

# 広島都市圏の公共交通及びバス交通の現状と課題

## 1 広島都市圏における公共交通の現状と課題

### 公共交通の現状と課題

### めざすべき公共交通体系

### 公共交通体系のあり方

#### 日常的な交通のマイカー依存の是正

- 通勤目的の自動車利用は4割と最も多い。また、買物目的の自動車利用が昭和62年と比較すると約2.5倍の約46%と大幅に増加。

物流・業務等の経済活動を支える交通は主として自動車等が担い、通勤・通学等の日常生活は主として公共交通等が担うという役割分担の下、日常的な交通のマイカー依存を是正する必要

#### 高齢化の急速な進展

- 平成32年には、総人口の約3割が高齢者。
- 高齢者の移動目的では、買物・通院・私用が多く、手段では、公共交通や徒歩等が多い。

高齢者の移動手段を受け持つ公共交通サービスの維持・向上や、バリアフリー対策の一層の推進を図っていく必要

#### 拡散型から集約型の都市構造への転換

- 本市では、無秩序な市街地の拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積させる「集約型都市構造」への転換をめざしている。

都心や拠点地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化に取り組む必要

#### [都市全体]

**集約型都市構造を支える公共交通体系**  
(高齢社会への対応、マイカー依存の是正)

高齢者をはじめとする市民が過度に自動車に頼ることなく生活できる集約型都市構造の実現に向けて、それを支える公共交通体系の構築をめざす。

#### <取組方針>

1 都心と拠点地区を連携強化する公共交通ネットワークの形成

#### 都心への交通アクセス向上

- 多くの来訪者を本市に引き寄せることは、都市の活性化にとって重要な課題であり、都心への交通アクセスの向上等を図る必要。
- 他の都市に比べ、主要 JR 駅から都心までの所要時間が長い。

公共交通による都心へのアクセス強化や回遊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」として都心の魅力づくりを支える交通環境の構築に取り組む必要

#### 路面電車の定時性・速達性の確保

- 運行時間の概ね5割が停止時間で占められ、定時性・速達性に課題。

交通信号や交通渋滞等の影響を受け、定時性・速達性に課題があることから、公共交通サービスを充実・強化し、利便性向上に取り組む必要

#### 都市の魅力づくりへの貢献

- 公共交通を利用して都心へ買物や私用で訪れる人は、滞在時間が長い傾向にある。
- 都心のにぎわいを創出する上で、公共交通の利便性向上は有効。

公共交通による都心へのアクセス強化や回遊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」として都心の魅力づくりを支える交通環境の構築に取り組む必要

#### [都心]

**都心の魅力づくりを支える公共交通体系**

「都市の顔である」都心の魅力を高め、都心への来訪者の誘因を図るため、都心の魅力づくりを支える公共交通体系の構築をめざす。

2 デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化

#### 依然として多い中区への交通需要

- 各区の発生集中量は、人口が増加している安佐南区などでは増加しているが、旧市内の中区、東区などでは減少。
- また、依然として中区と周辺区との流動は多い。

郊外部相互の交通需要の増加、依然として多い都心部への交通需要など、各地域の特性や課題に応じて、効率的な公共交通サービスを提供していく必要

#### 都心のバスの過密

- 都心にバスが乗り入れ、過密状態となっており、定時性、速達性に課題。

都心の過密状態の課題に対応し、利便性を確保しつつ、効率的な公共交通サービスを提供していく必要

#### [デルタ市街地]

**効率的なサービスを提供する公共交通体系**

路面電車やバスなど公共交通が充実しているデルタ市街地において、効率的なサービスを提供する公共交通体系の構築をめざす。

3 デルタ内の移動の円滑化

#### 郊外部における公共交通の確保

- 特に郊外の公共交通サービスが十分に行き届いていない地域において、公共交通の確保は重要な課題。

路線バスの安定的・継続的な維持や、路線バスのサービスが提供されていない郊外の団地など生活交通の不便な地域での移動手段の確保など、地域における生活交通の確保に向けて取り組む必要

