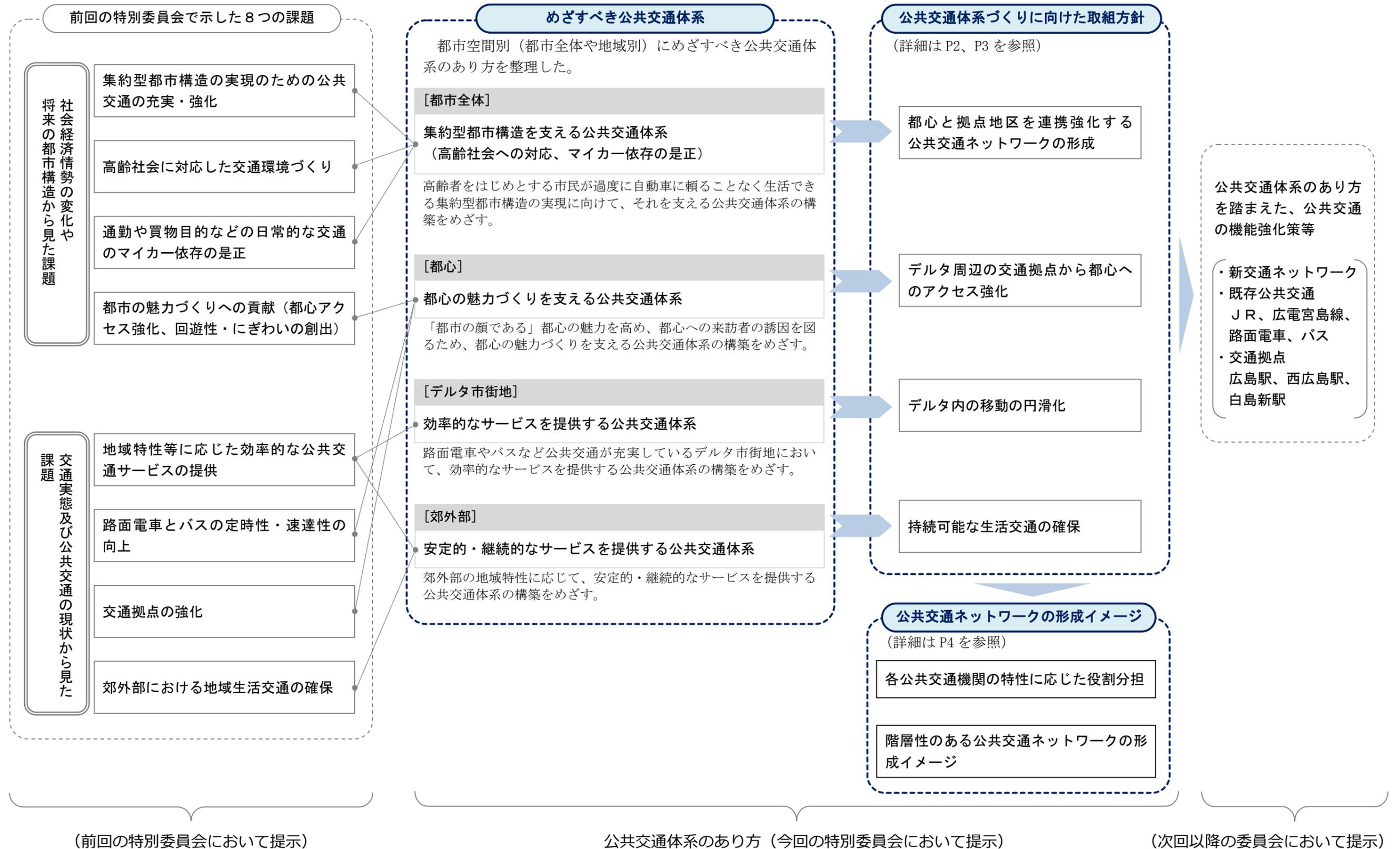


都市構造やまちづくりの観点に立った公共交通体系のあり方について

1 公共交通の課題を踏まえた公共交通体系のあり方

前回（9月5日）の特別委員会において示した「公共交通の課題」を踏まえ、「めざすべき公共交通体系」、「公共交通体系づくりに向けた取組方針」、「公共交通ネットワークの形成イメージ」からなる公共交通体系のあり方を整理した。

