
公共交通体系づくりの基本計画

平成 27 年 8 月

広 島 市

はじめに

人口減少や超高齢社会の到来に伴い、限られた資源を効率的に配分するため、コンパクトなまちづくりが求められています。本市においても平成 25 年 8 月に策定した「広島市都市マスタープラン」において、「活力」、「魅力」、「快適性」の三つの要素を兼ね備えた「世界に誇れる『まち』広島」を実現する土台として、集約型都市構造への転換を目指すこととしています。

また、被爆 70 周年（平成 27 年(2015 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として、公共交通を中心としたネットワークを構築し、「デルタ市街地」、「デルタ周辺部」にかけてヒト・モノ・カネ・情報の好循環を生み出す“公共交通を中心とした四つの循環”（「バスによる循環」、「路面電車による循環」、「西風新都内の循環」、「西風新都・デルタ間の循環」）を形成していくこととしています。

そこで、この度、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・強化を図るため、都市づくりの長期的展望に立った、都心部をはじめ市域全体の公共交通のあり方や機能強化策の基本的な考え方などの公共交通体系づくりの基本方針、アストラムラインの延伸計画の見直し、バス活性化策など具体的な機能強化策などを盛り込んだ公共交通体系づくりの基本計画を策定しました。

今後、本市は交通事業者や関係行政機関、そして本市の公共交通の中心利用者である市民の皆さんと一緒に、この「公共交通体系づくりの基本計画」で位置づけた「めざすべき公共交通体系」の実現に向け取り組んでいきます。

平成 27 年（2015 年）8 月

公共交通体系づくりの基本計画

目次

第Ⅰ章 公共交通体系づくりの基本計画について	1
1 目的	1
2 計画の位置付け	1
3 目標年次.....	1
4 対象地域.....	1
第Ⅱ章 広島市の公共交通を取り巻く現状と課題	2
1 本市の交通政策を取り巻く社会経済情勢の変化.....	2
1－1 高齢化の急速な進展	2
1－2 日常的な交通のマイカー依存.....	3
1－3 都市の魅力づくりへの要請	4
1－4 拡散型から集約型の都市構造への転換の必要性.....	5
1－5 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.....	6
2 本市の交通実態及び公共交通の現状	7
2－1 1人当たりのトリップ数・交通流動の変化.....	7
2－2 交通機関別乗車人員の推移	9
2－3 軌道系公共交通機関の現状	10
2－4 主要 JR 駅における降車後の交通手段	11
2－5 路面電車の現状	12
2－6 バスの現状	13
3 本市の公共交通の課題.....	15
3－1 社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題	15
3－2 交通実態及び公共交通の現状から見た課題.....	16

第Ⅲ章 公共交通体系づくりの基本方針	17
1 本市における公共交通体系のあり方	17
2 公共交通の機能強化策の検討にあたっての基本的な考え方	18
第Ⅳ章 各階層の公共交通ネットワークの機能強化策	19
1 各階層の公共交通ネットワークの役割・機能.....	19
1－1 基幹公共交通ネットワーク	19
1－2 デルタ内準基幹公共交通ネットワーク.....	21
1－3 郊外部補完公共交通ネットワーク.....	23
1－4 地域公共交通ネットワーク	24
2 公共交通機関ごとの機能強化策.....	25
2－1 J R	26
2－2 アストラムライン	28
2－3 広電宮島線・路面電車.....	30
2－4 路線バス	34
3 交通結節点等の機能強化策.....	40
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	47
1 実現に向けた進め方.....	47
1－1 機能強化策の実施について	47
1－2 周辺市町との連携について	47
1－3 国の法制度・支援制度の活用	47
1－4 計画の見直しについて.....	47
2 目指すべき公共交通体系の形成イメージ.....	48
参考資料 計画策定までの主な経緯.....	51

第 I 章 公共交通体系づくりの基本計画について

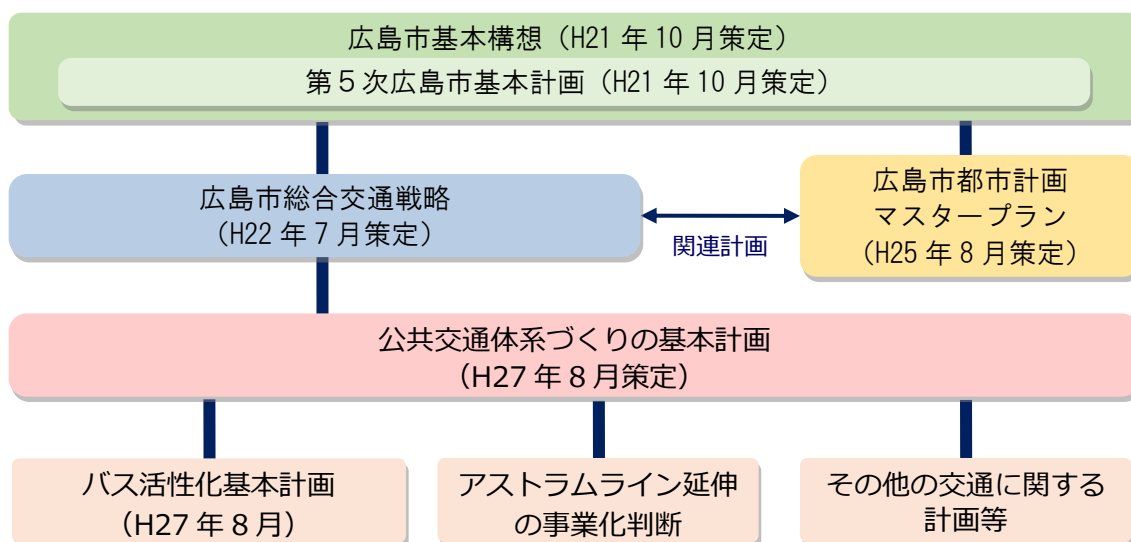
1 目的

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・強化が重要です。

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・強化を図ります。

2 計画の位置付け

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です。



3 目標年次

広島市都市計画マスタープランとの整合性を考慮し、平成42年（2030年）を目標年次とします。

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します。

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

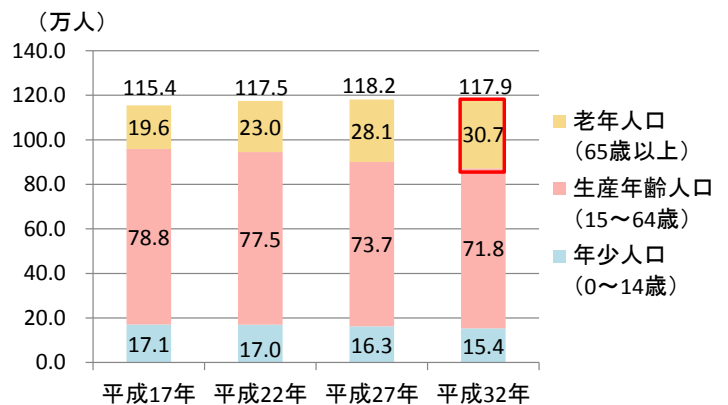
1-1 高齢化の急速な進展

- ・平成 32 年には、総人口の約 3 割が高齢者になる本格的な高齢社会を迎えます。
- ・高齢者の移動目的では買物・通院・私用が多く、手段では公共交通や徒歩等が多くなっています。

- 平成 32 年には、本市の総人口の約 3 割が 65 歳以上の高齢者になると予想しており、今後、本格的な高齢社会を迎えます。

[図 2-1]

- 加齢による身体的理由により、マイカーを利用できなくなるなど、移動手段の選択が限られる市民が増加しており、買物・通院等の日常生活に不可欠な移動手段の確保や社会参加を促進するための交通環境づくりが求められます。

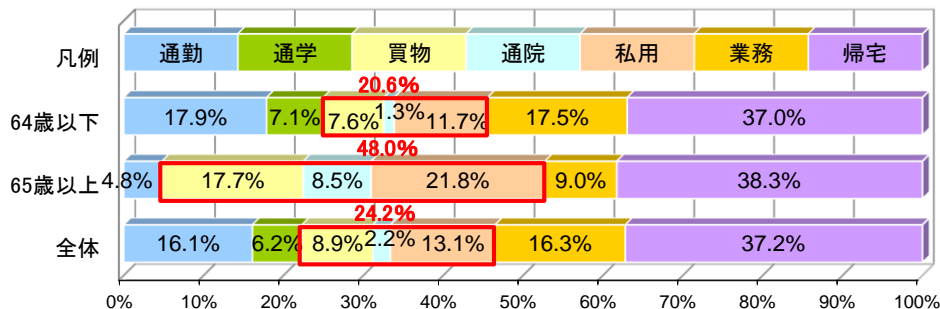


資料) 第 5 次広島市基本計画

※表示の単位未満は四捨五入しているため、総数と内訳の計が一致しないことがある。

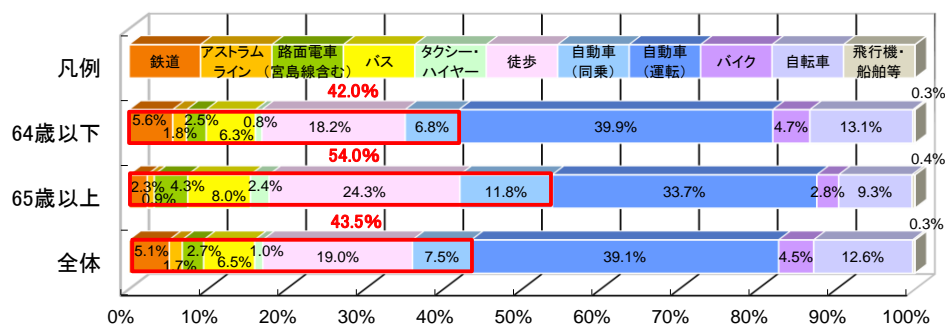
図 2-1 本市の将来人口

- 高齢者の交通特性として、買物・通院・私用目的の移動が多いことや、64 歳以下に比べ、自動車の運転利用割合が低く、路面電車、バスなどの公共交通や、徒歩、自動車の同乗利用等の利用割合が高くなっています。[図 2-2、図 2-3]



資料) 広島市交通実態調査
(集計対象は広島市居住者)

図 2-2 年齢階層別目的別トリップ構成 (平成 20 年)



資料) 広島市交通実態調査
(集計対象は広島市居住者)

※代表交通手段とは、1 回の移動で複数の交通手段を使った場合、その中の主な交通手段をいう。その優先順位は、鉄道、アストラムライン、路面電車 (宮島線含む)、バス、自動車 (タクシー含む)、バイク (自動二輪、原付)、自転車、徒歩の順番。

図 2-3 年齢階層別代表交通手段別トリップ構成 (平成 20 年)

1 - 2 日常的な交通のマイカー依存

・通勤や買物目的の交通は、マイカーに依存する傾向が強く、特に買物目的については大幅に増加しており、主要な幹線道路を中心に渋滞が発生しています。

- 昭和 62 年と比較すると、通勤目的の自動車利用は若干減少したものの全体に占める割合は 4 割と最も多く、また、買物目的の自動車利用が約 2.5 倍の約 46%と大幅に増加するなど、通勤や買物目的の交通はマイカーに依存する傾向が強く、市内の主要な幹線道路を中心に渋滞が発生しています。[図 2-4、図 2-5、図 2-6]
- これらの渋滞は、大気汚染などの環境悪化や、バスなどの公共交通サービスの低下など、様々な交通問題の要因となっています。

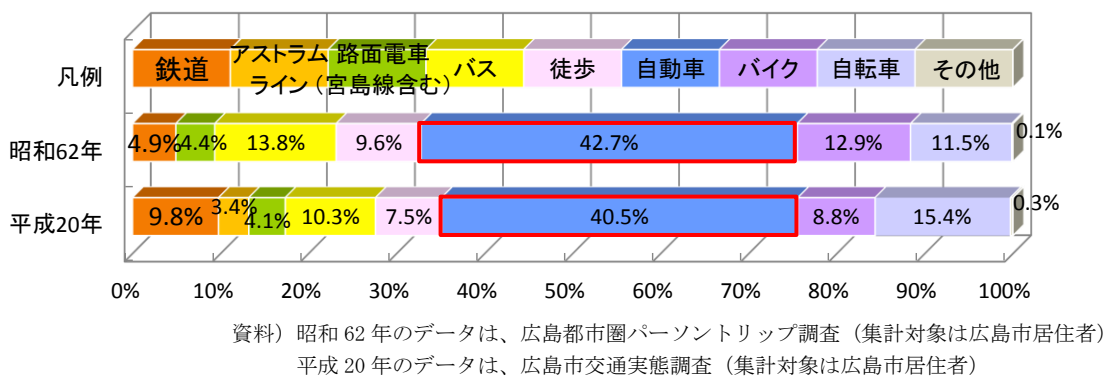


図 2-4 通勤目的の代表交通手段 (昭和 62 年 - 平成 20 年比較)

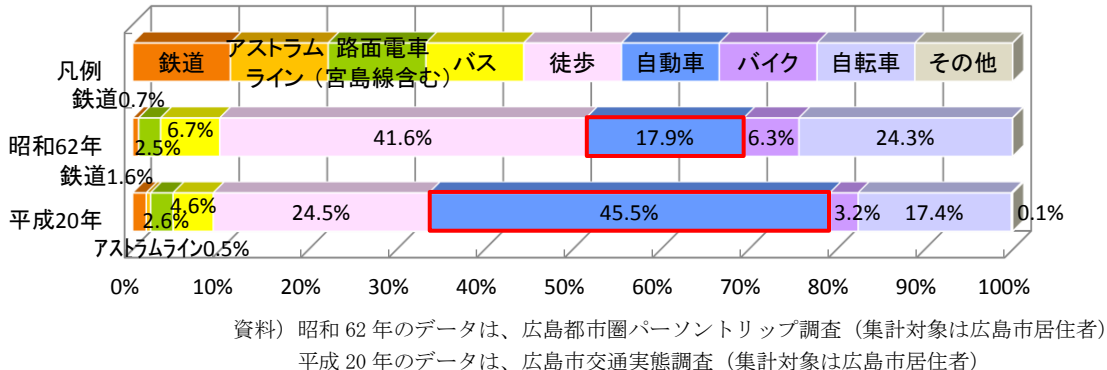


図 2-5 買物目的の代表交通手段 (昭和 62 年 - 平成 20 年比較)

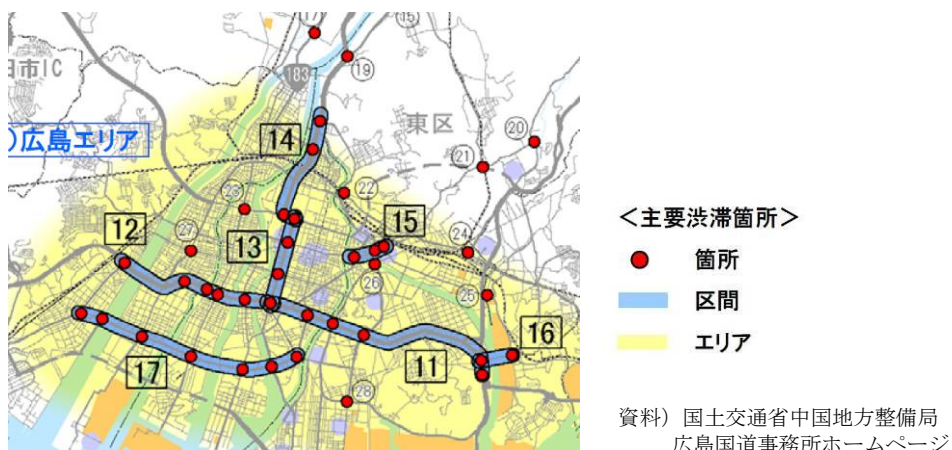
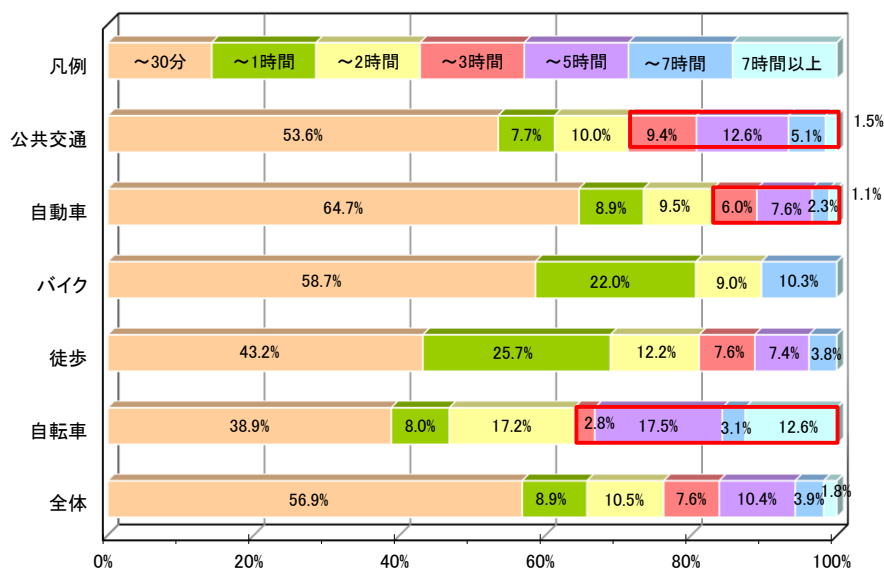


図 2-6 主要渋滞箇所

1 - 3 都市の魅力づくりへの要請

・公共交通を利用して都心へ買物や私用で訪れる人は、滞在時間が長い傾向にあるため、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通の利便性向上は有効と考えられます。

