

第 2 1 回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和 6 年 1 0 月 2 2 日（火） 1 5：0 0～

場 所：合人社ウェンディひと・まちプラザ

（広島市まちづくり市民交流プラザ）

北棟 6 階 マルチメディアスタジオ

議 事 次 第

1 開 会

2 報告事項

- ・乗合バス事業の共同運営システムの取組状況について
- ・バス事業分科会の開催について（結果報告）

3 協議事項

- ・広島市中心部における均一運賃等について
 - ① 共同経営計画変更（案）の概要 ※意見聴取のみ
（交通事業者 7 社による均一運賃エリアの拡大、運賃改定）
 - ② 広島市地域公共交通利便増進実施計画一部改定（案）の概要 ※意見聴取のみ
（共同経営の取組と合わせて実施する利便増進事業の一部改定）
 - ③ 地域公共交通計画の一部改定について

4 閉 会

第 2 1 回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日 時：令和 6 年 1 0 月 2 2 日（火） 1 5：0 0～
場 所：合人社ウェンディひと・まちプラザ(広島市まちづくり市民交流プラザ)
北棟 6 階 マルチメディアスタジオ

広島消費者協会 会長
栗原 理 委員
広島工業大学工学部
環境土木工学科教授
伊藤 雅 副会長
広島大学大学院
先進理工系科学研究科教授
藤原 章正 会長
国土交通省中国地方整備局
広島国道事務所 副所長
河井 知久 委員
(代理) 森計画課長

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 委員

国土交通省中国運輸局
交通政策部交通企画課長
鎌田 隆聖 委員

国土交通省中国運輸局
広島運輸支局
首席運輸企画専門官
蔦 真 委員

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

広島県地域政策局
公共交通政策課長
丸石 圭一 委員
(代理) 柴田主査

広島県土木建築局
港湾振興課長
吉牟田 修 委員
(代理) 佐々井参事

西日本旅客鉄道(株)
中国統括本部広島支社 副支社長
奥井 明彦 委員

広島高速交通(株)
取締役総務部長
藤川 宜陽 委員

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

広島県バス協会
専務理事
赤木 康秀 委員

広島県旅客船協会
専務理事
迫田 武利 委員

(株)広島バスセンター
ターミナル事業本部長
箕田 和三 委員

私鉄中国地方労働組合
広島電鉄支部執行委員長
後藤 孝秀 委員
(代理) 堀越副執行委員長

広島市道路交通局
公共交通政策部長
森田 環 委員

広島市道路交通局
道路管理課長
西村 洋 委員

広島市都市整備局
みなと振興課長
津賀山 勝宏 委員

事務局

出入口

広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和 6 年 7 月 30 日現在

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

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局公共交通政策部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通調整担当課長)

配付資料一覧

【報告事項】

報告資料	広島市地域公共交通活性化協議会 第1回バス事業分科会 議事要旨
資料1	令和6年9月11日開催 都市活性化対策特別委員会説明資料
別紙1	令和5年度実証運行の結果
別紙2	広島バス29号線（矢賀経由）の実証運行の概要
資料2	バス事業分科会について

【協議事項】

資料3	広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画の変更（案）の概要
資料4	広島市地域公共交通利便増進実施計画一部改定（案）の概要
資料5	地域公共交通計画の一部改定について

（令和4年4月25日開催 第13回協議会資料）

参考1	広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画（案）の概要
参考2	広島市地域公共交通利便増進実施計画（案）の概要

広島市地域公共交通活性化協議会 第1回バス事業分科会 議事要旨

- 1 日 時 令和6年9月25日（水）17：30～19：00
- 2 場 所 合人社ウェンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟6F マルチメディアスタジオ

3 出席者

(1) 委員

広島工業大学 伊藤分科会長、広島市社会福祉協議会 永野委員、
広島消費者協会 栗原委員、広島バス株式会社 清水委員、
広島市道路交通局 林田委員代理、中国運輸局交通政策部 鎌田委員

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部 山本バス事業再構築担当課長、岩井課長補佐、本宮専門員、
担当職員

内 容

≪「乗合バス事業の共同運営システム」の取組状況について≫

ー資料1、参考資料について事務局から説明ー

参考資料（共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針）については添付省略

（伊藤分科会長）

- ・ 資料1のうち「サービス水準の設定」については、運行頻度を15分や30分に1本などに整理したと説明があった。利用しやすいダイヤとしてはパターンダイヤがあるが、ダイヤだけでなく路線の乗継ぎも考えるとよい。また、15分、30分、1時間のように「倍数」になるよう設定することが重要だと考えている。例えば、JR山陽本線は15分に1本であるがJR可部線やJR芸備線は20分1本であったりすると、急いで乗り継がないといけない場合や逆に乗継時間が長くなる場合がある。そうならないよう運行頻度を合わせるとともに、接続するバスも上手く頻度を合わせることが必要となる。最小単位を「15分に1本」と考えると乗り継ぎしやすいネットワークが広がると思うため、留意してほしい。
- ・ 今月から新乗車券システム「モビリーデイズ」が広島電鉄グループのみで始まり、現時点では市全体として統一されていない状況となっている。各社の決済システムが共通となっていることが理想的であることから、協調・共創プラットフォームにおいては、共通の決済基盤を目指していただきたい。

（栗原委員）

- ・ 広島電鉄、広島バス、広島交通で共同運行している「まちのわループ」について、モビリーデイズを導入していない事業者の車両では、現金やスマートフォンまたは利用可能なICカードを持っていないといった場面が想定され混乱が生じるのではないかと危惧している。モビリーデイズ設置の拡大について、今後の方向性はどうか。

（事務局）

- ・ 広島電鉄グループでは、広島市域において9月7日にモビリーデイズのサービスを開始したところである。PASPYは令和7年3月まで全社で利用できることから、それまで利用者は両方の決済システム使える期間がある。広島電鉄グループ以外の運行事業者においては、PASPY終了までに基

本的にはＩＣＯＣＡを設置するとともに、国・市の財政支援も受けながら、順次モビリーデイズを導入する予定と聞いている。なお、モビリーデイズについては、一度に大量に車載器の入替えができないという理由から、今年度末から来年度にかけて順次導入する予定と聞いている。

- ・ 広島電鉄グループ以外の事業者に対しては、市内中心部の路線や共同運行路線に優先的に設置するようお願いしている。また、モビリーデイズについてはスマートフォンを利用できない方には、ＩＣカードの発行・利用が可能となっている。
- ・ 導入初期は不便な点もあるかもしれないが、現行のＰＡＳＰＹに変わるものとして、利便性を確保しながら移行していくスケジュールとなっている。

（栗原委員）

- ・ ＩＣカード等が共同運行路線事業者間で利用できる環境を整え、利用者に混乱が起きないようにしていただきたい。
- ・ 岡山市のバスは、ハレカに加え全国相互利用可能な交通系ＩＣカードが利用可能であるが、広島市はなぜモビリーデイズ導入で進めざるを得ないのか。この過渡期を経て最終的にどのようなビジョンになっていくのか方向性が見えないため聞かせてほしい。
- ・ モビリーデイズを導入することにより、窓口・チャージ機等のサービス時間や乗車運賃収受の点から言えば、事業者側は便利かもしれないが、それを追求するために消費者が追従せざるを得なくなっているのであれば考えないといけない。

（事務局）

- ・ どの決済システムを導入するかについては、各社の経営判断で選択するものである。モビリーデイズは、既存のＰＡＳＰＹより柔軟な運賃制度や利用促進の施策に取り組みやすいとして独自に開発されたものである。
- ・ 現行のＰＡＳＰＹは全国相互利用可能な交通系ＩＣカード（１０カード）が利用可能であり、ＩＣＯＣＡだけでなく、Ｓｕｉｃａも使える。今後、ＰＡＳＰＹサービスが終了し決済システムが各社入れ替わったとしても、１０カードは、従前どおり使用できる環境となる。

（永野委員）

- ・ 公共交通は競争から共創へ、特にバス事業では路線の共同運行や均一運賃の設定などに取り組んでいるはずである。そうした中で、各社が個別の方向性で事業を進めサービスが統一されないことについては、市全体として問題があると思う。
- ・ 障害者や高齢者の方の中には、窓口に行くことも大変な方もおられることから、手続きする選択肢があるだけでなく、誰もが自由に手続きできる環境にしてほしい。
- ・ 利用者にとって利便性の高いものとなるよう各社が“共創”し、この協議会で議論し、そうして取組が実施されたと利用者に説明できるよう、市は間に入り努力してもらいたい。

（事務局）

- ・ 公共交通は多くの方が利用する公共性の高いものである一方、民間企業が運営しておりその企業としての意見を尊重することも重要である。その両面のバランスを取りながらリーダーシップを発揮できるよう努力していく。

《実証運行について》

－資料1－別紙1、別紙2について事務局から説明－

(永野委員)

- ・ 広島電鉄と広島バスが共同で取組を行うというのになぜ乗換えを行う話になるのか。例えば、1便目は広島電鉄が運行し、2便目は広島バスが行うといった共同運行はできなかったのか。
- ・ 運賃に関しては、直通乗継運賃を導入するとあるが、利用者は乗り継ぐことに対して不満が大きいのではないと思う。

(事務局)

- ・ 今回実証運行を行う路線は、路線維持のため努力してきたが、運転手不足や運転手の時間外労働規制等に対応していく中で、2時間に1本もしくは3時間に1本の頻度で運行する路線となっている。しかしながら実際には利用者の需要はあると考えており、どうすれば利用しやすい環境を実現できるか検討した結果、長距離の路線を短くすることにより増便を行うことにしたものである。
- ・ 昨年度の実証運行の結果から、市内中心部に直接向かう利用者は、乗換が必要な便ではなく、市内に直通する大内越峠経由の便に乗車することにしたのではないかと推測している。また、昨年度実証運行時は大須三丁目バス停の利用が多いことが確認できたことから、このバス停まで路線を延ばすことで、乗換えを行う利用者を少なくすることができるのではないかと仮説を立てており、それを確認したいと考えている。
- ・ 府中町や市内中心部に小河原車庫方面から向かう利用者にとっては、乗り換えはしないといけませんが、運行本数が増えたことで、移動しやすくなると考えている。

(永野委員)

- ・ 利用者は乗り換えることを不便に感じているはずであり、例えば、運転手だけ交代するような手法の検討も必要ではないか。運行本数ではなく、乗り換えることの不便さを感じているのではないと思う。

