

公共交通体系づくりの基本計画 概要

《 目 次 》

第Ⅰ章	公共交通体系づくりの基本計画について	・・・1
第Ⅱ章	広島市の公共交通を取り巻く現状と課題	・・・1
第Ⅲ章	公共交通体系づくりの基本方針	・・・1
第Ⅳ章	各階層の公共交通ネットワークの機能強化策	・・・2
第Ⅴ章	目指すべき公共交通体系とその実現に向けた進め方	・・・6

第I章 公共交通体系づくりの基本計画について

1 目的

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・強化が重要である。

こうしたことから、「公共交通体系づくりの基本計画」を策定し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を図る。

2 計画の位置づけ

広島市基本構想及び広島市総合交通戦略などを上位計画とした、主として陸上の公共交通に関する部門計画

3 目標年次

平成42年（都市計画マスタープラン等と同様）

4 対象地域

広島市域を基本とし、生活圏を共にする近隣市町についても対象とする。

第II章 広島市の公共交通を取り巻く現状と課題

1 本市の交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化

- (1) 高齢化の急速な進展
- (2) 日常的な交通のマイカー依存
- (3) 都心の魅力づくりへの要請
- (4) 拡散型から集約型の都市構造への転換の必要性
- (5) 被爆70周年を契機とした被爆100周年を見据えたまちづくりの展開

2 本市の交通実態及び公共交通の現状

- (1) 1人当たりのトリップ数・交通流動の変化
- (2) 交通機関別乗車人員の推移
- (3) 軌道系公共交通機関の現状
- (4) 主要JR駅における降車後の交通手段
- (5) 路面電車の現状
- (6) バス交通の現状

3 本市の公共交通の課題

- (1) 社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題
 - ・集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化
 - ・高齢社会に対応した交通環境づくり
 - ・通勤や買い物目的などの日常的な交通のマイカー依存の是正
 - ・都市の魅力づくりへの貢献
- (2) 交通実態及び公共交通の現状から見た課題
 - ・地域特性等応じた効率的な公共交通サービスの提供
 - ・路面電車とバスの定時性・速達性の向上
 - ・交通拠点の強化
 - ・郊外部における地域生活交通の確保

第III章 公共交通体系づくりの基本方針

1 本市における公共交通体系のあり方

(1) めざすべき公共交通体系

- [都市全体]
集約型都市構造を支える公共交通体系
- [都心]
都心の魅力づくりを支える公共交通体系
- [デルタ市街地]
効率的なサービスを提供する公共交通体系
- [郊外部]
安定的・継続的なサービスを提供する公共交通体系

(2) 公共交通体系づくりに向けた取組方針

- 都心と拠点地区を連携強化する公共交通ネットワークの形成
 - 集約型都市構造実現のための公共交通の充実・強化
 - 基幹・準基幹公共交通のネットワーク強化
- デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化
公共交通による都心へのアクセス強化
- デルタ内の移動の円滑化
 - 路面公共交通の定時性・速達性の確保
 - 路線の再編による効率化
 - 公共交通サービスを十分受けられない地域の解消
- 持続可能な生活交通の確保
 - 路線の再編による安定的・継続的な維持
 - 生活交通の不便な地域の解消

