

広島市地域公共交通利便増進実施計画の概要

はじめに

1 目的

都心と拠点地区に多様な都市機能を集約し、公共交通等で連携した「集約型都市構造」を形成する上では、ＪＲやアストラムライン、路面電車、バスなど公共交通の充実・強化が重要です。

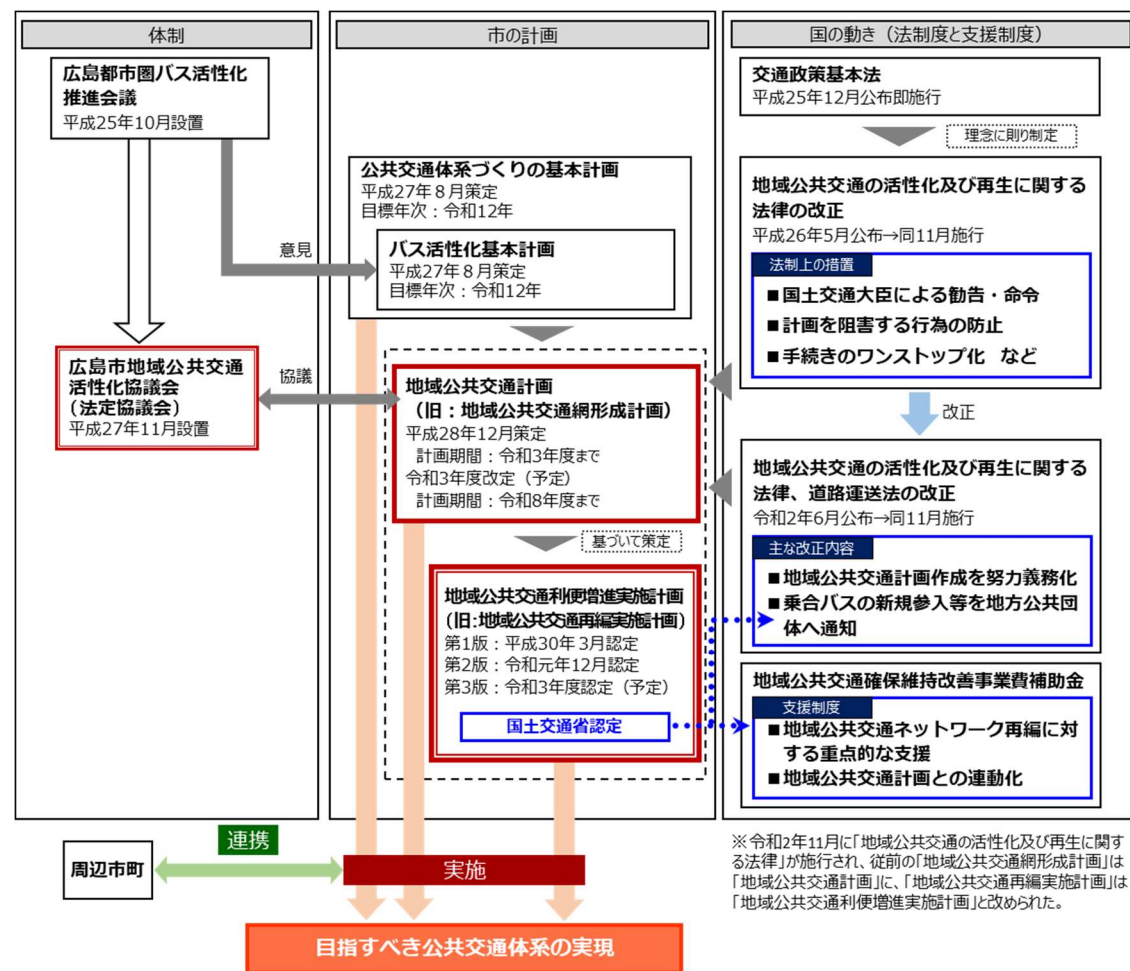
特にバスについては、利用者の減少による便数の減少などのサービスレベルの低下や、都心部におけるバスの過密状態などの課題があります。

こうしたことから、本市では、平成２７年８月に「公共交通体系づくりの基本計画」及び「バス活性化基本計画」、平成２８年１２月に「地域公共交通計画」を策定し、これらの計画で位置付けたバスの再編に向けて、バス事業者等と一体となって取り組んでいます。

バスの再編については、都心部の過密化したバス路線の効率化を図り、それにより生じた余剰のバスをサービスレベルの低い地域等のバス路線にまわすとともに、郊外部等では、ネットワークの役割に応じながら、フィーダー化や、地域の実情に応じた乗合タクシーの活用等も含めた運行形態の見直しなどの再編に取り組むことにしています。

これらを円滑に進めるため、法制上の措置や国の財政支援等を有効に活用するものについて、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定するものです。

