

「バス路線を統合する社会実験」の実施結果について【報告】

1 目的

広島駅から紙屋町間を重複して運行している二つの路線を統合する社会実験を実施し、都心部におけるバス路線の効率化について検証を行う。また、統合により生じる乗務員や車両の余裕を活用し、拠点間を結ぶ新規路線の試験運行を実施した。これらの社会実験による路線統合の効果や課題等を明確にし、今後のバス路線再編の参考とする。

2 概要

(1) 実験期間

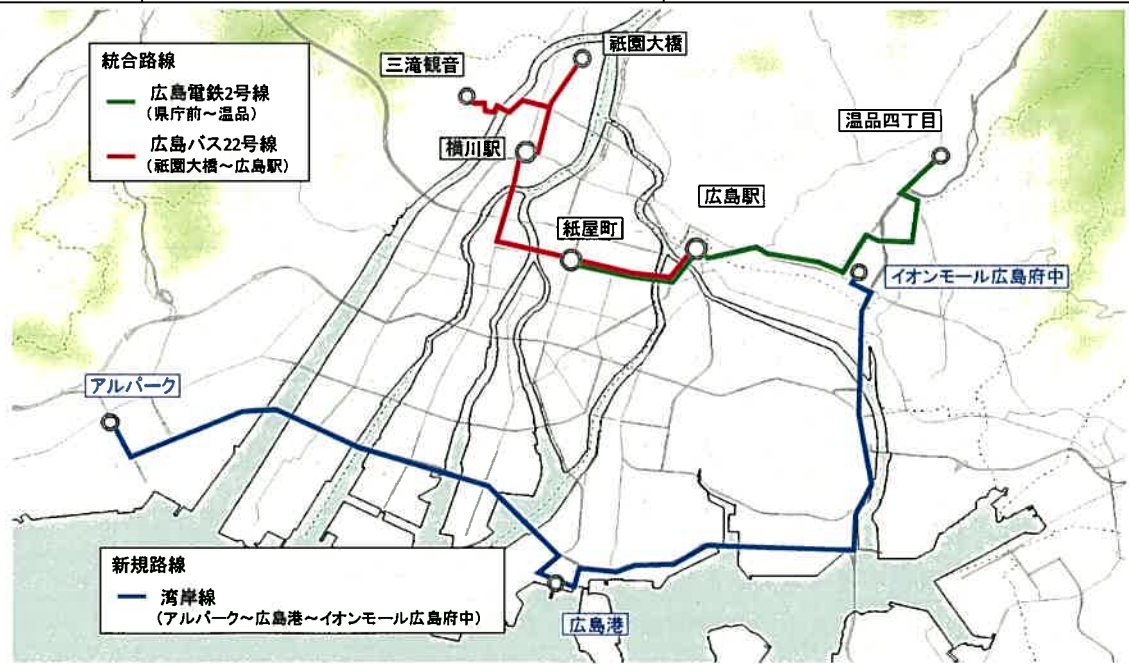
平成 28 年 1 月 23 日（土）から 3 月 13 日（日）（51 日間）

(2) 統合対象路線

- ① 広島電鉄 2 号線（県庁前～温品四丁目）
- ② 広島バス 22 号線（祇園大橋・三滝観音～広島駅）

(3) 実験路線の概要（統合路線及び新規路線）

項目	統合路線	新規路線
路線名称	222 号（横川温品）線	湾岸線
運行経路	祇園大橋・三滝観音～横川駅 ～紙屋町～広島駅～温品四丁目 【約 11km】	アルパーク～（高速 3 号線）～広島港～ （高速 3 号線・2 号線）～イオンモール 広島府中【約 16km】
停留所	広島電鉄 2 号線及び広島バス 22 号線で 停車するバス停	「アルパーク」、「広島港」、「イオンモ ール広島府中」の 3 か所のみ
運賃	160～330 円 （既存路線の運賃をベースに設定）	250 円（全区間均一）
運行事業者	広島電鉄及び広島バスによる共同運行	
運行時間帯	平日：朝夕のピーク時間帯を除く日中 ・温品四丁目…9:46～15:10 発の便 ・祇園大橋…9:50～15:24 発の便 休日：全日	平日：イオンモール…10:30～15:00 発 アルパーク…11:15～15:45 発 休日：イオンモール…9:25～16:45 発 アルパーク…9:15～17:05 発



