

●本格工事に伴う渋滞対策

- ・東雲本町交差点や御幸川第1号橋交差点など、国道2号や迂回路として利用が想定される路線の交差点において渋滞対策を順次実施しました。
- ・路肩を活用した付加車線設置やゆずりゾーンの設置といったバスの円滑運行に向けた対策も実施しました。

●交通状況の変化

■交通量



- ・本格工事開始前と開始3ヶ月後で朝の混雑する時間帯(朝ピーク)の交通量を比べると、デルタ西側断面で国道2号西広島バイパス及び国道2号現道を利用する車の割合が減少し、迂回路を利用する割合が約3%増えています。

■所要時間、渋滞長



- ・本格工事開始前と開始3ヶ月後で経路別の所要時間を比べたところ、朝の混雑する時間帯の西から東の移動時間は1～2分増加していますが、本格工事開始直後と比べると減少しています。
- ・7時台において本格工事開始直後に増加していた所要時間は、開始3ヶ月後では開始前と同程度となっています。
- ・朝の混雑時間帯における住吉町を先頭にした渋滞は本格工事規制開始前の2.1kmと同程度となっています。

■旅行速度



- ・朝ピーク時において国道2号、平和大通り及び霞庚午線の一部区間で本格工事開始前より速度が低下している区間が見られます。

●バス事業者の取組及び運行状況



■バス事業者の取組

- ・朝ラッシュ時間帯に一部運行経路を変更した急行便の設定や時差出勤に合わせた便の増設、一部路線での運行時刻や便数の変更を行い、路線バスの定時性の維持や利便性向上を図っています。

■バスの運行状況

- ・路線バスの運行は、一部で遅延が発生しているものの、本格工事規制開始前と比べ、大きな差は見られません。
- ・朝ラッシュ時間帯に一部運行経路を変更した急行便は、従来の便と比べ、遅延の影響を受けづらく、車内も空いており快適な利用が可能な状況です。
- ・時差出勤に合わせて増設した便は、遅延の影響を受けづらく、車内も空いており快適な利用が可能です。

●自転車利用環境



- ・平和大通りなどで自転車の利用環境向上のため、自転車走行空間や駐輪場の整備を進めています。
- ・「ぴーすくる」の利用回数は昨年度と比べ増加しています。

●利用者の声

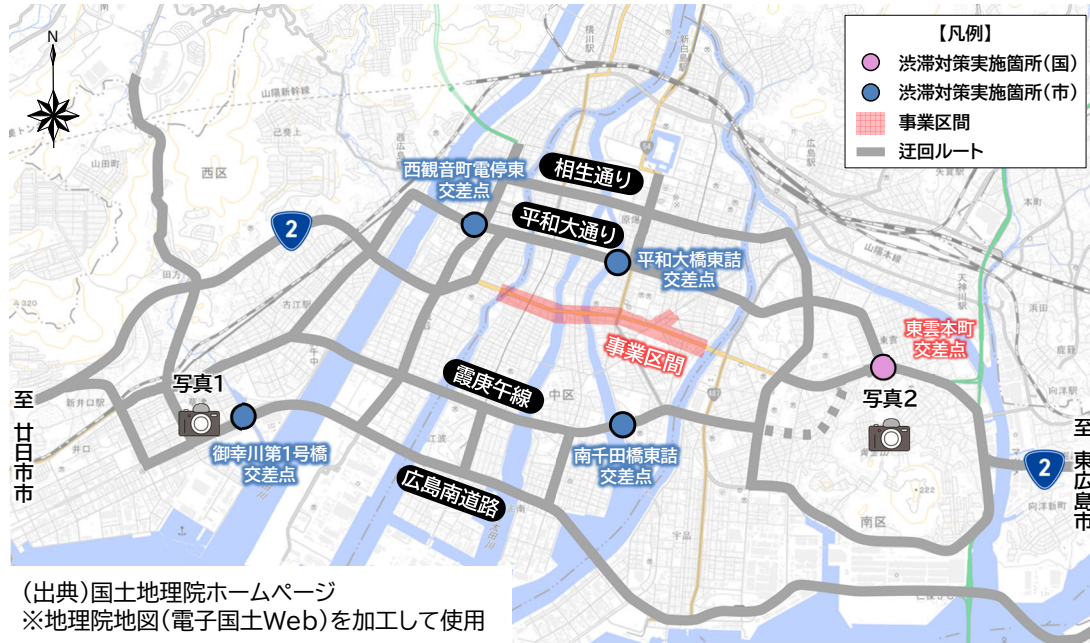


- ・車線規制が開始した後、ルートを変えるなど行動を変更された方が約5割いらっしゃいました。
- ・行動を変更された方のうち、迂回路を使用する方が最も多く、公共交通等を利用する方もいらっしゃいました。

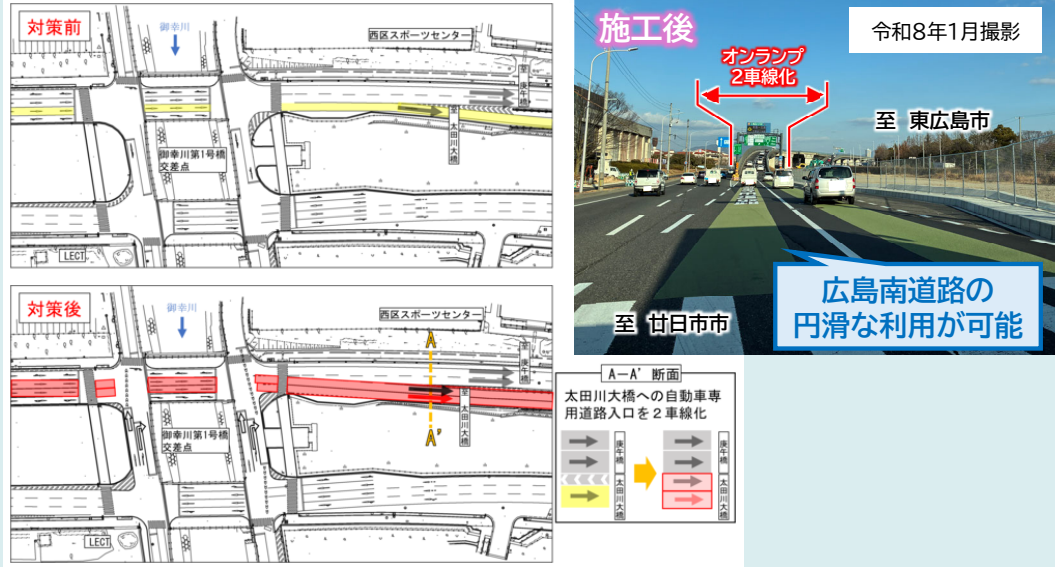
本格工事に伴う渋滞対策について(交差点における渋滞対策)