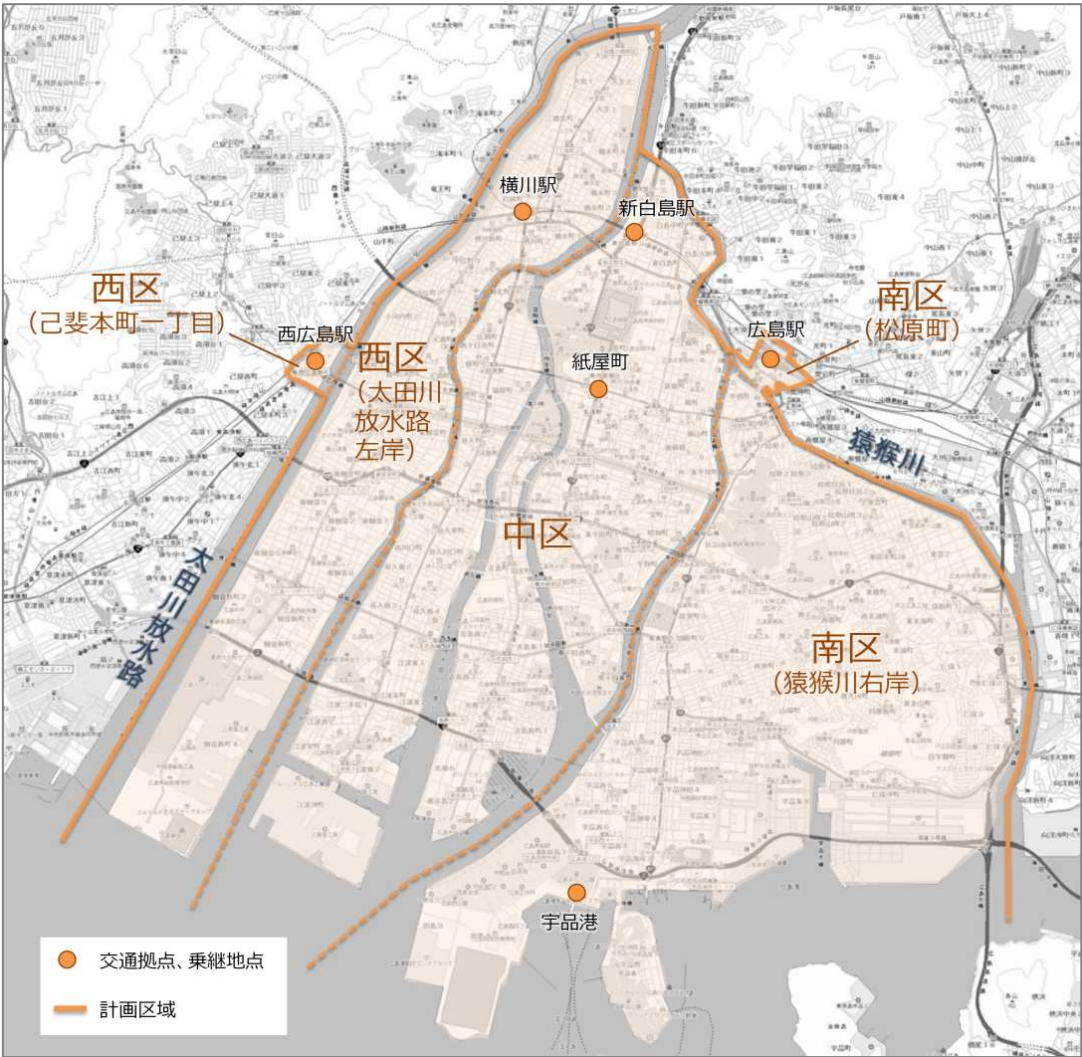
利便増進実施計画の策定に当たっては、まず、多くの路線が集中し、過密化している都心部の対策から検討を行い、順次、発展的に追加していきます。