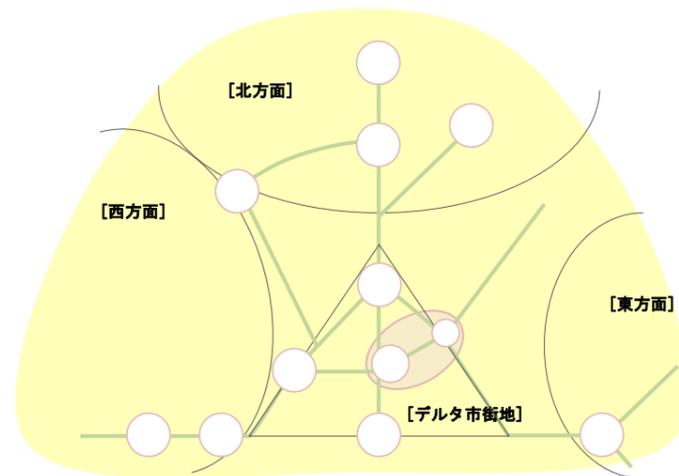


2 公共交通体系づくりに向けた取組方針

(1) 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

- 市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に、居住機能、医療、福祉等の生活サービス機能などを集積させる「集約型都市構造」の実現のため、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、都心や拠点地区を連携強化する公共交通ネットワークの形成に取り組む。
- また、高齢者をはじめとする市民が過度に自動車に頼ることなく生活できる質の高い公共交通サービスの提供に取り組む。

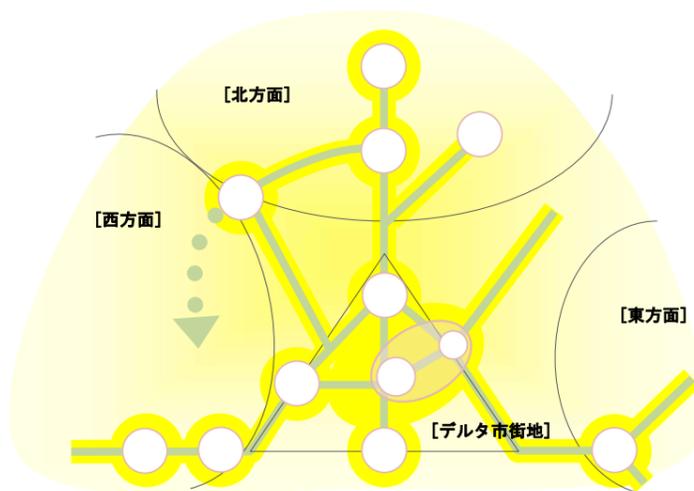
現状のイメージ



・都心と拠点地区及び拠点地区相互の連携強化に向けた、公共交通の充実・強化が必要

〈凡 例〉
 ○ 都心の核、拠点地区
 — 公共交通
 ● 都市機能の集積
 (濃淡は集積の度合いを示す。)

