

# 第7回 広島市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和元年9月2日（月）13：30～

場 所：広島市役所本庁舎 14階 第7会議室

## 議 事 次 第

1 開 会

2 協議事項

バス路線再編に向けた取組について

- ・広島市地域公共交通再編実施計画（第2版）（案）の概要

3 その他

4 閉 会

第7回 広島市地域公共交通活性化協議会 配席表

令和元年9月2日(月) 13:30～  
 広島市役所本庁舎14階第7会議室

広島市社会福祉協議会  
 会長

永野 正雄 委員

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

広島消費者協会  
 会長

徳田 洋子 委員

西日本旅客鉄道(株)  
 広島支社副支社長  
 飯田 稔督 委員  
 (代理)山本 企画課長

広島高速交通(株)  
 総務部長  
 伊藤 博雅 委員

広島電鉄(株)  
 取締役電車事業本部長  
 平町 隆典 委員  
 (代理)塩田 電車企画部長

広島県バス協会  
 専務理事  
 赤木 康秀 委員

広島県タクシー協会  
 専務理事  
 富田 直也 委員

広島県旅客船協会  
 専務理事  
 松山 生馬 委員

(株)広島バスセンター  
 ターミナル事業本部長  
 恵良 幸春 委員

随行者席・傍聴者席

国土交通省中国地方整備局  
 広島国道事務所 副所長  
 高口 敏弘 委員

国土交通省中国地方整備局  
 建設部都市・住宅整備課長  
 辻野 満 委員

国土交通省中国運輸局  
 交通政策部交通企画課長  
 丹呉 允 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  
 藤井 利佳 委員

広島県警察本部  
 交通部交通規制課長  
 黒田 知教 委員  
 (代理)新田 課長補佐

広島県地域政策局  
 地域力創造課長  
 山田 和孝 委員  
 (代理)山香 主任

広島県土木建築局  
 港湾振興課長  
 上場 慶一郎 委員  
 (代理)森山 主査

広島市道路交通局  
 道路管理課長

松田 幸登 委員

広島市道路交通局  
 都市交通部長

西原 寛行 委員

広島市都市整備局  
 みなと振興課長

山本 洋史 委員

記者席

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

令和元年9月2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	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	恵良 幸春	
広島国道事務所 副所長	高口 敏弘	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	黒田 知教	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	徳田 洋子	
中国地方整備局 都市・住宅整備課長	辻野 満	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	丹呉 允	
広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤井 利佳	
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	山本 洋史	

◎：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)

## 広島市地域公共交通活性化協議会規約

### (目的)

第1条 広島市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため設置する。

### (事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 形成計画及び形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 形成計画の達成状況の評価に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

### (組織)

第3条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

### (会長及び副会長)

第4条 会長及び副会長は、次条の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

### (協議会の委員)

第5条 協議会の委員は、別表に掲げる団体又は機関等を代表するものとする。

### (会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、協議会の運営に係る議決で会長が認める場合は、この限りでない。
- 3 会議は公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

### (書面審議)

第7条 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

- 2 前条第2項の規定は、前項の規定について準用する。

### (協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財産の管理)

第11条 協議会は、国等からの補助を受けて実施する事業(以下「補助事業」という。)により取得した財産の管理について、あらかじめ補助事業の開始前に、協議して定める。

(監査)

第12条 監査委員は、会長の指名する委員がこれに当たる。

2 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成27年11月18日から施行する。

別表（第5条関係）

区 分	団体又は機関等
地方公共団体	広島市
関係する公共交通事業者等	公益社団法人広島県バス協会
	一般社団法人広島県タクシー協会
	西日本旅客鉄道株式会社広島支社
	広島高速交通株式会社
	広島電鉄株式会社
	広島県旅客船協会
	株式会社広島バスセンター
道路管理者	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 広島市道路交通局
港湾管理者	広島県土木建築局
公安委員会	広島県警察
地域公共交通の利用者	地域福祉関係団体等
学識経験者	公共交通に精通した大学教授等
その他の地方公共団体が必要と認める者	国土交通省中国地方整備局建政部 国土交通省中国運輸局交通政策部 国土交通省中国運輸局広島運輸支局 広島県地域政策局 広島市都市整備局

※ 会長が必要と認めるとき、その他の協議会の運営上必要と認められる者として、適宜、委員を加えることができる。

## 配付資料一覧

- 資料 1      バス路線再編に向けた取組について
- 資料 2      広島市地域公共交通再編実施計画（第2版）（案）の概要
- 資料 3      再編事業の内容

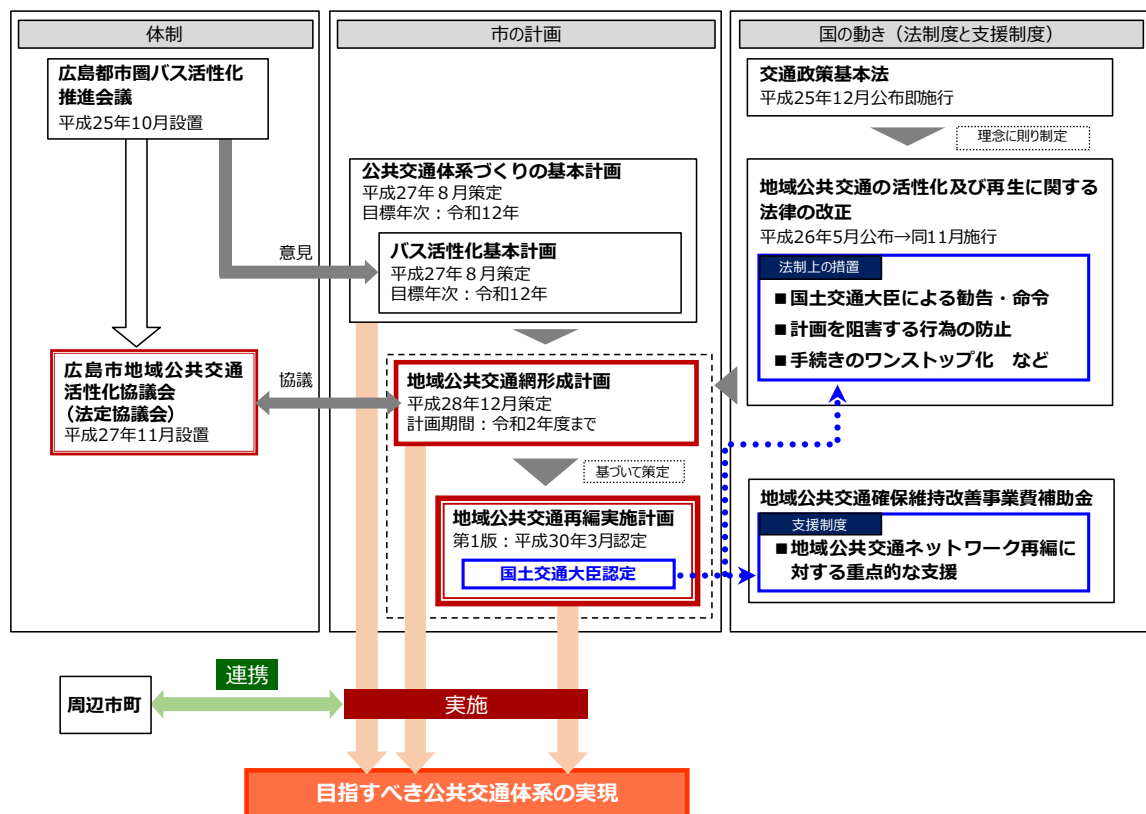
## バス路線再編に向けた取組について

### 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、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「地域公共交通網形成計画」を策定しました。

