

広島市地域公共交通網形成計画の検討状況

■ 第 1 章 広島市地域公共交通網形成計画について

1 目的

基本計画で示した目指すべき公共交通体系の実現に向け、公共交通体系づくりの基本方針を踏まえた目標を設定し、それを実現するためのネットワークや、今後 5 年間で取り組む具体的な事業及び実施主体を位置付ける

2 計画の位置付け

公共交通体系づくりの基本計画をベースとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市が作成する法定計画

3 計画期間◎

平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間

4 対象地域◎

広島市域を対象（なお、周辺市町については連携を図ることとし、特に地域公共交通網形成計画を作成する市町については整合を図る）

■ 第 2 章 広島市の公共交通を取り巻く現状と課題

- 1 広島市を取り巻く社会情勢
- 2 公共交通の現状と課題

基本計画で整理済
※必要に応じ追加

■ 第 3 章 目指すべき公共交通体系とその実現に向けた機能強化策◎

- 1 公共交通体系づくりの基本方針と目標
 - 2 各公共交通機関の役割分担
 - 3 公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台）
 - 4 目指すべき公共交通ネットワーク
 - 5 機能強化策
- ※ 目指すべき公共交通体系の実現に向け、5 年間で実施する事業について基本計画を基に抽出（必要に応じ追加）

前回提示

前回意見を踏まえ
今回追加提示

次回提示

■ 第 4 章 評価指標の設定と評価体制◎

- 1 評価指標の設定
- 2 行政・事業主体・協議会の役割と評価体制

前回提示

前回意見を踏まえ
今回追加提示

◎：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条において、地域公共交通網形成計画に記載する事項として規定されているもの

前回（第2回）の協議会における意見への対応状況等

■第3章 3 公共交通ネットワーク再構築の考え方について

項目	前回協議会における意見	対応状況
ネットワーク再構築にあたっての時間軸の考慮について	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地図上では丸と線でネットワークされていても、乗継時間が長すぎるとつながっているとは言えない。乗継時間といった時間軸も含めて、組合せを考えたときにカバーできているかどうかをしっかりとやらないといけない。 ■ 郊外部などにおいて、ピーク時とオフピーク時では移動の傾向が異なっている。 	【資料3-1】 時間軸を考慮したネットワーク再構築の考え方
ネットワーク再構築にあたっての施設・目的地の考慮について	<ul style="list-style-type: none"> ■ ネットワークの検討に当たって施設や目的地も明確にしながらかえていけるようにしてほしい。 	検討中
交通結節点の整備について	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通結節点をどこに設けるかが大きなポイントであり、設定する地点が結節点になりうる機能を確保できるのかという議論が必要。 ■ ターミナルでの乗継はこの計画の中ではどのように位置付けていくつもりか。 ■ バス路線の再編に取り組むには、交通結節点のハード整備は避けて通れない。 	【資料3-2】 ネットワーク再構築にあたって重要な交通結節点の洗い出し 【資料3-3】 交通結節点の分類と求められる機能

■第4章 1 評価指標の設定について

項目	前回協議会における意見	対応状況
サービスレベルの平均とばらつきについて	<ul style="list-style-type: none"> ■ 広島市くらいの都市になると平均値での議論ではダメで、最低でも保障する水準と、ばらつきをどの程度に抑えるという二つの観点が必要。 	検討中
公共交通利用圏について	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基幹公共交通や路面電車は利用圏を広げた方が良いのではないか。 ■ 距離でなく、時間や費用の概念によって考えるのも一つの手である。 	検討中
評価体制について	<ul style="list-style-type: none"> ■ その瞬間の評価も大事だが、良くなっているかどうかという変化の度合いも見なければならぬ。 	検討中

■追加資料

項目	検討事項	対応状況
地域公共交通について	○前回協議会で判断基準（案）を示した「地域公共交通の導入を検討する地域」における運行形態・取組について整理。	【資料3-4】 地域公共交通に分類される運行形態及びそれに類する取組
目標設定について	○前回提示した指標についての目標値を追加。	【資料4】 評価指標と目標値について