資料１

バス交通の課題分析及び検討項目

バス交通の課題の整理［第１回会議で提示］

［都市全体］

○ バス交通全体の活性化

他の公共交通機関との役割分担を踏まえつつ、バスの機能別、地域別に応じた取組を推進することにより、バス全体の活性化を図っていく必要

○ 安心で利用しやすい環境に向けた取組の推進

利用しやすい運賃制度、割引制度の拡充、高齢社会に対応したバリアフリー化、災害時に活用でき、利用者にとっても分かりやすいバス情報の提供など、安心で利用しやすい環境に向けた取組を推進していく必要

○ 基幹バスの充実・強化、利便性の向上

軌道系サービスが行き届いてない地域と都心部を結ぶ基幹バスについて、必要に応じて路線の新設、急行便の導入・増便、ＰＴＰＳ導入による定時性・速達性の確保などに取り組む必要

課題の分析

＜全般＞
・利用者からは新設・増便などをはじめ様々な意見。特に郊外部に関するものが多い　別冊資料［P2 1.1］
・バス利用者は他の交通機関に比べ減少が顕著［P2 1.2］

＜利用特性についての分析から＞
・年平均の月利用者数に対し学生が休暇である８月、１月などの減少幅が他の公共交通機関より比較的多い［P2 1.3(1)］
・平日に対する休日の利用者数の減少幅が他の公共交通機関に比べ顕著［P2 1.3(2)］
・雨天時は晴天時に比べ利用者数が増加［P3 1.3(3)］

＜運賃制度・割引制度についての分析から＞
・市内線は210～220円（5km程度）の料金帯の利用が多い。［P3 1.3(4)］
・郊外線は160円（3km程度）が特に多く360～370円（15km程度）の利用が多い［P3 1.3(4)］⇒郊外線は主要駅までのアクセスと都心方向への利用という２面性あり
・バスからバスへの乗継利用はバス利用の全体の約１割［P3 1.3(4)］
・市内バス、郊外バスとも区間距離制を採用。一部区間で割安となるような運賃を採用［P4 1.4(2)］
・乗継割引は広島市に比べ充実している都市も多い［P4 1.4(2)］
・ＪＲ・アストラムラインに比べ定期利用率が低い状況［P5 1.4(3)］

＜乗継についての分析から＞
・交通拠点では広島バスセンター（バスへの乗継）、広電西広島駅（バスから路面電車への乗継）などで乗継が多い状況［P6 1.5］
・主要バス停では八丁堀（バスへの乗継）、本通り（バスへの乗継）などで乗継が多い状況［P6 1.5］

＜情報提供等についての分析から＞
・バス停の時刻表が事業者別となっている箇所が多い状況［P7 1.6(1)］
・行き先表示や系統番号が分かりにくい状況［P7 1.6(2)］
・事業者毎に情報内容の充実度に差がある［P7 1.6(3)］
・本市域内を運行している事業者は12社と非常に多い状況。空港リムジンバスは５社で共同運行［P7 1.7(1)(2)］
・バリアフリー車両の導入率は高くない状況［P8 1.8(1)］

＜基幹バスについての分析から＞
・現在、基幹バスとしての機能を果たしている路線は、拠点間の交通需要に概ね対応。方面によっては、路線の中間で需要の多いものも存在［P8 1.9(1)］
・高陽～可部間、井口～西風新都間などは交通需要はあるが、十分なバスサービスが提供されていない状況［P8 1.9(1)］
・定時性、速達性が十分でない路線が存在する［P9 1.9(2)］［P10 1.9(3)］
・ＪＲなど他の基幹交通と競合している系統では収益性が十分でない状況［P11 1.9(4)］

活性化策の洗い出しのための検討項目

・利用者ニーズを踏まえ、各種活性化策の実施やその効果的な組み合わせ、機能別地域別に応じた活性化策の実施

・観光客、休日利用者、雨天時の利用者増に向けた活性化策の実施
（観光地や集客施設等を結ぶ路線新設、休日における割引制度、バス停上屋の整備等）

・使いやすい運賃制度の検討（ゾーン運賃制、均一料金制等）
・割引拡大・割引内容の多様化などによる需要の掘り起し

・需要に応じた路線の再編・新設
・割安感を感じてもらうための取組（割引制度、車内快適性、速達性確保等）
・乗継利便性の向上（交通拠点、主要バス停等）

・バス情報サービスの高度化（バスロケーションシステムの導入等）
・系統番号の統一・方面別の車両のカラーリングなど分かりやすさの向上
・バス停における情報の統一化・充実
・バリアフリー化のさらなる推進

・利用特性に応じた基幹バスの新設・充実・改善（急行バス便数増、停車箇所の見直し等）
・ＰＴＰＳの導入、急行バス停車箇所の見直し等による定時性・速達性の向上
・車両のグレードアップ等による利用環境の向上

