

広島市バス活性化基本計画 (素案)

平成 27 年 月

広 島 市

はじめに

人口減少や超高齢社会の到来に伴い、限られた資源を効率的に配分するため、コンパクトな街づくりが求められています。そのため、国土交通省は平成 26 年にとりまとめた国土のグランドデザイン 2050 において「コンパクト+ネットワーク」を基本的な考え方として打ち出しました。本市においても平成 25 年 8 月に策定した「広島市都市マスタープラン」において、「活力」「魅力」「快適性」という都市づくりの 3 つの目標を実現する土台として、集約型都市構造への転換を目指すこととしており、各地域の拠点に都市機能を集約し、都心と拠点、拠点相互を連絡する公共交通の強化に取り組むことにしています。

その一方で、公共交通の利用者は年々減少を続けており、特にバス交通における利用者は、他の公共交通機関と比べ減少が著しく、非常に厳しい状況となっています。しかし、バス交通は、鉄軌道系公共交通と同様に都市の骨格を形成する基幹的な役割から、地域の活動を支える生活交通としての役割まで幅広く担うものであり、公共交通の体系づくりを考える上で、欠かすことのできない公共交通機関です。

こうしたことを踏まえ、将来にわたりバス交通を持続可能な交通手段として維持していくため、事業者や市民と一体となってバスの活性化に取り組んでいくための基本計画を策定します。

平成 27 年（2015 年） 月

広島市バス活性化基本計画

〔目次〕

序章 広島市バス活性化基本計画について

1. バス活性化の目的とバス活性化基本計画の趣旨
2. バス活性化基本計画と上位計画との関係
3. 計画の対象地域と目標年次

第Ⅰ章 広島市を取り巻く環境と目指すべき都市構造

1. 人口減少と高齢化
 - 1－1. 人口減少・超高齢社会の到来
 - 1－2. 高齢者の免許保有状況
 - 1－3. マイカー依存の進展と地球環境問題への対応
2. 本市の目指すべき都市構造
 - 2－1. 集約型都市構造への転換
 - 2－2. 階層性のある公共交通ネットワーク

第Ⅱ章 広島市におけるバス交通の現状と課題

1. 広島市のバス交通の状況
 - 1－1. 区間ごとのバス便数
 - 1－2. 路線バスを運行する交通事業者
 - 1－3. 公共交通利用者数の推移
 - 1－4. 区間ごとのバス利用者数
 - 1－5. バス非利用者のバスを使わない理由
2. 都市圏全体からみたバス交通の現状と課題
 - 2－1. 情報提供
 - 2－2. 運賃・割引制度
 - 2－3. 乗継の利用状況
 - 2－4. 走行環境
 - 2－5. バス交通に対する多様なニーズ
 - 2－6. バス事業としての採算性と市からの支援状況
3. 都心におけるバス交通の現状と課題
 - 3－1. 市内中心部における路線の過密状況
 - 3－2. デルタ周辺部から都心核（紙屋町・八丁堀地区）へのアクセス状況
 - 3－3. 都心における交通拠点の状況
4. デルタ市街地におけるバス交通の現状と課題
 - 4－1. デルタ周辺部における路線の重複状況
 - 4－2. デルタ市街地におけるバス利用圏
 - 4－3. デルタ周辺部における交通拠点の状況

- 5. 郊外部・中山間地域におけるバス交通の現状と課題
 - 5-1. 郊外部におけるバス路線の状況
 - 5-2. 中山間地域におけるバス路線の状況
 - 5-3. 郊外部における交通結節点の状況

第Ⅲ章 バス活性化の基本的な考え方

- 1. バス交通の課題整理とバス活性化の基本方針
- 2. 目指すべきバス交通ネットワーク
 - 2-1. 階層別バス交通ネットワークと交通結節点
 - 2-2. 持続可能なバス事業の運営スキーム
 - 2-3. 階層性のあるバス交通ネットワーク
- 3. 地域特性を踏まえたバス活性化策の方向性
 - 3-1. 都市圏全体
 - 3-2. 都心
 - 3-3. デルタ市街地
 - 3-4. 郊外部・中山間地域
- 4. バス活性化の実現に向けた行政・交通事業者・市民（地域）の役割分担
 - 4-1. 行政とバス事業者
 - 4-2. バス事業者相互
 - 4-3. 市民（地域）
- 5. バス活性化基本計画の目標

第Ⅳ章 バス活性化に向けた具体的施策

- 1. 交通拠点同士や拠点と各地域を結ぶバスの機能向上
 - 1-1. バスロケーションシステム
 - 1-2. 走行環境の向上
 - 1-3. 低床低公害車両の導入拡大
 - 1-4. 待合環境の整備
 - 1-5. 店舗利用型パーク&バスライド用駐車場の確保
- 2. バス事業としての効率化
 - 2-1. 都心における重複系統のドッキング
 - 2-2. 路線のフィーダー化
 - 2-3. バス運行対策費補助対象路線の運営形態の見直し
 - 2-4. 経営資源等の共有化による経営効率化
- 3. 地域の実情に応じた交通手段の選択と支援の見直し
 - 3-1. 路線のフィーダー化【再掲】
 - 3-2. 多様な形態による運行
 - 3-3. バス運行対策費補助対象路線の運営形態の見直し【再掲】
 - 3-4. 地域主体の交通に対する支援拡充
- 4. 交通結節点等における拠点性の向上と待合環境の整備
 - 4-1. 商業施設等との連携による交通結節点の整備
 - 4-2. 交通拠点における駅前広場の再整備

- 5. わかりやすく使いやすい運賃制度
 - 5-1. わかりやすく使いやすい運賃体系の構築
 - 5-2. 高齢者の免許返納割引
- 6. わかりやすく使いやすい情報提供
 - 6-1. わかりやすく使いやすい表示・案内
 - 6-2. 系統番号の統一
 - 6-3. 情報の多言語化
- 7. 多様なサービスの提供
 - 7-1. 運行時間の拡大
 - 7-2. 急行バスの拡充
 - 7-3. 商業施設と連携した利用促進
 - 7-4. 多様な定期券の導入
 - 7-5. 共通フリーパス
- 8. バスのイメージ向上と利用者の意識醸成
 - 8-1. 乗務員のマナー向上
 - 8-2. 利用者のマナー向上
 - 8-3. 車内・待合施設等の環境整備
 - 8-4. バス利用啓発等の出前講座の実施
 - 8-5. 利用者の意識醸成と施策の周知・広報

第Ⅴ章 バス活性化の実現に向けた進め方

- 1. バス活性化策の実施について
- 2. 国の法制度・支援制度の活用
- 3. 持続可能なバス事業のための官民連携スキーム

序章 広島市バス活性化基本計画について

1. バス活性化の目的とバス活性化基本計画の趣旨

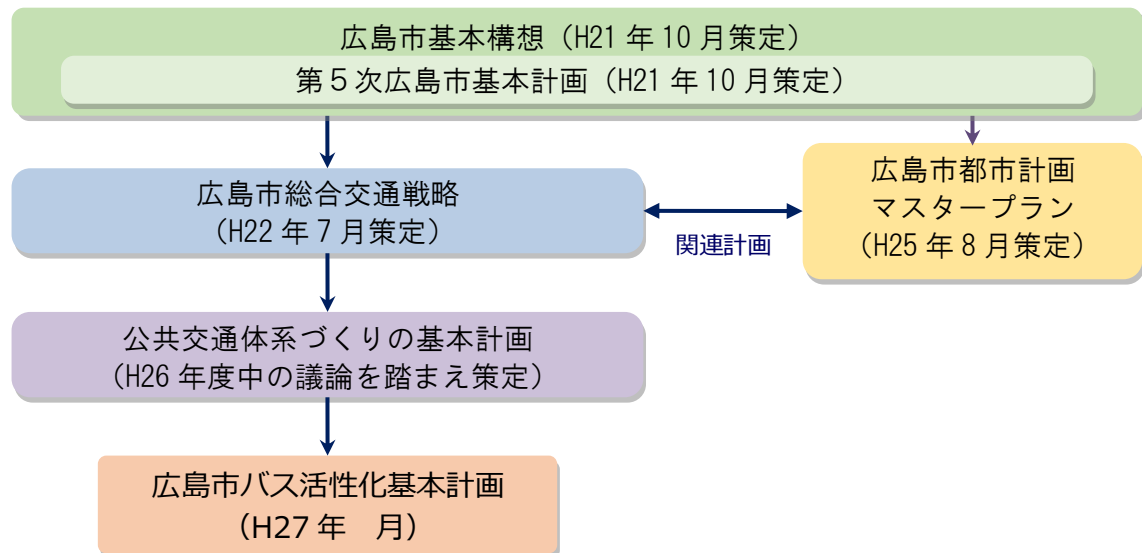
人口減少やモータリゼーションの進展に伴い、バス交通の利用者は全国的に減少傾向にあります。特に地方部ではその現象が顕著となっており、バス事業者が立ち行かなくなり、地域住民の移動に多大な影響を与えるケースも生じています。

本市においても、バス事業者が路線を維持できなくなるケースや、古くなった車両を更新できないなど、利用者の利便性にも影響を及ぼす状況となっており、路線の維持に対する行政負担も年々増加しています。

そこで、本市のバス交通が立ち行かなくなる前に、バス交通全体の活性化を図ることで、バス事業者が利用者のためのサービス向上に投資できるようバス事業者の経営改善を図るとともに、本市における路線の確保・維持にかかる行政負担を軽減することで、生活交通の確保や、利便性向上に係る取組のより一層の推進を目指すこととし、市民にとって快適な移動環境の確保や社会参加・交流の促進などを図ります。

バス活性化基本計画では、バス事業者と行政は、利用者にとってわかりやすく使いやすいバス交通を実現するとともに、市民は利用することでバス路線を維持するということを意識することで、バス事業者が安定的・持続的に市民の移動を担うことができるよう、市民・バス事業者・行政の三者の視点に立ったバス交通の将来的なあり方を示しています。

2. バス活性化基本計画と上位計画との関係



3. 計画の対象地域と目標年次

広島市域を計画範囲とします。ただし、一体的なネットワークを構築していく必要がある、生活圏を共にする近隣市町については、必要に応じて対象とします。

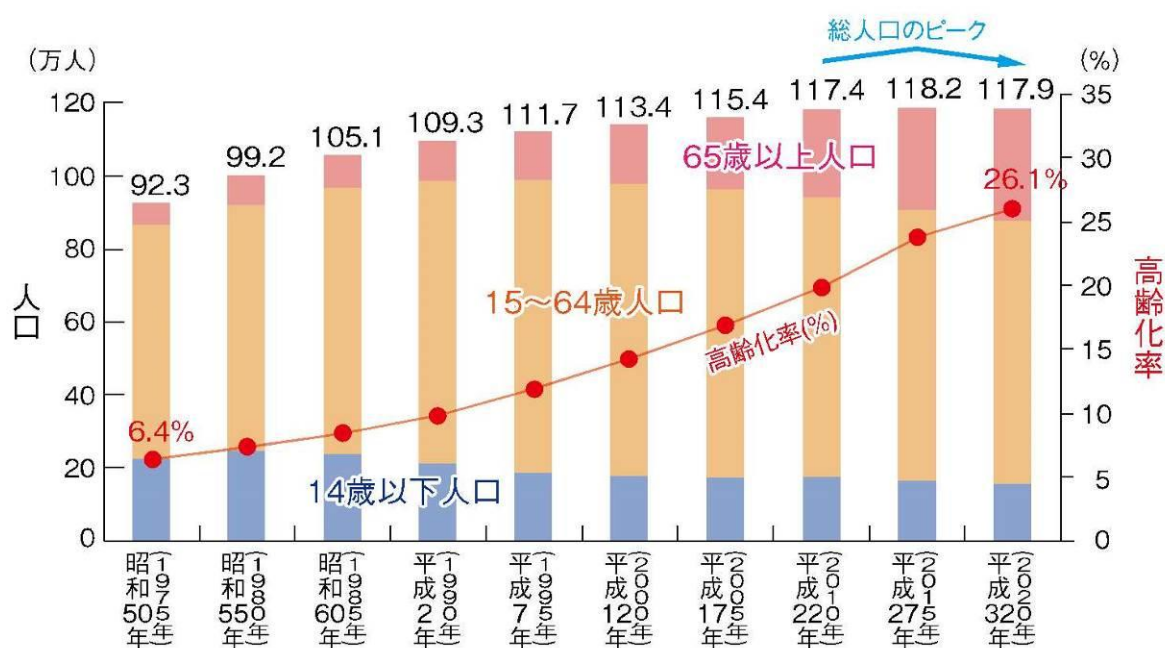
また、広島市都市計画マスタープランとの整合性を考慮し、平成 42 年（2030 年）を目標年次とします。

第Ⅰ章 広島市を取り巻く環境と目指すべき都市構造

1. 人口減少と高齢化

1-1. 人口減少・超高齢社会の到来

- ・本市の人口は、平成27年の118万2千人をピークとし、平成32年には117万9千人に減少すると推計されています。
- ・また、高齢化率は平成32年に26.1%に達すると推計されており、今後は、本市においても本格的に高齢化が進展していくこととなります。



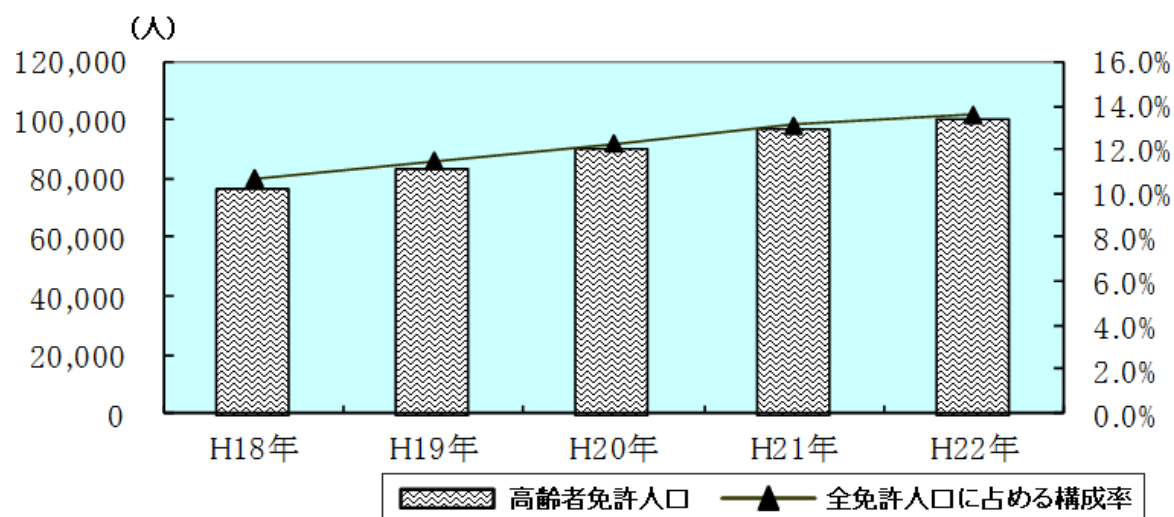
(注)平成22年(2010年)までは国勢調査の結果、平成27年(2015年)以降は第5次広島市基本計画における推計値。

出典)広島市都市計画マスタープラン

図 1-1 広島市の総人口の推移

1 - 2. 高齢者の免許保有状況

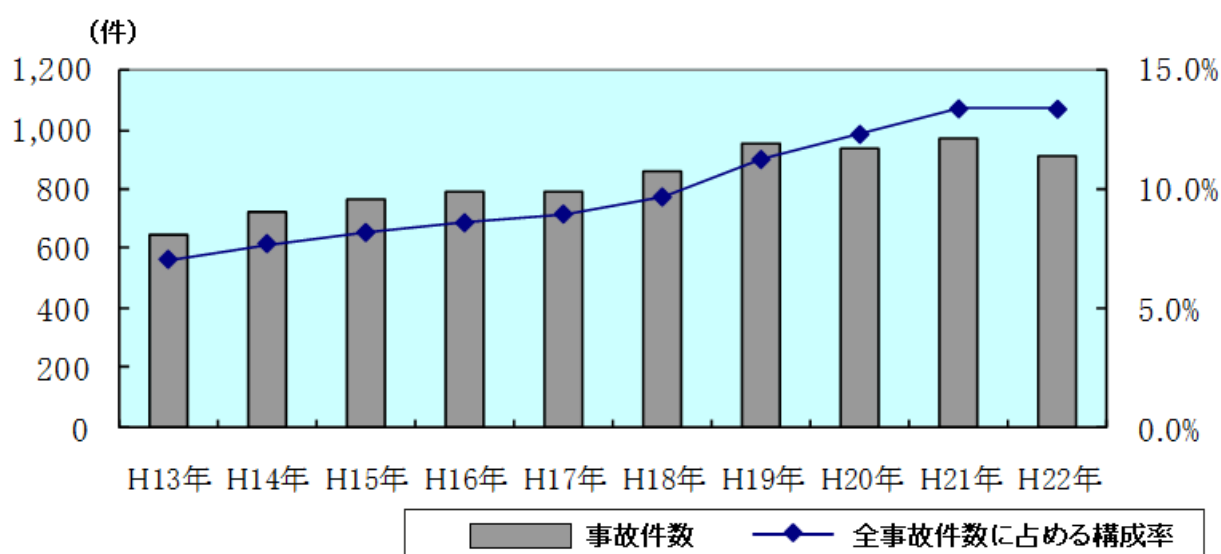
- ・高齢運転者の運転免許保有者数は、平成 18 年は約 7 万 7 千人でしたが、平成 22 年には、約 1.3 倍の 10 万 1 千人となっています。
- ・全運転免許保有者に占める高齢者の割合は、平成 18 年の 10.7%から平成 22 年には 13.6%に増加しています。



出典) 第 9 次広島市交通安全計画

図 1-2 高齢者免許人口の推移

- ・高齢者が第 1 当事者（当該交通事故で過失が最も重い者）となった事故件数は、平成 13 年には 644 件でしたが、平成 22 年には 1.4 倍の 908 件となっています。
- ・全事故件数は平成 13 年から平成 22 年の間に約 4 分の 3 に減少しており、全事故件数に占める高齢者の事故件数の割合は著しく増加しています。

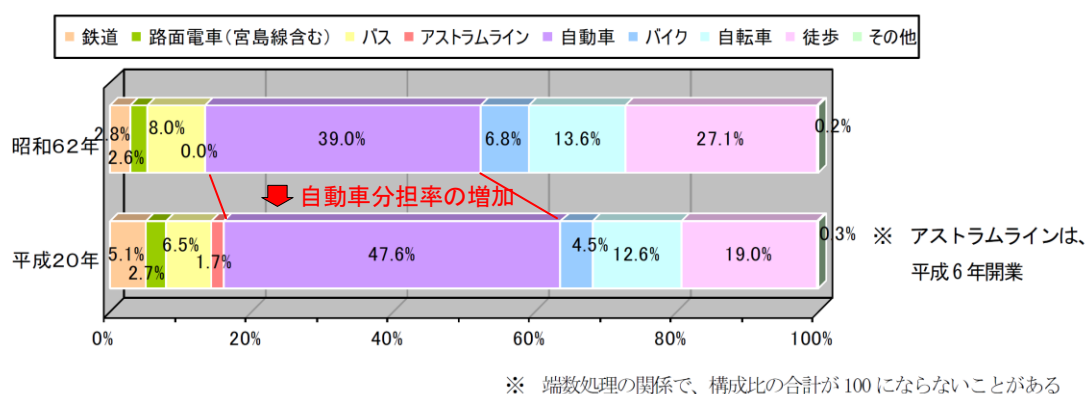


出典) 第 9 次広島市交通安全計画

図 1-3 高齢者が第 1 当事者となった交通事故件数の推移

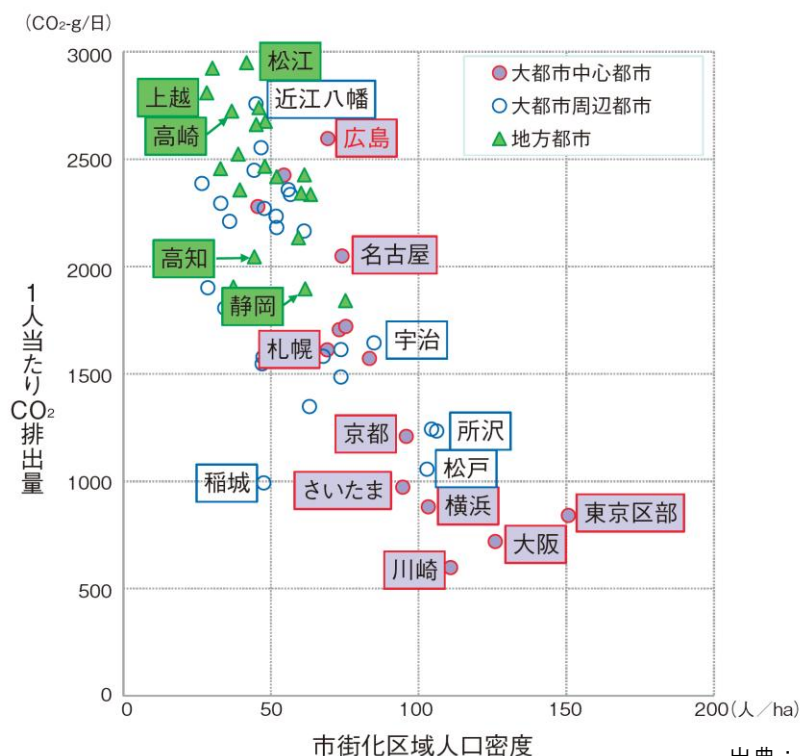
1－3．マイカー依存の進展と地球環境問題への対応

- ・本市居住者の代表交通手段について、昭和 62 年と平成 20 年とを比較してみると、自動車の分担率が 39.0%から 47.6%へと増加しており、自動車への依存傾向が高まっていることがわかります。
- ・一方で、公共交通についてみると、鉄道は 2.8%から 5.1%へと増加していますが、バスについては 8.0%から 6.5%へと減少しています。
- ・こうしたなか、地球温暖化問題及びエネルギー問題は、全世界で取り組まなければならない喫緊の課題ですが、本市の自動車交通による二酸化炭素排出量は、同程度の規模を有する他都市と比較して多くなっており、低炭素型の都市づくりの一層の推進が求められています。



出典)広島市総合交通戦略

図 1-4 広島市居住者の代表交通手段構成



出典：広島市都市計画
マスタープラン

(注) 1人当たりCO₂排出量は居住者の自動車交通のみ
(資料:「平成22年度 全国都市交通特性調査」国土交通省)

図 1-5 都市の人口密度と自動車交通による居住者一人当たりの二酸化炭素排出量

2. 本市の目指すべき都市構造

2-1. 集約型都市構造への転換

- ・本市では、広島市都市計画マスタープラン（平成 25 年 8 月策定）において、都市づくりの目標を実現とするための土台として、集約型都市構造への転換に向け、「市街地の拡大の抑制」、「都市の骨格の形成」、「居住環境の維持・向上」を方針とし、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換を目指すこととしています。
- ・これにより、人やモノの移動距離を削減するとともにマイカーへの過度な依存を抑制し、環境負荷の低減を図るとともに、都市インフラの維持更新の効率化・重点化や公共施設の有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などが進むことで財政負担の軽減を図り、本市の持続的な発展を目指しています。

表 1-1 集約型都市構造への転換に向けた方針（広島市都市計画マスタープランより（一部抜粋））

市街地の拡大の抑制	○市街地の範囲は、現状の市街化区域内とすることを基本とし、既存の市街地や都市施設の活用と質の向上を進めます。
都市の骨格の形成	○将来都市構造は都心、拠点地区及び都市軸により構成します。 ○公共交通等で連携された都心と拠点地区に多様な都市機能を集約し、コンパクトで暮らしやすく、地球環境への負荷が少ない集約型の市街地を形成します。 ○都市機能の集約の方向性に沿って、公共交通を中心とした都市内交通の強化を進めます。
居住環境の維持・向上	○駅周辺や幹線道路沿いでは、地域の状況に応じて、日常的な生活サービス機能の集積を進め、利便性の高い居住環境を形成します。

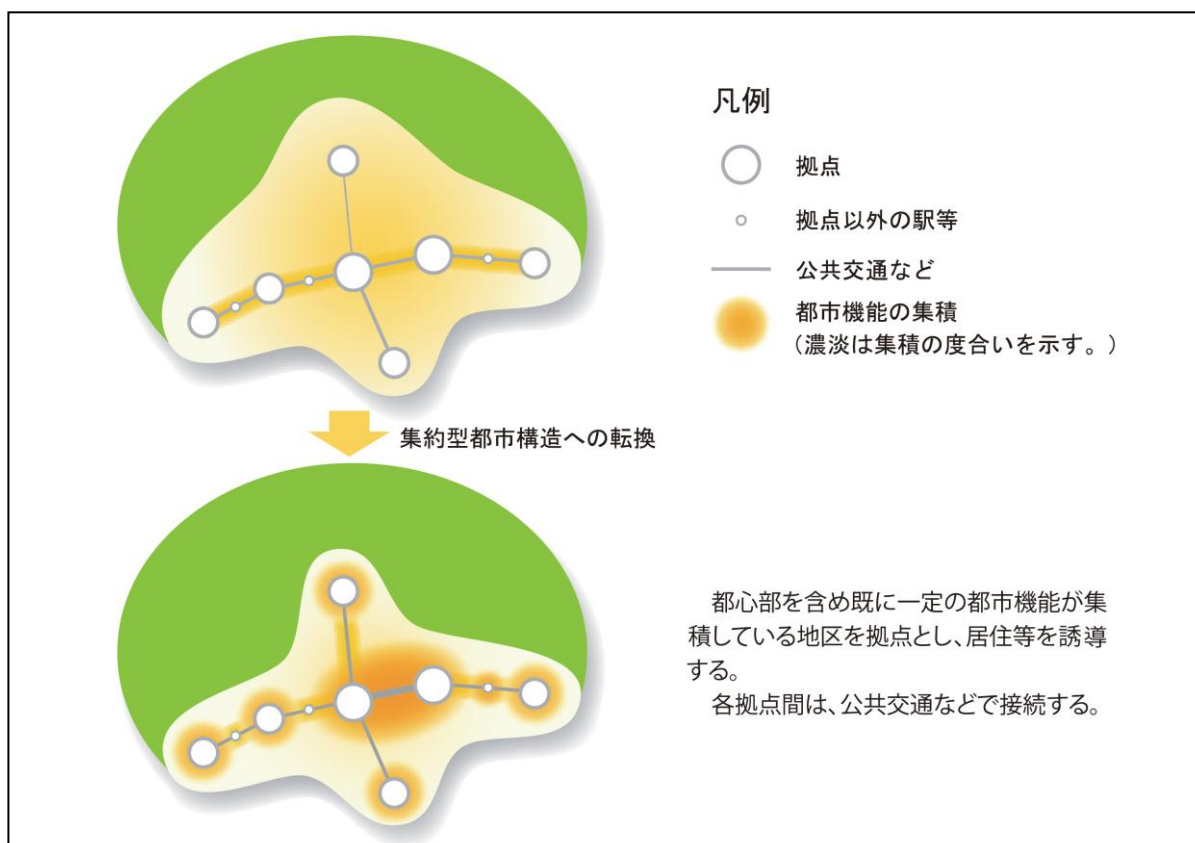


図 1-6 集約型都市構造のイメージ（広島市都市計画マスタープランより）

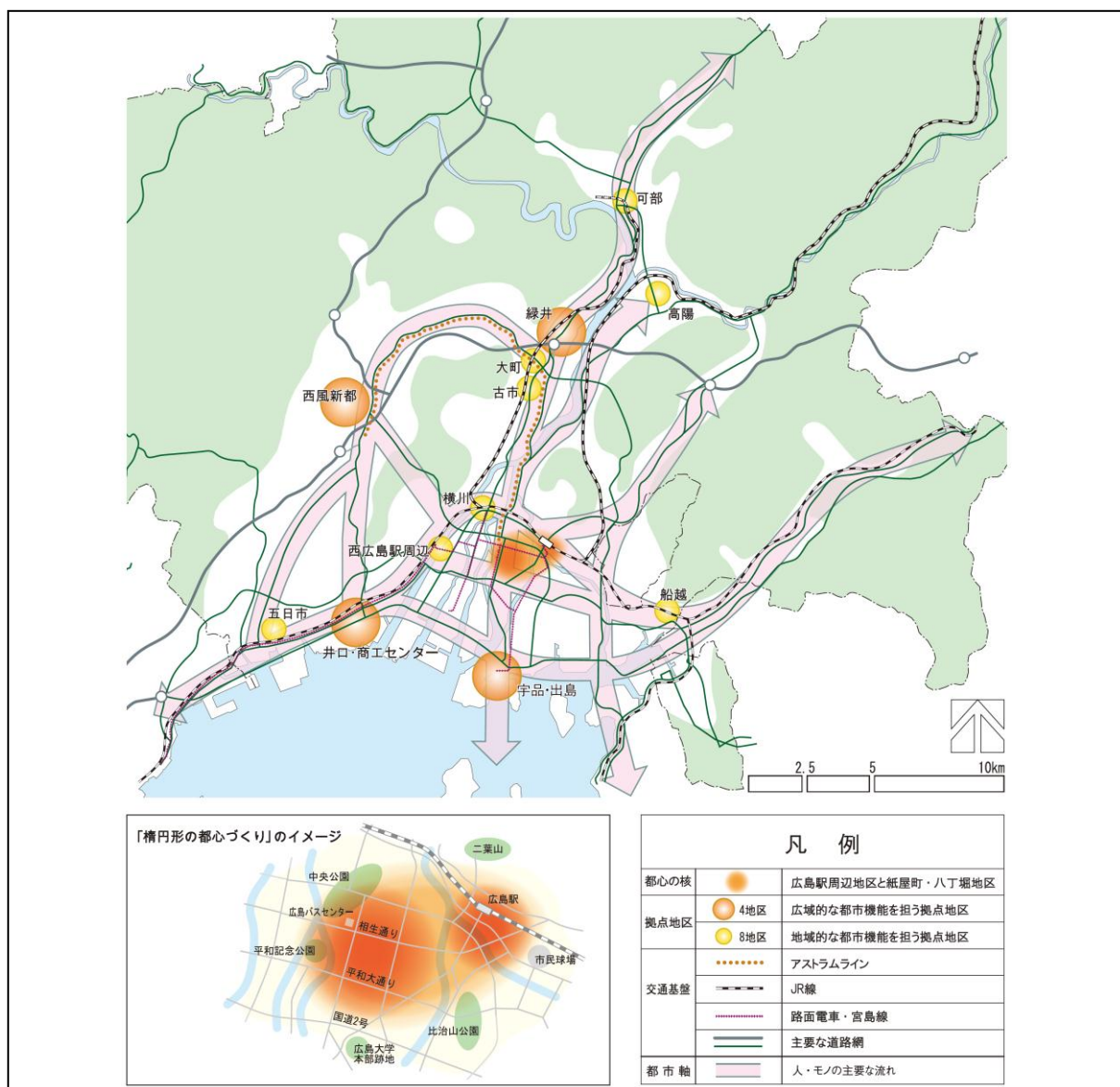


図 1-7 将来都市構造図（広島市都市計画マスタープランより）

表 1-2 集約型都市構造の構成（広島市都市計画マスタープランより（一部抜粋））

都心	「楕円形の都心づくり」の推進 ・広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、それぞれが活力とにぎわいのエンジンを持ち、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めます。
拠点地区	広域的な都市機能を担う拠点地区の形成(4地区) ・都心との機能分担や地区特性などを踏まえて、当該地区での立地がふさわしい高次都市機能や当該地区の中核となるべき機能を中心とした集積・強化を図り、活力と魅力のある拠点を形成します。 地域的な都市機能を担う拠点地区の形成(8地区) ・「地域的な都市機能を担う拠点地区」は、日常的な生活サービス機能の集積や交通の利便性などの面で行政区レベルでの拠点性を持つ地区であり、生活サービス機能の充実などにより、地域の生活・活動を支える拠点を形成します。
交通体系	・都心や拠点地区の連携強化により、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化や骨格的な道路の整備に取り組みます。
都市軸	・都市軸は主に人・モノの主要な流れを示すものであり、鉄軌道系交通機関や主要な道路網などの交通基盤に沿って連続する空間です。 ・都市軸においては、既存の集積を維持することを基本としますが、地域の利便増進のため、幹線道路沿いで商業・業務地を形成する必要がある場合は、市街地の拡散を促進しない範囲で、新たな集積を図ります。

2-2. 階層性のある公共交通ネットワーク

- ・本市が目指す集約型都市構造の実現には、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する必要があります。
- ・そのためには、比較的多くの需要や長いトリップに対応する基幹的公共交通機関と、それを補完する公共交通機関とを適正に配置し、これらの連携・分担が機能的に行われることが重要です。
- ・このため、本市における各公共交通機関の特性（輸送量・輸送距離）を踏まえ、「基幹公共交通」、「デルタ内準基幹公共交通」、「郊外部補完公共交通」、「地域公共交通」に機能分類し、これらを交通結節点で結ぶ階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指します。

