

第9回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和2年12月2日（水）13：30～

場 所：JMSアステールプラザ 2階 多目的スタジオ

議 事 次 第

1 開 会

2 報告事項

- (1) 令和2年地域公共交通優良団体大臣表彰式について

3 協議事項

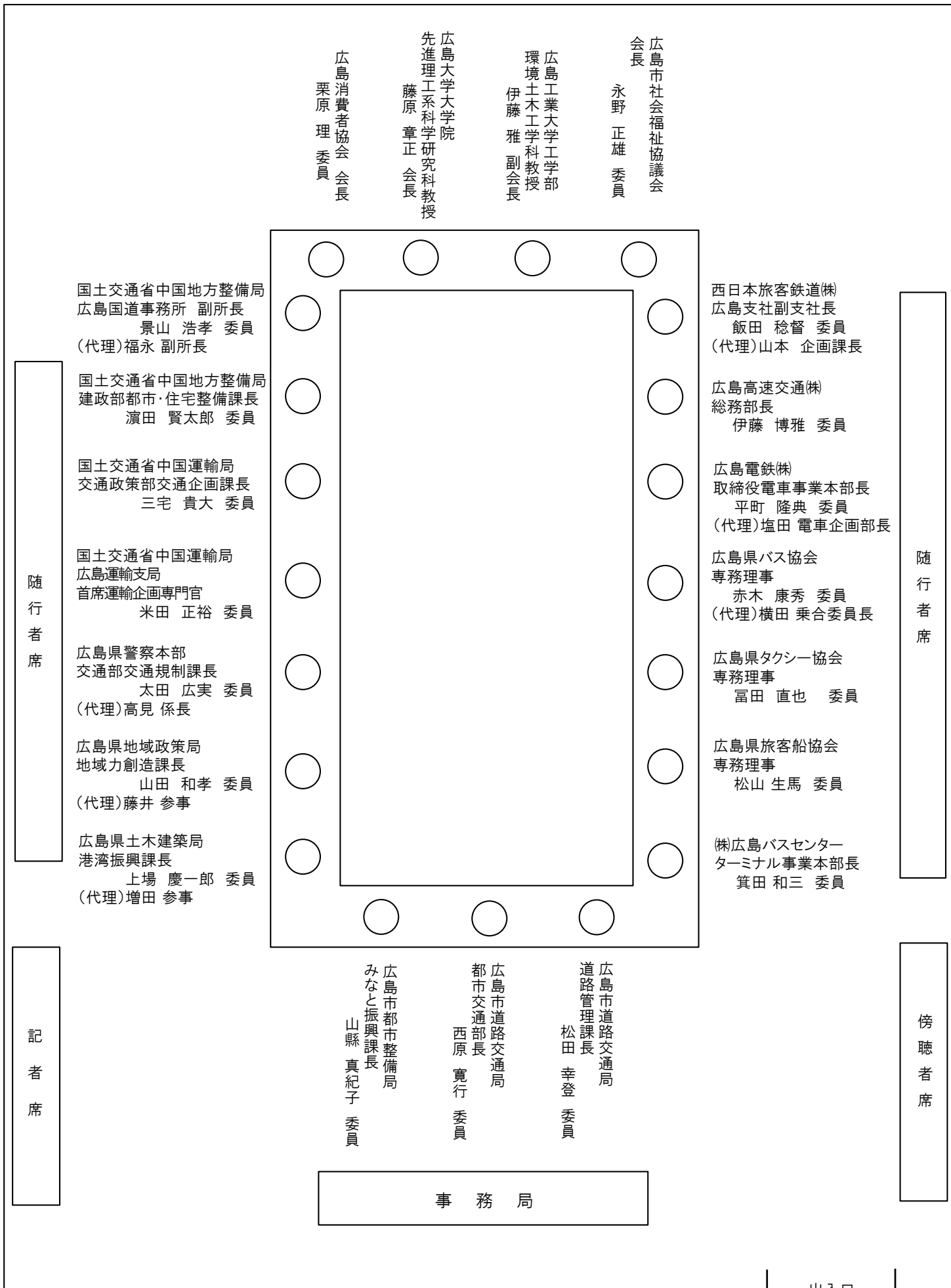
- (1) 公共交通ネットワークの再構築に向けた取組
 - ① 地域公共交通計画の見直しに向けた基礎調査
 - ② 北部バス路線の再編に向けた取組について

4 その他

5 閉 会

第9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12月2日(水) 13:30～
場所：JMSアステールプラザ 2階 多目的スタジオ



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)

配付資料一覧

【報告資料】

資料 1 令和 2 年地域公共交通優良団体大臣表彰式について

【協議資料】

資料 2 公共交通ネットワークの再構築に向けた取組

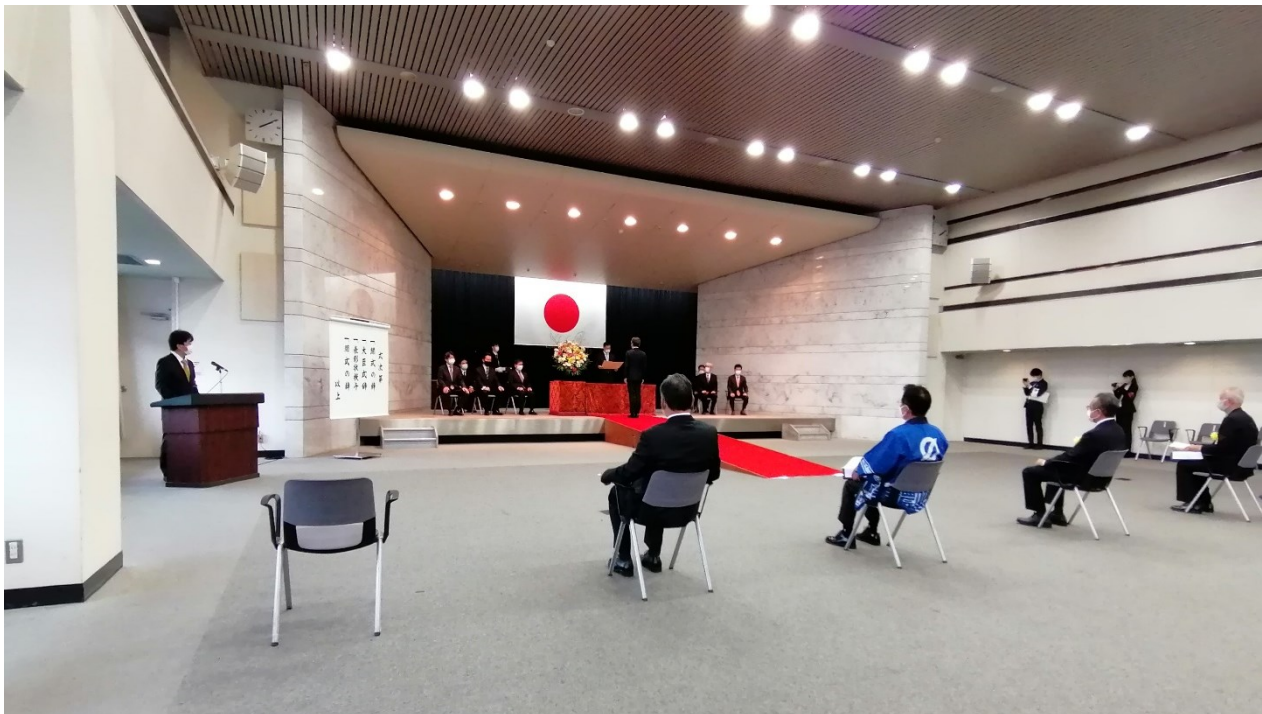
資料 3 地域公共交通計画の見直しに向けた基礎調査

資料 4 北部バス路線の再編に向けた取組について

令和 2 年地域公共交通優良団体大臣表彰式について（報告）

令和 2 年 11 月 27 日（金）に、「令和 2 年地域公共交通優良団体大臣表彰式」が行われ、本協議会の藤原会長が出席し、栗田国土交通事務次官より表彰状をいただきました。今年は、本協議会を含め、5 事項 7 団体が受賞しました。

