

広島都市圏バス活性化基本計画の骨子案

I 計画策定の目的・必要性

本市がめざす集約型都市構造の実現のためには、都心と拠点地区及び拠点地区相互を連携強化する公共交通ネットワークの形成が必要であり、軌道系公共交通がない地域では基幹バスがその一翼を担うことになる。また、郊外部の住宅団地においては、乗合タクシーなどの地域バスが日常生活を支える移動手段として重要な役割を担うことになる。

こうした中、バスについては、利用者の減少により、郊外部や中山間地域において便数の減少などといったサービスレベルが低下している一方、都心部においては、バスの過密状態などの課題があることから、こうした課題に対してバス事業者等と一体になって、バスの活性化に取り組んでいく必要がある。

II 現状と課題

1. 総論
2. 運賃体系と情報提供
3. バス交通のサービスと信頼性
4. 都心へのアクセス性
5. 都心部におけるバスサービス
6. 公共交通不便地域
7. デルタ周辺における交通拠点
8. 郊外における交通結節点へのアクセス性
9. 郊外部団地等におけるバス交通
10. 中山間地域におけるバス交通

- ・バス交通全体の活性化
- ・安心で利用しやすい環境に向けた取組の推進
- ・基幹バスの充実・強化、利便性の向上
- ・都心アクセス性の向上
- ・過密化の解消とわかりやすく利用しやすい路線への再編
- ・バスサービスの十分でない地域の解消
- ・デルタ周辺の交通拠点の強化
- ・基幹交通ネットワークへのアクセス向上
- ・高齢化の進展に対応した生活交通の確保
- ・人口流出が進む地域における生活交通の確保

III バス活性化の基本的な考え方

1. 基本方針

- (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、利用者本位の活性化策を検討する

2. 地域別のバス活性化の方向性

(1) 都市全体

- ①利用者本位の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内の各エリアから都心又は拠点地区へのデルタ内拠点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、情報提供の充実や待合環境の改善など市内線・郊外線の乗継利便性の向上

