

廿日市市地域公共交通計画（素案）

本編

令和 年 月

廿日市市

目次

第1章 計画の策定について	1
1 計画策定の目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	1
3 計画の区域.....	3
4 計画の期間.....	3
第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題	4
1 廿日市市の現状.....	4
(1) 人口.....	4
(2) 人口分布.....	6
(3) 少子高齢化.....	7
(4) 人の移動状況.....	10
(5) 自家用車の保有状況.....	17
(6) 高齢者運転免許返納の状況.....	17
(7) 世界遺産宮島の来島者数の推移.....	18
(8) 拠点等の整備状況.....	19
2 社会情勢等の変化.....	20
(1) 交通事業者の経営環境.....	20
(2) デジタル社会の形成.....	21
(3) カーボンニュートラルの実現.....	22
(4) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」.....	23
(5) 広島県地域公共交通ビジョン.....	23
3 地域公共交通の現状.....	24
(1) 地域公共交通ネットワークの現状.....	24
(2) 鉄道.....	27
(3) 航路.....	29
(4) バス（民間路線バス・市自主運行バス）.....	31
(5) タクシー.....	63
(6) 地域主体の移動サービス.....	64
(7) 地域公共交通の利用不便地域.....	66
(8) 移動に係る財政支出の状況.....	68

4	地域公共交通に関する各種調査結果.....	70
(1)	アンケート調査の概要.....	70
(2)	住民アンケート調査の結果.....	71
(3)	設置式アンケート調査の結果.....	73
(4)	佐伯デマンドバス利用登録者アンケート調査の結果.....	74
(5)	高校生及びその保護者を対象としたアンケート調査の結果.....	75
(6)	各種調査結果の自由意見.....	78
5	前計画に位置付けた事業の実施状況と目標達成状況.....	79
(1)	計画の体系.....	79
(2)	目標の達成状況.....	82
6	地域公共交通の課題と本計画のポイントの整理.....	83
(1)	地域公共交通の課題.....	83
(2)	本計画のポイント.....	84
第3章 地域公共交通計画の体系(基本理念、基本方針、目標等).....		85
1	基本理念.....	85
2	基本方針.....	85
3	地域公共交通ネットワークの将来像及び地域公共交通の役割.....	86
(1)	拠点及び交通結節点の位置づけ.....	86
(2)	各交通手段の位置づけと将来の方向性.....	87
(3)	バス路線の代替にあたり、確保すべきサービス内容.....	91
(4)	目標の評価指標.....	92
第4章 目標を達成するための施策及び実施主体.....		95
1	目標を達成するための施策とSDGsとの関係.....	95
2	目標及び目標を達成するための施策の体系、スケジュール.....	96
(1)	廿日市地域の地域公共交通ネットワーク.....	97
(2)	大野地域の地域公共交通ネットワーク.....	98
(3)	佐伯地域の地域公共交通ネットワーク.....	99
(4)	吉和地域の地域公共交通ネットワーク.....	100
3	取組の概要.....	101
4	計画の進行管理.....	115

第1章 計画の策定について

1 計画策定の目的

本市では、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（以下「活性化再生法」という。）」に基づき、平成28年3月に「廿日市市地域公共交通網形成計画」（以下「前計画」という。）を策定しました。この前計画に位置付けられた事業を計画的に実施するため、「廿日市市地域公共交通再編実施計画」を策定し、中山間部の路線再編（平成31年1月）や、沿岸部の交通結節点・乗継拠点の機能向上等路線再編（令和2年3月）を実施しました。

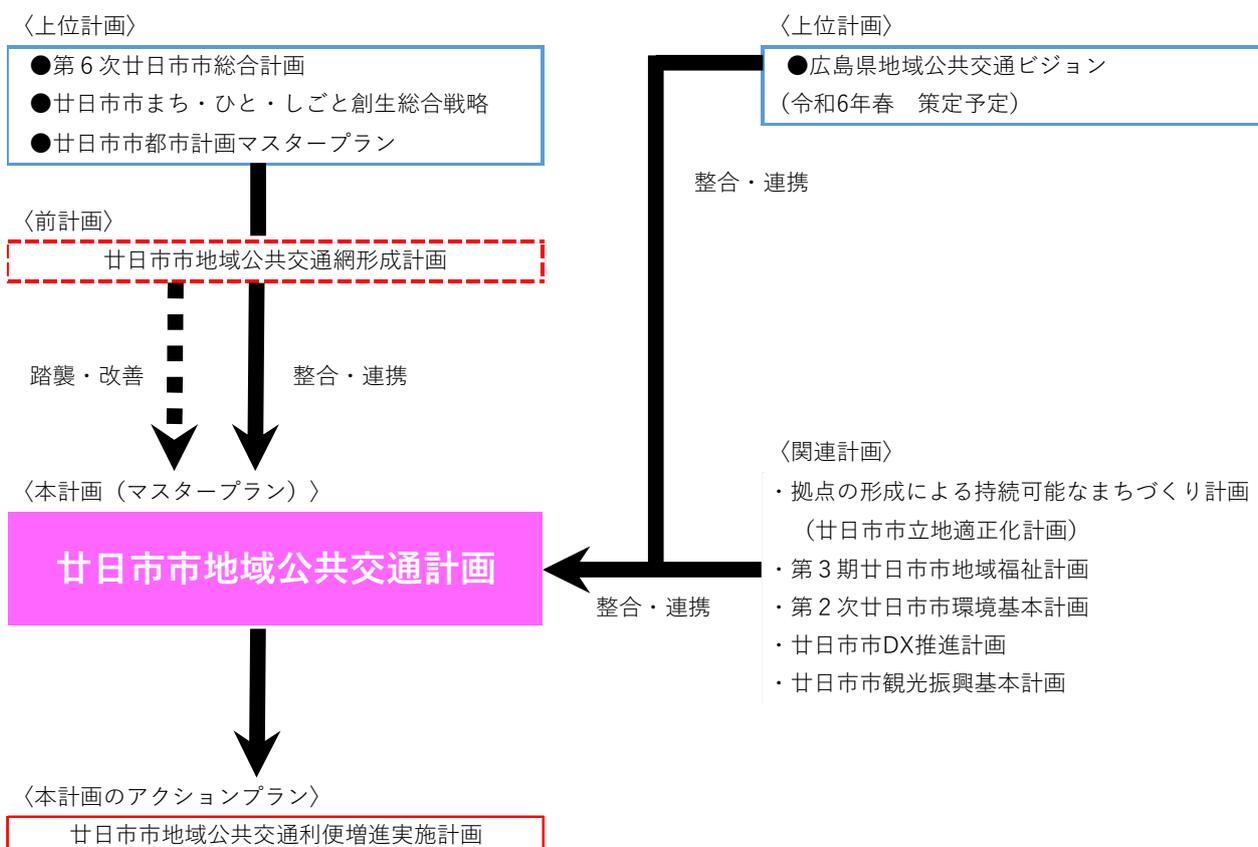
令和2年11月に「活性化再生法」の一部が改正され、地域の輸送資源（地域公共交通機関に加え、福祉輸送、スクールバス等）を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」（法定計画）の策定が地方公共団体の努力義務とされました。

本計画では、活性化再生法の改正、市民の移動ニーズ、地域公共交通を取り巻く社会情勢が変化していく等を踏まえながら、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築、市民の移動手段の維持・確保のため、地域公共交通が果たすべき役割を明確にし、廿日市市の地域公共交通の将来像を示し、その実現をめざしていきます。

2 計画の位置づけ

本計画は第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、一体性を確保し、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。また、本計画で示す将来像を実現するため、令和5年度以降に取り組む事業を定める「廿日市市地域公共交通利便増進実施計画」を策定します。

計画の位置づけ



上位・関連計画における地域公共交通の役割

分類	計画の名称等 「策定年月」	地域公共交通の役割等	地域公共交通に関する 施策・事業等
上位計画	広島県地域公共交通ビジョン 「令和6年春 策定予定」		
	第6次廿日市市総合計画 「令和4年3月改定」	くらしを守ります 誰もが安心・便利に移動できる市民の生活を支えます 移動しやすく便利なまちをつくります	○移動しやすい地域公共交通体系の整備
	廿日市市まち・ひと・しごと創生総合戦略 「平成27年10月策定」	持続可能なまちづくり	○経営的視点を踏まえた現行路線等の検証、新たな移動手段への転換 ○地域主体による移動手段確保の取組への支援 ○地域間の交流を促進 ○宮島へのフェリーの早朝・夜間便の運航継続支援
	廿日市市都市計画マスタープラン 「平成30年3月改定」	活力ある都市活動と市民生活を支えます	○鉄道駅及び周辺の整備 ○バス・生活交通の整備 ○宮島口桟橋周辺の整備 ○都市サイン等の整備
関連計画	廿日市市拠点の形成による持続可能なまちづくり計画 「平成31年3月策定」	各地域の拠点に都市機能や人口をコンパクトに集積させ、これらの間を結ぶことで、持続可能な拠点形成を支えます	○バス路線の再編
	第3期廿日市市地域福祉計画 「令和3年6月策定」	暮らしを支える社会資源	○地域で取り組んでいる移動支援やデイサービスの送迎バスと連携するなど、さまざまな移動の手段を検討
	第2次環境基本計画 「令和2年10月策定」	二酸化炭素排出量の削減	○自家用車の利用を控え、地域公共交通利用を推進
	廿日市市DX推進計画 「令和4年4月策定」	市民の暮らしの向上と地域活性化	○民間の交通事業者と連携したMaaS環境を構築 ○マイナンバーカードの情報とキャッシュレス決済の連携による地域公共交通における移動支援の取組
	廿日市市観光振興基本計画 「平成27年1月策定」	宮島と市内を結び集客と経済効果を高めます	○旅客ターミナルの整備

3 計画の区域

本計画の区域は、廿日市市全域とします。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つに区分し、地域特性や日常の生活圏等を踏まえた施策を推進します。

市内の地域分け



4 計画の期間

計画の期間は、令和5年度～令和9年度までの5年間とします。

第2章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

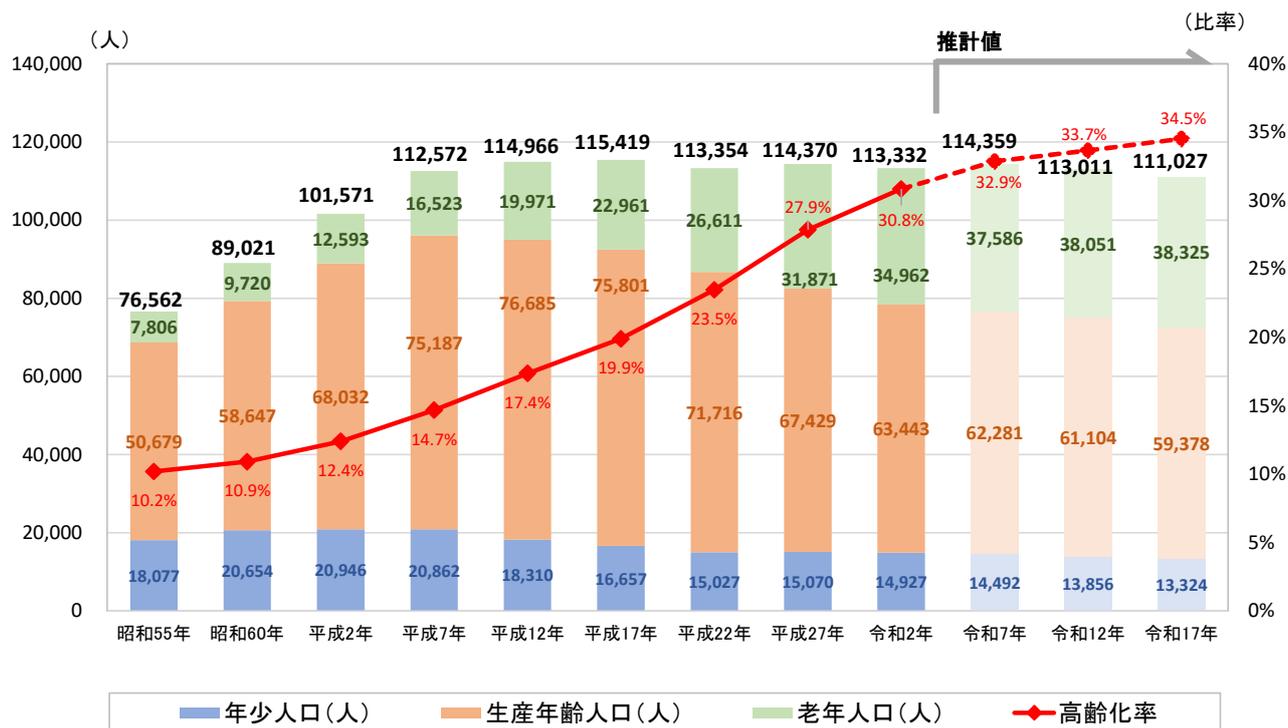
1 廿日市市の現状

(1) 人口

ア 年齢階層別人口と高齢化率の推移

- ・ 人口は平成17年以降横ばいで、高齢化が続いています。
- ・ 将来人口推計をみると、人口は令和7年以降減少し、高齢化は今後も続くことが予測されています。

廿日市市の将来人口推計



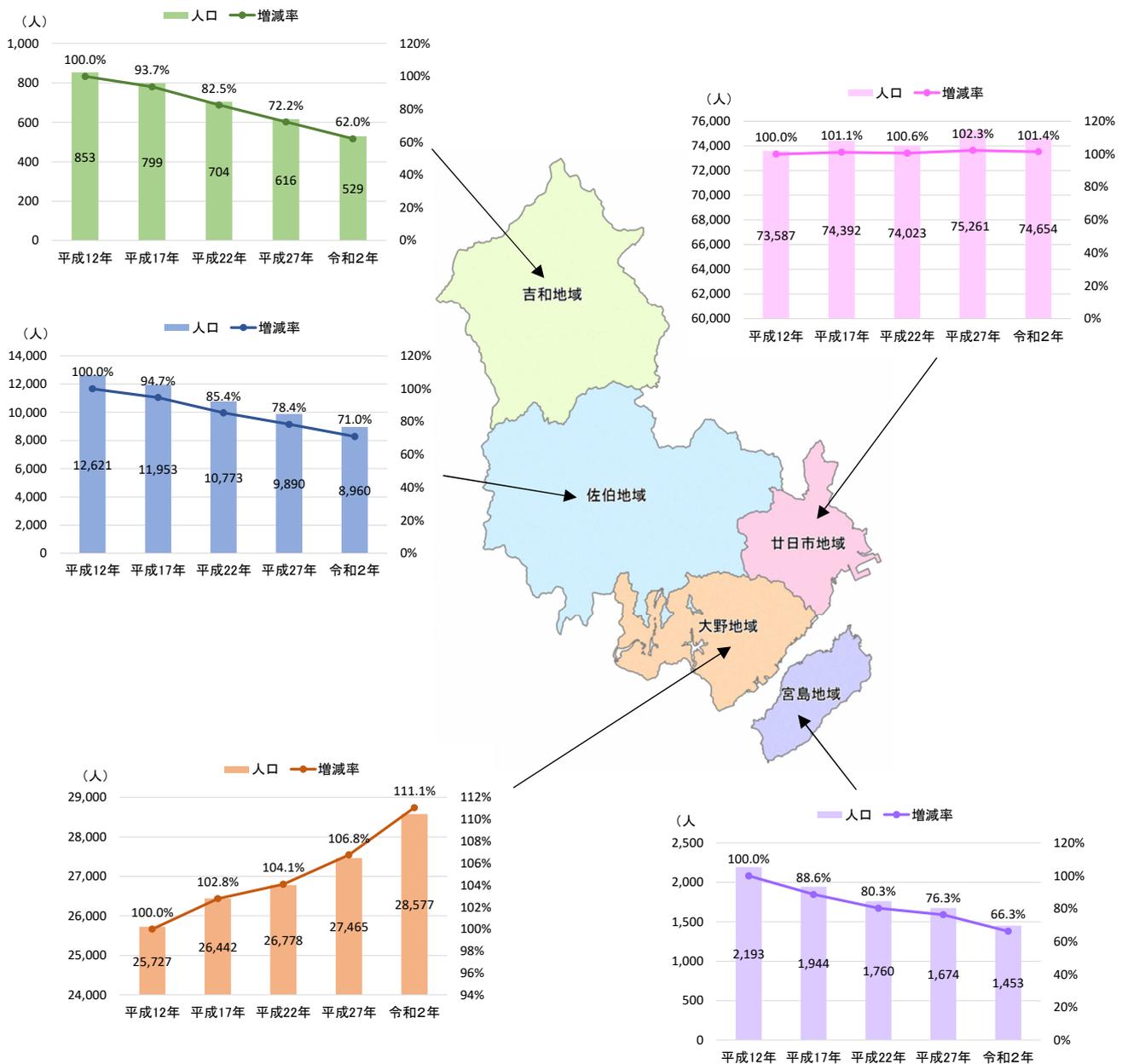
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

※2025年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ(平成30年3月公表)に基づく推計値

イ 地域別の人口推移

- ・ 中山間部の佐伯地域及び吉和地域、島しょ部の宮島地域は、人口減少が続き、平成12年の国勢調査人口と比較すると、どの地域も30%以上減少しています。
- ・ 沿岸部では、廿日市地域で、人口の増加と減少を繰り返していますが、平成12年の国勢調査人口と比較すると、令和2年には1.4%増加しています。また、大野地域は、人口の増加が続いており、平成12年の国勢調査人口と比較すると、令和2年には11.1%増加しています。
- ・ 中山間部や島しょ部と沿岸部では人口推移の状況が異なるため、地域の実情に応じた地域公共交通を確保する必要があります。

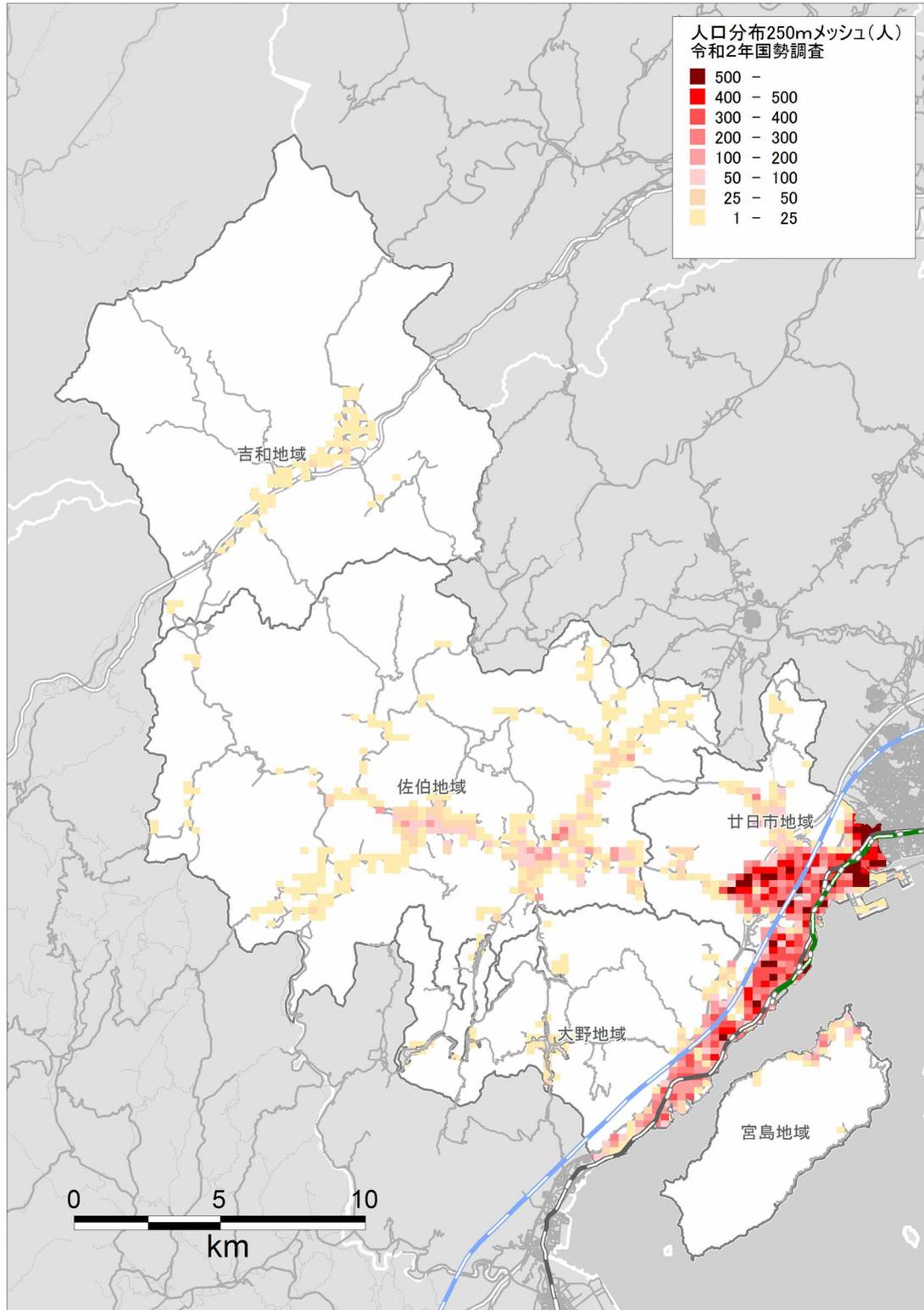
地域別の人口推移



(2) 人口分布

- ・ 沿岸部では人口が集中しています。
- ・ 中山間部では、幹線道路沿いを中心に分布していますが、幹線道路から離れた場所にも分散しています。

人口分布



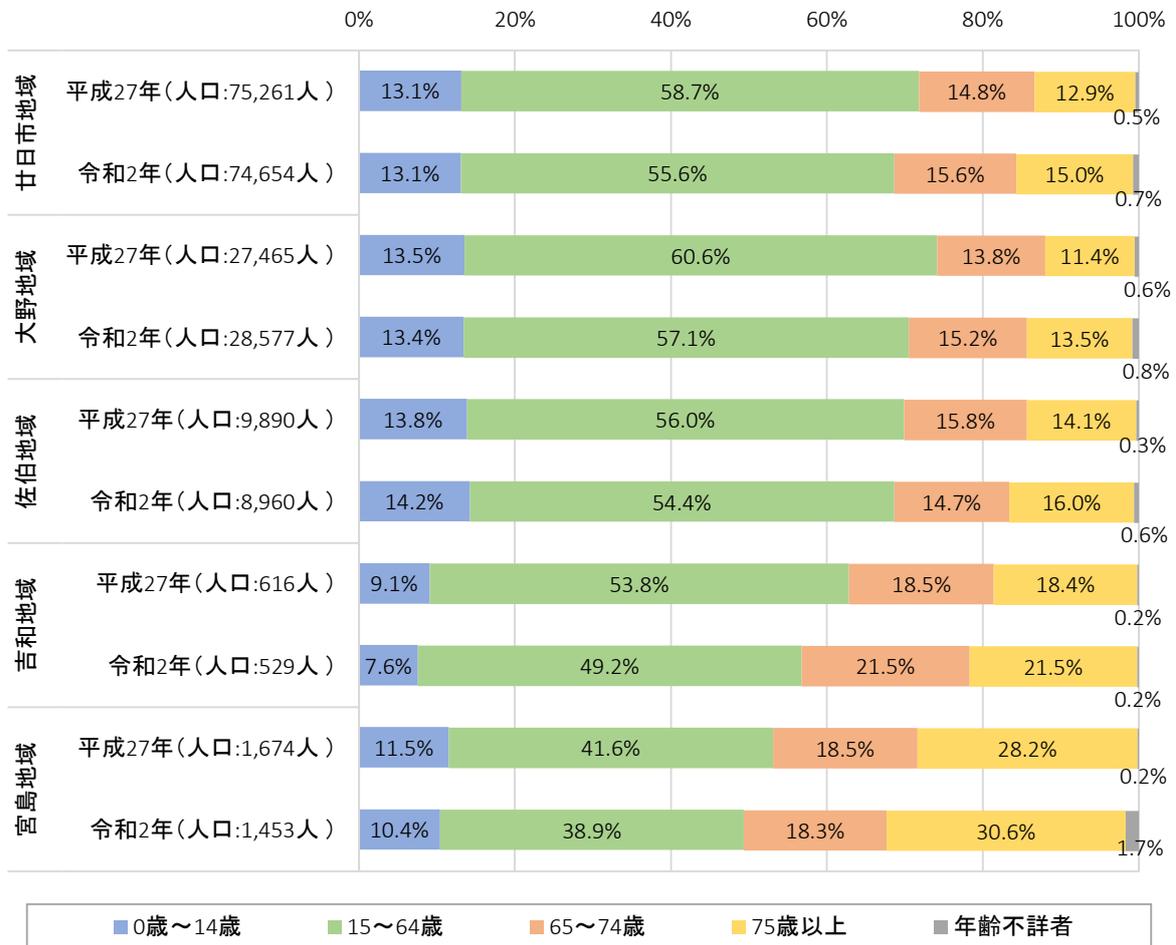
令和2年国勢調査

(3) 少子高齢化

ア 地域別の高齢化率

- 平成27年と令和2年の国勢調査の結果を比較すると各地域で高齢化が進み、75歳以上の比率をみると、吉和地域では3.1%増の21.5%、宮島地域では2.4%増の30.6%となっています。

地域別の高齢化率

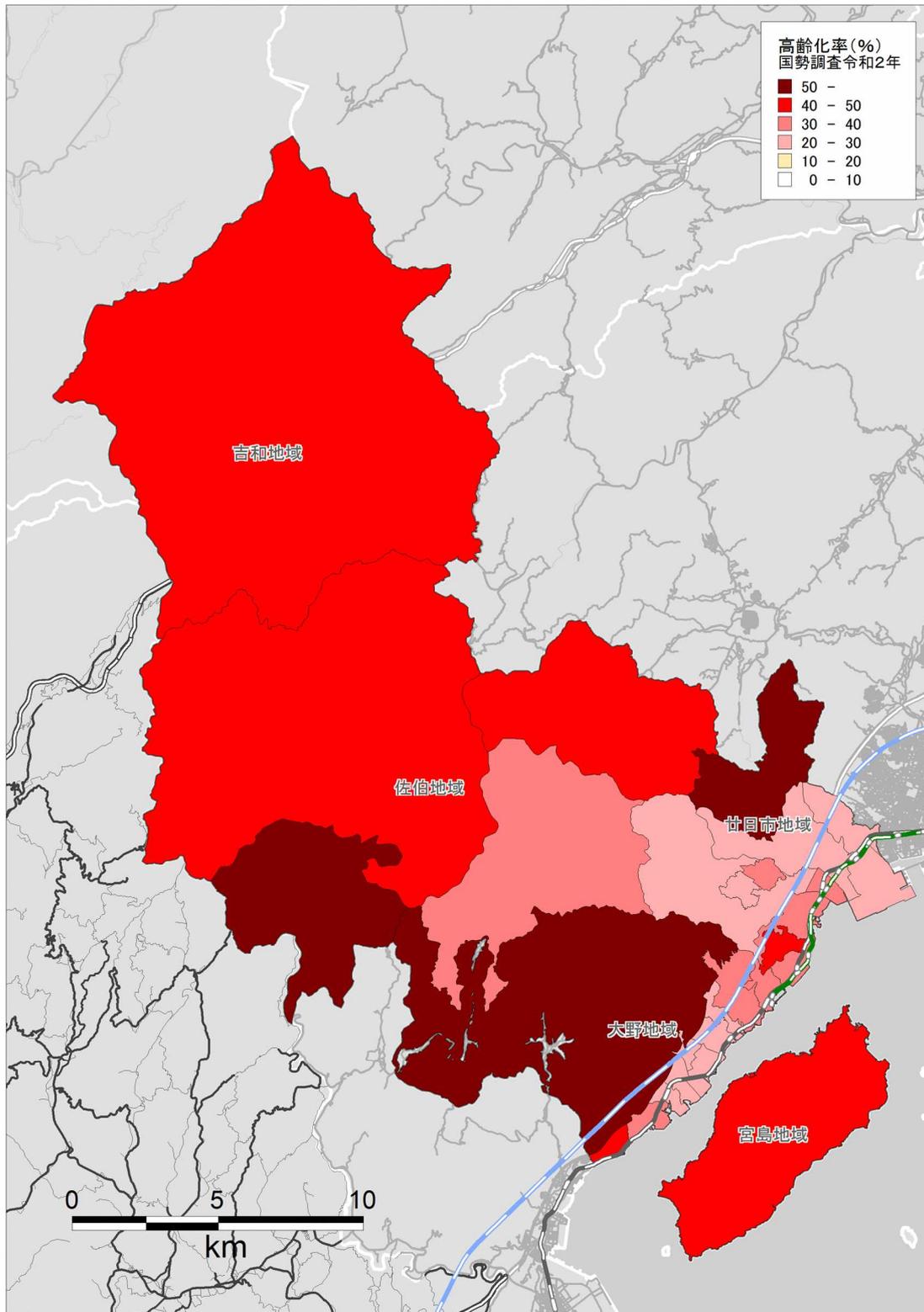


平成27年及び令和2年国勢調査

イ 地区別の高齢化率

- ・ 全地区において、65歳以上の高齢者の割合が20%を超える超高齢社会であり、特に、原地区・大野第11区、浅原地区では高齢化率が50%以上となっています。

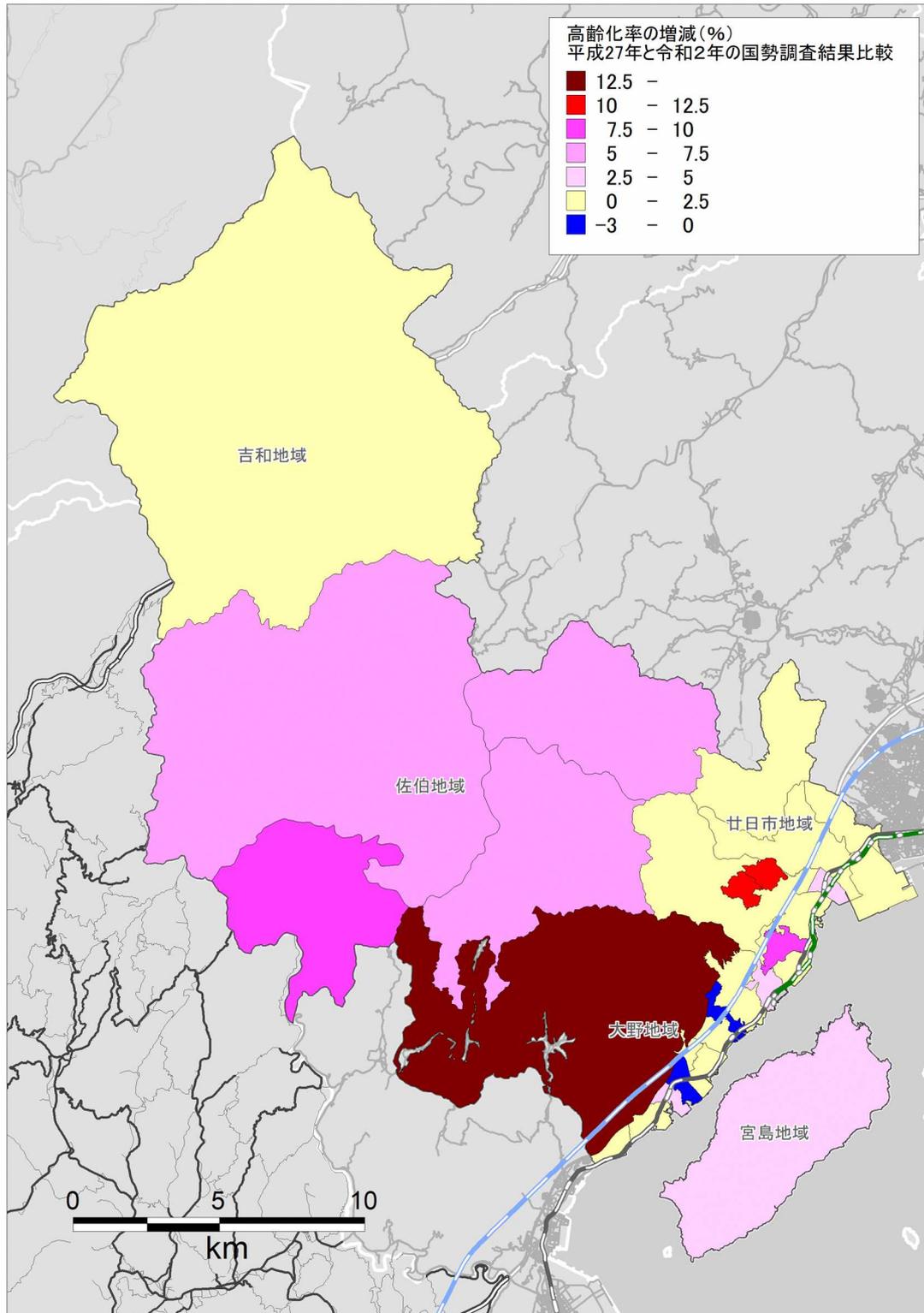
地区別の高齢化率



令和2年国勢調査

ウ 地域別の高齢化率の増減

- ・ 沿岸部では、平成 27 年から令和 2 年にかけて宮園地区、四季が丘地区、阿品地区、大野第 11 区で高齢化が著しく進展し、特に、大野第 11 区では高齢化率が 12.5%増加しています。
- ・ 中山間部では、佐伯地域で高齢化が進展し、特に浅原地区で増加率が高くなっています。



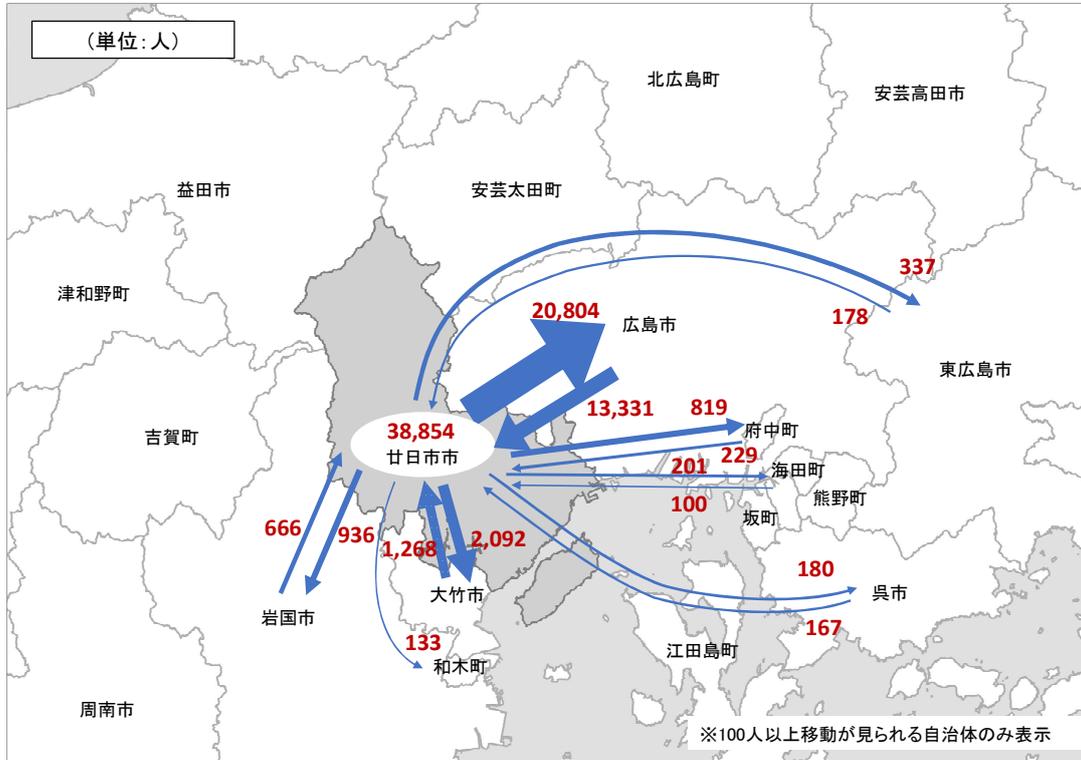
平成 27 年及び令和 2 年国勢調査

(4) 人の移動状況

ア 通勤・通学流動

- ・ 廿日市市の通勤・通学は広島市と大竹市とのつながりが強いことがわかります。

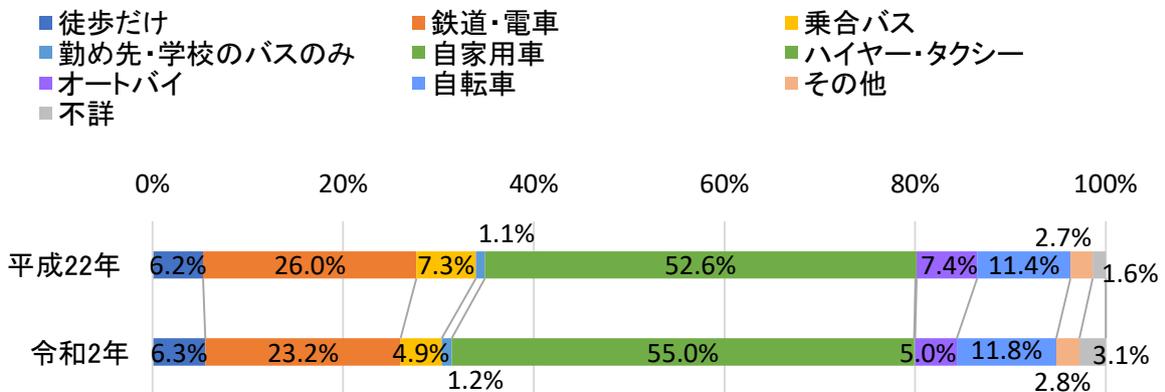
通勤・通学流動



令和2年国勢調査

- ・ 平成22年と令和2年の国勢調査の結果を比較すると、自家用車や自転車の割合が増加し、鉄道・電車や乗合バスの割合は減少しています。

廿日市市に常住する通勤・通学者の利用交通手段



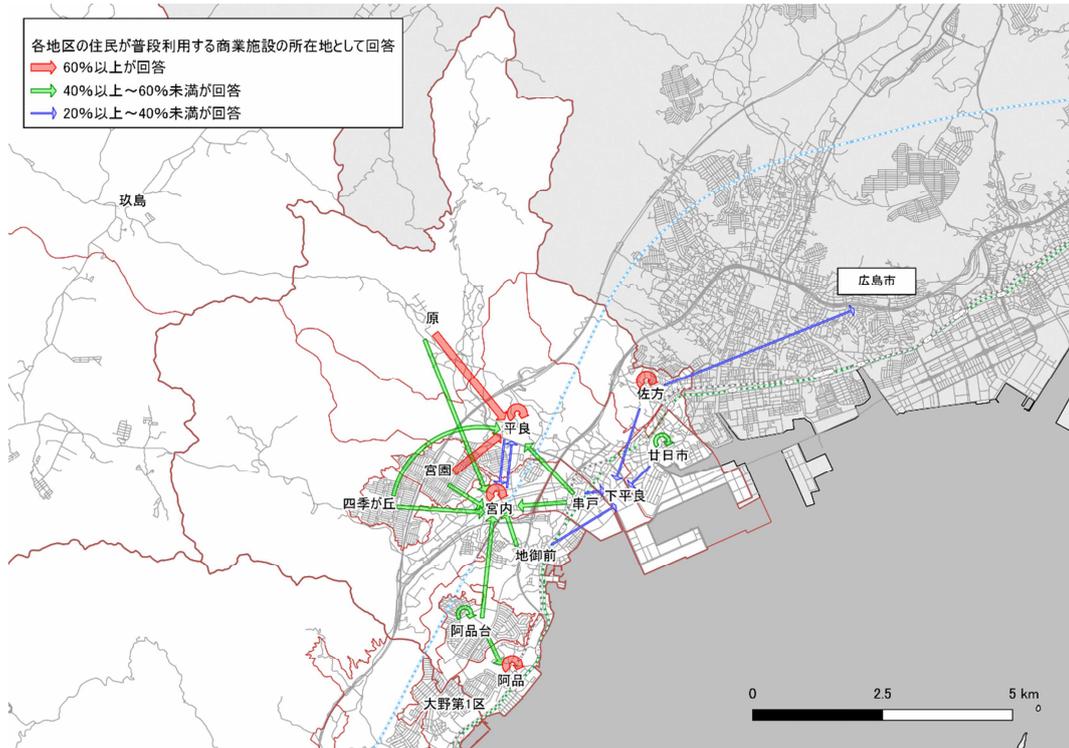
資料:平成22年国勢調査、令和2年国勢調査

イ 買い物流動

利用実態を踏まえると、全市的に地域を跨ぐ移動や、市域を跨ぐ移動が多くなっています。地域公共交通で移動する場合は、乗継ぎ利用が必要となるため、地域公共交通機関間のスムーズな乗継環境を整えることが重要です。

(7) 廿日市地域

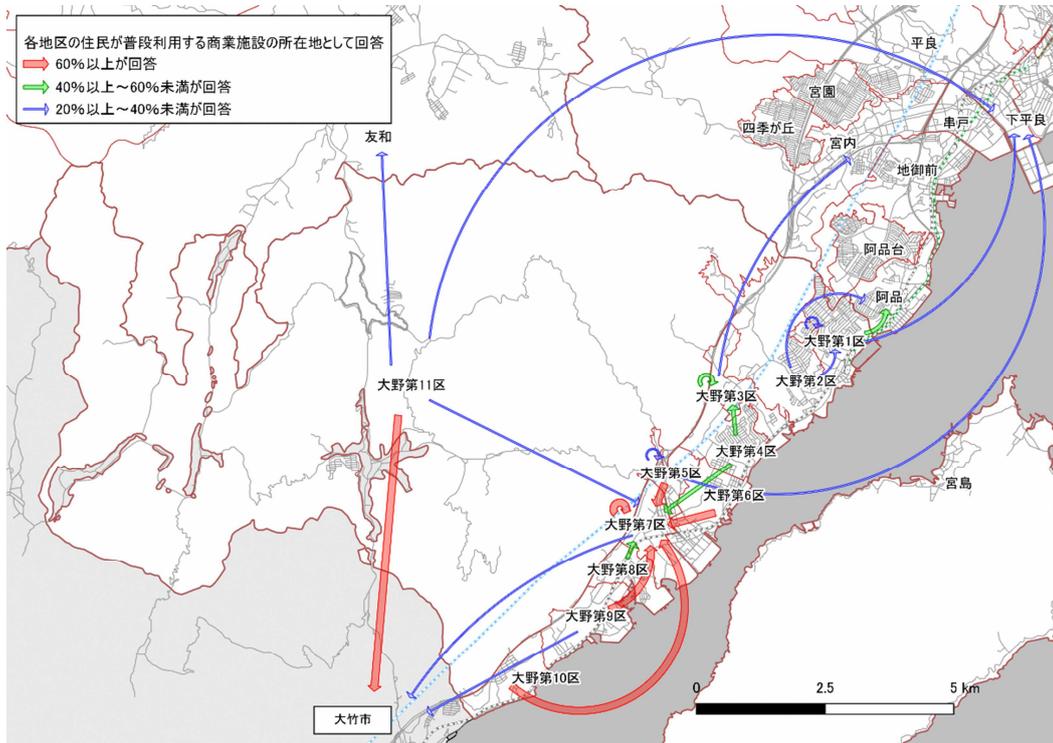
- ・ 地域内での流動が多く、平良・宮内・佐方・阿品地区では、地区内の移動が多くなっています。



