

第15回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和5年3月22日（水）15：00～

場 所：JMS アステールプラザ 多目的スタジオ

議 事 次 第

1 開 会

2 協議事項

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

- ・ 機能強化策の実施状況
- ・ 評価指標別の目標値の達成状況

3 報告事項

乗合バス事業における共同運営システム導入に向けた取組状況について

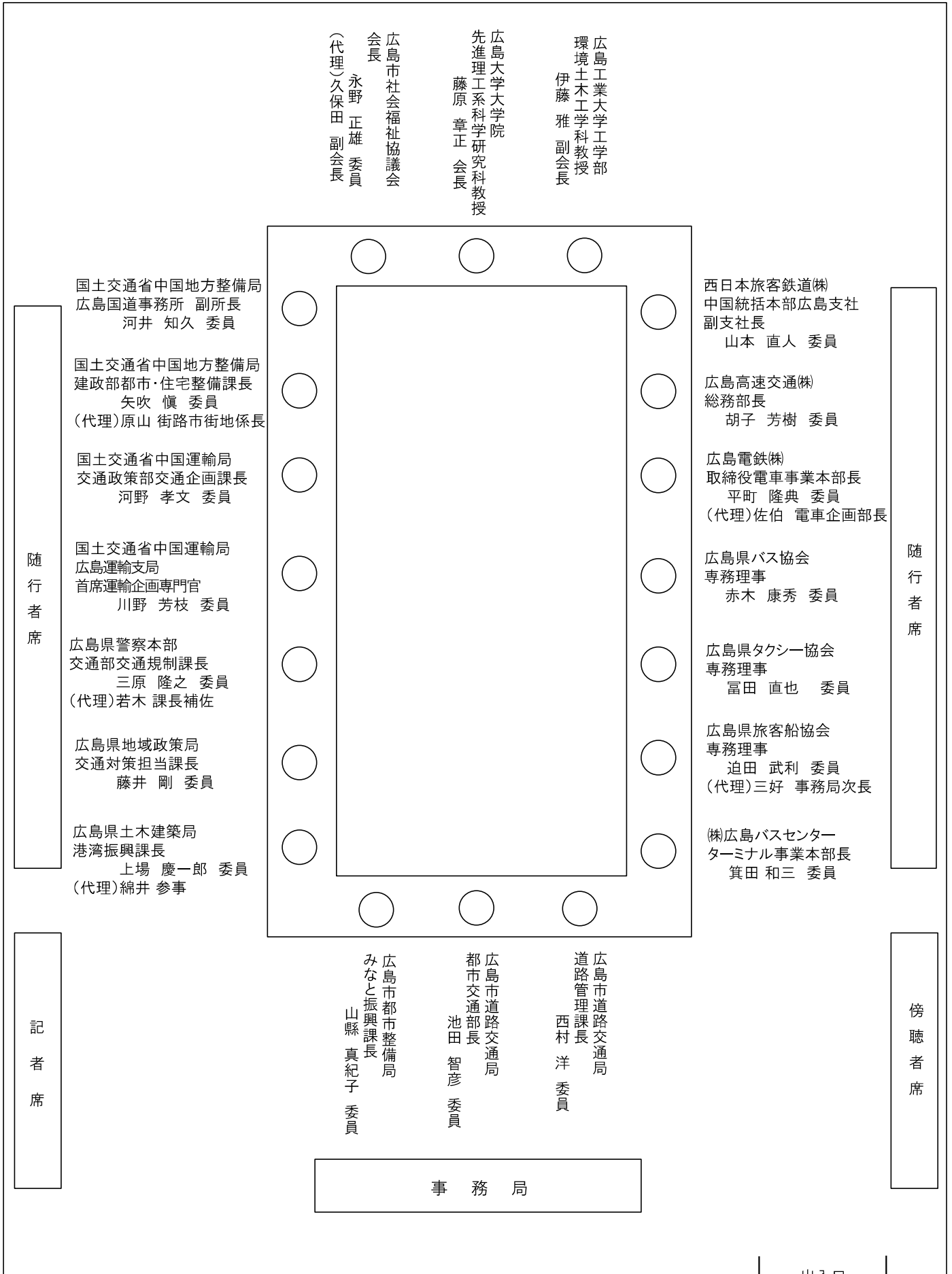
4 その他

広島県地域公共交通ビジョンの策定状況について（広島県）

5 閉 会

第15回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時: 令和5年3月22日(水) 15:00~
場所: JMSアステールプラザ 2階 多目的スタジオ



広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和5年1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 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 都市交通部長	池田 智彦	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	山本 直人	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 総務部長	胡子 芳樹	
広島電鉄(株) 取締役 電車事業本部長	平町 隆典	
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	富田 直也	
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	箕田 和三	
広島国道事務所 副所長	河井 知久	道路管理者
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	上場 慶一郎	港湾管理者
広島県警察本部 交通規制課長	三原 隆之	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	矢吹 慎	その他の当該地方公共団体が必要と認める者
中国運輸局 交通企画課長	河野 孝文	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	川野 芳枝	
広島県地域政策局 交通対策担当課長	藤井 剛 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	山縣 真紀子	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局都市交通部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通計画担当課長)

広島市地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 広島市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため設置する。

(事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画及び地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第4条 会長及び副会長は、次条の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第5条 協議会の委員は、別表に掲げる団体又は機関等を代表するものとする。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、協議会の運営に係る議決で会長が認める場合は、この限りでない。
- 3 会議は公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面審議)

第7条 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

- 2 前条第2項の規定は、前項の規定について準用する。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊

重しなければならない。

(分科会)

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財産の管理)

第11条 協議会は、国等からの補助を受けて実施する事業(以下「補助事業」という。)により取得した財産の管理について、あらかじめ補助事業の開始前に、協議して定める。

(監査)

第12条 監査委員は、会長の指名する委員がこれに当たる。

2 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成27年11月18日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年4月1日から施行する。

別表（第5条関係）

区 分	団体又は機関等
地方公共団体	広島市
関係する公共交通事業者等	公益社団法人広島県バス協会
	一般社団法人広島県タクシー協会
	西日本旅客鉄道株式会社広島支社
	広島高速交通株式会社
	広島電鉄株式会社
	広島県旅客船協会
	株式会社広島バスセンター
道路管理者	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 広島市道路交通局
港湾管理者	広島県土木建築局
公安委員会	広島県警察
地域公共交通の利用者	地域福祉関係団体等
学識経験者	公共交通に精通した大学教授等
その他の地方公共団体が必要と認める者	国土交通省中国地方整備局建政部 国土交通省中国運輸局交通政策部 国土交通省中国運輸局広島運輸支局 広島県地域政策局 広島市都市整備局

※ 会長が必要と認めるとき、その他の協議会の運営上必要と認められる者として、適宜、委員を加えることができる。

配付資料一覧

【協議資料】

- 資料 1-1 機能強化策一覧表
- 資料 1-2 機能強化策の実施状況
- 資料 2-1 「地域公共交通計画」における評価指標について
- 資料 2-2 評価指標別の目標値の達成状況について

【報告資料】

- 資料 3-1 令和 4 年 1 2 月 1 日開催 都市活性化対策特別委員会説明資料
- 資料 3-2 共同運営システムにおける広島市地域公共交通活性化協議会（バス事業分科会）の役割について

【その他資料】

- 資料 4 広島県地域公共交通ビジョンの策定状況について（別紙含む）

【参考資料】

- 広島市地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和 5 年 1 月 1 日現在）
- 広島市地域公共交通活性化協議会規約（令和 3 年 4 月 1 日改正）

機能強化策一覧

機能強化策		<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和4年度における取組状況	資料番号
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	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の調査を実施した。 また、令和4年11月に八丁堀（あおぞら銀行前）バス停と立町バス停を統合し、バス停の集約を実施した。	
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月の広島市立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5月の広島市立北部医療センター安佐市民病院の開院に併せ、新たなバス路線を運行開始し、このうち、可部循環線において、令和4年11月に電気バスを導入した。	①
	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	本市と北広島町を結ぶ今吉田線について、令和4年10月から可部駅でのフィーダー化を行った。フィーダー化に当たっては、可部駅等で都心方面の路線バスと乗継利用した場合に、フィーダー化実施前に直通利用した場合と同じ運賃とする直通乗継割引を導入した。	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	バス路線の再編について、市とバス事業者で等間隔運行の導入を含め検討を行った。	
	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	本市と北広島町を結ぶ今吉田線のフィーダー化に併せて、車両の小型化など、地域の実情にあった運行形態への見直しを行った。	
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	本市と北広島町を結ぶ今吉田線のフィーダー化に併せた、車両の小型化により、これまで大型バスでは乗り入れができなかった可部グリーンライフ団地を新たに経由するよう路線変更し運行を実施した。	
	補助システムの確保維持	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、引き続き補助システム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	福田地区（東区）、戸坂地区（東区）などにおける支援	東区福田地区において実験運行を開始するとともに、東区戸坂地区においては、令和5年度に予定する実験運行の実施に向けて運行形態等の検討を進めた。	③
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、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」の運行実験を継続した。 また、北部バス路線のフィーダー化に併せた急行便の運行について、市とバス事業者で協議を行った。	
	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	自動車交通への影響を十分に踏まえながら、今年度は、国道183号においてソフト対策として渋滞緩和を目的とした取組（時差出勤の促進）を実施した。	
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	新型コロナウイルス感染症の影響による事業者の経営状況の悪化等を踏まえ、令和4年度は車両の導入が見送られている。	
	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	北部バス路線のフィーダー化に伴い、乗継地点の一つとなる可部上市バス停の待合環境の向上を図るため、令和5年3月に安佐北区総合福祉センター内へ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	北部バス路線のフィーダー化に伴い、乗継地点の一つとなる可部上市バス停の待合環境の向上を図るため、令和5年3月に安佐北区総合福祉センター内へバスロケーション表示器を設置した。	④
	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。令和4年度末時点で、危険と判定されている本市域内57箇所のバス停のうち、Bランクが10箇所、Cランクが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	公共交通との乗換利便性の向上を図るため、乗合タクシーの運行事業者とGTFS等の導入について検討を行った。	

