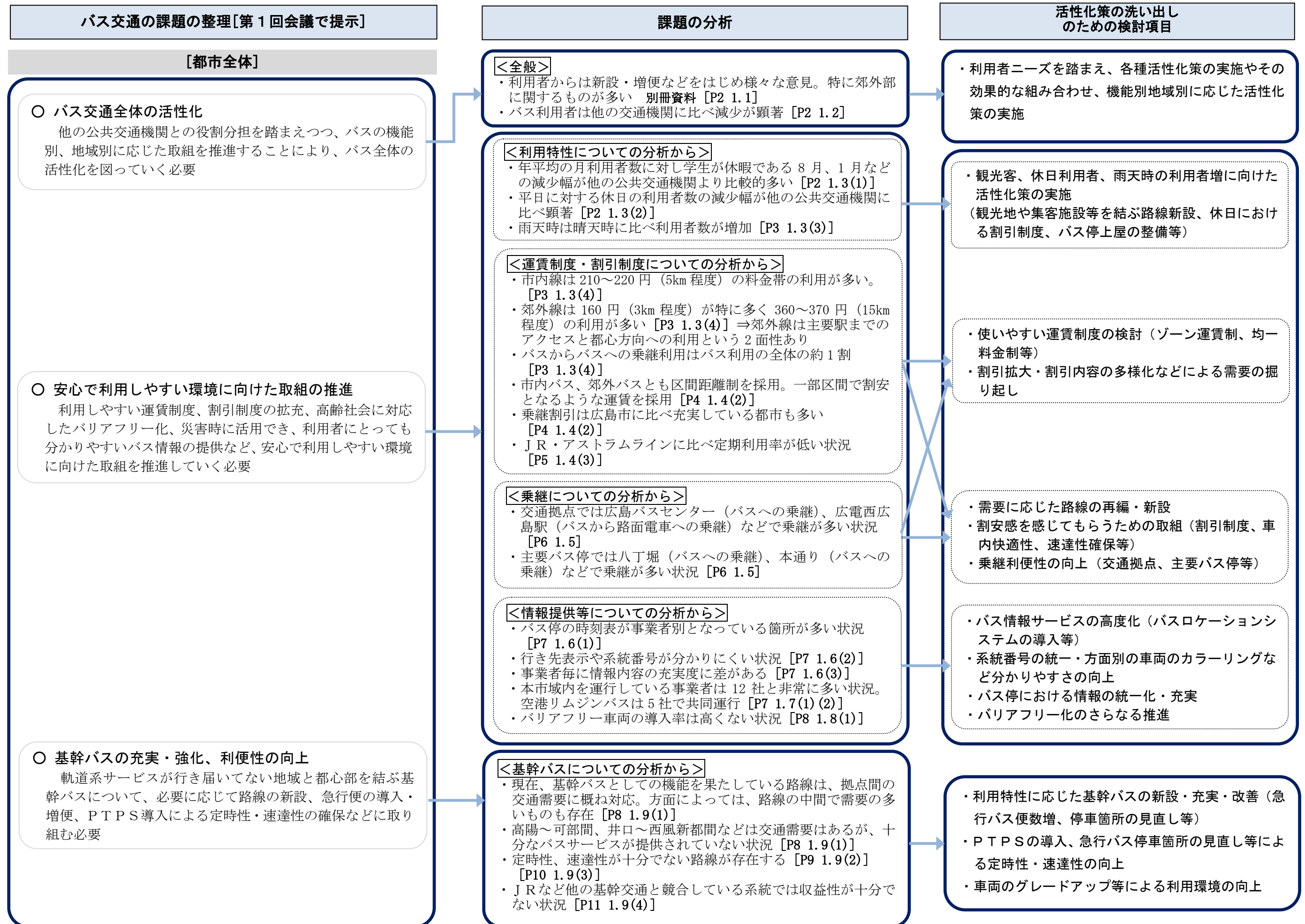


バス交通の課題分析及び検討項目



バス交通の課題の整理[第1回会議で提示]

[都心]

○ 都心アクセス性の向上

バス交通がアクセス性向上に有効な路線を中心に、デルタ周辺の交通拠点と都心を連結するバス路線の充実・強化を図る必要

○ 過密化の解消と分かりやすく利用しやすい路線への再編

紙屋町・八丁堀地区に集中する路線の再編・効率化や必要に応じたバス停の集約・再配置などを図り、分かりやすく利用しやすいバスネットワークを構築していく必要

[デルタ市街地]

○ バスサービスの十分でない地域の解消

都心の過密の解消による余剰車両を、十分なサービスが提供されていない他路線の増便に活用することなどにより、利便性の向上を図る必要

○ デルタ周辺部の交通拠点の強化

必要に応じ、駅前広場の再整備などにより、バスと他の公共交通機関との乗継利便性を図る必要

課題の分析

<交通拠点から都心のアクセスから>

- ・広島駅からのアクセスでは朝ピーク時にはバスの利用が多いが、昼間時は路面電車の方が多い状況。ピーク時における急行バス等の運行によりバス利用の割合が増加 [P12 2.1(1)]
- ・横川駅からのアクセスでは都心までの速達性や運賃水準等からバス利用が多い状況 [P13 2.1(2)]
- ・西広島駅からのアクセスでは急行バスの運行により利用者が増加。ただし、オフピーク時や休日は便数が少ない状況 [P14 2.1(3)]

<都心のバス状況から>

- ・多くの路線が紙屋町～広島駅間に集中しているが乗車率は高いとは言えない状況 [P15 2.2(1)]
- ・乗継の多いバス停としては、本通り、紙屋町、八丁堀等 [P16 2.2(2)1]
- ・同じ名称のバス停が複数存在し、同じ行先に複数のバス停からバスが運行している状況 [P17 2.2(2)2]
- ・バスセンターの発着には余裕があるとともに、乗継は時間がかかり、乗継場所などについて来訪者等には分かりづらい状況 [P19 2.2(3)]

<デルタ市街地のバス状況から>

- ・バス利用不便地区(宇品東地区、丹那・黄金山地区、東雲地区)が存在 [P21 3.1(1)]
- ・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、中広地区や観音地区などにおいては十分な便数がサービスされていない地区が存在 [P22 3.1(1)]
- ・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(中広・都心間等) [P22 3.1(2)]

<各交通拠点の現状から>

- ・広島駅: バス降車バースがJR駅から離れているなど乗継利便性が十分でなく、バス情報の提供が十分とはいえない状況 [P23 3.2(1)]
- ・横川駅: 郊外線バス停がJR駅から離れている状況 [P23 3.2(2)]
- ・西広島駅: バスバース数が他の交通拠点と比べ少なく、郊外線のバス停がJR駅から離れている状況 [P24 3.2(3)]

活性化策の洗い出しのための検討項目

- ・急行バスの新設・充実・改善(便数増、行先の追加、停車箇所の見直し等)
- ・休日やオフピーク時における利用特性等を考慮した上でのサービスの充実

- ・紙屋町・広島駅間のバス便数の適正化(路線再編、行き先の変更など)
- ・利用実態やバス停規模などを踏まえた紙屋町・八丁堀地区におけるバス停の再編・統合
- ・バスセンターの有効活用及び利便性向上(市内バス等の新設乗入れ、降車バースの活用、乗継案内の充実等)
- ・市内バスの乗継拠点となっているバス停の利便性向上

- ・紙屋町・広島駅間のバス便数の適正化による余剰を活用した路線の新設・再編

- ・広島駅・西広島駅における駅前広場の再整備
- ・駅周辺のバス停の移設による乗継利便性の向上
- ・乗継案内などバス情報の充実