住民アンケート結果

(イ) 大野地域

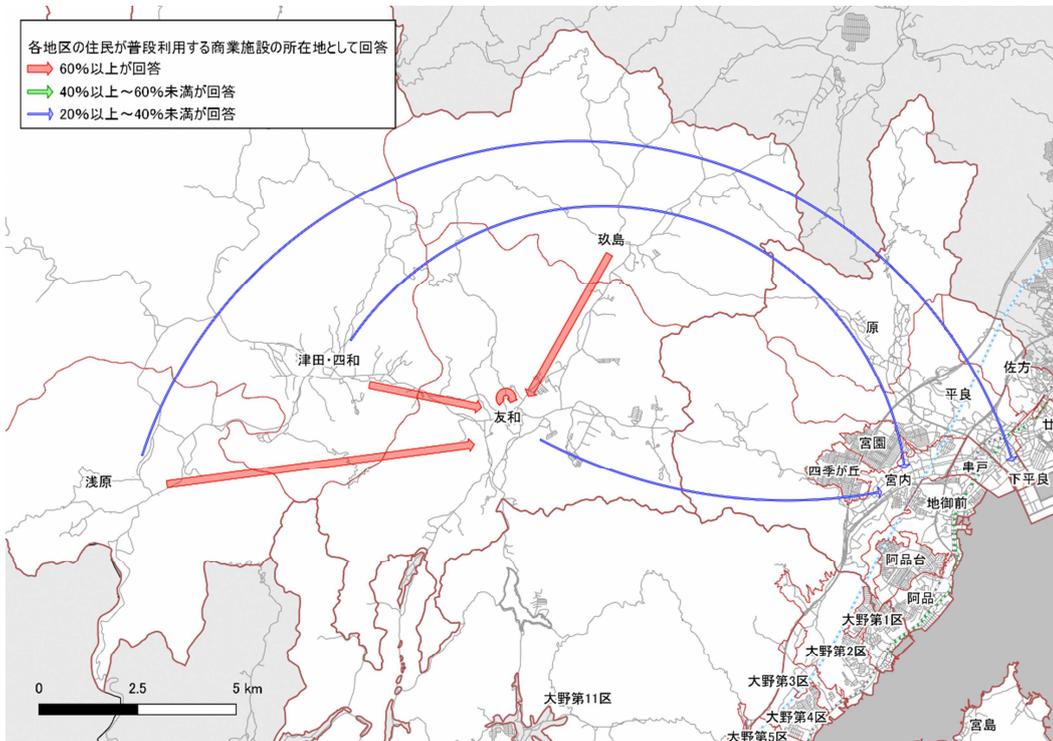
- ・ 地域内での流動が多く、各地区から大野第7区への移動が多くなっています。一部、地域間を跨いだ移動や広島市・大竹市への移動もみられます。



住民アンケート結果

(ウ) 佐伯地域

- ・ 友和地区への移動がみられます。
- ・ 佐伯地域から廿日市地域の商業施設への移動もみられます。



住民アンケート結果

(エ) 吉和地域

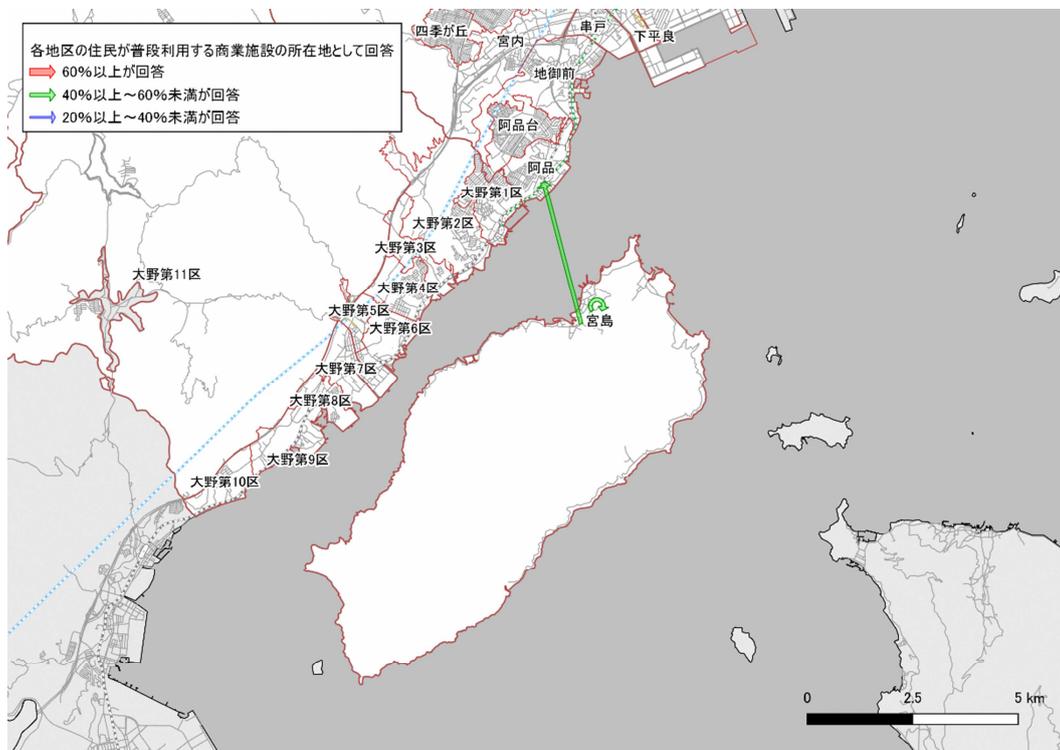
- ・ 吉和地域内での移動が多くなっています。地域内の商業施設に限られており、佐伯地域や廿日市地域への移動もみられます。



住民アンケート結果

(オ) 宮島地域

- ・ 地域内の移動と対岸の阿品地区への移動が多くなっています。



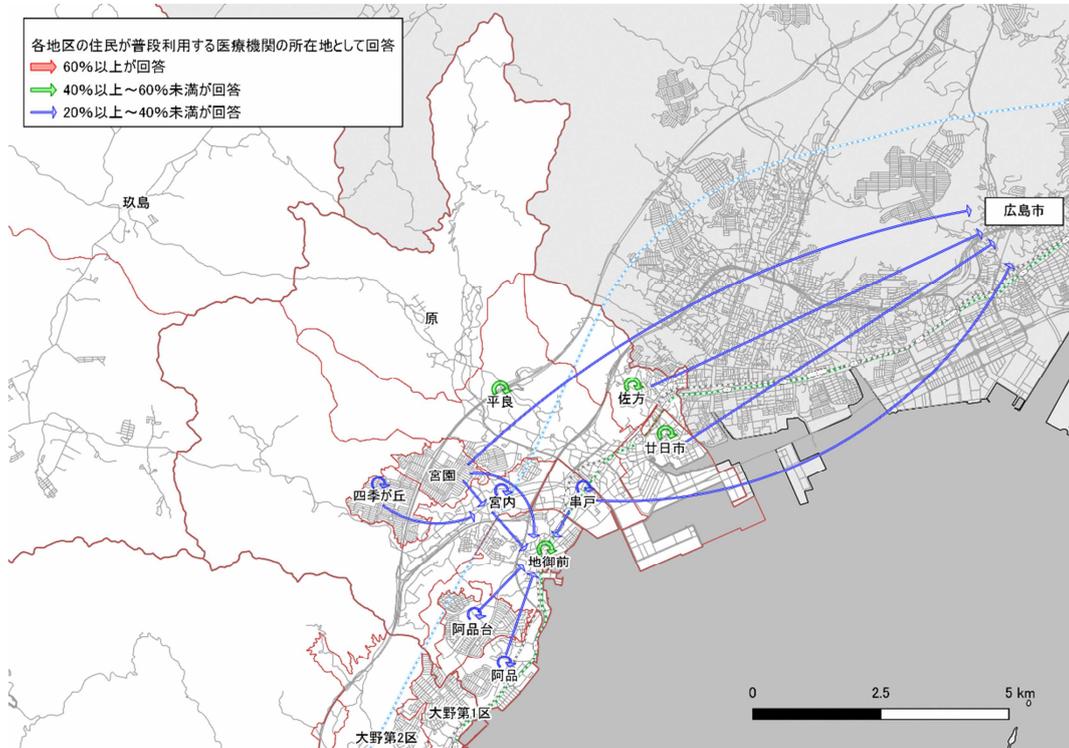
住民アンケート結果

ウ 通院流動

- ・ 利用実態を踏まえると、買い物流動と同様に、全市的に地域を跨ぐ移動や、市域を跨ぐ移動が多くなっています。地域公共交通で移動する場合は、乗継ぎ利用が必要になるため、地域公共交通機関間のスムーズな乗継環境を整えることが重要です。

(ア) 廿日市地域

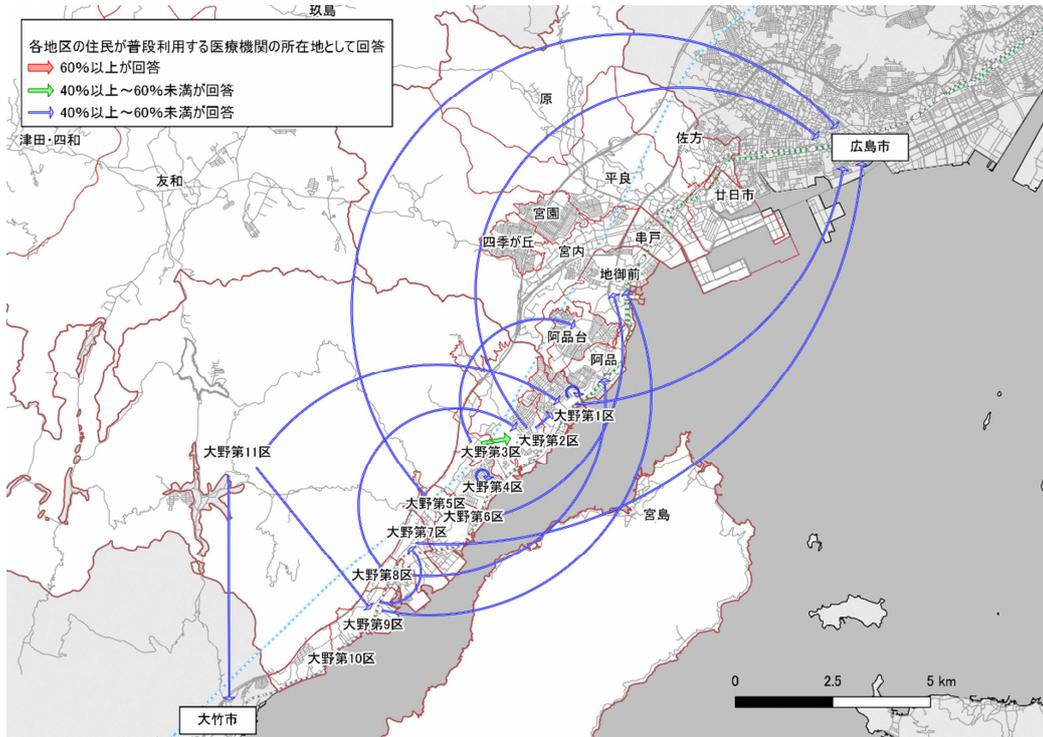
- ・ 地域内での移動が多く、平良・佐方・廿日市・地御前地区では、地区内での移動が多くなっています。また、地御前地区や広島市への移動もみられます。



住民アンケート結果

(イ) 大野地域

- ・ 地域内の移動が多くなっています。特に各地区から大野第1区への移動が多くなっています。また、地御前地区や広島市への移動もみられます。



住民アンケート結果

(ウ) 佐伯地域

- ・ 地域内の移動では、津田・四和地区や友和地区内への移動がみられます。また、地域内の医療機関が限られており、宮内地区や広島市への移動もみられます。



住民アンケート結果

(エ) 吉和地域

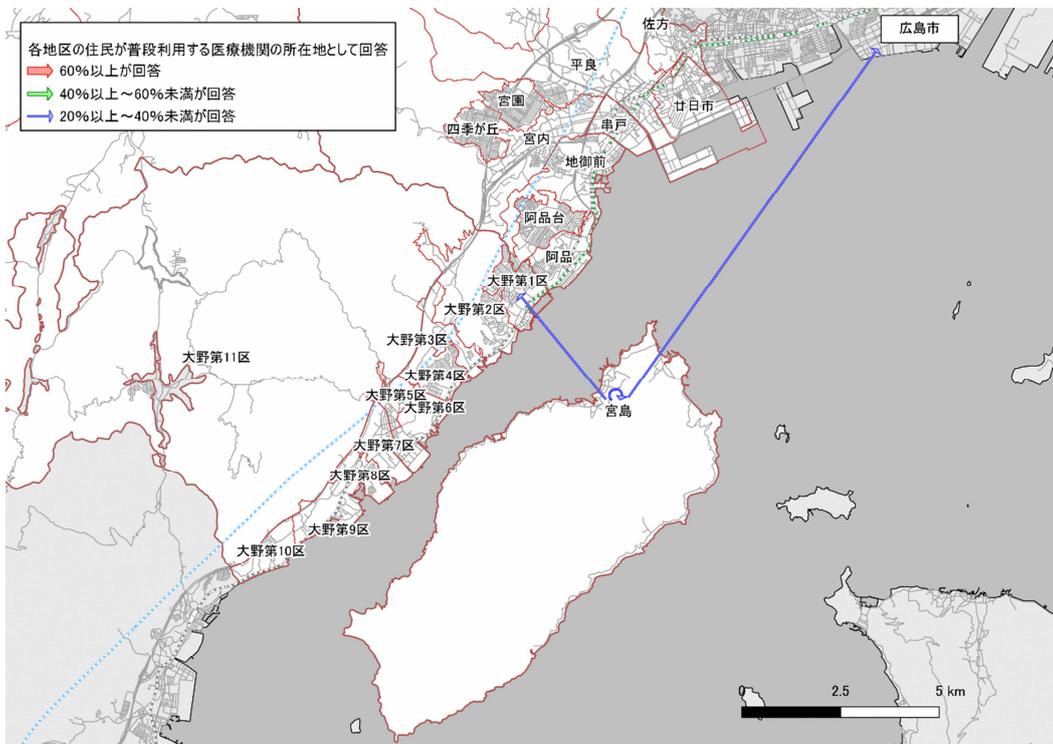
- ・ 地域内の移動が多くなっています。



住民アンケート結果

(カ) 宮島地域

- ・ 地域内の移動が多くなっています。また、地域内の医療機関が限られており、対岸の阿品地区や広島市への移動もみられます。

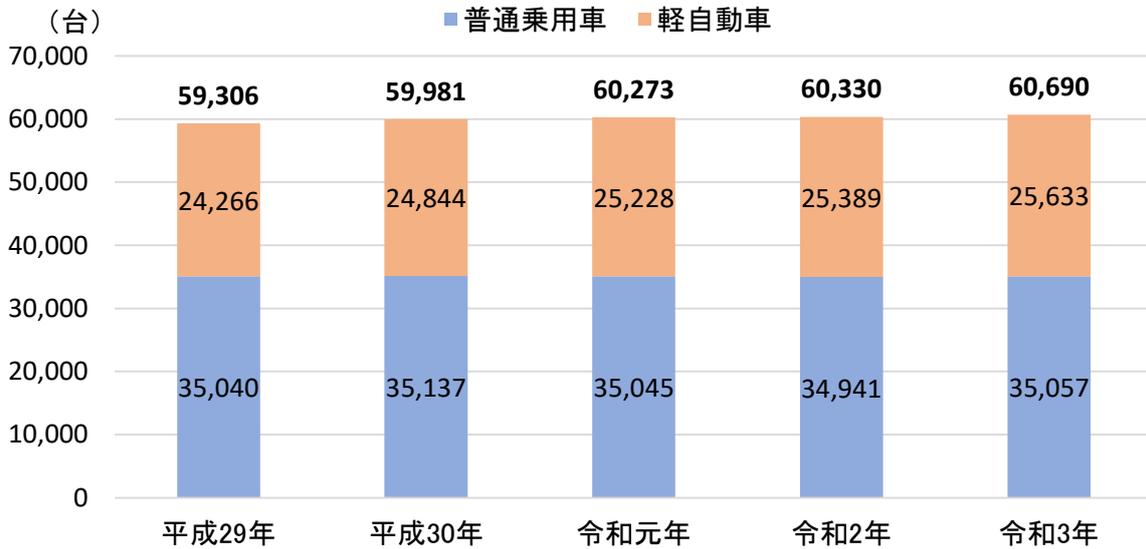


住民アンケート結果

(5) 自家用車の保有状況

- ・ 自家用車の保有状況をみると、普通乗用者は約 35,000 台、軽自動車は約 26,000 台で、横ばいとなっています。
- ・ 廿日市市の世帯数は約 53,000 世帯で、1 世帯に 1 台以上自家用車を保有している計算となり、自家用車の利用が一般化している状況となっています。

自家用車の保有台数

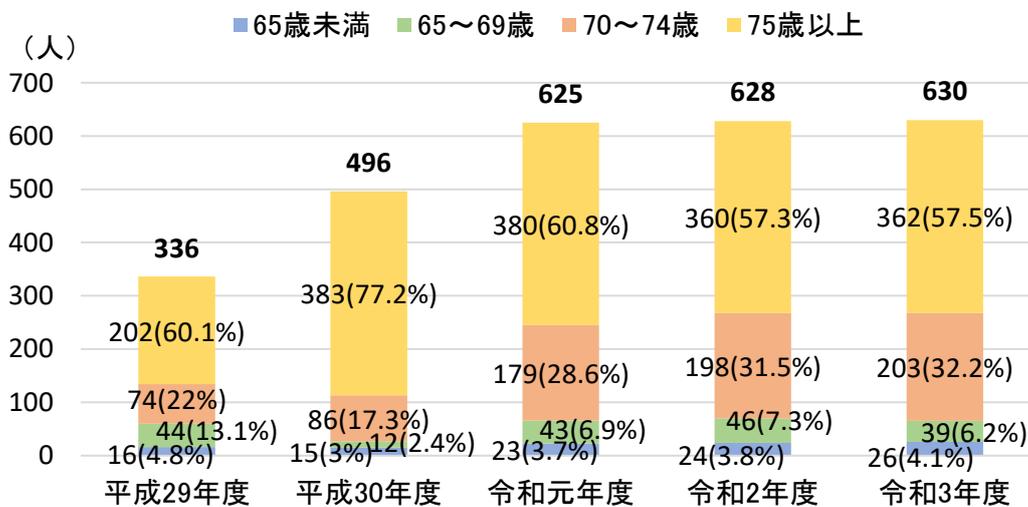


資料：廿日市市統計年鑑から事務局が作成

(6) 高齢者運転免許返納の状況

- ・ 廿日市警察署管内の運転免許返納件数は、令和元年度まで増加傾向でしたが、令和元年度以降は横ばいとなっています。
- ・ 令和3年度の返納者数は、全体で 630 件で、そのうち 65 歳以上が 95% を占めています。

運転免許返納者数の推移

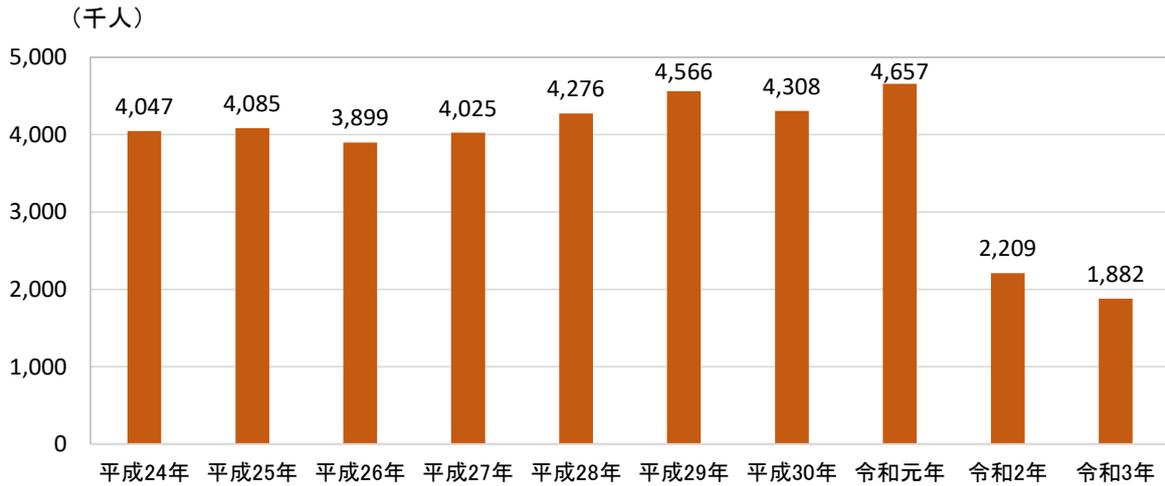


資料：廿日市警察所から提供頂いたデータで事務局が作成

(7) 世界遺産宮島の来島者数の推移

- ・ 近年、来島者数は増加傾向にあり、令和元年には過去最高の465万人となりましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大による外国人の入国規制や、団体旅行の減少により、令和2年以降の来島者数は大きく減少しています。
- ・ 令和3年以降は、新型コロナウイルス感染症のまん延状況に応じて、観光需要や入国規制の緩和による訪日外国人観光客の来訪に回復の兆しが見え始めており、アフター・ウィズコロナに向けた地域公共交通の利用促進に取り組むことが重要です。

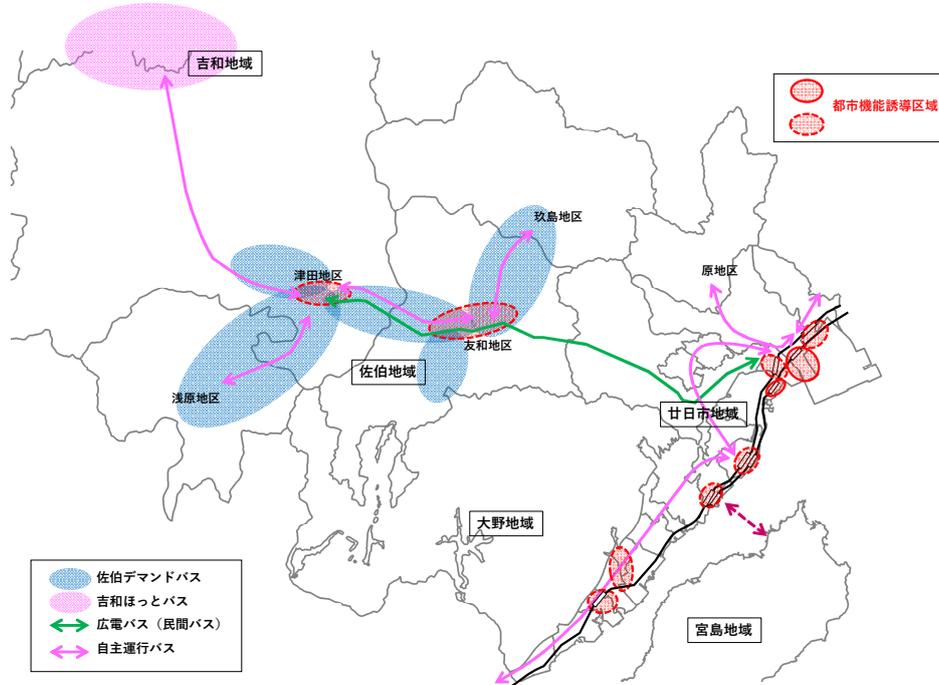
宮島への来島者数の推移



(8) 拠点等の整備状況

- 本市では、人口減少と少子高齢化社会に対応するため、生活に必要な機能を適正に配置しながら、地域公共交通ネットワークと連動した持続可能なまちづくりをめざし、平成31年3月に「廿日市市拠点の形成による持続可能なまちづくり計画（以下「立地適正化計画」という。）」を策定しました。立地適正化計画に基づく集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現に向け、さまざまな拠点整備を進めている中、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です。

コンパクトシティプラスネットワーク



新たなまちづくり

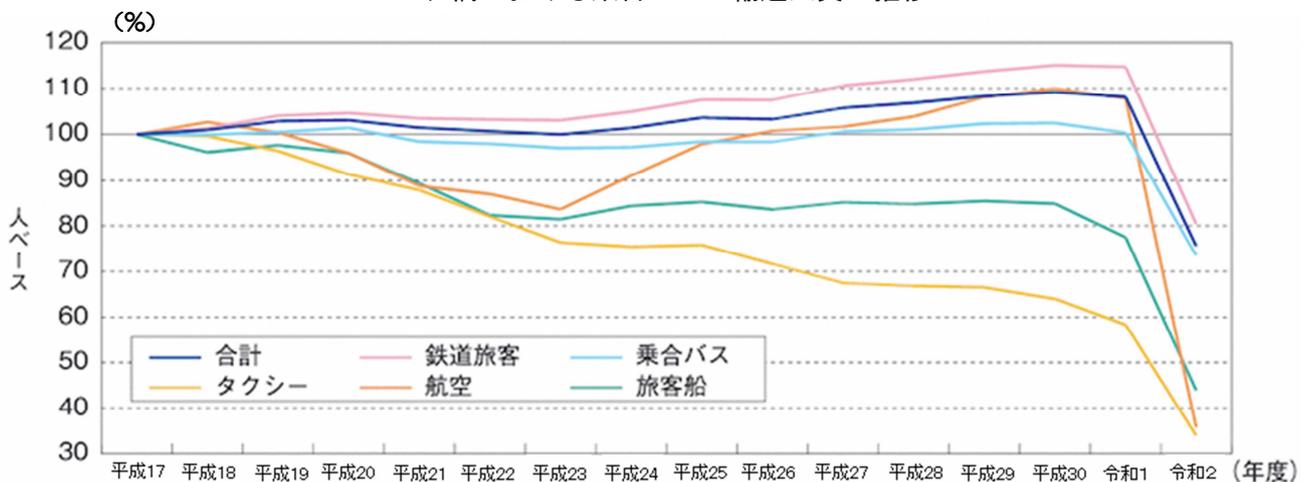
事業名	事業概要
廿日市市地域医療拠点等整備事業	廿日市地域のJA広島総合病院の周辺において、医療・保健・福祉が連携・協力し、地域医療拠点の更なるサービスの向上と、良好な居住市街地の形成促進を図るため、令和4年4月に供用開始された官民複合施設に続き、令和6年度の供用開始に向け病院新棟を整備しています。
新機能都市開発事業	廿日市地域の山陽自動車道宮島SA南側付近において、新都市活力創出拠点の形成のため、令和8年度中の造成工事完成に向け、産業団地と観光・交流拠点等の整備を進めています。
筏津地区公共施設再編事業	大野地域の筏津地区において、現在の公共施設を再編し、子育て、健康づくり、交流等の機能を備えた複合施設を、令和5年3月の供用開始に向け整備しています。
宮島口地区整備事業	大野地域の宮島口地区の巖島港約1ヘクタールを埋め立て、令和2年2月に供用開始された旅客ターミナルや大栈橋等、港湾施設等に続き、令和8年度末の完成に向け、緑地や外構の整備、アクセスの向上を図るため周辺道路を整備しています。
吉和支所複合施設整備事業	暮らし続けられる吉和地域の実現に向け、住民と来訪者とのふれあいと交流促進の拠点として、吉和支所、吉和ふれあい交流センター及び吉和歴史民俗資料館から構成される複合施設を、令和5年度の供用開始に向け整備しています。

2 社会情勢等の変化

(1) 交通事業者の経営環境

- ・ 交通事業者は、人口減少・高齢化の進展に伴う利用者の減少による営業収支の悪化、運転手不足の深刻化等の問題を抱えながら経営を続けています。
- ・ こうした中、令和2年1月に、国内で初めて新型コロナウイルス感染症の感染者が報告され、その後、感染者が増加したことで、外出制限や3密を回避する意識が高まり、地域公共交通の利用者数がさらに減少しました。昨今、地域公共交通の利用者は回復しつつありますが、新型コロナウイルス感染症がまん延する前の利用者数までには至っていません。
- ・ さらに、石油輸出国機構（OPEC）が需要の再下落を懸念して増産を見送っていることや、ウクライナ情勢によって原油価格が高騰していることが追い打ちとなり、交通事業者を取り巻く環境は、過去に例をみないほど悪化しています。

コロナ禍における乗合バスの輸送人員の推移



資料:交通政策白書

(2) デジタル社会の形成

- ・ 地域公共交通分野でも、利便性向上や事業者の生産性向上をめざし、デジタル技術の活用が進められています。複数の地域公共交通やその他のサービスを組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うことができるMaaS (Mobility as a Service) や、マイナンバーカードを活用した次世代決済手段の導入、人的コストの削減や運転手不足問題の解決が期待される自動運転の取組、AIを活用した配車サービス等が全国各地で進められています。
- ・ こうした社会情勢を踏まえ、ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」を発展的に継承し、令和4年8月に「デジタルを活用した交通社会の未来2022」が策定され、官民が連携した必要な技術開発や交通インフラの整備、制度整備等が進められています。

事例1：MaaS (Mobility as a Service)

群馬県前橋市では、地域公共交通ネットワークの再構築及び交通環境の高度化を目的として、市内の多様な交通モードを、わかりやすく案内できる市民向けのサービス『MaeMaaS』の実証実験を実施されました。

『MaeMaaS』では経路検索やマイナンバーと連携した決済機能が一括化されているだけでなく、周辺の飲食店等との連携によるクーポンサービスといった付加価値を付けられています。

MaeMaaS のチラシ

資料: 前橋市ホームページ

事例2：AIを活用した配車サービス

これまで人力で行っていた配車サービスにAIを活用することで運行ルートの決定まで対応可能となり、リアルタイムで最適配車を行うことができます。交通事業者のルート決定の手間がなくなり、利便性の向上や業務効率化が期待され、全国各地で導入されています。

のるーと宗像（福岡県）とのるーとの利用イメージ



資料: のるーとホームページ

(3) カーボンニュートラルの実現

- ・ 国際的に気候変動への危機感が高まり、世界全体の温室効果ガス排出量を実質ゼロにする「脱炭素化」への動きが加速しています。
- ・ 廿日市市では、令和4年6月に、市民、事業者、行政の「オールはつかいち」で2050年（令和32年）に市内の温室効果ガス排出量の実質ゼロをめざす「ゼロカーボンシティ」に挑戦することを宣言しました。
- ・ 交通分野では、鉄道やバス等は一度に多くの人を運ぶことができ、1人を1キロメートル運ぶのにCO₂の排出量が少ない移動手段であるため、地域公共交通の利用促進によりCO₂の削減につながることを期待されています。さらに、バスにおいて、環境にやさしいEV車両の導入も進められています。

小型EVバス車両（つくばみらい市コミュニティバス）



資料: BYDグループホームページ

(4) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

- 国土交通省が立ち上げた、アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会において、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠なバス・鉄道等の地域公共交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、自動運転やMaaS等デジタル技術を実装する「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消等の「交通GX」、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」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域公共交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトのもとでさらに議論を深めていくことが必要と提言されています。

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」



資料：国土交通省ホームページ

(5) 広島県地域公共交通ビジョン

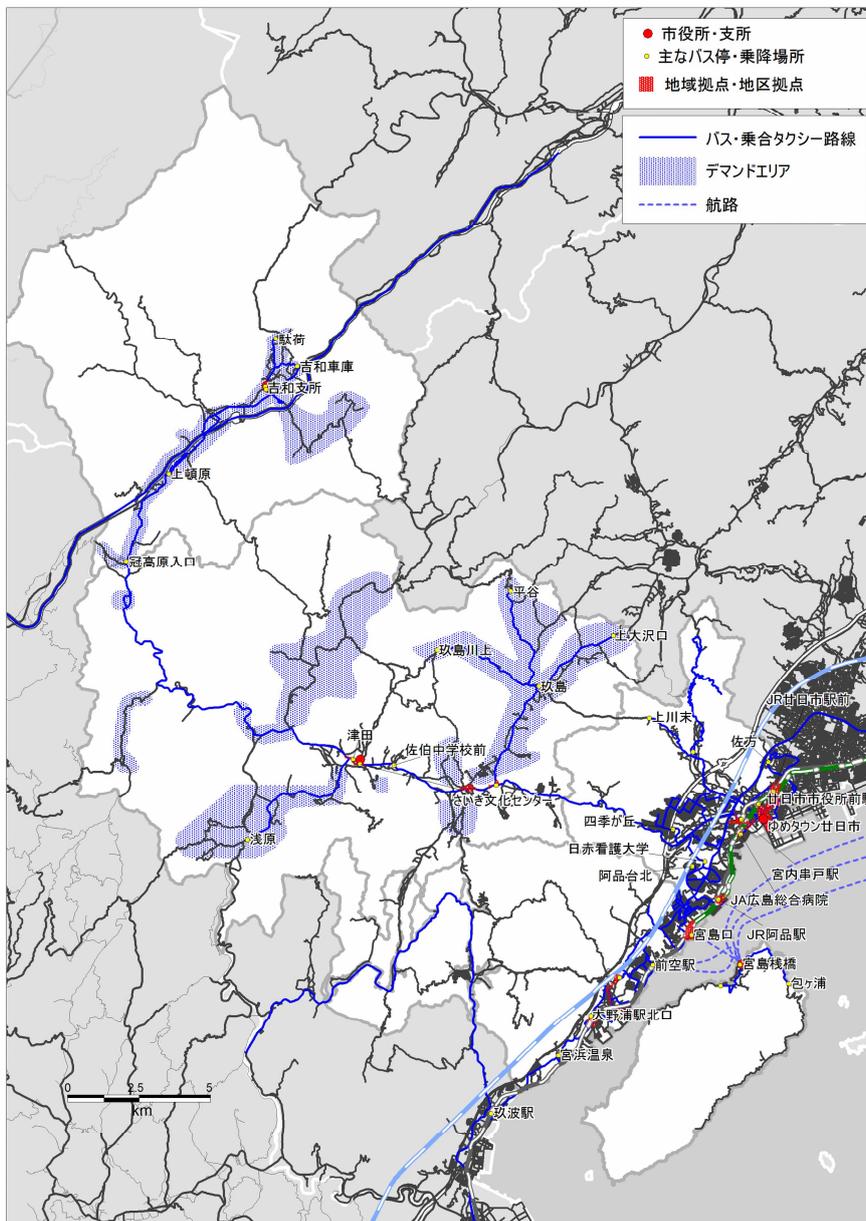
- 広島県では、地域公共交通を取り巻く構造的な課題に対応していくため、利用者、交通事業者、行政といった関係者が中長期的な視点をもって、地域公共交通のめざす姿とその実現に向けた方向性を共有し、一体的に取り組んでいくため、令和6年春の完成に向けて、広島県地域公共交通ビジョンの策定に取り組んでいます。
- このビジョンは、市町の地域公共交通計画の指針となり、県・市町が一体となった交通体系の構築をめざすものです。

3 地域公共交通の現状

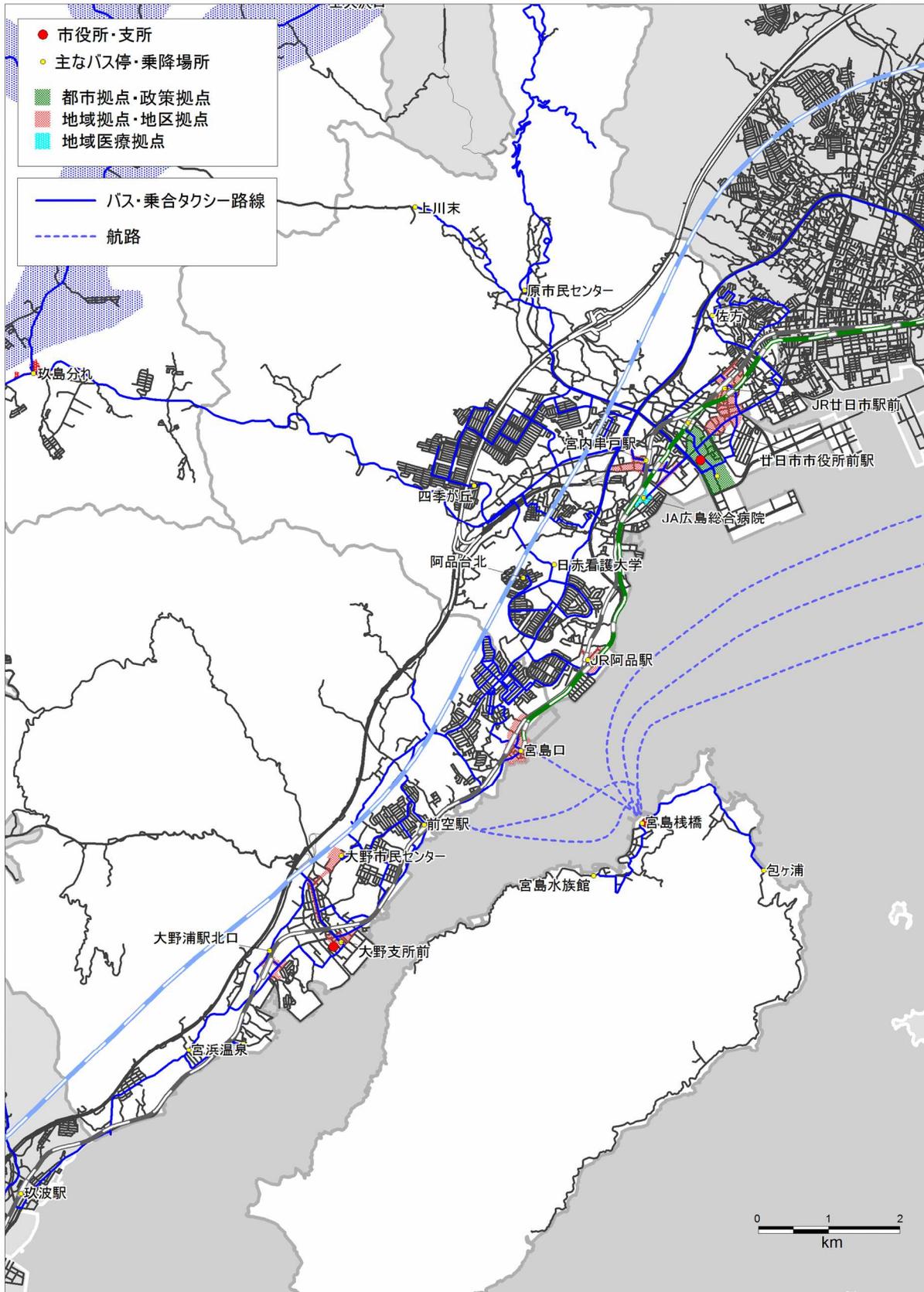
(1) 地域公共交通ネットワークの現状

- ・ 廿日市市では、鉄道、航路や民間路線バス、市自主運行バス、タクシーのほか、地域主体で運行している生活交通が、役割分担、連携し、地域公共交通ネットワークを構築しています。地域公共交通ネットワークは、関連計画である立地適正化計画に位置付けている拠点と居住地を結ぶように構成し、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をめざしています。
- ・ 都市間の広域移動は鉄道が担い、地域間の移動を民間路線バス及び市自主運行バス（路線定期）が担っています。地域内の生活に必要な移動は民間路線バス及び市自主運行バス（路線定期及び区域運行）が担っています。また、一部の地区では、住民の多様な移動ニーズへの対応、地域課題の解決を目的として、地域自治組織やNPO法人が主体となって生活交通を運行しています。この他、観光需要に対応するための航路や特定目的での移動に対応するサービスも存在します。

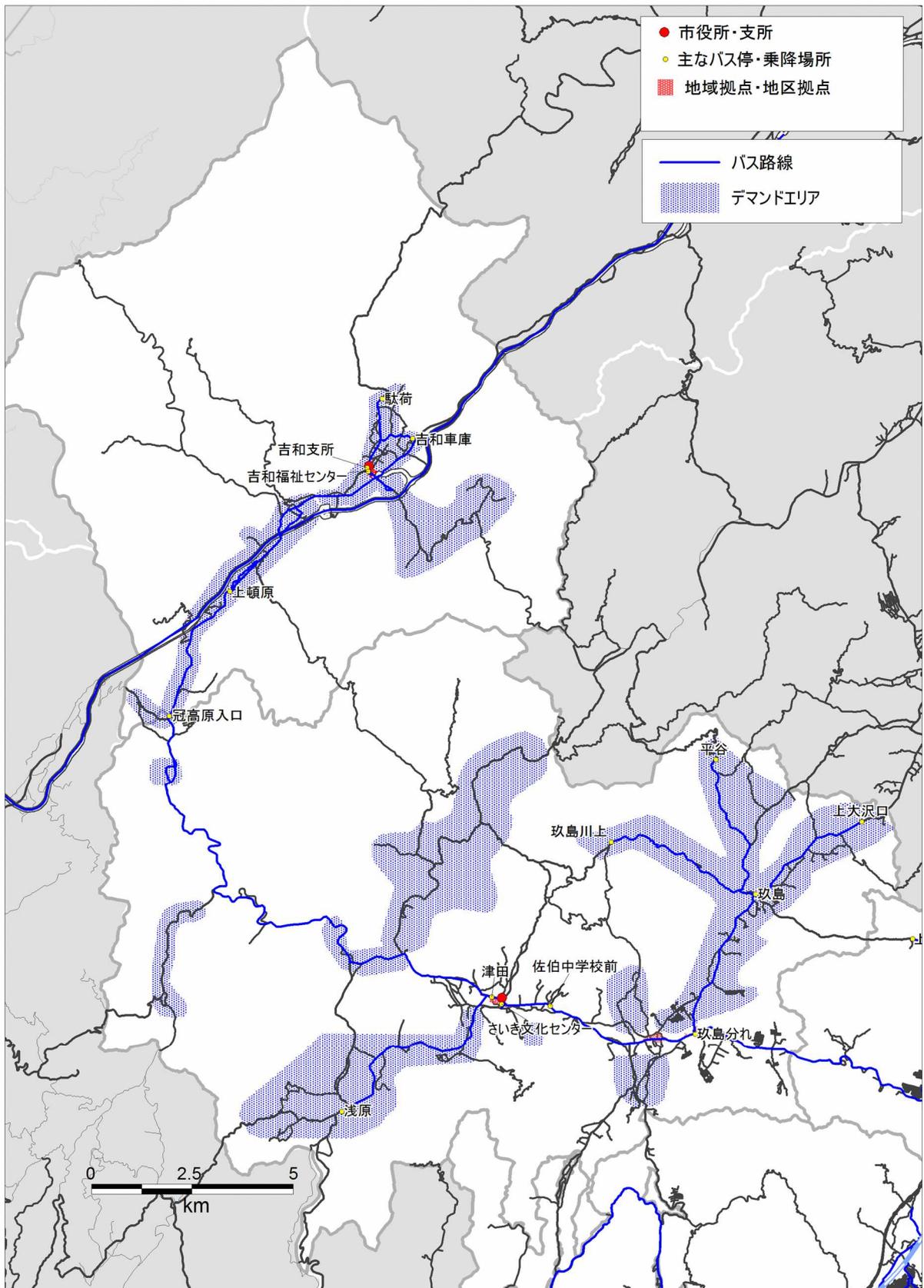
地域公共交通ネットワークの全体像



沿岸部の拡大図



中山間部の拡大図



(2) 鉄道

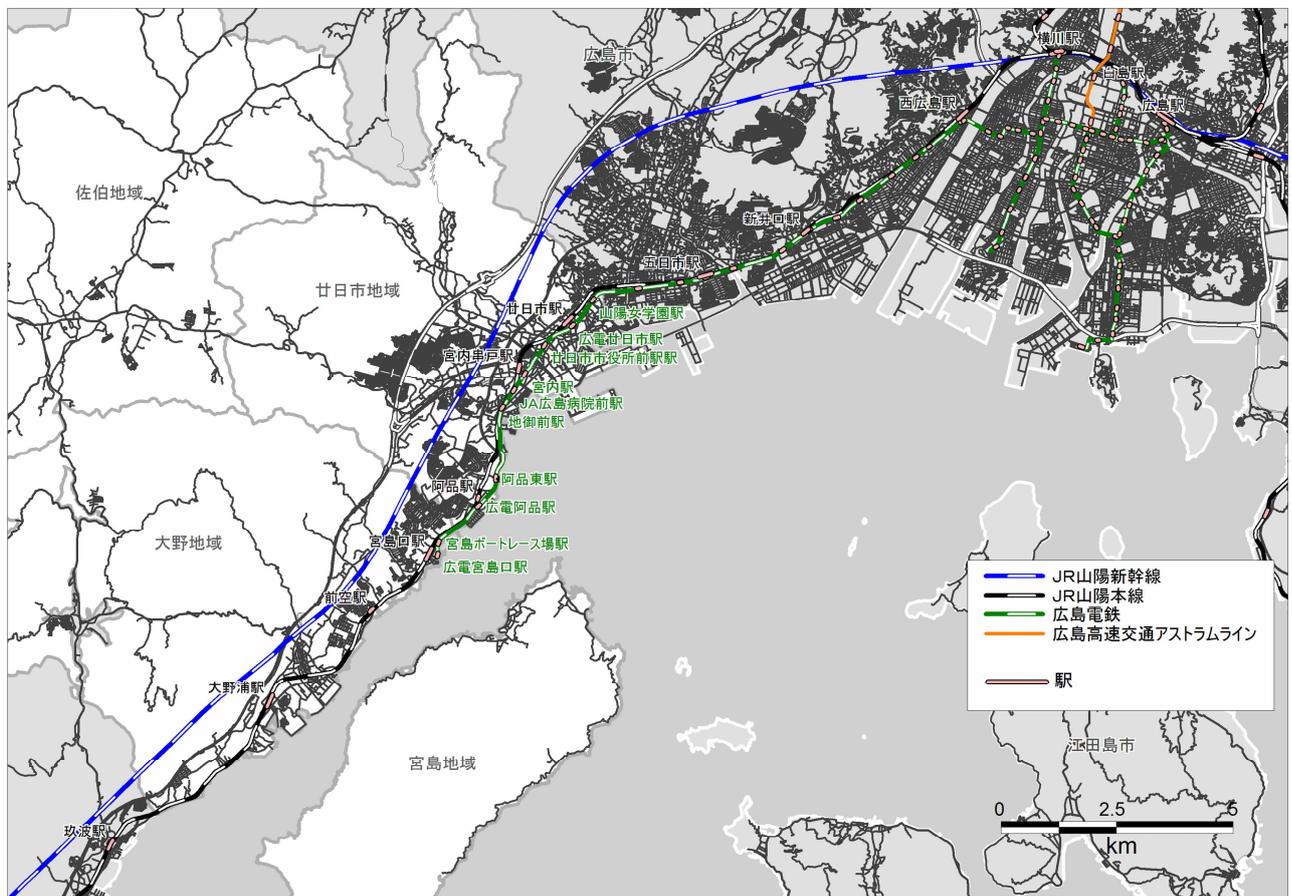
ア 運行状況

- ・ JR山陽本線と広島電鉄宮島線が市域を横断するように運行しています。各路線は1時間あたり4往復（15分に1便）以上運行しており、サービス水準が高くなっています。

