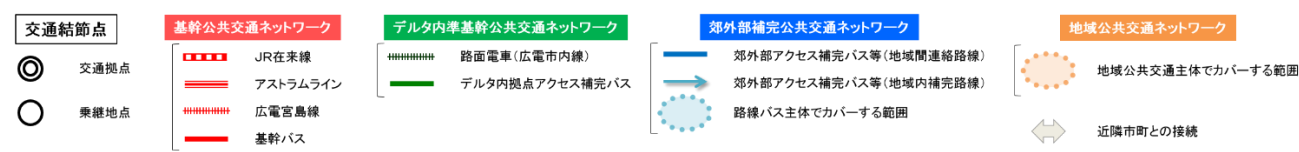
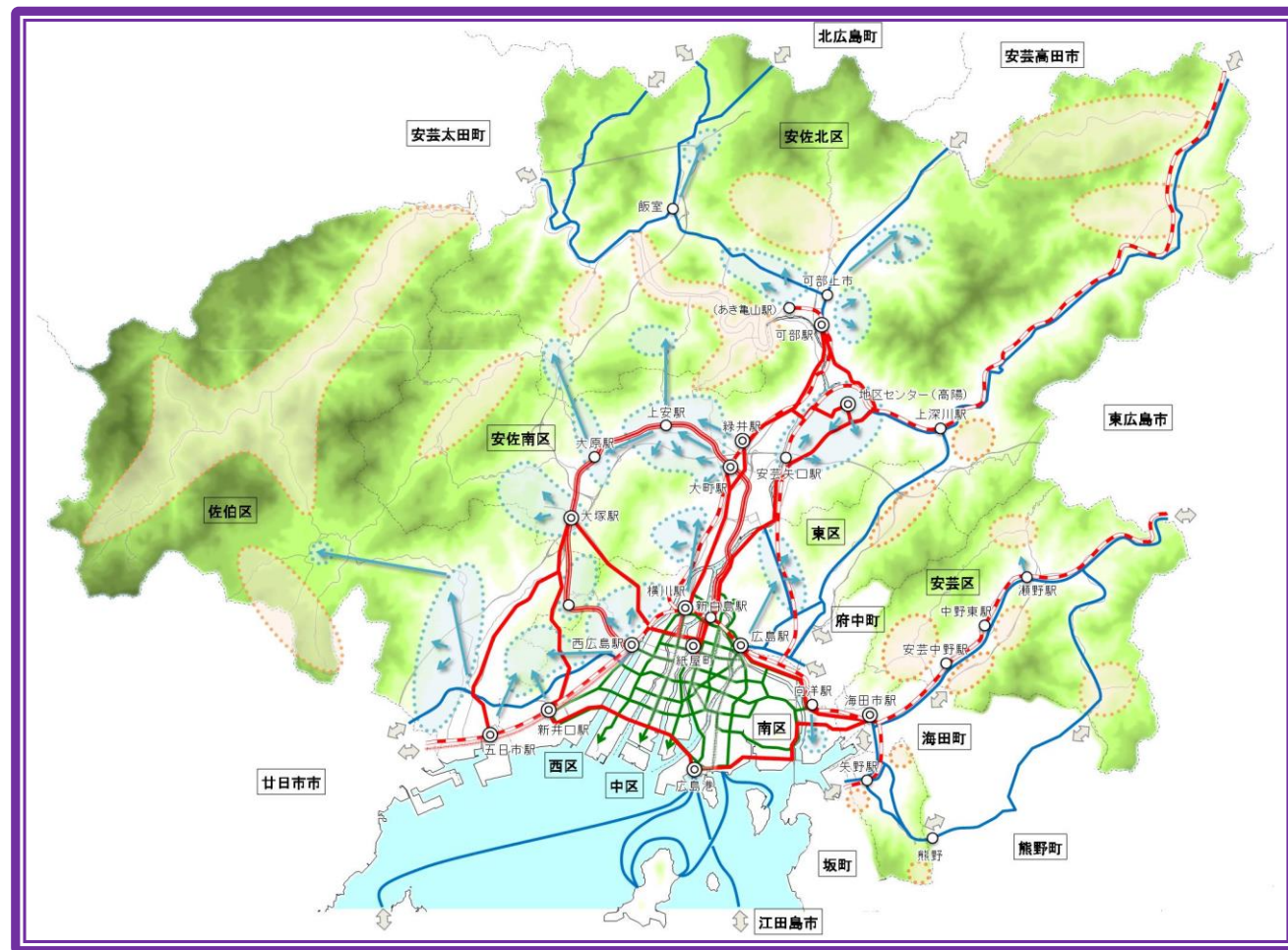