2 計画区域

計画区域については、デルタ部の以下の区域とします。

中区の全域、南区の一部（猿猴側右岸側及び松原町）、西区の一部（太田川放水路左岸側及び己斐本町一丁目）



計画区域

3 計画期間

上位計画である「広島市地域公共交通計画」の計画期間と整合を図り、令和３年度までとします。

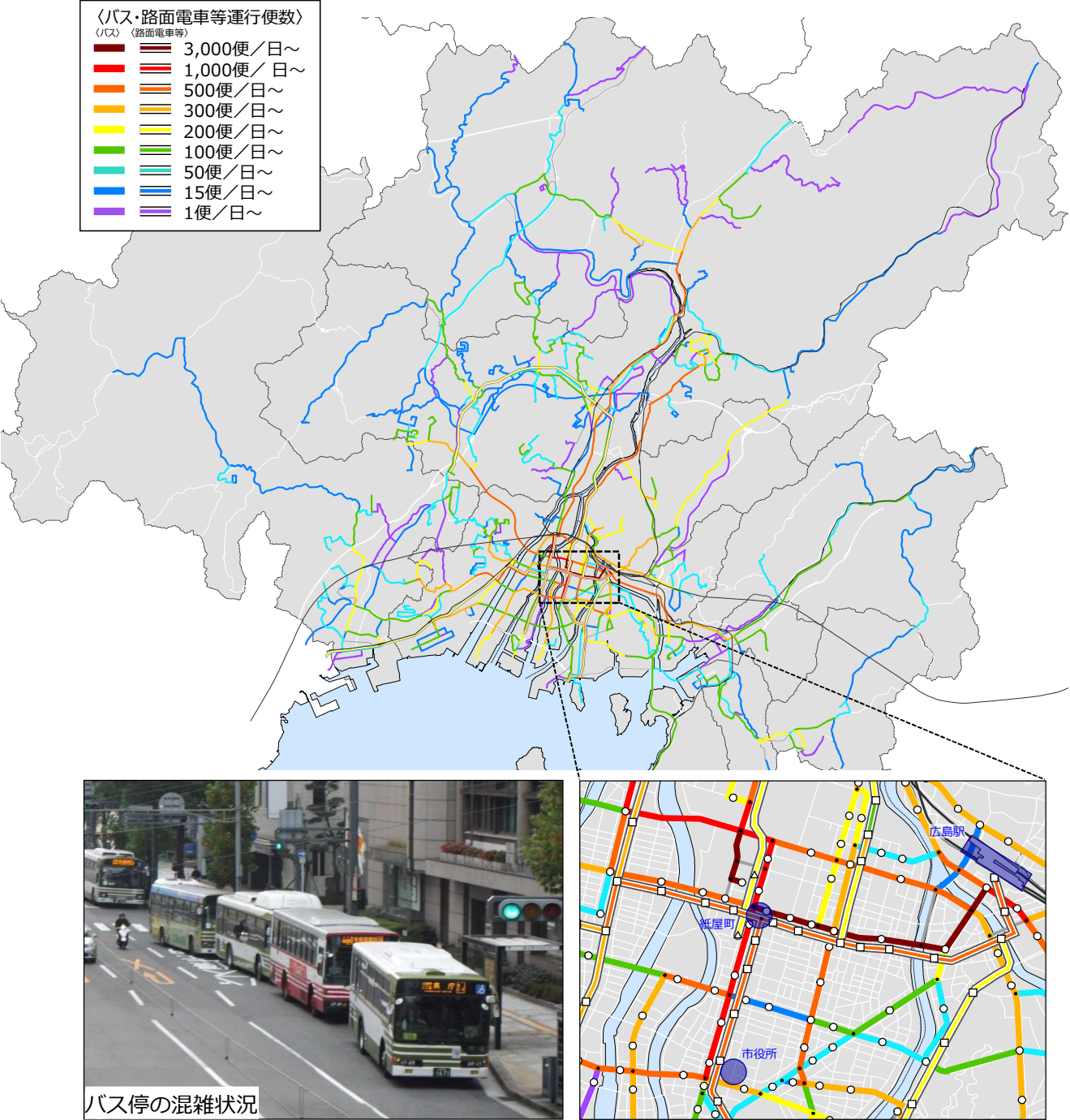
第1章 再編の基本的な考え方

1 都心部における過密の解消

1-1 都心部における現状と課題

現在、郊外線を含む多くのバス路線が都心へ乗り入れており、都心部、特に、広島駅・紙屋町間では過密な状況となっています。