路線バスについては、これらの計画に基づき、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ネットワークを確保していくため、事業者等と連携しバス路線の再編に取り組めます。



### 2 バス路線再編に向けた取組状況

バス路線の再編については、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。



こうした考え方の下、最初の実組として、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再編実施計画（第1版）について、昨年3月に国土交通大臣の認定を受け、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。

これに続く実組として、デルタ内の主要な施設を循環する「都市循環線」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、再編実施計画（第2版）として取りまとめました。

### 3 今後の進め方

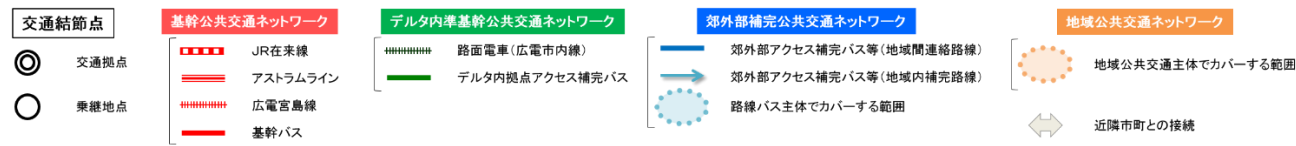
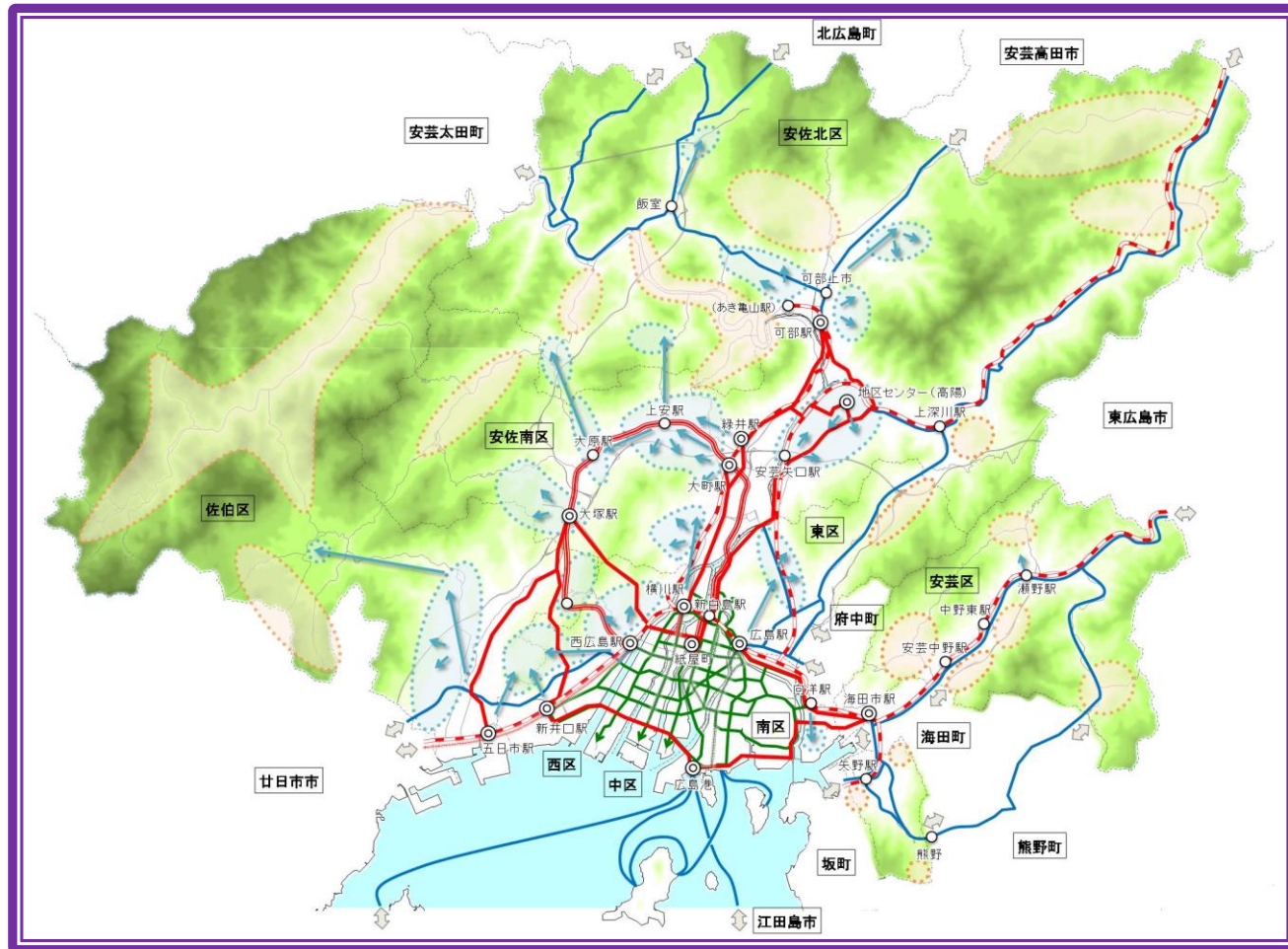
同一区域内を営業する全ての交通事業者の同意が得られた後、国に再編実施計画（第2版）の認定申請を行い、令和2年1月以降に運行開始できるよう取り組んでいきます。

また、郊外部での基幹バスとフィーダーバスの新たなネットワークのあり方や、広島港と井口・商工センター地区、西風新都の広域拠点を結ぶバス路線の新設などについても、引き続き、バス事業者等の関係者と協議調整を行い、順次、取りまとめていきます。

1 バス路線の再編の基本的な考え方

平成28年12月に策定した広島市地域公共交通網形成計画では、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、基幹公共交通から地域公共交通までの各ネットワークにおいて、それぞれの役割に応じた機能を確保することとしている。

路線バスについては、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ネットワークを確保していくため、事業者と連携しバス路線の再編に取り組むこととしている。再編に当たっては、運行事業者や運行ルート、ダイヤ等の内容が具体化したものから順次、地域公共交通再編実施計画に位置付けた上で実施することとしている。



