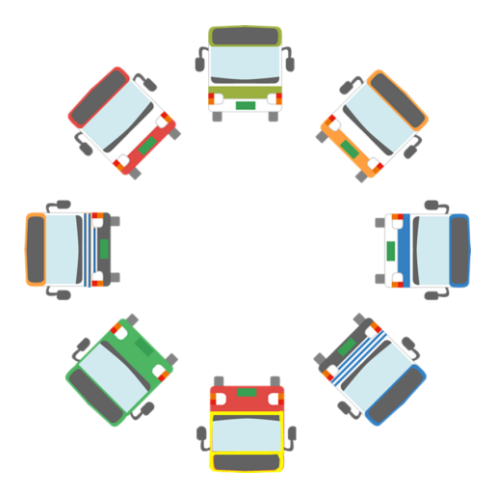




# バス協調・共創プラットフォームひろしま 実証実験の取組について



北川正行・清水雅秀・大久保友陽

## (背景・地域課題)

広島市とバス事業者8社は、令和4年度より公共交通の利便性と持続可能性を高めるための共同運営システム構築に向けた取組みを開始している。

このような中、2024年問題や運転士不足が以前として重い課題となっており、広島バスは令和5年4月に路線バス全体で20%程度の減便を行った。

そこで、これ以上お客様の利便性が低下しないよう、**他事業者と共創し運行を工夫することにより**、利便性を維持・向上できるかを大きな目標とした実証運行を令和5年12月に実施した。

※国交省の共創モデル実証プロジェクト補助金を活用。



## ■ 運行概要

- (1) 内容 (フィーダー化による増便)
- ・広島バスが広島電鉄と重複運行している都心部の路線で2往復程度減便し、広島バスが運行する郊外部のフィーダー区間で5往復程度増便する。  
(9時~16時台のオフピーク時のみ)

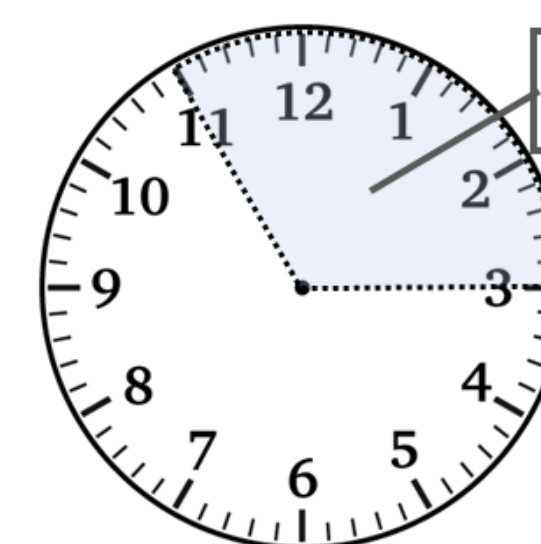
・フィーダー拠点である「温品四丁目」バス停を跨いで利用する人は、同バス停で広電バスと広島バスを乗り換えて利用

