

令和6年2月

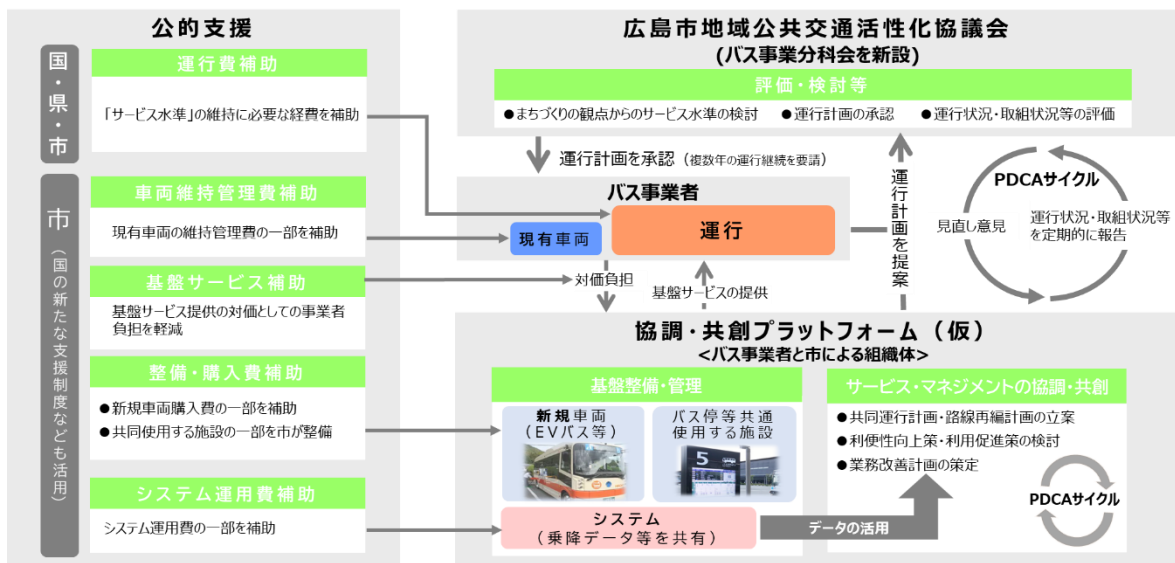
広島市

1 共同運営システム構築の背景と目的

乗合バス事業は人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展等により厳しい経営環境にあることに加え、コロナ禍を契機とした人々の行動の変容による収支の著しい悪化や運転手不足の深刻化などの様々な要因により、これまでどおりの各事業者単独での経営努力では、安定的・継続的なバスの運行や、将来に向けた事業改善が困難な状況になっている。

こうしたことから、令和4年度にバス事業者8社、学識経験者及び本市等で構成する検討会議において、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検討を重ねた結果、「官民それぞれの強みを組み合わせる共創により全体最適化を図る共同運営システムの構築が必要」とされたことから、極めて厳しい状況にある乗合バス事業について、「広島型公共交通システム」のモデルケースとなるべく、新たな連携体制としての共同運営システムを構築し、事業の再構築に取り組むものである。

<共同運営システム（広島モデル）のイメージ図>



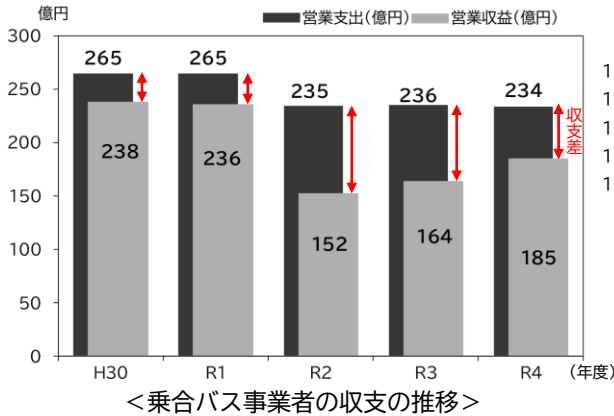
(都市活性化対策特別委員会（令和4年12月1日開催）提出資料より抜粋)

“広島モデル”の特徴

- ① 協調・共創プラットフォーム（仮）の下、官民一体でバス事業全体を再構築
- ② まちづくりの観点を踏まえたサービス水準に基づきバスを運行する事業者に対し、手厚い支援を実施

