

1 公共交通体系づくりの基本方針

以下のとおり、階層性のある公共交通ネットワークを形成することを基本方針とします。

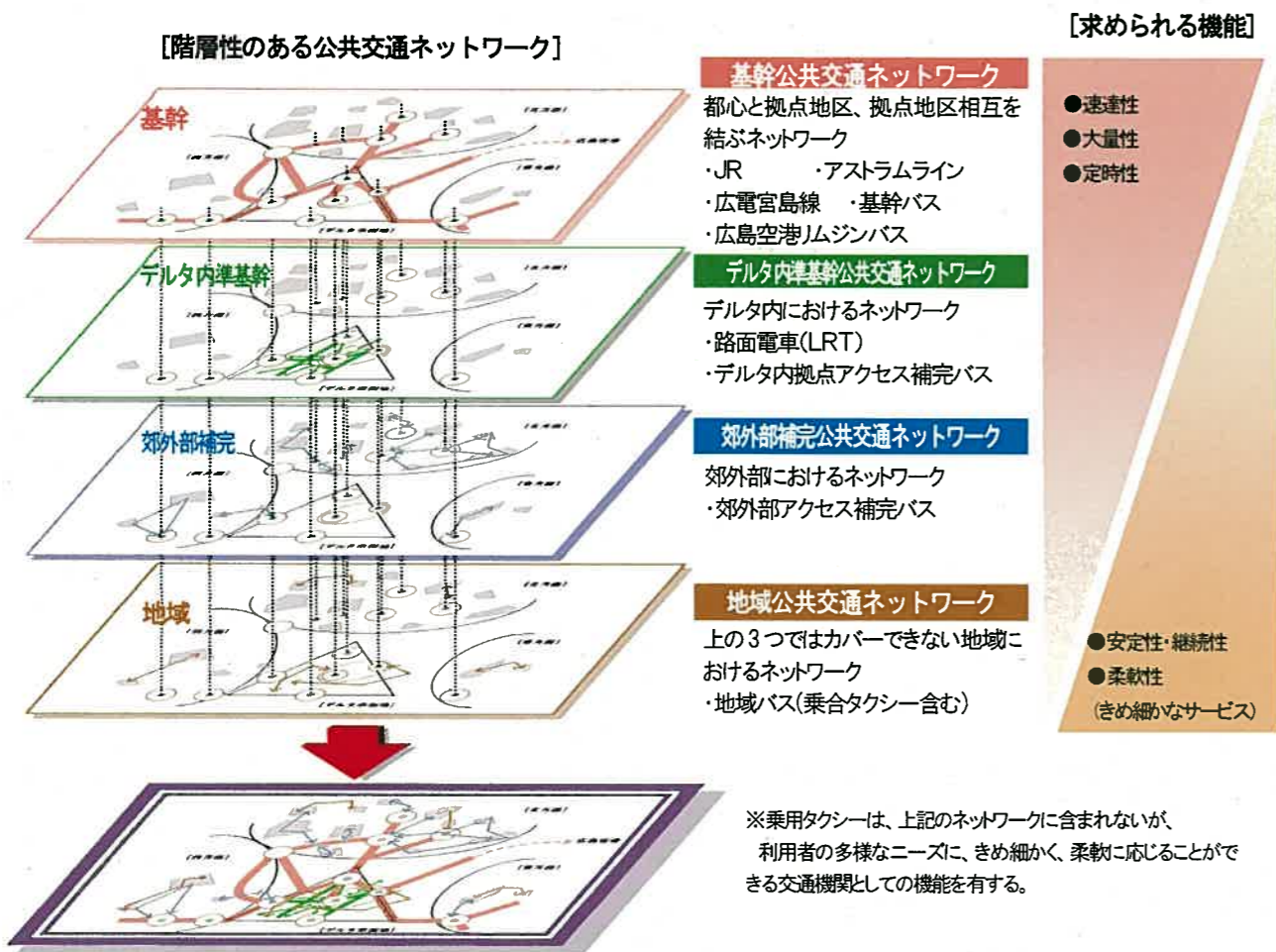


図1-1 階層性のある公共交通ネットワークにおける公共交通機関の位置づけと求められる機能

2 公共交通ネットワーク

各階層のネットワークや交通結節点等のそれぞれの役割を踏まえ、目指すべき公共交通ネットワークを次のとおり設定します。

(1) 基幹公共交通ネットワーク

交通拠点相互を結び、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します。

(設定の考え方)

交通拠点相互を結ぶ路線のうち、以下の区間を基幹公共交通ネットワークとして設定します。

- 鉄道及びアストラムラインの全線（計画路線を含む）
 JR在来線（山陽本線、芸備線、可部線、呉線）、アストラムライン、広電宮島線
- 上記路線のない拠点間
 基幹バス（紙屋町～大塚駅、紙屋町～地区センター(高陽)、広島港～新井口駅、広島港～海田市駅、新井口駅～大塚駅、緑井駅～地区センター(高陽)、可部駅～地区センター(高陽)、五日市駅～大塚駅)
- 郊外部交通拠点から都心への区間
 基幹バス（広島駅～海田市駅、紙屋町～大塚駅、紙屋町～緑井駅、紙屋町～可部駅）

