

1 策定の目的

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

2 計画期間

令和5年10月から令和10年3月まで

3 計画の位置づけ

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

4 地域公共交通計画の体系（基本理念、基本方針、目標等）

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効率的な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に取り組みます。

- 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

5 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	シビックコア地区	立地適正化計画における各拠点と同じ
政策拠点	地域医療拠点等整備事業の区域	
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	

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JA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、フジタスクエア まるくる大野（多世代活動交流センター）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 【吉和地域】 吉和ふれあい交流センター 【宮島地域】 宮島栈橋	・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、佐原田バス停 【大野地域】 交通結節点以外の鉄道駅、フジタスクエア まるくる大野（多世代活動交流センター）もしくは大野支所周辺 【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】 吉和サービスエリア	・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	・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

廿日市市地域公共交通計画素案（概要版）

(2) 各交通手段の位置づけと将来の方向性

- 本市の地域公共交通ネットワーク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、きめ細やかに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。
- 地域を跨ぐ広域的・幹線的なバス路線のうち、運賃収入のみでは採算が取れないバス路線については、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国・県と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。
- また、地域公共交通確保維持改善事業幹線系統に該当するバス路線と接続するバス路線のうち、運賃収入のみでは維持していくことが困難なバス路線については、国と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。

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山陽線 広島電鉄宮島線 広電バス四季が丘団地線（バイパス便） 広電バス阿品台団地線（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、地域公共交通の維持・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区拠点間の連絡
	対象交通手段	J R山陽線、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～宮島間を結ぶ航路（フェリー） 石見交通広益線 ※国補（幹線系統）
	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、地域公共交通の維持・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（乗継拠点）との連絡
	対象交通手段	広電バス四季が丘団地線 広電バス阿品台団地線 廿日市さくらバス 阿品台ルート ※国補（フィーダー系統） 宮内ルート ※国補（フィーダー系統）
	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、市自主運行バスと連携・役割分担を図りつつ、一体的に運行することで、地域公共交通の維持・確保に努めます ● 朝夕夜は、通勤、通学に関する移動ニーズを、日中は通院、買物に関する移動ニーズを基本としつつ、利用実態を踏まえてダイヤ・便数を設定します ● 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 阿品台ルート ※国補（フィーダー系統） 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 ※国補（フィーダー系統） おおのハートバス 東ルート 西ルート 沿岸ルート 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、地域公共交通の維持・確保に努めます ● 路線定期運行を基本としつつ、商業施設・医療機関への移動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