このうち最も便数が多い区間は、相生通り（紙屋町・八丁堀間）で、約 3,700 便ものバスが運行されています。

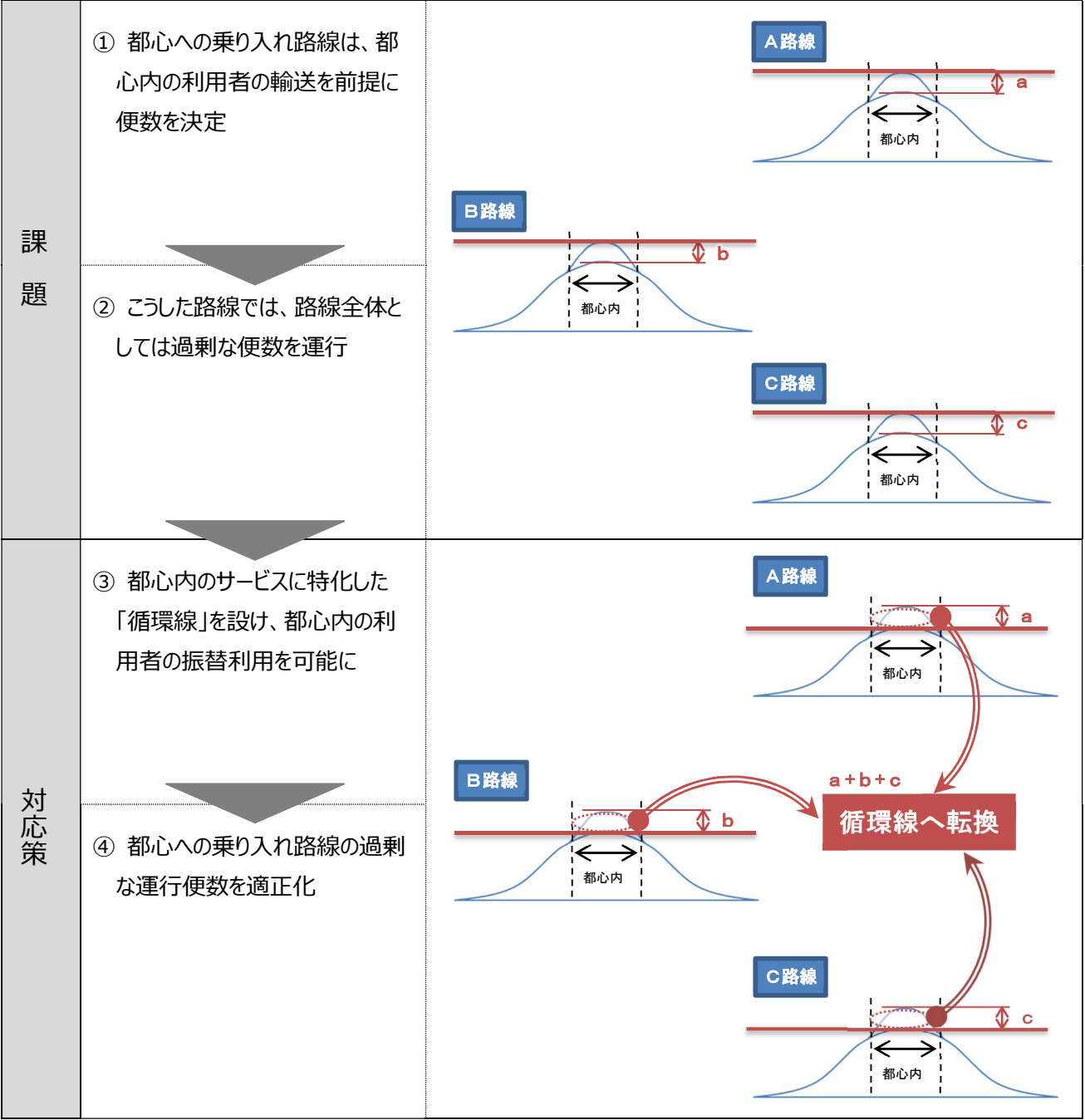


広島市内における主なバス路線の便数

出典：広島市地域公共交通計画

1-2 都心部における再編の基本的な考え方

- 各路線の利用実態から、都心内の利用者を各路線が取り合っている状況とも言え、こうした路線の運行の効率化を図りながら過密を解消していく必要があります。
- 都心内利用を受け持つ路線として「循環線」を導入することにより、都心外の利用者の需要に応じた適正な運行便数を設定するなど、利用者の利便性を保ちながら、より合理的な運行計画を検討することが可能になります。

