

第6回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：平成29年12月25日（月）13：30～

場 所：広島市役所本庁舎 14階 第7会議室

議 事 次 第

1 開 会

2 協議事項

バス再編に向けた取組状況について

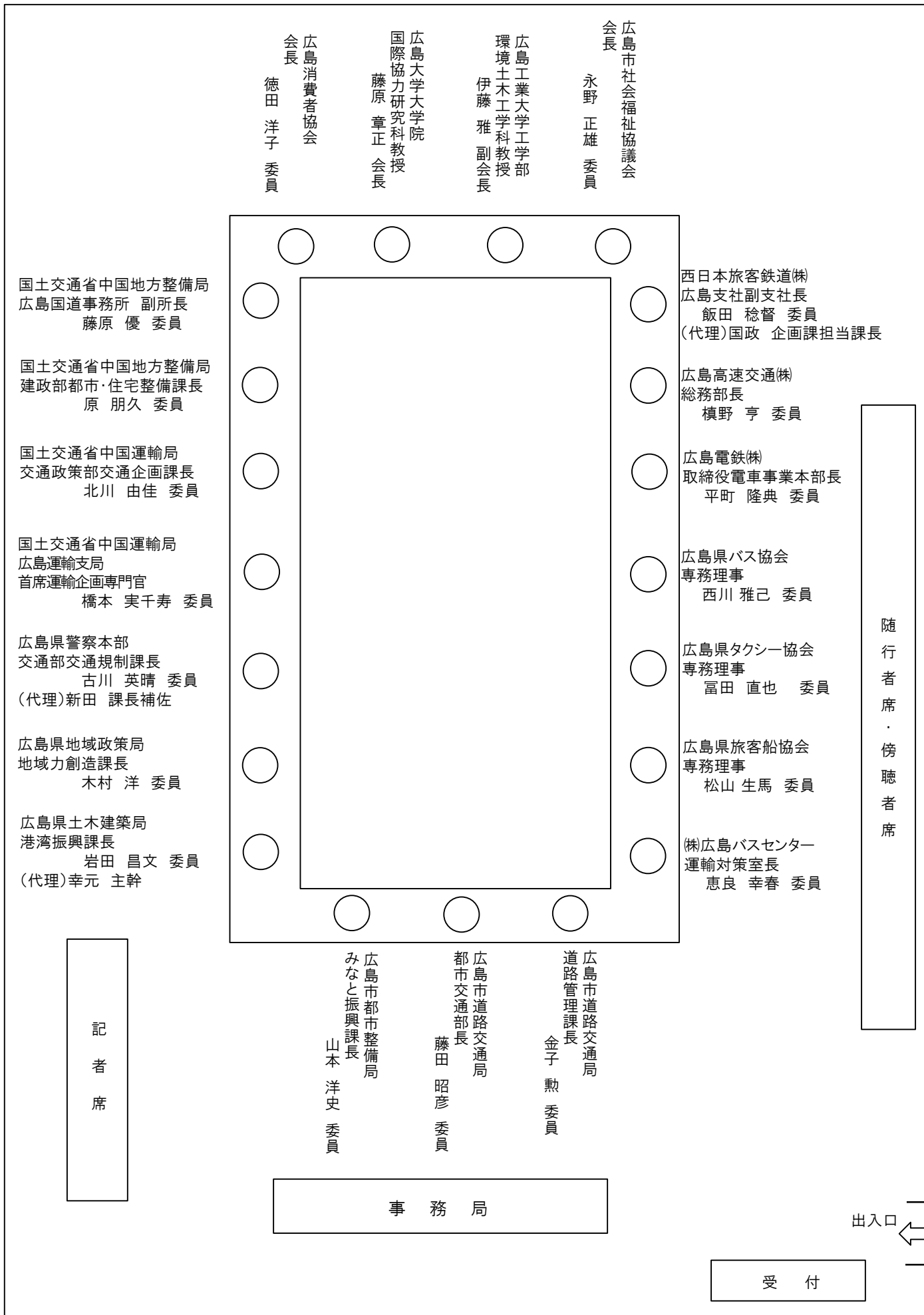
- ・広島市地域公共交通再編実施計画（第1版）（案）の概要

3 その他

4 閉 会

第6回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

平成29年12月25日(月) 13:30～
 広島市役所本庁舎14階第7会議室



広島市地域公共交通活性化協議会委員

平成 29 年 12 月 25 日現在

所 属・氏 名		備 考
広島大学大学院国際協力研究科 教授	藤原 章正 ◎	学識経験者
広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	伊藤 雅 ○	
広島市道路交通局 都市交通部長	藤田 昭彦	地方公共団体
西日本旅客鉄道(株)広島支社 副支社長	飯田 稔督	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 総務部長	槇野 亨	
広島電鉄(株) 取締役 電車事業本部長	平町 隆典	
広島県バス協会 専務理事	西川 雅己	
広島県タクシー協会 専務理事	富田 直也	
広島県旅客船協会 専務理事	松山 生馬	
(株)広島バスセンター 運輸対策室長	恵良 幸春	
広島国道事務所 副所長	藤原 優	道路管理者
広島市道路交通局 道路管理課長	金子 勲	
広島県土木建築局 港湾振興課長	岩田 昌文	港湾管理者
広島県警察本部 交通規制課長	古川 英晴	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 会長	徳田 洋子	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	原 朋久	その他の当該地方公共団体が 必要と認める者
中国運輸局 交通企画課長	北川 由佳	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	橋本 実千寿	
広島県地域政策局 地域力創造課長	木村 洋 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	山本 洋史	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局都市交通部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通計画担当課長)

