

第4回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：平成28年7月26日（火）14：00～

場 所：広島市役所本庁舎9階 第一会議室

議 事 次 第

- 1 開 会
- 2 議題
第1号議案
平成27年度決算について
- 3 報告事項
「バス路線を統合する社会実験」の実施結果について
- 4 協議事項
 - (1) 目指すべき公共交通ネットワーク（案）について
 - (2) 機能強化策（案）について
- 5 その他
- 6 閉 会

第4回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

広島工業大学工学部
 環境土木工学科教授
 伊藤 雅 副会長

 広島大学大学院
 国際協力研究科教授
 藤原 章正 会長

 (公社)広島消費者協会
 会長
 徳田 洋子 委員

国土交通省中国地方整備局
 広島国道事務所 副所長
 福代 智之 委員

国土交通省中国地方整備局
 建政部都市・住宅整備課長
 原 朋久 委員

国土交通省中国運輸局
 交通政策部交通企画課長
 北川 由佳 委員

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
 茅原 裕則 委員
 (代理)齋藤運輸企画専門官

広島県警察本部
 交通部交通規制課長
 吉田 一博 委員
 (代理)福永 課長補佐

広島県地域政策局
 地域力創造課長
 木村 洋 委員

西日本旅客鉄道(株)
 広島支社副支社長
 折中 啓也 委員

広島高速交通(株)
 総務部長
 槇野 亨 委員

広島電鉄(株)
 取締役電車事業本部長
 平町 隆典 委員

(公社)広島県バス協会
 専務理事
 西川 雅己 委員

(一社)広島県タクシー協会
 専務理事
 槇田 繁 委員

広島県旅客船協会
 専務理事
 松山 生馬 委員

随行者席・傍聴者席

記者席

(株)広島バスセンター
 運輸対策室長
 恵良 幸春 委員

 広島市道路交通局
 道路管理課長
 梶田 亨 委員

 広島市道路交通局
 都市交通部長
 品川 弘司 委員

 広島市都市整備局
 みなと振興課長
 高橋 正浩 委員

 広島県土木建築局
 港湾振興課長
 村田 栄治 委員

事務局

出入口

受付

広島市地域公共交通活性化協議会委員

平成 28 年 7 月 26 日現在

所 属・氏 名		備 考
広島大学大学院国際協力研究科 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	品川 弘司	地方公共団体
西日本旅客鉄道(株)広島支社 副支社長	折中 啓也	公共交通事業者等
広島高速交通(株) 総務部長	槇野 亨	
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	西川 雅己	
広島県タクシー協会 専務理事	槇田 繁	
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 運輸対策室長	恵良 幸春	道路管理者
広島国道事務所 副所長	福代 智之	
広島市道路交通局 道路管理課長	梶田 亨	
広島県土木建築局 港湾振興課長	村田 栄治	港湾管理者
広島県警察本部 交通規制課長	吉田 一博	公安委員会
広島市社会福祉協議会 会長	山本 一隆	地域公共交通の利用者
広島消費者協会 会長	徳田 洋子	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	原 朋久	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	北川 由佳	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	茅原 裕則	
広島県地域政策局 地域力創造課長	木村 洋 ●	
広島市都市整備局 みなと振興課長	高橋 正浩	

◎：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)

配付資料一覧

- 資料 1 平成 27 年度 広島市地域公共交通活性化協議会 歳入歳出決算書
- 資料 2 「バス路線を統合する社会実験」の実施結果について（報告）
- 資料 3 広島市地域公共交通網形成計画の検討状況
- 資料 4 目指すべき公共交通ネットワーク（案）
- 資料 5 機能強化策（案）

第 1 号議案

平成 27 年度 広島市地域公共交通活性化協議会 歳入歳出決算書

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	397,000 円	0 円	397,000 円	397,000 円	0 円	
2 雑入	—	—	—	15 円	15 円	銀行利息
歳入合計	397,000 円	0 円	397,000 円	397,015 円	15 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	138,000 円	0 円	138,000 円	137,280 円	720 円	謝礼金 132,000 円 飲料費 5,280 円
2 事務費	259,000 円	0 円	259,000 円	52,628 円	206,372 円	資料作成経費 50,900 円 振込手数料 1,728 円
歳出合計	397,000 円	0 円	397,000 円	189,908 円	207,092 円	

歳入総額 397,015 円と歳出総額 189,908 円との差引総額 207,107 円は、広島市に戻入。

平成28年 5月 9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 木村 洋



平成27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。

「バス路線を統合する社会実験」の実施結果について【報告】

1 目的

広島駅から紙屋町間を重複して運行している二つの路線を統合する社会実験を実施し、都心部におけるバス路線の効率化について検証を行う。また、統合により生じる乗務員や車両の余裕を活用し、拠点間を結ぶ新規路線の試験運行を実施した。これらの社会実験による路線統合の効果や課題等を明確にし、今後のバス路線再編の参考とする。

2 概要

(1) 実験期間

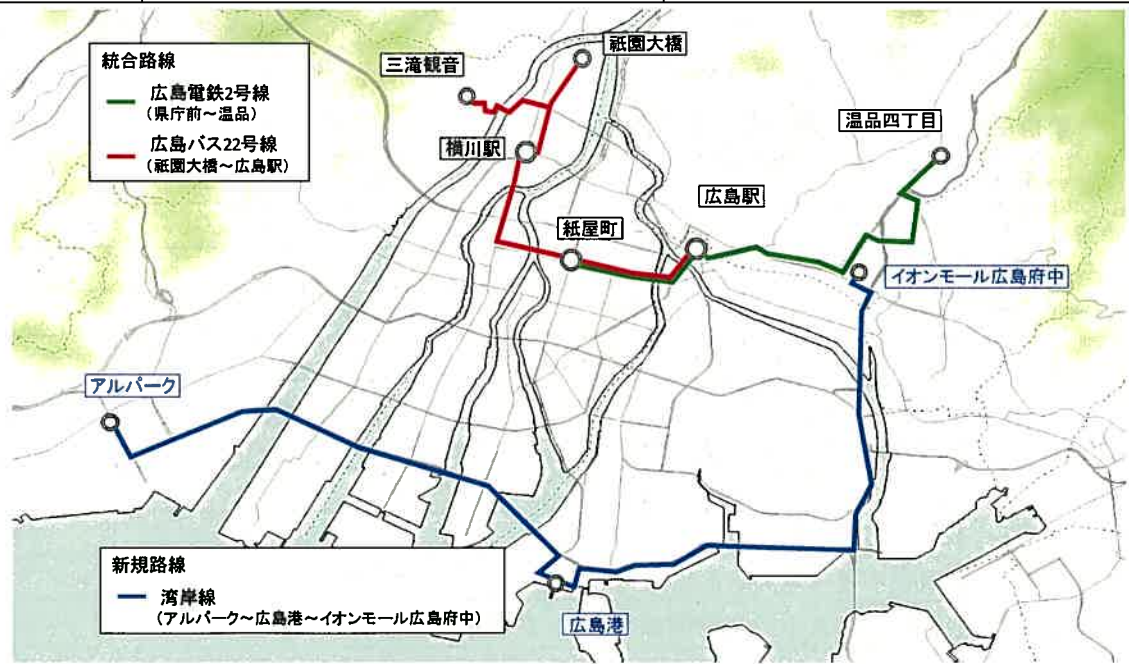
平成 28 年 1 月 23 日（土）から 3 月 13 日（日）（51 日間）

(2) 統合対象路線

- ① 広島電鉄 2 号線（県庁前～温品四丁目）
- ② 広島バス 22 号線（祇園大橋・三滝観音～広島駅）

(3) 実験路線の概要（統合路線及び新規路線）

項目	統合路線	新規路線
路線名称	222 号（横川温品）線	湾岸線
運行経路	祇園大橋・三滝観音～横川駅 ～紙屋町～広島駅～温品四丁目 【約 11km】	アルパーク～（高速 3 号線）～広島港～ （高速 3 号線・2 号線）～イオンモール 広島府中【約 16km】
停留所	広島電鉄 2 号線及び広島バス 22 号線で 停車するバス停	「アルパーク」、「広島港」、「イオンモ ール広島府中」の 3 か所のみ
運賃	160～330 円 （既存路線の運賃をベースに設定）	250 円（全区間均一）
運行事業者	広島電鉄及び広島バスによる共同運行	
運行時間帯	平日：朝夕のピーク時間帯を除く日中 ・温品四丁目…9:46～15:10 発の便 ・祇園大橋…9:50～15:24 発の便 休日：全日	平日：イオンモール…10:30～15:00 発 アルパーク…11:15～15:45 発 休日：イオンモール…9:25～16:45 発 アルパーク…9:15～17:05 発



3 実施結果

(1) 統合路線 (222 号線)

① 利用状況 (前年同時期との比較)

- 重複区間の運行便数が減少したため、土日祝日の1日あたりの利用者数は、実験前と比較し減少したが、平日については大きく変わらなかった。
- 実車走行距離あたりの利用者数は平日、土日祝日とも増加しており、路線統合によって運行の効率化が図られたことが確認できた。

区分	1日あたりの利用者数 [人/日]			実車走行距離※あたりの利用者数 [人/km]		
	実験前(前年同時期) (a)	実験時 (b)	差 (b) - (a)	実験前(前年同時期) (a)	実験時 (b)	差 (b) - (a)
平日 ※実験対象便のみ	1,007	1,058	51	1.64	2.21	0.57
土日祝日	3,017	2,792	▲ 224	2.11	2.37	0.27

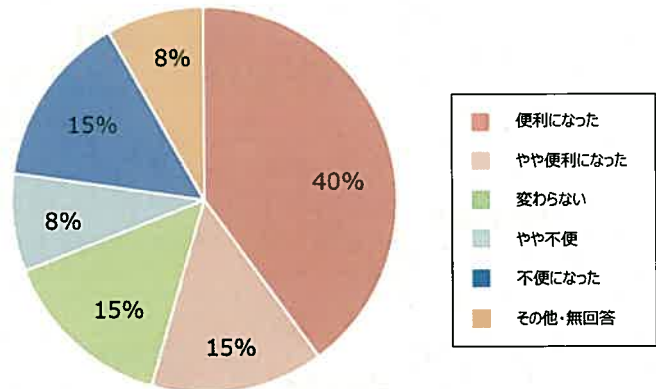
※実車走行距離：総走行距離から回送距離を除いたもの

② 利用者の意見 (バス車内で配布したアンケート調査より)

- 「便利になった」、「やや便利になった」との回答が半数を超え、「不便になった」、「やや不便になった」との回答の、およそ2倍となっている。
- 自由意見においても、「バス停が変わり不便・時間帯で変わるので分かりにくい」などの否定的な意見も見られたが、「良い取組である・続けて欲しい」といった肯定的な意見が多かった。

■今までの運行と比べて、今回の社会実験による運行は便利になったと思いますか。

回答	人数
便利になった	44
やや便利になった	16
変わらない	16
やや不便になった	9
不便になった	16
その他・無回答	9
合計	110

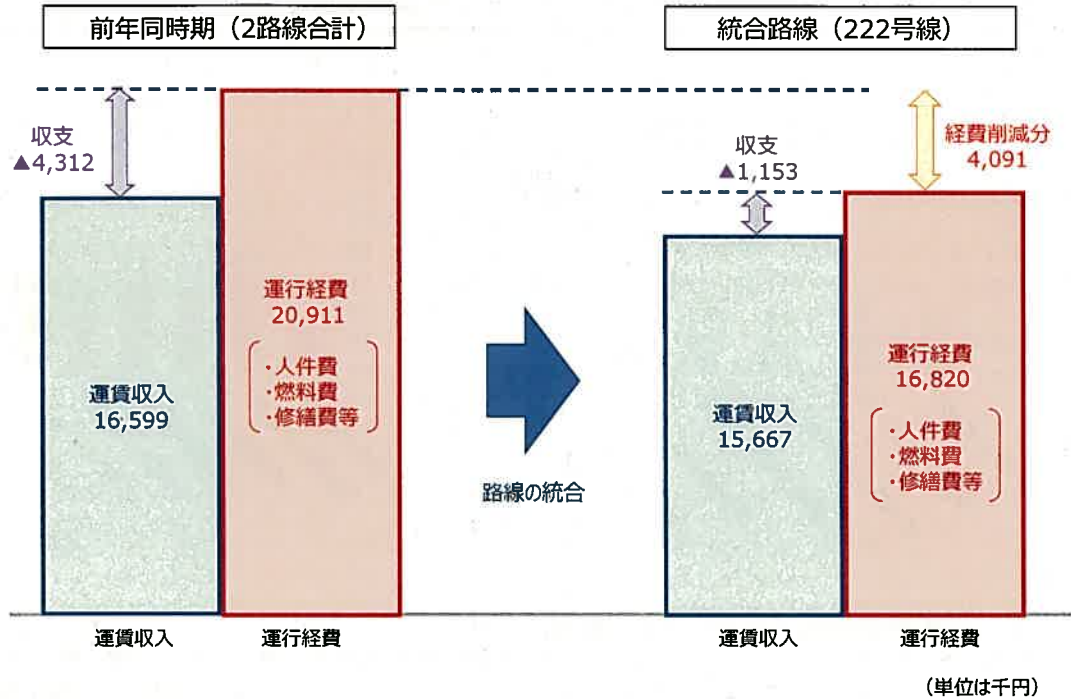


■自由意見 (意見の多いものを抜粋)

