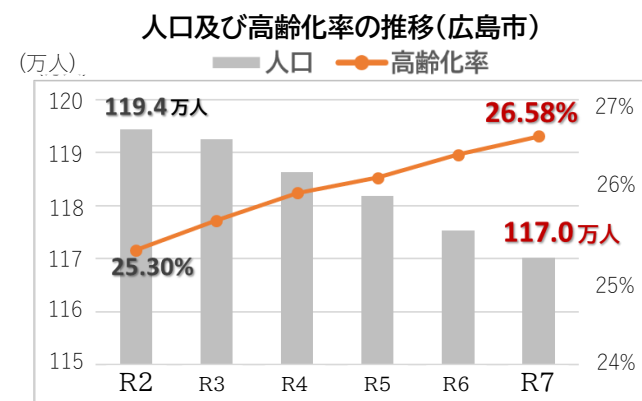
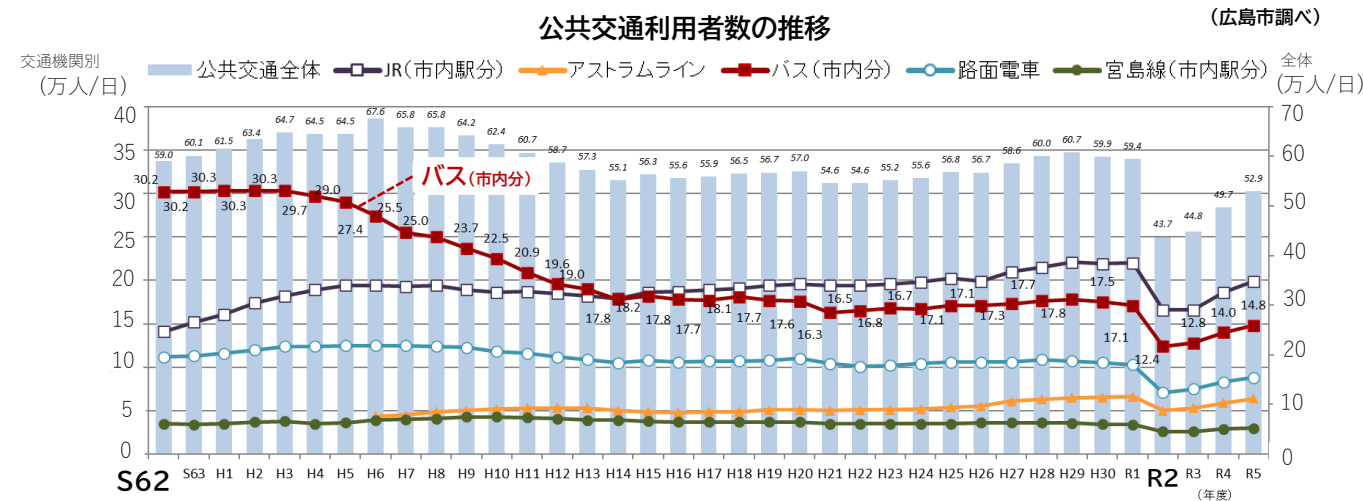
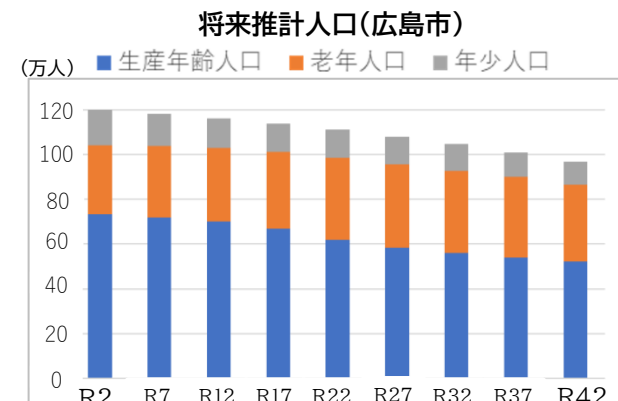