1) 各公共交通機関の特性を踏まえたバス交通の担うべき役割

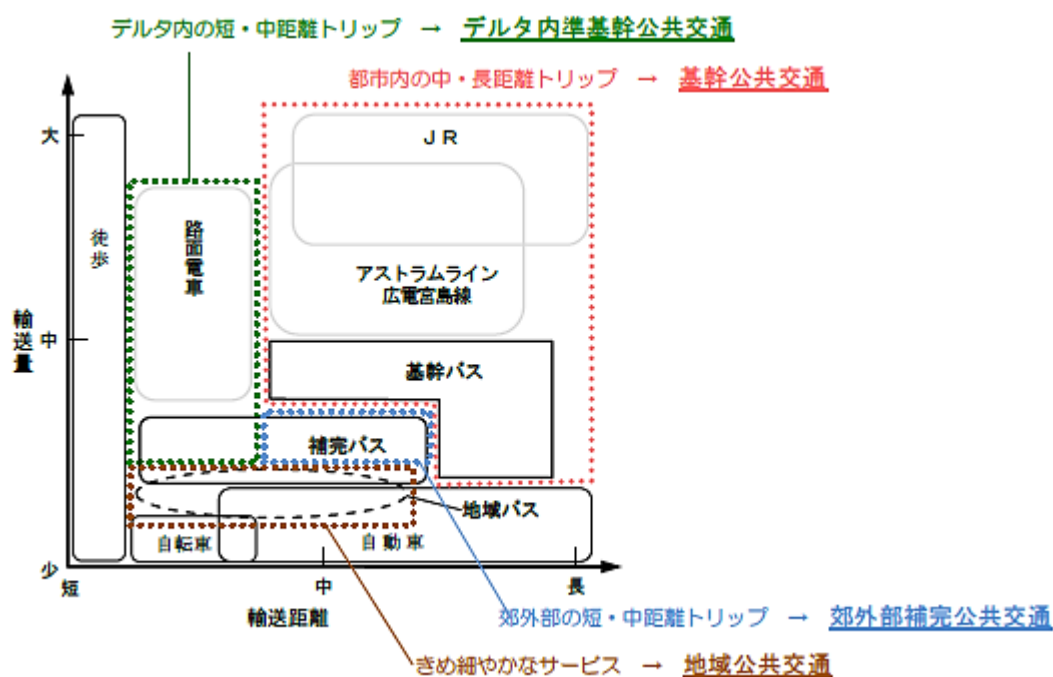


図 1-8 各公共交通機関の特性と役割

表 1-3 各公共交通機関の機能分類

機能分類	役 割	公共交通機関
基幹公共交通	・都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ、都市内の中・長距離の移動を輸送する役割を担う。	・ J R ・ アストラムライン ・ 広電宮島線 ・ 基幹バス
デルタ内準基幹公共交通	・デルタ内での短・中距離の移動を輸送する役割を担う。	・ 路面電車（L R T） ・ デルタ内拠点アクセス補完バス
郊外部補完公共交通	・郊外部での短・中距離の移動を輸送する役割を担う。	・ 郊外部アクセス補完バス
地域公共交通	・各地域でのきめ細やかな輸送サービスを担う。	・ 地域バス（乗合タクシー含む）

2) 公共交通ネットワークにおけるバス交通の位置づけと機能分類

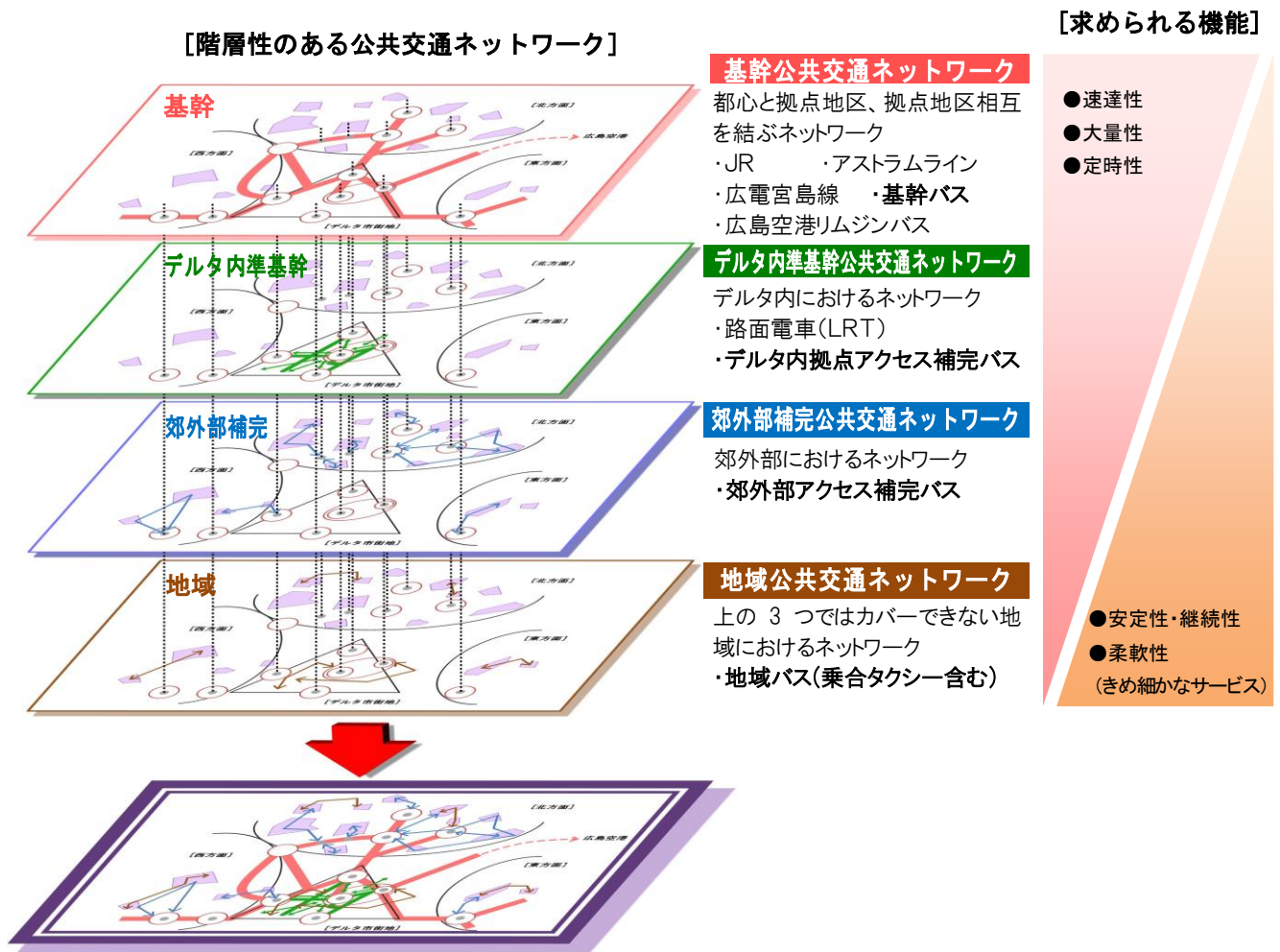


図 1-9 階層性のある公共交通ネットワークにおけるバスの位置づけと求められる機能

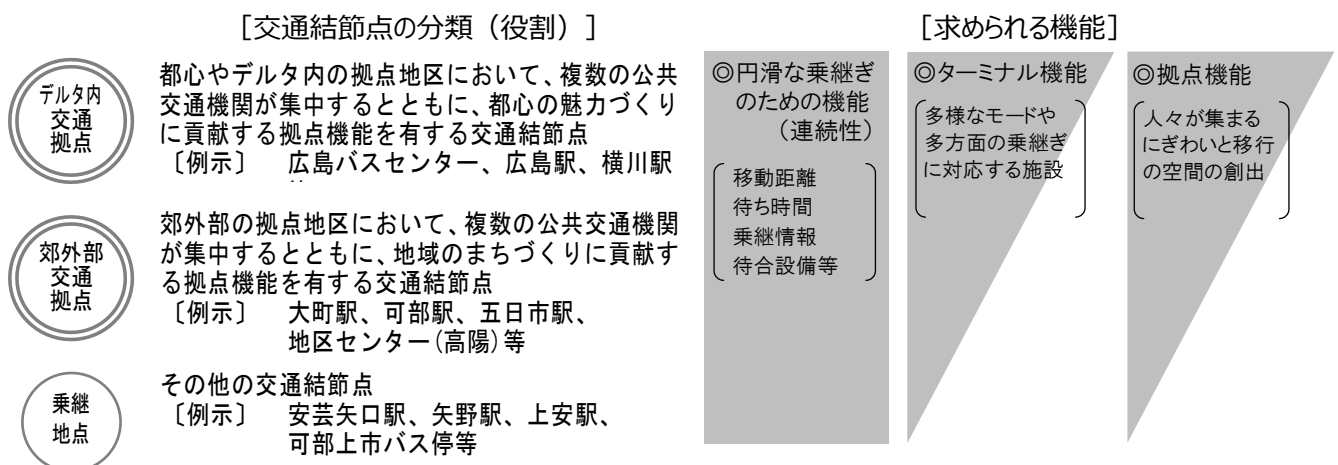


図 1-10 交通結節点の分類と求められる機能

第Ⅱ章 広島市におけるバス交通の現状と課題

1. 広島市のバス交通の状況

1-1. 区間ごとのバス便数

- ・都心と周辺部において運行本数に差がみられ、サービスの格差が発生しています。
- ・特に、都心においては、広島バスセンターと広島駅間で運行本数が1日往復3,000便以上とバスの運行集中がみられます。

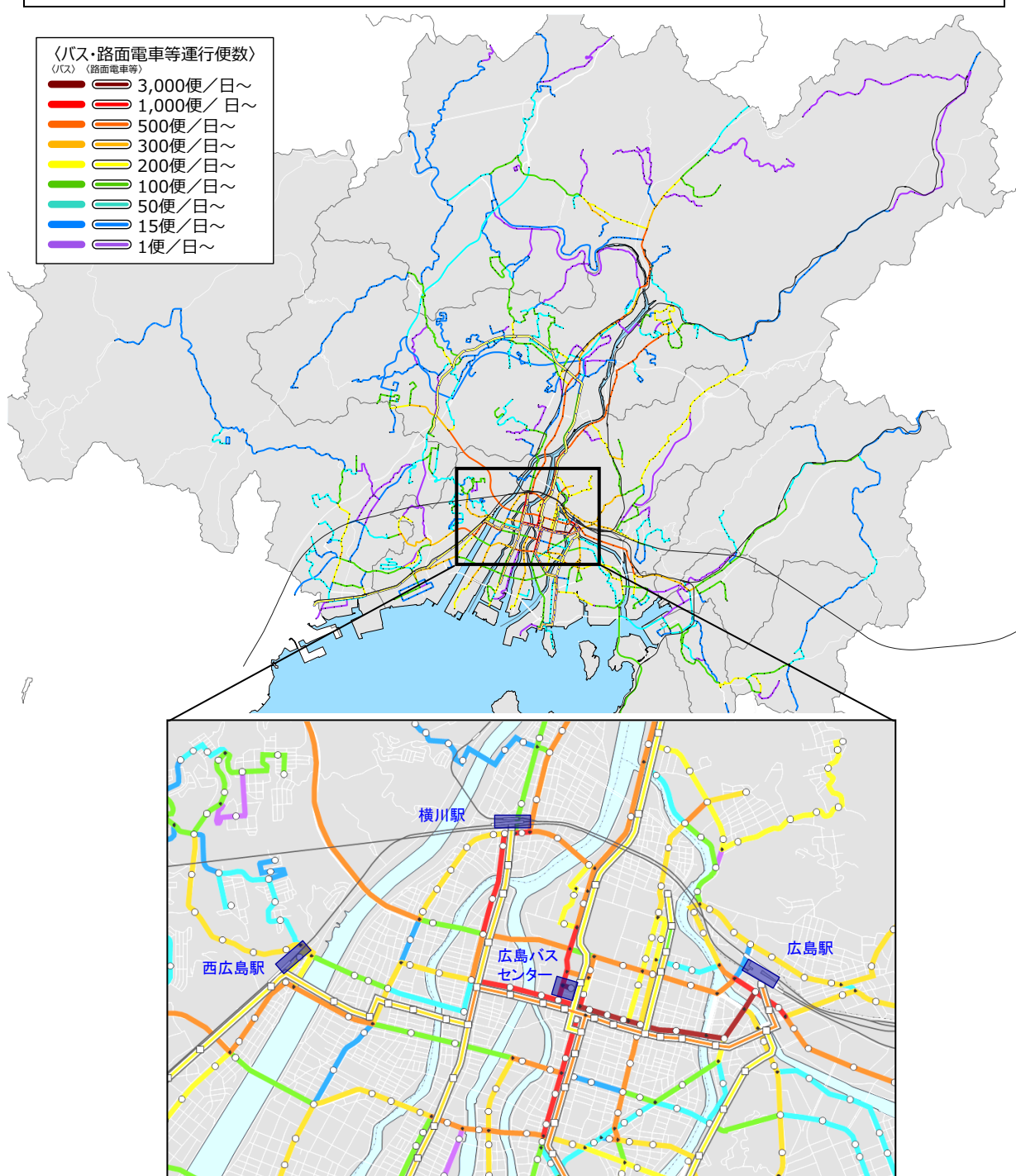


図 2-1 広島市内の交通機関別の区間ごとの便数

路線データ作成協力:
株式会社ナビタイムジャパン

1－2．路線バスを運行する交通事業者

- ・広島市内に路線を有するバス事業者は 12 社あり、他都市と比較して多い状況にあります。
- ・空港リムジンバスは、5 社が共通の車両デザインで共同運行を行っており、全国でも類を見ない事例となっています。

表 2-1 広島市内で路線バスを運行するバス事業者

会 社 名	本社所在地	資本金 (千円)	実車走行 キロ (千km)	車両数 (台)	輸送人員 (千人)
広島電鉄(株)	広島市中区東千田町二丁目9-29	2,335,625	18,275	559	33,673
広島バス(株)	広島市中区光南六丁目1-68	65,000	8,470	217	17,726
広島交通(株)	広島市西区三篠町三丁目14-17	100,000	8,576	186	11,646
広交観光(株)	広島市西区三篠町三丁目14-17	63,200	2,424	18	227
芸陽バス(株)	東広島市西条西本町21-39	100,000	5,237	114	3,028
備北交通(株)	庄原市東本町三丁目11-16	45,000	4,102	64	1,072
中国ジェイアールバス(株)	広島市南区松原町1-6	2,840,000	17,514	220	5,918
エイチ・ディー西広島(株)	広島市西区己斐上五丁目56-6	30,000	1,028	28	2,235
(有)エンゼルキャブ	広島市南区東雲本町二丁目15-9	10,000	177	7	311
第一タクシー(株)	広島市安佐南区相田二丁目5-18	10,000	1,168	37	718
(株)ささき観光	広島市佐伯区湯来町伏谷125-1	10,000	333	6	32
(有)総合企画コーポレーション	山県郡北広島町川小田字溝下315-1	3,000	297	13	-

資料)2012 年版中国地方バス要覧ほか

表 2-2 主な政令指定都市におけるバス事業者数

都市名	広島市	札幌市	仙台市	横浜市	京都市	神戸市	福岡市	熊本市
事業者数	12	8	3	10	11	8	3	6

資料)広島市道路交通局(平成 25 年)

表 2-3 空港リムジンバスの共同運行概要

共同運行事業者	広島電鉄、広島バス、広島交通、芸陽バス、中国JRバス
便数	広島空港 ⇄ 広島バスセンター : 55 便(うち 8 便は田中町発着) 広島空港 ⇄ 広島駅新幹線口 : 82 便
共同運行の形態	車両デザインの統一、運行便数に応じ収益を各社で配分
運行開始年月日	平成 5 年 10 月 29 日(広島空港開港時)

資料)広島市道路交通局(平成 25 年)

1－3．公共交通利用者数の推移

- ・広島市内の公共交通機関の利用者数は、アストラムラインが開業した平成6年度の67万6千人をピークに、平成24年度は55万6千人まで減少しています。
- ・これはバス利用者の減少によるところが大きく、平成24年度のバス利用者は平成3年度の55%にまで落ち込んでいます。

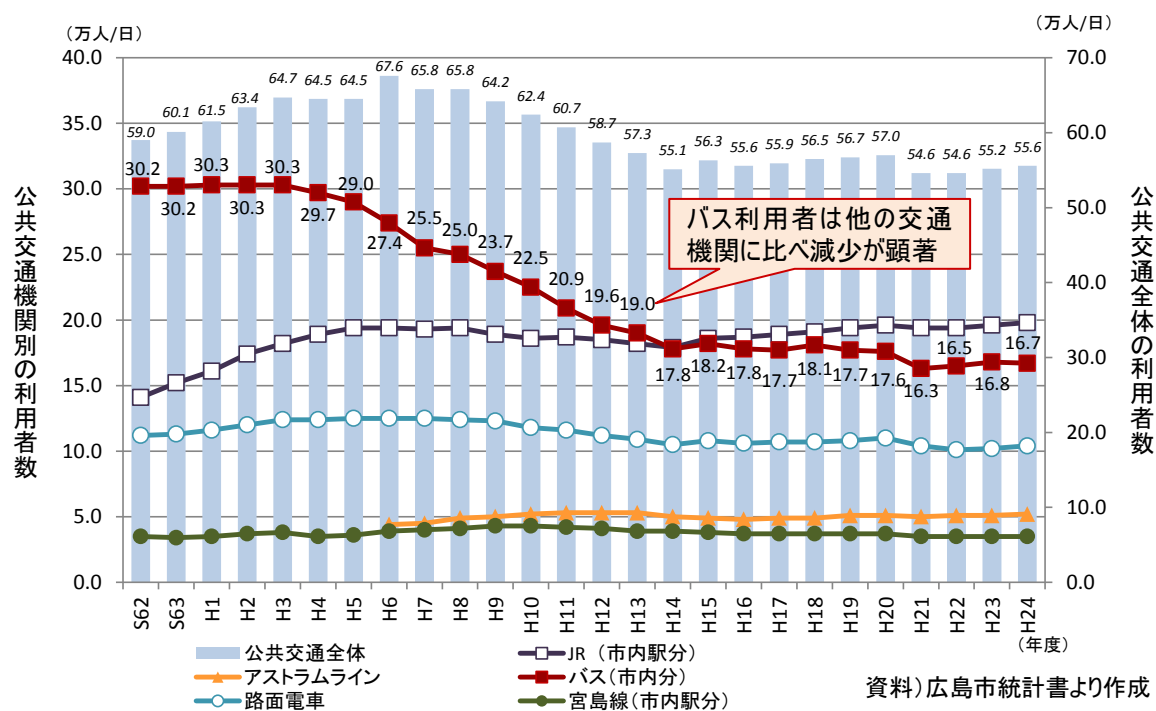
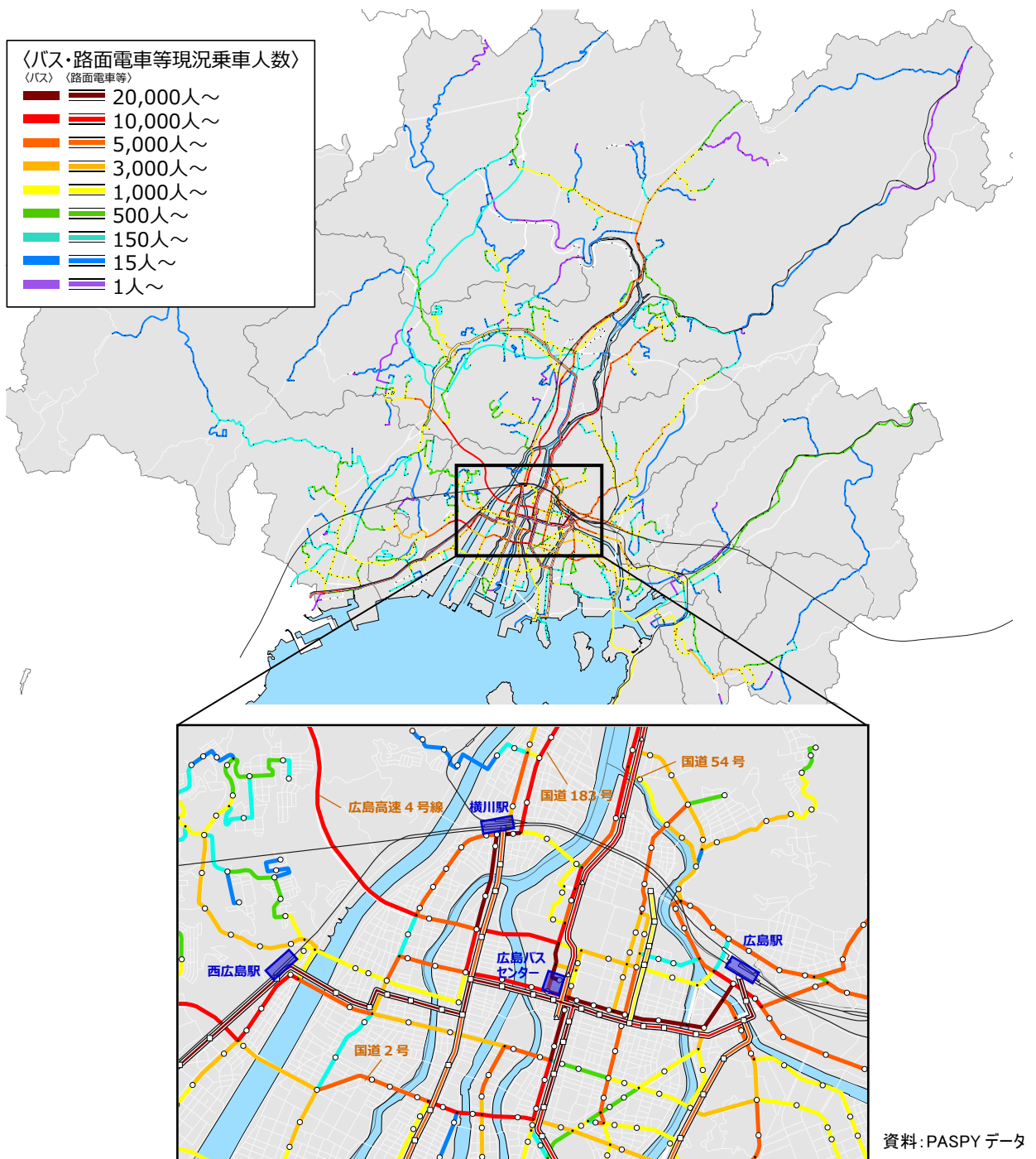


図 2-2 広島市内の交通機関別の利用者数の推移

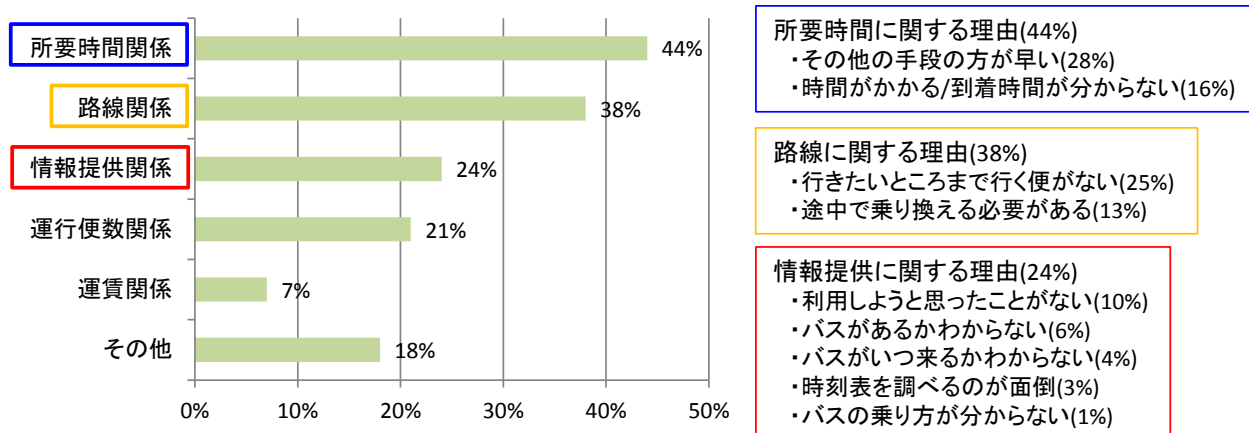
1－4．区間ごとのバス利用者数

- ・国道 2 号や国道 54 号、広島高速 4 号線など、郊外部からデルタ市街地に流入する主要な幹線道路に利用が集中しています。
- ・都心では、広島バスセンターと広島駅の間に利用が集中しており、最も利用が多い区間となっています。



1－5．バス非利用者のバスを利用しない理由

- ・バス非利用者が普段バスを利用しない理由として、「その他の手段の方が早い」という所要時間に関する回答や、「行きたいところまで行く便がない」といった路線に関する回答など、物理的な理由が多く挙げられています。
- ・また、情報提供に関する理由としては、「利用しようと思ったことがない」や「バスがあるかわからない」など、多岐に渡っています。



アンケート調査概要

調査主体	公益社団法人広島県バス協会	
調査日時	①平成 26 年 9 月 28 日(日)	②平成 26 年 10 月 19 日(日)
調査対象者	ひろしまバスまつり来場者 @広島市中小企業会館(西区商工センター)	鉄道の日イベント来場者 @イオンモール広島祇園(安佐南区祇園)
回答数	236 人	191 人
集計概要	アンケートにおいて、平日・休日のどちらか、または両方バスに乗らないと回答した人のうち、バスに乗らない理由を一つ以上回答した人(複数回答可)を有効回答とし集計。	

図 2-4 バス非利用者のバスを利用しない理由

2. 都市圏全体からみたバス交通の現状と課題

2-1. 情報提供

1) 路線・時刻表等に関する情報提供の状況

- ・事業者ごと・路線ごとに時刻表が作成されており、同じ方面でも統一されていません。
- ・一方、広島バスセンターなどのターミナルでは、利用者にわかりやすい情報提供が行われるようになってきました。



図 2-5 事業者ごとに様式の異なる時刻表

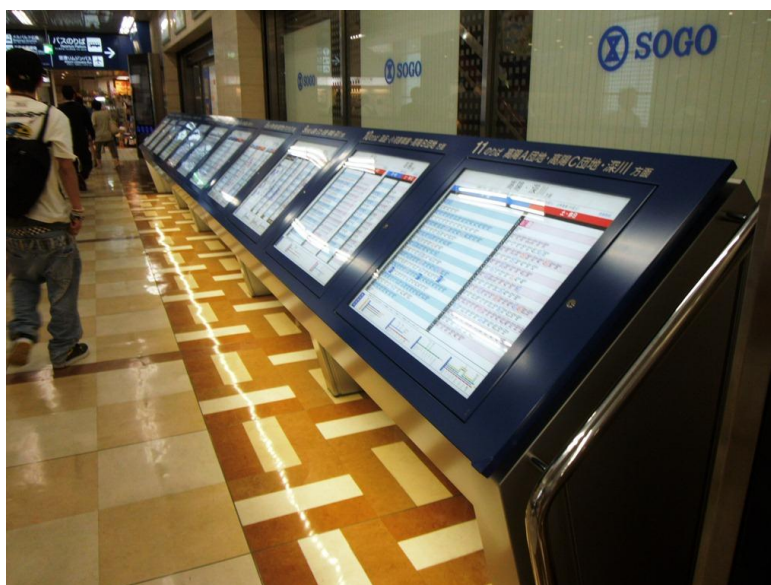


図 2-6 広島バスセンターにおける乗り場別の情報提供状況

2) 系統番号の状況

- ・市内線では各事業者がそれぞれ系統番号を付与しており、統一されていません。また、郊外線では系統番号がほとんど付与されていない状況にあります。
- ・平成 26 年より徐々に統一の系統番号が付与され始めています。



図 2-7 系統番号の付与状況

3) バス停表示等における多言語表記の状況

- ・外国人観光客等が多く訪れる主要な観光地や都心のバス停においては多言語表記が進んでいます。
- ・一方で、都心以外では、利用者の多いバス停においても多言語化が進んでいない状況にあります。



図 2-8 市内中心部のバス停における多言語化の状況

2-2. 運賃・割引制度

1) 運賃・割引制度

・PASPY を用いた場合、通常利用の割引や乗継割引が設定されています。

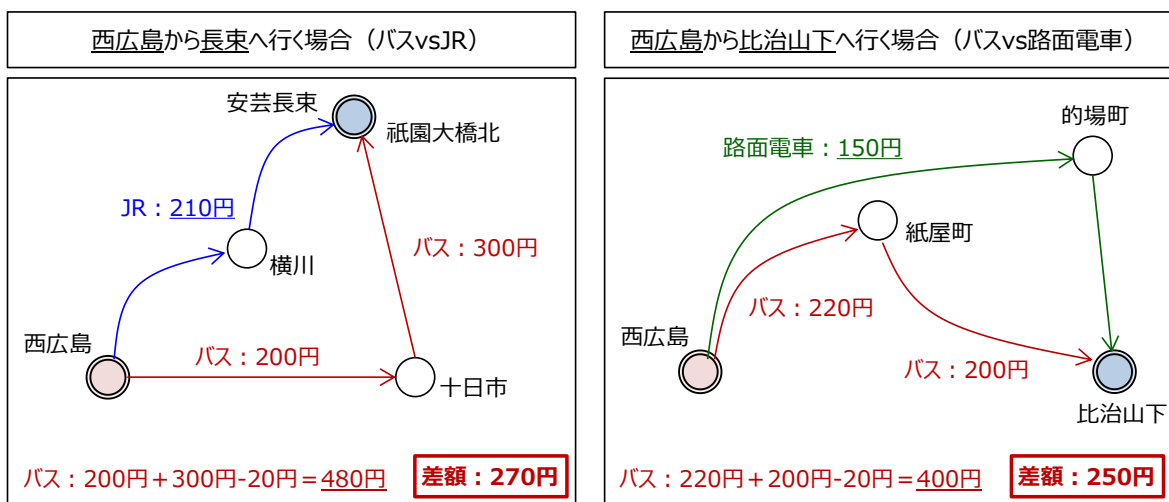
表 2-5 運賃の割引制度

種 類	割引内容
PASPY 割引	・ 運賃に対して最大 10%を割引。(運賃額の端数は 10 円単位へ切り上げ)
乗継割引	・ PASPY を用いてバスとバス、路面電車とバス、アストラムラインとフィーダーバス（第一タクシー）を 1 時間以内に乗り継いだ場合、2 回目の交通機関で 20 円（小児・割引運賃適用者は 10 円）の割引 ※乗継の定義：1 番目降車から 2 番目乗車までの時間が 1 時間以内
環境定期券	・ 対象者：各社の通勤定期券購入者と、同伴する同居の家族 ・ 対象日：土・日・祝日・お盆(8/13～8/16)・年末年始(12/29～1/4) ・ 対象区間：各社の指定路線 ・ 適用運賃：1 乗車につき、大人 100 円、小児 50 円

資料)PASPY ホームページ、広島電鉄、広島バス、広島交通、中国ジェイアールバスホームページ

2) 乗継利用に伴う運賃の比較

・JR や路面電車は乗継利用を行っても、乗車駅及び降車駅によって運賃が決まりますが、バスは乗継を行うたびに区間ごとの運賃が必要となり、同じ区間を乗車しても、JR や路面電車と比較して割高となっています。



※最短ルートでの計算。IC カード利用(PASPY 割引・乗継割引適用)。

図 2-9 各交通機関における乗継利用の運賃比較

3) 定期券の割引率と利用率

- ・バスの定期券は、他の交通機関と比較し割引率が低く、同じ期間 PASPY で通常利用した場合と比較してもあまりメリットが感じられない状況になっています。
- ・各バス事業者が通勤定期の割引率を引き上げた平成 4 年には、それまで微減傾向であった定期利用率が下げ止まっていますが、その後は平成 6 年のアストラムライン開業などもあり、割引率を拡大しても、減少傾向に歯止めがかかっていない状況です。
- ・また、近年になってからは、定期利用者数自体は大きく変化していませんが、バス利用者自体の減少に伴って、相対的に定期利用率が上昇しています。

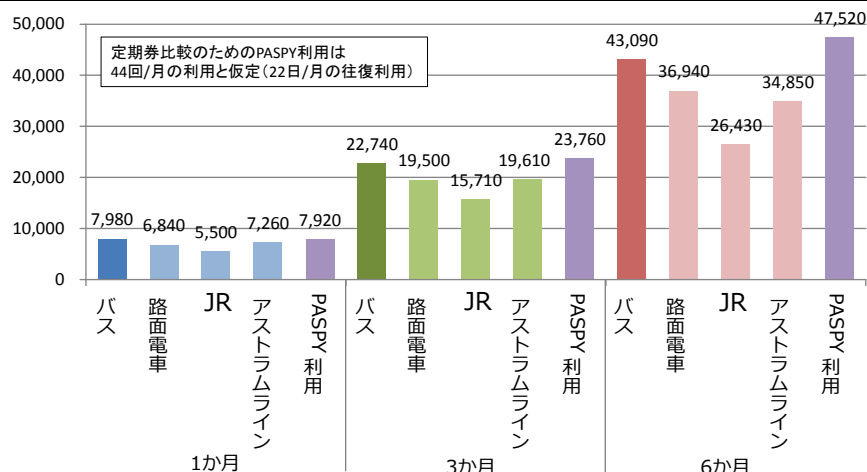


図 2-10 190 円区間における各モードの定期料金と PASPY 利用料金

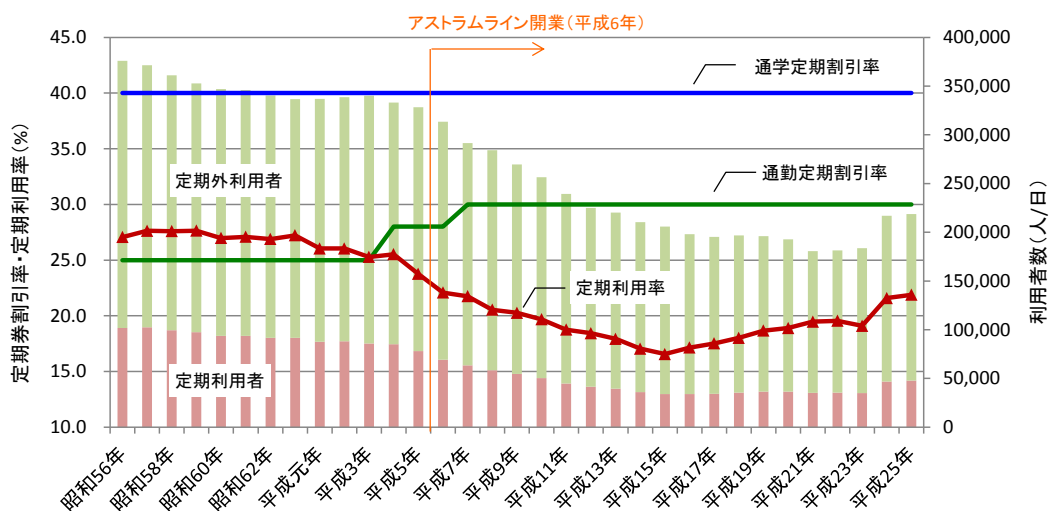


図 2-11 定期券の割引率と定期利用率の推移

資料) 広島市調査

- 課題 1
- ・利用者本位のわかりやすい情報提供が必要であり、事業者同士の連携・協働が重要となっています。
 - ・一定の運賃割引制度が設けられているものの、乗継を行っても割高感を感じることはない、使いやすい運賃体系の構築が必要です。



