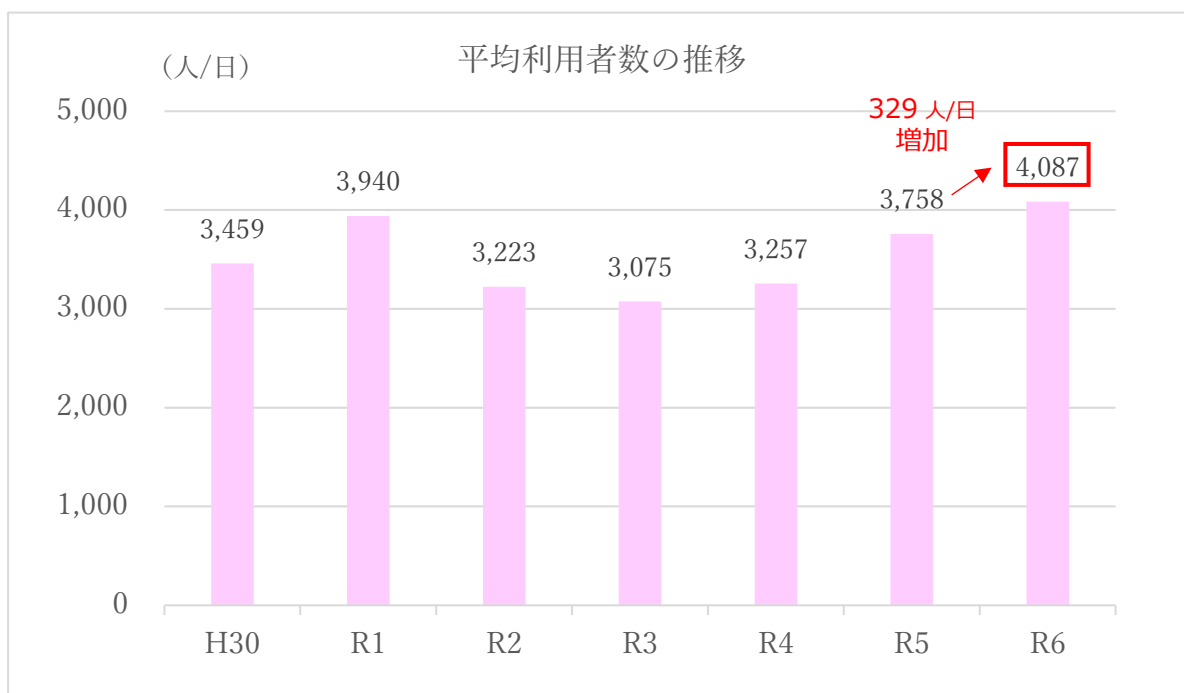
なお、令和8年7月1日からは、広島電鉄、備北交通、エイチ・ディー西広島、芸陽バスにおいて、MOBIRY DAYSの車載器でICOCAなどの全国交通系ICカード及びWAONが利用できるようになることが発表されたところであり、引き続き、わかりやすく使いやすい利用環境の実現に向けて取組を進める必要がある。

■ 指標4 エキまちループの1日当たりの利用者数

評価の視点	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。
現況値 (目標設定時:令和2年度)	3,223人/日
目標値	3,546人/日(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	4,087人/日
---------	----------



2 説明

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は、令和5年度と比較して329人増加し、運行開始以降の最高値となった。

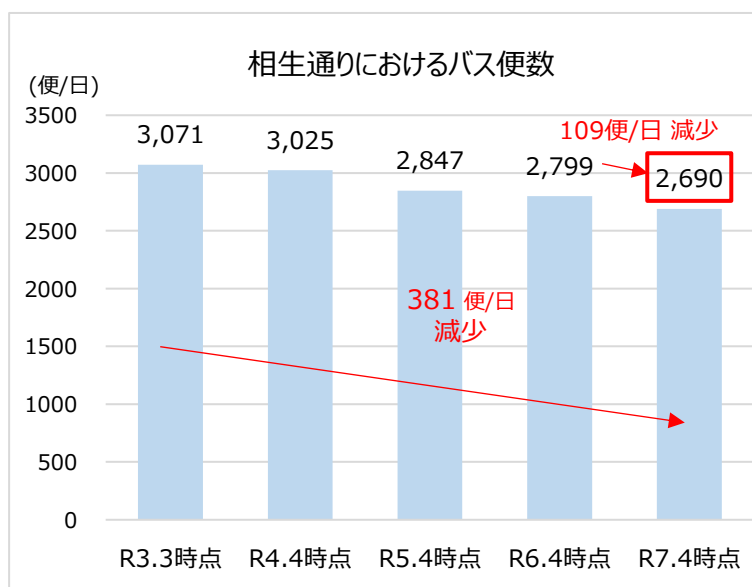
要因としては、全市的なバス利用者の増加傾向に加えて、新たに令和6年6月から運用が開始された広島駅南口バス乗り場において、路面電車の電停等に最も近く、多くの人の目に触れやすい自由通路側の(1番)乗り場を割り当てられたことなどが考えられる。このような利用者数の着実な増加は、都心における回遊の促進をもたらし、まちのにぎわい向上につながったものと考えられる。

■ 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 (目標設定時:令和3年3月時点)	3,071便/日
目標値	現況値より減少(令和8年度)

1 実績値

【令和7年4月時点】	2,690便/日
------------	----------



(参考) 過密区間

2 説明

目標設定時(令和3年3月時点)からは 381 便/日減少、昨年度(令和6年4月時点)からは 109 便/日減少した。

要因としては、路線再編によるものではなく※、運転手不足等を背景とする減便によるものであると考えられることから、引き続き運行本数の適正化を図る必要がある。

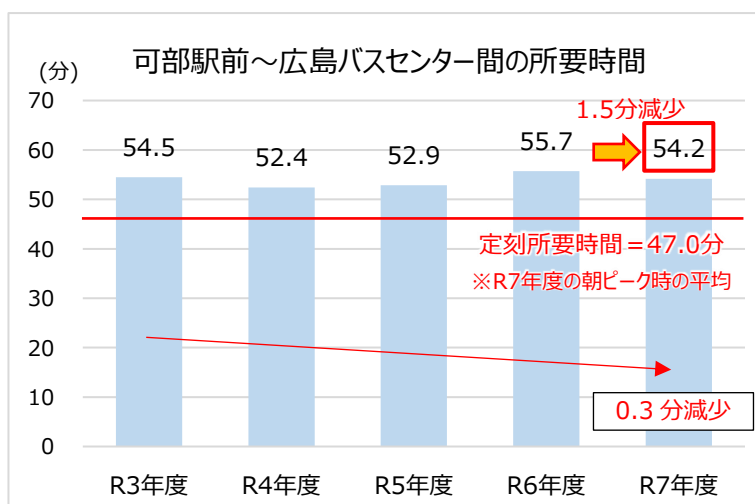
※調査時点は、路線再編に係る実証運行期間外。

■ 指標6 拠点間の所要時間

評価の視点	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
指標の算定方法	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
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 (目標設定時:令和3年度)	54.5分
目標値	現況値より減少(令和8年度)

1 実績値

【令和7年度】	54.2分
---------	-------



※サンプル：R7.10.20～10.31までの平日10日間のうち490便
(1日49便) (佐東バイパス経由の路線を除く。)



2 説明

平日朝ピーク時の可部駅前から広島バスセンターまでのバス路線の所要時間について、目標設定時(令和3年度)からは0.3分減少、昨年度(令和6年度)からは1.5分減少した。

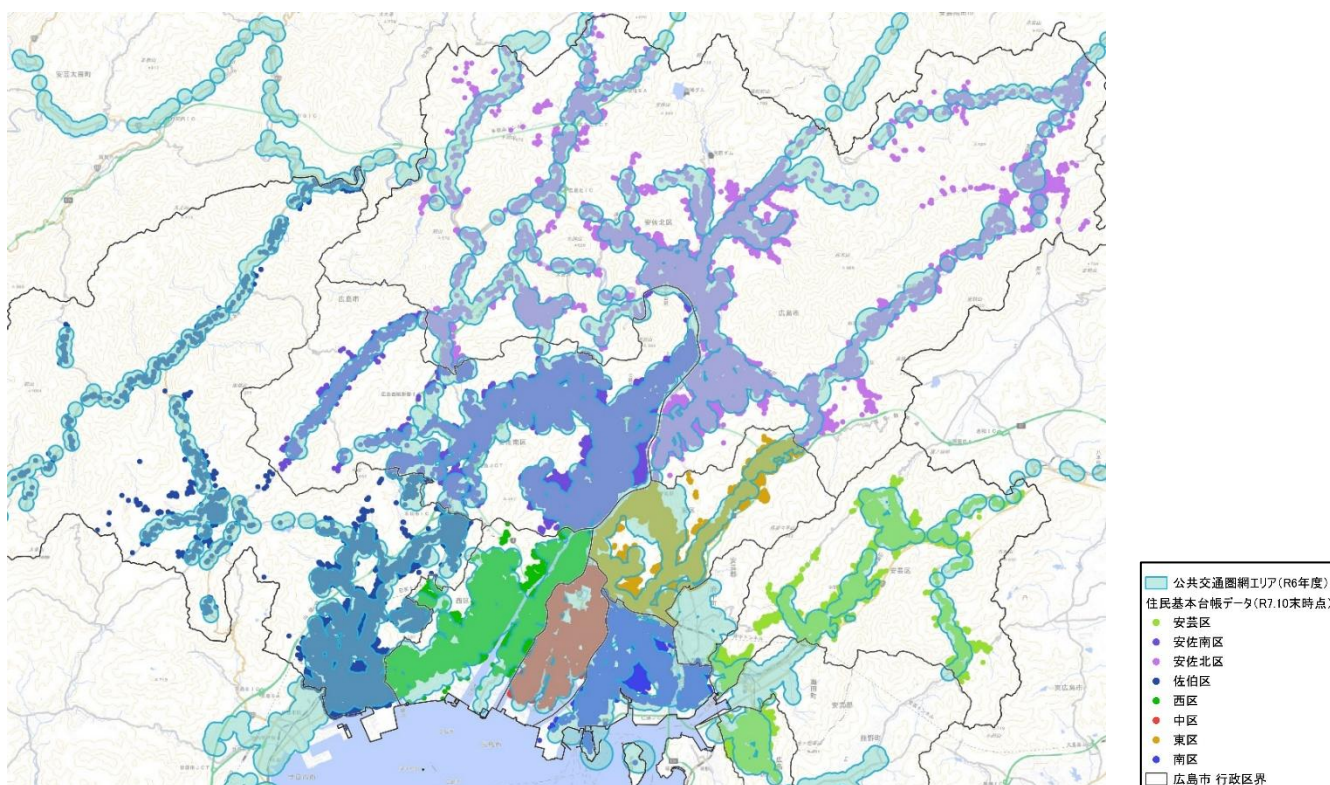
要因としては、新乗車券システムの導入から1年程度が経過し、利用者が順応したことや乗務員のオペレーションが改善されたこと等による乗降時間の短縮などが考えられる。

■ 指標7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合

評価の視点	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。								
現況値 （目標設定時：令和2年度）	7.5%								
目標値	3%（令和8年度）								

1 実績値

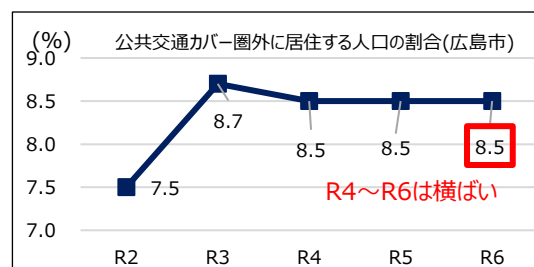
【令和6年度】	<u>8.5%</u>
---------	-------------



2 説明

令和6年度は、8.5%で前年度から横ばいとなっている。

要因としては、スカイレールの運行廃止に伴うバス路線の新設により公共交通カバー圏域が拡大した一方で、ひろしま観光ループバス「ひろしま めいぷる〜ぶ」グリーンルートの経路変更(停留所の廃止に伴うもの)により当該圏域は縮小し、それらが同程度であったことから、公共交通カバー圏の面積に大きな変化が生じなかったと考えられる。

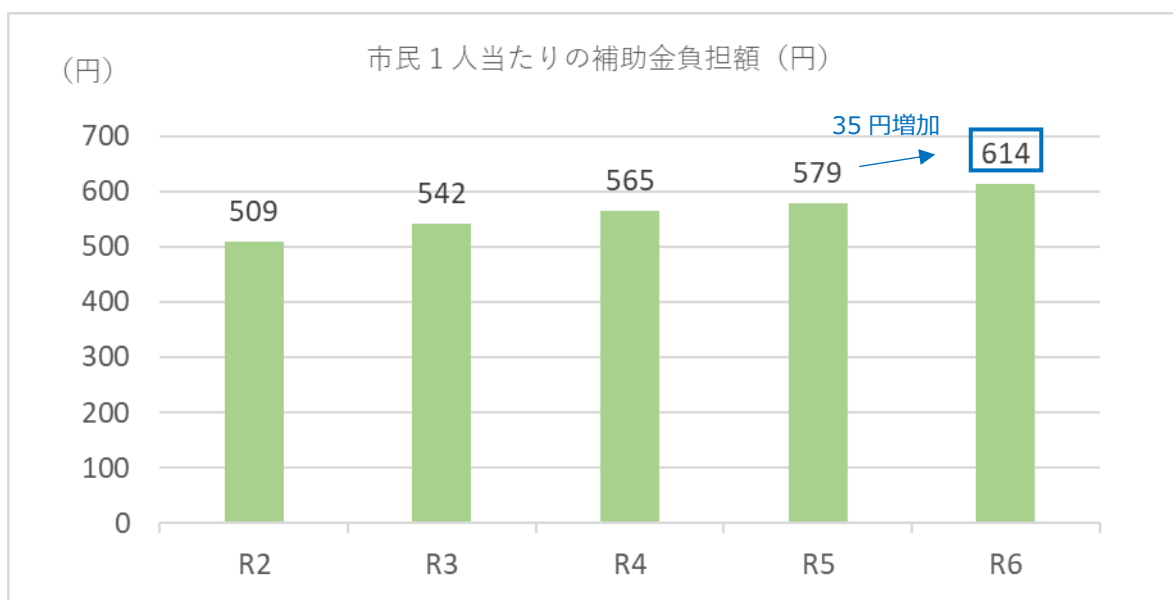


■ 指標8 市民1人当たりの補助金負担額

評価の視点	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 (目標設定時:令和2年度)	509円/人
目標値	現況値程度を維持(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	<u>614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おり、令和6年度は、令和5年度に比べ補助額が増加した。

要因としては、物価や人件費の高騰など運行経費が増加したことに伴う赤字額の拡大による影響を受けたものと考えられる。

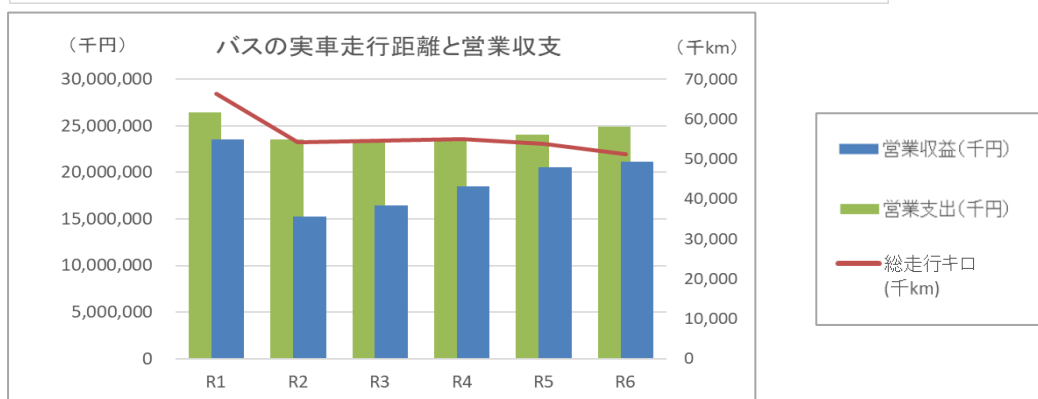
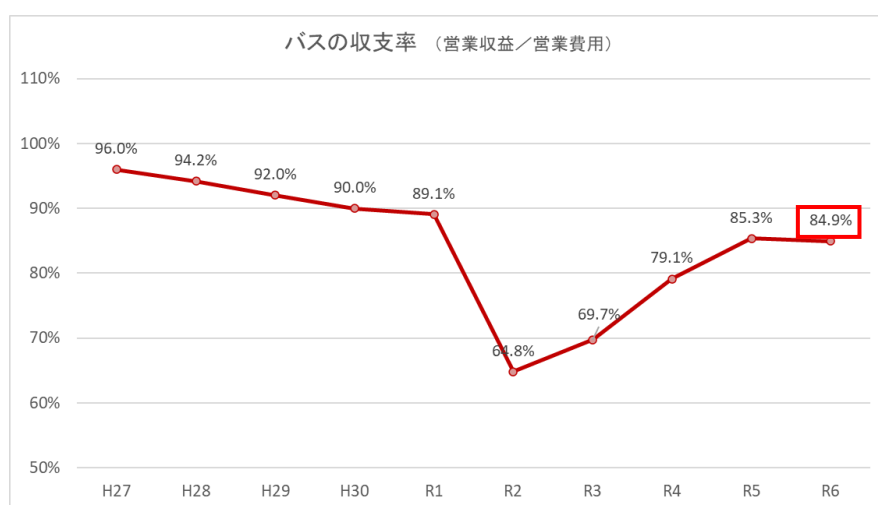
なお、令和7年2月にバスの運賃改定及び市内均一運賃エリアの拡大が実施され、令和8年2月には本市北部エリア等において運賃改定が実施されたことから、これらが補助金額に与える影響について、引き続き注視していく必要がある。

■ 指標9 公共交通事業収支率(バス)

評価の視点	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)
目標値の考え方	赤字が改善に向かうようにする。
現況値 (目標設定時:令和2年度)	64.8%
目標値	赤字の改善(令和8年度)

