広島市地域公共交通計画

令 和 ４ 年 ３ 月

変更　令 和 ６ 年 ３ 月

変更　令和６年１２月

変更　令 和 ７ 年 ３ 月

変更　令 和 ８ 年 ３ 月

変更　令和８年１０月

広　　島　　市

目　次

はじめに

1　目的 1
2　計画の位置付け 2
3　対象とする地域 2
4　対象とする公共交通 2
5　計画期間 2

第Ⅰ部　目指すべき公共交通体系

第１章　公共交通を取り巻く現状と課題

1　広島市の概況 5
1－1　地勢 5
1－2　人口 6
1－3　産業・経済 7
1－4　観光 8
1－5　大規模施設 9
1－6　上位計画（まちづくりの方向性） １０
2　社会経済情勢等の変化 １３
2－1　高齢化の進展 １３
2－2　都心の魅力づくりへの期待の高まり １５
2－3　ICT を利活用した新たな交通サービスの発展 １６
2－4　運転手不足の深刻化 １７
2－5　自然災害の激甚化・頻発化 １８
2－6　ウィズコロナ・アフターコロナにおける「新しい生活様式」の定着 １９
3　移動実態及び公共交通の現状 ２０
3－1　１人当たりのトリップ数・交通流動の変化及び現状 ２０
3－2　市民の移動における代表交通手段 ２３
3－3　観光客の利用交通機関 ２４
3－4　公共交通の利用者数の推移 ２５
3－5　鉄軌道系公共交通の整備状況 ２７
3－6　主要ＪＲ駅における乗降前後の交通手段 ２８
3－7　路面電車の現状 ２９
3－8　バスの現状 ３０
3－9　航路の現状 ３５
4　公共交通の課題 ３６
4－1　社会経済情勢等の変化や将来の都市構造から見た課題 ３６
4－2　移動実態及び公共交通の現状から見た課題 ３７

第２章　公共交通体系づくりの考え方

１　公共交通体系づくりの基本方針と目標……３８

１－１　基本方針……３８
１－２　目標……４２

２　目指すべき公共交通ネットワーク……４３

２－１　公共交通ネットワーク……４３
２－２　公共交通ネットワークの方針図……４９
２－３　交通結節点……５１

第Ⅱ部　公共交通体系を実現するための施策

第１章　機能強化策

１　バスネットワークの再構築……５５

２　鉄軌道系ネットワークの機能強化……６５

３　タクシーの機能強化……７２

４　船舶の機能強化……７２

５　交通結節点等の機能強化……７３

６　公共交通サービスの向上……７７

７　機能強化策一覧……８１

８　地域公共交通確保維持事業の補助対象路線等一覧……８３

第２章　評価指標の設定と評価体制

１　評価指標……８５

２　計画の評価、検証及び見直しの体制と各主体の役割……８７

参考資料

計画策定までの主な経緯……９１

はじめに

1　目的

交通政策の基本理念や、国・自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成２５年１２月に制定され、同法に則り、平成２６年１１月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが可能となりました。

本市では、人口減少・少子高齢化の進展や運転手不足の深刻化、マイカー利用の増加及びデジタル技術の進歩等に伴う公共交通利用の減少などの社会経済情勢等の変化を背景として、こうした国の法的枠組みを活用しながら、持続可能な公共交通体系の実現に向けて取り組んでいくこととなりました。このため、平成２７年８月に都市づくりの長期的展望に立った「公共交通体系づくりの基本計画」を策定の上、平成２８年１２月に具体的な公共交通の機能強化策や利用促進策を盛り込んだ「広島市地域公共交通計画」を策定し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を推進してきました。

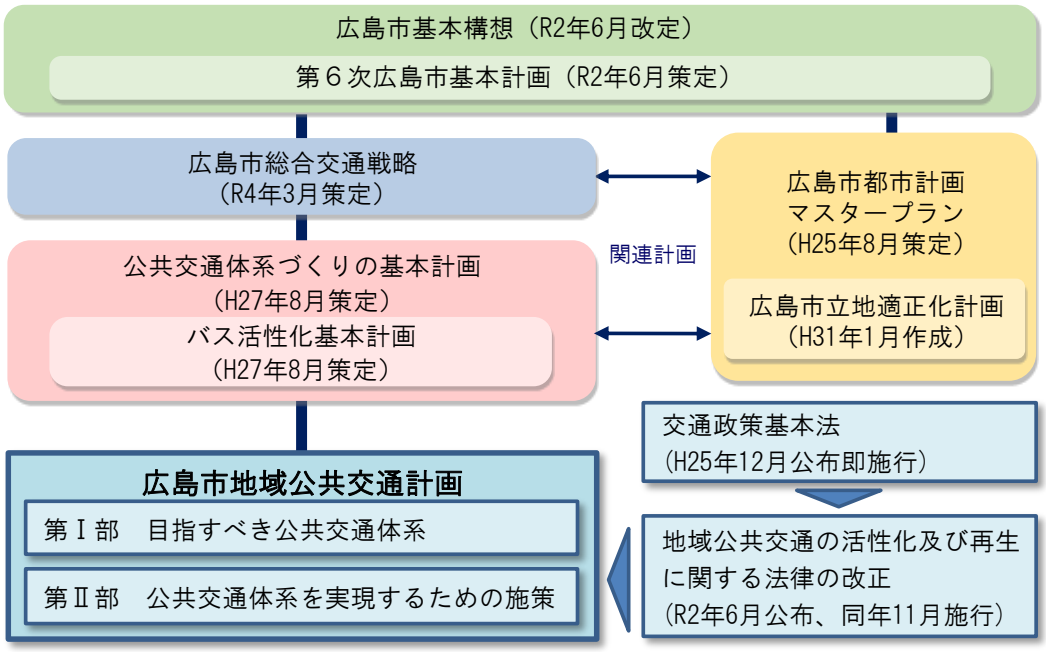
こうした中、近年、自然災害の激甚化・頻発化や AI 技術を活用した新たな交通サービスの発展、さらには、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を契機とした人々の行動の変容など、公共交通を取り巻く状況変化が様々な形で生じています。

今後、引き続き市民生活や経済活動を支える公共交通を維持していく上では、このような公共交通を取り巻く様々な状況変化への対応を、競争を前提とする事業者に委ねるだけでは適切かつ迅速な課題解決が困難であることから、地域の交通政策を担い、地域のニーズを踏まえて公平な立場で関係者間の調整を行える行政側も参画し、官民の継続的な協調関係の下で、着実な取組が進められるようにする必要があります。

新たな「広島市地域公共交通計画」は、公共交通が直面する危機的な状況を乗り越え、公共交通を軸とした交通体系の構築を図るため、こうした新たな公共交通政策の下で、本市が事業者や市民と連携しながら今後５年間に実施する取組について定めるものです。

2　計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条に規定する法定計画であり、上位計画である「公共交通体系づくりの基本計画」や関連計画である「広島市都市計画マスタープラン」を踏まえ、目指すべき公共交通体系と、それを実現するための施策を盛り込み作成するものです。



3　対象とする地域

広島市全域を対象とします。

なお、広島広域都市圏内における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町と連携を図ります。

4　対象とする公共交通

JR 在来線、アストラムライン、広電宮島線、路面電車、乗合バス・乗合タクシー、乗用タクシー、船舶等を対象とします。

5　計画期間

令和４年度から令和８年度までの５年間とします。

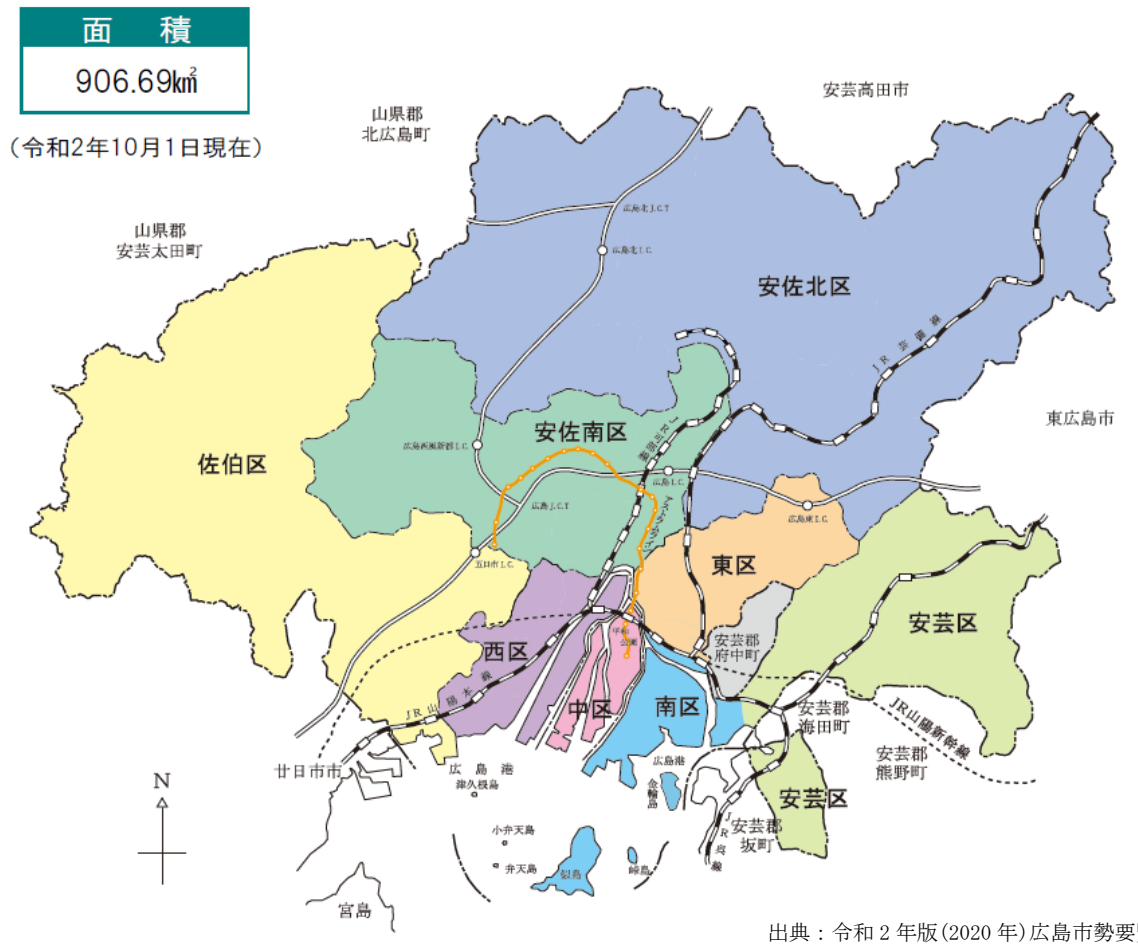
第Ⅰ部　目指すべき公共交通体系

第１章　公共交通を取り巻く現状と課題

１　広島市の概況

１－１　地勢

本市の市街地は、狭い平野を高度に活用して、コンパクトに形成されています。
また、緑豊かな山々や丘陵に囲まれた太田川河口部のデルタが都市の中心となっています。



出典：令和２年版(2020 年)広島市勢要覧



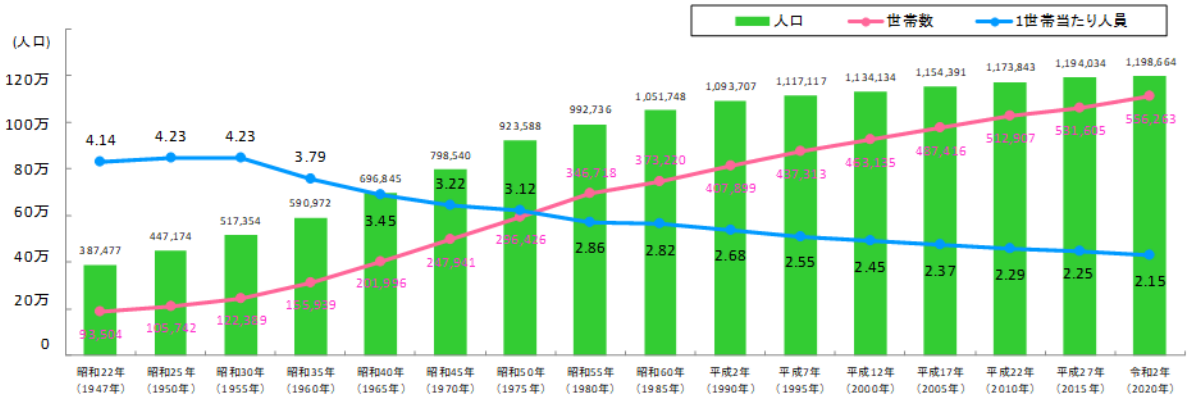
１－２　人口

本市の人口は、戦後一貫して増加していますが、近年はそのペースが鈍化しています。

人口ピラミッドを見ると、少子化・高齢化が進んだ地域に見られる「つぼ型」へと変化しています。

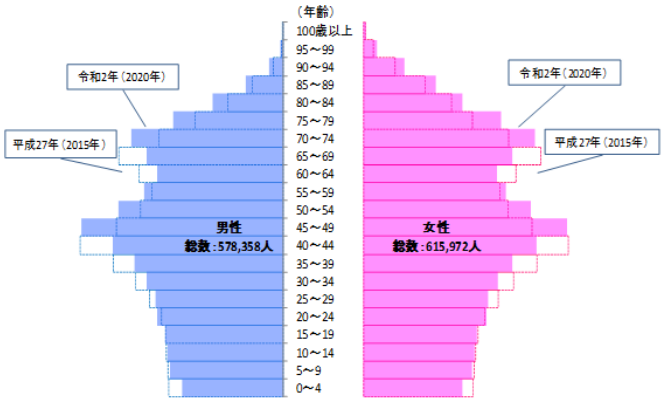
また、合計特殊出生率は全国平均より高く、平成 27、28 年には 1.51 を記録しましたが、それ以降は減少傾向となっています。

人口・世帯数の推移



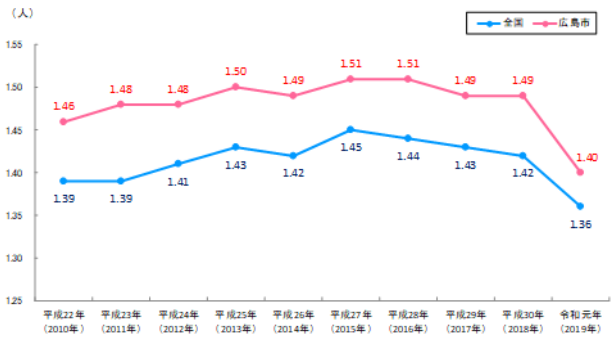
注：広島市の数値は、現在の市域に組み替えたものです。
資料：国勢調査，令和 2 年は 10 月 1 日現在推計人口

人口ピラミッド



資料：住民基本台帳（各年 3 月末現在）

合計特殊出生率の推移



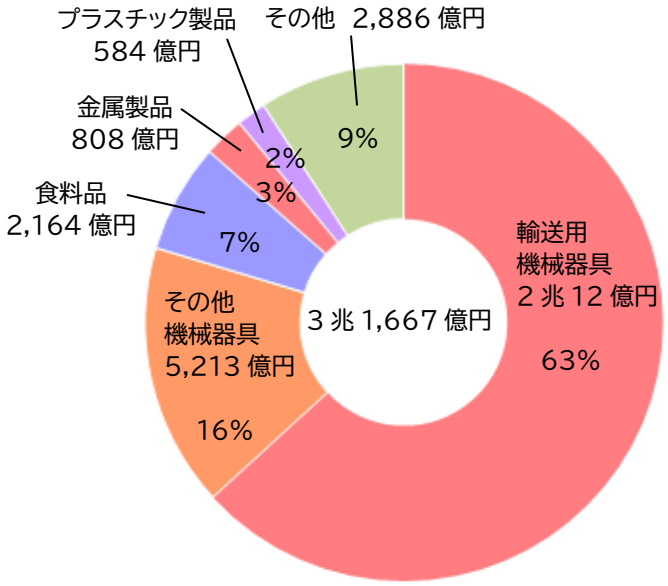
注：合計特殊出生率とは、15～49 歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、一人の女性が一生の間に生む平均子ども数を推計したものです。
資料：人口動態統計，広島市企画総務局

出典：令和 2 年版(2020 年)広島市勢要覧

１－３　産業・経済

本市では、製造品出荷額の過半を自動車部品関連などの輸送用機械器具が占めています。
また、産業別の事業所数・従業者数では卸売業、小売業の割合が最も高くなっています。

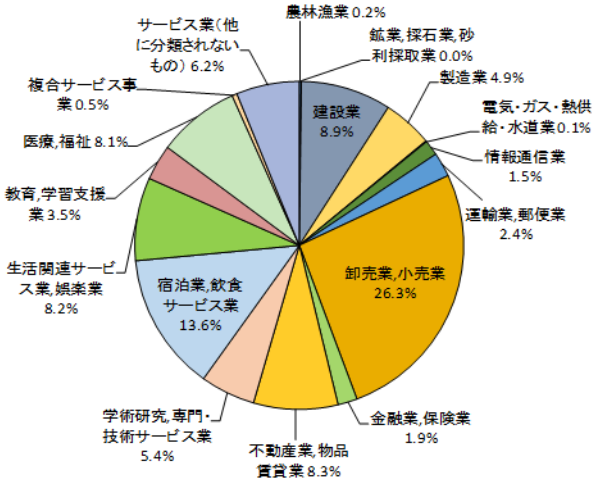
製造品出荷額の内訳



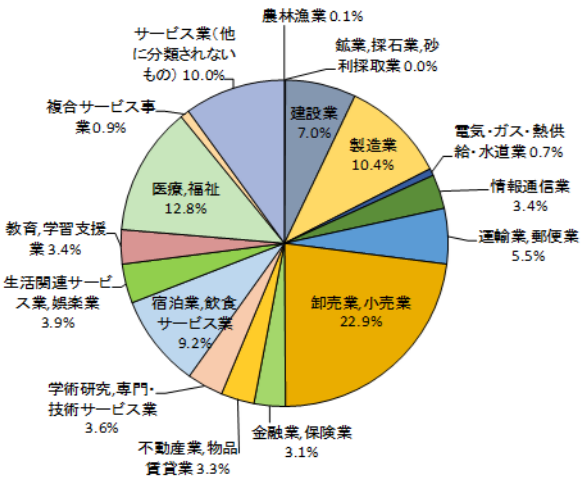
出典：2019 年工業統計調査

産業別事業所数・従業者数の内訳

産業別事業所数



産業別従業者数



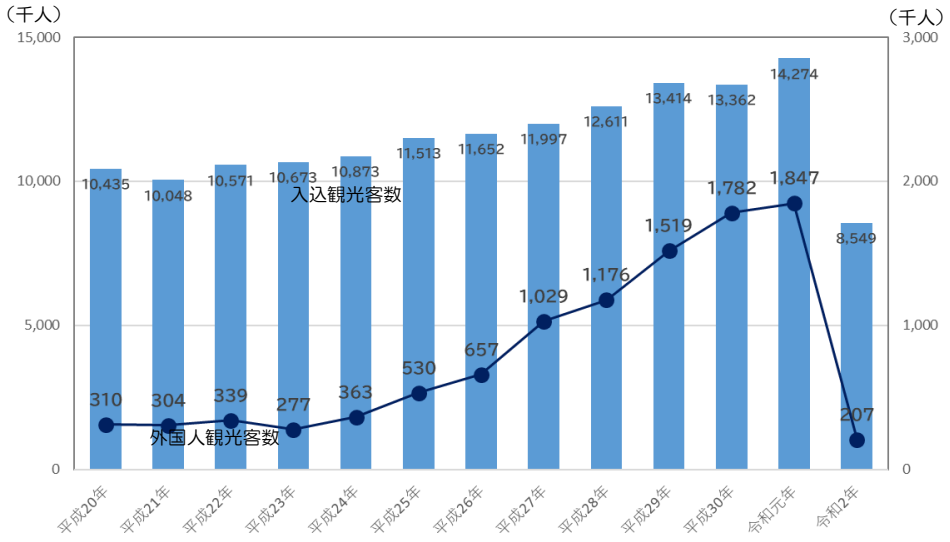
出典：令和 2 年版(2020 年)広島市勢要覧

１－４　観光

本市への入込観光客数は、令和元年までは増加傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年は、対前年比 40.1%減の 854 万９千人となり、平成 30 年以来２年ぶりに減少しました。このうち外国人観光客数についても、令和元年までは大幅に増加していましたが、令和２年は、対前年比 88.8%減の 20 万７千人となり、平成 23 年以来９年ぶりに減少しました。

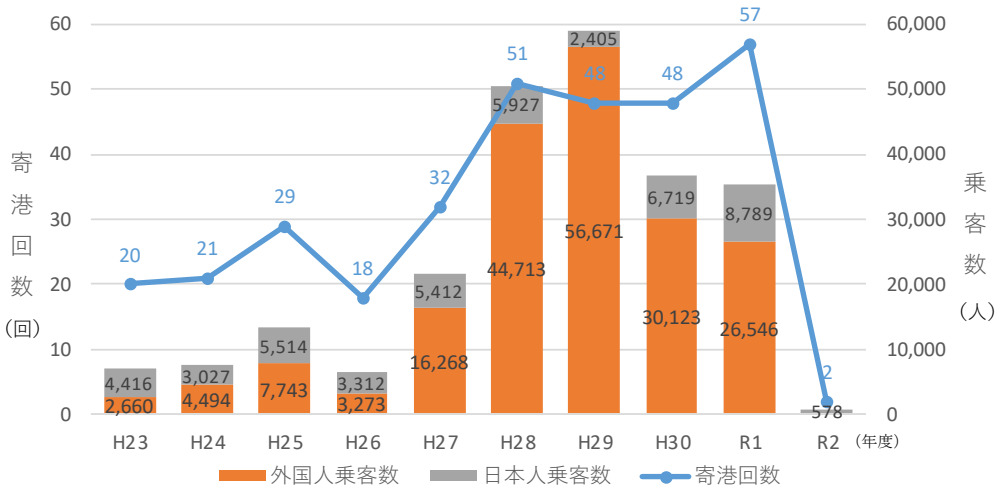
広島港に寄港したクルーズ客船の乗客数は、平成 29 年度に約５万９千人に達した以降は、減少していますが、寄港回数は令和元年度に 57 回となり、平成 23 年度以降で最も多くなりました。

広島市の入込観光客数の推移



出典：広島市観光概況

広島港に寄港したクルーズ客船の乗客数と寄港回数の推移



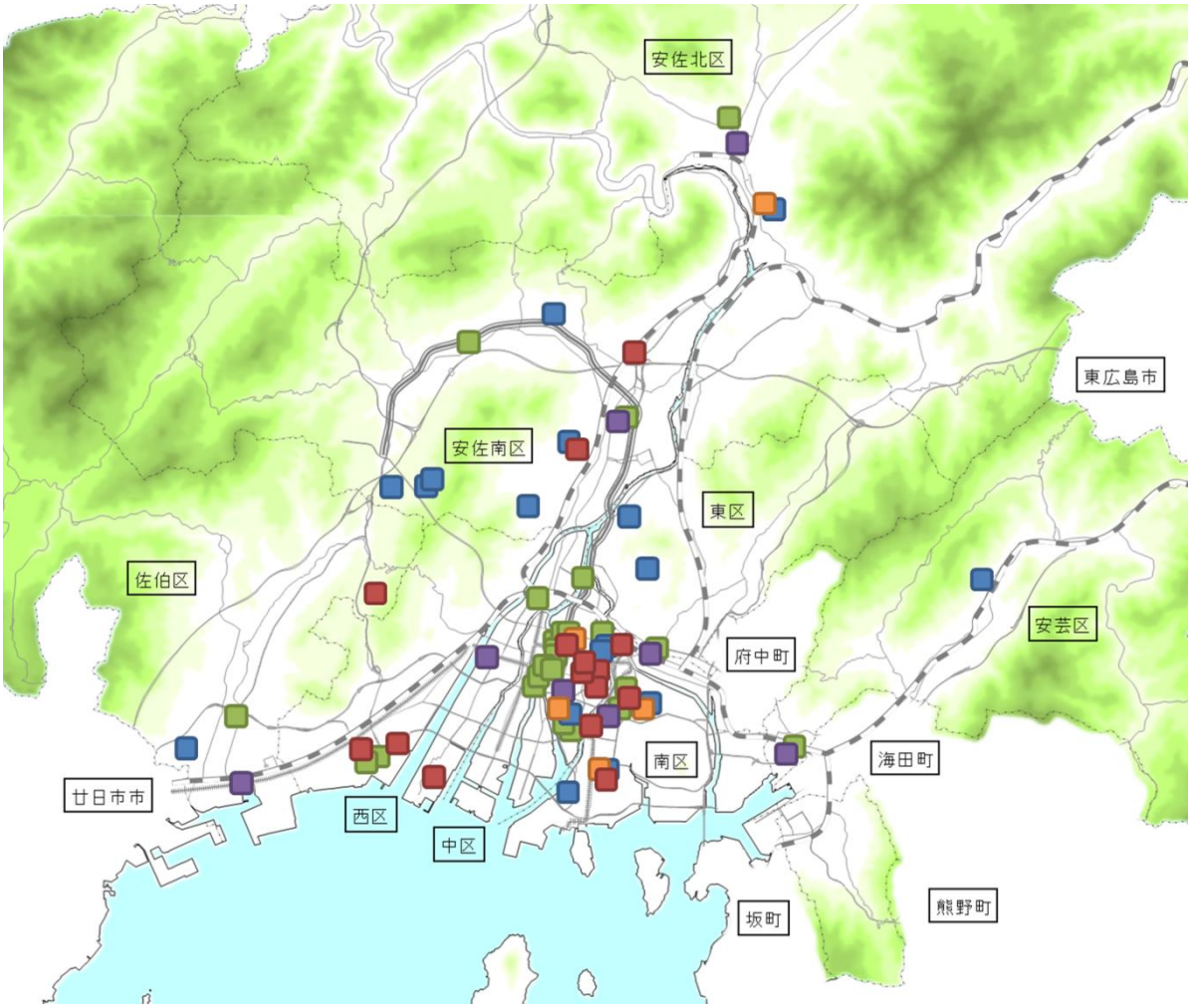
出典：広島県土木建築局資料

１－５　大規模施設

多くの人が訪れる大規模な施設は、都心を中心としたデルタ市街地内に最も多く立地しており、郊外部においては、拠点地区の周辺や鉄軌道系公共交通の沿線を中心に立地しています。

大規模施設の位置

（令和３年 11 月時点）



凡　例

- 商業施設（ショッピングセンター等）
  ※ショッピングセンター（店舗面積20,000㎡以上）、百貨店（売場床面積15,000㎡以上）
- 文化施設（文化ホール・美術館等）
  ※公立文化ホール（座席数500席以上）、公共図書館、美術館、博物館
- 医療施設（病院）
  ※病床数500床以上
- 教育施設（大学）
  ※短期大学を除く
- 公共施設（市役所・区役所）

１－６　上位計画（まちづくりの方向性）

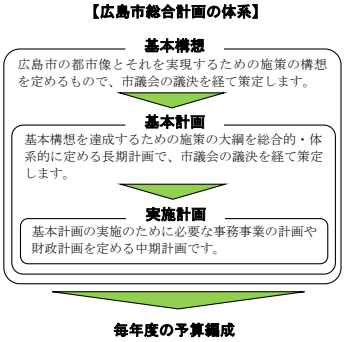
名称	広島市総合計画	令和２年６月策定

まちづくりの方向性

総合計画は、幅広い市民生活に関わる広島市の仕事を、計画的・効率的に行うための基本的な方向を定めるもので、広島市が策定する全ての計画の最上位に位置付けられるものです。

この総合計画は、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」で構成され、広島市では、これらを基に毎年度の予算を編成し、具体的な施策を進めています。

広島市では、少子化・高齢化、人口減少や地域コミュニティの活力低下への対応など様々な課題に直面する中、広島市のより一層の発展に向けた施策を展開していくため、令和２年(2020 年)6 月に広島市議会の議決を経て、「広島市基本構想」を改定するとともに、「第６次広島市基本計画」を策定しました。また、同年７月には、「広島市実施計画（2020-2024）」を策定しています。



広島市基本構想

1　都市像

広島市の都市づくりの最高目標となる都市像は「国際平和文化都市」です。この都市像は、広島市が初めて基本構想を策定した昭和 45 年（1970 年）から継承しています。

2　施策の構想（構成のみを掲載）

国際平和文化都市の具現化に当たり、三つの要素を基に、次のとおり施策の構想を定めています。

●世界に輝く平和のまち
- ⑴　「平和への願い」を世界中に広げるまちづくり

●国際的に開かれた活力あるまち
- ⑴　活力の創出と都市の個性の確立を目指したまちづくり
- ⑵　地域特性に応じた個性的な魅力を生かしたまちづくり

●文化が息づき豊かな人間性を育むまち
- ⑴　多様な市民が生き生きと暮らせるまちづくり
- ⑵　保健・医療・福祉、子どもの育成環境の充実を目指したまちづくり
- ⑶　安全で安心して生活でき、豊かな自然を将来に引き継ぐまちづくり

第6次広島市基本計画

令和２年度(2020 年度)から令和 12 年度(2030 年度)までを計画期間として、次のとおり分野ごとに施策の大綱を定めています。また、計画の推進に当たっては、市民主体のまちづくりや持続可能な行政経営の推進といった点に留意しながら、施策を展開することを定めています。

1　「平和への願い」を世界中に広げるまちづくり
- ⑴　核兵器廃絶と世界恒久平和の実現
- ⑵　「ヒロシマの心」の共有の推進
- ⑶　世界の平和と人権問題の解決など市民生活の安寧の確保に向けた貢献

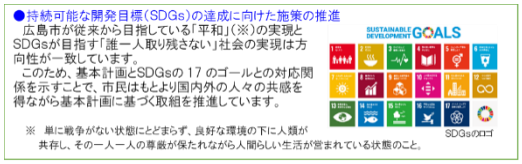
2　活力の創出と都市の個性の確立を目指したまちづくり
- ⑴　都市機能の充実強化
- ⑵　産業の振興
- ⑶　観光の振興
- ⑷　国際交流・国際協力や多文化共生の推進

3　地域特性に応じた個性的な魅力を生かしたまちづくり
- ⑴　デルタ市街地やその周辺部、中山間地・島しょ部のまちづくり
- ⑵　区における住民を主体としたまちづくり活動の充実
- ⑶　広島広域都市圏の発展への貢献

4　多様な市民が生き生きと暮らせるまちづくり
- ⑴　高齢者や女性を始め全ての市民の意欲と能力が発揮できる環境づくりの推進
- ⑵　文化・スポーツの振興
- ⑶　地域コミュニティや多様な市民活動の活性化

5　保健・医療・福祉、子どもの育成環境の充実を目指したまちづくり
- ⑴　地域共生社会の実現
- ⑵　保健・医療・福祉の充実
- ⑶　未来を担う子どもの育成と教育

6　安全で安心して生活でき、豊かな自然を将来に引き継ぐまちづくり
- ⑴　安全・安心に暮らせる生活基盤の整備
- ⑵　環境と調和した循環型社会の形成



出典：令和２年版(2020 年)広島市勢要覧から抜粋

施策

①ＪＲ在来線の速達性や駅等の利便性、可部線・芸備線の運行頻度の向上、②アストラムラインの広域公園前から西広島駅までの延伸、③路面電車のＬＲＴ化や駅前大橋ルート、循環ルートの整備、④都心部における過密化したバス路線の効率化、近隣市町と連携した郊外部における路線のフィーダー化、地域の実情に応じた運行形態の見直し、待合施設の整備などによる利用環境の向上、地域主体の乗合タクシー等の導入・運行の支援、⑤ＩＣＴを利活用した持続可能な交通体系の構築　など

名称	広島市都市計画マスタープラン	平成 25 年 8 月策定

まちづくりの方向性

1　都市構造の転換

市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に居住機能、生活サービス機能などを集積する「集約型都市構造」への転換をめざします。



都心部を含め既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、居住等を誘導する。
各拠点間は、公共交通などで接続する。

2　集約型都市構造の構成

(1)都心

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図り、これらが相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めます。

(2)拠点地区

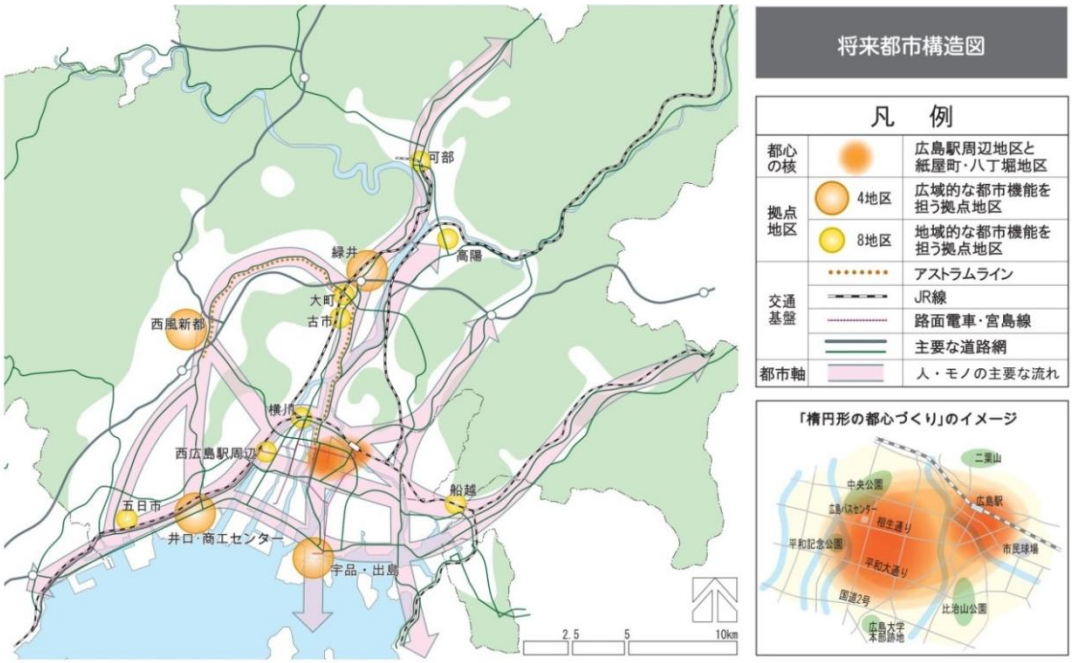
- **広域的な都市機能を担う拠点地区（４地区）**
  中核となるべき機能の集積・強化などにより、活力と魅力のある拠点を形成します。
- **地域的な都市機能を担う拠点地区（８地区）**
  生活サービス機能の充実等により、地域の生活・活動を支える拠点を形成します。