○国道2号や迂回路として利用が想定される路線の交差点において、渋滞対策を順次実施しました。

<交差点における渋滞対策実施箇所>



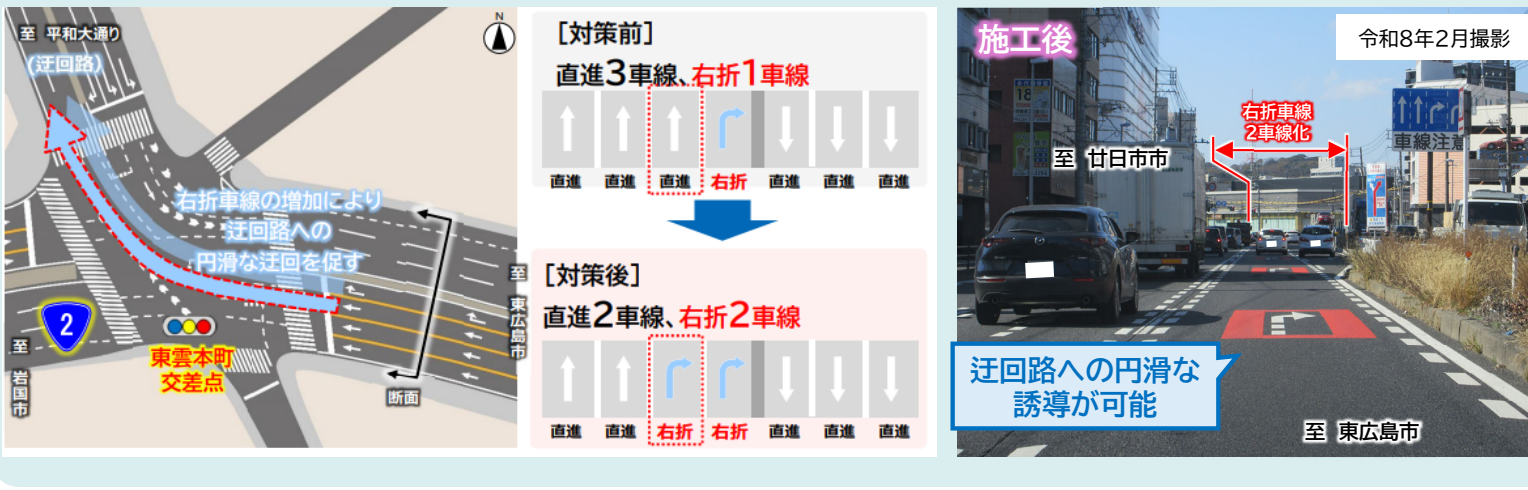
■御幸川第1号橋交差点 <広島市>【写真1】 (広島南道路へのオンランプ2車線化、南北方向右折付加車線設置)



<交差点における渋滞対策実施内容>

対策交差点	対策内容	事業者
東雲本町交差点	右折車線2車線化(R7.10完了)	国
西観音町電停東交差点	南側右折2車線化(R7.8完了)	市
平和大橋東詰交差点	左折付加車線設置(R7.2完了)	市
南千田橋東詰交差点	西側横断歩道廃止(R7.2完了)	市
御幸川第1号橋交差点(西区商工センター内)	広島南道路へのオンランプ2車線化、南北方向右折付加車線設置(R7.12完了)	市

■東雲本町交差点(右折車線2車線)<広島国道事務所>【写真2】



本格工事に伴う渋滞対策について(バスの円滑運行に向けた対策)

- 広島市中心部を結ぶバス路線が通過している井口4丁目バス停～井口ランプ間において、本格工事開始と合わせ、路肩を活用した付加車線を設置する対策を実施しました。
- また、本格工事による規制区間にあたる加古町バス停においてゆずりゾーンを設置する対策を実施しました。

■井口4丁目バス停～井口ランプ間での路肩を活用した付加車線設置【写真1】



<バスの円滑運行に向けた対策実施箇所>



■加古町バス停におけるゆずりゾーンの設置【写真2】



■バス運転手からの声

【井口付加車線について】

- ・今までは一度合流しないとイケなかったが、合流せずにそのまま直進できるため、スムーズな運行につながっている
- ・井口4丁目バス停からストレートで進入できるため、スピードアップに繋がった



バス運転手

【加古町ゆずりゾーンについて】

- ・以前は塞がっており合流が難しかったが、ゆずりゾーンのお陰で合流が楽になった
- ・前方の信号が赤の場合、合流スペースを空けてくれる車が増えた



バス運転手

(出典)バス事業者ヒアリング調査(令和8年2月)

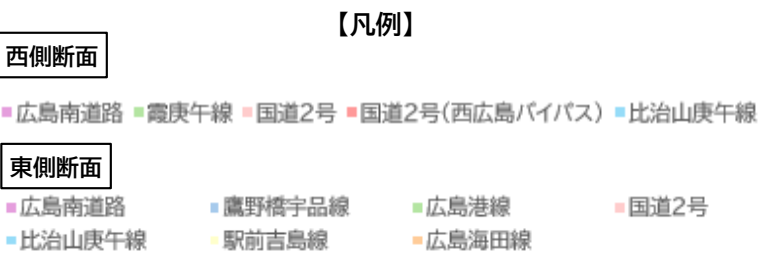
本格工事開始前後における交通状況の変化(交通量)

○本格工事開始前と開始3ヶ月後で朝の混雑する時間帯(朝ピーク)の交通量を比べると、デルタ西側断面で国道2号西広島バイパス及び国道2号現道を利用する車の割合が減少し、迂回路を利用する割合が約3%増えています。

■交通量調査箇所

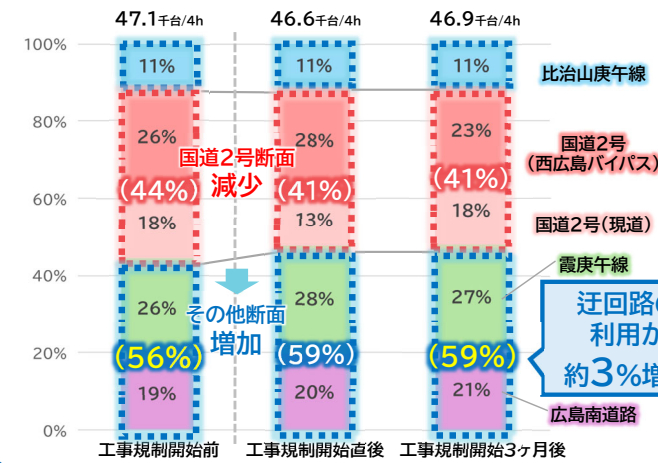


(出典)国土地理院ホームページ
※地理院地図(電子国土Web)を加工して使用

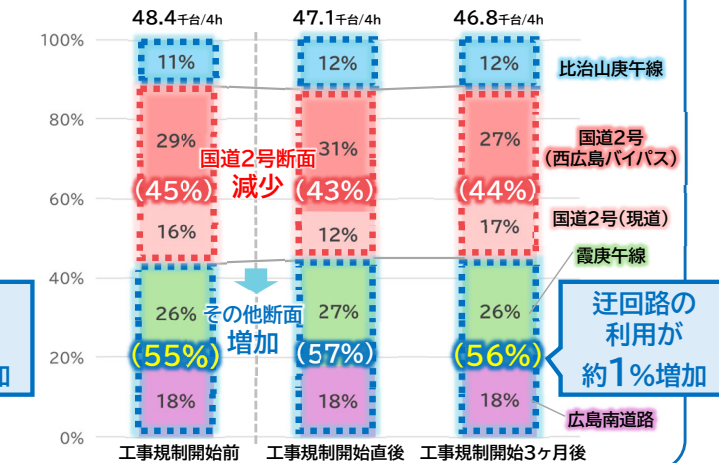


■断面交通量の推移(デルタ西側断面)