(事務局)

- ・ 今回の取組は、運転手不足により減便せざるを得ない状況の中で、路線効率化を行うため広島電鉄・広島バスが協力して取り組むものである。この路線では乗り換えの不便があったとしても十分な便数があり多く移動できることが最適と考えた上で、乗換の抵抗感をできるだけ少なくする施策にも同時に取り組んでいく。具体的には、大須三丁目バス停の近隣店舗内にバスロケーションシステムの表示器を設置し、冷暖房完備で椅子もあり快適にくつろげる待合所として位置づけることで乗継ぎの抵抗感を抑え、便数を増やして利用しやすくなる工夫も考えていきたい。
- ・ 乗換抵抗については、他都市でも大きな課題となっており、本市においても認識しているところではある。バス事業を継続する上では乗換を伴う路線の効率化等が必要となっており、乗換抵抗の緩和策を考えていく必要がある。

(清水委員)

- ・ 昨年度の実証運行では、大須三丁目バス停まで向かうには乗継ぎが必要であったが、今回の実証運行では乗継ぎが不要となった点を改善点として運行計画を立てている。また、小河原車庫方面から市内中心部方面に向かう場合は、大越峠経由路線がこれまでどおり15分に1本程度運行している。

(栗原委員)

- ・ 昨年度の広島バス29号線の実証運行において、温品四丁目を跨ぐ利用者は減少したと説明があったが、この原因についてどう分析しているか。

(事務局)

- ・ 目的地が市内中心部の利用のうち、乗換えが必要になり不便と感じられた方が大内越峠経由への利用に移ったと考えている。例えば、サンリブやイオン等に行きたい方については、矢賀経由を利用しなければならないため、乗継ぎが必要であるが、広島駅や紙屋町等に行きたい方についてはどちらの経路も選べることから、乗換えのない大内越峠経由を選択したために前月よりも利用者数が増えたと分析している。

(伊藤分科会長)

- ・ 今回の実証運行については、バス事業者各社の枠を超えて行うことが難しく、現時点で可能な範囲となっている。将来的にバス事業者の枠を超えて共通のバスを使用し運転手の配属や割当ての調整ができるようになれば、利用者は車両を変えず、運転手が変わるだけといった運行を目指す姿とすることも可能になってくると思う。

(鎌田委員)

- ・ 広島電鉄1号線及び55号線については今後の展望などがあるか。

(事務局)

- ・ 利用者にとっては、現行の路線を増便して運行しており、利便性の面では評価されているが、収支が悪化するなど事業継続性の面では課題があり、今年度の実証運行は見送っている。今後、既存路線も含めて最適な運行形態を検討し、必要に応じて実証運行等をしていく可能性はある。
- ・ また、現行のルートだけでなく、車両を小型化し利用者が使いやすいルートを柔軟に設定することも検討が必要となっている。ピーク時については直通運行を行うが、オフピーク時については、団地周辺にある商業施設等へのニーズがあれば、経由するルートも検討しながらきめ細かな施策展開も視野に考えていきたい。

《バス事業分科会について（状況報告）》

－資料2について事務局から説明－

(永野委員)

- ・ 利用者がどのように検討しているわからないため、バスの団子運行の改善やバス停の統廃合も含めて、共同運営システムの取組の全体像を早く示すべきではないか。検討状況だけでなく、全体像を早く示さないと、市民はどんどんバスから離れていくことを危惧している。全体像を示しながら、市民へ協力を求めていく必要がある。

(事務局)

- ・ パターンダイヤの導入やバス停の統廃合の検討を進めていきたいと考えているが、議論の熟度が高まっておらず説明の域に達していないものがある。考えとしては持っているが、多くの事業者との調整が簡単にまとまらない部分もあることから、ご説明できるタイミングになり次第取組を示してい

きたいと考えている。

- ・ 今年の 2 月にとりまとめている基本方針を実施につなげる事業計画を今年度中に示したいと考えている。

(伊藤分科会長)

- ・ 平成 27 年にバス活性化基本計画を策定し、この共同運営システムの取組につながっているが 10 年近く経過していることを踏まえると、プラットフォームにおいて、目指す全体像や目標を改めて明確に示す必要がある。

(栗原委員)

- ・ 分科会への説明については、消費者・利用者に対して説明しやすいものとしてほしい。例えば、昨年度の実証運行結果において、利用者の増減の理由とそれに対して利用者のどういう意見が出てどういう課題があったのか。その利用者の声や課題に対応した上で、10 月 1 日から実証運行をやっていくといった説明ができるようにしてほしい。

(事務局)

- ・ 今回の実証運行については、周辺地域の約 2 万世帯にチラシを配布するとともに、乗った人だけでなく乗らなかった人も対象にアンケートを実施し、乗らない理由や意見を聴取し詳細な分析を行い、分かりやすい説明をしたいと考えている。

(鎌田委員)

- ・ 他地域において、現行のバスのダイヤについて、学生が使いづらいものになっているとの問題提起があり、教育委員会や生徒の意見を反映させたダイヤとするよう対応していると聞いている。
- ・ 定時制の学校ではオフピークに通学している学生がいることや、郊外部・中山間地域特有の学生の利用など地域の学生に使いやすいダイヤとすることについて配慮いただきたい。

(伊藤分科会長)

- ・ 半期ごとの開催を予定し、運行状態や取組状況を報告することになるが、分科会メンバーだけではなく、様々な分野の利用者や会議体の方も招き、意見を反映するなど、オープンな分科会運営を行ってはどうか。

(永野委員)

- ・ 委員構成について、必要がある場合は、委員以外の者が出席することも可とあるが、どういう人を想定したのか。

(事務局)

- ・ 分科会の開催ごとに委員以外の者に出席を依頼することを想定したものではなく、議事の内容に応じてきちんと意見を反映できる仕組みとして用意しているものである。特別な案件があったときでも、適切に意見をもらえるよう出席を依頼し、きちんと議論ができるよう運営する。

以上

項 目	説 明
2 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 目的 本市では、広域経済圏のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている「移動」を容易にするため、事業者間の「競争」を原則としてきた公共交通を、道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、「協調」して運用するものへと舵を切り、国の支援も引き出ししながら、利用者の利便性を重視した「広島型公共交通システム」を構築することとしています。 そのモデルケースとなるべく、まずは極めて厳しい状況にあるバス事業について、共同運営システムの構築に取り組みます。 2 事業概要 これまでの常識や壁を乗り越えた「事業者間の共創」及びそれを後押しする「官との共創」を軸に、利用者目線での質の高いバスサービスと経営の安定化を実現し、“広島ならではの乗合バス事業”への再構築を図るための官民の新たな連携体制として、「共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）（以下「共同運営システム」という。）」を構築します。 3 経緯 令和4年 4月 持続性の高い新たな公共交通体系の構築の検討について、バス事業者が本市へ要請 4月～11月 事業者8社（広島電鉄㈱、広島バス㈱、広島交通㈱、中国ジェイアールバス㈱、芸陽バス㈱、備北交通㈱、エイチ・ディー西広島㈱、㈱フォーブル）、学識経験者及び本市等で構成する「乗合バス事業における共同運営システム導入に係る検討会議（以下「検討会議」という。）」において検討 12月 検討会議の総意として「共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）の構築について」を取りまとめ 令和5年 2月～令和6年1月 検討会議において具体的な進め方を検討 令和5年 4月 改正地域公共交通活性化再生法が成立 6月 事業者8社のトップと市長による懇話会を開催し、基本的な認識を共有 12月 ・本市の取組への支援策の拡充等について市長が国土交通大臣へ要望 ・路線再編による利便性向上や効率化の効果を検証するための実証運行を2地区で実施 令和6年 2月 検討会議における検討や実証運行の結果を踏まえ「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定 4月 基本方針に基づく共同の取組を推進するための官民共同の組織としてバス協調・共創プラットフォームひろしま（以下「プラットフォーム」という。）を設置し、共同運営システムを稼働

項 目	説 明
	4 取組状況 乗合バス事業の再構築を実現するため、プラットフォームにおいて、各社の実務担当者とのミーティングや役員等経営者層との会議を定期的に行い、以下を始めとした共同の取組の実施に向けた調整を進めています。 (1) サービス水準の設定と路線の最適化 サービス水準の設定については、最低限確保すべき運行頻度の概ねの目安（各路線の需要に応じ、オフピーク時で1本/15分、1本/30分、1本/1時間、1本/2時間）を、事業者との議論により整理しました。 路線の最適化については、現在、各事業者から再編路線の候補案が出されたところであり、今後、この候補案を中心にデータ分析を活用しながら、地域特性に応じた個別のサービス水準の設定と具体的な再編路線の選定を行い、令和7年度から路線再編に順次、着手していきます。 また、路線再編の試行的取組として、広島バス 29 号線について、昨年度の実証運行結果を踏まえた見直し等を講じた実証運行を改めて行うこととしており、その結果を踏まえて来年度からの本格運行を目指します。（昨年度の実証運行結果の最終報告は別紙1、今年度の実証運行の概要は別紙2を参照） (2) 利便性向上・利用促進策の強化 バス停の集約、バスロケーションシステムの高度化（多言語化、各種情報の発信等）、待合環境の改善などによるバス停の利便性向上や、交通結節点での乗換案内の拡充（分かりやすい案内サイン）など、利用者目線での利便性向上の取組を検討しており、来年度から段階的に実施していきます。 また、利用の少ない層や時間帯をターゲットとして新たな移動需要の創出を図るため、共通の割引運賃制度の導入に向けた検討を進めています。 (3) リソースの共有化 各社が保有する車庫・営業所について、他社の利用が可能な箇所と時間帯の整理を行ったところであり、並行して進めている路線再編の取組等とあわせて効率的な活用を進めています。 また、プラットフォームにおいて整備・管理を行うEVバスや充電設備の仕様や導入箇所等の検討のため、各社が保有する既存のEVバス・充電設備の稼働実績について情報収集を行っています。 (4) 運転手の安定的確保 運転手の離職防止と採用強化に向けて、8社合同で、各社が現在雇用している運転手を対象に、待遇や働きやすさなどに関するアンケート調査を実施することとしており、その結果を踏まえて、労働環境の改善や効果的な広報等の取組を進めています。 5 今後のスケジュール 令和6年 9月 各社の運転手を対象としたアンケート調査を実施 10月～ 広島バス 29 号線の実証運行（12月28日まで） 令和7年 1月 プラットフォーム法人化 4月 プラットフォームの本格稼働