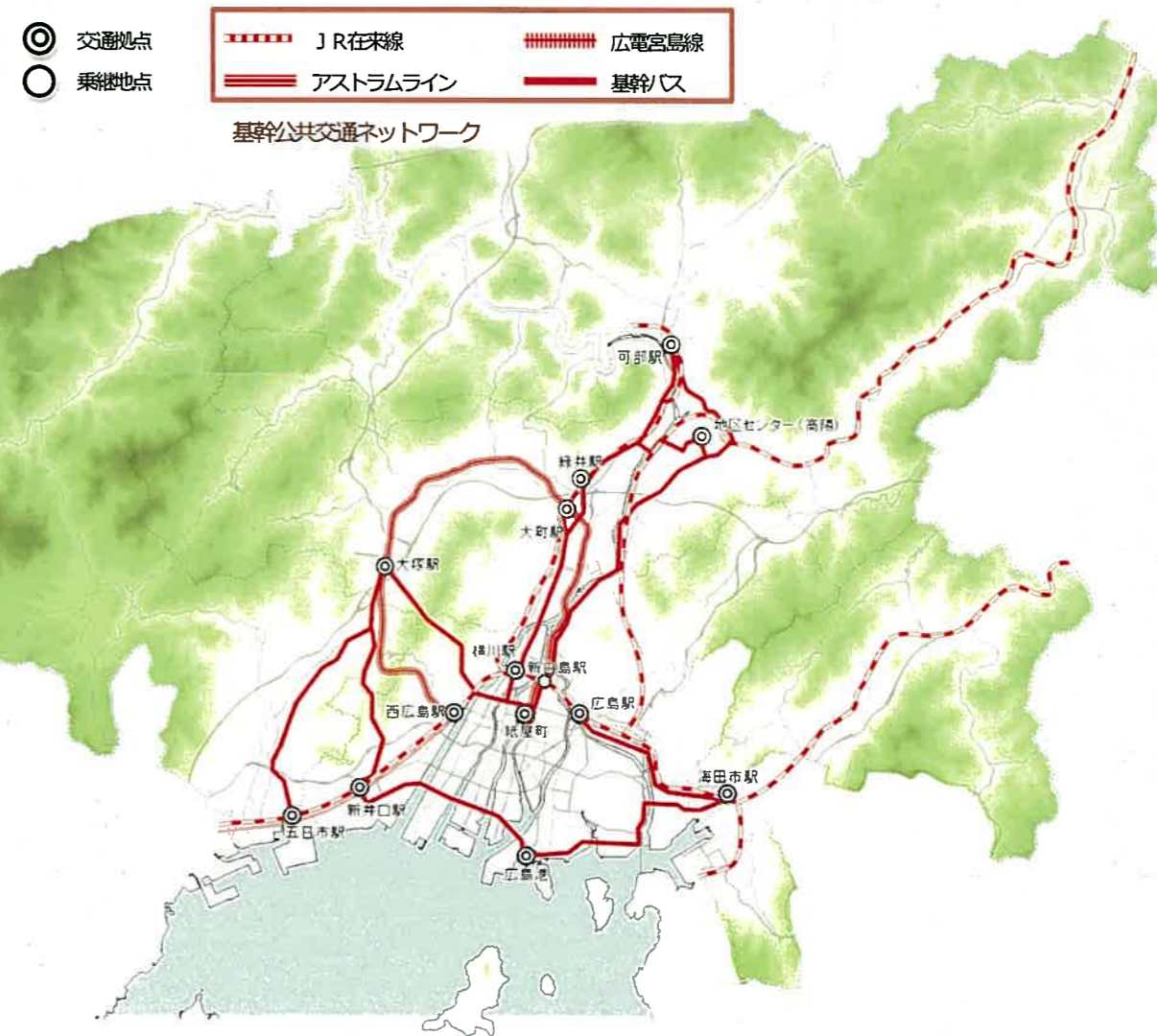


図2-1 基幹公共交通ネットワーク

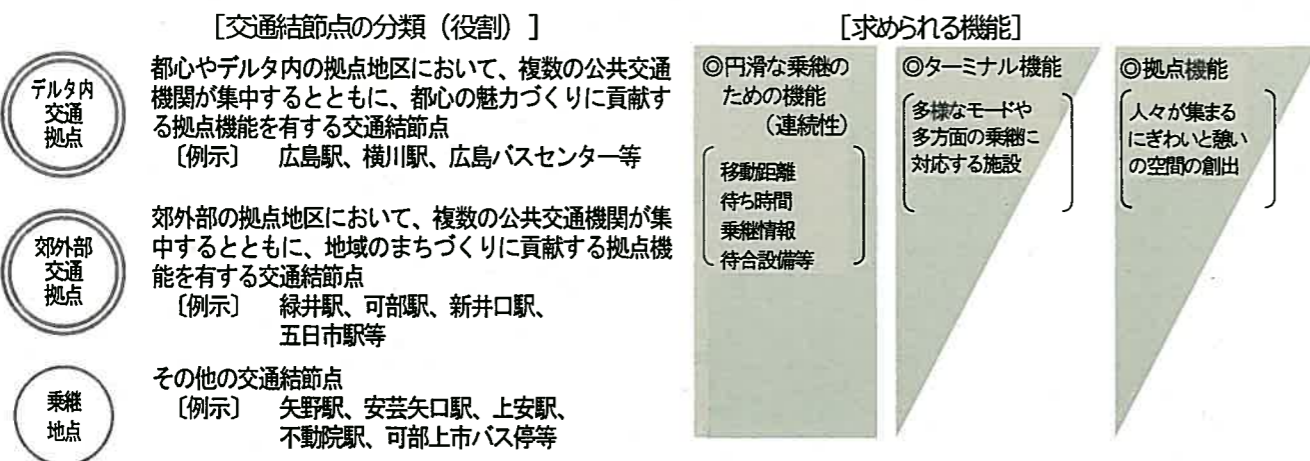


図1-2 交通結節点の分類と求められる機能

(2) デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

都市機能や人口の集積したデルタ市街地の各エリアから、都心などの主要な地区へのアクセスを可能とするサービスを提供します。

(設定の考え方)

