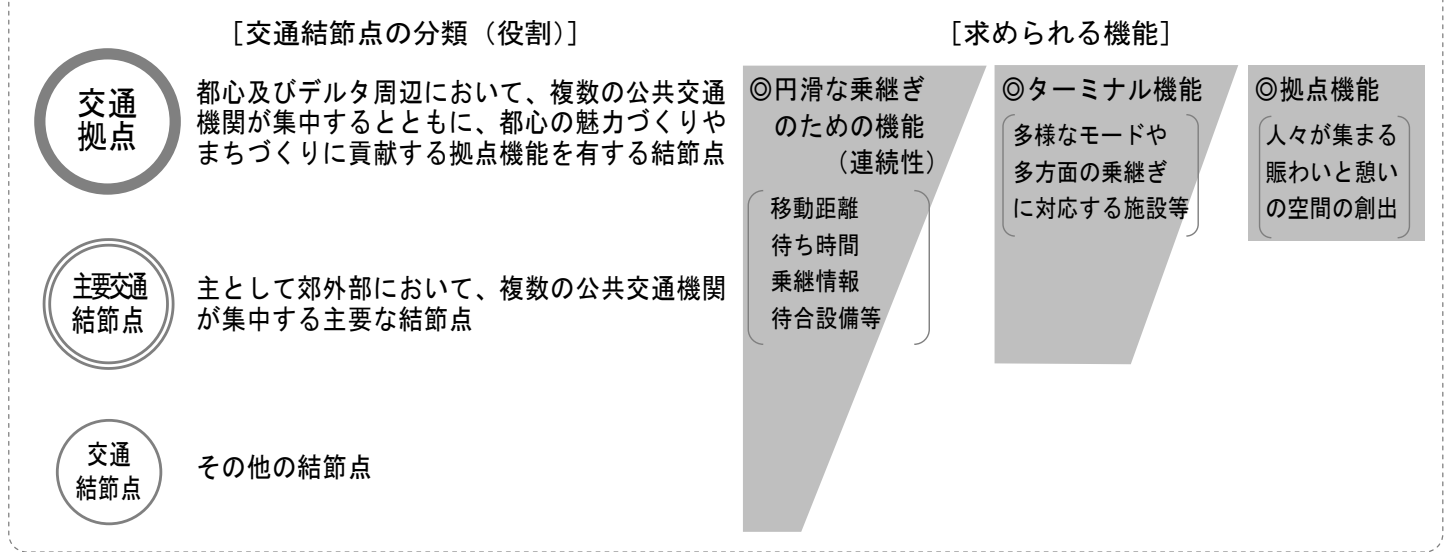


交通結節点の機能強化策について

平成26年1月30日の特別委員会で示した「交通結節点の分類（役割）と求められる機能」について、公共交通の機能強化策に関するこれまでの検討状況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、より分かりやすく再整理した。

交通結節点の分類（役割）と求められる機能の再整理

平成26年1月30日の特別委員会で示した交通結節点の分類（役割）と求められる機能

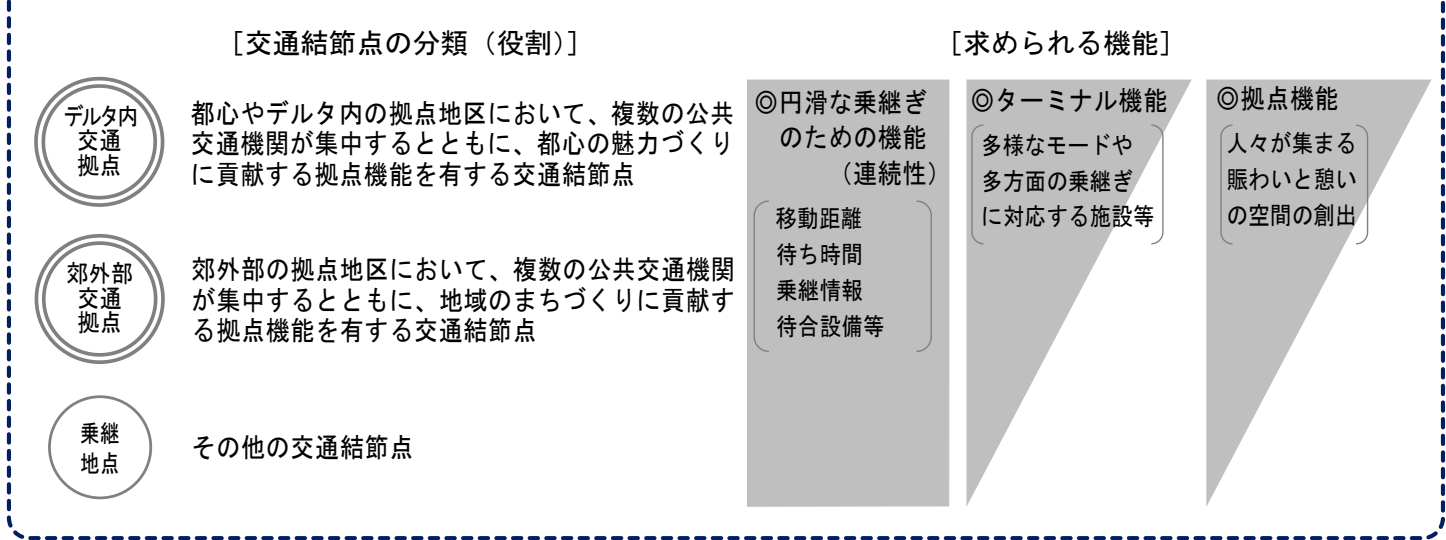


○広島都市圏バス活性化推進会議において、交通結節点については、

- ・あまり種類が多くなると分かりづらくなるので、主要なものとするという分類が良いのではないか。
- ・運行本数が少ない交通結節点ほど待ち時間のケアが重要である。などの意見があった。

○こうした意見も考慮し、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換を図る上で重要となる都心及び拠点地区の交通結節点を「交通拠点」、その他の交通結節点を「乗継地点」に再整理した。

交通結節点の分類（役割）と求められる機能（再整理後）



各交通結節点の具体的な地点（例示）

デルタ内交通拠点
都心やデルタ内の拠点地区の交通結節点（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
郊外部の拠点地区の交通結節点（緑井駅、可部駅、新井口駅、五日市駅など）



乗継地点
アストラムラインとバスを乗継ぐ交通結節点（上安駅、不動院駅など）



バス同士を乗継ぐ交通結節点（可部上市バス停*など）
※国道54号と国道191号の交差点付近



民間による待ち合い設備の整備例（上屋・ベンチ）

上記を踏まえ、今後、市域内の交通結節点を分類し、具体的な機能強化策を検討する。