

An aerial photograph of Hiroshima, Japan, showing the city built on islands and connected by bridges, with the Seto Bay and surrounding mountains visible under a blue sky with scattered clouds.

広島市の交通政策について

2016年2月10日

「第31回EST創発セミナー」

於：堺商工会議所

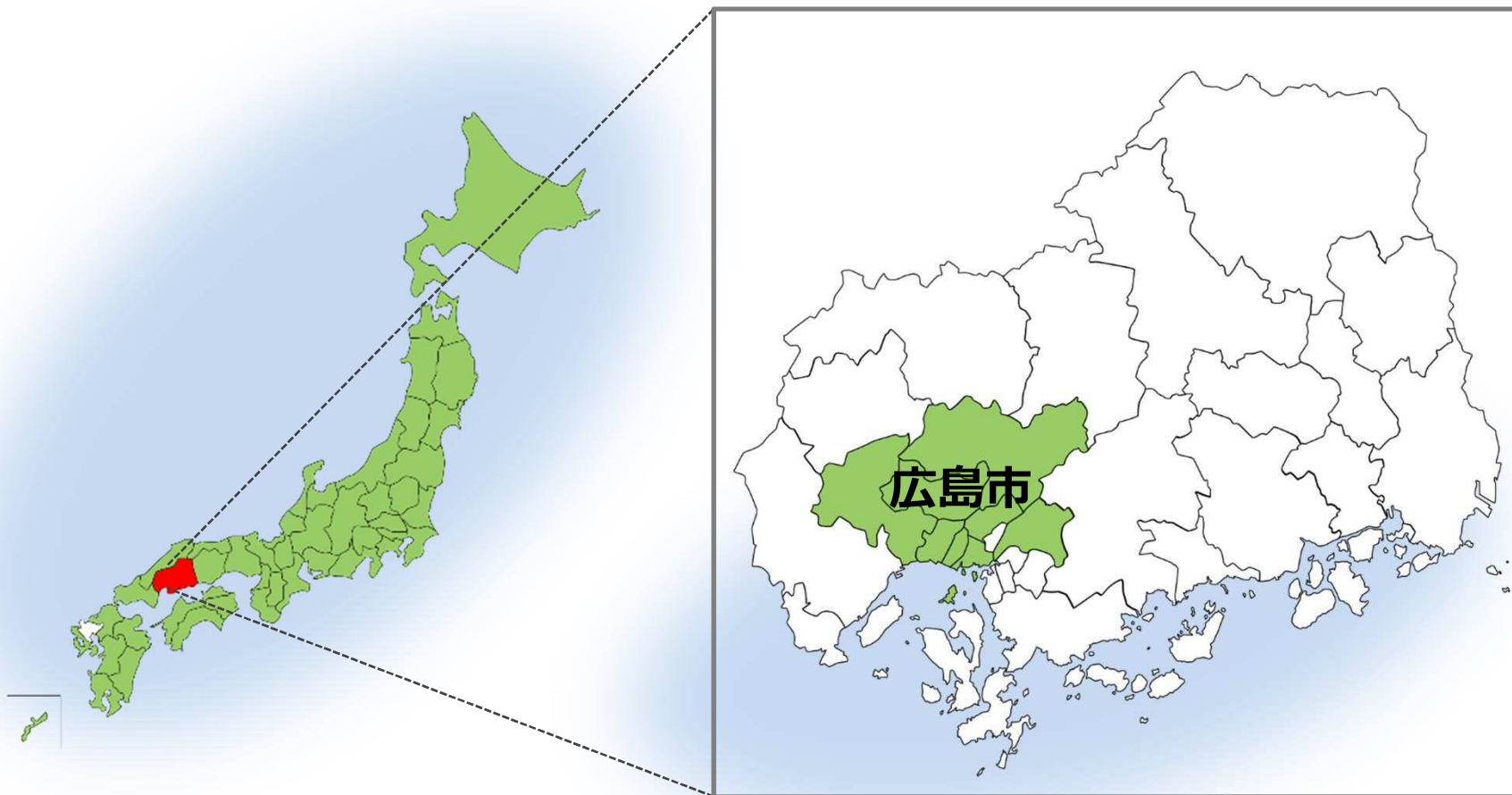
広島市道路交通局都市交通部

交通対策担当課長 浅尾 浩哉

- 1 広島市の概要
- 2 本市の公共交通の現状と課題
- 3 公共交通体系づくりの基本計画
- 4 公共交通施策の取組事例

1 広島市の概要