<朝ピーク(6:00-10:00)>

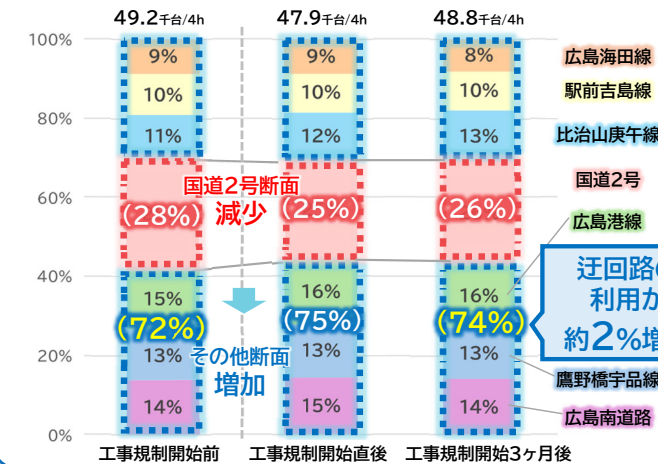


<夕ピーク(16:00-20:00)>

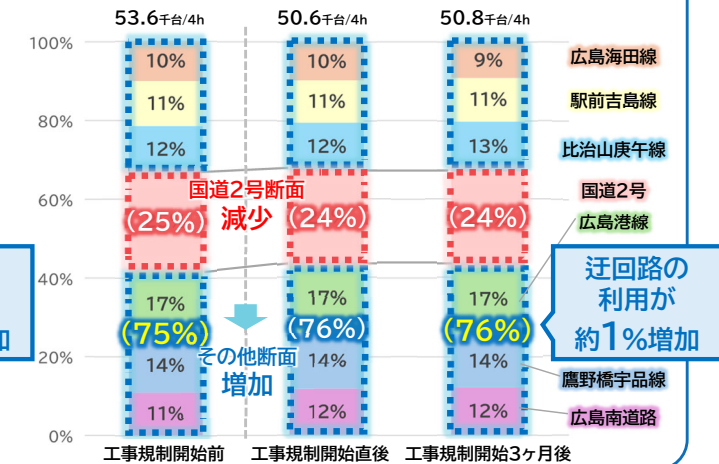


■断面交通量の推移(デルタ東側断面)

<朝ピーク(6:00-10:00)>



<夕ピーク(16:00-20:00)>

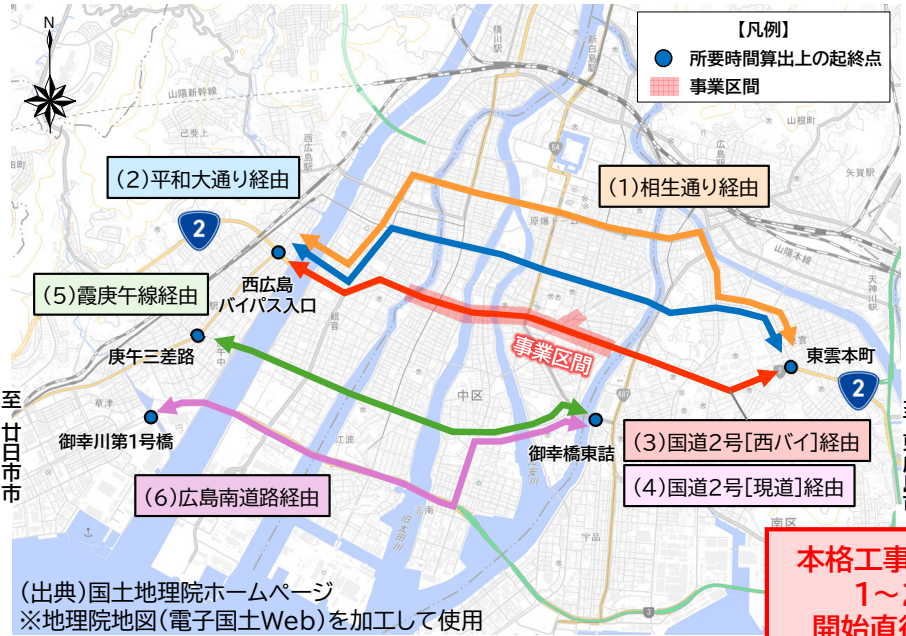


(出典)交通量調査〔工事規制開始前〕令和7年7月23日、〔工事規制開始直後〕令和7年10月7日、〔工事規制開始3ヶ月後〕令和8年1月20日

本格工事開始前後における交通状況の変化(所要時間)

○経路別の所要時間を比べたところ、朝の混雑する時間帯(朝ピーク)の西から東の移動時間は1~2分増加していますが、本格工事開始直後と比べると減少しています。

■経路別の所要時間算出経路

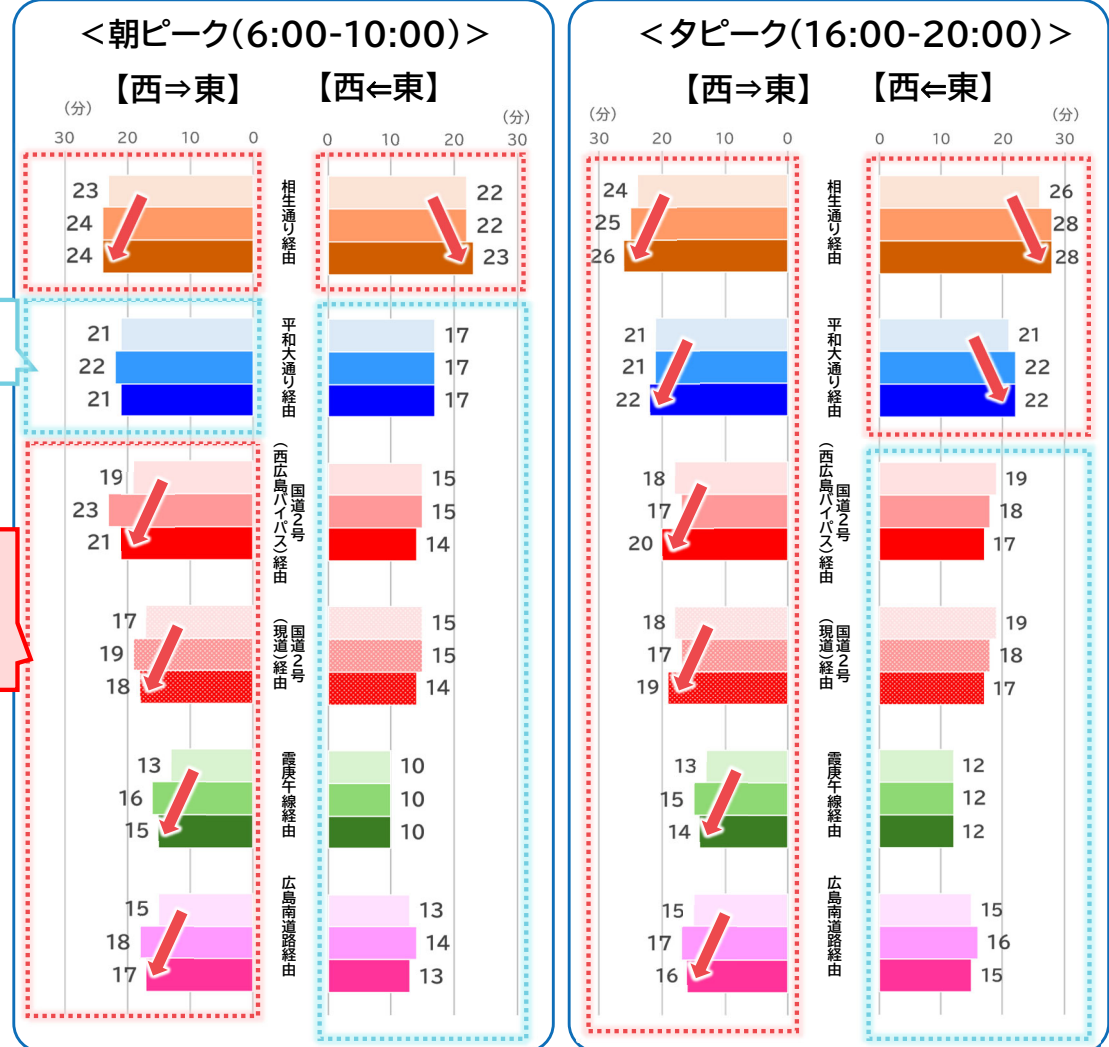


(出典)国土地理院ホームページ
※地理院地図(電子国土Web)を加工して使用

大きな変化は見られない
本格工事開始前に比べ1~2分増加。開始直後と比べると減少傾向。

■経路別の所要時間の変化

■:工事規制開始前 ■:工事規制開始直後 ■:工事規制開始3ヶ月後



(出典)ETC2.0(【工事規制開始前】令和6年10月平日【確定値】、【工事規制開始直後】令和7年10月2日~17日のうち、平日【速報値】、【工事規制開始3ヶ月後】令和7年12月1日~19日のうち、平日【確定値】)
※所要時間の算出には起点における信号待ち時間は考慮していない。また、所要時間は朝ピーク及び夕ピークの各4時間の平均値。
※データ欠損区間は隣接区間の旅行速度を踏まえ、20km/hで所要時間を算出。