デルタ内の基幹公共交通で概ね囲まれる区域について、できるだけ空白地が生じないように、以下の区間をデルタ内準基幹公共交通ネットワークとして設定します。

- ・路面電車の全線
- ・各エリアの軸となる道路

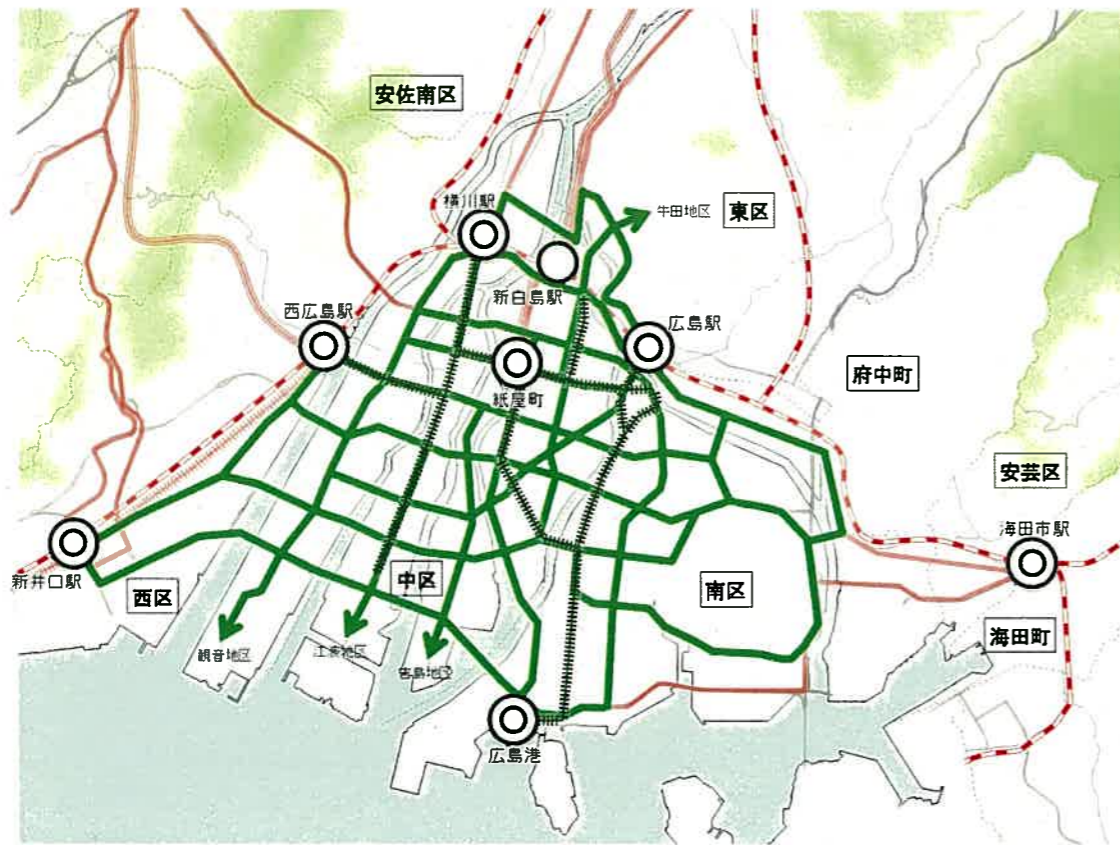


図2-2 デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

(3) 郊外階層補完公共交通ネットワーク

郊外部において、基幹公共交通ネットワークを補完するサービスを提供します。

(設定の考え方)

① 地域間連絡路線

現行の路線バスのサービス状況等を踏まえ、基幹公共交通と一体となって近隣市町等を接続する地域間連絡路線を設定します。

② 地域内補完路線

基幹公共交通や地域間連絡路線でカバーできない郊外部において、路線バスの運行を維持できる利用者数が見込まれる比較的人口集積の高い住宅団地等を接続する地域内補完路線を設定します。