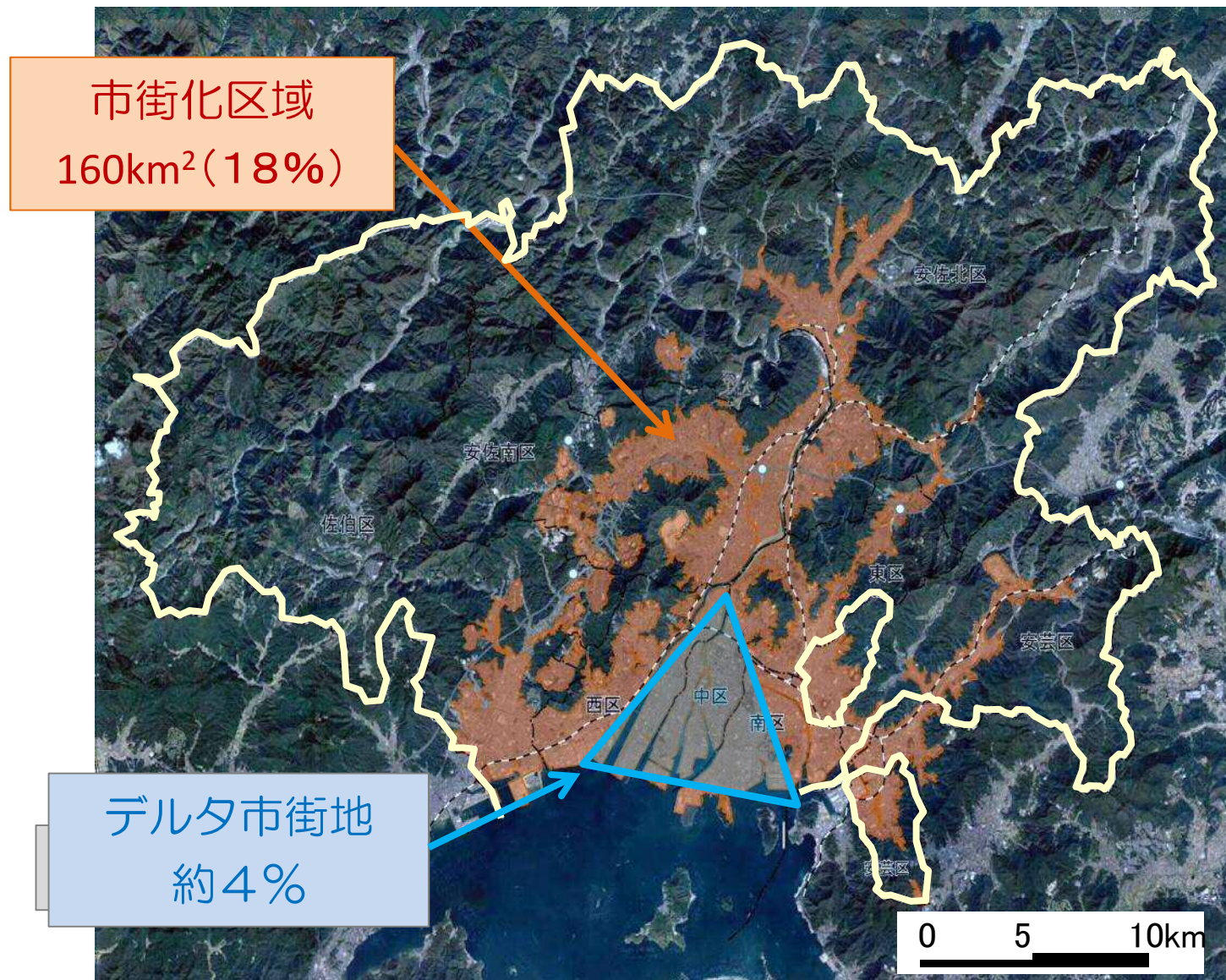
■ 位置、人口



- 人口 約119万人
- 8つの行政区で構成

1 広島市の概要

■ 地理的特徴



3 公共交通の現状と課題

■ 公共交通機関の現状

アストラムライン



広島電鉄宮島線



JR



バス



広島電鉄市内線



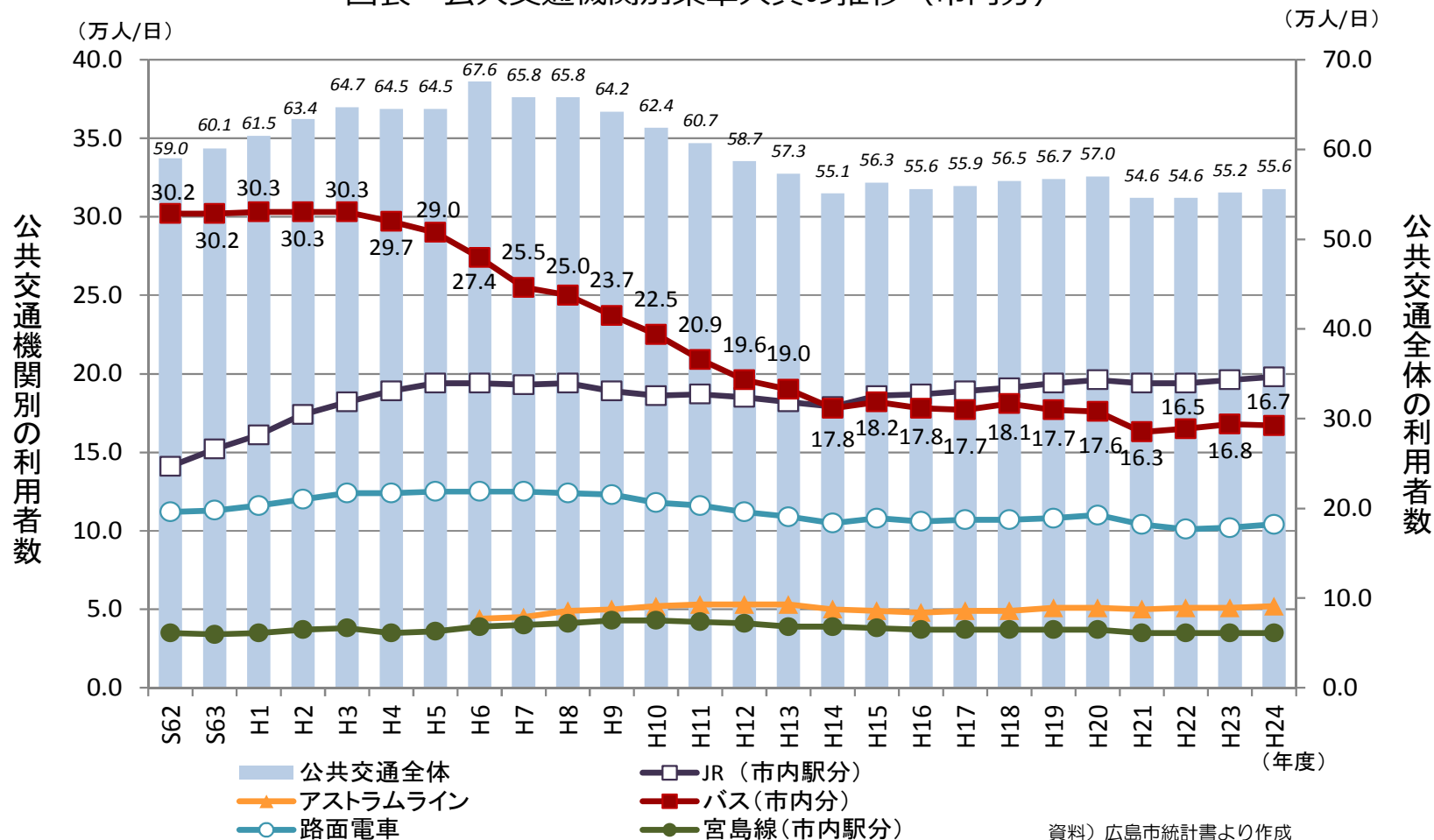
3 公共交通の現状と課題



■ 交通機関別乗車人員の推移（市内分）

◎ 公共交通機関の利用者数は平成6年度をピークに減少しており、特にバスの減少が著しい。

図表 公共交通機関別乗車人員の推移（市内分）



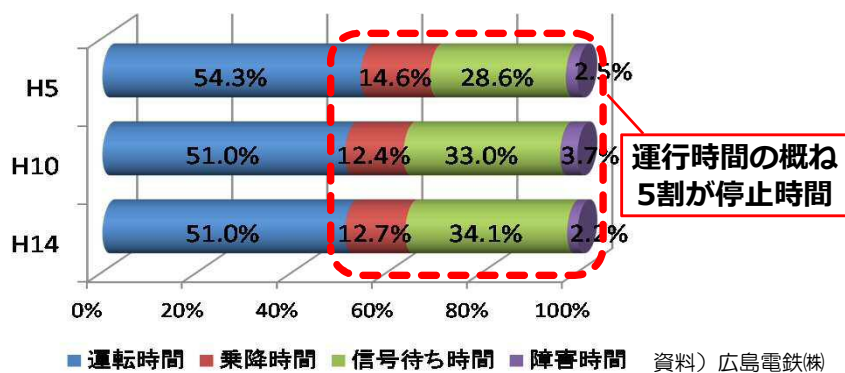
資料) 広島市統計書より作成

3 公共交通の現状と課題

