

第20回広島市地域公共交通活性化協議会（書面審議） 配布資料

【議案資料】

（第1号議案）広島空港アクセス路線（宮島・アルパーク路線）実証運行に係る路線の追加について

- ・ 資料1
- ・ 別紙
- ・ 参考（R5.10.24協議会資料）

（第2号議案）令和5年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について

- ・ 資料2

（第3号議案）令和6年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について

- ・ 資料3

広島空港アクセス路線（宮島・アルパーク路線）実証運行に係る 路線の追加について

1 概要

第 17 回法定協議会（令和 5 年 10 月 24 日開催）において審議した本件路線については、運行期間を令和 5 年 12 月 1 日（金）～1 年間（実証運行後の自主運行を目指す）として実証運行を継続しているところ、当該運行事業者において現時点の利用状況調査を行った結果、より一層の利用促進が必要な状況であることが判明した（別紙参照）。

そこで、利用促進に資する新たな需要の創出に繋がるかどうか検証するため、既存の広島空港アクセス路線に 1 路線を追加するもの。

2 路線の追加（令和 6 年 9 月初旬運用開始予定）の趣旨

空港へ向かう上り線について（別紙参照）

朝 1 便の発地を、アルパークから五日市駅に変更（五日市駅～広島空港間の路線を追加）する。（※路線新設区間は、五日市駅～西広島バイパス～田方 3 丁目交差点）

〈検証内容〉鉄道から乗換し空港に向かう需要はあるか

○時刻表案（広島空港アクセス路線のダイヤ改正に合わせて変更を予定している）

五日市駅	アルパーク	ジアウトレット	空港
—	6:55	7:10	8:05
8:10	—	—	9:15

- ・現時点では、空港発五日市駅行き（下り線）は運行しないが将来的な運行の可能性あり
- ・五日市駅から空港までの運賃（本件協議の対象外）は、現行と同額の 2,000 円を予定している。

3 補足

- ・他の交通モードへの影響（競合路線等）について、あらかじめ五日市駅周辺のタクシー事業者に対し、運行事業者が事前説明を行っている。
- ・実証運行期間や使用車両（ハイエース：バリアフリー法適用除外）は既存路線から変更はない。

空港へ向かう上り線について（五日市駅～空港）

1. 路線の追加について（広島空港アクセス路線）

2023年12月より、広島空港とアルパーク等を結ぶ広島空港アクセス路線を運行しているが、コンサルによる調査結果により、JRや広電宮島線との接続の利便性を高めることで、鉄道乗換が増え、路線全体の利用が増える可能性があることが分かってきた。

このような背景のなか、早朝のアルパーク発の3便のうち1便を五日市駅発に振り替えることで、五日市発とアルパーク発の双方の利用実態を確認することで、鉄道線との接続の有効性を調査するものである。（※路線新設区間は、五日市駅北口～西広島バイパス～田方3丁目交差点間のみ）

なお、使用車両については、広島空港アクセス路線使用車両で運行するため、ハイエースワゴンについて常用車3両、予備車2両としている。

【参考】広島空港アクセス路線（広島空港～ジ アウトレット広島～アルパーク）の利用状況

・アルパーク発空港行き

区分	月別乗車人数			便あたり乗車人数		
	合計	アルパーク	ジ アウトレット	合計	アルパーク	ジ アウトレット
12月	62	44	18	1.0	0.7	0.3
1月	70	47	23	1.1	0.8	0.4
2月	79	57	22	1.4	1.0	0.4
3月	157	94	63	1.7	1.0	0.7
4月	153	91	62	1.7	1.0	0.7
5月	153	106	47	1.6	1.1	0.5
備考	～2月：2便、運賃2,000～3,000円 3月～：3便、運賃1,000～2,000円（1,000円値下げ）					

・空港発アルパーク行き

区分	月別降車人数			便あたり降車人数		
	合計	アルパーク	ジ アウトレット	合計	アルパーク	ジ アウトレット
12月	16	11	5	0.3	0.2	0.1
1月	11	7	4	0.2	0.1	0.1
2月	31	22	9	0.5	0.4	0.2
3月	97	58	39	1.6	0.9	0.6
4月	76	45	31	1.3	0.8	0.5
5月	89	62	27	1.4	1.0	0.4
備考	～2月：2便、運賃2,000～3,000円 3月～：2便、運賃1,000～2,000円（1,000円値下げ）					

