

都市活性化対策特別委員会説明資料

令和 8 年 5 月 2 6 日 提出

〔 目 次 〕

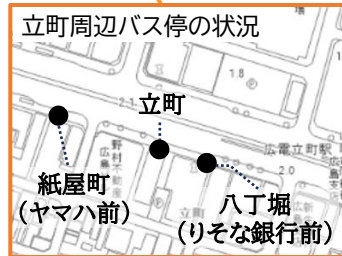
1 公共交通を軸とした交通体系の構築について	
(1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築（道路交通局）	3

項 目	説 明
1 公共交通を軸とした交通体系の構築について (1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築 (道路交通局)	1 前回（令和8年2月12日）の特別委員会以降の取組 (1) 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。）のアクションプランの策定 令和8年3月、プラットフォームにおいて、経営計画に定めた6つの戦略に基づく取組の具体的な内容や概算事業費、実施スケジュール等を示す行動計画としてアクションプランを策定しました。（別冊） (2) 重点的な取組の実施状況 プラットフォームの戦略に基づく重点取組等の実施状況については、別紙1のとおり。 2 国の動向を踏まえた今後の取組 国においては、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会でとりまとめられた共同化・協業化の推進等の今後に向けてのあるべき方向性を受け、令和8年3月に、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定されました。（別紙2） こうした国の動向は、すでにプラットフォームを中心に進めている本市の取組を後押しするものであることから、引き続き、国の制度や支援等を最大限活用し、本市が司令塔としての役割を果たしながら、プラットフォーム等とも連携して、事業者間の垣根を超えた利用者目線での運行サービスを下支えする官民連携体制である乗合バス事業の共同運営システムを確立していきます。 なお、将来的には、乗合バス事業の共同運営システムを他の交通モードにも応用していき、全ての交通モードを一つのシステムとして連携・統合させた新たな公共交通体系となる「広島型公共交通システム」の構築を目指していきます。 （今後の進め方） 令和7年9月1日 ○公共交通政策を取り巻く状況 ○共同運営システムのイメージ ○令和7年度の取組概要（高陽地区の実証運行等） 令和8年2月12日 ○プラットフォームの経営計画の策定 ○重点的な取組の実施状況（令和8年2月時点） ○国の動向を踏まえた今後の取組（交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の取りまとめ内容など） 令和8年5月26日（今回） ○プラットフォームのアクションプランの策定 ○重点的な取組の実施状況（令和8年5月時点） ○国の動向を踏まえた今後の取組（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の閣議決定など） 令和9年2月頃 ○重点的な取組の実施状況 ○国の制度改正を活用した乗合バス事業の共同運営システムの構築に向けた方向性

重点的な取組の実施状況

ア 利用者目線での徹底した利便性向上(都心部バス停の集約とストリート化)

- ・同一名称のバス停が複数存在する相生通りにおいて、バス停の集約化やストリート化、待合空間の整備などを推進
- ・本年3月には、「原爆ドーム前バス停」と「紙屋町(メルパーク前)バス停」を「紙屋町(原爆ドーム前)バス停」として集約
- ・立町周辺のバス停の集約を行うべく準備中



- ・集約と併せたバス停のストリート化、待合空間の整備に向けて検討中

ウ 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(方面別の路線再編の推進と共同運行路線の拡充)

- ・令和8年2月の本特別委員会で報告した、全市的な路線再編の指針となる「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」を踏まえ、運行計画がまとまった路線から順次、路線再編を実施するとともに、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、都心と郊外を結ぶ幹線軸での路線の共同運行化などを推進
- ・広島バス29号線における本格運行(別紙1-1)
令和5年度及び令和6年度に実証運行を実施した広島バス29号線(矢賀経由)について、本年3月11日から本格運行を開始
- ・高陽方面における実証運行の検証結果(別紙1-2)
高陽方面の路線において、昨年10月6日から12月30日まで実施した実証運行を検証
- ・西風みなとラインにおける新たな実証運行(別紙1-3)
西風新都と広島港を結ぶ「西風みなとライン」について、本年2月11日から新たな実証運行を開始
- ・己斐方面における実証運行
己斐方面の路線において、住宅密集地の狭隘な道路への乗り入れも可能となる小型車両を導入することにより、利用者の増加や採算性の向上が期待できる新たなルートを設定し実証運行を行うべく準備中



