

経営計画

(令和7年度～令和11年度)

【アクションプラン】

令和8年3月

一般社団法人バス協調・共創プラットフォームひろしま

■ アクションプランの位置づけ



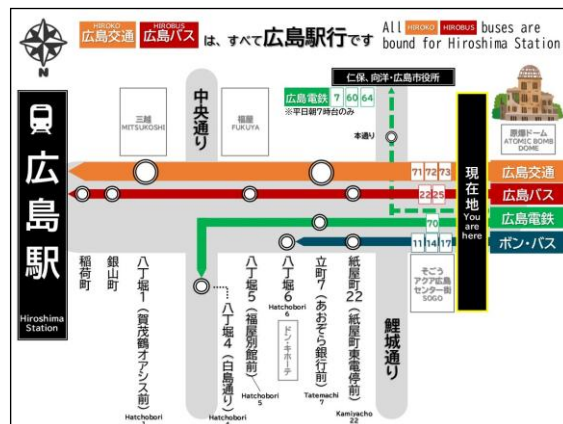
戦略1 利用者目線での徹底した利便性向上

バス停の乗継環境・待合空間の改善

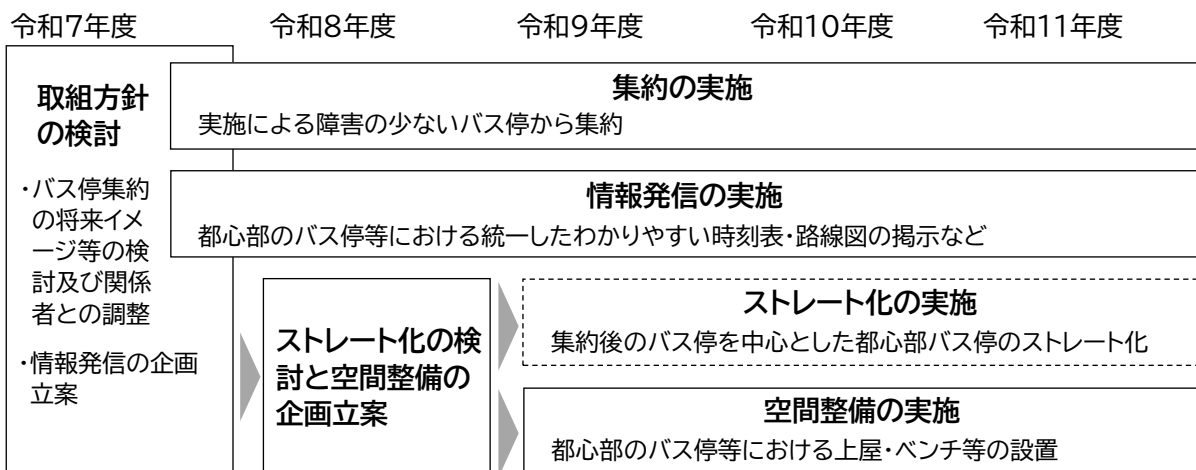
重点取組

相生通りを中心に都心部のバス停の環境改善を目指し、バス停の集約・ストレート化及び空間整備等を進めるほか、市域内の「基幹バス」(共同運行路線や幹線軸など)の主要なバス停においても空間整備等を進めます。

▶ 令和8年3月に集約した「紙屋町(原爆ドーム前)」バス停に掲示したわかりやすいデザイン路線図



実施スケジュール

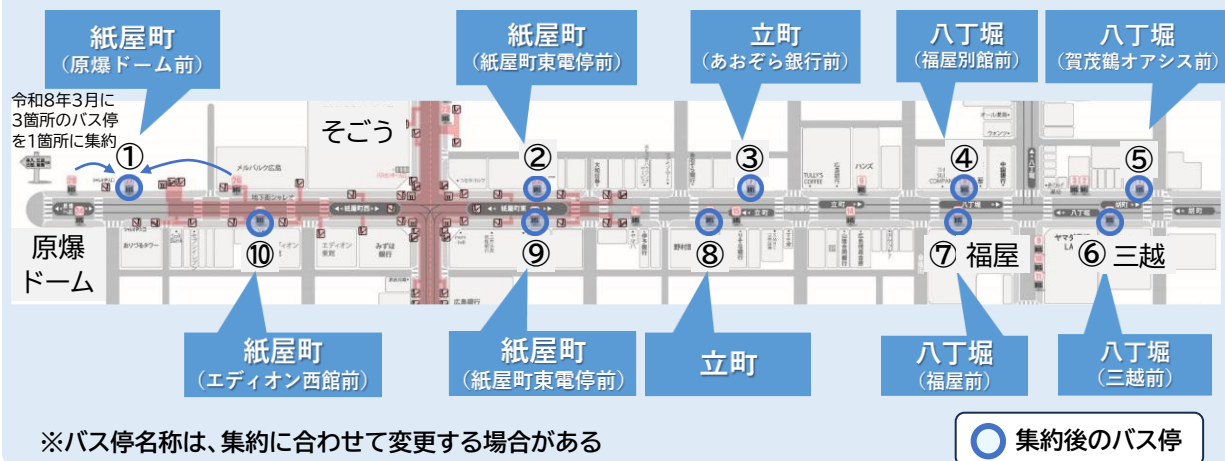


▶ バス停のストレート化については、道路管理者である国または市が実施主体となる。

概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
10万円 バス停集約 1箇所 (案内表示の刷新)	3,800万円 ・バス停集約 1箇所 (標柱撤去など) ・バスロケ高度化 27基	3,700万円	2,800万円	6,300万円
		・バス停集約(上屋・標柱の移設、バスロケ設置など) 6箇所 ・利用者の多いバス停における上屋・ベンチ整備 1箇所/年		

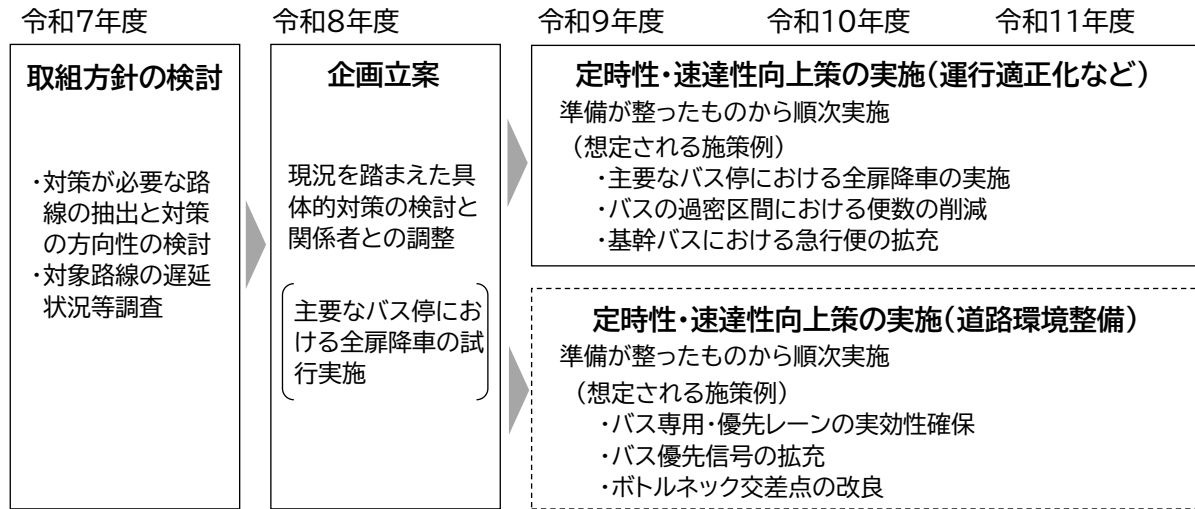
<相生通りのバス停集約のイメージ>



定時性・速達性の向上

定時性・速達性の向上のため、運行適正化などバス事業者主体の取組を推進するとともに、バスが運行しやすい道路環境整備の早期実現を目指し、市の協力も得ながら関係機関との調整を進めます。

