

機能強化策の取組状況（個票）

① 重複系統の統合

【計画期間内の取組】

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。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。

【実施結果】

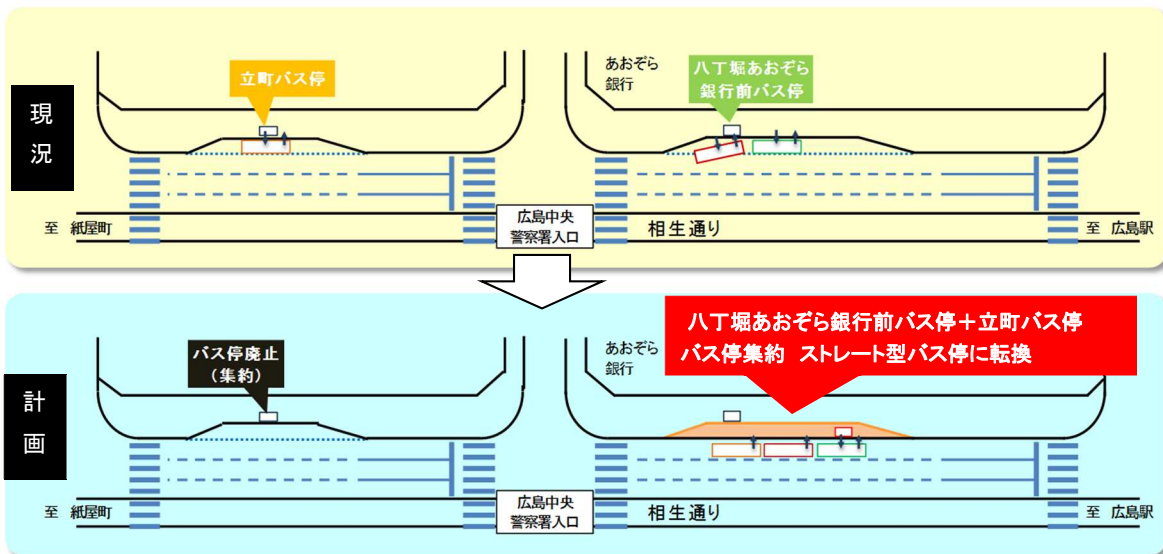
都心部における競争・過密化したバス路線の解消を図るため、地域公共交通再編実施計画（第1版）において、「エキまちループ」を新設し、平成30年5月から運行を開始しました。これに続き、同再編実施計画（第2版）では、デルタ内の主要な施設を循環する「まちのわループ」及び広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を新設し、令和2年1月から運行を開始しました。

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ます。

（エキまちループ、まちのわループ、広島みなと新線パンフレット）



（バス停のストレート化イメージ）



② バス路線の新設

【計画期間内の取組】

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。

【実施結果】

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ます。

また、電車・バスが運行していなかった宇品東地区に、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」を導入しました。

(西風みなとラインパンフレット)

③ 地域主体の乗合タクシーの導入支援

【計画期間内の取組】

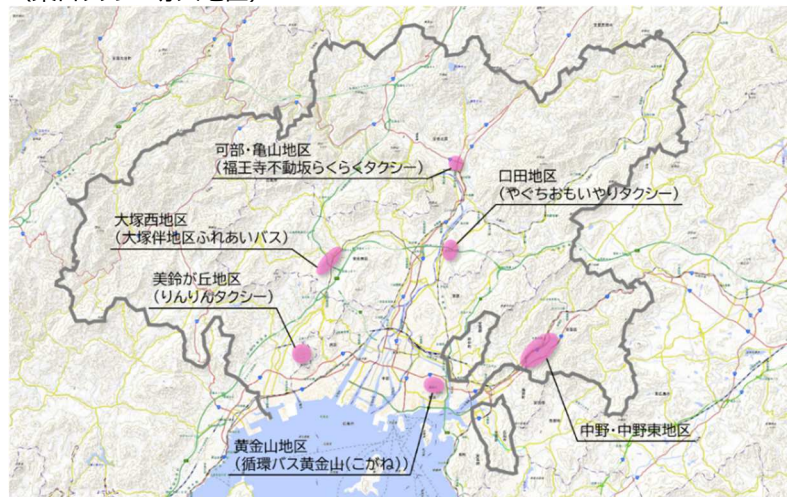
以下の地区において、乗合タクシーの導入支援に取り組みます。

- ・大塚西地区（安佐南区）、可部地区（安佐北区）など

【実施結果】

平成29年10月から大塚西地区、平成30年5月から可部・亀山地区において乗合タクシーの本格運行を行っており、現在、6地区において乗合タクシーが導入されています。

(乗合タクシー導入地区)



④ 待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）

【計画期間内の取組】

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めます。

【実施結果】

平成 30 年 4 月から、広島バスセンターに「バスマチ FOOD HALL」、「総合案内所」がオープンし、飲食スペースの充実や情報発信を強化することで、利用者の待合環境の向上が図られました。さらに、平成 31 年 4 月から、JR 可部駅西口広場待合施設を開設するとともに、乗車券販売窓口を設けることで、利用者の利便性向上が図られました。

また、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しており、令和元年度末時点で市内 95 箇所に設置されています。

(広島バスセンター「バスマチ FOOD HALL」、「総合案内所」)



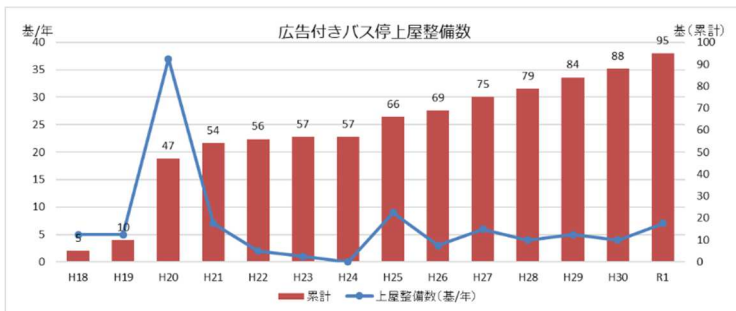
(可部駅西口広場待合施設)



(待合施設内部 (バスロケーションシステム表示器))



(広告付きバス停上屋の整備数)



(広告付きバス停上屋)



⑤ わかりやすく使いやすい運賃体系の構築

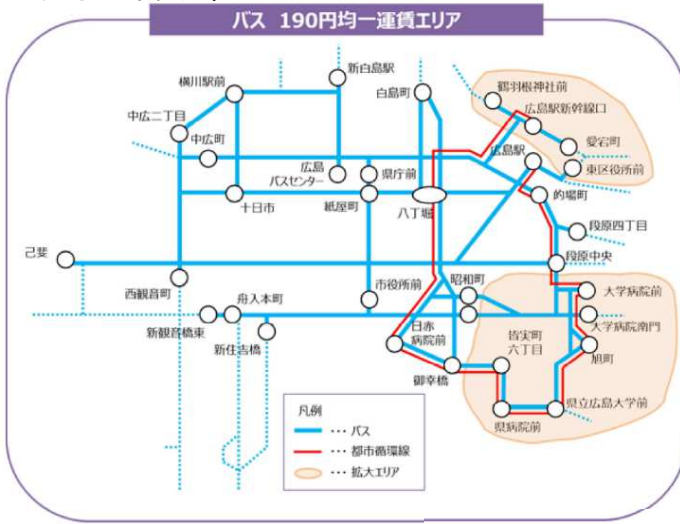
【計画期間内の取組】

交通系 IC カード（P A S P Y）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。

【実施結果】

- 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）
- 平成 30 年 3 月 直通乗継割引（西部方面エリア）の導入
- 交通系 IC カードの全国相互利用サービス開始
- 平成 30 年 5 月 7 事業者による共通定期券制度の導入
- 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 P A S P Y 定期を導入（広島シティバス）

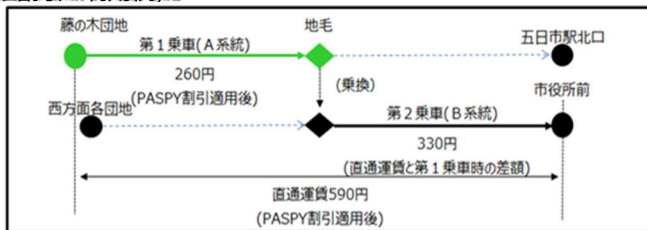
（190 円均一運賃エリア）



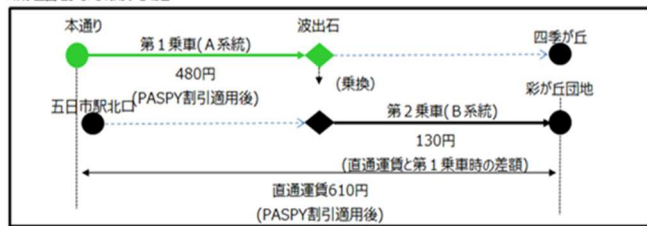
（7 事業者による共通定期券制度）



五日市エリア  
 （直通乗継割引の利用例）



◎「本通り」から「彩が丘団地」まで利用する場合



（交通系 IC カード（10 カード））



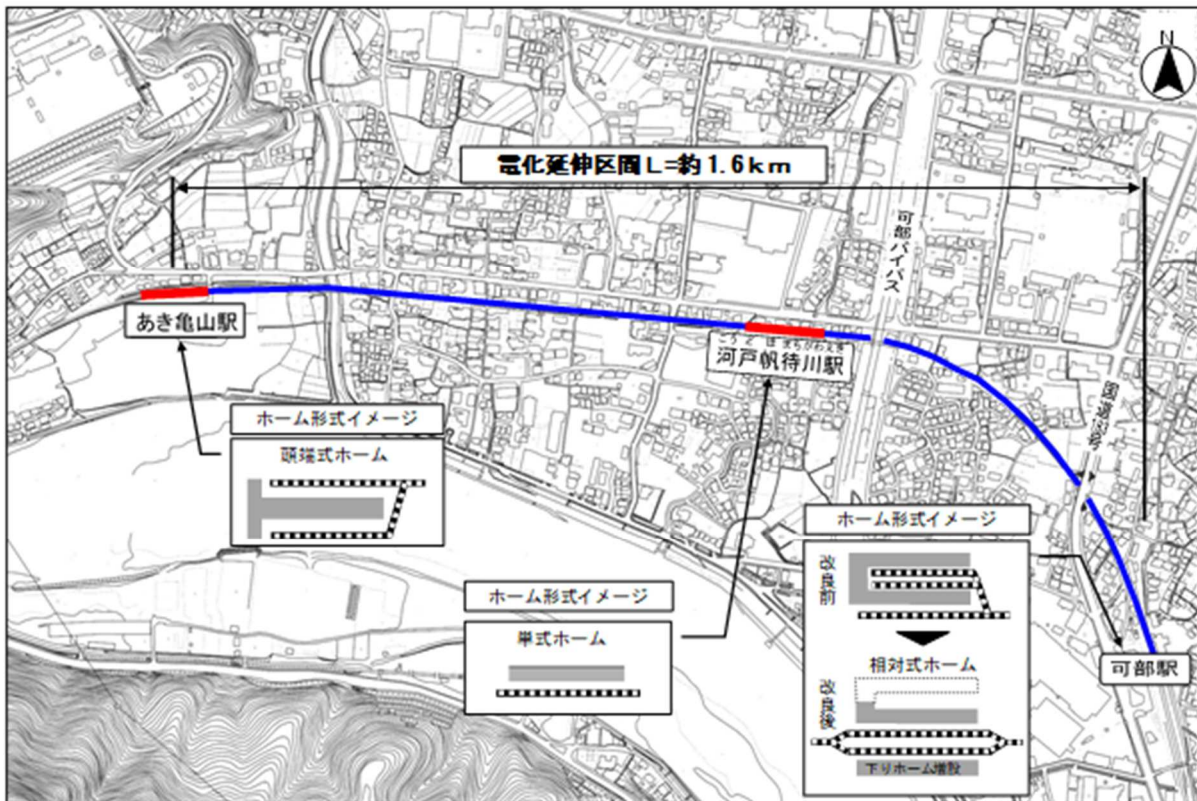
⑥ JR 可部線の電化延伸

【計画期間内の取組】

平成 29 年春の開業に向けて延伸工事等に取り組みます。

【実施結果】

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、J R 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、平成 29 年 3 月に河戸帆待川駅、あき亀山駅を開業しました。



(あき亀山駅)



(河戸帆待川駅)



⑦ JR 可部線下祇園駅の利便性向上

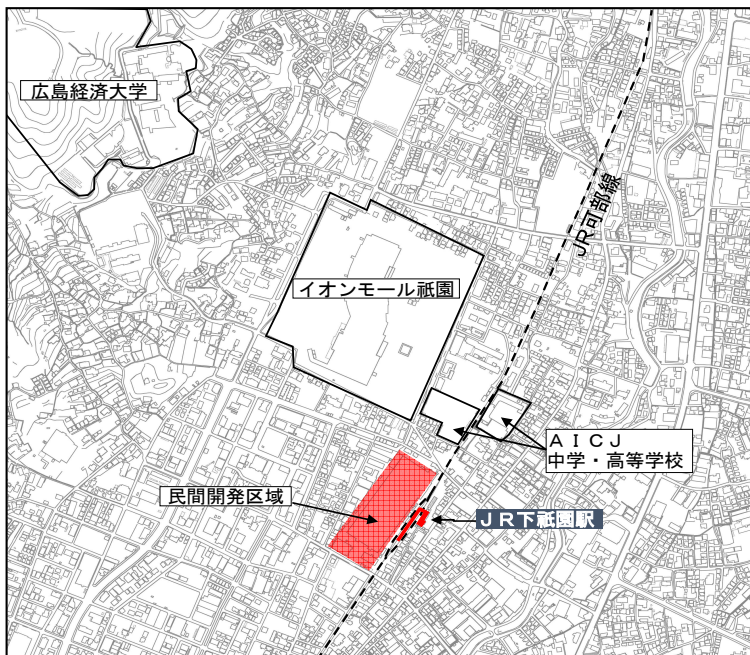
【計画期間内の取組】

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。

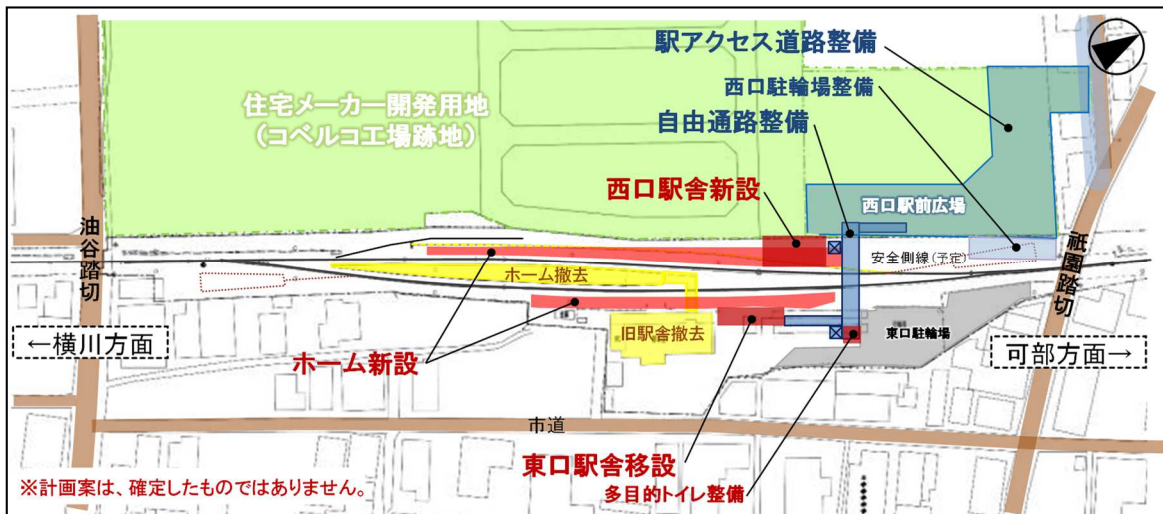
【実施結果】

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施設計を行い、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ます。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ます。

(位置図)



(計画案)



⑧ JR 駅のバリアフリー化

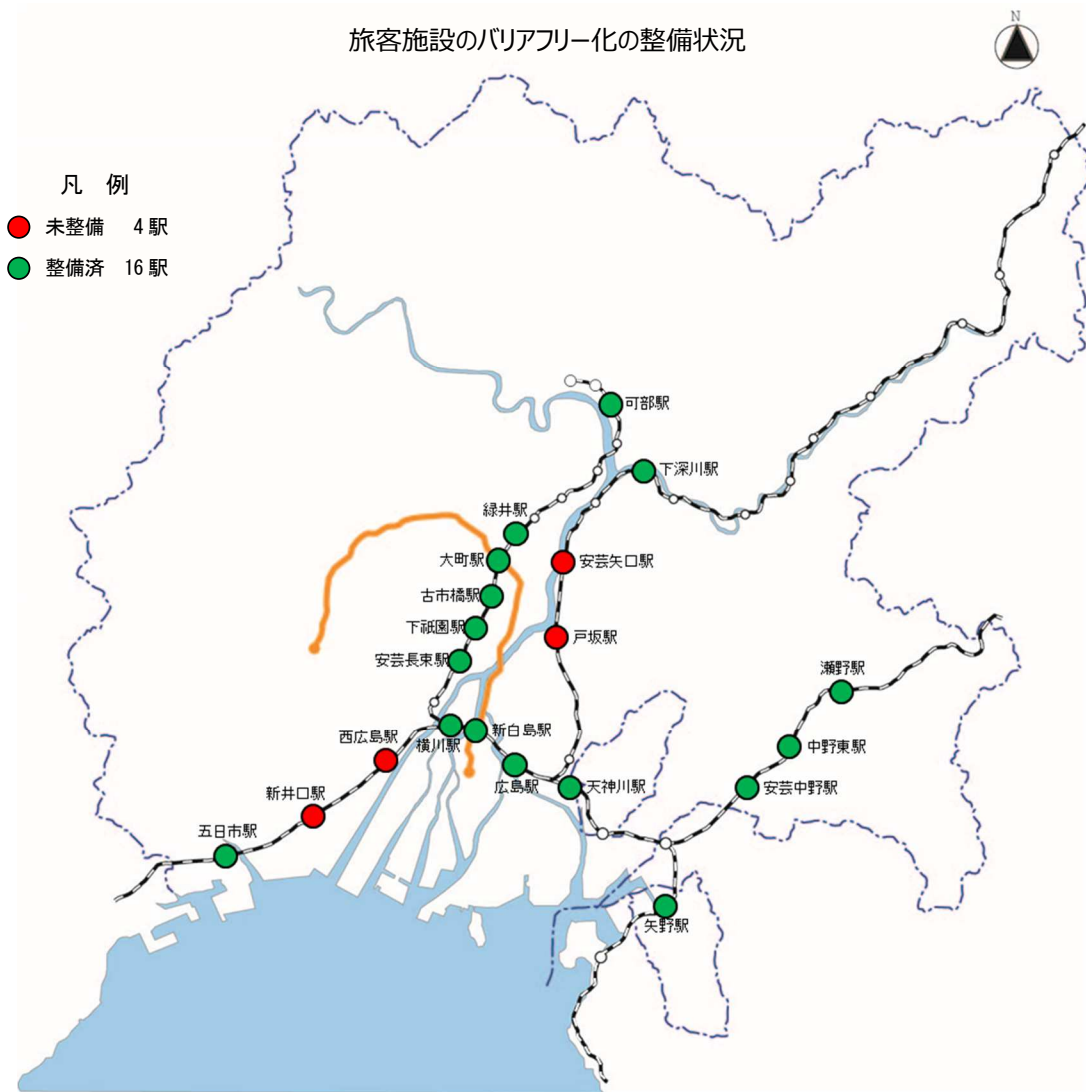
【計画期間内の取組】

利用者が 3 千人／日以上 の J R 駅についてバリアフリー化に取り組みます。

【実施結果】

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、駅のバリアフリー化を推進しており、平成 28 年度に安芸長束駅及び古市橋駅のバリアフリー化が完了しました。令和元年度に下深川駅のバリアフリー化が完了し、現在、整備対象 4 駅（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ます。

旅客施設のバリアフリー化の整備状況



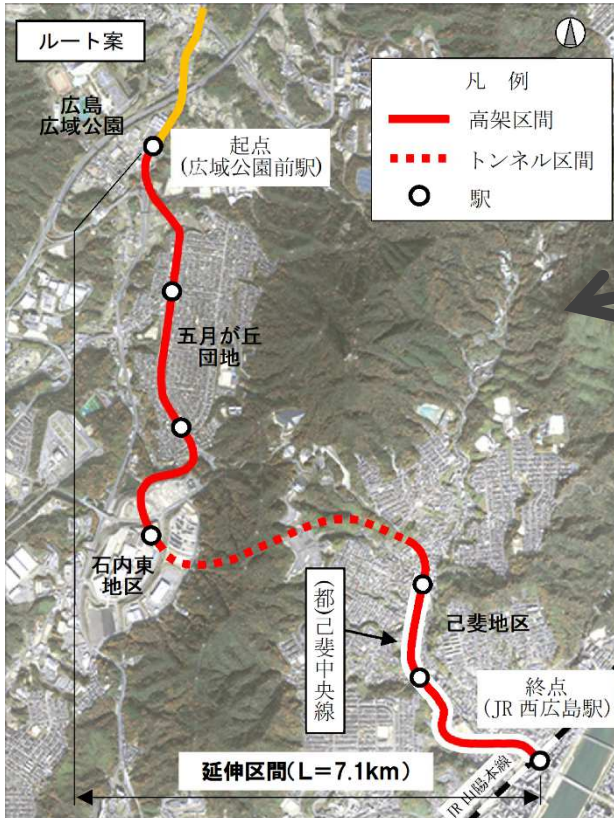
⑨ 新交通西風新都線の整備

【計画期間内の取組】

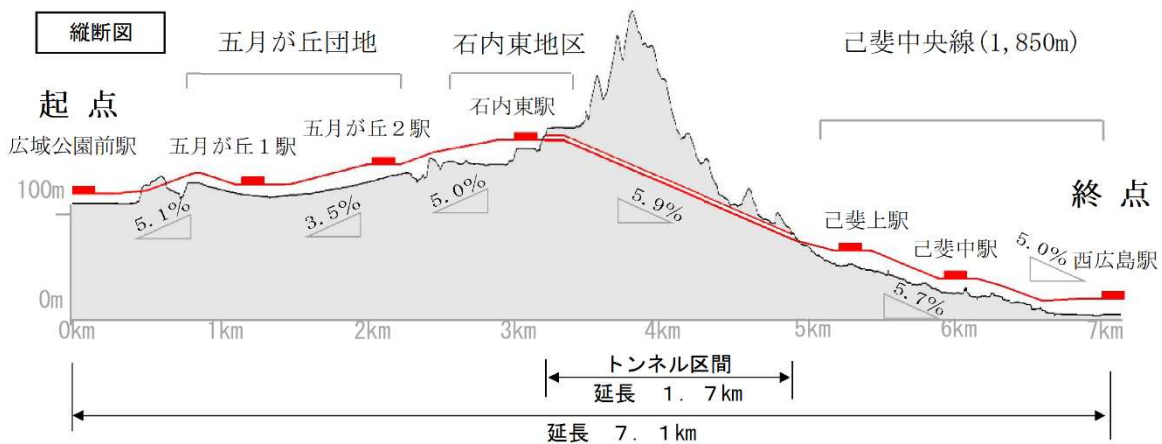
平成40年代初頭の全線開業を目指し、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

【実施結果】

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いました。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、事業を推進します。



- ・延長 7.1 km
- ・構造 単線、最急勾配 5.9%
- ・概算事業費 約 570 億円



※各駅間の勾配は駅間の最急勾配を示している。  
 ※駅の名称はすべて仮称である。



⑩ 駅前大橋ルートの整備、循環ルートの導入、広島駅周辺地区交通結節点整備（南口広場再整備）

【計画期間内の取組】

平成30年代半ばの完成を目指し、駅前大橋ルートの整備を含めた広場の再整備に取り組みます。また、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。

【実施結果】

路面電車を駅前大橋ルートから広場へ高架で進入させるなどの広場の再整備を行うとともに、自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築します。また、併せて、市内中心部を環状で結ぶ路面電車の循環ルートを整備します。

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・公表を行いました。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ました。現在、広場再整備及び路面電車の駅前大橋ルート整備等に係る実施設計や、都市計画事業認可の手続きを進めており、今後、都市計画事業認可や軌道事業工事施行認可を取得した上で本工事に着手します。

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します。

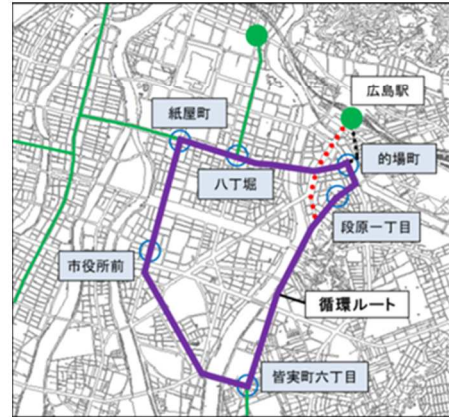
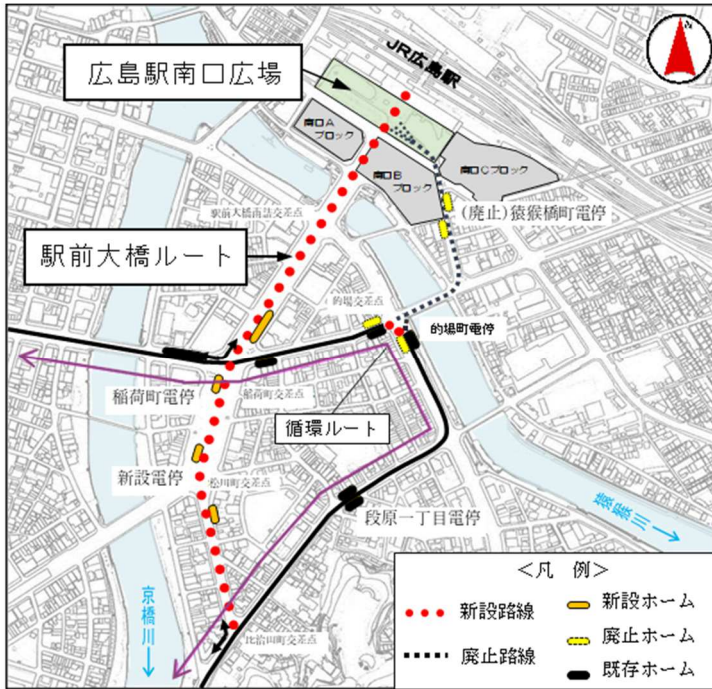


▲広島駅南口広場外観全景（駅前大橋から北側を望む）



▲広島駅南口広場内観（自由通路から南側を望む）

路面電車ルート図

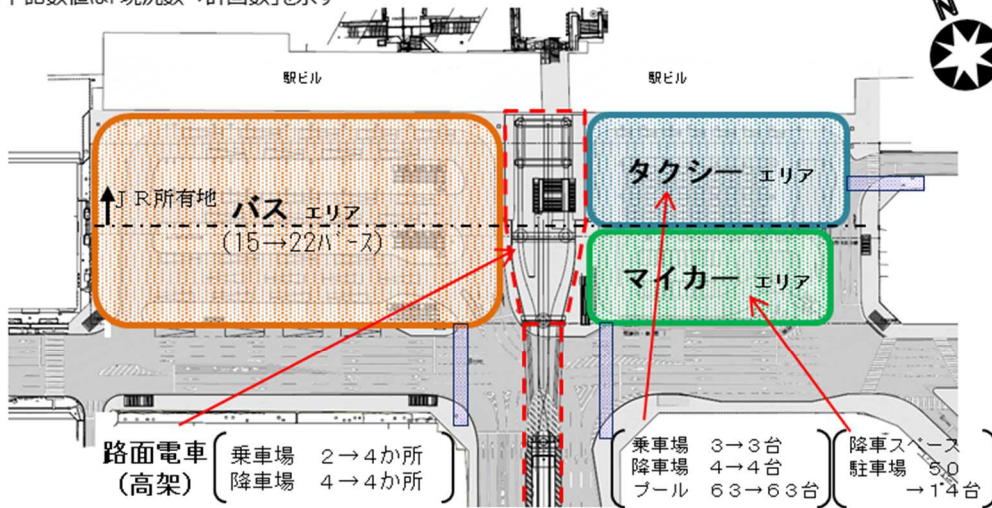


<駅前大橋ルートと南口広場>

<循環ルート>

南口広場交通施設ゾーニング図

※下記数値は「現況数→計画数」を示す



※ 関係機関等との協議により変更となる場合があります。

- 路面電車：乗降場を各方面別に4系統分確保します。
- バス：広島駅周辺に点在するバス停を広場内に集約します。
- タクシー：現状並みの規模を確保し利便性を維持します。
- マイカー：降車スペースや短時間利用のための駐車場を設けます。

⑪ 広島駅周辺地区交通結節点整備（自由通路等整備）

【計画期間内の取組】

平成 29 年度の供用に向け、整備に取り組みます。

【実施結果】

本市では、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」を推進しており、都心の東の核である広島駅周辺地区の回遊性向上などを図るため、広島駅自由通路及び新幹線口ペDESTリアンデッキの整備を実施しました。また、交通機能の適正な配置を図るため、新幹線口広場の再整備を実施しました。

平成 28 年 10 月 新幹線口ペDESTリアンデッキ 供用開始

平成 29 年 10 月 新幹線口広場 供用開始

〃 広島駅自由通路 供用開始

（広島駅自由通路、新幹線口ペDESTリアンデッキ、新幹線口広場）



（新幹線口ペDESTリアンデッキ）

（広島駅自由通路）



⑫ JR 西広島駅周辺地区交通結節点整備

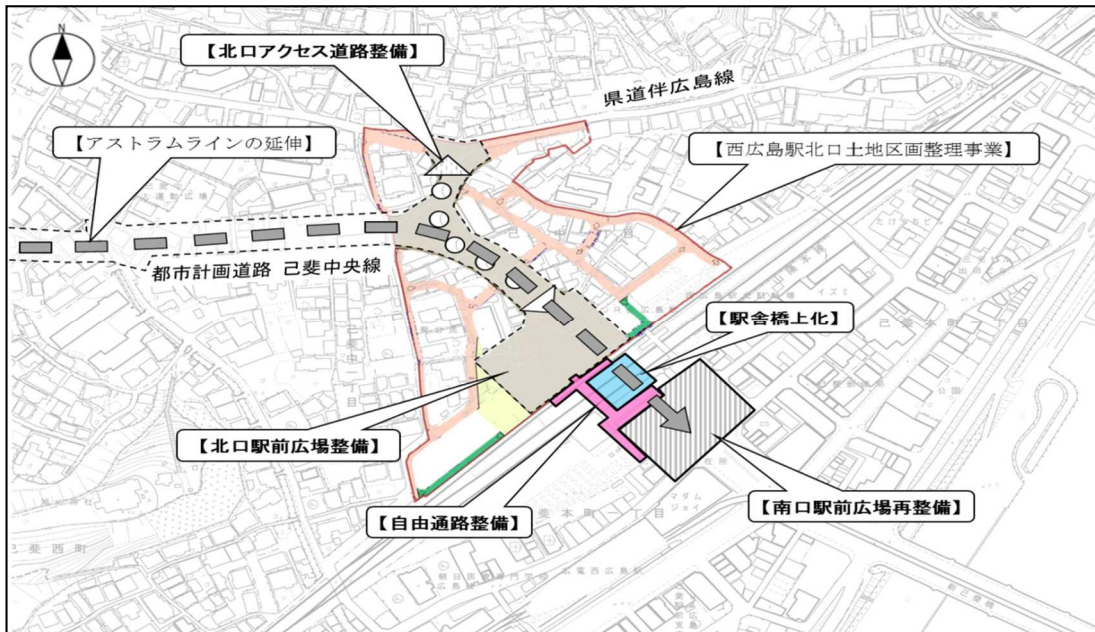
【計画期間内の取組】

平成30年代初頭の完成を目指し、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。

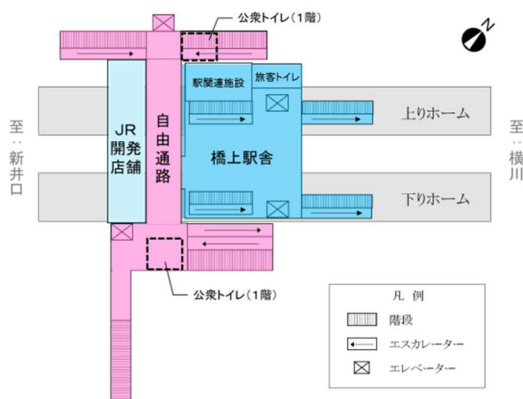
【実施結果】

JR と路面電車、バスの乗り換え利便性の向上など、交通結節機能の強化を図るため、自由通路等の整備、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んでいます。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ました。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、事業を進めています。

(位置図)



(計画平面図)



(完成イメージ)



⑬ 案内情報の充実

【計画期間内の取組】

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。

【実施結果】

広島駅における公共交通案内の充実に取り組むため、平成 29 年 7 月に新幹線口に交通案内所を設置しました。また、電車ロケーションシステムの導入により、低床車両の到着情報の表示や、英語表示を行い、バス停においてもバスロケーションシステムの導入により、英語表示を行っています。さらに、平成 30 年 4 月から広島バスセンターに総合案内所を設置、英語案内が可能なスタッフを配置し、外国人観光客への案内情報を充実させるとともに、令和元年 11 月から、各出発ホームに多言語表示のバスロケーションシステム表示器を設置しました。その他、平成 31 年 4 月に開設した JR 可部駅西口広場待合施設にはバスロケーションシステム表示器を新たに設置しました。

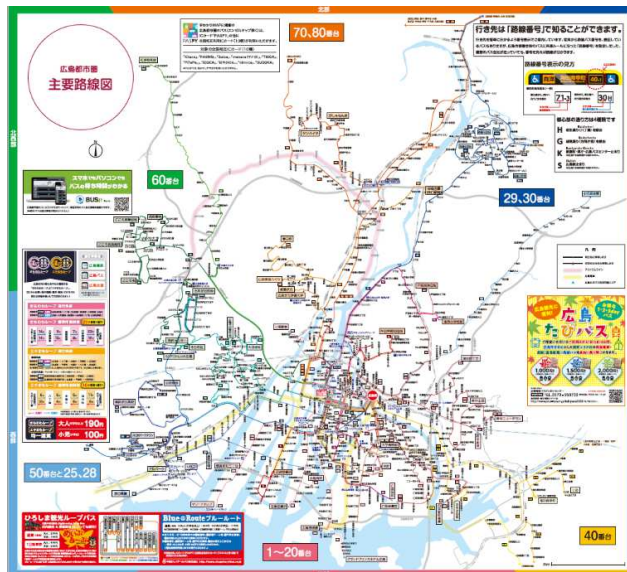
また、平成 26 年に導入した統ルールでの路線番号や乗換案内、バスの乗り方等を周知するため、公共交通バスマップの作成を継続して実施しています。

「知りたい！行きたい！探したい！ 広島 公共交通早分かりマップ！」

(広島駅新幹線口の交通案内所)



(広島県バス協会の作成)



(電車ロケーションシステム)



(広島バスセンター 各出発ホームのバスロケーションシステム表示器)