住宅密集地の狭隘な道路(西区己斐地区)



他地区での導入事例

小型車両による運行
(安佐北区山倉地区)フリー乗降区間
(佐伯区楽々園地区)

- ・その他の方面における実証運行
アストラムライン沿線のあさひが丘周辺エリアやデルタ中心エリアにおいても、利便性の向上と運行効率化を図るための実証運行を行うべく準備中

イ 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(運賃設定の多様化)

- ・短期的な取組として、こどものバス利用のきっかけとなるよう「こども夏休みフリーパス(仮称)」を今夏に実施すべく準備中
- ・中長期的な取組として、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)などの新たな運賃施策の導入に向けて検討中

参考:夏休みフリーパス
(川崎鶴見臨港バス)

エ リソースの共有等による経営の安定化(EVバスの導入)

- ・エキまちループ等において、本年2月14日からプラットフォームがリースしたEVバス2台の運行を開始
- ・令和8年度にプラットフォームがバス事業者にリースするEVバスについては、運行実績を踏まえたバス事業者の意見も聞きながら、価格や性能、メンテナンス体制等を十分考慮し、より信頼度を高めることになる車両を選定する予定

運行を開始したEVバス
(左から広島バス、広島電鉄)

オ 将来を見据えた新技術等の導入(自動運転バスの普及)

- ・広島交通(株)が運行する可部めぐりんバス(可部循環線)において、本年1月20日から2月6日まで実施した自動運転レベル2の実証運行を検証(別紙1-4)



実証運行中の自動運転バス

広島バス29号線における本格運行

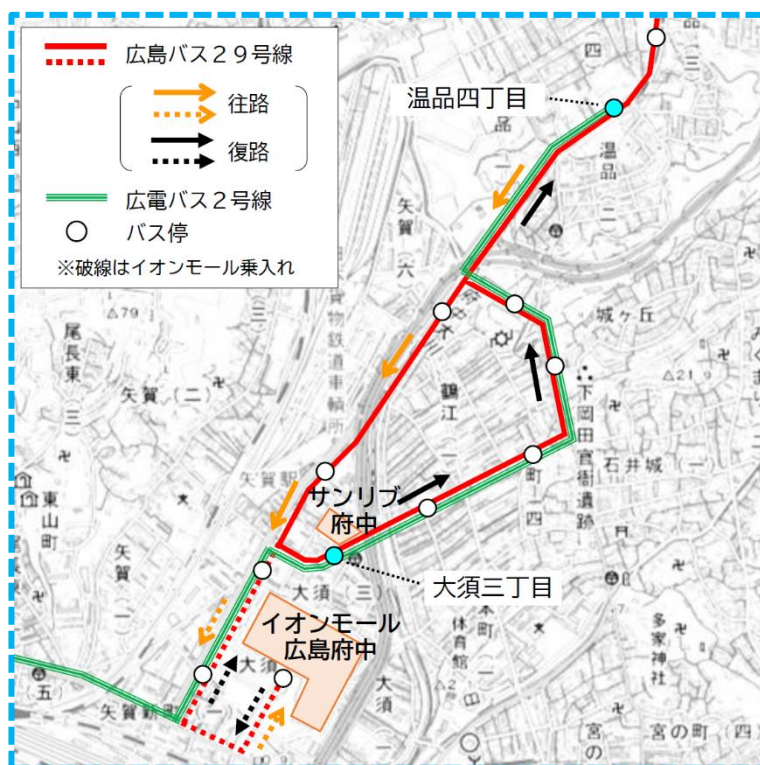
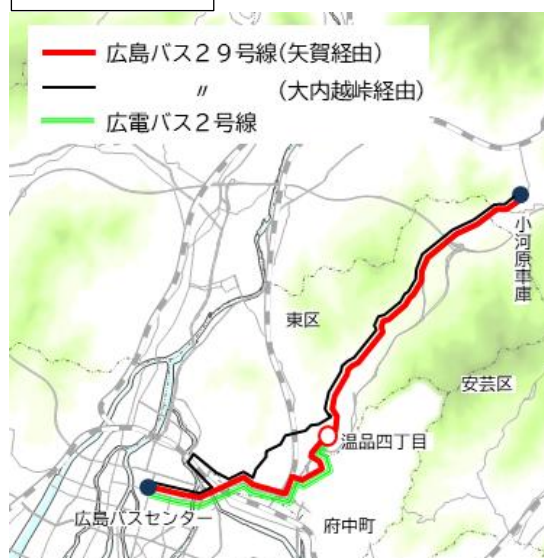
経緯

