

第27回広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和8年2月3日（火）10：00～

場 所：合人社ウェンディひと・まちプラザ
（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟6F マルチメディアスタジオ

次 第

1 開 会

2 議 題

- (1) 広島市地域公共交通利便増進実施計画の一部改訂について（審議）
【資料1】
- (2) 広島市地域公共交通計画の改定について（意見交換）
【資料2】

3 閉 会

第27回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時：令和8年2月3日（火） 10:00～

場所：合人社ウエンディひと・まちプラザ(広島市まちづくり市民交流プラザ)
北棟6階 マルチメディアスタジオ

広島市社会福祉協議会
会長 田村 興造 委員

広島工業大学工学部
環境土木工学科教授
伊藤 雅 副会長

広島大学大学院
先進理工系科学研究科教授
藤原 章正 会長

広島消費者協会 理事・顧問
栗原 理 委員

国土交通省中国地方整備局
広島国道事務所 副所長
宮田 修 委員
(代理) 小林計画課長

国土交通省中国地方整備局
建政部 都市・住宅整備課長
中古 淳法 委員
(代理) 塚本建設専門官

国土交通省中国運輸局
交通政策部 交通企画課長
鎌田 隆聖 委員
(代理) 河内課長補佐

国土交通省中国運輸局
広島運輸支局
首席運輸企画専門官
蔦 真 委員

広島県警察本部交通部
交通規制課長
河崎 博文 委員
(代理) 松原課長補佐

広島県地域政策局
公共交通政策課長
水本 全彦 委員

広島県土木建築局
港湾振興課長
吉牟田 修 委員
(代理) 佐々井参事

西日本旅客鉄道(株)
中国統括本部広島支社
副支社長
奥井 明彦 委員

広島高速交通(株)
取締役総務部長
藤川 宜陽 委員

広島電鉄(株)
執行役員電車事業本部長
東 耕一 委員
(代理) 池田電車企画部長

広島県バス協会
専務理事
赤木 康秀 委員

広島県タクシー協会
専務理事
山口 昭博 委員

広島県旅客船協会
専務理事
迫田 武利 委員

広島市道路交通局
道路管理課長
余頃 里江 課長
(代理) 原田課長補佐

広島市道路交通局
公共交通政策部長
橋本 英士 委員

(株)広島バスセンター
井上 京子 委員

広島市都市整備局
みなと振興課長
津賀山 勝宏 委員

事務局

出入口

広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和8年2月3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 公共交通政策部長	橋本 英士	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	奥井 明彦	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 取締役総務部長	藤川 宜陽	
広島電鉄(株) 執行役員電車事業本部長	東 耕一	
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	山口 昭博	
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	井上 京子	
国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 副所長	宮田 修	道路管理者
広島市道路交通局 道路管理課長	余頃 里江	
広島県土木建築局 港湾振興課長	吉牟田 修	港湾管理者
広島県警察本部交通部 交通規制課長	河崎 博文	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	田村 興造	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 理事・顧問	栗原 理	
国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課長	中古 淳法	その他の当該地方公共団体が必要と認める者
国土交通省中国運輸局交通政策部 交通企画課長	鎌田 隆聖	
国土交通省中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官	蔦 真	
広島県地域政策局 公共交通政策課長	水本 全彦 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	津賀山 勝宏	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局公共交通政策部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通調整担当課長)

議案

広島市地域公共交通利便増進実施計画の一部変更について

■ 変更内容

地域公共交通利便増進実施計画に、新たに「バス停等の整備や都心部におけるバス停の再整備方針の検討」を加える。

（背景及び変更理由）

本市では、広域経済圏のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている「移動」を容易にするため、事業者間の「競争」を原則としてきた公共交通を、道路と同様に「社会インフラ」と捉えた上で、「協調」して運用するものへと舵を切り、国の支援も引き出しながら、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ている。

そのモデルケースとなるべく、まずは極めて厳しい状況にあるバス事業について、本市やバス事業者が連携しながら、(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま（以下、プラットフォームという。）を中心に、利用者目線で質の高いバスサービスの提供とバス事業者の経営安定化を図るための仕組みの構築に取り組んでおり、これまでの常識や壁を乗り越えた民と民、官と民の共創によるバス事業の再構築を推進している。

プラットフォームにおいては、令和7年11月に、将来ビジョンやその実現に向けた6つの戦略などを取りまとめた経営計画を策定し、その重点取組のひとつとして、利用者がわかりやすく使いやすい環境を整備していくため、同一名称のバス停が複数存在する都心部において、バス停の集約化等を進めることとしている。

こうした取組との連携を図るため、本市においては、都心部におけるバス停の集約化等に向け、荷捌きスペースや他分野との連携を踏まえた道路空間の再整備計画を策定することとしている。

再整備計画の策定に当たっては、国庫補助金（社会資本整備総合交付金）を活用する予定であり、そのためには、地域公共交通利便増進実施計画への位置付けが必要とされていることから、この度、同計画の一部変更を行うものである。

戦略1 利用者目線での徹底した利便性向上

バス停の乗継環境・待合空間の改善 **重点取組**

行先や運行ルート、運行時刻などのバス情報をわかりやすく提供するとともに、都心部において乱立する同一名称のバス停の集約に取り組みます。また、安心してバスを利用でき、待ち時間を快適に過ごせるよう、バス停の空間整備などに取り組みます。

■ **主な取組内容**
相生通りや鯉城通りを軸とする都心部において、ウォークアブルなまちづくりとも連携しながら、バス停の集約とストレート化のほか、上屋・ベンチ、バスロケーションシステム等の設置による空間整備及び統一したわかりやすいデザインの時刻表・路線図の掲示や案内サインの見直し等による情報発信機能の充実を一体的に進めます。
また、都心部以外でも、利用者の多いバス停や主要な乗継地点・病院等の必要性が高いバス停において、空間整備と情報発信機能の充実を進めます。



立町（あおぞら銀行前）バス停

① 都心における路線の効率化

■バス路線の過密解消

都心における重複路線を解消するため、既存路線の便数適正化を図るとともに、平成 30 年 5 月から都心を循環する「エキまちループ」を運行しています。今後、この循環線への利用者の定着状況を踏まえながら、広島駅・紙屋町間のバス路線のさらなる過密解消を図ります。

こうした取組により、運行経費の削減を図るとともに、重複の解消により生じる車両や運転手などの余裕を、他の路線の運行へ活用することが可能となります。

また、相生通りでは、同一名称のバス停が複数街区に分散し、分かりにくくなっていることから、過密の解消に併せ、バス停の集約に取り組みます。集約に当たっては、利用者が乗降しやすくなることや運行の安全性が向上するといった観点から、歩道部分の切り込みが無いストレート型バス停への転換についても検討します。

計画期間内の取組

広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消を図ります。

また、過密の解消に併せ、分散して分かりにくいバス停の集約に取り組みます。



図-46 バス停の集約イメージ

② 郊外部における路線の効率化

■広島市北部医療センター安佐市民病院へのバス路線の新設

広島市北部医療センター安佐市民病院（令和 4 年 5 月開院予定）への市北部の各地区（白木、高陽、可部、安佐）及び近隣市町からのアクセスや、可部地区の各種施設の利用が便利になるよう、各地区から新病院へ直通するバス路線を新設します。

また、CO₂ 削減効果が高く、災害時の電力供給源として活用可能な電動バスの導入を検討します。

計画期間内の取組

広島市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、電動バスの導入を検討します。

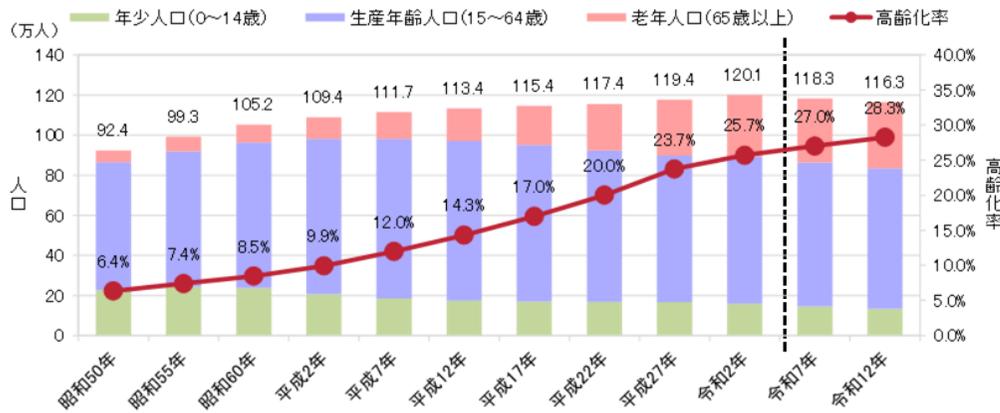
広島市を取り巻く現状について

1. 社会経済情勢の変化
2. 国の動向・広島市の取組
3. 広島市地域公共交通計画の位置付け

少子化・高齢化の進行、人口減少社会の到来

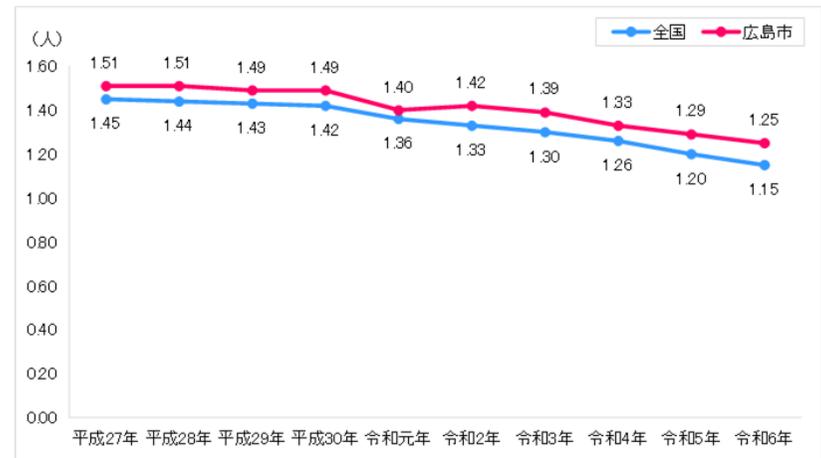
- 広島市の人口は戦後一貫して増加していたが、令和2年以降減少に転じている。
- 少子化・高齢化の進行に伴い、令和2年には高齢化率が25%を超過している。
- 合計特殊出生率は全国平均を上回るものの、低下傾向が継続している。

▼広島市の年齢階層別人口と高齢化率の推移



注)令和2年までは国勢調査
令和7年以降は日本の地域別将来推計人口(令和5年推計(国立社会保障・人口問題研究所)
令和2年までの構成割合は、年齢不詳人口を除いて算出している。

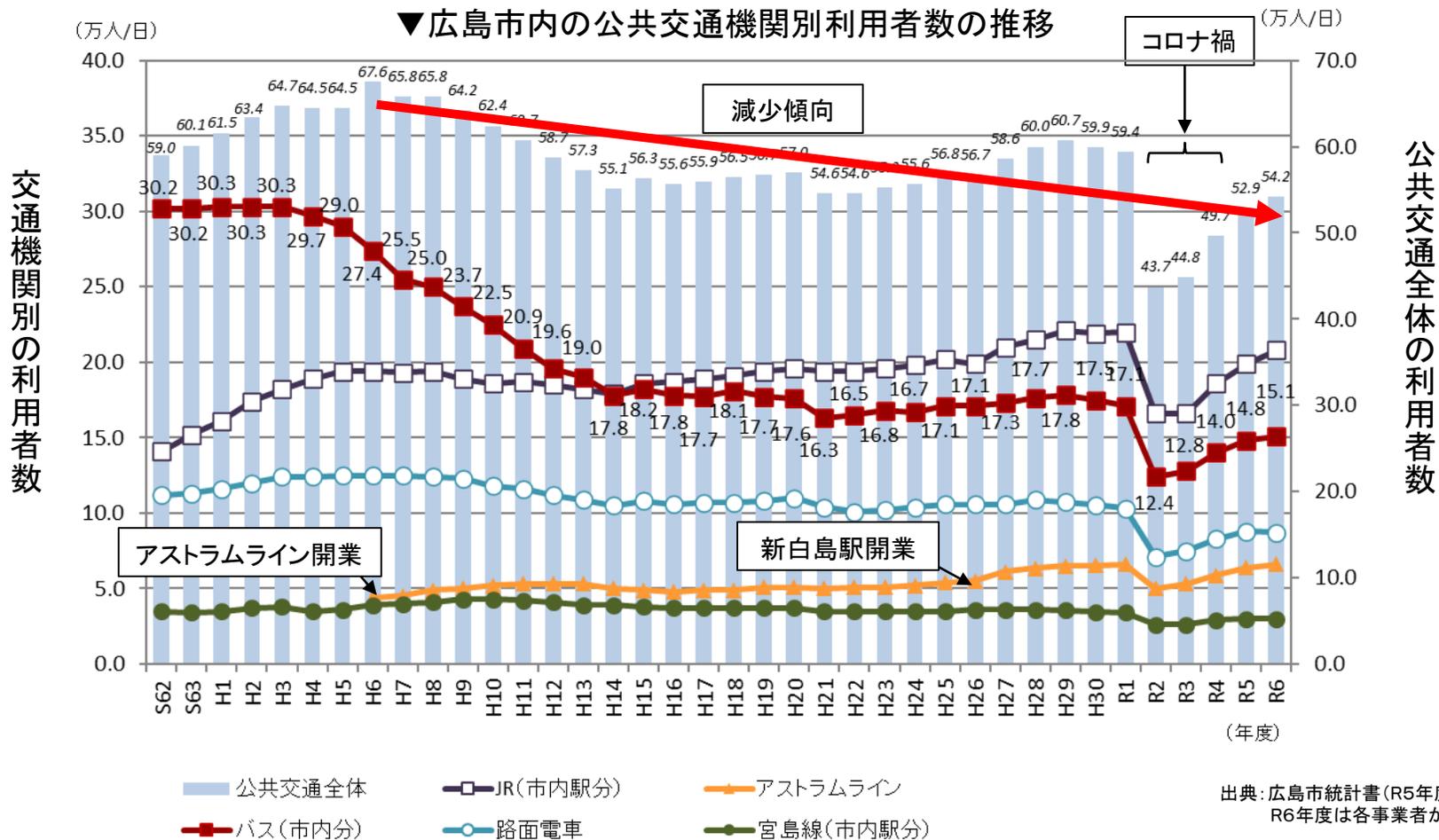
▼合計特殊出生率の推移



注:合計特殊出生率とは、15~49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、一人の女性が一生の間に生む平均子ども数を推計したものの。
出典:人口動態統計、広島市ホームページ