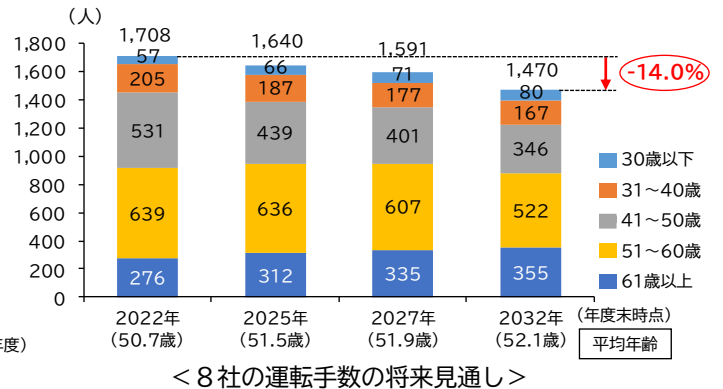
赤字の慢性化

- ・人口減少やコロナ禍等での利用者の減少に伴う収支の著しい悪化



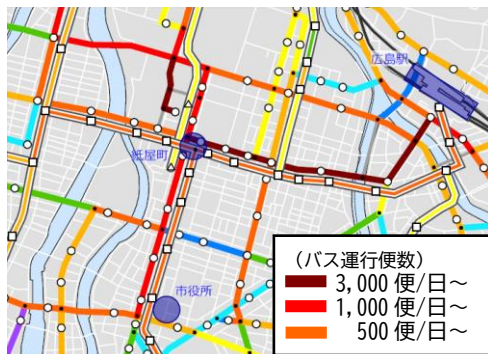
運転手不足の深刻化

- ・他産業と比較して低水準の賃金
- ・責任の重さや不規則な勤務体系
- ・労働可能時間の減少（2024年問題）



非効率で需要に見合わない運行

- ・個別最適化による非効率な運行及び施設整備や人員配置における無駄の発生
- ・サービスの偏在（都心部：過密、郊外部：過少など）

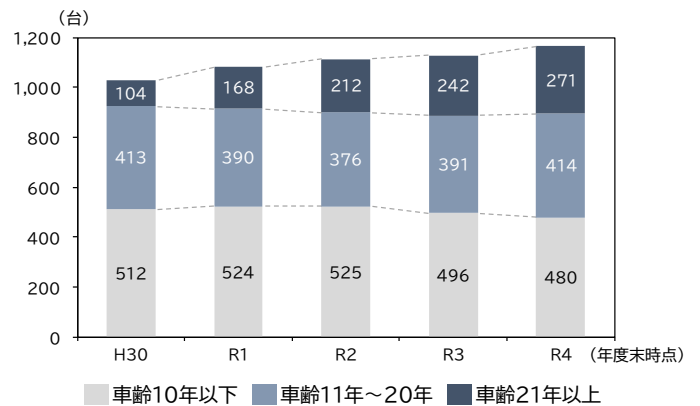


出典：令和4年3月 広島市地域公共交通計画

<都心部のバス路線の過密状況>

進まない設備投資

- ・DX化・GX化等の将来に向けた投資が困難な状況
- ・計画上の更新時期を迎えても使い続けなければならない車両



<8社の保有車両数と車齢の推移>

不十分な乗継環境と情報案内

- ・乗継環境の機能不足
- ・同一名称バス停の乱立による分かりにくさ
- ・情報案内に係る事業者間の連携不足



<老朽化した待合施設（郊外部）>

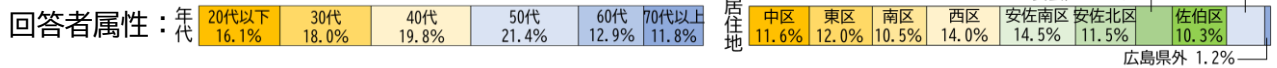


<都心部の同一名称バス停>

調査の概要

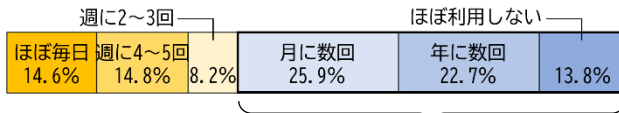
期 間：令和5年12月1日～12月28日（計28日間）

回答総数：2075件

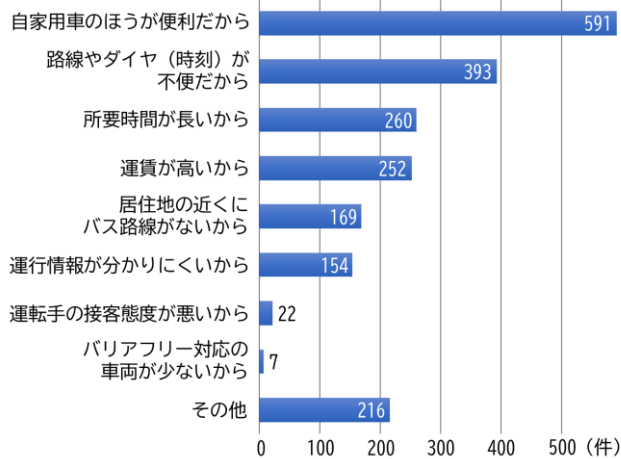


バスの利用状況

Q. バスの利用頻度を教えてください。

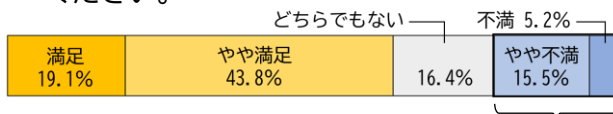