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和4年度における取組状況	資料番号
2 鉄軌道系ネットワークの機能強化			
○ J R			
J R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	本市が自由通路整備工事を進めるとともに駅アクセス道路等の用地取得に取り組み、J R西日本においては駅改良工事に取り組んだ。	⑤
J R在来線に係る機能向上策の検討	J R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とともに、芸備線の機能向上に係る検討を行った。	
J R駅のバリアフリー化	J R駅のバリアフリー化の推進	JR西日本において、安芸矢口駅のバリアフリー化工事を進めた。また、新井口駅のバリアフリー化に向けて、本市とJR西日本において、関係機関との協議調整を行った。	
○ 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※2）	環境影響評価の準備書の作成などを行うとともに、実施設計に向けて、己斐地区において地質調査を行った。	
○ 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	路面電車の高架橋の下部工事や中央分離帯の撤去など軌道整備のための工事を行った。	⑥
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、広電宮島口駅を移設するとともに、高度化された電車ロケーション表示器を設置した。	
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	本市及び広島電鉄において、相生通りにおける電車優先信号の導入について協議を行った。	
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、市内線に超低床車両（APEX）1編成を導入した。	
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	広島電鉄において、広電宮島口駅の移設に併せてバリアフリー化を行った。	
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	本市及びタクシー協会において、相生通りにおけるタクシー待機スペースの確保について検討を行った。	
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、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」の運行実験を継続した。	
旅客線ターミナルのバリアフリー化	広島港へのポーディング・ブリッジの設置	広島港にポーディングブリッジを設置した。	⑦
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	広場内において、路面電車の高架橋の下部工事や地下通路の改修工事などを行った。	
J R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	令和3年度に暫定供用した西広島駅自由通路及び橋上駅舎について、残りの工事が完了し供用を開始した。また、南口駅前広場の再整備に取り組んだ。	⑧
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	北部バス路線のフィーダー化に伴い、乗継地点の一つとなる可部上市バス停の待合環境の向上を図るため、令和5年3月に安佐北区総合福祉センター内へバスロケーション表示器を設置した。	
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	バス事業者によるバスロケーションシステムを使ったバス接近情報サイト「くるけん」に関する啓発活動の一環として、ポスターの掲載やチラシの配布等を行ったほか、市内中心部の「公共交通&駐輪場案内マップ」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4年11月から、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に拡大するとともに、路線バスと電車において同一運賃化を実施した。また、これに併せて「広島シティバス」の利用可能範囲をデルタ市街地内全域に拡大した。	⑨
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	均一運賃エリアの拡大に併せ、エリア内を運行する路線バスと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	乗合バス事業における共同運営システム導入に向けた検討を行う中で、運賃プール制の導入可能性についてバス事業者と協議した。	
公共交通を安心して利用できる施策の推進	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	各バス事業者が車内消毒などの感染症対策を継続実施した。	

※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LRT整備等の事業

機能強化策の実施状況

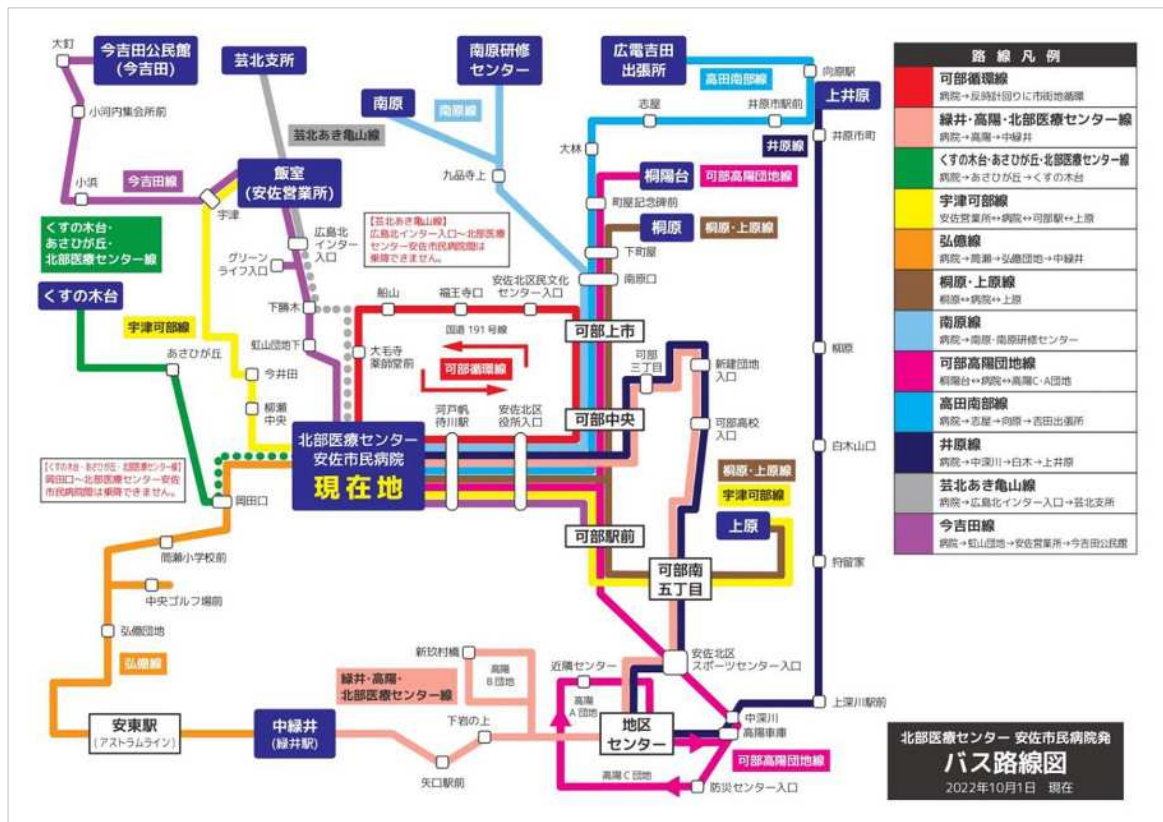
① 広島市立北部医療センター安佐市民病院へのバス路線の新設

【計画期間内の取組】

広島市立北部医療センター安佐市民病院の開設に併せ、バス路線を新設するとともに、電気バスの導入を検討する。

【令和4年度における取組状況】

令和4年5月の広島市立北部医療センター安佐市民病院の開院に併せ、新たなバス路線を運行開始し、このうち、可部循環線において、令和4年11月に電気バスを導入した。



広島県バス協会・広島バスセンター作成

(北部医療センター安佐市民病院)



(可部循環線に導入した電気バス)



画像は広島交通 HP より引用

② 路線のフィーダー化

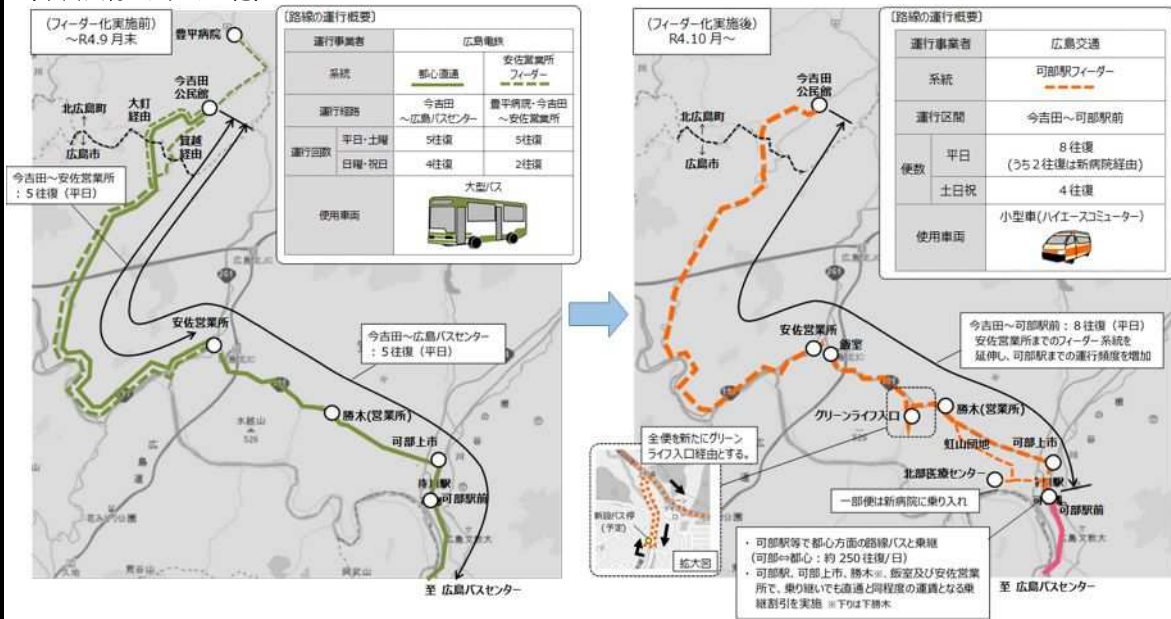
【計画期間内の取組】

乗継割引の拡充を前提に、路線のフィーダー化を行う。

【令和4年度における取組状況】

本市と北広島町を結ぶ今吉田線について、令和4年10月から可部駅でのフィーダー化を行った。フィーダー化に当たっては、可部駅等で都心方面の路線バスと乗継利用した場合に、フィーダー化実施前に直通利用した場合と同じ運賃とする直通乗継割引を導入した。

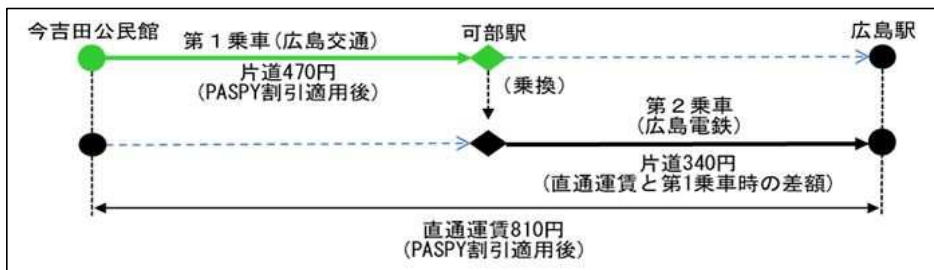
(今吉田線のフィーダー化)



