

廿日市市地域公共交通計画（素案） 概要版

令和 年 月

廿日市市

1 計画の概要

(1) 計画策定の目的

本計画では、市民の移動ニーズや地域公共交通を取り巻く社会状況の変化等を踏まえながら、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくため、廿日市市の地域公共交通のあるべき姿や果たすべき役割を示し、その実現をめざします。

(2) 計画の区域

廿日市市内全域

沿岸部（廿日市地域、大野地域）、中山間部（佐伯地域、吉和地域）、島しょ部（宮島地域）の3つのエリアに区分

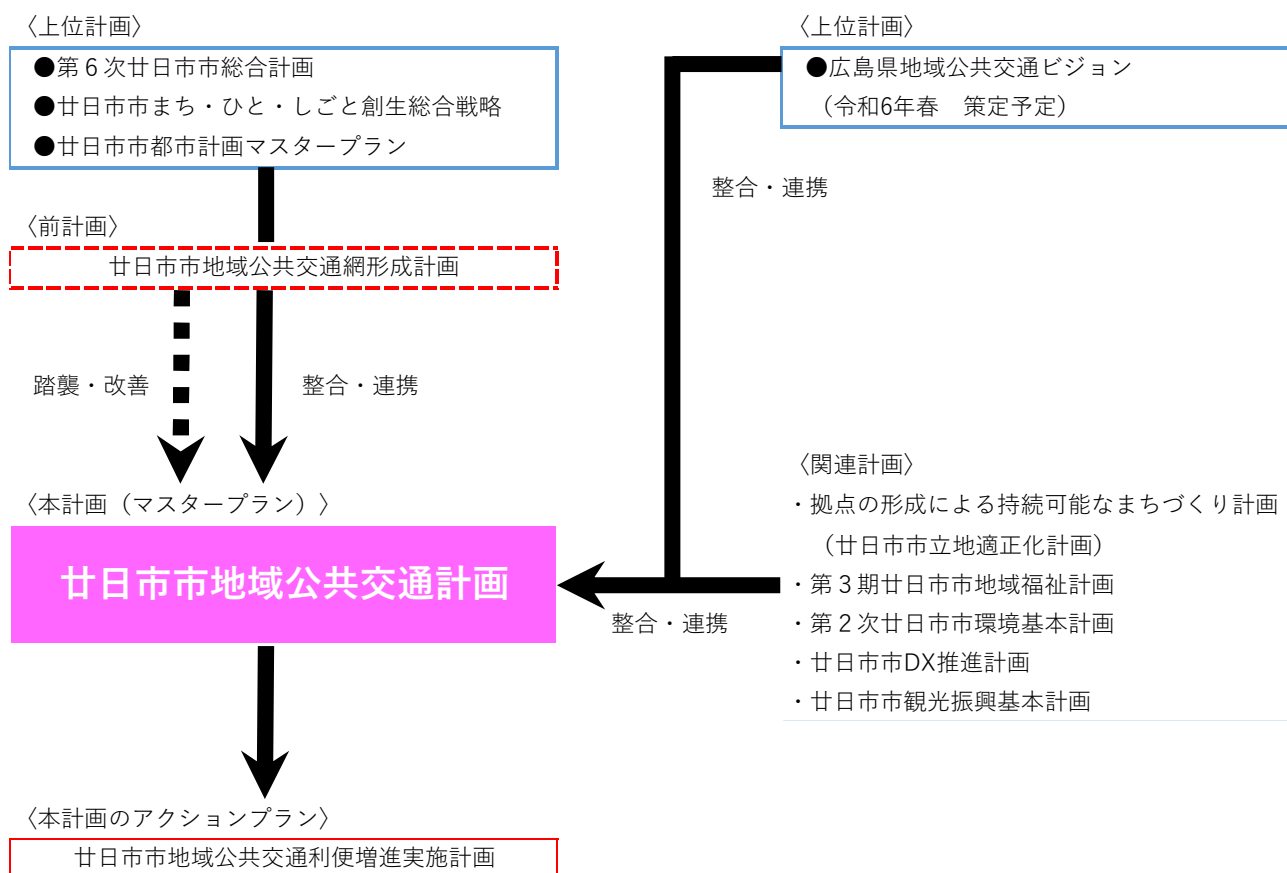
(3) 計画の期間

令和5年度～令和9年度までの5年間

(4) 計画の位置づけ

本計画は、廿日市市の地域公共交通政策のマスタープランとして策定します。第6次廿日市市総合計画等をはじめとした上位・関連計画と整合・連携を図り、本市の政策との一体性を確保していきます。