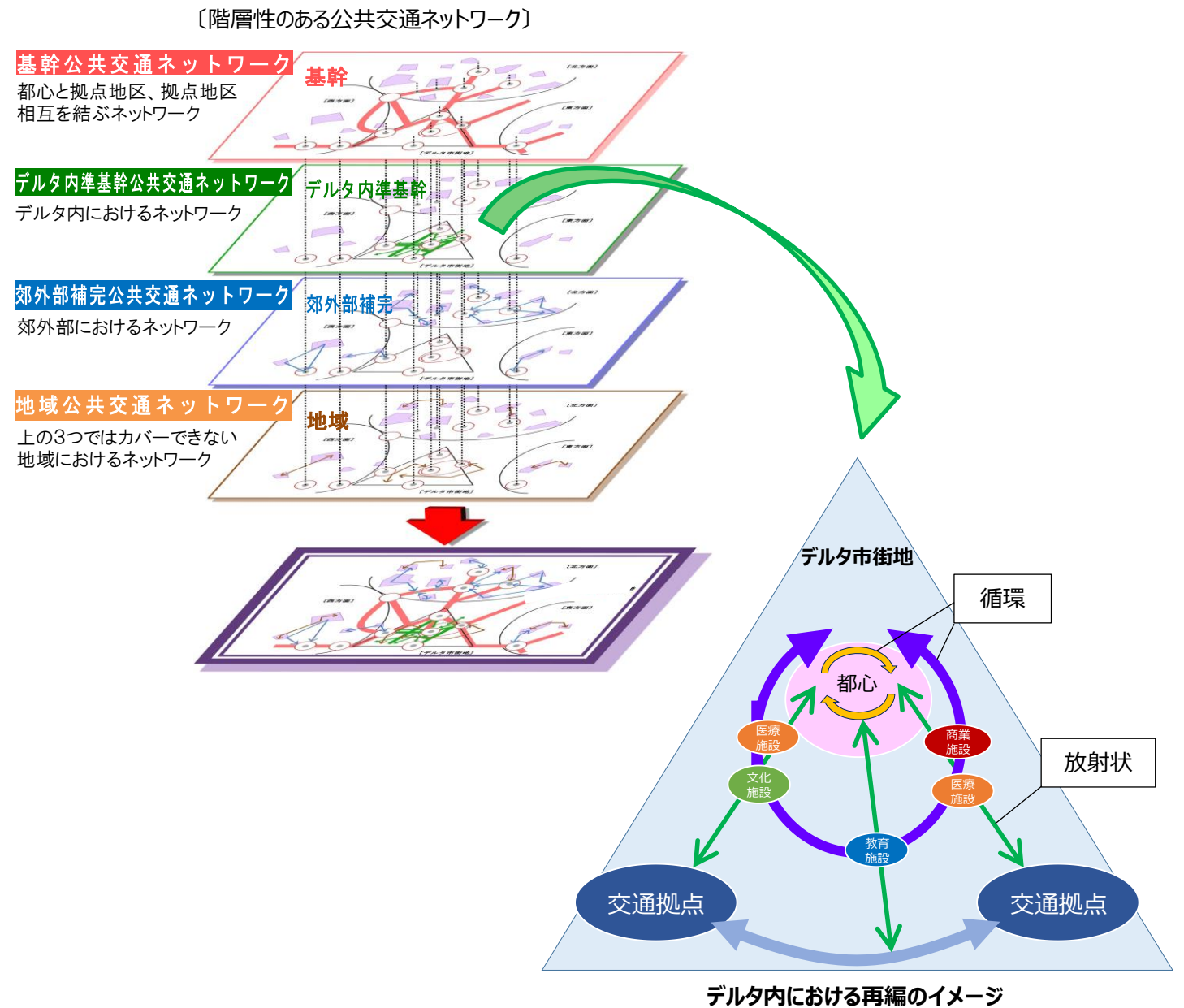
目指すべき公共交通ネットワーク

2 再編実施計画（第2版）の進め方

都市機能や人口の集積したデルタ市街地には、多くのバス路線が集中しているが、必ずしも利便性が高いわけではなく、また、事業者間の競合により非効率な状況となっている。このため、路線再編による高い効果が得られるデルタ内のバス路線から再編を進めることとしている。

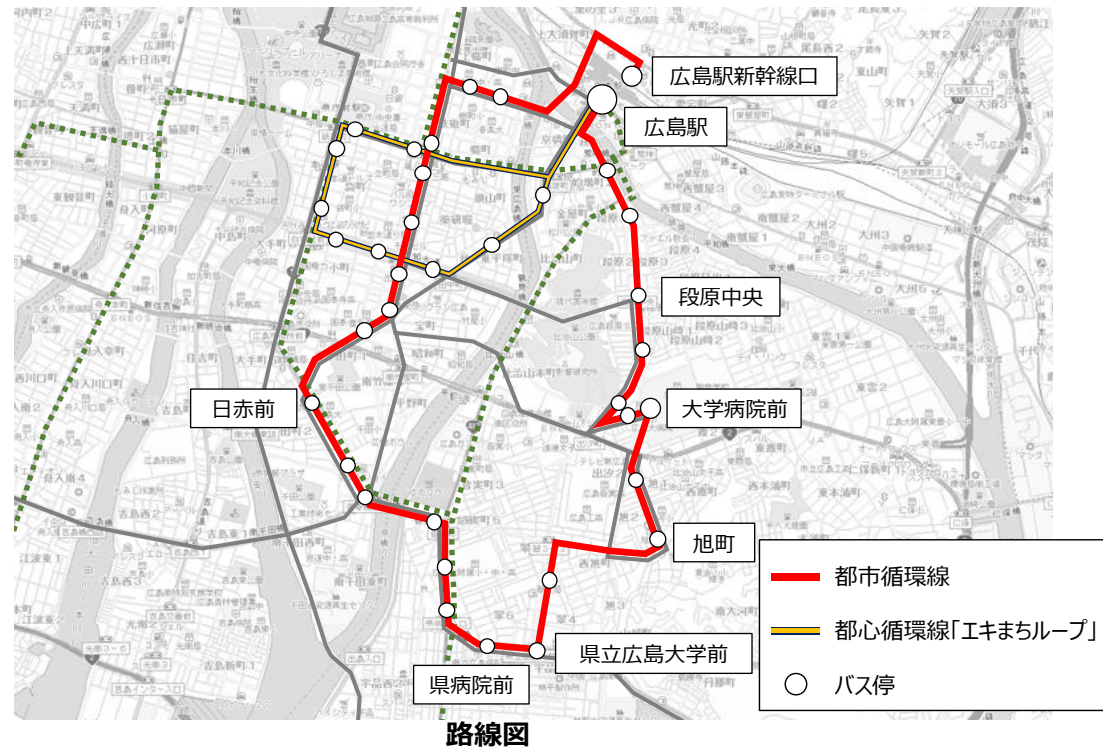
デルタ内の再編については、循環線と都心から放射状に広がる路線を組み合わせながら、公共交通空白地が生じないようにすることで、デルタ内のどこにおいても徒歩圏内に利用できる公共交通が存在し、主要な地域へのアクセスが容易となるサービスを提供することを目指している。