公共交通の利用者数の推移

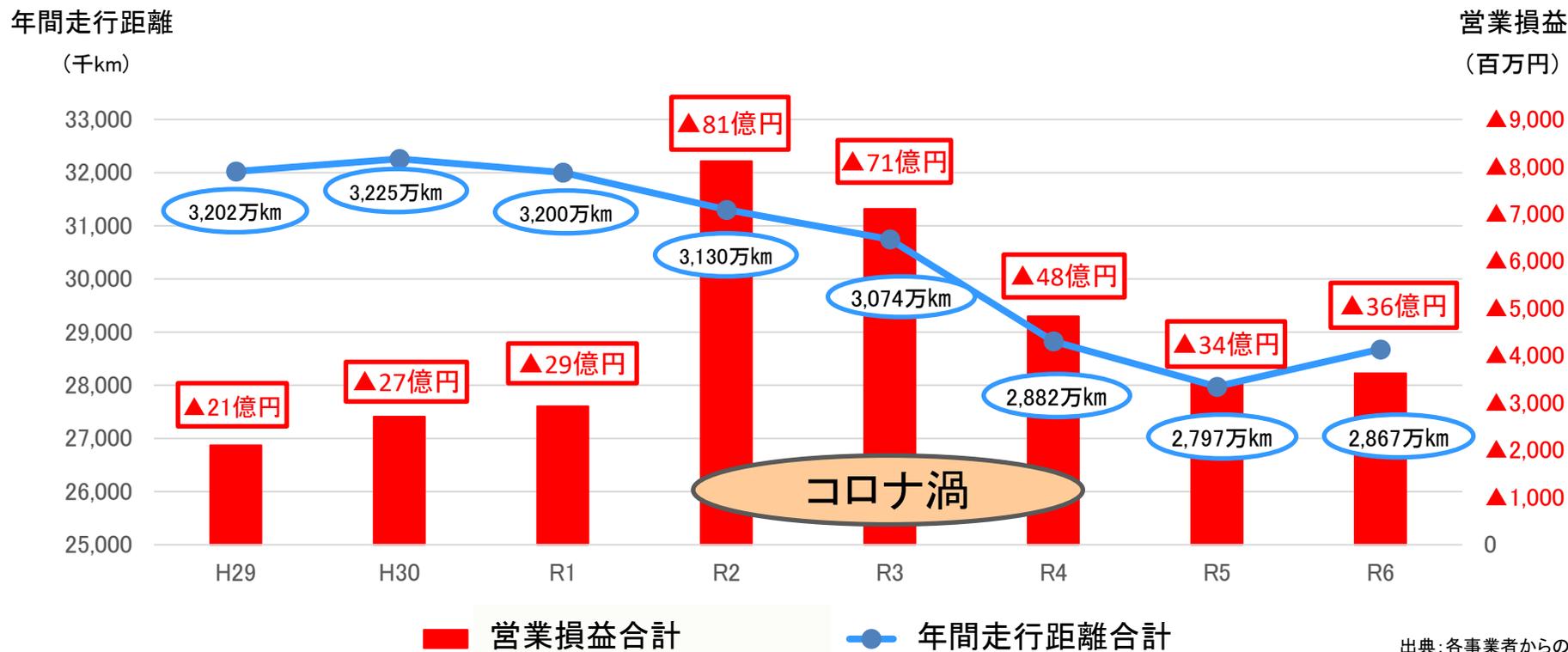
- 公共交通全体の利用者数は、長期的に見ると減少傾向にあり、ピーク時である平成6年度の8割程度となっている。
- 特に、バスの利用者数の減少が著しく、ピーク時である平成3年度の5割程度となっている。



主要バス事業者の年間走行距離と営業損益の推移(8社合計)

- 利用者数の減少に伴い、年間走行距離の縮小や営業損益の悪化が生じている。
- 年間走行距離は、平成29年度の約3,200万キロから令和6年度には約2,900万キロとなり約300万キロ減少した。
- 営業損失は、平成29年度の21億円から令和6年度には36億円まで膨らんでおり、深刻な状況である。

▼主要バス事業者の年間走行距離と営業損益の推移(8社合計)

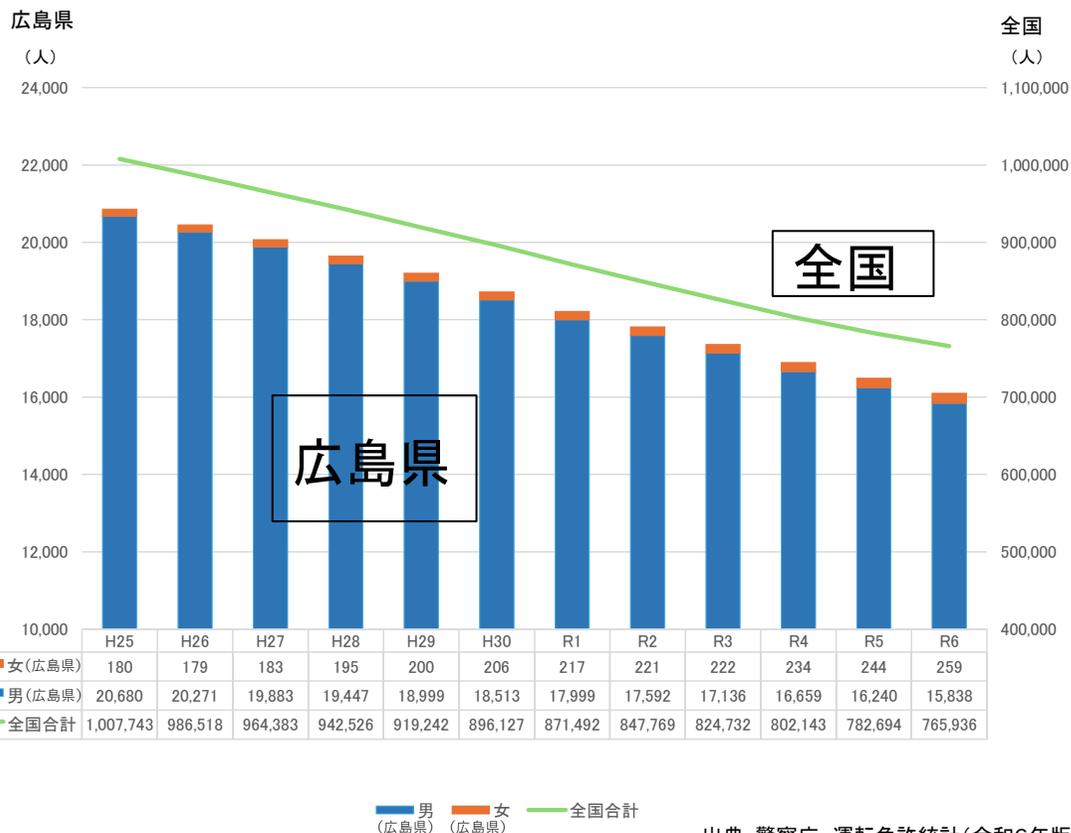


出典:各事業者からの提供による

運転手不足の深刻化

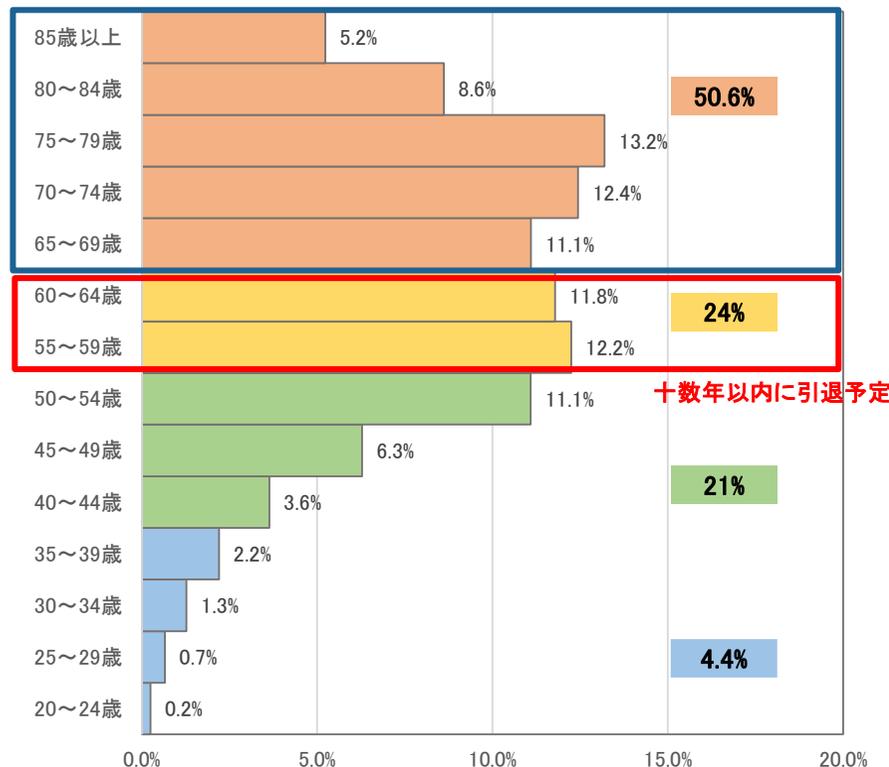
- 大型二種免許の保有者数は年々減少しており、バス運転手の担い手不足が深刻な状況となっている。
- 広島県内の大型二種免許保有者数のうち、約5割が65歳以上、約2割が55～64歳であり、将来的に、さらなる運転手不足が懸念される。

▼全国と広島県内の大型二種免許保有者数の推移



出典:警察庁 運転免許統計(令和6年版)

▼広島県内の年齢階層別の大型二種免許保有者数(令和6年末時点)

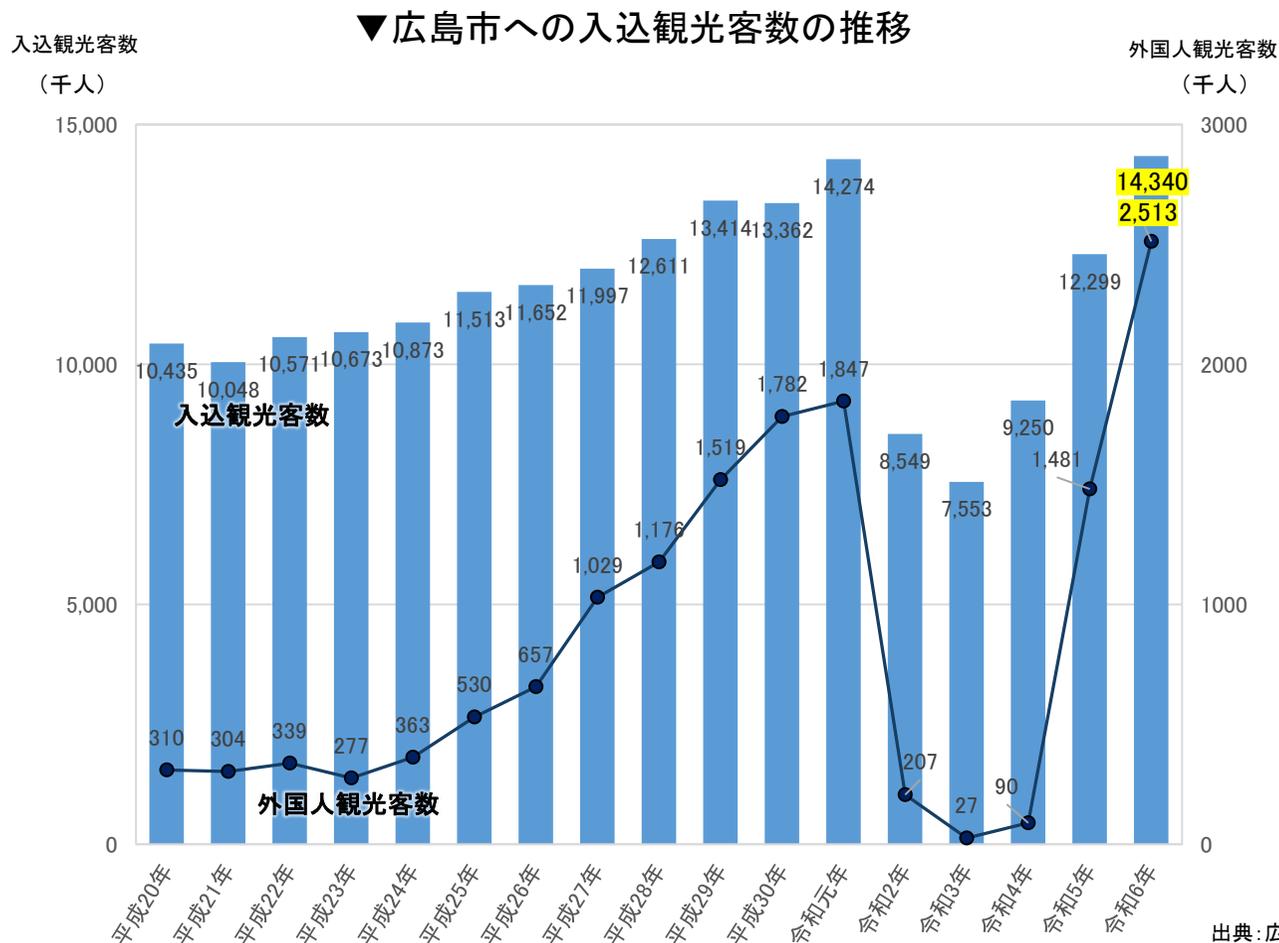


十数年以内に引退予定

出典:警察庁 運転免許統計(令和6年版)