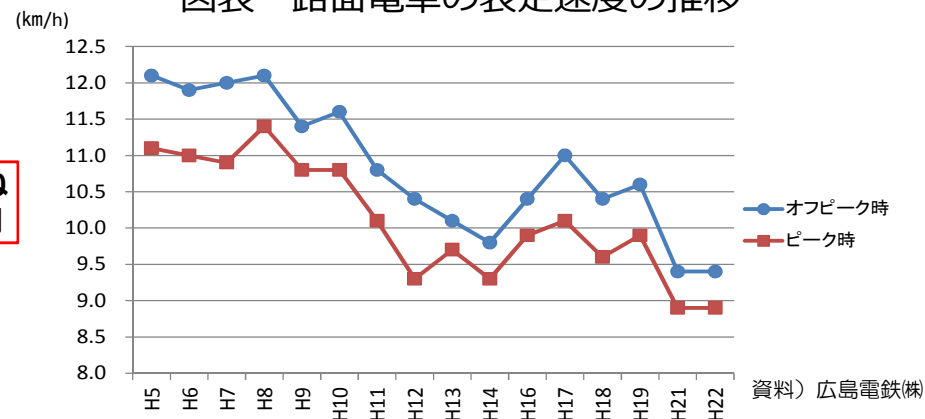
■ 路面電車の現状

- ◎ 運行時間の概ね5割が停止時間で占められ、定時性・速達性に課題がある。
- ◎ 他の都市に比べ、主要JR駅から都心までの所要時間が長い。

図表 路面電車の運行時間内訳



図表 路面電車の表定速度の推移



図表 主要駅－都心間の所要時間等

都市名	交通機関	主要駅	都心	距離	所用時間
広島市	路面電車	JR広島駅	紙屋町東電停	2.1km	約14分
		JR横川駅	紙屋町西電停	2.4km	約14分
		JR西広島駅	紙屋町西電停	3.3km	約19分
	アストラムライン	新白島駅	本通駅	1.7km	約5分
札幌市	地下鉄	JR札幌駅	大通駅	0.6km	約1分
仙台市	地下鉄	JR仙台駅	勾当台公園駅	1.2km	約3分
福岡市	地下鉄	JR博多駅	天神駅	2.5km	約5分