- 人口減少社会が到来する中で、多くの来訪者を本市に引き寄せることは、都市の活性化にとって重要な課題となっており、そのためには、都心への交通アクセスの向上を図る必要があります。
- 買物・私用目的の公共交通等の都心での滞在時間は、自動車利用者と比較すると長い人（2時間以上滞在者）が多いことから、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通による都心へのアクセスの利便性向上は、有効な方策であると考えられます。[図 2-7]



資料) 広島市交通実態調査
(集計対象は広島市居住者)

図 2-7 デルタ外発紙屋町・八丁堀地区着の買物・私用トリップの代表交通手段別滞在時間

1-4 拡散型から集約型の都市構造への転換の必要性

・本市では、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」への転換をめざしています。

- 本市では、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」への転換をめざしています。

[図 2-8]

- これにより、人やモノの移動距離の削減と自家用車から公共交通への転換が進み、エネルギー使用の削減が図られます。
- また、徒歩による移動で日常生活に必要なサービスの大半が受けられるようになるため、高齢者等の移動制約者の自立的な生活を支え、健康づくりや知人との交流などの活動を促す環境が整います。
- さらに、都市インフラの維持・更新の効率化・重点化や公共施設の有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などが進み、財政負担の軽減にもつながります。

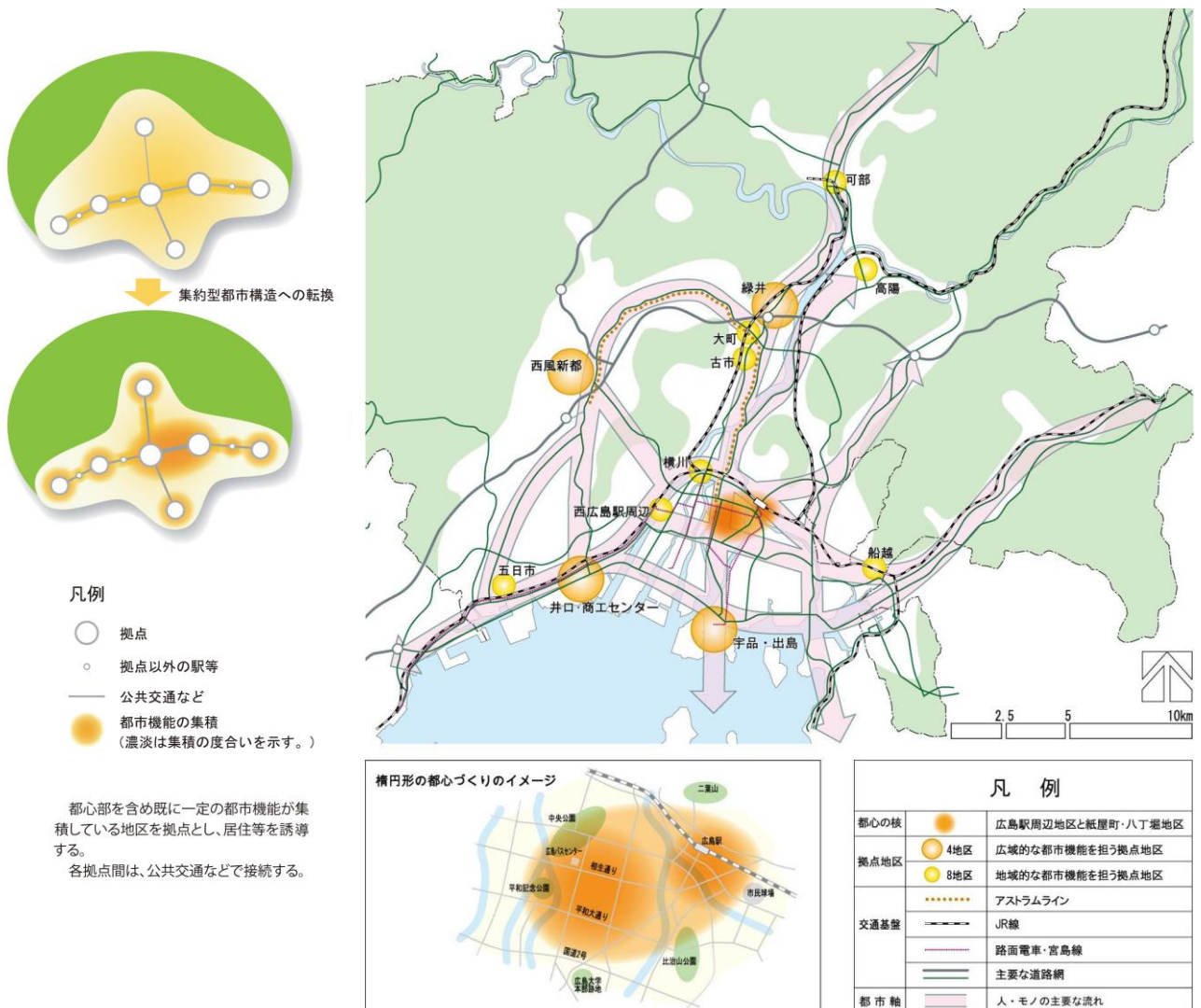


図 2-8 都市構造の転換イメージと本市の将来都市構造図（広島市都市計画マスタープランより（一部抜粋））

1-5 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

・被爆70周年（平成27年(2015年)）という節目の年を、これまでのまちづくりの成果を踏まえ、新たな一步を踏み出す年と位置付け、被爆100周年を見据えたまちづくりを展開していきます。

- 市民の誰もが、エリアごとの特色、都市的魅力・自然的魅力を容易に享受できるように、それらを一層引き立てます。
- ヒト・モノ・カネ・情報の好循環を生むために、「デルタ市街地」・「デルタ周辺部」にかけて“公共交通を中心とした四つの循環”（「バスによる循環」、「路面電車による循環」、「西風新都内の循環」、「西風新都・デルタ間の循環」）を形成します。[図2-9]

【三つのエリアの設定】

広島市は従来、三角州（デルタ）の街と呼ばれ、その中で様々な機能が完結していました。

しかしながら、周辺町村との合併により市域が大幅に拡大し、山間部から丘陵部、平地、島しょ部など、様々な地勢を有する都市となり、地域ごとに機能を分担し合いながら発展してきました。

世界に誇れる「まち」を実現するに当たっては、地域ごとの機能や特色を再確認しつつ、それらに磨きをかけるとともに、地域間の交流・連携を深めていくことが肝要です。

こうした地域を、図2-9のように、「デルタ市街地」と、それを取り囲むように開発された「デルタ周辺部」、さらにその外側にある「中山間地・島しょ部」の三つのエリアに設定します。

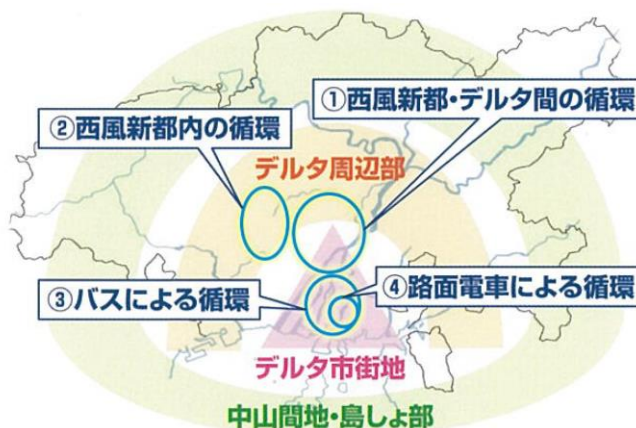


図2-9 三つのエリア設定と四つの循環

【デルタ市街地】

高次な都市機能が集積し、活発な経済活動が展開されています。また、中心部には紙屋町・八丁堀地区の商業施設の中心とした都市空間と、広島城跡、中央公園、平和記念公園、平和大通りといった公共空間とが程よく調和した街並みが形成されています。

【デルタ周辺部】

住宅団地を中心に、居住の場として市民の生活を支えるエリアが広がっています。また、西風新都では、「住む・働く・学ぶ・憩う・護る」という複合機能を備えた都市づくりを推進しています。

【中山間地・島しょ部】

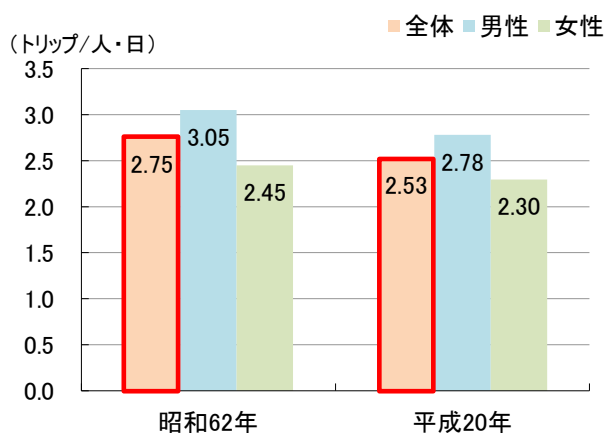
市民が日常的に触れ合える豊かな自然が広がっています。また、人に心の豊かさをもたらす、温かみある森林や穏やかな島々が存在し、新鮮で豊富な食材をもたらす農林水産業の営みがあります。

2 本市の交通実態及び公共交通の現状

2-1 1人当たりのトリップ数・交通流動の変化

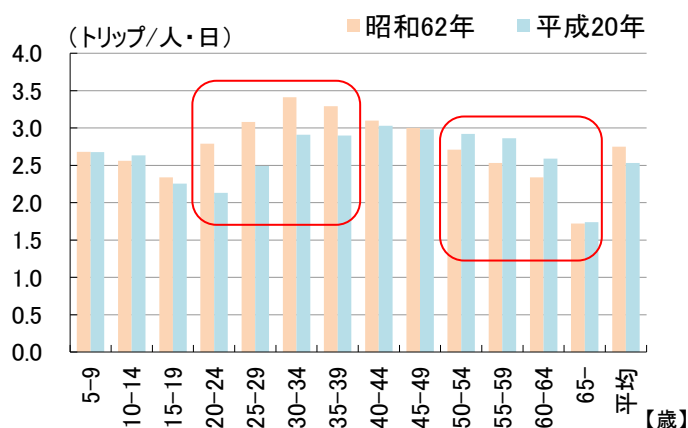
・1人当たりのトリップ数は減少している。年齢別では、20代～30代を中心にトリップ数が減少し、50歳以上は増加しています。

- 本市居住者（5歳以上）の1人当たりのトリップ数は、2.53トリップで、昭和62年の2.75トリップと比較すると、約0.2トリップ減少しています。[図2-10]
- 年齢別にみると、20代～30代を中心にトリップ数が減少している。これは、インターネットの普及による営業活動や購買行動の変化など、社会経済活動の変化によるものが要因として考えられます。また、50歳以上のトリップの増加は、自動車免許保有率の高まりによる外出頻度の増加などが影響していると考えられます。[図2-11]



資料) 昭和62年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査 (集計対象は広島市居住者)
平成20年のデータは、広島市交通実態調査 (集計対象は広島市居住者)

図2-10 1人当たりトリップ数の比較 (昭和62年-平成20年比較)



※トリップとは、人がある目的をもってある地点からある地点へ移動したときの単位のことをいいます。1回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を1トリップと数えます。



資料) 昭和62年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査 (集計対象は広島市居住者)
平成20年のデータは、広島市交通実態調査 (集計対象は広島市居住者)

図2-11 年齢別1人当たりトリップ数の比較 (昭和62年-平成20年比較)

・交通流動では、安佐南区⇔安佐北区、西区⇔佐伯区、安佐南区⇔佐伯区などの区間流動が増加しており、中区関連の流動も依然として多くなっています。

- 各区の発生集中量については、昭和 62 年と比較すると、人口が増加している安佐南区、安佐北区、佐伯区、安芸区では増加している。その一方で、旧市内の中区、東区、南区、西区の発生集中量は減少しています。
- 区間の交通流動については、昭和 62 年と比較すると、安佐南区⇔安佐北区、西区⇔佐伯区、安佐南区⇔佐伯区などの交通流動は増加しています。また、依然として中区とその他周辺区との交通流動は多い状況にあります。[図 2-12]

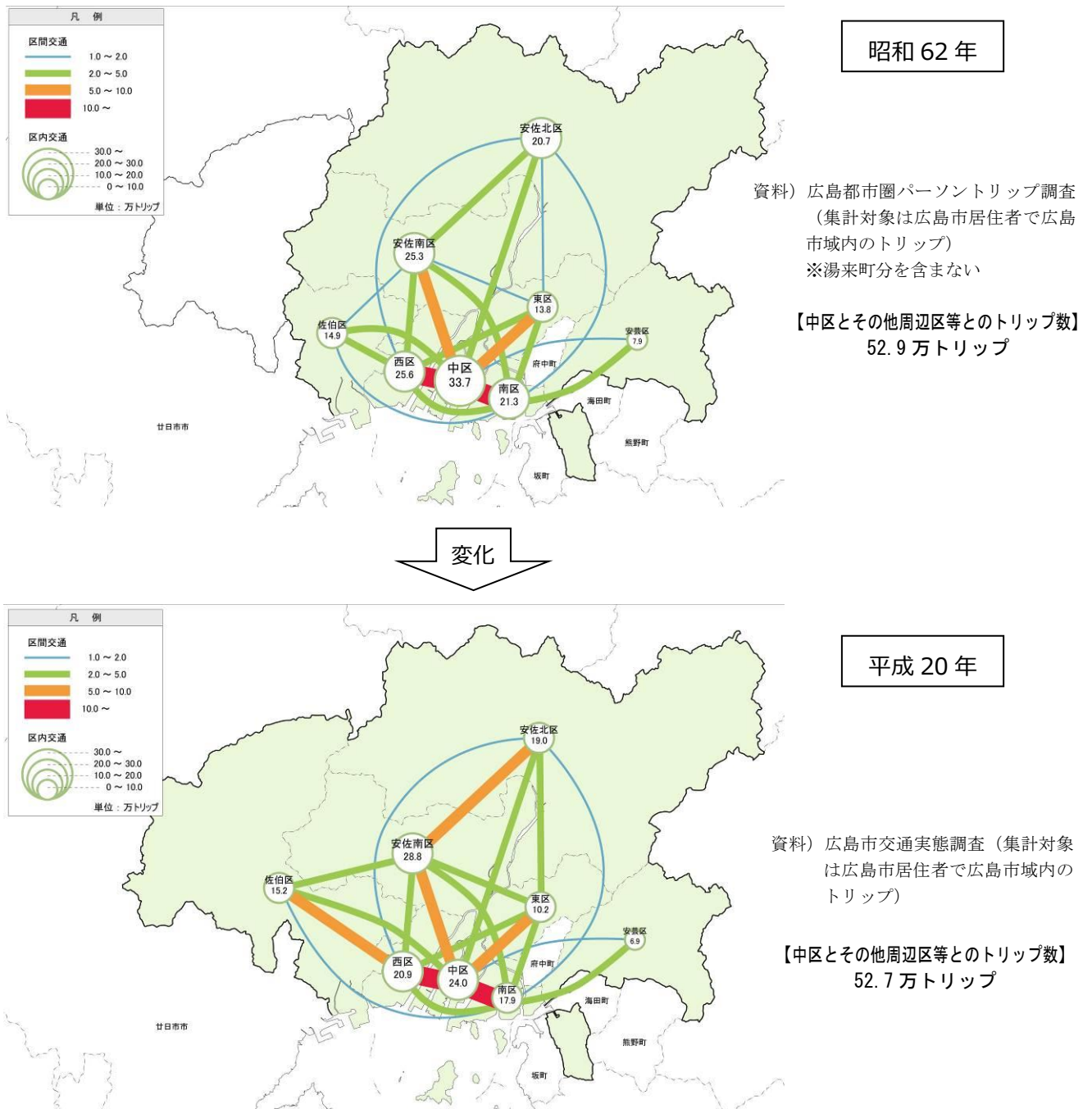


図 2-12 区間交通流動【全目的、全手段】の変化

2-2 交通機関別乗車人員の推移

- ・公共交通全体では減少傾向にあり、特にバスが著しく減少しています。
- ・その他の交通機関は、ほぼ横ばいです。

- 公共交通機関の利用者数は、近年は微増傾向にあるが、ピークであった平成6年の約8割に落ち込んでいます。[図2-13]
- 交通機関別に見ると、バスの利用者の減少は著しく、その他の交通機関は、ほぼ横ばいです。[図2-13]

