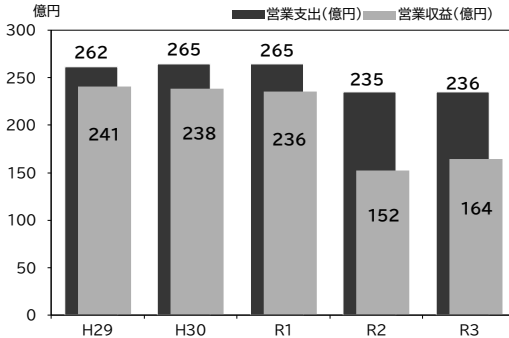
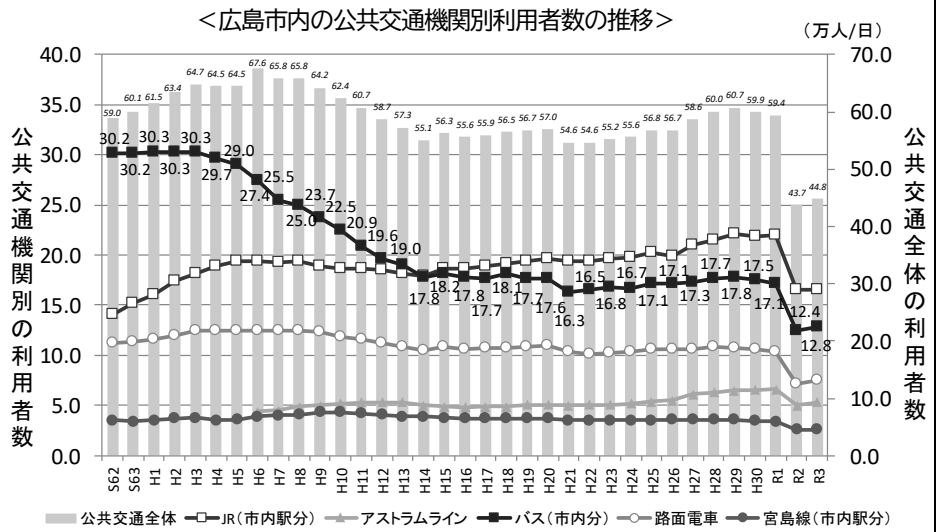


項 目	説 明																		
<p>2 公共交通を軸とした交通体系の構築について</p> <p>(1) 乗合バス事業の共同運営システムの構築 (道路交通局)</p>	<p>1 趣旨</p> <p>公共交通は、ネットワークとして機能することにより、市民や来訪者の移動や輸送を支えるものであり、教育、医療、福祉といった基礎自治体が担う根幹的な行政サービスに深く関わるものです。そうした公共交通が、人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展により厳しい経営環境にあることに加え、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う輸送需要の大幅な減少に直面し、これまでどおり事業者の経営努力だけでは事業を存続させることは困難な状況になっています。</p> <p>こうした状況が改善されなければ、基礎自治体のまちづくりは立ち行かなくなります。とりわけ、鉄道やバスを始めとする多様な公共交通とその運営を担う交通事業者が存在している本市においては、本市域内にとどまらず、広島広域都市圏全体のまちづくりにまで悪影響が及ぶこととなります。そのため、公共交通を活性化させ、地域の発展をけん引できるよう、関係者との強固な連携・協力の下で地域公共交通ネットワークを再構築することが急務となっています。</p> <p>そこで、基礎自治体である本市としては、地域の実情に応じた交通事業者による輸送サービスが持続可能なものとなるようにするために、公共交通に一定の責任を持ち、ネットワークとして機能させるようにしていく必要があると考えています。</p> <p>また、国の検討会においては、地方公共団体と交通事業者が、一定の緊張関係・信頼関係の下、新しい形での官民連携による生活圏全体でのサービス改善や、利用者目線での長期安定化を図るべきとの提言がなされており、公共交通システムのパラダイムシフトは不可避となっています。</p> <p>こうしたことから、本市としては、地域公共交通ネットワークの再構築のモデルケースとなるべく、鉄道やバス等の公共交通を、道路と同様に社会インフラと捉えた上で、地域、交通事業者とが一体となり、持続性の高い新たな乗合バス事業の再構築に取り組んでいるところです。</p> <p>2 乗合バス事業者の経営状況等</p> <p>乗合バス事業については、平成3年度をピークに令和元年度の利用者数は約6割の水準まで減少し、都心部のバスの過密状態等の課題もあることから、バス事業者と一体となってバスの活性化に取り組んでいます。</p> <p>近年は、都心を循環する「エキまちループ」やデルタ内の主要施設を結ぶ「まちのわループ」、広島駅と広島港を新ルートで結ぶ「広島みなと新線」の導入など事業者の協調による路線再編を着実に進めてきました。</p> <p>しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数のさらなる減少により、事業者の収支状況は大幅に悪化し、車両・設備等の更新やバリアフリー化・環境対策などの取組にも大きな遅れが生じています。また、運転手不足の深刻化による減便等のサービス低下も生じており、他の公共交通機関と比べて乗合バス事業は極めて厳しい状況にあります。</p> <p style="text-align: right;"><乗合バス事業者の収支状況の推移></p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>乗合バス事業者の収支状況の推移 (億円)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>営業支出 (億円)</th> <th>営業収益 (億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H29</td> <td>262</td> <td>241</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>265</td> <td>238</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>265</td> <td>236</td> </tr> <tr> <td>R2</td> <td>235</td> <td>152</td> </tr> <tr> <td>R3</td> <td>236</td> <td>164</td> </tr> </tbody> </table>	年度	営業支出 (億円)	営業収益 (億円)	H29	262	241	H30	265	238	R1	265	236	R2	235	152	R3	236	164
年度	営業支出 (億円)	営業収益 (億円)																	
H29	262	241																	
H30	265	238																	
R1	265	236																	
R2	235	152																	
R3	236	164																	