広島電鉄の温品四丁目の車庫に広島バスが乗り入れ、バス停を共同使用

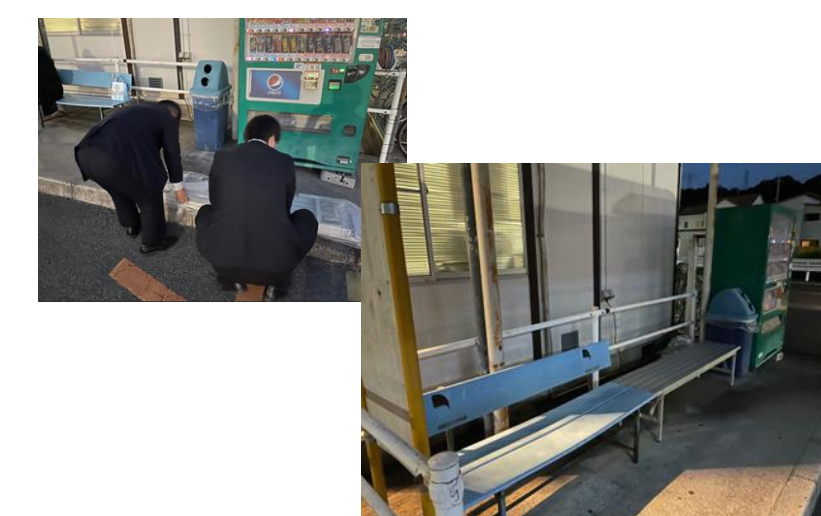


広島電鉄 温品四丁目車庫内の様子

◆ 2023年4月の減便で運行空白時間帯ができてしまっていたが、フィーダー化により運行空白時間帯での増便が可能に。



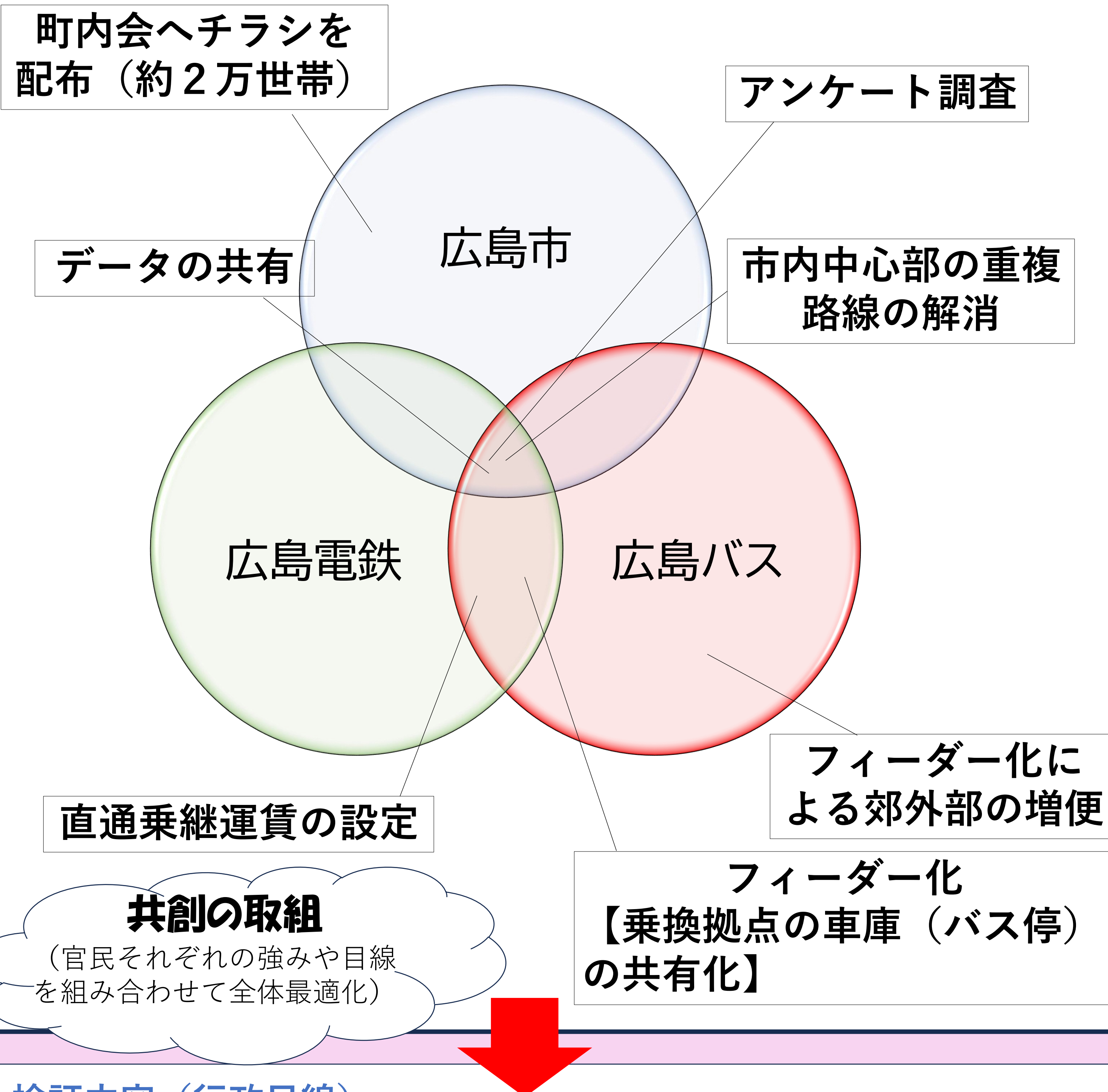
運行空白時間帯



車庫内の待合場所  
ベンチをもう一つ追加で用意した。



## 取り組みイメージ図



### 検証内容（行政目線）

・フィーダー化と増便を同時に行った事による利用者の利用満足度の検証（乗り換えの抵抗感、増便による利便性向上）

### 検証内容（経営目線）

- ・事業者の運行効率化の検証
- ・交通系ICカードなど客観的なデータに基づく、仮設の検証（商業施設周辺の乗降が増えているかどうか等）



