

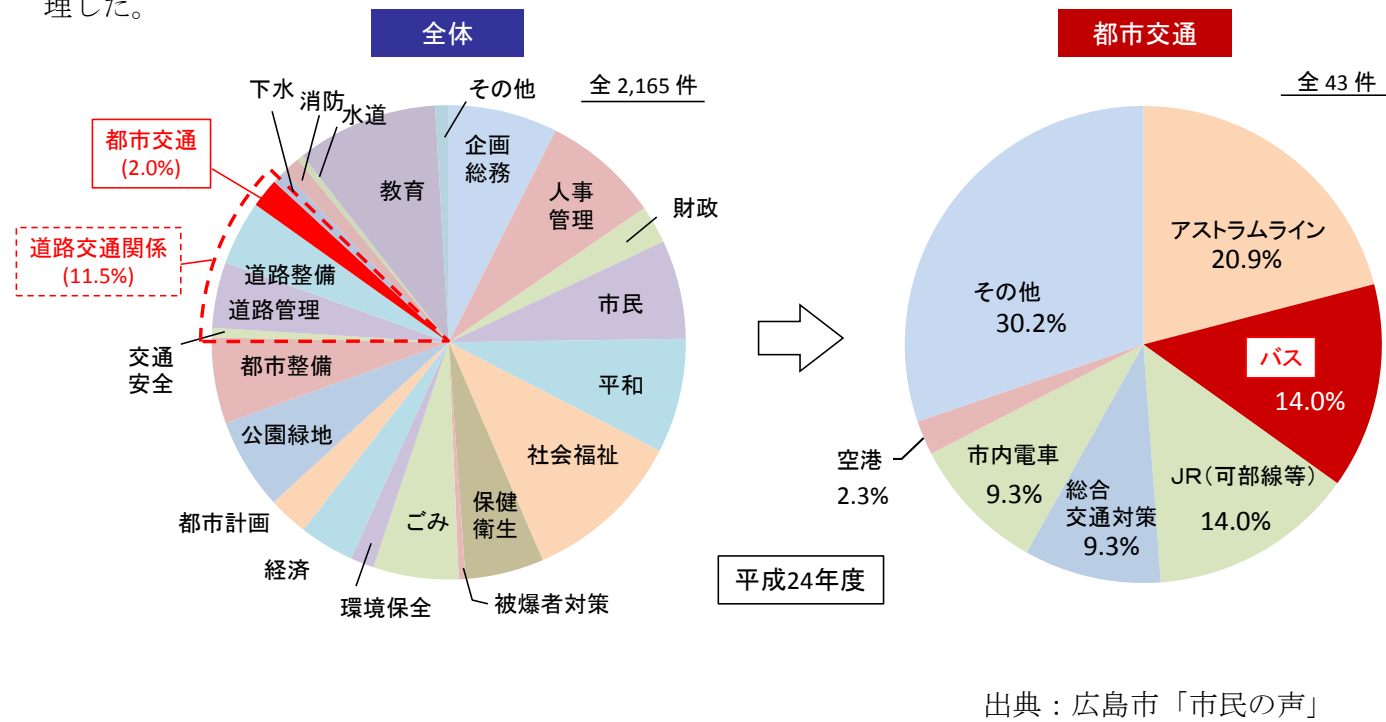
第2回広島都市圏バス活性化推進会議における委員意見についての対応状況について

(1) 「バス交通の課題の分析」に係る意見への対応状況

【バスに対する利用者の声の総数に関する意見】

1 バスに対する利用者の声は、例えば福祉など他の分野と比べて多いのか少ないのかということが分からない。(中村委員)

第2回推進会議で示したデータは、道路交通局都市交通部において把握している市民からの意見や要望書を整理したものであり、市全体の要望数について同様の整理をすることはできないため、広島市市民相談センターに寄せられた市民の声から、広島市全体への要望に対するバスの要望の割合について整理した。