1 実績値

【令和6年度】	<u>84.9%</u>
---------	--------------



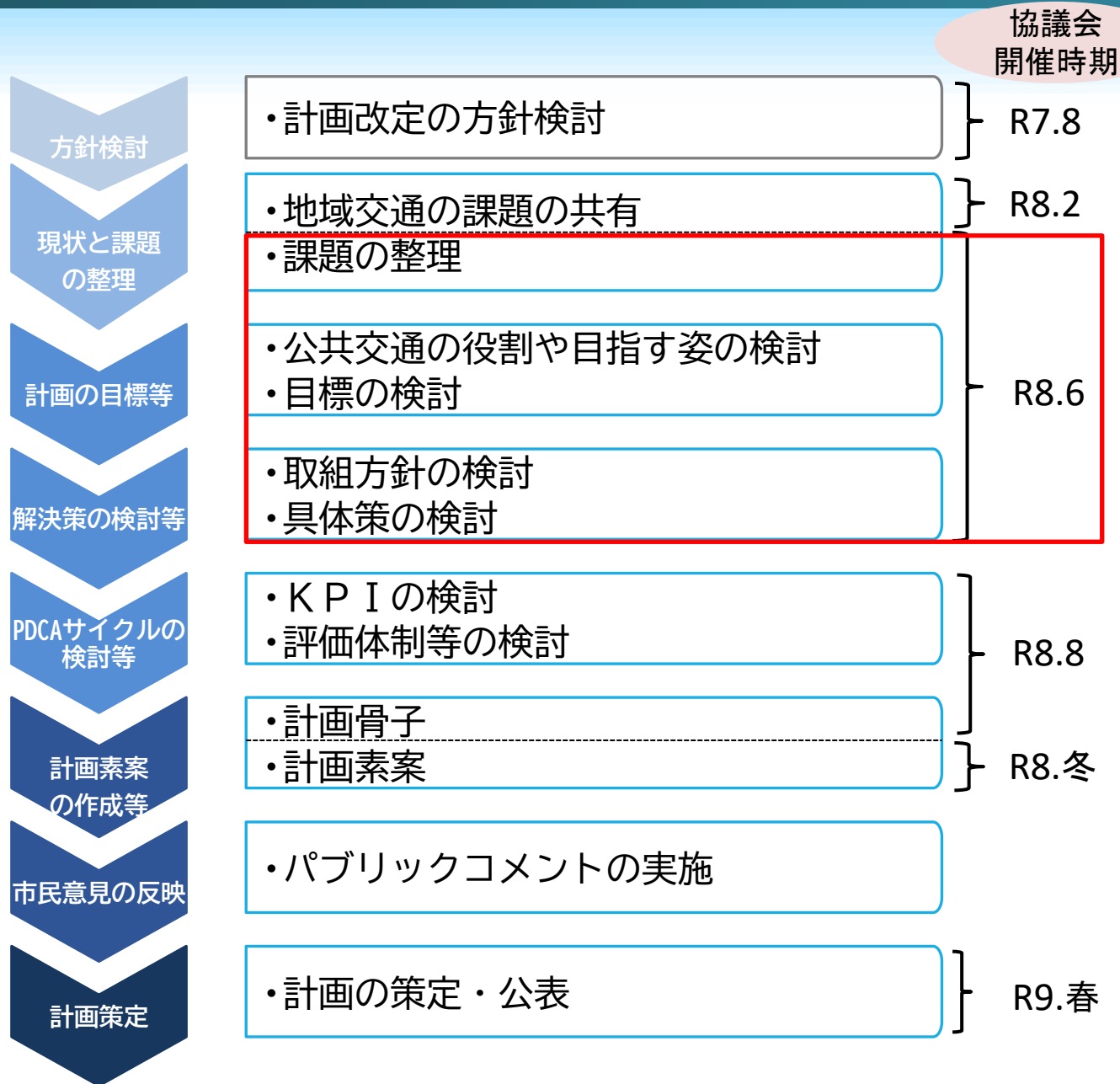
2 説明

令和6年度のバス事業に係る収支率は84.9%と前年度から横ばい傾向となっている。

要因として、営業収益については、利用者数が着実に回復するなど、需要面で改善の兆しが見られる一方で、営業支出については、物価や人件費の高騰などによる営業費用の増加が経営に大きく影響を与え、依然として赤字が継続している。

なお、令和7年2月に運賃改定及び市内均一運賃エリアの拡大が実施され、令和8年2月には本市北部エリア等において運賃改定が実施されたことから、これらが経営に与える影響について、引き続き注視していく必要がある。

広島市地域公共交通計画の改定に係る実施フロー



1 はじめに

(1) 対象とする公共交通

- ・JR在来線
- ・アストラムライン
- ・広電宮島線、路面電車
- ・乗合バス
- ・乗合タクシー
- ・乗用タクシー
- ・公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）
- ・旅客船

※ 公共交通を補完するものとして連携を図る対象
⇒シェアモビリティ（カーシェアやシェアサイクルなど）やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなど

(2) 対象とする地域

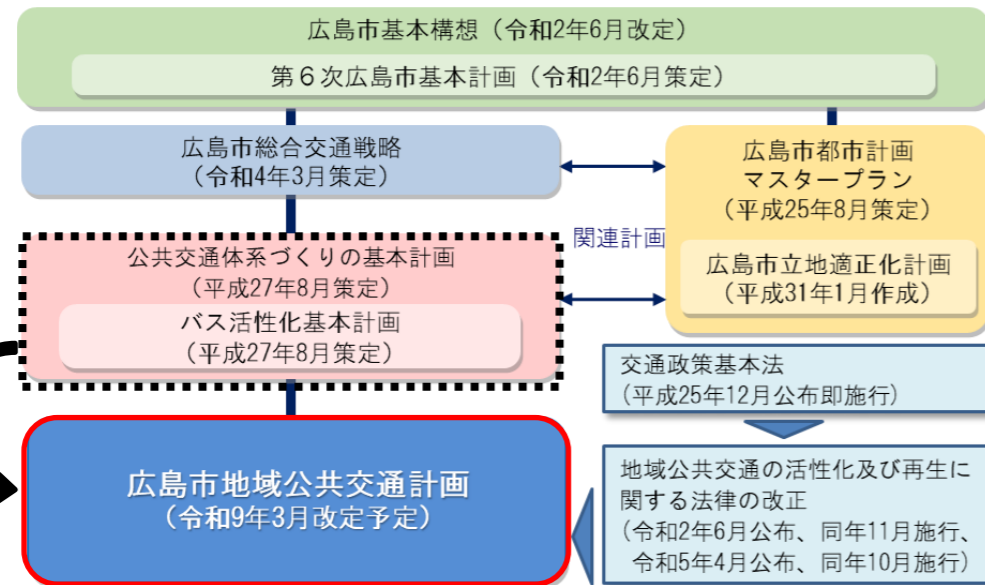
広島市全域

※ なお、近隣の33市町と構成する広島広域都市圏内における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町との連携を図ることとする。

(3) 計画期間

5年間（令和9年度～令和13年度）

(4) 計画の位置付け



○ 各計画の概要

- ・ **公共交通体系づくりの基本計画**（平成27年8月策定）
公共交通体系のあり方（＝交通結節点で結ばれた階層性のある公共交通ネットワークの形成）や具体策（アストラムライン延伸の事業化判断を含む。）などを取りまとめた計画（計画期間：平成27年度～令和12年度（16年））
- ・ **バス活性化基本計画**（平成27年8月策定）
特に厳しい経営状況となっている乗合バス事業について、将来的なあり方や具体策などを取りまとめた計画（計画期間：平成27年度～令和12年度（16年））
- ・ **広島市地域公共交通計画**（平成28年3月策定（旧地域公共交通網形成計画）、令和4年3月改定）
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、上位計画の内容を踏まえて5年間の具体策などを取りまとめた計画（計画期間：令和4年度～令和8年度（5年））

○ 統合を検討する理由

各計画は法的根拠の有無や計画期間に差異はあるものの、大半の内容が重複し計画の位置付けや役割が分かりづらくなっていたところ、次期地域公共交通計画の計画期間中に公共交通体系づくりの基本計画及びバス活性化基本計画が終期を迎えるため、それらを地域公共交通計画に統合し、シンプルで分かりやすく実行性の高い計画体系に整理するものである。

2 地域公共交通の将来的に目指す姿

都市づくりの目標を実現するための公共交通の役割を踏まえ、地域公共交通の将来的に目指す姿を整理します。

【都市づくりの目標】※広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月策定）に掲げる目標

「世界に誇れる『まち』広島」

- 活力 活力とにぎわいにより、中四国地方の発展をリードする都市
- 魅力 地域資源を生かした多様で個性的な魅力により、活発な交流が生まれ、平和への思いが共有される都市
- 快適性 誰もが快適に生き生きと住み続けることができ、幸福が増進される都市

果たすべき役割を整理

【都市づくりの目標を実現するための公共交通の役割】

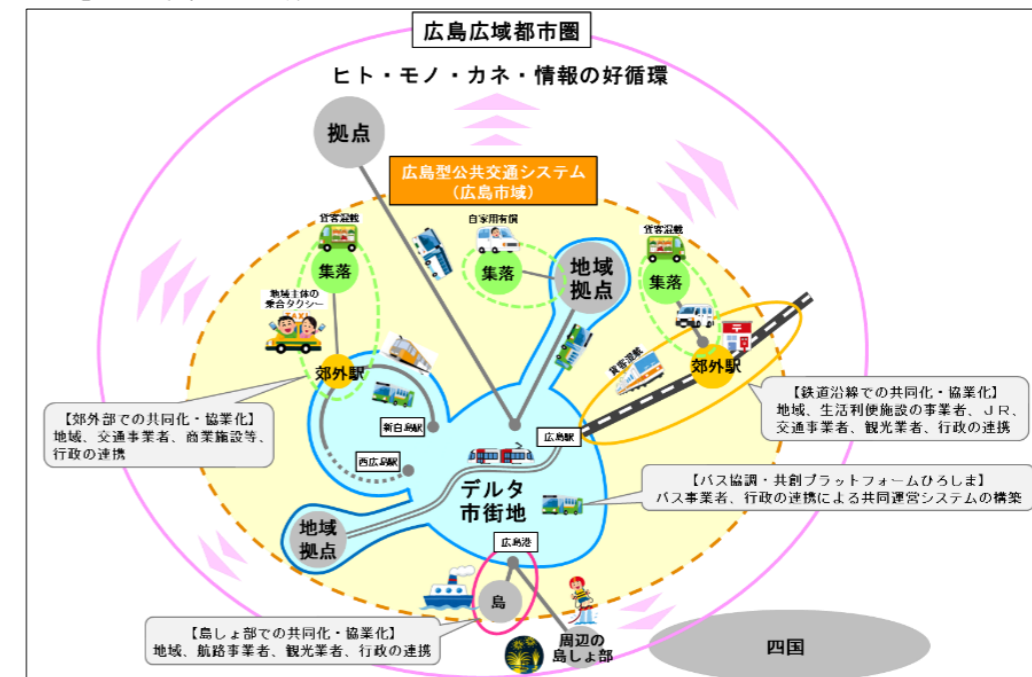
- ◎ 中四国地方における活力とにぎわいの創出を牽引するため、都心や拠点地区、さらには広島広域都市圏内の回遊性やアクセス性を高め、ヒト・モノ・カネ・情報の循環を支える役割
- ◎ 平和都市や観光地としてのまちの魅力を向上させるため、公共交通の利用環境を整え、来訪者や市民にとって分かりやすく使いやすい移動手段を提供する役割
- ◎ 誰もが安心して暮らし、働き、外出できるまちであり続けるため、官民や民民が協調・共創して経営や運行サービスの効率性・持続可能性を高め、地域の足を維持・確保し続ける役割

将来的に目指す姿を整理

【地域公共交通の将来的に目指す姿】

～利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系（広島型公共交通システム）の構築～

本市では、これまでも国の公共交通政策の動向と連動させながら、官民の継続的な協調関係の下で、公共交通の機能強化等を進めてきましたが、公共交通を取り巻く状況はより一層厳しいものとなっています。このため、広島広域都市圏のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている公共交通を、道路と同様に整備や維持管理に係る根幹部分は、公的機関の責任において措置すべき「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ながら、利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系である「広島型公共交通システム」の構築を目指していきます。



「広島型公共交通システム」の全体イメージ図

3 地域公共交通の課題

(1) 課題の抽出

ア データ分析に基づく定量的な課題（一例）

課題	(2)課題の整理
<ul style="list-style-type: none"> 生活拠点への公共交通ネットワークが未整備のため、学校や病院、スーパーに公共交通で行けない。 利用する交通モードや乗換の有無、時間帯によっては、目的地の到着までに多くの時間を要することがある。 	課題1
<ul style="list-style-type: none"> 家計における交通費負担が大きく、生活に影響がある。 情報案内やサインの不統一、経路検索方法の周知不足などにより、公共交通が利用しづらいものとなっている。 最終便が早い時間のため、勤務できる時間が限られる。 道路渋滞などにより、時刻表どおりに到着しない。 都心において同一名称のバス停が分散しているため、どこのバス停から乗れば良いかわかりづらいものとなっている。 移動したい時間に合う便がなく、次の便までの待ち時間が長くなる。 公共交通の利用に当たり、待合スペースや動線上のバリアフリー化が不十分。 訪日外国人等のニーズに沿ったキャッシュレス決済（例：クレジットカード決済）への対応が不十分。 時間帯によっては、車内が混雑し、移動が快適でない。 	課題2
<ul style="list-style-type: none"> 従事者（運転者や保守・整備技術者等）が不足しており、減便せざるを得ない。 繁忙期や中山間地域等におけるタクシー不足しており、移動できない。 車両等の設備更新費の増加等により、事業者の経営環境が厳しさを増している。 船舶更新費の捻出や利用者の減少などにより、航路の維持が困難になっている。 燃料価格の高騰や利用者の減少により運行収支が悪化している。 	課題3
<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷の低減、温室効果ガスの削減などに向けた対応が課題となっている。 自家用車から公共交通への転換が進まず、公共交通が衰退する恐れがある。 	課題4

(2) 課題の整理

利用者・事業者・まちづくりという3つの「観点」により課題を体系的に整理します。

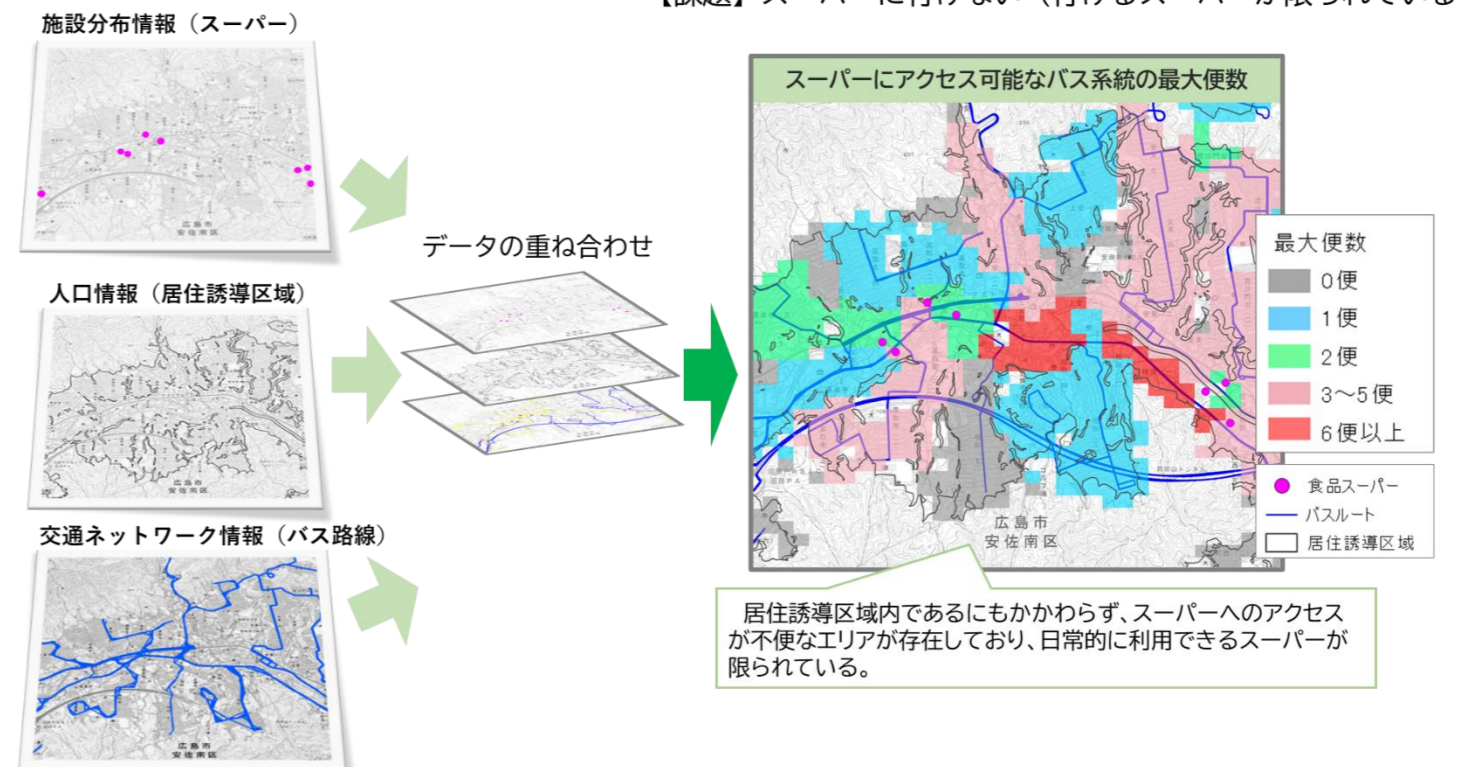
利用者観点	<p>【課題1】 地域特性や利用者ニーズに応じた移動手段の確保や交通モード間の連携が十分でない</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域や時間帯によっては、生活拠点や学校への移動でさえ、現在の公共交通ネットワークでは限界がある。 多様な交通モードの連携が不十分なため、円滑な乗継ぎが難しい。 <p>【課題2】 利用者の移動に要する時間・手間・心理的負担が大きく、サービス水準等が期待に達していない</p> <ul style="list-style-type: none"> サービス水準（所要時間や遅延時間、運行頻度など）が不便と感じる。 利用環境（待合環境や車内環境など）が不便と感じる。 交通モードや事業者によって乗降方法や運賃支払システムなどが異なり分かりにくい状況が生じているほか、必要な案内情報も不十分となっている。
事業者観点	<p>【課題3】 需要減少や担い手不足に対応できる経営や運行の仕組みが十分でない</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少や少子高齢化の進展、運転者不足や燃料価格の高騰等により、従来の事業者単独での経営努力では安定的な事業運営が困難となる中、事業者間や官民の連携体制の構築（有事の対応を含む。）や効率的なサービス・業務の推進が不十分となっている。 利用者のニーズを捉えた質の高いサービス提供に不可欠なデータを活用する人材の育成や体制の構築が不十分となっている。
まちづくり観点	<p>【課題4】 目指すべき都市構造に公共交通が十分に活用されていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活や環境問題等の解決における公共交通の重要性の認識が不足している。 自家用車優先の道路空間（公共交通優先の社会の構築不足）となっている。

