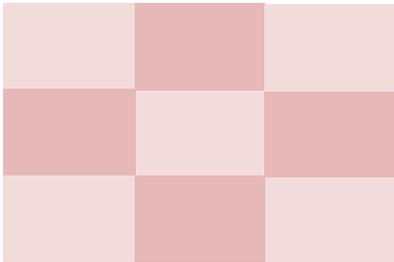
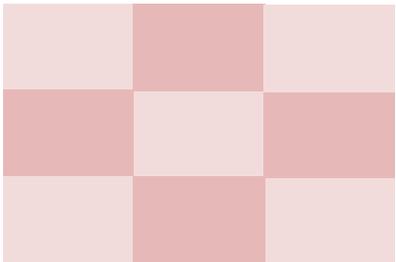


# 廿日市市地域公共交通計画



平成 28 年 3 月策定

平成 30 年 9 月改訂

令和 2 年 2 月改訂

令和 3 年 8 月改訂

廿日市市



## 目次

第1章 はじめに.....	1
1. 計画策定の目的.....	1
2. 計画の位置づけ.....	2
3. 計画の区域.....	2
4. 計画の対象期間.....	2
第2章 地域の現状.....	3
1. 位置・地勢.....	3
2. 人口.....	4
3. 移動の目的地となる施設等の分布.....	9
4. 地域における移動の状況.....	10
5. 地域における自動車の状況、高齢者の自動車利用状況.....	11
6. 観光に関する動向.....	13
第3章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性.....	16
1. 上位計画.....	16
2. その他の関連計画.....	21
3. 廿日市市生活交通再編計画（廿日市市地域公共交通総合連携計画）の検証.....	22
第4章 公共交通の現状とこれに対する市民の意向等.....	25
1. 公共交通のサービス状況.....	25
2. 移動の確保に係る財政支出の状況.....	44
3. 公共交通に対するニーズ等.....	45
第5章 公共交通の役割と課題の整理.....	54
1. 廿日市市における公共交通の役割.....	54
2. 廿日市市の公共交通をとりまく現状のまとめ.....	55
3. 公共交通の課題.....	56
第6章 地域公共交通網形成にあたっての基本方針と目標.....	58
1. 基本的な方針.....	58
2. 公共交通網の機能と将来イメージ.....	59

3 各地域における取組の方向性.....	64
4. 目標と評価指標.....	69
<b>第7章 計画に位置づける事業及びその実施主体.....</b>	<b>72</b>
1 事業内容.....	72
2 事業体系.....	87
3 実施事業想定スケジュール.....	89
<b>第8章 計画の達成状況の評価.....</b>	<b>90</b>
1 計画の推進体制.....	90
2 評価・検証の流れ.....	90
<b>参考資料.....</b>	<b>92</b>
1 用語解説.....	93
2 廿日市市公共交通協議会規約.....	96
3 廿日市市公共交通協議会委員名簿.....	100
4 廿日市市公共交通協議会の開催状況.....	101

# 第1章 はじめに

## 1. 計画策定の目的

本計画の策定の目的は、主に次に示す4つです。

### ● 廿日市市の公共交通政策のマスタープラン

交通政策基本法（平成25年12月4日施行）の趣旨に基づき、平成26年11月20日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、関係者の合意のもとで、地方公共団体が持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。このような状況を踏まえ、市の公共交通政策のマスタープランとして“地域にとって望ましい公共交通のすがた”を示す「廿日市市地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

### ● まちづくり等との一体性の確保

公共交通は、暮らしやすいまちをつくり、生活の質を向上させるための手段のひとつであり、まちづくり、健康・福祉、観光振興等、様々な分野と密接な関係を有しています。そのため、総合計画をはじめとした市の各種政策と可能な限り整合・連携を図り、本市としての政策の一体性を確保します。

