

広島電鉄株式会社の軌道事業の一部廃止について (路線付け替えに伴うもの)

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課

2025(令和7)年7月8日

申請者の概要

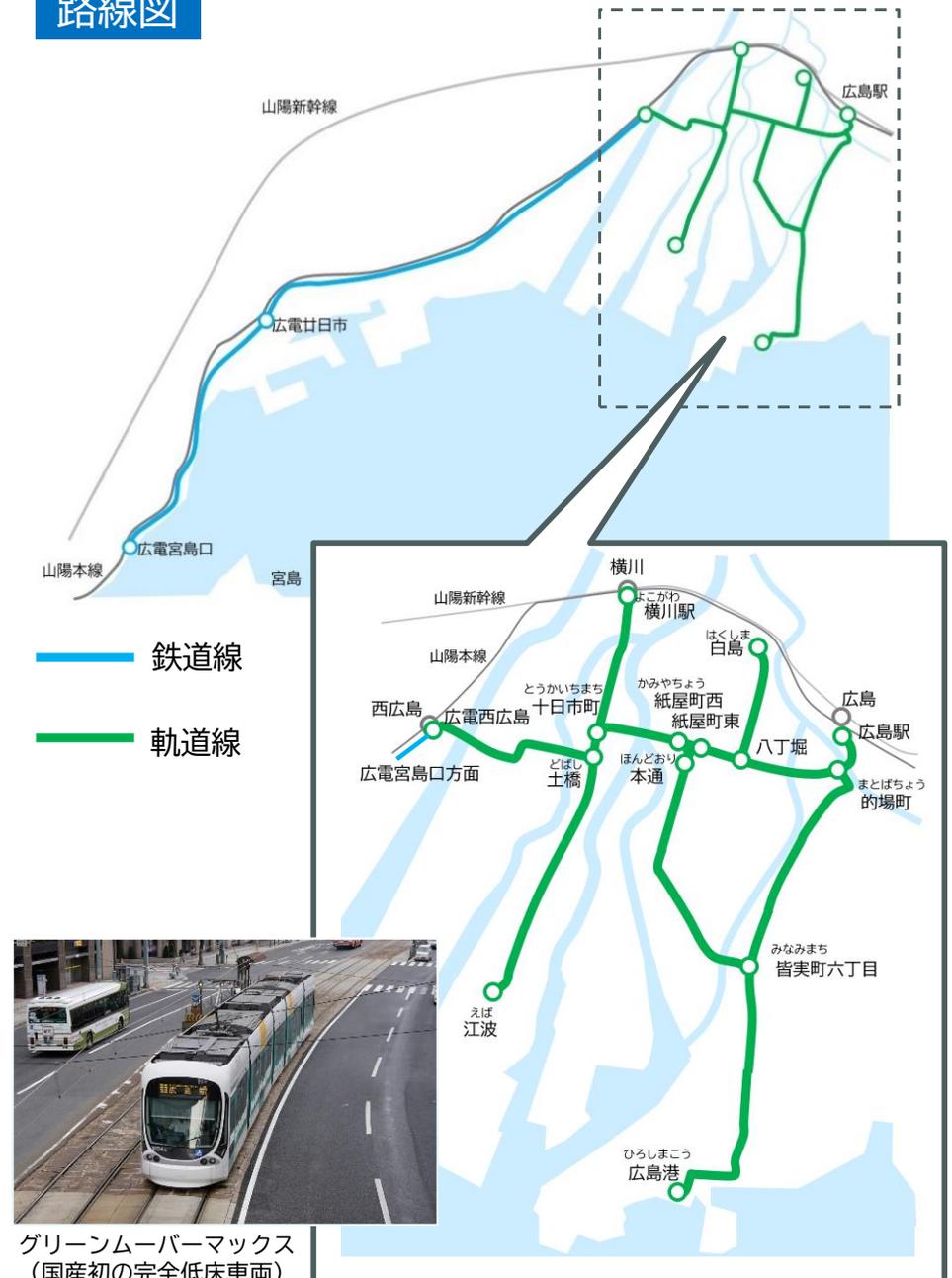
会社概要

名 称	広島電鉄株式会社
設 立	1942（昭和17）年4月10日
所 在 地	広島県広島市中区東千田町二丁目9番29号
代 表 者	代表取締役会長 棕田昌夫 代表取締役社長 仮井康裕
資 本 金	23億3,562万5千円
主 要 株 主	広島日野自動車（3.9%）、広島銀行（3.4%）等
主 要 事 業	鉄軌道事業、バス事業、不動産事業
社 員 数	1,625名（全事業：2024年3月31日現在）

