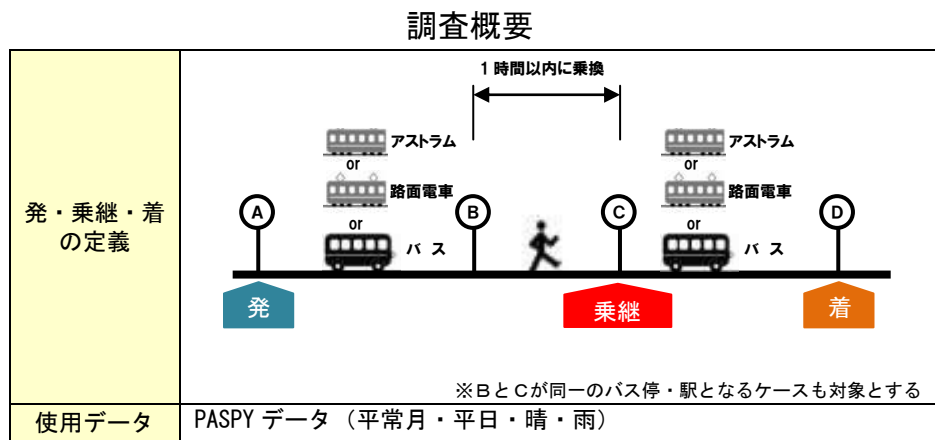
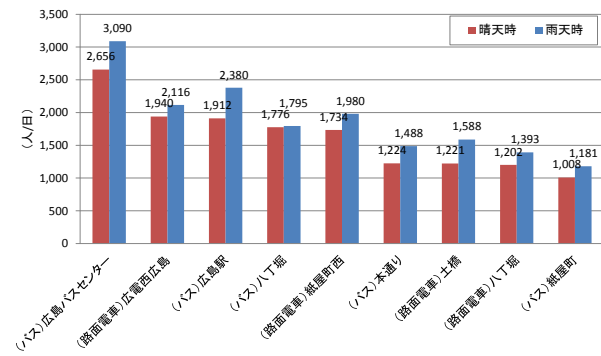


1.5 乗継の現状

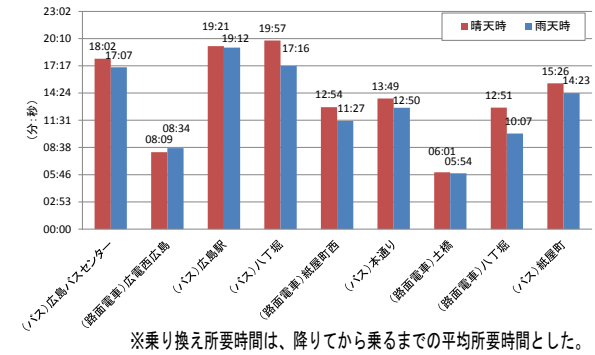
- ・ 晴天時・雨天時ともに交通拠点では広島バスセンター（バスへの乗継）、広電西広島駅（バスから路面電車への乗継）、広島駅（バスへの乗継）、主要バス停では八丁堀（バスへの乗継）、本通り（バスへの乗継）などバス利用者の乗継が多い。また、雨天時の方が晴天時に比べ乗り継ぎ利用が多くなっている。
- ・ 乗継の多いバス停・駅の乗継所要時間は、広島駅、八丁堀、広島バスセンターのバス停で 20 分前後必要となっており、その他のバス停・駅についても 10 分前後の乗継時間となっている。
- ・ 広島バスセンター、本通り、紙屋町は、郊外線との乗継が多い。



