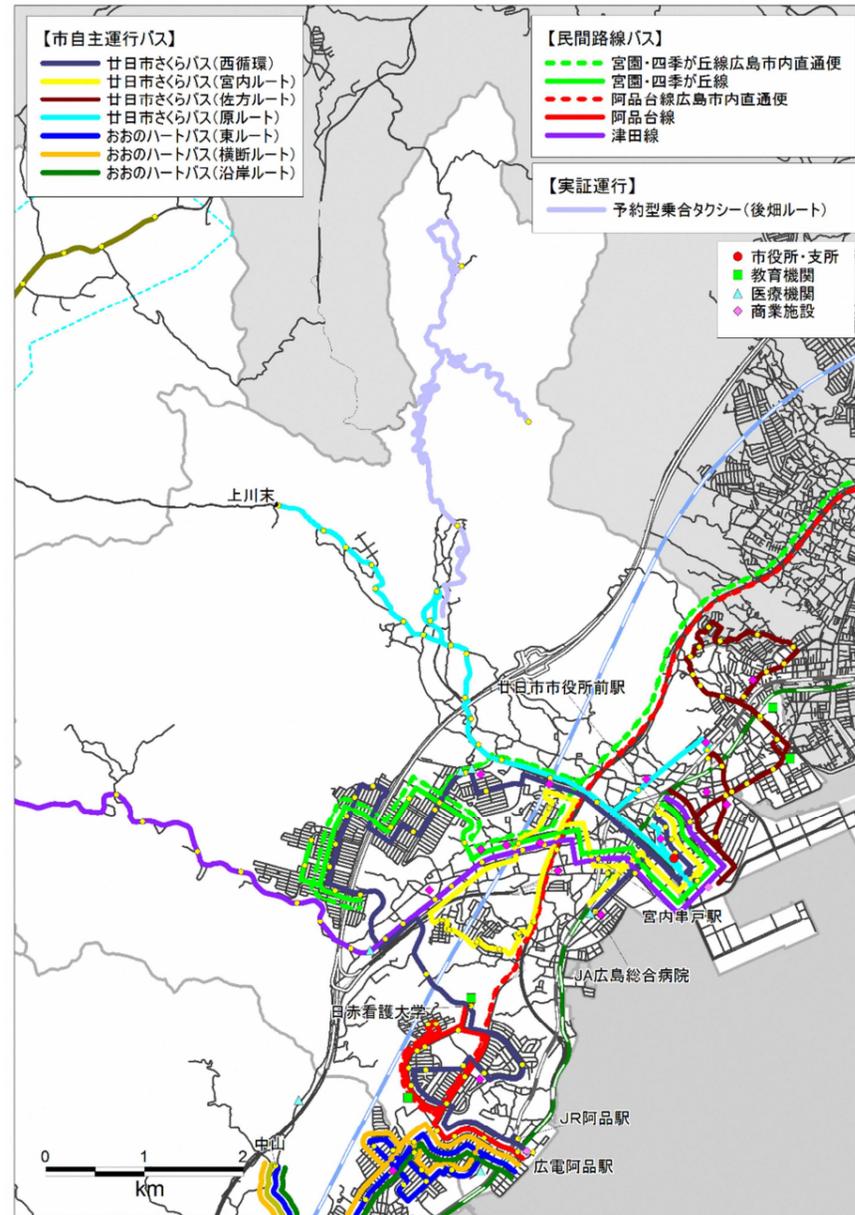


廿日市地域

地域公共交通の運行状況

- 鉄道は JR 山陽本線及び広島電鉄宮島線が運行している。隣接市への移動を担っている。
- 民間バス路線は、広島電鉄が、廿日市市内を運行する阿品台線と宮園・四季が丘線、広島市を結ぶ市内直通便を運行している。
- 市自主運行バスは、地域と各拠点を結ぶように西循環、宮内ルート、佐方ルート、原ルートを運行している。
- 後畑地区の生活交通をメインターゲットに、その周辺の観光施設への移動手段としても地用できる予約型乗合タクシーの実証実験を実施している。

▼廿日市地域の公共交通ネットワーク



▼市自主運行バスの年間利用者数と収支状況（令和4年度は4・5月の実績）

路線	項目	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
廿日市さくらバス (原ルートを除く)	利用者数(人)	西循環	59,796	61,368	59,115	60,622	29,380	28,702	5,254
		東循環	56,855	56,675	57,780	59,492			
		佐方ルート					30,145	31,536	6,099
		宮内ルート					17,743	19,696	3,687
	運行収入(円)	23,119,000	23,237,000	23,330,000	23,536,000	12,091,000	15,450,310	1,991,178	
運行経費(円)	57,067,000	58,314,000	59,046,000	59,999,000	69,441,900	69,898,000	7,042,971		
一人あたり経費(円)	954	950	999	990	899	874	468		
市の負担金(円)	33,948,000	34,000,000	35,500,000	36,463,000	57,350,900	54,447,690	5,051,793		
廿日市さくらバス (原ルート)	利用者数(人)	原ルート				264	31,213	31,680	6,464
		原・川末線(広電バス)	37,233	38,883	36,162	34,956			
	運行収入(円)				33,211	4,045,084	4,196,723	797,345	
	運行経費(円)				242,672	22,669,882	28,421,739	4,248,213	
	一人あたり経費(円)				919	726	897	657	
市の負担金(円)				209,461	18,624,798	24,225,016	3,450,868		
市の補助金(円)	※原・川末線	15,000,000	15,000,000	15,000,000	15,000,000				
後畑ルート実証運行	利用者数(人)				5	373	504	65	
	運行収入(円)								
	運行経費(円)				45,000	4,595,000	5,180,000	616,000	
	一人あたり経費(円)				9,000	12,319	10,278	9,477	
	市の負担金(円)				45,000	4,595,000	5,180,000	606,250	
計	総利用者数	153,884	156,926	153,057	155,339	108,854	112,118	21,569	
	総負担金	48,948,000	49,000,000	50,500,000	51,717,461	80,570,698	83,852,706	9,108,911	