3 実施結果

(1) 統合路線 (222 号線)

① 利用状況 (前年同時期との比較)

- 重複区間の運行便数が減少したため、土日祝日の1日あたりの利用者数は、実験前と比較し減少したが、平日については大きく変わらなかった。
- 実車走行距離あたりの利用者数は平日、土日祝日とも増加しており、路線統合によって運行の効率化が図られたことが確認できた。

区分	1日あたりの利用者数 [人/日]			実車走行距離※あたりの利用者数 [人/km]		
	実験前(前年同時期) (a)	実験時 (b)	差 (b) - (a)	実験前(前年同時期) (a)	実験時 (b)	差 (b) - (a)
平日 ※実験対象便のみ	1,007	1,058	51	1.64	2.21	0.57
土日祝日	3,017	2,792	▲ 224	2.11	2.37	0.27

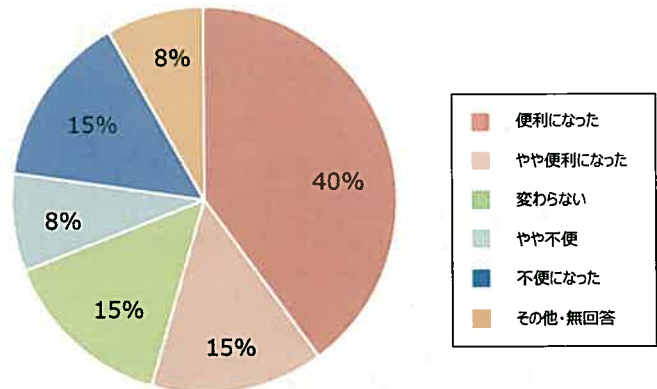
※実車走行距離：総走行距離から回送距離を除いたもの

② 利用者の意見 (バス車内で配布したアンケート調査より)

- 「便利になった」、「やや便利になった」との回答が半数を超え、「不便になった」、「やや不便になった」との回答の、およそ2倍となっている。
- 自由意見においても、「バス停が変わり不便・時間帯で変わるので分かりにくい」などの否定的な意見も見られたが、「良い取組である・続けて欲しい」といった肯定的な意見が多かった。