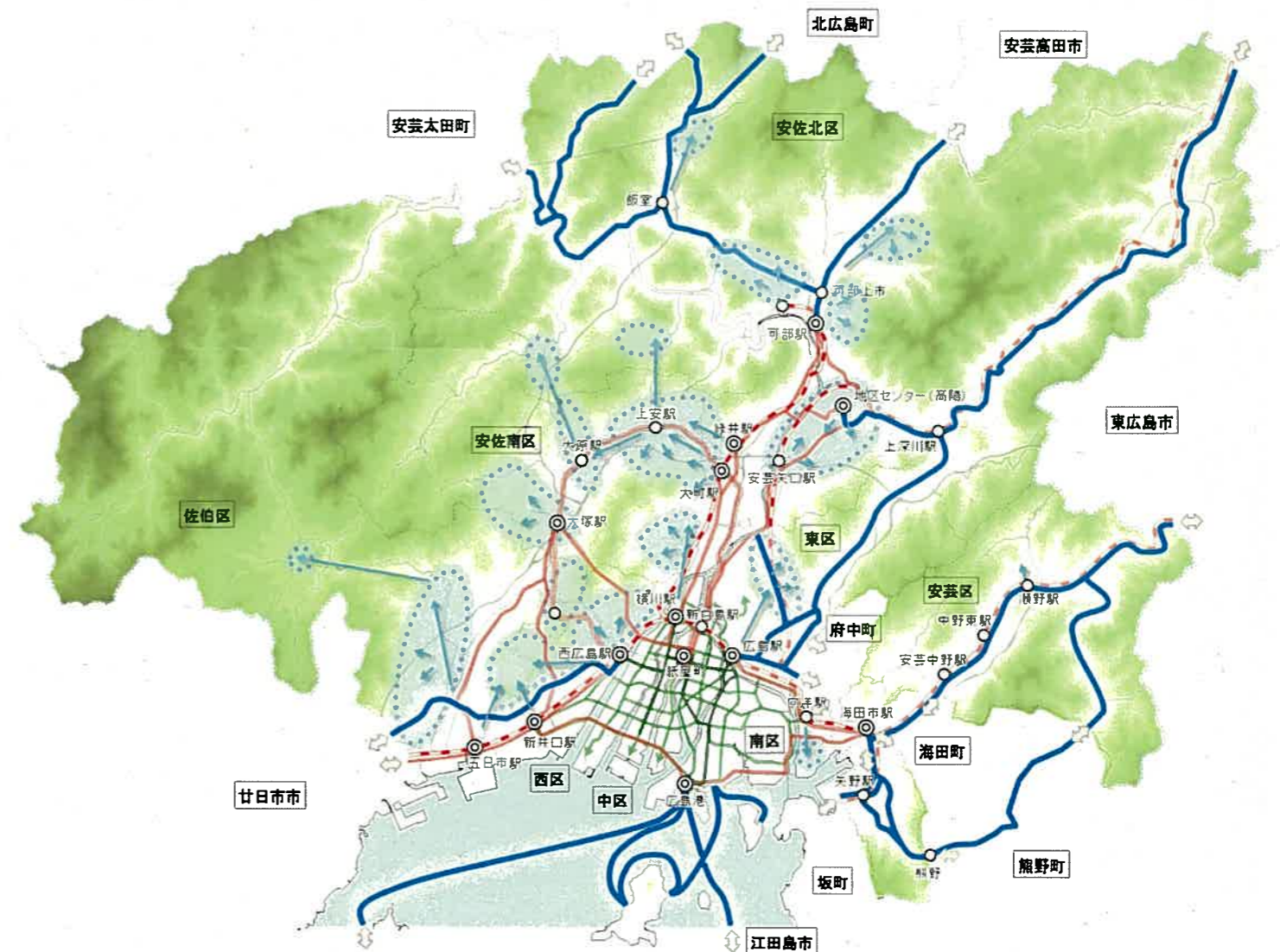
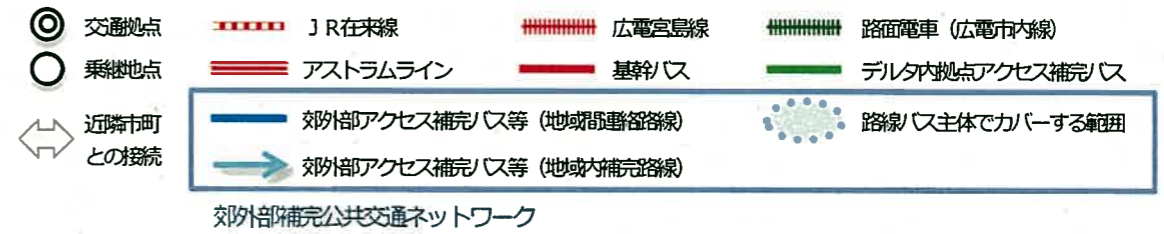


図2-3 郊外階層補完公共交通ネットワーク

(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できない地域において、買物や通院等の日常的な生活交通を主に担い、安定性・継続性・柔軟性のあるきめ細かなサービスを提供します。