#### [郊外部]

**安定的・継続的なサービスを提供する公共交通体系**

郊外部の地域特性に応じて、安定的・継続的なサービスを提供する公共交通体系の構築をめざす。

4 持続可能な生活交通の確保

公共交通の充実・強化

## 2 公共交通ネットワークの形成イメージ

前ページで整理した「公共交通体系づくりに向けた取組方針」に基づき、本市がめざす公共交通体系を構築するためには、比較的多くの需要や長いトリップに対応する基幹的公共交通機関と、それを補完する役割を担う公共交通機関との連携や分担が機能的に行われるような効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成が不可欠である。

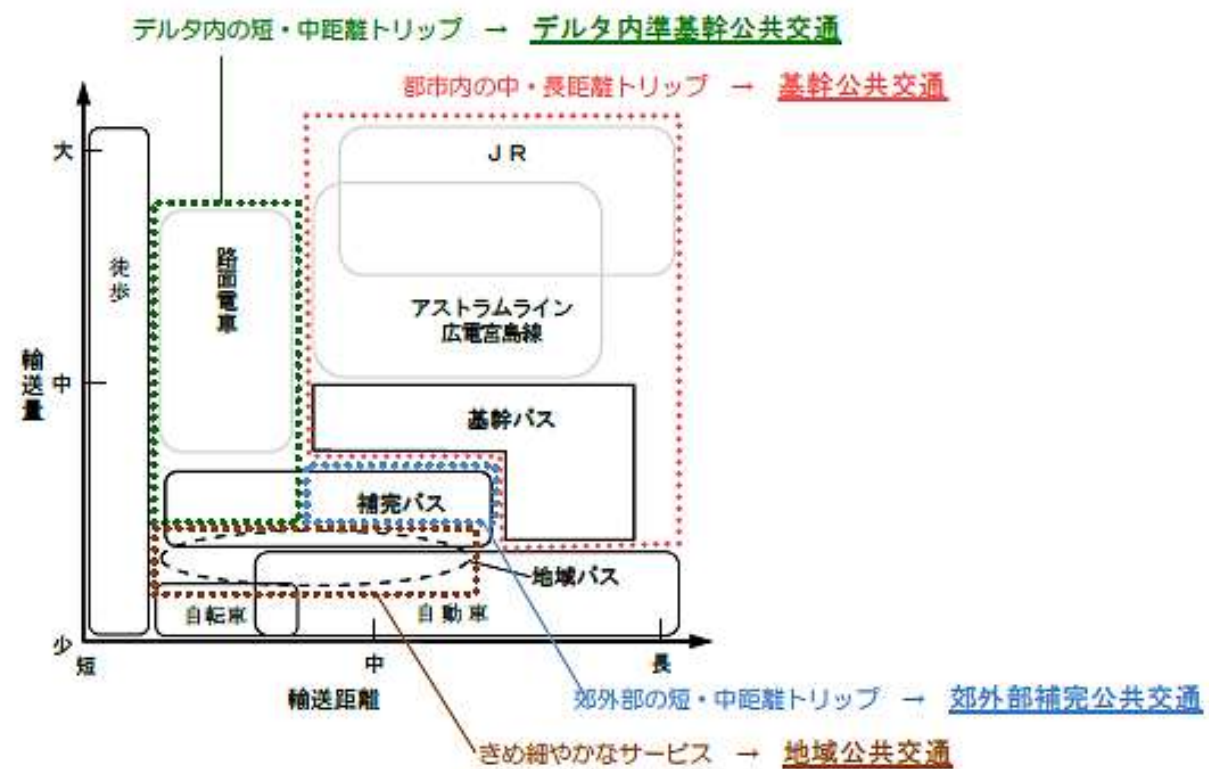
このため、本市における各公共交通機関の特性（輸送量・輸送距離）を踏まえ、「基幹公共交通」、「デルタ内準基幹公共交通」、「郊外部補完公共交通」、「地域公共交通」に機能分類し、それらを交通結節点で結ぶ階層性のある公共交通ネットワークの形成をめざす。