経路	延長	所要時間算出起終点
相生通り経由 ※1	7.8km	西広島バイパス入口交差点⇨東雲本町交差点
平和大通り経由	6.9km	西広島バイパス入口交差点⇨東雲本町交差点
国道2号[西バイ]経由	6.6km	西広島バイパス入口交差点上の高架部⇨東雲本町交差点
国道2号[現道]経由	6.2km	西広島バイパス入口交差点⇨東雲本町交差点
霞庚午線経由	4.7km	庚午三差路交差点⇨御幸橋東詰交差点
広島南道路経由 ※2	5.9km	御幸川1号橋交差点⇨御幸橋東詰交差点

※1:西⇒東の経路において、的場交差点では右折ができないため、稲荷町交差点で左折、駅前大橋南詰交差点で右折する経路で算出。
※2:広島南道路は自動車専用道路部(無料区間)及び一般道路部を利用する経路で算出。

本格工事開始前後における交通状況の変化(朝ピーク時の渋滞長)

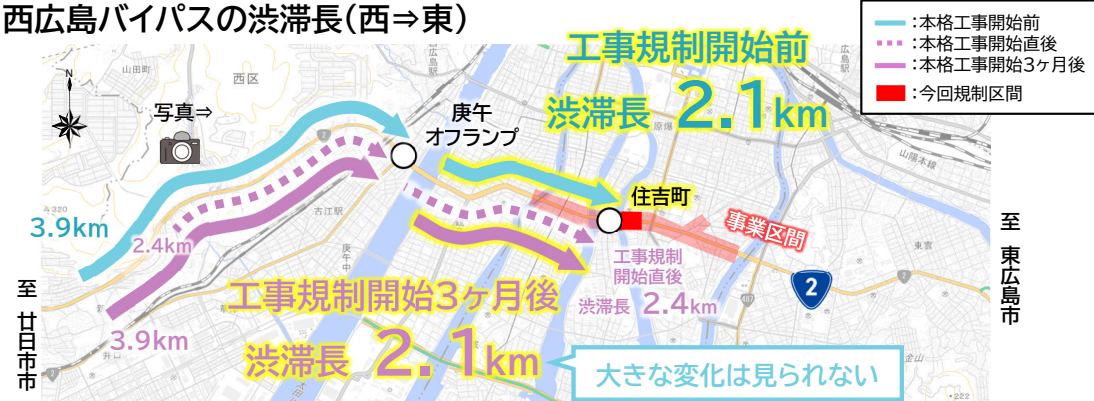
○朝の混雑時間帯における住吉町を先頭にした渋滞は本格工事規制開始前の2.1kmと同程度となっています。
○7時台において本格工事開始直後に増加していた所要時間は、開始3ヶ月後では開始前と同程度となっています。

■国道2号の交通状況(田方)



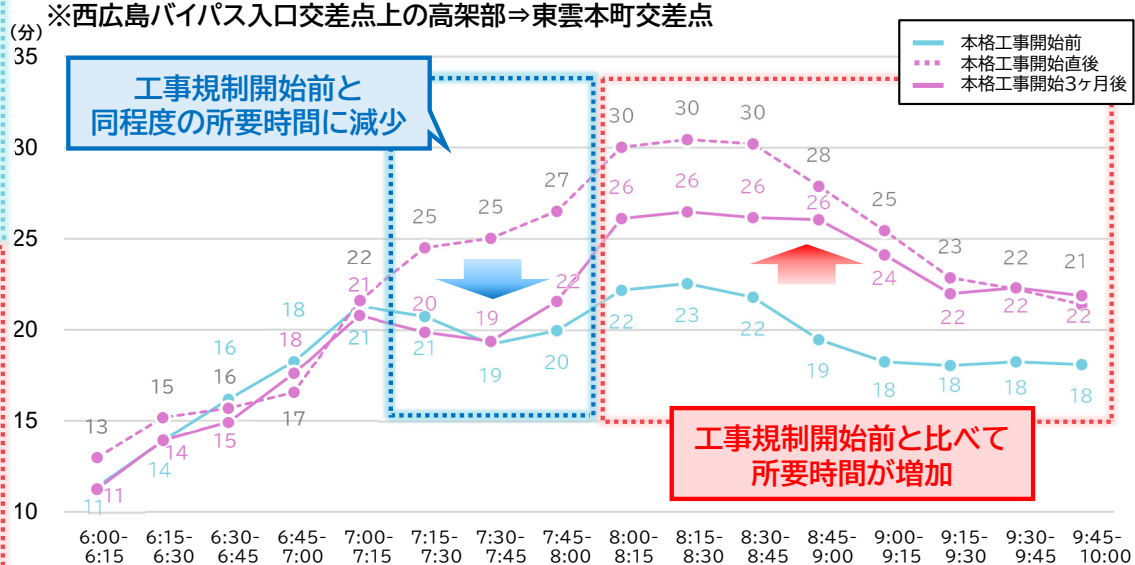
(出典)CCTVカメラ映像(田方)[工事規制開始後]令和7年12月17日

■西広島バイパスの渋滞長(西→東)



(出典)国土地理院ホームページ ※地理院地図(電子国土Web)を加工して使用
ETC2.0〔工事規制開始前〕令和6年10月平日【確定値】、〔工事規制開始直後〕令和7年10月2日~17日のうち、平日【速報値】、
〔工事規制開始3ヶ月後〕令和7年12月1日~19日のうち、平日【確定値】
※渋滞長(速度低下区間):ETC2.0プローブデータの速度低下区間が最大の時間帯における走行速度20km/h以下の区間長

■西広島バイパス(西→東)の朝ピーク時における所要時間の変化



(出典)ETC2.0〔工事規制開始前〕令和6年10月平日【確定値】、〔工事規制開始直後〕令和7年10月2日~17日のうち、平日【速報値】、
〔工事規制開始3ヶ月後〕令和7年12月1日~19日のうち、平日【確定値】
※所要時間の算出には起点における信号待ち時間は考慮していない。
※データ欠損区間は隣接区間の旅行速度を踏まえ、20km/hで所要時間を算出。

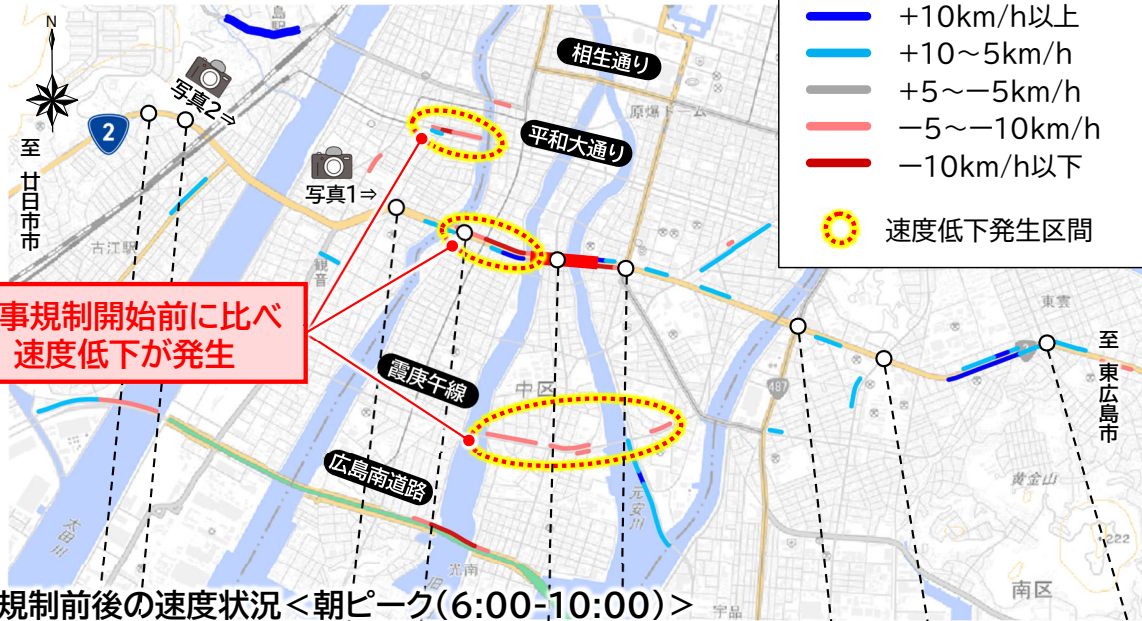
本格工事開始前後における交通状況の変化(旅行速度)

