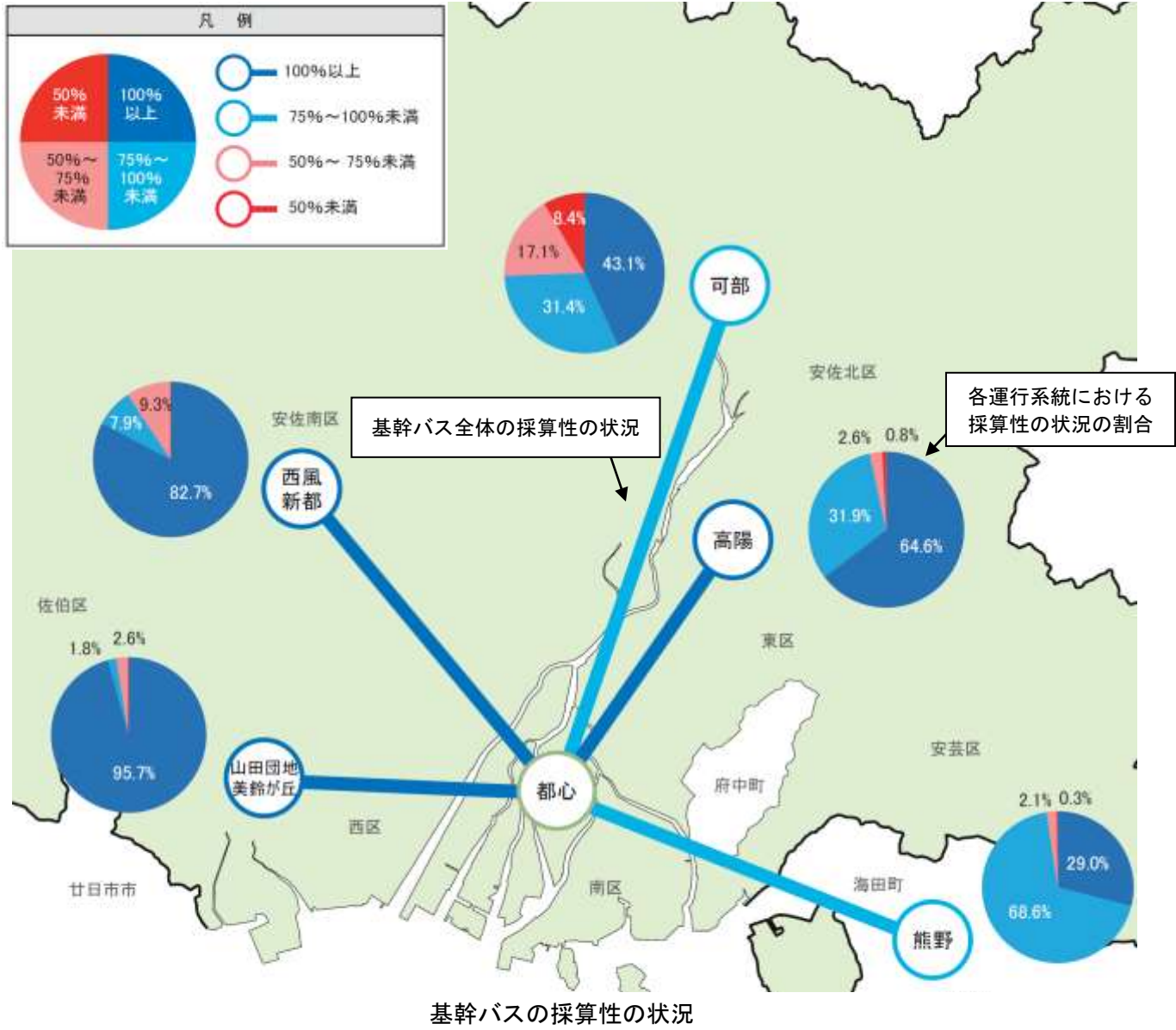


(4) 採算性の状況

- ・ 運賃収入を経常費用で除したものを採算性のひとつの指標として検討したところ、J Rなど他の基幹交通と競合している系統では、収益性が十分でない。



※ 「運行系統別の運賃収入」÷「経常費用（乗合事業者の距離あたり経常費用×運行系統別の実車走行キロ）」を採算性とした。
※ 運行便数を考慮した採算性とした。（可部～都心間（344 便）、高陽～都心間（242 便）、熊野～都心間（76 便）、西風新都～都心間（328 便）、山田団地・美鈴が丘～都心間（215 便））

