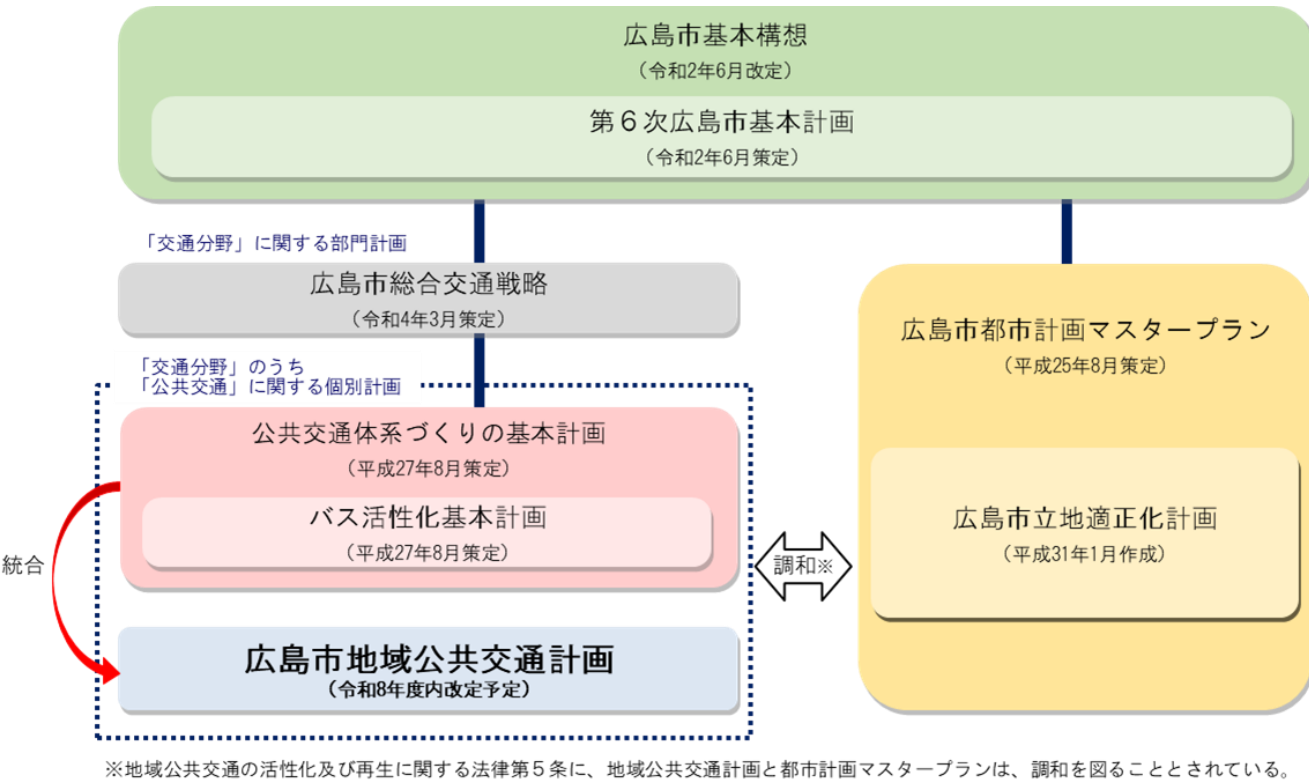


1 計画の概要

(1) 策定の目的

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、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・強化を図るため、まちづくりと一体的に持続可能な公共交通を構築するためのマスタープランである現行の地域公共交通計画を改定し、次期計画を策定する。

(2) 計画の位置付け



(3) 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ネットワークの充実・強化の観点から、周辺市町との連携を図る。

(4) 対象とする地域公共交通

- ・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
 - ・旅客船
 - ・公共ライドシェア（スクールバスや医療・福祉送迎バスなどの活用も含む。）※
 - ・ボランティアによる輸送※
- ※ 公共交通に準じた役割を担うことが期待される移動手段