■今までの運行と比べて、今回の社会実験による運行は便利になったと思いますか。

回答	人数
便利になった	44
やや便利になった	16
変わらない	16
やや不便になった	9
不便になった	16
その他・無回答	9
合計	110

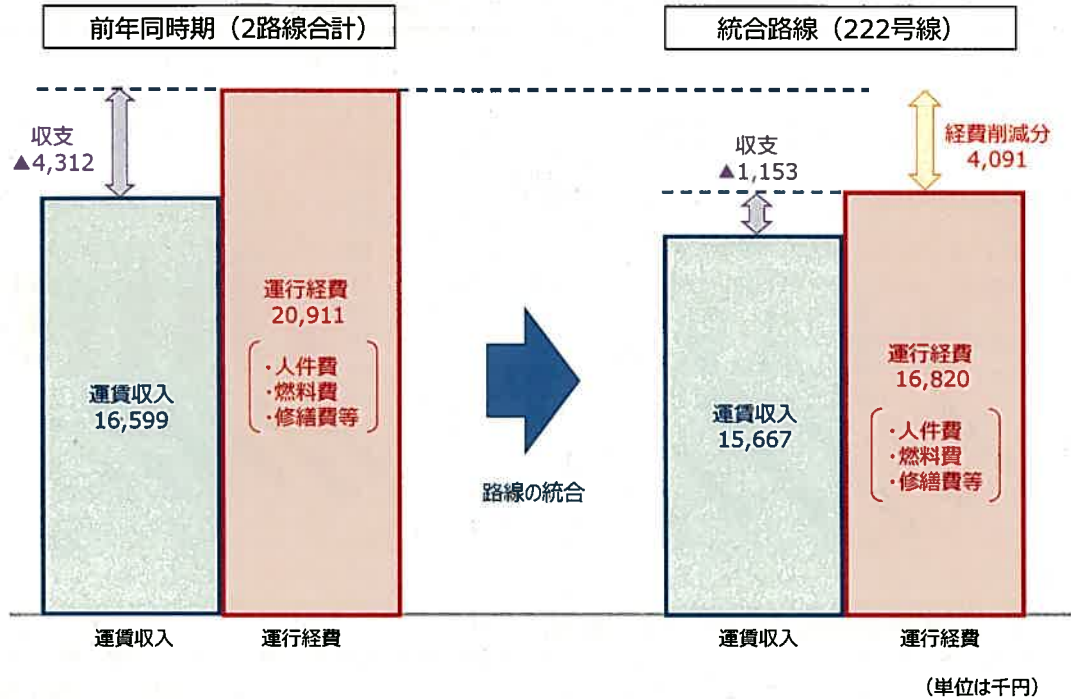


■自由意見 (意見の多いものを抜粋)

分類	意見
肯定的	良い取組である・続けて欲しい (29件)
	乗り換えなくても良くなったので便利である (17件)
	平日も全便あると良い・他の路線でもやって欲しい (4件)
	広島駅に乗り入れるので便利になった (2件)
	今まで行けなかったところまで行ってみようと思うようになった (1件)
否定・要望	バス停が変わり不便・時間帯で変わるので分かりにくい (18件)
	以前のままの方が良い (5件)
	バスが遅れるようになった (5件)
	周知不足・もっとわかりやすくして欲しい (3件)
	広島駅に入るのに時間が掛かる (2件)

③ 収支状況の変化

○重複区間の便数を削減したことで運賃収入は減少したが、路線全体としての運行距離が減少したことによる経費削減により、収支は前年同時期より改善しており、路線統合によって運行の効率化が図られたことが確認できた。



項目	前年同時期	統合路線	差
運賃収入	16,599 千円	15,667 千円	▲932 千円
運行経費	20,911 千円	16,820 千円	▲4,091 千円
収 支	▲4,312 千円	▲1,153 千円	3,159 千円

【参考：運行便数の変化】

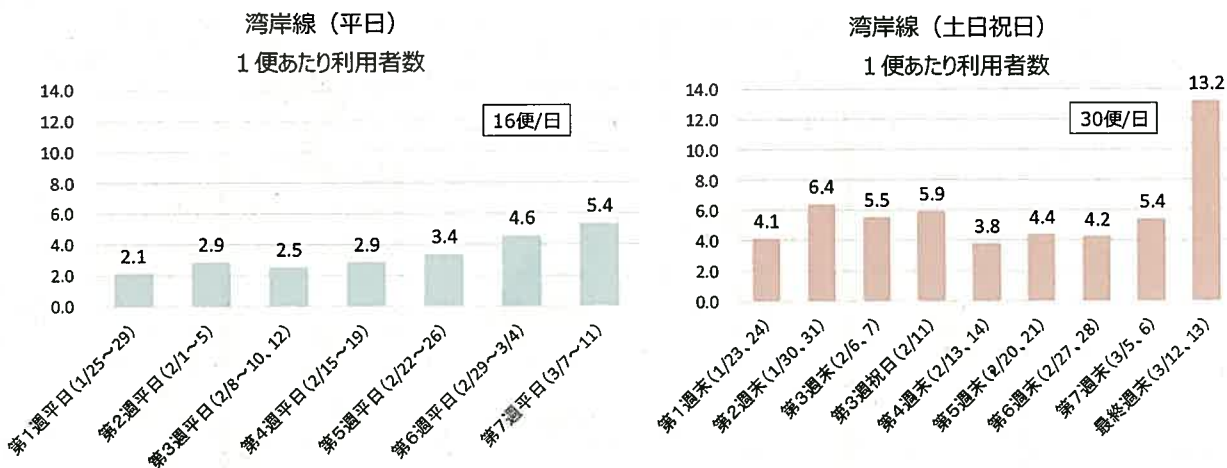
	平日 (ピーク時間帯を除く)			土日祝日 (終日)		
	祇園大橋(三滝観音) ～紙屋町	紙屋町 ～広島駅	広島駅 ～温品四丁目	祇園大橋(三滝観音) ～紙屋町	紙屋町 ～広島駅	広島駅 ～温品四丁目
	4.3km(4.8km)	2.0km	4.7km	4.3km(4.8km)	2.0km	4.7km
実験前	49 便			109 便		
	43 便			106 便		
実験中	43 便			106 便		
変化	▲6 便	▲49 便	-	▲3 便	▲109 便	-