※佐方ルートは令和元年度末まで廿日市さくらバス東循環として運行
原ルートは平成30年度末まで広電バス原・川末線として運行

<宮内ルート>

現状

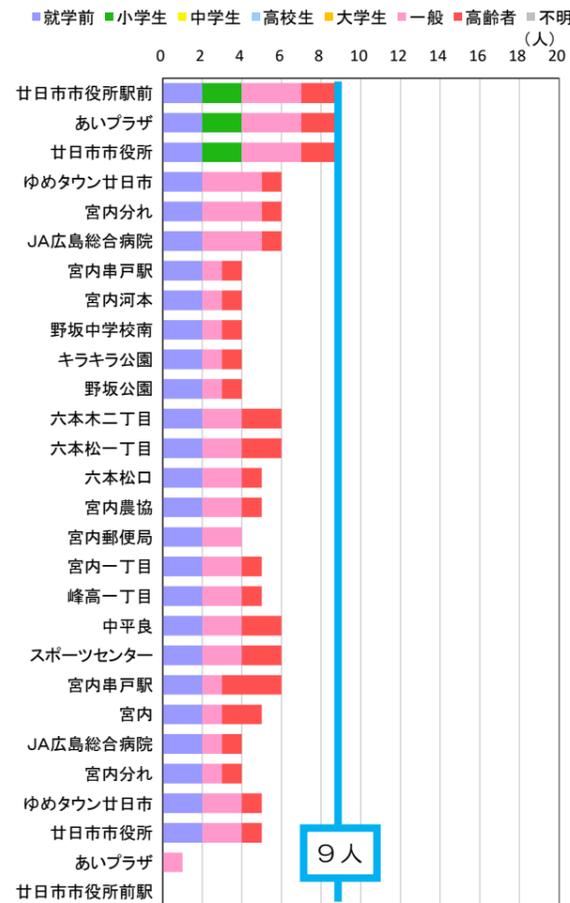
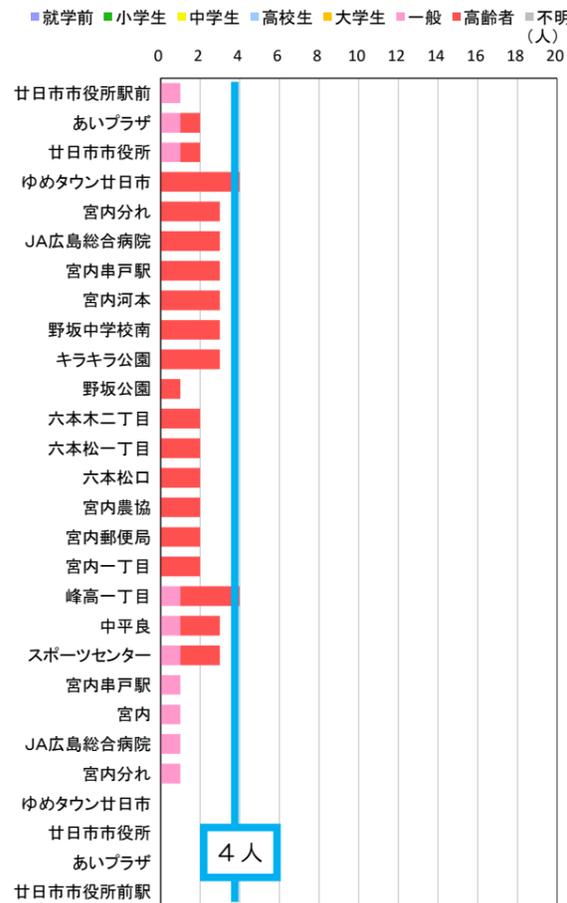
- PASPY データの分析で、平日 1 日あたり平均で約 31 人の利用があり、午前中の便と比較すると廿日市市役所前駅 19:30 発の便の利用が少ない。
- 乗降調査で、区間乗車人数の最大が平日で 4 人、土日祝で 9 人となっている。
- 地域の医療機関や商業施設間を結ぶルートとなっており、主な目的地までの所要時間が長くなっている。

課題

- 全便で区間乗車人数が 10 人未満となっており、車両サイズの適正化が必要となっている。また、車両サイズの適正化を図ることで、沿岸部の住宅街を通る狭隘な道路を通ることができるため、よりきめ細やかに移動ニーズへ対応することが必要である。
- 各地区から拠点間を効率的に結ぶルートへ再構築する必要がある。
- 地域内を運行する路線と役割分担を明確にし、それらの路線と連携して地域全体の運行サービスを維持・改善する必要がある。