分類	意見
肯定的	良い取組である・続けて欲しい (29件)
	乗り換えなくても良くなったので便利である (17件)
	平日も全便あると良い・他の路線でもやって欲しい (4件)
	広島駅に乗り入れるので便利になった (2件)
	今まで行けなかったところまで行ってみようと思うようになった (1件)
否定・要望	バス停が変わり不便・時間帯で変わるので分かりにくい (18件)
	以前のままの方が良い (5件)
	バスが遅れるようになった (5件)
	周知不足・もっとわかりやすくして欲しい (3件)
	広島駅に入るのに時間が掛かる (2件)

③ 収支状況の変化

○重複区間の便数を削減したことで運賃収入は減少したが、路線全体としての運行距離が減少したことによる経費削減により、収支は前年同時期より改善しており、路線統合によって運行の効率化が図られたことが確認できた。



項目	前年同時期	統合路線	差
運賃収入	16,599 千円	15,667 千円	▲932 千円
運行経費	20,911 千円	16,820 千円	▲4,091 千円
収 支	▲4,312 千円	▲1,153 千円	3,159 千円

【参考：運行便数の変化】

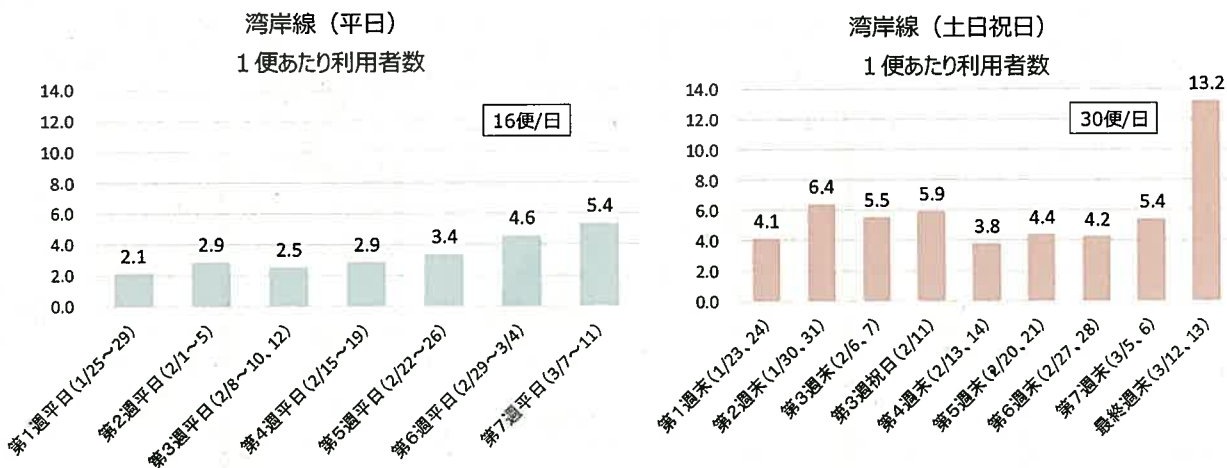
	平日 (ピーク時間帯を除く)			土日祝日 (終日)		
	祇園大橋(三滝観音) ～紙屋町	紙屋町 ～広島駅	広島駅 ～温品四丁目	祇園大橋(三滝観音) ～紙屋町	紙屋町 ～広島駅	広島駅 ～温品四丁目
	4.3km(4.8km)	2.0km	4.7km	4.3km(4.8km)	2.0km	4.7km
実験前	49 便			109 便		
	43 便			106 便		
実験中	43 便			106 便		
変化	▲6 便	▲49 便	-	▲3 便	▲109 便	-

(2) 新規路線（湾岸線）

① 利用状況

○平日の利用については、期間が進むにつれ利用者が増加しており、徐々に周知が進んでいることが伺える。

○土日祝日の利用は平日より多く、「広島みなとフェスタ」のあった3/12~13の利用が飛躍的に伸びるなど、イベントの有無などにも大きく影響を受けている。

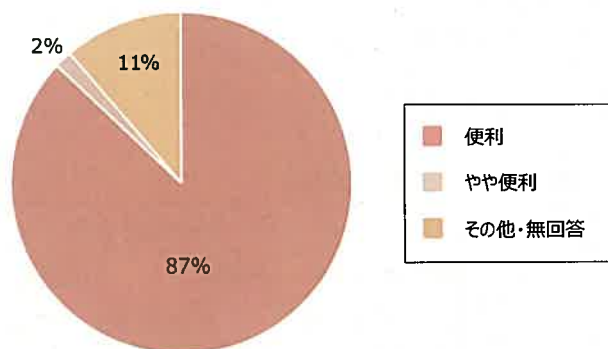


② 利用者の意見（アンケート調査結果より）

○アンケート調査では継続を望む意見が多く、利用者からは高く評価されていると言える。

■ 今回の社会実験による運行は便利だと思いますか。

回答	人数
便利	54
やや便利	1
その他・無回答	7
合計	62



■ 自由意見（意見の多いものを抜粋）

分類	意見
肯定的	続けて欲しい (25件)
	便利・快適である (10件)
	早く行けるようになった (5件)
	島しょ部からの利用が便利である (3件)
	運賃が安くてよい (2件)
要望	もっと周知すれば利用されると思う (12件)
	運行時間帯を拡大して欲しい・便数を増やして欲しい (11件)
	途中の停留所にも停めて欲しい (1件)

4 社会実験に対する運行事業者の意見

- 運行事業者からは、PASPY 定期券の共通化の必要性や、ダイヤ設定に当たっての問題点など、路線統合に当たっての課題が挙げられた。
- 他社の運転士との情報交換や、休憩施設の相互利用など、運転士からは好意的な意見も聞かれた。

■運行事業者からの聞き取り内容（主なものを抜粋）

分類	意見
担当者	定期利用が多い平日朝夕のピーク時にも路線の統合を行うためには、PASPY 定期券の共通化が必要である。
	乗務員の勤務形態が異なるため、それぞれの条件を満たすダイヤ設定には難しい面もあった。
	利用者に対する周知にあたり、県庁前など位置の変わるバス停については案内を徹底した。
	事故や渋滞などといった異常時のために、二社にまたがる連絡系統を確立しておく必要がある。
運転士	他社の運転士と情報交換をするなど、事業者間の関係は良好で問題がなかった。
	普段は都心部で折り返すが、起終点が車庫で休憩施設があるので気分が楽だった。
	温品エリアから横川方面まで乗車する利用者が意外と多いと感じた。
	経路間違いをしないように緊張感があった。

5 まとめ

(1) 検証結果

路線の統合により、広島駅・紙屋町間の運行便数を削減し、運行の効率化を図ることができた。一方で、バス停位置の変更などにより、以前よりも不便になったとの意見も一定数あり、既存路線の利用者への案内などが重要であることがわかった。さらに、平日のピーク時間帯も含めた路線統合を行うには、複数事業者間での PASPY 定期券の共通化が必要であるなどの課題を把握することができた。

また、今まで路線のなかった区間において、統合により生じた乗務員や車両等の余裕を活用し、新たに運行を行った新規路線については、利用者からは高い評価を得ることができた。

(2) 今後の取組

今回の社会実験により得られた路線統合の効果や課題などを参考とし、他の路線における路線統合の可能性や、路線統合以外の効率化の手法について事業者と連携して検討するとともに、効率化による余裕を活用した新規路線や、市内中心部におけるバス停の統廃合についても併せて検討していく。

広島市地域公共交通網形成計画の検討状況

■第1章 広島市地域公共交通網形成計画について

1 目的

基本計画で示した目指すべき公共交通体系の実現に向け、公共交通体系づくりの基本方針を踏まえた目標を設定し、それを実現するためのネットワークや、今後5年間で取り組む具体的な事業及び実施主体を位置付ける

2 計画の位置付け

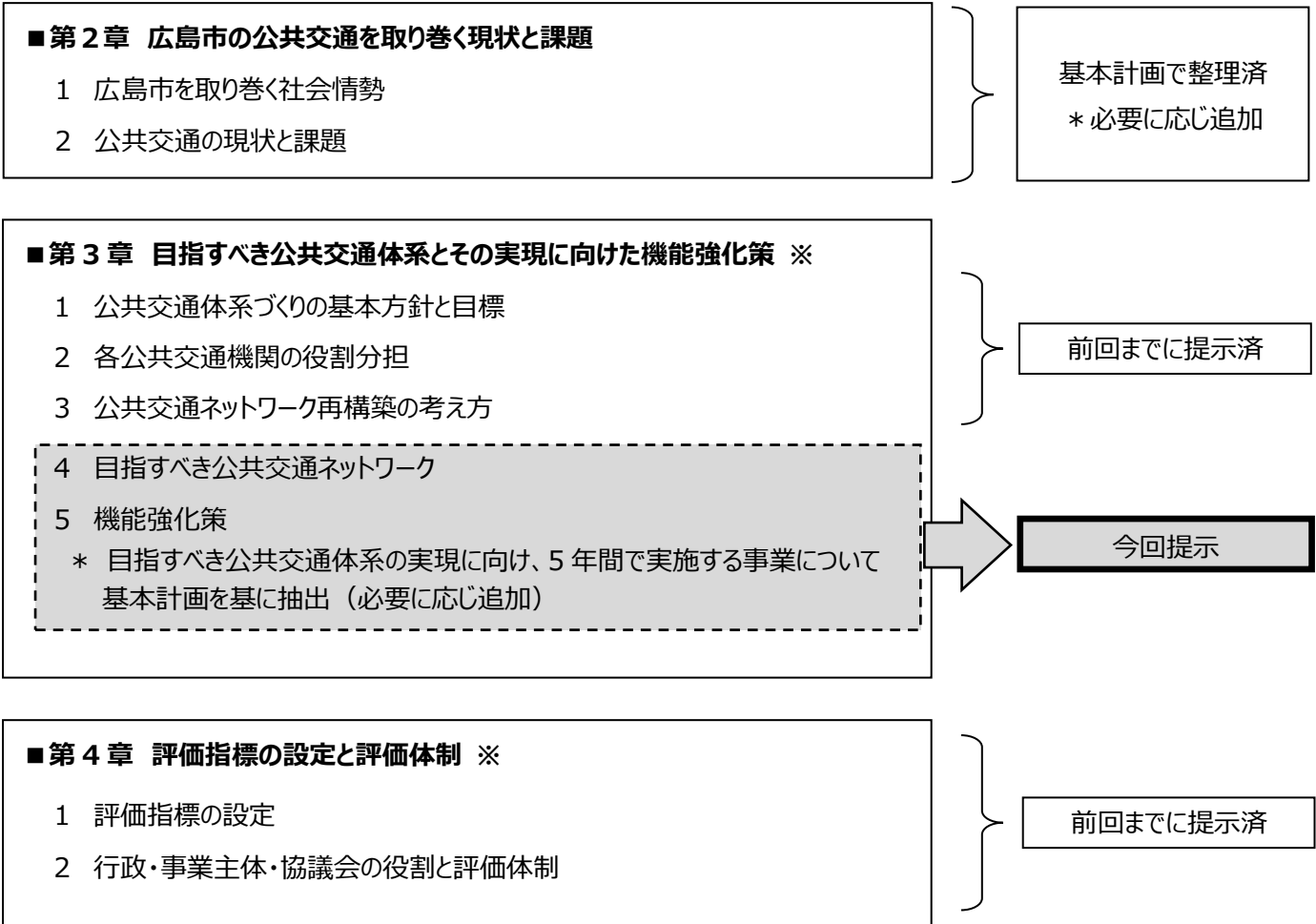
公共交通体系づくりの基本計画をベースとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市が作成する法定計画

3 計画期間 ※

平成28年度から平成32年度までの5年間

4 対象地域 ※

広島市域を対象（なお、周辺市町については連携を図ることとし、特に地域公共交通網形成計画を作成する市町については整合を図る）



※ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条において、地域公共交通網形成計画に記載する事項として規定されているもの