1 バス路線の再編の基本的な考え方

平成28年12月に策定した広島市地域公共交通網形成計画では、公共交通体系づくりの基本方針として、階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指しており、そのため、基幹公共交通から地域公共交通までの各ネットワークにおいて、それぞれの役割に応じた機能を確保することとしている。

路線バスについては、利用者の利便性と事業者の効率性の両立を図り、将来にわたり持続可能なバス路線のネットワークを確保していくため、事業者と連携しバス路線の再編に取り組むこととしている。再編に当たっては、運行事業者や運行ルート、ダイヤ等の内容が具体化したものから順次、地域公共交通再編実施計画に位置付けた上で実施することとしている。



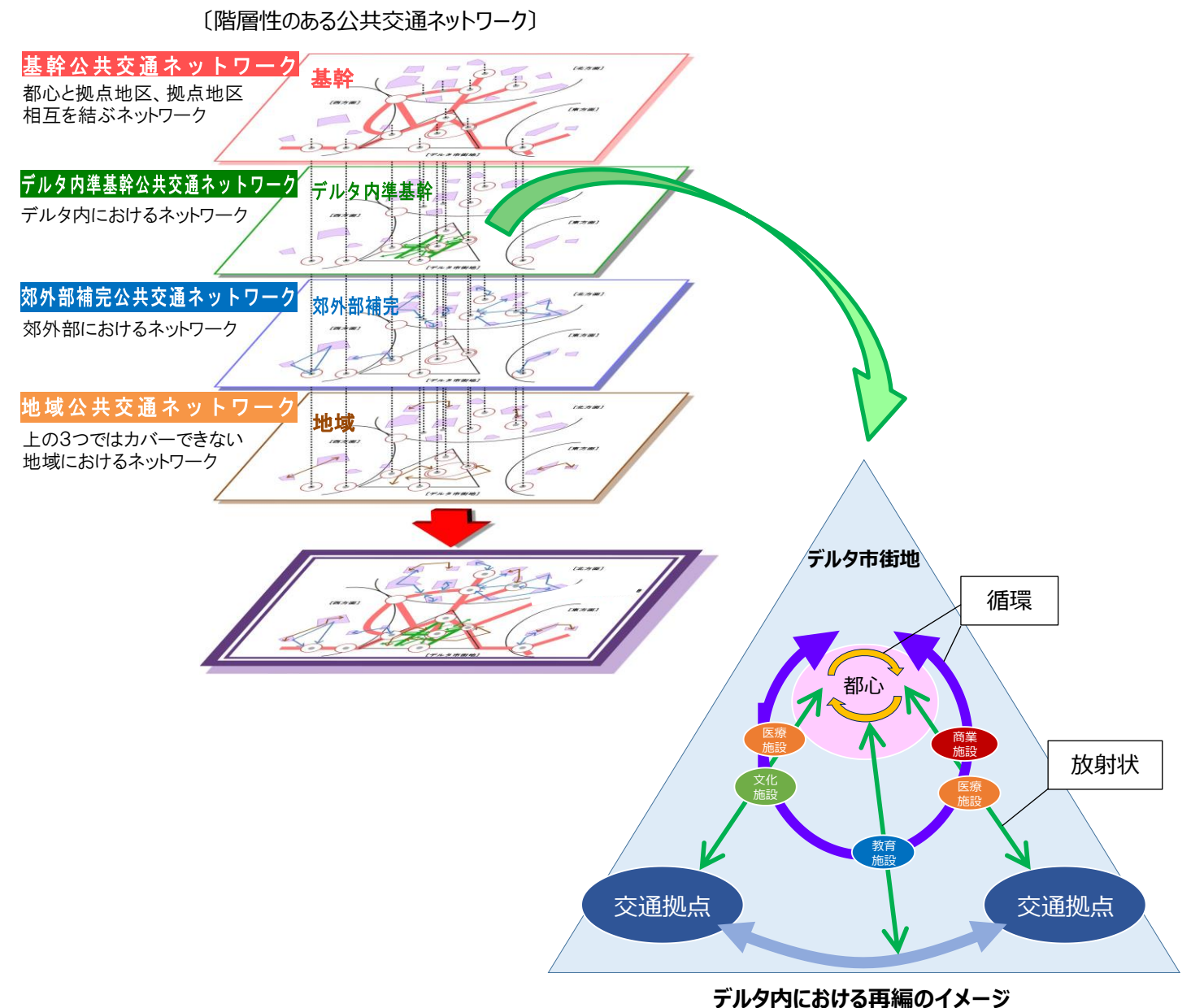
目指すべき公共交通ネットワーク

2 再編実施計画（第2版）の進め方

都市機能や人口の集積したデルタ市街地には、多くのバス路線が集中しているが、必ずしも利便性が高いわけではなく、また、事業者間の競合により非効率な状況となっている。このため、路線再編による高い効果が得られるデルタ内のバス路線から再編を進めることとしている。

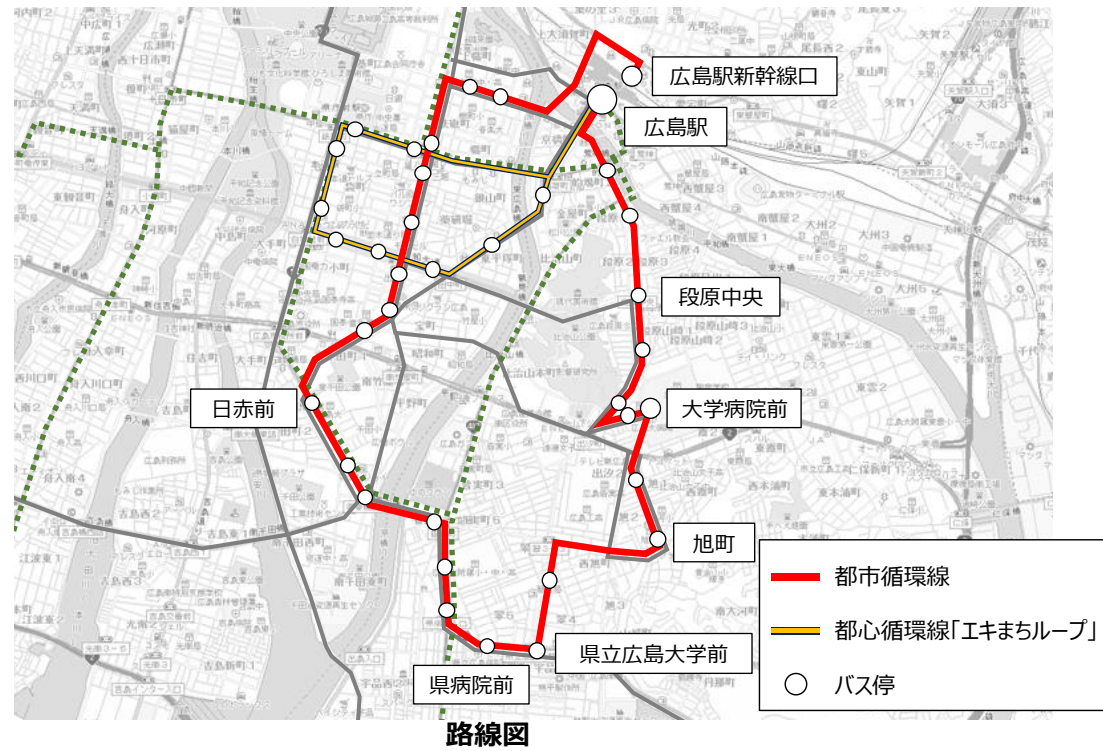
デルタ内の再編については、循環線と都心から放射状に広がる路線を組み合わせながら、公共交通空白地が生じないようにすることで、デルタ内のどこにおいても徒歩圏内に利用できる公共交通が存在し、主要な地域へのアクセスが容易となるサービスを提供することを目指している。

