

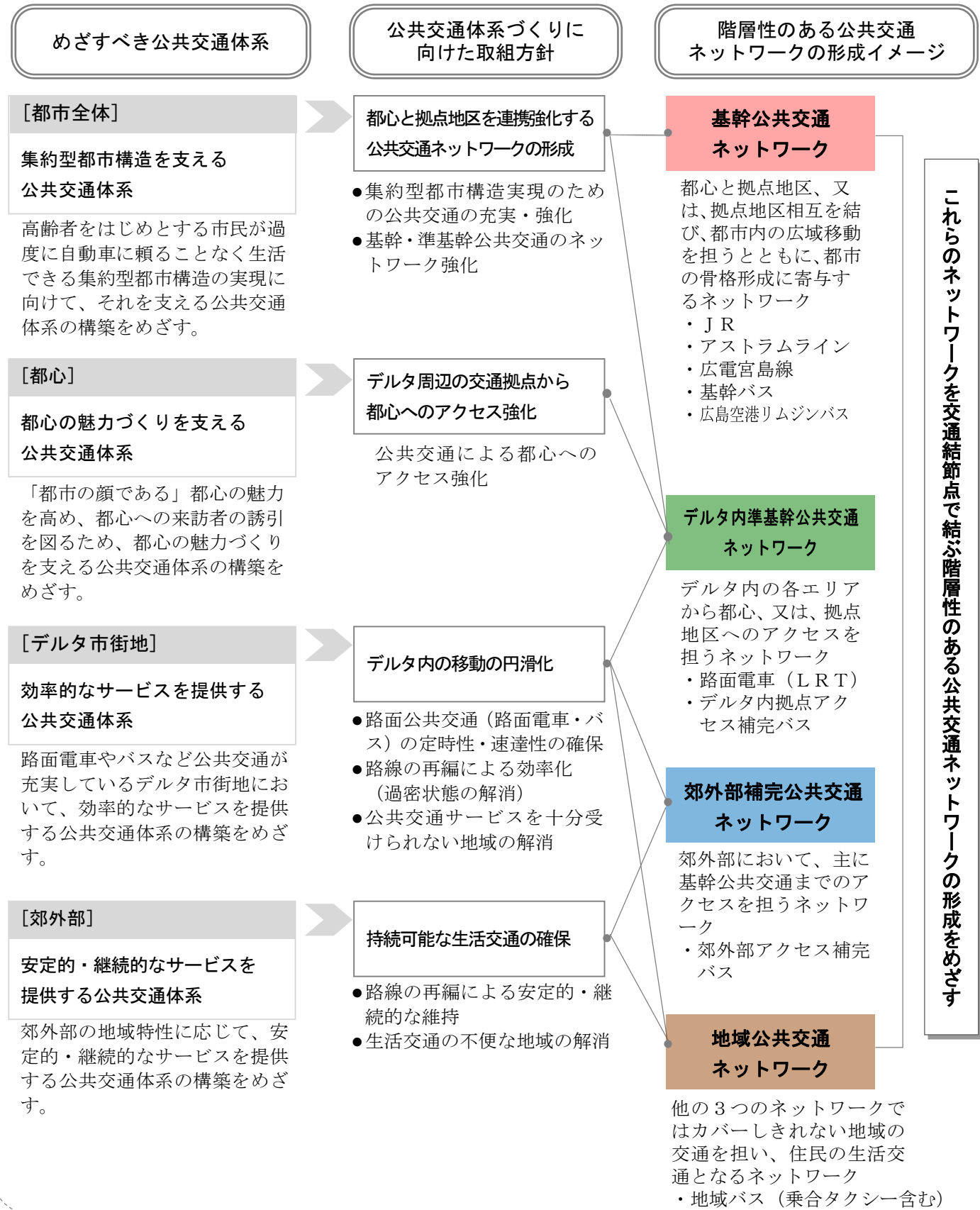
公共交通の機能強化策（案）

都市機能向上対策特別委員会や広島都市圏バス活性化推進会議における議論等を踏まえ、公共交通の機能強化策（案）を取りまとめた。

1 公共交通の機能強化策の検討に当たっての基本的な考え方

第1回本特別委員会（平成25年9月5日）、第2回本特別委員会（平成25年12月4日）において説明

「公共交通体系のあり方」



第4回本特別委員会（平成26年1月30日）において説明

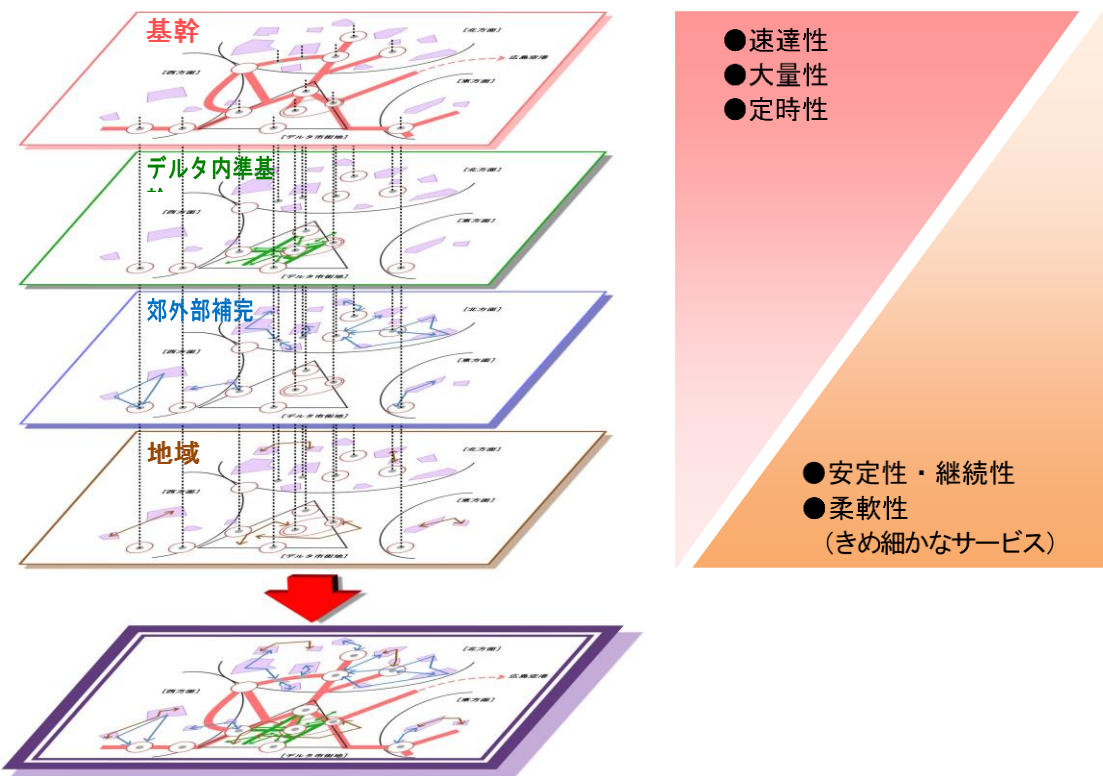
「公共交通の機能強化策の検討に当たっての基本的な考え方」

階層性のある公共交通ネットワークを形成するためには、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必要がある。