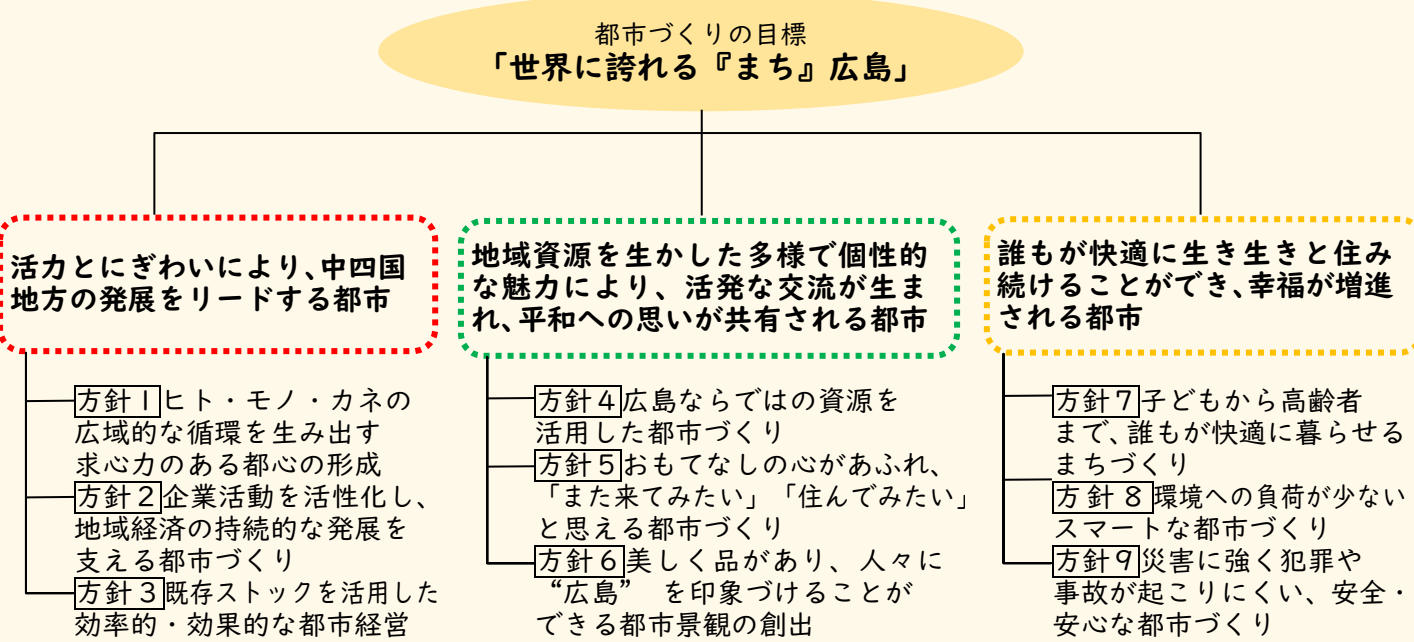
(5) 計画期間

4年間（令和9年度（2027年度）～令和12年度（2030年度））
※ 広島市都市計画マスタープラン及び広島市総合交通戦略と終期を合わせる。

2 地域公共交通の役割

公共交通は、通勤や通学などの市民生活、観光などの移動手段として、また、地域の活性化や雇用の創出、脱炭素社会の構築など、まちづくりを進めていく上でも重要なものとなっており、より一層の充実・強化が求められている。
このため、本計画の改定に当たっては、広島市都市計画マスタープランに掲げた「都市づくりの目標と方針」や、広島市総合交通戦略に掲げた「交通政策の方向性」を踏まえながら、将来にわたって公共交通に求められる役割を整理する。

都市づくりの目標と方針（広島市都市計画マスタープラン）



交通政策の方向性（広島市総合交通戦略）

- 《目指すべき交通体系》 公共交通を軸とした交通体系の構築
- 《政策展開の方向性》
- | 地域の視点 | 広域の視点 |
|-----------------------|-----------------------|
| 市域内外からの来訪者を迎える都心の交通 | ヒトやモノの活発な循環を生み出す広域の交通 |
| 住民の暮らしを支え活性化に資する郊外の交通 | |

将来にわたって公共交通に求められる役割

ヒト・モノ・カネ・情報の循環を支えること

中四国地方の中核都市として、活力とにぎわいを創出するため、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・情報の好循環を促す役割

市民や来訪者に対し利便性の高い移動を提供すること

市民や来訪者が快適に目的地までたどり着けるよう、公共交通のサービス水準や利用環境などを向上させることで、年齢、性別、障害の有無、居住地域などに関係なく、全ての利用者にとって分かりやすく使いやすい移動を実現する役割