観光ニーズの回復、より一層高まる外国人観光需要

- 広島市への入込観光客数は、令和6年に約1,430万人となりコロナ禍前の水準に回復した。
- 外国人観光客数については、令和6年に250万人を超え過去最高を記録した。



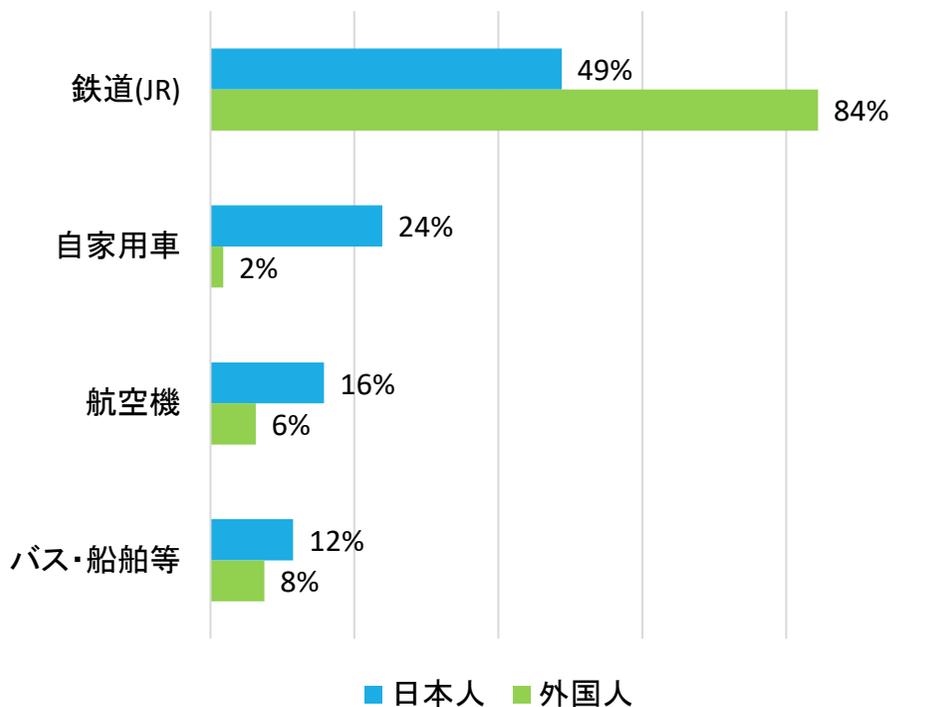
出典：広島市観光概況(令和7年版)

観光客における公共交通の利用ニーズ

- 広島市までの利用交通機関は、日本人、外国人ともに鉄道が多くを占めており、JR広島駅は観光の玄関口となっている。
- 広島市内での交通手段はバスや路面電車が多く使われている。

▼広島市までの利用交通機関

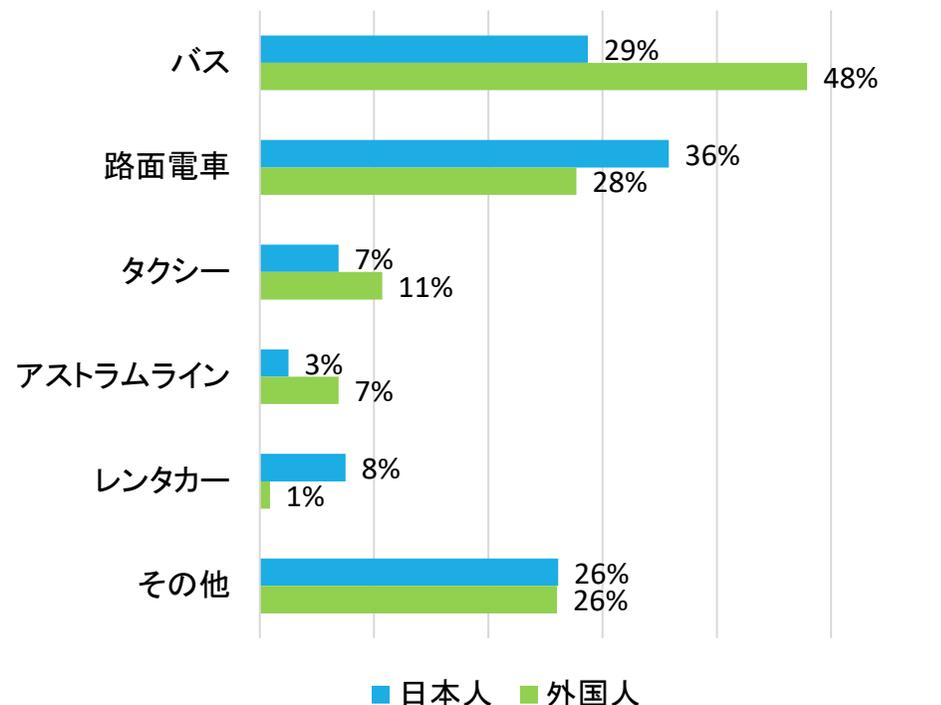
0% 20% 40% 60% 80% 100%



出典：広島市観光概況(令和7年版)
 ※広島市来訪観光客アンケート調査
 日本人：289人、外国人：N=578人
 ※バスには路線バス、貸切バス、観光バスを含む。

▼広島市内での交通手段

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%



出典：広島市観光概況(令和7年版)
 ※広島市来訪観光客アンケート調査
 日本人：289人、外国人：N=578人(複数回答あり)
 ※バスには路線バス、貸切バス、観光バスを含む。

1. 社会経済情勢の変化
- 2. 国の動向・広島市の取組**
3. 広島市地域公共交通計画の位置付け

国における地域公共交通政策の流れ

高度成長期

交通サービスの安定供給に向け、**交通事業者の独占**と内部補助

1980年代～

民間活力・競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供
◆1987年：国鉄民営化 ★2002年：バス、タクシーなど需給調整規制の廃止

2000年代～

自治体を中心とする**地域**が「望ましい交通ネットワーク」を追求

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** 「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築
～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～

とりまとめの内容

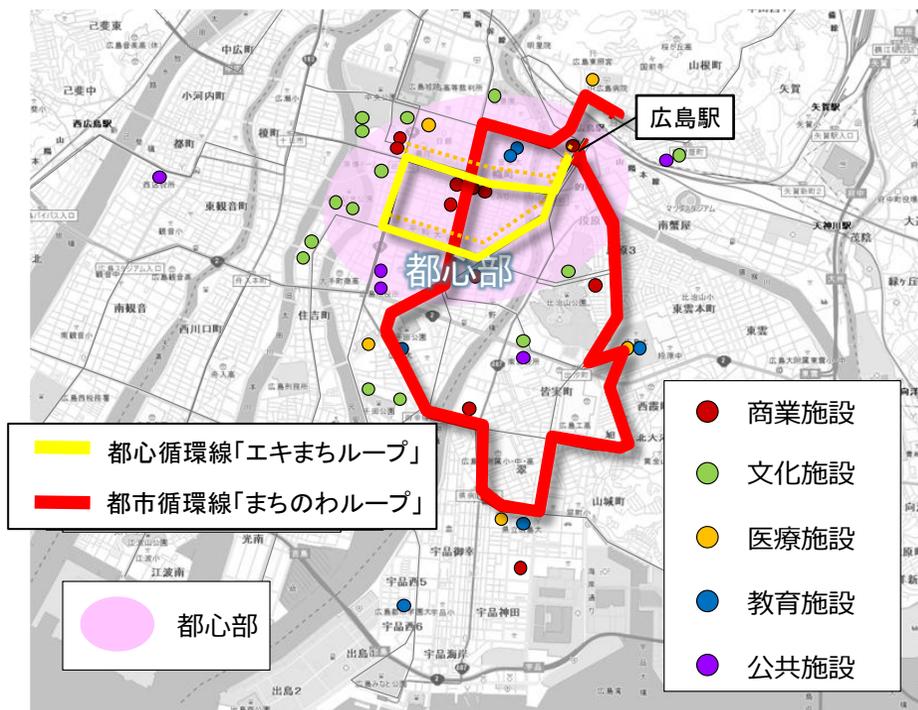
1. **共同化・協業化の推進**
2. **地方公共団体を支援する外部組織の活用**
3. **公共ライドシェアの実施主体**
4. **データの利活用**
5. **法定協議会の運営**
6. **観光需要を踏まえた相乗効果の発揮**

広島市長が臨時委員として議論に参加

国の動向を踏まえた広島市の取組事例

(2) 中心部エリアへの循環バスの導入 「エキまちLOOP」 「まちのわLOOP」

- 平成30年5月から都心循環線「エキまちLOOP」が、令和2年1月から都市循環線「まちのわLOOP」が複数のバス事業者により共同運行されている。
- 都心や、生活に欠かせない施設を循環しており、来訪者や市民の足として定着しています。



国の動向を踏まえた広島市の取組事例

(3) 乗合バス事業の共同運営システムの構築

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

承認・評価

提案・報告

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

(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リート化、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

R6.3 市とバス事業者8社による協定締結

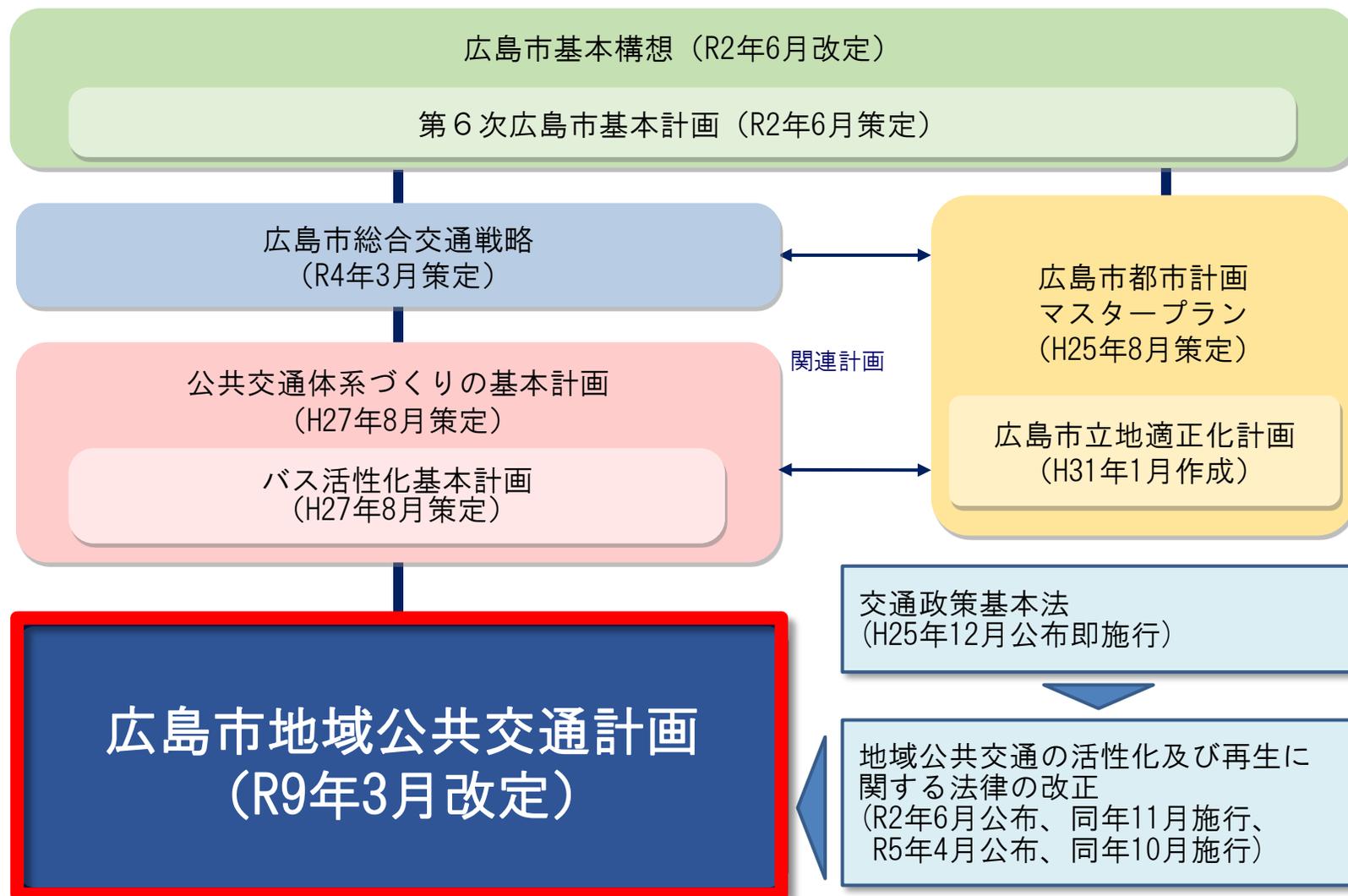


R7.4 事務所を開設し実質的な稼働開始



1. 社会経済情勢の変化
2. 国の動向・広島市の取組
3. 広島市地域公共交通計画の位置付け

広島市地域公共交通計画の上位計画・関連計画の体系図



- 広島市は、「国際平和文化都市」の実現に向け、「①世界に輝く平和のまち」、「②国際的に開かれた活力あるまち」、「③文化が息づき豊かな人間性を育むまち」という3つの柱に沿って、まちづくりを展開していく。