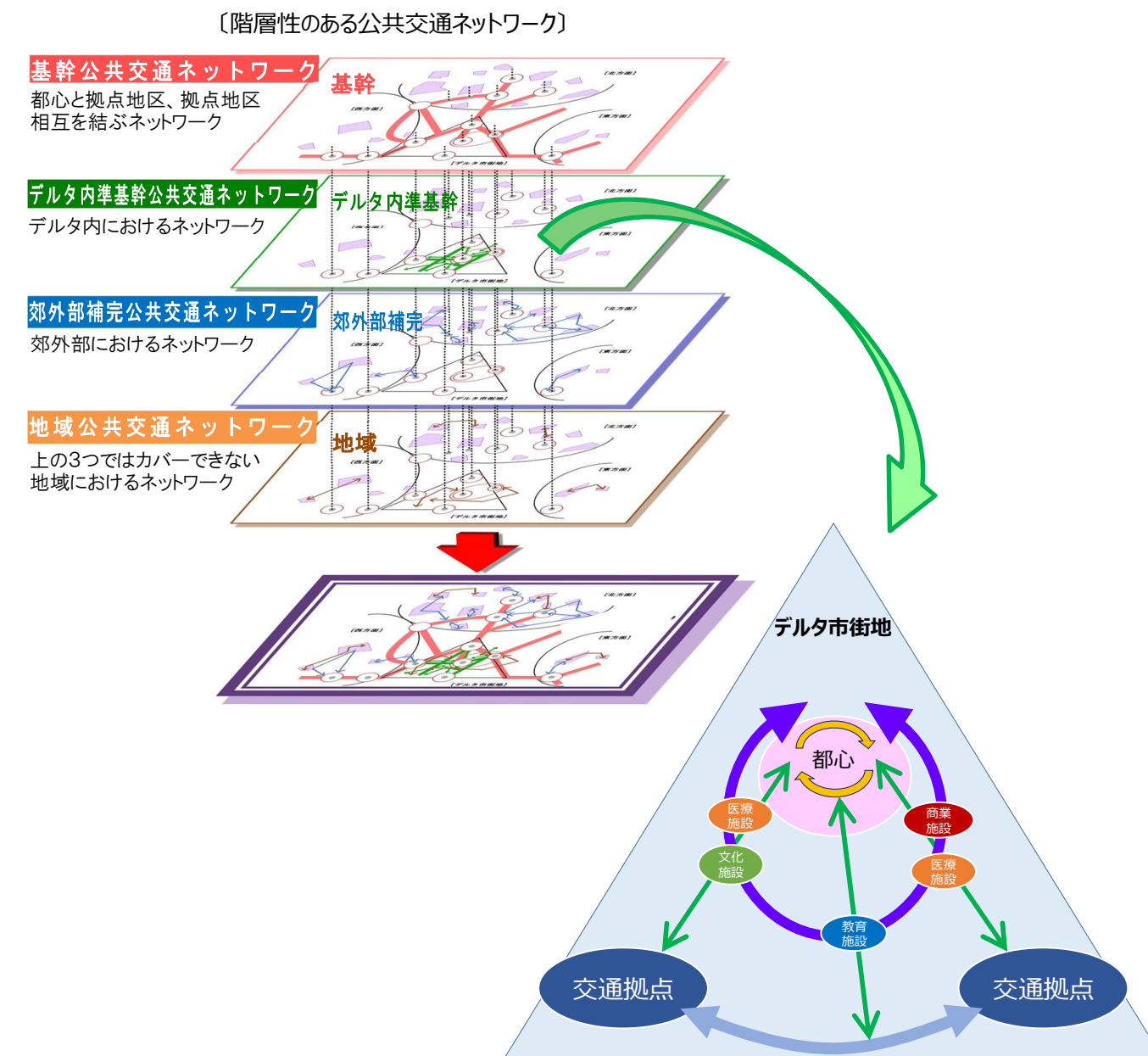


2 デルタ内の移動を強化するネットワーク

広島市地域公共交通計画では、公共交通体系づくりの基本方針として、階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指しており、そのため、基幹公共交通から地域公共交通までの各ネットワークにおいて、それぞれの役割に応じた機能を確保することとしています。

このうち、都市機能や人口の集積したデルタ市街地には、多くのバス路線が集中していますが、必ずしも利便性が高いわけではなく、また、事業者間の競合により非効率な状況となっています。このため、路線再編による高い効果が得られるデルタ内のバス路線から再編を進めます。

デルタ内の再編については、循環線と都心から放射状に広がる路線を組み合わせながら、公共交通空白地が生じないようにすることで、デルタ内のどこにおいても徒歩圏内に利用できる公共交通が存在し、主要な地域へのアクセスが容易となるサービスを提供することを目指します。