▼区間乗車人数（左：平日の最大区間乗車人数※14：45 発、右：土日祝の最大区間乗車人数※11：25 発）

資料：令和 3 年度廿日市さくらバス西循環・宮内ルート乗降調査結果



<佐方ルート>

現状

- PASPY データの分析で、平日 1 日あたり平均で約 58 人の利用があり、平日は廿日市市役所前駅 8：20、9：50、11：20 発の便の利用が多く、土日祝は廿日市市役所前駅 9：50、11：20、13：20 発の便の利用が多い。
- ゆめタウン廿日市の利用が最も多くなっており、午前中は山陽女子大前への通学利用がある。
- 地域の医療機関や商業施設間を結ぶルートとなっており、主な目的地までの所要時間が長くなっている。

課題

- アンケート調査で、「一方向のみの循環になっているため、乗車場所により、行きもしくは帰りの所要時間が長くなる」といった意見が挙がっている。
- 新佐方大橋が新設され、月見台方面から JR 廿日市駅へアクセスしやすくなったため、路線を再構築する際の選択肢の一つとして検討する必要がある。

<原ルート>

現状

- PASPY データの分析で、廿日市市役所前駅方面行きは 1 日あたり平均で約 40 人の利用があり、平日は 5 便以降、土日祝は 6 便以降の利用者数が少ない。上川末から廿日市市役所前駅方面の 18：05 以降の便の利用者数が 1.0 人未満となっている。また、川末方面行きにおいて、1 日あたり約 43 人の利用があり、他の便より始発・終発便が比較的に利用が少なくなっている。JR 廿日市駅北口 6：55 発の便において、原小学校上以北の利用はほとんどない。さらに、休日の廿日市市役所前駅方面行きは川末 15：05 発の便以降の利用が少ない。
- 住民からの要望により、令和 4 年 4 月より上川末までの延伸、それに伴うダイヤ改正を実施した。

課題

- 再編後の利用実態等に注視し、蓄積されたデータ活用及び住民ニーズにあった見直しを検討する必要がある。

③予約型乗合タクシー（実証運行）

<後畑ルート>

現状

- 交通不便地区に配慮した生活交通の確保と、観光振興による地域活性化を踏まえた路線として、令和元年度より実証運行を実施している。
- コロナ禍において、利用者数は若干増加しているが、主に観光施設や登山への移動に利用されており、日常生活の移動としての利用がほとんどない。

課題

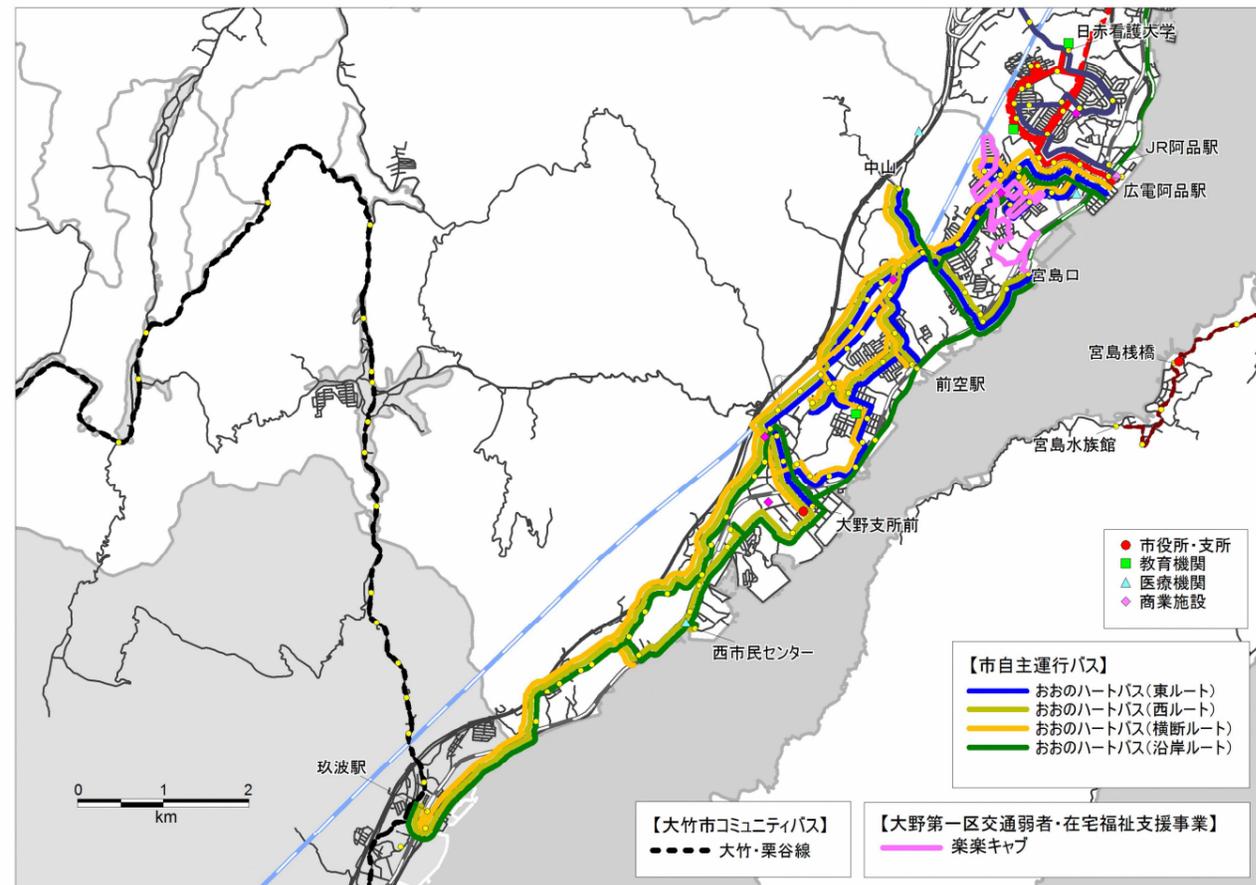
- 利用実態を踏まえ、路線を評価・検証し、運行計画の見直しを検討する必要がある。