- ・広島バス29号線（矢賀経由）は、温品四丁目～広島バスセンター間で広電バス2号線と路線が重複した運行となっていた。このため、フィーダー化による利便性向上と事業者の運行効率化を検証するため、令和5年度及び令和6年度の2か年をかけて実証運行を実施
- ・その結果を踏まえて令和8年3月11日から本格運行へ移行

運行概要

対象路線	広島バス 29号線（矢賀経由）		
運行時間帯	朝夕ピークを除く9時台～16時台	運行回数	7往復
運行内容	・9時台～16時台の矢賀経由の運行区間を「小河原車庫～イオンモール広島府中」又は「小河原車庫～大須三丁目」に変更した上で、おおむね1時間間隔で運行 ・7往復のうち4往復をイオンモール広島府中へ乗入れ ・利用者の多い「大須三丁目」に近接するサンリブ府中の店内の休憩スペースを待合環境として活用		

従前の運行



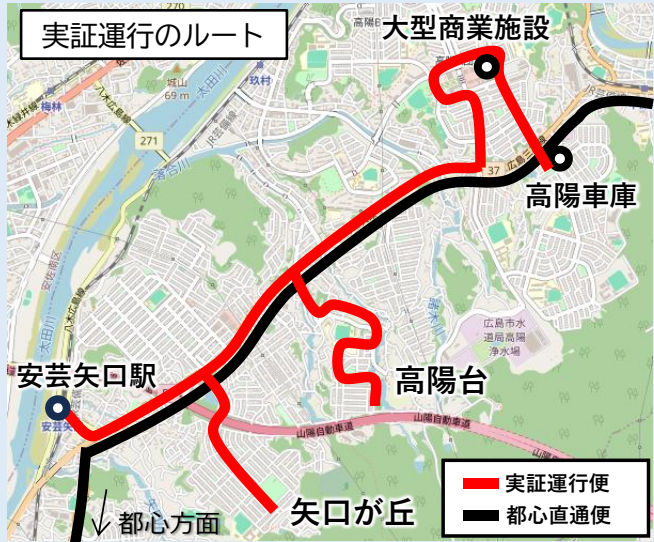
本格運行



本格運行の状況（イオンモール広島府中への乗入れ）

高陽方面における実証運行の検証結果

- 運行期間 令和7年10月6日～12月30日
- 運行時間帯 9時台～16時台（オフピーク時）
- 運行概要
 - ・高陽地区と都心を結ぶ直通便の一部をフィーダー化し、移動需要が見込まれる高陽地区内の安芸矢口駅や商業施設、医療機関などの生活拠点等へ接続
 - ・広島交通の高陽車庫（休憩施設を含む）及び安芸矢口駅前のバスの待機所をJRバス中国が活用
 - ・フィーダー区間の増便による空白時間帯の解消（概ね1本／1時間を確保）
 - ・実証運行便と都心直通便を乗り継いだ場合に直通運行と同一運賃となるよう、直通乗継割引を導入
 - ・大型商業施設の休憩スペースにバスロケーション表示器を設置し、バスの待合場所として活用
- 検証内容
 - ・実証運行便を増便し、生活拠点等へアクセスさせることによる利用促進効果
 - ・乗継時の抵抗感が利用に与える影響
 - ・事業者の運行効率化