(フィーダー化にあわせて導入した小型車両)



(直通乗継割引の例)



画像は広島交通 HP より引用

③ 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】

地域から移動手段の確保について相談が寄せられている以下の地区等において、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。

・福田地区（東区）、戸坂地区（東区）など

【令和4年度における取組状況】

東区福田地区において実験運行を開始するとともに、東区戸坂地区においては、令和5年度に予定する実験運行の実施に向けて運行形態等の検討を進めた。



実験運行の様子（東区福田地区）

④ 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、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組む。

【令和4年度における取組状況】

北部バス路線のフィーダー化に伴い、乗継地点の一つとなる可部上市バス停の待合環境の向上を図るため、令和5年3月に安佐北区総合福祉センター内へバスロケーション表示器を設置した。

(安佐北区総合福祉センター)



(ロビー)



⑤ JR 可部線下祇園駅の利便性向上

【計画期間内の取組】

令和 5 年度末の供用開始を目指し、自由通路整備及び駅改良に取り組み、その後、駅アクセス道路等を整備する。

【令和 4 年度における取組状況】

本市が自由通路整備工事を進めるとともに駅アクセス道路等の用地取得に取り組み、JR 西日本においては駅改良工事に取り組んだ。

(位置図)



(計画案)



⑥ 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】

令和7年春の供用開始を目指し、路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備に取り組む。

【令和4年度における取組状況】

路面電車の高架橋の下部工事や中央分離帯の撤去など軌道整備のための工事を行った。

(工事状況)

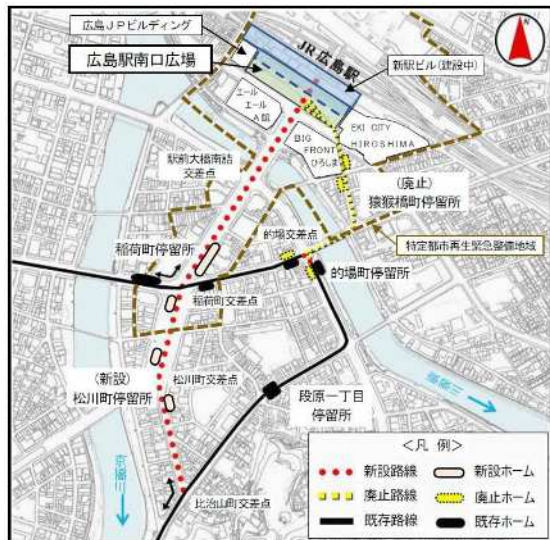


駅前大橋の改修作業



路面電車高架基礎工事

(路面電車のルート図)



⑦ 旅客船ターミナルのバリアフリー化

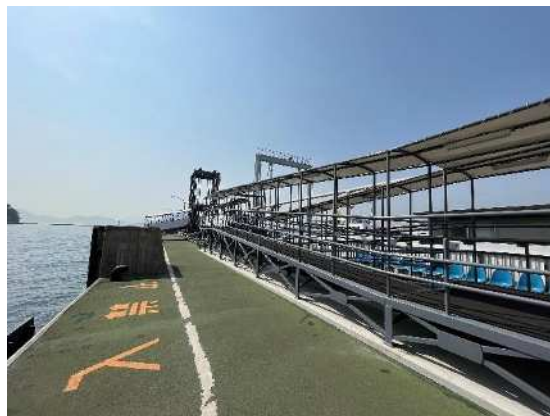
【計画期間内の取組】

令和4年度に広島港にボーディングブリッジを設置する。

【令和4年度における取組状況】

広島港にボーディングブリッジを設置した。

(ボーディングブリッジ設置状況)



※ボーディングブリッジ

旅客船に直接接続し、乗員や乗客が乗船する通路となるもの。段差なく乗船できることからバリアフリー化が可能となるとともに、天候にも左右されないことから、大きな荷物を持った観光客等を含め、乗降の円滑化を図ることができる。

⑧ JR 西広島駅周辺地区交通結節点整備

【計画期間内の取組】

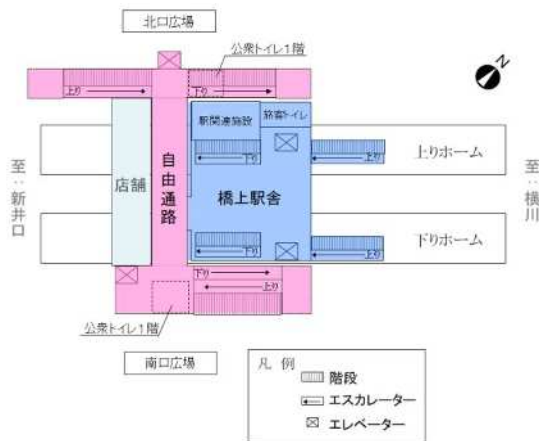
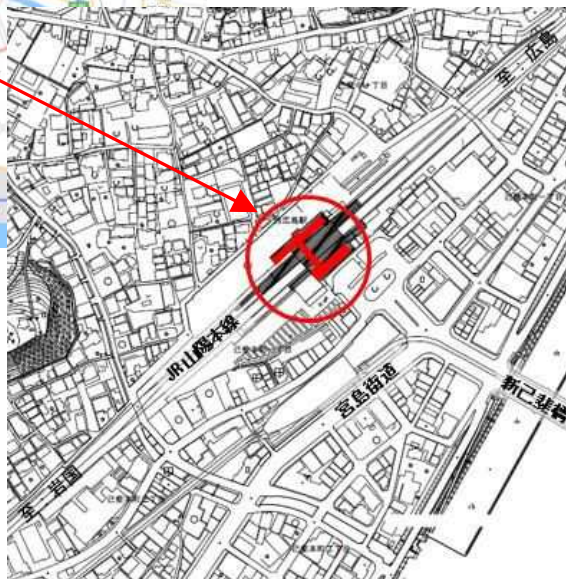
南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備については、令和4年度の完成を目指す。
北口駅前広場及びアクセス道路については、令和7年度末の完成を目指す。

【令和4年度における取組状況】

令和3年度に暫定供用した西広島駅自由通路及び橋上駅舎について、残りの工事が完了し供用を開始した。また、南口駅前広場の再整備に取り組んだ。



(位置図)



(平面図)



(南口外観)

⑨ わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築







【計画期間内の取組】

利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築に取り組む。

【令和4年度における取組状況】

令和4年11月から、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に拡大するとともに、路線バスと電車において同一運賃化を実施した。

また、これに併せて、「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域に拡大した。

-  220円均一運賃エリア
-  広島シティパス
-  広島シティパスワイド
-  デジタルシティパス
-  路線バス
-  広電電車
(点線:白島線)



「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。

■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	目標値	実績値	現況値（目標設定時）					
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。	赤字の改善 （令和8年度）	アストラムライン：87.4% 広電宮島線・路面電車：75.3% （令和3年度）	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）					
	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。	53.4万人/日 （令和8年度）	44.8万人/日 （令和3年度）	43.7万人/日 （令和2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。	現況値より増加 （令和8年度）	63.8% （令和3年度）	65.7% （令和2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 エキまちループの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「エキまちループ」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。	3,546人/日 （令和8年度）	3,075人/日 （令和3年度）	3,223人/日 （令和2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。	現況値より減少 （令和8年）	3,025便/日 （令和4年4月時点）	3,071便/日 （令和3年3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。	現況値より減少 （令和8年）	52.4分 （令和4年度）	54.5分 （令和3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="1359 1283 2021 1486"> <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)*	3% （令和8年）	8.7% （令和3年）
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。	現況値程度を維持 （令和8年度）	542円/人 （令和3年度）	509円/人 （令和2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。	赤字の改善 （令和8年度）	バス：69.7% （令和3年度）	バス：64.8% （令和2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）	3% （令和8年）	8.7% （令和3年）	7.5% （令和2年）					

評価指標別の目標値の達成状況について

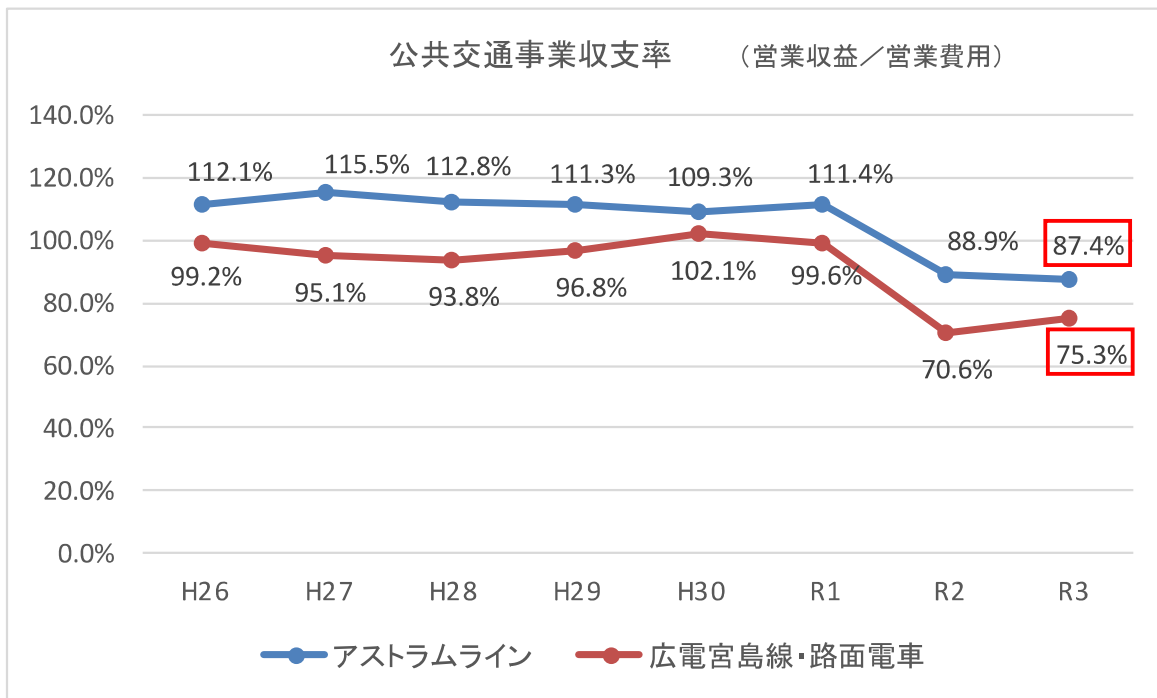
■ 指標 1 公共交通事業収支率（鉄軌道）

指標の説明	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	赤字の改善（令和 8 年度）
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。