本計画と上位計画・関連計画の関係



2 地域公共交通を取り巻く現状と課題

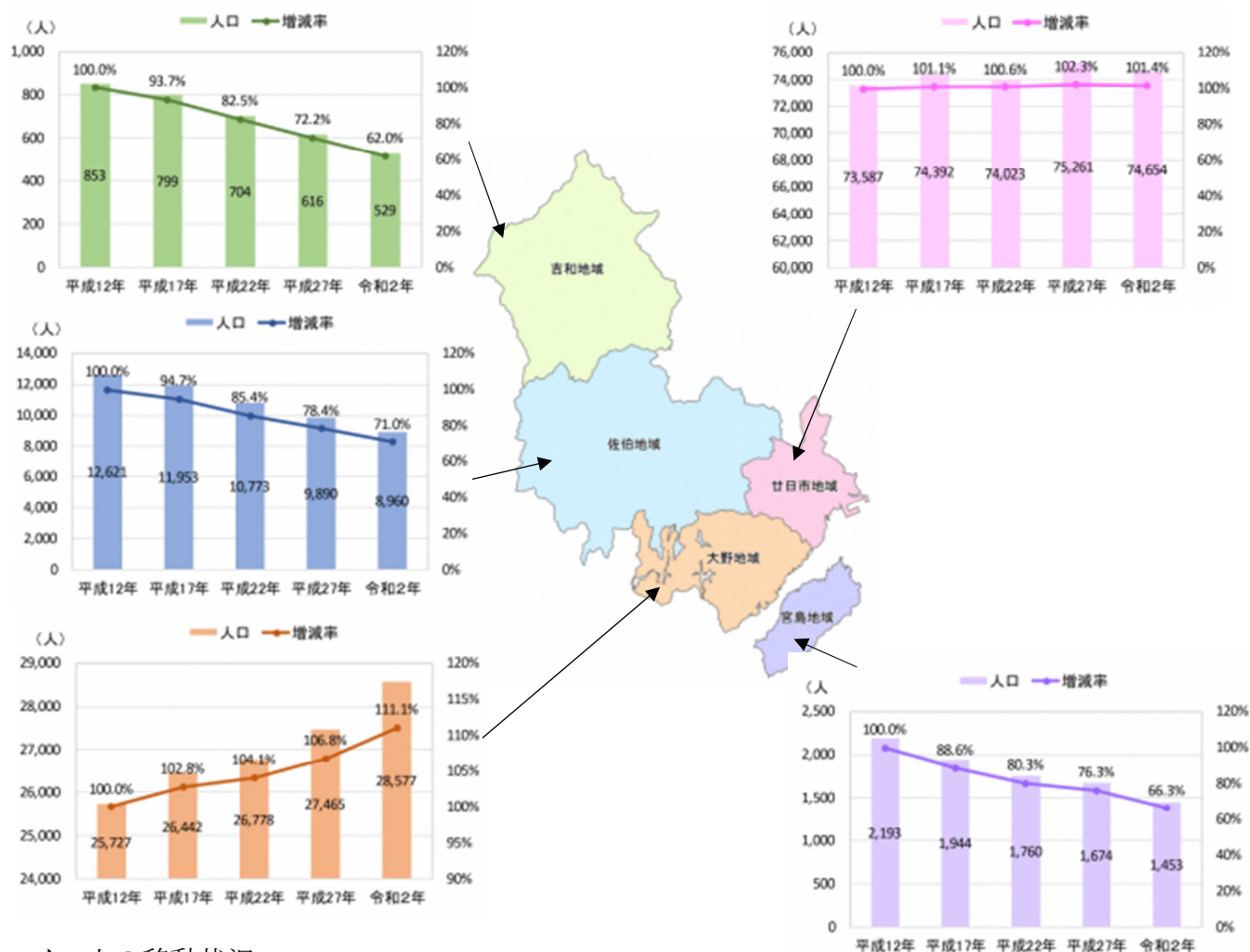
(1) 廿日市市の現状

ア 人口

市内の人口は沿岸部で微増し、中山間部と島しょ部で減少が続いています。

地域別の人口推移

国勢調査



イ 人の移動状況

各地域内での移動が多くなっています。また、各地域から廿日市地域や広島市への移動も多くみられます。

(2) 社会情勢等の変化

ア デジタル社会への対応

M a a Sやマイナンバーカードを活用した決済手段の導入、自動運転の取組、A Iを活用した配車サービス等の実施

イ カーボンニュートラル実現に向けた対応

C O 2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の促進

ウ アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との間の「3つの共創」による、地域公共交通の刷新・再構築

(3) 地域公共交通の現状

ア 市内の生活交通の状況

区 分	生 活 交 通
沿 岸 部	鉄道（JR 山陽本線、広電宮島線）、路線バス（広電バス、廿日市さくらバス、おおのハートバス）、楽楽キャブ（大野第一区運行）
中山間部	路線バス（広電バス、佐伯さくらバス、吉和さくらバス）、佐伯デマンドバス、ほっとバス（NPO 法人ほっと吉和運行）
島しょ部	メイプルライナー（乗合タクシー）、フェリー（JR 西日本宮島フェリー、宮島松大汽船）