### (1) 各公共交通機関の特性とそれを踏まえた機能分類

- 都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ都市内の中・長距離トリップは、大量輸送機関である「JR」、中量輸送機関である「アストラムライン」、「広電宮島線」、軌道系交通機関に準ずる「**基幹バス**」が主要な役割を担う。  
→ **基幹公共交通**
- デルタ内の短・中距離トリップは、「路面電車（LRT）」、「**都心アクセス補完バス**」が主要な役割を担う。  
→ **デルタ内準基幹公共交通**
- 郊外部の短・中距離トリップは、「**郊外部アクセス補完バス**」が主要な役割を担う。  
→ **郊外部補完公共交通**
- きめ細やかなサービスは、「**地域バス**」が主要な役割を担う。  
→ **地域公共交通**

#### ■バスの分類

- 「**基幹バス**」 軌道系に準ずるような基幹的な路線  
 「**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）や、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）の路線  
 「**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）

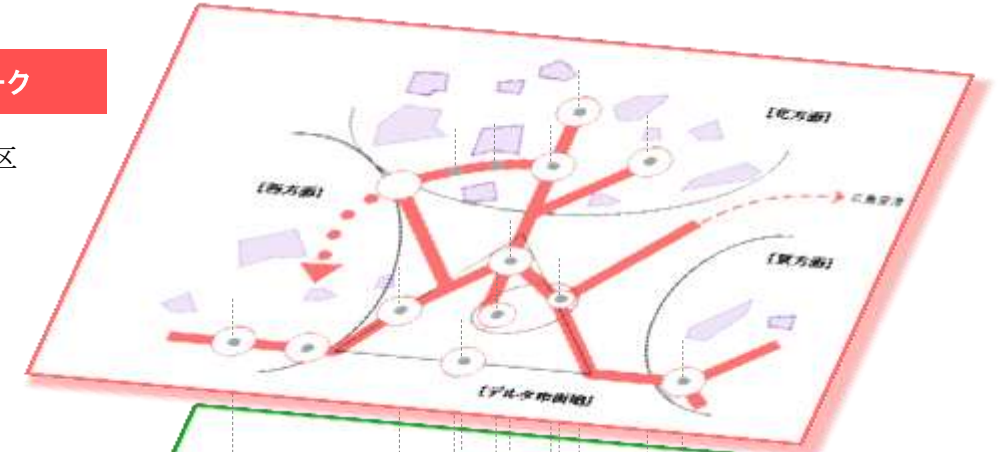


### (2) 階層性のある公共交通ネットワークの形成イメージ

#### 基幹公共交通ネットワーク

都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶネットワーク

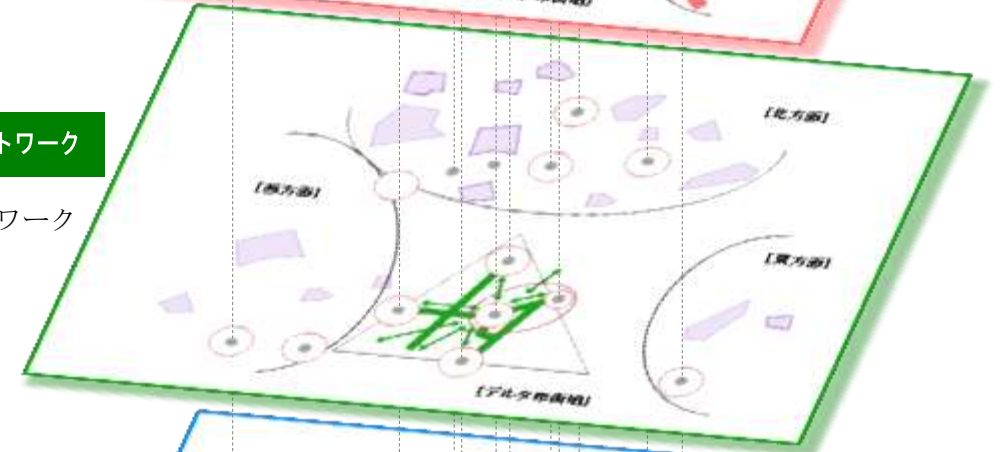
- JR
- アストラムライン
- 広電宮島線
- 基幹バス



#### デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

デルタ内におけるネットワーク

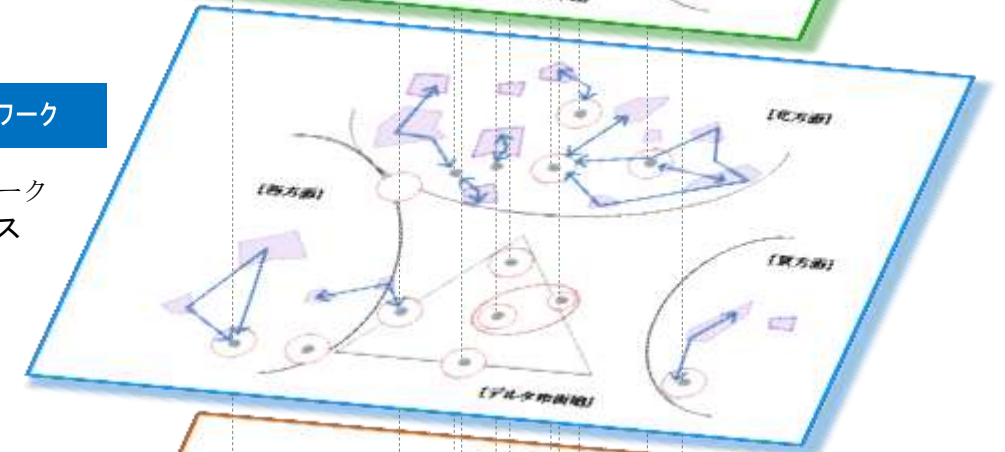
- 路面電車（LRT）
- 都心アクセス補完バス



#### 郊外部補完公共交通ネットワーク

郊外部におけるネットワーク

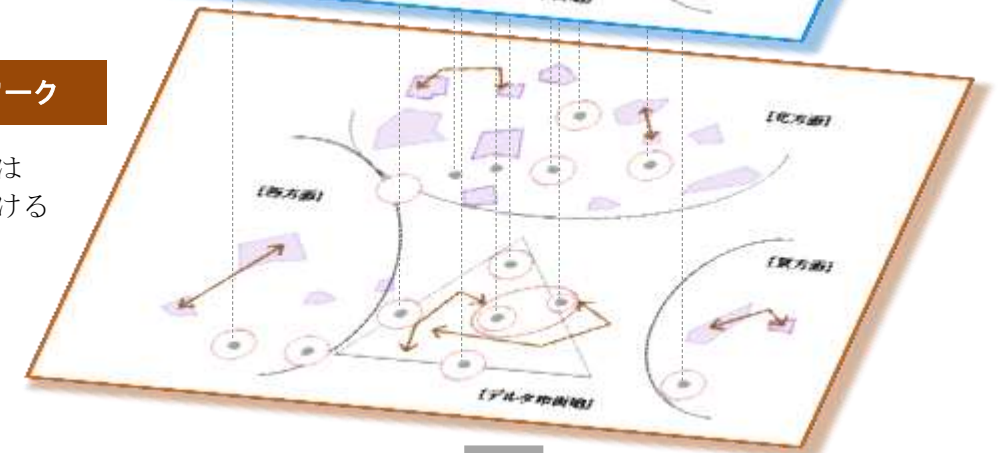
- 郊外部アクセス補完バス



#### 地域公共交通ネットワーク

上3つのネットワークではカバーできない地域におけるネットワーク

- 地域バス



※公共交通ネットワークをイメージとして記載したものであり、具体的な路線を特定するものではない。

