

【広島バスセンターからの乗継利用状況について】

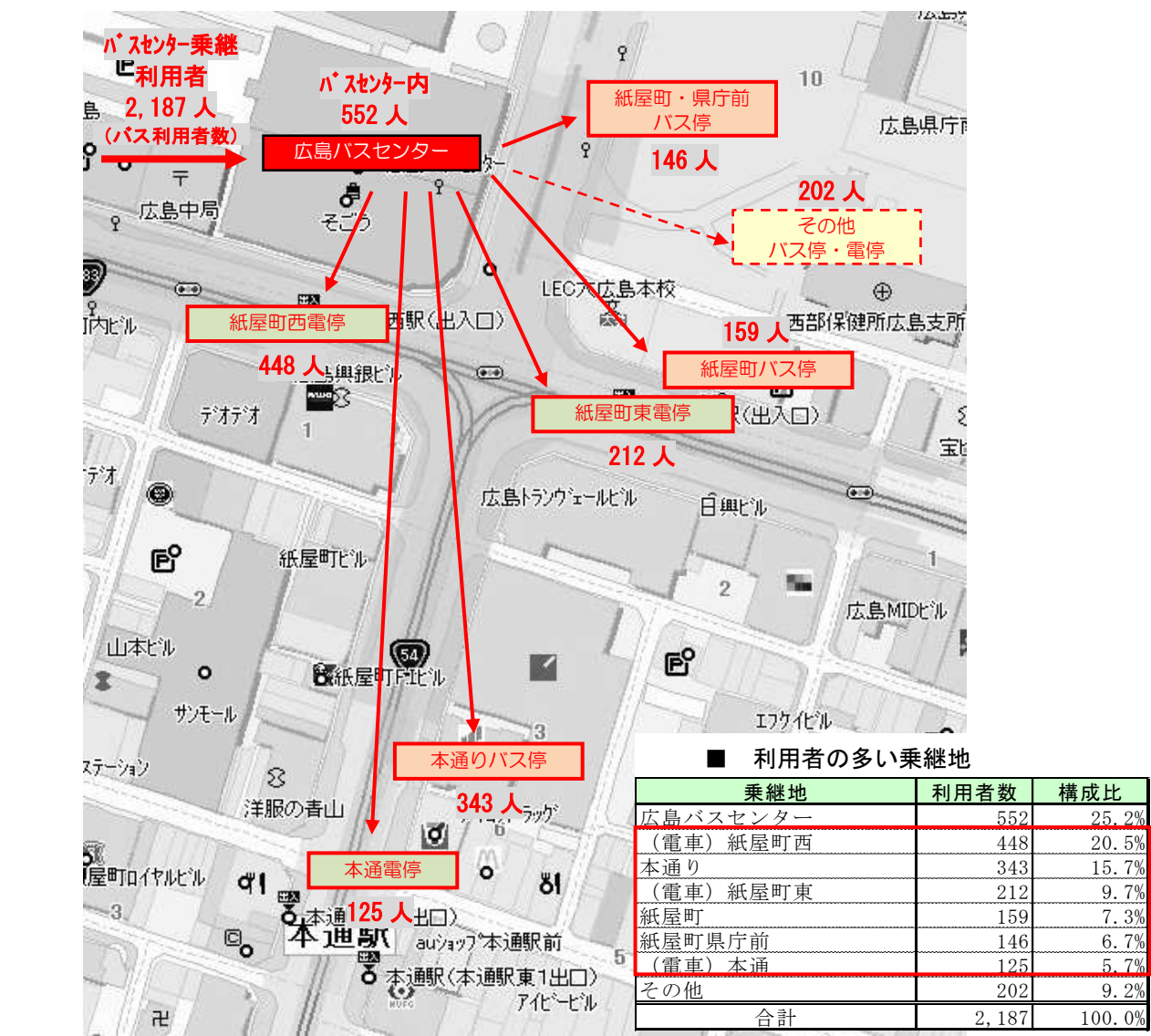
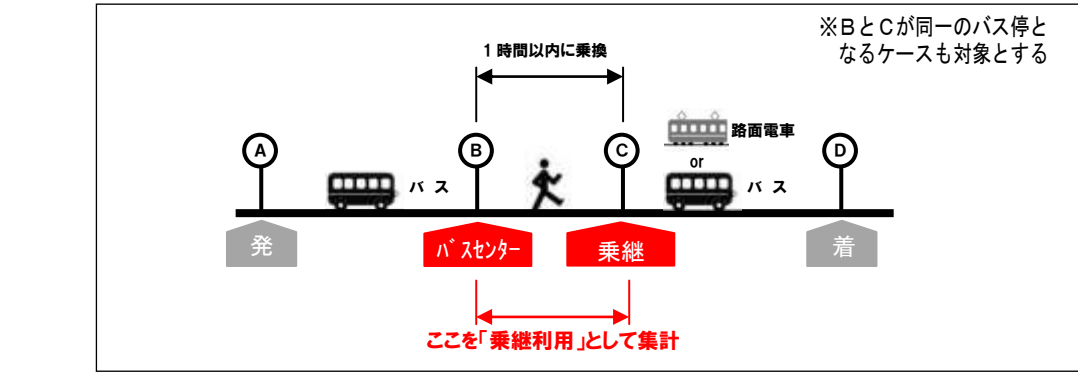
- ・ 広島バスセンターから乗り継ぎを行ったバス利用者は、2,187人/日であり、そのうち約25%の552人が広島バスセンター内で乗り継ぎを行っている。
- ・ 紙屋町や本通などの周辺地域での乗り継ぎは約65%を占めており、広島バスセンターからの乗り継ぎ時に上下移動を余儀なくされている。
- ・ 広島バスセンター経由での最終目的地は、「国泰寺・大手町・千田方面」が約10%で最も多い。最終目的地の上位には市内線の中区や南区が多いことがわかる。