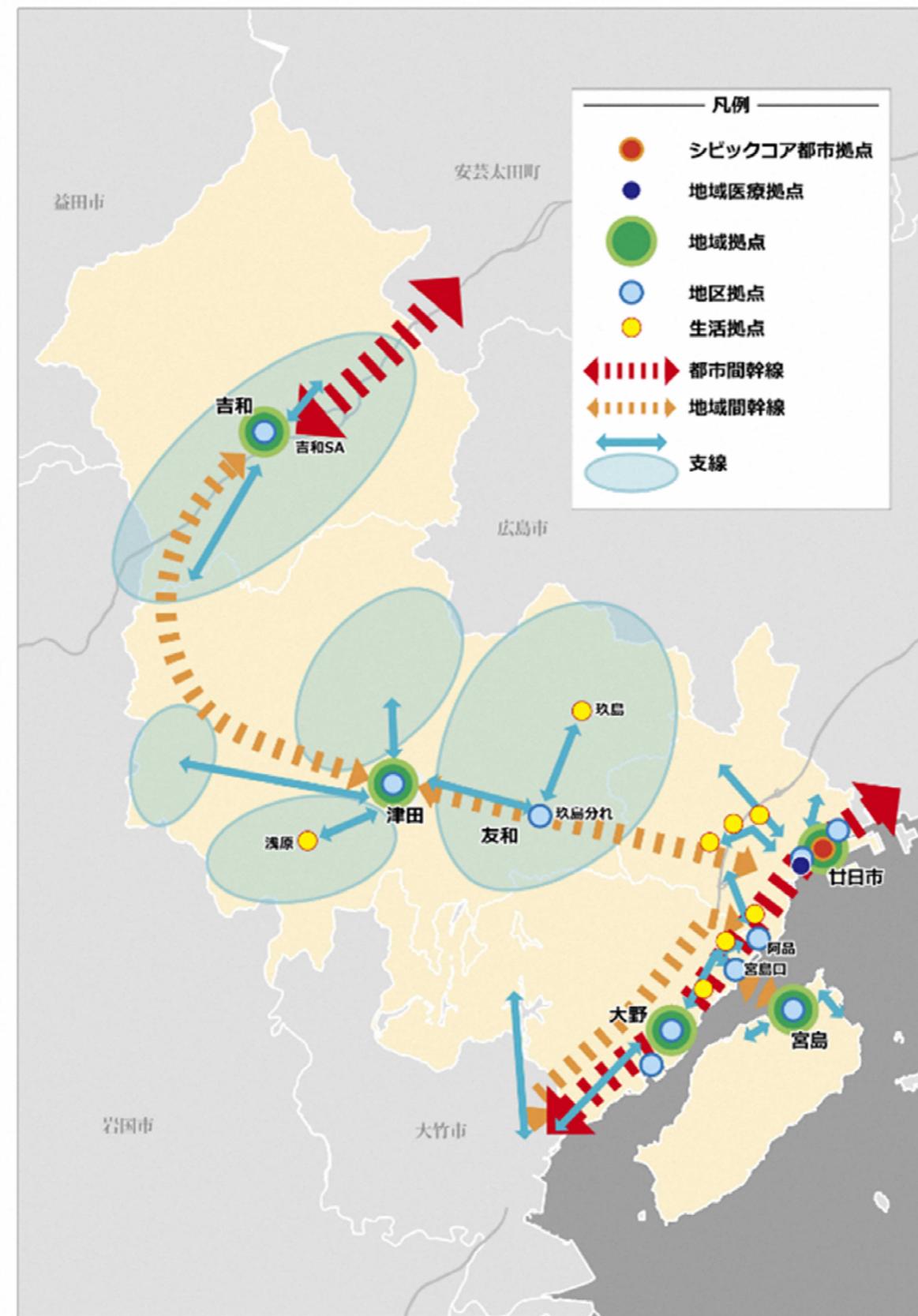
路線種別	項目	内容
支線 (中山間部路線)	役割	中山間部の居住地から各拠点や交通結節点間の連絡
	対象交通手段	佐伯さくらバス 玖島線 浅原線 佐伯デマンドバス 玖島・友和線 ※国補（フィーダー系統） 所山線 ※国補（フィーダー系統） 浅原線 ※国補（フィーダー系統） 飯山・中道線 ※国補（フィーダー系統） ほっとバス デマンドカー ※国補（フィーダー系統） 巡回バス
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内における市民の生活を支えるため、地域公共交通の維持・確保に努めます ● 高齢化の状況や周辺の利用不便地域の有無等を考慮し、新技術を活用したサービス提供も視野に入れ、きめ細やかな運行に努めます ● 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、地域公共交通の維持・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、きめ細やかな運行に努めます ● 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

公共交通ネットワークのあるべき姿



廿日市市地域公共交通計画素案（概要版）

6 前回（令和4年11月16日）からの変更点（主なもの）

（変更前）

（1）成果指標

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が増加しているか把握するものです		
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）	587,857人	689,261人

成果指標③	地域公共交通に係る市の財政支出額	
指標選定理由		
地域の特性と利用実態に応じ、適正な財政支出のもと、生活に必要な地域公共交通として運行しているか確認するものです		
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	26,800万円	26,800万円以下

成果指標④の追加

（変更後）

（1）成果指標

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が増加しているか把握するものです		
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）	1,097,855人※	1,149,000人以上

成果指標③	地域公共交通に係る市の財政支出額	
指標選定理由		
地域の特性と利用実態に応じ、適正な財政支出のもと、生活に必要な地域公共交通として運行しているか確認するものです		
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	30,800万円※	29,500万円以下