効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

### 3 広島都市圏におけるバス交通の現状

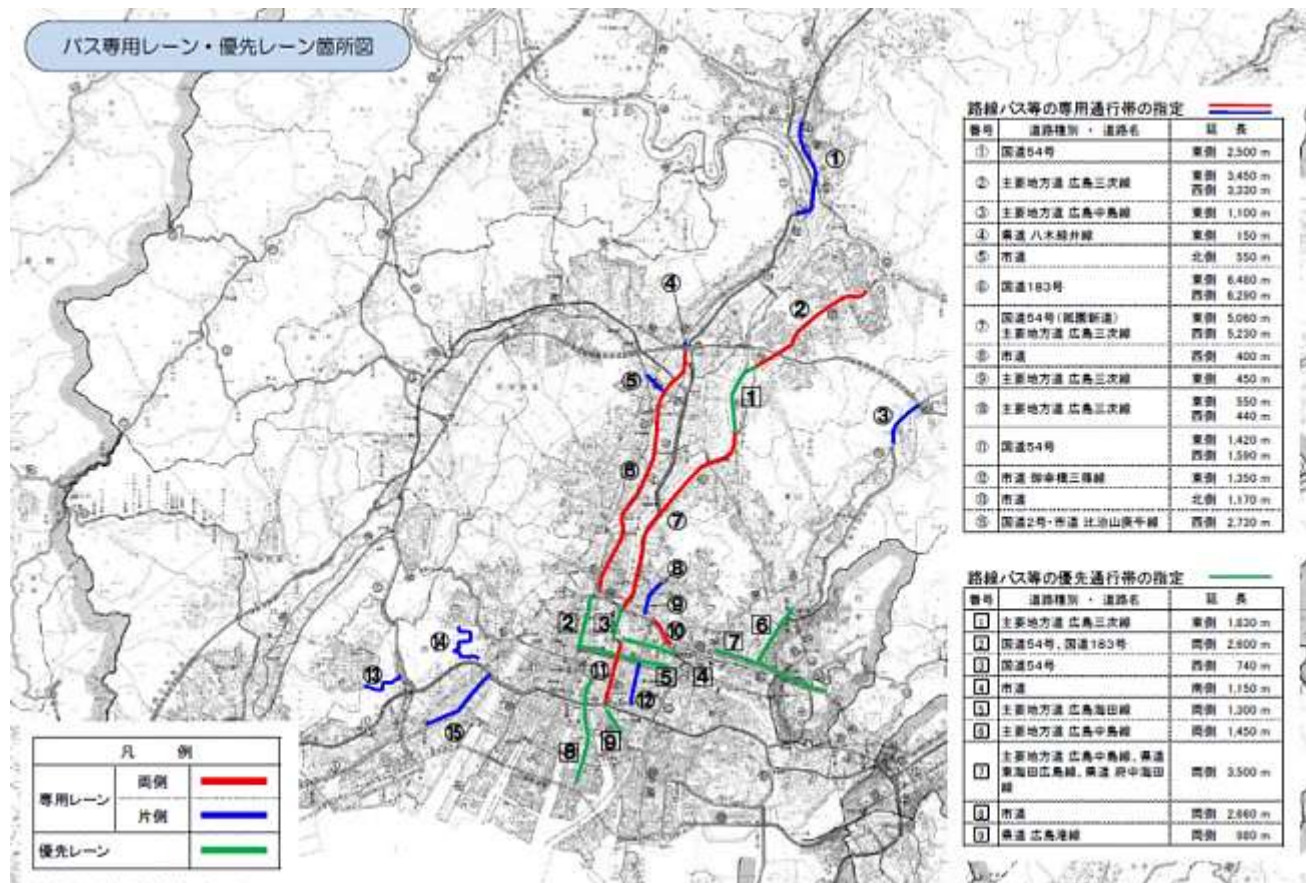
#### (1) 都心と拠点地区を連携強化する公共交通ネットワークの形成

基幹交通の役割を担っているバスについては、高速道路利用、バス専用レーン、急行便の導入などにより、一定の定時性、速達性は確保されているものの、路線によっては、渋滞による影響を受けるとともに、急行便の便数が少なく、他の公共交通利用に比べ割高となっている。

高陽方面から都心への所要時間	一般バス (下深川駅前－紙屋町 (広島バスセンター)) [3本/ピーク1時間]	急行バス(※1) (下深川駅前－紙屋町 (広島バスセンター)) [3本/ピーク1時間]	J R 芸備線 (下深川駅－紙屋町) [4本/ピーク1時間]
	36分	30分	23分+3分+14分=40分(※2)
高陽方面からの運賃(下深川駅前⇒紙屋町)	バス(急行バス含む)		J R 芸備線
	440円		230円+150円=380円(※2)

※1 下深川駅前⇒紙屋町(広島バスセンター)の急行バスの便数は4便/日  
 ※2 広島駅・紙屋町間は路面電車利用(乗り換え時間も加算)