鉄道の運行状況（平日）

路線	運行事業者	運行回数	始発	終着
山陽本線	西日本旅客鉄道株式会社	70.5	5:20	0:23
宮島線	広島電鉄株式会社	118.0	5:55	23:30

鉄道ネットワーク



イ 利用状況

- 令和元年度までは、利用者は横ばい傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前後（令和元年度前後）で比較すると、J R山陽本線・広島電鉄宮島線ともに約25%減少しています。

J R 駅別 1 日平均乗降者数

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
廿日市駅	3,966	3,983	4,064	3,432	3,305
宮内串戸駅	5,071	4,919	4,807	3,792	3,663
阿品駅	2,350	2,301	2,250	1,786	1,760
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	19,795	19,442	19,301	14,659	14,364
増減率（令和元年度を基準）	102.6%	100.7%	100.0%	75.9%	74.4%

広電駅別 1 日平均乗降者数

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
山陽女学園前駅	3,265	3,059	2,893	2,272	2,207
広電廿日市駅	3,376	3,455	3,544	2,884	2,925
廿日市市役所前駅	3,308	3,120	3,055	2,388	2,429
宮内駅	2,286	2,222	2,100	1,590	1,615
J A 広島病院前駅	1,674	1,549	1,474	1,153	1,085
地御前駅	1,031	1,021	972	714	685
阿品東駅	584	569	570	483	489
広電阿品駅	3,604	3,203	3,034	2,180	2,133
広電宮島口駅	6,009	6,312	6,349	3,839	3,991
合計	25,137	24,510	23,991	17,504	17,560
増減率（令和元年度を基準）	104.8%	102.2%	100.0%	73.0%	73.2%

(3) 航路

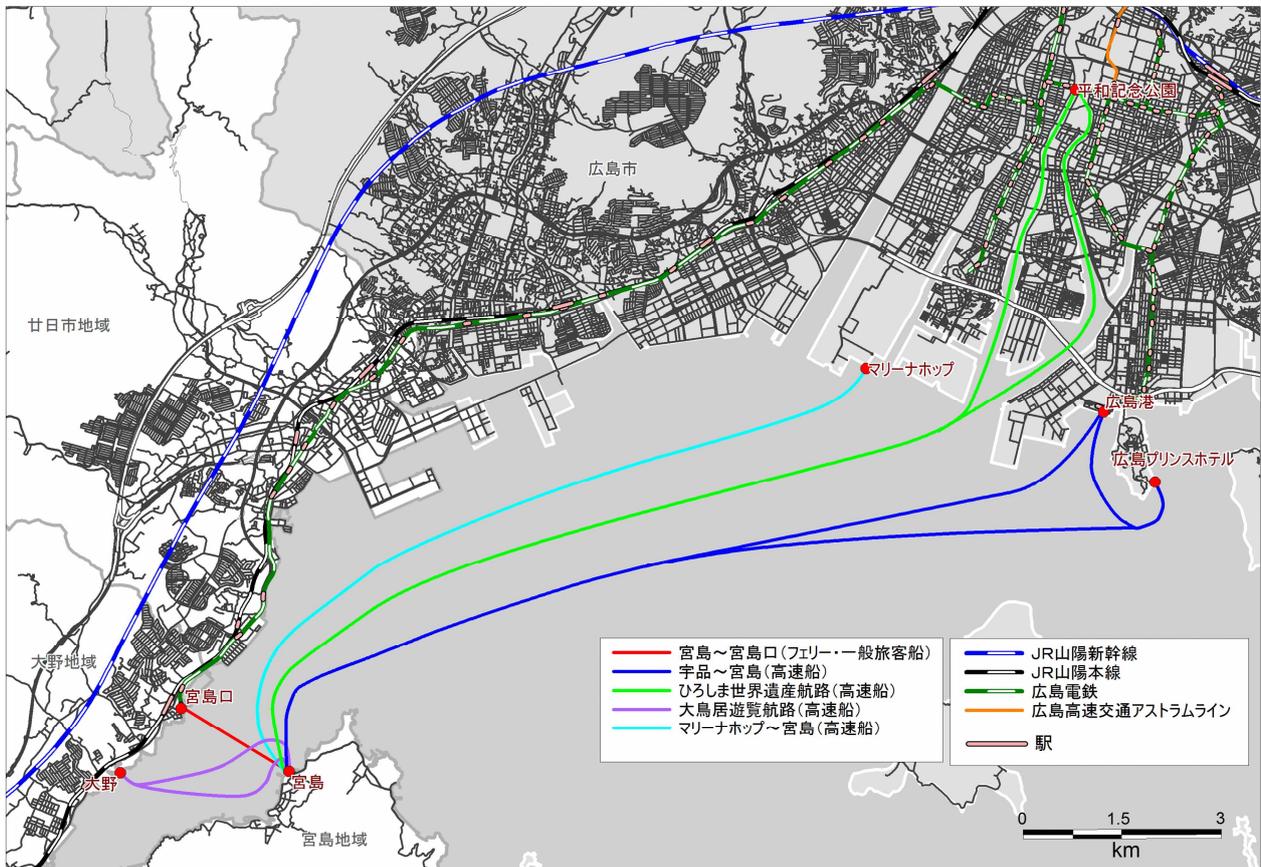
ア 運航状況

- ・ 宮島～宮島口を運航するフェリーが宮島地域の住民の生活を支える生活航路としての役割を担っています。
- ・ この他、観光利用が中心の航路として、宇品～宮島（高速船）、平和記念公園～宮島（高速船）、宮島口西～宮島（高速船）、マリーナホップ～宮島（高速船等）があり、広島市から宮島行きの航路も複数存在しています。

フェリー・高速船の運行状況

路線	運行事業者	運行回数	始発	終着
宮島～宮島口（フェリー）	宮島松大汽船（株）	50.0 （通常） 65.5 （多客時）	7:00	20:45
	J R西日本宮島フェリー（株）	53.0 （通常） 67.5 （多客時）	5:45	22:52
宮島～宮島口（一般旅客船）	（株）アクアネット広島	26.5	9:15	18:50
宇品～宮島（高速船）	瀬戸内シーライン（株）	6.0	9:25	17:29
ひろしま世界遺産航路（高速船）	（株）アクアネット広島	17.0	8:30	18:15
大鳥居遊覧航路（高速船）	（株）アクアネット広島	7.5	10:15	18:10
マリーナホップ～宮島（高速船・海賊船）	（株）アクアネット広島	7.0	9:30	17:25

航路図



イ 利用状況

- 令和元年度までの利用者は微減しており、新型コロナウイルス感染症のまん延前後（令和元年度前後）と比較すると各航路の利用者数は約45%まで減少しています。新型コロナウイルス感染症のまん延により訪日外国人観光客の利用を含む観光利用の減少が影響していると考えられます。

フェリー・高速船の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
合計	9,074,454	8,696,364	8,728,993	3,647,219	3,892,959
増減率（令和元年度を基準）	104.0%	99.6%	100.0%	41.8%	44.6%

(4) バス(民間路線バス・市自主運行バス)

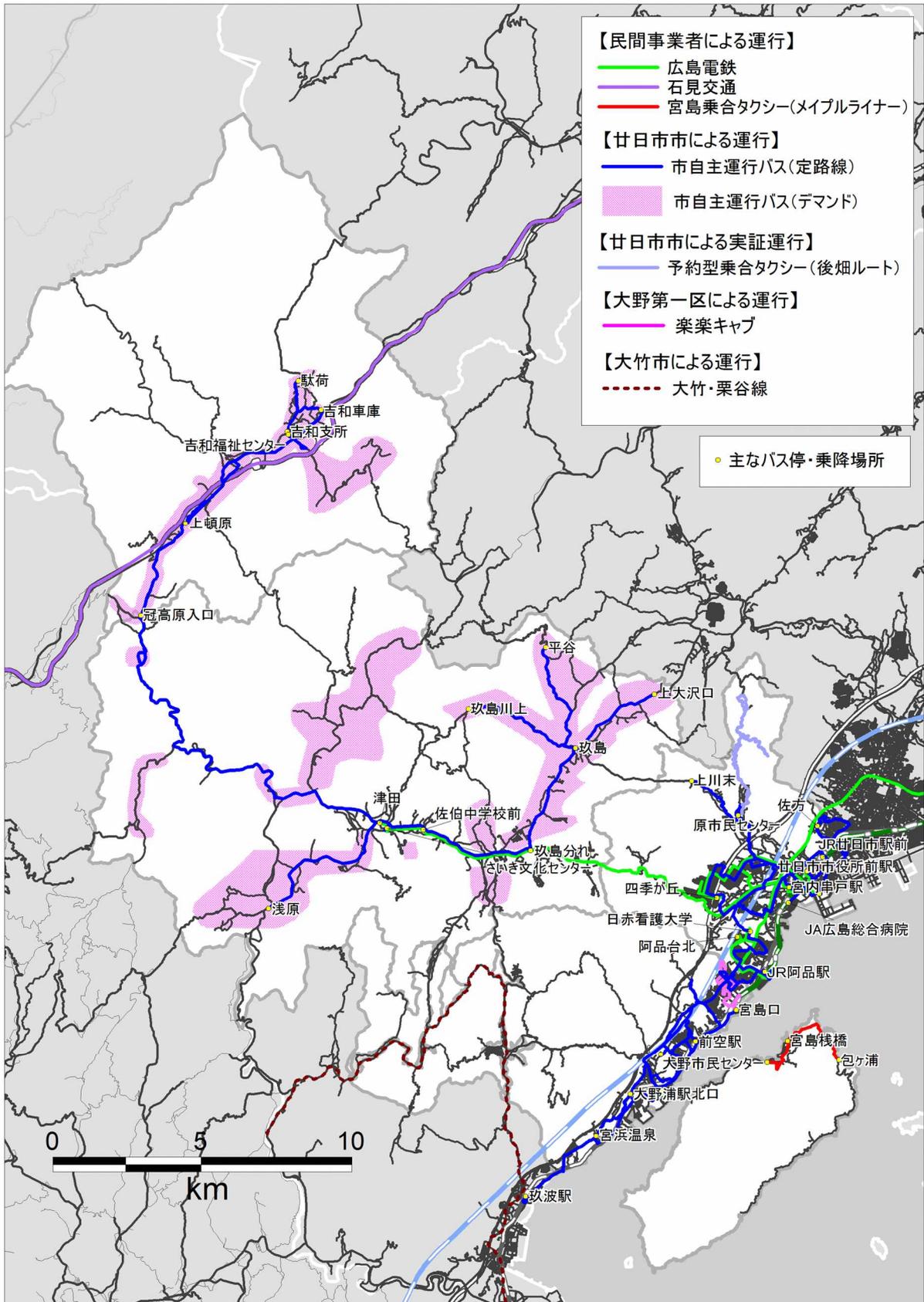
ア 運行状況

- ・ 立地適正化計画に位置付けている拠点間や、居住地から拠点を結ぶように民間路線バス・市自主運行バスが運行しています。
- ・ 民間路線バスが、廿日市地域～佐伯地域間の幹線を運行し、両地域の拠点と拠点を結ぶとともに、大規模団地と拠点を結んで、廿日市地域の支線を運行しています。
- ・ 宮島地域には、乗合タクシー「メイプルライナー」が運行し、吉和地域では、吉和サービスエリアに広島～益田間の高速乗合バスが乗り入れています。
- ・ 市自主運行バスは、佐伯地域～吉和地域間の幹線、民間路線バスでは対応できない地区の支線を路線定期運行でカバーし、広範囲に人口が分布している佐伯地域の一部地区では、ドア・トゥ・ドアで利用できる区域運行の路線も運行しています。

運行状況

区分	路線	運行事業者	運行回数	始発	終着
民間路線バス	宮園四季が丘線広島市内直通便	広島電鉄株式会社	14.0	6:04	22:21
	宮園四季が丘線		34.5	6:10	23:18
	阿品台線広島市内直通便		4.5	7:15	20:44
	阿品台線		27.5	6:15	22:42
	津田線		27.0	6:10	22:52
	宮島乗合タクシー(メイプルライナー)	株式会社宮島カープタクシー	15.0	7:35	18:03
	広益線	石見交通株式会社	6.0	5:52	20:53
市自主運行バス	廿日市さくらバス(西循環)	株式会社廿日市カープタクシー	5.0	7:10	20:43
	廿日市さくらバス(宮内ルート)	株式会社廿日市カープタクシー	4.0	7:00	20:41
	廿日市さくらバス(佐方ルート)	廿日市交通株式会社	4.0	6:50	19:24
	廿日市さくらバス(原ルート)	廿日市交通株式会社	10.0	6:20	21:23
	おおのハートバス(東ルート)	株式会社ささき観光	16.5	6:46	20:42
	おおのハートバス(西ルート)		13.0	7:00	21:50
	おおのハートバス(横断ルート)		9.0	6:07	21:26
	おおのハートバス(沿岸ルート)		4.0	7:53	18:26
	佐伯さくらバス(浅原線)	有限会社津田交通	4.0	7:33	19:32
	佐伯デマンドバス(浅原線)		3.5	8:30	15:34
	佐伯デマンドバス(飯山・中道線)		2.5	8:40	14:55
	佐伯さくらバス(玖島線)	佐伯交通有限会社	6.0	6:49	18:31
	佐伯デマンドバス(玖島・友和線)		4.0	8:30	15:30
	佐伯デマンドバス(所山線)		4.0	8:45	15:17
	吉和さくらバス	有限会社津田交通	6.0	6:46	22:04
	予約型乗合タクシー(後畑ルート)	廿日市交通株式会社	3.0	8:50	17:42
その他	大竹・栗谷線(大竹市による運行)	有限会社大竹交通	4.0	6:58	19:44

民間路線バス及び自主運行バスのネットワーク



イ 民間路線バスの利用状況

- ・ 利用者は微減しており、新型コロナウイルス感染症のまん延前後（令和元年度前後）と比較すると各航路の利用者数は約70%まで減少しています。

民間路線バスの年間利用者数の推移

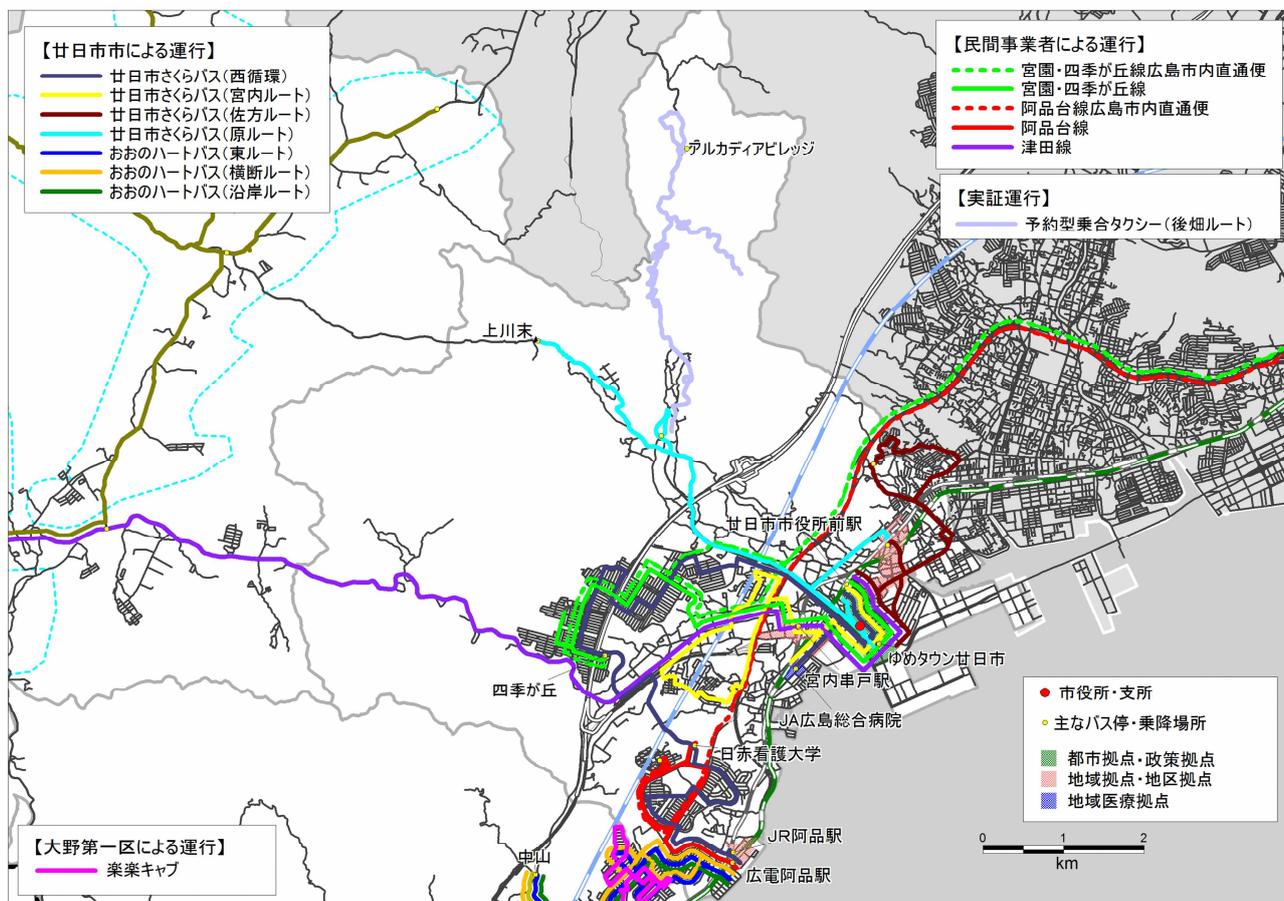
路線名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
宮園四季が丘線広島市内直通便	29,737	28,133	26,964	20,801	—
宮園・四季が丘線	611,583	596,697	490,380	407,671	303,750
阿品台線広島市内直通便	64,505	66,809	65,327	53,503	56,209
阿品台線	314,926	301,976	243,387	193,685	206,248
津田線	211,691	205,412	270,498	253,680	209,294
宮島乗合タクシー（メイプルライナー）	30,331	28,022	28,072	21,811	19,122
合計	1,262,773	1,227,049	1,124,628	951,151	794,623
増減率（令和元年度を基準）	112.3%	109.1%	100.0%	84.6%	70.7%

ウ 市自主運行バスの利用状況（特筆すべき点のみ記載）

(7) 廿日市地域

- ・ 鉄道は、JR山陽本線及び広島電鉄宮島線が隣接市への移動を担っています。
- ・ 民間バス路線は、広島電鉄が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ます。
- ・ 市自主運行バスは、居住地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ます。後畑地区の生活交通としての役割をメインとし、その周辺の観光施設への移動手段としても利用できる予約型乗合タクシーの実証運行を実施しています。

廿日市地域の地域公共交通ネットワーク



- ・ 令和元年度までは、利用者数は横ばいとなっていました。新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって令和2年度以降は減少傾向となっています。それに伴う運賃収入の減少や、路線新設による運行経費の増加を受けて、市の負担金も増加傾向にあります。
- ・ 廿日市さくらバス西循環については、令和2年3月の再編により、阿品台地区から市中心部まで直通で行くことができなくなったことも、利用者数が大幅に減少した要因の一つと思われます。
- ・ 後畑ルート（実証運行）については、1人あたりの経費が10,278円/人となっており、佐伯地区の区域運行の路線と比較すると2倍以上となっており非効率な運行となっています。

廿日市地域の地域公共交通の利用実態と収支状況

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	
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	28,950
		東循環	56,855	56,675	57,780	59,492		
		佐方ルート					30,145	31,536
		宮内ルート					17,743	19,831
	運行収入(円) A	23,119,000	23,237,000	23,330,000	23,536,000	12,091,000	15,450,310	
	運行経費(円) B	57,067,000	58,314,000	59,046,000	59,999,000	69,441,900	69,898,000	
	一人あたり経費(円)	954	950	999	990	899	870	
市の負担金(円) C	33,948,000	34,000,000	35,500,000	36,463,000	57,350,900	54,447,690		
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
		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	
	運行経費(円)				242,672	22,669,882	28,421,739	
	一人あたり経費(円)				919	726	897	
	市の負担金(円)				209,461	18,624,798	24,225,016	
後畑ルート実証運行	利用者数(人)				5	373	504	
	運行収入(円)				750	55,950	75,600	
	運行経費(円)				45,000	4,595,000	5,180,000	
	一人あたり経費(円)				9,000	12,319	10,278	
	市の負担金(円)				44,250	4,539,050	5,104,400	
計	総利用者数	153,884	156,926	153,057	155,339	108,854	112,501	
	総負担金	48,948,000	49,000,000	50,500,000	51,716,711	80,514,748	83,777,106	

i) 廿日市さくらバス西循環

- ・ 四季が丘と阿品台の団地を横断する利用者は平日の午前中及び休日の午後が多く、各団地から近隣の医療機関や商業施設への利用者がその他の時間帯で利用しており、運行時間帯で利用者の移動実態が異なっています。

1 便あたりの乗車人数

平日朝（～9：00 まで）

乗車	降車	JR阿品駅 ～ 日赤看護大学	日赤看護大学 ～ 廿日市市役所前駅	計
JR阿品駅～日赤看護大学		2.7	1.0	3.7
日赤看護大学～廿日市市役所前駅		3.3	4.3	7.7
計		6.0	5.3	11.3

休日朝（～9：00 まで）

乗車	降車	JR阿品駅 ～ 日赤看護大学	日赤看護大学 ～ 廿日市市役所前駅	計
JR阿品駅～日赤看護大学		1.0	1.5	2.5
日赤看護大学～廿日市市役所前駅		1.0	4.5	5.5
計		2.0	6.0	8.0

平日午前（9：00～13：00 まで）

乗車	降車	JR阿品駅 ～ 日赤看護大学	日赤看護大学 ～ 廿日市市役所前駅	計
JR阿品駅～日赤看護大学		2.7	3.3	6.0
日赤看護大学～廿日市市役所前駅		1.3	5.0	6.3
計		4.0	8.3	12.3

休日午前（9：00～13：00 まで）

乗車	降車	JR阿品駅 ～ 日赤看護大学	日赤看護大学 ～ 廿日市市役所前駅	計
JR阿品駅～日赤看護大学		4.5	1.0	5.5
日赤看護大学～廿日市市役所前駅		0.5	4.0	4.5
計		5.0	5.0	10.0

平日午後（13：00～）

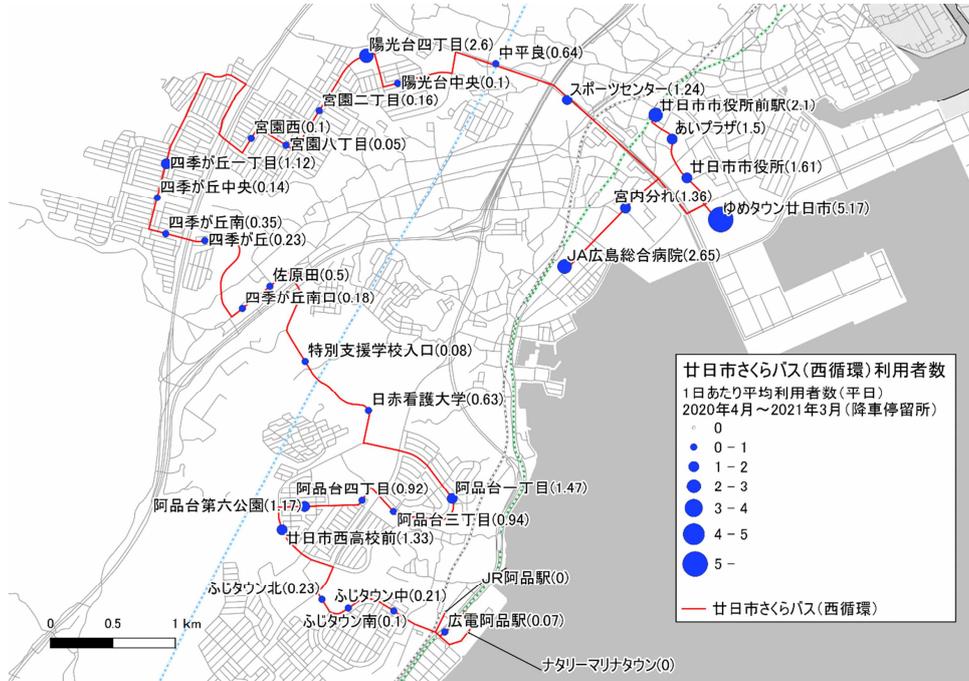
乗車	降車	JR阿品駅 ～ 日赤看護大学	日赤看護大学 ～ 廿日市市役所前駅	計
JR阿品駅～日赤看護大学		2.0	0.0	2.0
日赤看護大学～廿日市市役所前駅		0.3	3.0	3.3
計		2.3	3.0	5.3

休日午後（13：00～）

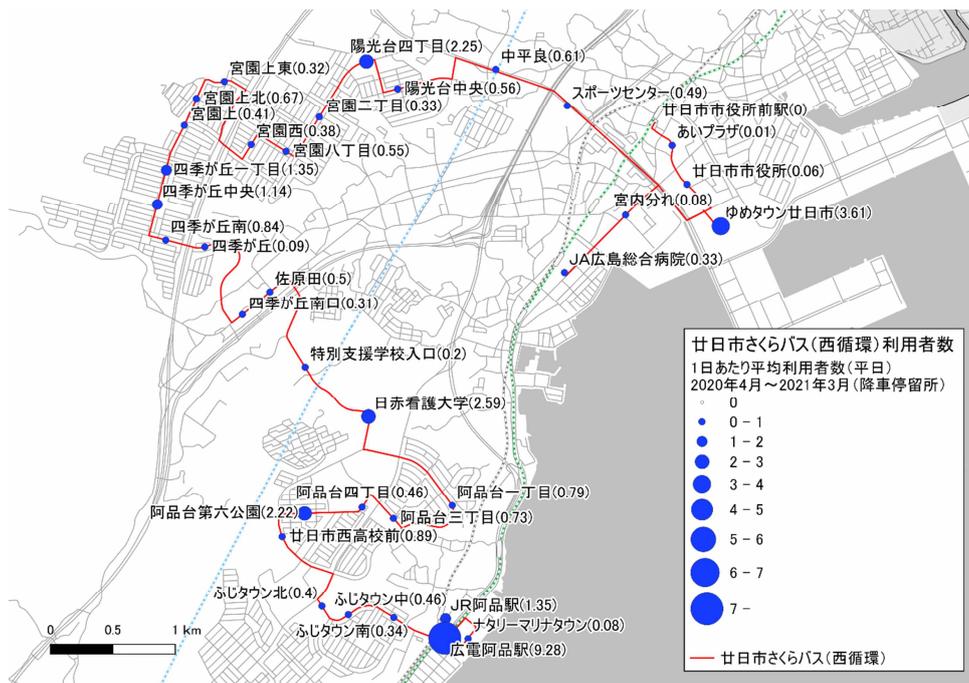
乗車	降車	JR阿品駅 ～ 日赤看護大学	日赤看護大学 ～ 廿日市市役所前駅	計
JR阿品駅～日赤看護大学		1.5	0.0	1.5
日赤看護大学～廿日市市役所前駅		2.0	3.3	5.3
計		3.5	3.3	6.8

- ・ 右回りと左回りともに宮園（宮園二丁目・宮園八丁目・宮園西・宮園上東・宮園上北・宮園上）、四季が丘（四季が丘・四季が丘南）の平日利用が少なく、休日はさらに少なくなっています。
- ・ また、阿品台（廿日市西高前・阿品台第六団地・阿品台四丁目・阿品台三丁目・阿品台一丁目・日赤看護大学・特別支援学校）も利用が少なくなっています。

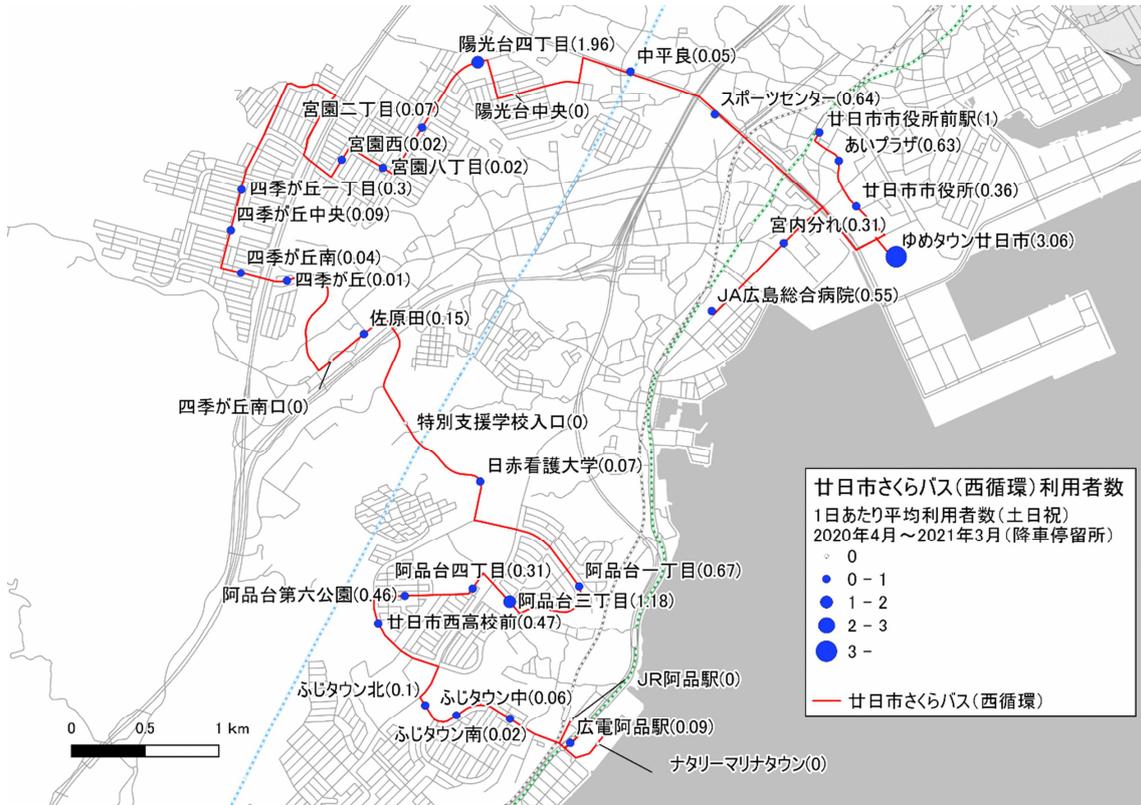
バス停別の利用者数（平日：右回り）



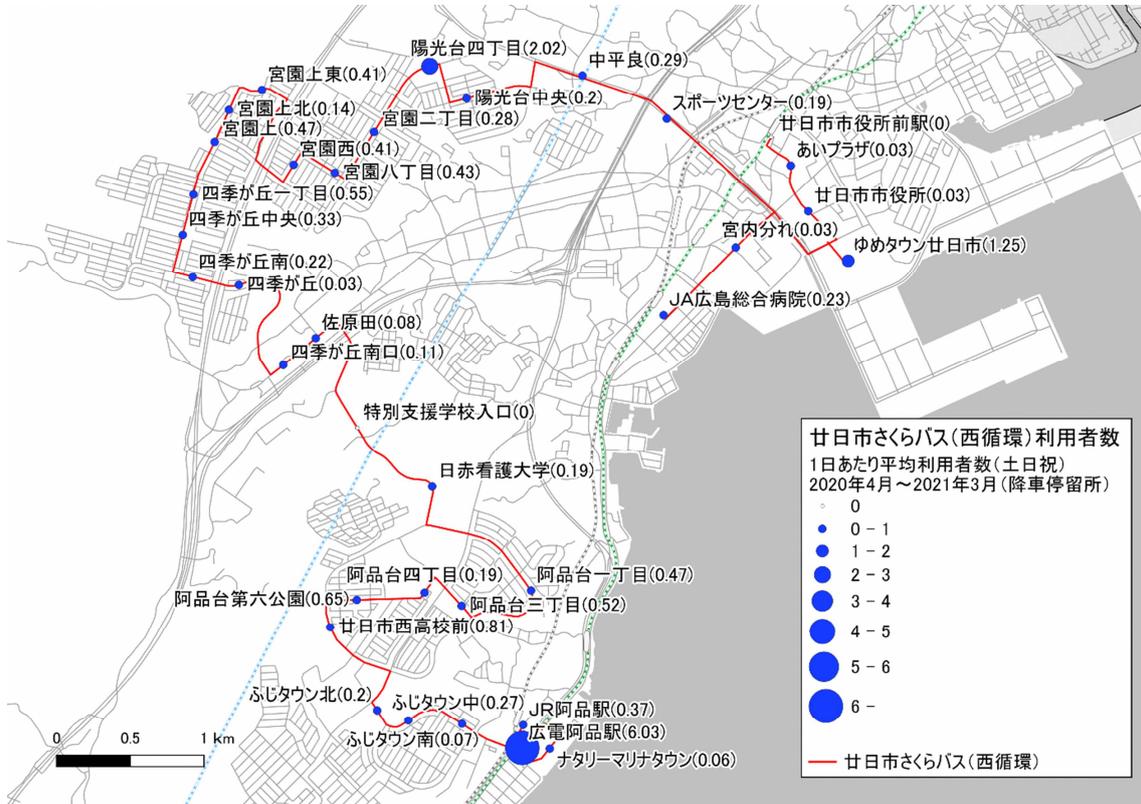
バス停別の利用者数（平日：左回り）



バス停別の利用者数（休日：右回り）



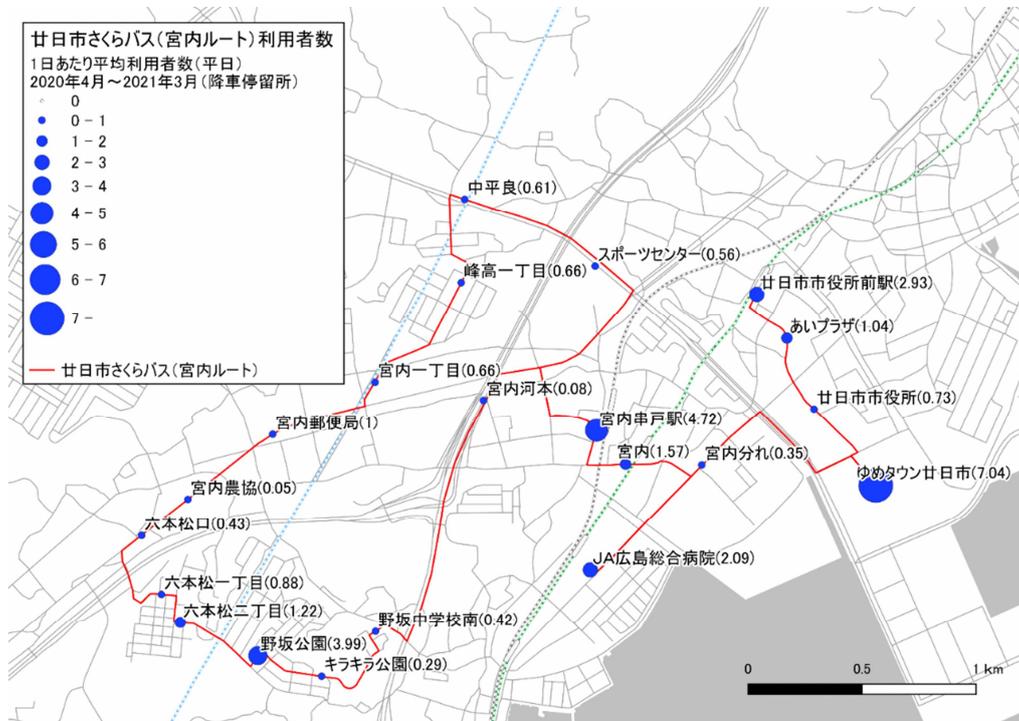
バス停別の利用者数（休日：左回り）



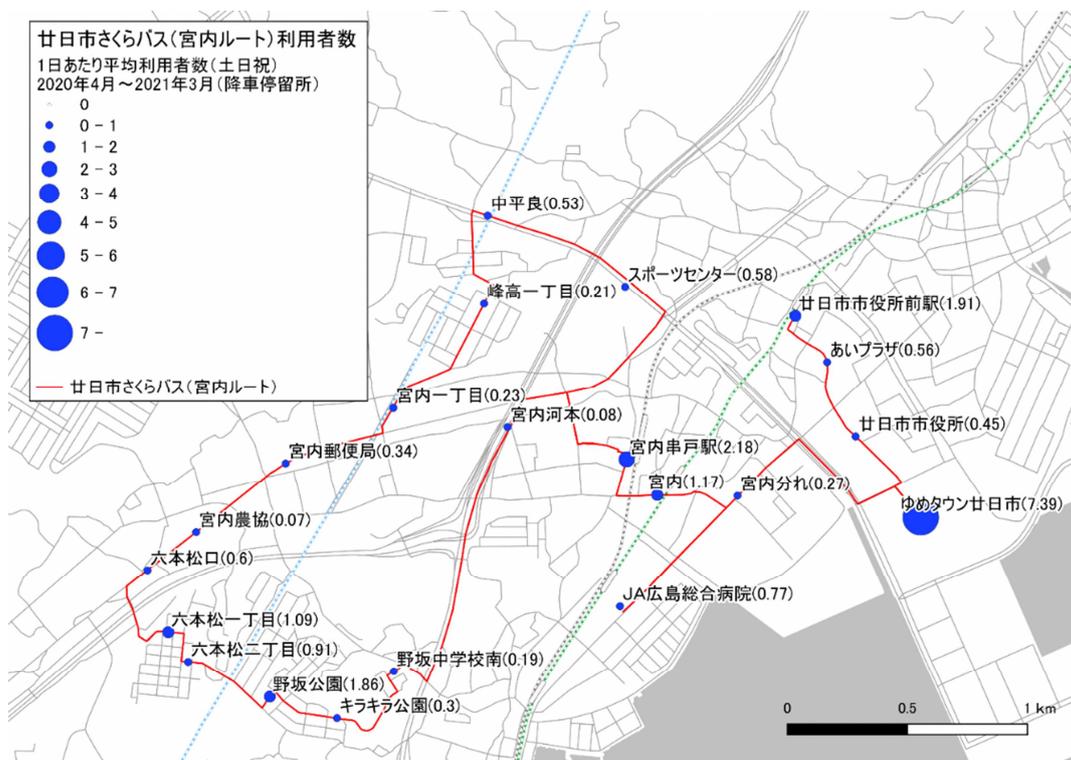
ii) 廿日市さくらバス宮内ルート

- ・ 峰高一丁目・宮内一丁目・宮内農協・六本松口・六本松一丁目の平日の年間平均利用者が1.0人未満となっています。

バス停別の利用者数（平日）

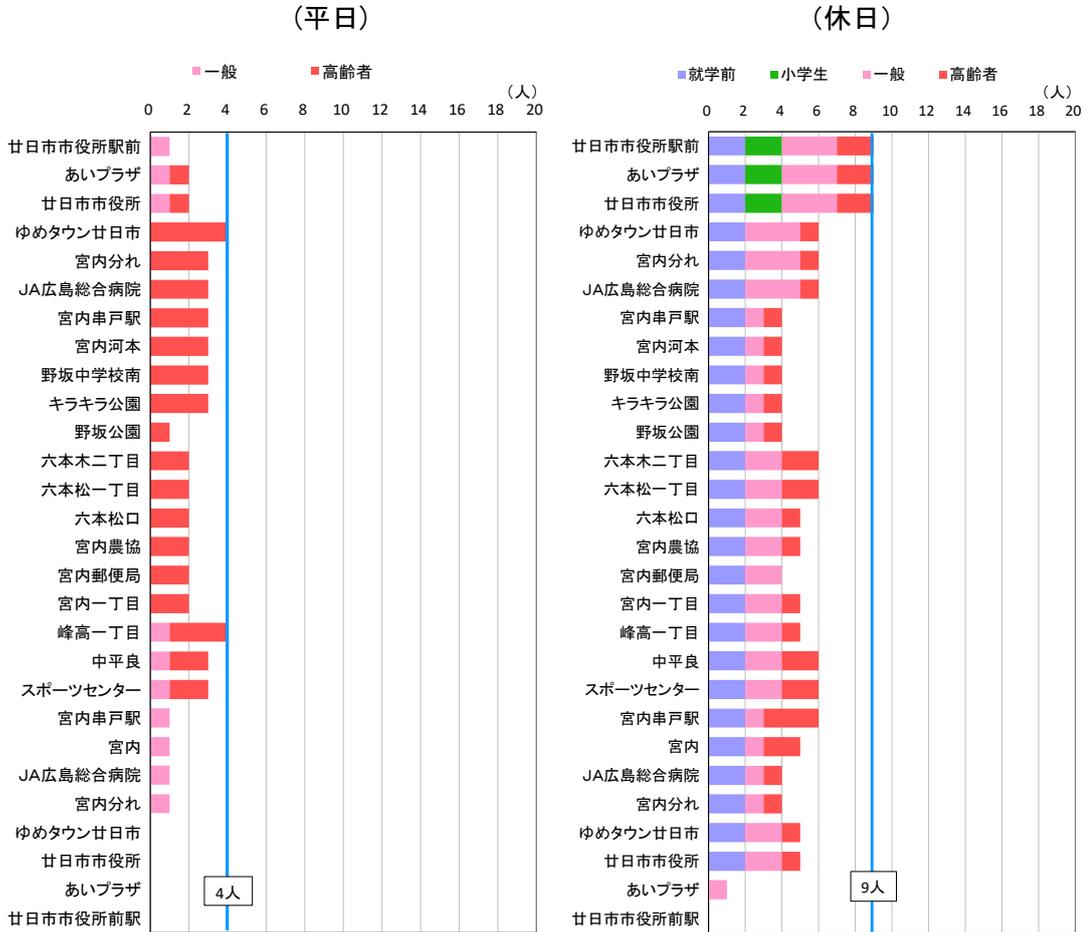


バス停別の利用者数（休日）



- 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人となっているため、利用実態からすると車両サイズが適していない状況となっています。

区間乗車人数



iii) 廿日市さくらバス佐方ルート

- ・ 平日・休日ともに、廿日市市役所前駅 9 時 50 分、11 時 20 分、13 時 20 分発便の利用が多くなっています。

便別利用者数（平日）

方面	発車時刻	発車地	到着地	利用者数
廿日市市役所前駅	6:50	廿日市市役所前駅	廿日市市役所前駅	6.09
	8:20			6.26
	9:50			10.80
	11:20			8.48
	13:20			10.04
	15:00			5.37
	16:40			5.15
	18:20			5.93
合計				58.11