○本格工事開始前後で広島市中心部における旅行速度差を面的に整理したところ、朝の混雑する時間帯において、国道2号、平和大通り及び霞庚午線の一部区間で本格工事開始前より速度が低下している区間が見られます。

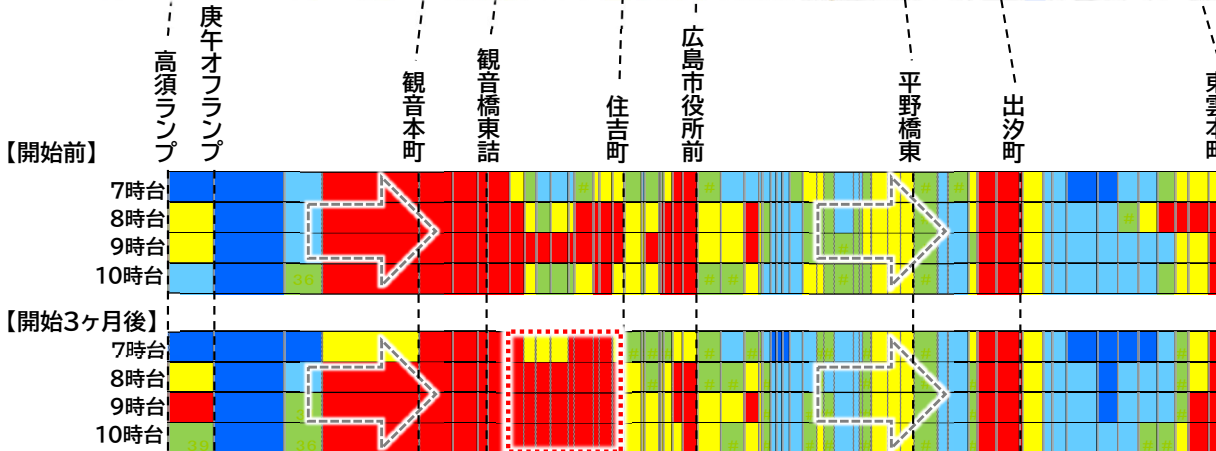
■規制前後の旅行速度差<朝ピーク(6:00-10:00)>

工事規制開始前後の旅行速度差

- +10km/h以上
- +10~5km/h
- +5~-5km/h
- -5~-10km/h
- -10km/h以下
- 速度低下発生区間



■規制前後の速度状況<朝ピーク(6:00-10:00)>



■国道2号の交通状況(観音高架橋)【写真1】



■国道2号の交通状況(庚午ランプ)【写真2】



(出典)CCTVカメラ映像(令和7年12月17日)

(出典) ETC2.0〔工事規制開始前〕令和6年10月平日〔確定値〕、
〔工事規制開始3ヶ月後〕令和7年12月1日~19日のうち平日〔確定値〕)

○バス事業者として、朝ラッシュ時間帯に一部運行経路を変更した急行便の設定や時差出勤に合わせた便の増設のほか、一部路線での運行時刻や便数の変更を行い、路線バスの定時性の維持や利便性向上を図っています。

■バス事業者が実施している施策

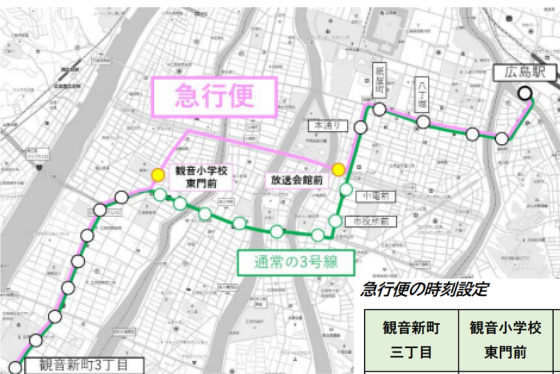
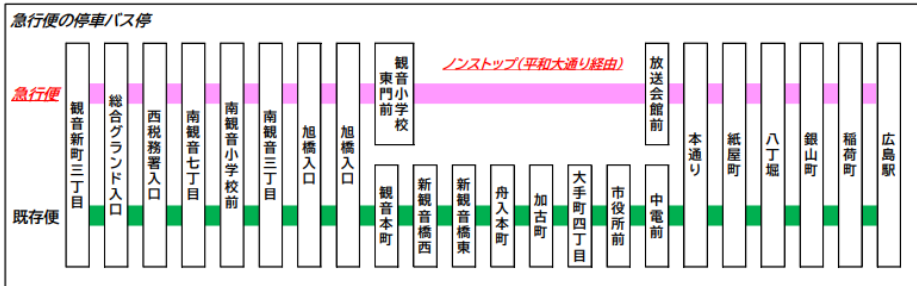
★朝ラッシュ時間帯に一部運行経路を変更した急行バスの運行

◎広電バス 3 号線

広島駅方面行き・観音新町三丁目の時刻

改正前(平日)		改正後(平日)	
6時	04 14 22 33 42 50 59	6時	00 14 22 33 42 50 59
7時	06 11 16 21 26 31 36 41 45 50 56	7時	06 13 急行 16 21 26 31 38 急行 41 45 50 56
8時	00 05 09 14 20 27 33 39 46 54	8時	00 05 11 急行 14 20 27 33 39 46 54
9時	02 10 18 26 34 42 50 58	9時	02 10 18 26 34 42 50 58

急行便の新設



★時差出勤での利用を想定し、朝ラッシュ時前後の時間帯での運行便の新設や運行時間の繰り上げ

◎広電バス 10 号線・広島バス 25 号線

市役所方面行き・西広島駅の時刻

改正前(平日)		改正後(平日)	
6時	30 50	6時	30 50
7時	05 14 23 31 38 40 48 54	7時	05 12 23 31 36 40 48 55
8時	00 03 10 15 23 28 35	8時	00 05 09 15 25 30 35 53
9時	-	9時	09 32 44 New

斜字は改正ダイヤ 赤字は新設ダイヤ

運行便の新設

◎広電バス 54・55 号線

広島方面行き・古江の時刻

改正前(平日)		改正後(平日)	
6時	34 38 49	6時	29 38 44 49 57
7時	02 02 04 11 21 22 23 32 32 36 38 38 42 43 52 54 56	7時	02 06 16 22 23 32 32 36 38 38 42 43 54 56
8時	00 04 04 07 21 27 31 50 56	8時	00 04 04 07 21 27 31 50 56
9時	06 11 21 26 41 50	9時	06 11 21 26 41 50