昨年3月に国の認定を受けた再編実施計画（第1版）では、都心循環線「エキまちループ」を導入しており、これに続く取組として第2版では、多くの方々が利用するデルタ内の主要な施設を循環する「都市循環線」や、放射状の路線として交通拠点である広島駅や広島港を新たなルートで結ぶ「広島みなと新線」を導入する。



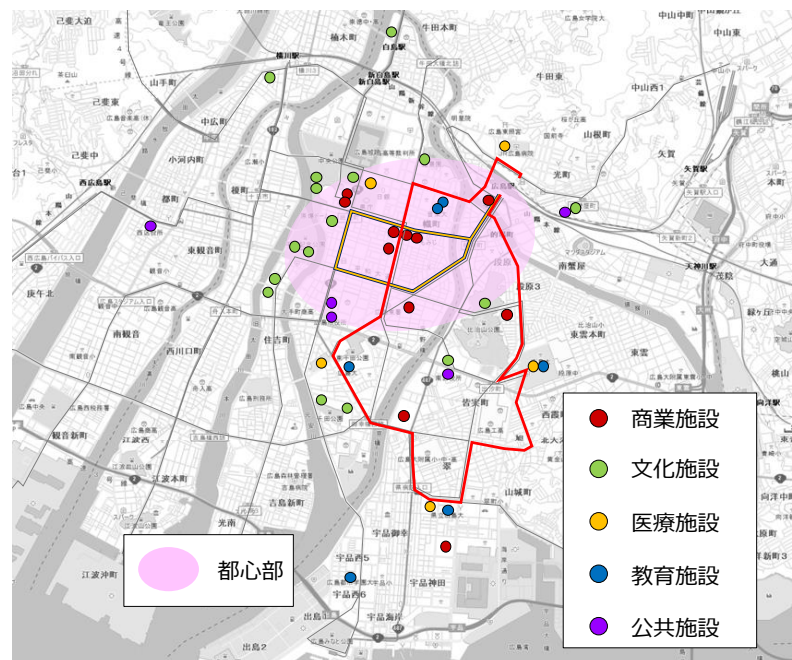
### 3 再編実施計画（第2版）の概要

#### (1) 都市循環線



#### ① デルタ内主要施設を結びつける路線設定

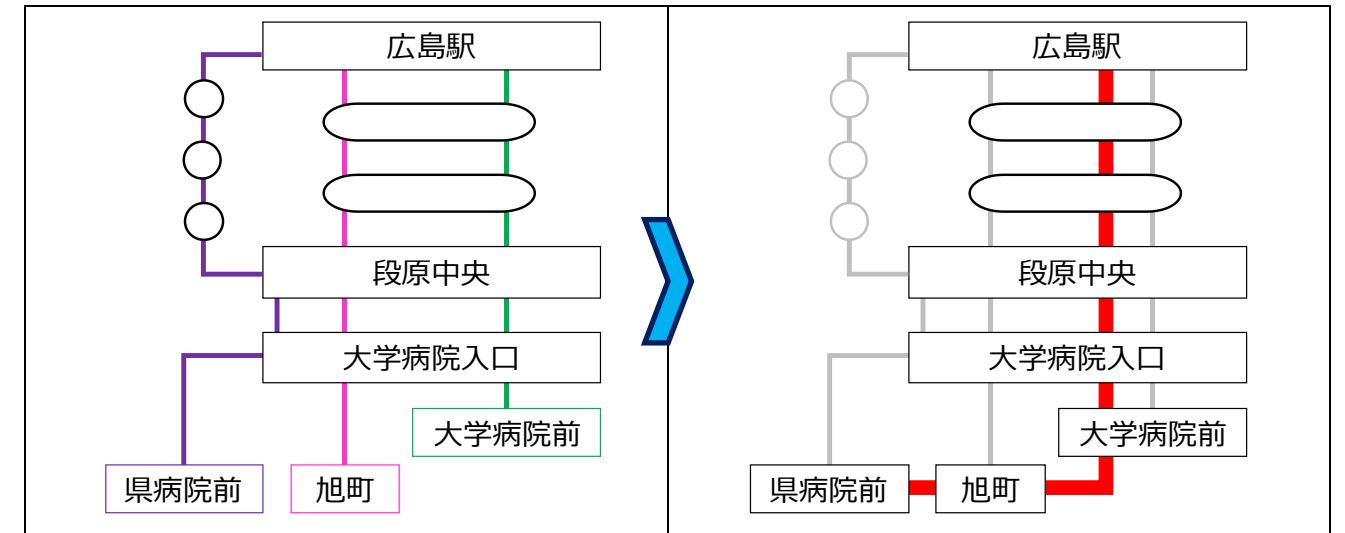
大学病院などの基幹病院や、デパート、ショッピングセンターなどの大規模商業施設等の主要施設は、都心部を中心に都心部の南側にも多く分布していることから、これらの施設を連絡する循環線とすることで、施設間の相互利用を促すとともに、「エキまちループ」との路線重複を避けながら、デルタ内各地からのアクセス性を向上させ、日常生活における通院や買物等の多くの需要に対する利便性の向上を図る。



デルタ内の主要施設

#### ② 既存路線の統合・集約化と共同運行によるパターンダイヤ化

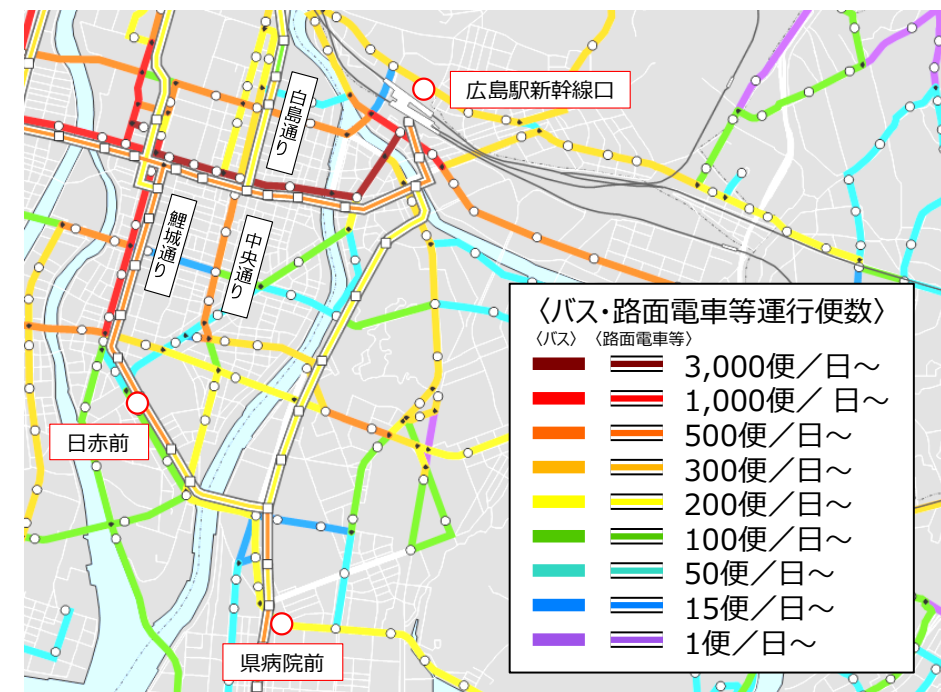
現在、広島駅から段原方面へ向かう路線については、複数の事業者が各々の路線を運行しており、そのうち、旭町や県病院方面へ向かう路線の利用者は少ないなど、非効率となっている。このため、都市循環線の導入にあわせて路線を統合・集約化し、共同運行によりパターンダイヤ（等間隔で運行）とすることで、運行の効率化を図るとともに、利用者にとってわかりやすいものにする。