1 公共交通体系づくりの基本方針

以下のとおり、階層性のある公共交通ネットワークを形成することを基本方針とします。

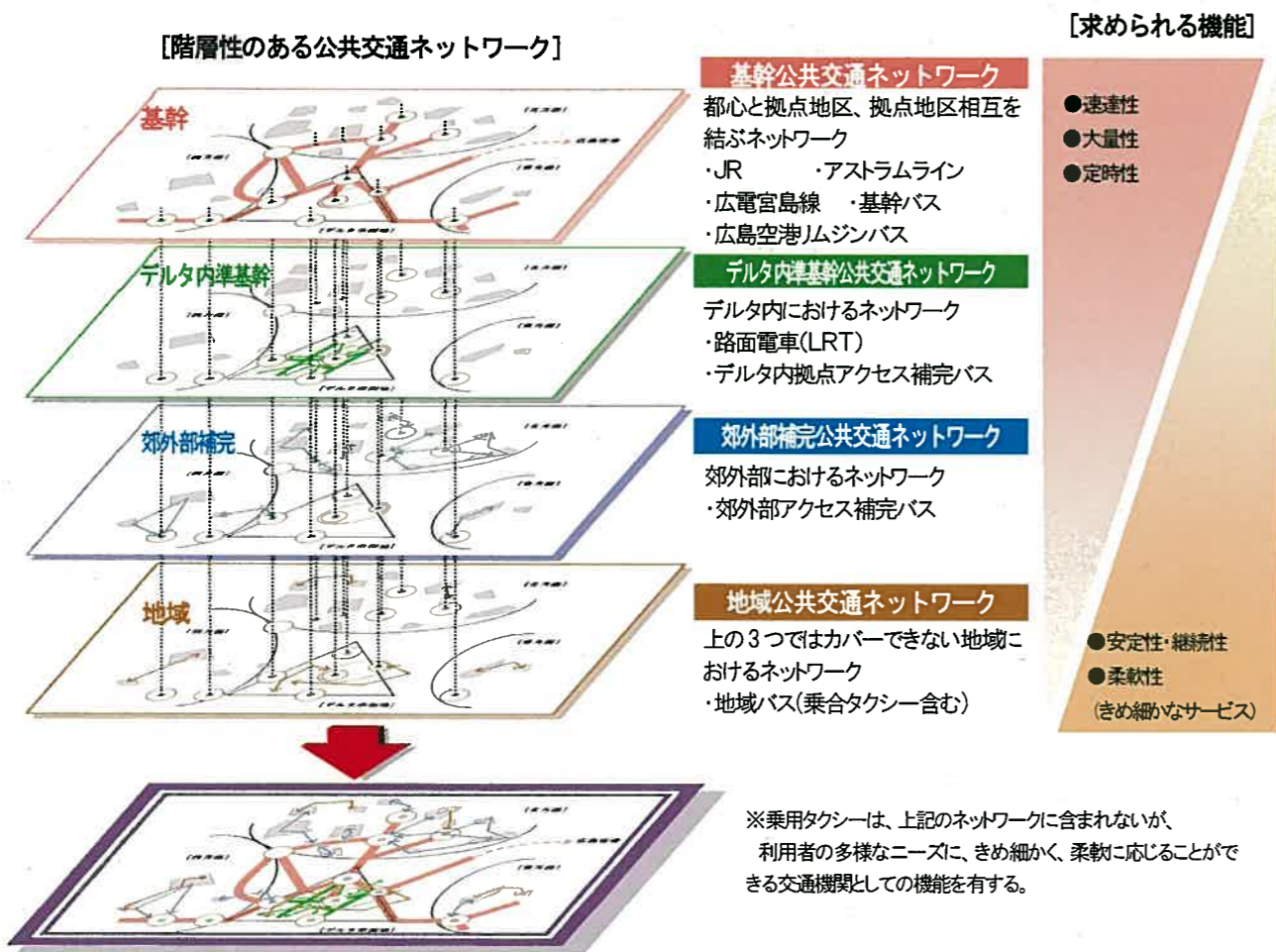


図1-1 階層性のある公共交通ネットワークにおける公共交通機関の位置づけと求められる機能

2 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。

(1) 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となる交通軸として、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在来線（山陽本線、芸備線、可部線、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～大塚駅、紙屋町～緑井駅、紙屋町～可部駅）

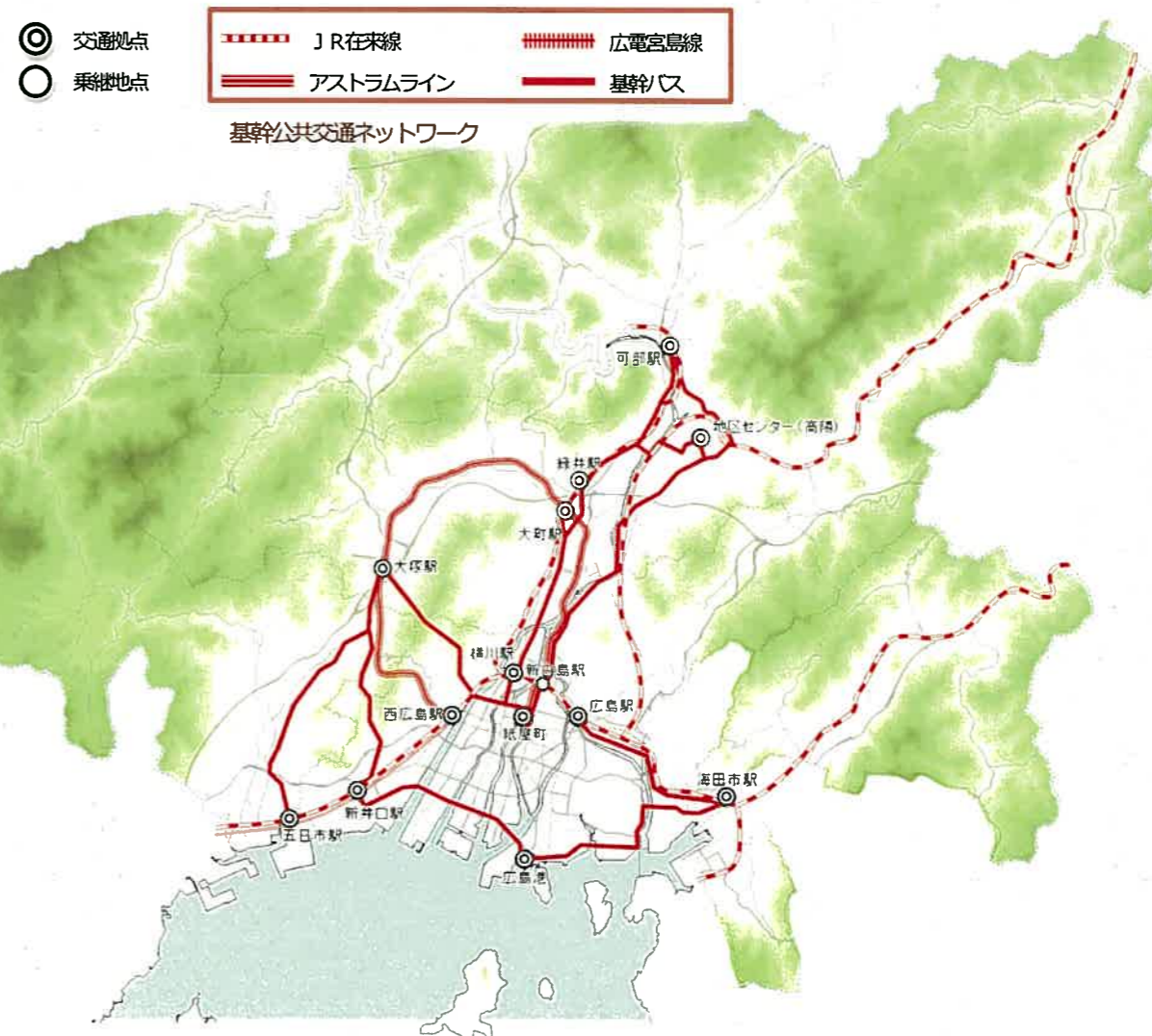


図2-1 基幹公共交通ネットワーク

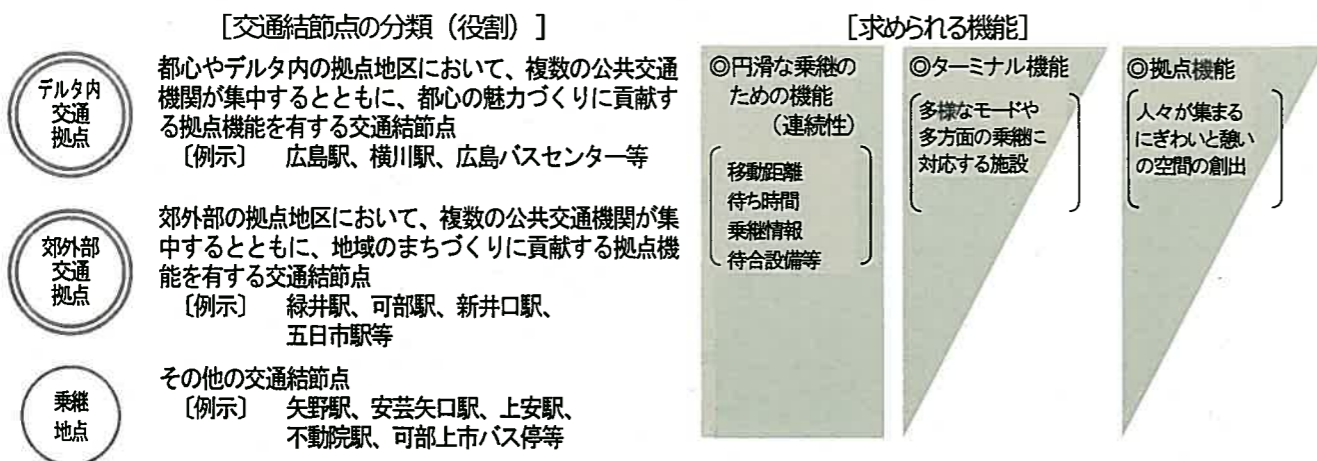


図1-2 交通結節点の分類と求められる機能

(2) 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各エリアから、都心などの主要な地区へのアクセスを可能とする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ついて、できるだけ空白地が生じないように、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

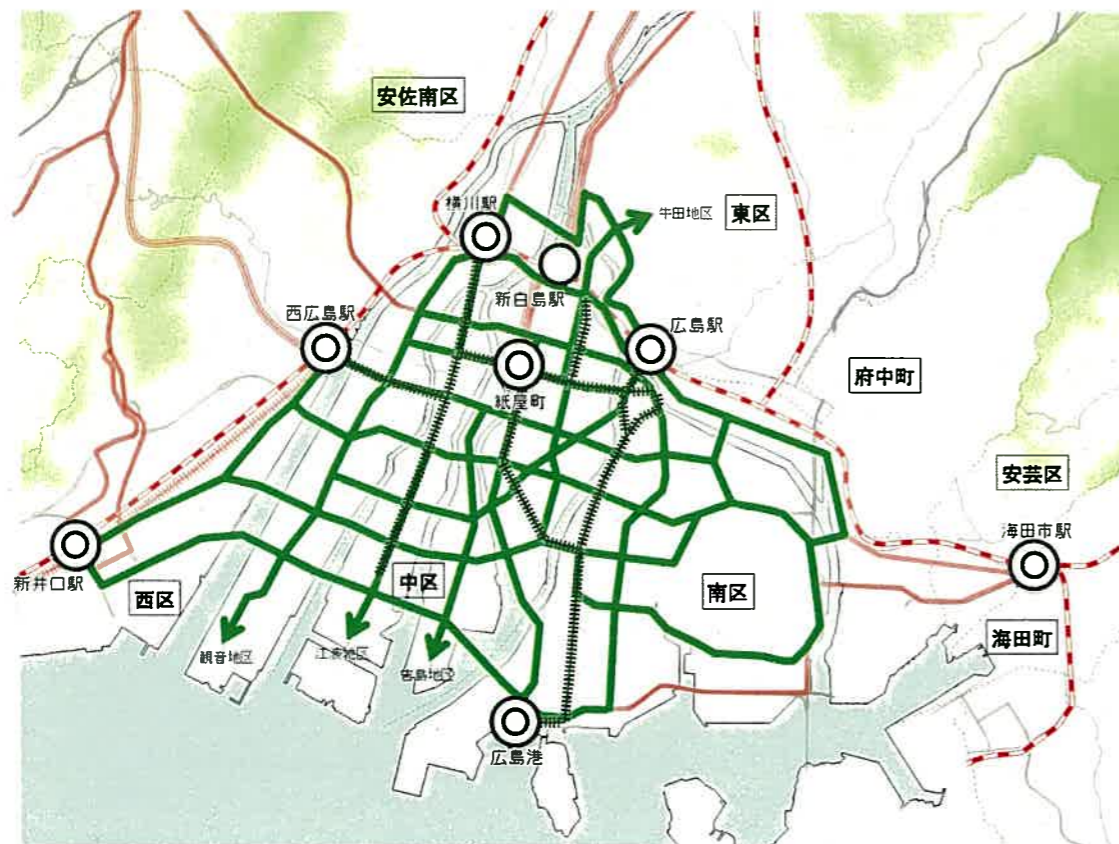


図2-2 デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

(3) 郊外階層補完公共交通ネットワーク

郊外階層において、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階層において、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。

