

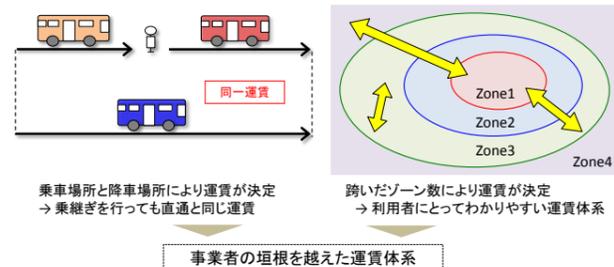
IV 将来的なバス交通のあるべき姿

1. 階層別バス交通ネットワーク（イメージ）

	(1) 基幹バス	(2) デルタ内拠点アクセス補完バス	(3) 郊外部アクセス補完バス	(4) 地域バス
担うべき役割	都心と拠点地区又は、拠点地区相互、人口集積があって鉄軌道のない地域と都心を結ぶネットワーク	デルタ内の各エリアから都心又は拠点地区へのアクセスを担う	郊外部における各エリアから拠点地区へのアクセスや基幹公共交通等までのアクセスを担う	基幹バス及び補完バスでカバーできないエリアを補う
階層に位置付けられる区間イメージ				
目標とするサービスレベル	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行頻度：ピーク時〇分ヘッド/オフピーク時〇分ヘッド など</li> <li>平均乗車密度：〇%以上/〇%以下 など</li> <li>定時性：〇分遅延率〇%以内 など</li> <li>運行時間帯（始発・終発時間）</li> </ul> <small>※サービスレベルについては、同じ階層内でも、区間ごとの特性に応じた目標値を検討</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行頻度：ピーク時〇分ヘッド/オフピーク時〇分ヘッド など</li> <li>平均乗車密度：〇%以上/〇%以下 など</li> <li>定時性：〇分遅延率〇%以内 など</li> <li>運行時間帯（始発・終発時間）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行頻度：団地～近隣の鉄道駅まで概ね〇分 など</li> <li>幹線との接続時間：幹線への乗換え時間〇分 など</li> <li>平均乗車密度：〇%以上/〇%以下 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口カバー率：〇%以上</li> <li>収支率：〇%以上</li> <li>地域負担率：〇%以上</li> <li>地域住民の認知度：〇%以上</li> <li>一日当たりの計画運行回数：〇回以上（DRTの場合）</li> </ul>
具体的施策の例	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要に応じて直通便とフィーダー便を併用することで都心付近における重複を解消</li> <li>連節車両の導入</li> <li>深夜バスの拡大</li> <li>バスレーンの整備</li> <li>バス停車ゾーン整備</li> <li>PTPSの導入</li> <li>急行バスの拡大 など</li> </ul> <small>※具体的な施策については、バスの特長を伸ばすための施策と、課題を解決するための施策に分けて検討</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数系統を統合することで都心部における重複の解消</li> <li>循環系統の運行</li> <li>バス停の統廃合</li> <li>バスレーンの整備</li> <li>バス停車ゾーンの整備</li> <li>PTPSの導入</li> <li>急行バスの拡大 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要に応じた系統設定（都心への直通バスと拠点までのバスの適切な併用）</li> <li>地域の実情に応じたダイヤ設定</li> <li>商業施設のシャトルバスとの連携 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の実情に応じた運行形態（デマンド型運行、区域運行など）</li> <li>中型・小型車両の導入</li> <li>タクシー事業者による運行</li> <li>地域の企業・商業施設等との連携</li> <li>スクールバスへの混乗</li> <li>通院バス・福祉バスとの統合</li> <li>地域主体の運行に対する行政の支援拡充 など</li> </ul>

2. 運賃体系

- 均一運賃・運賃前払い制の導入（前乗り後降り）
- わかりやすい運賃体系（例：50円区切りの運賃など）
- ゾーン運賃・乗り継いでも負担増とならない運賃体系
- 遠距離運賃上限打ち切り
- 共通定期の拡大
- 連絡定期の導入
- 環境定期の拡大 など



ゾーン運賃のイメージ

3. 施設・設備・車両等

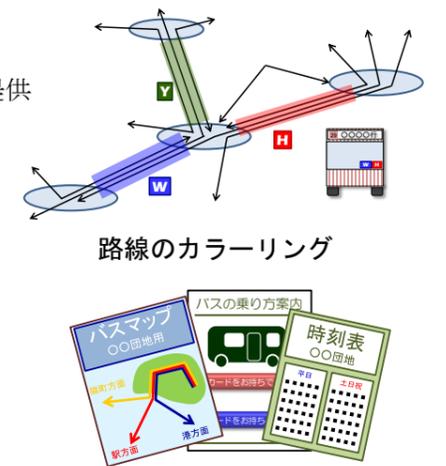
- 交通結節点の整備等（駅前広場の再整備、商業施設との連携、道路沿いの乗継拠点、広島バスセンターの有効活用など）
- パーク&バスライド駐車場、サイクル&バスライド駐輪場の確保
- 公共交通インフォメーションセンターの設置
- バスロケーションシステムの導入
- 車内情報提供システムの導入
- バス停のハイグレード化
- 車庫の共同利用
- ノンステップバス（環境対応車含む）の導入拡大
- 車両ラッピング など



