

1 はじめに

(1) 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
- ・公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）
- ・旅客船

※ 公共交通を補完するものとして連携を図る対象  
⇒シェアモビリティ（カーシェアやシェアサイクルなど）やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなど

(2) 対象とする地域

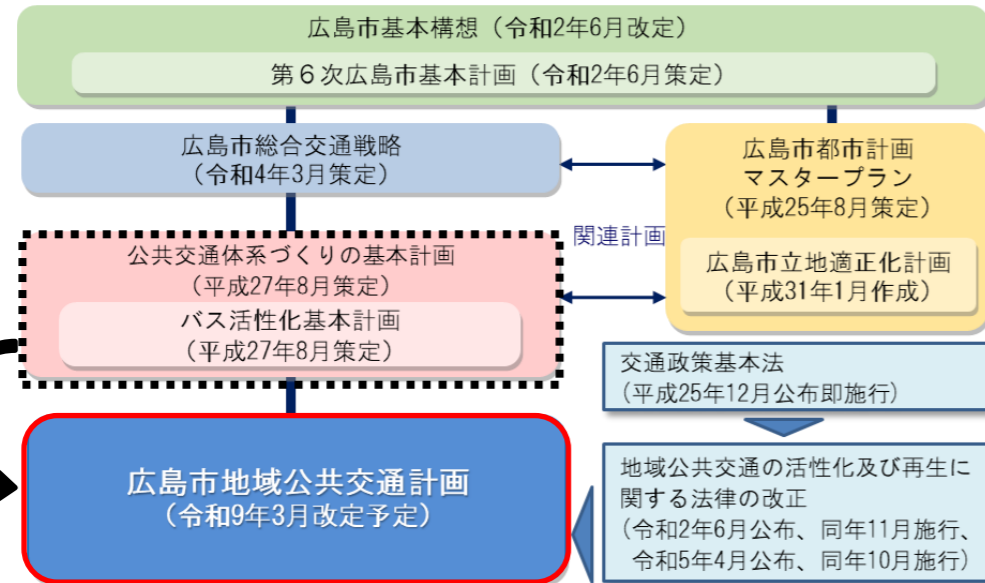
広島市全域

※ なお、近隣の33市町と構成する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、周辺市町との連携を図ることとする。

(3) 計画期間

5年間（令和9年度～令和13年度）

(4) 計画の位置付け



広島市地域公共交通計画への統合を検討

○ 各計画の概要

- ・ **公共交通体系づくりの基本計画（平成27年8月策定）**  
公共交通体系のあり方（＝交通結節点で結ばれた階層性のある公共交通ネットワークの形成）や具体策（アストラムライン延伸の事業化判断を含む。）などを取りまとめた計画（計画期間：平成27年度～令和12年度（16年））
- ・ **バス活性化基本計画（平成27年8月策定）**  
特に厳しい経営状況となっている乗合バス事業について、将来的なあり方や具体策などを取りまとめた計画（計画期間：平成27年度～令和12年度（16年））
- ・ **広島市地域公共交通計画（平成28年3月策定（旧地域公共交通網形成計画）、令和4年3月改定）**  
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、上位計画の内容を踏まえて5年間の具体策などを取りまとめた計画（計画期間：令和4年度～令和8年度（5年））

○ 統合を検討する理由

各計画は法的根拠の有無や計画期間に差異はあるものの、大半の内容が重複し計画の位置付けや役割が分かりづらくなっていたところ、次期地域公共交通計画の計画期間中に公共交通体系づくりの基本計画及びバス活性化基本計画が終期を迎えるため、それらを地域公共交通計画に統合し、シンプルで分かりやすく実行性の高い計画体系に整理するものである。

2 地域公共交通の将来的に目指す姿

都市づくりの目標を実現するための公共交通の役割を踏まえ、地域公共交通の将来的に目指す姿を整理します。

【都市づくりの目標】※広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月策定）に掲げる目標

「世界に誇れる『まち』広島」

- 活力 活力とにぎわいにより、中四国地方の発展をリードする都市
- 魅力 地域資源を生かした多様で個性的な魅力により、活発な交流が生まれ、平和への思いが共有される都市
- 快適性 誰もが快適に生き生きと住み続けることができ、幸福が増進される都市

