

「交通空白」や地域交通における課題と取組状況

本市では、これまでも国の公共交通政策の動向と連動させながら、官民の継続的な協調関係の下で、公共交通の機能強化や、バス路線の再編等を進めてきたが、依然として公共交通を取り巻く状況は厳しいものとなっている。このため、広域経済圏のヒト・モノの「循環」と地域の住民の「活動」を直接支える公共交通を、道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、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、まずは、極めて厳しい経営状況となっている乗合バス事業をモデルケースとした取組を進めている。

国の公共交通政策の動向

2007年 地域交通法の制定
市町村による協議会・地域公共交通計画（マスタープラン）等

2013年 交通政策基本法の制定
基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等

2014年 地域交通法の改正
地域公共交通計画と整合性のとれた地域交通を実現するため、国による一定の関与 等

2020年 地域交通法の改正
計画作成を自治体の努力義務 競争から協調へ（※独禁法特例法も制定） 等

2023年 地域交通法の改正
「地域関係者」の「連携と協働」を目的として明確化、「エリア一括協定運行事業」の創設等特定事業を拡充 等

2025年 交通政策審議会地域公共交通部会 とりまとめ

【広島市におけるこれまでの主な取組】

■バス事業者による共同運行の実施

2018年5月
都心循環線
「エキまちループ」



2020年1月
都市循環線
「まちなわループ」



■複数交通事業者による共同経営計画の策定

2022年11月「広島市中心部における均一運賃エリアの拡大」

■乗合バス事業の共同運営システムの構築

2022年4月 市及び事業者8社が乗合バス事業の再構築に係る議論を開始
2024年4月 官民共同の組織である「バス協調・共創プラットフォームひろしま」を設立

2025年1月 プラットフォームを法人化し、各種共同事業を実施

■「交通空白」の解消・予防

- ・地域が主体となって取り組む乗合タクシーの導入への支援
- ・2024年9月から国の「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を踏まえ、庁内連携検討会議を立ち上げ、地域の輸送資源のフル活用に向けた検討を開始

国の方向性と軌を一にする取組

【国の交通政策審議会地域公共交通部会とりまとめ】

・「交通空白」の解消に向け、様々な関係者との共同化・協業化の推進等に係る今後のあるべき方向性の明示(2025年12月)

本市とバス事業者8社で構成する「(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま」が中心となり、「質の高いバスサービスの提供」と「バスネットワークの最適化とそれを支える持続可能なインフラ整備」に重点を置いた施策を強力に推進

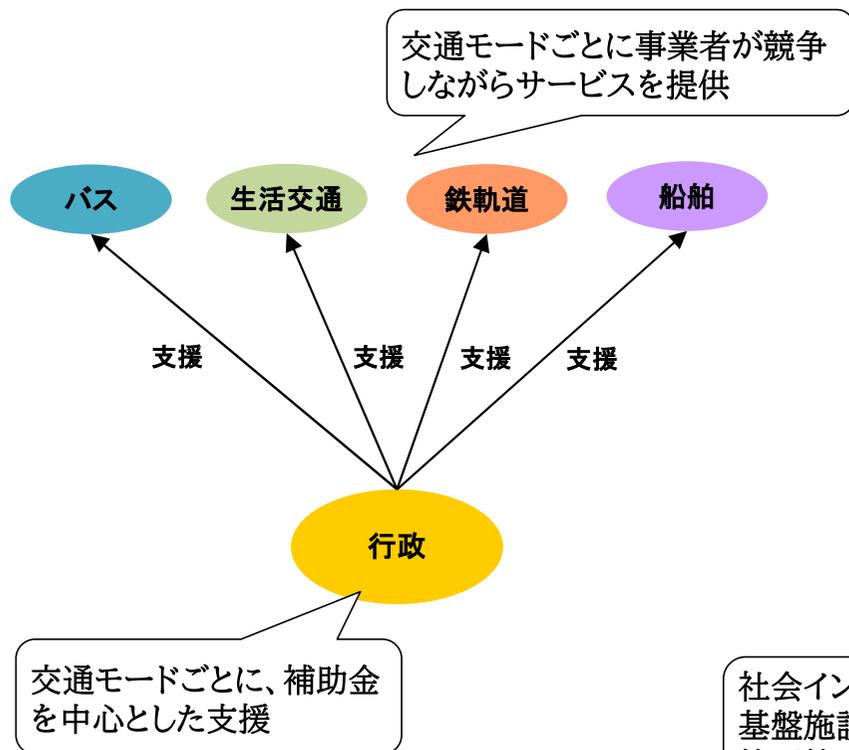


現在の取組

- 路線再編に向けた共同経営計画の策定を前提に、人口動態や利用状況などのデータに基づいた企画立案を行ったうえで、本市とプラットフォームが関係者間の調整を進め、複数事業者による実証運行を実施
- 事業者の経営効率化を推進するため、車庫やEVバス充電器の共同利用や消耗品等の共同調達など、リソースの共有化に資する取組を実施