道路交通に関連する意見としては、社会福祉など他の分野と比較し、特段多いとは言えない。しかしながら、公共交通機関別に見ると、バスについては、延伸計画を議論しているアストラムラインやJR可部線などと同程度の意見が寄せられている。

【バスセンターの利用状況に関する意見】

2 バスセンターについて、出発ホームだけで見るとまだ余裕があるという判断になるかもしれないが、ピーク時などは到着ホームの方が非常に混雑している状況もあるため、全体としてのバスセンターの実態を見た上で、どう活用するかということを検討したら良いのではないかと。(加藤委員)

バスセンターにおける朝ピーク時の到着便数について、以下のとおり調査を実施した。

調査概要

○ 調査日

平成26年5月13日(火) 天候：晴れ

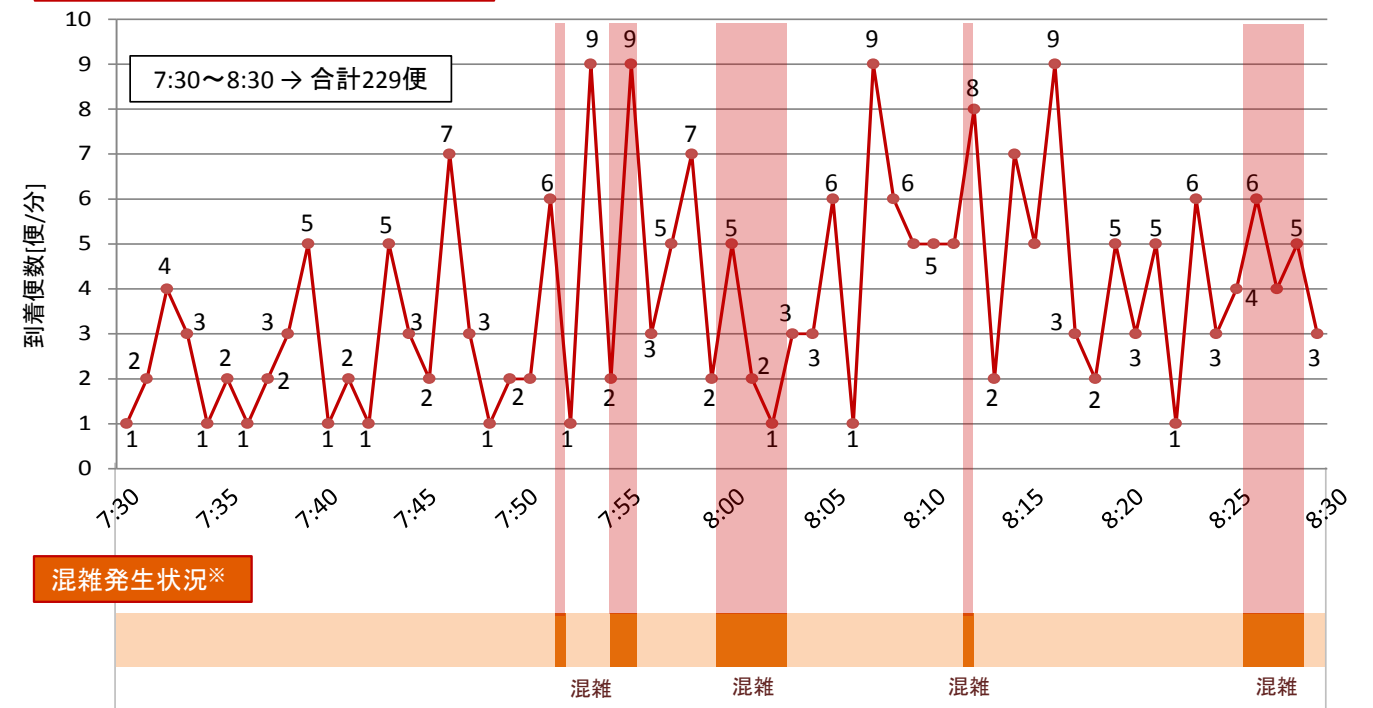
○ 調査項目

・1分ごとの到着便数

・混雑発生状況\*

\*混雑発生状況とは、使用中のバスの空きの待つバスが発生している状態をいう。この場合、必ずしも全てのバスが埋まっているとは限らない。

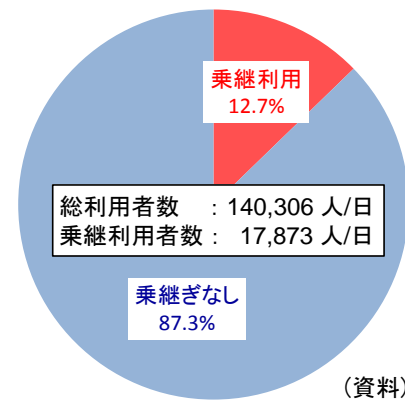
平日朝ピーク時の到着便数(1分ごと)



ピーク時においては1分あたり最大で9台の到着便が乗り入れており、バスの到着が続いた際には、降車中のバスの後ろに、バスの空きを待つバスが発生するなど、混雑が確認された。ただし、そのようなバスの空き待ちが発生していても、バスセンターの歩行者出口から離れたバスにおいて空気が確認されるなど、全ての降車バスが十分に活用されている状況ではなかった。

【乗継ぎに関する意見】

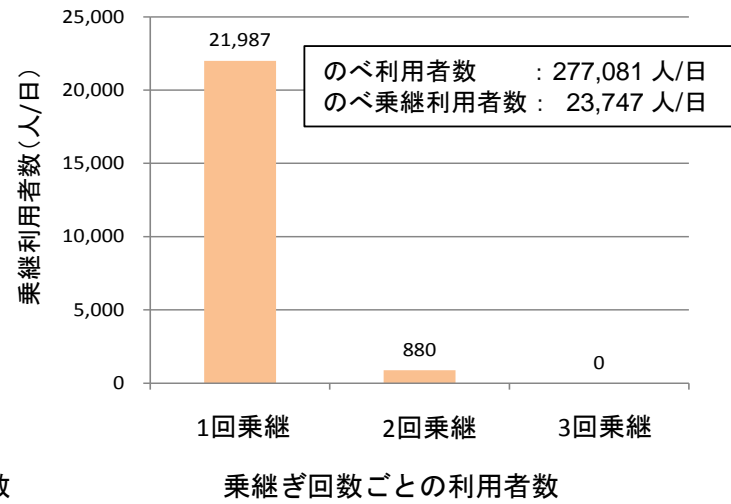
3 乗継ぎをしている利用者が多いのか少ないのか、傾向はよく分かるが何が問題なのか良く分からない。乗り継ぐべきところで乗り継いでいないというのが問題なのか、割と乗り継いだところがあったと評価するのか。(中村委員)



