

広島市地域公共交通活性化協議会 第7回バス事業分科会 議事要旨

1 日 時

令和8年9月8日（火）15：15～16：00

2 場 所

広島市役所本庁舎14階第5会議室東側

3 出席者

(1) 委員

広島工業大学 伊藤分科会長、
広島消費者協会 向久保委員、芸陽バス株式会社 谷岡委員、
広島市道路交通局公共交通政策部 橋本委員、中国運輸局交通政策部 只埜委員

(2) 事務局

- ・広島市道路交通局公共交通政策部
楠窪公共交通調整担当課長、三浦路線バス・生活交通担当課長、坂井課長補佐、淀川専門員
ほか担当職員
- ・（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま（以下「プラットフォーム」という。）
濱本事業推進課長、本宮課長補佐ほか担当職員

内 容

《議題(1)：中心部における路線バスの実証運行（案）について（報告）》

－資料1について、事務局から説明－

（伊藤分科会長）

- ・ 中心部における路線バスの実証運行案について、運行本数を確認したい。

（プラットフォーム）

- ・ 運行本数は、平日・土日ともに21本を予定している。運行間隔はおおむね30分に1本で、時間帯によっては60分に1本となる。

（向久保委員）

- ・ 「本実証路線と既存路線との接続や路線間の役割分担」との記載があるが、今回の実証運行は東西を横断する移動を担う路線で、既存路線は都心方面への移動を担う路線を意味しているのであれば、既にそれぞれの役割は整理されているように思う。その上で「役割分担を考慮しながら見直しを行う」としている趣旨が分かりにくい。実証運行の結果を踏まえて既存路線を見直すのであれば、「役割分担」という考え方が必要なのか疑問である。

（プラットフォーム）

- ・ 本市中心部のバスネットワークは都心方面への移動が中心であり、東西へ横断する移動需要に十分に対応できていない可能性がある。今回の実証運行では、ICOCAやMOBIRY DAYSの利用履歴による利用実態の把握や利用者アンケートを通じた検証を行うこととしており、その結果、東西を横断する移動需要が確認できれば、デルタ内の様々な移動需要に対応するべく、各路線の既存の役割分担も考慮した上で、既存路線の見直しを検討していきたい。

（只埜委員）

- ・ 広島は川に囲まれた地形の特性から、中心部においても各エリアで発展してきた経緯があり、病院や高校なども各地区に立地していると思われる。東西を横断するバス路線が少ないという現状はあるのだろうが、東西方向の移動需要について、これまでにどの程度把握しているのか。

（プラットフォーム）

- ・ 従来から東西方向の移動が不便であるとの声を様々な場面で聞いていることに加え、人流データを見ても、今回検討している区間には一定の移動需要があることが確認できたことから、この路線を設定したものである。

(伊藤分科会長)

- ・ バス停の名称について 2 点確認したい。
- ・ 「広島刑務所北」について、バス停に刑務所という名称を冠することに問題はないのか。
- ・ 「舟入高校北」について、路面電車の「舟入川口町」電停や舟入通りの「舟入川口」バス停と近接しているかどうか分かりにくい。「舟入本町」や「舟入南」のように、異なる路線で同じ名称が用いられている例もあることから、「舟入川口町」とすることも考えられると思うが、どうか。

(プラットフォーム)

- ・ 「広島刑務所北」については、全国にも同様に刑務所という名称を使用しているバス停が存在することや、付近に「広島刑務所北交差点」があることから、分かりやすさを考慮してこの名称とした。また、地元説明を行った際も、地元住民から特段の抵抗感は見受けられなかった。
- ・ 「舟入高校北」については、「舟入川口町」や「舟入川口町東」とすることも検討したが、「舟入川口町」だと他の路線と同じ名称となり分かりづらく、「舟入川口町東」だと地形的に川沿いをイメージしてしまうという点から、近接する施設名を用いて「舟入高校北」とした。乗り継ぎの分かりやすさという観点では課題もあると考えている。

(伊藤分科会長)