■乗継の多いバス停・駅（天候別・日別）

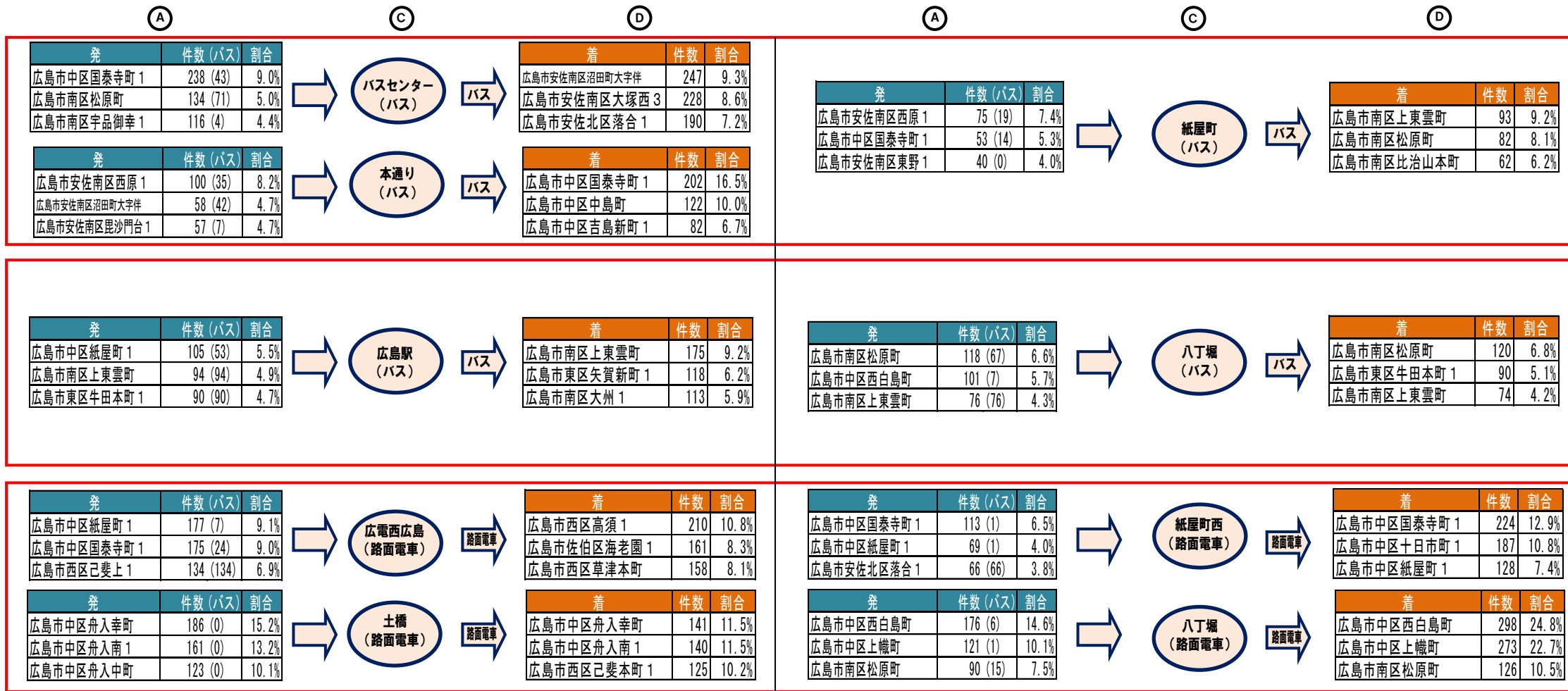


■乗継の多いバス停・駅の乗継所要時間



※乗り換え所要時間は、降りてから乗るまでの平均所要時間とした。

■乗継前後の方面（晴天時）



※割合：各乗継地点の全数に対する割合

1.6 バス情報

(1) 主要ターミナル等でのバス情報の提供状況

	情報の提供状況
広島駅	- 駅前広場にバス路線図、バスのりば案内、行先別のりば案内の看板が設置されている。 - バス停の位置は同じ方面で集約されているが、<u>バス停の時刻表は事業者ごとに作成されており</u>、同一目的地に行ける場合でも、それぞれの事業者の時刻表を確認する必要がある。    バス路線図 バスのりば案内図・行先別のりば案内表 バス停
広島バスセンター	- バスセンター構内の待合所に、時刻、運賃の案内看板が設置されている。 - 主な停留所への運賃表や電子版のバス時刻表が統一的に設置されており、利用者にとっては分かりやすい。   電子版バスのりば 主な停留所への運賃
シャレオ（地下街）	シャレオ地下街では、路面電車の運行案内板は整備されているが、バスに関する情報が提供されていない。   シャレオ地下街の交通情報

