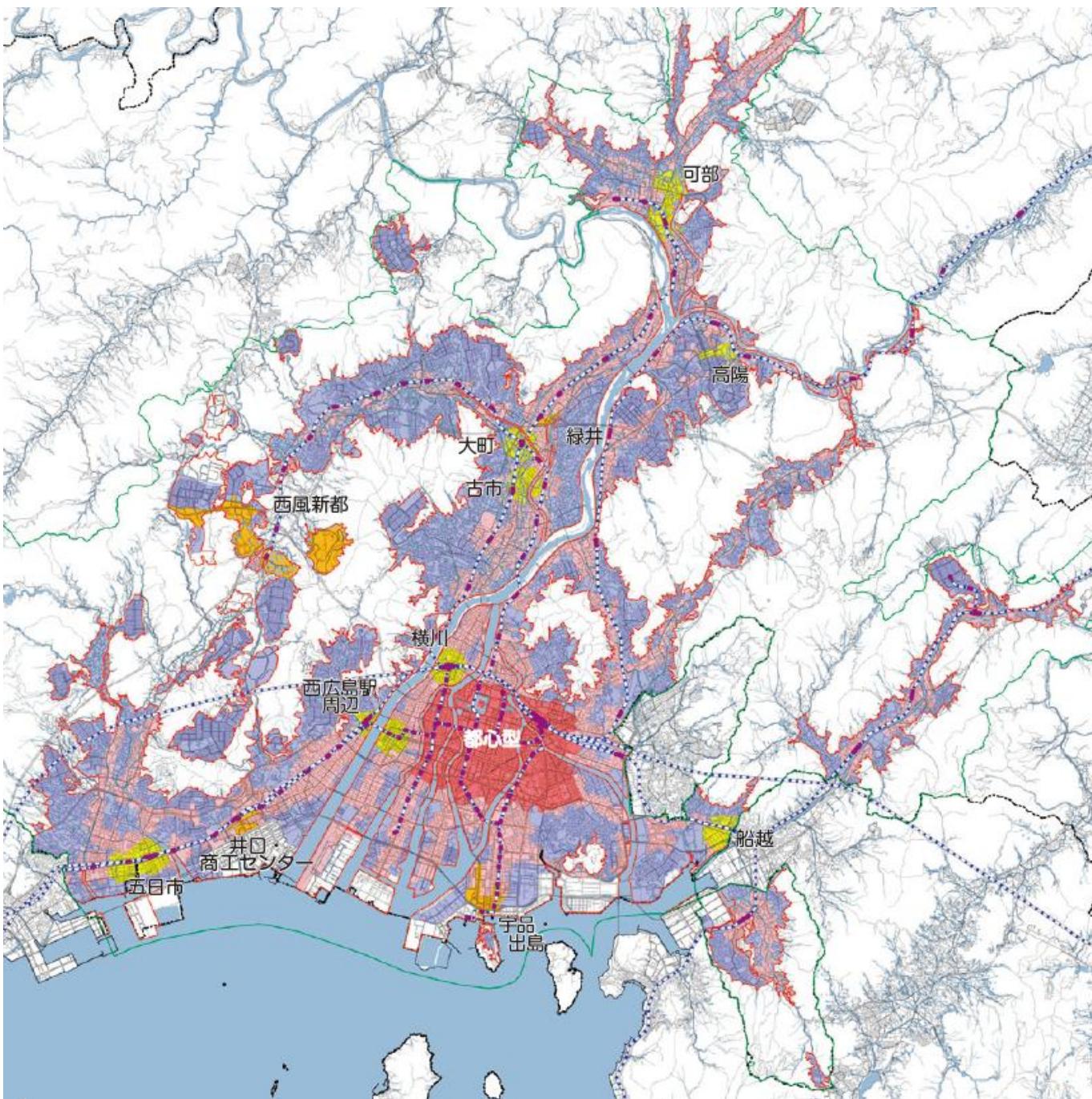


(1) 広島市立地適正化計画について



凡 例

■ 都市計画区域
■ 市街化区域
■ 高次都市機能誘導区域（都心型）
■ 高次都市機能誘導区域（広域拠点型）
■ 都市機能誘導区域（地域拠点型）
■ 都市機能誘導区域（一般地域型）
■ 居住誘導区域【居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域と重複しない部分】