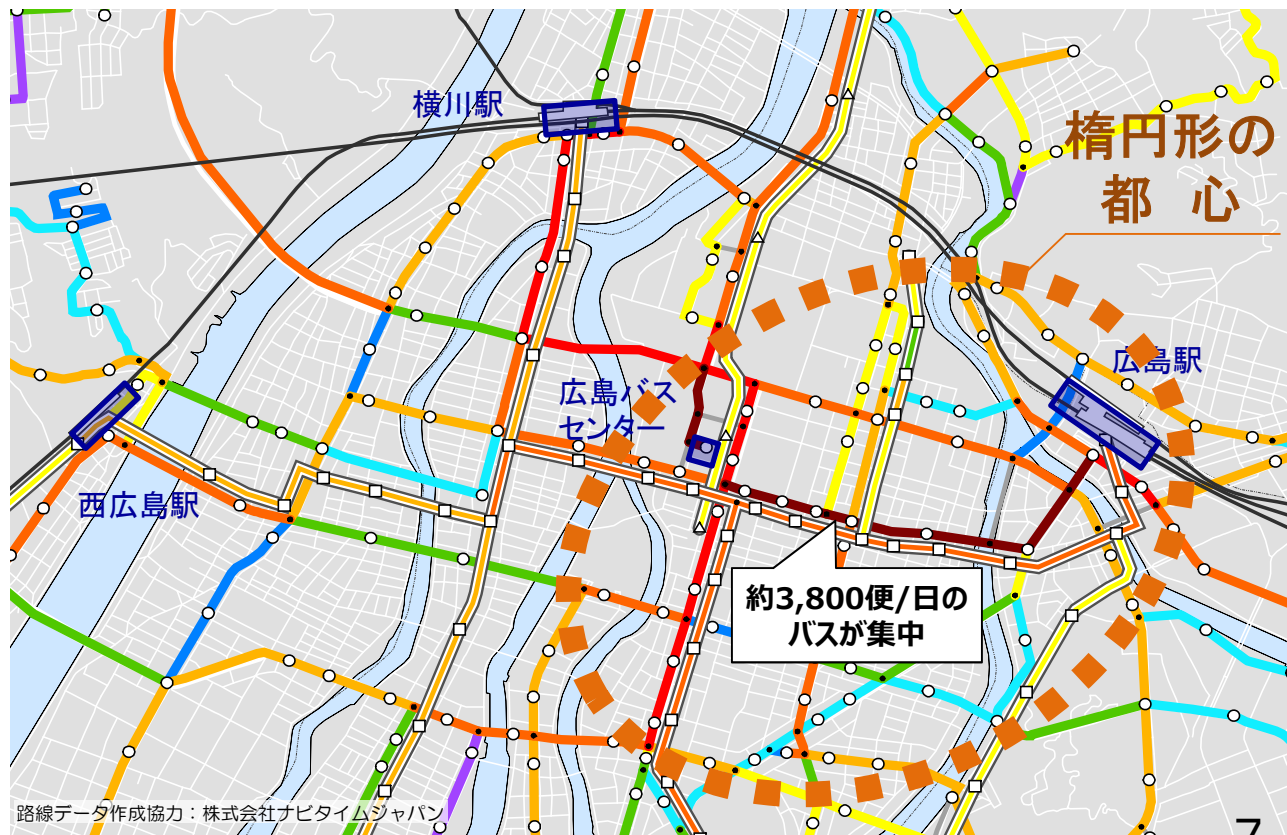
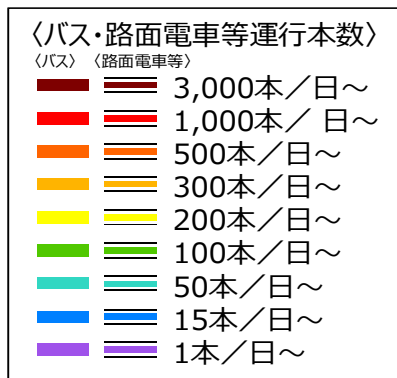
主要JR駅から都心までの所要時間が長い

資料) 広島市道路交通局調べ

3 公共交通の現状と課題

■バスの現状（都心部におけるバス路線の過密状況）

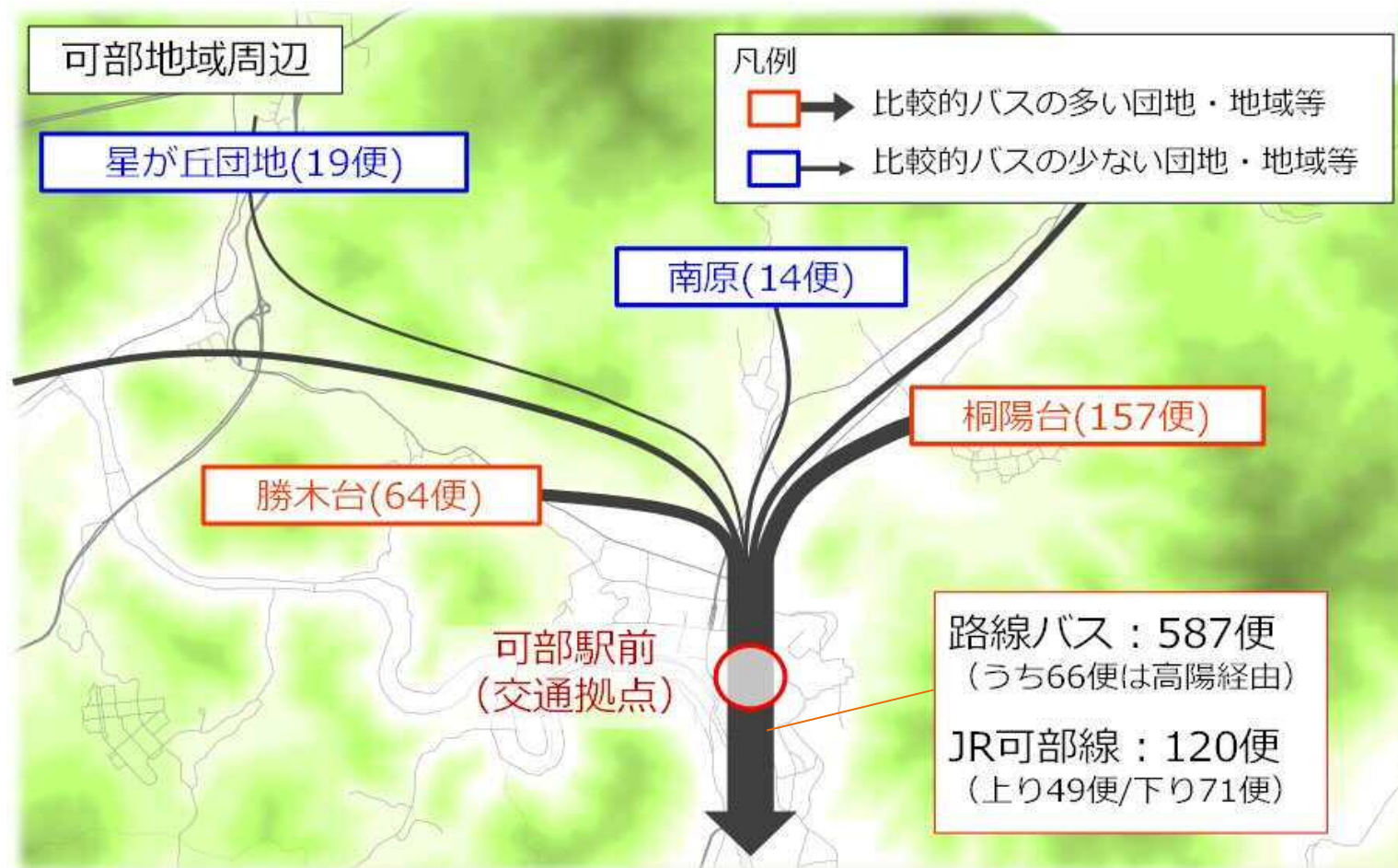
- ◎ 都心においては、バスが過密状態であり、非効率な運行となっている。
- ◎ 朝ピークを中心にバス停でバスによる渋滞が発生するなど、定時性・速達性に課題がある。