安心で利用しやすい環境に向けた取組の推進が必要です。

2－3．乗継の利用状況

1) 乗継回数と交通機関別の乗継状況

- ・既存の交通ネットワークにおいてもバス及び路面電車の利用者のうち一定数は、乗継を行っていることがわかります。
- ・一方で、2 回以上の乗継はほとんど行われていないことから、広島都市圏においてバス又は路面電車を複数回乗り継ぐことを前提とした交通ネットワークは利用者にとって抵抗感が大きいと考えられます。
- ・バス及び路面電車の総利用者数を考慮すると、バス同士、路面電車同士、バスと路面電車の乗継利用状況に大きな差はなく、バス及び路面電車の乗継を前提とした交通ネットワークの構築は十分に可能であると考えられます。

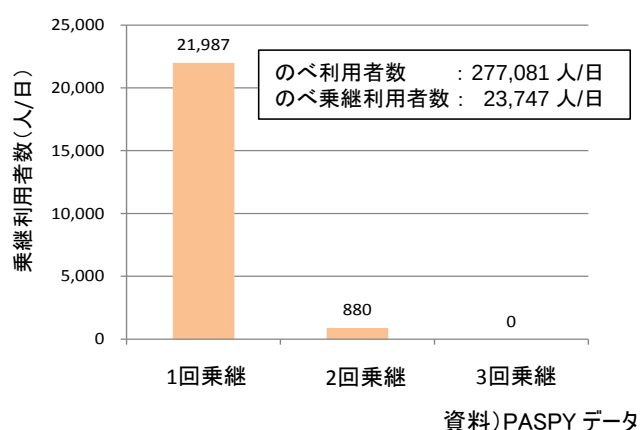
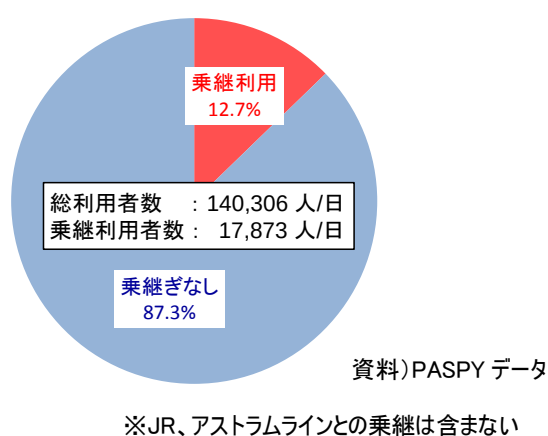


図 2-12 バス及び路面電車の利用者のうち
バス又は路面電車へ乗継を行った利用者数

図 2-13 乗継回数ごとの利用者数

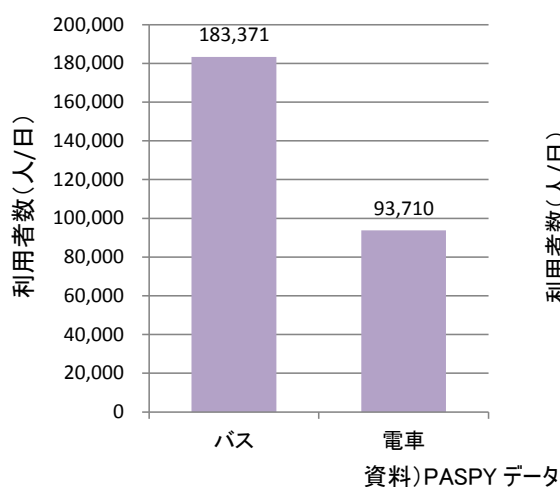


図 2-14 バス及び路面電車ののべ利用

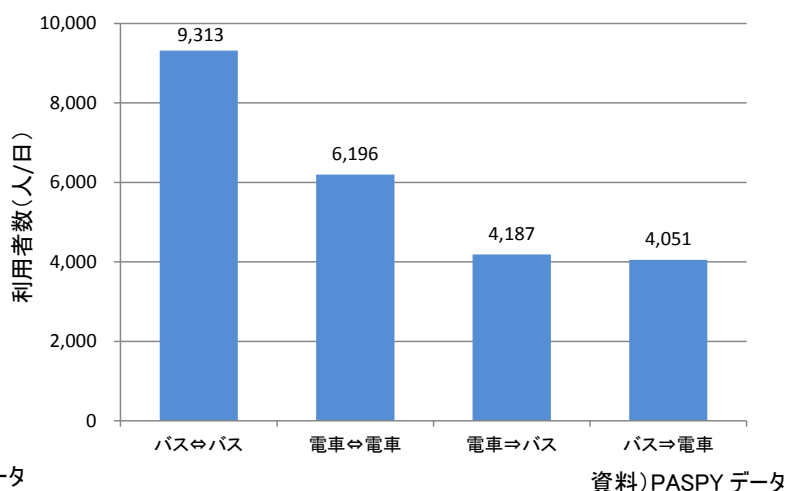


図 2-15 バス及び路面電車の乗継状況

2) 乗継利用の多い停留所

- ・バスや路面電車の乗継については、広島バスセンターや紙屋町、本通り周辺が中心となっているほか、広島駅や西広島駅、横川駅といったデルタ周辺部の交通結節点においても、乗継利用が多くなっています。
- ・郊外部においては、多くの路線が都心まで直通運行していることから、デルタ周辺部と比較し乗継利用が少なくなっているものと想定されます。
- ・一方、郊外部では、一部のバス停においてバス同士の乗継が多くなっています。これは、直通路線がないため、乗継がされていることが確認できます。
- ・広島駅や西広島駅と同程度の乗継利用者数を有する八丁堀は、相生通りを経由する路線と中央通りを経由する路線が交差しており、東西の交通と南北の交通の乗継地点となっていることが想定されます。

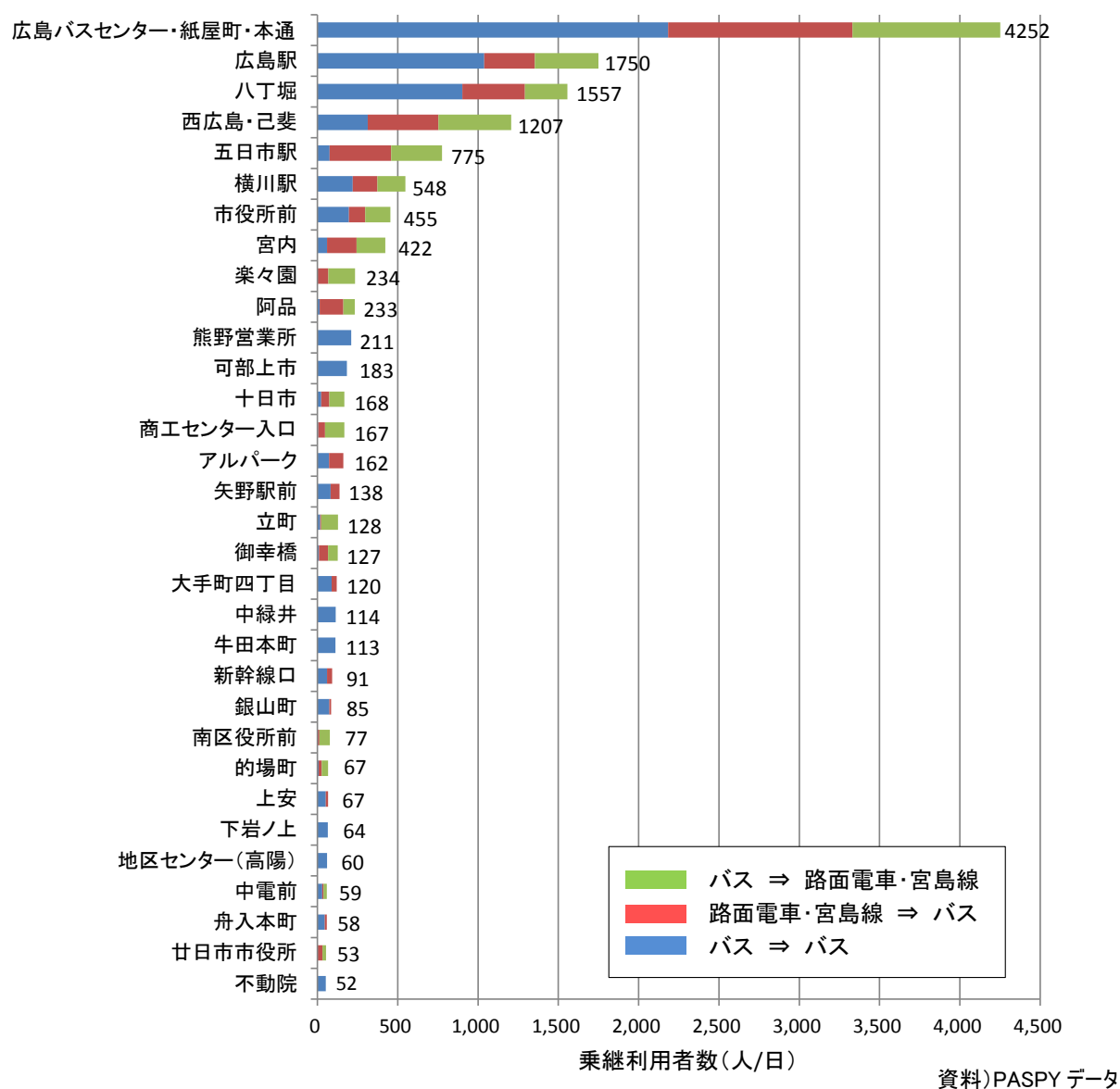


図 2-16 バス停・電停ごとの乗継利用者数

2-4. 走行環境

1) 主要方面別の定時性の状況

- ・郊外部からデルタ市街地に流入する路線においては定時性が十分に確保できておらず、特に路線長の長い可部駅前～広島バスセンター間の路線では大きく遅れる便が多くなっています。
- ・一方で、広島高速4号線を利用するAシティ中央～広島バスセンター間においては大きく遅れる便はほとんどなく、一定の定時性が確保されていると言えます。
- ・また、デルタ市街地においても、遅れる便がほとんどなく、定時性は確保されていると言えます。

調査概要			
調査方法	各指定路線の起点及び終点バス停で、目視により出発・到着時刻・ナンバー・系統番号を観測し定時性を把握し、時刻表に対する定時性を把握		
調査日時	H26.1.21(火) 7～9時、18～20時	天候	晴
調査対象便数	朝:古江 ⇒ 本通 夕:本通り ⇒ 古江		24便 16便
	朝:湊崎 ⇒ 本通り 夕:本通り ⇒ 湊崎		7便 8便
	朝:可部駅前 ⇒ 広島バスセンター 夕:広島バスセンター ⇒ 可部駅前		57便 39便
	朝:矢口 ⇒ 広島バスセンター 夕:広島バスセンター ⇒ 矢口		35便 21便
	朝:広島駅 市役所前 夕:市役所前 ⇒ 広島駅		65便 30便
	朝:Aシティ中央 ⇒ 広島バスセンター 夕:広島バスセンター ⇒ Aシティ中央		44便 26便

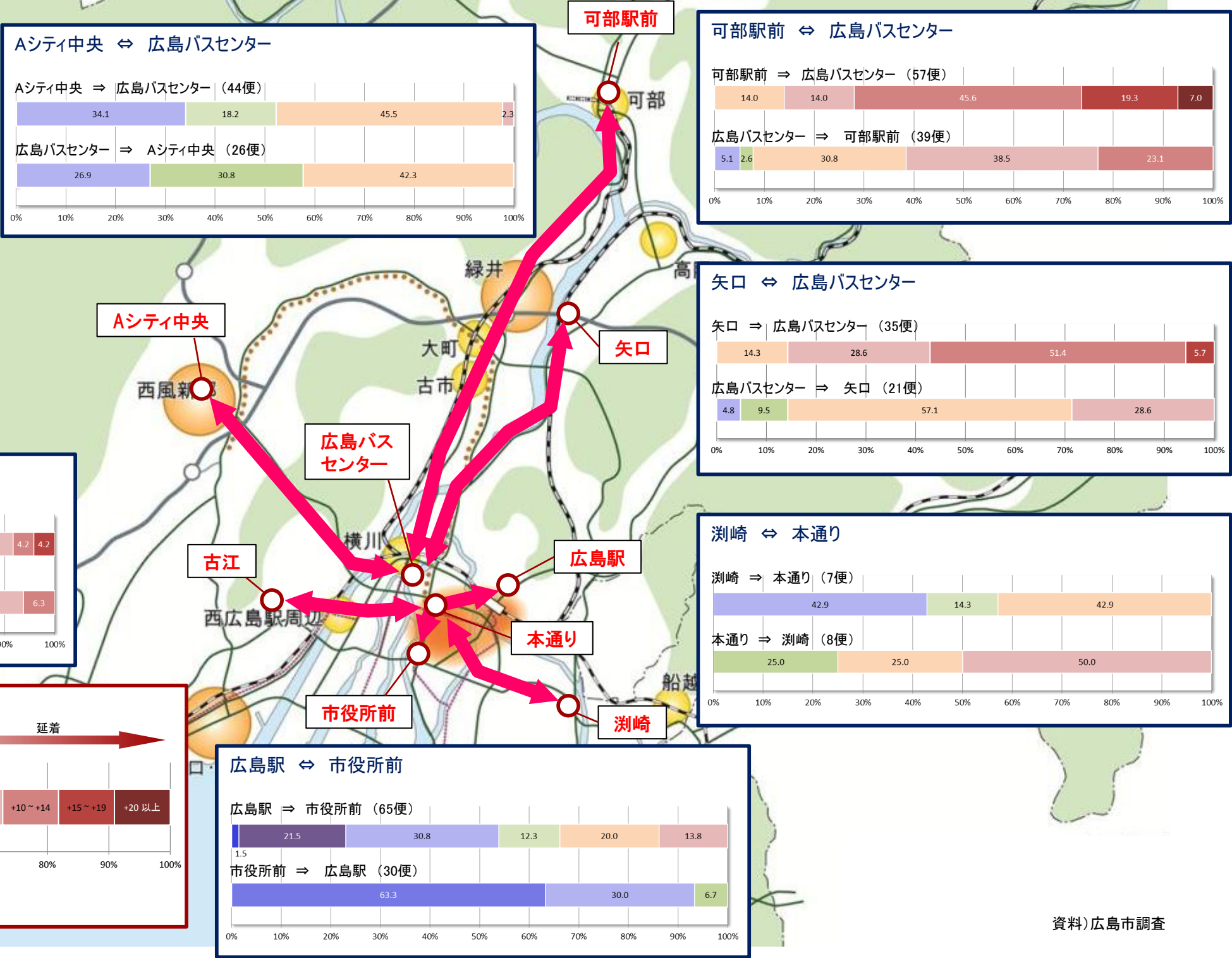
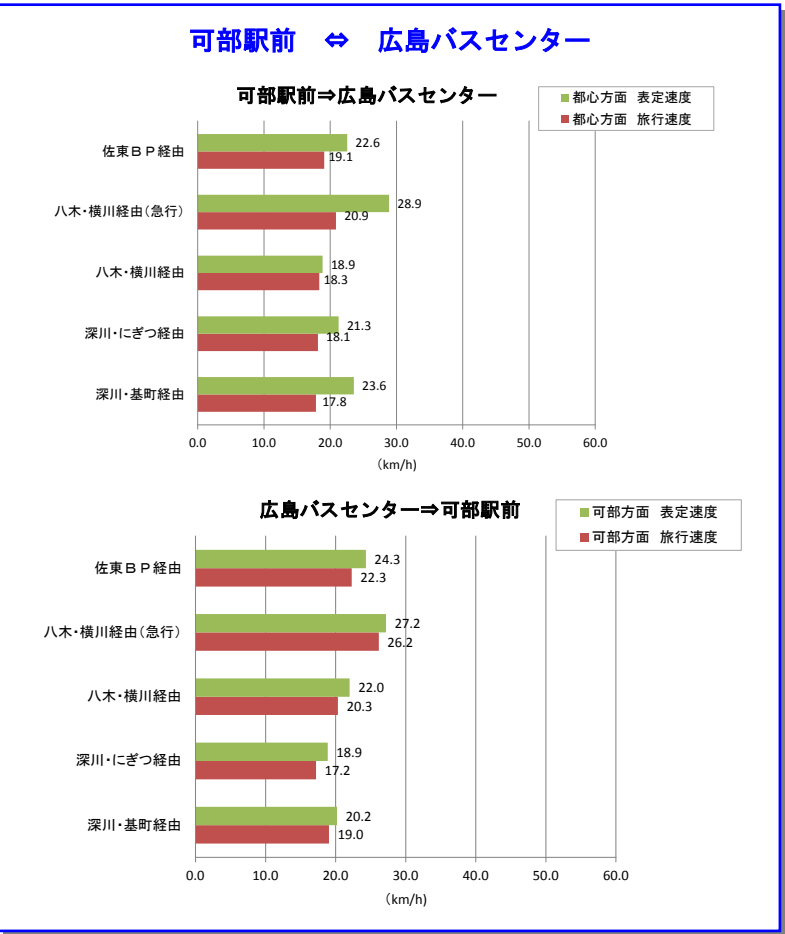
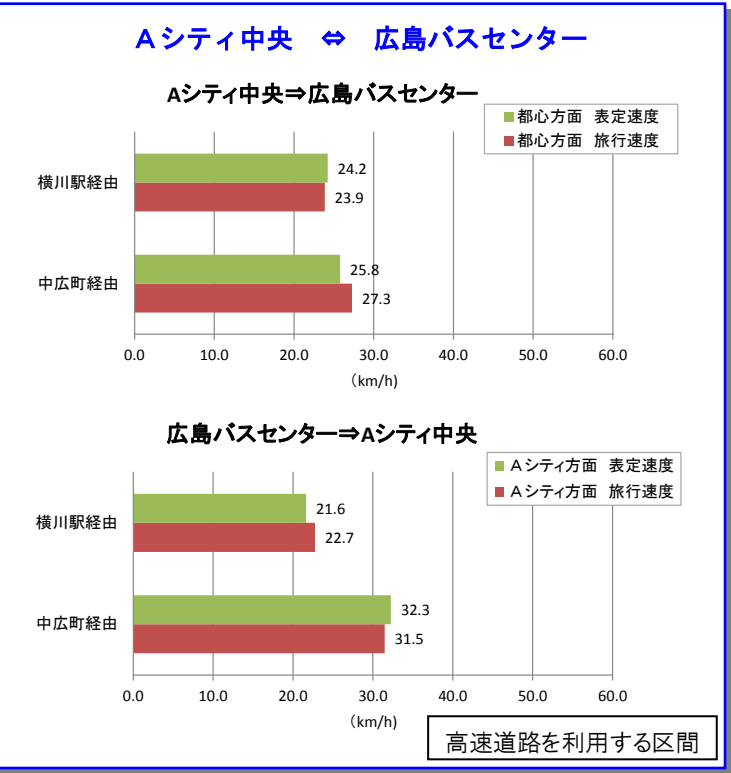


図 2-17 方面別の定時性の確保状況

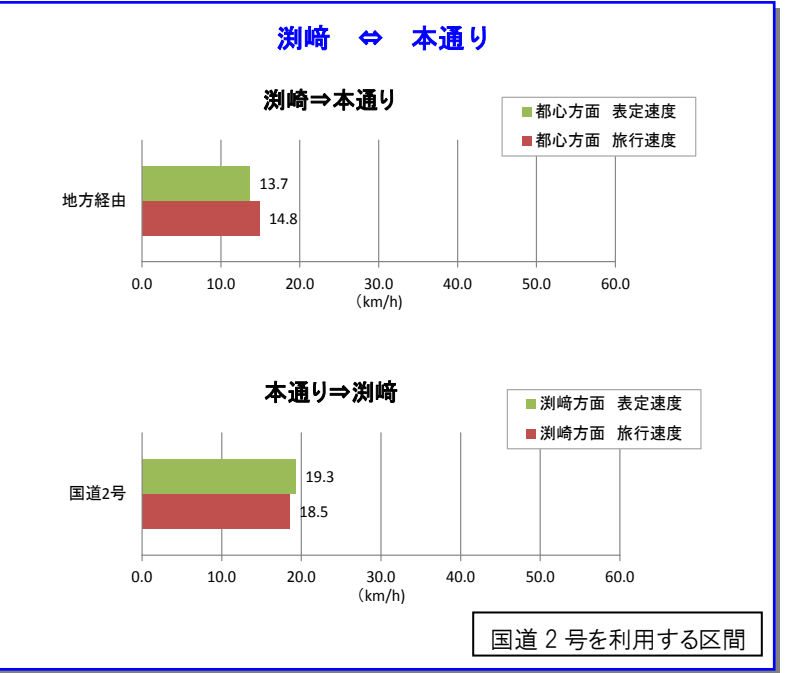
2) 主要方面別の速達性の状況

- ・都心から北部方面（可部地区、高陽地区）へは、表定速度に比べ旅行速度が大きく落ちているほか、広島駅から都心への速達性も、一般交通と比較し確保できていない状況にあります。
- ・一方で、広島高速4号線や、国道2号などの幹線道路を利用する路線では、比較的速達性が確保されていると言えます。

郊外部・都心間の速達性



デルタ周辺部・都心間の速達性（参考）



都心内の速達性（参考）

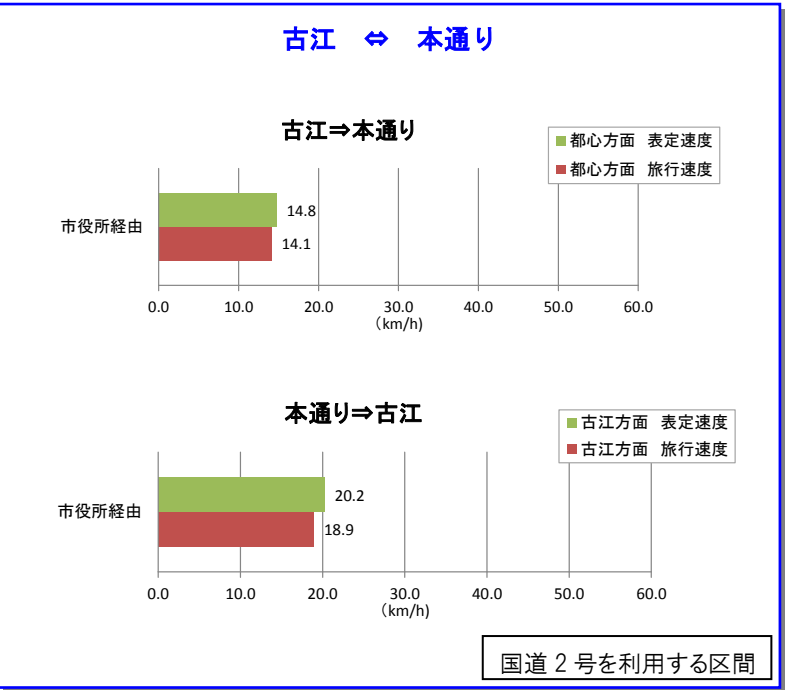
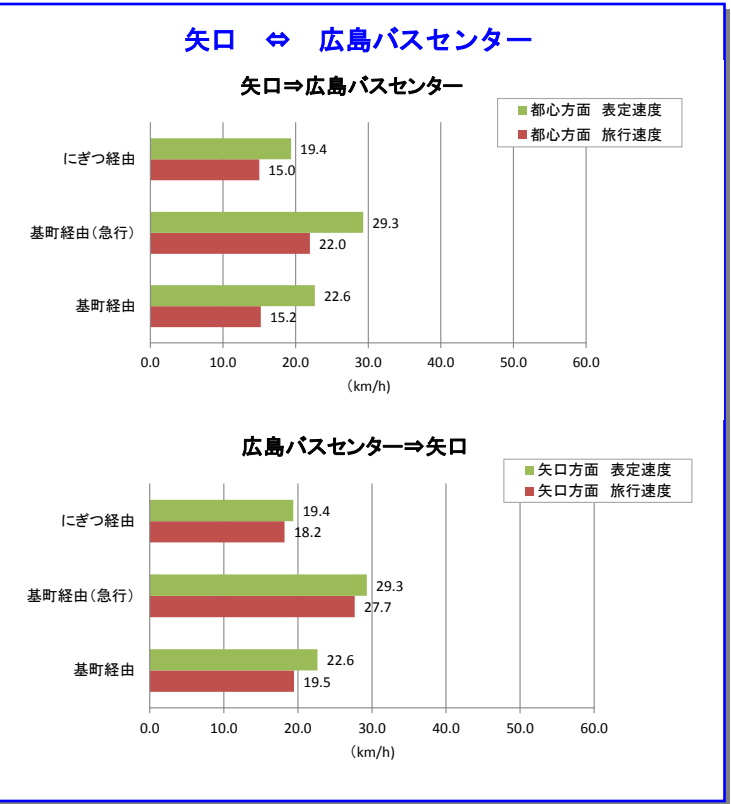
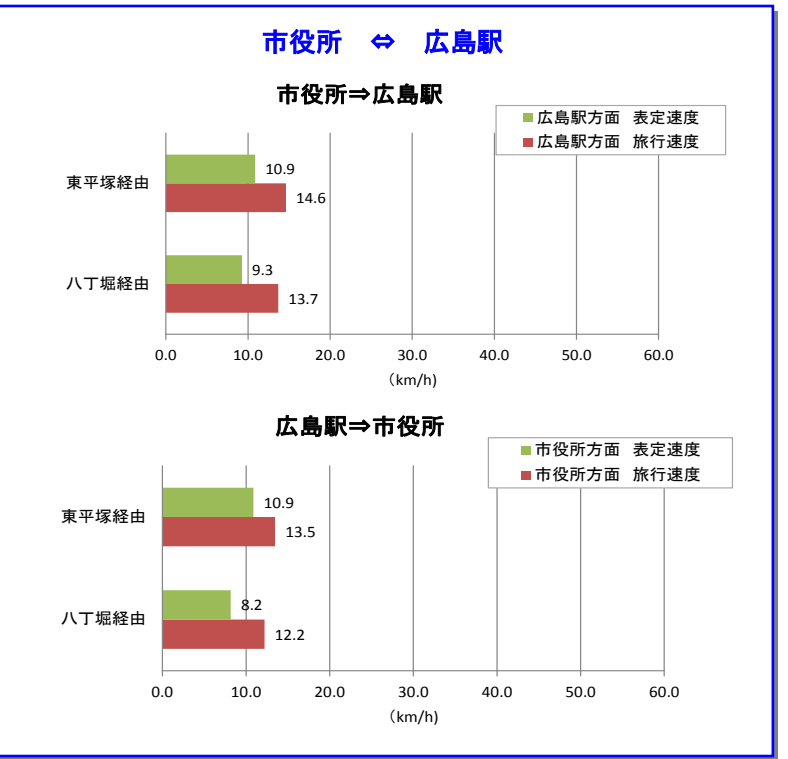


図 2-18 表定速度と旅行速度の比較

資料) 広島市道路交通局（平成25年）
※表定速度：時刻表より算出
旅行速度：定時性調査より算出

3) バスレーン・バス優先信号の設置状況

- ・バスレーンやバス優先信号の導入は、郊外部から都心へ向かう主要な道路やデルタ市街地の主な路線に限られており、十分とは言えない状況にあります。

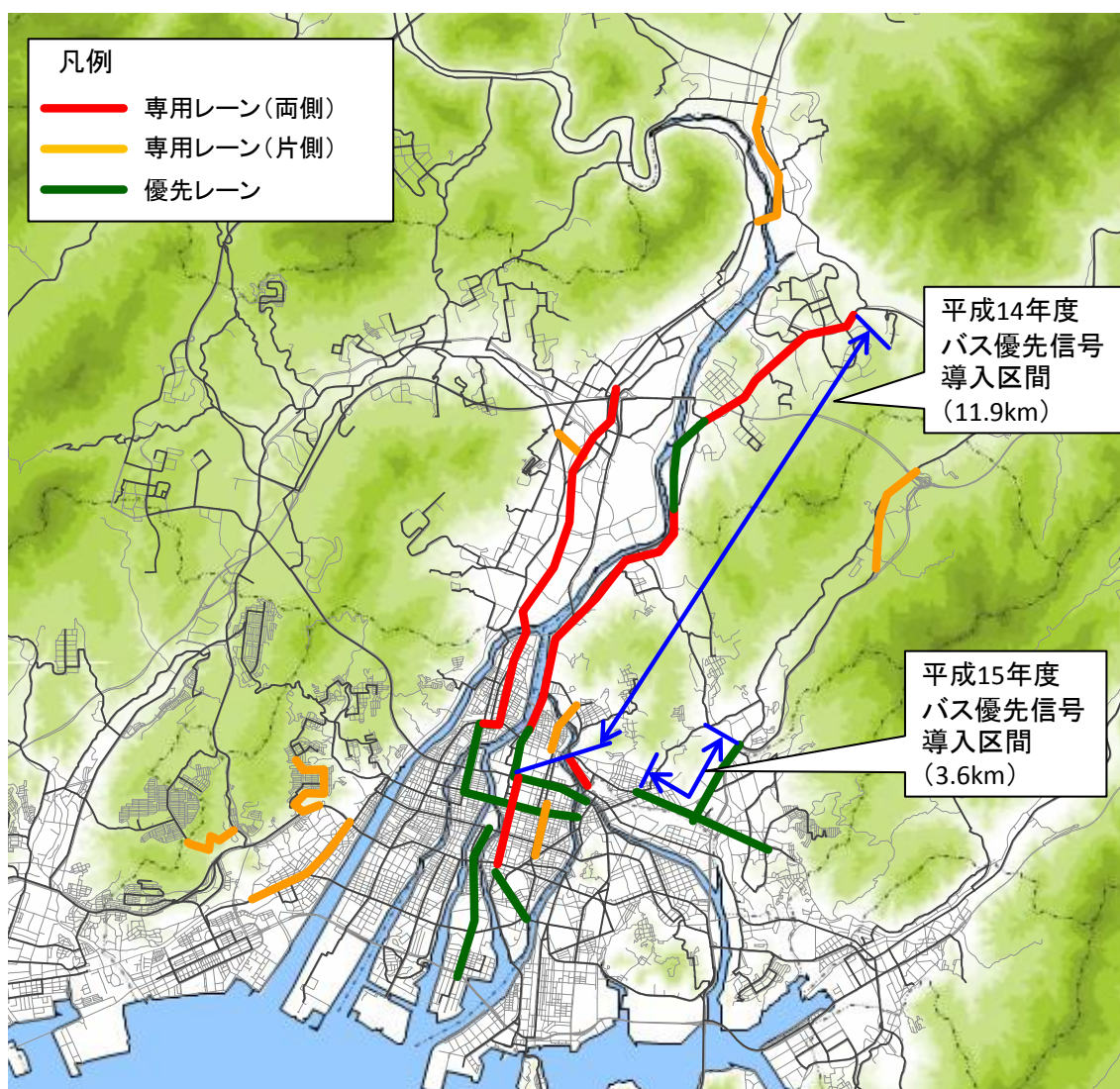


図 2-19 バス専用レーン・優先レーン及び優先信号の導入状況

- 課題 2
- ・バス同士やバスと路面電車の乗継利用を使いやすくするためには、乗継回数や乗継地点に十分配慮したバス交通ネットワークを構築する必要があります。
 - ・バスによる移動の活発化・円滑化を促進させるためには、都市圏内における速達性や定時性などのサービスレベルを向上させる必要があります。

⇒ 基幹的なバスの充実・強化、利便性の向上が必要です。

2－5．バス交通に対する多様なニーズ

1) 月別・曜日別の利用状況

- ・バスの月別の利用状況では、通学利用者の夏期休暇時期である8月や冬期休暇時期である1月の利用者の減少幅が、他の公共交通機関より比較的大きくなっています。
- ・いずれの公共交通機関も金曜の利用者数が多く、土・日曜の利用者が少なくなっています。中でもバスは、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です。

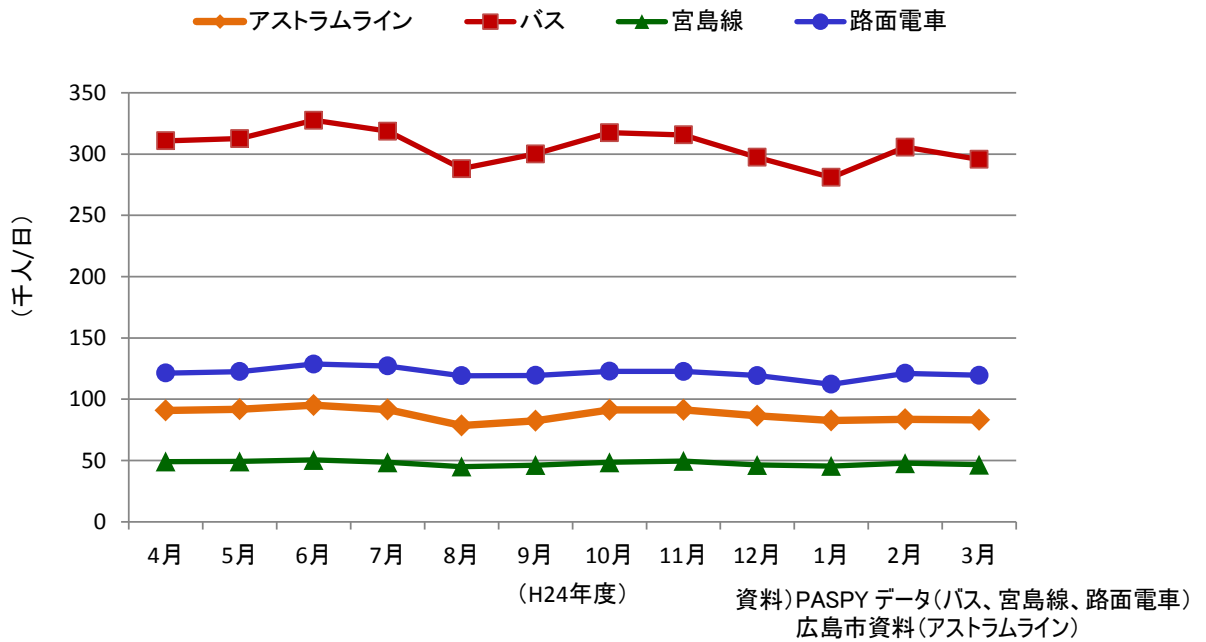
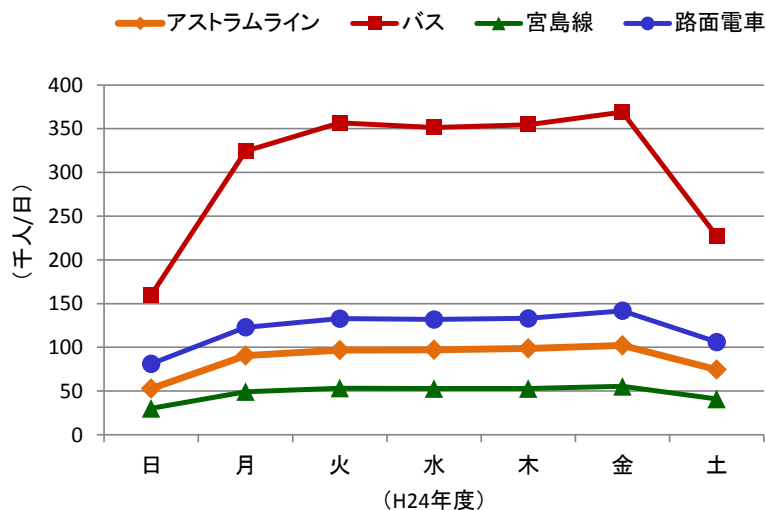


