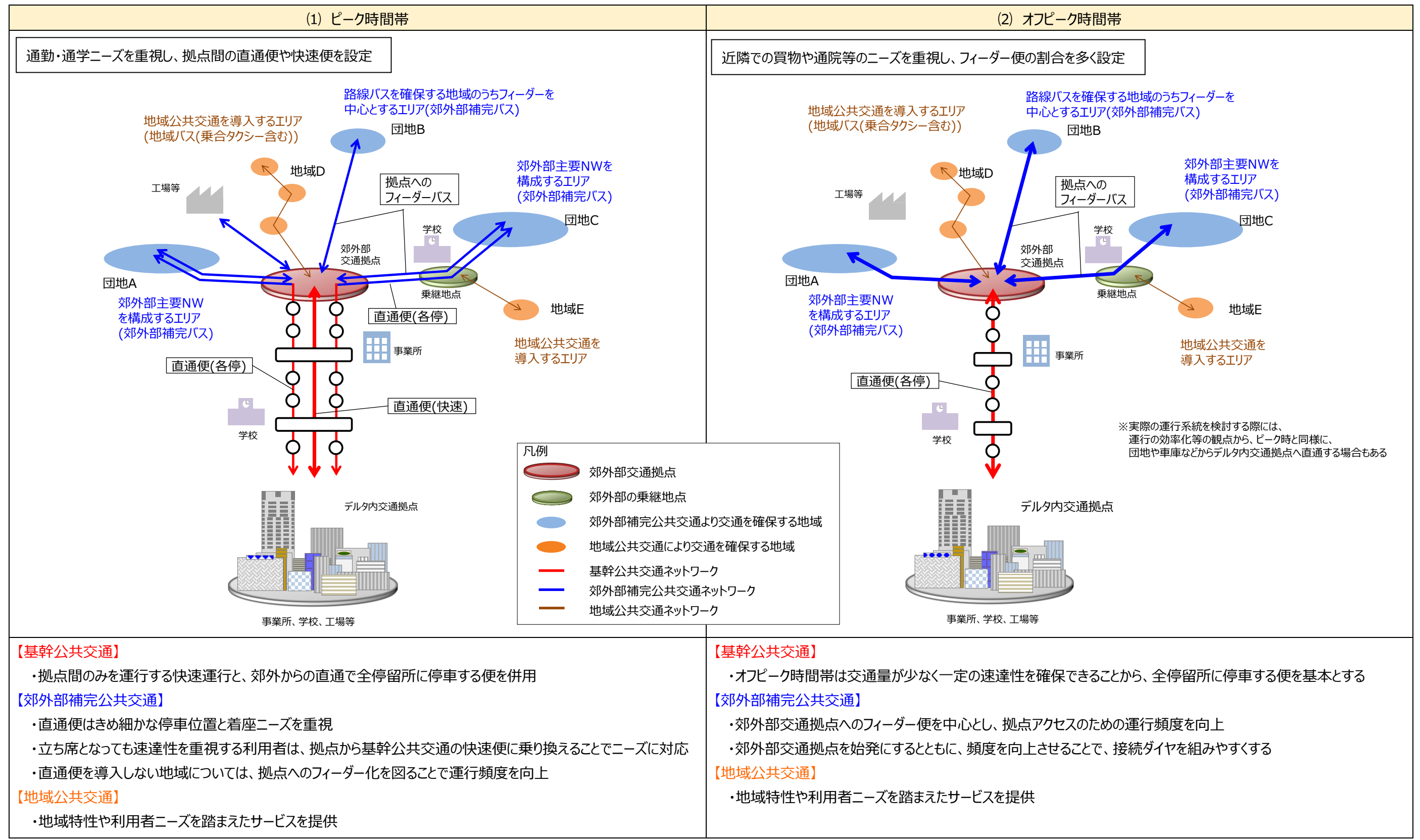


公共交通ネットワーク再構築と交通結節点整備の考え方について（案）

1 郊外部及びデルタ間の時間帯を考慮したネットワーク再構築の考え方

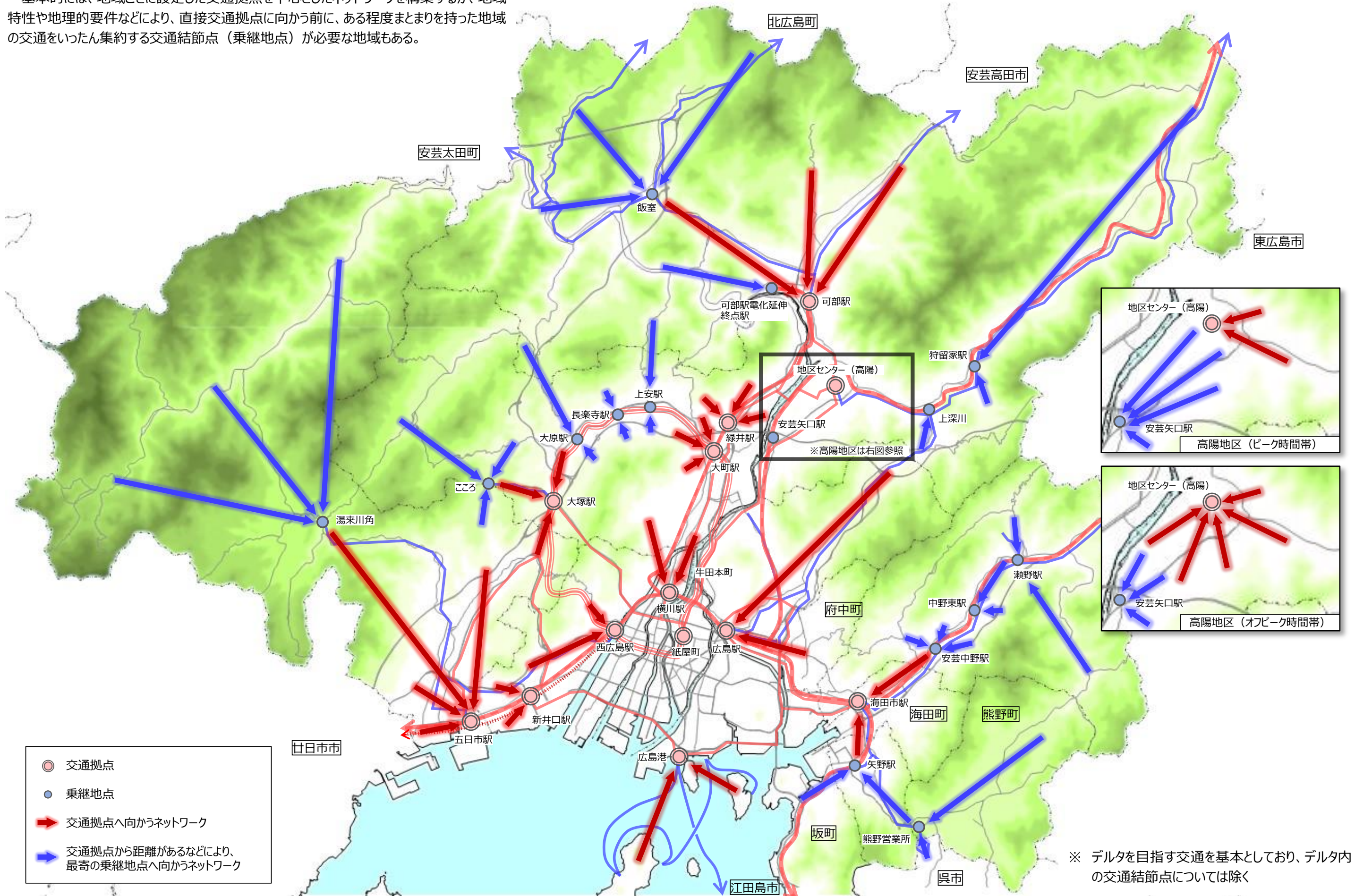
多くの路線が重複している郊外部交通拠点とデルタ間において、効率化を図るにあたり運行計画の設定に大きな影響を与えるピーク及びオフピーク時間帯それぞれについて、一般的なネットワークのイメージを示す。



※ 季節や曜日によって基本的なネットワークの形態は変わらない

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

基本的には、地域ごとに設定した交通拠点を中心としたネットワークを構築するが、地域特性や地理的要件などにより、直接交通拠点に向かう前に、ある程度まとまりを持った地域の交通をいったん集約する交通結節点（乗継地点）が必要な地域もある。