■ 実施スケジュール



- ▶ 道路環境整備については、交通管理者である県警や道路管理者である国または市が実施主体となる。
- ▶ バス優先信号の拡充については、リアルタイムな信号制御が可能な新たな優先信号システムの活用も視野に入れて、今後、具体的に調査・検討することになる。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
		（未計上） ・令和8年度の企画立案で決定した定時性・速達性向上策の実施		



どの扉からも降車でき、停車時間の短縮が期待できる「全扉降車」



バスの定時性を確保するための「バス専用レーン」



人工衛星によりバスの位置情報を把握し、交差点に近づいたことを認識すると青信号が最大10秒延長する「バス優先信号システム」（神戸市が令和6、7年度に実証実験を実施）

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

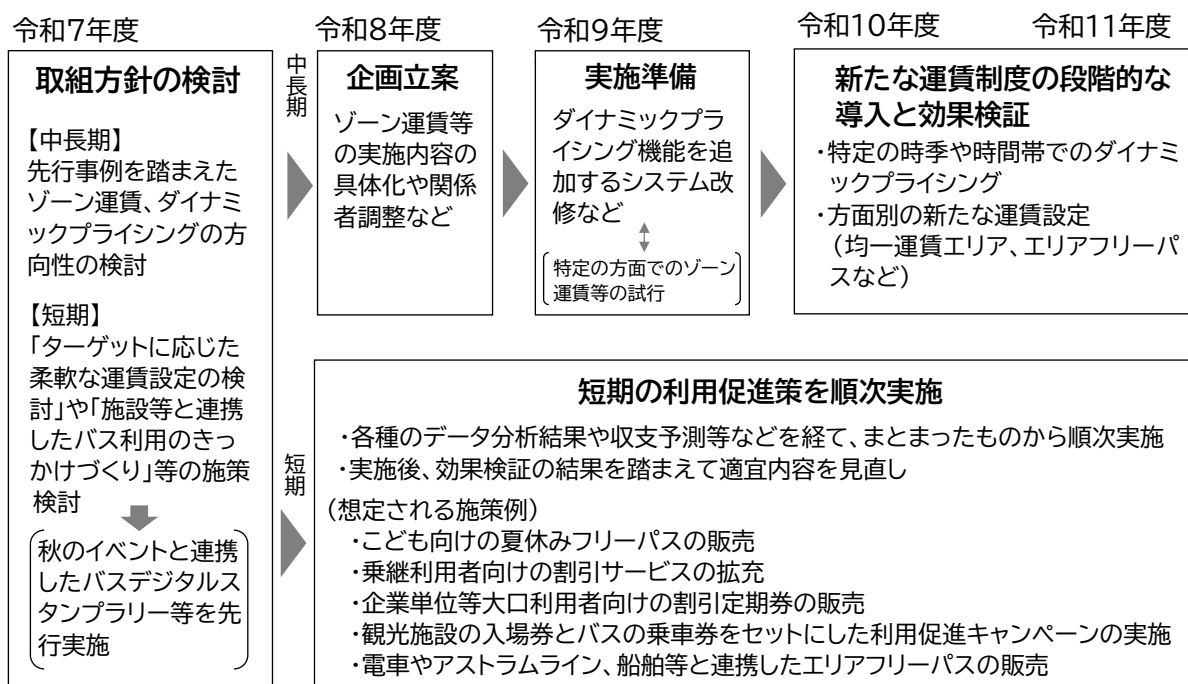
重点取組

運賃設定の多様化による潜在的な需要の掘り起こしと利用促進

他分野や他の交通モードとの連携による新たな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など新たな運賃制度の導入に向けた中長期的な取組を推進するとともに、短期的な取組を順次実施していきます。

■ 実施スケジュール



- ▶ 必要に応じて、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画策定や、国への制度見直しの働きかけなどを行うことになる。
- ▶ 中長期の取組については、戦略3の取組との連携を図りながら進める。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
60万円 スタンプラリーの実施 (広報費・消耗品費)	240万円 ・収支予測 (業務委託)	300万円 ・収支予測 (業務委託)	300万円 ・収支予測 (業務委託)	300万円 ・収支予測 (業務委託)
		(未計上) システム改修 (ダイナミックプライシング機能追加)		



ダイナミックプライシングの事例
(富士急バス)



秋のイベントと連携したデジタルスタンプラリーと、利便性を高めた乗車券
(デジタルシティバスの利用時間を延長)を組み合わせて展開<令和7年度>



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 重点取組

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なバスネットワーク等の構築

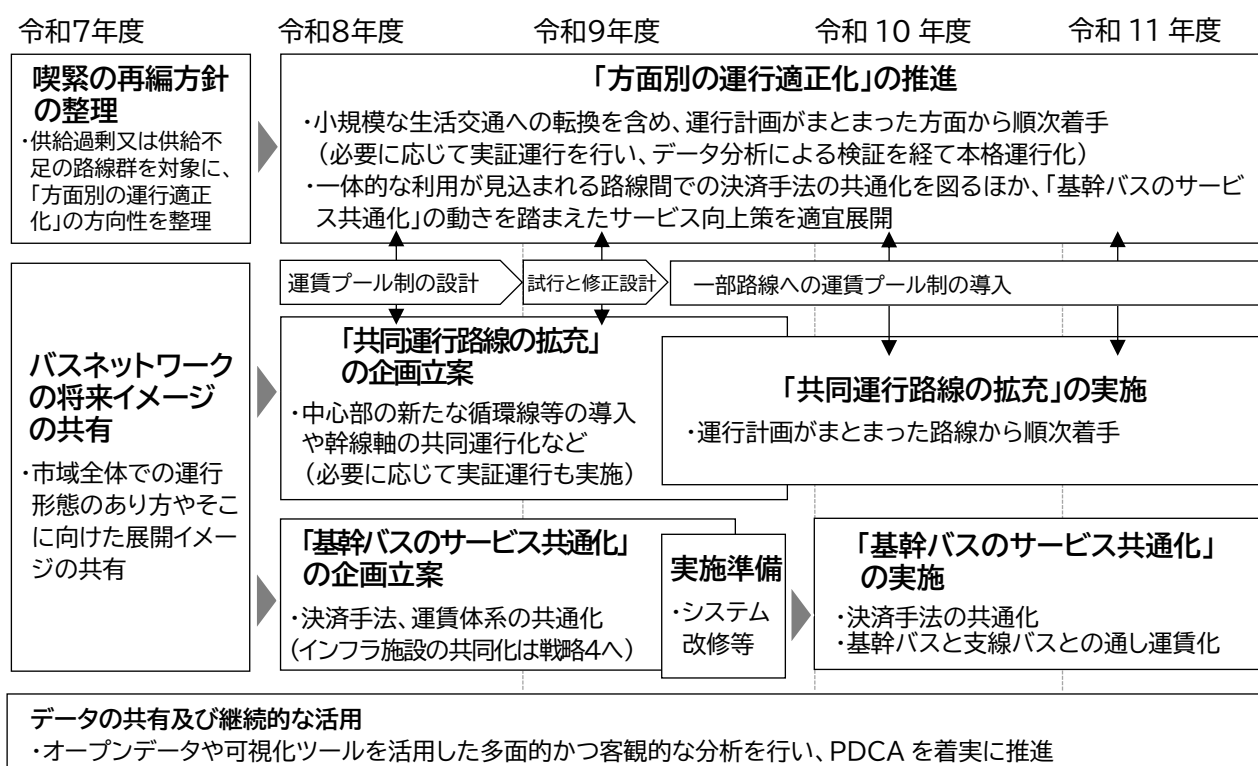
バス事業者間での乗降者数等のデータの共有及び継続的な活用

各社単独ではない複数社が一体となった全体最適なネットワークの実現に向けて、現在、供給過剰又は供給不足となっている路線群を、令和11年度までに方面別に需要や地域特性に応じた持続可能で使いやすいものへと再編するとともに（「方面別の運行適正化」）、中心部での共同運行による新たな循環線等の導入や、都心と郊外を結ぶ幹線軸での路線の共同運行化などを進めます。

