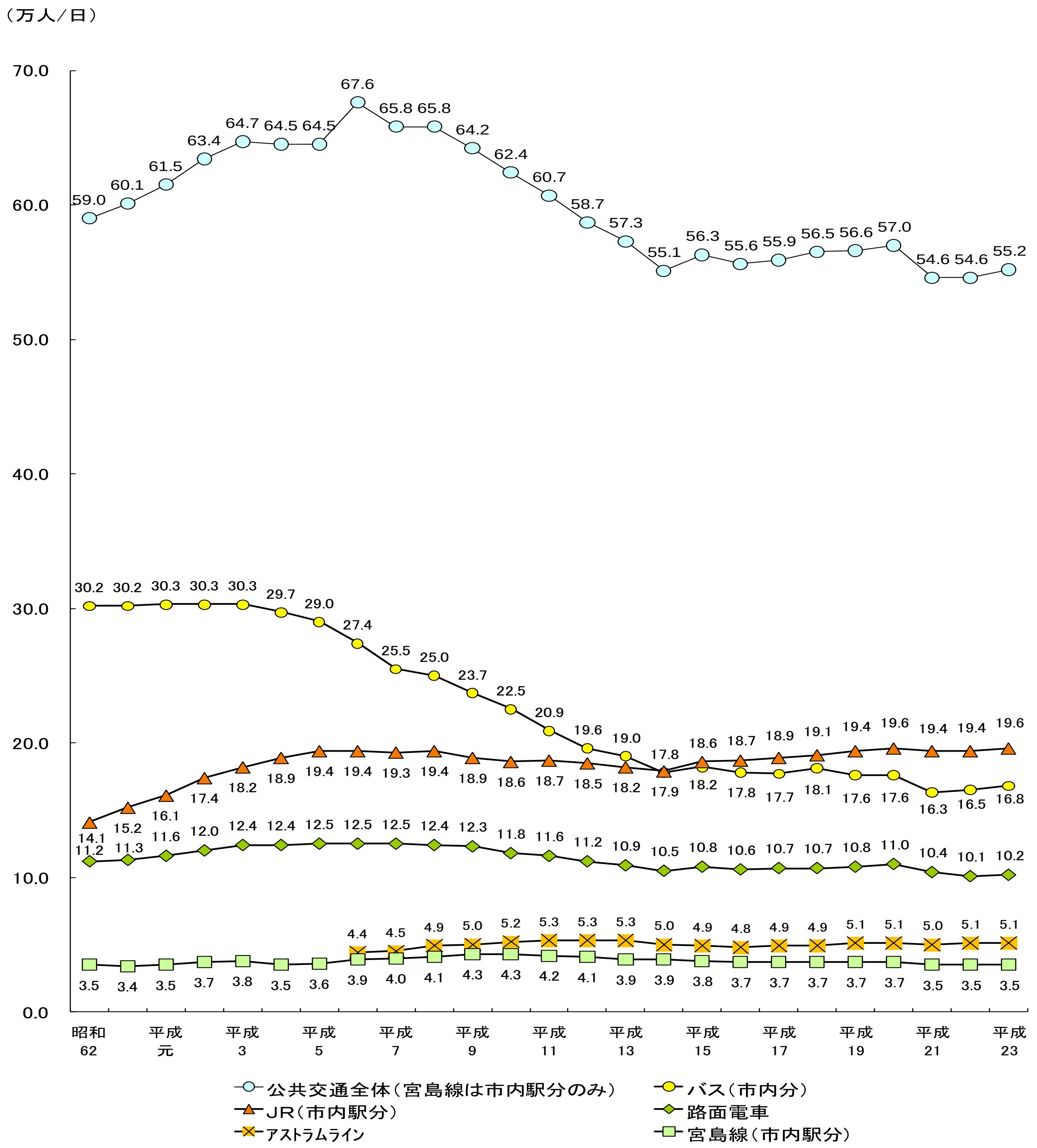
⑸ その他

① バス利用者減少の歯止め

「利用者の減少」→「減便」→「さらなる利用者の減少」という悪循環に陥り、サービスレベルの一層の低下を招いている。

交通機関別乗車人員の推移



資料）広島市統計書より作成

② バス情報の充実

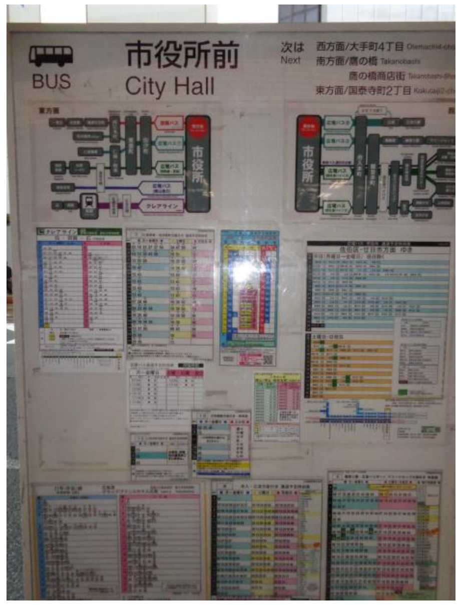
他の政令指定都市の多くで導入されているバスロケーションシステムが、都市圏には導入されていない。

また、多くのバス停における時刻表は、同じ方面であっても、事業者ごとに作成されており、利用者にとって分かりにくい。

政令指定都市におけるバスロケーションシステムの導入状況

都市名	導入状況	都市名	導入状況
札幌市	×	名古屋市	○
仙台市	○	京都市	○
さいたま市	○	大阪市	○
千葉市	○	堺市	○
横浜市	○	神戸市	○
川崎市	○	岡山市	○
相模原市	○	広島市	×
新潟市	○	北九州市	○
静岡市	○	福岡市	○
浜松市	○	熊本市	○

デルタ市街地の時刻表の状況



③ 災害時におけるバス情報等の活用

災害時において、行政と交通事業者の連絡体制は整備されているが、防災情報とバス情報のシステム自体の連携は未整備である。

④ 高齢社会への対応

全車両に占めるノンステップバス車両の割合については、国が示している基本方針では、平成 32 年度までに約 70%となっているが、平成 24 年度末現在、本市における割合は、12.9%と低い水準となっている。

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		
市内線	328	175	53.4%	83	25.3%	90	27.4%	2	0.6%
郊外線	671	322	48.0%	46	6.9%	271	40.4%	5	0.7%