路線概要

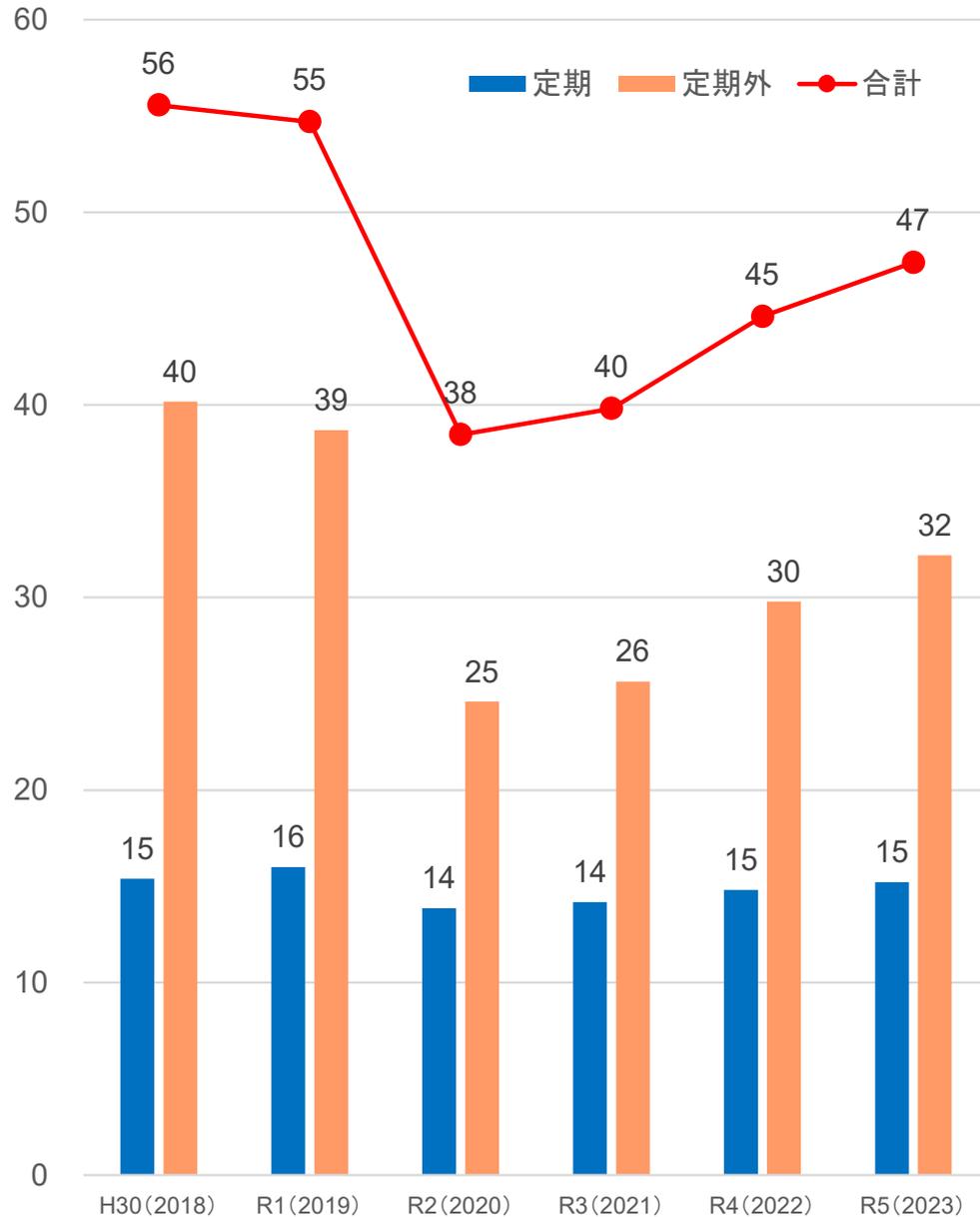
区 間	鉄道線 16.1km（右図 青色区間）
	・宮島線 広電西広島～広電宮島口 21駅 16.1km
	軌道線 19.0km（右図 緑色区間）
	・本線 広島駅～広電西広島 19駅 5.4km かみやちよう ひろしまこう
	・宇品線 紙屋町東～広島港 19駅 5.9km とうかいちまち よこがわ
	・横川線 十日市町～横川駅 5駅 1.4km とばし えば
	・江波線 土橋～江波 6駅 2.6km まとばちよう みなみまち
	・皆実線 的場町～皆実町六丁目 7駅 2.5km はくしま
・白島線 八丁堀～白島 5駅 1.2km	
車 両 数	292両（2024年3月31日現在）
利 用 者 数	130千人（鉄軌道計：2023年度1日平均）