- 【広島バスセンターからの乗継利用状況について】

 - ・ 広島バスセンターから乗り継ぎを行ったバス利用者は、2,187人/日であり、そのうち約25%の552人が広島バスセンター内で乗り継ぎを行っている。
 - ・ 紙屋町や本通などの周辺地域での乗り継ぎは約65%を占めており、広島バスセンターからの乗り継ぎ時に上下移動を余儀なくされている。
 - ・ 広島バスセンター経由での最終目的地は、「国泰寺・大手町・千田方面」が約10%で最も多い。最終目的地の上位には市内線の中区や南区が多いことがわかる。

■ 広島バスセンターからの乗継状況

— 乗継の定義 —



■ 広島バスセンター乗継利用者の最終目的地

Bゾーン名	Cゾーン名	町丁目名・大字名	乗継利用者数 (人/日)	構成比
中区1	中区1-4	基町	12	0.5%
中区2	中区2-1	橋本町, 幟町, 鉄砲町, 八丁堀	71	3.2%
中区2	中区2-2	紙屋町 1, 2, 大手町 1, 本通, 立町	88	4.0%
中区2	中区2-3	胡町, 堀川町, 新天地, 薬研堀, 流川町, 三川町, 田中町	25	1.1%
中区2	中区2-5	袋町, 中町, 小町, 大手町 2, 3	53	2.4%
中区3	中区3-1	国泰寺町 1, 2, 大手町 4, 5, 千田町 1	227	10.4%
中区3	中区3-2	富士見町, 鶴見町, 宝町	17	0.8%
中区3	中区3-3	昭和町, 竹屋町, 南竹屋町, 平野町	12	0.5%
中区3	中区3-4	東千田町 1, 2, 千田町 2, 3	69	3.2%
中区4	中区4-1	中島町, 加古町, 住吉町	45	2.1%
中区4	中区4-2	寺町, 広瀬北町, 広瀬町, 十日市町 2, 本川町 2, 3	15	0.7%
中区4	中区4-3	十日市町 1, 猫屋町, 堺町 1, 2, 榎町, 西十日市町, 本川町 1	53	2.4%
中区4	中区4-5	舟入中町, 舟入本町	22	1.0%
中区5	中区5-2	吉島東 1～3, 吉島西 1～3	21	1.0%
中区5	中区5-3	吉島新町 1, 2, 光南 1～6, 南吉島 1, 2	39	1.8%
中区6	中区6-1	舟入幸町, 舟入川口町, 西川口町	17	0.8%
中区6	中区6-2	舟入南 1～6	13	0.6%
中区6	中区6-3	江波東 1, 2, 江波本町, 江波南 1～3, 江波西 1, 2, 江波栄町, 江波二本松 1, 2	26	1.2%
東区1	東区1-2	矢賀新町 1～5, 矢賀 1～6, 東山町, 曙 1～5, 東蟹屋町, 尾長町, 矢賀町, 愛宕町, 尾長東 1～3, 尾長西 1, 2	20	0.9%
東区2	東区2-1	中山西 1, 2, 中山南 1, 2, 中山東 1～3, 中山中町, 中山鏡が丘, 中山上 1, 2, 中山北町, 中山新町 1～3	12	0.5%
東区2	東区2-2	牛田本町 1～6, 牛田旭 1, 2, 牛田中 1, 2, 牛田南 1, 2, 牛田東 1～4, 牛田山, 牛田早稲田 1～4	34	1.6%
東区2	東区2-3	牛田新町 1～4	12	0.5%