### ● 関係者間の連携強化

法定協議会である廿日市市公共交通協議会での協議を踏まえながら、行政と民間の歩調を合わせた計画並びに事業実施を目指します。

### ● 具体的な数値目標の設定による進捗管理

本計画の目指す望ましい地域公共交通網を形成するため、具体的で可能な限りわかりやすい目標を設定し、PDCAサイクルにより常に計画の進捗確認及び見直しを行い、計画の実行性を高めます。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、総合計画等をはじめとした上位・関連計画との一体性を確保した、廿日市市の公共交通政策のマスタープランとして位置づけます。さらに、本計画に基づき、平成28年度以降に取り組むべき事業を実現するための「廿日市市地域公共交通再編実施計画」を策定します。

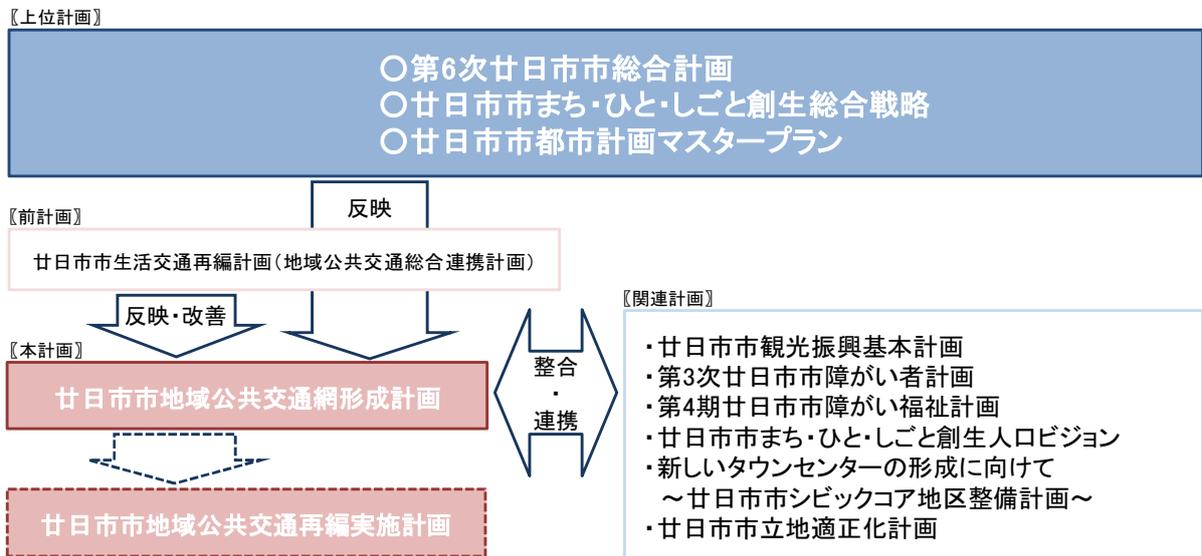


図1 上位・関連計画との関連

## 3. 計画の区域

対象区域は廿日市市全域とし、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。



図2 計画区域

## 4. 計画の対象期間

平成28年度～令和4年度の7年間とし、実施状況に応じて、適宜見直しを図ります。

## 第2章 地域の現状

### 1. 位置・地勢

#### (1) 位置

- 広島県の西部に位置し、広島市佐伯区や大竹市、安芸太田町（以上広島県）の他、岩国市（山口県）や益田市（島根県）と隣接
- 平成15年の旧廿日市市と旧佐伯町及び旧吉和村の合併、平成17年の旧大野町及び旧宮島町との合併により、南は瀬戸内海に浮かぶ宮島から北は中国山地に位置する吉和までを市域とする広域な市となった



図3 位置

#### (2) 地勢

- 総面積は約489km<sup>2</sup>に及ぶが、北部を中心に山間地形を有しており、可住地は沿岸部に集中し、可住地面積は約70km<sup>2</sup>であり、約14%に過ぎない