交通結節点（商業施設への乗入れ）のイメージ

4. その他の利用促進策

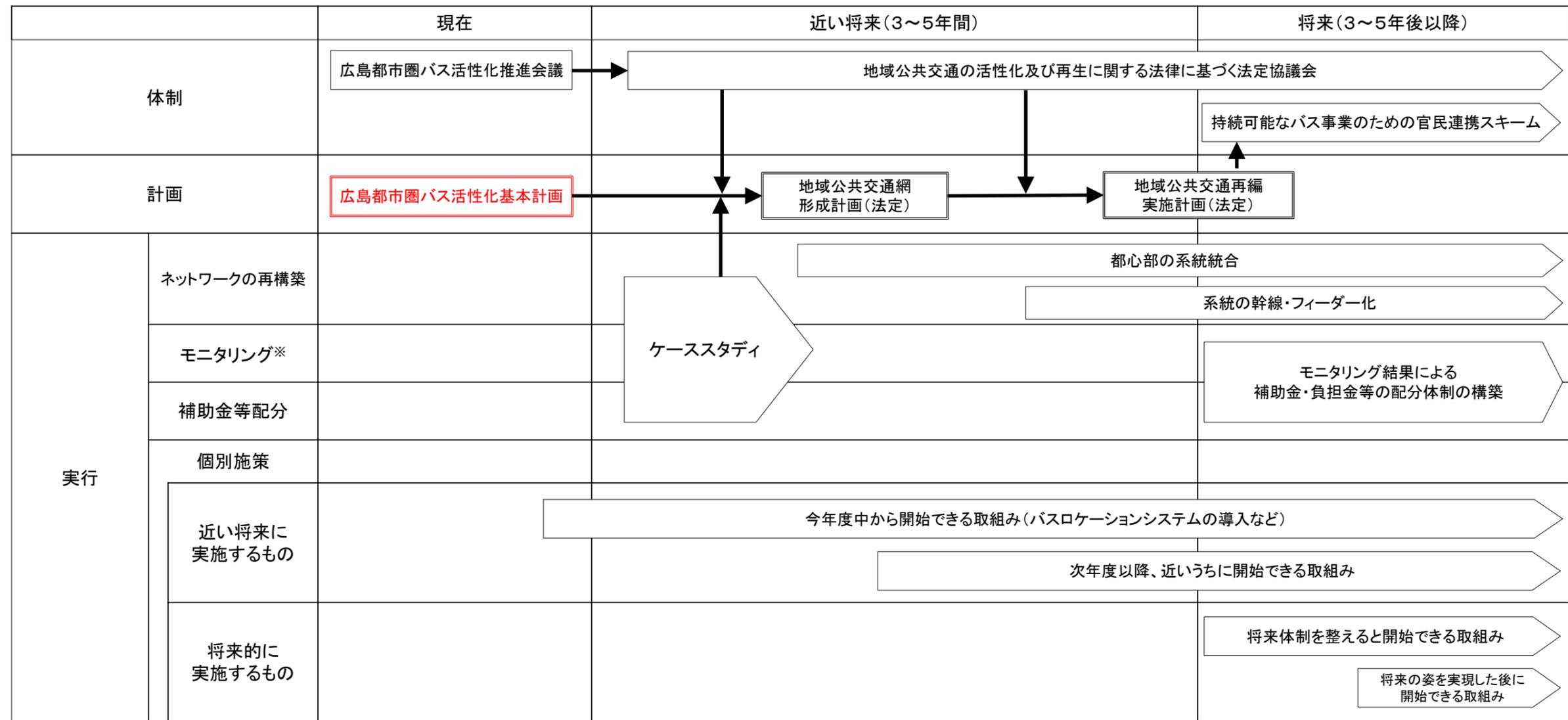
- 系統番号の統一
- 路線のカラーリング
- 総合時刻表の作成等わかりやすい情報提供
- 住民へのバスの乗り案内
- 情報の多言語化
- 運転手のマナー向上
- 車内の環境整備
- 企業・商業施設等との連携
- 病院等への乗り入れ
- パターンダイヤの設定
- 貨物の混乗（宅配サービス等） など



わかりやすい情報提供

V 計画の実現に向けた進め方

1. 計画の実現に向けた進め方（イメージ）



※「モニタリング」とは・・・各社の収益を確保しつつ、系統の幹線・フィーダー化など、路線の効率化を目指すため、競争原理によるものでなく、統一的なチェック機能を設けて、それによりサービスレベルを確保しようとするもの。

2. 実施体制

計画に位置付ける活性化策の実現に向け、行政と事業者が連携した、持続可能なバス事業の官民連携スキーム\*を構築