路線図



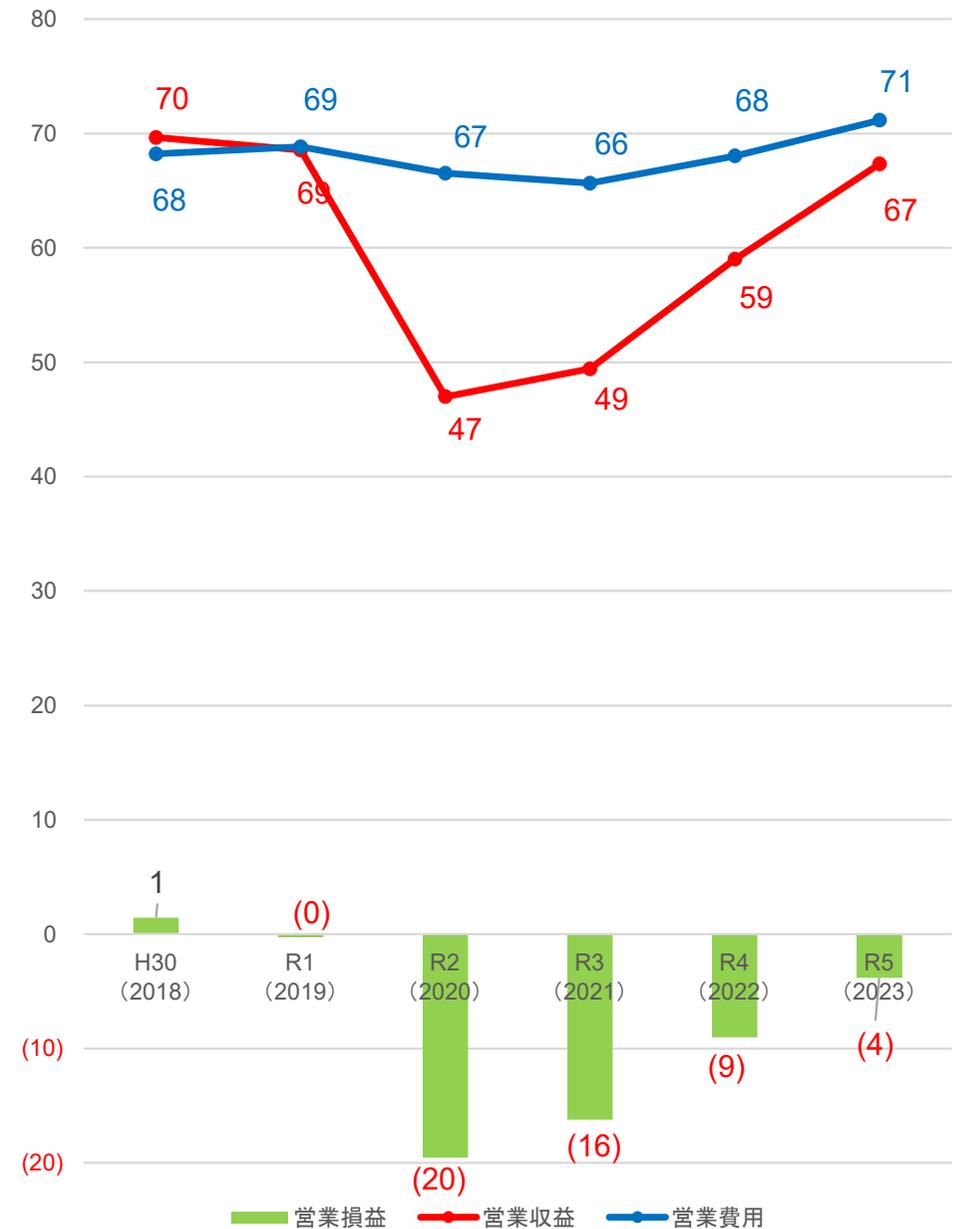
年間輸送人員

(単位：百万人 単位未満四捨五入)



経営状況

(単位：億円 単位未満四捨五入)