また、将来の市内全域での質の高いサービス提供を見据えて、まずは「基幹バス」（共同運行路線や幹線軸など）の決済手法、運賃体系の共通化やインフラの共同化などに取り組みます。

なお、こうした取組に当たっては、オープンデータや可視化ツールを活用し、PDCA を着実に推進します。

■ 実施スケジュール



- ▶ 必要に応じて、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の策定を行うことになる。
- ▶ 「方面別の運行適正化」や「共同運行路線の拡充」などの取組を進めるに当たっては、バスネットワークが他の交通モードと一体的に機能するものとなるよう、全体最適を目指す。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
3,800 万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行 など	6,700 万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行（小型車両の導入含む） ・運賃プールの制度設計及びシミュレーション など	8,000 万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行※ など （未計上） ・運賃プール精算のためのシステム設計 ・決済システム改修	8,000 万円 ・再編案立案等に要するデータ分析 ・再編に向けた実証運行※ など （未計上） ・運賃プール精算システムの維持管理	

※再編内容に応じ、今後、小型車両の導入経費を追加

方面別の運行適正化のイメージ

①北部方面 〔広交〕〔広電〕〔備北〕

- ・幹線と枝線の明確化による運行の効率化
- ・枝線のうち、可部以南との往来が少ないものについて、交通拠点におけるフィーダー化、複数路線の統合による面的な運行、車両の小型化などを検討
- ・乗継地点における待合環境の整備やフィーダー区間の増便など、利便性の維持・向上策も実施

〔令和8年度上期を目途に、適正化の方針について結論を得る〕

②アストラムライン沿線 〔フォ〕〔広電〕〔広交〕

- 〔あさひが丘・久地〕
- ・路線重複（フォーブル、広電）の解消、解消に合わせた等間隔運行化
- 〔安川通り沿線〕
- ・高いサービス水準にありながら利用されていない路線について、便数を削減し、車両・運転者を他路線のサービス向上に活用

〔令和8年度以降、一部路線で実証運行を行い、令和9年度から段階的に本格運行化する〕

③己斐方面 〔HD〕

- ・利用が少なく採算性が低下している路線について、車両の小型化により持続性を確保しつつ、きめ細やかなルートとすることで利便性を向上
- ・西広島駅北口広場（整備中）への乗り入れによる、鉄軌道駅への所要時間の短縮や定時性向上

〔令和8年度に実証運行を行い、令和9年度からの本格運行を目指す〕

④西部方面 〔広電〕

- ・一部の路線を地毛での乗り継ぎを前提とした路線網へ再編することによる運行の効率化
- ・各団地と地毛との間の等間隔運行化及び地毛への待合環境の整備
- ・地毛・五日市駅と団地とを結ぶ路線の新設

〔令和8年度の実証運行及び令和9年度からの段階的な本格運行を目指す〕

将来に向けた更なる取組のイメージ

- ・運行適正化の状況を踏まえながら、中心部での共同運行による新たな循環線及び交通拠点間を結ぶ東西軸等の導入や（必要に応じて実証運行も実施）、都心と郊外を結ぶ幹線軸での路線の共同運行化などを進める。
- ・また、長期的視点を持って、路面電車との適切な役割分担等による都心の過密解消と効率性の向上にも取り組む。

【凡 例】

- : 適正化の対象となっている路線（→ は議論が具体化しているもの）
 - : 現時点において、適正化の議論を先行的に進めているエリア
 - … : 現在の運行事業者
- | | | | |
|-------|-------|------|---------|
| 〔広電〕 | …広島電鉄 | 〔備北〕 | …備北交通 |
| 〔広バス〕 | …広島バス | 〔JR〕 | …JRバス中国 |
| 〔広交〕 | …広島交通 | 〔HD〕 | …HD西広島 |
| 〔芸陽〕 | …芸陽バス | 〔フォ〕 | …フォーブル |

⑤高陽方面 〔広交〕〔JR〕〔広バス〕

- ・幹線において、重複区間（広交・JR）の等間隔運行化や、供給過剰となっている時間帯における便数の削減
- ・高陽地区以南との往来が少ない路線を安芸矢口駅でフィーダー化し、地区内移動に特化した路線を新設（令和7年度の実証運行結果を分析・評価し展開）

〔新設路線の運行形態について、令和8年度中に結論を得る〕

⑥東部方面(海田・瀬野) 〔芸陽〕〔広電〕〔広バス〕

- ・山陽本線と並走する一部路線の瀬野駅でのフィーダー化や、利用状況を踏まえた車両の小型化を検討
- ・大州通りにおける路線重複（芸陽・広電・広バス）の解消、解消に合わせた等間隔運行化

〔令和8年度上期を目途に、適正化の方針について結論を得る〕

⑦東部方面(矢野・熊野) 〔広電〕

- ・路線重複の解消による運行の効率化とネットワークの分かりやすさの向上
- ・ルートの見直しなどによる矢野駅への速達性向上や、熊野町内の商業施設等へのアクセス性向上

〔令和8年度から段階的に取組を進める〕

※本イメージは令和8年3月までの議論の状況を取りまとめたものであり、進捗に応じて適宜更新します。
※運行適正化の実施に当たっては、広島市が設定した「ネットワーク軸と目指すべきサービス水準（別紙）」を踏まえつつ進めます。

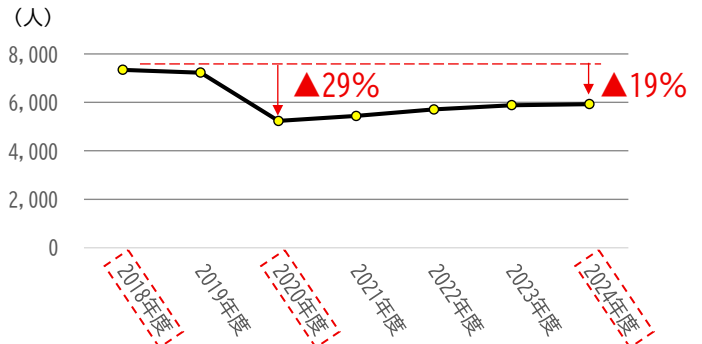
【現時点で検討している各方面の再編内容】

- ※ 令和8年3月までの議論の状況を踏まえ、③己斐方面、④西部方面、⑤高陽方面、⑦東部方面（矢野・熊野）について掲載しています。
- ※ 今後、その他の方面を追加するほか、今回掲載した方面も含めて、運行ルートや「ネットワーク軸と目指すべきサービス水準」を踏まえた運行便数などの詳細な内容を順次追加するなど、検討の進捗に応じて適宜更新します。

(1) 現状と問題点

当方面は、県道伴広島線周辺に造成された複数の団地により形成されたエリアであり、公共交通はＪＲ山陽本線、広電宮島線・市内線、路線バスが運行されています。このうち、路線バスは西広島駅や都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- 2018年度に約7,300人/日であったエリア全体の利用者数は、コロナ禍により2020年度に約5,200人/日に減少。その後、2024年度時点で約6,000人/日まで回復したが、コロナ禍前の水準まで回復しておらず、採算性が低い



【1日当たり利用者数の推移】

- 八幡川の谷筋周辺や団地内には狭隘、急こう配の道路が多く、大型車両での運行が困難であることから、需要が想定されるもののサービスを提供できていないエリアがある。また、西広島駅北口地区も道路が狭隘なため、全てのバス路線が南口へ向かっているが、時間帯によって生じる己斐橋西詰交差点の混雑により、鉄軌道駅へのアクセスに時間を要している



【現行のバスネットワーク】

(2) 再編の方向性

- 採算性の向上
特に利用が少なく採算性が低下している路線について、車両の小型化により運行経費を縮減し、採算性を向上させる
- 小型車両の導入
 - ・ 狭隘な道路への乗り入れにより新たなエリアでサービスを提供し、潜在的な移動需要の掘り起こしを行う
- 再編に合わせた利便性向上
 - ・ バス停以外の希望の場所で乗降できる、フリー乗降区間の新設
 - ・ 一部の路線を 2026 年 3 月暫定供用予定の西広島駅北口駅前広場発着とすることによる鉄軌道駅への所要時間の短縮や、己斐橋西詰交差点を経由しないことによる定時性の向上