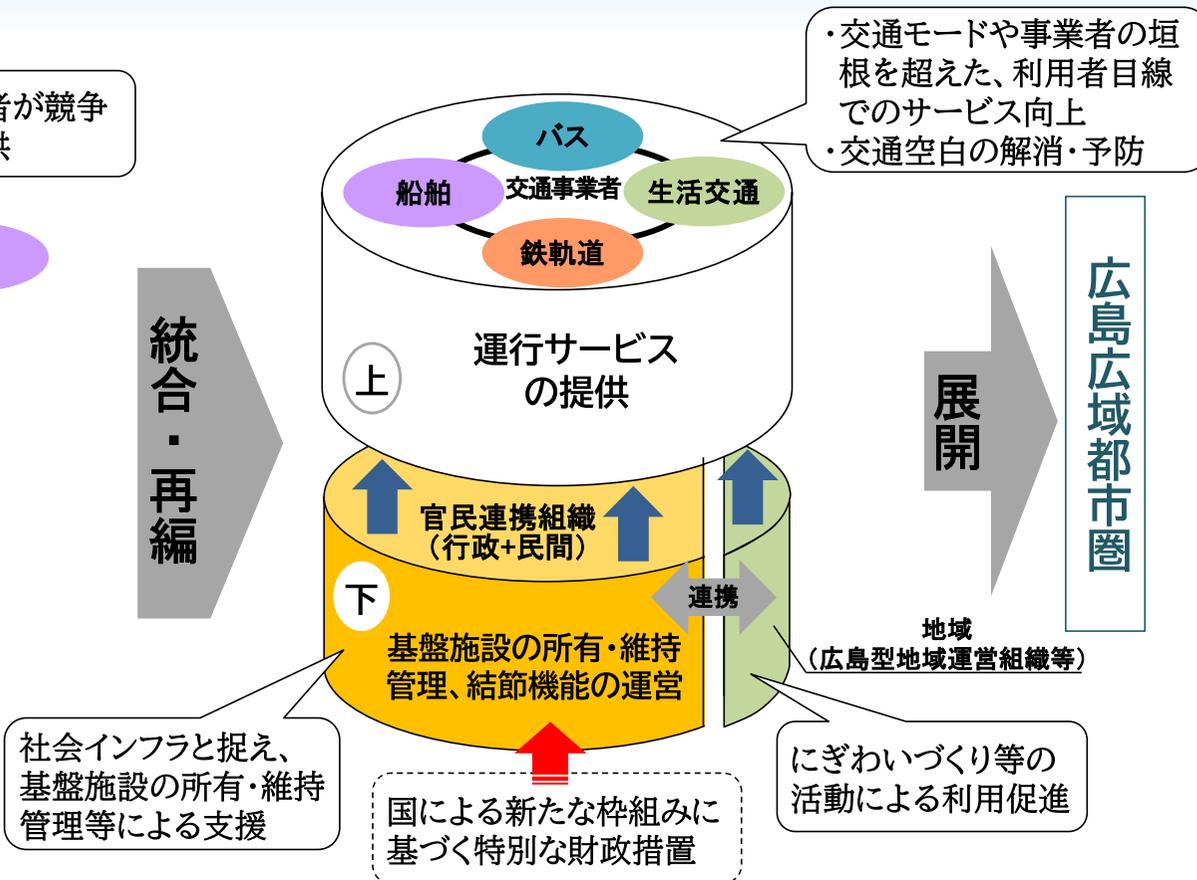
現状の体制

(平面的な連携)



広島型公共交通システムの確立

(上下分離による立体的な連携)



