

令和 5 年度実証運行の結果（広島バス 29 号線（矢賀経由））



■ 運行概要

- 広島バスが都心部で2往復程度減便し、郊外部のフィーダー区間で5往復程度増便（オフピーク時のみ）
- 温品4丁目バス停を跨いで利用する人は、同バス停で広電バスと広島バスを乗り換えて利用

広島電鉄の温品4丁目の車庫に広島バスが乗り入れ、バス停を共同使用

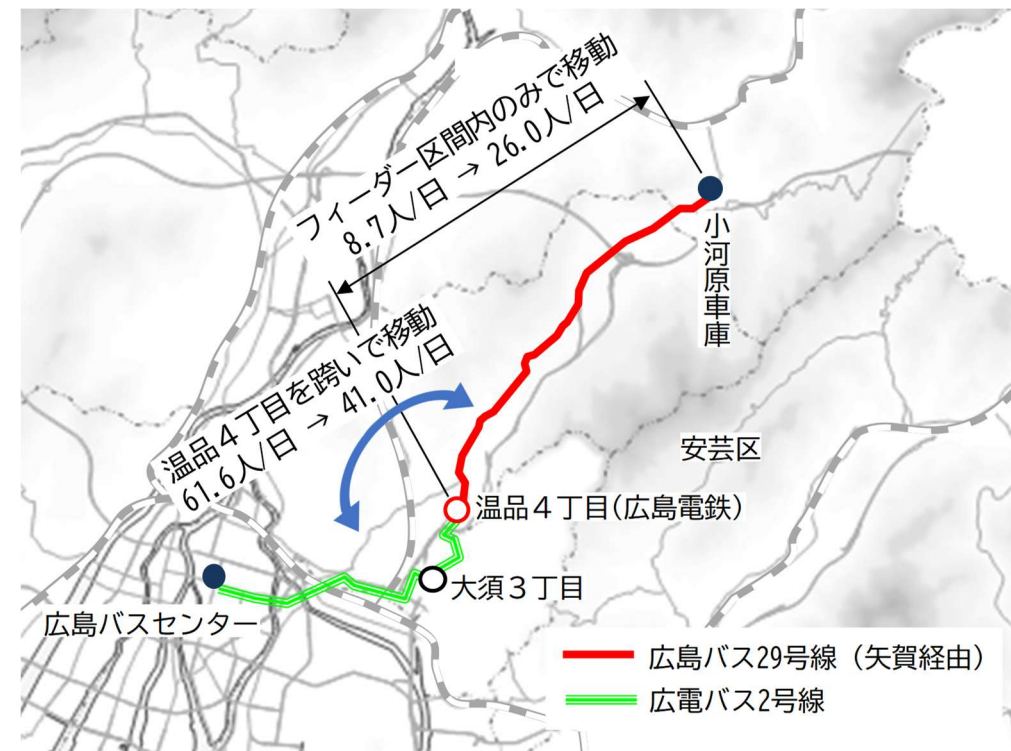


■ 検証内容

- フィーダー化を伴う増便によるアクセス性向上と、乗り換え時の抵抗感が利用に与える影響を検証
- 事業者の運行効率化を検証

■ 運行結果

(1) 利用状況の変化（前月比）



① フィーダー区間の利用者数は大きく増加（8.7人/日 → 26.0人/日）

② 温品4丁目を跨ぐ利用者数は減少（61.6人/日 → 41.0人/日）

- 最も利用の多かった大須3丁目（周辺に大規模小売店舗等が立地）の利用者数は、26.7人/日から21.5人/日に減少
- 市内中心部（広島駅～広島バスセンターの間）の利用者数は19.7人/日から4.7人/日に減少

③ 並行する他路線を含めた小河原車庫から広島バスセンター間の利用者数は約1割増加（2,454人/日 → 2,657人/日）

- 広島バス29号線の利用者数は、矢賀経由が微減したものの、大内越峠経由が増加したことにより、全体では1,344人/日から1,454人/日に増加
- 広電バス2号線の利用者数は1,110人/日から1,203人/日に増加

(2) 収支状況

① 広島バス 29 号線

(単位：千円)

		運行経費	運行収入	収支差
矢賀	11月※	5,259	2,919	-2,340
	12月	5,943	2,763	-3,180
	差分(A)	684	-156	-840
大内越峠	11月※	33,735	26,075	-7,660
	12月	33,735	27,291	-6,444
	差分(B)	0	1,216	1,216
合計(A+B)		684	1,060	376

・矢賀経由は、フィーダー区間の増便に伴う経費の増加と収入の減少により、赤字額が840千円拡大

・大内越峠経由は経費の増減はなく収入が増加したため、赤字額が1,216千円縮小

・29号線全体としては、赤字額が376千円縮小

② 広電バス 2 号線

(単位：千円)

		運行経費	運行収入	収支差
温品、府中方面	11月※	11,799	12,954	1,155
	12月	11,915	14,041	2,126
	差分	116	1,087	971

・経費は若干増加したものの、収入が増加したため、黒字額が971千円増加

※営業日数をそろえるため、11月は28日分に換算した値としている

■ 検証結果

- フィーダー区間については利用者数が大きく増加し、増便による利便性向上の効果が確認できた
- 利用者の声を裏付けるように、乗継地点の温品4丁目の先にある最も利用の多かった大須3丁目を目的地とする利用者数は減少した
- 広島バス29号線、広電バス2号線ともに運行効率化が図られ、収支差が改善した

(3) 利用者の声（※実証運行期間中、事業者や本市に寄せられたもの）



- （矢賀経由は2023年春のダイヤ改正で減便になっていた）増便により利便性が向上（回復）した
- 運行区間が短縮されたことで定時性が上がった

- これまで大規模小売店舗周辺に直通で行けたのに、乗り換えが必要となって不便だ



- （フィーダー化は）バス路線維持のためなら仕方がないが、乗り換えを便利にすべき
- 高齢者にとってバスの乗り換えは負担となるので、低床バスを増やしてほしい