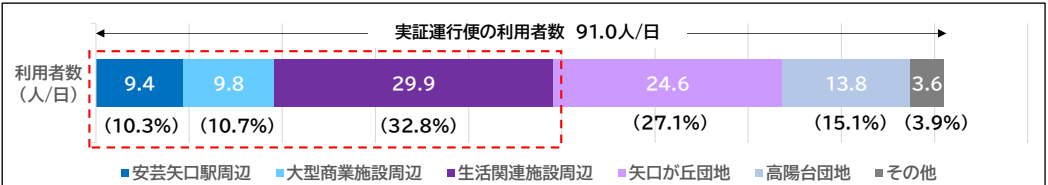


■ 運行結果（※比較対象は実証運行前となるR7年9月のデータ）

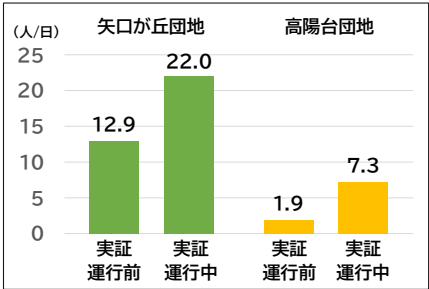
(1) 利用状況の変化

- ① 高陽地区の路線全体の利用者数：124.1人/日の増加（7,727.8人/日→7,851.9人/日）
 - ・実証運行便の利用者数：91.0人/日
 - ・既存便の利用者数：33.1人/日の増加

