広島市地域公共交通計画

平成２８年１２月

変更　令和　３年　２月

広　　島　　市

目　次

はじめに

1　目的……1

2　計画の位置付け……1

3　対象地域……1

4　計画期間……1

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　主要施設……8

1－5　上位計画（まちづくりの方向性）……9

2　社会経済情勢の変化……１４

2－1　高齢化の急速な進展……１４

2－2　日常的な交通のマイカー依存……１６

2－3　都市の魅力づくりへの要請……１７

3　交通実態及び公共交通の現状……１８

3－1　１人当たりのトリップ数・交通流動の変化……１８

3－2　乗車人員の推移……２０

3－3　鉄軌道系公共交通の整備状況……２１

3－4　主要ＪＲ駅における降車後の交通手段……２２

3－5　路面電車の現状……２３

3－6　バスの現状……２４

3－7　航路の現状……２７

4　公共交通の課題……２８

4－1　社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題……２８

4－2　交通実態及び公共交通の現状から見た課題……２９

第２章　目指すべき公共交通体系

1　公共交通体系づくりの基本方針と目標……３０

1－1　基本方針……３０

1－2　目標……３４

2　目指すべき公共交通ネットワーク……３５
２－１　公共交通ネットワーク……３５
２－２　公共交通ネットワークの方針図……４１
２－３　交通結節点……４３

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……４７
2　鉄軌道系ネットワークの機能強化……５５
3　タクシーの機能強化……６２
4　船舶の機能強化……６２
5　交通結節点等の機能強化……６３
6　機能強化策一覧……６９

第２章　評価指標の設定と評価体制

1　評価指標の設定……７１
2　行政・実施主体・協議会の役割と評価体制……７３

参考資料

計画策定までの主な経緯……７７

はじめに

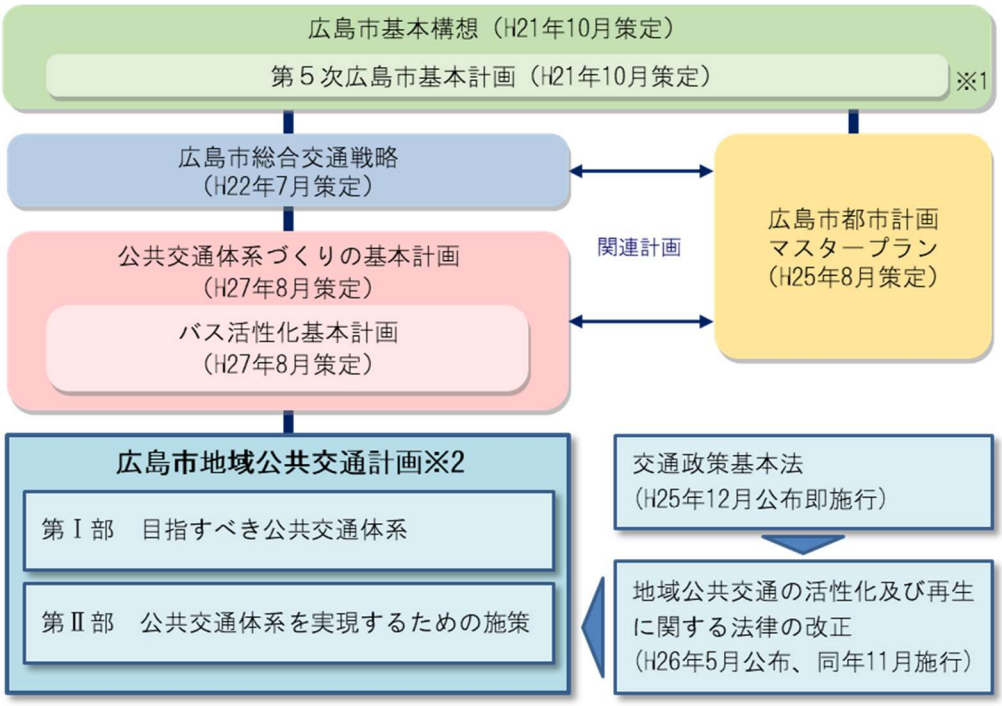
1　目的

本市では、将来にわたって持続可能な公共交通体系を形成するため、「公共交通体系づくりの基本計画」を平成 27 年 8 月に策定し、都市づくりの長期的展望に立った公共交通体系全体のあり方を示しました。現在、この基本計画に基づき、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・強化に取り組んでいます。

「広島市地域公共交通計画」は、本市が中心となって、事業者や市民と連携しながら、こうした取組を確実に進めていくことを目的としています。

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「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。



※1　令和2年6月に「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」を策定した。
※2　R2年11月に「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、「地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通計画」に改められた。

3　対象地域

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　計画期間

令和３年度までの６年間とします。

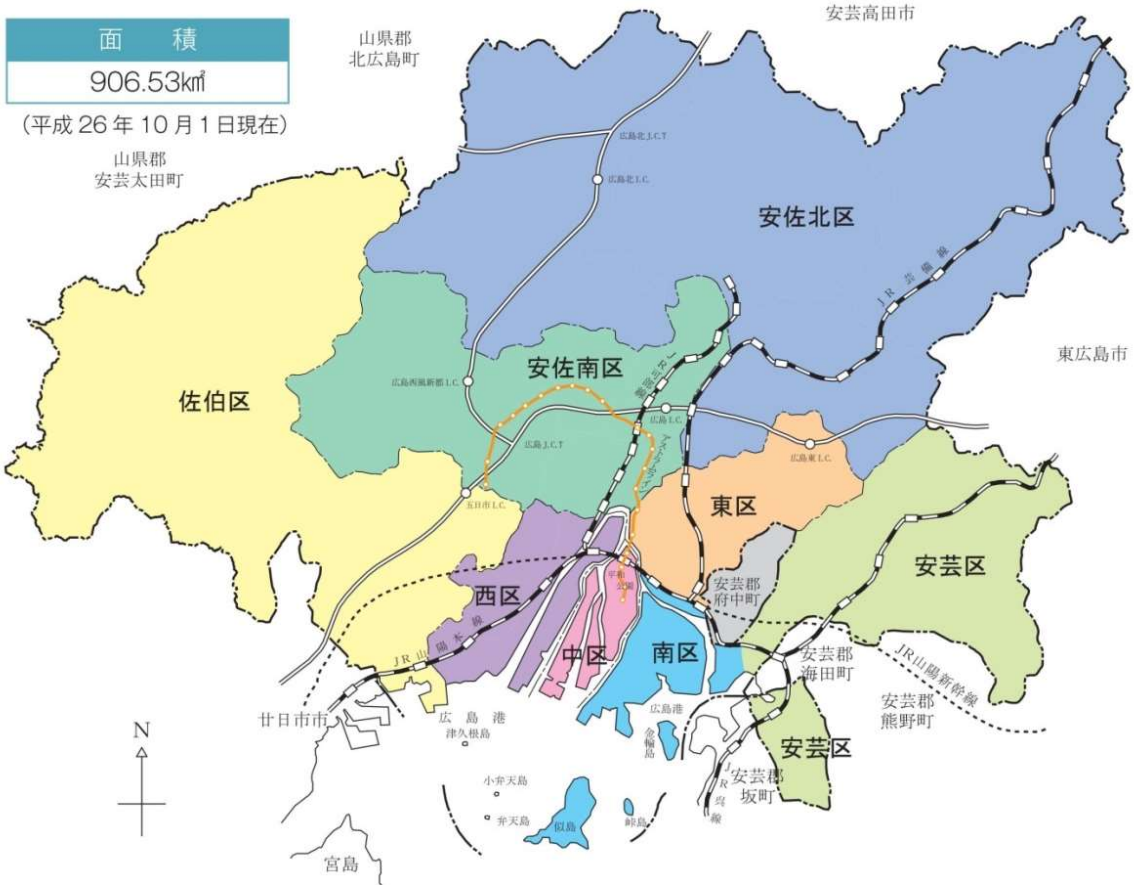
第Ⅰ部　目指すべき公共交通体系

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：平成 27 年版(2015 年)広島市勢要覧

１－２　人口

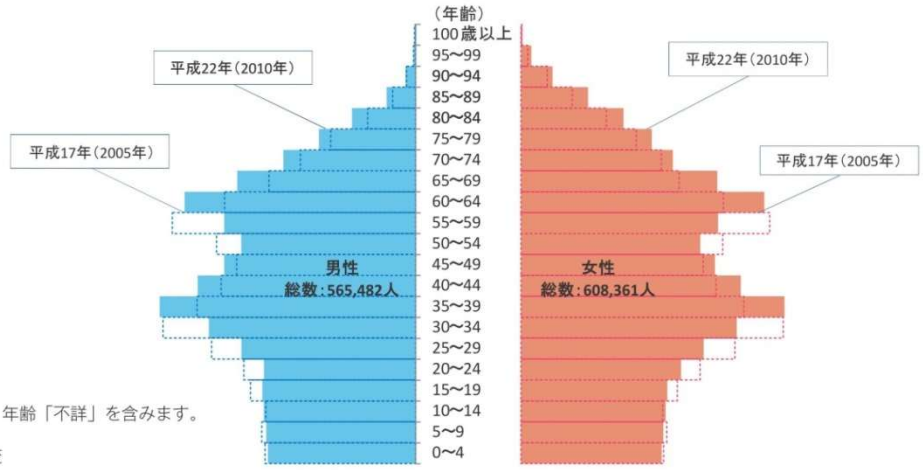
本市の人口は、戦後一貫して増加していますが、近年はペースが鈍化しており、人口ピラミッドからは少子化・高齢化の進展がうかがえます。

また、合計特殊出生率は上昇傾向にありますが、人口維持に必要な水準には達していません。

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

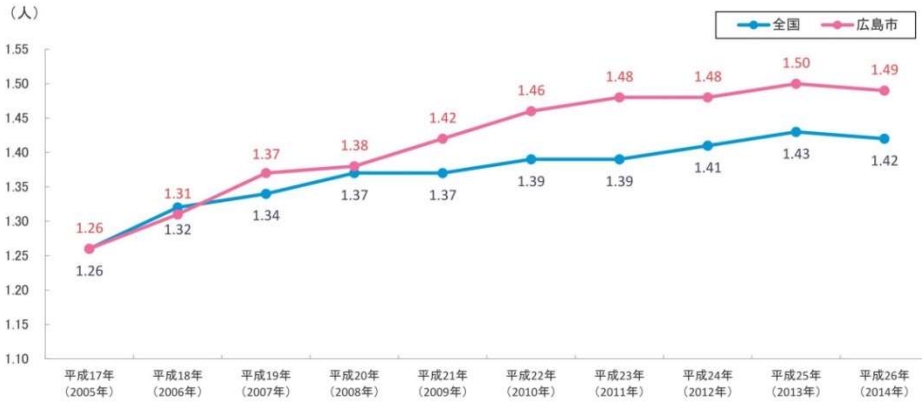
人口ピラミッド



注：総数には、年齢「不詳」を含みます。

資料：国勢調査

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こども数を推計したものです。

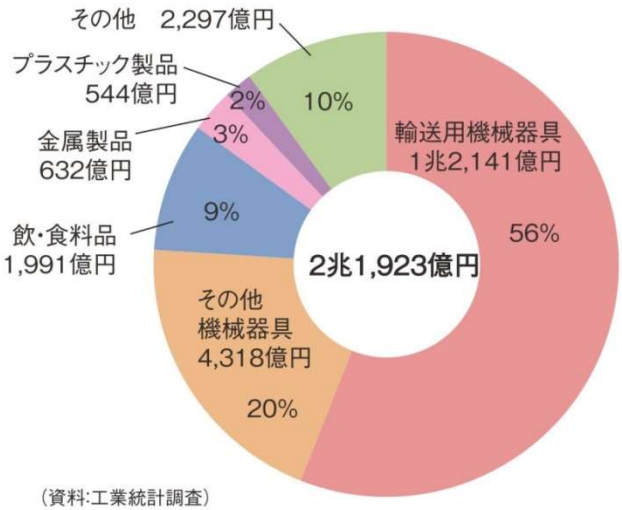
資料：全国＝厚生労働省，広島市＝企画調整課

出典：平成 27 年版(2015 年)広島市勢要覧

１－３　産業・経済

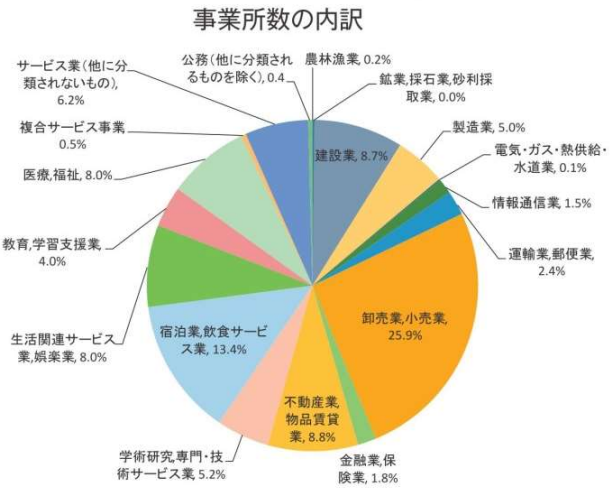
本市では、製造品出荷額の過半を自動車部品関連などの輸送用機械器具が占めています。
また、産業別の事業所数・従業者数では卸売業・小売業の割合が最も高くなっています。

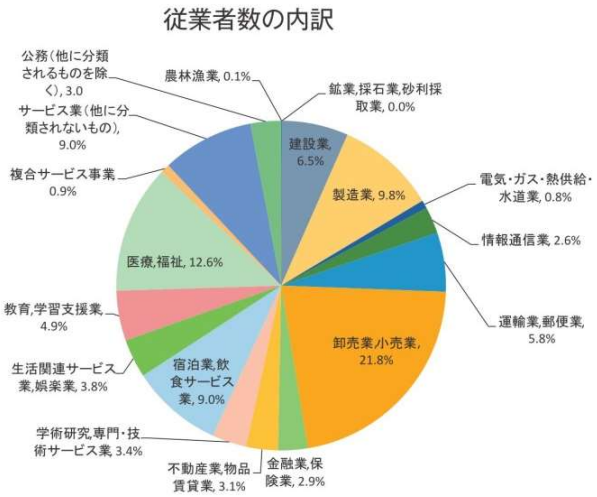
製造品出荷額の内訳



（資料:工業統計調査）

産業別事業所数・従業者数の内訳





資料：平成 26 年経済センサス－基礎調査

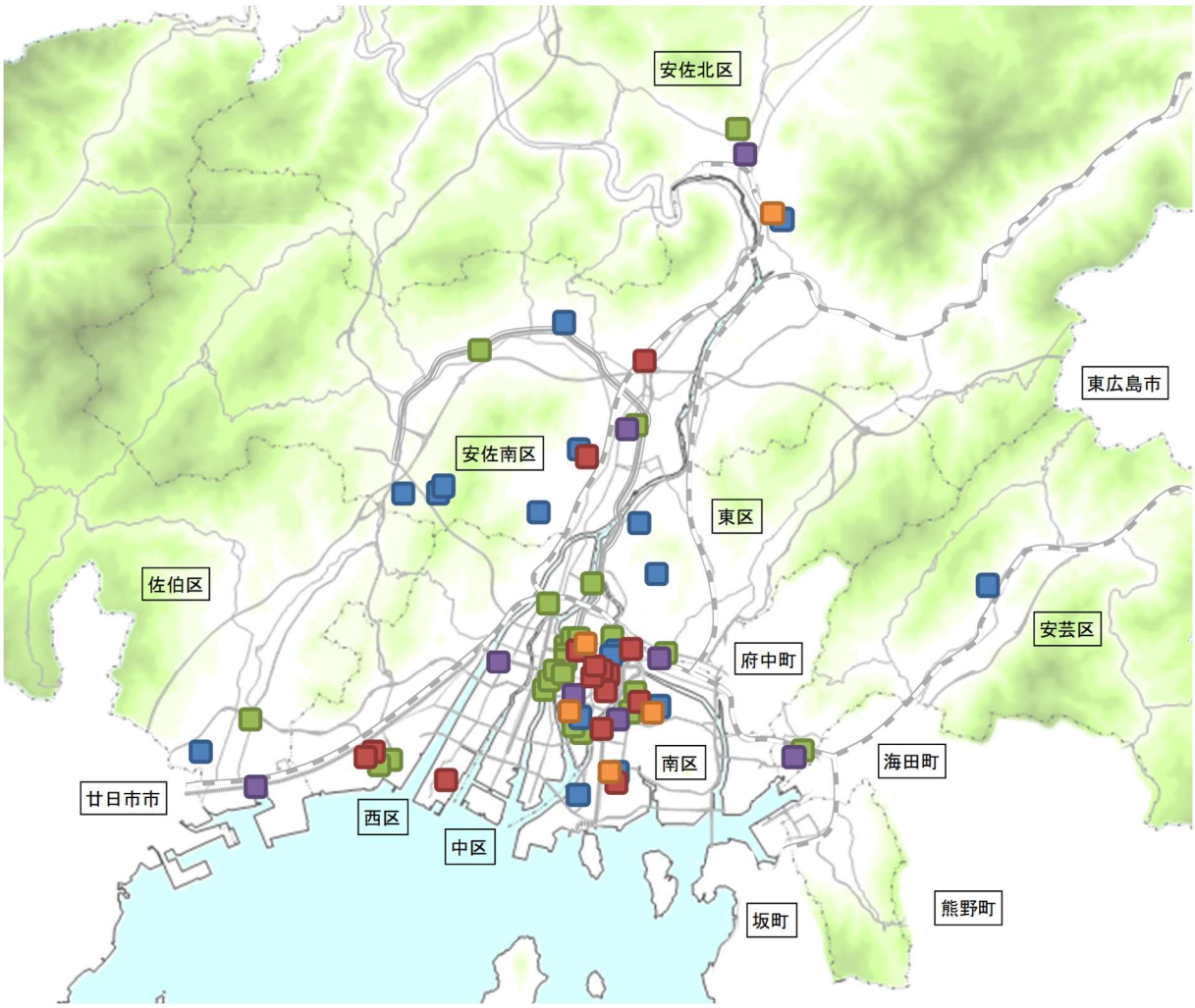
出典：平成 27 年版(2015 年)広島市勢要覧

１－４　主要施設

多くの人が訪れる大規模な施設は、都心をはじめ拠点や鉄軌道沿線を中心に立地しています。

主要な大規模施設の位置

（平成 28 年 12 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）

１－５　上位計画（まちづくりの方向性）

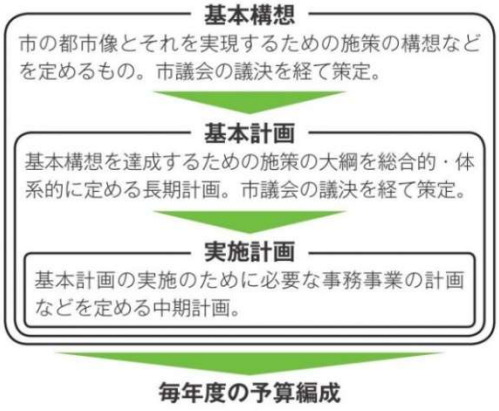
名称	広島市総合計画	平成 21 年 10 月策定※

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あり、「基本構想」、「基本計画」及び「実施計画」で構成しています。市は、これらを基に毎年度の予算を編成し、具体的な施策の展開を図っています。

広島市では、世界及び我が国社会における環境の変化等に対応し、未来を見据えた計画的な都市づくりを進めるため、平成 21 年（2009 年）10 月 16 日に市議会の議決を経て、新しい「広島市基本構想」と「第５次広島市基本計画」（計画期間：平成 21 年度（2009 年度）～平成 32 年度（2020 年度））を策定しました。

【広島市総合計画の体系】



広島市基本構想

１　都市像

広島市の都市像は「国際平和文化都市」です。この都市像は、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）

「広島らしさ」具現化の視点を織り込みながら、次のとおり施策の構想を定めています。

広島の持つ「平和の求心力」を生かした都市づくり

(1) 核兵器廃絶と世界恒久平和の実現　(2) 環境と人とのパートナーシップの構築

「幸せ」と「まちの元気」の増進を目指した都市づくり

(1) 未来を担う子どもの幸福の増進　(2) 男女共同参画社会、異文化や多様性を認め合う社会の形成
(3) 健康で生き生きと暮らせる都市環境の創出　(4) 創造力と活力に満ちた都市の実現
(5) *ICT 先端都市の実現

*ICT：情報通信技術のこと。

広島型「市民自治」を目指した都市づくり

(1) 市民福祉の増進に向けた市民主体の都市づくりの推進
(2) 市民の創意工夫による地域のまちづくりの推進　(3) 自律的な都市経営の推進

第５次広島市基本計画

平成 21 年度（2009 年度）から平成 32 年度（2020 年度）までの 12 年間を計画期間として、分野ごと、区ごとに施策の大綱を定めています。

１　分野別計画の構成

(1) 核兵器廃絶と世界恒久平和の実現　(2) 環境と人とのパートナーシップの構築
(3) 安全・安心の確保と生活基盤の整備　(4) 子どもの未来の創造
(5) 保健・医療・福祉の充実　(6) パートナーシップに基づく新たなライフスタイルの創造
(7) ICT 先端都市の実現　(8) 持続可能な市場経済の創出　(9) 千客万来の都市の実現

２　区の計画

各区のキャッチフレーズや将来像、「住民に身近な地区別まちづくりビジョン」（32 地区）などを定めています。

出典：平成 27 年版(2015 年)広島市勢要覧

施策

①ＪＲ山陽本線・可部線・芸備線・呉線の各種輸送改善、②新白島駅の設置や新交通西風新都線の整備の具体化、 ③路面電車のＬＲＴ化の促進と電車優先信号の導入拡大、④低床バスの導入や停留所の改善、急行バスの充実、⑤わかりやすく利便性の高いバスネットワークの構築、⑥バス専用レーンへの公共交通優先信号の導入拡大やバス情報システムなどによる運行情報の提供、運賃割引制度の導入、⑦バス路線に対する支援、地域住民による乗合タクシーの導入支援など生活交通の確保、⑧交通結節点における複数の交通手段の乗換えの利便性の向上 など

※令和２年６月に「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」を策定した。

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

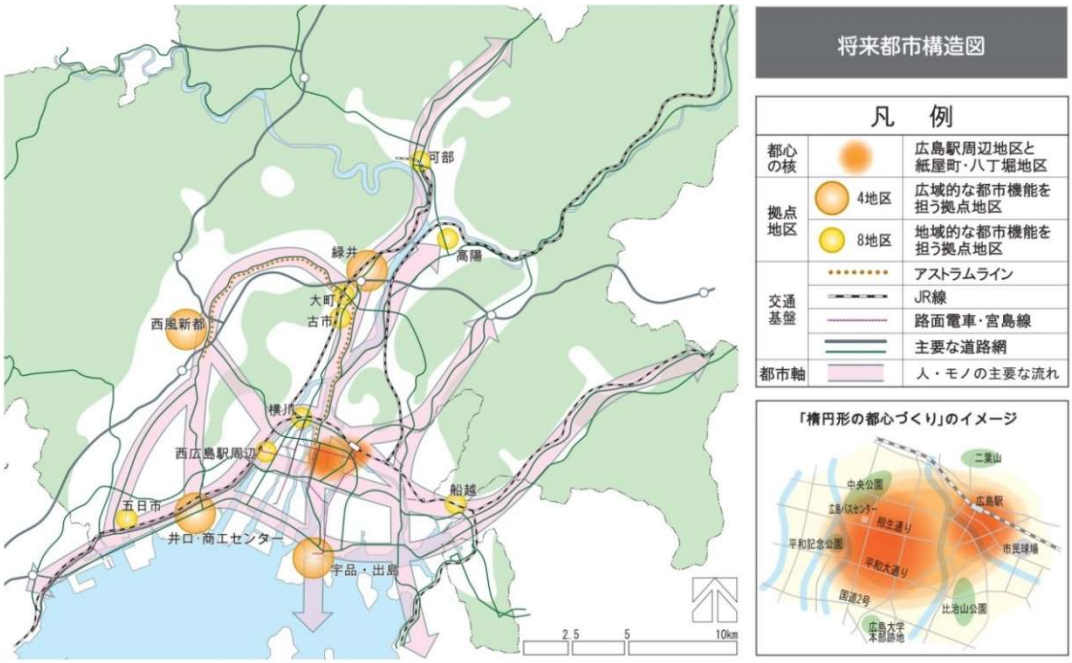
- **広域的な都市機能を担う拠点地区（４地区）**
  中核となるべき機能の集積・強化などにより、活力と魅力のある拠点を形成します。
- **地域的な都市機能を担う拠点地区（８地区）**
  生活サービス機能の充実等により、地域の生活・活動を支える拠点を形成します。

