

# 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

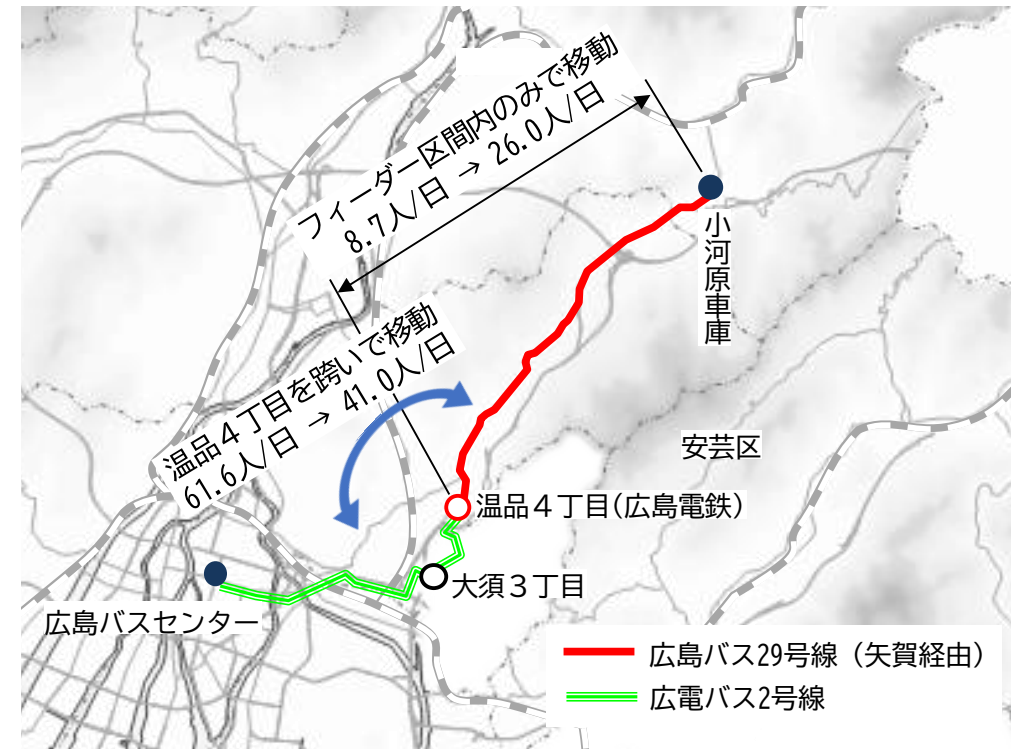


## 検証内容

- 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

# 令和5年度実証運行の結果（広島電鉄1号線、55号線）



## ■ 運行概要

地毛バス停と薬師が丘団地、東観音台団地の間を、小型車両により増便（3～5往復）（オフピーク時のみ）

※五日市駅北口バス停、広島バスセンター発着の既存便は現状どおり運行

## ■ 検証内容

団地と地域の生活拠点や都心等とのアクセス性の向上により、新たにどのような移動需要が喚起されるかを検証

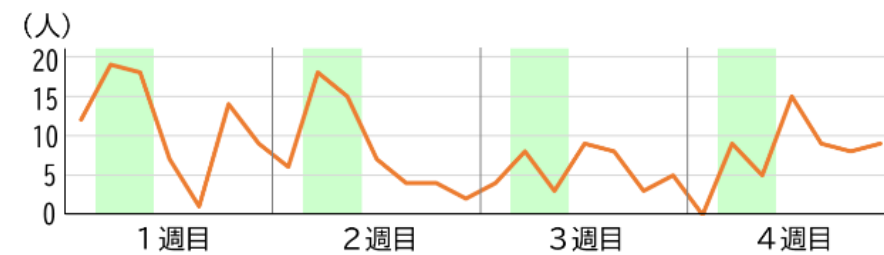


## ■ 運行結果

### (1) 利用状況

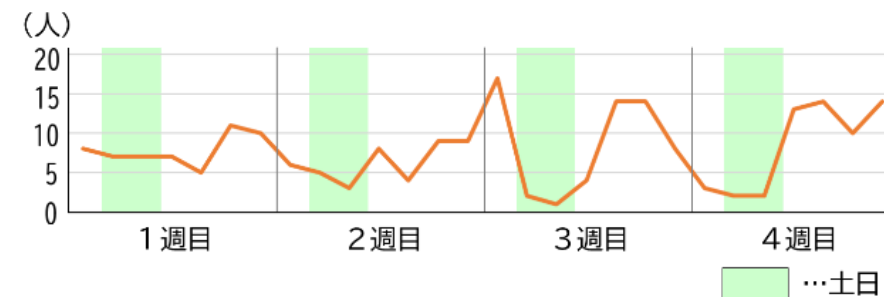
#### ① 増便区間

薬師が丘団地：8.3人/日（平日6.8人/日、土日11.9人/日）



- ・総利用者数は**8.3人/日**
- ・このうち、増便区間（団地～地毛）のみで移動した利用者数は**約8割**
- ・乗り継いで移動した利用者数は**約2割**で、乗継利用者の主な目的地は、五日市駅、市内中心部

東観音台団地：7.8人/日（平日9.4人/日、土日3.6人/日）



- ・総利用者数は**7.8人/日**
- ・増便区間（団地～地毛）のみで移動した利用者数は**約7割**
- ・乗り継いで移動した利用者数は**約3割**で、乗継利用者の主な目的地は、五日市駅、市内中心部

#### ② 並行路線を含めた路線全体

- ・増便区間と既存路線（1号線・55号線）を合わせた路線全体の利用者数は**1.4%増加**

## ■ 検証結果

- ・両団地から生活関連施設等が集まる地毛周辺への移動ニーズが高いこと、また、市内中心部等への乗継利用も一定程度あることが確認できた
- ・一方で、フィーダー便により利便性の向上が図られ、既存路線の赤字縮小もあったものの、路線全体としては収支が悪化したことから、本格運行に向けては、フィーダー便の利用を増やすための工夫や、フィーダー便と直通便（既存路線）の再編など、路線全体で需給バランスがとれた最適な運行形態への見直しが必要である

### (2) 収支状況

（単位：千円）

|             |       | 運行経費   | 運行収入   | 収支差    |
|-------------|-------|--------|--------|--------|
| 実証運行路線      | 11月   | -      | -      | -      |
|             | 12月   | 1,680  | 57     | -1,623 |
|             | 差分(A) | 1,680  | 57     | -1,623 |
| 1号線<br>55号線 | 11月※  | 33,797 | 28,381 | -5,416 |
|             | 12月   | 33,560 | 28,471 | -5,089 |
|             | 差分(B) | -237   | 90     | 327    |
| 合計(A+B)     |       | 1,443  | 147    | -1,296 |

※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

- ・実証運行路線は1,623千円の赤字
- ・既存路線は赤字額が327千円縮小
- ・路線全体としては、赤字額が1,296千円拡大

### (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）



・フィーダー便は定時性が確保され非常に良かった

・小型車両の特性を活かし、大型バスでは走れないルートを運行してほしい



・年々高齢化が進んでいる団地にとって、バスは必要不可欠な交通手段だから続けてほしい  
・小型車両は乗り降りの際にステップが自動で出てくるようになっており、高齢者に優しくかった