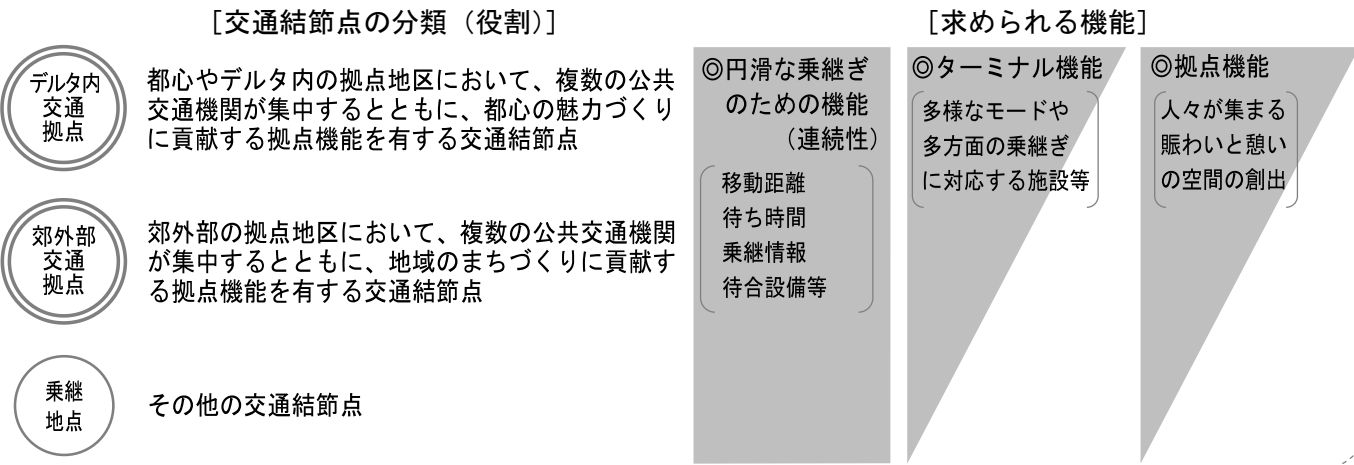
具体的には、都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ基幹公共交通については、公共交通体系の中心となる交通軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供する必要がある。一方、地域公共交通については、買物や通院等の日常生活ニーズに対応した交通を確保するため、安定性・継続性・柔軟性のあるサービスを提供する必要がある。

また、各ネットワークを結びつける交通結節点においても、それぞれの役割に応じた機能を確保する必要がある。

各ネットワークに求められる機能



交通結節点の分類（役割）と求められる機能



2 基幹公共交通ネットワークの機能強化策（案）

(1) 検討経過

第2回都市機能向上対策特別委員会(平成25年12月4日)

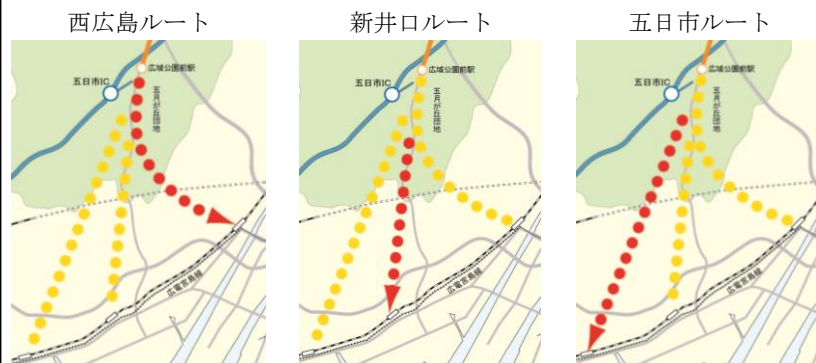
アストラムライン延伸計画の検討状況を説明

■急勾配と単線構造の採用に係る検討結果

- ・急勾配を採用した場合の登坂能力・ブレーキの安全性やコスト節約について確認。
- ・単線構造を採用した場合の輸送力やコスト節約について確認。

■延伸方面別のルート概要・比較

- ・延伸方面（西広島ルート、新井口ルート、五日市ルート）について、事業費や将来利用者数（H42予測）などを比較。



第4回都市機能向上対策特別委員会(平成26年1月30日)

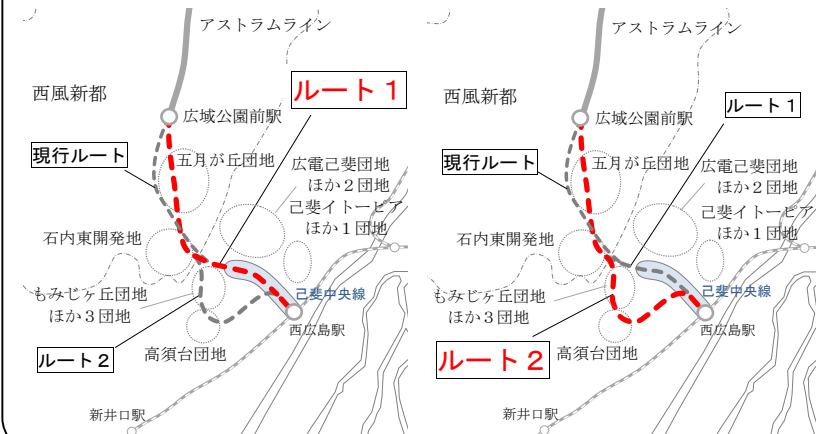
アストラムライン延伸事業の検討状況を説明

■延伸方面の絞り込み

- ・「西風新都の開発促進」、「まちづくり」、「事業成立性」の3つの観点から、現時点における評価として、西広島ルートが最も合理的であることを確認。

■延伸方面を西広島方面とする場合の延伸ルートの比較

- ・2つのルート案について、将来利用者数（H42予測）や市の財政負担などを比較。

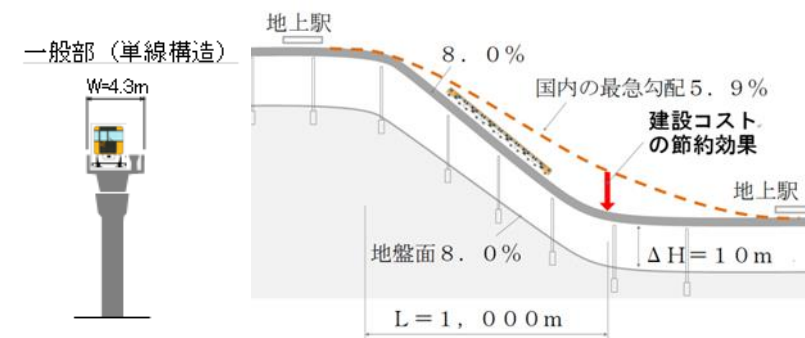


第5回都市機能向上対策特別委員会(平成26年4月22日)

アストラムライン延伸事業の基本方針を説明

■構造の基本的諸元

- ・コスト節約の観点などから、単線構造を基本とし、安全性の確保を前提に8%を上限とする急勾配を採用。



■詳細に検討を進める延伸ルート

- ・「己斐地区のまちづくりへの貢献度」、「都市計画道路己斐中央線との整合性」、「速達性などのサービス面での優位性等」の3つの観点から、現時点における評価として、五月が丘団地、石内東開発地を經由し、己斐中央線の全線を通り、西広島駅に接続するルートが最も合理的であることを確認。