- ・ 利用者にとって乗り継ぎが分かりやすいバス停の名称となるようにしてほしい。

≪議題(2)：西風みなとラインの実証運行について（報告）≫

－資料 2 について、事務局から説明－

(向久保委員)

- ・ 西風みなとラインの実証運行に係る予算について、今後予定している第 2 弾も含めて、どの程度の事業費となるのか教えてほしい。
- ・ 第 1 弾における総利用者数は実証運行開始前より減少しているが、第 2 弾の実施に当たって、どの程度の利用者数を見込んでいるのか。実証運行前を上回ると見込んでいるのか。

(プラットフォーム)

- ・ 第 1 弾の実証運行については、補助金を活用せず事業者負担で運行している。第 2 弾については国土交通省の補助事業を活用して実施する予定であり、事業費は約 1,600 万円である。
- ・ 第 1 弾における総利用者数は実証運行開始前と比較して減少しているが、実証運行開始前は 9 往復 18 便で 1 便当たり約 10.2 人、第 1 弾の実証運行では 6 往復 12 便で 1 便当たり約 9.3 人であり、総利用者数の減少要因は便数の減少であると考えている。
- ・ 現在は土日祝日のみの運行となっており、第 2 弾では平日に運行を拡大し、通勤・通学を含めた日常利用に対応することで利用者の増加を図り、これに伴って路線の認知度が向上することで、土日祝日の利用増加も期待しているが、現時点で具体的な利用者数の見通しは持っていない。

(向久保委員)

- ・ 実証運行の終期は決まっているのか。

(プラットフォーム)

- ・ 実証運行の終期については、事業者と調整中であるが、国土交通省の補助金については、来年 2 月までに実証運行結果の整理と費用の精算を完了する必要がある、これを踏まえたスケジュールとなる見込みである。

(伊藤分科会長)

- ・ この路線は広島港とアルパーク、ジ・アウトレット広島を結ぶことも目的の一つであると認識しているが、広島港からアルパーク以降、またはその逆方向の利用実態について把握しているか。
- ・ また、第 2 弾では江波において広島南道路上に両方向のバス停を設置できるとのことであるが、観音における西向きのバス停の設置は難しい状況なのか。

(プラットフォーム)

- ・ 広島港からアルパークまでの利用者数については、実証運行前が 1 日当たり 9.6 人、実証運行中が 1 日当たり 9.1 人であり、10 人に届かない程度の利用状況である。
- ・ 観音の西向きについても広島南道路上で乗降できるバス停の設置を目指しており、候補地の絞り込みを行っているが、現時点ではバス停設置の確約が得られていないため、資料上では現行と同様に広島南道路から一旦離れて広島ヘリポート付近で転回し、再び広島南道路に復帰するルートとしている。

(伊藤分科会長)

- ・ 広島港とアルパークとの間を乗り通す利用者数は大きく変化していないようであるが、アルパークでは新たな店舗の出店もあり、今後利用者が増加する可能性もあると考える。

《その他》

(橋本委員)

- ・ 本日は報告事項が2件であったが、本分科会で取り扱う議題としては、報告事項の他に審議事項があり、現状、議題があればその都度委員に集まっていただく必要がある。今後、プラットフォームによる実証運行が増えることが想定されるが、報告事項と審議事項の整理を含め、本分科会への報告をどのように行っていく考えなのか伺いたい。

(事務局)

- ・ 実証運行から本格運行へ移行する際には、バスの運行計画等について、事前に本分科会で審議いただくこととしている。また、実証運行の実施前には、その内容を本分科会に報告することとしてきた。
- ・ その一方で、開催頻度が高まっているとの意見もあることから、今後は、報告事項については案件が一定程度まとまった段階で本分科会に報告するなど、可能な限り効率的な運営を図りたい。
- ・ 状況に応じて実証運行開始後の報告や、資料提供による報告などの方法も考えられるため、分科会長とも相談しながら進めていきたい。

(伊藤分科会長)

- ・ 先日開催された第30回広島市地域公共交通活性化協議会においても会議体のあり方について議論があった。現在、様々な会議体が設けられているため、整理を進めてもらいたい。

以上