東区2	東区2-4	戸坂くろめ木 1, 2, 戸坂山崎町, 戸坂千足 1, 2, 戸坂惣田 1, 2, 戸坂山根 1～3, 戸坂出江 1, 2, 戸坂中町, 戸坂桜西町, 戸坂桜東町, 戸坂桜上町, 戸坂町, 戸坂長尾台	15	0.7%
南区1	南区1-1	松原町, 猿猴橋町, 大須賀町	77	3.5%
南区2	南区2	大州 1～5, 南蟹屋 1, 2, 東駅町	12	0.5%
南区3	南区3	京橋町, 的場町 1, 2, 金屋町, 稲荷町, 松川町, 比治山町	63	2.9%
南区4	南区4-2	比治山本町, 皆実町 1	48	2.2%
南区4	南区4-3	皆実町 2, 3, 5, 6, 翠 1, 西翠町	53	2.4%
南区4	南区4-5	出汐 1～4, 西旭町, 旭 1～3	10	0.5%
南区5	南区5-1	上東雲町, 東雲 1, 東雲本町 1～3, 東霞町, 霞 1, 2, 西霞町	71	3.2%
南区5	南区5-2	東雲 2, 3, 仁保新町 1, 2, 東本浦町, 西本浦町, 本浦町	19	0.9%
南区6	南区6-2	宇品海岸 1, 2, 元宇品町	45	2.1%
南区6	南区6-3	宇品西 1～6	30	1.4%
南区6	南区6-4	宇品御幸 1～5, 宇品神田 1～5	109	5.0%
西区1	西区1-1	楠木町 1, 横川町 1～3, 横川新町, 打越町	33	1.5%
西区1	西区1-2	楠木町 2, 3, 三篠町 1～3, 三滝町	12	0.5%
西区2	西区2-1	中広町 1～3, 上天満町, 小河内町 1, 2	12	0.5%
西区2	西区2-2	天満町, 観音町, 東観音町, 観音本町 1, 2, 西観音町, 都町, 福島町 1, 2	55	2.5%
西区3	西区3-1	南観音町, 南観音 1～4	15	0.7%
西区3	西区3-2	南観音 5～8	11	0.5%
西区3	西区3-3	観音新町 1～3	13	0.6%
西区4	西区4-1	己斐本町 1～3	11	0.5%
西区5	西区5-3	高須 1～4, 古江東町, 古江西町, 古江上 1, 2, 古田台 1, 2, 高須台 1～6	23	1.1%
西区5	西区5-4	草津本町, 草津浜町, 草津南 1～4, 草津梅が台	12	0.5%
西区5	西区5-5	田方 1～3, 山田町, 山田新町 1, 2, 鈴が峰町	11	0.5%
安佐南区1	安佐南区1-5	西原 1～9	18	0.8%
安佐南区5	安佐南区5-3	沼田町大字伴, 伴東 1, 6, 8, 伴北	35	1.6%
安佐南区5	安佐南区5-4	大塚西 3～7, 沼田町大字大塚	35	1.6%
安佐北区1	安佐北区1-1	口田 1～5, 口田町, 口田南 1～9, 口田南町	35	1.6%
安佐北区1	安佐北区1-2	落合 1～5, 落合町, 落合南 1～9, 落合南町, 真亀 1～5, 亀崎 1～4, 深川 1～8, 深川町, 倉掛 1～3	33	1.5%
佐伯区2	佐伯区2-1	美鈴が丘東 1～5, 美鈴が丘西 1～5, 美鈴が丘緑 1～3, 美鈴が丘南 1～4	12	0.5%
呉市1	呉市-10	宝町, 幸町	16	0.7%
府中町	府中市-4	浜田 1～4, 浜田本町, 八幡 1～4, 瀬戸ハイム 1～4, 宮の町 1～5, 山田 1～5, 倉輪多山	17	0.8%
その他			323	14.8%
合計			2,187	100.0%

