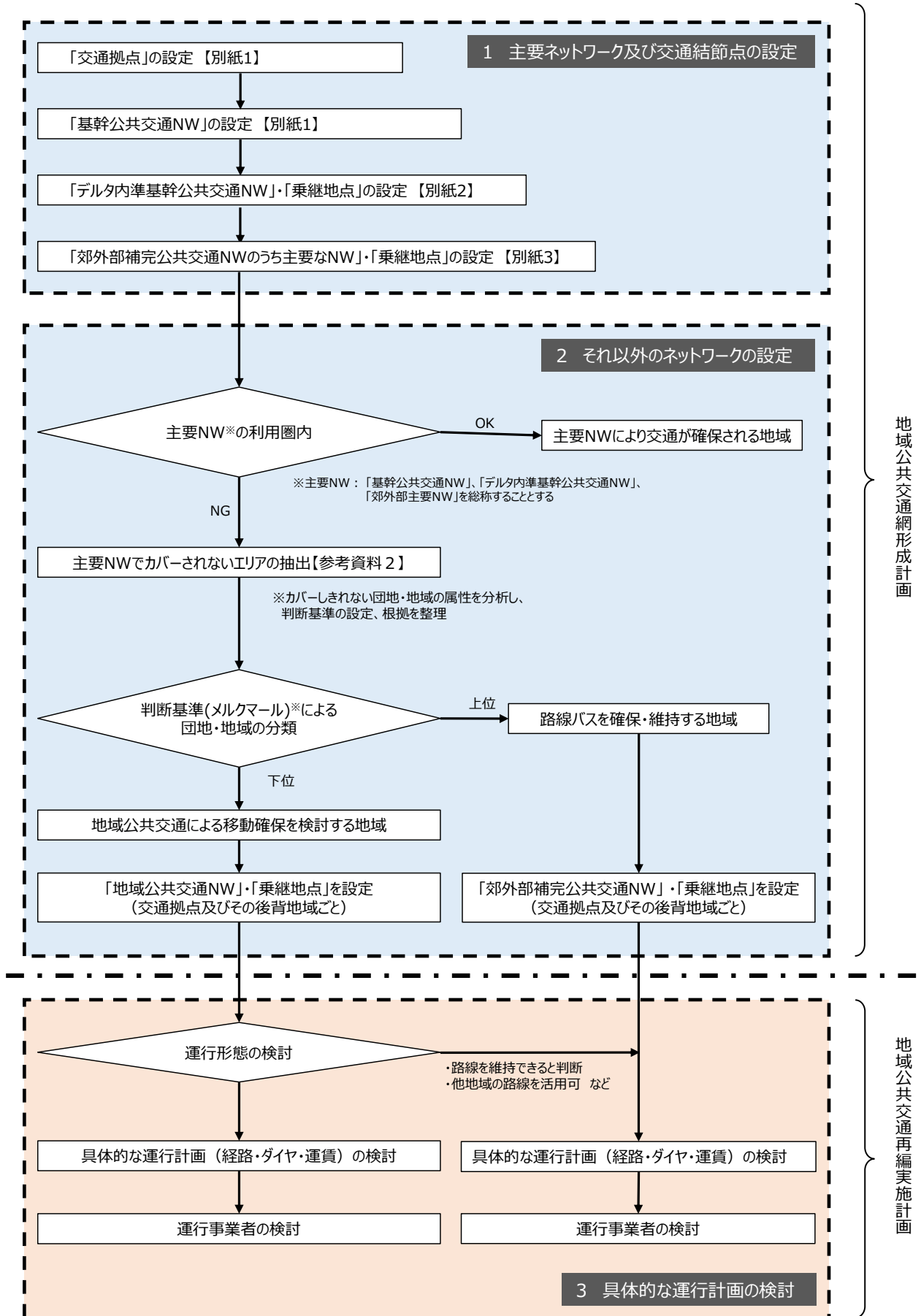


公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台）

ネットワークの再構築は、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、下図に示すフロー図に従って行う。



1 主要ネットワークの設定

(1) 交通拠点の設定【別紙1】

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を交通拠点として以下の考え方により設定する。

《考え方》

- ・都市計画マスタープランにおける拠点地区に存する交通結節点を交通拠点として設定
- ・エリアによって「デルタ内交通拠点」及び「郊外部交通拠点」に分類

■デルタ内交通拠点

・紙屋町 ・ 広島駅 ・ 広島港 ・ 西広島駅 ・ 横川駅

■郊外部交通拠点

・新井口駅（井口・商工センター） ・ 大塚駅（西風新都） ・ 緑井駅（緑井） ・ 大町駅（大町）
・地区センター（高陽） ・ 可部駅（可部） ・ 海田市駅（船越） ・ 五日市駅（五日市）

※都市計画マスタープランでは「古市」も拠点地区となっているが、北部方面の交通は緑井駅において、安川沿いの交通は大町駅においてそれぞれ集約されており、古市における交通結節機能は大きくないため、交通拠点としては位置付けないこととする。

(2) 基幹公共交通ネットワークの設定【別紙1】

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役割を担うことから、以下の考え方によりネットワークを設定する。

《考え方》

- ・鉄軌道系の全線（計画路線を含む）を位置づけ
- ・鉄軌道系のない地域又は鉄軌道系だけでは需要をカバーしきれない区間について位置づけ
- ・郊外部交通拠点から都心への区間を位置づけ