第8回都市機能向上対策特別委員会(平成26年12月24日)

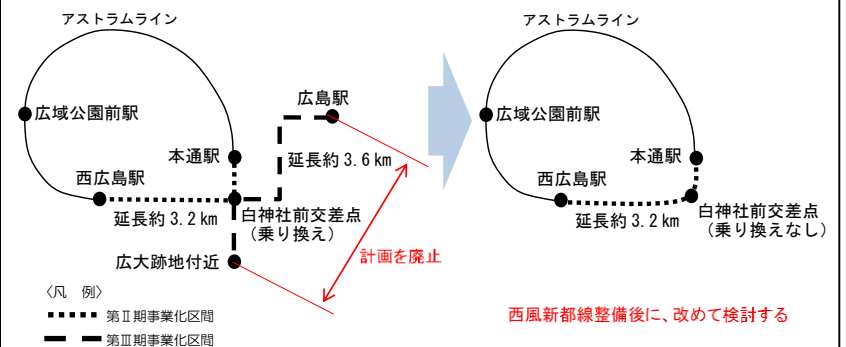
アストラムラインの東西線及び南北線の取扱い（案）を説明

■第Ⅱ期事業化区間の取扱い

- ・路面電車やバスといった既存公共交通機関の機能強化策だけでは十分ではない西方面から都心への速達性の課題に対して有効。
- ・西風新都と都心の連携強化など集約型都市構造の実現に大きく貢献。
- ・平和大通り沿線等の開発促進などが期待。
- ・事業費が約900億円で市の負担も多額（約450億円）。
- ・既存の路面電車やバスがデルタ内の有効な移動手段としての役割を維持するために、大幅な公共交通体系の見直しが必要。
- ・以上を踏まえ、将来における社会経済情勢をより正確に見通した上での判断が望ましいことから、計画を存続させ、その事業化の判断については、西風新都線整備後に改めて検討。

■第Ⅲ期事業化区間の取扱い

- ・新白鳥駅の整備などによって既に同等の速達性が確保されている中、事業費約1,400億円（うち市負担額約690億円）をかけるだけの投資効果は低いことから、計画を廃止。



今回の特別委員会

「基幹公共交通ネットワーク」の機能強化策（案）

(2) 検討結果

① 基幹公共交通ネットワークの役割・機能

都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するネットワーク

〔基幹公共交通ネットワークに分類される公共交通機関〕

- ア JR（山陽本線、呉線、可部線、芸備線）
- イ アストラムライン
- ウ 広電宮島線
- エ 基幹バス・広島空港リムジンバス

② 基幹公共交通ネットワークの機能強化策（案）

ア JR

- (ア) JR可部線の輸送改善
 - a JR可部線電化延伸（長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸）
 - b 緑井以北の10分ヘッド化（行き違い施設の整備等によるピーク時の10分間隔運行）
- (イ) JR芸備線の輸送改善
 - a 下深川・広島間の10分ヘッド化（行き違い施設の整備等によるピーク時の10分間隔運行）
- (ウ) JR在来線の快速電車の運行（通勤ライナー等）
- (エ) JR在来線の車両設備の改善、新型車両の導入
- (オ) 駅舎のバリアフリー化

イ アストラムライン

- (ア) 西風新都線の整備（広域公園前駅から西広島駅までの延伸）
⇒ JR線を介した軌道系の環状型ネットワークの形成
〔第Ⅱ期事業化区間（西広島駅～白神前交差点～本通駅）については、西風新都線整備後に改めて検討する〕

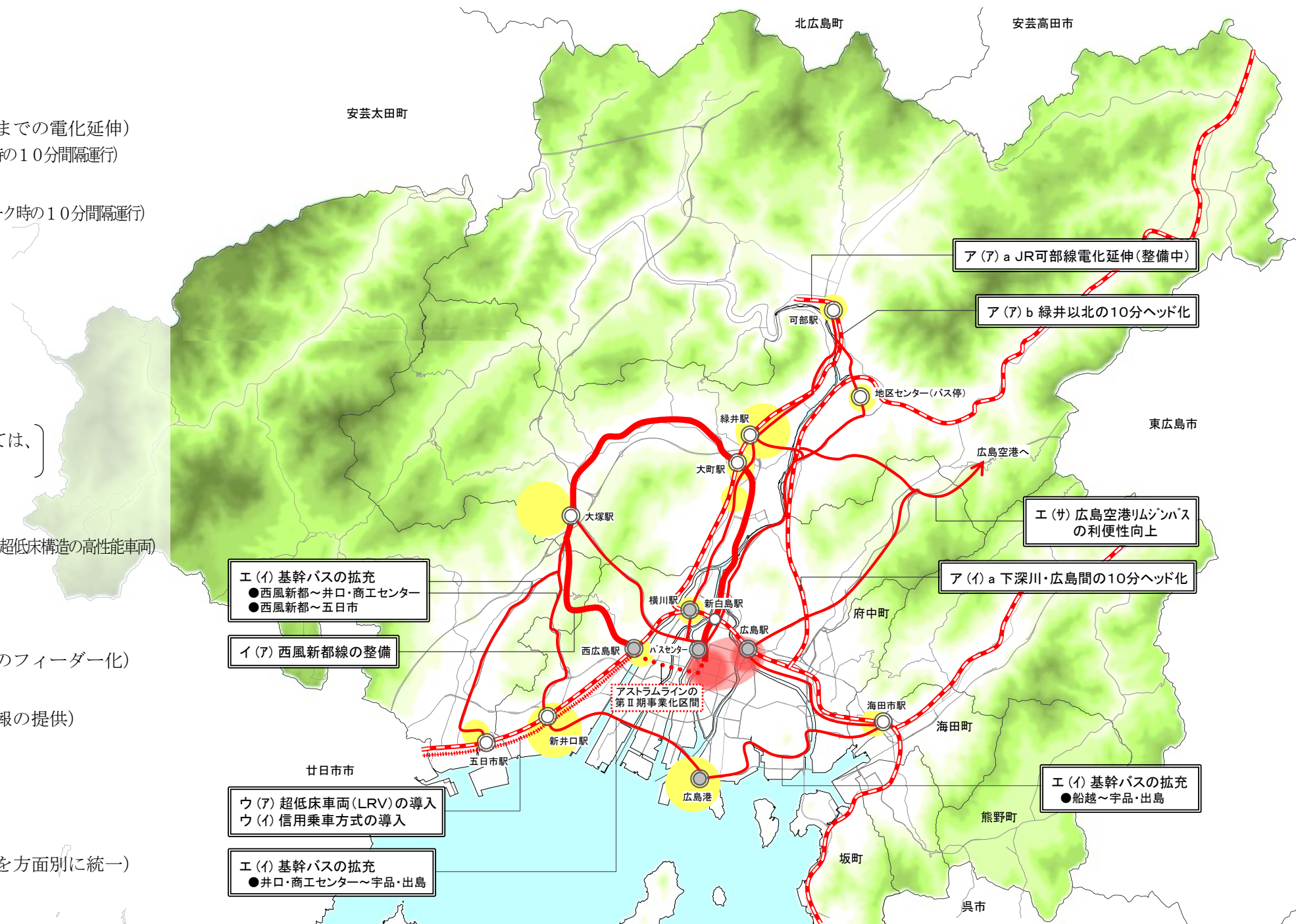
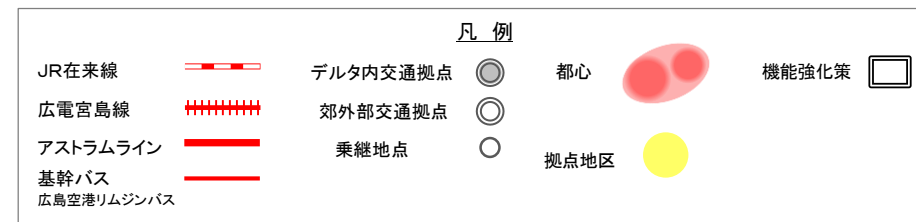
ウ 広電宮島線