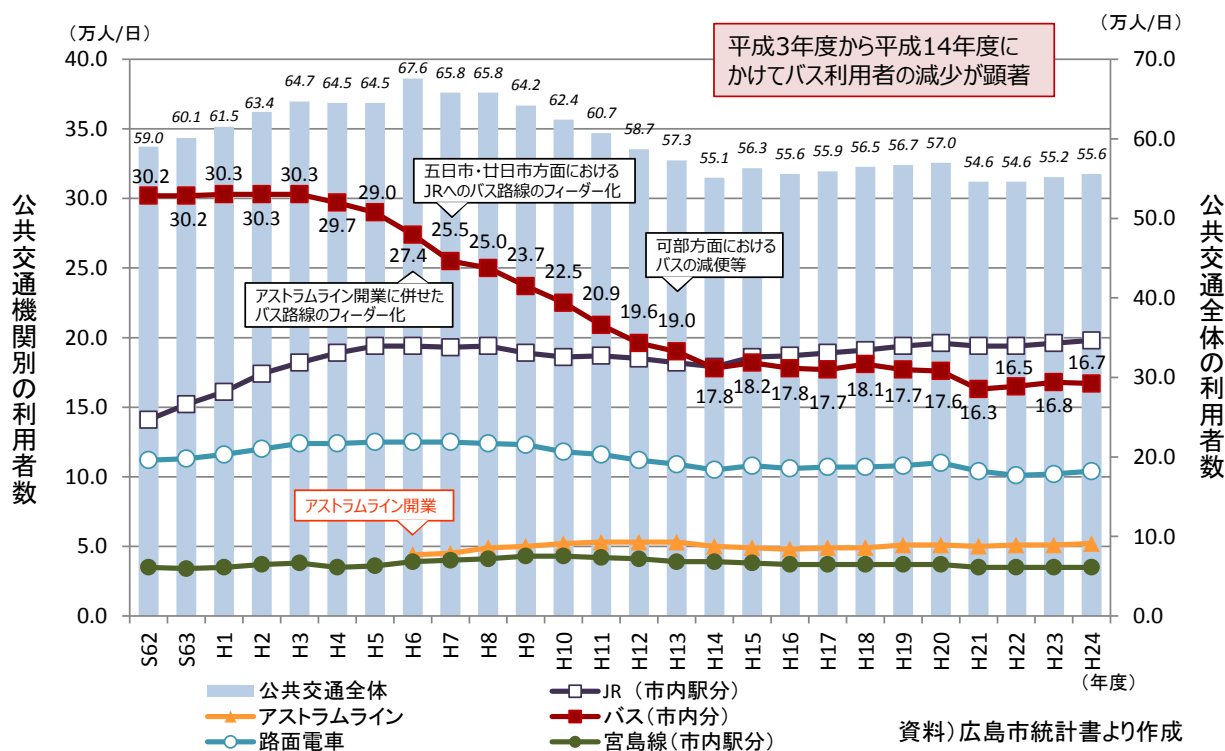


図 2-13 広島市内の交通機関別の利用者数の推移

2-3 軌道系公共交通機関の現状

軌道系公共交通機関のネットワークは、JR 線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム（アストラムライン）で形成されており、各交通機関の機能強化に取り組んでいます。

- 本市には、JR 山陽本線・可部線・芸備線・呉線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム（アストラムライン）など、様々な軌道系公共交通機関があります。[図 2-14]
- こうした軌道系公共交通機関が結節する広島駅、横川駅、西広島駅、新白島駅、大町駅などの交通拠点があります。

区分	現状
JR 線	JR 西日本では、広島駅を中心とした都市圏の在来線を「広島シティネットワーク」と称し、サービスレベルの高い都市型鉄道の構築に向けて取り組んでいます。現在、JR 可部線の長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸などに取り組んでいます。
路面電車	低廉な運賃と路線の分かりやすさから、市民や観光客の手軽な足として利用され、平成 23 年度の乗車人数は、日平均で 10.2 万人と全国一となっています。現在、超低床車両（LRV）の導入や短絡ルート（駅前大橋ルート）の整備に向けて取り組んでいます。
宮島線	JR 山陽本線と並行し競合関係にありますが、短い駅間距離、高頻度な運行回数、路面電車との相互乗り入れによる市中心部への直通運転など、都市内交通としての特性が強く、現在、電車接近案内表示器の高度化などに取り組んでいます。
アストラムライン	平成 6 年に全国 9 番目の新交通システムとして開業しました。現在、広域公園前駅から西広島駅への延伸に取り組むこととしています。
交通拠点	乗継の円滑化を図る駅前広場整備など、交通機関相互の連携を強化するため、JR 広島駅における自由通路等の整備や南口広場再整備の検討、JR 西広島駅周辺地区の交通結節点整備に取り組んでいます。

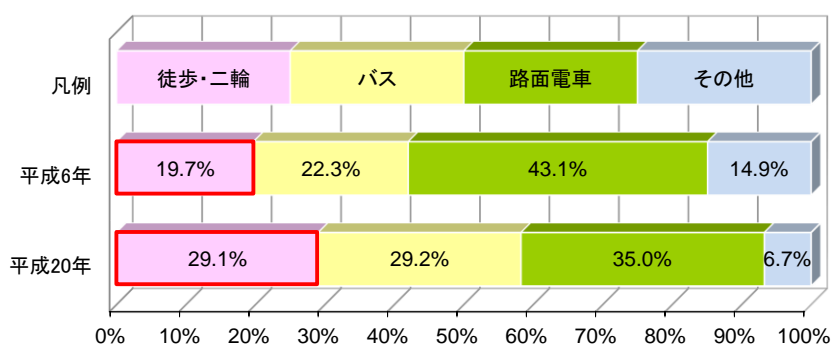


図 2-14 軌道系公共交通機関の整備状況図

2-4 主要 JR 駅における降車後の交通手段

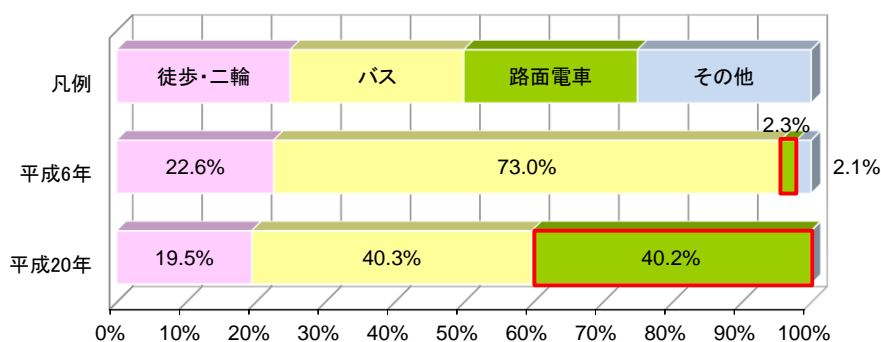
- ・JR 広島駅では、徒歩・二輪の割合が増加しています。
- ・JR 横川駅では、都心便の運行によって、路面電車利用の割合が増加しています。
- ・JR 西広島駅では、通勤用急行便の運行によって、バス利用の割合が増加しています。

- JR 広島駅から紙屋町・八丁堀地区を目的地とするトリップは、平成 6 年と比較すると、徒歩・二輪が増加しています。[図 2-15]
- JR 横川駅では、平成 6 年と比較すると、路面電車利用が約 38 ポイント増加しており、都心便の運行などの効果であると考えられます。[図 2-16]
- JR 西広島駅では、平成 6 年と比較すると、バス利用が約 18 ポイント増加しており、通勤用急行便の運行などの効果であると考えられます。[図 2-17]



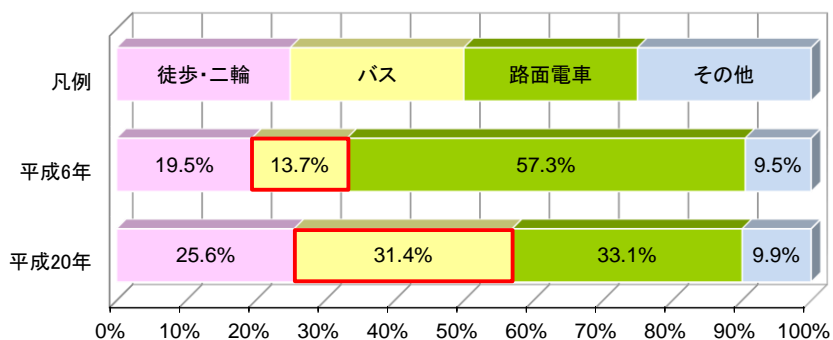
資料) 平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査 (広島市)
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

図 2-15 JR 広島駅降客の交通機関分担 (紙屋町・八丁堀地区方面)



資料) 平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査 (広島市)
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

図 2-16 JR 横川駅降客の交通機関分担 (紙屋町・八丁堀地区方面)



資料) 平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査 (広島市)
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

図 2-17 JR 西広島駅降客の交通機関分担 (紙屋町地区・八丁堀地区方面)

2-5 路面電車の現状

- ・運行時間の概ね 5 割が停止時間で占められ、定時性・速達性に課題があります。
- ・他の都市に比べ、主要 JR 駅から都心までの所要時間が長くなっています。

- 路面電車の平均運行時間の内訳は、平成 14 年時点で、運転時間が約 51%であるのに対し、乗降時間が約 13%、信号待ち時間が約 34%となっており、概ね 5 割が停止時間で占められています。その結果、表定速度としては、平成 22 年時点で、10km/h 以下となっており、定時性と速達性の向上が課題になっています。[図 2-18、図 2-19]
- 他の都市に比べ、主要駅から都心までの所要時間が長く、速達性の向上が課題になっています。[図 2-20]

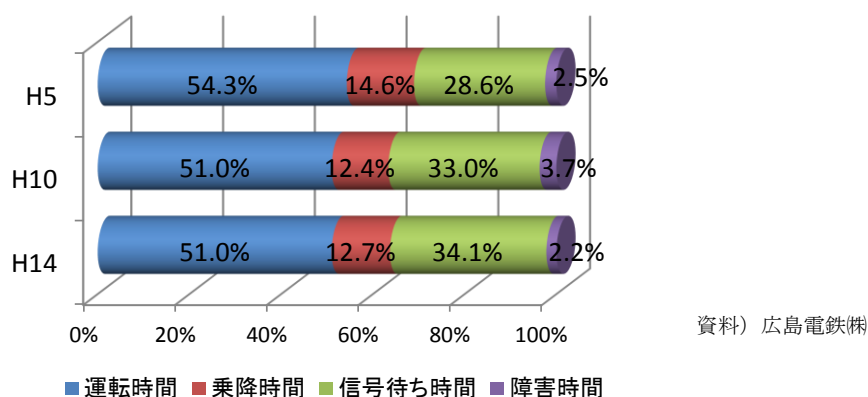


図 2-18 路面電車の運行時間内訳

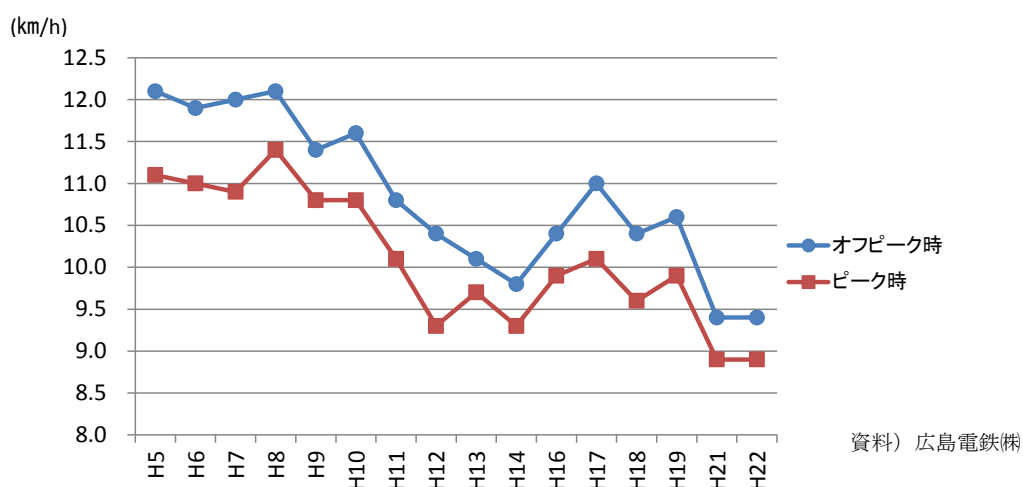


図 2-19 路面電車の表定速度の推移

都市名	交通機関	主要駅	都心	距離	所要時間
広島市	路面電車	JR 広島駅	紙屋町東電停	2.1 km	約 14 分
		JR 横川駅	紙屋町西電停	2.4 km	約 14 分
		JR 西広島駅	紙屋町西電停	3.3 km	約 19 分
札幌市	地下鉄	JR 札幌駅	大通駅	0.6 km	約 1 分
仙台市	地下鉄	JR 仙台駅	勾当台公園駅	1.2 km	約 3 分
福岡市	地下鉄	JR 博多駅	天神駅	2.5 km	約 5 分

資料) 広島市道路交通局調べ

図 2-20 主要駅－都心間の所要時間等

2-6 バスの現状

・「利用者の減少」→「減便」→「さらなる利用者の減少」の悪循環に陥り、サービスレベルの一層の低下を招いています。

- 本市域内を運行するバス事業は 12 社（都市間を結ぶ高速バスを除く）あり、情報提供の不統一や、停留所の乱立などにつながっています。[図 2-21]
- 平成 23 年度の乗車人数は、日平均で 16.8 万人と、平成 3 年度の 30.3 万人の約 6 割にまで落ち込んでいます。[図 2-13]
- バス路線については、利用者が減少した路線の減便を行い、減便が不便さを増し、さらに利用者が減るという悪循環に陥り、最終的には路線の廃止に至る場合もあるなど、サービスレベルの一層の低下を招いている状況にあります。
- 本市のバス運行対策費補助金の額は、平成 15 年度から平成 25 年度までの間に、約 1.4 倍に増加しています。[図 2-22]



図 2-21 事業者ごとに様式の異なる時刻表や方向幕・系統番号

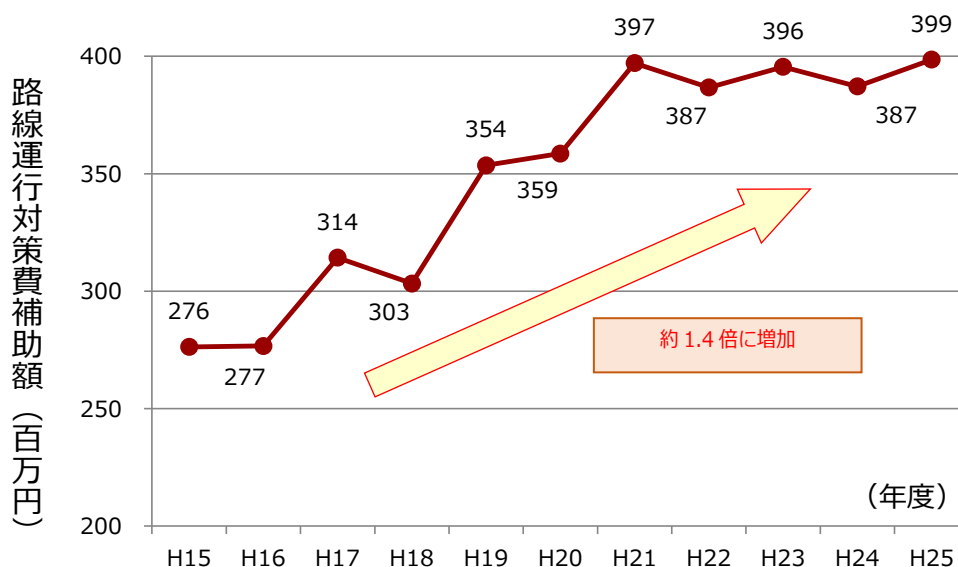


図 2-22 広島市のバス運行対策費補助金額の推移

- ・都心において、バスが過密状態であり、定時性・速達性に課題があります。
- ・郊外の公共交通サービスの十分でない地域において、公共交通の確保は重要な課題であります。

【都心の現状】

- 都心においては、郊外線を含むほとんどのバスが都心へ乗り入れ、過密状態となっているため、これが渋滞を招き、定時性、速達性が確保されない原因となっています。[図 2-23]

【郊外の現状】

- 急速に進む高齢化の進展に伴い、公共交通サービスの行き届いていない地域において、日常生活を支える公共交通の確保は重要な課題となっています。[図 2-24]

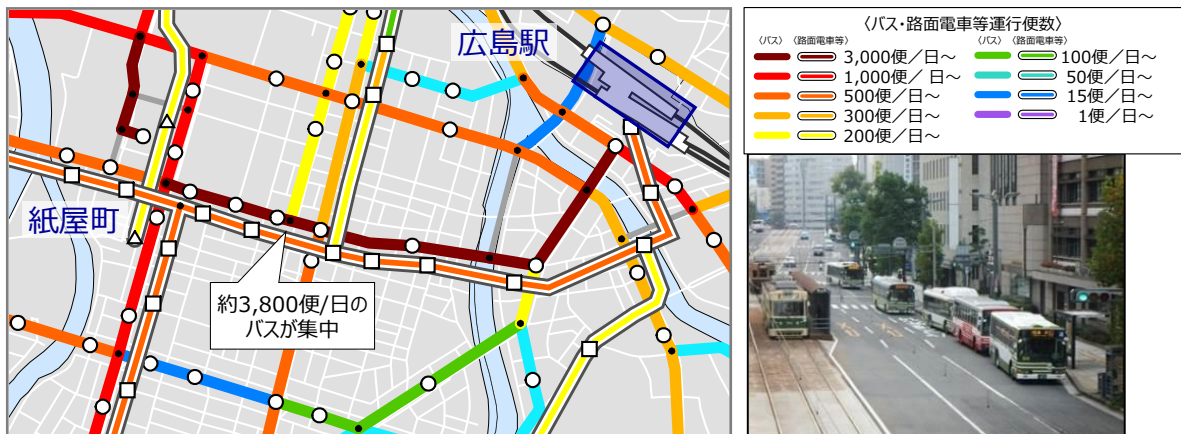


図 2-23 市内中心部におけるバス路線の便数

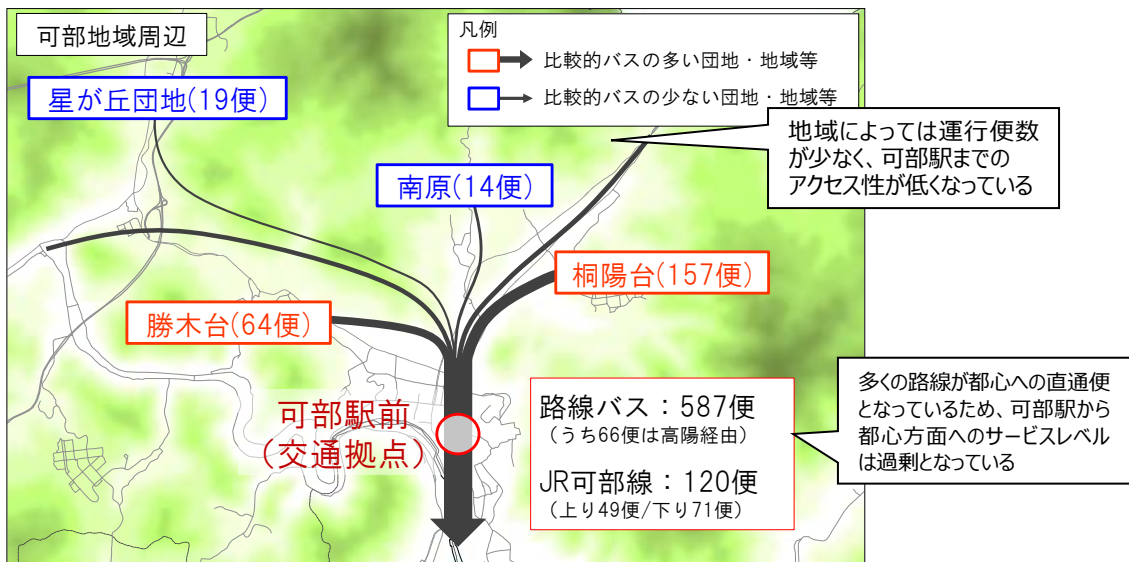


図 2-24 可部地区の各団地・住宅地域等及び可部駅前からのバス路線の状況

3 本市の公共交通の課題

3-1 社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題

高齢社会に対応した交通環境づくり

高齢社会においては、高齢者の買物や通院など日常生活上の移動手段を受け持つ公共交通サービスの維持・向上を図っていく必要があります。

また、バリアフリー対策の一層の推進や、生活交通としてのバスの維持を図っていく必要があります。

通勤や買物目的などの日常的な交通のマイカー依存の是正

物流・業務等の経済活動を支える交通は主として自動車等が担い、通勤・通学等の日常生活を支える交通は公共交通等が担うという役割分担の下、通勤をはじめとする日常的な交通手段については、公共交通の一層の充実を通して、自動車から公共交通への利用転換を図り、マイカーに依存する傾向を是正する必要があります。

