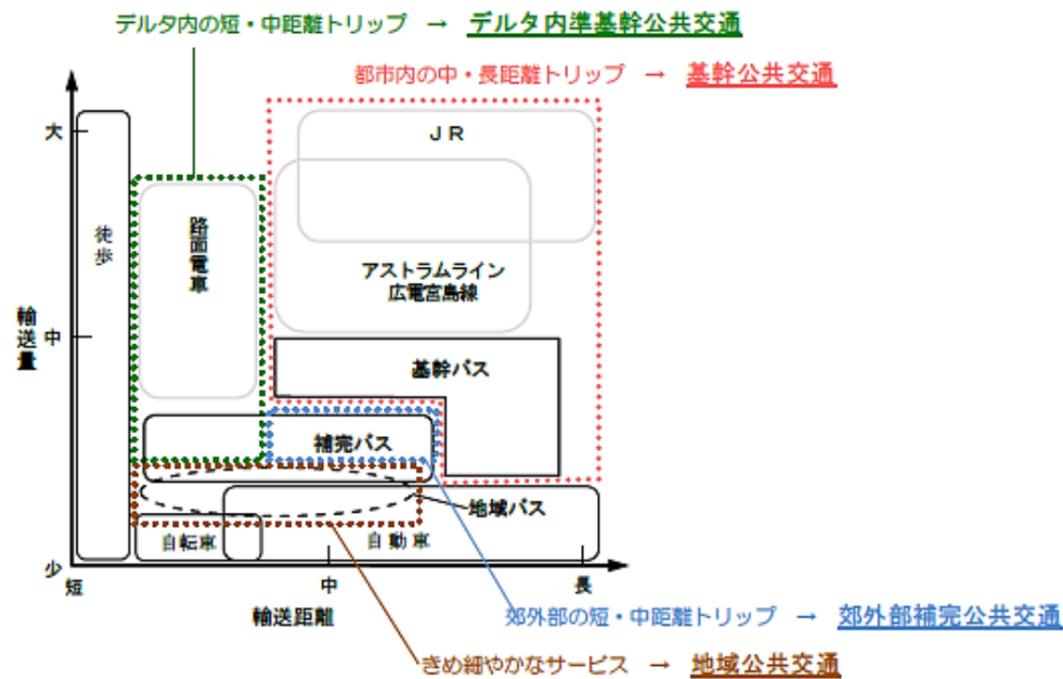


バス活性化方策の具体的な検討にあたっての基本的な考え方の整理（修正案）

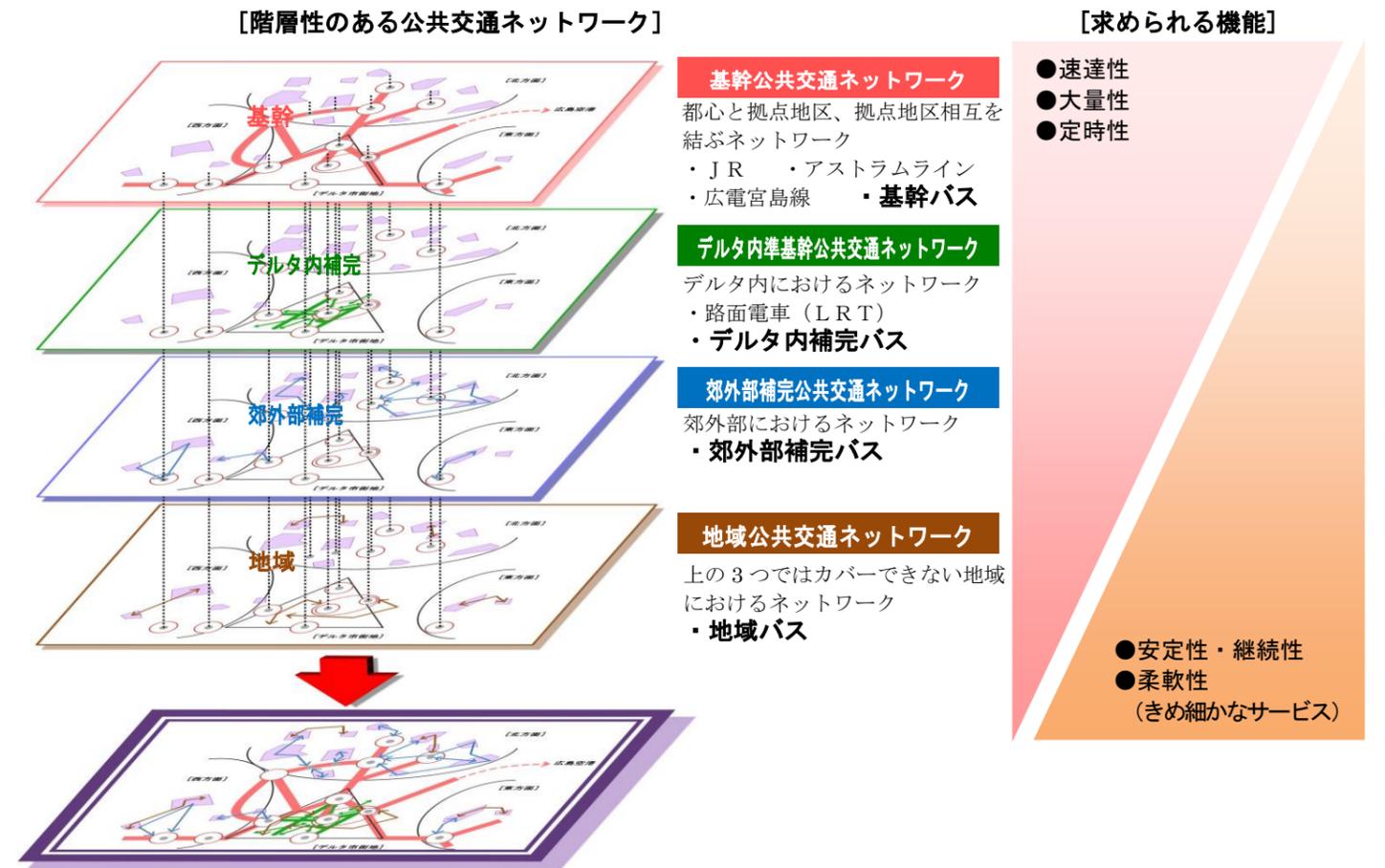
1 検討に当たっての基本的方針

- (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、利用者本位の活性化策を検討する。

2 各公共交通機関の特性を踏まえたバスの担うべき役割



3 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）



[交通結節点の機能分類]

- 交通拠点** 都心及びデルタ周辺において、複数の公共交通機関が集中するとともに、都心の魅力づくりやまちづくりに貢献する拠点機能を有する結節点
〔例示〕 基幹公共交通とデルタ内準基幹公共交通を結ぶ結節点（広島駅、西広島駅、横川駅、広島バスセンター）
- 主要交通結節点** 主として郊外部において、複数の公共交通機関が集中する主要な結節点
〔例示〕 基幹公共交通と郊外部補完公共交通を結ぶ結節点（大町駅、可部駅、矢野駅、五日市駅等）
- 交通結節点** その他の結節点
〔例示〕 基幹公共交通と地域公共交通を結ぶ結節点（安芸矢口駅、安芸中野駅等）

- ◎円滑な乗り換えのための機能（連続性）
移動距離、待ち時間、乗り換え情報、待ち合い設備等
- ◎ターミナル機能
多様なモードや多方面の乗り換えに対応する施設等
- ◎拠点機能
人々が集まる賑わいと憩いの空間の創出

4 地域別活性化策の方向性

(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、**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

5 バス活性化実現に向けた行政・バス事業者・市民(地域)の役割分担の方向性

(1) 行政とバス事業者

① これまで**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

② ~~これから~~（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 バス事業者の間に行政が 入って入り 、連携して計画立案	・路線単位でなく パッケージで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

③ ~~これから~~（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て、 上記②に加えした上で一体となってサービスの評価を実施し 、行政は バス事業者に対し評価結果を踏まえた適切な補助支援を実施 、バス事業者は サービス評価システムを構築し、絶えずサービス改善に向けて取組みた取組を実施	
運行	・利用者の満足度の把握やバス事業者の運行状況の評価	・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。~~

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、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

(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。