

機能強化策一覧

資料4-1

機能強化策	<計 画> 計画期間内の取組概要	<実 施> 令和5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	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	本市と北広島町を結ぶ広浜線を廃止し、令和5年4月から可部千代田線として可部駅等でフィーダー化を行った。フィーダー化に当たっては、可部駅等で都心方面の路線バスと乗継利用した場合であっても直通利用した場合と同じ運賃とする直通乗継割引を導入した。	①
	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、ダイヤ改正等の際には、市とバス事業者において、等間隔運行の導入を含めた検討を行った。	
	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	本市と北広島町を結ぶ可部千代田線(旧広浜線)のフィーダー化に併せて、朝の通学時間帯はデマンドバスにより登校手段等を確保するなど、地域の実情にあった運行形態へと見直しを行った。	
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	本市と北広島町を結ぶ可部千代田線(旧広浜線)のフィーダー化に併せて、千代田地区から可部駅までの一部の便において新安佐市民病院へ乗り入れるルートを設定した。	
	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5年12月に実験運行を開始した。また、乗合タクシーの導入を検討している地域において、検討の進め方や本市で運行されている乗合タクシーの事例などを紹介する説明会を実施した。	②
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、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	自動車交通への影響を十分に踏まえながら、国道183号においてソフト対策として渋滞緩和を目的とした取組(時差出勤の促進)を実施した。	
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	新型コロナウイルス感染症の影響による事業者の経営状況の悪化等を踏まえ、令和5年度においても、車両の導入が見送られる傾向が続いている。	
	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	乗継環境の向上を図るため、西広島駅前などの交通結節点等におけるバスロケーション表示器の設置拡大について、バス事業者等と検討を行った。	
	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	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、令和4年度にバスロケーション表示器を設置した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、バス事業者等と検討を行った。	
	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5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5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	本市において、自由通路の整備工事が完了し、供用を開始した。また、駅アクセス道路等の用地取得を行ったほか、JR西日本において、駅の改良工事を行った。	③
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行った。	
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、安芸矢口駅のバリアフリー化工事が完了し、供用を開始した。また、新井口駅のバリアフリー化に向け、支障物件移設に係る調査設計を行った。	④
○ 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)	環境影響評価の準備書の作成などを行うとともに、トンネル計画区間の周辺地域において地下水への影響調査等を行った。	
○ 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下部工事や稲荷町交差点の軌道新設などの工事を行った。	⑤
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行った。	
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、市内線に超低床車両(APEX)1編成を導入した。	
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	本市及び広島電鉄において、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	JR西広島駅周辺地区交通結節点整備の一環として令和5年9月に、駅前タクシー乗り場を確保するとともに上屋を整備した。	⑥
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とを結ぶ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、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	広島駅南口広場内における路面電車の高架橋の下部工事や周辺街区へ接続するペDESTリアンデッキの杭工事などを行った。	
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	令和4年度に着手した南口駅前広場の再整備工事が完了した。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。	⑦
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、令和4年度にバスロケーション表示器を設置した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、バス事業者等と検討を行った。(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	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、バス事業者による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	路線バスの均一運賃エリアを都心部からデルタ市街地内全域に拡大するとともに、路線バスと電車において同一運賃化を実施した。また、これに併せて「広島シティバス」の利用可能範囲をデルタ市街地内全域に拡大した。(R4.11~実施済)	
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	均一運賃エリアの拡大に併せ、エリア内を運行する路線バスと電車の相互利用が可能なデジタルフリー乗車券を新設した。(R4.11~実施済)	
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、運賃プール制の導入可能性についてバス事業者と協議した。	
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