都市の魅力づくりへの貢献

公共交通による都心へのアクセス強化や回遊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」として都心の魅力づくりを支える交通環境の構築に取り組む必要があります。

集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化

都心や拠点地区の連携強化により、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、公共交通の充実・強化に取り組む必要があります。

3-2 交通実態及び公共交通の現状から見た課題

地域特性等に応じた効率的な公共交通サービスの提供

本市の公共交通は、JR、路面電車及び新交通システム（アストラムライン）等の軌道系公共交通機関とバス路線を骨格に公共交通ネットワークが形成されていますが、都市構造やまちづくりの観点に立って公共交通体系づくりに取り組む必要があります。

また、バス利用者の著しい減少や市中心部におけるバスの過密状態、郊外部相互のトリップ数の増加、さらには、アストラムラインが広域公園前駅で止まっておりネットワークされていないなどの課題を抱えていることから、各地域の特性や課題に応じて、効率的に軌道系やバスなどの公共交通サービスを提供していく必要があります。

さらに、高齢者や障害者など移動に当たって制約を受ける可能性が高い立場の人も含め、すべての人が利用しやすい公共交通サービスの提供にも取り組む必要があります。

路面電車とバスの定時性・速達性の向上

（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改善）

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は、路面電車やバスが担っていますが、交通信号や交通渋滞等の影響を受け、定時性・速達性に課題があることから、公共交通サービスを充実・強化し、利便性向上に取り組む必要があります。

交通拠点の強化

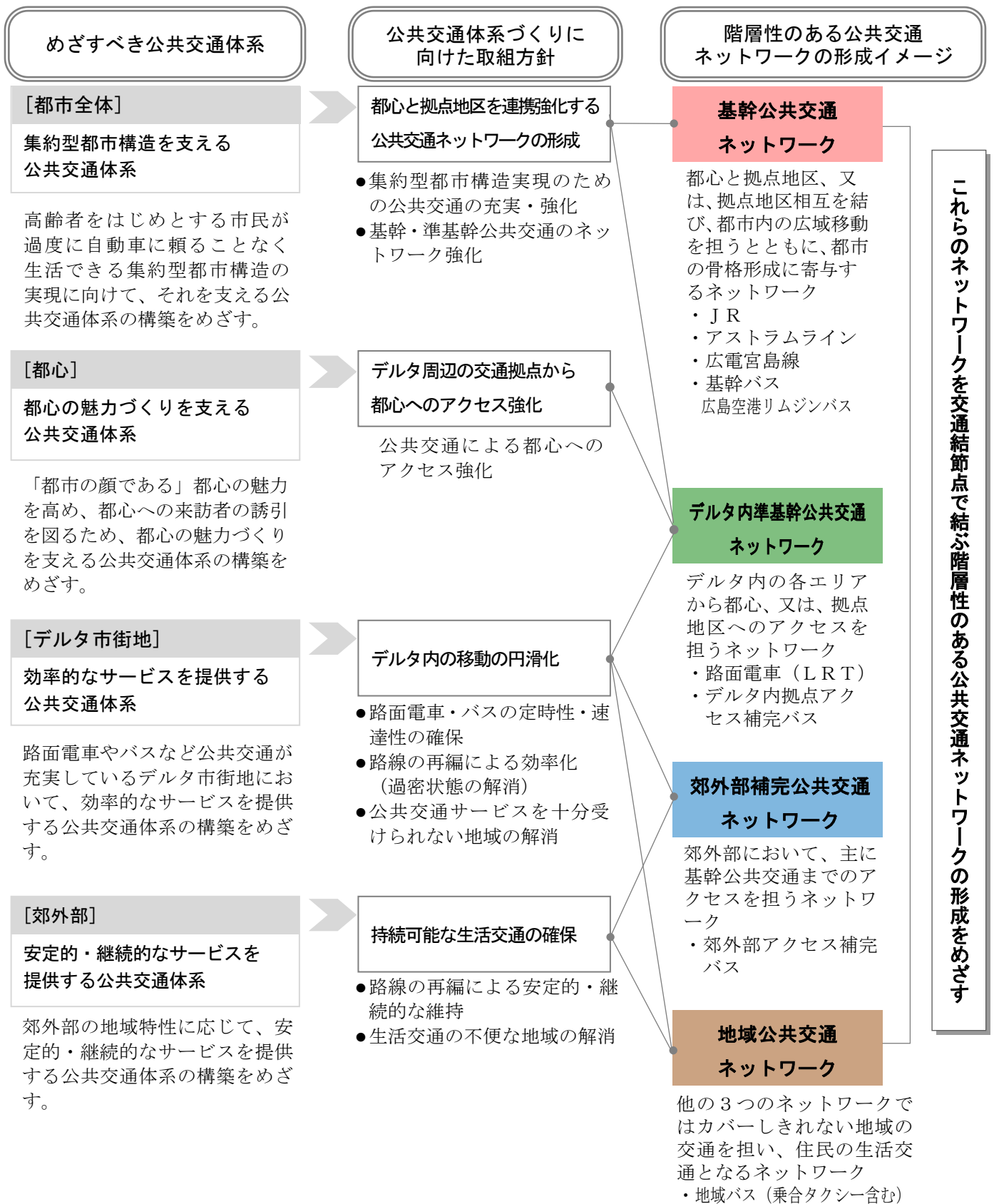
広島駅や西広島駅などの交通拠点において、乗継の円滑化を図る駅前広場整備など、交通機関相互の連携強化などに取り組む必要があります。

郊外部における地域生活交通の確保

路線バスの安定的・継続的な維持や、路線バスのサービスが提供されていない郊外の団地など生活交通の不便な地域での移動手段の確保など、地域における生活交通の確保に向けて取り組む必要があります。

第三章 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



2 公共交通の機能強化策の検討にあ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ります。

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的な交通軸として、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ります。一方、地域公共交通については、買物や通院等の日常的な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ります。

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ります。

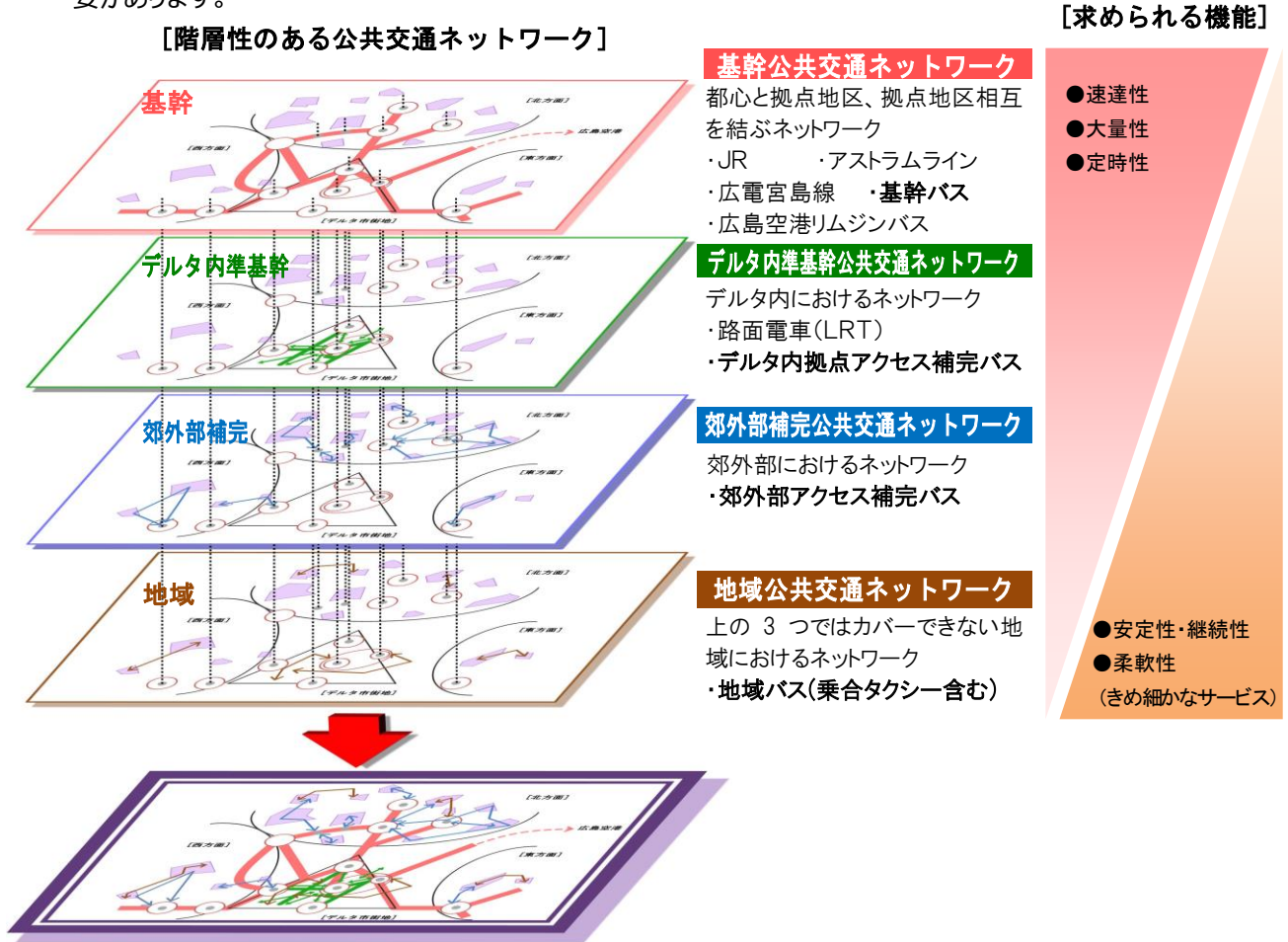


図 3-1 階層性のある公共交通ネットワークにおけるバスの位置づけと求められる機能

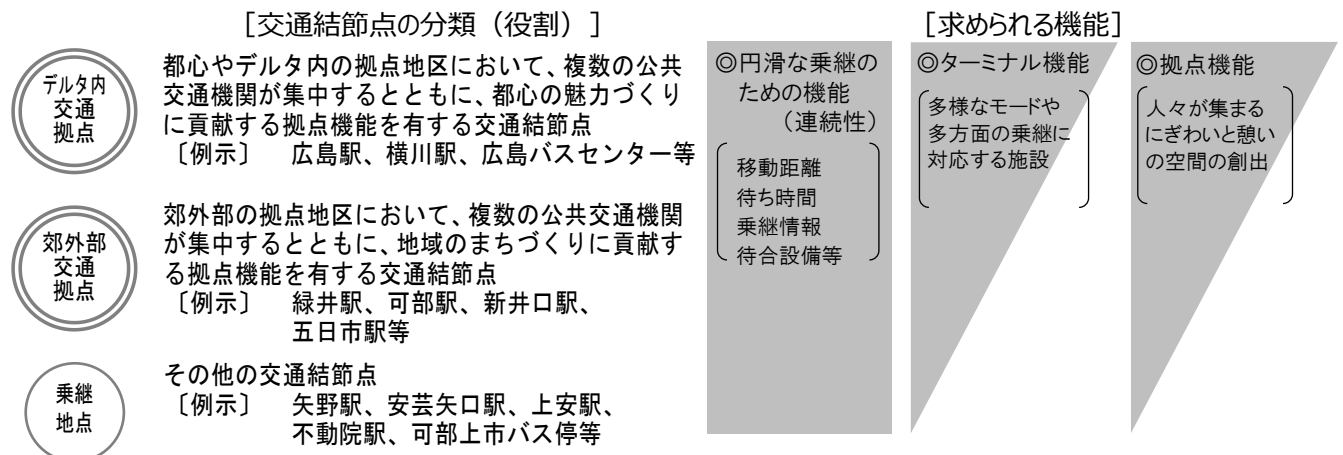


図 3-2 交通結節点の分類と求められる機能

第Ⅳ章 各階層の公共交通ネットワークの機能強化策

1 各階層の公共交通ネットワークの役割・機能

1-1 基幹公共交通ネットワーク

都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結び、公共交通体系の中心的な交通軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供するネットワーク

〔分類される公共交通機関と機能強化策〕

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

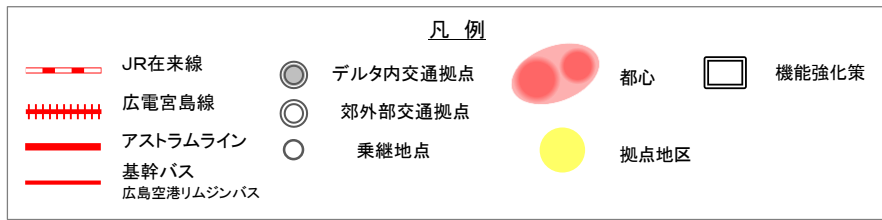
- (ア) 西風新都線（広域公園前駅から西広島駅まで）の整備

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）
- (ウ) 電停施設等の改良

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



※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

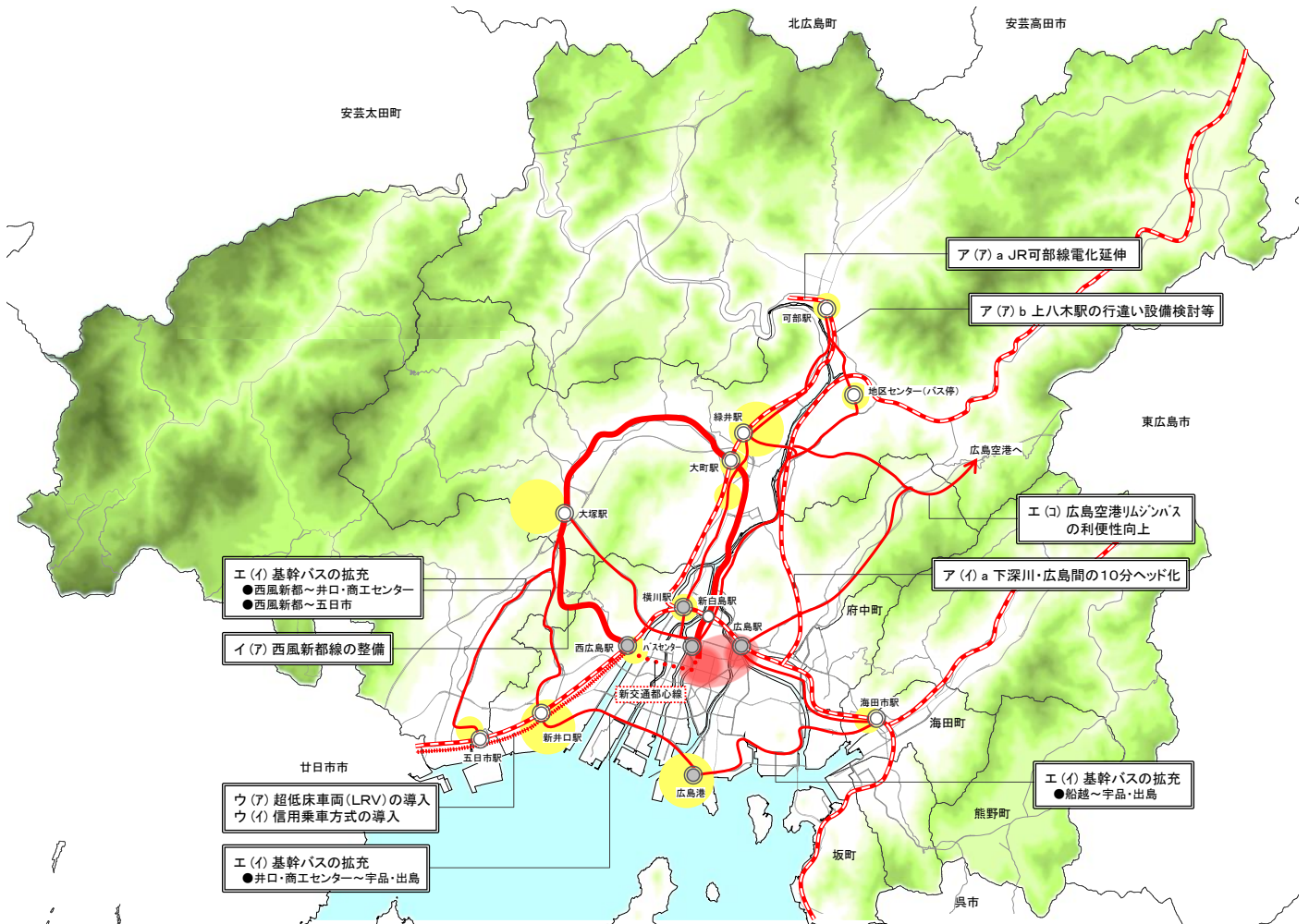


図 4-1 基幹公共交通ネットワークの目指すべき姿

1 - 2 デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

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と機能強化策〕

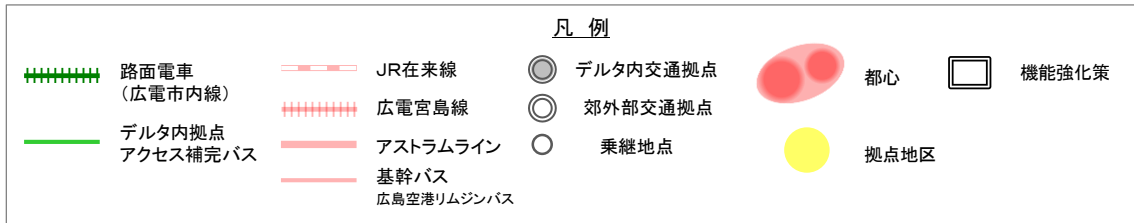
ア 路面電車（LRT）

- (ア) 駅前大橋ルート of 整備
- (イ) 江波線接続ルート of 整備
- (ウ) 循環ルート of 導入
- (エ) 超低床車両（LRV） of 導入（加減速性能に優れ、低騒音、低振動、超低床構造 of 高性能車両）
- (オ) 電停施設等 of 改良（電停施設 of バリアフリー化、電停 of 統廃合等）
- (カ) 信用乗車方式 of 導入（すべて of 扉から of 乗降を可能とする）
- (キ) 電車ロケーションシステム of 高度化（リアルタイムな運行情報 of 高度化）
- (ク) 電車優先信号 of 拡大