成果指標④	市が財政支出している民間路線バス及び市自主運行バス等（路線定期運行）の収支率	
指標選定理由		
持続可能なサービスを提供するため、運行改善をするための基礎資料として把握するものです		
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	38.1%※	40.0%以上

※ 成果指標②～④の現状値は、令和5年度以降に市が財政支出する予定の路線を含めた数値

廿日市市地域公共交通計画素案（概要版）

（変更前）

（2）主な取組内容

取組（案）	取組内容（案）
民間路線バスと廿日市さくらバスの新たな連携方策の検討	<u>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。</u>

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経由し、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。 ・通勤・通学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、<u>他のルートとの乗継ぎを考慮したダイヤを設定します。</u> <p><u>乗継割引の導入（利便ニ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>路線の分割に伴う乗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。</u>

取組（案）	取組内容（案）
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都市拠点や地域医療拠点を効率的に結ぶ<u>宮内陽光台ルート</u>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、一部の便は団地を経由して日赤看護大学へ乗り入れます。 <p><u>乗継割引の導入（利便ニ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>路線の分割に伴う乗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</u>

（変更後）

（2）主な取組内容

取組（案）	取組内容（案）
民間路線バスと廿日市さくらバスの新たな連携方策の検討	<u>地域公共交通を継続的に維持するため、広電バス（阿品台団地線、四季が丘団地線）と廿日市さくらバス（阿品台ルート、宮内ルート）を一体的に運行することで、一定の利便性を確保します。</u>

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経由し、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。 ・<u>阿品台地区の移動実態に応じて、広電バス（阿品台団地線）と連携・役割分担を図りつつ、一体的に運行します。</u> ・通勤・通学での利用を考慮して、一部の便を佐原田を経由し四季が丘一丁目まで運行します。 ・宮園、四季が丘、陽光台、阿品台、<u>阿品</u>を行き来する利用者に対応するため、<u>一部の便を廿日市市役所前駅から陽光台、宮園、四季が丘、阿品台を経由して阿品駅を結ぶ直通便とします。また、他のルートとの乗継ぎを考慮したダイヤを設定します。</u> <p><u>定期券の共通利用（利便ニ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>広電バスの定期券を、廿日市さくらバスでも利用できるようにします。</u>

取組（案）	取組内容（案）
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（利便イ、ト）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住地とシビックコア都市拠点や地域医療拠点を効率的に結ぶ<u>ルート</u>へ再編します。 ・<u>朝夕に宮園地区、四季が丘地区を広電バス（四季が丘団地線）と一体的に運行し、通勤・通学での一定の利便性を確保します。</u> <p><u>定期券の共通利用（利便ニ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>広電バスの定期券を、廿日市さくらバスでも利用できるようにします。</u>

廿日市市地域公共交通計画素案（概要版）

(変更前)