大野地域

地域公共交通の運行状況

- 鉄道は、JR山陽本線及び広電宮島線が運行している。隣接市への移動を担っている。
- 市自主運行バスは、おおのハートバスとして、横断ルート、東ルート、西ルート、沿岸ルートを運行している。
- 大野第一区で、地域が主体となって、地区内の住民の移動手段として、無償運送を行っている。

▼大野地域の公共交通ネットワーク



▼市自主運行バス等の年間利用者数と収支状況（令和4年度は4・5月の実績）

路線	項目	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
おおのハートバス	利用者数(人)	東ルート	51,153	52,541	52,249	51,806	36,067	36,627	5,792
		西ルート	28,047	29,402	33,188	33,267	19,213	18,984	3,560
		横断ルート	113,859	112,954	112,083	109,924	74,856	78,288	13,282
		沿岸ルート					12,244	13,497	3,653
	運行収入(円)	31,002,723	28,327,345	29,881,965	27,928,556	24,323,578	23,526,187	3,240,035	
楽楽キャブ	利用者数							1,306	
								500,000	
計	総利用者数		194,897	197,520	194,997	142,380	148,702	26,287	
	総負担金		27,000,000	31,254,205	34,491,085	45,071,215	41,247,135	6,874,295	

※市は楽楽キャブの運営主体へ、運行にかかる車両の固定費を支援している。

現状・課題

①鉄道

- 駅別1日平均利用者数を見ると、宮島への来訪者の利用をメインとして、JR宮島口駅と広電宮島口駅の利用者が多かったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、全ての駅で、令和2年度以降の利用者数は減少している。

▼JR山陽本線の駅別1日平均利用者数の推移（大野地域内）

駅名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
宮島口駅	4,604	4,359	4,309	2,330	2,456
前空駅	2,096	2,150	2,102	1,819	1,719
大野浦駅	1,708	1,730	1,769	1,500	1,461
合計	8,408	8,239	8,180	5,649	5,636

▼広電宮島線の駅別1日平均利用者数の推移（大野地域内）

駅名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
広電宮島口駅	6,009	6,312	6,349	3,839	3,991
合計	6,009	6,312	6,349	3,839	3,991

②おおのハートバス

現状

- 大野地域は横に長い地域で、長大な路線となりやすい。また、住宅地が地域内で広範囲で存在しており、それらを結ぶため、起終点は同じで、経由地が違う系統が複数存在している。
- べにまんさくの湯～西市民センター～丸石～青海苔～沖塩屋～大野浦駅南口～梅原一丁目～大野支所前や大野支所前～油ヶ免～前空駅南口～更地分れ～宮島口間等の便数が少なくなっている。
- 小中一貫校である大野学園に通う生徒を対象とした通学定期を発行している。また、学校までの距離が長い生徒に対しては、定期券の購入補助を行っている。

課題

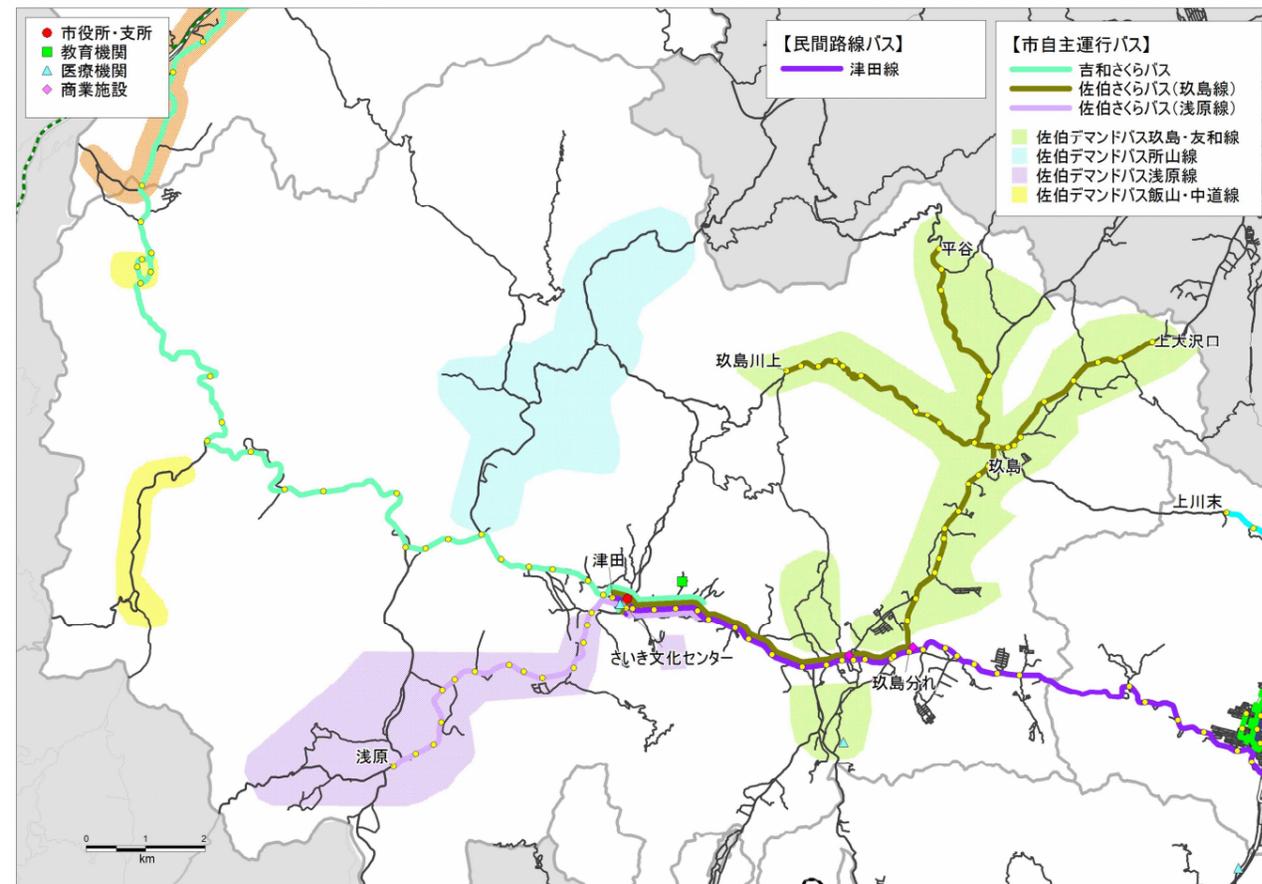
- 住民アンケート調査で、「交通系 IC カードや電子決済を導入してほしい」という声が複数挙がっている。
- 住民アンケート調査で、移動手段が近くにない方を中心に「新たな移動手段を確保してほしい」という声が挙がっている。
- 路線は充実しているように見えるが、起終点は同じで経由地が違う系統が複数存在し、一部地区では便数が少なくなっている。
- 住民からの要望は可能な限り配慮し、複雑に運行する路線をシンプルかつはじめて利用する方にとってもわかりやすい路線を再構築する必要がある。