将来のイメージ



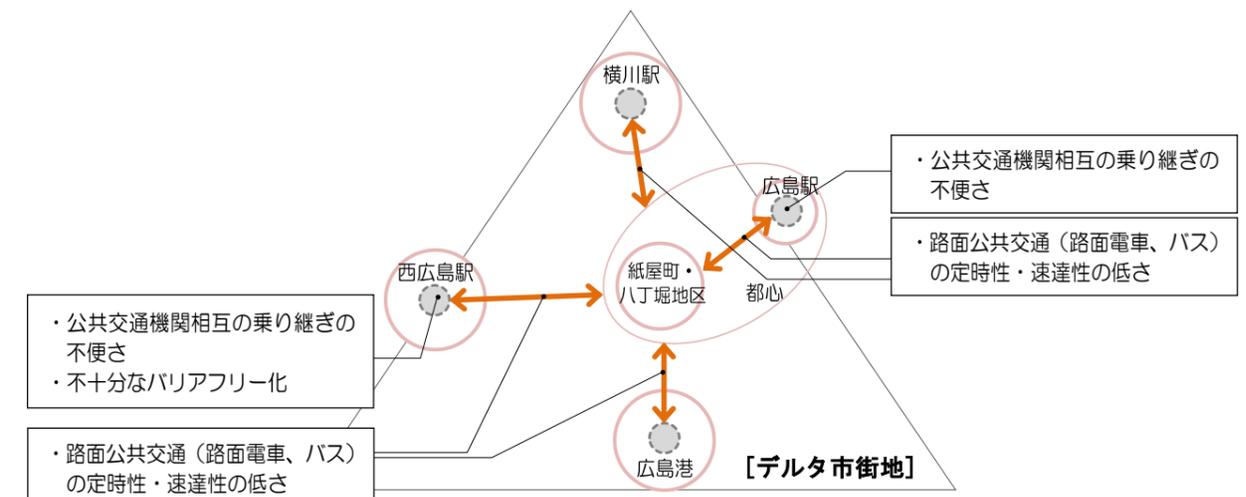
・集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化
 ・基幹・準基幹交通のネットワーク強化

※本市の都市構造をイメージとして記載したものである。

(2) デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化

- 都心の回遊性・にぎわいを創出する交通環境を整備するため、デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセスを担う路面公共交通（路面電車・バス）の定時性・速達性の向上に取り組む。
- 広島駅や西広島駅などの交通拠点において、乗り継ぎの円滑化を図る駅前広場の整備など、公共交通機関相互の連携強化に取り組む。