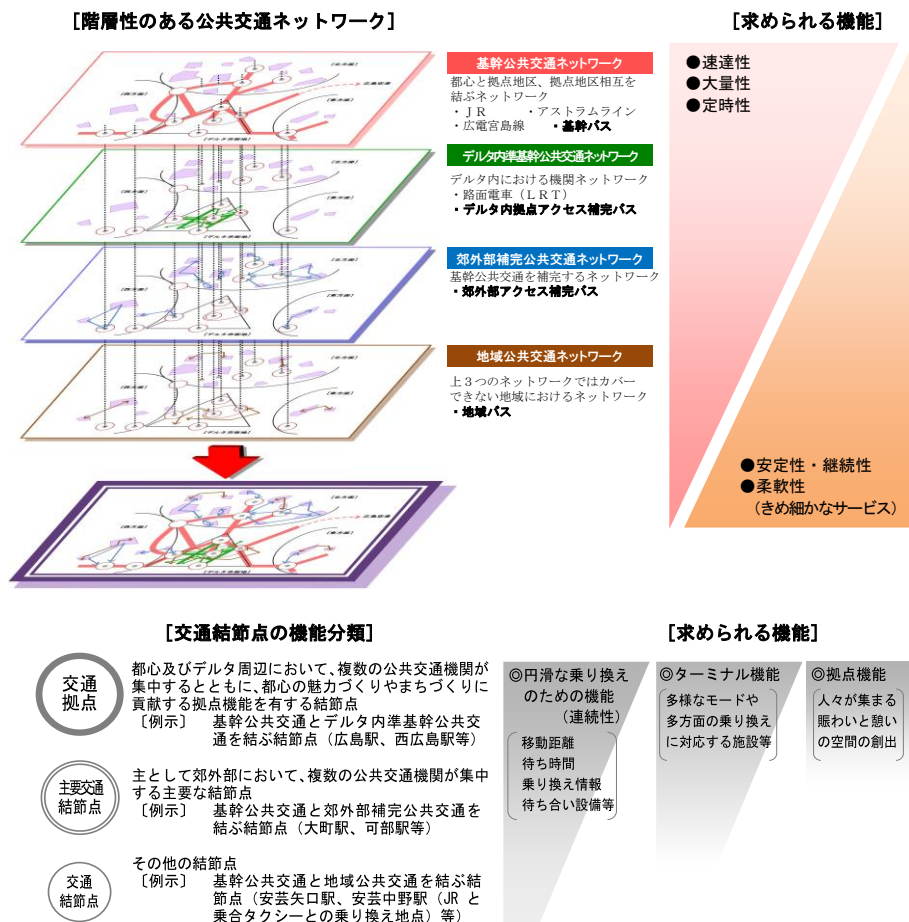
(3) デルタ市街地

- ①都心部のバス路線の適正化とのセットでの路線の新設・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とのセットでの生活路線の新設・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

3. バスの分類と求められる機能



4. バス活性化の実現に向けた行政・交通事業者・市民の役割分担

(1) 行政とバス事業者

現在

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

近い将来 (3～5年間)

区分	行政	バス事業者
計画	・まちづくりへの貢献を踏まえ、行政が調整役となってバス事業者の間に入り、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	・複数路線の組み合わせやエリア単位などで収益を確保することを目標に運営
運行	—	・車両と人の管理

将来 (3～5年後以降)

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た上で一体となってサービスを評価し、行政は評価結果を踏まえた適切な補助を、バス事業者は絶えずサービス改善に向けた取組を実施	
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

(2) バス事業者相互

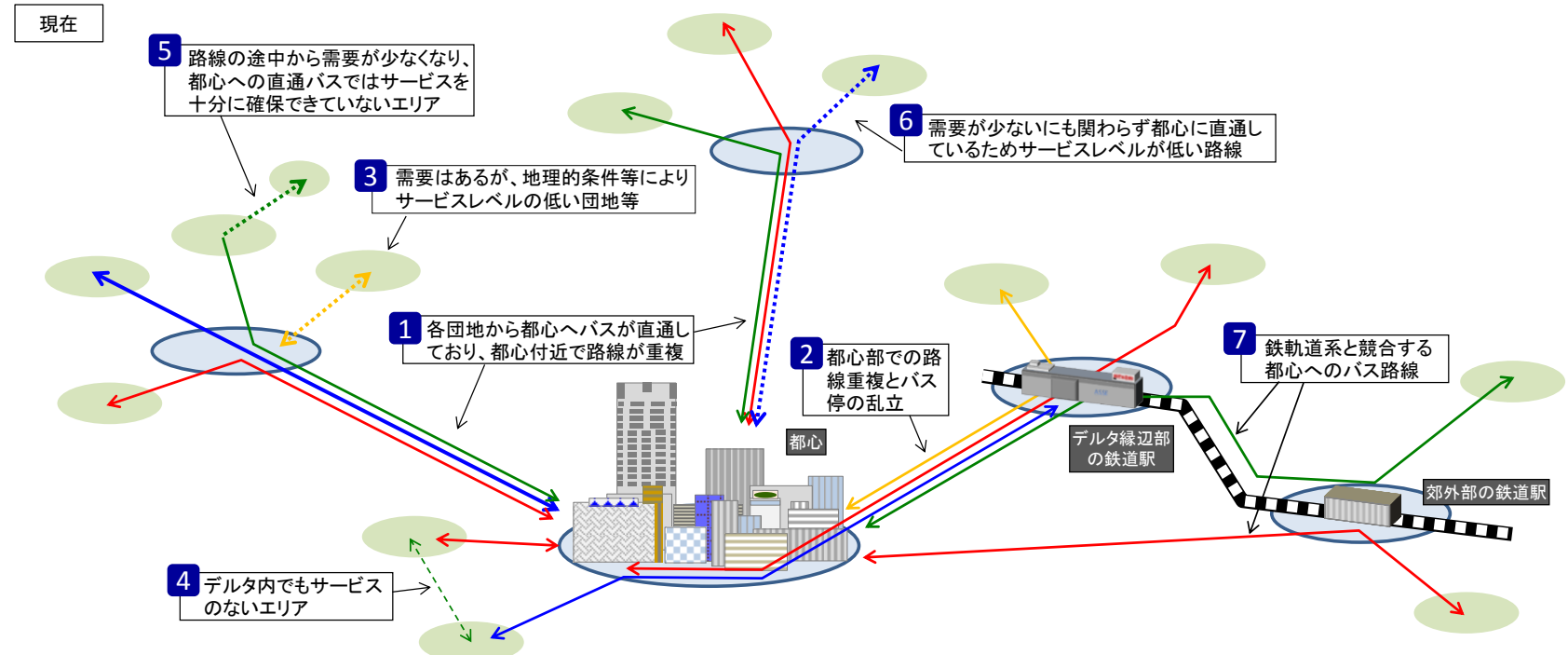
- ・バス交通のイメージアップ・ブランド価値の向上のための連携策を実施 (時刻表の統一、系統番号の統一、共同運行等)