【小型車両による運行】



【フリー乗降区間の新設】



【西広島駅北口駅前広場（イメージ）】

- 将来的なネットワークのあり方の検討
アストラムラインの西広島駅までの延伸及び都市計画道路己斐中央線の整備など、周辺環境の変化を見据えたバスネットワークを検討する



【都市機能の集積が進む西広島駅周辺地区】

(3) 再編スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
採算性の向上、小型車両の導入、再編に合わせた利便性向上	→		→		

…協議調整、再編案立案、実証運行など
 …本格運行

(1) 現状と問題点

当方面の五日市地区は、八幡川や岡ノ下川の上流に複数の団地が造成され、下流には住宅や生活関連施設（商業施設、病院等）が集積しており、公共交通はＪＲ山陽本線、広電宮島線、路線バス、オンデマンド交通が運行されています。このうち、路線バスは主に五日市駅方面や都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- ・朝夕のピーク時以外は利用者が少なく、採算性が低い
- ・日中は、都心方面へ向かう人よりも地区内で移動する人の方が多いが、バスは終日、当該地区と都心方面との間を直通運行しており、需要と供給が一致していない
- ・各団地からは、五日市駅方面と都心方面の２つの路線が運行しているが、五日市駅方面はＪＲ山陽本線の発車時刻に合わせたダイヤに、都心方面は広島バスセンター周辺への通勤利用者の利便性を考慮したダイヤにされているなどの理由により、両者の運行間隔が調整できず、団子運転となっている
- ・コイン通りなど慢性的に渋滞する道路を回避して運行されているため、人口密集地にも関わらず、サービスを提供できていないエリアがある

時	分			
6	バ 五 25 30			
7	五 00	バ 05	五 35	バ 40
8	五 15		バ 33	五 55
9	バ 18		五 30	
10	バ 五 13 15			
11	五 00	バ 03	五 45	

(五：五日市駅方面、バ：広島バスセンター方面)

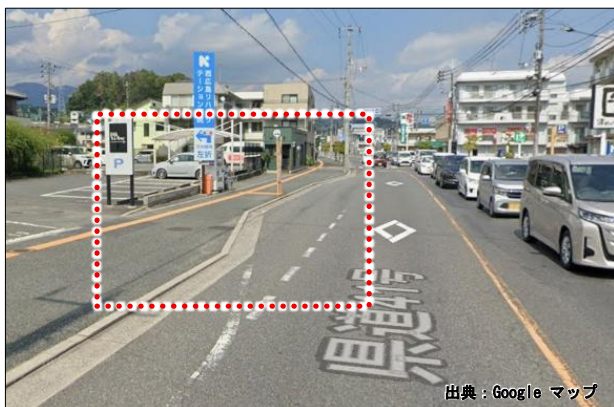
【東観音台団地の時刻表】



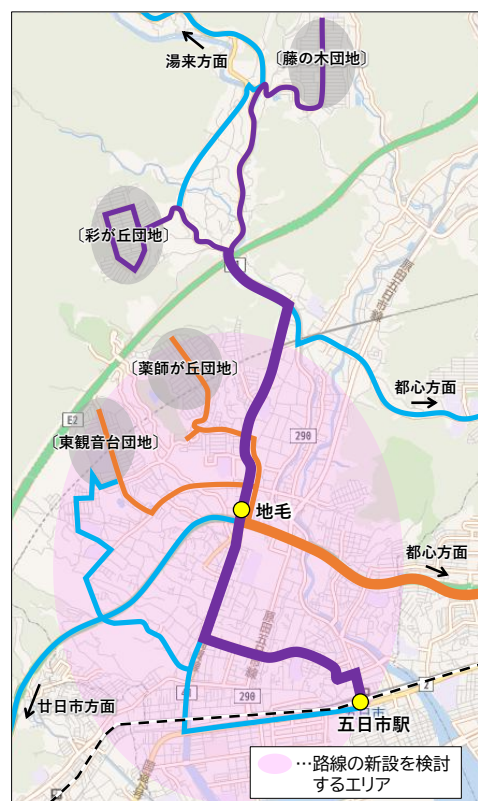
【現行の主なバスネットワーク】

(2) 再編の方向性

- 地毛を中心とした再編による効率性の向上
 - ・各団地から2つの路線が運行されているところを、「五日市駅方面行きをメインとする団地」と「都心方面行きをメインとする団地」に再編し、直通便がない方面への移動は地毛での乗り継ぎを基本とすることで運行の効率化を図る
- 再編に合わせた利便性向上
 - ・各団地と地毛との間のダイヤを等間隔化する
 - ・地毛での乗り継ぎを円滑化するため、待合環境を整備する



【地毛バス停（下り）の現状】



【再編イメージ】

- ・運行効率化によりねん出した車両・運転者を活用し、一定の需要が想定できる五日市駅や生活拠点と団地とを結ぶ路線の新設や、交通状況を踏まえたルート変更を検討する
- 更なる運行効率化

五日市駅北口広場に出発時間の調整のための待機場所を確保することや、地区内に、待合場所や運転者の休憩施設等のターミナル機能を有する運行拠点を新設することの可能性を探る



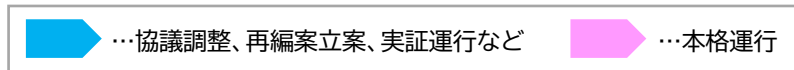
【五日市駅北口広場】



【運行拠点の整備例】

(3) 再編スケジュール

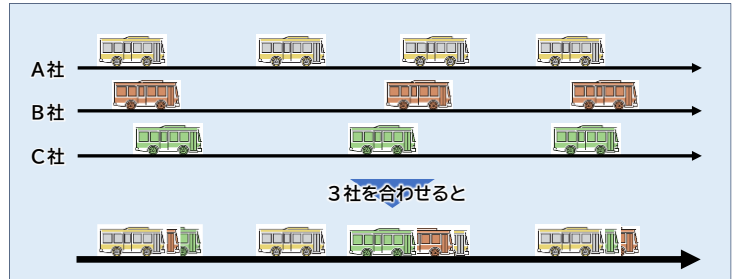
	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
地毛を中心とした再編 による効率性の向上、 再編に合わせた利便性 向上					



(1) 現状と問題点

当方面は、主要地方道広島三次線の南北に造成された複数の団地により形成されたエリアであり、公共交通はＪＲ芸備線、路線バス、乗合タクシー等が運行されています。このうち、路線バスは主に広島交通、ＪＲバス中国の２社が都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- ・各団地を発着する路線が重複する幹線区間（主要地方道広島三次線）では、運行頻度は高いものの団子運転となっているほか、朝夕のピーク時以外はバスの利用者が少なく、非効率な運行となっている



【団子運行（イメージ）】

- ・いずれの団地も、日中は、都心方面へ向かう人よりも地区内で移動する人が多いが、バスは終日、各団地と都心方面との間を直通運行しており、需要と供給が一致していない
- ・一定の人口規模があるにも関わらずバスの便数が少なく、日中に運行がない時間帯のある団地がある



【現行のバスネットワーク】

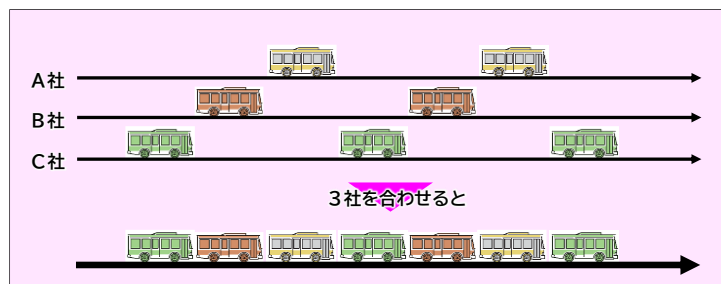
矢口が丘・高陽台の時刻表(都心方面)