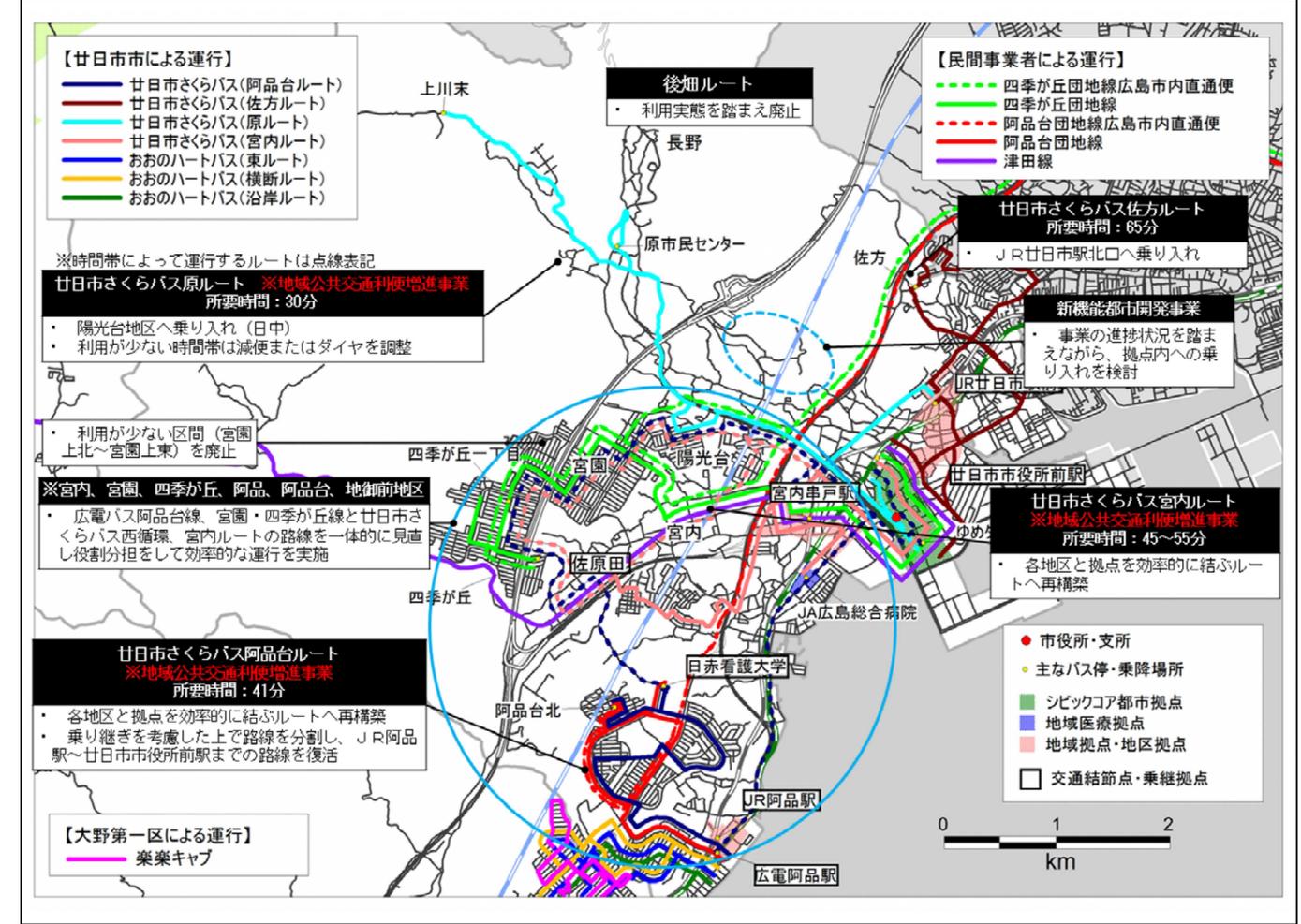