昨年3月に国の認定を受けた再編実施計画（第1版）では、都心循環線「エキまちループ」を導入しており、これに続く取組として第2版では、多くの方々を利用するデルタ内の主要な施設を循環する「都市循環線」や、放射状の路線として交通拠点である広島駅や広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を導入する。



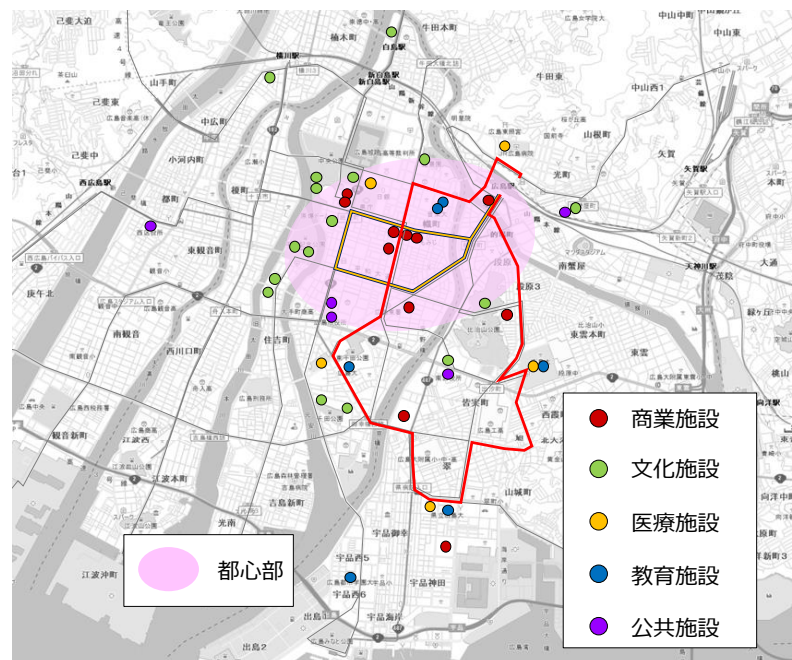
3 再編実施計画（第2版）の概要

(1) 都市循環線



① デルタ内主要施設を結びつける路線設定

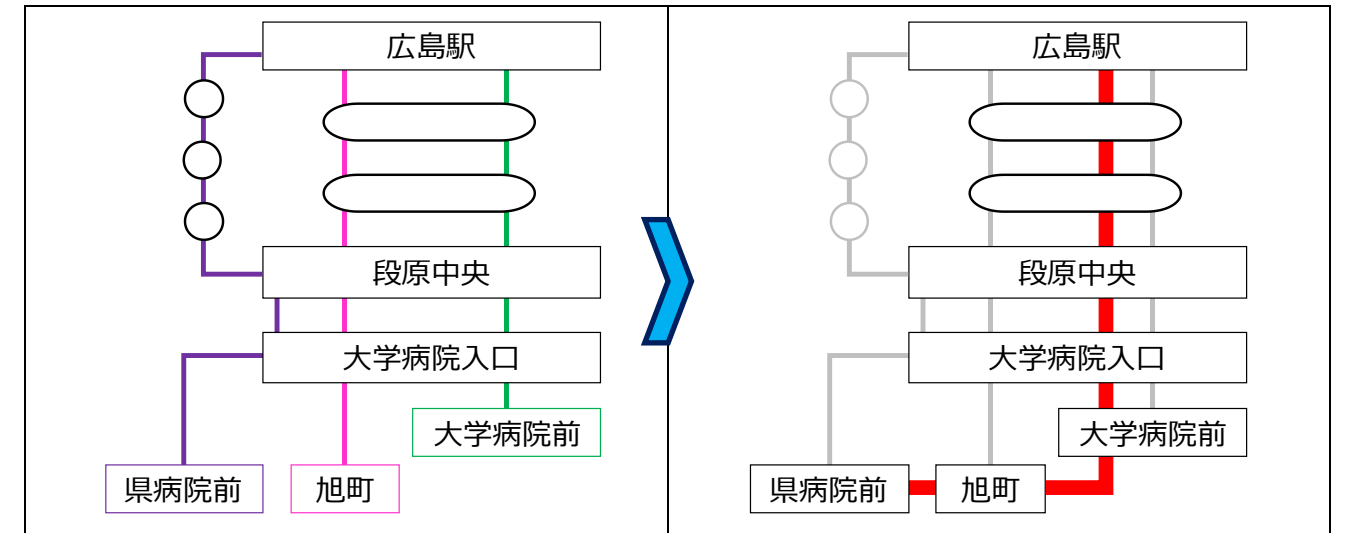
大学病院などの基幹病院や、デパート、ショッピングセンターなどの大規模商業施設等の主要施設は、都心部を中心に都心部の南側にも多く分布していることから、これらの施設を連絡する循環線とすることで、施設間の相互利用を促すとともに、「エキまちループ」との路線重複を避けながら、デルタ内各地からのアクセス性を向上させ、日常生活における通院や買物等の多くの需要に対する利便性の向上を図る。