図 2-20 交通機関別・月別乗車人員の推移



平日利用者数に対する土日利用者数の割合

交通機関	土・日平均 ／平日平均
アストラムライン	0.65
バス	0.55
宮島線	0.67
路面電車	0.71

資料)PASPY データ

※全数：広島市内に起終点の両方かいずれかをもちODを対象に集計

図 2-21 曜日別の利用者数

2) 各方面の始発・終発時間

- ・都心から可部地区や高陽地区、西風新都など郊外部の主要な拠点へは、鉄軌道系並みか、それよりも遅い時間まで深夜バスが運行されていますが、運賃は通常の倍となっています。
- ・一方で、デルタ市街地の各方面に向けては、鉄軌道系に比べて早い時間にバスがなくなる状況にあります。



図 2-22 郊外部における方面別の始発バスと深夜バスを含む最終バス

資料)時刻表より作成

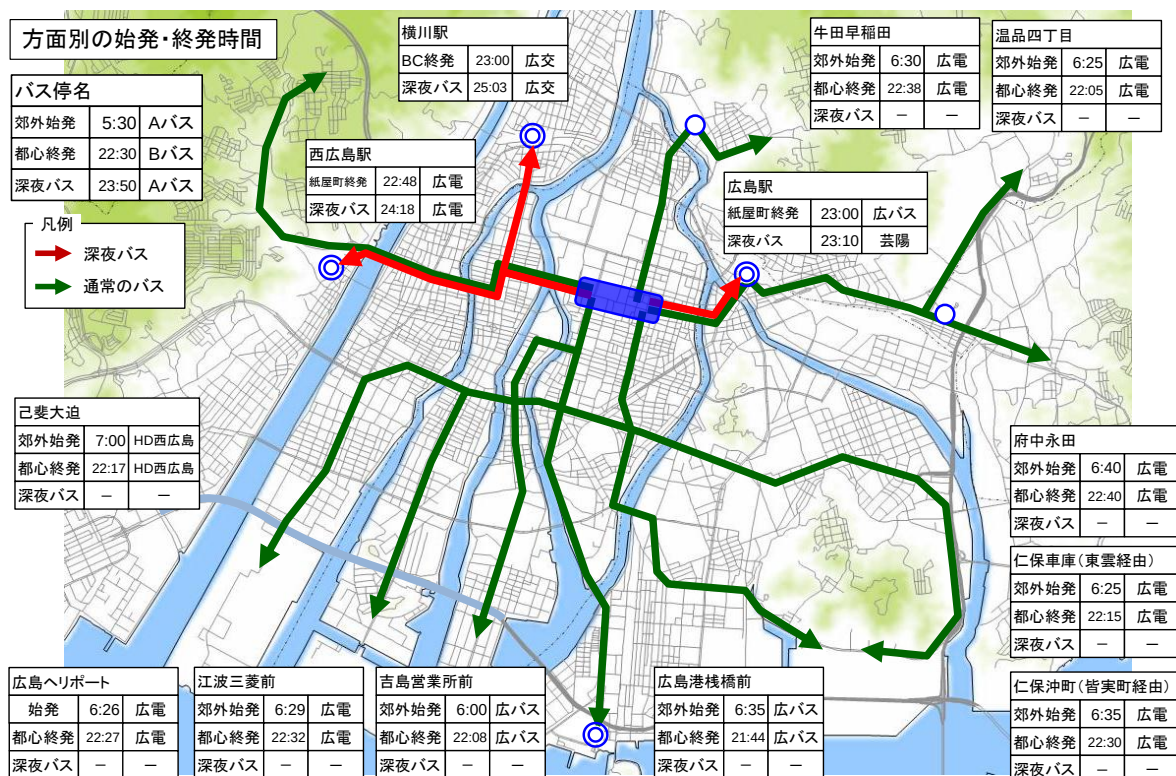


図 2-23 デルタ市街地における方面別の始発バスと最終バス

資料)時刻表より作成

3) バリアフリー車両の導入状況

- ・国が示す基本方針では、全車両に占めるノンステップバス車両割合を平成 32 年度までに約 70%を目標としていますが、平成 24 年度末現在の広島市における導入割合は、14.7%と低水準となっています。
- ・ノンステップバスは、最低地上高が低くなっており、傾斜地に開発された団地の多い本市郊外部では、地形上運行の困難な道路が多く、ノンステップバスの導入が難しい状況にあります。

表 2-6 低床車両導入状況

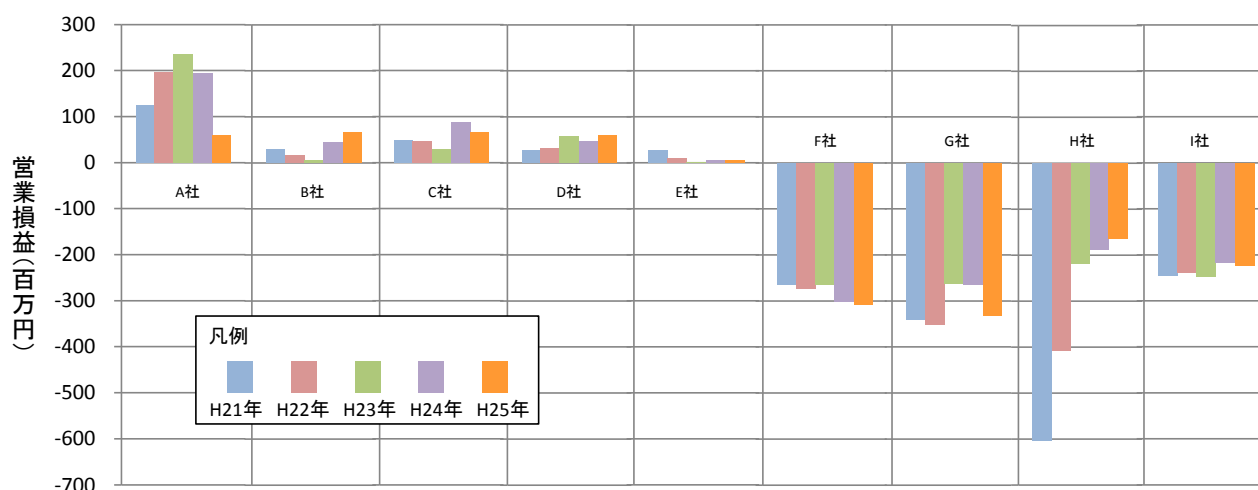
路線の 形態	全車両数	うち 低床車両							
		車両数	割合	うちノンステップ 車両		うちワンステップ 車両		その他 (リフト付等)	
				車両数	割合	車両数	割合	車両数	割合
市内線	330	210	63.6%	91	27.6%	117	35.4%	2	0.6%
郊外線	670	339	50.6%	56	8.4%	271	40.4%	5	0.7%
計	1,000	549	54.9%	147	14.7%	361	36.1%	7	0.7%

資料)広島市道路交通局(平成 26 年 3 月末現在)

2－6．バス事業としての採算性と市からの支援状況

1) バス事業としての採算性

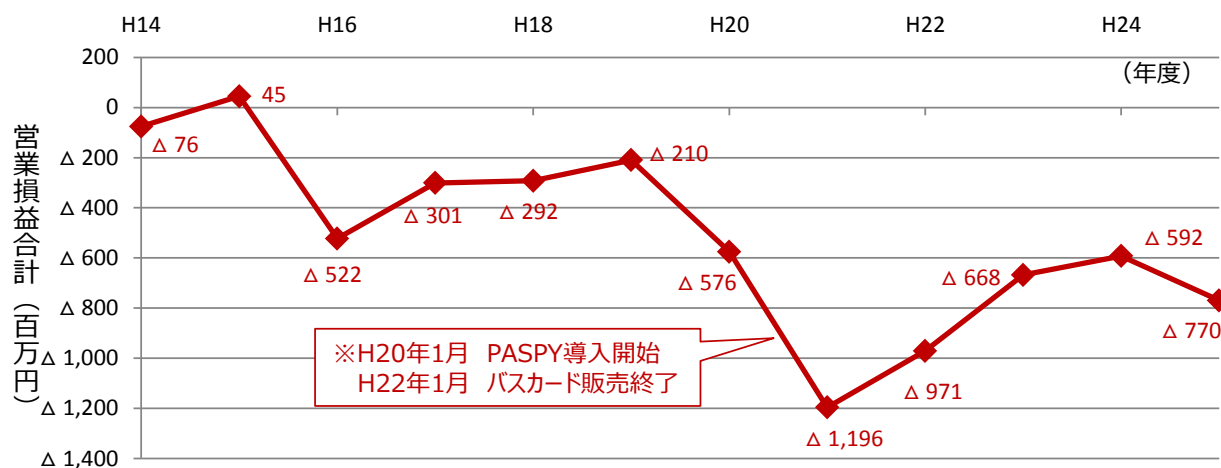
- ・およそ半数の事業者が赤字となっていますが、これは事業規模や路線を有する地域特性などに起因する部分が大きいと考えられます。
- ・バス事業者全体の営業損益の合計は、バスカードの販売終了直後の平成 20、21 年度において大きく下がっており、その後徐々に持ち直していますが、依然マイナスとなっている状況から脱していません。



資料) 中国地方バス要覧より作成

※収支未掲載の3社を除く

図 2-24 バス事業者ごとの営業損益の推移



資料) 中国地方バス要覧より作成

※収支未掲載の3社を除く

図 2-25 広島市内に路線を持つ全バス事業者の合計損益の推移

2) 行政補助の状況

- ・本市のバス運行対策費補助金の額は、平成 15 年度から平成 25 年までの間に、約 1.4 倍に増加しています。
- ・補助路線の収益率をみると、各団地とアストラムラインを結ぶフィーダー路線を除いて、中山間地域を運行する路線で極端に低い状況にあります。

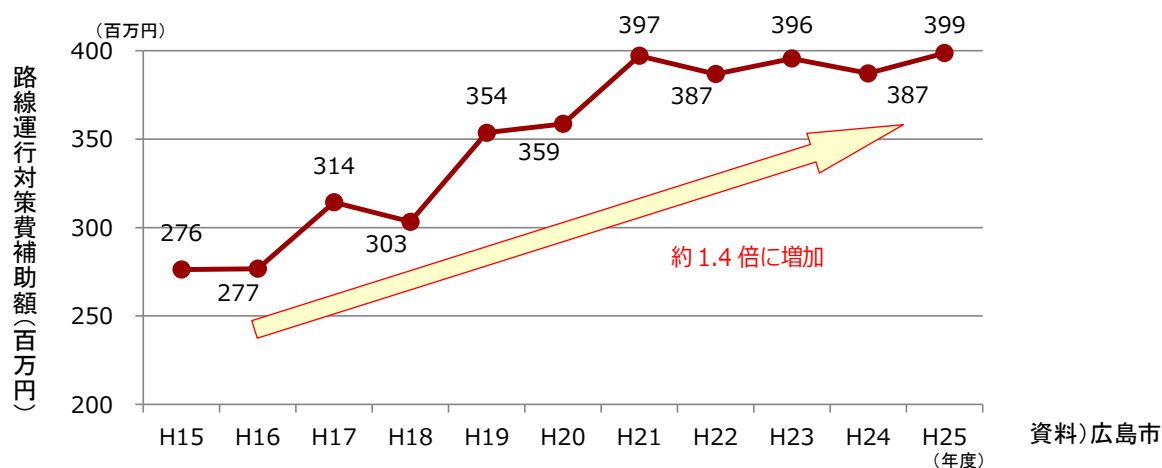


図 2-26 広島市のバス運行対策費補助金額の推移

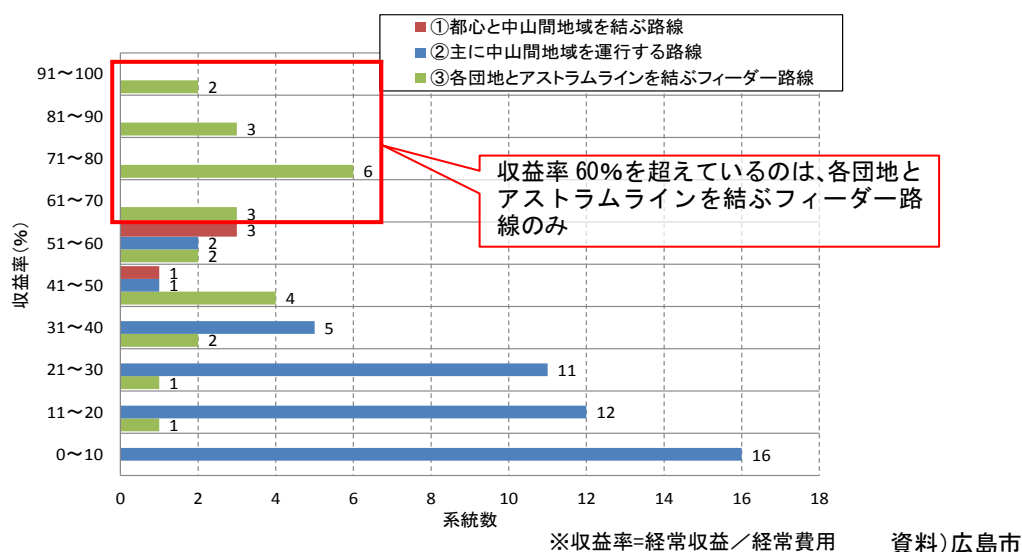


図 2-27 広島市のバス運行対策費補助路線の収益率（運行形態・発着形態別集計）

- 課題 3
- ・多様なニーズに対応したバスサービスの提供による潜在需要の掘り起こしが重要です。
 - ・バス事業の採算性は苦しく、行政負担も拡大していることから、事業者の垣根を越えた効率的なバスネットワークを再構築する必要があります。

➡ 需要の掘り起こしによる利用者増と、バス交通ネットワークの再構築による効率化という両面からの収支改善によるバス事業の健全化が必要です。

3. 都心におけるバス交通の現状と課題

3-1. 市内中心部における路線の過密状況

1) 市内中心部における区間ごとの運行便数

・広島駅～紙屋町間の約 3,800 便をはじめ、紙屋町～横川駅間や紙屋町～市役所間など、主要な道路にバス路線が集中し、朝ピーク時を中心にバス停において渋滞が生じています。

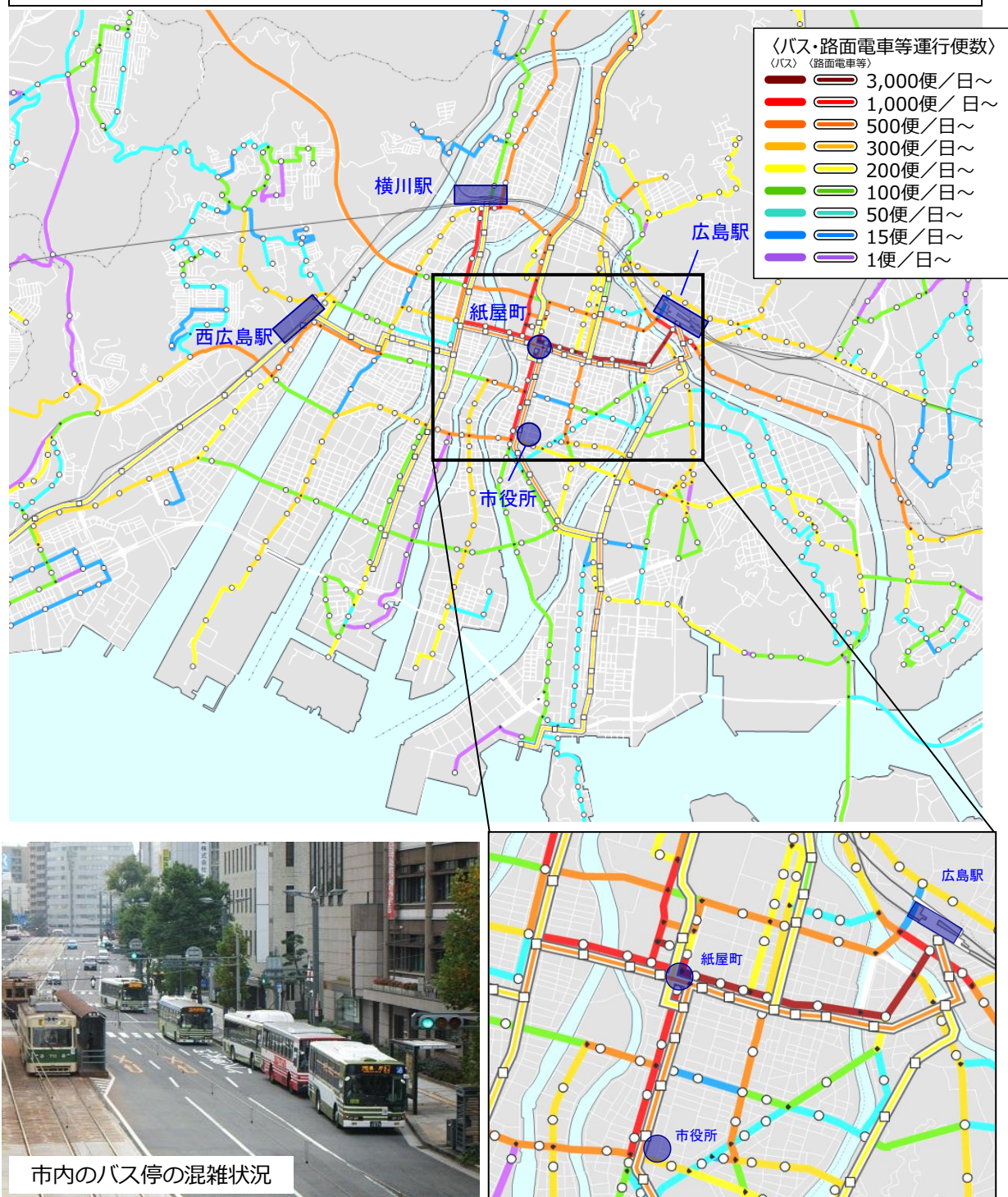


図 2-28 市内中心部におけるバス路線の便数

路線データ作成協力:
株式会社ナビタイムジャパン

2) 市内中心部におけるバス乗車率

- ・都心へ流入する前の②城南通り(広島グリーンアリーナ)付近や③相生通り紙屋町バス停付近、⑦国道2号大手町四丁目バス停付近においては、非常に混雑したバスが見られるなど乗車率が高くなっています。
- ・一方で広島駅～紙屋町間では、相生通り(④、⑤)、城南通り(⑧、⑨)とも、多くの便で乗車率が非常に低くなっており、非効率な運行となっていることがわかります。

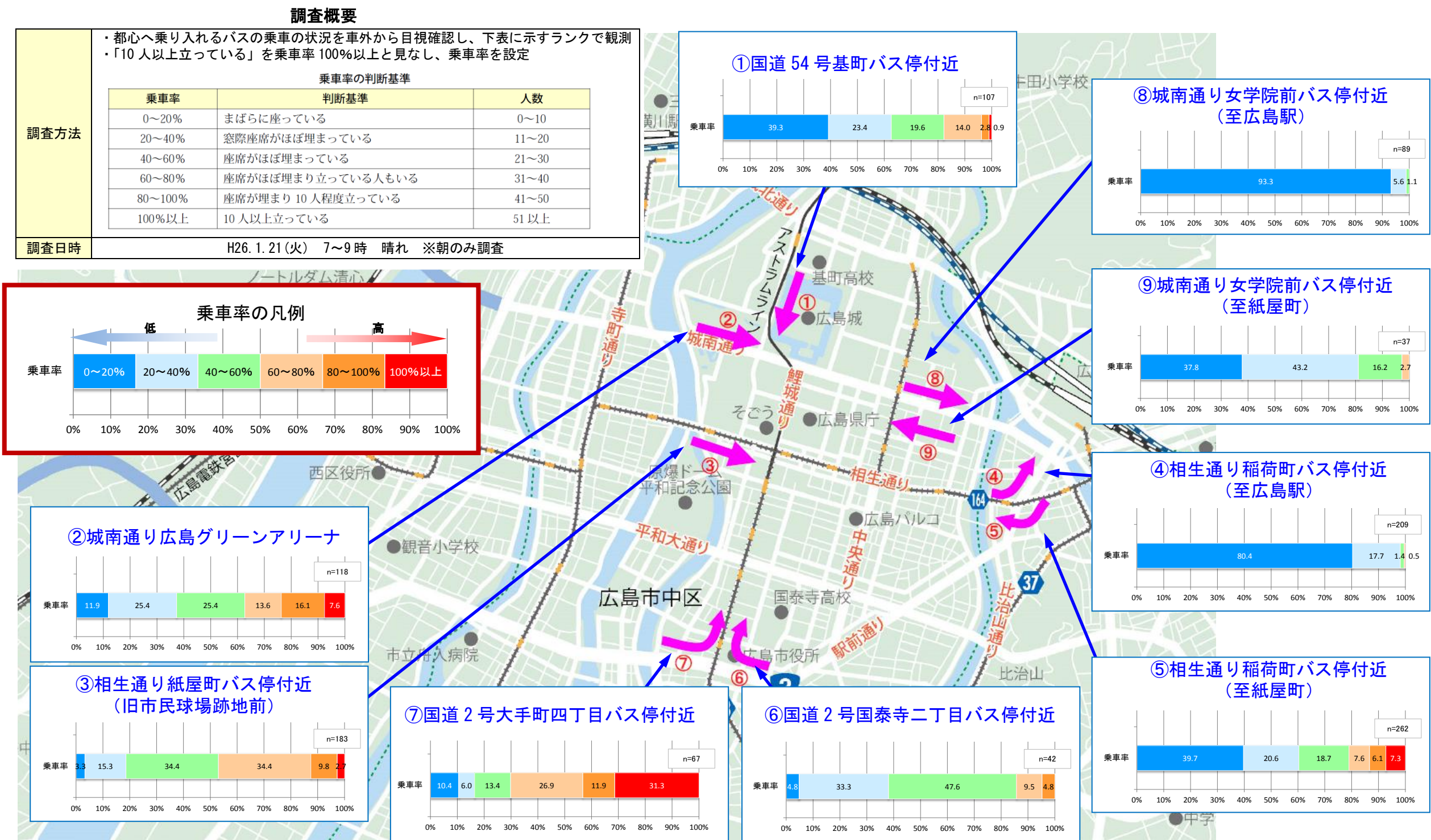


図 2-29 市内中心部におけるバスの乗車率

資料)広島市道路交通局(平成 25 年)

課題 4 都心における過密化を解消し、路線の適正化によるバス事業の効率化を図る必要があります。

3－2．デルタ周辺部から都心核（紙屋町・八丁堀地区）へのアクセス状況

- ・都心ではバス路線が集中することによりバス停において混雑が発生しており、速達性に影響を与えている可能性があります。



図 2-30 朝ピーク時におけるバスの混雑状況

課題 5 都心の魅力向上のためには、朝ピーク時のバス停の混雑を解消し、さらなる速達性の向上を図る必要があります。

3-3. 都心における交通拠点の状況

1) 広島バスセンターの状況

①広島バスセンターの乗継環境と乗継利用状況

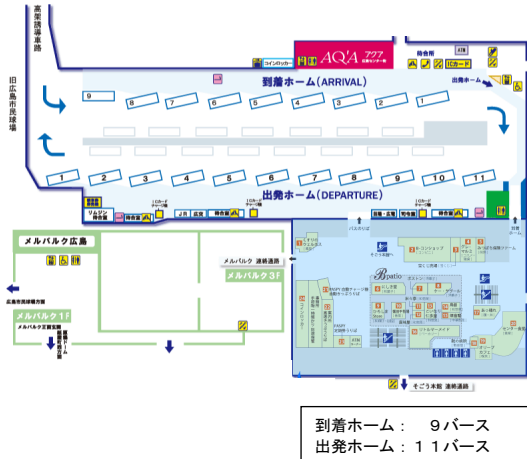
- ・広島バスセンターから紙屋町バス停・電停まで徒歩 2～3 分、本通りバス停・電停まで 3 分半程度となっており、市内のバス・路面電車に乗り継ぐには、一定の移動が必要となっています。
- ・広島バスセンターから乗継を行ったバス利用者は、2,187 人/日であり、そのうち約 25% の 552 人が広島バスセンター内で乗継を行っています。
- ・地下街を利用して周辺のバス停や電停に乗り継ぐ場合、地下街の出入り口からバス停までの間に上屋のない区間があります。



図 2-31 広島バスセンターから周辺のバス停・電停への乗継環境

②広島バスセンターのピーク時における混雑状況

- ・ピーク時の発車台数は最大が 11 番ホームの 18 便/時、平均は 13.6 便/時であり、実容量 30 便/時と比較すると余裕があると言えます。
- ・ピーク時には 1 分あたり最大で 9 台の到着便が乗り入れており、バスの到着が続いた際には、降車中のバスの後ろに、バスの空きを待つバスが発生するなど、混雑が確認されています。



資料) 広島バスセンターHP

図 2-32 広島バスセンター平面図

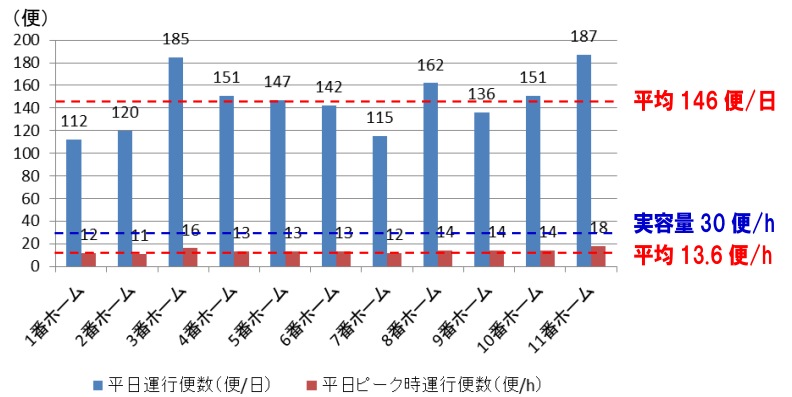
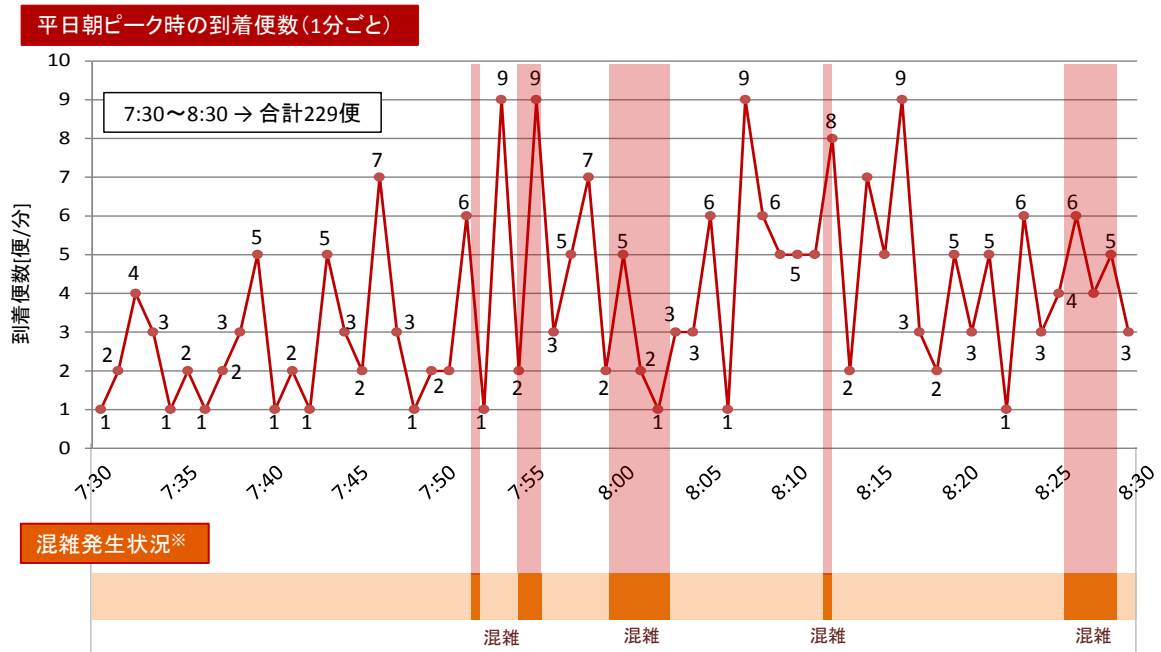


図 2-33 バスごとの発車便数



※ 混雑発生状況…使用中のバスが空くの待つバスが発生している状態

資料) 広島市道路交通局 (平成 26 年)

図 2-34 広島バスセンターにおける朝ピーク時の到着便数

2) 広島駅の状況

- ・広島駅南口広場においては、現況では十分なスペースが確保できないことから、バス乗り場が駅周辺に散在しているほか、バス降車場が駅から離れ JR 等との乗継が不便になっています。

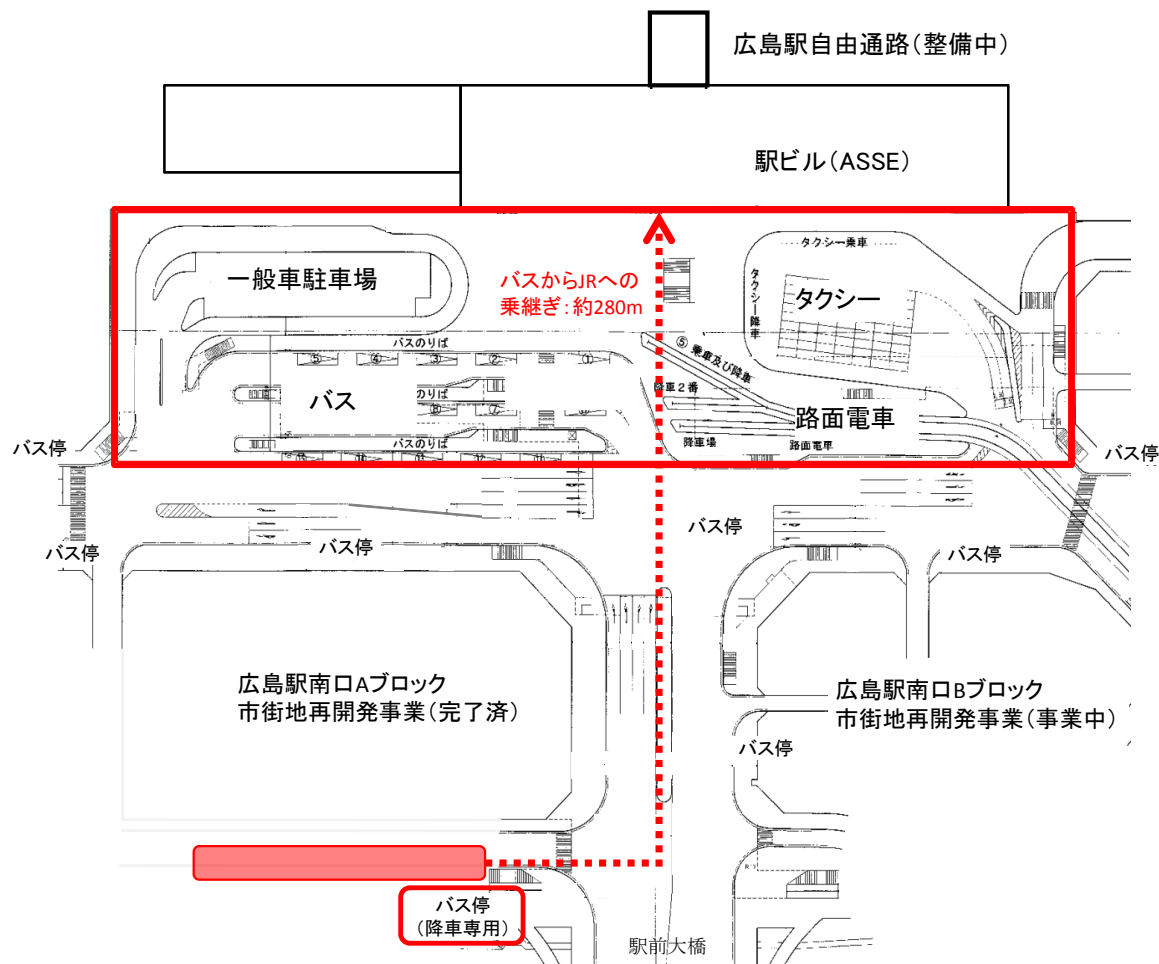


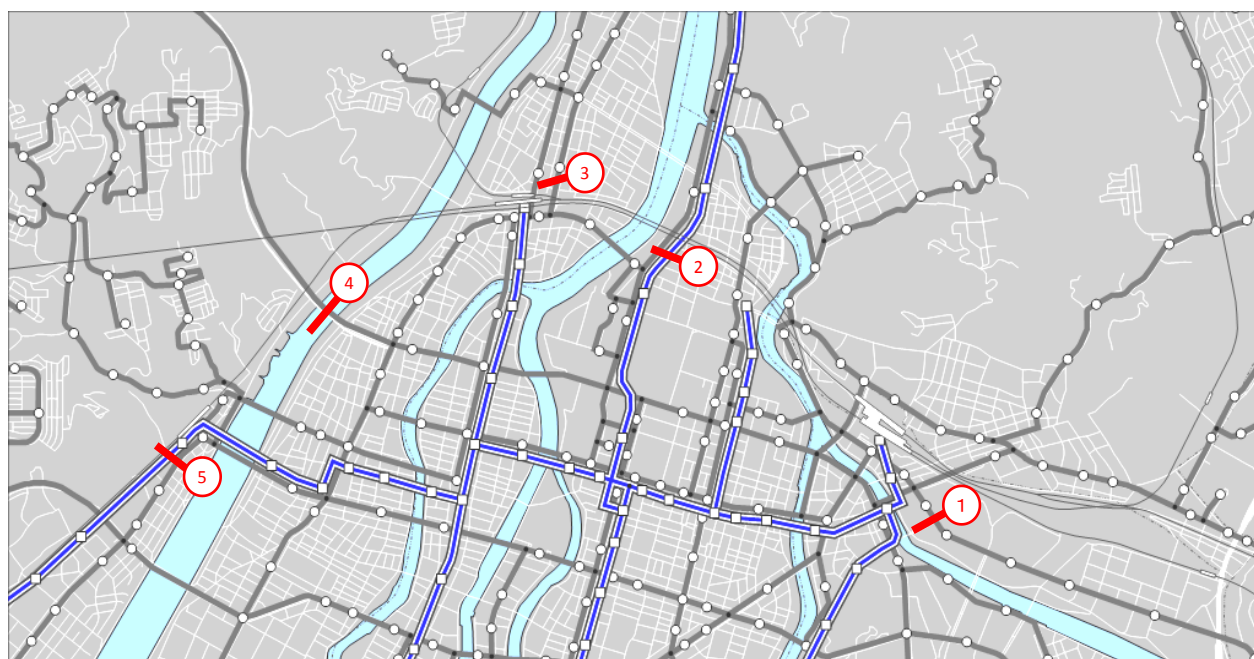
図 2-35 広島駅南口広場周辺の平面図

課題 6 広島バスセンターや広島駅の機能を最大限に活用し、都心のターミナルとしての利用者の利便性の向上を図る必要があります。

4. デルタ市街地におけるバス交通の現状と課題

4-1. デルタ周辺部における路線の重複状況

- ・郊外部から都心への流入部においてはバス路線の集中・過密が生じているとともに、1 便あたりの利用者数は概ね 30～40 人程度となっており、ほとんどの乗客が着席できる水準となっています（一般的なバス車両の座席数は概ね 35～40 席程度）。
- ・特に東方面では 1 便当たりの乗車人数が少なくなっており、山陽本線と並走していることも大きな要因であると考えられます。