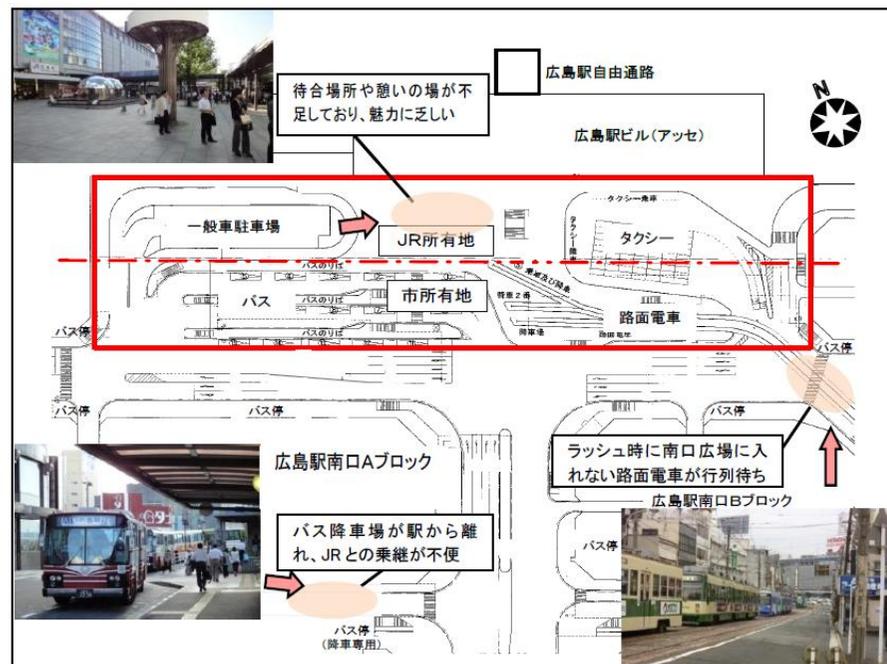


駅前大橋ルート・循環ルートの整備

背景

- 広島駅南口広場は山陽新幹線等のJR各線と広島電鉄（路面電車）・バス・タクシー等との接続拠点であるが、従来、
 - 路面電車の乗降場の処理能力が十分でなく、ラッシュ時に停留場に入れない車両の行列が発生
 - バスの降車場がなく、降車場が駅から離れている
 - 待合場所や憩いの場といった賑わい・交流空間が不足等の課題があった。
- また、路面電車の南口への進入ルートが迂回しており、市中心部等との間の所要時間が長く、アクセス利便性の向上が望まれていた。
- このため、駅周辺の市街地再開発事業も踏まえ、路面電車の進入ルートを含む同広場の再整備を実現すべく、2014（平成26）年に広島市が「広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針」を策定。

位置図



路面電車停留場

広島駅南口の課題（事業着手前）
出所：広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針

整備概要

- 前述の基本方針を踏まえ、路面電車については、2020（令和2）年より、駅前広場（駅ビル2階）へ最短距離の高架で進入させる「駅前大橋ルート」の整備に着手。
- 広島駅停留場については現行の3線から4線となり、発着能力を向上。
- これらにより乗車時間・乗換時間の短縮、定時性の向上が可能となる。
- 同ルートについて本年（2025年）8月3日に開業予定。

路線図・整備効果



乗車時間短縮

駅前大橋ルートへの経路変更により、広島駅停留場を利用する者の路面電車乗車時間が約4分短縮

(市中心部方面)

- ・ 稲荷町^{いなりまち}→広島駅 : 6.5分→2.5分 (△4分)

(広島港方面)

- ・ 比治山下^{ひじやました}→広島駅 : 9分 →4.5分 (△4.5分)