果たすべき役割を整理

【都市づくりの目標を実現するための公共交通の役割】

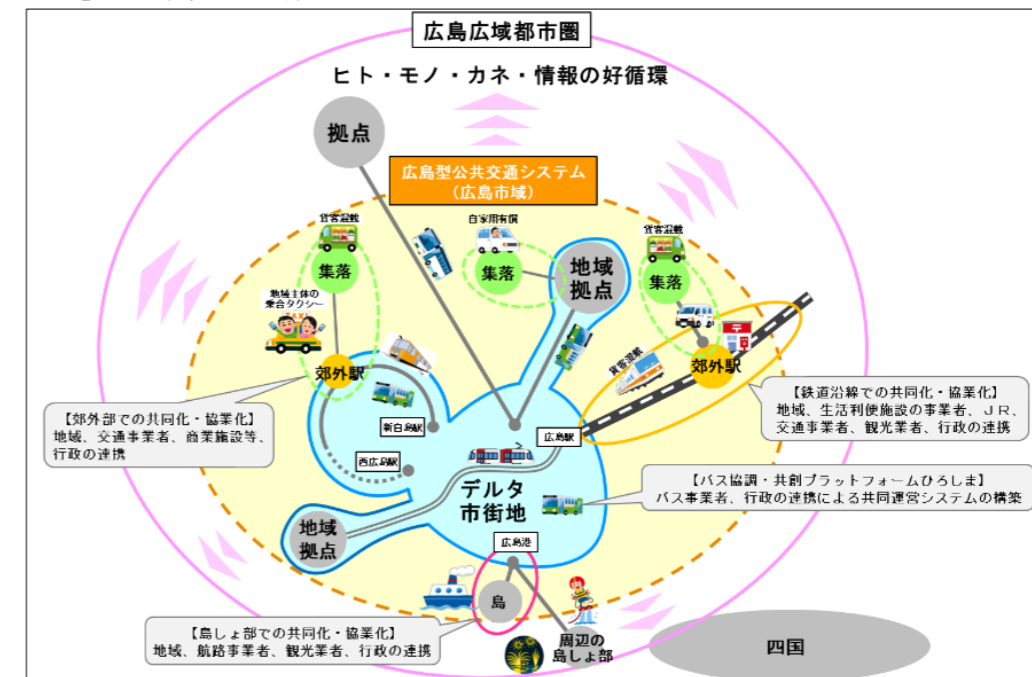
- ◎ 中四国地方における活力とにぎわいの創出を牽引するため、都心や拠点地区、さらには広島広域都市圏内の回遊性やアクセス性を高め、ヒト・モノ・カネ・情報の循環を支える役割
- ◎ 平和都市や観光地としてのまちの魅力を向上させるため、公共交通の利用環境を整え、来訪者や市民にとって分かりやすく使いやすい移動手段を提供する役割
- ◎ 誰もが安心して暮らし、働き、外出できるまちであり続けるため、官民や民民が協調・共創して経営や運行サービスの効率性・持続可能性を高め、地域の足を維持・確保し続ける役割

将来的に目指す姿を整理

【地域公共交通の将来的に目指す姿】

～利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系（広島型公共交通システム）の構築～

本市では、これまでも国の公共交通政策の動向と連動させながら、官民の継続的な協調関係の下で、公共交通の機能強化等を進めてきましたが、公共交通を取り巻く状況はより一層厳しいものとなっています。このため、広島広域都市圏のヒト・モノの「循環」と地域住民の活動による「循環」を直接支えている公共交通を、道路と同様に整備や維持管理に係る根幹部分は、公的機関の責任において措置すべき「社会インフラ」と捉えた上で、「協調」して運用するものへと舵を切り、国の支援も引き出しながら、利用者にとって分かりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系である「広島型公共交通システム」の構築を目指していきます。