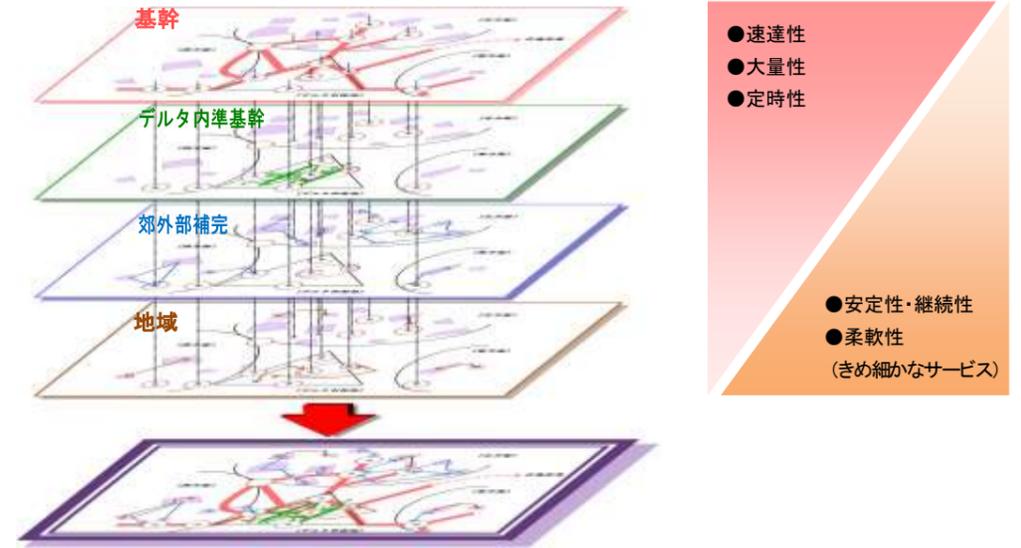
(3) 階層性のある公共交通ネットワークの形成イメージ

- 基幹公共交通ネットワーク**
都心と拠点地区、拠点地区相互等をつなぐネットワーク
・JR
・アストラムライン
・広電宮島線
・基幹バス、広島空港リムジンバス
- デルタ内準基幹公共交通ネットワーク**
デルタ内におけるネットワーク
・路面電車(LRT)
・デルタ内拠点アクセス補完バス
- 郊外部補完公共交通ネットワーク**
郊外部におけるネットワーク
・郊外部アクセス補完バス
- 地域公共交通ネットワーク**
上3つのネットワークではカバーできない地域におけるネットワーク
・地域バス(乗合タクシー含む)

これらのネットワークを交通結節点で結ぶ階層性のある公共交通ネットワークの形成をめざす

2 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

(1) 各ネットワークに求められる機能



(2) 交通結節点の分類(役割)と求められる機能

[交通結節点の分類(役割)]

- デルタ内交通拠点
都心やデルタ内の拠点地区において、複数の公共交通機関が集中するとともに、都心の魅力づくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点
- 郊外部交通拠点
郊外部の拠点地区において、複数の公共交通機関が集中するとともに、地域のまちづくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点
- 乗継地点
その他の交通結節点

- ◎円滑な乗継ぎのための機能(連続性)
移動距離
待ち時間
乗継情報
待合設備等
- ◎ターミナル機能
多様なモードや多方面の乗継ぎに対応する施設
- ◎拠点機能
人々が集まるにぎわいと憩いの空間の創出

第IV章 各階層の公共交通ネットワークの役割・機能と機能強化策

1 基幹公共交通ネットワーク

〔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、都市の骨格構成に寄与するネットワーク

〔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

〔機能強化策〕

ア JR

- (ア) JR可部線の輸送改善（電化延伸・上八木駅の行違い設備検討等）
- (イ) JR芸備線の輸送改善（下深川・広島間の10分ヘッド化）
- (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（広域公園前駅から西広島駅まで）の整備
⇒JR線を介した軌道系の環状型ネットワークの形成
〔新交通都心線（JR西広島駅～白神社前交差点～本通駅）については、西風新都線整備後に改めて検討する〕