資料）広島市道路交通局調べ

(2) 系統番号、行先表示が分かりにくい状況

- 系統番号がバス会社での系統番号となっており、来訪者には分かりにくい行き先表示になっている場合がある。



来訪者には分かりにくい
行き先表示の場合あり

バス会社ごとの系統番号

(3) インターネットでのバス情報の提供状況

バス事業者のオフィシャルサイト

- バス事業者のホームページで、運賃や時刻表の情報を受け取ることはできるが、事業者毎にその情報内容の充実度に差がある。
- また、公共交通機関の時刻情報等は、NAVITIME バス乗換案内（NAVITIME）やバスゲート（ジョルダン）等のインターネットサイトで情報提供のサービスがあり、パソコンだけでなく携帯電話やスマートフォンでも利用できる。

資料）広島市道路交通局調べ

(4) バスロケーションシステムの検討状況

- 政令市では、本市と札幌市を除き、バスロケーションシステムを導入している。
- 現在、平成26年度からの広島地区の一部路線での導入に向けて、検討が行われている。

資料）広島市道路交通局調べ

1.7 本市域内を運行するバス事業者等

- 広島都市圏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。

(1) 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

資料）広島市道路交通局調べ

(2) 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)

資料）広島市道路交通局調べ

【参考】ソウル市内バスの概要

- ソウル市内のバスは、数十社のバス事業者で運行されているが、機能別に車両の色で分類されている。また、運賃収入は、市が一括して集め、運行距離に応じて配分する運賃プール制を導入している。



ソウル市内の中でも長距離を走る幹線バス
幹線バスや地下鉄との連結、乗換えをより便利にし、地域と地域を結ぶ支線バス
支線バスの中でも走行距離が短く、低料金制のマウルバス
ソウルの都心・副都心を循環するバス
首都圏とソウル都心部を急行で結ぶ広域バス。独立料金体系をとる

株式会社コネスト「ソウルの市内バス」
<http://www.konest.com/contents/traffic_info_detail.html?id=415>（最終アクセス 2014 年 2 月 24 日）

1.8 バリアフリーの現状

(1) ノンステップバスの導入状況

- 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% を目標としているが、平成 24 年度末現在の広島市における導入割合は、12.9%と低水準となっている。
- 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る。