1 達成状況

【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%

【令和 3 年度】	アストラムライン	87.4%
	広電宮島線・路面電車	75.3%



2 説明

アストラムライン、広電宮島線・路面電車ともに、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて利用者数は回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍の影響により赤字が継続している。アストラムラインについては、車両や信号・通信設備の更新等による営業費用の増加のため、収支が若干悪化した。

■ 指標2 公共交通の利用者数

指標の説明	公共交通の利用者がどれだけ増えているかを評価
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	53.4万人/日(令和8年度)
目標値の考え方	令和2年度の数值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。

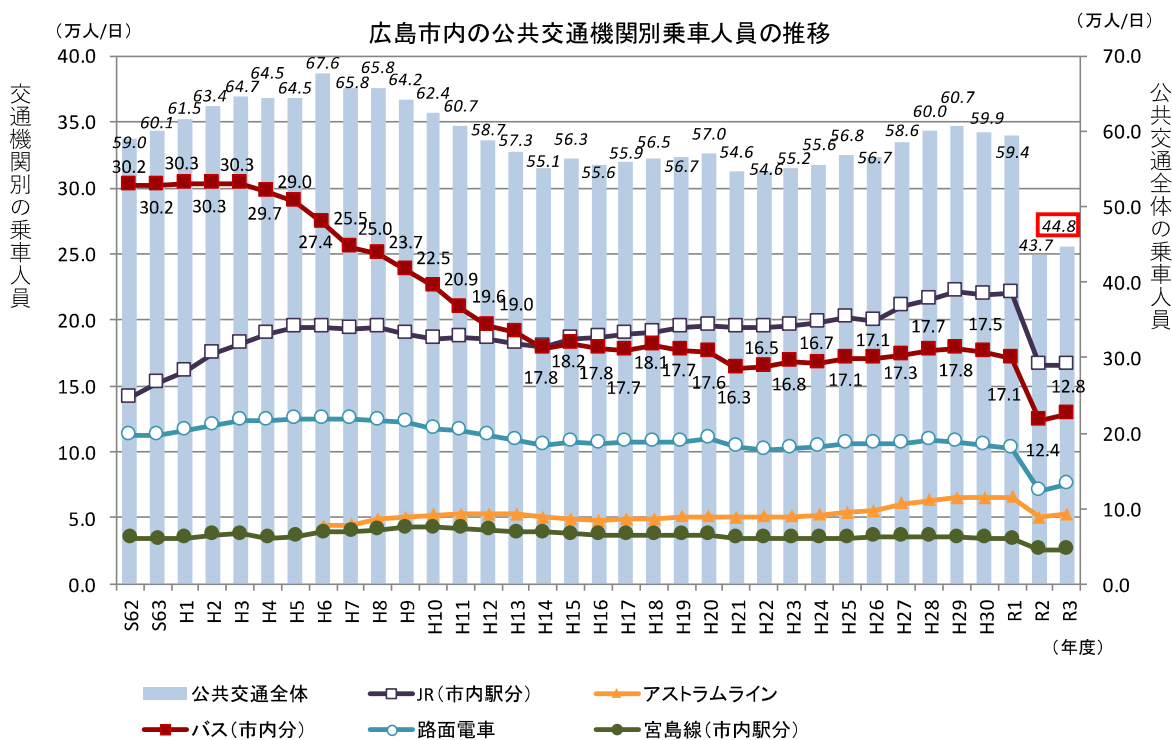
1 達成状況

【目標設定時(令和2年度)】

43.7万人/日

【令和3年度】

44.8万人/日



2 説明

令和3年度の公共交通全体の1日当たりの乗車人員は、緊急事態宣言や外出制限等の影響が顕著であった令和2年度に比べ若干の回復がみられるが、コロナ禍前の令和元年度に比べれば約75%までしか回復しておらず、44.8万人となっている。

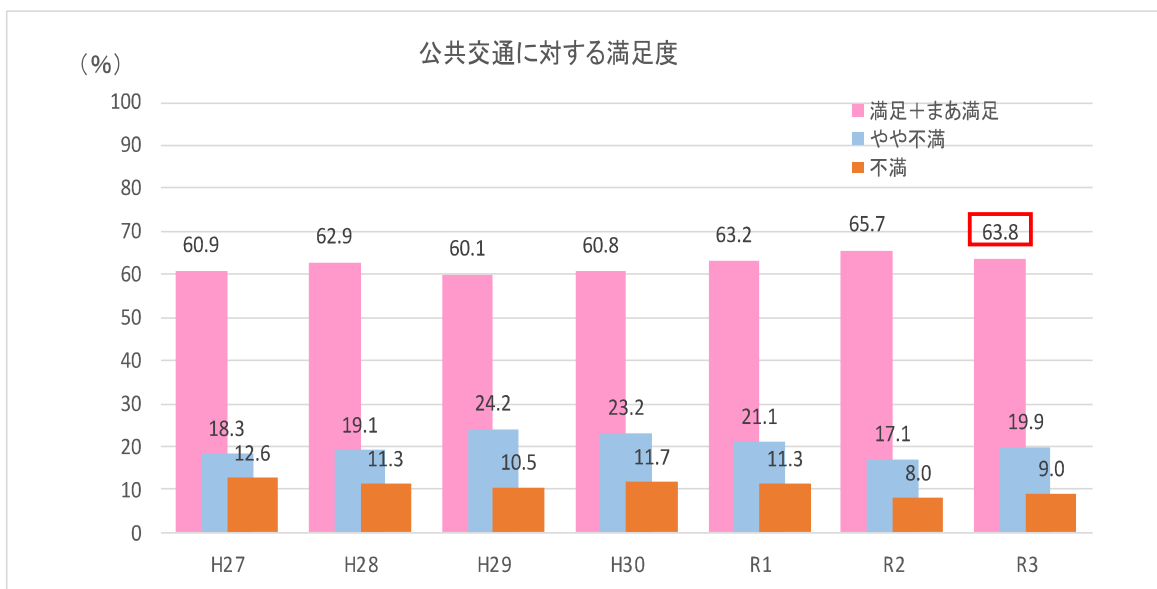
■ 指標3 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合

指標の説明	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	現況値より増加（令和8年度）
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」…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 2,376件（有効回収率 47.5%）

1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	65.7%
▼	
【令和3年度】	63.8%



2 説明

令和2年度に比べ、「満足」又は「まあ満足」と回答した市民の割合が減少している。

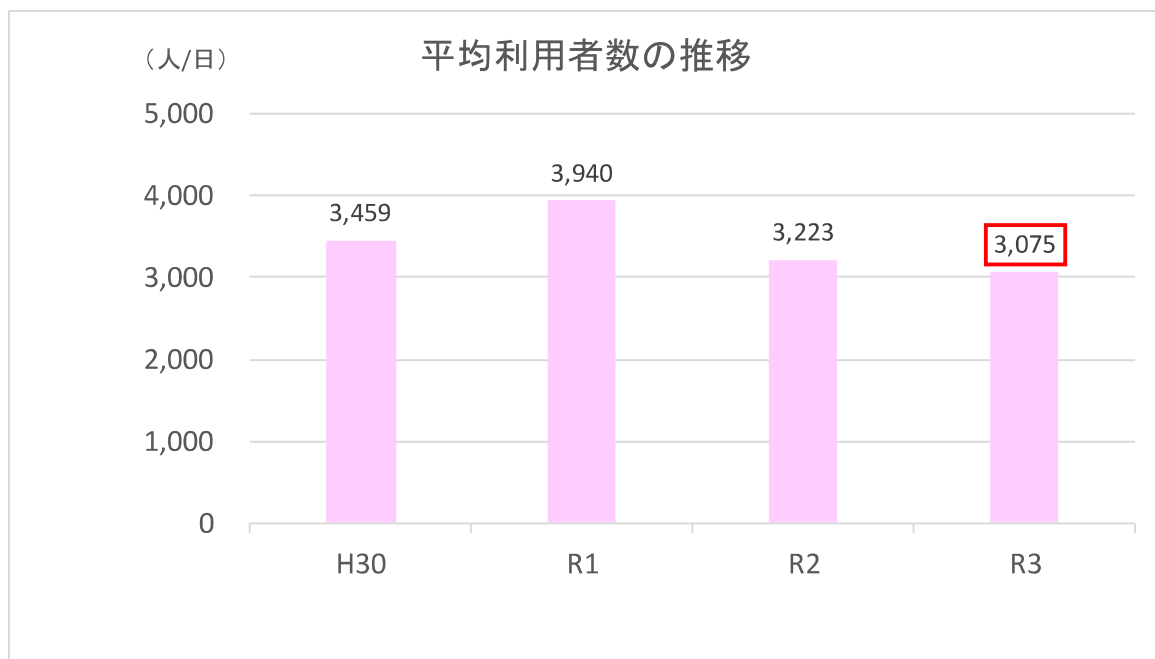
新型コロナウイルス感染症の拡大により市民の交通行動や意識がどのように変容したかの分析も行いながら、引き続き、公共交通に対する満足度が向上するよう、利便増進の施策等を実施していくことが必要である。

■ 指標4 エキまちループの1日当たりの利用者数

指標の説明	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	3,546人/日（令和8年度）
目標値の考え方	令和2年度の数值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。

1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	3,223人/日
▼	
【令和3年度】	3,075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1日当たりの平均利用者数は、令和2年度と比較し、148（人/日）減少している。