配付資料一覧

- 資料 1 バス再編に向けた取組状況について
- 資料 2 広島市地域公共交通再編実施計画（第 1 版）（案）の概要
- 参考資料 バス停集約実証実験について

バス再編に向けた取組状況について

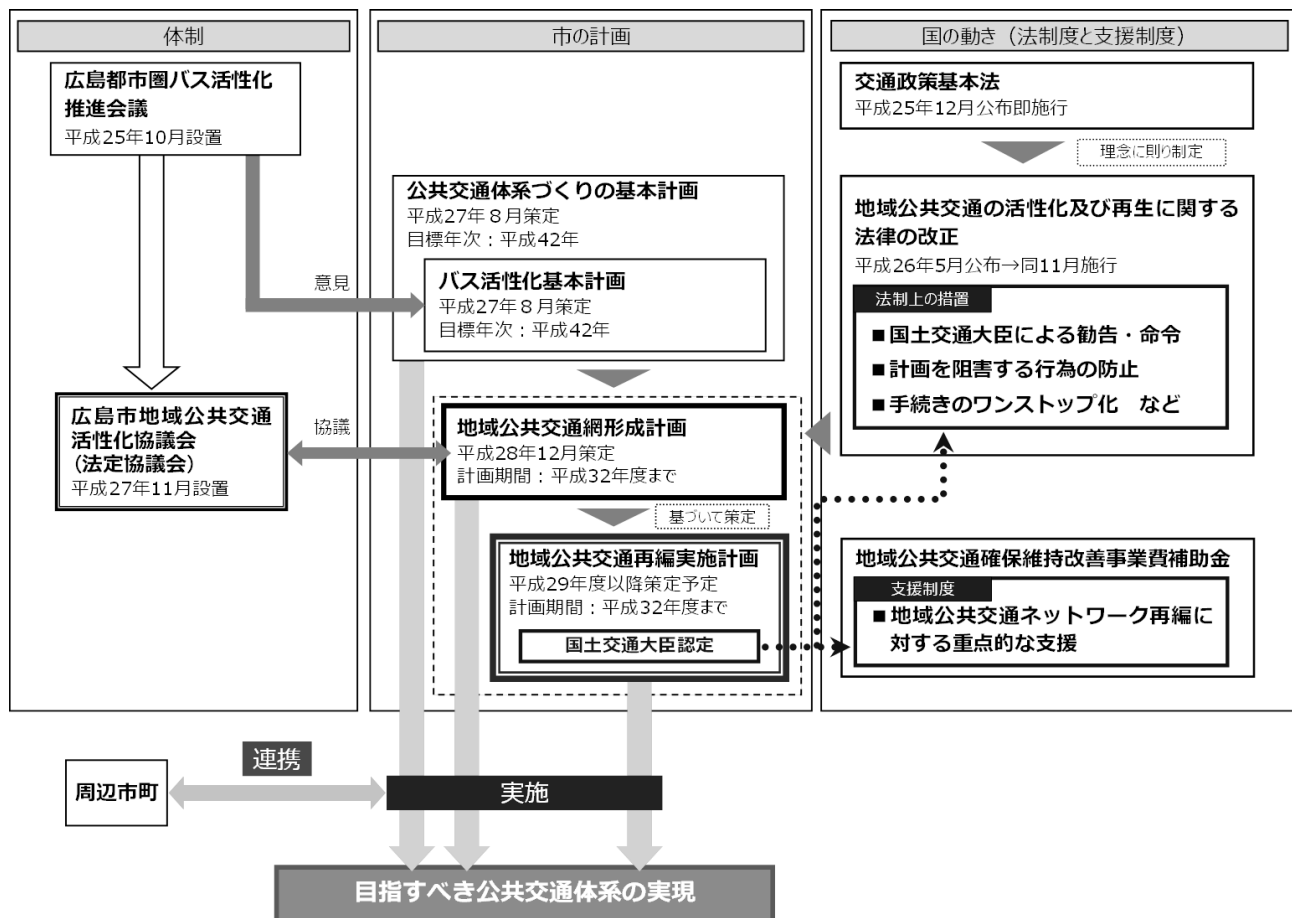
1 これまでの経緯

都心と拠点地区に多様な都市機能を集約し、公共交通等で連携した「集約型都市構造」を形成する上では、JRやアストラムライン、路面電車、バスなど公共交通の充実・強化が重要です。

こうしたことから、本市では、都市づくりの長期的展望に立った公共交通体系全体のあり方を示した「公共交通体系づくりの基本計画」を平成27年8月に策定しました。

この計画で位置付けた公共交通体系の実現を目指し、平成27年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく本協議会を設置し、協議会で議論を重ねながら、平成28年12月に法定計画となる「地域公共交通網形成計画」を策定し、様々な機能強化策を位置付けました。

形成計画策定後は、その実施に向け、交通事業者等と一体となって取り組んでいるところです。



2 バス再編に向けた取組状況

バスの再編については、都心部の過密化したバス路線の効率化を図り、それにより生じた余剰のバスをサービスレベルの低い地域等のバス路線にまわすとともに、郊外部等では、ネットワークの役割に応じながら、フィーダー化や、地域の実情に応じた乗合タクシーの活用等も含めた運行形態の見直しなどの再編に取り組むことにしています。

こうした基本的な考え方の下、まずは、多くの路線が集中し、過密化している都心部の取組からバス事業者等の関係者と協議調整を行ってきましたが、この度、形成計画に位置付けた「循環線」の具体的な内容について、概ね協議が整ったことから、「地域公共交通再編実施計画（第1版）」としてとりまとめ、同一区域内を営業する全ての交通事業者の同意取得の作業を進めています。

このほか、バス再編に向けた環境整備として、バスを乗り継いでも運賃が直通と同程度となる乗継割引や、複数のバス事業者間で共通定期の導入が可能となる交通系ICカードシステムの改修を進めており、また、都心部において、分散してわかりにくいバス停を集約するための実証実験にも取り組んでいます。