(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	平成 22 年 7 月策定

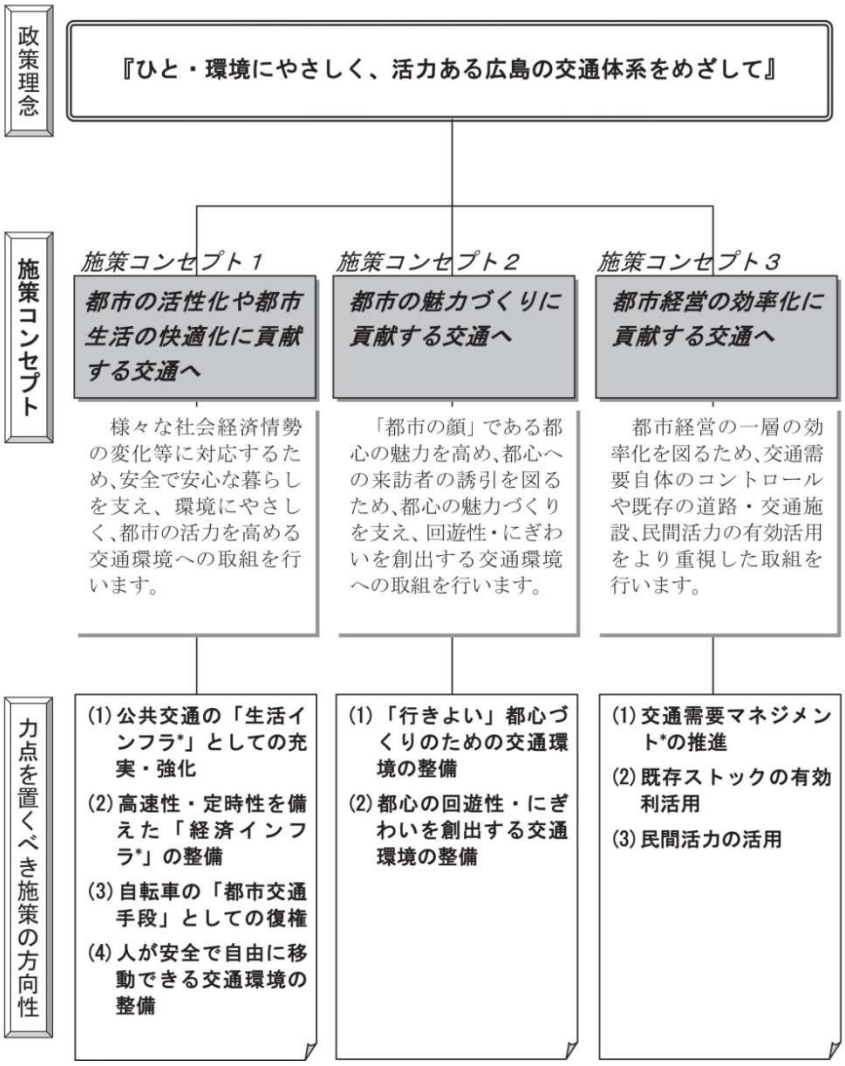
まちづくりの方向性

1 政策理念

『ひと・環境にやさしく、活力ある広島の交通体系をめざして』

2 施策コンセプト

これからの交通政策の理念を実現するため、三つの施策コンセプトと九つの力点を置くべき施策の方向性を整理しました。



施策	①ＪＲ線の機能強化、②新交通ネットワークの整備、③ＬＲＴ化の推進、④バスの機能強化、⑤利用サービスの向上、⑥交通結節点の改善、⑦生活交通の確保、⑧バリアフリー化の推進、⑨都心の回遊性・にぎわいの創出

名称	世界に誇れる「まち」の実現に向けて -市政推進に当たっての基本コンセプト-	平成 23 年 12 月策定

まちづくりの方向性

広島市基本構想及び第５次広島市基本計画に基づく市政を着実に推進していくに当たり、広島市が目指すべき「まち」の姿と、その実現に向けて、当面、重点的に取り組むべき施策の方向性や留意すべき点などを示すため、平成 23 年 12 月に「世界に誇れる『まち』の実現に向けて―市政推進に当たっての基本コンセプト―」を策定しました。

具体的な「まち」づくりは、この基本コンセプトを踏まえながら進めています。

目指すべき「まち」の姿と三つの要素

●目指すべきまちは、市民が「世界に誇れる『まち』」

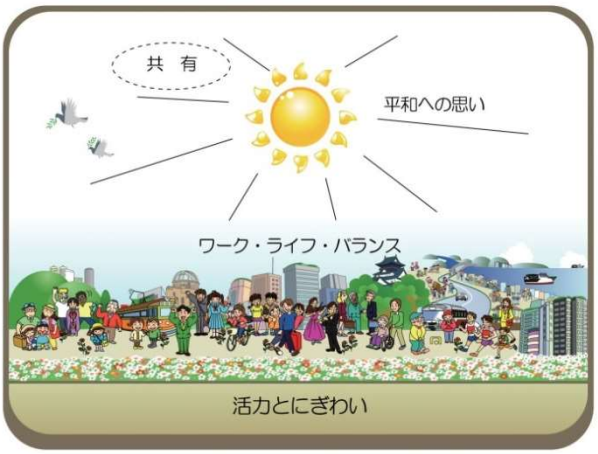
【誰もが「生きることの素晴らしさ」を心と体で実感できる「まち」】

三つの要素を柱にしたまちづくり

活力とにぎわい
ワーク・ライフ・バランス
平和への思いの共有

地域経済の持続的な発展によりもたらされる「活力とにぎわい」を土台に、多様な価値観を持った市民が、その価値観に応じて仕事と生活が調和した生活を送ることができる「ワーク・ライフ・バランスのまち」が実現します。

市民や広島を訪れた人は、まち全体にあふれる「平和への思い」に接することにより、その思いを共有します。



【目指すべき「まち」の姿のイメージ】

「活力にあふれにぎわいのあるまち」の実現に向けた取組

(1) 都市機能の充実強化　(2) 産業の振興　(3) 観光の振興

「ワーク・ライフ・バランスのまち」の実現に向けた取組

(1) 雇用の促進等　(2) 保健・医療の充実　(3) 福祉の充実
(4) 未来を担う子どもの育成　(5) スポーツ・文化芸術の振興
(6) 安全・安心に暮らせる生活環境の整備

「平和への思いを共有するまち」の実現に向けた取組

(1) 核兵器廃絶と世界恒久平和の実現　(2)「迎える平和」の推進

取組を進めるに当たり留意すべき点

(1) 市民の目線で考えます
(2) 地域資源を掘り起こし、有効活用します
(3) 近隣市町や県との連携を強化し、地方分権を推進します
(4)「市民の力」を結集します
(5) 行財政改革を着実に進めます

施策	①ＪＲや路面電車、バス、アストラムラインなど公共交通の結節点の整備、②利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成

名称	「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略	平成 28 年 3 月策定※

まちづくりの方向性

本市における様々な施策による効果を集約し、「出生率の向上」と「若い世代の人口の確保」（東京圏・関西圏への転出超過の抑制）を着実に進めることで、人口減少に歯止めをかけ、本市が広島広域都市圏ひいては中四国地方の発展をけん引していく中枢都市として、人口規模と経済力等を兼ね備えた「まち」であり続け、「世界に誇れる『まち』広島」を実現するとともに、「200 万人広島都市圏構想」を実現していきます。

《基本目標１》　中四国地方のエンジンにふさわしい都市機能の充実強化

《基本目標２》　すべての人にとっての“ディーセント・ワーク※”の創出

《基本目標３》　子どもと子育てに優しいまちの実現に向けた切れ目のない支援

《基本目標４》　誰もが住みたくなるまちに、まちの安心とブランド力の向上

※ディーセント・ワークとは、働きがいのある人間らしい仕事のことであり、1999 年に国際労働機関（ＩＬＯ）総会において 21 世紀のＩＬＯの目標として提案され支持された概念のこと。

施策

《基本目標１》　中四国地方のエンジンにふさわしい都市機能の充実強化

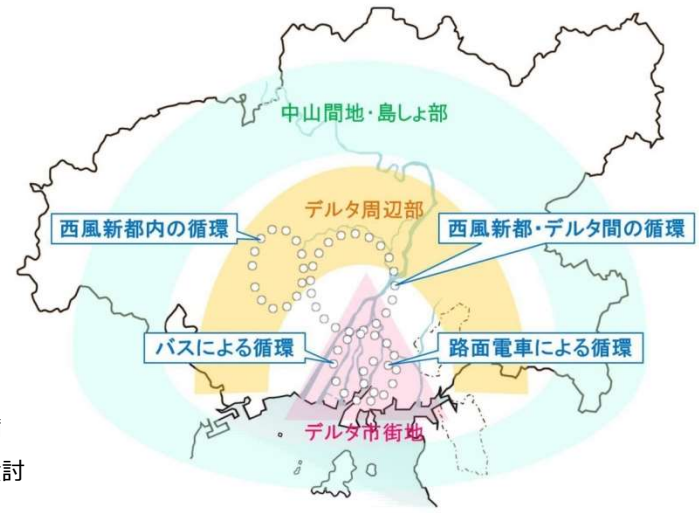
【施策２】　“循環が活気をもたらすまち”の構築

⑴　都市構造を踏まえたまちづくりと「四つの循環」の形成

本市が持つ地理的特徴を、いかに発展に結び付けていくかに視点を置き、太田川とその支流からなる三角州「デルタ市街地」と、それを取り囲む「デルタ周辺部」、さらに外側にある「中山間地・島しょ部」という三つのエリアを設定し、具体的な活性化策を推進します。

三つのエリアごとの特色、そして都市的魅力や自然的魅力を一層引き立て、圏域内の誰もが容易にそれらを享受することのできる「まち」づくりに取り組みます。

「デルタ市街地」と「デルタ周辺部」において、「バスによる循環」や「路面電車による循環」、「西風新都内の循環」、「西風新都・デルタ間の循環」という、四つの循環を形成することで、ヒト・モノ・カネ・情報の好循環を生み出します。



〔主な事業〕

（デルタ市街地）

○広島駅南口広場の再整備等

○西広島駅周辺地区交通結節点整備

○ＪＲ下祇園駅の自由通路等整備検討

（デルタ周辺部）

○ＪＲ可部線の輸送改善事業の推進　○新交通西風新都線整備の推進

⑵　“集約型都市構造”の実現

「デルタ市街地」、「デルタ周辺部」、「中山間地・島しょ部」という三つのエリアそれぞれの特性を生かしたまちづくりの下で、人口減少や超高齢化の進行、深刻さを増す地球温暖化問題等に的確に対応するために、スマートコミュニティの推進等に取り組むとともに、公共交通を中心としたネットワークの充実に併せて、住宅や医療・介護、子育て支援等の生活サービス機能の適正な集約的立地を包括的に誘導する「立地適正化計画」を策定することで、効率性と受益効果の両立が図れる集約型都市構造の実現に取り組みます。

〔主な事業〕

○路面電車のＬＲＴ化の推進　○低床低公害バス車両購入費補助　○公共交通ネットワークの再構築

※令和元年 12 月に第 2 期「世界に誇れる『まち』広島」創生総合戦略を策定した。

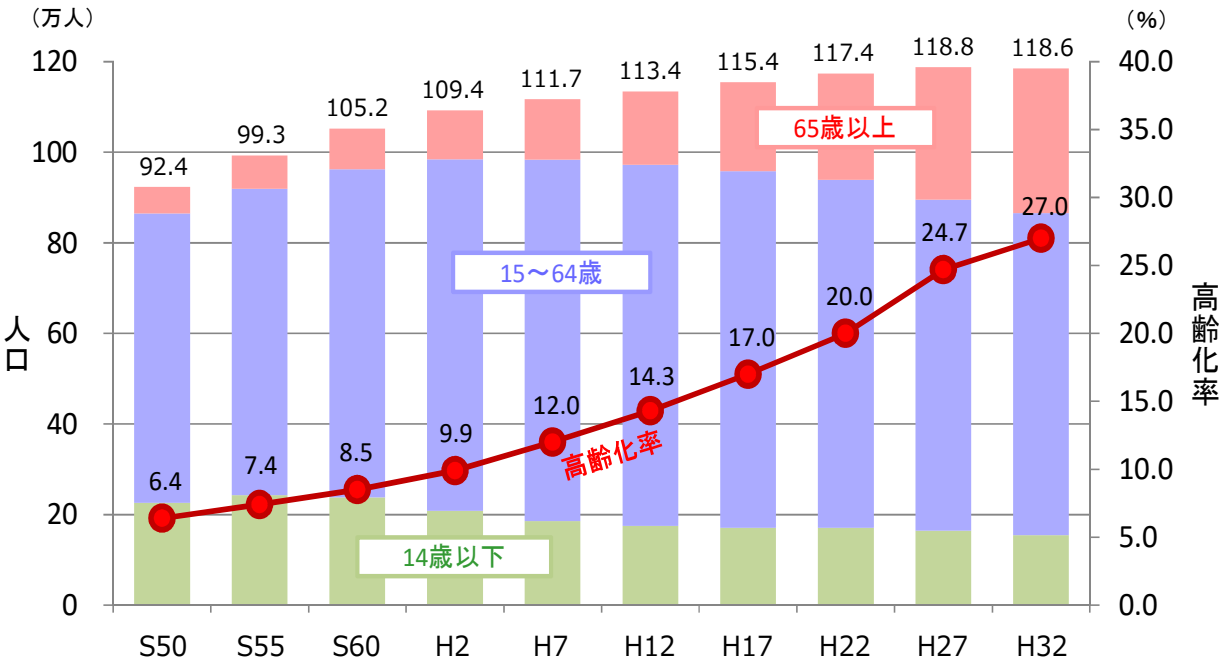
2　社会経済情勢の変化

2－1　高齢化の急速な進展

・ 今後、総人口の約４人に１人が高齢者になる本格的な高齢社会を迎えます。

■ 本市の人口は、平成 27 年の 118 万 8 千人をピークとし、令和 2 年には 118 万 6 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 2 年に 27.0%に達すると推計されており、今後、本市においても本格的な高齢化の進展が見込まれます。[図-1]



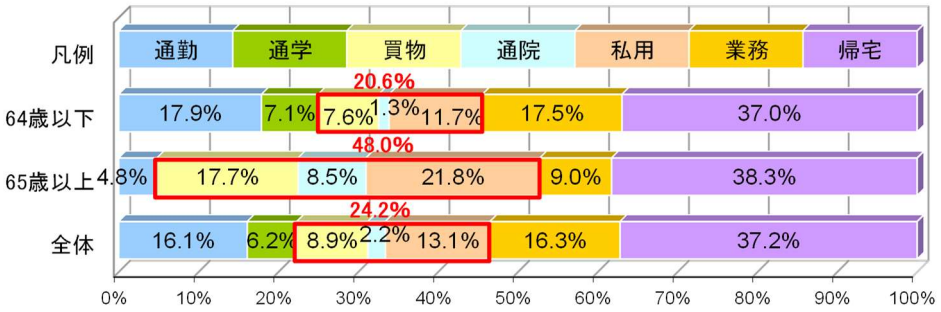
注）平成 22 年までは国勢調査
　　平成 27 年以降は広島市推計値（「世界に誇れる『まち』広島」人口ビジョンより）

図-1　広島市の総人口の推移

・ 高齢者の移動目的では買物・通院・私用が多く、交通手段では公共交通や徒歩等が多くなっています。

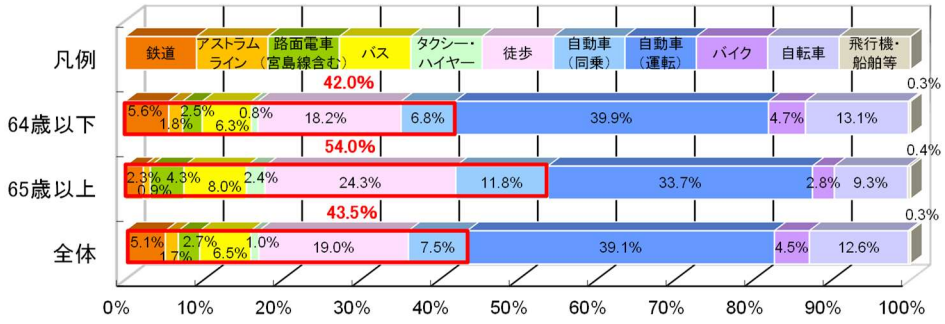
■ 高齢者の交通特性として、買物・通院・私用目的の移動が多いことや、自動車（運転）の割合が低く、路面電車・バス・徒歩・自動車（同乗）等の割合が高いことがあげられます。[図-2、図-3]

■ 今後、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　年齢階層別の移動目的（平成 20 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。

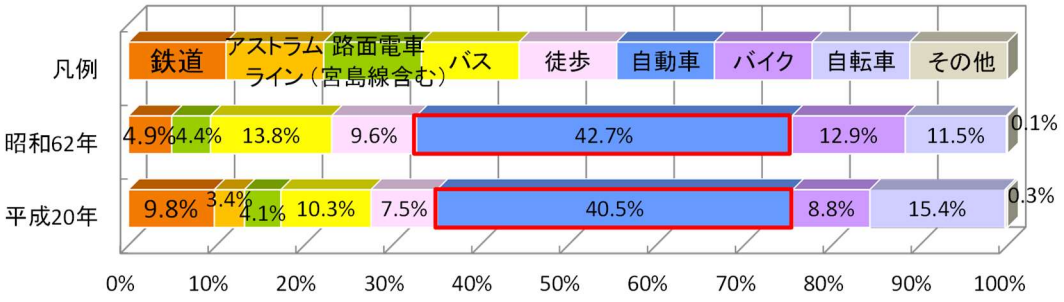
図-3　年齢階層別の代表交通手段（平成 20 年）

２－２　日常的な交通のマイカー依存

・ 通勤や買物目的の交通は、マイカーに依存する傾向が強く、特に買物目的については昭和 62 年と比較すると大幅に増加しています。

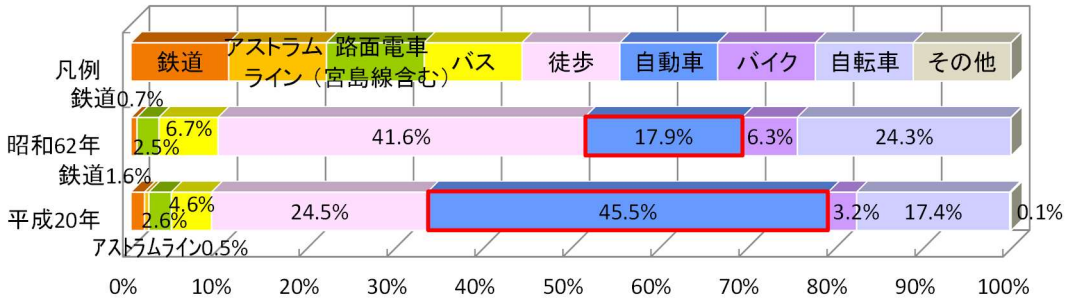
■ 昭和 62 年と比較すると、通勤目的の自動車利用は若干減少したものの全体に占める割合は 4 割と最も多く、また、買物目的の自動車利用が約 18%から約 46%へ大幅に増加するなど、通勤や買物目的の交通はマイカーに依存する傾向が強いことがうかがえます。[図-4、図-5]

■ 市内の主要な幹線道路を中心に渋滞が発生しており、大気汚染などの環境悪化や、バスなどの公共交通サービスの低下など、様々な交通問題の要因となっています。[図-6]



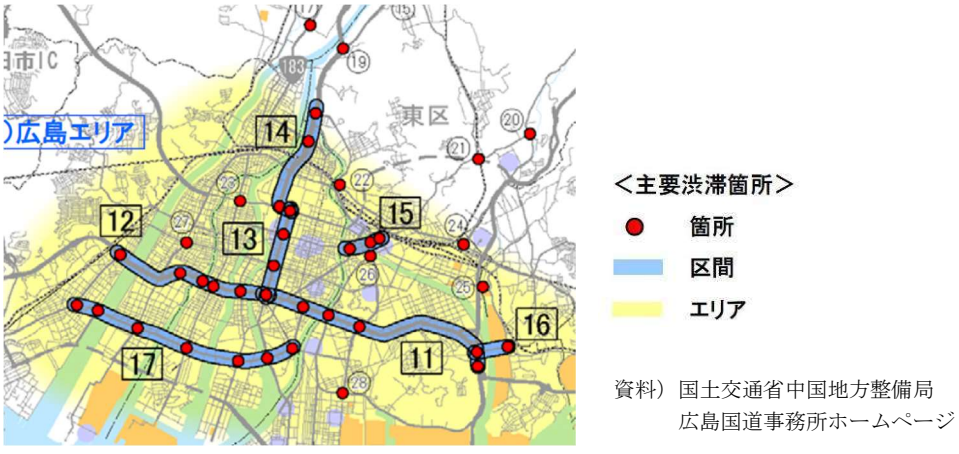
資料）昭和 62 年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図-4　通勤目的の代表交通手段（昭和 62 年－平成 20 年比較）



資料）昭和 62 年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図-5　買物目的の代表交通手段（昭和 62 年－平成 20 年比較）



資料）国土交通省中国地方整備局
広島国道事務所ホームページ

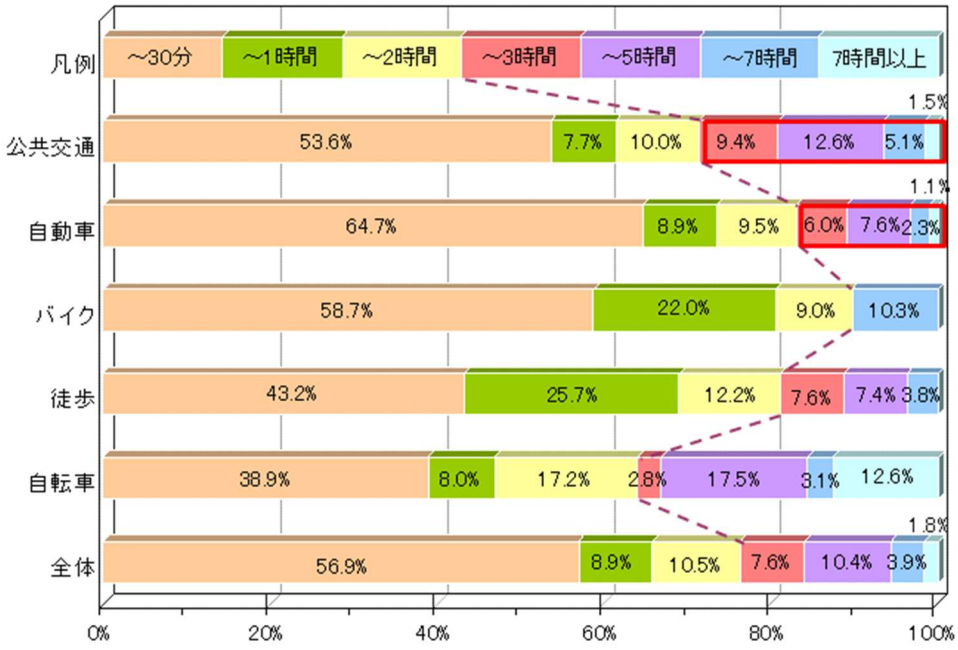
図-6　主要渋滞箇所

２－３　都市の魅力づくりへの要請

・ 公共交通を利用して都心へ買物や私用で訪れる人は、滞在時間が長い傾向にあるため、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。

