

次期 廿日市市地域公共交通計画のポイント

1 将来を見据えた地域公共交通

(1) デジタル社会への対応

事業効率化、利便性向上を図るため、地域公共交通分野でのデジタル技術の活用を推進する必要がある。

アンケート調査において、ICカードや新たな決済手段の導入を求める意見がある。
(大野地域)

(2) カーボンニュートラル実現に向けた対応

温室効果ガスの排出量を削減するため、CO₂の排出量が少ない移動手段の導入や、自家用車から地域公共交通への利用転換を促進する必要がある。

(3) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

現在の運行形態に捉われず、新たなサービスを付加し、地域公共交通を有効活用するため、市、交通事業者、他分野の地元事業者等が協力して「リ・デザイン」（刷新・再構築）に取り組む必要がある。

市自主運行バスの運行事業者から、吉和さくらバスの利用者が少ない時間帯を有効活用し、他分野との連携による新たなサービスを提供していきたいとの提案がある。

2 市民のニーズ（アンケート調査から）

(1) 乗継ぎに関するニーズ

- 各路線間が円滑に乗り継ぎできるようなダイヤ設定
- 乗継時の費用負担・身体的負担の軽減
- 乗継時の待合環境の整備

(2) 路線に関するニーズ

- 廿日市さくらバス西循環（左回り）のJA広島総合病院・廿日市市役所までの延伸
(廿日市地域)
- はじめて利用する方にとってわかりやすいシンプルな経路設定（大野地域）

3 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(1) 持続できる地域公共交通

少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通の利用者は減少している。新型コロナウイルス感染症が終息した後も、新たな生活様式の定着によって、コロナ禍前の利用者数まで回復しないことが予測される。

全国的に地域公共交通の維持に係る行政負担が増加している中、本市においても、利用者の減少等によって市の財政負担が増加しており、コストを考慮した地域公共交通ネットワークの構築が必要である。

(2) まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの構築

立地適正化計画に基づき、人口減少に備えた都市構造の構築と暮らしを支える拠点形成を推進していることに連動し、各拠点間や拠点と交通結節点を結ぶ地域公共交通ネットワークの構築が必要不可欠である。

基本的な方向性

～ 市民に必要とされ、誰もが利用しやすい地域公共交通 ～

方向性1 効果的な地域公共交通ネットワークの構築

まちづくりの進捗状況を踏まえながら、効果的な地域公共交通ネットワークを構築していく。また、利用促進と費用対効果を踏まえた運行によって、財政収支の改善を図る。

【取組（案）】

地域拠点を軸とした公共交通ネットワークの構築
路線ルートと道路状況に応じた車両サイズの適正化
利用実態を踏まえた他の移動手段への転換
AIカメラ導入によるデータ収集

方向性2 地域公共交通のブラッシュアップ

乗継の利便性向上と運行の効率化を図るため、ダイヤの見直しやマイナンバーと連携した電子決済システム、運賃割引制度の導入に取り組む。

運行の円滑性の維持・向上と環境性能の向上を図るため、車両の導入・更新する際には、環境性能に優れた車両の導入を検討する。

【取組（案）】

移動実態に応じたダイヤの見直し→目的別でダイヤ
全車両への電子決済の導入
AI配車サービスの導入
環境にやさしい車両の導入

方向性3 地域社会全体で支え合う地域公共交通

新たな利用者の獲得と利用機会の増加を図るため、デジタル技術を活用しながら、沿線施設や店舗との連携による新たなサービスの検討や、PRの内容・方法の充実に取り組む。

取組（案）

目的別の情報発信（モデルダイヤの提案）
ポイント制度
中山間部貨客混載

次期 廿日市市地域公共交通計画のポイント

1 将来を見据えた地域公共交通

(1) デジタル社会への対応

事業効率化、利便性向上を図るため、地域公共交通分野でのデジタル技術の活用を推進する必要がある。

アンケート調査において、ICカードや新たな決済手段の導入を求める意見がある。
(大野地域)

(2) カーボンニュートラル実現に向けた対応

温室効果ガスの排出量を削減するため、CO₂の排出量が少ない移動手段の導入や、自家用車から地域公共交通への利用転換を促進する必要がある。

(3) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

現在の運行形態に捉われず、新たなサービスを付加し、地域公共交通を有効活用するため、市、交通事業者、他分野の地元事業者等が協力して「リ・デザイン」（刷新・再構築）に取り組む必要がある。

市自主運行バスの運行事業者から、吉和さくらバスの利用者が少ない時間帯を有効活用し、他分野との連携による新たなサービスを提供していきたいとの提案がある。

2 市民のニーズ（アンケート調査から）

(1) 乗継ぎに関するニーズ

- 各路線間が円滑に乗り継ぎできるようなダイヤ設定
- 乗継時の費用負担・身体的負担の軽減
- 乗継時の待合環境の整備

(2) 路線に関するニーズ

- 廿日市さくらバス西循環(左回り)のJA広島総合病院・廿日市市役所までの延伸
(廿日市地域)
- はじめて利用する方にとってわかりやすいシンプルな経路設定 (大野地域)

3 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(1) 持続できる地域公共交通

少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通の利用者は減少している。新型コロナウイルス感染症が終息した後も、新たな生活様式の定着によって、コロナ禍前の利用者数まで回復しないことが予測される。

全国的に地域公共交通の維持に係る行政負担が増加している中、本市においても、利用者の減少等によって市の財政負担が増加しており、コストを考慮した地域公共交通ネットワークの構築が必要である。

(2) まちづくりと連動した地域公共交通ネットワークの構築

立地適正化計画に基づき、人口減少に備えた都市構造の構築と暮らしを支える拠点形成を推進していることに連動し、各拠点間や拠点と交通結節点を結ぶ地域公共交通ネットワークの構築が必要不可欠である。

基本的な方向性

～ 市民に必要とされ、誰もが利用しやすい地域公共交通 ～

方向性 1 効果的な地域公共交通ネットワークの構築

まちづくりの進捗状況を踏まえながら、効果的な地域公共交通ネットワークを構築していく。また、利用促進と費用対効果を踏まえた運行によって、財政収支の改善を図る。

方向性 2 地域公共交通のブラッシュアップ

乗継の利便性向上と運行の効率化を図るため、ダイヤの見直しやマイナンバーと連携した電子決済システム、運賃割引制度の導入に取り組む。

運行の円滑性の維持・向上と環境性能の向上を図るため、車両の導入・更新する際には、環境性能に優れた車両の導入を検討する。

方向性 3 地域社会全体で支え合う地域公共交通

新たな利用者の獲得と利用機会の増加を図るため、デジタル技術を活用しながら、沿線施設や店舗との連携による新たなサービスの検討や、PRの内容・方法の充実に取り組む。