- (ア) 超低床車両（LRV）の導入（加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両）
- (イ) 信用乗車方式の導入（すべての扉からの乗降を可能とする）

エ 基幹バス・広島空港リムジンバス

- (ア) 路線の効率化（都心における重複系統のドッキング、路線のフィーダー化）
- (イ) 基幹バスの拡充（井口・商工センター～宇品・出島間等）
- (ウ) バスロケーションシステムの導入（リアルタイムな運行情報の提供）
- (エ) 走行環境の向上（バスレーンやバス優先信号の拡充）
- (オ) 低床低公害車両の導入拡大
- (カ) 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）
- (キ) わかりやすく使いやすい運賃体系の構築
- (ク) 系統番号の統一（広島都市圏のバス事業者9社の系統番号を方面別に統一）
- (ケ) 運行時間の拡大
- (コ) 急行バスの拡充
- (サ) 広島空港リムジンバスの利便性向上

位置図



※ルート等は現時点の路線等を参考としており、限定するものではない

3 デルタ内準基幹公共交通ネットワークの機能強化策（案）

(1) 検討経過

第6回都市機能向上対策特別委員会(平成26年6月10日)

新白島駅整備後の既存公共交通を活用した「デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化」や、「デルタ内の移動の円滑化」に資する機能強化策（案）を説明

- デルタ内における公共交通の機能強化策の検討の方向性
 - ・平成11年に策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」において位置づけていた機能強化策をもとに、新白島駅の整備効果など同計画策定時からの状況変化を考慮して検討。
- 機能強化策（案）
 - ・路面電車（LRT）
駅前大橋ルート¹の整備、江波線接続ルート²の整備、循環ルート³の導入、超低床車両（LRV）⁴の導入、信用乗車方式⁵の導入、電停施設等の改良（電停施設のバリアフリー化、電停の統廃合等）など
 - ・デルタ内拠点アクセス補完バス⁶
バス優先信号⁷の導入、路線の再編（効率化）など



【新白島駅整備後の既存公共交通を活用した機能強化策によるデルタ周辺の交通拠点から都心への所要時間】

方 面		交通機関	所要時間	新白島駅整備後の機能強化策による時間短縮効果 (平成11年の基本計画との比較)
東方面	広島駅⇒紙屋町	急行バス（朝夕）	7分	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
		路面電車	10分	駅前大橋ルート ¹ の整備により所要時間が4分短縮。 (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも2分短縮)
		J R・アストラムライン（専用軌道）	9分 ^(注1)	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
西方面	西広島駅⇒紙屋町	急行バス（朝夕）	13分 ^(注2)	バス優先信号 ⁷ の導入により所要時間が2分短縮。 (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも2分短縮)
		路面電車	17分 ^(注3)	江波線接続ルート ² (西広島駅～江波線)の整備により所要時間が3分短縮。 (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
		J R・アストラムライン（専用軌道）	13分 ^(注1)	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも4分遅い)
南方面	広島港⇒紙屋町	バス	16分	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも3分短縮)
		路面電車	34分	変化なし (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
北方面	横川駅⇒紙屋町	バス	9分	変化なし (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
		路面電車	13分 ^(注4)	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
		J R・アストラムライン（専用軌道）	9分 ^(注1)	実施済み (新白島駅の整備により専用軌道でのアクセスが可能)

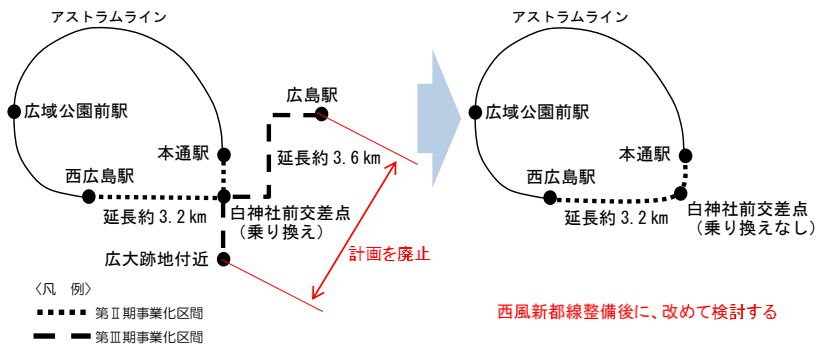
網掛け：各方面における最短時間。
(注1)：乗換時間3分を含む。
(注2)：紙屋町までの移動時間を含む。
(注3)：平成11年の基本計画における時間短縮効果をもとに算出。
(注4)：都心直通便による時間短縮効果を含む。

[今後検討を深めていく内容]
平成11年の基本計画で長期的な機能強化策として位置づけられていたアストラムラインの東西線及び南北線について、西方面における速達性の課題への対応などを勘案して、その取扱いを検討する。

第8回都市機能向上対策特別委員会(平成26年12月24日)

