

| 機能強化策                   |                      | 〈 計 画 〉   |  | 〈 実 施 〉  |  |   |
|-------------------------|----------------------|---|--|--|--|---|
|                         |                      | 計画期間内の取組概要  |  | 実施結果   |  |   |
|                         |                      |   |  | 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          |                      |   |  |  |  |   |
|                         | 重複系統の統合              | 広島駅・紙屋町間を運行している様々な路線を統合する「循環線」の新設による過密の解消及び分散して分かりにくいバス停の集約 |  | 都心部における競合・過密化したバス路線の解消を図るため、地域公共交通再編実施計画（第1版）において、「エキまちループ」を新設し、平成30年5月から運行を開始した。これに続き、同再編実施計画（第2版）では、デルタ内の主要な施設を循環する「まちのわループ」及び広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を新設し、令和2年1月から運行を開始した。<br>また、今年度、相生通りにある2つの隣接したバス停を1つに集約し、併せてバス停の切込をストレート化に転換することで、バス利用者の利便性向上を図ることとしている。 |  | ① |
| ② 郊外部における路線の効率化         |                      |   |  |  |  |   |
|                         | 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                                    |  | 複数の事業者により周辺部の団地等から都心へ直通する路線が運行されている北部方面のバスについて、その多くが可部駅を経由し、都心側で路線が重複して運行されていることに着目し、この可部駅を拠点とするフィーダー化によりネットワーク再編を行う必要がある。このため、現在、バス事業者をはじめ、中国運輸局や運行路線に関連する市町と協議を行っている。  |  | - |
|                         | 近隣市町と連携した路線の再編       | 阿戸地区（安芸区）におけるバス路線の統合  |  | 事業者において、地域の需要を把握しつつ、引き続きネットワークの構築について検討を行っている。   |  | - |
|                         | 地域の実情にあった運行形態の見直し    | 特に非効率となっているバス運行対策費の補助路線における運行形態の見直し                         |  | 車両の小型化など地域の実情にあった運行形態の見直しに向け、現在、バス事業者をはじめ、運行路線に関連する市町と協議を行っている。  |  | - |
| 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                          |  | 広島港と井口・商工センター地区、西風新都の広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の運行実験を、平成30年7月から都市高速道路経由で実施している。<br>また、電車・バスが運行していなかった宇部東地区に、広島駅と広島港を結ぶルートとして、令和2年1月から「広島みなと新線」を導入した。（再掲）  |  | ② |
|                         | 地域主体の乗合タクシーの導入支援     | 大塚西地区（安佐南区）、可部地区（安佐北区）などにおける支援                              |  | 平成29年10月から大塚西地区、平成30年5月から可部・亀山地区において本格運行を開始し、現在、6地区において乗合タクシーが導入されている。   |  | ③ |
| 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や急行便の拡充                              |  | 広島港と井口・商工センター地区、西風新都の広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の運行実験を、平成30年7月より都市高速道路経由で実施している。（再掲）   |  | - |
|                         | 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                             |  | バス専用レーンに一般車両が進入し、バスの定時性を損なわないようにするため、国道183号の「西原一丁目交差点」において、令和元年度に実態調査を行い、改善等の検討を行っている。   |  | - |
| ⑤ 利用環境の向上               |                      |   |  |  |  |   |