「広島型公共交通システム」の全体イメージ図

### 3 地域公共交通の課題

#### (1) 課題の抽出

##### ア データ分析に基づく定量的な課題（一例）

課題	(2)課題の整理
<ul style="list-style-type: none"> <li>生活拠点への公共交通ネットワークが未整備のため、学校や病院、スーパーに公共交通で行けない。</li> <li>利用する交通モードや乗換の有無、時間帯によっては、目的地の到着までに多くの時間を要することがある。</li> </ul>	課題1
<ul style="list-style-type: none"> <li>家計における交通費負担が大きく、生活に影響がある。</li> <li>情報案内やサインの不統一、経路検索方法の周知不足などにより、公共交通が利用しづらいものとなっている。</li> <li>最終便が早い時間のため、勤務できる時間が限られる。</li> <li>道路渋滞などにより、時刻表どおりに到着しない。</li> <li>都心において同一名称のバス停が分散しているため、どこのバス停から乗れば良いかわかりづらいものとなっている。</li> <li>移動したい時間に合う便がなく、次の便までの待ち時間が長くなる。</li> <li>公共交通の利用に当たり、待合スペースや動線上のバリアフリー化が不十分。</li> <li>訪日外国人等のニーズに沿ったキャッシュレス決済（例：クレジットカード決済）への対応が不十分。</li> <li>時間帯によっては、車内が混雑し、移動が快適でない。</li> </ul>	課題2
<ul style="list-style-type: none"> <li>従事者（運転者や保守・整備技術者等）が不足しており、減便せざるを得ない。</li> <li>繁忙期や中山間地域等におけるタクシー不足しており、移動できない。</li> <li>車両等の設備更新費の増加等により、事業者の経営環境が厳しさを増している。</li> <li>船舶更新費の捻出や利用者の減少などにより、航路の維持が困難になっている。</li> <li>燃料価格の高騰や利用者の減少により運行収支が悪化している。</li> </ul>	課題3
<ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷の低減、温室効果ガスの削減などに向けた対応が課題となっている。</li> <li>自家用車から公共交通への転換が進まず、公共交通が衰退する恐れがある。</li> </ul>	課題4