広島市の立地適正化計画における誘導区域設定の考え方

種類	分類	区域
都市機能誘導区域	一般地域型	<ul style="list-style-type: none"> JR在来線駅からの徒歩圏域(500m) アストラムライン駅からの徒歩圏域(500m) 広電宮島線駅からの徒歩圏域(500m) 路面電車電停からの徒歩圏域(300m) 幹線道路の主要なバス停からの徒歩圏域(300m)
	地域拠点型	<ul style="list-style-type: none"> 交通拠点や中心的施設等からの徒歩圏域(500m) <p>※西広島駅周辺、横川、古市、大町、高陽、可部、船越、五日市の各地区</p>
高次都市機能誘導区域	広域拠点型	<p>西風新都</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街化区域のうち、『活力創造都市「ひろしま西風新都」推進計画2013』に示す「中央軸」沿道の商業系の用途地域や大学、広域公園（陸上競技場）などの高次都市機能施設が立地するエリアを設定 <p>その他（宇品・出島、井口・商工センター、緑井の各地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通拠点や中心的施設等からの徒歩圏域(500m)
	都心型	<ul style="list-style-type: none"> 都心の核である広島駅周辺地区と紙屋町 八丁堀地区のエリアと、これに隣接する高次都市機能を有する施設（広島大学病院、舟入市民病院等）が立地するエリア