計	999	497	49.7%	129	12.9%	361	36.1%	7	0.7%

資料）広島市道路交通局調べ（平成２５年３月末現在）

⑤ 都市圏を運行するバス事業者の状況

都市圏のバス路線を運行しているバス事業者は 12 社あり、他都市に比べても事業者が多い。

都市圏バス事業者の状況

会　社　名	資本金（千円）	実車走行キロ（千km）	車両数（台）	輸送人員（千人）	営業収益（千円）	営業費用（千円）	営業損益（千円）
広島電鉄㈱	2,335,625	18,275	559	33,673	8,226,246	7,990,724	235,522
広島バス㈱	65,000	8,470	217	17,726	3,270,572	3,266,354	4,218
広島交通㈱	100,000	8,576	186	11,646	2,845,674	2,816,451	29,223
広交観光㈱	63,200	2,424	18	227	537,879	481,391	56,488
芸陽バス㈱	100,000	5,237	114	3,028	1,195,246	1,459,555	△264,309
備北交通㈱	45,000	4,102	64	1,072	711,581	974,108	△262,527
中国ジェイアールバス㈱	2,840,000	17,514	220	5,918	4,449,230	4,668,316	△219,086
エイチ・ディー西広島㈱	30,000	1,028	28	2,235	433,269	433,054	215
㈲エンゼルキャブ	10,000	177	7	311	−	−	−
第一タクシー㈱	10,000	1,168	37	718	155,536	403,327	△247,791
㈱ささき観光	10,000	333	6	32	−	−	−
㈲総合企画コーポレーション	3,000	297	13	−	−	−	−