資料）広島市

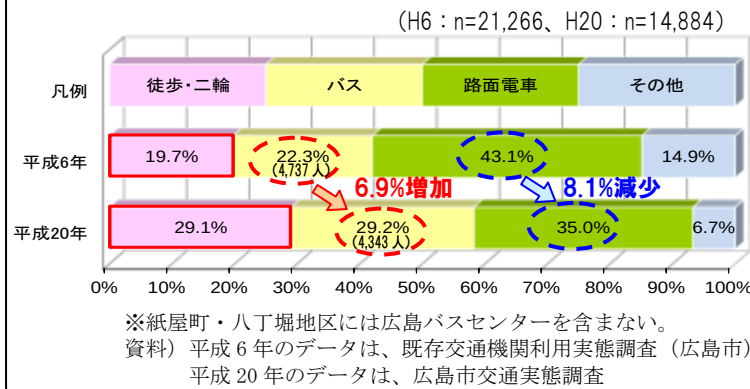
2 都心

2.1 各交通拠点からの都心へのアクセス

(1) JR広島駅

- ・ JR 広島駅における紙屋町・八丁堀方面への利用率は、市役所への急行バスの運行によりバスは 6.9%増加し、路面電車は 8.1%減少している。(図①)
- ・ 平成 6 年から平成 20 年における紙屋町・八丁堀方面の利用者の推移を見ると、バスは約 400 人の減少だが、路面電車は約 4,000 人と大幅に減少している。(図②)
- ・ 到着地別の利用者数の推移を見ると、バスには大きな変化はないが、路面電車は各地区で減少傾向にあり、特に紙屋町方面の減少が目立つ。(図③)
- ・ 運賃は同額で速達性の優れるバスは朝ピークの利用が多く（バス 25%、路面電車 16%）、オフピークは路面電車の利用が多い（バス 16%、路面電車 35%）。(図④⑤)

①JR 広島駅降客の交通機関分担
(紙屋町・八丁堀地区方面)