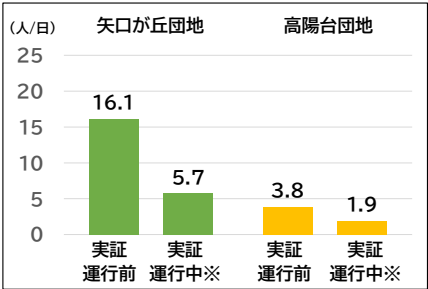
② 実証運行便利用者（91人/日）の降車エリア



③ 矢口が丘団地・高陽台団地から乗車して高陽地区内で降車した利用者数



④ 矢口が丘団地・高陽台団地から乗車して都心方面で降車した利用者数



※各団地から乗車して乗り継いで都心方面で降車した人数

(2) 収支状況の変化（※ピーク時を含む終日を対象）

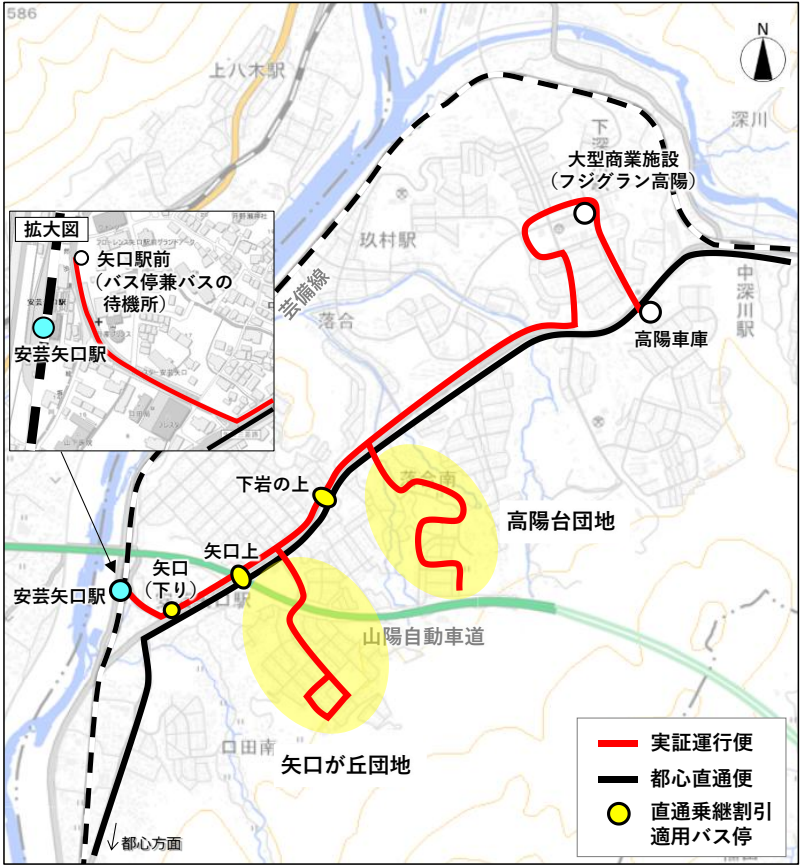
（単位：千円/月）

区分		運行経費	運行収入	収支差	収支差の合計
R7.9	既存便（広島交通）	50,204	51,703	1,499	▲ 5,541
	既存便（JRバス中国）	24,565	17,524	▲ 7,040	
R7.10～12 平均	実証運行便	2,337	428	▲ 1,909	▲ 8,217
	既存便（広島交通）	49,425	49,575	150	
	既存便（JRバス中国）	23,588	17,131	▲ 6,458	

※四捨五入の関係で合計が一致しない場合あり

高陽地区の路線全体としては赤字が2,675千円拡大

〔内訳〕
・実証運行便は1,909千円の赤字
・既存便は767千円赤字が拡大



(3) 利用者の主な声（※実証運行期間中のWEBアンケート調査）

- ・実証運行便と都心直通便を乗り継ぐ際のダイヤの見直しや乗り継ぎ可能なバス停を増やすなどの工夫をしてほしい。
- ・矢口駅前バス停と安芸矢口駅が離れていて不便だった。
- ・増便されて便利になった。

(4) 関係者の主な声（※各社への聞き取り）

- ・安芸矢口駅前のバスの待機所はスペースが狭く、安全管理が大変であったが、高陽車庫の共同利用はスムーズに行えた。【バス事業者】
- ・「バスの到着時間が屋内で確認できるので大変便利」との利用者の声があった。今回の実証運行はとても良い取組であり、引き続き協力していきたい。【フジグラン高陽】

■ 検証結果

- ・フィーダー化による増便や高陽地区内の生活拠点等への接続などの利便性向上策により、既存便の利用者も含めて、高陽地区の路線全体での利用者が増加したことから、利用促進に一定の効果があったものと考えられる。
- ・実証運行便利用者の降車エリアの内訳を見ると、半数は安芸矢口駅周辺や大型商業施設周辺、生活関連施設周辺での降車となっており、これらはバスによる高陽地区内の生活拠点等への移動であったと推察される。
- ・矢口が丘団地・高陽台団地から乗車して高陽地区内で降車した利用者は増加したが、乗り継いで都心方面で降車した利用者は、フィーダー便から都心直通便への直通乗継割引を導入したものの、直通運行時と比較すると減少したことから、利便性向上策が必要と考えられる。
- ・実証運行便の収支は赤字であり、他の既存便を含めた高陽地区全体の収支状況も赤字が拡大した。
- ・車庫等の共同利用は事業者から評価するとの声があった。

利用促進やリソース共有について一定の効果が確認されたものの、収支改善や乗継利便性の向上に向けた見直しが必要
このため、再度の実証運行の実施を含め、今後必要となる対応策について検討中

西風みなとラインにおける新たな実証運行

■ 現状

- ・西風みなとラインは、平成 30 年度から広島電鉄と広島バスが共同で、本市の広域拠点（宇品・出島地区、井口・商工センター地区、西風新都）間のアクセス向上を図るための路線として、ダイヤの見直しやルート変更などを行いながら実証運行を実施してきたものであるが、利用者目線に立った大幅な運行形態の見直しが必要な状況となっている。
- ・このため、各拠点と鉄軌道や船舶などとの接続を考慮し、新たな実証運行を開始した。