イ デルタ内拠点アクセス補完バス

- (ア) 路線 of 効率化（都心における重複システム of ドッキング、路線 of フィーダー化）
- (イ) バスロケーションシステム of 導入（リアルタイムな運行情報 of 提供）
- (ウ) 走行環境 of 向上（バスレーンやバス優先信号 of 拡充）
- (エ) 低床低公害車両 of 導入拡大
- (オ) 待合環境 of 整備（上屋やベンチ of 設置等）
- (カ) システム番号 of 統一（広島都市圏 of バス事業者 9 社 of システム番号を方面別に統一）
- (キ) 運行時間 of 拡大
- (ク) 急行バス of 拡充

〔デルタ内準基幹公共交通ネットワークの目指すべき姿〕



※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

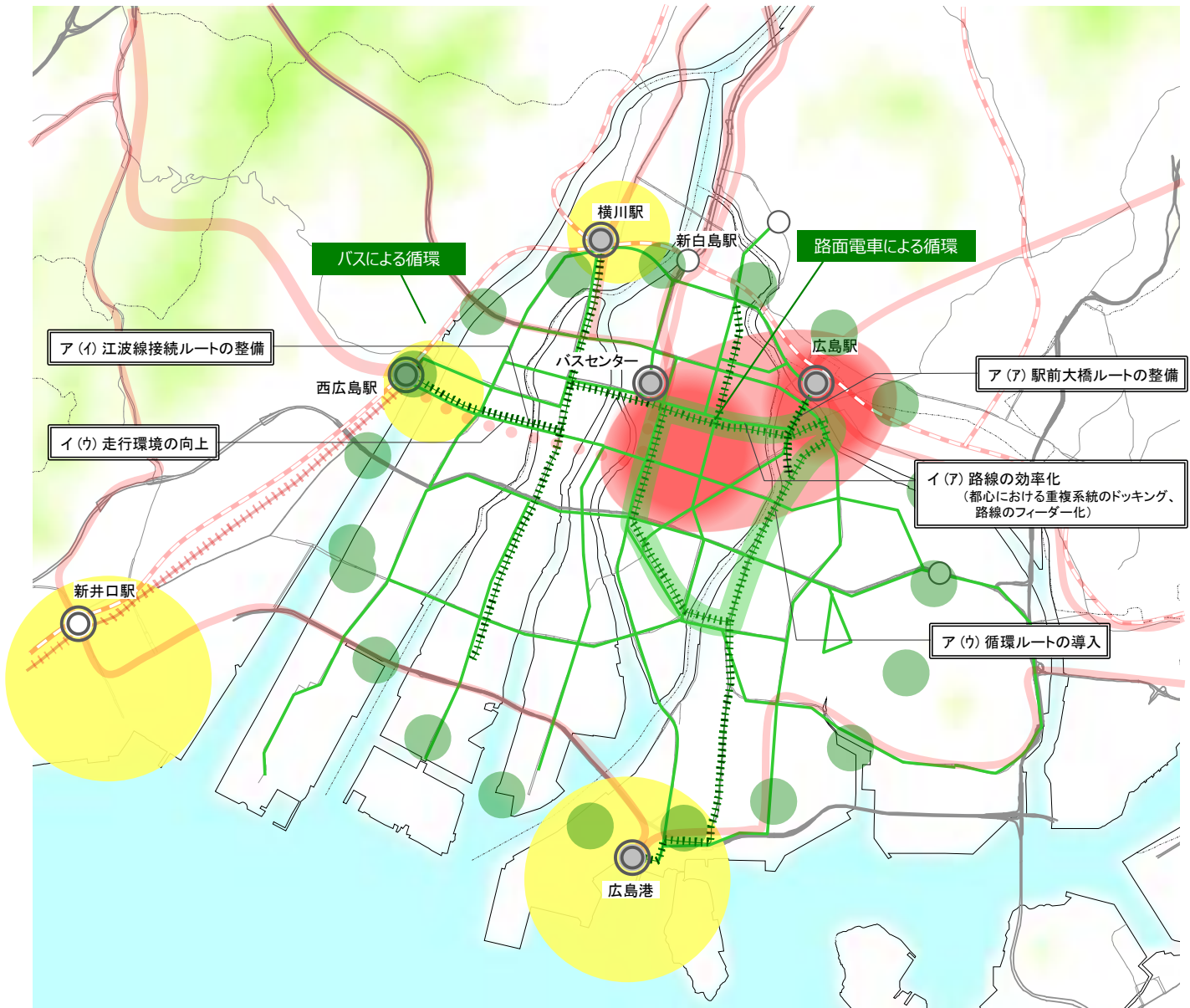


図 4-2 デルタ内準基幹公共交通ネットワークの目指すべき姿

1-3 郊外部補完公共交通ネットワーク

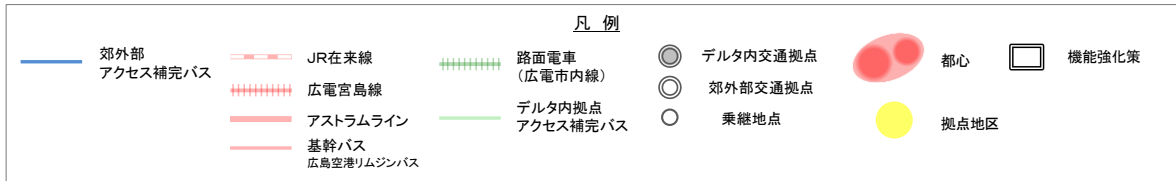
郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワーク

〔分類される公共交通機関と機能強化策〕

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）
- (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) 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) 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

〔郊外部補完公共交通ネットワークの目指すべき姿〕



※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

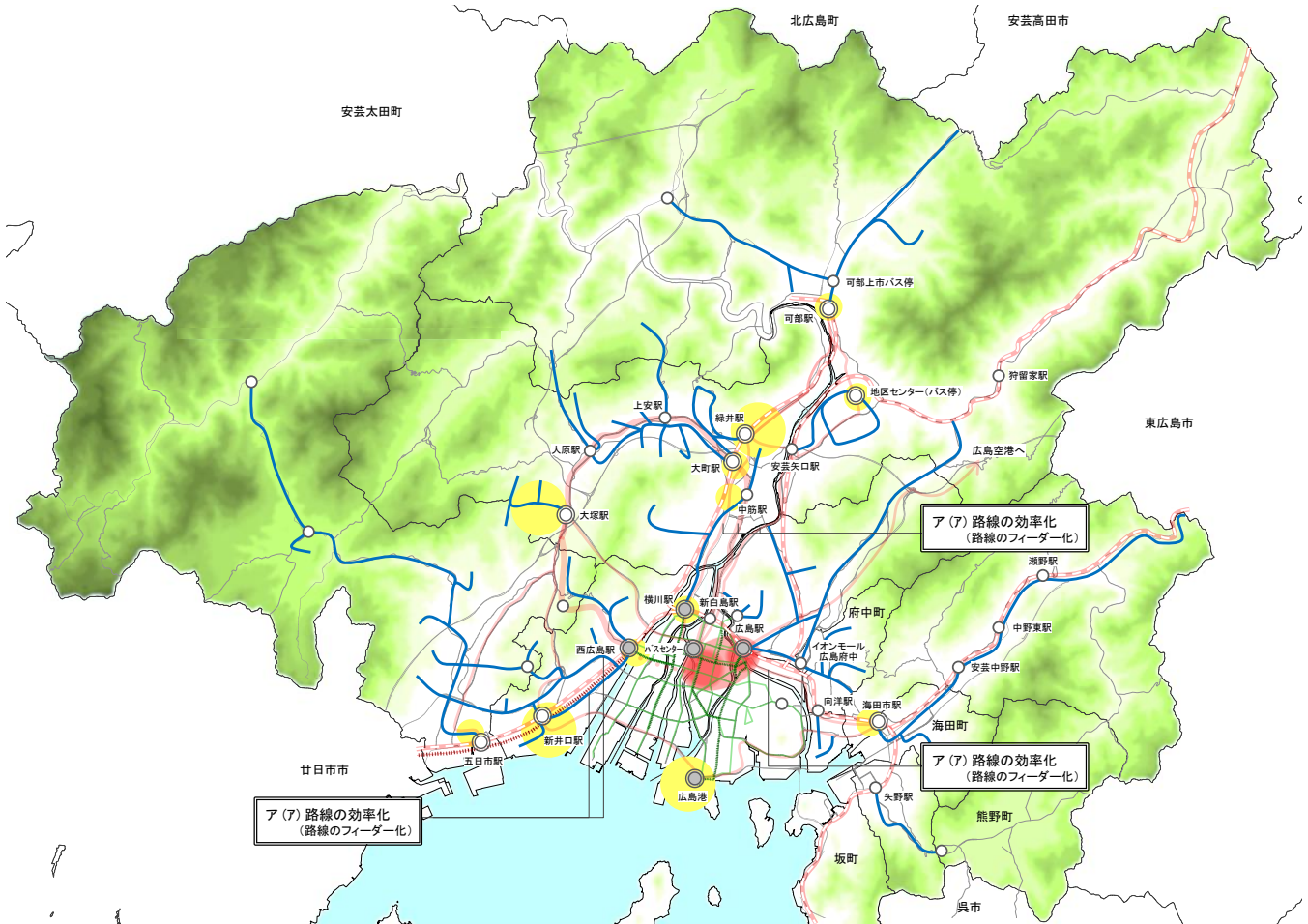


図 4-3 郊外部補完公共交通ネットワークの目指すべき姿

1-4 地域公共交通ネットワーク

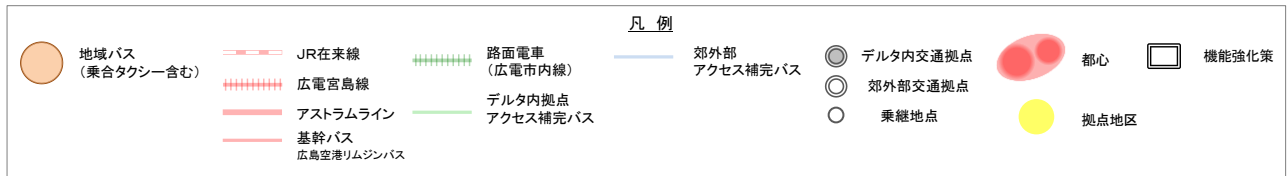
他の3つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワーク

〔分類される公共交通機関と機能強化策〕

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）
- (カ) 車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）
- (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）

〔地域公共交通ネットワークの目指すべき姿〕



※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

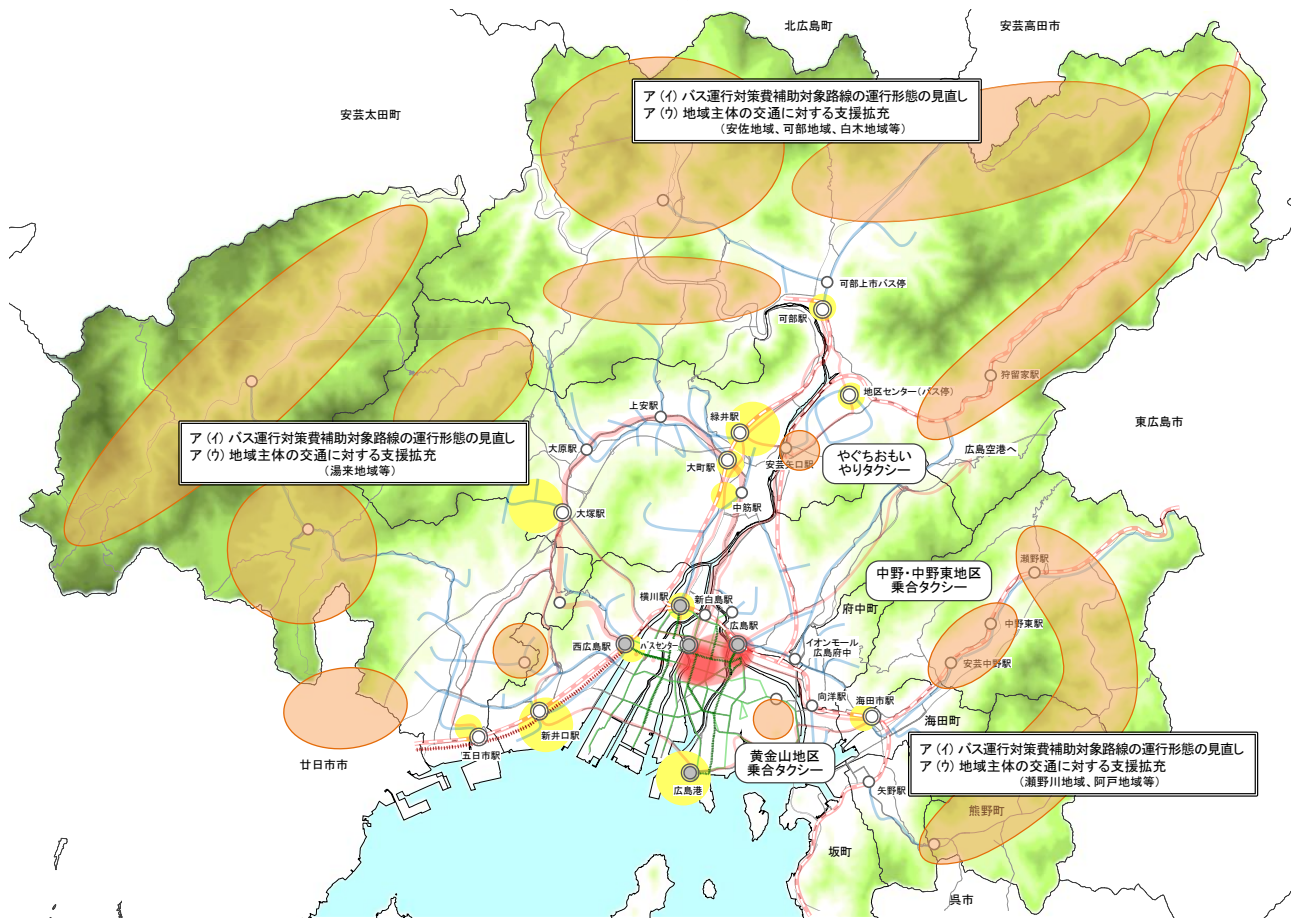


図 4-4 地域公共交通ネットワークの目指すべき姿

2 公共交通機関ごとの機能強化策

〔機能強化策の該当する公共交通ネットワークの階層等〕

それぞれの機能強化策について、前項で示した公共交通ネットワークの階層及び交通結節点のうちいずれに該当するか、下表の区分によって示しています。

項目	区分	内容
全階層	全階層	全ての階層に該当する項目です。
基幹	基幹公共交通	基幹公共交通において実施・検討する項目です。
デルタ	デルタ内準基幹公共交通	デルタ内準基幹公共交通において実施・検討する項目です。
郊外部	郊外部補完公共交通	郊外部補完公共交通において実施・検討する項目です。
地域	地域公共交通	地域公共交通において実施・検討する項目です。
結節点	交通結節点	交通結節点において実施・検討する項目です。

JR可部駅は、本市の北部方面の公共交通の軸として、地域住民の移動手段の確保のみならず、安全で安心な交通サービスの提供や沿線住民の交流への寄与など、多様な役割を担っています。

このため、地域の交通利便性の向上を図るとともに、活力と賑わいを高めるための基盤づくりを目的として、JR可部線の可部駅から長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸に取り組みます。