矢口が丘上バス停		高陽台上バス停	
時	分	時	分
6	54	6	
7	07 54	7	32
8	54	8	54
9	34	9	25
10	24	10	
11		11	
12		12	
13	28	13	19
14		14	
15	18	15	
16	04	16	05
17		17	
18		18	38

(2) 再編の方向性

➤ 幹線区間の運行適正化

広島交通・JRバス中国が重複して非効率な運行となっている幹線区間のダイヤを等間隔化することで使いやすさを向上させるほか、供給過剰となっている時間帯の便数を削減し、適正化を図る

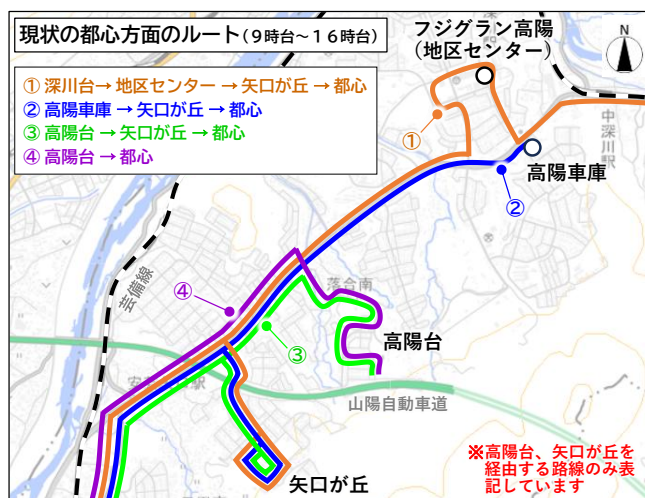


【等間隔化（イメージ）】

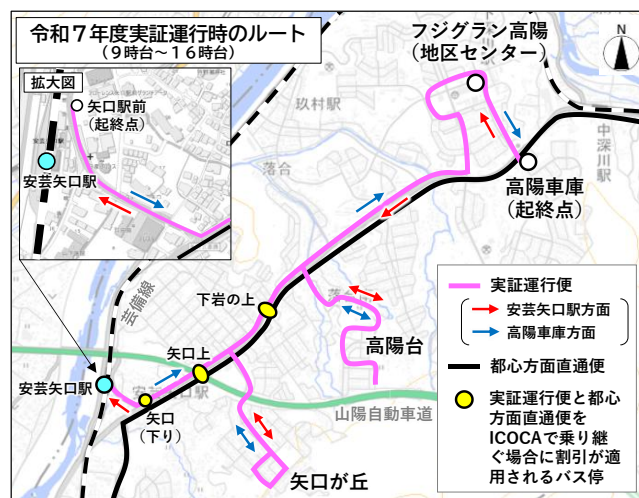
➤ 路線の新設（下図参照）

- ・ 令和7年度の実証運行の結果を踏まえ、日中に、高陽地区以南との利用者の往来が少ない路線を安芸矢口駅でフィーダー化し、沿線の団地と地区内の主な目的地（安芸矢口駅や地区センターなど）とを結ぶ「路線の新設」を検討する
- ・ 安芸矢口駅以南の運行を取りやめることによりねん出した車両・運転者を活用し、団地から幹線までの間の運行回数を増加することについても併せて検討する

【再編前】



【再編イメージ】



(3) 再編スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
幹線区間の運行適正化、 路線の新設					

➡ …協議調整、再編案立案、実証運行など
 ➡ …本格運行

参考（令和7年度実証運行時における取組）

車庫や休憩施設の共同利用



JRバス中国が広島交通の高陽車庫を利用



JRバス中国の運転手が、
広島交通の高陽営業所内の
休憩室を利用



商業施設でのバスの到着予定時刻の案内



安芸矢口駅での乗換案内（バス時刻表の掲示）



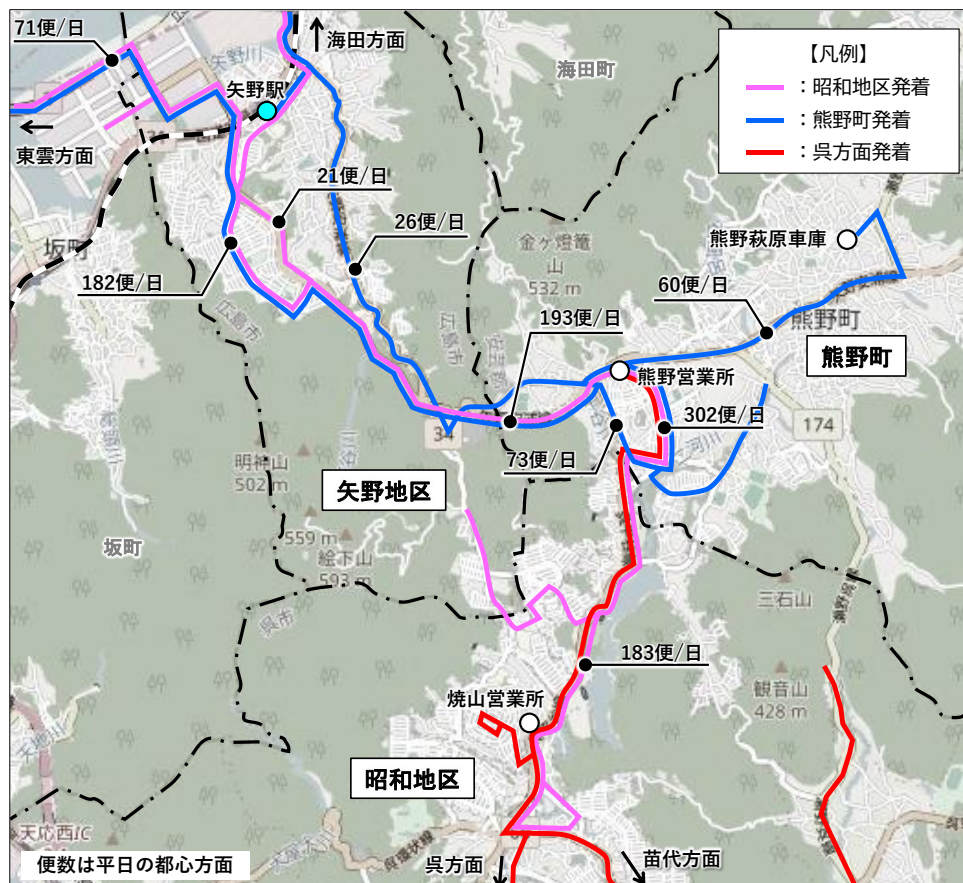
(1) 現状と問題点

当方面は、安芸区矢野地区、熊野町、呉市昭和地区からなるエリアであり、公共交通はＪＲ呉線、路線バス、コミュニティバスが運行されています。このうち、路線バスは矢野駅や都心方面との間の輸送を担っていますが、以下の問題点を有しています。

- ・ 熊野町と昭和地区との間は複数のバス路線が重複し運行本数が多いが、朝夕ピーク時以外は利用者が少なく、非効率な運行となっている
- ・ 車両・運転手の不足などにより、一定の需要が想定されるもののサービスを提供できていないエリアがあるほか、朝ピーク時は矢野駅に向かう需要が大半にも関わらず、大回りのルートとなっており、移動に時間を要しているエリアがある
- ・ 矢野地区には、住宅が密集しているにもかかわらず狭い道路が多く、大型車両での運行が困難であることから、需要が想定されるもののサービスを提供できていないエリアがある