路線の統合・集約化のイメージ

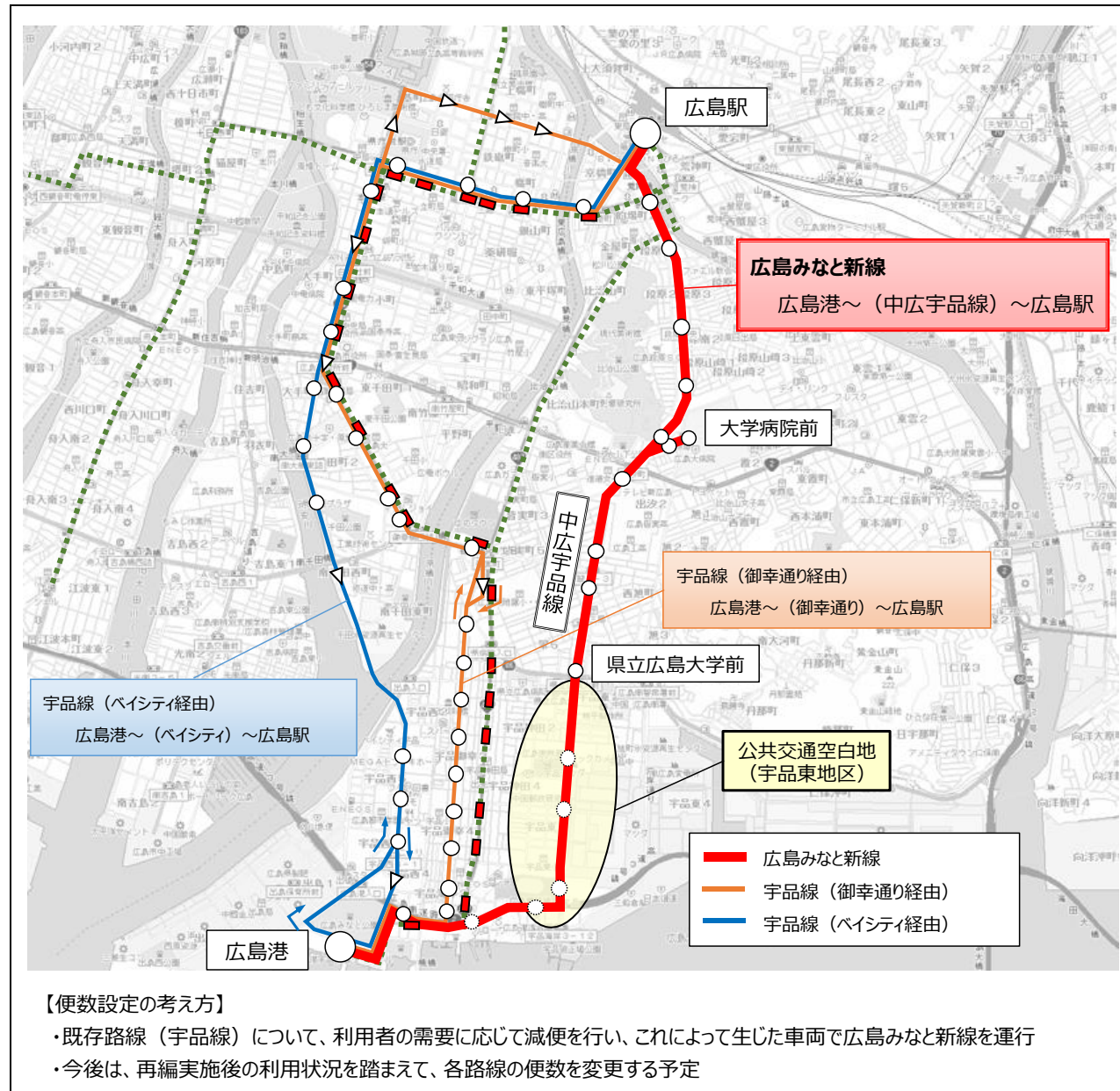
#### ③ 中央通り・白鳥通りの増便による八丁堀地区の機能強化

県病院前から日赤前を経由し、広島駅新幹線口へと循環するルートについては、既存の運行便数が比較的に少ない中央通り・白鳥通りを運行することにより、八丁堀を通る南北方向の移動利便性を向上させ、八丁堀地区の機能強化を図る。