|                         | 系統番号の統一              | 系統番号の周知   |  | 平成26年に導入した統一ルールでの路線番号や乗換案内、バスの乗り方等を周知するため、公共交通バスマップの作成を継続して実施している。   |  | ⑬ |
|                         | 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  |  | 再編実施計画に位置付けた路線のバス停において、バス事業者等が整備するバスロケーションシステム表示器などの費用の一部を補助（H30～）し、設置拡大を図っている。<br>（補助実績：平成30年度 7基、令和元年度 6基）   |  | - |
|                         | 運行時間の拡大              | 利用者ニーズを踏まえた早朝や深夜時間帯におけるバス運行時間の拡大                            |  | 働き方改革を推進するための長時間労働の是正等を講じていく必要があり、運行時間の拡大には至らなかった。   |  | - |
|                         | 低床低公害車両の導入拡大         | 低床低公害車両の導入拡大  |  | 交通事業者が導入する低床低公害車両の購入費の一部を国等とともに補助し、導入拡大を図っており、令和元年度末時点で計65台を導入している。<br>（補助実績：H28～R1：各5台）   |  | - |
|                         | 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                      |  | 平成30年4月 広島バスセンターに「バスマチFOOD HALL」、「総合案内所」がオープン<br>平成31年4月 JR可部駅西口広場待合施設の開設<br>広告事業者による広告付きバス停上屋の整備を順次実施中。   |  | ④ |
|                         | わかりやすく使いやすい運賃体系の構築   | PASPYシステム改修による乗継割引の拡充や共通定期の導入等                              |  | 平成29年11月 市内中心部における均一運賃を導入（令和2年1月からはエリアを拡大）<br>平成30年3月 直通乗継割引（西部方面エリア）の導入<br>交通系ICカードの全国相互利用サービス開始<br>平成30年5月 7事業者による共通定期券制度の導入<br>令和2年1月 市内中心部の均一運賃エリアを運行する路面電車とバスを1か月間相互に乗車可能とするPASPY定期を導入（広島シティバス）   |  | ⑤ |

| 機能強化策             |                       | 〈 計 画 〉                                    |  | 〈 実 施 〉  |  |          |
|-------------------|-----------------------|--|--|--|--|----------|
|                   |                       | 計画期間内の取組概要                                 |  | 実施結果   |  | 資料<br>番号 |
| 2 鉄軌道系ネットワークの機能強化 |                       |  |  |  |  |          |
| ○ J R             |                       |  |  |  |  |          |
|                   | J R可部線の電化延伸           | 平成29年春の開業に向けた延伸工事等                         |  | 平成29年3月 可部線電化延伸事業の完了（河戸帆待川駅、あき亀山駅開業）   |  | ⑥        |
|                   | J R可部線下祇園駅の利便性向上      | 線路の東西を結ぶ自由通路等の整備に向けた検討                     |  | 平成28年度から事業化に向けた調査を行い、西口の駅前広場整備及び東口と西口を結ぶ高架構造の自由通路を整備することとし、自由通路基本設計や、駅アクセス道路の実設計を行い、今年度は自由通路の詳細設計及び用地取得を予定している。来年度から本格工事着工し、令和5年度末の供用開始を目指している。  |  | ⑦        |
|                   | J R可部線線井駅以北の運行頻度の向上   | 行き違い施設と列車増発に伴う変電所の増強に向けた検討                 |  | 線井駅以北の10分ヘッド化については、J Rが収支に見合う状況と判断すれば実現可能であるとの考えから、その前提となる利用者増に向け、周辺市町を含む可部以北のエリアから市内中心部への通勤者を対象としたパークアンドライドなどの施策に取り組んでいる。今後、可部線利用者全体の利便性を踏まえて検討していく。  |  | -        |
