

広島都市圏における公共交通機関の利用促進策等に関する調査

1 調査の目的

広島都市圏は、JR、路面電車および新交通システム等の鉄軌道とバス路線を骨格に交通ネットワークが形成されており、特に路面電車は先進的な超低床車両を導入するなど全国の注目を集めている。一方、鉄軌道の輸送分担率が比較的 low、また、バス利用者が減少傾向にあるなど、多くの課題が顕在化しており、これらの課題の解決に向け、公共交通機関の利用促進策について幅広く検討を行うことを目的とする。

2 広島都市圏の交通現況の把握

各輸送機関の輸送人員は、JRは減少もしくは横ばい傾向、広島電鉄は減少傾向、アストラムラインは増加傾向にある。また、広島市におけるバスも減少傾向にある。一方、家用車の普及状況は、増加傾向が続いており、道路交通は、広島市デルタ部周辺を中心に多くの渋滞ポイントが存在している。

3 市民ニーズの把握

県民への調査結果では、公共交通機関を利用しない理由として、「時間がかかる」「時間に制約される」「運行本数が少ない」「荷物の持ち運びが不便」等の回答が多い。

自治体への意識調査結果(対象：広島都市圏2市4町)では、鉄軌道について、新交通ネットワークの整備、路面電車のバリアフリー化、JR在来線の機能強化等の意向があり、バスについては、事業規制の見直しを受けた路線廃止や活性化等が課題とされ、自動車については、違法駐車等による交通渋滞が課題として挙げられている。

事業者への意識調査結果では、鉄軌道事業者は、利便性向上に向けて、列車の高速化、輸送頻度の増強、バリアフリーへの対応等の課題に対して様々な対応策を検討している。バス事業者は、利便性向上策として、定時性の確保や急行バスの運行、情報提供施設の設置、ノンステップバスの導入等を挙げている。

4 公共交通機関の利用促進策の検討

4.1 広島都市圏の交通特性

JR在来線が都心部に乗り入れていないため、JR駅で他

の交通機関へ乗り換えて都心に入るといった不便がある。また、路面電車の市内線は、曲線部の通行に時間を要し、道路信号や交通混雑等の影響も受け、速達性・定時性が低い。バス路線も、郊外から都心のバスセンターに向かう路線や、市内路線系統の長い路線は、交通渋滞に阻まれ速達性、定時性が低下している。

4.2 今後の展望

今後、公共交通機関の利用促進を図る観点から、「あらゆる時点での公共交通サービスの最大発揮」を目標とし、県や市の既定計画に位置づけられた施策について、実現可能性、採算性や他の輸送機関との役割分担等に関して、関係者間の議論を深めるとともに、新しい制度や枠組みである「交通バリアフリー法」、「TDM」、「事業規制の見直し」の活用を積極的に図る必要がある。

4.3 先進事例の把握

公共交通機関の利用促進等に関する国内外の事例を整理した。路面電車網を中心部に持つ広島都市圏は、LRTへの転換が期待されるが、海外ではLRTが公共交通機関の利用促進において、切り札とも考えられている。

5 公共交通機関の利用促進策の提案

広島都市圏の地域特性や交通現況等を踏まえ、以下の施策を提案する。今後、効果的に利用促進策を推進していくためには、施策の効果や評価を定量的に把握し、議論を深めながら取り組んでいく必要がある。

- (1)路面電車を基幹とした利用促進策(トランジットモール、主要交差点等の立体化、路面電車とバスの乗り継ぎ利便性向上、JRと路面電車とのシームレス化・総合駅、優先信号による速達性の向上)
- (2)バスに関する利用促進策(循環バス・フィーダーバスの運行、バリアフリー化の推進、速達性の高い通勤対応の直通バスの運行)
- (3)公共交通機関利用者の更なる利便性向上(情報提供の充実、料金収受システムの強化、水上バスの運行)
- (4)市民参加・企業参加による利用促進策(交通管理組合の設立)

(要約：調査室調査役 神子信之)