バス・路面電車の運行便数

## (2) 広島みなと新線



路線図

### ① 中広宇品線沿線の利便性向上

交通拠点である広島駅と広島港を、都市計画道路・中広宇品線を通る新たなルートで結ぶことにより、広島港と沿線地域間の利便性向上を図る。

### ② 宇品東地区に存在する公共交通空白地の解消

電車、バスが運行していない宇品東地区を通るルートとすることにより、公共交通空白地<sup>\*</sup>を解消する。

<sup>\*</sup>バスの場合、バス停から300m以上離れた地域

### ③ 相生通り及び鯉城通りにおける過密緩和

広島みなと新線の導入にあわせて、既存路線(宇品線)の運行便数を、利用者の需要に応じて減便することで、過密となっている相生通り及び鯉城通りの緩和につなげる。

## 4 今後の取組(第3版以降の取組)

【今後の取組イメージ】 ※図中の範囲や路線についてはイメージであり、今後の取組を限定するものではありません。

### ◎ 郊外路線のフィーダー化(西方面)

#### ◎ 待合環境の整備

- 乗継割引の拡充を前提に、都心へ直通する路線についてネットワークの交点となるバス停でのフィーダー化を検討

基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

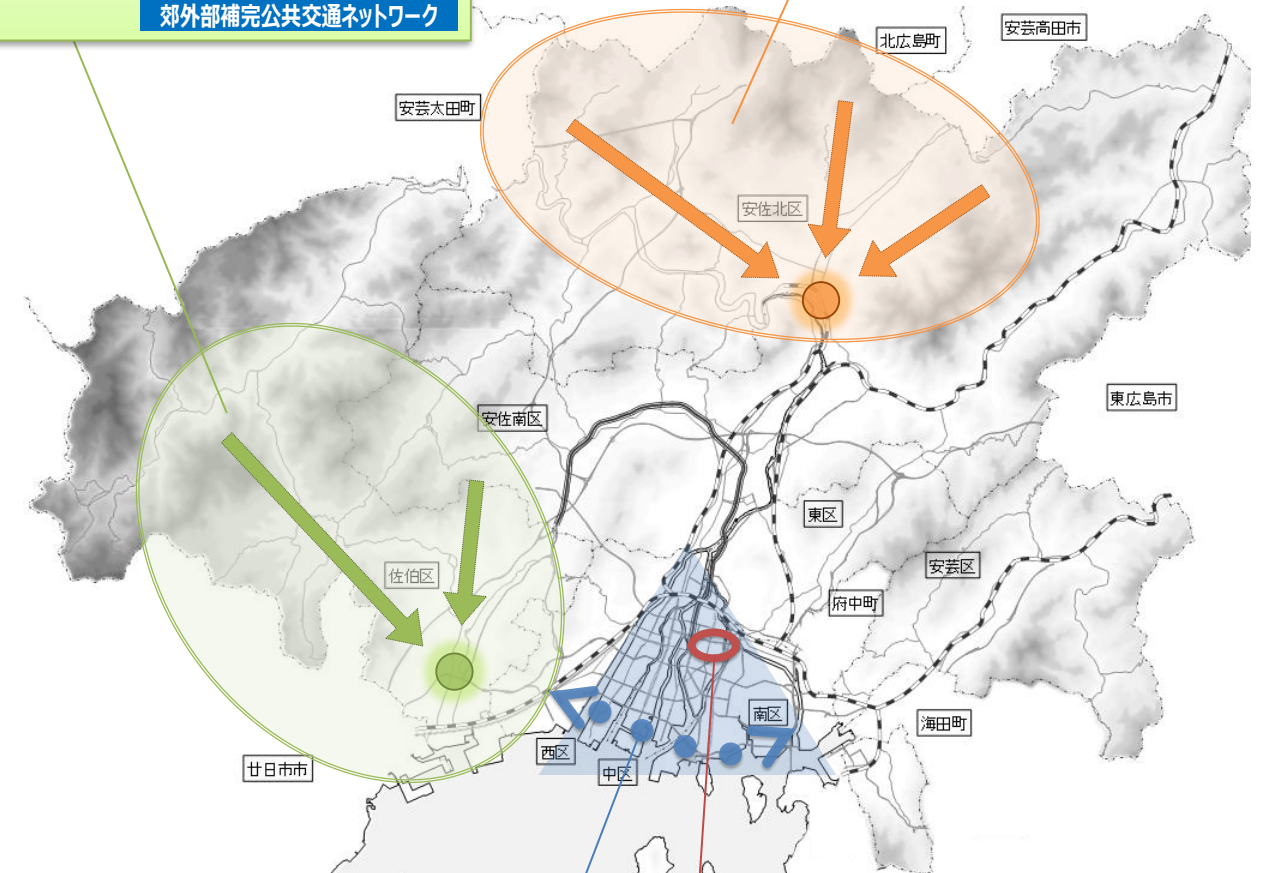
### ◎ 郊外路線のフィーダー化(北方面)

#### ◎ 待合環境の整備

- 乗継割引の拡充を前提に、隣接市町と連携しながら、都心へ直通する路線について、交通拠点である可部駅でのフィーダー化を検討

基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク



### ◎ サービスレベルが低い地域等におけるバス路線の新設

- 効率化により生み出した車両や運転手を他のサービスレベルの低い地域等で活用することを検討

例：広島港と他の交通拠点を結ぶバス路線  
郊外部の団地等におけるバス路線 など

基幹公共交通ネットワーク

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

### ◎ 郊外やデルタ周辺部と都心部を結ぶ路線の運行便数の適正化

- 都心循環線の定着状況を踏まえ、郊外やデルタ周辺部からの需要に応じた適正な運行便数を設定するなど、より合理的な運行計画を検討

基幹公共交通ネットワーク

デルタ内準基幹公共交通ネットワーク

郊外部補完公共交通ネットワーク

再編事業の内容

(1) 都市循環線

① 事業概要

項目	内 容		
運行のねらい	主要施設を連絡することによるデルタ内の移動強化		
運行事業者	広島電鉄株式会社、広島バス株式会社、広島交通株式会社		
都市循環線 (左回り)	内容	系統の新設	
	区間	起点：広島駅 新幹線口	主な経由地：八丁堀、県病院前、大学病院前 終点：広島駅
	運行日	毎日	
都市循環線 (右回り)	内容	系統の新設	
	区間	起点：広島駅	主な経由地：大学病院前、県病院前、八丁堀 終点：広島駅 新幹線口
	運行日	毎日	
系統図			

② サービス内容

〔系統〕

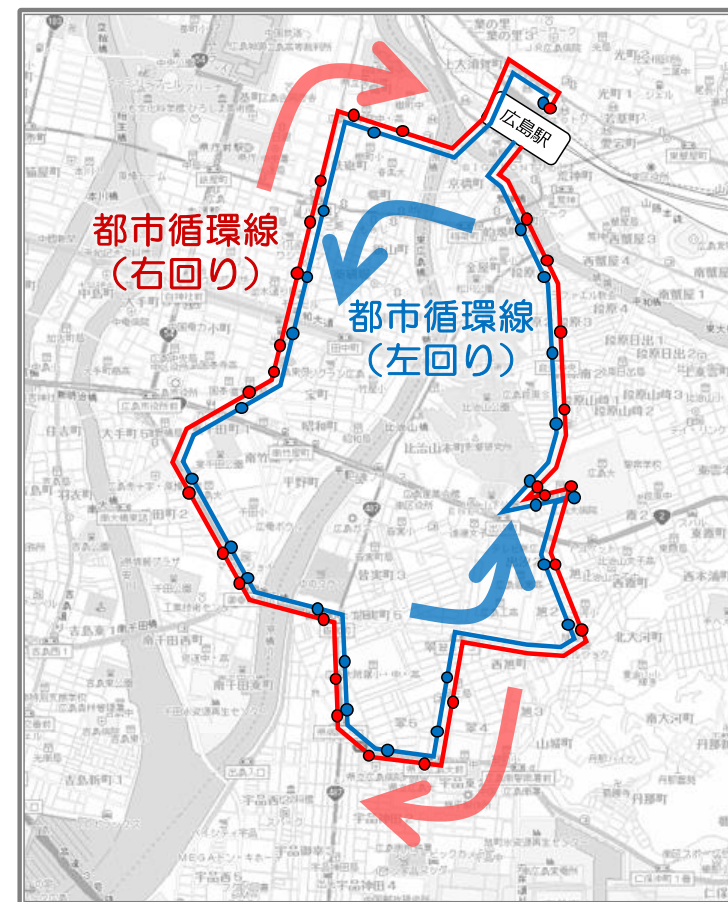
○ 都市循環線 (左回り)