アストラムラインの東西線及び南北線の取扱い（案）を説明

- ・第Ⅱ期事業化区間は計画を存続させ、その事業化の判断については、西風新都線整備後に改めて検討。
- ・第Ⅲ期事業化区間は計画を廃止。



拠点地区相互を結ぶため、基幹公共交通ネットワークを担う路線として再整理

今回の特別委員会

「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」の機能強化策（案）

(2) 検討結果

① デルタ内準基幹公共交通ネットワークの役割・機能

デルタ内の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担うネットワーク

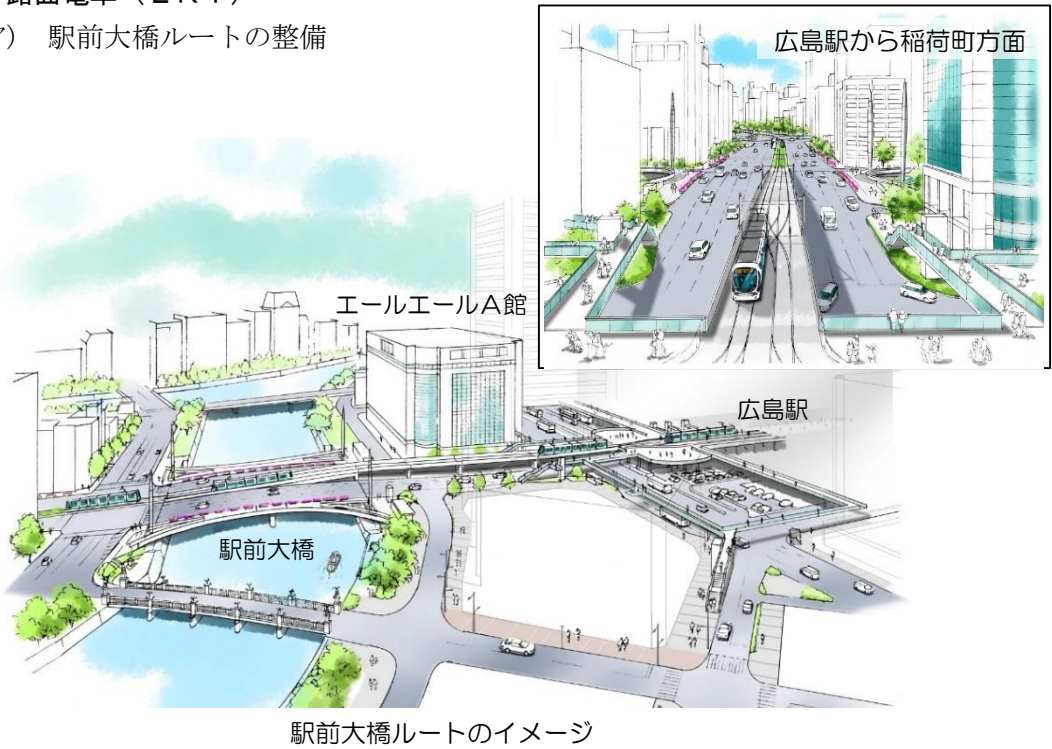
〔デルタ内準基幹公共交通ネットワークに分類される公共交通機関〕

- ア 路面電車（L R T）
- イ デルタ内拠点アクセス補完バス

② デルタ内準基幹公共交通ネットワークの機能強化策（案）

ア 路面電車（L R T）

(ア) 駅前大橋ルートへの整備

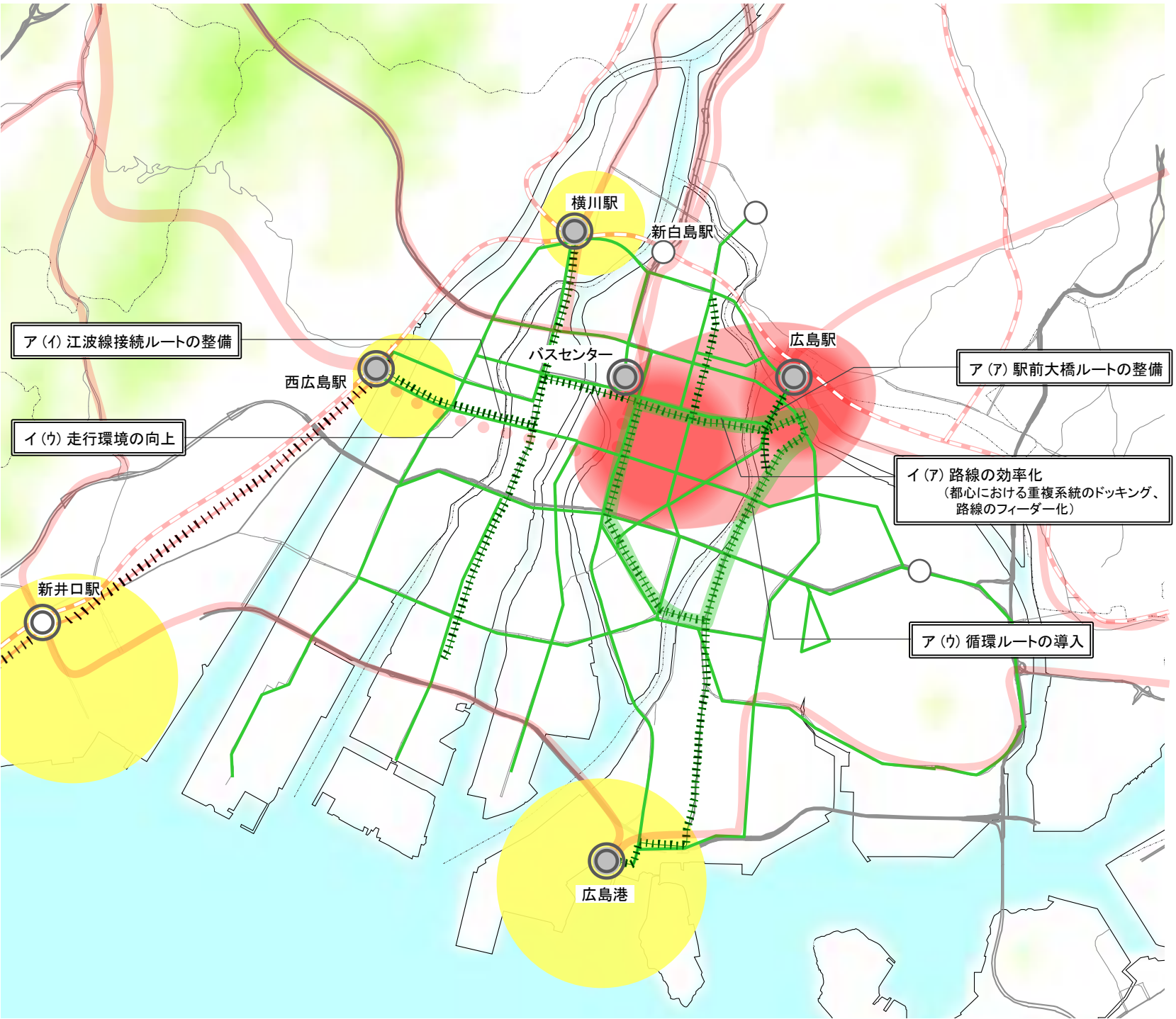
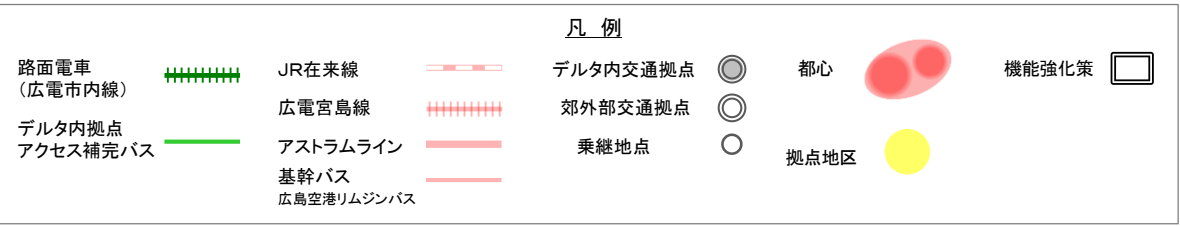


- (イ) 江波線接続ルートの整備
- (ウ) 循環ルートの導入
- (エ) 超低床車両（L R V）の導入（加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両）
- (オ) 電停施設等の改良（電停施設のバリアフリー化、電停の統廃合等）
- (カ) 信用乗車方式の導入（すべての扉からの乗降を可能とする）
- (キ) 電車ロケーションシステムの高度化（リアルタイムな運行情報の高度化）
- (ク) 電車優先信号の拡大