バス事業の現状と課題(1)

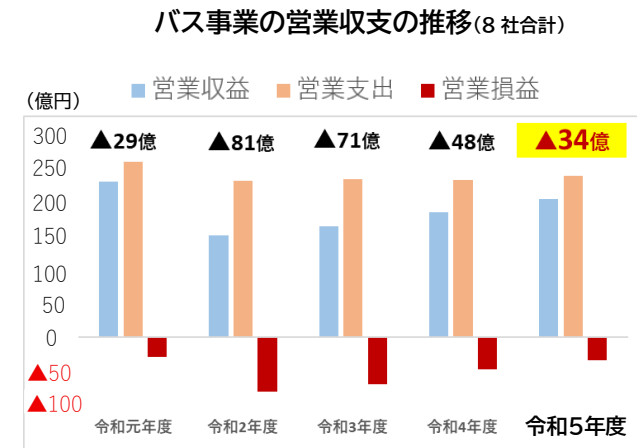
① 減り続けるバスの利用と今後も進む人口減少



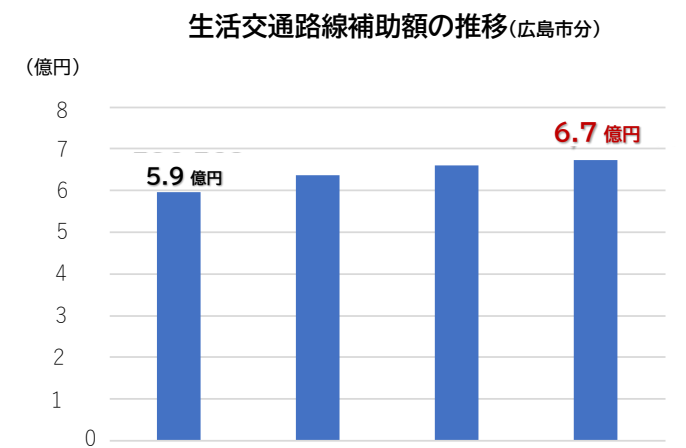
出典:広島市公表数値



出典:「世界に誇れる『まち』広島」人口ビジョン



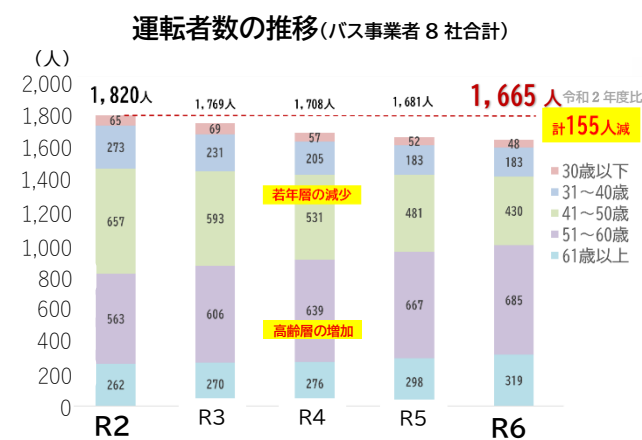
(広島市調べ)



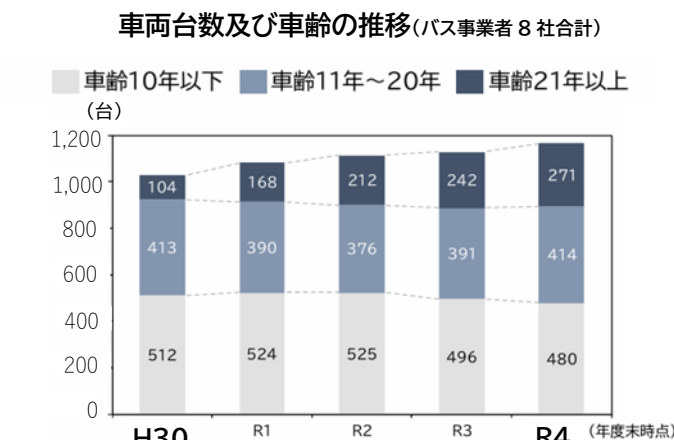
(広島市調べ)