3 今後の進め方

循環線については、来春から運行できるよう、同一区域内を営業する全ての交通事業者の同意が得られ次第、国に認定申請を行います。

また、都心部以外の再編内容についても、内容が具体化した段階で、当協議会において説明する予定です。

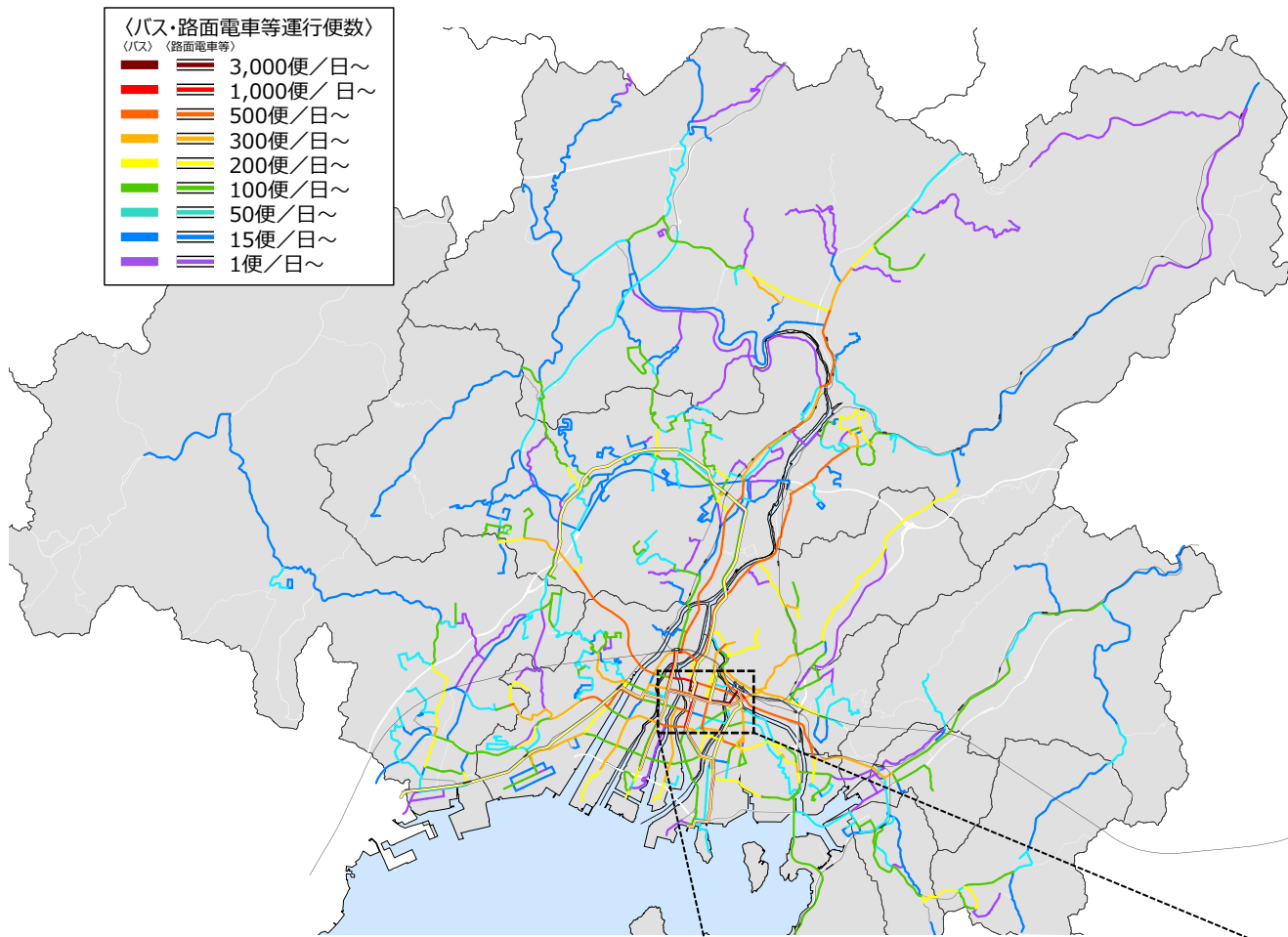
広島市地域公共交通再編実施計画 (第 1 版) (案) の概要

1 都心部における現状と課題

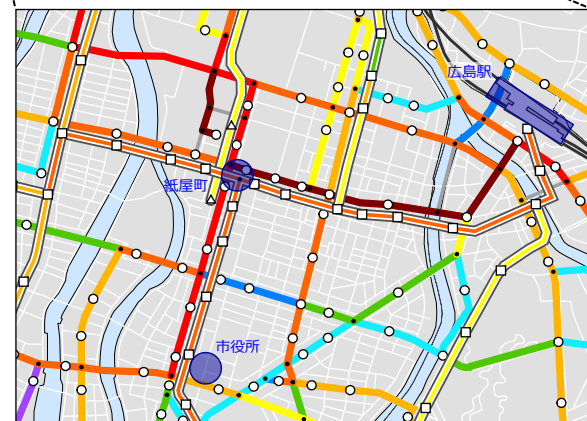
(1) バス路線の都心への乗り入れ状況

現在、郊外線を含む多くのバス路線が都心へ乗り入れており、都心部、特に、広島駅・紙屋町間では過密な状況となっている。

このうち最も便数が多い区間は、相生通り（紙屋町・八丁堀間）で、約 3,700 便ものバスが運行されている。



バス停の混雑状況

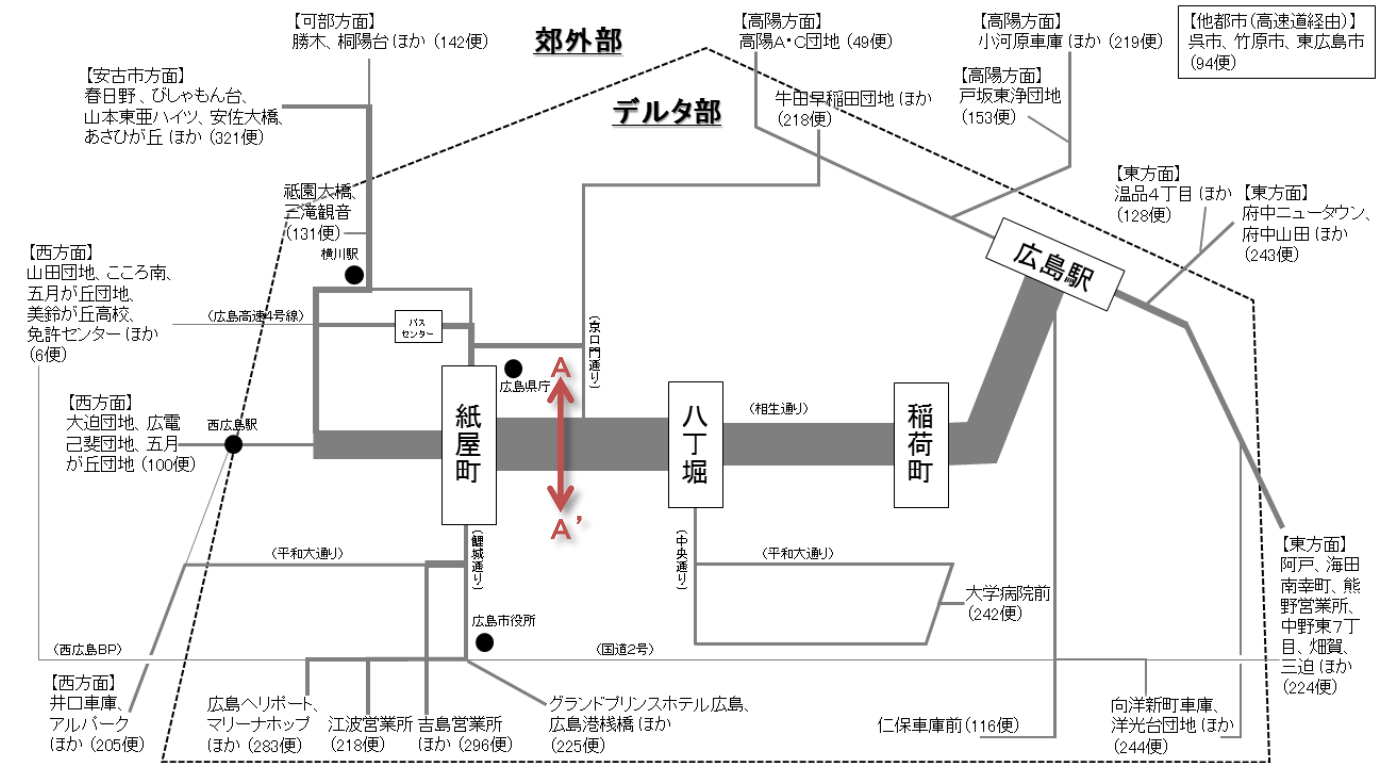


出典：広島市地域公共交通網形成計画

広島市内における主なバス路線の便数

(参考) 過密区間における方面別バス便数

■ 概略図



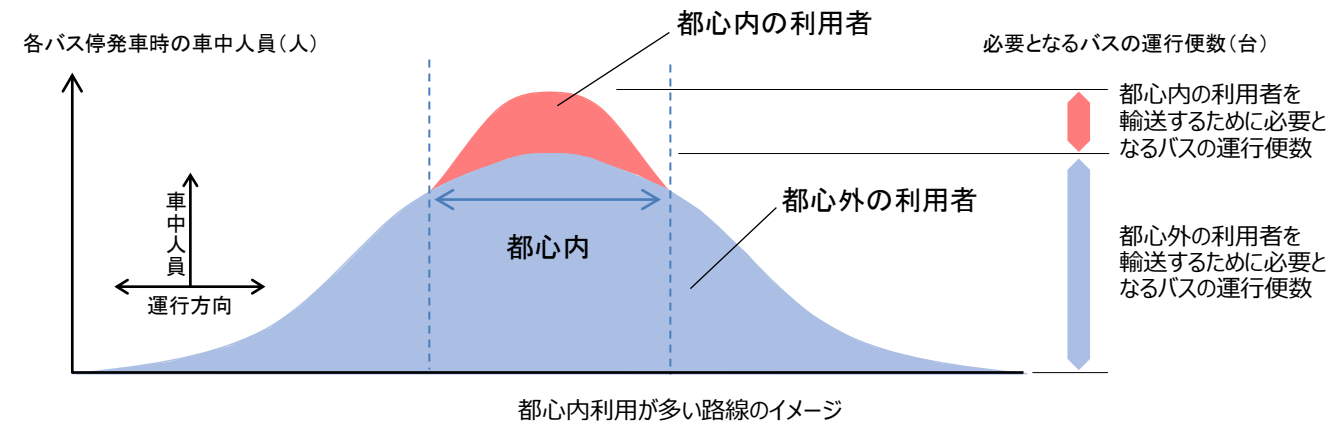
■ 方面別便数

方面	主な行先	便数 (A-A')	割合		
デルタ部	〔中区〕江波営業所、吉島営業所 〔東区〕牛田早稲田団地 〔南区〕グランドプリンスホテル広島、大学病院前、仁保車庫前、 広島港棧橋、向洋新町車庫、洋光台団地 〔西区〕祇園大橋、 広島ヘリポート、マリーナホップ、三滝観音	1,767便	48%		
郊外部	西方面	〔西区〕アルパーク、井口車庫、大迫団地、広電己斐団地、山田 団地 〔佐伯区〕こころ南、五月が丘団地、美鈴が丘高校、免許 センター	311便	8%	
	北方面	安古市方面	〔安佐南区〕春日野、びしゃもん台、山本東亜ハイツ 〔安佐北区〕あさひが丘、安佐大橋	321便	9%
		可部方面	〔安佐北区〕勝木、桐陽台	142便	4%
	高陽方面	〔東区〕戸坂東浄団地 〔安佐北区〕小河原車庫、高陽A・C団地	421便	12%	
東方面	〔東区〕温品4丁目 〔安芸区〕阿戸、中野東7丁目、畑賀 〔府中町〕府中ニュータウン、府中山田 〔海田町〕海田南幸町、三迫 〔熊野町〕熊野営業所	595便	16%		
他都市 (高速道経由)	呉市、竹原市、東広島市 ※山陽道や広島呉道路を経由	94便	3%		
計		3,651便			