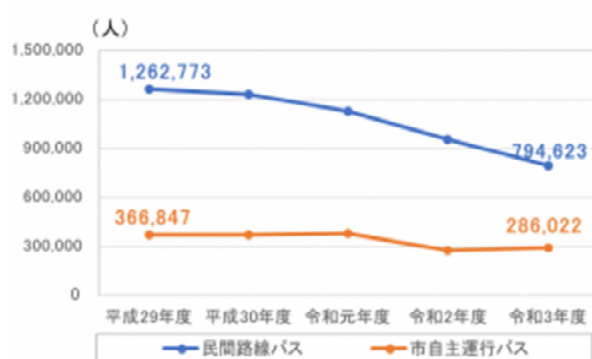
イ 年間利用者数の推移（事業者提供データ）



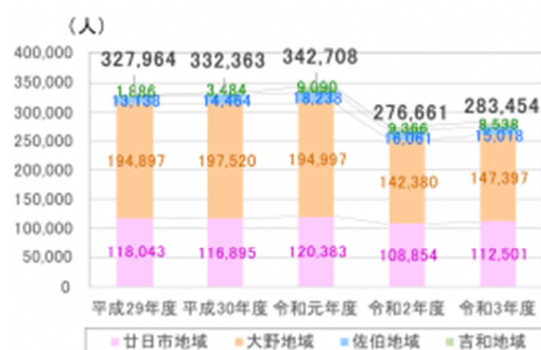
鉄道：西日本旅客鉄道は平均乗客数、広島電鉄は1日当たり平均乗降客数

航路：JRフェリーと宮島松大汽船間来島者数と離島者数の合計

バス（民間路線バス、市自主運行バス）



市自主運行バス（地域別）



(4) アンケート調査の結果（令和3年度実施）

- ・ 地域公共交通（鉄道・路線バス）を利用する割合は低く、自家用車の利用割合が高い傾向です。
- ・ 地域公共交通サービスへの満足度は低くなっています。
- ・ 大半の地区で、通院や買い物の利用施設の上に J A 広島総合病院とゆめタウン廿日市が入っています。
- ・ 中山間部では、医療施設や商業施設が少ないことから、通院や買い物目的での沿岸部への流動が多くなっています。

- ・ 市自主運行バスの改善点（多かった意見）
 さくらバス・おおのハートバス： 増便、ダイヤ・経路の改善
 佐伯デマンドバス： ダイヤ、広電バスとの乗り継ぎの円滑化（帰宅便）、当日の予約時間の見直し

3 地域公共交通の課題と本計画のポイント

(1) 地域公共交通の課題

■新規需要の獲得

現状	・ 人口減少・高齢化に伴い利用者数が減少しています。 ・ 運行事業者は、運賃収入が減少し、経営環境が悪化したことで、運行サービスの維持が困難になることが懸念されます。
課題	・ 持続可能な運行サービスを確保するために、多様な主体との連携による新規需要の獲得、利用機会の拡大が必要です。

■高齢者に対する移動手段の確保

現状	・ 全地区において、高齢化率が 20%以上の超高齢社会となっています。 ・ 平成 27 年から令和 2 年にかけて、沿岸部では宮園地区、四季が丘地区、阿品地区、大野第 11 区、中山間部では浅原地区で高齢化が著しく進展しています。
課題	・ 高齢者が安心して生活していく上で、移動手段を確保することは重要です。

■市自主運行バスに係る適正な財政支出

現状	・ 利用者の減少や低廉な運賃設定などにより、市の財政支出が増加傾向となっています。
課題	・ 利用促進による運賃収入の増加や、利用実態を踏まえた運行改善による経費削減等に取り組む、適正な財政支出の維持に努める必要があります。

■民間路線バスと市自主運行バスの役割分担・連携

現状	・ 一部の区間で、民間路線と自主運行路線の重複運行が見られます。
課題	・ 効率的なサービスを実施するため、ルート of 重複だけでなく、利用者数、利用者の属性、利用目的、利用時間帯等を考慮し、民間路線バスと市自主運行バスの連携・役割分担を図る必要があります。

(2) 本計画のポイント

社会情勢の変化やアンケート調査の結果、地域公共交通の課題を踏まえ、本計画のポイントを次のとおりとします。

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ります。
- ・ 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ります。（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ります。

(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ります。
- ・ 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ります。

2 市民ニーズへの対応（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も分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

- ・ 地域公共交通の利用者は、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ます。
- ・ 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す。

(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、集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現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す。

4 地域公共交通計画の体系(基本理念、基本方針、目標など)

第6次甘日市市総合計画をはじめとした上位計画・関連計画との整合・連携を図るとともに、甘日市市の地域公共交通の役割や取り組むべき課題を踏まえ、本計画の基本理念（あるべき姿）を次のとおり定めます。

(1) 基本理念

基本理念 市民に必要とされ、誰もが利用しやすい地域公共交通

多様な主体との協働により、新たな価値を創造しながら、住民、通勤・通学者等の身近な移動手段となる地域公共交通ネットワークを構築し、人々の暮らしを支えていくことをめざします。

(2) 基本方針

方針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きます。また、利用実態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ります。

- 目標1-1 拠点と拠点、拠点と居住地を結ぶネットワークを構築します
- 目標1-2 地域の利用実態に応じた運行サービスを提供します
- 目標1-3 利用者を増やし、適正な財政支出とします

方針2 地域公共交通のブラッシュアップ

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カード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みます。

運行の円滑性の維持・向上と環境性能の向上を図るため、計画的に車両を更新します。車両更新する際は、利用実態に応じた車両サイズにするとともに、環境性能に優れた車両の導入を検討します。