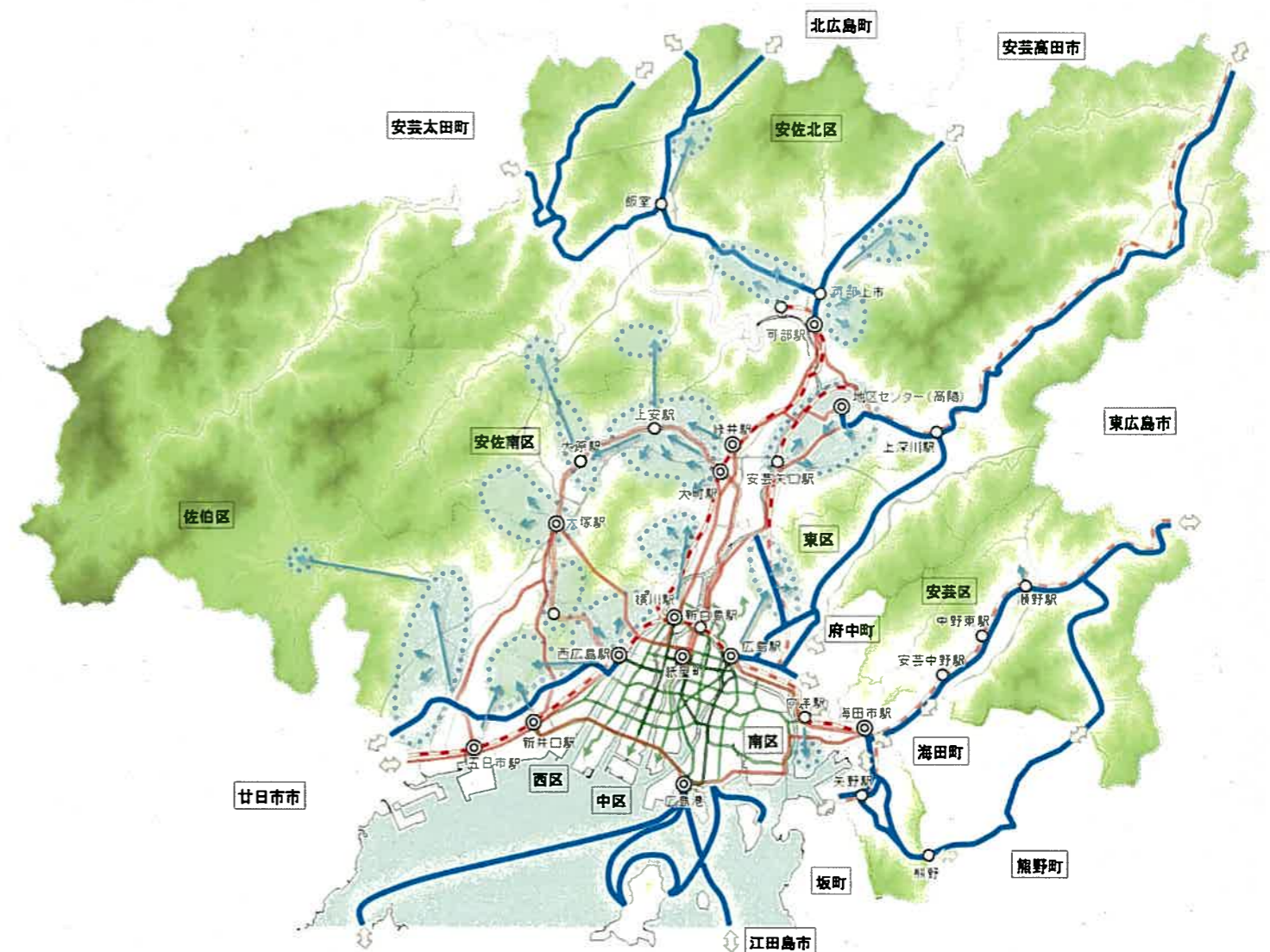
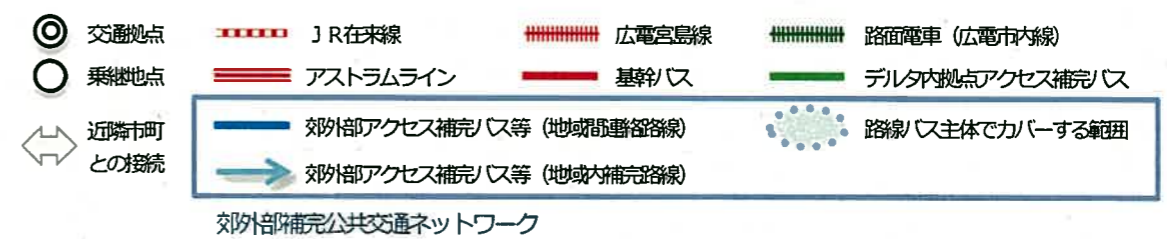


図2-3 郊外階層補完公共交通ネットワーク

(4) 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。

地域公共交通については、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、具体的な運行形態を検討します。

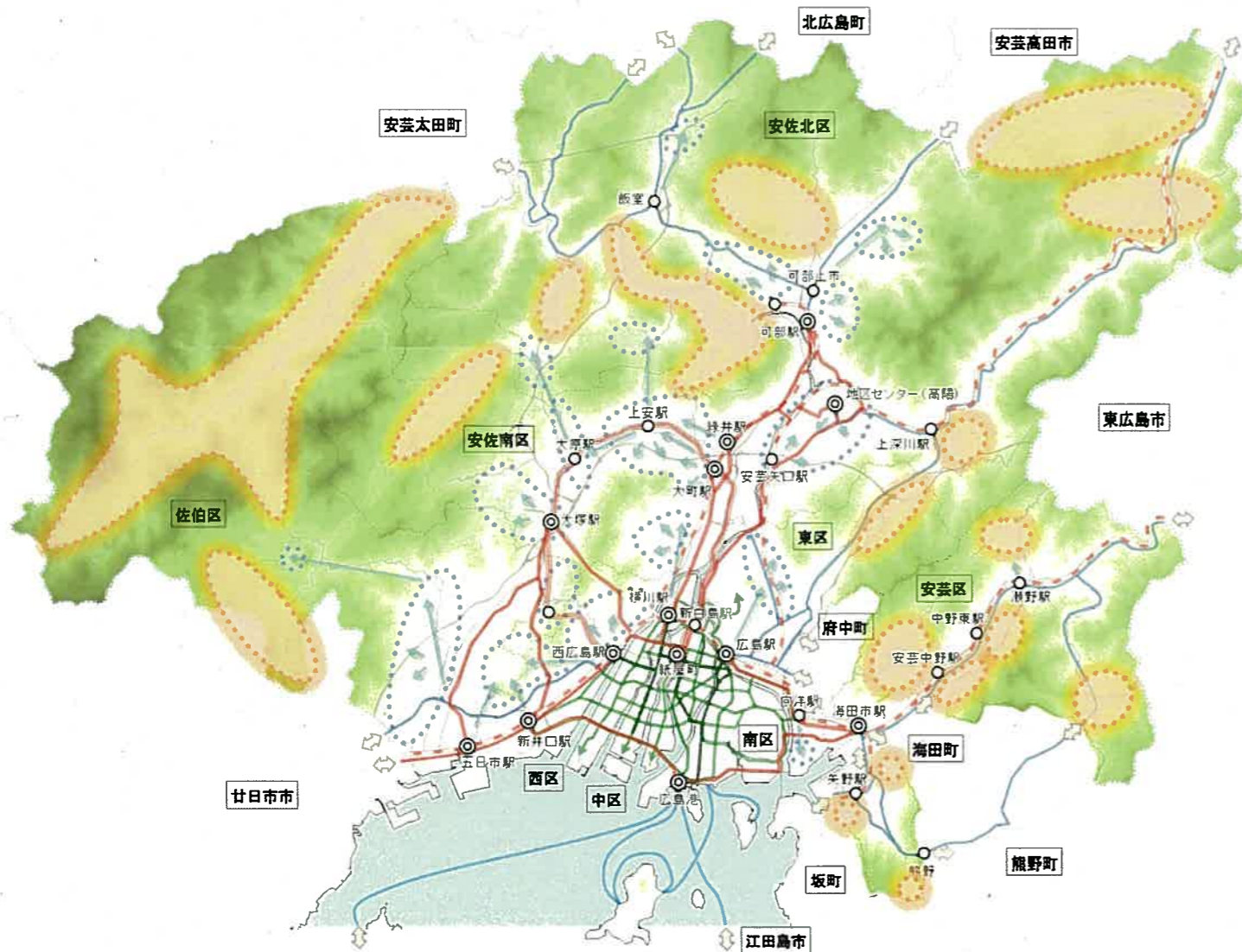
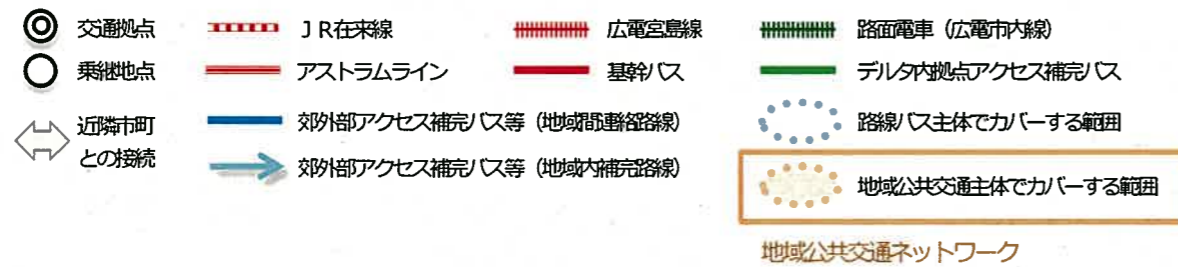


図2-4 地域公共交通ネットワーク

(5) 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ていくことになります。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、道路状況などによって路線バスを設定できない地域もあります。この場合は、乗合タクシーなど多様な運行形態による地域公共交通の導入を検討することになります。

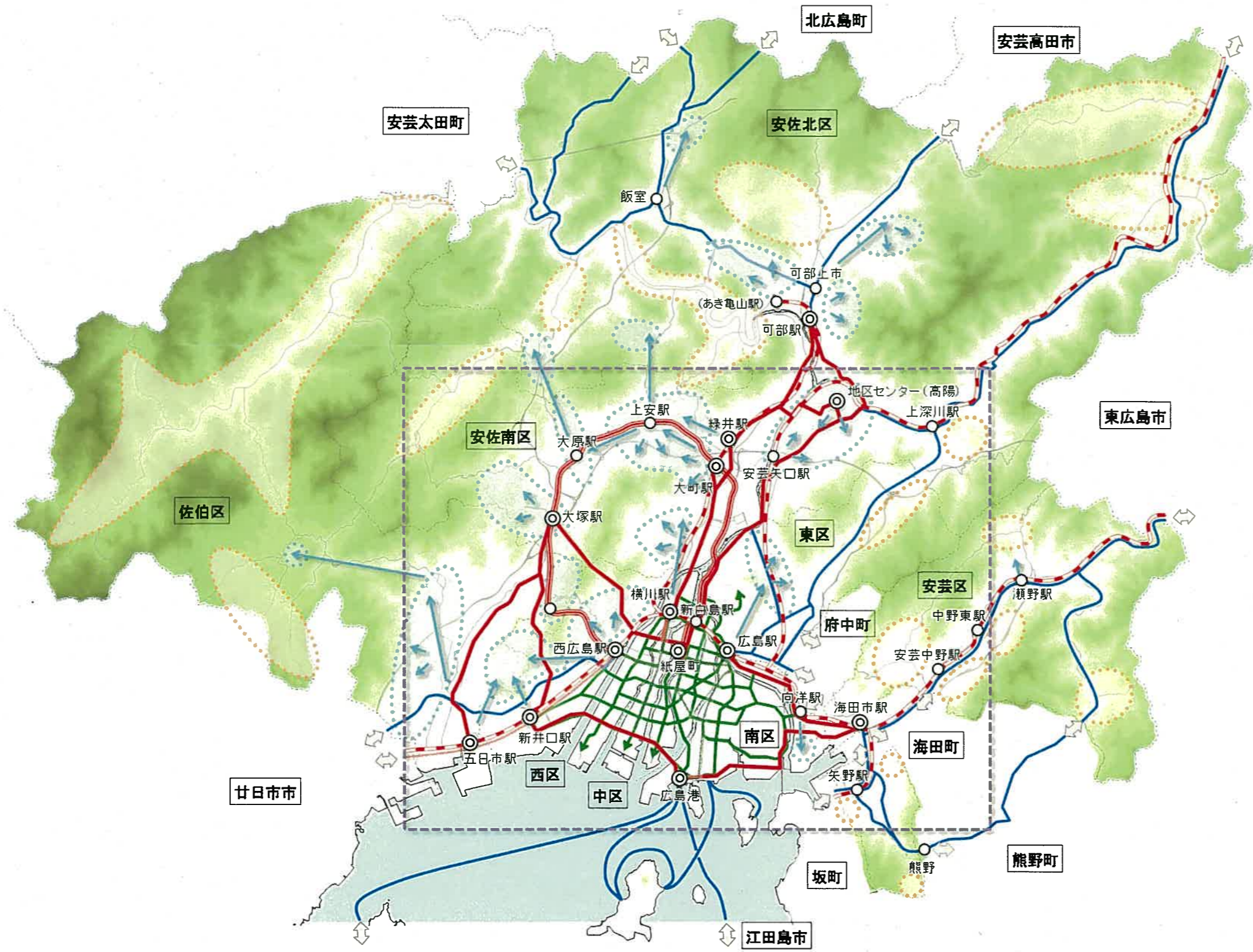
(地域公共交通主体でカバーする範囲について)