佐伯地域

地域公共交通の運行状況

- 民間路線バスは、広島電鉄が佐伯地域と廿日市地域を結ぶ津田線を運行している。
- 市自主運行バスは、定時定路線として、佐伯さくらバス玖島線と浅原線を運行している。
- 区域運行として、佐伯デマンドバス玖島・友和線、所山線、浅原線、飯山・中道線が運行している。
- 佐伯さくらバス玖島線と浅原線は主に朝夕の通勤・通学時間帯を担い、各地区の日中の生活移動を佐伯デマンドバスが担っている。

▼佐伯地域の公共交通ネットワーク



▼市自主運行バスの年間利用者数と収支状況（令和4年度は4・5月の実績）

路線	項目	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
佐伯さくらバス(玖島線)	利用者数(人)	2,819	2,960	4,675	11,417	10,228	9,510	1,752
	運行収入(円)	551,196	642,141	934,209	3,240,756	3,472,908	3,152,535	236,097
	運行経費(円)	3,688,144	3,793,626	5,679,006	15,894,507	13,275,763	13,194,886	2,213,369
	一人あたり経費(円)	1,308	1,282	1,215	1,392	1,298	1,387	1,263
	市の負担金(円)	3,136,948	3,151,485	4,744,797	12,653,751	9,802,855	10,042,351	1,977,272
佐伯さくらバス(浅原線)	利用者数(人)	5,694	5,548	5,180	2,587	2,500	2,748	345
	運行収入(円)	1,070,784	1,214,129	961,944	404,055	394,834	592,890	192,938
	運行経費(円)	5,385,827	5,461,912	8,920,843	5,644,550	7,496,772	8,884,182	982,974
	一人あたり経費(円)	946	984	1,722	2,182	2,999	3,233	2,849
	市の負担金(円)	4,315,043	4,247,783	7,958,899	5,240,495	7,101,938	8,291,292	790,036
佐伯デマンドバス 玖島・友和線、所山線	利用者数(人)	2,374	2,335	2,327	2,599	1,777	1,187	169
	運行収入(円)	1,378,540	1,411,810	1,468,530	1,757,470	1,594,115	1,049,620	25,650
	運行経費(円)	4,279,819	4,276,895	4,422,267	5,521,008	5,881,976	5,798,024	935,566
	一人あたり経費(円)	1,803	1,832	1,900	2,124	3,310	4,885	5,536
	市の負担金(円)	2,901,279	2,865,085	2,953,737	3,763,538	4,287,861	4,748,404	909,916
佐伯デマンドバス 浅原線、飯山・中道線	利用者数(人)	2,676	2,295	2,282	1,635	1,556	1,570	271
	運行収入(円)	1,537,185	1,508,340	1,481,210	1,289,220	993,420	1,196,160	39,150
	運行経費(円)	4,843,758	4,786,036	4,598,544	4,603,268	5,086,428	5,454,349	842,403
	一人あたり経費(円)	1,810	2,085	2,015	2,815	3,269	3,474	3,108
	市の負担金(円)	3,306,573	3,277,696	3,117,334	3,314,048	4,093,008	4,258,189	803,253
計	総利用者数	13,563	13,138	14,464	18,238	16,061	15,015	2,537
	総負担金	13,659,843	13,542,049	18,774,767	24,971,832	25,285,662	27,340,236	4,480,477