イ デルタ内拠点アクセス補完バス

- (ア) 路線の効率化（都心における重複系統のドッキング、路線のフィーダー化）
- (イ) バスロケーションシステムの導入（リアルタイムな運行情報の提供）
- (ウ) 走行環境の向上（バスレーンやバス優先信号の拡充）
- (エ) 低床低公害車両の導入拡大
- (オ) 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）
- (カ) わかりやすく使いやすい運賃体系の構築
- (キ) 系統番号の統一（広島都市圏のバス事業者9社の系統番号を方面別に統一）
- (ク) 運行時間の拡大
- (ケ) 急行バスの拡充

位置図



※ルート等は現時点の路線等を参考としており、限定するものではない

【郊外部補完公共交通ネットワーク】

(2) 検討結果

① 郊外部補完公共交通ネットワークの役割・機能

郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワーク

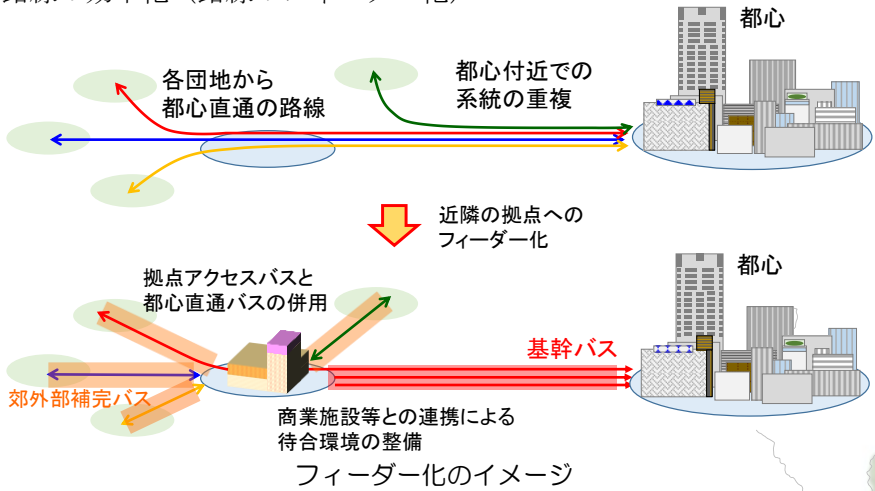
〔郊外部補完公共交通ネットワークに分類される公共交通機関〕

ア 郊外部アクセス補完バス

② 郊外部補完公共交通ネットワークの機能強化策（案）

ア 郊外部アクセス補完バス

(ア) 路線の効率化（路線のフィーダー化）



(イ) バス運行対策費補助対象路線の運行形態の見直し（乗合タクシーへの転換等）

(ロ) バスロケーションシステムの導入（リアルタイムな運行情報の提供）



バスロケーションシステムによるバス停表示のイメージ

(エ) 低床低公害車両の導入拡大

(オ) 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）

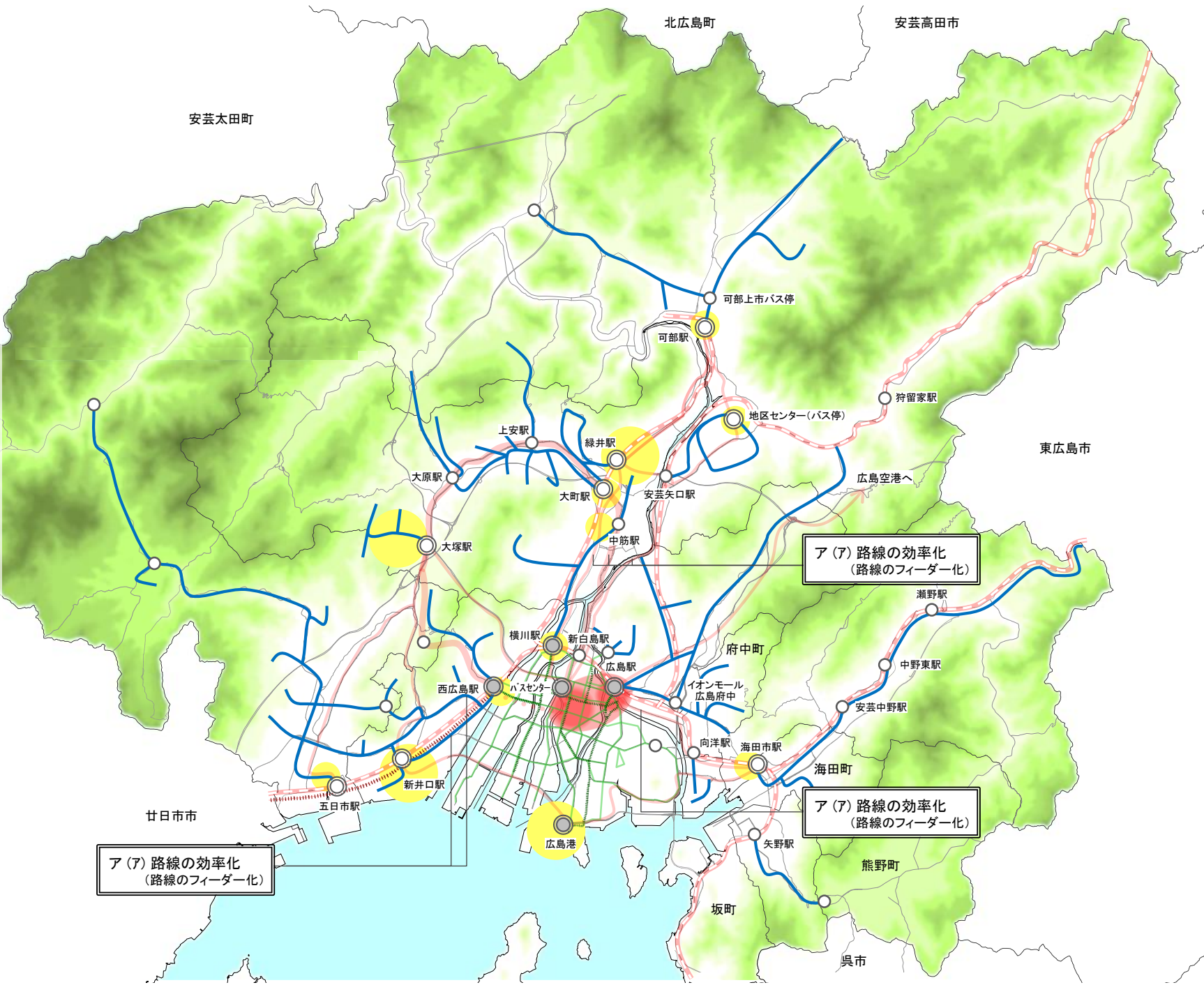
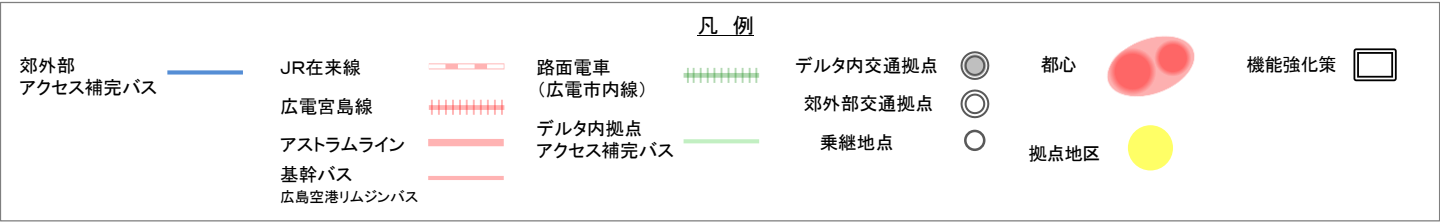
(カ) 車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）

