

広島空港アクセス路線（宮島・ジアウトレット路線）の実証運行について

1. 実証実験の概要

2021年に完全民営化した広島空港は、30年間で航空旅客をほぼ倍増させるマスタープランを公表している。増加分のうちの大半が国際線であり、15路線を誘致し、200万人を増やす計画である。実現すれば、広島都市圏だけでなく、中四国地方への経済的波及効果が期待できる。

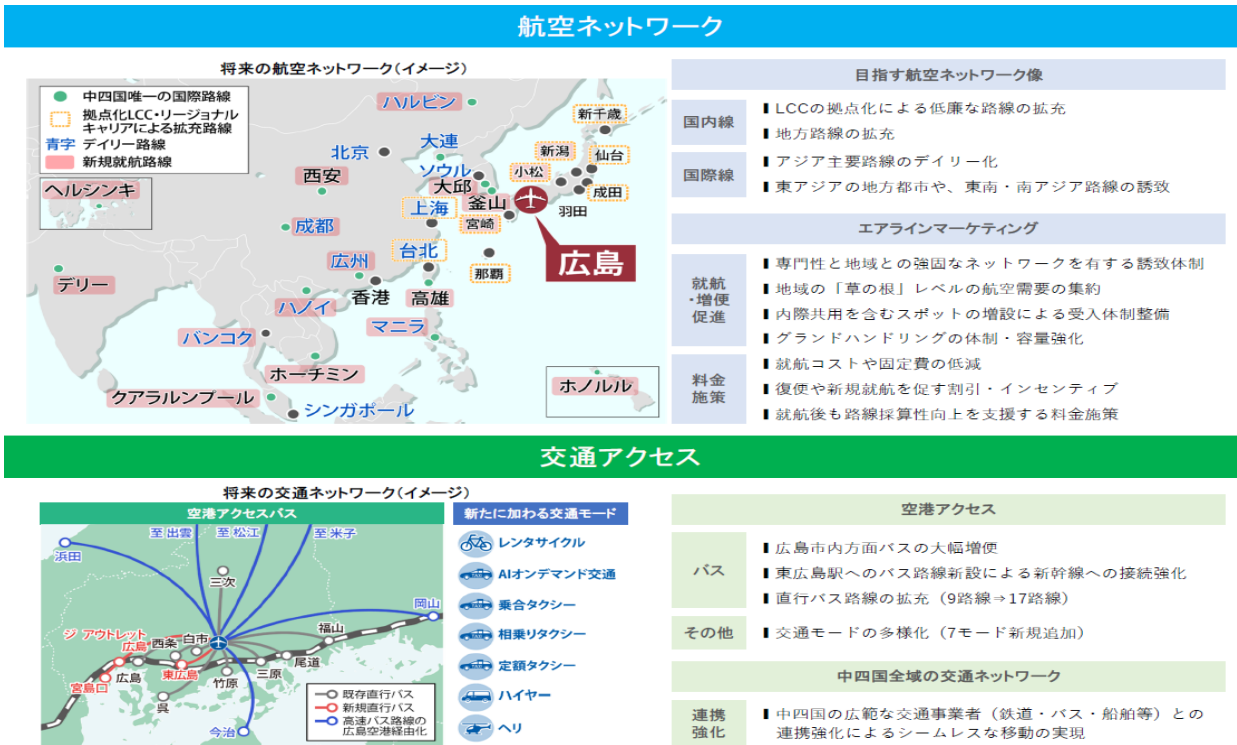
空港を運営する広島国際空港(株)や航空会社などにヒアリングすると、新規航空路線の誘致には、その空港からどこにいけるのか、二次アクセスの充実具合がPRポイントになるようで、全国の地方空港が二次アクセスの拡充に力を入れている。

鉄道路線のない広島空港において、最も輸送力のある交通モードはバスであり、これまでも度々新規バス路線の実証実験が行われてきた。広島国際空港(株)のマスタープランにおいても、直行バス路線の拡充が記載されている。

今回の実証運行の計画は、これまで行われてきた各種の実証実験と異なり、スタート時はバスでは採算ラインに乗らない乗客数を想定して一旦小型車両で運行を開始し、バスより低いコストでバスでの採算ラインに到達するまで集客を試み、採算ライン到達後にはバス路線の開設に向けて調整するというものである。