【表彰式の様子】



【栗田国土交通事務次官、他受賞者との写真】



(参考) 受賞者名簿

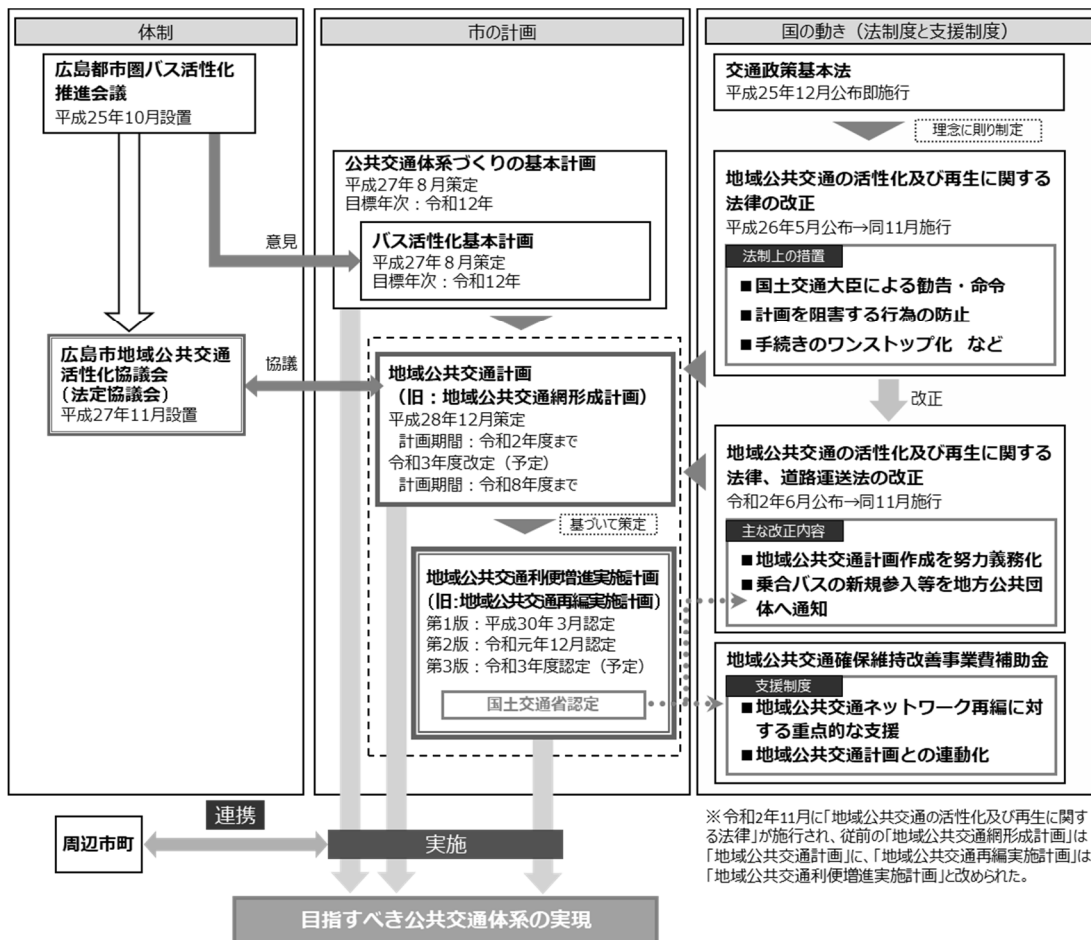
ふりがな 受賞者名	功績概要	現住所
あしかがしちいきこうきょうつうかいかい 足利市地域公共交通会議	公共交通によって「おでかけ」できる範囲を拡大することを目指し生活路線バス「あしバスアッシャー」の路線網を大胆に見直し市中心部へのアクセスを強化することで利用者を増加させ毎月の利用状況を確認するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	栃木県足利市
こだいらしこみゆにていたくしーをかんがえるかい 小平市コミュニティタクシーを考える会 こだいらなんとうぶちいきこみゆにていたくしーをかんがえるかい 小平南東部地域コミュニティタクシーを考える会 こだいらなんせいぶこみゆにていたくしーをかんがえるかい 小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会	住民主体で地域協働組織を設立してコミュニティタクシー「ぶるべー号」を運行し定量的な目標を設定したうえでモニタリングを継続するとともに利用促進策を実施することで収支改善や利用者増加による地域経済の活性化につなげるなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	東京都小平市 東京都小平市 東京都小平市
みのかもしちいきこうきょうつうかつかっせいいかききょうぎかい 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会	市民の健康増進を目標に掲げ医療費削減など中長期的なクロスセクター効果に着目し住民等のアイデアを取り入れつつ公共交通で移動できる環境づくりを推進し利用者を増加させるなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	岐阜県美濃加茂市
こうりょうちいよちいきこうきょうつうかつかっせいいかききょうぎかい 広陵町地域公共交通活性化協議会	無償・デマンド方式で運行していたコミュニティバスを有償・定時定路線へ見直すとともに住民ワークショップによる効果検証を踏まえパターンダイヤ導入等利便性を向上させることで利用者を増加させるなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	奈良県北葛城郡広陵町
ひろしましちいきこうきょうつうかつかっせいいかききょうぎかい 広島市地域公共交通活性化協議会	多数の事業者と行政が連携して都心部の過密解消と郊外部のサービズレベルの維持・向上に一体的に対応する路線再編を進めるとともに共通定期券の導入等事業者連携による利用者目線の施策を徹底し利便性を向上させるなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ	広島県広島市中区

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「地域公共交通計画（旧：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。

こうした考えの下、「地域公共交通利便増進実施計画（旧：地域公共交通再編実施計画）」の最初の取組として、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利便増進実施計画（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、利便増進実施計画（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。