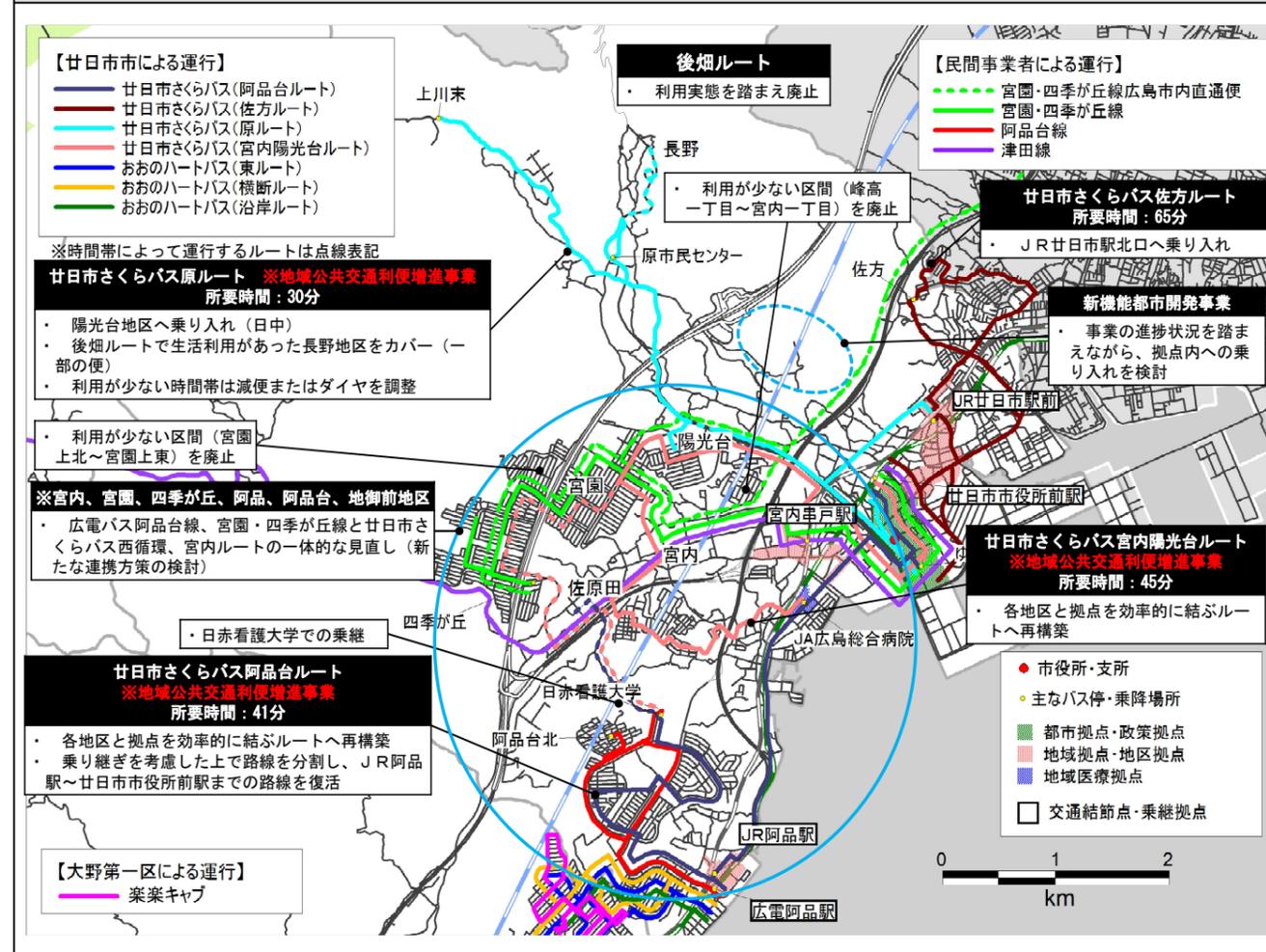
(変更後)