美鈴モール⇒ 広島バスセンター 所要時間	朝ピーク	オフピーク	所要時間の差
	31分	25分	6分



#### (2) デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化

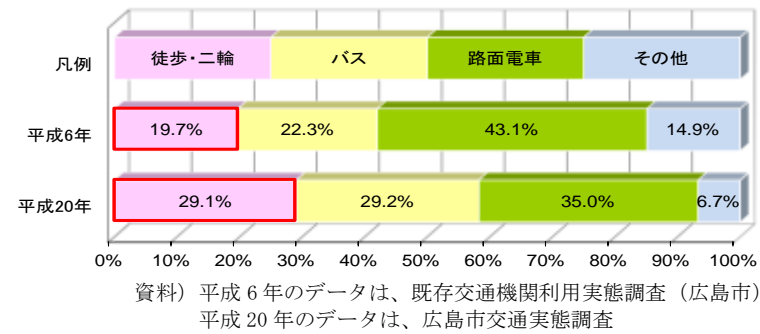
比較的距離が長く、バスの柔軟性を活かし、急行便を導入している「西広島駅⇄都心」の利用率が高い。

一方で、「横川駅・広島駅⇄都心」は、路面電車の利用が多い状況。

広島駅においては、降車バスが広場になく乗継に時間を要するなど、交通拠点によっては、乗継に不便な状況となっている。交通拠点における交通機関相互の乗継利便性を確保する必要がある。

- ・ JR 広島駅から紙屋町・八丁堀地区を目的地とするトリップは、平成6年と比較すると、徒歩・二輪が増加している。

JR 広島駅降客の交通機関分担(紙屋町・八丁堀地区方面)

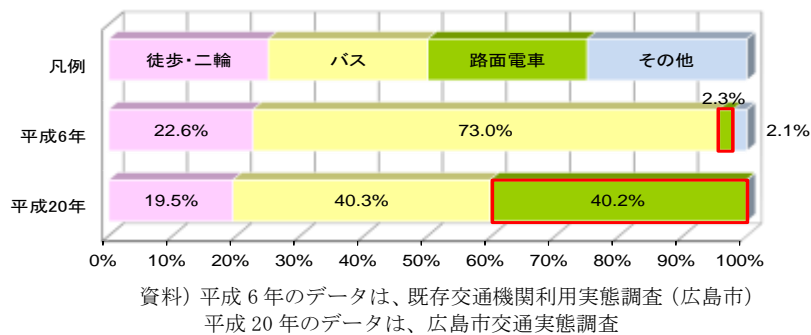


JR 広島駅⇒紙屋町バス・路面電車比較

交通機関	運賃	所要時間
バス	150円	7分
路面電車	150円	14分

- ・ JR 横川駅では、平成6年と比較すると、路面電車利用が約38ポイント増加しており、都心便の運行などの効果であると考えられる。

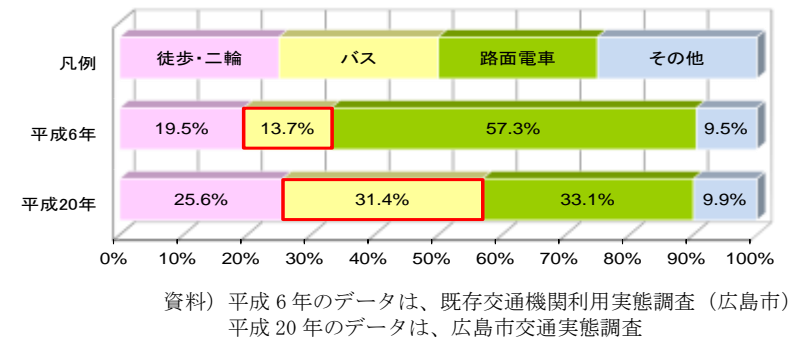
JR 横川駅降客の交通機関分担(紙屋町・八丁堀地区方面) JR 横川駅⇒紙屋町(広島バスセンター)バス・路面電車比較



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

- ・ JR 西広島駅では、平成6年と比較すると、バス利用が約18ポイント増加しており、通勤用急行便の運行などの効果であると考えられる。[図表-18]