持続的なまちづくりに貢献すること

地域の活性化や脱炭素社会の構築、「交通空白」の解消といった社会的課題を解決し、調和のとれた交通体系を構築することで、将来にわたってまちを発展させる役割

3 地域公共交通が将来的に目指す姿

「世界に誇れる『まち』広島」の実現に向けて、市民や来訪者の移動を担うのみならず、福祉・医療・教育・都市づくりといった基礎自治体の根幹的行政サービスに深く関わる公共交通が、将来にわたってその役割を十分に果たしていくためには、これまでの公共交通政策を転換し、公共交通を最大限に活用できる仕組みの構築が不可欠である。

このため、本市では、公共交通を「社会インフラ」と捉えた上で、事業者などと「協調」して運用するものへと舵を切り、国の公共交通政策の動向も踏まえながら、新た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く。

（「広島型公共交通システム」のイメージ）

みんなで支え、未来へつなぐ公共交通

～官民の協調・共創による分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系へ～

- ◆ 地域の実情に応じた多様な交通手段をフル活用することにより、「交通空白」が存在せず、市民や来訪者の誰もが必要とする移動が確保されている。
- ◆ 交通モードや事業者間の垣根を越えて、乗継環境や運賃支払システムが整備されることで、公共交通全体として利用者が目的地まで円滑に移動できる環境が確保されている。
- ◆ 交通事業者の経営基盤の安定化や新技術の活用、地域交通の共同化・協業化などを推進していくことで、公共交通サービスが将来にわたって安定的に維持・提供されている。
- ◆ 広域経済圏におけるヒト・モノの循環と、地域住民の活動を支える循環型の公共交通ネットワークが形成されている。

〈「広島型公共交通システム」の全体イメージ図〉

上記4項目を表現したイメージ図について、現在検討中

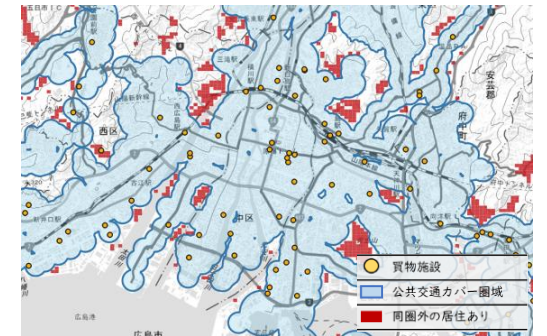
4 地域公共交通の課題

人口減少や少子高齢化の更なる進行などにより、公共交通を取り巻く環境がより一層厳しさを増す中、本市が将来的に目指す公共交通の姿を実現していくためには、官民が保有する様々なモビリティデータを活用し、客観的な現状診断や課題の把握が重要となる。

そのため、様々な関係者との対話などを行いながら、利用者・事業者・まちづくりの観点から多角的な分析を行うことで課題を整理する。

(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強化が必要

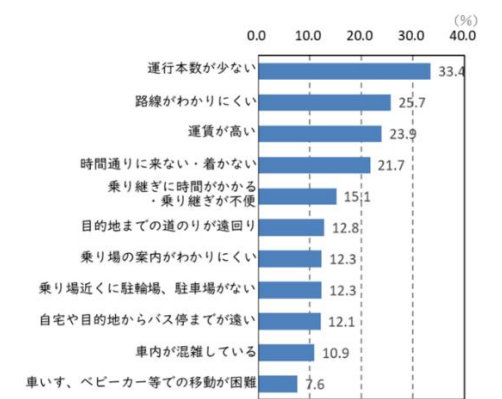
- ◆ 現在の公共交通ネットワークでは、「交通空白」となっているところがある。
- ◆ 多様な交通モード間における円滑な乗継ぎが行われていない。
- ◆ 乗換により利便性が向上する余地がある。



▲買物施設と公共交通カバー圏域

(2) 利用者の移動に要する時間・手間・心理的負担の軽減やサービス水準等の向上が必要

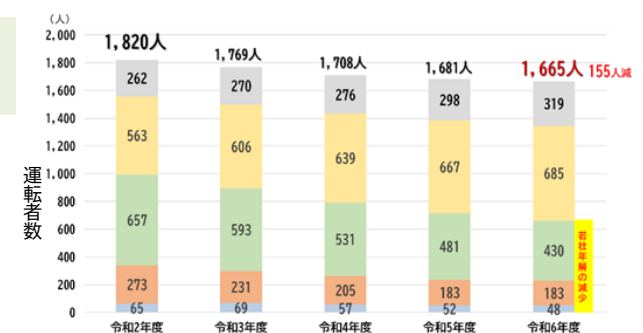
- ◆ 時間帯によっては、所要時間のばらつきが生じているところや、運行が等間隔になっていないところがある。
- ◆ 交通モードや事業者によって乗降方法や運賃支払システムなどが異なり分かりにくい状況が生じている。
- ◆ 公共交通の利用に必要な情報（乗り場や経路、運行情報など）が高齢者や来訪者などに届きにくい。
- ◆ 障害者や子育て世帯など利用者の特性に応じた車内環境や待合環境などが整っていないところがある。