	区 間			キロ程	運行便数	
	起点	経由地	終点		平 日	土曜日・日曜日・祝日
旧	(系統新設)			-	-	-
新	広島駅 新幹線口	八丁堀、県病院前、大学病院前	広島駅	10.3 キロ	27 便/日	27 便/日

○ 都市循環線 (右回り)

	区 間			キロ程	運行便数	
	起点	経由地	終点		平 日	土曜日・日曜日・祝日
旧	(系統新設)			-	-	-
新	広島駅	大学病院前、県病院前、八丁堀	広島駅 新幹線口	10.3 キロ	27 便/日	27 便/日

〔運行ルート〕



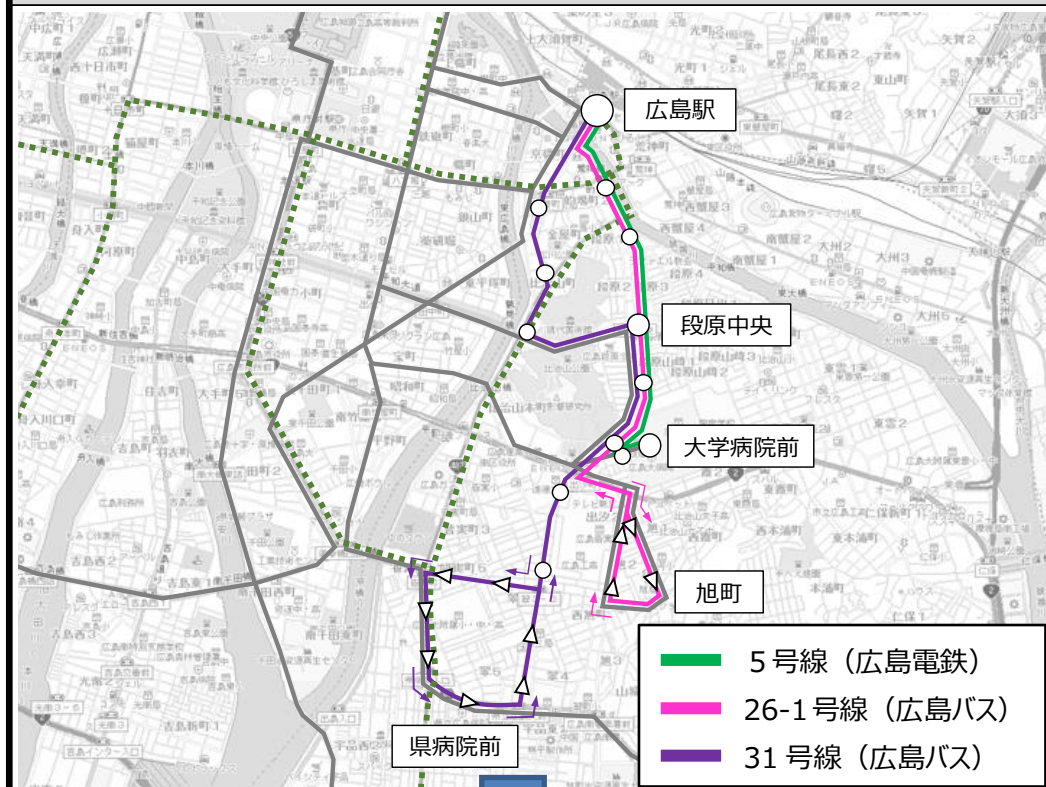
〔運賃〕

190円均一 (小学生100円均一)