【広域移動のイメージ】

■ 実証運行の概要

運行事業者	広島電鉄、広島バス
実施期間	令和8年2月11日～令和9年2月7日 (土日祝日のみ)
運行時間帯	8時台～19時台
運行回数	6往復(各社3往復)
実施内容	・アルパークで分割されていた路線を統合 ・広島港栈橋からアルパーク間のルートを広島南道路（広島高速3号線高架下）へ変更し、江波・観音・草津に新たな乗降場所を設定 ・市立大学前まで路線を延伸し、アストラムラインと接続 ・広島港において航路との乗継時間を考慮したダイヤを設定



■ 検証事項

- ・路線統合による利用者数及びアルパークをまたぐ利用者数の変化
- ・ルート変更による新規需要獲得の効果
- ・収支状況の変化

■ 運行状況（令和8年2月11日から令和8年2月28日までの土日祝日7日間のデータ）

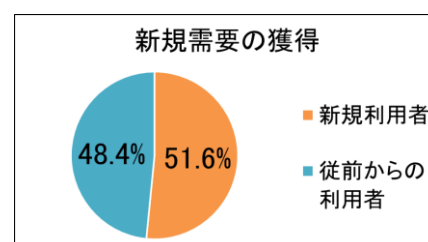
（1）利用状況の変化

①アルパークをまたぐ利用者数の変化

アルパークをまたぐ利用者は路線統合前においては1日当たり約5人であったが、路線を統合した現在は1日当たり約13人に増加している。

②新規需要の獲得

約52%の利用者は今回のルート変更や延伸に伴う新規利用者であり、新たな需要が獲得できていると考えられる。



（2）利用者の主な声（※実証運行期間中のWEB アンケート調査）

- ・江波からアルパークなどに直接行けるようになって便利になった。
- ・1時間に1便は運行してほしい。
- ・通勤にバスを使っているが乗継ぎが必要なため、平日も運行をしてほしい（広島港⇄観音の利用者）。

■ 今後の取組

- ・更なる広報に加え、収支状況の変化や利用者アンケート、実証運行データなどを分析した上で、運行日（平日運行）や時間帯、便数の拡大の必要性について検証する。



令和 8 年 3 月 1 0 日
 総 合 政 策 局
 鉄 道 局
 物 流 ・ 自 動 車 局
 海 事 局

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定 ～ 「交通空白」等の解消による持続可能な地域公共交通の実現に向けて ～

地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が本日、閣議決定されました。

I. 背景

地域公共交通は、地域の「暮らし」と「安全」を守る基盤である中、急速な人口減少・少子高齢化や、運転者等の担い手不足により、バス路線等の減便や廃止が相次ぐなど供給が制約される一方、高齢者の運転免許返納、学校・病院等の統廃合等を背景に、地域公共交通に対する社会的需要は拡大し、全国で約2,500の「交通空白」が生じています。

こうした状況を踏まえ、地域の輸送資源のフル活用や、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」を解消するとともに、その将来的な発生を抑制し、持続可能な地域公共交通の実現を図ることが必要です。

II. 法律案の概要

(1) 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- ① 「交通空白」等を解消するため、地方公共団体が主導する形で、運送主体を選定し、運転者や車両等に関して他者からの協力のあっせん等を行うことにより、バス・タクシー・公共ライドシェアによる地域の状況や課題に適した形態での運送を確保する事業（自動車地域旅客運送サービス再構築事業）を創設。
- ② 市町村が連携・協働を図るべき地域の関係者として、教育文化・医療・福祉・商業・観光等に係る施設の利用者向け送迎サービスを提供する者（施設利用者用運送サービス提供者）を追加し、当該提供者に対し、①の事業の円滑な実施に協力する努力義務を措置。
- ③ 船舶検査に伴う運航・減便による日常生活等への影響を回避するため、他の事業者から代替運行や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業（海上運送利便確保事業）を創設。