現状のイメージ

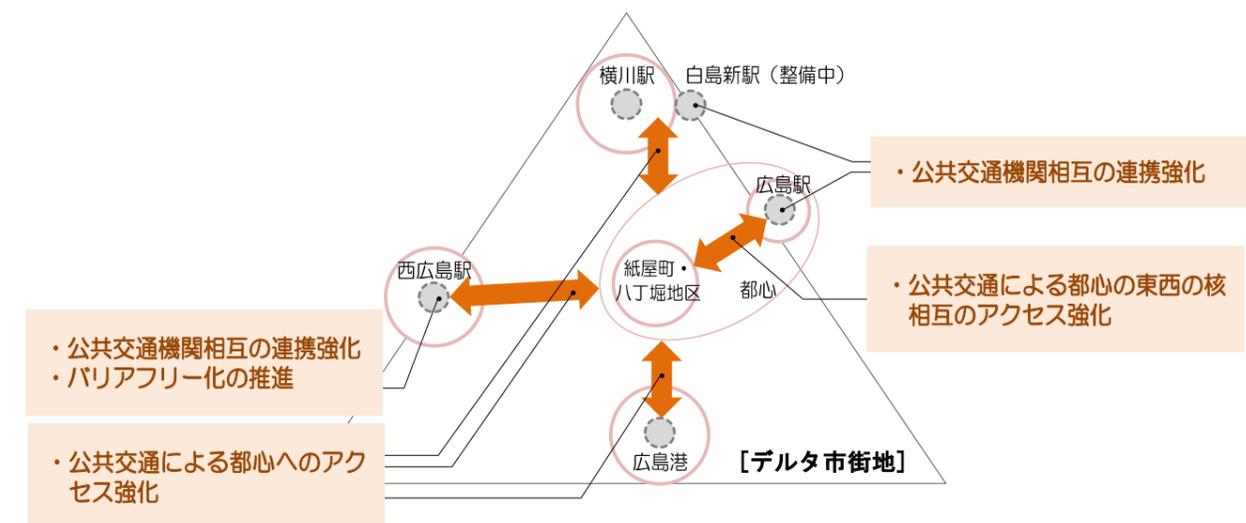


・公共交通機関相互の乗り継ぎの不便さ
 ・不十分なバリアフリー化
 ・路面公共交通（路面電車、バス）の定時性・速達性の低さ

・公共交通機関相互の乗り継ぎの不便さ
 ・路面公共交通（路面電車、バス）の定時性・速達性の低さ

〈凡 例〉
 ○ 都心の核、拠点地区
 ● 交通拠点

将来のイメージ

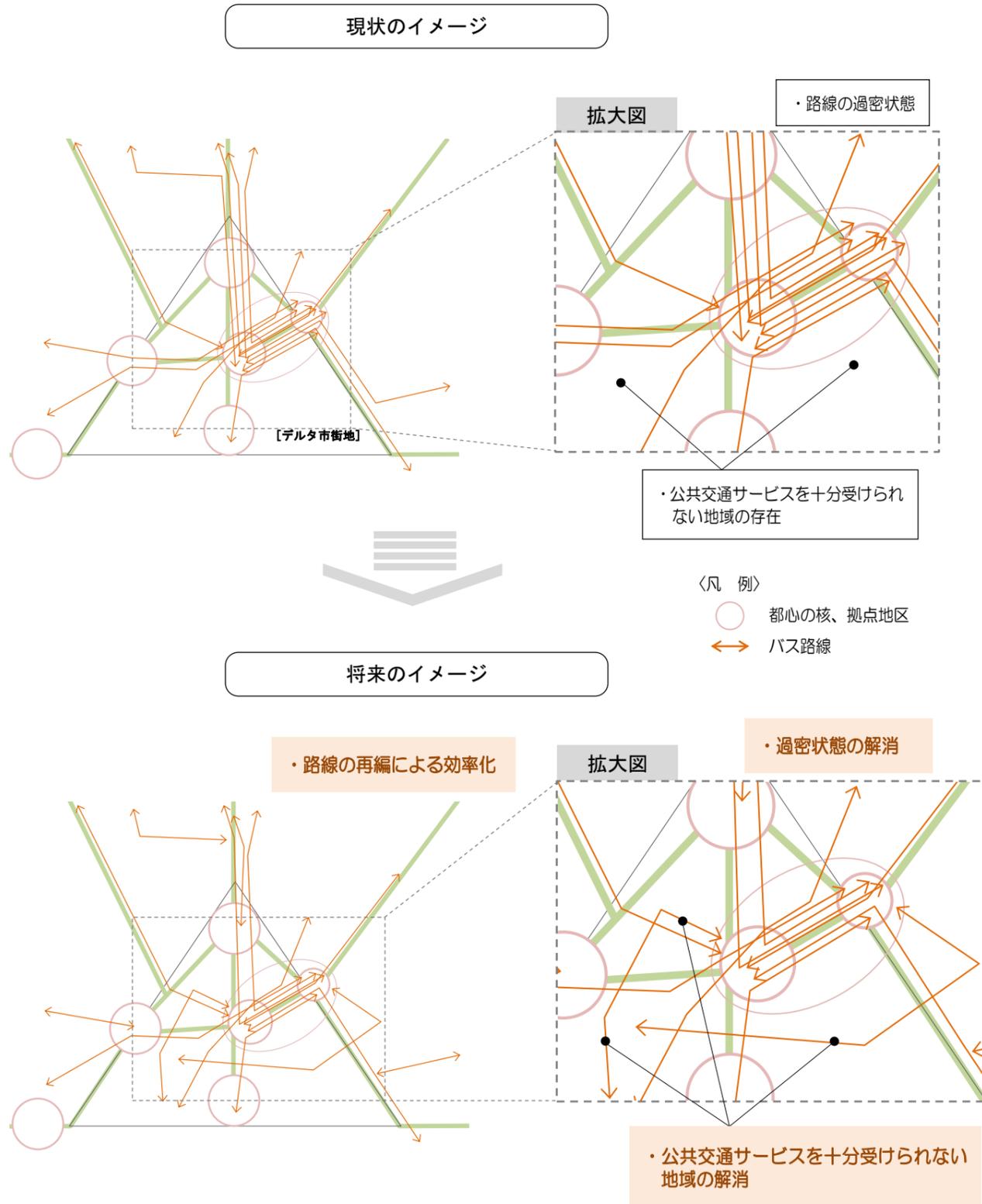


・公共交通機関相互の連携強化
 ・バリアフリー化の推進
 ・公共交通による都心へのアクセス強化

・公共交通機関相互の連携強化
 ・公共交通による都心の東西の核相互のアクセス強化

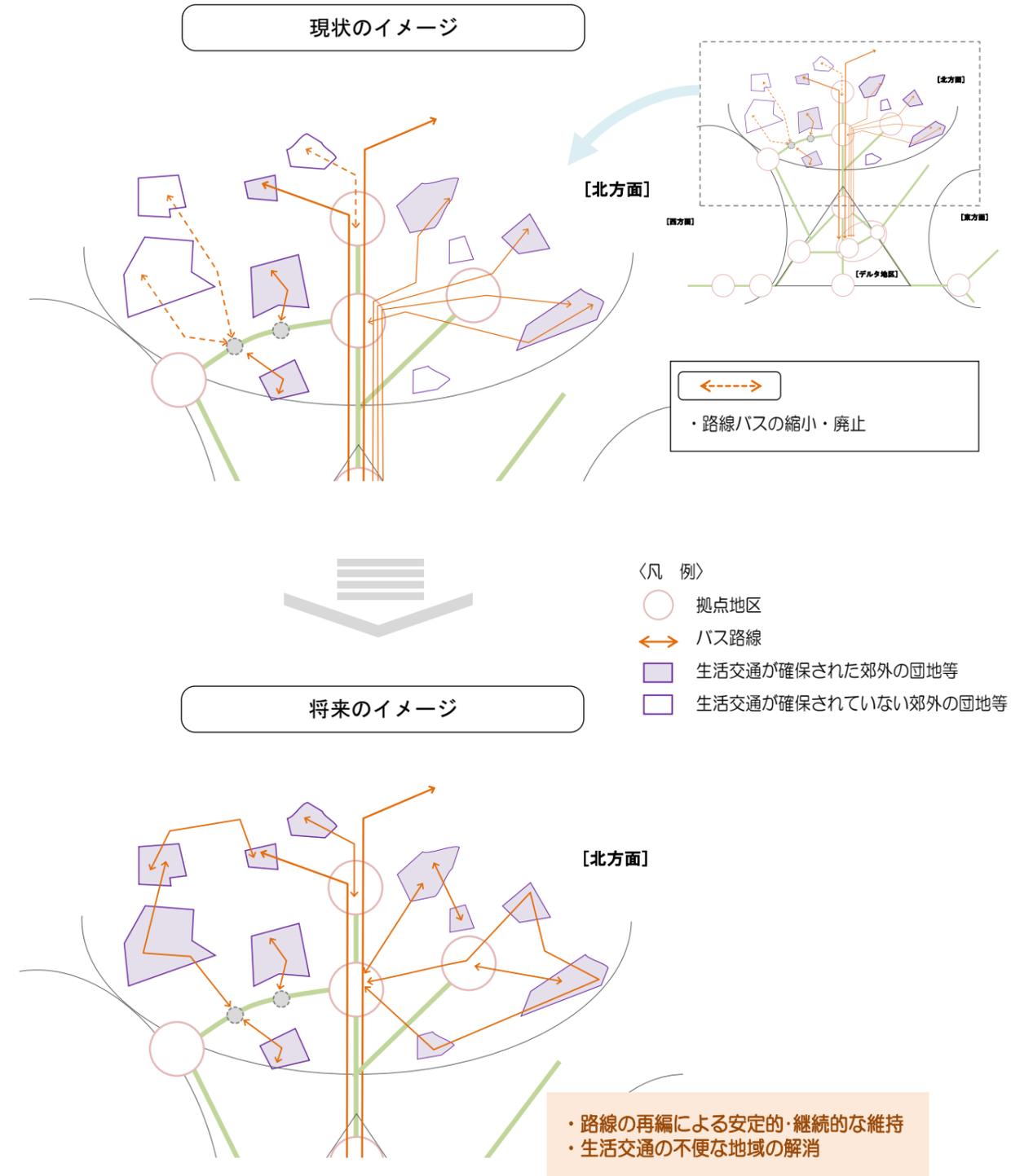