▶ Q. 日常生活でバスを利用しない理由を教えてください。（複数回答可）

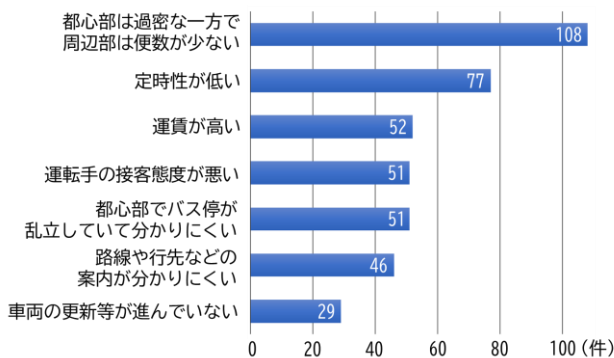


利用者の満足度

Q. 広島市内のバス事業全体への満足度を教えてください。



▶ Q. 具体的にどのようなことに不満を感じていますか。（複数回答可）



バス事業に関する現状認識

Q. 運転手不足による減便、バス路線の廃止が全国で相次いでいることを知っていますか。

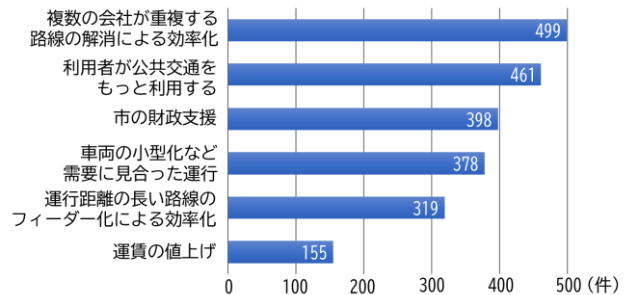


共同運営システムの必要性

Q. 広島市が進めている官民共同の取組は必要だと思いませんか。

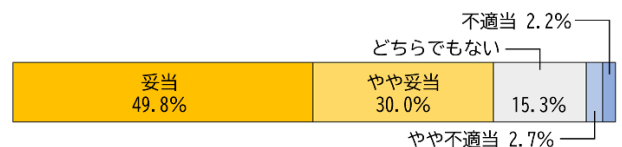


Q. バス事業の持続性を高めるためには何が必要だと思いませんか。（複数回答可）



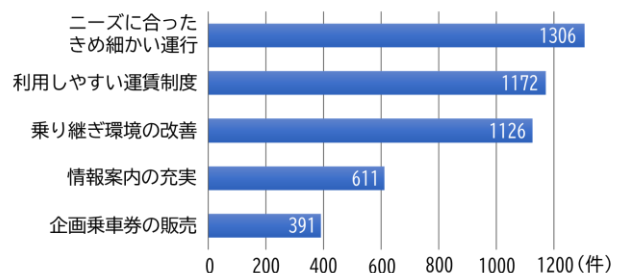
公的支援の必要性

Q. バス事業の持続性を高めるために公的支援を行うことについてどのように思いますか。



利用促進に向けた取組

Q. バスの利用を増やすためにはどのような取組が必要だと思いませんか。（複数回答可）



2 共同運営システムの推進体制

(1) 協調・共創プラットフォーム（仮）

ア 設立の趣旨と役割

バス事業者の経営安定化と利用者目線での質の高いバスサービスの提供を目的とした「共同運営システム（広島モデル）」の中核を担う組織として、事業者にとって財政負担の大きな「バスサービスに必要な基盤の整備・管理」や、個社では効果が出にくい「路線再編計画、利便性向上策、業務改善計画の企画立案などのサービス・マネジメント」に官民共同で取り組む「協調・共創プラットフォーム（仮）（以下「プラットフォーム」という。）」を設置し、乗合バス事業の持続可能性を高める。