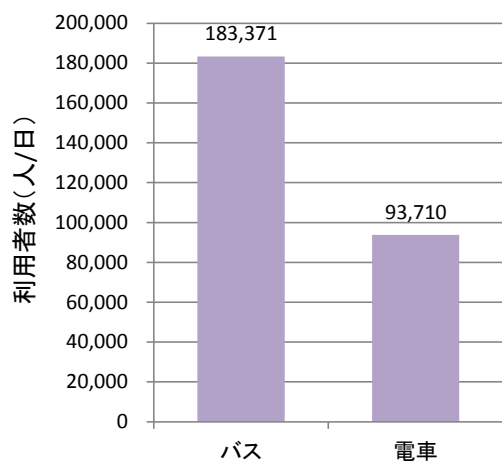
(資料)PASPY データ

※JR、アストラムラインとの乗継ぎは含まない

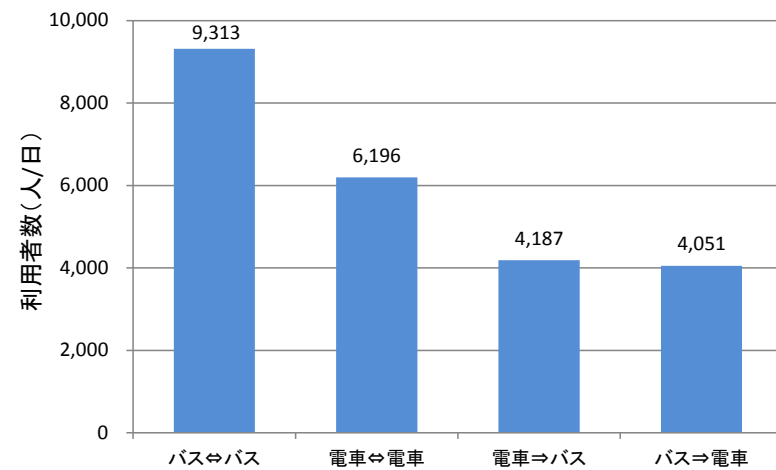
バス及び路面電車の利用者のうち  
バス又は路面電車へ乗継ぎを行った利用者数



- バス及び路面電車の利用者のうち、バス又は路面電車へ乗継ぎを行っている利用者は 12.7% となっており、多いとは言えない。(JR 及びアストラムラインとの乗継ぎデータはないため、バス⇄バス、バス⇄路面電車、路面電車⇄路面電車の乗継ぎを対象としている。)
- 2 回以上の乗継ぎはほとんど行われていないことから、広島都市圏においてバス又は路面電車を複数回乗継ぐことを前提とした交通ネットワークは利用者にとって抵抗感が大きいと考えられる。