【住宅密集地の狭い道路（矢野地区）】



【現行のバスネットワーク】

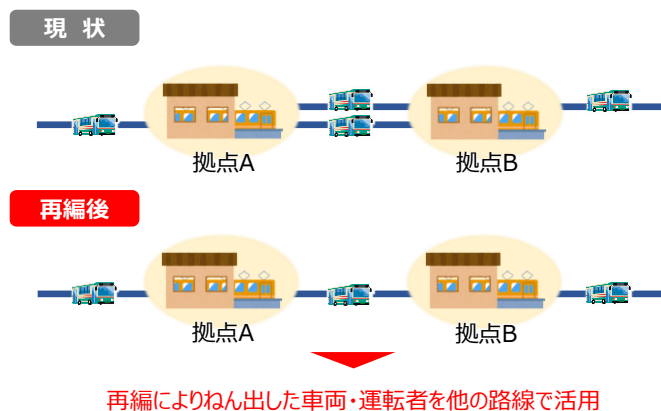
(2) 再編の方向性

➤ 路線重複の解消

- ・熊野町と昭和地区との間で重複している路線について、日中の便を統合することにより、運行の効率化を図るとともに、ネットワークの分かりやすさを向上させる
- ・重複の解消によりねん出した車両・運転者を活用し、需要が想定できるエリアの増便を行うほか、経由地やルートを追加などにより、熊野町内の商業施設等へのアクセス向上や矢野駅への速達性向上を図る

➤ 小型車両の導入

潜在的な移動需要を掘り起こすため、小型車両の導入による、狭隘な道路への乗入れやバス停以外の希望の場所で乗降できるフリー乗降区間の新設を検討する



【重複の解消（イメージ）】



【小型車両による運行】

(3) 再編スケジュール

	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
路線重複の解消					



…協議調整、再編案立案、実証運行など



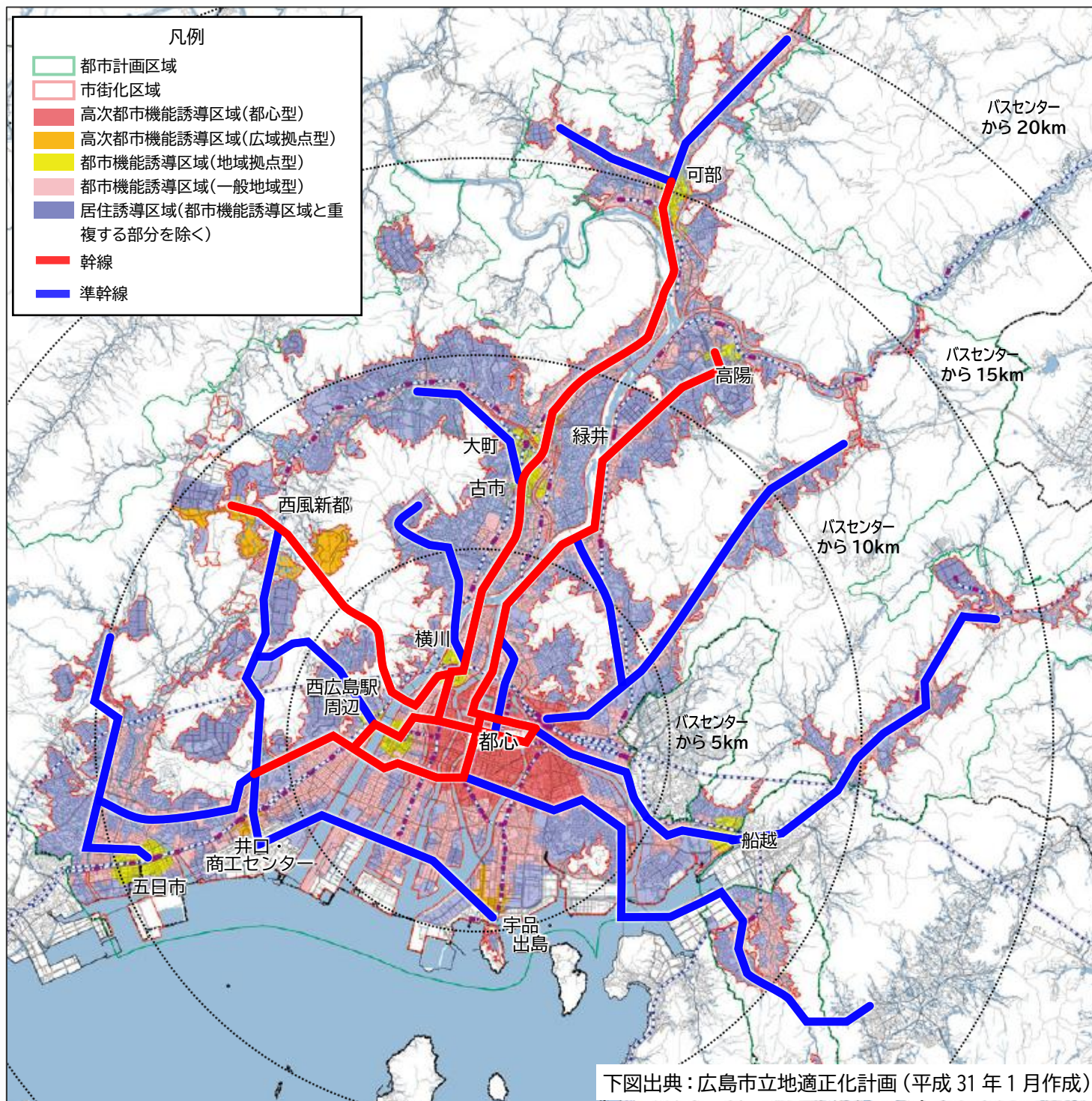
…本格運行

バス路線の最適化に向けた「ネットワーク軸」と「目指すべきサービス水準」の設定について

ネットワーク軸とサービス水準の設定

今後、プラットフォームがバス事業者と共同で進める路線再編のベースとするため、人の移動量、現状のバスの運行便数や利用者数などのデータを分析し、都市計画マスタープランの拠点地区や立地適正化計画の誘導区域を考慮したうえで、各路線の利用者数の変化やまちづくりの観点を踏まえながら、「幹線」・「準幹線」のネットワーク軸を設定するとともに、路線・地域区分ごとに目指すべきサービス水準を設定する。

立地適正化計画における区域区分とネットワーク軸



※都心以外の地区表記は都市計画マスタープランの拠点地区を示す

ネットワーク軸の設定の考え方

区分	設定の考え方
幹線	・都市の骨格として、拠点地区と都心間の移動手段をバスが担っている路線や区間 ・鉄軌道がバスと並行しているが、バスも主な移動手段を担っている路線や区間
準幹線	・拠点地区や幹線の接続地点への移動手段をバスが担っている路線や区間 ・鉄軌道が主な移動手段を担っているが、バスがそれを補完している路線や区間

- ・ 幹線、準幹線以外のバス路線は、「枝線」として整理する。なお、枝線のうち、特に需要が少なくバスによる運行の維持が難しい路線については、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した輸送サービスの確保を検討する。
- ・ 主にデルタ内のみで完結する路線や区間については、路面電車等の他の交通モードとの役割分担等を考慮して別途設定する。

目指すべきサービス水準と設定の考え方（オフピーク時）

区分			サービス水準 〔運行頻度〕	設定の考え方
ネット ワーク軸	幹線		おおむね10分間隔 (6本／時以上)	・ 路線区分ごとに、オフピーク時において利用者が概ね着席して乗車できる便数を設定※¹
	準幹線		おおむね20分間隔 (3本／時以上)	
枝線	人口密度が 40 人／ha※ ² 以上の地域		30～60 分間隔 (1～2 本／時以上)	
	人口密度が 40 人／ha 未滿の地域	主として 居住誘導区域内	おおむね 60分間隔 (1 本／時前後)	・ 利用者がダイヤに合わせて計画的に行動できる最低限の便数を設定
		主として 居住誘導区域外	原則現状の運行間隔	

※1 運行頻度は、1便あたりの輸送人数の上限を路線バスの座席数(30 席程度)とし、プラットフォームの利用促進などの取組により利用者数が増加することを見込んで設定する。

※2 40 人/ha:人口集中地区(DID)における人口密度の要件

- ・ プラットフォームにおいて方面別に再編を実施する場合は、このサービス水準や地域の実態(周辺施設や公共交通利用の状況など)を総合的に勘案して運行ダイヤ等を検討する。
また、サービス水準は、今後、人口動態などの前提条件や運賃体系の状況などの変化を踏まえて見直す場合がある。
- ・ ピーク時については、必要となる輸送量を踏まえながらサービス水準の設定を別途検討する。