基本構想で定める都市像

国際平和文化都市

1つ目の柱 世界に輝く平和のまち

- ・ 「平和への願い」を世界中に広げるまちづくり

2つ目の柱 国際的に開かれた 活力あるまち

- ・ 活力の創出と都市の個性の確立を目指したまちづくり
- ・ 地域特性に応じた個性的な魅力を生かしたまちづくり

3つ目の柱 文化が息づき豊かな 人間性を育むまち

- ・ 多様な市民が生き生きと暮らせるまちづくり
- ・ 保健・医療・福祉、子どもの育成環境の充実を目指したまちづくり
- ・ 安全で安心して生活でき、豊かな自然を将来に引き継ぐまちづくり

広島市総合交通戦略

令和4年3月策定
目標年次: 令和12年度

- 市民の暮らしや経済活動を支える自動車の役割に配慮しつつも、これまでの交通政策について、その基本を事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り、全ての地域の移動手段に公共が一定の責任の下で関与していくこととした上で、「公共交通を軸とした交通体系の構築」を目指す。

政策展開の方向性

■ 市域内外からの来訪者を迎える都心の交通

■ 住民の暮らしを支え活性化に資する郊外の交通

地域



〔写真提供：NPO 法人湯来観光地域づくり公社〕

■ ヒトやモノの活発な循環を生み出す広域の交通

広域



コアコンセプト

- ① 公共交通を軸とした交通ネットワークの構築
- ② 都心の魅力と回遊性の向上で“+1^{プラス}トリップ”
- ③ 誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保
- ④ 物流・広域交流を支え災害に強い、強靱な交通ネットワークの構築



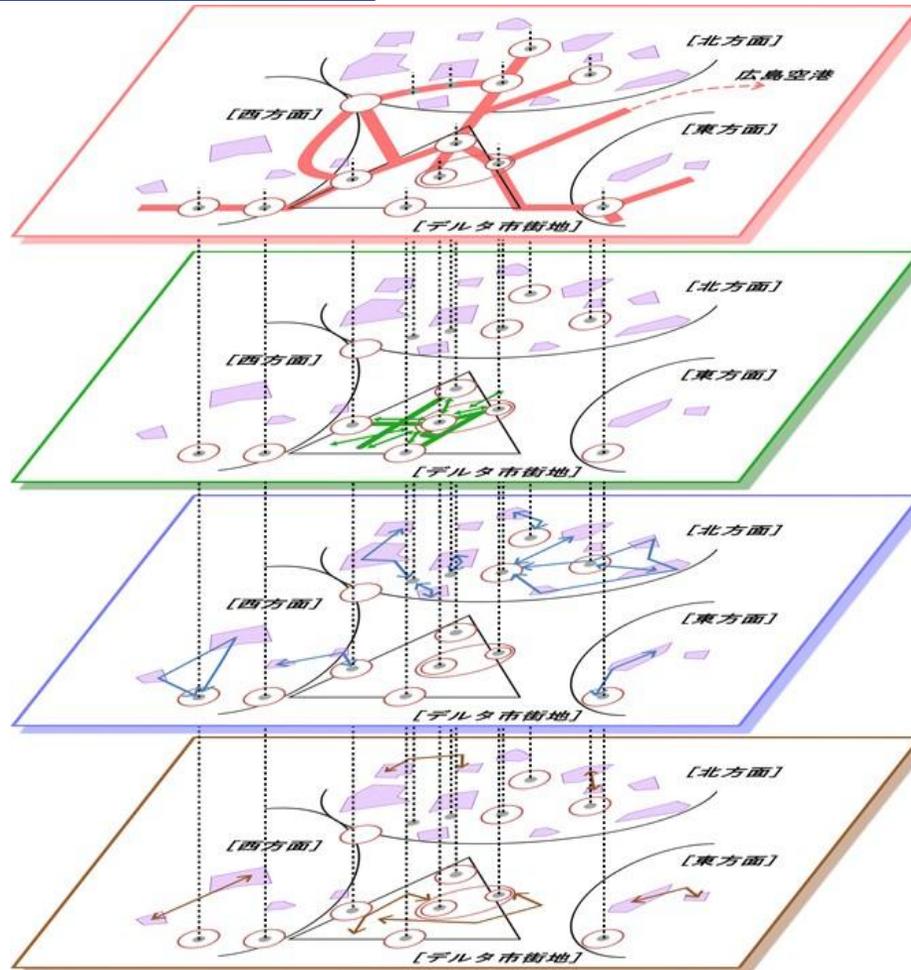
公共交通体系づくりの基本計画

平成27年8月策定
目標年次: 令和12年

- 公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を目指す。

階層性のある公共交通ネットワークのイメージ

- 速達性
- 大量性
- 定時性



基幹公共交通ネットワーク

都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ大量性・定時性に優れたサービスを提供するネットワーク

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

デルタ内の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担うネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワーク

地域公共交通ネットワーク

上3つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワーク

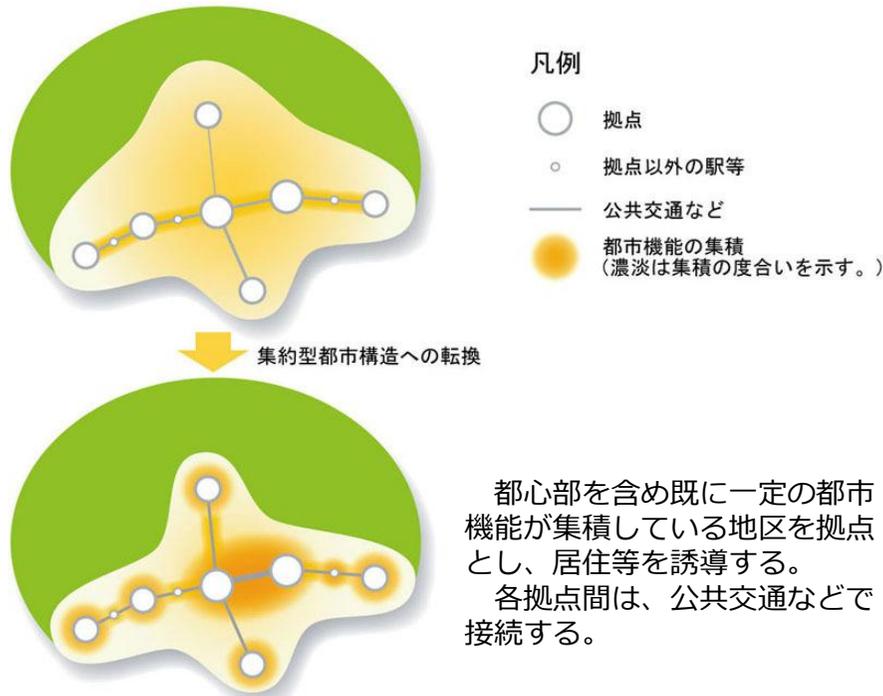
- 安定性・継続性
- 柔軟性 (きめ細かなサービス)

広島市都市計画マスタープラン

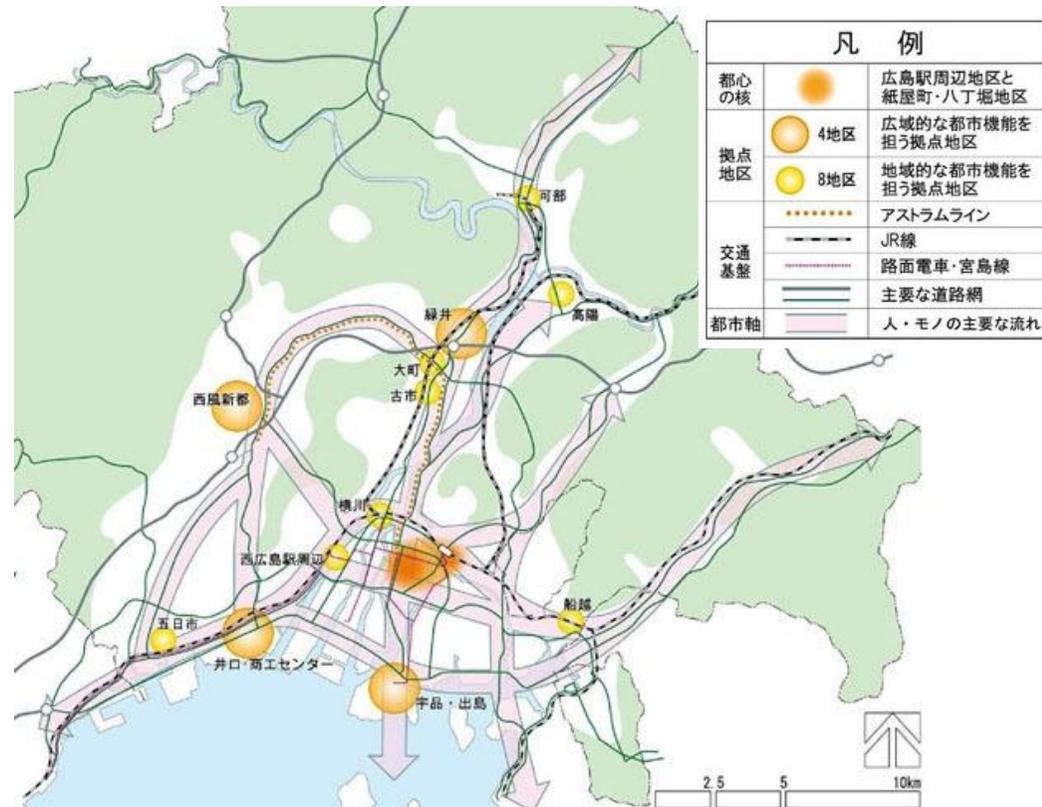
平成25年8月策定
目標年次: 令和12年

- 市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積する「集約型都市構造」への転換を目指す。

「集約型都市構造」への転換イメージ



本市の将来都市構造図

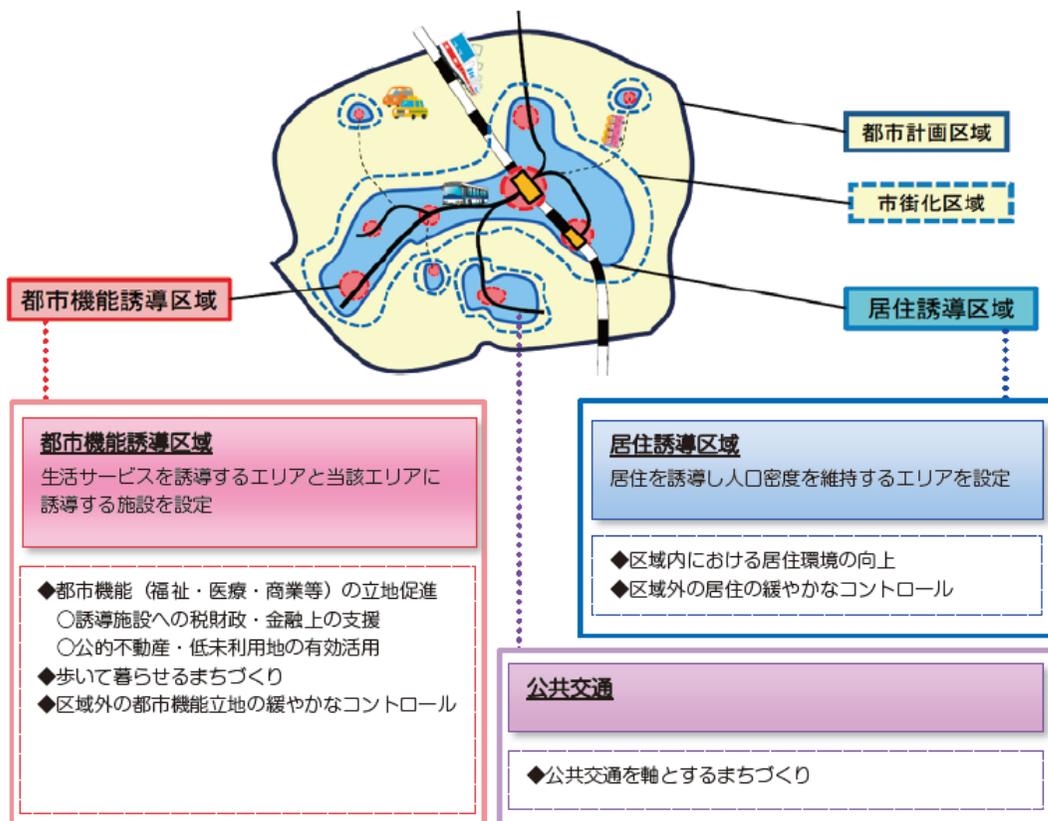


広島市立地適正化計画

平成31年1月作成
目標年次: 令和12年

- 広島市都市計画マスタープランとの調和を図りながら、「集約型都市構造」への転換を目指し、そのアクションプランである「広島市立地適正化計画」において誘導区域などを定め、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりを推進する。