(キ) わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

(ク) 系統番号の統一（広島都市圏のバス事業者9社の系統番号を方面別に統一）

(ケ) 運行時間の拡大

位置図



※ルート等は現時点の路線等を参考としており、限定するものではない

【地域公共交通ネットワーク】

(2) 検討結果

① 地域公共交通ネットワークの役割・機能

他の3つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワーク

〔地域公共交通ネットワークに分類される公共交通機関〕

ア 地域バス（乗合タクシー含む）

② 地域交通ネットワークの機能強化策（案）

ア 地域バス（乗合タクシー含む）

- (ア) 路線の効率化（路線のフィーダー化）
- (イ) バス運行対策費補助対象路線の運行形態の見直し（乗合タクシーへの転換等）
- (ウ) 地域主体の交通に対する支援拡充（乗合タクシーの導入・運行に対する支援）
- (エ) バスロケーションシステムの導入（リアルタイムな運行情報の提供）
- (オ) 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）



可部上市バス停
（地先の民間施設による待合環境の提供）



白川バス停
（地域の商店による待合環境の提供）

(カ) 車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）



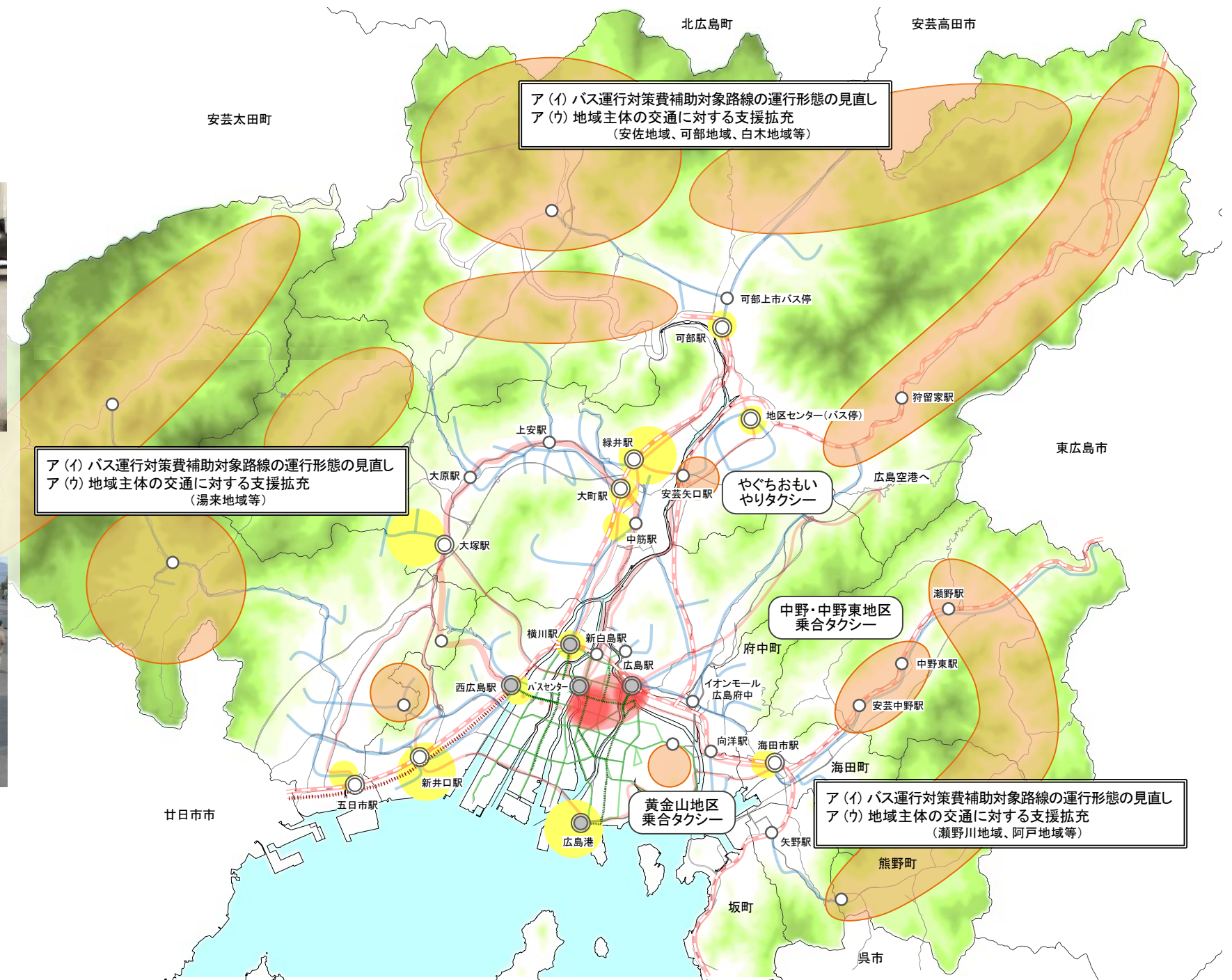
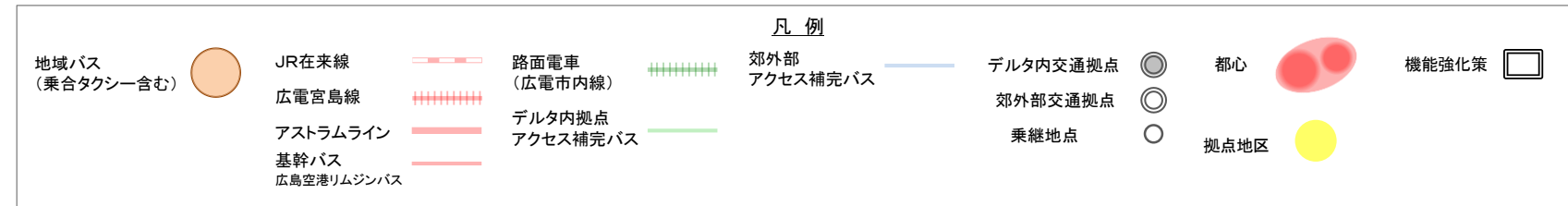
小型バス（第一タクシー株）



乗合タクシー（㈲矢口タクシー）

- (キ) デマンド運行（利用者の要求に対応して運行する形態のバス）
- (ク) わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

