総合交通政策調査特別委員会

行政視察結果報告書

令和８年度

令和８年７月22日～24日
広 島 市、松 江 市

令和８年度総合交通政策調査特別委員会行政視察結果報告書

１　調査期間　　令和８年７月22日（水）～24日（金）（３日間）

２　視察都市　　広島市、松江市

３　視察参加者

委員長	好　井　七　海（公明党）
副委員長	佐　藤　　綾（日本共産党）
委　員	高　橋　克　朋（自由民主党）
委　員	松　井　隆　文（自由民主党）
委　員	三　神　英　彦（自由民主党）
委　員	和　田　勝　也（自由民主党）
委　員	ふじわら広　昭（民主市民連合）
委　員	林　　清　治（民主市民連合）
委　員	竹　内　孝　代（公明党）
委　員	池　田　由　美（日本共産党）
委　員	山　口　かずさ（山口かずさ）
	（随行書記　天山　隼希、冨樫　文哉）

４　調査項目

⑴　広島駅南口広場における路面電車の軌道整備について

⑵　地域公共交通計画に関する取組について

広島市

＜広島駅南口広場における路面電車の軌道整備について＞

1　事業に至る経緯について



⑴　広島市の概要と都市戦略

広島市は人口約117万人、面積約900㎢を有する中国地方の中枢都市である。地形的には６本の川が流れるデルタ部に都心部が形成されており、可住地面積が３割程度と少ない特徴を持つ。持続的な都市の活力維持を目指し、「広島駅周辺地区」と「紙屋町・八丁堀地区」の２つの核をエンジンとして刺激し合う「楕円形の都心づくり」を推進している。

⑵　都市再生と開発の流れ

広島駅周辺は、平成15年に「都市再生緊急整備地域」、令和２年には「特定都市再生緊急整備地域」に指定された。これまでにマツダスタジアム（平成21年）の建設や、南北を繋ぐ自由通路の整備（平成29年）などが行われ、駅周辺の回遊性と土地利用の高度化が段階的に進められてきた。

⑶　現状の課題（再整備前の状況）

本事業着手前、広島駅南口には以下の４つの重大な課題が存在していた。

① **路面電車の迂回ルート：** 広島駅から都心部（紙屋町・八丁堀方面）へ向かう際、路面電車が大きく西側へ迂回しており、所要時間の短縮と心理的な距離感の解消が求められていた。

② **路面電車の処理能力不足：** 朝のラッシュ時等に広島駅停留場への進入待ちが発生し、定時性と速達性が損なわれていた。

③ **バス乗降場の分散と利便性の低さ：** バスの降車場が駅から約250m離れた場所に点在し、乗り換えの際に地下→地上→２階改札へと複雑な上下移動を強いられていた。

④ **玄関口としての魅力不足：** 政令指定都市の玄関口でありながら、待合場所や憩いの空間が不足していた。

2　事業の概要について

⑴　路面電車ネットワークの再構築

路面電車の利便性と回遊性を高めるため、以下の２つのルートを整備した。

ルート名	概要	効果
駅前大橋ルート	広島駅から稲荷町交差点を経て比治山町交差点までの1.1kmを新設。新駅ビル２階へ高架で進入。	都心部（八丁堀・紙屋町）への移動時間を約４分短縮。
循環ルート	既存路線を活用し、市内中心部を環状で結ぶ（約5.8km）。	沿線地域の利便性確保と都心全体の回遊性向上。

⑵　新駅ビル「ｍｉｎａｍｏａ（ミナモア）」と中央アトリウム

ＪＲ西日本による駅ビルの建て替えと連携し、画期的な空間構成を実現した。

- **２階への路面電車乗り入れ：** 世界的にも稀な、商業施設（駅ビル）の中に路面電車が直接乗り入れる構造を採用。
- **ＪＲ改札との直結：** 路面電車のホームがＪＲの「中央口改札」や「新幹線口改札」とフラットに繋がり、乗り換え時間を大幅に短縮。
- **エキ×デンスクエア：** 商業施設の賑わいが停留場と融合する開放的なアトリウム空間。

広島市

⑶　交通広場（１階）の再整備

広場を約1.4倍に拡張し、交通手段ごとのエリアを最適化する。

・**バスエリア：** 乗降場をこれまでの15バースから22バースへ拡充。周辺に点在していた路線を集約。

・**タクシー・マイカーエリア：** タクシー乗降場・待機場を整備。マイカーエリアは駅ビルの駐車場（約500台）等と連携。

⑷　歩行者ネットワークの構築

地上２階レベルで周囲の主要施設を結ぶペデストリアンデッキを整備し、南北自由通路と接続させる。

・**効果：** 南北の分断を解消し、歩行者の安全で快適な回遊を可能にする。

⑸　事業運営と協力体制

ア　三者による強固な連携

本事業の最大の特徴は、広島市、ＪＲ西日本、広島電鉄（以降、広電）の三者が一つのまちづくりとしてスクラムを組んで推進している点にある。

・**推進協議会：** 三者間での調整や議論を重ねるための「推進協議会」および「連絡調整会議」を設置。

・**デザインの統一：** 施工主体が異なるエリアであっても、デザインコンセプトを共有し、一体感のある空間を創出。

・**ソフト面の連携：** ラッピングコラボトレインの運行や、親子見学会などのイベントを共同で実施。

イ　費用負担構造

総事業費約520億円。内訳と負担は以下の通りである。

・**広島市と国（補助金・交付金）：** 約500億円を負担。

・**広電の負担：** 約22億円。営業に必要なインフラ外（電線、信号機、停留場表示等）の費用の１/３を負担（残りの２/３は市と国が負担）。

ウ　地域との関わり

・**駅前通り勉強会：** 沿線地域の人々や企業を巻き込み、将来的な「人中心の空間（ウォーカブル）」への転換を検討。

・**ＴＯＵＣＨ　ＭＡＴＣＨ　ＨＩＲＯＳＨＩＭＡ実行委員会：** 公共空間（デッキ、広場等）の利活用と魅力創出に向け、広島市、ＪＲ西日本、広電の三者が共同で活動。

⑹　ロードマップ

時期	予定内容
2025年３月24日	新広島駅ビル「ｍｉｎａｍｏａ」開業
2025年８月３日	駅前大橋ルート開通
2026年３月28日	循環ルート営業開始
2028年度（令和10年）春	賑わい広場の完成
2028年度（令和10年）末	大屋根、ペデストリアンデッキ、交通広場の全面完成

広島市

3　路面電車利用状況の変動について

2025年３月の新駅ビル開業およびルートの一部供用開始以降、顕著な効果が現れている。

- **利用者数の増加：** 路面電車の利用者が開業前比で約25%増加。ＪＲ利用者も10数%増加。
- **集客力：** 新駅ビル開業１年で約3,300万人が来場。
- **経済的波及：** 周辺の地価（基準地価）が１年で約19%上昇するなど、エリア価値の向上が確認されている。

4　現地調査について

説明聴取の後、現地の視察を行った。







＜左上：駅ビル内の停留所から発車するサンフレッチェ広島ラッピングの路面電車＞
＜右上：折り鶴のデザインが施された橋りょう＞
＜左下：駅ビル内の停留所を視察する各委員＞

＜主な質疑応答＞

Ｑ：広島市・広電・ＪＲ西日本の三者で合意形成していく上で、一番苦労した・困難だった点は何か。行政としてどのような役割を果たしたのか。

Ａ：広島市は計画づくりや各調整を担う先導役として非常に苦労したが、一番大きなポイントはＪＲ西日本による駅ビル建て替えの決断であり、ＪＲ側が「まちづくりを進めて駅の利用者を増やすことが自社の利益に繋がる」と社内判断してくださったことで、全員が同じベクトルを向けたことが成功の鍵となった。施設整備ルールや会社ごとの想いの違いから、現場レベルでは侃々諤々の議論や対立もあったが、常に三者で議論して膝を突き合わせる仕組みを作ったことで、市だけが背負うことなく、みんなで苦労を分かち合って乗り越えることができた。

Ｑ：新ルートになり運行本数（便数）を増やしたのか。また、観光客の混雑状況はどうか。

Ａ：全体的な便数は大きく増やしておらず、以前とほぼ変わらない高頻度で運行している。観光シーズンなどは待ち列が発生することもあり、路面電車は線路が見えるためどこへ行くか分かりやすいという特徴があることから、県外客や観光客が集中しやすい傾向がある。一方で地元の市民は直行するバスをよく利用するため、「観光客＝路面電車」「市民＝バス」という自然な使い分けができている。

松江市

＜地域公共交通計画に関する取組について＞

１　地域公共交通の現状や課題について

⑴　松江市の概要

面積約500㎢、人口は約19万3,000人であり、宍道湖と中海に囲まれた都市。

交通ネットワーク：

・**鉄道**：ＪＲ山陰本線・木次線（市内８駅）、一畑電車（市内８駅）。

・**航路・高速バス**：隠岐汽船（七類港・境港）、高速バス各社（東京・大阪・名古屋・福岡等）。

・**航空路**：半径30km圏内に出雲空港（東京・大阪・名古屋・福岡・隠岐、夏季：新千歳）と米子空港（東京、ソウル・台北等国際便）の２空港が立地。

・**路線バス**：民間の一畑バス（５路線・平日206便）と、公営の松江市交通局（14路線・平日370便）の２社局が運行。今年４月より共同運行を開始。

・**コミュニティバス**：12地区のコミュニティバス（４条路線10地区、79条路線２地区、安来市・雲南市からの乗り入れあり）。ＡＩデマンドバス「のるーと」（４地区）。

・**タクシー**：20事業者・342台（Ｒ８．３.31時点）。運転手不足対策として令和７年２月より地元事業者による「日本版ライドシェア」（平日８時～12時の午前中運行）を実施。

⑵　現状と課題

鉄道・バス利用者はコロナ禍で約３割減少。さらに2024年問題（労働規制強化）に伴う運転手不足から退職が相次ぎ、令和５・６年度に相次ぐ減便や路線廃止を余儀なくされた。

◆公共交通持続化に向けた取り組み：

・令和６年５月に官民・学識者等による「公共交通で暮らしやすい未来を実現するプロジェクトチーム」を設置。

・Ｂリーグ「島根スサノオマジック」との連携スタンプラリー。

・自動運転バスの実証実験：ソフトバンク等と連携。昨年度のテクノアークしまね～松江駅ルートに続き、今年度は松江駅～松江城周遊ルート（4.3km/周回）を実施し、令和９年度末までにレベル４認可取得を目指す。

・人材確保対策：松江市・出雲市・旅客自動車協会が連携し、毎年「バス運転体験会＆バス・タクシー就業フェア」を開催。

・一畑電車支援：昭和48年に撤退表明したが、沿線地域対策協議会を組織し、維持継続。約20年前よりインフラ・車両維持費を自治体が負担する「上下分離方式」へ移行。

・山陰新幹線・中国横断新幹線（伯備新幹線）の整備推進活動（圏域60万人）





松江市

2　松江地区乗合バス事業共同運行計画について



⑴　計画策定までの経緯

ア　交通局単独での先行改革（令和６年度）

・平成19年以来大規模な改定がなく「113系統（113パターン）」と複雑になっていたが、発着地を整理することにより「12路線48系統」に集約。

・毎時00分等に発車する「パターンダイヤ」の導入。発車時刻を00・05分単位に統一。

・全国初の「“共通”金額式定期券」を導入：購入金額内であれば一畑バス・市営バスの全路線で乗り降り自由（例：260円区間の定期券で、240円区間のバス乗車可）。設定金額を超える区間は「差額精算」で利用可能。

改革の成果：便数を18.5%削ったものの利用者減少は7.6%に抑え、運送収入は4.4%減にとどめた。現場の意見を反映したダイヤ変更により運転手の離職が減り、気持ちの焦りによる接触事故も減少。

イ　交通局と一畑バスによる連携協定を締結

路線廃止や減便に歯止めをかけ、安定的な運行・経営を行うため、路線ダイヤなどの運行体制や運賃体系について２社局が連携し、松江市の路線バスを市民目線で『あたかも一社』で担うというコンセプトのもと、令和６年12月９日に連携協定を締結。

令和８年３月17日に独占禁止法特例法に基づく共同経営計画認可を取得（全国10例目）。画期的な点は、単なる路線の調整にとどまらず、「路線・ダイヤ・運賃の一括実施」において全国初の事例となったことである。

共同運行等を通じて運転士及び車両の効率化を図るとともに、感染症拡大などの不測の事態に対して柔軟な対応を可能とするため、相互にフォローするバックアップ体制を充実させた。