項目

説明



3 検討の方向性

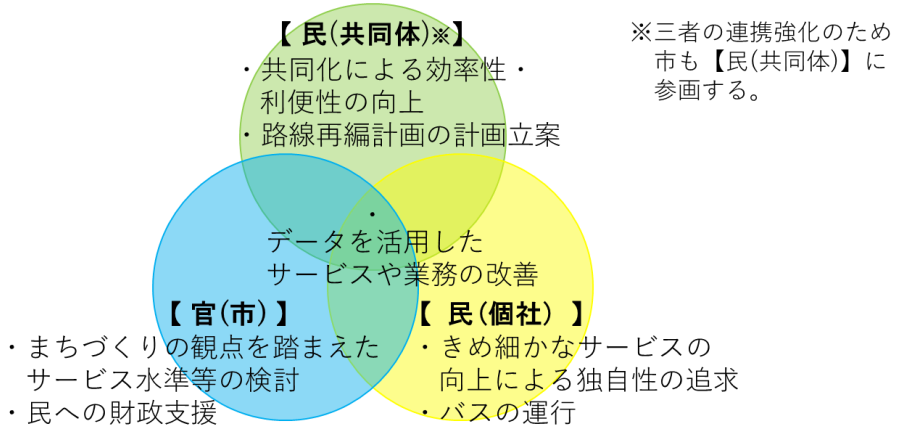
こうした中、事業者からの要請を受けて、本年4月以降、事業者8社、学識経験者及び本市等で構成する「乗合バス事業における共同運営システム導入に係る検討会議（以下、「検討会議）」において、持続可能性と利便性の高い乗合バス事業の構築に向けて、鉄道事業における上下分離方式の乗合バス事業への適用を中心に検討を進めてきました。

検討会議においては、「事業者間の共創」及び「官と民の共創」が必須であるという共通認識の下で、これまでの成果が、別紙「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）」の構築についてのとおりとりまとめられ、経営の安定化を図るとともに、利用者目線での利便性の高いバスサービスを実現するため、官民それぞれの強みを組み合わせることで全体最適化を図る共同運営システムの構築が必要とされました。

4 共創による共同運営システムの構築について

共創による新たな連携体制として、官民の役割分担に基づく共同運営システムを構築します。

＜官民の役割分担に基づく「共創」のイメージ＞



項 目	説 明
	<p style="text-align: center;">＜「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)」のイメージ＞</p> <p style="text-align: center;">事業者と市の職員からなる検討チームを設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者と市で新たに設置する「協調・共創プラットフォーム」において、新規車両や施設等の基盤整備・管理を行うとともに、システムを介して乗降データ等を共有し、これを活用して共同運行計画等の立案や利便性向上策等の検討、業務改善計画の立案を行う。 ・ 協調・共創プラットフォームで立案した運行計画を、学識経験者、利用者、交通事業者等で構成する「地域公共交通活性化協議会」に提案し、協議会は、まちづくりの観点から必要となるサービス水準を踏まえ、計画の承認を行う。また、協議会は、協調・共創プラットフォームから取組状況等について定期的に報告を受け、評価を行い、見直しに関する意見を述べる。 ・ 協議会において承認された運行計画に基づき、個別のバス事業者は、サービス水準に即したバスの運行を行う。 ・ 市は、この共同運営システムが的確かつ効果的に機能するよう、サービス水準の維持に積極的に取り組む事業者の運行費や車両維持管理費への補助を行うほか、協調・共創プラットフォームが実施する基盤整備・管理業務を対象として、新規車両等の整備・購入費やシステム運用費等へ財政支援を行う。

項 目	説 明
	<p>5 今後の取組</p> <p>「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）」の実現には国からの支援が肝要となるため、官と民の共創の取組が確実に実施できるよう、制度改正や新たな支援制度の創設などを要請し、国の支援策の見通しを得た上で、早ければ令和6年度からの事業化を目指して検討を進めます。</p> <p>（スケジュール案）</p> <p>令和4年12月 新たな支援制度に係る国への要請</p> <p>令和5年1月～7月 国との調整 事業化に向けた検討会議での検討 広島市地域公共交通活性化協議会への報告（随時） 共同運営システムの基本計画作成</p> <p>令和5年7月～ 事業化に向けた詳細設計</p> <p>令和6年4月～ 実施可能なものから段階的に事業化</p>