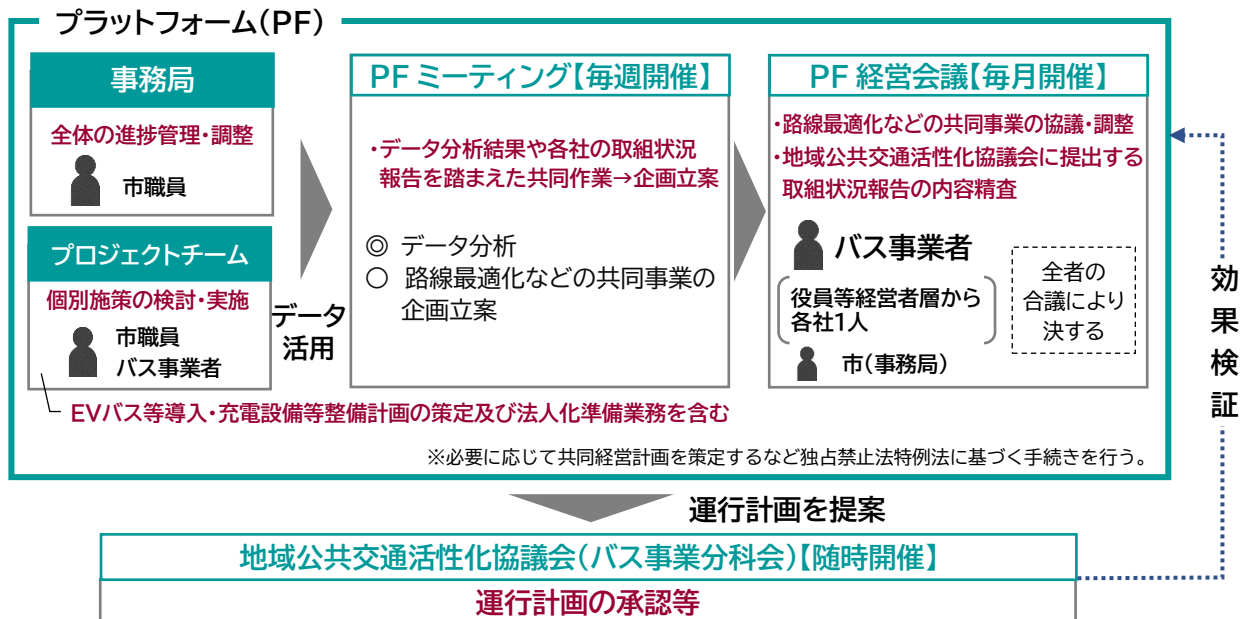
イ 組織体制

▶ プラットフォームの立上げ

- 令和6年4月1日に、任意組織として市とバス事業者が参画するプラットフォームを市の本庁舎内に設置し、共創による取組を開始する。
- プラットフォームでは、路線最適化などの共同事業に加え、EVバス等導入・充電設備等整備計画の策定及び法人化※に向けた準備業務を行う。

※ EVバス等や充電設備等の基盤の整備・管理業務（財産保有）を行うには、法人化が必須である。

【令和6年4月以降の取組体制イメージ】



▶▶ プラットフォーム法人化

- プラットフォームは、EVバス等の導入や充電設備等の基盤整備・管理業務（財産保有）の本格化に合わせて法人化する。
- 法人の形態については、プラットフォームが営利を目的とした事業を行う組織ではないことや、設立に当たっては資金拠出が必須ではないため事業者が参画しやすいことから「一般社団法人」とする案を軸とし、最終的には市とバス事業者等との協議により決定する。

ウ 今後の進め方

- 令和6年4月 プラットフォーム設置（広島市役所本庁舎内）
共創による取組、法人化準備業務開始
- 令和7年1月 プラットフォームの法人化
4月 法人業務の本格稼働（事務所の移転及び専任職員の配置）