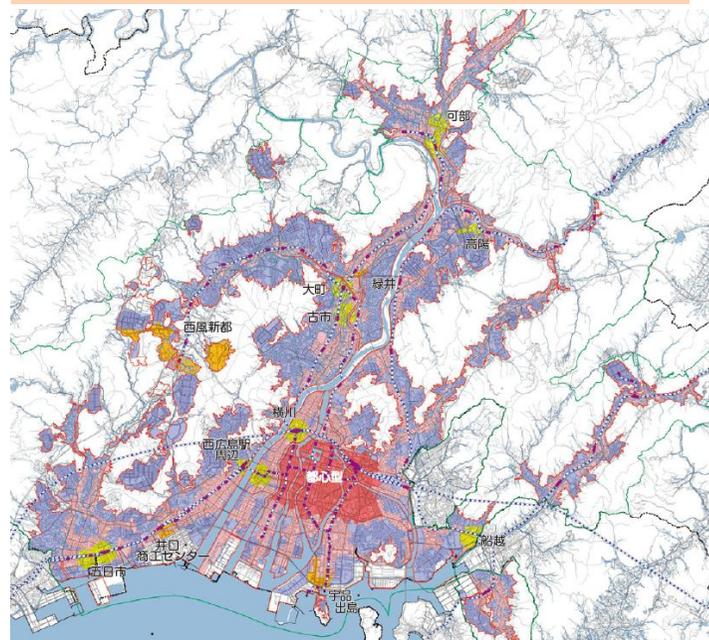
立地適正化計画制度のイメージ



立地適正化計画制度のイメージ図

(資料) 国土交通省「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要」を基に作成

広島市立地適正化計画の誘導区域



凡例

- 都市計画区域
- 市街化区域
- 高次都市機能誘導区域（都心型）
- 高次都市機能誘導区域（広域拠点型）
- 都市機能誘導区域（地域拠点型）
- 都市機能誘導区域（一般地域型）
- 居住誘導区域【居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域と重複しない部分】

広島市地域公共交通計画の改定について

地域公共交通計画とは

地域交通法に基づく地域交通ネットワークの形成

地域交通法

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、**地域公共交通計画の作成**やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

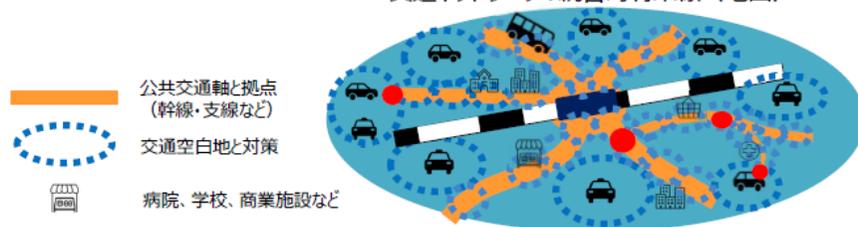
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,184件（2025年3月末時点）
- ・ 地方公共団体が組織する「**法定協議会**」において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成 = **地域が自らデザインする交通へ**

計画のポイント

- ◆ 住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「**地域の将来像**」の共有
- ◆ 地域全体を見渡し、多様な**地域旅客運送サービス**の持続可能な提供の確保
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など定量的な目標設定と毎年度の評価・分析等（努力義務）

交通ネットワークの統合的将来像（地図）



適材適所の施策・事業

地域旅客運送サービス



地域公共交通特定事業

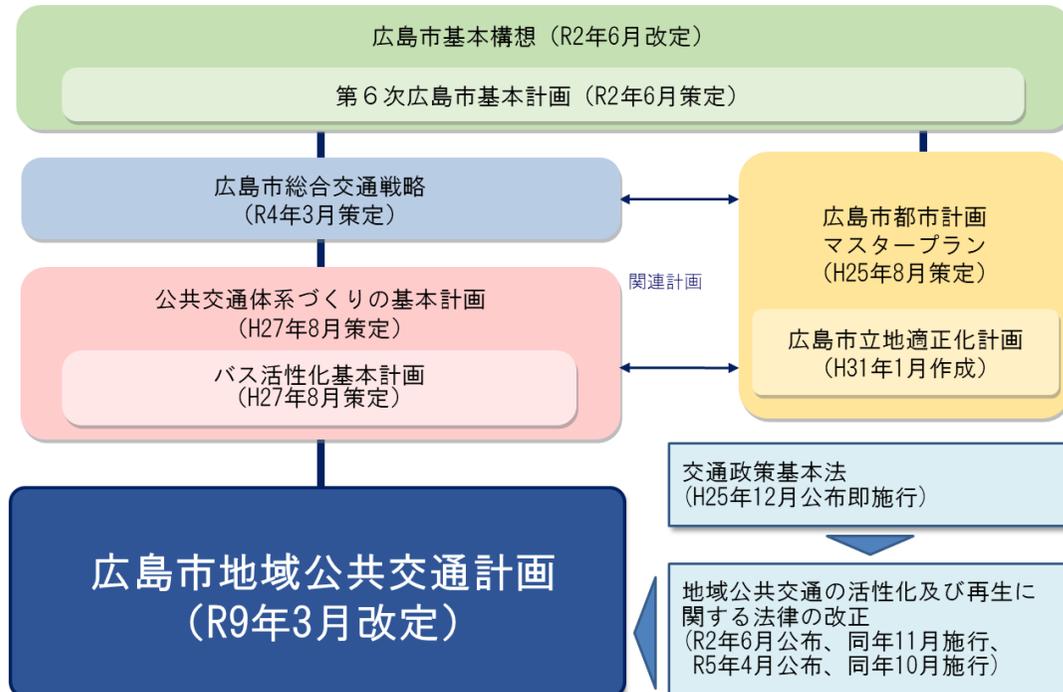
- ・ 地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に**地域公共交通特定事業**を盛り込み、実施計画を定める
- ・ **予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

広島市地域公共交通計画の改定について

- 広島市のまちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープラン
- 現行計画が令和8年度末で計画期間を終了するため、令和9年3月に改定を実施

計画の位置付け

上位計画である「広島市総合交通戦略」等や関連計画である「広島市都市計画マスタープラン」等を踏まえ、目指すべき公共交通体系と、それを実現するための施策を盛り込む。



対象とする地域

広島市全域

なお、広島広域都市圏内における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町との連携を図ることとする。

対象とする公共交通

JR在来線、アストラムライン、広電宮島線、路面電車、乗合バス、乗合タクシー、乗用タクシー、船舶
なお、地域住民等の移動手段確保の観点から、公共ライドシェアやシェアモビリティ、施設送迎車両など、公共交通を補完する他の交通手段との連携を図ることとする。

計画期間

5年間(令和9年度～令和13年度) 3

地域公共交通計画の改定において踏まえるべき方針等

- 広島市地域公共交通計画の改定に当たっては、本市の上位計画や関連計画に加え、近年の国のガイダンスや本市の方針を踏まえる必要がある。

① 国のガイダンス

「地域公共交通計画のアップデートガイダンスVer1.0」(令和7年3月公表)



地域交通の持続的な発展に向けて、多様な関係者が共通の目標を掲げ、連携しながら継続的に地域交通のリ・デザイン、「交通空白」の解消に取り組んでいくために、モビリティデータを活用した地域公共交通計画のアップデートを推進

② 本市の方針

「広島型公共交通システム」の構築



交通事業者や行政を始めとした関係者が、交通モードや事業者間の垣根を越えて、地域や他分野(観光・福祉・教育・医療など)を含めて「**協調**」し、公共交通全体においてシームレスで、わかりやすく使いやすい持続可能なサービスを「**共創**」していく。

地域公共交通計画の改定に係る国のガイダンス

- 令和7年3月に、地域公共交通計画の立案等に当たってのモビリティデータの活用方法等を紹介した「**地域公共交通計画のアップデートガイダンスVer1.0**」が公表された。

概要

地域公共交通計画の作成等に取り組む地方公共団体の職員等が、計画の意義やアップデートの進め方を理解して実践できるようにするための支援を目的に、モビリティデータを活用した現状診断やKPI設定等の手法を解説

ポイント

- 計画のスリム化、アクションプラン部分の充実
- 仮説検証型のデータを活用した現状診断
- 定期的なモニタリングの実施、KPIのアップデート



ポイントを踏まえた地域公共交通計画の改定(アップデート化)

広島市地域公共交通計画の基本構成(目次)の見直し

現行計画

(頁数)

地域公共交通計画本体	はじめに	1 目的 2 計画の位置付け 3 対象とする地域 4 対象とする公共交通 5 計画期間	2	マスタープラン	
	1-1 公共交通を取り巻く現状と課題	1 広島市の概況 2 社会経済情勢等の変化 3 移動実態及び公共交通の現状 4 公共交通の課題	31		
	1-2 公共交通体系づくりの考え方	1 公共交通体系づくりの基本方針と目標 2 目指すべき公共交通ネットワーク	15		
	2-1 機能強化策	1 バスネットワークの再構築 2 鉄軌道系ネットワークの機能強化 3 タクシーの機能強化 4 船舶の機能強化 5 交通結節点等の機能強化 6 公共交通サービスの向上 7 機能強化策一覧 8 地域公共交通確保維持事業の補助対象路線等一覧	29		アクションプラン
	2-2 評価指標の設定と評価体制	1 評価指標 2 計画の評価、検証及び見直しの体制と各主体の役割	3		
	参考資料	計画策定までの主な経緯	2		

計 **84**

次期計画

(頁数)

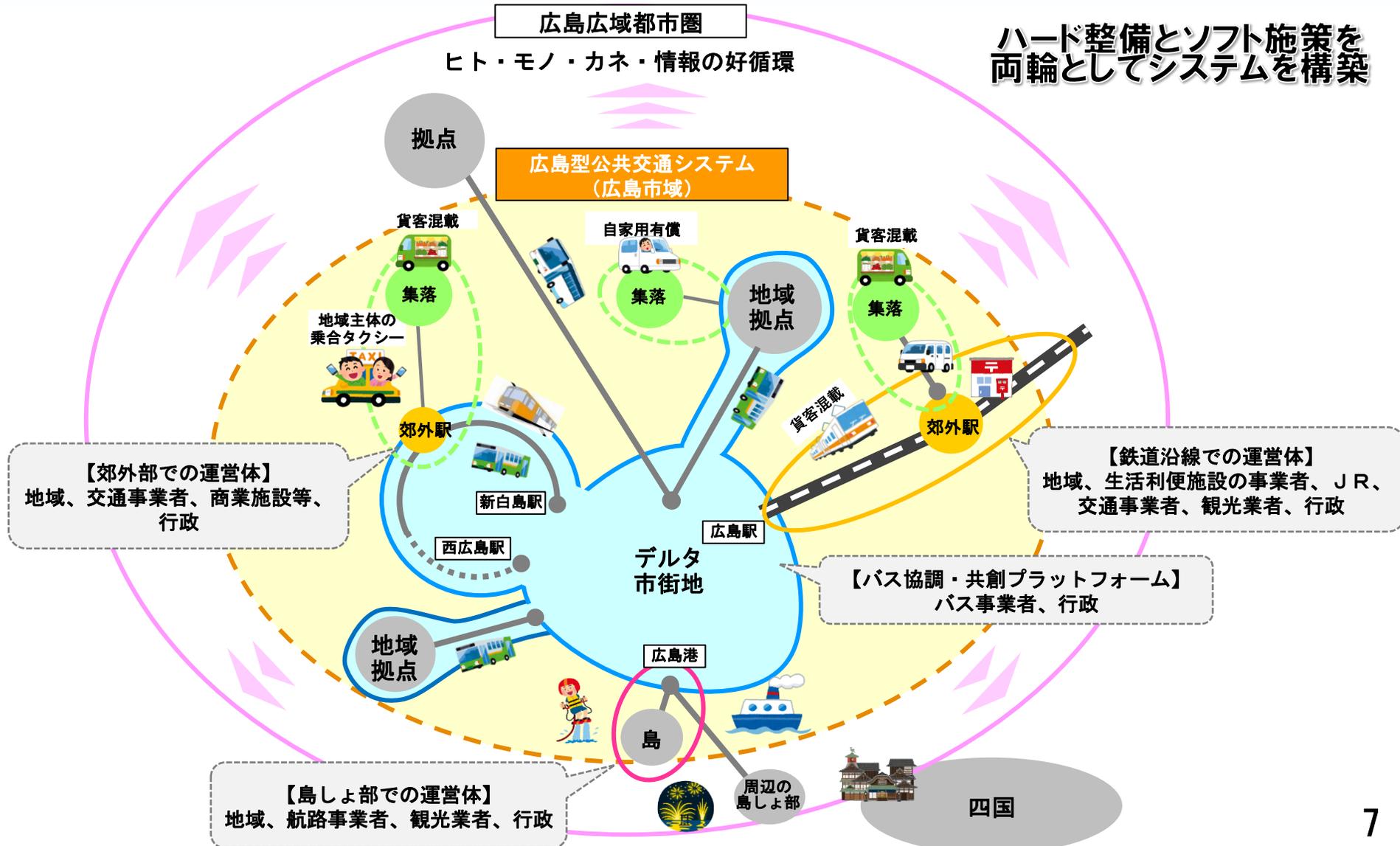
地域公共交通計画本体	はじめに	1 目的 2 計画の位置付け 3 対象とする地域 4 対象とする公共交通 5 計画期間	2	マスタープラン
	1 基本的な方針	1 課題整理の結果 2 地域公共交通が目指す姿 3 計画目標	5	
	2-1 具体的な取組	目標を達成するための具体的な取組 (・取組内容 ・実施主体 ・実施スケジュール)	32	アクションプラン
	2-2 評価指標の設定と評価体制	1 評価指標 2 評価体制・評価スケジュール	3	