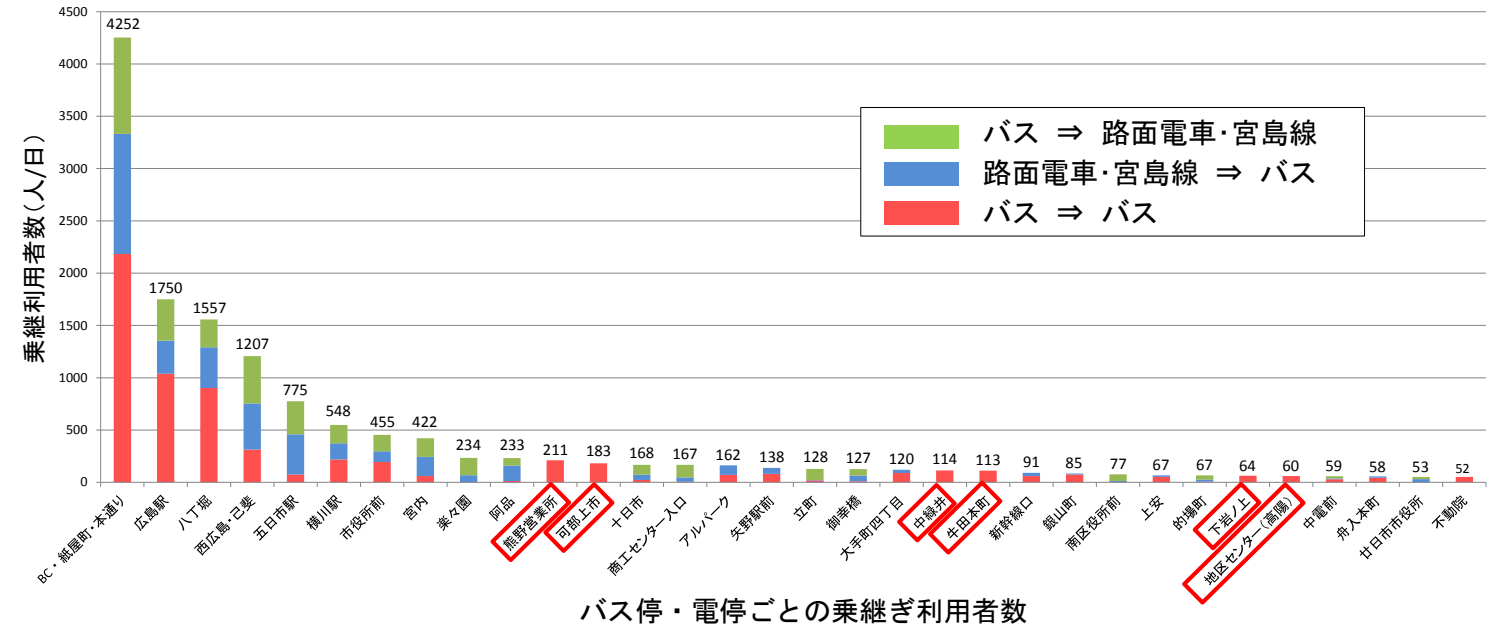


バス及び路面電車ののべ利用者数



バス及び路面電車の乗継ぎ状況

- バスの利用者数は路面電車の利用者数のおよそ 2 倍となっていることから単純な比較はできないが、バス同士の乗継ぎは、路面電車同士、路面電車とバスの乗継ぎと比較しても多くなっていることから、バスの乗継ぎを前提とした交通ネットワークの構築は十分に可能であると考えられる。



- バスや路面電車の乗継ぎについては、バスセンターや紙屋町、本通り周辺が中心となっているほか、広島駅や西広島駅、横川駅といったデルタ外縁部の交通結節点においても、乗継ぎ利用が多くなっている。
- 郊外部においては、デルタ外縁部と比較し乗継ぎ利用が少なくなっており、多くの路線が都心まで直通運行していることに起因しているものと想定される。一方、郊外の一部のバス停では、バス同士の乗継ぎも散見され、直通路線がないため、必要に応じて乗継ぎがされていることが確認できる。