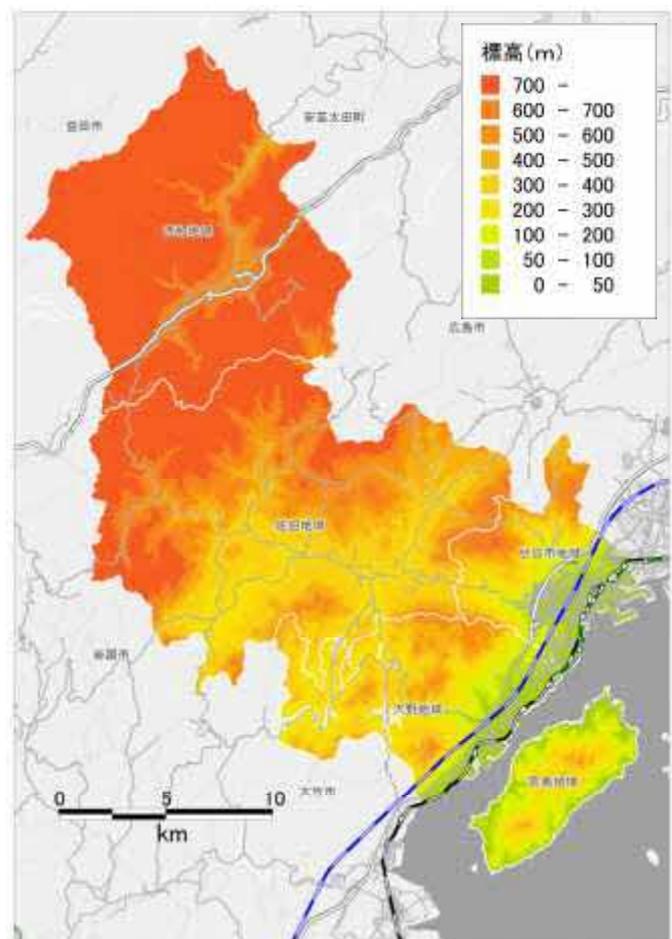
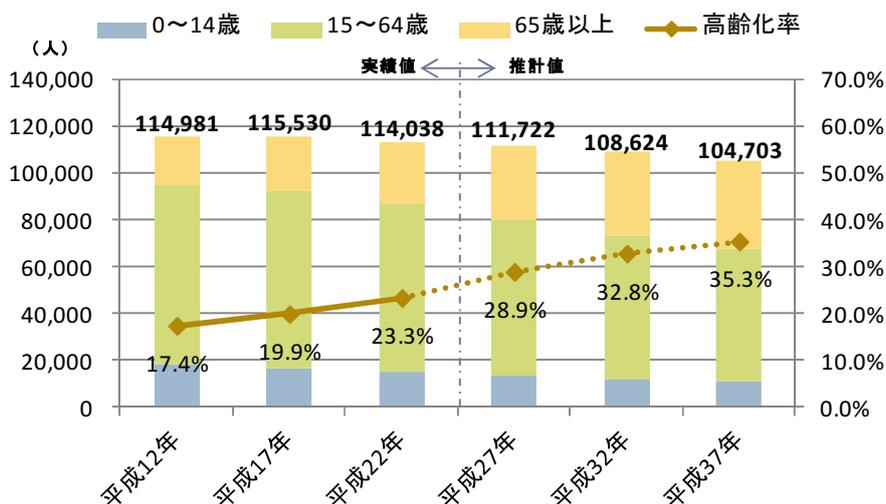


図4 地勢

## 2. 人口

### (1) 年齢階層別人口と高齢化率の推移

- 平成22年国勢調査では、市の人口は約11万4千人、高齢化率は23.3%（平成27年国勢調査の速報値では人口約11万5千人）
- 将来推計によると、人口の減少と高齢化は今後も続く見込み