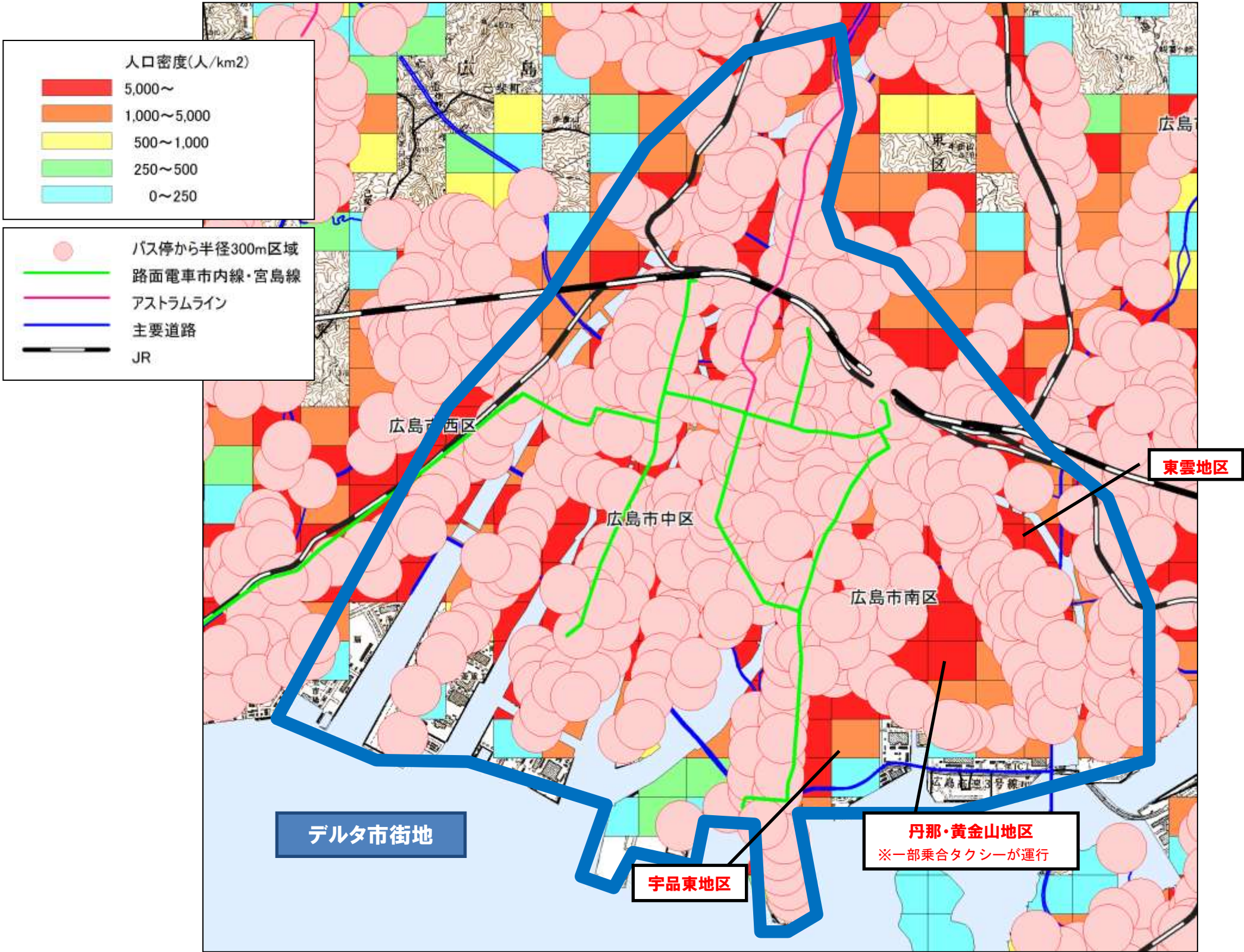
広島バスセンターの周辺地域
約65%

3 デルタ市街地

3.1 デルタ市街地のバスの状況

(1) バス利用不便地区の整理

- ・ デルタ市街地の一部では、宇品東地区、丹那・黄金山地区、東雲地区などバスサービスが受けにくいバス利用不便地区が存在する。