■ 人口減少社会が到来する中で、多くの来訪者を本市に引き寄せることは、都市の活性化にとって重要な課題となっており、そのためには、都心への交通アクセスの向上を図る必要があります。

■ 公共交通利用者は、自動車利用者と比較すると都心での滞在時間が長い傾向にある（2 時間以上滞在者の割合が多い）ため、都心のにぎわいを創出する上で、公共交通による都心へのアクセスの利便性向上は、有効な方策のひとつであると考えられます。[図-7]



資料）広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図-7　デルタ外発紙屋町・八丁堀地区着の買物・私用目的の代表交通手段別滞在時間（平成２０年）

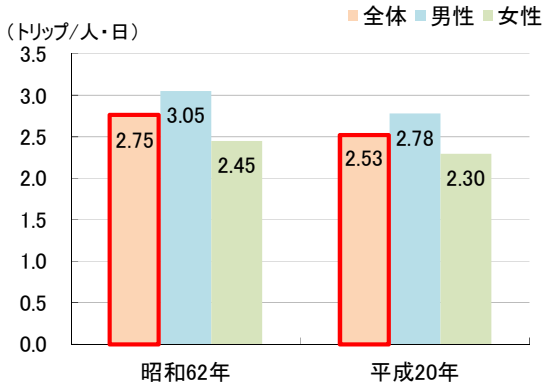
3　交通実態及び公共交通の現状

3－1　1人当たりのトリップ数・交通流動の変化

・ 1人当たりのトリップ数は減少しています。年齢別では、20代～30代を中心にトリップ数が減少し、50歳以上は増加しています。

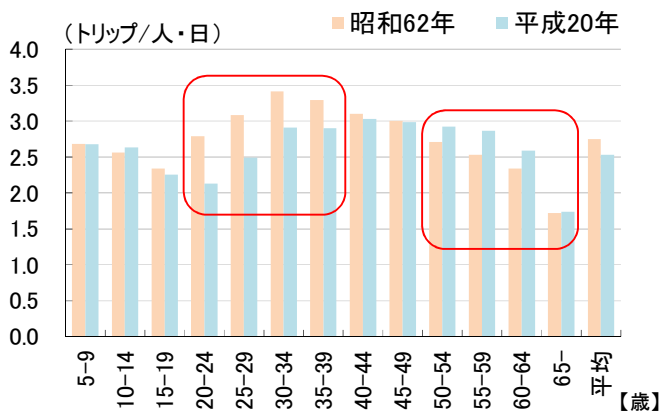
■ 本市居住者（5歳以上）の1人当たりのトリップ数は、2.53トリップで、昭和62年の2.75トリップと比較すると、約0.2トリップ減少しています。[図-8]

■ 年齢別にみると、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によるものが要因として考えられます。また、50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と考えられます。[図-9]



資料）昭和62年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成20年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

図-8　1人当たりトリップ数の比較
（昭和62年-平成20年比較）



資料）昭和62年のデータは、広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者）
平成20年のデータは、広島市交通実態調査（集計対象は広島市居住者）

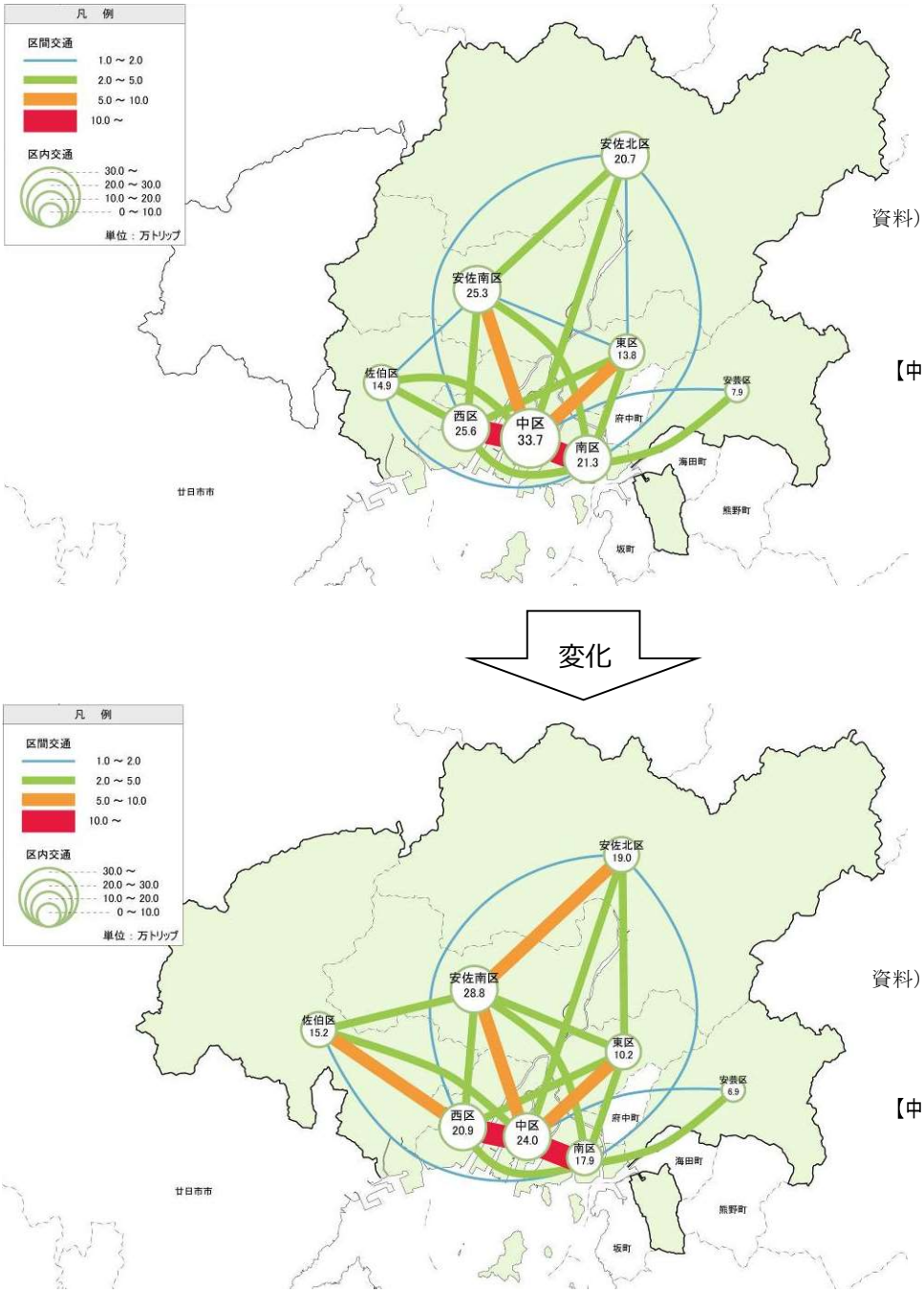
図-9　年齢別1人当たりトリップ数の比較
（昭和62年-平成20年比較）

※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。

・ 区間の交通流動は主に安佐南区、佐伯区関連で増加しています。区内の交通流動は中区が大きく減少しています。

■ 区間の交通流動は、昭和 62 年と比較すると、依然として中区とその他周辺区等とのトリップ数が多い状況にありますが、東区と安佐南区、西区と佐伯区、安佐南区と安佐北区、安佐南区と佐伯区など、主に安佐南区、佐伯区関連で増加しています。[図-10]

■ 区内の交通流動は、中区内の交通流動が大きく減少しています。[図-10]



資料）広島都市圏パーソントリップ調査（集計対象は広島市居住者で広島市域内のトリップ）
※湯来町分を含まない

【中区とその他周辺区等とのトリップ数】
52.9 万トリップ

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）

【中区とその他周辺区等とのトリップ数】
52.7 万トリップ

図-10　区間交通流動（全目的、全手段）の変化

３－２　乗車人員の推移

・ 公共交通全体では近年微増傾向にありますが、ピーク時の約８割にとどまっています。
・ 交通機関別に見ると、特にバス利用者の減少が顕著です。

■ 公共交通全体の乗車人員は、近年微増傾向にありますが、平成 26 年度で 56 万 7 千人/日と、ピークである平成 6 年度（67 万 6 千人/日）の約 8 割にとどまっています。[図-11]

■ 交通機関別に見ると、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ており、平成 26 年度で 17 万 1 千人/日と、平成 3 年度（30 万 3 千人）の約 6 割にまで落ち込んでいます。[図-11]

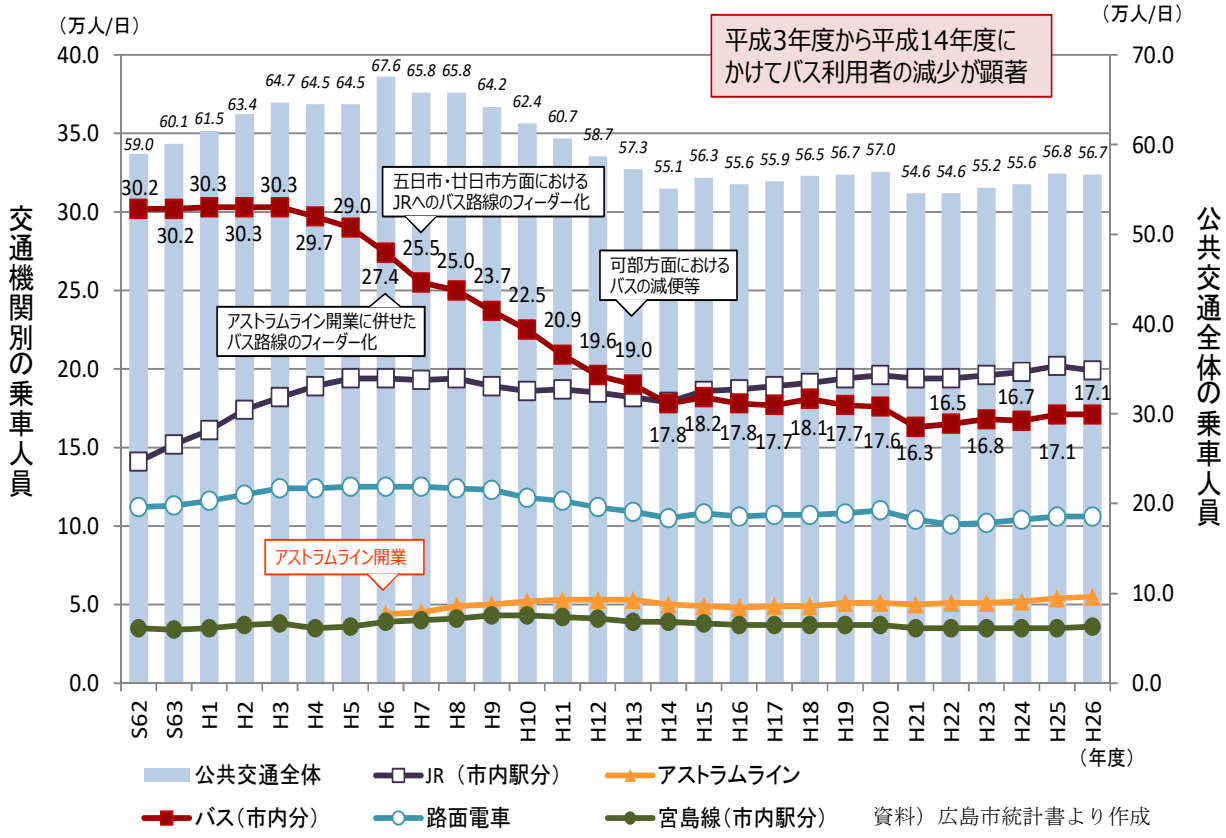


図-11　公共交通の乗車人員の推移

３－３　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-12]

■ 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。

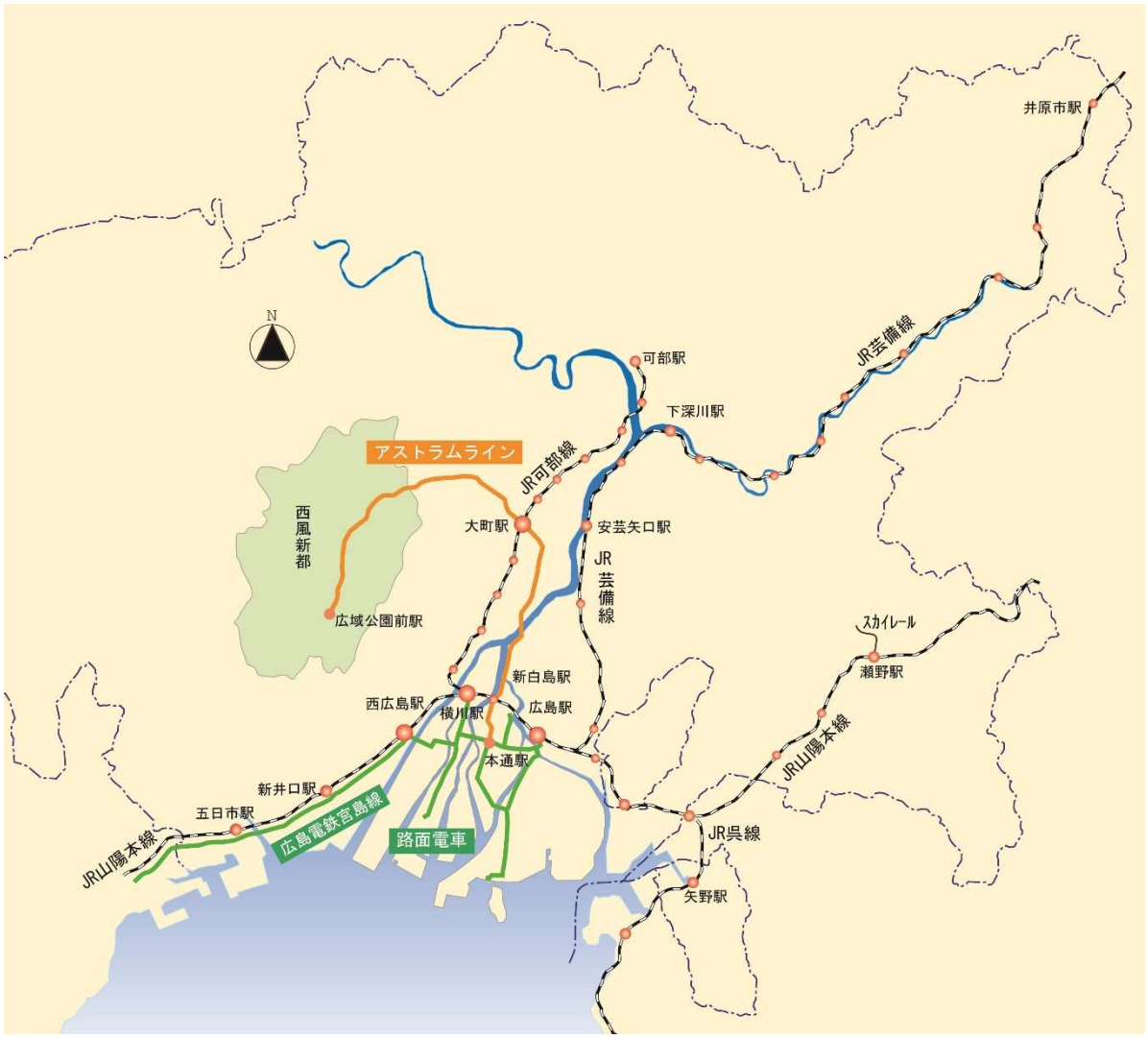


図-12 鉄軌道系公共交通の整備状況図（平成 28 年 12 月時点）

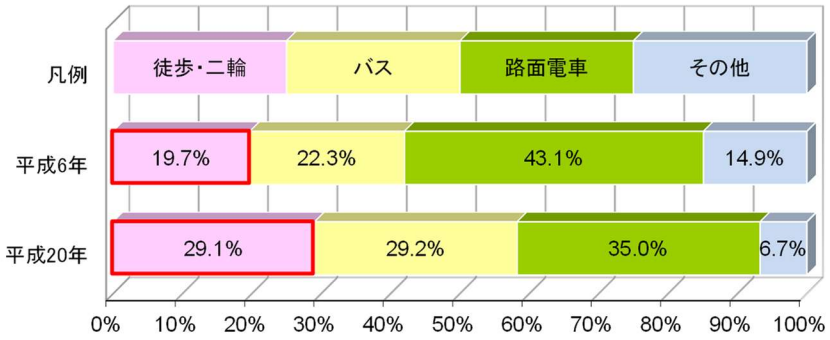
3－4　主要 JR 駅における降車後の交通手段

・ 広島駅では、徒歩・二輪の割合が増加しています。
・ 横川駅では、都心便の運行によって、路面電車利用の割合が増加しています。
・ 西広島駅では、通勤用急行便の運行によって、バス利用の割合が増加しています。

■ 広島駅から紙屋町・八丁堀地区を目的地とするトリップは、平成 6 年と比較すると、徒歩・二輪が増加しています。[図-13]

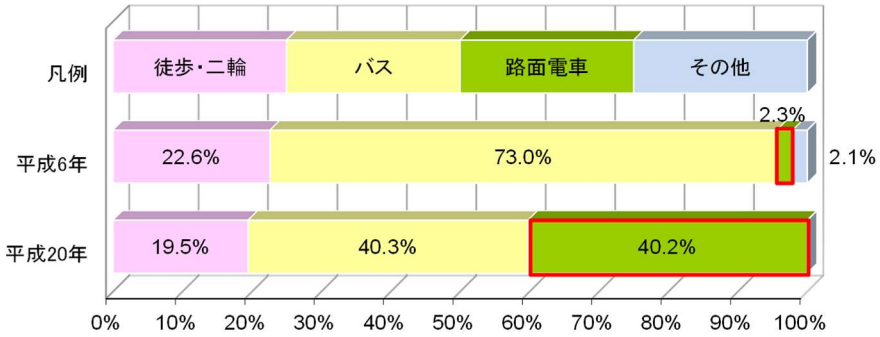
■ 横川駅では、平成 6 年と比較すると、路面電車利用が約 38 ポイント増加しており、都心便の運行などの効果であると考えられます。[図-14]

■ 西広島駅では、平成 6 年と比較すると、バス利用が約 18 ポイント増加しており、通勤用急行便の運行などの効果であると考えられます。[図-15]



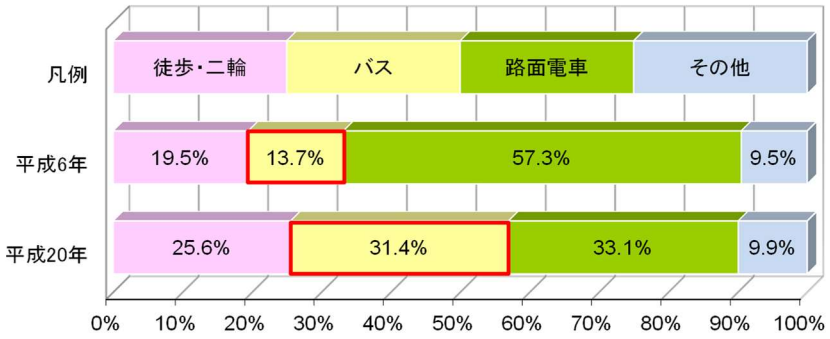
資料）平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

図-13　広島駅降客の交通機関別分担（紙屋町・八丁堀地区方面）



資料）平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

図-14　横川駅降客の交通機関別分担（紙屋町・八丁堀地区方面）



資料）平成 6 年のデータは、既存交通機関利用実態調査（広島市）
平成 20 年のデータは、広島市交通実態調査

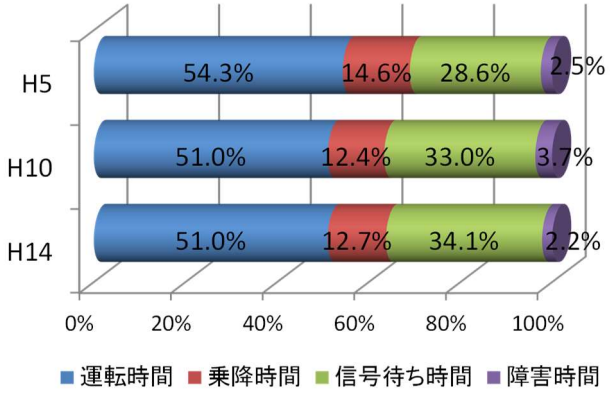
図-15　西広島駅降客の交通機関別分担（紙屋町地区・八丁堀地区方面）

3－5　路面電車の現状

・ 運行時間の概ね５割が、信号待ちなどの停止時間で占められ、定時性・速達性に課題があります。
・ 他の都市に比べ、主要 JR 駅から都心までの所要時間が長くなっています。

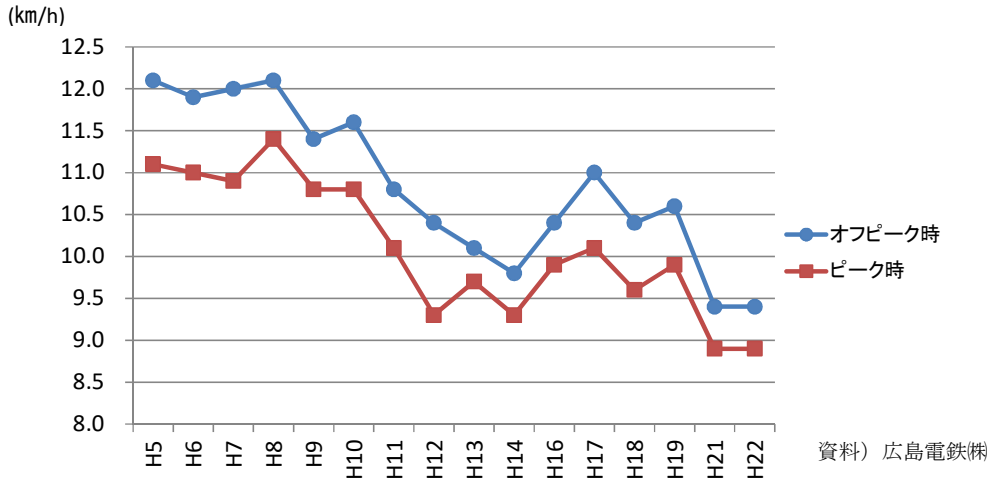
■ 路面電車の平均運行時間の内訳は、平成 14 年時点で、運転時間が約 51%であるのに対し、乗降時間が約 13%、信号待ち時間が約 34%となっており、概ね 5 割が停止時間で占められています。その結果、表定速度としては、平成 22 年時点で、10km/h 以下となっており、定時性と速達性の向上が課題になっています。[図-16、図-17]

■ 他の都市に比べ、主要 JR 駅から都心までの所要時間が長く、速達性の向上が課題になっています。[図-18]



資料）広島電鉄㈱

図-16　路面電車の運行時間内訳



資料）広島電鉄㈱

図-17　路面電車の表定速度の推移

都市名	交通機関	主要ＪＲ駅	都心	距離	所要時間
広島市	路面電車	広島駅	紙屋町東電停	2.1km	約 14 分
		横川駅	紙屋町西電停	2.4km	約 14 分
		西広島駅	紙屋町西電停	3.3km	約 19 分
札幌市	地下鉄	札幌駅	大通駅	0.6km	約 1 分
仙台市	地下鉄	仙台駅	勾当台公園駅	1.2km	約 3 分
福岡市	地下鉄	博多駅	天神駅	2.5km	約 5 分