乗換時間短縮

路面電車が駅ビル※に乗り入れることにより、移動距離が60m短縮されるとともに上下移動が解消され、JR広島駅との乗換時間が約74秒短縮

※JR西日本において、従来の広場の自社所有部分上空の立体利用を前提として建替え（本年3月開業済み）



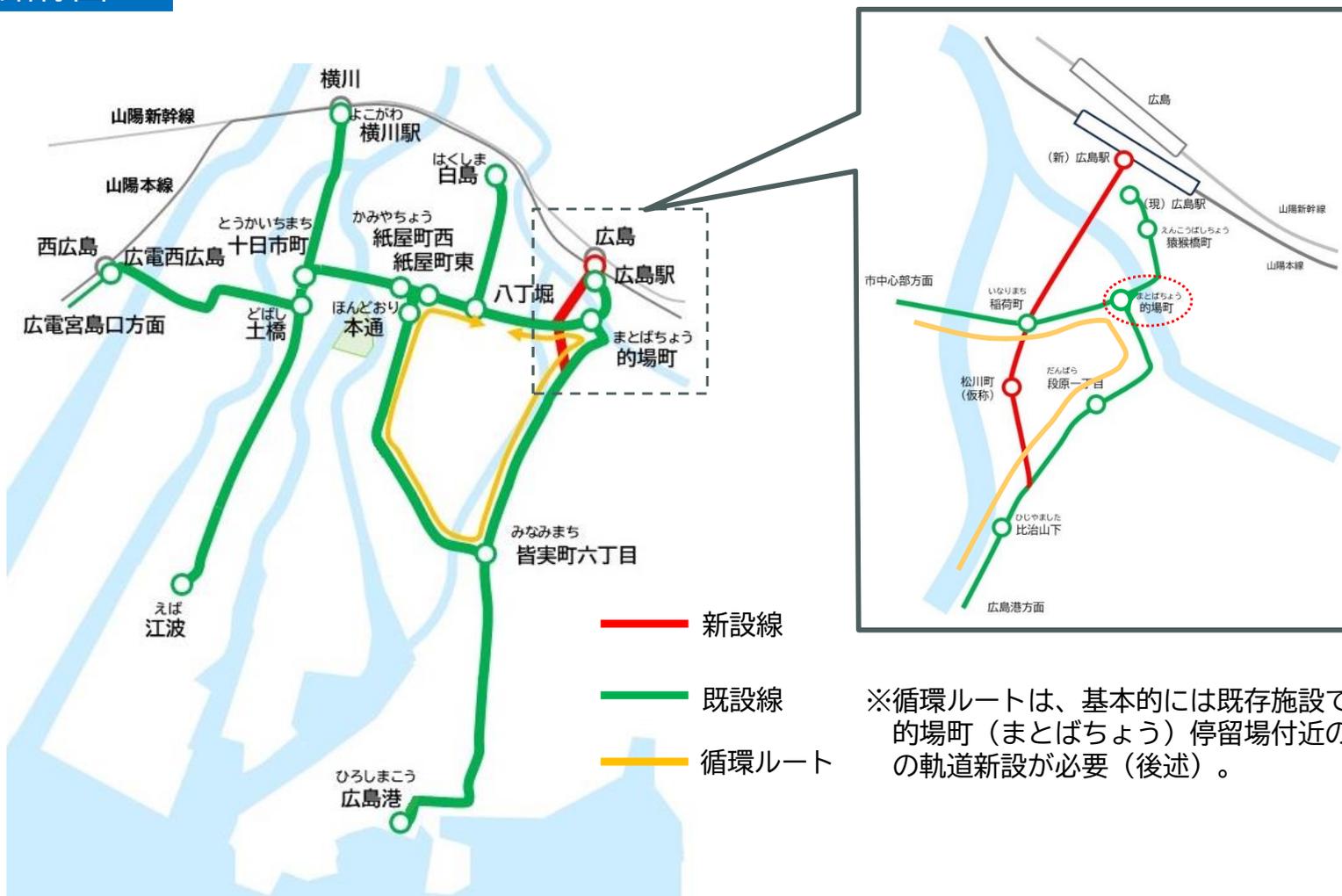
イメージパース3点の出所は広島電鉄WEBサイト
(元画像はJR西日本提供)

その他、新駅ビル1階などを活用して、広場を約1.4倍に拡張することにより、駅周辺に点在するバスの乗降場を集約するなどの再整備を行い、公共交通機関相互の乗換利便性の向上を図る。

整備概要

- 地域の要望も踏まえ、駅前大橋ルートの整備後、紙屋町、八丁堀（広島市中心部）における商業・業務施設、平和記念公園、現代美術館等を結ぶ新たな環状系統（循環ルート）を運行することで、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上等を図る。
- 運行開始は2026（令和8）年春予定。

路線図



※循環ルートは、基本的には既存施設で運行可能であるが、的場町（まとばちよう）停留場付近の交差点での同ルート用の軌道新設が必要（後述）。

既存区間の一部廃止

- 駅前大橋ルートの開業と同時に、（現）広島駅^{えんこうばしちょう}～猿猴橋町^{まとばちょう}～的場町間（0.4km）は廃止となる計画。

論点

- 本件は軌道法適用区間に係るものであり、廃止にあたっては国土交通大臣の許可が必要。
- 通常の廃止事案と異なり、本件は事実上は新線整備に伴う路線付け替えに伴うものであって、同区間の廃止後も輸送サービスは基本的に維持され、全体としてはむしろ利便性が向上する。
- ただし、猿猴橋町^{えんこうばしちょう}の停留場については廃止され、路面電車の発着が行われなくなることから、同停留場の廃止に伴う利用者への影響を中心に確認を行う。