出典：市民意識調査（令和7年度）
▲市民が不満に感じる点（乗合バス）

(3) 需要減少や担い手不足に対応できる経営の仕組みやサービスの提供が必要

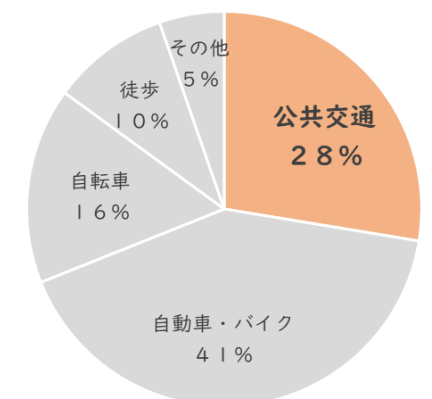
- ◆ 運転者不足や燃料価格の高騰等により、従来の事業者単独での経営努力では安定的な運行が困難となっている。
- ◆ 利用者が減少しているにもかかわらず、複数の事業者が競合するなど効率的に運行できていない路線がある。
- ◆ データの利活用を担う人材が不足しており、利用者ニーズを的確に捉えた質の高いサービス提供が十分でないところがある。



出典：（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま経営計画
▲バス事業者8社の運転者数の推移

(4) まちづくりに貢献する公共交通の利活用や環境整備が必要

- ◆ 通勤や通学の交通手段は、自動車・バイクの割合が高く、自家用車等に比べて一人当たりのCO₂排出抑制に効果がある公共交通の利用が少ない。
- ◆ 既存の公共交通を、地域の活性化や観光コンテンツなどとして十分に活用し切れていない。



出典：国勢調査（令和2年）
▲通勤や通学の交通分担率

5 計画期間内の目標と取組方針

本市が抱える公共交通の課題を解決し、将来的に目指す姿の実現に向けて、4つの目標に従って取組を進める。

【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

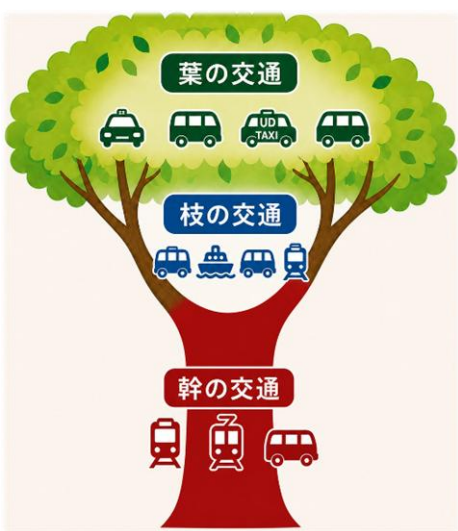
公共交通ネットワーク（幹・枝・葉の交通）が、各々の役割を果たしながら交通結節点も含めて一体的に機能するとともに、効率的で持続可能性の高いものになることを目指す。

【取組方針1】 幹の交通の強化

【取組方針2】 枝の交通や葉の交通の確保

【取組方針3】 交通結節機能の強化

将来的な公共交通ネットワークの形成イメージ



区分	役割	主な交通モード
幹の交通	広島市都市計画マスタープランに位置付けた人・モノの主要な流れを示す「都市軸」も踏まえながら、都心と拠点地区や、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。	・JR 在来線 ・アストラムライン ・路面電車 ・広電宮島線 ・乗合バス
枝の交通	主に居住誘導区域の地域から、幹の交通や交通結節点への輸送を担う。	・路面電車 ・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輸送を担う。	・乗合タクシー ・乗用タクシー

【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、時間、手間、心理的負担を軽減する、分かりやすく使いやすい公共交通を目指す。