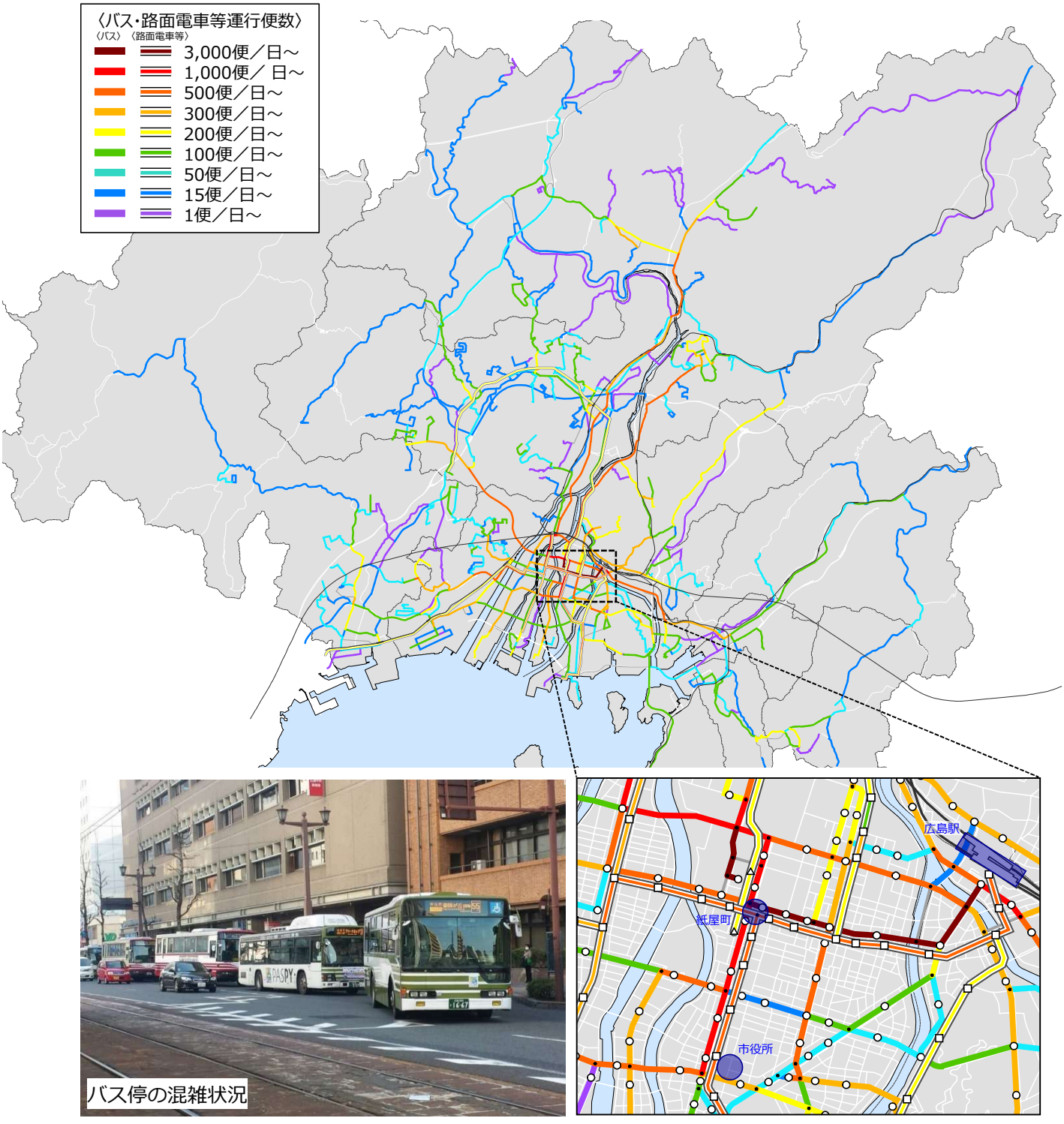
資料）広島市道路交通局調べ

図-18　主要 JR 駅－都心間の所要時間等

3－6　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 3,800 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、朝ピーク時を中心にバス停において渋滞が生じています。[図-19]



路線データ作成協力：株式会社ナビタイムジャパン

図-19　広島市内における主なバス路線の便数

■ 本市域内を運行するバス事業は 11 社（都市間を結ぶ高速バスを除く）あり、情報提供の不統一や、停留所の乱立などにつながっています。[図-20]

図-20　事業者ごとに様式の異なる時刻表や方向幕・系統番号

・ 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の確保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、バス利用者の目的地が時間帯によって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、地区の周辺部には、中心部までの路線バスの便数が少ない住宅団地等が見られます。 [図-21]

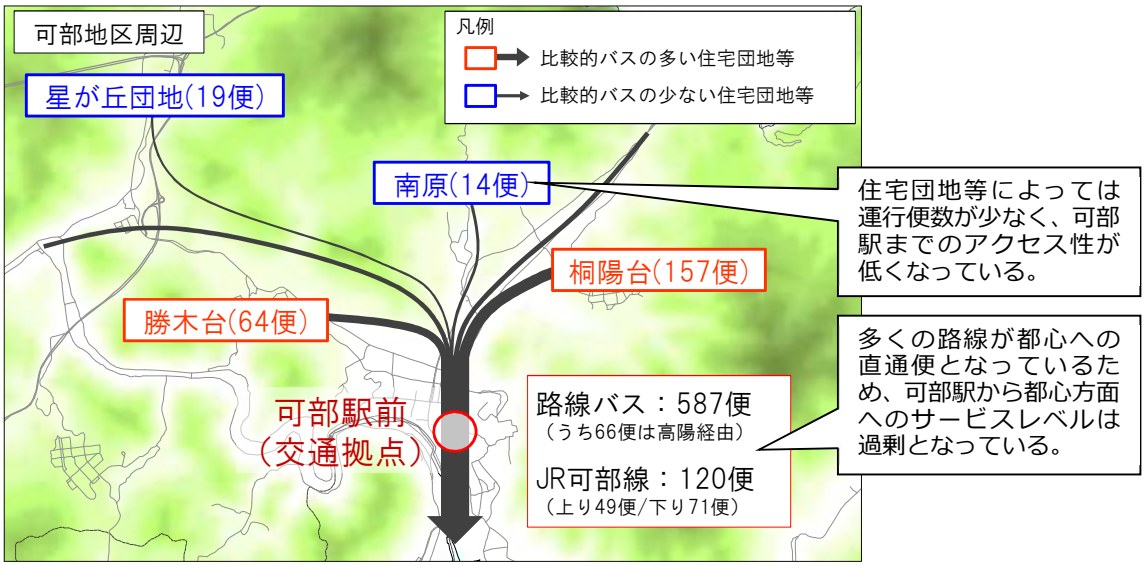


図-21　可部地区におけるバス路線の状況

■ 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郊外部の拠点やその周辺に向かう利用が多くなっています。[図-22、図-23]

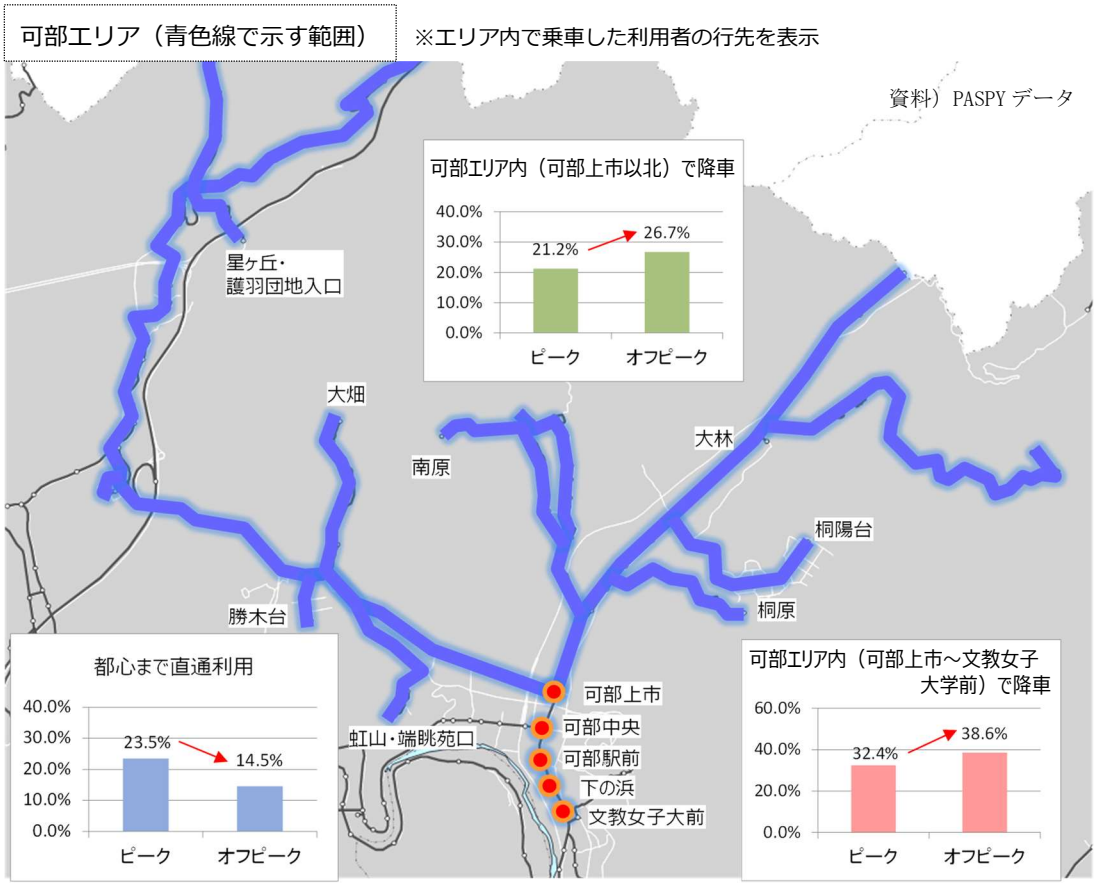


図-22　可部地区における朝ピーク時(6～9 時)とオフピーク時(9～16 時)の利用状況

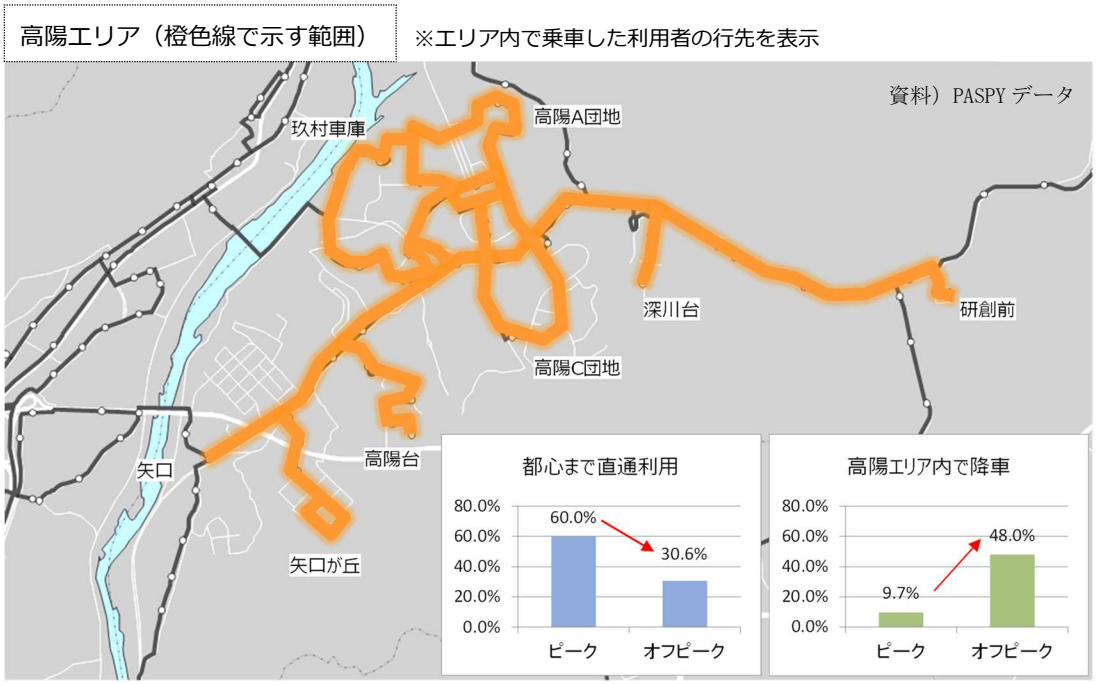


図-23　高陽地区における朝ピーク時(6～9 時)とオフピーク時(9～16 時)の利用状況

・ 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。

■ 利用者の減少を受けた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、利用者減少とサービスレベル低下の悪循環に陥っている路線もあります。

■ 利用者の減少に伴う赤字路線の増加に伴い、本市のバス運行対策費補助金の額は、平成 17 年度から平成 27 年度までの間に、約 1.4 倍に増加しています。[図-24]

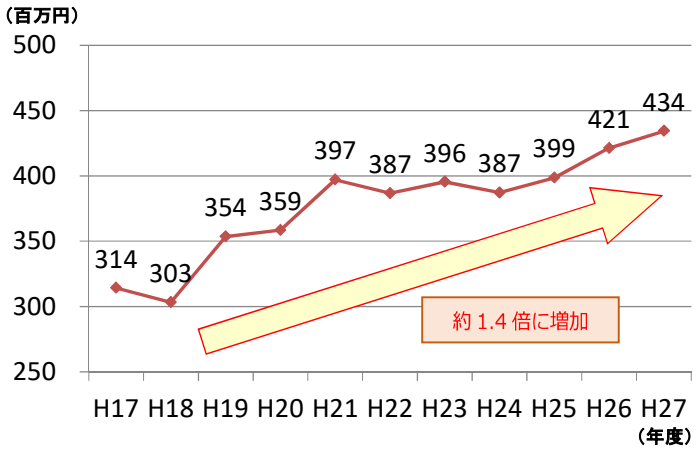


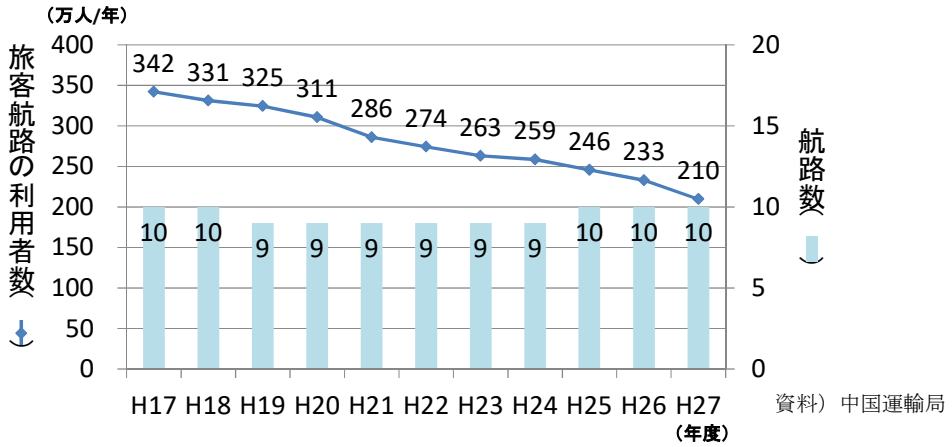
図-24　広島市のバス運行対策費補助金額の推移

3－7　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 17 年度から平成 27 年度までの間に約 4 割減少しています。[図-25]

■ 広島港では、接続している陸上交通（路面電車、バス）が北（都心）方面に限られており、また、陸上交通では既に導入されている交通系ＩＣカード（ＰＡＳＰＹ）について、船舶への導入が進んでいないなど、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-25　広島港（宇品地区）発着航路（一般旅客定期航路事業）の利用者数の推移

４　公共交通の課題

４－１　社会経済情勢の変化や将来の都市構造から見た課題

高齢社会に対応した交通環境づくり

高齢社会においては、高齢者の買物や通院など日常生活上の移動手段を受け持つ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。

また、バリアフリー対策の一層の推進や、生活交通としてのバスの維持を図っていく必要があります。

通勤や買物目的などの日常的な交通のマイカー依存の是正

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、通勤をはじめとする日常的な交通手段については、公共交通の一層の充実を通して、自動車から公共交通への利用転換を図り、マイカーに依存する傾向を是正する必要があります。

都市の魅力づくりへの貢献

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」として都心の魅力づくりを支える交通環境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。

４－２　交通実態及び公共交通の現状から見た課題

地域特性等に応じた効率的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軌道系公共交通とバス路線を骨格に公共交通ネットワークが形成されており、都市構造やまちづくりの観点に立って公共交通体系づくりに取り組む必要があります。

また、高齢者や障害者など移動に当たって制約を受ける可能性が高い立場の人も含め、すべての人が利用しやすい公共交通サービスの提供にも取り組む必要があります。

こうした取組の実施に当たっては、バス利用者の著しい減少や都心部におけるバスの過密状態、郊外部相互のトリップ数の増加などの地域特性等を考慮する必要があります。

交通拠点の強化

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、公共交通相互の連携強化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、路面電車やバスが担っており、交通信号や交通渋滞等の影響を受け、定時性・速達性に課題があることから、公共交通サービスを充実・強化し、利便性向上に取り組む必要があります。

郊外部における地域生活交通の確保

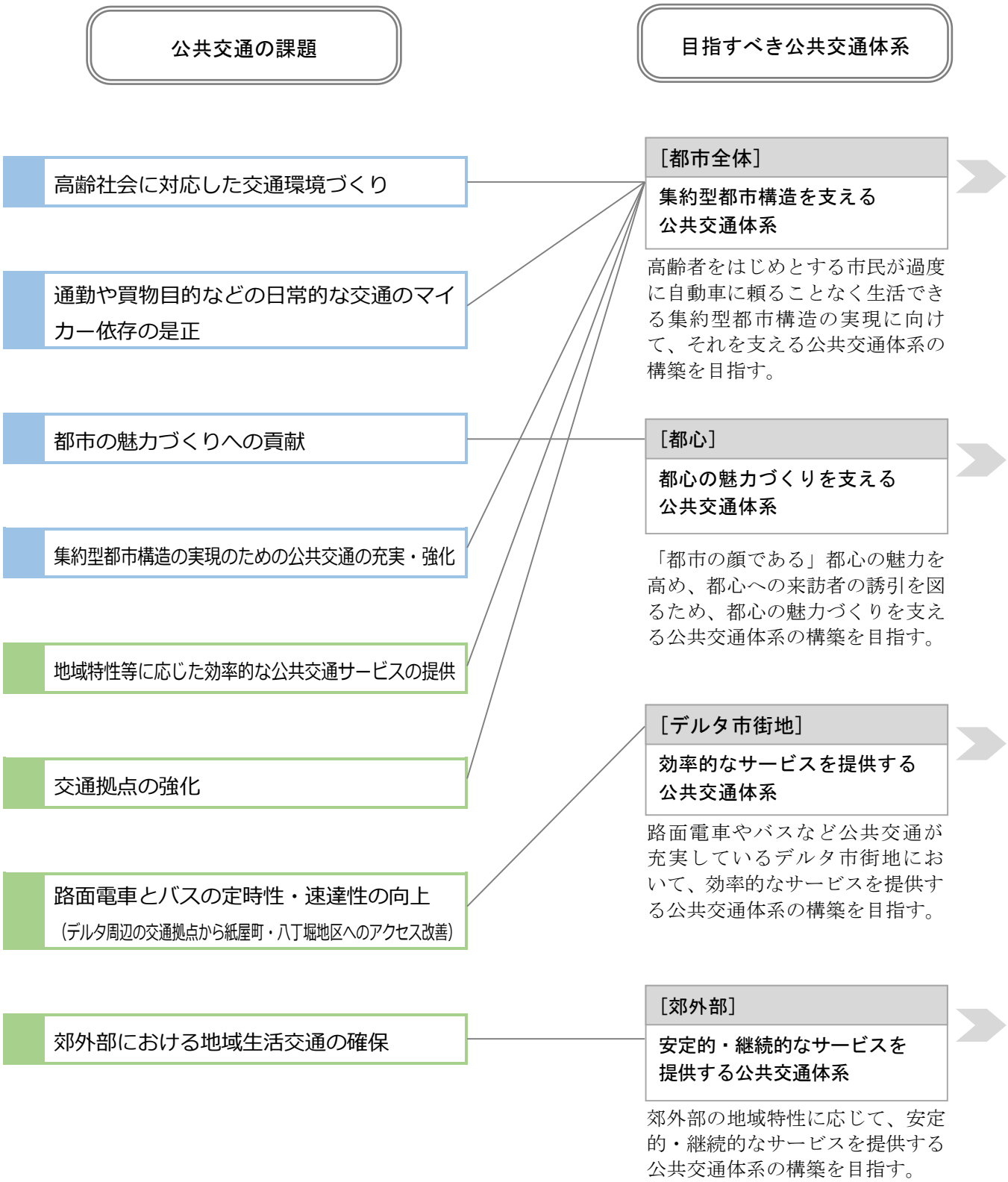
路線バスを安定的・継続的に維持していくとともに、公共交通サービスが十分に行き届いていない郊外部の住宅団地等における移動手段の確保など、生活交通の確保に向けて取り組む必要があります。

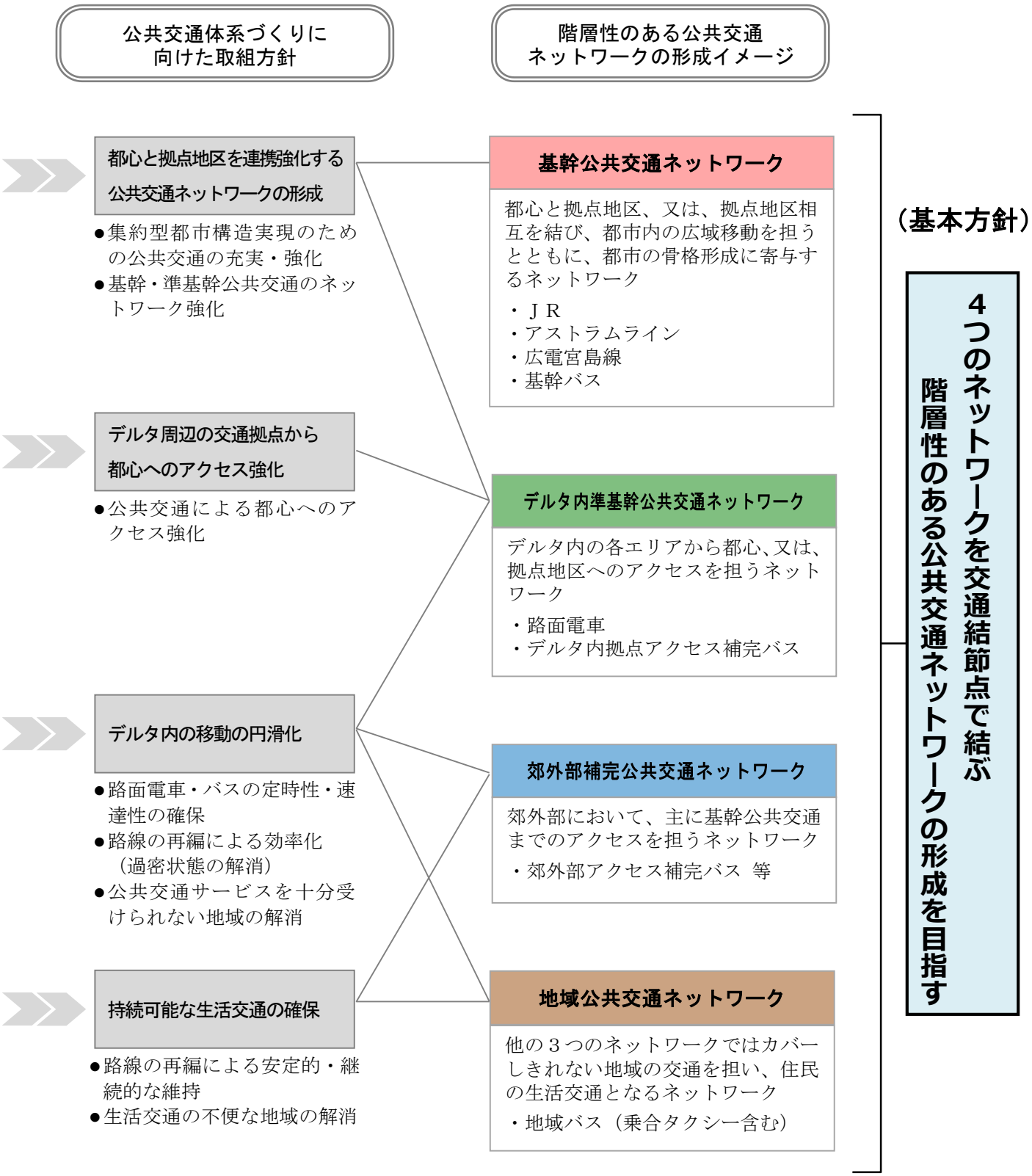
第２章　目指すべき公共交通体系

１　公共交通体系づくりの基本方針

１－１　基本方針

公共交通の課題等を踏まえ、階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指します。




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
都心と拠点地区を連携強化する
公共交通ネットワークの形成
●集約型都市構造実現のための公共交通の充実・強化
●基幹・準基幹公共交通のネットワーク強化
デルタ周辺の交通拠点から
都心へのアクセス強化
●公共交通による都心へのアクセス強化
デルタ内の移動の円滑化
●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
（過密状態の解消）
●公共交通サービスを十分受けられない地域の解消
持続可能な生活交通の確保
●路線の再編による安定的・継続的な維持
●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
・地域バス（乗合タクシー含む）
（基本方針）
４つのネットワークを交通結節点で結ぶ
階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指す