(2) 地域公共交通活性化協議会（バス事業分科会）

ア 役割

まちづくりの観点を踏まえたサービス水準の設定を行うとともに、プラットフォームや各事業者から提案のあった運行計画について、客観的な立場から内容を審査し、承認する。

また、プラットフォームや各事業者から定期的に報告される運行状況・取組状況等について評価し、必要に応じて見直しの意見を述べる。

イ 構成員

学識経験者（部会長）、利用者代表、バス事業者、運輸局及び広島市により構成することを案とし、最終的には、地域公共交通活性化協議会において決定する。

3 共同運営システムでの取組

(1) 基本的な考え方

乗合バス事業は極めて厳しい経営状況にあり、各社単独で事業の継続や将来に向けた新たな取組の推進などを図っていくことは難しいため、官民それぞれの強みを組み合わせる共創による全体最適化の考え方の下、次の6つの戦略に従って、具体的な取組を進めていく。

- 戦略1 利用者目線での質の高いサービスの提供
- 戦略2 収支改善や運転手の安定的な確保等による経営の安定化
- 戦略3 まちづくりと一体となった移動需要の創出
- 戦略4 コンパクトな都市づくりを支える持続可能なバスネットワークの構築
- 戦略5 新技術等の積極的な導入によるバス事業のスマート化
- 戦略6 災害時等に継続的なサービス提供ができるレジリエントなシステムの構築

(2) 具体的な取組

戦略1 利用者目線での質の高いサービスの提供

- ▶ データを活用したサービス水準の改善
 - ・データ分析基盤の構築
 - ・データ分析に基づく路線の最適化 など

令和5年12月に実施した実証運行の結果も踏まえながら、都心部の過密路線の解消、長大路線のフィーダー化、地域の実情にあった運行形態の見直しなどの路線の効率化を進めるとともに、これに併せたバス路線の新設等に取り組む。

- ▶ わかりやすさ、使いやすさ及び快適性の向上
 - ・乗継環境の改善やバスロケーションシステム（以下「バスロケ」という。）の高度化等
 - ・共同によるWEBサイト等の整備
 - ・共同コールセンターの設置 など



バス待合所（可部駅）

戦略2 収支改善や運転手の安定的な確保等による経営の安定化

- ▶ 共同での全体最適化による収支改善
 - ・データ分析に基づく路線の最適化〔再掲〕
 - ・EVバス・充電施設等の共有化 など
- ▶ 処遇やイメージの改善等による運転手の安定的確保
 - ・運転手の処遇改善
 - ・労働環境の改善（休憩施設や女性専用スペースの整備など）
 - ・採用情報や柔軟な就労制度に関する広報の強化 など



EVバス用充電施設



女性専用
トイレ

戦略3 まちづくりと一体となった移動需要の創出

- ▶ 利用促進策の強化
 - ・ニーズ調査やデータ分析に基づくダイヤ・ルートの見直し
 - ・多様なニーズに対応した共通の運賃制度の導入
 - ・地域コミュニティの活動への支援 など

バスと広電電車共通の乗車券<シティパス>

2022年11月1日 新登場! エリア内のバス 広電電車 が乗り放題! 便利な共通バス3種類販売開始!

New! 広島シティパス

広島シティパスは、広島市域のバスと広電電車（広島市電）が乗り放題のエリア内を自由に乗り降りできる共通乗車券です。エリア内にも白の生活印が利用いただけます。

有効期間 10月・11月・12月・1月

金額	
大人(通常)	8,300円/月
大人(減額)	6,000円/月

利用可能エリアマップ

New! デジタルシティパス

23市域エリア（広島シティバスと博一エリア）内が最大限の乗り放題! 広島市電と連携すれば利用可能な新しいデジタルチケットが登場!

利用可能日	利用可能時間
平日	10:00~16:00
土曜・日曜・祝日	6時間有効

金額

大人	400円
小児	200円

デジタルシティパスは、MOBILITYでご購入いただけます。

3種類の共通バスについて 詳しくはWEBサイトをご覧ください

■特徴

- ・区間定期と異なり、エリア内を運行するバス7社と広電電車に乗り放題で、移動がさらに便利に
- ・通常の乗車料金、区間定期と比べてお得に利用可能

■導入効果

- ・シティパス利用者の移動回数は約39回/月で、区間定期利用者の約32回/月に比べて2割程度多く、新たな移動需要が創出されている

戦略4 コンパクトな都市づくりを支える持続可能なバスネットワークの構築

- ▶ まちづくりの観点からのサービス水準の確保
 - ・都市計画や観光政策等と連携したサービス水準の設定 など
- ▶ モード間や路線間の乗継利便性の向上
 - ・乗継環境の改善やバスロケの高度化等〔再掲〕 など