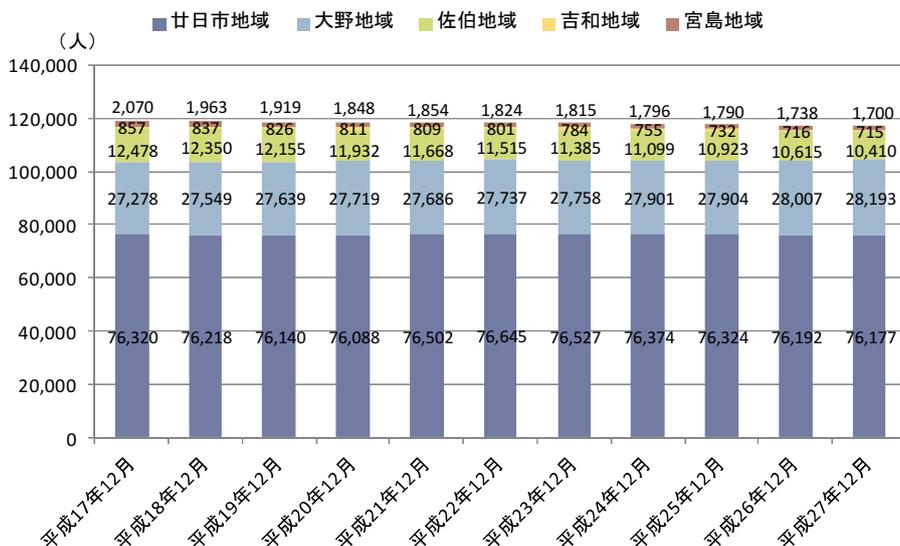


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別未来推計人口」（平成25年3月推計）

図5 年齢階層別人口と高齢化率の推移

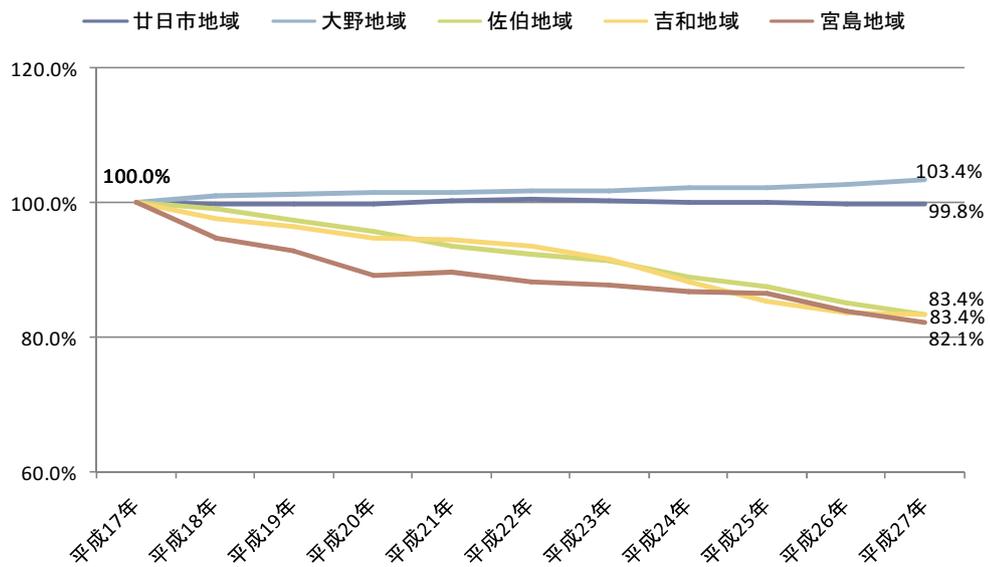
### (2) 地域別人口の推移と地域別人口の増減率

- 近年、佐伯地域、吉和地域、宮島地域では人口が減少している一方で、廿日市地域の人口はほぼ横ばいに推移
- 大野地域では人口が微増ではあるものの、増加傾向
- 近年、佐伯地域、沿岸部の四季が丘や阿品台等の住宅団地で顕著に人口が減少