便別利用者数（休日）

方面	発車時刻	発車地	到着地	利用者数
廿日市市役所前駅	8:20	廿日市市役所前駅	廿日市市役所前駅	4.28
	9:50			8.44
	11:20			6.53
	13:20			7.47
	15:00			5.16
	16:40			3.84
合計				35.72

- ・ 平日は山陽女子大前、J R廿日市駅、広電廿日市駅、ゆめタウン廿日市での降車が多く、一方で、市民活動センター、大東住宅前での降車が少なくなっています。
- ・ 新佐方大橋が新設されたことにより、月見台方面からJ R廿日市駅北口へ行きやすくなっています。

バス停別の利用者数（平日）



バス停別の利用者数（休日）



iv) 廿日市さくらバス原ルート

- ・ 住民アンケート調査の結果によると、原地区から陽光台地区への移動が多くみられます。
- ・ 廿日市市役所前駅方面行きで、平日は12時35分発の便以降、土日祝は16時50分発の便以降、利用者が少なくなっています。特に18時5分発の便以降の利用者は、1.0人未満となっています。

便別利用者数（平日）

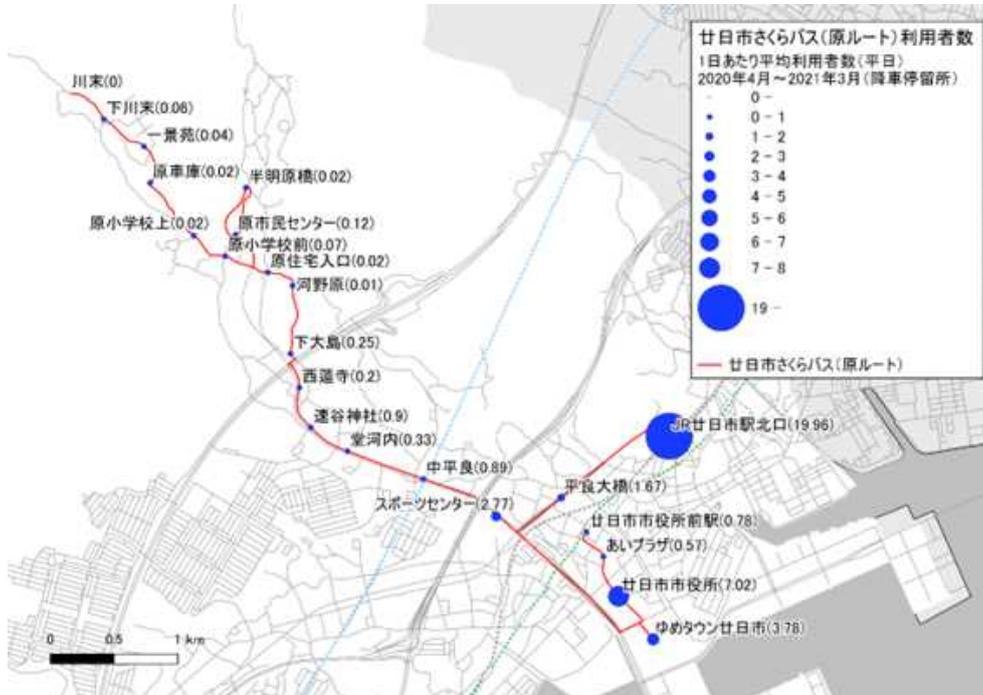
方面	発車時刻	発車地	到着地	利用者数	
JR廿日市駅北口	6:20	川末	JR廿日市駅北口	6.8	
廿日市市役所前駅	7:25		7.1		
	9:00		11.4		
	10:45		4.9		
	12:35		3.4		
	15:05		2.5		
JR廿日市駅北口	16:50		1.7		
	18:05		0.86		
	19:10		0.63		
	20:25		0.13		
合計				39.50	
川末	6:55		JR廿日市駅北口	川末	1.67
	8:15	廿日市市役所前駅	2.73		
	10:00		3.38		
	11:50		7.11		
	14:20		8.25		
	16:05	6.38			
	17:35	4.64			
	18:40	JR廿日市駅北口	4.63		
	19:55	3.53			
	21:00	1.11			
合計				43.42	

便別利用者数（休日）

方面	発車時刻	発車地	到着地	利用者数	
廿日市市役所前駅	7:25	川末	廿日市市役所前駅	2.15	
	9:00			7.54	
	10:45			3.97	
	12:35			2.74	
	15:05			2.07	
JR廿日市駅北口	16:50		JR廿日市駅北口	1.20	
	18:05			0.86	
	19:10			0.40	
合計				20.93	
川末	8:15		廿日市市役所前駅	川末	1.99
	10:00	2.92			
	11:50	4.12			
	14:20	4.86			
	16:05	3.21			
	17:35	1.41			
	18:40	JR廿日市駅北口	1.91		
19:55	1.28				
合計				21.71	

- ・ 平日・休日ともにJR廿日市駅北口での降車が最も多くなっています。
- ・ 平日・休日ともに川末方面行きの堂河内、中平良でのバス停の利用が多くなっています。

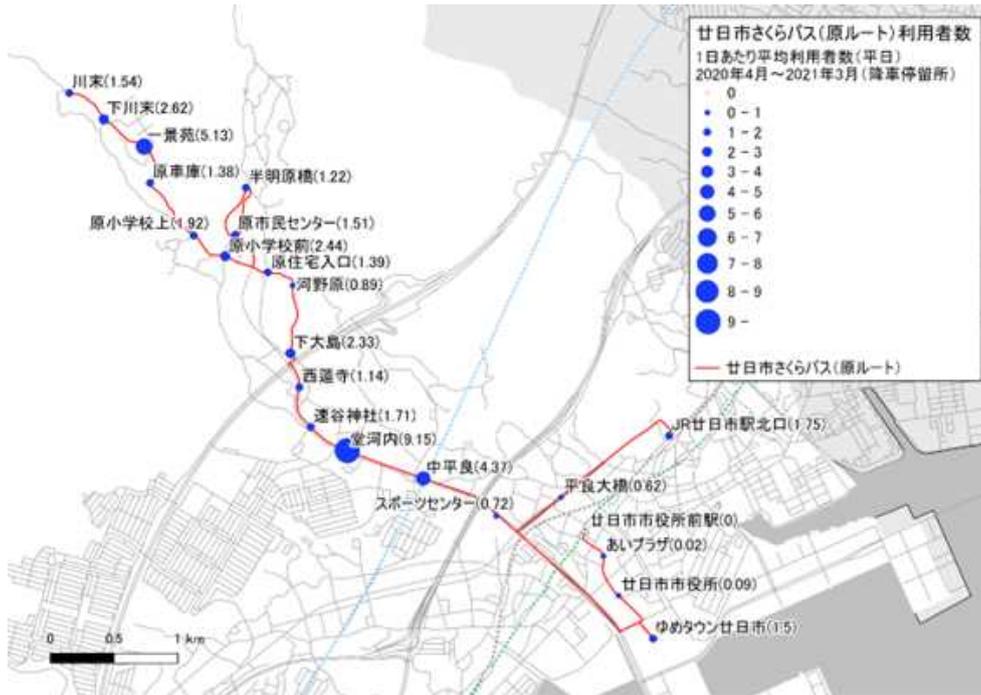
バス停別の利用者数（平日：川末→廿日市市役所前駅）



バス停別の利用者数（休日：川末→廿日市市役所前駅）



バス停別の利用者数（平日：廿日市市役所前駅→川末）



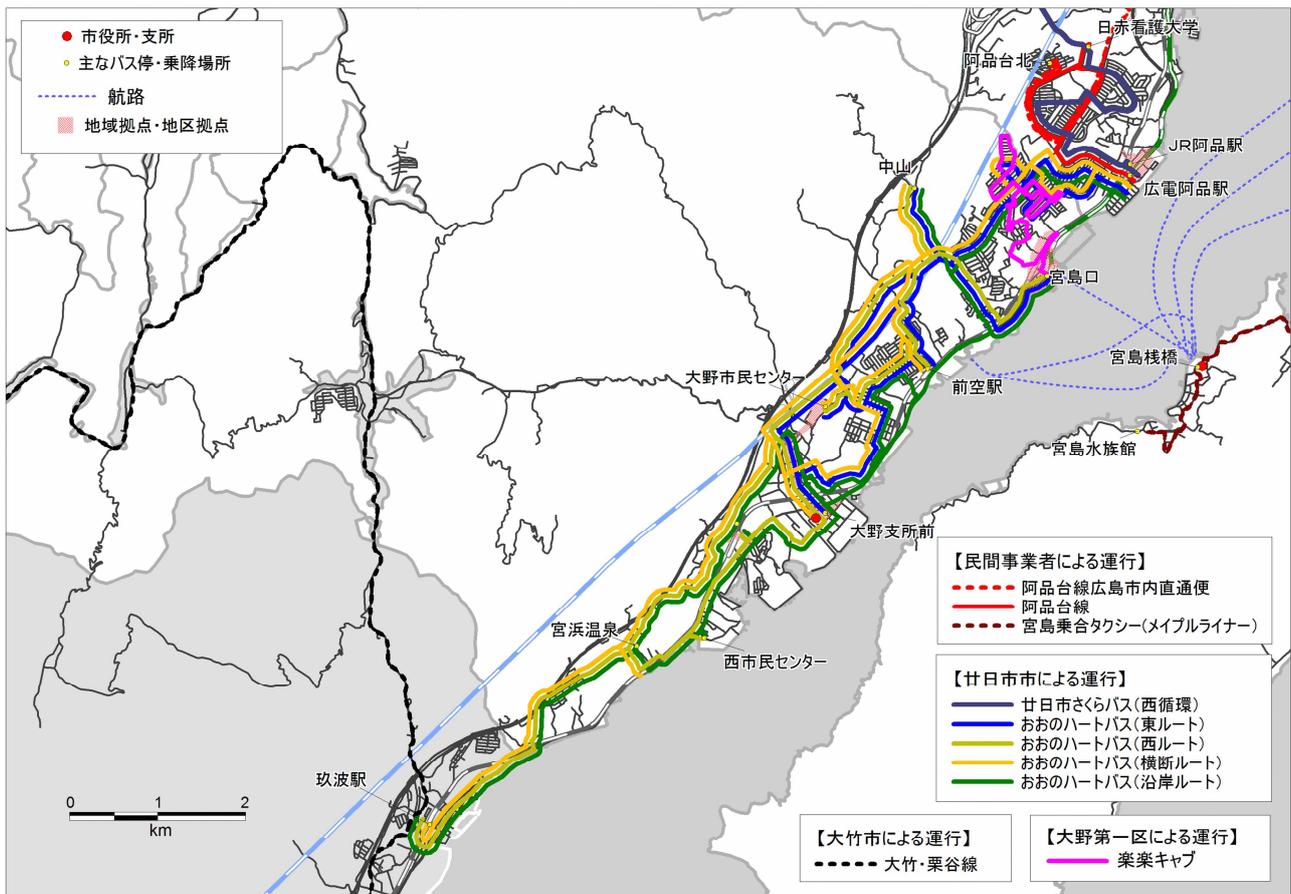
バス停別の利用者数（休日：廿日市市役所前駅→川末）



(イ) 大野地域

- ・ 鉄道は、J R山陽本線及び広島電鉄宮島線の2つの路線があり、隣接市への移動を担っています。
- ・ 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ます。
- ・ 大野第一区（地域自治体組織）が主体となって、地区の高齢者等が無料で利用できる生活交通を運行しています。

大野地域の地域公共交通ネットワーク



- 令和2年度までは、利用者数は横ばいとばっていましたが、新型コロナウイルス感染症の感染症拡大等によって減少傾向となっています。それに伴う運賃収入の減少や、路線新設による運行経費の増加を受けて市の負担金も増加傾向にあります。
- 東ルートについては、令和2年3月の再編で沿岸ルートを新設し便数を振り分けたことも、利用者数が大幅に減少した要因の一つと思われます。

大野地域の地域公共交通の利用実態と収支状況

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	
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
		西ルート	28,047	29,402	33,188	33,267	19,213	18,984
		横断ルート	113,859	112,954	112,083	109,924	74,856	78,289
		沿岸ルート					12,244	13,497
	運行収入(円)	31,002,723	28,327,345	29,881,965	27,928,556	24,323,578	23,526,187	
	運行経費(円)	52,522,459	56,066,477	61,136,170	62,419,641	69,394,793	64,273,322	
	一人あたり経費(円)	272	288	310	320	487	436	
	市の負担金(円)	21,519,736	27,000,000	31,254,205	34,491,085	45,071,215	40,747,135	
楽楽キャブ	利用者数					2,438	2,475	
	市の補助金						500,000	
計	総利用者数		194,897	197,520	194,997	142,380	149,872	
	総負担金		27,000,000	31,254,205	34,491,085	45,071,215	41,247,135	

i) おおのハートバス（東西横断ルート、東ルート、西ルート、沿岸ルート）

- 東西横断ルートの14時半以降の便の利用者数が少なくなっています。16時以降は11便中6便で利用が無い状況です。住民アンケート調査の結果によると、午後は居住地から目的地への移動が少なくなっており、そうしたことが要因の1つになっていると考えられます。また、同じ時間帯に、東ルート・西ルートの一部区間で重複運行していることも利用が少ない要因だと考えられます。
- 西ルート・東ルートは11時以降の便の利用者数が少なく、要因は上記と同様だと考えられます。

便別の利用状況（平日：玖波駅→広電阿品駅）

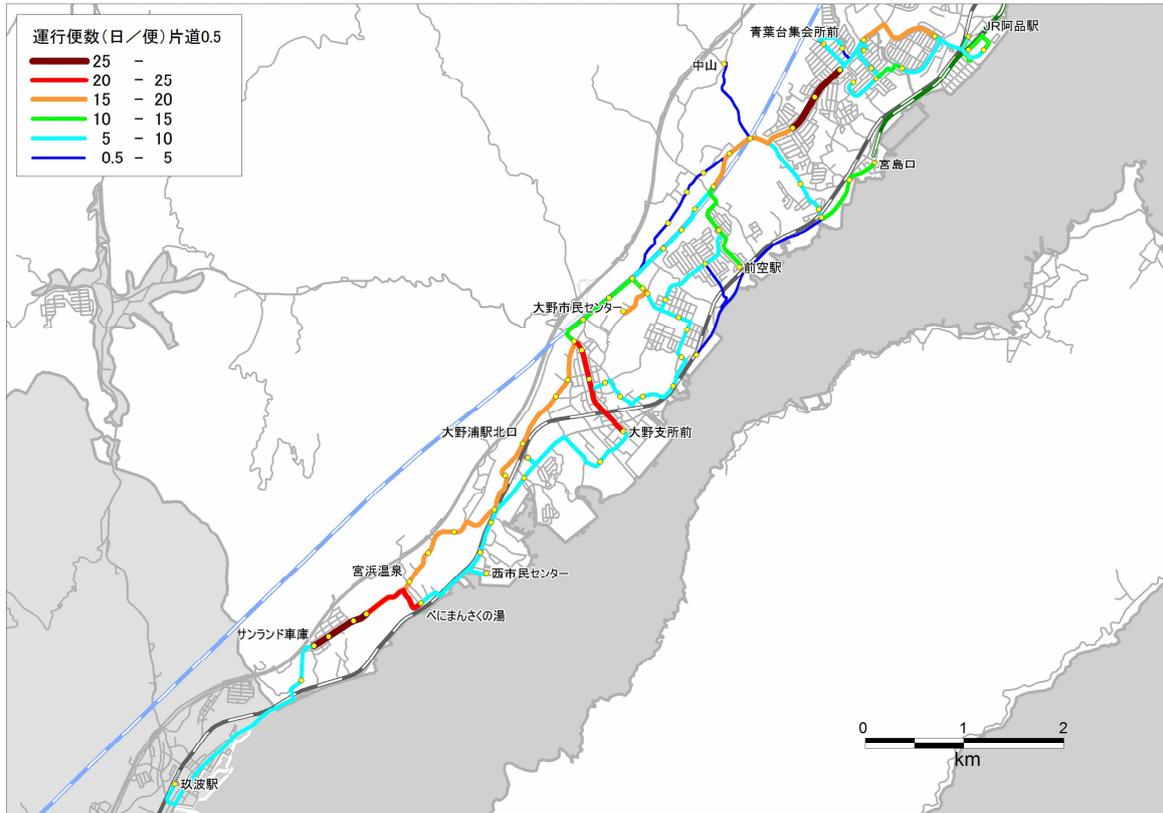
ルート	発バス停	時刻	着バス停	時刻	合計	1.未就学	2.小学生	3.中学生	4.高校生	5.大学生	6.一般	7.高齢者
東西横断ルート	サンランド車庫	06:07	広電阿品駅	06:43	6	0	0	0	0	0	6	0
	グリーンハイツ	07:02	広電阿品駅	07:13	3	0	0	0	0	0	2	1
	玖波駅	07:18	広電阿品駅	08:15	31	0	13	3	3	1	10	1
	サンランド車庫	08:12	広電阿品駅	09:06	21	0	0	0	0	0	4	17
	玖波駅	09:30	広電阿品駅	10:28	41	0	0	0	0	0	16	25
	サンランド車庫	10:30	広電阿品駅	11:24	11	0	0	0	0	0	5	6
	サンランド車庫	10:58	大野支所前	11:17	1	0	0	0	0	0	1	0
	玖波駅	11:47	広電阿品駅	12:45	6	0	0	0	0	0	2	4
	サンランド車庫	14:06	広電阿品駅	15:00	8	1	0	0	0	0	5	2
	サンランド車庫	14:39	広電阿品駅	15:32	2	0	0	0	0	0	1	1
	玖波駅	14:54	広電阿品駅	15:52	3	0	0	0	0	0	1	2
	サンランド車庫	16:14	広電阿品駅	17:08	4	0	0	0	0	0	3	1
	玖波駅	16:52	サンランド車庫	16:59	0	0	0	0	0	0	0	0
	サンランド車庫	17:19	広電阿品駅	18:10	5	0	0	0	0	0	3	2
	サンランド車庫	18:12	大野支所前	18:31	0	0	0	0	0	0	0	0
	グリーンハイツ	18:31	広電阿品駅	18:42	0	0	0	0	0	0	0	0
	サンランド車庫	18:36	大野支所前	18:55	0	0	0	0	0	0	0	0
	サンランド車庫	19:03	大野支所前	19:22	1	0	0	0	0	0	1	0
	サンランド車庫	19:29	大野支所前	19:48	4	0	0	0	0	0	4	0
	グリーンハイツ	19:59	広電阿品駅	20:10	0	0	0	0	0	0	0	0
グリーンハイツ	20:31	広電阿品駅	20:42	1	0	0	0	0	0	1	0	
サンランド車庫	21:31	大野支所前	21:50	0	0	0	0	0	0	0	0	
東ルート	大野支所前	07:07	広電阿品駅	07:34	4	0	0	0	0	0	3	1
	大野支所前	07:18	広電阿品駅	07:50	8	0	0	0	1	0	6	1
	前空駅	08:10	広電阿品駅	08:31	6	0	0	0	0	0	5	1
	グリーンハイツ	08:57	広電阿品駅	09:11	10	0	0	0	0	0	0	10
	宮島口	10:03	広電阿品駅	10:26	12	0	0	0	0	0	1	11
	宮島口	11:04	広電阿品駅	11:27	1	0	0	0	0	0	0	1
	大野支所前	12:47	広電阿品駅	13:15	2	0	0	0	0	0	1	1
	大野支所前	13:37	広電阿品駅	14:08	4	0	0	0	0	1	1	2
	宮島口	14:47	広電阿品駅	15:10	3	0	0	0	0	0	0	3
	グリーンハイツ	15:36	広電阿品駅	15:50	1	0	0	0	0	0	0	1
	宮島口	16:29	広電阿品駅	16:52	7	0	0	0	0	0	2	5
	前空駅	17:35	広電阿品駅	17:56	11	0	0	0	1	0	10	0
	前空駅	19:20	広電阿品駅	19:38	1	0	0	0	0	0	1	0
	西ルート	サンランド車庫	07:00	大野中学校	07:14	4	0	0	1	1	0	2
サンランド車庫		07:39	前空駅	08:05	16	0	5	6	1	0	4	0
サンランド車庫		09:06	宮島口	09:55	4	0	0	0	0	0	0	4
玖波駅		09:08	宮島口	10:01	15	0	0	0	0	0	8	7
玖波駅		11:34	前空駅	12:13	3	0	0	0	0	0	2	1
サンランド車庫		14:38	大野支所前	14:55	0	0	0	0	0	0	0	0
玖波駅		15:45	宮島口	16:38	4	0	0	0	0	0	1	3
サンランド車庫		16:58	宮島口	17:43	6	0	0	0	0	0	6	0
玖波駅	18:15	大野支所前	18:39	0	0	0	0	0	0	0	0	

便別の利用状況（平日：広電阿品駅→玖波駅）

ルート	発バス停	時刻	着バス停	時刻	合計	1.未就学	2.小学生	3.中学生	4.高校生	5.大学生	6.一般	7.高齢者
東西横断ルート	広電阿品駅	06:46	グリーンハイツ	06:54	0	0	0	0	0	0	0	0
	広電阿品駅	07:16	サンランド車庫	07:52	5	0	0	1	1	0	2	1
	広電阿品駅	08:18	玖波駅	09:10	9	0	1	0	0	0	4	4
	広電阿品駅	09:09	サンランド車庫	10:00	15	0	0	0	0	0	7	8
	大野支所前	13:35	サンランド車庫	13:54	24	0	23	0	0	0	0	1
	大野支所前	14:18	玖波駅	14:44	2	0	0	0	0	0	2	0
	広電阿品駅	15:03	サンランド車庫	15:54	16	0	0	0	0	0	5	11
	大野支所前	15:05	玖波駅	15:31	2	0	0	0	0	0	1	1
	広電阿品駅	15:55	玖波駅	16:47	17	0	0	4	0	0	7	6
	広電阿品駅	17:11	サンランド車庫	18:02	13	0	0	0	3	0	7	3
	広電阿品駅	17:59	サンランド車庫	18:53	18	0	0	0	1	0	16	1
	広電阿品駅	18:13	グリーンハイツ	18:21	1	0	0	0	0	0	1	0
	大野支所前	19:05	サンランド車庫	19:24	0	0	0	0	0	0	0	0
	広電阿品駅	19:41	グリーンハイツ	19:49	7	0	0	0	0	0	7	0
広電阿品駅	20:13	グリーンハイツ	20:21	6	0	0	0	0	0	6	0	
広電阿品駅	20:45	サンランド車庫	21:26	5	0	0	0	0	0	5	0	
東ルート	広電阿品駅	07:37	前空駅	07:57	1	0	0	0	0	0	1	0
	広電阿品駅	08:34	グリーンハイツ	08:47	1	0	0	0	0	0	1	0
	広電阿品駅	09:14	宮島口	09:40	1	0	0	0	0	0	0	1
	広電阿品駅	10:29	宮島口	10:55	8	0	0	0	0	0	2	6
	広電阿品駅	11:27	大野支所前	11:53	20	0	0	0	0	0	4	16
	広電阿品駅	11:30	大野支所前	12:07	11	0	0	0	0	0	2	9
	広電阿品駅	12:48	大野支所前	13:12	11	0	0	0	0	0	1	10
	広電阿品駅	14:11	宮島口	14:37	7	0	0	0	0	1	2	4
	広電阿品駅	15:13	グリーンハイツ	15:26	1	0	0	0	0	0	0	1
	広電阿品駅	15:53	宮島口	16:19	7	0	1	0	0	0	2	4
広電阿品駅	16:55	前空駅	17:15	9	0	0	0	0	0	3	6	
広電阿品駅	18:45	前空駅	19:05	7	0	0	1	0	0	6	0	
西ルート	大野支所前	06:40	玖波駅	07:05	2	0	0	0	0	0	2	0
	大野中学校	07:20	サンランド車庫	07:34	1	0	0	0	0	0	1	0
	前空駅	08:15	玖波駅	08:54	3	0	0	0	0	0	2	1
	宮島口	10:31	玖波駅	11:24	8	0	0	0	0	0	1	7
	前空駅	12:28	大野支所前	12:41	1	0	0	0	0	0	0	1
	大野支所前	14:11	サンランド車庫	14:28	0	0	0	0	0	0	0	0
	宮島口	17:08	玖波駅	18:01	7	0	0	0	0	0	6	1
沿岸ルート	広電阿品駅	07:53	サンランド車庫	08:56	7	0	1	0	0	0	5	1
	宮島口	10:05	サンランド車庫	10:38	1	0	0	0	0	0	0	1
	広電阿品駅	10:31	玖波駅	11:37	9	0	0	0	0	0	1	8
	広電阿品駅	13:18	サンランド車庫	14:24	13	0	0	0	0	0	6	7
	広電阿品駅	15:35	サンランド車庫	16:38	11	0	0	0	1	0	7	3
	宮島口	17:53	サンランド車庫	18:26	5	0	0	2	0	0	3	0

- 土井上～鯛の原間、更地～中山間、大野支所前～前空一丁目～宮島口西間については運行便数5回（5往復未満）となっており、利便性が低くなっている地区が存在します。

区間別運行回数



- 大野支所前を跨いだ移動は、西ルート 19.0%、東西横断ルート 17.4%、沿岸ルートで 28.3% となっています。

大野支所間を跨ぐ利用者数とその割合

東ルート

乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計	乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計
大野支所より西	0	0	0	大野支所より西	0.0%	0.0%	0.0%
大野支所より東	0	154	154	大野支所より東	0.0%	100.0%	100.0%
計	0	154	154	計	0.0%	100.0%	100.0%

西ルート

乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計	乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計
大野支所より西	42	7	49	大野支所より西	56.8%	9.5%	66.2%
大野支所より東	7	18	25	大野支所より東	9.5%	24.3%	33.8%
計	49	25	74	計	66.2%	33.8%	100.0%

東西横断ルート

乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計	乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計
大野支所より西	81	23	104	大野支所より西	28.1%	8.0%	36.1%
大野支所より東	27	157	184	大野支所より東	9.4%	54.5%	63.9%
計	108	180	288	計	37.5%	62.5%	100.0%

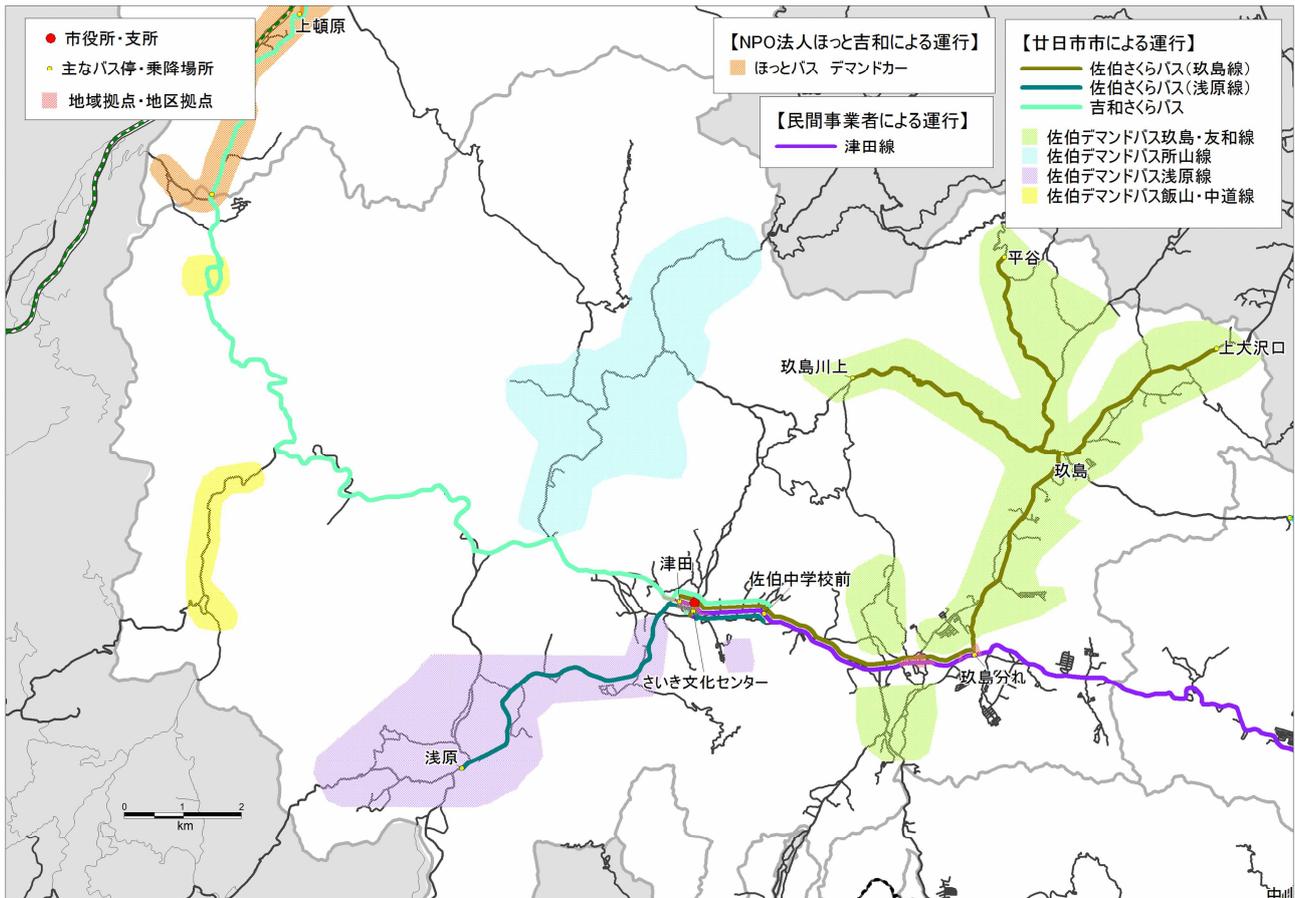
沿岸ルート

乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計	乗\降	大野支所より西	大野支所より東	計
大野支所より西	4	0	4	大野支所より西	8.7%	0.0%	8.7%
大野支所より東	13	29	42	大野支所より東	28.3%	63.0%	91.3%
計	17	29	46	計	37.0%	63.0%	100.0%

(ウ) 佐伯地域

- ・ 民間路線バスは、佐伯地域と廿日市地域を結ぶ広電バス津田線があります。
- ・ 市自主運行バスは、路線定期運行の佐伯さくらバス玖島線と浅原線があります。また、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・中道線の4路線があります。
- ・ 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、佐伯デマンドバスは日中の生活移動を担っています。

佐伯地域の地域公共交通ネットワーク



- ・ 沿岸部と同様で、利用者数は減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって、さらに減少しています。それに伴い、運賃収入は減少し、市の負担金も増加傾向にあります。
- ・ 佐伯デマンドバスについては、1人あたり経費は玖島・友和線 4,880 円、所山線 7,242 円、浅原線 2,892 円、飯山・中道線 6,342 円となっています。各路線の対象地区から地域拠点までのおおよそのタクシー運賃と比較すると、1乗車あたりの市の負担金が下回る地区は浅原地区のみとなっています。

佐伯地域の地域公共交通の利用実態と収支状況

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
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	9,512
	運行収入(円)	551,196	642,141	934,209	3,240,756	3,472,908	3,152,535
	運行経費(円)	3,688,144	3,793,626	5,679,006	15,894,507	13,275,763	13,194,886
	一人あたり経費(円)	1,308	1,282	1,215	1,392	1,298	1,387
	市の負担金(円)	3,136,948	3,151,485	4,744,797	12,653,751	9,802,855	10,042,351
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
	運行収入(円)	1,070,784	1,214,129	961,944	404,055	394,834	592,890
	運行経費(円)	5,385,827	5,461,912	8,920,843	5,644,550	7,496,772	8,884,182
	一人あたり経費(円)	946	984	1,722	2,182	2,999	3,233
	市の負担金(円)	4,315,043	4,247,783	7,958,899	5,240,495	7,101,938	8,291,292
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	1,188
	運行収入(円)	1,378,540	1,411,810	1,468,530	1,757,470	1,594,115	1,049,620
	運行経費(円)	4,279,819	4,276,895	4,422,267	5,521,008	5,881,976	5,798,024
	一人あたり経費(円)	1,803	1,832	1,900	2,124	3,310	4,880
	市の負担金(円)	2,901,279	2,865,085	2,953,737	3,763,538	4,287,861	4,748,404
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
	運行収入(円)	1,537,185	1,508,340	1,481,210	1,289,220	993,420	1,196,160
	運行経費(円)	4,843,758	4,786,036	4,598,544	4,603,268	5,086,428	5,454,349
	一人あたり経費(円)	1,810	2,085	2,015	2,815	3,269	3,474
	市の負担金(円)	3,306,573	3,277,696	3,117,334	3,314,048	4,093,008	4,258,189
計	総利用者数	13,563	13,138	14,464	18,238	16,061	15,018
	総負担金	13,659,843	13,542,049	18,774,767	24,971,832	25,285,662	27,340,236

i) 佐伯さくらバス浅原線

- 便別平均利用者数は、平日は登校便の7時33分発の8.0人/便が最も多くなっています。それ以外の便では、2.0人/便以下となっています。また休日は、全便が0.5人/便以下であり、利用自体が少ないことが想定されます。

便別平均利用者数（平日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:33	浅原	文化センター	0.3	0.1	0.0	0.4	0.6	0.0	0.3	0.1	0.3	0.2	0.0	0.2	0.6
※ 7:33	浅原	佐伯中	5.2	5.9	8.0	4.2	1.3	5.7	5.5	5.3	5.5	4.7	6.0	5.0	8.0
16:13	文化センター	浅原	1.9	1.6	2.0	1.2	0.8	1.9	1.9	1.5	1.7	1.2	1.5	1.3	2.0
16:29	浅原	文化センター	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
※ 17:05	佐伯中	浅原	0.4	1.5	1.1	0.5	0.2	1.3	1.0	0.8	1.3	1.2	1.2	0.9	1.5
17:08	文化セ	浅原	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
17:24	浅原	文化センター	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
※ 18:15	佐伯中	浅原	1.2	0.3	1.8	1.0	0.0	0.3	0.5	0.5	0.1	0.4	0.5	0.4	1.8
18:18	文化センター	浅原	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2
18:34	浅原	文化センター	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
※ 19:15	佐伯中	浅原	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1
19:15	文化センター	浅原	0.2	0.1	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2

便別平均利用者数（休日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:33	浅原	文化センター	0.3	0.2	0.0	0.1	0.3	0.1	0.1	0.1	0.3	0.2	0.0	0.1	0.3
17:00	文化センター	浅原	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
17:16	浅原	文化センター	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
17:53	文化センター	浅原	0.0	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2

- 便別の最大乗車人数は、平日は登校便の7:33発が12人と最も多く、休日では3人が最も多くなっています。ほとんどの便が10人未満であり、ハイエースのようなワゴンタイプでも十分対応できる乗車人数となっています。

便別最大乗車人数（平日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:33	浅原	文化センター	3	1	0	4	2	1	4	1	2	2	0	1	4
※ 7:33	浅原	佐伯中	12	11	12	10	6	9	9	9	10	9	11	11	12
16:13	文化センター	浅原	4	6	5	5	4	5	5	5	4	3	3	4	6
16:29	浅原	文化センター	0	1	1	1	1	1	2	5	0	0	1	0	5
※ 17:05	佐伯中	浅原	2	5	4	4	3	5	3	3	4	4	4	4	5
17:08	文化セ	浅原	1	0	0	2	1	1	1	1	1	0	0	1	2
17:24	浅原	文化センター	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1
※ 18:15	佐伯中	浅原	6	4	4	5	1	2	2	3	1	2	2	3	6
18:18	文化センター	浅原	1	0	0	1	1	0	1	2	1	0	2	1	2
18:34	浅原	文化センター	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
※ 19:15	佐伯中	浅原	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1
19:15	文化センター	浅原	1	1	2	1	1	1	0	0	0	0	0	1	2

便別最大乗車人数（休日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:33	浅原	文化センター	3	1	0	1	2	1	1	1	1	1	0	1	3
17:00	文化センター	浅原	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1
17:16	浅原	文化センター	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
17:53	文化センター	浅原	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1

ii) 佐伯さくらバス玖島線

- ・ 便別平均利用者数は、平日は、登校便 7 時 46 分発の 16.2 人/便が最も多く、次いで下校便 16 時 00 分発の 6.3 人となっています。それ以外の便では、2.0 人/便以下の便も多くなっています。
- ・ また、休日は、7 時 46 分発、9 時 00 分発、11 時 00 分発の 3 便以外の便が 2.0 人/便以下であり、乗合わせて利用される日が少ないことが想定されます。

便別平均利用者数（平日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
6:50	玖島	友和口	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.5	0.3	0.6	0.7	1.1	1.0	0.9	1.1
7:04	友和口	玖島	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6
7:08	玖島	大沢	2.3	2.0	1.9	0.9	0.4	1.7	1.3	1.4	1.4	1.3	0.8	1.3	2.3
7:46	玖島	津田	9.7	15.0	16.2	10.5	3.2	12.9	13.0	13.3	13.3	13.2	14.2	11.9	16.2
8:10	津田	玖島	0.9	0.7	1.2	0.7	0.5	0.8	1.2	1.4	1.3	1.1	0.5	0.4	1.4
9:28	玖島	津田	2.4	2.7	2.8	2.5	2.7	2.8	3.3	2.8	2.3	1.8	2.0	2.8	3.3
11:30	玖島	津田	0.9	1.1	1.2	1.0	0.6	0.5	0.7	0.9	1.0	0.7	0.7	0.7	1.2
11:55	津田	玖島	1.1	1.4	1.8	1.6	1.2	1.2	1.0	1.5	1.8	1.1	1.9	1.1	1.9
12:30	玖島	津田	0.6	0.5	0.4	0.3	0.3	0.1	0.8	0.6	0.7	0.2	0.6	0.5	0.8
16:00	友和口	大沢	3.3	4.7	6.3	3.4	0.3	4.8	4.0	4.5	3.5	4.6	4.1	3.3	6.3
17:05	津田	玖島	3.4	3.5	3.1	2.5	1.1	2.3	2.0	3.2	2.3	3.5	4.3	3.9	4.3
17:27	玖島	津田	0.3	0.3	0.4	0.3	0.1	0.5	0.7	0.6	0.6	0.6	0.1	0.4	0.7
18:05	津田	玖島	1.7	2.1	3.7	2.7	0.7	0.7	2.3	0.8	1.0	2.9	2.1	2.2	3.7

便別平均乗車人数（休日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:08	玖島	大沢	0.7	0.8	0.7	0.7	0.4	0.5	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0	0.2	0.8
7:46	玖島	津田	2.7	1.8	1.3	1.6	0.8	0.8	1.3	0.6	0.8	0.8	0.7	0.7	2.7
8:10	津田	玖島	0.5	1.3	1.3	1.3	0.8	0.9	0.3	0.3	0.4	0.4	0.2	0.2	1.3
9:00	玖島	津田	1.9	1.7	1.5	1.8	1.5	1.6	1.8	2.8	1.7	0.6	0.6	1.2	2.8
11:30	玖島	津田	1.1	1.4	1.0	2.0	1.4	1.2	1.5	1.0	1.4	1.5	1.8	1.3	2.0
11:55	津田	玖島	0.6	0.8	0.8	1.5	0.8	0.8	1.6	1.4	0.9	1.1	0.8	0.9	1.6
12:30	玖島	津田	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.8	0.1	0.2	0.5	0.8
16:00	友和口	大沢	0.0	0.4	0.3	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.1	0.3	0.1	0.1	0.5
17:05	津田	玖島	1.5	1.0	0.4	1.1	0.5	0.4	1.3	0.8	0.6	0.8	0.8	0.8	1.5
17:27	玖島	津田	0.3	0.9	0.5	1.1	0.4	0.3	1.0	0.8	1.0	0.9	1.0	1.1	1.1
18:05	津田	玖島	1.1	0.5	0.7	1.1	0.5	0.2	0.7	1.0	1.1	1.2	1.0	0.8	1.2

- 便別の最大乗車人数は、平日は登校便 7 時 46 分発の便の 27 人が最も多く、また半分以上の便で 10 人を超えています。休日は 11 人が最も多く、それ以外の便は 10 人以下となっています。

便別最大乗車人数（平日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
6:50	玖島	友和口	3	3	2	2	2	2	1	2	3	4	3	2	4.0
7:04	友和口	玖島	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19.0
7:08	玖島	大沢	5	5	4	4	2	4	2	3	4	4	3	3	5.0
7:46	玖島	津田	23	25	23	26	12	23	19	21	22	23	27	20	27.0
8:10	津田	玖島	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4.0
9:28	玖島	津田	9	6	5	5	11	5	7	7	7	4	7	7	11.0
11:30	玖島	津田	4	5	4	4	2	2	3	3	4	2	3	2	5.0
11:55	津田	玖島	4	8	8	5	7	8	3	9	10	4	14	4	14.0
12:30	玖島	津田	3	3	2	4	2	2	3	3	4	2	4	3	4.0
16:00	友和口	大沢	9	9	11	9	2	8	7	8	8	8	9	10	11.0
17:05	津田	玖島	8	12	9	6	6	7	5	11	6	10	14	11	14.0
17:27	玖島	津田	2	2	2	2	1	5	4	3	3	2	1	2	5.0
18:05	津田	玖島	5	7	12	10	5	3	5	3	3	8	9	8	12.0

便別最大乗車人数（休日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:08	玖島	大沢	2	4	2	2	2	2	0	0	2	2	0	1	4.0
7:46	玖島	津田	11	8	4	4	5	3	6	2	3	3	2	3	11.0
8:10	津田	玖島	2	5	3	3	2	2	1	1	4	2	2	1	5.0
9:00	玖島	津田	6	4	6	4	3	3	6	9	5	2	2	5	9.0
11:30	玖島	津田	4	2	3	6	4	3	4	2	3	4	5	4	6.0
11:55	津田	玖島	2	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	2	4.0
12:30	玖島	津田	2	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	2	4.0
16:00	友和口	大沢	0	4	4	0	0	4	0	0	1	1	1	1	4.0
17:05	津田	玖島	7	3	2	4	3	3	7	2	2	2	3	2	7.0
17:27	玖島	津田	2	3	3	3	2	2	2	2	4	6	4	4	6.0
18:05	津田	玖島	5	3	4	4	3	1	2	4	3	4	4	3	5.0

iii) 佐伯デマンドバス（玖島・友和線、所山線、浅原線、飯山・中道線）

- ・ 全路線において、利用頻度の高い人が数人存在し、それ以外の登録者の利用は月に数回もしくは年に数回にとどまっています。
- ・ 所山線では、令和2年度から令和3年度にかけて利用頻度の高い人の利用が減少したことで、路線の利用実績へ大きな影響を与えており、他の路線でも同様のことが起こりうることを懸念されます。

玖島・友和線

令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
1,419	1,187	-232	2,606

所山線

令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
436	165	-271	601

上位5位

利用者	令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
Aさん	271	146	-125	417
Bさん	136	84	-52	220
Cさん	113	61	-52	174
Dさん	148	22	-126	170
Eさん	97	70	-27	167

上位5位

利用者	令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
Aさん	248	36	-212	284
Bさん	66	68	2	134
Cさん	38	28	-10	66
Dさん	13	21	8	34
Eさん	26	1	-25	27

浅原線

令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
1,288	1,332	44	2,620

飯山・中道線

令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
295	259	-36	554

上位5位

利用者	令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
Aさん	158	125	-33	283
Bさん	86	85	-1	171
Cさん	82	75	-7	157
Dさん	52	75	23	127
Eさん	53	45	-8	98