位置図

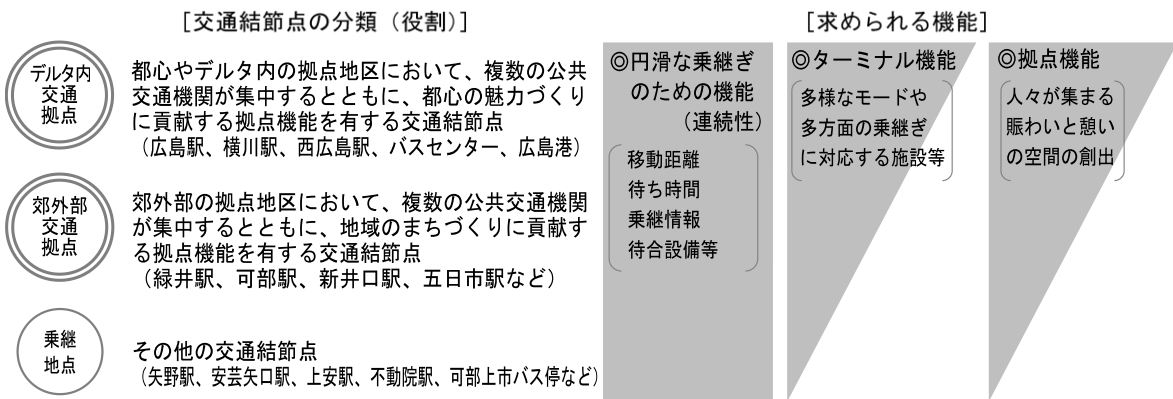


※ルート等は現時点の路線等を参考としており、限定するものではない

5 交通結節点の機能強化策（案）及び階層性のある公共交通ネットワークの形成イメージ

(1) 交通結節点の役割・機能

各階層の公共交通ネットワークを結びつけ、公共交通機関相互を連携させるとともに、円滑な乗継ぎのための機能・ターミナル機能・拠点機能を有する



(2) 交通結節点の機能強化策（案）

(ア) 広島駅周辺地区交通結節点整備

（広島駅自由通路の整備、ペDESTリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備、広島駅南口広場の再整備）



広島駅における自由通路のイメージ

(イ) 西広島駅周辺地区交通結節点整備



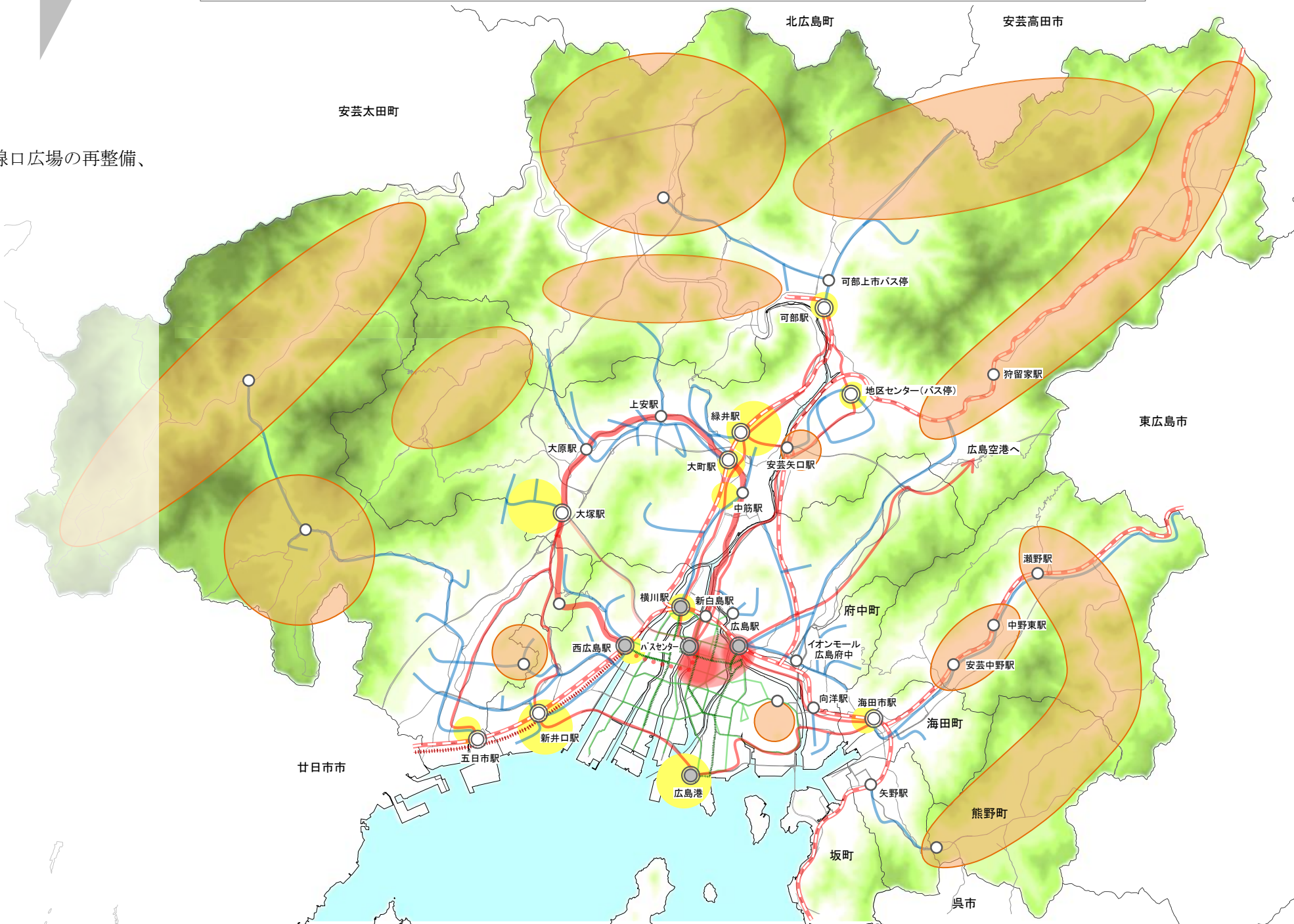
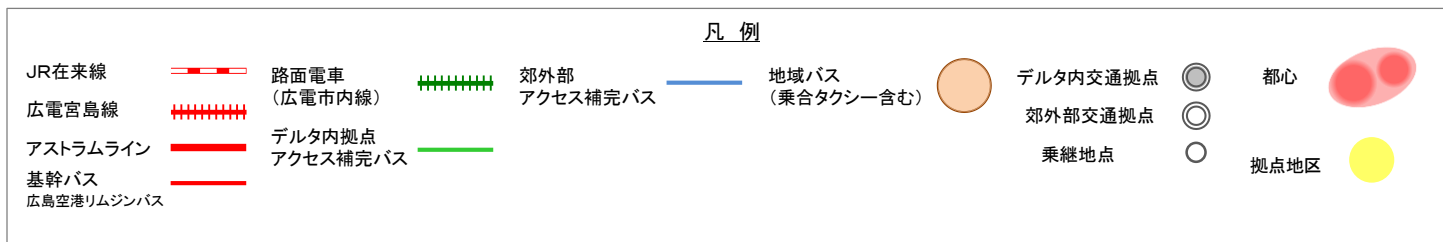
西広島駅における自由通路のイメージ

- (ウ) 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）
- (エ) 商業施設等との連携（待合環境の整備、バスの乗り入れ等）
- (オ) 駅舎等のバリアフリー化
- (カ) 案内情報の充実（案内板の充実、多言語化、バスロケーションシステムの導入等）

(3) 階層性のある公共交通ネットワークの形成イメージ

前記2～4で示した各公共交通ネットワークを交通結節点で結びつけ、以下のような階層性のある公共交通ネットワークの形成をめざす。

階層性のある公共交通ネットワークの形成イメージ



※ルート等は現時点の路線等を参考としており、限定するものではない