高度化されたバスロケ
(西広島駅南口広場)

戦略5 新技術等の積極的な導入によるバス事業のスマート化

- ▶ 共同での企画立案部門の立ち上げ
 - ・各社の人材のプラットフォームへの集約による企画立案の高度化、効率化
 - ・自動運転やMaaS等の社会実装に向けた調査研究 など
- ▶ 設備投資促進のための公的支援の拡充
 - ・GXに対する公的支援の拡充（EVバス・充電施設等）
 - ・IT点呼システムの導入などによる業務改善 など



IT点呼システム

カーボンニュートラルの実現及び車両の快適性向上のため、EVバス・充電施設の計画的な導入に取り組む。

戦略6 災害時等に継続的なサービス提供ができるレジリエントなシステムの構築

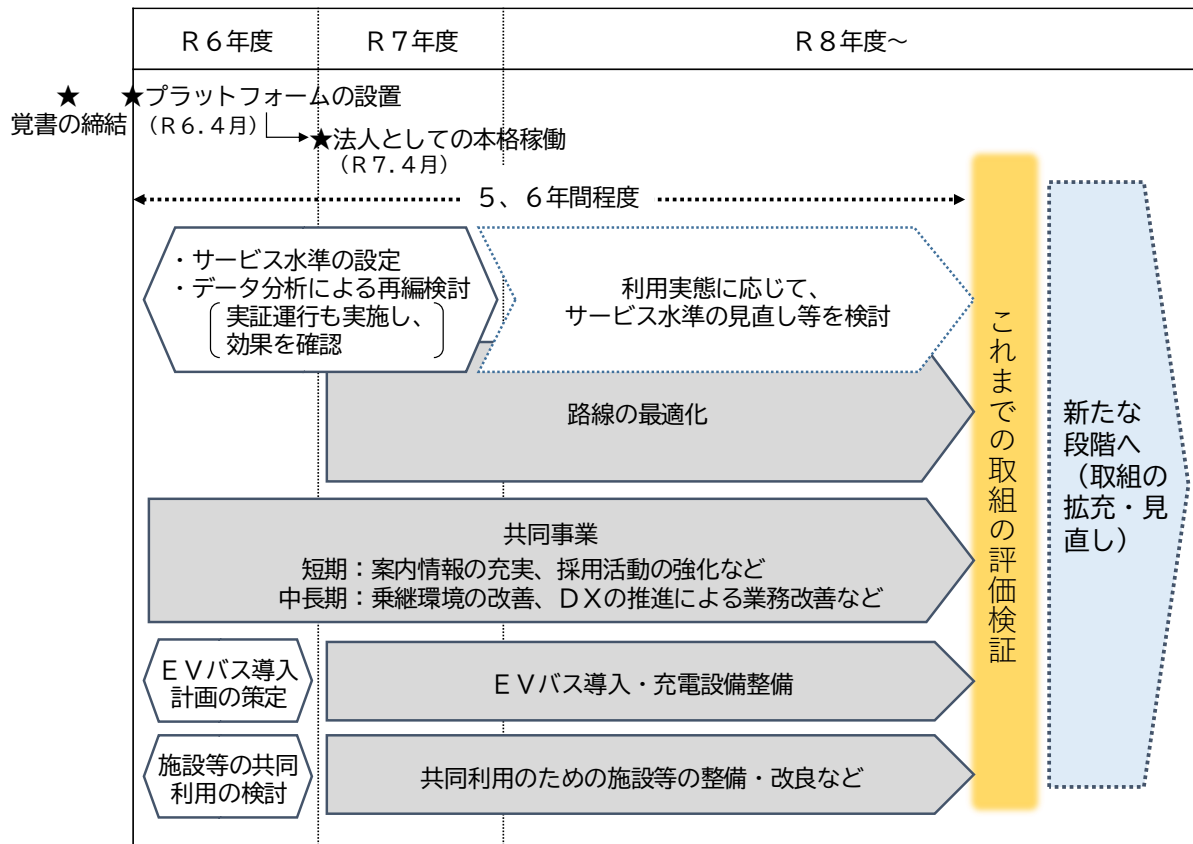
- ▶ 事業者間の連携体制の強化
 - ・共同でのBCP（事業継続計画）の策定
 - ・運転手の相互派遣 など
- ▶ 災害時等を想定したインフラ整備
 - ・施設等の共有化による代替性の確保
 - ・バスロケの高度化（災害情報の発信）
 - ・電源としてのEVバスの活用 など