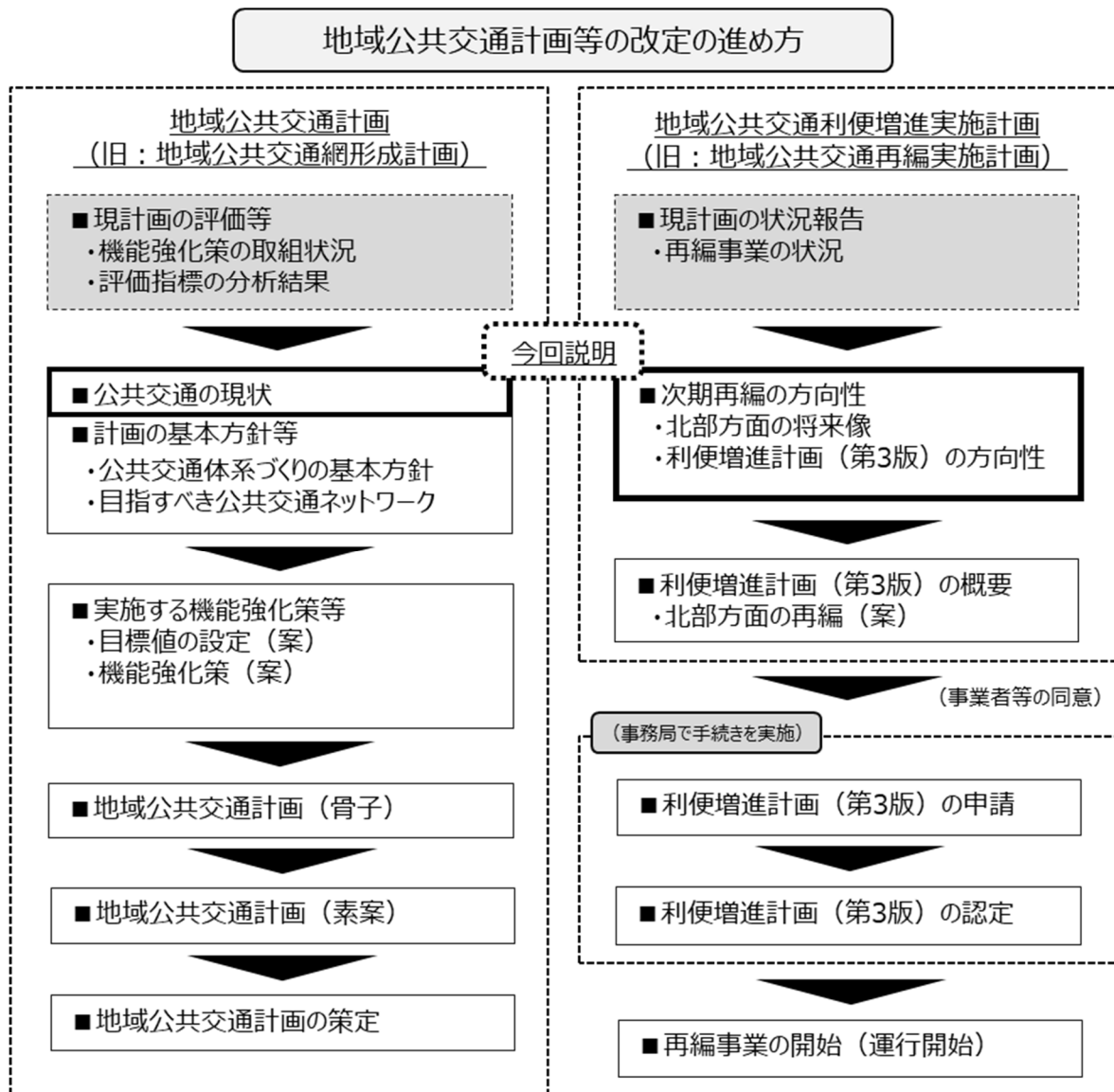
このほか、目指すべき公共交通体系の実現に向け、交通結節点の整備や利用環境の向上など、様々な機能強化策に取り組んでいます。

3 今後の進め方

本年11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、「改正地域公共交通活性化再生法」等が施行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、「地域公共交通計画」の改定に取り組みます。

「地域公共交通計画」の改定に当たっては、新型コロナウイルス感染症の影響等により本協議会の開催時期が遅れたことや、第8回協議会において、法改正による新たな制度のもと、新型コロナウイルス感染症の影響を慎重に見極めながら、本協議会でしっかり議論をすることについてご意見をいただいたことなどを踏まえ、令和2年度までとなっている計画期間を令和3年度まで1年間延長し、議論を深めていきたいと考えています。

「地域公共交通利便増進実施計画（第3版）」については、北部バス路線においてフィーダー化を行うとともに、等間隔運行などの地域公共交通計画を実現するための公共交通ネットワークを再構築する取組を、具体化したものから順次計画に追加していきます。



1 調査の内容（案）

● “将来的に公共交通ネットワークをどのように維持・強化するか”を論点として、時間軸（コロナ禍前・コロナ禍・コロナ禍収束後）を踏まえた調査の視点が重要と認識（総論を検討した後、各論（機能強化策）を検討）。

視点①：公共交通軸の明確化【今年度実施】

- ・年齢別の移動需要（全手段・全目的）に着目し、公共交通軸を時間帯別に明確化（需要側の分析）
- ・あわせて、これらの公共交通軸では、移動利便性（運行頻度等）が確保されているか否かも評価（供給側の分析）

※コロナ禍収束後（将来）はコロナ禍前の交通行動に概ね戻るであろうという前提のもと、コロナ禍前の移動需要に着目した分析を実施

（公共交通軸のイメージ）

- デルタ市街地及びデルタ周辺部**：公共交通にアクセスしやすい場所や都市機能が集約している地域間の移動（立地適正化計画と連携）
- 郊外部**：居住地から既存集落への移動や、既存集落からデルタ市街地及びデルタ周辺部への移動
- 近隣市町**：広島市と近隣市町間の移動

視点②：コロナ禍に伴う公共交通利用者の行動変化の把握

- ・公共交通利用がコロナ禍前の状態に回復することが未だ見込まれず、地域/路線によっては公共交通利用者の行動に変化が起こっているのではないか。

視点③：コロナ禍がおよぼす公共交通への中長期的な影響の把握

- ・コロナ禍により市民等の交通行動がどのように変化したか、またその理由は何か。（コロナ禍を背景とした3密回避/テレワーク等）
- ・コロナ禍により市民等の交通行動に変化が現れている場合、コロナ禍収束後にその変化は戻り得るのか（感染症への恐れ克服等が必要）。

表 視点①～③の枠組み

	コロナ禍前 (2月より前)	コロナ禍 (現在)	コロナ禍収束後 (将来)
市民等	① 公共交通軸の明確化 影響を把握 コロナ禍の フォロアアップ	② コロナ禍に伴う公共交通利用者の行動変化の把握	③ コロナ禍がおよぼす公共交通への中長期的な影響の把握
交通事業者		要因を把握	

2 他都市における公共交通軸の設定事例

● 福岡県では拠点間を結び居住及び都市機能の集約を促進していく「公共交通軸（設定方法は下図参照）」を都市計画区域マスタープランに位置付け。広域的な見地から維持・強化していくべき「公共交通軸」が計画示されている。

→誰もが利用し易い公共交通ネットワークの形成に向けて、年齢別・時間帯別に「公共交通軸（維持・強化していくべきネットワーク）」を明確化することが出来ないか【調査の視点①に該当】。（立地適正化計画との連携も想定）