図に示すような様々な縮小トレンドの中、従来どおりの取組だけではバス事業が立ち行かなくなることは明らかであり、目指すべき未来の姿に向けて、事業者間の壁やこれまでの常識を乗り越えた共創の考え方の下で、一丸となってバス事業の再構築に取り組むことが急務

② 運転者不足や車両の高齢化などのリソース・インフラ面の課題も



(事務局調べ)



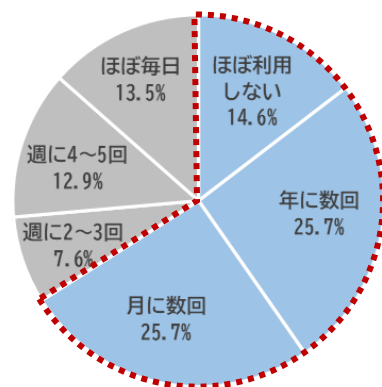
(事務局調べ)

バス事業の現状と課題(2)

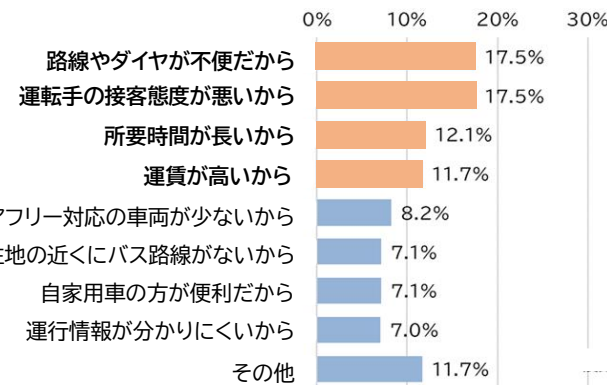
① バスの利用頻度が少ない

出典:R5 乗合バス事業の再構築に向けたアンケート調査

バスの利用頻度【N=1,887】



利用が少ない理由(複数回答)



(参考)バス及び自家用車の移動時間比較

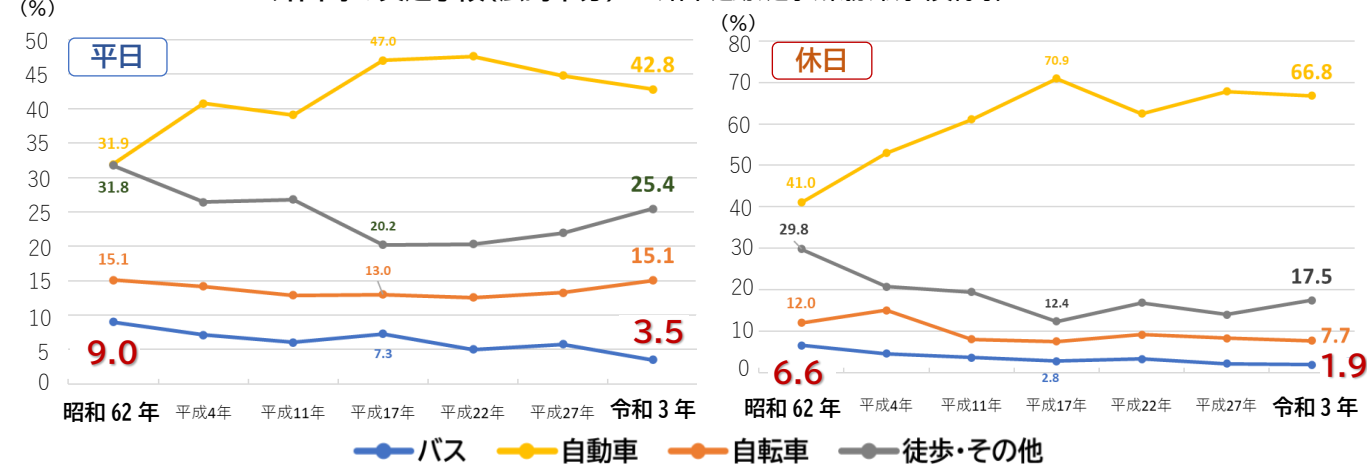
所要時間 (7:00出発の場合)	佐伯区 (地毛→市役所前)	安芸区 (矢野ニュータウン上→市役所前)	安佐南区 (春日野→BC)
バス	45分	39分	42分
自家用車	30分	26分	35分

