

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和6年度における取組状況	資料番号
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	本市において、主要過密区間である広島駅・紙屋町間のバス路線の過密解消に向け、相生通りにおけるバスの便数を今年度においても調査し、引き続き注視している。	
② 郊外部における路線の効率化			
広島市立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月の広島市立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	(令和4年度に事業完了)	
路線のフィーダー化	乗継割引の拡充を前提としたバス路線のフィーダー化	路線再編の試行的取組として実施した実証運行において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を東区矢賀付近でフィーダー化するとともに、乗継拠点としたバス停において直通乗継割引を導入した。また、当該結果を踏まえ、事業者とともに本格運行に向けた検討を進めた。	
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	バス路線の再編について、市とバス事業者において、等間隔運行の導入について検討を行った。	
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	地域の実情にあった運行形態の見直しに向けて、令和5年度にフィーダー化を行った可部千代田線について効果分析を行った。路線の最適化に向けた市とバス事業者との議論の中で、郊外等の運行状況が非効率なバス路線において、運行形態の見直しについても検討を行った。	
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	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について市とバス事業者で検討を行った。	
補助システムの確保維持	補助系統(地域内フィーダー系統)の確保維持	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、引き続き補助システムの確保維持を行った。	
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)などにおける支援	東区戸坂地区において、令和6年12月から本格運行を開始した。また、南区黄金山地区において、令和6年10月から実験運行を開始したほか、安佐北区山倉地区においては、アンケート調査の集計・分析を行うなど、乗合タクシーの導入に向けた検討を進めた。	①
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	広島電鉄と広島バスにおいて、広島港、井口・商工センター地区、西風新都の三つの広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の社会実験運行を継続した。	
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	広島国道事務所と本市が連携して、バスの定時制確保に資するよう、自動車交通への影響を十分に踏まえながら、国道183号において渋滞緩和を目的とした取組(時差出勤の促進)を行った。	
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	低床低公害車両の導入率は、令和5年度と比較し、約3%拡大した。	
バスロケーションシステム表示器の設置拡大	交通結節点整備等に併せた表示器の設置拡大	路線再編の試行的取組として実施した実証運行(令和6年10月1日～令和6年12月28日)において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を東区矢賀付近でフィーダー化した際、乗継拠点の近隣商業施設と連携し、店内にバスロケーション表示器を設置した。また、市内12か所のバス停において、バスの接近情報を確認できるウェブサイト「くるけん」のQRコードの貼り替えを行い、バス停名や行き先を検索することなく、即座に当該バス停の運行情報を確認できるよう改善を図った。	②
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	北部バス路線のフィーダー化の取組において、乗継地点の一つとなる可部上市バス停(上り)の待合環境の向上を図るため、安佐北区総合福祉センター前への同バス停の移設に向けて、測量設計を行った。また、路線再編の試行的取組として実施した実証運行(令和6年10月1日～令和6年12月28日)において、広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)を東区矢賀付近でフィーダー化した際、乗継拠点の近隣商業施設と連携し、店内のオープンスペースを待合環境として活用した。	③
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(優先度に応じて、A、B、Cの3つのランク分けを行っている)	令和3年度から広島運輸支局がバス停の安全性確保対策に係るWGを開催しており、事業者が主体となり安全性確保対策の検討及び実施に取り組んでいる。令和6年度末時点で、危険と判定されている本市域内57箇所のバス停のうち、Bランクが12箇所、Cランクが6箇所について対策を実施済みである。	
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	公共交通との乗換利便性の向上を図るため、乗合タクシーの運行事業者とGTFSの導入について検討を行った。	

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和6年度における取組状況	資料番号
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	駅の東西を結ぶ自由通路等の整備	駅アクセス道路等の用地取得と西口広場整備工事を行った。	
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	本市ほか芸備線沿線市とともに、芸備線の機能向上に係る検討を進めた。	
JR駅のバリアフリー化	JR駅のバリアフリー化の推進	JR西日本において、新井口駅のバリアフリー化に向けた支障物件の移設及びエレベータの設計を行った。	
○ 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)	都市計画決定に向け、都市計画原案の縦覧や説明会を開催するとともに環境影響評価の準備書の作成などを行った。また、事業の本格化に向け、橋りょう詳細設計や地質調査等を行った。	
○ 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	路面電車の高架橋の上部工事や新設する駅前大橋ルートの全範囲にわたって軌道新設などの工事を行った。	④
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	広島電鉄において、宮島線3駅に、高度化された電車ロケーション表示器の整備を行った。(LED表示器のLCD化)	
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	広島電鉄において、電車優先信号の拡大について検討を進めた。	
超低床車両の導入	超低床車両の導入促進	広島電鉄において、超低床車両(APEX)を市内線に1編成、鉄道線宮島線に1編成導入した。また、本市において、宮島線1編成に対し車両購入費の一部補助を行った。	⑤
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	本市と広島電鉄において、バリアフリー化等の電停改良について協議を進めた。	
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	本市において、広島駅南口広場の再整備等の一環として、令和7年3月に広場内のタクシーエリア(乗降場、タクシー待機場)を広島駅新駅ビル1階東側にリニューアルしたことで、改札が近く、雨の影響も受けないなど利用環境が向上した。	
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	広島電鉄と広島バスにおいて、広島港、井口・商工センター地区、西風新都の三つの広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の社会実験運行を継続した。(再掲)	
旅客線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	(令和4年度に事業完了)	
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	JR西日本が建替えを進めている駅ビルの1階部分において、バスエリアを令和6年6月に、タクシーエリアを令和7年3月に暫定的に供用を開始した。また、広島駅と東西の施設とを連絡するペDESTリアンデッキなどの整備を進め、令和7年3月24日の供用開始を予定している。	⑥
JR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及び令和7年度末の完成を目指した北口駅前広場及びアクセス道路の整備	北口駅前広場及びアクセス道路については、西広島駅北口土地区画整理事業の中で、令和7年度末の完成を目指し整備に取り組んでいる。	
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	北部バス路線のフィーダー化の取組において、乗継地点の一つとなる可部上市バス停(上り)の待合環境の向上を図るため、安佐北区総合福祉センター前への同バス停の移設に向けて、測量設計を行った。(再掲)	
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	本市が事務局を務める都心交通対策実行委員会において、市内中心部の「公共交通&駐輪場案内マップ」を作成し、地元企業や商店街に配布したほか、バス事業者において、バスロケーションシステムを使ったバス接近情報サイト「くるけん」に関する啓発活動の一環として、ポスターの掲載やチラシの配布等が行われた。	
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	令和7年2月の市内中心部均一運賃の改定及び区域拡大を踏まえて、交通事業者と本市が一体となって、分かりやすく使いやすい運賃体系の構築に向けた検討を行った。	
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	本市において、広島型公共交通システムの構築を進める中で、異なる交通モード間でのシームレスな移動の実現に向けた検討を行った。	
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	乗合バス事業における共同運営システムの構築に向けた検討を行う中で、プール精算の仕組みを実現するための課題を整理した。	
公共交通を安心して利用できる施策の推進	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	新型コロナウイルス感染症対策として、各バス事業者が車内消毒や換気などを継続的に実施し、安心して快適に利用できる環境づくりを行った。	

※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増進に資する取組及びそれに合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