バス交通の課題の整理［第１回会議で提示］

［都　心］

○ 都心アクセス性の向上

バス交通がアクセス性向上に有効な路線を中心に、デルタ周辺の交通拠点と都心を連結するバス路線の充実・強化を図る必要

○ 過密化の解消と分かりやすく利用しやすい路線への再編

紙屋町・八丁堀地区に集中する路線の再編・効率化や必要に応じたバス停の集約・再配置などを図り、分かりやすく利用しやすいバスネットワークを構築していく必要

［デルタ市街地］

○ バスサービスの十分でない地域の解消

都心の過密の解消による余剰車両を、十分なサービスが提供されていない他路線の増便に活用することなどにより、利便性の向上を図る必要

○ デルタ周辺部の交通拠点の強化

必要に応じ、駅前広場の再整備などにより、バスと他の公共交通機関との乗継利便性を図る必要

課題の分析

＜交通拠点から都心のアクセスから＞

・広島駅からのアクセスでは朝ピーク時にはバスの利用が多いが、昼間時は路面電車の方が多い状況。ピーク時における急行バス等の運行によりバス利用の割合が増加［P12 2.1(1)］
・横川駅からのアクセスでは都心までの速達性や運賃水準等からバス利用が多い状況［P13 2.1(2)］
・西広島駅からのアクセスでは急行バスの運行により利用者が増加。ただし、オフピーク時や休日は便数が少ない状況［P14 2.1(3)］

＜都心のバス状況から＞

・多くの路線が紙屋町～広島駅間に集中しているが乗車率は高いとは言えない状況［P15 2.2(1)］
・乗継の多いバス停としては、本通り、紙屋町、八丁堀等［P16 2.2(2)1)］
・同じ名称のバス停が複数存在し、同じ行先に複数のバス停からバスが運行している状況［P17 2.2(2)2)］
・バスセンターの発着には余裕があるとともに、乗継は時間がかかり、乗継場所などについて来訪者等には分かりづらい状況［P19 2.2(3)］

＜デルタ市街地のバス状況から＞

・バス利用不便地区（宇品東地区、丹那・黄金山地区、東雲地区）が存在［P21 3.1(1)］
・紙屋町・広島駅間をはじめ、都心及びその周辺にバス路線が集中する一方で、中広地区や観音地区などにおいては十分な便数がサービスされていない地区が存在［P22 3.1(1)］
・路面電車と競合していない地区間においても交通需要に対しバス利用がされていない区間が存在（中広・都心間等）［P22 3.1(2)］

＜各交通拠点の現状から＞

・広島駅：バス降車バースがＪＲ駅から離れているなど乗継利便性が十分でなく、バス情報の提供が十分とはいえない状況［P23 3.2(1)］
・横川駅：郊外線のバス停がＪＲ駅から離れている状況［P23 3.2(2)］
・西広島駅：バスバース数が他の交通拠点と比べ少なく、郊外線のバス停がＪＲ駅から離れている状況［P24 3.2(3)］

活性化策の洗い出しのための検討項目

・急行バスの新設・充実・改善（便数増、行先の追加、停車箇所の見直し等）
・休日やオフピーク時における利用特性等を考慮した上でのサービスの充実

・紙屋町・広島駅間のバス便数の適正化（路線再編、行き先の変更など）
・利用実態やバス停規模などを踏まえた紙屋町・八丁堀地区におけるバス停の再編・統合
・バスセンターの有効活用及び利便性向上（市内バス等の新設乗入れ、降車バースの活用、乗継案内の充実等）
・市内バスの乗継拠点となっているバス停の利便性向上

・紙屋町・広島駅間のバス便数の適正化による余剰を活用した路線の新設・再編

・広島駅・西広島駅における駅前広場の再整備
・駅周辺のバス停の移設による乗継利便性の向上
・乗継案内などバス情報の充実

バス交通の課題の整理［第１回会議で提示］

［郊外部］

○ 基幹交通ネットワークへのアクセス向上

人口がある程度集積している団地から鉄軌道駅へのアクセスなどについて、ダイヤ編成の工夫や乗継割引の拡充などにより、乗継利便性の向上を図る必要

○ 高齢化の進展に対応した生活交通の確保

高齢化が進展した団地等における生活交通としてのバス路線の維持・確保が必要

［中山間地域］

○ 人口流出が進む地域における生活交通の確保

中山間地域の生活交通について、バスだけでなく乗合タクシーなどを含めた様々な形態により生活交通の維持・確保が必要

課題の分析

＜郊外部のアクセスから＞

・交通結節点によっては、施設が十分でないものがあるとともに、バス路線の乗り入れによる有効活用を図っていく必要 ［P25 4.1(1)］

・交通結節点への交通需要がある路線にはフィーダーバスが設定されているが、便数が少ない地区もあり、多くの路線でバスのシェアが低い状況 ［P26 4.1(2)］

＜高齢化の進む団地・地域におけるバスの現状から＞

・人口の集積があるにもかかわらず、バス利用が不便な地区が存在。その中には高齢化率の高い地区あり。 ［P29 4.2(1)1)］ ［P31 4.2(1)2)］

・バリアフリー車両の導入率は十分と言えない状況［再掲］ ［P8 1.8(1)］

・バス補助金について平成 15 年度から 1.4 倍に増加しており、収益率が極端に低い路線もある状況 ［P33 4.2(2)］

活性化策の洗い出しのための検討項目

・フィーダーバス路線の新設・再編

・交通結節点の施設改善、バス路線の乗入れ、フィーダー化、乗継利便性の向上

・基幹バスなど収益性の高いバス路線との抱き合わせによる生活路線の維持確保

・ワンステップバスの導入によるバリアフリー化の推進

・行政による財政支援制度の見直し

・路線バスから乗合タクシーやデマンド交通への移行