デルタ内の主要施設

② 既存路線の統合・集約化と共同運行によるパターンダイヤ化

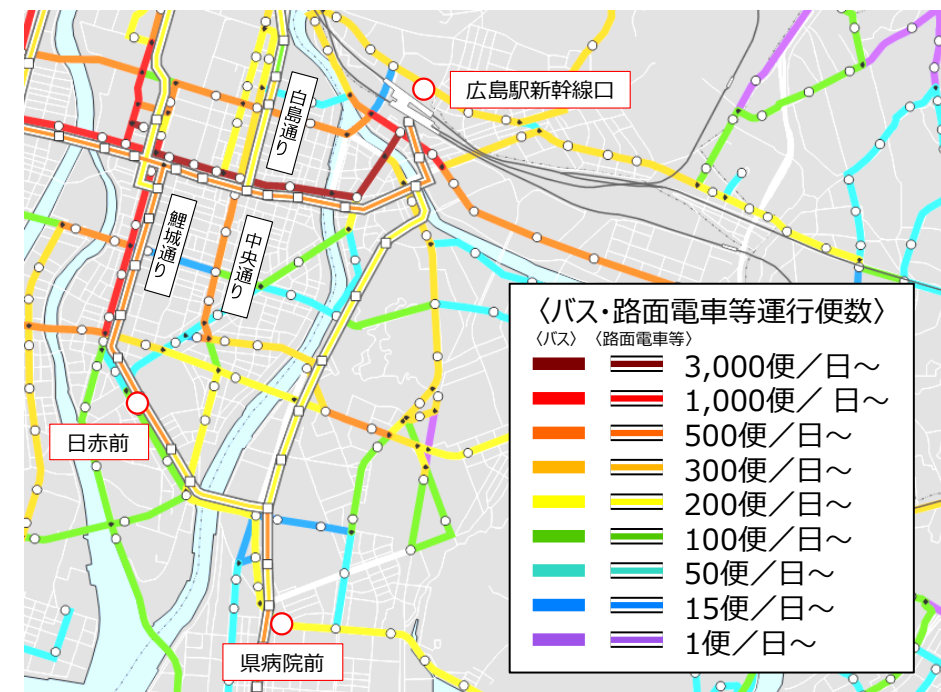
現在、広島駅から段原方面へ向かう路線については、複数の事業者が各々の路線を運行しており、そのうち、旭町や県病院方面へ向かう路線の利用者は少ないなど、非効率となっている。このため、都市循環線の導入にあわせて路線を統合・集約化し、共同運行によりパターンダイヤ（等間隔で運行）とすることで、運行の効率化を図るとともに、利用者にとってわかりやすいものにする。