令和5年度実証運行の結果（広島バス29号線（矢賀経由））



運行概要

- 広島バスが都心部で2往復程度減便し、郊外部のフィーダー区間で5往復程度増便（オフピーク時のみ）
- 温品4丁目バス停を跨いで利用する人は、同バス停で広電バスと広島バスを乗り換えて利用

広島電鉄の温品4丁目の車庫に広島バスが乗り入れ、バス停を共同使用

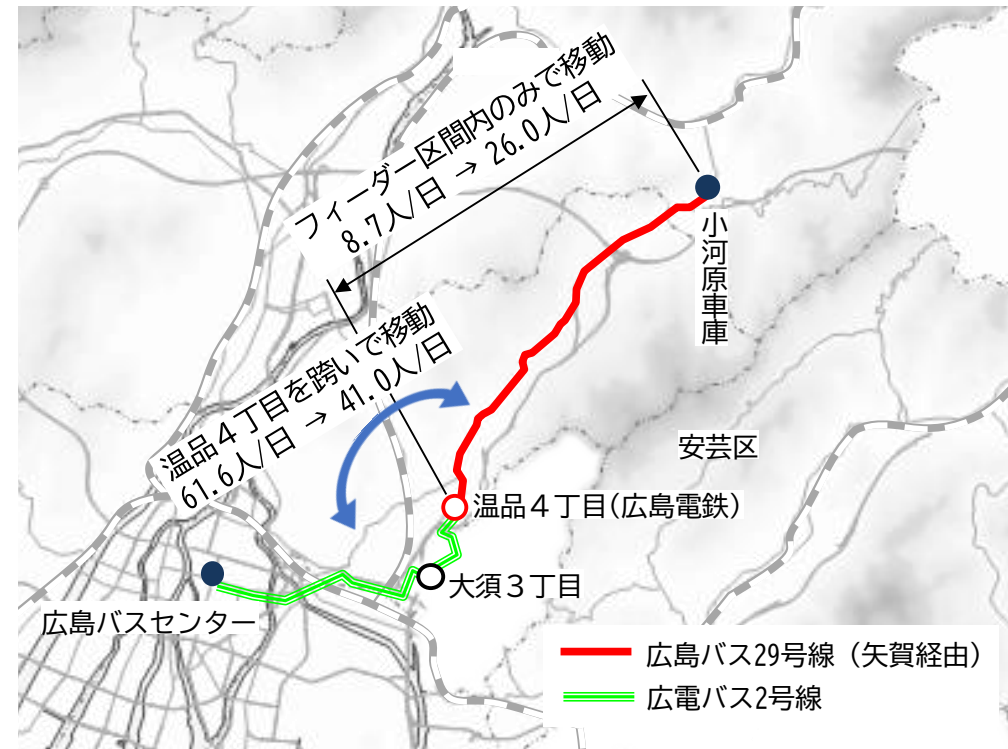


検証内容

- フィーダー化を伴う増便によるアクセス性向上と、乗り換え時の抵抗感が利用に与える影響を検証
- 事業者の運行効率化を検証

運行結果

(1) 利用状況の変化（前月比）



① フィーダー区間の利用者数は大きく増加（8.7人/日 → 26.0人/日）

② 温品4丁目を跨ぐ利用者数は減少（61.6人/日 → 41.0人/日）

- 最も利用の多かった大須3丁目（周辺に大規模小売店舗等が立地）の利用者数は、26.7人/日から21.5人/日に減少
- 市内中心部（広島駅～広島バスセンターの間）の利用者数は19.7人/日から4.7人/日に減少

③ 並行する他路線を含めた小原車庫から広島バスセンター間の利用者数は約1割増加（2,454人/日 → 2,657人/日）

- 広島バス29号線の利用者数は、矢賀経由が微減したものの、大内越峠経由が増加したことにより、全体では1,344人/日から1,454人/日に増加
- 広電バス2号線の利用者数は1,110人/日から1,203人/日に増加

(2) 収支状況

① 広島バス29号線

（単位：千円）

		運行経費	運行収入	収支差
矢賀	11月※	5,259	2,919	-2,340
	12月	5,943	2,763	-3,180
	差分(A)	684	-156	-840
大内越峠	11月※	33,735	26,075	-7,660
	12月	33,735	27,291	-6,444
	差分(B)	0	1,216	1,216
合計(A+B)		684	1,060	376

- 矢賀経由は、フィーダー区間の増便に伴う経費の増加と収入の減少により、赤字額が840千円拡大
- 大内越峠経由は経費の増減はなく収入が増加したため、赤字額が1,216千円縮小
- 29号線全体としては、赤字額が376千円縮小

② 広電バス2号線

（単位：千円）

		運行経費	運行収入	収支差
温品、府中方面	11月※	11,799	12,954	1,155
	12月	11,915	14,041	2,126
	差分	116	1,087	971

- 経費は若干増加したものの、収入が増加したため、黒字額が971千円増加

※営業日数をそろえるため、11月は28日分に換算した値としている

検証結果

- フィーダー区間については利用者数が大きく増加し、増便による利便性向上の効果が確認できた
- 利用者の声を裏付けるように、乗継地点の温品4丁目の先にある最も利用の多かった大須3丁目を目的地とする利用者数は減少した
- 広島バス29号線、広電バス2号線ともに運行効率化が図られ、収支差が改善した

(3) 利用者の声（※実証運行期間中、事業者や本市に寄せられたもの）



- （矢賀経由は2023年春のダイヤ改正で減便になっていた）増便により利便性が向上（回復）した
- 運行区間が短縮されたことで定時性が上がった

- これまで大規模小売店舗周辺に直通で行けたのに、乗り換えが必要となって不便だ



- （フィーダー化は）バス路線維持のためなら仕方がないが、乗り換えを便利にすべき
- 高齢者にとってバスの乗り換えは負担となるので、低床バスを増やしてほしい

令和5年度実証運行の結果（広島電鉄1号線、55号線）



■ 運行概要

地毛バス停と薬師が丘団地、東観音台団地の間を、小型車両により増便（3～5往復）（オフピーク時のみ）

※五日市駅北口バス停、広島バスセンター発着の既存便は現状どおり運行

■ 検証内容

団地と地域の生活拠点や都心等とのアクセス性の向上により、新たにどのような移動需要が喚起されるかを検証

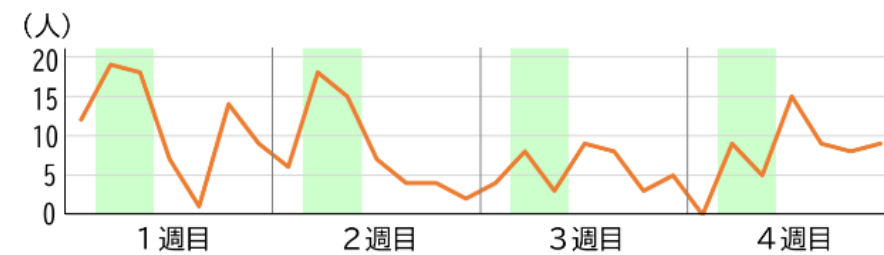


■ 運行結果

(1) 利用状況

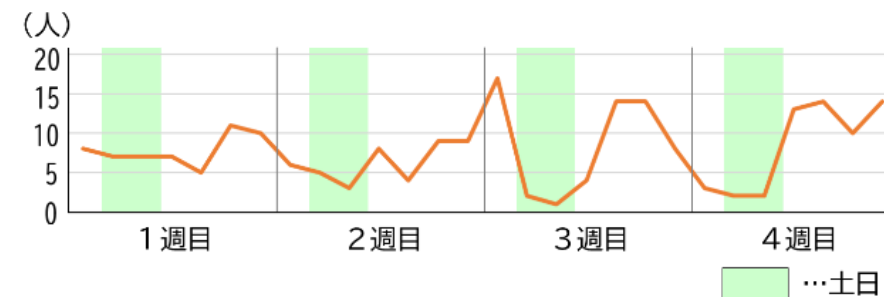
① 増便区間

薬師が丘団地：8.3人/日（平日6.8人/日、土日11.9人/日）



- ・総利用者数は**8.3人/日**
- ・このうち、増便区間（団地～地毛）のみで移動した利用者数は**約8割**
- ・乗り継いで移動した利用者数は**約2割**で、乗継利用者の主な目的地は、五日市駅、市内中心部

東観音台団地：7.8人/日（平日9.4人/日、土日3.6人/日）



- ・総利用者数は**7.8人/日**
- ・増便区間（団地～地毛）のみで移動した利用者数は**約7割**
- ・乗り継いで移動した利用者数は**約3割**で、乗継利用者の主な目的地は、五日市駅、市内中心部

② 並行路線を含めた路線全体

- ・増便区間と既存路線（1号線・55号線）を合わせた路線全体の利用者数は**1.4%増加**

■ 検証結果

- ・両団地から生活関連施設等が集まる地毛周辺への移動ニーズが高いこと、また、市内中心部等への乗継利用も一定程度あることが確認できた
- ・一方で、フィーダー便により利便性の向上が図られ、既存路線の赤字縮小もあったものの、路線全体としては収支が悪化したことから、本格運行に向けては、フィーダー便の利用を増やすための工夫や、フィーダー便と直通便（既存路線）の再編など、路線全体で需給バランスがとれた最適な運行形態への見直しが必要である

(2) 収支状況

（単位：千円）

		運行経費	運行収入	収支差
実証運行路線	11月	-	-	-
	12月	1,680	57	-1,623
	差分(A)	1,680	57	-1,623
1号線 55号線	11月※	33,797	28,381	-5,416
	12月	33,560	28,471	-5,089
	差分(B)	-237	90	327
合計(A+B)		1,443	147	-1,296

※営業日数をそろえるため、11月は28日分に換算した値としている

- ・実証運行路線は1,623千円の赤字
- ・既存路線は赤字額が327千円縮小
- ・路線全体としては、赤字額が1,296千円拡大

(3) 利用者の声（※実証運行期間中、事業者や本市に寄せられたもの）



・フィーダー便は定時性が確保され非常に良かった

・小型車両の特性を活かし、大型バスでは走れないルートを運行してほしい



・年々高齢化が進んでいる団地にとって、バスは必要不可欠な交通手段だから続けてほしい
・小型車両は乗り降りの際にステップが自動で出てくるようになっており、高齢者に優しかった