JR 西広島駅降客の交通機関分担(紙屋町・八丁堀地区方面)



JR 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	14分(急行)
路面電車	150円	26分

### 広島駅における乗継時間

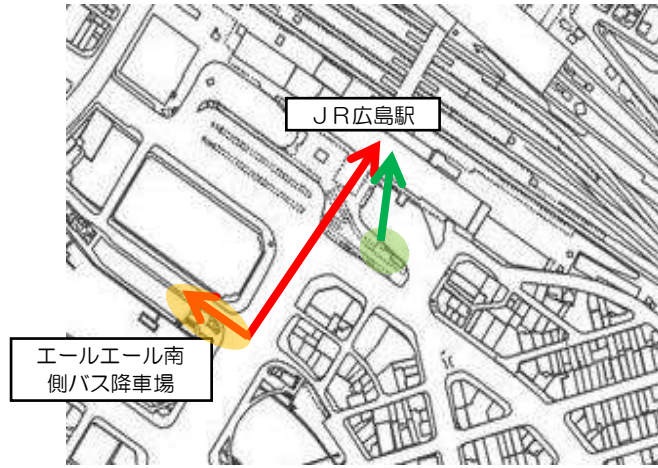
- JR 広島駅においては、駅周辺にバス停が分散し、乗り継ぎが不便な状況となっている。

#### 交通機関別の JR への乗り継ぎ距離・時間

交通機関	移動距離	移動時間
バス	約 280m	約 4.5分
路面電車	約 80m	約 1分

※バスの乗り継ぎはエール・エール南側バス降車場から JR 広島駅 1 階改札口間で換算した。

#### バス降車場から JR 広島駅までの乗り継ぎ経路



### (3) デルタ内の移動の円滑化

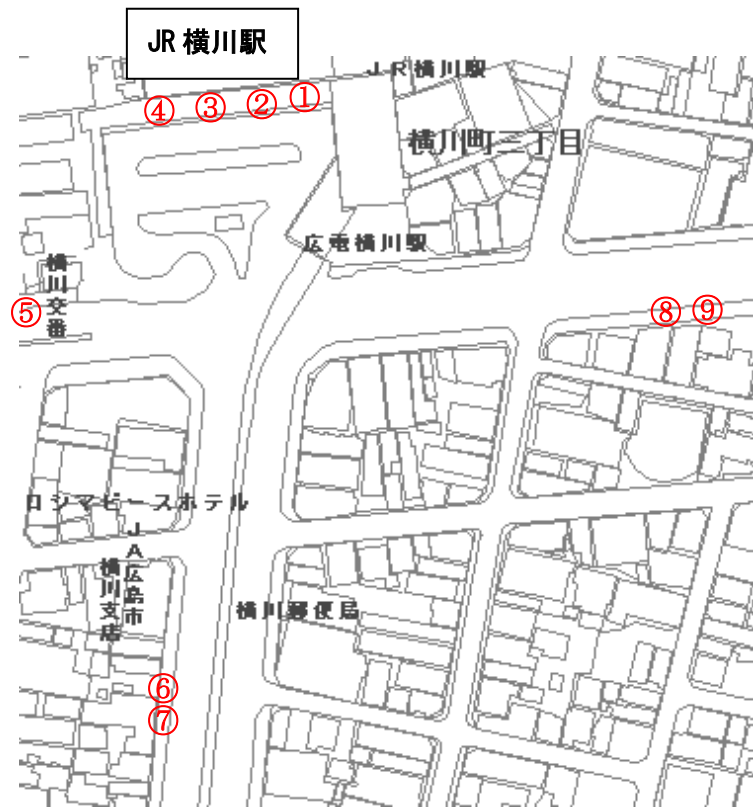
多くの路線が紙屋町・八丁堀地区に乗り入れ、過密状態となっている一方で、デルタ市街地の一部では、バスサービスが受けにくい地区やサービスレベルが低い地区が存在する。