3 公共交通の現状と課題

■バスの現状（郊外部におけるバス路線の状況）

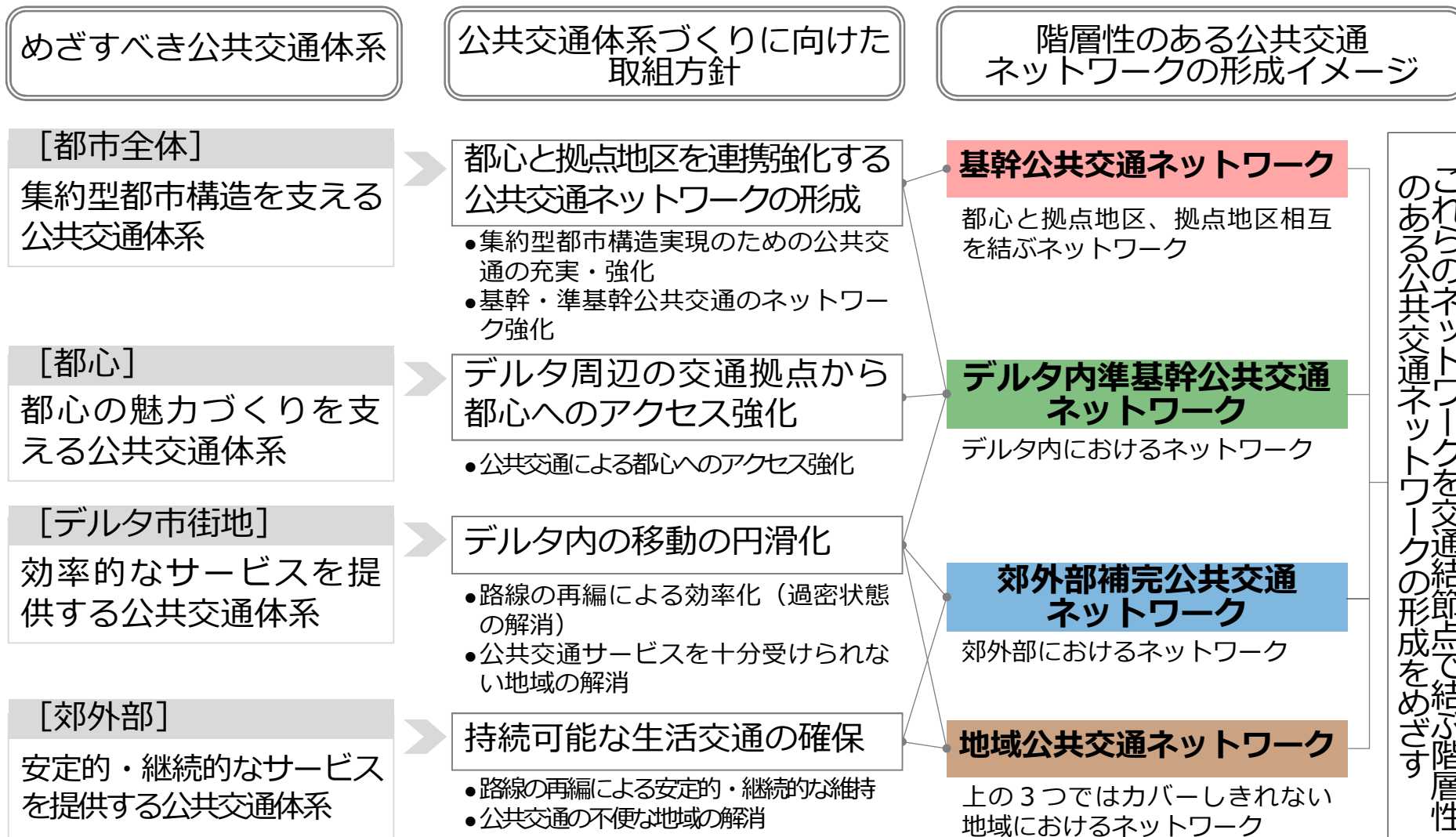
◎ 路線バスがそれぞれの団地から都心まで直通しており、拠点までのアクセスの低い地区がある一方、拠点から都心へのサービスレベルは過剰となっている。