出典:google map

② 移動手段として選ばれなくなっているバス

出典:全国都市交通特性調査(国土交通省)

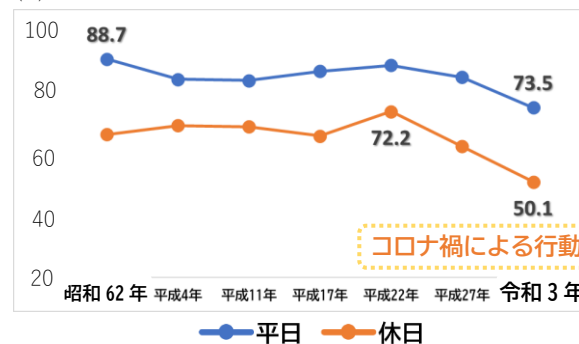
外出時の交通手段(広島市分) ※外出:通勤、通学、業務、私事(買物等)



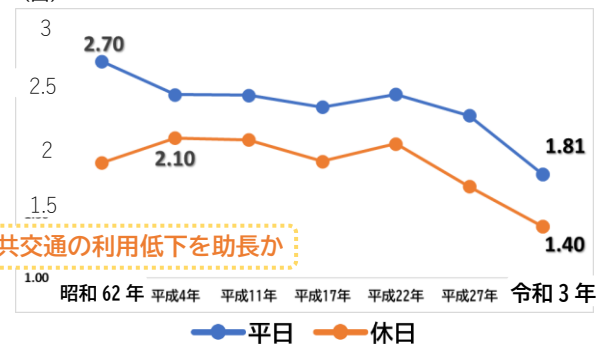
③ 減少する外出率とトリップ数

出典:全国都市交通特性調査(国土交通省)

外出率の推移(広島市分)



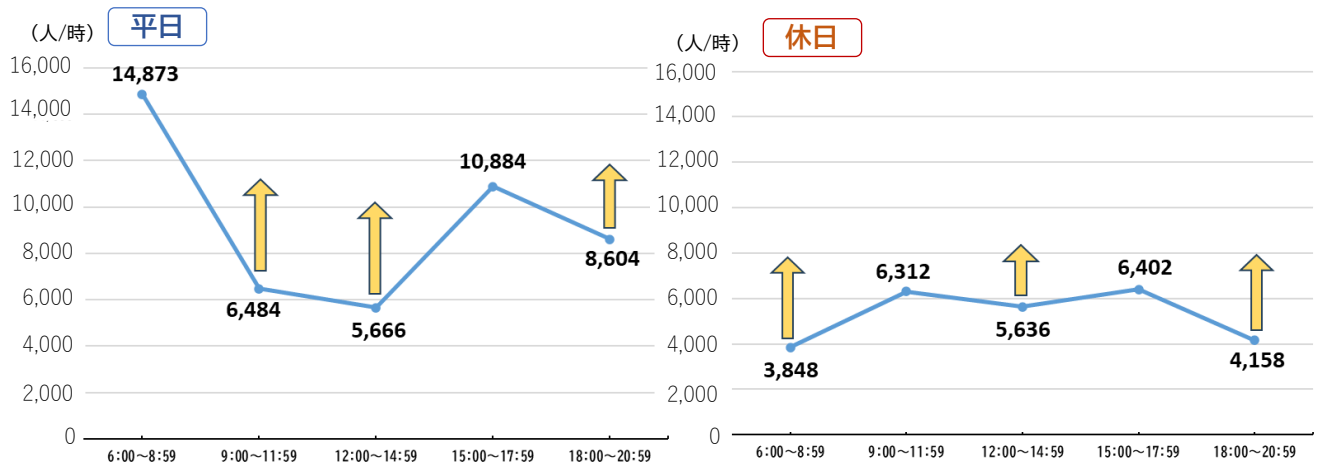
トリップ数の推移(広島市分)