資料）２０１２年版中国地方バス要覧ほか

（参考）他都市の路線バス事業者数

都市名	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	8	3	10	11	8	3	6

（参考）空港リムジンバスの共同運行

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）

4　バスの機能別・地域別分類の考え方及び課題の整理

バスの機能別分類の考え方

「2　公共交通ネットワークの形成イメージ」における機能別分類を踏まえ、バスの機能別分類を次のとおり整理した。

基幹バス

○ 都心と拠点地区、拠点地区を相互に結ぶ、軌道系に準ずるような基幹的な路線
（ただし、人口集積があって鉄軌道のない地域を運行する路線は、基幹バスに含める）

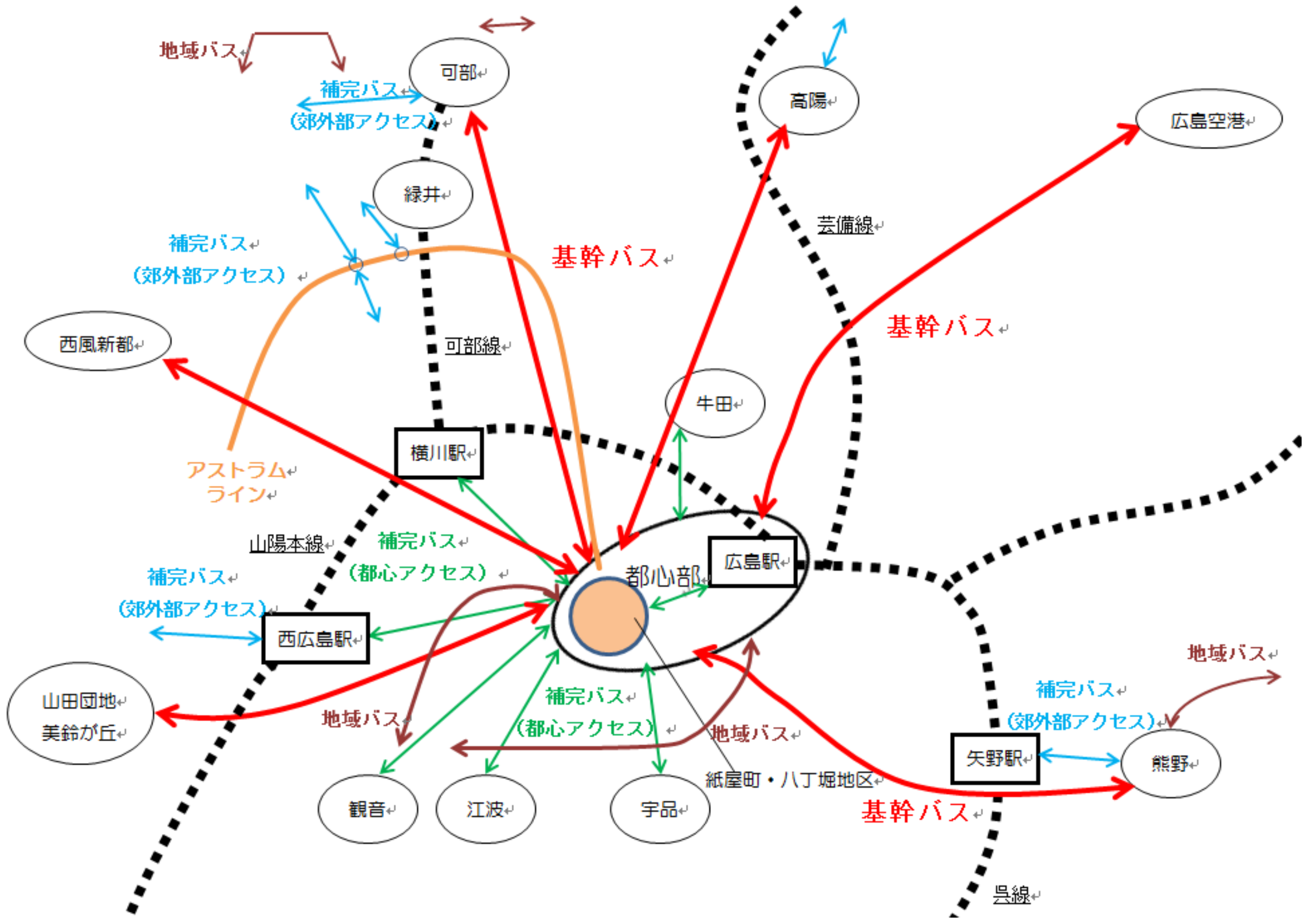
補完バス

○ デルタ外縁部の各地域、鉄軌道駅から都心へのアクセス（都心アクセス）
○ 郊外部の各地域、団地等から近隣ターミナル、軌道系・基幹バスへのアクセス（郊外部アクセス）