(3) 市民 (地域)

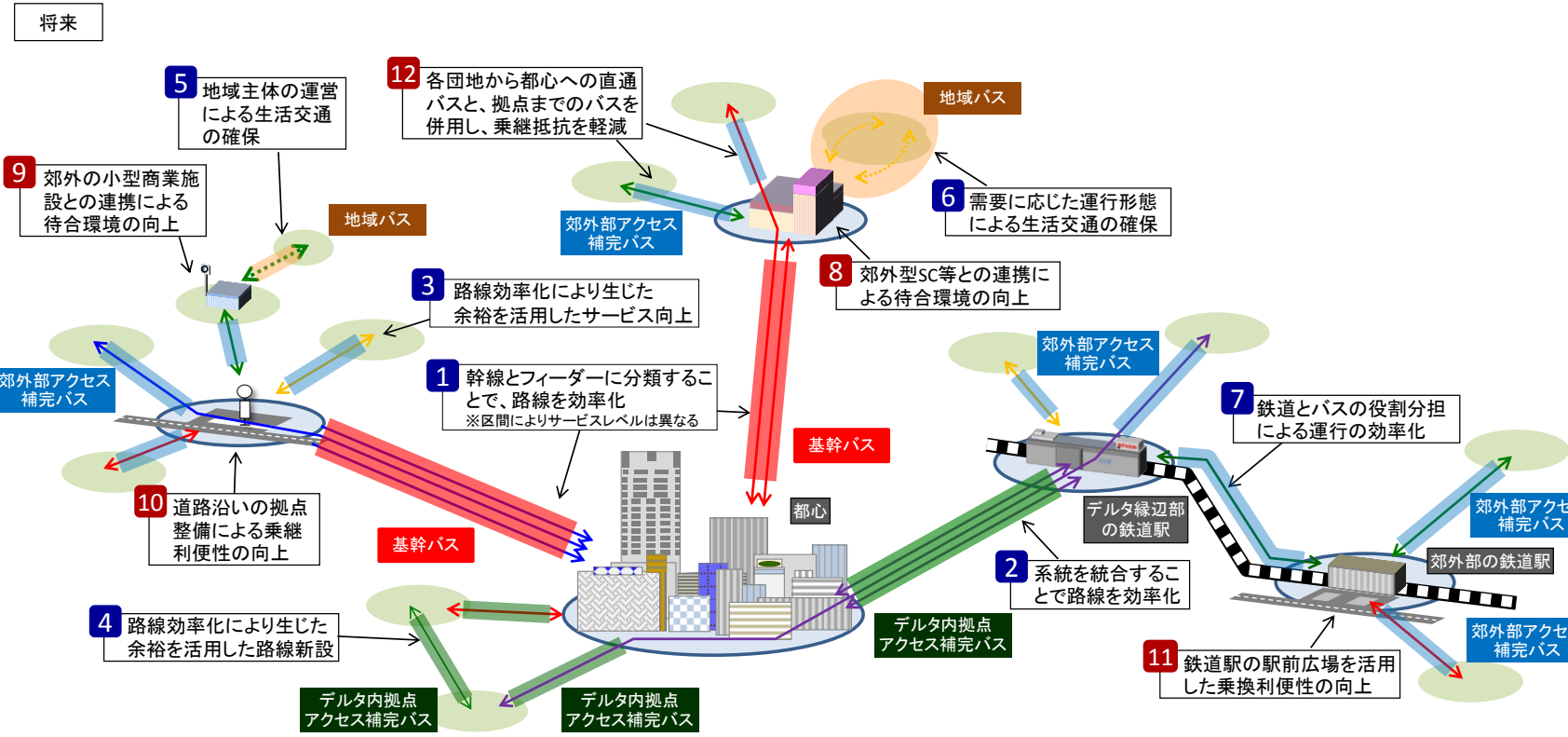
- ・行政や事業者が実態を的確に把握できるよう、しっかり身の回りのバス交通を観て、意見・提案を行う。
- ・生活交通確保の局面においては、行政・交通事業者とともに、主体的な役割を担う。