(3) デルタ内の移動の円滑化

- デルタ内における路面公共交通（路面電車・バス）の定時性・速達性の確保や、公共交通サービスを十分受けられない地域の解消などデルタ内の移動の円滑化に取り組む。
- 特に、都心においては、路線再編などにより定時性・速達性の低下を招いているバスの過密状態を解消し、効率的な運行を図る。



(4) 持続可能な生活交通の確保

- 郊外部の公共交通サービスの行き届いていない地域において、日常生活を支える移動手段を確保するため、路線バスの安定的・継続的な維持や、路線バスが運行されていない郊外団地などへの公共交通サービスの提供（交通不便地域の解消）など地域における持続可能な生活交通の確保に取り組む。



3 公共交通ネットワークの形成イメージ

前記2で整理した「公共交通体系づくりに向けた取組方針」に基づき、本市がめざす公共交通体系を構築するためには、比較的多くの需要や長いトリップに対応する基幹的公共交通機関と、それを補完する役割を担う公共交通機関との連携や分担が機能的に行われるような効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成が不可欠である。

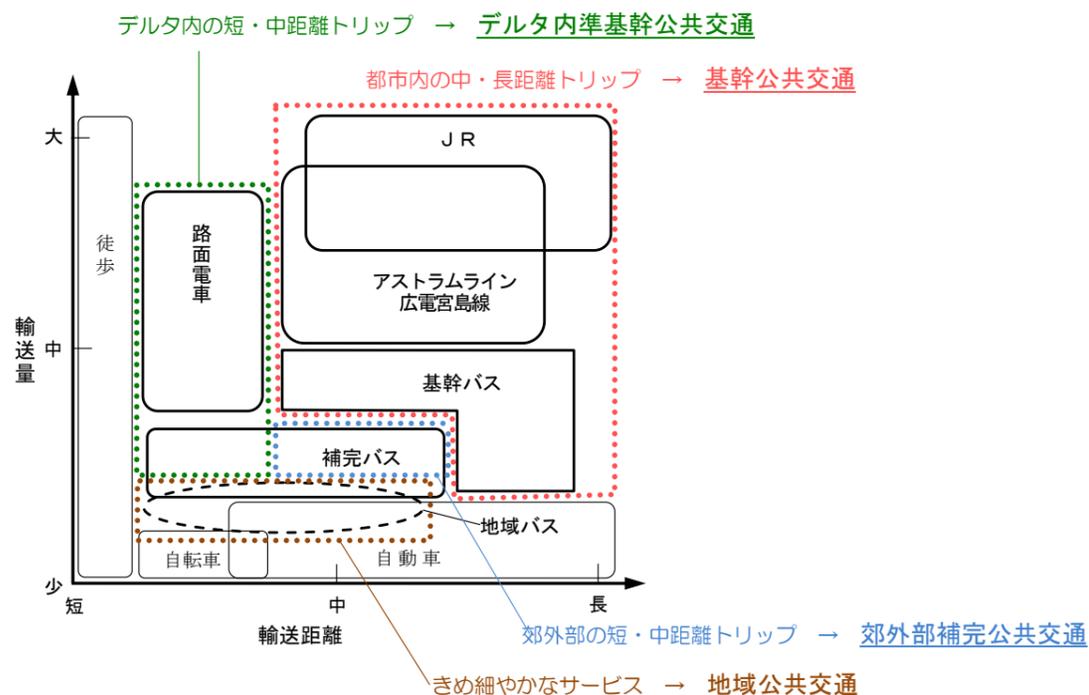
このため、本市における各公共交通機関の特性（輸送量・輸送距離）を踏まえ、「基幹公共交通」、「デルタ内準基幹公共交通」、「郊外部補完公共交通」、「地域公共交通」に機能分類し、それらを交通結節点で結ぶ階層性のある公共交通ネットワークの形成をめざす。