（概況）

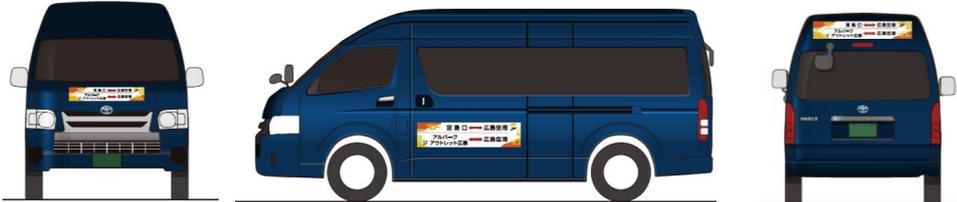
⇒1,000円値下げにより利用が増えたが、増収には結びついていない

⇒アルパーク利用者の46%が鉄道利用者であるが、新井口駅～アルパーク間の距離があるため、コンサルより、五日市駅発の運行による鉄道乗換利用の需要喚起施策を提案されている

2. 運行の路線及び運賃等の設定

運行に関する概要は以下のとおり。

■運行形態

名称	広島空港アクセス路線
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	2024年9月初旬
運行の態様	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：五日市駅北口～広島空港 （※路線新設区間：五日市駅北口～西広島バイパス～田方3丁目交差点）</p> <p>運行回数については、当初1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</p> <p>停留所：2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>※広島空港アクセス路線の使用車両を使用</p> <p>ワンボックス車両（乗車定員は運転手除き9名）、常用車3両、予備車2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</p> <p>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2両とする</p> <p>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</p> <p>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> 

【参考】時刻表案（※広島空港アクセス路線のダイヤに合わせて変更予定）

五日市駅北口	広島空港
8:10	9:15

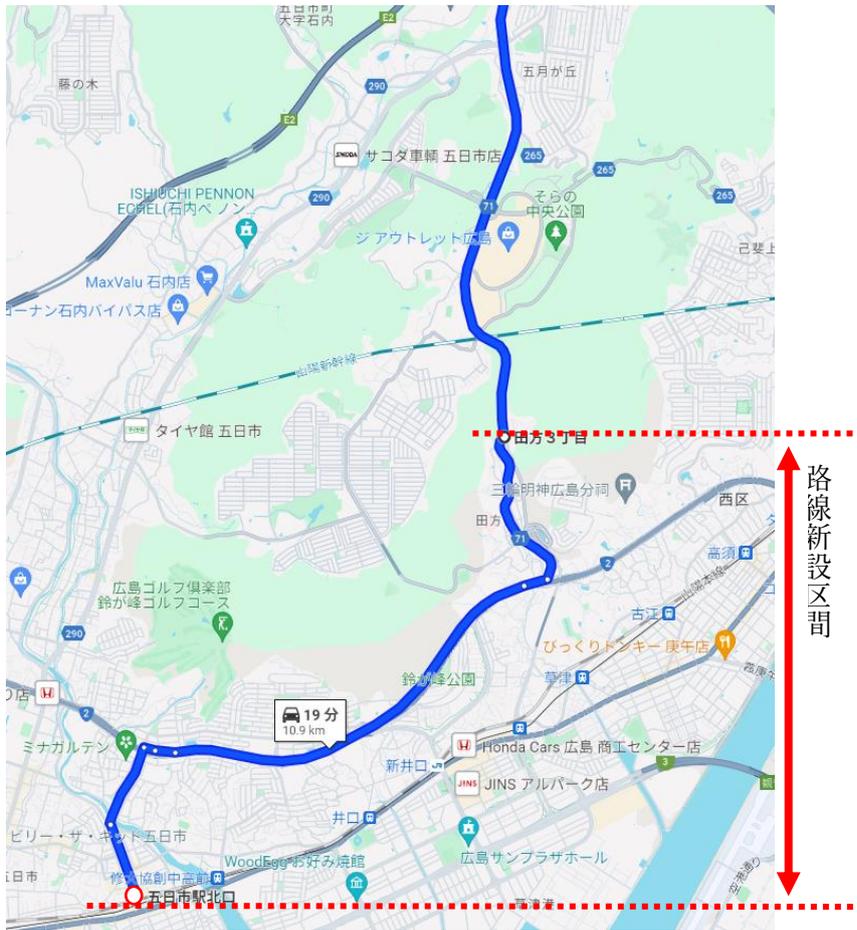
※当初、五日市駅行きは運行しないが、関係各所の要望により将来的な運行の可能性あり

