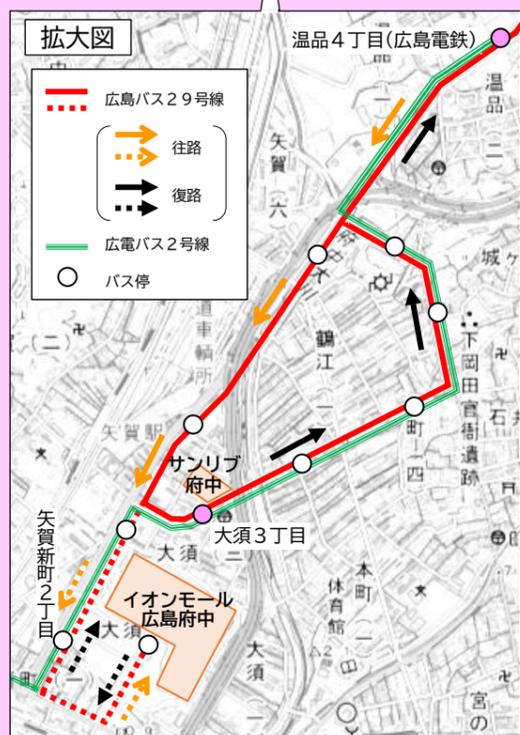


# 令和6年度実証運行の結果（広島バス29号線（矢賀経由））



## ■ 運行結果（※R6年11月と前年同月のデータを基に整理）

(1) 利用状況の変化（オフピーク（実証運行時間帯）で比較）



※比較対象を揃えるため、R5年11月の利用者は小河原車庫～矢賀新町2丁目間の値としている

- フィーダー区間の利用者は**大きく増加** (45.6人/日 → 94.2人/日)
  - 小河原車庫から温品4丁目間の利用者は8.7人/日から31.7人/日に増加し、移動が活発化
  - 温品4丁目を跨ぐ利用者は35.6人/日から59.1人/日に増加し、移動が活発化
- フィーダー区間を跨ぐ利用者は**大きく減少** (37.3人/日 → 3.4人/日)
  - 温品4丁目における乗継利用者は、R5年12月の41.0人/日から2.0人/日に大きく減少
  - 市内中心部（広島駅～広島バスセンターの間）の利用者は27.4人/日から2.3人/日に減少
- 新たに導入したイオンモール便（往路）の利用者は15.8人/日で、うち約**35% (5.6人/日)**が終点のイオンモール広島府中で降車
- 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は約3%増加 (2,454人/日 → 2,529人/日)
  - 広島バス29号線の利用者は、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1,398人/日に増加
  - 広電バス2号線の利用者は1,110人/日から1,131人/日に増加

(2) 収支状況の変化（終日で比較）

(単位：千円)

			運行経費	運行収入	収支差	収支差の合計
R5年11月	広島バス29号線	矢賀	5,259	2,919	▲ 2,340	▲ 8,845
		大内越峠	33,735	26,075	▲ 7,660	
	広島電鉄2号線	温品・府中方面	11,799	12,954	▲ 1,155	
実証運行(11月)	広島バス29号線	矢賀	6,916	3,514	▲ 3,402	▲ 7,730
		大内越峠	36,032	29,128	▲ 6,904	
	広島電鉄2号線	温品・府中方面	12,664	15,240	2,576	

全体としては赤字が**1,115千円縮小**

〔内訳〕

- 29号線全体では赤字が306千円拡大
- 2号線は黒字が1,421千円拡大

単純比較では、広島バス、広島電鉄を合わせた**全体として赤字が1,115千円縮小**したが、実証運行以外の時間帯が含まれていることや、運転手の給与引き上げによる運行経費の増加などの要因もあるため、詳細な分析が必要

(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）



・イオンモールへの乗り入れで便利になったが、もう少し便数を増やしてほしい

・1時間に1本あると安心するし、商業施設に待合室があるので快適だった

・乗り換えが不要になり、昨年度の実験よりも良い

(4) 関係者の声（※本市聞き取り）



・「店内でバスの到着時刻が分かるので便利」との声が特にレジ担当の社員に寄せられていた

・12月から冷え込みが激しくなり、待合スペースで時間調整してからバス停へ向かう人が増えた印象

・利用者から特に苦情は入っていないが、実証運行中であることを知らず、大内越峠経由便と勘違いして乗車される人が時々いた

・1便目（イオンモール便）の利用者が最も多かった

## ■ 運行概要

- フィーダー区間の終点を温品4丁目から利用の多い大須3丁目まで延伸した上で、フィーダー区間を増便
- 大須3丁目バス停近隣の店舗内にバスロケーション表示器を設置し、待合場所として活用
- 実証運行時間帯の最初の1便を、イオンモール広島府中へ乗り入れ

## ■ 検証内容

- 昨年度の実証運行の結果を踏まえた新たな利便性向上策（フィーダー区間の延伸、バスロケーション表示器の設置など）等が利用に与える影響を検証
- 事業者の運行効率化を検証

## ■ 検証結果

- フィーダー区間を延伸したことにより乗継利用者が大きく減少するとともに、増便により利用者が大きく増加するなど、新たな利便性向上策の効果が確認できた
- イオンモールへの新規乗り入れ、バス停近隣店舗の待合場所としての活用は好評であった
- 単純比較では、全体として運行効率化が図られ収支差が改善したが、より詳細な分析が必要

本格運行を目指す