運行時間の繰り上げ



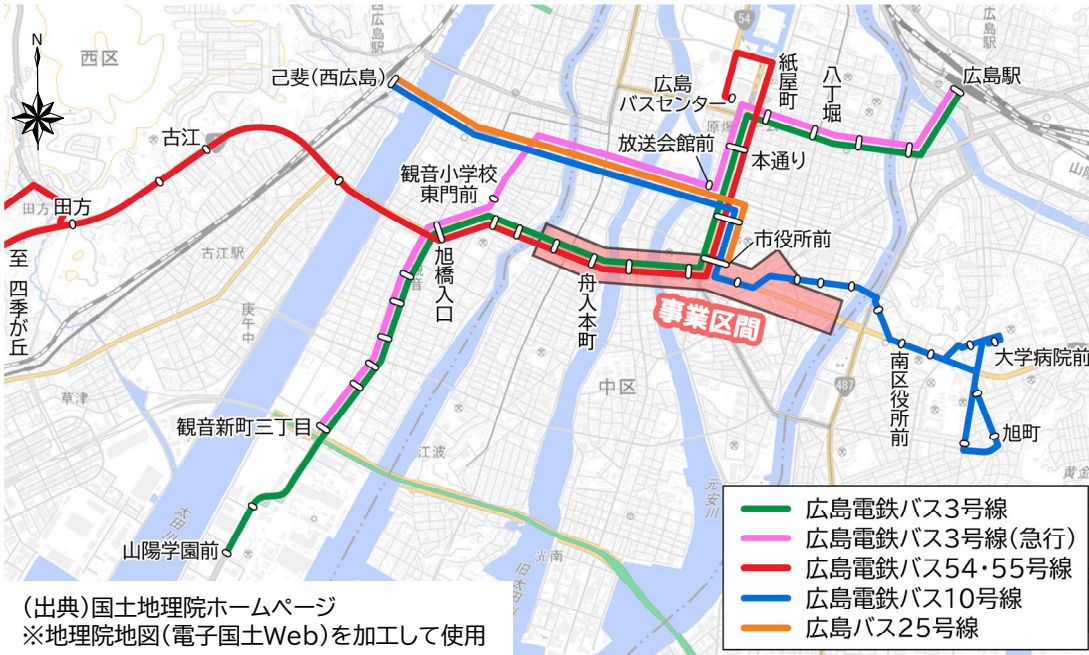
(広島電鉄バス 10 号線・広島バス 25 号線)



(広島電鉄バス 54・55 号線)

○取組を行っているバス路線の遅れ時間は、路線ごとにばらつきが生じていますが、本格工事規制開始前と比べ、平均遅れ時間は1~2分程度の増加にとどまっております、大きな差は見られません。

■バス事業者が実施している取組の対象路線

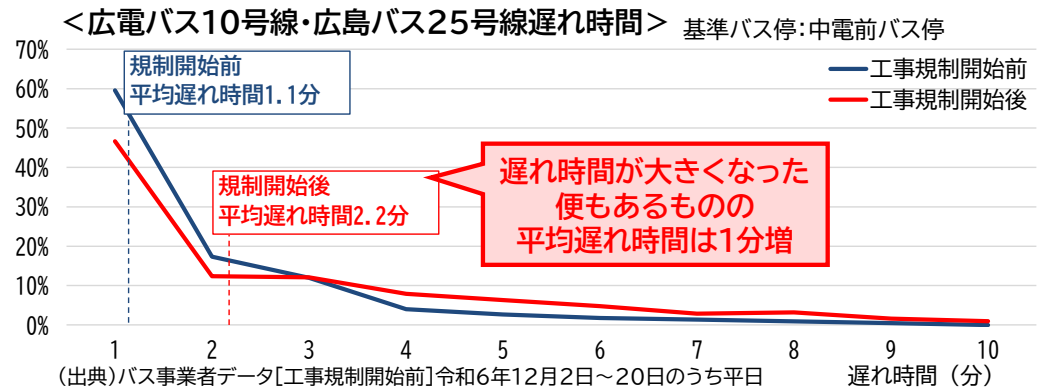
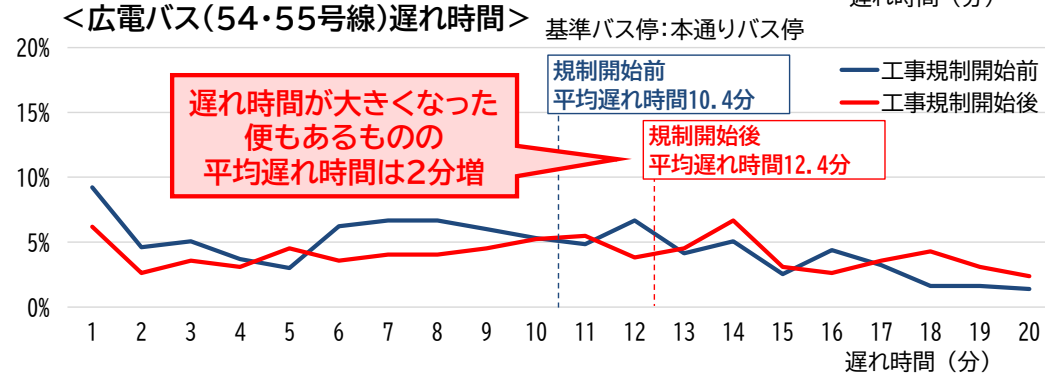
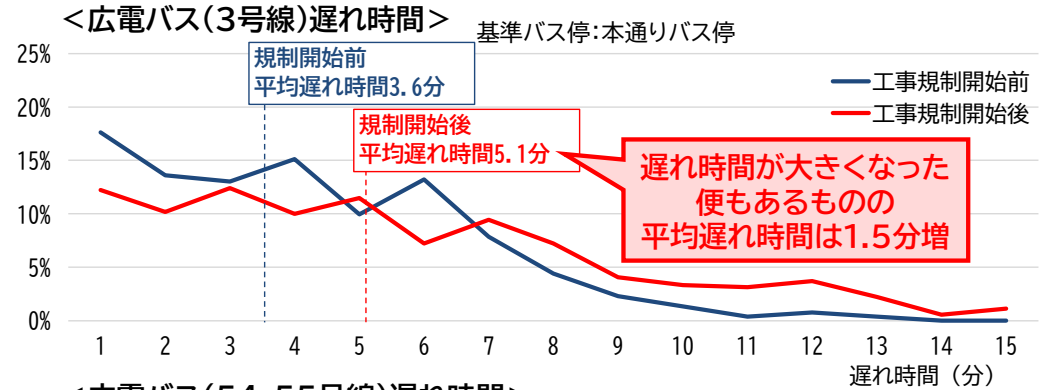


■バス路線の概要

※便数は令和8年2月12日時点 平日6~9時台

運行事業者	系統	主な経路地	便数
広島バス	3号線	広島駅～紙屋町～市役所～観音マリーナ	36便
	54・55号線 西広島 バイパス線 (市役所経由)	広島バスセンター～市役所～美鈴が丘～山田団地・彩が丘・藤の木・五月が丘 広島バスセンター～市役所～鈴が峰住宅～阿品台・四季が丘・藤の木・彩が丘・東観音台・薬師が丘	27便
	10号線	己斐(西広島)～平和大通り～市役所～大学病院・旭町	15便
広島バス	25号線草津線 (急行市役所行)	己斐(西広島)～市役所	6便