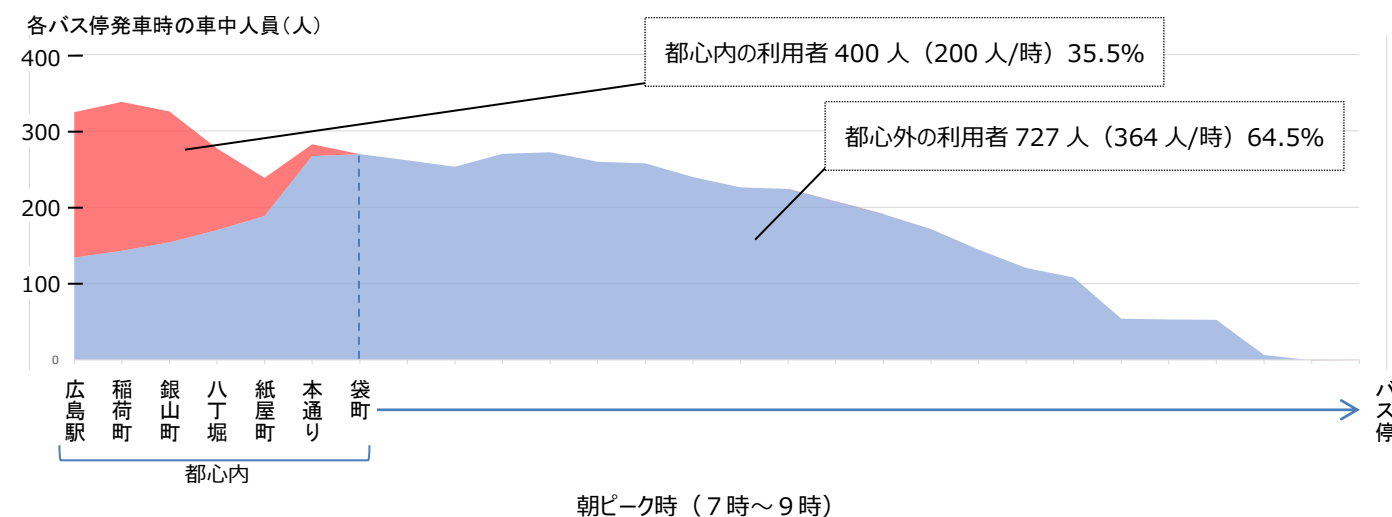
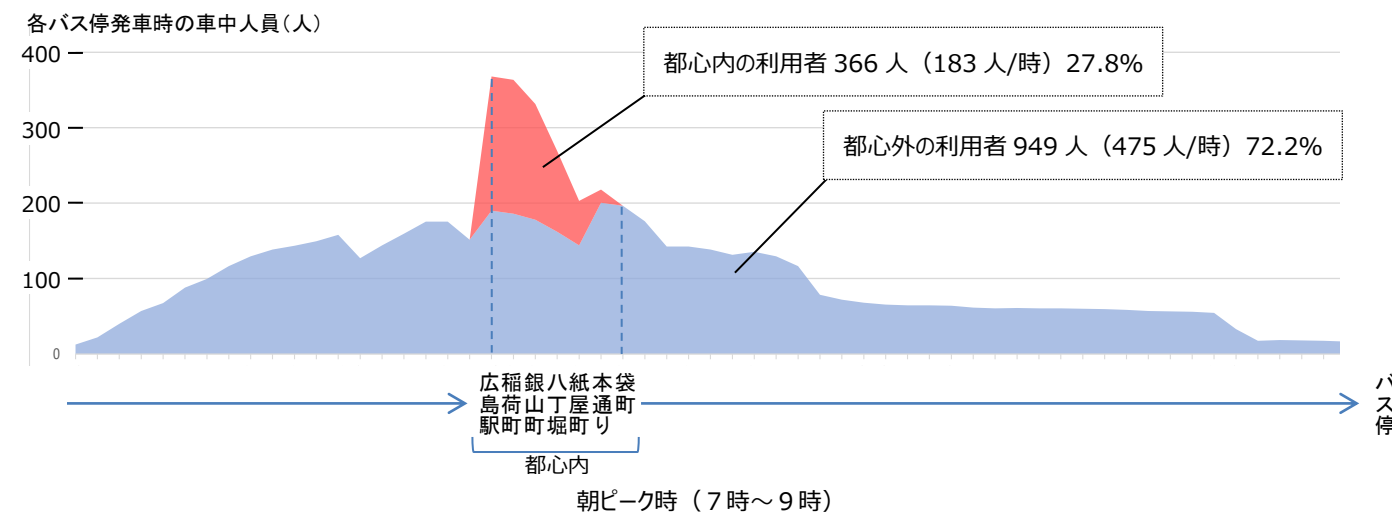
(注) A-A'を運行するバス路線のみを抽出 (H29.8.1 時点)

(2) 都心内の利用者が多い路線のイメージ

- 広島駅・紙屋町間を運行する路線の利用状況を見ると、その中には、郊外やデルタ周辺部から都心内へ移動する利用者（都心外の利用者）だけでなく、都心内のみで移動する利用者（都心内の利用者）が多く混在した路線もある。



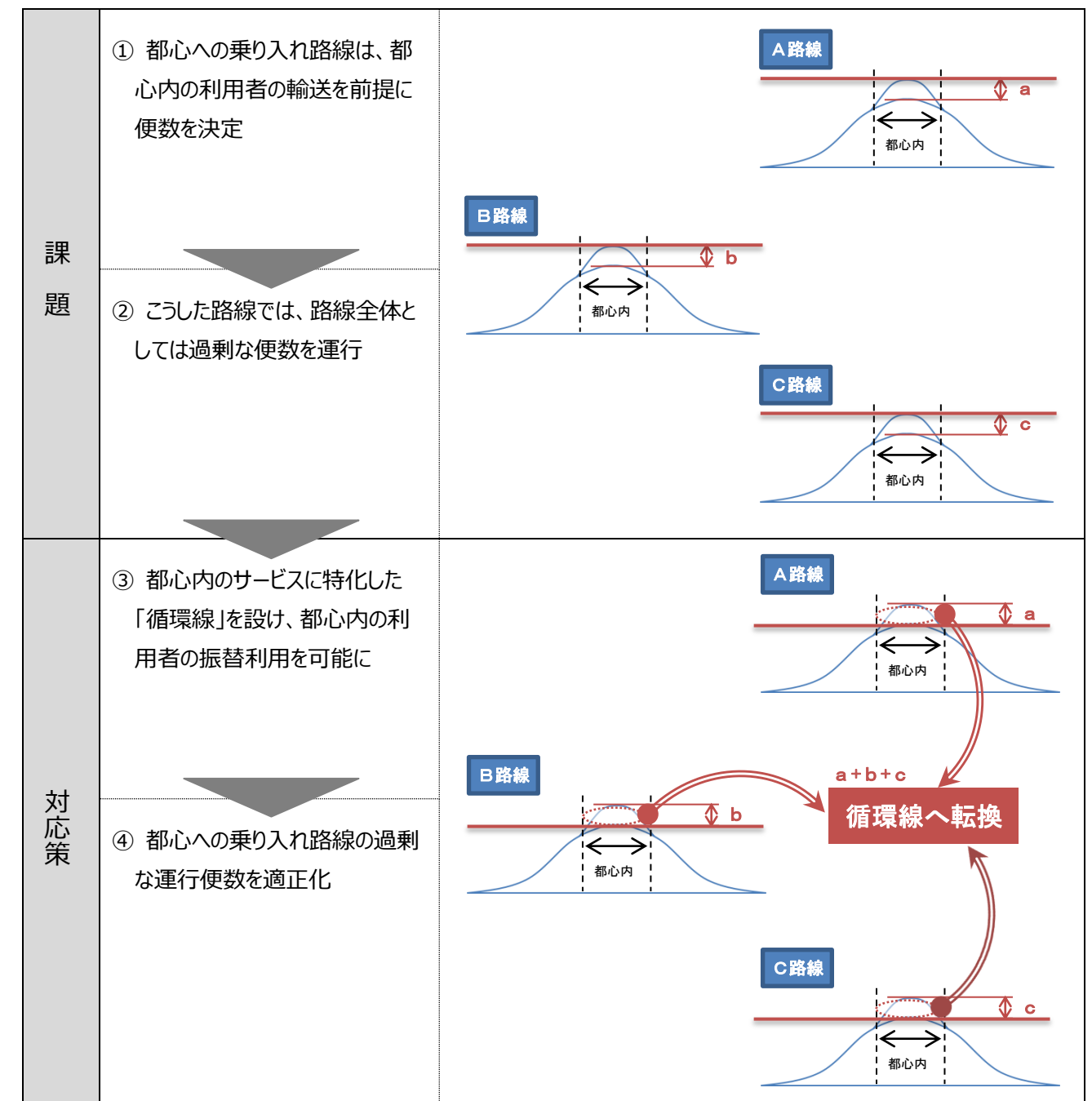
(参考) 都心内利用が多い路線の車中人員の変化 ※H29.6.22 P A S P Y利用データ