3 交通結節点の分類と求められる機能

交通拠点及び乗継地点について、特性に応じた分類をし、それぞれが備えるべき機能について整理する。

(1)交通拠点

広島市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する。

求められる機能	
<ul style="list-style-type: none"> 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 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盤） 	

デルタ内交通拠点	郊外部交通拠点
紙屋町、広島駅、横川駅、西広島駅、広島港	新井口駅、大塚駅、緑井駅、大町駅、可部駅、地区センター（高陽）、海田市駅、五日市駅

(2)乗継地点

路面電車同士の乗継のみの電停を除けば、乗継地点ではバスとの乗継機能を必ず有している必要がある。そのため、バス交通との乗継形態により、①滞留型乗継地点と②通過型乗継地点に分類し、これに③路面電車乗継地点を加えた3種類に分類し、それぞれの形態の備えるべき機能を整理する。

①滞留型乗継地点

フィーダー路線の起終点となれる機能を有する乗継地点（駅前広場や商業施設等への乗り入れ、バス営業所など）



求められる機能
<ul style="list-style-type: none"> 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時間調節機能を有する施設（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（大型案内表示盤など）

代表的な①滞留型乗継地点・・・「安佐営業所」	施設の現況								
	<ul style="list-style-type: none"> ■安佐営業所 <table border="1"> <tr> <td>待合室</td> <td>転回場</td> <td>待機場</td> <td>駐輪場</td> </tr> <tr> <td>窓口</td> <td>トイレ</td> <td>上屋</td> <td>ベンチ</td> </tr> </table>	待合室	転回場	待機場	駐輪場	窓口	トイレ	上屋	ベンチ
	待合室	転回場	待機場	駐輪場					
窓口	トイレ	上屋	ベンチ						
	<ul style="list-style-type: none"> ■近隣の施設 コムズ安佐パーク【商業施設】  <p>安佐営業所</p>  <p>待合室</p>								

②通過型乗継地点

前述の滞留空間を有しない乗継地点（複数の路線が交差するバス停や、路面電車とバスの乗継が生じる箇所など）

求められる機能
<ul style="list-style-type: none"> 乗継のため移動環境（近接性、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（バスロケーションシステム表示器など）

代表的な②通過型乗継地点・・・「可部上市」	施設の現況						
	<ul style="list-style-type: none"> ■可部上市（上り） <table border="1"> <tr> <td>上屋</td> <td>ベンチ</td> <td></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ■可部上市（下り） <table border="1"> <tr> <td>上屋</td> <td>ベンチ</td> <td></td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ■近隣の施設 サンリブ可部【商業施設】 	上屋	ベンチ		上屋	ベンチ	
	上屋	ベンチ					
上屋	ベンチ						
	 <p>可部上市（下り）</p>  <p>可部上市（上り）</p>						

③路面電車乗継地点

路面電車同士の乗継が生じる電停

求められる機能
<ul style="list-style-type: none"> 上屋・ベンチ等の待合環境 乗継案内情報の提供設備（電車ロケーションシステム表示器）

代表的な③路面電車乗継地点・・・「土橋」	施設の現況			
	<ul style="list-style-type: none"> ■土橋電停 <table border="1"> <tr> <td>上屋</td> <td>ベンチ</td> <td>電車ロケ表示器</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ■近隣の施設 セブンイレブン、サンクス【商業施設】 	上屋	ベンチ	電車ロケ表示器
	上屋	ベンチ	電車ロケ表示器	
	 <p>土橋電停</p>  <p>施設の様子</p>			

4 郊外部補完バスと地域公共交通の区分について

(1) 郊外部補完バスと地域公共交通の区分


本計画における郊外部補完バスと地域公共交通について、以下のように区分し整理することとする。

区 分	説 明
郊外部補完バス	原則として交通事業者が単独で運行するもの ※現在補助している系統については、その補助が解消できるよう取り組んでいく
地域公共交通	地域住民主導、または行政による支援等を受けて運行するもの