廿日市地域の地域公共交通ネットワーク

廿日市地域の地域公共交通ネットワーク

変更前（令和4年11月16日時点）

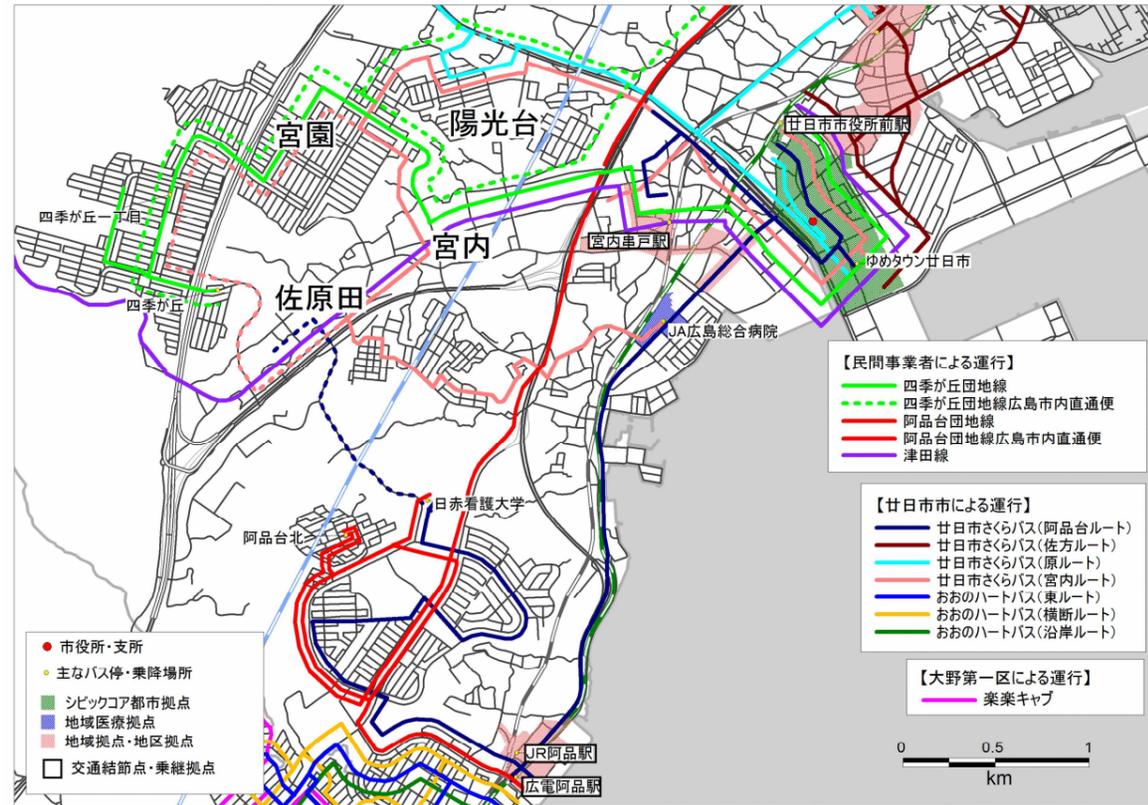
変更後（令和5年5月15日現在）



廿日市市地域公共交通計画素案（概要版）

(変更前)