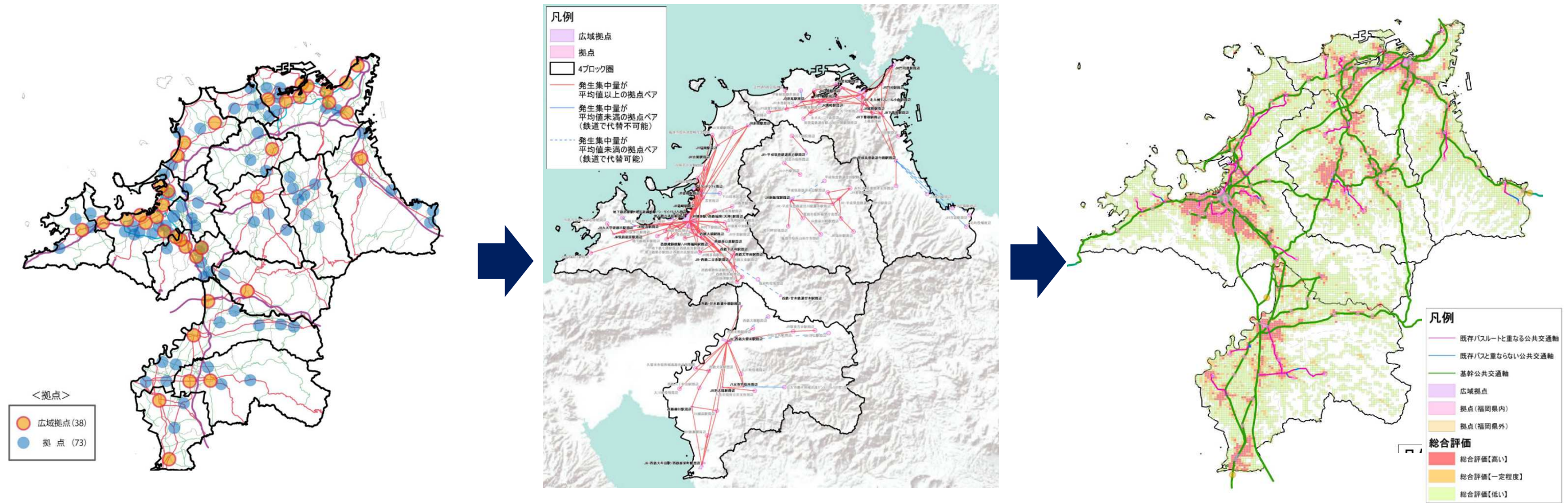


図 拠点の設定

図 拠点間の移動需要の把握（PTデータ活用）

図 拠点間を結ぶ公共交通軸の設定（既存のバス路線も考慮）

出典：河内,赤星,内田,坂井,吉武,大森,辰巳,谷口,出口：集約型の都市づくりの実現に向けた公共交通軸の設定方法に関する研究,都市計画論文集,Vol51,No.3,pp.703-708,2016.

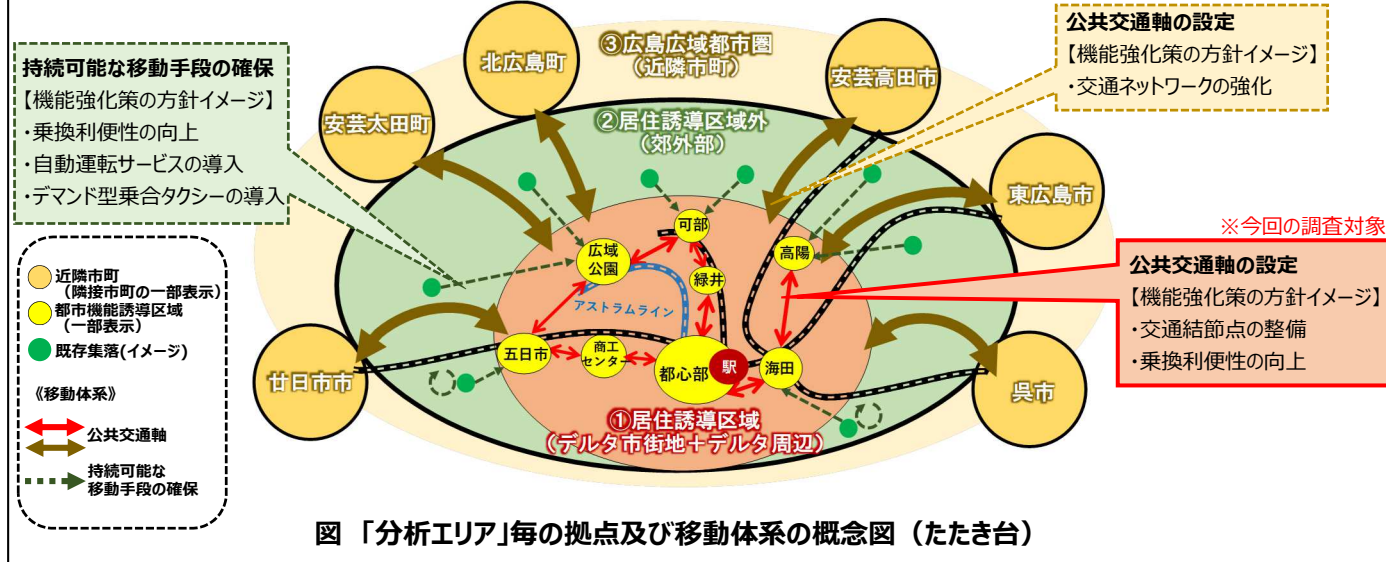
広島市地域公共交通計画の見直しに向けた基礎調査の概要

3 公共交通軸の設定方針

公共交通軸の設定に向けて、まずは都市構造の特性を踏まえた「分析エリア」を定義する。その上で、「分析エリア」毎に①分析方針、②活用データを検討する。

都市構造の特性を踏まえた「分析エリア」の定義

- ・広島市の都市構造として、デルタ市街地、デルタ周辺部、郊外部の3つに分類。
- ・立地適正化計画との連携を見据え、①居住誘導区域（≒デルタ市街地+デルタ周辺）、②居住誘導区域外（≒郊外部）、③広島広域都市圏（近隣市町との連携）の分析エリアを設定。



図「分析エリア」毎の拠点及び移動体系の概念図（たたき台）

「分析エリア」毎の分析方針及び活用データの検討

【「分析エリア」毎の課題及びその対応】

- ①居住誘導区域：年齢・時間帯別の移動特性を踏まえた移動実態が明確化されていない
→年齢・時間帯別に移動需要が多い箇所を抽出、公共交通軸として設定（運行本数も考慮）
- ②居住誘導区域外：エリア内の既存集落等を起終点とする移動軸が明確化されていない
→住み続けられる地域構造の形成に向けて移動軸を明確化
- ③広島広域都市圏：年齢・時間帯別の移動特性を踏まえた移動実態が明確化されていない
→年齢・時間帯別に近隣市町と広島市を結ぶ公共交通軸を設定（運行本数も考慮）