■国道2号や迂回路を通過するバスの運行状況

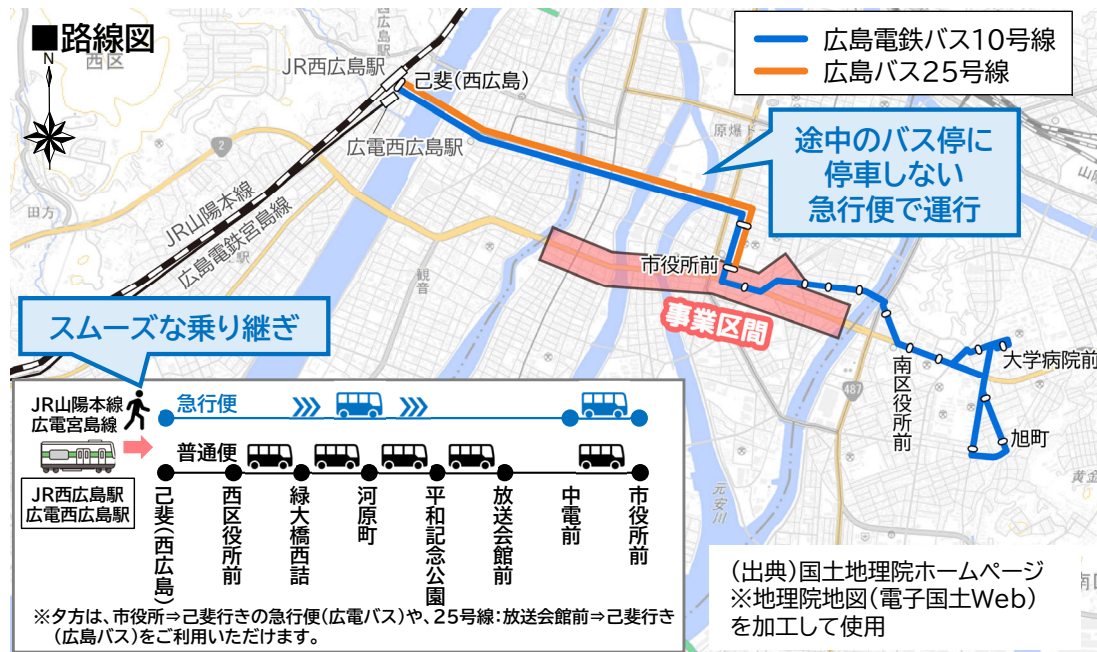


(出典)バス事業者データ[工事規制開始前]令和6年12月2日~20日のうち平日
 [工事規制開始後]令和7年12月1日~19日のうち平日
 ※始発から9時台の便を対象に、各路線の基準バス停時点での遅れ時間別の便数割合

○JR山陽本線や広島電鉄宮島線との乗継が便利な広島電鉄バス10号線、広島バス25号線の己斐(西広島)から市役所方面において、時差出勤に便利な便として、8時台後半～9時台の便を充実させた運行を行っています。
 ○新設した便は従来の便と比べ、遅延の影響を受けづらく、車内も空いており快適な利用が可能な状況です。

★時差出勤での利用を想定し、朝ラッシュ時前後の時間帯での運行便を新設

<広電バス10号線・広島バス25号線>



■便ごとの遅延状況・車内混雑状況

運行事業者	始発バス停	始発時刻	中電前到着予定時間	中電前到着時遅延状況	車内混雑状況
広電バス	己斐	6:30	6:42	🕒	🚌
広電バス	己斐	6:50	7:00	🕒	🚌
広電バス	己斐	7:05	7:15	🕒	🚌
広電バス	己斐	※7:14	7:26	🕒	🚌
広電バス	己斐	7:23	7:35	🕒	🚌
広電バス	己斐	7:31	7:42	🕒	🚌
広電バス	己斐	※7:38	7:52	🕒	🚌
広島バス	己斐	7:40	7:54	🕒	🚌
広電バス	己斐	7:48	8:02	🕒	🚌
広電バス	己斐	※7:54	8:08	🕒	🚌
広島バス	己斐	8:00	8:14	🕒	🚌
広電バス	己斐	※8:03	8:16	🕒	🚌
広電バス	己斐	※8:10	8:24	🕒	🚌
広島バス	己斐	8:15	8:29	🕒	🚌
広電バス	己斐	※8:23	8:37	🕒	🚌
広電バス	己斐	※8:28	8:41	🕒	🚌
広島バス	己斐	8:35	8:49	🕒	🚌
広電バス	己斐	※8:50	9:04	🕒	🚌
広島バス	己斐	※9:05	9:19	🕒	🚌
広電バス	己斐	※9:25	9:39	🕒	🚌
広島バス	己斐	※9:40	9:54	🕒	🚌

全ての便で大きな遅延は発生していない

朝の早い時間帯は車内が空いている

【凡例】

基準バス停到着時の遅延状況	
遅延は概ね5分以下	🕒
6分～14分の遅延	🕒
15分以上の遅延	🕒

※遅延状況は令和7年12月1日～19日の平日平均の状況

車内混雑状況(便全体)

ほぼ満員(55人以上)	🚌
混雑している(45人以上)	🚌
やや混雑している(35人以上)	🚌
やや空いている(25人以上)	🚌
空いている(25人未満)	🚌

※混雑状況は目安であり、日によって異なる

新設した8時台後半以降の便は車内が空いている

■新設した便の利用者からの声

遅い時間の便が増えたので、朝がゆっくりできるようになった

普通便と比べて、遅れが少なく、勤務先に早くに行ける

車内が空いていて快適

<インタビュー調査の様子>



(出典)バス利用者インタビュー調査(令和8年2月18日)

※太字の便は2026年2月12日よりJRとの乗継ぎが便利になるよう、ダイヤ改正を行っています。

広島市中心部を運行するバス事業者の★新たな取組★

○バス事業者による新たな取組として、「西風みなとライン」のルート・ダイヤを変更し、JR山陽本線や広電宮島線、アストラムラインなどへの乗り継ぎや、商業施設へのアクセス性を高め、公共交通の利便性向上を図っています。

★公共交通の利便性向上による公共交通利用促進を目指し、広島電鉄バスと広島バスが共同で社会実験を実施
 (広島電鉄バス 201・202号線) ⇒ 広島バスと共同で社会実験として運行

社会実験実施期間

※終了日は変更の可能性あり

運行日

令和8年2/11(水)～令和9年2/7(日)

土・日・祝日のみ

■バス路線図

従来のルート

社会実験のルート



■運行ダイヤ

路線番号

201 広島港棧橋 行き

運行会社	市立大学前	大塚駅	広域公園前駅	③ ジアウトレット広島 番乗り場	鈴が峰住宅	新井口駅	⑥ アルパーク 番乗り場	(ハローズ前) 草津新町一丁目	(北向き) 観音三菱前	皿山公園下	広島港棧橋
広島電鉄	8:45	8:49	8:51	9:01	9:16	9:18	9:22	9:26	9:33	9:36	9:48
広島バス	10:40	10:44	10:46	10:56	11:11	11:13	11:17	11:21	11:28	11:31	11:43
広島電鉄	12:45	12:49	12:51	13:01	13:16	13:18	13:22	13:26	13:33	13:36	13:48
広島バス	14:35	14:39	14:41	14:51	15:06	15:08	15:12	15:16	15:23	15:26	15:38
広島電鉄	16:45	16:49	16:51	17:01	17:16	17:18	17:22	17:26	17:33	17:36	17:48
広島バス	18:20	18:24	18:26	18:36	18:51	18:53	18:57	19:01	19:08	19:11	19:23

路線番号

202 市立大学前 行き

運行会社	広島港棧橋	江波本町 (北向き)	観音三菱前	(ハローズ前) 草津新町一丁目	⑥ アルパーク 番乗り場	新井口駅	鈴が峰住宅	ジアウトレット広島	広域公園前駅	大塚駅	市立大学前
広島バス	8:15	8:25	8:37	8:42	8:51	8:52	8:55	9:07	9:19	9:21	9:24
広島電鉄	10:25	10:35	10:47	10:52	11:01	11:02	11:05	11:17	11:29	11:31	11:34
広島バス	12:25	12:35	12:47	12:52	13:01	13:02	13:05	13:17	13:29	13:31	13:34
広島電鉄	14:10	14:20	14:32	14:37	14:46	14:47	14:50	15:02	15:14	15:16	15:19
広島バス	16:45	16:55	17:07	17:12	17:21	17:22	17:25	17:37	17:49	17:51	17:54
広島電鉄	18:35	18:45	18:57	19:02	19:11	19:12	19:15	19:27	19:39	19:41	19:44