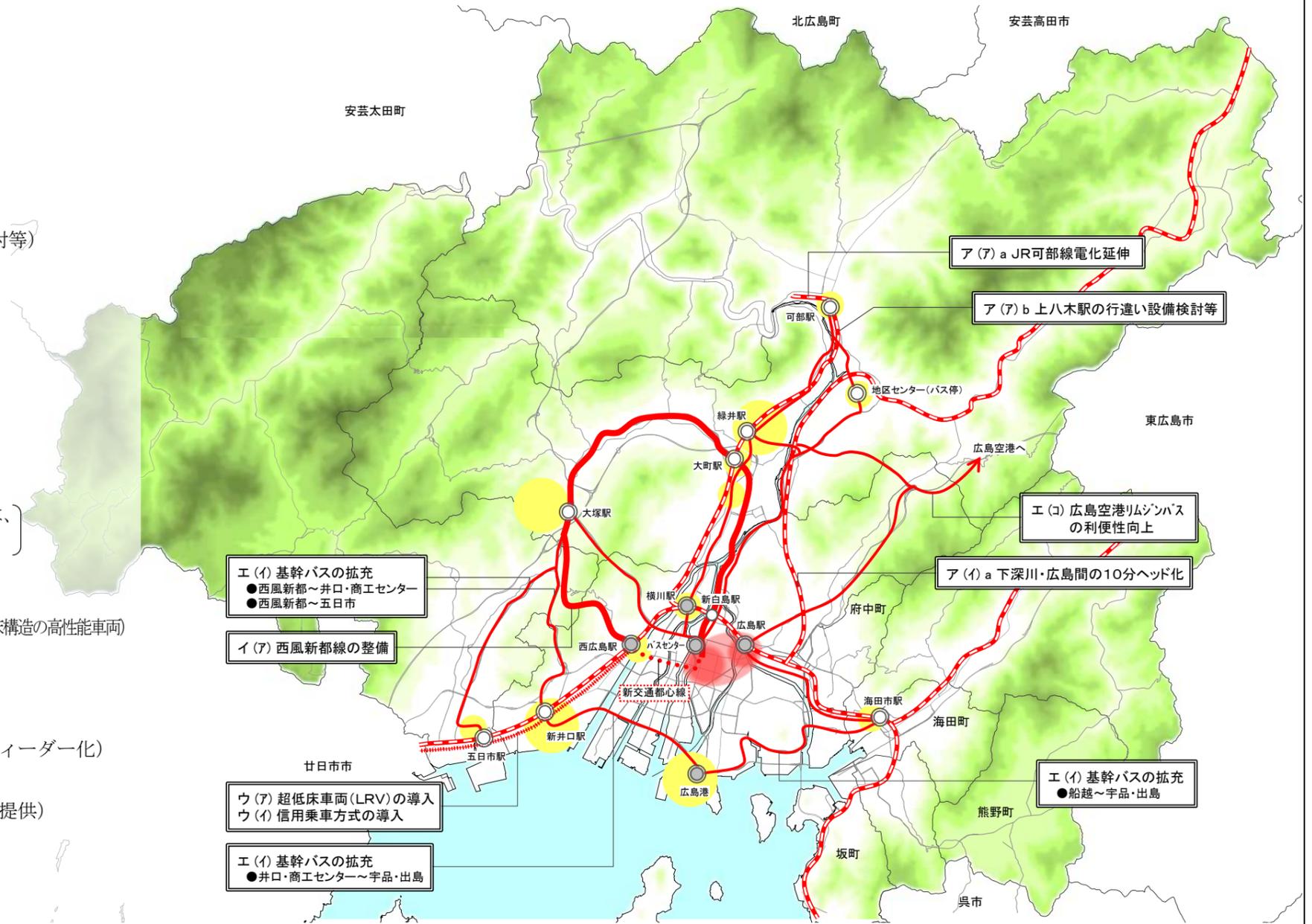
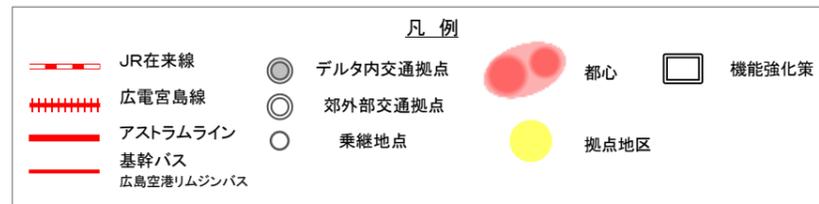
ウ 広電宮島線

- (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) 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
- (コ) 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