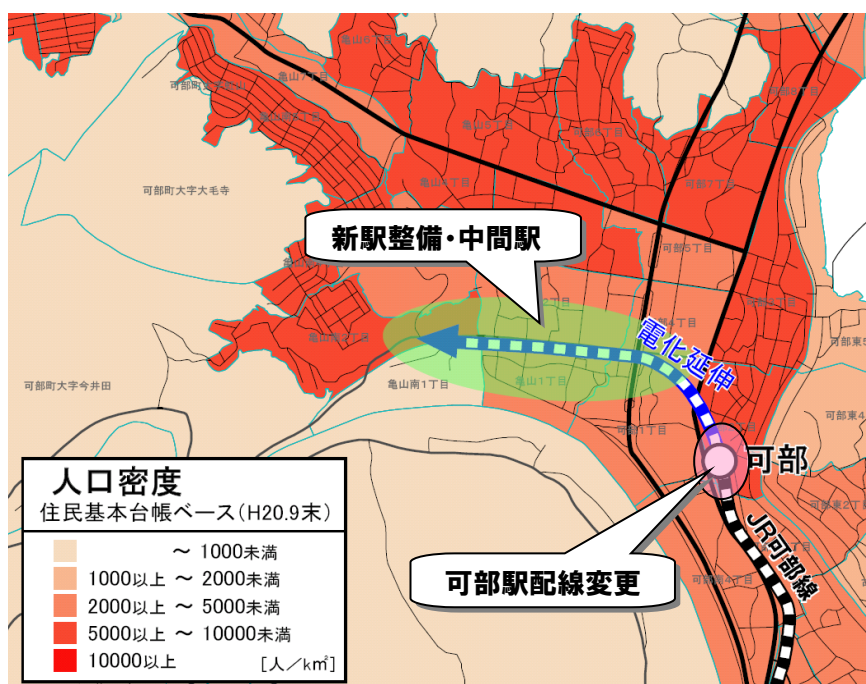


図 4-5 可部線の可部駅以北の電化延伸

J R 可部線の輸送改善（上八木駅の行違い設備検討等）

基幹

平成 6 年に JR 可部線の輸送改善が実施され、利便性が大幅に改善されましたが、横川駅と緑井駅間の通勤・通学の時間帯運行は、約 10 分間隔であるのに対して、緑井駅以北は、半分の 20 分間隔の運行となっています。

JR 可部線のサービス水準を平準化するため、行違い設備と列車増発に伴う変電設備の増強について検討します。

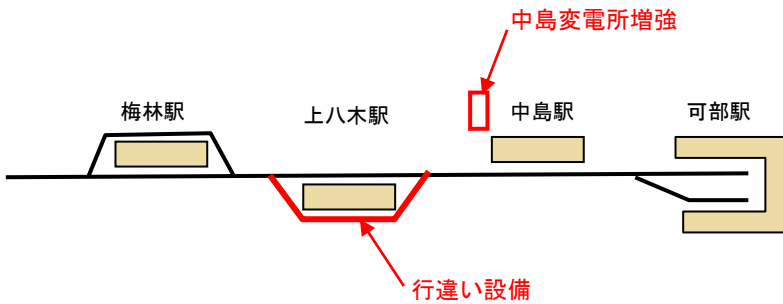


図 4-6 配線略図



図 4-7 行違い設備の例（三滝駅）

J R 芸備線の輸送改善（下深川・広島間の 10 分ヘッド化）

基幹

下深川・広島駅間のピーク時の 10 分間隔運行に必要な新駅や既存駅への行き違い施設の整備について検討します。

J R 在来線の快速電車の運行（通勤ライナー等）

基幹

快速電車の運行を拡大します。

J R 在来線の車両設備の改善

基幹

新型車両を導入します。



図 4-8 227 系近郊形直流電車

駅舎のバリアフリー化

基幹

1 日当たりの利用者数が 3 千人以上の鉄道駅についてバリアフリー化を進めます。

2-2 アストラムライン

新交通西風新都線（広域公園前駅からJR西広島駅まで）の整備

基幹

新交通西風新都線の整備は、アストラムラインとJRとが一体となって環状型のネットワークを形成することにより、本市の公共交通体系全体の機能向上に資するものであるとともに、西風新都のポテンシャルの飛躍的な向上が期待できます。

〔延伸ルート〕

- ・ 広域公園前駅から五月が丘団地、石内東開発地を經由し、己斐中央線の全線を通り、JR西広島駅に接続

〔構造の諸元〕

- ・ 単線構造を基本とし、安全性の確保を前提に、最急勾配を6.5%とする

〔効果をより高めるための方策〕

- ・ 全区間の開業時期に影響しない範囲における、広域公園前駅から石内東開発地までの区間の段階整備による部分開業
- ・ 延伸ルート近隣団地からの連絡通路の整備
- ・ 延伸ルート周辺団地からのフィーダーバスの運行



図 4-9 単線構造

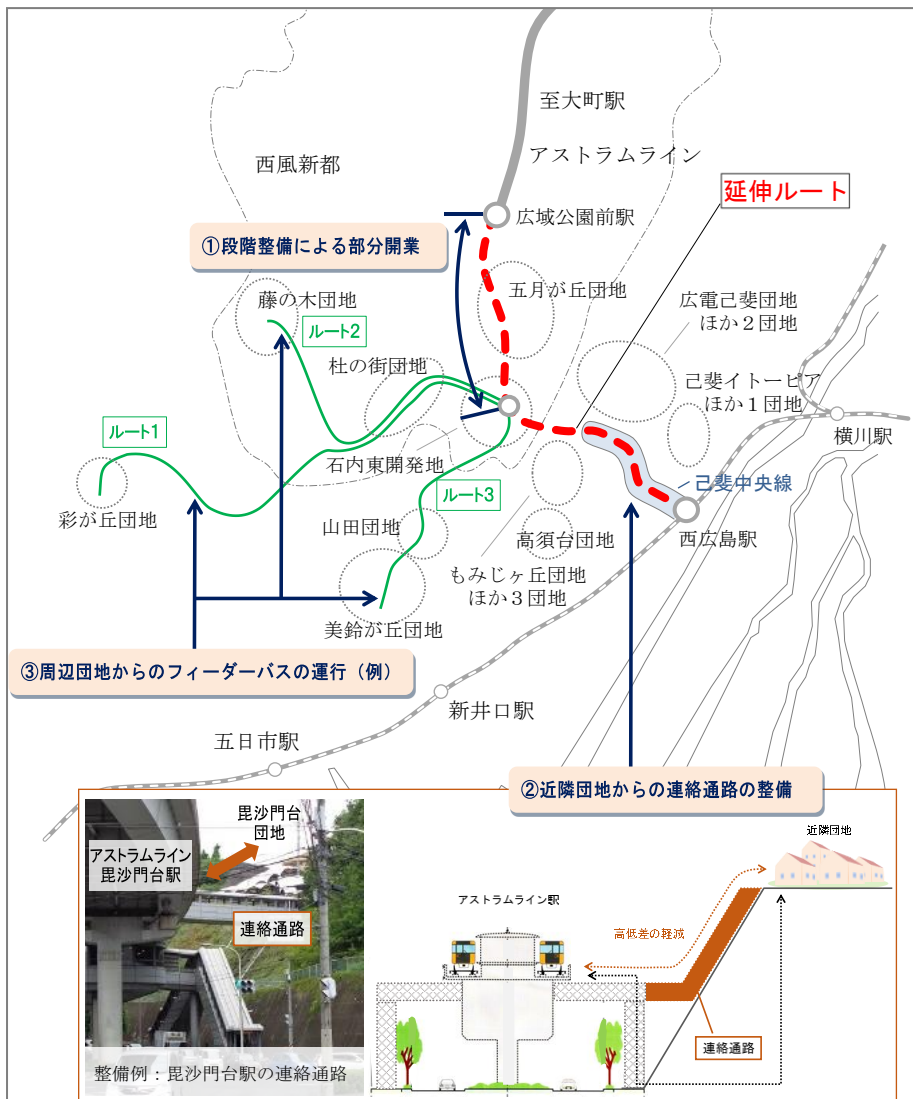


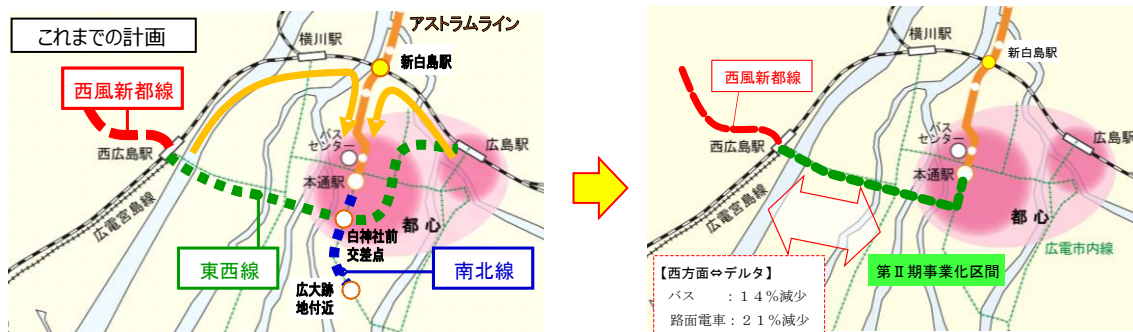
図 4-10 「新交通西風新都線」の延伸ルートと事業の効果をより高めるための方策の概略図

■新交通「東西線」及び「南北線」の取り扱いについて■

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」では、JR西広島駅から平和大通りなどを經由しJR広島駅までの区間を「新交通東西線」、本通駅から廣大跡地付近までの区間を「新交通南北線」として位置付け、JR西広島駅から白神社前交差点を經由し本通駅までの区間を第Ⅱ期事業化区間とし、残る区間を第Ⅲ期事業化区間としています。

第Ⅱ期事業化区間については、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、再度、大幅な公共交通体系の見直しが必要になることから、現時点では計画を存続させたくて、その事業化の判断は、西風新都線整備後に、市の財政負担や西風新都の開発状況及びデルタ内の交通状況など、社会経済情勢を踏まえ、改めて検討することとします。

一方、第Ⅲ期事業化区間については、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ため、計画を廃止します。



〔アストラムラインの全体計画〕

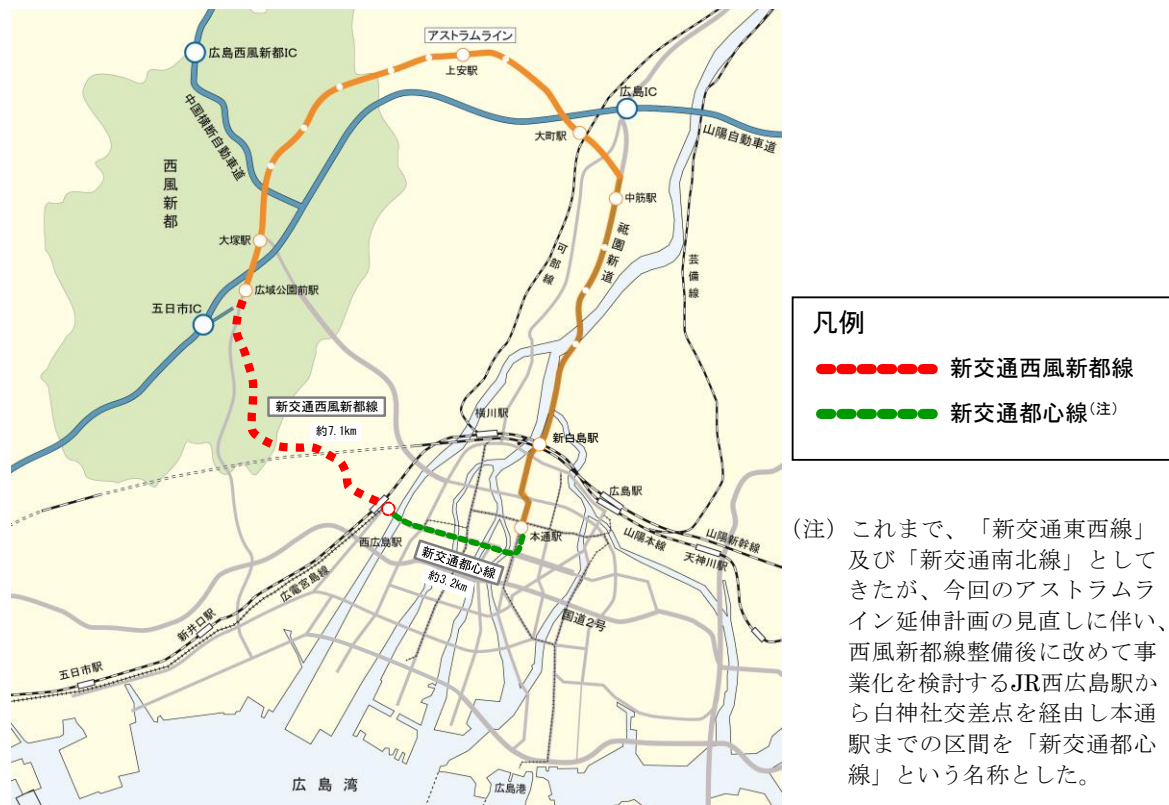


図 4-11 アストラムラインの全体計画

2-3 広電宮島線・路面電車

超低床車両（LRV）の導入

基幹

デルタ

超低床車両の導入により、大量輸送性、速達性及び定時性の確保やバリアフリー化により利便性、快適性の向上を図ることができます。

また、都市の構成要素としてデザイン化、シンボル化することによって、新しい都市景観の創出にも寄与することとなります。



図 4-12 1000 形



図 4-13 5100 形

信用乗車方式の導入

基幹

デルタ

乗客が運賃支払いを自己管理することで発券、改札、運賃収受の手間を省くシステムで、路面電車については、ICカード導入を機に、すべての扉からの乗降を可能とする信用乗車方式の導入を検討しています。これにより、乗降時間の短縮による速達性の向上や、車内移動時間・距離の短縮といった快適性の向上、車内転倒事故等の減少といった安全性の向上など、様々な効果が期待されます。

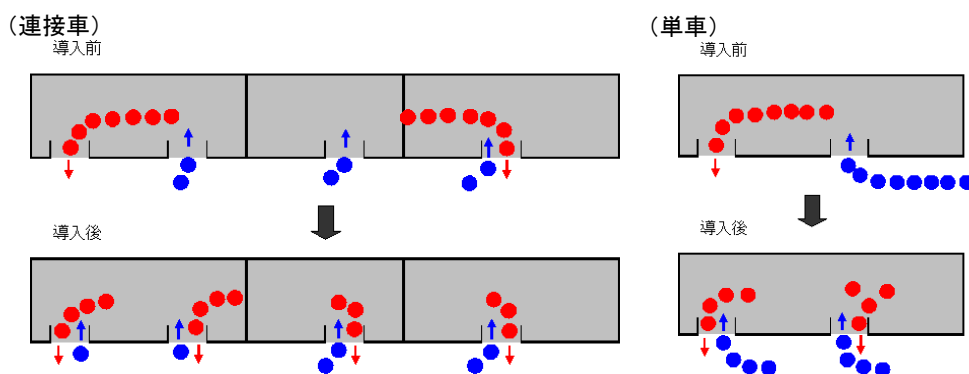


図 4-14 信用乗車のイメージ

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」を推進するとともに、公共交通を中心とした都市内交通の円滑化に向け、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図ることを目的として、路面電車の駅前大橋ルート of 整備を含む南口広場の再整備について取り組むものです。



図 4-15 駅前大橋ルート of 位置図



図 4-16 駅前大橋ルート of イメージパース

J R西広島駅から都心への到達時間を短縮するため、短絡ルート（江波線接続ルート）の整備について検討します。

路面電車の駅前大橋ルートに併せて循環ルートの整備等を実施することで、市民や観光客などの利便性向上を図るとともに、さらなる都心の賑わい創出や回遊性の向上を図ります。



図 4-17 路面電車の循環ルート

電停の延長や幅員の拡大、上屋の増設など電停施設の高質化を行うことにより、乗降時分の短縮に伴う速達性、定時性の確保や利便性、安全性の向上を図ります。



図 4-18 県病院前電停

電車の運行状況を各電停の伝送装置から収集し、到着予測や電車種別など、多種多様な情報をリアルタイムに電停へ表示することができるよう、電車ロケーションシステムの高度化に取り組みます。

これにより利用客の利便性を向上することができるとともに、これを運行管理システムに応用することで、ダンゴ運転抑制システム等の導入が可能となります。



図 4-19 電車ロケーションシステム

路面電車の速達性・定時性の向上を図るため、自動車交通への影響も考慮しながら、速達性・定時性の効果が大きい交差点への導入に向けて関係機関と協議するなど、電車優先信号制御の拡大を検討します。

2-4 路線バス

路線の効率化（都心における重複システムのドッキング）

基幹

デルタ

都心における重複路線を解消するため、都心を通過する複数の系統を統合し一つの系統とすることで、利用者の利便性を確保しつつ、重複区間の便数の適正化を図るものです。

これにより、運行経費の削減を図るとともに、重複の解消により生じる車両や運転手などの余裕を、他の路線の運行へ活用することが可能となります。

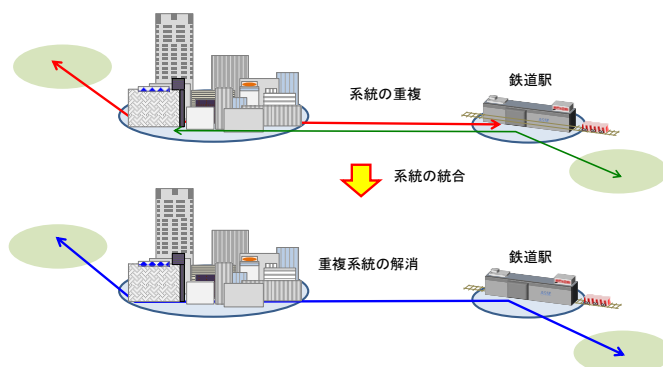


図 4-20 系統ドッキングのイメージ

路線の効率化（フィーダー化）

全階層

郊外部の団地等から都心へ直通する路線の一部を、郊外部の拠点地区などを中心としてフィーダー化し、運行効率の向上を図るものです。

フィーダー化により、乗り換えは生じますが、運行頻度は向上させ、都心への交通が充実している拠点までのアクセスを強化することで、

全体での利便性が高まります。また、全ての便をフィーダー化するのではなく、朝ラッシュ時は都心への直通バスを残しつつ、オフピーク時は買い物・通院などに対応するため、拠点へのアクセス便を多く設定するなど、地域の需要に応じて最適な運行形態とします。さらに、乗り換え時の負担を軽減するため、ダイヤの調整や待合環境の整備についても併せて行っていくこととします。

