

「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）

乗合バス事業の共同運営システムの概要

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

地域公共交通活性化協議会 (バス事業分科会)

公平・中立な第三者機関

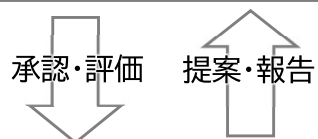
- ・ 目標とするサービス水準の設定
- ・ 運行等改善計画の承認
- ・ 取組状況の評価

バス事業者8社

運行サービスの提供

- ・ 事業者間の協調による利用者目線でのサービス向上
- ・ 収支改善による経営安定化

運営負担金



バス事業全体を
下支え



左:広島交通、右:JRバス中国

複数事業者が共同で
実証運行を実施
(写真は車庫の共同利用)



左:広島電鉄、右:広島バス

(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま



わかりやすく使いやすい交通を実現し、広島の未来に積極的に貢献

戦略1 利用者目線での徹底した利便性向上



- ・ バス停の集約とストレート化、待合環境整備、案内サインの見直し
- ・ 定時性、速達性の向上 など

戦略2 潜在的あるいは新たな移動需要の掘り起こしと利用促進



- ・ ゾーン運賃やダイナミックプライシング等の新たな運賃制度の導入や乗継割引の拡充 など

戦略3 需要に応じたサービスを安定的に供給できる持続可能なバスネットワークの構築



- ・ バス事業者間や他の交通モードとの連携による全体最適化
- ・ バス事業者間での乗降者数等のデータの共有及び継続的な活用

戦略4 運転手の安定的確保やリソースの共有等による経営の安定化



- ・ 即戦力人材確保のため、国等と連携した情報発信やイベント開催
- ・ EVバス車両等の共同利用や、燃料等の共同調達などによる経営効率化

戦略5 利用者のコミュニケーションの強化による信頼関係の構築



- ・ 積極的に利用者ニーズを収集し、バスサービスの改善に活用
- ・ バス停、車両とのデザイン性向上などによるブランディングの強化

戦略6 将来を見据えた新技術等の導入と災害時等におけるレジリエントなシステムの構築



- ・ デジタル技術を活用した業務プロセスの改善
- ・ 平時から不測の事態を想定したバス事業者間の強固な協力体制の確立

広島市

法人の運営を支援

共同事業への財政支援

社会資本整備総合交付金等の国の支援メニューを最大限活用

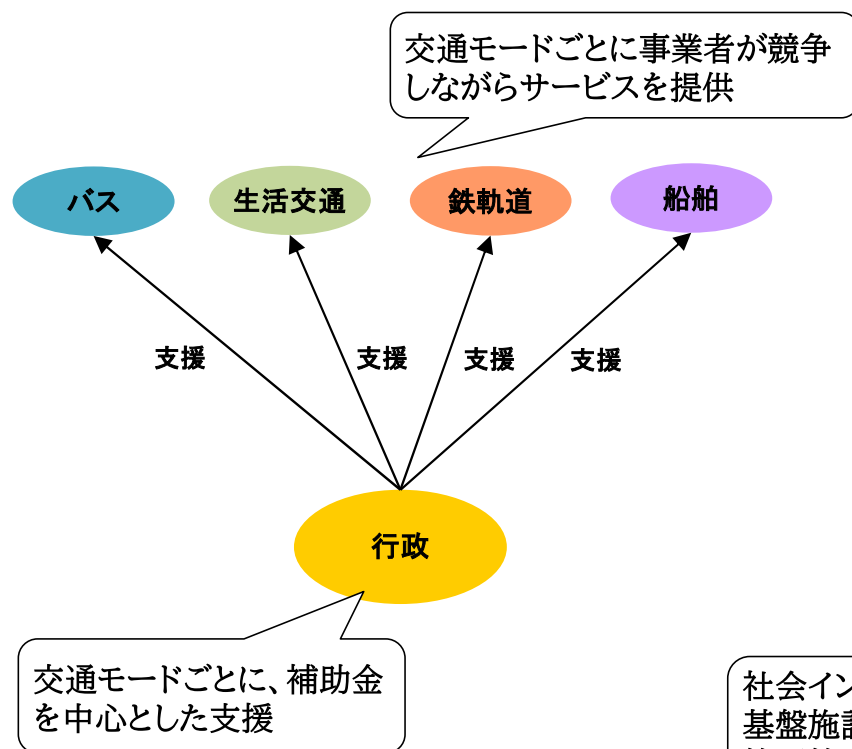
運営負担金

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

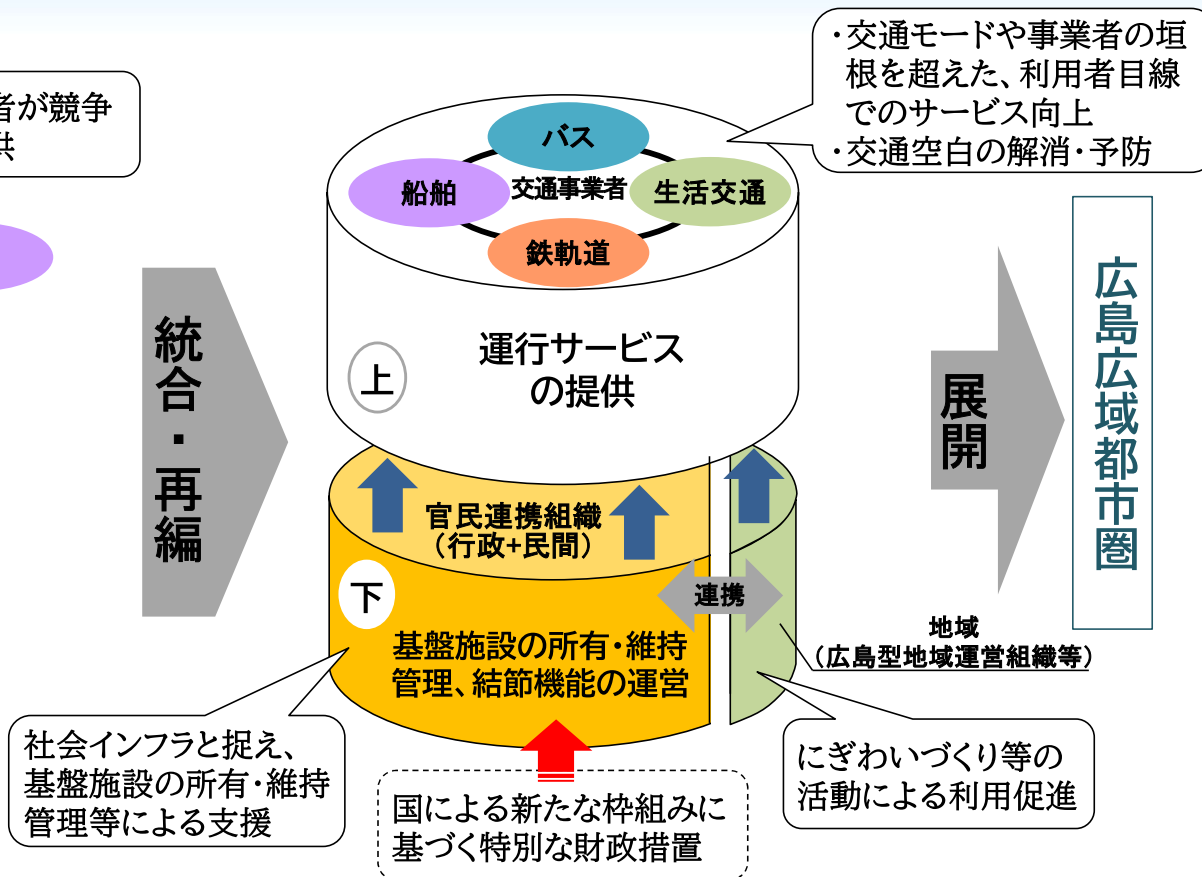
現状の体制

(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