4 公共交通体系づくりの基本計画



■ 公共交通体系づくりの基本方針



これら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めざす

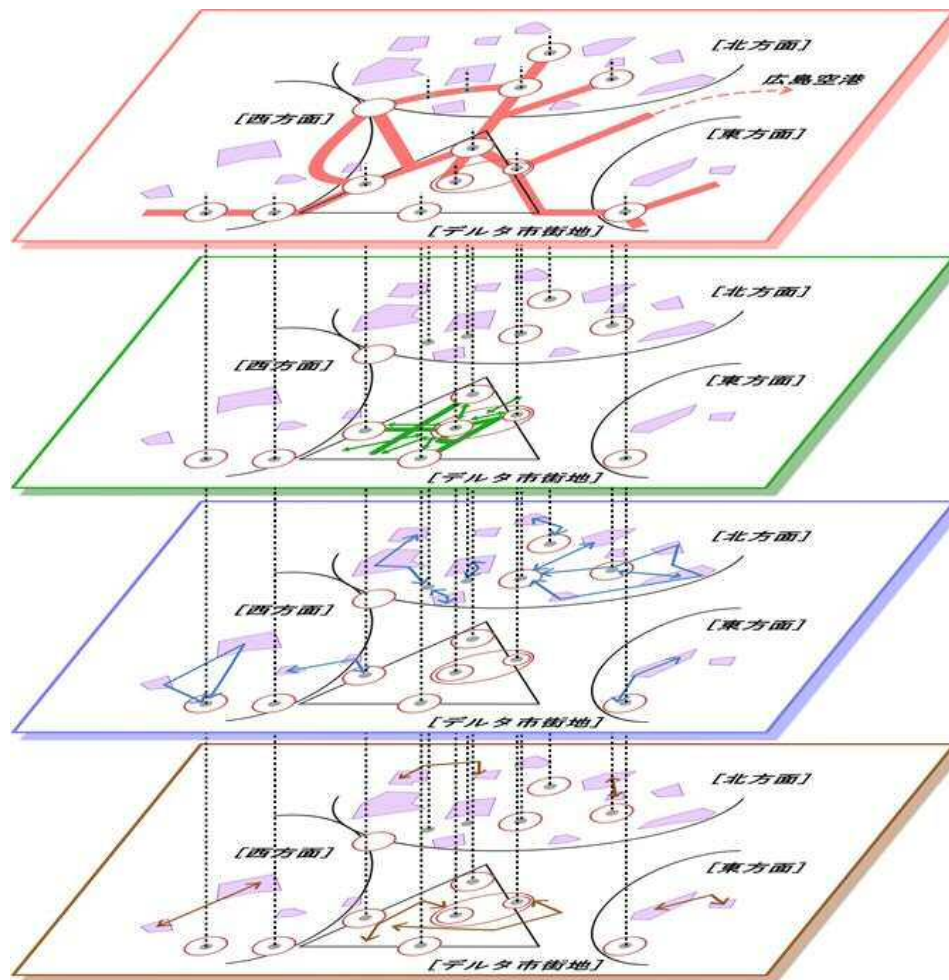
4 公共交通体系づくりの基本計画



■ 階層性のある公共交通ネットワークのイメージ

- 速達性
- 大量性
- 定時性

- 安定性・継続性
- 柔軟性 (きめ細かなサービス)



基幹公共交通ネットワーク

都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶ大量性・定時性に優れたサービスを提供するネットワーク

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

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

地域公共交通ネットワーク

上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

これらの4つの階層の公共交通ネットワークを交通結節点で結びつける

5 公共交通施策の取組事例

■ 基幹公共交通ネットワーク（JR可部線の電化延伸）



主な経緯

- ◆平成25年2月
電化延伸について広島市とJR西日本が事業実施合意
- ◆平成26年2月
JR西日本が鉄道事業許可を取得
- ◆平成26年11月
JR西日本が工事施行認可を取得
- ◆平成27年2月
鉄道施設の新設工事に着手