広島バス 29 号線（矢賀経由）の実証運行の概要

1 要旨

共同運営システムにおいて進めている「バスネットワークの全体最適化」の一環として、広島バス 29 号線について、昨年度の実証運行により確認された課題を解決（身近な目的地への移動における乗継不要化、乗継地点の待合環境の改善）するとともに、更なる利便性向上策を講じた内容として改めて実証運行を行い、来年度からの本格運行を目指す。

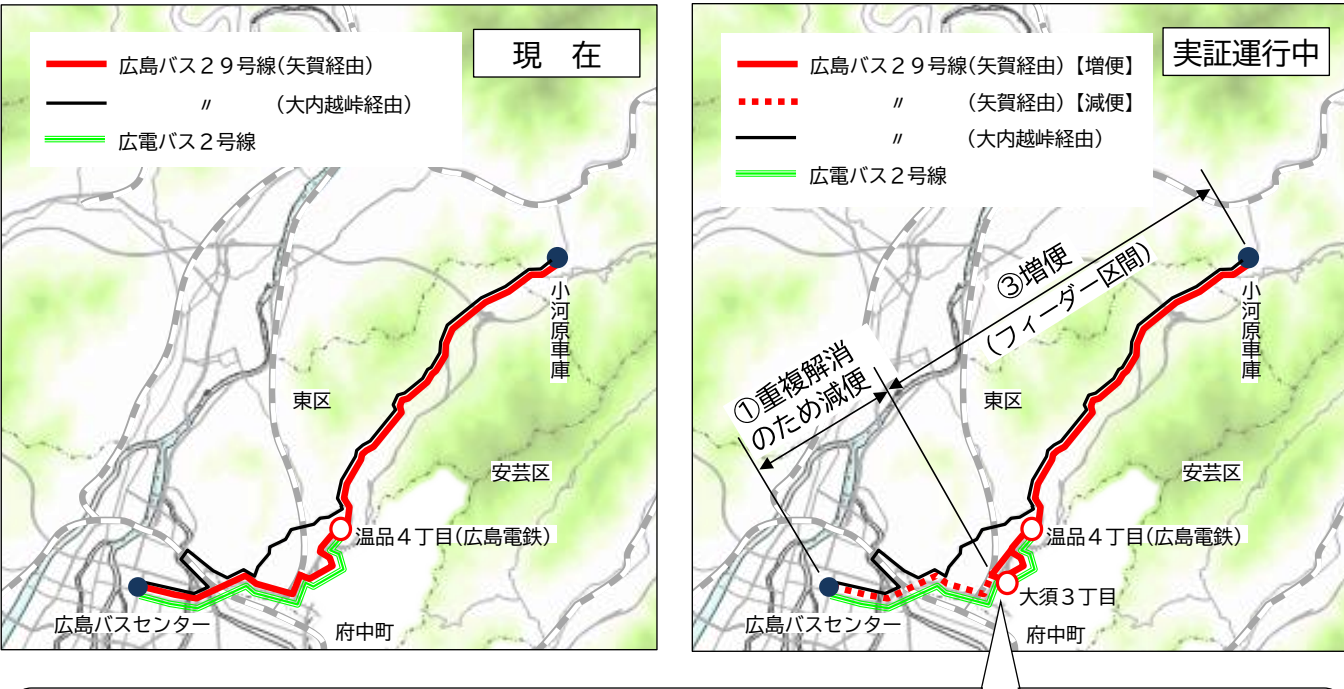
2 実証運行概要

対象路線	広島バス 29 号線（矢賀経由）	
実施期間	令和 6 年 10 月 1 日（火）～ 12 月 28 日（土）	
時 間 帯	朝タピーク時を除く 9 時台～16 時台	
実施内容	運行効率化	①広島バスと広島電鉄の路線重複の解消 ②温品 4 丁目（広島電鉄）におけるバス停及び車庫の共同利用
	利便性向上	【昨年度に引き続き実施】 ③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/2 時間を 1 本/1 時間に増便) 【昨年度確認された課題の解決に向けた取組】 ④フィーダー区間の終点を、温品 4 丁目（広島電鉄）から利用の多い大須 3 丁目まで延伸 ⑤大須 3 丁目バス停近隣の店舗内にバスロケーション表示器を設置し、待合場所として活用 【更なる利便性向上】 ⑥実証運行時間帯の最初の 1 便を、イオンモール広島府中へ乗り入れ ⑦ラストワンマイル対策として、温品 4 丁目（広島電鉄）に駐輪場を仮設
	その他	⑧温品 4 丁目（広島電鉄）もしくは大須 3 丁目で広島バス 29 号線と広電バス 2 号線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
運行ルート	右図参照	
検証内容	・昨年度の実証運行の結果を踏まえた利便性向上策等が利用に与える影響を検証 ・事業者の運行効率化を検証	

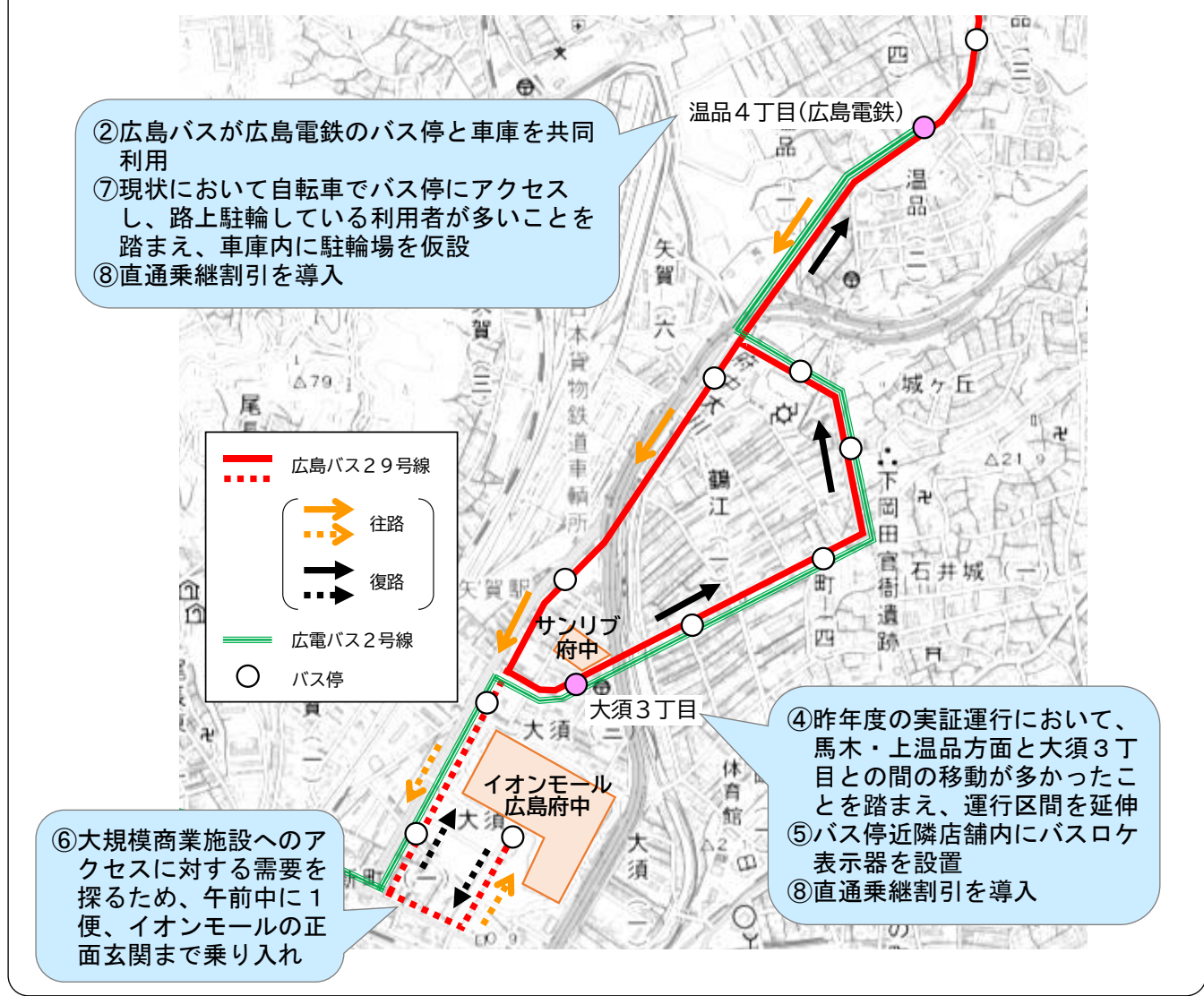
3 今後のスケジュール

令和 6 年 9 月中旬 沿線地域へのチラシ配布
10 月 1 日～ 実証運行開始（12 月 28 日まで）

〔運行ルート図〕



拡大図



バス事業分科会について (検討状況報告)

R6.9.25

分科会概要①(令和6年3月法定協議会にて設置済)