2 デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

〔役割・機能〕

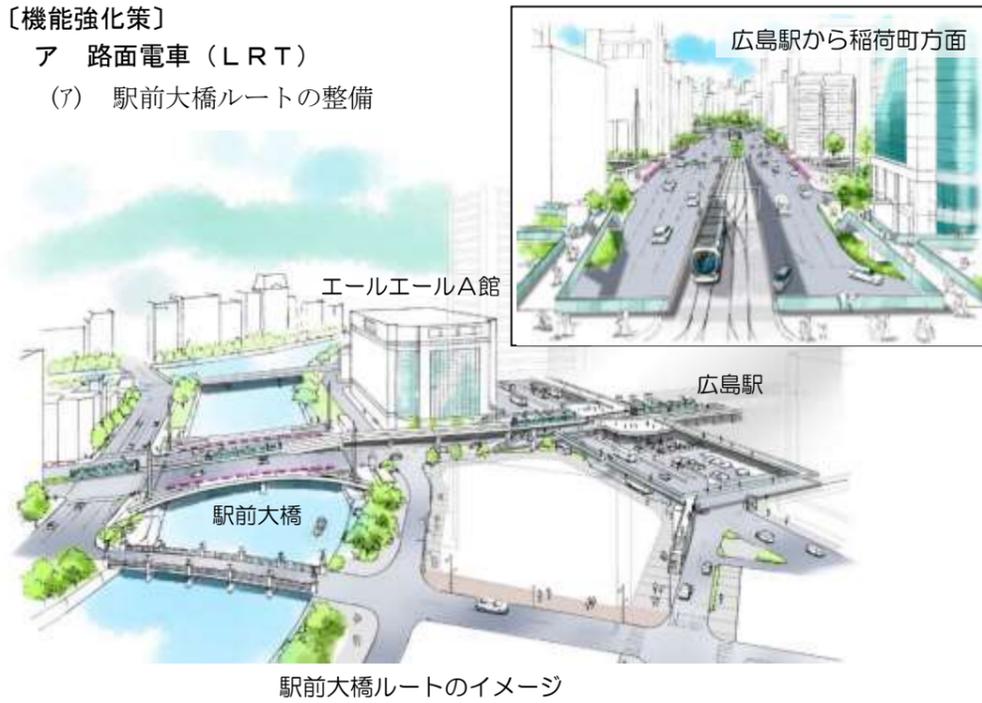
デルタ内の各エリアから都心、又は、拠点地区へのアクセスを担うネットワーク

〔分類される公共交通機関〕

- ア 路面電車（LRT）
- イ デルタ内拠点アクセス補完バス

〔機能強化策〕

- ア 路面電車（LRT）
 - (ア) 駅前大橋ルートへの整備

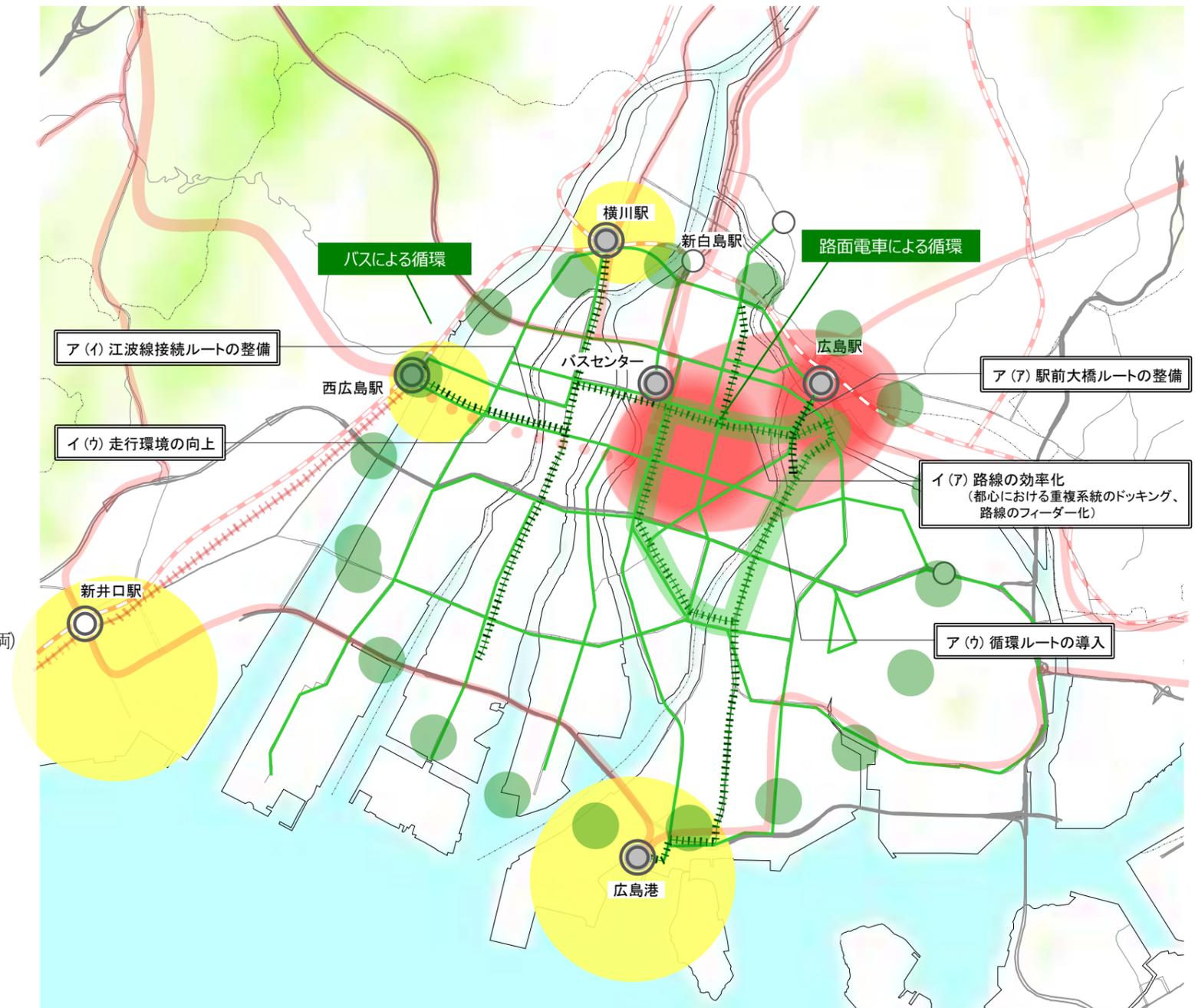
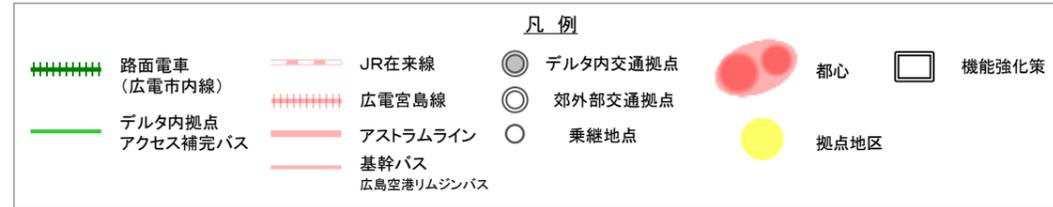