地域公共交通については、既存のバス路線の見直しや利用者ニーズなど、地域の実情を踏まえながら、具体的な運行形態を検討します。

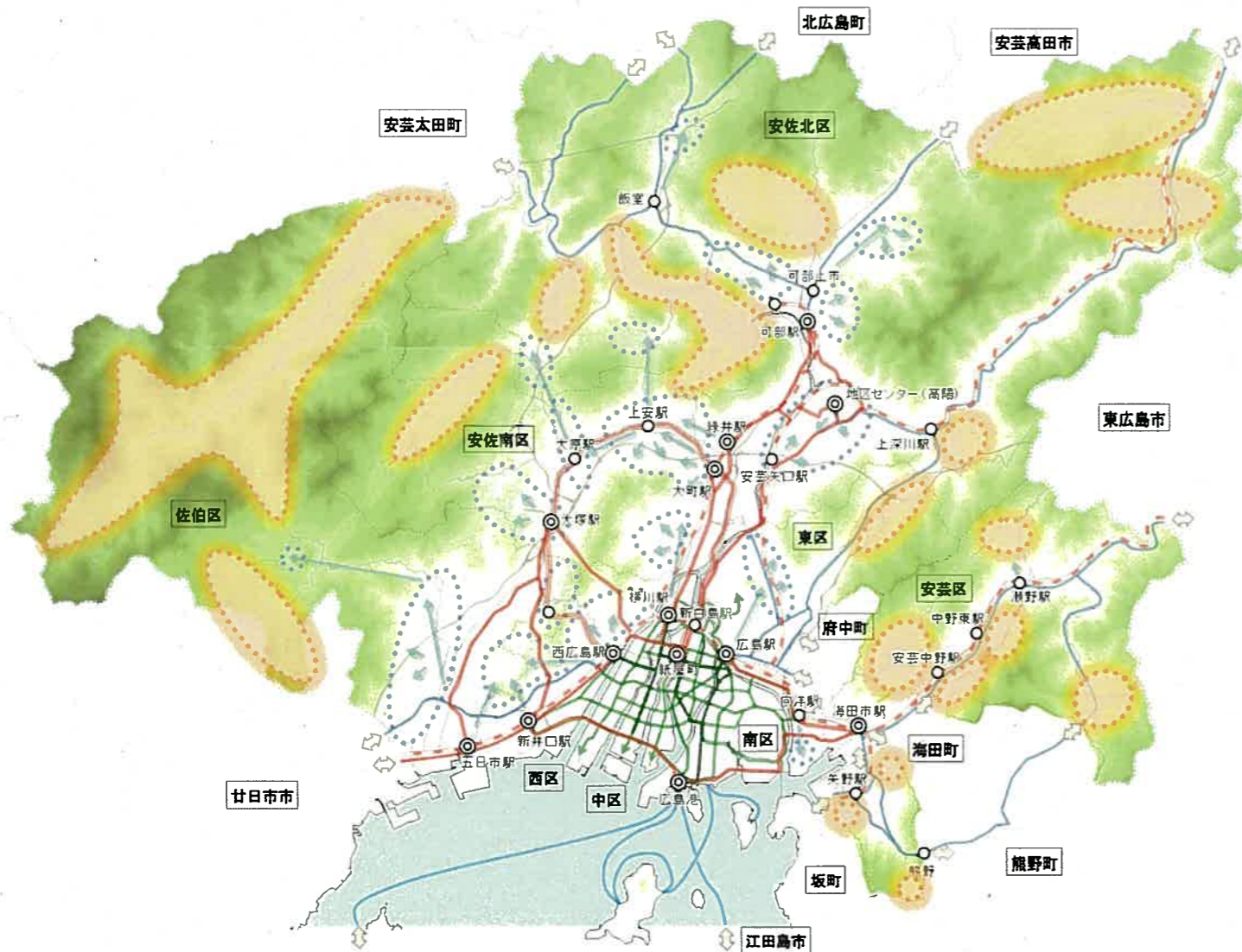
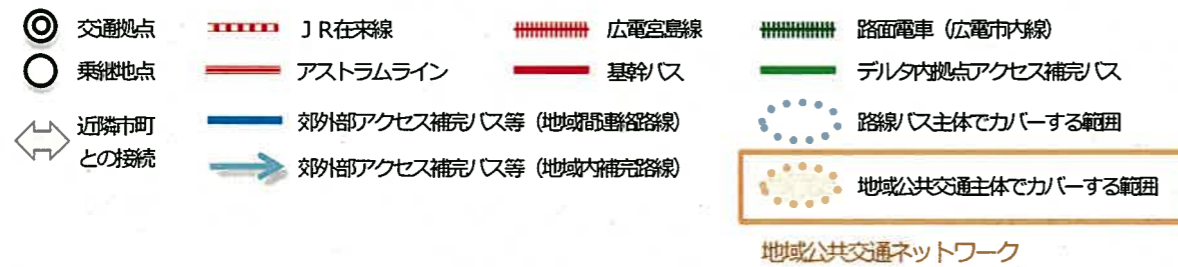


図2-4 地域公共交通ネットワーク

(5) ネットワークに関する留意事項

(路線バスの運行ルート等について)

「基幹バス」、「デルタ内拠点アクセス補完バス」、「郊外部アクセス補完バス」のネットワークについては、路線バスによる運行を想定しています。この路線バスの運行ルート等については、今後、バス路線の再編に取り組んでいく中で、必要に応じて直通便を設定するなど、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえながら検討していくことになります。また、乗合タクシーなど既に運行している地域交通についても配慮します。

こうした路線再編に伴い、乗継が生じる場合でも可能な限り利用者の負担を軽減するため、ダイヤの調整や待合環境の整備、乗継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の充実などについてもあわせて取り組み、効率的で利便性の高いネットワークを構築していきます。

(路線バス主体でカバーする範囲について)

交通事業者との協議や、道路状況などによって路線バスを設定できない地域もあります。この場合は、乗合タクシーなど多様な運行形態による地域公共交通の導入を検討することになります。