■ 分科会の主な役割・所管事項

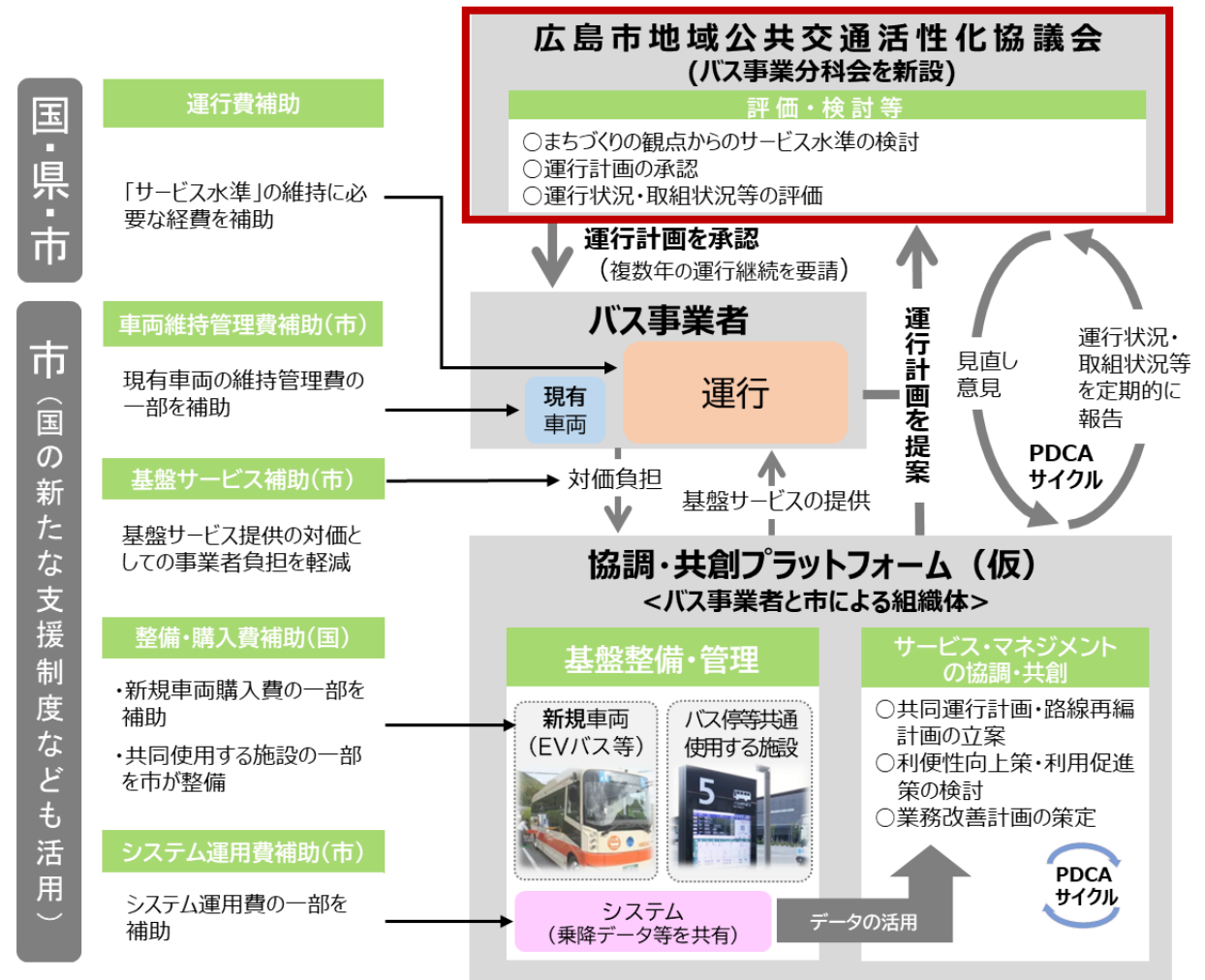
- ・ まちづくりの観点からのサービス水準の検討
- ・ 運行計画(共同、共創のもの)の承認
(PFからの提案事項等を客観的な立場で審査)
- ・ 運行状況・取組状況等の評価(PFから報告を受けた取組状況等について評価し、必要に応じて意見を述べる)

■ 分科会決定事項の取扱い

分科会議決事項は法定協に報告する。ただし、下記のような事項は、法定協議会においても審議を行う。(個別の案件ごとに判断)

- ・ 利用者への影響が大きい路線の再編計画
- ・ 地域公共交通計画や利便増進実施計画への影響を与える事項
- ・ 協議会の合意形成が必要とされている法定事項

PFで企画立案する「共創の取組(バス事業再構築)」に関するものを対象として、承認・議論等を行う場です。バス事業者各社で展開している全ての路線のダイヤ等を扱うものではありません。



➡ この分科会は、バス事業再構築の取組を効果的なものにするため、単なる“承認機関”ではなく、利用者の声や学識経験者等の立場からの客観的な意見を反映させることができるよう、「議論」もしていただく機関にしたいと考えています。

分科会概要②(委員構成)

構成員	該当する団体	委員候補	
学識経験者	大学等	教授等	広島工業大学 伊藤教授 【分科会長】
利用者代表	広島市社会福祉協議会 広島消費者協会	(左記団体の) 会長等	永野会長 栗原会長
公共交通事業者	バス事業者	プラットフォーム代表(複数社) 又は広島県バス協会	プラットフォーム 事業者輪番 (1名想定)
地方公共団体	広島市	道路交通局 公共交通政策部	公共交通政策部長
その他 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

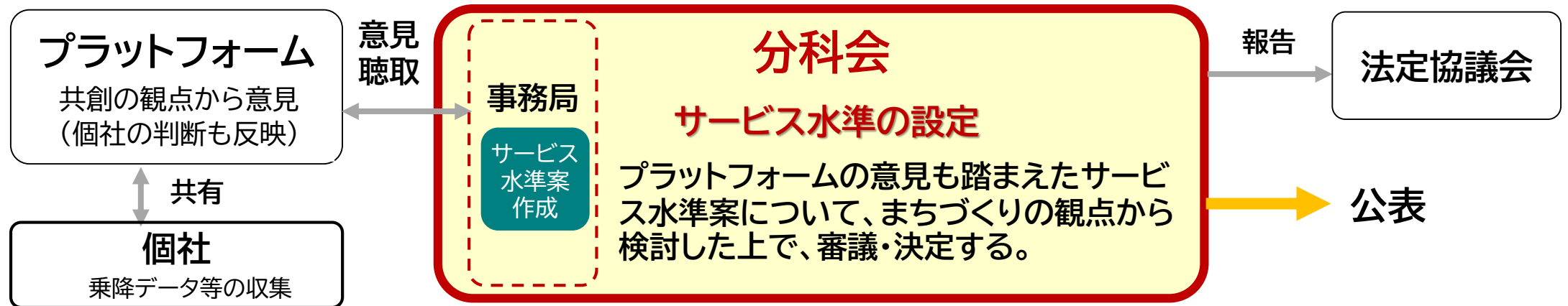
※ 必要がある場合は、委員以外の者が出席することも可としている(要綱規程)

参考)「事業者輪番」は、ローテーションのほか、分科会の議題に応じて順番を入れ替える、柔軟に運用します。なお、議題に関係事業者が複数ある場合には主たる事業者が代表として参加する場合や、事務局(説明者・答弁者の役割)として出席する場合があります。 ※事業者には「バス協会」も含まれます。

分科会の運用(フロー)②

① サービス水準の設定(基本的な考え方を定める)

例:この路線は、1時間に●本、など



〈サービス水準とは〉

持続可能で使いやすい乗合バスサービスを実現するため、まちづくりとの連携や利用者ニーズ等の様々な観点を踏まえ、「運行ルートと運行頻度」、「交通結節点の乗継環境」について、設定するものです。

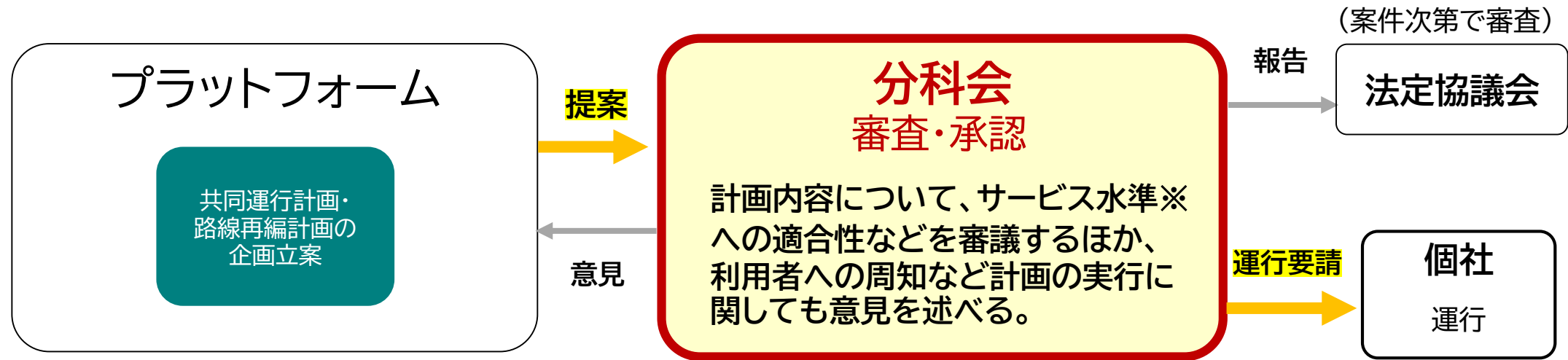
〈サービス水準の目安〉

都心部、デルタ市街地、デルタ周辺部、中山間地域といった「エリア」や、都心部と拠点地区などを結ぶ「路線」に着目し、現在提供している運行頻度を踏まえつつオフピーク時に最低限確保すべき水準として事業者と議論してきたところです。

分科会の運用(フロー)③

②運行計画の承認

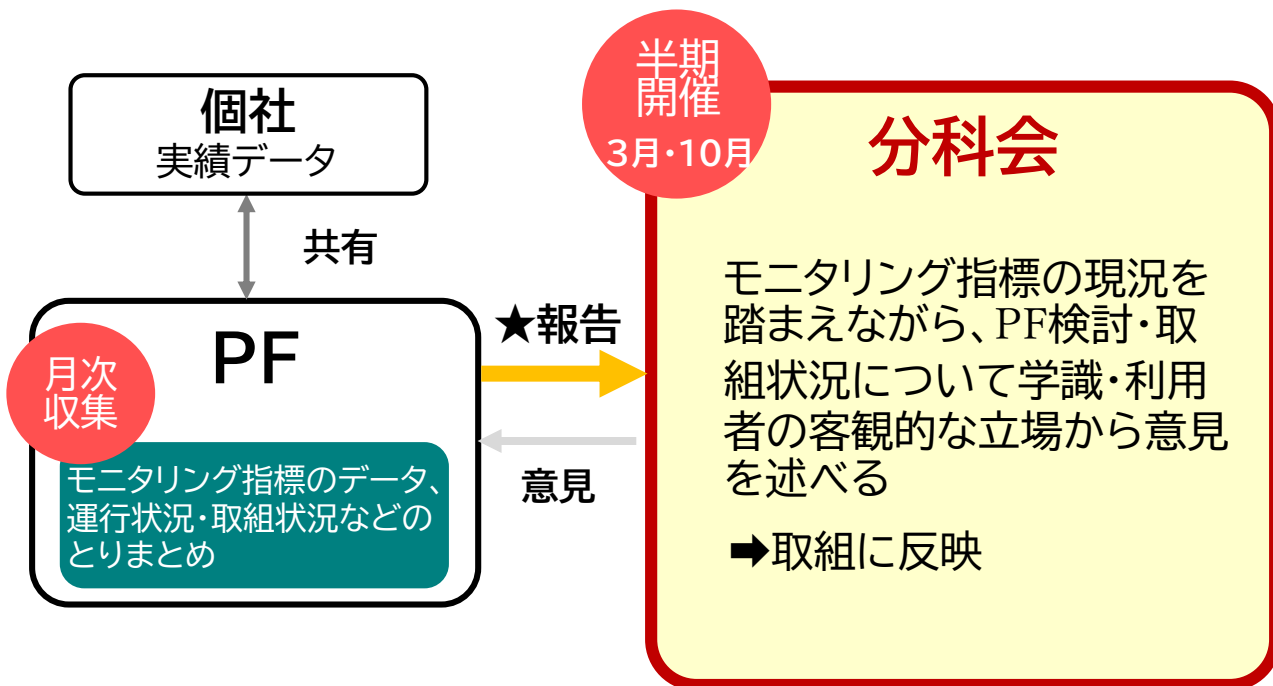
対象路線の詳細なサービス水準(ルートとダイヤ等)