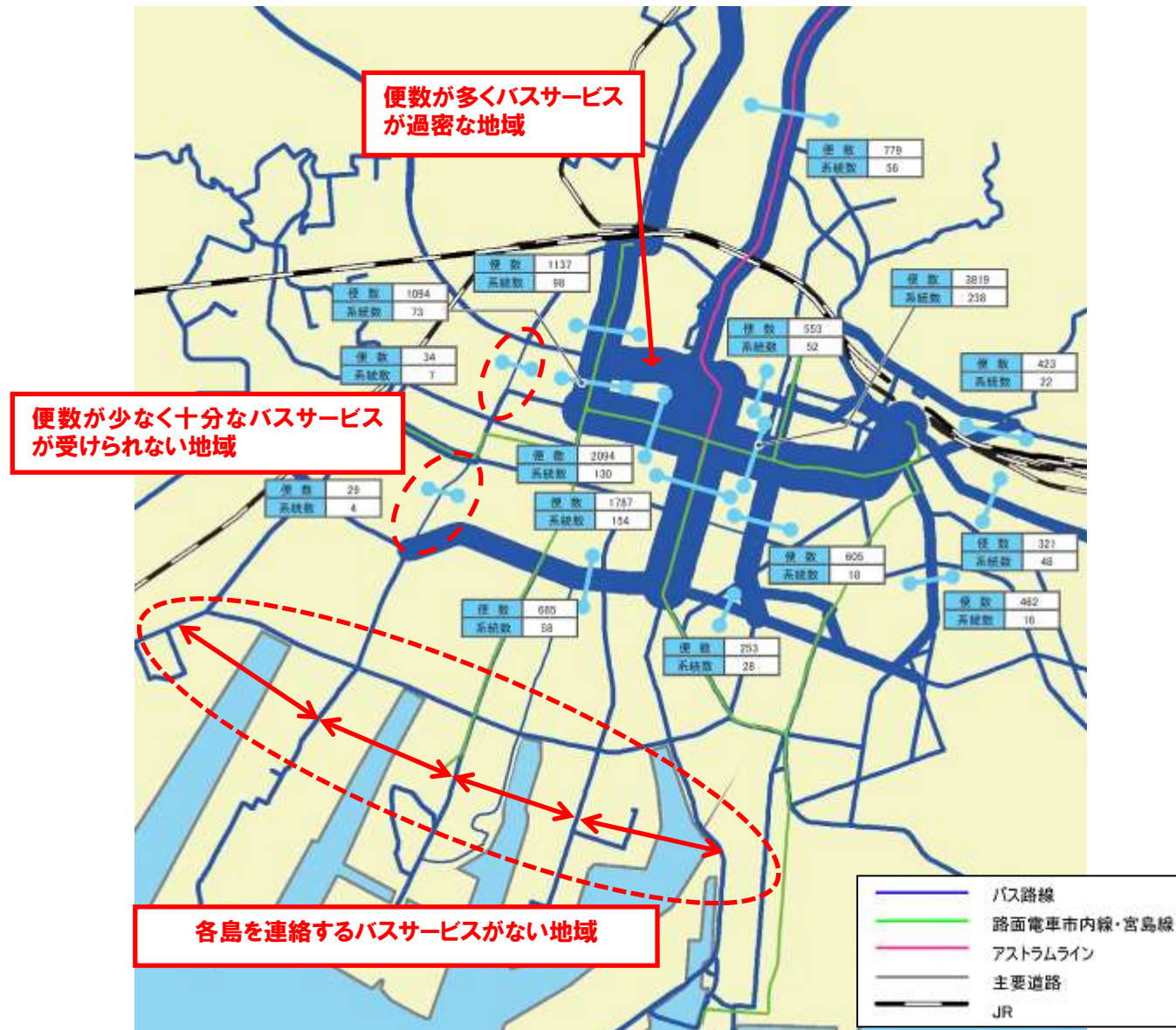
デルタ内のバス利用不便地区
21

資料) 国土数値情報、H22 国勢調査、

- ・ 紙屋町・広島駅間をはじめ都心及びその周辺にバス路線が集中する一方で、デルタ市街地における各島を結ぶ東西方向、中広地区・観音地区など南北方向にも十分な便数のサービスがされていない地区が存在する。