- 目標2-1 デジタル技術を活用し、誰もが利用しやすい環境を整えます
- 目標2-2 脱炭素社会の実現と運行の効率化を図ります

方針3 多様な主体が共に育む地域公共交通

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みます。

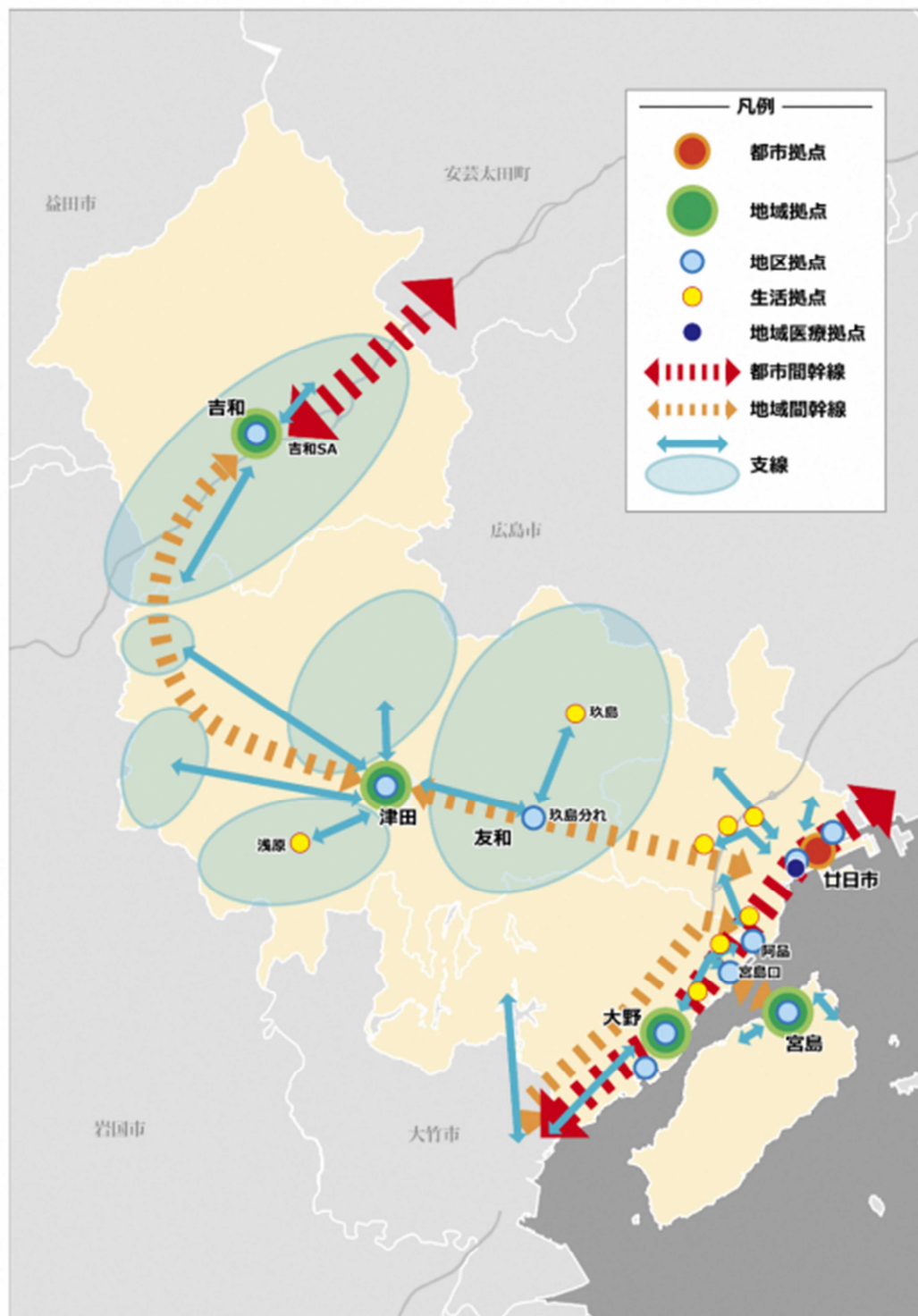
高齢化が進展する中で、よりきめ細やかな移動手段を確保するため、地域団体や交通事業者と一緒に考え、地域・地区の特性に応じた地域公共交通の確保に取り組みます。

- 目標3-1 啓発活動の実施により利用促進を図ります
- 目標3-2 関係者との共創により利用促進を図ります

(3) 地域公共交通ネットワークのあるべき姿

集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現に取り組んでいることに連動し、民間交通事業者と連携・役割分担を図り、各拠点間や拠点と居住地を結ぶ地域公共交通ネットワークの構築をめざします。

地域公共交通ネットワークのあるべき姿



(4) 目標の評価指標

①成果を達成するために何をするかを示す活動指標と、②目標を達成しているかを示すための成果指標を設定します。目標を設定し、定期的にモニタリング・評価することにより、関係者全員で地域公共交通の実態や危機感等を共有します。