- 広島駅や西広島駅と同程度の乗継利用者数を有する八丁堀は、相生通りを経由する路線と中央通りを経由する路線が交差しており、東西の交通と南北の交通の乗継地点となっていることが想定される。

乗継ぎの多い主要なバス停における待合環境の状況について

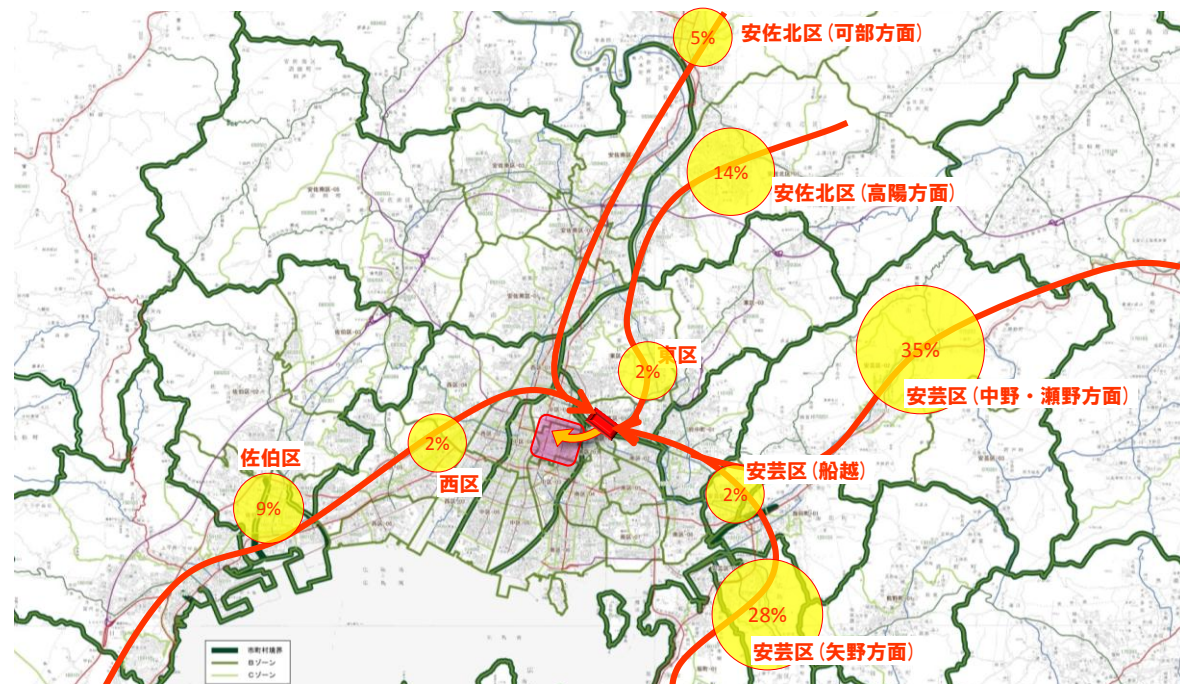
停留所	待合環境			乗継者数
	上屋	ベンチ	近隣商業施設	
熊野営業所	○	○	特になし	211
可部上市	上り	×	サンリブ可部店等	183
	下り	○		
中緑井	上り	○	フジグラン緑井等	114
	下り	○		
牛田本町	上り	○	特になし	113
	下り	×		
下岩ノ上	上り	○	マックスバリュ高陽店等	64
	下り	×		
地区センター(高陽)	上り	○	フジグラン高陽等	60
	下り	○		