空港の二次アクセスが充実すれば、国際航空路線も誘致しやすくなり、航空旅客が増えれば二次アクセスも拡充しやすくなる。このような好循環を生むことで、旅行客の広島都市圏宿泊率を上げ、結果として旅行消費額を上げることで、地域経済へ貢献することを最終目標とするものである。

【参考】広島国際空港(株)が公表している『広島空港特定運営事業等マスタープラン』の抜粋




■これまでの経緯

時期	内容
2023年8月	広島空港アクセス路線（宮島路線）運行実証実験業務 公募型プロポーザル公告
2023年10月	上記プロポーザル 最優秀提案者としてひろでんモビリティサービス(株)を選定

2. 実験運行の路線及び運賃等の設定

実験運行に関する概要は以下のとおり。

■運行形態

名称	宮島路線（仮称）
運行事業者	ひろでんモビリティサービス(株)
運行開始時期	2023年12月1日
実験運行期間	運行開始日～1年間、以降自主運行
運行の様態	一般乗合旅客自動車運送事業 路線定期運行（道路運送法施行規則第3条の3）
運行路線 運行日等	<p>路線：①広島空港バス乗り場～宮島口バス停 ②広島空港バス乗り場～ジアウトレット広島バス停～アルパークバス停</p> <p>運行回数については、広島空港発着便に応じて、当初①を8便/日、②を4便/日として運行開始し、場合によっては便数を変更し、その都度広島運輸支局に届出することとする（ジアウトレット広島～アルパーク間は乗降しない）</p> <p>停留所：4か所（迂回時1か所）</p>
運賃	運行事業者の設定する軽微運賃で広島運輸支局に届出をすることとする
使用車両	<p>ワンボックス車両（乗車定員は運転手除き9名）、常用車2両、予備車3両 予備車は、常用車車検時の代車、臨時増発、突発対応などに使用 繁忙期の複数台増発、また期中増便の可能性もあり予備車は3両とする 車両5両は都市型ハイヤー（一般乗用旅客自動車運送事業）と併用 車名：トヨタ 通称名：ハイエースワゴン（ハイエースグランドキャビン） 型式：CBA-TRH224W（2021年式） 全長5,380mm、全幅1,880mm、全高2,285mm</p>  <p>※イメージであり、実際の車体デザインは現在検討中</p>

【参考】時刻表案（※航空便の夏ダイヤ前提であり、冬ダイヤに合わせて変更予定）

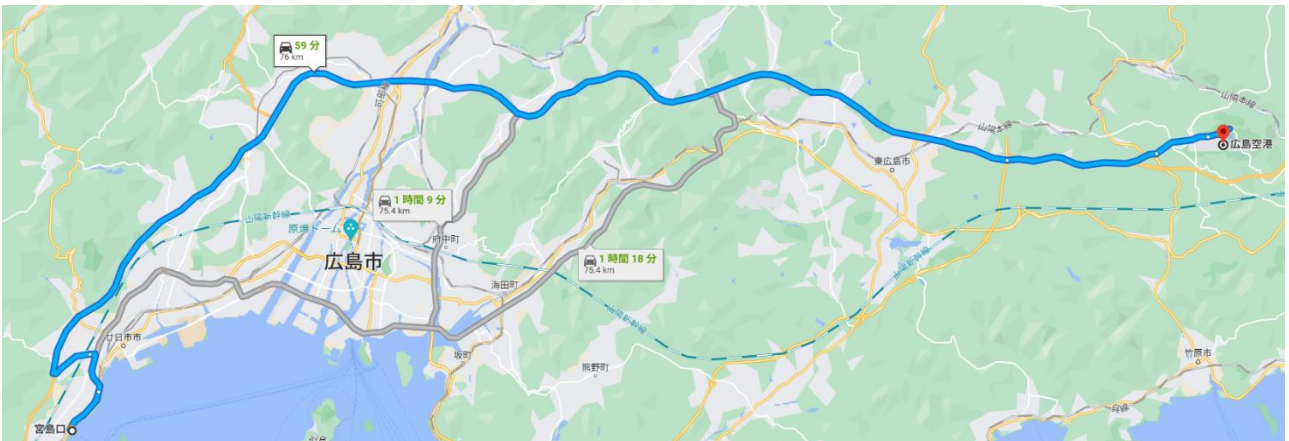
空港行き				空港発			
宮島口	アルパーク	ジアウトレット広島	広島空港	広島空港	ジアウトレット広島	アルパーク	宮島口
(アルパーク発)	7:30	7:45	8:30	8:55	⇒	⇒	9:55
(アルパーク発)	8:30	8:45	9:30	10:00	⇒	⇒	11:00
10:30	⇒	⇒	11:30	12:30	⇒	⇒	13:30
11:20	⇒	⇒	12:20	14:10	⇒	⇒	15:10
13:50	⇒	⇒	14:50	15:30	16:15	16:30	(アルパーク止)
15:30	⇒	⇒	16:30	17:00	17:45	18:00	(アルパーク止)