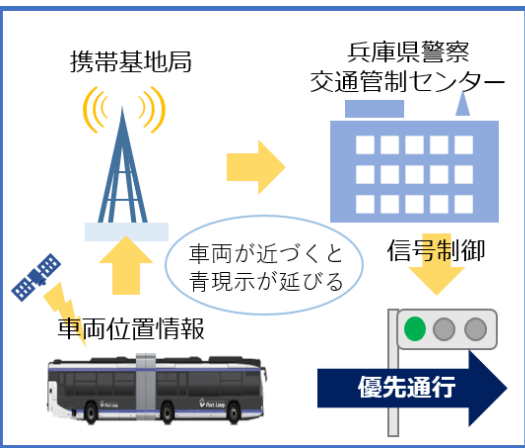
【取組方針4】 定時性や速達性の向上

【取組方針5】 待合環境や移動に係る快適性の向上

【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

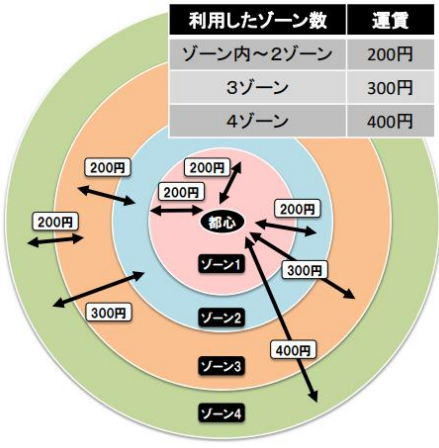
【取組方針7】 運行情報や運賃支払システムに係る分かりやすさの向上

速達性向上策の例（バス優先信号システム）



（出典：神戸市記者発表資料（2025年9月5日））

新たな運賃体系の例（ゾーン運賃）



（出典：岡山市地域公共交通計画）

【目標3】 協調・共創による持続可能な運営体制の確立

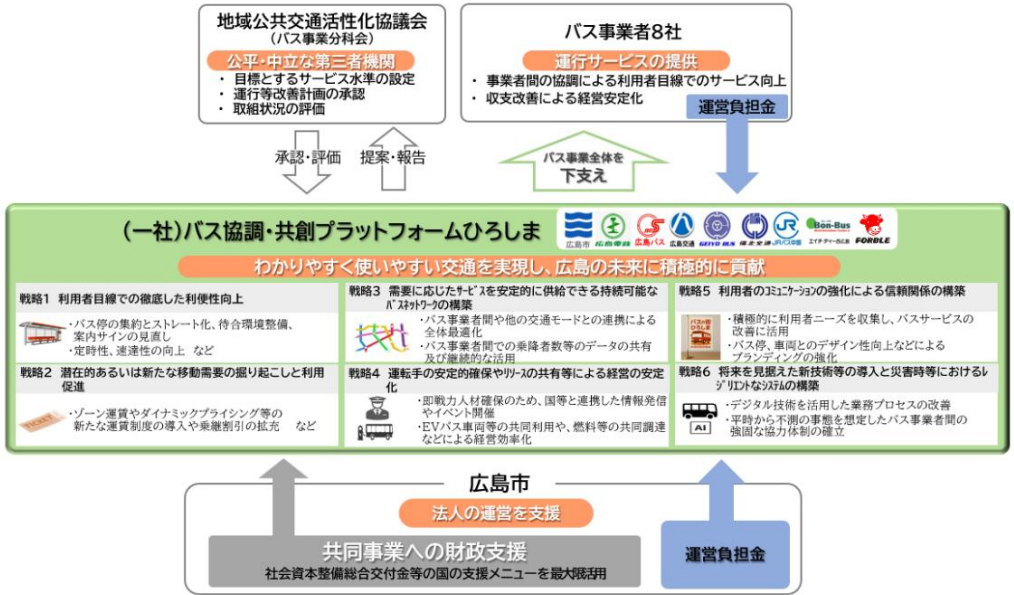
事業者等が、協調・共創しながら様々な技術等を活用し、利用者の視点に立ったサービスの向上や経営基盤の安定化等に取り組むことのできる、効率的で持続可能な運営体制の構築を目指す。

【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

【取組方針9】 協調・共創による経営やサービスの持続可能性の向上

【取組方針10】 DXによる経営やサービスの効率性の向上

乗合バス事業における「共同運営システム」の運営スキーム



【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、市民など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するとともに、積極的に利用してもらう社会の構築を目指す。