→【データ分析の一例】

イ 関係者や利用者の声などを踏まえた定性的な課題（一例）

課題	(2)課題の整理
<ul style="list-style-type: none"> 移動することができなくなり、買い物や病院に行けない。（例：高齢者等） 端末交通（自転車等）との連携が不足し、待ち時間等が発生し不便を感じる。 事業者の枠を超えた情報発信が十分とは言えず、利用者の理解が追いつきにくい。 	課題1
<ul style="list-style-type: none"> 定時性や速達性について改善の余地があり、待ち時間が長くなる場合がある。 子ども連れの移動に対応した車内や待合の環境が整っていないため、子どもを連れて公共交通に乗るのは、親にとって負担が大きい。 時間によっては、公共交通を利用して移動できないため、家族を送迎する時間が増加し、負担となっている。 運賃支払システムが事業者等によってバラバラなため、分かりづらい。 	課題2
<ul style="list-style-type: none"> 女性や若者、外国人が安心して働ける環境の整備が不十分で改善の余地がある。 営業外での時間的拘束が発生（バスの回送等）している。 カスタマーハラスメントを巡る事業者側の対応が負担となっており、サービス提供に影響を与えている。 窓口（営業時間場所など）のサービス提供について、さらなる検討の余地がある。 データの共有・活用、災害時の連携について、さらなる工夫の余地がある。 運行管理の高度化や業務効率化について、さらなる検討の余地がある。 	課題3

【課題】スーパーに行けない（行けるスーパーが限られている）



4 計画期間内の目標

【目標1】 誰もが必要な移動が行える公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワーク（幹・枝・葉・根の交通）が、各々の役割を果たしながら交通結節点も含めて一体的に機能するとともに、効率的で持続可能性の高いものになることを目指します。

【取組方針1】 幹の交通や根の交通の強化

拠点間を結ぶ鉄軌道や基幹バスの路線等を強化し、通勤者や観光客の大量・広域的な移動を支えます。

【取組方針2】 枝の交通や葉の交通の確保

多様な交通モードを総動員し、「交通空白」の解消や地域の実情に合った日常の移動手段を確保します。

【取組方針3】 交通結節機能の強化

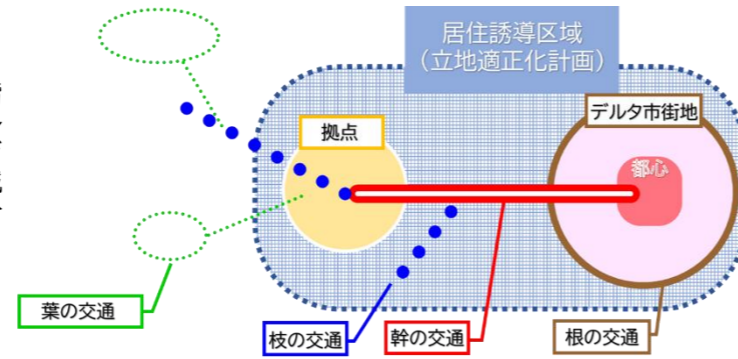
駅やターミナル周辺の整備等により異なる交通モードを円滑に繋ぎ、一体的なサービスを提供します。

取組方針1～3を踏まえた公共交通ネットワークの形成イメージ

① 概念図

(考え方)

現行計画における、交通結節点で結ばれた階層性のある公共交通ネットワーク（基幹、デルタ内準基幹、郊外部補完、地域）の形成イメージを継承しつつ、まちづくり施策（居住誘導区域の設定等）と整合性の取れた、市民にとって分かりやすいものにアップデート



エリア	区分	役割	主な交通モード
市域全体	幹の交通	都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結び、広域的な輸送や需要の高い輸送を担う。	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 在来線 ・アストラムライン ・広電宮島線 ・乗合バス
	枝の交通	主に居住誘導区域において、幹の交通への輸送を担う。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス ・乗合タクシー ・旅客船
	葉の交通	他の交通ではカバーしきれない地域の交通を担う。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー ・乗用タクシー
デルタ市街地	根の交通	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や、デルタ内の循環的な移動を担う。	<ul style="list-style-type: none"> ・路面電車 ・乗合バス ・乗用タクシー

② 全体イメージ図



【目標2】 分かりやすく快適で使いやすい公共交通サービスの実現

利用者目線での徹底した利便性向上により、待ち時間及び乗車から降車までの一連の利用において、迷いや手間、ストレスを感じない、分かりやすく使いやすい公共交通を目指します。

【取組方針4】 定時性や速達性の向上

車両の走行環境等を改善して円滑な乗降や移動時間の短縮を図り、公共交通への信頼感を高めます。

【取組方針5】 待合環境や移動に係る快適性の向上

高齢者や障害者、子育て世帯など、誰もが安心して快適に利用できる環境を整えます。

【取組方針6】 運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上

分かりやすく使いやすい運賃体系や運行ダイヤを導入し、利用促進や乗継ぎの円滑化を図ります。

【取組方針7】 運行情報や決済方法に係る分かりやすさの向上

事業者が協調し、来訪者であっても迷わない情報発信や運賃支払システムの構築を図ります。

【目標3】 利用者の視点に立った共創による持続可能な運営体制の確立

事業者等が、協調・共創しながら様々な技術等を活用し、利用者サービスの向上や経営基盤の安定化等に取り組むことのできる効率的で持続可能な運営体制の構築を目指します。

【取組方針8】 運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立

事業者の協調や自動運転の導入等により、運転者不足等に対応し、安定した運行体制を確保します。

【取組方針9】 協調・共創や公的支援による経営やサービスの持続可能性の向上

事業者間や官民の協調により、経営基盤の安定性向上や有事への対応力強化を図ります。

【取組方針10】 DXによる経営やサービスの効率性の向上

デジタル技術やモビリティデータ等を活用し、路線再編を含めた効率的なサービスを提供します。

【目標4】 公共交通を軸とした魅力と活力のあるまちづくりの推進

他分野を含め、行政、事業者、市民が日常生活や環境問題等の解決における公共交通の重要性を認識した上で、公共交通を最大限活用し、積極的に利用してもらう社会の構築を目指します。

【取組方針11】 社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通手段の調和・転換

環境問題解決や道路渋滞の緩和等のため、自家用車から公共交通への転換を図ります。

【取組方針12】 公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出

地域のにぎわいや消費行動の活性化との相乗効果を生むような公共交通の利用促進を図ります。

5 主な具体策の例 ※網掛けした具体策は、現行計画や上位計画と整合する取組のうち、本計画で新たに位置付けを検討するもの

<p>【取組方針1】 幹の交通や根の交通の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR在来線：芸備線を軸とした公共交通ネットワークのあり方検討 ・アストラムライン：新交通西風新都線（広域公園前駅～JR西広島駅）の整備 ・乗合バス：サービス水準を踏まえた路線再編（例：都心の過密解消や路線のフィーダー化） 基幹バスの拡充（例：中心部共同運行路線の拡充、広島港～拠点間路線の導入）
<p>【取組方針2】 枝の交通や葉の交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス：車両の小型化や乗合タクシーへの転換 ・乗合タクシー等：乗合タクシーの導入支援 スクールバスや企業送迎バス等との連携 公共ライドシェアの導入
<p>【取組方針3】 交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR広島駅南口広場のペDESTリアンデッキ等の整備 ・JR西広島駅の北口駅前広場や駅アクセス道路の整備 ・JR下祇園駅の西口広場や駅アクセス道路の整備 ・JR安芸矢口駅の駅前広場整備 ・パーク&ライド用駐車場の確保（店舗型を含む。） ・サイクル&ライド用駐輪場の確保
<p>【取組方針4】 定時性や速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車：電停の統廃合 電車優先信号の拡充 江波線接続ルートの整備 速度向上 ・乗合バス：急行バスの拡充 バス停のストレート化 バスレーン・バス優先信号の拡充 全扉降車の導入
<p>【取組方針5】 待合環境や移動に係る快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR在来線：駅のバリアフリー化 ・路面電車：超低床車両の導入 電停のバリアフリー化 ・乗合バス：バス停上屋やベンチの設置 民間施設への待合スペースの確保 バス停の安全性確保対策 低床低公害車両の導入 連節バスの導入 ・乗用タクシー：ユニバーサルデザイン車両の拡充
<p>【取組方針6】 運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR在来線：運行頻度の向上など ・乗合バス：等間隔運行の導入 ゾーン運賃の導入 ダイナミックプライシングの導入 ・各交通モード：交通モード間の乗継ぎ円滑化に資するダイヤ調整 運行時間の拡大（例：終電の繰下げ） 交通モード間共通のエリアフリーパスの拡充 乗継割引の拡充 ターゲット別（例：企業や高齢者、子ども・若者、家族）割引定期券などの拡充 観光客と市民の運賃差（二重価格）を設ける割引の導入
<p>【取組方針7】 運行情報や決済方法に係る分かりやすさの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車：高度化電車ロケーション表示器の設置拡大 ・乗合バス：バスロケーション表示器の設置・高度化 バス停の集約化 ブランド構築（共通デザインなど） ・各交通モード：案内情報の多言語化 分かりやすい時刻表や路線図の掲示 運賃支払システムの共通化 運賃支払のキャッシュレス化等 ウェブサイト等による情報発信 車内アナウンスでの乗継案内

<p>【取組方針8】 運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス：自動運転の導入 基幹バスにおける運転者・車両の相互活用 運転者の安定的確保や教育の共同実施 ・乗用タクシー：福祉事業の運転者等を活用した日本版ライドシェアの拡充等
--

<p>【取組方針9】 協調・共創や公的支援による経営やサービスの持続可能性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス：車庫・休憩施設の共同利用やバックオフィス業務の共同化等 パートナーシップ企業等と連携した情報発信 ・旅客船：予備船の共同利用など ・各交通モード：災害時運行体制の構築 運行経費や車両更新等に対する公的補助
--

<p>【取組方針10】 DXによる経営やサービスの効率性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス：運賃プール制の導入 人流・利用実績データの共有・共同分析 デジタル技術を活かした運行管理の高度化/業務効率化 ・乗用タクシー：共同配車やアプリの拡充 ・各交通モード：情報案内標準化ガイドラインの策定 路線再編に向けたデータ連携基盤の活用

<p>【取組方針11】 社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通手段の調和・転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイカー乗るまあデーの推進 ・渋滞対策におけるソフト施策（時差出勤等の促進） ・都心部におけるウォークアブルなまちづくりとの連携 ・駐車場の附置義務制度の緩和

<p>【取組方針12】 公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR在来線：駅舎を活用したにぎわいづくり ・各交通モード：他分野（観光等）と連携した利用促進 （例：公共交通の一日乗車券利用者に対する観光施設等の割引優待）

「参考」これまで実現した主な具体策について

交通モード等	取組
JR在来線	・JR可部駅以北の電化延伸
アストラムライン	・JR在来線とアストラムラインを結ぶ「新白島駅」の開業
路面電車、 広電宮島線	・駅前大橋ルートの開業 ・循環ルートの開業 ・電車全線定期券の導入
乗合バス	・都心循環線「エキまちループ」の導入 ・都市循環線「まちのわループ」の導入 ・広島みなと新線の導入 ・電気バスの可部循環線「可部めぐりんバス」の導入 ・バス停の集約化、ストレート化の実施 ・バスロケサイト「くるけん」の導入
乗合タクシー	・7地区において本格運行の実施
乗用タクシー	・アプリ配車及びキャッシュレス決済の導入
旅客船	・キャッシュレス券売機の設置 ・サイクリング観光客の運賃割引「せとうちサイクルーズPASS」の実施 ・広島港宇品旅客ターミナルにおけるボーディングブリッジの設置
交通結節点	・広島駅周辺地区交通結節点整備 ・広島バスセンターにおける視覚障害者用ブロック新設
交通モード間の 連携など	・路線バスと電車の均一運賃化 ・相互利用可能な乗車券「広島シティパス」等の発売 ・バスとJRの企画乗車券「バス&レールどっちも割きっぷ」（三次駅⇄広島駅） ・新乗車券システム「MOBIRY DAYS」導入

夏休みの小学生をターゲットとした公共交通利用促進策の概要

公共交通の持続可能性を高めるため、短期的には夏休みの親子での外出促進による公共交通利用者増加を狙うとともに、中長期的には小さいころから公共交通の調べ方・乗り方・決済の仕方などに慣れ親しんでいただくことを通じて、将来利用してもらえるよう実施するもの。2つの手法を組み合わせせて今夏県全域で実施

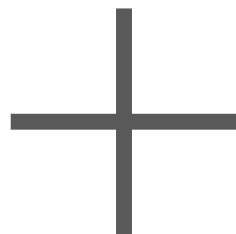
利用目的創出

【実施主体】 広島県
【事業協力】 県内市町、広島県・市町教育委員会等

小学生を対象とした 夏休み自由研究プログラム (全小学校を通じて配付)

公共交通を利用して、県内の様々なスポットを訪れ、行く先々に用意されたミッション（謎解きクイズ等）に挑戦

獲得ミッション数+体験記を自由研究課題として夏休み終了後提出（表彰あり）



利用しやすい環境整備

【実施主体】 (一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま、各交通事業者等（行政直営を含む）
【路線バス制度設計】 (一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま
【広域調整】 広島県
【事業協力】 県内市町

夏休み限定の
小児運賃特別割引
(小児限定優待)

小児運賃を期間限定で
割り引くことにより
親子でのお出かけを促進し、
全体としての利用増を図る

※各業界の実情を踏まえて
企画設計

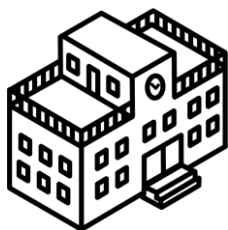
路線
バス

旅客船

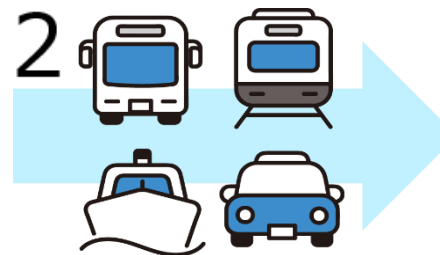
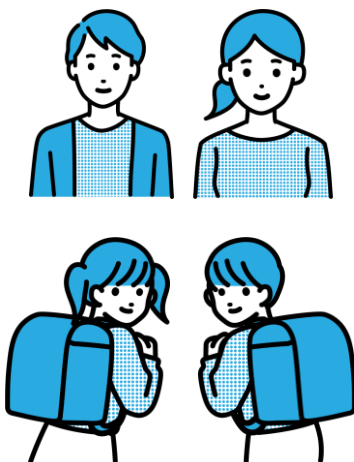
鉄軌道

公共交通を取り入れた夏休み自由研究「乗りエンターリング」の概要

- 公共交通を利用して、県内の様々なスポットを訪れ、行く先々に用意されたミッション（謎解きクイズ等）に挑戦
⇒獲得ミッション数+体験記を自由研究課題として夏休み終了後提出（表彰あり）

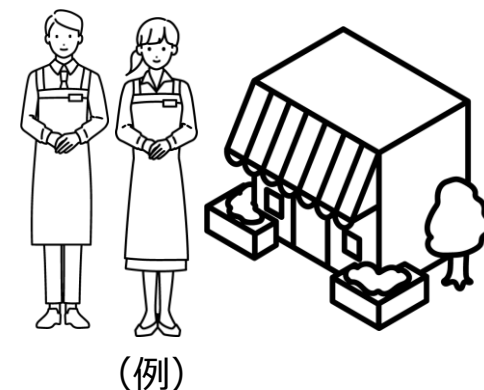


パンフレットを
全小学校を通じて配付



公共交通を利用して
移動

訪問先スポットは
県全域で約100カ所設定



県民視点ベネフィット

親子の触れ合い・思い出づくり
(非日常感)

まちの魅力再発見
こどもの探求心を刺激

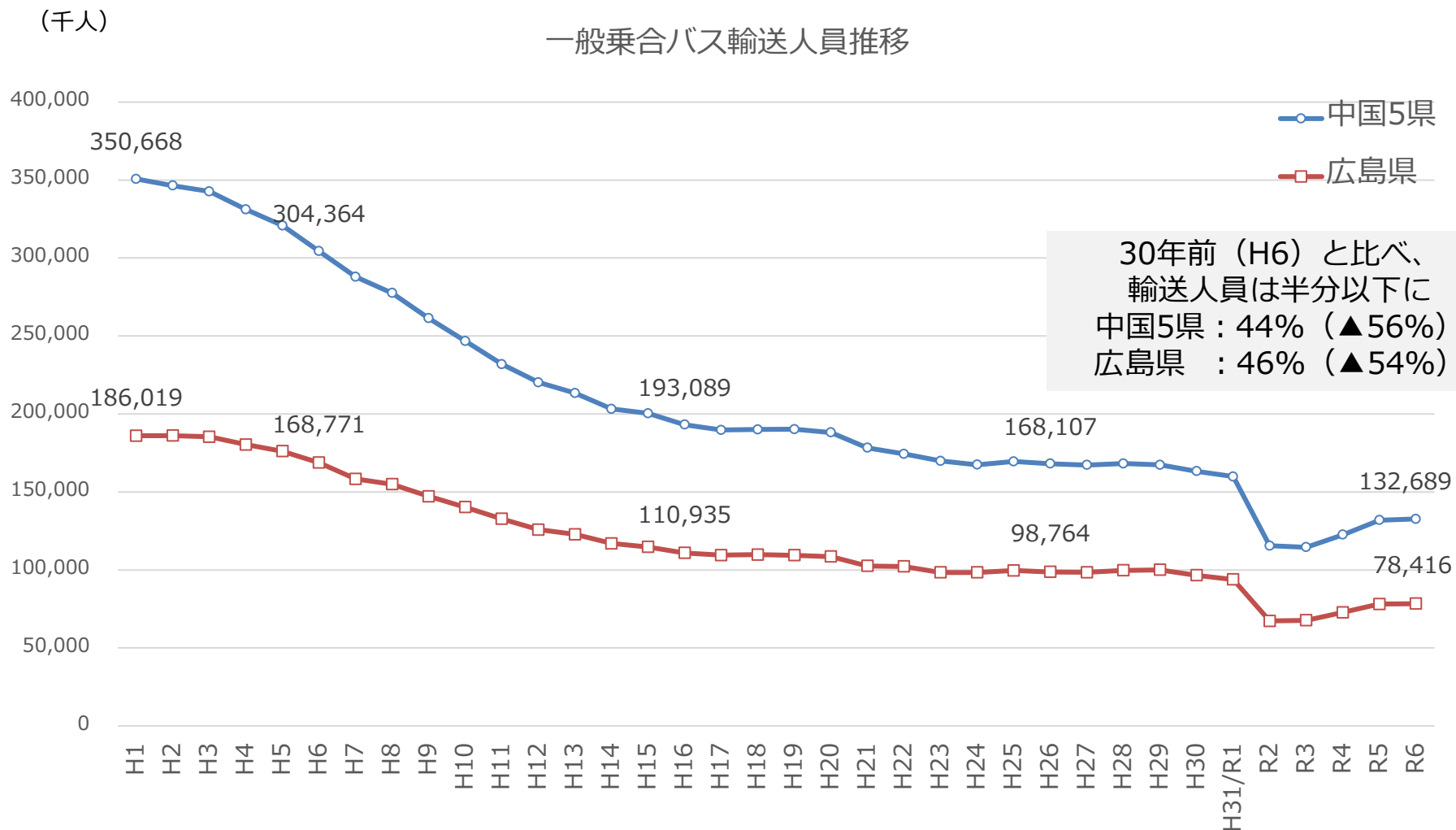
こどもの社会体験・
経験蓄積

路線バスにおける小児運賃（特別割引）の案

バスに慣れ親しんでもらうと同時に、社会教育（バスの調べ方・乗り方・払い方）も兼ねて実施

名称（仮）	2026夏休み小学生バス優待
期間	令和8年7月18日（土）～8月31日（月）
対象者	小学生（親子同伴での利用のほか、小学生単独での利用も可）
実施形態	都度払い型割引優待
優待内容及び適用方法	降車時に運転手へ優待券を提示することにより、 利用区間に関わらず、小学生1人・1乗車あたり50円 とする 県内全小学校経由で配付する自由研究パンフレットの一部分を切り取り優待券として提示
実施エリア	県内全域
対象路線	バス事業者及び県内市町等運行に携わる当事者の協力を得られたバス路線
対象外路線	<ul style="list-style-type: none">・高速バス、空港バス路線・花火大会等の催事輸送（詳細調整中）・県域をまたぐ一般バス路線・期間中、運休を予定している一般バス路線・上記のほか運行主体の判断により実施を見送る一般バス路線
運賃精算	なし（各社が収受した運賃を取りきり）
県からの取組実施に係る正規運賃との差額補填	なし