④ オフピーク時の利用者数の増加が課題

(事務局調べ)

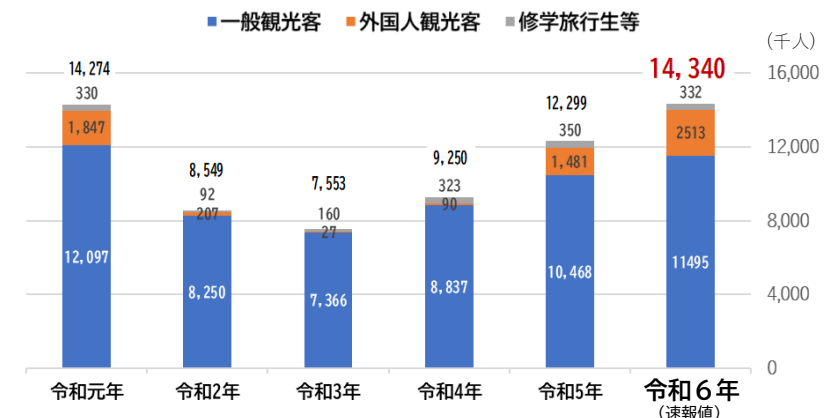
時間帯別乗車人数(広島市域内のバス停で乗車した人の合計)



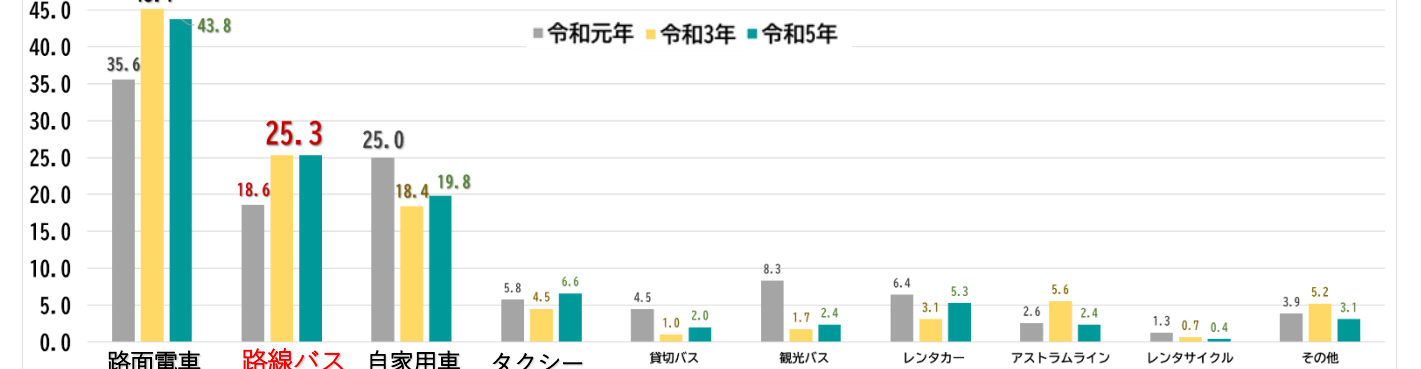
⑤ 増加する観光需要をバス利用に取り込めないか

出典:広島市観光概況

年間観光客数の推移(広島市)



日本人観光客の市内移動手段(広島市) ※複数回答あり



バス利用者の大幅な増加を実現していくためには、利用者にとってわかりやすく、使いやすいバスになることや、観光需要の取り込み等、オフピーク時を対象とした取組が必要ではないか