【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体系への転換

【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

都心の大通りにおける交通の将来イメージ



（出典：広島市総合交通戦略）

公共交通を軸に、シェアサイクルなどとも連携しながら、紙屋町・八丁堀周辺の「マチナカ」への自家用車の流入抑制や、来訪者が回遊しやすい交通体系などの実現を目指す。

- ㊦ 広く歩きやすい歩道空間
- ㊩ 低層部のオープン化による、歩道空間と一体となった沿道店舗の賑わい
- ㊭ 沿道店舗の敷地と一体となった道路空間における賑わい（テーブル・ベンチ等の道路占有）
- ㊮ 歩道空間における滞留スペース
- ㊯ 車道通行を基本とした自転車走行空間
- ㊰ 電停・バス停等に近い歩道上の、シェアサイクルポート
- ㊱ 路面電車とバスの乗換利便性の向上

6 主な具体策の例 （新）：次期計画で新たに取り組んでいくもの

取組方針と主な具体策の例
【取組方針１】幹の交通の強化 ・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 ・乗合バスにおけるネットワーク軸と目指すべきサービス水準を踏まえた路線再編 等
【取組方針２】枝の交通や葉の交通の確保 （新）・持続可能な生活交通の確保に係る新たな仕組みの構築（輸送資源のフル活用を含む。） ・似島航路の維持 等
【取組方針３】交通結節機能の強化 ・ＪＲの駅などの交通結節点整備 ・パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進に係るハード整備 等
【取組方針４】定時性や速達性の向上 （新）・路面電車の電停統廃合 （新）・乗合バスの全扉降車の導入 等
【取組方針５】待合環境や移動に係る快適性の向上 ・ＪＲの駅や路面電車の電停のバリアフリー化 ・低床路面電車や、低床バス・ＥＶバス、ユニバーサルデザインタクシーなどの導入 等
【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 （新）・ダイナミックプライシングなど新たな運賃制度の導入 ・等間隔運行の導入や乗継時間を考慮したダイヤ設定 等
【取組方針７】運行情報や運賃支払システムに係る分かりやすさの向上 ・バス停の集約化 ・ウェブサイトやＳＮＳ等による情報発信の強化 等
【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 （新）・自動運転の実装 ・運転者の安定的確保 等
【取組方針９】協調・共創による経営やサービスの持続可能性の向上 （新）・船舶の更新や予備船の共同利用 ・運行経費や車両更新等に対する公的補助 等
【取組方針１０】ＤＸによる経営やサービスの効率性の向上 ・県データ連携基盤などを活用したモビリティデータの共有・共同分析 （新）・乗合バスにおける運賃プール制の導入 等
【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体系への転換 ・マイカー乗るまゝデーなどの公共交通利用促進 （新）・都心部におけるウォークブルなまちづくりとの連携 等
【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 （新）・まちづくりに資するＪＲ芸備線の活性化 （新）・他モード（シェアモビリティ等）や他分野（観光等）との連携 等

7 モニタリング・評価

本市が将来的に目指す公共交通の姿を見据え、関係者が連携したマネジメント体制の下、モビリティデータなども活用しながら施策の効果や進捗状況を客観的に把握し、ＰＤＣＡサイクルによる見直しにつなげるため、評価指標及び評価体制を設定する。

(1) 評価指標の例

区分	評価指標	評価に用いるモビリティデータ等の例
1	公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数	〇〇線における１日当たりの運行回数
2	公共交通軸と定める路線(区間)の利用者数	〇〇線における１日当たりの平均利用者数
3	公共交通サービスによる人口カバー率	周辺に公共交通サービスが存在するエリアの居住人口÷広島市総人口
4	住民等の公共交通に対する満足度・認知度	市民意識調査の設問「公共交通の利用しやすさ」に「満足・やや満足」と回答した割合
5	公共交通に従事する運転者数	公共交通全体の運転者数
6	公共交通の収支率	営業費用÷営業収益
7	公共交通への公的資金投入額	本市から交通事業者への補助金額
8	公共交通の利用者総数	公共交通全体の１日当たりの乗車人員

(2) 評価体制

交通事業者や（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしまなどの関係者とともに、モビリティデータを活用したモニタリングや分析・評価を実施した上で、広島市地域公共交通活性化協議会において、計画の達成状況（施策の実施状況、評価指標別の目標値の達成状況）に係る評価を行うことより、施策の着実な推進や機動的な見直しに向けた議論を進める。