資料)PASPY データより作成(平成 25 年)

断面区間	都心方面			郊外部方面		
	運行便数 (便/日)	乗車人数 (人)	1 便あたりの 乗車人数 (人/便)	運行便数 (便/日)	乗車人数 (人)	1 便あたりの 乗車人数 (人/便)
①荒神町 (荒神町～西蟹屋バス停間)	64	1,071	16.7	35	411	11.7
②基町 (基町～白島北町バス停間)	78	2,830	36.3	42	149	3.5
③三篠 (三篠一丁目～三篠三丁目バス停間)	131	5,282	40.3	59	465	7.9
④西風新都方面 (広島高速 4 号線出口)	81	2,471	30.5	44	1,178	26.8
⑤己斐 (己斐～己斐本町二丁目バス停)	77	2,689	34.9	45	873	19.4

図 2-36 朝ピーク時（6 時～9 時）におけるデルタ周辺部におけるバスの運行便数と乗車人数

課題 7 デルタ周辺部におけるバス路線の集中・過密を解消し、効率的なネットワークを構築する必要があります。

4－2．デルタ市街地におけるバス利用圏

- ・デルタ市街地の一部では、バス停から距離のある地区や、バス停があっても十分なサービスレベルが確保されていないバス不便地区が存在しています。



図 2-37 デルタ市街地におけるバス不便地域の状況

路線データ作成協力：
株式会社ナビタイムジャパン

課題 8 集約型都市構造への転換を図る上で、人口集積の期待できるデルタ市街地において、公共交通の利用が不便な地域のサービスレベルの向上を図る必要があります。

4-3. デルタ周辺部における交通拠点の状況

1) 横川駅の状況

- ・駅前広場の整備による路面電車の乗り入れにより、路面電車の乗継利便性が大きく向上していますが、一部の郊外線のバス停がJR横川駅から離れているなど、乗継に距離がある状況となっています。



図 2-38 都心方面（紙屋町方面）のバス停利用者と便数

2) 西広島駅の状況

- ・駅前広場内にバス乗降場が設置されており、路面電車乗降場からも距離が近いことから、乗継利便性は高くなっていますが、バスバース数が他の交通拠点に比べて少なくなっています。
- ・また、一部のバスについては、駅前広場の外に乗降場があり、ＪＲとの乗継利便性が低くなっています。

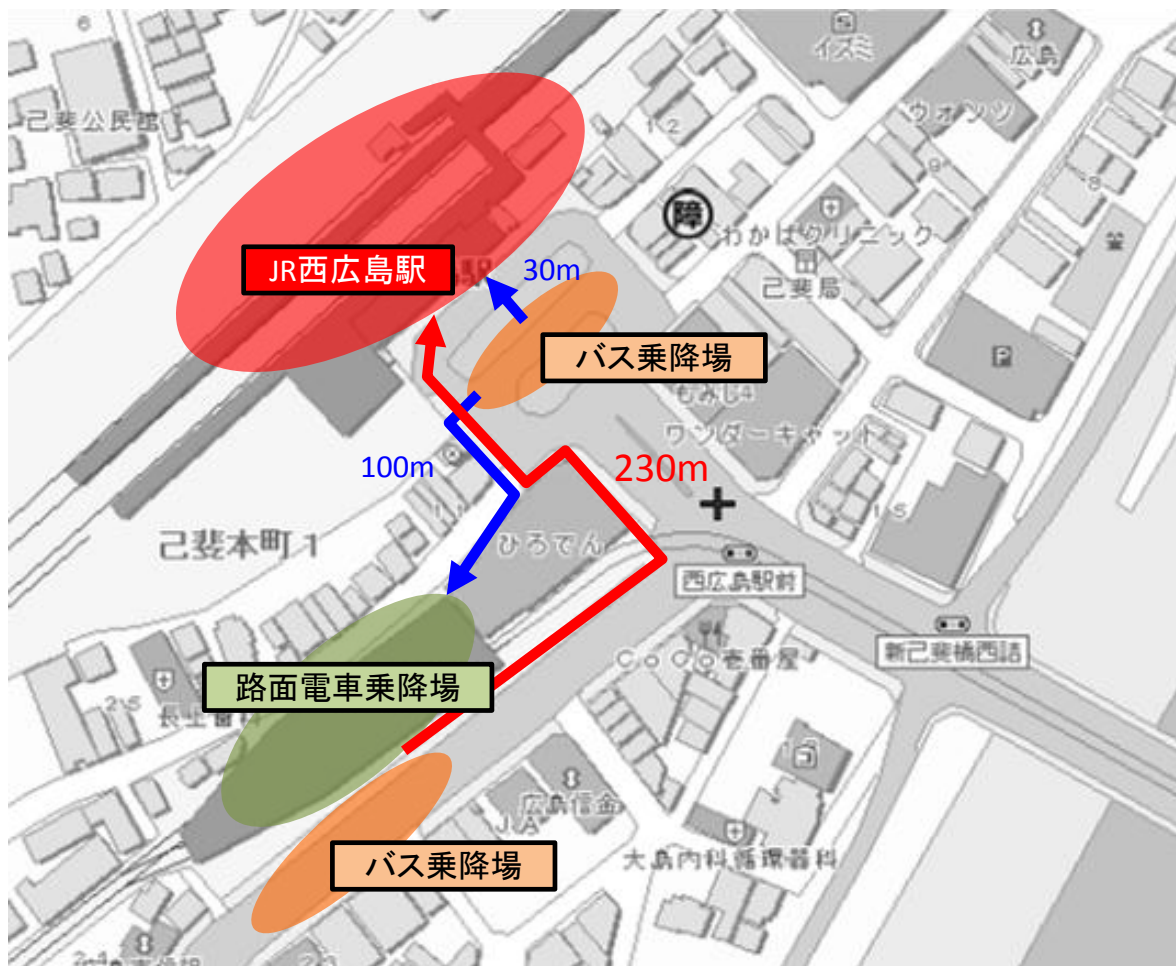


図 2-39 バスと JR・路面電車の西広島駅の接続性の比較

3) 広島港の状況

- ・広島港においては、旅客船ターミナル前広場が整備されており、バスへの乗継環境が整っています。
- ・また、旅客船ターミナル内には、タッチパネル式の案内板が設置され、乗継情報を含む様々な情報が提供できるようになっています。



図 2-40 広島港における交通の状況



図 2-41 ターミナル前広場



図 2-42 ターミナル内の情報提供の状況

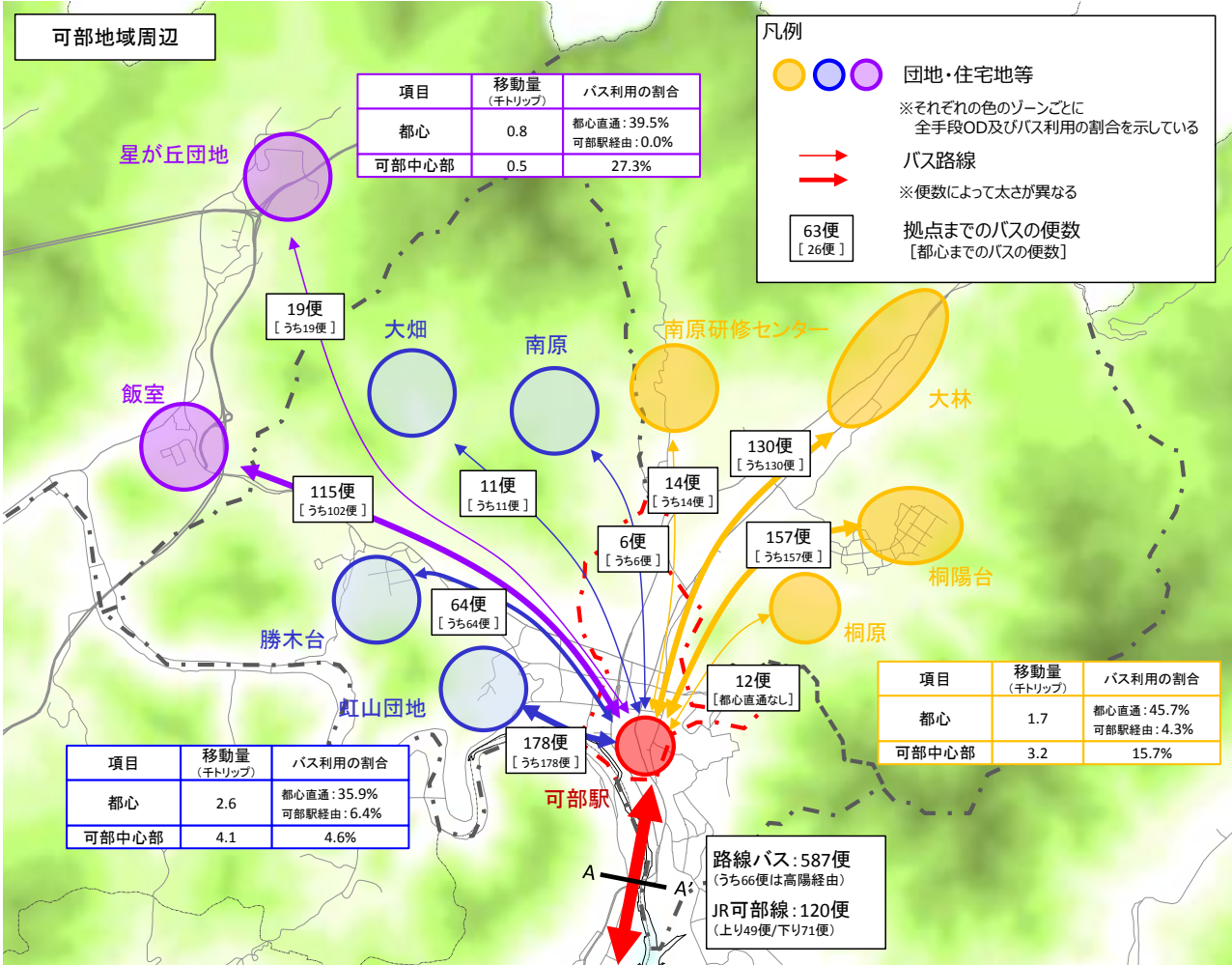
課題 9 広域から都心への円滑な移動環境を確保するため、デルタ周辺部における交通拠点での乗継環境を整備する必要があります。

5. 郊外部・中山間地域におけるバス交通の現状と課題

5-1. 郊外部におけるバス路線の状況

1) 郊外部における拠点へのアクセス状況

- ・可部・五日市の両地域とも、周辺の団地等から地域の中心部への運行頻度はそれほど高くない地域が多く見られますが、地域の中心部から都心へのサービスレベルは非常に高くなっていることがわかります。
- ・可部地域周辺においては、都心への移動に比べて可部中心部への移動が多くなっていますが、ほとんどのバスが都心へ直通しており、そのため可部中心部から都心へのサービスレベルは過剰となっているとともに、運行便数が十分に確保されていない地域も見られます。
- ・五日市地域周辺においても、都心への移動に比べて五日市中心部への移動が多くなっていますが、都心への直通便は比較的少なく、五日市中心部へのアクセス便が多く見られます。



A-A'断面 (中島駅前～太田川橋東)	都心方面			郊外部方面		
	運行便数 (便/日)	乗車人数 (人)	1便あたりの 乗車人数 (人/便)	運行便数 (便/日)	乗車人数 (人)	1便あたりの 乗車人数 (人/便)
朝ピーク (6時～9時)	75	1,659	22.1	24	648	27.0
夕ピーク (16時～19時)	53	606	11.4	61	1,102	18.1

図 2-43 可部地区における拠点へのアクセス状況

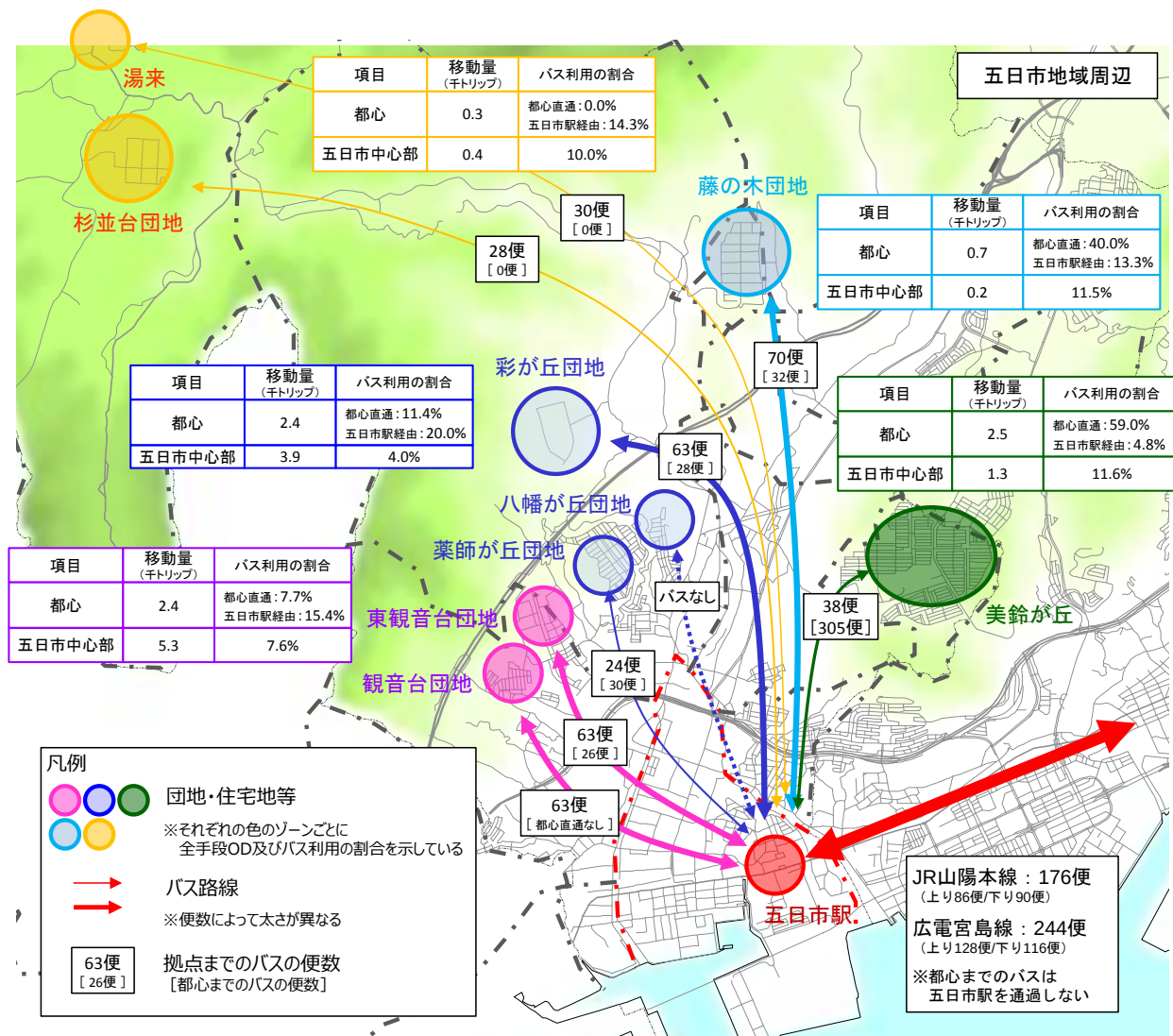


図 2-44 五日市地区における拠点へのアクセス状況

2) 都心への直通移動と地域内移動ニーズ

- ・ピーク時は都心に直行する利用が多いのに対し、オフピーク時は郊外部の拠点又はその周辺までの利用が多くなっており、通院や買い物などに利用されていることがわかります。
- ・高陽地区や熊野地区では、住宅地から拠点よりも手前まで利用が多く見られ、日中に利用する施設が地域内にある程度分散していることがわかります。

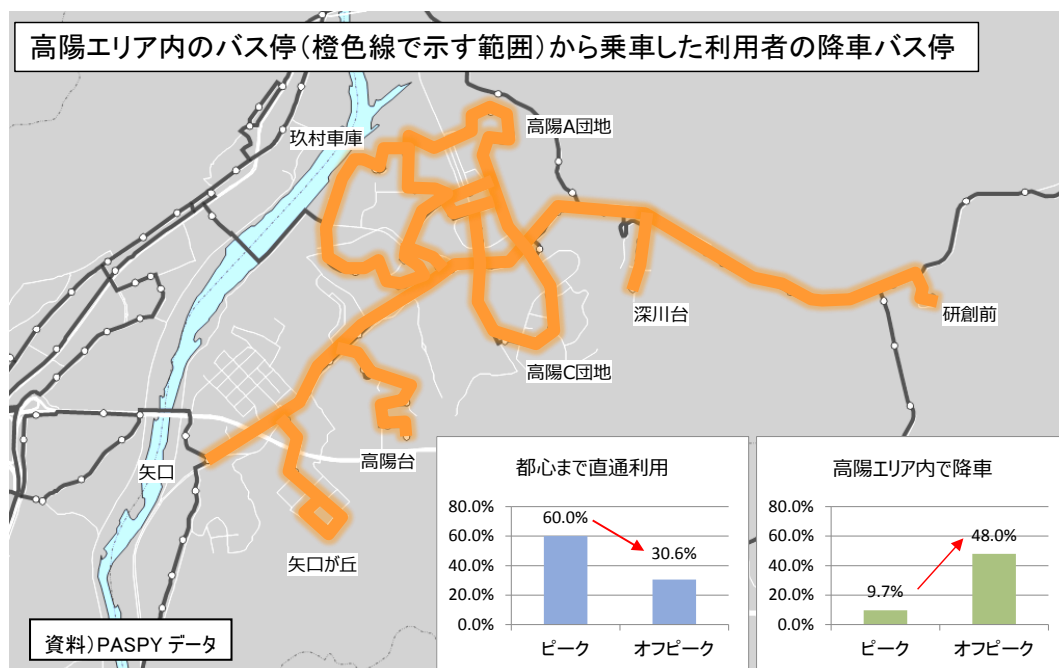


図 2-45 朝ピーク時(6～9 時)の高陽地区における時間帯別の利用状況

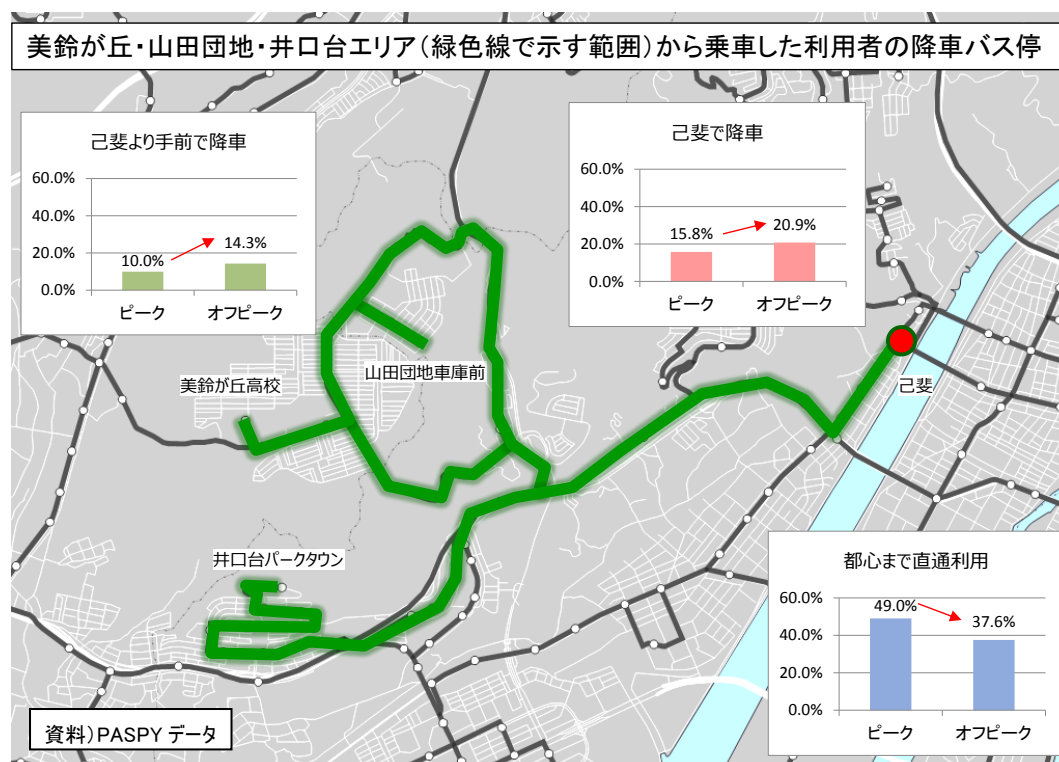


図 2-46 朝ピーク時(6～9 時)の美鈴が丘・山田団地・井口台方面における時間帯別の利用状況

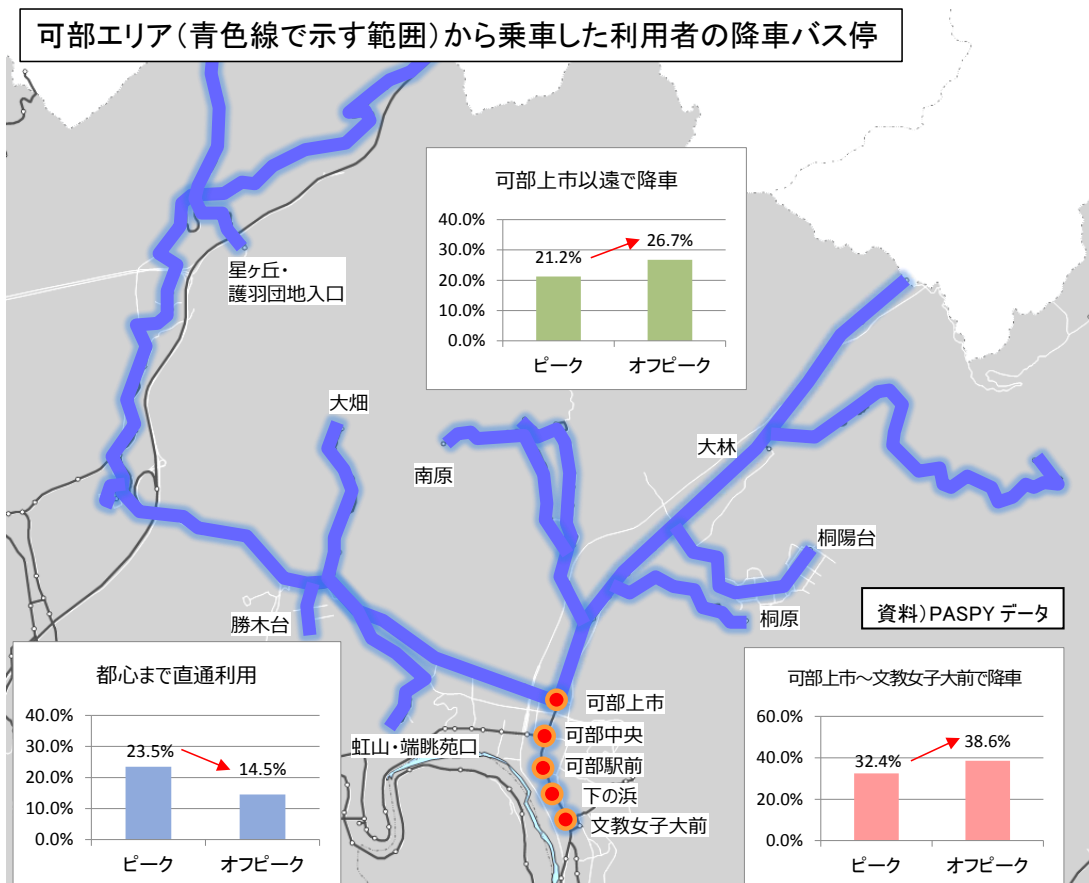


図 2-47 朝ピーク時(6～9 時)の可部地区における時間帯別の利用状況

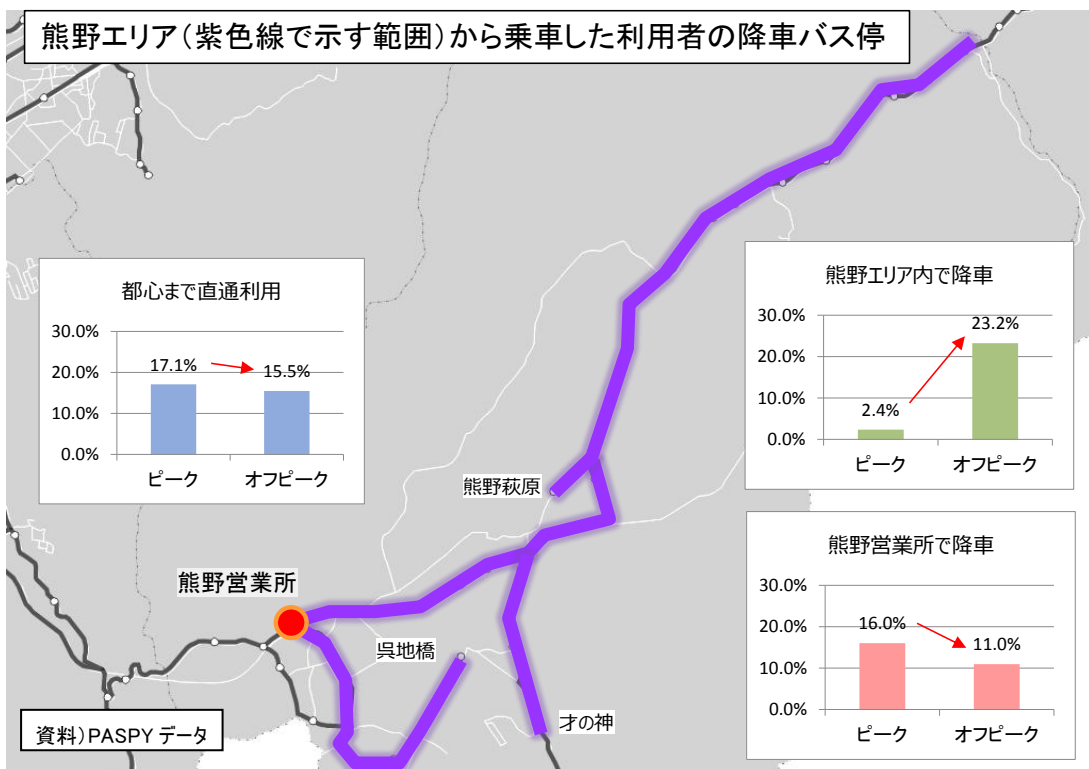


図 2-48 朝ピーク時(6～9 時)の熊野地区における時間帯別の利用状況

課題 10 地域特性や時間帯による需要などに応じて、都心への直通便と、拠点で折り返す便を使い分けるなど、郊外部の拠点を中心とした適切な路線を検討する必要があります。

5 - 2. 中山間地域におけるバス路線の状況

- ・ 中山間地域においても、谷沿いを中心にバス路線が張り巡らされており、市内の広範囲を網羅していることがわかります。
- ・ 一方で、特に市内北部を中心にサービスレベルが低くなっており、バス路線があっても実質的にはバスの利用が不便となっている地域が多く見られます。

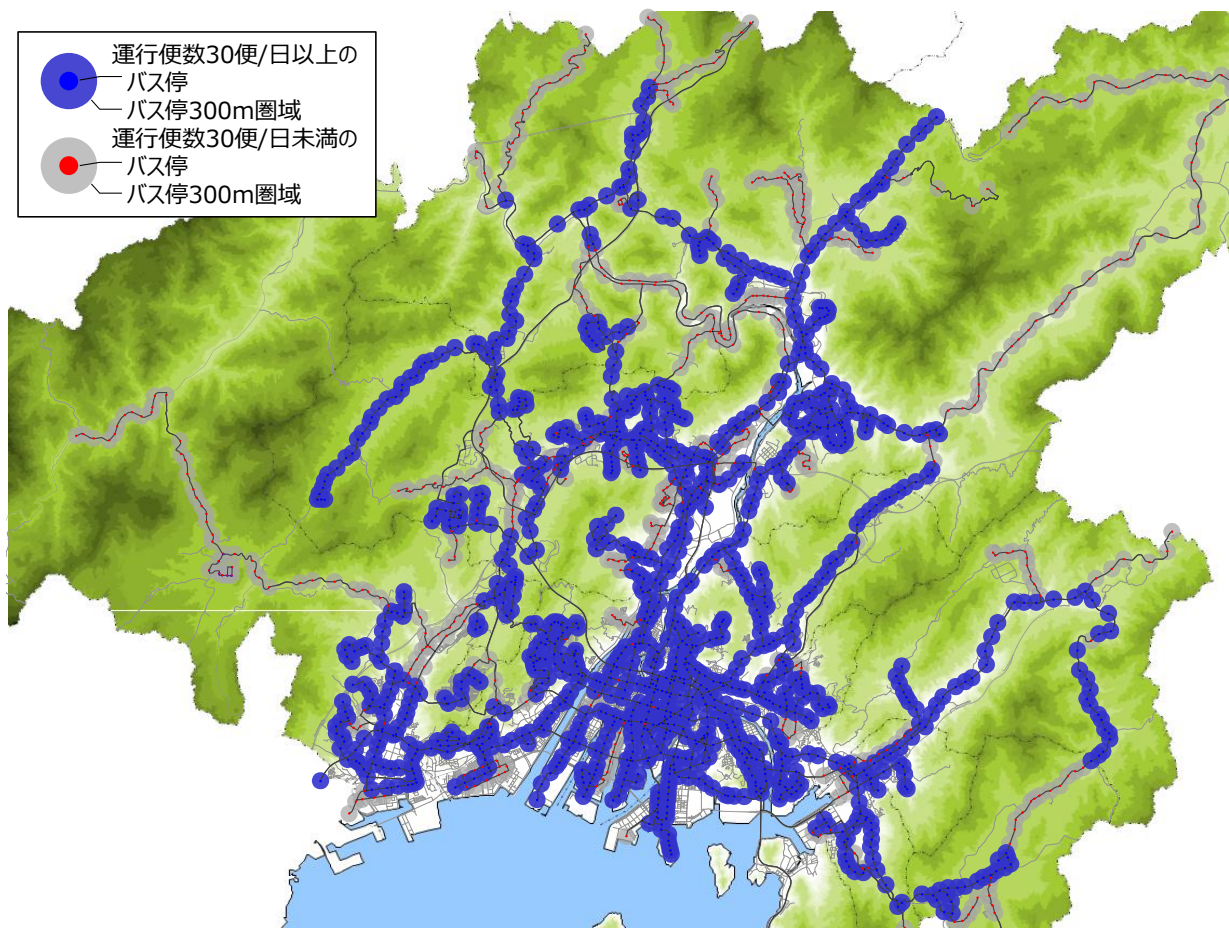


図 2-49 バス停 300m 距離圏によるカバー状況

路線データ作成協力:
株式会社ナビタイムジャパン

課題 1 1 中山間地域において十分なサービスが確保されていない地域においては、需要に応じた効率的な運行形態の選択や、地域が主体となって交通を確保するなど、柔軟な対応が必要です。