5. バス交通ネットワーク構築のイメージ

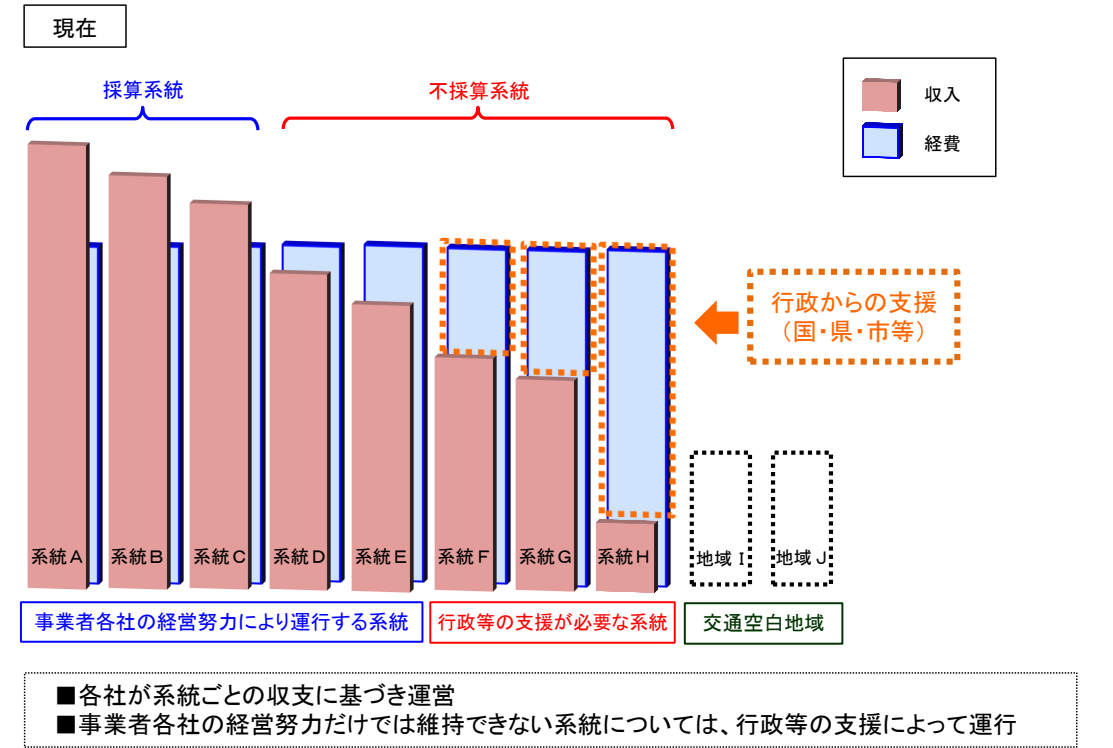
(1) 階層別バス交通ネットワークと交通結節点



広島市の策定する計画に基づく
バス交通ネットワークの再構築



(2) 持続可能なバス事業の運営スキーム



ネットワーク全体の収支に基づき、
行政支援が必要な系統も含め運営