- (イ) 江波線接続ルートへの整備
- (ウ) 循環ルートへの導入
- (エ) 超低床車両（LRV）の導入（加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造の高性能車両）
- (オ) 電停施設等の改良（電停施設のバリアフリー化、電停の統廃合等）
- (カ) 信用乗車方式の導入（すべての扉からの乗降を可能とする）
- (キ) 電車ロケーションシステムの高度化（リアルタイムな運行情報の高度化）
- (ク) 電車優先信号の拡大

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) 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）
- (キ) 運行時間の拡大
- (ク) 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

5 交通結節点等

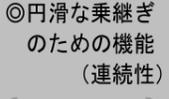
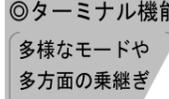
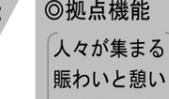
〔役割・機能〕

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、円滑な乗継のための機能・ターミナル機能・拠点機能を有する

〔交通結節点の分類（役割）〕

- 
デルタ内交通拠点
 都心やデルタ内の拠点地区において、複数の公共交通機関が集中するとともに、都心の魅力づくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点
 （広島駅、横川駅、西広島駅、バスセンター、広島港）
- 
郊外部交通拠点
 郊外部の拠点地区において、複数の公共交通機関が集中するとともに、地域のまちづくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点
 （緑井駅、可部駅、新井口駅、五日市駅など）
- 
乗継地点
 その他の交通結節点
 （矢野駅、安芸矢口駅、上安駅、不動院前駅、可部上市バス停など）

〔求められる機能〕

- 
◎円滑な乗継ぎのための機能（連続性）
 移動距離
 待ち時間
 乗継情報
 待合設備等
- 
◎ターミナル機能
 多様なモードや多方向の乗継ぎに対応する施設等
- 
◎拠点機能
 人々が集まる賑わいと憩いの空間の創出