プレスリリースは、こちらから確認できます。
<https://www.city.hiroshima.lg.jp/buspf/1038971/1047305.html>

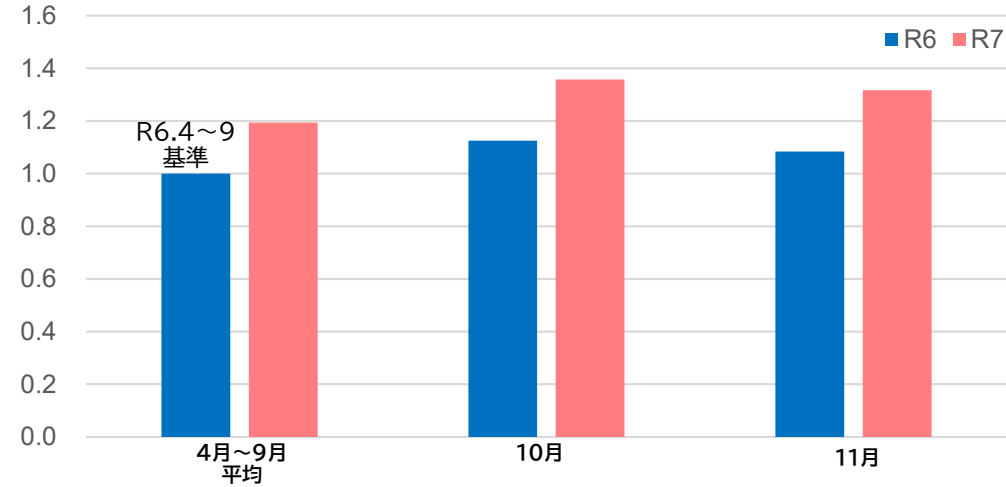
(出典)国土地理院ホームページ
 ※地理院地図(電子国土Web)を加工して使用

○平和大通りなどで自転車の利用環境向上のため、自転車走行空間や駐輪場の整備を進めています。
 ○広島市中心部で実施しているシェアモビリティの事業者に対し、公有地等にモビリティ貸出返却施設(ポート)を設けるための協力なども実施しており、「ぴーすくる」の利用回数は昨年度と比べ増加しています。

■平和大通りの自転車道の整備状況と駐輪場等の整備状況



■「ぴーすくる」の月別利用回数(変化率)



令和6年4月から9月の利用回数を基準(1.0)とした場合の利用回数

①平和大通りの自転車道の整備



②路上駐輪場の整備(国道54号)



③駐車場から駐輪場への転用(駅前通り) ④公有地へのポート設置(広島市役所)

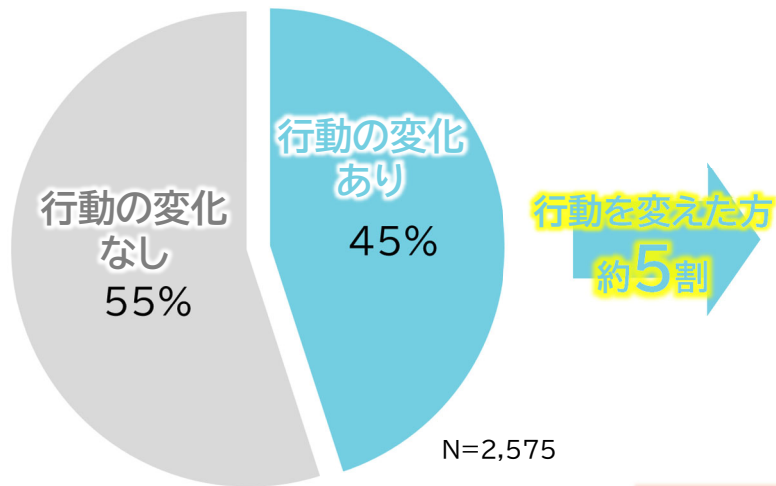


(出典)広島市自転車都市づくり推進計画【改訂版】
株式会社ドコモ・バイクシェア

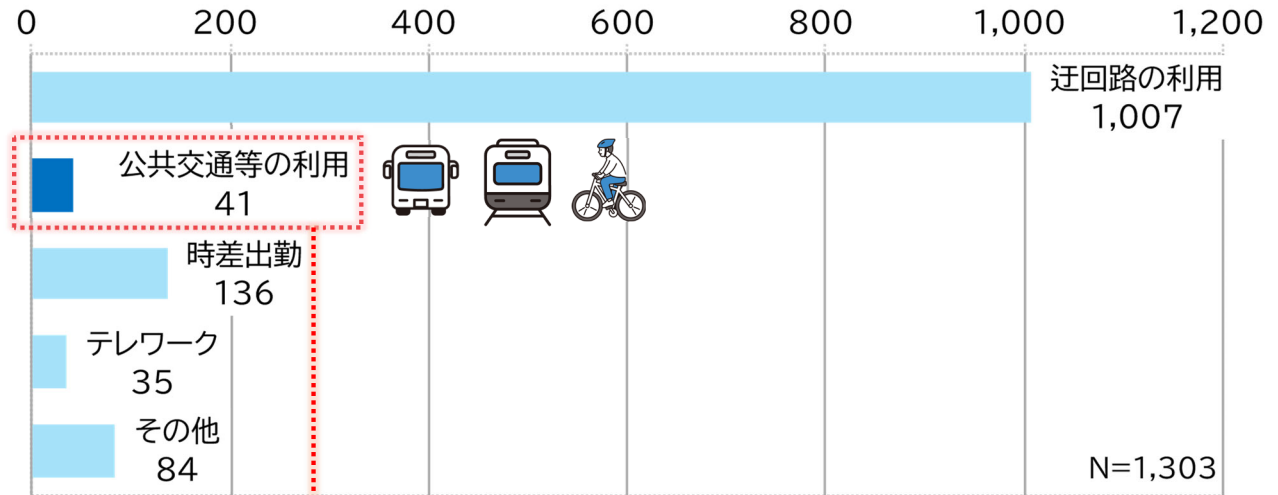
- 国道2号西広島バイパスを利用されている方を対象にアンケート調査を行った結果、車線規制開始後に、ルートを変えるなど行動を変更された方が約5割いらっしゃいました。
- 行動を変更された方のうち、迂回路を利用する方が最も多く、公共交通等を利用する方もいらっしゃいました。

■利用者からの声

[質問]車線規制前後における行動の変化の有無



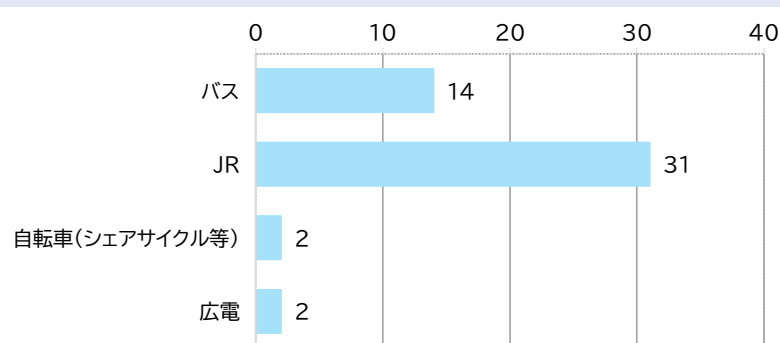
[質問]行動の変化があった場合の変化の内容



※複数回答可のため、回答者数と一致しない

公共交通等の利用の内訳

N=49



※複数回答可のため、回答者数と一致しない

[質問]行動を変更した理由



渋滞などでスムーズに行動できないのが嫌だから

目的地に時間通りに着きたいから



テレビニュース等で報道されていたから

混雑すると自分も他人も困るから



(出典)WEBアンケート調査(令和7年10月~令和8年1月)