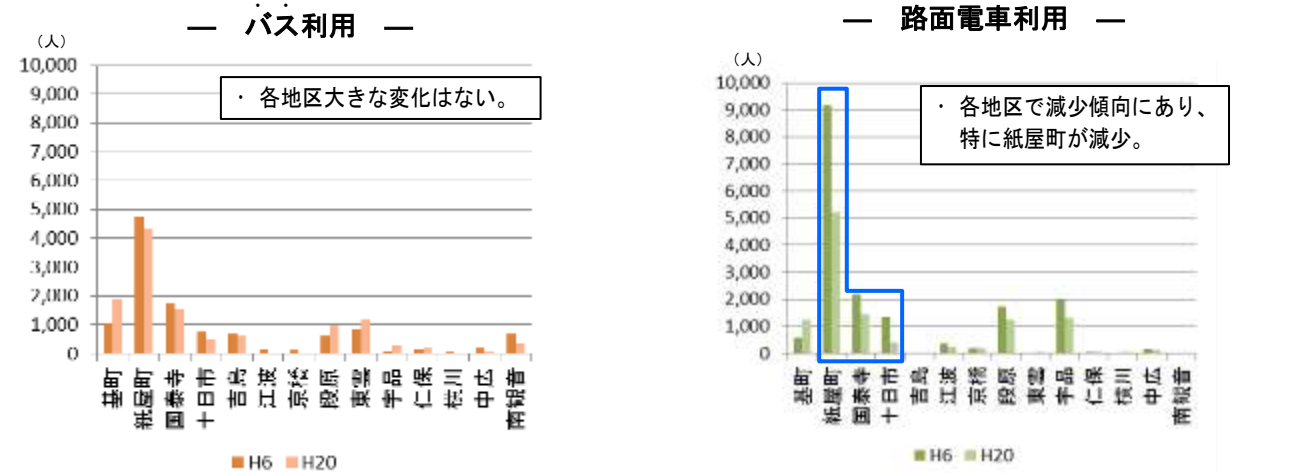
②広島駅降客の利用者数の推移 (H6→H20)
— 紙屋町・八丁堀地区方面 —



— 全地区方面 —



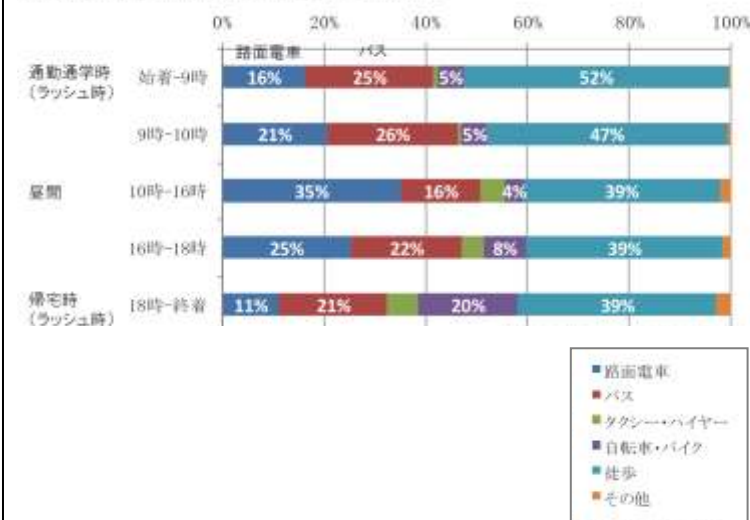
③広島駅降客の到着地別利用者数 (H6→H20)



④JR 広島駅⇒紙屋町 バス・路面電車比較

交通機関	運賃	所要時間
バス	150 円	7 分
路面電車	150 円	14 分

⑤時間帯別 JR 広島駅降車客の降車後の交通手段 (南口)



⑥広島電鉄 13 号線 (広島駅～市役所方面) 急行バスと路面電車運行状況 (広島電鉄)

方面	運行時間帯		広島駅～市役所前 便数	
			急行バス（13 系統）	路面電車
市役所方面	朝 (7 時～9 時)	7 時台	6 便	9 便
		8 時台	9 便	8 便
		9 時台	1 便	7 便
広島駅方面	夕 (17 時～20 時)	17 時台	4 便	8 便
		18 時台	6 便	7 便
		19 時台	3 便	5 便
合計			29 便	44 便



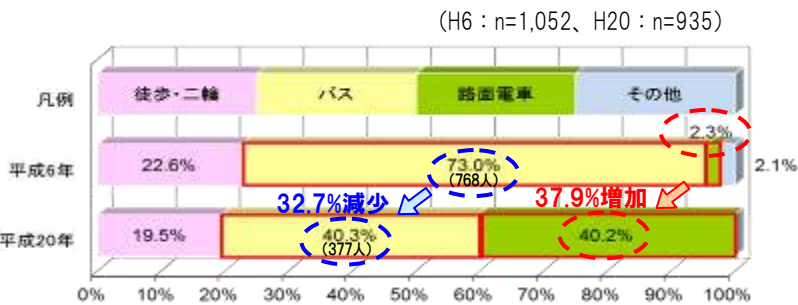
JR 広島駅⇒市役所バス・路面電車比較

交通機関	運賃	所要時間
急行バス	210 円	16 分
路面電車	150 円	22 分

(2) JR横川駅

- ・ JR 横川駅からのアクセスでは、都心（基町・紙屋町）までの所要時間が短く、料金が低廉であることから、バス利用が多くなっている。（図④）
- ・ 紙屋町・八丁堀地区方面だけでみると、路面電車の割合が増加している。（図①）