「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに期待すること

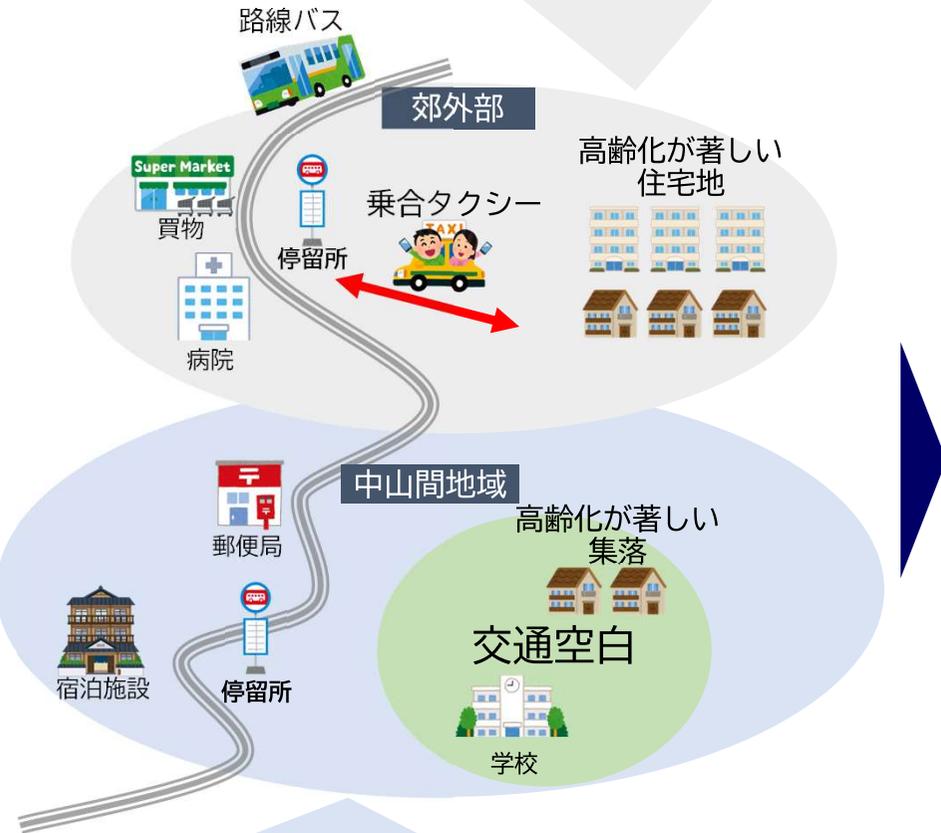
- ☞ 今後、官民連携組織の運営や共同化・協業化事業を円滑に実施して行くためには、全国各地で実施されている先進的な取組の水平展開とノウハウを有する事業者とのマッチングの更なる加速化
- ☞ こうした先進的な取組に対する国からの制度面、財政面でのバックアップが重要

「交通空白」を解消・予防するための共同化・協業化の推進

【これまでの状況】

【郊外部】

・路線バスの運行が難しい住宅地において、地域が地元タクシー事業者と連携し、本市も伴走支援しながら、乗合タクシーを導入



【中山間地域】

・路線バスの減便・廃止により、時間的空白が発生
・担い手不足により、乗合タクシーの導入が困難な地域では、交通空白が発生

【今後の共同化・協業化のイメージ】

・既存の取組に加え、スクールバス、医療・福祉送迎バス、宿泊者送迎バスなどの地域の輸送資源をフル活用することで、地域交通の持続可能性を高め、交通空白を解消・予防(国の支援メニューも活用しながら取組を加速化)

既存の取組

乗合タクシー

 ・地域が地元交通事業者と連携し、国や市の補助金を活用しつつ、収支不足額の1/4を負担

これからの取組(例)

スクールバス



・送迎時間外(空き時間)を活用し施設利用者と一般客の混乗化

宿泊者送迎バス



・NPOやLMO(広島型地域運営組織)、観光協会などが運営主体となった、自家用有償旅客運送(事業者協力型を含む)

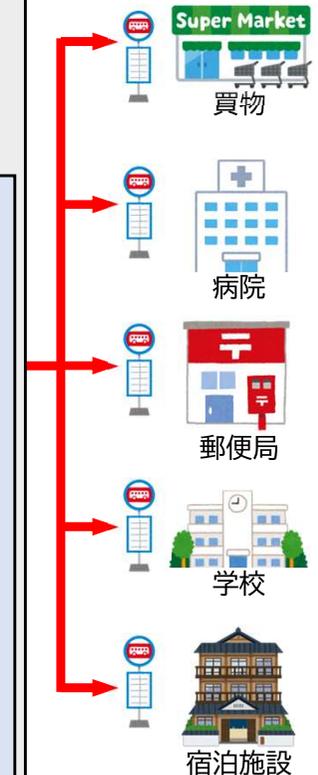
患者送迎車



貨物車両



・貨物輸送に合わせた一般客の混乗化(貨客混載)