計 **42**

別冊 資料編	データ集	広島市の概況 社会経済情勢等の変化 移動実態及び公共交通の現状	未定
	参考	計画策定までの主な経緯 など	未定

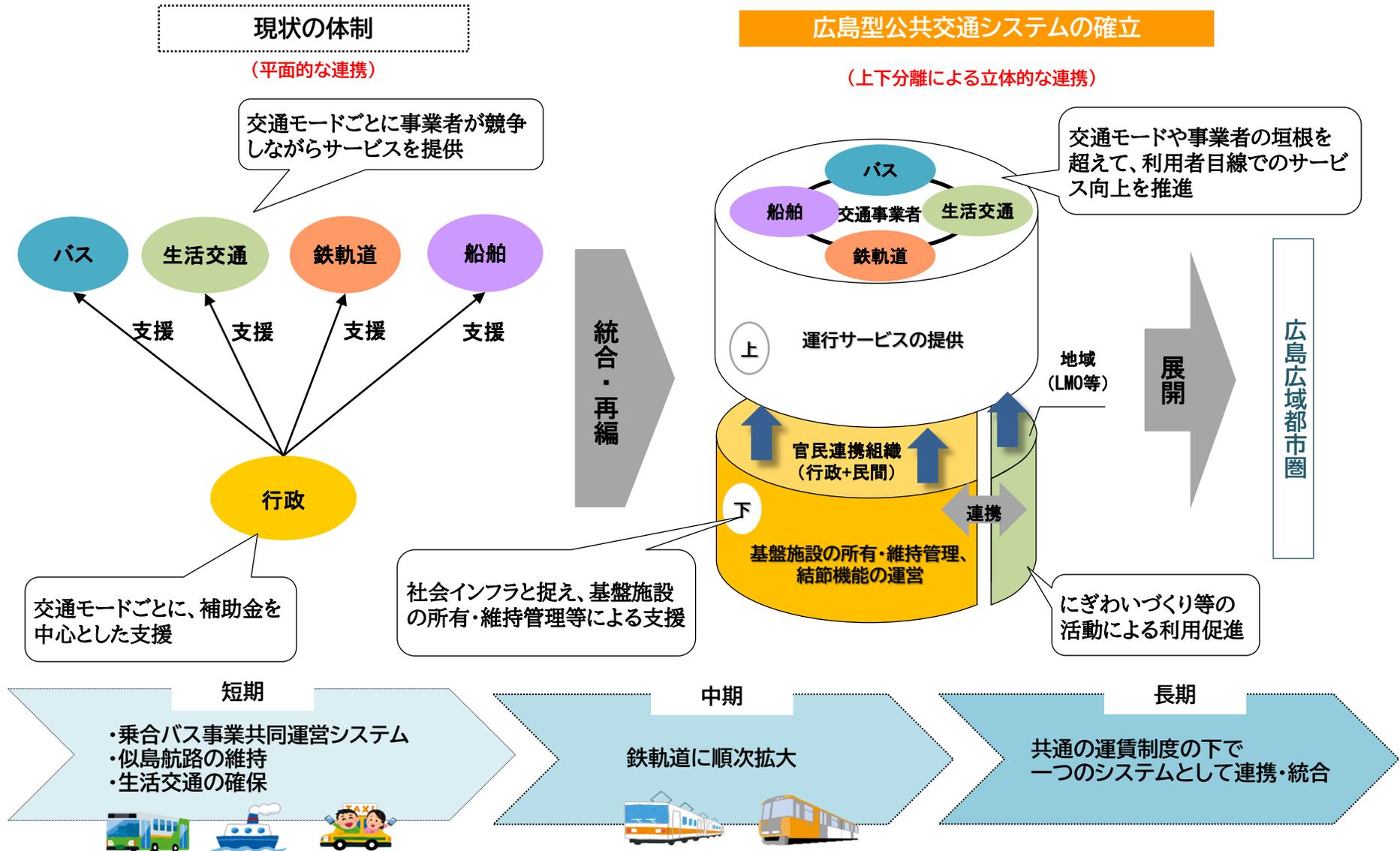
広島型公共交通システムの構築

広島型公共交通システムの全体像



広島型公共交通システムの構築

広島型公共交通システムの運営体制イメージ



広島型公共交通システムの構築

乗合バス事業の共同運営システムについて

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

承認・評価

提案・報告

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

(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リート化、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

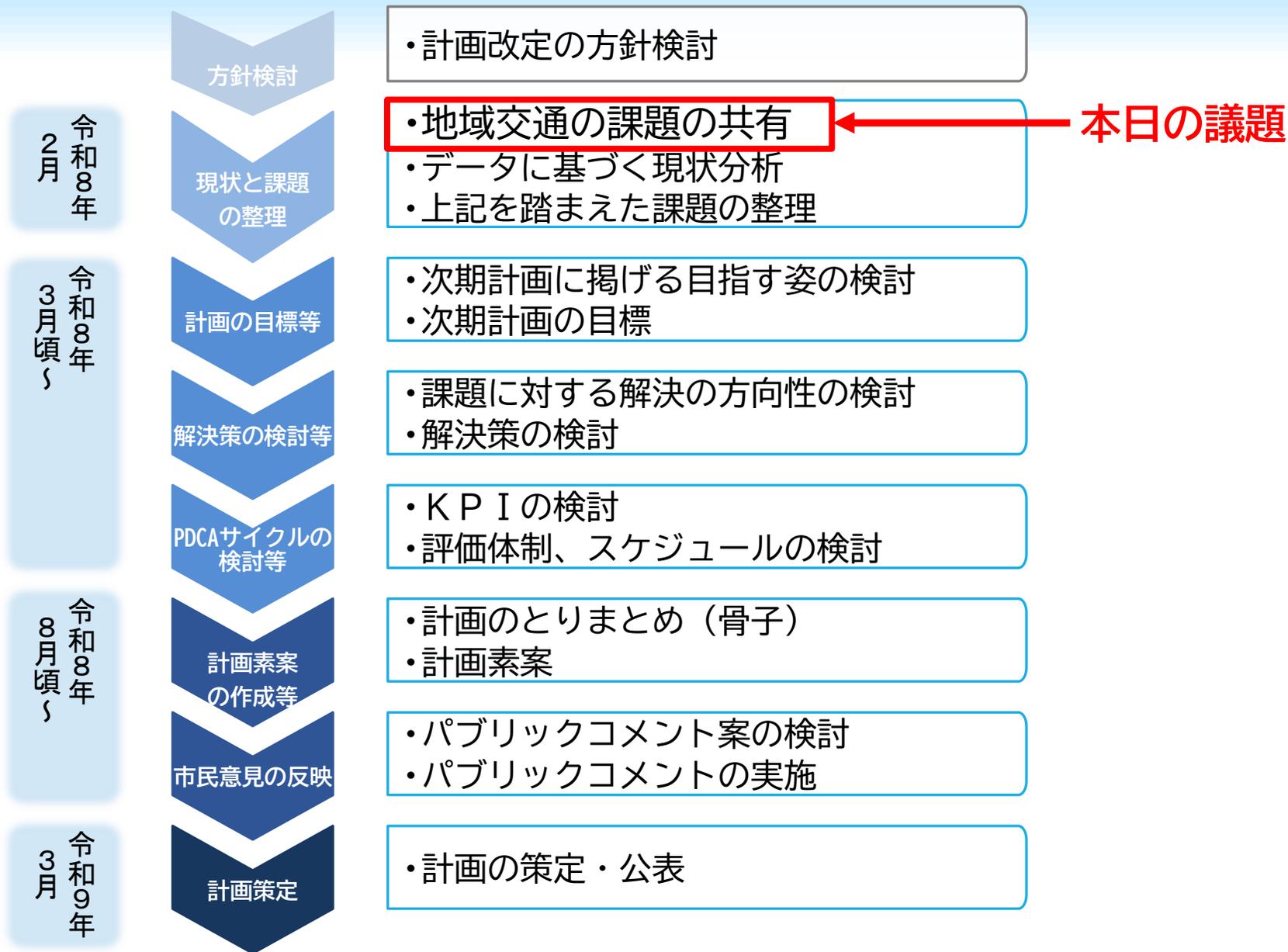
R6.3 市とバス事業者8社
による協定締結



R7.4 事務所を開設し
実質的な稼働開始



広島市地域公共交通計画の改定に係る実施フロー



「地域交通の課題の共有」について(本日の議題)

0. 計画の枠組みの検討

計画の枠組みを具体的に検討しましょう

- これから作成する計画の枠組みを作成することで、計画作成に関する検討(現状診断やKPIの設定)を効果的・効率的に進めることができます。
- ここでは、計画の枠組みを具体的に検討する上で有効な方法を紹介します。

☑ 情報を収集しましょう

地方運輸局・運輸支局や学識者への相談

- 計画のアップデートに取り組むにあたって、様々な地域の事例を把握している地方運輸局・運輸支局に相談してみましょう。
- 地域交通の課題解決に実績のある専門家(学識者等)に相談することも効果的です。

詳細はこちら  ポータルサイト  情報リスト  計画会議資料共有

他地域の事例収集

- 地方運輸局・運輸支局や学識者の助言をもとに、参考とする地域の地域公共交通計画等を確認し、計画作成のストーリー構成や着眼点を検討しましょう。



国土交通省では、2025年度より、地域公共交通計画や法定協議会のアップデートを支援するため、ポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」を公開します。情報収集する際にも活用してみましょう。

☑ 仮説を立てましょう (定性的に課題を把握する)

- 地域交通をとともに創る多様な関係者と対話する場を積極的に作り、移動・まちづくりの観点から現場で抱えるお困りごとをヒアリングすることで、定性的に課題を把握してみましょう。
- 形式問わず、気軽に話し合える「懇談会」や「茶話会」形式で進めることも一考です。

多様な関係者と
勉強会・ワークショップを開催し
それぞれが抱える課題を定性的に把握

交通事業者	現場で抱える課題感の共有
庁内関係部局	地域交通につながる各政策分野の課題
共創関係者	取り入れてみたい新技術の提案
学識者(専門家)	戦略・マネジメント・コーディネート

プラスαの取組例

課題の把握にあたって、
各々がデータを持ち寄り、
一緒に地域交通の課題を
捉えてみる
関係者で集まって、
「自身が考える理想的な
地域交通ネットワーク」に
ついて意見を交わし、実
際に描いてみる

など

計画の骨格となる課題と対策の概要を整理
(これから作成する計画の現状診断を効率的に進めましょう)

☑ 地域の将来像を把握しましょう

- 幅広い政策分野に目を向け、地域社会が目指すべき未来の目標や姿を確認しましょう

政策分野	上位・関連計画【例】
包括	総合計画
まちづくり	都市計画マスタープラン、立地適正化計画
観光振興	観光基本計画、観光圏整備計画
商業	産業振興ビジョン、企業立地戦略
健康・医療・福祉	医療計画、地域福祉計画、バリアフリー基本構想
教育	教育振興基本計画、子ども・子育て支援事業計画
環境	環境基本計画

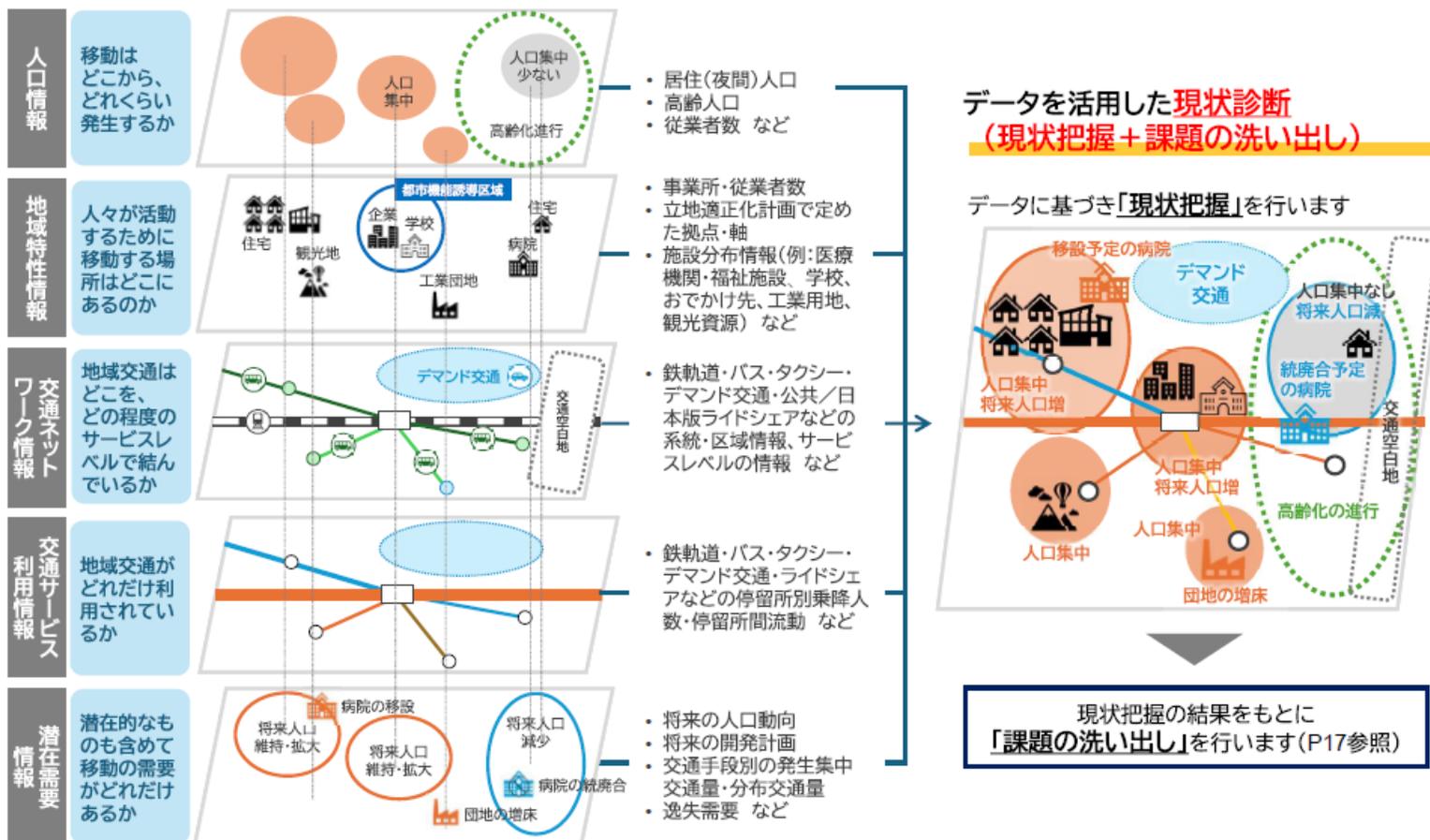
地域交通に求められる役割を整理
(地域交通が目指す姿の検討につなげましょう)