①JR 横川駅降客の交通機関分担
（紙屋町・八丁堀地区方面）

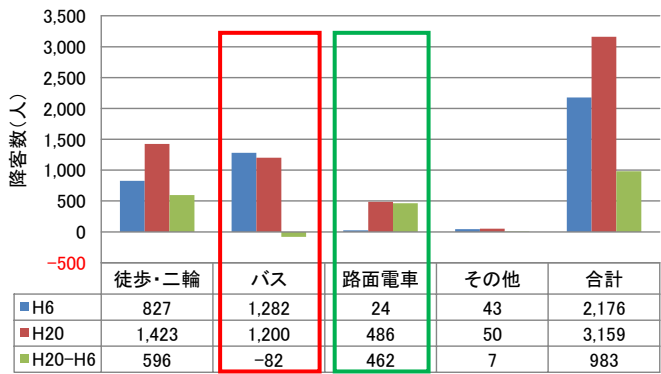


④JR 横川駅⇒紙屋町（広島バスセンター）
バス・路面電車比較

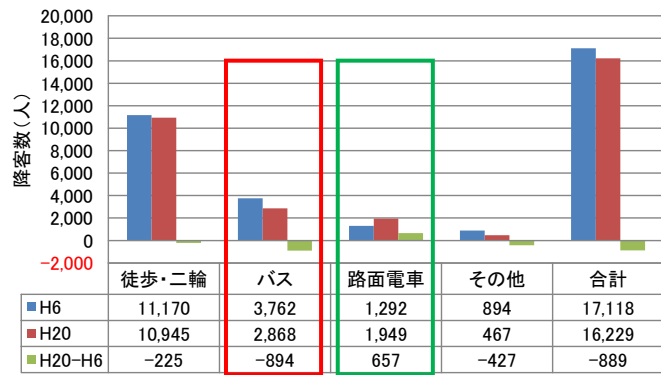
交通機関	運賃	所要時間
バス	190 円・150 円	6 分
路面電車	150 円	13 分