【「分析エリア」毎の分析方針及び活用データ】

- ・居住誘導区域及び広島広域都市圏を対象とした分析【↔】では、モバイル空間統計（2018年）を活用。
- ・居住誘導区域外を対象とした移動軸の分析【→】では、PT調査データ（2018年）を活用。

分析エリア	分析方針	活用データ
①居住誘導区域	・年齢・時間帯別の公共交通軸を設定	モバイル空間統計、(PT調査データ注) (2018年)
②居住誘導区域外	・居住誘導区域への移動軸を明確化	PT調査データ注 (2018年)
③広島広域都市圏	・年齢・時間帯別の公共交通軸を設定	モバイル空間統計 (2018年)

注：モバイル空間統計では、年少年齢区分の大学・中高生の詳細がないことや、居住人口の少ない地域では秘匿処理がなされ正確に評価できないことから、居住誘導区域内の年少年齢区分（大学生、中高生）と居住人口が少ない居住誘導区域外にはPT調査データを活用。

4 公共交通軸の設定に関する分析結果の一部紹介

デルタ市街地及びデルタ周辺部における年齢別・時間帯別の移動需要を分析し、今後、維持・強化していくべき公共交通軸（年齢別・時間帯別）を明確化する。

活用データの概要

- ・モバイル空間統計：NTTドコモの携帯電話ネットワークの仕組みを使用し作成される人口の統計情報。
→年齢別の流動や分布を把握することが可能（移動目的、移動手段の把握はできない）であり、今回は、人口分布統計を使用している。
- ・PT調査データ：都市の人の移動に着目し、世帯、個人属性に関する情報と1日の移動とを合わせて調査。
→年齢別の移動目的・移動手段を把握することが可能（移動時刻の把握は精度の観点から難しい）

表 活用データの仕様

	モバイル空間統計		PT調査データ
	人口流動統計	人口分布統計	
ゾーニング	Cゾーン単位	500mメッシュ単位	Cゾーン単位
移動時刻	6分類 ※0-2時、3-5時、6-9時、 10-15時、16-19時、20-23時	24時間（1時間単位）	△ ※精度が担保されない
移動目的	—	—	○
移動手段	—	—	○
年齢	8年齢区分 ※15歳、20歳、30歳、40歳、 50歳、60歳、70歳、80歳以上	7年齢区分 ※15歳、20歳、30歳、40歳、 50歳、60歳、70歳以上	1歳ピッチ

都心部における年齢別・時間帯別の滞在人口の推移【モバイル空間統計を活用】

- 全ての年齢区分で滞在人口が集中している都心部を対象とし、時間帯別の滞在人口の推移を比較分析
- ・年少年齢は夕方から夜ピーク：仕事・学校が終わり、食事やアルバイト等のため都心部に移動
- ・生産年齢は、7時～9時に都心部への一斉移動、夕方まで長時間ピーク：仕事で都心部へ滞在
- ・高齢年齢は昼の短いピーク：買い物、通院等で都心部へ外出し、15時頃から居住地へ帰宅

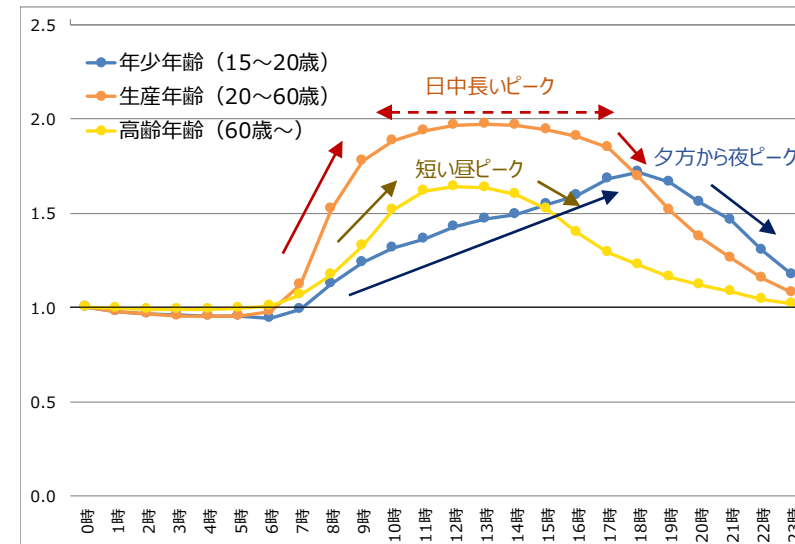


図 都心部 100mメッシュ滞在人口の変化率（0時固定）

出典：モバイル空間統計（人口分布統計）2018年

表 年齢区分別移動時間ピーク

都心部への移動	移動時間帯
年少年齢 (15~20歳)	行：8時~10時 帰：20時~21時
生産年齢 (20~60歳)	行：7時~9時 帰：17時~19時
高齢年齢 (60歳~)	行：7時~9時 帰：15時~16時