(2) 地域公共交通に分類される運行形態やそれに類する取組

① 道路運送法に基づく運行形態

運行形態	代表的な取組事例
■コミュニティバス* ・道路運送法第4条による許可 ・一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行） 運営主体：市町村が主体（運行委託等） 使用車両：小型ないし中型のバス車両 導入を検討する地域：一定規模の団地や、主要な道路沿いに利用者が集積するなど、一定の需要が見込まれる地域	■こいこいバス（大竹市） JR 玖波駅や JR 大竹駅、大竹市役所などを1回200円で結び、大竹市内の幹線交通となるコミュニティバス。市民・住民が主体となり、導入検討や利用促進に取り組んでいる。  ※「コミュニティバス」の定義はなく、広義には「乗合タクシー」や「自家用有償運送」などを包括した呼称となっている場合もある。
■乗合タクシー ・道路運送法第4条による許可 ・一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行） ※路線バスとの違いは使用する車両のみで、11人未満の車両を用いる場合、乗合タクシーとなる 運営主体：地域が主体・行政が支援・行政が主体 使用車両：タクシー車両 導入を検討する地域：主要な道路沿いに利用者が集積している地域	■やくちおもいやりタクシー（広島市） 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。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として、地域のタクシー会社の協力のもと運行。 
■デマンド交通 ・道路運送法第4条による許可 ・一般乗合旅客自動車運送事業（路線不定期運行、区域運行） 運営主体：地域が主体・行政が支援・行政が主体 使用車両：タクシー車両 導入を検討する地域：居住地が分散しており、路線型の運行ではカバーしきれない地域	■あなたく（広島県安芸太田町） 事前予約のあった便のみドアトゥドアでの運行を行い、急峻な山地に小規模集落が分布する安芸太田町内における高齢者等の移動手段となっている。町内をいくつかのエリアに分け、タクシー事業者3者が、それぞれ予約の受付と運行を請け負っている。 

運行形態	代表的な取組事例
■自家用有償運送 ・道路運送法第79条による登録 ※当該運送が認められるのは、交通事業者では地域に必要な輸送を確保できない場合などで、協議会等により関係者の合意が得られたときに限られる。 運営主体：市町村自らが運送するもの（市町村運営有償運送）・NPO等が運送するもの（公共交通空白地有償運送、福祉有償運送） 使用車両：需要に応じ、バス車両、タクシー車両など適正な車両を選択 導入を検討する地域：路線型、区域型いずれの運行形態をとることがあり、幅広い地域特性に対応	■坂町循環バス（広島県坂町） 町が道路運送法の登録を受け、町自らが運行しており、町内各地区（坂地区、横浜地区、小屋浦地区）と町内主要施設（JR坂駅、坂町役場、フジグラン安芸、済生会広島病院）を結んでいる。 

② 道路運送法に基づく運行以外の地域交通を確保する取組

地域公共交通を確保するためのメニュー	代表的な取組事例
■スクールバス等との連携 ・スクールバス等へ一般利用者を混乗させたり、一般の路線バスに学生を無償で乗せる 運営主体：市町村及びスクールバス等の実施主体との連携 使用車両：需要に応じた車両を選択 導入を検討する地域：スクールバスや病院・企業送迎バスなどが路線バスの経路と重複している地域	■混乗スクールバス（山口県周防大島町） 路線バスの利用実態を踏まえ、ルートの重複するスクールバスや患者輸送バスを廃止し、路線バスによる輸送を行うとともに、白木半島一帯においては、スクールバスへの一般利用者の混乗を行っている。 
■タクシー利用の助成 ・高齢者等の外出支援のため、タクシー利用に対して一定の助成をするもの 運営主体：市町村が主体 使用車両：タクシー 導入を検討する地域：需要が少なく、乗合タクシーやデマンド交通では成り立たない地域	■黄福タクシー（岡山県美咲町） 美咲町内に居住する75歳以上の高齢者等のがタクシー利用の一部を支援する制度。町内の利用であれば半額を町が負担し、自己負担は最大でも1,000円、町外への利用でも1万円までは半額となり、2014年より開始したこの制度により、町内のタクシー会社も稼働率が向上した。 
■地域の共助による移動支援 ・近隣者やボランティアによる送迎など、地域の協力・助け合いなどにより移動を確保するもの 運営主体：地域住民が主体 使用車両：自家用車 導入を検討する地域：需要が少なく、乗合タクシーやデマンド交通では成り立たない地域	■せせらぎ号（島根県飯南町） 地元の自治振興会に町が車両を無償貸与しており、必要経費は自治会費、利用者はガソリン代の実費を負担し、運転はボランティアが行う取組で、住民同士の助け合いで生活を守っている。 