5－3．郊外部における交通結節点の状況

1) 郊外部における主な交通結節点の状況

- ・郊外部における主な交通結節点では、待合環境が整備されているなど交通結節機能を備えている地点が多く見られますが、上屋が設置されていない箇所や、乗継に要する距離の長い箇所があります。

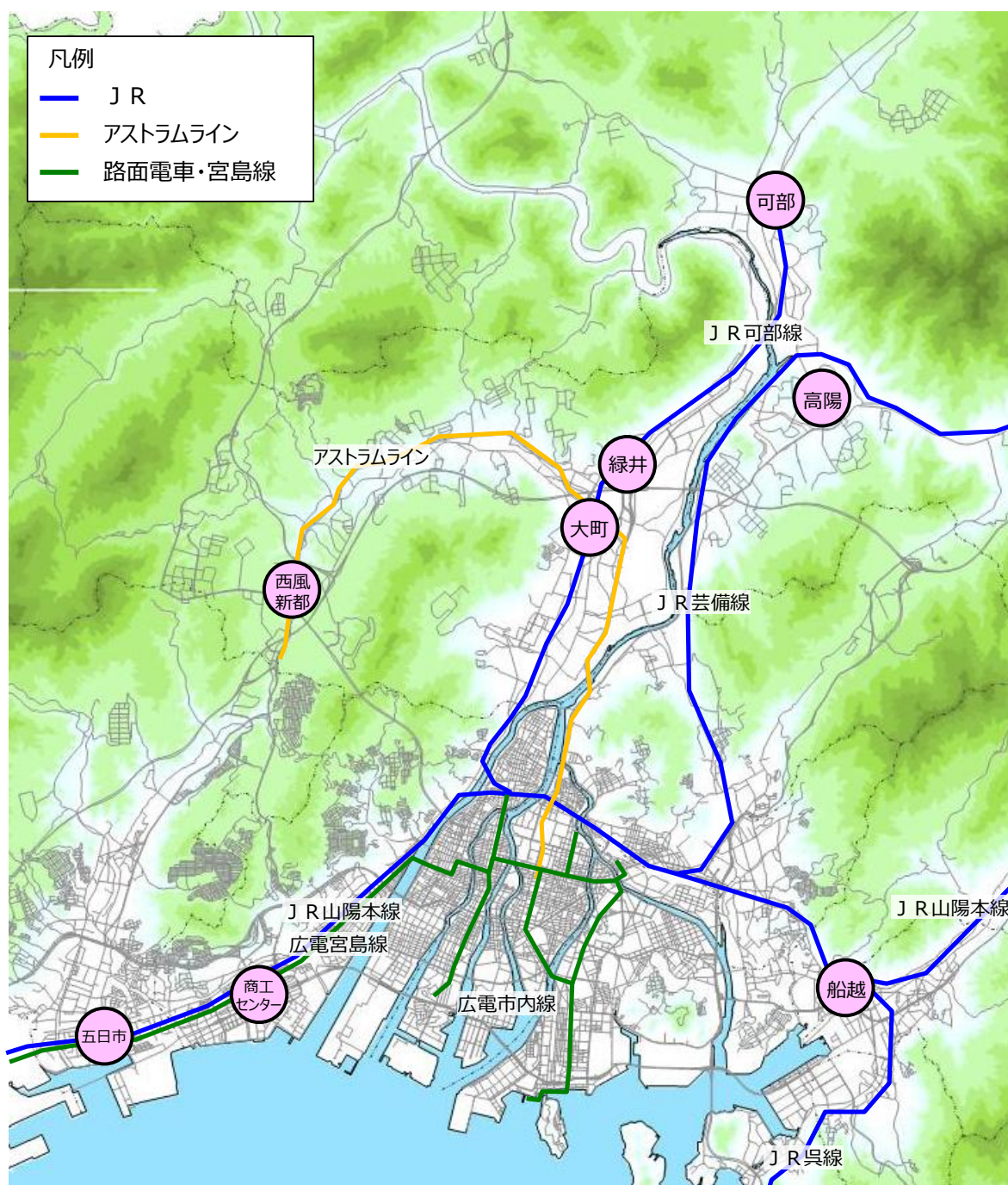
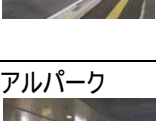


図 2-50 郊外部における主な交通結節点

表 2-7 郊外部における主な交通結節点の状況

交通結節点		乗継状況	施設		現況・課題等
① 可部	可部駅 	【JR】 上下移動: 平面移動のみ 乗継距離: 25m	バスターミナル	4 バース	都心へ向かう便は国道沿いに停車し、駅前広場には入りません。
			上屋	○	
			ベンチ	○	
② 緑井	緑井駅 	【JR】 上下移動: 平面移動のみ 乗継距離: 30m	バスターミナル	2 バース	駅前広場から発着するバスは近隣の団地への便など限られており、ほとんどのバスは緑井駅に乗り入れるのではなく、中緑井バス停に停車しています。
			上屋	○	
			ベンチ	○	
	中緑井バス停 	【JR】 上下移動: ペDESTリアンデッキ 乗継距離: 190m	バスターミナル	—	
			上屋	○	
			ベンチ	○	
③ 大町	大町駅 	【JR】 上下移動: 1階→2階 乗継距離: 80m 【アストラムライン】 上下移動: 1階→3階 乗継距離: 60m	バスターミナル	6 バース	
			上屋	○	
			ベンチ	○	
④ 高陽	地区センター 	バスのみ	バスターミナル	—	
			上屋	○	
			ベンチ	○	
⑤ 西風新都	大塚駅 	【アストラムライン】 上下移動: 1階→3階 乗継距離: 270m	バスターミナル	—	バス路線から離れており、乗継に要する負担が大きくなっています。
			上屋	○	
			ベンチ	○	
⑥ 商工センター	新井口駅 	【JR】 上下移動: 跨線橋 乗継距離: 120m 【広電宮島線】 上下移動: 平面又は跨線橋 乗継距離: 40m	バスターミナル	—	国道沿いに設置されているバス停は待合環境が整っておらず、歩道も狭く危険となっています。一方でアルパークのバスターミナルも十分に活用されているとは言いがたい状況です。
			上屋	×	
			ベンチ	上り: ○ 下り: ×	
	アルパーク 	【JR】 上下移動: ペDESTリアンデッキ 乗継距離: 300m 【広電宮島線】 ペDESTリアンデッキ/280m	バスターミナル	7 バース	
			上屋	○	
			ベンチ	○	
⑦ 五日市	五日市駅 	【JR・広電宮島線】 上下移動: 跨線橋 乗継距離: 30m	バスターミナル	2 バース	
			上屋	○	
			ベンチ	○	
⑧ 船越	海田市駅 	【JR】 上下移動: 跨線橋 乗継距離: 60m	バスターミナル	1 バース	国道から少しは入り組んだところにあるため、ほとんどのバスは駅前広場に乗り入れていません。
			上屋	○	
			ベンチ	○	

※バスと各交通機関との乗継距離は最短距離で算出

2) パーク&バスライドの取組状況

- ・多くの鉄軌道系の駅からはバスの利用も可能ですが、パーク&バスライドをターゲットとした駐車場はあまり多くないと言えます。
- ・一方、鉄軌道系の利用が難しい地域や、バスの運行頻度・速達性などのサービスレベルが整った地域では、パーク&バスライドを促すことが可能となっています。

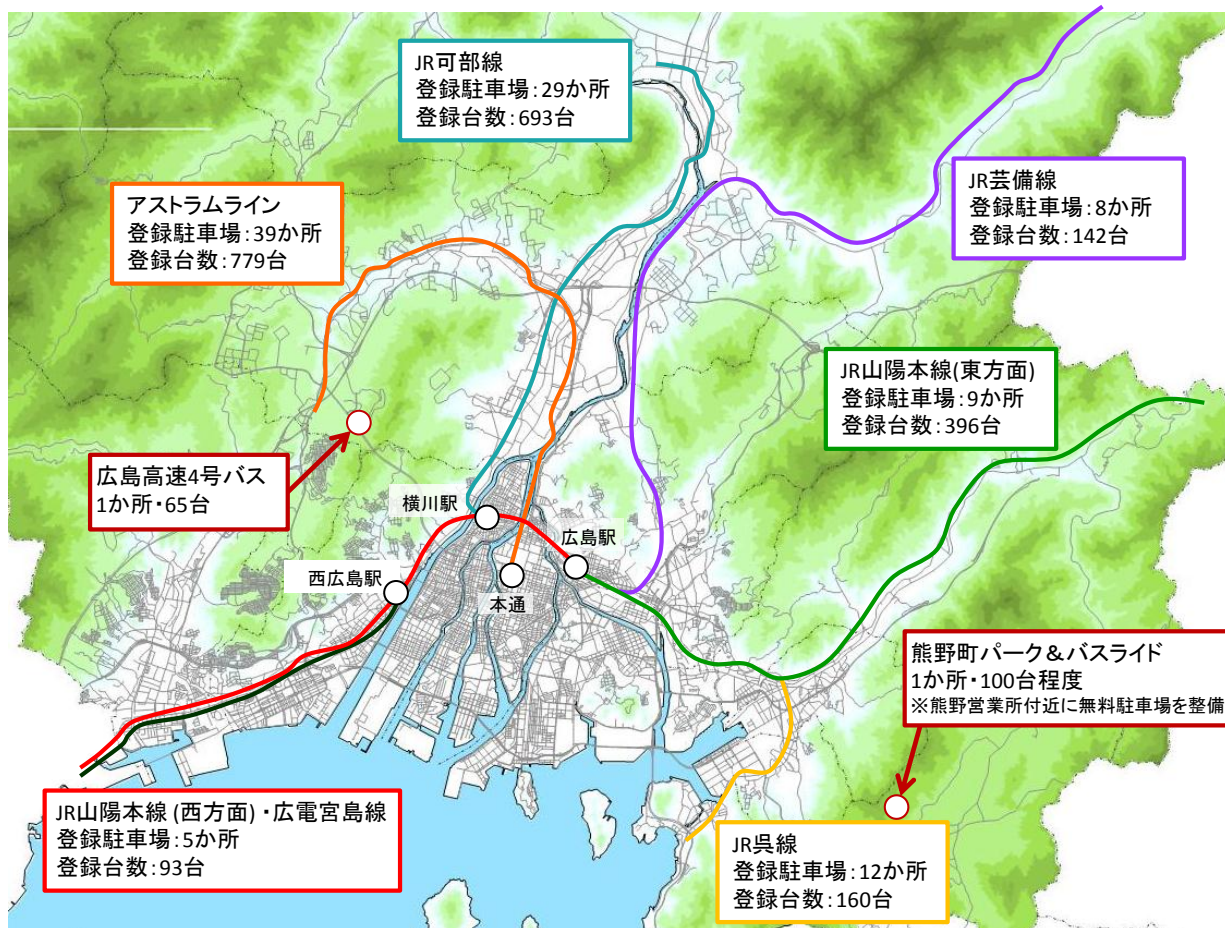


図 2-51 広島都市圏パーク&ライド推進協議会登録駐車場の状況 (平成 26 年 3 月現在・広島市内分)

課題 1 2 郊外部・中山間地域の交通を確保するためには、各交通結節点における乗継環境やターミナル機能を強化するとともに、アクセス性の向上を図り、拠点性を高める必要があります。

第Ⅲ章 バス活性化の基本的な考え方

1. バス交通の課題整理とバス活性化の基本方針

第Ⅰ章において示した広島市を取り巻く環境と目指すべき都市構造に加え、第Ⅱ章のバス交通に関する現状と課題の整理から、バス活性化に向けた基本方針を整理しました。この基本方針に基づき、計画の目標や将来の目指すべきバス交通ネットワーク、バス活性化策の方向性、行政・交通事業者・市民の役割分担など、バス活性化の基本的な考え方を整理しました。

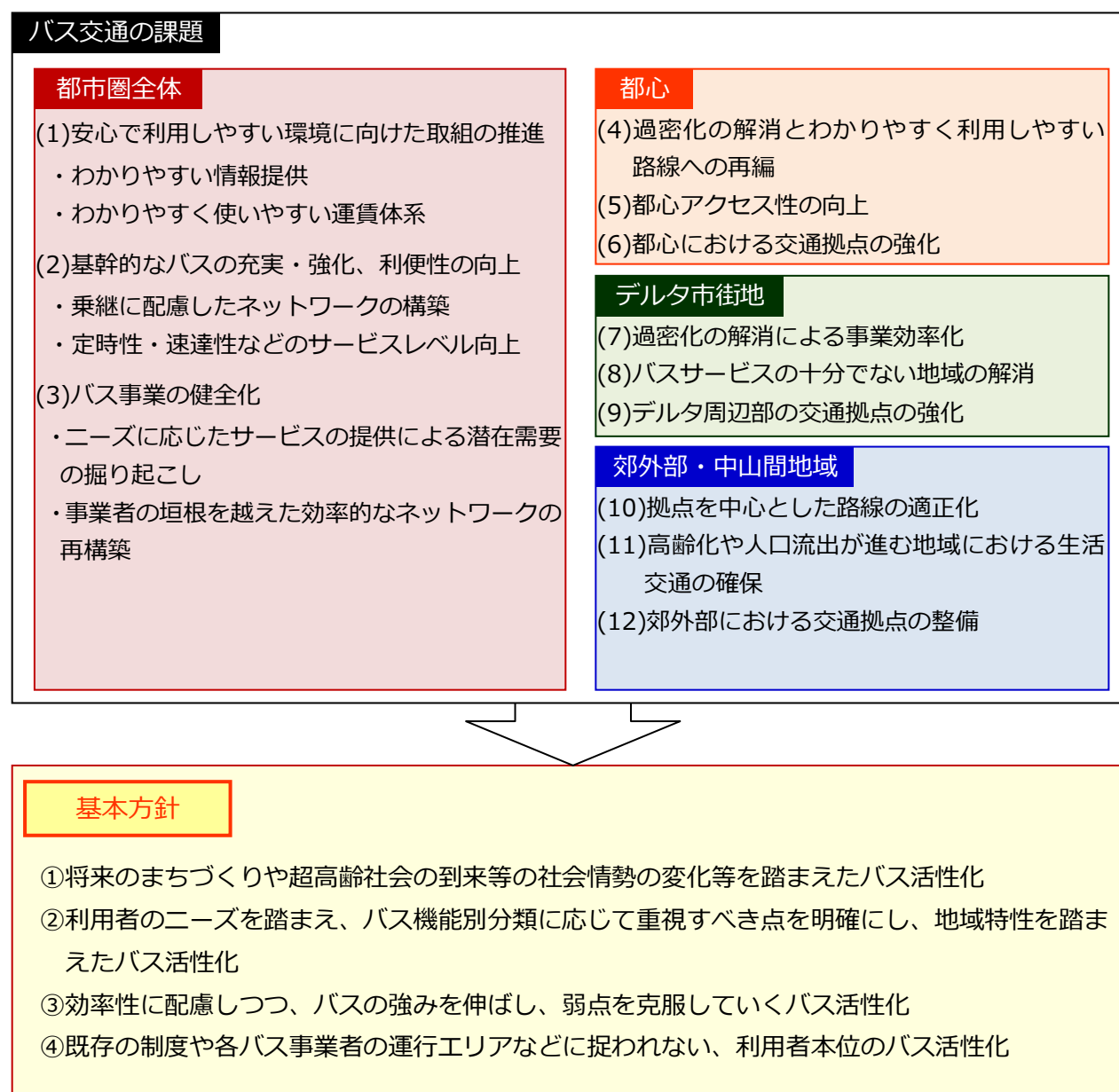


図 3-1 バス交通の課題の整理とバス活性化に向けた基本方針

2-1. 階層別バス交通ネットワークと交通結節点

[illegible]

48

2-2. 持続可能なバス事業の運営スキーム

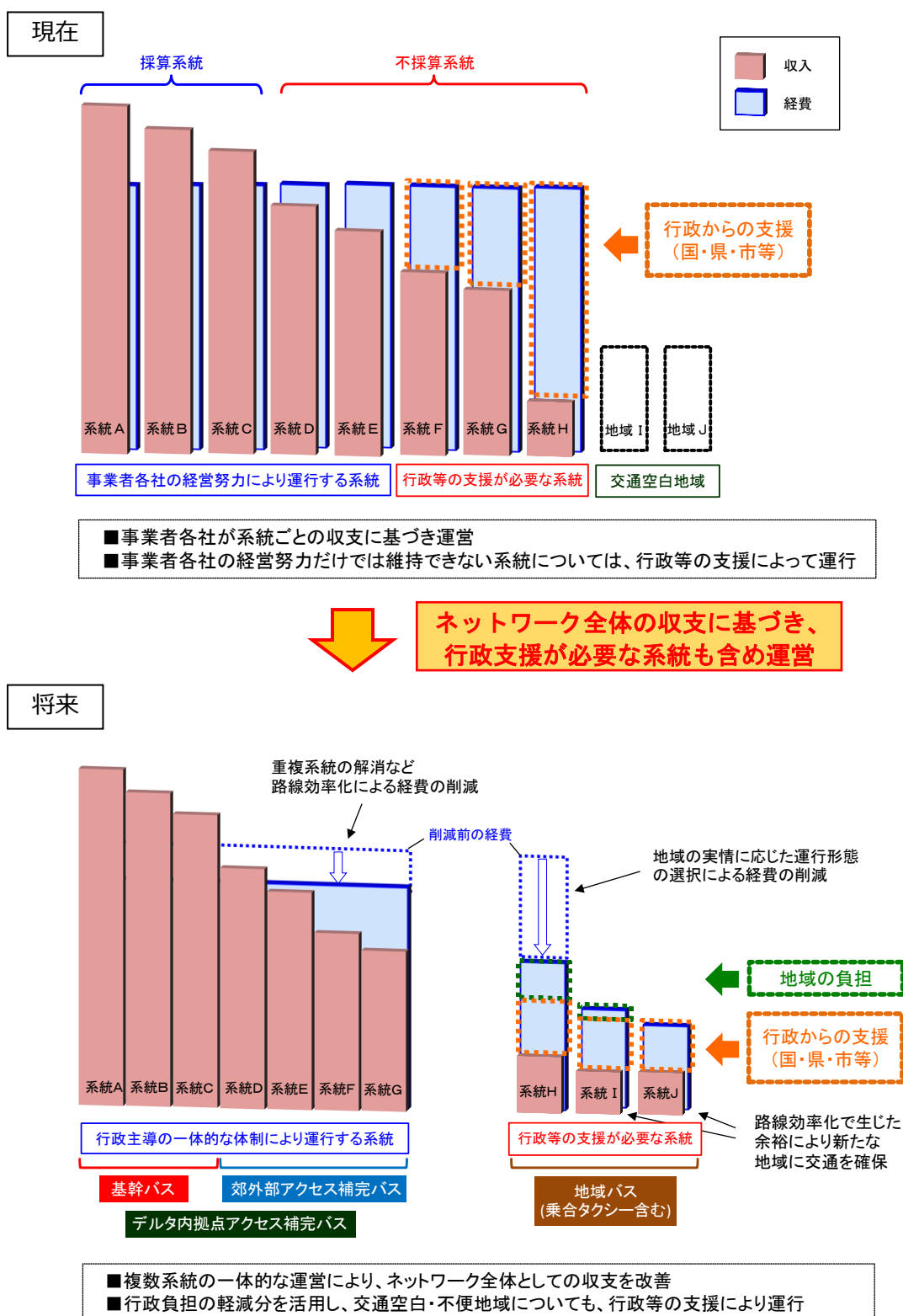


図 3-3 持続可能なバス事業の運営スキームのイメージ

2-3. 階層性のあるバス交通ネットワーク

①階層性のあるバス交通ネットワークの全体イメージ

	基幹バス	デルタ内拠点アクセス補完バス
役割	・都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結ぶ広域交通を担い、都市の骨格形成に寄与	・デルタ市街地の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担う
階層に位置付けられる区間イメージ	凡例 基幹バス	凡例 デルタ内拠点 アクセス補完バス
	郊外部アクセス補完バス	地域バス（乗合タクシー含む）
役割	・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	・基幹バスや補完バスではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となる
階層に位置付けられる区間イメージ	凡例 郊外部 アクセス補完バス	凡例 地域バス (乗合タクシー含む)

②目標とするサービスレベルの凡例

サービスレベルの考え方	低 ← → 高
高いサービスレベルが求められるもの	
需要などに応じて一定のサービスレベルに抑えるもの	
最低限のサービスレベルを確保するもの	

1) 基幹バス

① 目指すべき基幹バス交通ネットワーク

都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与する基幹バスを位置付けます。

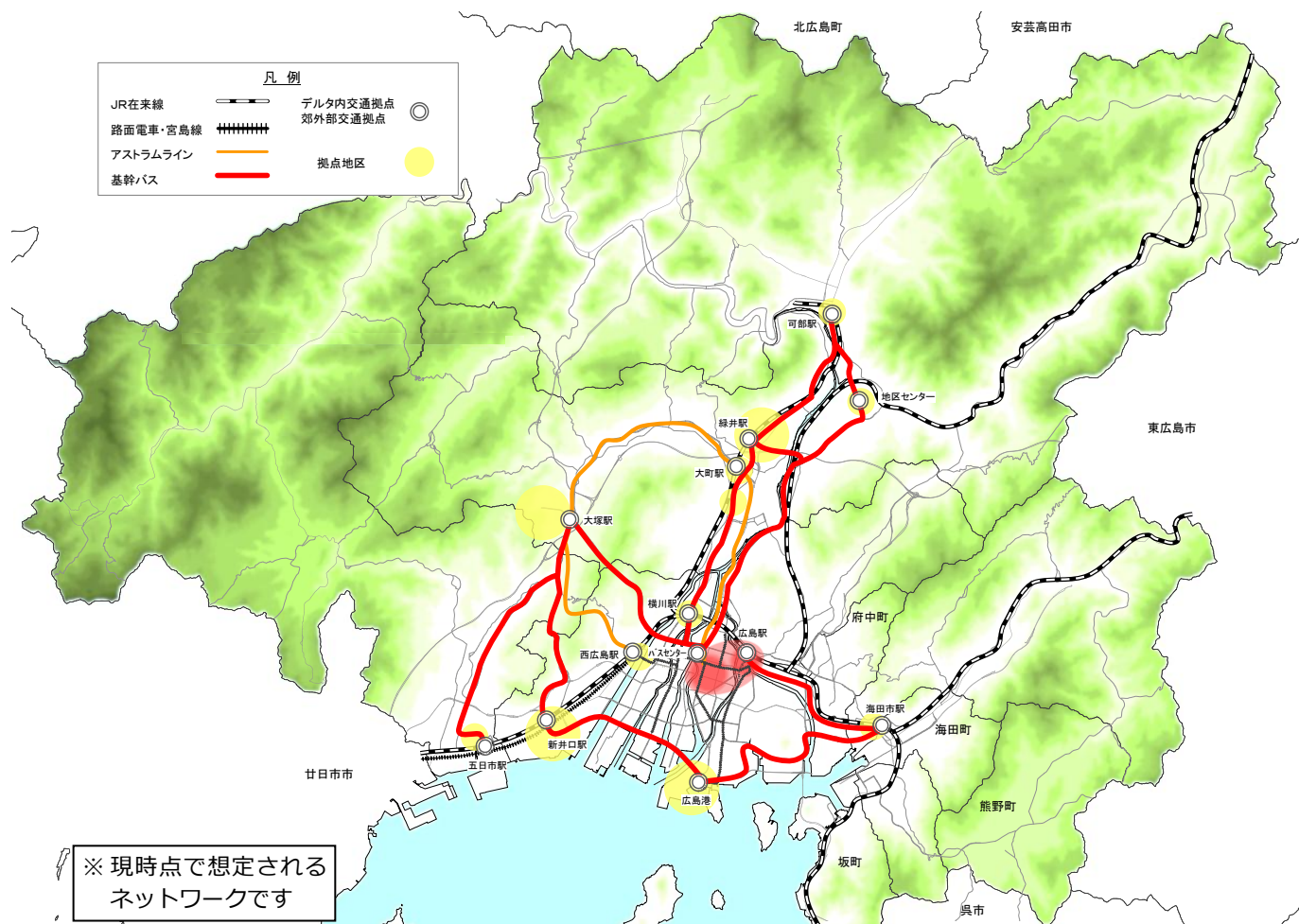


図 3-4 基幹バス交通ネットワークの目指すべき姿

② 目標とするサービスレベル

目標指標		主に都心と拠点を結び、鉄軌道系と同等の役割を果たす基幹バス	主に拠点地区相互を結ぶ基幹バス
①運行頻度	ピーク時	概ね 5~10 分ヘッド	概ね 30 分ヘッド
	オフピーク時	概ね 10~30 分ヘッド	概ね 30 分ヘッド
②速達性	ピーク時	専用軌道並の水準	専用軌道並の水準
	オフピーク時	専用軌道並の水準	専用軌道並の水準
③カバー範囲 (きめ細かさ)		主に起終点の利用者をカバー	主に起終点の利用者をカバー

※各区間の目標値は、需要などを踏まえて個別に検討する

2) デルタ内拠点アクセス補完バス

① 目指すべきデルタ内拠点アクセス補完バス交通ネットワーク

デルタ市街地の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担うデルタ内拠点アクセス補完バスを位置付けます。

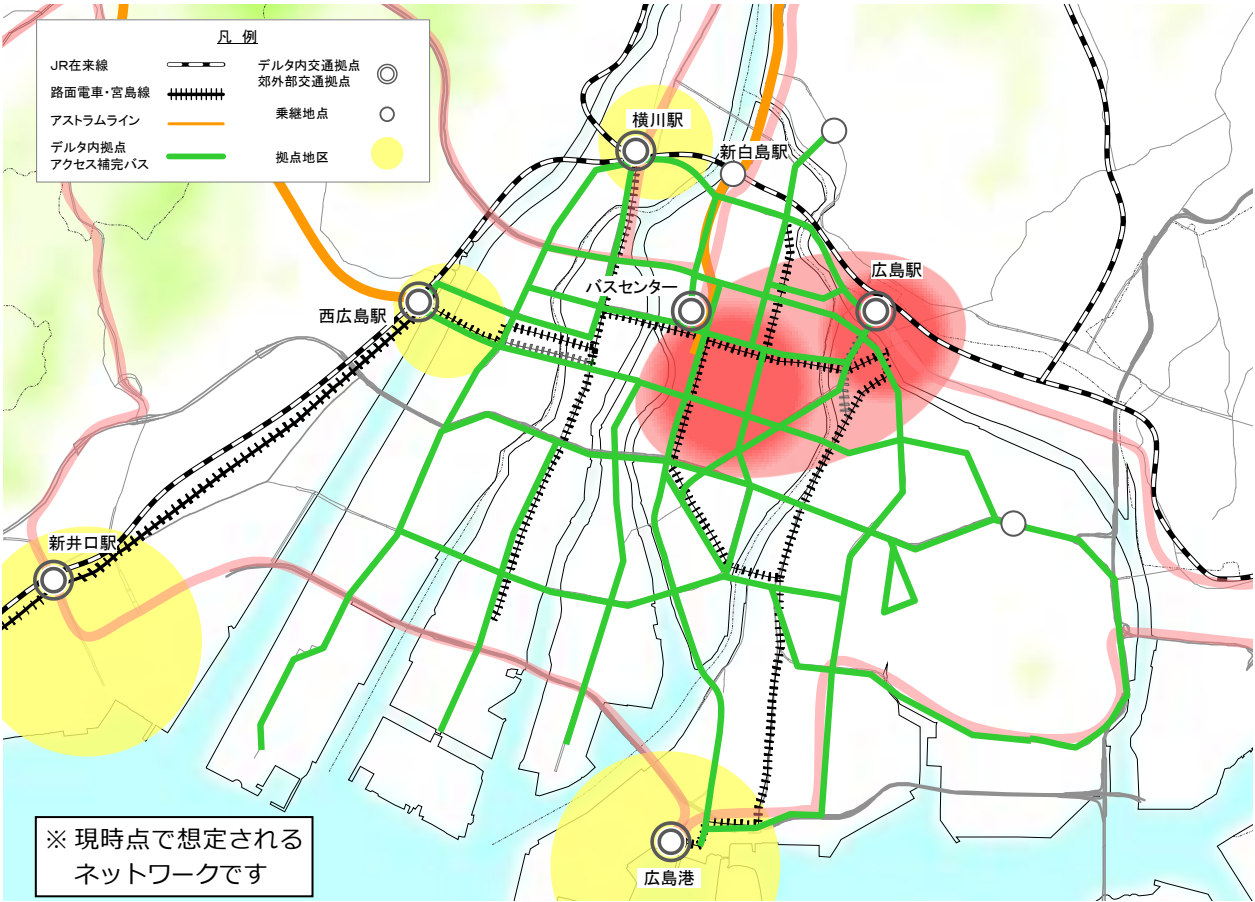


図 3-5 デルタ内拠点アクセス補完バス交通ネットワークの目指すべき姿

② 目標とするサービスレベル

目標指標		デルタ内交通拠点から都心へのアクセスを担うデルタ内拠点アクセス補完バス	それ以外のデルタ内拠点アクセス補完バス
①運行頻度	ピーク時	概ね 2～5 分ヘッド 	概ね 10～30 分ヘッド
	オフピーク時	概ね 5～10 分ヘッド 	概ね 10～30 分ヘッド
②速達性		目的地へ最短ルートで運行 	幹線的な道路を運行
③カバー範囲 (きめ細かさ)		主に起終点の利用者をカバー 	空白・不便地域の人口をカバー

※各路線の目標値は、需要などを踏まえて個別に検討する

3) 郊外部アクセス補完バス

① 目指すべき郊外部アクセス補完バス交通ネットワーク

郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担う郊外部アクセス補完バスを位置付けます。

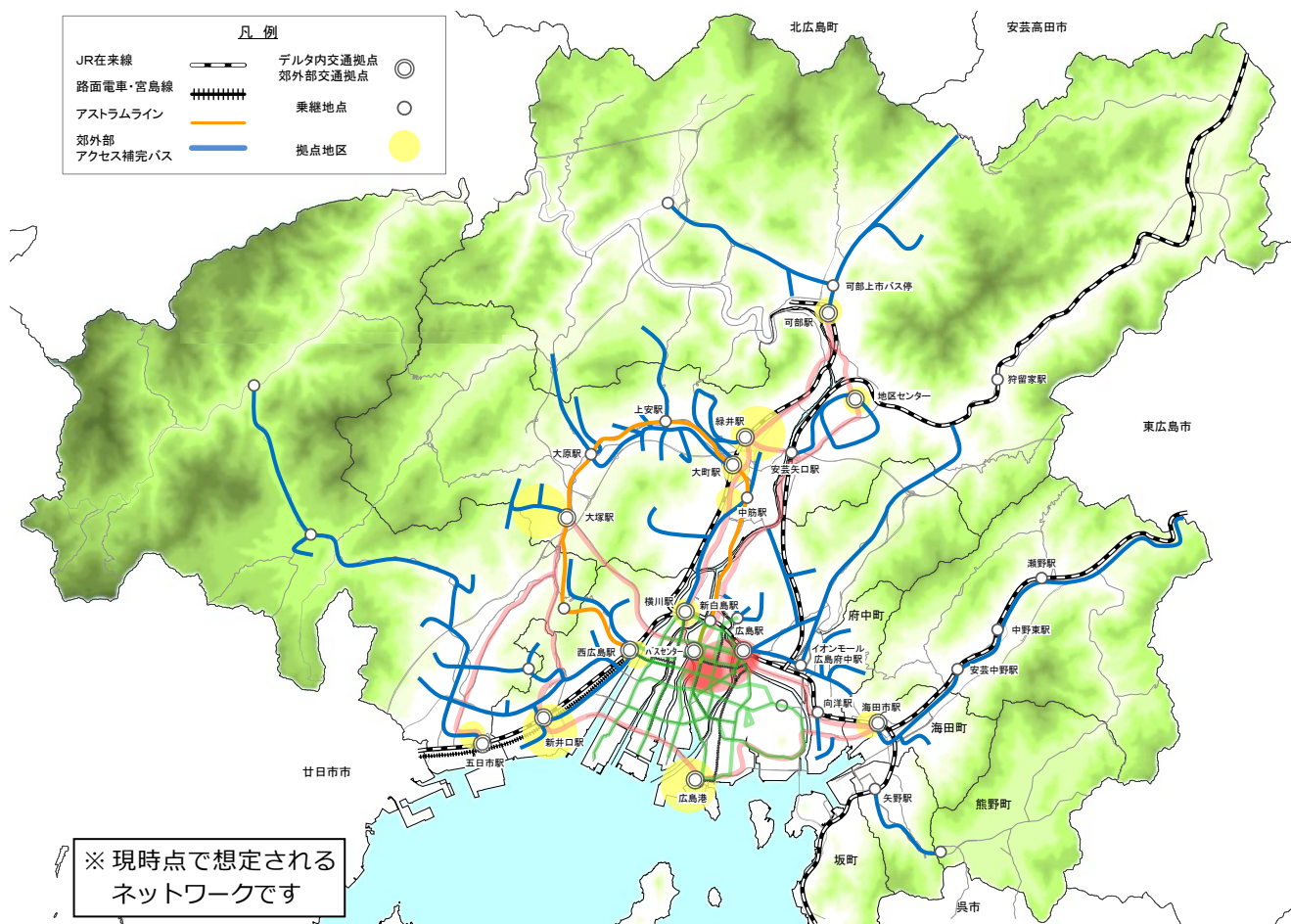


図 3-6 郊外部アクセス補完バス交通ネットワークの目指すべき姿

② 目標とするサービスレベル

目標指標		郊外部の各地域と交通拠点又は乗継地点とのアクセスを担う郊外部アクセス補完バス
①運行頻度	ピーク時	概ね 10～30 分ヘッド
	オフピーク時	概ね 10～30 分ヘッド
②速達性		幹線的なルート进行
③カバー範囲 (きめ細かさ)		沿線の人口集積をカバー