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

五日市駅北口バス停～西広島バイパス～田方3丁目交差点 (※以降既設区間)～広島空港

・全体図

↑ 空港行 アクセス路線



※田方3丁目交差点～広島空港間は、アルパーク発便が現在運行中

・五日市駅北口周辺図 (左：五日市発、右：五日市着)



※広島県など関係各所との協議で、五日市行きを運行する場合には、右図の経路で運行

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。

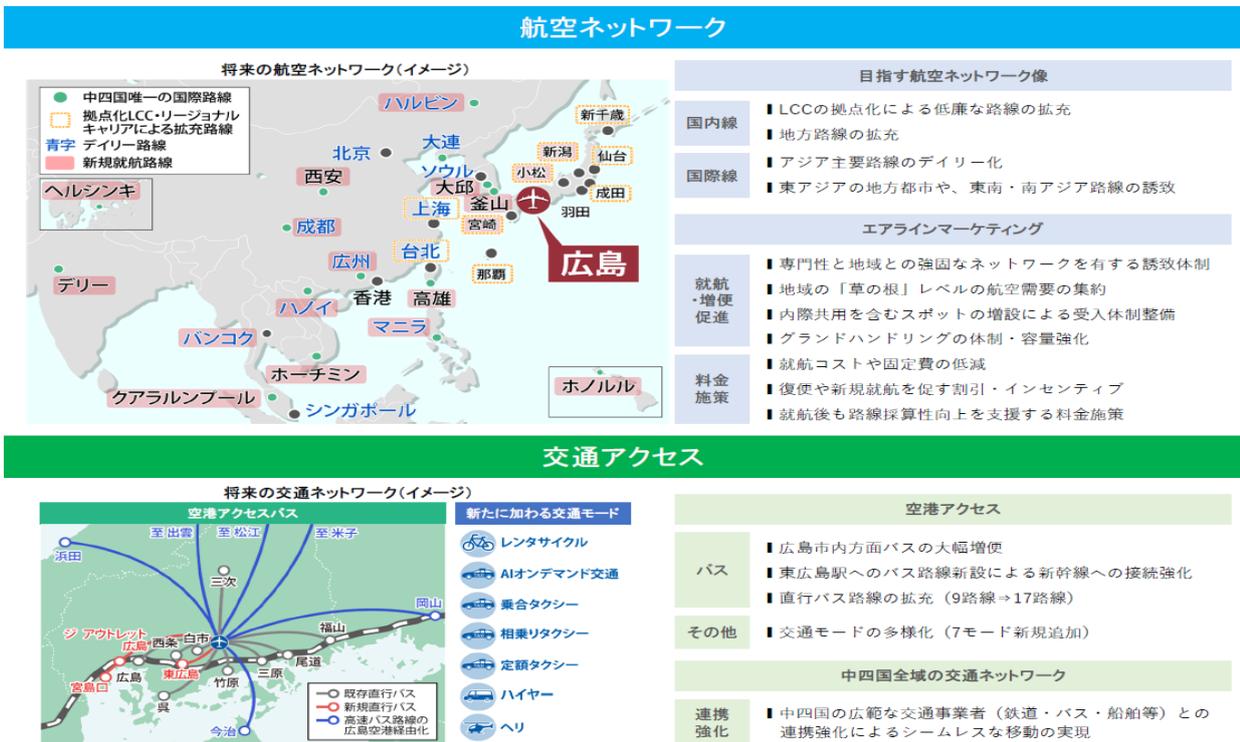
空港を運営する広島国際空港㈱や航空会社などにヒアリングすると、新規航空路線の誘致には、その空港からどこにいけるのか、二次アクセスの充実具合がPRポイントになるようで、全国の地方空港が二次アクセスの拡充に力を入れている。

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㈱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㈱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



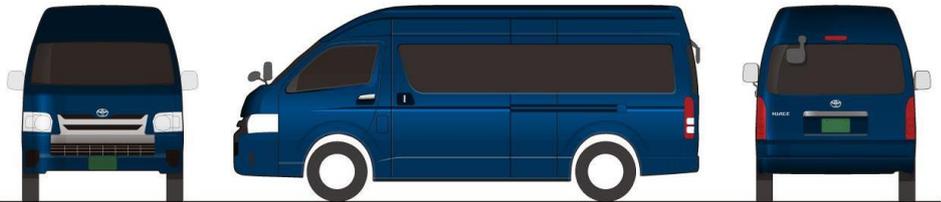
■これまでの経緯

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㈱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