- 乗継ぎの多い主要なバス停では、既に上屋やベンチなどの待合環境が整っているところが多いが、都心から到着するバス停には設置されていない場合が散見される。
- 近隣に大型商業施設があるバス停も多く、地区の拠点となっているところが多い。

【広島駅から紙屋町・八丁堀に乗り継ぐ利用者の来訪方面に関する意見】

4 広島駅での乗継利用者のうち、紙屋町・八丁堀に行く人が約4000人いるが、どの方面から広島駅へ来るのか分かれれば先の議論につながると思う。(川上委員)

平成20年交通実態調査データより、広島駅から紙屋町八丁堀方面へのバスに乗り継いだ利用者の、広島駅到達前の方面別に集計した。



JR山陽本線(東広島方面)、呉線、芸備線方面からの利用者の割合が高いことがわかる。

【バスセンターからの乗継利用者の最終目的地に関する意見】

5 広島バスセンターにおける乗継ぎ利用者の降車バス停周辺にどのような施設があるのかわかれば、こういった目的でバスを利用しているかなどが見えてくるのではないかと。(加藤委員)

次ページ以降に、バスセンター降車客のうち、乗継ぎを行った利用者の最終目的地となっているバス停、または電停をピーク時及びオフピーク時\*に分けて分析し、その目的地周辺にある主要な施設について整理した。

※ピーク時：7時30分～8時30分の間に、バスセンターから次の交通手段に乗り換えを行ったもの  
 オフピーク時：9時以降にバスセンターから次の交通手段に乗り継ぎを行ったもの