※コロナ対策費を含む

現状・課題

1 民間路線バス

<津田線>

現状

- 津田線は佐伯地域と廿日市地域間を結ぶ唯一の路線であり、定住促進と地域間交流を活性化するのに重要な路線である。
- 平成30年度の路線再編により、一時的に利用者数は増加しているが、それ以降は新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響もあり、利用者数は減少している。
- 近年の利用者数減少に歯止めをかけるため、津田～廿日市市役所前駅間の移動において、利用者の運賃負担額に上限を設ける（最大400円）ことで、地域間交流の活性化を図った。

▼津田線の利用者数の推移

路線名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
津田線	211,691	205,412	270,498	253,680	209,294

課題

- 地域間交流を活性化し、定住促進と地域間交流を活性化するのに重要な路線であり、事業者と連携して持続可能なサービスとして維持・改善することが必要である。

① 市自主運行バス

<佐伯さくらバス（路線定期運行）>

現状

- 朝夕の佐伯高校、佐伯中学校、友和小学校や津田小学校への通学を主に担っている。

課題

- 地域の学校への通学を主に担っている一方で、一般の利用者は少なくなっている。
- 住民アンケート調査結果より、浅原地区の住民から「佐伯中学校への通常時以外の通学時間に配慮したダイヤ調整をしてほしい」といった意見が挙がっている。
- 令和3年度に佐伯さくらバス玖島線のダイヤ改正に伴う保護者アンケートを行った際に、「冬季の部活が短縮となる時期に利用しやすい便を作してほしい」という意見が挙がっている。
- 佐伯地域から廿日市地域への移動ニーズが高いため、津田線と佐伯さくらバス間の乗継がスムーズにできるようなダイヤ設定を継続して実施することが必要である。

<佐伯デマンドバス（区域運行）>

現状

- 日中の高齢者を中心とした一般の方の生活に必要な移動を主に担っている。
- 佐伯デマンドバスは市が運営主体となり、利便性が高いドア・トゥ・ドアの運行を継続してきた。一部の地区では佐伯デマンドバスの1乗車あたりの市の負担金が高い路線が存在している。
- 佐伯デマンドバスの利用は一部の住民に限定されている。
- 佐伯デマンドバスの利用登録者アンケート調査結果より、佐伯デマンドバスを利用する約70%の方が乗り継ぎ利用している。津田線のダイヤ改正時には市と交通事業者が可能な限り津田線と佐伯さくらバス・佐伯デマンドバスの乗継がスムーズになるようなダイヤ調整をしているが、一部の時間帯で佐伯デマンドバスと津田線間の乗継時間が長いものがある。

課題

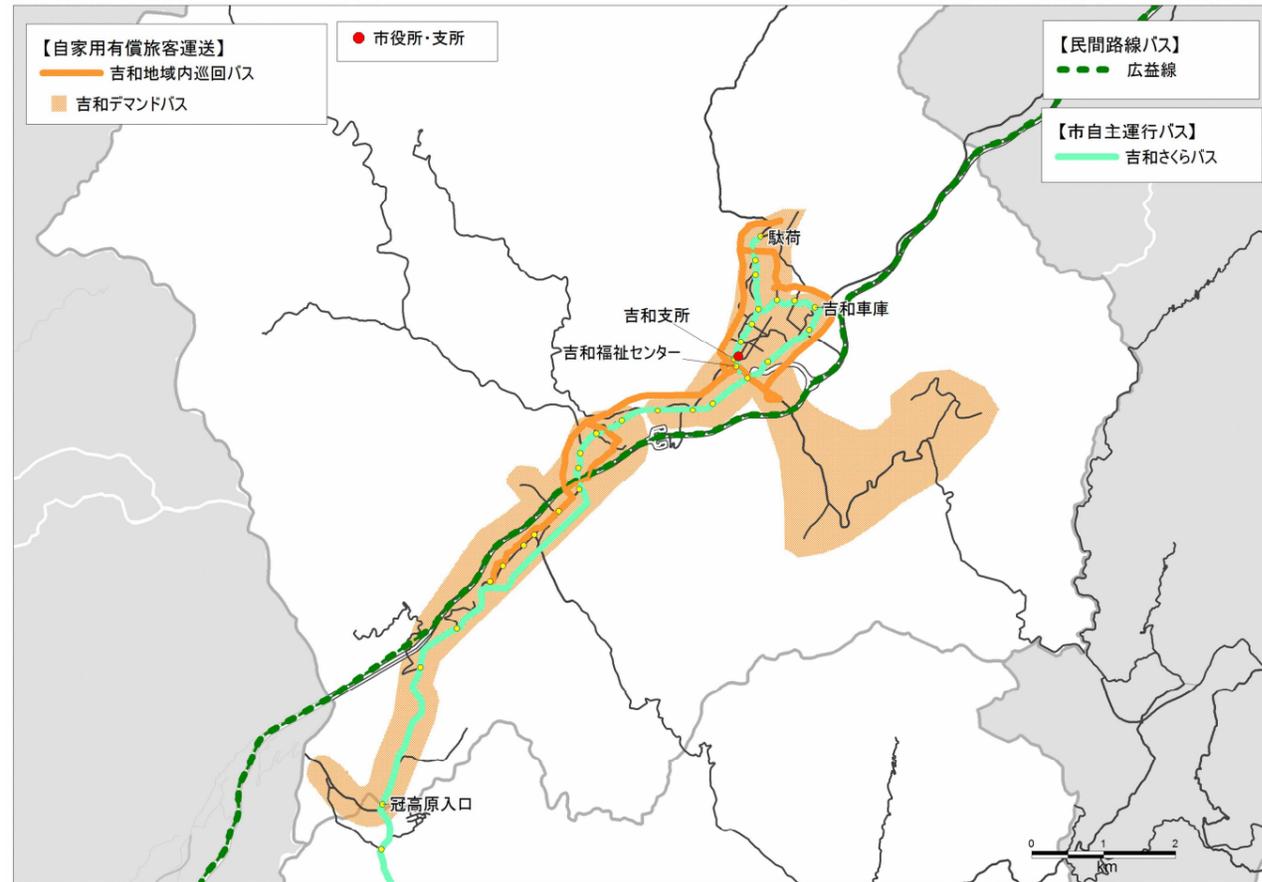
- 佐伯地域の一部で非効率な運行となっているため、利用促進や運行内容の見直しによる収益改善が必要である。
- 佐伯地域から廿日市地域への移動ニーズが高いため、津田線と佐伯デマンドバス・佐伯さくらバスの乗継がスムーズにできるようなダイヤ設定を継続して実施することが必要である。また、乗継に対する費用・身体的な負担を解消する取り組みが必要である。
- 浅原地区の住民から運行区域拡大の要望が挙がっている。
- アンケート調査結果で、佐伯デマンドバスの利用対象外となっている地区から、デマンドバスの対象地区に追加してほしいという声が上がっている。
- アンケート調査結果で、利用したい便の1時間前までに予約が締め切られるため、予約の締め切り時間を遅くしてほしいという意見が上がっている。
- 佐伯地域から廿日市地域への移動ニーズが高いため、津田線と佐伯デマンドバス間の乗継がスムーズにできるようなダイヤ設定を継続して実施することが必要である。