※ サービス水準:「運行ルートと運行頻度」、「交通結節点の乗継環境(待ち時間、待合環境等)」

分科会の運用(フロー)②

③運行状況・取組状況等の評価(PDCAサイクル)



報告事項

①モニタリング指標の現況報告(一例)

- ・ 輸送人員と収支状況(8社合計のほか、中山間地・都心部等のエリア別、交通モード別などテーマを設定して抽出)
- ・ 利用者の声
- ・ 運転手の満足度
- ・ …

②取組・検討状況報告

- ・ 路線最適化や運賃サービス等の共創の取組案など
- ・ 前回から今回までの間のバス業界の動向(ダイヤ改正や増便・減便などのトピックや概況を報告)
- ・ 再編した路線の利用状況、再編の効果など

広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画の変更（案）の概要

1. 概要

◆ バスや電車事業は、依然として厳しい経営状況が続いている中、昨今の燃料費・物価高騰が追い討ちをかけ、さらに安全運行確保のための車両更新及び車両修繕費等への対応も必要となっている。また、乗務員や管理者など、運行に不可欠な人材の安定的な確保は急務となっており、運行サービスを維持するための処遇改善の継続的实施が必要な状況である。

こうした現状において、コロナ禍の影響に一定の収束が見られるものの、新たな生活様式の定着等により利用者数はコロナ禍前の水準にまで戻らない状況であり、費用増と収入減の双方がより一層経営を圧迫している状況にある。

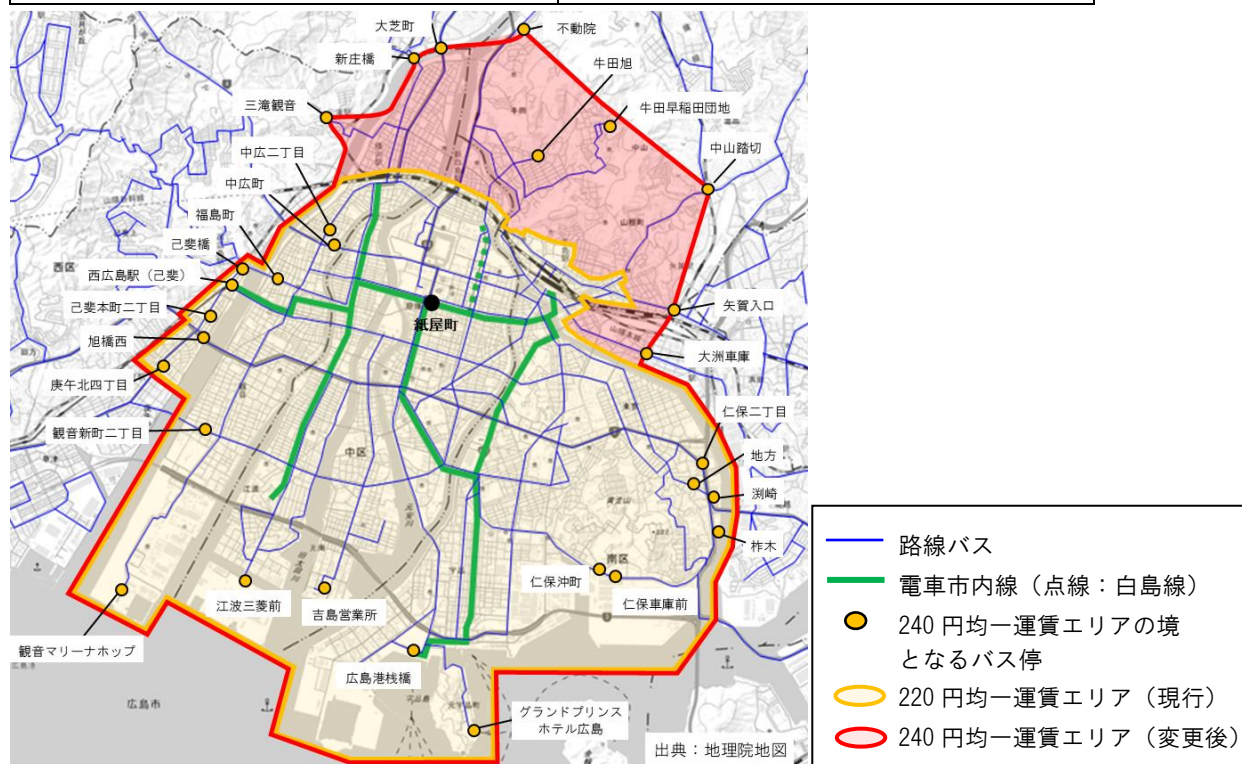
◆ 現在、バス事業については、市と事業者が一体となって利便性と持続可能性の高い共同運営システムの構築に向けた取組を開始したところであるが、直面している経営課題に早急に対応する必要があり、やむを得ず、バス・電車事業者各社において、市内中心部均一運賃エリアの運賃改定（区域拡大あり）などを行い、引き続き官民の協調により、「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築」に繋げる。

2. 変更内容

(1) 均一運賃エリアの運賃改定及び区域拡大

路線バスと電車の均一運賃及び区域を次のとおり改定します。

路線バス	電車
デルタ市街地内の220円均一運賃エリアを北・東方面に拡大し、240円に変更する。	市内線（白島線を除く）の運賃を220円均一から市内線（全線）240円均一に変更する。



(2) 共同経営の収支見込の更新

共同経営による運賃収入の増加により、令和6年度から令和9年度までにおける7社の路線バス全体で約1,112百万円の収支改善を見込む。

(3) 計画期間

共同経営計画の変更が認定された日以降から令和10年3月31日

広島市地域公共交通利便増進実施計画一部改定（案）の概要

■ 概要

バスや電車事業は、依然として厳しい経営状況が続いている中、昨今の**燃料費・物価高騰が追い討ち**をかけ、さらに**安全運行確保のための車両更新及び車両修繕費等への対応**も必要となっています。また、乗務員や管理者など、**運行に不可欠な人材の安定的な確保は急務**となっており、運行サービスを維持するための処遇改善の継続的実施が必要な状況です。

こうした現状において、コロナ禍の影響に一定の収束が見られるものの、新たな生活様式の定着等により利用者数はコロナ禍前の水準にまで戻らない状況であり、費用増と収入減の双方がより一層経営を圧迫している状況にあります。

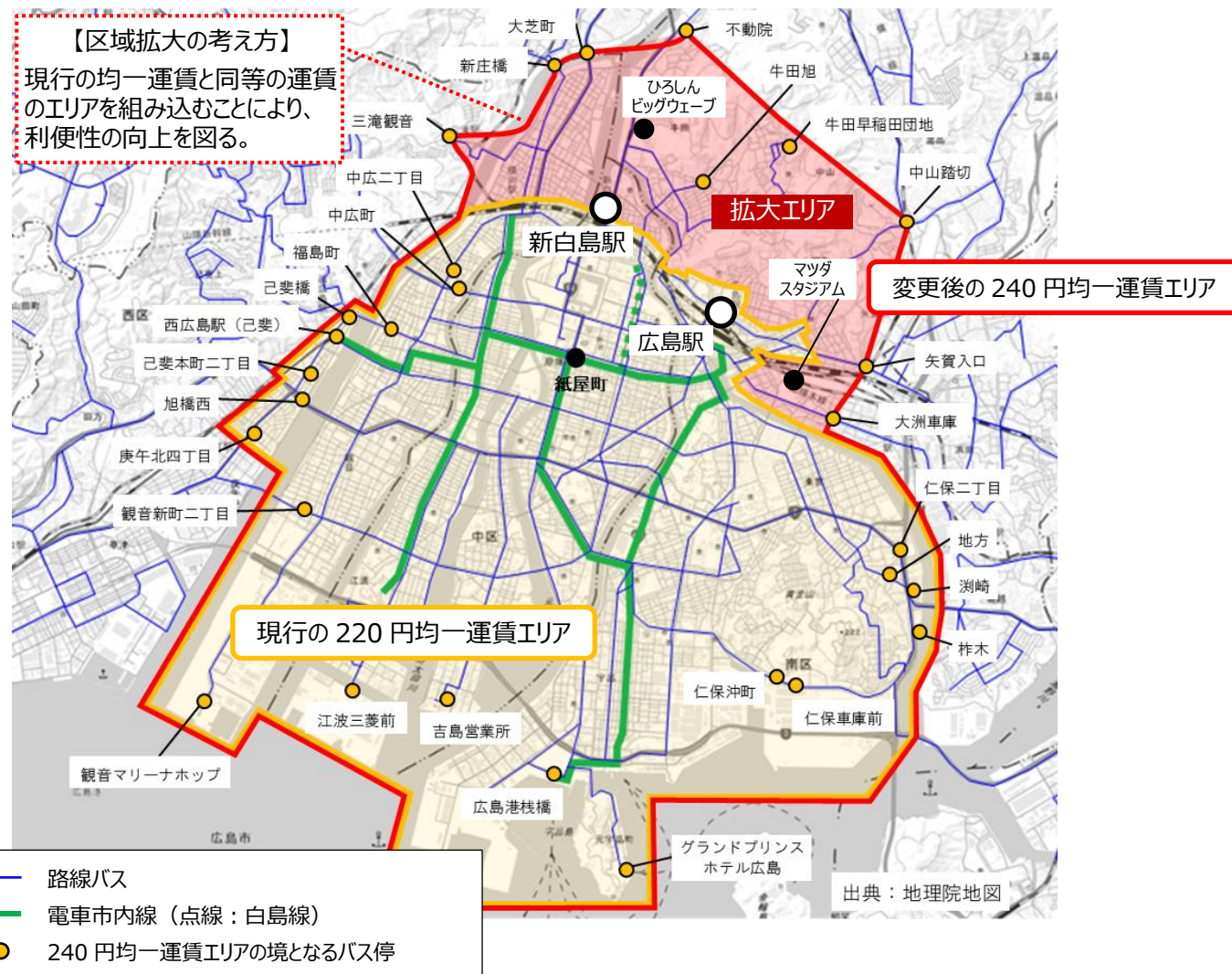
こうした中、バス事業については、市と事業者が一体となって利便性と持続可能性の高い共同運営システムの構築に向けた取組を開始したところですが、**直面している経営課題に早急に対応する必要**があり、やむを得ず、バス・電車事業者各社において、**市内中心部均一運賃エリアの運賃改定（区域拡大あり）**などを行うこととし、均一運賃の設定に係る共同経営計画が改定されることから、これに合わせて、市が策定する利便増進実施計画を改定します。