		全日
都市循環線	左回り	9時台～17時台：20分間隔
	右回り	9時台～17時台：20分間隔

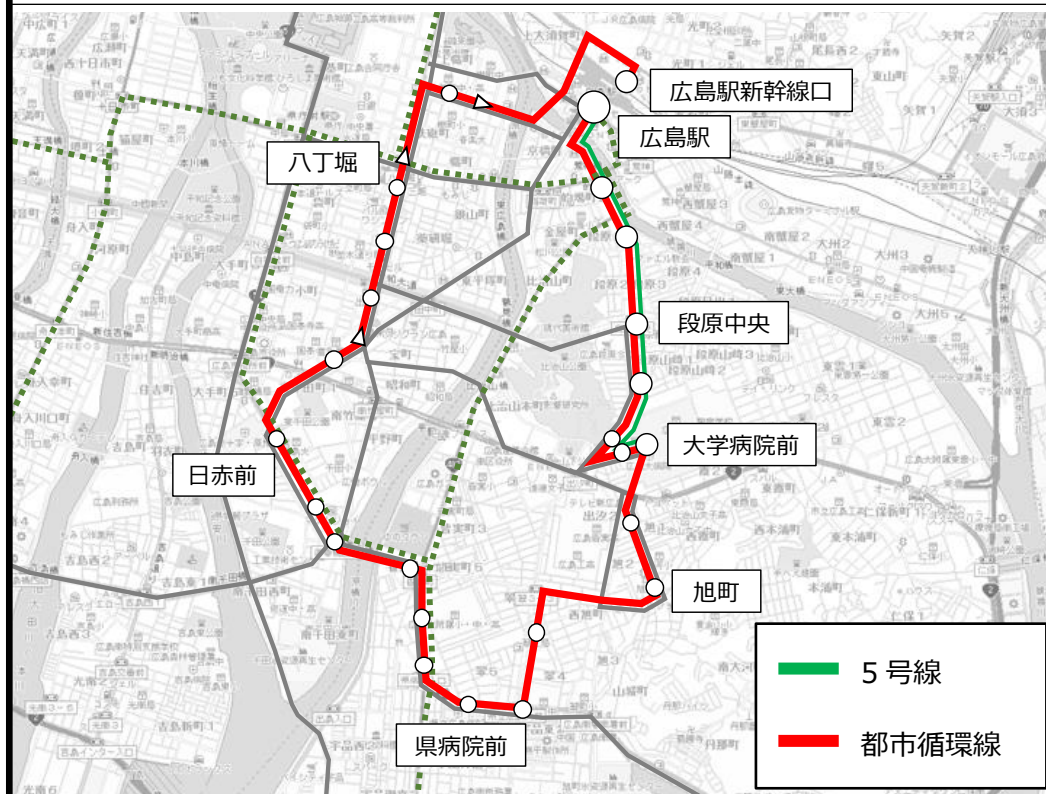
③都市循環線の時間帯別運行形態

現況 系統図

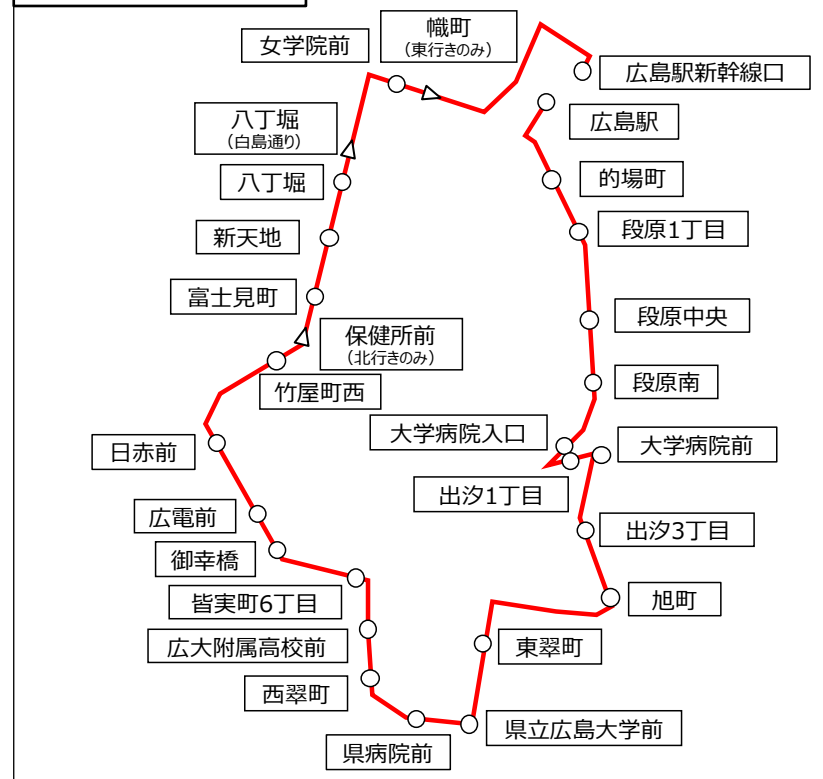


再編後 系統図

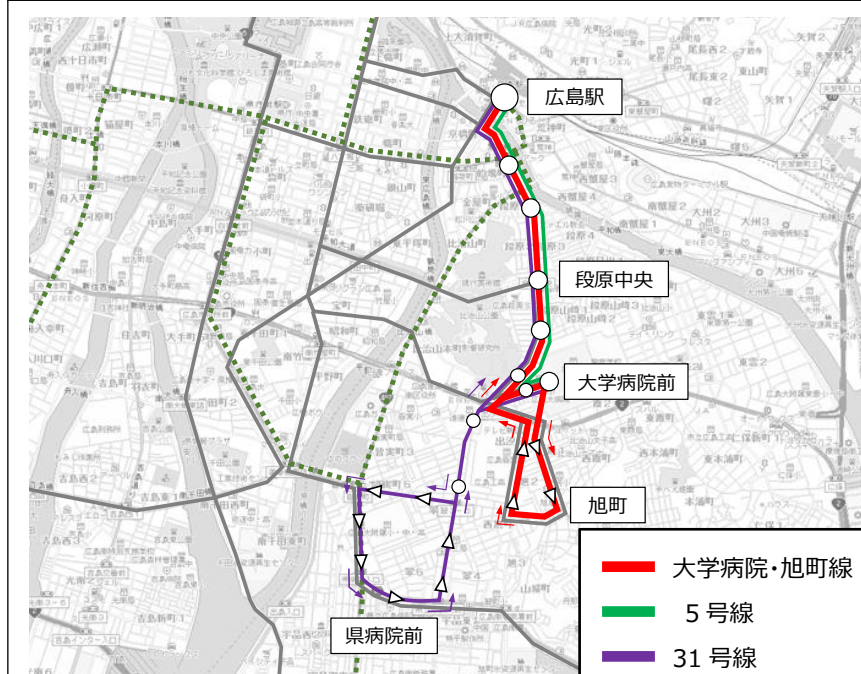
基本形【昼間 (9:00~17:59)】



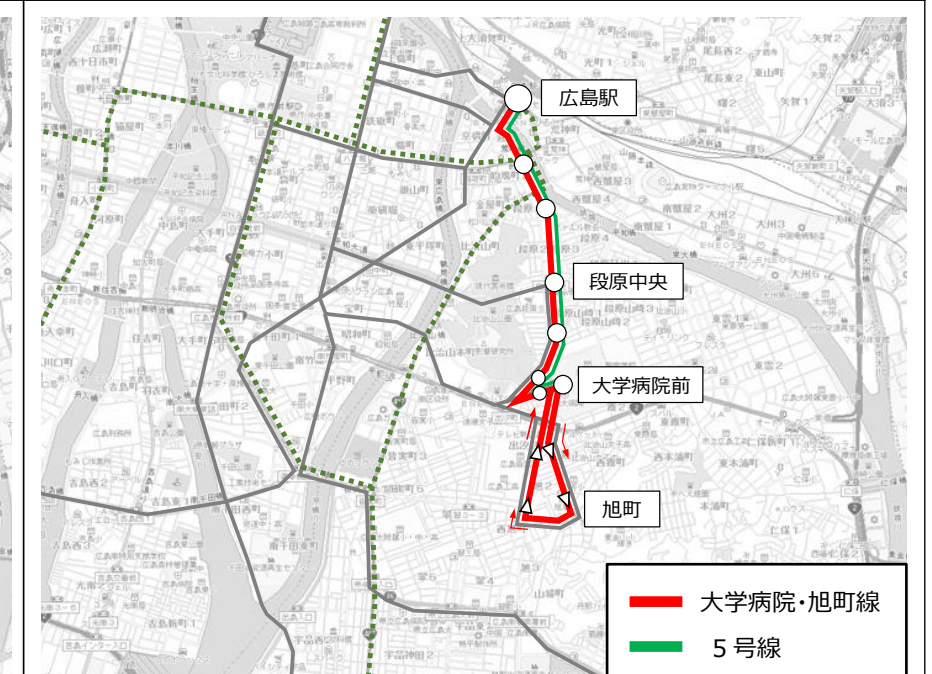
都市循環線 系統図



【朝 (始発~8:59)】



【夜間 (18:00~最終)】



## (2) 広島みなと新線

### ①事業概要

項目	内容			
運行のねらい	広島駅と広島港を新たなルートで連絡することによるデルタ内の移動強化			
運行事業者	広島バス株式会社			
広島港 新線	内容	系統の新設		
	区間	起点：広島駅	主な経由地：段原中央、大学病院前、競輪場前	終点：広島港棧橋
	運行日	毎日		
系統図				

### ②サービス内容

#### 〔系統〕

	区 間			キロ程	運行便数	
	起点	経由地	終点		平 日	土曜日・日曜日・祝日
旧	(系統新設)			-	-	-
新	広島駅	大学病院前、県立広島大学前	広島港棧橋	6.2キロ	31便/日	25便/日

#### 〔運賃〕

- ・広島駅～県立広島大学前 190円
- ・広島駅～広島港棧橋 230円