



広島市の公共交通計画と取組

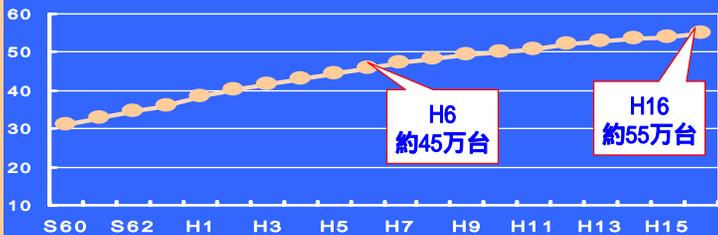
平成19年(2007年)2月

広島市道路交通局

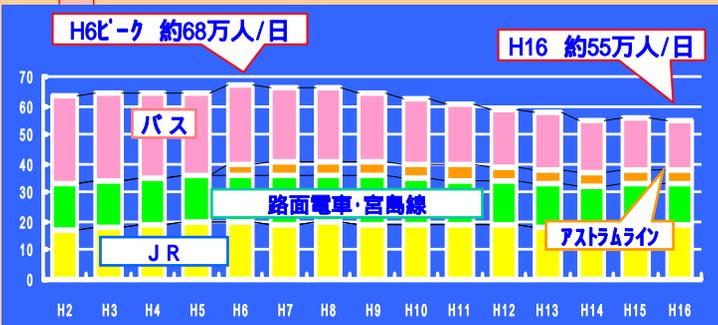
「新たな交通ビジョン」と「交通ビジョン推進プログラム」

広島市の交通環境

地球環境問題の深刻化
 高齢化の急速な進展
 成熟型社会への移行(市民ニーズの多様化)
 活力と魅力ある都市づくりへの要請
 厳しい財政状況



「乗用車登録台数の推移(広島市分)」



「広島市内の公共交通利用者の推移」

自動車交通への過度の依存傾向が継続

バスを中心に公共交通需要が低下、交通事業の経営が悪化、サービスレベルが低下し、さらなる需要の低下を招く。

交通政策の再構築が必要

「新たな交通ビジョン」(H16策定)

【政策理念】

ひと・環境にやさしく、活力ある広島交通体系をめざして

自動車に過度に依存する交通体系を見直し、交通体系の軸足を公共交通へシフト

人が中心の、環境にやさしい都市をめざす

都市の魅力を高める交通体系をめざす

- 施策コンセプト -

都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ

都市の魅力づくりに貢献する交通へ

都市経営の効率化に貢献する交通へ

- 力点を置くべき施策の方向性 -

公共交通の「生活インフラ」としての充実強化

高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備

人にやさしい交通環境の整備

「行きよい」都心づくりのための交通

都心の回遊性・賑わいを創出する交通

交通需要マネジメントの重視

使う視点の重視(既存ストックの有効活用)

民間活力の重視(事業者の能力を最大限活用)

「交通ビジョン推進プログラム」【H17～H19】

施策実施

【施策コンセプト1】 都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通

力点を置くべき施策の方向性

公共交通の「生活インフラ」としての充実・強化



【路面電車のLRT化】

高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備



【広島高速道路の整備】

人にやさしい交通環境の整備



【交通施設のバリアフリー化】



【ICカードの導入(予定)】



【広域連絡幹線道路網の整備】



【車両のバリアフリー化】

【施策コンセプト2】 都市の魅力づくりに貢献する交通

力点を置くべき施策の方向性

「行きよい」都心づくりのための交通



【交通結節点の改善】

都心の回遊性・賑わいを創出する交通



【歩道上の歩行者・自転車の視覚的分離】



【都心を迂回する機能を有する道路の整備】



【路上荷さばきのルール化】

【施策コンセプト3】 都市経営の効率化に貢献する交通

力点を置くべき施策の方向性

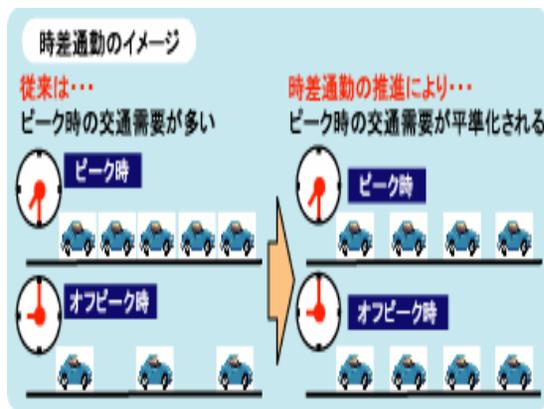
交通需要マネジメントの重視



【ノーマイカーデー運動】

使う視点の重視

(既存ストックの有効活用)