（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）

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。

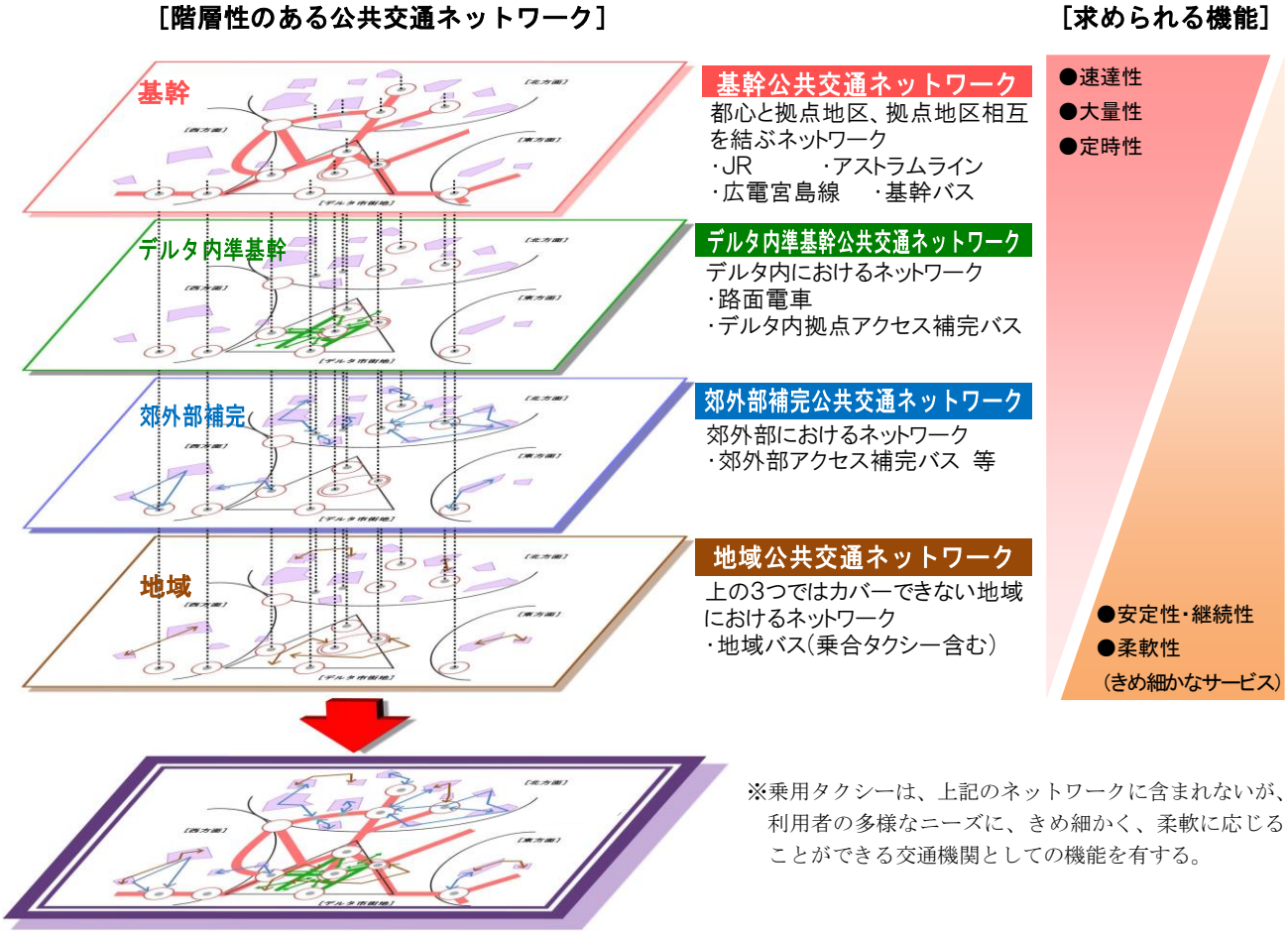


図-26 階層性のある公共交通ネットワークの分類と求められる機能

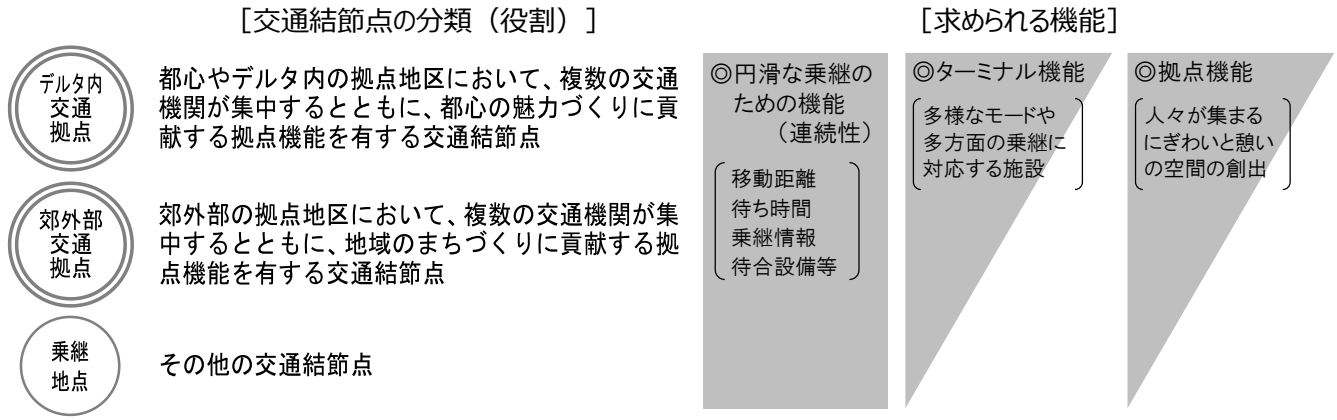


図-27 交通結節点の分類と求められる機能

（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。

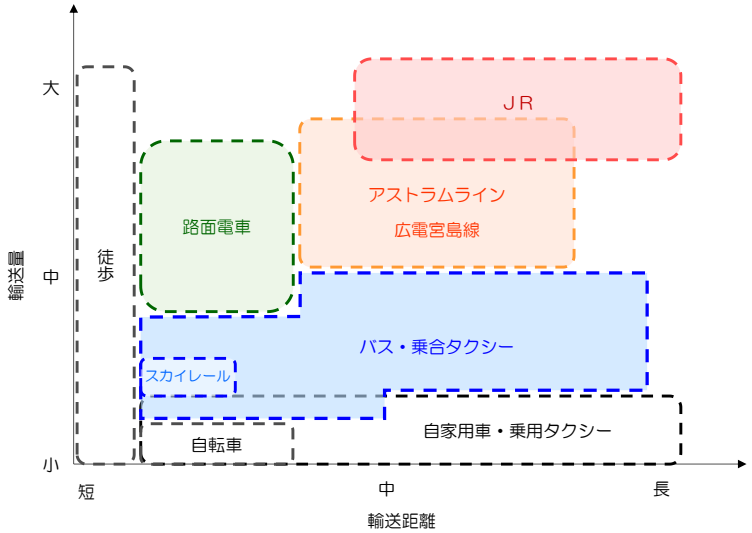
4）路面電車
- デルタ内の主要な拠点と都心を結びます。
- デルタ内の居住者の輸送を担います。
- 軌道系のわかりやすさを活かし、観光客や来街者などの輸送を担います。

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
- 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。

7）乗用タクシー
- 緊急時や深夜などの時間的空白、他の公共交通ではカバーしきれない空間的空白の輸送を担います。
- 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。

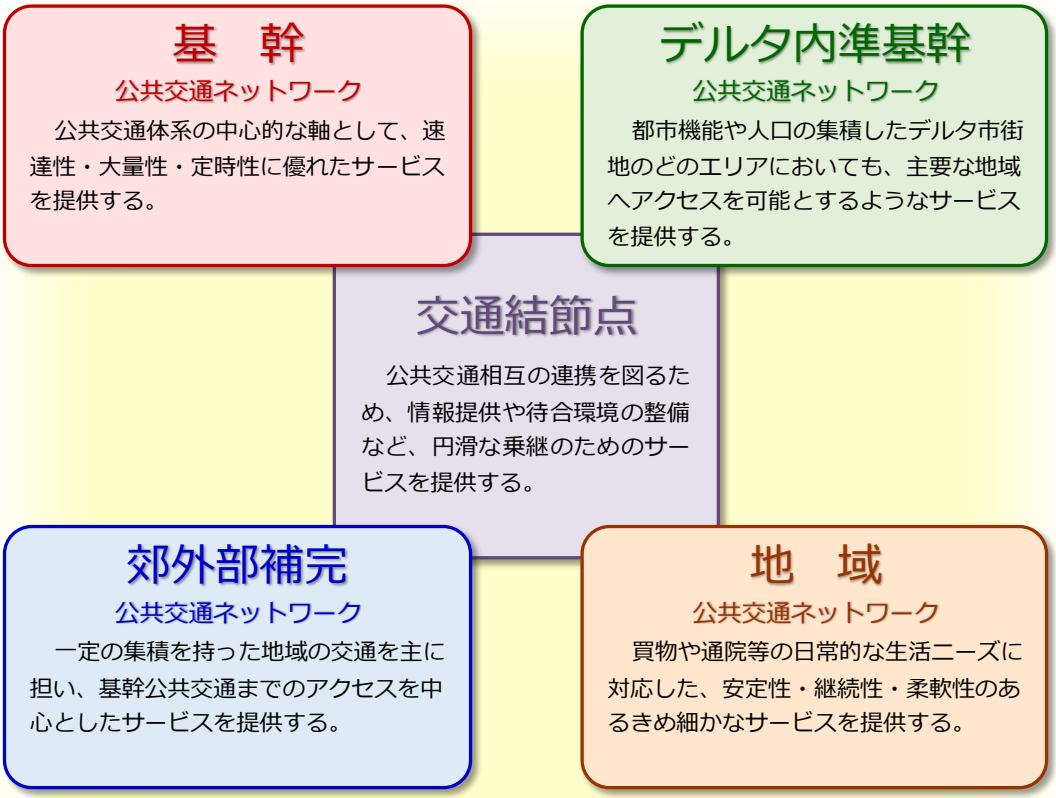


※船舶については、輸送量と輸送距離の相関を明示できないため図示していない。

図-28　各交通機関の特性と役割

１－２　目標

基本方針に基づき、ネットワークの階層ごとの役割に応じたサービスや、円滑な乗継のためのわかりやすく使いやすい利用環境など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

各階層のネットワークや交通結節点等のそれぞれの役割を踏まえ、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

交通拠点相互を結び、公共交通体系の中心的な軸として、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）

交通拠点相互を結ぶ路線のうち、以下の区間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

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）

・郊外部交通拠点から都心への区間

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）

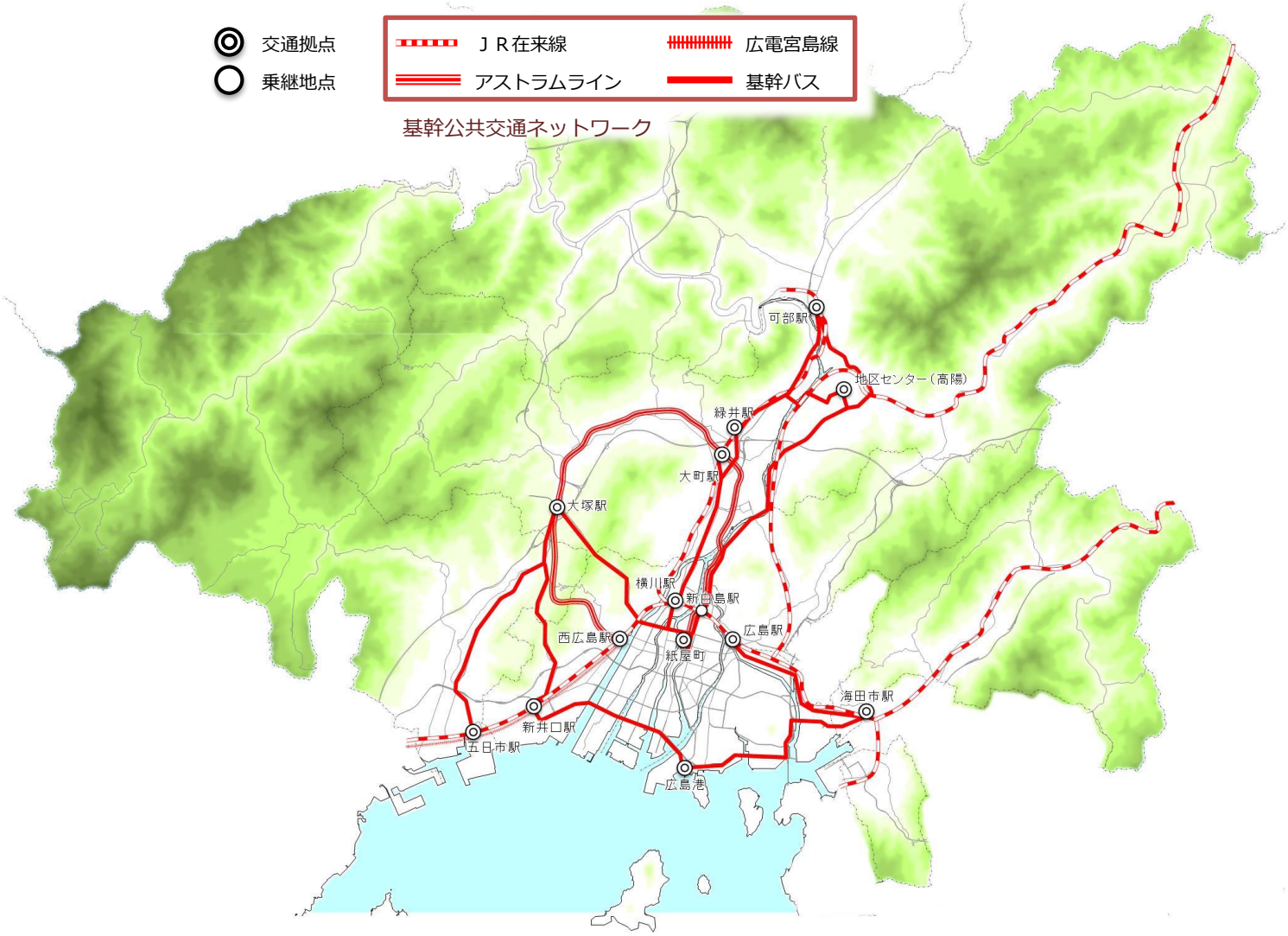


図-29　基幹公共交通ネットワーク

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のどのエリアにおいても、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）

デルタ内の基幹公共交通で概ね囲まれる区域において、できるだけ交通空白地が生じないよう、以下の区間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

図-30　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、基幹公共交通ネットワークを補完するサービスを提供します。

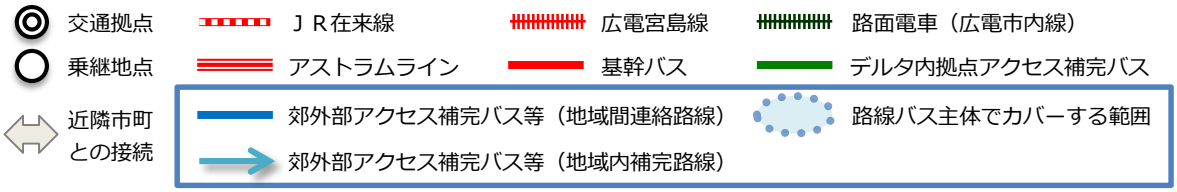
（設定の考え方）

①地域間連絡路線

現行の路線バスのサービス状況等を踏まえ、基幹公共交通と一体となって近隣市町等を接続する地域間連絡路線を設定します。

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において、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）を接続する地域内補完路線を設定します。



郊外部補完公共交通ネットワーク

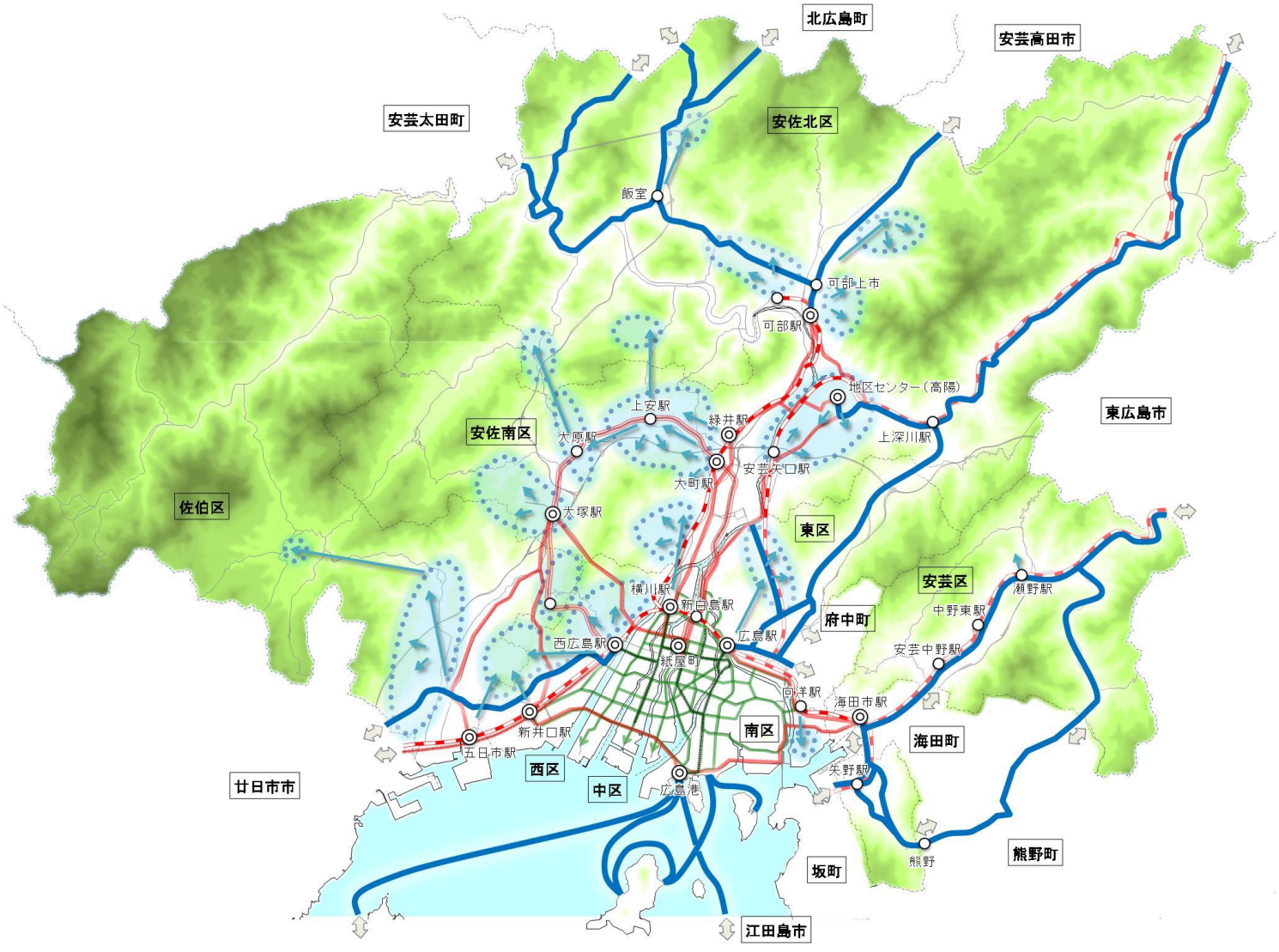


図-31　郊外部補完公共交通ネットワーク

⑷　地域公共交通ネットワーク

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、買物や通院等の日常的な生活交通を主に担い、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。

具体のネットワークについては、既存のバス路線の見直し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。

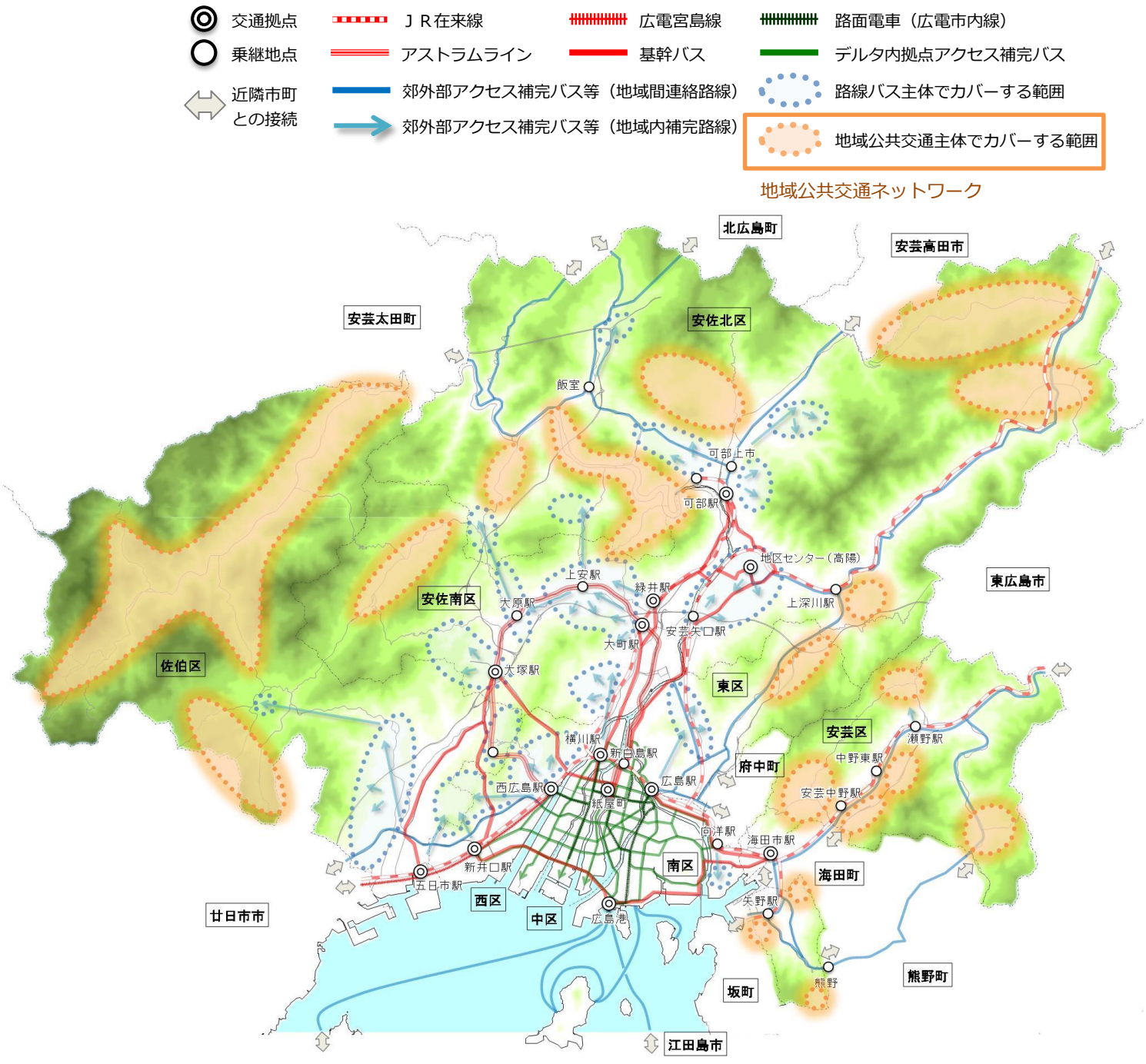


図-32　地域公共交通ネットワーク

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あわせて取り組み、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。