(参考) 一般バス（路線バス）の輸送人員推移



実施スケジュール

時期	令和8年度						
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
<p>利用目的創出</p> <p>夏休み小学生自由研究 乗りエンターリング</p>	パンフレットデザイン・制作	印刷・各小学校へ配送	仕分け・各小学校を通じて配付	企画実施	提出受付・審査	結果発表・表彰	
<p>利用しやすい環境整備</p> <p>2026夏休み 小学生バス優待 (小児運賃特別割引)</p> <p>※協議運賃の場合の スケジュールを記載</p> <p>※上限認可運賃（実施運賃） の場合は、運輸支局への 届出のみ</p>	取組検討・対象路線集約	県民・利用者の意見反映	運賃協議会の協議	運輸支局への届出	割引実施		

経営計画

(令和7年度～令和11年度)

【本編】

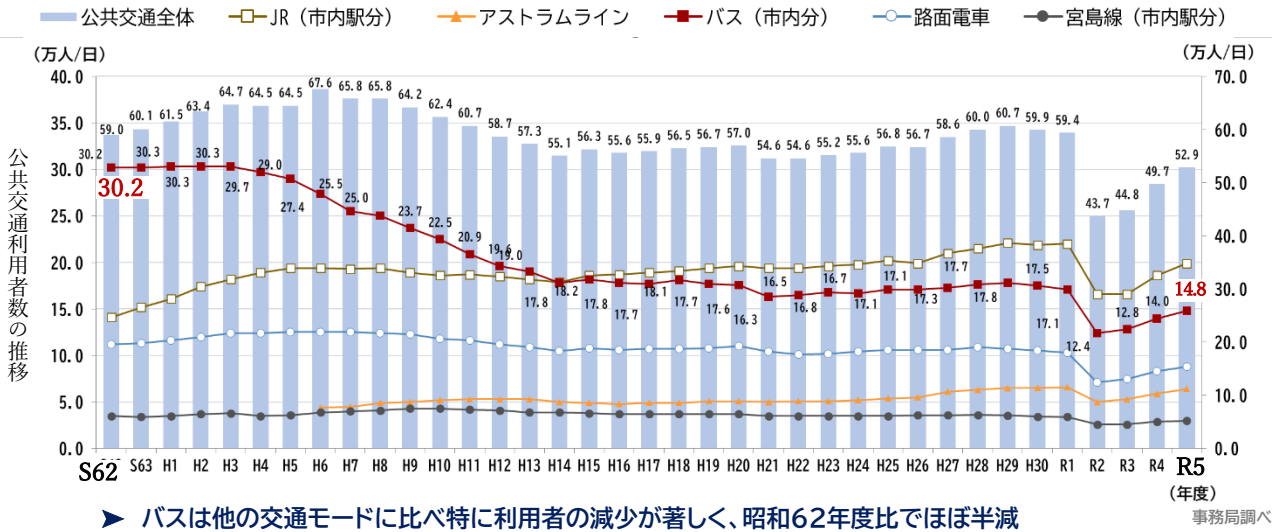
令和7年11月

(令和8年3月改訂)

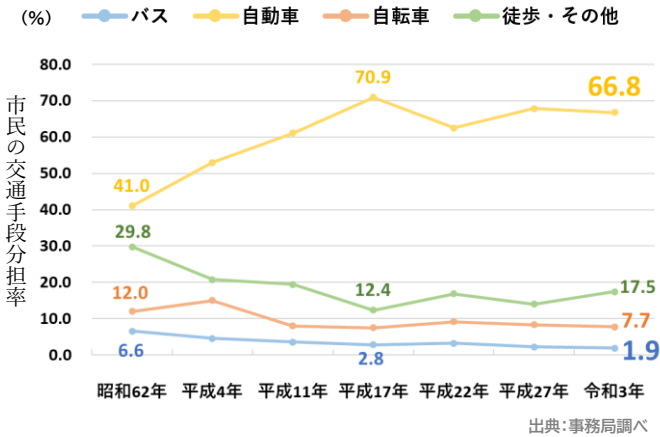
一般社団法人バス協調・共創プラットフォームひろしま

1 現状と課題

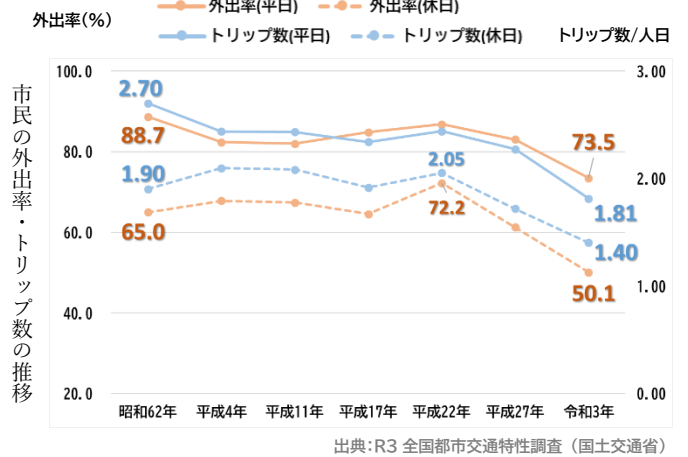
① 減り続けるバス利用



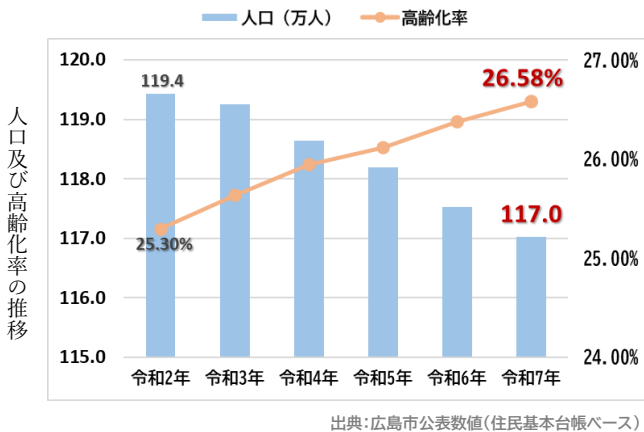
② 移動手段として選ばれなくなっているバス



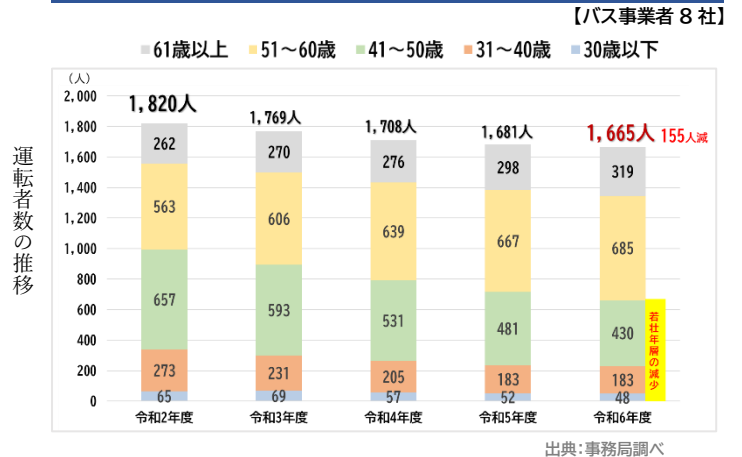
③ 下がり始めた外出率・トリップ数(広島市)



④ 進む人口減少と高齢化(広島市)

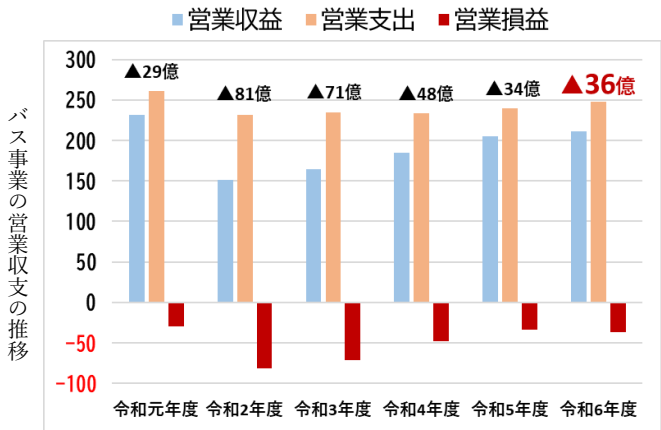


⑤ 歯止めのきかない運転者の減少



⑥ 解消しない乗合バス事業の赤字

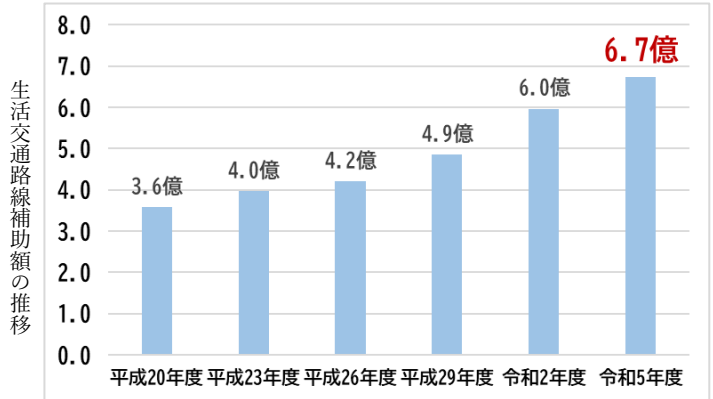
【バス事業者 8 社】



出典:事務局調べ

- ▶ 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)

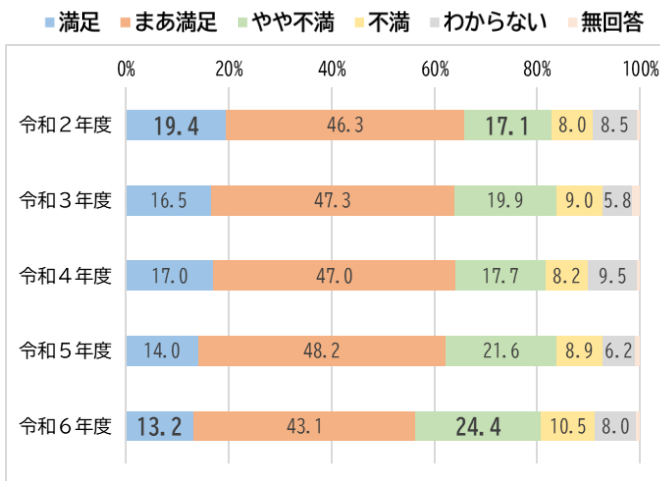


出典:事務局調べ

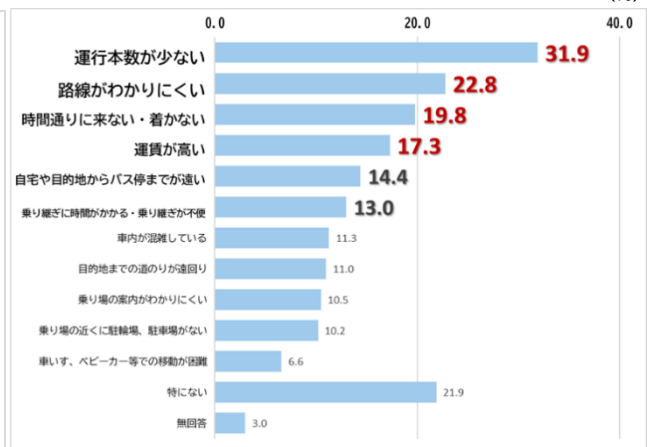
- ▶ 補助金による対症療法では根源的な課題の解決に至らず、補助額は年々増加

⑧ バスサービスに対する不満の声

公共交通の利用のしやすさについての満足度



乗合バスについて不満に感じること



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市民、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中で、「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めます。

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するとともに、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めます。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めます。

■ 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、ウォーク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めます。

■ 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



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)

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きます。

(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行え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

アストラムライン沿線

フォ 広電 広交

複数事業者による一部路線の重複、需要と供給の不一致により、採算性・持続性が低下している

〔最適化による持続性の向上〕

- ・路線の役割分担による重複解消
- ・需要に応じた運行便数の適正化

〔最適化に合わせた利便性の向上〕

- ・重複解消に合わせた等間隔運行化

己斐方面 HD

利用者の減少により採算性・持続性が低下しているほか、狭隘・急勾配の道路が多く、運行が非効率となっている

〔最適化による持続性の向上〕

- ・エリア全体としてのネットワーク見直しによる運行の効率化

〔最適化に合わせた利便性の向上〕

- ・地域のニーズに応じたきめ細やかな運行
- ・西広島駅北口広場への接続による鉄道駅への所要時間の短縮

※アストラムラインの延伸計画を踏まえた将来ネットワークのあり方についても検討を行う

西部方面 広電

各団地からの路線が地毛以降で重複しており、車両・運転手の運用が非効率となっている

〔最適化による持続性の向上〕

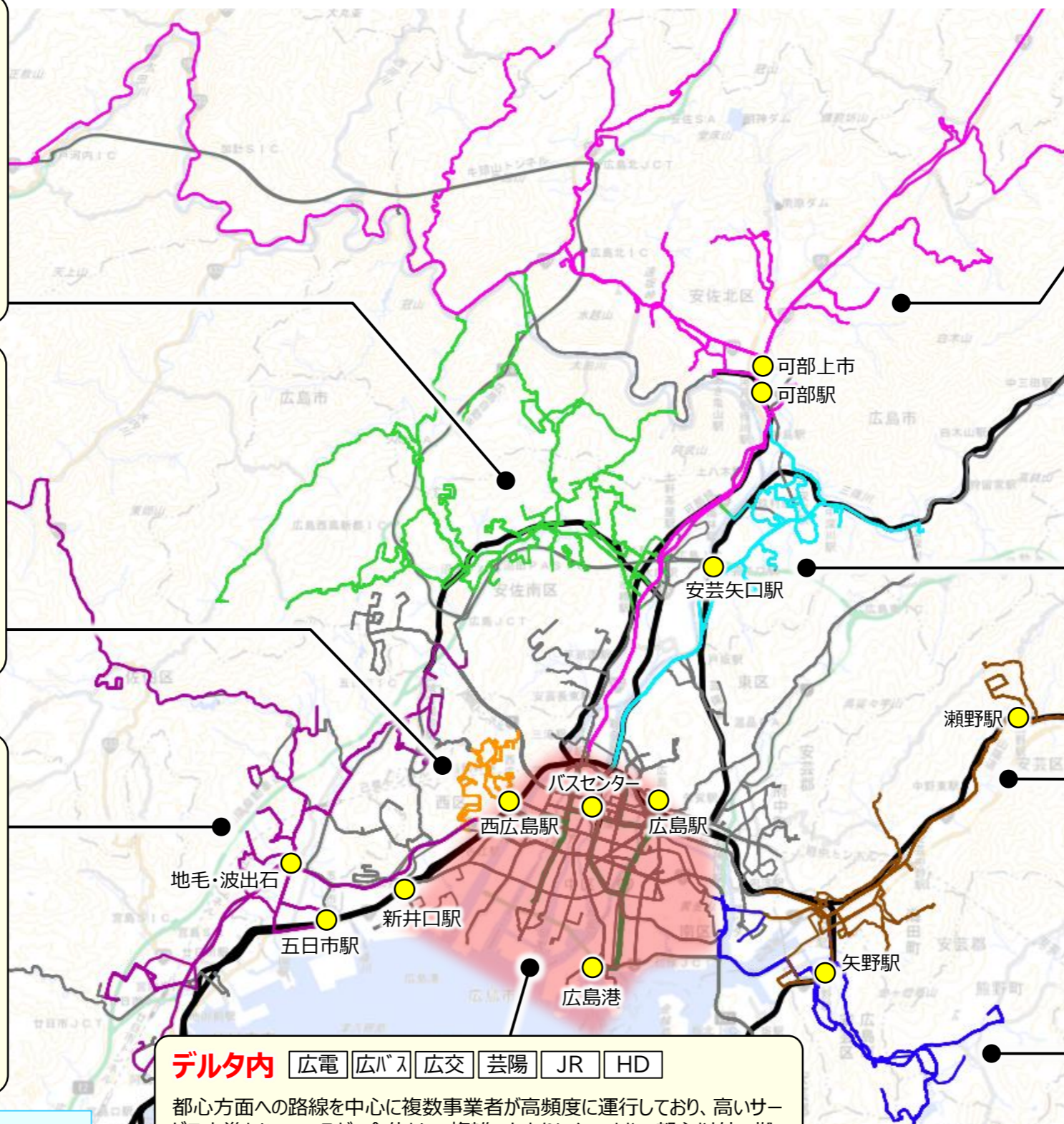
- ・エリア全体としてのネットワーク見直しによる運行の効率化
- ・一部路線の地域の生活拠点におけるフィーダー化と運行拠点機能の整備