(3)交通体系

都心･拠点地区の連携強化により、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化や骨格的な道路の整備に取り組みます。

(4)都市軸

都市構造を明確化するため、人・モノの主要な流れを示す「都市軸」を設定します。都市軸においては、既存の集積の維持を基本とします。



施策

集約型都市構造を支える骨格となり、日常生活・都市活動を支える社会基盤となる公共交通の充実・強化を図るため、ＪＲ線・アストラムライン・路面電車・バスの機能強化、交通機関相互の乗換え利便性の向上などに取り組む。

名称	広島市総合交通戦略	令和４年３月策定

まちづくりの方向性

1　目指すべき交通体系

本市においては、まちづくりを担う大きな柱として、引き続き、集約型都市構造への転換を目指すとともに、深化する都市機能の集積の成果を地域全体に波及させるための公共交通の充実について、一層、確実に強化していく必要があります。

こうした考え方の下、これまで進めてきた、交通体系の軸足を公共交通へシフトさせる交通政策を加速することとします。

このため、市民の暮らしや経済活動を支える自動車の役割に配慮しつつも、これまでの交通政策について、その基本を事業者間の競争から官民による協調へと舵を切り、全ての地域の移動手段に公共が一定の責任の下で関与していくこととした上で、「公共交通を軸とした交通体系の構築」を目指します。

その際、市域内における都心や市街地、中山間地・島しょ部などの各特性を持つ地域と、市域外に及ぶ広島広域都市圏などの広域の視点に立って、様々な移動手段によって、全体として共生・連携を促すための環境整備にも取り組みます。

2　コアコンセプト・施策の方向性

⑴公共交通を軸とした交通ネットワークの構築	⑵都心の魅力と回遊性の向上で“＋１トリップ”	⑶誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの確保	⑷物流・広域交流を支え災害に強い、強靭な交通ネットワークの構築
①官民の協調に基づく持続可能な公共交通体系の構築 ②利用者にとって分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの構築 ③暮らしを支える道路環境の整備	④まちづくりと一体となった居心地が良く歩きたくなる歩行環境の整備 ⑤回遊を生み出す都心交通体系の構築	⑥誰もが安全に移動できる交通環境の整備 ⑦人や地域の多様性に応じた持続可能な移動手段の確保	⑧経済活動を支えるとともに、広島広域都市圏内のヒトやモノが循環する基盤となる交通ネットワークの構築 ⑨市民の安全・安心を支える災害に強い交通ネットワークの構築

施策	①基幹的な公共交通を中心としたネットワークの維持・強化、②交通結節点の機能強化、③補完的な交通ネットワークの維持・確保、④待合環境や乗換環境の向上、⑤公共交通サービスの向上、⑥交通需要マネジメント、⑦バリアフリー化の推進

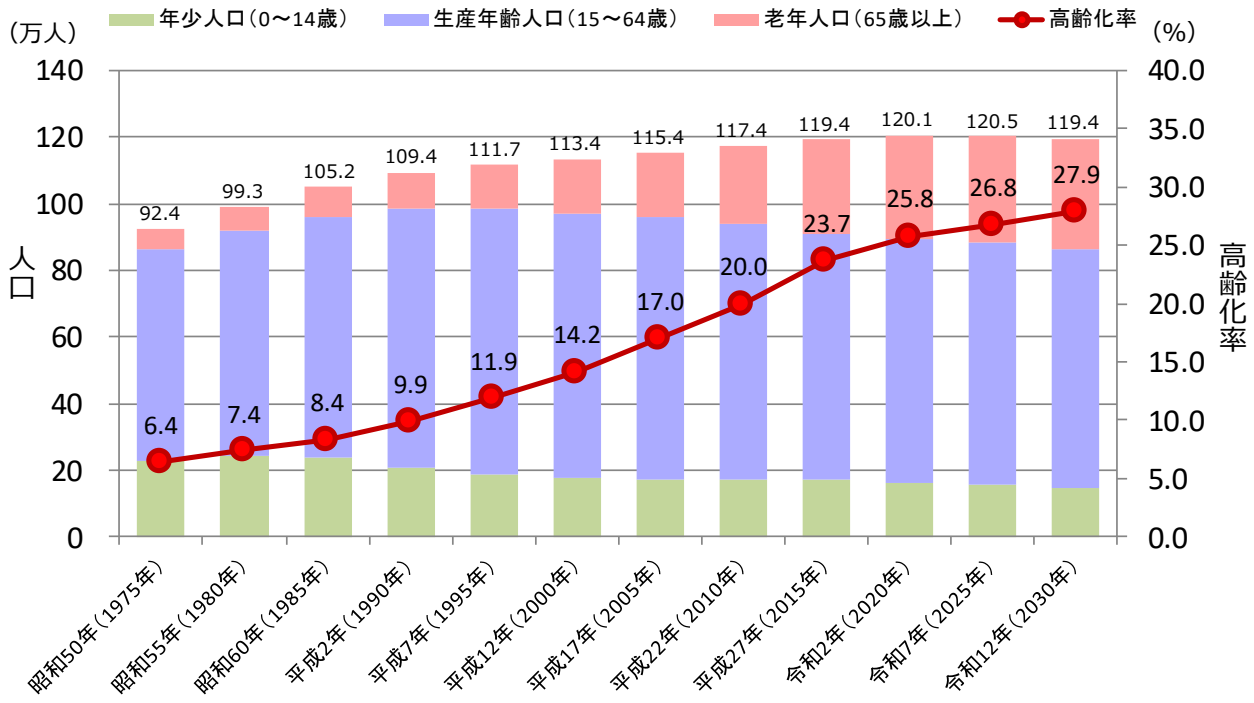
2　社会経済情勢等の変化

2－1　高齢化の進展

・ 近年、人口増加のペースは鈍化しており、総人口はピークに近づきつつあります。
・ 令和２年時点での高齢化率は 25.8%であり、今後、さらなる高齢化の進展が見込まれています。

■ 本市の人口は、令和 7 年の 120 万 5 千人をピークとし、令和 12 年には 119 万 4 千人に減少すると推計されています。[図-1]

■ また、高齢化率は令和 12 年に 27.9%に達すると推計されており、さらなる高齢化の進展が見込まれます。[図-1]



注）令和２年までは国勢調査
令和７年以降は日本の地域別将来推計人口（平成３０年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）
令和２年までの構成割合は、年齢不詳人口を除いて算出している。

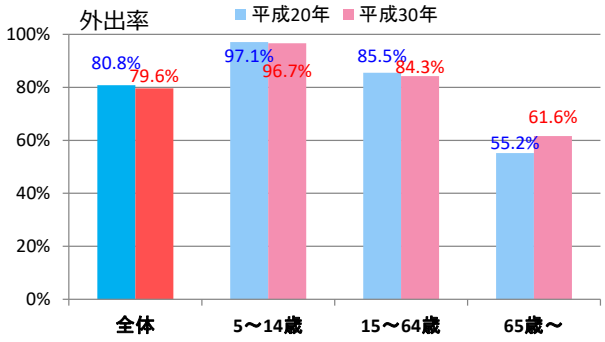
図-1　広島市の総人口の推移

・ 高齢者の外出率は、平成 20 年と比較すると増加しています。
・ 高齢者の移動目的としては、買物・通院・私用が多く、交通手段は自動車が最も多くなっています。

■ 平成 30 年に実施した調査によると、調査当日に外出した人の割合（外出率）は、全体では平成 20 年の 80.8%に比べ、79.6%と、1.2%低下していますが、年齢階層別に見ると、65 歳以上では 55.2%から 61.6%に増加し、高齢者の移動が活発化しています。[図-2]

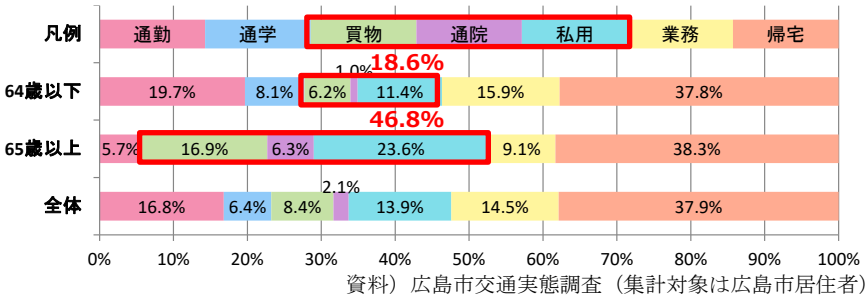
■ 高齢者の交通特性として、買物・通院・私用での移動が多いことや、公共交通の割合が 14.7%と低く、自動車（同乗含む）・徒歩等の割合が高いことがあげられます。[図-3、図-4]

■ 今後、自動車を運転できない高齢者が増加することなどを見据え、買物・通院等の日常生活に不可欠な移動手段の確保や社会参加を促進するための交通環境づくりが求められます。



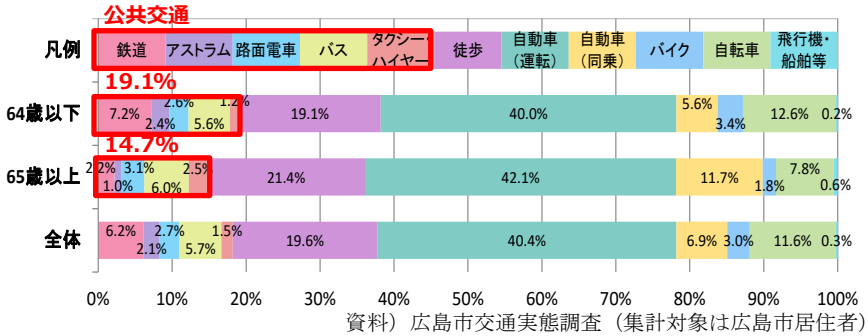
資料）広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図- 2　年齢階層別の外出率の変化（平成 20 年－平成 30 年比較）



資料）広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図-3　年齢階層別の移動目的（平成 30 年）



資料）広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

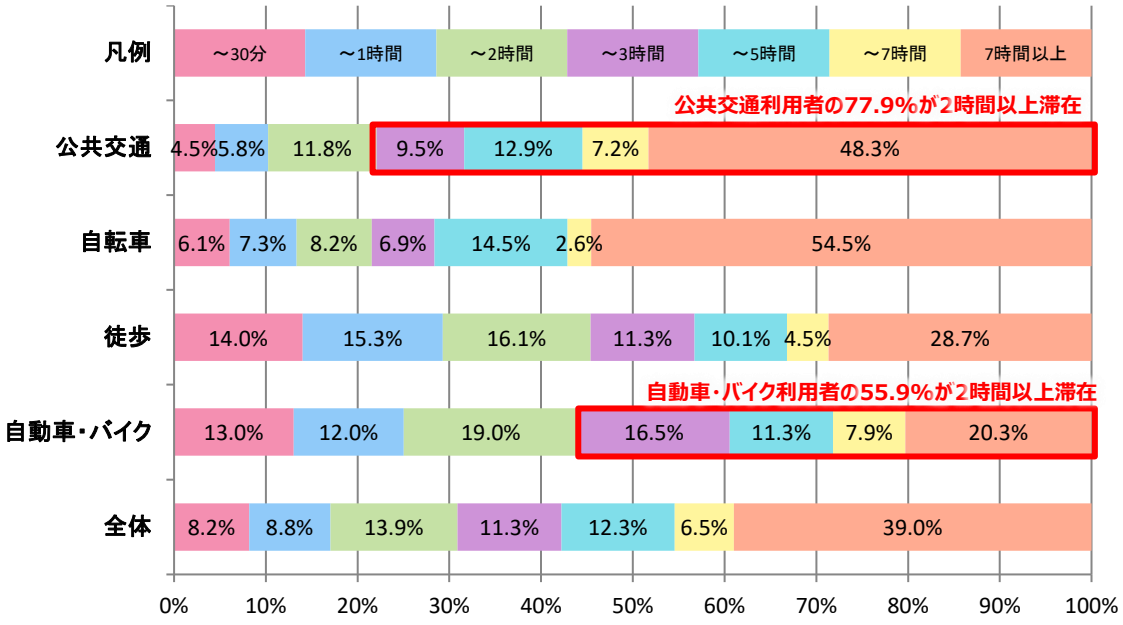
※代表交通手段とは、1 回の移動で複数の交通手段を使った場合、その中の主な交通手段をいう。その優先順位は、鉄道、アストラムライン、路面電車（宮島線含む）、バス、自動車（タクシー含む）、バイク（自動二輪、原付）、自転車、徒歩の順番。

図-4　年齢階層別の代表交通手段（平成 30 年）

２－２　都心の魅力づくりへの期待の高まり

・ 都心へ買物や私用で訪れる人の滞在時間は、公共交通利用者の方が自動車・バイク利用者に比べて長くなる傾向にあるため、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通の利便性向上は有効と考えられます。

■ 買物・私用目的で紙屋町・八丁堀を訪れた人のうち、２時間以上滞在した人の割合は、公共交通利用者が 77.9%、自動車・バイク利用者が 55.9%であることから、公共交通による都心へのアクセスの利便性向上は、都心のにぎわいを創出する上で有効な方策のひとつであると考えられます。[図-5]



資料）広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

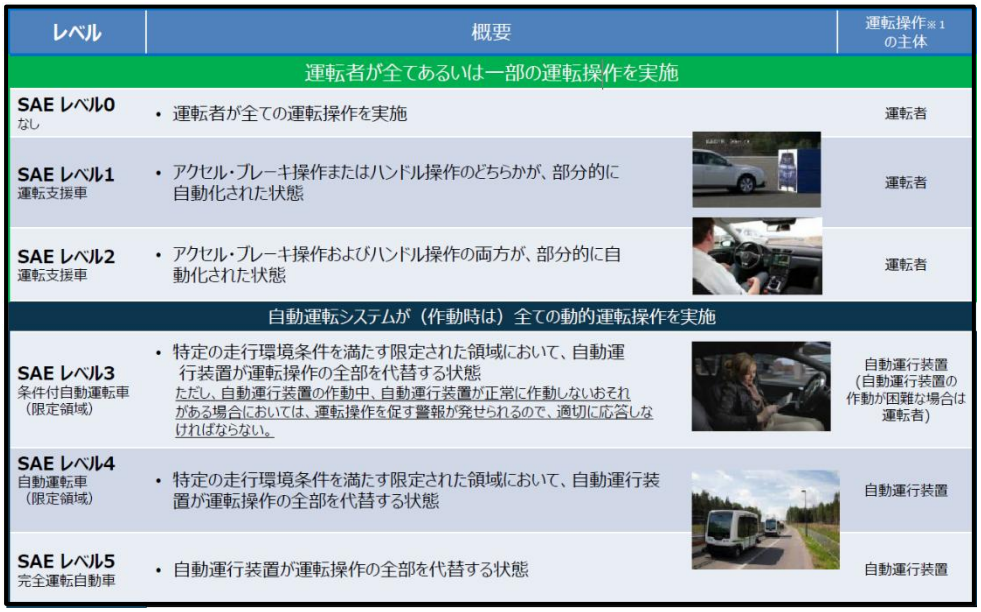
図-5　買物・私用目的で紙屋町・八丁堀を訪れた人の代表交通手段別滞在時間

２－３　ＩＣＴを利活用した新たな交通サービスの発展

・ 近年、自動運転技術の実用化やＡＩを活用したデマンド型乗合タクシーの導入など、新技術を活用した交通サービスの試みが全国的に進められています。

■ 自動運転技術については、「高速道路等一定条件下での自動運転」を満たす「レベル３」まで社会実装に至っています。[図-6]

■ 利用者同士が相乗りすることで、タクシーのようなデマンド（注文）型のサービスを手頃な価格で利用できるようにする、「デマンド型乗合タクシー」の試みが全国で進められており、本市では、令和２年２月から五日市地区において社会実験が行われています。[図-7]



資料）国土交通省 自動走行ビジネス検討会
「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針」より

図-6　自動運転レベルの定義



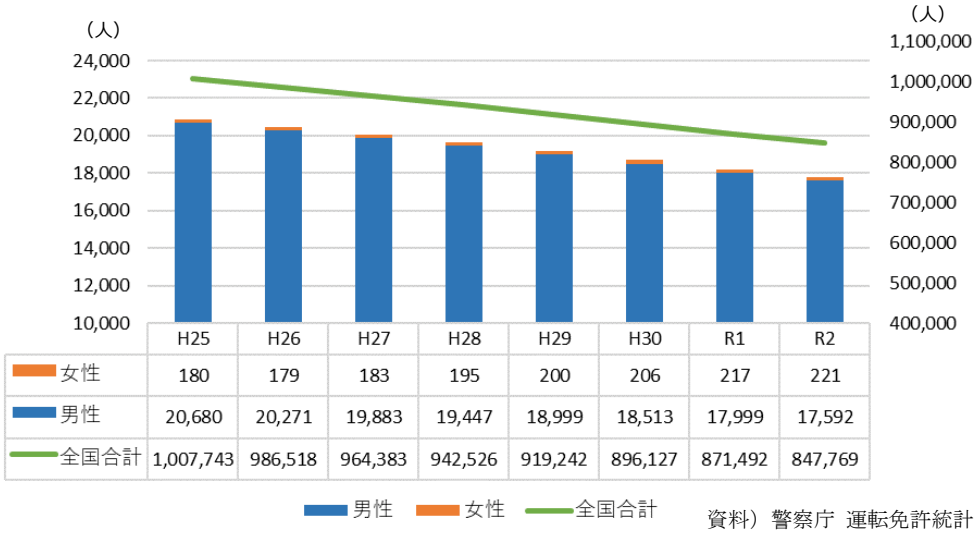
図-7　五日市 AI 活用型オンデマンド交通「スマートムーバー」

２－４　運転手不足の深刻化

・ 大型二種免許の保有者数が年々減少しており、バス運転手の担い手不足が深刻な状況となっています。

■ 近年、全国的に大型二種免許保有者数は減少傾向にあり、広島県内においても同様の傾向となっています。[図-8]

■ 広島県における令和２年度末における大型二種免許保有者（17,813 人）のうち、約５割が 65 歳以上の高齢者となっています。また、全体の約２割を占める 55～64 歳の保有者は、十数年以内の引退が想定されることから、将来的に、さらなる運転手不足が懸念されます。[図-9]



	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
女性	180	179	183	195	200	206	217	221
男性	20,680	20,271	19,883	19,447	18,999	18,513	17,999	17,592
全国合計	1,007,743	986,518	964,383	942,526	919,242	896,127	871,492	847,769

図-8　広島県内の大型二種免許保有者数の推移

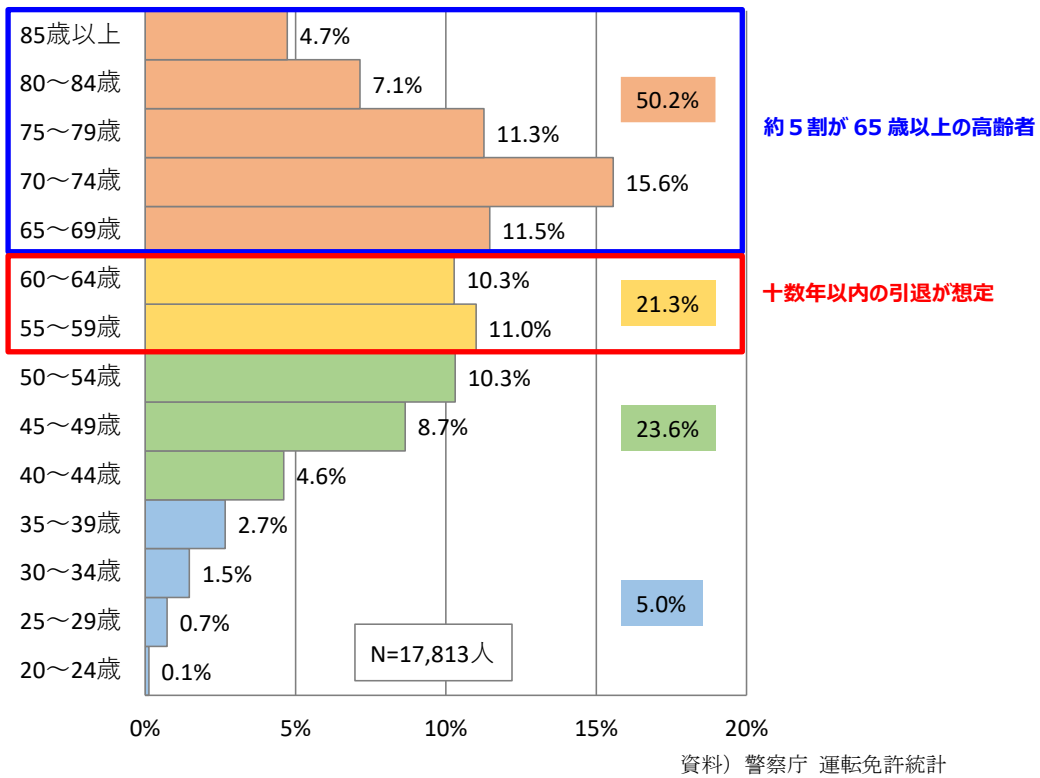


図-9　広島県内の年齢階層別の大型二種免許保有者数（令和２年度末時点）

２－５　自然災害の激甚化・頻発化

・ 近年、自然災害が激甚化・頻発化しており、移動手段確保のための万全の備えが重要となっています。

■ 近年、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害をもたらしており、本市においても、豪雨災害に度々直面しています。[下表、図-10]

■ こうした災害により公共交通が運行不能となった場合、市民の日常生活や経済活動に大きな影響を及ぼすこととなります。

【本市に甚大な被害をもたらした自然災害】

時期	概要
平成 26 年 7 月 30 日～8 月 26 日 （平成 26 年 8 月豪雨）	安佐南区八木・緑井・山本地区及び安佐北区可部を中心とした集中豪雨により土砂災害が発生し、道路が寸断されたことから、公共交通が長期の運休等を余儀なくされた。
平成 30 年 6 月 28 日～7 月 8 日 （平成 30 年 7 月豪雨）	前線や台風第 7 号の影響により、西日本を中心に広い範囲で土砂災害が発生し、鉄道（ＪＲ）各線が相次ぎ寸断されるなど、公共交通が長期の運休等を余儀なくされた。
令和 3 年 8 月 11 日～19 日	前線の影響で西日本から東日本の広い範囲で大雨による土砂災害が発生し、各地で道路が寸断されたことから、バス路線が長期にわたり運休や迂回ルートによる運行を余儀なくされた。

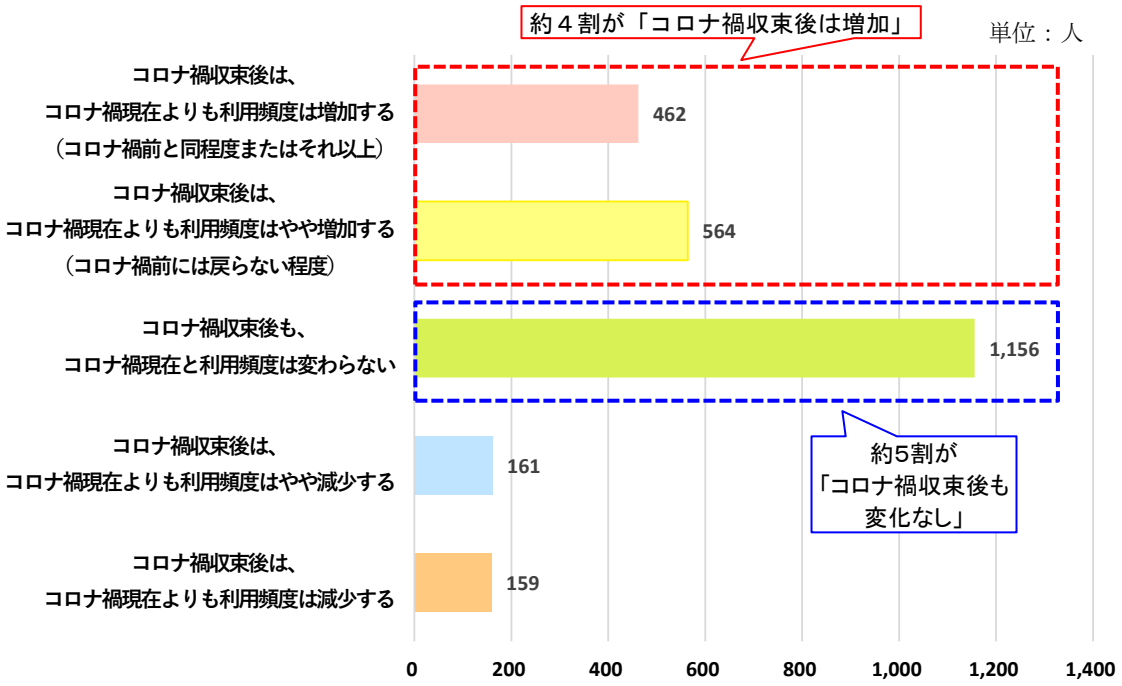


図-10　平成 30 年 7 月豪雨における被災状況

２－６　ウィズコロナ・アフターコロナにおける「新しい生活様式」の定着

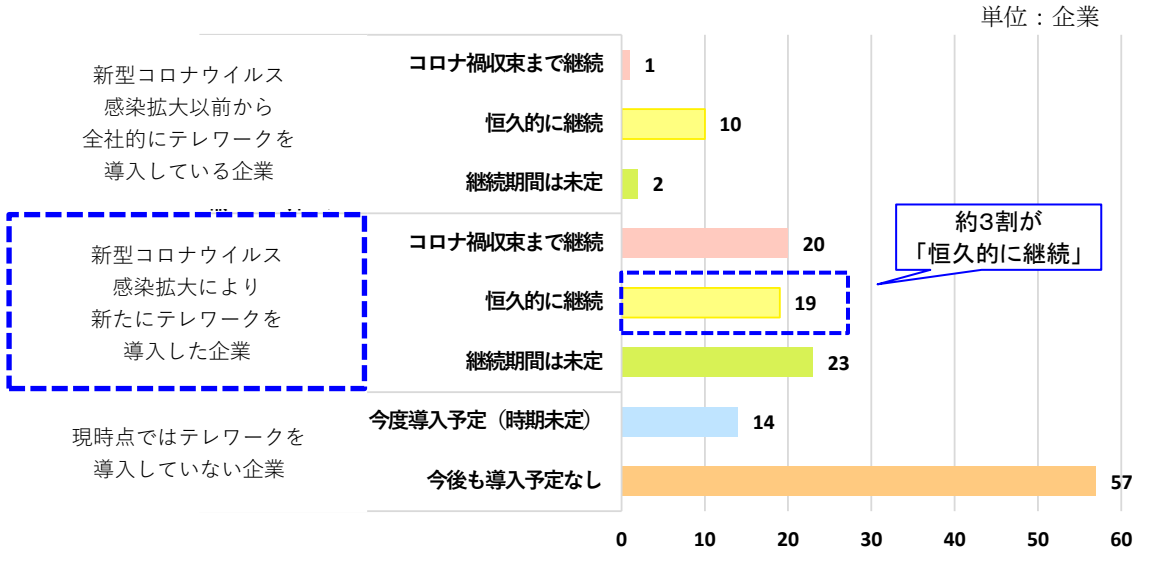
・ 新型コロナウイルス感染症の収束後においても、移動需要は以前の水準までには回復しないことが見込まれます。

■ 令和３年７月から８月にかけて行った市民アンケート調査によると、「コロナ禍収束後もコロナ禍現在と公共交通の利用頻度は変わらない（減少したまま）」という回答が約半数を占めています。また、同時に行った企業アンケート調査においても、新たにテレワークを導入した企業の約３割がテレワークを継続する意向を示しており、コロナ禍前の移動需要には戻らないことが見込まれます。[図-11、図-12]



資料）広島市の公共交通に関するアンケート（集計対象は居住誘導区域内居住者 N=2,502）

図-11　コロナ禍収束後の公共交通利用についての市民の意向



資料）広島市の公共交通に関するアンケート（集計対象は市内立地企業 N=147）

図-12　コロナ禍収束後の就業体制（テレワークの継続）についての企業の意向

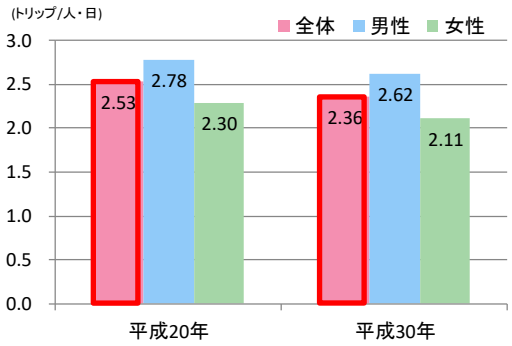
3　移動実態及び公共交通の現状

3－1　1人当たりのトリップ数・交通流動の変化及び現状

・ 1人当たりのトリップ数は減少しています。年齢階層別では、20代～30代を中心にトリップ数が減少している中で、60歳以上は増加しています。

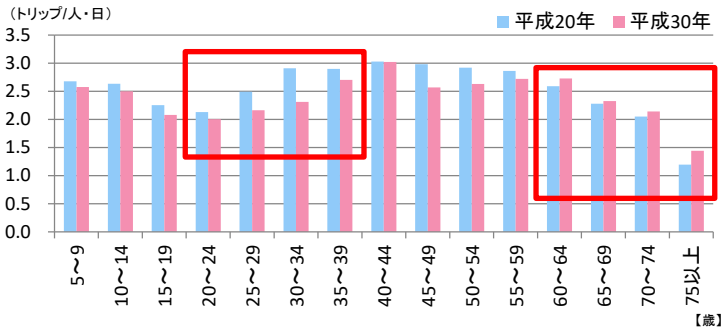
■ 本市居住者（5歳以上）の1人当たりのトリップ数は、2.36トリップで、平成20年の2.53トリップと比較すると、0.17トリップ減少しています。[図-13]

■ 年齢階層別にみると、20代～30代を中心にトリップ数が減少しています。これは、インターネットの普及による営業活動や購買行動の変化など、社会経済活動の変化が主な要因として考えられます。また、60歳以上のトリップの増加は、自動車免許保有率の高まりによる外出頻度の増加などが影響しているものと考えられます。[図-14]



資料）広島市交通実態調査
（集計対象は広島市居住者）

図-13　1人当たりトリップ数の比較
（平成20年-平成30年比較）



資料）広島市交通実態調査
（集計対象は広島市居住者）

図-14　年齢階層別1人当たりトリップ数の比較
（平成20年-平成30年比較）

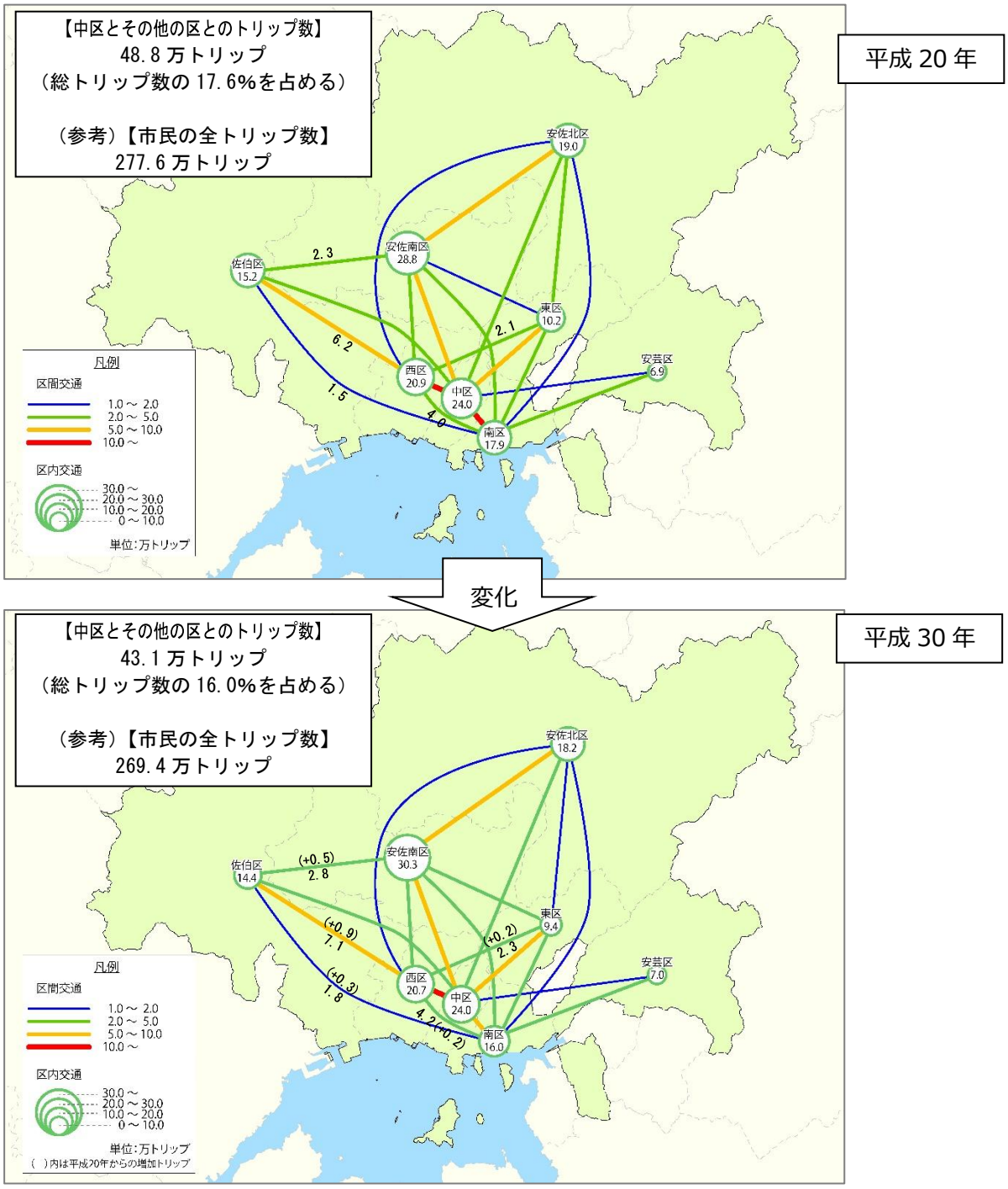
※トリップとは、人がある目的をもってある地点からある地点へ移動したときの単位のことをいいます。1回の移動で複数の交通手段を使っても、全体を1トリップと数えます。