#### 八丁堀バス停及び本通りバス停を経由するバスの便数（平成 25 年 5 月）

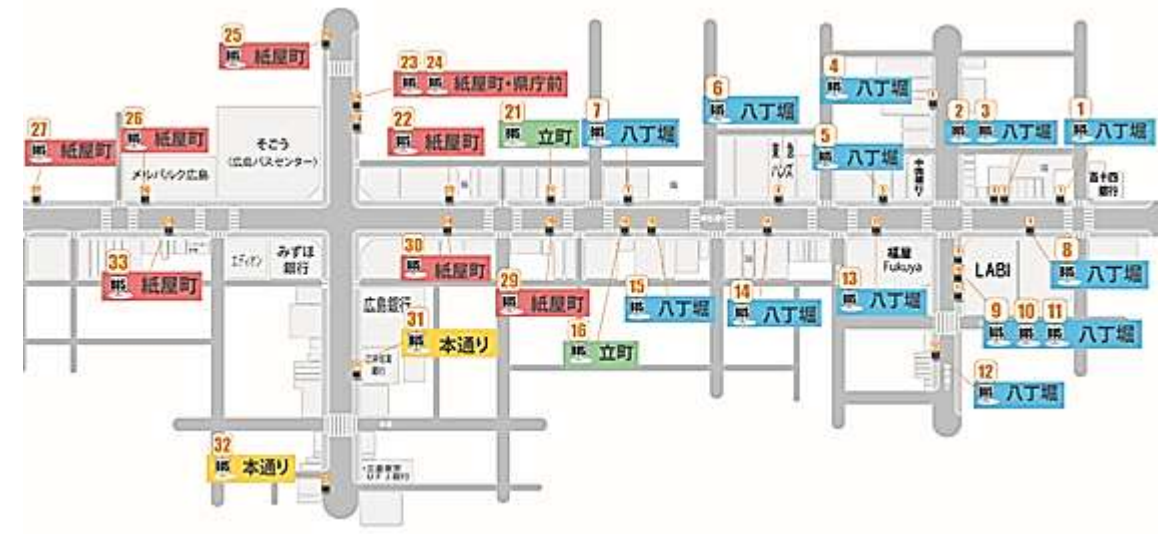
区分	終日	ピーク時間帯の 1分当たりの便数 (午前7時～8時)	運行事業者数
①八丁堀バス停(福屋北側)を経由する便数 (②の重複便あり)	約 3,700 便	約 11 便/分	7 事業者
②本通りバス停を経由する便数 (①の重複便あり)	約 1,700 便	約 5 便/分	4 事業者

### 横川駅における都心方面のバス停の場所と便数

紙屋町方面				
バス停番号	バス事業者	主な経由地・行先	便数	運賃
①	中国JRバス	広島バスセンター行 紙屋町経由広島駅行 バスセンター経由高陽行	10	150円
②	広島バス	紙屋町・八丁堀経由 大学病院行	11	190円
④	広島電鉄	本通経由 仁保・向洋行 (朝ラッシュ時のみ)	3	
⑤		広島バスセンター行	14	
⑧	広島交通	広瀬・十日市・紙屋町経由 広島駅行	3	
		広島バスセンター行 広島バスセンター経由 広島駅行	19	
	広島電鉄	広島バスセンター行 広島バスセンター経由 広島駅行	7	
⑨	広島バス	紙屋町・八丁堀経由 広島駅・大州車庫行 紙屋町・本通経由 広電本社前行	7	
路面電車	広島電鉄		6	150円



### 都心のバス停設置状況



紙屋町バス停 ⇒ 8か所 八丁堀バス停 ⇒ 15か所

横川駅方面					
バス停番号	バス事業者	主な経由地・行先	便数	運賃	
①	中国JRバス	横川駅行 森城団地経由大朝行	8	150円	
②	広島バス	紙屋町・八丁堀経由 横川駅行	15	190円	
③	広島電鉄	こころ団地・花の季台行	8		
⑥	広島交通	可部方面行	21		
		あさひが丘行	7		
⑦	広島バス	祇園大橋・三滝観音行	6		
路面電車	広島電鉄	紙屋町・本通経由 広電本社前行	8		150円

※紙屋町方面は、朝のピーク時（7時～8時）の便数を、横川駅方面は夕方（18時～19時30分）の便数を記載

混雑状況（本通り 31 番バス停：午前 8 時）



車内利用状況（八丁堀 13 番バス停：午前 8 時）