目標と評価指標の体系



5 目標を達成するための施策の体系とスケジュール

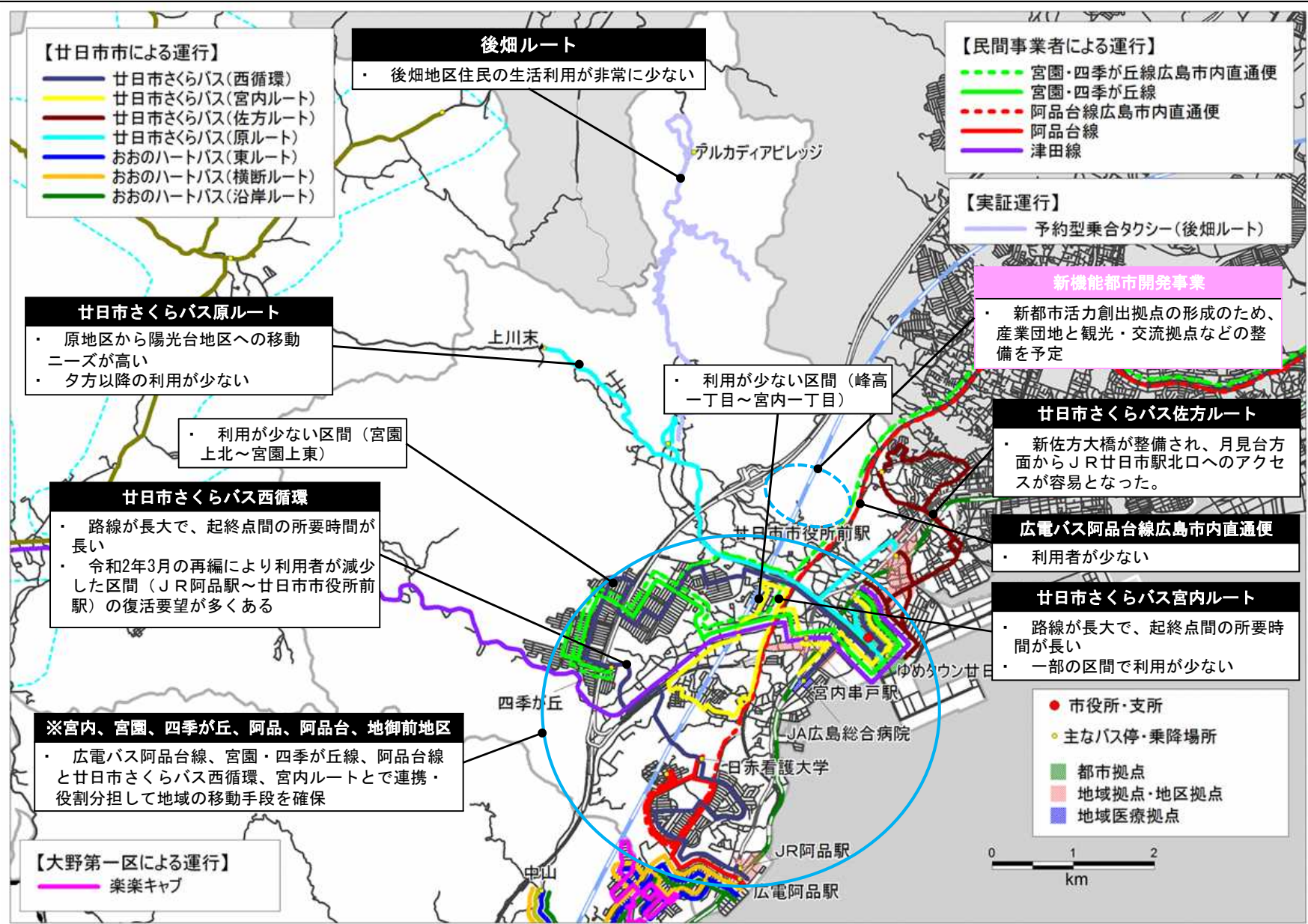
基本理念	基本方針	目標	施策	取組イメージ	利便増進事業（仮）	実施主体・関係主体					事業年度				
						廿日市市	交通事業者	地域団体	沿線施設	その他関係者	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
市民に必要とされ、誰もが利用しやすい地域公共交通	効果的な地域公共交通ネットワークの構築	拠点と拠点、拠点と居住地を結ぶ地域公共交通ネットワークを構築します	地域間幹線系統の維持・改善	運行サービスの維持		■	■		■		→	→	→	→	→
				地域間幹線間の乗継ダイヤの調整		■	■		■		→	→	→	→	→
			地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築	廿日市地域の地域公共交通の再構築（廿日市さくらバスの再編・見直し）	★	■	■		■	■	→	→	→	→	→
				大野地域の地域公共交通の再構築（おおのハートバスの系統の見直し）	★	■	■		■	■	→	→	→	→	→
				（おおのハートバスの再編）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				佐伯地域の地域公共交通の再構築（佐伯デマンドバスの区域変更）	★	■	■		■	■	→	→	→	→	→
				（広電バス津田線の上限運賃制度等）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				吉和地域の地域公共交通の再構築（吉和さくらバスの見直し）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				宮島地域の地域公共交通の確保（宮島航路の早朝夜間便の運航）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				（メイプルライナーの運賃割引等）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
		地域の利用実態に応じた運行サービスを提供します	各種データを活用した運行サービスの提供	デジタル技術の活用による日別乗降データの取得		■	■				→	→	→	→	→
				路線定期運行の見直し基準の設定・運用		■	■				→	→	→	→	→
				区域運行の見直し基準の設定・運用		■	■				→	→	→	→	→
		利用者を増やし、適正な財政支出とします													
	地域公共交通のブラッシュアップ	デジタル技術を活用し、誰もが利用しやすい環境を整えます	乗継ぎ環境及び待合環境の改善	乗り継ぎ環境の充実（廿日市地域・大野地域）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				待合環境の整備		■	■		■	■	→	→	→	→	→
			キャッシュレス決済の導入と運賃割引制度等の検討	全地域へのキャッシュレス決済の導入		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				割引制度の導入	★	■	■		■	■	→	→	→	→	→
		脱炭素社会の実現と運行の効率化を図ります	新たな技術を活用した車両の導入	環境性能に優れた車両の導入		■	■			■			→	→	→
				自動運転の導入検討		■	■			■	→	→	→	→	○
	多様な主体が共に育む地域公共交通	啓発活動の実施により利用促進を図ります	誰にでもわかりやすい情報提供	地域公共交通マップ、時刻表の作成		■	■		■				→	→	→
				路線別チラシの作成		■	■		■		→	→	→	→	→
				インターネットでの経路検索機能の充実		■	■		■		→	→	→	→	→
		関係者との共創により利用促進を図ります	共創による利用促進	ターゲットを絞った利用促進		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				利用促進イベントの開催		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				地域主体の生活交通に対する積極的な支援（相談対応、運行計画策定支援、財政支援等）		■	■	■	■	■	→	→	→	→	→
				沿線施設・民間交通事業者との連携によるキャンペーンの実施（企画乗車券）		■	■		■	■	→	→	→	→	→
				ポイント制度の導入		■	■		■	■	→	→	→	→	→
			新たなサービスの導入	中山間部における貨客混載	★	■	■		■	■	→	→	→	→	→
				民間交通事業者の動向を踏まえた運賃制度の調査・研究	★	■	■				→	→	→	→	○