吉和地域

地域公共交通の運行状況

- 市自主運行バスは、吉和地域と佐伯地域間を結ぶ吉和さくらバスが運行している。
- NPO 法人ほっと吉和が自家用有償旅客運送で地域内巡回バスとデマンドカーを運行している。
- 民間路線バスとして、石見交通が広島市と益田市を結ぶ広益線を運行し、吉和サービスエリアに乗り入れている。

▼吉和地域の公共交通ネットワーク



▼路線バス及び市自主運行バスの年間利用者数と収支状況（令和4年度は4・5月の実績）

路線	項目	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
吉和さくらバス	利用者数(人)			1,739	7,982	8,446	8,538	1,135	
	運行収入(円)			230,553	9,105,840	10,684,783	11,910,368	143,190	
	運行経費(円)			4,275,029	26,561,874	30,602,549	31,151,685	4,878,964	
	一人あたり経費(円)			2,458	3,328	3,623	3,649	4,299	
	市の負担金(円)			4,044,476	17,456,034	19,917,766	19,241,317	4,735,774	
ほっとバス (旧 吉和デマンドバス)	利用者数(人)	吉和デマンドバス	1,483	1,886	1,745	1,108	920	794	163
		吉和地域内巡回バス						855	146
	運行収入(円)	214,200	973,030	868,280	704,150	448,870			
	運行経費(円)	6,863,206	6,797,472	6,859,842	6,796,974	8,227,428			
	一人あたり経費(円)	4,628	3,604	3,931	6,134	8,943			
市の負担金(円)	6,649,006	5,824,442	5,991,562	6,092,824	7,778,558	6,000,000			
計	総利用者数	1,483	1,886	3,484	9,090	9,366	10,187	1,444	
	総負担金	6,649,006	5,824,442	10,036,038	23,548,858	27,696,324	25,241,317	4,735,774	

※令和3年度より、市自主運行バスの吉和デマンドバスからNPO法人ほっと吉和が運行するほっとバスへ転換

現状・課題

①市自主運行バス

<吉和さくらバス>

現状

- 吉和さくらバスは佐伯地域と吉和地域間を結ぶ唯一の路線であり、定住促進と地域間交流の活発化を図るために重要な路線である。
- 平成30年度の運行開始時に、再編前よりも増便・利用しやすい運賃を設定し、利便性向上を図った結果、利用者数は増加傾向にある。

課題

- 定住促進と地域間交流の活発化を図るため、持続可能なサービスを提供することが必要である。
- 吉和地域から廿日市地域への移動ニーズが高いため、津田線と吉和線間の乗継がスムーズにできるようなダイヤ設定を継続して実施することが必要である。
- 観光施設との連携により、利用者数を増加させることで、収益を改善する必要がある。
- 利用者が少ない時間帯を有効活用した他分野との連携による新たなサービスの提供を検討する必要がある。

②自家用有償旅客運送

<ほっとバス（デマンドカーと巡回バス）>

現状

- 市自主運行バスとして運行していた吉和デマンドバスをNPO法人ほっと吉和へ運行を引き継ぎ、デマンドカーとして運行している。これにあわせて、デマンドカーではカバーできない移動ニーズに対応するため、NPO法人ほっと吉和が地域内巡回バスの運行を開始したことで、総利用者数は増加している。
- 吉和さくらバスとデマンドカー・巡回バスの一部の時間帯で乗継時間が長くなっている便が存在する。
- 市はNPO法人ほっと吉和へ、運行計画の検討や、運行経費として運転手の人件費や車両の修繕費用等を支援している。