|                   | J R芸備線下深川・広島間の運行頻度の向上 | 新駅や既存駅への行き違い施設の整備による運行頻度の向上に向けた検討          |  | 下深川・広島間の運行頻度向上については、可部線と同様、J Rが収支に見合う状況と判断する必要があるとの考えから、その前提となる利用者増に向け、令和元年度から、平成30年7月豪雨災害からの復旧を契機とした沿線回遊ツアーなどの施策に取り組んでいる。今後、芸備線利用者全体の利便性を踏まえて検討していく。  |  | -        |
|                   | J R在来線の快速電車の運行        | 需要とサービス水準に応じた快速電車の運行の検討                    |  | 芸備線において、令和元年10月～12月（土日祝のみ）に庄原ライナーが運行された。なお、山陽本線（シティライナー）、呉線（安芸路ライナー）、芸備線（みよしライナー）においても、ダイヤ改正時期には需要とサービス水準に応じた運行の検討を継続的に実施している。   |  | -        |
|                   | J R在来線の車両設備の改善        | 新型車両の導入促進                                  |  | 平成31年3月16日から、広島近郊エリア（山陽線：三原～岩国、呉線：三原～海田市、可部線：横川～あき亀山）の全列車が新型車両に統一された。  |  | -        |
|                   | J R駅のバリアフリー化          | 利用者が3千人/日以上のJ R駅におけるバリアフリー化                |  | 平成28年度 安芸長束駅及び古市橋駅のバリアフリー化完了<br>令和元年度 下深川駅のバリアフリー化完了<br>現在、安芸矢口駅、新井口駅、西広島駅、戸坂駅のバリアフリー化に取り組んでいる。  |  | ⑧        |
| ○ アストラムライン        |                       |  |  |  |  |          |
|                   | 新交通西風新都線の整備           | 平成40年代初頭の全線開業を目指した新交通西風新都線の整備              |  | 平成27年度に新交通西風新都線の事業化を決定以降、基本設計や環境影響評価（実施計画書作成）等を実施し、平成31年2月にルート案の公表を行った。今年度は、昨年度に引き続き環境影響評価準備書作成のための現地調査を行い、令和10年代初頭の全線開業に向け、事業を推進する。   |  | ⑨        |
| ○ 広電宮島線・路面電車      |                       |  |  |  |  |          |
|                   | 駅前大橋ルートの整備            | 平成30年代半ばの完成を目指した駅前大橋ルートの整備                 |  | 平成31年3月に「広島駅南口広場の再整備等における魅力的な駅前空間の整備方針」の決定・公表を行った。令和元年11月には、環境影響評価書の公告・縦覧、都市計画決定及び変更の告示を行い、広島電鉄においては軌道法に基づく軌道事業特許を取得した。  |  | ⑩        |
|                   | 循環ルートの導入              | 駅前大橋ルートの整備に併せた循環ルートの導入                     |  | 駅前大橋ルート及び循環ルートについては、新駅ビルの開業と同時期の令和7年春の開業を目指し、バス、タクシー、マイカーの各エリアの再整備については、駅前大橋ルート開業後に既存電停や軌道の撤去などを行い、できるだけ早期の完成を目指す。   |  |          |
|                   | 電車ロケーションシステムの高度化      | 電車ロケーションシステムの高度化                           |  | 平成28年度に鷹野橋及び八丁堀（白島線）電停においてロケーションシステムの高度化を実施した。令和元年度末時点で、市内線の17電停、宮島線（市域のみ）の11駅において高度化が完了している。（令和2年度は横川駅の電車ロケーションシステムを高度化する予定。）   |  | -        |
|                   | 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     |  | 電車優先信号については、交差する道路の自動車交通に影響を与える恐れがあるため、慎重に検討する必要があるが、現在取り組んでいる相生通りの電停統合の検討の中で、導入による速達性向上についても交通事業者等と協議していく。  |  | -        |
|                   | 超低床車両の導入              | 超低床車両の導入促進                                 |  | 平成28年度～令和元年度に12編成導入したことにより、令和元年度末時点で導入数は44編成、低床化率は35%となっている。（令和2年度は2編成導入予定。）   |  | -        |
|                   | 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                      |  | 平成28年度に東高須駅、平成29年度に広電本社前電停の改良を実施した。令和元年度末時点で、市内線18電停、宮島線（市域のみ）6駅のバリアフリー化が完了している。   |  | -        |