#### (2) 課題の整理

利用者・事業者・まちづくりという3つの「観点」により課題を体系的に整理します。

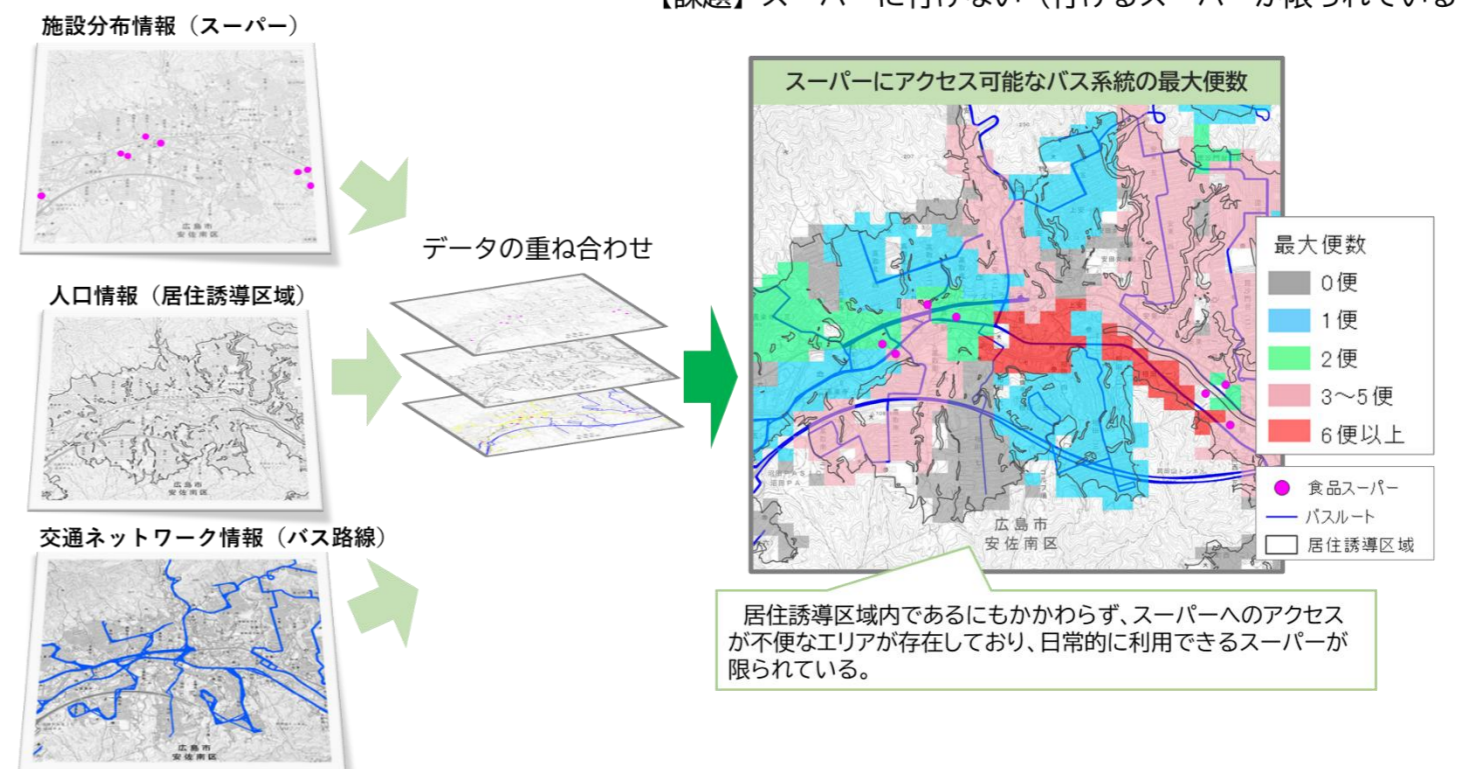
利用者観点	<p><b>【課題1】 地域特性や利用者ニーズに応じた移動手段の確保や交通モード間の連携が十分でない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域や時間帯によっては、生活拠点や学校への移動でさえ、現在の公共交通ネットワークでは限界がある。</li> <li>多様な交通モードの連携が不十分なため、円滑な乗継ぎが難しい。</li> </ul> <p><b>【課題2】 利用者の移動に要する時間・手間・心理的負担が大きく、サービス水準等が期待に達していない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サービス水準（所要時間や遅延時間、運行頻度など）が不便と感じる。</li> <li>利用環境（待合環境や車内環境など）が不便と感じる。</li> <li>交通モードや事業者によって乗降方法や運賃支払システムなどが異なり分かりにくい状況が生じているほか、必要な案内情報も不十分となっている。</li> </ul>
事業者観点	<p><b>【課題3】 需要減少や担い手不足に対応できる経営や運行の仕組みが十分でない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少や少子高齢化の進展、運転者不足や燃料価格の高騰等により、従来の事業者単独での経営努力では安定的な事業運営が困難となる中、事業者間や官民の連携体制の構築（有事の対応を含む。）や効率的なサービス・業務の推進が不十分となっている。</li> <li>利用者のニーズを捉えた質の高いサービス提供に不可欠なデータを活用する人材の育成や体制の構築が不十分となっている。</li> </ul>
まちづくり観点	<p><b>【課題4】 目指すべき都市構造に公共交通が十分に活用されていない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活や環境問題等の解決における公共交通の重要性の認識が不足している。</li> <li>自家用車優先の道路空間（公共交通優先の社会の構築不足）となっている。</li> </ul>

#### →【データ分析の一例】

##### イ 関係者や利用者の声などを踏まえた定性的な課題（一例）

課題	(2)課題の整理
<ul style="list-style-type: none"> <li>移動することができなくなり、買い物や病院に行けない。（例：高齢者等）</li> <li>端末交通（自転車等）との連携が不足し、待ち時間等が発生し不便を感じる。</li> <li>事業者の枠を超えた情報発信が十分とは言えず、利用者の理解が追いつきにくい。</li> </ul>	課題1
<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性や速達性について改善の余地があり、待ち時間が長くなる場合がある。</li> <li>子ども連れの移動に対応した車内や待合の環境が整っていないため、子どもを連れて公共交通に乗るのは、親にとって負担が大きい。</li> <li>時間によっては、公共交通を利用して移動できないため、家族を送迎する時間が増加し、負担となっている。</li> <li>運賃支払システムが事業者等によってバラバラなため、分かりづらい。</li> </ul>	課題2
<ul style="list-style-type: none"> <li>女性や若者、外国人が安心して働ける環境の整備が不十分で改善の余地がある。</li> <li>営業外での時間的拘束が発生（バスの回送等）している。</li> <li>カスタマーハラスメントを巡る事業者側の対応が負担となっており、サービス提供に影響を与えている。</li> <li>窓口（営業時間場所など）のサービス提供について、さらなる検討の余地がある。</li> <li>データの共有・活用、災害時の連携について、さらなる工夫の余地がある。</li> <li>運行管理の高度化や業務効率化について、さらなる検討の余地がある。</li> </ul>	課題3