平成29年春開業予定



終点駅 イメージ



中間駅 イメージ



※ 現時点でのイメージです

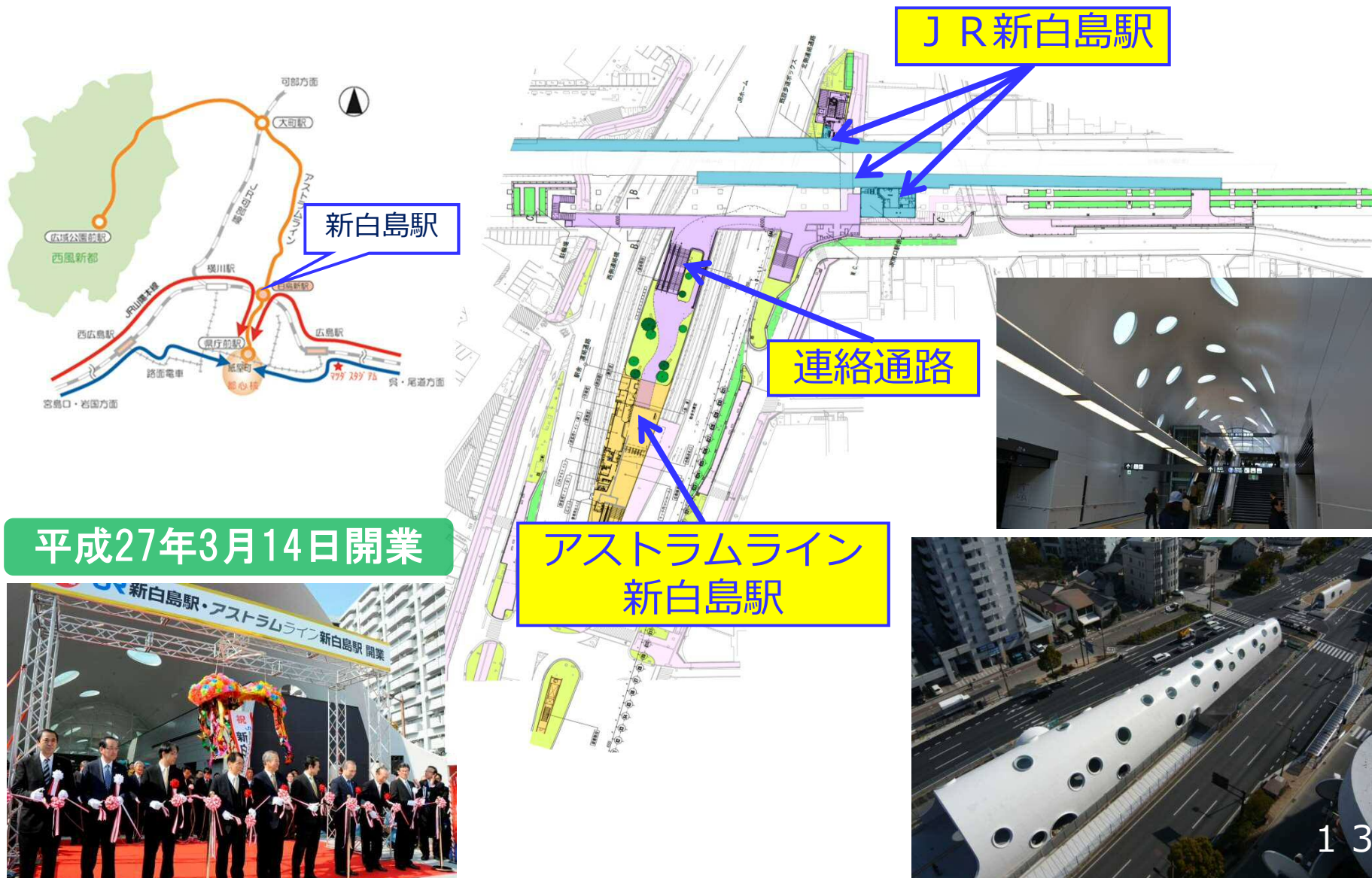
5 公共交通施策の取組事例

■ 基幹公共交通ネットワーク（アストラムラインの延伸）



5 公共交通施策の取組事例

■ 基幹公共交通ネットワーク（新白島駅）



The composite image illustrates the Shiroshima Station project. It includes:

- Regional Map:** Shows the station's location within the Hiroshima region, connecting to various lines like the JR San'yō Line, JR Yamato Line, and the Asstram Line. Key stations like Hiroshima, Shinjima, and Shinjima are marked.
- Station Layout Plan:** A detailed architectural plan of the station complex. It features a yellow box labeled "JR新白島駅" (JR Shiroshima Station) and a blue box labeled "連絡通路" (Connection Passage). A yellow box labeled "アストラムライン 新白島駅" (Asstram Line Shiroshima Station) is also present.
- Interior View:** A photograph of the station's interior, showing a modern design with a white ceiling and circular light fixtures.
- Opening Ceremony:** A photograph of the station's opening ceremony on March 14, 2015, with a banner that reads "新白島駅・アストラムライン 新白島駅 開業" (Shiroshima Station・Asstram Line Shiroshima Station Opening).
- Aerial View:** A photograph of the station building's exterior, a long, white structure with circular windows, situated next to a road.

平成27年3月14日開業

5 公共交通施策の取組事例



■デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（路面電車のLRT化）



- サービス水準
- ・運行本数：200本/日以上（一部路線を除く）、15本前後/ピーク時
 - ・運行時間：5時～24時
 - ・表定速度：8.9～9.4 km/h

5 公共交通施策の取組事例

■デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（路面電車のLRV化）

LRVの導入 導入車両30編成（うち広島市は24編成に補助）

●車両性能（加減速性能の向上、低振動化）



グリーンムーバー・MAX(5100形)



グリーンムーバー・LEX(1000形)

●バリアフリー化



写真提供) 広島電鉄(株)

●環境性能（消費電力等の環境性能が大幅に向上）

・消費電力

在来車 43.95 (WH/t·km) ➡ LRV 38.34 (WH/t·km) 約12%改善

・回生電力量

在来車 17.80 (WH/t·km) ➡ LRV 38.18 (WH/t·km) 約2.1倍に向上

5 公共交通施策の取組事例

■デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（路面電車のLRT化）

電停の改良（バリアフリー化）

市内線の17電停を整備済

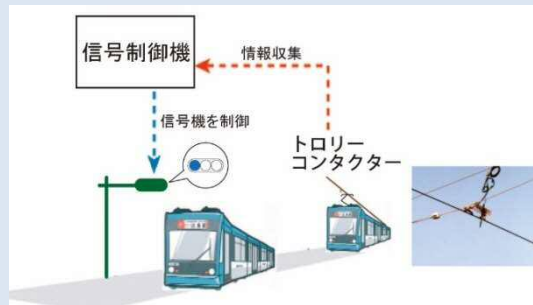


広告付き電停上屋
(市役所前電停)



路面電車優先信号の設置

電車優先信号のイメージ



市内4区間に設置

- ① 宇品海岸3丁目交差点
- ② 横川駅前交差点
- ③ 八丁堀交差点
- ④ 広電天満橋東詰交差点～
広電天満橋西詰交差点間

電車ロケーションシステムの高度化

<従来>

電車の接近と行先のみ



<整備後>

行先・先発次発・待ち時間・
車種を2ヶ国語で表記



5 公共交通施策の取組事例

- デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（路面電車のLRT化）
横川駅交通結節点改善事業（2000年-2004年）



