

# おおのハートバス再編に係る区長アンケートの意見と対応方針

資料1-3

## 対応方針の基本的な考え方

2024年4月からの働き方改革関連法施行による労働時間規制強化（労働時間の縮減、休息時間の確保など）に伴い、現行ダイヤでの運行の維持が困難であり、**減便が必要**となります。

こうした中、

**ダイヤ** 利用実態を踏まえ、便数を調整し、また**運行間隔**をできる限り**均等化**

**ルート** 利用実態を踏まえ、**運行経路**を一定程度に**まとめた**効率的な運行を図り、利便性を確保する再編を行います。

## 1. 利用が少ない区間を廃止又は減便してそれ以外のルートに振り分け

地区	主な意見	対応方針
大野第2区	・バスが廃止されれば免許を返納することもできず危険運転や事故を招くことにつながります。更地から中山まで僅か1キロを廃止して大きなメリットが出るとは到底思えません。	利用実態（1日(6便)に1人の利用があるかないか程度）と、更地-中山間の所要時間は往復5分であり、積み重なるとハートバス全体のダイヤへの影響が大きいことを鑑みて廃止とさせていただく予定です。
	・利用者が少ないため、仕方がない。沿線人口も少ない。	-
	・地域を越えて限定せず、廿日市市役所大野支所から廿日市地域への中山経由のおおのハートバスの運行を希望する。	新たな路線の運行は、ルートが長大になり、1日に運行できる便数を大きく減少する必要があること、路線の新設に対応できる人員（運転手）やバス台数の確保が必要となり、これ以上の収支悪化はバス路線の維持に支障をきたすことから、困難です。
	・「事前予約制」を取り入れる等の策を検討するべきと考える。	事前予約制（デマンド運行）や地域主体型移動手段等、様々な形態を地域と一緒に検討してまいりたいと思います。
大野第3区	・生活弱者を救うのが行政の責任ではないのか。	交通弱者への対策は重要な課題であるが、全ての方の要望に対応することは困難であり、限られた費用の中で利用実態や効果を考慮し、優先順位をもって対応していきます。
	・廿日市市役所大野支所方面行きは良いが、帰りの便を増やしてほしい。廿日市市役所大野支所→サンランド車庫行または前空駅行	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
大野第4区	・いいと思う。	-
	・仕方ないと思う。	-
大野第8区	・平日の16：00台のフジグランナタリー発下り前空台一丁目方面へのバスが少なく、17：00台のバスに乗ると、帰宅が18：00以降になる。	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
	・利用者が少なくても定期的利用者がある。廃止しない方がよい。	引き続き、バス路線を維持するためには、利用実態を踏まえた効果的な地域公共交通の構築が必要と考えております。
	・常に利用頻度に応じた見直しは必須です（2年程度）	引き続き、バス路線を維持するためには、利用実態を踏まえた効果的な地域公共交通の構築に努めます。
大野第9区	・行きは時刻表参照でよいが、用事終了後バス時刻がなかったり、待ち時間が長く高齢者には耐えられないとの意見があった。	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
	・見直し、改善をお願いする。	引き続き、バス路線を維持するためには、利用実態を踏まえた効果的な地域公共交通の構築に努めます。
	・宮島口バス停から宮浜温泉間はコロナ禍の影響もあったため、まだ利用者のペースができていないように感じる。宮浜温泉街活性化の取組が進む中、減便の判断は時期尚早だと思う。組合と共にPRしてみてもどうか。	市自主運行バスは、市民の身近な移動（通勤・通学、通院・買い物等）を支えることを基本理念としています。 国道2号のバス停の利用が少ない（前空駅南口…1日(6便)に2-3人の利用があるかないか程度、油ヶ免…1週間(1日5便)に1人の利用があるかないか）ため、沿岸ルートは廃止を予定しておりますが、その他の路線と同様に人口が集積している地区を經由して宮島口と宮浜温泉を繋ぐ経路に変更する予定です。
	・いいと思う。	-

## 2. その他、おおのハートバスに対する意見

地区	主な意見	対応方針
大野第2区	・高齢化社会に向かうなか、買い物弱者の増加が見込まれる。その視点を外さないようにして頂きたい。	市自主運行バスとしては、市民の身近な移動（通勤・通学、通院・買い物等）を支えることを基本理念としており、引き続き、バス路線を維持するためには、利用実態を踏まえた効果的な地域公共交通の構築に努めます。
	・広電阿品駅から発車時点で満席のことも多く、低料金で利便性も高いと感じる。減便は困る利用者も多いと思う。	広電阿品駅から青葉台・大野方面への運行間隔が、現状不均等になっている事が要因の一つとなっているため、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
	・深江バス停において、以前あった9時台の便が無くなり不便を感じる。	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
大野第3区	・通勤・通学時の便の確保（朝・夕・夜）、日中の医療機関・公共施設・買い物時（昼）。	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
	・1時間に1本ほしい。	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
	・大野浦駅から西教寺や前空駅から西教寺の路線を増便してほしい。	増便については困難ですが、ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。利用時間に応じて、まるくる大野や滝の下バス停を通る便も利用いただきますようお願いいたします。
	・午前中のバスを少し多めにお願いします。	ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
	・早時から前空へ階段を上がった近辺にバス停を設置してほしい。	現地に行って調査しましたが、バスが停車することで、沿道の土地利用に支障をきたすため、バス停の設置は困難です。
大野第4区	・当初はバス停以外でも乗降可能と聞いたが、現在はバス停以外での乗降はできないのではないかと。	道路幅が狭い箇所では、バス停のないところでバスが停車すると、後続車に追突される恐れや、待っているお客様に危険があるため、現在フリー乗降は行っていません。
大野第5区	・バスを利用することは少ない。該当者が身近にいない。	-
大野第7区	・「おおの自然観察の森」への臨時便を運行してほしい。	市自主運行バスとしては、市民の身近な移動（通勤・通学、通院・買い物等）を支えることを基本理念としており、臨時便（観光路線）の運行は考えていません。
大野第8区	・おおのハートバスがゆめタウン廿日市方面まで行くのであれば乗り換えなしで行くことが可能となり便利となる。	新たな路線の運行は、ルートが長大になり、1日に運行できる便数を大きく減少する必要があることに加え、市役所周辺の交通渋滞の影響を受け、速達性や定時性が確保できないことが予測されます。そのため、大野地域から市役所までの移動は、交通結節点であるJR駅や広電阿品駅で乗り換え、鉄軌道を利用いただくのが、時間も早く、効率的であると考えております。
	・ルート上で手を挙げて停車をお願いして乗車させるようにすれば利用率アップを期待できます。	道路幅が狭い箇所では、バス停のないところでバスが停車すると、後続車に追突される恐れや、待っているお客様に危険があるため、現在フリー乗降は行っていません。
	・バスを小型化して定年退職者を登録制ドライバーにしてデマンド型乗合タクシーを行ったらどうか。	事前予約制（デマンド運行）や地域主体型移動手段等、様々な形態を地域と一緒に検討してまいりたいと思います。
大野第9区	・JR大野浦駅（北口もしくは南口）への便数を増加してほしい。	増便については困難ですが、ダイヤ・ルートの見直しを図り、運行間隔をできる限り均等化させることで、利用しやすいダイヤとする予定です。
大野第11区	・玖波駅から大野浦病院へ行くとき等を利用させてもらっており、助かっている。	-