(1) 各公共交通機関の特性とそれを踏まえた機能分類

- 都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ都市内の中・長距離トリップは、大量輸送機関である「JR」、中量輸送機関である「アストラムライン」、「広電宮島線」、軌道系交通機関に準ずる「基幹バス」が主要な役割を担う。
→ **基幹公共交通**
- デルタ内の短・中距離トリップは、「路面電車（LRT）」、「都心アクセス補完バス」が主要な役割を担う。
→ **デルタ内準基幹公共交通**
- 郊外部の短・中距離トリップは、「郊外部アクセス補完バス」が主要な役割を担う。
→ **郊外部補完公共交通**
- きめ細やかなサービスは、「地域バス」が主要な役割を担う。
→ **地域公共交通**

■バスの分類

「基幹バス」	軌道系に準ずるような基幹的な路線
「補完バス」	デルタ外縁部の各地域、鉄軌道駅から都心へのアクセス（都心アクセス）や、郊外部の各地域、団地等から近隣ターミナル、軌道系・基幹バスへのアクセス（郊外部アクセス）の路線
「地域バス」	軌道系、基幹バス、補完バスではカバーできない地域などにおける路線（乗合タクシーを含む）



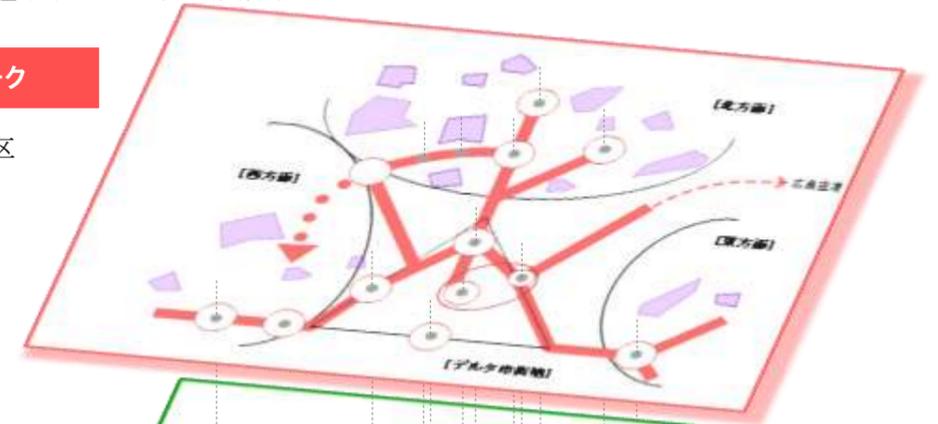