■路線認可申請路線図 (○：バス停 —：経路) (引用元：Google マップ、Google Earth)

①広島空港バス乗り場～宮島口バス停

・全体図

宮島口バス停～国道2号線～廿日市IC～(山陽自動車道)～河内IC～広島空港



・広島空港バス乗り場周辺詳細図

河内IC方面→バス降り場、バス乗り場→河内IC方面



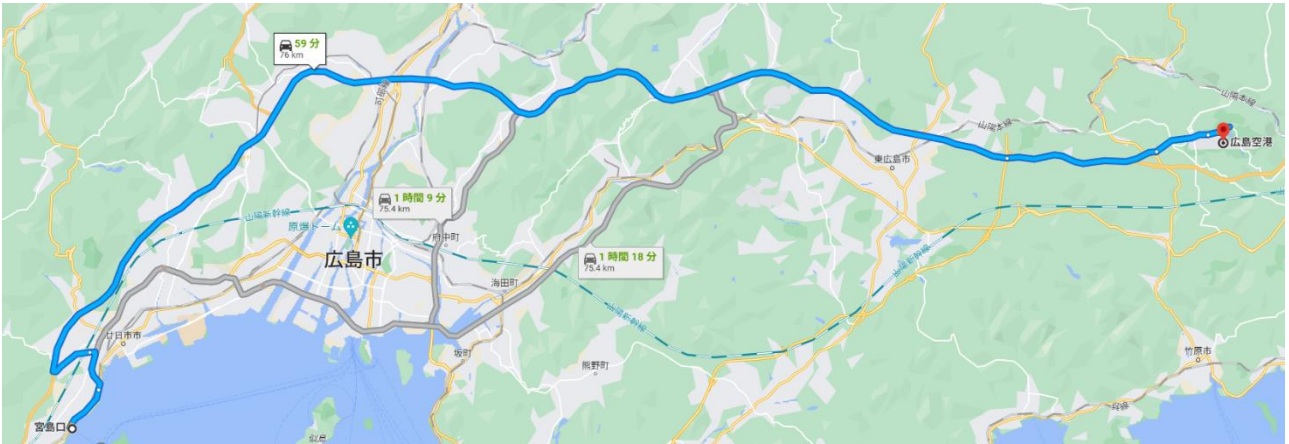
・宮島口周辺詳細図



※将来的に大型バスでの運行に変更になる場合は別ルートで調整

・迂回経路全体図（宮島口方面行のみ）

宮島口バス停～国道2号線～広電阿品駅～廿日市IC～（山陽自動車道）～河内IC～広島空港



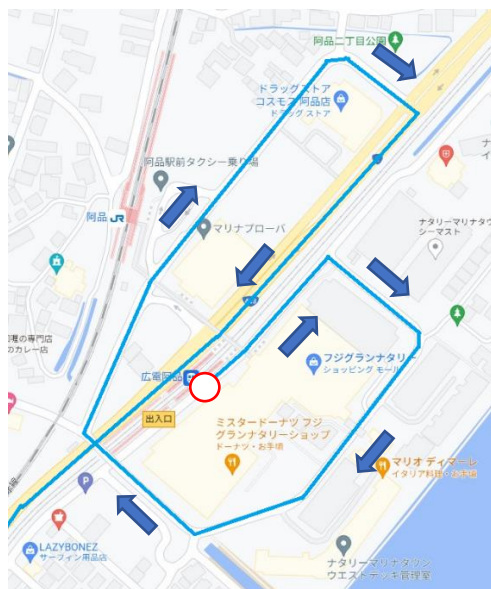
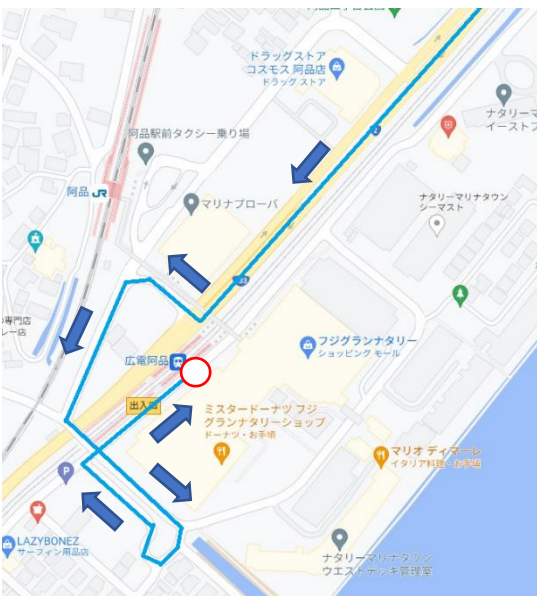
・広電阿品駅付近詳細図