こうしたフィーダー化については、生活圏を共有する近隣市町とも連携しながら検討を進めることが重要です。

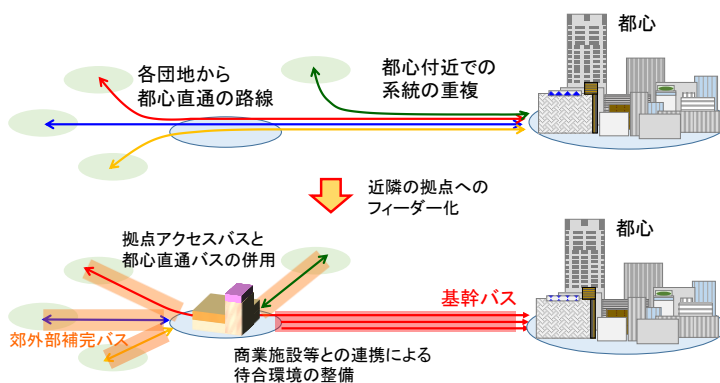


図 4-21 フィーダー化のイメージ

基幹バスの拡充

基幹

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バスとして位置づけられる基幹バスについて、現在、基幹公共交通のない拠点間などについての拡充を検討します。

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）

全階層

結節点

バス車両にGPS装置や通信装置を搭載することによって位置情報を取得し、リアルタイムなバスの運行位置や到着予測時刻などを利用者へ案内できるシステムです。また、コンテンツプロバイダー（経路検索サイト）にリアルタイムな運行データを提供することにより、リアルタイムな情報に基づく他の交通モードへの乗換検索が可能となります。



図 4-22 バス停における表示器



図 4-23 経路検索サイトの表示イメージ

走行環境の向上（バスレーンやバス優先信号の拡充）

基幹

デルタ

郊外

車両通行帯を有する道路で路線バス等の優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保するものです。

バスレーンには、バス以外の車両が右左折等をするときを除き、専用レーンを通行すると違反となる「バス専用レーン」と、後方からバスが接近してきたときは、バスの正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに他の運行帯に移動しないと違反となる「バス優先レーン」のほか、BRTの一部としてバス車両専用の通行帯となるものがあります。



資料）広島市総合交通戦略

図 4-24 バス専用レーン

導入にあたっては、自動車交通への影響を十分に踏まえ、交通管理者及び道路管理者と協議した上で判断する必要があります。

低床低公害車両の導入拡大

基幹

デルタ

郊外

低床車両は、バリアフリーの観点から出入り口の段差を無くして、高齢者や障がい者でも乗降がしやすいように設計された車両です。

導入に当たっては、公共施設や外来患者の多い病院へのアクセスに使われることが多い路線など、優先順位を定めて効果の高い路線から導入していく必要があります。なお、傾斜地などでは道路構造上の問題から導入が難しい場合があります。道路の改良などと併せて検討を行う必要があります。

また、低公害車両は、大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素など）の排出が少なく、環境への負荷が少ない車両です。



図 4-25 低床低公害車両

待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）

全階層

結節点

バスの待合・乗継環境の向上を図るため、バスの到着時刻等の情報を提示するほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に上屋やベンチを設けるものです。

■ 広告事業者による広告付バス停下屋の整備

【中区：鷹野橋バス停】



【中区：八丁堀（東急ハズ前）バス停】



■ 民間施設と連携した待合環境整備の取組状況

【安佐北区：可部上市バス停】

地先の民間施設による待合環境の提供



【佐伯区：白川バス停】

地域の商店による待合環境の提供



特に市外からの来訪者やバス利用に不慣れな人にとっては、目的地に行くバスはどこで乗ればよいのか、どのバスに乗ってよいのかという不安があります。このため、利用者の不安感を和らげ、バスをより使いやすくするため、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し、バス停や車両に表示するほか、バス路線図への掲載や、経路検索サイトでの活用など、あらゆる場面で使えるようにするものです。

対象となるバス事業者：広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、中国 JR バス(株)、芸陽バス(株)、HD 西広島(株)、備北交通(株)、第一タクシー(株)、(有)エンゼルキャブ

**2014年11月10日～順次
路線番号
はじめます!**

従来から路線番号のついているバスもありますが、このたび広島都市圏全体のバス*に共通ルールに沿った路線番号を設定しました。

*高速バスは対象外です。導入の時期に差があり、また、車両の都合により路線番号のついていない車両とついでにない車両が混在して運行することがあります。

複数のバス会社が走っていてもわかりやすい!

どのバスに乗ればいいのか迷わない!

都心部から郊外へ向うときは…
40-3
主な方面と最終到着地

郊外から都心部へ向うときは…
40H
主な方面と都心部の通り方

*1 都心部の通り方は7社7都心部の路線のみにあてます。

公益社団法人広島県バス協会

図 4-26 統一系統番号導入のお知らせチラシ



図 4-27 系統番号導入前後の比較

運行時間の拡大

基幹

デルタ

郊外

多様化するライフスタイルに対応し、潜在的な需要者の掘り起こしを図るため、早朝、深夜のバス運行時間を拡大するものです。

また、既存の路線バスの運行時間を拡大するだけでなく、タクシー車両なども有効に活用することで、より幅広いサービスの提供を図ることもできます。

急行バスの拡充

基幹

デルタ

郊外

都市内の移動の円滑化・利用者の快適性の向上を図るため、主要なバス停のみに停車することで所要時間を短縮し、鉄軌道と同様の速達性を確保しようとするものです。

広島空港リムジンバスの利便性向上

基幹

広島空港へのアクセスの向上を図ります。



図 4-28 広島空港リムジンバス

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）

郊外

地域

中山間地域等のバス運行対策費補助路線のうち、国の補助制度の活用が可能なものについては、地域との話し合いの場を設けたうえで、乗合タクシーへの転換等について検討し、地域の実情に応じて利便性の高い生活交通の導入を図るものです。

車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）

郊外

地域

運行経費の削減を図るため、需要に応じた車両を使用するものです。また、小型車両を使用する場合、狭い道路での運行が可能となり、運行経路の自由度が高まるなど利便性が向上します。ただし、車両の導入数が少数である場合などは、管理コストが余分にかかることもあり、十分な検討が必要となります。

広島市においては、地域が主体となった乗合タクシーの導入・運行の取組に対して、実験運行については予算の範囲内で収支不足額の全額を負担しており、本格運行に移行した場合には、国が予測費用と予測収益との差額に対し、1/2を補助しています。

一方で、国の補助を活用しても収支率の低さなどから地域負担が大きくなる郊外部の住宅団地や中山間地域などでは、現行の国の補助制度に加え、新たに本市においても支援の拡充を図ろうとするものです。これにより、地域負担が大きく導入が進まなかった地域への導入促進を図り、ひいては中山間地域、交通不便地域における生活交通の確保を行うことができます。

■広島都市圏における取組状況：広島市

【やぐちおもいやりタクシー】

やぐちおもいやりタクシーは、安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する住民主導型の乗合タクシーです。この乗合タクシーは、地域の方々が中心となり、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがない地域の生活交通を何とか自分たちの手で確保しようと活動され、地域のタクシー会社の協力のもと、平成15年8月から運行されているものです。



図 4-29 やぐちおもいやりタクシー

デマンド運行（利用者の要求に対応して運行）

地域

利用者のニーズに応じて運行する予約型のバスであり、その都度運行ルートやダイヤを設定し、小型車両を用いることでドア・トゥ・ドアでのサービス提供が可能となるなど、柔軟な運行を行うことができる交通です。

また、予約がない場合には運行自体行わないことから、不要な運行経費を削減することができるとともに、予約に応じてルート・ダイヤを設定するフルデマンド型や、ルートや時間帯がある程度決まっているセミデマンド型など、柔軟なサービスレベルの設定や、地域特性に合った運行を行うことが可能となります。

3 交通結節点等の機能強化策

広島駅周辺地区交通結節点整備

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

結節点

広島駅自由通路及びペDESTリアンデッキの整備は、都心の東の核である広島駅周辺地区の一層の「活力とにぎわい」を高めるため、同地区の回遊性向上を図るものです。

また、新幹線口広場の再整備により、交通機能の適正な配置を図り、新幹線口の交通混雑を緩和します。



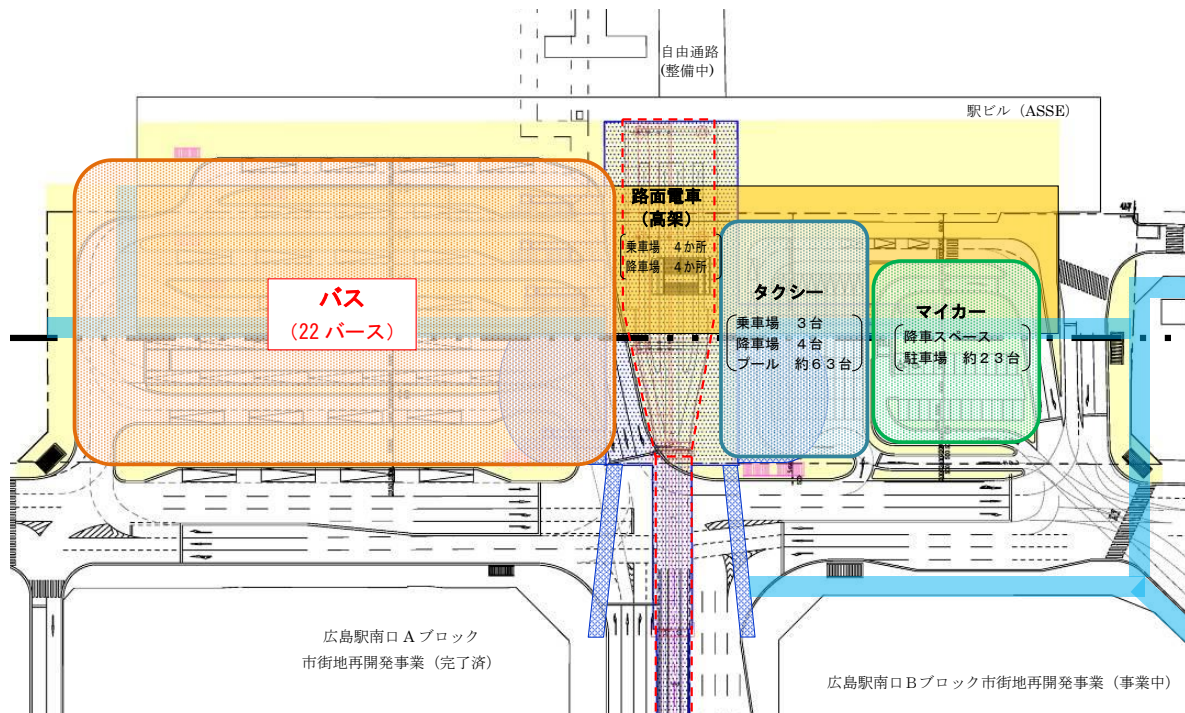
図 4-30 広島駅自由通路及び新幹線口ペDESTリアンデッキの整備



図 4-31 新幹線口ペDESTリアンデッキのイメージ図

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」を推進するとともに、公共交通を中心とした都市内交通の円滑化に向け、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図ることを目的として、路面電車の駅前大橋ルートへの整備を含む南口広場の再整備について取り組むものです。

この取組の中では、JR等との乗継利便性の向上を図るため、広島駅南口Aブロック市街地再開発事業南側の降車場等についても広場内へ集約を図ることとしています。



※ 施設の詳細な配置等については、今後、実施する基本設計や実施設計により変更となる場合があります。

図 4-32 広島駅南口広場再整備の計画平面図（案）

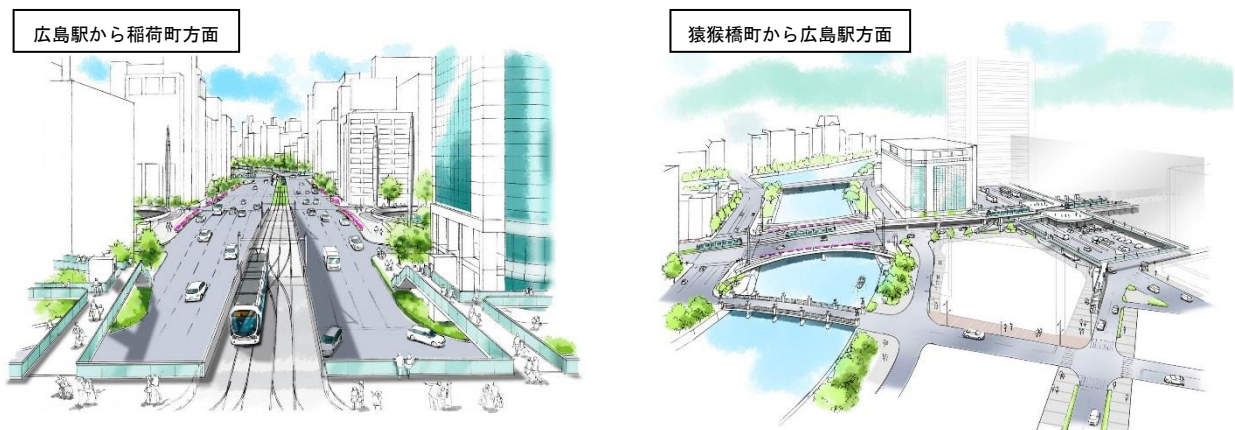


図 4-33 広島駅南口広場再整備完成イメージ

J R 西広島駅周辺地区において、J R と路面電車、バスの乗継利便性の向上など、交通結節点機能の強化を図るため、南北自由通路や駅前広場及びアクセス道路等の整備に取り組むものです。

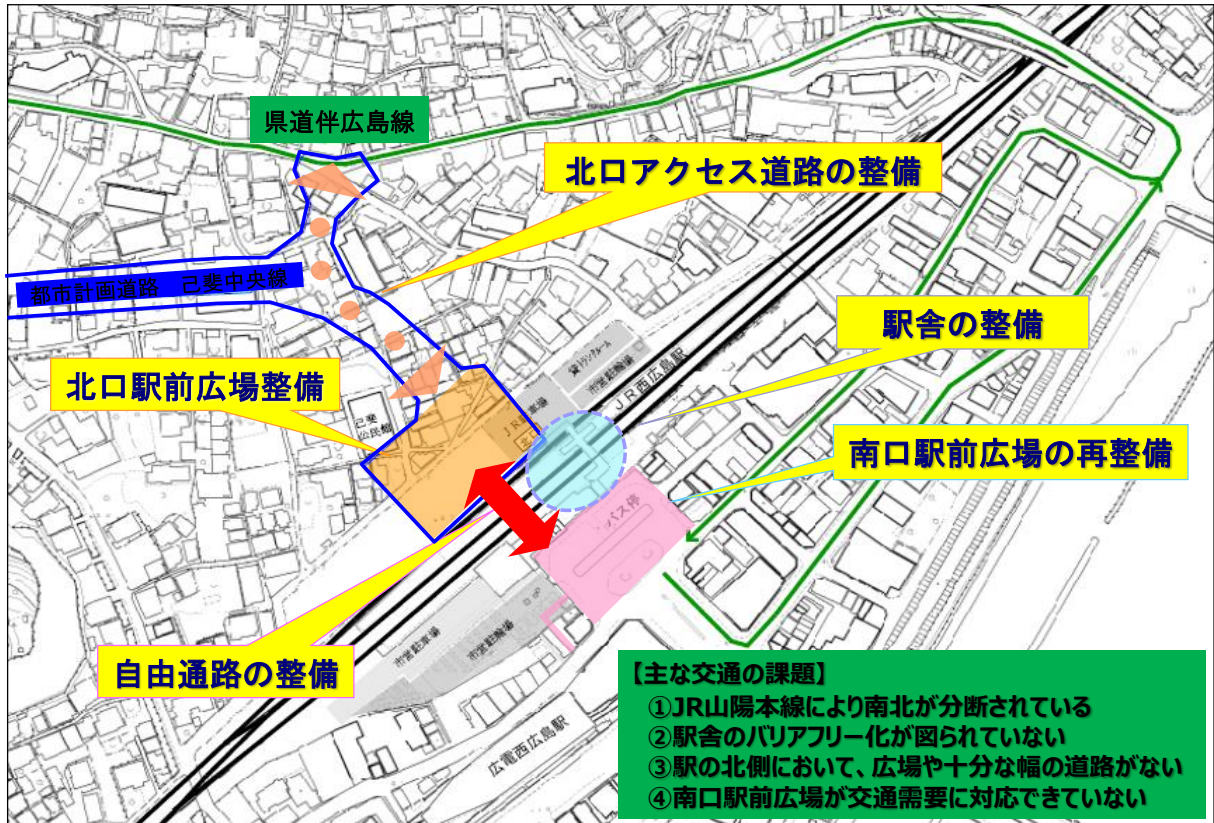


図 4-34 西広島駅周辺地区交通結節点整備



図 4-35 南北自由通路整備イメージ図

中心部の交通結節点では、周辺の商業施設と連携して上屋を整備し、乗継動線の確保を図るなど、利用者の乗継利便性の向上を図るものです。

また、郊外部や中山間地域においては、乗継環境や待合環境の改善を図るため、大型商業施設におけるバスターミナルやバスプールの整備や、小規模商業施設や公共施設等と連携して、敷地内にバス停を設置することで路線バスを乗り入れさせるなどの取組を行うものです。