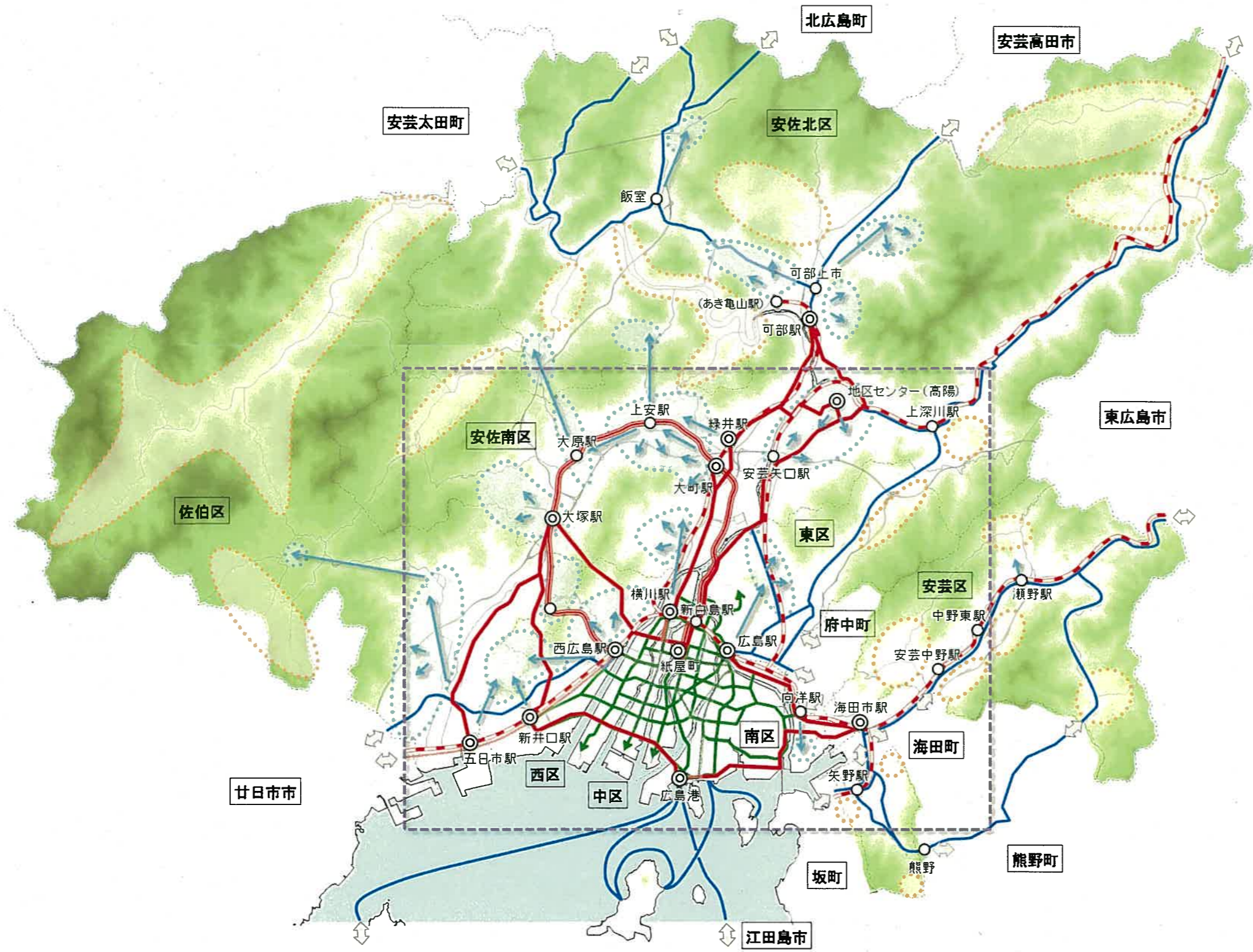
(地域公共交通主体でカバーする範囲について)

直ちに路線バス以外の地域公共交通を設定するのではなく、各地域の特性等を踏まえ、以下の考え方により運行形態を検討します。

- ① 病院や学校等の公共施設が存する地域など、路線バスによる交通の確保が適当であると考えられる地域
⇒路線バスを確保・維持
 - ② 付近を運行する路線バスなどを活用することで対応可能な地域
⇒路線の延長や一部系統の振り分けなどにより路線バスを確保・維持
 - ③ それ以外の地域
⇒小型車両（マイクロバス、ワンボックスカー、タクシー車両など）の導入やデマンド運行など、地域のニーズを踏まえた運行形態による地域公共交通の導入を検討
- なお、地域公共交通の導入後も、周辺環境の変化などを踏まえ、適宜見直します。