#### 【課題】スーパーに行けない（行けるスーパーが限られている）



#### 4 計画期間内の目標

##### 【目標1】 誰もが必要な移動が行える公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワーク（幹・枝・葉・根の交通）が、各々の役割を果たしながら交通結節点も含めて一体的に機能するとともに、効率的で持続可能性の高いものになることを目指します。

##### 【取組方針1】 幹の交通や根の交通の強化

拠点間を結ぶ鉄軌道や基幹バスの路線等を強化し、通勤者や観光客の大量・広域的な移動を支えます。

##### 【取組方針2】 枝の交通や葉の交通の確保

多様な交通モードを総動員し、「交通空白」の解消や地域の実情に合った日常の移動手段を確保します。

##### 【取組方針3】 交通結節機能の強化

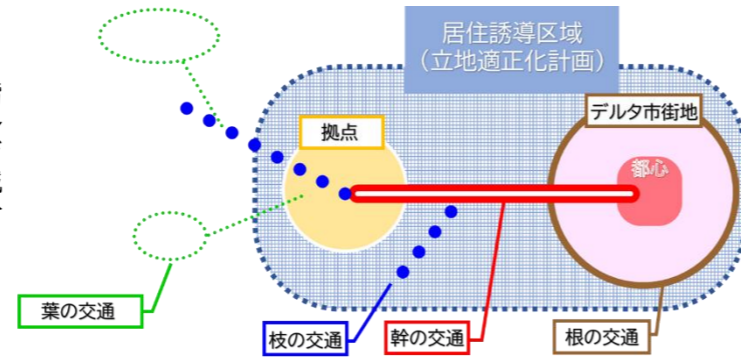
駅やターミナル周辺の整備等により異なる交通モードを円滑に繋ぎ、一体的なサービスを提供します。

##### 取組方針1～3を踏まえた公共交通ネットワークの形成イメージ

###### ① 概念図

###### (考え方)

現行計画における、交通結節点で結ばれた階層性のある公共交通ネットワーク（基幹、デルタ内準基幹、郊外部補完、地域）の形成イメージを継承しつつ、まちづくり施策（居住誘導区域の設定等）と整合性の取れた、市民にとって分かりやすいものにアップデート



エリア	区分	役割	主な交通モード
市域全体	幹の交通	都心と拠点地区、又は、拠点地区相互を結び、広域的な輸送や需要の高い輸送を担う。	・JR 在来線 ・アストラムライン ・広電宮島線 ・乗合バス
	枝の交通	主に居住誘導区域において、幹の交通への輸送を担う。	・乗合バス ・乗合タクシー ・旅客船
	葉の交通	他の交通ではカバーしきれない地域の交通を担う。	・乗合タクシー ・乗用タクシー
デルタ市街地	根の交通	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や、デルタ内の循環的な移動を担う。	・路面電車 ・乗合バス ・乗用タクシー

###### ② 全体イメージ図



##### 【目標2】 分かりやすく快適で使いやすい公共交通サービスの実現

利用者目線での徹底した利便性向上により、待ち時間及び乗車から降車までの一連の利用において、迷いや手間、ストレスを感じない、分かりやすく使いやすい公共交通を目指します。