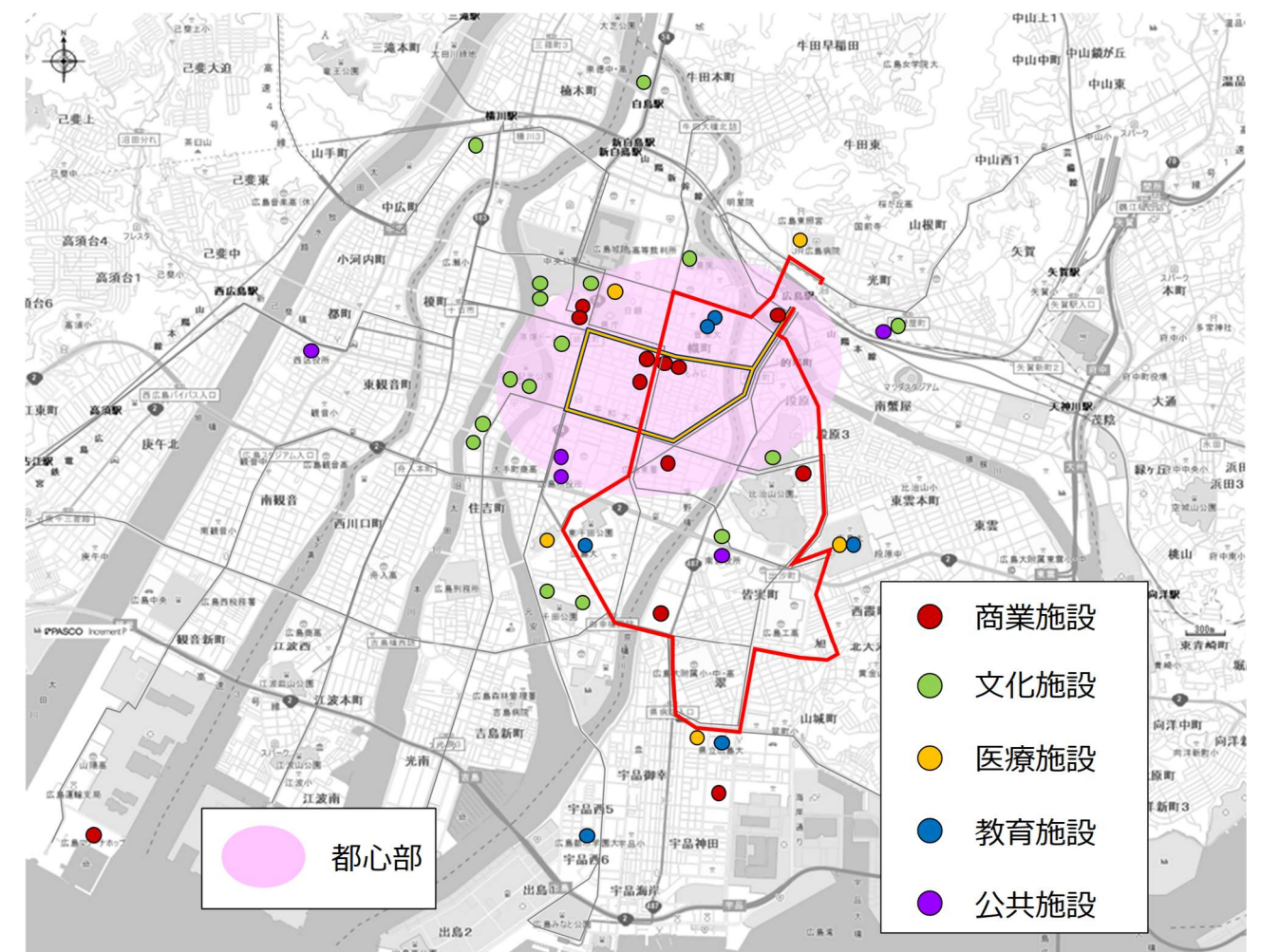
デルタ内における再編のイメージ

2-1 都市循環線の導入

(1) デルタ内主要施設のアクセス性向上

大学病院などの基幹病院や、デパート、ショッピングセンターなどの大規模商業施設等の主要施設は、都心部を中心に都心部の南側にも多く分布しています。都市循環線の導入により、都心部における回遊性の向上が図られますが、都心部の南側の主要施設への移動は、都心から放射状に広がる路線によって担われており、アクセス性に課題があります。

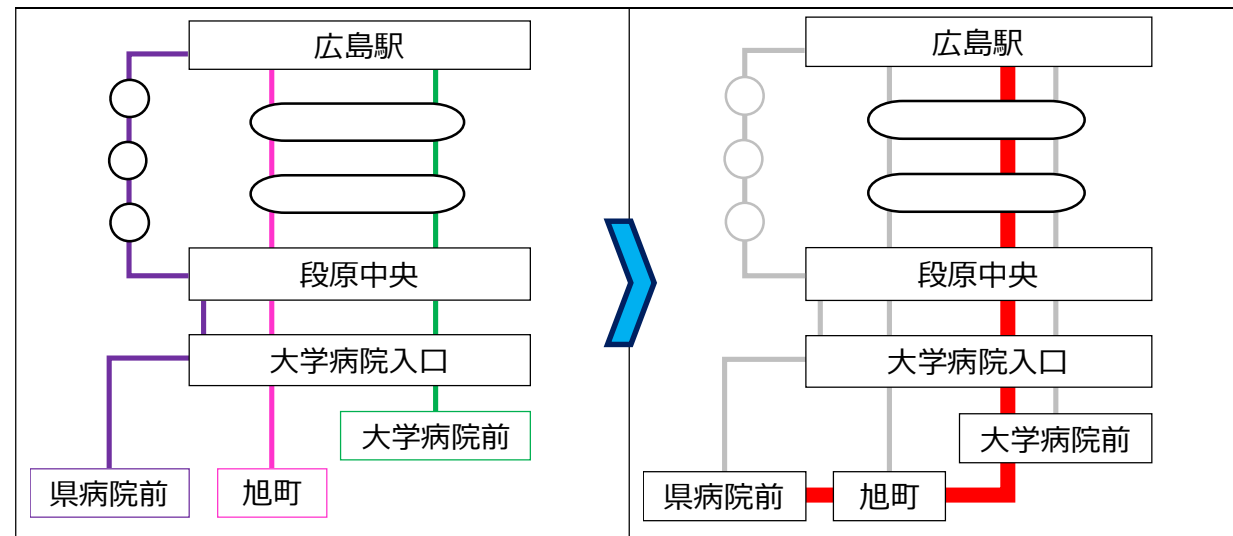
そこで、デルタ内の主要施設を連絡する新たな循環線を導入することにより、施設間の相互利用を促すとともに、デルタ内各地からのアクセス性を向上させ、日常生活における通院や買物等の多くの需要に対する利便性の向上を図ります。