路線の統合・集約化のイメージ

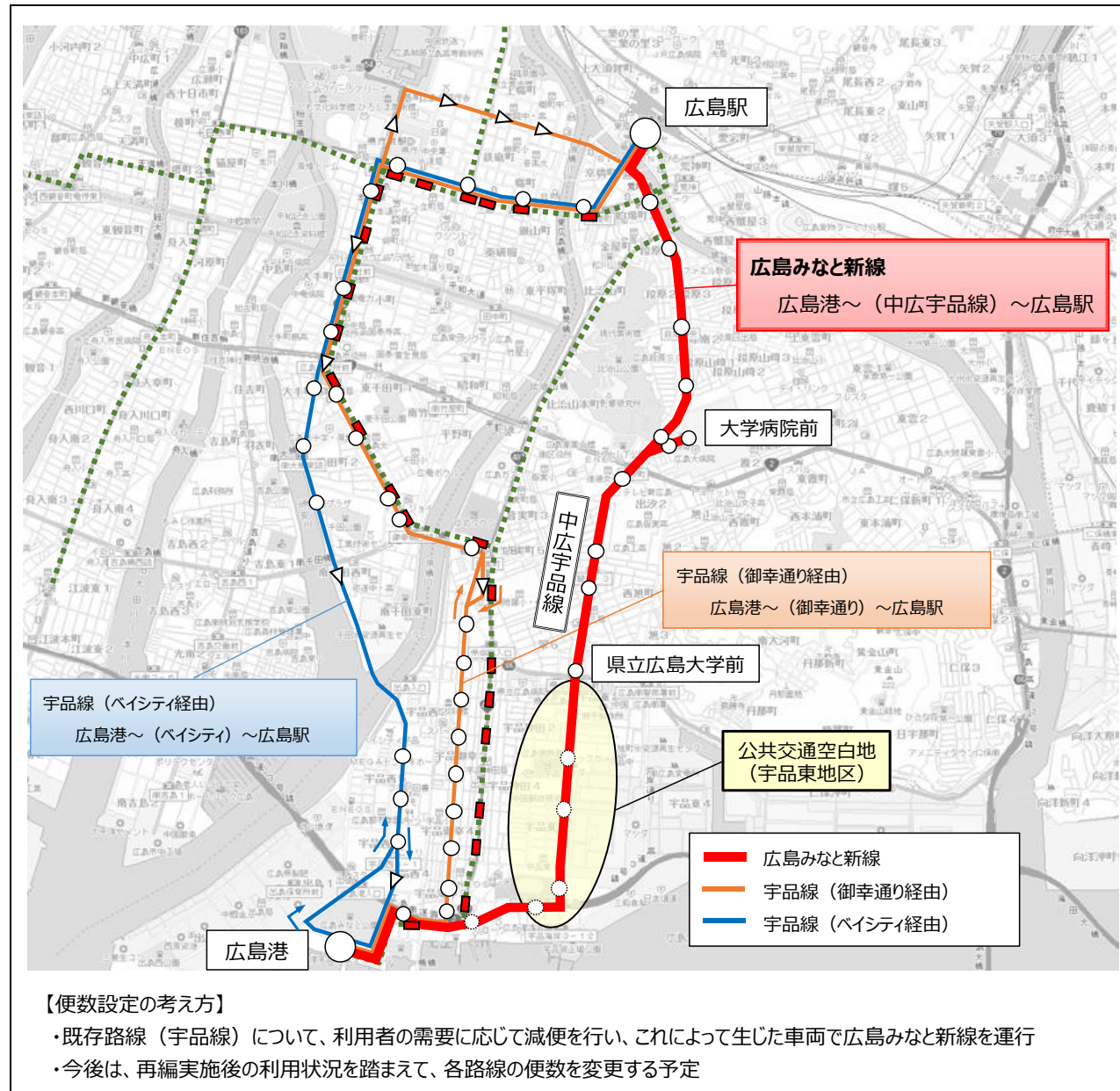
③ 中央通り・白鳥通りの増便による八丁堀地区の機能強化

県病院前から日赤前を経由し、広島駅新幹線口へと循環するルートについては、既存の運行便数が比較的に少ない中央通り・白鳥通りを運行することにより、八丁堀を通る南北方向の移動利便性を向上させ、八丁堀地区の機能強化を図る。



バス・路面電車の運行便数

(2) 広島みなと新線



路線図

① 中広宇品線沿線の利便性向上

交通拠点である広島駅と広島港を、都市計画道路・中広宇品線を通る新たなルートで結ぶことにより、広島港と沿線地域間の利便性向上を図る。

② 宇品東地区に存在する公共交通空白地の解消

電車、バスが運行していない宇品東地区を通るルートとすることにより、公共交通空白地^{*}を解消する。

^{*}バスの場合、バス停から 300m 以上離れた地域

③ 相生通り及び鯉城通りにおける過密緩和

広島みなと新線の導入にあわせて、既存路線 (宇品線) の運行便数を、利用者の需要に応じて減便することで、過密となっている相生通り及び鯉城通りの緩和につなげる。

4 今後の取組 (第3版以降の取組)