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 付近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た運行形態による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。

3 公共交通ネットワークの方針図

■市域全体図



凡例

交通結節点等

- ◎ 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

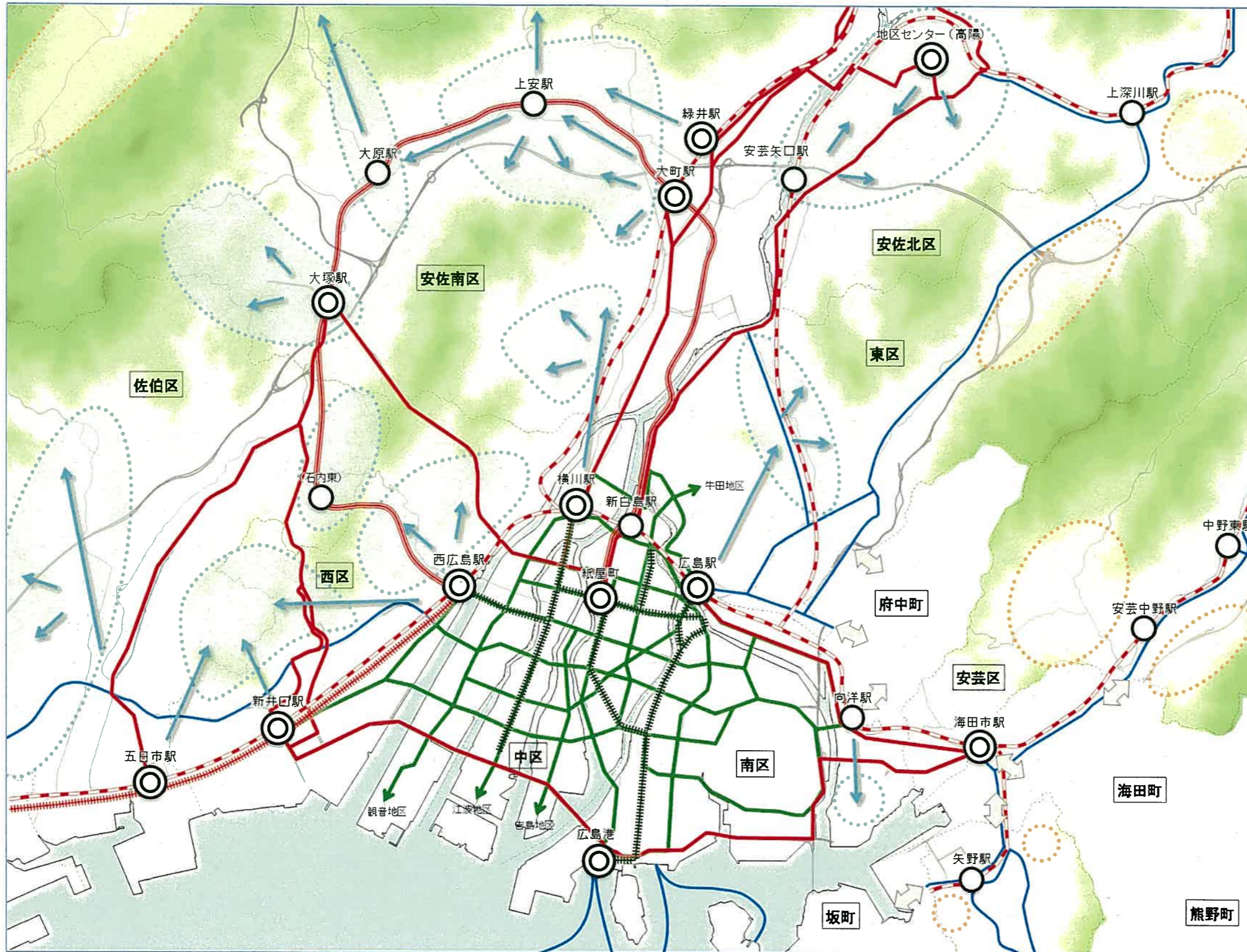
- 郊外部アクセス補完バス等(地域間連絡路線)
- 郊外部アクセス補完バス等(地域内補完路線)※1
- 路線バス主体でカバーする範囲※2

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

交通結節点等

- ◎ 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。

4 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、次のとおり交通拠点及び乗継地点に分類します。

(1) 交通拠点

複数の公共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。

(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。

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

(2) 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 滞留型乗継地点：フィーダー路線等の起終点となることを見込まれるネットワーク上の分岐点
- ② 通過型乗継地点：滞留型以外で乗継需要が見込まれるネットワーク上の分岐点

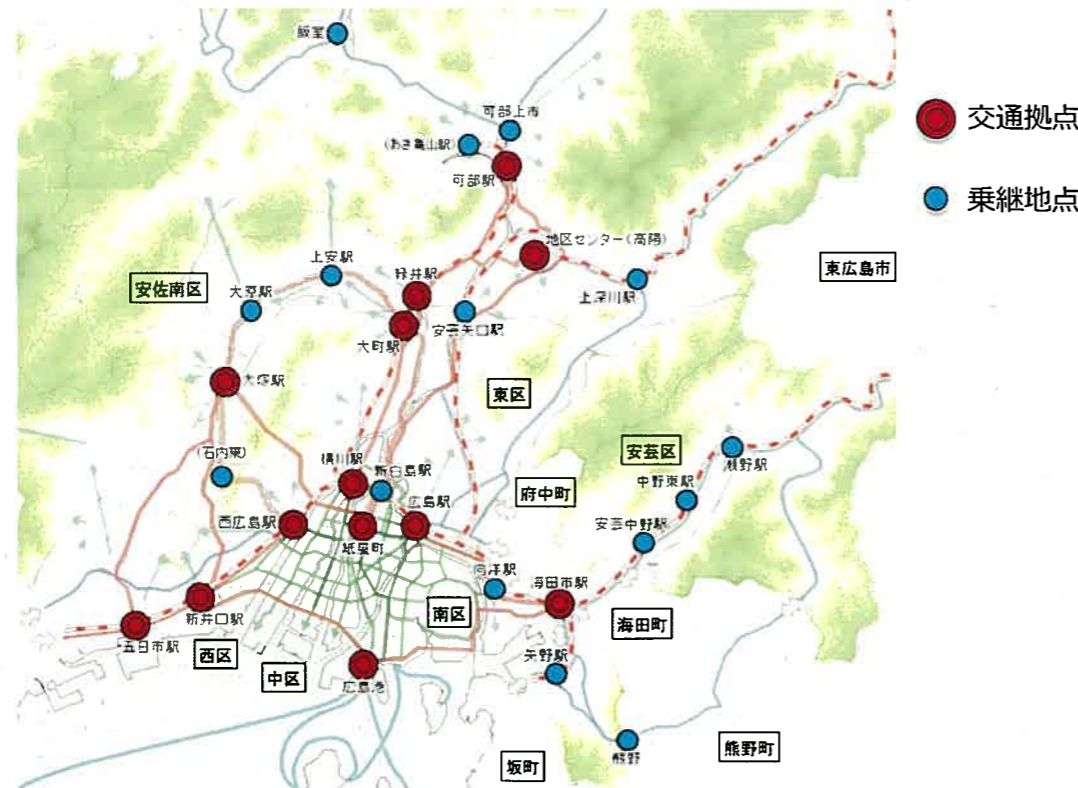


図 4-1 交通拠点及び乗継地点

■交通拠点及び乗継地点一覧

区分	名称	アクセス可能な交通機関						求められる機能			
		JR	宮島線	7ストラム	路面電車	バス(停留所名)	タクシー		船舶		
交通拠点	デルタ内	広島駅	●	-	-	●	● 広島駅、新幹線口	●	-	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・待合室また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） ・交通機関同士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、紙屋町等	●	-		
		西広島駅	●	●	(●)	●	● 己斐(西広島)、己斐	●	-		
		横川駅	●	-	-	●	● 横川駅前	●	-		
	郊外部	広島港	-	-	-	●	● 広島港(宇品)	●	●		
		新井口駅	●	●	-	-	● アルパーク、新井口駅等	●	-		
		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	新白鳥駅	●	-	●	-	● 新白鳥駅		●
乗換指定電停	-			-	-	●	-	-	-		
上記以外			実際のバス系統など、具体的な運行計画に応じて設定								
郊外部	滞留型		向洋駅	●	-	-	-	● 向洋駅前、マツダ本社前	●	-	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの方向転換施設及び待機スペース ・待合室また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）
			上安駅	-	-	●	-	● 上安駅、安芸営業所	●	-	
			大原駅	-	-	●	-	● 大原駅	-	-	
			(あき亀山駅)	(●)	-	-	-	(●) (未定)	-	-	
			飯室	-	-	-	-	● 安芸営業所	-	-	
			安芸矢口駅	●	-	-	-	● 矢口駅前、矢口 ※乗合タクシー(安芸矢口駅)	-	-	
			安芸中野駅	●	-	-	-	※乗合タクシー(JR安芸中野駅前)	●	-	
			中野東駅	●	-	-	-	※乗合タクシー(JR中野東駅前)	●	-	
			瀬野駅	●	※	スカイレール(みどり口)	●	瀬野駅	●	-	
			矢野駅	●	-	-	-	● 矢野駅前、矢野大浜	●	-	
			熊野	-	-	-	-	● 熊野営業所	-	-	
		(石内東)	-	-	(●)	-	(●) (未定)	-	-		
上記以外		実際のバス系統など、具体的な運行計画に応じて設定									
通過型	可部上市	-	-	-	-	● 可部上市	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・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） 		
	上深川駅	●	-	-	-	● 上深川駅前	-	-			
	上記以外		実際のバス系統など、具体的な運行計画に応じて設定								

注1 タクシーについては、現在、専用の待機スペース等が確保されている箇所としています。
注2 実際のバスの運行ルート等に応じ、適宜見直します。

1 バスネットワークの再構築

本市の都心部では、特に、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過密な状態となっています。

一方で、郊外部などにおいては、便数が少なく十分なサービスを確保できていない地域もあります。さらに、公共交通を取り巻く状況は非常に厳しいものがあり、その中でもバス利用者の減少が著しくなっています。こうした利用者の減少は、便数の減少など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を招くという悪循環を引き起こしています。

こうした状況を解消していくため、都心における過密の解消と、それにより生じた余裕により、サービスを十分受けられない地域にまわすなど、バス路線の再編による効率化を中心とした機能強化策に取り組みます。