・ 広島市民の総トリップ数は減少していますが、西区と佐伯区、安佐南区と佐伯区、南区と佐伯区などの区間や、安佐南区の区内などでは増加しています。
・ 中区とその他の区とのトリップ数が、総トリップ数の約 16%を占めています。

■ 広島市民の総トリップ数は、平成 20 年と比較すると約 8 万トリップ減少していますが、西区と佐伯区、安佐南区と佐伯区の区間や、安佐南区の区内などではトリップ数は増加しています。[図-15]

■ 中区とその他の区とのトリップ数は、平成 20 年の 48.8 万トリップから、平成 30 年の 43.1 万トリップと減少傾向にありますが、総トリップ数の約 16%を占めています。[図-15]



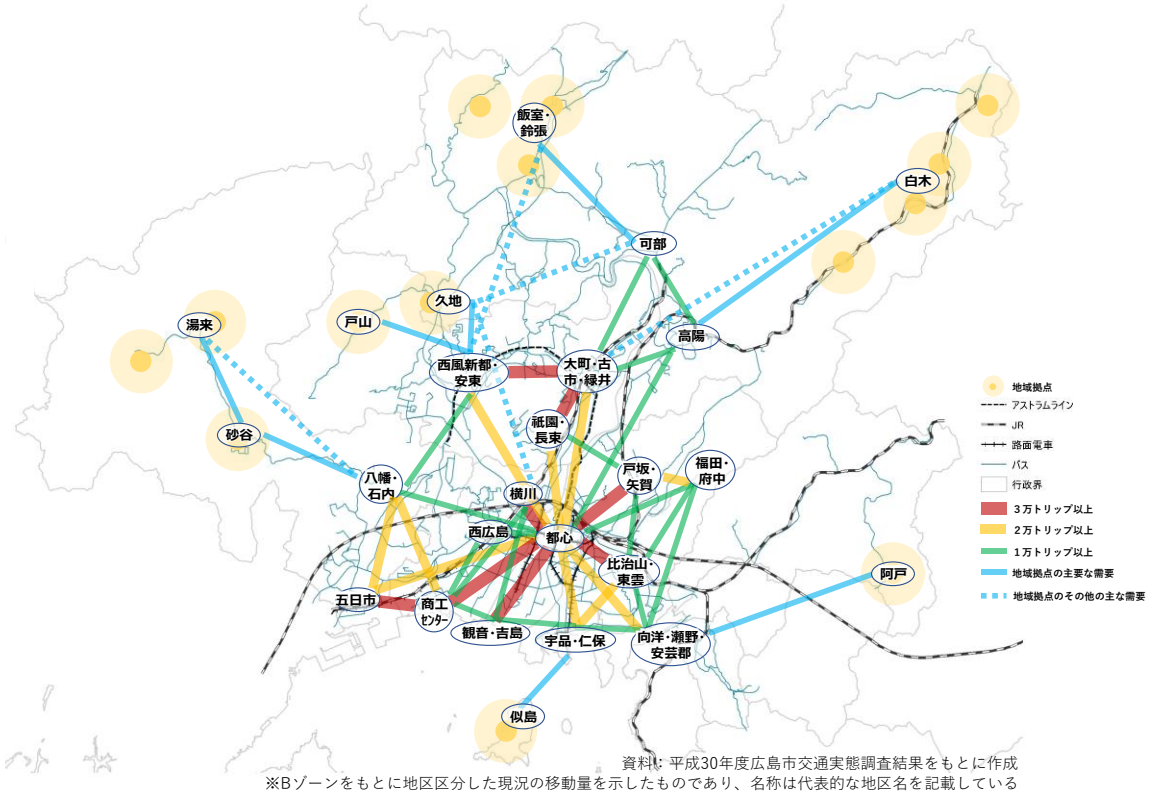
資料）広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者で広島市域内のトリップ）

図-15　区間交通流動（全目的、全手段）の変化

・ 地域間の交通流動については、都心部を発着する移動や拠点地区間の移動などが多くなっています。
・ 都心部から離れた中山間地域等では、最寄りの拠点地区への移動が多くなっています。

■ 都心部を発着する移動、拠点地区間の移動、デルタ沿岸部を横断する移動など、市街地内や市街地を囲むような移動が多くなっています。[図-16]

■ 都心部から離れた中山間地域等では、それぞれ最寄りの拠点地区への移動が多くなっています。[図-16]



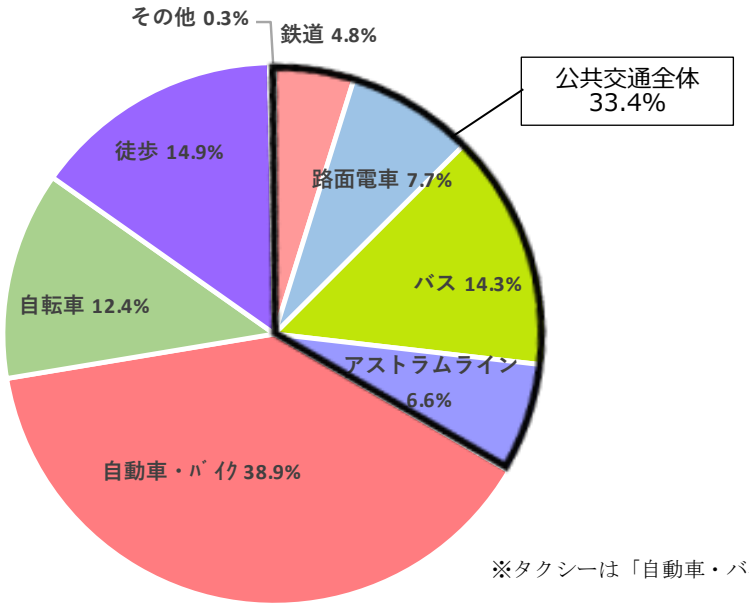
資料：平成30年度広島市交通実態調査結果をもとに作成
※Bゾーンをもとに地区区分した現況の移動量を示したものであり、名称は代表的な地区名を記載している

図-16　地域間の交通流動

３－２　市民の移動における代表交通手段

・ 都心への移動手段における公共交通の割合は、約３割となっています。

■ 市内の各エリアから都心への移動手段としては、自動車（同乗を含む）・バイクの割合が38.9%と最も高く、公共交通は、路線バスが 14.3%、路面電車が 7.7%などとなっており、公共交通全体では、33.4%を占めています。[図-17]



資料）広島市交通実態調査
（集計対象は広島市居住者で都心部以外を出発地とするもの）

図-17　都心への代表交通手段

３－３　観光客の利用交通機関

・ 観光客が広島市内で利用する交通機関は、路面電車が最も多くなっています。

■ 本市に観光で訪れた際の主な利用交通機関について、「広島市観光客アンケート」の日本人回答者 312 人のうち、約４割の 111 人が路面電車と回答しています。路線バスについても約２割の 58 人が利用したと回答しており、公共交通は市民のみならず、来訪者にとっても重要な移動手段となっています。[図-18]

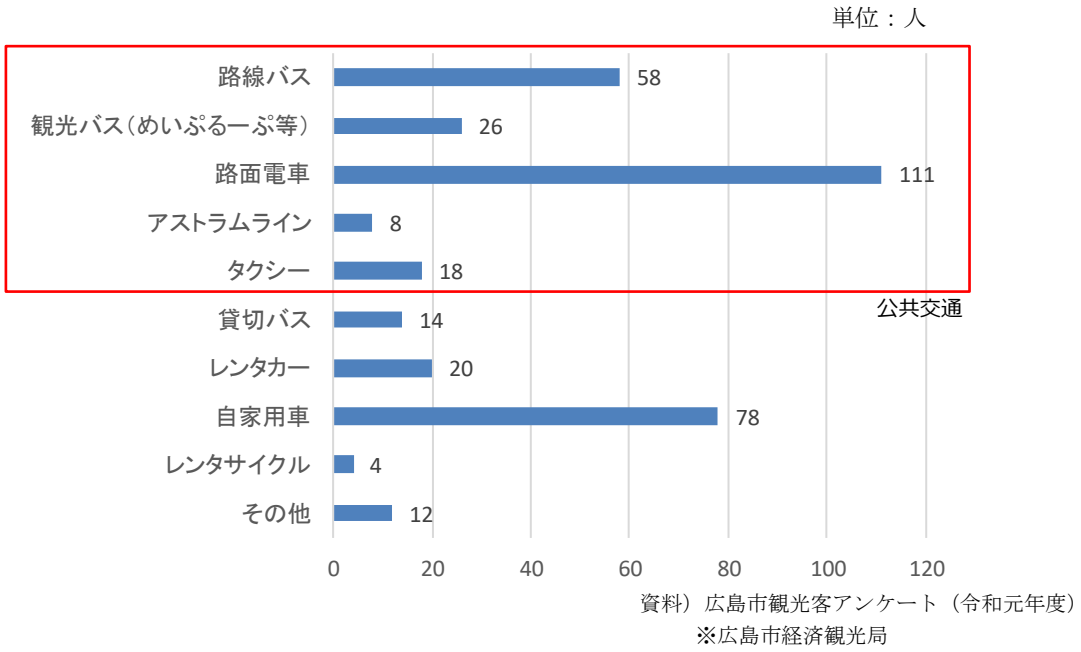


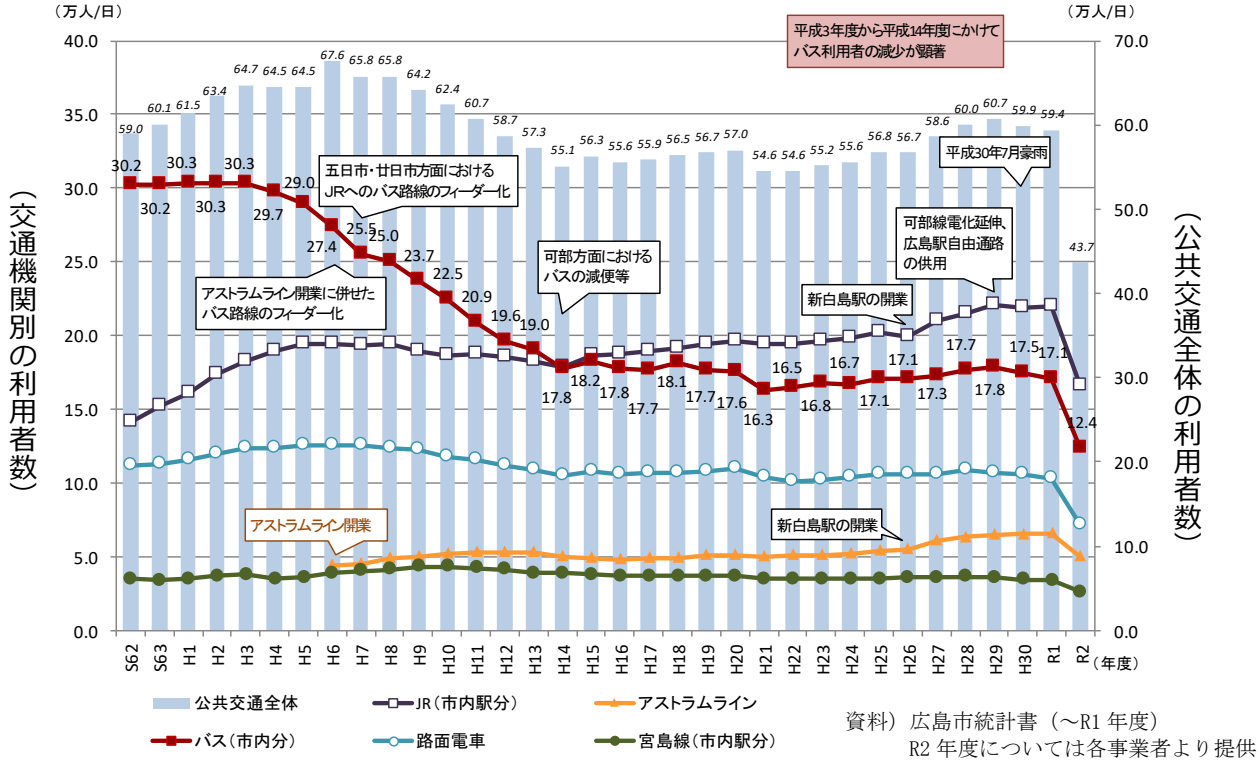
図-18　日本人観光客の広島市内での主な利用交通機関（N=312 人、複数回答あり）

3－4　公共交通の利用者数の推移

・ 公共交通全体の利用者数は、近年、横ばいで推移していましたが、令和２年度は 43.7 万人/日と大きく減少しています。
・交通機関別で見ると、特にバスの利用者が著しく減少しています。

■ 公共交通全体の利用者数は、最も落ち込んだ平成 21 年度から平成 29 年度までは増加を続け、それ以降は横ばいとなっていましたが、令和２年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、43.7 万人/日となり、コロナ禍前の約７割まで減少しています。[図-19]

■ 交通機関別では、特にバスの利用者が平成３年度から平成 14 年度にかけて著しく減少し、それ以降令和元年度までは、平成３年度（30 万３千人）の約６割の水準で推移しています。[図-19]



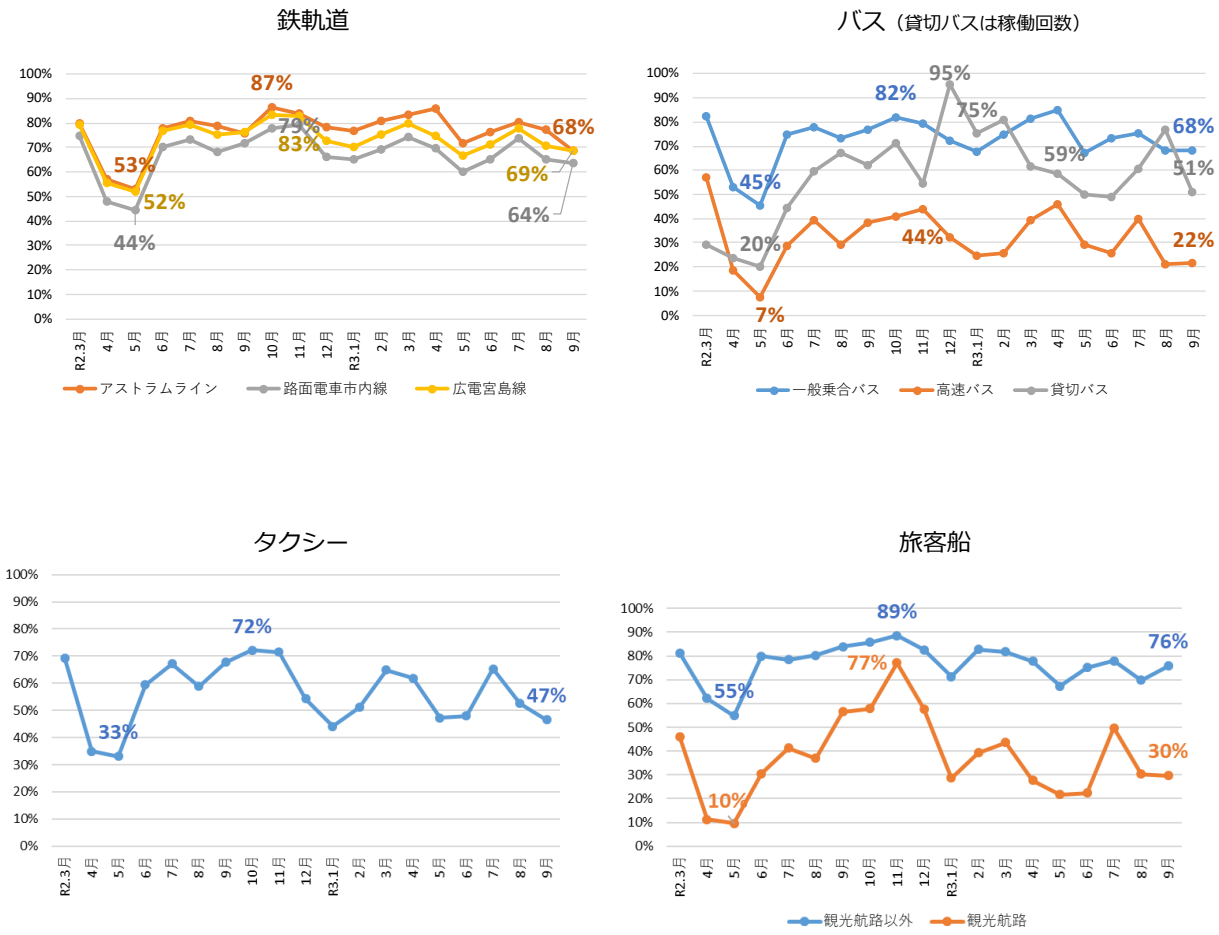
資料）広島市統計書（～R1 年度）
R2 年度については各事業者より提供

図-19　公共交通の利用者数の推移

・公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、令和３年９月時点において、以前の約６～７割となっています。

■ 緊急事態宣言の発令もあり、新型コロナウイルス感染症の影響が最も大きかった令和２年４月～５月の利用者数は、令和元年同月の約４割まで落ち込みました。[図-20]

■ 令和３年９月時点においても、コロナ禍前の約６～７割の水準で推移しており、公共交通は危機的状況にあると言えます。[図-20]



【利用者数のグラフについて】
・各事業者が実施している調査結果より集計
　アストラムライン：広島市道路交通局
　路面電車、広電宮島線：広島電鉄㈱
　バス：広島県バス協会：一般乗合 13 社、高速乗合 11 社、貸切 33～51 社
　　（貸切の調査事業者数は調査月により異なるため、平均値としている。）
　タクシー：広島県タクシー協会：広島交通圏 62 社
　旅客船：広島県旅客船協会：一般旅客定期航路 26 社

【利用者数の比較月について】
・令和２年３月～令和２年 12 月は、前年同月比
・令和３年１月～9 月は、前々年同月比
　なお、バスについては下記のとおり。
・令和２年３月～令和３年１月は、前年同月比
・令和３年２月～9 月は、前々年同月比

図-20　コロナ禍における公共交通利用者数の推移

３－５　鉄軌道系公共交通の整備状況

・ 鉄軌道系公共交通のネットワークは、JR、アストラムライン、広電宮島線、路面電車等で形成されています。

■ 本市には、JR 山陽本線・可部線・芸備線・呉線、アストラムライン、広電宮島線、路面電車等、様々な鉄軌道系公共交通があります。[図-21]

■ 広島駅、横川駅、西広島駅、新白島駅、大町駅等では、鉄軌道系公共交通が結節しています。

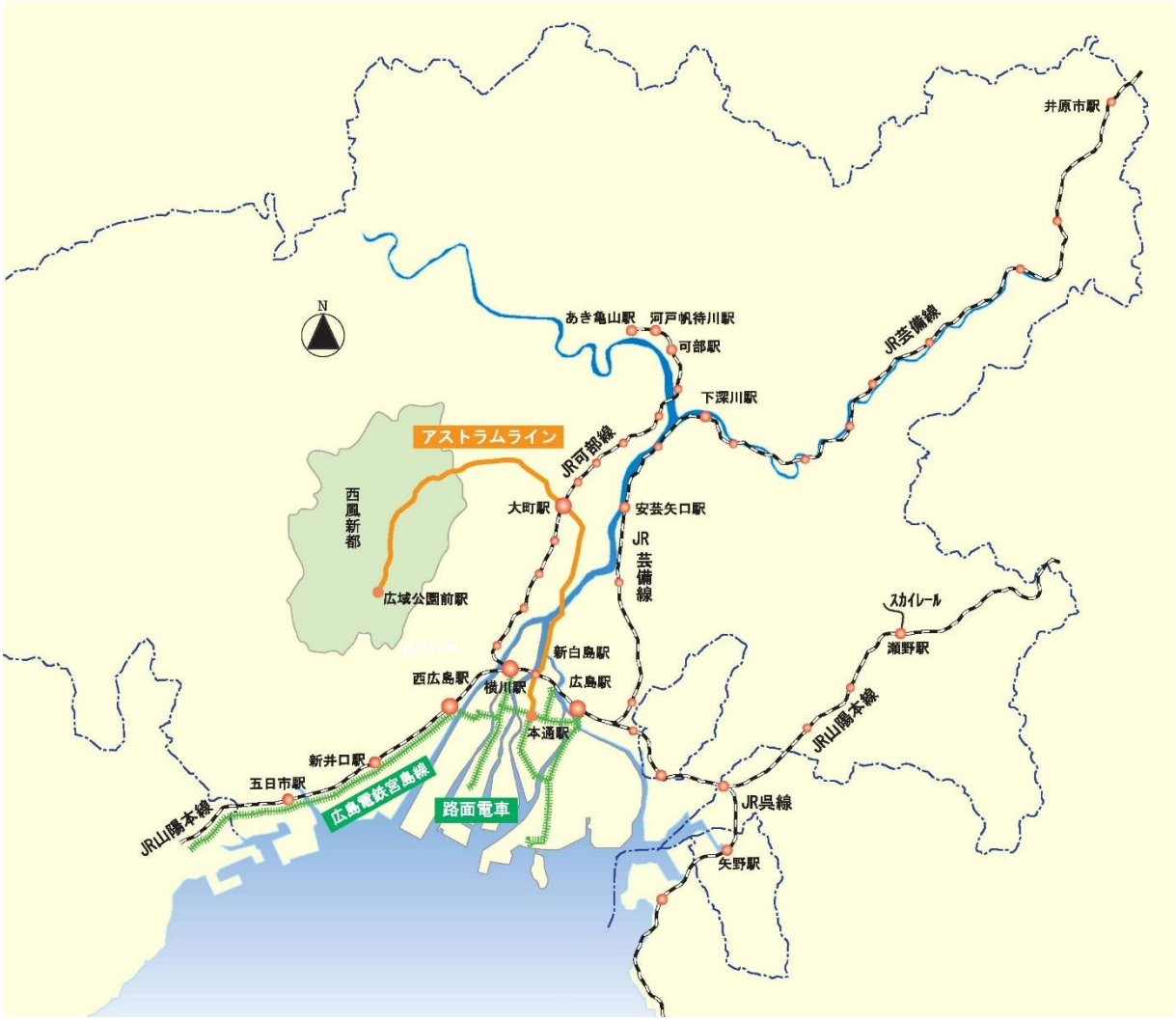


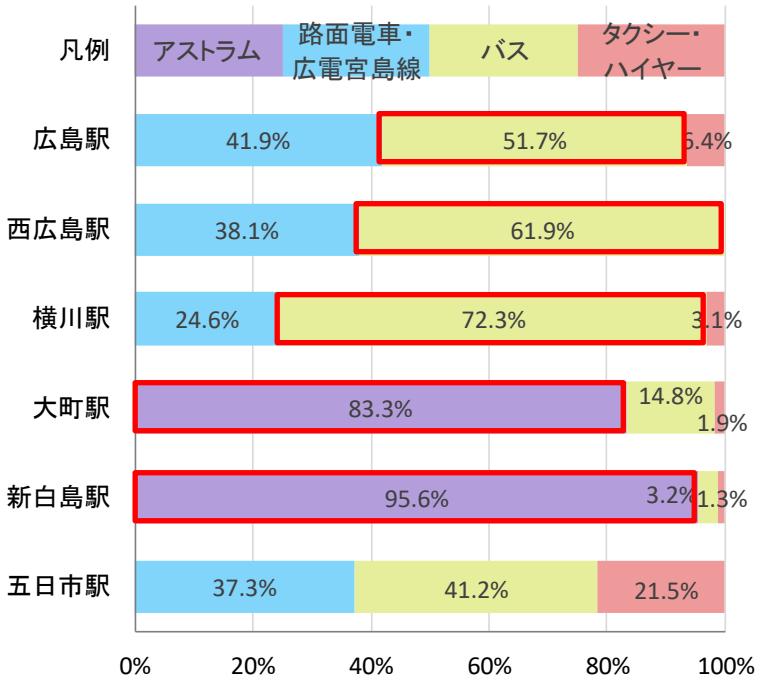
図-21 鉄軌道系公共交通の整備状況

3－6　主要 JR 駅における乗降前後の交通手段

・ JR 広島駅、西広島駅、横川駅では、乗降前後の交通手段として、バスの割合が多くなっています。
・ JR 大町駅、新白島駅では、乗降前後の交通手段として、アストラムラインの割合が多くなっています。

■ JR 広島駅、西広島駅、横川駅での乗降前後の公共交通機関は、バスが最も多く、特に横川駅では約 7 割を占めています。[図-22]

■ JR 大町駅、新白島駅での乗降前後の公共交通機関は、アストラムラインが最も多く、特に新白島駅では 9 割以上を占めています。[図-22]



資料）H30 広島市交通実態調査
（集計対象は広島市居住者）

図-22　JR の乗降前後の利用公共交通機関

３－７　路面電車の現状

・ 広島駅-紙屋町間では、運行時間の概ね５割が信号待ちなどの停止時間となっており、特にピーク時における定時性と速達性に課題があります。

■ 路面電車は、広島駅-紙屋町間をはじめ、デルタ内に路線が張り巡らされています。[図-23]

■ 広島駅から紙屋町を経由して広島港まで運行する１号線の運行時間に占める運転時間の割合は、系統全体で見ると約 68%ですが、広島駅-紙屋町間だけで見ると、約 55%となっており、概ね 5 割が停止時間で占められています。その結果、ピーク時の表定速度は 10km/h 以下となり、定時性と速達性の向上が課題になっています。[図-24、図-25]



資料）広島電鉄㈱

図-23　路面電車・宮島線の路線図

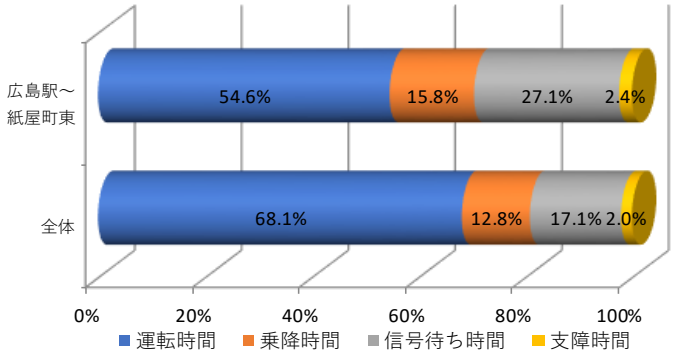
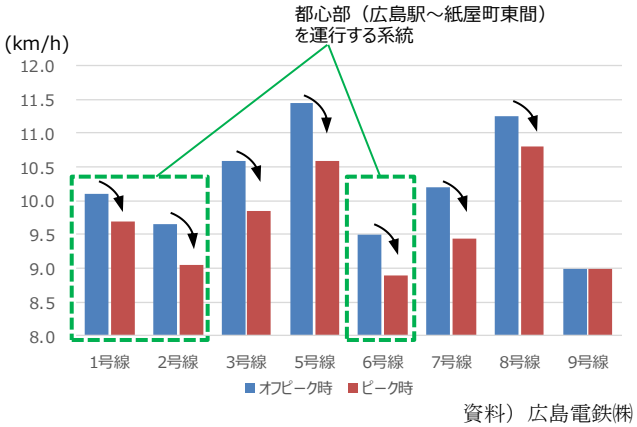


図-24　運行時間の内訳（１号線）



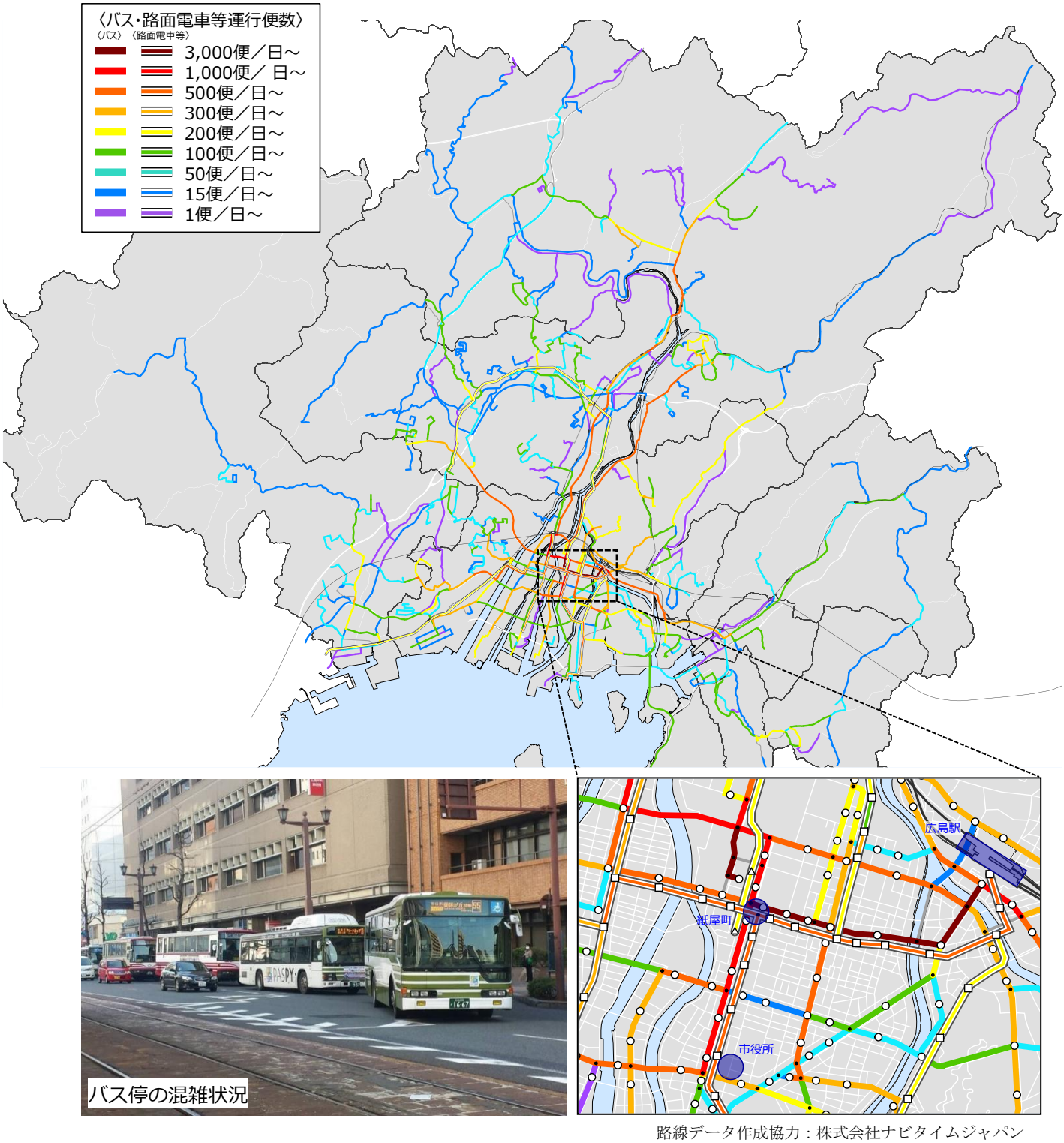
資料）広島電鉄㈱

図-25　系統ごとの表定速度

3－8　バスの現状

・ 郊外線を含む多くのバス路線が都心へ乗り入れ、都心部では過密な状態となっており、定時性・速達性が確保されない要因となっています。

■ 広島駅～紙屋町間の約 3,100 便をはじめ、紙屋町～横川駅間や紙屋町～市役所間など、主要な道路にバス路線が集中し、バス停において、朝ピーク時を中心に渋滞が生じています。[図-26]



路線データ作成協力：株式会社ナビタイムジャパン

図-26　広島市内における主なバス路線の便数

■ 市内を運行するバス事業者が 11 社（都市間を結ぶ高速バスを除く）と多いことから、情報提供の不統一や、停留所の乱立などにつながっており、特に相生通りでは、同一名称のバス停が複数街区に分散して分かりにくくなっています。[図-27、図-28]