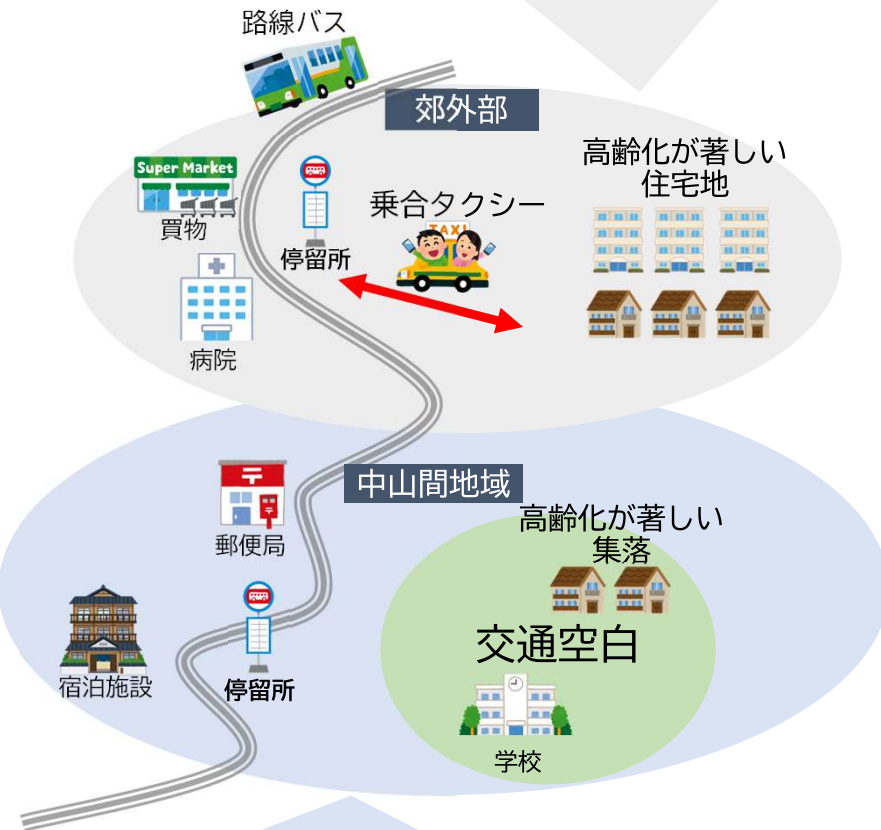
- 今後、官民連携組織の運営や共同化・協業化事業を円滑に実施して行くためには、全国各地で実施されている先進的な取組の水平展開とノウハウを有する事業者とのマッチングの更なる加速化
- こうした先進的な取組に対する国からの制度面、財政面でのバックアップが重要

「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)

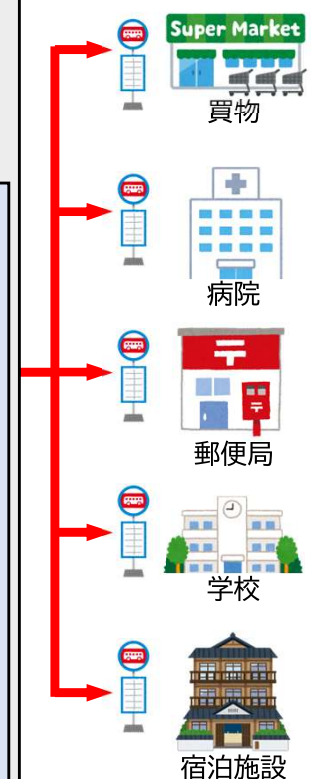
患者送迎車



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)

地域
拠点

地域主体の
乗合タクシー

郊外駅

新白島駅

西広島駅

デルタ
市街地

広島港

島

広島駅

郊外駅

貨客混載

貨客混載

自家用有償

貨客混載

集落

集落

集落

シームレスな運賃体系のイメージ例
(出典：岡山市地域公共交通計画)

【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、生活利便施設の事業者、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

周辺の
島しょ部

四国

利用したゾーン数	運賃
ゾーン内～2ゾーン	200円
3ゾーン	300円
4ゾーン	400円