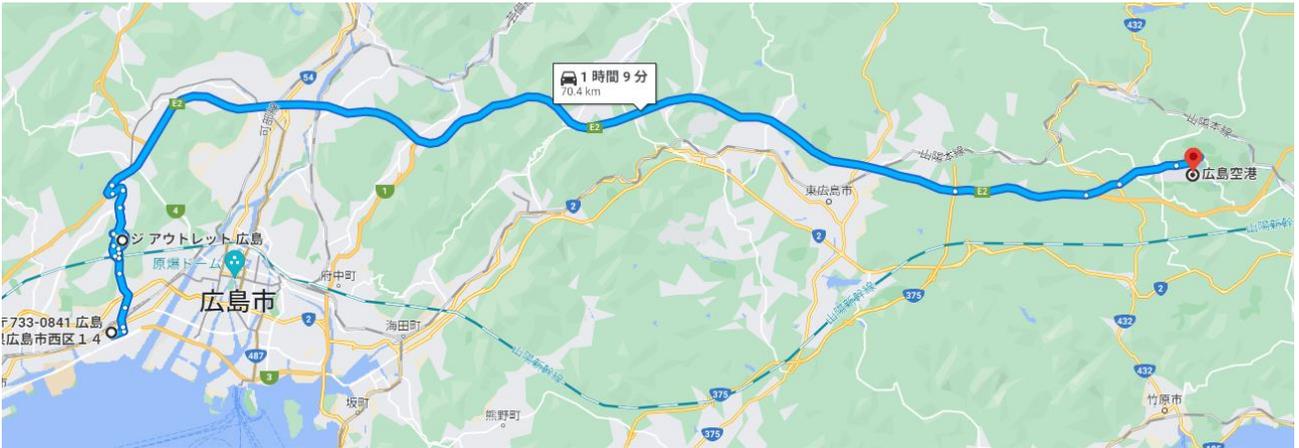
名称	宮島路線（仮称）
運行事業者	ひろでんモビリティサービス(株)
運行開始時期	2023年12月1日
実験運行期間	運行開始日～1年間、以降自主運行
運行の態様	一般乗合旅客自動車運送事業 路線定期運行（道路運送法施行規則第3条の3）
運行路線 運行日等	<p>路線：①広島空港バス乗り場～宮島口バス停</p> <p><u>②広島空港バス乗り場～ジアウトレット広島バス停～アルパークバス停</u></p> <p>運行回数については、広島空港発着便に応じて、当初①を8便/日、②を4便/日として運行開始し、場合によっては便数を変更し、その都度広島運輸支局に届出することとする（ジアウトレット広島～ア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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>車名：トヨタ</p> <p>通称名：ハイエースワゴン（ハイエースグランドキャビン）</p> <p>型式：CBA-TRH224W（2021年式）</p> <p>全長5,380mm、全幅1,880mm、全高2,285mm</p> <div style="text-align: center;">  </div> <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）

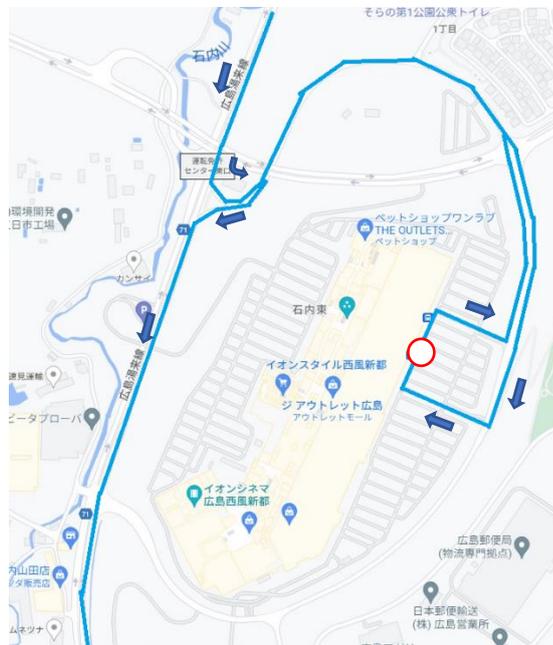
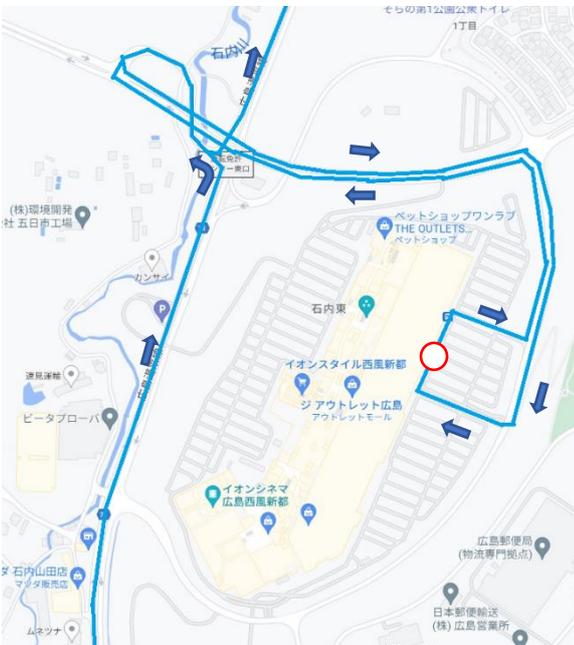
空港行き				空港発			
宮島口	アルパーク	ジアウトレット広島	広島空港	広島空港	ジアウトレット広島	アルパーク	宮島口
(アルパーク発)	7:30	7:45	8:30	8:55	⇒	⇒	9:55
(アルパーク発)	8:30	8:45	9:30	10:00	⇒	⇒	11:00
10:30	⇒	⇒	11:30	12:30	⇒	⇒	13:30
11:20	⇒	⇒	12:20	14:10	⇒	⇒	15:10
13:50	⇒	⇒	14:50	15:30	16:15	16:30	(アルパーク止)
15:30	⇒	⇒	16:30	17:00	17:45	18:00	(アルパーク止)

