

西風みなとラインの実証運行について

1 要旨

広島市の広域拠点（字品・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り、まちづくりに寄与する路線へと発展させていくことを目的に、本年２月１１日より西風みなとラインの実証運行第１弾を開始しました。運行開始から約半年が経過したため、これまでの利用状況等と、実証運行第２弾に向けた検討状況を報告するものです。

2 実証運行第1弾の概要

運行事業者	広島電鉄(株)、広島バス(株)
運行時間帯・運行日	8時台～19時台、土・日・祝日のみ
運行回数	6往復（実証運行前は9往復）
ル ー ト	右下図（現状）参照
実 施 内 容	・アルパークで二分割されていた路線を統合〔乗継の解消〕 ・広島港からアルパークの間のルートをも、霞庚午線から広島南道路（広島高速3号線高架下）へ変更し、江波・観音・草津で乗降を可能に〔新規需要の獲得〕 → 西広島バイパス都心部延伸事業に係る混雑緩和にも貢献 ・起終点をジアウトレット広島から市立大学（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〕 ・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	・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

3 実証運行第1弾の利用状況・アンケート結果

(1) 利用状況（令和8年2月11日～7月26日までの実績）

減便・ルート変更（９往復→６往復、霞庚午線経由→広島南道路経由）等の影響により、総利用者数は４割近く減少（△７２.１人／日）した。特に、広島港～アルパーク間が最も減少（約７割減（△８４.４人／日））しており、このうち元安川～太田川放水路間では ７３.１人／日（霞庚午線経由）から １１.６人／日（広島南道路経由）に減少した。

この震災午線経由の73.1人／日には、並走している既存のバス路線（広島バス50号線）からシフトした利用者が一定数含まれているものと想定され（並走区間の利用者数：約50人／日）、それでもなお、広島南道路経由が11.6人／日に留まった主な要因としては、観音・江波地区のバス停が広島南道路から離れていることや、吉島地区にバス停がないことなどが考えられる。

この他、延伸区間（ジアウトレット～市立大学）では新たに19.3人／日の利用者を獲得したほか、アルパークで分割していた路線を直通運行としたことにより、アルパークを跨ぐ利用者数は約3倍（4.6人／日→14.5人／日）になった。

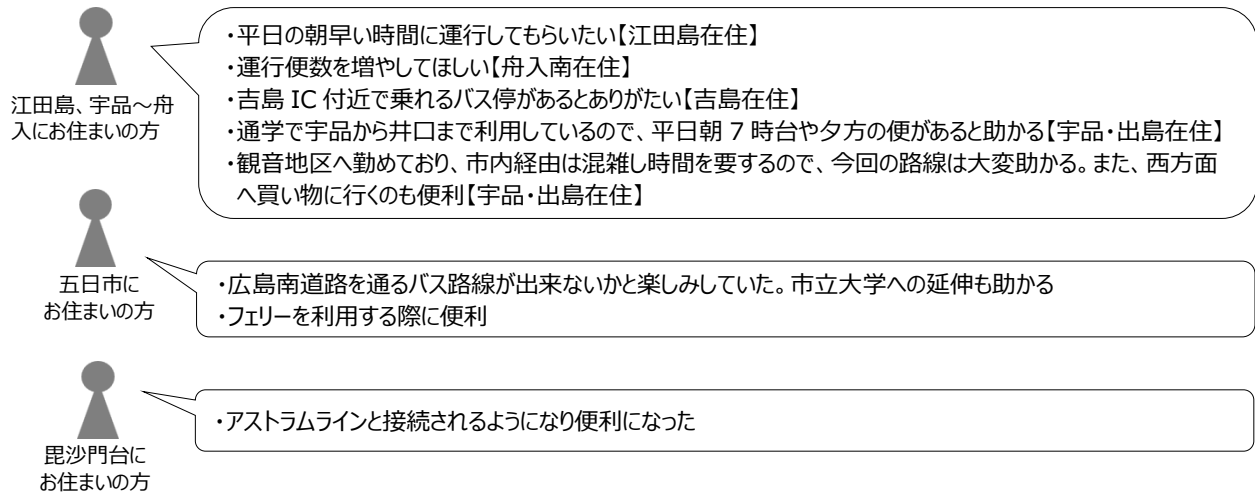
【区間ごとの利用者数※ 1】

(単位：人／日)

区間	実証運行前	実証運行	差
総利用者数	184.0	111.9※ 2	△72.1
広島港～アルパーク	124.1	39.7	△84.4
アルパーク～ジアウトレット/免許センター（実証運行時は市立大学まで）	59.9	70.0	10.1
利用区間不明	－	16.7	16.7
（参考）ルートを変更・延伸した区間における利用者数			
元安川～太田川放水路	73.1	11.6	△61.5
ジアウトレット～市立大学	－	19.3	19.3
（参考）アルパークを跨ぐ利用	4.6	14.5	9.9