（路線バス主体でカバーする範囲について）

交通事業者との協議や道路状況などにより路線バスを設定できない地域については、乗合タクシーなどの地域公共交通の導入を検討します。

（地域公共交通主体でカバーする範囲について）

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存する地域など、路線バスによる交通の確保が適当であると考えられる地域
⇒路線バスを確保・維持

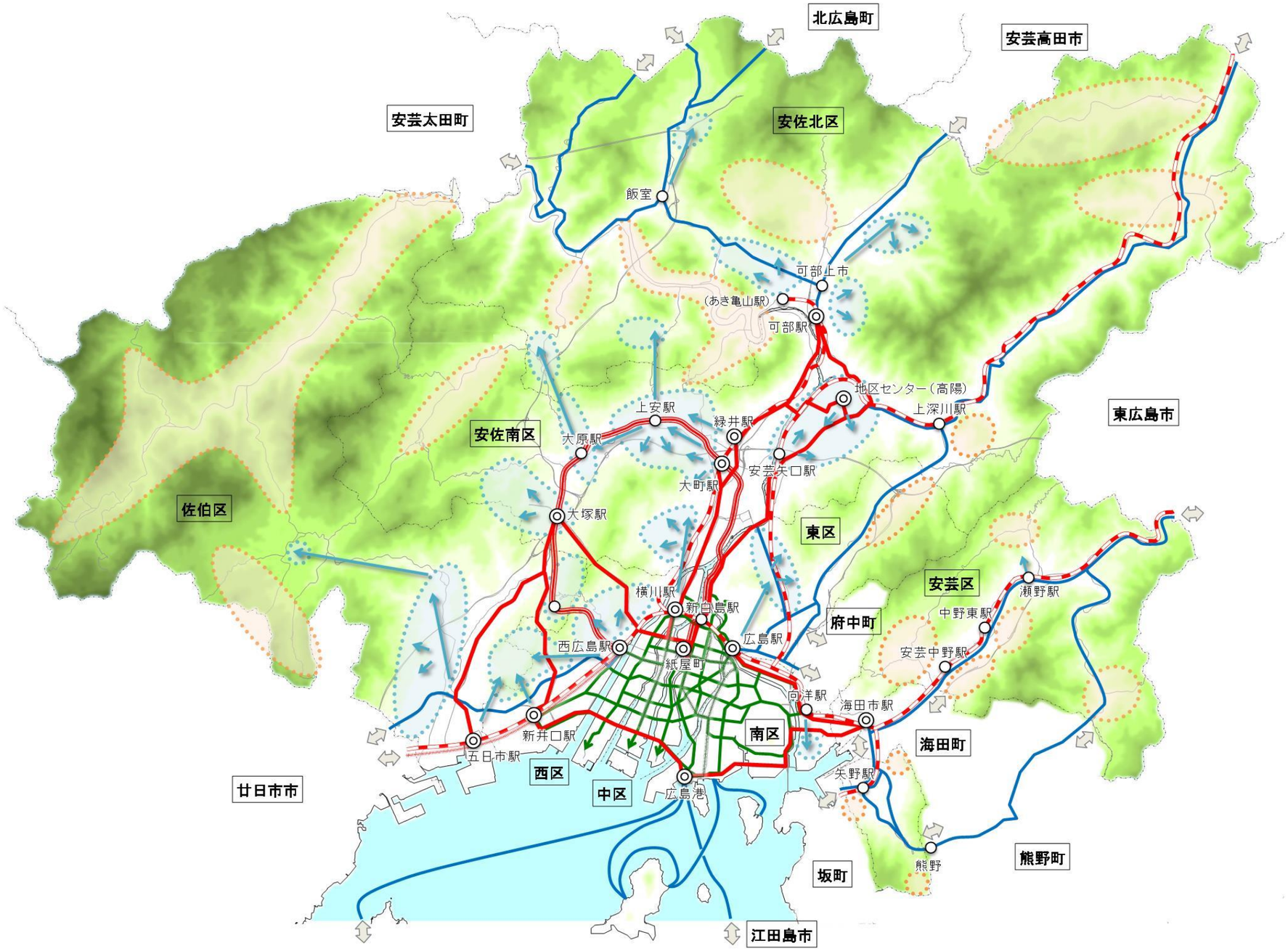
②周辺を運行する路線バスなどを活用することで対応可能な地域
⇒路線の延長や一部系統の振り分けなどにより路線バスを確保・維持

③それ以外の地域
⇒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、地域のニーズを踏まえながら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、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

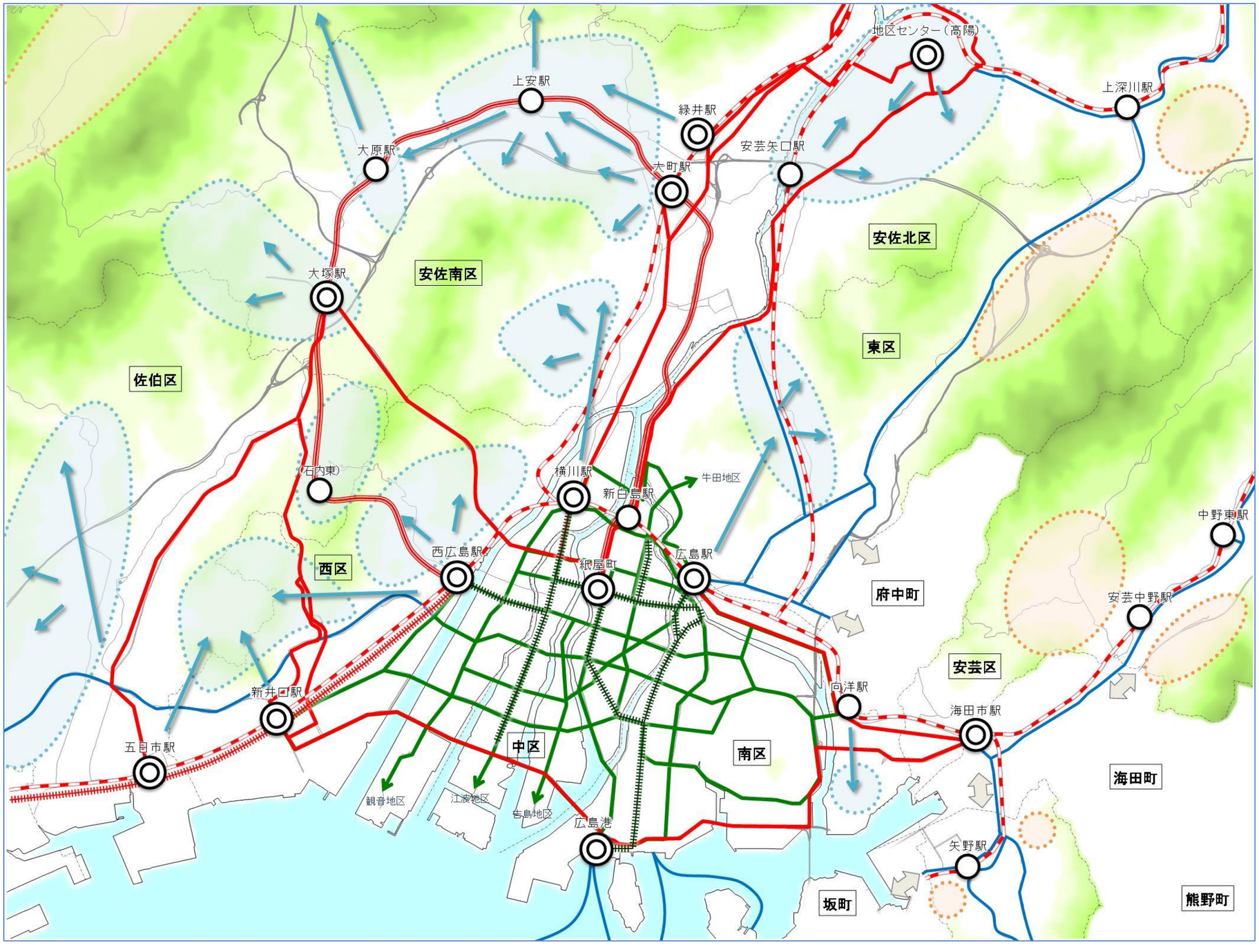
地域公共交通ネットワーク

- 地域公共交通主体でカバーする範囲※3

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
- 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

各階層のネットワークを結ぶ結節点について、次のとおり分類します。

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・魅力づくりに貢献する拠点機能を有する交通結節点です。

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、拠点地区の「古市」については、近隣の拠点地区「緑井」「大町」に比べ、交通結節点としての拠点機能は大きくないため、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。

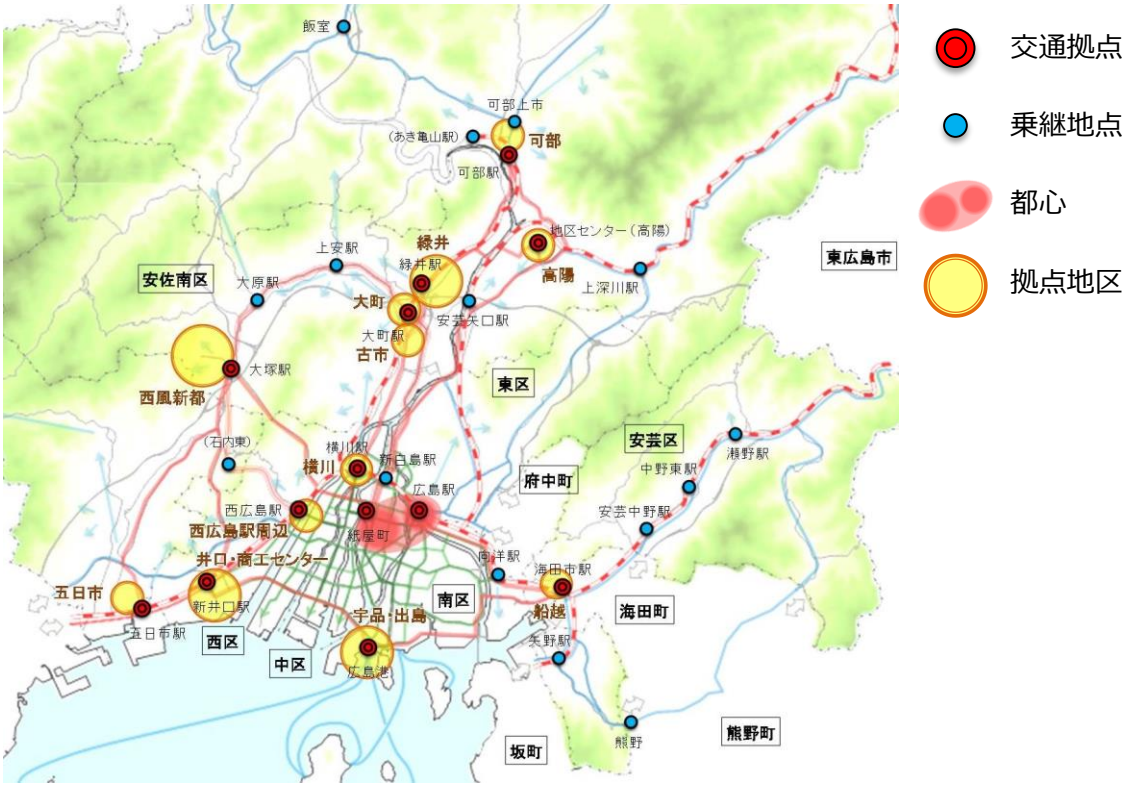


図-33　交通拠点及び乗継地点

■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）	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	●	－	
●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（みどり口）			● 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）	（●）	－	－	－	（●）（未定）	－	－	
			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	－	－	
			（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	－	－	

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サービスレベルが低い地域にまわすなど、バスネットワークの再構築に取り組みます。

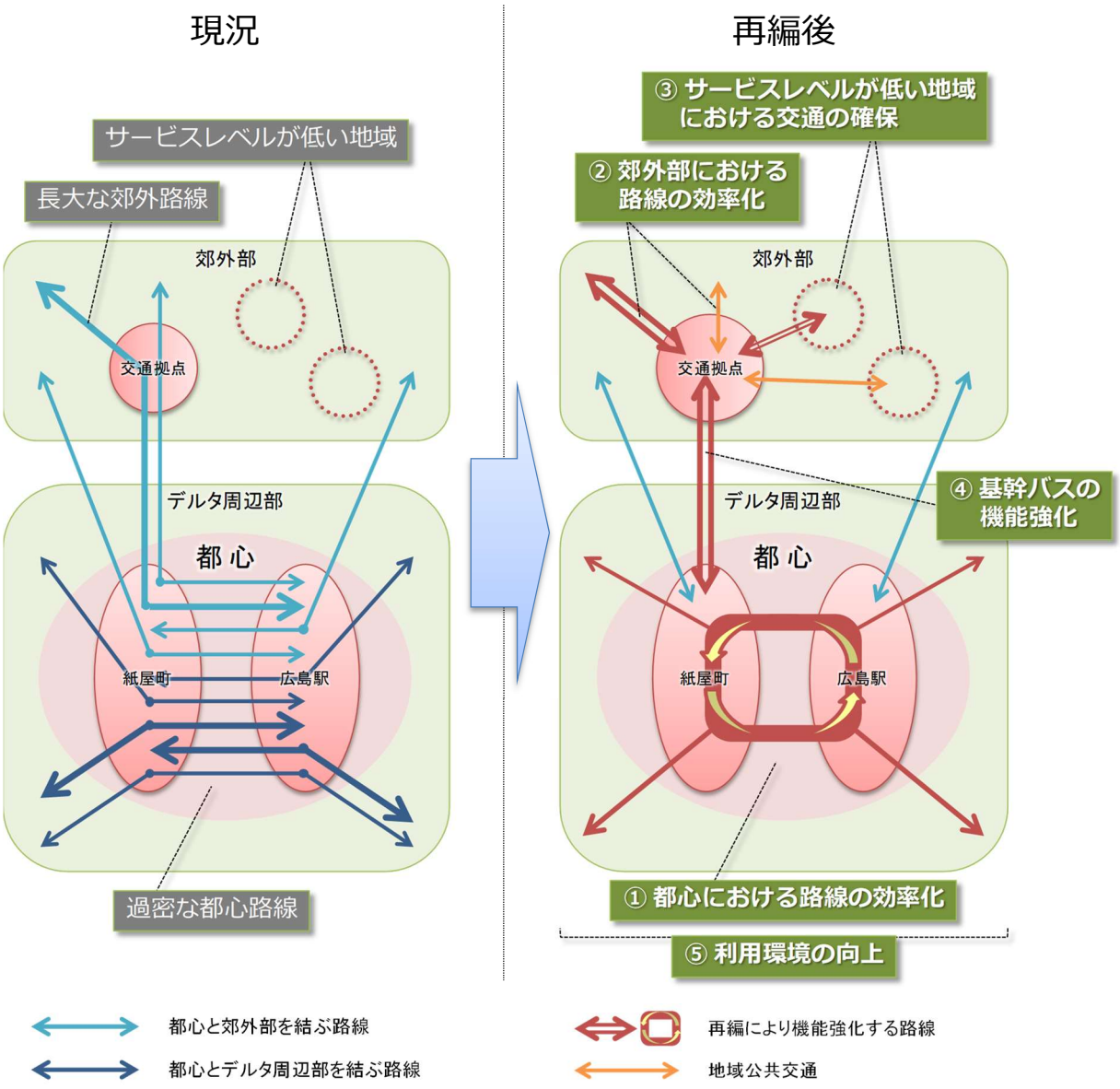


図-34　ネットワーク再構築の概念図

① 都心における路線の効率化

■重複系統の統合

都心における重複路線を解消するため、都心を通過する複数の系統を統合し一つの系統とすることにより、利用者の利便性を確保しつつ、重複区間の便数の適正化を図ります。

これにより、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。

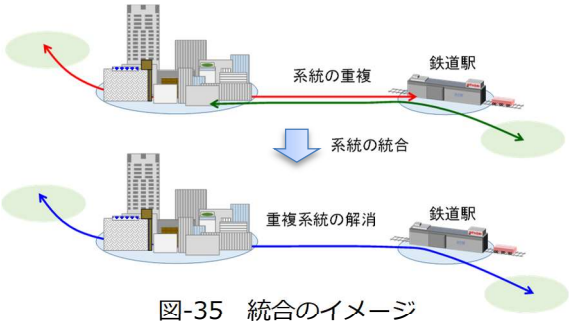
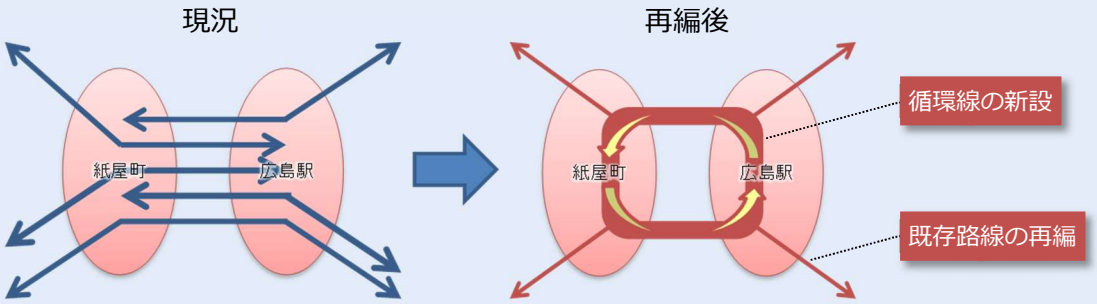


図-35　統合のイメージ

計画期間内（令和３年度まで）の取組

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」を新設し、運行の効率化を図りながら広島駅・紙屋町間の過密を解消します。



※ 地域の需要に応じ、一部の直通便を残すことも検討します。

図-36　循環化のイメージ

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。

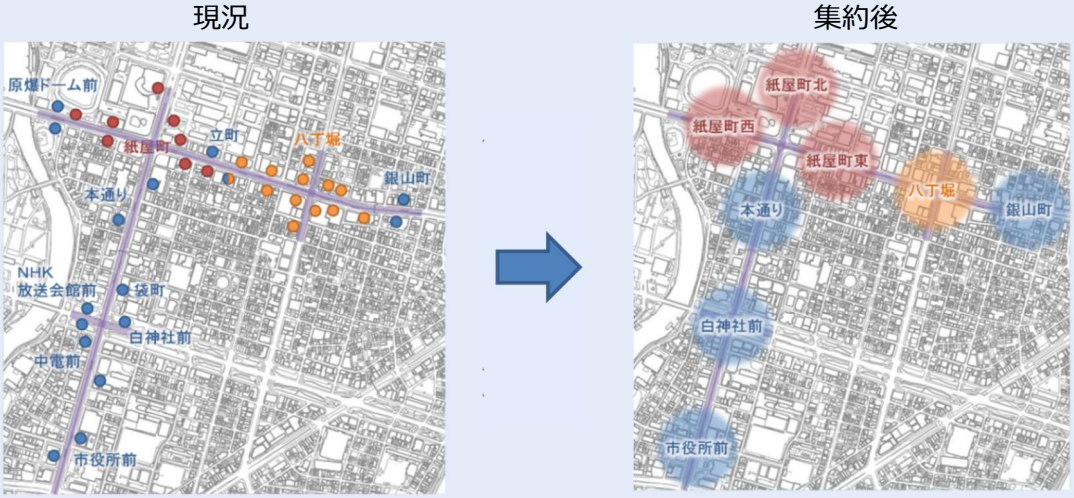


図-37　バス停の集約イメージ

② 郊外部における路線の効率化

■路線のフィーダー化

郊外部の住宅団地等から都心へ直通する路線のフィーダー化により運行効率の向上を図ります。フィーダー化により乗換えは生じますが、住宅団地等から拠点までの運行頻度の向上や、乗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取り組むことにより、全体の利便性を高めることが可能となります。

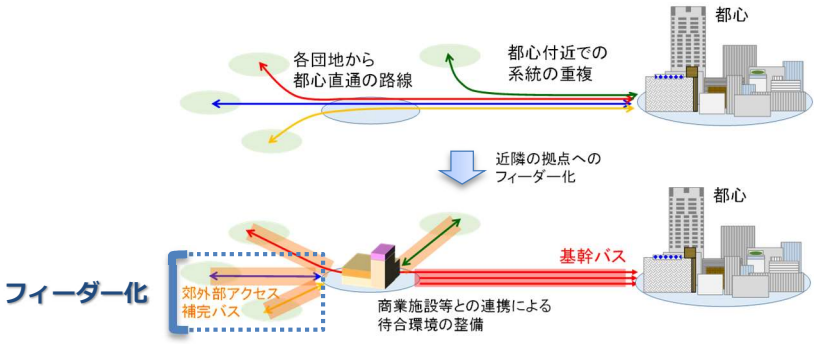


図-38　フィーダー化のイメージ

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実施します。

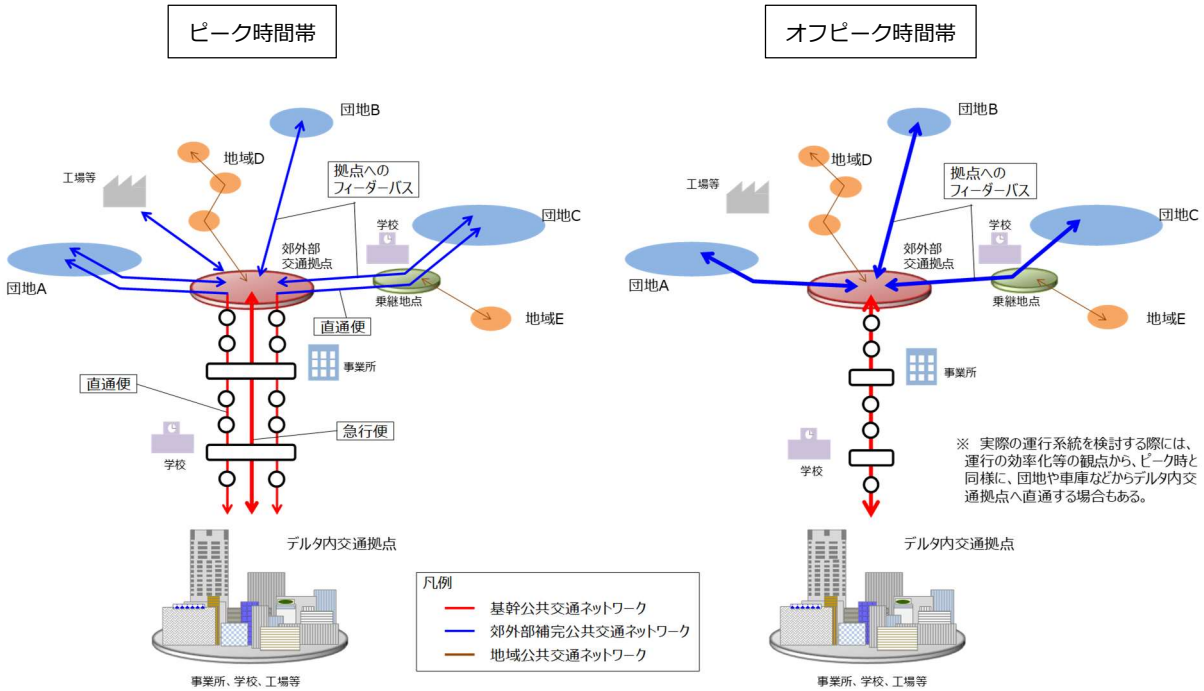


図-39　時間帯ごとのフィーダー化のイメージ

計画期間内（令和３年度まで）の取組

乗継割引の拡充を前提に、フィーダー化に取り組みます。

■近隣市町と連携した路線の再編

本市と生活圏を共にする近隣市町との連携にも配慮しながら、隣接する地域を含む系統を統合するなど、地域の需要に応じたネットワークを構築します。

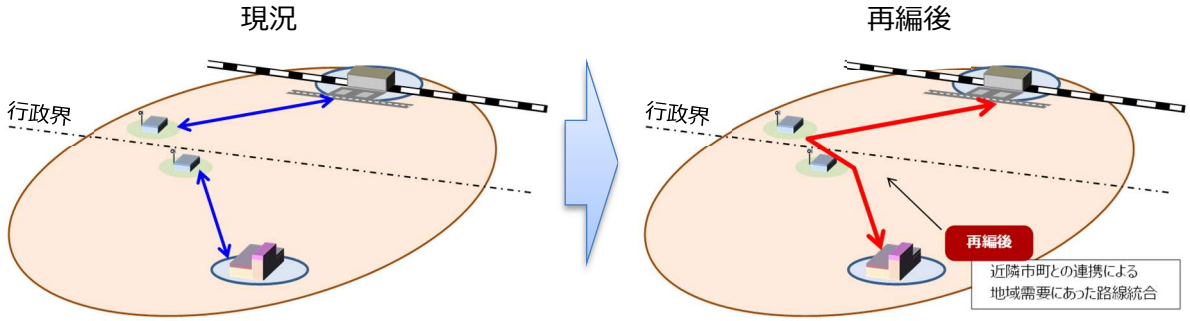


図-40　統合のイメージ

計画期間内（令和３年度まで）の取組

熊野町と連携しながら、阿戸地区（安芸区）の路線統合などに取り組みます。

■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、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。