■ 改定内容

（１）均一運賃エリアの運賃改定及び区域拡大

路線バスと電車の均一運賃及び区域を次のとおり改定します。

現行		改定後（令和 7 年 2 月 1 日～）(予定)	
路線バス	デルタ市街地内 220 円均一	北は不動院、東は矢賀方面へ拡大した上で 240 円均一	
電車	市内線（白島線除く） 220 円均一	市内線（全線） 240 円均一	



（２）路線バスと電車の相互利用が可能な乗車券（広島シティパス）の改定

（１）の運賃改定（区域拡大）に合わせ、均一運賃エリア内で路線バス及び電車の相互利用が可能な定期券「広島シティパス」の販売価格及び利用可能エリアの見直しを行います。

	現 行（令和 6 年 1 0 月時点）	改定後（令和 7 年 2 月 1 日～）(予定)
利用可能範囲	220 円均一運賃エリア内の路線バス及び電車市内線全線	240 円均一 運賃エリア内の路線バス及び電車市内線全線
通勤・通学区分	大人・小児（通勤・通学）	同左
割引区分	障害者割引 高齢者割引（70 歳以上）	同左
有効期間	1・3・6・12 か月	同左
販売金額	大人（通勤）	8,300 円/月
	大人（通学）	6,000 円/月
	小児	3,000 円/月
	障害者（通勤）	5,810 円/月
	障害者（通学）	4,200 円/月
	高齢者（70 歳以上）	5,000 円/月
	大人（通勤）	9,500 円/月
	大人（通学）	7,000 円/月
	小児	3,500 円/月
	障害者（通勤）	6,650 円/月
	障害者（通学）	4,900 円/月
	高齢者（70 歳以上）	6,000 円/月

（３）デジタルフリー乗車券の改定

（１）の運賃改定（区域拡大）に合わせ、平日の昼間時間帯や土日祝日を対象に、均一運賃エリア内で路線バス及び電車の相互利用が可能な「デジタルフリー乗車券」の販売価格及び利用可能エリアの見直しを行います。

	現 行（令和 6 年 1 0 月時点）	改定後（令和 7 年 2 月 1 日～）(予定)
利用可能範囲	220 円均一運賃エリア内の路線バス及び電車市内線全線	240 円均一 運賃エリア内の路線バス及び電車市内線全線
利用可能日	平日 6 時間有効（10 時～16 時限定）	同左
	土日祝日 6 時間有効（時間常制限なし）	同左
販売金額	大人	400 円
	小児	200 円
	障害者	200 円
	大人	440 円
	小児	220 円
	障害者	220 円

（４）超低床車両（ＬＲＶ）の導入 ※LRV=Light Rail Vehicle の略

地域公共交通計画に掲げる機能強化策「超低床車両（LRV）の導入」について、物価高騰や円安等により車両価格が上昇し事業者において、計画的な車両の導入が困難な状況となっていることから、車両導入に係る国庫補助率高の適用を受け、計画的に取組を推進することができるよう、当該取組を利便増進事業に位置付けます。

■ 事業の実施予定期間

改定後の利便増進実施計画が認定された日以降から令和 9 年 3 月 3 1 日まで

【参考】今後のスケジュール

令和 6 年 10 月 22 日 法定協議会開催（事業者の共同経営計画改定と市の利便増進実施計画改定に関する意見聴取）

➡ バス運賃改定に関する市民意見募集（市において実施）

11 月頃 運賃分科会開催（バス運賃改定に関する協議）

➡ 運賃分科会で協議が調えば、運輸局に計画認可申請（事業者及び市）

12 月頃～1 月頃 運輸局による計画認可後、事業者が運輸局にバス運賃届出※

令和 7 年 2 月 1 日（予定） 運賃改定・区域拡大

※ 電車運賃の改定については、電車事業者が別途認可手続きを行う予定

地域公共交通計画の一部改定について

広島市地域公共交通計画より抜粋

7 機能強化策一覧

機能強化策				計画期間内の取組				該当する階層等					実施主体			主に強化が期待される機能						
								基幹 デルタ 郊外 地域 交通結節点					行政	交通事業者	市民	公共交通ネットワーク				交通結節点		
																速達性	大量性	定時性	安定性・継続性	柔軟性	連続性	ターミナル機能
				取組内容の概要		地域公共交通 利便増進事業 ※1																
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		実施	●		●				●	●		●		●				
② 郊外部における路線の効率化																						
	広島市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		実施（完了）				●	●							●				
	路線のフィーダー化			乗継割引の拡充を前提にしたバス路線のフィーダー化		実施	●			●	●							●				
	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		実施	●			●	●						●	●				
	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		実施	●			●	●		●	●	●			●	●			
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		実施	●	●	●				●	●					●			
	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		実施	●			●	●		●	●	●			●				
	地域主体の乗合タクシー等の導入支援			福田地区（東区）、戸坂地区（東区）などにおける導入支援		実施				●			●	●	●			●	●			
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		実施	●	●					●	●		●	●	●				
	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		実施	●	●	●				●	●	●	●	●	●				
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		実施	●	●	●				●	●					●	●		
	バスロケーション表示器の設置拡大			交通結節点整備等に併せた表示器の設置拡大		実施	●	●	●	●	●		●	●					●	●		
	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		実施	●	●	●	●	●		●	●					●	●		
	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		実施							●	●	●							
	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		実施							●	●					●			
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		実施	●						●	●		●	●	●			●	
	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		実施	●							●				●	●			
	JR駅のバリアフリー化			JR駅のバリアフリー化の推進		実施(完了)	●				●		●	●				●	●			
○ アストラムライン																						
	新交通西風新都線の整備			広域公園前駅とJR西広島駅を結ぶ新交通西風新都線の整備（軌道運送高度化事業※2）		実施	●						●	●		●	●	●			●	●
○ 広電宮島線・路面電車																						
	路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備			令和7年春の供用開始を目指した駅前大橋ルートと循環ルートの整備		実施		●	●				●	●		●		●				
	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		実施	●	●						●				●	●			
	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		実施		●						●			●					
	超低床車両の導入			超低床車両の導入促進		実施	●	●					●	●					●	●		
	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		実施	●	●					●	●					●	●		
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		実施	●	●	●	●	●		●	●					●	●		
4 船舶の機能強化																						
	陸上交通との連携強化			広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線新設などの連携強化		実施	●	●	●		●		●	●					●	●		
	旅客船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		実施	●				●		●						●	●	●	●
5 交通結節点等の機能強化																						
	広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）			令和8年度末の完成を目指した広島駅南口広場の再整備		実施					●		●	●						●	●	●
	西広島駅周辺地区交通結節点整備			令和4年度末の完成を目指した南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備		実施(完了)	●					●		●						●	●	●
	交通結節点（交通拠点及び乗継地点）の機能強化			令和7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		実施	●					●		●						●	●	●
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		実施	●					●		●					●	●		
	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		実施	●	●	●	●	●		●	●					●	●		
	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		実施							●	●					●	●		
	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		実施	●						●	●				●				
	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		実施							●	●	●				●			

※1 地域公共交通利便増進事業：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき実施される、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組及びそれにあわせた交通結節点の改善等の事業（なお、他の事業については、交通事業者単独又は他の法令等に基づいて実施することを想定）