5 公共交通施策の取組事例

- デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（路面電車のLRT化）
広島駅南口広場の再整備（駅前大橋ルートへの整備）

南口広場再整備のイメージ



路面電車を駅前大橋ルートとする、
「広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針を決定」



5 公共交通施策の取組事例

■デルタ内準基幹公共交通ネットワーク（都心部のバス再編）

- ◎ 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で、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る。
- ◎ 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。

社会実験の期間
平成28年1月23日（土）
～3月13日（日）

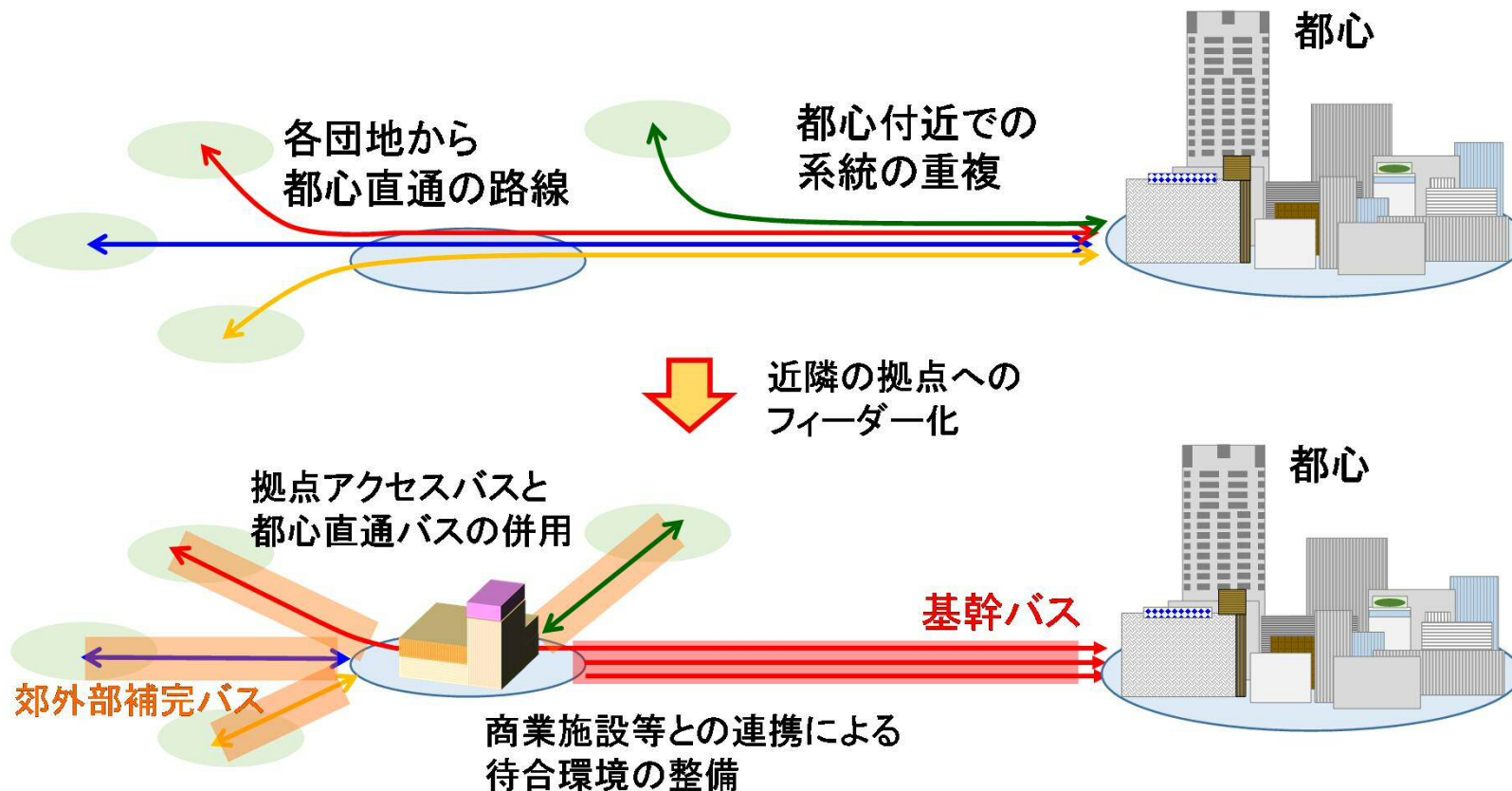
今後のバス路線再編
の参考



5 公共交通施策の取組事例

■ 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）

- ◎ 郊外部の団地等から都心へ直通する路線の一部を、郊外部の拠点地区などを中心としてフィーダー化し、運行効率の向上を図る。
- ◎ 但し、全ての便をフィーダー化するのではなく、朝ラッシュ時は都心への直通バスを残すなど、地域の需要に応じて最適な運行形態とする。



5 公共交通施策の取組事例

■ 地域公共交通ネットワーク（乗合タクシーを含む地域バス）

① 地域主体の交通に対する支援拡充

- ◎ 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る
- ◎ 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を拡充



黄金山乗合タクシー



やぐちおもいやりタクシー

② デマンド運行の検討

- ◎ 利用者のニーズに応じて運行する予約型のバス
- ◎ 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

5 公共交通施策の取組事例

■ 目指すべき公共交通体系の形成イメージ



An aerial photograph of a city, likely Osaka, Japan, showing a dense urban area with a river and a large airport. The city is surrounded by mountains and a body of water. The text "ご清聴ありがとうございました" is overlaid in white on the dark water in the foreground.

ご清聴ありがとうございました