図-27　事業者ごとに様式の異なる時刻表

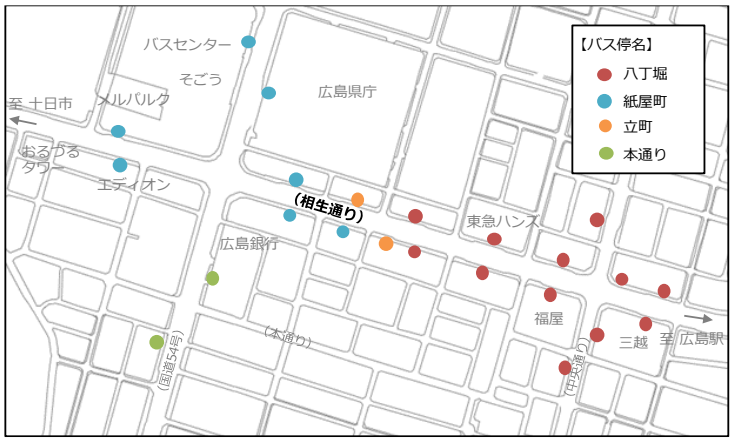
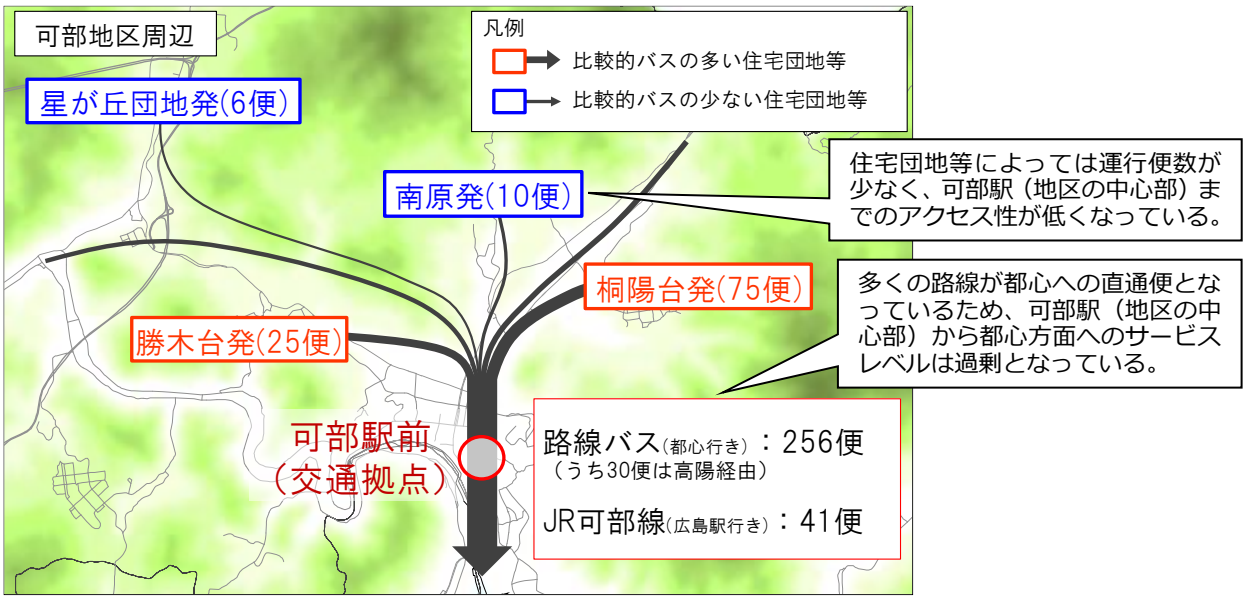


図-28　紙屋町・八丁堀地区のバス停

・ 高齢化の進展に伴い、公共交通サービスが十分に行き届いていない地域において、日常生活を支える公共交通を確保することが重要な課題となっています。
・ 郊外部の住宅団地等においては、時間帯によってバス利用者の目的地が異なる傾向にあります。

■ 地区の中心部から都心方面へのサービスレベルが非常に高い一方で、地区の中心部へ向かう路線バスの便数が少ない住宅団地等が見られます。 [図-29]

■ また、都心部と郊外部の住宅団地等を結ぶ路線において、複数のバス事業者の路線が重複し、非効率なダイヤで運行されている場合があります。



注）JR 運行本数：令和 3 年 11 月時点
　　路線バス運行本数：令和 3 年 4 月時点

図-29　可部地区におけるバス路線の状況

■ 朝ピーク時は通勤など都心に直行する利用が多いのに対し、オフピーク時は買物や通院など地区の中心部やその周辺に向かう利用が多くなっています。[図-30、図-31]

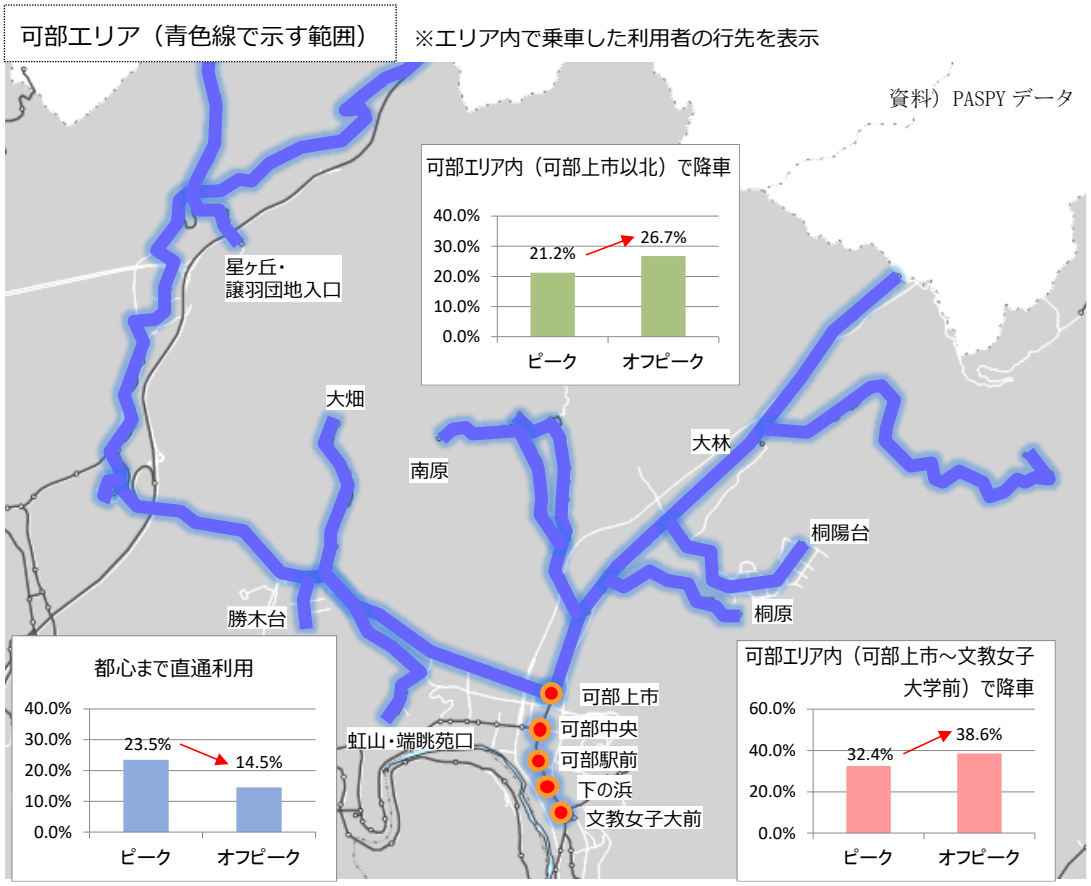


図-30　可部地区における朝ピーク時(6～9 時)とオフピーク時(9～16 時)の利用状況

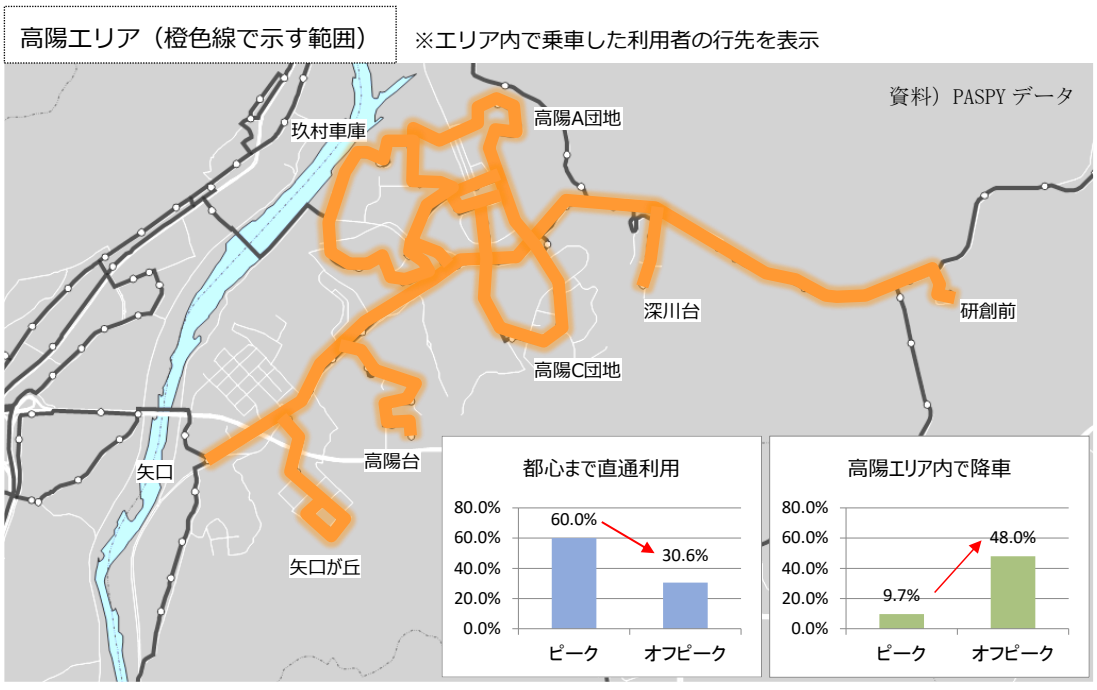


図-31　高陽地区における朝ピーク時(6～9 時)とオフピーク時(9～16 時)の利用状況

・ 広島バスセンターで降車した利用者が他の公共交通に乗り換える場所は、ほとんどが紙屋町周辺となっています。

■ 都心の西の核である紙屋町地区は、路面電車やアストラムラインが運行するほか、広島バスセンターを発着する県内外の高速バス、郊外バスなどを含む多くのバス路線が運行し、都心を代表する交通結節点となっています。[図-32]

■ 広島バスセンター降車客（10,902 人）のうち、約２割（2,426 人）が他の公共交通に乗り換えており、そのうち９割以上（2,327 人）は紙屋町周辺で乗り換えています。[図-33]

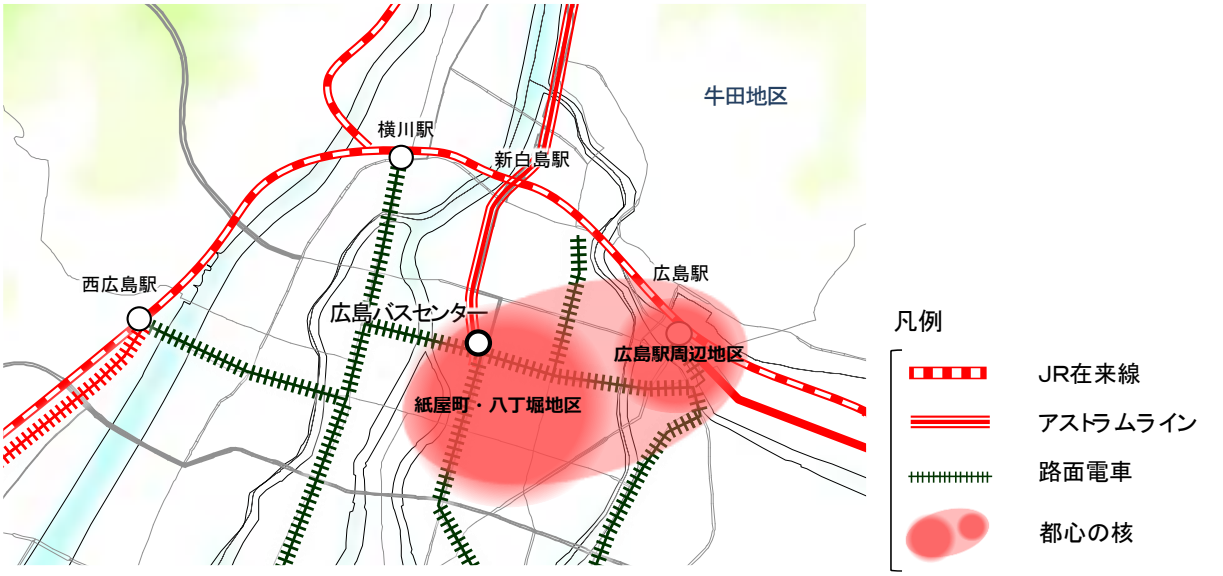
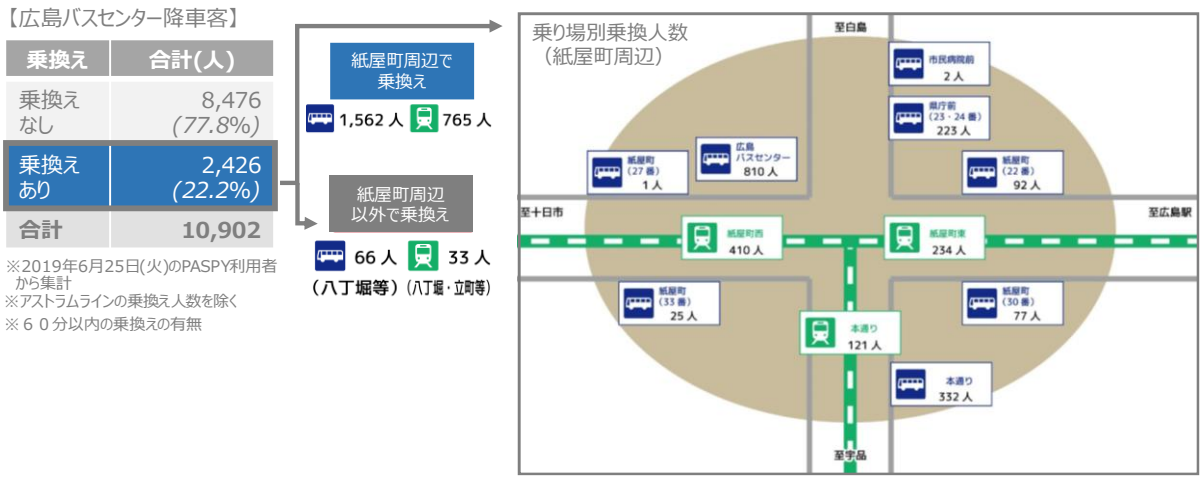


図-32　広島バスセンターの位置図



資料）(株)広島バスセンター

図-33　広島バスセンター降車後の乗換状況

・ 利用者の減少が、減便等のサービスレベルの低下につながり、さらなる利用者の減少やサービスレベルの低下を招くという悪循環を引き起こしています。

■ 利用者の減少に伴う減便によってサービスレベルが低下し、さらに利用者の減少を招くなど、「利用者の減少⇔サービスレベルの低下」という悪循環に陥っている路線もあります。

■ 利用者数の減少による運賃収入の減少や人件費等の運行経費の増加により、本市のバス運行対策費補助金の額は、平成 22 年度から令和 2 年度までの間に、約 1.5 倍に増加しています。[図-34]

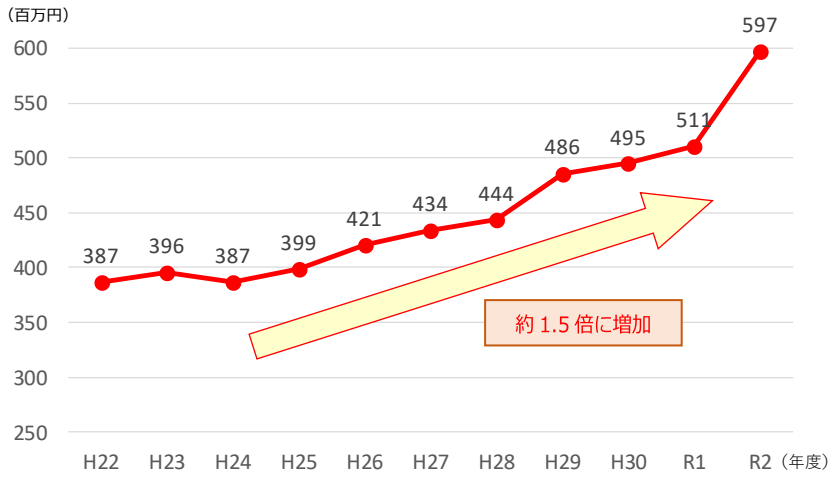


図-34　広島市のバス運行対策費補助金額の推移

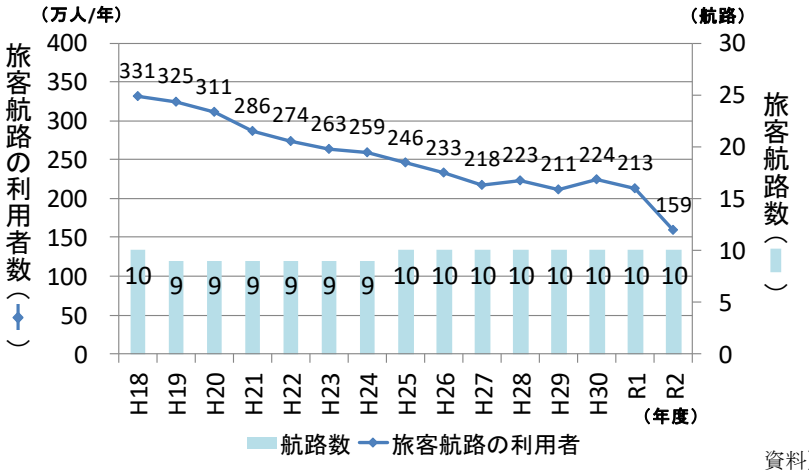
３－９　航路の現状

・ 広島港と島しょ部等を結ぶ旅客航路の利用者数は減少傾向にあります。
・ 広島港におけるバリアフリー化の推進や陸上交通との連携強化が課題となっています。

■ 広島港と島しょ部等を結ぶ旅客航路の利用者数は、近年減少傾向にあり、平成 18 年度から令和元年度までの間に約４割減少しています。[図-35]

■ これまで、広島港においてキャッシュレス対応の自動券売機や外国語対応の案内窓口の設置を行ったほか、船舶内にＷｉ-Ｆｉを設置するなど、利便性の向上が図られてきた一方、乗下船時のバリアフリー化に課題があります。[図-36]

■ 広島港においては、接続する陸上交通（路面電車、バス）が北（都心）方面に限られており、東西方向の陸上交通との連携強化が課題となっています。



資料）中国運輸局

図-35　広島港（宇品地区）を発着する航路数（一般旅客定期航路事業）と利用者数の推移



（スロープ（右下）にて乗船後、客室までは階段（右上）で上がる必要がある）

図-36　広島港における乗下船時の状況

４　公共交通の課題

４－１　社会経済情勢等の変化や将来の都市構造から見た課題

誰もが移動しやすい交通環境の整備

バリアフリー対策の一層の推進や、生活交通としての移動手段の確保を図っていく必要があります。

特に、高齢社会において、高齢者の買物や通院などの日常生活を支える公共交通サービスの維持・向上を図っていく必要があります。

公共交通ならではの魅力の向上と利用促進

物流・業務等の経済活動を支える交通は主として自動車等が担い、通勤・通学等の日常生活を支える交通は公共交通等が担うという役割分担の下、公共交通ならではの魅力の向上により、市民生活に不可欠な社会インフラであり、環境への負荷の少ない公共交通の一層の利用促進を図る必要があります。

都心の回遊を生み出す快適で利便性の高い交通体系の構築

観光やビジネスでの来訪者も想定しながら、公共交通による都心へのアクセス強化や回遊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」としての都心の魅力づくりを支える、快適で利便性の高い交通体系の構築に取り組む必要があります。

集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化

都心や拠点地区の連携強化により、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化に取り組む必要があります。

ICT を利活用した持続可能な移動手段の確保

ICT を利活用した新技術を取り入れながら、移動しやすく利便性の高い、持続可能な交通サービスの提供に取り組む必要があります。

激甚化・頻発化する災害への対応

大規模災害の激甚化・頻発化に対する備えとして、施設の耐震化や、円滑な災害対応のための関係者間の連携強化を進め、災害発生時には、利用者にリアルタイムでの情報発信を行う必要があります。

４－２　移動実態及び公共交通の現状から見た課題

地域の多様性に応じた効率的で持続可能な公共交通サービスの提供

本市では、JR、アストラムライン及び路面電車等の鉄軌道系公共交通とバス路線を骨格とした公共交通ネットワークが形成されており、こうした既存の都市構造やこれからのまちづくりの方向性のほか、各地域の特性や移動実態を踏まえた事業の改善や新技術の導入などにより、効率的で持続可能な公共交通サービスを提供していく必要があります。

また、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供に取り組むことも必要です。

交通結節点の機能強化

広島駅や西広島駅などの交通拠点において、乗継の円滑化を図る駅前広場整備など、交通機関相互の連携強化などに取り組む必要があります。

また、紙屋町・八丁堀地区において特定都市再生緊急整備地域の指定に伴う都市機能の集積や旧市民球場跡地の整備等に対応した交通結節機能の充実・強化を図るため、広島バスセンターを中心に、広域的なアクセス性の向上や交通機関相互の乗換利便性の向上などに取り組む必要があります。

路面電車とバスの定時性・速達性の向上
（デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセス改善）

デルタ周辺の交通拠点から紙屋町・八丁堀地区へのアクセスは、主に路面電車やバスが担っていますが、交通信号や交通渋滞等の影響を受けた遅延が日常的に発生しており、定時性・速達性の更なる向上に取り組む必要があります。

行政と各事業者が一体となったきめ細かい交通サービスの提供

公共交通を軸とした交通体系の構築を図るため、交通機関相互の乗換利便性の向上や、ネットワーク及び運賃やダイヤの見直しなど利用者目線でのきめ細かい交通サービスの提供が求められていますが、各事業者が個別に実施すると、適切な対応が行えないことから、行政と事業者が一体となって、着実に取組を進めていく必要があります。

「新しい生活様式」への対応

新型コロナウイルス感染症の世界的な流行を機に、企業や学校などにおいてテレワークやリモート会議・授業等が取り入れられ、人々の行動が変容したことに伴い、公共交通の利用状況がこれまでにない大きな変化を見せていることを踏まえ、「新しい生活様式」に対応した公共交通サービスの提供方法等について検討する必要があります。

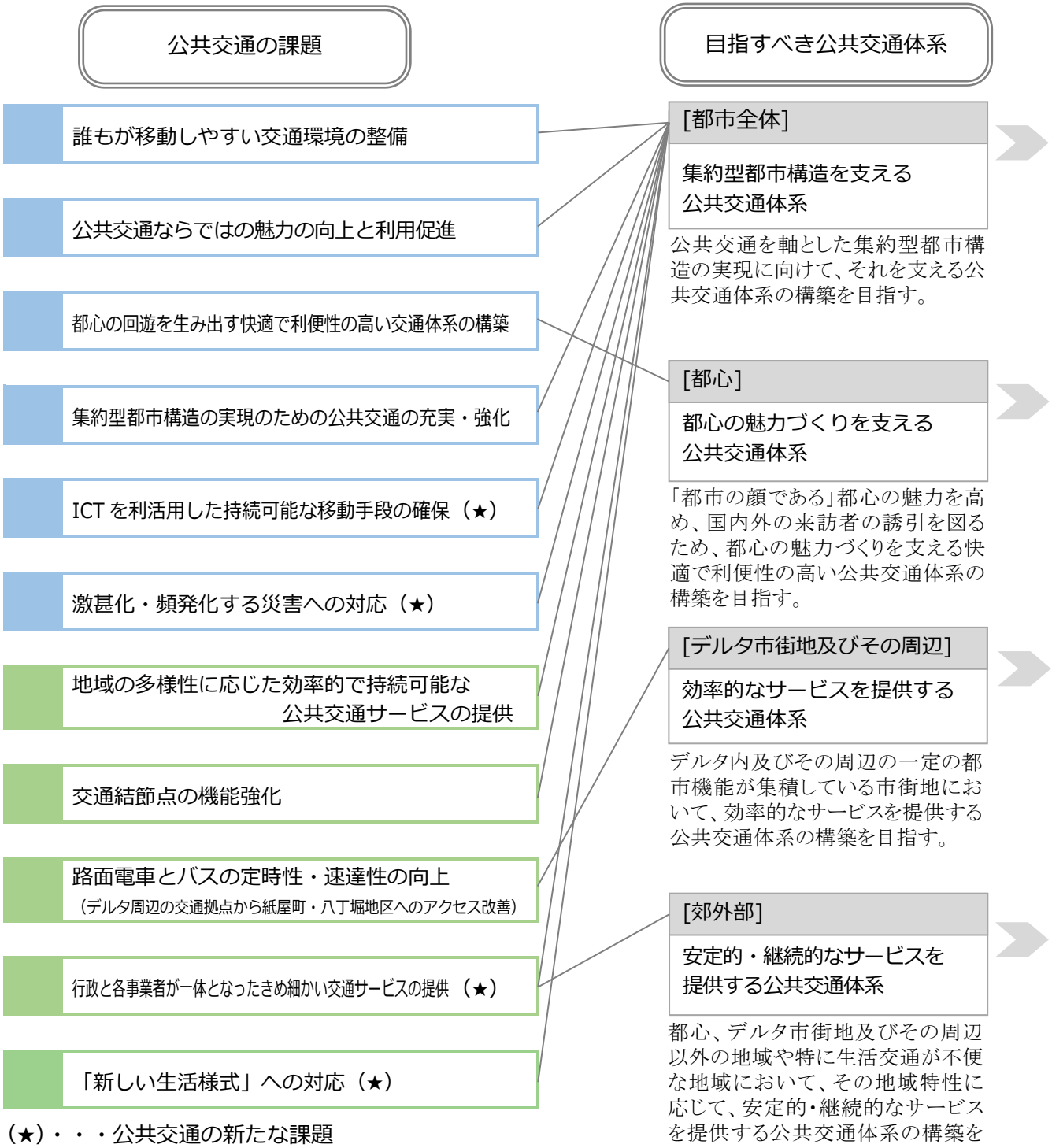
第２章　公共交通体系づくりの考え方

１　公共交通体系づくりの基本方針と目標

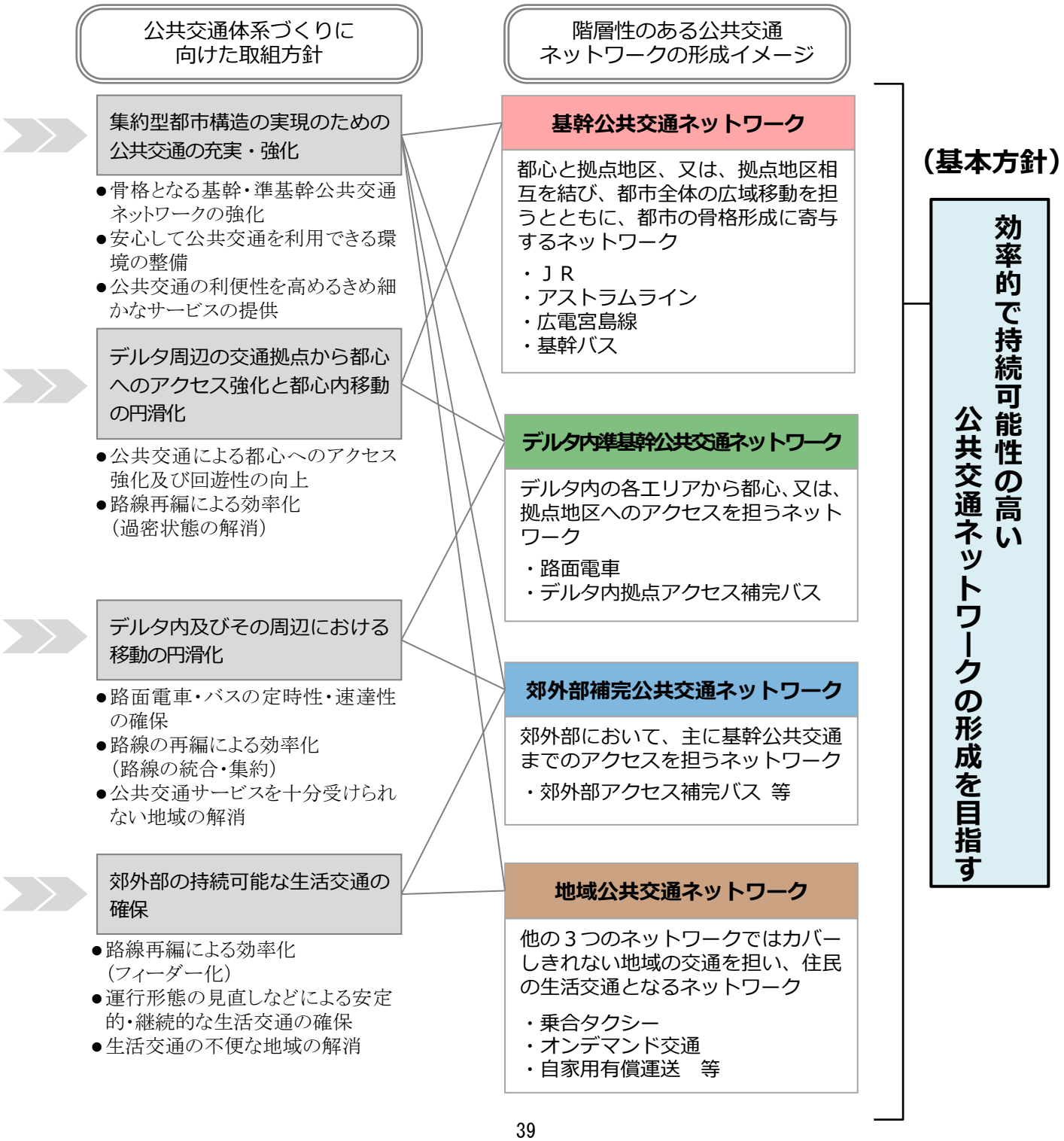
１－１　基本方針

これまでも、公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、基幹公共交通などからなる階層性のある公共交通ネットワークの形成に取り組んできたところであり、今後は、輸送需要の減少などの公共交通が直面する危機的な状況を乗り越えるため、新たな課題への対応についても強く意識し、効率的で持続可能性の高い公共交通ネットワークの形成を進めていきます。

その際、競争を前提とする事業者に委ねるだけでは適切かつ迅速な課題解決が困難であることから、地域の交通政策を担い、地域のニーズを踏まえて公平な立場で関係者間の調整を行える行政側も参画し、官民の継続的な協調関係の下で、着実にその取組を進めていきます。



（★）・・・公共交通の新たな課題


公共交通体系づくりに
向けた取組方針
階層性のある公共交通
ネットワークの形成イメージ
集約型都市構造の実現のための
公共交通の充実・強化
●骨格となる基幹・準基幹公共交通
ネットワークの強化
●安心して公共交通を利用できる環
境の整備
●公共交通の利便性を高めるきめ細
かなサービスの提供
デルタ周辺の交通拠点から都心
へのアクセス強化と都心内移動
の円滑化
●公共交通による都心へのアクセス
強化及び回遊性の向上
●路線再編による効率化
（過密状態の解消）
デルタ内及びその周辺における
移動の円滑化
●路面電車・バスの定時性・速達性
の確保
●路線の再編による効率化
（路線の統合・集約）
●公共交通サービスを十分受けられ
ない地域の解消
郊外部の持続可能な生活交通の
確保
●路線再編による効率化
（フィーダー化）
●運行形態の見直しなどによる安定
的・継続的な生活交通の確保
●生活交通の不便な地域の解消
基幹公共交通ネットワーク
都心と拠点地区、又は、拠点地区相
互を結び、都市全体の広域移動を担
うとともに、都市の骨格形成に寄与
するネットワーク
・ＪＲ
・アストラムライン
・広電宮島線
・基幹バス
デルタ内準基幹公共交通ネットワーク
デルタ内の各エリアから都心、又は、
拠点地区へのアクセスを担うネット
ワーク
・路面電車
・デルタ内拠点アクセス補完バス
郊外部補完公共交通ネットワーク
郊外部において、主に基幹公共交通
までのアクセスを担うネットワーク
・郊外部アクセス補完バス 等
地域公共交通ネットワーク
他の３つのネットワークではカバー
しきれない地域の交通を担い、住民
の生活交通となるネットワーク
・乗合タクシー
・オンデマンド交通
・自家用有償運送　等
（基本方針）
効率的で持続可能性の高い
公共交通ネットワークの形成を目指す

（公共交通ネットワークの階層と求められる機能）

階層性のある公共交通ネットワークを形成するためには、基幹公共交通から地域公共交通までの各ネットワークにおいて、それぞれの役割に応じた機能を確保する必要があります。

具体的には、都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ基幹公共交通については、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必要があります。一方、地域公共交通については、買物や通院等の日常的な生活ニーズに対応した交通を確保するため、安定性・継続性・柔軟性のあるサービスを提供する必要があります。