デルタ内の主要施設

(2) 既存路線の統合・集約化と共同運行によるパターンダイヤ化

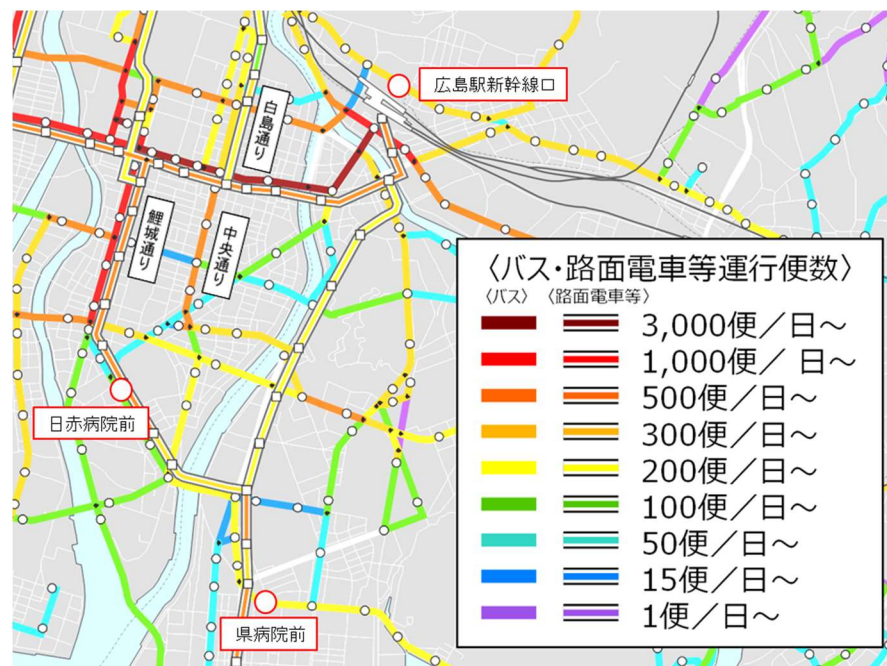
広島駅から段原方面へ向かう路線については、複数の事業者が各々の路線を運行しており、そのうち、旭町や県病院方面へ向かう路線の利用者は少ないなど、非効率となっています。このため、都市循環線の導入にあわせて路線を統合・集約化し、共同運行によりパターンダイヤとすることで、運行の効率化を図るとともに、利用者にとってわかりやすいものにします。



路線の統合・集約化のイメージ

(3) 八丁堀地区の機能強化

日赤病院前を経由し、県病院前と広島駅新幹線口を結ぶルートについて、既存の運行便数が比較的少ない中央通り・白島通りを運行することにより、八丁堀を通る南北方向の移動利便性を向上させ、八丁堀地区の機能強化を図ります。



バス・路面電車の運行便数

2-2 広島みなと新線の導入

(1) 中広宇品線沿線の利便性向上

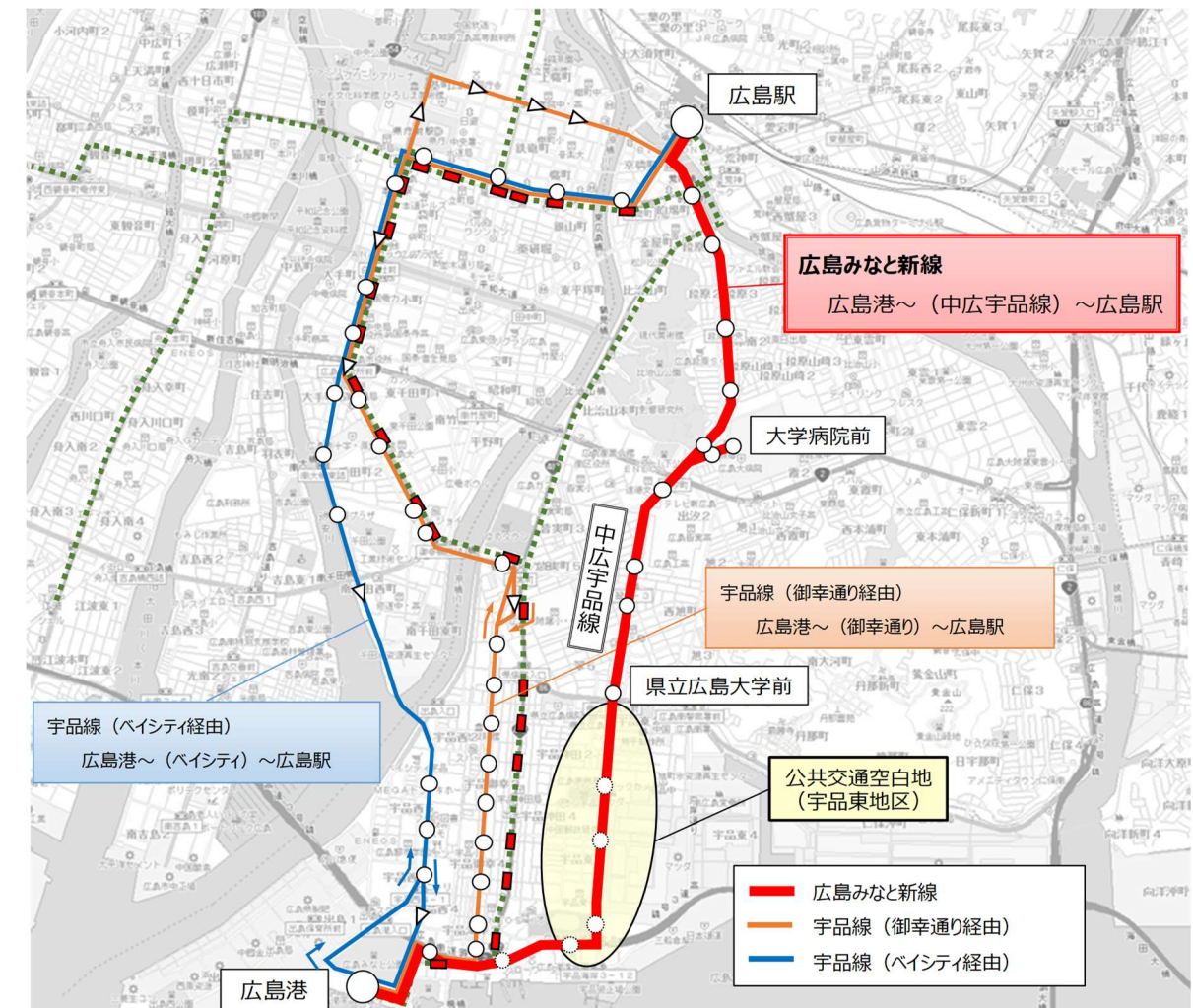
交通拠点である広島駅と広島港を、都市計画道路・中広宇品線を通る新たなルートで結ぶことにより、広島港と沿線地域間の利便性向上を図ります。

