

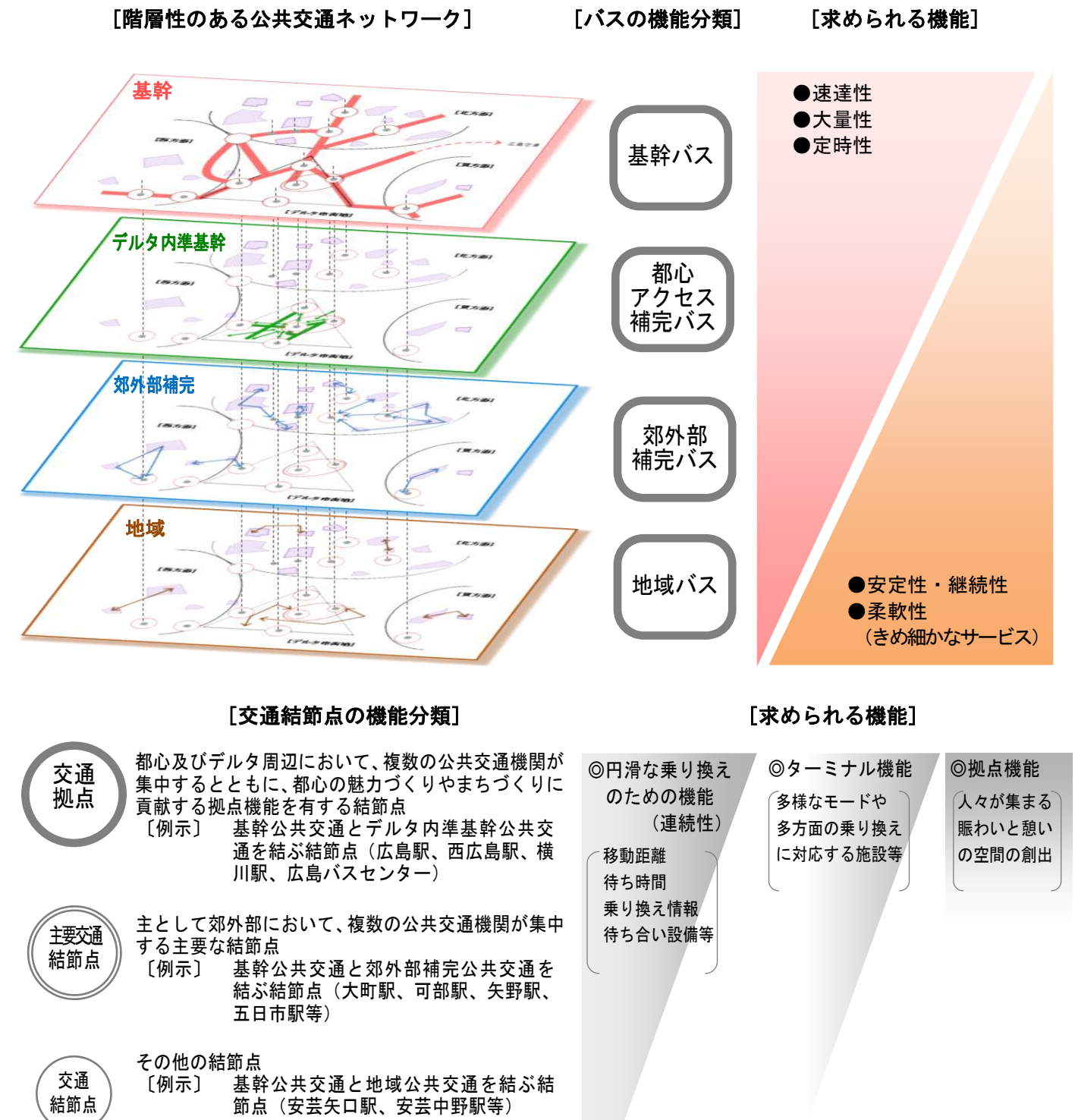
バス活性化方策の具体的な検討にあたっての基本的な考え方の整理（案）

資料1のとおりに、バス交通の課題とその分析から、検討すべき項目を洗い出したが、今後検討を具体的に進めるにあたっての考え方を、次のとおり整理した。

1 検討に当たっての基本的方針

- （１）将来の広島都市圏のまちづくりや、超高齢社会の到来等の社会情勢の変化などを踏まえ、活性化策を検討する。
- （２）利用者のニーズを踏まえ、バス機能別分類に応じて重視すべき点を明確にし、地域特性を踏まえて、具体的な活性化策を検討する。
- （３）バス交通の課題と分析から、効率性に配慮しつつ、バスの強みを伸ばし、弱点を克服する活性化策を検討する。
- （４）既存の制度や各事業者の運行エリアなどに捉われず、利用者本位に立った活性化策を検討する。