課題

- 運行を継続するために、運転手の確保や事業を継続していけるように支援していく必要がある。

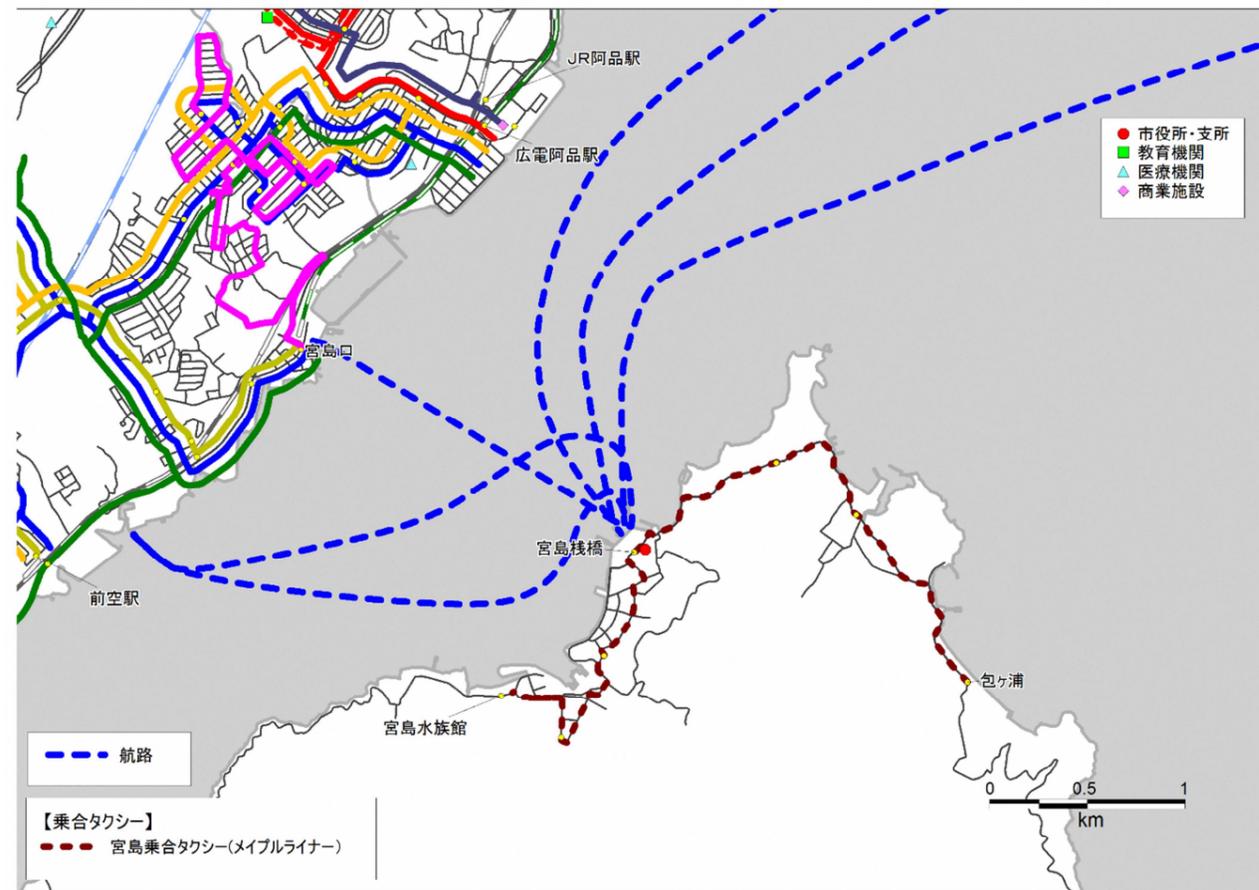
宮島地域

地域公共交通の運行状況

- フェリーでは、生活航路として、宮島口と宮島間を宮島松大汽船、JR西日本宮島フェリーが運航している。
- 観光航路としては、次のとおり運航している。
 - ・宮島口～宮島（アクアネット広島）
 - ・宇品～宮島線
 - ・広島世界遺産航路（平和公園～宮島間）
 - ・大鳥居遊覧船（大野駐車場～宮島間）
 - ・マリーナホップ～宮島線
- 民間路線バスでは、宮島カープタクシーが乗合タクシーとしてメイプルライナーが運行している。
- 島内の移動手段として、宮島カープタクシーが乗用タクシーを運行している。

観光航路としては、次のとおり運航している。

▼宮島地域の公共交通ネットワーク



▼宮島乗合タクシー（メイプルライナー）の年間利用者数

路線名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
メイプルライナー	30,331	28,022	28,072	21,811	19,122

現状・課題

①民間バス路線

<メイプルライナー>

現状

- 宮島地域の住民を対象に運賃割引制度を導入した。これにより、島内での移動は市自主運行バスと同額で利用できるようになった。

課題

- アンケート調査結果より、「観光の繁忙期になると水族館等への観光利用で満席になり、一般住民が利用できなくなることもある」といった意見が挙がっている。

②フェリー

現状

- 令和元年度まで、利用者数が増加していたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、利用者が大きく減少した。

▼航路別年間利用者数の推移

航路名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
宮島～宮島口(フェリー)	8,719,055	8,333,245	8,342,000	3,534,758	3,805,915
宇品～宮島(高速船)	144,498	135,010	157,950	69,504	42,231
ひろしま世界遺産航路(高速船) 大鳥居遊覧航路(高速船) マリーナホップ～宮島 (高速船・海賊船)	210,901	228,109	229,043	42,957	44,813

課題

- コロナ禍で、利用者が大きく減少している。
- 新型コロナウイルス感染症がまん延する前は観光の多客時にフェリーの定員以上の利用があり、栈橋やターミナルに人が溢れる状況があった。