地域バス

○ 軌道系、基幹バス、補完バスではカバーできない地域などにおける路線（乗合タクシーを含む）

バス機能別分類イメージ図

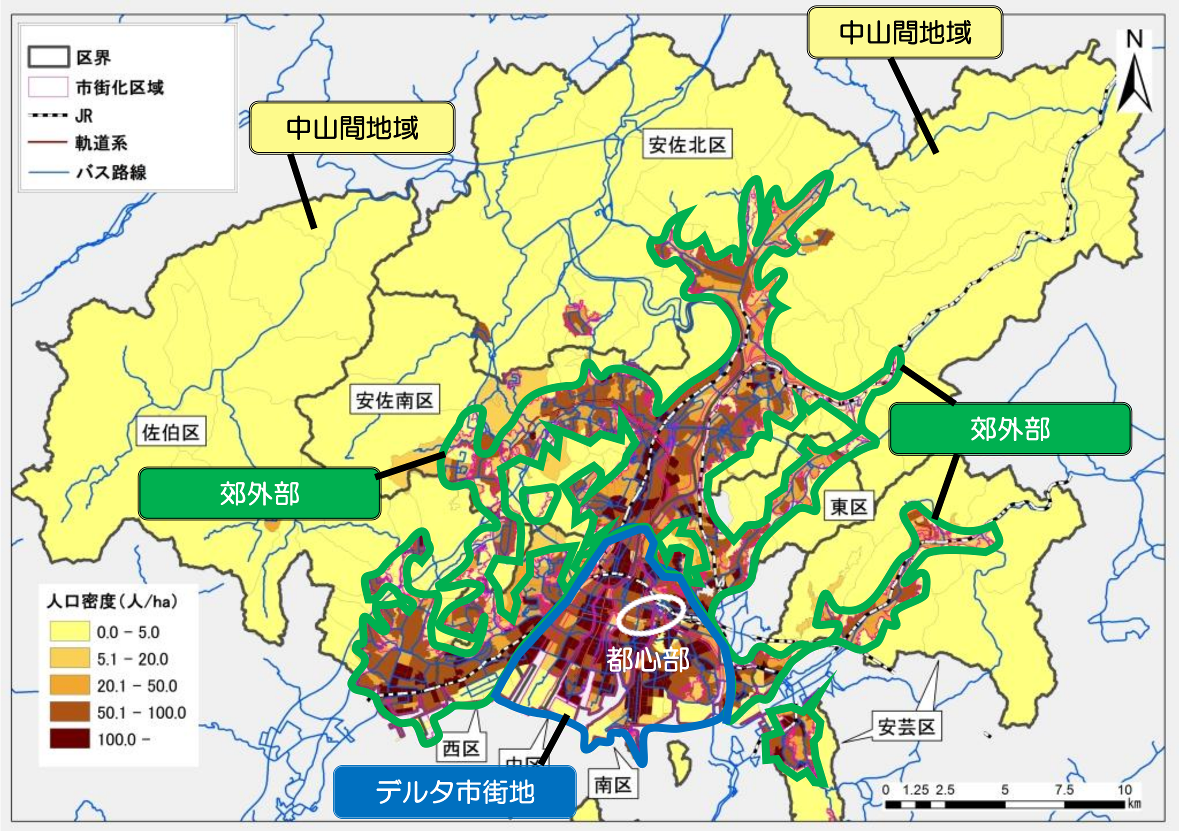


バスの地域別分類の考え方

都市圏における各地域の特性を踏まえ、地域別の分類を次のとおり整理した。

地域＼バス機能	基幹バス	補完バス	地域バス
都市全体	○	○	○
都心		○	○
デルタ市街地		○	○
郊外部		○	○
中山間地域			○

市内における地域別分類



注１：人口密度は平成 22 年度国勢調査結果による。
注２：郊外部は、人口密度の比較的高い丘陵地の団地等、中山間地域は、人口密度の低い谷沿いを中心とした地域に区分している。

バス交通の課題の整理

［都市全体］

○ バス交通全体の活性化　基幹バス　補完バス　地域バス

他の公共交通機関との役割分担を踏まえつつ、バスの機能別、地域別に応じた取組を推進することにより、バス全体の活性化を図っていく必要

○ 安心で利用しやすい環境に向けた取組の推進　基幹バス　補完バス　地域バス

利用しやすい運賃制度、割引制度の拡充、高齢社会に対応したバリアフリー化、災害時に活用でき、利用者にとっても分かりやすいバス情報の提供など、安心で利用しやすい環境に向けた取組を推進していく必要

○ 基幹バスの充実・強化、利便性の向上　基幹バス

軌道系サービスが行き届いてない地域と都心部を結ぶ基幹バスについて、必要に応じて路線の新設、急行便の導入・増便、ＰＴＰＳ導入による定時性・速達性の確保などに取り組む必要

［都心］

○ 都心アクセス性の向上　補完バス