新型コロナウイルス感染症の拡大による減便等の影響を見極めながら、効果的な利用促進策を実施していく必要がある。

■ 指標5 相生通りにおけるバス便数

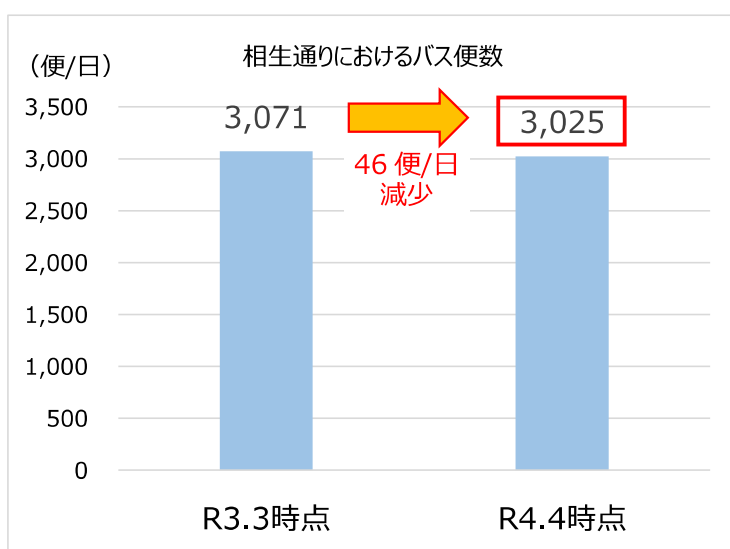
指標の説明	バスの再編によりどれだけ路線が集約化されたかを評価
指標の算定方法	相生通りを運行するバス便数を GTFS データにより算出
目標値	現況値より減少（令和8年度）
目標値の考え方	バス路線の過密状態の解消に向け、運行本数の適正化を図る。

1 達成状況

【目標設定時（令和3年3月時点）】	3,071便/日
-------------------	----------



【令和4年4月時点】	3,025便/日
------------	----------



2 説明

6事業者が運行する相生通り（うち広島駅～紙屋町間）のバス便数は、令和4年4月時点では、3,025便/日であり、令和3年3月時点の3,071便/日から46便/日減少しているが過密状態は継続している。

現在、北部方面において、近隣市町から都心へ直通する長距離路線を可部駅等でフィーダー化する路線再編を進めているが、その効果を検証しながら、こうした取組を強化していく必要がある。

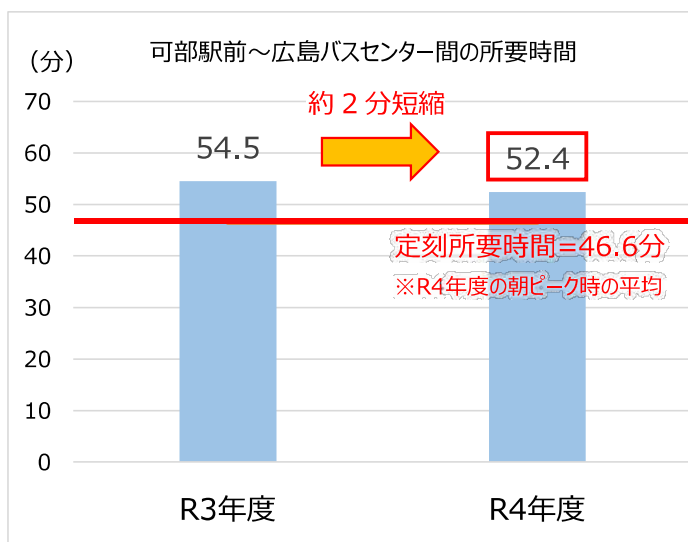
■ 指標6 拠点間の所要時間

指標の説明	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	現況値より減少（令和8年度）
目標値の考え方	バス路線の定時性・速達性を向上させる。

1 達成状況

【目標設定時（令和3年度）】	54.5分
----------------	-------

【令和4年度】	52.4分
---------	-------



※サンプル：R4.10.17～10.28までの平日10日間の869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は、令和3年度は54.5分であったが、令和4年度は52.4分となり、約2分の短縮が図られた。

一方で、定刻の所要時間からは約6分の遅れが発生している状態であることから、定時性の確保及び速達性の向上のため、路線の適正化や、国道183号の渋滞対策等の取組を進める必要がある。

■ 指標7 公共交通カバー圏外に居住する人口割合

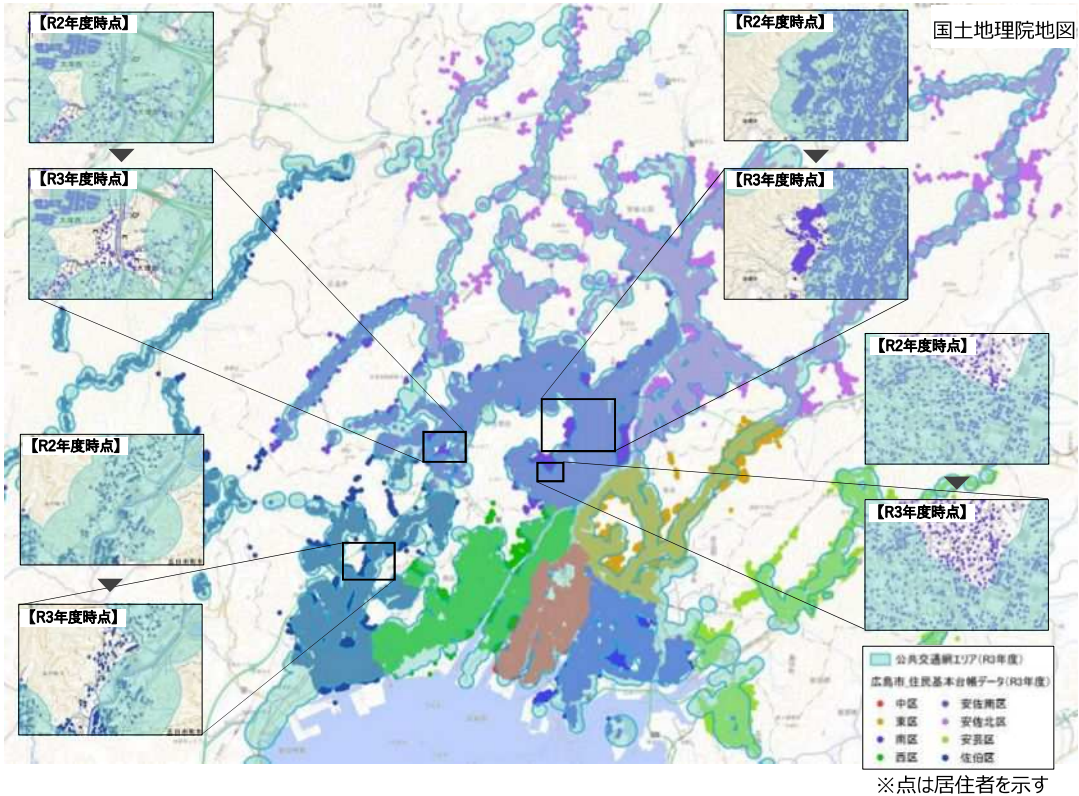
指標の説明	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価								
指標の算定方法	公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出 なお、算出に当たっての駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">区 分</th> <th style="width: 50%;">考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道（ＪＲ・広電宮島線）・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	3%（令和8年度）								
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。								

1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	7.5%
----------------	------

【令和3年度】	8.7%
---------	------

【本市における公共交通カバー状況】（令和3年度時点）



2 説明

カバー圏外に居住する人口の割合は、令和2年度の7.5%から令和3年度は8.7%に増加している。これは、令和3年7月の大町団地線（路線バス）の廃止や、令和3年4月の安佐南区や佐伯区におけるバスルートの変更（春日野線、石内線等）に伴うバス停の廃止によるものである。

■ 指標8 市民1人当たりの補助金負担額

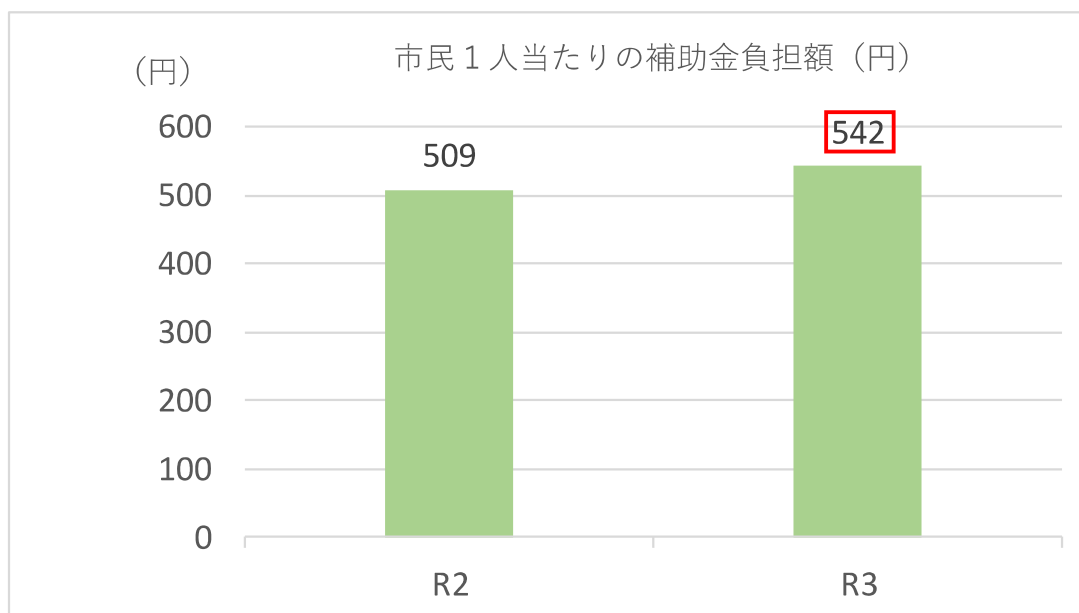
指標の説明	市民1人当たりのバス路線への補助金負担額が現状より増加していないかを評価
指標の算定方法	本市のバス路線への補助金額（バス運行対策費補助金額）/広島市人口により算出
目標値	現況値程度を維持（令和8年度）
目標値の考え方	市民1人当たりの負担金額が現状以上にならないよう、補助の効率性を向上させる。