〔機能強化策〕

- (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）
- (イ) 西広島駅周辺地区交通結節点整備



広島駅における自由通路のイメージ



西広島駅における自由通路のイメージ

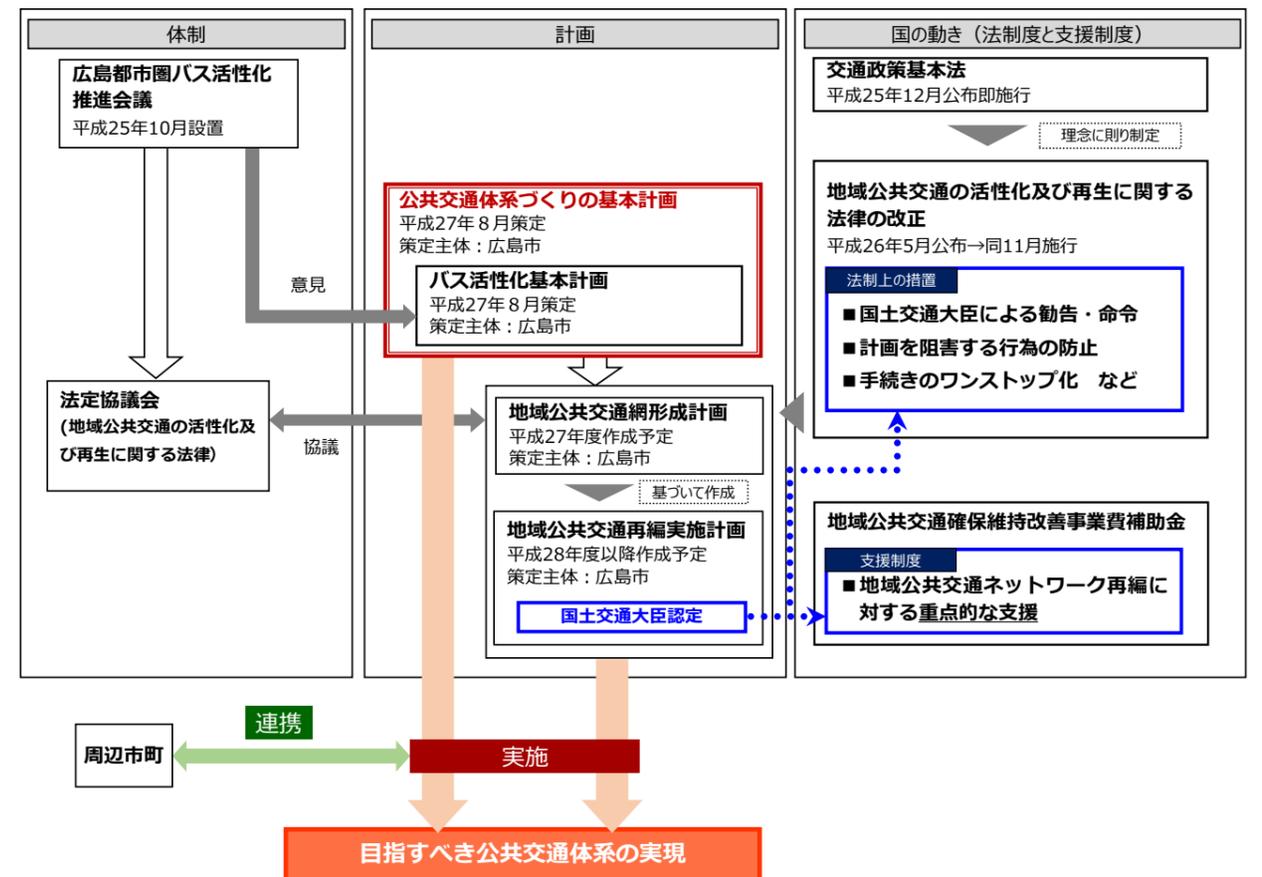
- (ウ) 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）
- (エ) 商業施設等との連携（待合環境の整備、バスの乗り入れ等）
- (オ) 駅舎等のバリアフリー化
- (カ) 案内情報の充実（案内板の充実、多言語化、バスロケーションシステムの導入等）
- (キ) 情報発信の充実
- (ク) わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

第V章 目指すべき公共交通体系とその実現に向けた進め方

1 実現に向けた進め方

- (1) 機能強化策の実施について
 今後、各機能強化策の優先度などを踏まえ、行政、交通事業者、利用者が一体となって、実施可能な機能強化策に適宜取り組んでいきます。
- (2) 周辺市町との連携について
 公共交通機関は、市域内の移動だけでなく周辺市町まで含めたより広域的な移動を担っています。また、近隣市町と生活圏を共にする地域では、行政界を越えた一体の地域として生活交通を担うことも想定されます。
 このように、周辺市町と連携した機能強化策の推進は必要性が高く、連携中枢都市圏検討会議の場などを活用し、各市町との連携策に取り組んでいきます。
- (3) 国の法制度・支援制度の活用
 今後、公共交通体系づくりの推進に向け、平成26年11月に改正法が施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に則り、本基本計画をベースとして、同法の法定計画である「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国の法制上の措置や支援制度を有効に活用していきます。
- (4) 計画の見直しについて
 社会情勢の変化や施策を取り巻く実施環境の変化、検討状況の進展などを踏まえ、必要に応じ、計画の内容について見直しを行うこととします。

■ 目指すべき公共交通体系の実現に向けた進め方フロー



2 目指すべき公共交通体系

階層性のある公共交通ネットワークを交通結節点で結びつけるとともに、周辺市町との連携も見据えた目指すべき公共交通体系の形成イメージを示す。

目指すべき公共交通体系の形成イメージ図