ピンパンさん

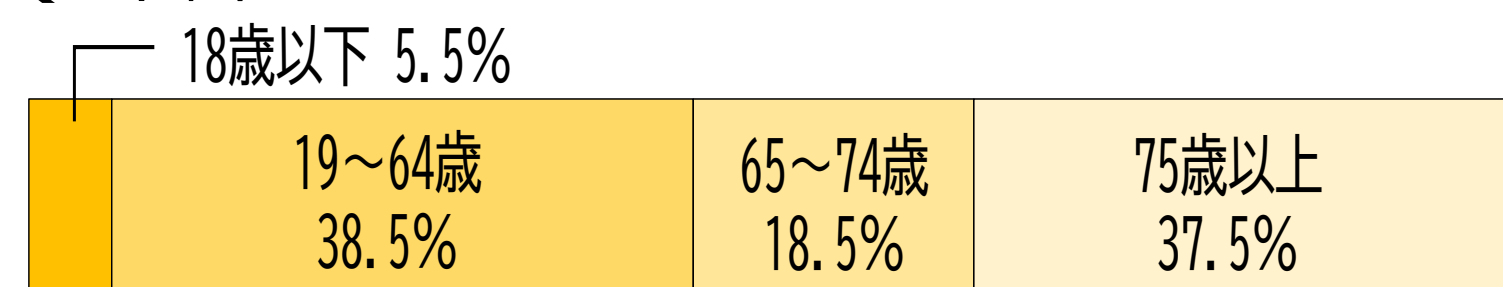
## ■ 運行結果

### (1) 利用状況の変化（前月比）

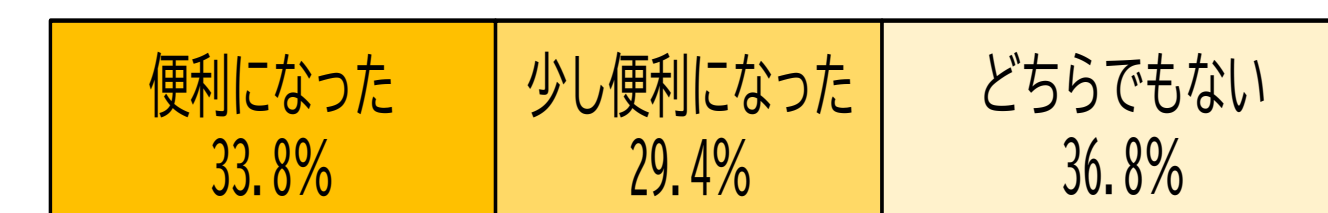
- ①フィーダー区間の利用者数は大きく増加した。（8.7人/日 → 26.0人/日）  
⇒増便による利便性向上の効果が確認できた。
- ②温品四丁目を跨ぐ利用者は減少（61.6人/日 → 41.0人/日）
- ③並行する他路線※を含めた広島バスセンターから小河原車庫間の利用者数は約1割増加（2,971人/日 → 3,256人/日）  
※広島バス29号線（大内越峠経由）、広電バス2号線  
⇒区間全体としては利用者数が増加していることから、多様なニーズに応じた効率的な運行が実現できたものと推測できる。