2 再編の基本的な考え方

(1) 循環線の必要性

- 各路線の利用実態から、都心内の利用者を各路線が取り合っている状況とも言え、こうした路線の運行の効率化を図りながら過密を解消していく必要がある。
- 都心内利用を受け持つ路線として「循環線」を導入することにより、都心外の利用者の需要に応じた適正な運行便数を設定するなど、利用者の利便性を保ちながら、より合理的な運行計画を検討することが可能になる。



(2) 循環線による再編手順

○ 都心内移動を受け持つ路線として、広島駅・紙屋町間に「循環線」を導入する。こうしたベースを作った上で、その後の利用状況を踏まえ、段階的に見直しを行いながら過密の解消を図っていく。

〔再編手順のイメージ〕

区分	現況	ステップ1 循環線の導入	ステップ2 循環線の定着	ステップ3 運行便数の適正化	ステップ4 新規路線の運行
ポイント	<p>○広島駅・紙屋町間では、郊外やデルタ周辺部から多くのバス路線が乗り入れ、需要を超える過剰な便数が運行</p> <p>○こうした路線の利用者の中には、都心内の利用者も混在</p>	<p>○広島駅・紙屋町間に「循環線」を導入し、都心内の利用者の転換を図る（車両は、既存路線における現在の需要を踏まえた便数調整により捻出）。</p>	<p>○利便性の高い「循環線」への転換が進み、都心内の利用者が定着</p>	<p>○周辺からの需要に応じた適正な運行便数の設定や、長大な路線の交通拠点での折り返し運行など、合理的な運行計画に見直す。</p>	<p>○見直しにより生み出した車両や運転手を他のサービスレベルの低い地域等で活用することを旨とする。</p>
概要図	<p>バスセンター</p> <p>紙屋町</p> <p>八丁堀</p> <p>稲荷町</p> <p>広島駅</p> <p>既存路線</p> <p>便数</p> <p>都心内の利用者</p> <p>都心外の利用者</p>	<p>バスセンター</p> <p>紙屋町</p> <p>八丁堀</p> <p>稲荷町</p> <p>広島駅</p> <p>新設循環線</p> <p>便数</p>	<p>バスセンター</p> <p>紙屋町</p> <p>八丁堀</p> <p>稲荷町</p> <p>広島駅</p> <p>循環線</p> <p>便数</p> <p>都心内の利用者が循環線に定着</p>	<p>バスセンター</p> <p>紙屋町</p> <p>八丁堀</p> <p>稲荷町</p> <p>広島駅</p> <p>循環線</p> <p>便数</p> <p>運行便数の適正化</p>	<p>バスセンター</p> <p>紙屋町</p> <p>八丁堀</p> <p>稲荷町</p> <p>広島駅</p> <p>循環線</p> <p>便数</p> <p>生み出した車両を他の地域へ</p>

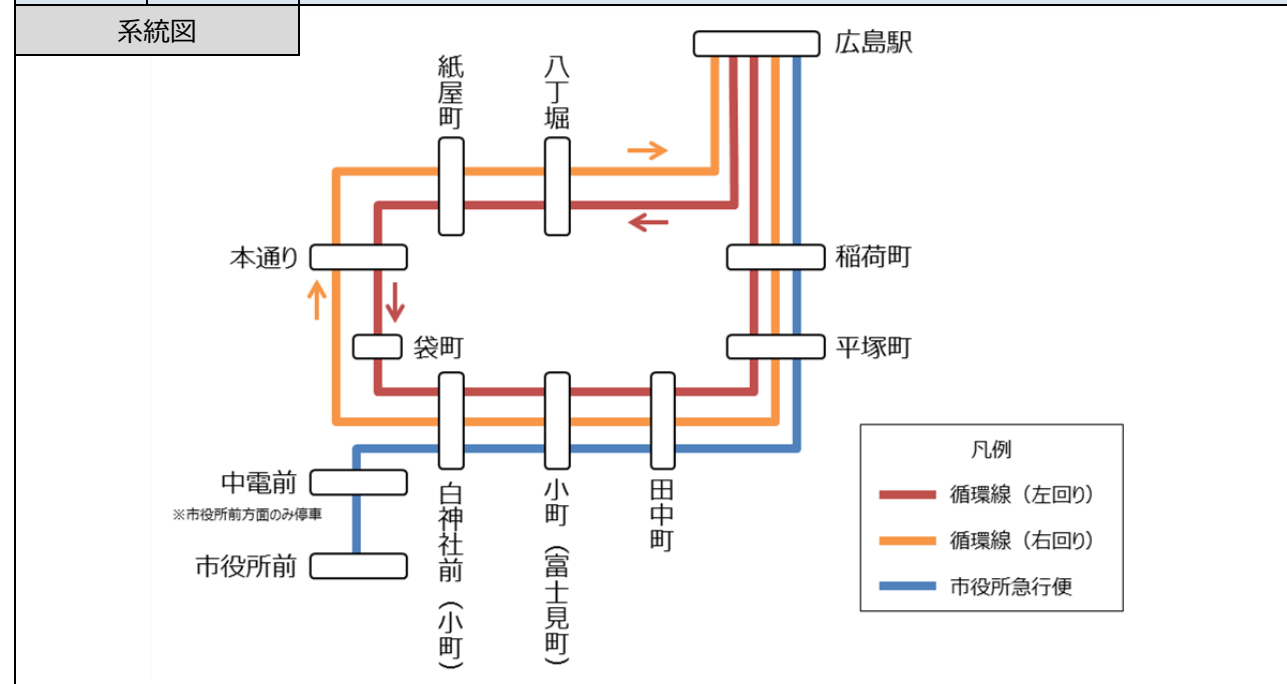
3 再編事業の内容

基本方針

現在、郊外やデルタ周辺部から多くのバス路線が都心へ乗り入れ、特に、広島駅・紙屋町間では、多くのバス路線が集中し過密な状況となっていることから、こうした過密の解消に向けた取組の第一弾として、広島駅・紙屋町間にわかりやすく多頻度で速達性の高い循環線を導入する。

(1) 事業概要

項目	内容	
運行のねらい	都心内のサービスに特化した、わかりやすく多頻度で速達性の高い移動手段の確保	
運行事業者	広島電鉄株式会社、広島バス株式会社	
循環線 (左回り)	内容	系統の新設
	区間	起点：広島駅 主な経由地：八丁堀、紙屋町、本通り、小町、平塚町 終点：広島駅
	運行日	毎日
循環線 (右回り)	内容	系統の新設
	区間	起点：広島駅 主な経由地：平塚町、小町、本通り、紙屋町、八丁堀 終点：広島駅
	運行日	毎日
市役所 急行便	内容	運行便数の適正化
	区間	起点：広島駅 主な経由地：平塚町、小町 終点：市役所前
	運行日	平日（月～金）



(2) サービス内容

〔系統〕

○ 循環線（左回り）

	区間			キロ程	運行便数	
	起点	経由地	終点		平日	土曜日・日曜日・祝日
旧	(系統新設)			-	-	-
新	広島駅	八丁堀、紙屋町、本通り、小町、平塚町	広島駅	4.8キロ	76便/日	70便/日

※運行便数は、循環線のため1周を1便として表示

○ 循環線（右回り）

	区間			キロ程	運行便数	
	起点	経由地	終点		平日	土曜日・日曜日・祝日
旧	(系統新設)			-	-	-
新	広島駅	平塚町、小町、本通り、紙屋町、八丁堀	広島駅	4.8キロ	70便/日	70便/日