年齢区分で移動傾向が異なる

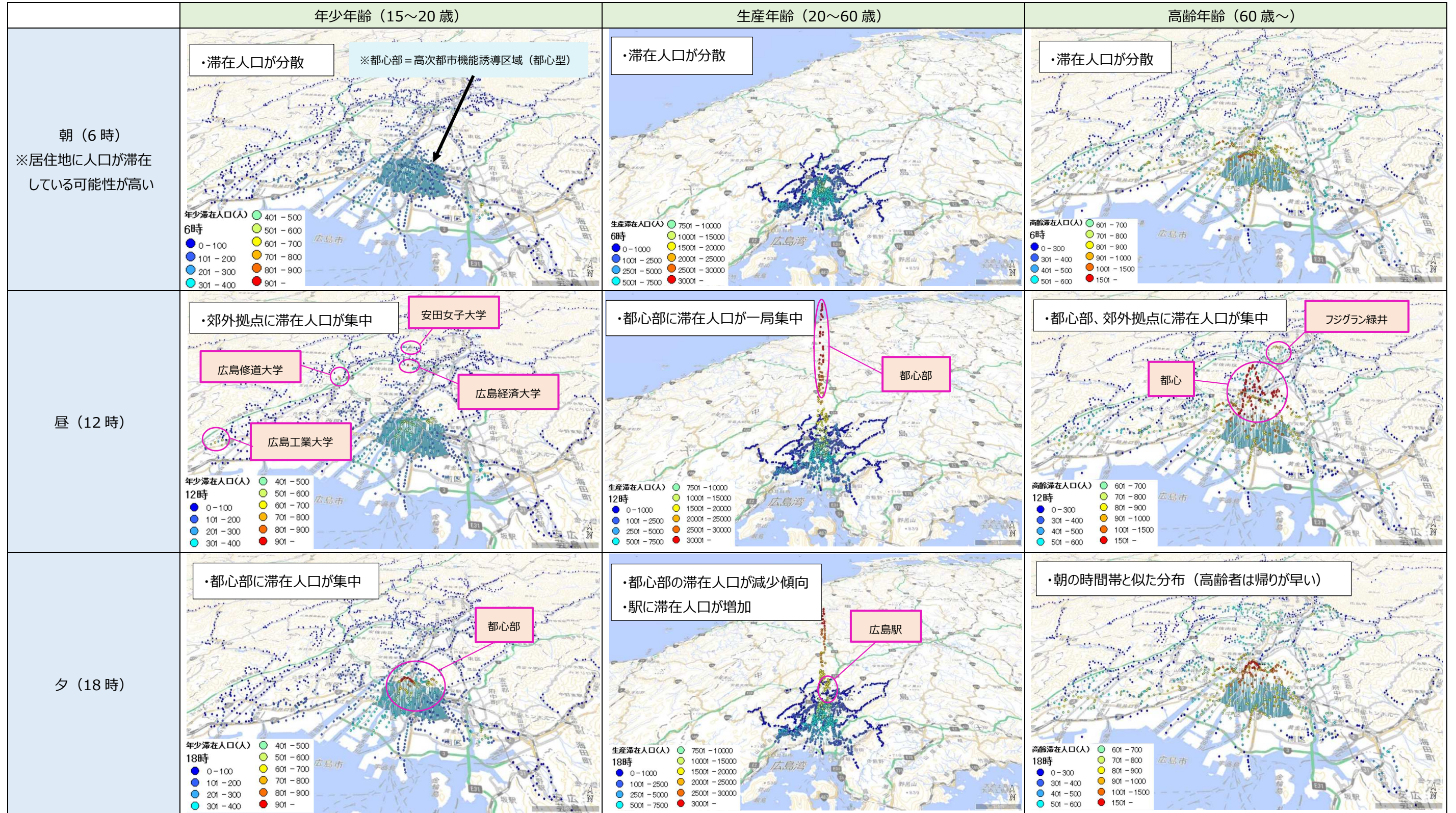
※都心部=高次都市機能誘導区域（都心型）

広島市地域公共交通計画の見直しに向けた基礎調査の概要

【参考】モバイル空間統計データを活用した移動需要の実態把握

- 公共交通に関連するデータをグーグルアース上に描画することにより、その実態を直観的に理解することが可能。
- こうしたデータの活用方法により、公共交通の現状・課題を関係者間で共有し、新しい気づきを得ることが可能。（地域公共交通計画の見直しに向けた仮説の生成や、これまでの施策の効果等の検証にも有効）

<2018年 平日のバス停 500m 勢圏に滞在する時系列人口分析（滞在人口=高さ）>



出典：モバイル空間統計（人口分布統計）2018年

北部バス路線の再編に向けた取組について

1 バス路線再編の基本的な考え方

平成 28 年 12 月に策定した地域公共交通計画では、公共交通体系づくりの基本方針として、階層性のある公共交通ネットワークの形成を目指しており、そのためには、基幹公共交通から地域公共交通までの各ネットワーク及び各ネットワークを結びつける交通結節点において、それぞれの役割に応じた機能を確保する必要がある。こうした考え方にに基づき、事業者等と連携し、利用者の利便性と事業者の効率性の両立を図り、将来にわたり持続可能なバス路線の再編に取り組む。

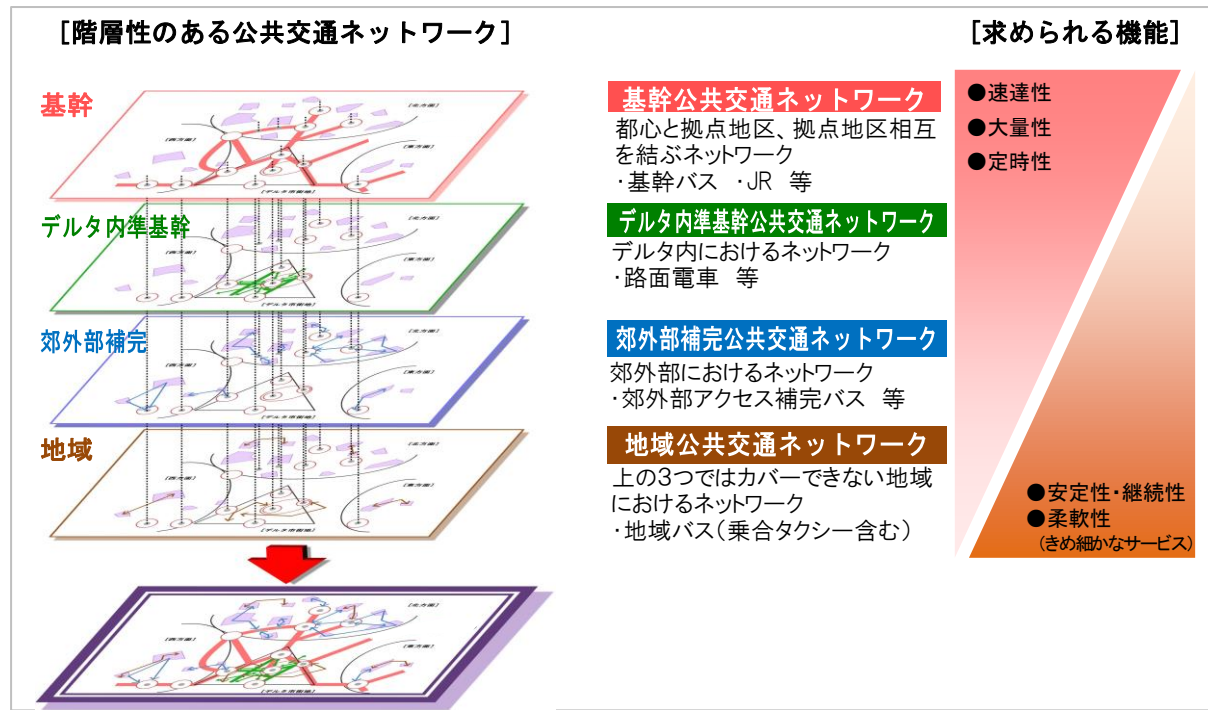


図 階層性のある公共交通ネットワークの分類と求められる機能

2 北部バス路線の課題

(1) 路線の重複

市北部においては、複数の事業者により郊外部の団地等から都心へ直通する路線が運行されており、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ため、可部駅から都心方面へのサービスレベルは過剰となっている。

(2) 非効率な運行形態

少子高齢化の進展や人口減少等によって利用者が減少しているにもかかわらず、利用状況の変化を反映せず、従前の頻度・ルートでの運行や需要に見合わない大型バスでの運行がされており、運行効率が悪く、路線の維持が危ぶまれる状況となっている。

(3) 深刻な運転手不足

全国的にバス運転手の不足が深刻化しており、一般の路線バスによる従前どおりのサービスを提供することが困難な状況となってきている。

(4) 新安佐市民病院へのバスアクセス

令和 4 年春開設予定の広島市立北部医療センター安佐市民病院（仮称）（以下「新安佐市民病院」という。）は、高度で先進的な医療機能、災害拠点病院としての機能及びへき地医療機関としての機能を持つ病院であるため、市北部の各地区（可部地区、安佐地区、高陽地区、白木地区）や近隣市町から新安佐市民病院へバスでアクセスできるようにする必要がある。

3 北部バス路線の再編方針

北部バス路線においては交通拠点である可部駅でフィーダー化を行うとともに、交通結節点の機能強化に取り組むことにより、基幹バス（基幹公共交通ネットワーク）とフィーダーバス（郊外部補完公共交通ネットワーク）を組み合わせた階層性のある公共交通ネットワークを形成し、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を図る。また、こうした再編を実施するに当たっては、新安佐市民病院へのバスアクセスについても考慮する。