居住誘導区域：「基本的な考え方※」を元に、現在の市街化区域を基本に設定

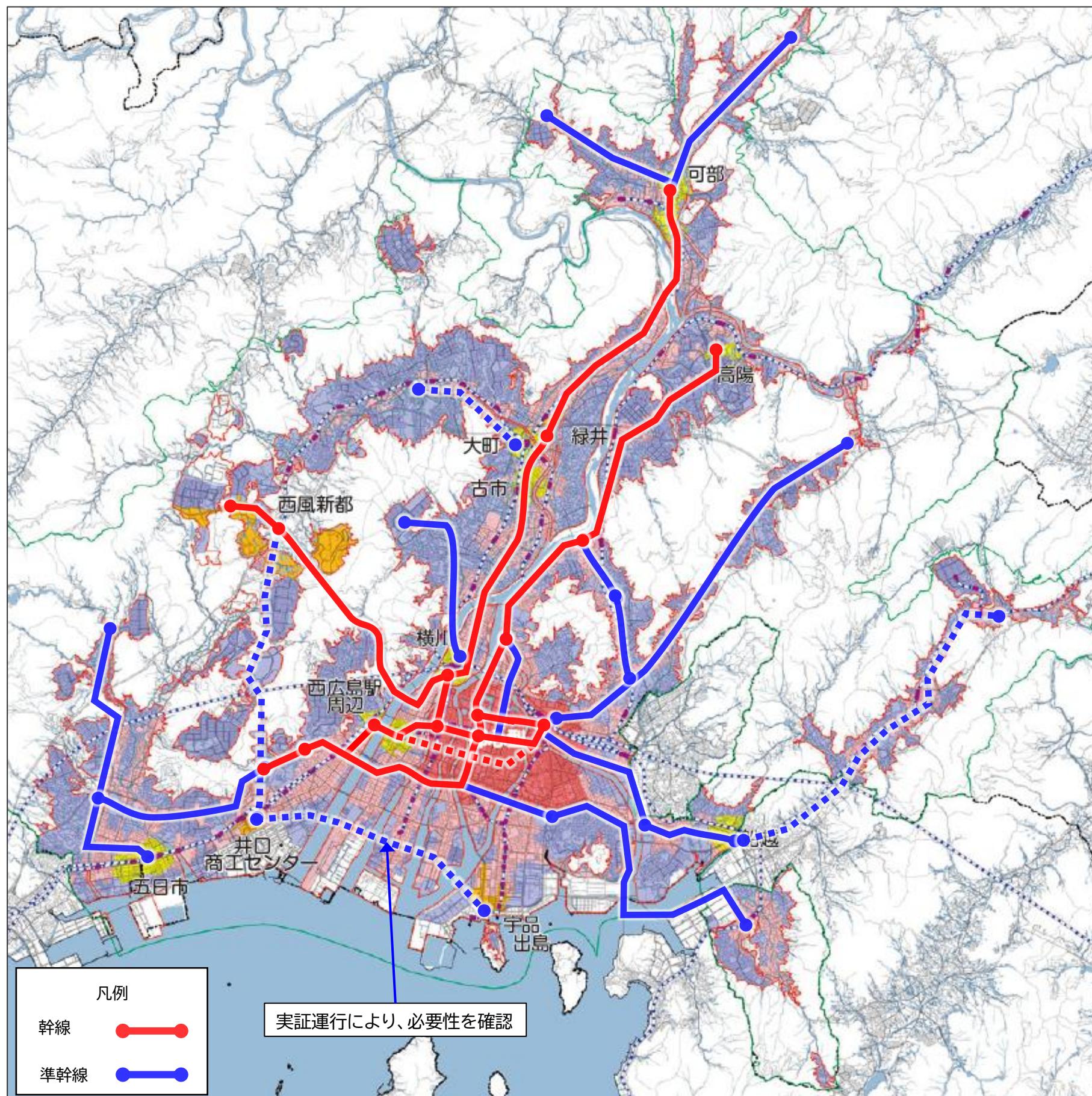
ただし、法令等により居住誘導区域に設定できない等の次のエリアは除外

- ① 都市再生特別措置法の規定により設定できないエリア（災害危険区域（急傾斜地崩壊危険区域））
- ② 住宅建築を制限しているエリア（工業専用地域、流通業務地区、臨港地区及び一部の地区計画区域）
- ③ 居住を誘導することが適さないエリア（土砂災害特別警戒区域（建築基準法の規定により建築物の構造を制限しているエリア））

※居住誘導区域設定の基本的な考え方

- ① 本市では、平成27年時点で、市民の大半（約96%）が市街化区域内に居住し、市街化区域の大半（約83%）が人口集中地区（DID※）となっており、計画期間とする平成42年までの市街化区域内の人口減少は3%程度（約114万人→約111万人）と緩やかなものであること。
 - ② 市街化区域内において、人口集中地区となっていない地区についても、その大半が人口集中地区の人口密度要件である40人／ha以上となっており、この状況は計画期間とする平成42年（2030年）まで継続する見込みであること。
 - ③ 本市では、「200万人広島都市圏構想」を掲げ、「出生率の向上」と「若い世代の人口確保」を実現することで人口減少に歯止めをかける施策を進めていること。
- ※ 国勢調査において、人口密度が約40人／ha以上の基本単位区等が互いに隣接し、合わせて人口5,000人以上を有する地域

(2) まちづくりの観点を踏まえたバス路線の最適化に向けたネットワークの軸の設定



PFにおける路線最適化の検討にあたっては、立地適正化計画の誘導区域内を走行する基幹的なバスを幹線・準幹線として設定
→各区分にそれぞれ必要な運行頻度等を設定した上で、方面別に路線の最適化を検証(今回設定した幹線軸等は最適化の議論等を踏まえ適宜追加・修正を行う)

【幹線・準幹線・枝線の区分(案)】 ※名称は仮称

【幹線】

- ・拠点から都心への移動の多くをバスが担い、都市の骨格形成に寄与する路線
- ・可部線・芸備線など、並行する鉄軌道の頻度が低い路線・区間

【準幹線】

- ・都心や拠点への移動が一定数あるが、
- ・範囲が限定・分散している路線(都心以外の拠点へのアクセス路線を含む)
- ・山陽本線など頻度・輸送量が充実した軌道系が並行して運行している路線・区間

【枝線】

- 幹線・準幹線以外の路線
(幹線・準幹線に位置づけのない拠点間を結ぶ路線を含む)

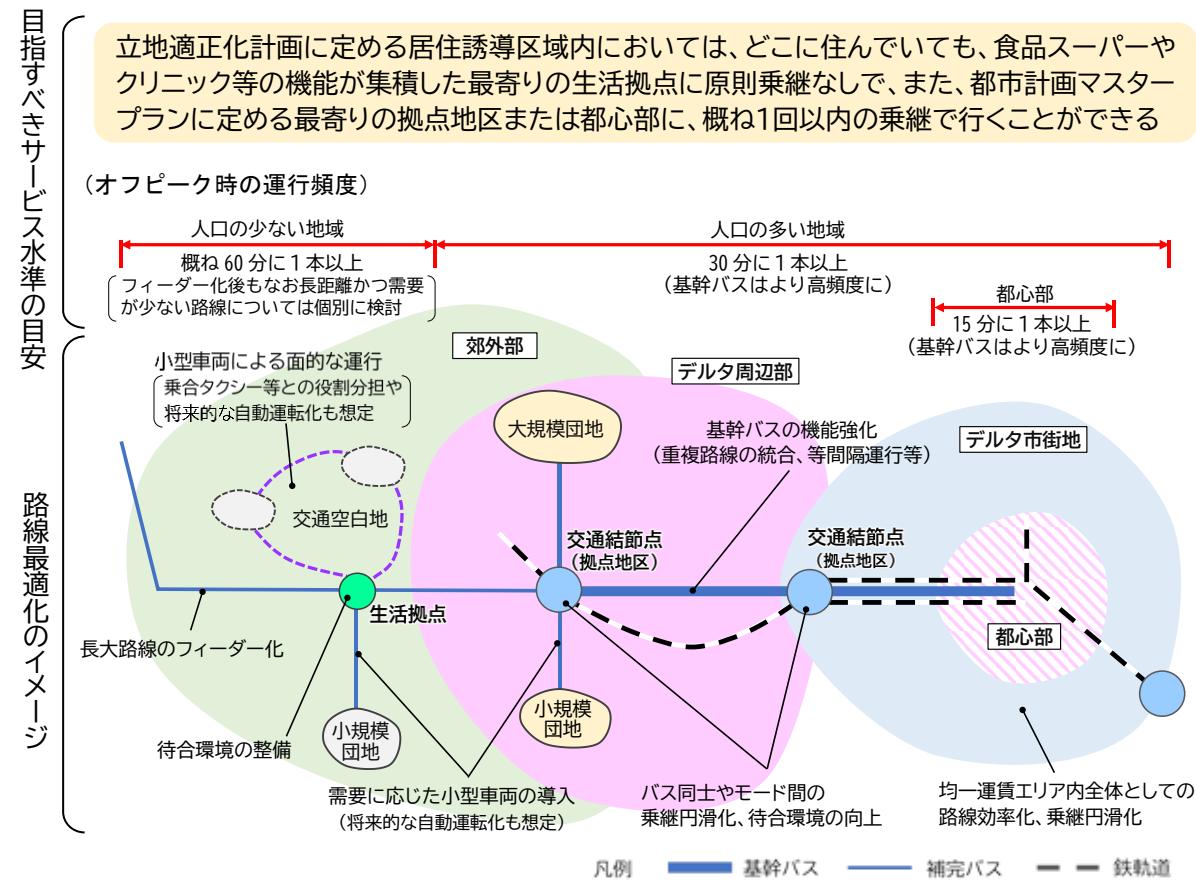
※今回設定した幹線軸の区分は主にデルタ周辺部の地域から都心や拠点へのアクセスに係るものであり、デルタ内路線に係る軸は同様の考え方をベースに別途検討