「データに基づく現状分析」について

1. 現状診断

モビリティデータを活用して現状診断を行いましょ

- 設定した計画の枠組みに基づいて現状診断を行っていきましょう。その際には、モビリティ・データを活用し、地域交通の課題や将来の見通しを可視化することが有効です。
- 現状把握にあたっては、①人口情報、②地域特性情報、③交通ネットワーク情報、④交通サービス利用情報、⑤潜在需要情報の5つの情報を重ね合わせることで確認しましょう。



課題の共有

■課題

都心からの直線距離が近いにもかかわらず、都心までの移動に時間を要する地域が存在しているのではないか。

課題の共有と現状分析のデモンストレーション(その1)

現状分析

情報の重ね合わせ

交通ネットワーク情報

×

地理情報

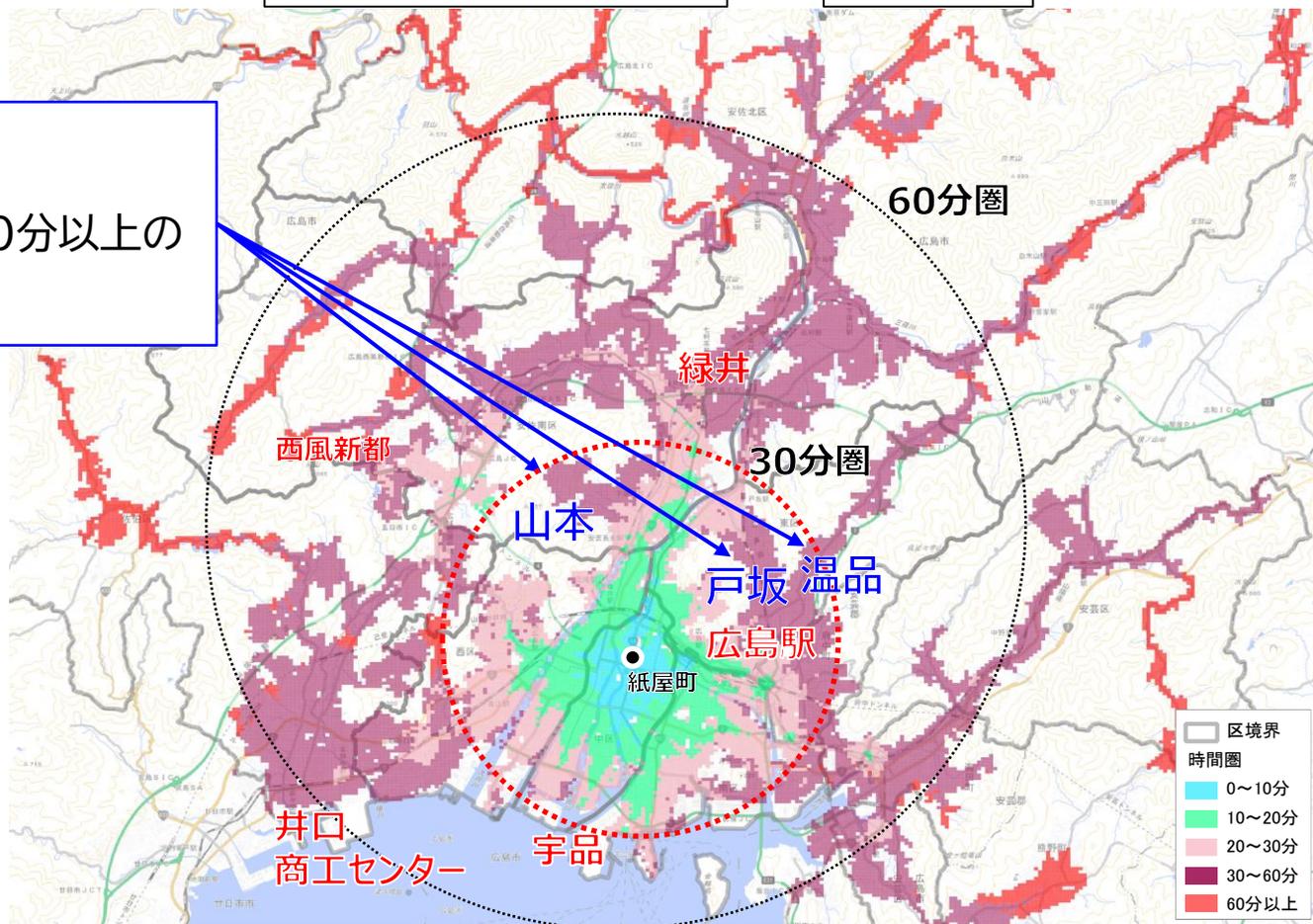
■課題をデータで見た結果

■山本、戸坂、温品

- ・比較的都心に近いが、都心まで30分以上の移動時間を要している。

■考えられる解決策

- ・急行バス路線の導入
- ・バス専用レーンの拡大
- ・路線再編



資料：GTFSデータ (R6.10時点)
※広島市全域の100mメッシュを図化

※バスのみ/鉄軌道系のみ/バス+バス/バス+鉄軌道系/バス+鉄軌道系+バスの時間圏

データ：紙屋町着の時間圏 (朝ピーク：7:30~8:59) (バス・鉄軌道系 乗換含)

課題の共有

■課題

出発地、目的地が同じであるにもかかわらず、時間帯によっては、目的地に到着するまでの時間に大きな差が生じている地域があるのではないか。

課題の共有と現状分析のデモンストレーション(その2)

現状分析

情報の重ね合わせ

交通ネットワーク情報

×

地域特性

×

地理情報

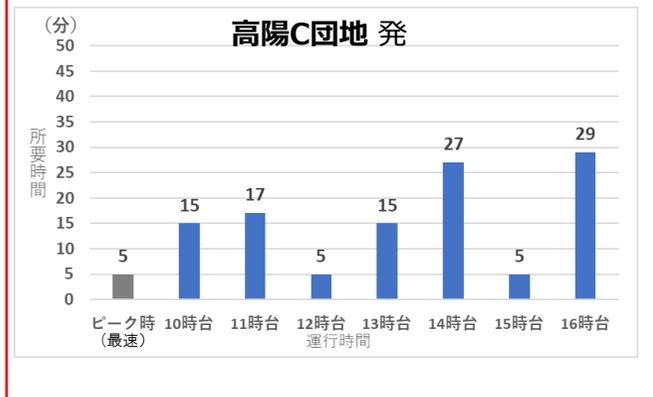
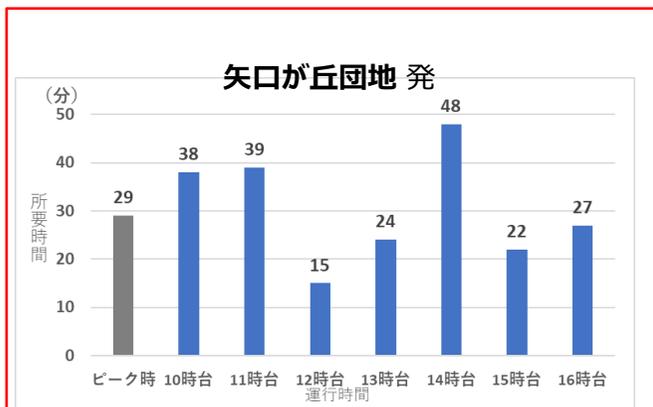
課題をデータで見た結果

■高陽

各団地から地域内の主要な買い物施設である「フジグラン高陽」に到着するまでの時間を比較。

- ・高陽地区においては、各団地と都心部を結ぶバス路線が多く、団地間を結ぶバス路線は少ない。
- ・矢口が丘団地や高陽C団地の場合、乗継の有無や乗車するバスの運行ルートにより、時間帯によって、到着するまでの時間に大きな差が生じている。

位置図・路線図



■考えられる解決策

- ・地域内循環バスの導入
- ・運行ダイヤの見直しによる乗継利便性の確保
- ・公共ライドシェアや地域主体の生活交通の導入

課題の共有

■課題

中山間地域において、公共交通による移動手段がなく(極めて少なく)、日常生活に支障が生じている地域があるのではないか。

課題の共有と現状分析のデモンストレーション(その3)

現状分析

情報の重ね合わせ

交通ネットワーク情報

×

地域特性

×

地理情報

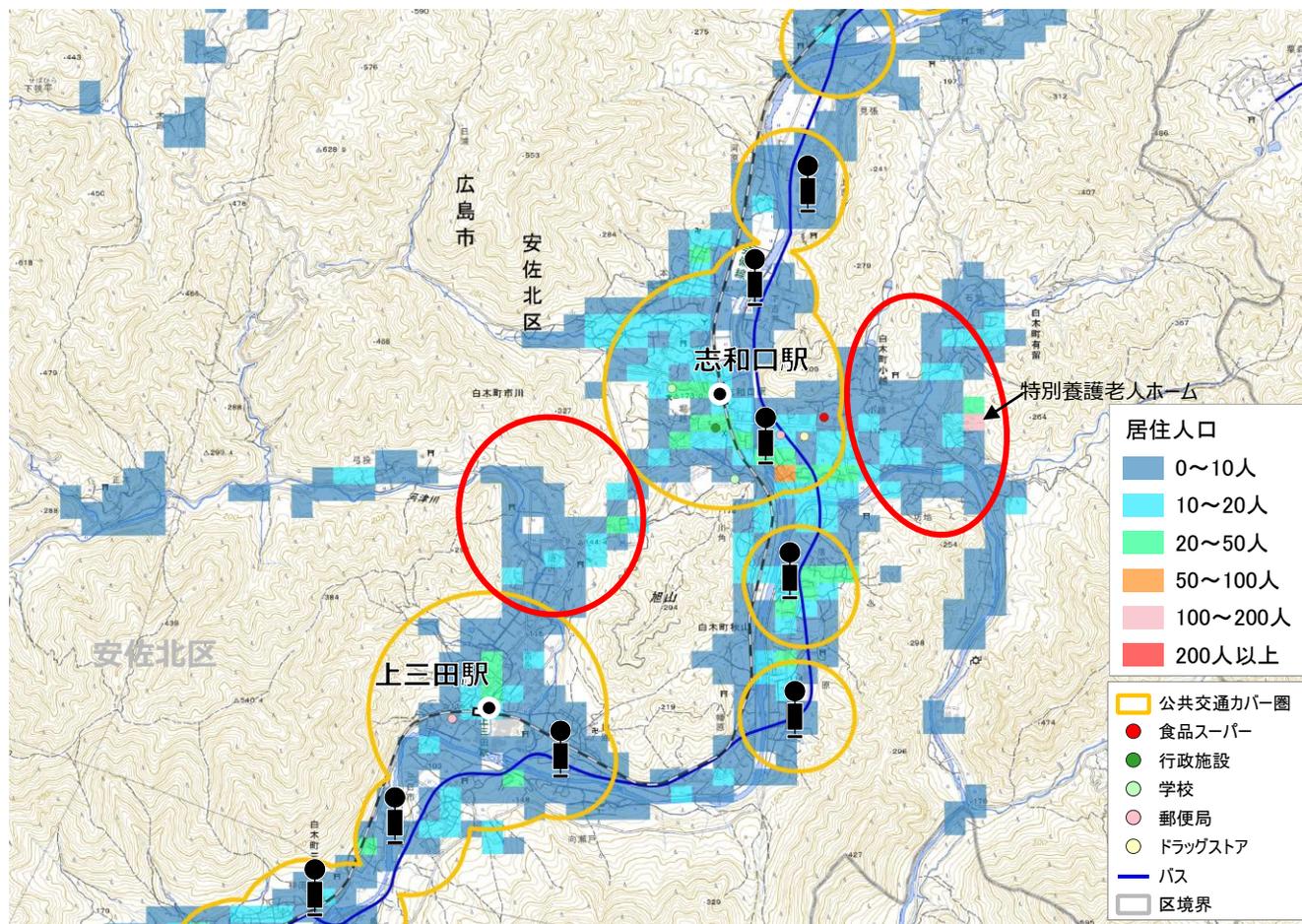
■課題をデータで見た結果

■白木

- ・居住エリアにもかかわらず、バス停や鉄道駅から離れており、公共交通を利用しにくい地域(公共交通カバー圏外)が存在している。

■考えられる解決策

- ・公共ライドシェアや地域主体の生活交通の導入
- ・地域の輸送資源の総動員



お知らせ(次回開催)

年度	広島市地域公共交通活性化協議会における計画改定に係る協議内容（予定）	
令和7年度	第25回（R7.8）	・計画改定の進め方
	第27回（R8.2）	・地域交通の課題の共有
		<ul style="list-style-type: none"> ・意見照会（地域交通の課題） ・課題の洗い出し（とりまとめ） ・データに基づく現状分析 ➔ 課題の整理（案）
	第28回（R8.3頃）	<ul style="list-style-type: none"> ・現行計画の達成状況の評価・検証 ・課題の整理（案） ・次期計画に掲げる目指す姿（案） ・課題に対する解決の方向性（案）
令和8年度	第29回（R8.5頃）	<ul style="list-style-type: none"> ・解決策の検討 ・PDCAサイクル（KPI、評価体制、スケジュール）の検討
	第30回（R8.8頃）	・計画骨子
	第31回（R8.11頃）	・計画素案
	第32回（R9.3）	・計画改定