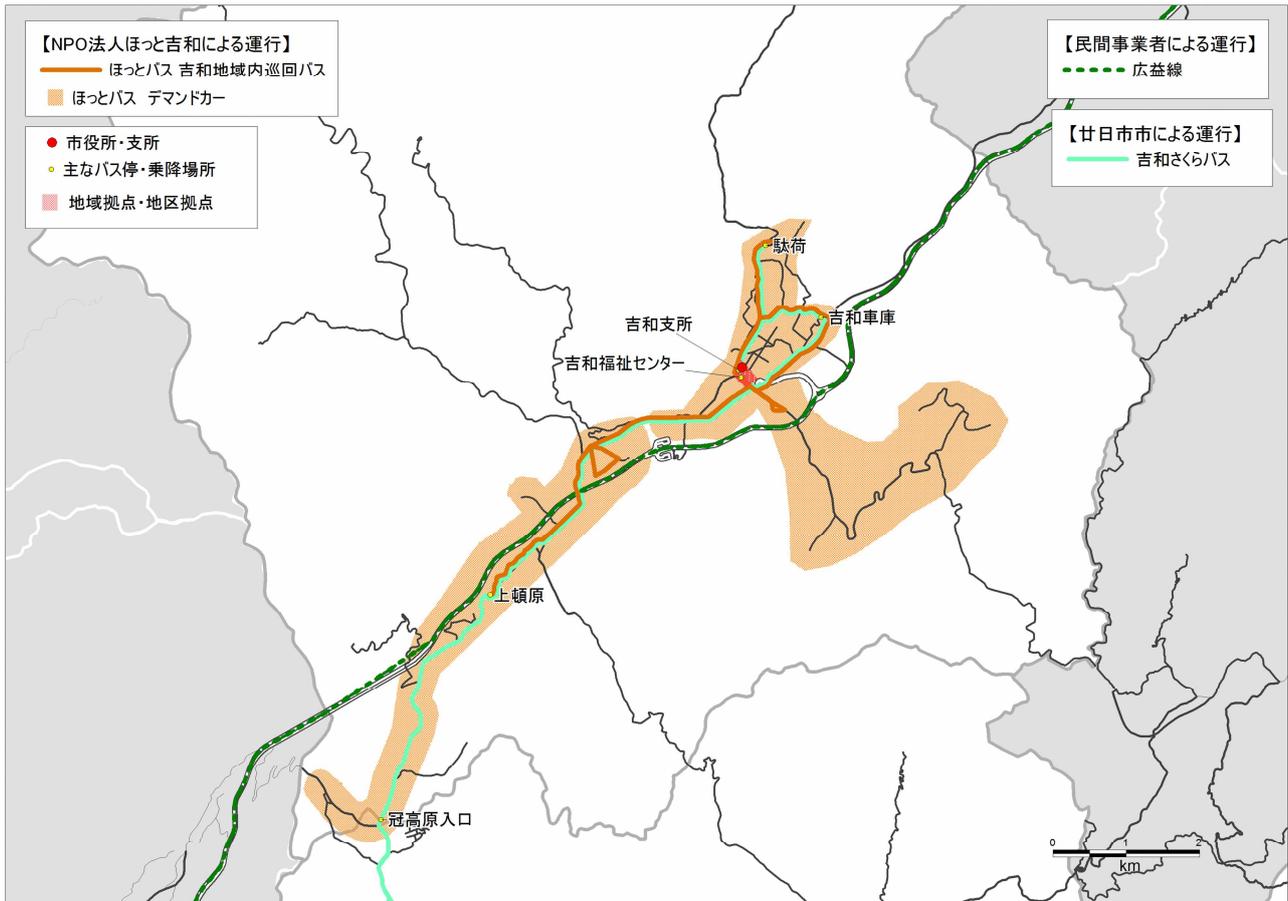
上位5

利用者	令和2年度集計	令和3年度集計	増減	合計
Aさん	187	175	-12	362
Bさん	44	44	0	88
Cさん	8	1	-7	9
Dさん	4	4	0	8
Eさん	2	0	-2	2

(エ) 吉和地域

- ・ 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（路線定期運行）があります。NPO法人ほっと吉和が主体となって自家用有償旅客運送により地域内巡回バスとデマンドカーを運行しています。
- ・ 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ます。

吉和地域の地域公共交通ネットワーク



- ・ 吉和さくらバスについては、平成31年1月の再編で、増便や150円均一運賃としたことで、全国的に新型コロナウイルス感染症の感染拡大した中でも利用者数は増加傾向となっています。
- ・ 一方、山間部で住民のいない区間を運行する路線となっているため、運行経費と運行収入とのバランスが悪くなっています。

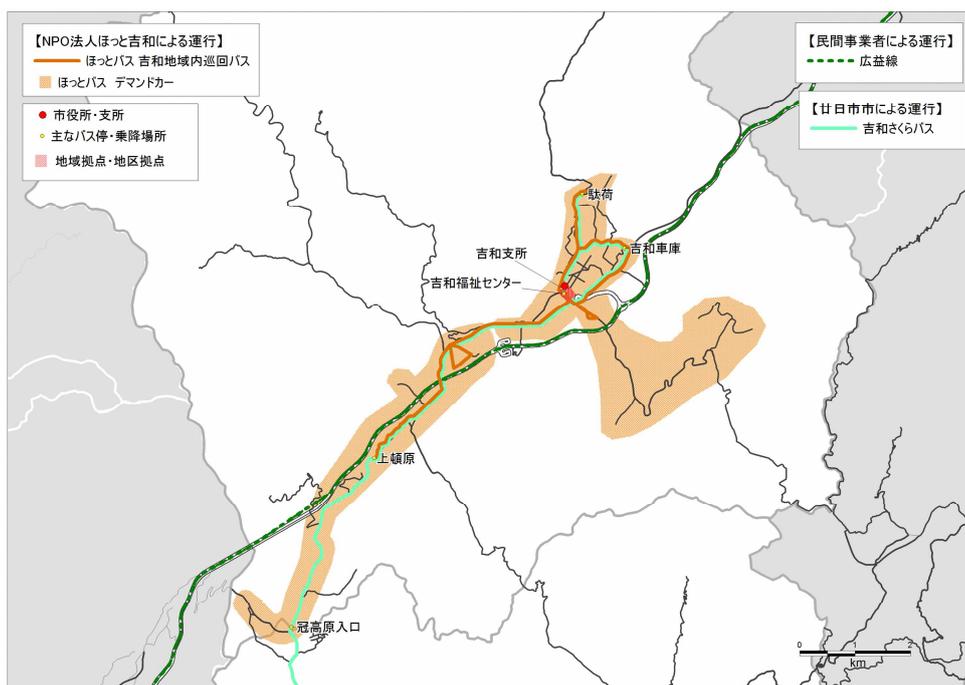
吉和地域の地域公共交通の利用実態と収支状況

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	
吉和さくらバス	利用者数(人)			1,739	7,982	8,446	8,538	
	運行収入(円)			230,553	9,105,840	10,684,783	11,910,368	
	運行経費(円)			4,275,029	26,561,874	30,602,549	31,151,685	
	一人あたり経費(円)			2,458	3,328	3,623	3,649	
	市の負担金(円)			4,044,476	17,456,034	19,917,766	19,241,317	
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
		吉和地域内巡回バス						855
	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	
	総負担金	6,649,006	5,824,442	10,036,038	23,548,858	27,696,324	25,241,317	

i) 吉和さくらバス

- 吉和さくらバスは、佐伯地域拠点と吉和地域拠点間の移動を担い、冬季にはクヴェーレ吉和を訪れるスキー客の利用が多くなっています。
- 利用が少ない吉和福祉センター以北の区間は吉和地域内巡回バスと役割分担することで、運行経費の改善が期待できます
- 上頓原～駄荷～吉和福祉センター間において、NPO法人ほっと吉和の巡回バスが重複運行しています。

吉和地域の地域公共交通ネットワーク



- ・ 便別平均利用者数は、平日の18時55分以降の便で2.0人/便以下となっています。
- ・ 休日は朝・夕の利用が多く、9時30分～14時0分間の利用が少なくなっています。
- ・ 吉和さくらバスは、定員約30名（立ち席込）で、現状の利用状況では空席が目立つ状況となっています。

便別平均利用者数（平日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
6:40	吉和福祉	文化センター	2.3	1.9	2.8	1.8	0.7	2.2	2.1	2.2	2.3	1.7	1.2	1.5	2.8
7:47	文化セ	吉和福祉	3.1	3.7	4.0	2.6	0.9	3.0	3.8	3.1	3.5	4.4	3.6	3.8	4.4
9:00	吉和福祉	文化セ	2.6	2.4	3.7	2.8	2.5	2.0	2.3	2.6	3.8	3.0	3.3	3.1	3.8
10:15	文化セ	吉和福祉	3.3	1.2	2.0	1.7	1.2	1.0	2.3	2.4	1.9	3.0	4.7	4.9	4.9
11:30	吉和福祉	文化セ	2.9	1.5	1.6	1.7	1.2	1.3	1.2	2.1	1.9	2.0	2.5	2.5	2.9
14:00	文化セ	吉和福祉	2.8	2.1	2.5	2.3	1.5	1.4	1.8	2.0	3.1	2.4	2.5	2.1	3.1
15:15	吉和福祉	文化セ	3.3	2.7	3.4	2.2	1.3	2.3	3.4	3.0	3.0	4.0	3.5	4.1	4.7
16:30	佐伯中学校前	吉和福祉	1.7	1.1	1.6	1.5	0.8	1.6	1.5	1.4	1.7	2.1	1.6	1.5	2.1
17:45	吉和福祉	文化セ	1.2	0.8	1.6	1.0	0.4	0.9	1.5	1.6	1.8	3.0	5.9	4.1	5.9
18:55	佐伯中学校前	吉和福祉	1.1	0.8	1.1	0.7	0.6	0.8	0.8	1.0	1.0	1.2	1.5	1.0	1.5
20:15	吉和福祉	文化センター	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.2	0.1	0.0	0.3
21:30	文化セ	吉和福祉	0.5	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.3	0.4	0.5	0.6	1.0	1.0	1.0

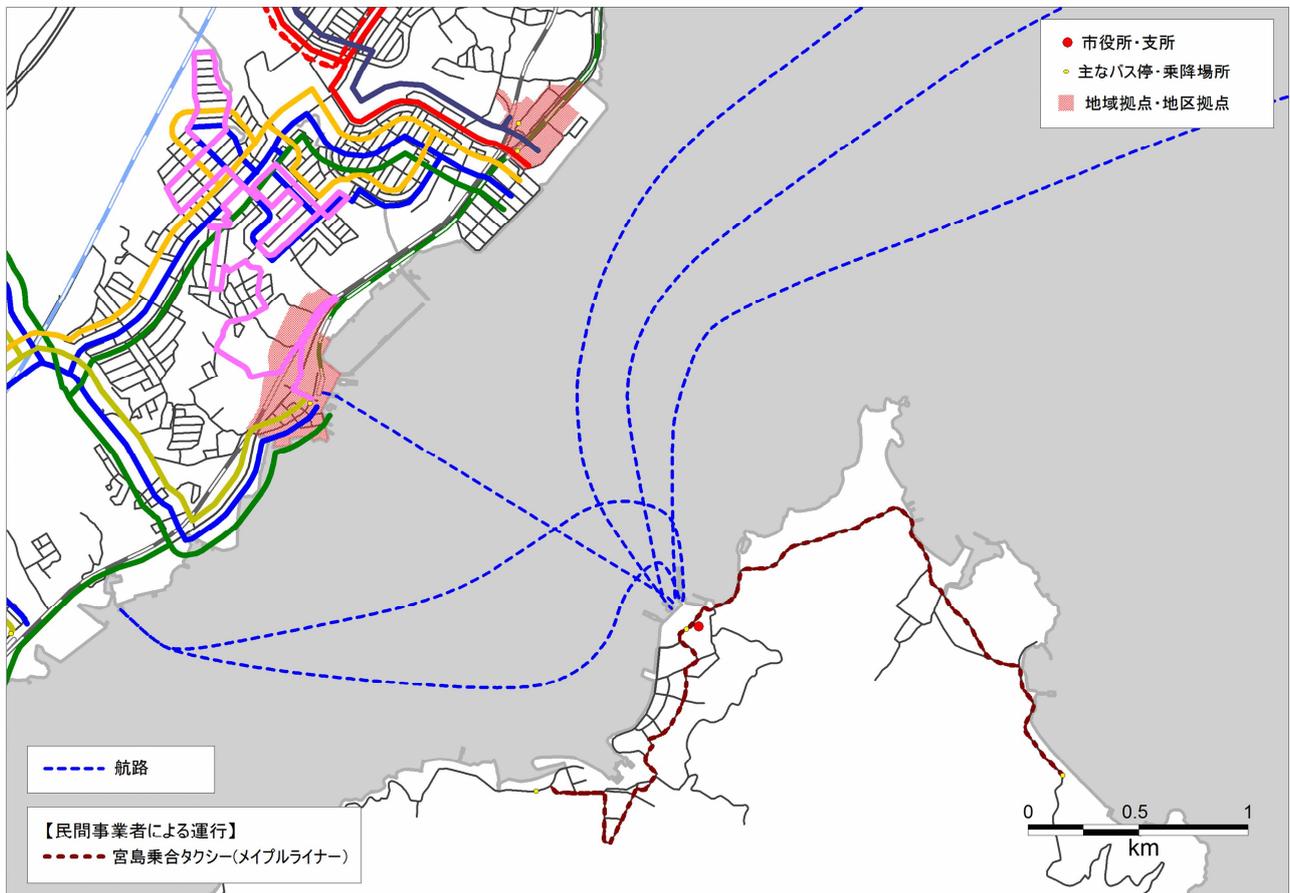
便別平均利用者数（休日）

発車時刻	発車地	到着地	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	最大
7:15	吉和福祉	文化センター	0.9	0.7	0.6	0.5	0.1	0.4	0.6	0.8	0.8	0.7	0.4	0.4	0.9
8:20	文化センター	吉和福祉	1.6	1.1	0.9	1.1	0.6	1.2	1.5	1.5	2.6	4.9	5.9	1.5	5.9
9:30	吉和福祉	文化センター	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.4
10:45	文化センター	吉和福祉	2	2	1	2	2	2	1	2	3	3	2	1	2.9
12:00	吉和福祉	文化センター	2	2	1	1	0	1	1	1	2	2	1	1	2.2
14:00	文化センター	吉和福祉	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	2.1
15:10	吉和福祉	文化センター	1	3	1	2	1	3	2	3	2	5	4	1	5.4
16:25	文化センター	吉和福祉	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1.1
17:40	吉和福祉	文化センター	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	4	2	3.9

(オ) 宮島地域

- 生活航路としては、宮島口と宮島間を結ぶフェリーを宮島松大汽船とJR西日本宮島フェリーが運航しています。
- 観光航路として、次のとおり運航されています。
 - *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
- 島内の移動手段として、宮島カープタクシーが運行する乗合タクシー・メイプルライナーと乗用タクシーがあります。

宮島地域の地域公共交通ネットワーク



(6) 地域主体の移動サービス

ア 取組内容

- ・ 大野地域と吉和地域で地域主体の生活交通が運行されています。
- ・ 大野地域では、大野第1区が主体となって、地区内の住民の移動手段として、無償運送を行っています。また、吉和地域では、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法人ほっと吉和が引き継ぎ、自家用有償旅客運送として巡回バスとデマンドカーを運行しています。

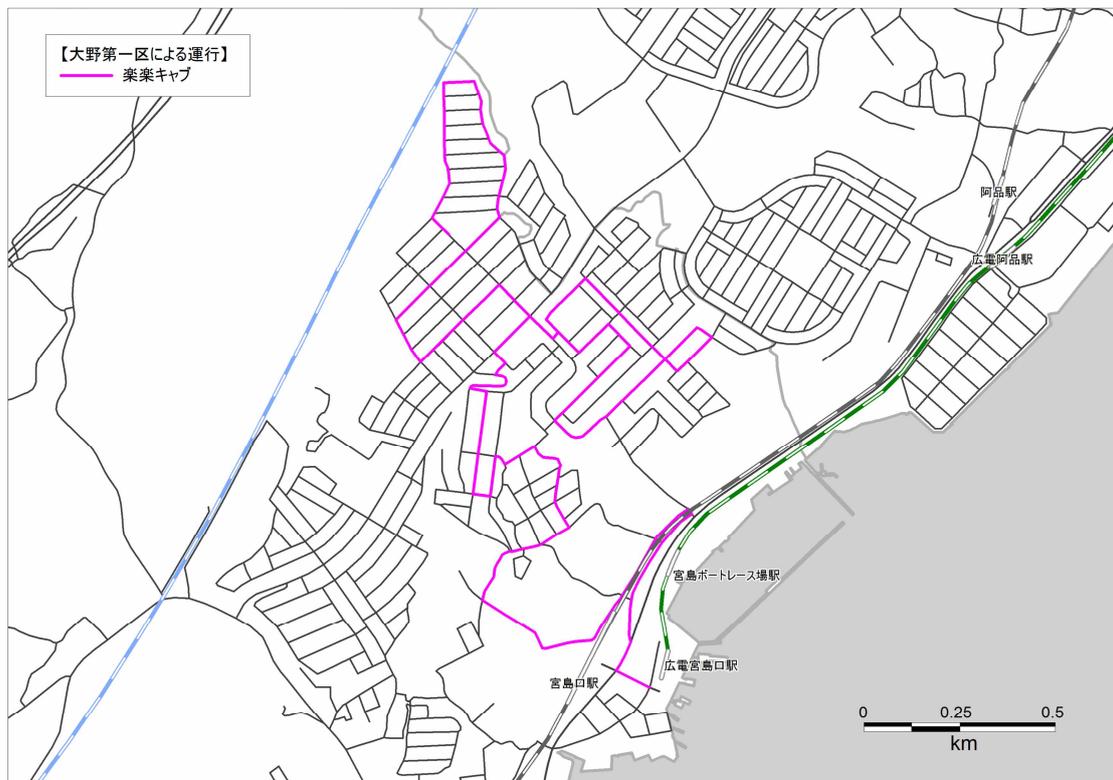
運行状況

路線	運行事業者	運行回数	始発	終着
楽楽キャブ	大野第一区	6.0	8:30	17:00
ほっとバス巡回バス（上吉和線）	NPO法人ほっと吉和	6.0	8:15	15:20
ほっとバス巡回バス（下吉和線）		3.0	8:45	15:42
ほっとバス デマンドカー		4.0	8:30	16:50

イ 大野第一区の取組状況

- ・ 令和3年度において、利用者数は1,306人となっています。

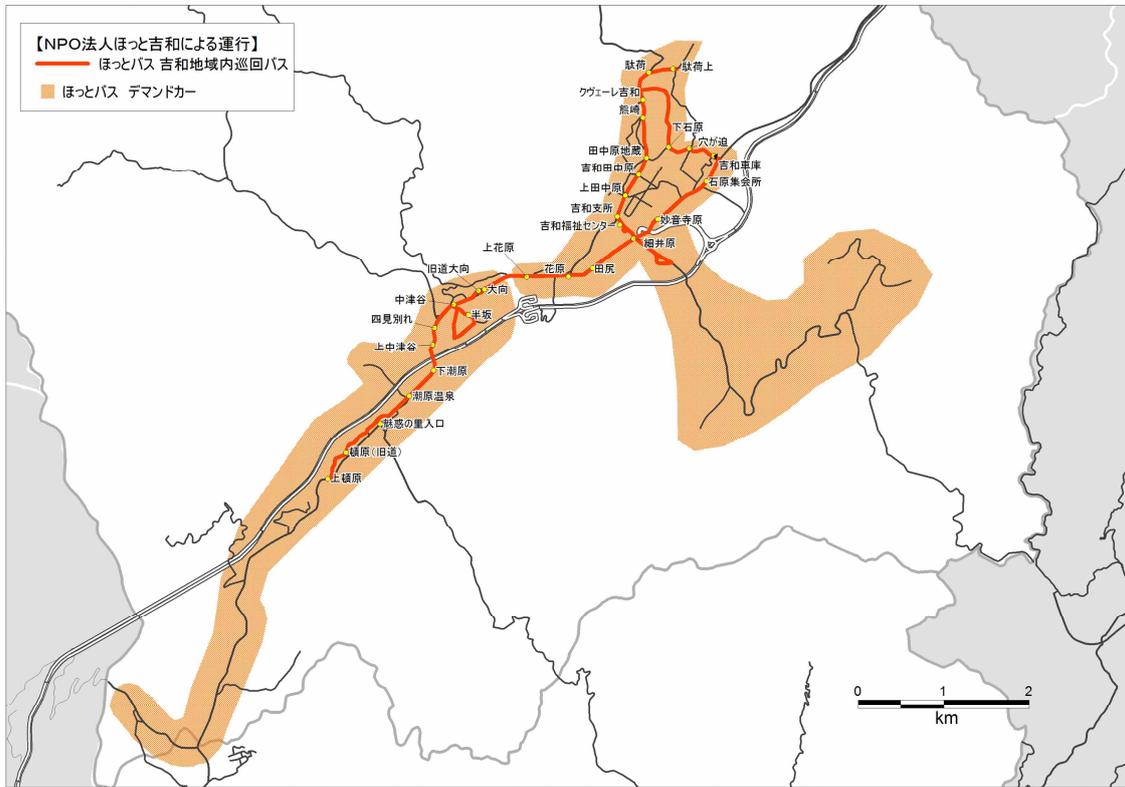
楽楽キャブの運行経路



ウ NPO法人ほっと吉和の取組状況

- ・ NPO法人ほっと吉和が巡回バスとデマンドカーの運行を開始したことで、総利用者数は令和2年度が920人の利用に対し、令和3年度は1,694人に増加しています。

ほっとバスの運行経路



年間利用者数の推移

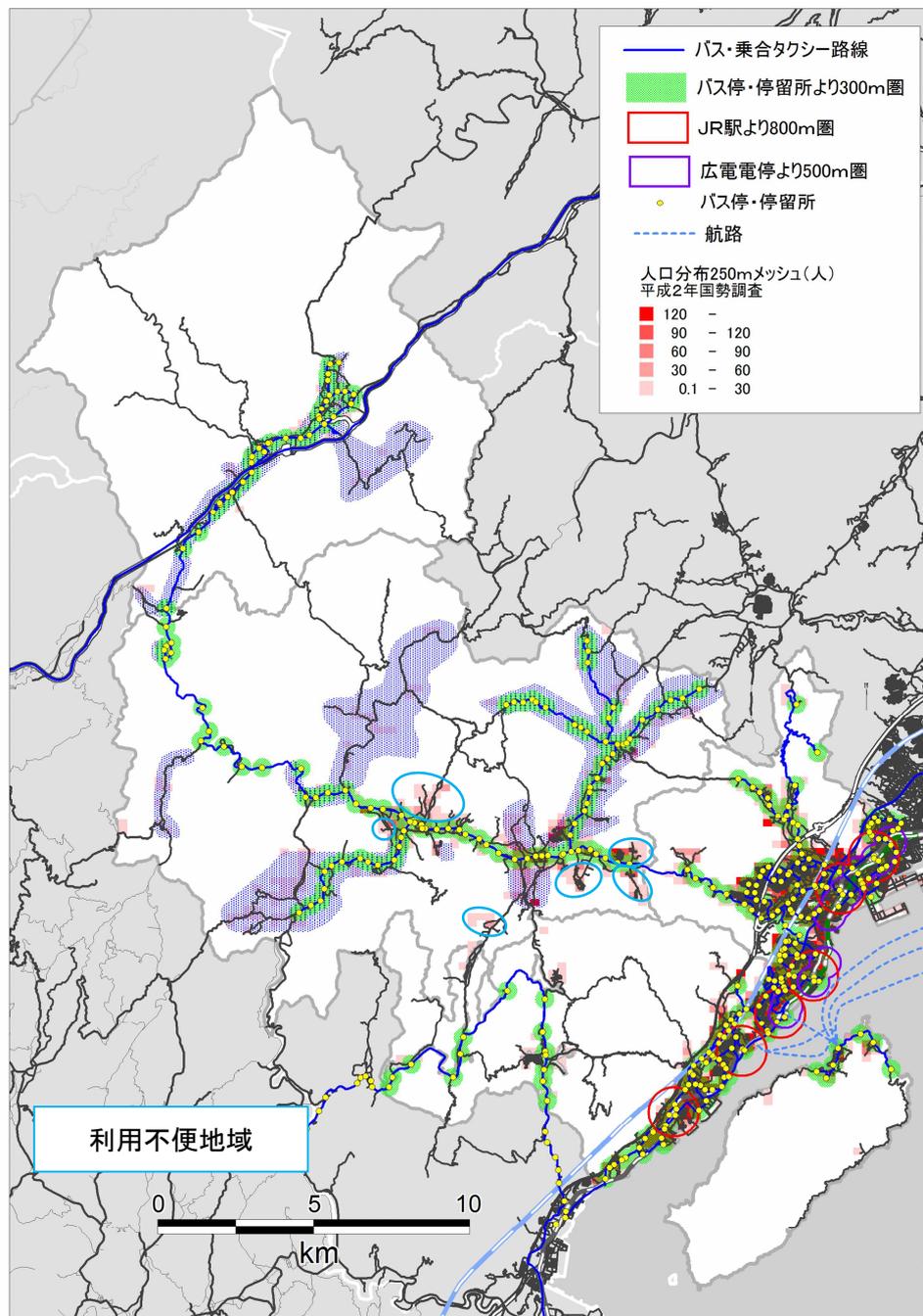
※令和2年度までは吉和デマンドバスの実績

路線名	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
デマンドカー	1,483	1,886	1,745	1,108	920	794
巡回バス						855
合計						1,649

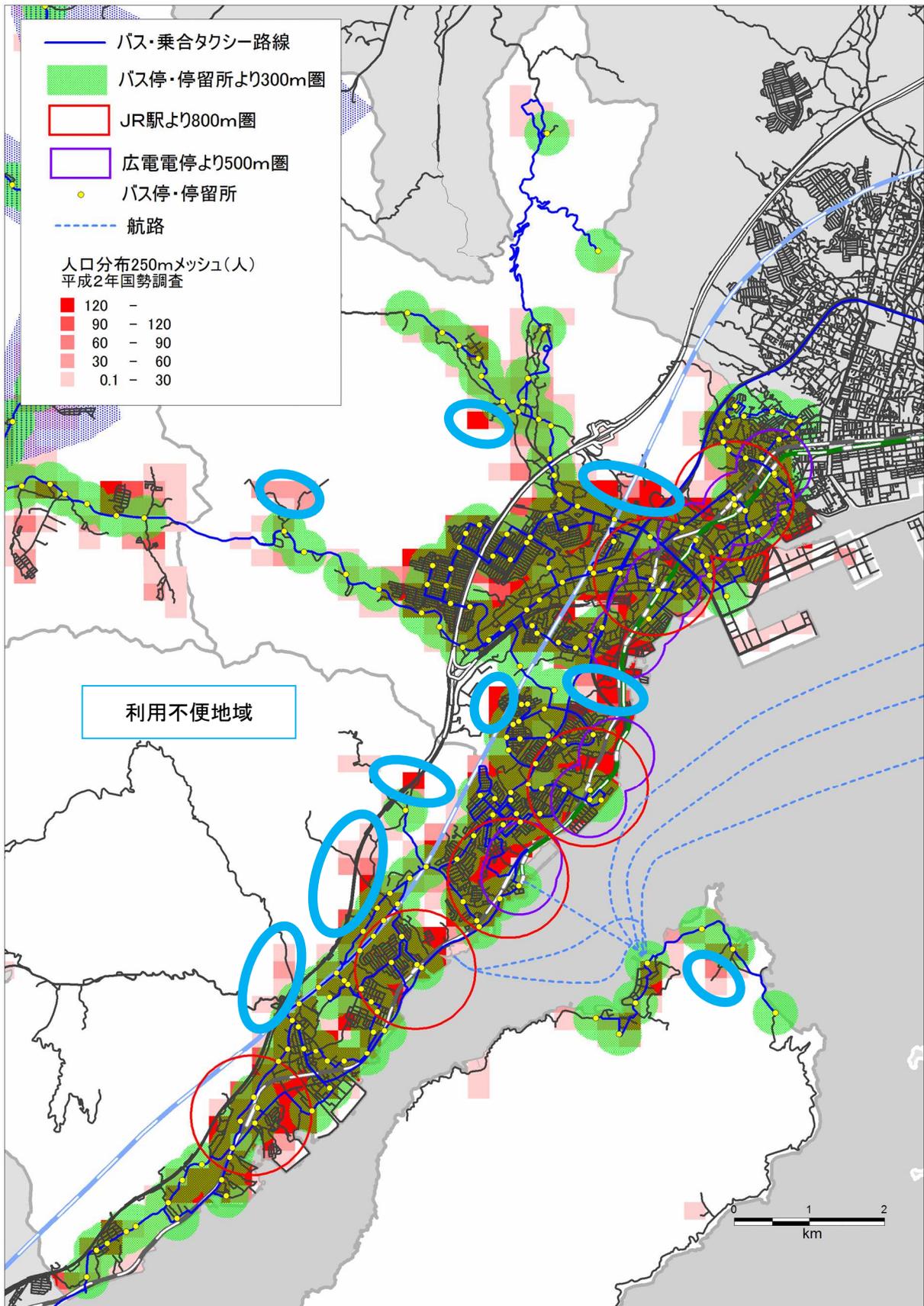
(7) 地域公共交通の利用不便地域

- ・ 地域公共交通の利用不便地域については、全国的な統一基準はなく、自治体ごとに様々な事情を考慮して設定している状況です。
- ・ 廿日市市では、地域公共交通の利用実態や地理的特性等を踏まえ、国土交通省の「都市構造の評価に関するハンドブック」の考え方により、地域公共交通の利用不便地域を設定します。
- ・ 沿岸部では地御前地区の一部等で、中山間部では、佐伯地域の一部地区で地域公共交通の利用不便地域が存在します。

地域公共交通の利用不便地域（全体）



地域公共交通の利用不便地域（沿岸部拡大）

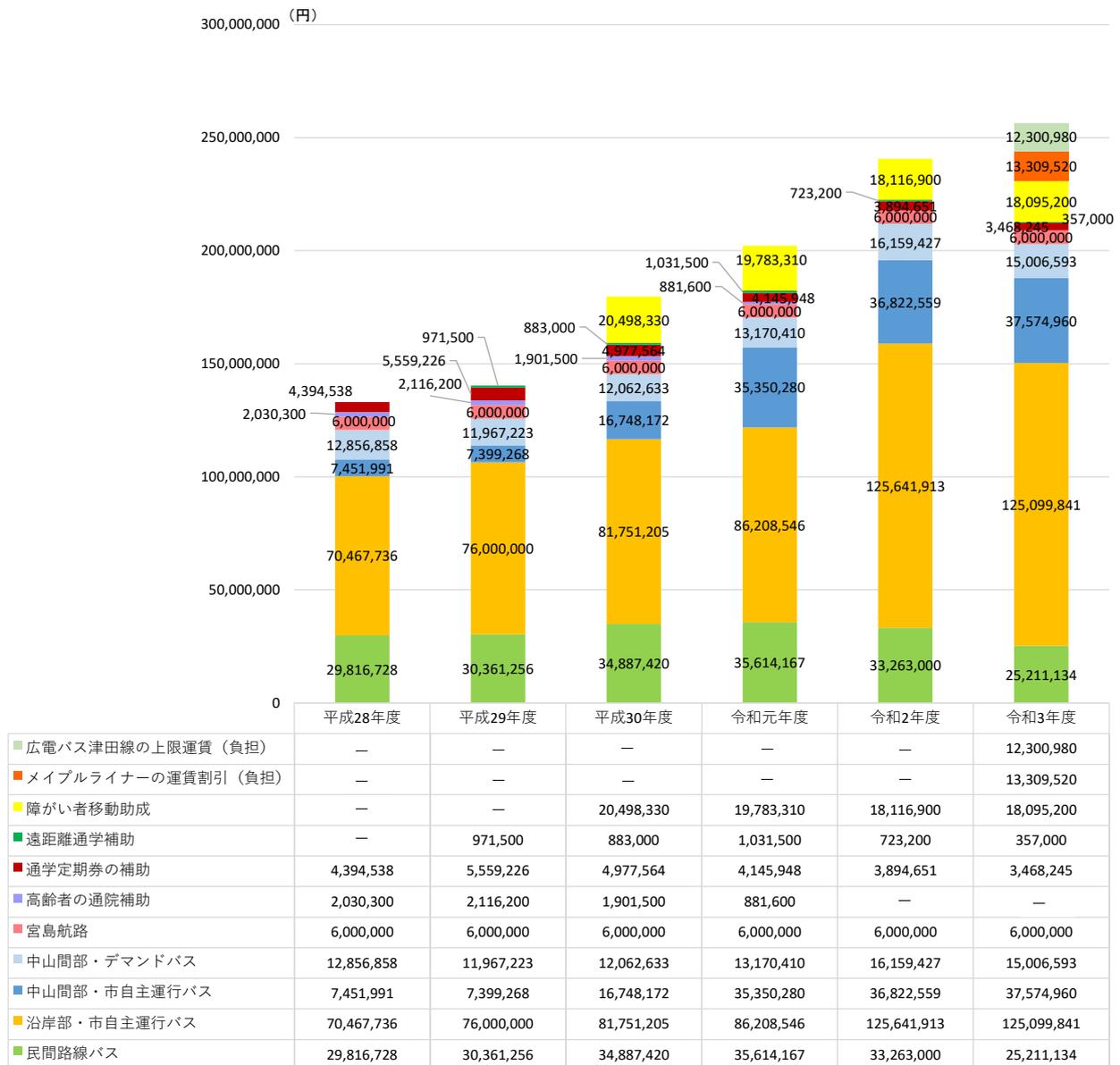


(8) 移動に係る財政支出の状況

ア 移動手段に係る財政支出の状況

- ・ 全体的に財政支出は増加傾向となっています。
- ・ 遠距離通学者、高齢者の通院等の移動手段確保に係る財政支出は減少傾向にあり、令和元年度には高齢者の通院助成制度を廃止しました。
- ・ 一方で、平成30年度以降は市自主運行バスの路線新設、宮島地域の住民を対象としたメイプルライナーの運賃割引制度や、広電バス津田線への上限運賃制度の導入等を行ったことで、財政支出が大幅に増加しています。

移動手段に係る財政支出の推移



イ 市自主運行バスにおける1乗車当たりの財政支出

- ・ 実証運行中の後畑ルート、後畑ルートにおいては、10,128円/人となっており、他の地区の1乗車当たりの負担金が高い路線と比較しても約2倍になっています。後畑地区からシビックコアまで(約10km)のタクシー料金は約3,000円であり、タクシー料金と比較しても約3倍になっています。

1乗車当たりの財政支出



4 地域公共交通に関する各種調査結果

(1) アンケート調査の概要

- ・ 地域公共交通を取り巻く環境が著しく変化しており、地域の移動実態を把握するため、各種アンケート調査を実施しました。

調査の概要①

	住民アンケート調査	高校生アンケート調査	学校アンケート調査
調査対象	廿日市市の住民基本台帳に登録されている者のうち、年齢が満15歳以上の者を無作為に抽出	廿日市高等学校、廿日市西高等学校、佐伯高等学校、山陽女学園高等学校、宮島工業高等学校の2年生	廿日市高等学校、廿日市西高等学校、佐伯高等学校、山陽女学園高等学校、宮島工業高等学校の事務局
調査期間	令和4年2月7日～令和4年2月25日	令和4年7月11日～令和4年7月22日	令和4年7月11日～令和4年7月22日
配布回収方法	郵送配布・郵送回収 配布部数 3,000 部	調査票の配布、回収を学校に依頼 配布部数 877 部	調査票の配布、回収を学校に依頼 配布部数 5 部
回収状況	回収数 1,255 部 回収率 41.8%	生徒 回収数：713 回収率：79.8% 保護者 回収数：707 回収率：79.1%	回収数 5 部 回収率：100%

- ・ 上記以外に市自主運行バスの利用者を対象にアンケート調査を実施しました。調査結果は具体的な運行計画改善の基礎資料とし、地域別の現状・問題点の整理時に活用します。

調査の概要②

	設置式アンケート調査	佐伯デマンドバス利用者アンケート調査
調査対象	市自主運行バス利用者	令和4年2月10日時点で利用登録されている方のうち、令和2年1月以降に利用実績がある方
調査期間	令和4年2月7日～令和4年3月23日	令和4年2月18日～令和4年3月4日
配布回収方法	バス車内にアンケート調査票と回収ボックスを設置した（調査票や車内掲示物にQRコードを掲載し、webアンケートも併せて実施）	郵送配布・郵送回収 配布部数 120 部
回収状況	194 部 （うちwebアンケート調査による回収 30 部）	回収数 50 部 回収率 41.7%

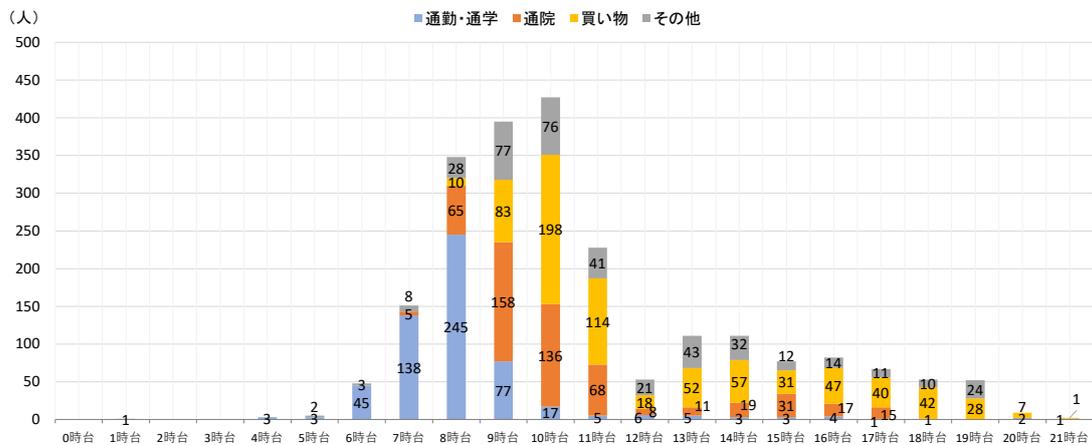
(2) 住民アンケート調査の結果

- ・ 地域公共交通の利用実態や目的別の移動状況、地域公共交通サービスに対する評価・意見等を把握するために、住民を対象としたアンケート調査を実施しました。

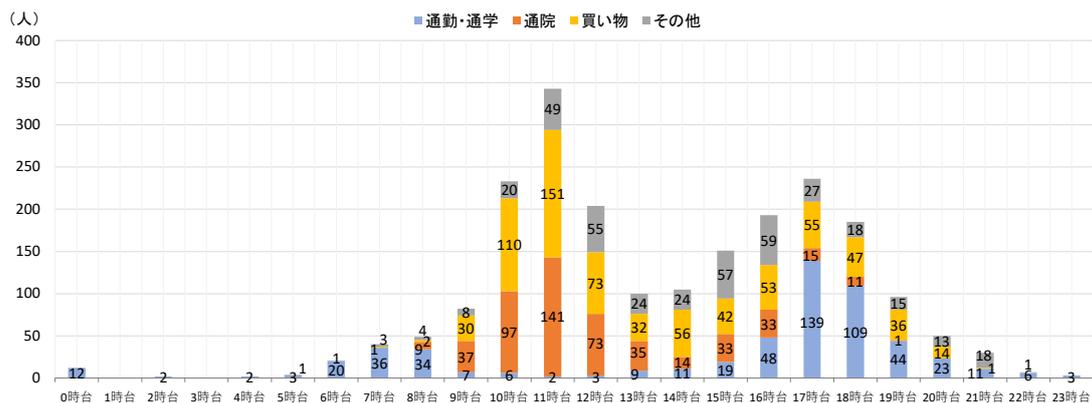
ア 時間帯・目的別の移動実態

- ・ 朝・夕は通勤・通学が多く、午前中は通院・買い物が多くなっています。午後の移動は分散しているため、時間帯によって移動実態に配慮したダイヤ設定等の運行計画の見直しが必要です。

居住地から目的地への到着時刻



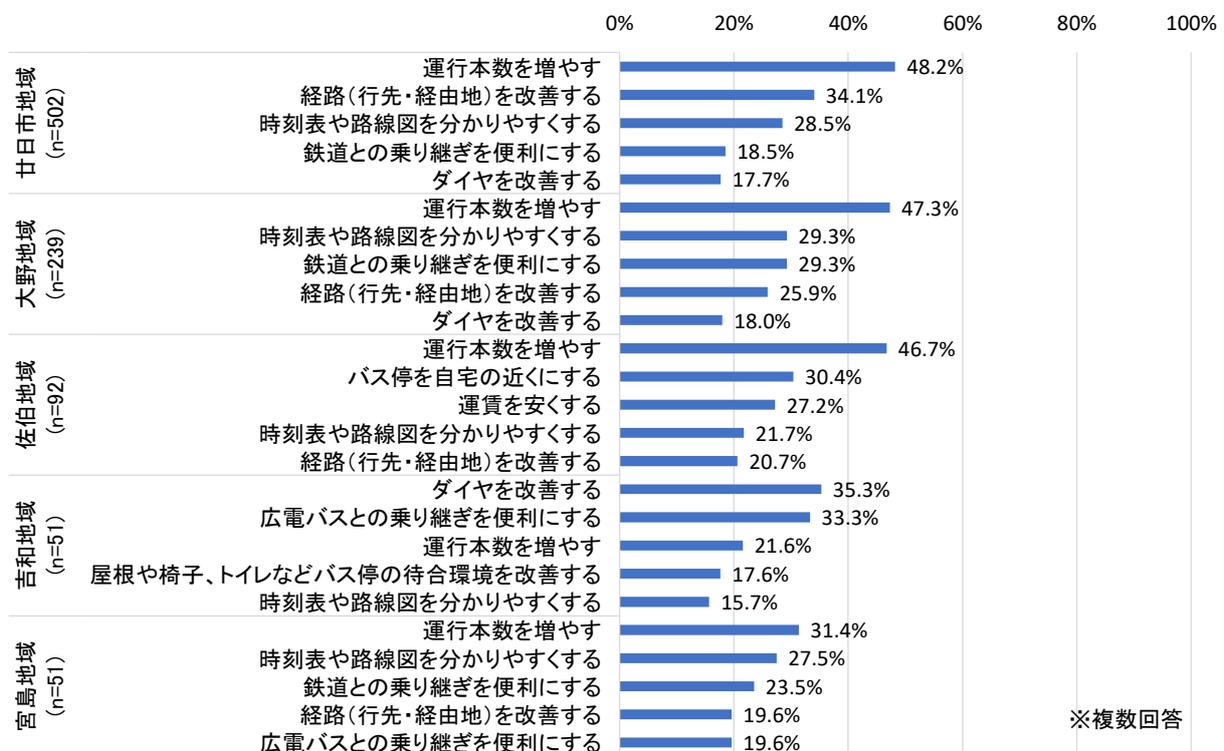
目的地から居住地への出発時刻



イ 市自主運行バスの改善点（各地域別に上位5位までを抜粋）

- ・ 廿日市地域、大野地域、佐伯地域、宮島地域において、「運行本数を増やす」と回答した方が最も多く、吉和地域では「ダイヤを改善する」が最も多くなっています。
- ・ 廿日市地域で「経路（行先・経由地）を改善する」と回答した方が約34%、大野地域で約26%となっています。
- ・ 佐伯地域で「バス停を自宅の近くにする」と回答した方が約30%となっています。
- ・ 吉和地域で「広電バスとの乗り継ぎを便利にする」と回答した方が約33%、宮島地域で約20%となっています。