### (2) フィーダー区間の利用者へのアンケート結果（回答総数：265件）

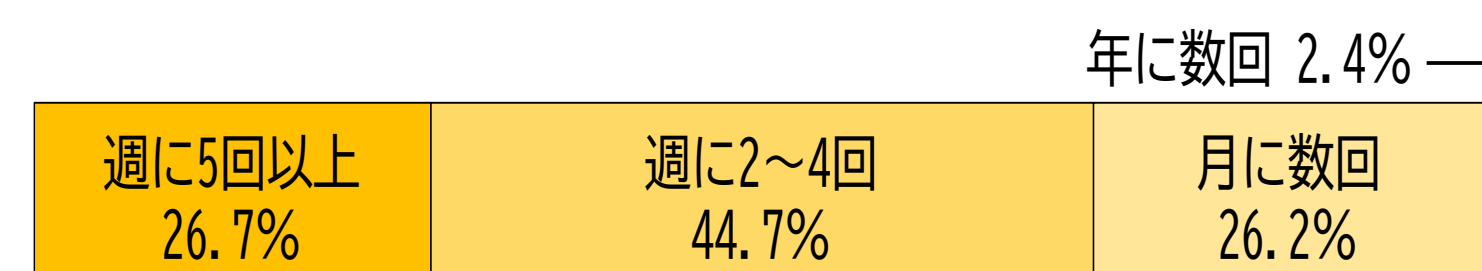
#### Q. 年齢は？



#### Q. 今回の増便による変化は？



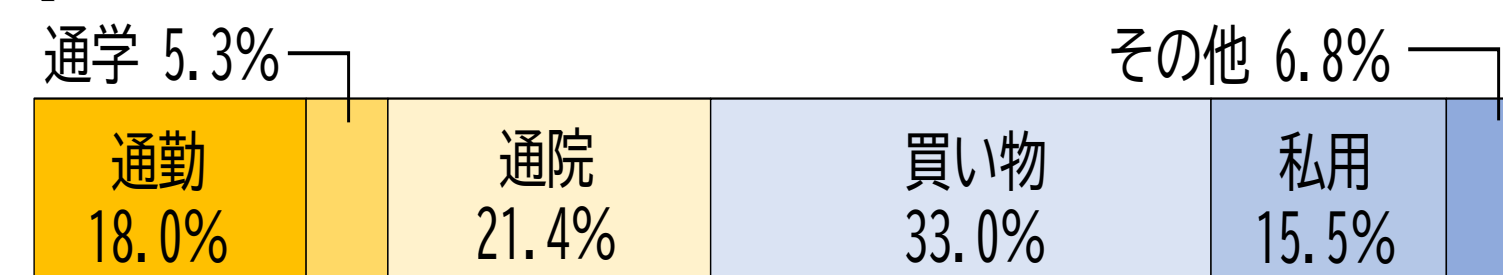
#### Q. 利用頻度は？



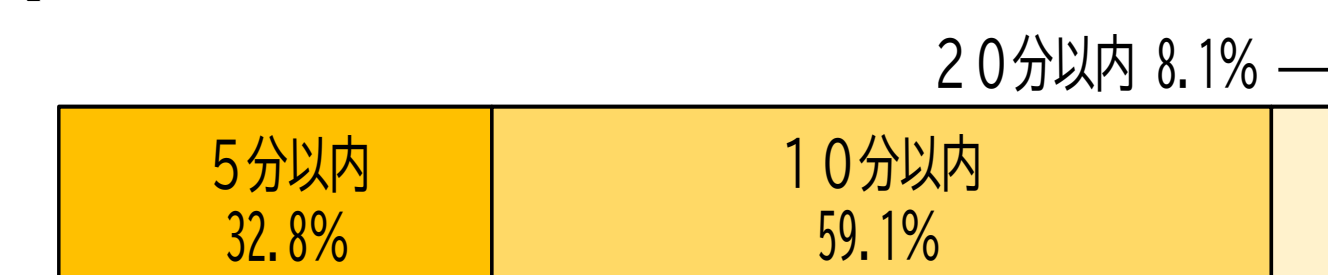
#### Q. フィーダー化についてどう思いますか？



#### Q. 今回の利用目的は？



#### Q. 乗り継ぎの際の許容待ち時間は？



## 今後の課題

◇交通ICカードのデータ検証により、利用者は乗り継ぎする手間があっても、乗り継いで商業施設最寄りのバス停までバスを利用していただけることが分かった。今後は、乗り継ぎせずとも行けるように運行路線の工夫を行いながら、便数を維持する事で、さらなる利用者の利便性向上を図っていくこととしたい。