※運行便数は、循環線のため1周を1便として表示

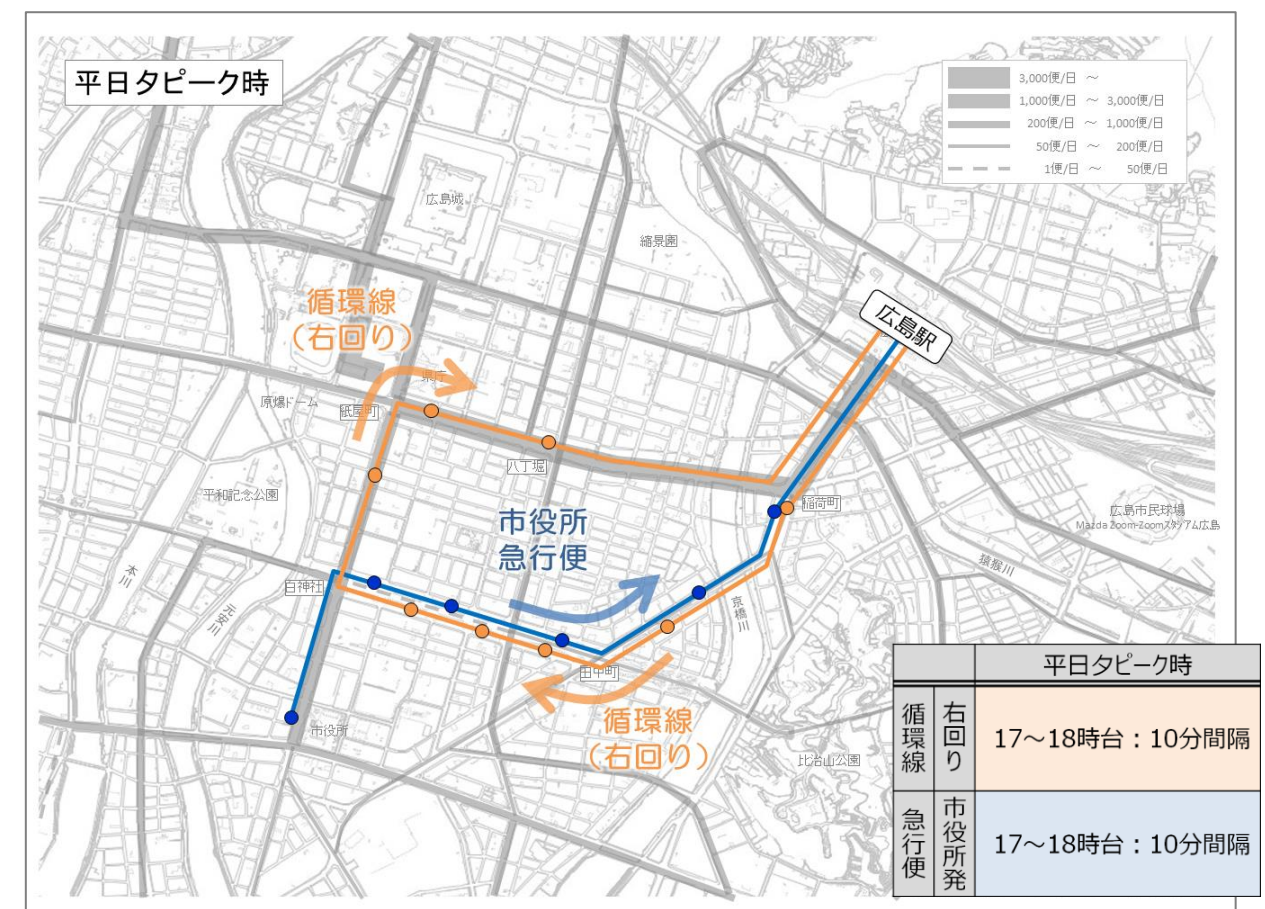
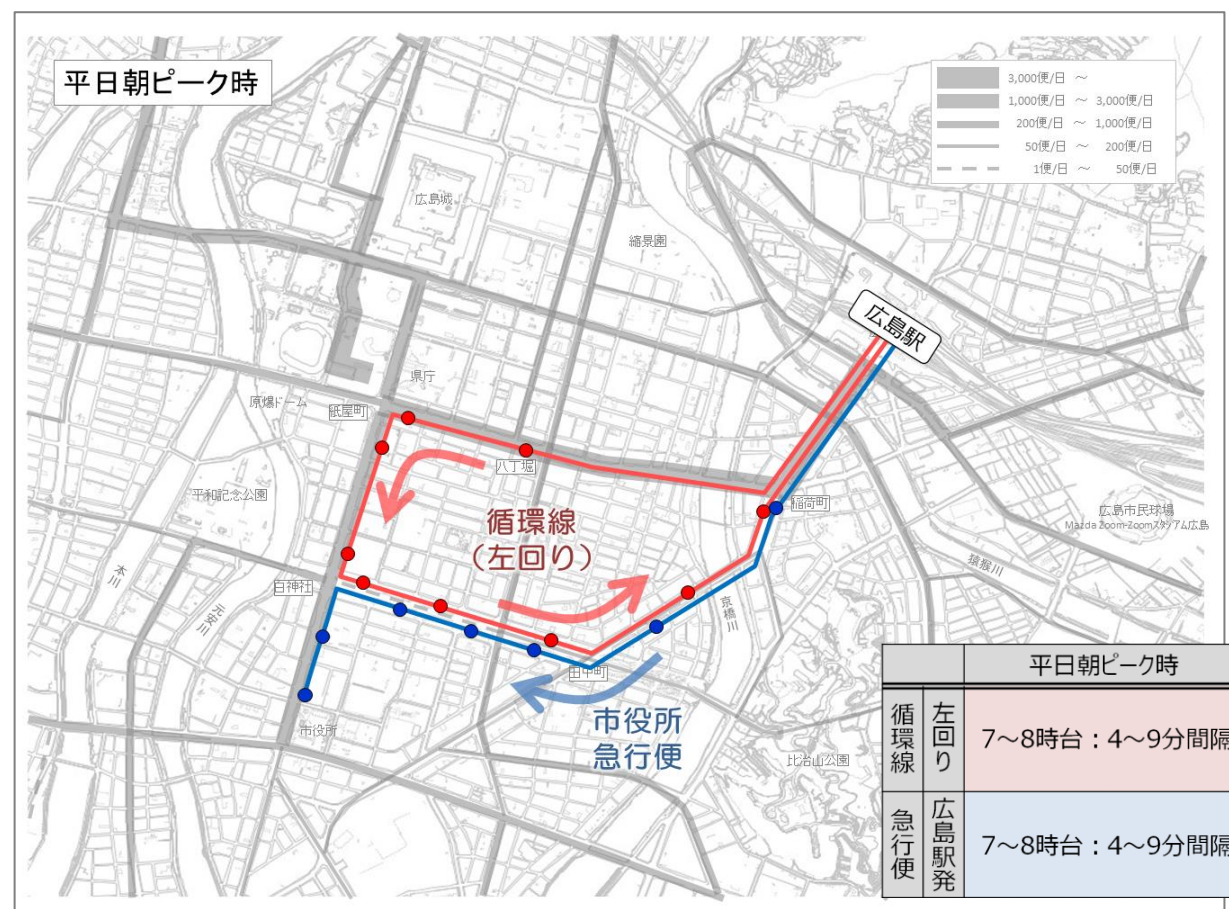
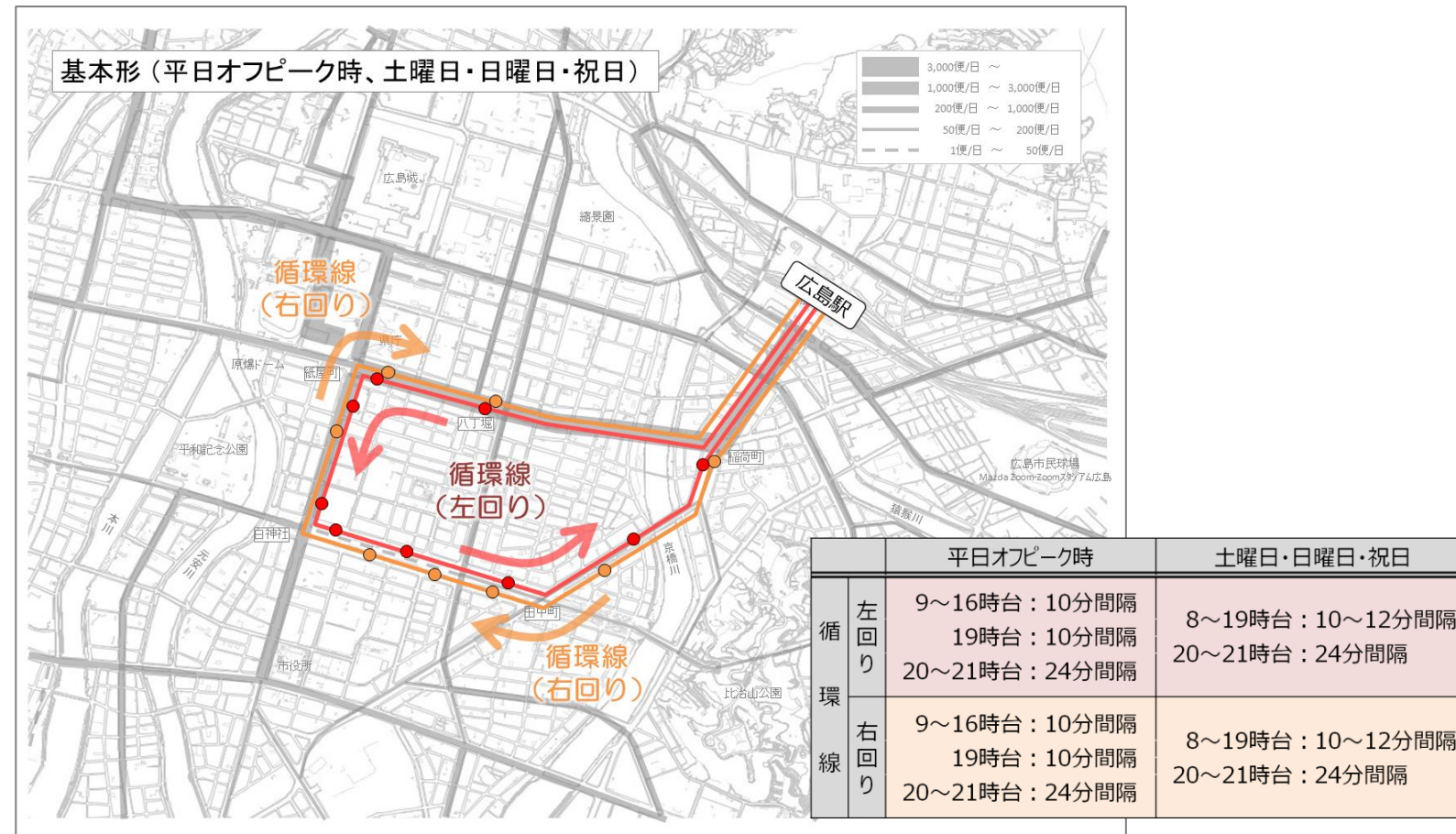
○ 市役所急行便