2 バスの機能別分類（基幹バス、都心アクセス補完バス、郊外部補完バス、地域バス）と求められる機能（活性化策検討に当たって重視すべき点）



3 地域別活性化策の方向性

(1) 都市全体

- ① 利用者本位に立った分かりやすく利用しやすい路線への再編、運賃割引制度の見直し
- ② 安心・安全、快適性や割安感などを感じる利用環境の創出
- ③ バス利用の潜在需要の掘り起こしによるバス事業の安定化
- ④ 集約型都市構造への転換を図る上で重要な役割を果たす基幹バスの充実・強化

(2) 都心

- ① 都市全体の発展を牽引する都心の活力向上のため、バスの利点を活かしたデルタ周辺の交通拠点からの都心アクセス補完バスの充実・強化
- ② 紙屋町・広島駅間のバス路線の適正化とバス停の再編による利便性の向上
- ③ 広島バスセンターの有効活用と市内線・郊外線の乗継利便性の向上

(3) デルタ市街地

- ① 都心部のバス路線の適正化による余剰を活用した路線の新設・再編や増便
- ② 広島駅、西広島駅における駅前広場再整備など、交通拠点の機能強化

(4) 郊外部・中山間地域

- ① 都心部のバス路線の適正化による余剰の活用や乗継割引の拡充などとセットになった郊外部アクセス補完バス（フィーダーバス）の路線新設・再編や増便
- ② 交通結節点の機能分類とそれに応じた機能強化策の実施
- ③ 都心部のバス路線の適正化による余剰を活用した生活路線の新設・再編や増便
- ④ 中山間地域等における生活交通の最良な交通モード（路線バス、乗合タクシー、デマンド交通 等）選択と行政による財政的支援の見直しの検討

4 バス活性化実現に向けた行政・バス事業者の役割分担の方向性

(1) 行政とバス事業者

① これまで

区 分	行 政	バス事業者
計 画	・ 路線案を提示する場合あり（拘束力なし）	・ 交通需要・収益性等を考慮し、自ら計画
運 営	・ 生活路線（生活交通路線、乗合タクシー）については運行費補助	・ 路線単位で収益を確保することを目標に運営 ・ 必要に応じて行政に補助を申請
運 行	—	・ 車両と人の管理



② これから（近い将来）

区 分	行 政	バス事業者
計 画	・ まちづくりへの貢献を踏まえ、バス事業者の間に行政が入って、連携して計画立案	
運 営	・ 運行費補助だけでなく、利用環境向上等へ積極的投資 ・ 車両購入及びリースなど国の制度を活用した支援を検討	・ 路線単位でなくパッケージで運営
運 行	—	・ 車両と人の管理



③ これから（将 来）

区 分	行 政	バス事業者
計 画	・ まちづくりへの貢献を踏まえ、行政とバス事業者が一体となって、計画を立案	
運 営	・ 利用状況データを行政、バス事業者で共有して、上記②に加え、行政はバス事業者に対し適切な補助を実施、バス事業者はサービス評価システムを構築し、絶えず改善に向けて取り組み	
運 行	・ 利用者の満足度の把握やバス事業者の運行状況を評価	・ 世界的に評価されている車両と人の管理システムをさらにレベルアップ

※【運営】 財務の観点で費用と収入のバランスをとる業務

※【運行】 車両と人員を管理する業務

(2) バス事業者相互

次のような連携策を段階的に実施。

- ・ 時刻表の統一、バス停やバス車庫の相互利用
- ・ 系統番号の統一
- ・ 方面別バス車両のデザインの統一
- ・ 共同運行 など