②横川駅降客の交通機関分担の推移（H6→H20）

— 基町・紙屋町地区方面 —



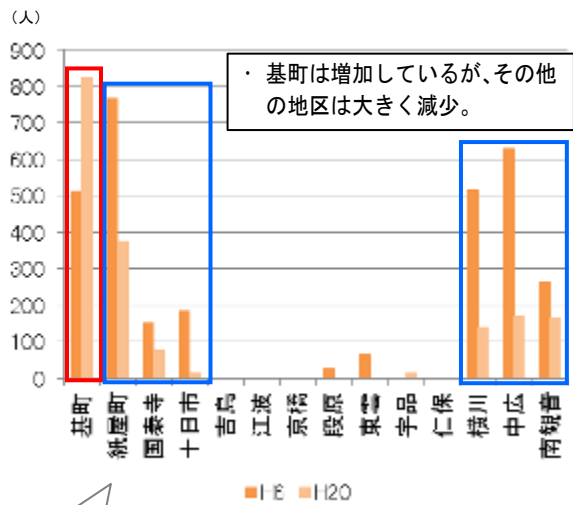
— 全地区方面 —



資料) 平成6年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成20年のデータは、広島市交通実態調査

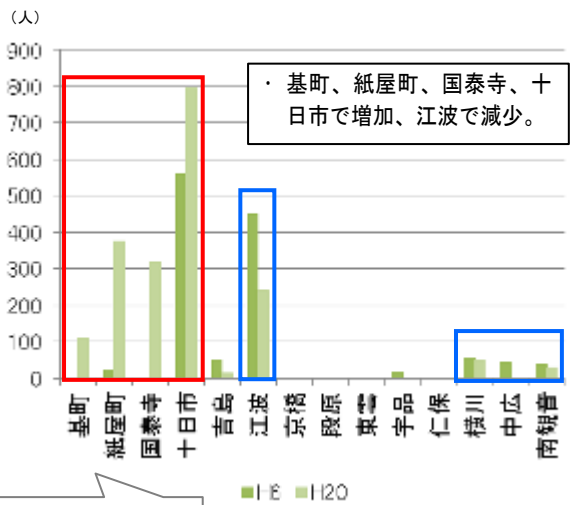
③横川駅降客の到着地別利用者数（H6→H20）

— バス利用 —



基町・紙屋町の利用者数
H 6:1,282 人
H20:1,200 人

— 路面電車利用 —



基町・紙屋町の利用者数
H 6: 24 人
H20:486 人

資料) H20 広島市交通実態調査

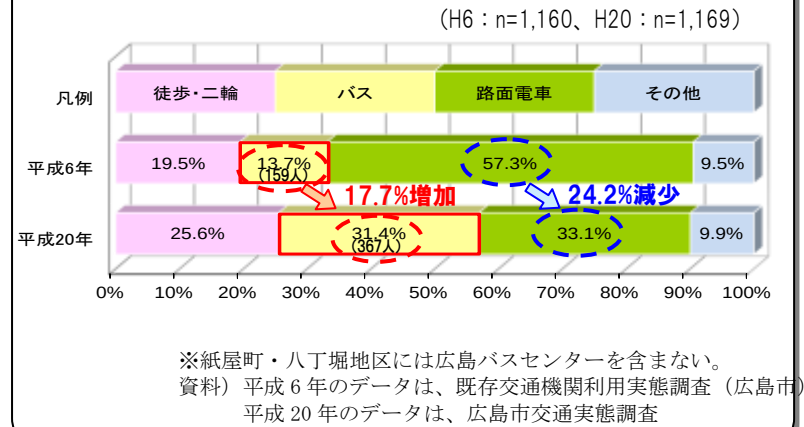
・ 広島バスセンターは、基町地区に含まれており、基町・紙屋町へのバス利用が多い。

- ・ 路面電車の利用者数は、全地区方面・紙屋町方面とも大きく増加している。
- ・ 路面電車以外の各交通機関の利用者数は減少傾向であり、特に紙屋町方面へのバス利用者の減少が目立つ。
- ・ 路面電車の駅構内乗り入れにより、バスから路面電車へ 300 人程度が転換したものと考えられる。
- ・ 全方面について、H6→H20 で路面電車の利用者は 50%増加しているのに対し、バスは 24%の減少となっており、バス利用者の減少が顕著である。

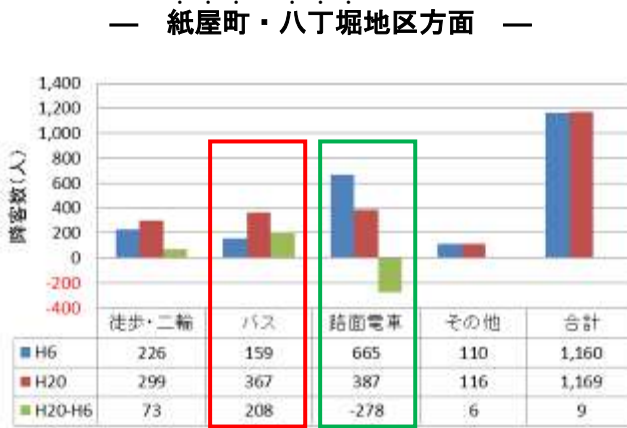
(3) JR西広島駅

- ・ JR西広島駅における紙屋町・八丁堀地区方面への利用率は、急行バスの運行開始によりバスは17.7%増加し、路面電車は24.2%減少している。(図①)
- ・ 国泰寺方面では、平成6年から平成20年にバス利用が大きく増加していることから、急行バスの導入により新たな需要が創出されたものと考えられる。
- ・ オフピーク時や休日は、バスの便数が少なくなっている。