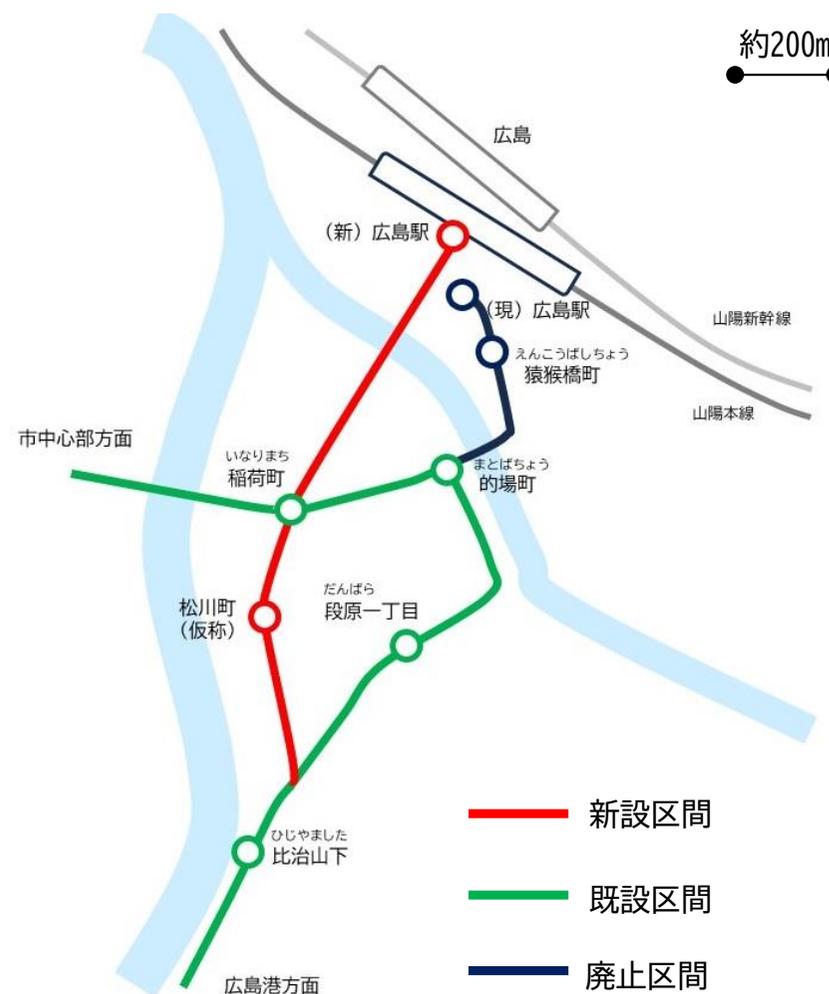
※発着本数が減少する2箇所の停留場（^{まとばちょう}的場町・^{たんばら}段原一丁目）については後述。
※廃止後の軌道施設については広島電鉄が撤去を行う。

しかし、道路管理者（広島市）が軌道廃止後の道路形態について方針を検討中であることから、道路管理者と交通管理者（警察）との協議を踏まえ、廃止の段階では軌道敷の一部についてバリケードで封鎖する等の暫定的な措置を講じる予定。

基礎データ

- 猿猴橋町（えんこうばしちょう）停留場
キ口程 （現）広島駅停留場より 0.2km
利用者数 2,240人（2023年度1日平均）

位置図



既存区間の一部廃止②

- 以下の点を踏まえれば、^{えんこうばしちょう}猿猴橋町停留場の廃止に伴う利用者への影響は限定的であると考えられる。

前提

- 同停留場と（新）広島駅停留場の間は300m弱（徒歩での移動距離）と至近である。

ポイント1（利用状況）

- アンケート調査（2018年実施）の結果によれば、猿猴橋町停留場の利用圏域は（現）広島駅停留場の利用圏域とほぼ重複している。
- また、猿猴橋町停留場利用者の28.8%はJR線・バス等への乗換利用者であり、これらの者については廃止による乗換利便性の低下は生じない。
- 残りの7割程度の利用者は同停留場での乗降を目的とした利用であり、目的地の場所により、（新）広島駅停留場からの移動距離の増大が生じる可能性がある。しかし、路面電車の乗車時間^{※1}だけでなく、今後、駅南口広場の整備に伴うペDESTリアンデッキの整備により徒歩移動も円滑化^{※2}されることから、利便性の大幅な悪化は生じないものと考えられる。