また、各ネットワークを結びつける交通結節点においても、それぞれの役割に応じた機能を確保する必要があります。

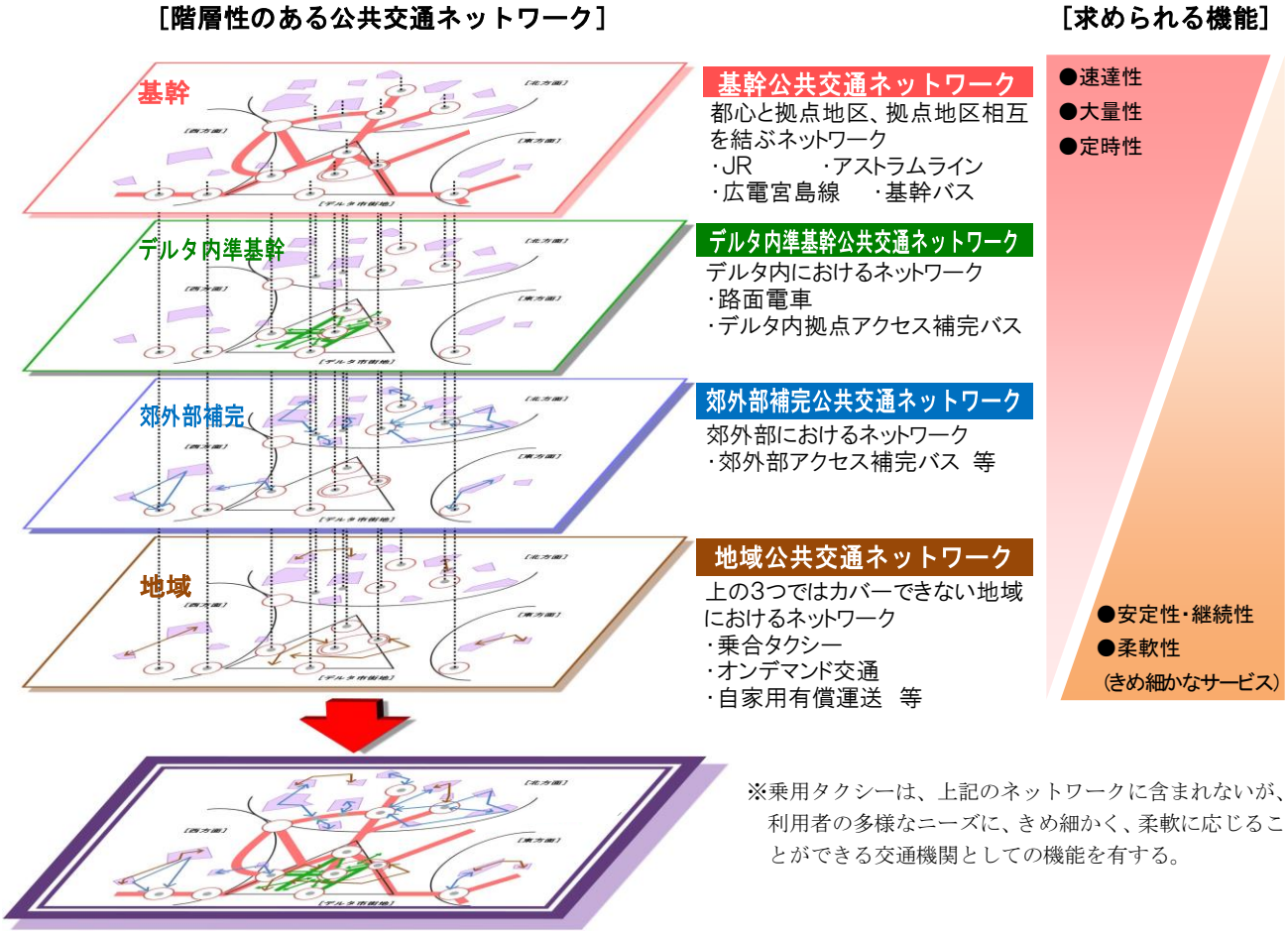


図-37 階層性のある公共交通ネットワークの分類と求められる機能

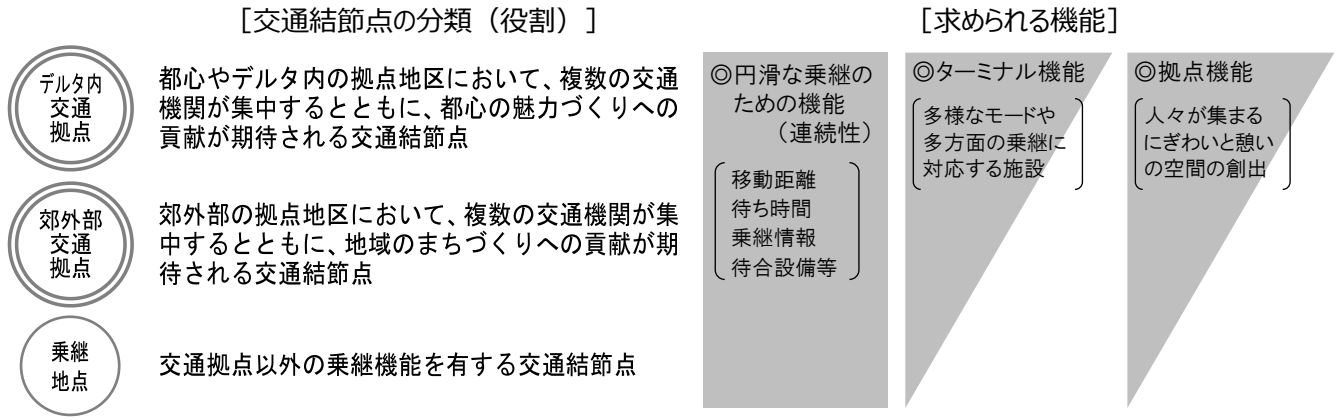


図-38 交通結節点の分類と求められる機能

（公共交通の役割分担）

1）ＪＲ
- 都市内及び周辺市町との広域的な輸送など、主に大量・長距離輸送を担います。
- 郊外部の住宅地などの輸送を担います。

2）アストラムライン
- 郊外部の住宅地などの輸送を担います。
- デルタと西風新都の循環を生み出します。

3）広電宮島線
- 西広島駅以西において、ＪＲを補完し、沿線の住宅地からの輸送を担います。
- 周辺市町との広域的な輸送を担います。

4）路面電車
- デルタ内の主要な拠点と都心などを結び、デルタ内の居住者の輸送を担います。
- 軌道系のわかりやすさを活かし、観光客や来街者などの輸送を担います。

5）スカイレール
- 特定の住宅団地における輸送を担います。

6）バス・乗合タクシー等（オンデマンド交通・自家用有償旅客運送などの地域内交通も含む）
- 鉄軌道系だけではカバーしきれない地域を中心に、基幹的な交通から市民の生活を支える交通まで、幅広い役割を担います。
- 乗合タクシー等については、特定の地域内における日常的な移動ニーズにきめ細かく応える役割を担います。

7）乗用タクシー
- 緊急時や深夜などの時間的空白や乗合型の公共交通では対応が困難な空間的空白に対応する輸送を担います。
- 高齢者や障害者など他の公共交通を利用できない人の移動を支える役割を担います。
- ドアトゥドアでフレキシブルな質の高いサービスを提供するとともに、利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じる役割を担います。

8）船舶
- 島しょ部の輸送を担います。
- 周辺市町との広域的な輸送を担います。

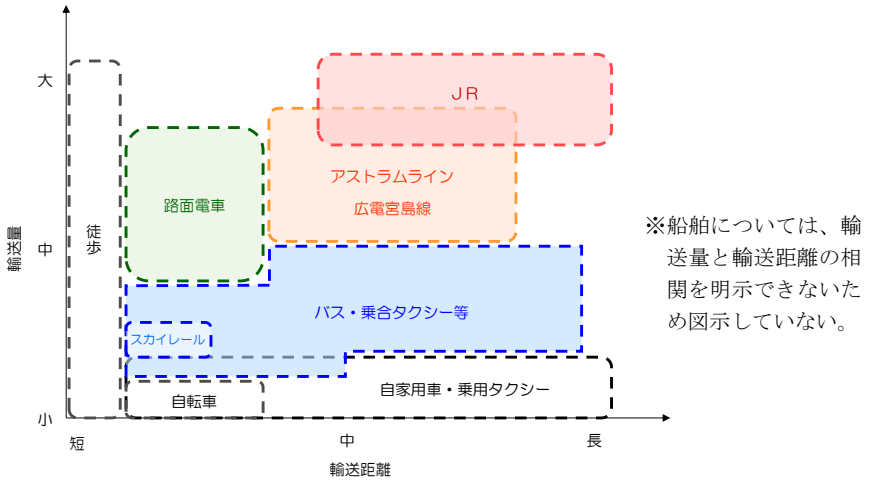
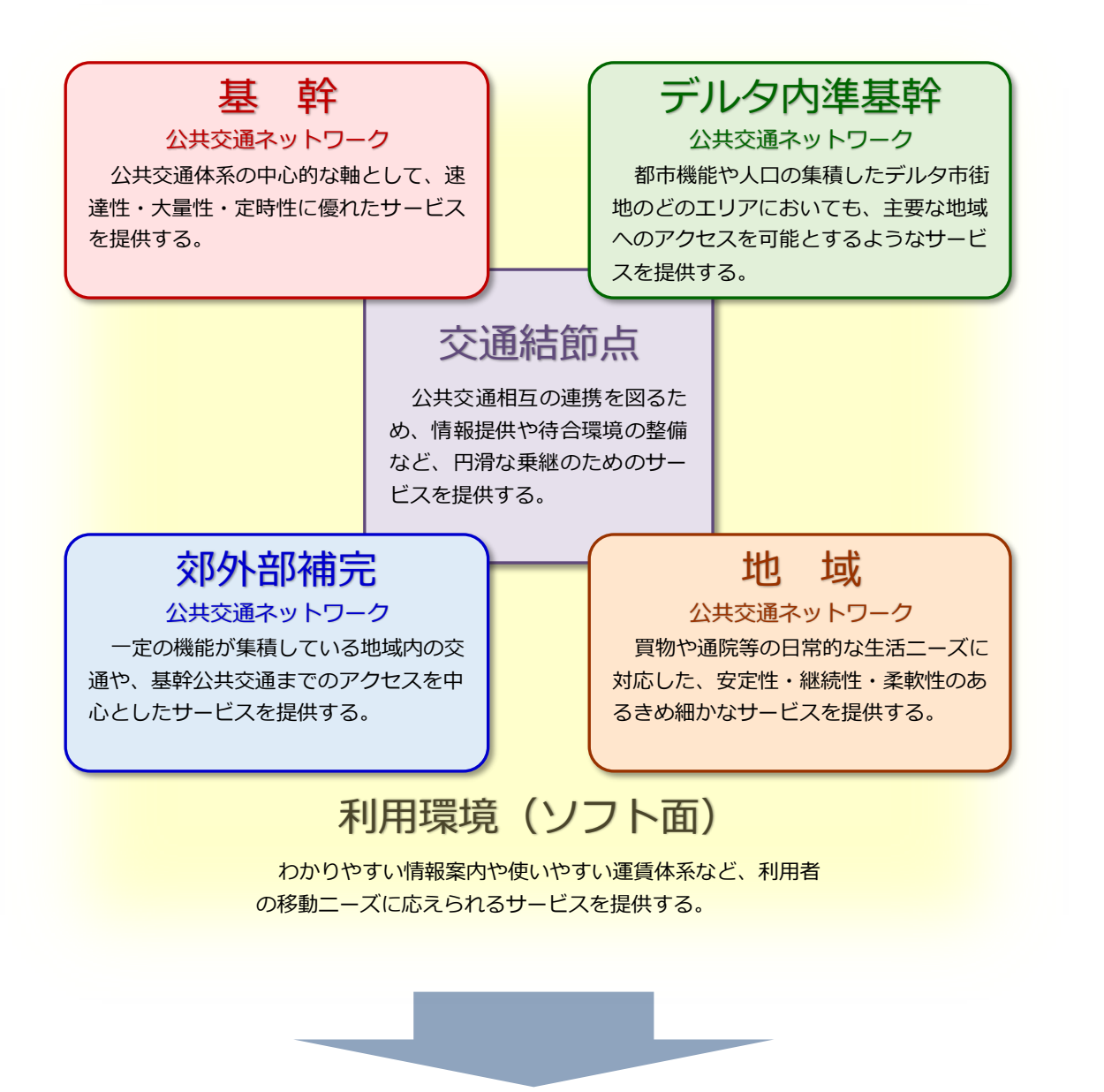


図-39　各交通機関の特性と役割

１－２　目標

基本方針に基づき、各ネットワークの役割に応じたサービスの提供や、円滑な乗継のための交通結節機能の強化を図るとともに、ソフト面においても利用者の移動ニーズに応えられるサービスを提供することにより、高齢者や外国からの来訪者を含むすべての「利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系」を構築します。



目　標

利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築

2　目指すべき公共交通ネットワーク

2－1　公共交通ネットワーク

公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、目指すべき公共交通ネットワークを次のとおり設定します。

⑴　基幹公共交通ネットワーク

都市の骨格形成に寄与する公共交通体系の中心的な軸として、都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結び、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供します。

（設定の考え方及び具体的なネットワーク）

都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結ぶ路線のうち、朝夕の通勤・通学時間帯などに多くの移動需要が発生し、市民生活の核となる区間を走行する公共交通を「基幹公共交通ネットワーク」として設定します。

・鉄道及びアストラムラインの全線（計画路線を含む）

ＪＲ山陽本線・可部線・芸備線・呉線、アストラムライン、広電宮島線

・上記路線のない拠点間を結ぶ基幹バス

基幹バス（紙屋町～大塚駅、紙屋町～地区センター(高陽)、広島港～新井口駅、広島港～海田市駅、新井口駅～大塚駅、緑井駅～地区センター(高陽)、可部駅～地区センター(高陽)、五日市駅～大塚駅）

・郊外部交通拠点と都心を結ぶ基幹バス

基幹バス（広島駅～海田市駅、紙屋町～大町駅、紙屋町～緑井駅、紙屋町～可部駅）

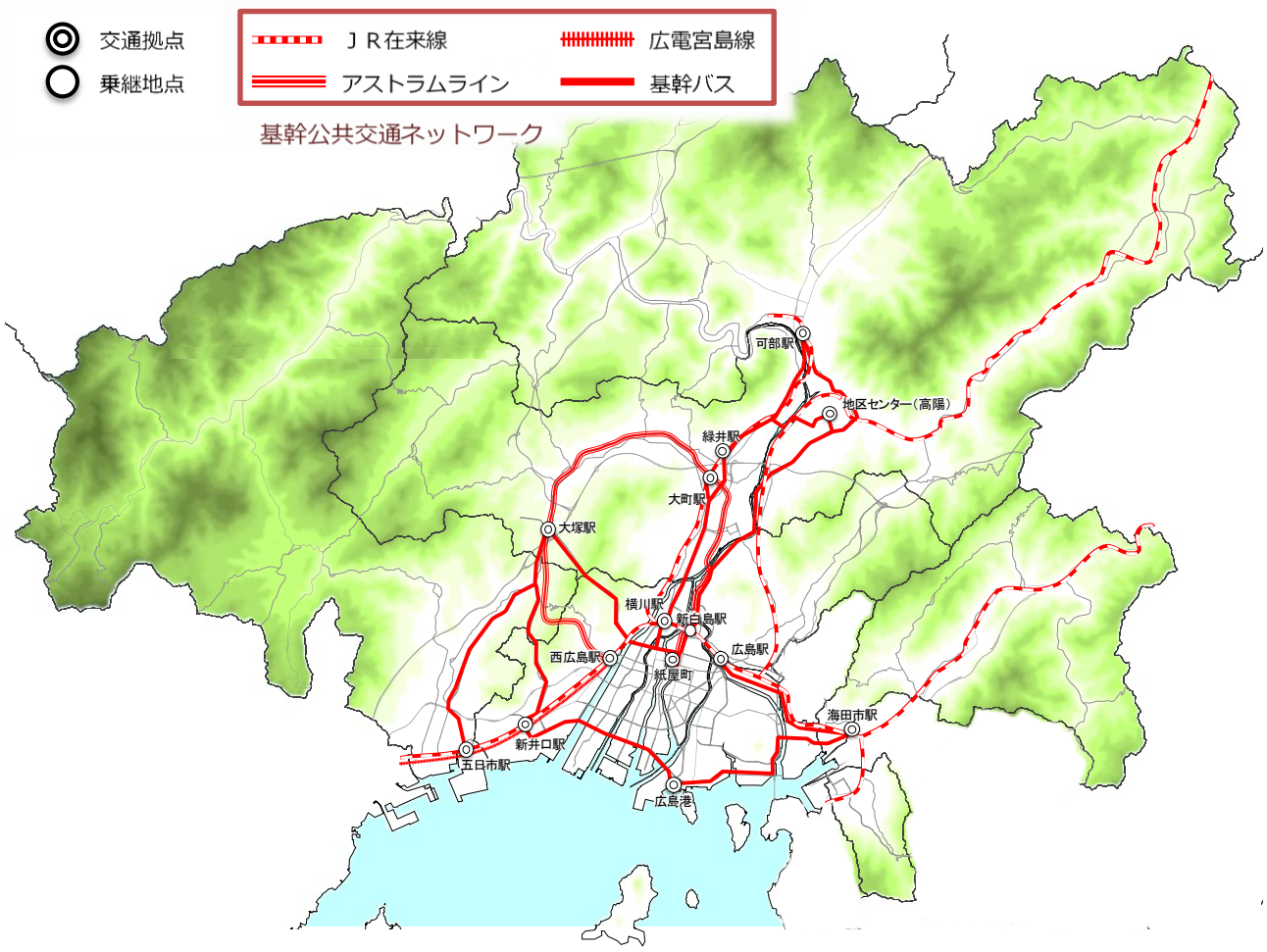


図-40　基幹公共交通ネットワーク

⑵　デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

都市機能や人口の集積したデルタ市街地において、公共交通による都心や拠点地区へのアクセスを強化するため、主要な地域へのアクセスを可能とするようなサービスを提供します。

（設定の考え方及び具体的なネットワーク）

基幹公共交通ネットワークで囲まれるデルタ内の各エリアにおいて、軸となる主要な区間を走行する公共交通を「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」として設定します。

・路面電車の全線

・各エリアの軸となる道路を走行する路線

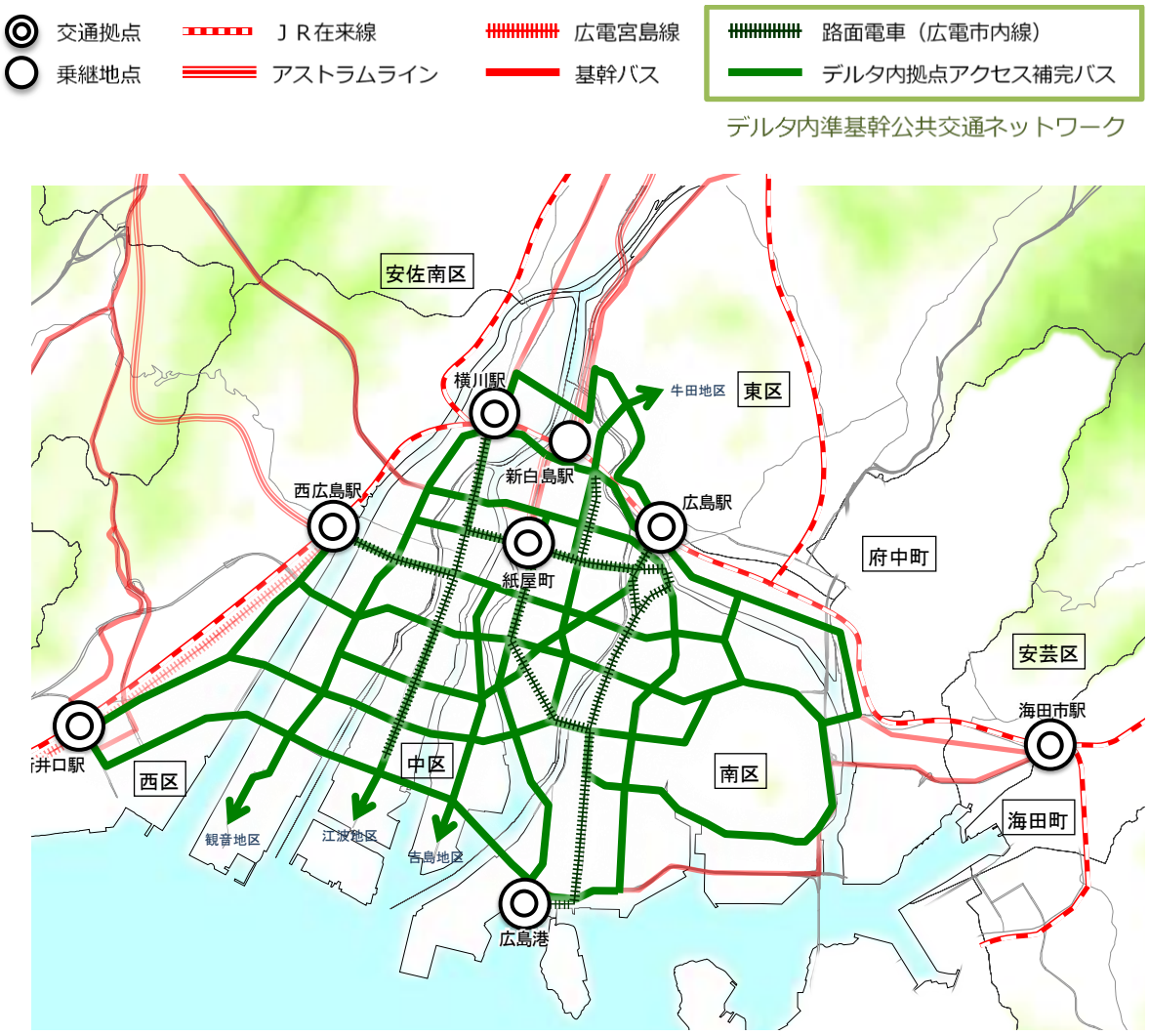


図-41　デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

⑶　郊外部補完公共交通ネットワーク

郊外部において、一定の機能が集積している地域内の移動や、基幹公共交通ネットワークまでのアクセスを担うサービスを提供します。

（設定の考え方及び具体的なネットワーク）

①地域間連絡路線

基幹公共交通と一体となって近隣市町等に接続する路線

②地域内補完路線

基幹公共交通や地域間連絡路線でカバーできない郊外部のうち、路線バスの運行を維持できる利用者数が見込まれる地域（比較的人口集積の高い住宅団地等）に接続する路線



図-42　郊外部補完公共交通ネットワーク

⑷　地域公共交通ネットワーク（地域内公共交通）

他の３つのネットワークではカバーできない地域において、主に地域内の買物や通院等の日常的な生活交通として、安定性・継続性・柔軟性のあるきめ細かなサービスを提供します。

具体的なネットワークについては、既存のバス路線の見直しのタイミングや利用者ニーズなど、地域の実情を踏まえながら検討します。

また、持続可能な移動手段を確保するため、近年目覚ましく進歩している自動運転や AI などの新技術などに着目し、これらの活用可能性についても検討を進めます。

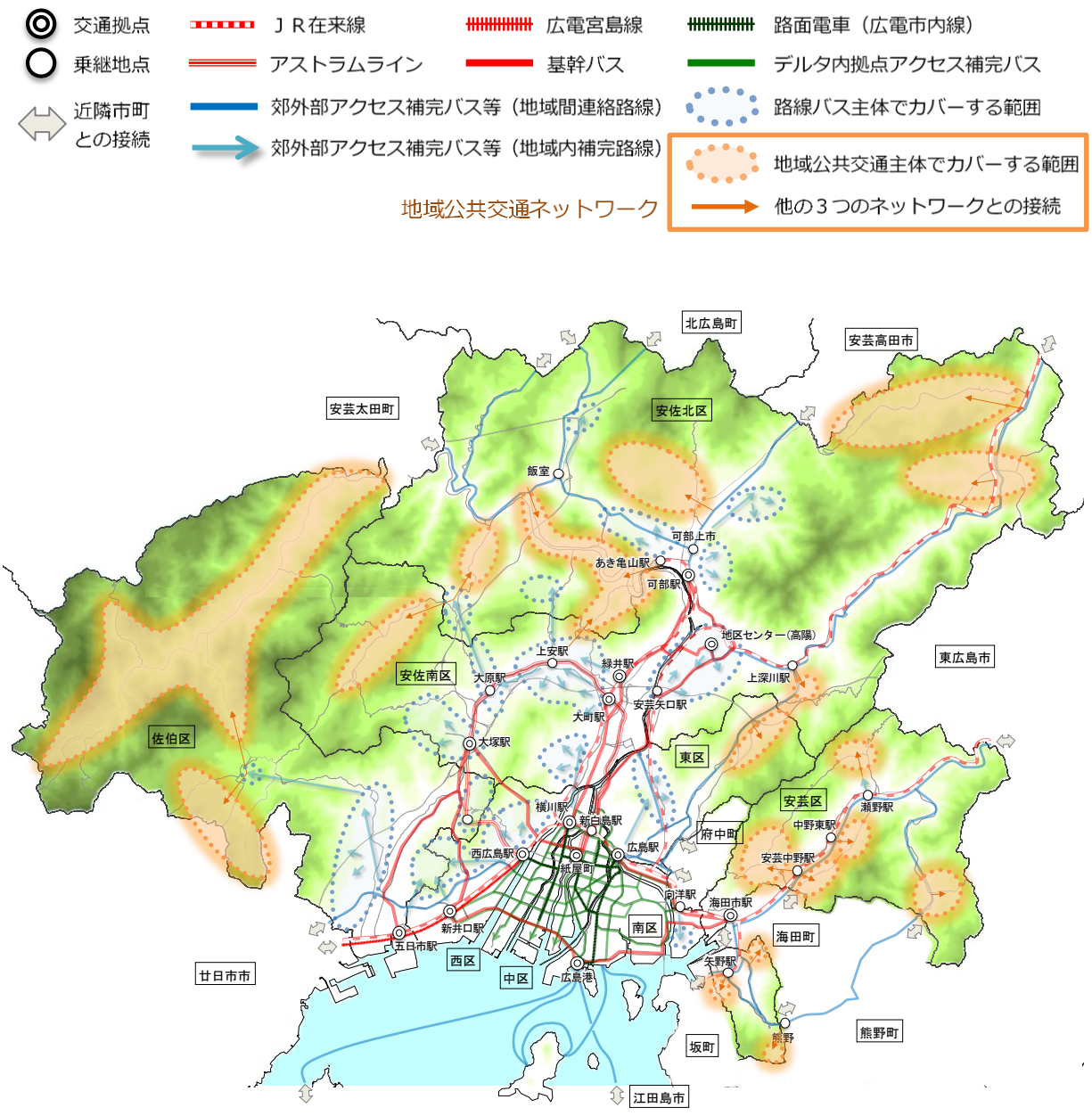


図-43　地域公共交通ネットワーク

⑸ ネットワークに関する留意事項

（路線バスの運行ルート等について）

「基幹バス」、「デルタ内拠点アクセス補完バス」、「郊外部アクセス補完バス」のネットワークについては、路線バスによる運行を想定しています。この路線バスの運行ルート等については、今後、バス路線の再編に取り組んでいく中で、必要に応じて直通便を設定するなど、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえながら検討します。また、乗合タクシーなど既に運行している地域交通についても配慮します。

こうした路線再編に伴い、乗継が生じる場合でも可能な限り利用者の負担を軽減するため、ダイヤの調整や待合環境の整備、乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の充実などについても併せて取り組み、効率的で利便性の高いネットワークを構築していきます。

（地域公共交通主体でカバーする範囲について）

交通事業者との調整の結果などにより路線バスを設定できない地域については、乗合タクシー、デマンド交通、自家用有償運送などの地域公共交通の導入を検討します。

その際、直ちに路線バス以外の地域公共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運行形態を検討します。

①病院や学校等の公共公益施設が立地する地域など、一定の輸送需要が期待できるにも関わらず、サービスレベルが低くなっている地域
⇒路線バスで対応

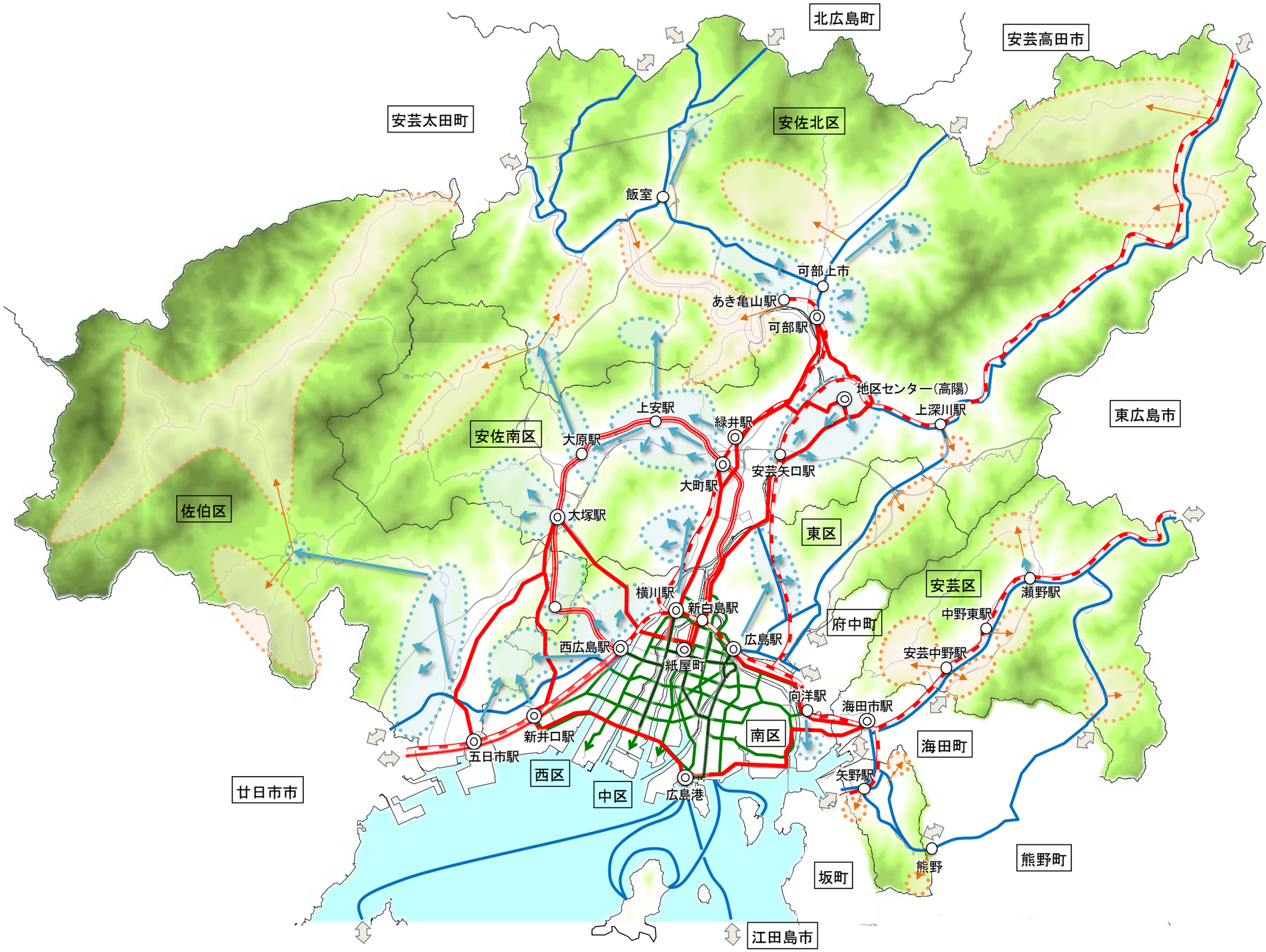
②周辺を運行する路線バスなどを活用することで対応可能な地域
⇒路線の延長や一部系統の振り分けなどにより路線バスで対応