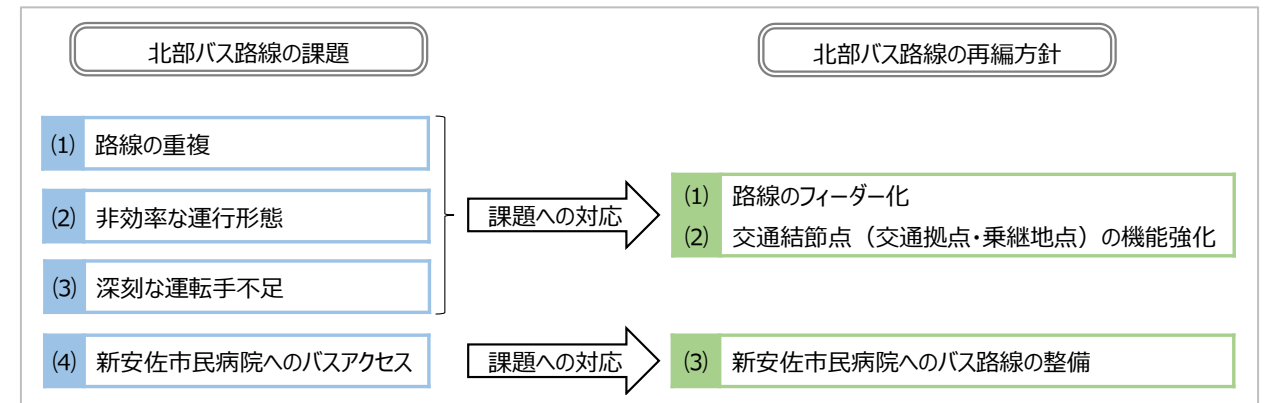


図 北部バス路線の課題と再編方針

(1) 路線のフィーダー化（対象路線 ①～⑤）

- 近隣市町（安芸高田市、安芸太田町、北広島町）から都心へ直通する長大な路線を、交通拠点である可部駅でフィーダー化し、ネットワークを再構築する。フィーダー化に当たっては、朝ラッシュ時は都心への直通便を残すなど、利用者ニーズ等を踏まえながら実施する。
- 基幹バスは、公共交通体系の中心的な交通軸として、速達性・大量性・定時性に優れたサービスを提供するとともに、等間隔運行を行うなど、利用者にとってわかりやすく使いやすいものとする。
- フィーダーバスは、地域の需要に応じて車両の小型化や、小型車両での運行のノウハウを持つ地元交通事業者への事業移管等の運行形態の見直しを行い、運行の効率化を図ることにより、安定性・継続性・柔軟性のあるサービスを提供する。
- フィーダー化に合わせて、新安佐市民病院利用者の利便性向上を図るため、安佐地区方面からのフィーダーバスについては、新安佐市民病院への乗り入れを検討する。

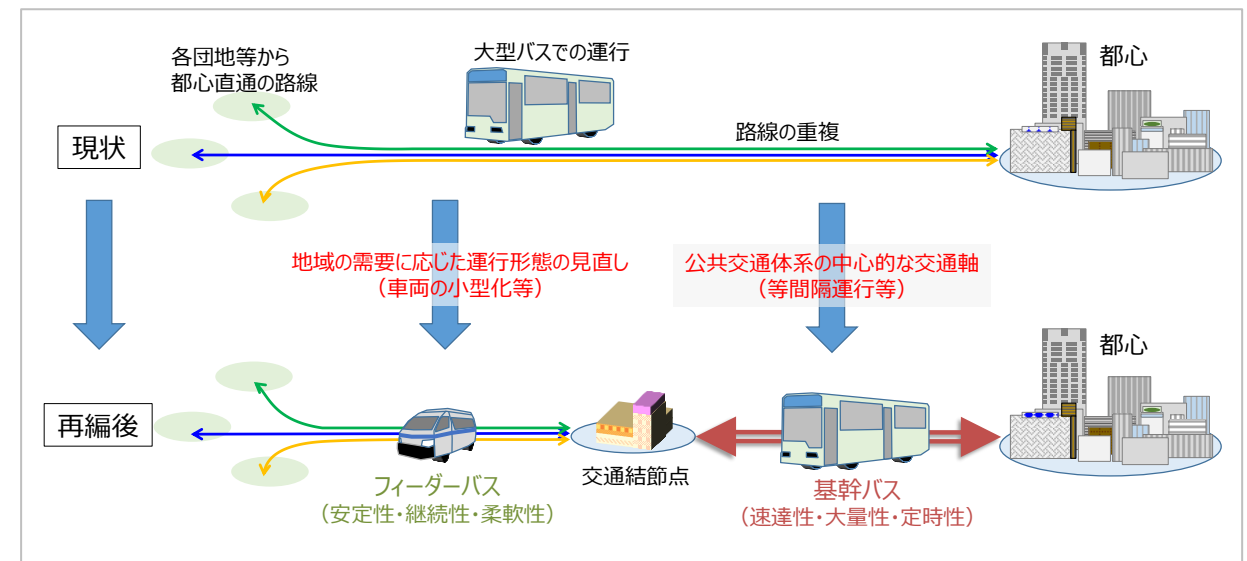


図 フィーダー化のイメージ

(2) 交通結節点（交通拠点・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いて、利用者の利便性向上を図るため、バス事業者と連携しながら、待合所やバス停上屋・ベンチの整備、バスロケーションシステム表示器の設置など、待合環境の向上に取り組む。なお、交通拠点である可部駅においては、平成31年3月に広島県バス協会がバス待合所とバスロケーションシステム表示器を整備している。
- また、フィーダー化した場合、可能な限り利用者の負担を軽減するため、基幹バスとフィーダーバスのダイヤの調整や交通結節点等で乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充などについてもあわせて取り組む。

(3) 新安佐市民病院へのバス路線の整備

北部バス路線の再編を行うに当たっては、既存バス路線の新安佐市民病院への乗り入れや、バス路線の新設（新安佐市民病院へのバス路線が無い地区）など、各地区から通院される方がストレスなくアクセスできるものとするともに、可部地区の各種施設の利用にも便利なものとなるように配慮する。

ア 新設路線（対象路線 A～C）

① 可部地区中心部を循環するバス

- バス同士の乗り継ぎで多く利用されている可部上市バス停と新安佐市民病院を結ぶバス路線であり、新安佐市民病院への直通バスがない地区においても、可部上市で乗り継ぐことにより、新安佐市民病院にアクセスすることが可能となる。
- また、可部地区の主要な商業施設、医療機関、公共施設等を連絡することにより、施設間の相互利用を促すとともに、日常生活における買い物、通院、各種行政手続き等の多くの需要に対応するものとする。生活交通としても利便性が高く、安佐北区のまちづくりに資する路線とする。