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々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。		

令和 5 年度広島市地域公共交通活性化協議会決算について

広島市地域公共交通活性化協議会財務規程第 8 条第 1 項により、下記のとおり決算を調製する。

広島市地域公共交通活性化協議会
会長 藤原 章正

令和 5 年度決算書

1 歳 入

科目	予算現額			収入済額	比較	備考
	当初予算額	補正額	計			
1 負担金	286,000 円	0 円	286,000 円	286,000 円	0 円	
2 補助金	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	
3 雑入	0 円	0 円	0 円	0 円	0 円	
歳入合計	286,000 円	0 円	286,000 円	286,000 円	0 円	

2 歳 出

科目	予算現額			支出済額	備考	
	当初予算額	補正額	計			
1 会議費	193,000 円	0 円	193,000 円	189,544 円	第 16 回謝礼金	46,168 円
					第 17 回謝礼金	45,200 円
					第 18 回謝礼金	45,200 円
					第 19 回謝礼金	45,200 円
					飲料費	7,776 円
2 事務費	93,000 円	0 円	93,000 円	0 円		
3 事業費	0 円	0 円	0 円	0 円		
歳出合計	286,000 円	0 円	286,000 円	189,544 円		

歳入総額 286,000 円と歳出総額 189,544 円との差引総額 96,456 円は広島市に返還。

令和6年 5月 13日

広島市地域公共交通活性化協議会

会 長 藤 原 章 正 様

広島市地域公共交通活性化協議会 監査委員

広島県地域政策局公共交通政策課長 丸石圭一

令和5年度監査報告書

私、監査委員は、広島市地域公共交通活性化協議会規約第12条第2項により、当協議会の監査を行った結果、適正であるものと認める。

令和 6 年度広島市地域公共交通活性化協議会予算について

広島市地域公共交通活性化協議会財務規程第 2 条第 2 項により、下記のとおり予算を調製する。

広島市地域公共交通活性化協議会
会長 藤原 章正

令和 6 年度 予算書

歳入予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 1 (第 5 条関係)

区分	款	項	目	内容
令和 6 年度	1 負担金 555,000 円	1 負担金 555,000 円	1 負担金 555,000 円	広島市負担金
令和 5 年度	1 負担金 286,000 円	1 負担金 286,000 円	1 負担金 286,000 円	広島市負担金

歳出予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 2 (第 4 条関係)

区分	款	項	目	内容
令和 6 年度	1 運営費 555,000 円	1 会議費 462,000 円	1 会議費 462,000 円	謝礼金(学識経験者、市民代表)、飲料費
		2 事務費 93,000 円	1 事務費 93,000 円	資料作成経費
令和 5 年度	1 運営費 286,000 円	1 会議費 193,000 円	1 会議費 193,000 円	謝礼金(学識経験者、市民代表)、飲料費
		2 事務費 93,000 円	1 事務費 93,000 円	資料作成経費