バス交通がアクセス性向上に有効な路線を中心に、デルタ周辺の交通拠点と都心を連結するバス路線の充実・強化を図る必要

○ 過密化の解消と分かりやすく利用しやすい路線への再編　補完バス　地域バス

紙屋町・八丁堀地区に集中する路線の再編・効率化や必要に応じたバス停の集約・再配置などを図り、分かりやすく利用しやすいバスネットワークを構築していく必要

［デルタ市街地］

○ バスサービスの十分でない地域の解消　補完バス　地域バス

都心の過密の解消による余剰車両を、十分なサービスが提供されていない他路線の増便に活用することなどにより、利便性の向上を図る必要

○ デルタ周辺部の交通拠点の強化　補完バス　地域バス

必要に応じ、駅前広場の再整備などにより、バスと他の公共交通機関との乗継利便性を図る必要

［郊外部］

○ 基幹交通ネットワークへのアクセス向上　基幹バス　補完バス

人口がある程度集積している団地から鉄軌道駅へのアクセスなどについて、ダイヤ編成の工夫や乗継割引の拡充などにより、乗継利便性の向上を図る必要

○ 高齢化の進展に対応した生活交通の確保　地域バス

高齢化が進展した団地等における生活交通としてのバス路線の維持・確保が必要

［中山間地域］

○ 人口流出が進む地域における生活交通の確保　地域バス

中山間地域の生活交通について、バスだけでなく乗合タクシーなどを含めた様々な形態により生活交通の維持・確保が必要

⇔

これらの課題の解決のためには、

○ 行政・交通事業者の連携

○ 行政が間に入って、事業者間相互の役割分担のルールを構築し、利用しやすい路線再編・運賃制度等を実現するための体制づくり

が必要