市自主運行バスの改善点

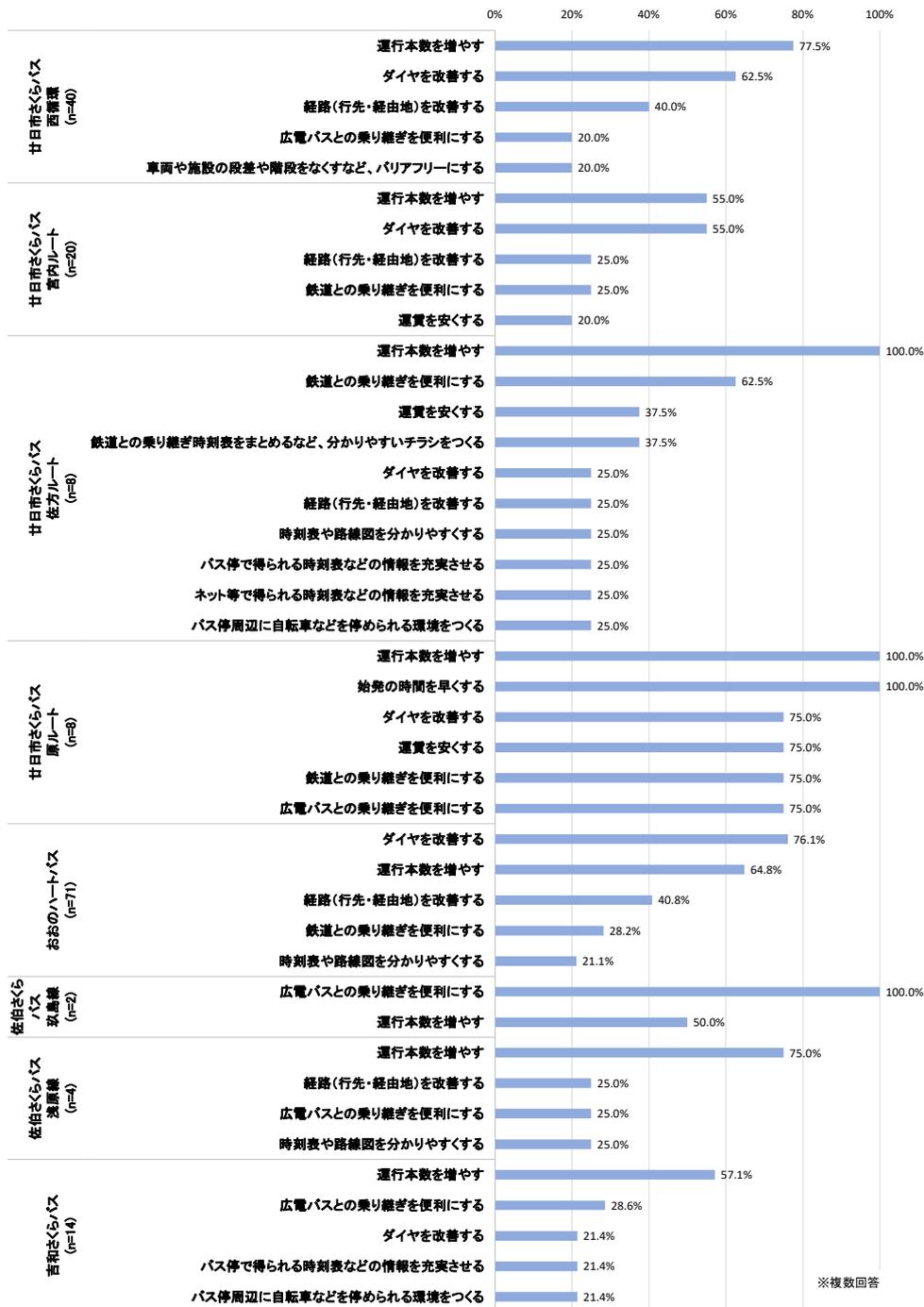


(3) 設置式アンケート調査の結果

- ・ 市自主運行バスの利用者を対象に、属性、利用実態や改善点を把握するためのアンケート調査を実施しました。

ア 市自主運行バスの改善点

- ・ 廿日市さくらバス西循環では、「経路（行先・経由地）を改善する」が上位に挙がっています。
- ・ おおのハートバスでは、「ダイヤを改善する」と回答した方が一番多くなっています。
- ・ 吉和さくらバスでは、「広電バスとの乗り継ぎ」が上位に挙がっています。



※複数回答

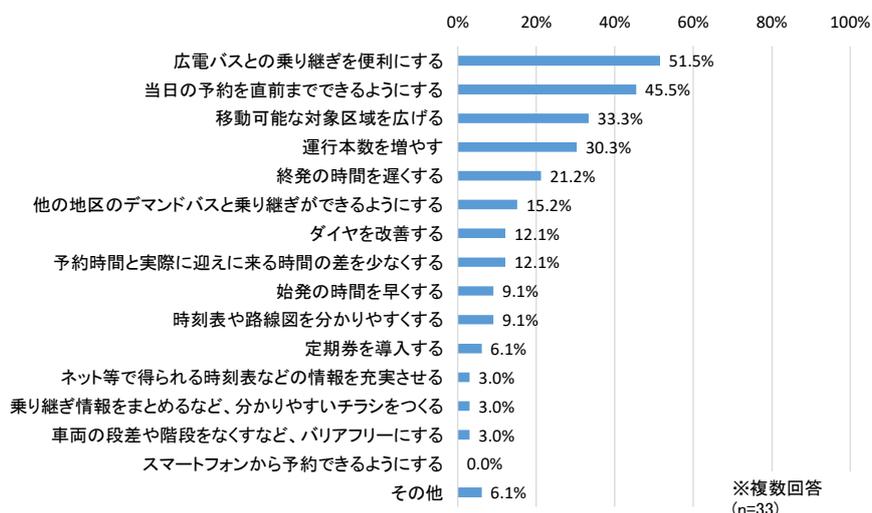
(4) 佐伯デマンドバス利用登録者アンケート調査の結果

- 佐伯デマンドバスの利用登録者のうち、令和2年1月以降に利用実績がある方を対象に、利用実態や改善点を把握するためのアンケート調査を実施しました。

ア 佐伯デマンドバスの改善点

- 「広電バスとの乗り継ぎを便利にする」と回答した方が51.5%と最も多く、次いで「当日の予約を直前までできるようにする」が45.5%、「移動可能な対象区域を広げる」が33.3%と続いています。
- 佐伯デマンドバス所山線、浅原線、飯山・中道線では、玖島地区にあるマックスバリュ佐伯店が運行区域内にありますが、直通で運行する便が限定されており、その便以外の時間帯では乗継が発生しています。このため「広電バスとの乗り継ぎを便利にする」や「移動可能な対象区域を広げる」が改善要望の上位に挙がっていることが想定されます。

佐伯デマンドバスへの改善要望



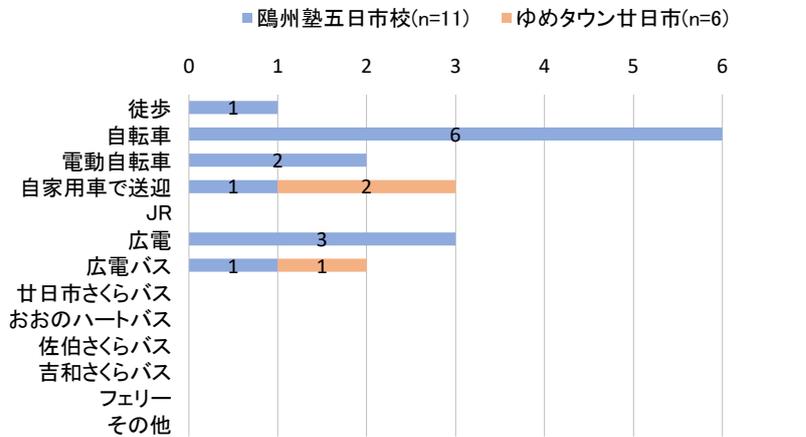
(5) 高校生及びその保護者を対象としたアンケート調査の結果

- ・ 廿日市市内の高校の2年生及びその保護者を対象とし、通学状況や公共交通の利用実態を把握するためのアンケート調査を実施しました。

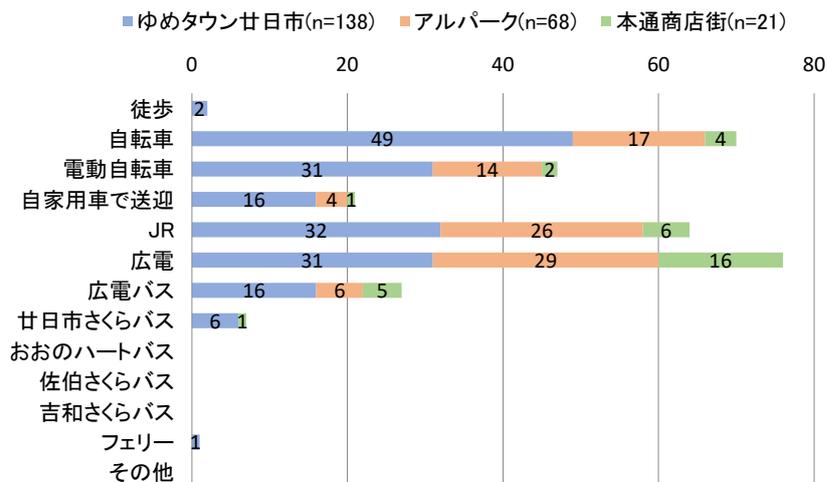
ア 休日の利用状況（高校生）

- ・ 塾や習い事で、市外の欧州塾や、市内のゆめタウン廿日市へ行くために、広島電鉄宮島線や広電バスを5人が利用している。また、友人とのおでかけで、市外のアルパークや本通り商店街への移動はJR山陽本線や広島電鉄宮島線での移動が多くなっています。市内のゆめタウン廿日市への移動は自転車や電動自転車が大半を占めている一方で、広電バスや廿日市さくらバスの利用が一部みられます。

休日の外出でよく利用する目的地までの移動手段（塾や習い事）



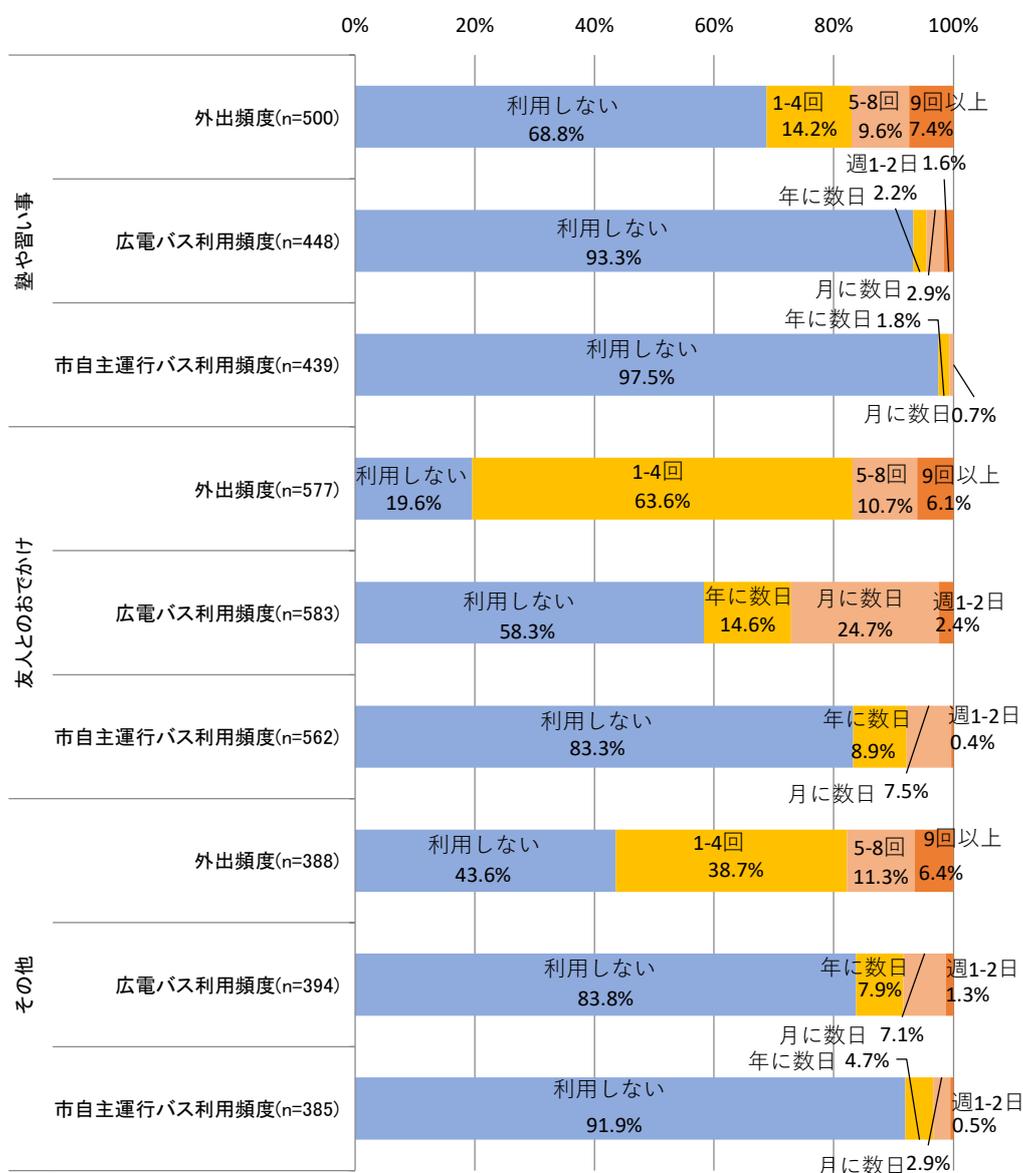
休日の外出でよく利用する目的地までの移動手段（友人とのおでかけ）



イ 休日の利用頻度（高校生）

- 塾や習い事で地域公共交通を年に1回でも利用する方は、広電バスで6.7%、市自主運行バスで2.5%となっています。一方で、友人とのおでかけで地域公共交通を年に1回でも利用する方は広電バスで41.7%、市自主運行バスで16.7%となっています。塾や習い事よりも友人とのおでかけで地域公共交通を利用する方の割合が高くなっているため、学生のおでかけの目的地として一番多いゆめタウン廿日市への利便性向上を図ることで、新規需要の創出や利用拡大が期待される。

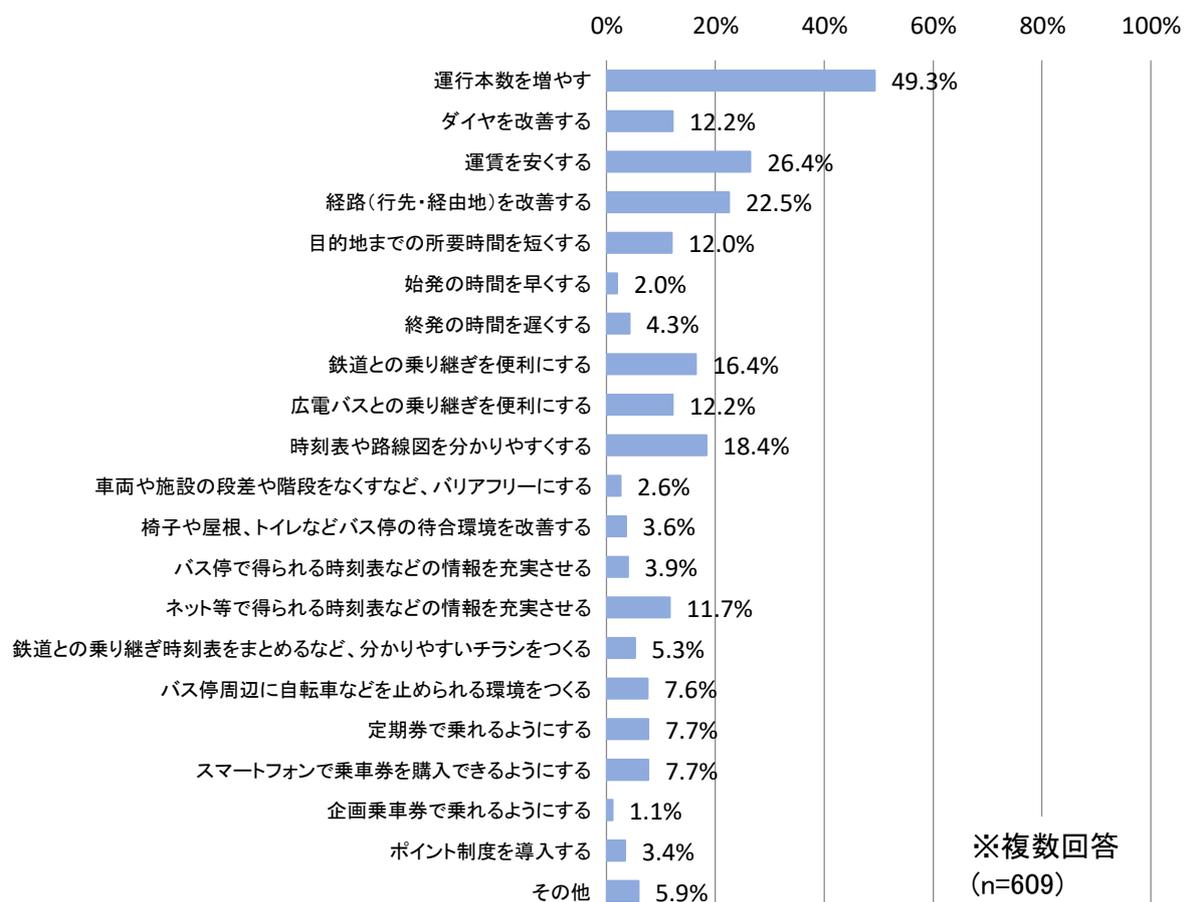
休日の一ヶ月あたりの外出頻度と広電バスと市自主運行バスの利用頻度



ウ 地域公共交通の利用意向（保護者）

- ・ 「運行本数を増やす」が49.3%と最も高く、次いで「運賃を安くする」が26.4%、「経路を変更する」が22.5%と続いています。

地域公共交通の利用意向（保護者）



(6) 各種調査結果の自由意見

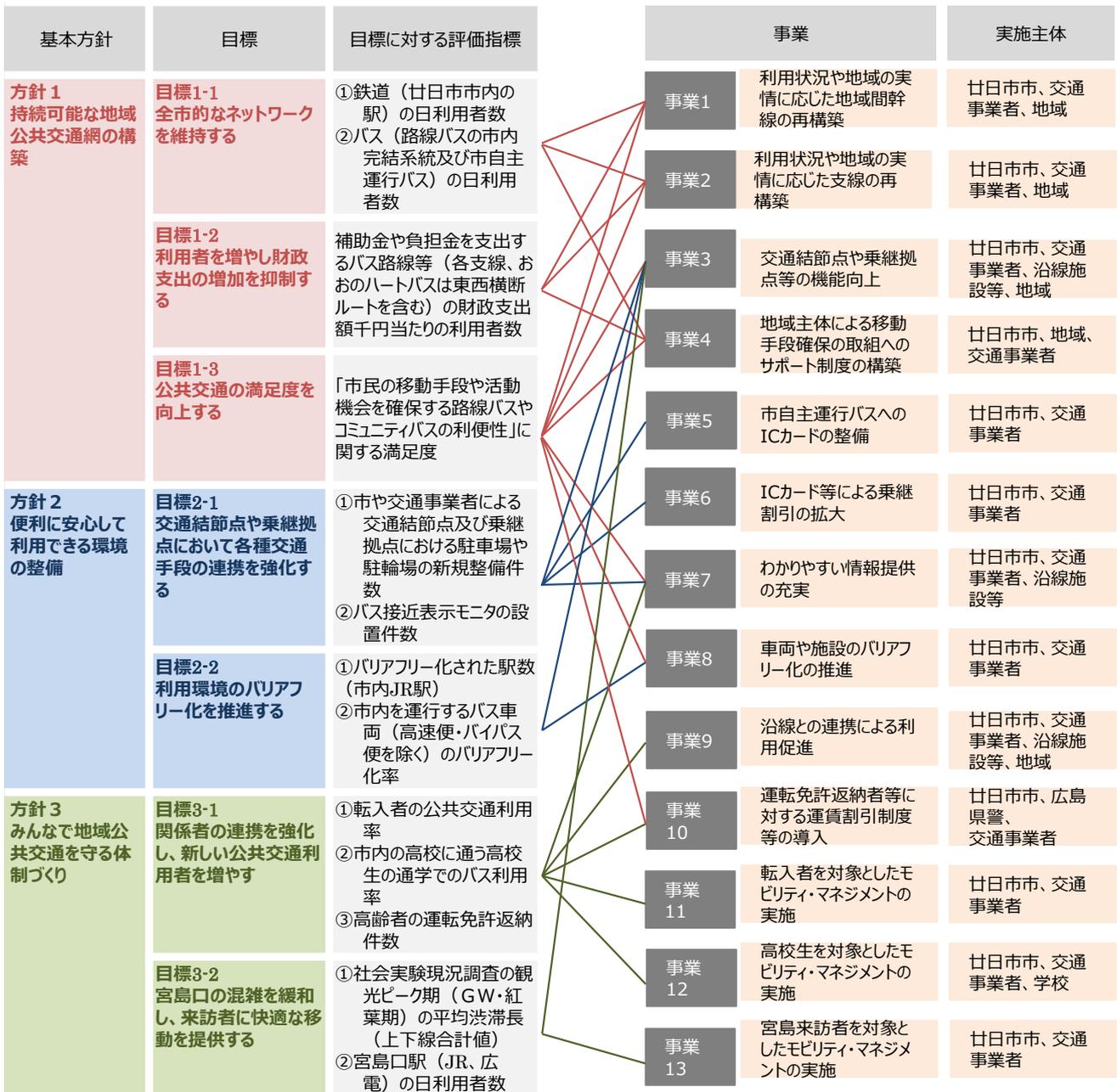
地域名	自由意見（各アンケート調査からの抜粋）
廿日市地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 廿日市さくらバス西循環の広電阿品駅～J A広島総合病院までの廃止した区間を元に戻してほしい。（阿品台地区） ・ 高齢者は数々のカード管理が困難になると思われるので、マイナンバーカードでバスが利用できるようになる等、乗降時の手続きがワンタッチになれば良いと思う。（ICカード自体は周知されているだろうが、カードを一本化するという考え）（地御前地区） ・ 広電のように1日乗車券や、途中下車1時間以内まで買い物を楽しみ、次の駅まで同一運賃でOK等があると良いと思う。（平良地区） ・ さくらバス佐方ルートに乗った時に目的地まで遠回りになることがあるので、反対回りのルートがあれば利用したいと思う。
大野地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数台が同時刻位にバス停へ到着しないようにしたほうが良いと思う。（大野第9区） ・ 廿日市市内の高校への通学便を設定してほしい。特に、高校の通学時間に電車へ乗り継げるバスを作してほしい。（大野第9区） ・ おおのハートバス、さくらバス、広電バス等、パスピー、イコカのカードで相互利用ができるようにしてほしい。（大野第2区） ・ バス停の場所、どんなルートがあるのか、がわかるようなチラシが駅内等にあると知るきっかけになると思った。（普通JR以外は車移動がほとんどなので、バスで行ける場所が知れば便利）（大野第1区） ・ 令和2年度に沿岸ルートが新設され、前空駅経由の便が少なくなったため、非常に不便になった。 ・ ICカードが使えるようにしてほしい。
佐伯地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子供が佐伯中に通っているが、午前中で授業が終わる日は帰りの便が16時すぎまでないため、仕事が休めない日は送迎もできず、困っている。また、廿日市市内の高校に通うにも始発では間に合わない。（浅原地区） ・ JRから広電バス佐伯線（宮内串戸駅）の乗り継ぎをスムーズにしてほしいです。（友和地区） ・ もう少し小さな軽自動車くらいにして、住宅街の中まで来てくれるとお年寄りの方々は助かると思います。（友和地区） ・ 予約の締め切り時間を出発時刻の30分～1時間前まで有効にしてほしい。また1便目は前日までの予約になっているため、同様の締め切り時間にしてほしい。
吉和地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎに不便な時があるので、これは改善してもらいたい。 ・ 広電バス津田線または吉和さくらバスのどちらかが遅延すると乗継ぎできないことが多い。 ・ 巡回バスは土日の運行がPASPYを導入してほしい。
宮島地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行きたい場所にどのバスでどのような経路で行くか、乗降場所がどこなのかわからないため、全く宮島口からの情報が無いので使う気になれない。 ・ 電車に乗り継げる等の情報が有れば利用する人も便利だと思う。 ・ さくらバス、ハートバスと市の公共交通機関があるが、住民にダイヤやコースが周知されていないので、利用者がよくわかっていないと思う。

5 前計画に位置付けた事業の実施状況と目標達成状況

廿日市市地域公共交通網形成計画では、第6次廿日市市総合計画の基本理念やめざす将来像との一体性を図るとともに、廿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、各種事業を実施しました。

(1) 計画の体系

- 前計画の各事業と基本方針や目標の関係は下記の通りとなっている。



事業 1	利用状況や地域の実情に応じた地域間幹線の再構築	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 平成 31 年 1 月に地域間幹線である広電バス上栗栖線と吉和線を津田バス停で分割し、沿岸部～津田間は同区間を運行する広電バス津田線へ統合、さいき文化センター～吉和車庫間は吉和さくらバスを新設した。吉和さくらバスの新設により、さいき文化センター～吉和車庫間の運行便数を 3.0 回から 6.0 回へ増便するとともに、均一性を導入しました。 令和 3 年 10 月に、広電バス津田線に上限運賃制度（最大 400 円）を導入しました。 	
事業 2	利用状況や地域の実情に応じた支線の再構築	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 平成 31 年 1 月に、広電バス玖島線と佐伯地域自主運行バス玖島線の重複区間を佐伯さくらバスへ一本化するとともに、利用実態を踏まえ、車両サイズを小型化しました。 沿岸部及び中山間部のバス路線再編に伴う自主運行バスの運賃体系の統一に伴い、令和元年 9 月からメイプルライナーに運賃割引制度を導入しました。また、市民ニーズや観光利用を踏まえ、網の浦地区へのルート延伸、杉の浦地区のルート変更及びダイヤ改正を実現しました。 	
事業 3	交通結節点や乗継拠点等の機能向上	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> J R 廿日市駅北口・南口の駅前広場整備に合わせて、廿日市さくらバスを乗り入れました。 平成 31 年 1 月の中山間部の再編に伴い、交通結節点である、水と緑のまち さいき文化センターにロータリー、待合所等を整備しました。 広電バス津田線、佐伯さくらバス玖島線、佐伯デマンドバス玖島・友和線との乗り継ぎ拠点である友和小学校ロータリーに、ベンチや屋根、バスロケーションモニターを設置しました。 	
事業 4	地域主体による移動手段確保の取組へのサポート制度の構築	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 令和 3 年度から、市が運行していた吉和デマンドバスを NPO 法人ほっと吉和による自家用有償旅客運送（巡回バスとデマンドカー）に転換しました。 転換に際して、市は、運営協議会の運営やサービス内容の検討等の支援を行うとともに、運行経費にかかる補助制度を創設しました。 地域主体型互助運送（現対象は大野第一区の楽楽キャブ）について、補助制度を創設しました。 	
事業 5	市自主運行バスへの I C カードの整備	一部実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年 3 月に、廿日市さくらバスに交通系 I C カード対応機器を整備し、「P A S P Y」と「I C O C A」が利用可能となりました。 	
事業 6	I C カード等による乗継割引の拡大	未実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> P A S P Y 利用での、バス同士又は広電電車とバスを 1 時間以内に乗り継いだ場合、2 回目に乗車したバス、広電電車の運賃が P A S P Y 割引後の運賃からさらに 20 円（小児・割引運賃適用者は 10 円）割り引かれるよう制度を充実しましたが、乗り継ぎ利用される利用者の費用負担の軽減が図られている一方で、廿日市さくらバス西循環の再編により乗り継ぎが発生する区間に対しての乗継割引は検討中となっています。 	
事業 7	わかりやすい情報提供の充実	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 時刻表を公的機関だけでなく、商業施設や医療機関に設置しました。 支線の時刻表は、幹線との乗り継ぎ情報を記載した。また、幹線の時刻表は、幹線同士の乗継ぎ情報を掲載しました。 交通結節点や市役所等へバス接近表示モニタ（11 台）を設置しました。 	
事業 8	車両や施設のバリアフリーの推進	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー対応として、平成 29 年度に J R 前空駅へエレベータを設置しました。また J R 内串戸駅へ視覚障がい者向けの内方線付き点状ブロック※1 を設置しました。 各事業者では、順次バリアフリー車両へ更新しています。広島電鉄の超低床車両の導入については、購入補助の支援を行っています。 	

事業 9	沿線との連携による利用促進	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> GWや紅葉シーズンの宮島への訪問者が多い時期に、商業施設や臨時駐車場を活用したパークアンドライドを推進しています。 自主運行バス車両のラッピング広告や車内広告を実施しました。 令和3年3月～令和4年1月まで、吉和さくらバスと広電バス津田線の往復乗車券、沿線にある温浴施設の利用券がセットになった企画乗車券を販売しました。 	
事業 10	運転免許返納者等に対する運賃割引制度等の導入	実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度に、運転免許返納者に市自主運行バスの無料利用証（交付日から2年間有効）、広島県ICカード乗車券「PASPY」1万円相当等の支援が受けられる運転免許自主返納制度を創設しました。 70歳以上の運転免許返納者数は、事業開始前（平成29年度）の301人から、令和3年度には533人と増加しています。そのうち制度利用者は519人となっており、70歳以上の運転免許返納の促進に寄与しました。 	
事業 11	転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	未実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 市役所1階のパンフレットラックに市自主運行バスの時刻表を配架しています。転入者への周知が十分とは言えないため、転入者に渡す資料とセットで公共交通利用のメリット等の案内チラシ配布を進めます。 	
事業 12	高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	一部実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> 広島県立佐伯高等学校のオープンスクールに参加した中学生や保護者に対し、地域公共交通を利用して通学する生徒を対象とした補助制度をPRしました。平成29年度から補助制度の運用を開始し、毎年度15人前後の利用があり、高校生の地域公共交通の利用促進につながっていますが、通学需要の拡大に向けて新たな取組の検討をします。 	
事業 13	宮島来訪者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	一部実施
実施内容 成果	<ul style="list-style-type: none"> GWや紅葉シーズンの宮島への訪問者が多い時期に、商業施設や臨時駐車場を活用したパークアンドライドを推進しています。 パークアンドライドをHPやチラシでPRしたほか、地域の祭りでブースを出展しクイズに答えられたらノベルティを渡して、PRを行いました。 	

(2) 目標の達成状況

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、リモートワークが推進されたことにより、利用者数に関する目標は達成できていませんが、待合環境の利便性向上やバリアフリー化に関する目標は達成しています。

基本方針1の目標の達成状況 ◎目標値達成 ○策定時数値から改善 △目標値未達成 ×未実施

目標	評価指標	策定時	目標値	実績	達成状況
目標 1-1 全市的なネットワークを維持します	● 鉄道(廿日市市内の駅)の日利用者数	平成 25 年度 62.2 千人/日	令和 4 年度 62.2 千人/日	令和 3 年度 46.2 千人/日	△
	● バス(路線バスの市内完結系統及び市自主運行バス)の日利用者数	平成 26 年度 4.3 千人/日	R4 年度 4.4 千人/日	令和 3 年度 2.8 千人/日	△
目標 1-2 利用者を増やし財政支出の増加を抑制します	補助金や負担金を支出するバス路線等(各支線、おののハートバスは東西横断ルートを含む)の財政支出額千円当たりの利用者数	沿岸部 平成 26 年度 4.5 人/千円	沿岸部 令和 4 年度 4.5 人/千円以上	沿岸部 令和 4 年度 2.0 人/千円	△
		中山間部、 島しょ部 平成 26 年度 2.0 人/千円	中山間部、 島しょ部 令和 4 年度 2.0 人/千円以上	中山間部、 島しょ部 令和 3 年度 1.0 人/千円	△
目標 1-3 地域公共交通の満足度を向上します	「市民の移動手段や活動機会を確保する路線バスやコミュニティバスの利便性」に関する満足度	平成 26 年度 2.53 ポイント	令和 2 年度 3.00 ポイント	令和 3 年度 2.58 ポイント	○

基本方針2の目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	実績	達成状況
目標 2-1 交通結節点や乗継拠点において各種交通手段の連携を強化します	● 市や交通事業者による交通結節点及び乗継拠点における駐車場や駐輪場の新規整備件数	平成 27 年度 0 件	令和 4 年度 3 件	令和 4 年度 3 件	◎
	● バス接近表示モニタの設置件数	平成 27 年度 1 件	令和 4 年度 9 件	令和 4 年度 11 件	◎
目標 2-2 利用環境のバリアフリー化を推進します	● バリアフリー化された駅数(市内JR駅)	平成 27 年度 4 駅/6 駅	令和 4 年度 6 駅/6 駅	令和 4 年度 6 駅/6 駅	◎
	● 市内を運行するバス車両(高速便・バイパス便除く)のバリアフリー化率	平成 27 年度 84% (26 台/31 台)	令和 4 年度 100% (31 台/31 台)	令和 4 年度 100% (35 台/35 台) ※予備車除く	◎

※実際に運行している車両はバリアフリー対応されており、予備車両が未対応

基本方針3の目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	実績	達成状況
目標 3-1 関係者の連携を強化し、新しい地域公共交通利用者を増やします	● 転入者の地域公共交通利用率	平成 27 年度 — % ※参考 34%	令和 4 年度 36%	—	×
	● 市内の高校に通う高校生の通学でのバス利用率	平成 27 年度 8%	令和 4 年度 10%	令和 3 年度 7%	△
	● 高齢者の運転免許返納件数	平成 27 年度 211 件/年	令和 4 年度 300 件/年	令和 3 年度 604 件/年	◎
目標 3-2 宮島口の混雑を緩和し、来訪者に快適な移動を提供します	● 宮島口周辺の渋滞長	平成 21 年度 12.3km ※社会実験 現況調査値	令和 4 年度 7.0km	令和 1 年度 6.8km 令和 2 年度 5.6km 令和 3 年度 10.1km	○
		● 宮島口駅(JR、広電)の日利用者数	平成 25 年度 13.5 千人/日	令和 4 年度 13.7 千人/日	令和 4 年度 8.9 千人/日

6 地域公共交通の課題と本計画のポイントの整理

(1) 地域公共交通の課題

■新規需要の獲得

現状	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">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手段の確保

現状	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">高齢者が安心して生活していく上で、移動手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	<ul style="list-style-type: none">利用者の減少や低廉な運賃設定等により、市の財政支出が増加傾向となっています。
課題	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">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	<ul style="list-style-type: none">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
<p><u>(1) デジタル社会への対応</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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) <p><u>(2) カーボンニュートラル実現に向けた対応</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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。 <p><u>(3) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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)
<p><u>(1) 乗継ぎに関するニーズ</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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 <p><u>(2) 路線に関するニーズ</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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
<p><u>(1) 持続できる地域公共交通</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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。 <p><u>(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</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 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。

第3章 地域公共交通計画の体系(基本理念、基本方針、目標等)

第6次廿日市市総合計画の基本理念や目指す将来像との一体性を図るとともに、廿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。車両更新の際は、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将来像及び地域公共交通の役割

(1) 拠点及び交通結節点の位置づけ

地域公共交通ネットワークの現状と前項で定めた基本理念と基本方針・目標を踏まえ、拠点、交通結節点等を次のとおり位置づけます。

拠点の定義

分類	該当する範囲	備考
都市拠点	シビックコア	立地適正化計画における各拠点と同じ
地域拠点	大野、津田、吉和、宮島	
地区拠点	廿日市駅周辺、宮内串戸駅周辺、阿品、宮島口、大野①（大野支所～公共施設集積地）、大野②（JR 大野浦駅）、友和、津田、吉和、宮島	
生活拠点	宮園、四季が丘、陽光台、福面、阿品台、前空、玖島、浅原	
地域医療拠点	広電 J A 広島病院前駅周辺	

交通結節点等の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所等	将来の方向性
交通結節点	各地域の拠点及び等に位置し、幹線・支線の乗継が可能な場所	【廿日市地域】 JR 廿日市駅、JR 宮内串戸駅、JR 阿品駅、広電廿日市駅、広電廿日市市役所前駅、広電宮内駅、広電 J A 広島病院前駅、広電阿品駅 【大野地域】 JR 宮島口駅、JR 大野浦駅、広電宮島口駅、宮島口栈橋、大野市民センターもしくは大野支所周辺 【佐伯地域】 水と緑のまち さいき文化センター 【宮島地域】 宮島栈橋	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行います ・タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮します
乗継拠点（市内）	幹線・支線の乗継が可能な場所	【廿日市地域】 交通結節点以外の鉄道駅 【大野地域】 交通結節点以外の鉄道駅 【佐伯地域】 玖島分れバス停、友和学校ロータリーバス停 【吉和地域】 吉和ふれあい交流センター	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行います ・タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮します
乗継拠点（市外）	幹線・支線の乗継が可能な場所	【その他】 JR 玖波駅 ※大竹市	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう、近隣自治体と調整を行います

※国補の記載がある路線は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象路線

(2) 各交通手段の位置づけと将来の方向性

市内の地域公共交通網における各交通手段の位置づけと将来の方向性を、現状やあるべき姿を踏まえて次のとおり設定します。

なお、ここでは鉄道や航路、バス等についての位置づけを示していますが、これらでは時間的・空間的にカバーできない移動ニーズに、きめ細かく対応するサービスとして、タクシー（乗用）を想定しています。

幹線の位置づけと将来の方向性

路線種別	項目	内容
都市間幹線	役割	周辺都市との連絡
	対象交通手段	J R山陽本線 広島電鉄宮島線 広電バス宮園・四季が丘線（バイパス便） 広電バス阿品台線（バイパス便） 石見交通広益線
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺都市との交流・連携を強化するため、関係自治体及び交通事業者と連携の上、サービス水準の維持・確保に努めます ● 速達性、定時性、輸送力に配慮します
地域間幹線	役割	市内の都市拠点または地域拠点間の連絡（一部市外を含む）もしくは、市内の地域拠点または地域拠点間の連絡
	対象交通手段	J R山陽本線、広島電鉄宮島線 おおのハートバス 東西横断ルート※国補（幹線系統） 広電バス 津田線 ※国補（幹線系統） 吉和さくらバス ※国補（フィーダー系統） 宮島口～宮島航路（フェリー）
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内における拠点間の連携強化のため、サービス水準の維持・確保に努めます ● 都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮します ● サービス水準を見直す際は、速達性、定時性、輸送力に配慮したサービス提供となるよう検討します ● 近隣自治体と関係がある路線については、公共公益施設の相互利用を含めた近隣自治体との十分な調整を踏まえ、効果的な路線網の構築に努めます

※国補の記載がある路線は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象路線

沿岸部の支線の位置づけと将来の方向性

路線種別	項目	内容
支線 (沿岸部大規模住宅団地路線)	役割	生活拠点から各拠点や交通結節点（乗継ぎ拠点）との連絡
	対象交通手段	広電バス宮園・四季が丘線 広電バス阿品台線
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内における市民の生活を支えるため、サービス水準の維持・確保に努めます ● 通勤、通学に関する移動ニーズを踏まえ、朝夕夜に可能な限りダイヤを設定する他、通院、買物に関する移動ニーズに対応したダイヤを設定します ● 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮します
支線 (沿岸部その他路線)	役割	生活拠点から各拠点や交通結節点との連絡
	対象交通手段	廿日市さくらバス 西循環 佐方ルート 国補（幹線系統） 宮内ルート 国補（フィーダー系統） 原ルート おおのハートバス 東ルート 西ルート 大竹・栗谷線
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内における市民の生活を支えるため、サービス水準の維持・確保に努めます ● 路線定期運行を基本としつつ、高齢化や商業施設・医療機関の状況、利用不便地域の有無等を考慮した運行を検討します ● 通院、買物に関する移動ニーズへの対応を基本に、通勤、通学に関する移動ニーズも踏まえダイヤを設定します ● 市民の多様な移動ニーズに対応するため、利用状況に応じて運行系統を変える等、きめ細やかな運行に努めます ● 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮します ● 近隣自治体の運行路線との連携について、自治体間の調整を図ります

国補の記載がある路線は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象路線

中山間部の支線の位置づけと将来の方向性

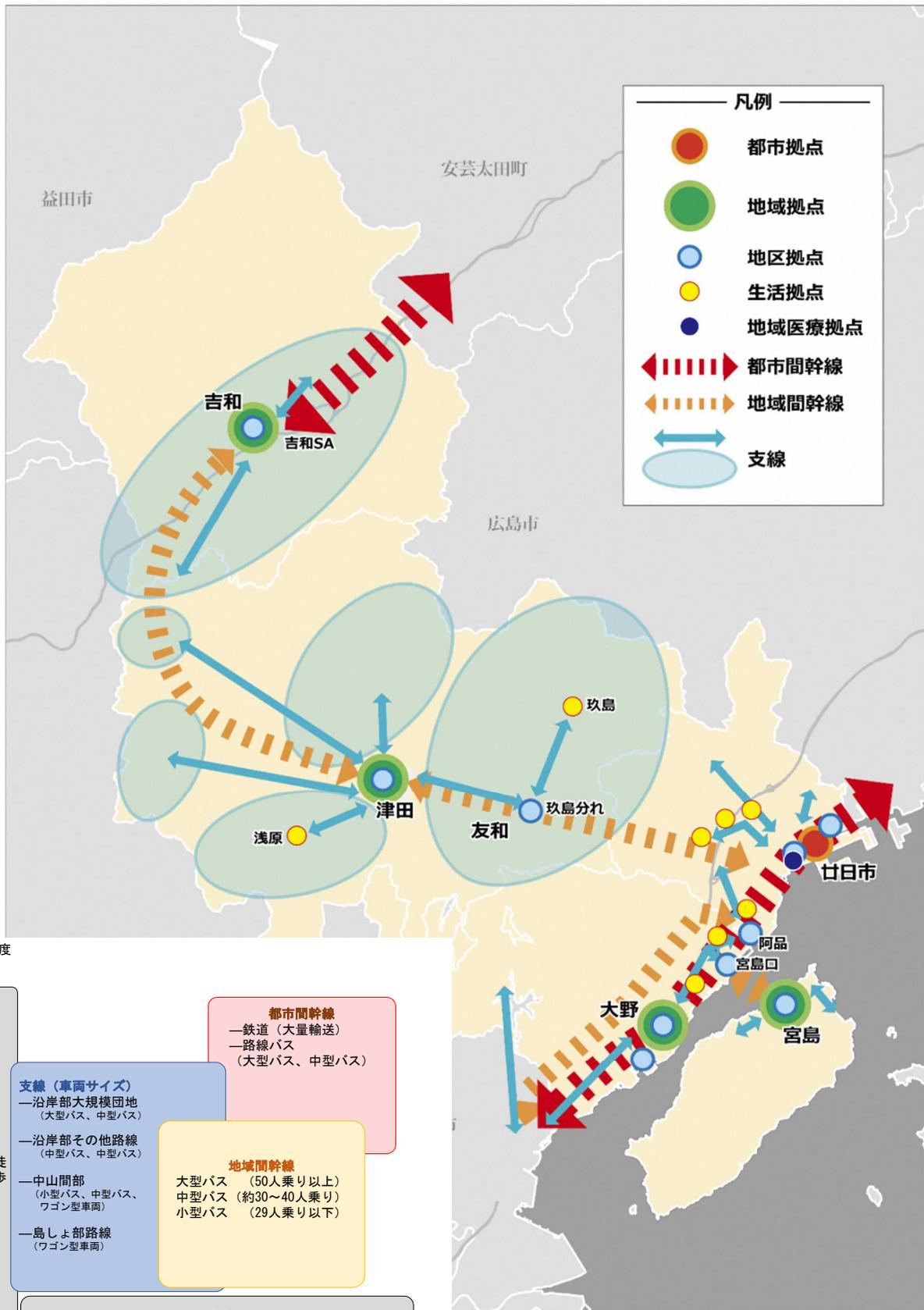
路線種別	項目	内容
支線 (中山間部 路線)	役割	中山間部の居住地から各拠点や交通結節点間の連絡
	対象交通手段	佐伯さくらバス 玖島ルート 浅原ルート 佐伯デマンドバス 玖島・友和線 国補 (フィーダー系統) 所山線 国補 (フィーダー系統) 浅原線 国補 (フィーダー系統) 飯山・中道線 国補 (フィーダー系統) ほっとバス デマンドカー 国補 (フィーダー系統) 吉和地域内巡回バス
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内における市民の生活を支えるため、サービス水準の維持・確保に努めます ● 高齢化の状況や周辺の利用不便地域の有無等を考慮し、新技術を活用したサービス提供も視野に入れ、きめ細かな運行を行います ● 通院、買物に関する移動ニーズへの対応を基本に、通勤、通学に関する移動ニーズも踏まえダイヤを設定します ● 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮します