(2) 新規路線（湾岸線）

① 利用状況

○平日の利用については、期間が進むにつれ利用者が増加しており、徐々に周知が進んでいることが伺える。

○土日祝日の利用は平日より多く、「広島みなとフェスタ」のあった3/12~13の利用が飛躍的に伸びるなど、イベントの有無などにも大きく影響を受けている。

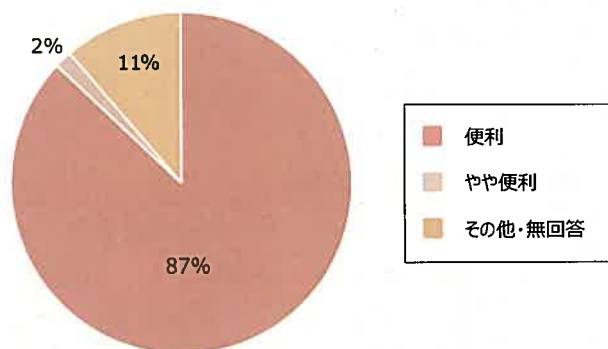


② 利用者の意見（アンケート調査結果より）

○アンケート調査では継続を望む意見が多く、利用者からは高く評価されていると言える。

■ 今回の社会実験による運行は便利だと思いますか。

回答	人数
便利	54
やや便利	1
その他・無回答	7
合計	62



■ 自由意見（意見の多いものを抜粋）

分類	意見
肯定的	続けて欲しい (25件)
	便利・快適である (10件)
	早く行けるようになった (5件)
	島しょ部からの利用が便利である (3件)
	運賃が安くてよい (2件)
要望	もっと周知すれば利用されると思う (12件)
	運行時間帯を拡大して欲しい・便数を増やして欲しい (11件)
	途中の停留所にも停めて欲しい (1件)

4 社会実験に対する運行事業者の意見

- 運行事業者からは、PASPY 定期券の共通化の必要性や、ダイヤ設定に当たっての問題点など、路線統合に当たっての課題が挙げられた。
- 他社の運転士との情報交換や、休憩施設の相互利用など、運転士からは好意的な意見も聞かれた。

■運行事業者からの聞き取り内容（主なものを抜粋）

分類	意見
担当者	定期利用が多い平日朝夕のピーク時にも路線の統合を行うためには、PASPY 定期券の共通化が必要である。
	乗務員の勤務形態が異なるため、それぞれの条件を満たすダイヤ設定には難しい面もあった。
	利用者に対する周知にあたり、県庁前など位置の変わるバス停については案内を徹底した。
	事故や渋滞などといった異常時のために、二社にまたがる連絡系統を確立しておく必要がある。
運転士	他社の運転士と情報交換をするなど、事業者間の関係は良好で問題がなかった。
	普段は都心部で折り返すが、起終点が車庫で休憩施設があるので気分が楽だった。
	温品エリアから横川方面まで乗車する利用者が意外と多いと感じた。
	経路間違いをしないように緊張感があった。

5 まとめ

(1) 検証結果

路線の統合により、広島駅・紙屋町間の運行便数を削減し、運行の効率化を図ることができた。一方で、バス停位置の変更などにより、以前よりも不便になったとの意見も一定数あり、既存路線の利用者への案内などが重要であることがわかった。さらに、平日のピーク時間帯も含めた路線統合を行うには、複数事業者間での PASPY 定期券の共通化が必要であるなどの課題を把握することができた。

また、今まで路線のなかった区間において、統合により生じた乗務員や車両等の余裕を活用し、新たに運行を行った新規路線については、利用者からは高い評価を得ることができた。

(2) 今後の取組

今回の社会実験により得られた路線統合の効果や課題などを参考とし、他の路線における路線統合の可能性や、路線統合以外の効率化の手法について事業者と連携して検討するとともに、効率化による余裕を活用した新規路線や、市内中心部におけるバス停の統廃合についても併せて検討していく。