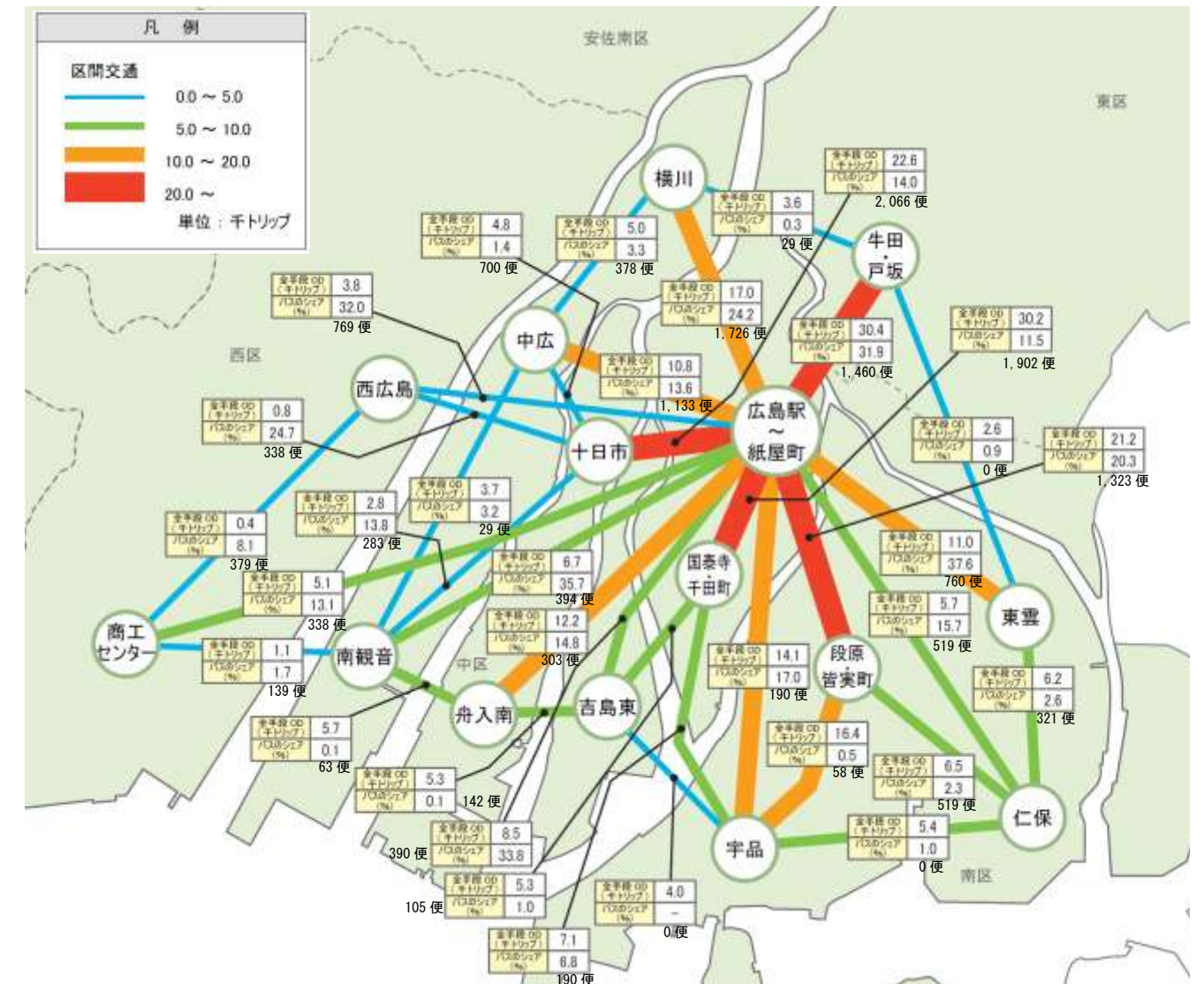
(2) 全交通需要に対するバス利用のシェア

- ・ デルタ内から都心を結ぶ路線は、比較的交通需要が高くなっている。
- ・ 路面電車と競合していない地区間においても、交通需要に対し、バス利用がされていない区間が存在する。(中広・都心間等)