1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	509円/人
----------------	--------



【令和3年度】	542円/人
---------	--------



2 説明

市域内で完結し、市が単独で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いる。令和3年度はバス路線におけるコロナウイルス感染症に伴う利用者数の減少や、人件費等の運行経費の増加による赤字額の拡大による影響を受け、令和2年度に比べ補助額が増加したものと考えられる。

■ 指標9 公共交通事業収支率（バス）

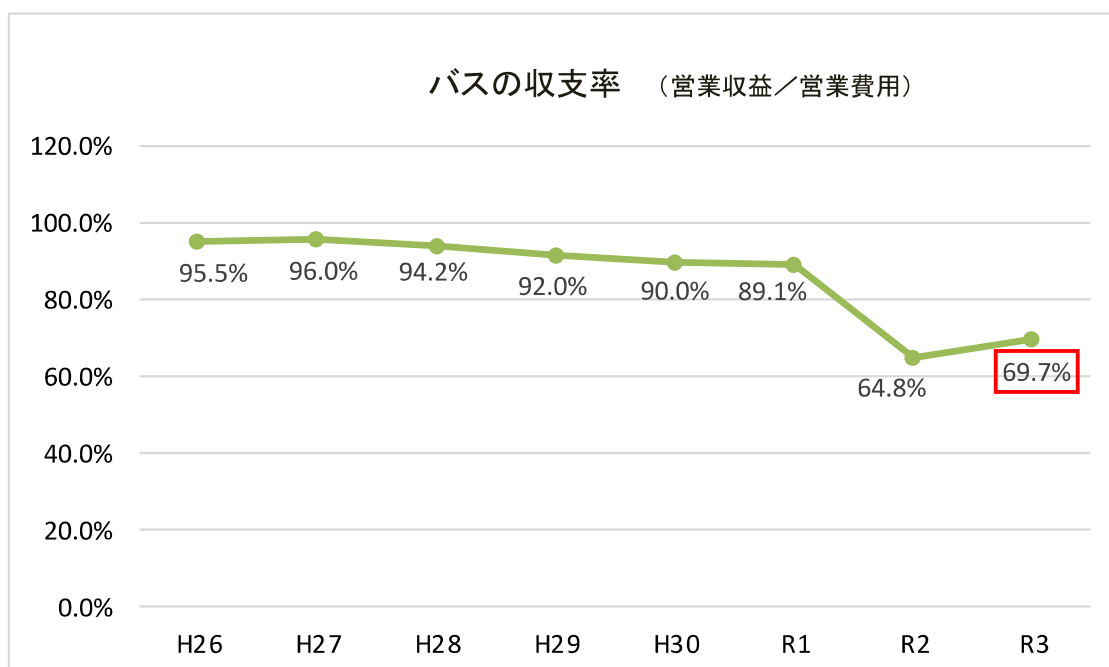
指標の説明	公共交通サービスの継続性を評価
指標の算定方法	営業収益／営業費用（バス：全事業者の乗合事業の合計）
目標値	赤字の改善（令和8年度）
目標値の考え方	赤字が改善に向かうようにする。

1 達成状況

【目標設定時（令和2年度）】	64.8%
----------------	-------

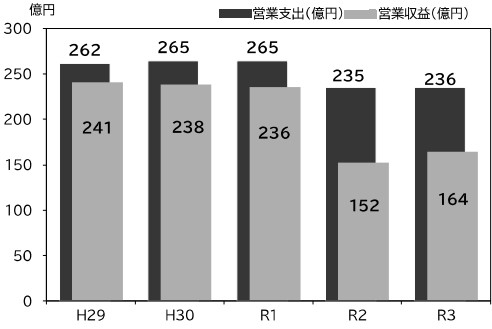


【令和3年度】	69.7%
---------	-------

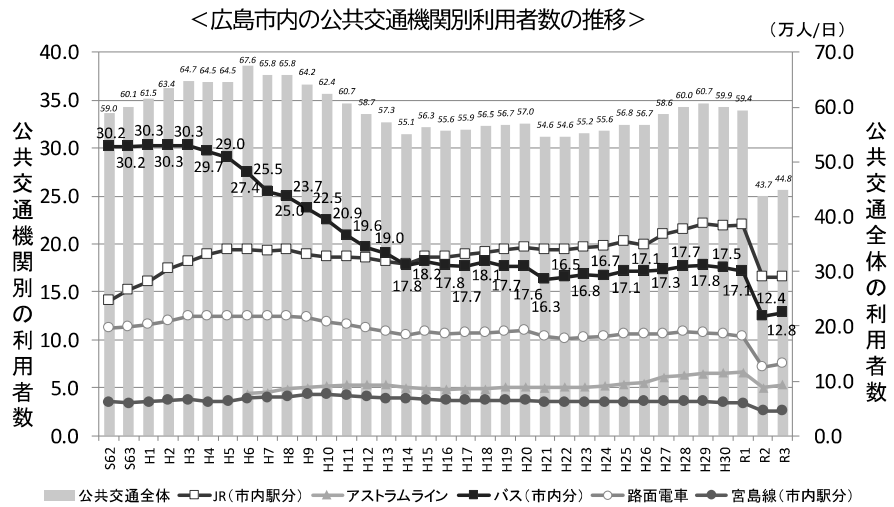


2 説明

令和3年度は、令和2年度に比べ一定の回復が見られるものの、「新しい生活様式」としてのテレワークやリモート会議の普及、自転車利用の増加などにより、人の移動量は感染拡大前の水準まで戻っておらず、依然として収支率は厳しい状況が続いている。

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に、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: center;"><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;"> <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

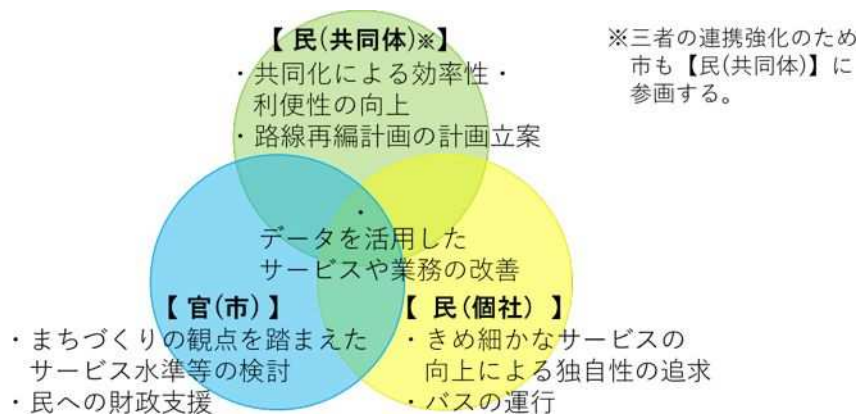
こうした中、事業者からの要請を受けて、本年4月以降、事業者8社、学識経験者及び本市等で構成する「乗合バス事業における共同運営システム導入に係る検討会議（以下、「検討会議）」において、持続可能性と利便性の高い乗合バス事業の構築に向けて、鉄道事業における上下分離方式の乗合バス事業への適用を中心に検討を進めてきました。

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」とおとりまとめられ、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て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

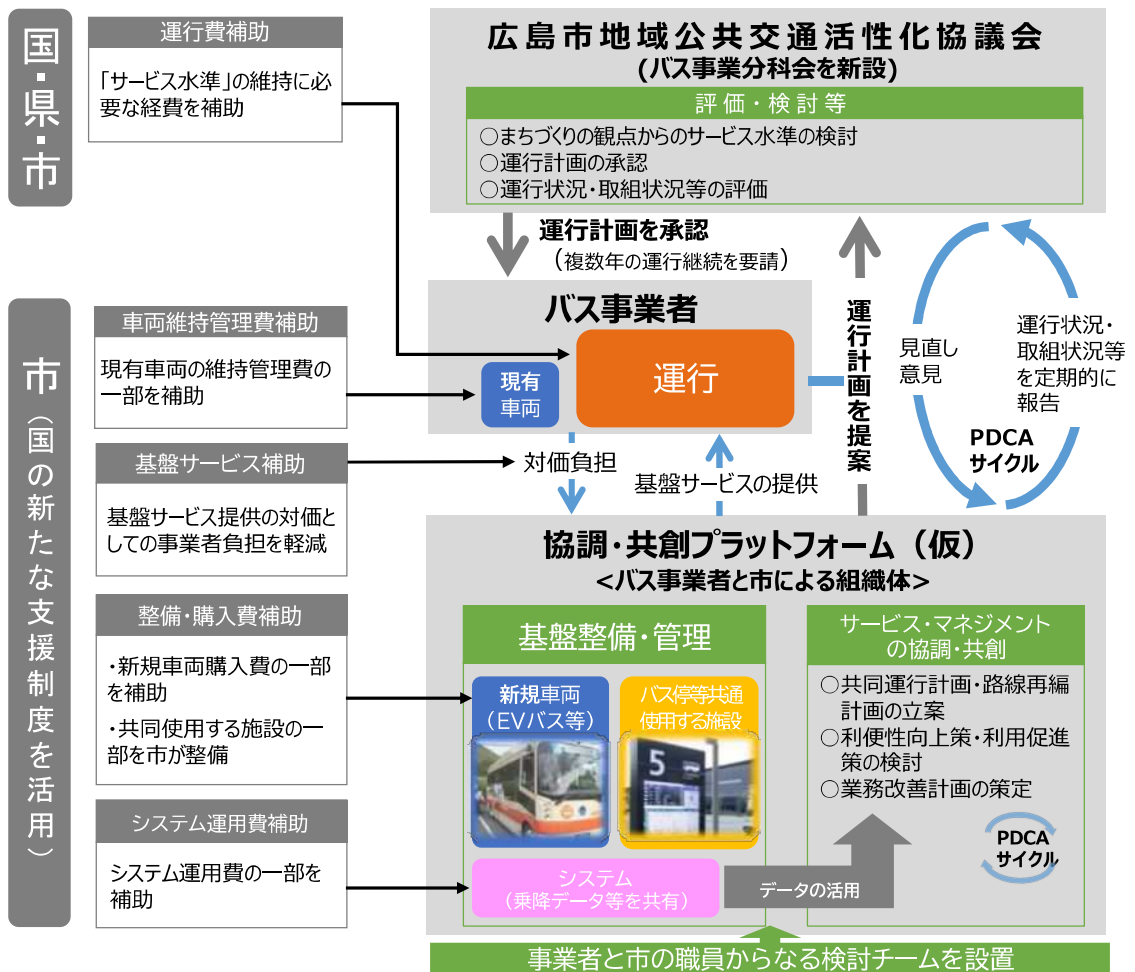
共創による新たな連携体制として、官民の役割分担に基づく共同運営システムを構築します。

＜官民の役割分担に基づく「共創」のイメージ＞



項 目	説 明
-----	-----

<「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>



- ・ 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</p> <p>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>

共同運営システムにおける 広島市地域公共交通活性化協議会(バス事業分科会)の役割について

1 バス事業の効率化・利便性向上の取組の評価と意見の提出

共同運営システムによる取組が、持続可能性と利便性が高い乗合バス事業に寄与するものとなっているか、PDCA サイクルが機能しているかどうかについて、実施状況の確認や、意見の提出を行う。

【分科会設置に係る検討の方向性】

専門的かつ機動的に議論・検討を進めることができる構成、意思決定の仕組みを検討する。

＜参考事例（法定協議会の下部組織として分科会等を設置している事例）＞ (事務局調べ)

都市	分科会等名称	主な役割	構成
岡山市	路線バス分科会 (岡山市公共交通網形成協議会の下部組織として設置)	・利便増進実施計画の策定に係る検討 例) バス路線の再編など	岡山市 (交通部局) (1名) バス事業者 (8社: 8名) 計9名
熊本市	①バス機能強化検討部会 ②交通結節点機能強化検討部会 ③コミュニティ交通部会 (熊本市公共交通協議会の下部組織として、年度ごとに検討内容に応じた専門部会を設置)	①バス走行環境改善策の検討 ②交通結節点における乗換拠点整備の検討 ③新たなコミュニティ交通の導入検討	＜①の場合＞ ・学識経験者 (1名) ・市議会議員 (3名) ・バス事業者 (2社: 2名) ・任意団体 (2名) 計8名

2 サービス水準(曜日・時間帯別のバスの運行本数)の設定

利用状況、アクセシビリティ、法定協の意見、観光(インバウンド)や路線沿線のコミュニティ等のニーズも踏まえ、利便性、効率性ともに優れた適正なサービス水準を設定する。

＜参考事例＞

(事務局調べ)

都市	概要																													
北九州市	<p>市内の公共交通拠点相互や隣接周辺地域を結び、高水準のサービスを提供する交流軸を「主要幹線軸」に、「主要幹線軸」を補完し比較的高いサービスを提供する交流軸を「幹線軸」として設定。</p> <p>【サービス水準】 「主要幹線軸」: 概ね15分に1本以上 →大量及び中量輸送で定時性・速達性等の機能を確保 「幹線軸」: 概ね30分に1本以上 →中量輸送で定時性の確保とサービスを維持</p> <p>【サービス水準の考え方】 ・現状のサービス水準 ・「主要幹線軸」は、国が作成した公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合算出のマニュアルに示されている「利便性の高いエリアの対象となる公共交通」の考え方(概ね15分間隔)を参考にして設定</p>																													
豊田市	<p>基幹バスの運行区間が都心部から山村部にまたがっていることから、区間単位で設定を行っている(極端に需要の少ない区間や時間帯においては、利用実態に合わせて見直しを検討していくこととしている。)</p> <p>【サービス水準】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基幹バス区分</th> <th>朝・夕 (7-8時台・17-19時台)</th> <th>早朝・昼間・夜間 (5-6時台・9-16時台・20-22時台)</th> <th>運行時間帯</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A:主に旧市部を走行する路線</td> <td>1時間に3本以上</td> <td>1時間に2本以上</td> <td rowspan="3">6～22時</td> </tr> <tr> <td>B:旧市部と山間部を結ぶ路線</td> <td>1時間に1本以上</td> <td>1時間に1本以上</td> </tr> <tr> <td>C:主に山村を走行する路線</td> <td>1時間に1本以上</td> <td>2時間に1本以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>【サービス水準の考え方】 住民アンケートやパーソントリップ調査の結果に基づき設定</p>	基幹バス区分	朝・夕 (7-8時台・17-19時台)	早朝・昼間・夜間 (5-6時台・9-16時台・20-22時台)	運行時間帯	A:主に旧市部を走行する路線	1時間に3本以上	1時間に2本以上	6～22時	B:旧市部と山間部を結ぶ路線	1時間に1本以上	1時間に1本以上	C:主に山村を走行する路線	1時間に1本以上	2時間に1本以上															
基幹バス区分	朝・夕 (7-8時台・17-19時台)	早朝・昼間・夜間 (5-6時台・9-16時台・20-22時台)	運行時間帯																											
A:主に旧市部を走行する路線	1時間に3本以上	1時間に2本以上	6～22時																											
B:旧市部と山間部を結ぶ路線	1時間に1本以上	1時間に1本以上																												
C:主に山村を走行する路線	1時間に1本以上	2時間に1本以上																												
松本市	<p>松本地域の地域公共交通について、「幹線」、「支線」及び「中心市街地バス」により骨格を形成し、骨格間の間隙をうめる「少量移送サービス」により、地域全体をカバーするよう設計。</p> <p>【サービス水準】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>機能</th> <th>サービス水準(最低水準)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">幹線</td> <td>鉄道</td> <td>○居住誘導区域と中心市街地を接続する ○地域外への移動を担う</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>主要幹線バス</td> <td>○居住誘導区域と中心市街地を接続する</td> <td>・7時台～20時台まで運行 ・1時間に1便</td> </tr> <tr> <td>幹線バス</td> <td>○支所などの行政拠点と中心市街地を接続する</td> <td>・7時台～19時台まで運行 ・2時間に1便</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">支線</td> <td>準幹線バス</td> <td>○松本市出張所と中心市街地を接続する</td> <td>・7時台～18時台まで運行 ・日中2～3時間に1便</td> </tr> <tr> <td>支線バス</td> <td>○幹線に乗り継ぎ、中心市街地に移動を担う</td> <td>・7時台～17時台まで運行 ・日中2～3時間に1便</td> </tr> <tr> <td>支線バス [生活対応]</td> <td>○地域内・隣接地域の医療・商業施設等に接続する</td> <td>・通勤・通学の時間帯に幹線に接続 ・午前中1往復 ・午後帰宅便 1便</td> </tr> <tr> <td>中心市街地バス</td> <td>○松本駅と中心市街地内の各種施設を接続し、中心市街地を回遊する移動を担う</td> <td>・8時台～17時台まで運行 ・1時間に1便</td> </tr> <tr> <td>少量移送サービス (乗合タクシー等)</td> <td>○特定のエリアにおける小さい移送を担う</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>【サービス水準の考え方】 現状のサービス水準を最低基準として設定</p>	分類	機能	サービス水準(最低水準)	幹線	鉄道	○居住誘導区域と中心市街地を接続する ○地域外への移動を担う	-	主要幹線バス	○居住誘導区域と中心市街地を接続する	・7時台～20時台まで運行 ・1時間に1便	幹線バス	○支所などの行政拠点と中心市街地を接続する	・7時台～19時台まで運行 ・2時間に1便	支線	準幹線バス	○松本市出張所と中心市街地を接続する	・7時台～18時台まで運行 ・日中2～3時間に1便	支線バス	○幹線に乗り継ぎ、中心市街地に移動を担う	・7時台～17時台まで運行 ・日中2～3時間に1便	支線バス [生活対応]	○地域内・隣接地域の医療・商業施設等に接続する	・通勤・通学の時間帯に幹線に接続 ・午前中1往復 ・午後帰宅便 1便	中心市街地バス	○松本駅と中心市街地内の各種施設を接続し、中心市街地を回遊する移動を担う	・8時台～17時台まで運行 ・1時間に1便	少量移送サービス (乗合タクシー等)	○特定のエリアにおける小さい移送を担う	-
分類	機能	サービス水準(最低水準)																												
幹線	鉄道	○居住誘導区域と中心市街地を接続する ○地域外への移動を担う	-																											
	主要幹線バス	○居住誘導区域と中心市街地を接続する	・7時台～20時台まで運行 ・1時間に1便																											
	幹線バス	○支所などの行政拠点と中心市街地を接続する	・7時台～19時台まで運行 ・2時間に1便																											
支線	準幹線バス	○松本市出張所と中心市街地を接続する	・7時台～18時台まで運行 ・日中2～3時間に1便																											
	支線バス	○幹線に乗り継ぎ、中心市街地に移動を担う	・7時台～17時台まで運行 ・日中2～3時間に1便																											
	支線バス [生活対応]	○地域内・隣接地域の医療・商業施設等に接続する	・通勤・通学の時間帯に幹線に接続 ・午前中1往復 ・午後帰宅便 1便																											
中心市街地バス	○松本駅と中心市街地内の各種施設を接続し、中心市街地を回遊する移動を担う	・8時台～17時台まで運行 ・1時間に1便																												
少量移送サービス (乗合タクシー等)	○特定のエリアにおける小さい移送を担う	-																												

広島県地域公共交通ビジョンの策定状況について

令和5年3月
広島県交通対策担当

1 要旨

県全域を対象とした地域公共交通政策のマスタープランである「広島県地域公共交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）の策定状況について報告する。

2 ビジョンの概要

- (1) 計画期間
令和6年度～令和10年度（5年間）
- (2) 策定に当たっての考え方
本県における公共交通の目指す姿とその実現に向けた施策の方向性を示すとともに、それに基づく県の施策やKPIを取りまとめる。
- (3) 検討体制
広島県地域公共交通協議会
- (4) 根拠法令
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