※各路線における目標値は、当該地域の需要や基幹バスとの接続等を踏まえ個別に検討

4) 地域バス（乗合タクシー含む）

① 目指すべき地域バス交通ネットワーク

基幹バスや補完バスではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となる地域バス（乗合タクシー含む）を位置付けます。

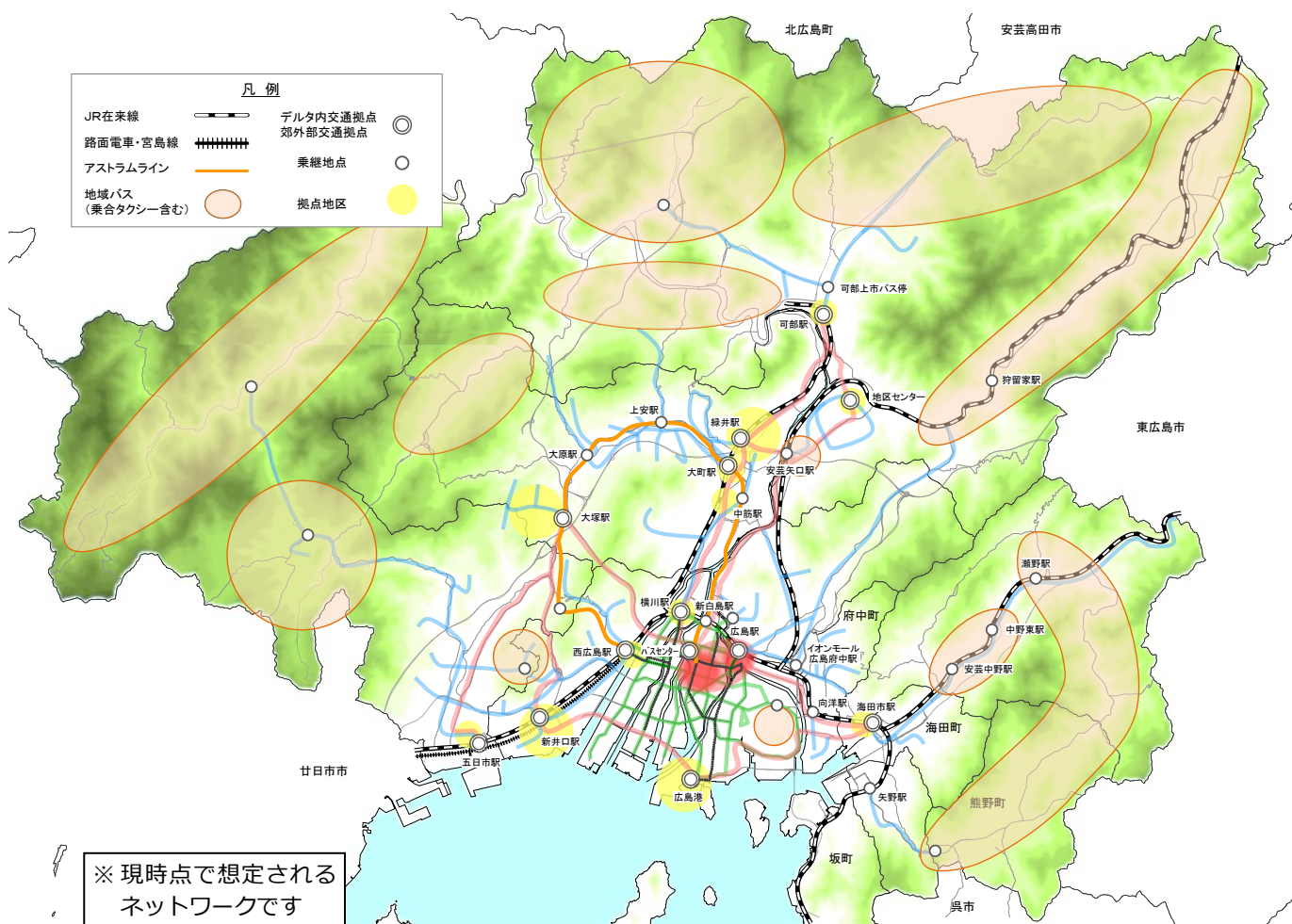


図 3-7 地域バス交通ネットワークの目指すべき姿

② 目標とするサービスレベル

目標指標	住民の生活交通となる地域バス（乗合タクシー含む）
①運行頻度	一日 5～10 便（地域の規模・需要による）
②速達性	住宅地などの細街路も運行
③カバー範囲 （きめ細かさ）	空白・不便地域の人口をカバー

※各地域における目標値については、地域の実情等に応じて個別に検討

3. 地域特性を踏まえたバス活性化策の方向性

3-1. 都市圏全体

① 利用者本位のわかりやすく利用しやすい路線への再編

- ・バス交通は、市民や来訪者の移動を支える重要なインフラであり、クルマを利用することのできない学生や高齢者にとって不可欠な交通手段です。
- ・また、ＪＲや路面電車、アストラムラインといった鉄軌道系の交通機関ではカバーしきれないエリアについて、きめ細やかなサービスを行うためには欠かせない交通機関です。
- ・このためバス交通は路線などが複雑となり、情報量が多くなってしまうことから、利用者にとってわかりやすく使いやすいものであることが重要であり、利用者のニーズに合致したわかりやすく使いやすいバス交通体系への再編が必要となります。

② 安心・安全、快適性を備えた利用環境の創出、運賃・割引制度の見直し

- ・バス交通は、鉄軌道系の交通機関に比べてきめ細やかなサービスを提供でき、このことによって人々の活動が活性化し、本市の活力の維持・発展に結び付きます。
- ・このため、利用者のニーズに合わせた情報提供や、バリアフリー化など誰もが安心できる利用環境、抵抗感の少ない運賃制度など、快適性を備えた環境の創出が必要です。

③ 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

- ・本市が目指す集約型都市構造を実現するためには、都心と拠点地区、拠点地区相互の結びつきを強化する基幹的な公共交通ネットワークの形成が必要です。
- ・基幹的な公共交通については、鉄軌道に加え、基幹バスがその役割を担います。
- ・このため、基幹バスについては、定時性や速達性の向上、利用しやすい運賃・ダイヤ、車両・バス停等の改善など、サービスレベルの充実・強化を図る必要があります。

④ バス利用の潜在需要の掘り起こし等によるバス事業の安定化

- ・人口減少やモータリゼーションの進展に伴いバスの利用者は年々減少しており、バス事業者の半数程度は赤字経営となるなど、将来的にバス交通体系を維持することが困難となることが危惧される状況にあり、行政の負担も年々増加しています。
- ・一方で、都心やデルタ周辺部などにおいては、供給過多となっている区間があるなど、決して効率的とはいえない側面もあります。
- ・このため、行政・バス事業者・市民（地域）の役割分担を明確にした上で、バス事業の効率化を進めるとともに、運賃体系の見直しや情報提供の充実等のバスサービスの向上と併せて、バス交通に対する市民の意識を高め、利用者の定着・掘り起こしを進めることにより、バス事業の安定化を図り、ひいては行政負担の軽減を図る必要があります。

3-2. 都心

① 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

- ・都心の東西の核である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区の間には、多くのバス路線が集中することで過密が生じており、事業者にとって非効率な運行となっている上に、バス停の乱立を招き、利用者にとってわかりにくい状況となっています。
- ・このため、紙屋町～広島駅間に集中するバス路線の効率化や、バス停の集約・再配置等を進め、わかりやすく使いやすいバス交通の実現を図る必要があります。

② 都市全体の発展を牽引する都心の活力向上のため、バスの利点を生かしたデルタ周辺部の交通拠点からのデルタ内拠点アクセス補完バスの充実・強化

- ・都市全体の活力向上には、広域交通から都心へ人を集めるための都心アクセス交通の強化が非常に重要となります。
- ・そのため、デルタ周辺部の拠点からの都心アクセス性の向上を図るため、デルタ内拠点アクセス補完バスのサービスレベルの向上を図る必要があります。

③ 広島バスセンターや広島駅の有効活用と、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

- ・広島バスセンターは都心に位置するバス交通の拠点ターミナルであり、市内の団地や郊外部など広域から多くの人に利用されています。
- ・また、広島駅は広島の陸の玄関口として、市域外や県外からの利用者も多く、広島バスセンターとならんで都心の一大拠点となっています。
- ・都市全体の発展を目指し、これら広域交通の玄関口の中枢性をより高めていくため、広島バスセンター及び広島駅を中心としたバス交通ネットワークを充実させるとともに、情報提供の充実や待合環境の改善など、各交通モード間の乗継円滑化を図る必要があります。

3-3. デルタ市街地

① 都心のバス路線の適正化とそれに合わせた路線の新設・再編や増便

- ・デルタ市街地は、都心を取り巻く都市機能集積の高いエリアですが、一部にはバス交通がない地域や運行本数の少ない地域が存在しています。
- ・都心を中心としたバス路線の再編・強化を図り、デルタ市街地における移動利便性をさらに高めることで、集約型都市構造の実現を図る必要があります。

② 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

- ・デルタ周辺部の鉄軌道駅や広島港は、都心へアクセスするための重要な交通拠点となっています。
- ・横川駅、広島港については交通結節点整備が行われ、各モード間のスムーズな乗継を行うことができるようになっています。
- ・西広島駅における乗継利便性の向上などを図り拠点性を高めるため、駅前広場の再整備を行う必要があります。

3－4．郊外部・中山間地域

① 都心のバス路線の適正化や乗継割引の拡充などとそれに合わせた郊外部アクセス補完バス（フィーダーバス）や生活交通の路線新設・再編や増便

- ・ 郊外部においては、高齢化の進展などに伴い利用者が減少するなど、今まで運行していたバスのサービスレベルを維持することが難しくなっています。
- ・ 各地域の需要に応じたサービスレベルを設定するとともに、郊外部の拠点を中心とした生活圏内の移動を重視したバス路線への再編を図るため、都心のバス路線効率化などと併せて、都市圏全体のバス交通体系の再構築を図る必要があります。

② 郊外部・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、乗合タクシー等）設定と行政による財政的支援の見直しの検討

- ・ 郊外部や中山間地域においては、より一層厳しい高齢化や人口減少により、一般の路線バスによる運行を維持できなくなっている地域があり、行政負担が年々拡大している状況にあります。
- ・ これらの地域では、乗合タクシーやデマンド交通への転換など、需要に応じた運行形態による効率的な運行を目指す必要があります。
- ・ また、生活交通確保のためには、それぞれの地域が主体的に自分たちの交通を確保・維持するよう意識し取り組むことが非常に重要であり、そうした地域に対しては行政からの支援を拡充するなど、地域の取組の後押しをする必要があります。

③ 郊外部交通拠点と乗継ぎ地点の機能強化策の実施

- ・ 多くの便が都心へ直通し非効率な運行となっているバス路線を、地域の需要に応じたバス交通ネットワークへと再編するためには、地域から郊外部の拠点への交通と、拠点と都心、又は拠点間をつなぐ基幹交通の連携が重要となります。
- ・ そのためには、郊外部の拠点において円滑な乗継・待合を行うことのできる環境づくりや、拠点周辺での活動を促すため、各種施設の集積などといった拠点性の向上が必要です。

4. バス活性化の実現に向けた行政・交通事業者・市民（地域）の役割分担

バス活性化を実現するためには、行政と交通事業者、市民がそれぞれの役割を担い、協働して取り組んでいく必要があります。

4-1. 行政とバス事業者

【現在の役割分担】

	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



【3～5 年を目途に実現を目指す役割分担】

	行 政	バス事業者
計 画	・まちづくりへの貢献を踏まえ、行政が中心となりバス事業者と協議の上、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に投資 ・車両購入及びリースへの補助など国の制度など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



【将来的に目指す役割分担】

	行 政	バス事業者
計 画	・まちづくりへの貢献を踏まえ、行政が主体となって、バス事業者と調整しながら計画を策定	
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の評価（モニタリング）を実施し、評価結果を踏まえ、行政は適切な支援を、バス事業者はサービス改善に向けた取組をさらに実施	
運 行	・利用者の満足度の把握やバス事業者の運行状況の評価	・車両と人の管理システムをさらにレベルアップ

図 3-8 行政とバス事業者の役割分担の将来イメージ

4-2. 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）します。

4-3. 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・提案を行います。
- ・生活交通確保の局面においては、行政・交通事業者と一緒にあって主体的な役割を担うとともに、利用することで維持していくよう努める必要があります。

5. バス活性化基本計画の目標

1) バス事業者・行政・利用者の三者の役割を踏まえた目標指標の選定

本基本計画で目指すバス活性化を実現するためには、前節で述べた基本方針に基づき、「バス事業者」「行政」「利用者」がそれぞれの役割を担い、三位一体となって取り組むことが重要です。

表 3-1 バス事業者・行政・利用者の三者の役割

バス事業者	・事業者の垣根を越え、重複・過剰が生じている路線の効率化などにより、経費を削減し、採算性の向上を図る。 ・それによって生じた余裕により、サービスレベルの低い地域におけるサービスの充実や、車両・設備の導入・更新など、利便性・快適性の向上を図る。
行政	・バス事業者だけでは路線を維持することが困難な地域においては、生活交通の確保や外出機会の創出に向け、適切な支援を行う。 ・バス事業者の設備投資等に対する支援により、利便性・快適性の向上を図る。
利用者	・このままではバスを将来的に維持できなくなることを認知し、乗って残すということを意識し、バスを積極的に利用する。 ・生活交通確保の局面においては、主体的な役割を担い、利用することで維持していくよう努める。

こうした「バス事業者」「行政」「利用者」の三位一体となった取組によって、サービスレベルの低い地域におけるサービスの充実や、車両・設備の導入・更新などによる利便性・快適性の向上を図り、その結果としてバス利用が増加し収益が上がれば、さらなるサービスレベルの向上につながり、それがまたバス利用の増加につながるというバス活性化の好循環を生み出すことができます。

そこで、本計画では「利用者数の増加」を目標指標として掲げることとします。

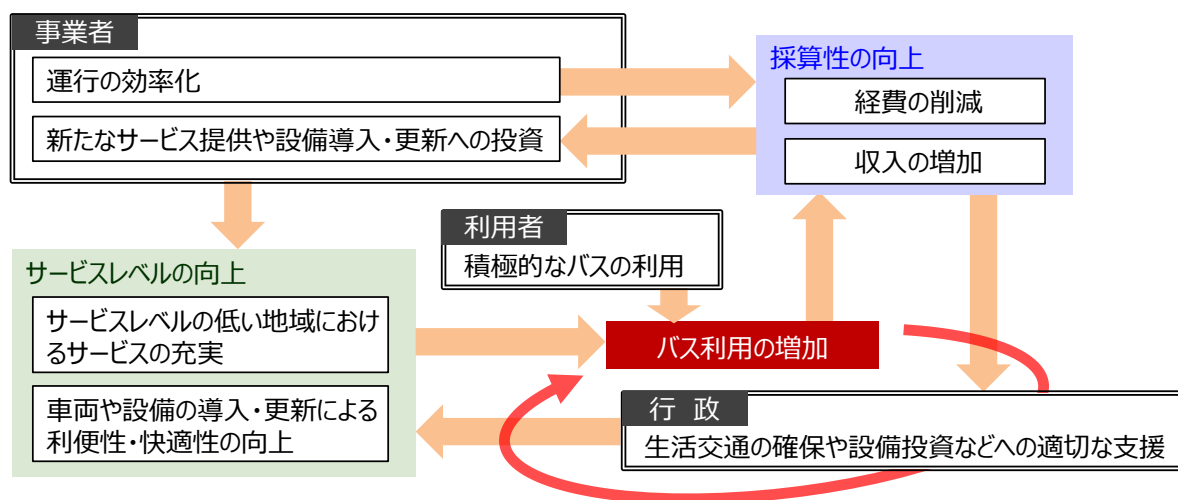


図 3-9 バス事業者・行政・利用者の三位一体となったバス活性化イメージ

2) 目標値の設定

本計画でめざすバス利用の増加の目標値は、現在（平成 24 年）バス利用者数 16.7 万人を、平成 42 年を目標に 1 万人増加させ、17.7 万人にすることとします。

■バス活性化基本計画の目標■

広島市域における一日当たりのバス利用者数を **1 万人** 増やします
(平成 24 年 : 16.7 万人/日 ⇒ 平成 42 年 : 17.7 万人/日)

■目標を達成した場合■

目標を達成した場合、現在広島市内に路線を持つバス事業者の赤字分を賄うことが可能となり、バス事業全体として黒字に転換させることが可能となります。また、それによって生じた余裕により、新たなサービスの提供や、設備投資などを行うことが可能となります。

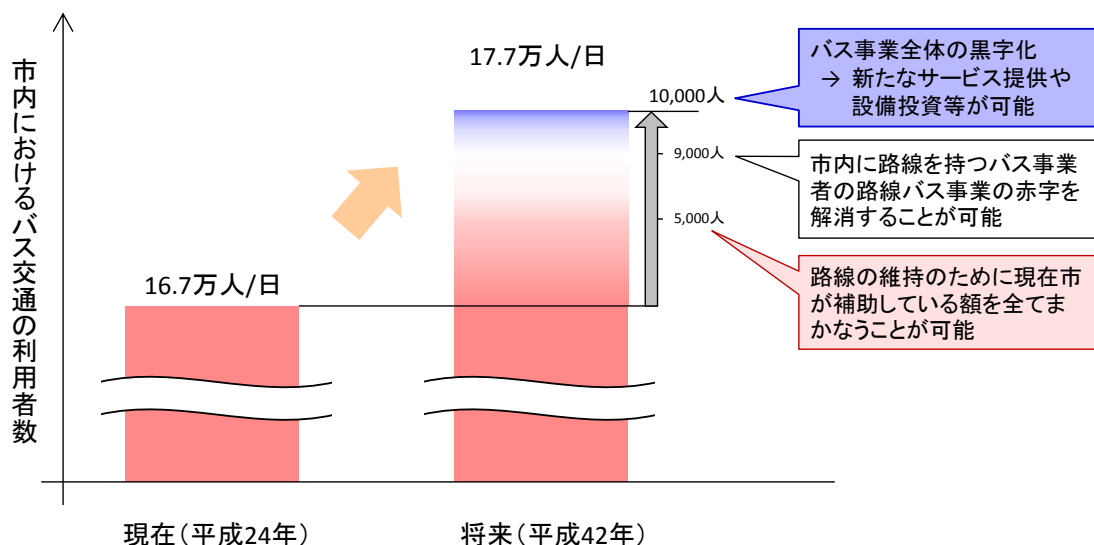


図 3-10 目標を達成した場合の効果

目標達成に向けての目安

◇ 1 日あたりの利用者数を 1 万人増やすためには・・・

前頁で掲げた目標値は、広島市民のうち自動車を運転できるようになる 18 歳以上の人が一年間に 2 回、外出にバスを利用することで達成することができます。例えばこれは、半年に一度、週末の外出を自動車からバスに切り替えるだけで達成できるものです。

広島市民のうち 18 歳以上の人が 一年間に 2 回、外出にバスを利用する

第Ⅳ章 バス活性化に向けた具体的施策

第Ⅲ章の基本的な考え方を踏まえ、バス活性化に向けた具体的施策について、「ネットワーク再構築に向け取り組む施策」と「サービス向上のために取り組む施策」に分類し、以下のとおり整理しました。

施策項目		具体的な活性化施策	
ネットワーク再構築に向け取り組む施策	1. 交通拠点同士や拠点と各地域を結ぶバスの機能向上	1. バスロケーションシステム	
		2. 走行環境の向上	1) バスレーン 2) バス優先信号
		3. 低床低公害車両の導入拡大	
		4. 待合環境の整備	
		5. 店舗利用型パーク&バスライド用駐車場の確保	
	2. バス事業としての効率化	1. 都心における重複系統のドッキング	
		2. 路線のフィーダー化	
		3. バス運行対策費補助対象路線の運営形態の見直し	
		4. 経営資源等の共有化による経営効率化	1) 車庫の共有 2) 乗務員の雇用・研修の共同化
	3. 地域の実情に応じた交通手段の選択と支援の見直し	1. 路線のフィーダー化【再掲】	
		2. 多様な形態による運行	1) 車両の小型化(小型バス・乗合タクシーへの転換) 2) デマンド運行 3) スクールバスや企業送迎バス等との連携
		3. バス運行対策費補助対象路線の運営形態の見直し【再掲】	
		4. 地域主体の交通に対する支援拡充	
	4. 交通結節点における拠点性の向上と待合環境の整備	1. 商業施設等との連携による交通結節点の整備	
		2. 交通拠点における駅前広場の再整備	1) JR広島駅における南口広場再整備 2) JR西広島駅周辺地区交通結節点整備
サービス向上のために取り組む施策	5. わかりやすく使いやすい運賃制度	1. わかりやすく使いやすい運賃体系の構築	
		2. 高齢者の免許返納割引	
	6. わかりやすく使いやすい情報提供	1. わかりやすく使いやすい表示・案内	1) 全社共通の主要路線図 2) 地域別路線図 3) 総合時刻表の作成 4) 車内アナウンスの改善 5) 交通結節点・バス停等における表示の改善・充実
		2. 系統番号の統一	
		3. 情報の多言語化	
	7. 多様なサービスの提供	1. 運行時間の拡大	
		2. 急行バスの拡大	
		3. 商業施設と連携した利用促進	
		4. 多様な定期券の導入	1) 共通定期の拡大 2) 環境定期の拡大 3) 学校・企業等との連携による定期券の利用促進
		5. 共通フリーバス	
	8. バスのイメージ向上と利用者の意識醸成	1. 乗務員のマナー向上	
		2. 利用者のマナー向上	
		3. 車内・待合施設等の環境整備	
		4. バス利用啓発等の出前講座の実施	
		5. 利用者の意識醸成と施策の周知・広報	

①バス階層別の位置づけ

個別の施策について、第Ⅰ章で示した機能別に分類された公共交通ネットワークの階層におけるバスのうちいずれに該当するか、下表の区分によって示しています。

項目	区分	内容
全階層	全階層	全ての階層に該当する項目です。
基幹	基幹バス	基幹バスにおいて実施・検討する項目です。
デルタ	デルタ内拠点アクセス補完バス	デルタ内拠点アクセス補完バスにおいて実施・検討する項目です。
郊外部	郊外部アクセス補完バス	郊外部アクセス補完バスにおいて実施・検討する項目です。
地域	地域バス（乗合タクシー含む）	地域バス（乗合タクシー含む）において実施・検討する項目です。

②交通結節点

個別の施策について、第Ⅰ章で分類した交通結節点のうちいずれに該当するか、下表の区分によって示しています。

項目	区分	内容
デルタ拠点	デルタ内交通拠点	デルタ内交通拠点において実施・検討する項目です。
郊外部拠点	郊外部交通拠点	郊外部交通拠点において実施・検討する項目です。
乗継地点	乗継地点	乗継地点において実施・検討する項目です。

③実施主体

個別の施策について。

項目	内容
行政	行政（国・県・市・警察など）が主体となって取り組む施策です。
事業者	バス事業者が中心となって取り組む施策です。
市民	市民も参画し、場合によっては主体的に取り組む施策です。

④検討段階

個別の施策について、実施、又は検討時期について、下表の区分によって示しています。

項目	内容
実施・拡大	現在すでに実施している施策、又はそれを拡大していく施策です。
早期実現	早期の実現・完成に向け、検討を進めている、又は事業着手している施策です。
将来に向け検討	将来的な実現に向け検討中、または今後検討を行っていく施策です。

1. 交通拠点同士や拠点と各地域を結ぶバスの機能向上

1-1. バスロケーションシステム				実施・拡大
全階層	デルタ拠点	郊外部拠点	乗継地点	事業者

バス車両にGPS装置や通信装置を搭載することによって位置情報を取得し、リアルタイムなバスの運行位置や到着予測時刻などを利用者へ案内できるシステムです。また、コンテンツプロバイダー（経路検索サイト）にリアルタイムな運行データを提供することにより、リアルタイムな情報に基づく他の交通モードへの乗換検索が可能となります。



図 4-1 バスロケーションシステムの基本構成（イメージ図） 資料）広島県バス協会



図 4-2 バス停における表示のイメージ

図 4-3 経路検索サイトの表示イメージ

1－2．走行環境の向上

1) バスレーン

実施・拡大

基幹

デルタ

行政

市民

車両通行帯を有する道路で路線バス等の優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保します。

バスレーンには、バス以外の車両が右左折等をするときを除き、専用レーンを通行すると違反となる「バス専用レーン」と、後方からバスが接近してきたときは、バスの正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに他の運行帯に移動しないと違反となる「バス優先レーン」のほか、BRT（P.66 参照）の一部としてバス車両専用の軌道となるものがあります。



資料) 広島市総合交通戦略

図 4-4 バス専用レーン

2) バス優先信号

実施・拡大

基幹

デルタ

行政

バスの定時性を確保するため、地上設備の光学式車両感知器とバスに搭載している専用装置と通信を行うことにより、バスに対する信号機の優先制御を行い、青信号の延長や赤信号の短縮を実施するものです。



図 4-5 バス優先信号

1－3．低床低公害車両の導入拡大

実施・拡大

基幹

デルタ

郊外部

行政

事業者

低床車両は、バリアフリーの観点から出入り口の段差を無くして、高齢者や障がい者でも乗降がしやすいように設計された車両です。

低公害車は、大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素など）の排出が少なく、環境への負荷が少ない車両です。



図 4-6 低床低公害車

1－4．待合環境の整備

実施・拡大

全階層 デルタ拠点 郊外部拠点 乗継地点

行政

事業者

バスの待合・乗継環境の向上を図るため、バスの到着時刻等の情報を提示するほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に上屋やベンチを設けます。

■ 広告事業者による広告付バス停上屋の整備

【中区：鷹野橋バス停】



【中区：八丁堀（東急ハンズ前）バス停】



■ 民間施設と連携した待合環境整備の取組状況

【安佐北区：可部上市バス停】

地先の民間施設による待合環境の提供



【佐伯区：白川バス停】

地域の商店による待合環境の提供



BRT（Bus Rapid Transit）

本節で紹介している、整備された待合環境やバスレーンを有し、バスロケーションシステムやバス優先信号などといったシステムを用いた高度基幹バスシステムのことを BRT（Bus Rapid Transit の略）と言います。

BRT は、速達性や定時性の確保、輸送能力の増大など高次の機能を複合的に備え、停留所はバリアフリー化が図られるとともに、上屋やベンチなどの待合環境を整備するなど、鉄軌道駅並の設備を備えるバスシステムです。

また、基本的には通常のバス車両を用いていることから、郊外部などにおいては専用ではなく一般道を走行することも可能で、基幹公共交通から郊外部のアクセス交通まで、幅広い役割を担うことが可能となります。

なお、鉄軌道に比べて初期投資が小さく、低廉なコストで導入することが可能なため、欧州などの海外では事例が多く見られますが、国内では車道内にバス専用レーンを設けることが困難なことなどから、ほとんど事例がありません。



資料) 国土交通省 HP

図 4-8 名古屋市の基幹バス



図 4-9 連節バス（シーガル幕張）

1－5．店舗利用型パーク&バスライド用駐車場の確保

実施・拡大

基幹

行政

事業者

基幹バスや郊外部アクセス補完バスにおいて、商業施設等と連携して、施設駐車場の一部をパーク&バスライド駐車場として活用する取組です。パーク&バスライド駐車場は、施設来客者の比較的小さい平日に限定して利用できるものとし、またパーク&バスライド駐車場料金を必要としますが、一定額を買物券として還元することなどにより、バス利用者にとっては利便性向上とともに、帰宅途中の買物が便利になるといった付加価値の創出が期待できます。

■広島都市圏における取組状況：広島市

【店舗利用型パーク&ライド用駐車場の確保】

安佐南区緑井のフジグラン緑井において、店舗駐車場の一部をパーク&ライド用駐車場として提供する取組です。パーク&ライド駐車場の利用は平日の6:30～24:30に限定、利用者は通勤時にJR又はバスを利用する人で会員登録が必要。ひと月15,000円の利用料金が必要ですが、毎月10,000円分の商品券が提供されるため、実質5,000円／月の利用料金となります。登録可能台数約200台を有しています。



図 4-16 緑井パーク&ライド駐車場

2. バス事業としての効率化

2-1. 都心における重複システムのドッキング

将来に向け検討

基幹

デルタ

行政

事業者

都心における重複路線を解消するため、都心を通過する複数の系統を統合し一つの系統とすることで、利用者の利便性を確保しつつ、重複区間の便数の適正化を図るものです。

これにより、運行経費の削減を図るとともに、重複の解消により生じる車両や運転手などの余裕を、他の路線の運行へ活用することが可能となります。

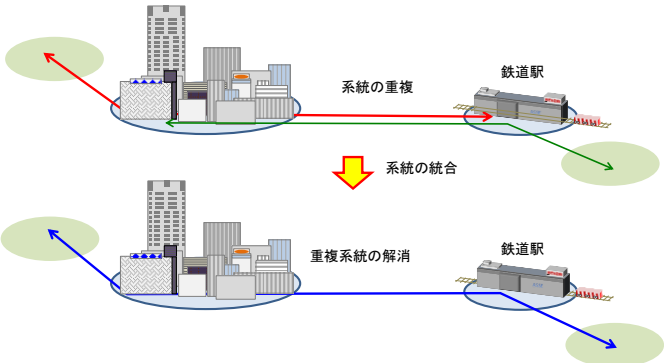
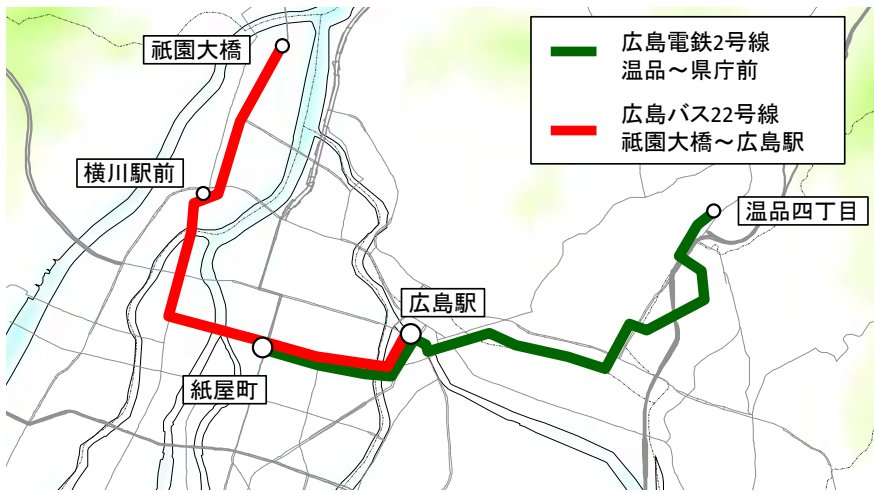


図 4-10 系統ドッキングのイメージ

■系統ドッキングの社会実験検討区間
【広島電鉄2号線と広島バス22号線】



路線	広島バス 22 号線	広島電鉄 2 号線
区間	祇園大橋～紙屋町～広島駅	県庁前～広島駅～温品四丁目
キロ程	約 8km	約 6km
運行便数	約 50 便/日（平日）	約 60 便/日（平日）



路線	ドッキングによる新規系統
区間	祇園大橋～紙屋町～広島駅～温品四丁目
キロ程	約 12km
運行方法(想定)	本市が計画する路線として広島バス・広島電鉄の二社に運行委託
運行便数	60 便/日程度（平日）



祇園大橋～紙屋町間、広島駅～温品四丁目間の便数は維持したまま、紙屋町～広島駅間の便数は約 110 便（二社合計）から 60 便程度におよそ半減することとなる。

2-2. 路線のフィーダー化

将来に向け検討

全階層

行政

事業者

郊外部の団地等から都心へ直通する路線の一部を、郊外部の拠点地区などを中心としてフィーダー化し、運行効率の向上を図るものです。

朝ラッシュ時は都心への直通バスを多く設定、オフピーク時は拠点へのアクセス便を多く設定するなど、地域の需要に応じて最適な運行形態とします。

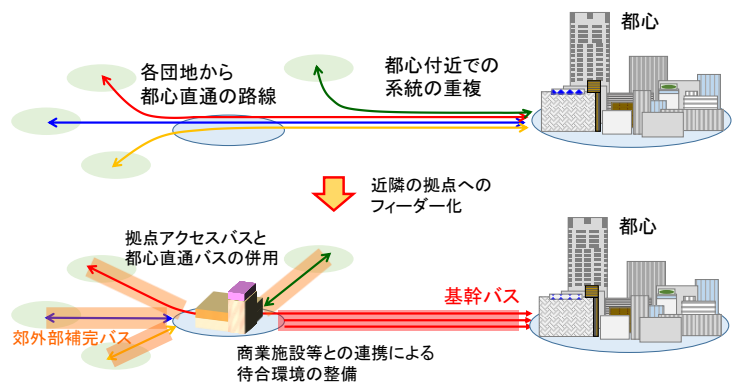


図 4-11 フィーダー化のイメージ

こうしたフィーダー化については、生活圏を共有する近隣市町とも連携しながら検討を進めていきます。

2-3. バス運行対策費補助対象路線の運営形態の見直し

早期実現

郊外部

地域

行政

事業者

中山間地域等のバス運行対策費補助路線のうち、国の補助制度の活用が可能なものについては、地域との話し合いの場を設けたうえで、乗合タクシーへの転換について検討し、地域の実情に応じて利便性の高い生活交通の導入を図ります。