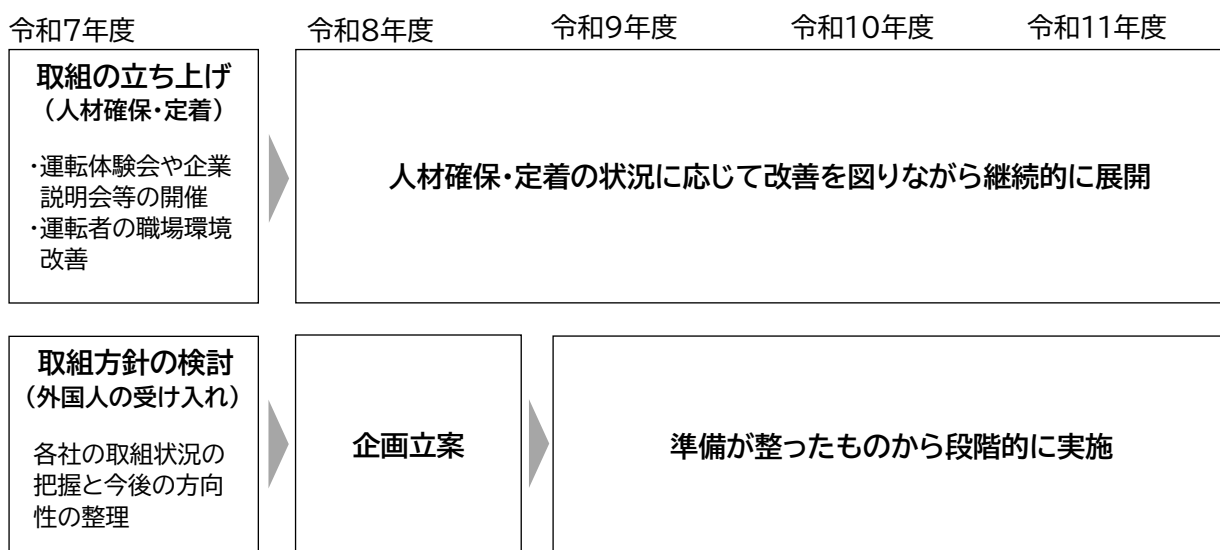
戦略4 運転者の安定的確保やリソースの共有等による経営の安定化

運転者の安定的確保

労働環境・雇用情勢の変化や効果検証などを踏まえて、必要な改善を図りながら、国や市と連携した人材確保・定着の取組を継続的に展開します。

外国人バス運転者の受け入れ拡大に向けて、市や関係機関の協力を得ながら、共同で進めるべき環境整備に取り組みます。

■ 実施スケジュール



- ▶ 外国人の受け入れについては、行政による既存の外国人労働者支援制度の活用やプラットフォームによる働きやすい環境づくりの実施などの支援を併せて行うことになる(研修、環境整備、生活支援など)。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
20万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催	500万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催 ・バス教習車両の改修	500万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催 ・バス教習車両の改修	100万円 ・運転体験会や企業説明会等の開催など	100万円



自衛隊員向け運転体験会の開催

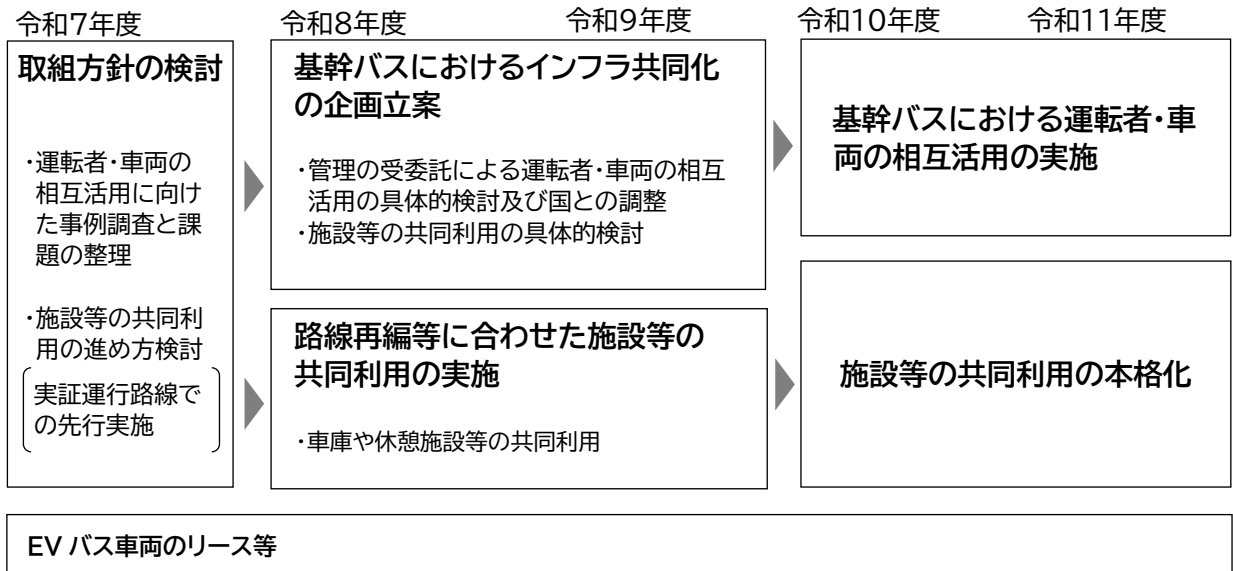


ハローワーク等と連携した求職者向け説明会の開催

(1) インフラの共同化等

基幹バスを中心に、運転者・車両の相互活用による経営効率化を進めます。
また、基幹バスや再編路線等を対象に、車庫・休憩施設等の共同利用を進めます。

■ 実施スケジュール



■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
1 億 4,600 万円 ・休憩施設の改修（先行実施） ・EV バス購入等	1 億 6,000 万円 ・EV バス購入等	2 億 5,500 万円 ・休憩施設等の改修 ・EV バス購入等	2 億 5,500 万円 ・休憩施設等の改修 ・EV バス購入等	2 億 5,500 万円
		（未計上） ・基幹バスの共同化に伴う施設やシステム等の改修準備・設計	（未計上） ・基幹バスの共同化に伴う施設やシステム等の改修	