(3) デルタ内の準基幹公共交通ネットワーク及び乗継地点の設定【別紙2】

都市機能や人口の集積したデルタ市街地のどのエリアにおいても、主要な地域へアクセスすることができるネットワーク及びデルタ内の乗継地点を、以下の考え方により設定する。

《考え方》

- ・本ネットワークの範囲は、JR及び新井口駅～広島港～海田市駅をつなぐ基幹バスで概ね囲まれるエリアとする
- ・路面電車の全線を位置づけ
- ・できるだけ空白地が生じないように、それぞれの地域の軸となる道路を中心に設定
- ・工業・流通系の地域や黄金山周辺については、必要に応じて地域バス等で対応（大規模工場を除く）
- ・路面電車同士、路面電車とバスの乗継が想定される地点を乗継地点として設定
- ・バス同士の乗継については、具体的な系統設定など運行計画の検討に併せて設定することとなるため、再編実施計画の検討過程において適宜設定

(4) 郊外部補完公共交通ネットワークのうち、主要なネットワーク及び乗継地点の設定【別紙3】

一定の集積を持った地域の交通を主に担い、各地域の拠点までのアクセスを中心としたサービスを提供する郊外部補完公共交通ネットワークのうち、まずは主要なネットワーク及び郊外部の乗継地点を、以下の考え方により設定する。

《考え方》

- ・ 現行のバスサービスレベルを考慮し、双方向で 200 便/日（オフピークで 5~6 便/時程度に相当）以上の路線を中心に位置づけ【参考資料 1】
- ・ 近隣市町への接続する路線を位置づけ
- ・ 現在サービスレベルが高くない地域においても、交通拠点や市街地から離れている場合にはそれらの地域の生活拠点となる地域を乗継地点とし、そこまでの区間を位置づけ
- ・ 設定したネットワークの分岐点など、公共交通機関の乗継が発生する箇所を乗継地点として設定
- ・ これら以外のネットワーク及び乗継地点については、次の検討段階において設定

2 それ以外のネットワークの設定

(5) 主要ネットワークでカバーされないエリアの抽出【参考資料 2】

これまでに設定した「基幹公共交通ネットワーク」、「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」、「郊外部主要路線」の 3 つのネットワークによりカバーされないエリア（団地・地域）を抽出する。

《考え方》

- ・ 鉄軌道系公共交通機関の利用圏は、一般的な歩行速度を、平地部では 4km/h、傾斜地では 3km/h とした徒歩 10 分圏域として設定
 - ⇒ J R (平地部)・宮島線・アストラムライン (本通~大町)・港湾（似島）：650m
 - ⇒ J R (傾斜地)・アストラムライン (毘沙門台~広域公園前)・スカイレール：500m
- ・ 路面電車・バスの利用圏は、バスサービスハンドブックから、90%の人が抵抗なく歩くことのできる距離として、300m を徒歩圏域とする
- ・ これらの公共交通利用圏に団地の重心がカバーされている場合、交通が確保された地域と見なす

(6) 路線バスを確保・維持する地域と地域公共交通により移動確保を検討する地域を分類

(5)で抽出されたエリアのうち、比較的人口集積が高い団地について、路線バスを確保・維持する地域と地域公共交通により移動確保を検討する地域を、判断基準（メルクマール）を設定し、分類する。団地以外の地域については、一旦、「地域公共交通により移動確保を検討する地域」に分類する。

《考え方》

- ・ 判断基準は、それぞれの団地において持続可能な最低限の利用者数を確保できるか否かとし、各団地のバス利用者数の想定は、5 歳以上の外出率 80.8%、公共交通機関利用分担率 16%（ともに H20 広島市実態調査）から算出する。【参考資料 3】
- ・ 団地に設定した路線バスによってカバーできる範囲を再度分析した上で、具体的な運行形態を検討する
- ・ 「地域公共交通の導入を検討する地域」に分類された地域については、直ちに路線バス以外の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交通形態の検討を行う

- 大学や病院といった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
- 付近を運行する補完バス路線等を活用することで対応可能な地域
⇒ 付近の路線の延長や、一部系統の振り分けなどにより対応
- 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、超小型モビリティなど）による定時定路線型交通の導入や区域型運行（DRT）の導入など、地域のニーズに応じた交通形態を検討

- ・ネットワークの設定後、将来的な人口変化等も考えられるため、判断基準に基づき路線バスを確保・維持する地域と地域公共交通を検討する地域の見直しを、PDCA サイクルの中で行うこととする。

(7) 郊外部補完公共交通及び地域公共交通ネットワーク、乗継地点を設定

これまでに整理してきた路線を確保・維持する地域及び地域公共交通により移動確保を検討する地域について、それぞれ交通拠点を中心とした後背地域ごとにネットワーク及び乗継地点を設定する。

《考え方》

①ネットワークの設定

- ・判断基準により、路線バスを確保・維持することとなった地域については路線バスを設定
- ・判断基準により、路線バス確保・維持することが困難と見込まれる地域については、地域公共交通による移動確保を検討する地域として設定
- ・地域公共交通による移動確保を検討する地域であっても、都市施設の立地により特定の需要が見込まれる場合や、複数の地域を経由する路線を設定することで、路線を維持できる場合には路線バスを設定

②乗継地点の設定

- ・路線の設定後、ネットワークの分岐となる地点や生活拠点など、公共交通機関の乗継が生じることが想定される地点を乗継地点として設定

以上の考え方に従い、ネットワーク再構築のモデルケースとして高陽地区の路線再編案を【別紙4】に示す。