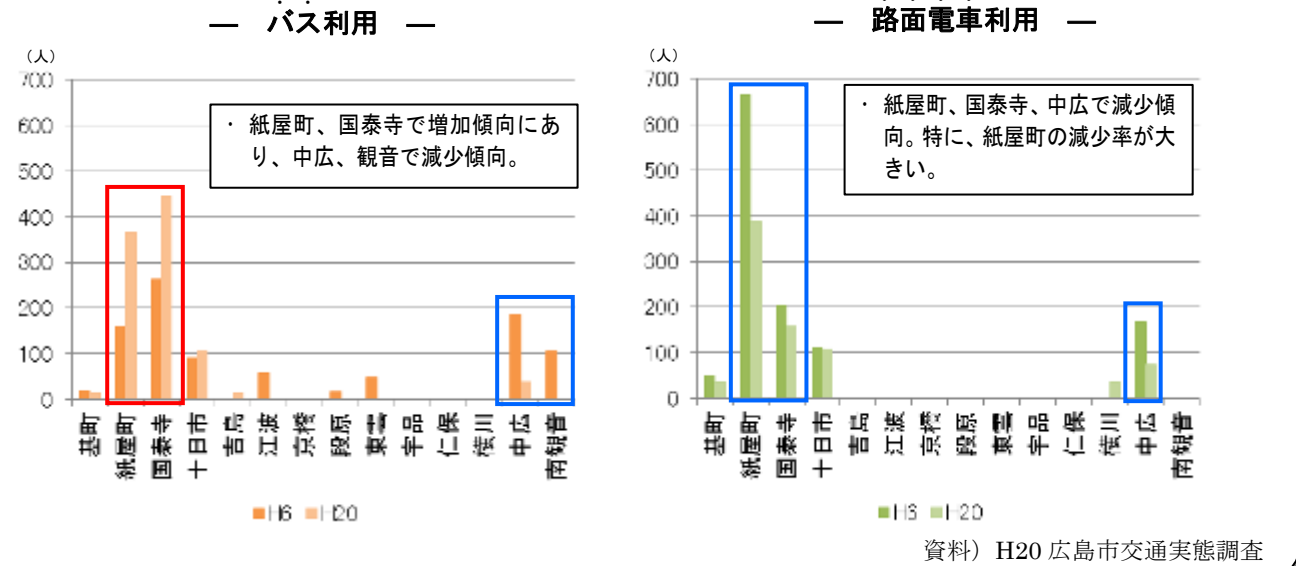
①JR西広島駅降客の交通機関分担
(紙屋町・八丁堀地区方面)



②西広島駅降客の交通機関分担の推移 (H6→H20)



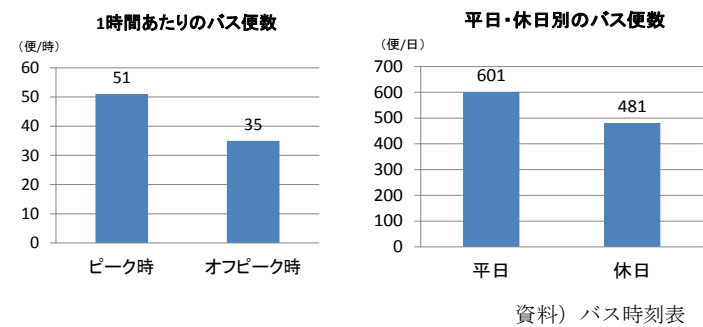
③西広島駅降客の到着地別利用者数 (H6→H20)



④JR西広島駅⇒市役所 バス・路面電車比較

交通機関	運賃	所要時間
バス	210 円	15 分 (急行)
路面電車	150 円	26 分

⑤JR西広島駅のバス便数



- ・ 西広島駅から紙屋町方面の徒歩・二輪およびバスの利用者数が大きく増加し、路面電車が減少している。
- ・ 急行バスの新設により、紙屋町方面へ路面電車からバスへ200人程度が転換したのと考えられる。
- ・ また、駐輪場の整備により自転車への転換も増加していると考えられる。
- ・ 全地区方面について、H6→H20で路面電車は約10%減少しているのに対し、バスは16%の減少となっており、バスの減少量の方が多い。
- ・ オフピークや休日のバス便数が少ない。

急行バス運行状況(広島電鉄)

方面	運行時間帯	急行バス便数		増便数 (増便率)
		平成16年3月	平成25年10月	
己斐～市役所前	朝ピーク(6時～8時)	9 便	11 便	+2 便(+22%)
	夕ピーク(17時～20時)	7 便	13 便	+6 便(+86%)

※オフピーク時は運行なし。

資料) 広島電鉄HP

急行バス運行状況(広島バス)

方面	運行時間帯	急行バス便数 (平成25年1月)	増便数 (増便率)
己斐～市役所前	朝ピーク(7時～8時)	4 便	—

※オフピーク時は運行なし。

資料) 広島バスHP

急行バス運行経路



※己斐～市役所間は急行便です

資料: 広島電鉄HP