■広島都市圏における取組状況：府中町

【イオンモール広島府中】

イオンモール広島府中では、ショッピングセンター前の広場にバスプールを整備し、広島電鉄府中線の一部の系統が乗り入れているほか、広島駅新幹線口とショッピングセンターを結ぶシャトルバスの発着が行われています。



図 4-36 イオンモール広島府中バスのりば

交通結節点やバス停等において、案内板等の路線図や時刻表の表示をわかりやすく改善するとともに、そこから乗ることのできる路線や他の交通機関、主要なバス停までの所要時間・運賃を表示し、利用者に安心感を与えることにより、バスをより使いやすくするものです。

■広島都市圏における取組状況：中国運輸局（平成 25 年度）

【広島市中心部におけるバス停の副呼称】

広島市中心部においては、八丁堀・紙屋町バス停など、同名のバス停が多数あってわかりにくいという状況になっていたため、「紙屋町」や「八丁堀」のバス停名に加えてバス停近くの「ランドマーク」等を副呼称（下図参照）として追加表示するとともに車内放送等で使用しています。



図 4-37 「紙屋町」バス停位置図

利用者にとって真に使いやすい情報提供を行うためには、行政と事業者が連携し、積極的な情報発信を行うことが重要です。

その中で行政としては、生活情報や防災情報のように、市民にとっての普段の情報となるよう、市民生活に密接なものとして定着させていくことが必要です。

また、交通事業者も、利用者本位の情報提供を心掛けるとともに、他の公共交通機関への乗継案内についても車内アナウンスなどで情報提供するなど、事業者同士の連携を図ることも重要となります。

さらに、各種路線図や総合時刻表、統一の系統番号など、本計画において取り組むこととしている施策についても、市民に情報として届かなければ十分に効果を発揮することができないため、行政・事業者が一体となって周知を行っていくことが重要です。

わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

乗継によって生じる運賃の負担の軽減を図るとともに、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築を実現するために、例えば、移動したゾーンの数で運賃が決定するゾーン運賃制に併せて、同一区間を移動する場合、乗り継いだ場合でも直通で利用する場合と運賃が変わらない運賃体系などを構築しようとするものです。

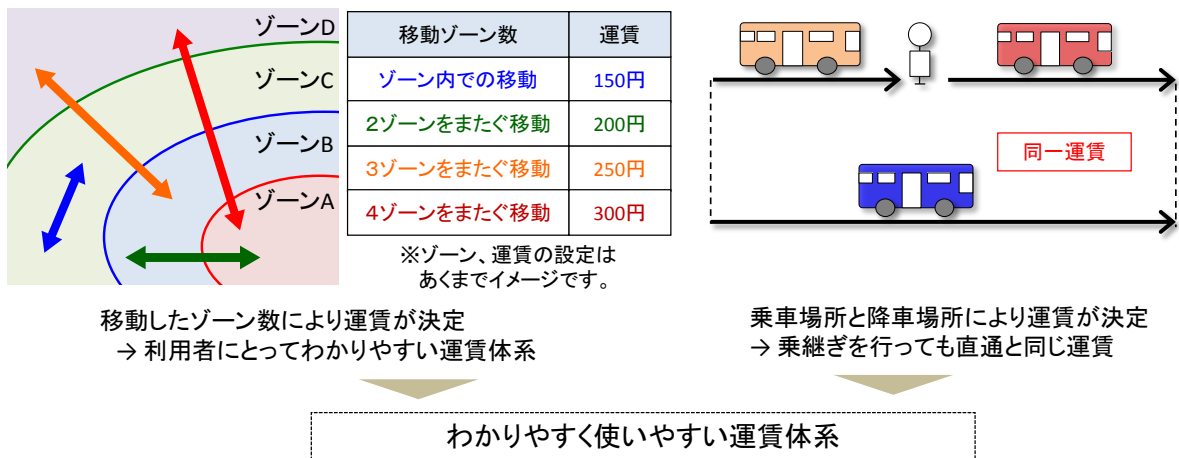


図 4-39 新たな運賃体系のイメージ

表 目指すべき公共交通体系の構築に向けた機能強化策一覧

施策項目	該当する階層等					実施主体			実施時期		
	基幹	デルタ	郊外	地域	交通結節点	行政	交通事業者	市民	現在	近い将来	将来
J R											
J R 可部線の輸送改善（可部駅以北の電化延伸）	●					●	●		実施	完了	
J R 可部線の輸送改善（上八木駅の間隔設備検討等）	●					●	●			検討	
J R 芸備線の輸送改善（下深川・広島間の10分ヘッド化）	●					●	●			検討	
J R 在来線の快速電車の運行（通勤ライナー等）	●						●			実施	
J R 在来線の車両設備の改善	●						●			実施	
駅舎のバリアフリー化	●				●	●	●		実施	完了	
アストラムライン											
新交通西風新都線（広域公園前駅からJ R 西広島駅まで）の整備	●					●	●		検討	実施	完了
広電宮島線・路面電車											
超低床車両（LRV）の導入	●	●				●	●			実施	
信用乗車方式の導入	●	●					●	●	検討	実施	
駅前大橋ルートの整備		●				●	●		検討	実施	完了
江波線接続ルートの整備		●					●			検討	
循環ルートの導入		●				●	●		検討	実施	完了
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）	●	●				●	●			実施	
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）	●	●					●			実施	
電車優先信号の拡大		●					●			実施	
路線バス											
路線の効率化（都心部における重複路線のドッキング）	●	●				●	●		検討	実施	
路線の効率化（フィーダー化）	●	●	●	●		●	●		検討	実施	
基幹バスの拡充	●					●	●		検討	実施	
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）	●	●	●	●	●	●	●			実施	
走行環境の向上（バスレーンやバス優先信号の拡充）	●	●	●			●		●		実施	
低床低公害車両の導入拡大	●	●	●			●	●			実施	
待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）	●	●	●	●	●	●	●			実施	
系統番号の統一	●	●	●				●			実施	
運行時間の拡大	●	●	●				●			実施	
急行バスの拡充	●	●	●				●			実施	
広島空港リムジンバスの利便性向上	●					●	●			検討	
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）			●	●		●	●	●	検討	実施	
車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）			●	●		●	●	●		実施	
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）				●		●	●	●		実施	
デマンド運行（利用者の要求に対応して運行）				●		●	●	●	検討	実施	
交通結節点等の機能強化策											
広島駅周辺地区交通結節点整備	-	-	-	-	-	-	-	-		-	
広島駅自由通路、新幹線口ペDESTリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備					●	●			実施	完了	
広島駅南口広場の再整備					●	●			検討	実施	完了
J R 西広島駅周辺地区交通結節点整備					●	●			実施	完了	
商業施設との連携（待合環境の整備、バスの乗り入れなど）					●	●				実施	
案内情報の充実（案内板の充実・多言語化等）					●	●	●			実施	
情報発信の充実	●	●	●	●	●	●	●			実施	
わかりやすく使いやすい運賃体系の構築	●	●	●	●	●	●	●		検討	実施	

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

1-1 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。

1-2 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。

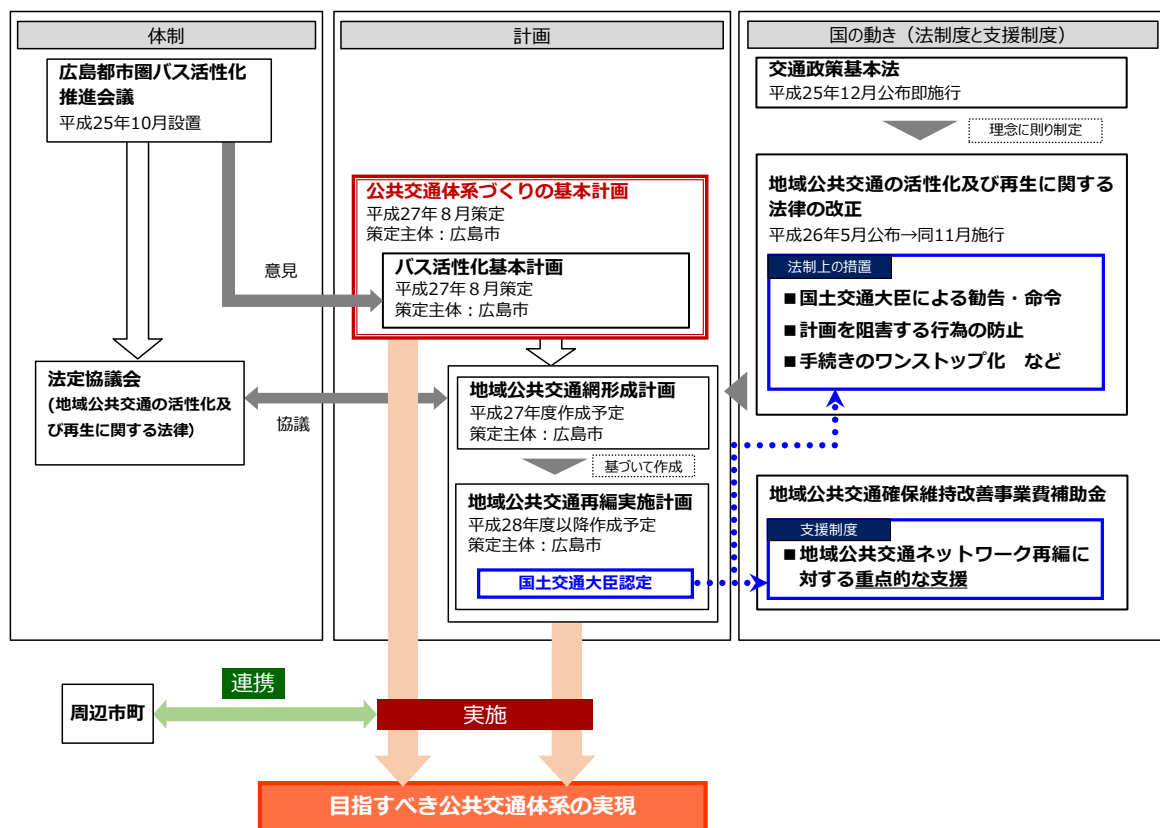
1-3 国の法制度・支援制度の活用

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。

1-4 計画の見直しについて

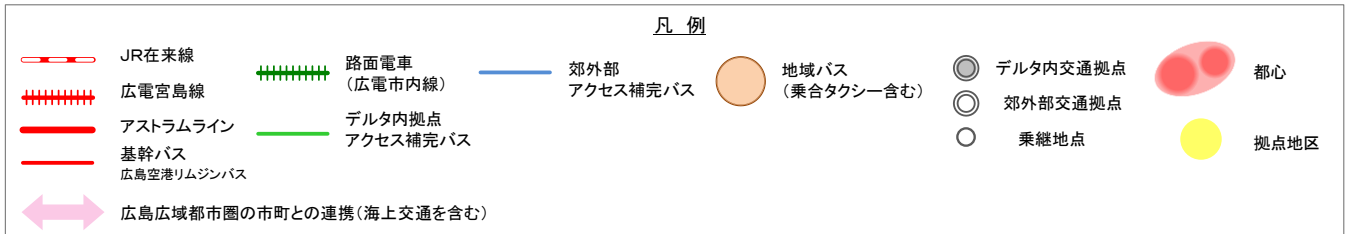
社会情勢の変化や施策を取り巻く実施環境の変化、検討状況の進展などを踏まえ、必要に応じ、計画の内容について見直しを行うこととします。

〔計画の実現に向けた進め方〕

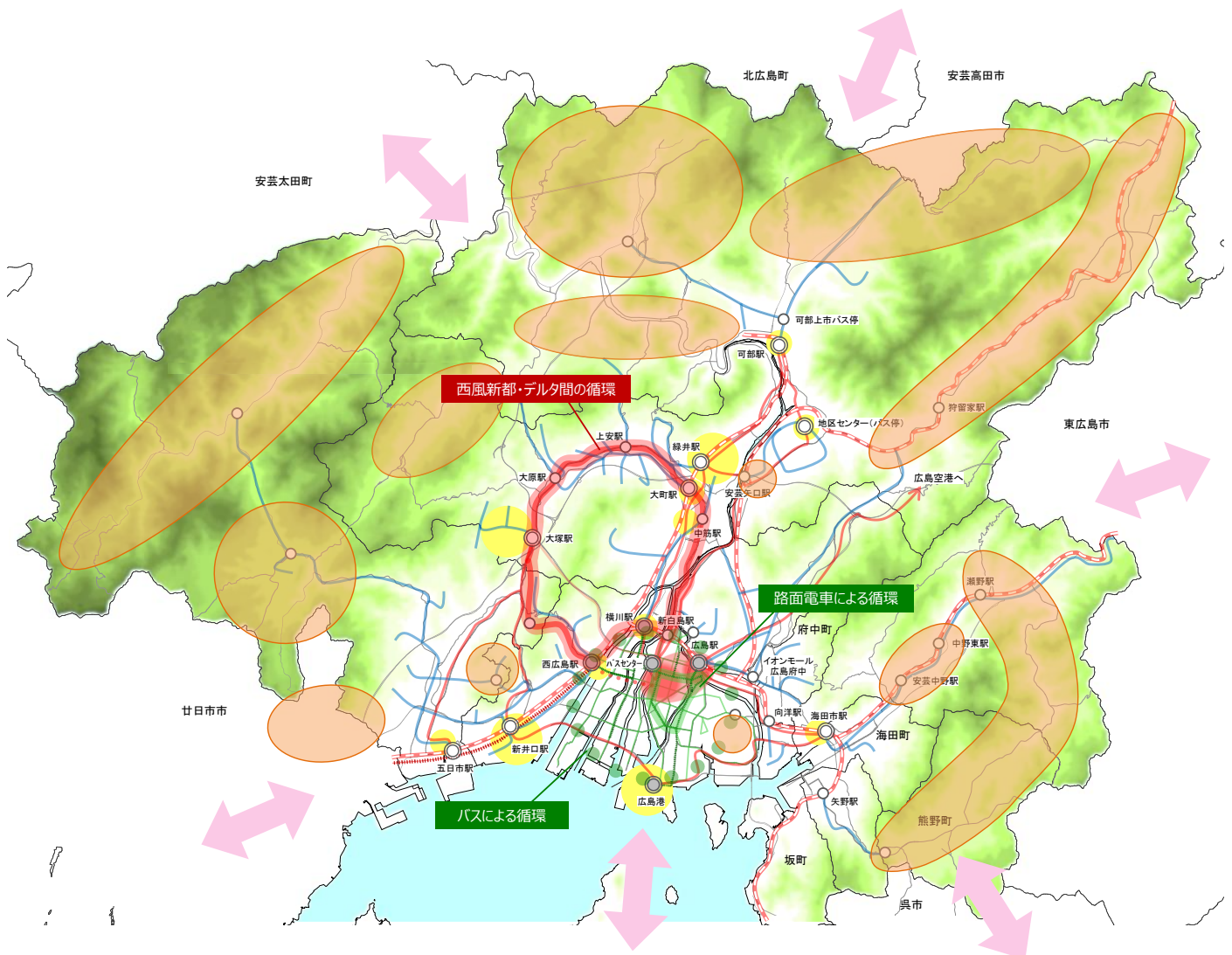


2 目指すべき公共交通体系の形成イメージ

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します。



※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



今後、広域的な公共交通ネットワークについても検討を進め、広島広域都市圏の市町との連携策に取り組む。

參考資料

参考資料 計画策定までの主な経緯

年 月		検討状況	内 容
平成 25 年	9 月	○第 1 回都市機能向上対策特別委員会	本市の公共交通の現状と課題、アストラムライン延伸のコスト節約策の検討状況（中間報告）を説明
	12 月	○第 2 回都市機能向上対策特別委員会	都市構造やまちづくりの観点に立った本市の公共交通体系のあり方、アストラムライン延伸のコスト節約策の検討状況及び延伸方面別のルート概要・比較評価を説明
平成 26 年	1 月	○第 4 回都市機能向上対策特別委員会	公共交通の機能強化策（基幹公共交通）、広島都市圏バス活性化推進会議の開催概要、アストラムライン延伸の延伸方面の絞り込み結果及び西広島ルートの比較評価を説明
	4 月	○第 5 回都市機能向上対策特別委員会	アストラムライン延伸のルートの絞り込み、延伸事業の基本方針、利用者予測の方法・予測結果の確実性及び広島都市圏バス活性化推進会議の開催概要を説明
	6 月	○第 6 回都市機能向上対策特別委員会	公共交通の機能強化策（デルタ内）の中間報告を説明
	12 月	○第 8 回都市機能向上対策特別委員会	公共交通の機能強化策（デルタ内、郊外部、交通結節点）、アストラムライン延伸の利用者予測、整備プログラム（中間報告）及び広島都市圏バス活性化推進会議の開催概要を説明
平成 27 年	1 月	○第 9 回都市機能向上対策特別委員会	公共交通の機能強化策（案）及び整備プログラム（案）を説明
	6 月	○市議会建設委員会	計画素案について説明
	7 月	○市民意見募集 募 集 期 間：7 月 15 日(水)～7 月 28 日(火) 意見提出人数：36 人 意見項目数：128 件	
	8 月	○計画策定	

※都市機能向上対策特別委員会（設置期間：平成 25 年 6 月～平成 27 年 5 月）

広島市議会が、公共交通体系づくりのほか、大規模未利用地の活用や広島駅周辺地区の整備など、都市活性化に関する課題について調査・研究するために設置した特別委員会