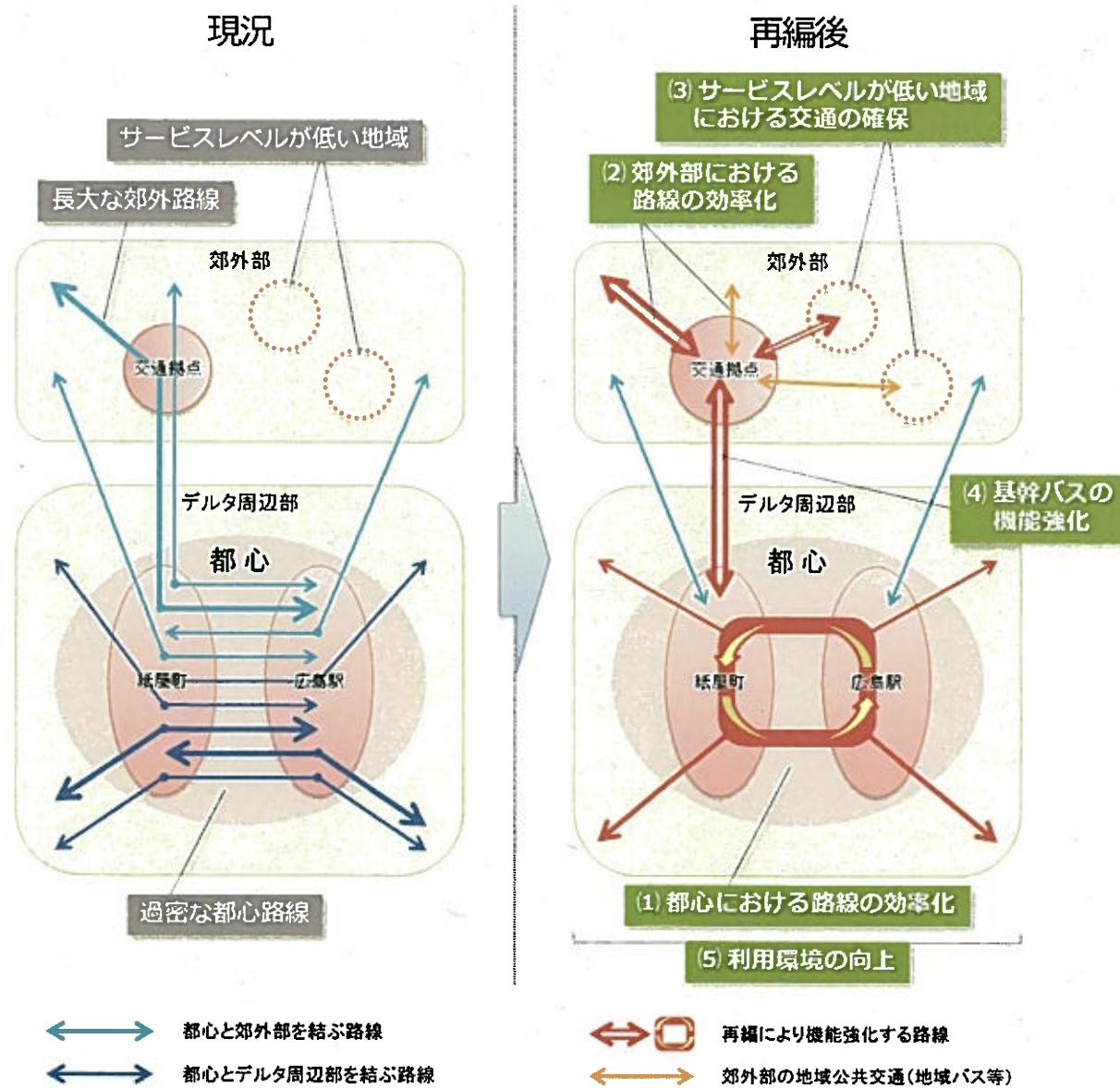


図1-1 ネットワーク再構築の概念図

(1) 都心における路線の効率化

■ 重複システムのドッキング

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。

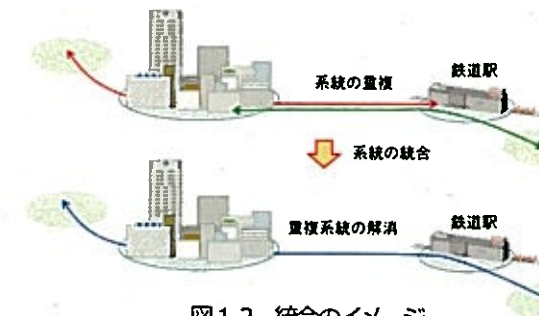


図1-2 統合のイメージ

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

広島駅・紙屋町間を運行す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。

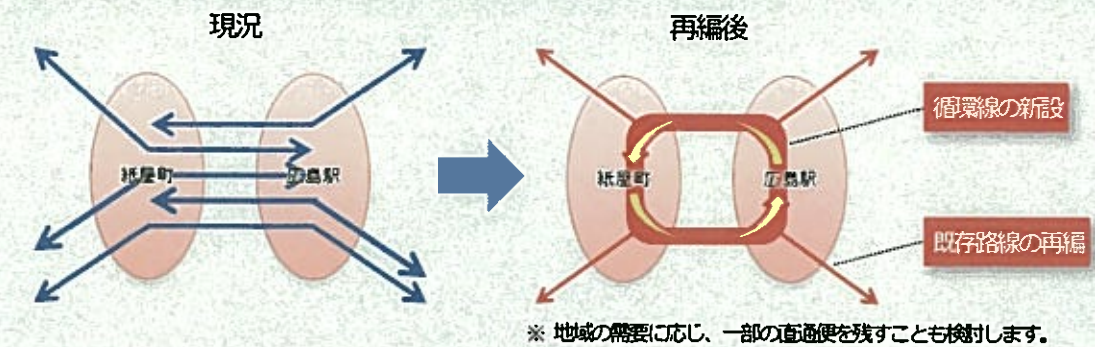


図1-3 循環線のイメージ

また、過密区間の解消に併せ、市内中心部において分散して分かりにくいバス停の集約に取り組みます。



図1-4 中心部の主な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

郊外部の団地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。拠点から都心までの区間は基幹バス等の基幹公共交通により運行します。フィーダー化により、乗り換えは生じますが、運行頻度を向上させることができ、都心への交通が充実している拠点までのアクセスが強化され、全体としての利便性が高まります。

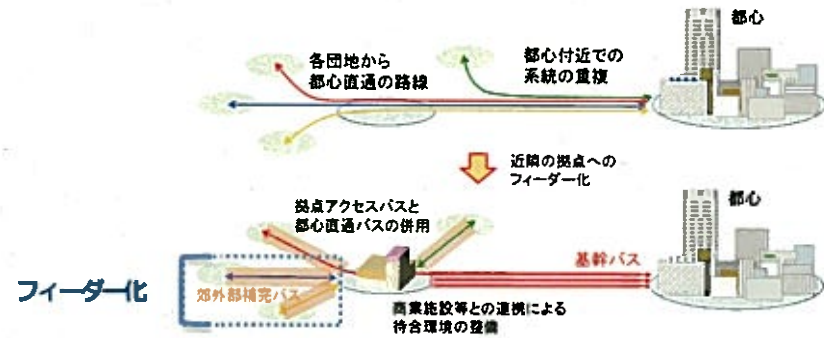


図1-5 フィーダー化のイメージ

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大きく異なることを考慮し、朝ラッシュ時は都心への直通バスを残すなど、利用者ニーズ等を踏まえながら実施します。

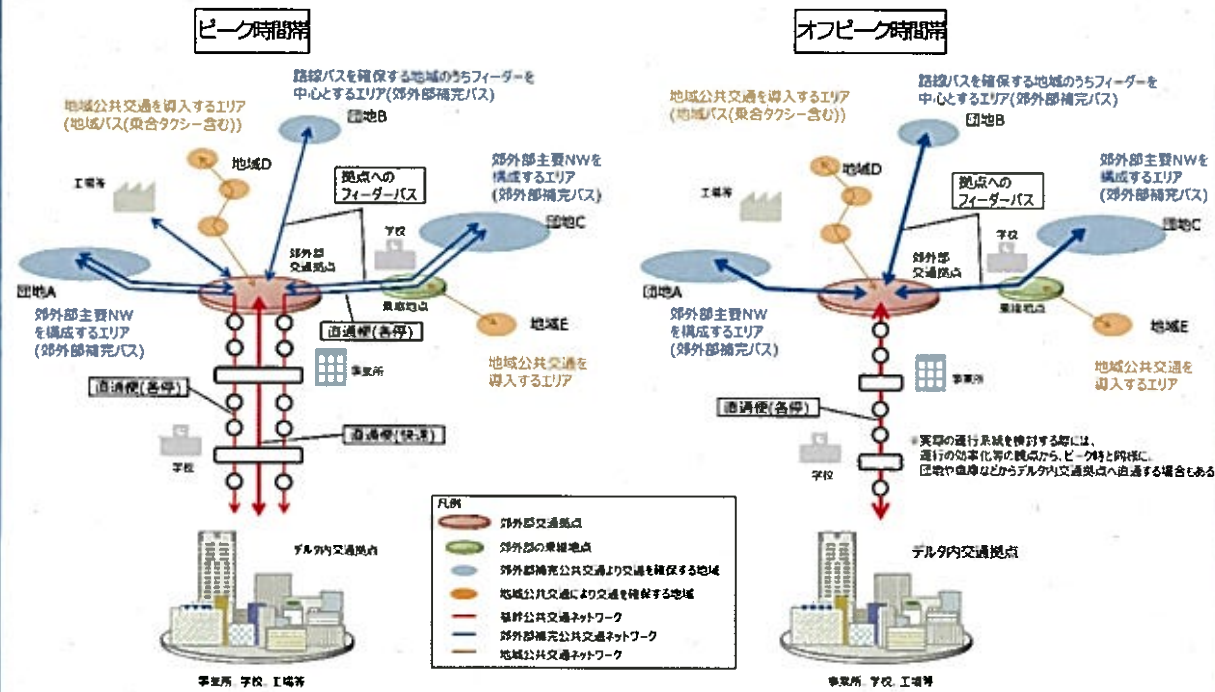


図1-6 時間帯ごとのフィーダー化のイメージ

計画期間内（平成32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地域を含む近隣市町と連携にも配慮しながら、隣接する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。

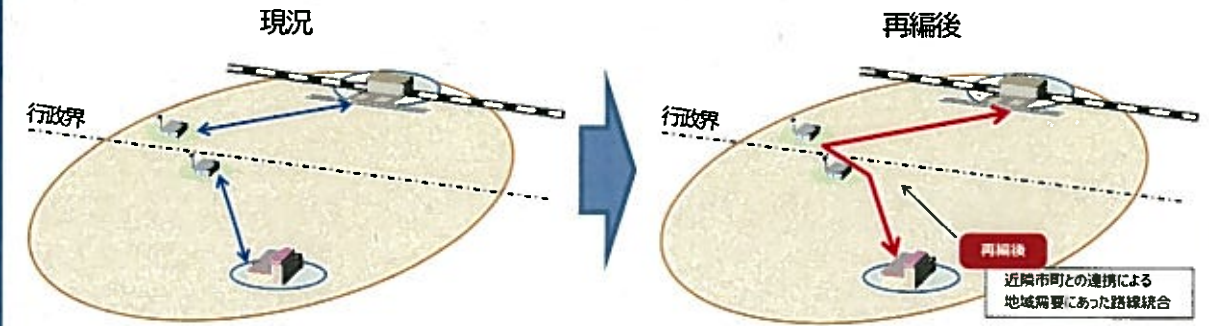


図1-7 統合のイメージ

計画期間内（平成32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

高齢化や人口減少により、特に、郊外部や中山間地域においては、非効率な路線バスの運行となり、運行の維持に係る行政負担が年々増加している状況があることから、車両の小型化や、乗合タクシー、デマンド交通への転換など、地域の実情にあった運行形態に見直します。

また、サービスレベルの低い地域についても、こうした多様な形態による運行も考慮に入れながら、生活交通の確保に向けて検討します。

【車両の小型化（小型バス・乗合タクシーへの転換）】

運行経費の削減を図るため、需要に応じた車両を使用するためのものです。また、小型車両を使用する場合、狭い道路での運行が可能となり、運行経路の自由度が高まるなど利便性が向上します。ただし、車両の導入数が少数である場合などは、管理コストが十分に掛かることもあり、十分な検討が必要となります。

【デマンド運行】

利用者のニーズに応じて運行する予約型のバスであり、その都度運行ルートやダイヤを設定し、小型車両を用いることでドア・トゥ・ドアでのサービス提供が可能となるなど、柔軟な運行を行うことができる交通です。また、予約がない場合には運行自体行わないことから、不要な運行経費を削減することができる。また、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、柔軟なサービスレベルの設定や、地域特性に合った運行を行うことが可能となります。

計画期間内（平成32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（平成32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めます。

■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の導入・運行の取組に対して、実験運行については予算の範囲内で収支不足額の全額を広島市が負担しており、本格運行に移行した場合には、国が予測費用と予測収益との差額の1/2を補助しています。一方で、国の補助を活用しても収支率の低さなどから地域負担が大きくなる郊外部の住宅団地や中山間地域などでは、現行の国の補助制度に加え、新たに本市においても支援の拡充を図ろうとするものです。これにより、中山間地域や交通不便地域における乗合タクシーの導入促進を図ります。

【やくちおもいやりタクシー】

安佐北区口田地区のふじランド・上矢口地区を循環運行する住民主導型の乗合タクシーです。

当地区は、急な坂道が多く、住民の高齢化が進んでいるにもかかわらず、路線バスの乗り入れがないうえ、地域の方々が中心となって、地域の生活交通を何とか自分たちの手で確保しようと活動され、地域のタクシー会社の協力のもと、平成15年8月から運行されています。



計画期間内（平成32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めます。
・美鈴が丘地区（佐伯区）、可部地区（安佐北区）、大塚西地区（安佐南区） など

(4) 基幹バスの機能強化

■基幹バスの拡充

基幹バスは、都心と拠点地区、また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バス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（平成32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めます。

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バス（快速便）の拡充に取り組めます。

■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、すみやかに他の通行帯に移動しないと違反となる「バス優先レーン」のほか、BRTの一部としてバス車両専用の通行帯となるものがあります。導入にあたっては、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（平成32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めます。

(5) 利用環境の向上

■系統番号の統一

特に市外からの来訪者やバス利用に不慣れな人にとっては、目的地に行くバスはどこで乗ればよいのか、どのバスに乗ってよいのかという不安があります。

このため、利用者の不安感を和らげ、バスをより使いやすくするため、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ほか、バス路線図への掲載や、経路検索サイトでの活用など、あらゆる場面で使えるようにするものです。

※ 対象事業者：広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、中国JRバス(株)、芸陽バス(株)、HD西広島(株)、備北交通(株)、第一タクシー(株)、(有)エンゼルキャブ