〔最適化に合わせた利便性の向上〕

- ・フィーダー区間の増便
- ・乗継地点における待合環境の整備

【現在の運行事業者】

広電	…広島電鉄	備北	…備北交通
広バス	…広島バス	JR	…JRバス中国
広交	…広島交通	HD	…HD西広島
芸陽	…芸陽バス	フォ	…フォーブル



北部方面 広交 広電 備北

人口密度の低いエリアを広域的に運行しており、採算性・持続性が低下している

〔最適化による持続性の向上〕

- ・長大路線の一部を地域の生活拠点等においてフィーダー化するとともに、幹線を機能向上
- ・小規模集落の車両を需要に応じて小型化

〔最適化に合わせた利便性の向上〕

- ・フィーダー区間の増便
- ・可部以南の幹線区間の等間隔運行化
- ・車両小型化に伴うきめ細やかな運行
- ・乗継地点における待合環境の整備

高陽方面 広交 JR

複数事業者による一部路線の重複、需要と供給の不一致により、採算性・持続性が低下している

〔最適化による持続性の向上〕

- ・長大路線の一部を鉄道駅等においてフィーダー化

〔最適化に合わせた利便性の向上〕

- ・フィーダー区間の増便
- ・重複区間の等間隔運行化
- ・乗継地点における待合環境の整備

東部方面(海田・瀬野) 芸陽

中野以东は人口密度の低いエリアが多く、採算性・持続性が低下している

〔最適化による持続性の向上〕

- ・長大路線を鉄道駅等においてフィーダー化
- ・需要に応じた一部車両の小型化

〔最適化に合わせた利便性の向上〕

- ・乗継地点における待合環境の整備

東部方面(矢野・熊野) 広電

土砂災害、コロナ禍等による利用者の減少が大きく影響し、採算性・持続性が低下している

〔最適化による持続性の向上〕

- ・エリア全体としてのネットワーク見直しによる運行の効率化
- ・鉄道駅・生活拠点等への運行形態の見直しによる新規需要の獲得

デルタ内 広電 広バス 広交 芸陽 JR HD

都心方面への路線を中心に複数事業者が高頻度に運行しており、高いサービス水準となっているが、全体として複雑でわかりにくいことや、都心以外の拠点等への行きにくさなどの問題がある

〔最適化に当たっての考え方〕

- ・乗合バスのわかりやすさや存在感を高め、乗継利便性等の向上にも資する新たな基幹的バス路線の導入
- ・路面電車との適切な役割分担等による都心の過密解消と効率性の向上

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削減を目的に、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サポーター等の獲得



交通局ニュース(京都市交通局)

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。

令和7(2025)年 11 月 策定

令和8(2026)年 3 月 改訂

アクションプランの策定に伴う「ロードマップ」の削除等

経営計画

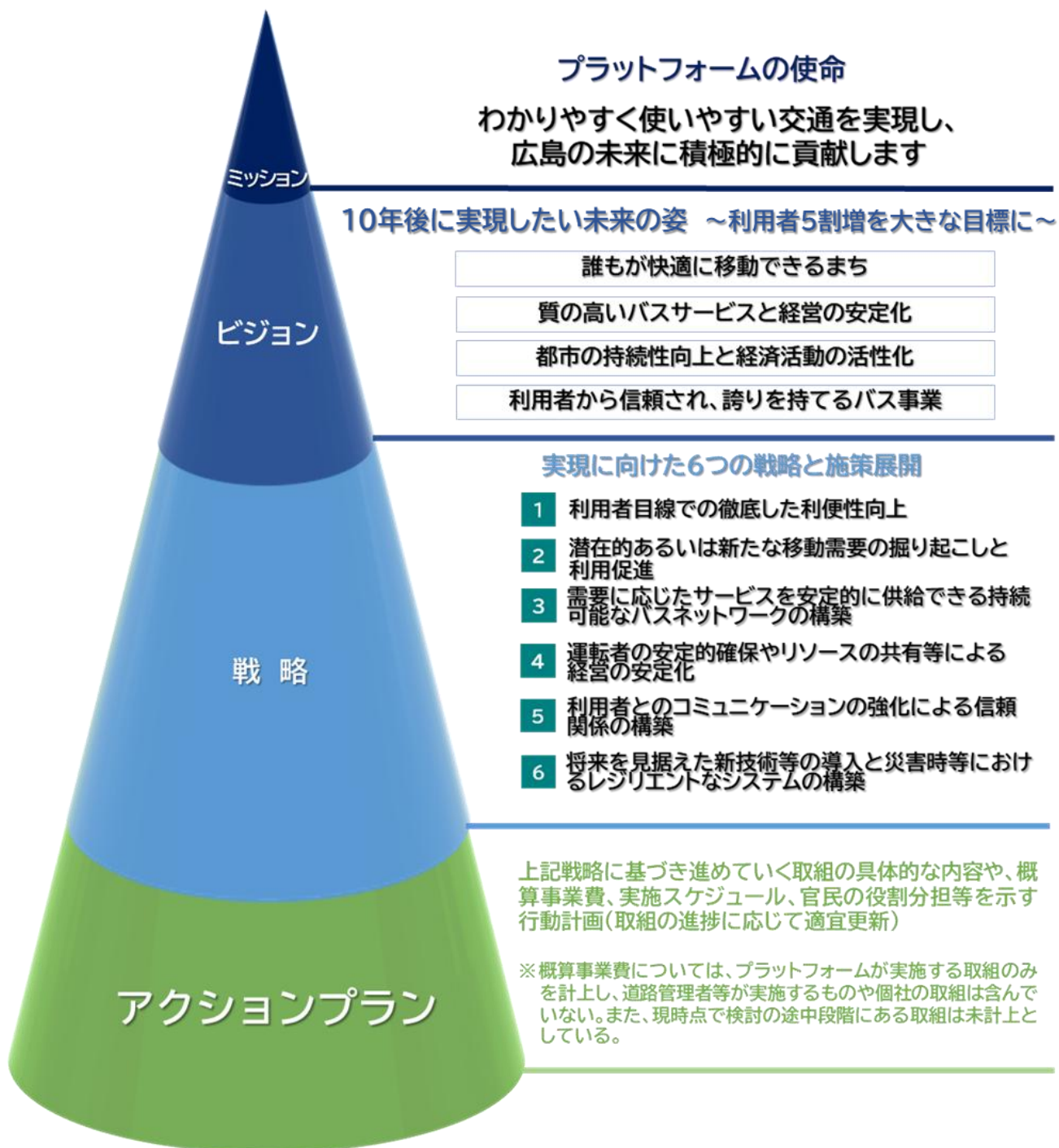
(令和7年度～令和11年度)

【アクションプラン】

令和8年3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

■ アクションプランの位置づけ



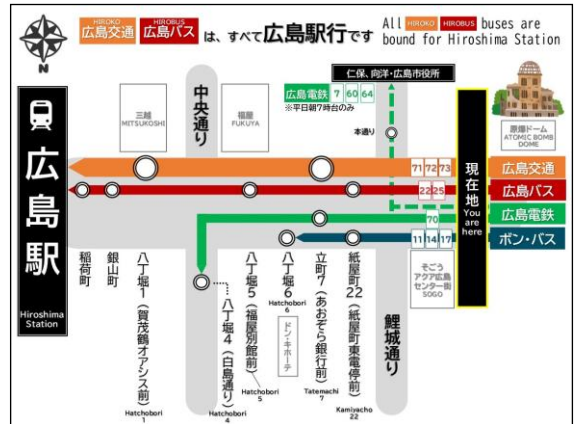
戦略1 利用者目線での徹底した利便性向上

バス停の乗継環境・待合空間の改善

重点取組

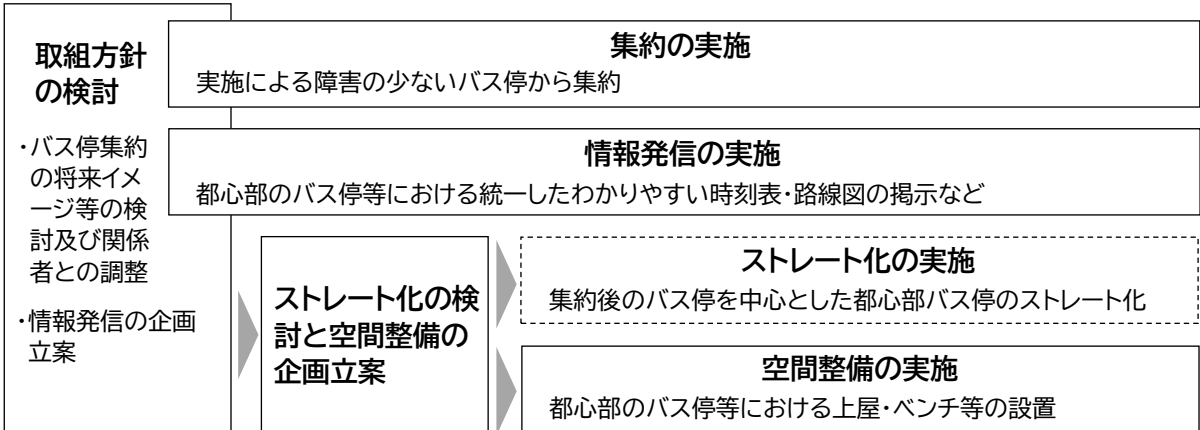
相生通りを中心に都心部のバス停の環境改善を目指し、バス停の集約・ストレート化及び空間整備等を進めるほか、市域内の「基幹バス」(共同運行路線や幹線軸など)の主要なバス停においても空間整備等を進めます。

▶令和8年3月に集約した「紙屋町(原爆ドーム前)」バス停に掲示したわかりやすいデザインの路線図



■ 実施スケジュール

令和7年度 令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度

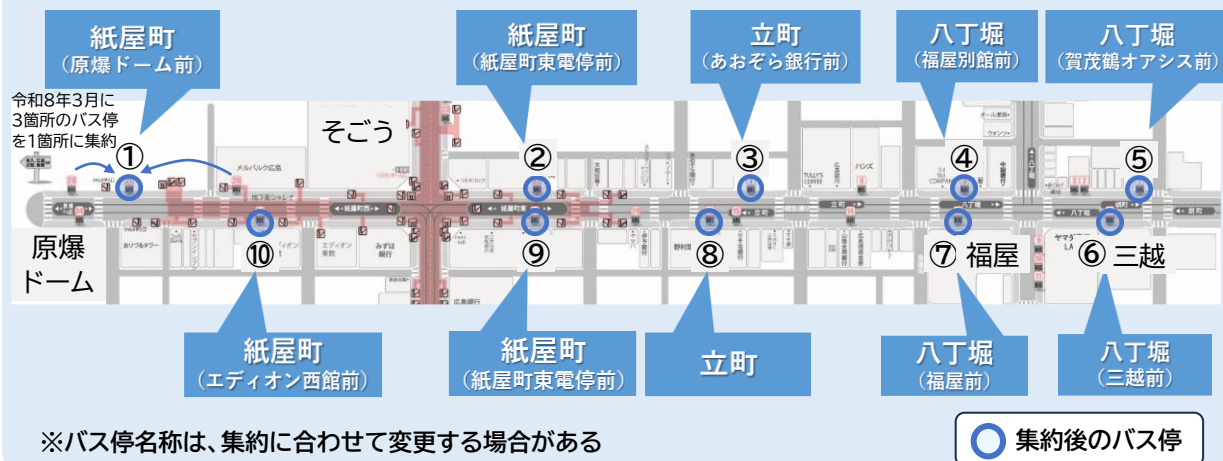


▶ バス停のストレート化については、道路管理者である国または市が実施主体となる。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
10万円 バス停集約 1箇所 (案内表示の刷新)	3,800万円 ・バス停集約 1箇所 (標柱撤去など) ・バスロケ高度化 27基	3,700万円 ・バス停集約(上屋・標柱の移設、バスロケ設置など) 6箇所 ・利用者の多いバス停における上屋・ベンチ整備 1箇所/年	2,800万円	6,300万円

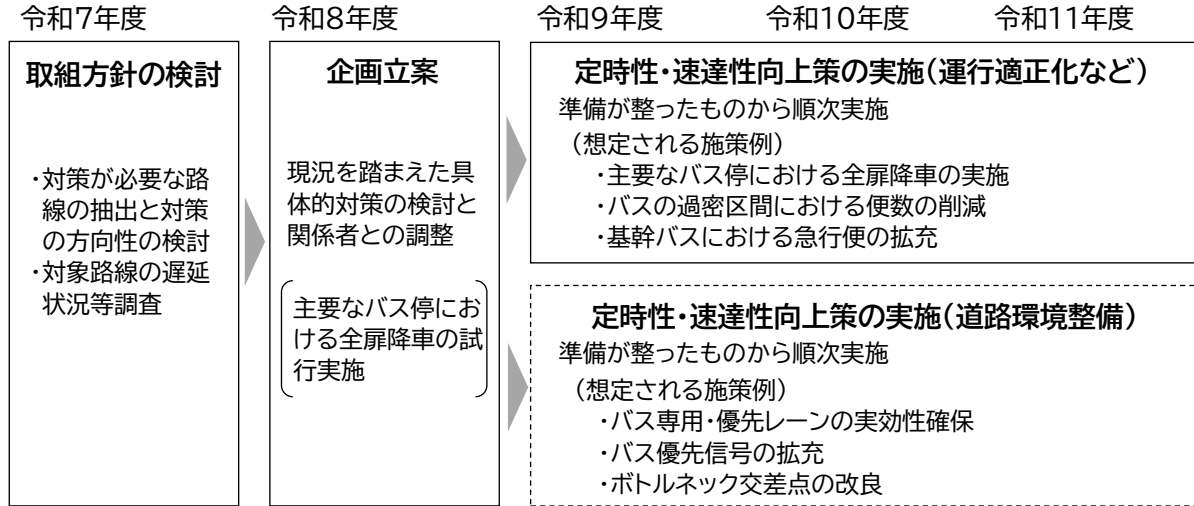
<相生通りのバス停集約のイメージ>



定時性・速達性の向上

定時性・速達性の向上のため、運行適正化などバス事業者主体の取組を推進するとともに、バスが運行しやすい道路環境整備の早期実現を目指し、市の協力も得ながら関係機関との調整を進めます。

■ 実施スケジュール



- ▶ 道路環境整備については、交通管理者である県警や道路管理者である国または市が実施主体となる。
- ▶ バス優先信号の拡充については、リアルタイムな信号制御が可能な新たな優先信号システムの活用も視野に入れて、今後、具体的に調査・検討することになる。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
		<p>（未計上）</p> <p>・令和8年度の企画立案で決定した定時性・速達性向上策の実施</p>		



どの扉からも降車でき、停車時間の短縮が期待できる「全扉降車」



バスの定時性を確保するための「バス専用レーン」



人工衛星によりバスの位置情報を把握し、交差点に近づいたことを認識すると青信号が最大10秒延長する「バス優先信号システム」（神戸市が令和6、7年度に実証実験を実施）

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

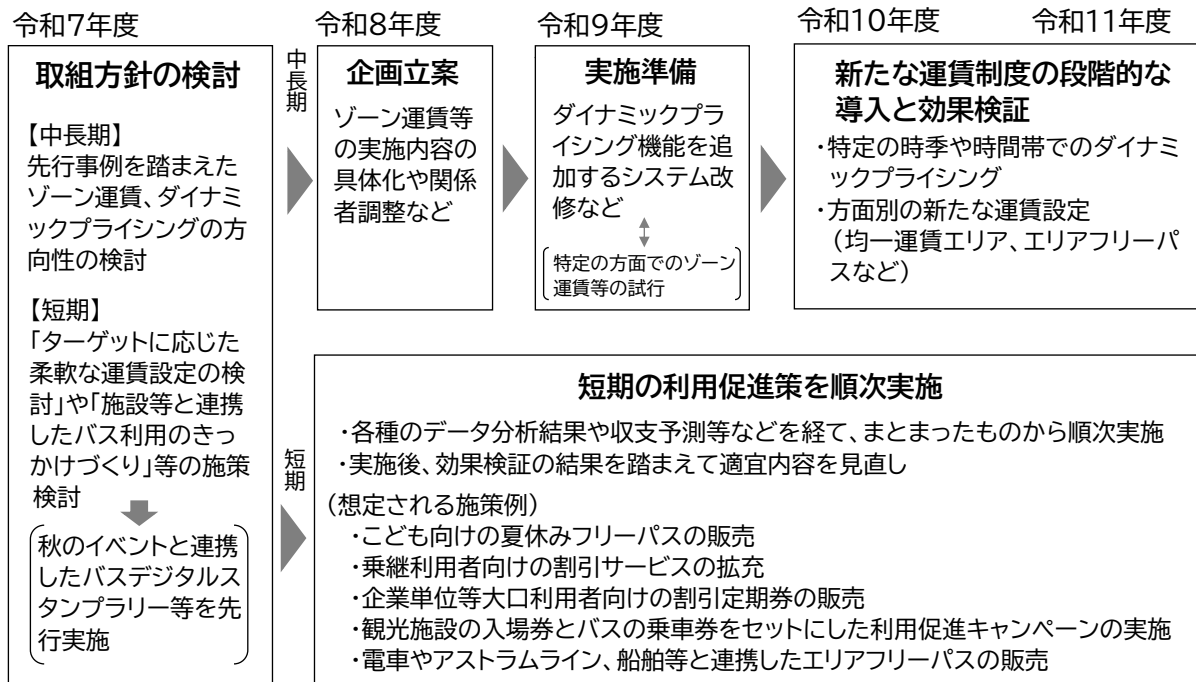
重点取組

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

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

ゾーン運賃やダイナミックプライシングなど新たな運賃制度の導入に向けた中長期的な取組を推進するとともに、短期的な取組を順次実施していきます。

■ 実施スケジュール



- ▶ 必要に応じて、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画策定や、国への制度見直しの働きかけなどを行うことになる。
- ▶ 中長期の取組については、戦略3の取組との連携を図りながら進める。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
60万円 スタンプラリーの実施 (広報費・消耗品費)	240万円 ・収支予測 (業務委託)	300万円 ・収支予測 (業務委託)	300万円 ・収支予測 (業務委託)	300万円 ・収支予測 (業務委託)
		(未計上) システム改修 (ダイナミックプライシング機能追加)		



ダイナミックプライシングの事例
(富士急バス)