③それ以外の地域
⇒地域のニーズを踏まえながら、小型車両（マイクロバス、ワンボックスカー、タクシー車両など）の導入やデマンド運行など、地域公共交通の導入を検討

なお、地域公共交通の導入後も、周辺環境の変化などを踏まえ、運行形態について適宜見直します。

2－2　公共交通ネットワークの方針図

■市域全体図



凡　例

交通結節点

- 交通拠点
- 乗継地点

ネットワーク

基幹公共交通ネットワーク

- JR在来線
- アストラムライン
- 広電宮島線
- 基幹バス

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

- 路面電車（広電市内線）
- デルタ内拠点アクセス補完バス

郊外部補完公共交通ネットワーク

- 郊外部アクセス補完バス等（地域間連絡路線）
- 郊外部アクセス補完バス等（地域内補完路線）※1
- 路線バス主体でカバーする範囲※2

地域公共交通ネットワーク

- 地域公共交通主体でカバーする範囲※3
- 他の3つのネットワークとの接続※1
- 近隣市町との接続

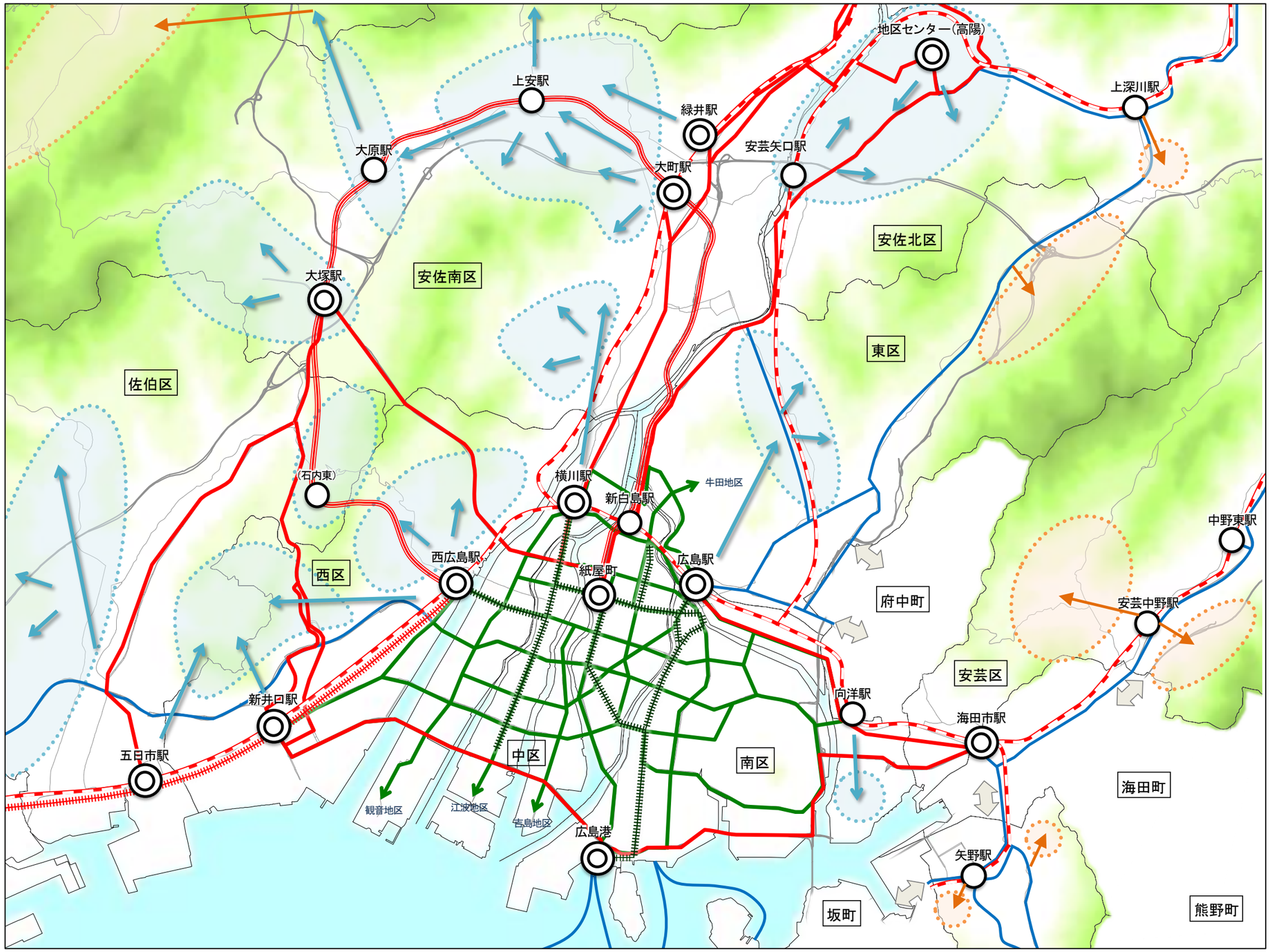
《留意事項》

※1　アクセスの方向を示したものであり、実際の運行経路は、路線の再編等を検討する際に設定します。

※2　今後の経路の設定によっては地域公共交通を導入する区域が生じる場合があります。

※3　地域公共交通の導入区域は、図示した範囲に限定するものではありません。

■デルタ周辺拡大図



凡　例

交通結節点

- 交通拠点
- 乗継地点

ネットワーク

基幹公共交通ネットワーク

- JR在来線
- アストラムライン
- 広電宮島線
- 基幹バス

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

- 路面電車（広電市内線）
- デルタ内拠点アクセス補完バス

郊外部補完公共交通ネットワーク

- 郊外部アクセス補完バス等（地域間連絡路線）
- 郊外部アクセス補完バス等（地域内補完路線）※1
- 路線バス主体でカバーする範囲※2

地域公共交通ネットワーク

- 地域公共交通主体でカバーする範囲※3
- 他の3つのネットワークとの接続
- 近隣市町との接続

《留意事項》
※1 アクセスの方向を示したものであり、実際の運行経路は、路線の再編等を検討する際に設定します。
※2 今後の経路の設定によっては地域公共交通を導入する区域が生じる場合があります。
※3 地域公共交通の導入区域は、図示した範囲に限定するものではありません。

２－３　交通結節点

公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、各階層のネットワークを結ぶ交通結節点について、次のとおり設定します。

⑴　交通拠点

複数の交通機関が集中するとともに、各地域のまちづくり・魅力づくりへの貢献が期待される交通結節点です。

区 分	拠点地区等	交通拠点
デルタ内	都心	広島駅
		紙屋町
	西広島駅周辺	西広島駅
	横川	横川駅
	宇品・出島	広島港
郊外部	井口・商工センター	新井口駅
	西風新都	大塚駅
	緑井	緑井駅
	大町	大町駅
	高陽	地区センター（高陽）
	可部	可部駅
	船越	海田市駅
	五日市	五日市駅

（設定の考え方）

都市計画マスタープランにおける都心及び拠点地区に存する交通結節点を交通拠点として設定します。ただし、「古市」については、近隣の「緑井」や「大町」に比べ、交通結節点としての拠点機能は小さいため、交通拠点を設定しません。

⑵　乗継地点

交通拠点以外の乗継機能を有する交通結節点です。

（設定の考え方）

結節点の役割に応じ、以下のとおり分類します。

①滞留型：フィーダー路線等の起終点となることが見込まれるネットワーク上の分岐点等

②通過型：滞留型以外で乗継が見込まれるネットワーク上の分岐点等

ただし、乗継地点については、今後バス路線再編に取り組んでいく中で、結節機能がより効果的に発揮できるよう、実際の運行計画に応じて適宜見直します。

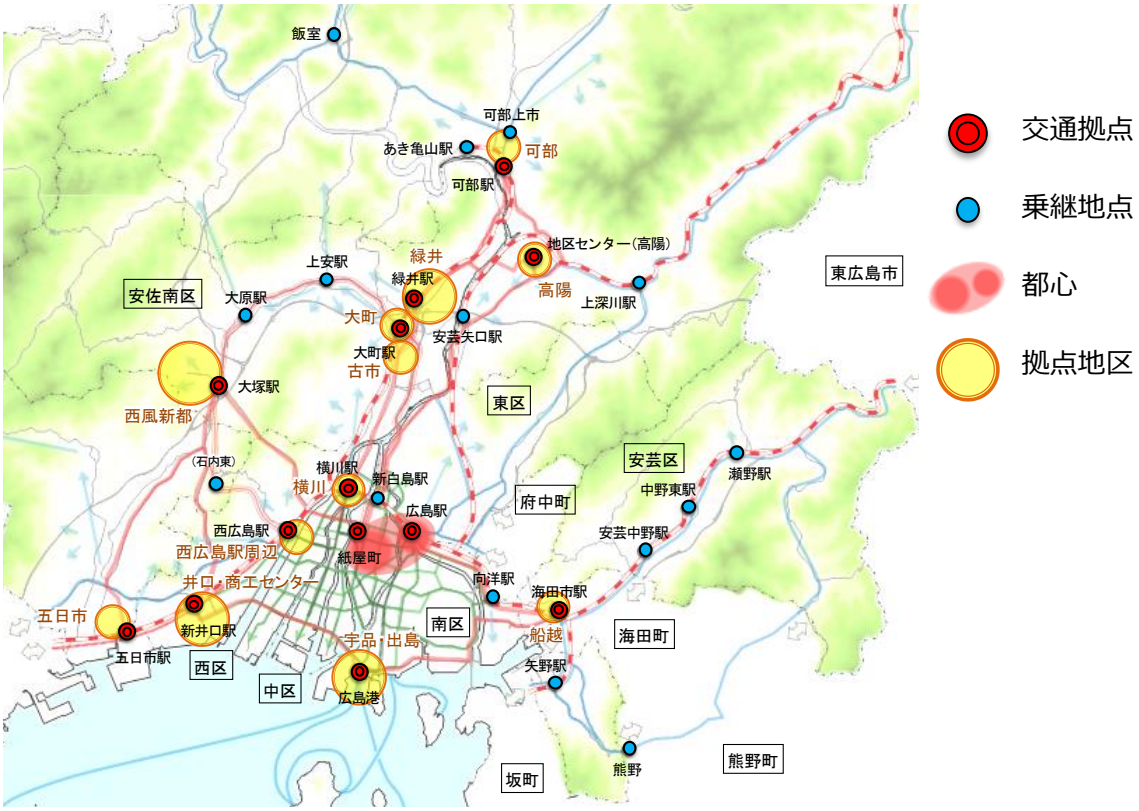


図-44　交通拠点及び乗継地点

■交通拠点及び乗継地点一覧

区分			名称	結節する交通機関							求められる機能
				JR	宮島線	アストラム	路面電車	バス（主なバス停名）等	タクシー	船舶	
◎交通拠点	デルタ内		広島駅	●	－	－	●	● 広島駅、新幹線口	●	－	・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 ・待合室又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） ・公共交通相互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板など）
			紙屋町	－	－	●	●	● バスセンター、紙屋町	●	－	
			西広島駅	●	●	（●）	●	● 己斐（西広島）、己斐	●	－	
			横川駅	●	－	－	●	● 横川駅前	●	－	
			広島港	－	－	－	●	● 広島港（宇品）	●	●	
	郊外部		新井口駅	●	●	－	－	● アルパーク、新井口駅	●	－	
			大塚駅	－	－	●	－	● 大塚駅	－	－	
			緑井駅	●	－		－	● 緑井駅、中緑井	●	－	
			大町駅	●	－	●	－	● 大町駅	●	－	
			地区センター（高陽）	－	－	－	－	● 地区センター	－	－	
			可部駅	●	－	－	－	● 可部駅前	●	－	
			海田市駅	●	－	－	－	● 海田市駅、海田市駅入口	●	－	
			五日市駅	●	●	－	－	● 五日市駅北口、五日市駅南口 ※スマートムーバー（五日市駅南口）	●	－	
○乗継地点	デルタ内		新白島駅	●	－	●	－	● 新白島駅	●	－	・上屋、ベンチ等の待合環境 ・乗継案内情報の提供設備（ロケーションシステム表示器など）
			乗換指定電停	－	－	－	●	－	－	－	
	郊外部	滞留型	瀬野駅	●	※スカイレール（みどりロ）			● 瀬野駅	●	－	・バスの方向転換施設及び待機スペース ・待合室又はそれに類する施設（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（大型案内表示板など）
			中野東駅	●	－	－	－	※乗合タクシー（JR中野東駅前）	●	－	
			安芸中野駅	●	－	－	－	※乗合タクシー（JR安芸中野駅前）	●	－	
			向洋駅	●	－	－	－	● 向洋駅前、マツダ本社前	●		
			あき亀山駅	●	－	－	－	● 荒下県営住宅	●	－	
			安芸矢口駅	●	－	－	－	● 矢口駅前、矢口 ※乗合タクシー（安芸矢口駅）	－	－	
			矢野駅	●	－	－	－	● 矢野駅前、矢野大浜	●	－	
			上安駅	－	－	●	－	● 上安駅、安県営住宅	●	－	
			大原駅	－	－	●	－	● 大原駅 ※乗合タクシー（大原駅）	－	－	
			（石内東）	－	－	（●）	－	（●）（未定）	－	－	
			飯室	－	－	－	－	● 安佐営業所	－	－	
			熊野	－	－	－	－	● 熊野営業所	－	－	
		通過型	上深川駅	●	－	－	－	● 上深川駅前	－	－	・乗継のための移動環境（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（ロケーションシステム表示器など）
			可部上市	－	－	－	－	● 可部上市 ※乗合タクシー（福祉センター前）	－	－	

注１ バス停については、駅等からの移動距離が概ね 300mの範囲にある主な停留所を記載しています。

注２ タクシーについては、現状で専用の待機スペース等が確保されている場合に、結節する交通機関としています。

注３ 乗継地点については、実際の運行計画（具体的な運行ルート等）に応じて適宜見直します。

第Ⅱ部　公共交通体系を実現するための施策

第１章　機能強化策

１　バスネットワークの再構築

本市においては、各方面から都心に向けて、様々な路線が運行されており、都心部、特に、広島駅・紙屋町間では、多くの路線が集中し過密な状況となっています。一方、郊外部では、サービスレベルが低い地域も存在しています。

こうした状況を解消していくため、都心において路線を効率化するとともに、それにより生じた余裕を、一定の輸送需要が期待できるにも関わらずサービスレベルが低くなっている地域にまわすなど、バスネットワークの再構築に取り組みます。

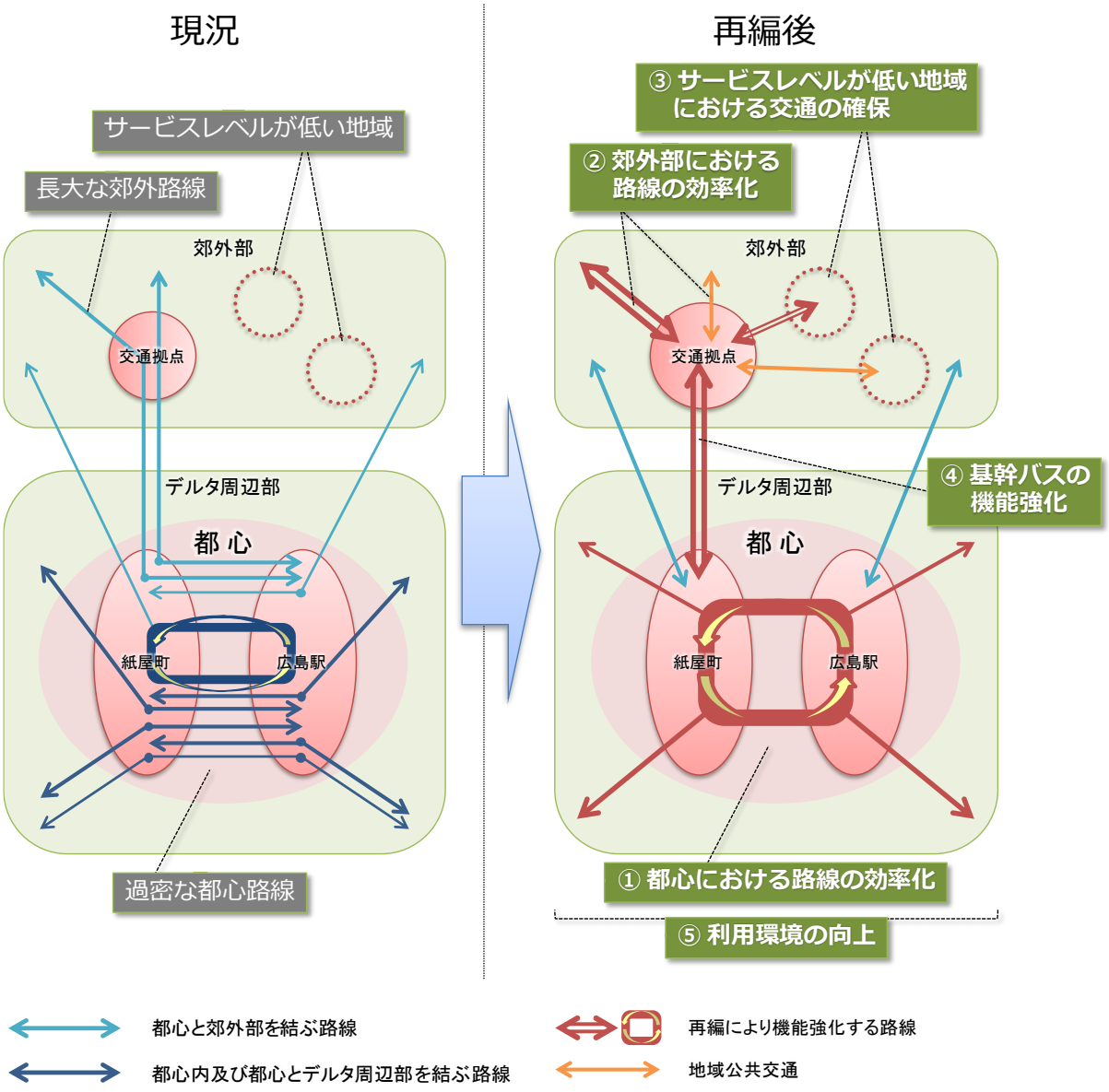


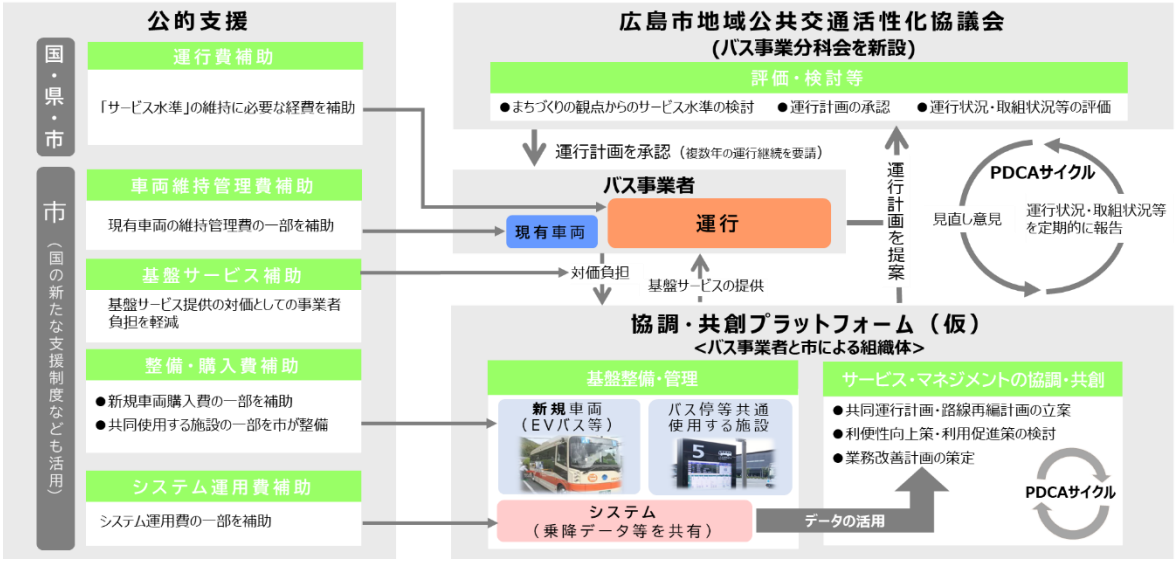
図-45　ネットワーク再構築の概念図

共同運営システムによる乗合バス事業の再構築

乗合バス事業は人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展等により厳しい経営環境にあることに加え、コロナ禍を契機とした人々の行動の変容による収支の著しい悪化や運転手不足の深刻化などの様々な要因により、これまでどおりの各事業者単独での経営努力では、安定的・継続的なバスの運行や、将来に向けた事業改善が困難な状況になっています。

こうしたことから、令和４年度にバス事業者８社、学識経験者及び本市等で構成する検討会議において、持続可能性と利便性の高い乗合バス事業の構築に向けて検討を重ねた結果、「官民それぞれの強みを組み合わせる共創により全体最適化を図る共同運営システムの構築が必要」とされたことから、極めて厳しい状況にある乗合バス事業について、「広島型公共交通システム」のモデルケースとなるべく、新たな連携体制としての共同運営システムを構築し、事業の再構築に取り組みます。

＜共同運営システム（広島モデル）のイメージ図＞



“広島モデル”の特徴

① 協調・共創プラットフォーム（仮）の下、官民一体でバス事業全体を再構築

② まちづくりの観点を踏まえたサービス水準に基づきバスを運行する事業者に対し、手厚い支援を実施

（「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針（令和６年２月）」引用）

① 都心における路線の効率化

■バス路線の過密解消

都心における重複路線を解消するため、既存路線の便数適正化を図るとともに、平成 30 年 5 月から都心を循環する「エキまちループ」を運行しています。今後、この循環線への利用者の定着状況を踏まえながら、広島駅・紙屋町間のバス路線のさらなる過密解消を図ります。

こうした取組により、運行経費の削減を図るとともに、重複の解消により生じる車両や運転手などの余裕を、他の路線の運行へ活用することが可能となります。

また、相生通りでは、同一名称のバス停が複数街区に分散し、分かりにくくなっていることから、過密の解消に併せ、バス停の集約に取り組みます。集約に当たっては、利用者が乗降しやすくなることや運行の安全性が向上するといった観点から、歩道部分の切り込みが無いストレート型バス停への転換についても検討します。

計画期間内の取組

広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消を図ります。
また、過密の解消に併せ、分散して分かりにくいバス停の集約に取り組みます。

現況　　集約後

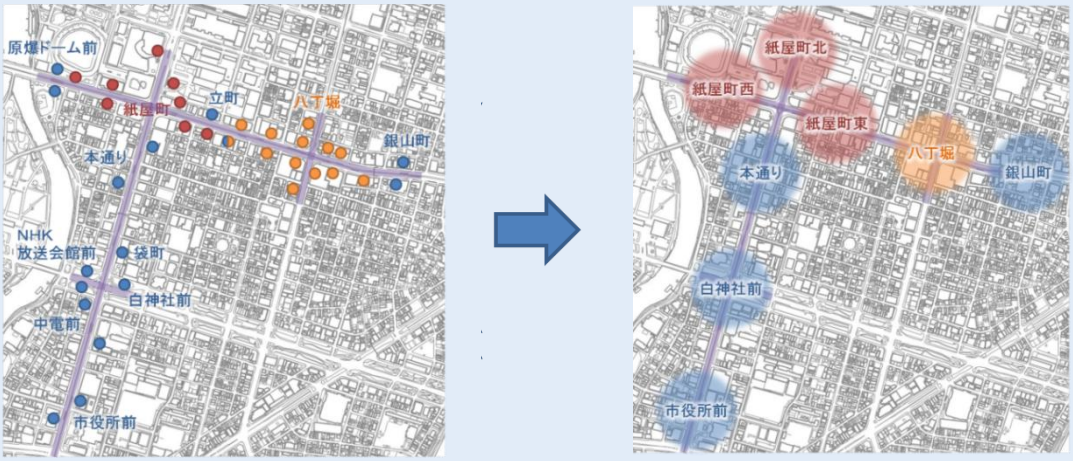


図-46　バス停の集約イメージ

② 郊外部における路線の効率化

■広島市北部医療センター安佐市民病院へのバス路線の新設

広島市北部医療センター安佐市民病院（令和４年５月開院予定）への市北部の各地区（白木、高陽、可部、安佐）及び近隣市町からのアクセスや、可部地区の各種施設の利用が便利になるよう、各地区から新病院へ直通するバス路線を新設します。

また、CO_2 削減効果が高く、災害時の電力供給源として活用可能な電動バスの導入を検討します。

計画期間内の取組

広島市北部医療センター安佐市民病院の開設に併せ、バス路線を新設するとともに、電動バスの導入を検討します。

■路線のフィーダー化

都心部と郊外部を結ぶ運行距離の長い路線をフィーダー化し、運行効率を向上させることにより、持続可能な公共交通ネットワークを確保します。フィーダー化に当たっては、乗継の際の利用者の負担をできるだけ軽減するため、基幹バスとフィーダーバスのダイヤの調整や、交通結節点等で乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充などについても併せて取り組みます。

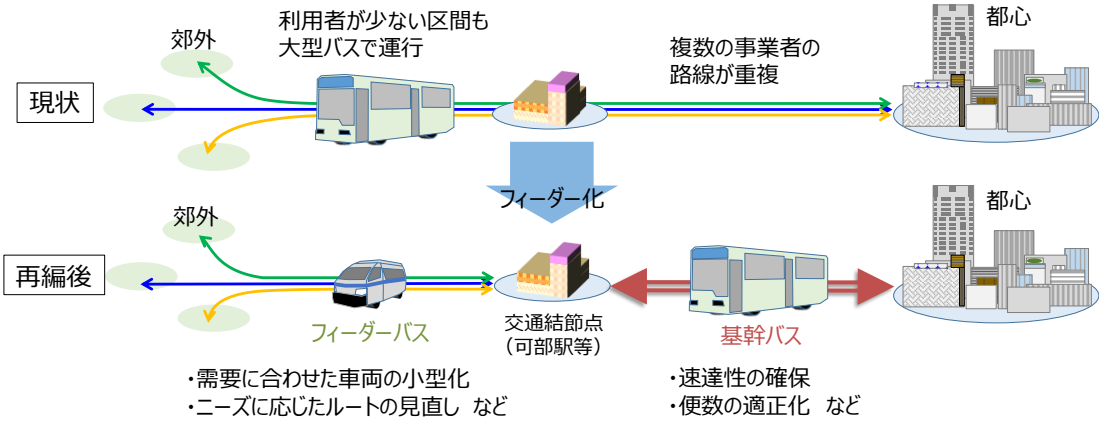


図-47　フィーダー化のイメージ

また、全ての便をフィーダー化するのではなく、ピーク時とオフピーク時の時間帯によって移動の傾向が異なることを考慮し、朝ラッシュ時は都心への直通便を残すなど、利用者ニーズ等を踏まえながら取り組みます。

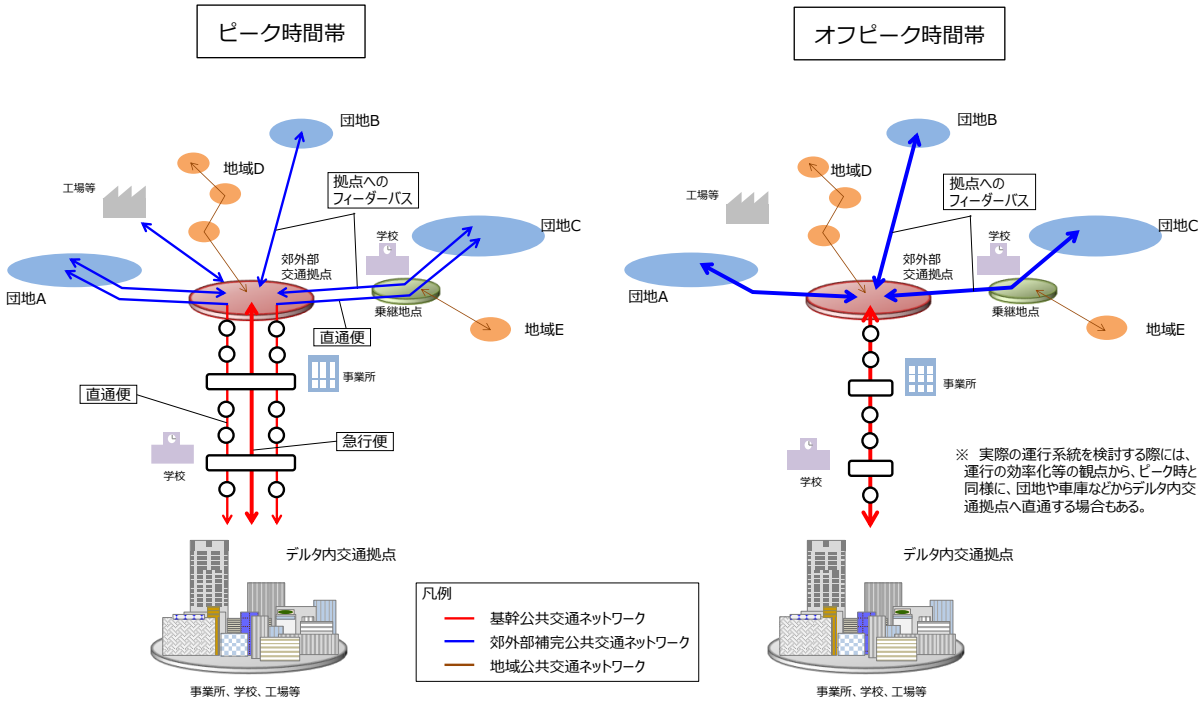


図-48　時間帯ごとのフィーダー化のイメージ

計画期間内の取組

乗継割引の拡充を前提に、路線のフィーダー化に取り組みます。

■等間隔運行の導入

都心部と郊外部の住宅団地等を結ぶ路線において、ダイヤの設定が非効率な運行を、再編により等間隔運行とすることで、平均待ち時間を短縮し、利用者の利便性向上と運行効率化による路線維持を図ります。

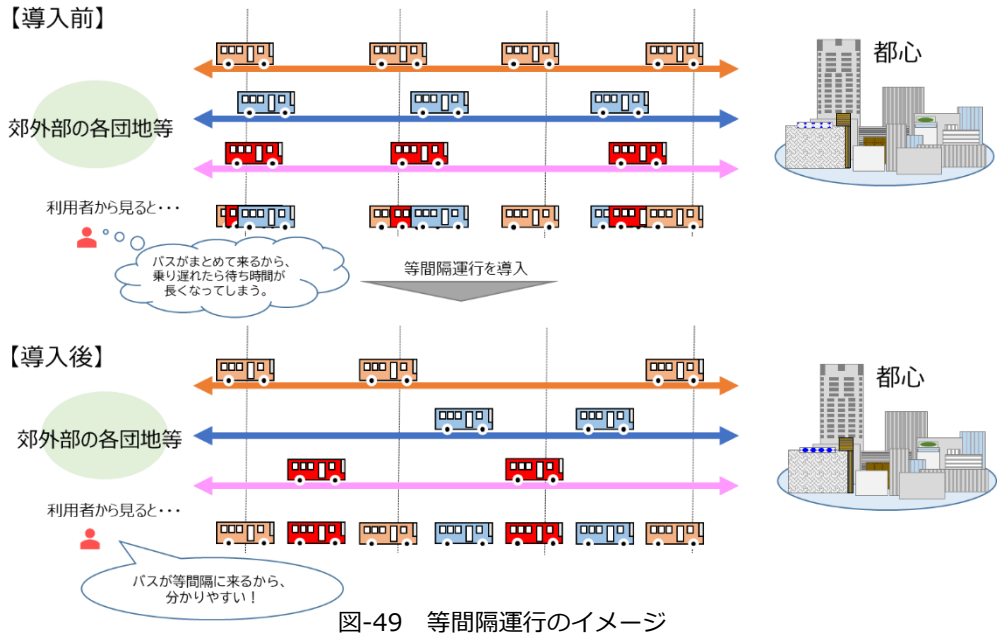


図-49　等間隔運行のイメージ

計画期間内の取組

バス路線の等間隔運行に取り組みます。

■地域の実情にあった運行形態の見直し

郊外部や中山間地域等においては、高齢化や人口減少によって路線バスの運行が非効率となっており、運行の維持に係る行政負担が年々増加している状況にあります。こうした路線について、車両の小型化※1や、オンデマンド運行※2を含む乗合タクシーへの転換など、地域の実情にあった運行形態に見直すものです。また、乗合型以外の手段や自動運転、AI、新たなモビリティ等の新技術を活用した、多様な交通サービスの導入環境の整備等についても検討・研究を行っていきます。

※1　車両の小型化
需要に応じた車両を使用することにより運行経費の削減を図るものです。車両を小型化した場合には、狭い道路での運行が可能となって運行経路の自由度が高まるなど、利便性の向上も期待できます。

※2　オンデマンド運行
利用者のニーズに応じた予約型の運行形態です。予約に応じてルート・ダイヤを設定するフルデマンド型や、ルートや時間帯がある程度決まっているセミデマンド型など、地域特性に合わせた柔軟な運行が可能です。

計画期間内の取組

バスの運行が特に非効率となっている路線について、地域の需要に応じた運行形態への見直しに取り組みます。

③ サービスレベルが低い地域における交通の確保

■バス路線の新設

路線の効率化によって生じた車両や運転手を活用し、一定の輸送需要が期待できるにも関わらずサービスレベルが低くなっている地域に、新たなバス路線を導入します。

計画期間内の取組

路線の効率化に併せ、サービスレベルが低い地域等においてバス路線の新設に取り組みます。

■補助系統の確保維持（地域内フィーダー系統）

【目的・必要性】

郊外部の住宅団地や中山間地域等の公共交通サービスが十分に行き届いていない地域において、高齢者をはじめとする地域住民の誰もが安心して生活し続けられるよう、平地部の幹線交通や医療機関・商業施設等への移動手段を確保することが課題となっています。

こうしたことから、地域住民の日常生活を維持するため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、地域内フィーダー系統の維持・確保を図る必要があります。

【定量的な目標・効果】

地域内フィーダー系統を維持することにより、地域住民の移動手段を確保するとともに、地域主体の生活交通が持続可能なものとなることを目指します。

【目標を達成するために行う事業及び実施主体】

定期的に意見交換や情報共有を行うとともに、適宜利用者アンケート等を実施し、利用者のニーズを踏まえながら、地域住民、運行事業者及び広島市等が参画する各地域の協議会等において利用促進策を検討します。

【候補路線】路線バス及び地域が主体となって導入した乗合タクシー

【補助対象路線】P83　「地域公共交通確保維持事業の補助対象路線等一覧」に掲載。

計画期間内の取組

地域住民、運行事業者、広島市等が連携し、地域住民の日常生活に不可欠な地域内フィーダー系統の維持・確保に取り組みます。

■地域主体の乗合タクシー等の導入支援

地域が主体となった乗合タクシー等の運行の取組に対して、その各段階において適切な支援を実施し、地域における生活交通の確保を図ります。

本市では、生活交通の不便な地域での移動手段の確保に向け、乗合タクシー等の導入に係る地域からの相談に応じたり、住民アンケートのノウハウ提供等の支援を行うとともに、さらに検討が進み、実験運行を実施した場合には、収支不足額の全額補助や本格運行に向けた運行計画改善の助言などを行っています。また、本格運行を実施する地域に対しては、国や市の補助制度を活用した財政的支援を行っています。

【本格運行している地区の概要】（令和 3 年 10 月時点）

運行地区	安佐北区 口田地区	南区 黄金山地区	安芸区 中野・中野東地区
実施主体	やぐちおもいやりタクシー活性化協議会	黄金山地区生活交通支援協議会	中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会
運行会社	㈲やぐちタクシー	㈲カープタクシー	㈲中野タクシー
運行開始	平成 15 年 8 月	平成 22 年 10 月	平成 24 年 11 月
運行日	月～金曜日 （祝日除く）	月・水・金曜日 （祝日除く）	月・火・木・金曜日 （祝日除く）
運行地区	佐伯区 美鈴が丘地区	安佐南区 大塚西地区	安佐北区 可部・亀山地区
実施主体	美鈴が丘巡回乗合タクシー運営委員会	大塚・伴南地区生活交通支援協議会	福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会
運行会社	㈱エフ・ジー （双葉タクシー）	㈱フォーブル	㈲カオル交通
運行開始	平成 28 年 10 月	平成 29 年 10 月	平成 30 年 5 月
運行日	月・水・金曜日 （祝日除く）	月・水・金曜日 （祝日除く）	月・水・金曜日 （祝日除く）

計画期間内の取組

地域から移動手段の確保について相談が寄せられている以下の地区等において、地域の実情に合わせた乗合タクシー等の導入支援に取り組みます。

・福田地区（東区）、戸坂地区（東区）など

④ 基幹バスの機能強化

■基幹バスの拡充

基幹バスは、交通拠点相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するバスとして位置づけられることから、基幹公共交通のない交通拠点間における基幹バスの運行に取り組みます。