⑵　計画の概要

令和８年４月に「松江地区乗合バス事業共同運行計画（ACTION PLAN 2026）」を策定。

ア　路線・ダイヤに関する取組

項目	内容
共同運行の実施	川津線・八雲線にて実施。２社局の重複を排除し、リソースを最適化。
等間隔ダイヤの導入	９時～16時の日中時間帯に20分間隔（人間工学的に時刻表が無くても待てる限界）のパターンダイヤを実現。
ラッシュ時の混雑平準化	市営バスに偏っていた高校生・中学生の需要を平準化するため、朝ラッシュ時に５分間隔で調整し、松江駅バスのりばの運用を効率化。
バス停時刻表の一元化	デザインや表記様式を統一し、わかりやすくした。一元化に当たってはバス停間の運行時間の考え方における２社局違いを整理統合した。
リアルタイム運行状況の提供	令和８年４月からオープンデータを公開。Ｇｏｏｇｌｅ　Ｍａｐｓ等で遅延分数までリアルタイム検索可能に。

松江市

イ　運賃・定期券に関する取組

項目	内容
市街地ゾーン均一運賃の導入	市街地ゾーン均一運賃（250円）の導入。初乗り160円（30年間据え置き）から引き上げつつ、480円かかっていた区間も250円に統一。郊外（対キロ区間）は初乗り250円に。
通学フリー共通定期の発売	２社局の路線バスが乗り放題となる「まつえ通学フリーパス」を新たに販売。
「ｉCONPASS」の導入	ＩCOCA WEB定期券サービス「ｉCONPASS」を導入したことにより、窓口に来なくても定期券が買えるようになった。
定期券等の整理統合	各社でしか使用できなかった定期券や企画乗車券等を整理統合。
子育て世代の応援	乗客１名につき、同伴する幼児３名まで無料。

ウ　令和８年４月以降の状況

・運賃改定に伴う客離れを起こさず、利用者数は前年並みを維持している。
・時刻表の一元化やバス停管理の役割分担により、事業者のバックオフィス業務も大幅に効率化された。

＜主な質疑応答＞

Q：運転手不足に加え、整備士確保に対する松江市の対策は。

A：交通局の整備士は２名体制。検査員（資格者）人数要件（５名以上必要）を満たせないため、３ヶ月点検・法定点検・車検は入札で外注している。局内整備士は１ヶ月点検や日常の臨時修繕・軽微な修理に特化させる役割分担を行っている。

Q：２社局で思い切った改革をスピード感をもって進められた背景や合意形成の秘訣は。

A：最大の原動力は「2024年問題に対する強い危機感」の共有。運転手の労働時間減少がそのまま便数減に直結するという構造を、関係者や市民に丁寧に説明した。また、ＩＣカードのビッグデータを用いて「利用者がほとんどいない便」などの客観的データを示したことや、「２社のバスに乗れるようになり実質的に選択肢が増える」というメリットを訴えたことで、運賃改定も含め100箇所以上の説明会で深い理解と同意を得ることができた。一畑バスとは以前から信頼関係があったことに加え、下部組織の「路線バスワーキング」で膝詰めの議論を数十回重ねた。さらに、市まちづくり部と市交通局の役割分担（全般調整と実務提案）が噛み合ったことが、短期間での実現につながった。

Q：通学フリー定期の利用状況や、高校生の利用実態について教えてほしい。

A：小・中学生の利用に加え、高校再編・学区撤廃により広域からバス通学する高校生が大幅に増えた。さらに自転車取り締まり強化やヘルメット着用回避からバスへシフトする追い風もある。課題は朝の極端なピークであり、朝７:45のＪＲ山陰本線到着時に高校生がバス乗り場へ一気に集中し、８:10には一気に人がいなくなる。この極端な需要に供給を合わせる難しさがあるため、今後は時差通勤など分散化の取り組みを検討している。また、定額7,000円の「まつえ通学フリーパス」発行に伴い、バス会社の赤字・減収を防ぐため、通常の定期代との差額は市が全額補填・支援している。さらに市民限定で、月額１万円を超える定期代に対する差額補助制度も設けており、市民の通学負担軽減を手厚く行っている。