宮島街道→広電阿品駅→宮島街道



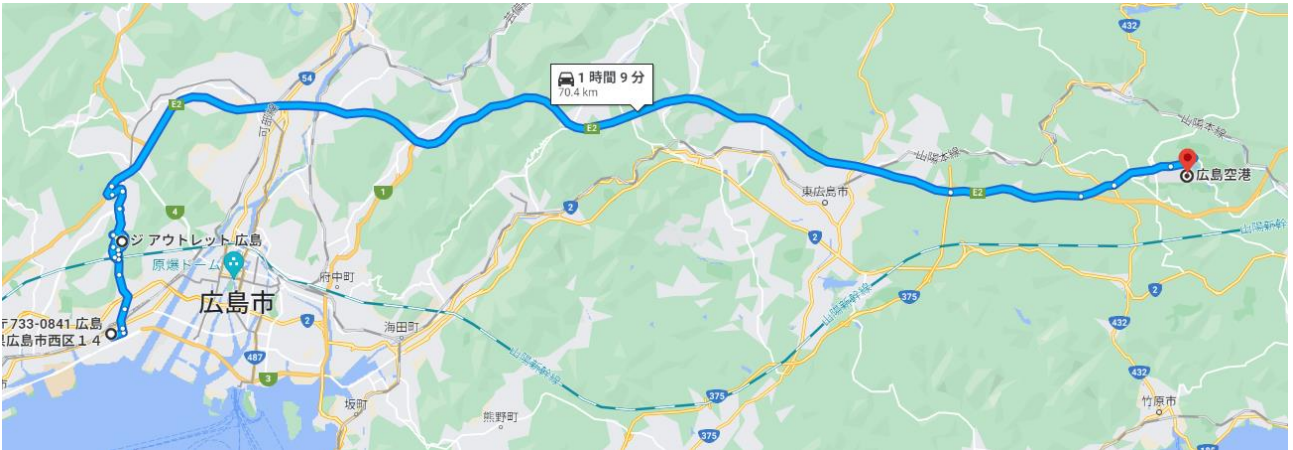
（補足 1）宮島街道→広電阿品駅

（補足 2）広電阿品駅→宮島街道



②広島空港バス乗り場～ジアウトレット広島バス停～アルパークバス停

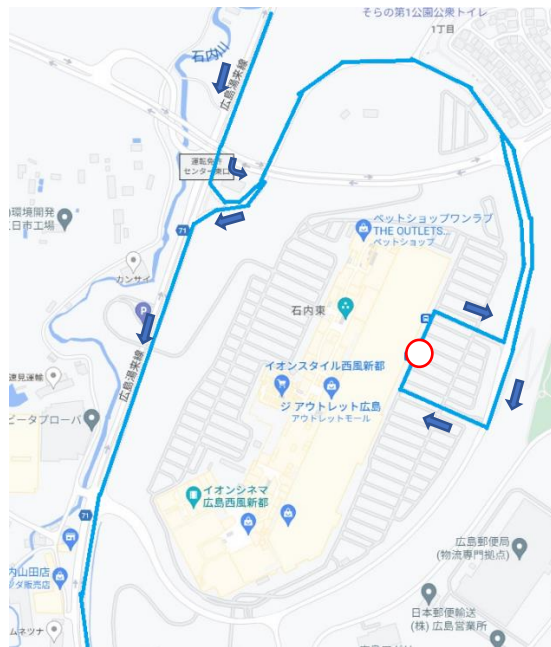
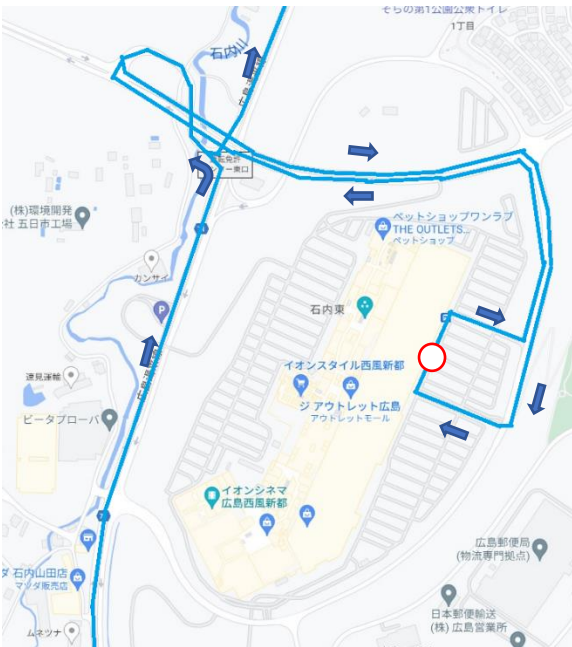
・全体図



・ジアウトレット広島付近詳細図 (バス停はジアウトレット広島敷地内)

広島空港行き (乗車のみ)

広島空港発 (降車のみ)



・アルパーク周辺詳細図 (バス停はアルパーク東棟バス乗り場)



■移動円滑化基準に適合しない車両の使用について（適用除外について）

【移動円滑化基準について】

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）に基づき、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」が定められ、路線定期運行する車両について、この基準に適合するよう求められている。

車両総重量5 t以下であって乗車定員が23人以下の旅客運送事業用自動車は、スロープ板の設置や通路の有効幅の確保などについて、地域公共交通会議等の合意を得ることを条件に、使用者を特定して適用除外の認定を行うことができる。

【宮島路線（仮称）について】