3 公共交通ネットワークの方針図

■市域全体図



凡例

交通結節点等

- ◎ 交通拠点
- 乗継地点

ネットワーク

基幹公共交通ネットワーク

- JR在来線
- 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

- 路面電車(広電市内線)
- 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

- 郊外部アクセス補完バス等(地域間連絡路線)
- 郊外部アクセス補完バス等(地域内補完路線)※1
- 路線バス主体でカバーする範囲※2

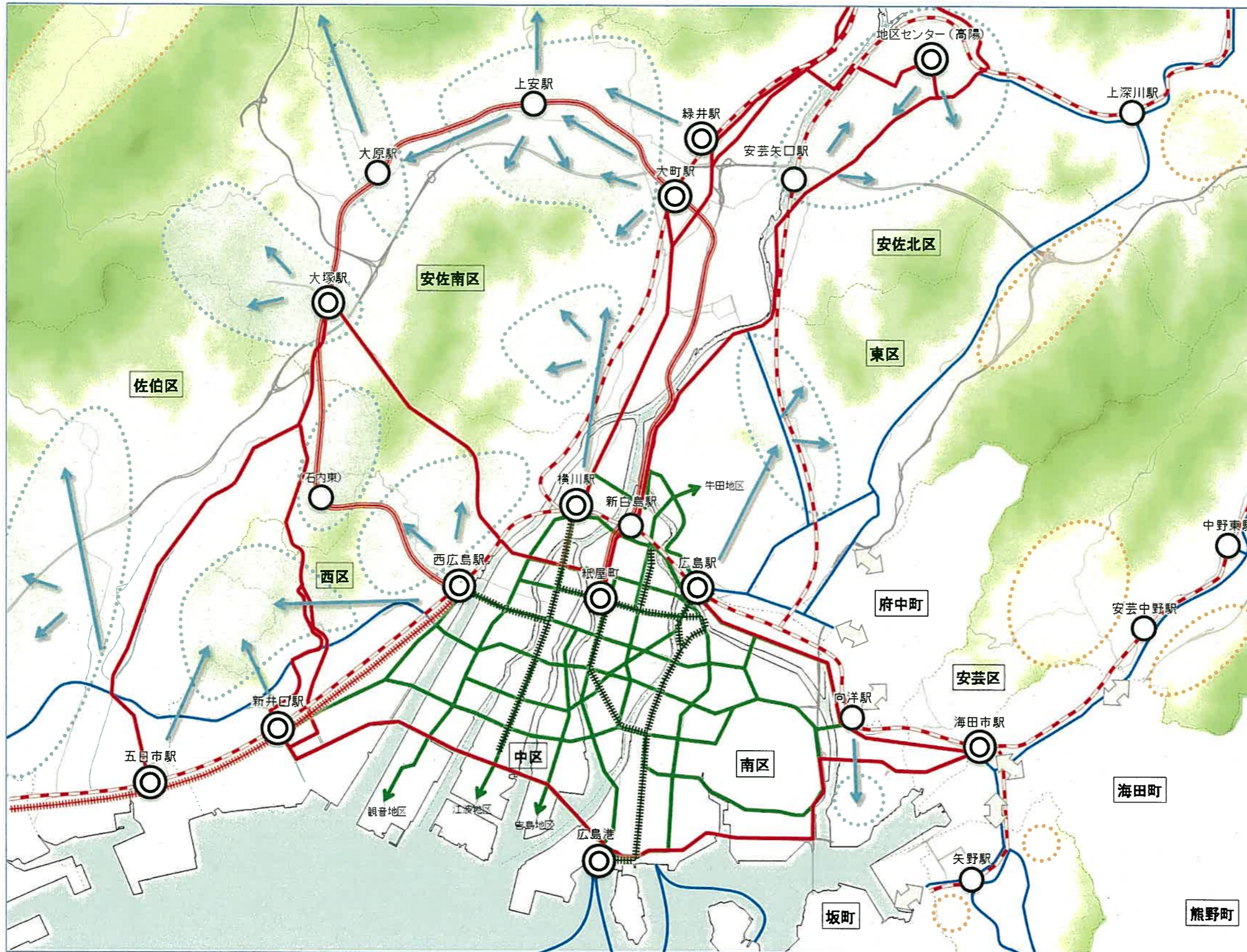
地域公共交通ネットワーク

- 地域公共交通主体でカバーする範囲※3
- 近隣市町との接続

《留意事項》

- ※1 アクセスの方向を示したものであり、実際の運行経路は、路線の再編等を検討する際に設定します。
- ※2 今後の経路の設定によっては地域公共交通を導入する区域が生じる場合があります。
- ※3 地域公共交通の導入区域は、図示した範囲に限定するものではありません。

■デルタ周辺拡大図



凡例

交通結節点等

- ◎ 交通拠点
- 乗継地点

ネットワーク

基幹公共交通ネットワーク

- JR在来線
- 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

- 路面電車(広電市内線)
- 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

- 郊外部アクセス補完バス等(地域間連絡路線)
- 郊外部アクセス補完バス等(地域内補完路線)※1
- 路線バス主体でカバーする範囲※2

地域公共交通ネットワーク

- 地域公共交通主体でカバーする範囲※3
- ⇄ 近隣市町との接続

《留意事項》

- ※1 アクセスの方向を示したものであり、実際の運行経路は、路線の再編等を検討する際に設定します。
- ※2 今後の経路の設定によっては地域公共交通を導入する区域が生じる場合があります。
- ※3 地域公共交通の導入区域は、図示した範囲に限定するものではありません。

4 交通結節点

各階層のネットワークを結ぶ結節点について、次のとおり交通拠点及び乗継地点に分類します。

(1) 交通拠点

複数の公共交通機関が集中するとともに、各地域のまちづくり・魅力づくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点です。

(設定の考え方)

都市計画マスタープランにおける都心及び拠点地区に存する交通結節点を交通拠点として設定します。ただし、拠点地区の「古市」については、近隣の拠点地区「緑井」「大町」に比べ、交通結節点としての拠点機能は大きくないため、交通拠点を設定しません。

区分	拠点地区等	交通拠点
デルタ内	都心	広島駅 紙屋町
	西広島駅周辺	西広島駅
	横川	横川駅
	宇品・出島	広島港
郊外部	井口・商工センター	新井口駅
	西風新都	大塚駅
	緑井	緑井駅
	大町	大町駅
	高陽	地区センター（高陽）
	可部	可部駅
	船越	海田市駅
	五日市	五日市駅

(2) 乗継地点

交通拠点以外の乗継機能を有する結節点です。

(設定の考え方)

結節点の役割に応じ、以下のとおり分類します。

- ① 滞留型乗継地点：フィーダー路線等の起終点となることが見込まれるネットワーク上の分岐点
- ② 通過型乗継地点：滞留型以外で乗継需要が見込まれるネットワーク上の分岐点