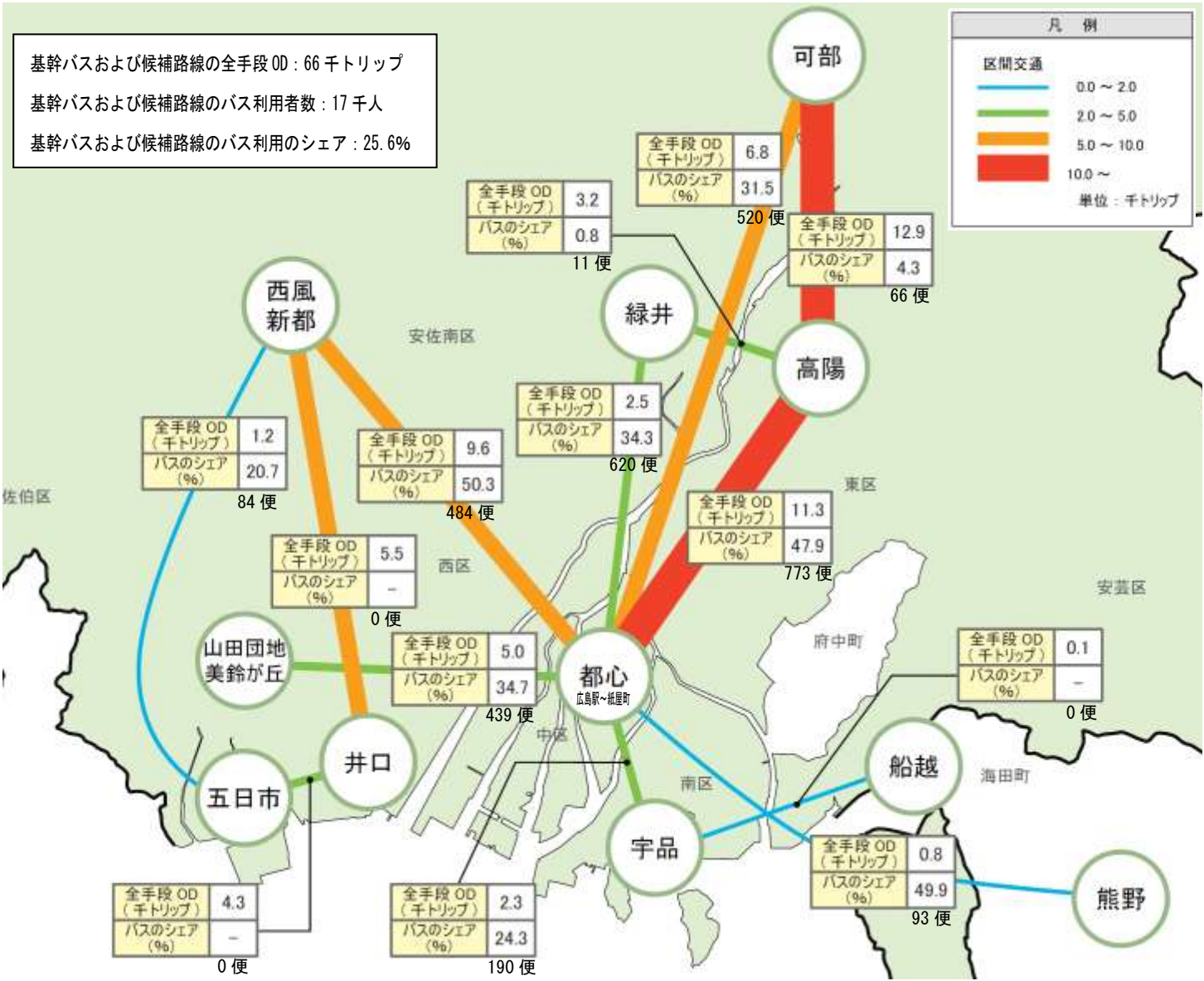
路線の形態	全車両数	うち 低床車両							
		車両数	割合	うちノンステップ車両		うちワンステップ車両		その他（リフト付等）	
				車両数	割合	車両数	割合	車両数	割合
市内線	328	175	53.8%	83	25.3%	90	27.4%	2	0.6%
郊外線	671	322	48.0%	46	6.9%	271	40.4%	5	0.7%
計	999	497	49.7%	129	12.9%	361	36.1%	7	0.7%

資料）広島市道路交通局調べ（平成 2 5 年 3 月末現在）

1.9 基幹バス及び候補路線の現状

(1) 全交通需要に対するバス利用のシェア

- 都心への交通需要が最も高いのは高陽で、次いで西風新都・可部となっており、主に南北方向の交通需要が高くなっている。
- 都心へのバス利用のシェアは、西風新都、熊野、高陽で高くなっている。また、可部は JR 可部線があるにも関わらず、高くなっている。
- 可部～都市間は、緑井～都市間のバスのシェアが高いなど、途中の需要も多い。
- 高陽～可部間、井口～西風新都間などは、交通需要はあるが、十分なバスサービスの提供がされていない。



全目的・全手段 OD に占めるバスのシェア

資料）H20 広島市交通実態調査（全目的・全手段 OD）
PASPY データ（平常月・平日・晴）
バス便数：バス事業者から平日分を聞き取り