##### 【取組方針4】 定時性や速達性の向上

車両の走行環境等を改善して円滑な乗降や移動時間の短縮を図り、公共交通への信頼感を高めます。

##### 【取組方針5】 待合環境や移動に係る快適性の向上

高齢者や障害者、子育て世帯など、誰もが安心して快適に利用できる環境を整えます。

##### 【取組方針6】 運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上

分かりやすく使いやすい運賃体系や運行ダイヤを導入し、利用促進や乗継ぎの円滑化を図ります。

##### 【取組方針7】 運行情報や決済方法に係る分かりやすさの向上

事業者が協調し、来訪者であっても迷わない情報発信や運賃支払システムの構築を図ります。

##### 【目標3】 利用者の視点に立った共創による持続可能な運営体制の確立

事業者等が、協調・共創しながら様々な技術等を活用し、利用者サービスの向上や経営基盤の安定化等に取り組むことのできる効率的で持続可能な運営体制の構築を目指します。

##### 【取組方針8】 運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立

事業者の協調や自動運転の導入等により、運転者不足等に対応し、安定した運行体制を確保します。

##### 【取組方針9】 協調・共創や公的支援による経営やサービスの持続可能性の向上

事業者間や官民の協調により、経営基盤の安定性向上や有事への対応力強化を図ります。

##### 【取組方針10】 DXによる経営やサービスの効率性の向上

デジタル技術やモビリティデータ等を活用し、路線再編を含めた効率的なサービスを提供します。

##### 【目標4】 公共交通を軸とした魅力と活力のあるまちづくりの推進

他分野を含め、行政、事業者、市民が日常生活や環境問題等の解決における公共交通の重要性を認識した上で、公共交通を最大限活用し、積極的に利用してもらう社会の構築を目指します。

##### 【取組方針11】 社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通手段の調和・転換

環境問題解決や道路渋滞の緩和等のため、自家用車から公共交通への転換を図ります。

##### 【取組方針12】 公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出

地域のにぎわいや消費行動の活性化との相乗効果を生むような公共交通の利用促進を図ります。

5 主な具体策の例 ※網掛けした具体策は、現行計画や上位計画と整合する取組のうち、本計画で新たに位置付けを検討するもの

<p><b>【取組方針1】 幹の交通や根の交通の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 在来線：芸備線を軸とした公共交通ネットワークのあり方検討</li> <li>・ アストラムライン：新交通西風新都線（広域公園前駅～J R 西広島駅）の整備</li> <li>・ 乗合バス：サービス水準を踏まえた路線再編（例：都心の過密解消や路線のフィーダー化） 基幹バスの拡充（例：中心部共同運行路線の拡充、広島港～拠点間路線の導入）</li> </ul>
<p><b>【取組方針2】 枝の交通や葉の交通の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合バス：車両の小型化や乗合タクシーへの転換</li> <li>・ 乗合タクシー等：乗合タクシーの導入支援 スクールバスや企業送迎バス等との連携 公共ライドシェアの導入</li> </ul>
<p><b>【取組方針3】 交通結節機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 広島駅南口広場のペDESTリアンデッキ等の整備</li> <li>・ J R 西広島駅の北口駅前広場や駅アクセス道路の整備</li> <li>・ J R 下祇園駅の西口広場や駅アクセス道路の整備</li> <li>・ J R 安芸矢口駅の駅前広場整備</li> <li>・ パーク&amp;ライド用駐車場の確保（店舗型を含む。）</li> <li>・ サイクル&amp;ライド用駐輪場の確保</li> </ul>
<p><b>【取組方針4】 定時性や速達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車：電停の統廃合 電車優先信号の拡充 江波線接続ルートの整備 速度向上</li> <li>・ 乗合バス：急行バスの拡充 バス停のストレート化 バスレーン・バス優先信号の拡充 全扉降車の導入</li> </ul>
<p><b>【取組方針5】 待合環境や移動に係る快適性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 在来線：駅のバリアフリー化</li> <li>・ 路面電車：超低床車両の導入 電停のバリアフリー化</li> <li>・ 乗合バス：バス停上屋やベンチの設置 民間施設への待合スペースの確保 バス停の安全性確保対策 低床低公害車両の導入 連節バスの導入</li> <li>・ 乗用タクシー：ユニバーサルデザイン車両の拡充</li> </ul>
<p><b>【取組方針6】 運賃体系や運行ダイヤに係る使いやすさの向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 在来線：運行頻度の向上など</li> <li>・ 乗合バス：等間隔運行の導入 ゾーン運賃の導入 ダイナミックプライシングの導入</li> <li>・ 各交通モード：交通モード間の乗継ぎ円滑化に資するダイヤ調整 運行時間の拡大（例：終電の繰下げ） 交通モード間共通のエリアフリーパスの拡充 乗継割引の拡充 ターゲット別（例：企業や高齢者、子ども・若者、家族）割引定期券などの拡充 観光客と市民の運賃差（二重価格）を設ける割引の導入</li> </ul>
<p><b>【取組方針7】 運行情報や決済方法に係る分かりやすさの向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車：高度化電車ロケーション表示器の設置拡大</li> <li>・ 乗合バス：バスロケーション表示器の設置・高度化 バス停の集約化 ブランド構築（共通デザインなど）</li> <li>・ 各交通モード：案内情報の多言語化 分かりやすい時刻表や路線図の掲示 運賃支払システムの共通化 運賃支払のキャッシュレス化等 ウェブサイト等による情報発信 車内アナウンスでの乗継案内</li> </ul>