検討・準備：■■■■ 実施：→ 実施判断：○

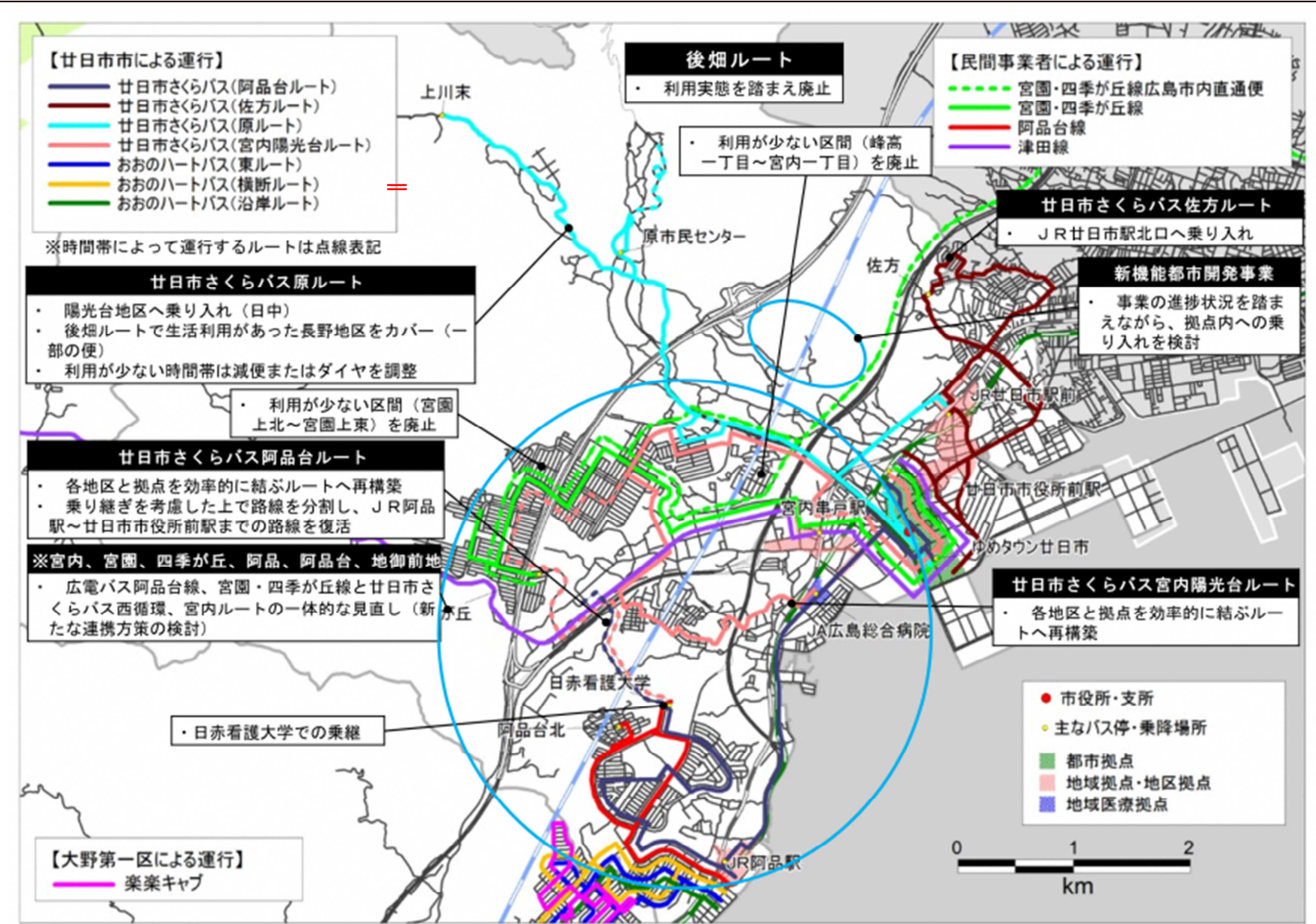
6 地域公共交通(市自主運行バス)の再構築(案)