バス路線の現状

資料) バス便数・系統数：バス事業者から平日分を聞き取り



デルタ市街地における全目的・全手段ODに占めるバス利用のシェア

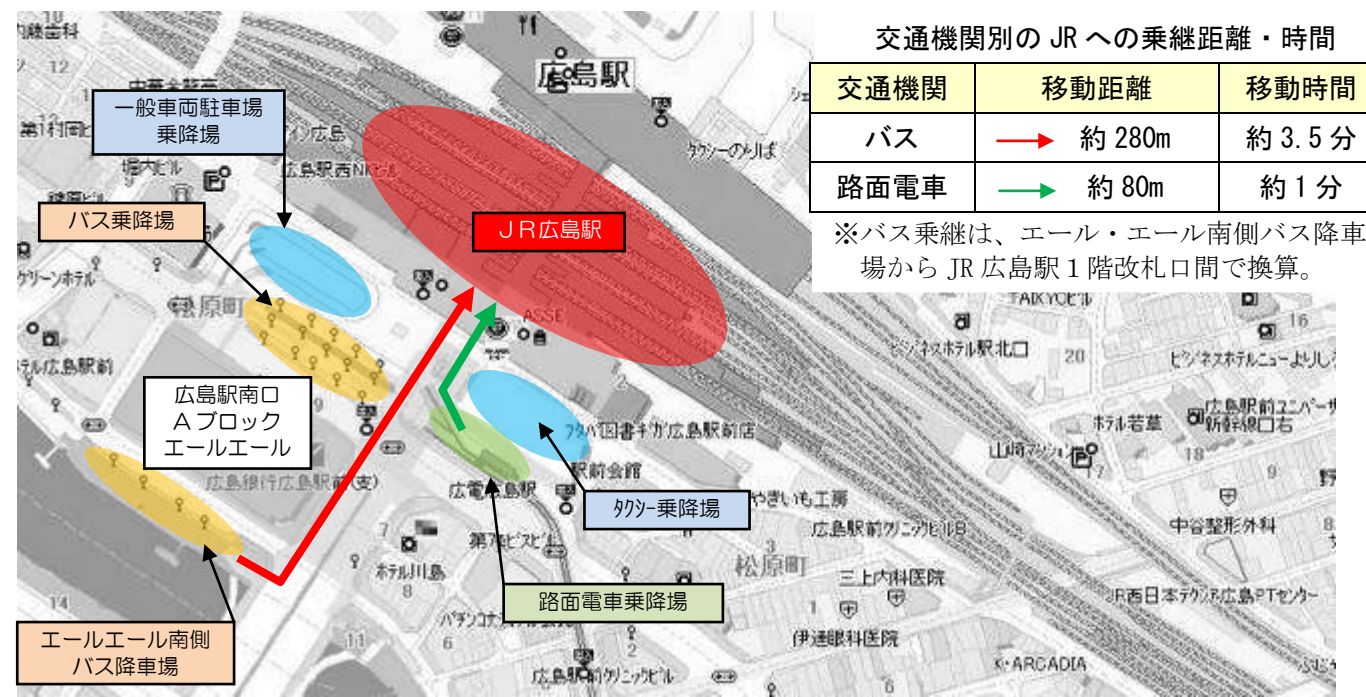
資料) H20 広島市交通実態調査 (全目的・全手段 OD)
PASPY データ (平常月・平日・晴)
バス便数：バス事業者から平日分を聞き取り

3.2 各交通拠点の現状

(1) JR広島駅

- ・ エールエール南側に設定されているバス降車場は広島駅までの移動距離が長いうえ、地下道を通るため上下移動を生じるなど乗継利便性が低い。
- ・ また、来訪者等には、降車時に JR 広島駅が視認できないため経路がわかりにくく、案内も十分とは言えない。

■紙屋町・八丁堀地区方面からのバスと路面電車の広島駅の接続性の比較



(2) JR横川駅

- ・ 駅前広場の整備による路面電車の乗り入れにより、路面電車の乗継利便性が大きく向上しているが、郊外線のバス停は JR 線から離れており、乗継利便性が低い。

都心方面（紙屋町方面）のバス停別利用者と便数



(3) J R西広島駅

- ・ 駅前広場内にバス乗降場が設置されており、路面電車電停からも距離が近いことから、乗継利便性は高いが、バスバス数が他の交通拠点に比べて少ない。
- ・ 郊外線のパスについては、駅前広場の外に乗降場があり、J Rとの乗継利便性が悪い。
- ・ バス乗継利便性の向上によって、更にバス利用者の増加につながる可能性がある。

■バスと路面電車の西広島駅の接続性の比較