<p><b>【取組方針8】 運転者の確保や新技術の活用による安定的な運行体制の確立</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合バス：自動運転の導入 基幹バスにおける運転者・車両の相互活用 運転者の安定的確保や教育の共同実施</li> <li>・ 乗用タクシー：福祉事業の運転者等を活用した日本版ライドシェアの拡充等</li> </ul>
--

<p><b>【取組方針9】 協調・共創や公的支援による経営やサービスの持続可能性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合バス：車庫・休憩施設の共同利用やバックオフィス業務の共同化等 パートナーシップ企業等と連携した情報発信</li> <li>・ 旅客船：予備船の共同利用など</li> <li>・ 各交通モード：災害時運行体制の構築 運行経費や車両更新等に対する公的補助</li> </ul>
---

<p><b>【取組方針10】 DXによる経営やサービスの効率性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合バス：運賃プール制の導入 人流・利用実績データの共有・共同分析 デジタル技術を活かした運行管理の高度化/業務効率化</li> <li>・ 乗用タクシー：共同配車やアプリの拡充</li> <li>・ 各交通モード：情報案内標準化ガイドラインの策定 路線再編に向けたデータ連携基盤の活用</li> </ul>
--

<p><b>【取組方針11】 社会課題の解決に向けた公共交通を軸とした交通手段の調和・転換</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ マイカー乗るまあデーの推進</li> <li>・ 渋滞対策におけるソフト施策（時差出勤等の促進）</li> <li>・ 都心部におけるウォークアブルなまちづくりとの連携</li> <li>・ 駐車場の附置義務制度の緩和</li> </ul>
---

<p><b>【取組方針12】 公共交通の活用による地域・経済活動の循環の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 在来線：駅舎を活用したにぎわいづくり</li> <li>・ 各交通モード：他分野（観光等）と連携した利用促進 （例：公共交通の一日乗車券利用者に対する観光施設等の割引優待）</li> </ul>
---

「参考」これまで実現した主な具体策について

交通モード等	取組
J R 在来線	・ J R 可部駅以北の電化延伸
アストラムライン	・ J R 在来線とアストラムラインを結ぶ「新白島駅」の開業
路面電車、 広電宮島線	・ 駅前大橋ルートの開業 ・ 循環ルートの開業 ・ 電車全線定期券の導入
乗合バス	・ 都心循環線「エキまちループ」の導入 ・ 都市循環線「まちのわループ」の導入 ・ 広島みなと新線の導入 ・ 電気バスの可部循環線「可部めぐりんバス」の導入 ・ バス停の集約化、ストレート化の実施 ・ バスロケサイト「くるけん」の導入
乗合タクシー	・ 7地区において本格運行の実施
乗用タクシー	・ アプリ配車及びキャッシュレス決済の導入
旅客船	・ キャッシュレス券売機の設置 ・ サイクリング観光客の運賃割引「せとうちサイクルーズ PASS」の実施 ・ 広島港宇品旅客ターミナルにおけるボーディングブリッジの設置
交通結節点	・ 広島駅周辺地区交通結節点整備 ・ 広島バスセンターにおける視覚障害者用ブロック新設
交通モード間の 連携など	・ 路線バスと電車の均一運賃化 ・ 相互利用可能な乗車券「広島シティパス」等の発売 ・ バスとJRの企画乗車券「バス&レールどっちも割きっぷ」（三次駅⇄広島駅） ・ 新乗車券システム「MOBIRY DAYS」導入