2-4. 経営資源等の共有化による経営効率化

1) 車庫の共有

将来に向け検討

全階層

事業者

各バス事業者で車庫を共同利用し、回送バスの運行距離を減らすなど経営の効率化を図るものです。

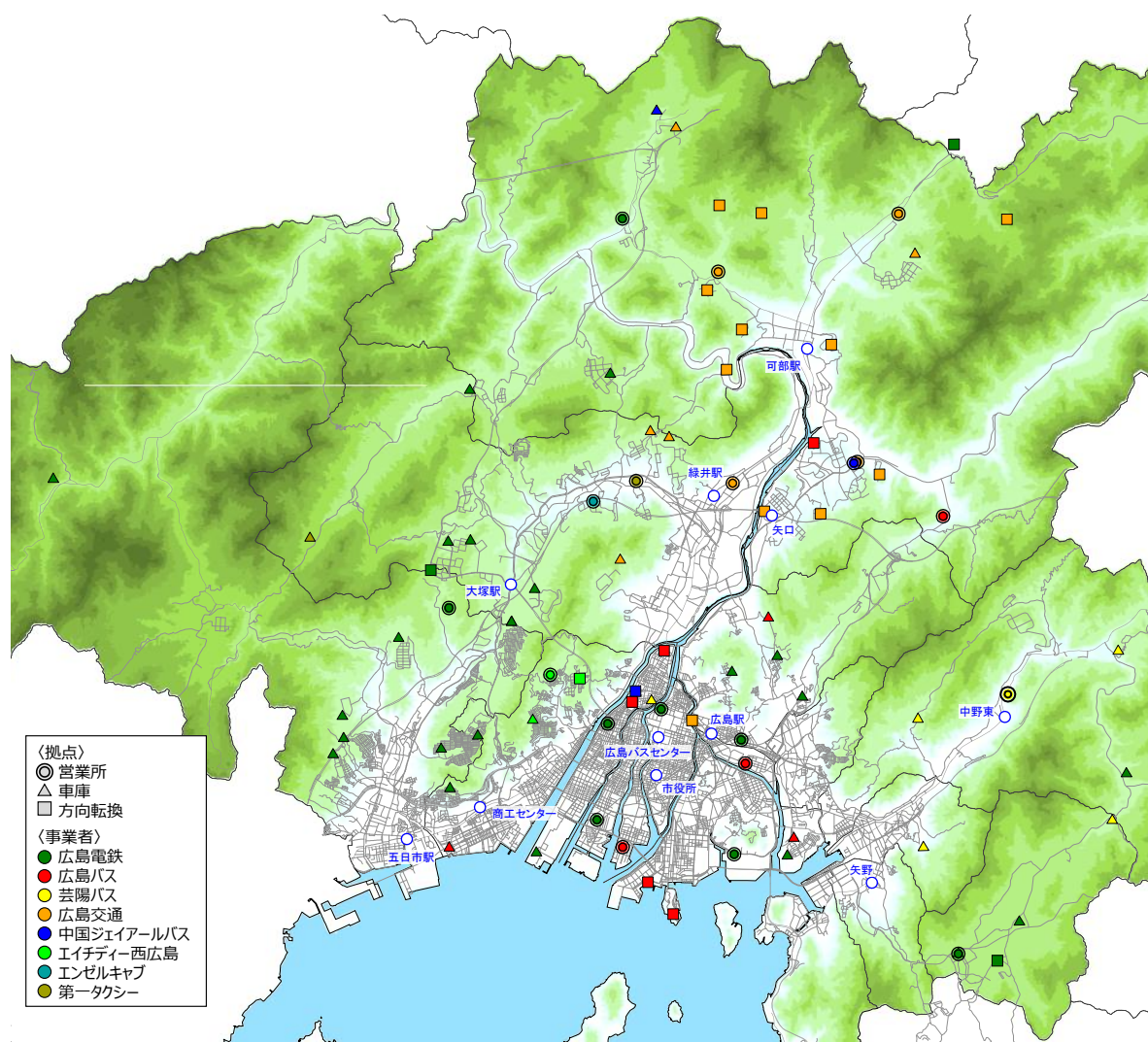


図 4-12 各バス事業者の営業所及び車庫の分布状況

2) 乗務員の雇用・研修の共同化

将来に向け検討

全階層

事業者

乗務員の雇用・研修を事業者間で共有することにより経営の効率化を図るものです。

3. 地域の実情に応じた交通手段の選択と支援の見直し

3-1. 路線のフィーダー化【再掲】

将来に向け検討

全階層

行政

事業者

郊外部の団地等から都心へ直通する路線の一部を、郊外部の拠点地区などを中心としてフィーダー化し、運行効率の向上を図るものです。朝ラッシュ時は都心への直通バスを多く設定し、オフピーク時は拠点へのアクセス便を多く設定するなど、地域の需要に応じて最適な運行形態とします。

3-2. 多様な形態による運行

1) 車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）

実施・拡大

郊外部

地域

事業者

バスの利用状況により車両を小型化することで運行経費が削減されます。また、小型車両であることから、狭い道路での運行が可能となり、運行経路の自由度が高まり利便性が向上します。



図 4-13 黄金山乗合タクシー

2) デマンド運行

早期実現

地域

事業者

利用者のニーズに応じて運行する予約型のバスであり、その都度運行ルートやダイヤを設定し、小型車両を用いることでドア・トゥ・ドアでのサービス提供が可能となるなど、柔軟な運行を行うことができる交通です。

また、予約がない場合には運行自体行わないことから、不要な運行経費を削減することができるとともに、予約に応じてルート・ダイヤを設定するフルデマンド型や、ルートや時間帯がある程度決まっているセミデマンド型など、柔軟なサービスレベルの設定や、地域特性に合った運行を行うことができます。

3) スクールバスや企業送迎バス等との連携

早期実現

地域

事業者

スクールバスや企業の送迎バス等と路線バスが競合するような区間において、両者を統合し、特定旅客と一般住民が混乗できるようにすることで効率化を図ることができます。

■スクールバスをコミュニティバス化する際の要件

スクールバスにより一般旅客を便乗させるなど、児童生徒の通学目的以外で運行しようとする場合、文部科学省による「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領（平成8年4月17日文教財第20号教育助成局長裁定）」（平成23年3月4日一部改正）に沿った手続きを行うことで可能となります。

3-3. バス運行対策費補助対象路線の運営形態の見直し【再掲】

早期実現

郊外部

地域

行政

事業者

中山間地域等のバス運行対策費補助路線のうち、国の補助制度の活用が可能なものについては、地域との話し合いの場を設けたうえで、乗合タクシーへの転換について検討し、地域の実情に応じて利便性の高い生活交通の導入を図ります。

3-4. 地域主体の交通に対する支援拡充

実施・拡大

地域

行政

市民

広島市においては、地域が主体となった乗合タクシーの導入・運行の取組に対して、実験運行については予算の範囲内で収支不足額の全額を負担しており、本格運行に移行した場合には、国の補助制度を活用し、予測収支差の 1/2 を支援しています。

一方で、国の補助を活用しても収支率の低さなどから地元負担が大きくなる郊外部の住宅団地や中山間地域などでは、現行の国の補助制度に加え、新たに本市においても支援の拡充を図ります。これにより、地元負担が大きく導入が進まなかった地域への導入促進を図り、ひいては中山間地域、交通不便地域における生活交通の確保を行うことができます。

■ 広島都市圏における取組状況：広島市

【やぐちおもいやりタクシー】

やぐちおもいやりタクシーは、安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する住民主導型の乗合タクシーです。この乗合タクシーは、地域の方々が中心となり、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがない地域の生活交通を何とか自分たちの手で確保しようと活動され、地域のタクシー会社の協力のもと、平成 15 年 8 月から運行されているものです。



図 4-14 やぐちおもいやりタクシー

4. 交通結節点等における拠点性の向上と待合環境の整備

4-1. 商業施設等との連携による交通結節点の整備

早期実現

デルタ拠点 郊外部拠点 乗継地点

行政

事業者

中心部の交通結節点では、周辺の商業施設と連携して上屋を整備し、乗継動線の確保を図るなど、利用者の乗継利便性の向上を図るものです。

また、郊外部や中山間地域においては、大型商業施設におけるバスターミナルやバスプールの整備や、小規模商業施設や公共施設等と連携して、敷地内にバス停を設置することで路線バスを乗り入れさせ、乗継環境の改善を図るとともに、待合環境の整備を行うことで、拠点性の向上を図ります。

■ 広島都市圏における取組状況：府中町

【イオンモール広島府中】

イオンモール広島府中では、ショッピングセンター前の広場にバスプールを整備し、広島電鉄府中線の一部の系統が乗り入れているほか、広島駅新幹線口とショッピングセンターを結ぶシャトルバスの発着が行われています。



図 4-15 イオンモール広島府中バスのりば

バスの駅（京都市交通局）

京都市交通局では、平成 25 年より、狭い歩道などにおけるバス停の待合環境改善のため、「バスの駅」設置事業を実施しています。「バスの駅」設置事業は、バス停に近接する民間等の土地などを、所有者の好意により無償で提供してもらい、上屋やベンチなどを備えた「バスの駅」を設置するものです。



四条河原町バス停



東山安井バス停

4-2. 交通拠点における駅前広場の再整備

1) JR広島駅における南口広場再整備

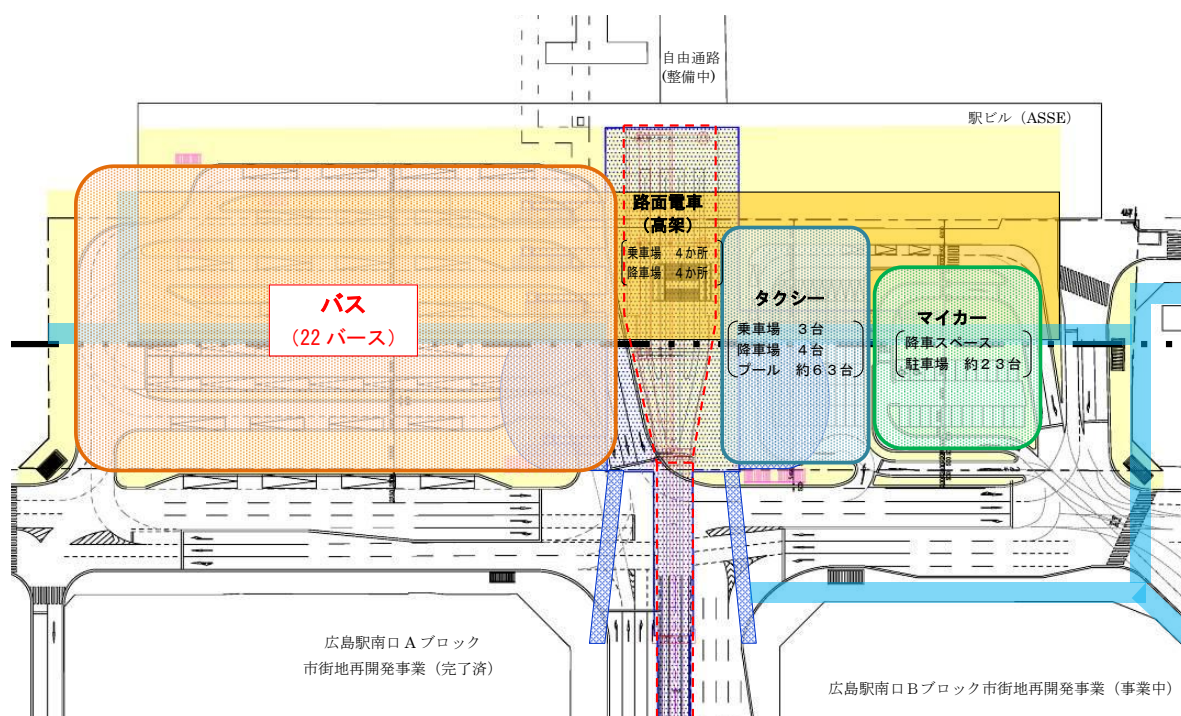
早期実現

デルタ拠点

行政

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」を推進するとともに、公共交通を中心とした都市内交通の円滑化に向け、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図ることを目的として、路面電車の駅前大橋ルートへの整備を含む南口広場の再整備について取り組んでいます。

この取組の中では、広島駅南口Aブロック市街地再開発事業南側の降車場等についても広場内に集約することとし、JR等との乗継利便性の向上を図るよう取り組んでいます。



※ 施設の詳細な配置等については、今後、実施する基本設計や実施設計により変更となる場合があります。

図 4-17 広島駅南口広場再整備の計画平面図（案）

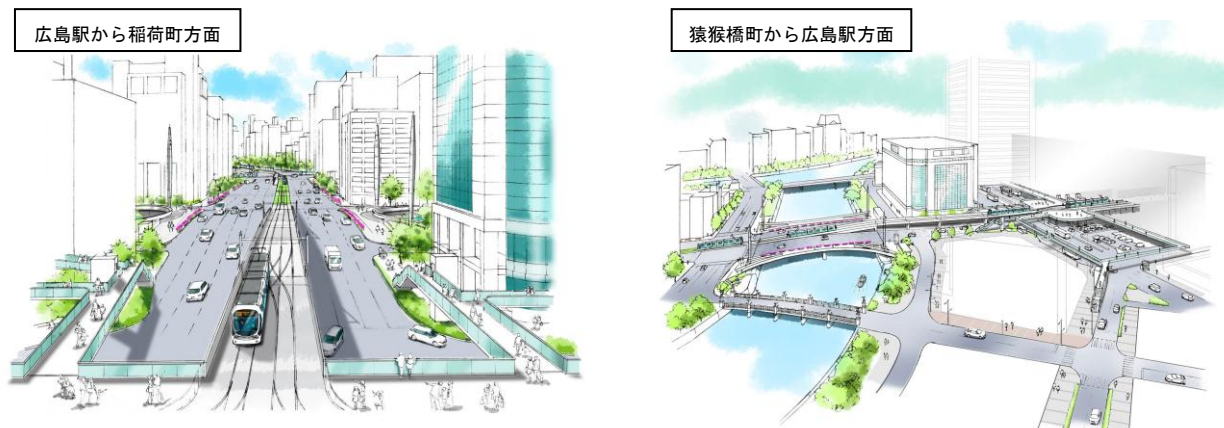


図 4-18 広島駅南口広場再整備完成イメージ

2) J R 西広島駅周辺地区交通結節点整備

早期実現

デルタ拠点

行政

J R 西広島駅周辺地区において、南北自由通路や駅前広場及びアクセス道路等の整備に取り組み、J R と路面電車、バスの乗継利便性の向上など、交通結節点機能の強化を図ります。



図 4-19 西広島駅周辺地区交通結節点整備

資料) 広島市

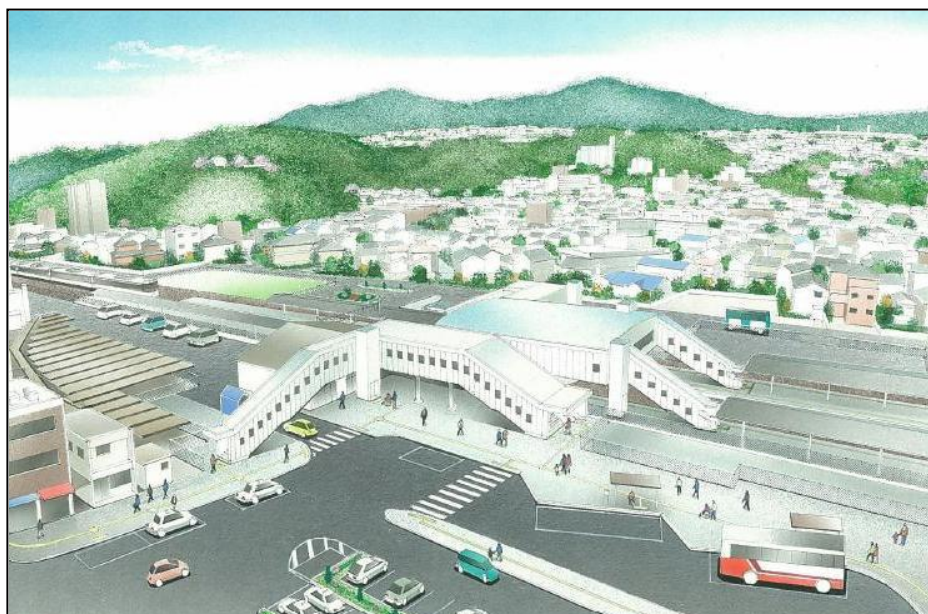


図 4-20 南北自由通路整備イメージ図

5. わかりやすく使いやすい運賃制度

5-1. わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

将来に向け検討

全階層

行政

事業者

乗継によって生じる運賃の負担の軽減を図るとともに、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築を実現するためには、例えば、移動したゾーンの数で運賃が決定するゾーン運賃制に併せて、同一区間を移動する場合、乗り継いだ場合でも直通で利用する場合と運賃が変わらない運賃体系などが考えられます。

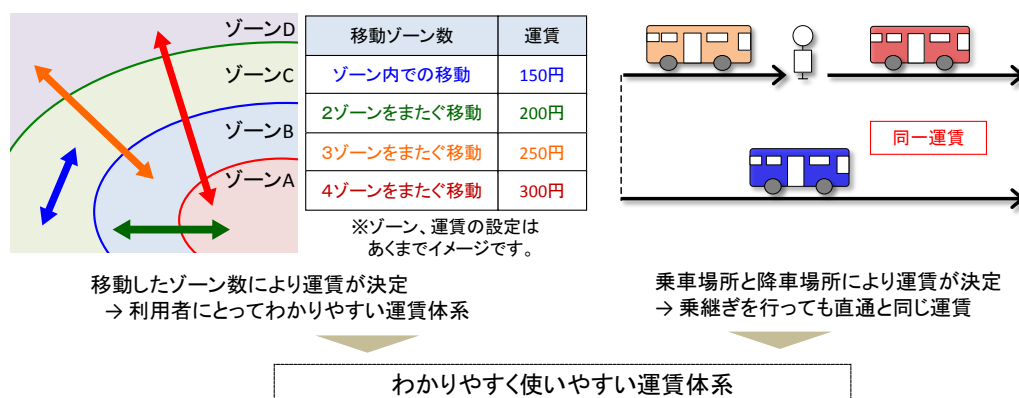


図 4-21 新たな運賃体系のイメージ

5-2. 高齢者の免許返納割引

将来に向け検討

全階層

行政

事業者

高齢の自動車運転免許返納者に対して、公共交通の利用割引を行う取組であり、高齢者にとって公共交通を使いやすくするとともに、高齢ドライバーによる交通事故のリスクを抑制することが期待できます。

■ 他都市における取組事例：岡山県

【おかやま愛カード】

「おかやま愛カード」とは、運転免許証を自主的に返納された県内に居住する65歳以上の高齢者（以下「高齢者」といいます。）の方の申請により、県警が発行するカードです。

「おかやま愛カード」の協賛店や協賛車でこのカードを提示しますと、商品や運賃の割引などのサービスが受けられます。

現在約1,700を超える協賛店と、県内全域の路線バス、2,400台を超えるタクシーのほか、鉄道も井原鉄道と水島臨海鉄道が協賛加盟しており、運転免許証を自主返納された高齢者の生活支援を行っています。



出典:岡山県 HP

図 4-22 おかやま愛カード

6. わかりやすく使いやすい情報提供

6-1. わかりやすく使いやすい表示・案内

1) 全社共通の主要路線図の作成

早期実現

基幹

デルタ

郊外部

事業者

市外からの来訪者やバス利用に不慣れな人にとっては、通常の路線図は情報量が多いため、目的地までのバス路線がわかりづらく、バスを敬遠することが考えられます。このため、主要な目的地に行くための比較的运行本数の多い主要バス路線のみの路線図を作成することで、バスをより使いやすくすることができます。

2) 地域別路線図の作成

早期実現

全階層

事業者

市域全体の路線図や所要路線のみの路線図と併せて、地域別の路線図を作成し、よりきめ細かな情報提供を行うことにより、利用者が状況に応じて必要な情報を入手することが可能となり、バスをより使いやすくすることができます。

3) 総合時刻表の作成

早期実現

全階層

事業者

バス事業者ごとに別々の時刻表を作成するのではなく、異なるバス事業者の時刻表を一つにすることにより、利用者は目的地までのバス路線やダイヤを容易に調べることができ、バスをより使いやすくすることができます。

4) 車内アナウンスの改善

実施・拡大

全階層

事業者

バスの車内において、他の公共交通機関や他社のバスの乗継案内についてもアナウンスを実施することで、利用者の利便性を向上させることができます。

5) 交通結節点・バス停等における表示の改善・充実

実施・拡大

全階層 デルタ拠点 郊外部拠点 乗継地点

事業者

交通結節点やバス停等において、案内板等の路線図や時刻表の表示をわかりやすく改善するとともに、そこから乗ることのできる路線や他の交通機関、主要なバス停までの所要時間・運賃を表示し、利用者に安心感を与えることにより、バスをより使いやすくすることができます。

■ 広島都市圏における取組状況：中国運輸局（平成 25 年度）

【広島市中心部におけるバス停の副呼称】

広島市中心部においては、八丁堀・紙屋町バス停など、同名のバス停が多数あってわかりにくいという状況になっていたため、「紙屋町」や「八丁堀」のバス停名に加えてバス停近くの「ランドマーク」等を副呼称（下図参照）として追加表示するとともに車内放送等で使用しています。



6-2. 系統番号の統一

実施・拡大

基幹

デルタ

郊外部

事業者

特に市外からの来訪者やバス利用に不慣れな人にとっては、目的地に行くバスはどこで乗ればよいのか、どのバスに乗ってよいのかという不安があります。このため、広島都市圏のバス事業者 9 社の系統番号を方面別に統一し、バス停や車両に表示するほか、バス路線図に掲載することにより、利用者の不安感を和らげ、バスをより使いやすくすることができます。

対象となるバス事業者：広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、中国 JR バス(株)、芸陽バス(株)、HD 西広島(株)、備北交通(株)、第一タクシー(株)、(有)エンゼルキャブ

**2014年11月10日～順次
路線番号
はじめます！**

従来から路線番号のついているバスもありますが、このたび広島都市圏全体のバスに共通ルールに沿った路線番号を設定しました。

※高規格バスは対象外です。導入の時期に差があり、また、車両の都合により路線番号のついていない車両とついていない車両が混在して運行することがあります。

都心部から郊外へ向うときは…

40-3
主な方面と最終到着地

郊外から都心部へ向うときは…

40H
主な方面と都心部の通り方

※1都心の通り方については北広島・北広島駅の乗降のみについてです。

複数のバス会社が走っていてもわかりやすい！

どのバスに乗ればいいのか迷わない！

公益社団法人広島県バス協会

図 4-23 統一系統番号導入のお知らせチラシ



図 4-24 系統番号導入前後の比較

6-3. 情報の多言語化

実施・拡大

全階層 デルタ拠点 郊外部拠点 乗継地点

行政

事業者

バスに関する情報（路線図や時刻表、乗り場案内、運賃など）とその媒体（冊子・チラシ、掲示板、音声案内、インターネットなど）について、主要なバス路線を中心として多言語化を行うことにより、国外からの来訪者にとってもバスをより使いやすくします。

■広島都市圏における取組状況：中国運輸局（平成 23 年）

【外国人観光客の移動容易化のための言語バリアフリー化事業】

交通拠点から目的地（主要観光地等）に至るまでの行程において、外国人観光客に言語面での障害を感じさせないよう、電子看板等の案内表示に加え、車内放送、バス停のナンバリング等様々な手段を用いて、点から線への多言語対応等を実施することで、外国人観光客の移動を容易化し、言語バリアフリーな移動環境を実現するためのモデルを検証し確立させるため、調査事業を実施する。

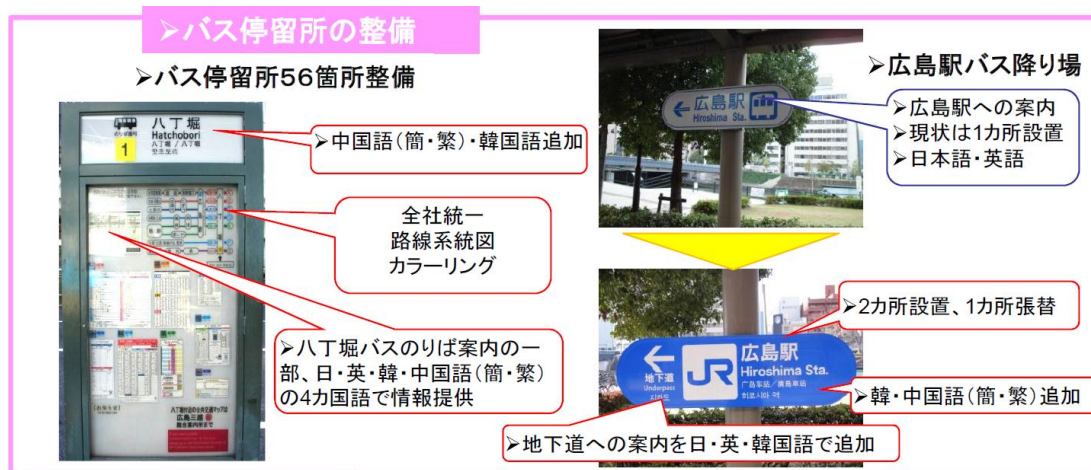


図 4-25 バス停留所における案内板の多言語標記化

7. 多様なサービスの提供

7-1. 運行時間の拡大			実施・拡大
基幹	デルタ	郊外部	事業者

早朝、深夜のバス運行時間を拡大することにより、多様化するライフスタイルに対応したバスサービスとなり、潜在的な需要者の掘り起こしを図ることが期待できます。

また、既存の路線バスの運行時間を拡大するだけでなく、タクシー車両なども有効に活用することで、より幅広いサービスの提供を図ることもできます。

7-2. 急行バスの拡充			実施・拡大
基幹	デルタ		事業者

主要なバス停のみに停車することで所要時間を短縮することで、鉄軌道と同様の速達性を確保し、都市内の移動の円滑化・利用者の快適性の向上を図ることが出来ます。

7-3. 商業施設と連携した利用促進			実施・拡大
全階層		行政	事業者

商業施設との連携により、買物客への駐車場割引だけでなく、公共交通の運賃割引や公共交通利用者への特典を付与することにより、バス利用の魅力を高め、利用を促進することが出来ます。

7-4. 多様な定期券の導入

1) 共通定期の拡大

実施・拡大

基幹

デルタ

郊外部

事業者

複数の事業者が運行する区間において、その区間を含む定期券であれば、どの事業者のバスにも乗ることができるようにし、使いやすい定期券とするものです。

2) 環境定期の拡大

実施・拡大

基幹

デルタ

郊外部

事業者

休日に通勤定期券を所有する人と同伴する家族等の運賃を割引きする制度であり、休日のマイカー利用を抑制して公共交通利用を促し、環境にやさしいまちづくりを進める取組です。

3) 学校・企業等との連携による定期券の利用促進

早期実現

基幹

デルタ

郊外部

事業者

学校や企業などに対し一括で定期券を販売し、学生や教職員、企業の従業員などに対してはそれぞれの組織が通常購入に比べて廉価で販売することで、一人あたりの運賃負担を軽減することができる取組です。これにより、定期購入者だけでなく学校や企業にとっても、学生や従業員の車利用による事故リスクの低減や、徒歩機会の増加などによる健康増進を図ることができるというメリットがあります。また、事業者にとっては安定した収入となる定期券を広く販売することが可能となります。

7-5. 共通フリーパス

早期実現

全階層

事業者

異なる事業者間で共通に使える割安な1日乗車券等を導入することにより、市外からの来訪者等が安心してバスで市内を回遊することができるようになります。

■他都市における取組事例：京都市

【市バス・京都バス一日乗車券カード】

市バスだけでなく、京都バスの均一運賃区間内であれば、1日中何回でも乗車可能なカードです。通年で販売しており、発売額は大人500円、小児250円です。



出典：京都市 HP

図 4-26 乗車券カード（左：大人用/右：小児用）

8. バスのイメージ向上と利用者の意識醸成

8-1. 乗務員のマナー向上	実施・拡大
全階層	事業者

バスドライバーのマナーや接客態度のさらなる改善を進めることにより、市民や来訪者が親しみやすく愛着を持って気軽に利用できるバスサービスづくりを進めるとともに、バスのイメージ向上を図ります。

8-2. 利用者のマナー向上	早期実現
全階層	市民

バス利用者のマナーを向上させることにより、市民や来訪者に不快感を与えることなく、快適に利用できるバスサービスづくりを進めるとともに、バスのイメージ向上を図ります。

8-3. 車内・待合施設等の環境整備	実施・拡大
全階層	事業者

バス車両のバリアフリー化はもとより、座席やつり革、案内表示、降車ボタン等の車内設備を適正に配置するとともに、清潔感のある車内環境とすることにより、快適に利用できる環境づくりを進めるとともに、バスのイメージ向上を図ります。また、バス停やターミナルにおいても、障がい者を含め誰もが快適に使えるよう、情報提供の方法などについては多様なサービスを展開するものです。

8-4. バス利用啓発等の出前講座の実施	実施・拡大
全階層	行政 事業者 市民

本市が主体となってバス協会やバス事業者とともに地域を訪問し、地域住民に対して PASPY やバスロケーションシステムの使い方を含めたバスの乗り方について説明し、バスの利用啓発を行うものです。

また、生活交通の導入を検討している地域については、地域が主体となって乗合タクシーの導入を進めていくための手法等について説明を行います。



図 4-27 出前講座の様子

8－5．利用者の意識醸成と施策の周知・広報

実施・拡大

全階層

行政

事業者

市民

バスの利用促進のためには、バスを利用することの楽しさやメリットを伝えるとともに、このままバスの利用者が減少し続けた場合、将来的にバスがどのようなになってしまうのかを知ってもらうよう、バスまつりなどのイベント実施時やノーマイカーデーの取組などを通じて周知していくことで、バス交通に対する利用者の意識醸成を図ることが重要です。

また、実際の行動に結びつくよう、路線図や時刻表などのバス交通に関する情報提供を行うとともに、本計画に基づいて実施する施策についての周知を、普段より各事業者が積極的に行うとともに、上述のイベント等の実施に併せて、事業者、行政が一体となって取り組んでいくことが重要です。

■マイカー乗るまあデー：広島市

広島市では、毎月2、12、22日をマイカー乗るまあデーとし、ノーマイカーデー運動を推進しています。「マイカー乗るまあデー」は、クルマを利用してはダメというものでなく、クルマに依存するライフスタイルを見直し、市民一人ひとりが上手なクルマの使い方を考え、実践・体験することを通じて、地球温暖化の防止に貢献する行動の輪を広げていく取組です。

マイカー乗るまあデーでは、継続的な周知・広報に加え、商業施設と連携した公共交通利用促進の取組や、市内の小学校を対象とした環境学習などを行っています。



表 4-1 バス活性化策一覧

施策項目		該当する階層等						役割			実施時期		
		全体	基幹	デルタ	郊外	地域	交通結節点	行政	交通事業者	市民	現在	近い将来	将来
ネットワーク再構築に向け取り組む施策	1. 交通拠点同士や拠点と各地域を結ぶバスの機能向上												
	バスロケーションシステム	●					●		●			実施	
	バスレーン		●	●				●		●		実施	
	バス優先信号		●	●				●				実施	
	低床低公害車両の導入拡大		●	●	●			●	●			実施	
	待合環境の整備	●					●	●	●			実施	
	店舗利用型パーク&バスライド駐車場の確保		●					●	●			実施	
	2. バス事業としての効率化												
	都心における系統ドッキング		●	●				●	●			検討	実施
	路線のフィーダー化	●						●	●			検討	実施
	バス運行対策費補助対象路線の運行形態の見直し				●	●		●	●			検討	実施
	車庫の共有	●							●			検討	実施
	乗務員の雇用・研修の共同化	●							●			検討	実施
	3. 地域の実情に応じた交通手段の選択と支援の見直し												
	路線のフィーダー化〔再掲〕	●						●	●			検討	実施
	車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）				●	●			●			実施	
	デマンド運行				●	●			●			検討	実施
	スクールバスや企業送迎バスとの連携					●			●			検討	実施
	バス運行対策費補助対象路線の運行形態の見直し〔再掲〕				●	●		●	●			検討	実施
	地域主体の交通に対する支援拡充					●		●	●			実施	
	4. 交通結節点における拠点性の向上と待合環境の整備												
	商業施設等との連携による交通結節点の整備						●	●	●			検討	実施
	JR 広島駅における南口広場再整備						●	●				検討	実施 完了
	JR 西広島駅周辺地区交通結節点整備						●	●				検討	実施 完了
サービス向上のために取り組む施策	5. わかりやすく使いやすい運賃制度												
	わかりやすく使いやすい運賃体系の構築	●						●	●			検討	実施
	高齢者免許返納割引	●						●	●			検討	実施
	6. わかりやすく使いやすい情報提供												
	全社共通の主要路線図の作成		●	●	●				●			実施	
	地域別路線図の作成	●							●			実施	
	総合時刻表の作成	●							●			実施	
	車内アナウンスの改善	●							●			実施	
	バス停の表示改善	●					●		●			実施	
	系統番号の統一		●	●	●				●			実施	
	情報の多言語化	●					●	●	●			実施	
	7. 多様なサービスの提供												
	運行時間の拡大		●	●	●				●			実施	
	急行バスの拡大		●	●					●			実施	
	商業施設と連携した利用促進	●						●	●			実施	
	共通定期		●	●	●				●			実施	
	環境定期の拡大		●	●	●				●			実施	
	学校・企業等との連携による定期券の利用促進		●	●	●				●			検討	実施
	共通フリーパス	●							●			検討	実施
	8. バスのイメージ向上と利用者の意識醸成												
	乗務員のマナー向上	●							●			実施	
	利用者のマナー向上	●								●		検討	実施
	車内・待合施設等の環境整備	●							●			実施	
	バス利用啓発等の出前講座の実施	●						●	●	●		実施	
	利用者の意識醸成と施策の周知・広報	●						●	●	●		実施	

第Ⅴ章 バス活性化の実現に向けた進め方

1. バス活性化策の実施について

今後、本基本計画に基づき、行政、バス事業者、利用者が一体となって、実施可能なバス活性化策を実施していきます。

2. 国の法制度・支援制度の活用

バス活性化の実現性をより高めるため、平成 26 年 11 月に改正法が施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、本基本計画の内容を包含している本市の「公共交通体系づくりの基本計画」をベースとして、同法の法定計画である「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国の法制上の措置や支援制度を有効に活用していきます。

3. 持続可能なバス事業のための官民連携スキーム

バス活性化の実現のためには、計画の実施状況をモニタリングするとともに、評価結果に基づいた補助金等の配分を行うなど、持続可能なバス事業の実現のための実施体制を構築する必要があり、法定計画の作成と並行して検討を進めていきます。

表 5-1.バス活性化の実現に向けた国の支援制度等の活用