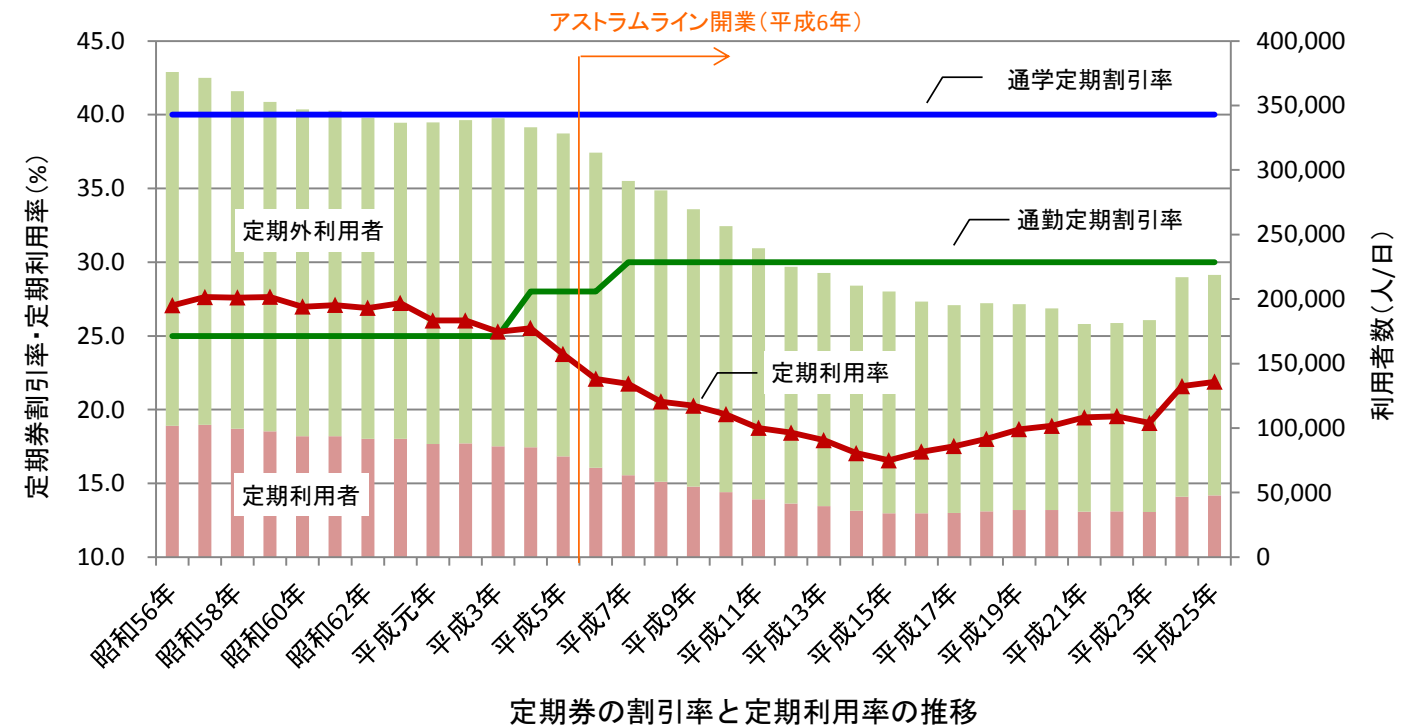
通勤・通学需要が主となるピーク時においては、市役所前が最も目的地として多く、その他には女学院前、広電本社前、御幸橋(修道学園最寄り電停)といった、広電沿線の事業所・学校に近いバス停・電停が多く利用されている。

オフピーク時においては、市役所前、鷹野橋、日赤病院前、広電本社前、皆実町六丁目といった広電沿線のほか、デパート等の商業施設が集積している胡町、八丁堀への利用も多くみられた。また、広島駅や横川駅、広島港といった交通拠点への移動も多くみられる。

【バスの定期利用に関する意見】

6 バスの定期利用は非常に少ないが、割引率は上がっているように思える。割引率の設定に応じて定期利用の状況は変化してきたのか、それにかかわらず減っているのか。(中村委員)

主なバス事業者の定期券割引率及び定期利用率の推移について以下のグラフのとおり整理した。



各バス事業者が通勤定期の割引率を引き上げた平成4年には、それまで微減傾向であった定期利用率が下げ止まっているが、その後は平成6年のアストラムライン開業などもあり、割引率を拡大しても、減少傾向に歯止めがかかっていない。

また、近年になってからは、定期利用者数自体は大きく変化していないが、バス利用者自体の減少に伴い、相対的に定期利用率が上昇している。

なお、平成24年以降は、呉市営バスが広島電鉄に移譲され、分析対象データに含まれたことで、利用者数や定期利用者数が増加している。

バス活性化に向けた具体的施策の検討にあたっては、これまでの推進会議で提示してきた分析内容や、今回提示した分析結果などを基に、現状の深掘りや施策の効果を検証するなどし、今後、絞り込みを行っていくこととする。