※1 IC カード利用等を基に各区間の利用者数を集計 ※2 アルパークを乗り通す利用があるため、内訳と合計は一致しない

(2) アンケート結果（利用者の声）



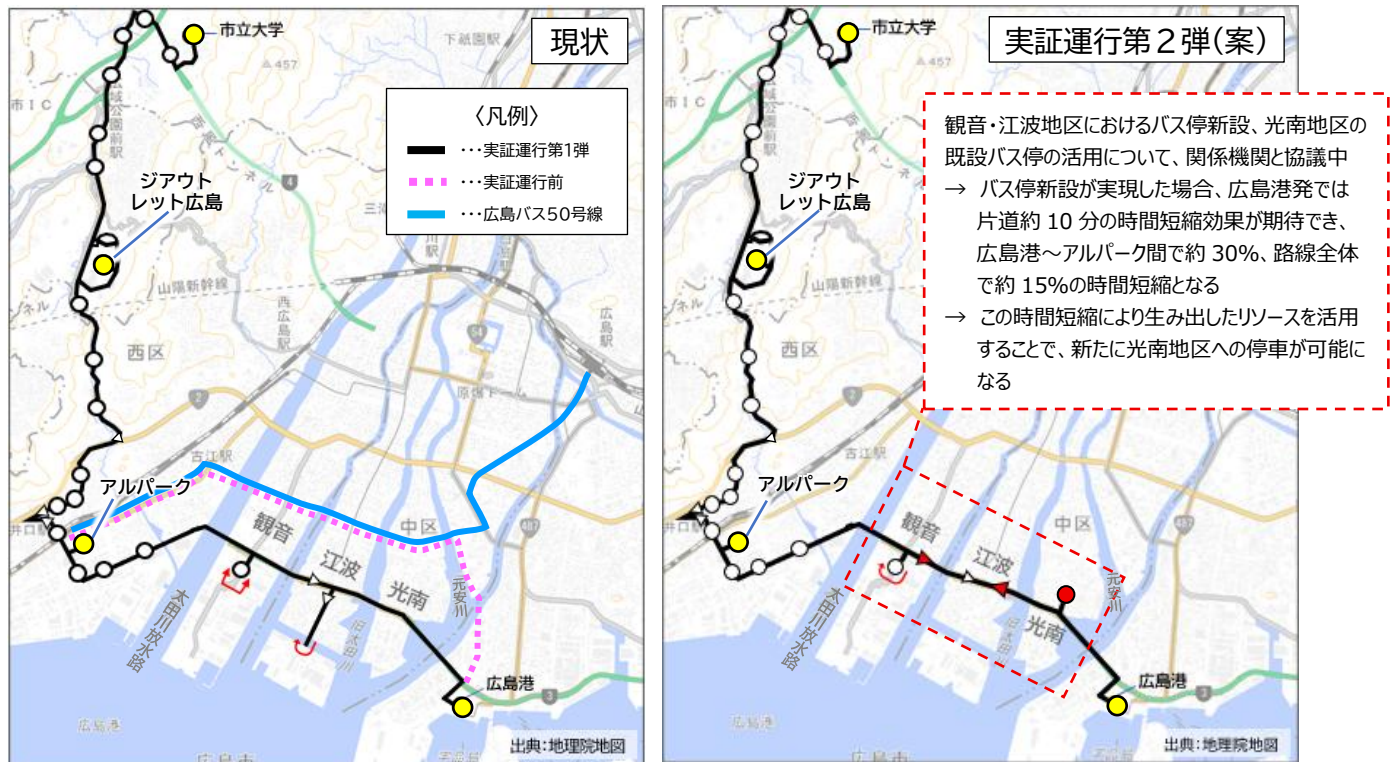
(3) 利用状況等から確認された課題

現状は土日祝のみの運行であり便数も少なく、通勤・通学需要が想定される 7 時台の運行がないため、日常の移動手段として選択されにくくなっている。このため、運行日や便数、運行時間帯の拡充を図り、利便性を向上させるほか、広島南道路沿線への移動需要に対応するため、当該区間におけるバス停の新設などの利便性向上策を検討する必要がある。

また、総利用者が4割近く減少していることから、上述の利便性向上策に加え、路線の認知度向上に向けた広報を展開する必要がある。

4 実証運行第2弾に向けた検討状況

運行開始時期	令和 8 年 1 1 月中旬以降
運行日・運行時間帯	運行日を平日へ拡大するとともに、便数、運行時間帯を拡充する方向で調整中
ル ー ト	広島南道路沿線へのバス停新設に向けて関係機関と協議中（下図「実証運行第 2 弾（案）」参照）



【ルート図】