凡 例

■	都市計画区域
■	市街化区域
■	高次都市機能誘導区域（都心型）
■	高次都市機能誘導区域（広域拠点型）
■	都市機能誘導区域（地域拠点型）
■	都市機能誘導区域（一般地域型）
■	居住誘導区域【居住誘導区域のうち、都市機能誘導区域と重複しない部分】

(3) ネットワークの軸の設定を踏まえた目指すべきサービス水準について

当初設定したサービス水準の目安



オフピーク時の運行頻度

地域区分	人口区分	サービス水準目安
都心部	人口の多い地域	15分に1本以上
		30分に1本以上
デルタ周辺部	人口の少ない地域	概ね60分に1本以上
	人口の多い地域	30分に1本以上
郊外部	人口の少ない地域	概ね60分に1本以上
	人口の多い地域	30分に1本以上

※基幹バスはより高頻度に

ネットワークの軸の設定を踏まえた目指すべきサービス水準

設定の考え方

- 幹線・準幹線は各方面別の利用状況等を考慮して設定※
- 枝線路線は幹線・準幹線から概ね一段階低頻度に設定

※幹線の目安の試算方法

・1便当たりの人数の上限を30名(=バスの座席数)として、方面別に現状の利用者数(令和6年11月時点)を輸送する際に必要な本数を試算

活用の方向性

- 利便性の観点からいずれの路線も原則としてヘッドダイヤとすることを目指す
- 幹線路線は、目安以上の運行間隔を維持するとともに、運行便数が過剰となっている路線を統合・再編(発生したリソースを他の地域へ配分)
- 枝線路線は、目安を下回っている地域で運行頻度を増加させ、日常の生活(買い物、通院等)におけるバス利用者増加を目指す

当初設定したサービス水準の運行頻度(オフピーク)は地域区分ごとに設定していたが、幹線・準幹線と枝線では利用状況や求められる運行頻度が異なることから、それぞれ区分した形でサービス水準を再設定するとともに、枝線のサービス水準は居住誘導区域外で区分して設定※全てオフピークの運行頻度

幹線・準幹線

路線区分	サービス水準目安
幹線	概ね10分間隔 (6本／時以上)
準幹線	概ね20分間隔 (3本／時以上)

枝線

地域区分	人口区分	サービス水準目安
居住誘導区域内 (デルタ市街地・デルタ周辺部)	人口の多い地域	30分～60分間隔 (1～2本／時以上)
	人口の少ない地域	概ね60分間隔
居住誘導区域外 (郊外部)	人口の多い地域	
	人口の少ない地域	可能な限り維持

※適用する運行頻度は基本的に路線区分・地域区分や人口区分により判断するが、最終的に運行する頻度は地域の実情(人口密度や周辺施設、バスの利用状況等)を踏まえて総合的に判断する。
(頻度の目安は最適化の議論等を踏まえ適宜改定する)