EVバス（可部循環線）
※災害時には電力供給源として利用

(3) 取組のロードマップ

本年度中に共同運営システムの構築に係る覚書を本市とバス事業者で締結し、以下のロードマップに沿って取組を展開していく。



4 サービス水準の設定の考え方

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」の2点について、目指すべきサービス水準を設定する。

サービス水準の設定は、以下の考え方に基づいて行う。

(1) 運行ルートと運行頻度

① バスネットワークの機能別及び時間帯別に、確保すべきサービス水準の目安を設定

バス活性化基本計画（平成27年8月策定）では、「基幹バス」、「デルタ内拠点アクセス補完バス」、「郊外部アクセス補完バス」のネットワーク機能別及び「ピーク時」、「オフピーク時」の時間帯別に、目標とするサービスレベルを掲げており、これをベースとしながら、近年のバスの運行実態や利用状況などを踏まえて再整理を行う。

<バスネットワークの種類>

基幹バス	都心と拠点地区又は拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するバス
デルタ内拠点アクセス補完バス	デルタ市街地の各エリアから都心又は拠点地区へのアクセスを担うバス
郊外部アクセス補完バス	郊外部において、主に基幹公共交通（鉄道、アストラムライン、基幹バス）までのアクセスを担うバス

② まちづくりの観点や利用実態等も踏まえながら、「公共公益施設が立地するなど、一定の輸送需要が期待できるにもかかわらず、サービスレベルが低いあるいはサービスがない地域」、「移動需要に対して供給過剰で非効率な路線」、「採算性が著しく悪く、運行の継続が困難となっている路線」など、①の目安と比べて大きな過不足がある路線や地域を抽出

③ ②で抽出した路線について、沿線地域の人口動態や人流等にも留意しながら、具体的なサービス水準を設定

(2) 交通結節点の乗継環境

デルタ内の交通拠点、郊外部の交通拠点、交通拠点以外の乗継地点など、交通結節点の機能別に、バス同士や他モードとの乗り継ぎの際の待ち時間や待合環境等の目安を設定する。

5 公的支援の考え方

現在、乗合バス事業は、新たな投資ができない上に事業の継続までもが困難となっており、極めて厳しい経営状況に直面している。そこで本市はバス事業者と連携して、国の支援制度を活用しながらシステムの再構築に取り組んでおり、その初期段階における重点的かつ実効性の高い公的支援を行うことで、事業者の収支改善とともに、各事業者による積極的な利用者サービスの向上を同時併行的に促進することにより、新規需要を生み出し、公共交通の持続可能性等を格段に高めていくことを目指す。