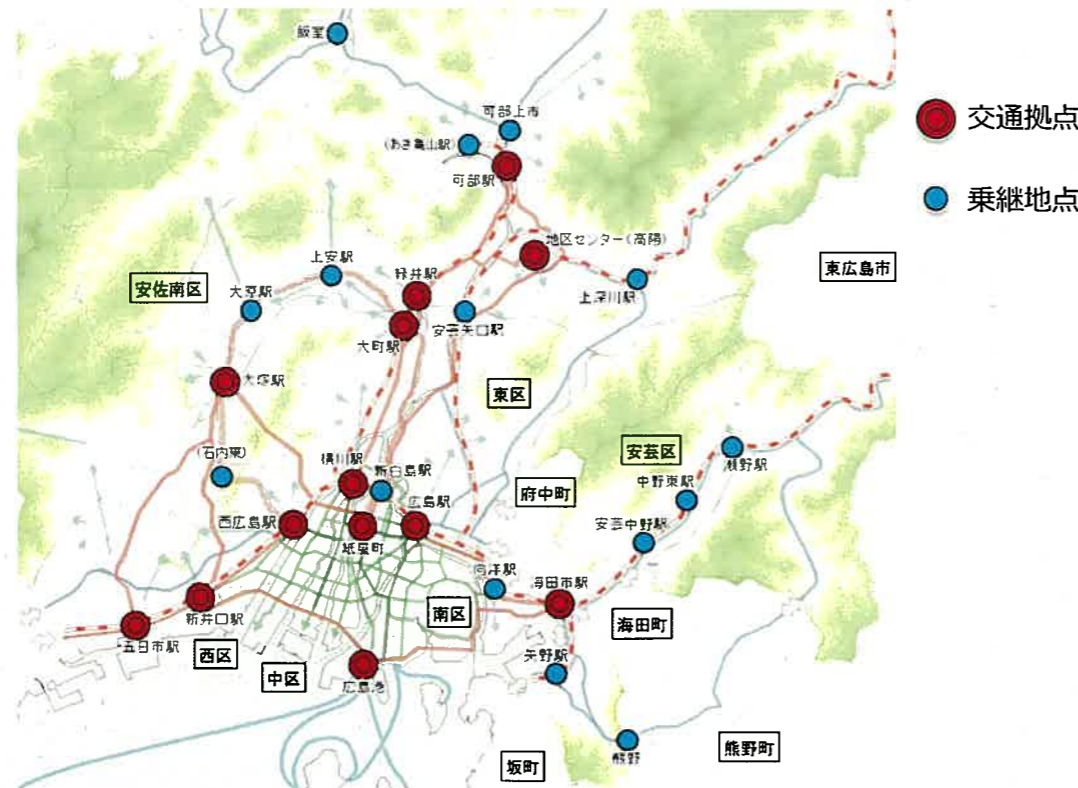


図 4-1 交通拠点及び乗継地点

■交通拠点及び乗継地点一覧

区分	名称	アクセス可能な交通機関						求められる機能			
		JR	宮島線	7ストラム	路面電車	バス(停留所名)	タクシー		船舶		
交通拠点	デルタ内	広島駅	●	-	-	●	● 広島駅、新幹線口	●	-	・交通広場など複数モードの乗継空間（バス等の滞留、方向転換施設など） ・歩道橋等の立体横断施設など円滑な移動環境	
		紙屋町	-	-	●	●	● バスセンター、紙屋町等	●	-		
		西広島駅	●	●	(●)	●	● 己斐(西広島)、己斐	●	-		
		横川駅	●	-	-	●	● 横川駅前	●	-		
	郊外部	広島港	-	-	-	●	● 広島港(宇品)	●	●	・待合室またはそれに類する時間調整機能を有する施設（商業施設など） ・交通機関同士の乗継経路における上屋 ・乗継案内情報の提供設備（総合案内所や大型案内表示板など）	
		新井口駅	●	●	-	-	● アルパーク、新井口駅等	●	-		
		大塚駅	-	-	●	-	● 大塚駅	-	-		
		緑井駅	●	-	-	-	● 緑井駅、中緑井	●	-		
		大町駅	●	-	●	-	● 大町駅	●	-		
		地区センター(高陽)	-	-	-	-	● 地区センター	-	-		
		可部駅	●	-	-	-	● 可部駅前	●	-		
		海田市駅	●	-	-	-	● 海田市駅、海田市駅入口	●	-		
		五日市駅	●	●	-	-	● 五日市駅北口、五日市駅南口	●	-		
		新白鳥駅	●	-	●	-	● 新白鳥駅	●	-		
乗換指定電停	-	-	-	●	-	-	-	・乗継案内情報の提供設備（ロケーションシステム表示器など）			
上記以外	実際のバス系統など、具体的な運行計画に応じて設定										
乗継地点	滞留型	郊外部	向洋駅	●	-	-	-	● 向洋駅前、マツダ本社前	●	-	・バスの方向転換施設及び待機スペース ・待合室またはそれに類する施設（コンビニなど） ・上屋、ベンチ等の待合環境 ・乗継案内情報の提供設備（大型案内表示板など）
			上安駅	-	-	●	-	● 上安駅、安芸営業所	●	-	
			大原駅	-	-	●	-	● 大原駅	-	-	
			(あき亀山駅)	(●)	-	-	-	(●) (未定)	-	-	
			飯室	-	-	-	-	● 安芸営業所	-	-	
			安芸矢口駅	●	-	-	-	● 矢口駅前、矢口 ※乗合タクシー(安芸矢口駅)	-	-	
			安芸中野駅	●	-	-	-	※乗合タクシー(JR安芸中野駅前)	●	-	
			中野東駅	●	-	-	-	※乗合タクシー(JR中野東駅前)	●	-	
			瀬野駅	●	※	スカイレール(みどり口)	●	瀬野駅	●	-	
			矢野駅	●	-	-	-	● 矢野駅前、矢野大浜	●	-	
	熊野	-	-	-	-	● 熊野営業所	-	-			
	(石内東)	-	-	(●)	-	(●) (未定)	-	-			
	上記以外	実際のバス系統など、具体的な運行計画に応じて設定									
	通過型	郊外部	可部上市	-	-	-	-	● 可部上市	-	-	・乗継のための移動環境（歩行環境の整備など） ・上屋、ベンチ等の待合環境 ・乗継案内情報の提供設備（ロケーションシステム表示器など）
上深川駅			●	-	-	-	● 上深川駅前	-	-		
上記以外			実際のバス系統など、具体的な運行計画に応じて設定								

注1 タクシーについては、現在、専用の待機スペース等が確保されている箇所としています。
注2 実際のバスの運行ルート等に応じ、適宜見直します。