※国補の記載がある路線は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の対象路線

島しょ部の支線の位置づけと将来の方向性

路線種別	項目	内容
支線 (島しょ部 路線)	役割	島しょ部の居住地から各拠点や交通結節点間の連絡
	対象交通手段	宮島島内乗合タクシー (メイプルライナー)
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内における市民の生活を支えるため、サービス水準の維持・確保に努めます ● 高齢化の状況や周辺の利用不便地域の有無等を考慮し、新技術を活用したサービス提供も視野に入れ、きめ細かな運行を行います。通院、買物に関する移動ニーズへの対応を基本にダイヤを設定します ● 通院、買物に関する移動ニーズへの対応を基本に、通勤、通学に関する移動ニーズも踏まえダイヤを設定します ● 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮します

地域公共交通ネットワークのあるべきすがた



(3) バス路線の代替にあたり、確保すべきサービス内容

今後、少子高齢化や人口減少が更に進むことで、地域間幹線の末端部や一部の支線において、バス路線の維持が困難になることも想定されます。こうした場合に、代替交通として確保すべきサービス内容を次のとおり定めます。ただし、需要が低頻度で分散的に発生し、乗合輸送サービスによる移動手段の確保が非効率となる場合は、地域主体による運行や民間による買物支援サービスの他、福祉施策との連携も視野に入れた検討を行います。

バス路線の代替にあたり、確保すべきサービス内容

項目	地域間幹線	支線
運行目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 上位計画に示された将来都市像の実現 ● 地域の定住促進 ● 来訪者へのスムーズな移動の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常生活において必要な移動手段の確保 ● 地域の定住促進 ● 来訪者へのスムーズな移動の提供
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線定期運行を基本とする（速達性・定時性を重視） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線定期運行や区域運行等の選択肢の中から地域に適したものを選択（人口分布や地形・道路環境等を踏まえ、乗合交通以外の移動手段導入や新たな技術を活用したサービスの提供も検討）
運行経路結節点等	<ul style="list-style-type: none"> ● 停車帯等の基盤が整備された幹線道路を中心に、都市拠点や地域拠点を最短距離で結ぶ経路を運行 ● 主要交通結節点や乗換拠点において、支線等と連携 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市間幹線や地域間幹線との経路重複を避け、地域拠点や最寄りの交通結節点までの運行が基本 ● 医療機関、生鮮食料品・日用品取扱店、金融機関、行政窓口等の利用が可能な経路（地域内にこうした機能が無い場合は、必要に応じて隣接地域の拠点までの経路延伸を検討）
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ● 昼間の地域を跨いだ通院・買物等に対応します ● 通勤、通学のニーズを精査した上で、必要に応じて朝夕の通勤・通学時間帯も運行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 昼間の通院・買物等への対応を基本とします ● 地域の状況や利用目的に応じて運行時間帯を設定
ダイヤ・便数	<ul style="list-style-type: none"> ● 想定される需要や経費、必要な車両台数を踏まえ、可能な限り高いサービス水準を確保します（概ね2時間に1便程度を目標） ● 但し、地域特性や移動ニーズによっては、柔軟にダイヤ・便数の検討を行います 	<ul style="list-style-type: none"> ● 目的地での滞在時間を踏まえ、通院や買物等の活動が実質的に可能なダイヤを設定します（乗合交通で運行する場合は、1日1往復できるダイヤを最低限確保し、それ以外で運行する場合は、週に2往復できる支援を実施） ● 想定される需要や経費、必要な車両台数を踏まえ、可能な限り高いサービス水準を確保
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ● 毎日運行を基本とする。ただし、日曜等特定の曜日で極端に利用者が少ない状況が継続する場合は、減便や運休等の措置を検討します 	<ul style="list-style-type: none"> ● 想定される需要や経費、必要な車両台数を踏まえて設定します ● 医療機関の曜日ごとの診療科目への対応については、可能な限り配慮します
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ● 市自主運行バス（路線定期運行）については、地域内移動は均一運賃150円を基本とする。民間交通事業者によるサービスとの整合の観点から、市内で路線バスを運行する交通事業者の運賃体系と可能な限り整合を図ります 	
車両	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要な輸送能力や既存資源の有効活用等を踏まえ、最も効率的な車両を選択します 	

(4) 目標の評価指標

廿日市市の地域公共交通のあるべき姿を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と数値指標及び目標値を次のとおり定めます。数値指標については、目標を達成しているか計測するための達成指標と、達成に至るまでに何をするか計測するための成果指標の2種類に分けて設定します。

目標を立て、定期的にモニタリング・評価をすることにより、関係者全員で地域公共交通の実態や危機感等を共有し、行政が関係者と連携しながら事業改善を図ります。

目標と評価指標の体系



ア 活動指標

活動指標①	市の公式LINEによるアンケート調査の実施	
指標選定理由		
公共交通で安全、快適、円滑に目的地まで移動できると感じる市民の割合を高めるため、公共交通に関するアンケート調査により、利用実態や利用者の改善点や要望を聞きだすとともに、各種施策が満足度を高めることができているか確認するため		
取得方法	現状値 (令和3年)	目標値
市がとりまとめ	—	1回以上/年

活動指標②	啓発活動の実施回数	
指標選定理由		
新規需要の獲得や既存利用者の利用拡大のため、運営主体側から地域公共交通に触れる機会を作ることができているか確認するため		
取得方法	現状値 (令和3年)	目標値
市がとりまとめ	1回/年	2回以上/年

活動指標③	関係者と連携した利用促進策の実施回数	
指標選定理由		
新規需要の獲得や既存利用者の利用拡大のため、地域公共交通の関係者が協力して、地域公共交通に触れる機会を作っているか確認するため		
取得方法	現状値 (令和3年)	目標値
市がとりまとめ	1回	1回以上/年

活動指標④	キャッシュレス決済機器を導入している自主運行バスの車両数	
指標選定理由		
地域公共交通の利便性向上のため、公共交通利用の満足度を高めることに寄与しているか確認するため		
取得方法	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和8年)
市が実施した回数を取りまとめ	6台	全車両 【令和4年度現在17台】

イ 成果指標

成果指標①	公共交通で安全、快適、円滑に目的地まで移動できると感じる市民の割合	
指標選定理由		
利用者数、経費、収入、市の負担金等の状況をHP等で共有し、誰もが地域公共交通の維持確保を自分事として考えてもらえているか確認するため		
取得方法	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和8年度)
年に1回のアンケート調査により把握	71.0%	75.0%以上

成果指標②	市が財政支出している地域公共交通の年間利用者数	
指標選定理由		
本計画に位置付ける施策の実施により地域公共交通の利用者数の減少を抑えることができているか把握するため		
取得方法	現状値 (令和3年度)	目標値 (令和8年度)
交通事業者から提供 ※市が作成したフォーマットデータを送付し、事業者側で入力	794,105人	794,105人

成果指標②	移動手段に係る市の財政支出額	
指標選定理由		
地域の利用状況に対応し、生活に必要な移動手段として運行しているか確認するため		
取得方法	現状値 (令和3年度決算)	目標値 (令和8年度)
交通事業者から提出されたデータを市がとりまとめます ※市が作成したフォーマットデータを送付し、事業者側で入力	26,840万円	26,840万円以下

第4章 目標を達成するための施策及び実施主体

1 目標を達成するための施策とSDGs との関係

SDGs とは、平成 27 年 9 月に国連で採択された持続可能な開発のための 2030 アジェンダの中に掲げられている 17 の目標のことです。世界全体の経済、社会及び環境の三側面を不可分のものとして調和させ、誰一人取り残すことなく、貧困・格差の撲滅等、持続可能な世界を実現するために、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標とされています。

わが国においては、令和元年 12 月に策定した SDGs アクションプラン 2020 において、今後 10 年を令和 12 年の目標達成に向けた「行動の 10 年」としており、公共交通の分野においても、政府の進める具体的な取組の 1 つとして、「新たなモビリティサービスである MaaS の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」という内容が記載されています。

これらを踏まえ、本計画の目的や目標の達成に向けた施策を推進することで SDGs 達成に貢献できるように努めます。

SDGs の 17 の目標（赤枠は本計画での関連事項）



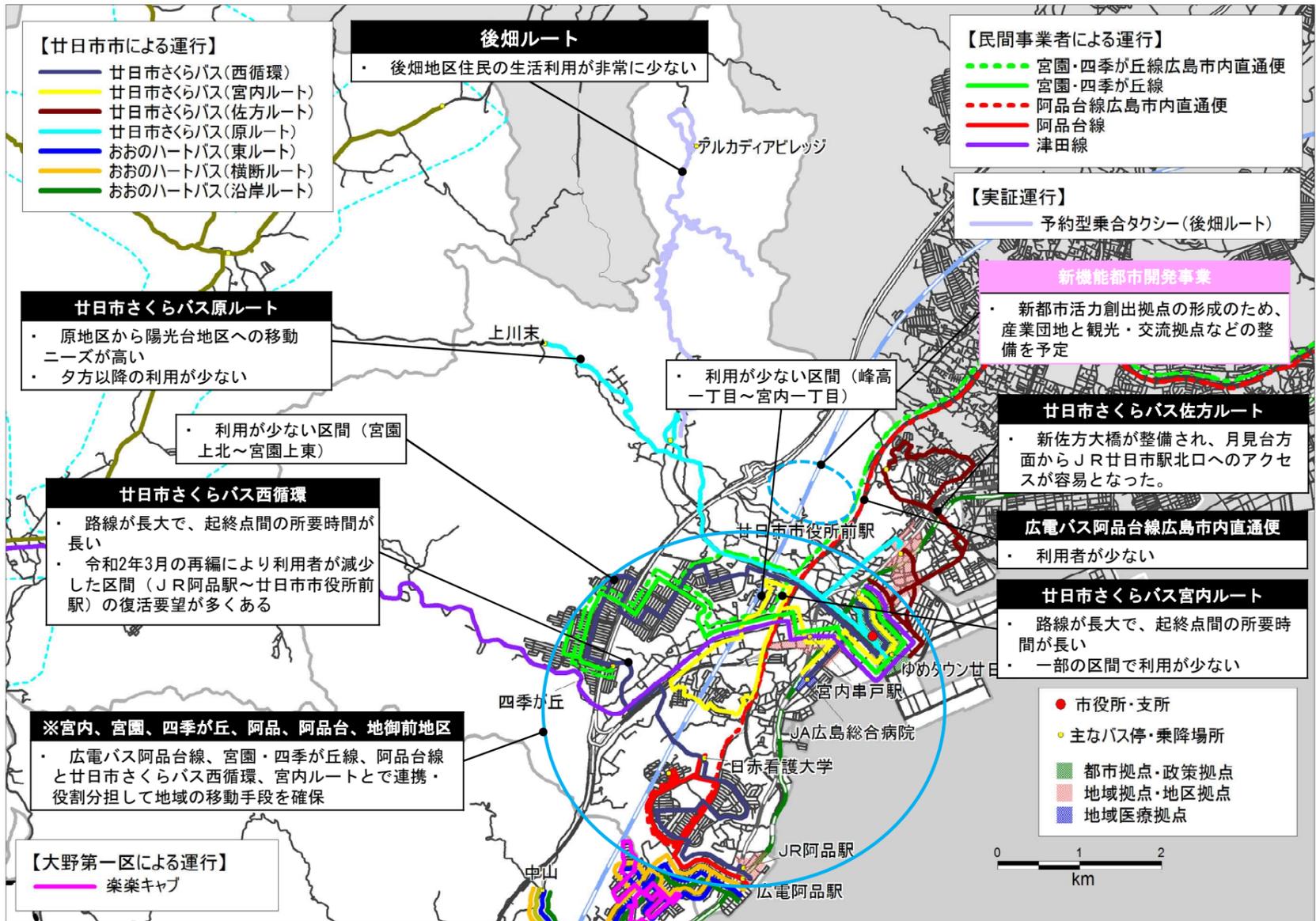
2 目標及び目標を達成するための施策の体系、スケジュール

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		■	■		■	■	→	→	→	→	→		
		脱炭素社会の実現と運行の効率化を図ります	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	★	■	■		■	■	→	→	→	→	→		
	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者数を増やします	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、利用者数を増やします		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		■	■		■	■	→	→	→	→	→		
			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	★	■	■				→	→	→	→	→		

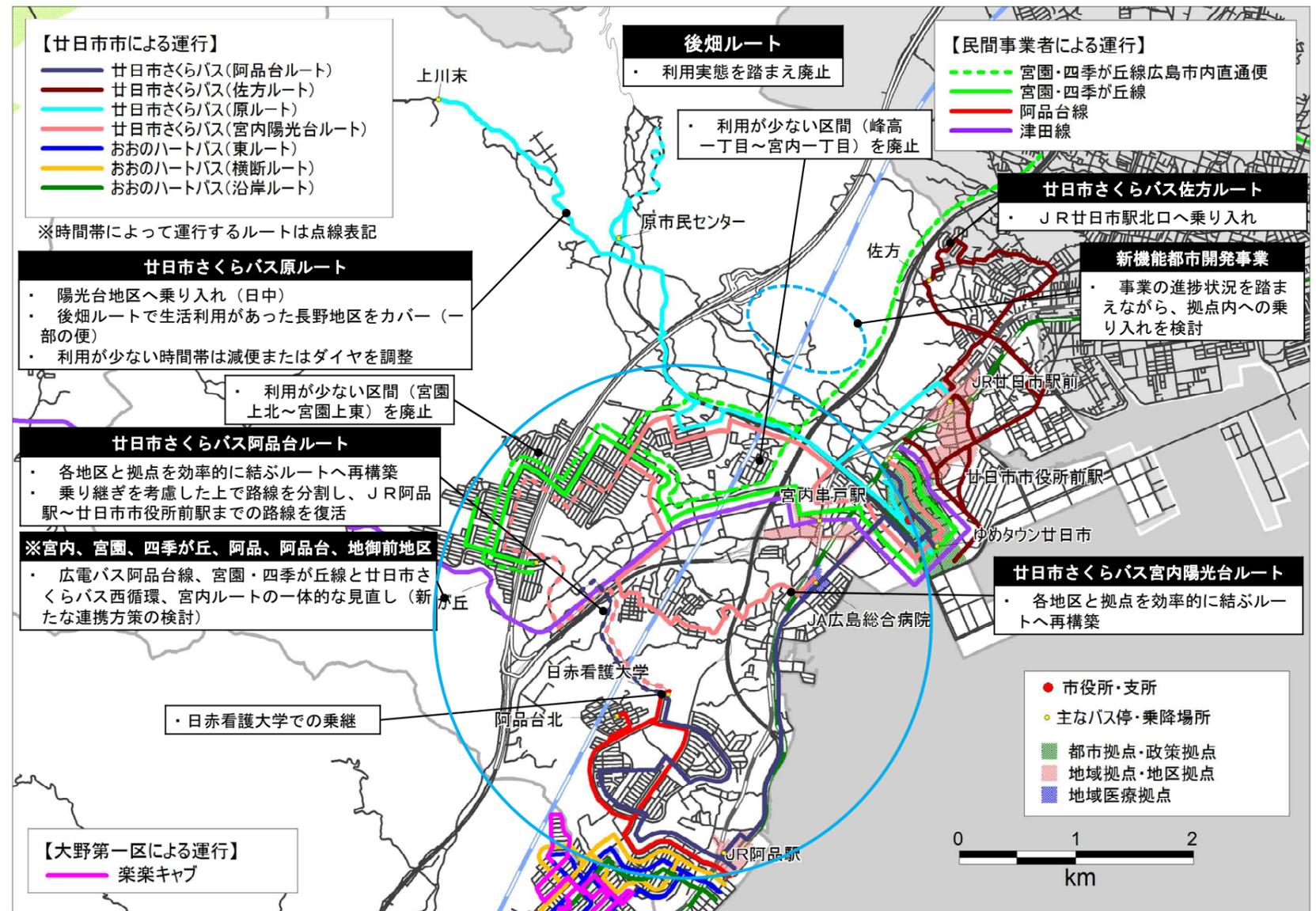
検討・準備 : ■■■■ 実施 : → 実施判断 : ○

(1) 廿日市地域の地域公共交通ネットワーク

現状

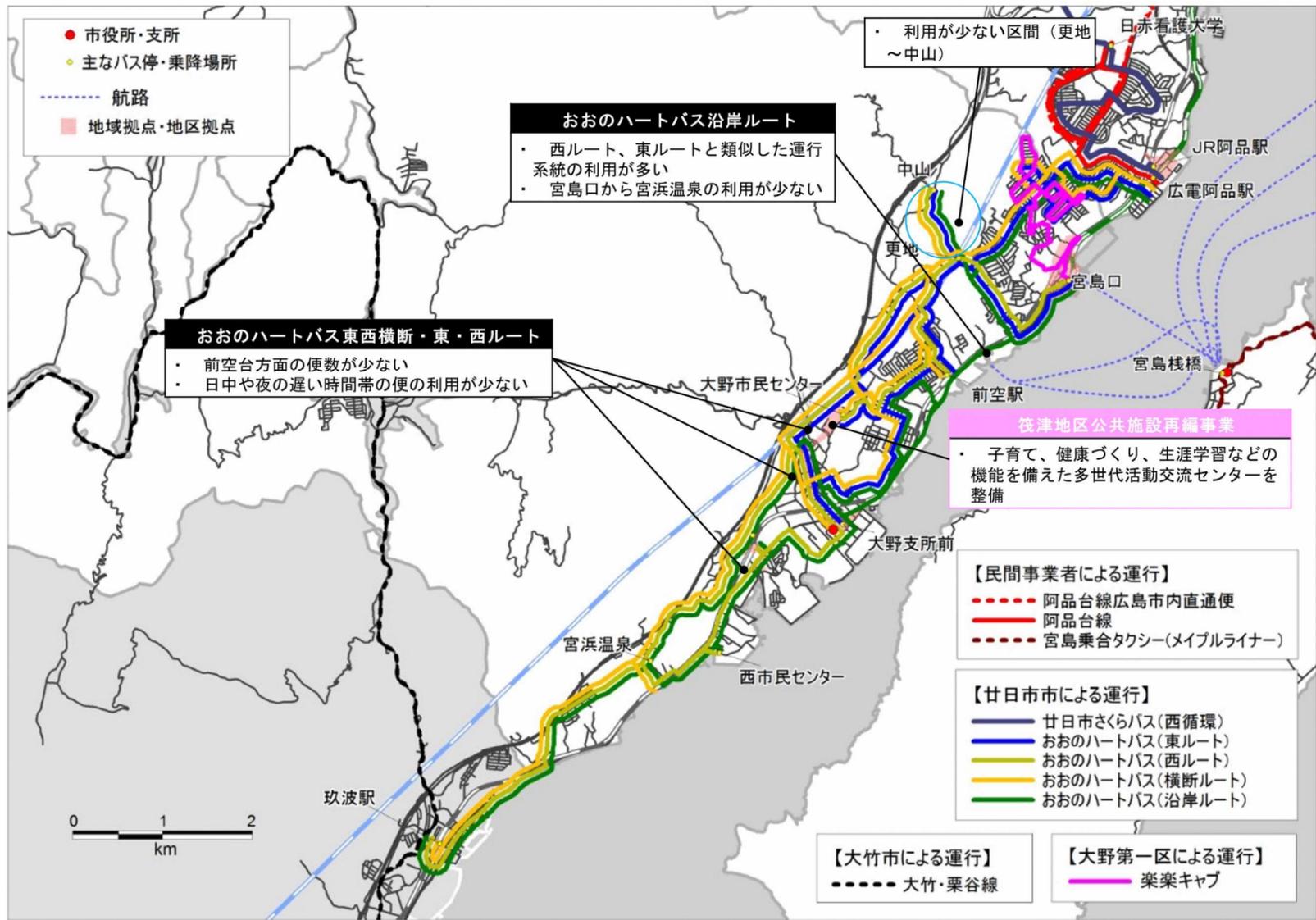


再編後

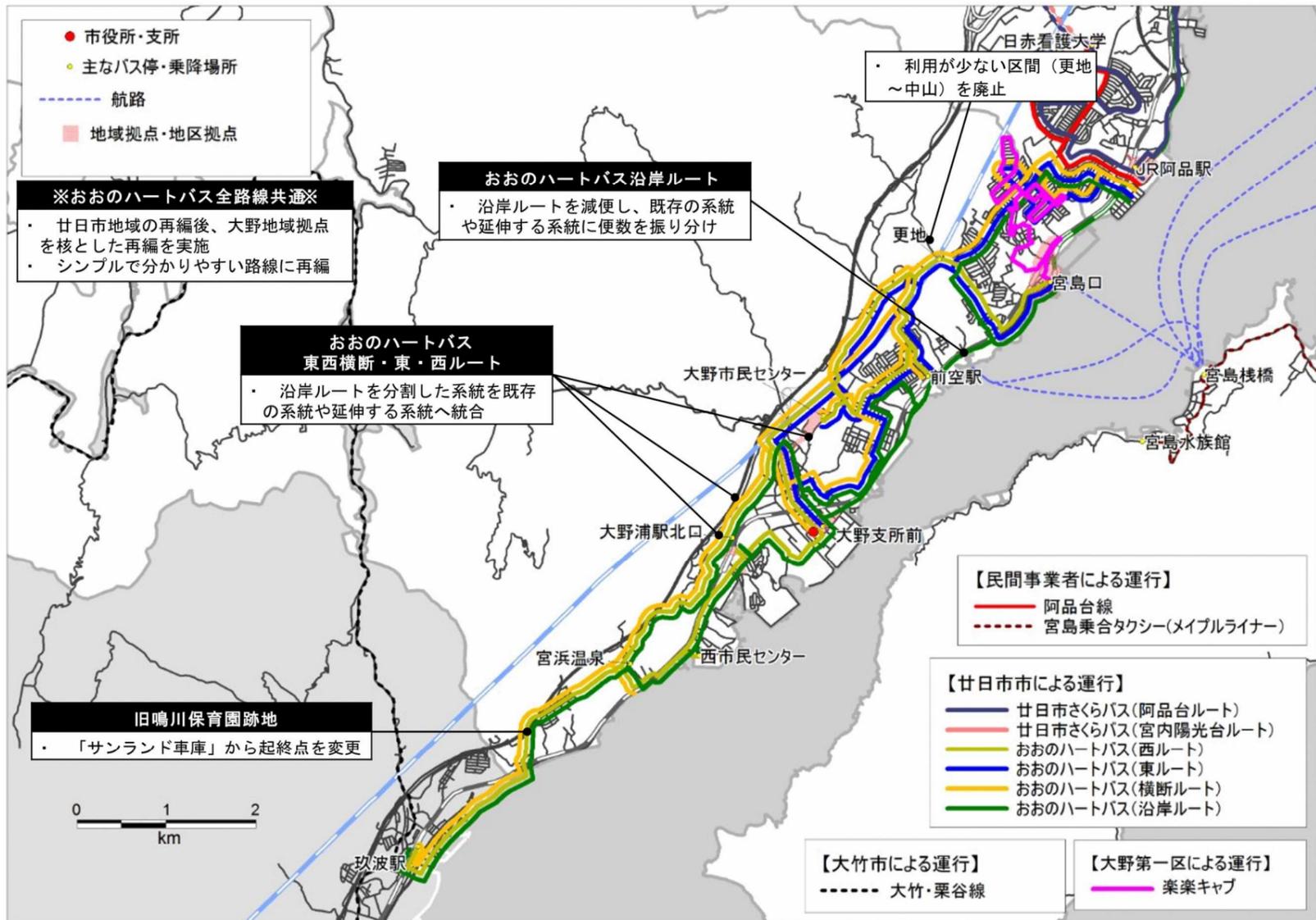


(2) 大野地域の地域公共交通ネットワーク

現状

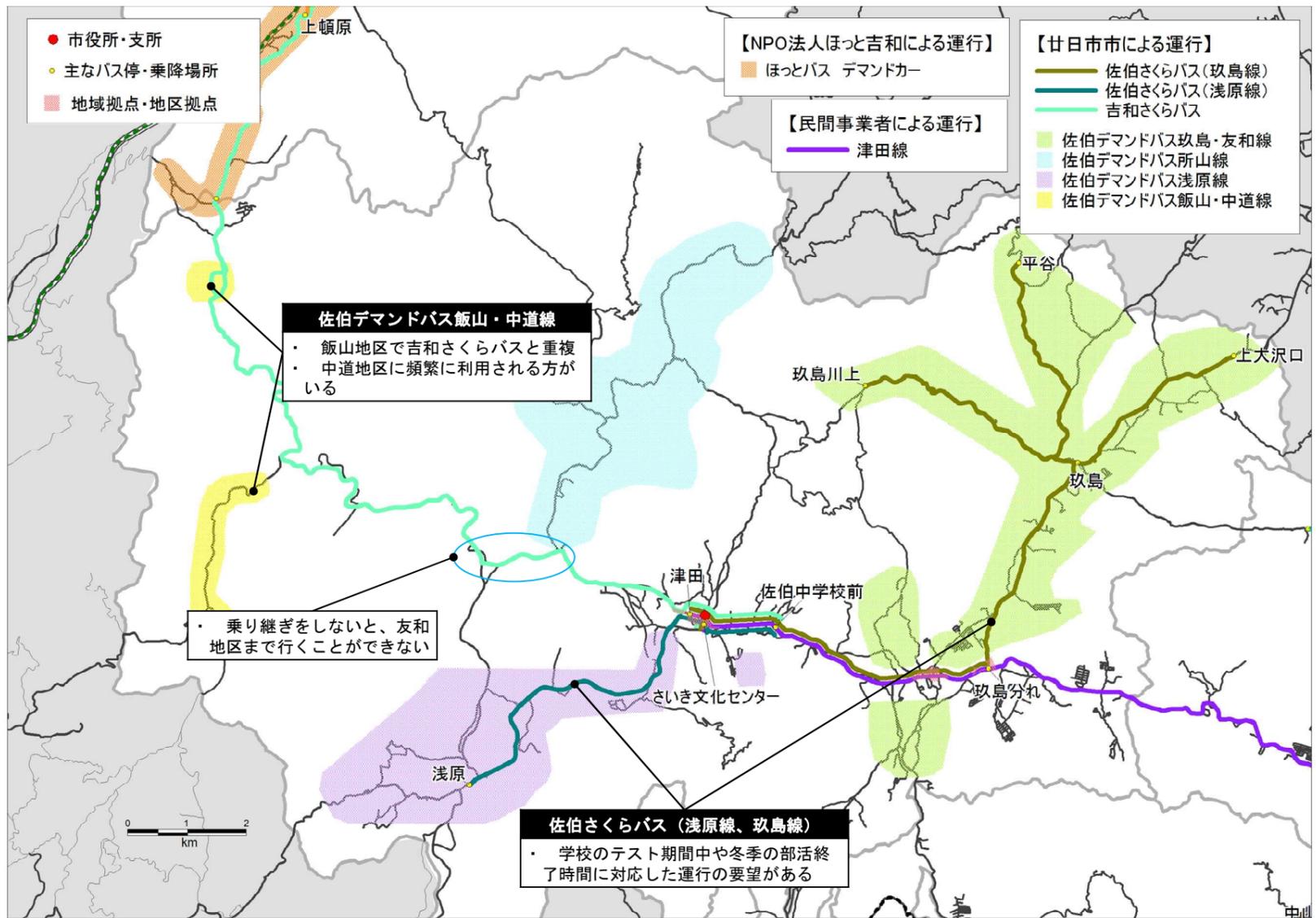


再編後

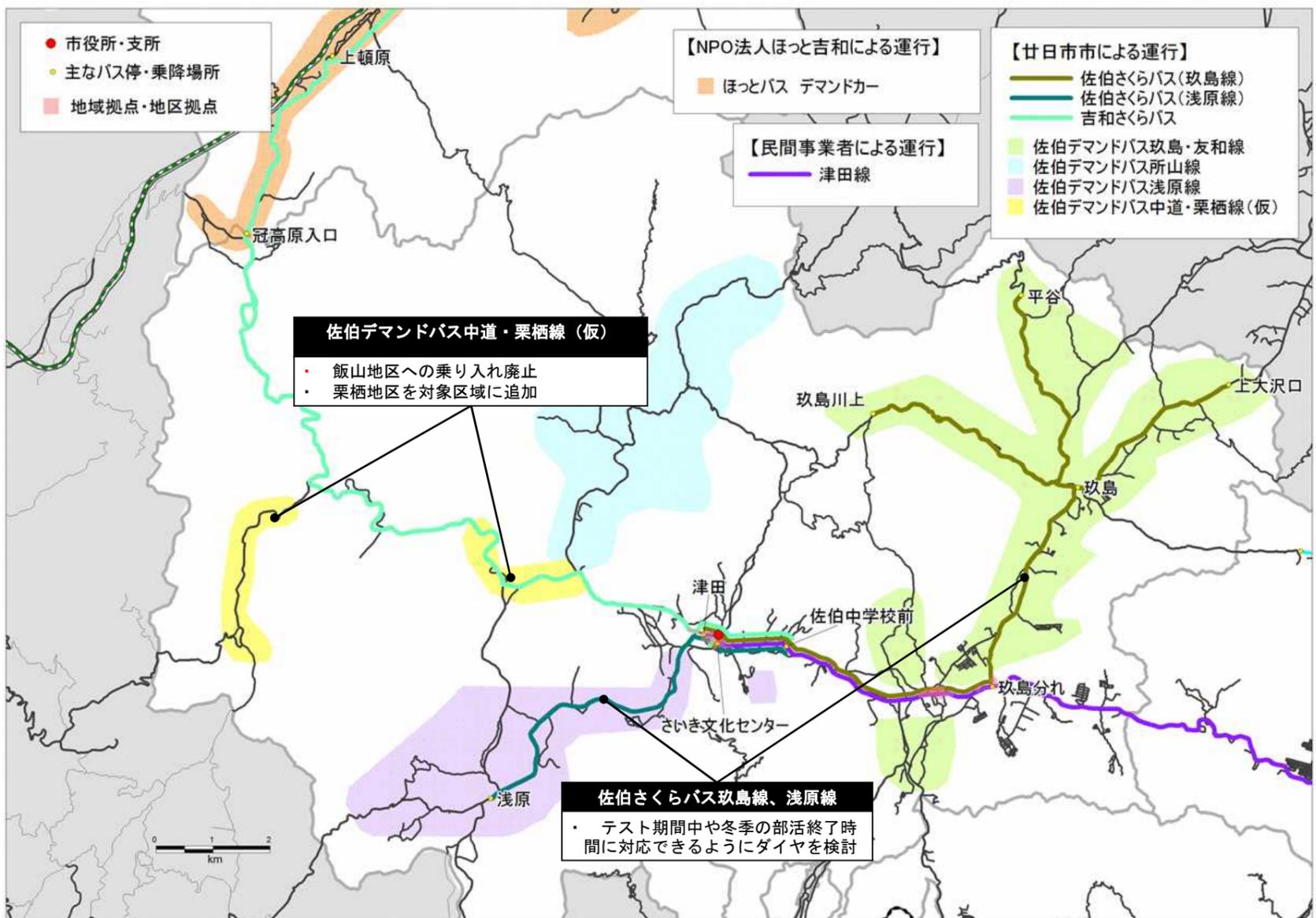


(3) 佐伯地域の地域公共交通ネットワーク

現状

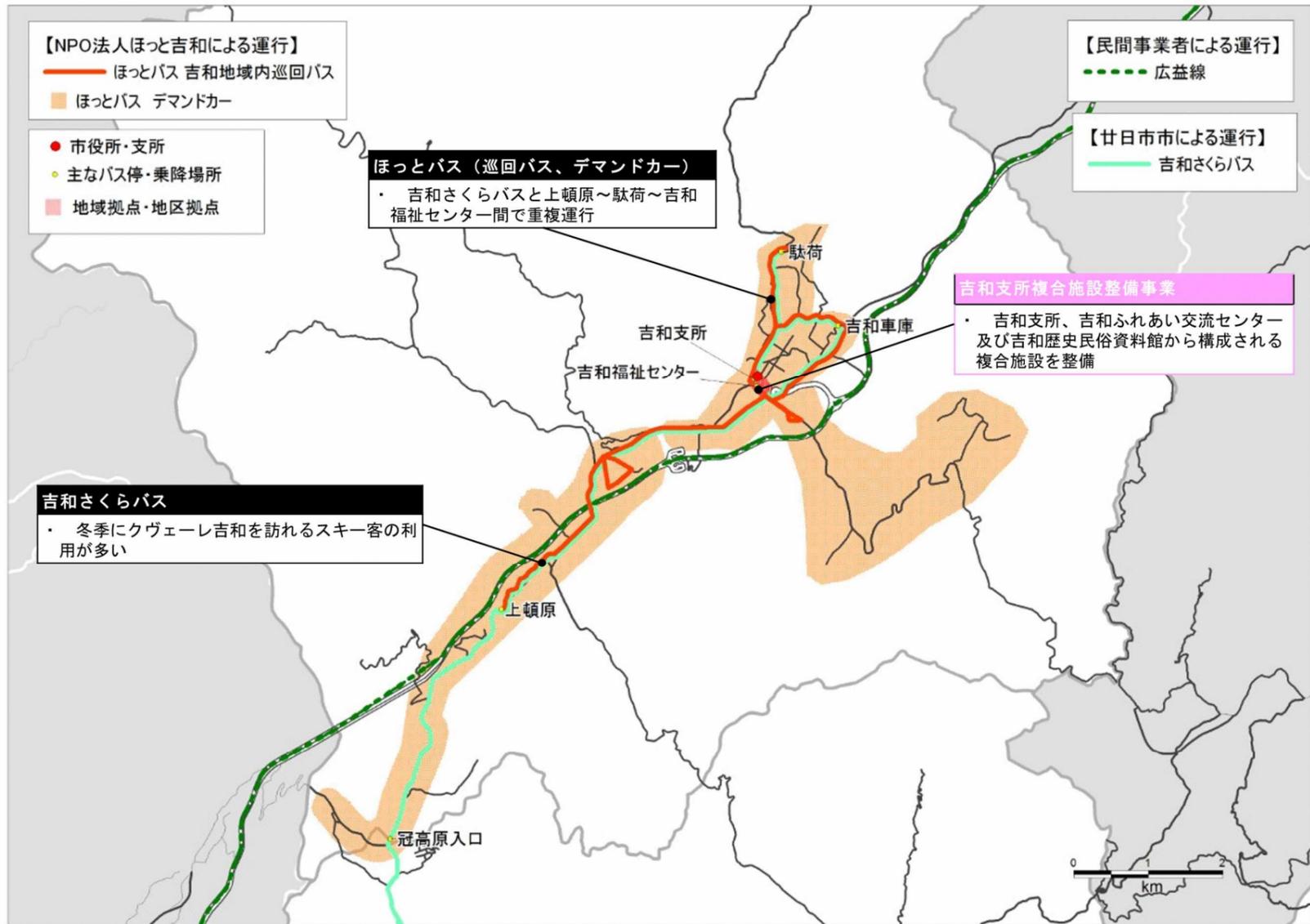


再編後

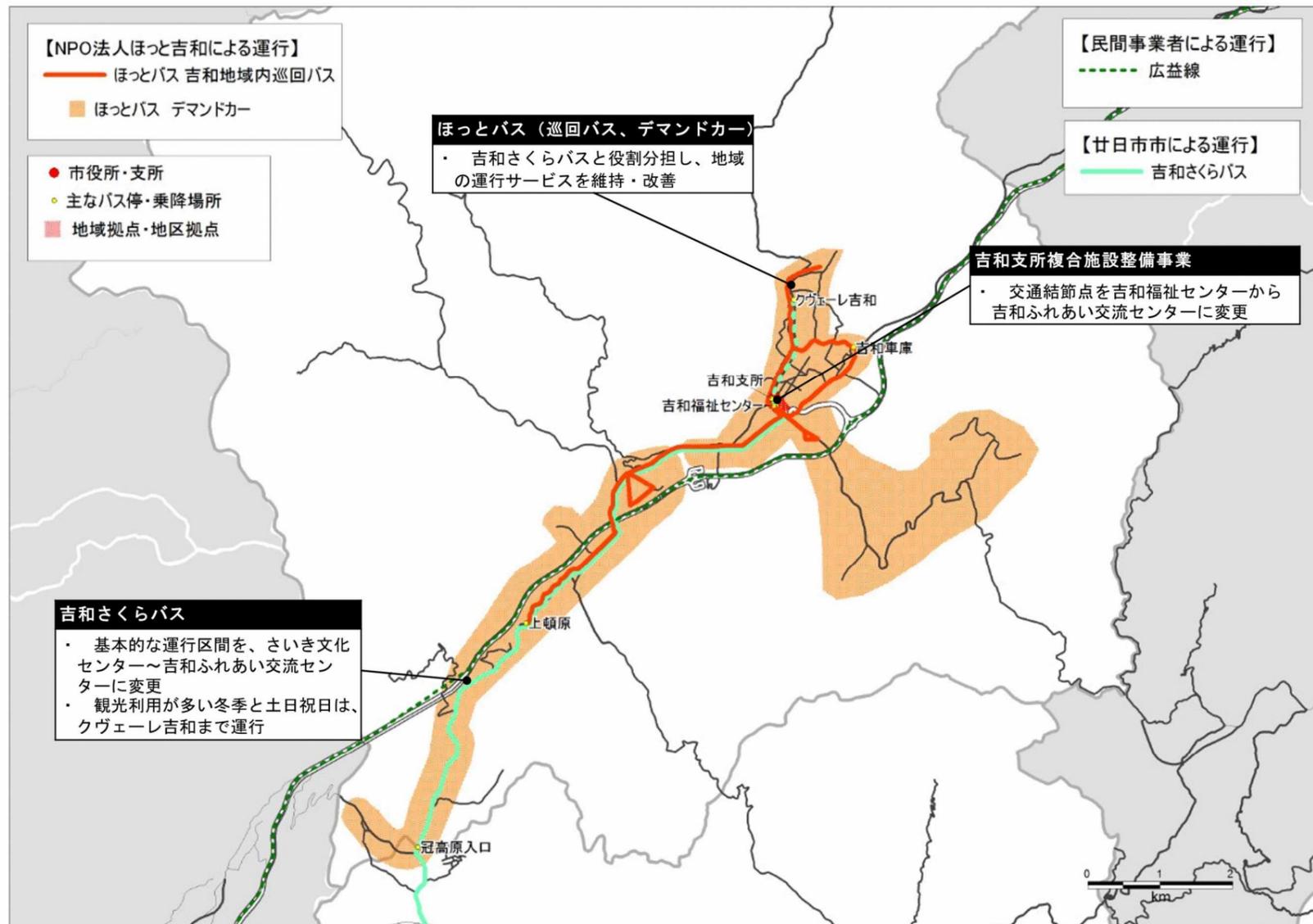


(4) 吉和地域の地域公共交通ネットワーク

現状



再編後



3 取組の概要

基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容						
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ネットワークを構築します	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>取組（案）</th> <th>取組内容（案）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行サービスの維持</td> <td>運行便数を可能なかぎり維持し、地域住民のニーズにあったダイヤ調整を行うことで、定住促進と地域間交流を活性化します。</td> </tr> <tr> <td>地域間幹線間の乗継ダイヤの調整</td> <td>関連事業者と事前に調整し、地域間幹線間の乗継ダイヤをスムーズにすることで、地域間移動の活性化及び乗り継ぎ利便性の向上を図ります。</td> </tr> </tbody> </table>	取組（案）	取組内容（案）	運行サービスの維持	運行便数を可能なかぎり維持し、地域住民のニーズにあったダイヤ調整を行うことで、定住促進と地域間交流を活性化します。	地域間幹線間の乗継ダイヤの調整	関連事業者と事前に調整し、地域間幹線間の乗継ダイヤをスムーズにすることで、地域間移動の活性化及び乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
取組（案）	取組内容（案）								
運行サービスの維持	運行便数を可能なかぎり維持し、地域住民のニーズにあったダイヤ調整を行うことで、定住促進と地域間交流を活性化します。								
地域間幹線間の乗継ダイヤの調整	関連事業者と事前に調整し、地域間幹線間の乗継ダイヤをスムーズにすることで、地域間移動の活性化及び乗り継ぎ利便性の向上を図ります。								
施策	地域間幹線系統の維持・改善								

現状

1 地域間幹線系統の全体像

- 地域間幹線である広電バス佐伯線（上栗栖・吉和）を津田バス停で分割し、市中心部～津田間は同区間を運行する津田線へ統合しました。
- 路線分割に伴い乗継が発生するため、「水と緑のまち さいき文化センター」を交通結節点とし、交通事業者・施設管理者と連携し、待合環境を整備しました。
- 津田線は佐伯地域と廿日市地域間を結ぶ唯一の路線、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を活性化するのに重要な路線です。
- 津田以北の津田～吉和車庫間は、市自主運行バスの吉和さくらバスを運行しています。

2 広電バス津田線の利用実態

- 平成 31 年 1 月の再編により、一時的に利用者数は増加していますが、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ます。
- 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ついて、上限運賃制度（最大 400 円）を導入し、利用者の運賃負担の軽減を図りました。

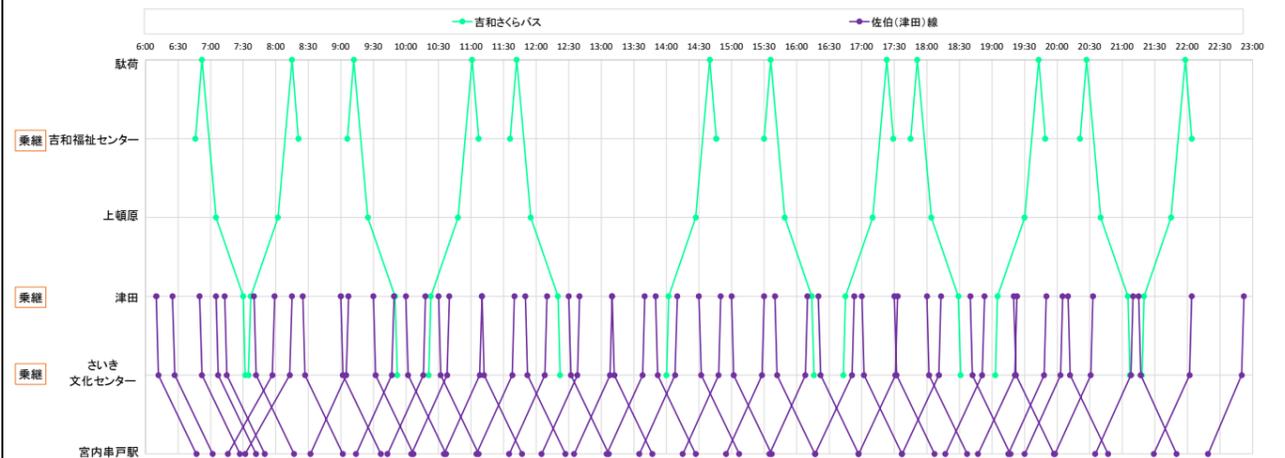
3 吉和さくらバスの利用実態

- 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性化を図るために重要な路線です。
- 平成 31 年 1 月の運行開始時に、再編前よりも増便するとともに、利用しやすい均一運賃を設定して利便性向上を図った結果、利用者数は増加傾向にあります。

課題

- 定住促進と地域間交流を活性化するため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す。
- 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す。