※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　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（令和３年度まで）の取組

バス運行対策費の補助路線のうち、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、新たなバス路線を確保します。

計画期間内（令和３年度まで）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。

■地域主体の乗合タクシーの導入支援

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、具体的な取組が始まった地域に対しては住民アンケートのノウハウ提供等の支援を行っています。さらに取組が進み、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い、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うなど、地域の取組に対して支援を行っています。

【本格運行している地区の概要】（平成 28 年 12 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	佐伯区 美鈴が丘地区
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	美鈴が丘巡回乗合タクシー運営委員会
運行開始	平成 15 年 8 月	平成 22 年 10 月	平成 24 年 11 月	平成 28 年 10 月
運行日	月～金 （祝日除く）	月・水・金 （祝日除く）	月・火・木・金 （祝日除く）	月・水・金 （祝日除く） 美鈴楽市開催日
運賃	300 円 （往復利用の復路は 100 円、保護者同伴の小学生以下無料）	大　人：250 円 小学生：100 円	大　人：300 円 小学生：100 円	大　人：200 円 （当日再乗車の場合 100 円） 小学生：100 円 （保護者同伴及び当日再乗車の場合 無料）

計画期間内（令和３年度まで）の取組

以下の地区において、乗合タクシーの導入支援に取り組みます。

・大塚西地区（安佐南区）、可部地区（安佐北区）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（令和３年度まで）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（令和３年度まで）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

■系統番号の統一

広島都市圏のバス事業者 9 社※の系統番号を方面別に統一し、バス停や車両に表示するとともに、バス路線図や経路検索サイトで活用するなど、普段利用していない路線であってもどのバスに乗ればよいのか容易に確認できるようにするものです。

※ 対象事業者：広島電鉄㈱、広島バス㈱、広島交通㈱、広交観光㈱、中国 JR バス㈱、芸陽バス㈱、HD 西広島㈱、備北交通㈱、㈱フォーブル

計画期間内（令和３年度まで）の取組

系統番号の周知に取り組みます。

■バスロケーションシステム表示器の設置拡大（リアルタイムな運行情報の提供）

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す。

また、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リアルタイムな乗換検索が可能となります。

図-41　バス停における表示器

図-42　路検索サイトの表示イメージ

計画期間内（令和３年度まで）の取組

交通結節点整備等に併せ、表示器の設置拡大に取り組みます。

■運行時間の拡大

多様化するライフスタイルに対応し、潜在的な需要の掘り起こしを図るため、早朝、深夜のバス運行時間を拡大するものです。また、既存のバス車両だけでなくタクシー車両などを活用することも考えられます。

計画期間内（令和３年度まで）の取組

利用者ニーズを踏まえ、早朝や深夜時間帯においてバス運行時間の拡大に取り組みます。

■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（令和３年度まで）の取組

低床低公害車両の導入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-43　広告事業者による広告付バス停上屋

図-44　民間施設による待合環境の提供

計画期間内（令和３年度まで）の取組

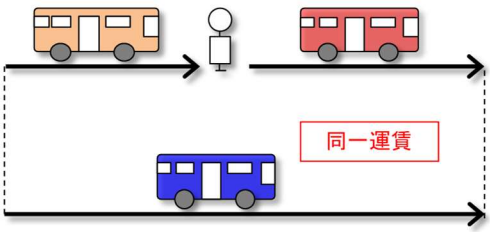
バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

■わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

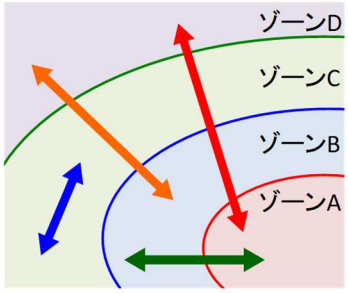
路線再編に伴う利用者の負担を軽減するためには、乗継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引や、距離ではなく移動したゾーン数に応じて運賃が決まるゾーン運賃制の導入など、乗継割引の拡充が必要です。

また、路線を統合した際の利用者の利便性を向上させるため、異なる事業者のバスでも同じ区間であれば乗車できる共通定期を導入する必要があります。

こうした運賃体系の見直しに柔軟に対応できるよう現在の交通系ＩＣカード（ＰＡＳＰＹ）システムの機能拡充に取り組むなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境を実現します。



乗車場所と降車場所により運賃が決定
→ 乗継を行っても直通と同じ運賃



移動ゾーン数	運賃
ゾーン内での移動	150円
2ゾーンをまたぐ移動	200円
3ゾーンをまたぐ移動	250円
4ゾーンをまたぐ移動	300円

※ゾーン、運賃の設定はあくまでイメージです。

移動したゾーン数により運賃が決定
→ 利用者にとってわかりやすい運賃体系

わかりやすく使いやすい運賃体系

図-45　新たな運賃体系のイメージ

計画期間内（令和３年度まで）の取組

交通系ＩＣカード（ＰＡＳＰＹ）システムの改修に取り組み、バス路線の再編に併せた乗継割引の拡充や共通定期の導入等を図ります。

2　鉄軌道系ネットワークの機能強化

○　ＪＲ

■ＪＲ可部線の電化延伸

ＪＲ可部線は、本市の北部方面の公共交通の軸として、地域住民の移動手段の確保のみならず、安全で安心な交通サービスの提供や沿線住民の交流への寄与など、多様な役割を担っています。

このため、地域の交通利便性の向上を図るとともに、活力と賑わいを高めるための基盤づくりを目的として、ＪＲ可部線の可部駅から長井・荒下地区を含む河戸エリアまでの電化延伸に取り組みます。

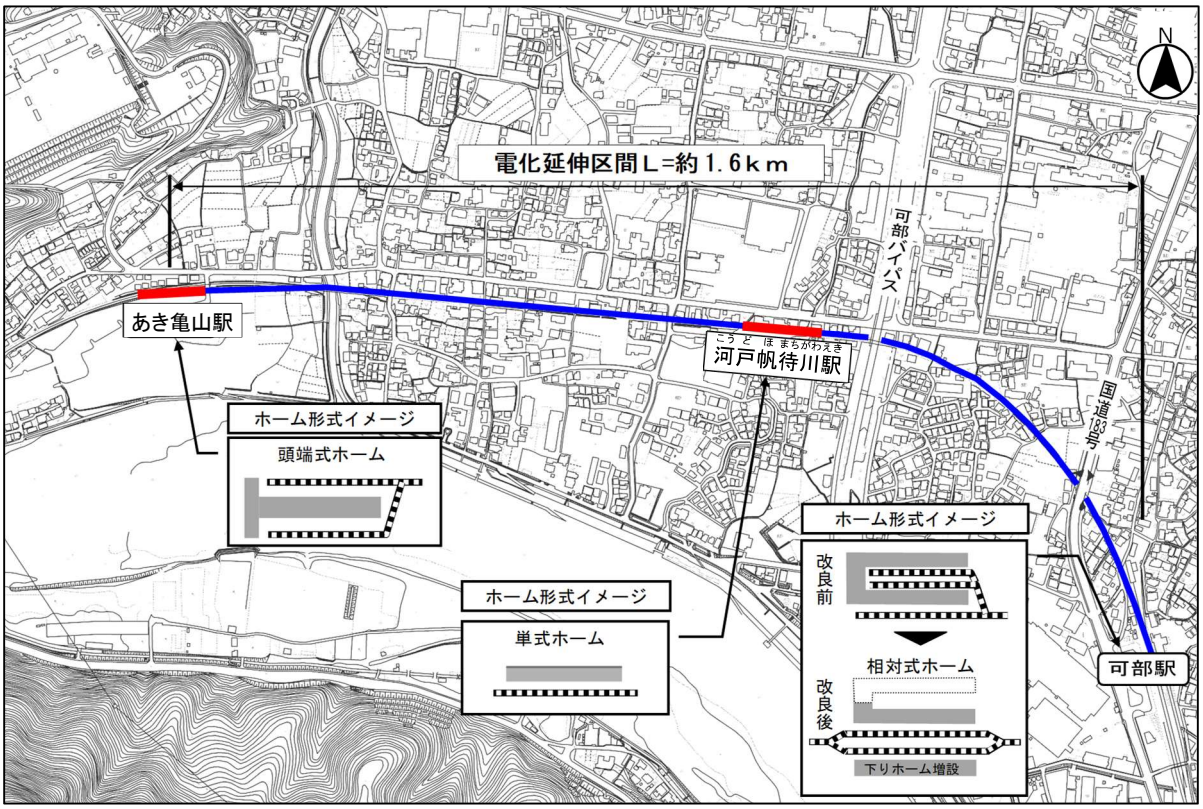


図-46　ＪＲ可部線の電化延伸区間

計画期間内（令和３年度まで）の取組

平成２９年春の開業に向けて延伸工事等に取り組みます。

■ＪＲ可部線下祇園駅の利便性向上

下祇園駅は、１日当たりの乗降客数が約１万人であり、ＪＲ可部線の中では大町駅に次いで利用者が多く、周辺には文教施設や大型商業施設が立地し、今後も多くの利用者が見込まれる駅です。

下祇園駅の東西を結ぶ自由通路等を整備することにより、駅の利便性向上や周辺の活性化を図ることができます。

計画期間内（令和３年度まで）の取組

線路の東西を結ぶ自由通路等の整備に向けて検討します。

■ＪＲ可部線緑井駅以北の運行頻度の向上

通勤・通学時間帯の運行間隔が、横川・緑井駅間では約１０分間隔であるのに対して、緑井駅以北では半分の２０分間隔となっています。

上八木駅への行き違い施設の整備や、列車増発に伴う変電所の増強により、緑井駅以北の運行頻度の向上（１０分ヘッド化など）を図ることができます。

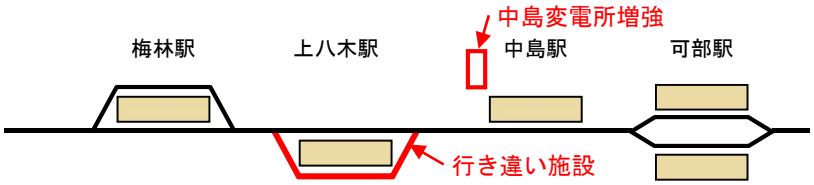


図-47　配線略図

図-48　行き違い設備の例（三滝駅）

計画期間内（令和３年度まで）の取組

行き違い施設と列車増発に伴う変電所の増強に向けて検討します。

■ＪＲ芸備線下深川・広島間の運行頻度の向上

下深川・広島駅間において、新駅の設置や、既存駅への行き違い施設を整備することにより、ピーク時の運行頻度の向上（10 分ヘッド化など）を図ることができます。

計画期間内（令和３年度まで）の取組

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て検討します。

■ＪＲ在来線の快速電車の運行

都市内における移動の円滑化を図るため、ＪＲ山陽本線・芸備線・呉線において快速電車を運行しています。

計画期間内（令和３年度まで）の取組

需要とサービス水準に応じた快速電車の運行を検討します。

■ ＪＲ在来線の車両設備の改善

利用者の快適性の向上を図るため、ＪＲ山陽本線・可部線・呉線において、新型車両を導入しています。

図-49　227 系近郊形直流電車

計画期間内（令和３年度まで）の取組

新型車両の導入を促進します。

■ 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。

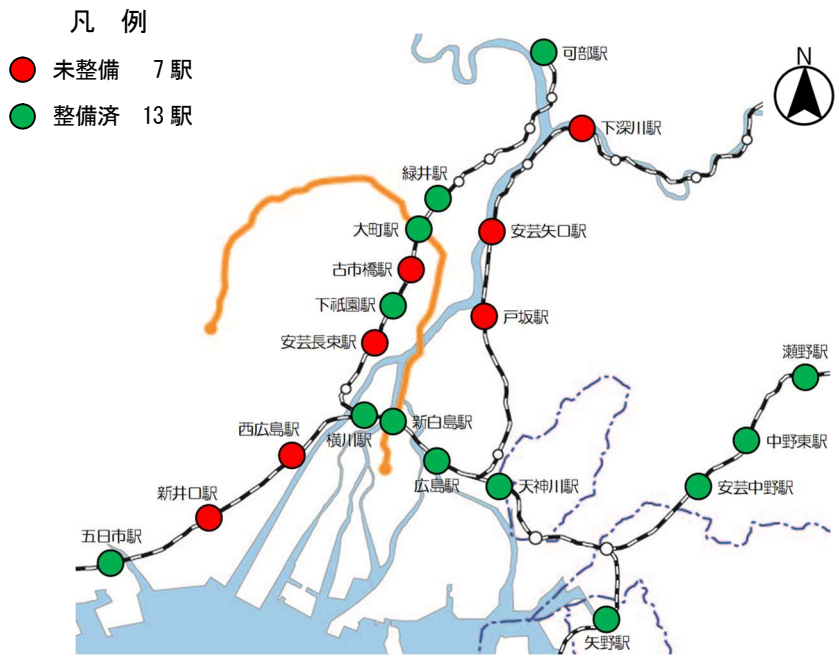


図-50　ＪＲ駅（利用者数３千人/日以上）のバリアフリー化の整備状況（平成 28 年 12 月時点）

計画期間内（令和３年度まで）の取組

利用者数が３千人／日以上のＪＲ駅について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。

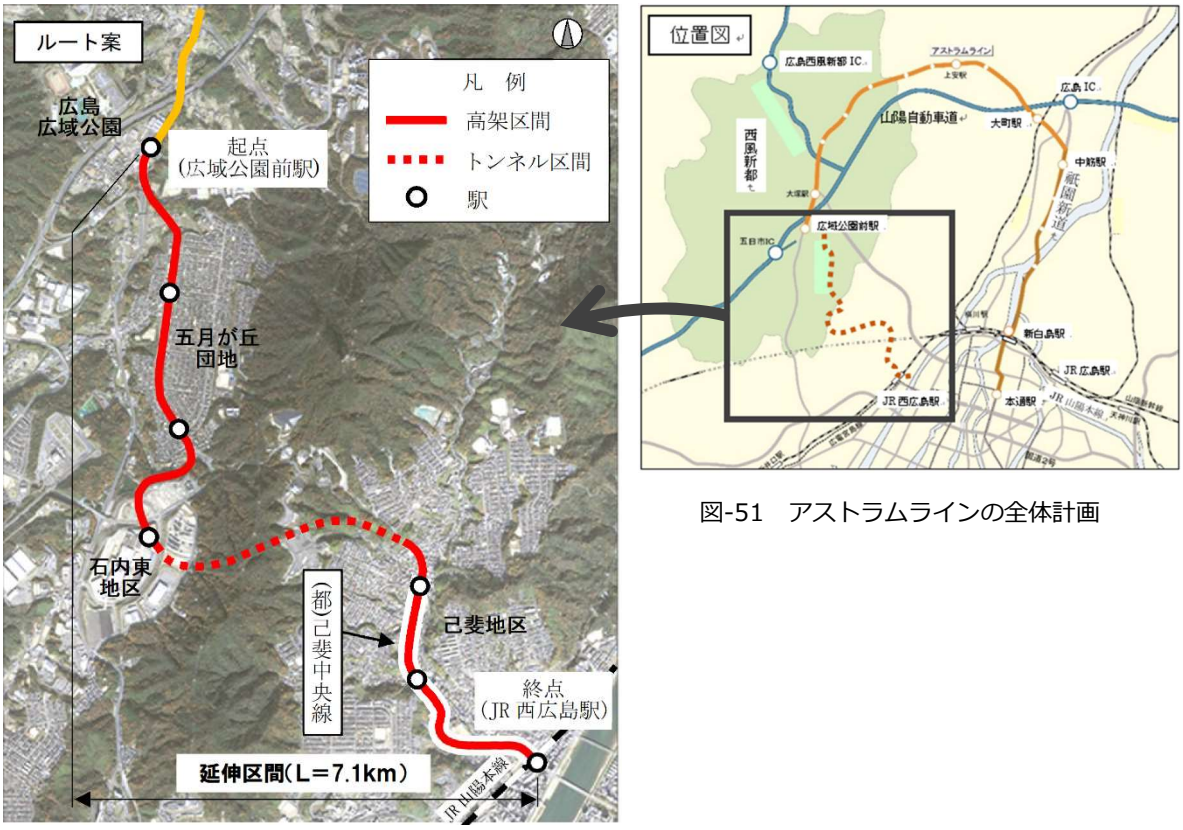


図-51　アストラムラインの全体計画

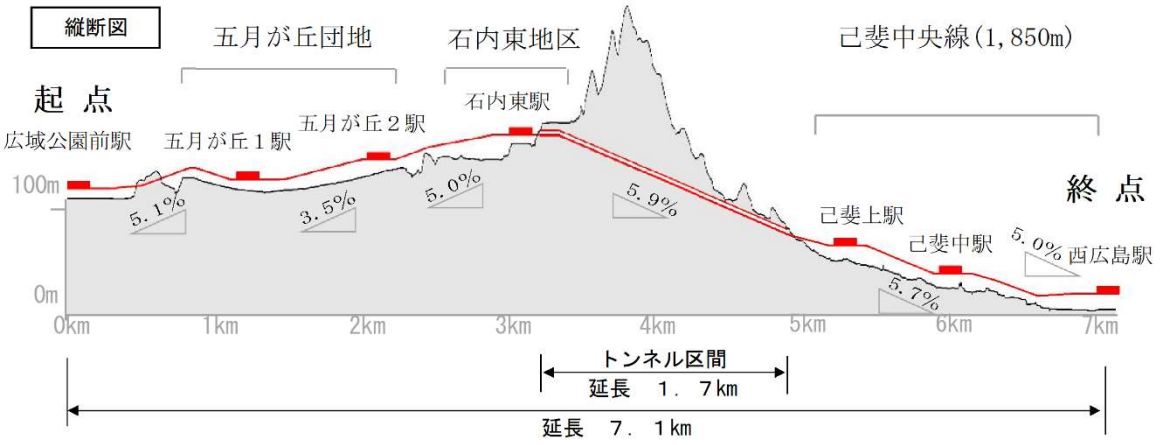


図-52　延伸ルート概略図

計画期間内（令和３年度まで）の取組

令和１０年代初頭の全線開業を目指し、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

○ 広電宮島線・路面電車

■駅前大橋ルートの整備

路面電車の南口広場への進入ルートが迂回しているため、広島駅と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間が長く、路面電車の定時性や速達性の確保が課題となっています。こうした課題に対応し、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図るとともに、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」を推進するため、路面電車の駅前大橋ルートの整備に取り組みます。

図-53　駅前大橋ルートの位置図

広島駅南口広場外観全景
（駅前大橋から北側を望む）

広島駅南口広場内観
（自由通路から南側を望む）

図-54 駅前大橋ルートのイメージパース

計画期間内（令和３年度まで）の取組

令和７年春の開業を目指し、駅前大橋ルートの整備に取り組みます。

■循環ルートの導入

路面電車の駅前大橋ルートに併せて循環ルートの整備等を実施することで、市民や観光客などの利便性向上を図るとともに、さらなる都心の賑わい創出や回遊性の向上を図ります。

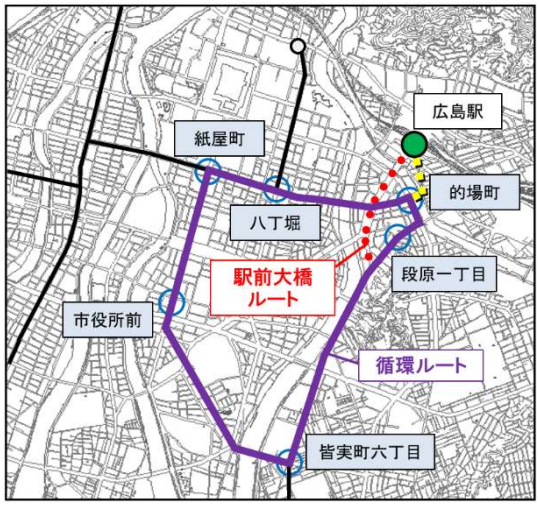


図-55　路面電車の循環ルート

計画期間内（令和３年度まで）の取組

駅前大橋ルートの整備に併せ、循環ルートの導入に取り組みます。

■電車ロケーションシステムの高度化（リアルタイムな運行情報の提供）

電車の運行状況を各電停の伝送装置から収集し、到着予測や電車種別など、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よう、電車ロケーションシステムの高度化に取り組みます。

これを運行管理システムに応用することで、ダンゴ運転抑制システム等の導入が可能となります。

図-56　電車ロケーションシステム

計画期間内（令和３年度まで）の取組

電車ロケーションシステムの高度化に取り組みます。

■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。こうした電車優先信号の設置を拡大することにより、路面電車の速達性・定時性の向上を図ります。

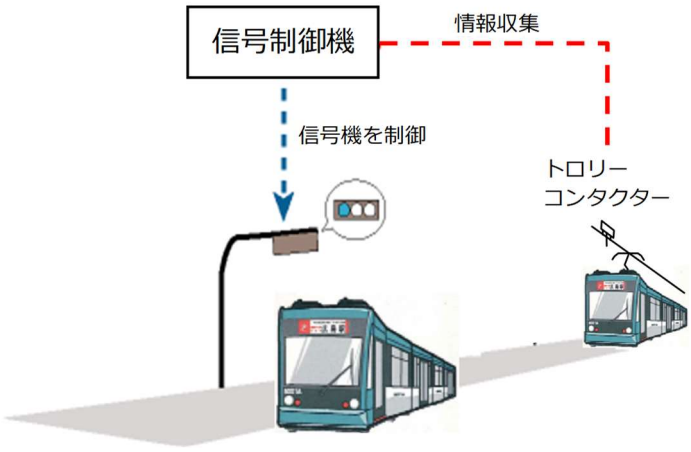


図-57　電車優先信号

計画期間内（令和３年度まで）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。

また、デザイン性に優れた車両により、新しい都市景観の創出に寄与することも期待できます。

図-58　超低床車両（左：1000 形、右：5100 形）

計画期間内（令和３年度まで）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-59　市役所前電停

計画期間内（令和３年度まで）の取組

バリアフリー化や上屋の増設などの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としての機能を有しており、他の公共交通でカバーしているか否かにかかわらず緊急時や深夜、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にタクシーの利用環境の向上に取り組みます。