(1) 廿日市地域

現状



再編後

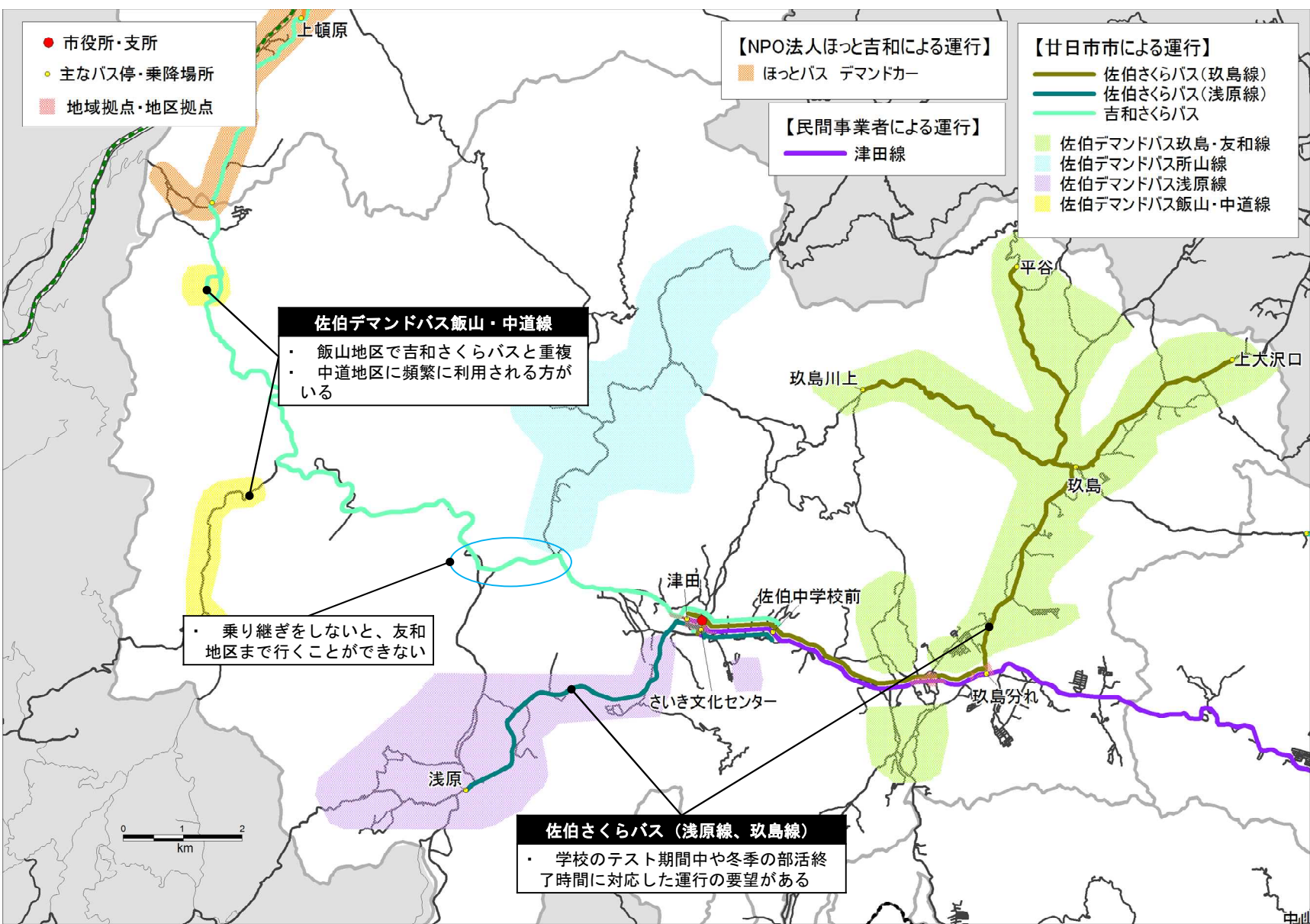


現状

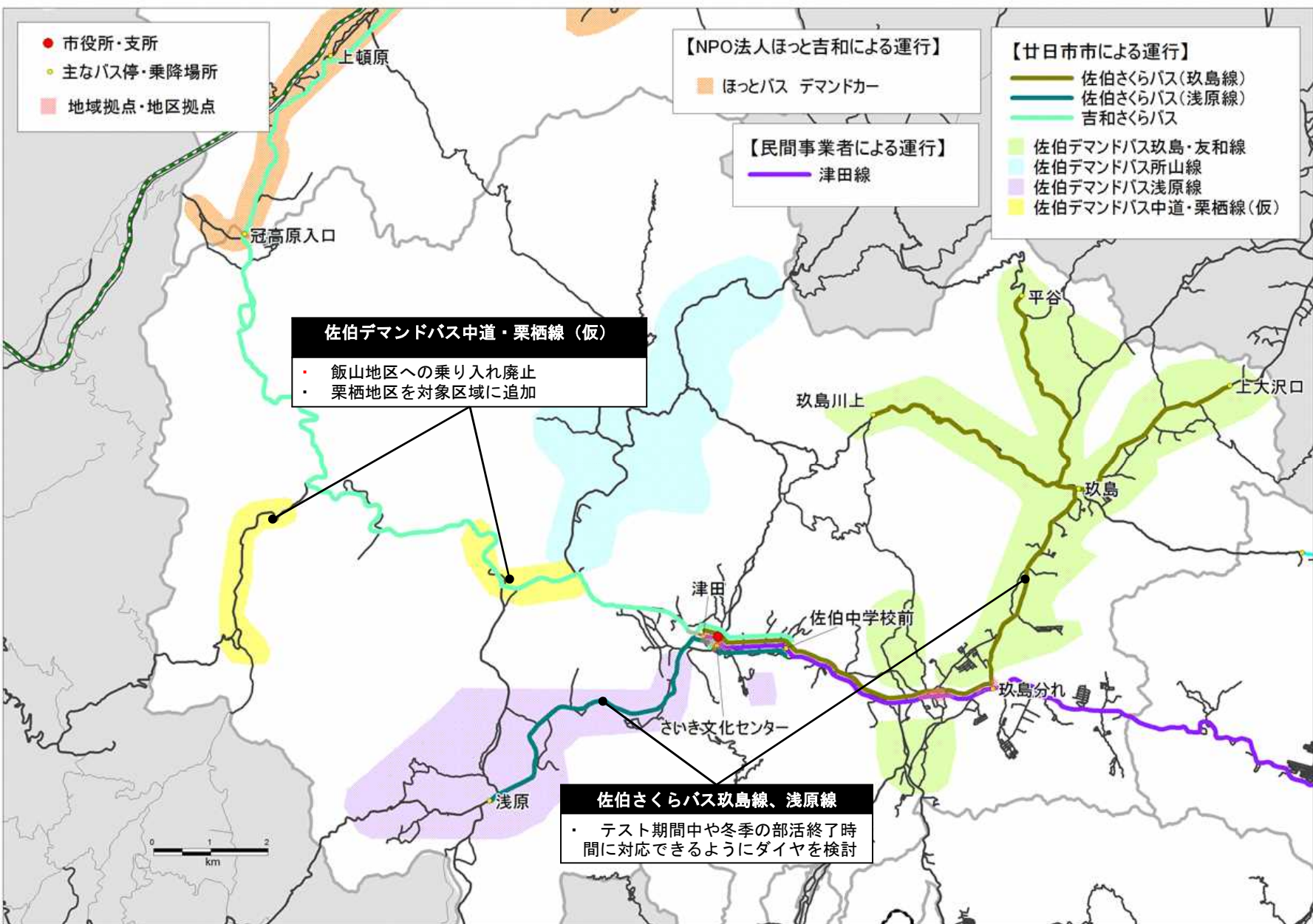