計画期間内（平成32年度まで）の取組

系統番号の周知に取り組めます。

■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) にリアルタイムな運行データを提供することにより、リアルタイムな情報に基づく他の交通モードへの乗換検索が可能となります。



図1-8 バス停における表示器



図1-9 経路検索サイトの表示イメージ

計画期間内 (平成32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、潜在的な需要者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 (平成32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り口の段差を無くして、高齢者や障がい者でも乗降がしやすいように設計された車両です。導入に当たっては、公共施設や外来患者の多い病院へのアクセスに使われることが多い路線など、優先順位を定めて効果の高い路線から導入していく必要があります。なお、傾斜地などでは道路構造上の問題から導入が難しい場合があり、道路の改良などと併せて検討を行う必要があります。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 (平成32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1-10 広告事業者による広告付バス停上屋



図1-11 民間施設による待合環境の提供

計画期間内 (平成32年度まで) の取組

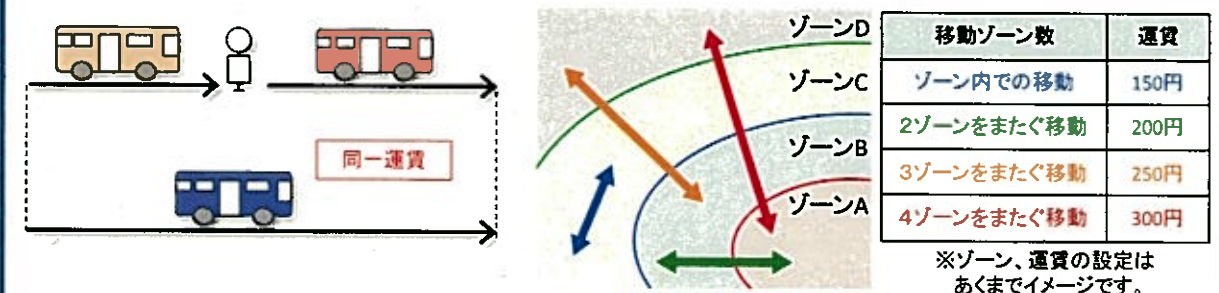
バス路線再編等により乗継が生じる交通結節点等において、周辺の民間施設への待合スペースの設置など民間の協力も得ながら、待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

■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、乗継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引や、距離に応じた運賃ではなく、移動したゾーン数に応じて運賃が決定するゾーン運賃制の導入などの乗継割引の拡充が必要です。

また、路線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。

こうした路線再編に伴う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みなど、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。



わかりやすく使いやすい運賃体系

図1-12 新たな運賃体系のイメージ

計画期間内 (平成32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再構築

(1) J R

■ J R 可部線の電化延伸

J R 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、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ます。

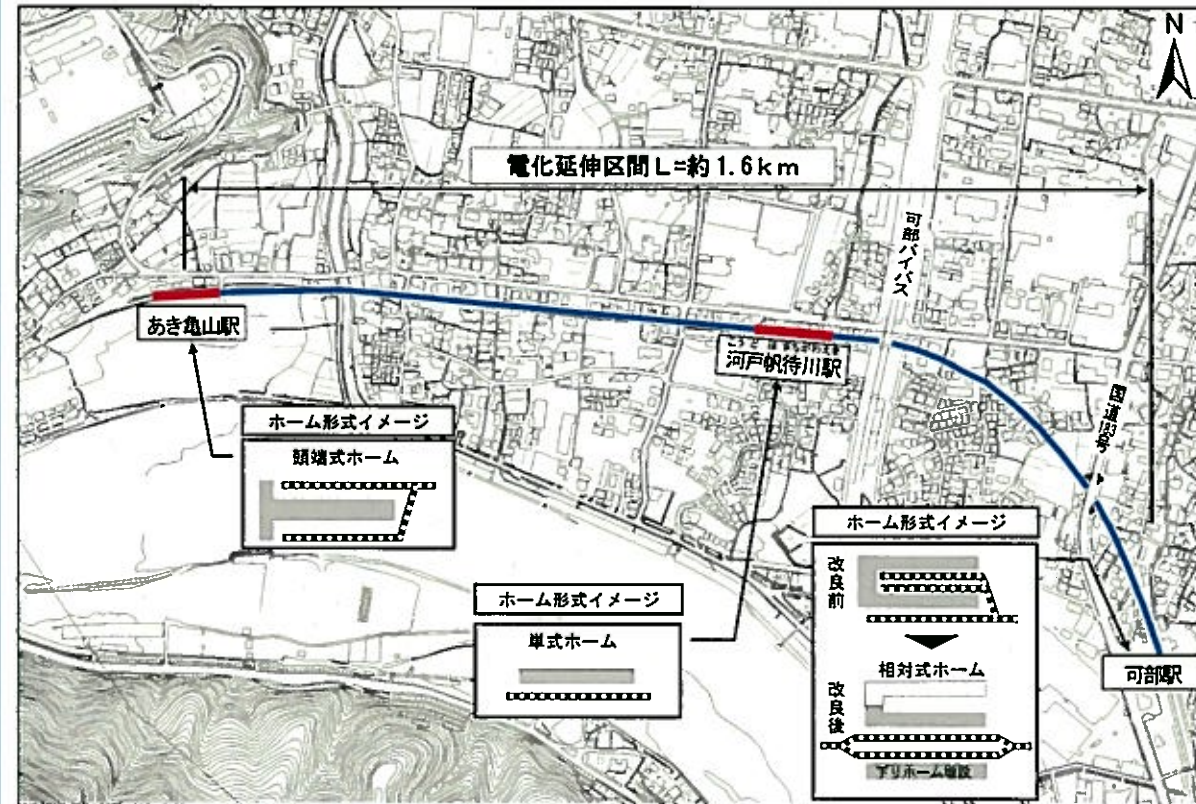


図 2-1 可部線の可部駅以北の電化延伸

計画期間内 (平成 32 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。

■ J R 可部線下祇園駅の利便性向上

J R 下祇園駅は、1日当たりの乗降客数が約 1 万人であり、J R 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。しかし、現在の改札口は東側のみであり、駅西側からの利用者は、駅の南北にある狹窄な踏切を横断せざるを得ないため、歩行者と自動車が増衝突するなど、極めて危険な状況となっています。

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、駅西側から駅へのアクセスを改善することができますとともに、駅の利便性向上による駅周辺の活性化を図ることができます。

計画期間内 (平成 32 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。

■ J R 可部線緑井駅以北の運行頻度の向上

横川駅と緑井駅間の通勤・通学の時間帯運行は、約 10 分間隔であるのに対して、緑井駅以北は、半分の 20 分間隔の運行となっています。

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 2-2 配線図



図 2-3 行き違い設備の例 (三滝駅)

計画期間内 (平成 32 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。

■ J R 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、新駅の設定や、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 (平成 32 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。

■ J R 在来線の快速電車の運行

都市内の移動の円滑化・利用者の快適性の向上を図るため、山陽本線、呉線及び芸備線において快速電車を運行しています。

計画期間内 (平成 32 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、山陽本線、呉線及び可部線において、新型車両を導入しています。



図2-4 227系近郊型直流電車

計画期間内(平成32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2-5 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

計画期間内(平成32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。

(2) 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(株)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2-6 アストラムラインの全体計画

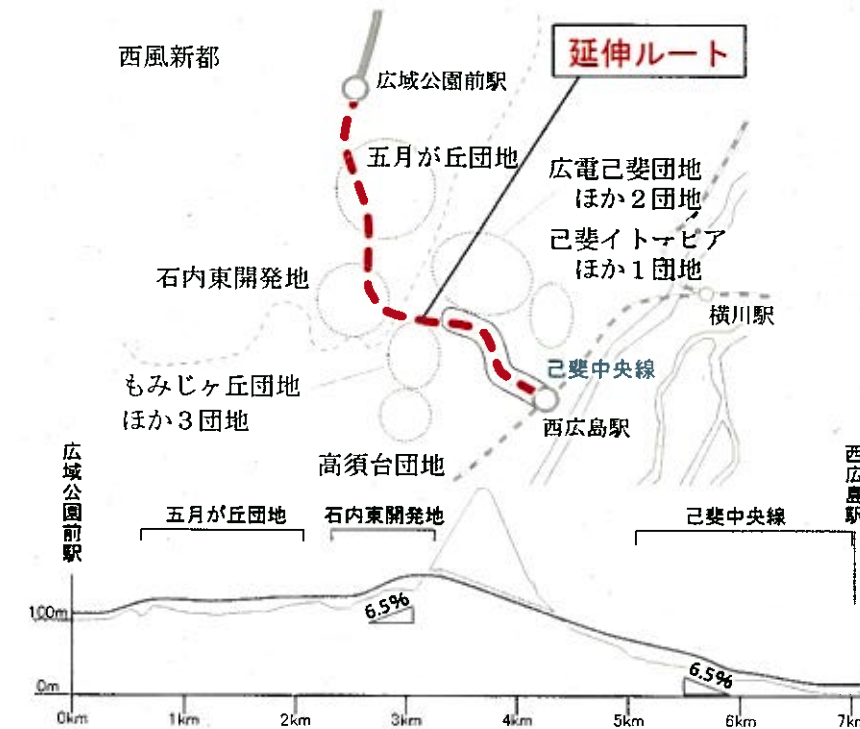


図2-7 延伸ルート概略図

計画期間内(平成32年度まで)の取組

平成40年代初頭の完成を目指し、新交通西風新都線の整備に取り組みます。

(3) 広電宮島線・路面電車

■駅前大橋ルートへの整備

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への整備に取り組みます。



図2-8 駅前大橋ルートの位置図

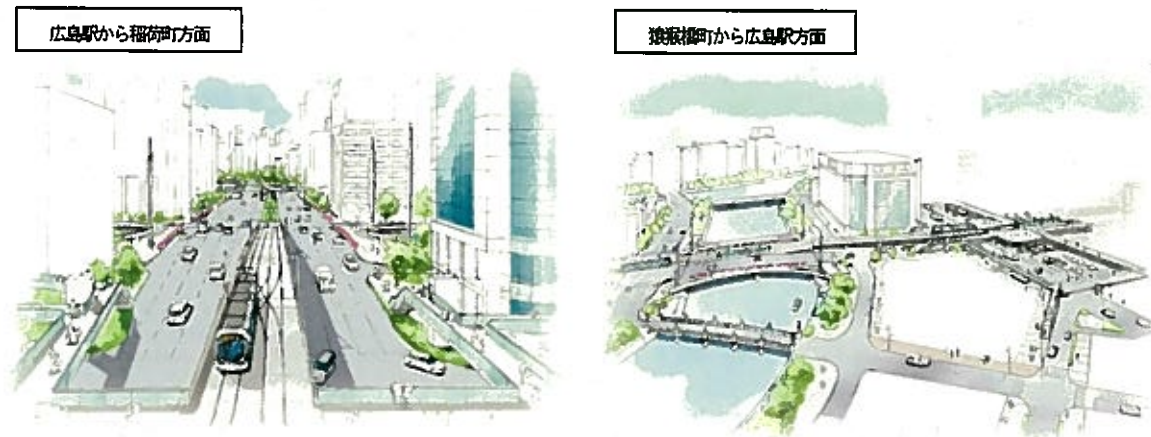


図2-9 駅前大橋ルートのイメージパース

計画期間内（平成32年度まで）の取組

平成30年代半ばの完成を目指し、駅前大橋ルートへ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2-10 路面電車の循環ルート

計画期間内（平成32年度まで）の取組

駅前大橋ルートへの整備に併せ、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。

これにより利用客の利便性を向上させることができるとともに、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2-11 電車ロケーションシステム

計画期間内（平成32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

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電車優先信号を拡大し、路面電車の速達性・定時性の向上を図ります。

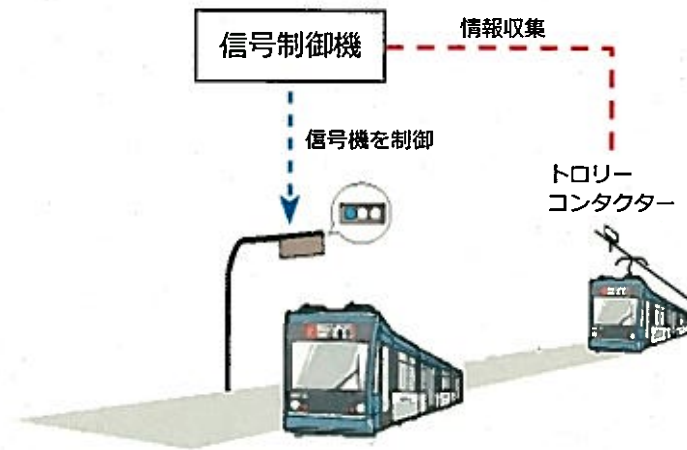


図2-12 電車優先信号

計画期間内（平成32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、速達性及び定時性の確保やバリアフリー化により利便性、快適性の向上を図ります。