▼地域間幹線系統間の乗継状況



基本方針	目標	関連するSDGs	
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ネットワークを構築する	 	<p>4 原ルートの利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 原・川末地区の住民は医療機関や商業施設が集積する陽光台地区への移動ニーズが高いです。 市自主運行バス移管後も、広電バス原・川末線の運行便数を維持してきましたが、18：00以降の便で利用者が1.0人/便未満となる便も存在します。
施策	<p>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】 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） ※利便増進事業を想定</p>		
<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道は、JR山陽本線及び広電宮島線が運行しており、隣接市への移動を担っています。 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ます。 市自主運行バスは居住地と各拠点を結ぶ廿日市さくらバス西循環、宮内ルート、佐方ルート、原ルートを運行しています。 後畑地区の生活交通を主目的とし、周辺の観光施設への移動手段としても利用できる予約型乗合タクシーの実証運行を実施しています。 <p>1 西循環の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 広島電鉄宮島線、広電バス阿品台線、宮園・四季が丘線、廿日市さくらバス宮内ルートと連携、役割分担して、地域の移動を担っています。 路線が長大で、起終点間の所要時間（63～65分）が長くなっています。 四季が丘と阿品台の団地を横断する利用者は、平日では右回り・左回りともに13：30以降の利用者数が少ないが、日曜は左回りでは13：30以降のゆめタウン廿日市からの利用が多くなっています。 令和2年3月の沿岸部再編や新型コロナウイルス感染症の影響によって、利用者が再編前に比べて約半数まで減少しています。 <p>2 宮内ルートの利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線が長大で、起終点間の所要時間（71分）が長くなっています。 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人となっています。 <p>3 佐方ルートの利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 月見台方面から、山陽女子大前～桜尾～広電廿日市駅を經由してJR廿日市駅南口へ乗り入れており、月見台方面からJR廿日市駅までの移動に要する時間が長くなっています。 <p>課題</p> <p>1 西循環</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民の移動ニーズを踏まえながら、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ります。 地域内を運行するバス路線と連携・役割分担して地域全体の運行サービスを維持・改善する必要があります。 <p>2 宮内ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域内を運行する路線と連携・役割分担して地域全体の運行サービスを維持・改善する必要があります。 利用実態に応じた、車両サイズの適正化が必要となっています。また、車両サイズの適正化を図ることによって、市民のニーズを踏まえながら路線を見直すことで、沿岸部の住宅街を通る狭隘な道路を通ることができるよう、市民のニーズを踏まえながら路線を見直すことが必要です。 <p>3 佐方ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> 佐方地区住民の利用実態を踏まえながら、新佐方大橋を活用した路線の再構築について検討する必要があります。 <p>4 原ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> 再編後の利用実態等を踏まえ、利用が少ない時間帯の効率化が必要です。 地域住民の移動ニーズにあった運行の見直しが必要です。 日常生活で予約型乗合タクシー後畑ルートのある長野地区への乗り入れを検討する必要があります。 <p>5 後畑地区（予約型乗合タクシー後畑ルート）</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行が非効率になっているため、他の移動手段への移行も視野に入れた移動手段確保を検討する必要があります。 			

主な取組内容

- ・ 広電バス阿品台線、廿日市さくらバスの西循環及び宮内ルートを各地区から拠点間を効率的に結ぶルートへ再編します。また、廿日市さくらバス佐方ルート、原ルートでは利用実態や住民ニーズに対応した路線に見直します。
- ・ 商業施設や医療機関の立地が進んでいる宮内地区への交通結節点の整備について検討し、その結果を踏まえ、宮内地区と阿品台地区の地域公共交通ネットワークを見直します。

取組（案）	取組内容（案）
廿日市さくらバス西循環の再編	<p>路線の分割（利便イ、ト）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線を日赤看護大学で分割し、日赤看護大学から広電阿品駅を經由し、廿日市市役所前駅間を運行する阿品台ルートへ再編します。 ・ 通学・通勤での利用を考慮して、一部の便は佐原田まで運行します。 ・ 宮園、四季が丘、陽光台、阿品台を行き来する利用者に対応するため、他のルートとの乗り継ぎを考慮したダイヤを設定します。 <p>乗継割引の導入（利便ニ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の分割に伴う乗り継ぎの費用負担を軽減するため、阿品台ルートと宮内陽光台ルートの乗継割引制度を導入します。
廿日市さくらバス宮内ルートの再編	<p>拠点間を効率的に結ぶための路線の再編（利便ト）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居住地とシビックコア地区や地域医療拠点を効率的に結ぶ宮内陽光台ルートへ再編します。 ・ 宮園、四季が丘、陽光台、阿品台を行き来する利用者に対応するため、一部の便は団地を經由して日赤看護大学へ乗り入れます。 <p>乗継割引の導入（利便ニ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の分割に伴う乗り継ぎの費用負担を軽減するため、阿品台ルートと宮内陽光台ルートの乗継割引制度を導入します。
佐方ルートの見直し	<p>居住地と交通結節点を効率的に結ぶための路線の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新佐方大橋の整備に伴い、佐方四丁目方面からJR廿日市駅北口へ直接乗り入れる系統を設定します。
原ルートの見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 陽光台地区への乗り入 地域住民の利用実態を踏まえ、医療機関や商業施設が集積する陽光台地区へ乗り入れます。 ・ 長野地区への乗り入れ 後畑ルートの利用実態を踏まえ、一部の便は日中の時間帯に長野地区へ乗り入れる系統を設定します。

※利便イ：特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更、利便ニ：運賃または料金の設定、利便ト：イ、ハ、ニに掲げる事業と併せて行う事業

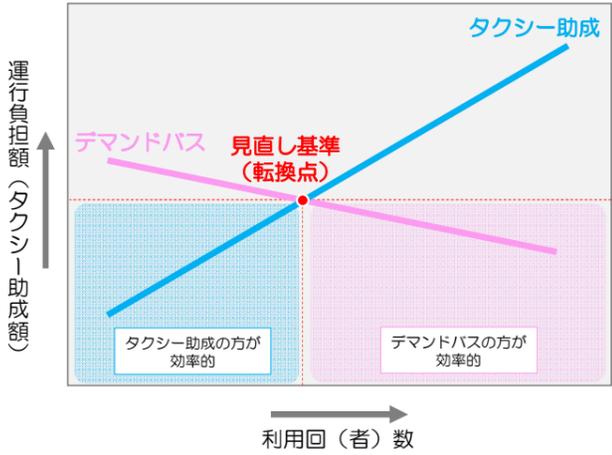
取組（案）	取組内容（案）
後畑ルートの見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線廃止 利用実態を踏まえ、廃止します。
民間路線バスと廿日市さくらバス（阿品台ルート、宮内陽光台ルート）の新たな連携方策の検討	<p>地域公共交通ネットワークを持続させていくため、民間路線バスと廿日市さくらバス（阿品台ルート、宮内陽光台ルート）の新たな連携方策を検討します。</p>

基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容
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ネットワークを構築します	 	<ul style="list-style-type: none"> • おおのハートバスは、段階的に路線を見直します。 • 廿日市地域の再編後、おおのハートバスについて、シンプルでわかりやすい路線に再編します。
施策	地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築 【大野地域】 ※利便増進事業を想定		
現状			
<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道は、JR山陽本線及び広電宮島線が運行しており、隣接市への移動を担っています。 • 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ます。 • 地域が横に長く、長大な路線となりやすい状況です。また、住宅地が地域内に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することで、運行頻度が少ない区間が存在します。 • 地域のニーズにきめ細やかに対応しているため、おおのハートバスの運行経路は複雑になっています。また、そのような区間は運行便数が少なく利用しづらくなっています。 <p>1 おおのハートバスの運行状況</p> <p>(1) 沿岸ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> • 乗降調査の結果において、宮島口から宮浜温泉への利用は少なくなっています。 • 沿岸ルートは利用が少ない時間帯があり、また、一部の便で西ルート・東ルートと類似している系統が存在します。 <p>(2) 西ルート・東ルート・東西横断ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> • 西ルート・東ルートにおいて、通院通学時間帯の利用は多い一方で、日中や夜の遅い時間帯は利用が無い便も存在します。 • 西ルートでは12時から1時間以上運行がない時間帯が存在します。また、19時台に地域拠点周辺から以西、以東へ向かう便がない状況です。 • 乗降調査において、更地～中山間では中山バス停の利用者数は0人となっています。 <p>2 拠点整備の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> • 大野地域拠点では、大野支所やまの駅「ADOA大野」、多世代活動交流センターが整備されています。 			
課題			
<ul style="list-style-type: none"> • 住民からの要望に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ります。 • 利用の少ない時間帯のダイヤ調整や減便、運行経路の変更により、効果的で効率的な運行改善が必要です。 			
取組（案）	取組内容（案）		
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）	<ul style="list-style-type: none"> • 沿岸ルートの見直し 利用が少ない時間帯において、沿岸ルートを減便し、別のルート振り分けます。 • 東西横断ルート、東ルート、西ルートの見直し 沿岸ルートの見直しを踏まえ、別のルートへ便数を振り分けます。 • 旧鳴川保育園跡地への起終点の変更 旧鳴川保育園跡地の利活用に合わせて、「サンランド車庫」から起終点を変更します。 • 利用が少ない区間廃止 利用実態を踏まえ、利用が少ない区間を廃止します。 		
大野地域の地域公共交通の再構築（おおのハートバスの再編）	大野地域拠点を核として、おおのハートバスの全路線を一体的に再編します。		

基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容									
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ネットワークを構築します	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1495 226 1893 275">取組（案）</th> <th data-bbox="1893 226 2775 275">取組内容（案）</th> </tr> </thead> <tr> <td data-bbox="1495 275 1893 541">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）</td> <td data-bbox="1893 275 2775 541"> <ul style="list-style-type: none"> 佐伯デマンドバス飯山・中道線の再構築・運行区域の変更 飯山地区は利用が少なく、また、吉和さくらバスが乗り入れているため、区域を縮小し、吉和さくらバスへ運行を一本化します。 基軸経路上にある栗栖地区を対象区域に追加することで、乗継ぎを行わずに友和地区まで行くことができるようにします。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 541 1893 678">佐伯地域の地域公共交通の再構築（広電バス津田線の上限運賃制度等）</td> <td data-bbox="1893 541 2775 678"> <ul style="list-style-type: none"> 中山間部の定住促進を図るため、佐伯地域拠点とシビックコア地区を結ぶ地域間幹線「広電バス津田線」について、引き続き、上限運賃制度を運用するとともに、運行経費の一部を補助します。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1495 678 1893 905">佐伯デマンドバスの見直し基準の設定 ※施策：各種データを活用した運行サービスの提供に詳細を記載</td> <td data-bbox="1893 678 2775 905"> <ul style="list-style-type: none"> 見直し基準の設定・運用と移動手段の見直し 利用実態を踏まえた見直し基準を設定・公表し、一定期間利用状況を見た後、条件を満たさない場合は他の手法を検討します。 </td> </tr> </table>		取組（案）	取組内容（案）	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）	<ul style="list-style-type: none"> 佐伯デマンドバス飯山・中道線の再構築・運行区域の変更 飯山地区は利用が少なく、また、吉和さくらバスが乗り入れているため、区域を縮小し、吉和さくらバスへ運行を一本化します。 基軸経路上にある栗栖地区を対象区域に追加することで、乗継ぎを行わずに友和地区まで行くことができるようにします。 	佐伯地域の地域公共交通の再構築（広電バス津田線の上限運賃制度等）	<ul style="list-style-type: none"> 中山間部の定住促進を図るため、佐伯地域拠点とシビックコア地区を結ぶ地域間幹線「広電バス津田線」について、引き続き、上限運賃制度を運用するとともに、運行経費の一部を補助します。 	佐伯デマンドバスの見直し基準の設定 ※施策：各種データを活用した運行サービスの提供に詳細を記載	<ul style="list-style-type: none"> 見直し基準の設定・運用と移動手段の見直し 利用実態を踏まえた見直し基準を設定・公表し、一定期間利用状況を見た後、条件を満たさない場合は他の手法を検討します。
取組（案）	取組内容（案）											
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）	<ul style="list-style-type: none"> 佐伯デマンドバス飯山・中道線の再構築・運行区域の変更 飯山地区は利用が少なく、また、吉和さくらバスが乗り入れているため、区域を縮小し、吉和さくらバスへ運行を一本化します。 基軸経路上にある栗栖地区を対象区域に追加することで、乗継ぎを行わずに友和地区まで行くことができるようにします。 											
佐伯地域の地域公共交通の再構築（広電バス津田線の上限運賃制度等）	<ul style="list-style-type: none"> 中山間部の定住促進を図るため、佐伯地域拠点とシビックコア地区を結ぶ地域間幹線「広電バス津田線」について、引き続き、上限運賃制度を運用するとともに、運行経費の一部を補助します。 											
佐伯デマンドバスの見直し基準の設定 ※施策：各種データを活用した運行サービスの提供に詳細を記載	<ul style="list-style-type: none"> 見直し基準の設定・運用と移動手段の見直し 利用実態を踏まえた見直し基準を設定・公表し、一定期間利用状況を見た後、条件を満たさない場合は他の手法を検討します。 											
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="181 363 373 468">施策</td> <td data-bbox="373 363 2786 468">地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築 【佐伯地域】</td> </tr> </table>					施策	地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築 【佐伯地域】						
施策	地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築 【佐伯地域】											
<p>現状</p> <p>1 佐伯地域を運行する地域公共交通の全体像</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ます。 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ます。 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ます。 <p>2 佐伯さくらバスの利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 佐伯さくらバス浅原線、玖島線において、住民から学校のテスト期間中や冬季の部活終了時間に対応した運行の要望が挙がっています。 浅原線の便別の最大乗車人数は、平日で16人が最も多く、休日で3人が最も多くなっています。ほとんどの便では10人未満であり、ハイエースのようなワゴンタイプでも十分対応できる乗車人数です。 玖島線の便別の最大乗車人数は、平日では27人が最も多く、休日では11人が最も多くなっています。 <p>3 佐伯デマンドバスの利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 全地区において、利用頻度の高いユーザーが数人存在し、それ以外の登録者の利用は月に数回程もしくは年に数回程にとどまっています。特に、所山線では、令和2年度から令和3年度にかけて、利用頻度の高かったユーザーの利用が減少したことで、対象区域の利用実績へ影響を与えています。 1乗車あたりの市の負担金は玖島・友和線、所山線で4,880円、浅原線、飯山・中道線で3,474円となっています。各路線の対象地区から地域拠点までのおおよそのタクシー運賃と比較すると、1乗車あたりの市の負担金が下回る地区は浅原地区のみとなっており、その他の地区では運行が非効率になっています。 吉和さくらバスが飯山地区に乗り入れているため、佐伯デマンドバス飯山・中道線が重複して運行しています。 佐伯デマンドバス飯山・中道線の経路上の栗栖地区は、乗り継ぎをしないと友和地区の商業施設等へ行くことができない状況です。 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 佐伯デマンドバスにおいて、人口減少による利用者数の減少により、運行が非効率になっています。それに伴い、市の負担金も増加傾向であるため、効果的で効率的な運行形態への見直しが必要です。 地域住民からの要望や利用実態を踏まえ、地域のニーズに合った運行計画の改善が必要です。 												

基本方針	目標	関連する SDGs	主な取組内容			
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ネットワークを構築します	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1495 233 1893 281">取組（案）</th> <th data-bbox="1893 233 2772 281">取組内容（案）</th> </tr> </thead> </table>		取組（案）	取組内容（案）
取組（案）	取組内容（案）					
施策	地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築 【吉和地域】 ※利便増進事業を想定		<table border="1"> <tbody> <tr> <td data-bbox="1495 281 1893 806"> 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） </td> <td data-bbox="1893 281 2772 806"> <ul style="list-style-type: none"> 上頓原～駄荷～吉和福祉センター間の役割分担による効率化（利便ト） 利用が少ない吉和福祉センター以北の区間は、ほっとバスと役割分担し、あわせて乗り継ぎ割引制度を導入することで運行の効率化と運賃負担の抑制を図ります。 移動実態に合わせた運行（利便ト） 観光利用が多い土日・祝日と冬季は、クヴェーレ吉和まで運行することで、観光客の移手段を確保します。 貨客混載 ※詳細は新たなサービスの導入に記載（利便ト） 生産性の向上を図るため、利用が少ない時間帯において、貨客混載等の新たなサービスを導入することを検討します。 </td> </tr> </tbody> </table>		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）	<ul style="list-style-type: none"> 上頓原～駄荷～吉和福祉センター間の役割分担による効率化（利便ト） 利用が少ない吉和福祉センター以北の区間は、ほっとバスと役割分担し、あわせて乗り継ぎ割引制度を導入することで運行の効率化と運賃負担の抑制を図ります。 移動実態に合わせた運行（利便ト） 観光利用が多い土日・祝日と冬季は、クヴェーレ吉和まで運行することで、観光客の移手段を確保します。 貨客混載 ※詳細は新たなサービスの導入に記載（利便ト） 生産性の向上を図るため、利用が少ない時間帯において、貨客混載等の新たなサービスを導入することを検討します。
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）	<ul style="list-style-type: none"> 上頓原～駄荷～吉和福祉センター間の役割分担による効率化（利便ト） 利用が少ない吉和福祉センター以北の区間は、ほっとバスと役割分担し、あわせて乗り継ぎ割引制度を導入することで運行の効率化と運賃負担の抑制を図ります。 移動実態に合わせた運行（利便ト） 観光利用が多い土日・祝日と冬季は、クヴェーレ吉和まで運行することで、観光客の移手段を確保します。 貨客混載 ※詳細は新たなサービスの導入に記載（利便ト） 生産性の向上を図るため、利用が少ない時間帯において、貨客混載等の新たなサービスを導入することを検討します。 					
現状			※利便へ：共通乗車船券の発行、利便ト：へに掲げる事業と併せて行う事業			
<ol style="list-style-type: none"> 吉和地域を運行する地域公共交通の全体像 <ul style="list-style-type: none"> 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ます。 NPO法人ほっと吉和が自家用有償旅客運送として、ほっとバス（地域内巡回バスとデマンドカー）を運行しています。 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ます。 ほっとバスと吉和さくらバスが上頓原～駄荷～吉和福祉センター間で重複運行しています。 吉和さくらバスの運行状況 <ul style="list-style-type: none"> 居住者がいない区間が長く、利用者が限られているため、地域公共交通確保維持改善補助金の幹線系統で収支差を埋めています。 吉和さくらバスは、佐伯地域拠点と吉和地域拠点間の移動を担い、近年、冬季にクヴェーレ吉和を訪れるスキー客の利用が多くなっています。 平日の18時55分以降の便は2.0人/便となっており、乗り合って利用される日が少ないことが想定されます。休日は朝・夕の利用が多く、9時30分から14時00分間の利用は少ない状況であり、空席が目立つ状況です。 ほっとバスの運行状況 <ul style="list-style-type: none"> ほっとバスは主に吉和さくらバスが乗り入れできない地区をカバーしていますが、上頓原～駄荷～吉和福祉センター間で吉和さくらバスと重複運行しています。 市が吉和デマンドバスを運行していたときよりも利用者が増えています。 						
課題						
<ul style="list-style-type: none"> 吉和さくらバスとほっとバスが共存していくために、吉和さくらバスの利用が少ない吉和福祉センター以北の区間は、ほっとバスと役割分担することが必要です。 また、観光利用が多い季節や土日・祝日は観光施設への乗り入れを検討する必要があります。 利用が少ない時間の利用促進や新たなサービスの提供による、生産性の向上を図ります。 						

基本方針		目標	関連する SDGs		主な取組内容	
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ネットワークを構築します			取組（案）	取組内容（案）
施策	地域拠点を軸とした地域公共交通ネットワークの構築 【宮島地域】				宮島航路早朝夜間便の運行	<ul style="list-style-type: none"> 宮島地域の住民等の生活航路としての利便性を確保するため、引き続き、早朝夜間便の運行経費の一部を負担します。
現状					宮島地域の地域公共交通の確保 (メイプルライナーの運賃割引等)	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活移動に係る経済的な負担軽減や、観光客の移動手段を確保するため、引き続き、運賃割引制度を運用するとともに、運行経費の一部を補助します。
課題						
<ul style="list-style-type: none"> 宮島地域の住民等の利便性の向上を図るため、宮島航路の早朝夜間便運航経費の一部を負担しています。 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を運行しています。 メイプルライナーにおいて、宮島地域の住民を対象に運賃割引制度を導入し、島内での移動は市自主運行バスと同額で利用できます。 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ます。 						
<ul style="list-style-type: none"> 生活航路の早朝夜間便を維持していくために、継続的な財政支出が必要です。 宮島地域の住民や観光客の移動手段を確保するとともに、住民の生活移動に係る経済的な負担軽減を図るため、継続的な財政支援が必要です。 						

基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容																																																										
効果的な地域公共交通ネットワークの構築	地域の利用実態に応じた運行サービスを提供します	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>取組(案)</th> <th>取組内容(案)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デジタル技術の活用による日別乗降データの取得</td> <td>デジタル技術を活用し、日別の乗降データを取得することで、運行改善の基礎情報とし、利便性向上を図ります。AIカメラ等のデジタル技術を活用した調査機器を導入し、乗降データの取得に取り組みます。</td> </tr> <tr> <td>路線定期運行の見直し基準の設定・運用</td> <td>持続可能な公共交通とするため、利用状況や収支状況等のデータをもとに、見直し基準を設定し、公表することで、利用促進を図るとともに、効果的・効率的な運行に改善します。運行形態を改善する際は、データを客観的に見るだけでなく、運行事業者(運転士)へのヒアリング等を行い、現場の状況を踏まえた改善を心掛けます。</td> </tr> <tr> <td>区域運行の見直し基準の設定・運用</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	取組(案)	取組内容(案)	デジタル技術の活用による日別乗降データの取得	デジタル技術を活用し、日別の乗降データを取得することで、運行改善の基礎情報とし、利便性向上を図ります。AIカメラ等のデジタル技術を活用した調査機器を導入し、乗降データの取得に取り組みます。	路線定期運行の見直し基準の設定・運用	持続可能な公共交通とするため、利用状況や収支状況等のデータをもとに、見直し基準を設定し、公表することで、利用促進を図るとともに、効果的・効率的な運行に改善します。運行形態を改善する際は、データを客観的に見るだけでなく、運行事業者(運転士)へのヒアリング等を行い、現場の状況を踏まえた改善を心掛けます。	区域運行の見直し基準の設定・運用																																																			
取組(案)	取組内容(案)																																																												
デジタル技術の活用による日別乗降データの取得	デジタル技術を活用し、日別の乗降データを取得することで、運行改善の基礎情報とし、利便性向上を図ります。AIカメラ等のデジタル技術を活用した調査機器を導入し、乗降データの取得に取り組みます。																																																												
路線定期運行の見直し基準の設定・運用	持続可能な公共交通とするため、利用状況や収支状況等のデータをもとに、見直し基準を設定し、公表することで、利用促進を図るとともに、効果的・効率的な運行に改善します。運行形態を改善する際は、データを客観的に見るだけでなく、運行事業者(運転士)へのヒアリング等を行い、現場の状況を踏まえた改善を心掛けます。																																																												
区域運行の見直し基準の設定・運用																																																													
施策	各種データを活用した運行サービスの提供																																																												
現状	<ul style="list-style-type: none"> 市は地域公共交通を持続的に運営し、適切な財政支出となっているか把握するため、経費、収益、各補助金等のデータを取得しています。 廿日市さくらバスについては、ICカード(PASPY)により、降車地点、降車時刻等のデータは取得できますが、乗車地点、乗り継ぎ状況等の情報は取得できない状況です。 おおのハートバスや、佐伯さくらバス及び吉和さくらバスについては、ICカード(PASPY)を導入していないため、便毎の利用者数のみ把握している状況です。 おおのハートバスは、年に一回、全路線のOD調査を実施し、乗車・降車地点、利用時間帯、支払い区分、利用者の属性等の利用状況を詳細に把握しています。 																																																												
課題	<ul style="list-style-type: none"> 市自主運行バスに係る財政支出は年々増加しており、このままでは市自主運行バスの維持が困難になる可能性があります。 限られたデータに基づいて路線を再構築するのではなく、地域住民のニーズや路線の利用特性を把握した上で、客観性が担保された数値等を用いて運行サービスを継続的に改善していくことが重要です。 市や運行事業者だけでなく、地域住民等の地域公共交通を支える関係者が、改善策や利用促進等について話し合い、実行につなげるきっかけづくりのために、運行状況や利用特性を見える化し、情報提供することも重要です。 客観性が担保されているデータをもとに地域公共交通の利用実態や利用特性を分析し、見直し基準を設定した上で継続的に改善することで、持続可能な地域公共交通サービスを提供する必要があります。 限られた予算のなかで運行改善に必要なデータを取得するため、デジタル技術を活用し、効率的に乗降データを取得する必要があります。 																																																												
	<p>■区域運行(佐伯デマンドバス)の見直し基準の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンドバスを運行するための上限を、当該区域運行をタクシー助成に換算した場合に必要な費用とし、運行負担金の比較を行う。 比較にあたっては、デマンドバスとタクシー助成とを比較した収支の分岐点となる利用者数を算定した上で、利用者数を算定した上で利用の振れ幅を考慮して当該算定額に0.9を乗じた値をもって基準値とし、実際の利用者数との比較を行う。 2年連続で基準値を下回った区域は、見直しの対象とする。 <p>▼見直し基準のイメージ</p>  <p>▼見直し基準の運用フロー</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>月</th> <th>運用フロー</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="12">1年目</td> <td>4月</td> <td>実績報告</td> </tr> <tr> <td>5月</td> <td>達している</td> </tr> <tr> <td>6月</td> <td>見直し基準</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>達していない</td> </tr> <tr> <td>8月</td> <td>現状維持</td> </tr> <tr> <td>9月</td> <td>利用促進・情報提供</td> </tr> <tr> <td>10月</td> <td>事業者との調整</td> </tr> <tr> <td>11月</td> <td>必要に応じて運行改善</td> </tr> <tr> <td>12月</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1月</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2月</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3月</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="12">2年目</td> <td>4月</td> <td>実績報告</td> </tr> <tr> <td>5月</td> <td>達している</td> </tr> <tr> <td>6月</td> <td>見直し基準</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>達していない</td> </tr> <tr> <td>8月</td> <td>現状維持</td> </tr> <tr> <td>9月</td> <td>事業者との協議改善方針の検討</td> </tr> <tr> <td>10月</td> <td>意見交換会</td> </tr> <tr> <td>11月</td> <td>運行計画検討</td> </tr> <tr> <td>12月</td> <td>意見交換会</td> </tr> <tr> <td>1月</td> <td>協議会</td> </tr> <tr> <td>2月</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3月</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3年目</td> <td>4月</td> <td>現状維持</td> </tr> <tr> <td>4月</td> <td>見直し運行開始</td> </tr> </tbody> </table>			年	月	運用フロー	1年目	4月	実績報告	5月	達している	6月	見直し基準	7月	達していない	8月	現状維持	9月	利用促進・情報提供	10月	事業者との調整	11月	必要に応じて運行改善	12月		1月		2月		3月		2年目	4月	実績報告	5月	達している	6月	見直し基準	7月	達していない	8月	現状維持	9月	事業者との協議改善方針の検討	10月	意見交換会	11月	運行計画検討	12月	意見交換会	1月	協議会	2月		3月		3年目	4月	現状維持	4月	見直し運行開始
年	月	運用フロー																																																											
1年目	4月	実績報告																																																											
	5月	達している																																																											
	6月	見直し基準																																																											
	7月	達していない																																																											
	8月	現状維持																																																											
	9月	利用促進・情報提供																																																											
	10月	事業者との調整																																																											
	11月	必要に応じて運行改善																																																											
	12月																																																												
	1月																																																												
	2月																																																												
	3月																																																												
2年目	4月	実績報告																																																											
	5月	達している																																																											
	6月	見直し基準																																																											
	7月	達していない																																																											
	8月	現状維持																																																											
	9月	事業者との協議改善方針の検討																																																											
	10月	意見交換会																																																											
	11月	運行計画検討																																																											
	12月	意見交換会																																																											
	1月	協議会																																																											
	2月																																																												
	3月																																																												
3年目	4月	現状維持																																																											
	4月	見直し運行開始																																																											

基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容						
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	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>取組（案）</th> <th>取組内容（案）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗り継ぎ環境の充実 （廿日市地域・大野地域）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、広島県や民間交通事業者と連携を図りながら、宮島口地区整備事業に取り組みます。 商業施設や医療機関の立地状況を踏まえた乗継環境の整備について検討します。 </td> </tr> <tr> <td>待合環境の充実</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 市全域のバス停と待合所の現状を把握し、計画的に改善します。 バスの待ち時間による身体的な負担や不安感を軽減するため、周辺施設の立地状況や利用状況等を踏まえ、待合環境を整備します。 </td> </tr> </tbody> </table>	取組（案）	取組内容（案）	乗り継ぎ環境の充実 （廿日市地域・大野地域）	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、広島県や民間交通事業者と連携を図りながら、宮島口地区整備事業に取り組みます。 商業施設や医療機関の立地状況を踏まえた乗継環境の整備について検討します。 	待合環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 市全域のバス停と待合所の現状を把握し、計画的に改善します。 バスの待ち時間による身体的な負担や不安感を軽減するため、周辺施設の立地状況や利用状況等を踏まえ、待合環境を整備します。
取組（案）	取組内容（案）								
乗り継ぎ環境の充実 （廿日市地域・大野地域）	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、広島県や民間交通事業者と連携を図りながら、宮島口地区整備事業に取り組みます。 商業施設や医療機関の立地状況を踏まえた乗継環境の整備について検討します。 								
待合環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 市全域のバス停と待合所の現状を把握し、計画的に改善します。 バスの待ち時間による身体的な負担や不安感を軽減するため、周辺施設の立地状況や利用状況等を踏まえ、待合環境を整備します。 								
施策	乗り継ぎ環境及び待合環境の改善								

現状

- ・ JR山陽本線や広電宮島線の主要な駅は、区画整理や街路整備等に合わせ、駅前広場の整備やバリアフリー化を実施しています。
- ・ 立地適正化計画に基づく拠点整備と連動して、交通結節点機能の整備に取り組んでいます。
- ・ 主に中山間部において、バス停や待合所の老朽化が進んでいます。
- ・ 宮内地区において、商業施設や医療機関の進出が相次ぎ、都市機能が高まっています。

廿日市市役所前駅



水と緑のまち さいき文化センター



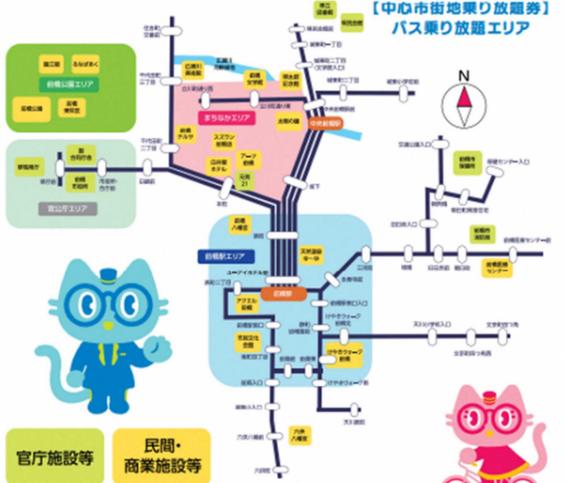
課題

- ・ 地域の民間施設の立地状況や地域公共交通の利用実態等を踏まえ、計画的に乗り継ぎ環境を充実していく必要があります。
- ・ 市全域のバス停と待合所の現状を把握し、計画的に改善していく必要があります。

宮島口地区整備事業の状況（令和4年7月撮影）

広島県提供



基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容																		
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	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1498 184 1893 226">取組（案）</th> <th data-bbox="1893 184 2766 226">取組内容（案）</th> </tr> </thead> </table>		取組（案）	取組内容（案）															
取組（案）	取組内容（案）																				
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="181 321 371 422">施策</td> <td data-bbox="371 321 1481 422">キャッシュレス決済の導入と運賃割引制度等の検討</td> </tr> </table>			施策	キャッシュレス決済の導入と運賃割引制度等の検討	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1498 226 1893 394">全地域へのキャッシュレス決済の導入</td> <td data-bbox="1893 226 2766 394"> <ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者のキャッシュレス決済システムの開発状況を注視し、関係事業者と調整の上、全車両へキャッシュレス決済を導入します。 </td> </tr> </table>		全地域へのキャッシュレス決済の導入	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者のキャッシュレス決済システムの開発状況を注視し、関係事業者と調整の上、全車両へキャッシュレス決済を導入します。 													
施策	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	<ul style="list-style-type: none"> 民間交通事業者のキャッシュレス決済システムの開発状況を注視し、関係事業者と調整の上、全車両へキャッシュレス決済を導入します。 																				
<p>現状</p> <p>1 市自主運行バスのICカードの導入状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 廿日市さくらバスにはPASPY（ICカード）を搭載していますが、その他の市自主運行バスには搭載されておらず、現金や回数券等での利用となっています。 沿線住民からは、「ICカードを導入してほしい」といった要望が多く挙がっています。 <p>2 新たな決済システムへの移行</p> <ul style="list-style-type: none"> 廿日市さくらバスに搭載しているPASPYシステム（ICカード）は、令和7年3月をもって廃止となります。 広島電鉄において、令和6年10月からのサービス開始を目的として、スマートフォンに表示させたQRコードや新たな交通系ICカードを認証媒体とする新乗車券システムの開発に取り組まれています。 <p>3 運賃割引制度</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、導入している割引制度は、PASPY利用による廿日市さくらバスと広電バス・広島電鉄宮島線の乗継割引と、おおのハートバス同士の乗継割引制度、宮島地域住民を対象としたメイプルライナーの割引制度となっています。 利用促進策の中でも運賃割引による効果は高くなっています。 一方で、アナログ方式の乗継割引等、運転士から利用者への割引券配布や清算時の事務作業が増加し、関係主体に負担が増える場合が多くなっています。 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たなキャッシュレス決済システムの動向に注視しながら、マイナンバーカードと連携したキャッシュレス決済を導入し、さらなる乗車時の負担軽減や乗り継ぎ利便性の向上を図る必要があります。 利用者数が減少するなか、運賃負担軽減による新規需要の創出や利用頻度の向上を図る必要があります。 新たな決済システムの導入については、柔軟な運賃設定や運賃割引等を行うことができるように関係事業者と調整する必要があります。 			<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1498 394 1893 562">割引制度の導入</td> <td data-bbox="1893 394 2766 562"> <ul style="list-style-type: none"> 路線再編による乗り継ぎの運賃負担増の軽減等を図るため、マイナンバーカードでの市民認証と連携した割引制度を導入します。 </td> </tr> </table>		割引制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> 路線再編による乗り継ぎの運賃負担増の軽減等を図るため、マイナンバーカードでの市民認証と連携した割引制度を導入します。 															
割引制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> 路線再編による乗り継ぎの運賃負担増の軽減等を図るため、マイナンバーカードでの市民認証と連携した割引制度を導入します。 																				
			<p>▼PASPYの乗継割引のイメージ</p>  <p>▼特定地域の路線乗り放題券（MaeMaaS 実証実験）</p> <div data-bbox="1528 1060 2092 1627"> <p>公共交通フリーパスの提供</p> <p>JR前橋駅を中心とした市内中心部の「路線バス」と市内を循環している「マイバス」がそれぞれ乗り放題となるフリーパスです。1日チケットを使って前橋市内を周遊してみませんか。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>まます</th> <th>中心市街地乗り放題券</th> <th>マイバス4循環</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">一日券</td> <td>大人</td> <td>400円</td> <td>310円</td> </tr> <tr> <td>マイナンバーカード割引</td> <td>200円</td> <td>200円</td> </tr> <tr> <td>小人</td> <td>200円</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>マイナンバーカード割引</td> <td>100円</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>※マイナンバーカード割引は前橋市民限定です。</p> </div> <div data-bbox="2151 1060 2775 1627">  <p>【中心市街地乗り放題券】バス乗り放題エリア</p> <p>※乗り放題の対象は、エリア内を走行する路線バスとなります。 ※中央前橋駅～前橋駅～けきウォーク間のシャトルバスではご利用できません。</p> </div> <p>広島電鉄ホームページ</p> <p>前橋市ホームページ</p>			まます	中心市街地乗り放題券	マイバス4循環	一日券	大人	400円	310円	マイナンバーカード割引	200円	200円	小人	200円	-	マイナンバーカード割引	100円	-
	まます	中心市街地乗り放題券	マイバス4循環																		
一日券	大人	400円	310円																		
	マイナンバーカード割引	200円	200円																		
	小人	200円	-																		
	マイナンバーカード割引	100円	-																		

基本方針	目標	関連するSDGs	主な取組内容	
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	 	環境性能に優れた車両の導入	取組内容（案） ・ 市自主運行バスの車両更新に合わせて、環境にやさしい車両を導入することで、CO2削減を図ります。
施策	新たな技術を活用した車両の導入		自動運転の導入検討	取組内容（案） ・ 地域課題や交通事業者の経営課題を解決する1つの手段として、自動運転の導入を検討します。
現状				
<p>1 脱炭素社会の実現をめざす本市の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 廿日市市では、令和4年6月に、市民、事業者、行政の「オールはつかいち」で2050年に市内の温室効果ガス排出量の実質ゼロをめざす「ゼロカーボンシティ」に挑戦することを宣言しました。 ・ 市自主運行バスについては、購入時の排出ガス基準を満たした車両で運行しています。 <p>2 運転手不足と高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者においては、運転手の高齢化が進み、また、人材不足といった状況となっています。 <p>3 自動運転技術の発達</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近年の自動運転技術の発達により、公道での実証実験が活発化しています。 				
課題				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年の蓄電池技術等の発達を受け、革新的な環境技術を活用したモビリティであるEVバス等の「次世代自動車」が普及し始めており、環境負荷の少ない自動車の普及及び使用の促進に取り組んで運輸部門におけるCO2削減を図っていく必要があります。 ・ 運転士不足への対応や生産性向上のため、自動運転技術の開発状況を注視し、新技術を活用した運行サービスを検討する必要があります。 				

▼EVバス車両（つくばみらい市コミュニティバス）※再掲



▼自動運転車両（前橋大学次世代モビリティ社会実験研究センター）



基本方針	目標	関連するSDGs
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者数を増やします	 

施策	誰にでもわかりやすい情報提供
-----------	----------------

現状

- ・ 路線ごとに作成した時刻表を関係各所に配置し、周知しています。
 - ・ 乗継利便性の向上を図るため、支線の時刻表には幹線との乗り継ぎ情報を、幹線の時刻表には幹線同士の乗り継ぎ情報を掲載しています。
 - ・ 路線バスの運行情報をリアルタイムで把握できるよう、交通結節点や市役所等へバス接近表示モニターを設置や、スマートフォン、パソコンで情報を確認できる媒体を導入しました。
- おおのハートバスについては、Google Mapsの経路検索で移動手段として検索することができます。
- 中山間部に観光客を呼び込むため、路線バスの活用を前提とした観光パンフレットを作成しています。

課題

- ・ 普段、地域公共交通をよく利用する人にとってはわかりやすいチラシになっていますが、はじめて利用する方にとってはわかりづらくなっており、利用者目線に立った情報提供が必要です。
- ・ 既存の周知チラシは、一つの路線の全体像を把握できる情報は整理していますが、利用者の獲得、利用機会の拡大を図るためには、通院・買い物等の目的別でおすすめの行動パターンの周知等ターゲットを絞った情報提供が必要です。
- ・ 個別の路線情報は掲載されているものの、はじめて利用する方にとっては乗り継ぎ先の情報が十分とは言えないです。

主な取組内容

取組(案)	取組内容(案)
地域公共交通マップ、時刻表の作成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目的地までの移動手段を視覚的にわかりやすくし、地域公共交通の利用を促進するため、市内全路線を掲載したマップに、商業施設や医療機関等を掲載した地域公共交通マップを作成します。 ・ 実際に地域公共交通を利用してもらうために、地域公共交通マップに対応した時刻表を作成します。
路線別チラシの作成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市自主運行バスについて、新規利用者の獲得、利用機会の拡大を図るため、路線別チラシに乗継情報等を追記するとともに、市役所や公共施設に加え、民間の沿線施設にも配置します。
インターネットでの経路検索機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市自主運行バス(路線定期運行)の全車両について、Google Mapsの経路検索で検索できるようにします。

▼乗り継ぎ情報が記載された周知チラシ(北広島町)



北広島町公共交通マップ

▼はつかいちローカル路線バスの旅



基本方針	目標	関連するSDGs
多様な主体が共に育む地域公共交通	関係者との共創により利用者数を増やします	 

施策	共創による利用促進
-----------	-----------

現状

- はつかいち桜まつりにおいて、地域公共交通の利用を促すためのPR活動を行っています。
- 平成30年6月から、運転免許自主返納支援制度を導入し、自主返納者に対して、交通系ICカードやタクシーチケット、市自主運行バスの無料利用者証のいずれかを交付しています。
- 民間交通事業者と沿線施設との連携により、路線バスの往復乗車券と温泉施設の利用券をセットにした企画乗車券を販売した。

課題

- 地域公共交通の利用者を増やすために、利用転換が見込める高齢者、高校生、企業等にターゲットを絞ったPR活動を行う必要があります。
- 新規利用者の獲得・利用機会の拡大のために、地域公共交通を利用するきっかけづくりが必要です。

主な取組内容

取組（案）	取組内容（案）
ターゲットを絞った利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通への利用転換を図るため、運転免許返納者に対して、廿日市の地域公共交通に関する情報を周知します。 通学での利用促進を図るため、オープンスクールや進学説明会等で、高校進学予定の生徒やその保護者に対して、公共交通での通学手段に関するチラシを配布します。 新規利用者を獲得するため、バス路線の沿線企業に対して、地域公共交通を利用した通勤方法や1月あたりの負担額を掲載したチラシを配布します。
利用促進イベントの開催	<ul style="list-style-type: none"> 市自主運行バスをはじめとした地域公共交通の利用を促進するため、バスの日（9月20日）にちなんだイベントの開催や、既存のイベントでのPR活動を行います。
地域主体の生活交通に対する積極的な支援	<ul style="list-style-type: none"> よりきめ細やかな移動手段を確保していくため、地域自治組織、NPO法人等の地域団体や交通事業者と一緒に、地域・地区の特性に応じた生活交通について考えていきます。 主体的に生活交通の確保に取り組む地域団体に対して、相談対応、運行計画策定支援や財政支援等を行います。

取組（案）	取組内容（案）
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	<ul style="list-style-type: none"> 廿日市市内にある観光交流施設や民間交通事業者等との連携により、地域公共交通の利用促進キャンペーン（企画乗車券等）を実施します。
ポイント制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利用促進を図るため、マイナンバーカードとキャッシュレス決済システムの連携により、公共交通を利用することでポイントを溜め、施設利用や買い物での割引等が受けられる制度を導入します。

▼ポイント制度のイメージ（富山市 とほ活）
 歩くこと、公共交通の利用、イベントに参加することで獲得できるポイントで、貯めたポイントを使って賞品への応募ができるような仕組みとなっています。



富山市ホームページ

▼沿線施設利用割引特典の事例(東広島市のんバスの利用特典)
 公共交通を利用した乗車証明書があれば、協力店舗でお得な割引をうけることができる仕組みとなっています。

乗車証明書

のんバスの乗車証明書があれば、協力店舗の特典がつけられるPON!

「乗車証明書」について

協力店舗で特典を利用するためには、のんバスで「乗車証明書」を受け取り、利用したい特典の店舗に、「乗車証明書」をお持ちいただく必要があります。
 「乗車証明書」は、のんバスの車内に設置している整理券発行機から発行されます。なお、乗車証明書の発行は1回の乗車につき、お一人1枚までとなります。

【ゆめタウン東広島前】

名称	特典内容	電話	場所	業種
ゆめタウン東広島	当日の乗車証明書を1階サービスカウンターにお持ちいただくと (1)館内協賛店舗で当日のみ使用できるクーポン券を贈呈。 (2)ゆめカードお持ちの方に、当日お買い上げ1,000円以上のレシートで値引積立額200円分贈呈！	082-423-1111	西条土与丸一丁目5-7	
《以下ゆめタウン東広島テナント》				
グイーナネイル	ゆめカード5倍!	082-423-3677	本館1F	ネイル
サーティワンアイスクリーム	Wカップ・コーンご注文で30円引き! ※キャンペーン・クーポンとの併用不可	082-424-1431	本館1F	ジュース・アイス・クレープ

東広島市ホームページ

基本方針		目標	関連するSDGs		主な取組内容		
多様な主体が共に育む地域公共交通		関係者との共創により利用者数を増やします	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 住み続けられるまちづくりを	取組（案）	取組内容（案）	
施策	新たなサービスの導入					中山間部における貨客混載	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズや民間事業者の意向を把握し、他自治体の事例を参考にしながら、貨客混載について検討します。
現状 <ul style="list-style-type: none"> 吉和さくらバス、佐伯さくらバス、佐伯デマンドバス（市自主運行バス）の利用者数は減少し、それに伴い行政負担は増加しています。 吉和さくらバスは、9時30分～14時30分間は利用が少なく、一部の便で空席が多い状態での運行になっています。また、佐伯デマンドバスは午前中の利用が多い一方で、午後の利用は少なくなっています。 							
課題 <ul style="list-style-type: none"> 今後も路線を維持していくために、利用促進策の実施や新たなサービスの提供に取り組むことで、適正な財政支出に努めることが重要です。 関係者との共創により、利用者が少ない時間帯を有効活用した新たなサービスの提供を検討する必要があります。 							
					荷物を積んだ状態の貨客混載（兵庫県 神姫ゾーンバス） 		
					神姫バス株式会社ホームページ		