各公共交通機関の輸送特性と機能分類のイメージ

(2) 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、拠点地区相互を結ぶネットワーク

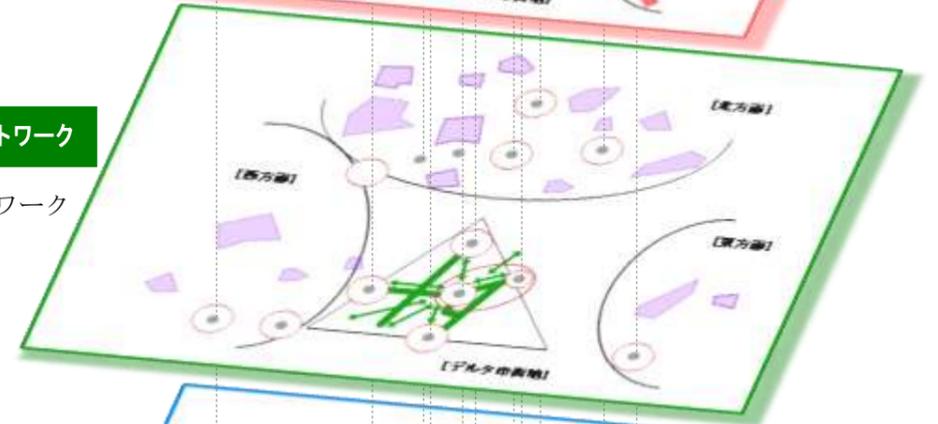
- ・ JR
- ・ アストラムライン
- ・ 広電宮島線
- ・ 基幹バス



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

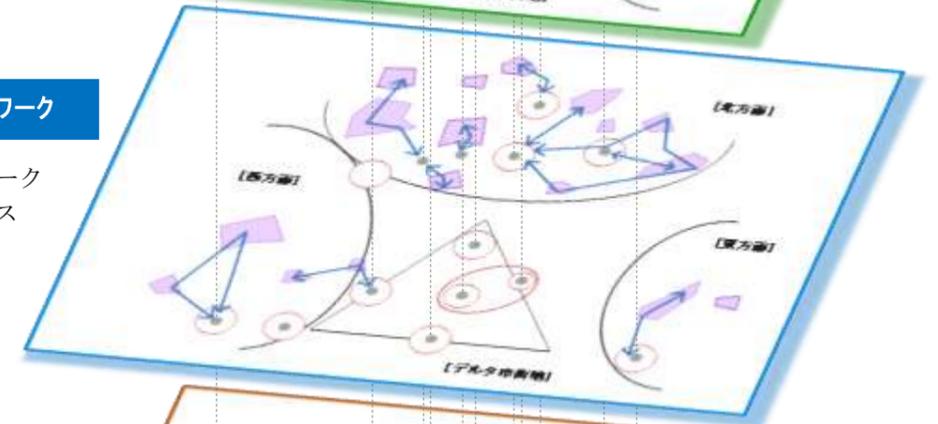
- ・ 路面電車（LRT）
- ・ 都心アクセス補完バス



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

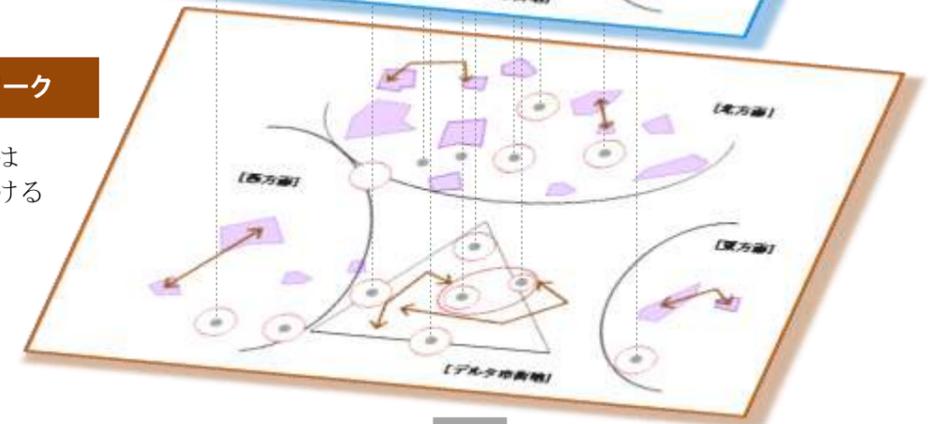
- ・ 郊外部アクセス補完バス



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



※公共交通ネットワークをイメージとして記載したものであり、具体的な路線を特定するものではない。

効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成