(2) 連携促進団体の活動推進

地域の関係者相互間の連絡調整・連携の促進を行う企業・団体を「連携促進団体」として位置付け、法定協議会の構成員として明確化するとともに、地域公共交通計画の作成等の提案権を措置。

(3) モビリティデータの利活用

地方公共団体が主導して事業実施計画を作成する地域公共交通特定事業について、事業実施計画作成時の地方公共団体による情報提供等の協力要請に対する交通事業者等の応諾義務（正当な理由がある場合を除く。）を措置。

(4) その他

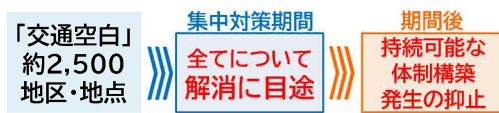
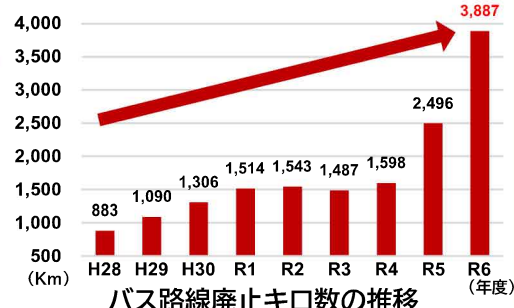
(1) ①に係る（独）鉄道・運輸機構による出融資を措置するほか、鉄道事業再構築事業について、事業構造の変更前に現行の事業者が行う鉄道施設の改良等に関する地方債の特例等を措置。

【問い合わせ先】

総 合 政 策 局 公共交通政策審議官部門 TEL : 03-5253-8111 (内線54-726)	石川、長谷川、荒川 03-5253-8932 (直通)	<全般>
鉄 道 局 鉄道事業課 TEL : 03-5253-8111 (内線40-503)	板垣、馬路 03-5253-8539 (直通)	<(4) 後段関係>
物流・自動車局 旅客課 TEL : 03-5253-8111 (内線41-202)	鈴木、斎藤 03-5253-8573 (直通)	<(1) ①関係>
海 事 局 内 航 課 TEL : 03-5253-8111 (内線43-402)	勝山、渡邊 03-5253-8627 (直通)	<(1) ③関係>

背景・必要性

- 地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、急速な人口減少・少子高齢化により、**運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少**する一方で、**免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大**。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、**外出・通院機会の減少による健康面への悪影響**や、現役世代による子どもや高齢者の**送迎負担の増大**等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性。
- 地域公共交通の**司令塔役である地方公共団体**も、特に中小規模の市町村では、**人材・ノウハウが不足**。
- このため、**輸送資源のフル活用、共同化・協業化**等により、**集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」の解消・将来的な発生抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要**。



※「交通空白」に陥らないよう未然防止が必要な約1,800の要モニタリング地区・地点についても、先手先手対応

法案の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- バス、タクシー、公共ライドシェアに係る「交通空白」等について**地域の輸送資源をフル活用して解消**するため、運転者や車両等に関して運送主体とは**別の交通事業者や施設送迎提供者から協力**が得られるよう地方公共団体があつせん等することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。
【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】
- 市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、**学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加**し、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。
【施設利用者用運送サービス提供者】
- 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、**他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業**を創設。
【海上運送利便確保事業】



2. 連携促進団体の活動推進

- 交通事業者以外の様々な企業・団体も、**地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおり、多様な知見を蓄積しながら、市町村や交通事業者、地域交通を利用する住民等の間の調整役として重要な役割を果たしつつある**。
- このため、**地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体について、法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置し、より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用を図る**。
【連携促進団体】



3. モビリティデータの利活用

- 鉄道事業再構築事業や創設する自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域公共交通利便増進事業等の地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業については、**地方公共団体が行う事業実施計画作成時の情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならない**こととし、事業実施を促進。

4. その他

- 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に係る(独)鉄道・運輸機構による**出融資**を措置。＜予算＞
- 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる**特例を追加**するなど、所要の改正を実施。

【施行期日】

公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日