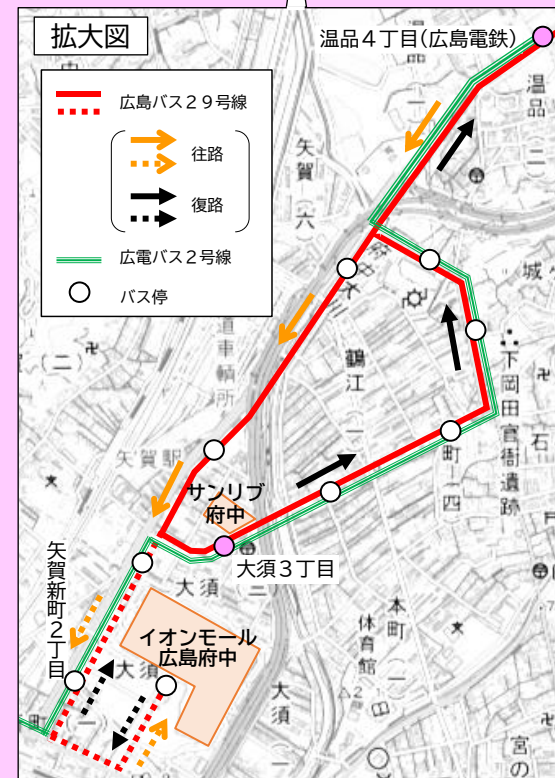
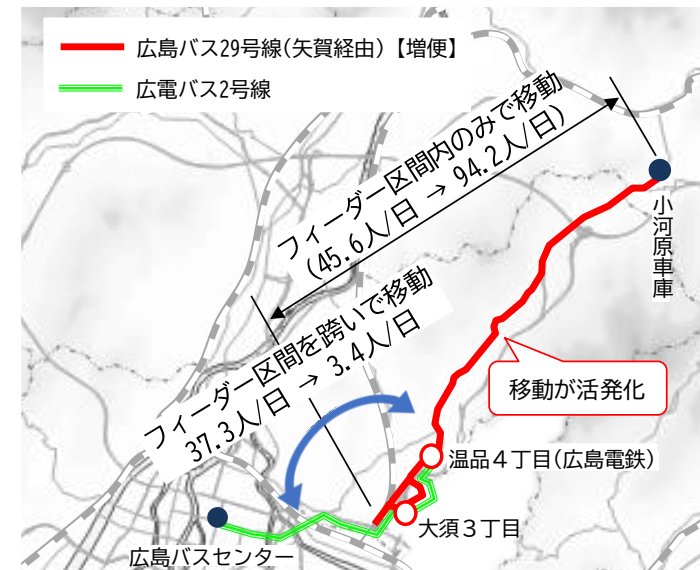


令和6年度実証運行の結果（広島バス29号線（矢賀経由））



■ 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 月の利用者数は小河原車庫～矢賀新町 2 丁目間の値としている

(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

(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）



利用者

- ・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）



商業施設

- ・「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



バス事

- ・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