秋のイベントと連携したデジタルスタンプラリーと、利便性を高めた乗車券
(デジタルシティバスの利用時間を延長)を組み合わせて展開<令和7年度>



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

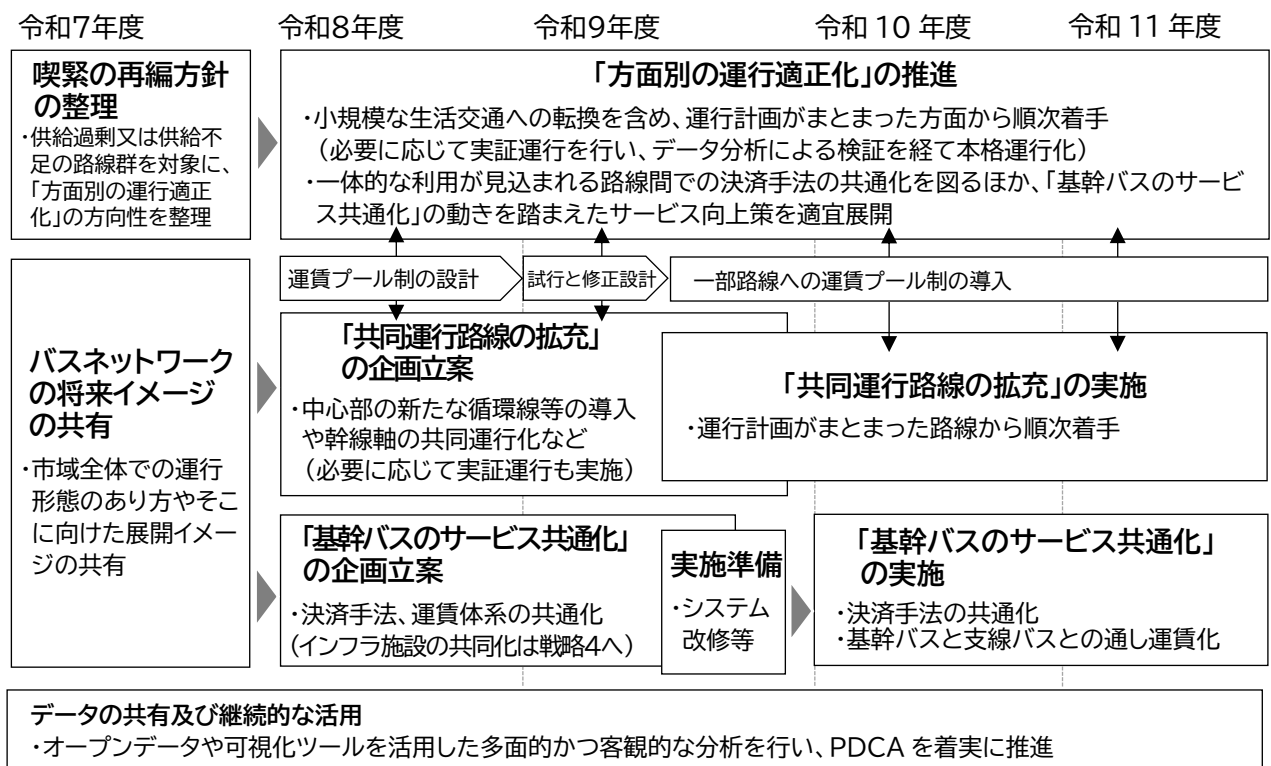
バス事業者間での乗降者数等のデータの共有及び継続的な活用

各社単独ではない複数社が一体となった全体最適なネットワークの実現に向けて、現在、供給過剰又は供給不足となっている路線群を、令和11年度までに方面別に需要や地域特性に応じた持続可能で使いやすいものへと再編するとともに(「方面別の運行適正化」)、中心部での共同運行による新たな循環線等の導入や、都心と郊外を結ぶ幹線軸での路線の共同運行化などを進めます。

また、将来の市内全域での質の高いサービス提供を見据えて、まずは「基幹バス」(共同運行路線や幹線軸など)の決済手法、運賃体系の共通化やインフラの共同化などに取り組みます。

なお、こうした取組に当たっては、オープンデータや可視化ツールを活用し、PDCA を着実に推進します。

■ 実施スケジュール



- ▶ 必要に応じて、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の策定を行うことになる。
- ▶ 「方面別の運行適正化」や「共同運行路線の拡充」などの取組を進めるに当たっては、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、全体最適を目指す。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
3,800万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行 など	6,700万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行(小型車両の導入含む) ・運賃プールの制度設計及びシミュレーション など	8,000万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行※ など (未計上) ・運賃プール精算のためのシステム設計 ・決済システム改修	8,000万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行※ など (未計上) ・運賃プール精算システムの維持管理	

※再編内容に応じ、今後、小型車両の導入経費を追加

方面別の運行適正化のイメージ

①北部方面 〔広交〕〔広電〕〔備北〕

- ・幹線と枝線の明確化による運行の効率化
- ・枝線のうち、可部以南との往来が少ないものについて、交通拠点におけるフィーダー化、複数路線の統合による面的な運行、車両の小型化などを検討
- ・乗継地点における待合環境の整備やフィーダー区間の増便など、利便性の維持・向上策も実施

〔令和8年度上期を目途に、適正化の方針について結論を得る〕

②アストラムライン沿線 〔フォ〕〔広電〕〔広交〕

- 〔あさひが丘・久地〕
- ・路線重複（フォーブル、広電）の解消、解消に合わせた等間隔運行化
- 〔安川通り沿線〕
- ・高いサービス水準にありながら利用されていない路線について、便数を削減し、車両・運転者を他路線のサービス向上に活用

〔令和8年度以降、一部路線で実証運行を行い、令和9年度から段階的に本格運行化する〕

③己斐方面 〔HD〕

- ・利用が少なく採算性が低下している路線について、車両の小型化により持続性を確保しつつ、きめ細やかなルートとすることで利便性を向上
- ・西広島駅北口広場（整備中）への乗り入れによる、鉄軌道駅への所要時間の短縮や定時性向上

〔令和8年度に実証運行を行い、令和9年度からの本格運行を目指す〕

④西部方面 〔広電〕

- ・一部の路線を地毛での乗り継ぎを前提とした路線網へ再編することによる運行の効率化
- ・各団地と地毛との間の等間隔運行化及び地毛への待合環境の整備
- ・地毛・五日市駅と団地とを結ぶ路線の新設

〔令和8年度の実証運行及び令和9年度からの段階的な本格運行を目指す〕

将来に向けた更なる取組のイメージ

- ・運行適正化の状況を踏まえながら、中心部での共同運行による新たな循環線及び交通拠点間を結ぶ東西軸等の導入や（必要に応じて実証運行も実施）、都心と郊外を結ぶ幹線軸での路線の共同運行化などを進める。
- ・また、長期的視点を持って、路面電車との適切な役割分担等による都心の過密解消と効率性の向上にも取り組む。

【凡例】

- : 適正化の対象となっている路線（→は議論が具体化しているもの）
 - : 現時点において、適正化の議論を先行的に進めているエリア
 - ⋯ : 現在の運行事業者
- | | | | |
|-------|--------|------|----------|
| 〔広電〕 | ⋯ 広島電鉄 | 〔備北〕 | ⋯ 備北交通 |
| 〔広バス〕 | ⋯ 広島バス | 〔JR〕 | ⋯ JRバス中国 |
| 〔広交〕 | ⋯ 広島交通 | 〔HD〕 | ⋯ HD西広島 |
| 〔芸陽〕 | ⋯ 芸陽バス | 〔フォ〕 | ⋯ フォーブル |

⑤高陽方面 〔広交〕〔JR〕〔広バス〕

- ・幹線において、重複区間（広交・JR）の等間隔運行化や、供給過剰となっている時間帯における便数の削減
- ・高陽地区以南との往来が少ない路線を安芸矢口駅でフィーダー化し、地区内移動に特化した路線を新設（令和7年度の実証運行結果を分析・評価し展開）

〔新設路線の運行形態について、令和8年度中に結論を得る〕

⑥東部方面(海田・瀬野)

〔芸陽〕〔広電〕〔広バス〕

- ・山陽本線と並走する一部路線の瀬野駅でのフィーダー化や、利用状況を踏まえた車両の小型化を検討
- ・大州通りにおける路線重複（芸陽・広電・広バス）の解消、解消に合わせた等間隔運行化

〔令和8年度上期を目途に、適正化の方針について結論を得る〕

⑦東部方面(矢野・熊野) 〔広電〕

- ・路線重複の解消による運行の効率化とネットワークの分かりやすさの向上
- ・ルートの見直しなどによる矢野駅への速達性向上や、熊野町内の商業施設等へのアクセス性向上

〔令和8年度から段階的に取組を進める〕

※本イメージは令和8年3月までの議論の状況を取りまとめたものであり、進捗に応じて適宜更新します。
 ※運行適正化の実施に当たっては、広島市が設定した「ネットワーク軸と目指すべきサービス水準（別紙）」を踏まえつつ進めます。

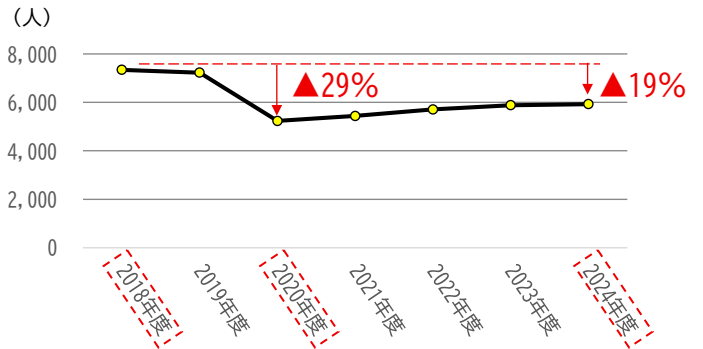
【現時点で検討している各方面の再編内容】

- ※ 令和8年3月までの議論の状況を踏まえ、③己斐方面、④西部方面、⑤高陽方面、⑦東部方面（矢野・熊野）について掲載しています。
- ※ 今後、その他の方面を追加するほか、今回掲載した方面も含めて、運行ルートや「ネットワーク軸と目指すべきサービス水準」を踏まえた運行便数などの詳細な内容を順次追加するなど、検討の進捗に応じて適宜更新します。

(1) 現状と問題点

当方面は、県道伴広島線周辺に造成された複数の団地により形成されたエリアであり、公共交通はJR山陽本線、広電宮島線・市内線、路線バスが運行されています。このうち、路線バスは西広島駅や都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- 2018年度に約7,300人/日であったエリア全体の利用者数は、コロナ禍により2020年度に約5,200人/日に減少。その後、2024年度時点で約6,000人/日まで回復したが、コロナ禍前の水準まで回復しておらず、採算性が低い
- 八幡川の谷筋周辺や団地内には狭隘、急こう配の道路が多く、大型車両での運行が困難であることから、需要が想定されるもののサービスを提供できていないエリアがある。また、西広島駅北口地区も道路が狭隘なため、全てのバス路線が南口へ向かっているが、時間帯によって生じる己斐橋西詰交差点の混雑により、鉄軌道駅へのアクセスに時間を要している



【1日当たり利用者数の推移】



【現行のバスネットワーク】

(2) 再編の方向性

- 採算性の向上
 - 特に利用が少なく採算性が低下している路線について、車両の小型化により運行経費を縮減し、採算性を向上させる
- 小型車両の導入
 - ・狭隘な道路への乗り入れにより新たなエリアでサービスを提供し、潜在的な移動需要の掘り起こしを行う
- 再編に合わせた利便性向上
 - ・バス停以外の希望の場所で乗降できる、フリー乗降区間の新設
 - ・一部の路線を 2026 年 3 月暫定供用予定の西広島駅北口駅前広場発着とすることによる鉄軌道駅への所要時間の短縮や、己斐橋西詰交差点を經由しないことによる定時性の向上



【小型車両による運行】



【フリー乗降区間の新設】



【西広島駅北口駅前広場（イメージ）】

- 将来的なネットワークのあり方の検討
 - アストラムラインの西広島駅までの延伸及び都市計画道路己斐中央線の整備など、周辺環境の変化を見据えたバスネットワークを検討する



【都市機能の集積が進む西広島駅周辺地区】

(3) 再編スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
採算性の向上、小型車両の導入、再編に合わせた利便性向上	➡		➡		

➡ …協議調整、再編案立案、実証運行など
 ➡ …本格運行

(1) 現状と問題点

当方面の五日市地区は、八幡川や岡ノ下川の上流に複数の団地が造成され、下流には住宅や生活関連施設（商業施設、病院等）が集積しており、公共交通はJR山陽本線、広電宮島線、路線バス、オンデマンド交通が運行されています。このうち、路線バスは主に五日市駅方面や都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- ・朝夕のピーク時以外は利用者が少なく、採算性が低い
- ・日中は、都心方面へ向かう人よりも地区内で移動する人の多いが、バスは終日、当該地区と都心方面との間を直通運行しており、需要と供給が一致していない
- ・各団地からは、五日市駅方面と都心方面の2つの路線が運行しているが、五日市駅方面はJR山陽本線の発車時刻に合わせたダイヤに、都心方面は広島バスセンター周辺への通勤利用者の利便性を考慮したダイヤにされているなどの理由により、両者の運行間隔が調整できず、団子運転となっている
- ・コイン通りなど慢性的に渋滞する道路を回避して運行されているため、人口密集地にも関わらず、サービスを提供できていないエリアがある

時	分	
6	バ	五
	25	30
7	五	バ
	00	05
	五	バ
	35	40
8	五	バ
	15	33
	五	バ
	55	
9	バ	五
	18	30
10	バ	五
	13	15
11	五	バ
	00	03
	五	バ
	45	

(五：五日市駅方面、バ：広島バスセンター方面)

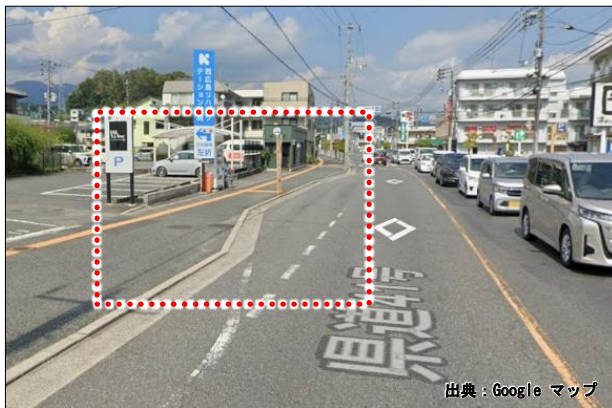
【東観音台団地の時刻表】



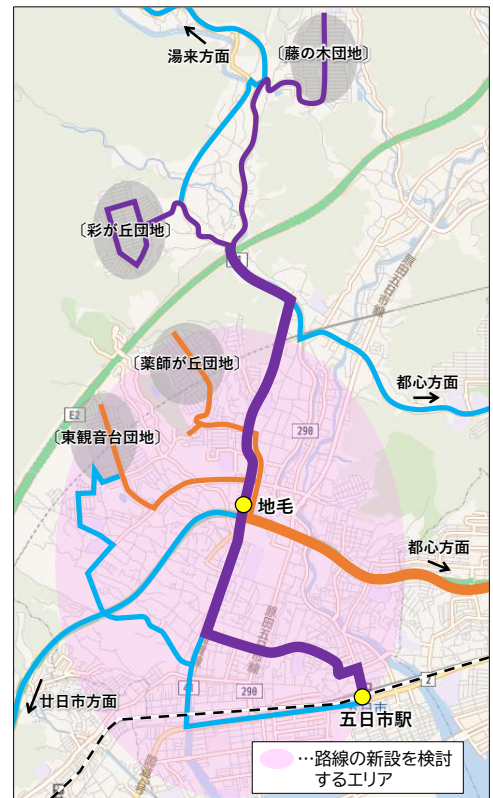
【現行の主なバスネットワーク】

(2) 再編の方向性

- 地毛を中心とした再編による効率性の向上
 - ・各団地から2つの路線が運行されているところを、「五日市駅方面行きをメインとする団地」と「都心方面行きをメインとする団地」に再編し、直通便がない方面への移動は地毛での乗り継ぎを基本とすることで運行の効率化を図る
- 再編に合わせた利便性向上
 - ・各団地と地毛との間のダイヤを等間隔化する
 - ・地毛での乗り継ぎを円滑化するため、待合環境を整備する



【地毛バス停（下り）の現状】



【再編イメージ】

- ・運行効率化によりねん出した車両・運転者を活用し、一定の需要が想定できる五日市駅や生活拠点と団地とを結ぶ路線の新設や、交通状況を踏まえたルート変更を検討する
- 更なる運行効率化

五日市駅北口広場に出発時間の調整のための待機場所を確保することや、地区内に、待合場所や運転者の休憩施設等のターミナル機能を有する運行拠点を新設することの可能性を探る




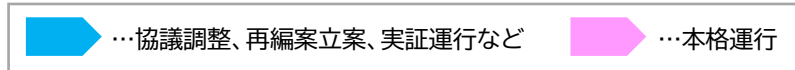
【五日市駅北口広場】



【運行拠点の整備例】

(3) 再編スケジュール

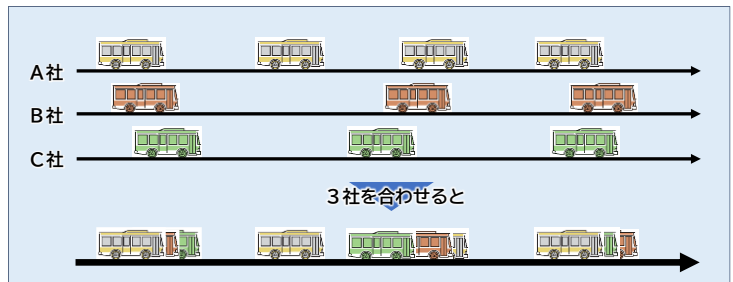
	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
地毛を中心とした再編による効率性の向上、再編に合わせた利便性向上					



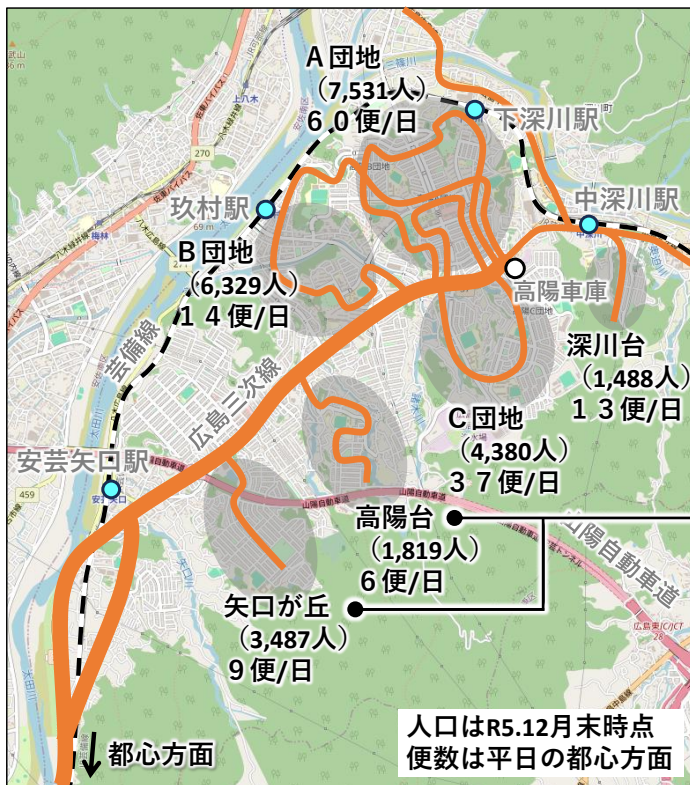
(1) 現状と問題点

当方面は、主要地方道広島三次線の南北に造成された複数の団地により形成されたエリアであり、公共交通はJR芸備線、路線バス、乗合タクシー等が運行されています。このうち、路線バスは主に広島交通、JRバス中国の2社が都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- 各団地を発着する路線が重複する幹線区間（主要地方道広島三次線）では、運行頻度は高いものの団子運転となっているほか、朝夕のピーク時以外はバスの利用者が少なく、非効率な運行となっている
- いずれの団地も、日中は、都心方面へ向かう人よりも地区内で移動する人が多いが、バスは終日、各団地と都心方面との間を直通運行しており、需要と供給が一致していない
- 一定の人口規模があるにも関わらずバスの便数が少なく、日中に運行がない時間帯のある団地がある