〔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。

◎ 郊外路線のフィーダー化 (西方面)

◎ 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

基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

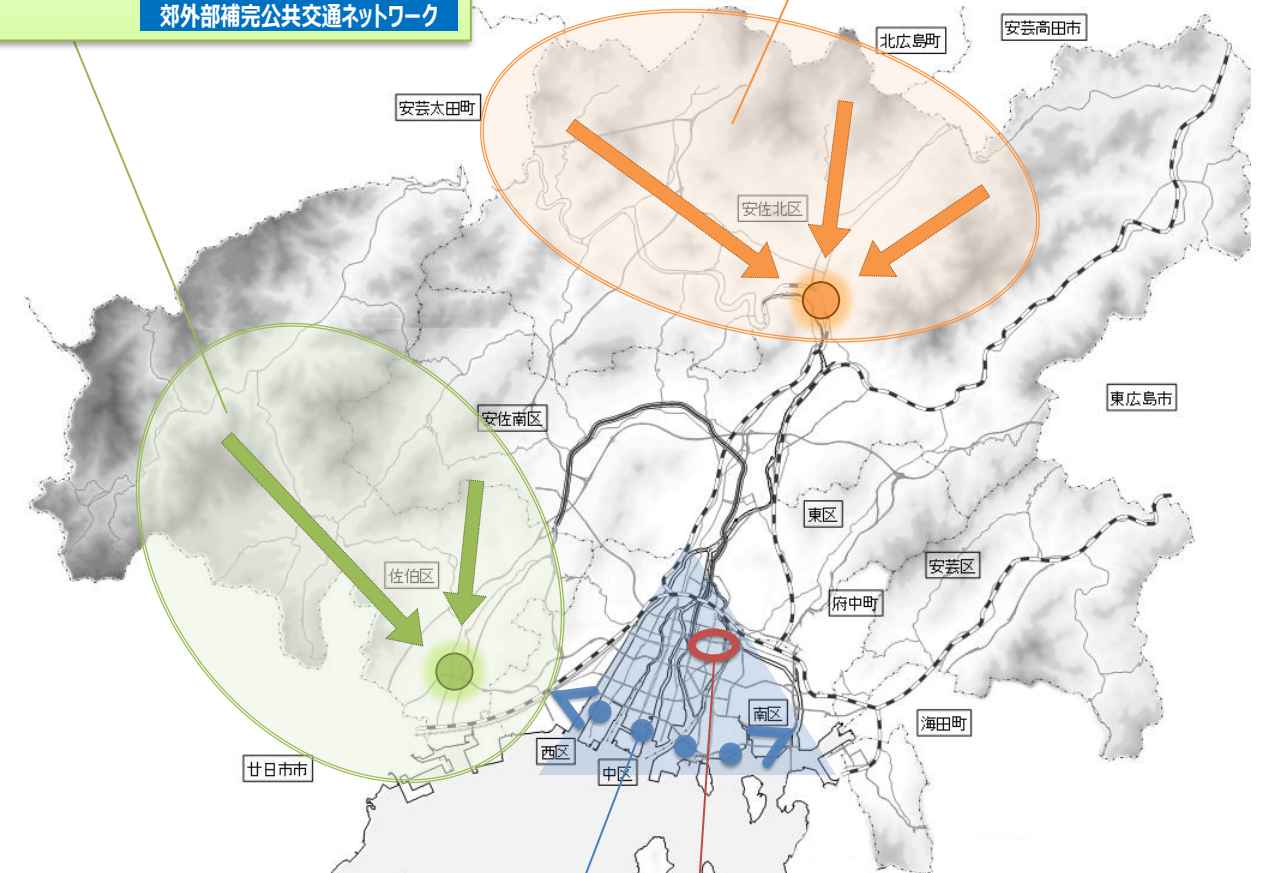
◎ 郊外路線のフィーダー化 (北方面)

◎ 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

基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク



◎ 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
郊外部の団地等におけるバス路線 など

基幹公共交通ネットワーク

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

◎ 郊外やデルタ周辺部と都心部を結ぶ路線の運行便数の適正化

- 都心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

基幹公共交通ネットワーク

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク