

第8回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和2年9月10日（木）10：00～

場 所：合人社ウェンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟6階 マルチメディアスタジオ

議 事 次 第

1 開 会

2 議 題

第1号議案

令和元年度決算について

第2号議案

令和2年度予算について

3 報告事項

- (1) 令和2年地域公共交通優良団体大臣表彰について
- (2) 新型コロナウイルス感染症による交通への影響について

4 協議事項

- (1) 公共交通ネットワークの再構築に向けた取組
 - ① 広島市地域公共交通網形成計画
 - ・ 機能強化策の取組状況
 - ・ 評価指標の分析結果
 - ② 広島市地域公共交通再編実施計画
 - ・ 再編事業の状況
 - ③ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の改正

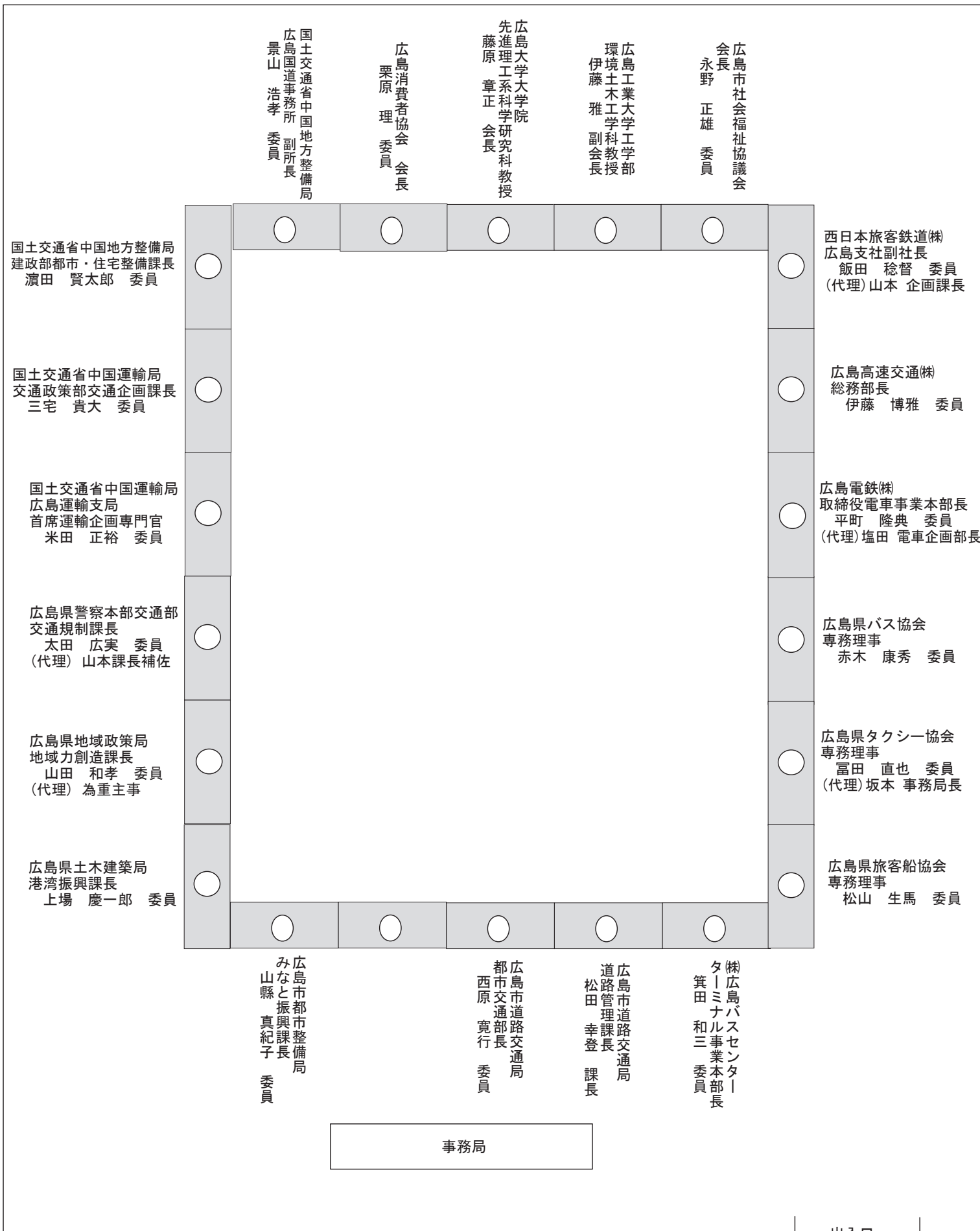
5 その他

6 閉 会

第8回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

日時：令和2年9月10日（木） 10：00～

場所：合人社ウエンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟6階 マルチメディアスタジオ



広島市地域公共交通活性化協議会委員

令和2年8月19日現在

所 属・氏 名		備 考
広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授	藤原 章正 ◎	学識経験者
広島工業大学工学部環境土木工学科 教授	伊藤 雅 ○	
広島市道路交通局 都市交通部長	西原 寛行	地方公共団体
西日本旅客鉄道(株)広島支社 副支社長	飯田 稔督	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 総務部長	伊藤 博雅	
広島電鉄(株) 取締役 電車事業本部長	平町 隆典	
広島県バス協会 専務理事	赤木 康秀	
広島県タクシー協会 専務理事	富田 直也	
広島県旅客船協会 専務理事	松山 生馬	
(株)広島バスセンター ターミナル事業本部長	箕田 和三	
広島国道事務所 副所長	景山 浩孝	道路管理者
広島市道路交通局 道路管理課長	松田 幸登	
広島県土木建築局 港湾振興課長	上場 慶一郎	港湾管理者
広島県警察本部 交通規制課長	太田 広実	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	濱田 賢太郎	その他の当該地方公共団体が必要と認める者
中国運輸局 交通企画課長	三宅 貴大	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	米田 正裕	
広島県地域政策局 地域力創造課長	山田 和孝 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	山縣 真紀子	

◎：会長 ○：副会長 ●：監査委員

【事務局】

広島市道路交通局都市交通部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通計画担当課長)

広島市地域公共交通活性化協議会規約

(目的)

第1条 広島市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため設置する。

(事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 形成計画及び形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 形成計画の達成状況の評価に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第4条 会長及び副会長は、次条の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第5条 協議会の委員は、別表に掲げる団体又は機関等を代表するものとする。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、協議会の運営に係る議決で会長が認める場合は、この限りでない。
- 3 会議は公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面審議)

第7条 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

- 2 前条第2項の規定は、前項の規定について準用する。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財産の管理)

第11条 協議会は、国等からの補助を受けて実施する事業(以下「補助事業」という。)により取得した財産の管理について、あらかじめ補助事業の開始前に、協議して定める。

(監査)

第12条 監査委員は、会長の指名する委員がこれに当たる。

2 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成27年11月18日から施行する。

別表（第5条関係）

区 分	団体又は機関等
地方公共団体	広島市
関係する公共交通事業者等	公益社団法人広島県バス協会
	一般社団法人広島県タクシー協会
	西日本旅客鉄道株式会社広島支社
	広島高速交通株式会社
	広島電鉄株式会社
	広島県旅客船協会
	株式会社広島バスセンター
道路管理者	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 広島市道路交通局
港湾管理者	広島県土木建築局
公安委員会	広島県警察
地域公共交通の利用者	地域福祉関係団体等
学識経験者	公共交通に精通した大学教授等
その他の地方公共団体が必要と認める者	国土交通省中国地方整備局建政部 国土交通省中国運輸局交通政策部 国土交通省中国運輸局広島運輸支局 広島県地域政策局 広島市都市整備局

※ 会長が必要と認めるとき、その他の協議会の運営上必要と認められる者として、適宜、委員を加えることができる。

配付資料一覧

【議案資料】

資料 1 第 1 号議案 令和元年度決算について

資料 2 第 2 号議案 令和 2 年度予算について

【報告資料】

資料 3 令和 2 年地域公共交通優良団体大臣表彰

資料 4 新型コロナウイルス感染症による交通への影響

【協議資料】

資料 5 公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

資料 6 - 1 機能強化策の取組状況（一覧）

資料 6 - 2 機能強化策の取組状況（個票）

資料 7 「地域公共交通網形成計画」における評価指標について

資料 8 再編事業の状況

資料 9 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の改正

《参考資料》

広島市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 12 月策定）

第 1 号議案

令和元年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について

広島市地域公共交通活性化協議会財務規程第 8 条第 1 項により、下記のとおり決算を調製する。

広島市地域公共交通活性化協議会
会長 藤原 章正

令和元年度 決算書

1 歳 入

科目	予算現額			収入済額	比較	備考
	当初予算額	補正額	計			
1 負担金	128,000 円	0 円	128,000 円	128,000 円	0 円	広島市負担金
2 雑入	—	—	—	—	—	
歳入合計	128,000 円	0 円	128,000 円	128,000 円	0 円	

2 歳 出

科目	予算現額			支出済額	不用額	備考
	当初予算額	補正額	計			
1 会議費	96,000 円	0 円	96,000 円	47,162 円	48,838 円	謝礼金 44,000 円 飲料費 3,162 円
2 事務費	32,000 円	0 円	32,000 円	7,785 円	24,215 円	資料作成経費 7,569 円 振込手数料 216 円
歳出合計	128,000 円	0 円	128,000 円	54,947 円	73,053 円	

歳入総額 128,000 円と歳出総額 54,947 円との差引総額 73,053 円は、広島市に返還。

令和2年6月15日

広島市地域公共交通活性化協議会

会長 藤原 章正 様

広島市地域公共交通活性化協議会 監査委員

広島県地域政策局地域力創造課長 山田 和孝



令和元年度監査報告書

私、監査委員は、広島市地域公共交通活性化協議会規約第12条第2項により、当協議会の監査を行った結果、適正であるものと認める。

第 2 号議案

令和 2 年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について

広島市地域公共交通活性化協議会財務規程第 2 条第 2 項により、下記のとおり予算を調製する。

広島市地域公共交通活性化協議会
会長 藤原 章正

令和 2 年度 予算書

歳入予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 1 (第 4 条関係)

款	項	目	内容
1 負担金 345,000 円	1 負担金 345,000 円	1 負担金 345,000 円	広島市負担金

歳出予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 2 (第 4 条関係)

款	項	目	内容
1 運営費 345,000 円	1 会議費 146,000 円	1 会議費 146,000 円	謝礼金(学識経験者、市民代表)、飲料費
	2 事務費 199,000 円	1 事務費 199,000 円	資料作成経費

NEWS RELEASE

Chugoku Transport & Tourism Bureau



人と物の移動を見つめ支えます

国土交通省 中国運輸局

令和2年7月2日（木） 14：00（本省同時プレス）

問合せ先：中国運輸局交通政策部交通企画課
 （担当）三宅、鳶、白髭 TEL：082-228-3495
 FAX：082-228-3629

令和2年地域公共交通優良団体大臣表彰 「広島市地域公共交通活性化協議会」が受賞 ～多数のバス事業者と行政が協調・連携した路線再編を評価！！～

この度、地域公共交通に関して他地域の模範となるような顕著な功績のあった団体を国土交通大臣が表彰する、令和2年「地域公共交通優良団体大臣表彰」が行われます。中国運輸局管内では、「**広島市地域公共交通活性化協議会**」が受賞されることとなりましたのでお知らせします。中国地方からは8団体目の受賞となります。

（参考：平成22年「大竹市地域公共交通活性化協議会」、平成23年「山口市公共交通委員会」、平成24年「倉敷市地域公共交通会議」、平成25年「若桜谷公共交通活性化協議会」、平成26年「中国旅客船協会連合会」、平成28年「玉野市地域公共交通会議」、令和元年「神石高原町地域公共交通協議会」が受賞。）

広島市地域公共交通活性化協議会の取組概要は、下記のとおりです。

（※詳細は別紙参照）

- 多数のバス事業者と行政が協調・連携し、人口100万人を擁する都市では初となる再編計画を策定した。
- 郊外部等からの乗入れで過密化が問題となっている都心部において、事業者同士が連携し、次の再編事業を実施した（事業者間の「競争」から「協調」へ）。
 - ・既存路線の便数適正化・集約化
：過密区間（紙屋町～八丁堀） 約3,700便/日→約3,400便/日
 - ・わかりやすく使いやすい循環線の導入
：共同運行、パターンダイヤ、共通ロゴマーク等
- 都心エリア内でのバス・路面電車の運賃均一化や共通定期券の導入などの事業者連携による利用者目線の施策を徹底した。

なお、表彰式については、例年7月に実施しておりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により延期となっております。表彰式の実施につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大状況を見極めつつ、あらためてお知らせいたします。

広島市地域公共交通活性化協議会（広島県広島市）

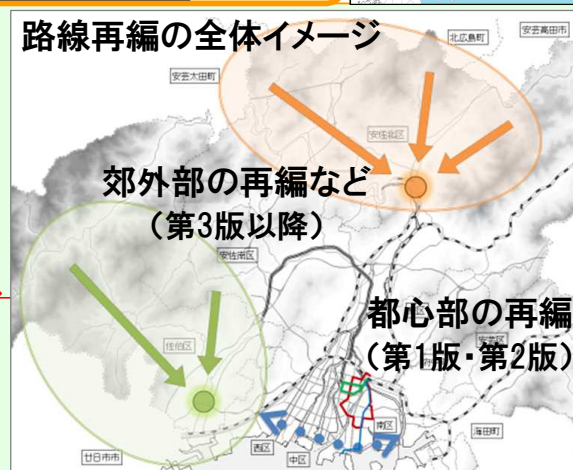
- ・多数のバス事業者と行政が協調・連携し、人口100万人を擁する都市では初となる再編計画を策定。
- ・循環線の導入、既存路線の便数適正化・集約化等の路線再編により都心部の過密解消を図るとともに、それにより生まれた余剰の車両や運転手を郊外部に活用することで、サービスレベルの維持・向上に一体的に対応。
- また、都心エリア内でのバス・路面電車の運賃均一化や共通定期券の導入などの事業者連携による利用者目線の施策を徹底。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

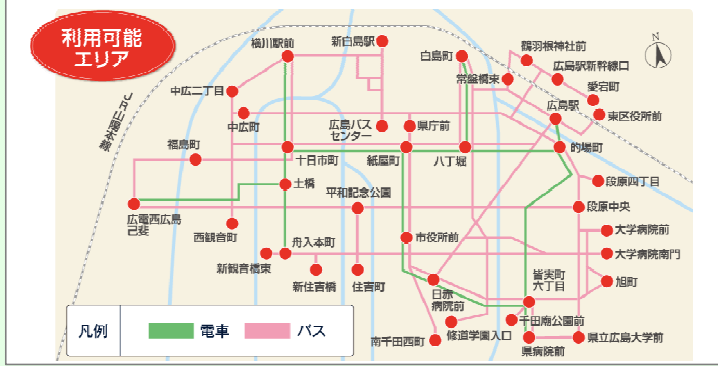
- 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用し、協議会において地域の関係者で協議し、網計画（H28.12）及び再編計画（第1版：H30.3、第2版：R1.12）を策定。**人口100万人を擁する都市での再編計画策定は全国初。**
- 多数のバス事業者（7社）が存在する中で、**事業者が連携し、利用者目線での共同事業（路線再編、運賃均一化、共通定期券の導入等）**を次々と実施。



2. 創意工夫

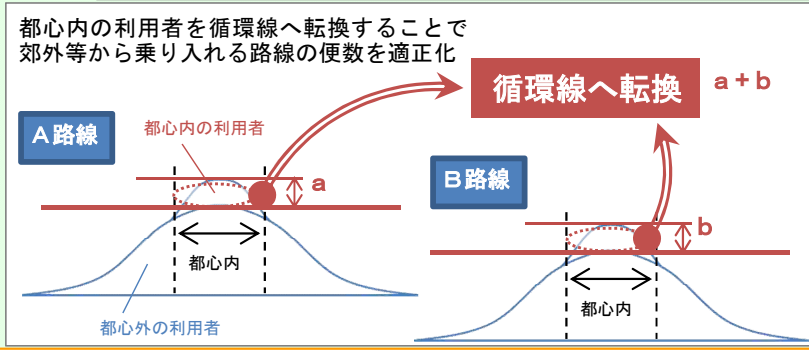
- 独占禁止法により事業者間協議が制限される中、スピード感を持って事業を実行していくために、**全国で初めて段階的に再編計画を策定する手法を採用。**全国に普及する先駆的なモデルに。
- 第1版及び第2版では、郊外部等からの乗入れで過密化が問題となっている都心部において、事業者同士が連携し、次の再編事業を実施（**事業者間の「競争」から「協調」へ**）。
 - **既存路線の便数適正化・集約化**：過密区間（紙屋町～八丁堀）約3,700便/日→約3,400便/日
 - **わかりやすく使いやすい循環線の導入**：共同運行、パターンダイヤ、共通ロゴマーク等
- 循環線の定着とともに更なる運行の効率化を図り、生じた余剰をサービスレベルの低い地域で活用する再編計画であり、循環線の定着に向け、利便性・速達性の確保の他、愛称の公募等の工夫も実施。
 - **導入当初：約3,200人/日 → 半年後：約3,500人/日 → 一年半後：約4,000人/日**
 - **市民の足として定着してきており、今後の郊外部の再編の土台作り成功**
- 再編に併せ、都心部での運賃均一化、共通定期券の導入等利用者目線での共同事業を実施。
 - **バスに加えて路面電車との相互利用も可能となるバス・電車共通定期の導入は全国初。**

電車・バス共通乗車券「広島シティパス」
 > 190円均一エリア内の路面電車・バスの1ヶ月定期券



3. 自立性・継続性

- 計画に基づき、**事業者が協調することで過密区間での便数の適正化や路線の集約化を実現。**
 ~ 運転手不足も深刻化する中、再編地域のみならず**他地域における路線維持にもつながる。**
- 行政が複数事業者と協議を重ね、地域が自ら考え、調整し、実行していく土壌が培われた。**



広島市地域公共交通活性化協議会（広島県広島市）

- エキまちループ（第1版） —
- まちのわループ（第2版） —
- 広島みなと新線（第2版） —

※主な停留所のみ掲載

運行事業者

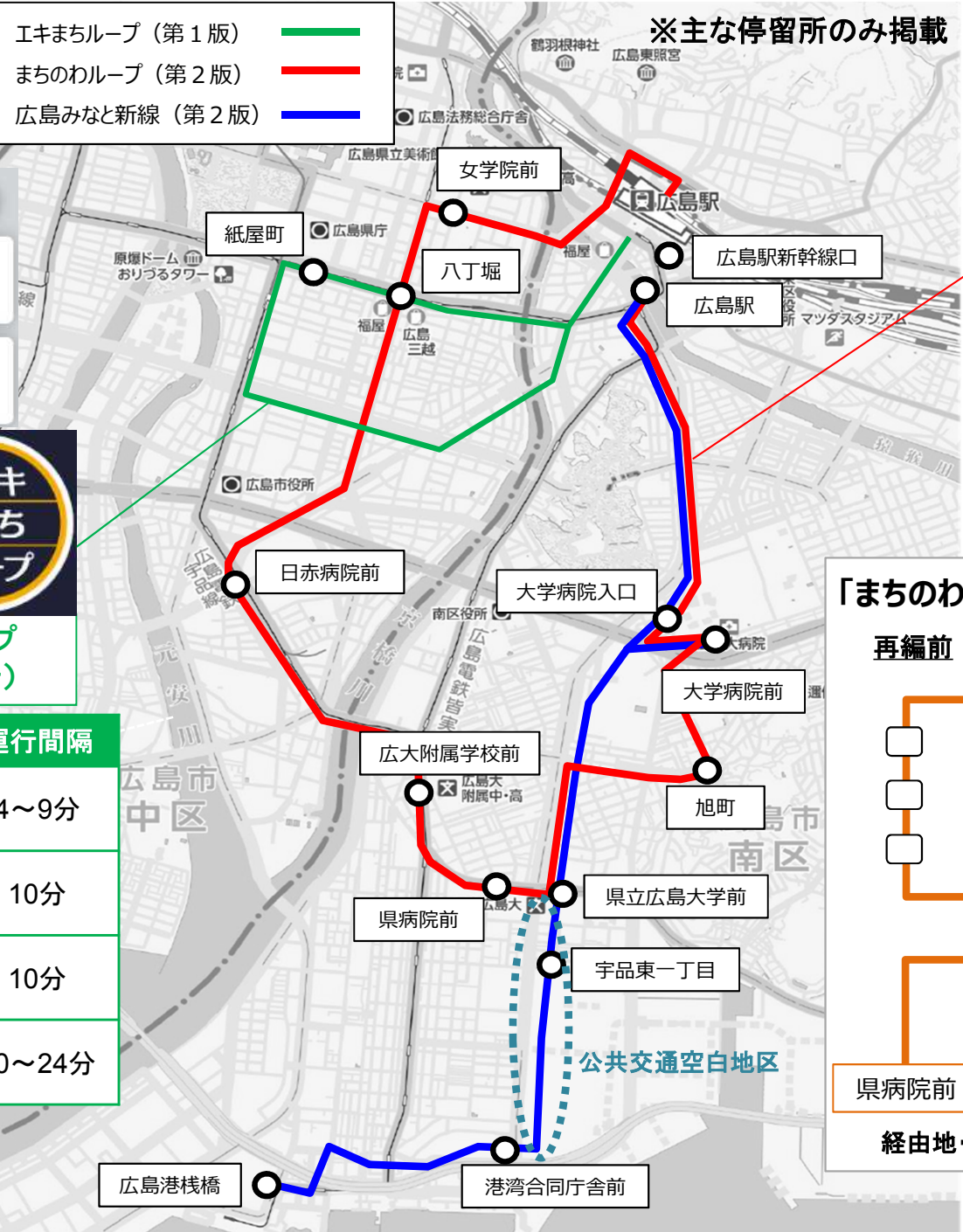
広島電鉄

広島バス

エキまちループ
(2社共同運行)

時間帯	運行間隔
朝ピーク時 (7~9時)	4~9分
オフピーク時 (9~17時)	10分
夕方ピーク時 (17~19時)	10分
夜間 (19~21時)	10~24分

※平日の運行ダイヤ



まちのわループ
(3社共同運行)

時間帯	運行間隔
8~21時	20分

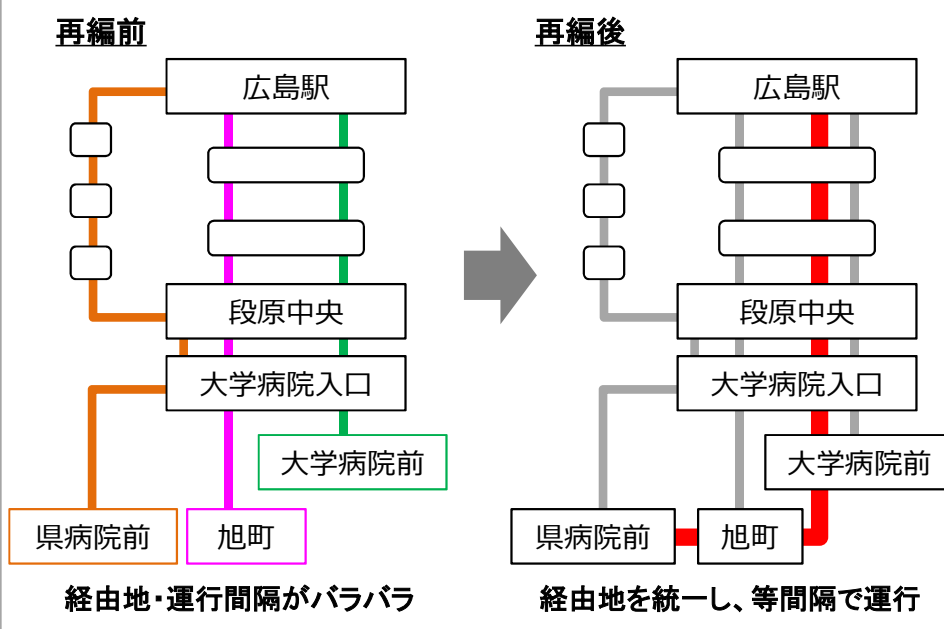
運行事業者

広島電鉄

広島バス

広島交通

「まちのわループ」導入に伴う路線の統合・集約化のイメージ



新型コロナウイルス感染症による交通への影響

協議会委員からの提供資料 P1～8

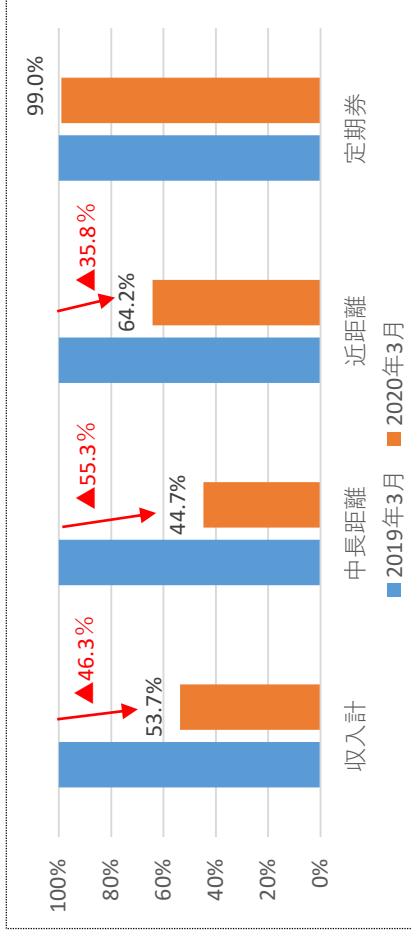
- ・西日本旅客鉄道(株) P1～2
- ・広島高速交通(株) P3
- ・広島電鉄(株) P4
- ・広島県バス協会 P5～6
- ・広島県タクシー協会 P7
- ・広島県旅客船協会 P8

広島市の交通事業者等への支援 P9～10

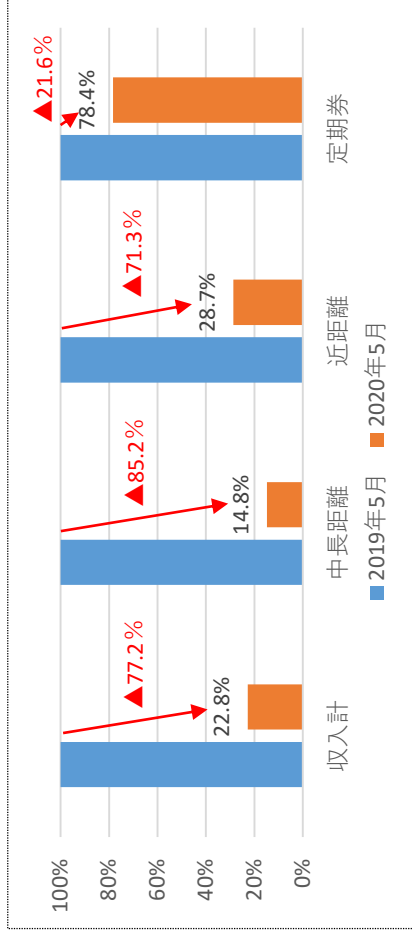
JR西日本広島支社

運輸取扱収入

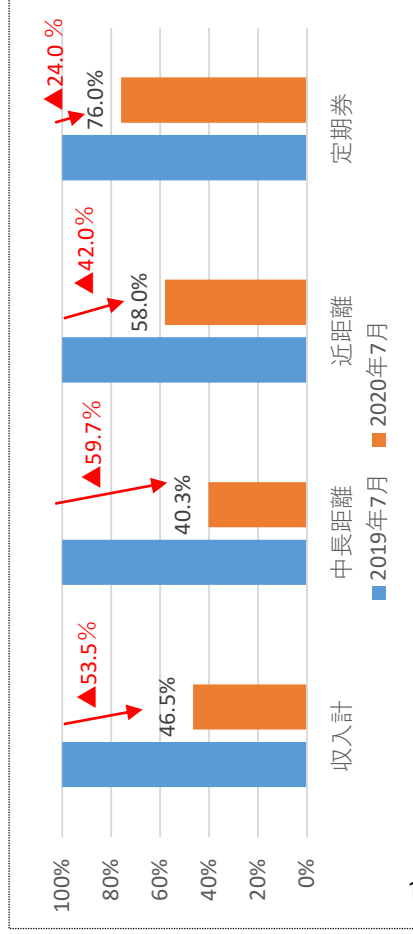
対前年同月比較



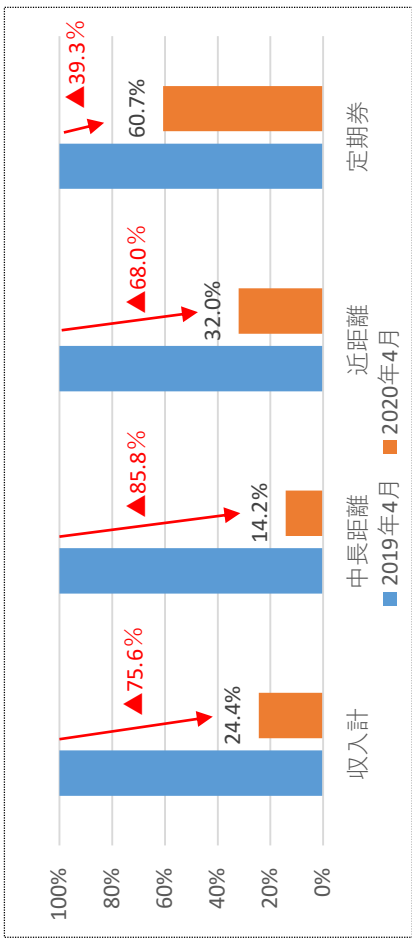
3月



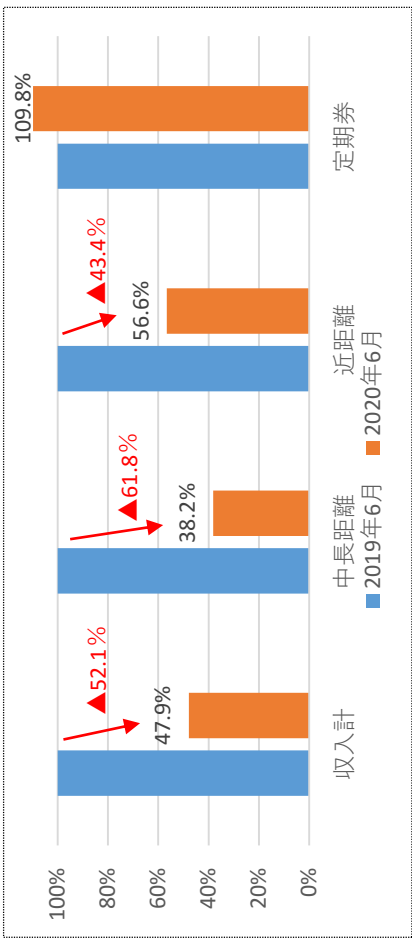
5月



7月



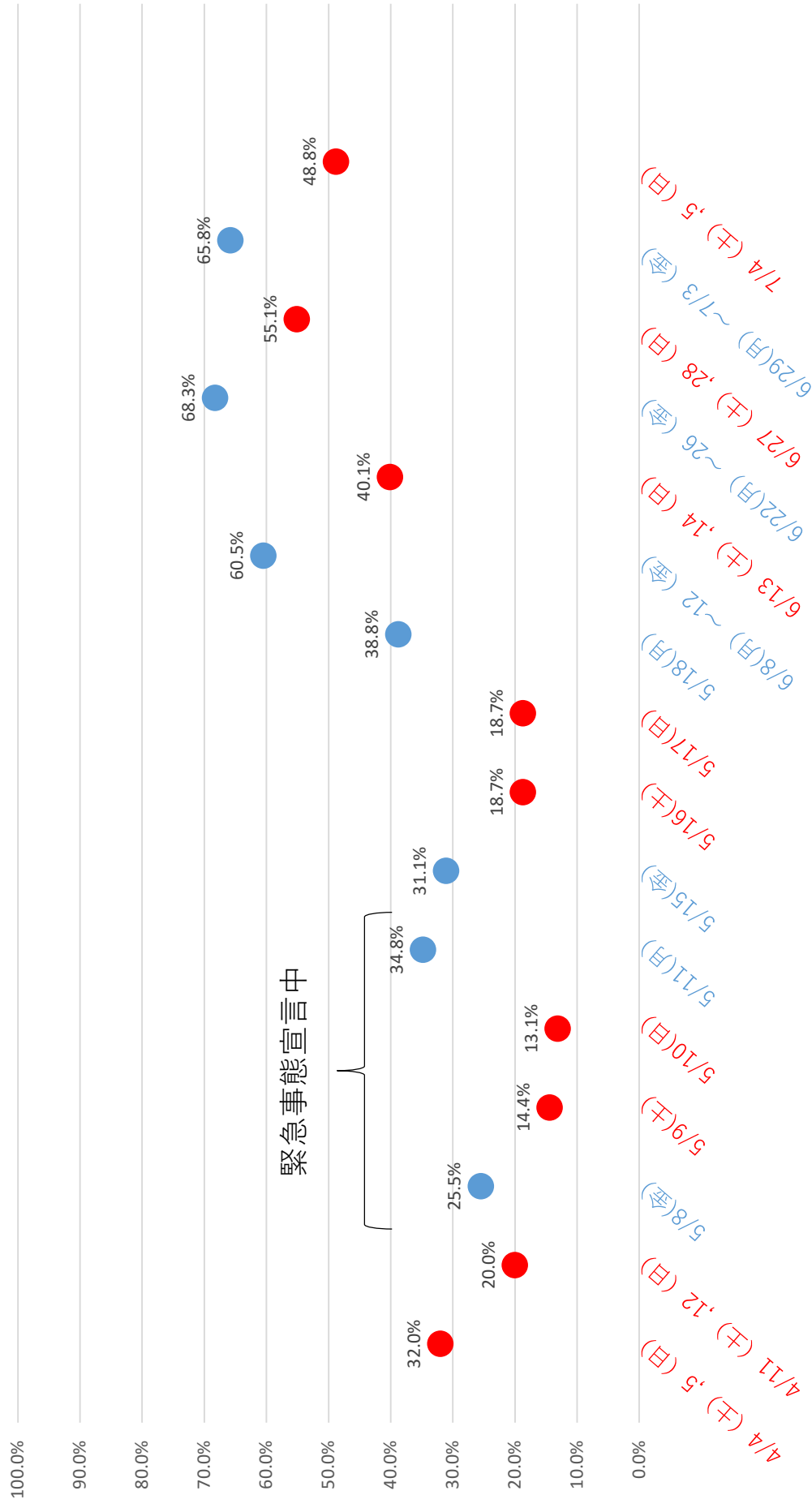
4月



6月

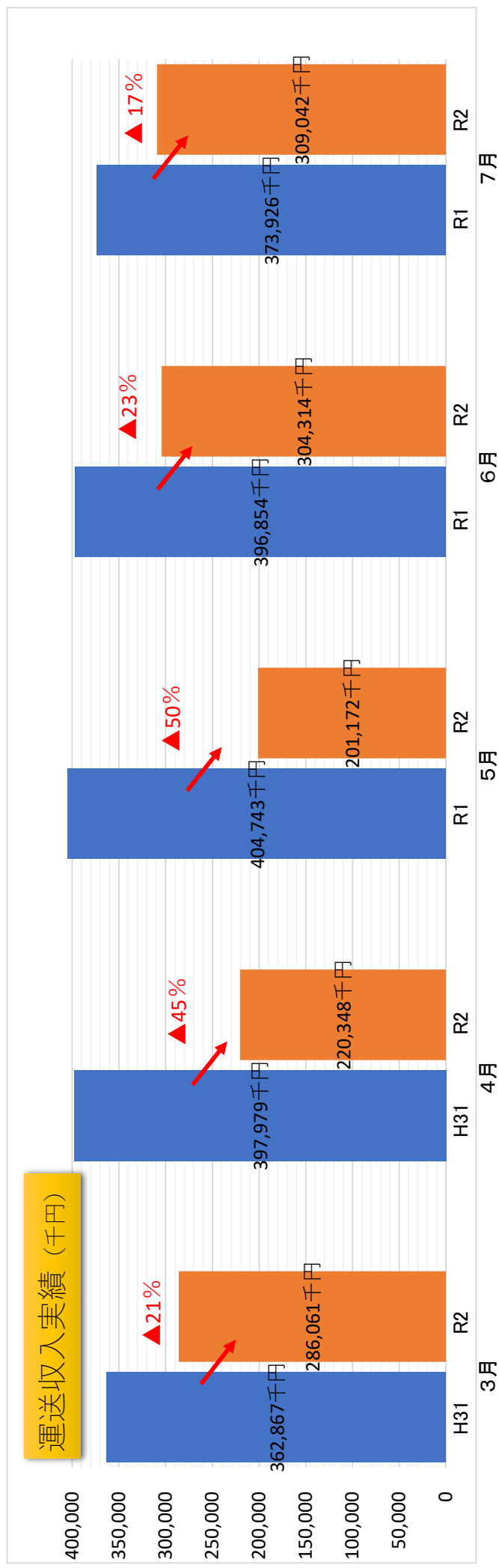
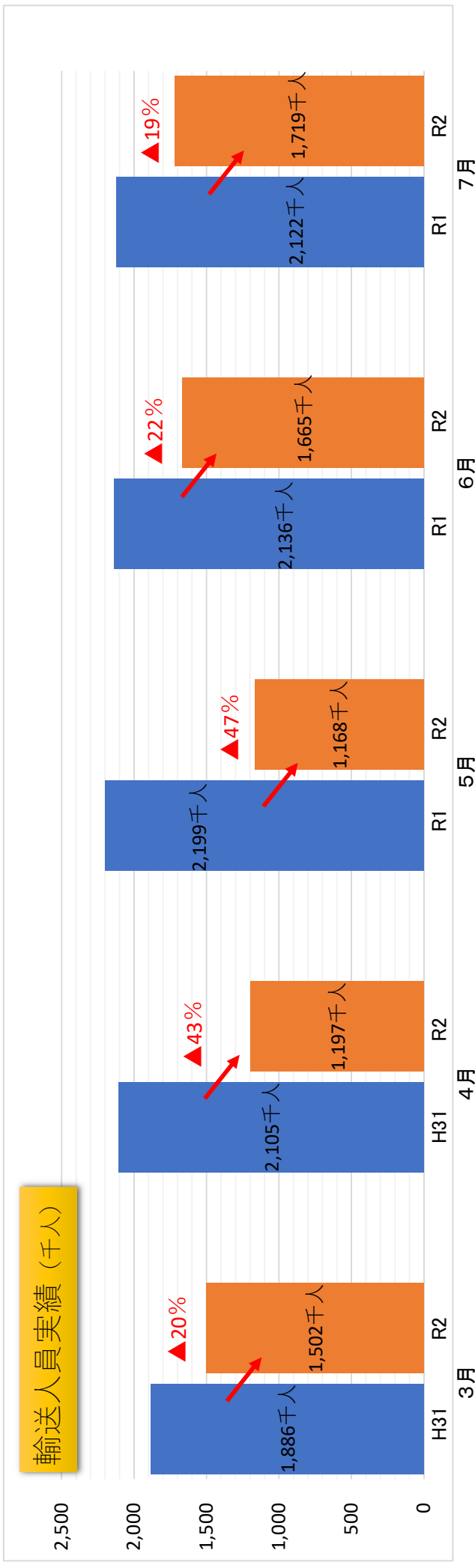
運輸取扱収入は駅等での取扱高（消費税を含む）であり、JR他社やその他鉄道会社等との清算が行われる前の収入を示しています。旅行会社での発売分を除きます。

J R 西日本広島駅 自動改札通過人員 対前年同曜日比較



《アストラムライン》新型コロナウイルス感染症による輸送人員・運送収入への影響

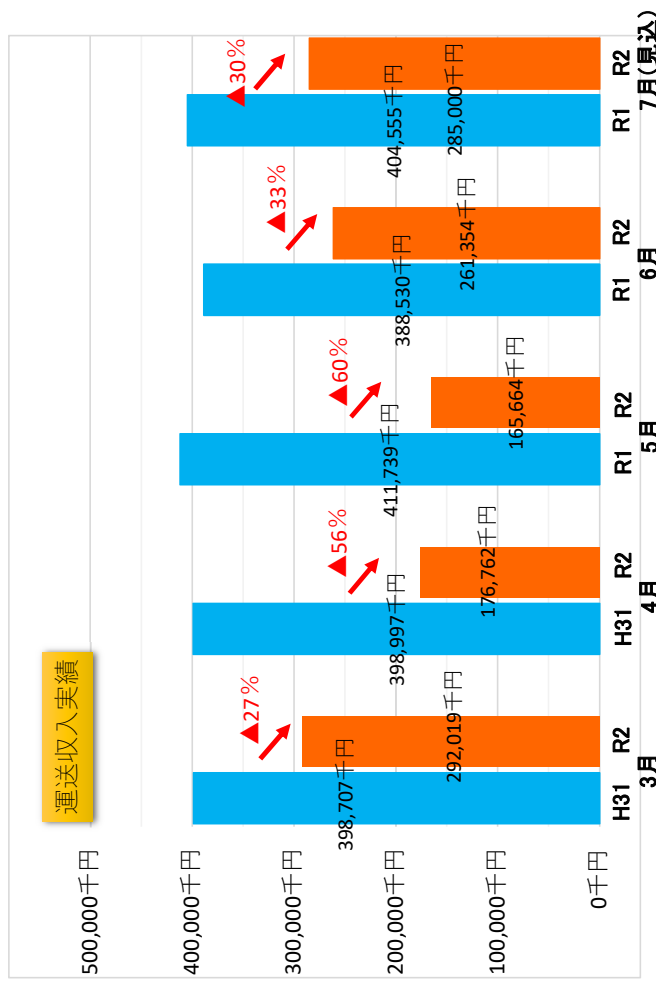
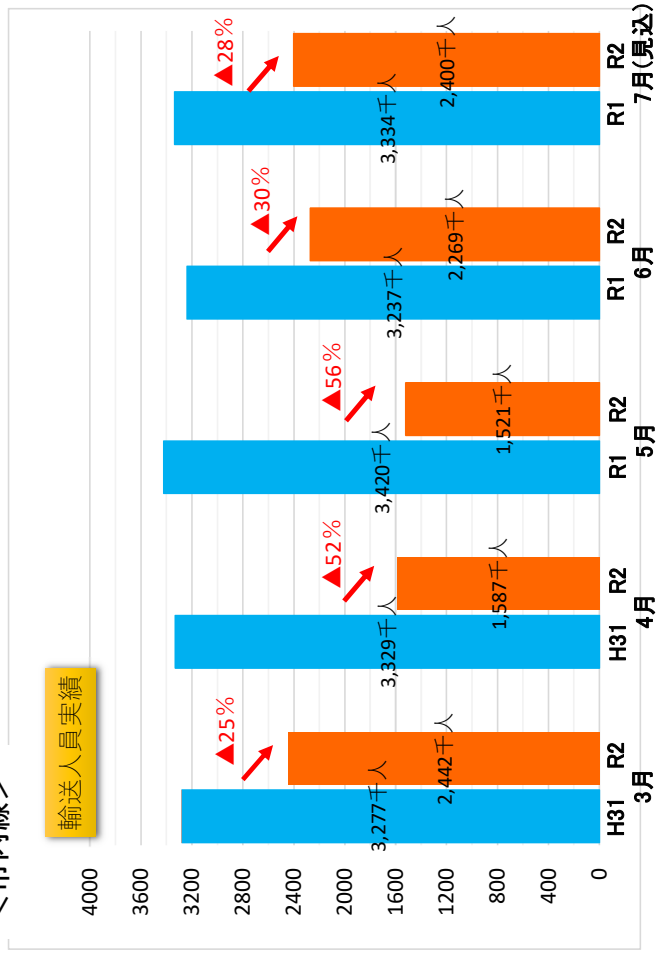
都市交通部(広島高速交通㈱)



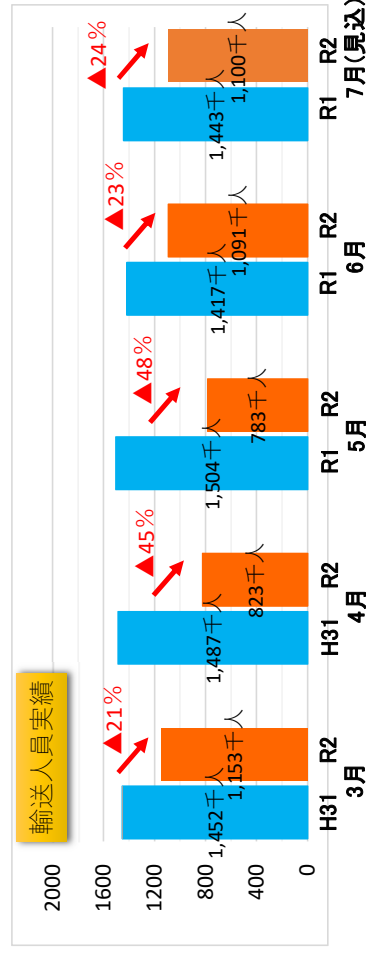
《広島電鉄市内線・宮島線》新型コロナウイルス感染症による輸送人員・運送収入への影響

広島電鉄(株) (鉄軌道)

<市内線>



<宮島線>

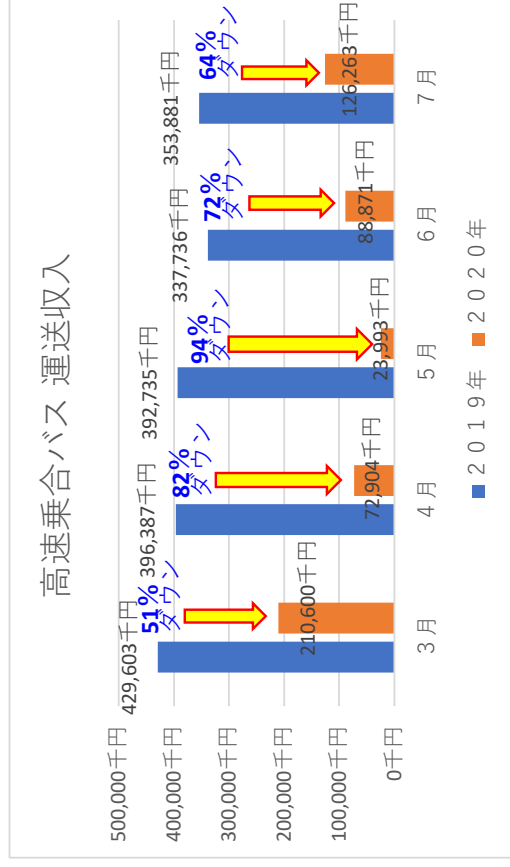
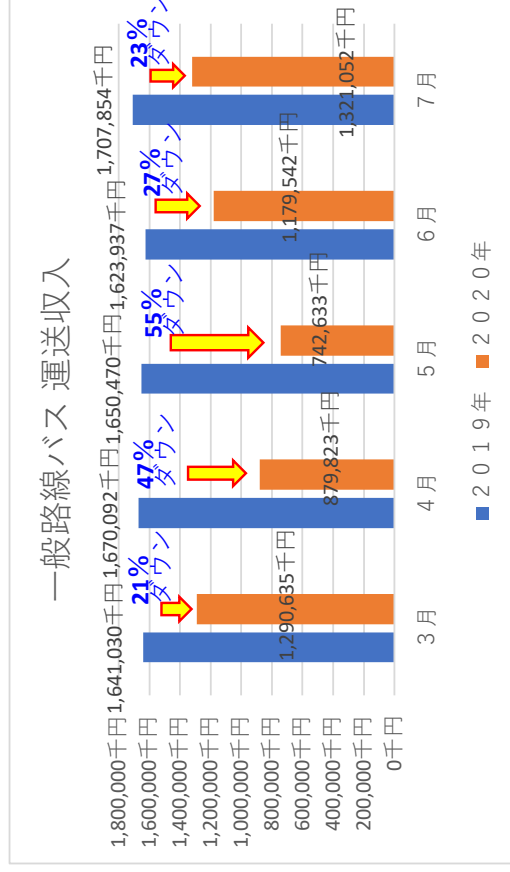
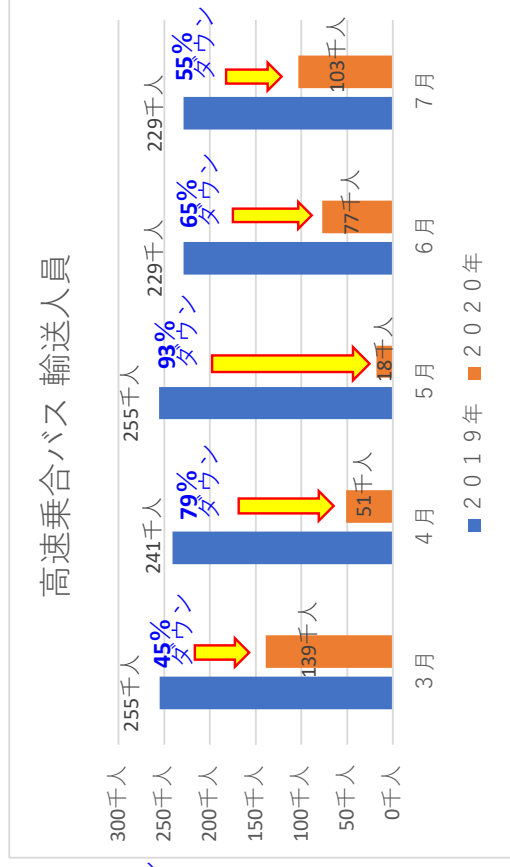
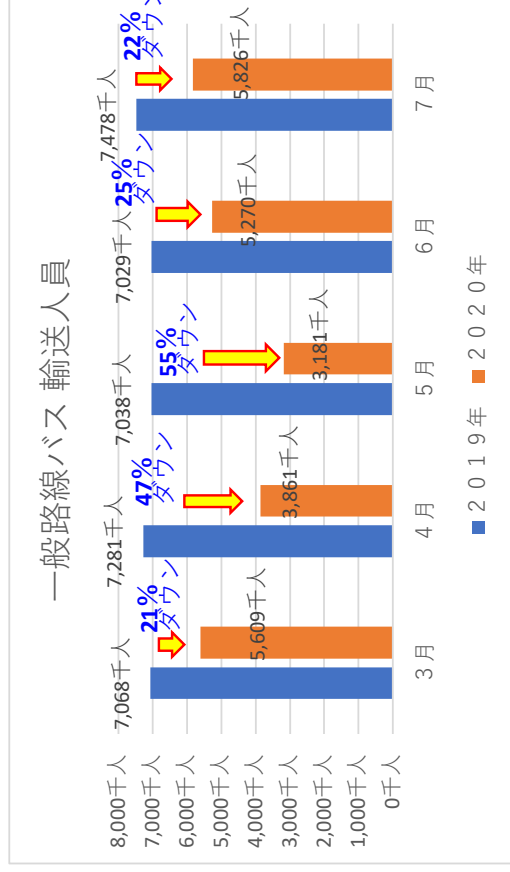


新型コロナウイルス感染症による一般路線バス・高速乗合バスの輸送人員・運送収入調査

調査対象：広島県内一般路線バス事業者13社 回答：13社

広島県内高速乗合バス事業者11社 回答：11社

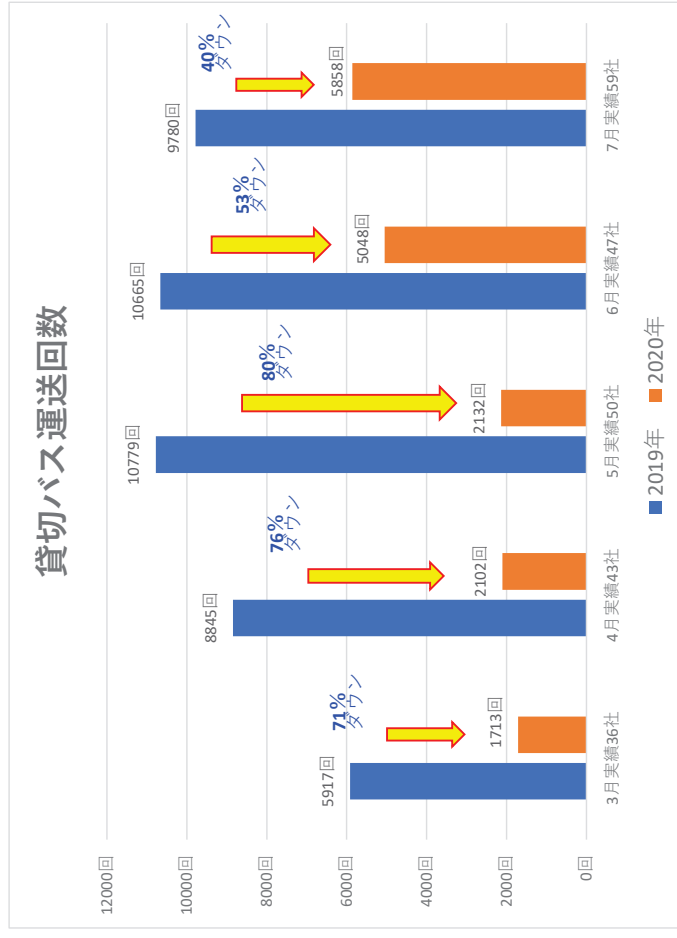
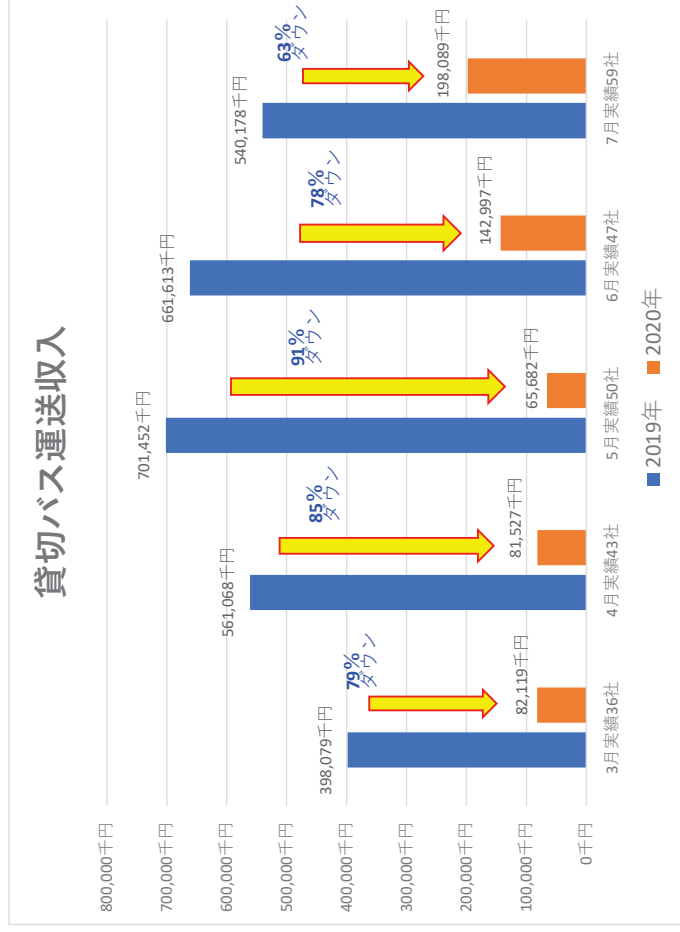
2020年9月5日時点



新型コロナウイルス感染症による貸切バスの運送収入・運送回数調査
 調査対象：広島県内貸切バス事業者104社

(公社) 広島県バス協会

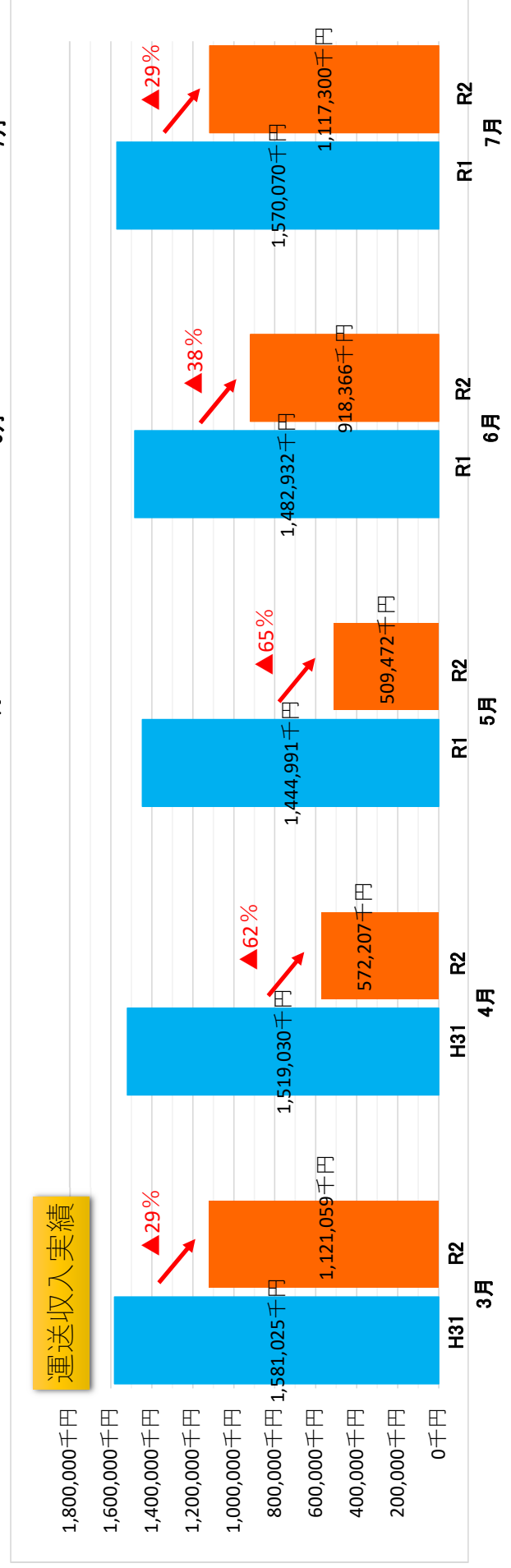
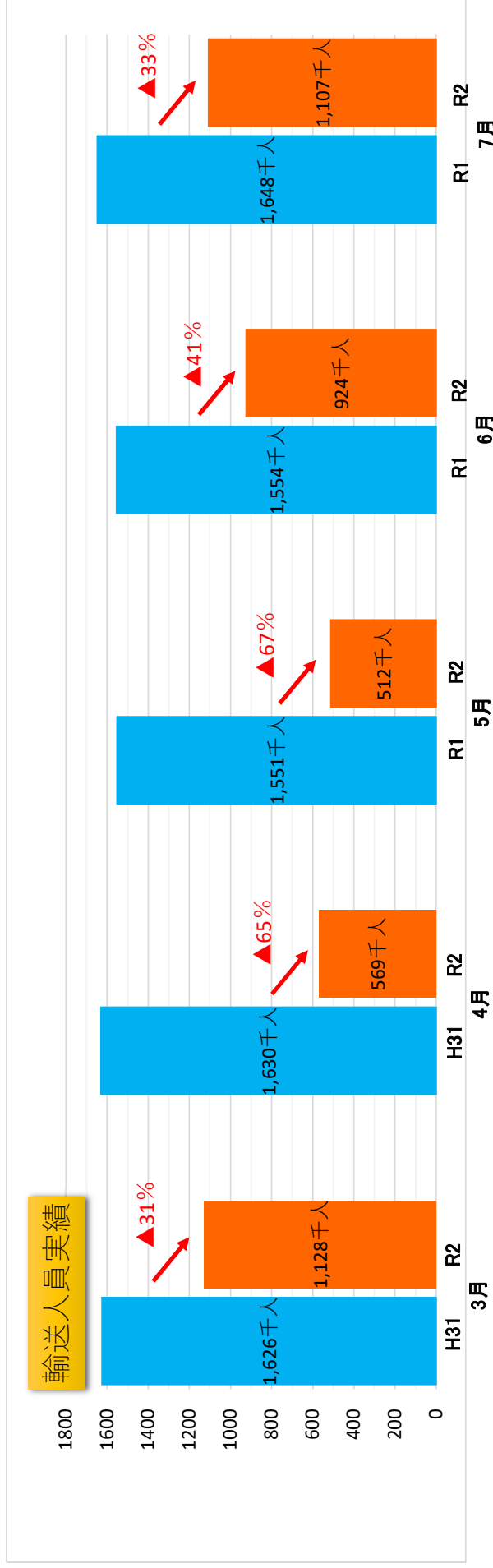
回答：3月(36社) 4月(43社) 5月(50社) 6月(47社) 7月(59社)
 2020年8月31日時点



《タクシー協会》新型コロナウイルス感染症による輸送人員・運送収入への影響

広島県タクシー協会

対象：広島県タクシー協会 加盟会社（広島交通圏）全62社

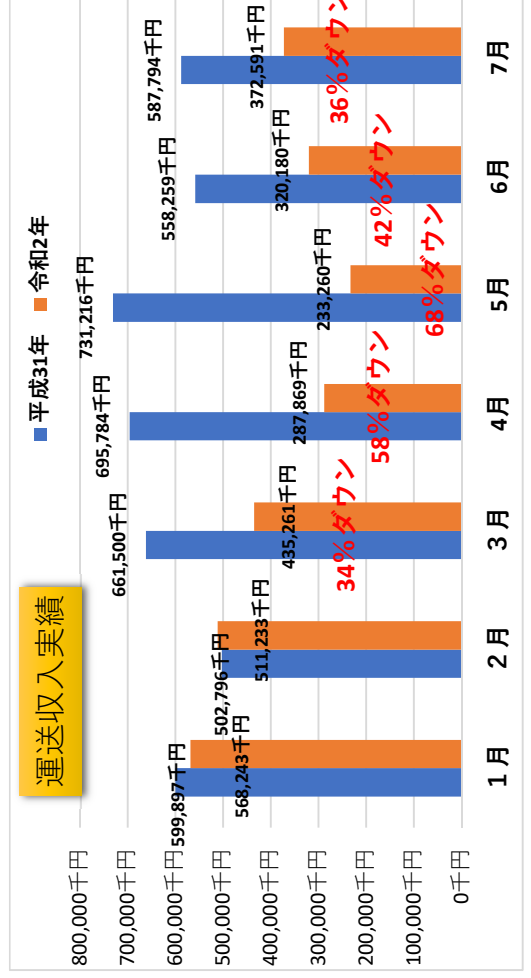
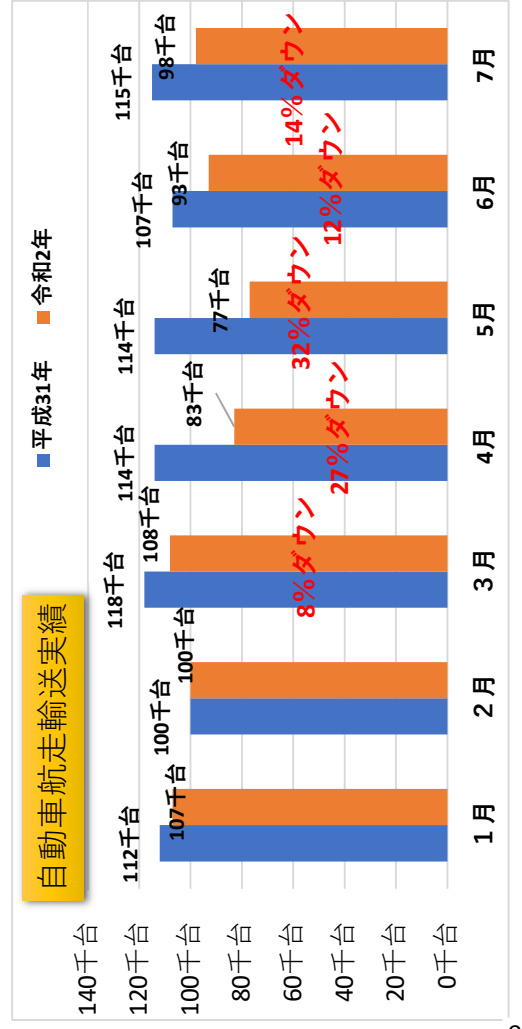
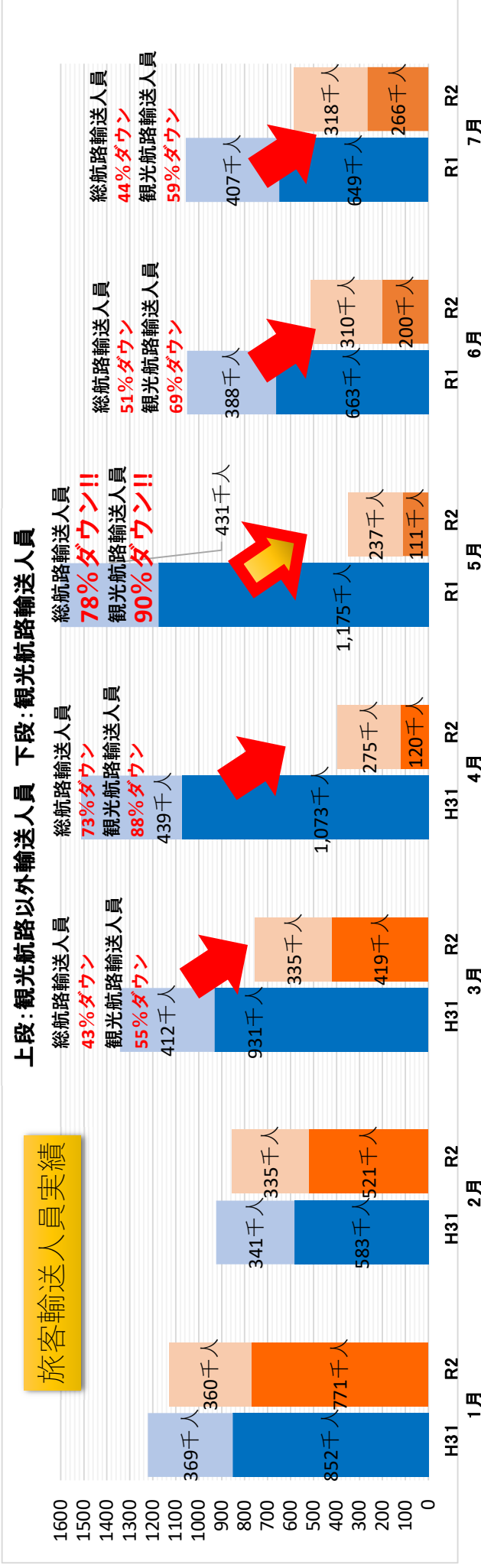


《旅客船》新型コロナウイルス感染症による旅客輸送人員・運送収入への影響

広島県旅客船協会

調査対象：一般旅客定期航路 広島県旅客船協会 メール会員41者 回答：26者

令和2年8月12日集計



建設関係

事 項	補 正 額	説 明
シェアサイクル事業の推進	千円 25,000 財源内訳 〔 国庫補助金 〕 25,000	千円 感染拡大防止に資する自転車通勤・通学の促進を図るため、シェアサイクル事業である「びーすくる」の自転車を追加配備する。 自転車台数 500台→750台
広域的バス路線の運行事業者への支援	5,000 財源内訳 〔 国庫補助金 〕 5,000	感染症の影響により収益が減少している県広域生活交通路線の運行事業者を支援するため、県と協調して、補助制度を拡充する。 (主な拡充内容) 利用者数の減少率に応じて輸送量要件を緩和する。 5人/日以上→3.33人/日以上 (利用者数が1/3減少した場合)
バス、路面電車などの交通事業者への支援	800,000 財源内訳 〔 国庫補助金 〕 800,000	外出自粛や休業要請等により移動需要が激減し、厳しい経営状況にあるバス、路面電車などの交通事業者に対し、PASPYによる運賃割引に要する経費を補助する。 補 助 率 2 / 3 対象期間 令和2年7月～令和3年3月
M a a S の 推 進	20,000 財源内訳 〔 国庫補助金 〕 20,000	本市、交通事業者などで構成する協議会が、「新しい生活様式」に対応した地域交通体系の構築に資する取組として、今年度機能拡充を図ることとしているM a a Sシステムのモニター調査等に要する経費を負担する。 〔 M a a S : Mobility as a Service スマートフォンのアプリ等を活用して、鉄道、船舶、バスなどの利用検索や一連の利用券の一括購入などにより、シームレスな公共交通サービスを提供するもの 〕

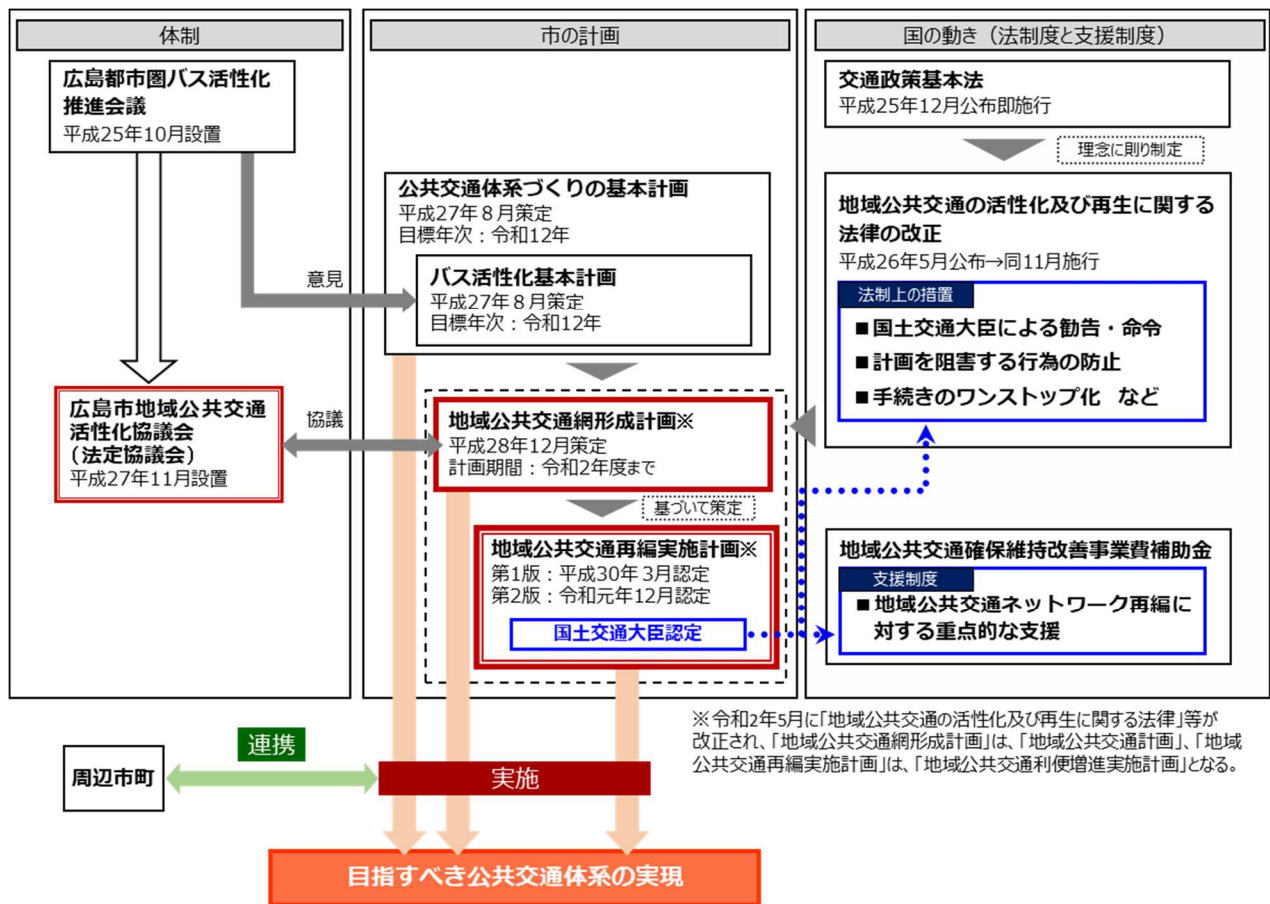
事 項	補 正 額	説 明										
タクシー事業者への支援	千円 30,000 財源内訳 〔 国庫補助金 〕 30,000	千円 感染症の影響により収益が減少しているタクシー事業者を支援するため、プレミアム付タクシーチケットを発行するための経費を補助する。 (チケットの概要) <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">販売額</th> <th colspan="2">プレミアム額</th> <th rowspan="2">利用可能額</th> </tr> <tr> <th>市補助額(4/5)</th> <th>事業者負担額(1/5)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5,000円</td> <td>1,600円</td> <td>400円</td> <td>7,000円</td> </tr> </tbody> </table>	販売額	プレミアム額		利用可能額	市補助額(4/5)	事業者負担額(1/5)	5,000円	1,600円	400円	7,000円
販売額	プレミアム額			利用可能額								
	市補助額(4/5)	事業者負担額(1/5)										
5,000円	1,600円	400円	7,000円									
乗合タクシー運営に係る地域協議会への支援	5,000 財源内訳 〔 国庫補助金 〕 5,000	地域負担に対する補助 3,800 地域主体の乗合タクシーが運行されている地域の協議会に対し、感染症の影響により協議会が地域負担額を確保できない場合、その不足分を補助する。 利用促進を図る取組に対する補助 1,200 感染症の影響により落ち込んだ利用者呼び戻す取組を行う協議会に対し、必要な経費を補助する。 限度額 200千円/協議会										

公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

1 これまでの経緯

都心と拠点地区に多様な都市機能を集約し、公共交通等で連携した「集約型都市構造」を形成する上では、JRやアストラムライン、路面電車、バスなど公共交通の充実・強化が重要です。

こうしたことから、広島市では、平成 27 年 8 月に「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」、平成 28 年 12 月に「地域公共交通網形成計画」を策定しました。



2 取組状況

地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいます。このうち、バスについては、都心部における競合・過密化の解消を図り、それにより生じた余剰のバスを新たな路線などに振り向けるとともに、郊外部等では、路線のフィーダー化や需要に応じた運行形態の見直しなどの再編に取り組むことにしています。

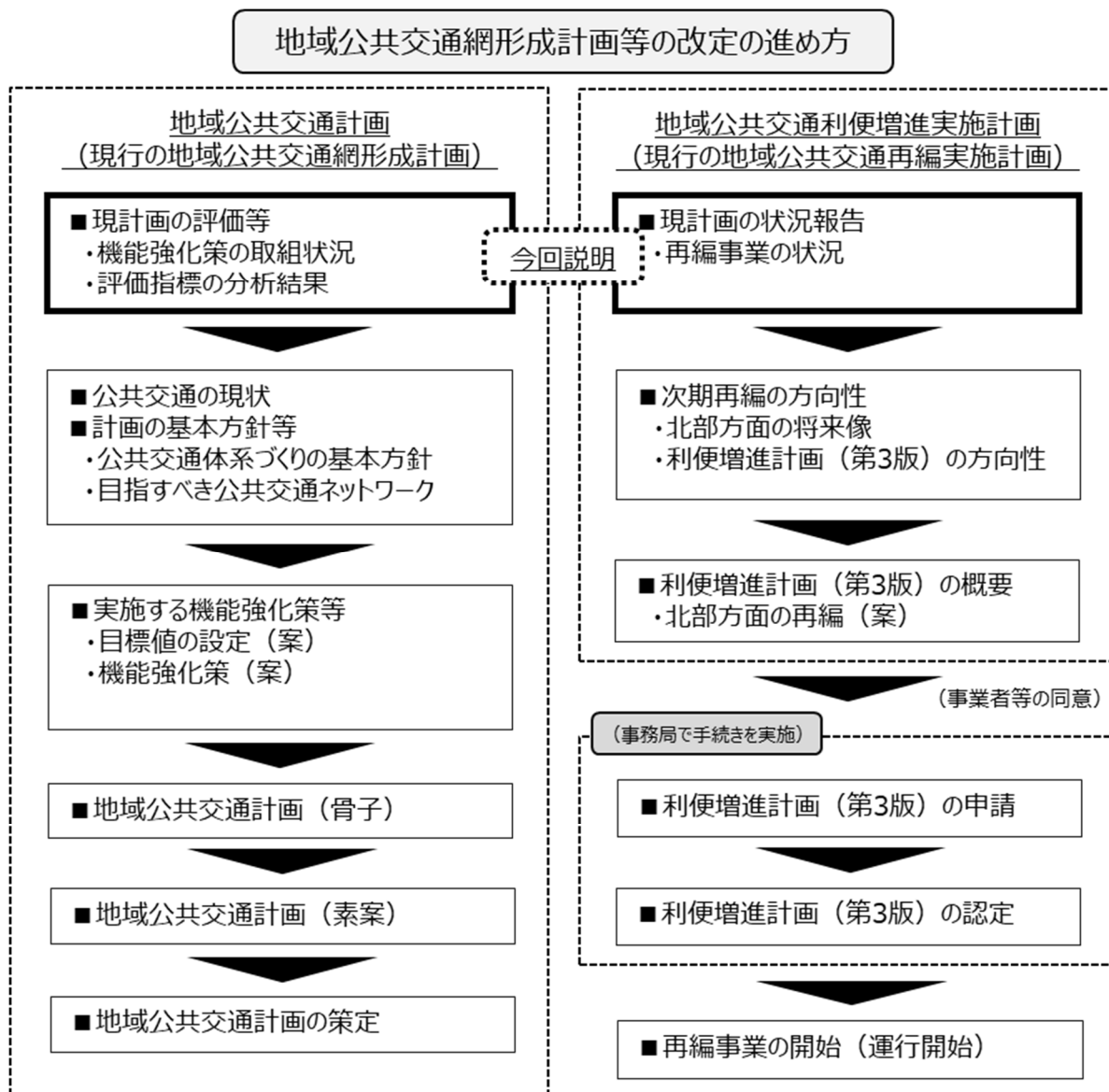
こうした考え方の下、最初の取組として、多くの路線が集中し、過密化している都心部を対象とした再編実施計画（第1版）について、平成 30 年 3 月に国土交通省の認定を受け、同年 5 月から都心循環線「エキまちループ」の運行を開始しました。

これに続き、デルタ内の主要な施設を循環する「まちのわループ」と、広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」について、再編実施計画（第2版）として取りまとめ、令和元年12月に国土交通省の認定を受け、令和2年1月から運行を開始したところです。

このほか、目指すべき公共交通体系の実現に向け、交通結節点の整備や利用環境の向上など、様々な機能強化策に取り組んでいます。

3 今後の進め方

本年5月、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等が改正されたことなどを踏まえ、本市が目指す「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」に向け、本年度が計画期間の最終年度となる「地域公共交通網形成計画」の改定に取り組めます。あわせて、新たなバス路線の再編として北部方面のフィーダー化など、郊外部の再編について検討を進めます。



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、「エキマチループ」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。 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。 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。 （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。 （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 平成31年4月 JR可部駅西口広場待合施設の開設 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	P A S P Y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） 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 I C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	
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 令和元年度 下深川駅のバリアフリー化完了 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 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。 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。 (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 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		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。 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 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） 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 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 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。 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

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】

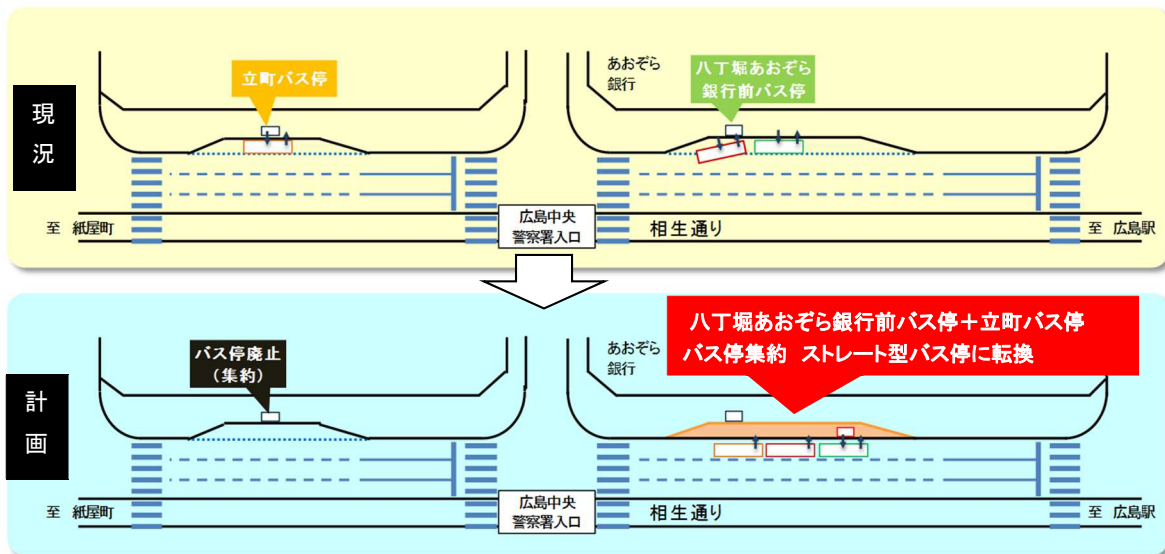
都心部における競争・過密化したバス路線の解消を図るため、地域公共交通再編実施計画（第1版）において、「エキまちループ」を新設し、平成30年5月から運行を開始しました。これに続き、同再編実施計画（第2版）では、デルタ内の主要な施設を循環する「まちのわループ」及び広島駅と広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を新設し、令和2年1月から運行を開始しました。

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】

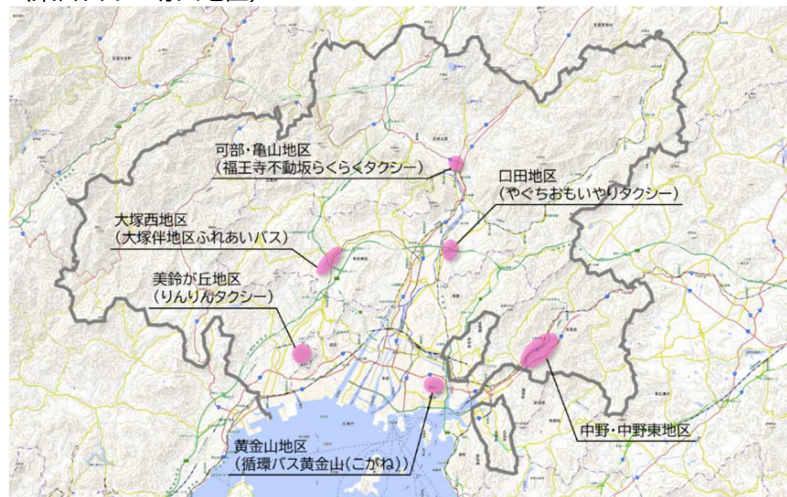
以下の地区において、乗合タクシーの導入支援に取り組みます。

- ・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」)



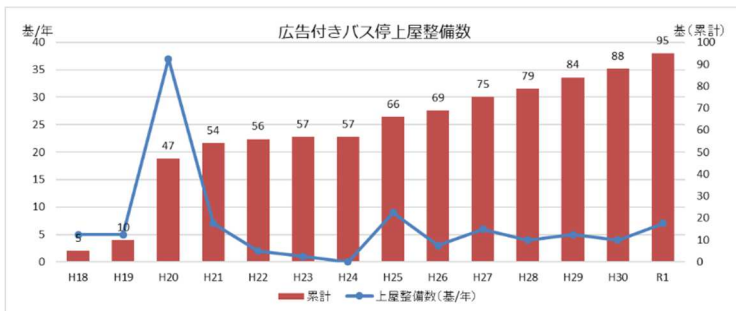
(可部駅西口広場待合施設)



(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

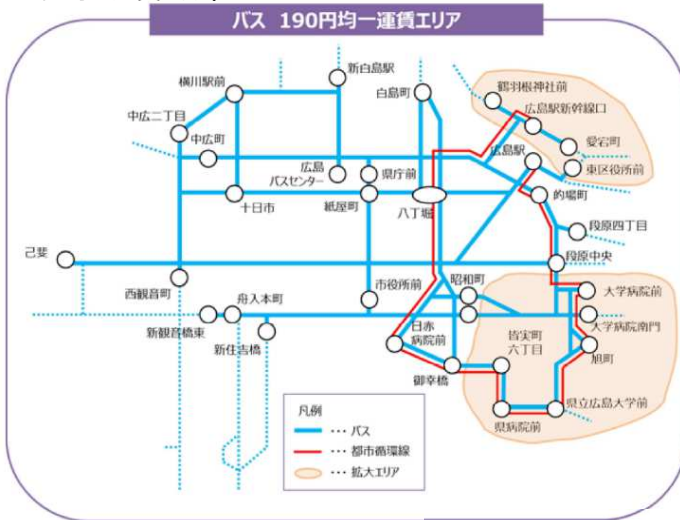
【計画期間内の取組】

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）



広島電鉄 HP より

（7 事業者による共通定期券制度）



広島交通 HP より

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



広島電鉄 HP より

（交通系 IC カード（10 カード））



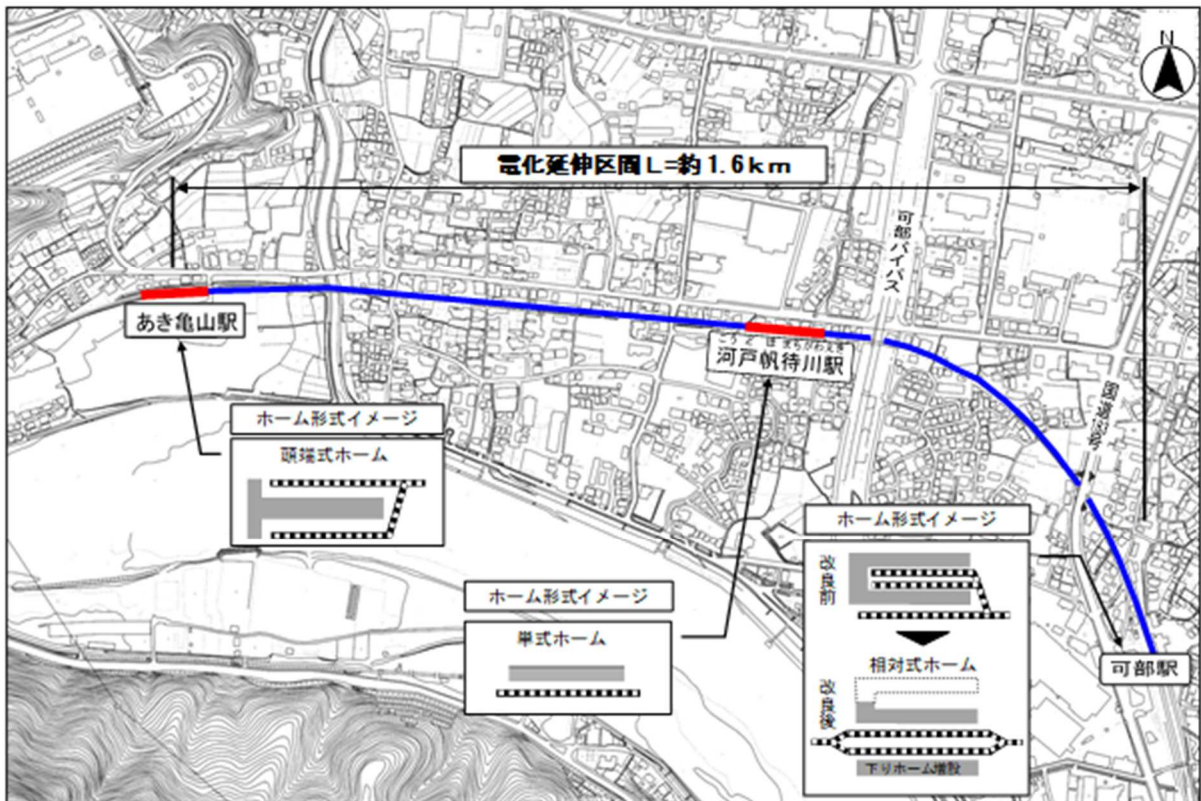
⑥ JR 可部線の電化延伸

【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

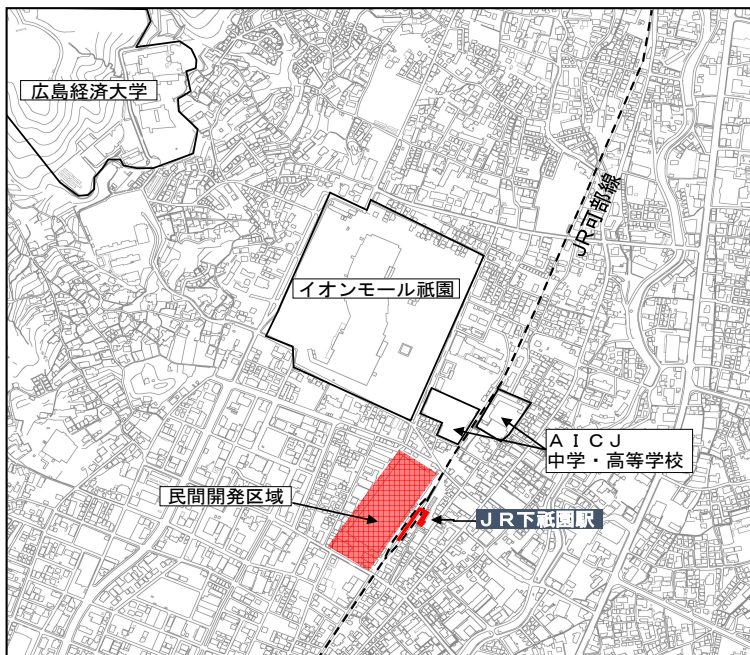
【計画期間内の取組】

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。

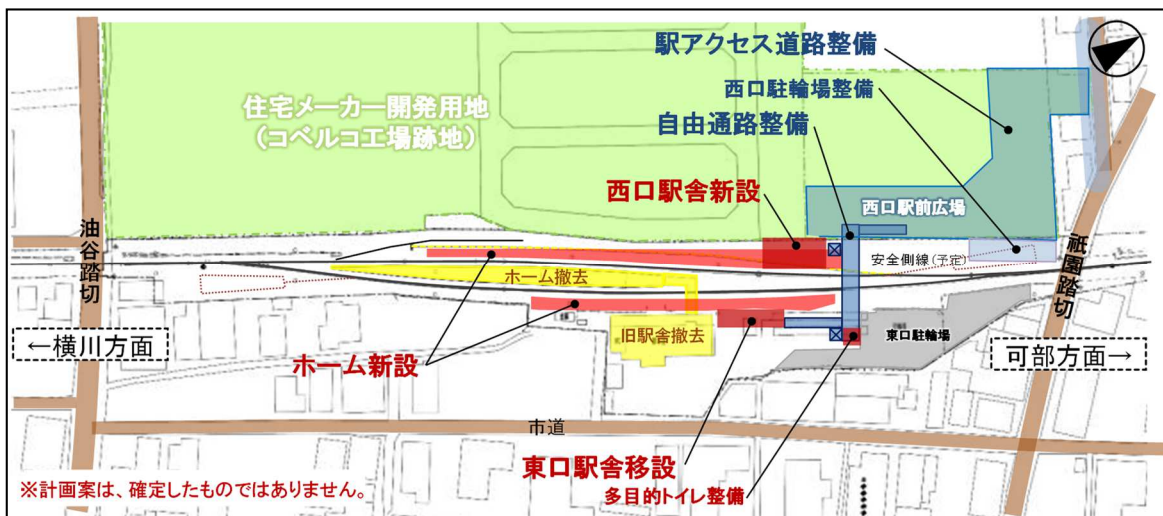
【実施結果】

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

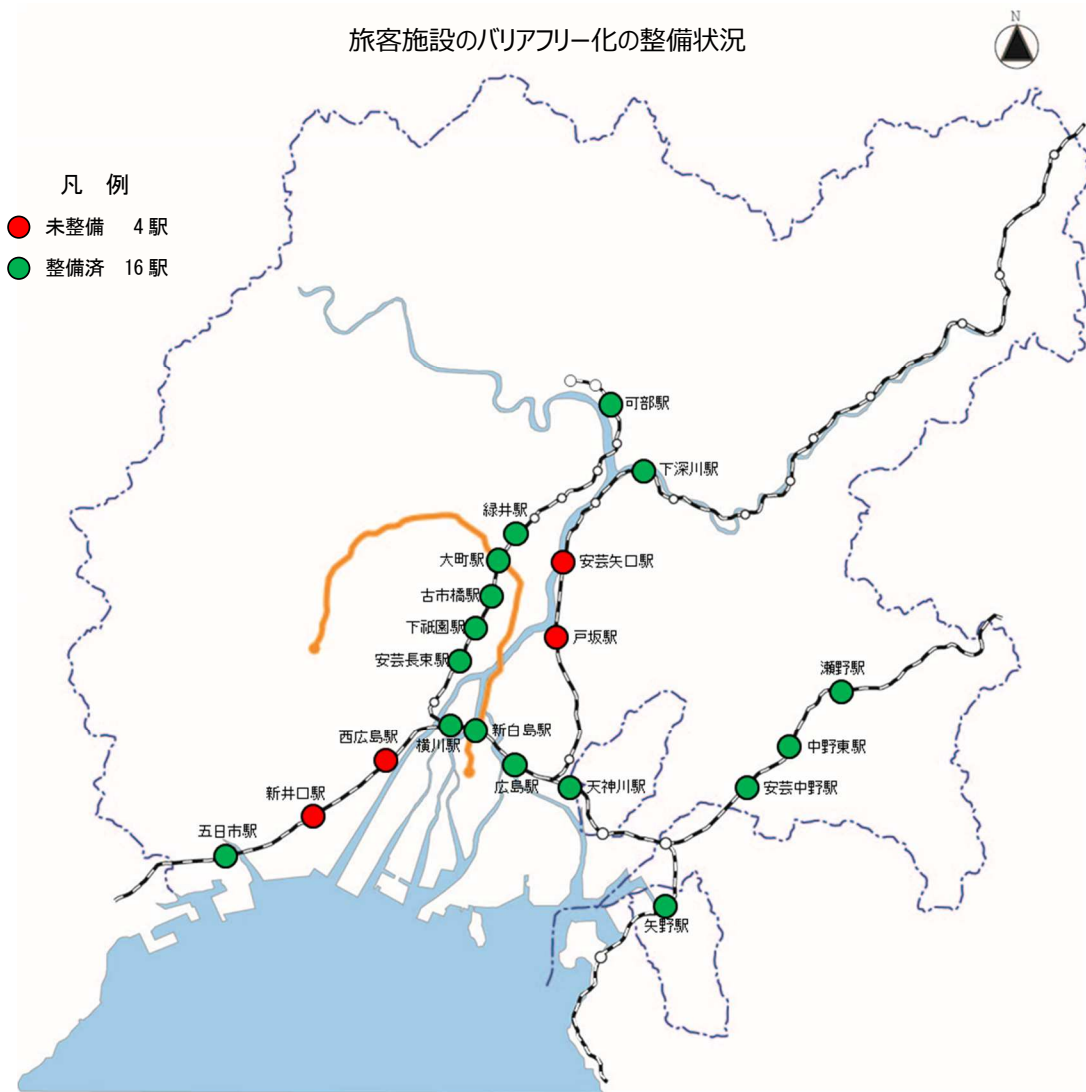
【計画期間内の取組】

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



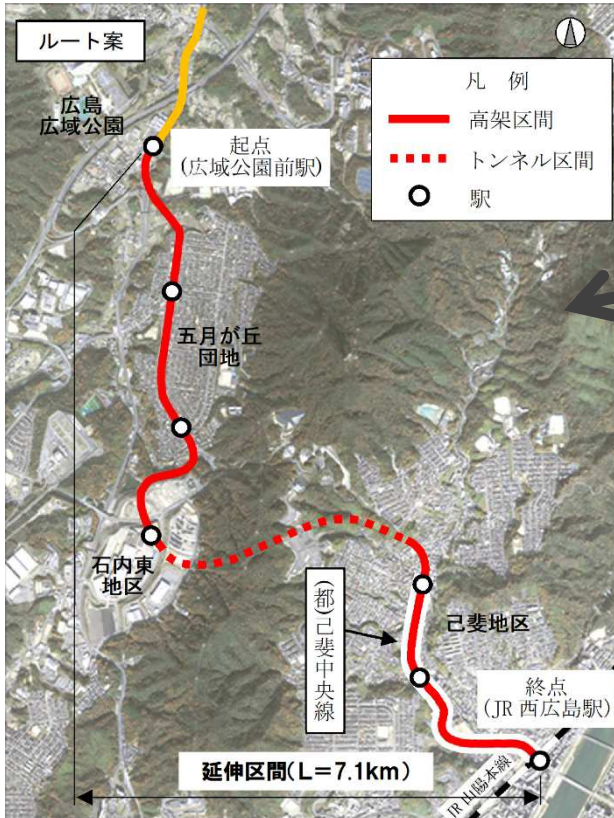
⑨ 新交通西風新都線の整備

【計画期間内の取組】

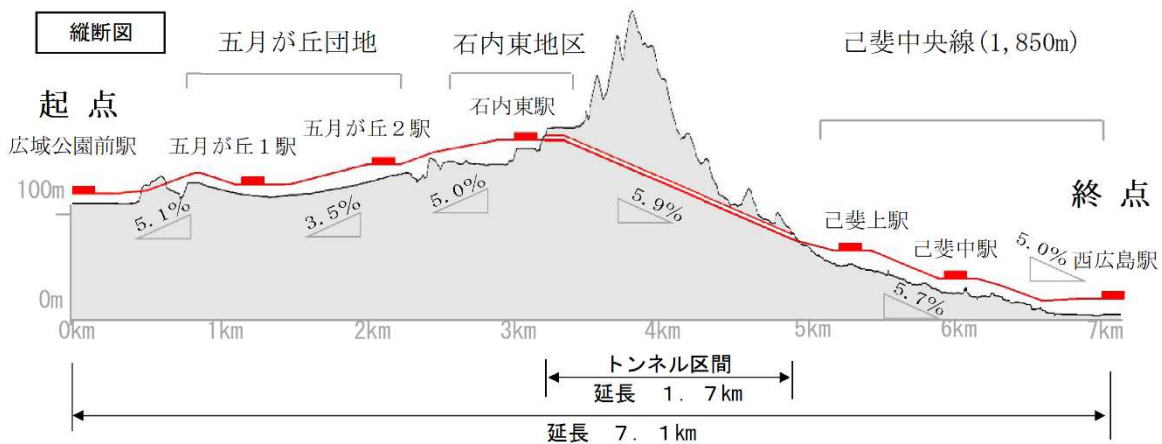
平成40年代初頭の全線開業を目指し、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

【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。

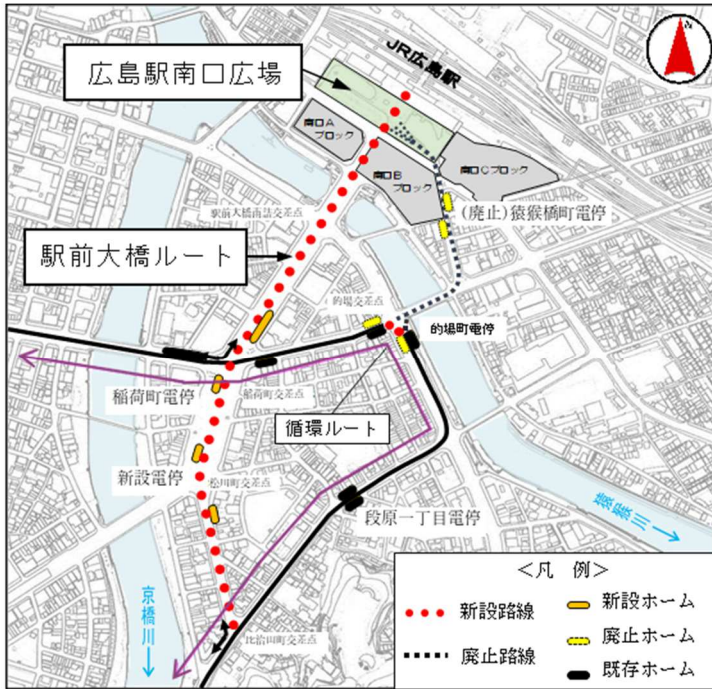


▲広島駅南口広場外観全景（駅前大橋から北側を望む）



▲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

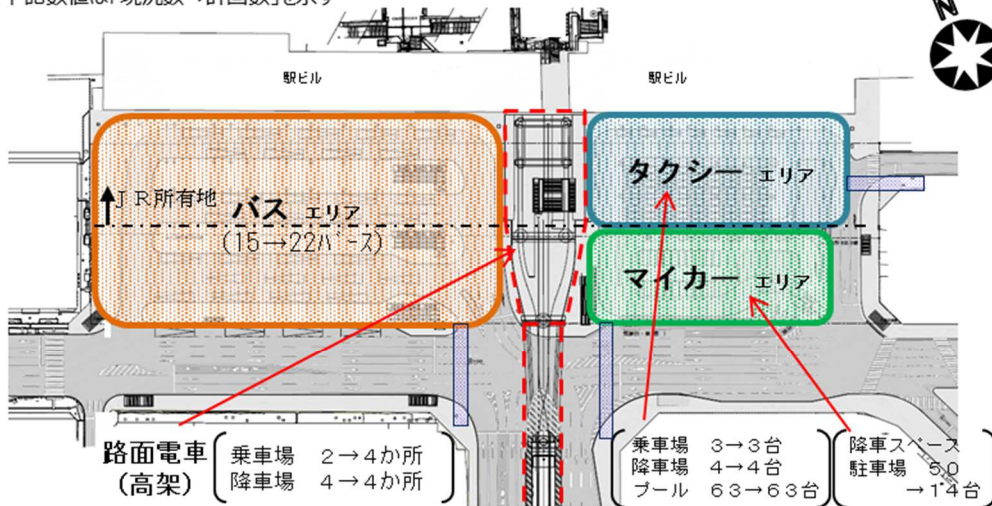


<駅前大橋ルートと南口広場>

<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

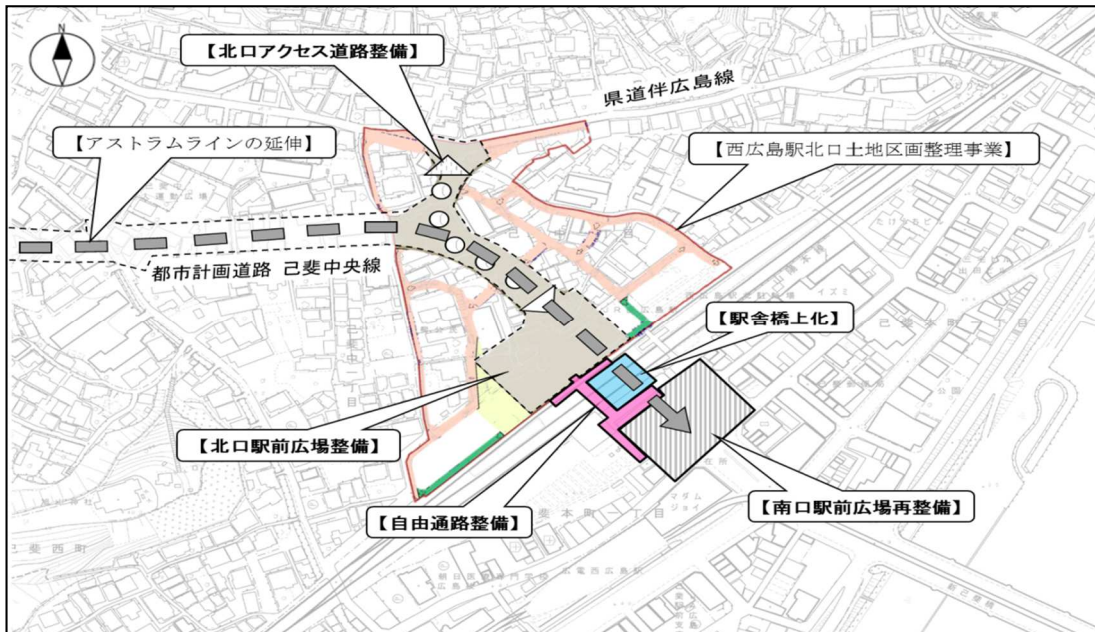
【計画期間内の取組】

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。

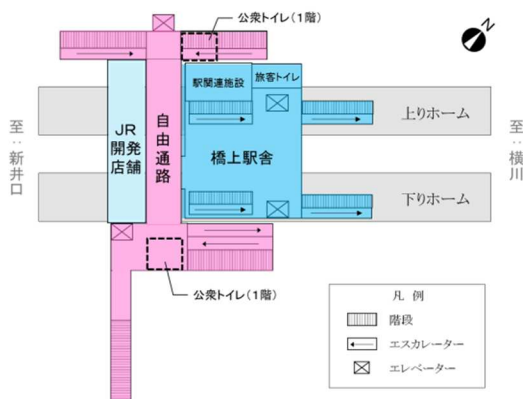
【実施結果】

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。

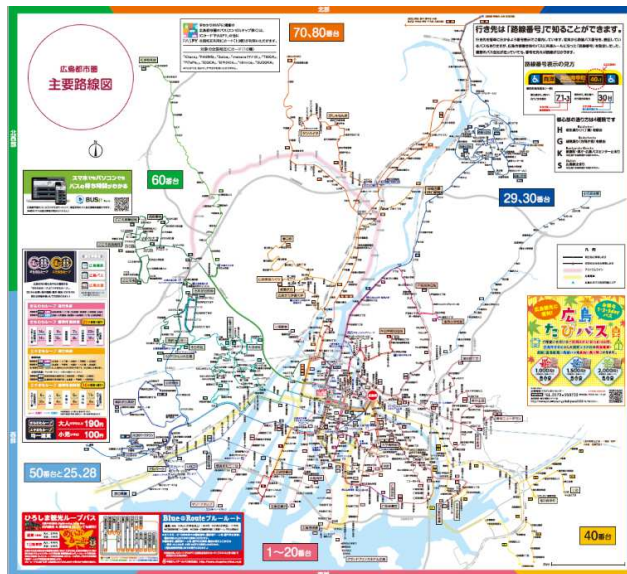
また、平成 26 年に導入した統ルールでの路線番号や乗換案内、バスの乗り方等を周知するため、公共交通バスマップの作成を継続して実施しています。

「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)



資料6-1、資料6-2 補足資料
(委員からの提供資料)

「網形成計画」機能強化策の取組状況
(5 交通結節点等の機能強化「案内情報の充実」)

広島港総合案内所の設置等機能強化について

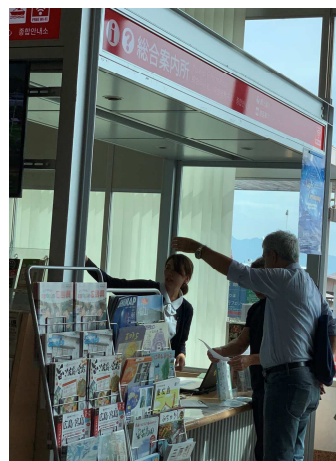
○英語通訳専門スタッフの配置等

平成27年度からボランティアにより全日オープンを維持している広島港旅客ターミナルの観光案内所については、平成31年3月に観光案内所のスペースが拡張され、令和元年7月25日から英語通訳可能な専門スタッフの配置を契機に広島港総合案内所が開設された。案内時間も午前9時から午後4時まで前後1時間延長し案内サービスの充実強化が図られた。

さらに、令和2年7月、同案内所がJNTOの外国人観光案内所カテゴリー2に認定された。

案内所の体制強化によって令和元年度の案内人数は30%アップし、特に外国人に対する窓口の積極対応により外国人案内人数が106%アップするなど大きな効果が発揮されている。

(広島港総合案内所)



「地域公共交通網形成計画」における評価指標について

地域公共交通網形成計画の達成状況を評価するために設定した評価指標について、実績値を以下のとおり取りまとめた。

■ 評価指標と実績値

区 分	評価の視点	指標名	目標設定時	目標値 (令和2年度)	実績値
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%	63.2% (令和元年度)
		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	59.6万人/日 (令和元年度)
		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%	92.4% (令和元年)
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	アストラムライン 111.4% 広電宮島線・路面電車 99.6% バス 89.1% (令和元年度)
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%	92.4% (令和元年)
	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	3.1人/千円 (令和元年度)

(参考) 指標の算定方法及び目標値設定の考え方

	指標の説明	指標の算定方法	目標値（令和2年度）の考え方																		
指標1	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	「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	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																		
		60.9%（平成27年度）	70%																		
指標2	公共交通の利用者がどれだけ増えているのかを評価	公共交通全体の1日当たりの乗車人員	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																		
		56.7万人/日（平成26年度） <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>JR</td><td>19.9万人/日</td></tr> <tr><td>アストラムライン</td><td>5.5万人/日</td></tr> <tr><td>広電宮島線</td><td>3.6万人/日</td></tr> <tr><td>路面電車</td><td>10.6万人/日</td></tr> <tr><td>バス</td><td>17.1万人/日</td></tr> </table>	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	59.8万人/日 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr><td>JR</td><td>21.1万人/日</td></tr> <tr><td>アストラムライン</td><td>6.3万人/日</td></tr> <tr><td>広電宮島線</td><td>3.7万人/日</td></tr> <tr><td>路面電車</td><td>11.4万人/日</td></tr> <tr><td>バス</td><td>17.3万人/日</td></tr> </table>	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
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																				
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																				
指標3	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	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。	平成42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																		
		<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>※バスサービスハンドブック（土木学会）より</p>	区 分	考 え 方	JR・アストラムライン・広電宮島線等	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。	路面電車・バス	半径300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※	乗合タクシー	半径100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※											
区 分	考 え 方																				
JR・アストラムライン・広電宮島線等	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。																				
路面電車・バス	半径300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※																				
乗合タクシー	半径100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※																				
		89.6%（平成27年）	93%																		
指標4	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	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）	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。																		
		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）	黒字の維持若しくは赤字の改善																		
指標5	本市のバス路線に対する補助の効率性を評価	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）	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。																		
		3.7人/千円（平成27年度）	増加																		

各指標の達成状況について

■ 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

指標の説明	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
指標の算定方法	「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
目標値	70%（令和2年度）
目標値の考え方	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

※「広島市市民意識調査」・・・本市の施策等について、今後の進め方について検討するため、毎年実施している調査。市内在住の男女(18歳以上)から無作為に抽出した5,000人を対象。

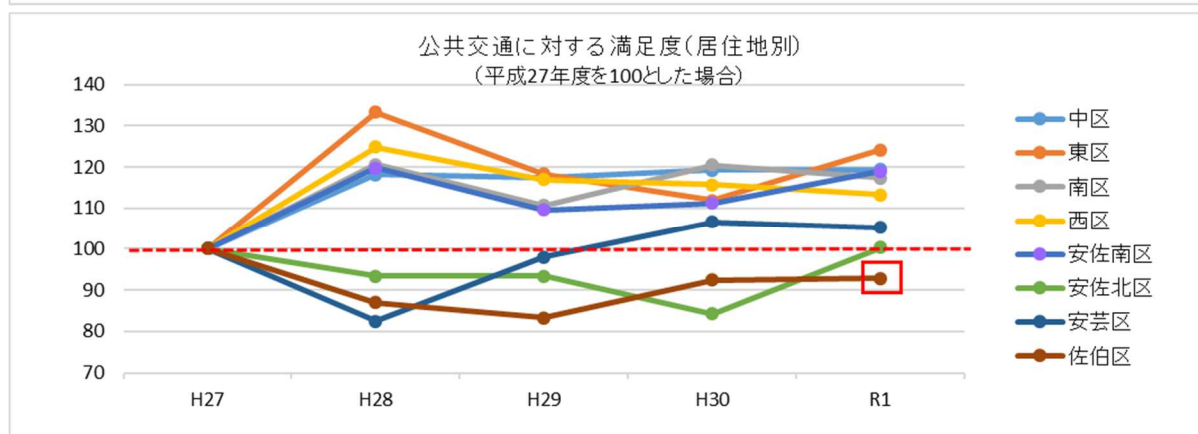
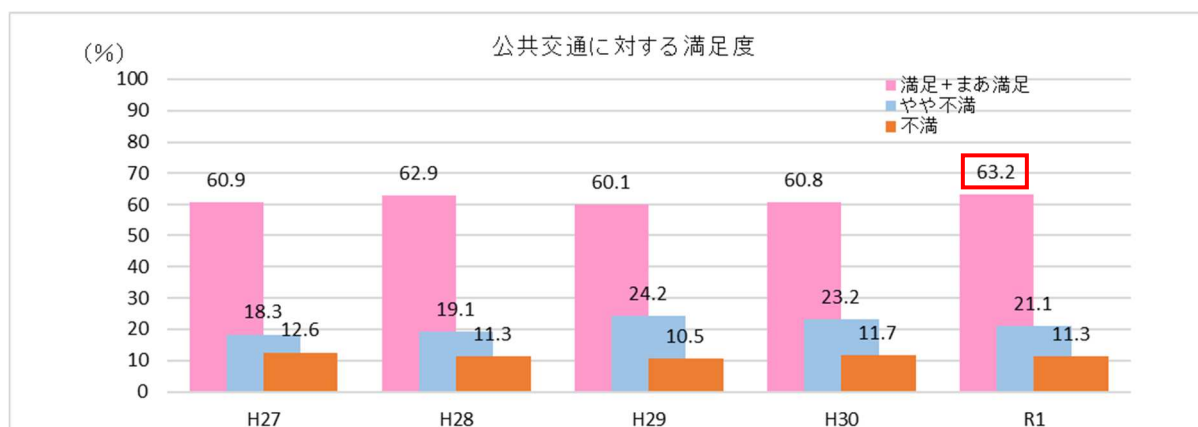
1 達成状況

【目標設定時（平成27年度）】

60.9%

【令和元年度】

63.2%



2 説明

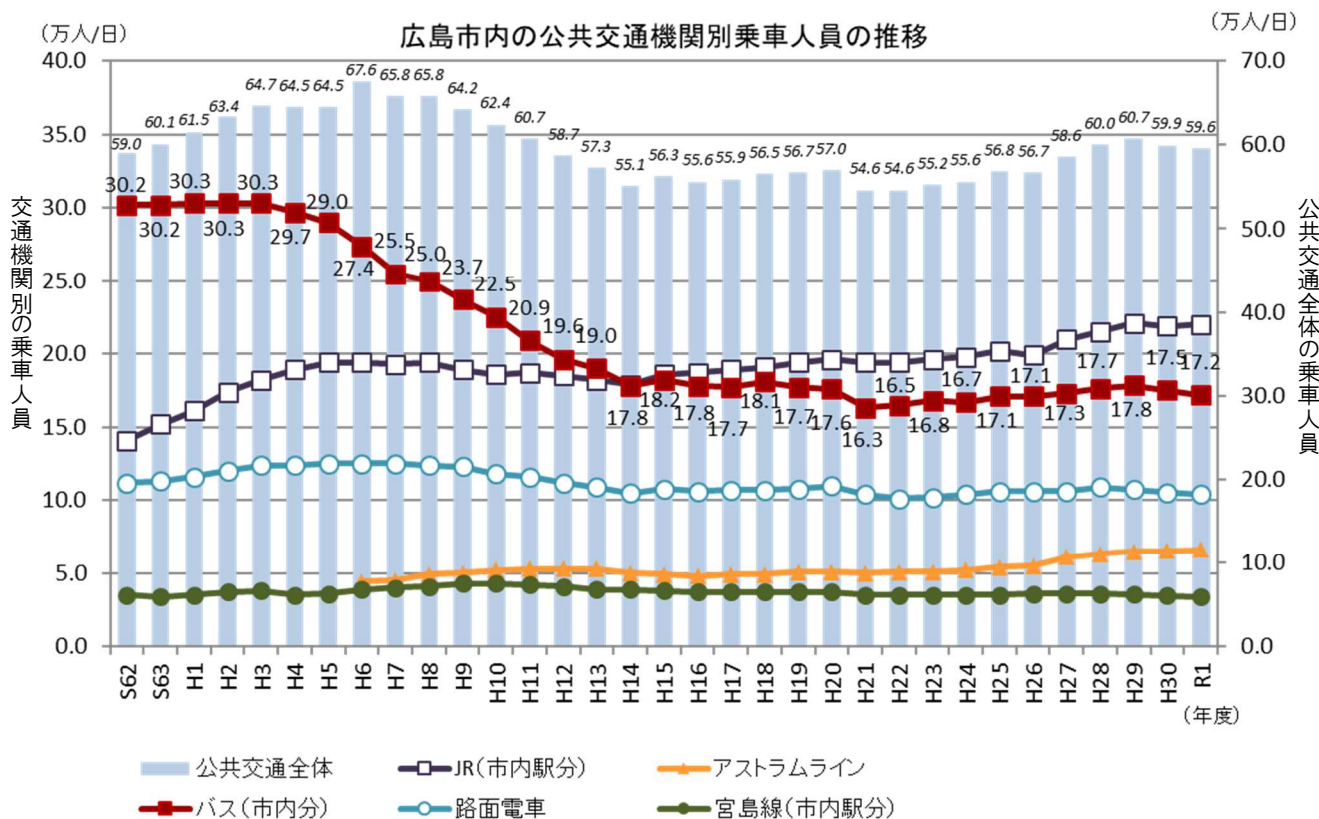
目標設定時の数値に対し、「満足」又は「まあ満足」と回答した人の割合が増加した要因としては、平成26年度末の新白島駅の開業や平成29年度の広島駅南北自由通路の供用開始など、本市における交通結節点整備が完成したこと等が考えられる。一方で、「やや不満」と回答した人の割合も増加しており、今後、広島駅南口広場の再整備や路面電車駅前大橋ルートの供用、アストラムラインの延伸など、本市の公共交通ネットワークを充実させることにより、市民満足度を向上させていく。また、居住地別でみると、佐伯区の方の満足度のみが平成27年度の数値と比べて減少しており、引き続き、利便性向上等に向けた施策の実施が必要である。

■ 指標 2 公共交通の利用者数

指標の説明	公共交通の利用者がどれだけ増えているのかを評価
指標の算定方法	公共交通全体の1日当たりの乗車人員
目標値	59.8万人（令和2年度） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px auto; width: fit-content;"> JR 21.1万人 アストラムライン 6.3万人 広電宮島線 3.7万人 路面電車 11.4万人 バス 17.3万人 </div>
目標値の考え方	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

1 達成状況

【目標設定時（平成 26 年度）】	56.7万人
▼	
【令和元年度】	59.6万人



2 説明

1日当たりの乗車人員は、約60万人の状態が続いている。計画期間中では平成29年度が最も多く、中でも、JR及びアストラムラインの乗車人員が大きく増加していることから、新白鳥駅の開業（H27.3）が影響しているものと考えられる。令和元年度については、新型コロナウイルスの感染症拡大により、3月に小中学校・高校等で臨時休校が始まるなど、乗車人員はほぼすべての交通機関で減少がみられる。

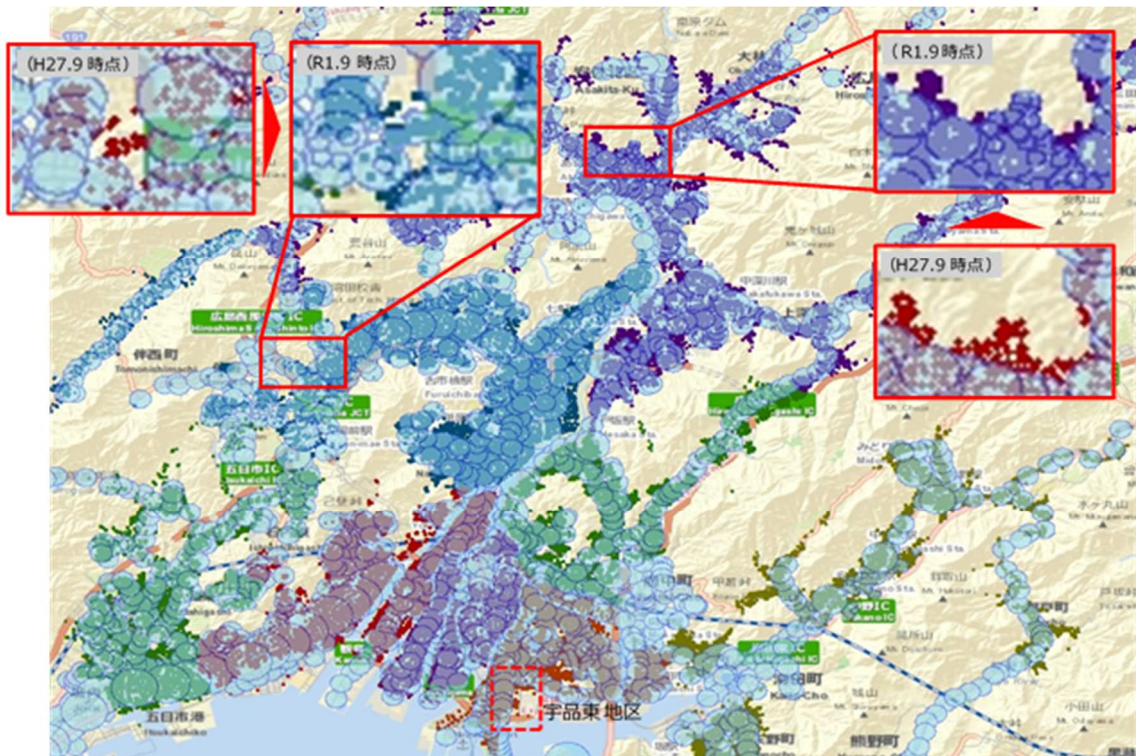
■ 指標3 公共交通を利用しやすい市民の割合

指標の説明	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								
指標の算定方法	<p>駅・バス停等周辺居住人口／広島市居住人口</p> <p>なお、本指標を算定するための駅・バス停等周辺の範囲の考え方は下表のとおり。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>考 え 方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等</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> </tbody> </table> <p>※バスサービスハンドブック（土木学会）より</p>	区 分	考 え 方	鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等	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。	路面電車・バス	半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※	乗合タクシー	半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※
区 分	考 え 方								
鉄道（JR・広電宮島線）・アストラムライン等	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。								
路面電車・バス	半径 300m（90%の一般的な人が抵抗感なく歩ける距離）※								
乗合タクシー	半径 100m（90%の高齢者等が抵抗感なく歩ける距離）※								
目標値	93%（令和2年度）								
目標値の考え方	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								

1 達成状況

【目標設定時（平成27年度）】	89.6%
▼	
【令和元年9月時点】	92.4%

【駅・バス停等の居住地域カバー状況】



2 説明

目標設定時と比べ、令和元年9月時点では、89.6%から92.4%に上昇している。これは、JR可部線の電化延伸（平成29年3月開業）や、平成29年10月から導入している大塚西地区における乗合タクシー、平成30年5月から導入している可部・亀山地区乗合タクシーにより、居住人口のうち公共交通を利用できる人口が増えたためである。さらに、公共交通空白地であった宇品東地区を通る新たなバス路線「広島みなと新線」が令和2年1月から運行を開始したことから、今後も公共交通を利用できる人口が増える見込まれる。

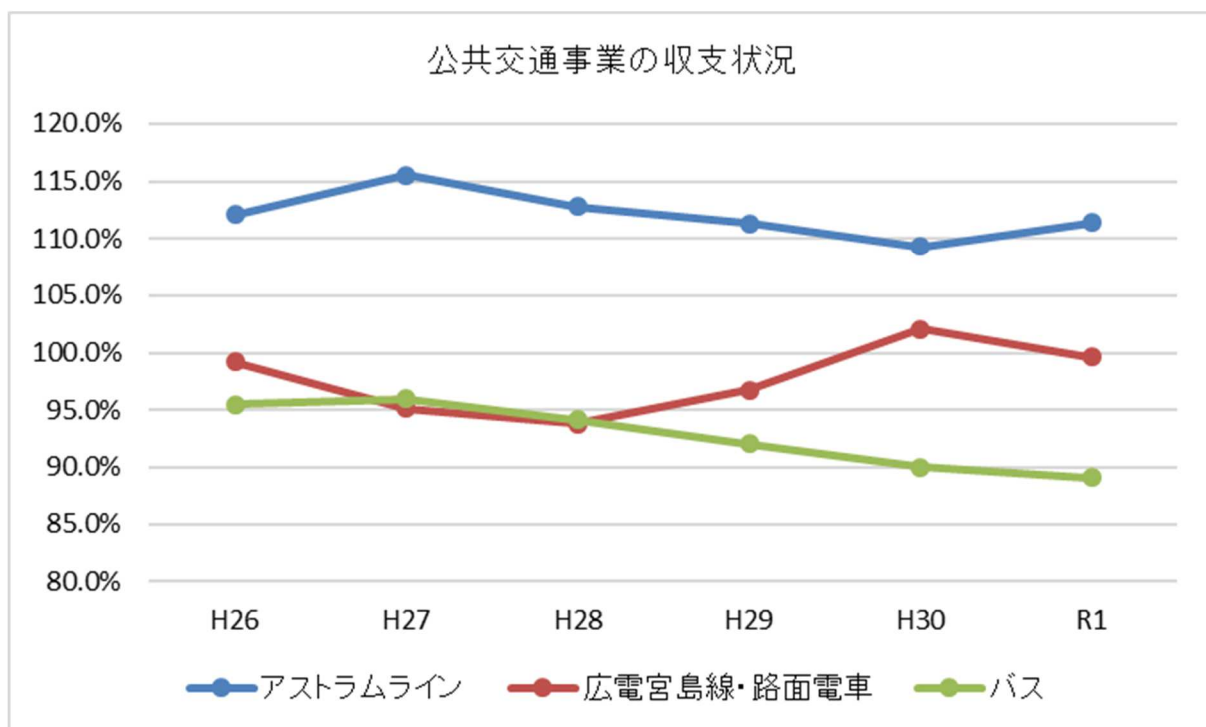
■ 指標4 公共交通事業の収支率

指標の説明	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
指標の算定方法	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）
目標値	黒字の維持若しくは赤字の改善（令和2年度）
目標値の考え方	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。

1 達成状況

【目標設定時（平成26年度）】	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%

【令和元年度】	アストラムライン	111.4%
	広電宮島線・路面電車	99.6%
	バス	89.1%



2 説明

アストラムラインは8年連続で単年度黒字を維持している。広電宮島線・路面電車は多少の増減はあるものの、ほぼ横ばいの状態であるが、バス事業は減少傾向となっている。バス事業では、人件費等の運行経費の増加が影響し、乗車人員が最も多くなった平成29年度においても、平成26年度時点より収支率は減少している。

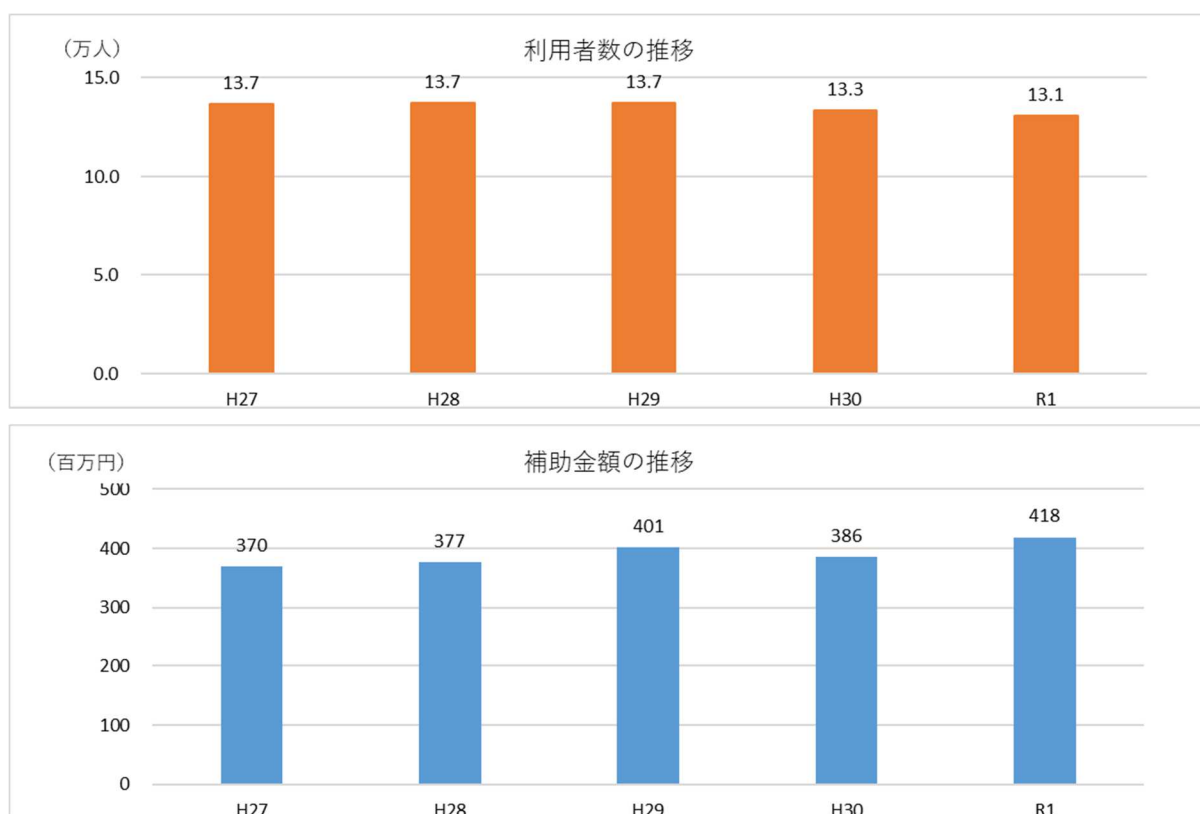
■ 指標 5 バス路線補助効率

指標の説明	本市のバス路線に対する補助の効率性を評価
指標の算定方法	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)
目標値	増加 (令和 2 年度)
目標値の考え方	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。

1 達成状況

【目標設定時 (平成 27 年度)】 3.7 人/千円

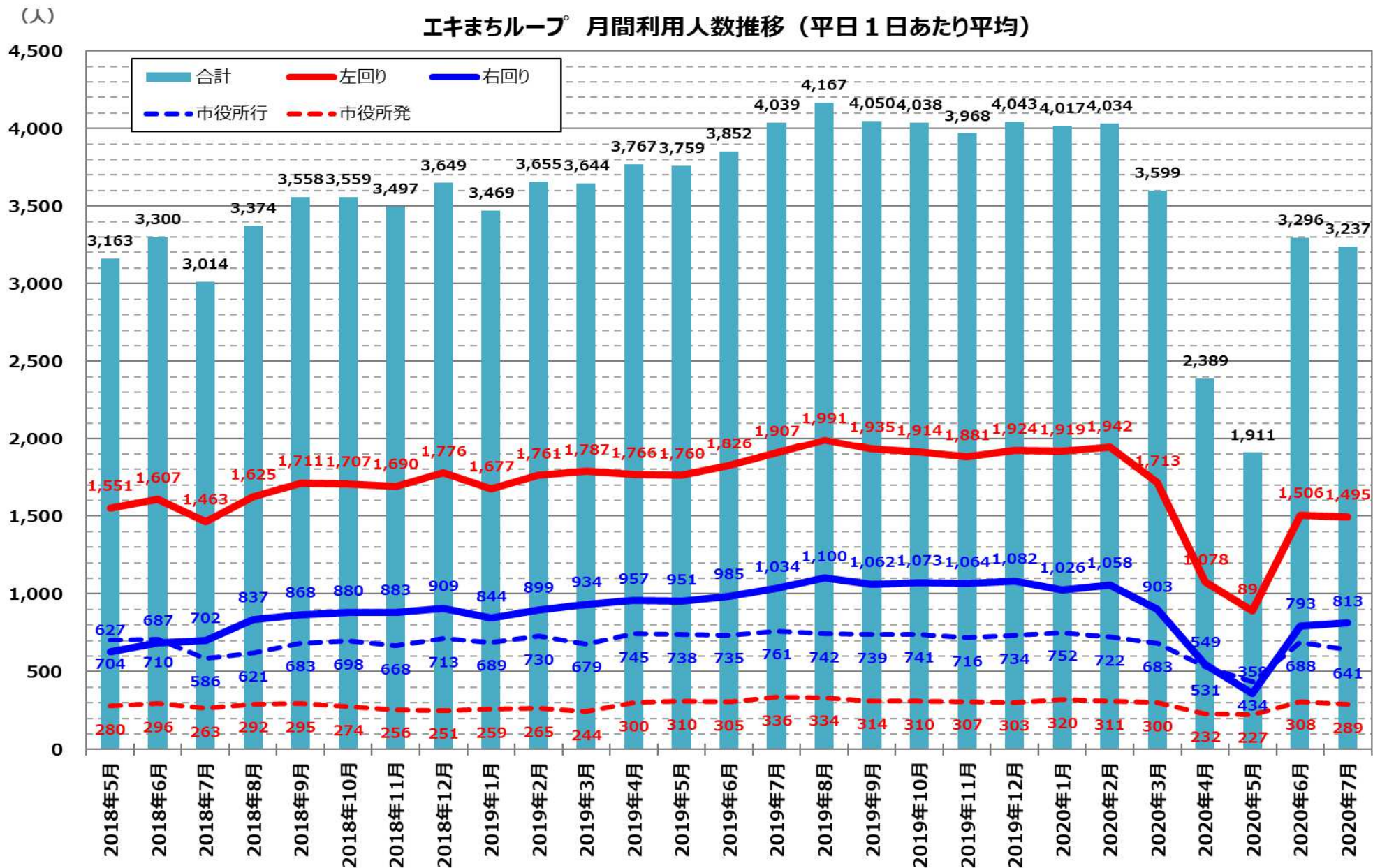
【令和元年度】 3.1 人/千円



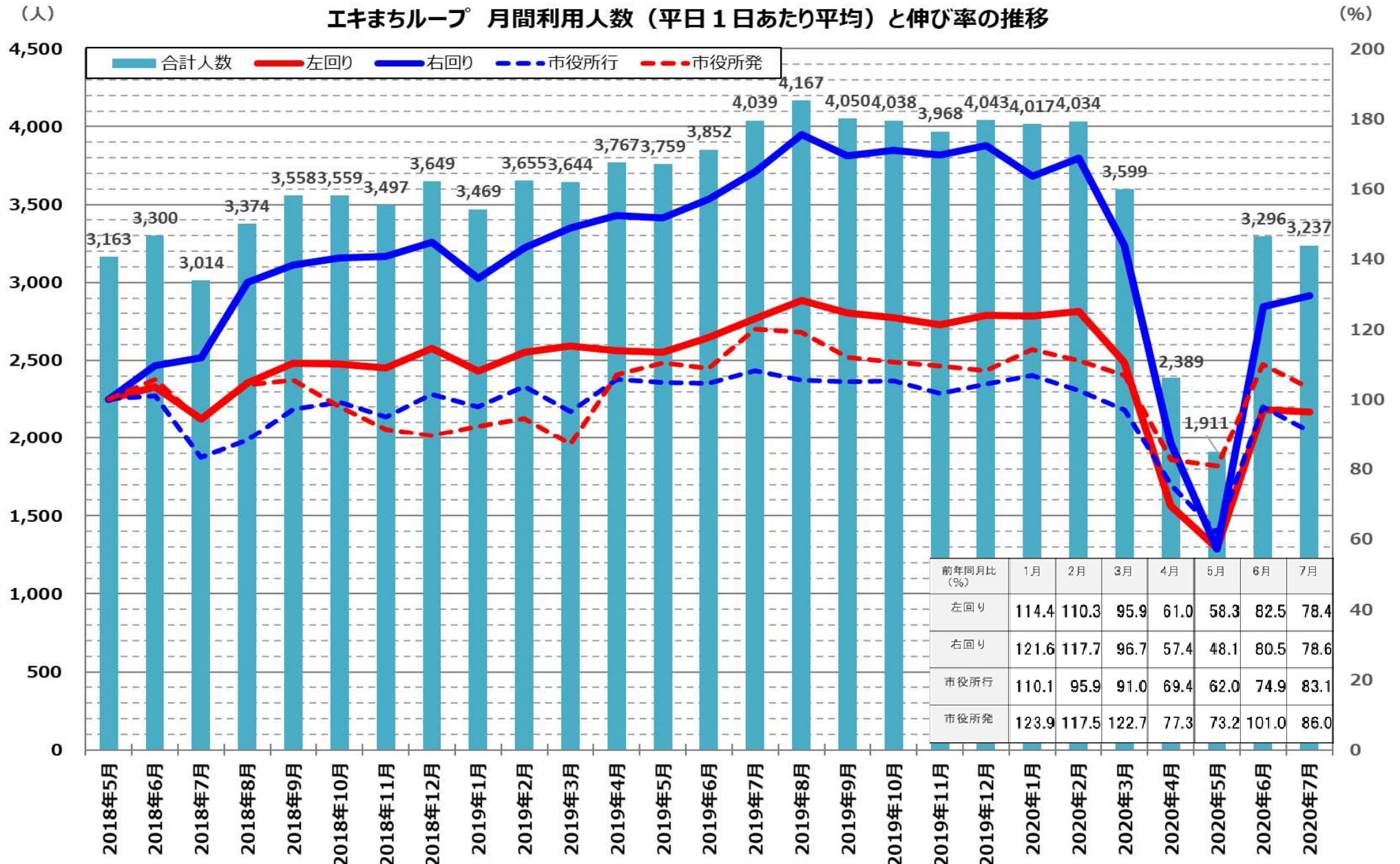
2 説明

補助効率は補助額千円当たりの利用者数を示すものであり、市域内で完結し市が単独で補助しているバス路線及び地域が主体となって運行する乗合タクシーを対象として算出している。バス路線については、令和元年度は目標設定時と比べ、利用者数の減少による運賃収入の減少や人件費等の運行経費の増加による赤字額の増加に伴い、補助額が増加し、3.7 人/千円から 3.1 人/千円に低下したものと考えられる。

また、乗合タクシーについては、平成 27 年度時点では本格運行が行われているのは 3 地区であったが、現在は 6 地区に拡大したことなどにより、利用者数は増加しており、今後も導入地域の拡大に向けて取り組むこととしている。

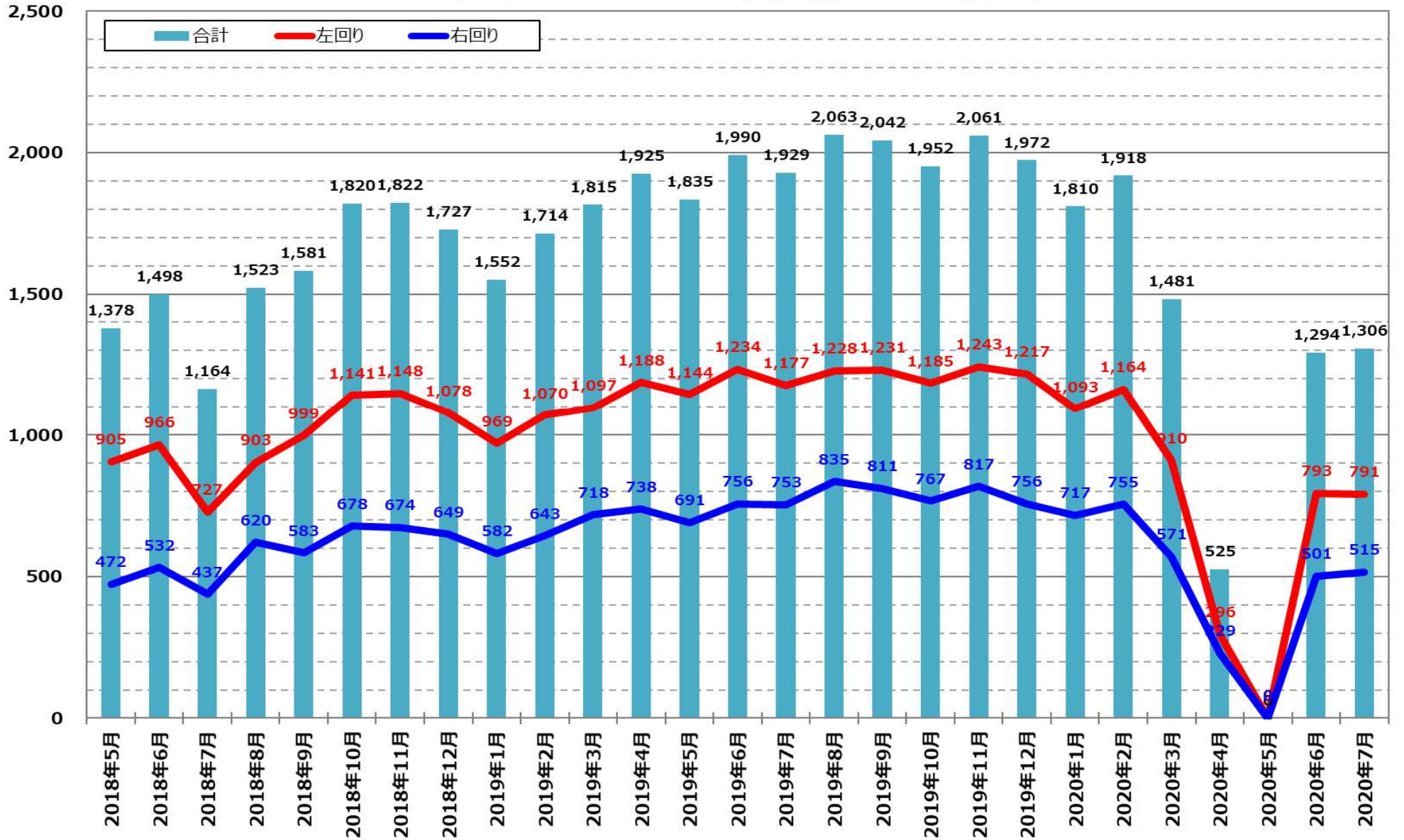


エキまちループ 月間利用人数（平日 1日あたり平均）と伸び率の推移



(人)

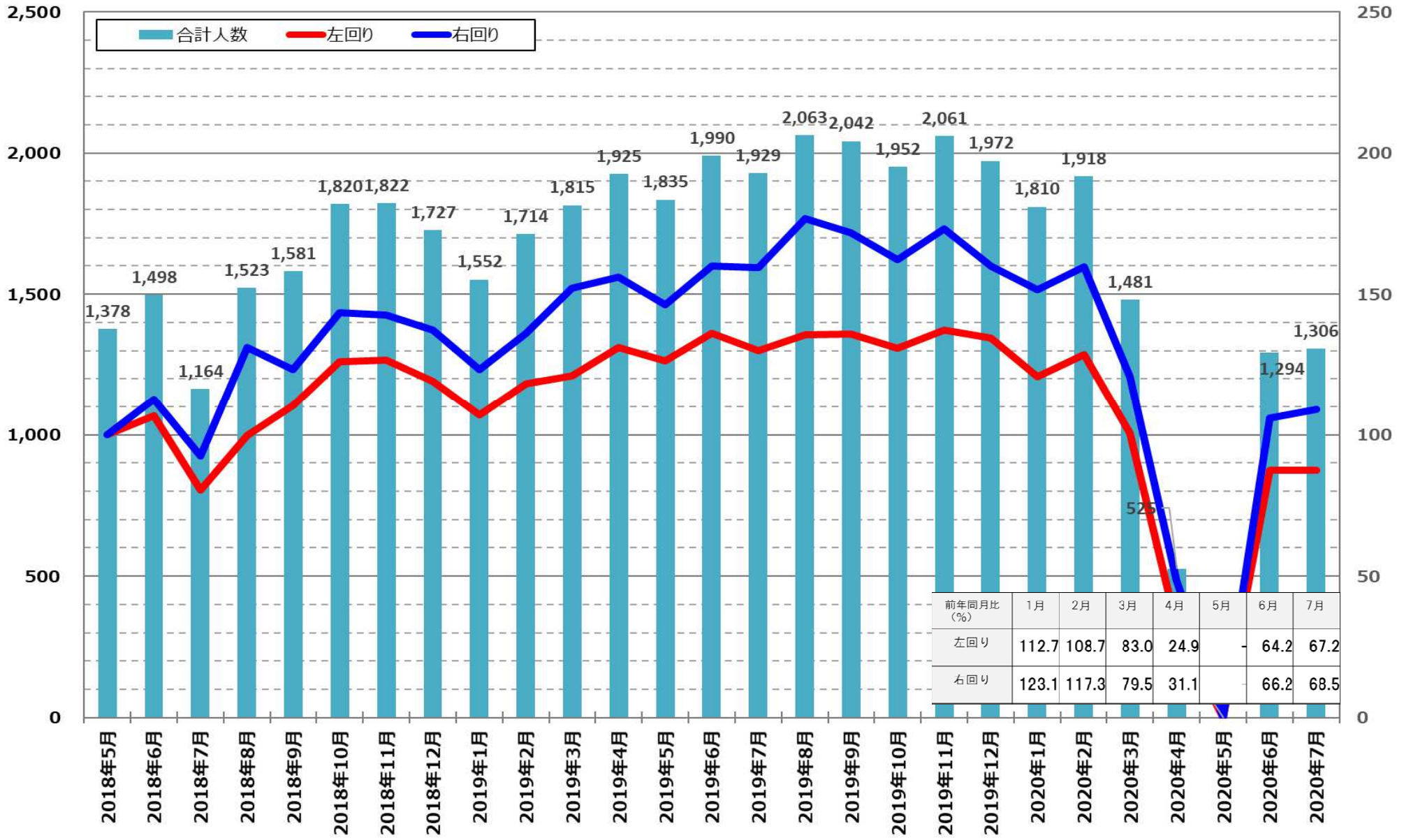
エキまちループ 月間利用人数推移 (休日1日あたり平均)



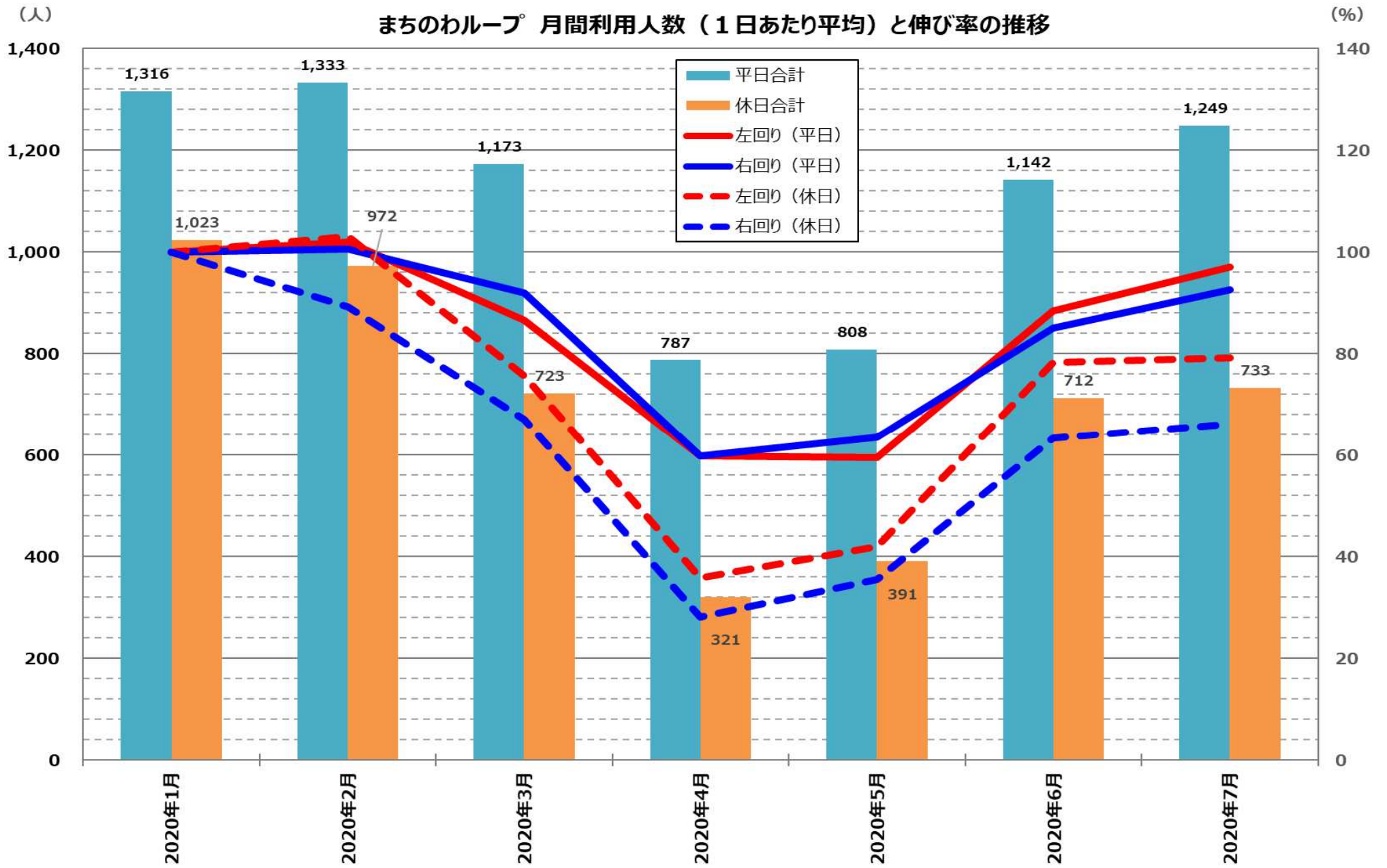
(人)

エキまちループ 月間利用人数（休日1日あたり平均）と伸び率の推移

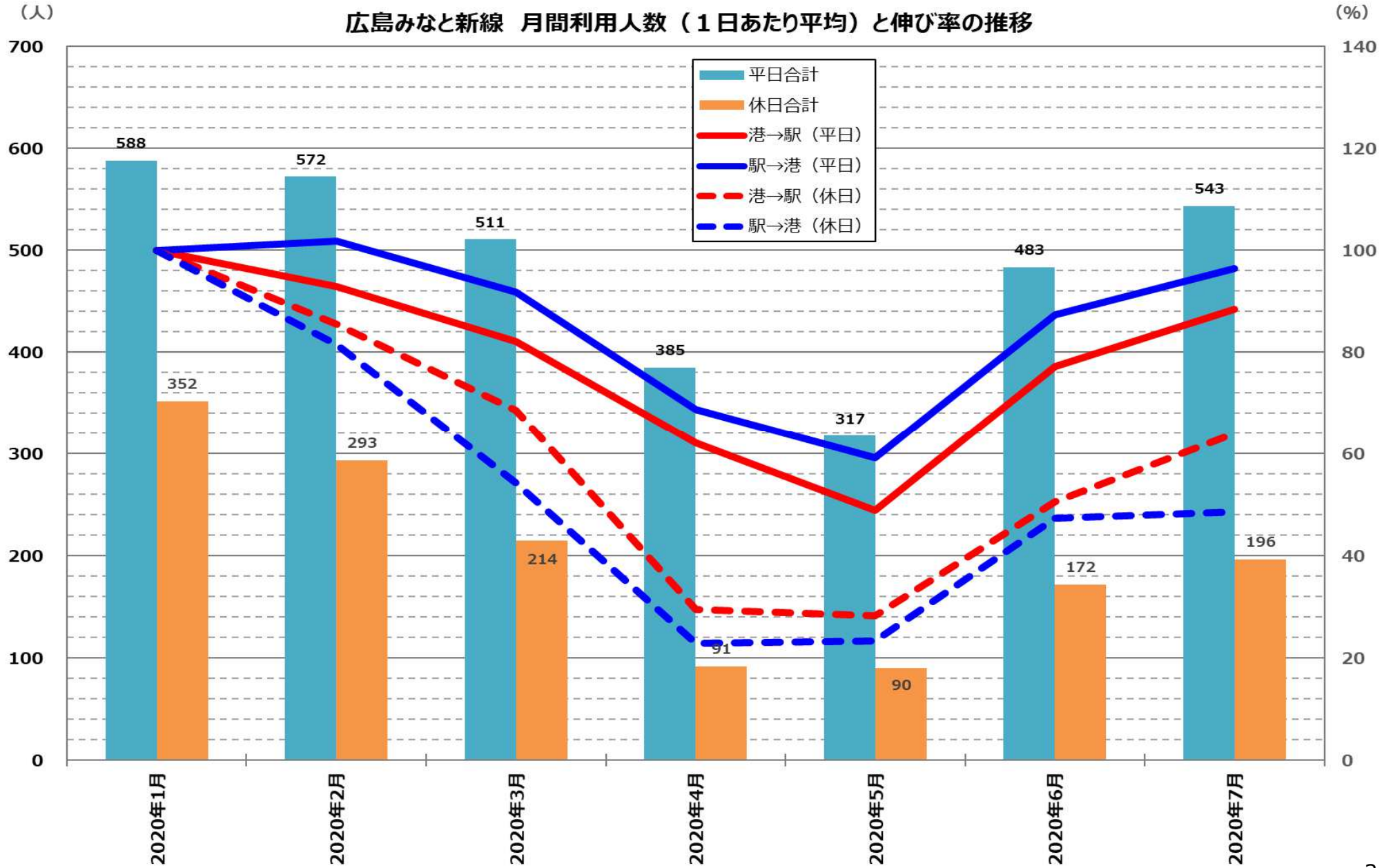
(%)



2020年5月2日～6月19日まで全便運休



広島みなと新線 月間利用人数（1日あたり平均）と伸び率の推移

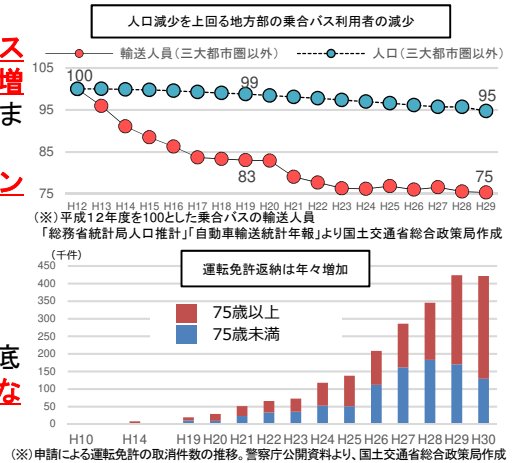


●持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 <予算関連法律>

背景・必要性

- 人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、**公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している**中、**高齢者の運転免許の返納が年々増加**する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。
- 加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

- 地方公共団体**が、交通事業者等と連携して、
 - ①公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
 - ②最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、**国が予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通を実現**。



法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(**マスタープラン**)の作成 (作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①**維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

自家用有償旅客運送



既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ①**利用者目線**による**路線・ダイヤの改善**、**運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ②**MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

※MaaS: Mobility as a Service

交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度の拡充**
 - ・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備** (※予算関連)



鉄道インフラ



物流拠点

【目標・効果】地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善、地域の輸送資源を総動員する取組を推進

(KPI)・地域公共交通計画の策定件数	: 524件 (2019年7月時点) ⇒ 1,200件 (2024年度)
・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数	: 172市町村(2019年7月時点) ⇒ 400市町村(2024年度)
・地域公共交通特定事業の実実施計画の認定総数	: 46件 (2019年7月時点) ⇒ 200件 (2024年度)

特例法案における共同経営（カルテル）の適用除外スキーム

適用除外の対象となる共同経営によるサービス内容

- ① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
 - **定額制乗り放題** 等
- ③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
 - **等間隔運行、パターンダイヤ** 等

- ② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
 - **「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編** 等

⇒ これらを内容とする共同経営の協定の締結には**独禁法を適用除外**。これにより、運賃プール等の必要な行為が可能に。

※ その他①～③と類似の行為

1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

- 共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等（乗合バス事業者又は公共交通事業者）は、あらかじめ法定協議会（※）への意見聴取を経た上で、共同経営計画を国土交通大臣に提出。

※ 地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①申請者に関する事項、②対象の区域（計画区域）・路線等、③共同経営の内容、④運賃プールに関する事項、⑤共同経営の目標（収益性・人員数・車両数等の改善目標、サービス維持の目標）、⑥実施期間、⑦その他必要な事項

2. 国土交通大臣による共同経営の認可（※）

- ① 計画区域内に、基盤的サービスに係る路線であって、収支が不均衡な状況にある路線が存すること。
- ② 共同経営により、基盤的サービスの改善が見込まれるとともに、その改善に応じ、計画区域内において基盤的サービスの提供の維持が図られること。
- ③ 地域公共交通活性化再生法の基本方針に照らして適切なものであること。
- ④ 利用者に対して不当な不利益を生ずるおそれがあると認められないこと。 等

—— サービス維持・利用者利便の増進を確保

3. 事後の監督

- 国土交通大臣は、認可基準（①を除く。）に適合するものでなくなつたと認めるときは、適合命令。