当該路線に使用する車両については、高齢者や障害者を含む全ての人が利用しやすい移動環境づくりに取り組むこととしている。しかしながら、当該路線に使用する車両（トヨタ ハイエースワゴン グランドキャビン）については、移動円滑化基準に適合するための改造等が困難であること、また、宮島が主要観光地のため満員になっても人数分の荷物が積めるワイドボディな車両が必要であることなど、移動円滑化基準に適合する自動車の使用が困難であるため、基準の適合しない車両を使用する。

【参考】使用予定車両の写真：行先表示含めデザインは現在検討中



移動円滑化基準のうち、適合困難な項目	乗降口のスロープ板設置	車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備えること（第37条第2項第2号）
	車椅子スペース	車椅子スペースを一以上設けること（第39条）
	通路の有効幅	乗降口と車いすスペースとの間の通路の幅は80cm以上とすること（第40条第1項）
	通路の手すり	通路には大臣の定める間隔で手すりを設けること（第40条第2項）
	車内用運行情報提供設備	乗合バス車両の運行に関する情報を文字や音声により提供するための設備を備えること（第41条第1項）
	車外用放送設備	車外用放送設備を設けること（第41条第2項）
車いす利用者への対応	運転手又は従業員が介助する。	
○その他		
聴覚障害者への対応に関し、筆話用の紙とボールペンを車内に常備する。		