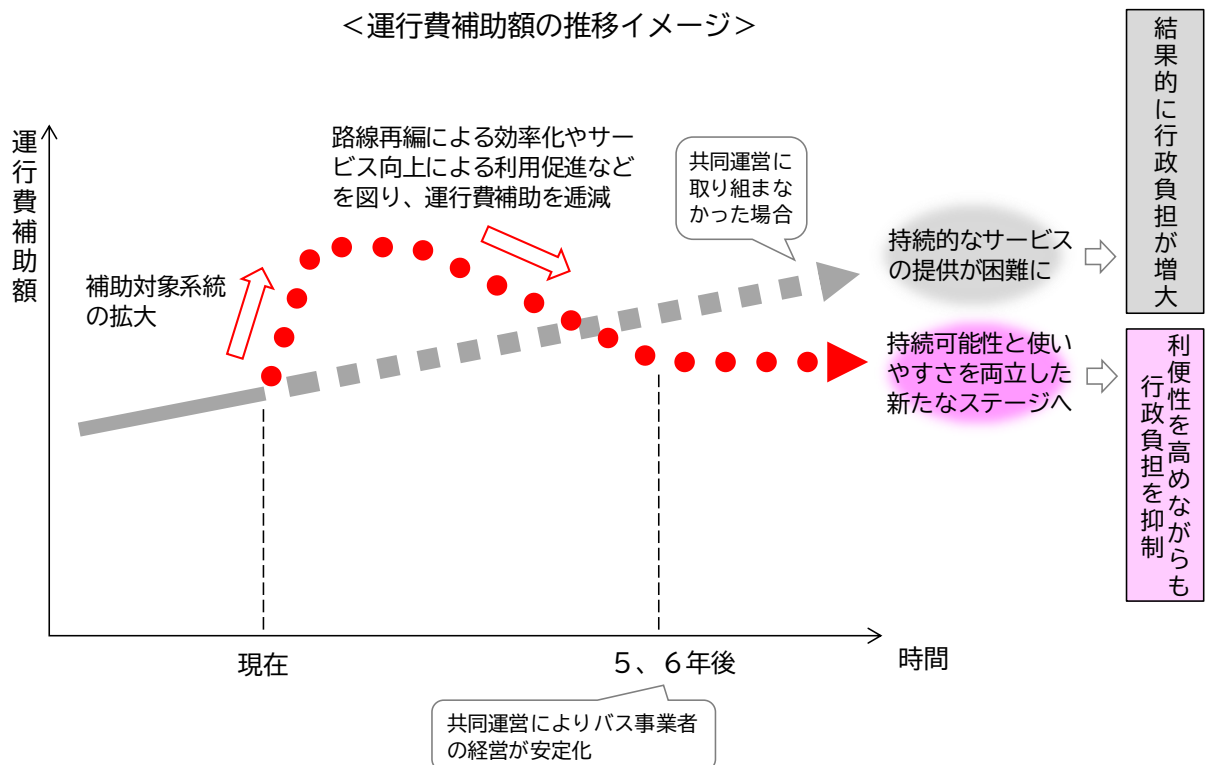
(1) 拡充の内容

運行費補助の上乗せ **【バス事業者の経営安定化が図られるまでの時限的措置としての増額】**

- ① 最適なバスネットワークの構築のための財政支援
- 市が単独補助している「第3種生活交通路線」の対象系統を拡大（必要なサービス水準の確保のための対象系統追加など）
- 単なる赤字補てんではなく、バスネットワークの最適化につながる効果的な支援となるよう、新たな仕組みを検討
(検討例)

ア 対象系統追加に当たっては、路線再編等による効率化の可能性を検討する。
イ また、事業者単位で、補助対象系統全体について、複数年補助や、地域と連携した利用促進策の実施、法定協議会への定期的な報告等を組み合わせて運用する「広島版のエリア一括協定運行事業」の導入なども検討する。
- 路線再編に伴う小型車両の導入支援
- ② 車両やシステム類のランニングコストへの財政支援
- 車両の維持管理費や決済システム、バスロケの運用費に対する補助

<運行費補助額の推移イメージ>



再構築のためのインフラ整備への財政支援

- ① 共同で使用する施設等の整備への財政支援
 - ・乗継環境の改善や、EVバス・充電施設、車庫、バス停、バスロケなどの整備
- ② 交通DX・GXの推進のための財政支援
 - ・業務改善のためのDX化
 - ・路線再編や、共同による運行及びサービス向上を行う路線に係るEVバス・充電施設の導入

共創による路線再編や利用促進の取組への財政支援

- ① 路線再編の実証運行に係る欠損補助
 - ・本格実施の円滑化を図るための実証運行の実施
- ② まちづくりと連携した利用促進策への財政支援
 - ・大規模イベントやコミュニティ活動と連携した運賃割引キャンペーン等の実施

(2) 国の支援制度の活用

「運行費補助の上乗せ」については、バスの運行維持に要する地方負担額に対する特別交付税措置、「再構築のためのインフラ整備への財政支援」については、社会資本整備総合交付金の地域公共交通再構築事業など、「共創による路線再編や利用促進の取組への財政支援」については、共創モデル実証プロジェクトの共創モデル実証運行事業など、国の支援制度をそれぞれ最大限活用する。

さらに、共創による取組の実効性をより高められるよう、国に対して、必要となる制度改正や新たな支援策等について、様々な機会を活用して要望する。

<国による主な支援制度>

	内 容
特別交付税措置	自治体が地方バス路線の運行維持に要する経費を負担した場合に財政措置（地方負担額の80%が対象）
社会資本整備総合交付金 〔地域公共交通再構築事業〕	地域公共交通ネットワークの再構築を実現するため、中長期的に必要なネットワークの形成に必要な施設整備等を行う事業に対する財政支援 〔 補助率1/2、かつ、地方負担額の80%が特別交付 税措置の対象 〕
共創モデル実証プロジェクト 〔共創モデル実証運行事業〕	地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証事業に対する財政支援（補助率2/3、上限1億円）