

西風みなとラインの実証運行について

(一社) バス協調・共創プラットフォームひろしま

1 要旨

西風みなとラインは、広島市の広域拠点（宇品・出島地区、井口・商工センター地区、西風新都）間のアクセス向上を図る路線として平成30年に運行を開始しました。その後、コロナ禍による運行回数の変更や新規需要の獲得に向けたルート変更などに取り組んできましたが、利便性と持続性の向上に向けて更なる運行形態の見直しが必要なことから、実証運行の第一弾を実施するものです。

2 経緯

時期	内容	備考
H30.7～	運行開始 (15往復、土日祝のみ)	・目標値として10人/便を設定 ・実績は約8.2人/便
R2.10～	コロナ禍による利用者の減少を踏まえ、運行回数を変更 (15往復→10往復)	・変更前の実績は5人/便まで落ち込んだが、コロナ感染症が5類に移行後は約7.9人/便まで回復
R6.10～	新規需要の獲得に向けてルートを変更するとともに、アルパークで路線を分割 区間1：広島港桟橋～霞庚午線～アルパーク 区間2：アルパーク～鈴が峰～ジ アウトレット広島/免許センター 走行距離延長に伴い運行回数を変更 (10往復→9往復)	・実績は約6.1人/便 ・アルパークを跨ぐ利用者数が全利用者数に占める割合は20%から4%まで減少 ・広島港桟橋～ジ アウトレット広島間の利用は2人/便から約0.1人/便へ減少 ・広島港桟橋～アルパーク間の利用は約1.6人/便から約0.5人/便へ減少

3 これまでの取組から確認された課題

令和6年10月に、沿線人口の多い霞庚午線などを経由するルートへの変更を行いましたが、その際、走行距離の延長に伴う運行回数の減少を最小限に留めるためにアルパークで路線を二分割したところ、利用者数が約2割減少する結果となりました。

その主な要因としては、アルパークでの乗継ぎや、広島港桟橋からアルパークの間のルート変更に伴う所要時間の増加により利用が減少したことのほか、ルートの変更により期待していたほどの新規需要（霞庚午線沿線等から広島港桟橋やジ アウトレット広島等への移動）の獲得につながらなかったことなどが挙げられます。また、新規需要の獲得や広域拠点間のアクセス向上に向けては、運行日を平日にも拡大していくことが必要と考えられます。

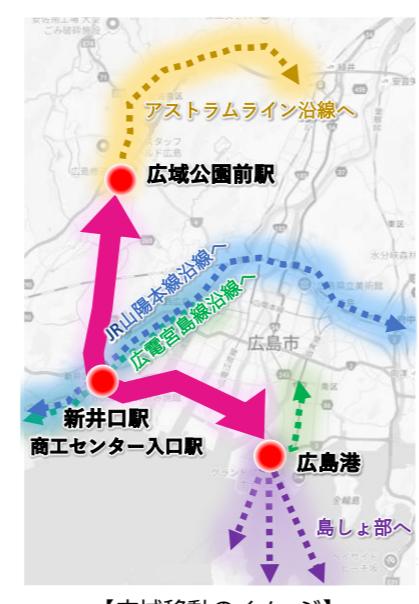
4 将来像と実証運行（案）

（1）将来像

西風みなとラインは、前述のとおり広島市の広域拠点間のアクセス向上を図る路線であり、各拠点で鉄軌道や船舶と接続することで広域移動が容易となることから、通勤・通学のほか、観光、買い物、娯楽など様々な移動を支え、ひいてはまちづくりにも大きく寄与することが期待されます。

このため、将来を見据え、段階的に実証運行を行うこととしています。

- 第一弾
 - 起終点の変更（ジ アウトレット広島から広域公園前駅へ延伸）
 - 運行ルートの変更（霞庚午線から広島南道路（広島高速3号線高架下）へ）
- 第二弾
 - 運行日の拡大（土日祝に加えて平日も運行）



【広域移動のイメージ】

（2）実証運行（案）

運行事業者	広島電鉄、広島バス
運行開始日	令和8年2月11日（水）《運行日は土・日・祝日のみ》
運行時間帯	8時台～19時台
運行回数	6往復（広島電鉄3往復、広島バス3往復）
ルート	下図参照
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・アルパークで二分割されている路線を統合〔乗継の解消〕 ・広島港桟橋からアルパークの間のルートを広島南道路（広島高速3号線高架下）に変更し、江波・観音・草津で乗降を可能に〔新規需要の獲得〕 ・起終点をジ アウトレット広島から市立大学前（広域公園前駅経由）へ延伸し、アストラムラインと接続〔公共交通ネットワークの強化〕 ・現状に引き続き、航路との乗継時間を考慮したダイヤを設定〔公共交通ネットワークの強化〕
検証事項	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の統合による総利用者数及びアルパークを跨ぐ利用の変化 ・ルート変更による新規需要獲得の効果 ・事業者の運行効率化



【ルート図】

5 今後の予定

- | | |
|--------|----------------------|
| 1月下旬 | 実証運行のお知らせチラシを沿線住民に配布 |
| 2月11日～ | 実証運行開始 |