

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和7年度における取組状況	資料6-2
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令和7年度においても調査した。 また、バス協調・共創プラットフォームひろしま(以下「プラットフォーム」という。)において、相生通りのバス停集約を進めることとしており、「原爆ドーム前」及び「紙屋町(メルパルク前)」のバス停を「紙屋町(ひろしまゲートパークプラザ前)」へ集約するとともに、集約後のバス停名称を「紙屋町(原爆ドーム前)」とした。	(1)
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	プラットフォームにおいて、これまで行った広島バス29号線(安佐北区小河原町～広島バスセンター)の実証運行の結果を踏まえ、イオンモール広島府中に乗り入れる系統を増便する利用促進策を講じた上で、本格運行への移行を行った。 また、プラットフォームにおいて、高陽地区で、鉄道駅や大型商業施設への接続を図った上で、都心への直通便を地区内でフィーダー化して増便する実証運行を行った。あわせて、車庫の共同利用により、経営の効率化を図った。	(2)
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	令和8年3月にプラットフォームが策定したアクションプランにおいて、全体最適なネットワークの実現に向け、現在、供給過剰又は供給不足となっている路線群を、令和11年度までに方面別に需要や地域特性に応じた持続可能で使いやすいものへと再編するとともに、当該運行適正化に合わせた等間隔運行等の利便性向上策について定めた。	
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	プラットフォームにおいて、運転手不足などの課題に対応するため、自動運転バスの普及を目指し、可部めぐりんバスにおいて自動運転の実証運行を行った。	(3)
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	プラットフォームにおいて、高陽地区で、鉄道駅や大型商業施設への接続を図った上で、都心への直通便を地区内でフィーダー化して増便する実証運行を行った。あわせて、車庫の共同利用により、経営の効率化を図った。(再掲)	
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	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、引き続き補助系統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	移動手段の確保について相談が寄せられている地区等における導入支援	地域を主体とする組織において、安佐北区山倉地区での実験運行を令和7年11月から開始した。	(4)
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	広島電鉄及び広島バスにおいて運行している、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」について、プラットフォームにおいて、新規需要獲得のための広島南道路(広島高速3号線高架下)へのルート変更や、アストラムラインとの接続強化のための広島市立大学前(広域公園前駅経由)への延伸等の実証運行を行った。	(5)
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	令和8年3月にプラットフォームが策定したアクションプランにおいて、定時性・速達性の向上のため、バスが運行しやすい道路環境整備の早期実現に向けた取組について定めた。	
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	本市とバス事業者において、低床バス(低公害バス)の導入拡大に取り組み、全車両数に対する低床バス(低公害バス)の割合は85.5%(令和6年度比0.2%増)となった。	
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	プラットフォームが行った高陽地区での実証運行において、商業施設の店内にバスロケーション表示器を設置した。	
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	本市とバス事業者において、北部バス路線のフィーダー化の取組の一環として、乗継地点の一つとなる可部市バス停(上り)の待合環境の向上を図るため、令和5年4月から、最寄りの安佐北区総合福祉センター1階ロビーにバスロケーション表示器を設置しており、それに続く取組として、福祉センター敷地内のベンチ等を待合スペースとしても活用できるよう、福祉センター前バス停を移設した。	(6)
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。危険と判定された本市域内57箇所のバス停のうち、令和7年度はAランク2箇所について対策を実施した(令和7年度末時点でAランク2箇所、Bランク12箇所、Cランク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	令和8年度中にGoogleによる経路検索が可能となるよう、本市において、乗合タクシーにおけるGTFSフォーマットを作成した。	

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和7年度における取組状況	資料6-2
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	本市において、西口広場等整備工事を行うとともに、駅アクセス道路の用地取得を進めた。	
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や関係者とともに、「三次・安芸高田・広島まちづくり交通協議会」において、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て支障物件の移設を進めるとともに、エレベーターの設計を行った。	
○ 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)	本市において、都市計画等の手続や環境影響評価の準備書の作成、説明会の開催などを行うとともに、橋りょうの詳細設計を進めた。	
○ 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年夏の供用開始を目指した駅前大橋ルートと令和8年春の供用開始を目指した循環ルートの整備	本市及び広島電鉄において、整備を進め、路面電車駅前大橋ルートは令和7年8月に、循環ルートは令和8年3月にそれぞれ開業した。	(7)
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、市内線3電停及び宮島線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。	
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るとともに、電車の運行をスムーズにできるよう、交通信号のサイクルを電車の運行パターンに合わせるオフセット箇所の拡大に向け、交通管理者と協議を進めた。	
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)を宮島線に1編成導入し、本市は車両購入費の一部補助を行った。	
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るとともに、皆実町6丁目電停(5号線)に連接車が停車できるよう、ホーム延長等の改良を行った。	
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	本市が事務局を務める陸上交通協議会が策定した生活交通改善事業計画に基づき、事業者においてバリアフリーに対応したタクシー車両の導入が進められ、タクシーの利用環境の向上を図った。	
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つなぐバス路線新設などの連携強化	広島電鉄及び広島バスにおいて運行している、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」について、プラットフォームにおいて、新規需要獲得のための広島南道路(広島高速3号線高架下)へのルート変更や、アストラムラインとの接続強化のための広島市立大前(広域公園前駅経由)への延伸等の実証運行を行った。(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10年度末の完成を目指した広島駅南口広場の再整備	本市において、自由通路整備工事を行うとともに、駅前広場西側で広島駅ビル2階とエールエールHIROSHIMAを接続するペDESTリアンデッキの上部工事や駅前広場東側で広島電鉄の旧広島駅電停の撤去工事を進めた。	(8)
西広島駅周辺地区交通結節点整備	令和9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	本市において、北口駅前広場の整備を進め、令和8年3月に暫定供用を開始した。また、令和6年度に暫定供用したアクセス道路では、県道との交差点部の拡幅を行った。	
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	本市とバス事業者において、北部バス路線のフィーダー化の取組の一環として、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、令和5年4月から、最寄りの安佐北区総合福祉センター1階ロビーにバスロケーション表示器を設置しており、それに続く取組として、福祉センター敷地内のベンチ等を待合スペースとしても活用できるよう、福祉センター前へバス停を移設した。(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」や「駐輪場案内チラシ・ポスター」を作成し、地元企業や商店街に配布した。	
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8年3月にプラットフォームが策定したアクションプランにおいて、ゾーン運賃やダイナミックプライシングなど、運賃設定の多様化による潜在的な需要の掘り起こしと利用促進について定めた。	
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進めた。	
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	本市とバス事業者において、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取組を進める中で、プール精算の導入の方向性について協議を行うなど、検討を進めた。	
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	各バス事業者において、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。	