【時差通勤】

民間活力の導入

(事業者の能力を最大限活用)



【広告付きバス停上屋】



【パーク・アンド・ライド】



【バスの走行環境の向上】

【取組事例】 横川駅前広場 まちづくりと連携した交通結節点の改善

交通結節点の改善

- ・路面電車の広場への乗り入れを実現
- ・路面電車・バス停上屋や駐輪場等を整備
- ・ユニバーサルデザイン化

整備前



JR駅と路面電車の電停が離れており、利用者にとって大変不便。

駅前交差点は、車線数(4車線)が不足しており、交通混雑が激しい主要渋滞ポイント。

整備後



JRと路面電車・バスの乗り継ぎ利便性が大幅に向上。
国道上の電停を移設し、車線数を7車線に増したことにより交通渋滞が緩和。

【取組事例】 横川駅前広場 まちづくりと連携した交通結節点の改善

まちづくり活動

広場の整備を契機として、国産バス発祥の地という歴史を生かした地域主体のまちづくりが活発に進められている。

- ・市民グループによるレトロバスの復元
- ・地域の名物とするべく新たな商品開発



【取組事例】 住民参加型の地域生活交通確保の取組

住民の高齢化

本市郊外部では、昭和40年代に幹線道路沿線の傾斜地に造成された住宅団地が多い

（公共交通機関のない団地でも、今までは自ら自家用車を運転、少々の坂道は徒歩で移動）

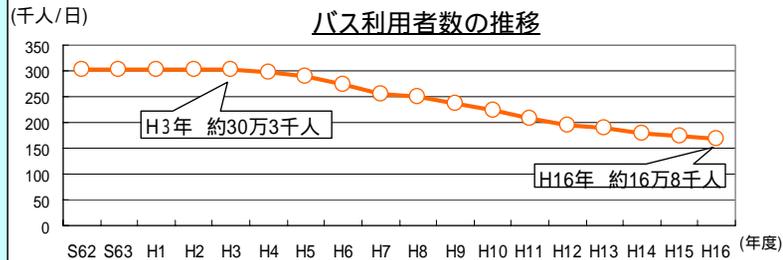
高齢化の進展により
自家用車の運転や坂道の移動が困難に

路線バスの現状

バス利用者の減少 厳しい経営状況(バス事業者)

経営資源は収益路線に集中

不採算路線からは撤退(特に中山間地域)
(平成14年2月以降6路線が撤退 一部は廃止代替を確保)



生活交通の確保 が課題！

バス路線存続
のための
運行費補助

コミュニティバス
の運行

行政支援が中心

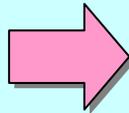
全てを行政で負担することには限界がある

**行政支援を考える
前に**

【取組事例】 住民参加型の地域生活交通確保の取組

交通事業者による自主運行の確保

地域住民が(持続のために)利用しようとする意識が必要



生活交通を確保する取組に地域住民が参画する必要性

地域が主体となって地域交通を確保する取組が始められ、自主運行の乗合タクシーの運行が実現！



【やぐちおもいやりタクシー】

地域・事業者・行政が一体となって利用促進に向けた取組を実施し、利用者が増加し採算ベースになる。

【行政の支援】

アンケートや運行計画立案へのアドバイス
経費負担は実験運行経費分のみ

【成功の主要因】

地域代表の強力なリーダーシップ

採算性より地元貢献したいという交通事業者の存在

他地域の実情

リーダーシップのある人材は必ずしもいない。

交通事業者は、採算性が不明瞭な自主運行事業への参入に踏みきれない。

交通事業者が参入しなかったことにより、乗合タクシーの運行が実現できなかった実例がある。

課題

生活交通の維持・確保に向けた地域機運の盛り上げ
住民の主体的な取組を促すためのノウハウの確立
地域リーダーの育成
地域の取組を支援するためのノウハウの向上

事業者の乗合タクシー等の新規参入へのインセンティブの付与
採算性を懸念する事業者の参入の後押し

【取組事例】 JRとアストラムラインの交差点における新駅設置計画



位置図



新駅設置計画(案)

本計画案は、新駅設置検討協議会において取りまとめたもの。
 (協議会は、中国運輸局、中国地方整備局、広島市、JR西日本、広島高速交通で構成)

【整備効果】

交通結節点から都心核へのアクセス強化

(交通結節点から都心までのアクセス最大9分短縮)

公共交通網の機能強化(乗換利便性向上)

(JR沿線・アストラムライン沿線相互の利便性向上)

【事業費】 45億円

課題

事業費の負担

採算上、事業者が事業費の全てを負担することは困難であり、行政支援が必要。

関係者の合意形成

行政関係者及び交通事業者間の相互協力・調整。