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

広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画(案)の概要

参考1
R4.4.25協議会資料

1. 申請者

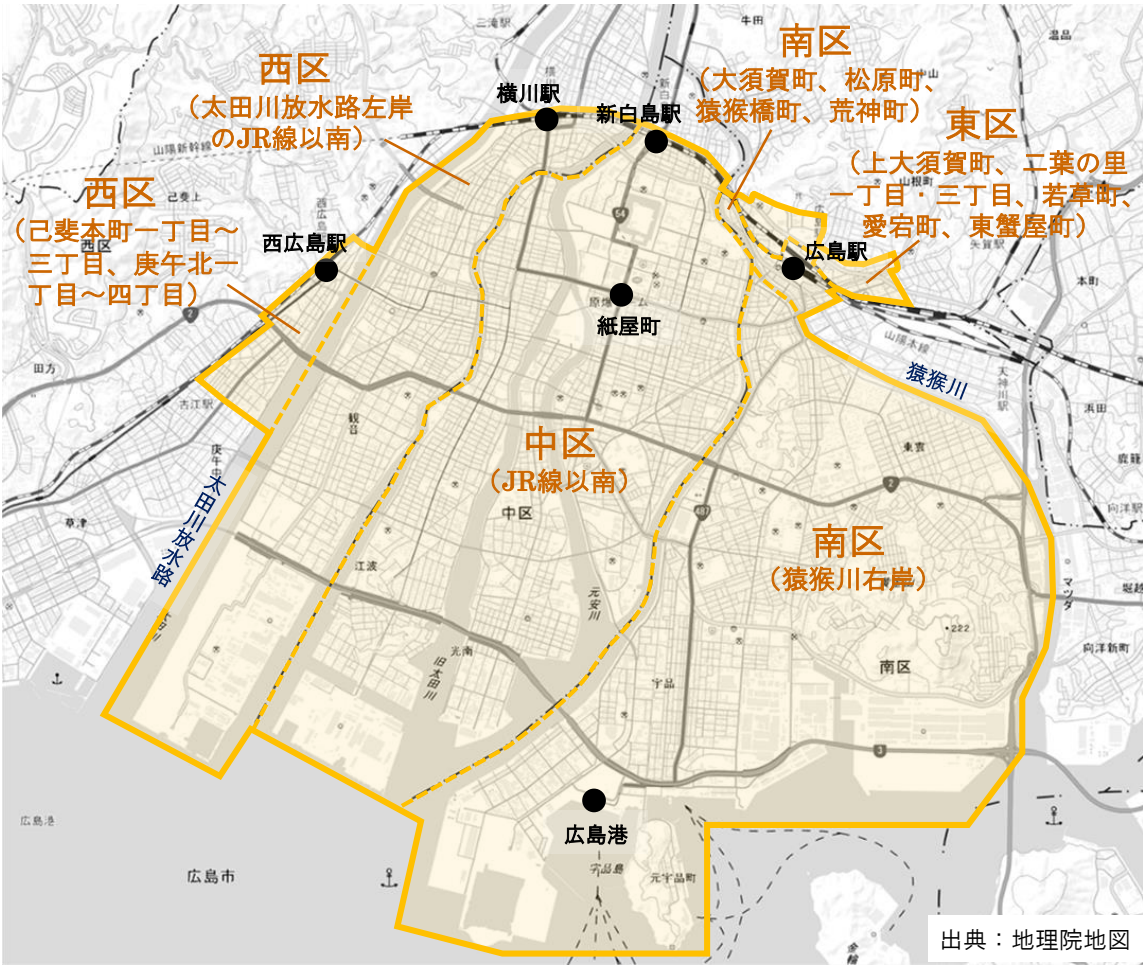
- ・ 広島電鉄株式会社
- ・ 中国ジェイアールバス株式会社
- ・ 広島バス株式会社
- ・ 芸陽バス株式会社
- ・ 広島交通株式会社
- ・ 備北交通株式会社
- ・ エイチ・ディー西広島株式会社

2. 実施期間

共同経営計画が認可された日以降～令和7年3月31日

3. 計画区域

広島市中区・西区・南区・東区の一部



4. 対象路線

計画区域内に乗り入れる申請者の路線バス64路線及び電車7路線（計71路線）

(1) 路線バス

路線	運行会社	路線	運行会社	路線	運行会社
エキまちループ	広島電鉄	エキまちループ	広島バス	平原線	広島交通
まちのわループ		まちのわループ		七軒茶屋線	
大学病院・旭町線		大学病院・旭町線		大林深川線	
2号線		広島みなと新線		大町線	
3号線		宇品線		雲芸南線	中国ジェイ
4号線		横川線		広浜線	アールバス
5号線		横県線		広島瀬野線	芸陽バス
6号線		吉島線		東雲線	
7号線		草津線		三迫線	
8号線		旭町線		三次・庄原・東城線	備北交通
10号線		中山線		11号線	エイチ・
12号線		深川・高陽線		14号線	
西広島バイパス線 (己斐経由)	広島電鉄	東西線	広島交通	17号線	
西広島バイパス線 (市役所経由)		平塚線			
あさひが丘線		翠町線			
吉田線		まちのわループ			
三段峡線		大林線			
豊平・琴谷/今吉田線		桐陽台線			
西風新都線		南原線			
くすの木台線		深川線			
五月・藤の木(高4)線		勝木線			
熊野(広島)線		大畑線			
広島焼山線		上原線			
三次・庄原・東城線		毘沙門台線			
		川内線			
		広島経済大学線			
		山本線			

(2) 電車

路線	運行会社	路線	運行会社
1号線	広島電鉄	6号線	広島電鉄
2号線		7号線	
3号線		8号線	
5号線			

広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画(案)の概要

5. 共同経営の内容

実施概要

対象路線のうち、対象区域内で完結する路線バス区間及び電車市内線の運賃を220円均一とすることにより、広島市中心部のデルタ内を運行する路線バスと電車の運賃を同一にする。

- (1) 路線バス

広島市中心部の190円均一運賃エリアをデルタ内の南部まで拡大し、220円均一に変更する。
- (2) 電車

白島線を除く市内線の運賃を190円均一から220円均一に変更する。

基本的な考え方

- ◆ 広島市中心部では、主要7社の路線バスと軌道系公共交通である電車（路面電車）を骨格に、面的な公共交通ネットワークが形成されている。このため、広島市地域公共交通計画に目標として掲げる『利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築』を目指す上では、路線バスと電車を一体的に考えた路線網や運賃、サービスを実現し、将来にわたって公共交通ネットワークを維持していく必要がある。
- ◆ 一方、人口減少や少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通全体の利用者が著しく減少しており、交通事業者は厳しい経営状況下に置かれている。さらに、新型コロナウイルスが収束したとしても、利用者が以前の水準に戻ることは考えにくく、将来にわたって公共交通を維持していくことが困難な状況に直面している。
- ◆ こうしたことから、広島市中心部を運行する交通事業者7社が連携し、デルタ内の路線バスと電車の運賃を同一にすることで、事業者や交通モードの枠を超えた『路線バス・電車共通のサービス』を実現し、デルタ内における移動の利便向上を図るものである。また、収支改善による経営基盤の強化とバリアフリー化の推進等その他の利便向上に係る取組を実施することで、『利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築』に繋げる。



路線バス	電車市内線（点線：白島線）	220円均一運賃エリアの境となるバス停
190円均一運賃エリア（現行）	220円均一運賃エリア（変更後）	

6. 共同経営の目標

- (1) 基盤的サービス（路線バス）の収益性向上に係る目標

共同経営による運賃収入の増加により、令和6年度には7社の路線バス全体で約175百万円の収支改善を見込む。
- (2) 基盤的サービス（路線バス）の提供の維持に係る目標

原則として共同経営の対象路線に位置付ける路線バスの維持を目標とする。

7. 今後の取組

- (1) 運賃施策

『利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築』の実現に向けた取組として、すべての利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃施策について検討を進める。

＜検討例＞ ゾーン運賃

 - ・中心部から同心円状に複数のゾーンを設け、距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃を加算する『ゾーン運賃』を導入することで、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃設定とする。
 - ・また、事業者や交通モードを問わず『ゾーン運賃』を適用することで、利用者の状況に応じた移動手段の選択を可能にするとともに、事業者や交通モードをまたいで乗継利用する場合の負担軽減を図る。

- (2) その他

 - バリアフリー化の推進
 - ・低床車両の導入（路線バス：ノンステップバス、電車：超低床車両）
 - ・駅・電停の整備
 - カーボンニュートラルに向けた車両の導入
 - ・電気（EV）、次世代の燃料電池（FCV）バス車両の導入
 - わかりやすく使いやすい利用環境の整備
 - ・広島市中心部における電停・バス停の統廃合
 - ・バス停のデジタルサイネージ化、電車ロケーション表示器の設置拡大

その他

将来にわたり公共交通の維持を図っていくため、本計画を進めるとともに、行政も参画した新たな事業運営方式（上下分離方式等）の構築を見据えた取組を進めていきたいと考えている。

広島市地域公共交通利便増進実施計画（案）の概要

■ 目的

公共交通は、人口減少・少子高齢化の進展や運転者不足の深刻化等により厳しい経営状況下に置かれていることに加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者が著しく減少しています。さらに、新型コロナウイルスが収束したとしても、利用者が以前の水準に戻ることは考えにくく、将来にわたって公共交通を維持していくことが困難な状況に直面しています。

こうした状況を乗り越えるため、市中心部の交通事業者 7 社により、地域公共交通計画の機能強化策の一つである「わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築」につながる取組として、利用者の利便性向上のための「デルタ市街地内の均一運賃エリアの拡大」や「異なる交通モード間での同一運賃の導入」などからなる共同経営の協定が交わされることから、これに合わせて一層の利便性向上に資する乗車券の提供が実施されるよう、市が主体となって利便増進実施計画を策定し、官民の協調により、「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築」を進めます。

■ 事業の内容

（１）路線バスと電車の同一運賃化（共同経営による取組）

路線バスの均一運賃エリアを、都心部からデルタ市街地内全域へと拡大するとともに、路線バスと電車の運賃を同一の 220 円とすることで、事業者や交通モードを問わず、状況に応じた移動手段を選択しやすくします。



（２）路線バスと電車の相互利用が可能な乗車券（広島シティパス）の改変

「広島シティパス（均一運賃エリア内の路線バス及び電車を相互に利用可能な乗車券）」の利用可能範囲をデルタ市街地内全体に拡大し、デルタ市街地内の区間定期券の購入者や、定期外の日常的に路線バスや電車を利用する人が、事業者や交通モードを問わず、状況に応じた移動手段を選択しやすくします。

また、学生や障害者・高齢者の負担を軽減するため、新たな割引制度を導入します。

	現 行	改変後
利用可能範囲	190 円均一運賃エリア内の路線バス及び電車市内線	220 円均一運賃エリア内の路線バス及び電車市内線全線
通勤・通学区分	大人（通勤）	大人・小児（通勤・通学）
割引区分	なし	障害者割引、高齢者割引（70 歳以上）
有効期間	1 か月	1・3・6・12 か月
販売金額	大人（通勤） 8,100 円/月	大人（通勤） 8,300 円/月 大人（通学） 6,000 円/月 小児 3,000 円/月 障害者（通勤） 5,810 円/月 障害者（通学） 4,200 円/月 高齢者（70 歳以上） 5,000 円/月

（３）デジタルフリー乗車券の新設

平日の昼間時間帯や土日祝日を対象に、220 円均一運賃エリア内を運行する路線バス及び電車の相互利用が可能なデジタルフリー乗車券を新設します。

これにより、デルタ市街地内の回遊性が向上するほか、普段路線バスや電車を利用する機会が少ない人にも気軽に利用してもらうきっかけづくりとなることなどが期待できます。

利用可能日	利用可能時間帯	販売金額
平日	6 時間有効（10 時～16 時限定）	400 円 小児・障害者は 200 円
土日祝日	6 時間有効（時間帯制限なし）	

■ 事業の実施予定期間

利便増進実施計画が認定された日以降から令和 7 年 3 月 31 日まで