【団子運行（イメージ）】



【現行のバスネットワーク】

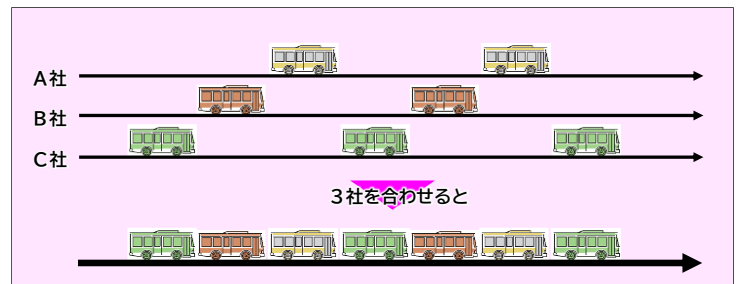
矢口が丘・高陽台の時刻表(都心方面)

矢口が丘上バス停		高陽台上バス停	
時	分	時	分
6	54	6	
7	07 54	7	32
8	54	8	54
9	34	9	25
10	24	10	
11		11	
12		12	
13	28	13	19
14		14	
15	18	15	
16	04	16	05
17		17	
18		18	38

(2) 再編の方向性

➤ 幹線区間の運行適正化

広島交通・JRバス中国が重複して非効率な運行となっている幹線区間のダイヤを等間隔化することで使いやすさを向上させるほか、供給過剰となっている時間帯の便数を削減し、適正化を図る

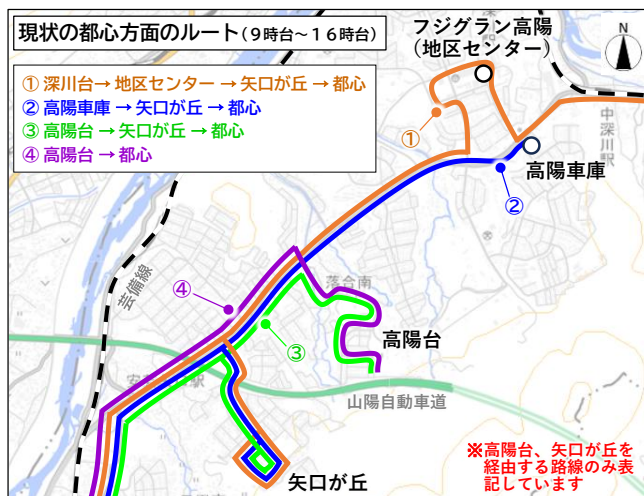


【等間隔化（イメージ）】

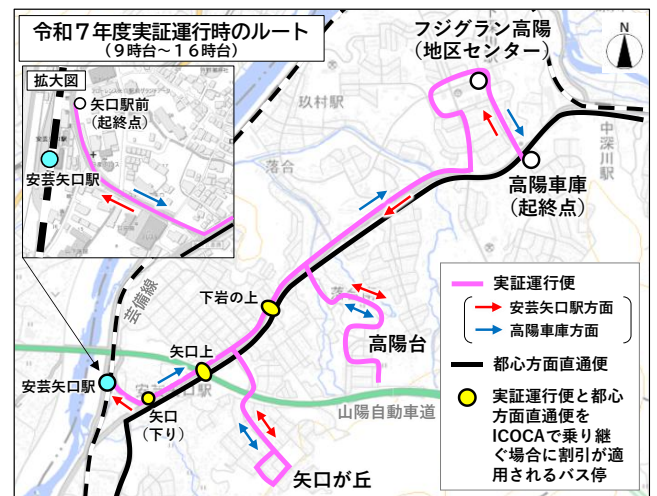
➤ 路線の新設（下図参照）

- ・令和7年度の実証運行の結果を踏まえ、日中に、高陽地区以南との利用者の往来が少ない路線を安芸矢口駅でフィーダー化し、沿線の団地と地区内の主な目的地（安芸矢口駅や地区センターなど）とを結ぶ「路線の新設」を検討する
- ・安芸矢口駅以南の運行を取りやめることによりねん出した車両・運転者を活用し、団地から幹線までの間の運行回数を増加することについても併せて検討する

【再編前】



【再編イメージ】



(3) 再編スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
幹線区間の運行適正化、 路線の新設	➡			➡	

➡ …協議調整、再編案立案、実証運行など ➡ …本格運行

参考（令和7年度実証運行時における取組）

車庫や休憩施設の共同利用



JRバス中国が広島交通の高陽車庫を利用



JRバス中国の運転手が、
広島交通の高陽営業所内の
休憩室を利用

商業施設でのバスの到着予定時刻の案内



安芸矢口駅での乗換案内（バス時刻表の掲示）



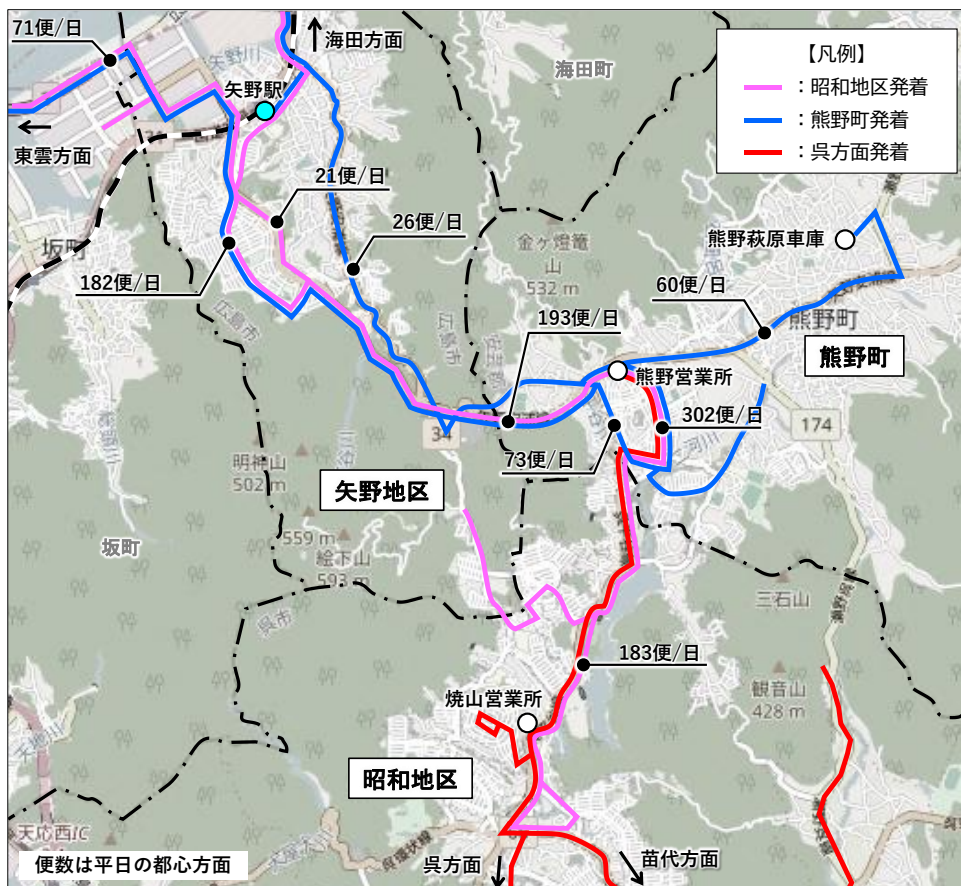
(1) 現状と問題点

当方面は、安芸区矢野地区、熊野町、呉市昭和地区からなるエリアであり、公共交通はJR呉線、路線バス、コミュニティバスが運行されています。このうち、路線バスは矢野駅や都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- ・熊野町と昭和地区との間は複数のバス路線が重複し運行本数が多いが、朝夕ピーク時以外は利用者が少なく、非効率な運行となっている
- ・車両・運転手の不足などにより、一定の需要が想定されるもののサービスを提供できていないエリアがあるほか、朝ピーク時は矢野駅に向かう需要が大半にも関わらず、大回りのルートとなっており、移動に時間を要しているエリアがある
- ・矢野地区には、住宅が密集しているにも関わらず狭い道路が多く、大型車両での運行が困難であることから、需要が想定されるもののサービスを提供できていないエリアがある



【住宅密集地の狭い道路（矢野地区）】



【現行のバスネットワーク】

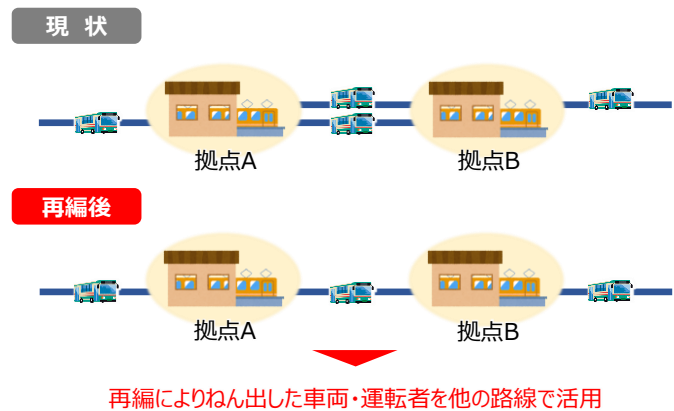
(2) 再編の方向性

➤ 路線重複の解消

- ・熊野町と昭和地区との間で重複している路線について、日中の便を統合することにより、運行の効率化を図るとともに、ネットワークの分かりやすさを向上させる
- ・重複の解消によりねん出した車両・運転者を活用し、需要が想定できるエリアの増便を行うほか、経路地やルート追加などにより、熊野町内の商業施設等へのアクセス性向上や矢野駅への速達性向上を図る

➤ 小型車両の導入

潜在的な移動需要を掘り起こすため、小型車両の導入による、狭隘な道路への乗入れやバス停以外の希望の場所で乗降できるフリー乗降区間の新設を検討する



【重複の解消（イメージ）】



【小型車両による運行】

(3) 再編スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
路線重複の解消	→		→		

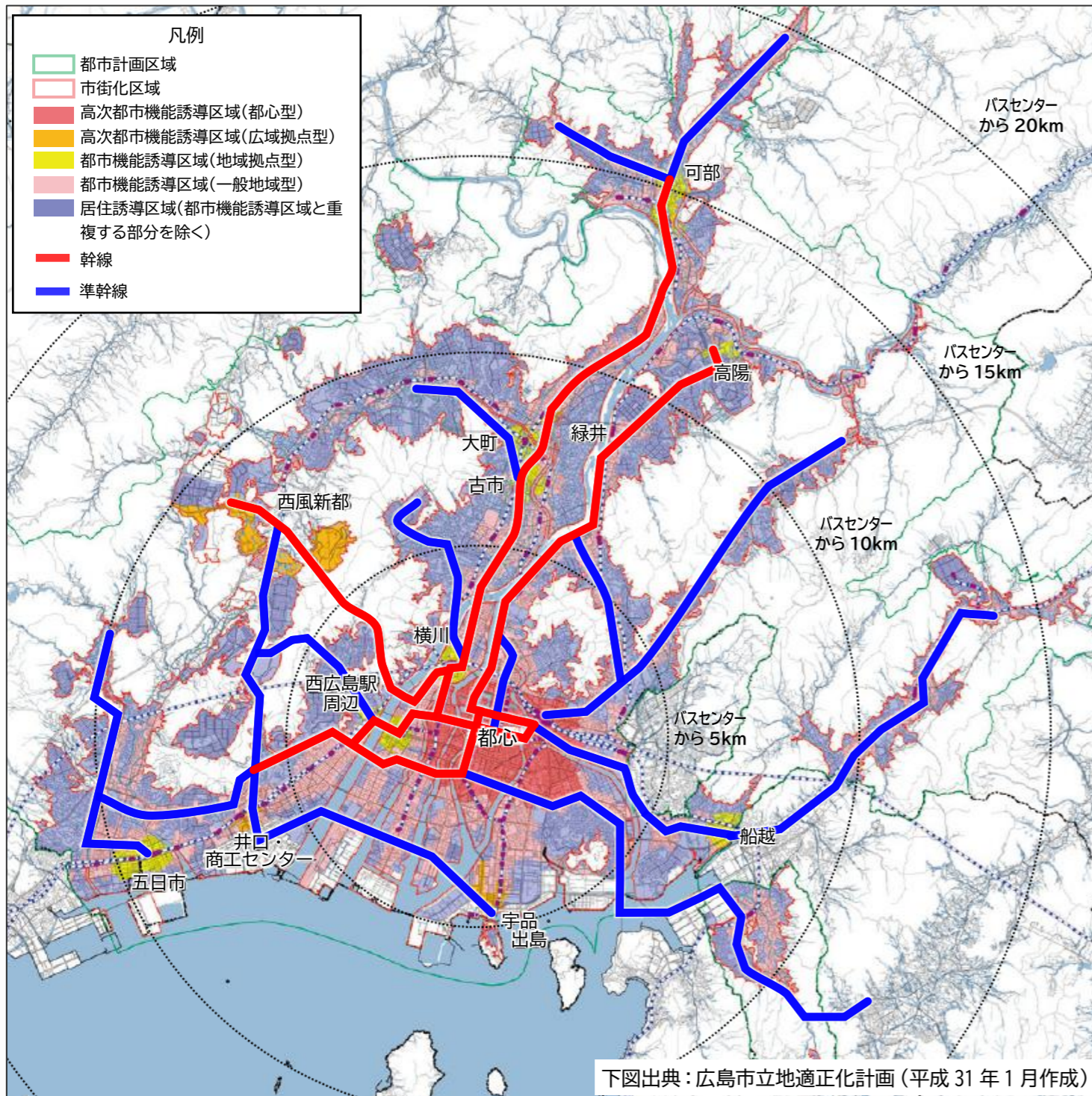
→ …協議調整、再編案立案、実証運行など
 → …本格運行

バス路線の最適化に向けた「ネットワーク軸」と「目指すべきサービス水準」の設定について

ネットワーク軸とサービス水準の設定

今後、プラットフォームがバス事業者と共同で進める路線再編のベースとするため、人の移動量、現状のバスの運行便数や利用者数などのデータを分析し、都市計画マスタープランの拠点地区や立地適正化計画の誘導区域を考慮したうえで、各路線の利用者数の変化やまちづくりの観点を踏まえながら、「幹線」「準幹線」のネットワーク軸を設定するとともに、路線・地域区分ごとに目指すべきサービス水準を設定する。

立地適正化計画における区域区分とネットワーク軸



※都心以外の地区表記は都市計画マスタープランの拠点地区を示す

ネットワーク軸の設定の考え方

区分	設定の考え方
幹線	<ul style="list-style-type: none"> 都市の骨格として、拠点地区と都心間の移動手段をバスが担っている路線や区間 鉄軌道がバスと並行しているが、バスも主な移動手段を担っている路線や区間
準幹線	<ul style="list-style-type: none"> 拠点地区や幹線の接続地点への移動手段をバスが担っている路線や区間 鉄軌道が主な移動手段を担っているが、バスがそれを補完している路線や区間

- 幹線、準幹線以外のバス路線は、「枝線」として整理する。なお、枝線のうち、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、スクールバス、医療・福祉送迎バス、宿泊者送迎バスなどの地域の輸送資源をフル活用した輸送サービスの確保を検討する。
- 主にデルタ内のみで完結する路線や区間については、路面電車等の他の交通モードとの役割分担等を考慮して別途設定する。

目指すべきサービス水準と設定の考え方(オフピーク時)

区分	サービス水準 〔運行頻度〕	設定の考え方			
ネットワーク軸	幹線	<ul style="list-style-type: none"> 路線区分ごとに、オフピーク時において利用者が概ね着席して乗車できる便数を設定^{※1} 			
	準幹線				
枝線	人口密度が 40人/ha ^{※2} 以上の地域	30~60分間隔 (1~2本/時以上)			
	人口密度が 40人/ha未満の地域	<table border="1"> <tr> <td>主として居住誘導区域内</td> <td>おおむね60分間隔 (1本/時前後)</td> </tr> <tr> <td>主として居住誘導区域外</td> <td>原則現状の運行間隔</td> </tr> </table>	主として居住誘導区域内	おおむね60分間隔 (1本/時前後)	主として居住誘導区域外
主として居住誘導区域内	おおむね60分間隔 (1本/時前後)				
主として居住誘導区域外	原則現状の運行間隔				

※1 運行頻度は、1便あたりの輸送人数の上限を路線バスの座席数(30席程度)とし、プラットフォームの利用促進などの取組により利用者数が増加することを見込んで設定する。

※2 40人/ha:人口集中地区(DID)における人口密度の要件

- プラットフォームにおいて方面別に再編を実施する場合は、このサービス水準や地域の実態(周辺施設や公共交通利用の状況など)を総合的に勘案して運行ダイヤ等を検討する。また、サービス水準は、今後、人口動態などの前提条件や運賃体系の状況などの変化を踏まえて見直す場合がある。
- ピーク時については、必要となる輸送量を踏まえながらサービス水準の設定を別途検討する。

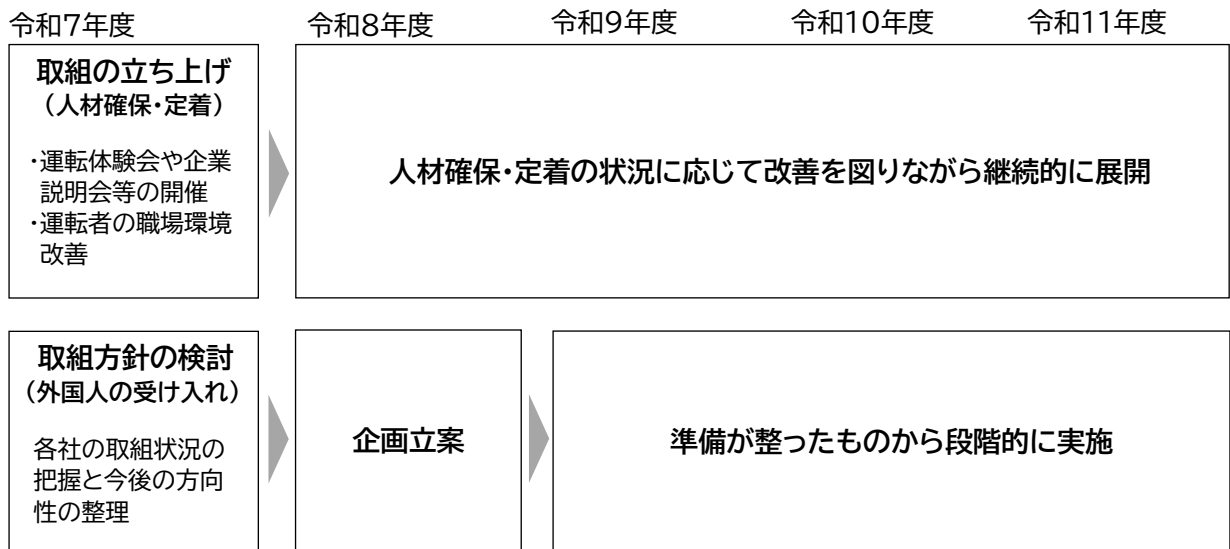
戦略4 運転者の安定的確保やリソースの共有等による経営の安定化

運転者の安定的確保

労働環境・雇用情勢の変化や効果検証などを踏まえて、必要な改善を図りながら、国や市と連携した人材確保・定着の取組を継続的に展開します。

外国人バス運転者の受け入れ拡大に向けて、市や関係機関の協力を得ながら、共同で進めるべき環境整備に取り組みます。

■ 実施スケジュール



- ▶ 外国人の受け入れについては、行政による既存の外国人労働者支援制度の活用やプラットフォームによる働きやすい環境づくりの実施などの支援を併せて行うことになる(研修、環境整備、生活支援など)。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
20万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催	500万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催 ・バス教習車両の改修	500万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催 ・バス教習車両の改修	100万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催など	100万円