^{いなりまち}
(例) 稲荷町停留場から猿猴橋町停留場（付近）への移動所要時間
廃止前 4.5分 内訳 乗車時間（稲荷町→猿猴橋町）4.5分+徒歩時間0分
廃止後 6.0分 内訳 乗車時間（稲荷町～（新）広島駅）2.5分+徒歩時間3.5分

※1 P6参照。なお、現行の所要時間は所定ダイヤ上のものであり、遅れ時分は加味しておらず、実際にはこれ以上に時間を要することもある。

※2 ペDESTリアンデッキの整備により信号横断が不要となる。

ポイント2（地域との調整）

- 広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針の策定時に開催した地元説明会（2013・2014年実施）を通じた調整の結果、猿猴橋町停留場の廃止について合意が得られている^{※3}。

※3 的場町・段原一丁目については後述。

(参考)
既存区間の一部休止

- 駅前大橋ルートの開業後、循環ルートの整備のため、ひじやまちょう比治山町交差点分岐点～いなりまち稲荷町間で2026（令和8）年春までの間、運行を休止する。

論点

- 本件は軌道法適用区間に係るものであり、休止にあたっては国土交通大臣の許可が必要。
- 休止区間に存在する2箇所の停留場（まとばちょう的場町・だんばら段原一丁目）が存在するが、現在、両停留場を經由している路面電車は全て駅前大橋ルートへと移転する※ことから、通過のみの利用者へのマイナスの影響は生じない。他方、両停留場で乗降する利用者については、1年弱にわたって路面電車の発着が行われなくなるという影響が生じることから、当該影響の程度を中心に確認を行う。

※駅前大橋ルート開業後は循環ルートの路面電車のみが発着することになる。

基礎データ

- 的場町（まとばちょう）停留場
 キロ程 （現）広島駅停留場より 0.5km
 利用者数 2,512人（2023年度1日平均／乗換利用含む）
- 段原（だんばら）一丁目停留場
 キロ程 （現）広島駅停留場より 1.0km
 利用者数 519人（2023年度1日平均）