(3) 佐伯地域

現状

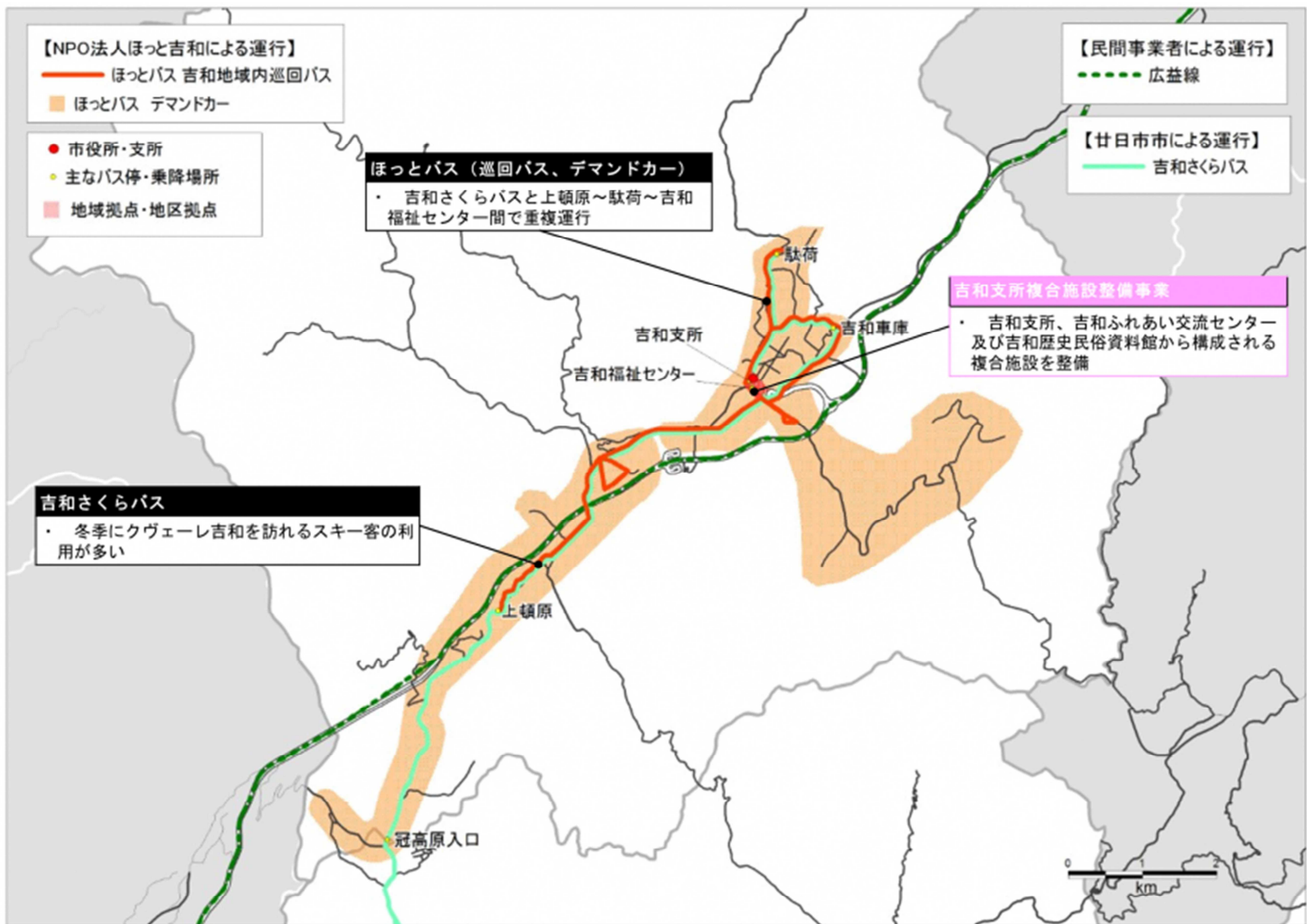


再編後



(4) 吉和地域

現状



再編後