② 高陽地区と新安佐市民病院を往復するバス

- 都市計画道路高陽可部線と可部大毛寺線を通り、緑井駅～安芸矢口駅～高陽地区～^{しんぼん}新建団地～新安佐市民病院を結ぶ新路線であり、バスが運行されていない新建団地などの公共交通空白地を解消するとともに、各地区から新安佐市民病院にアクセスできる路線とする。
- また、弘徳線（緑井駅～弘徳団地～筒瀬地区）を新安佐市民病院まで延伸することにより、弘徳線と②の路線が交通拠点である緑井駅で結ばれ、利便性の高い循環型ネットワークが形成される。これにより、安佐北区の可部地区・高陽地区と安佐南区の緑井地区の拠点間における移動、交流の活発化や地域活性化に寄与することも期待できる。

③ 安佐地区と新安佐市民病院を往復するバス

- 安佐地区の大規模な住宅団地であるくすの木台団地とあさひが丘団地を連絡し、新安佐市民病院にアクセスできる路線とする。

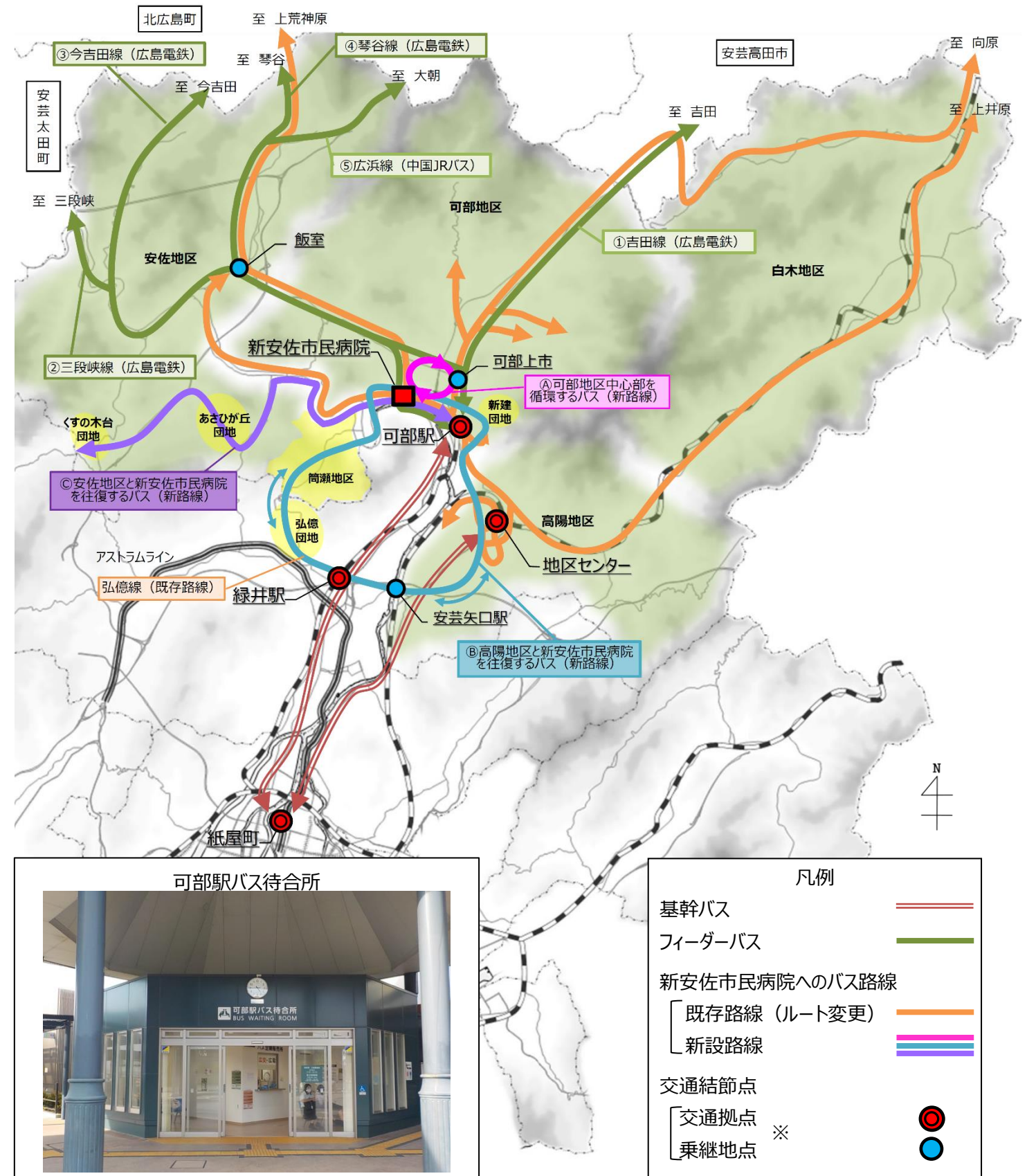
イ 既存路線（8路線）

- 既存路線のルート見直しにより、各地区（可部地区、安佐地区、高陽地区、白木地区）から新安佐市民病院へのアクセスを確保する。

4 その他

持続可能な輸送サービス提供の確保に資する取組を推進するため、「改正地域公共交通活性化再生法」や「独占禁止法を適用除外する特例法」が本年11月に施行されたことにより、国土交通大臣から共同経営の認可を受ける事業者は、事業者間で運行回数や運行時刻の調整が可能となる。こうしたことから、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃などが見直し可能となる運賃プール制の導入可能性など、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる施策について検討を進める。

北部バス路線の再編イメージ図



※ 交通拠点…複数の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
乗継地点…交通拠点以外の乗継機能を有する結節点

地区別のバス路線再編案

北部バス路線の再編候補路線一覧

【路線のフィーダー化】

番号	路線名	現行の起終点	現行の運行事業者
①	吉田線	吉田出張所～広島バスセンター	広島電鉄
②	三段峡線	三段峡～広島バスセンター	広島電鉄
③	今吉田線	今吉田車庫～広島バスセンター	広島電鉄
④	琴谷線	琴谷車庫～広島バスセンター	広島電鉄
⑤	広浜線	大朝車庫～広島駅	中国JRバス

【新安佐市民病院へのバス路線の整備（既存路線）】

番号	路線名	現行の起終点	現行の運行事業者
⑥	桐原・上原線	桐原～上原	広島交通
⑦	可部高陽団地線	桐陽台駐車場～高陽車庫	広島交通
⑧	南原線	公会堂前～可部駅前	広島交通
⑨	宇津可部線	安佐営業所～可部駅前～上原	広島交通
⑩	弘徳線	中緑井～柳瀬	広島交通
⑪	井原線	上井原～新玖村橋	広交観光
⑫	高田南部線	吉田出張所～新安佐市民病院	備北交通
⑬	飯室芸北線	上荒神原～広島北IC	総合企画コーポレーション

【新安佐市民病院へのバス路線の整備（新設路線）】

番号	路線名	現行の起終点	現行の運行事業者
A	可部地区中心部を巡回するバス	-	-
B	高陽地区と新安佐市民病院を往復するバス	-	-
C	安佐地区と新安佐市民病院を往復するバス	-	-

可部地区



安佐地区



高陽・白木地区



※ 現時点でのイメージ図であり、事業者との調整により変更する可能性がある。