また、基幹バスにおいて、主要なバス停のみに停車する急行便を拡充することにより、所要時間を短縮して鉄軌道と同様の速達性を確保し、都市内の移動の円滑化・利用者の快適性の向上を図ります。

計画期間内の取組

基幹公共交通のない拠点間における基幹バスの運行に取り組みます。

また、基幹バスの速達性を確保するため、主要なバス停のみに停車する急行便の拡充に取り組みます。

■走行環境の向上（バスレーンやバス優先信号の拡充）

車両通行帯を有する道路で路線バス等の優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保するものです。

バスレーンには、バス以外の車両が右左折等をするときを除き、専用レーンを通行すると違反となる「バス専用レーン」と、後方からバスが接近してきたときは、バスの正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに他の運行帯に移動しないと違反となる「バス優先レーン」のほか、バス車両専用の通行帯となるものがあります。導入に当たっては、自動車交通への影響を十分に踏まえ、交通管理者及び道路管理者と協議した上で判断する必要があります。

計画期間内の取組

交通管理者や道路管理者と連携しながら、バスレーンやバス優先信号の拡充に取り組みます。

⑤ 利用環境の向上

■低床低公害車両の導入拡大

低床車両は、バリアフリーの観点から出入口の段差を無くして、高齢者や障害者でも乗降がしやすいように設計された車両です。また、低公害車両は、大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素など）の排出が少なく、環境への負荷が少ない車両です。

計画期間内の取組

低床低公害車両の導入拡大に取り組みます。

■バスロケーション表示器の設置拡大（リアルタイムな運行情報の提供）

バスロケーションシステムとは、バス車両にＧＰＳ装置や通信装置を搭載することによって位置情報を取得し、リアルタイムなバスの運行位置や到着予測時刻などを利用者へ案内できるシステムであり、コンテンツプロバイダー（経路検索サイト）にデータを提供することにより、他の交通モードへの乗換に係るリアルタイムな検索が可能となります。

また、災害が発生した場合などの緊急時においても、バス接近情報サイト「くるけん」などを活用した速やかな情報発信を行います。



図-50　バス停における表示器



図-51　バス接近情報サイト「くるけん」の表示イメージ

計画期間内の取組

交通結節点整備や路線再編等に併せ、表示器の設置拡大に取り組みます。

■待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）

バスの待合環境や乗継環境の向上を図るため、バスの到着時刻等の情報を提示するほか、乗降者の多いバス停などに上屋やベンチ等を設けるものです。



図-52　広告事業者による広告付バス停上屋の設置



図-53　民間施設による待合環境の提供

計画期間内の取組

バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

■バス停の安全性確保対策

安全性を確保するための対策が必要なバス停留所について、優先度のランク分けなどに基づき関係機関等と協議を行いながら、順次対策を講じます。

〈Aランク〉
バスがバス停留所に停車した際に、横断歩道にその車体がかかるバス停留所　など
〈Bランク〉
バスがバス停留所に停車した際に、横断歩道の前後５mの範囲にその車体がかかるバス停留所　など
〈Cランク〉
バスがバス停留所に停車した際に、交差点の前後５mの範囲にその車体がかかるバス停留所　など

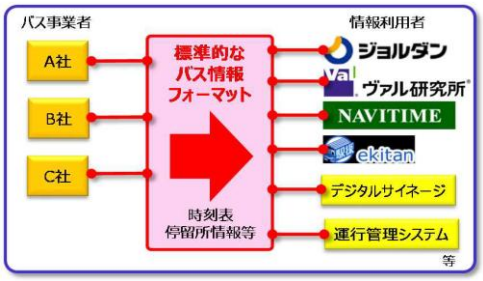
計画期間内の取組

国、バス運行事業者、交通管理者、道路管理者などの関係者が連携し、バス停留所の安全性確保対策に取り組みます。

■乗合タクシーの利用環境の向上

バスや電車等の基幹交通との乗継利便性向上のため、乗合タクシーにおける GTFS（標準的なバス情報フォーマット）の導入について検討し、乗合タクシーの利用環境の向上を目指します。

GTFS（標準的なバス情報フォーマット）とは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。公共交通機関の時刻表と位置情報等に使用される形式が標準化されており、TXT ファイル群で構成されます。時刻や位置情報の記載方法を統一したフォーマットを用いることで、経路検索サービス等での情報提供が可能になります。



※国土交通省 HP より

図-54　GTFS による情報提供のイメージ

計画期間内の取組

本格運行を行っている乗合タクシーにおいて、GTFS の導入を検討します。

2　鉄軌道系ネットワークの機能強化

○ ＪＲ

■ＪＲ可部線下祇園駅の利便性向上

ＪＲ下祇園駅は、１日当たりの乗降客数が１万人を超え、ＪＲ可部線の中では最も利用者が多い駅であるにもかかわらず、駅舎の改札口が東側のみであることから、駅西側からの利用者は狭隘な踏切を自動車と競合しながら渡らざるをえず、危険な状況となっています。

このため、本市において駅の東西を結ぶ自由通路等を整備するとともに、ＪＲ西日本において改札口を西側に新設するなどの駅改良を行い、駅利用者の利便性や安全性の向上を図ります。

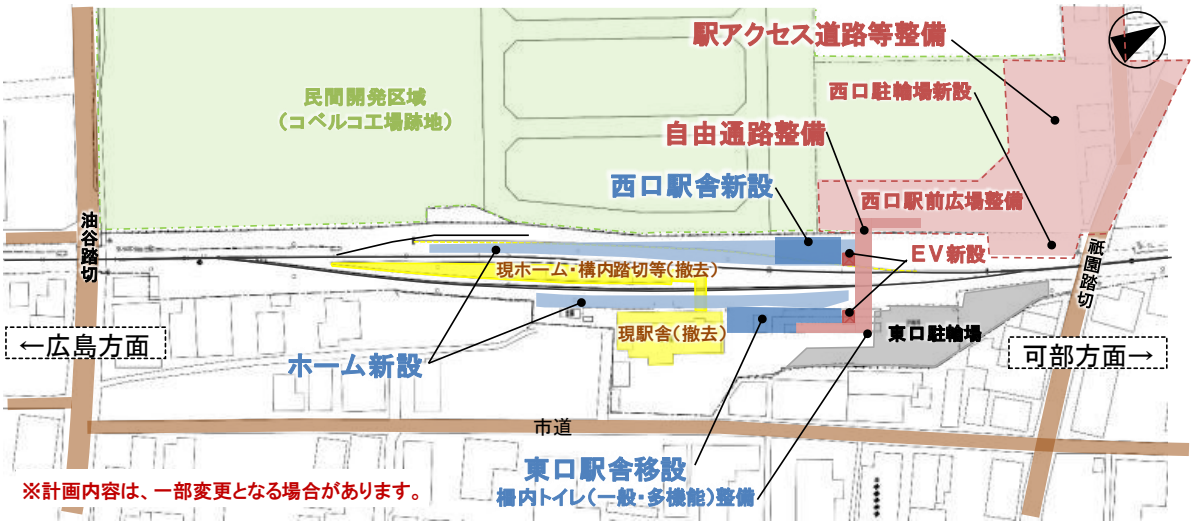


図-55　計画案

計画期間内の取組

令和５年度末の供用開始を目指し、自由通路整備及び駅改良に取り組み、その後、駅アクセス道路等を整備します。

■ＪＲ在来線に係る機能向上策の検討

本市域を運行する鉄道ネットワークを持続可能なものとしていくため、ＪＲ可部線・芸備線の一部区間の運行頻度の向上といった諸課題への対応について、駅拠点性や定時性などの多様な利便性の向上や、防災機能や駅周辺まちづくりへの波及効果といった比較的新しい観点を取り込みながら、JR 西日本等の関係機関と連携して検討を進めていきます。

計画期間内の取組

在来線の運行頻度向上などの機能向上策の実現に向けて検討します。

■ＪＲ駅のバリアフリー化

高齢者や障害者等が旅客施設を利用する際の利便性及び安全性の向上を目的として、交通事業者が法に基づいて実施する駅のバリアフリー化設備整備に対し、国とともに整備費の一部を補助することにより、ＪＲ駅のバリアフリー化を推進します。



国の定める基本方針に基づく、バリアフリー化整備対象のＪＲ駅
（※は令和３年４月の基本方針改正により今後対象となり得る駅（１日当たりの利用者数が２千人以上３千人未満の駅））

広島市域のバリアフリー化整備対象のＪＲ駅のうち、バリアフリー化されている駅

１日当たりの利用者数が５千人以上で高低差が5m以上あるＪＲ駅のうち、バリアフリー化されていない駅
（西広島駅：事業中、新井口駅：本市道路事業を先行して令和３年度着手予定）

１日当たりの利用者数が３千人以上のＪＲ駅のうち、バリアフリー化されていない駅
（安芸矢口駅：事業中、戸坂駅：ＪＲ単独事業で整備予定）

図-56　ＪＲ駅のバリアフリー化の整備状況（令和３年３月時点）

計画期間内の取組

国の基本方針に基づき、対象となるＪＲ駅のバリアフリー化に取り組みます。

○ アストラムライン

■新交通西風新都線（広域公園前駅からＪＲ西広島駅まで）の整備

デルタ周辺部から都心へのアクセス性を高め、西風新都の都市づくりを大きく推進させるとともに、ＪＲ山陽本線を介した基幹公共交通の環状型ネットワークを形成して「西風新都・デルタ間の循環」によるヒト・モノ・カネ及び情報の好循環を生み出し、さらには広島高速交通㈱の経営改善にも資することから、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

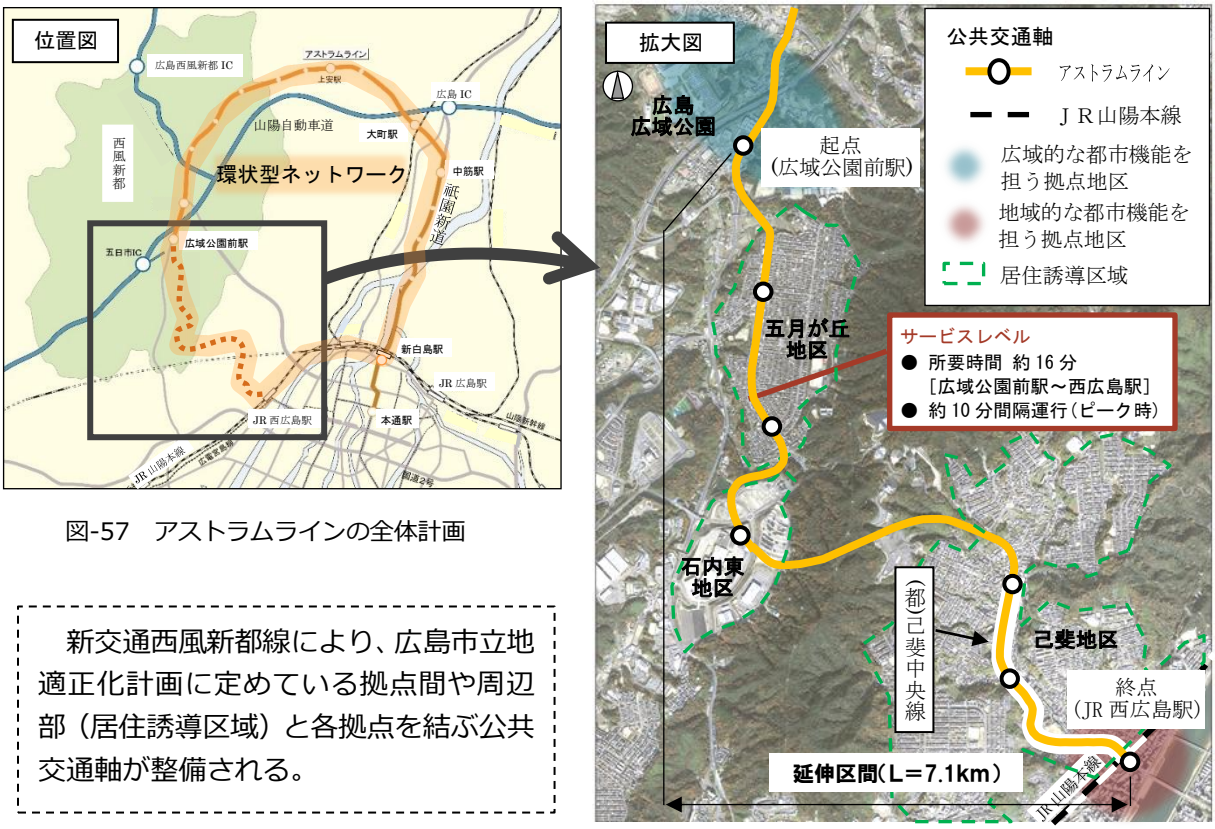


図-57　アストラムラインの全体計画

新交通西風新都線により、広島市立地適正化計画に定めている拠点間や周辺部（居住誘導区域）と各拠点を結ぶ公共交通軸が整備される。

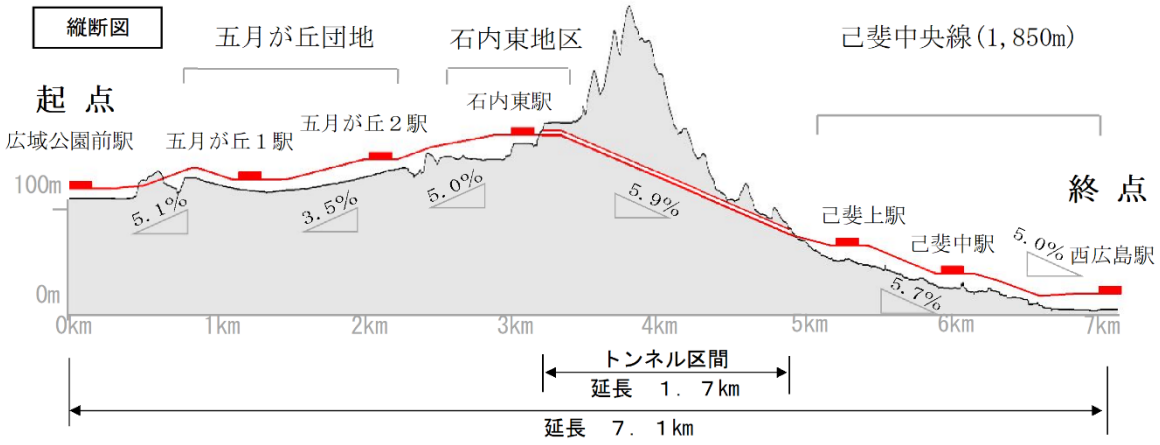


図-58　延伸ルート概略図

計画期間内の取組

環境影響評価、都市計画法及び軌道法の手続きを進め、事業の本格化を目指します。

○ 広電宮島線・路面電車

■路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備

路面電車を運行する広島電鉄と連携して、JR 西日本の新駅ビル（令和７年３月開業）の２階レベルへ高架で進入する駅前大橋ルートを整備し、広島駅と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間の短縮などを図ります。

また、既存路線を活用した市内中心部を環状で結ぶ循環ルートを整備し、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上などを図ります。

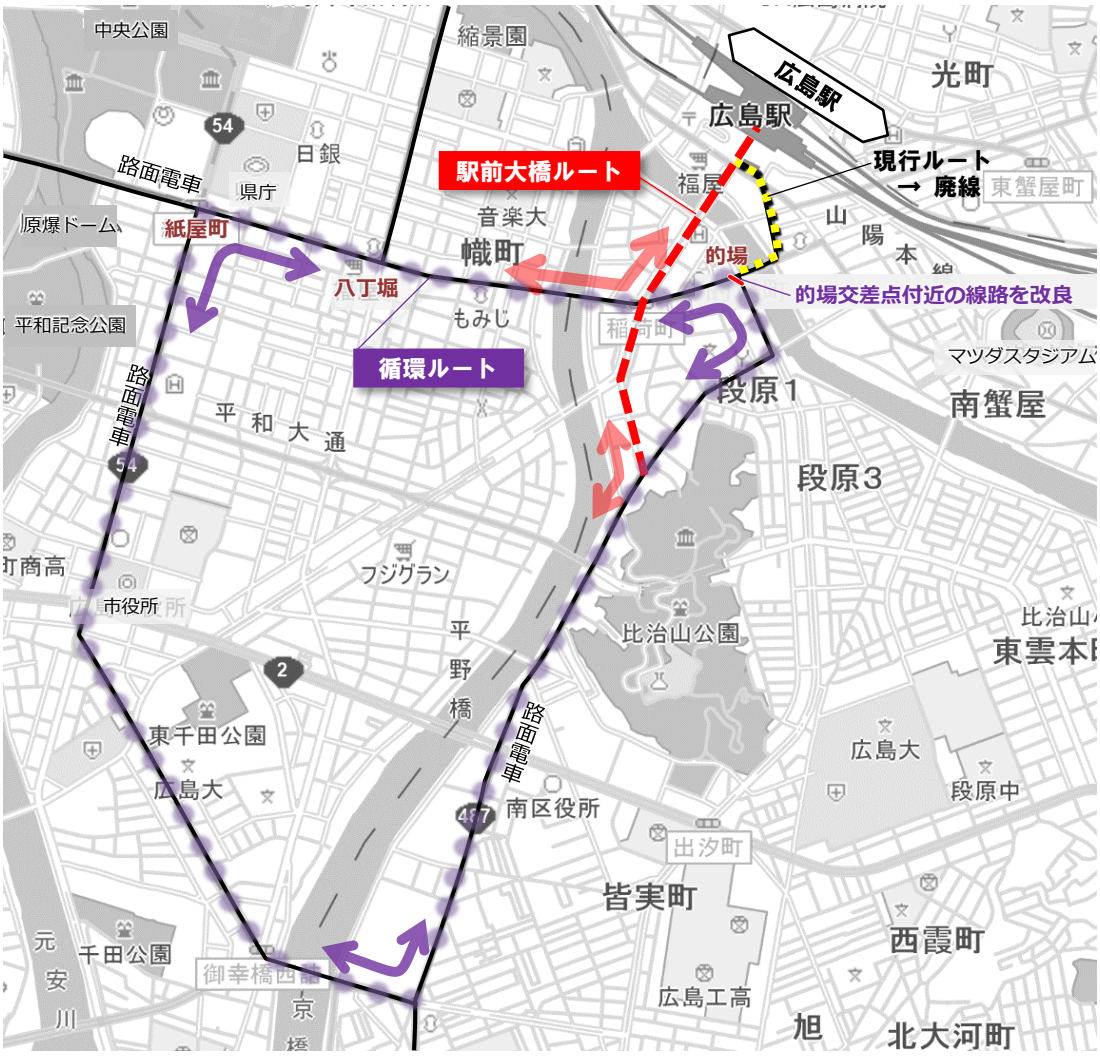


図-59　ルート図

「路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備」にあわせ、広島駅南口広場の再整備に取り組みます。

☞　P73「広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）」に掲載。

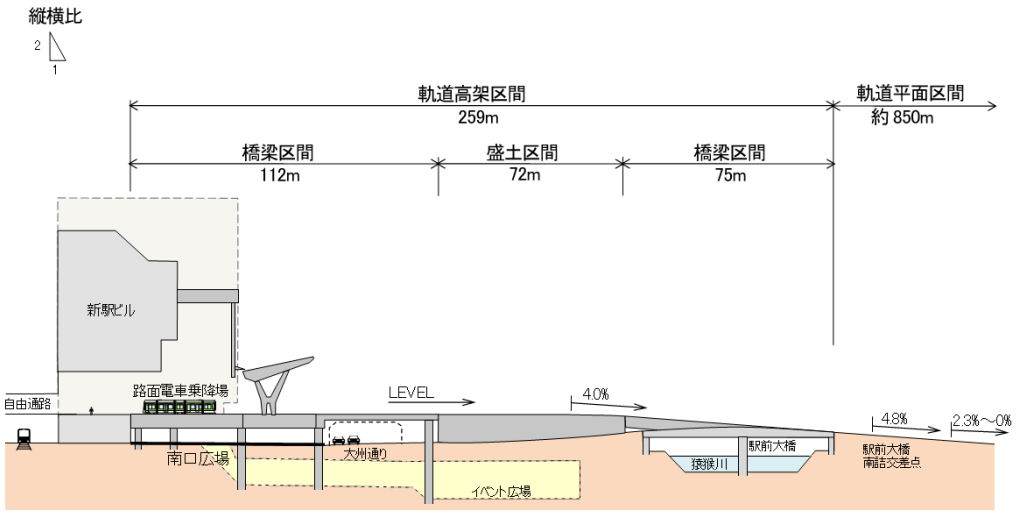


図-60　縦断図（広島駅付近）



▲広島駅南口広場全景



▲２階路面電車乗降場（広島駅電停）



▲路面電車高架部（駅前大橋ルート）

図-61　完成イメージ

計画期間内の取組

路面電車駅前大橋ルートは令和７年夏、循環ルートは令和８年春の供用開始を目指し、整備に取り組みます。

■高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大（リアルタイムな運行情報の提供）

到着予測や電車種別などの多種多様な情報をリアルタイムに電停へ表示することができる、電車ロケーション表示器の設置拡大に取り組みます。



図-62　高度化された電車ロケーション表示器

計画期間内の取組

高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大に取り組みます。

■電車優先信号の拡大

電車優先信号は、路面電車が接近した際に交差点の信号の青時間を調整するものです。その設置拡大により、路面電車の速達性・定時性の向上を図ります。

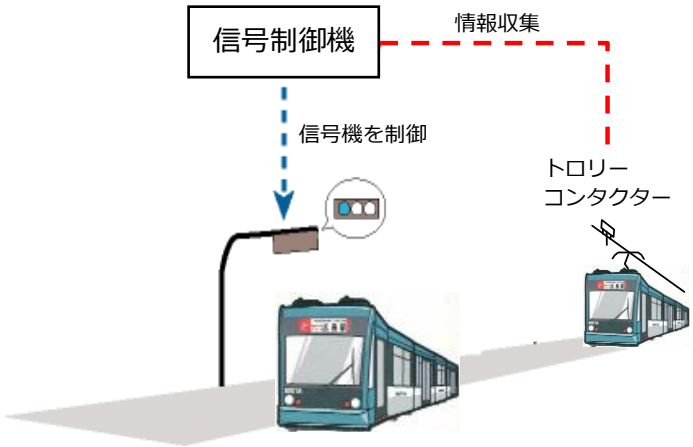


図-63　電車優先信号

計画期間内の取組

自動車交通への影響も考慮しながら、速達性・定時性の効果が大きい交差点への電車優先信号の導入に向け、交通管理者等の関係機関と協議・調整を進めます。

■超低床車両（ＬＲＶ）の導入

超低床車両の導入により、大量輸送性・速達性・定時性を確保するとともに、利便性・快適性の向上を図ります。

デザイン性に優れた車両の導入により、新しい都市景観の創出への寄与も期待できます。





図-64　超低床車両（左：5100 形、右：5200 形）

計画期間内の取組

超低床車両の導入を促進します。

■電停施設等の改良（電停施設のバリアフリー化、電停の統廃合等）

電停の延長や幅員の拡大、上屋の増設など電停施設の高質化を行うことにより、乗降時間の短縮に伴う速達性・定時性の確保や利便性・安全性の向上を図ります。

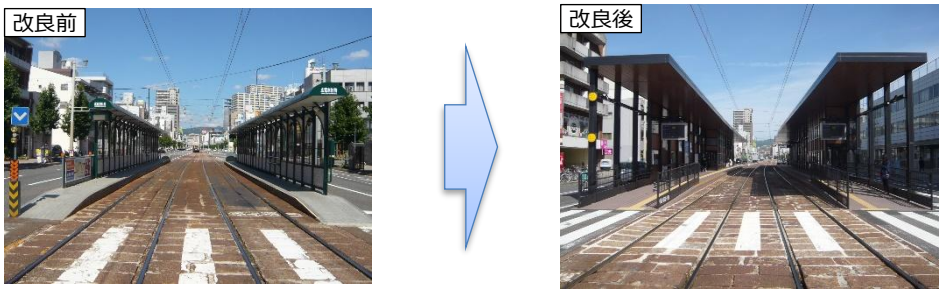


図-65　広電本社前電停の改良

計画期間内の取組

バリアフリー化や上屋の増設など電停の改良に取り組みます。

3　タクシーの機能強化

■タクシーの利用環境の向上

タクシーは、利用者の多様なニーズにきめ細かく柔軟に応じることが出来る交通機関であり、他の公共交通の有無に関わらず緊急時や深夜の輸送、高齢者や障害者などの輸送も担っています。こうしたタクシーの利用や他の公共交通との乗換えを円滑にしていくため、タクシーの利用環境の向上に取り組みます。



図-66　タクシーの待機スペース

計画期間内の取組

交通結節点整備やバス停の集約に併せてタクシーの待機スペースを確保するなど、タクシーの利用環境の向上に取り組みます。

4　船舶の機能強化

■陸上交通との連携強化

交通拠点である広島港において、東西方向のバス路線の新設による利用者目線での乗継利便性の向上など、陸上交通との連携強化を図ります。

計画期間内の取組

広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線の新設などにより、陸上交通との連携強化に取り組みます。

■旅客船ターミナルのバリアフリー化

松山行定期航路にユニバーサルデザインを取り入れた新造クルーズフェリーが導入されることに伴い、広島港宇品旅客ターミナル第一桟橋にボーディングブリッジ※を設置し、クルーズフェリーの乗船前及び下船後の歩行者空間について、バリアフリーで安全・快適な環境を提供します。

※ ボーディングブリッジ
　ターミナルビルなどから旅客船に直接接続し、乗員や乗客が乗船する通路となるものです。段差なく乗船できることからバリアフリー化が可能となるとともに、天候にも左右されないことから、大きな荷物を持った観光客等も含め、乗降の円滑化を図ることができます。



図-67　ボーディングブリッジの設置例
（志布志港）

計画期間内の取組

令和４年度に広島港にボーディングブリッジを設置します。

5　交通結節点等の機能強化

■広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）

　ＪＲ西日本が実施している駅ビルの建替え（令和７年３月開業）と連携し、路面電車を新駅ビルの２階レベルへ高架で進入させることで生まれる空間や新駅ビル１階などを活用して、広場を拡張することにより、バスの乗降場を増設するなどの再整備を行い、公共交通機関相互の乗換利便性の向上を図ります。

　あわせて、広場や新駅ビルを中心にエールエールＡ館・ビッグフロントひろしま・エキシティヒロシマ、及び日本郵便の新ビル方面へのペデストリアンデッキを設置し、駅自由通路とつながる２階レベルの歩行者ネットワークを構築することで賑わいの創出などを図ります。

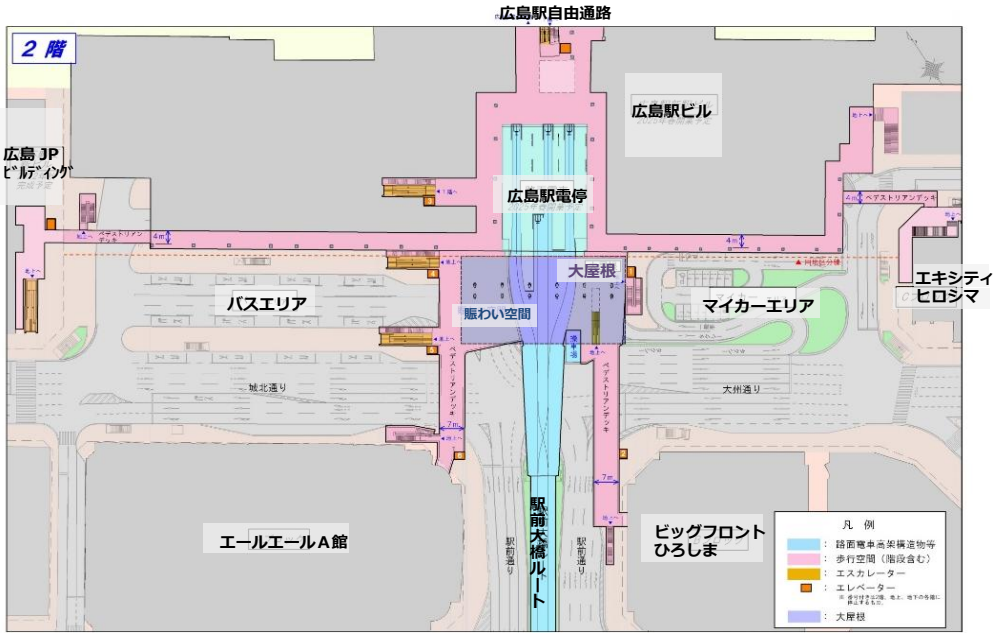


図-68　南口広場２階レイアウト図

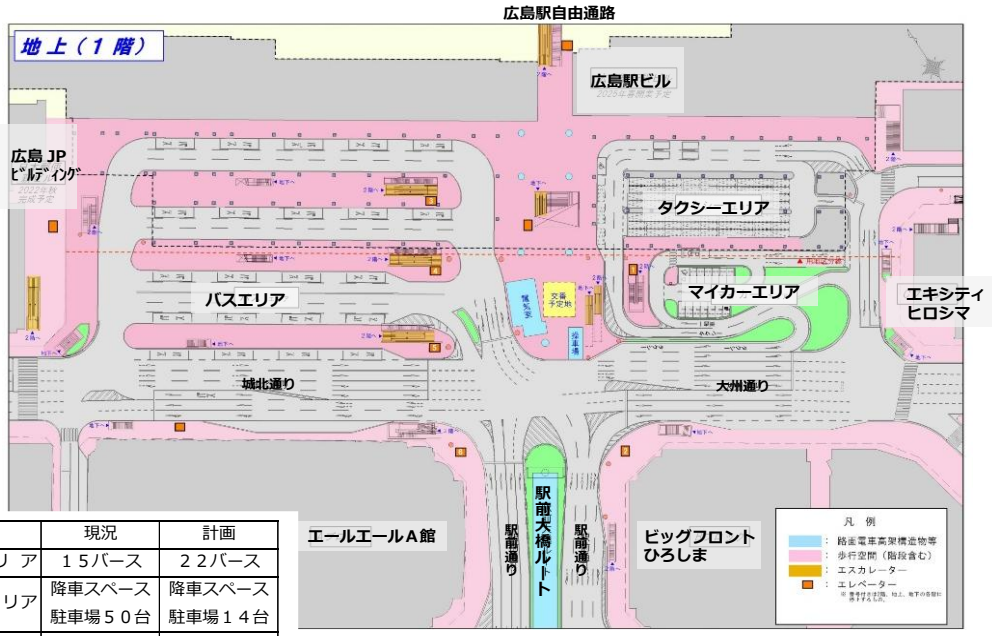
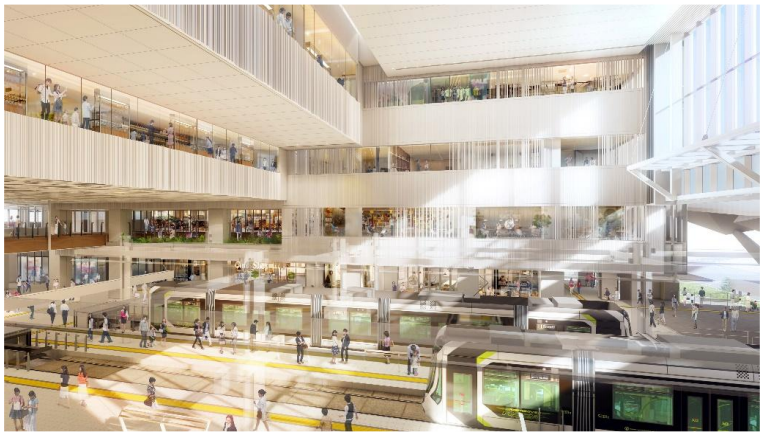


図-69　南口広場１階レイアウト図

区分	現況	計画
バ ス エ リ ア	１５バース	２２バース
マイカーエリア	降車スペース 駐車場５０台	降車スペース 駐車場１４台
タクシーエリア	乗車場　３台 降車場　４台 プール６３台	乗車場　３台 降車場　４台 プール６３台



▲広島駅南口広場全景



▲２階広場全景（広島駅電停等）



▲大州通りを横断する
ペデストリアンデッキ

図-70　完成イメージ

「広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）」にあわせ、路面電車駅前大橋ルート及び循環ルートの整備に取り組みます。

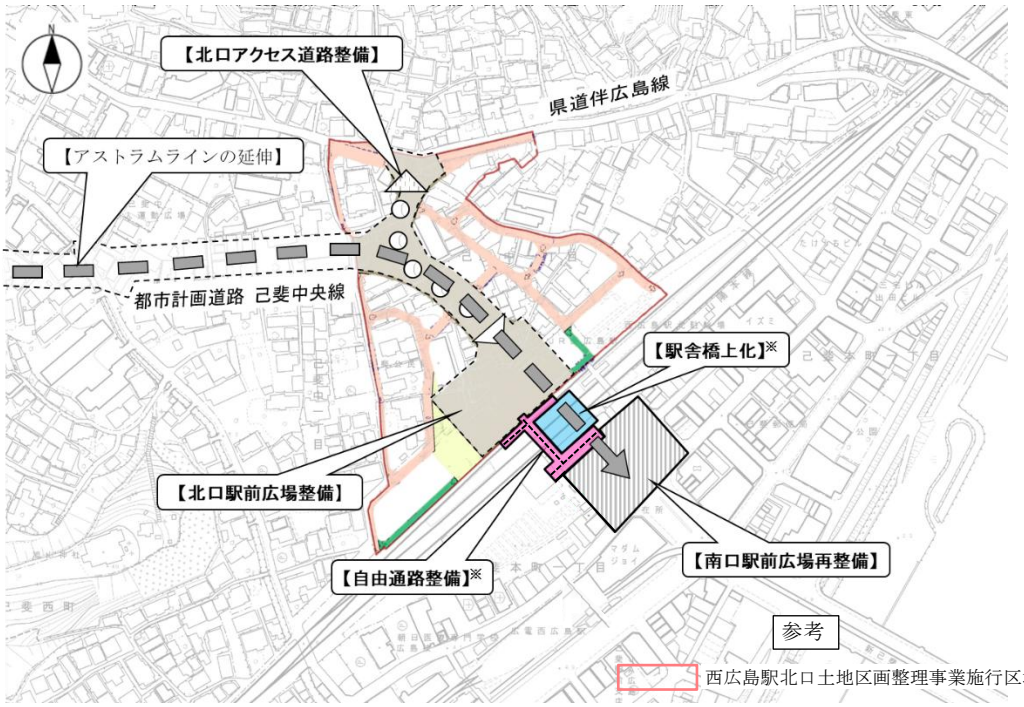
☞　P68「路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備」に掲載。