図-60　タクシーの待機スペース

計画期間内（令和３年度まで）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

交通拠点の広島港において、船舶への交通系ＩＣカード（ＰＡＳＰＹ）の導入拡大による路線バスや路面電車との乗継のシームレス化や、東西方向のバス路線の新設による利用者本位の乗継の確保など、陸上交通との連携強化を図ります。

計画期間内（令和３年度まで）の取組

船舶への交通系ＩＣカード（ＰＡＳＰＹ）の導入拡大や、広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線の新設などによる連携強化に取り組みます。

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
（広島駅自由通路、新幹線口ペデストリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備）

広島駅自由通路及びペデストリアンデッキの整備により、都心の東の核である広島駅周辺地区の回遊性向上を図ります。また、新幹線口広場の再整備により、交通機能の適正な配置を図り、新幹線口の交通混雑を緩和します。

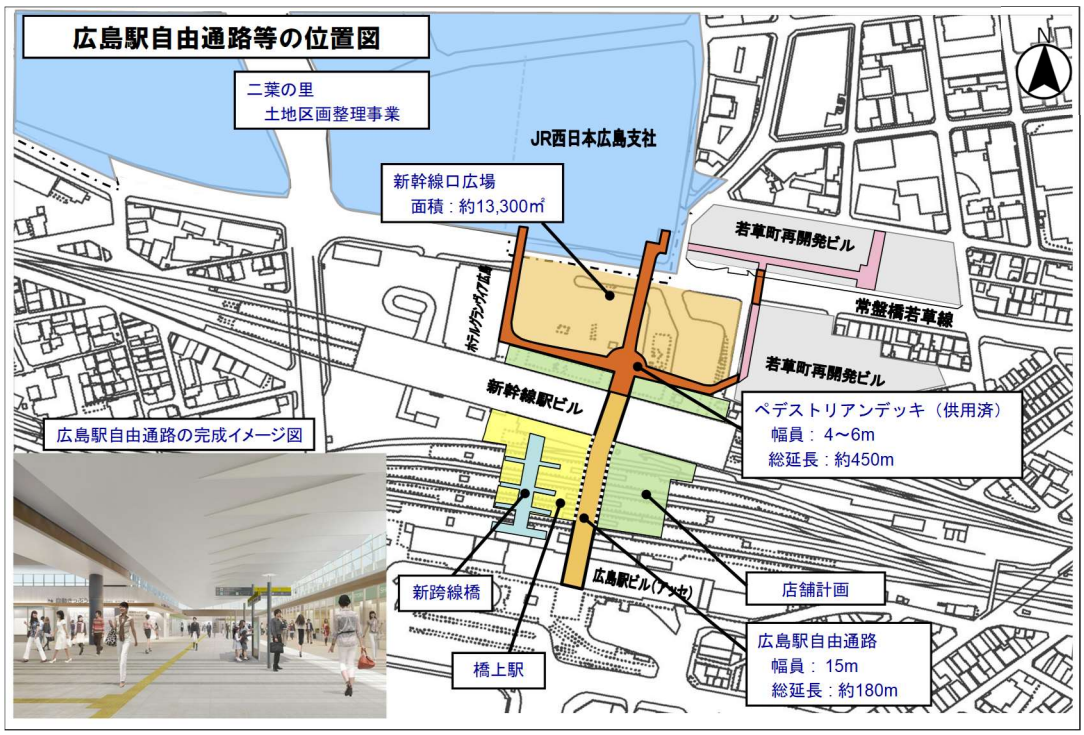


図-61　広島駅自由通路等の位置図

図-62　新幹線口ペデストリアンデッキの現況

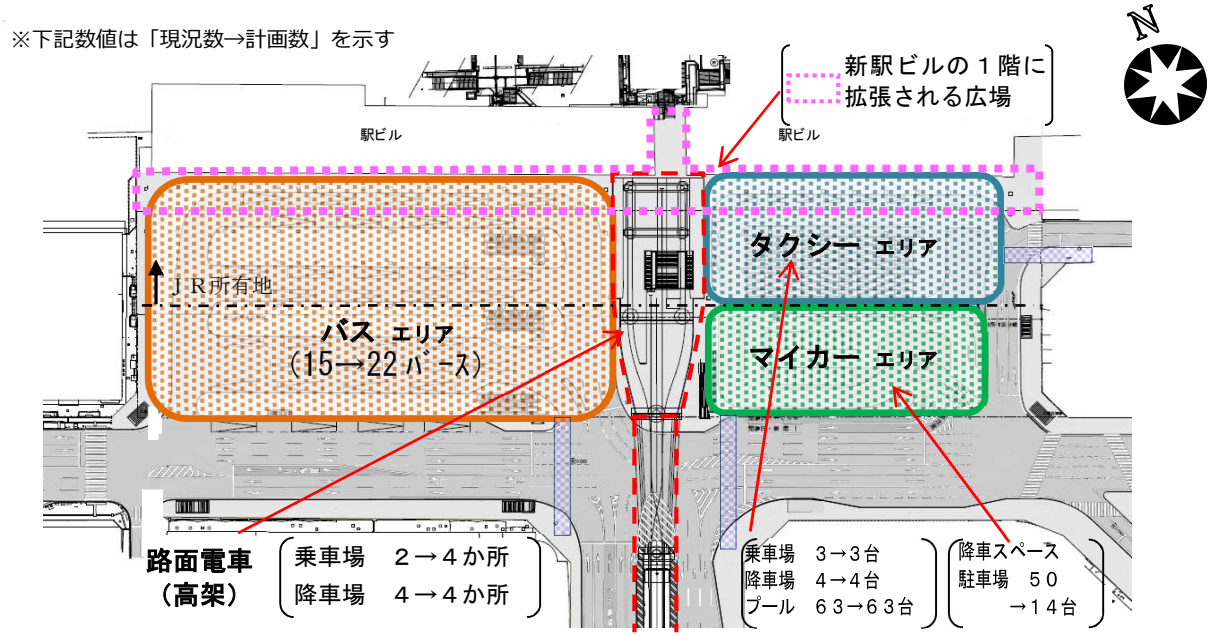
計画期間内（令和３年度まで）の取組

平成２９年度の供用に向け、整備に取り組みます。

■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）

広島駅南口広場は、ＪＲとバスの乗継が不便であるとともに、ラッシュ時には広場に進入できない路面電車が行列待ちとなっています。さらに、待合場所や憩いの場といった賑わい・交流空間が少ないなど様々な課題を抱えています。

こうした課題に対応し、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図るとともに、広島駅周辺地区で進展する市街地再開発事業等と一体的なまちづくりを推進するため、南口広場の再整備に取り組みます。これにあわせ、広島駅南口Ａブロック市街地再開発事業南側の降車場等についても広場内へ集約を図ることにしています。



※　施設の詳細な配置等については、今後、実施設計等により変更となる場合があります。

図-63　南口広場交通施設ゾーニング図

広島駅南口広場外観全景
（駅前大橋から北側を望む）

広島駅南口広場内観
（自由通路から南側を望む）

図-64　広島駅南口広場再整備イメージ図

計画期間内（令和３年度まで）の取組

令和８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。

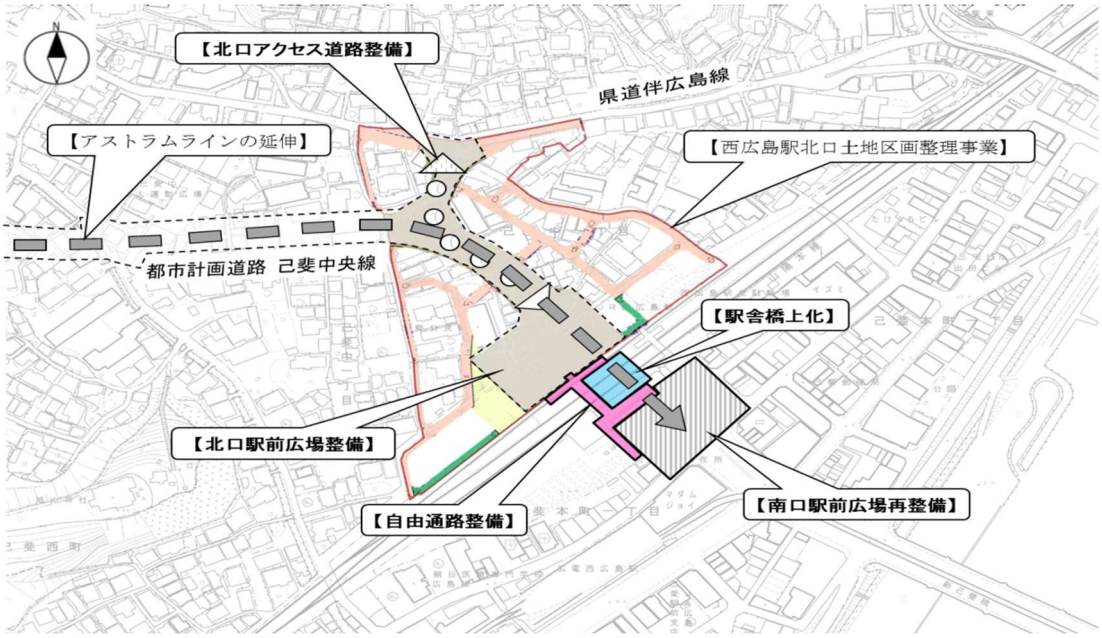


図-65　西広島駅周辺地区交通結節点整備

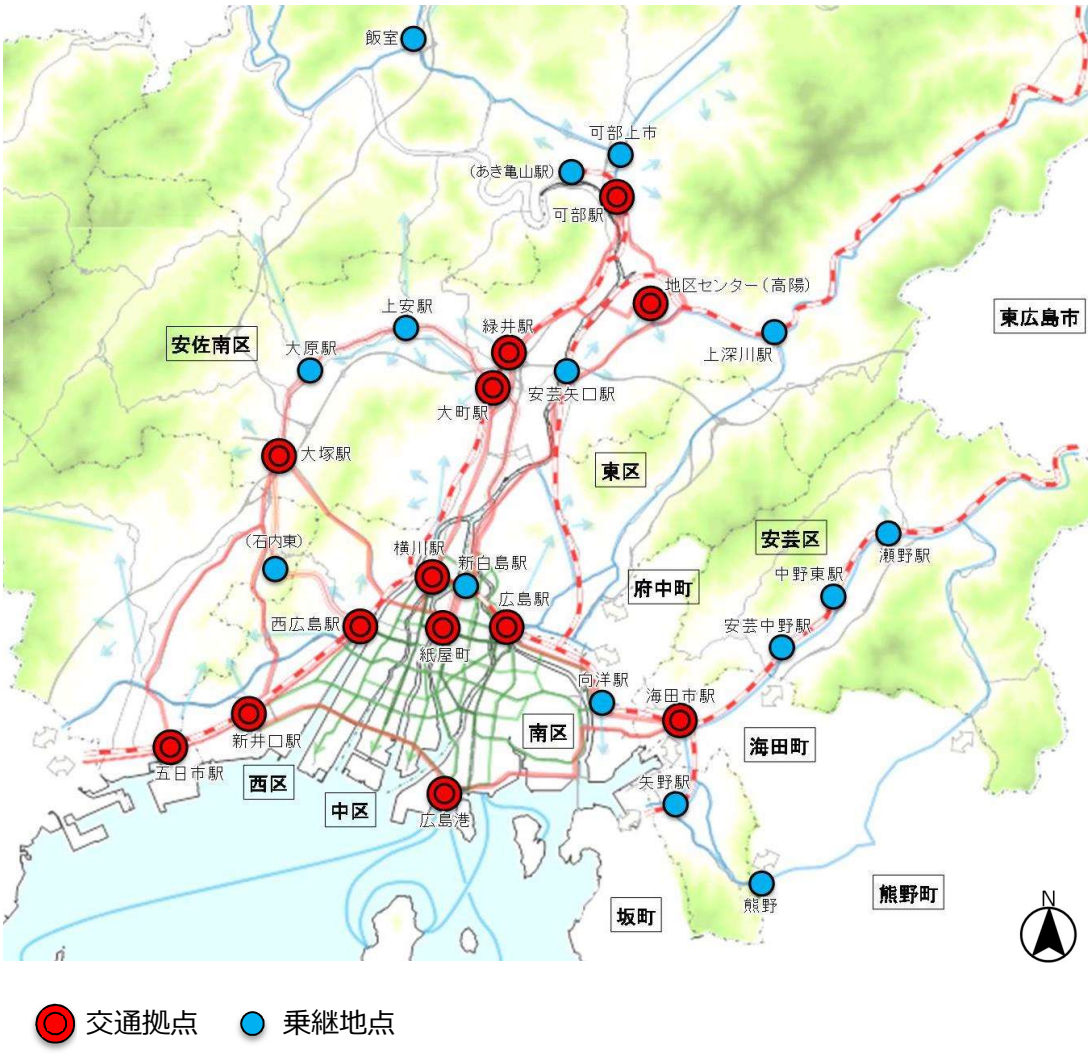
計画期間内（令和３年度まで）の取組

令和４年度末の完成を目指し、南北自由通路の整備や南口駅前広場の再整備などに取り組みます。

■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、乗継や出発時間のわかりやすさ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。

こうした円滑な乗継のための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。



交通拠点　乗継地点

図-66　交通拠点及び乗継地点

計画期間内（令和３年度まで）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。

また、安芸中野駅において、乗継利便性の向上などを図るため、東西自由通路の整備に取り組みます。

■案内情報の充実

交通結節点等において、公共交通をよりわかりやすく使いやすくするため、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-67　交通案内所（広島駅南口）

図-68　バスマップ（広島県バス協会作成）

計画期間内（令和３年度まで）の取組

交通結節点等において、複数の交通機関をあわせた乗換情報の提供などについて検討するとともに、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。

6　機能強化策一覧

機能強化策	計画期間内（令和３年度まで）の取組 取組内容の概要		地域公共交通利便増進事業※	該当する階層等 基幹	デルタ	郊外	地域	交通結節点	実施主体 行政	交通事業者	市民	主に強化が期待される機能 公共交通ネットワーク 速達性	大量性	定時性	安定性・継続性	柔軟性	交通結節点 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																			
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」の新設など	実施	●		●				●	●		●		●					
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	実施	●	●	●	●	●		●	●				●	●	●			
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	実施	●			●			●	●					●	●			
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	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	●	●	●	●			●	●						●			
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	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や急行便の拡充	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																			
系統番号の統一	系統番号の周知	実施		●	●	●		●		●						●	●		
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	実施		●	●	●	●	●	●	●						●	●		
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	実施		●	●	●				●						●	●		
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		●	●	●			●	●						●	●		
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	●	●	●	●	●	●	●	●						●	●		
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	実施	●	●	●	●	●	●	●	●						●	●		
2 鉄軌道系ネットワークの機能強化																			
○ ＪＲ																			
ＪＲ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	実施(完了)		●					●	●		●	●	●					
ＪＲ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	検討		●					●	●		●	●	●			●		
ＪＲ可部線緑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	検討		●					●	●		●	●	●					
ＪＲ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	検討		●					●	●		●	●	●					
ＪＲ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	実施		●						●		●	●	●					
ＪＲ在来線の車両設備の改善	新型車両の導入促進	実施		●						●					●	●			
ＪＲ駅のバリアフリー化	利用者数が３千人／日以上のＪＲ駅におけるバリアフリー化	実施(完了)		●				●	●	●					●	●			
○ アストラムライン																			
新交通西風新都線の整備	令和１０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	実施		●					●	●		●	●	●			●	●	●
○ 広電宮島線・路面電車																			
駅前大橋ルートの整備	令和７年春の開業を目指した駅前大橋ルートの整備	実施			●				●	●		●		●					
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	実施			●				●	●		●		●					
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	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	船舶へのＰＡＳＰＹ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	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（自由通路等整備）	平成２９年度の供用に向けた整備	実施(完了)						●	●								●	●	●
広島駅周辺地区交通結節点整備（南口広場再整備）	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						●	●								●	●	●
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など	実施	●					●	●								●	●	●
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 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	実施	●					●	●	●							●	●	●
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	●					●	●	●							●		

※ 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」に基づき計画期間内に実施するバス路線等の面的な廃止・新設・分割及びそれにあわせて行う交通結節点の改善等
（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）

第２章　評価指標の設定と評価体制

１　評価指標の設定

本計画の達成状況を評価するため、「利用者」「交通事業者」「行政」の３者の観点から評価指標を設定します。

■評価指標と目標値

区　分	評価の視点	指標名	現況値	目標値 （令和２年度）
利用者	利用者にとってわかりやすく使いやすい公共交通サービスとなっているか	指標１ 公共交通の利用のしやすさに満足している市民の割合	60.9% （平成 27 年度）	70%
		指標２ 公共交通の利用者数	56.7 万人/日 （平成 26 年度）	59.8 万人/日
		指標３ 公共交通を利用しやすい市民の割合	89.6% （平成 27 年）	93%
交　通 事業者	将来にわたって安定的な運行を確保できるか	指標４ 公共交通事業の収支率	アストラムライン 112.1% 広電宮島線・路面電車 99.2% バス 95.5% (平成 26 年度)	黒字の維持 若しくは 赤字の改善
行　政	集約型都市構造の実現に向けた取組となっているか	指標３【再掲】 公共交通を利用しやすい市民の割合	89.6% （平成 27 年）	93%
	公共交通に対して、効率的・効果的な行政支援となっているか	指標５ バス路線補助効率	3.7 人／千円 （平成 27 年度）	増加

（参考）指標の算定方法及び目標値設定の考え方

<table>
<tr><th></th><th>指標の説明</th><th>指標の算定方法</th><th>目標値（令和２年度）の考え方</th></tr>
<tr><td rowspan="2">指標1</td><td rowspan="2">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のかを評価</td><td>「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</td><td>平成 27 年度の調査で「やや不満」と回答した層（18.3%）の半数が「満足」又は「まあ満足」に移行するとして設定</td></tr>
<tr><td>60.9%（平成 27 年度）</td><td>70%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">指標2</td><td rowspan="2">公共交通の利用者がどれだけ増えているのかを評価</td><td>公共交通全体の１日当たりの乗車人員</td><td>アストラムライン・バスは既存の目標値を基に設定
ＪＲ・広電宮島線・路面電車は近年の増加傾向を維持するとして設定</td></tr>
<tr><td>56.7 万人/日（平成 26 年度）
ＪＲ 19.9 万人/日
アストラムライン 5.5 万人/日
広電宮島線 3.6 万人/日
路面電車 10.6 万人/日
バス 17.1 万人/日</td><td>59.8 万人/日
ＪＲ 21.1 万人/日
アストラムライン 6.3 万人/日
広電宮島線 3.7 万人/日
路面電車 11.4 万人/日
バス 17.3 万人/日</td></tr>
<tr><td rowspan="2">指標3</td><td rowspan="2">駅・バス停等の周辺に居住している市民の割合がどれだけ増えているのかを評価</td><td>駅・バス停等周辺居住人口／広島市居住人口
なお、本指標を算定するために、駅・バス停等周辺の範囲の考え方を下表のとおりとした。
駅・バス停等周辺の範囲
<table><tr><th>区　　分</th><th>考　　え　　方</th></tr><tr><td>ＪＲ・アストラムライン・広電宮島線 等</td><td>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。</td></tr><tr><td>路面電車・バス</td><td>半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※</td></tr><tr><td>乗合タクシー</td><td>半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※</td></tr></table>※バスサービスハンドブック（土木学会）より</td><td>令和 12 年（「公共交通体系づくりの基本計画」の目標年次）を 100%として設定</td></tr>
<tr><td>89.6%（平成 27 年）</td><td>93%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">指標4</td><td rowspan="2">公共交通事業の収支状況（公共交通サービスの持続可能性）を評価</td><td>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、バス：全事業者の乗合事業の合計）</td><td>現在黒字の事業については、赤字にならないようにし、現在赤字の事業については、その赤字が改善方向へ向かうようにする。</td></tr>
<tr><td>アストラムライン 112.1%（平成 26 年度）
広電宮島線・路面電車 99.2%（平成 26 年度）
バス 95.5%（平成 26 年度）</td><td>黒字の維持若しくは赤字の改善</td></tr>
<tr><td rowspan="2">指標5</td><td rowspan="2">本市のバス路線に対する補助の効率性を評価</td><td>補助対象系統の利用者数／本市のバス路線補助金額（市域内で完結する市単独補助系統及び乗合タクシーについて算出）</td><td>単位金額あたりで支援できている人数を増加させ、補助の効率性を向上させる。</td></tr>
<tr><td>3.7 人/千円（平成 27 年度）</td><td>増加</td></tr>
</table>

2　行政・実施主体・協議会の役割と評価体制

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、PDCA サイクルを実施していきます。[下表、図-69]

具体的には、本計画に基づく各実施主体の取組に対し、協議会が計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて取組内容やスケジュールを見直します。

また、取組の効果を確認することによって実施主体の意欲を高めるとともに、市民に対して計画の進捗状況を公表することによって積極的に公共交通を利用する意識の醸成を図ります。

【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 ○ 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

図-69　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

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
平成 27 年	11 月	○第 1 回地域公共交通活性化協議会 ・「公共交通体系づくりの基本計画」の概要や、法定計画の作成イメージ等について	
平成 28 年	1 月	○第 2 回地域公共交通活性化協議会 ・公共交通体系づくりの基本方針や、公共交通ネットワーク再構築の考え方（たたき台）等について	
	2 月		○第 3 回都市活性化対策特別委員会 ・第 1 回及び 2 回協議会の開催結果について報告
	3 月	○第 3 回地域公共交通活性化協議会 ・公共交通ネットワーク再構築と交通結節点整備の考え方や、目標値の設定等について	
	5 月		○第 4 回都市活性化対策特別委員会 ・第 3 回協議会の開催結果について報告
	7 月	○第 4 回地域公共交通活性化協議会 ・目指すべき公共交通ネットワークや、機能強化策について	
	9 月		○第 6 回都市活性化対策特別委員会 ・第 4 回協議会の開催結果について報告
	10 月	○第 5 回地域公共交通活性化協議会 ・計画素案について	
	11 月		○第 7 回都市活性化対策特別委員会 ・第 5 回協議会の開催結果について報告 ・計画素案について説明
	11 月	○市民意見募集 11 月 25 日(金)～12 月 12 日(月)	
	12 月	○計画策定	

【計画の変更】

年　月		検討状況
令和 2 年	12 月	○第 9 回地域公共交通活性化協議会 ・「広島市地域公共交通計画」の期間延長について

■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 2 年 12 月時点）　　◎：会長、○：副会長、（　）：平成 28 年 10 月時点

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 (品川 弘司)
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	飯田 稔督 (折中 啓也)
	ｱｽﾄﾗﾑﾗｲﾝ	広島高速交通株式会社 総務部長	伊藤 博雅 (槙野　亨)
	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 (西川 雅己)
	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 (槇田　繁)
	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 (恵良 幸春)
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 (福代 智之)
		広島市道路交通局 道路管理課長	松田 幸登 (梶田　亨)
港湾管理者		広島県土木建築局 港湾振興課長	上場 慶一郎 (村田 栄治)
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 (古川 英晴)
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 (山本 一隆)
		公益社団法人広島消費者協会 会長	栗原　理 (徳田 洋子)
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 (原　朋久)
		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 (北川 由佳)
		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	米田 正裕 (茅原 裕則)
	広島県	広島県地域政策局 地域力創造課長	山田 和孝 (木村　洋)
	広島市	広島市都市整備局 みなと振興課長	山縣 真紀子 (高橋 正浩)

■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、大規模未利用地の活用や広島駅周辺地区の整備など、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

○設置期間

平成 27 年 6 月 26 日～平成 29 年 6 月 30 日