また、都市の構成要素としてデザイン化、シンボル化することによって、新しい都市景観の創出に寄与することが期待できます。



図2-13 超低床車両（左：1000形、右：5100形）

計画期間内（平成32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、乗降時分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。

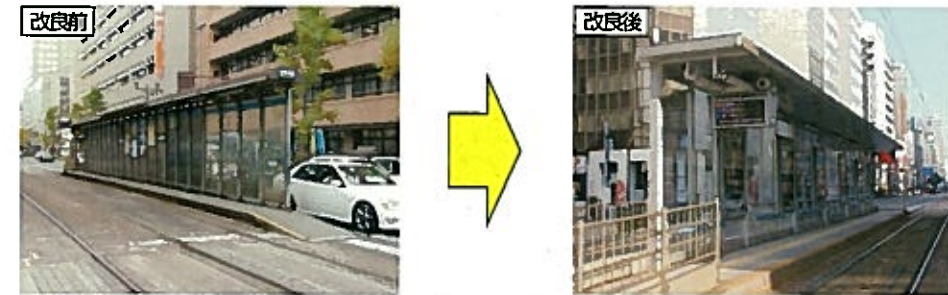


図2-14 市役所前電停

計画期間内（平成32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交通機関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3-1 タクシーの待機スペース

計画期間内（平成32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、東西方向の新たな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（平成32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DEST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DEST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5-1 広島駅自由通路等の位置図



図5-2 新幹線口ペDESTリアンデッキ整備イメージ図

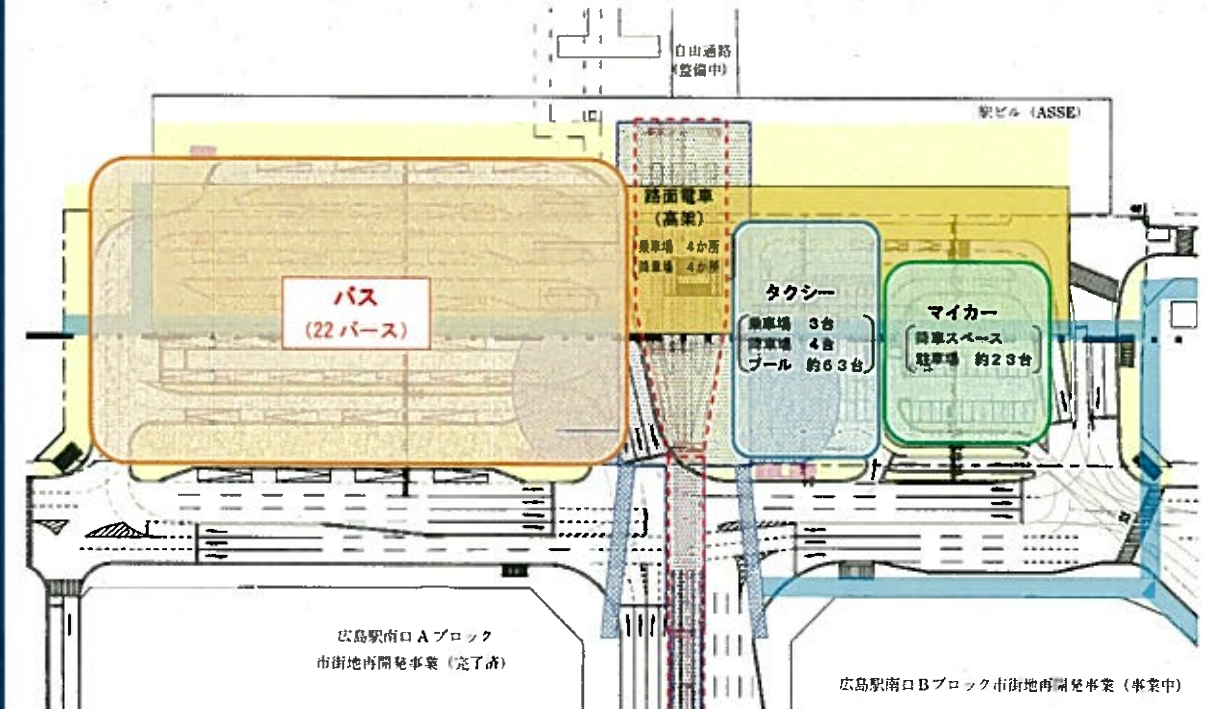
計画期間内(平成32年度まで)の取組

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としています。



※ 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5-3 広島駅南口広場再整備の計画平面図(案)

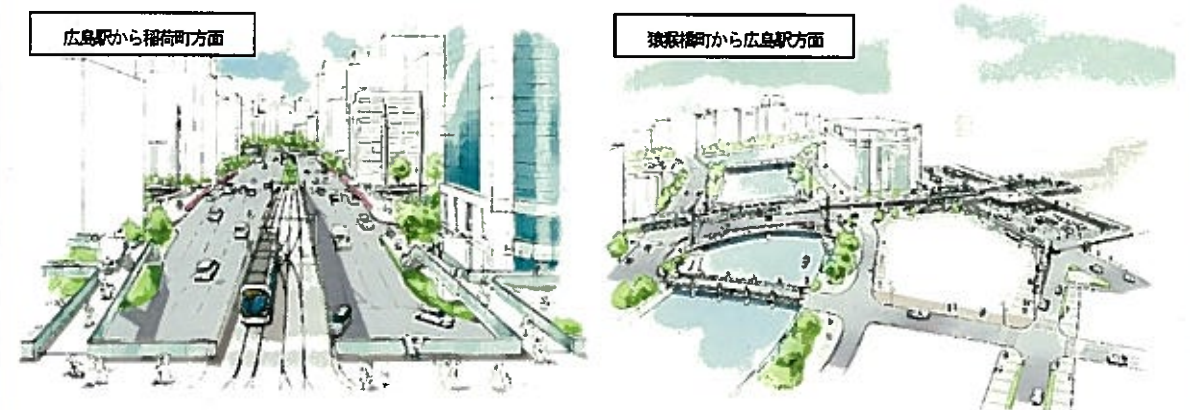


図5-4 広島駅南口広場再整備イメージ図

計画期間内(平成32年度まで)の取組

平成30年代半ばの完成を目指し、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5-5 西広島駅周辺地区交通結節点整備



図5-6 南北自由通路整備イメージ図

計画期間内 (平成32年度まで) 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。

■ 交通結節点 (交通拠点及び乗継地点) の機能強化

交通拠点及び乗継地点において、上屋やベンチの設置、案内情報の充実などの待合環境や乗継環境の向上に取り組みます。

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。

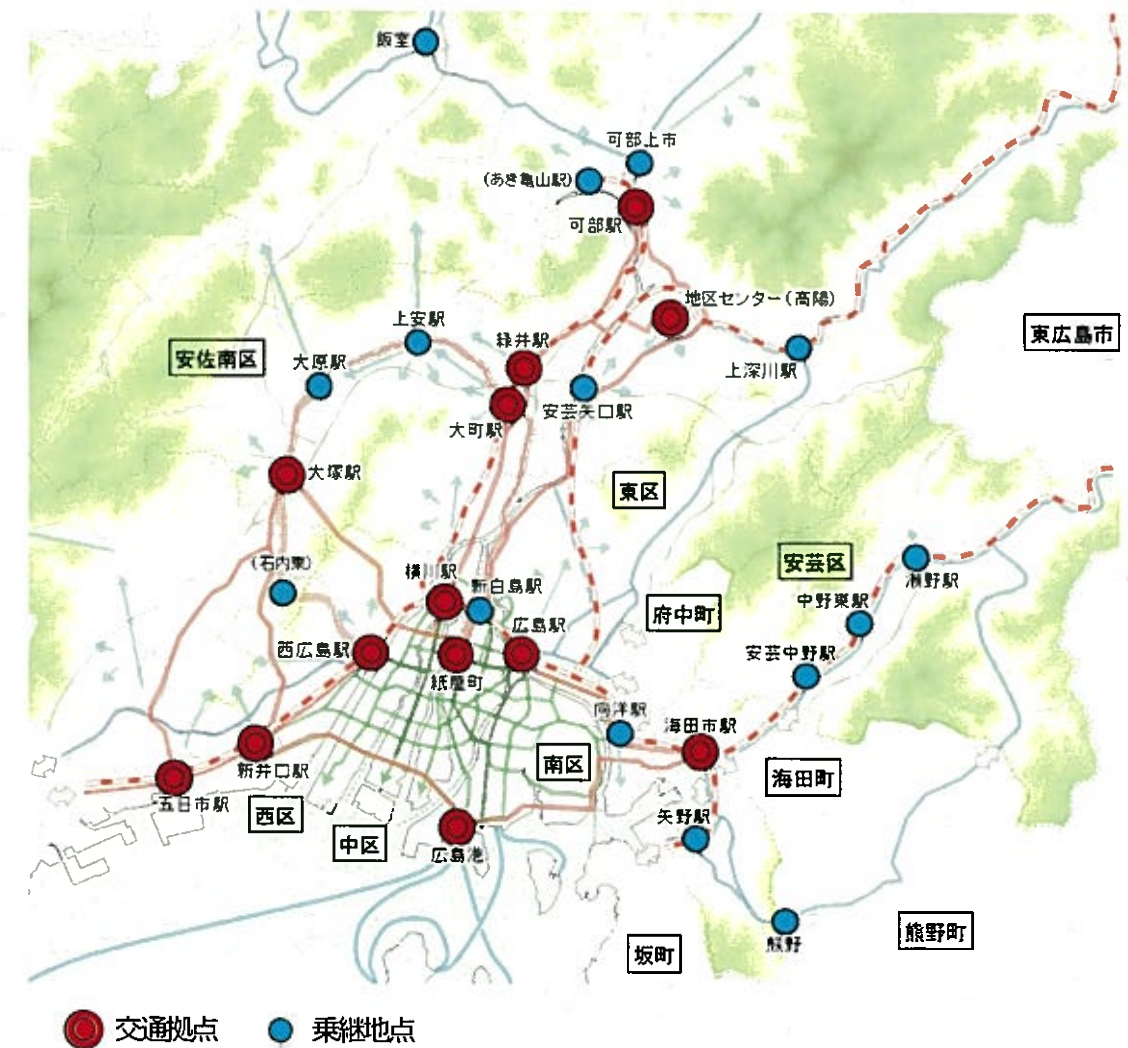


図5-7 交通拠点及び乗継地点

計画期間内 (平成32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。

■案内情報の充実

交通結節点等において、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、公共交通機関をよりわかりやすく使いやすくするための案内をするものです。



図5-8 交通案内所（広島駅南口）



図5-9 バスマップ（広島県バス協会作成）

計画期間内（平成32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めます。

■機能強化策一覧

機能強化策	該当する階層等				実施主体		計画期間内 (平成32年度まで) の取組内容
	基幹	近郊	市街	交通結節点	行政	市民	
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							
重複系統のドッキング	●	●			●	●	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	●	●	●	●	●	●	実施
近隣市町と連携した路線の統合			●		●	●	実施
地域の実情にあった運行形態の見直し			●	●	●	●	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	●	●	●		●	●	実施
地域主体の乗合タクシーの導入支援			●		●	●	実施
(4)基幹バスの機能強化							
基幹バスの拡充	●				●	●	実施
走行環境の向上（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	●	●	●	●		●	実施
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）	●	●	●	●	●	●	実施
運行時間の拡大	●	●	●			●	実施
低床低公害車両の導入拡大	●	●			●	●	実施
待合環境の整備（上屋やベンチの設置等）	●	●	●	●	●	●	実施
わかりやすく使いやすい運賃体系の構築	●	●	●	●	●	●	実施
2鉄軌道系ネットワークの再構築							
(1)JR							
JR可部線の電化延伸	●				●	●	実施（完了）
JR可部線下福徳駅の利便性向上	●				●	●	検討
JR可部線線路併用区間の運行頻度の向上	●				●	●	検討
JR芸備線下深川・広島間の運行頻度の向上	●				●	●	検討
JR在来線の快速電車の運行	●				●	●	実施
JR在来線の車両設備の改善	●				●	●	実施
JR駅のバリアフリー化	●			●	●	●	実施（完了）
(2)アストラムライン							
新交通西風新着線（広島公園前橋からJR西広島駅まで）の整備	●				●	●	実施
(3)広島宮島線・路面電車							
駅前大橋ルートの整備		●			●	●	実施
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（リアルタイムな運行情報の提供）	●	●			●	●	実施
電車優先信号の拡大		●			●	●	実施
超低床車両（LRV）の導入	●	●			●	●	実施
電停施設等の改良（電停施設のバリアフリー化、電停の統合等）	●	●			●	●	実施
3タクシーの機能強化							
タクシーの利用環境の向上	●	●	●	●	●	●	実施
4船舶の機能強化							
陸上交通との連携強化	●	●	●	●	●	●	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							
広島駅自由通路、新幹線口バストリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備				●	●	●	実施（完了）
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					●	●	実施
交通結節点（交通拠点及び乗継地点）の機能強化					●	●	実施
案内情報の充実					●	●	実施