(2) 宇品東地区に存在する公共交通空白地の解消

電車、バスが運行していない宇品東地区を運行するルートとすることにより、公共交通空白地を解消します。

(3) 相生通り及び鯉城通りにおける過密緩和

広島みなと新線の導入にあわせて、既存路線（宇品線）の運行便数を、利用者の需要に応じて減便することで、広島みなと新線を運行するための車両を捻出するとともに、過密となっている相生通り及び鯉城通りの緩和につなげます。また、運行区間の多くが路面電車と重複する宇品線（御幸通り経由）については、その後の利用状況を踏まえて見直しを行い、更なる運行の効率化と過密の解消を図っていきます。



広島駅と広島港を結ぶ路線

第2章 事業内容・実施主体

(1) 都心部における過密の解消（第1版）

項 目		内 容		
運行のねらい		都心内のサービスに特化した、わかりやすく多頻度で速達性の高い移動手段の確保		
運行事業者		広島電鉄株式会社、広島バス株式会社		
循環線 (左回り)	内容	系統の新設		
	区間	起点：広島駅	主な経由地：八丁堀、紙屋町、本通り、小町、平塚町	終点：広島駅
	運行日	毎日		
循環線 (右回り)	内容	系統の新設		
	区間	起点：広島駅	主な経由地：平塚町、小町、本通り、紙屋町、八丁堀	終点：広島駅
	運行日	毎日		
市役所 急行便	内容	運行便数の適正化		
	区間	起点：広島駅	主な経由地：平塚町、小町	終点：市役所前
	運行日	平日（月～金）		
系統図				

(2) デルタ内の移動を強化するネットワーク（第2版）

① 都市循環線の導入

項 目		内 容		
運行のねらい		主要施設を連絡することによるデルタ内の移動強化		
運行事業者		広島電鉄株式会社、広島バス株式会社、広島交通株式会社		
都市循環線 (左回り)	内容	系統の新設		
	区間	起点：広島駅 新幹線口	主な経由地：八丁堀、県病院前、大学病院前	終点：広島駅
	運行日	毎日		
都市循環線 (右回り)	内容	系統の新設		
	区間	起点：広島駅	主な経由地：大学病院前、県病院前、八丁堀	終点：広島駅 新幹線口
	運行日	毎日		
系統図				

② 広島みなと新線の導入

項 目		内 容		
運行のねらい		広島駅と広島港を新たなルートで連絡することによるデルタ内の移動強化		
運行事業者		広島バス株式会社		
広島港 新線	内容	系統の新設		
	区間	起点：広島駅	主な経由地：段原中央、大学病院前、競輪場前	終点：広島港栈橋
	運行日	毎日		
系統図				

4 今後の取組（第3版以降の取組）

〔今後の取組イメージ〕 ※図中の範囲や路線についてはイメージであり、今後の取組を限定するものではありません。

◎ 郊外路線のフィーダー化（西方面）

◎ 待合環境の整備

- 乗継割引の拡充を前提に、都心へ直通する路線についてネットワークの交点となるバス停でのフィーダー化を検討

基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

◎ 郊外路線のフィーダー化（北方面）

◎ 待合環境の整備

- 乗継割引の拡充を前提に、隣接市町と連携しながら、都心へ直通する路線について、交通拠点である可部駅でのフィーダー化を検討

基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