目指すべき未来の姿とその実現に向けた戦略

<ご意見をいただきたい点>

- ・目指すべき姿やその実現に向けた戦略(=取組の方向性)について
- ・各取組に期待するもの

プラットフォームの使命

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する

10年後に実現したい
未来の姿

質の高いバスサービスと経営の安定化

都市の持続性向上と経済活動の活性化

誰もが快適に移動できるまち

利用者から信頼され、誇りを持てるバス事業

利用者5割増へ

未来の姿の実現に向けた6つの戦略と具体的な取組

1

利用者目線での徹底したサービス向上

バス停の乗継環境・待合環境の改善

わかりやすさと使いやすさの向上や、快適性の向上に取り組む

- ▶▶ 都心部でのバス停のストレート化、時刻表・路線図・案内サインの充実など（相生通り、鯉城通り等ウォークアブルなまちづくりとも連携し、共同運営の取組の象徴となるような空間を整備）

定時性・速達性の向上

バスの信頼性や優位性を高めるため、走行環境の改善や運行適正化等に取り組む

- ▶▶ 遅延時間等の現況調査とその対策（優先レーンや優先信号の拡充、過密区間の便数適正化など）

2

まちづくりと一体となった移動需要の創出

柔軟な運賃サービスの提供による利用促進

データ分析等に基づき、利用者のニーズやまちづくり施策に対応した多様な運賃サービスを提供する。

- ▶▶ ターゲットの明確化と新たなサービスの検討（ゾーン運賃、ライトユーザー向け乗継ぎ割引など）

他モードや他分野との連携による利用促進

交通以外の領域と交通を組み合わせ、バスの利用価値を高める。

- ▶▶ 商業施設等におけるイベント等と連携した利用促進（令和7年度：バスまつりや安佐動物公園のイベント等を対象にした周遊キャンペーンを展開予定）

3

サービス水準に基づく持続可能なバスネットワークの構築

バス事業の現状と今後の見通し等に係るデータや分析結果の共有

客観的事実(乗降データ等)を重視した議論により、企画立案の実効性を高める。

- ▶▶ 利用者数などの指標の定期的なモニタリング（各種施策の見直しや企画立案等に活用）

事業者間の強固な連携による効果的な路線最適化の促進

バスネットワーク全体としての収支改善や利便性向上による需要の底上げなどの路線最適化を推進する。

- ▶▶ 需要を踏まえた適正なサービス水準の設定及びそれを踏まえた路線最適化

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

誰もが働きやすい環境整備や、運転者の意欲、満足度を高める仕組みの充実、セカンドキャリア(消防・自衛隊等のOB人材)等の採用の強化に取り組む。

- ▶▶ 広島労働局と連携した合同説明会、自動車学校を活用した運転体験会、カスハラ対策の実施、消防・自衛隊等OBへの再就職案内など

リソースの共有等

コスト縮減や資源の適正利用を図るため、路線最適化の動向も踏まえながら休憩施設・車庫等の相互利用や共同化を進めるほか、車両部品等の共同調達などに取り組む。

5

利用者とのコミュニケーション強化による信頼関係の構築

利用者ニーズに基づく施策の企画・立案

様々な機会を捉えて利用者のニーズや意見を収集し、バスサービスの改善や充実に活かす。

- ▶▶ 新規取組に合わせたアンケート調査の実施、バス事業分科会等を活用した多様な分野からのサウンディングなど

情報発信の強化

路線バスの現状やサービス、イベント等に関する積極的な情報発信とともに、時刻表等のデザインの統一などによるブランディングの強化に取り組む。

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

交通DXの推進

デジタル技術を活用した業務プロセスの改善に取り組むほか、バス事業の将来展望を見据えて自動運転など新技術の調査研究を行う。

レジリエントなシステムの構築

災害時においても運行を継続し、市民生活や経済活動を維持するほか、避難活動、復旧・復興活動に貢献できるよう、平時からの事前準備として協力体制の構築を進める。