3 これまでの策定状況

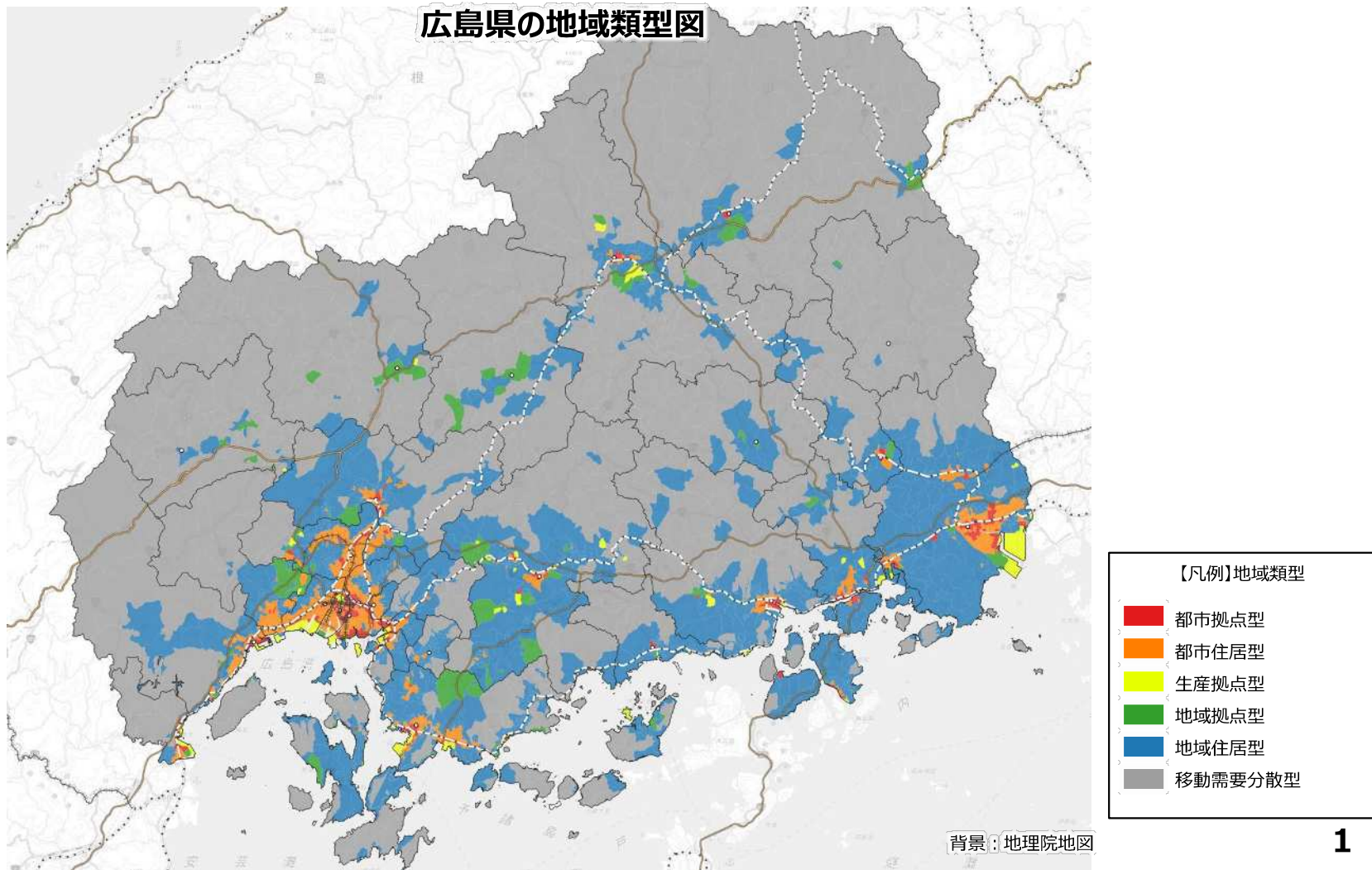
- (1) 協議会の開催状況
第1回(5/12)：協議会設立，今後の進め方
第2回(9/5)：公共交通の現状と課題，地域の類型化
第3回(12/1)：公共交通の目指す姿
第4回(3/20)：基本方針・施策の方向性
- (2) 協議内容
別紙のとおり

4 今後のスケジュール

令和5年度からは，市町，交通事業者，学識者，県で構成する分科会を新たに設置し，具体的な施策や成果指標について取りまとめ，令和5年度末のビジョン策定を目指す。

	令和4年度	令和5年度			
	3月	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
ビジョン	骨子案	素案(施策編)			最終案
広島県地域公共交通協議会	第4回(骨子案) ●	第5回(制度設計①) ● ↑ ↓ エリア分科会 ↑ ↓ 市町交通会議	第6回(制度設計②) ● ↑ ↓ エリア分科会 ↑ ↓ 市町交通会議	第7回(最終) ● ↑ ↓ エリア分科会 ↑ ↓ 市町交通会議	ビジョン策定

広島，福山，呉市等の一部に「都市」拠点型，役場・駅・主要道路等の周辺に「地域」拠点型，それら拠点の周辺に住居型が展開されている。



地域類型のイメージ

類型を想起させるワード

移動需要分散型

- ・山, 川, 海
- ・集落

地域住居型

- ・低密に立地する住居

地域拠点型

- ・町役場
- ・支所周辺
- ・病院
- ・道の駅

生産拠点型

- ・大規模工場
- ・工業地域

都市住居型

- ・マンション群
- ・住宅団地

都市拠点型

- ・鉄道駅
- ・市役所
- ・マンション
- ・ホテル
- ・総合病院

- ・高層ビル
- ・商業ビル
- ・タワーマンション
- ・新幹線駅

現状～課題～目指す姿

現状と課題を踏まえ、県全体の目指す姿を設定するとともに、県内を6つの地域類型に分類し、それぞれの移動特性に応じた目指す姿も設定。

県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める 社会基盤としての地域公共交通の実現



県内交通の現状	課題	地域類型別の目指す姿	
<p>社会構造の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 年齢階層別人口の構造的な変化 □ 高齢者単独世帯が今後も増加傾向 □ 移動需要はコロナ前まで回復しない <p>移動困難者の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 20年後には2人に1人が高齢者 □ 運転免許をもたない高齢者が大幅に増加 □ 移動をあきらめる・抑制されるといった潜在的な移動困難者が増加する可能性 <p>苦境に立たされる交通関係者</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 収益の悪化による負のスパイラル □ 交通事業者の人材不足が深刻化 □ 住民1人あたりの行政コストが増大 <p>公共交通が置かれている環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 県民の環境意識の高まり □ 危機事案への柔軟かつ機動的対応 □ 官民の垣根を超えた地域共創型の交通 	<p>社会構造の変化による移動需要の減少</p> <p>顕在的・潜在的な移動困難者の増加</p> <p>交通サービスの持続可能性</p> <p>公共交通の位置づけの見直し</p>	<p>都市拠点型</p>	<p>圏域全体の豊かな生活環境の創出に向けて、拠点内及び拠点間が相互に連携しながら最適な交通ネットワークで結ばれている。</p>
		<p>都市住居型</p>	<p>多様な価値観やニーズを持つ様々な世代の人々が、大都市圏では得られないゆとりと安心を実感できるよう、都市と自然を自由に行き来できている。</p>
		<p>生産拠点型</p>	<p>環境と経済・生活のどちらかではなく、どちらも追求する社会となるよう、地域や企業において公共交通の利用が促進されている。</p>
		<p>地域拠点型</p>	<p>広域ネットワークと地域内の生活交通が整備され、生活の拠点としてだけでなく都市部へのアクセス性も向上している。</p>
		<p>地域住居型</p>	<p>将来にわたって暮らし続けることができる生活環境を守るため、デジタル技術を活用した様々な交通サービスが効率的に提供される仕組みづくりが進んでいる。</p>
		<p>移動需要分散型</p>	<p>新たな交通サービスの普及と地域の実情に応じた交通再編が進み、買物や通院等の日常生活の移動が確保されている。</p>

施策の方向性・具体施策

**県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める
社会基盤としての地域公共交通の実現**

ことば	ことばの意味・込めた思い
県民の暮らし	通勤，通学，買い物，通院等， 守るべき県民の日常生活
地域・経済	交通×まちづくり，交通×ビジネス，交通×医療など， 分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン
共創	事業者・利用者・行政等，交通に関わる全ての関係者による， 地域公共交通の持続可能な再構築
ひろしまの価値を高める	豊かな暮らし や イノベーション に公共交通が貢献することで，広島県の価値を高める
社会基盤	公共交通を ベーシックインフラ としてしっかり支えていく

➡ 県が主体となって，事業者・利用者・市町等と連携しながら，公共交通を利便性，持続可能性，生産性，快適性が向上する形にリデザインし，「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる**適散・適集社会**を目指す

基本方針



施策の方向性

基本方針に対応した施策の方向性と、関連性が強い地域類型を併せて次のとおり設定し、目指す姿の実現に向けて、県が主体となってマネジメントしていく。

基本方針	施策の方向性	都	都	生	地	地	分
		拠	住	産	拠	住	散
<p>減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくり</p> <p>拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実</p>	広域ネットワークの強化	●	●	●	●	●	
	交通結節点の拠点性の強化	●	●	●	●	●	
	新たな需要の獲得	●	●	●	●	●	
	生活様式に応じた利用促進	●	●	●	●	●	●
<p>地域が主体となり、誰もが移動を諦めることのない地域づくり</p> <p>暮らしを支える生活交通の確保</p>	コミュニティ内の移動の確保					●	●
	交通とまちづくりの一体化				●	●	●
	潜在需要の掘り起こし				●	●	●
	バリアフリー対策	●	●	●	●	●	●
<p>リソース（ヒト・モノ・データ）の有効活用による、交通サービスの供給面強化</p> <p>交通事業者等の経営力強化</p>	将来を見据えた設備投資	●	●	●	●	●	●
	交通データの利活用	●	●	●	●	●	●
	交通人材の育成・強化	●	●	●	●	●	●
	交通GXの推進	●	●	●	●	●	●
<p>交通GX(グリーントランスフォーメーション)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進</p> <p>公共交通を通じた社会課題の解決</p>	交通レジリエンスの向上	●	●	●	●	●	●
	災害に強い連携体制	●	●	●	●	●	●