	区間			キロ程	運行便数	
	起点	経由地	終点		平日	土曜日・日曜日・祝日
旧 (13号線)	広島駅	平塚町、小町	市役所前	2.7キロ	(朝・市役所行) 16便/日 (夕・広島駅行) 13便/日	-
旧 (51号線)	広島駅	平塚町、小町	市役所前	2.7キロ	(朝・市役所行) 11便/日 (夕・広島駅行) -	-
新	広島駅	平塚町、小町	市役所前	2.7キロ	(朝・市役所行) 16便/日 (夕・広島駅行) 12便/日	-

〔運賃〕

180円均一（小学生90円均一）

〔運行ルート〕



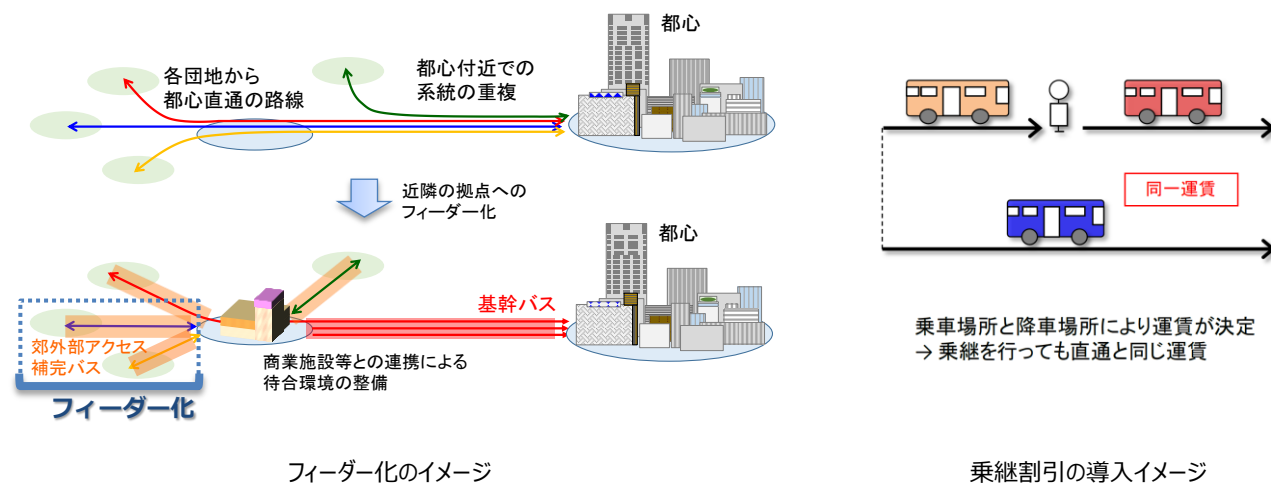
4 今後の取組

(1) 循環線の定着状況を踏まえた運行便数の適正化

今回導入する循環線の定着状況を踏まえ、郊外やデルタ周辺部からの需要に応じた適正な運行便数を設定するなど、より合理的な運行計画を検討します。

(2) 郊外路線のフィーダー化

郊外部の住宅団地等から都心へ直通する路線のフィーダー化を検討します。フィーダー化により乗換えは生じますが、住宅団地等から交通拠点までの運行頻度の向上や、運賃が乗継いでも直通と同程度となる乗継割引の導入などについても併せて検討します。