自衛隊員向け運転体験会の開催

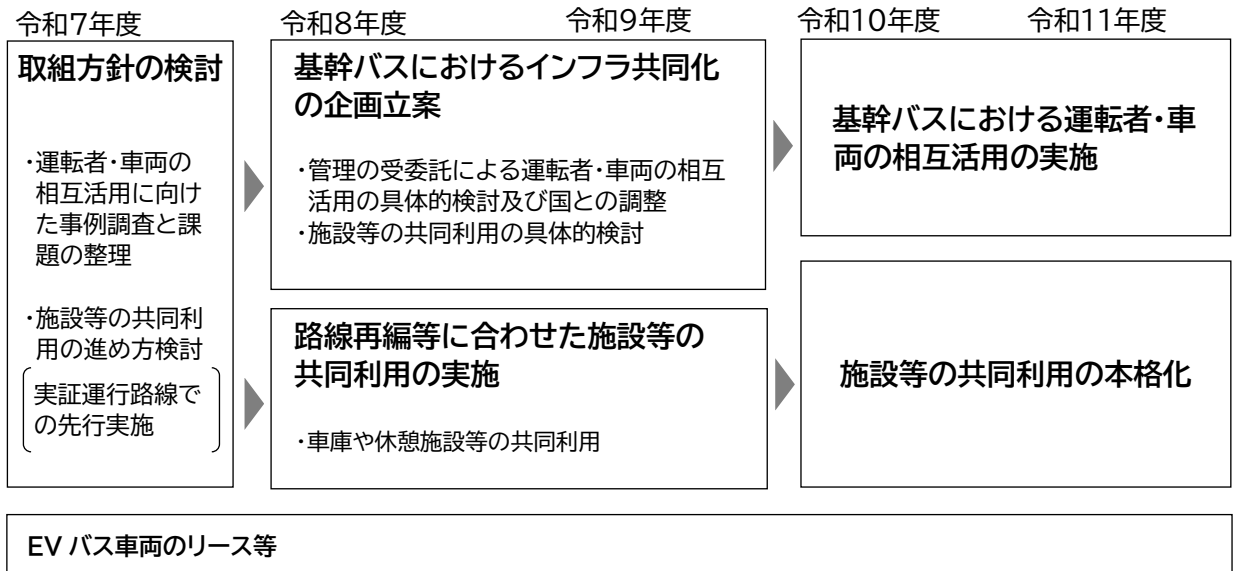


ハローワーク等と連携した求職者向け説明会の開催

(1) インフラの共同化等

基幹バスを中心に、運転者・車両の相互活用による経営効率化を進めます。
また、基幹バスや再編路線等を対象に、車庫・休憩施設等の共同利用を進めます。

■ 実施スケジュール



■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
1億4,600万円 ・休憩施設の改修(先行実施) ・EVバス購入等	1億6,000万円 ・EVバス購入等	2億5,500万円 ・休憩施設等の改修 ・EVバス購入等	2億5,500万円 ・休憩施設等の改修 ・EVバス購入等	2億5,500万円
		(未計上) ・基幹バスの共同化に伴う施設やシステム等の改修準備・設計	(未計上) ・基幹バスの共同化に伴う施設やシステム等の改修	



車庫の共同利用(広島電鉄温品車庫)



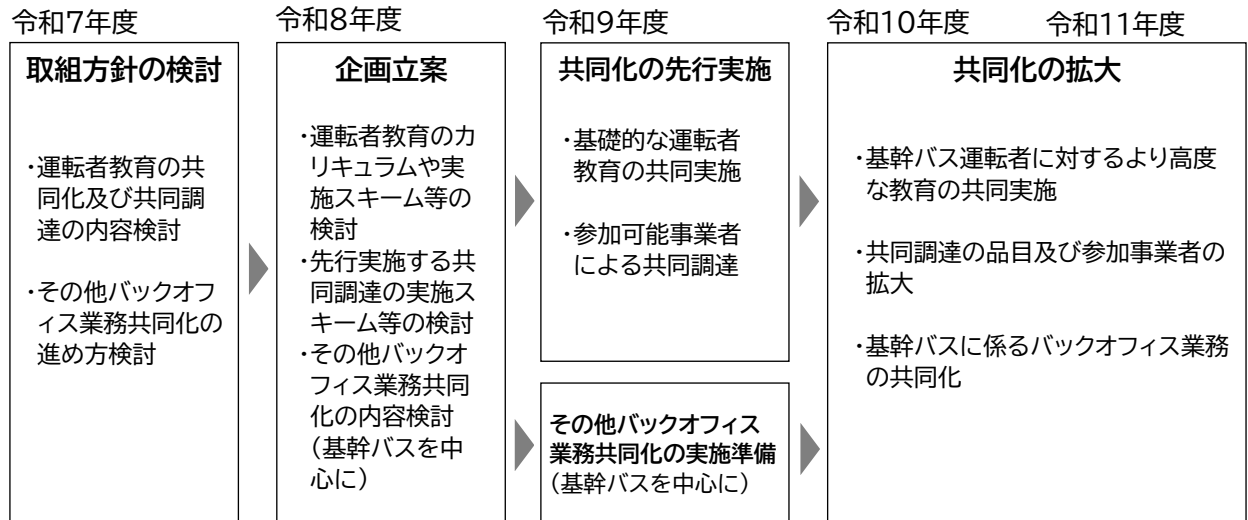
令和7年度にリースを開始したEVバス

(2) 業務の共同化

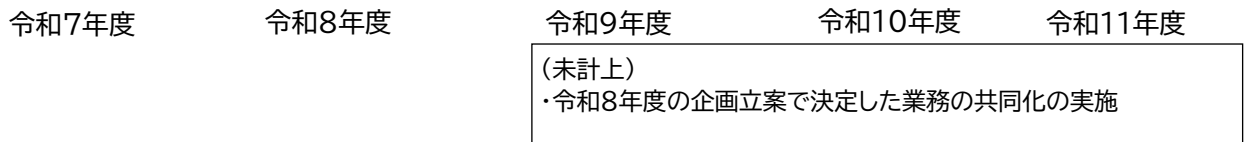
運転者教育及び物品類の調達業務について、調整が整ったものから順次共同化を進めます。

また、基幹バスを中心に、その他バックオフィス業務についても共同化を目指します。

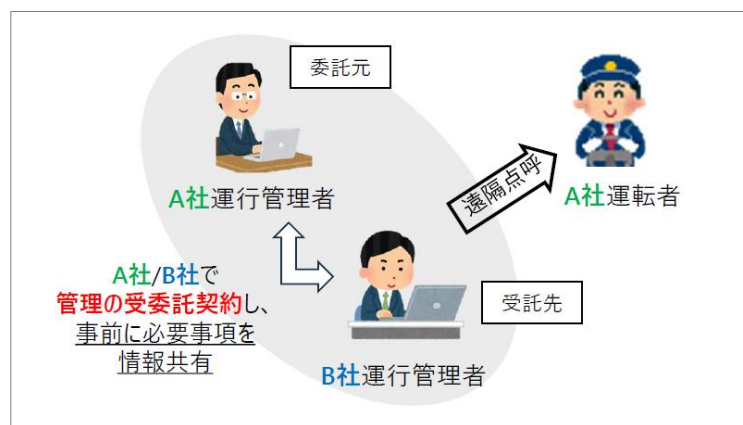
■ 実施スケジュール



■ 概算事業費



<業務の共同化の参考事例>



令和7年度に制度化された事業者間遠隔点呼のイメージ
 （国土交通省資料より）

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

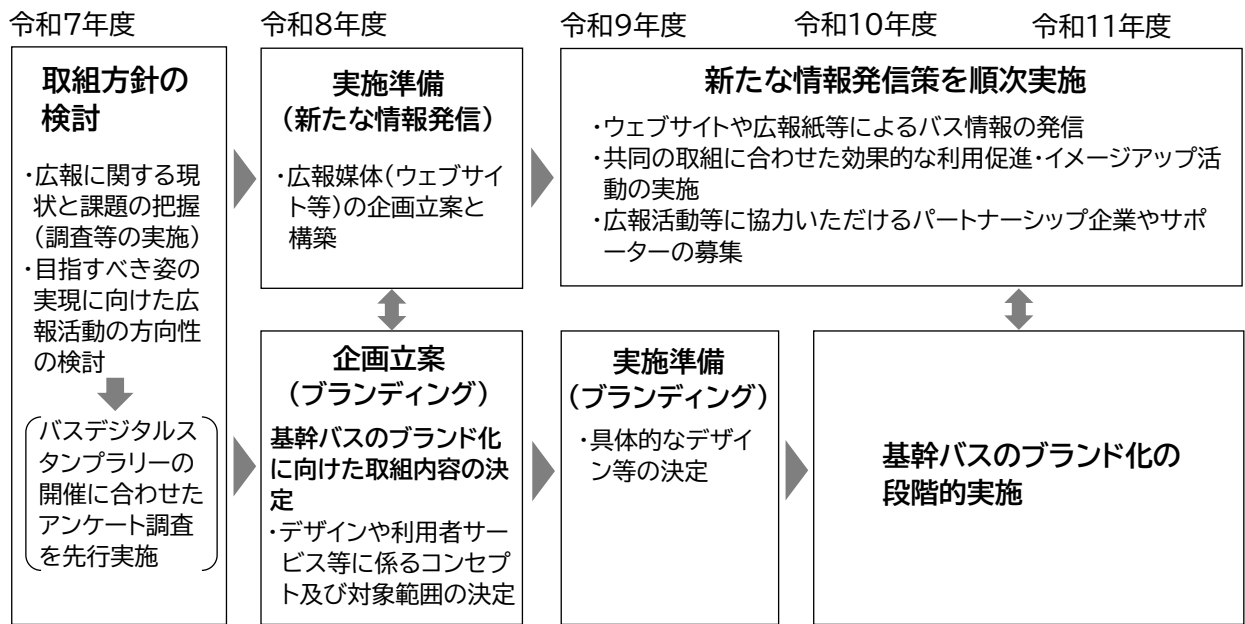
利用者ニーズに基づくサービスの改善

共同の取組の実施に合わせたアンケート調査の実施など、様々な機会を捉えて積極的に利用者
のニーズを収集し、バスサービスの改善をタイムリーに展開します。

情報発信の強化

利用者のニーズを捉えた戦略的な広報活動を実施します。その一環として、「基幹バス」において、
デザイン性や利用者サービスの向上などによるブランドの構築を目指します。

■ 実施スケジュール



▶ 情報発信については、市による公共交通の利用促進策等と一体的に展開し、効果を高めることとする。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
200万円 バス利用に関する意識調査（業務委託）	220万円 広報媒体構築（業務委託）	100万円 ウェブサイト保守、 広報紙発行（業務委託）	100万円 ウェブサイト保守、 広報紙発行（業務委託）	100万円 ウェブサイト保守、 広報紙発行（業務委託）
		（未計上） 基幹バスのデザイン 検討等（業務委託）	（未計上） 基幹バスのブランド化の実施	

<ブランディングの参考事例>

名古屋 SRT

車両や待合空間、シンボルマークなどへのトータルデザインを採用



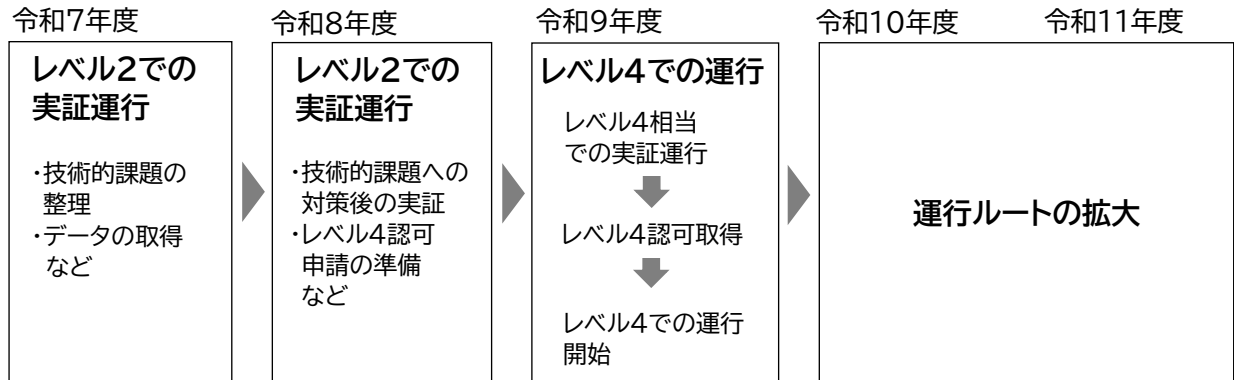
戦略6

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

広島市と連携してレベル4での自動運転の早期実現を図るとともに、先行事例を踏まえた他地区への展開を検討します。

■ 実施スケジュール



■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
5,000万円 ・実証運行の実施 (可部循環線)	1億5,200万円 ・実証運行の実施 (可部循環線)	1億5,300万円 ・実証運行の実施 (可部循環線)	(未計上) ・実証運行の実施 (他地区の路線)	

レジリエントなシステムの構築

本計画に掲げる取組を確実に進めるために、災害など不測の事態への対応も考慮しながら、バス事業者間で積極的な連携強化を図っていきます。



自動運転バスの実証運行(可部循環線)



EVバス充電器の共同利用(広島バス大州営業所)

全体スケジュール

(凡例)

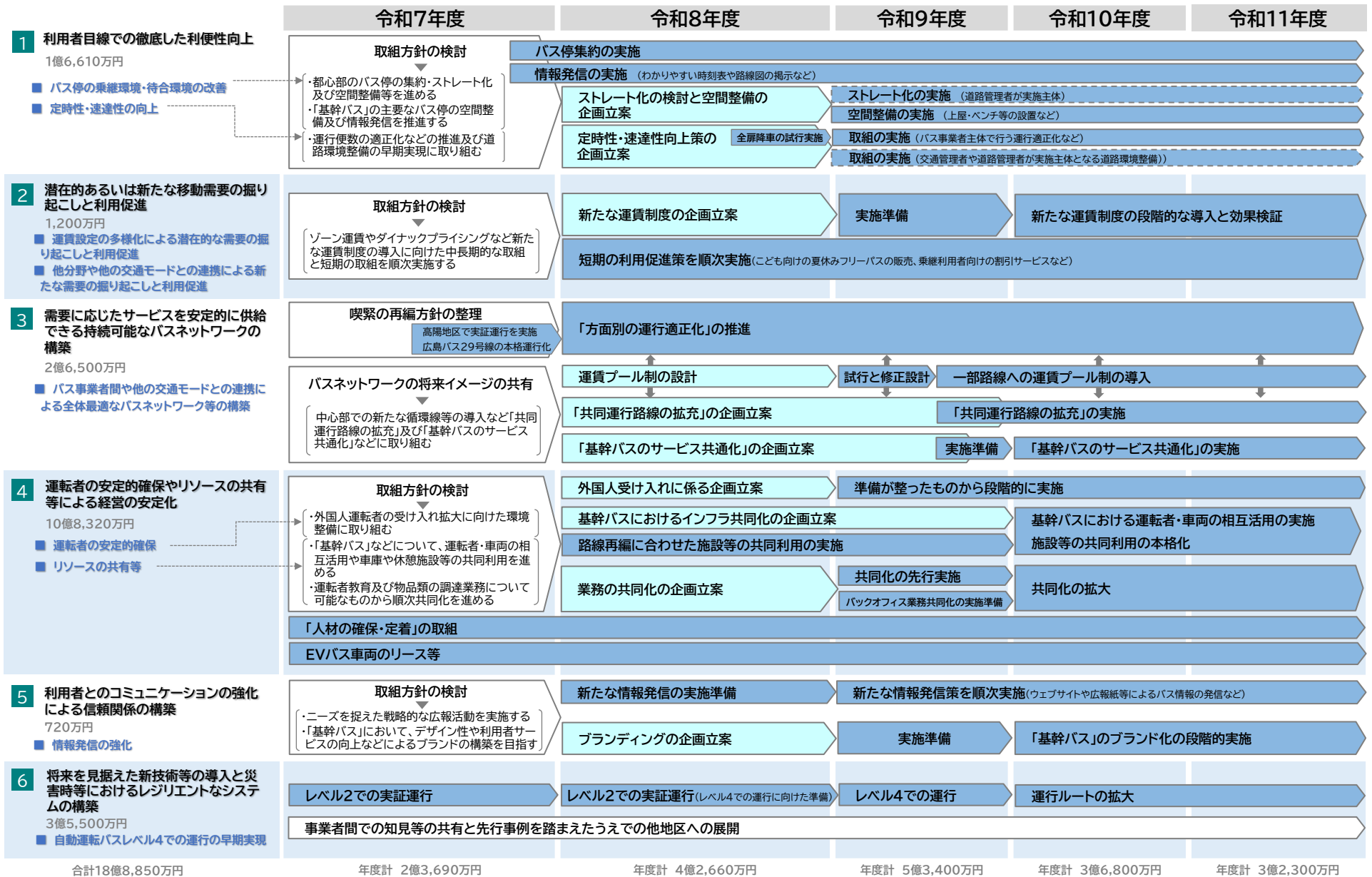
方針検討等

具体策の企画立案等

取組の実施

「各取組の実施スキームの確立」と「短期的な取組の稼働」

「短期的な取組の本格化」と「将来を見据えた中長期的な取組の段階的实施」



※概算事業費については、プラットフォームが実施する取組のみを計上し、道路管理者等が実施するものや個社の取組は含んでいない。また、現時点で検討の途中段階にある取組は未計上としている。