車庫の共同利用（広島電鉄温品車庫）



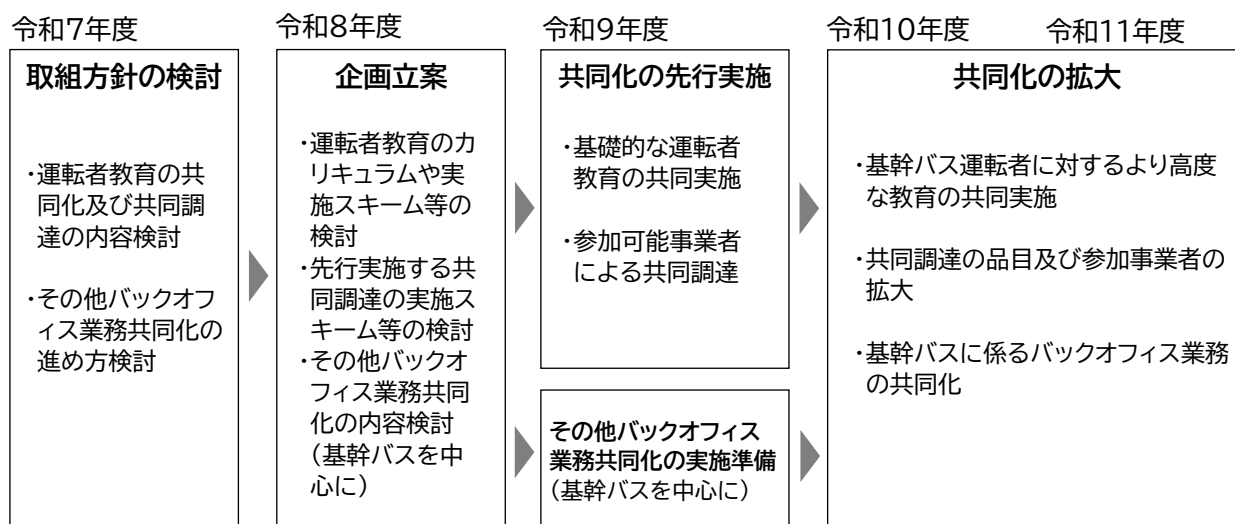
令和7年度にリースを開始した EV バス

(2) 業務の共同化

運転者教育及び物品類の調達業務について、調整が整ったものから順次共同化を進めます。

また、基幹バスを中心に、その他バックオフィス業務についても共同化を目指します。

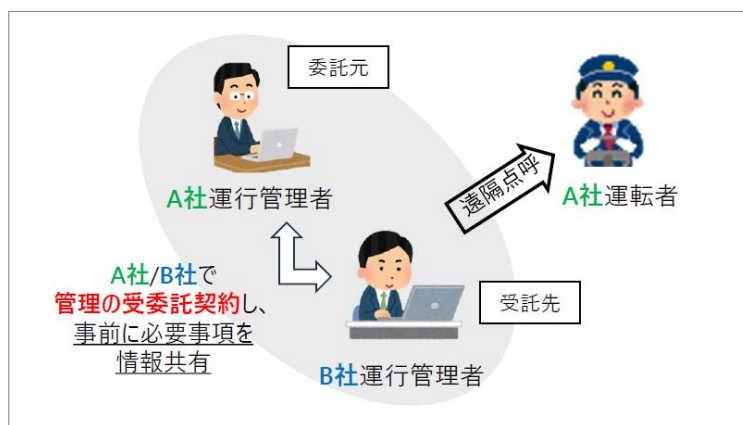
■ 実施スケジュール



■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
		(未計上) ・令和8年度の企画立案で決定した業務の共同化の実施		

<業務の共同化の参考事例>



令和7年度に制度化された事業者間遠隔点呼のイメージ
(国土交通省資料より)

戦略5

利用者とのコミュニケーションの強化による信頼関係の構築

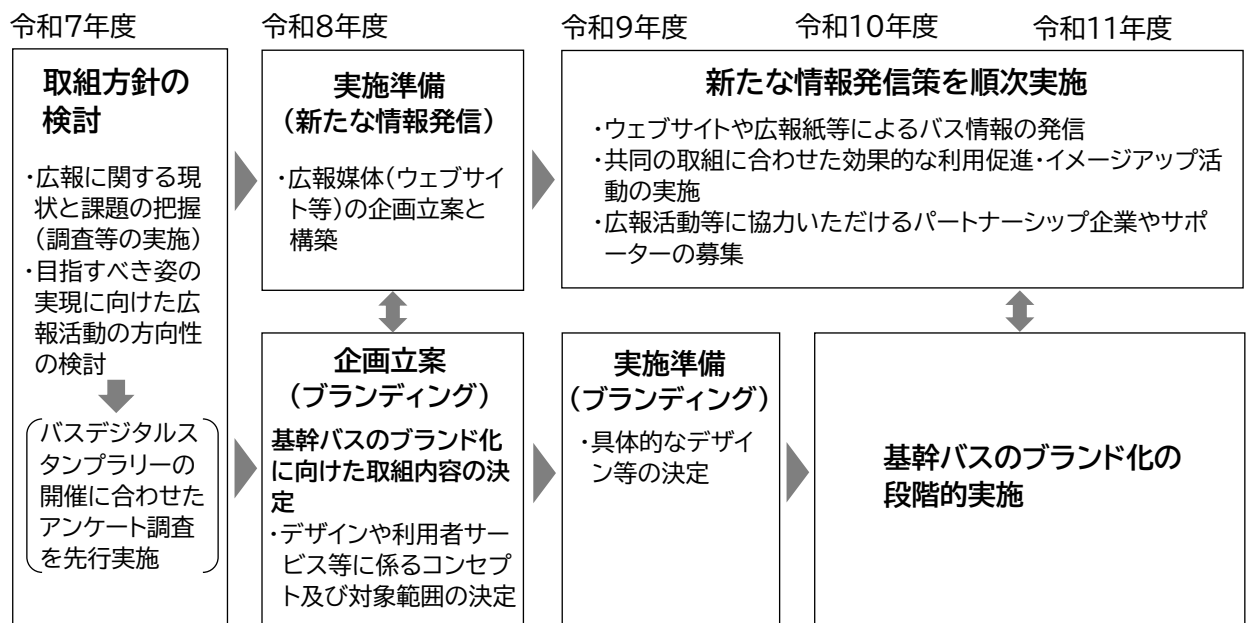
利用者ニーズに基づくサービスの改善

共同の取組の実施に合わせたアンケート調査の実施など、様々な機会を捉えて積極的に利用者のニーズを収集し、バスサービスの改善をタイムリーに展開します。

情報発信の強化

利用者のニーズを捉えた戦略的な広報活動を実施します。その一環として、「基幹バス」において、デザイン性や利用者サービスの向上などによるブランドの構築を目指します。

■ 実施スケジュール



▶ 情報発信については、市による公共交通の利用促進策等と一体的に展開し、効果を高めることとする。

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
200 万円 バス利用に関する意識調査（業務委託）	220 万円 広報媒体構築（業務委託）	100 万円 ウェブサイト保守、広報紙発行（業務委託）	100 万円 ウェブサイト保守、広報紙発行（業務委託）	100 万円 ウェブサイト保守、広報紙発行（業務委託）
		（未計上） 基幹バスのデザイン検討等（業務委託）	（未計上） 基幹バスのブランド化の実施	

<ブランディングの参考事例>

名古屋 SRT

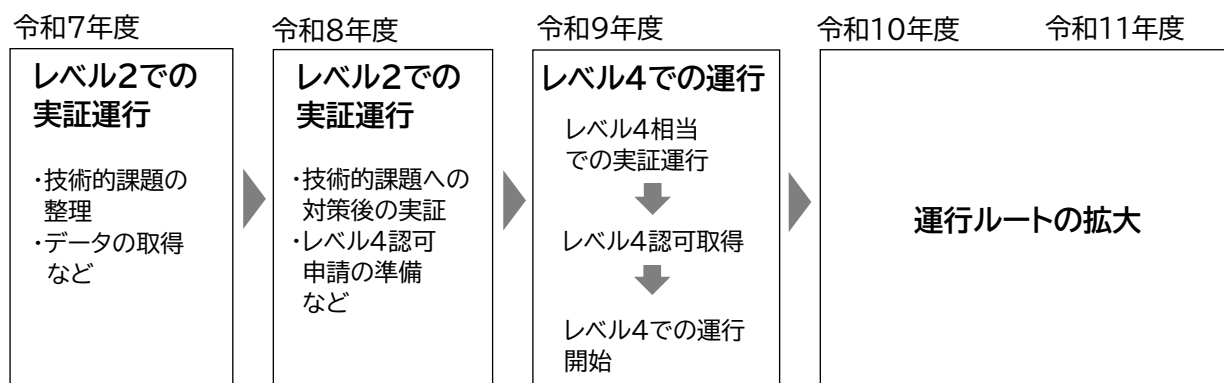
車両や待合空間、シンボルマークなどへのトータルデザインを採用



交通 DX の推進

広島市と連携してレベル4での自動運転の早期実現を図るとともに、先行事例を踏まえた他地区への展開を検討します。

■ 実施スケジュール



事業者間での知見等の共有と先行事例を踏まえたうえでの他地区への展開

■ 概算事業費

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
5,000万円 ・実証運行の実施（可部循環線）	1億5,200万円 ・実証運行の実施（可部循環線）	1億5,300万円 ・実証運行の実施（可部循環線）	（未計上） ・実証運行の実施（他地区の路線）	

レジリエントなシステムの構築

本計画に掲げる取組を確実に進めるために、災害など不測の事態への対応も考慮しながら、バス事業者間で積極的な連携強化を図っていきます。



自動運転バスの実証運行（可部循環線）



EVバス充電器の共同利用（広島バス大州営業所）

全体スケジュール

(凡例)

方針検討等

具体策の企画立案等

取組の実施