計画期間内の取組

令和１０年度末の完成を目指し、広島駅南口広場の再整備に取り組みます。

■ ＪＲ西広島駅周辺地区交通結節点整備

ＪＲ西広島駅周辺地区において、新交通西風新都線の計画を踏まえた南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備、北口駅前広場及びアクセス道路の整備に取り組み、ＪＲと路面電車、バスの乗継利便性の向上など、交通結節点機能の強化を図ります。



※自由通路（---- 部分）及び橋上駅舎の一部は令和３年１２月から供用開始

図-71　西広島駅周辺地区交通結節点整備

計画期間内の取組

南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備については、令和４年度の完成を目指します。

北口駅前広場及びアクセス道路については、令和９年度末の完成を目指します。

■交通結節点（交通拠点及び乗継地点）の機能強化

交通結節点等において、上屋やベンチの設置、案内情報の充実、出発時間のわかりやすさや乗継に配慮したダイヤの設定など、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

こうしたサービスを提供することで、市域内における公共交通相互の連携が図られるとともに、周辺市町村との連携や新幹線、高速バス、空港リムジン、船舶等による広域的な公共交通ネットワーク構築に資することが期待できます。

また、新型コロナウイルス感染症を契機とした人々の行動変容を踏まえ、これからの交通結節点に求められる新たな機能についても検討していきます。

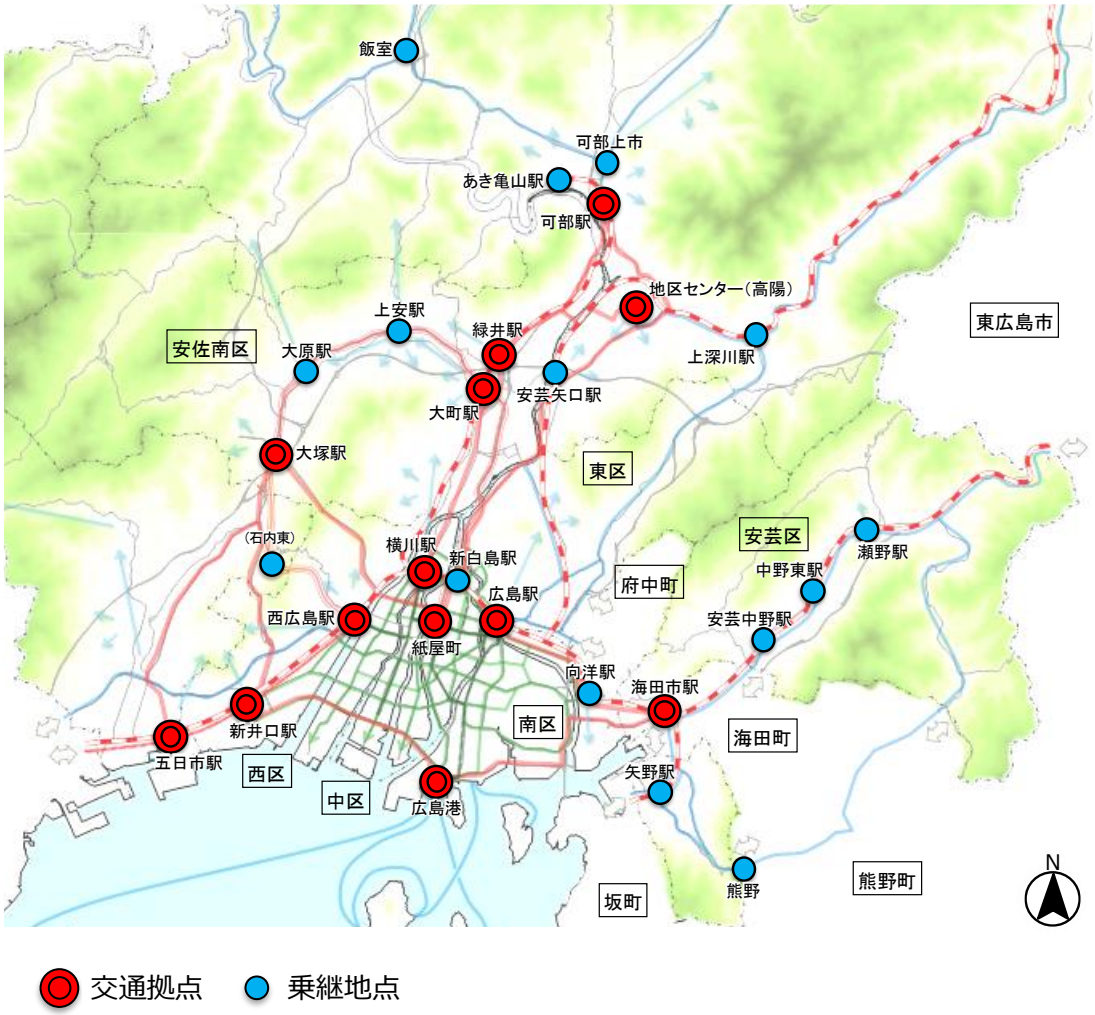


図-72　交通拠点及び乗継地点

計画期間内の取組

バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

6　公共交通サービスの向上

■案内情報の充実

公共交通をよりわかりやすく使いやすくするため、交通結節点等において、冊子・ちらし、音声案内、情報案内板、インターネットなど様々な媒体を活用しながら、路線図や時刻表、乗換情報、乗降場所、主要な目的地までの所要時間、運賃などの案内情報を充実させます。



図-73　交通案内所（広島駅新幹線口）

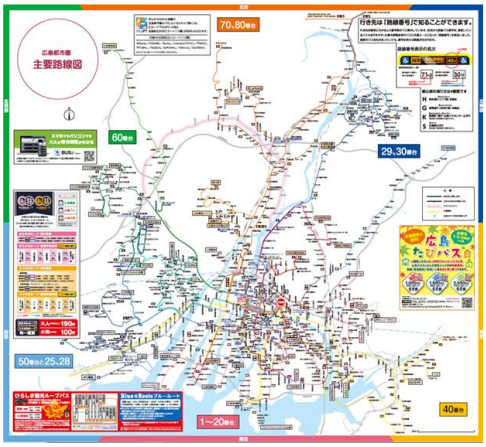


図-74　バスマップ（広島県バス協会作成）

計画期間内の取組

交通結節点等において、様々な媒体を活用しながら、案内情報の充実に取り組みます。

■わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築

路線再編に伴う利用者の負担を軽減するためには、乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充が必要です。

また、利用者の利便性を向上させるため、路線バスの均一運賃エリアの拡大や異なる交通モード間での同一運賃の導入、より使い勝手の良い運賃支払い手法の検討など、わかりやすく使いやすい利用環境の実現に向けて取り組みます。

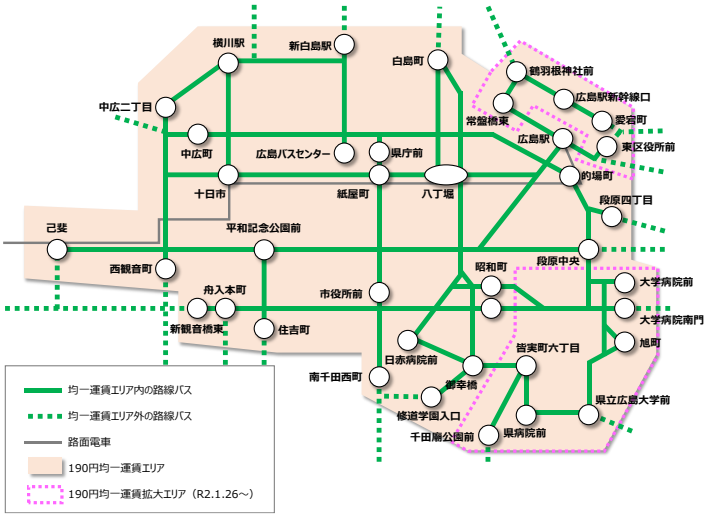


図-75　市内 190 円均一運賃エリア（R2.1~）

計画期間内の取組

利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築に取り組みます。

■MaaS の推進

MaaS(Mobility as a Service)とは、「使い勝手」の視点に立ち、利用者にとって目的地までの移動手段がまるで一つのサービス(as a Service)のように享受できる状態を目指す取組を示す、フィンランドで生まれた交通サービスの新しい概念です。

最近では、単なる交通サービスとしてではなく、「交通産業の IoT※1 化」や「交通の DX※2（デジタル・トランスフォーメーション）推進」などによる地域課題解決の取組を含め、広義で用いられるケースが増えています。

こうした MaaS（広義を含む）の取組は、利用者にとって使い勝手のよい交通サービスを目指すうえで不可欠であることから、その取組を推進します。

※1　IoT：「Internet of Things」の略。様々な「モノ」が接続され、情報交換することにより相互に制御することでデジタル社会の実現を指す取組のこと。

※2　DX：データとデジタル技術を活用して、社会のニーズを基に、サービス、ビジネスモデルを変革すること。また、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立する取組のこと。



● 国土交通省では、MaaSについて、「地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段」と定義。（国土交通省HP「日本版MaaSの推進」より）

図-76　「日本版 MaaS」の概念図（国土交通省）

計画期間内の取組

交通事業者等と連携し、デジタルチケット等のキャッシュレス化の普及を通じたデジタル化によって、複数の乗り物を定額で乗り継げる均一運賃や、需要に応じて料金を変動させるダイナミックプライシングといった新たなサービスを展開していきます。

■事業者の経営力強化による路線の維持確保

複数のバス事業者が連携して路線再編を行う場合に、各事業者の運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再配分する運賃プール制の導入可能性について検討します。

運賃プール制の導入により、利用者が少ない赤字路線を利用者が多い黒字路線が補うことで事業者の経営力の強化や生産性の向上が図られ、将来にわたって公共交通サービスの提供を維持していくことが期待されます。

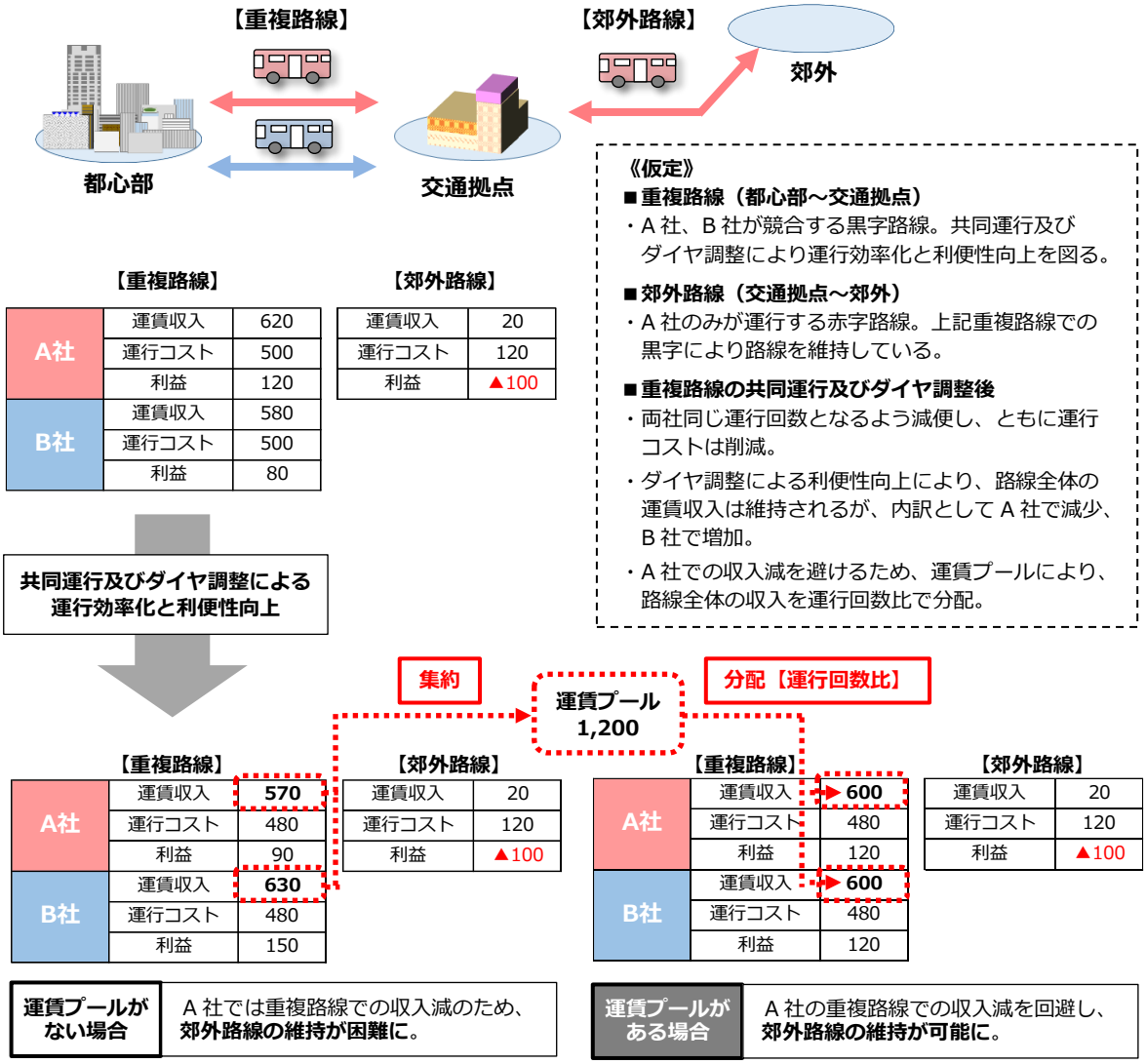


図-77　運賃プール制のイメージ

計画期間内の取組

バス事業者等と連携しながら、運賃プール制の導入について検討します。

■公共交通の安心利用の促進

新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者の公共交通利用への意識が変化する中で、感染症防止対策や混雑緩和のための需要分散対策などを実施するとともに、利用者に対し、感染リスク抑制のための協力をお願いすることで、安心して公共交通を利用できる環境を提供します。



図-78　感染症対策周知ポスター（広島県バス協会）



図-79　公共交通応援ポスター

計画期間内の取組

感染症対策の実施などにより、公共交通の安心利用の促進を図ります。

7　機能強化策一覧

機能強化策	計画期間内の取組		地域公共交通利便増進事業※1	該当する階層等					実施主体			主に強化が期待される機能								
												公共交通ネットワーク					交通結節点		
	取組内容の概要			基幹	デルタ	郊外	地域	交通結節点	行政	交通事業者	市民	速達性	大量性	定時性	安定性・継続性	柔軟性	連続性	ターミナル機能	拠点機能
1 バスネットワークの再構築																			
① 都心における路線の効率化																			
バス路線の過密解消	循環線への利用者の定着状況を踏まえた広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消など	実施	●		●				●	●		●		●					
② 郊外部における路線の効率化																			
広島市北部医療センター安佐市民病院へのバス路線の新設	令和４年５月の広島市北部医療センター安佐市民病院の開院に合わせた路線の新設	実施（完了）				●	●		●	●					●				
路線のフィーダー化	乗継割引の拡充を前提にしたバス路線のフィーダー化	実施	●			●	●		●	●					●				
等間隔運行の導入	郊外部の住宅団地等と都心を結ぶ路線の運行効率化	実施	●			●			●	●				●	●				
地域の実情にあった運行形態の見直し	路線バスの運行が特に非効率となっている路線における運行形態の見直し、自動運転や AI、新たなモビリティなどの研究	実施	●			●	●		●	●	●				●	●			
③ サービスレベルが低い地域における交通の確保																			
バス路線の新設	路線の効率化に併せたサービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設	実施	●	●	●	●			●	●						●			
補助系統の確保維持	補助系統（地域内フィーダー系統）の確保維持	実施	●			●	●		●	●	●				●				
地域主体の乗合タクシー等の導入支援	福田地区（東区）、戸坂地区（東区）などにおける導入支援	実施					●		●	●	●				●	●			
④ 基幹バスの機能強化																			
基幹バスの拡充	基幹公共交通のない拠点間における基幹バスの運行の拡充	実施	●	●					●	●		●	●	●					
走行環境の向上	交通管理者や道路管理者と連携したバスレーンやバス優先信号の拡充	実施		●	●	●			●	●	●	●	●	●					
⑤ 利用環境の向上																			
低床低公害車両の導入拡大	低床低公害車両の導入拡大	実施		●	●	●			●	●						●	●		
バスロケーション表示器の設置拡大	交通結節点整備等に併せた表示器の設置拡大	実施		●	●	●	●	●	●	●						●	●		
待合環境の整備	バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等における待合環境や乗継環境の向上	実施	●	●	●	●	●	●	●	●						●	●		
バス停の安全性確保対策	設置位置が危険と判定されているバス停の解消	実施							●	●	●								
乗合タクシーの利用環境の向上	乗合タクシーにおける GTFS フォーマットの導入	実施							●	●						●			
2 鉄軌道系ネットワークの機能強化																			
○ ＪＲ在来線																			
ＪＲ可部線下祇園駅の利便性向上	駅の東西を結ぶ自由通路等の整備	実施		●					●	●		●	●	●			●		
ＪＲ在来線に係る機能向上策の検討	ＪＲ在来線に係る各種機能向上策の検討	実施		●						●						●	●		
ＪＲ駅のバリアフリー化	ＪＲ駅のバリアフリー化の推進	実施(完了)		●				●	●	●						●	●		
○ アストラムライン																			
新交通西風新都線の整備	広域公園前駅と JR 西広島駅を結ぶ新交通西風新都線の整備（軌道運送高度化事業※2）	実施		●					●	●		●	●	●			●	●	●
○ 広電宮島線・路面電車																			
路面電車駅前大橋ルートと循環ルートの整備	令和７年春の供用開始を目指した駅前大橋ルートと循環ルートの整備	実施			●				●	●		●		●					
高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大	高度化された電車ロケーション表示器の設置拡大	実施		●	●					●						●	●		
電車優先信号の拡大	速達性・定時性の効果が大きい交差点への導入に向けた交通管理者等との協議・調整	実施			●					●		●		●					
超低床車両の導入	超低床車両の導入促進	実施	●	●	●				●	●						●	●		
電停施設等の改良	バリアフリー化や上屋の増設などの電停の改良	実施		●	●				●	●						●	●		
3 タクシーの機能強化																			
タクシーの利用環境の向上	交通結節点整備やバス停集約に併せたタクシー待機スペースの確保などタクシー利用環境向上	実施		●	●	●	●	●	●	●						●	●		
4 船舶の機能強化																			
陸上交通との連携強化	広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線新設などの連携強化	実施		●	●	●		●	●	●						●	●		
旅客船ターミナルのバリアフリー化	広島港へのボーディングブリッジの設置	実施		●				●	●							●	●	●	●
5 交通結節点等の機能強化																			
広島駅周辺地区交通結節点整備（広島駅南口広場の再整備）	令和８年度末の完成を目指した広島駅南口広場の再整備	実施						●	●	●							●	●	●
西広島駅周辺地区交通結節点整備	令和４年度末の完成を目指した南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備 令和７年度末の完成を目指した北口駅前広場やアクセス道路の整備	実施(完了)	●					●	●	●							●	●	●
交通結節点（交通拠点及び乗継地点）の機能強化	バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等における待合環境や乗継環境の向上	実施	●					●	●	●							●	●	●
6 公共交通サービスの向上																			
案内情報の充実	交通結節点等における様々な媒体を活用した案内情報の充実	実施	●					●	●	●						●	●		
わかりやすく使いやすい運賃体系等の構築	乗継割引の拡充や均一運賃エリアの拡大等	実施	●	●	●	●	●	●	●	●						●	●		
MaaS の推進	利用者にとって使い勝手のよいサービスの提供に向けた検討	実施							●	●						●	●		
事業者の経営力強化による路線の維持確保	運賃プール制（複数事業者間における運賃収入を一旦プールし分配）の導入など	実施	●						●	●					●				
公共交通の安心利用の促進	車内消毒など感染症対策の徹底、SNS や広告媒体を活用した PR など	実施							●	●	●					●			

※1 地域公共交通利便増進事業：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき実施される、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組及びそれにあわせた交通結節点の改善等の事業
（なお、他の事業については、交通事業者単独又は他の法令等に基づいて実施することを想定）
※2 軌道運送高度化事業：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき実施される、定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送の確保により、運送サービスの質の向上を図るＬＲＴ整備等の事業

8　地域公共交通確保維持事業の補助対象路線等一覧

交通機関	路線名又は運行地区	運行形態	実施主体	運行会社	地域公共交通確保維持事業
路線バス	今吉田線	路線定期	広島交通㈱	広島交通㈱	●※
	阿戸線	路線定期	朝日交通㈱	朝日交通㈱	●※
	深川線	路線定期	広島バス㈱	広島バス㈱	●
乗合タクシー	安佐北区口田地区	路線定期	やぐちおもいやりタクシー活性化協議会	㈲やぐちタクシー	●
	安芸区中野・中野東地区	路線定期	中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会	㈲中野タクシー	●
	安佐南区大塚西地区	路線定期	大塚・伴南地区生活交通支援協議会	㈱フォーブル	●
	安佐北区可部・亀山地区	路線定期	福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会	㈲カオル交通	●
	東区福田地区	路線定期	福田地区生活交通対策協議会	つばめ交通㈱	●
	東区戸坂地区	区域運行	戸坂連合社会福祉協議会	はと第一交通㈱	●
	安佐北区山倉地区	路線定期	山倉地区町内会乗合タクシー推進協議会	広島交通㈱	●

※車両減価償却費等補助を活用

第２章　評価指標の設定と評価体制

１　評価指標

地域公共交通計画で設定した目標（利用者にとってわかりやすく使いやすい、持続可能な公共交通体系の構築）の達成状況を確認するため、評価指標及び目標値を設定します。

公共交通体系づくりに向けた取組方針		指標名	評価の視点	算定方法、目標値の考え方及び評価頻度	現況値	目標値
集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化	骨格となる基幹・準基幹公共交通ネットワークの強化	指標１ 公共交通事業収支率（鉄軌道）	公共交通サービスの継続性を評価	営業収益／営業費用（アストラムライン、広電宮島線・路面電車：鉄軌道事業）を算出する。 【目標値の考え方】赤字が改善に向かうようにする。	アストラムライン：88.9% 広電宮島線・路面電車：70.6% （令和２年度）	赤字の改善 （令和８年度）
	安心して公共交通を利用できる環境の整備	指標２ 公共交通の利用者数	公共交通の利用者がどれだけ増えているかを評価	公共交通全体の１日当たりの乗車人員の合計により算出する。 【目標値の考え方】令和２年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績（59.4 万人/日）の９割とする。	43.7 万人/日 （令和２年度）	53.4 万人/日 （令和８年度）
	公共交通の利便性を高めるきめ細かなサービスの提供	指標３ 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合	公共交通に対する市民の満足度がどれだけ向上しているかを評価	「広島市市民意識調査」における「電車やバスなど公共交通の利用のしやすさ」についての設問に対して「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合を算出する。 【目標値の考え方】市民の満足度を向上させる。	65.7% （令和２年度）	現況値より増加 （令和８年度）
デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化と都心内移動の円滑化	公共交通による都心へのアクセス強化及び回遊性の向上	指標４ エキまちループの１便当たりの利用者数	都心内を循環する路線がどれだけ利用者に定着しているかを評価	平成 30 年５月から運行している「エキまちループ」の１便当たりの平均利用者数（平日）を算出する。 【目標値の考え方】令和２年度の数値は特異値であることや「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績（3,940 人/日）の９割とする。	3,223 人/日 （令和２年度）	3,546 人/日 （令和８年度）
	路線再編による効率化（過密状態の解消）	指標５ 相生通りにおけるバス便数	バスの再編によりどれだけ路線が集約化されたかを評価	相生通りを運行するバス便数を GTFS データにより算出する。 【目標値の考え方】バス路線の過密状態の解消に向け、運行本数の適正化を図る。	3,071 便/日 （令和３年３月時点）	現況値より減少 （令和８年）
デルタ内及びその周辺における移動の円滑化	路面電車・バスの定時性・速達性の確保 路線再編による効率化（路線の統合・集約）	指標６ 拠点間の所要時間	路線再編などにより、定時性・速達性が確保され、効率的な運行となったかを評価	可部駅前から広島バスセンターまでのバス路線について、平日朝ピーク時（７～９時）の所要時間をバスロケーションデータにより算出する。 【目標値の考え方】バス路線の定時性・速達性を向上させる。	54.5 分 （令和３年度）	現況値より減少 （令和８年）
	公共交通サービスを十分受けられない地域の解消	指標７ 公共交通カバー圏外に居住する人口割合	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価	公共交通を利用しにくい地域の居住人口/広島市居住人口により算出する。 【目標値の考え方】令和 12 年（「公共交通体系づくりの基本計画」の目標年次）を０%とする。 駅・バス停等周辺の範囲 区分：考え方 JR/アストラムライン・広電宮島線 等：半径650m(徒歩〔4km/h〕で10分) ただし、駅周辺の主な住宅地が傾斜地にある場合は500m(徒歩〔3km/h〕で10分)とする。 路面電車・バス 乗合タクシー：半径300m(90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離)※ 半径100m(90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離)※ ※バスサービスハンドブック(土木学会)より	7.5% （令和２年）	3% （令和８年）
郊外部の持続可能な生活交通の確保	路線再編による効率化（フィーダー化） 運行形態の見直しなどによる安定的・継続的な生活交通の確保	指標８ 市民１人当たりの補助金負担額	市民 1 人当たりのバス路線への補助金負担額が現状より増加していないかを評価	本市のバス路線への補助金額（バス運行対策費補助金額）／広島市人口により算出する。 【目標値の考え方】市民１人当たりの負担金額が現状以上にならないよう、補助の効率性を向上させる。	509 円/人 （令和２年度）	現況値程度を維持 （令和８年度）
		指標９ 公共交通事業収支率（バス）	公共交通サービスの継続性を評価	営業収益／営業費用（バス：全事業者の乗合事業の合計）を算出する。 【目標値の考え方】赤字が改善に向かうようにする。	バス：64.8% （令和２年度）	赤字の改善 （令和８年度）
	生活交通の不便な地域の解消	指標７（再掲） 公共交通カバー圏外に居住する人口割合	公共交通を利用しにくい人口が減っているかを評価	（再掲のため省略）	7.5% （令和２年）	3% （令和８年）

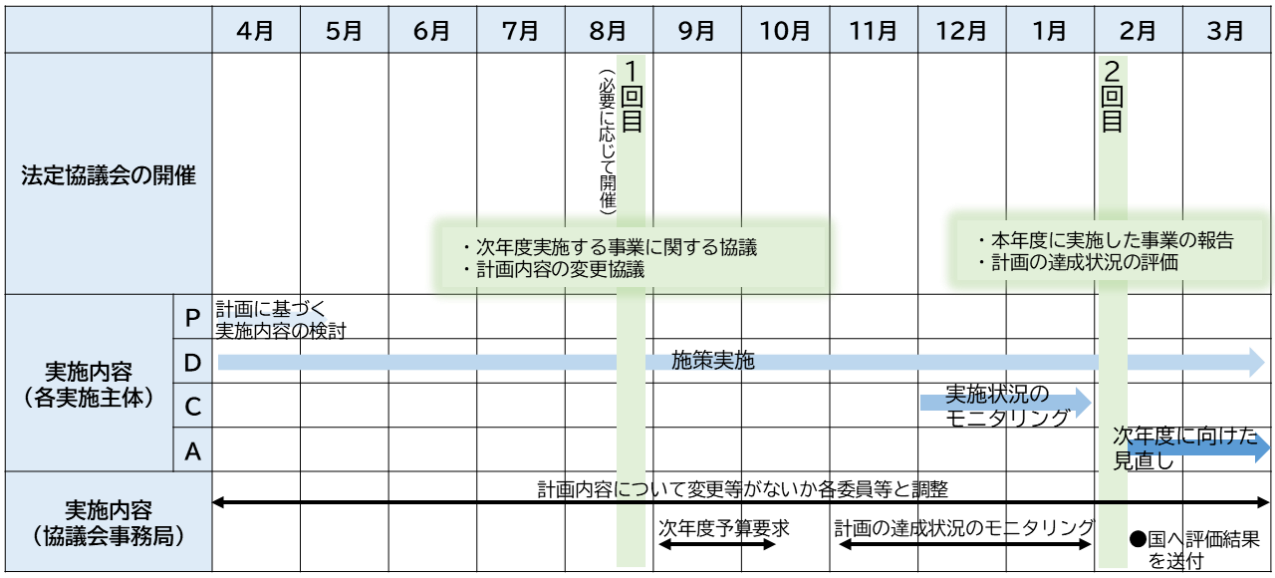
2　計画の評価、検証及び見直しの体制と各主体の役割

本計画に掲げた目標の実現を図るため、行政（広島市）、実施主体（行政・交通事業者・市民）、協議会（広島市地域公共交通活性化協議会）がそれぞれの役割を担いながら、評価、検証及び見直し（PDCA サイクル）を実施します。[下表]

【評価、検証及び見直しの体制】

・機能強化策の実施状況等を踏まえ、協議会が計画の達成状況を毎年度評価、検証
　⇒評価、検証により実施主体の意欲の向上を図るとともに、必要に応じて取組内容やスケジュールを見直し
・機能強化策の実施状況及び評価、検証の結果を毎年度公表
　⇒公共交通を積極的に利用する市民意識の醸成
・最終年度は、計画期間内の機能強化策の実施状況や目標の達成状況を踏まえ、次期計画の策定方針を検討

【年間標準スケジュール（計画期間の最終年度を除く）】



【行政・実施主体・協議会の役割】

分　類	役　　割
行政	○ 計画の作成・見直し ○ 実施主体との調整 ○ 機能強化策の実施
実施主体	○ 機能強化策の実施 〇 各種データの提供 ○ 実施主体相互の連携・協力
協議会	○ 計画の達成状況の評価・検証 ○ 計画の作成・見直しに向けた協議

参考資料

計画策定までの主な経緯

年　月		検討状況	市議会への報告
令和２年	９月	○第８回地域公共交通活性化協議会 ・「広島市地域公共交通計画（H28～R2）」に位置付けた機能強化策及び計画の評価について	
	12 月	○第９回地域公共交通活性化協議会 ・計画期間の延長について	
令和３年	２月	○計画期間の延長（１年間） ・「広島市地域公共交通計画（H28～R3）」	
	６月	○第 10 回地域公共交通活性化協議会 ・市民等へのアンケート調査内容について	
	９月		○第１回都市活性化対策特別委員会 ・改定に向けた進め方等について報告
	10 月	○第 11 回地域公共交通活性化協議会 ・市民等へのアンケート調査の結果、機能強化策、計画の評価指標について	
令和４年	１月	○第 12 回地域公共交通活性化協議会 ・計画素案について	
	２月	○市民意見募集 ２月 18 日(金)～３月３日(木)	○第３回都市活性化対策特別委員会 ・計画素案について説明
	３月	○計画策定	

■広島市地域公共交通活性化協議会

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、計画の作成や実施に関し必要な協議を行うことを目的として設置した法定協議会

○設置時期

平成 27 年 11 月 18 日

○委員（令和４年３月時点）　　◎：会長、○：副会長

区　分		所属団体・役職	氏　名
学識経験者		広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授	◎藤原 章正
		広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	○伊藤　雅
地方公共団体		広島市道路交通局 都市交通部長	西原 寛行
公共交通事業者等	ＪＲ	西日本旅客鉄道株式会社広島支社 副支社長	宮本　晃
	ｱｽﾄﾗﾑﾗｲﾝ	広島高速交通株式会社 総務部長	胡子 芳樹
	路面電車	広島電鉄株式会社 取締役 電車事業本部長	平町 隆典
	バス	公益社団法人広島県バス協会 専務理事	赤木 康秀
	タクシー	一般社団法人広島県タクシー協会 専務理事	冨田 直也
	船舶	広島県旅客船協会 専務理事	松山 生馬
	ターミナル	株式会社広島バスセンター ターミナル事業本部長	箕田 和三
道路管理者		国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 副所長	景山 浩孝
		広島市道路交通局 道路管理課長	松田 幸登
港湾管理者		広島県土木建築局 港湾振興課長	上場 慶一郎
公安委員会		広島県警察本部交通部 交通規制課長	太田 広実
地域公共交通の利用者		社会福祉法人広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄
		公益社団法人広島消費者協会 会長	栗原　理
その他の当該地方公共団体が必要と認める者	国土交通省	国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課長	濵田 賢太郎
		国土交通省中国運輸局交通政策部 交通企画課長	三宅 貴大
		国土交通省中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官	石田 剛史
	広島県	広島県地域政策局 交通対策担当課長	藤井 剛
	広島市	広島市都市整備局 みなと振興課長	山縣 真紀子

■都市活性化対策特別委員会

広島市議会が、公共交通のほか、中央公園内の公共施設の集約化等に向けた検討や都心における土地の高度利用等、都市活性化に関する課題について調査・研究するため設置した委員会

○調査研究期間

令和３年６月 25 日から調査終了まで