| 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 |  | 交通結節点整備に併せた利用環境の向上に取り組んでいる。また、平成29年度に行ったバス停集約実証実験の中で、バス停集約により使用中止した立町バス停の空間活用の方策を検討するため、荷捌きスペースやタクシー待機場として時間帯別に開放を行った。バス停集約に併せた利用環境の向上については、現在進められている、相生通りバス停における道路空間を活用したにぎわいづくりの検討状況を踏まえ、検討を進める。 |  | -        |

| 機能強化策                   | 〈 計 画 〉                                      |  | 〈 実 施 〉  |          |
|-------------------------|--|--|--|----------|
|                         |  | 計画期間内の取組概要   | 実施結果   | 資料<br>番号 |
| 4 船舶の機能強化               |  |  |  |          |
| 陸上交通との連携強化              | 船舶へのP A S P Y導入拡大や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 |  | 船舶へのI Cカードの導入については、乗下船時の動線の特定が難しい事情から船内での使用が可能なハンディタイプのリーダライタなどの開発を検討したが、機器開発コストが過大となるため導入を見送った。また、可搬型リーダライタ等既存のP A S P Y対応機材の導入についても検討したが、新たな要員の確保が必要となることや、既存機材の保守期限切れが迫っていることなど現実的な選択肢とはならなかった。今後、切符販売を行う海運代理店等との調整を図り、キャッシュレス決済可能な自動発券機（クレジットカード、交通系I Cカード等）を港内に設置することによって船舶へのI Cカード導入を目指すこととする。<br>広島港と井口・商工センター地区、西風新都の広域拠点を結ぶバス路線「西風みなとライン」の運行実験を、平成30年7月から都市高速道路経由で実施している。<br>(再掲) | -        |
| 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（自由通路等整備） | 平成29年度の供用に向けた整備                              | 平成28年10月 新幹線口ベデストリアンデッキ 供用開始<br>平成29年10月 新幹線口広場 供用開始<br>" 広島駅自由通路 供用開始 |  | ⑪        |
| 広島駅周辺地区交通結節点整備（南口広場再整備） | 平成30年代半ばの完成を目指した広島駅南口広場の再整備                  |  | 平成31年3月に「広島駅南口広場の再整備等における魅力的な駅前空間の整備方針」の決定・公表を行った。令和元年11月には、環境影響評価書の公告・縦覧、都市計画決定及び変更の告示を行い、広島電鉄においては軌道法に基づく軌道事業特許を取得した。<br>駅前大橋ルート及び循環ルートについては、新駅ビルの開業と同時期の令和7年春の開業を目指し、バス、タクシー、マイカーの各エリアの再整備については、駅前大橋ルート開業後に既存電停や軌道の撤去などを行い、できるだけ早期の完成を目指す。(再掲)  | ⑩        |
| J R西広島駅周辺地区交通結節点整備      | 平成30年代初頭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など       |  | 平成29年度にJR西日本と自由通路等の施行に係る協定を締結し、令和元年度に北口及び南口の仮駅舎が完成した。自由通路等については、本年2月に本体工事に着手し、現在、令和3年度末の暫定供用、令和4年度末の完成を目指し、事業を進めている。   | ⑫        |
| 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       |  | 平成31年4月 JR可部駅西口広場待合施設の開設（再掲）   | -        |
|                         | また、安芸中野駅における乗継利便性の向上などを図るための東西自由通路の整備        |  | 平成30年6月にJRと基本協定を締結し事業に着手した。令和2年度末の完成を目指し事業を進めている。  |          |
| 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                  |  | 平成29年7月 広島駅新幹線口に交通案内所を設置<br>平成30年4月 広島バスセンターに総合案内所を設置（再掲）<br>平成31年4月 JR可部駅西口広場待合施設の開設に併せ、バスロケーションシステム表示器を設置<br>令和元年11月 広島バスセンターの各出発ホームにバスロケーションシステム表示器を設置<br>電車ロケーションシステムによる低床車両の到着情報の表示や英語表示など、案内情報の充実に取り組んでいる。<br>また、平成26年に導入した統一ルールでの路線番号や乗換案内、バスの乗り方等を周知するため、公共交通バスマップの作成を継続して実施している。(再掲)  | ⑬        |