(3) 待合環境の整備

バス再編等により乗継が生じる交通拠点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上を検討します。



広告事業者による広告付バス停上屋



民間施設による待合環境の提供

(4) サービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設

(1)、(2)の効率化により生み出した車両や運転手を他のサービスレベルの低い地域等で活用することを検討します。

〔今後の取組イメージ〕 ※図中の範囲や路線についてはイメージであり、今後の取組を限定するものではありません。

(2) 郊外路線のフィーダー化（西方面）

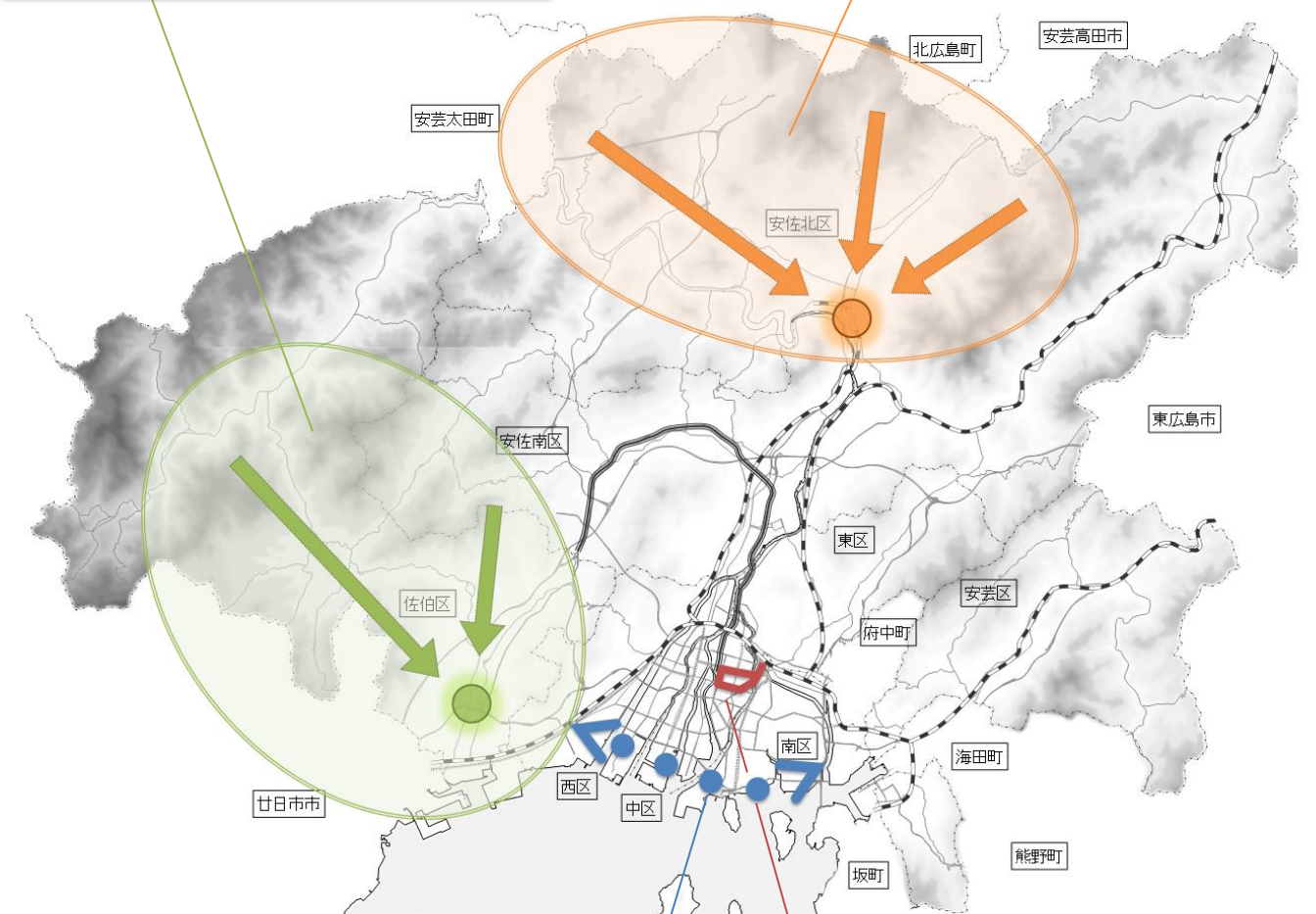
(3) 待合環境の整備

・乗継割引の拡充を前提に、都心へ直通する路線についてネットワークの交点となるバス停でのフィーダー化を検討

(2) 郊外路線のフィーダー化（北方面）

(3) 待合環境の整備

・乗継割引の拡充を前提に、隣接市町と連携しながら、都心へ直通する路線について、交通拠点である可部駅でのフィーダー化を検討



(4) サービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設

・効率化により生み出した車両や運転手を他のサービスレベルの低い地域等で活用することを検討

例：広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線
デルタ内の移動を強化するバス路線
郊外部の団地等におけるバス路線 など

(1) 循環線の定着状況を踏まえた運行便数の適正化

・循環線の定着状況を踏まえ、郊外やデルタ周辺部からの需要に応じた適正な運行便数を設定するなど、より合理的な運行計画を検討

市内中心部のバス停を集約し、 わかりやすく・乗りやすくする実験を行います

八丁堀あおぞら銀行前バス停と立町バス停を集約します

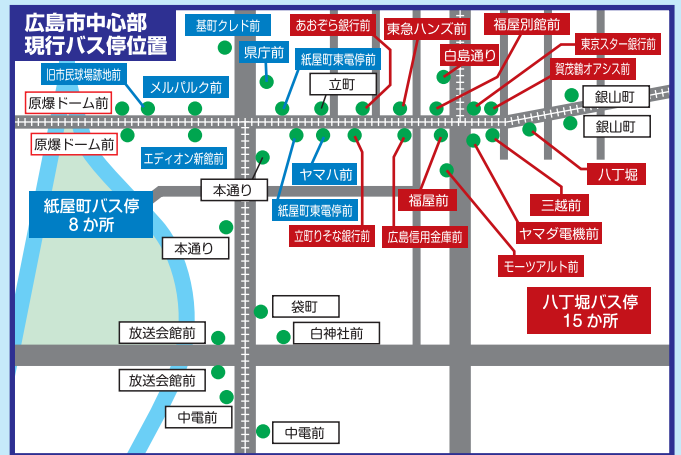
期間 平成29年9月19日(火)～11月30日(木)

※実験終了後は集約前に復旧します

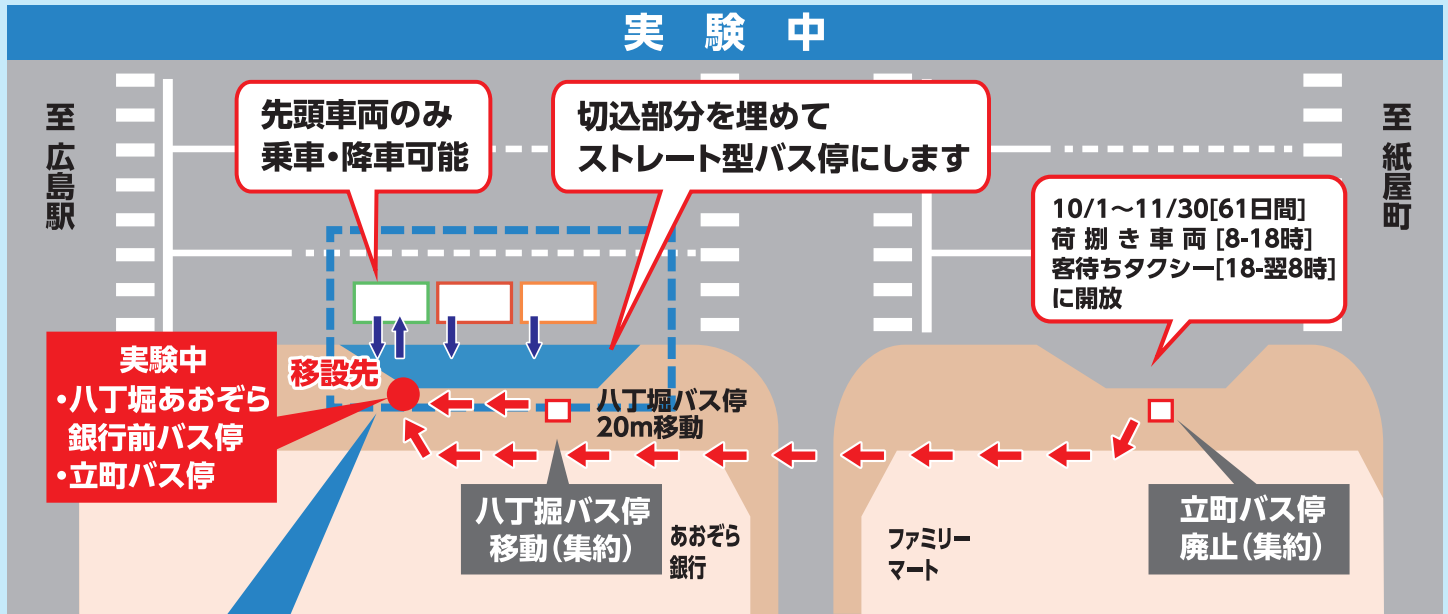
広島市内中心部では、同一名称のバス停が複数街区に分散しており、バス利用者にとってわかりづらくなっています。このため、本市では、バス停の集約について、バス事業者と連携しながら検討を進めています。

この度、バス便数が多い相生通りにおいてバス停集約等に係る実証実験を行うこととしました。

集約に当たっては、停車スペースやバス利用者の待合スペースを拡大させるため、バス停の形状をストレート型に変更し、その効果や課題について検証します。



実験中



実験中の乗降ルール

乗車は先頭車両のみ可能です。2番目以降に停車したバスに乗車される方は、先頭のバスが発車後、前方に移動した後に乗車をお願いします。

バス停集約実験中写真

実験期間：平成29年9月19日～11月30日

八丁堀あおぞら銀行前 実験前



立町 実験前



八丁堀あおぞら銀行前+立町 (集約) 実験中



立町 8:00～18:00 荷捌き車両に開放



ストレート型バス停



立町 18:00～8:00 客待ちタクシーに開放