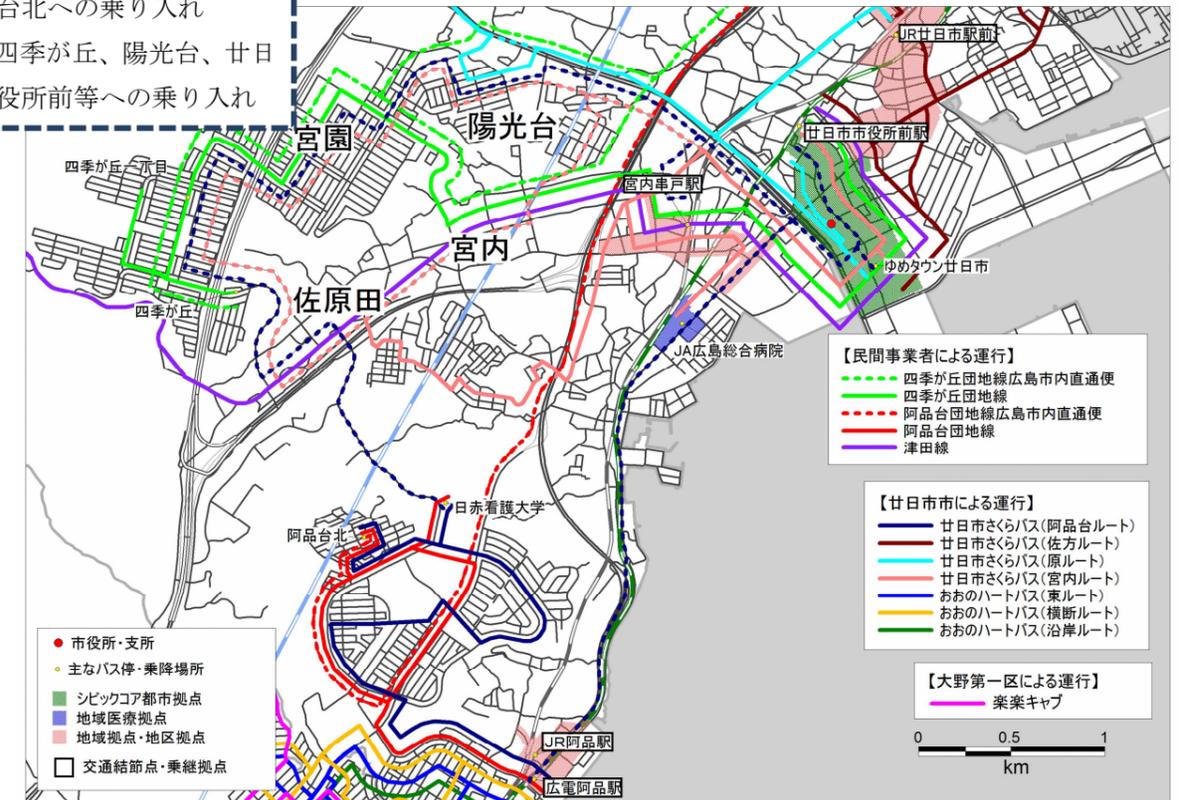
阿品台ルート



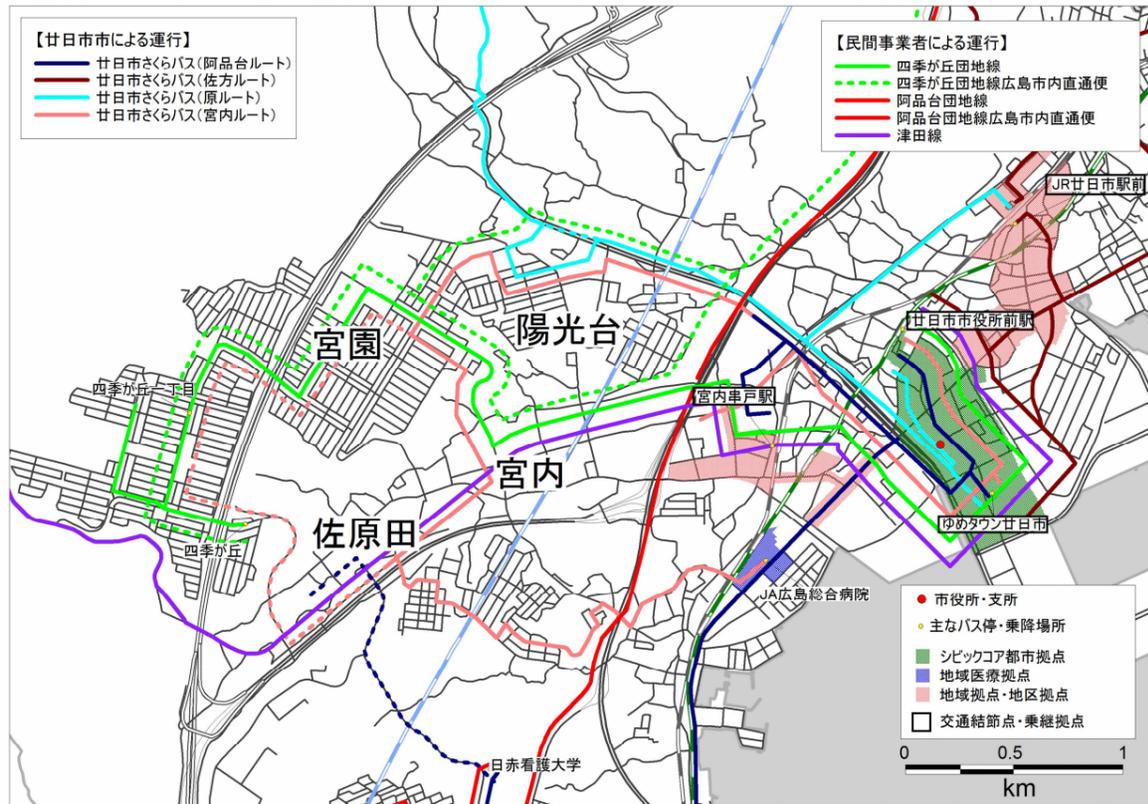
(変更後)

阿品台ルート

- ・阿品台北への乗り入れ
- ・一部四季が丘、陽光台、廿日市市役所前等への乗り入れ



宮内ルート



宮内ルート

- ・四季が丘、宮園への乗り入れ
- ・地御前沿岸の通行困難