位置図

（駅前大橋ルート開業後）

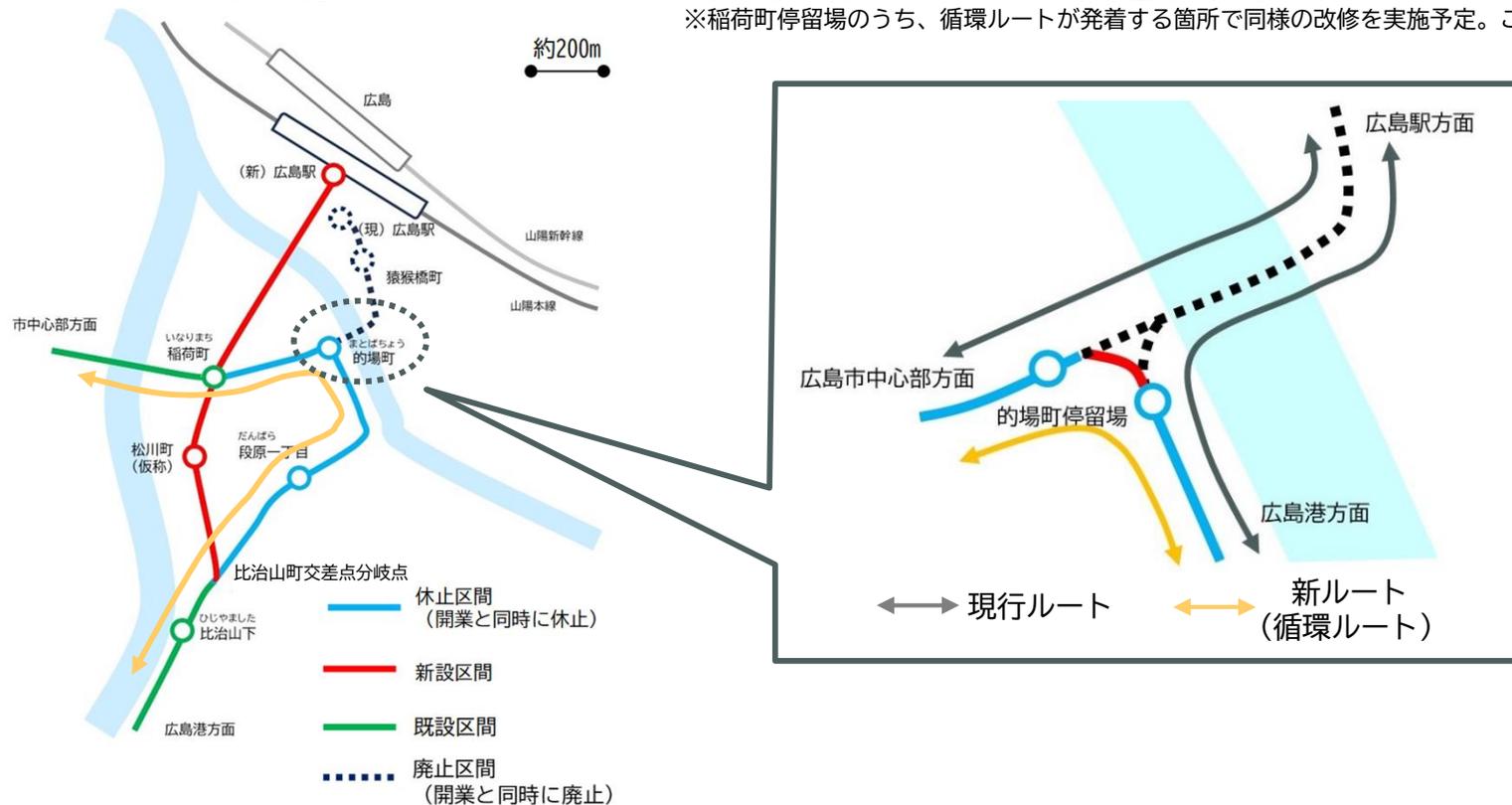


- ひじやまちょう 比治山町交差点分岐点 ~ いなりまち 稲荷町間の運行休止については、休止期間中の工事内容や利用者への影響の程度等を総合的に勘案すれば、必要性・合理性があるものと考えられる。

ポイント1（休止期間中の工事内容）

- 循環ルート（オレンジ色）の運行のためには、的場町停留場付近において右図の赤線箇所を新たに敷設する必要があるが、当該箇所は（現）広島駅えんこうばしちょう～猿猴橋町まとばちょう～的場町間の廃止後、軌道施設の撤去とあわせて施工する。
- また、同停留場のホーム幅は1 m程度しかないなど、バリアフリー基準を満たしていないことから、上記整備にあわせて改修を行うこととしているが、同改修のためには軌道移設等の大がかりな工事が必要※。

※稲荷町停留場のうち、循環ルートが発着する箇所と同様の改修を実施予定。こちらも軌道移設を伴う。



ポイント2（両停留場乗降者への影響）

- アンケート調査（2018年実施）の結果によれば、^{まとばちよう}的場町停留場利用者の31.0%は路面電車間等の乗換利用者（例 広島港方面～乗換～市中心部方面）である。駅前大橋ルート開業後は、運行系統の変更により、路面電車間の乗換えは^{いなりまち}稲荷町停留場で行うことになるので、これらの利用者については休止による乗換利便性の低下は生じない。
- 上記アンケート調査を踏まえ、各停留場の利用圏域を半径500mと想定した場合、^{だんばら}段原一丁目停留場の西側約300mの箇所に新たに（仮称）^{まつかわちよう}松川町停留場が設けられることもあり、^{まとばちよう}的場町・^{だんばら}段原一丁目の両停留場については、右図黄色着色エリアを除き、路面電車の他の停留場の利用圏域でカバー。
- さらに、当該着色エリアについても既存バス路線がカバーしており、公共交通サービスの提供に関して大きな支障が生じる状況にはない。

※^{まとばちよう}的場町・^{だんばら}段原一丁目の両停留場については循環ルートの運行開始後も発着本数が減少することにはなるが、上記のとおり他の路面電車・バス停留場は引き続き利用可能。なお、広島市では地域交通法に基づく地域公共交通利便増進事業が実施されており、路面電車とバスの同一運賃化が行われているほか、両モードを利用可能な乗車券も設定されている。



ポイント3（地域との調整）

- ^{まとばちよう}的場町・^{だんばら}段原一丁目の両停留場については当初は廃止も検討されていたが、前述の地元説明会において、地域から市中心部への直行ルート確保を前提とした停留場の存続要望が寄せられた。循環ルートについては当該要望も踏まえて設定されたものである。
- 休止に関し、地域から反対意見は寄せられていない。