- ・利用者目線
- ・事業者目線
- ・まちづくり目線

次回の
議題

■課題と解決策の仮説【利用者の視点】

対象者	目的	生活シーン	課題	課題の視点	課題の要因	解決の方向性(狙い)	解決策	解決策の内容
通勤者	通勤	デルタ周辺部から都心やデルタ市街地等への通勤	・時刻表どおりに到着しない。 ・自家用車等に比べて時間がかかる。	定時性/速達性	・ルートが迂回を要する。 ・モード間の乗継が悪い。 ・乗降や停留所が多い。 ・交通渋滞が頻繁に生じる。	公共交通が走行しやすい道路環境整備や運行の適正化等により、公共交通の信頼性や優位性を高める。 移動の質の向上と選択肢の充実により、心理的・物理的な乗車ハードルを下げることで、「我慢して乗るもの」から「積極的に選べる手段」へと変える。	モード間のダイヤ調整	モード間の乗継利便性を高める時刻表の設定
			・勤務場所まで公共交通による移動手段がない。 ・始業時間に丁度良い便がない。	NW/頻度	・大規模な従業地等へのNW(運行頻度、時間)が十分でない。 ・交通結節点に繋がっていない。		鉄軌道系の急行化・複線化／急行バス路線の導入	長距離路線における急行化
			車内が混雑し、移動環境が快適でない。	快適性	供給量(便数)が需要に対応できていない。		バス専用・優先レーンの整備	遅れが生じやすい区間でバス専用・優先レーンを整備
			始発便が遅い/最終便が早いため勤務できる時間が限られている。	利用可能時間	早朝/夜間のニーズを捉えきれていない。		バス路線の再編・新設	通勤できる場所の選択肢を増やす路線の再編・新設
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている。		P&R、C&Rの推進	既存の駐車場・駐輪場(商業施設等)を活かした公共交通へのアクセス
			テレワークなど多様な働き方に対応した柔軟な運賃体系が存在しない。	経済性	多様な料金体系を運用できるシステムが共通化していない。		連節バスの導入	運行路線の輸送力を高め、朝夕の混雑を緩和
							終電・終バス時刻の繰り下げ	通勤/帰宅時の選択肢を増やすことによる利用促進
							支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入
学生	通学	デルタ周辺部等から高校・大学等への通学	・始業時間に間に合う便がない。 ・学校(高校等)まで公共交通による移動手段がない。 ・部活帰りに利用できる便がない。 ・塾まで公共交通による移動手段がない。	NW/頻度	・高校等へのNW(頻度)が十分でない。 ・交通結節点に繋がっていない。	公共交通の有無が進路選択の制約にならない環境を整備する。	バス路線の再編・新設	通学できる学校の選択肢を増やす路線の再編・新設
			長期休暇などがあると定期券が割高に感じる。	経済性	通学期間と定期券の販売期間が合っていない(期間に応じた料金体系となっていない)。		学生向けの料金体系の導入	学生の移動ニーズに対応した運賃制度の導入
高齢者等	買物	デルタ周辺部や中山間地等における買物	・スーパーまで公共交通による移動手段がない。 ・買い物したい時間帯に公共交通で移動できない。 ・公共交通で買い物に行くのと帰りの便まで長い時間待たなければならない。	NW/頻度	・生活圏内にあるスーパー等に行ける公共交通が整備されていない(頻度が不十分)。 ・買い物時間に合ったダイヤになっていない。	公共交通を利用する際のハードルや煩わしさを解消することで、公共交通を「買物で使える手段」へと変える。	バス路線の再編・新設 乗合タクシー等の導入	スーパー、病院、公民館等を結ぶ移動手段について、福祉送迎車両等を活用したライドシェアも含め導入を検討
			バス停や駅まで坂道を登ったり、買い物荷物を持って歩いたりするのがつらい。	円滑性	徒歩圏の実態に合った圏域設定を踏まえたサービス提供になっていない。		自動運転バスの導入	自動運転バス等について課題・対応策等を研究の上、実装・導入を検討
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている。		運行ダイヤの最適化	買い物で利用されるルートや時間帯(午前中～昼間)における利便性の確保
							バス路線の再編・新設 乗合タクシー等の導入	スーパー、病院、公民館等を結ぶ移動手段について、福祉送迎車両等を活用したライドシェアも含め導入を検討
							自動運転バスの導入	自動運転バス等について課題・対応策等を研究の上、実装・導入を検討
							支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入

■課題と解決策の仮説【利用者の視点】

対象者	目的	生活シーン	課題	課題の視点	課題の要因	解決の方向性(狙い)	解決策	解決策の内容	
ファミリー層	娯楽・買物	都心部での買物や娯楽(家族)	公共交通で都心に買い物に行くと費用がかさむ。	経済性	車を利用する場合に比べて割高となっている。	ファミリー層が公共交通を利用する際の煩わしさを解消することで、公共交通を「娯楽・買物で使える手段」へと変える。	家族向けの料金体系	こどもの運賃を分かりやすくしたり(こども運賃の統一)、家族が利用しやすい運賃施策を導入。	
				認知/情報	ファミリー層向けの運賃施策が設けられていても、十分に認知されていない。		商業施設との連携強化	公共交通利用の経済的なメリットと商業施設側にもインセンティブが働く仕組みによる、まちづくりと一体となった移動需要の創出	
			買い物の時間や場所が公共交通の運行ダイヤに制約される。	NW/頻度	デルタ周辺部(自宅側)での移動ニーズに合っていない(複数の外出目的に対応できていない。)		情報提供の強化	周知方法やその内容の改善による、既存サービスのファミリー層への訴求力向上	
				認知/情報	都心等からの運行本数(休日の夕方など)は充足しているが、知られていない。		P&Rの推進	都心の縁辺部における駐車場の活用による、自家用車の利点を活かしつつ利便性の高いデルタ市街地の公共交通へのスムーズな乗り換え促進	
ファミリー層	娯楽・買物	都心部での買物や娯楽(家族)	子どもを連れて公共交通に乗るのは、親にとって負担が大きい。	円滑性	車内やまちのなかで子連れの移動に対応できていない。	外出を躊躇させる要因を取り除くことで、都心部での快適でスマートな移動を支える。	待合環境の整備	周辺民間施設との連携も含めた、子連れや高齢者等でも快適に過ごせる待合環境や乗継環境の整備	
				簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている。		ノンステップ車両等の導入	ベビーカーや車いすでも使いやすい車両の導入	
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	認知/情報	都心等からの運行本数(休日の夕方など)は充足しているが、知られていない。		情報提供の強化	子育て世代向けサービスの充実	公共交通を利用した際のベビーカー宅配サービスや、荷物の預かりサービスなど、自家用車にはない利便性の付加による公共交通の優位性向上
								支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入
若者	娯楽・買物	都心部での買物や娯楽(若者)	路線や運賃、支払方法等の案内がわかりづらい。	認知/情報	都心のバス停が分散しており、支払方法も煩雑となっている。	情報の不透明性と利用ハードルを解消することで、若者が公共交通を利用する際の「心理的コスト」を最小化する。	情報提供の強化	アプリやSNSの活用による若者にフォーカスした情報発信	
				簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている。		支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入	
			若者に合った利用時間や運賃体系になっていないため、使いづらい。	経済性	車を利用する場合に比べて割高となっている。		若者向けの料金体系	郊外から都心への移動や、都心における回遊・滞在に対応した運賃制度の導入	
				認知/情報	車を利用する場合と比べて移動費用に格差はないが、既存の運賃施策が認知されていない。		情報提供の強化	アプリやSNSの活用による若者にフォーカスした情報発信	
高齢者等	通院	デルタ周辺部や中山間地等における通院	・病院等までの公共交通による移動手段がない。 ・通院したい時間帯に公共交通で移動できない。 ・公共交通で病院に行くと帰りの便まで長い時間待たなければならない。	NW/頻度	・生活圏内にある病院等に行ける公共交通が整備されていない。 ・病院からのNW(頻度)が十分でない。	公共交通を利用する際のハードルや煩わしさを解消することで、公共交通を「通院で使える手段」へと変える。	バス路線の再編・新設乗合タクシー等の導入	スーパー、病院、公民館等を結ぶ移動手段について、福祉送迎車両等を活用したライドシェアも含め導入を検討	
				円滑性	徒歩圏の実態に合った圏域設定を踏まえたサービス提供になっていない。		自動運転バスの導入	自動運転バス等について課題・対応策等を研究の上、実装・導入を検討	
			駅やバス停まで長い距離を歩くのがつらい。	認知/情報	駅やバス停まで長い距離を歩くのがつらい。		情報提供の強化	運行ダイヤの最適化	買い物で利用されるルートや時間帯(午前中～昼間)における利便性の確保
								支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入
高齢者等	通院	デルタ周辺部や中山間地等における通院	駅やバス停まで長い距離を歩くのがつらい。	認知/情報	駅やバス停まで長い距離を歩くのがつらい。	公共交通を利用する際のハードルや煩わしさを解消することで、公共交通を「通院で使える手段」へと変える。	バス路線の再編・新設乗合タクシー等の導入	スーパー、病院、公民館等を結ぶ移動手段について、福祉送迎車両等を活用したライドシェアも含め導入を検討	
							自動運転バスの導入	自動運転バス等について課題・対応策等を研究の上、実装・導入を検討	
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている。		情報提供の強化	まちなかでのラストワンマイルとの連携	シェアサイクル等との一体的なサービスや情報提供。
								支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入

■課題と解決策の仮説【利用者の視点】

対象者	目的	生活シーン	課題	課題の視点	課題の要因	解決の方向性(狙い)	解決策	解決策の内容
出張者	ビジネス	市外からのビジネス客	・最適な移動ルートを把握しにくい。 ・路線や運賃、支払方法等の案内がわかりづらい。	認知/情報	・複数の交通機関があるにもかかわらず、その連携が十分でない。 ・都心のバス停が分散しており、支払方法も煩雑となっている。	初見の来訪者に対しても徹底的な「分かりやすさ」を提供する。	情報提供の強化	シンプルな情報による分かりやすい案内
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている		支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入
ファミリー層	観光	観光客(家族)	子どもを連れて公共交通に乗るのは、親にとって負担が大きい。	円滑性	車内やまちなかで子連れの移動に対応できていない。	観光リピーターを躊躇させる要因を取り除くことで、家族での観光における快適でスマートな移動を支える。	待合環境の整備	周辺民間施設との連携も含めた、子連れや高齢者等でも快適に過ごせる待合環境や乗継環境の整備
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている		ノンステップ車両等の導入	ベビーカーや車いすでも使いやすい車両の導入
							子育て世代向けサービスの充実	公共交通を利用した際のベビーカー宅配サービスや、荷物の預かりサービスなど、自家用車にはない利便性の付加による公共交通の優位性向上
外国人	観光	観光客(外国人)	路線や運賃、支払方法等の案内がわかりづらい。	認知/情報	多言語対応の案内板やサインージ、ピクトグラム等による分かりやすい案内が不足している。	外国人に対しても徹底的な「分かりやすさ」を提供する。	情報提供の強化	多言語対応の案内板やサインージ、ピクトグラム等による分かりやすい案内
			支払いシステムがバラバラで使いにくい。	簡潔性	支払いシステムがモードや事業者によって限定されている		支払システムの共通化	一体的に利用できる支払いシステムの導入
全て	災害時	災害時	大雨などの災害時に公共交通がしばしば運休し、外出・帰宅ができない。	耐災害性	災害時の交通モードごとの運行情報の共有ができておらず、代替手段の検討に時間を要する。	災害時に安心して利用できる公共交通を提供する。	交通需要抑制も含めた包括的な交通マネジメント	災害時にも迅速・確実な移動を可能とする交通マネジメントの推進
							災害時の情報提供	災害時にも確実な情報提供
							バス路線の再編/道路改良	アンダーパスの回避/解消

■課題と解決策の仮説【事業者の視点】

課題の視点	課題	解決の方向性(狙い)	解決策	解決策の内容
リソース	担い手が不足している。	【リソース(ヒト・モノ)の共有と最適配分】 個別の事業者が自社内だけでやりくりする限界(人手不足、高額な車両コスト)を、共同利用で打破する。	運転手の共同確保	行政と事業者の連携による、自衛隊退職者や消防職員OB等の再就職案内の強化、企業説明会の開催
	車両等の設備更新費の負担が大きい。		キャリア形成	合同研修等により育成コストを分担
	回送等の営業外での時間的拘束が発生している。		車両の共同保有・相互利用	連節バスや電気バス、自動運転車両など、高額かつ特殊な車両を「地域共通資産」として共同保有
データ	共有すべきデータが定まっていない。	【データの一元化とプラットフォームの共有】 「情報のバラバラさ」や「決済の不便さ」という最大級のハードルをデータ共有と技術で解決する。	リアルタイム運行データの完全公開(GTFS-RT)	全事業者が同一のフォーマットで遅延や混雑情報を発信し、共通のWebサイトやアプリ、Googleマップ等へ反映
	データを活かしきれていない。		共通精算基盤の運用	利用者がどの会社のバス・電車に乗っても、最適な割引(乗り継ぎ割引、上限額設定など)が自動計算される仕組みを共同で開発・維持し、精算システムを一本化
			人流・利用実績データの共有・共同分析	独力では見えなかった「潜在的な移動ニーズ」を発掘し、効果的なサービス改善
体制	関係者間の濃密なコミュニケーションが不足している。	【戦略的な検討体制の構築】 行政と事業者が「対等なパートナー」として意思決定する場を定着させる。	官民合同の「タスクフォース」設置	「広島交通という一つの商品」をどう売るか、という共通の経営視点による議論の場を構築
	災害時等の情報共有が不足している。		「共同運行管理組織」の設置	イベント時や災害時の臨時ダイヤ、深夜帯のタクシー補完運行などを一括でコントロールする司令塔機能を設置
	案内・サイン等が統一されていない。		標準化ガイドラインの策定	案内板の表記、車両のデザインルール、接客マナーなどを「広島ブランド」として統一するための基準の策定
市民へのアプローチ	市民へのアプローチが十分でない。	【社会的合意形成への共同アプローチ】 「一般車の渋滞」や「路線の廃止」といった社会的反発に対し、事業者全体で向き合う。	「公共交通利用促進(モビリティ・マネジメント)」の共同実施	「クルマから公共交通へ」という啓発活動を、一社の広告ではなく、地域の公共交通網を守るための社会的な運動として共同で展開