◎ 広島市が司令塔役として主体性を発揮し、多様な関係者との調整に積極的に関与しながら、地域の輸送資源をフル活用することで、地域交通の共同化・協業化を推進

【参考資料】広島型公共交通システムの全体像

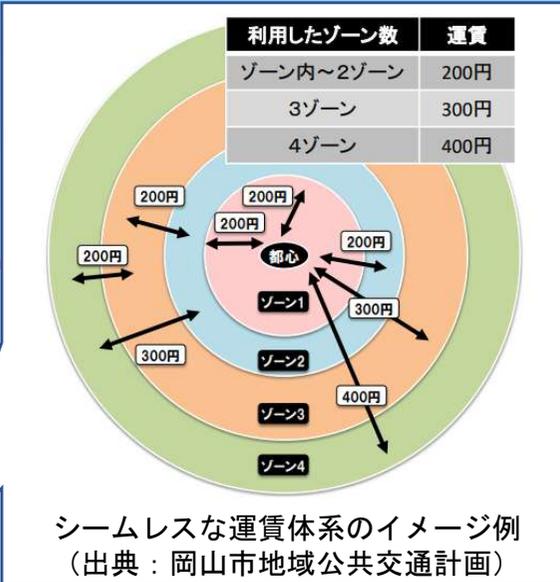
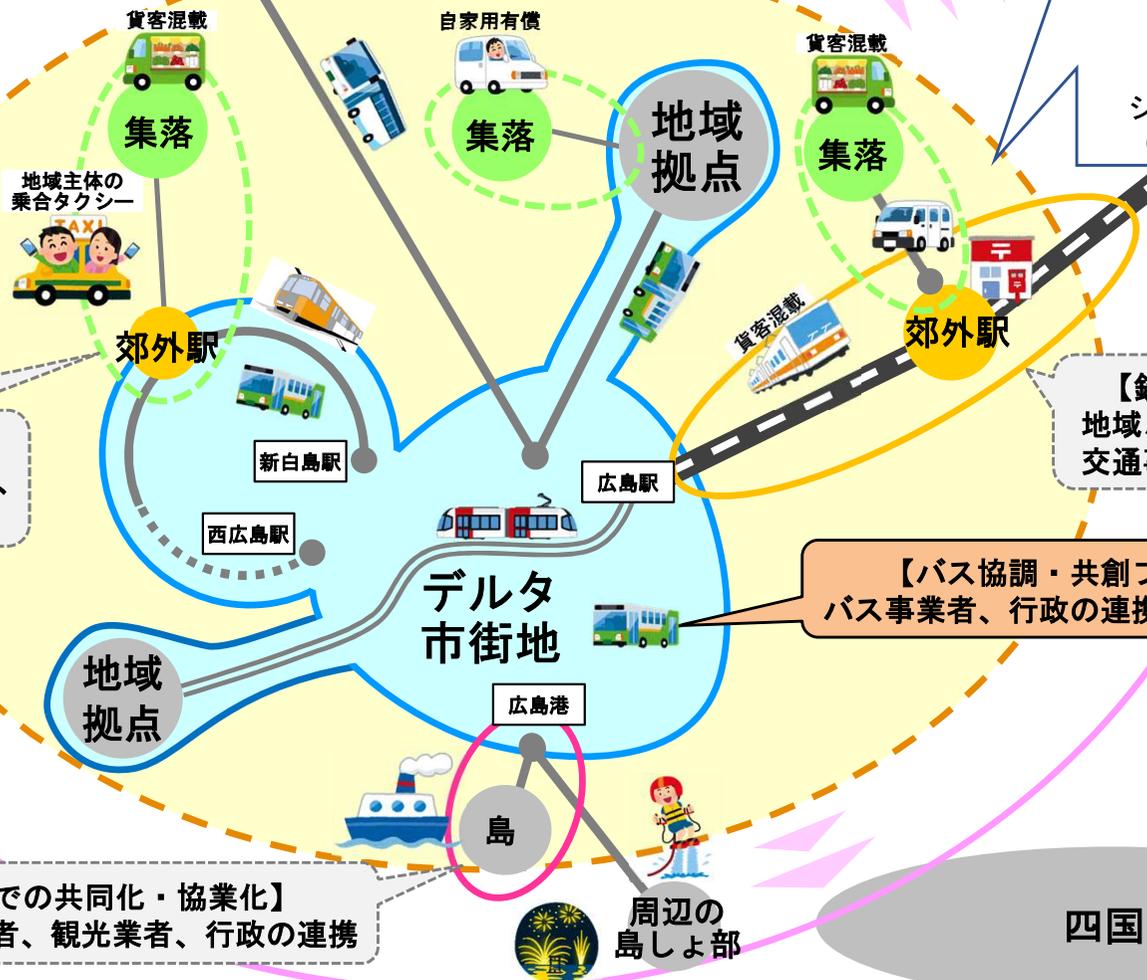
地域の実情に応じて多様な関係者との共同化・協業化を図り、基盤施設等のハード整備と、シームレスな運賃体系等のソフト施策を両輪として、利便性が高く持続可能なシステムを構築

広島広域都市圏

ヒト・モノ・カネ・情報の好循環

拠点

広島型公共交通システム (広島市域)



【郊外部での共同化・協業化】
地域、交通事業者、商業施設等、
行政の連携

【鉄道沿線での共同化・協業化】
地域、生活便利施設の事業者、JR、
交通事業者、観光業者、行政の連携

【バス協調・共創プラットフォームひろしま】
バス事業者、行政の連携による共同運営システムの構築

【島しょ部での共同化・協業化】
地域、航路事業者、観光業者、行政の連携

四国