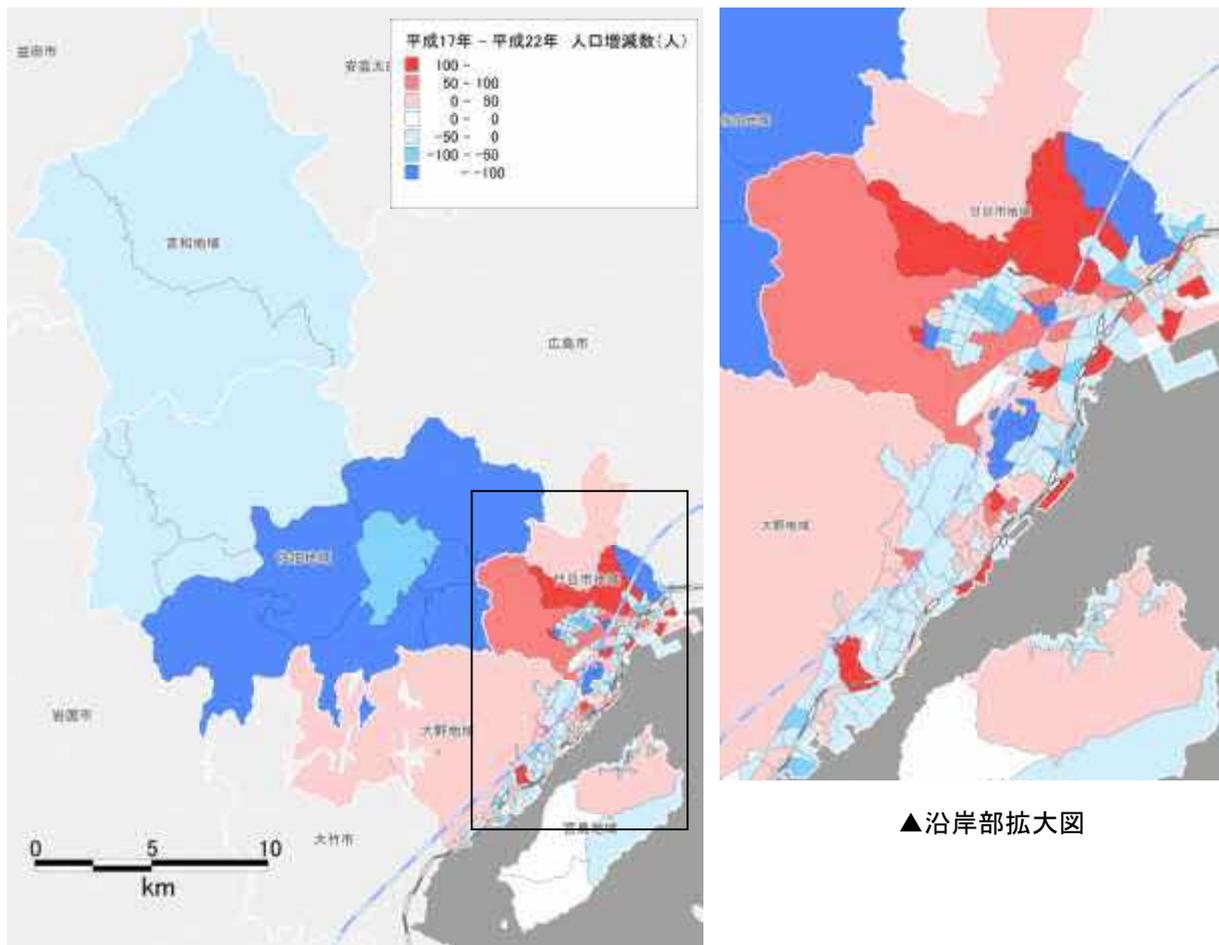
資料：住民基本台帳人口、外国人登録者数

図6 地域別人口の推移



資料：住民基本台帳人口、外国人登録者数

図 7 地域別人口の増減率

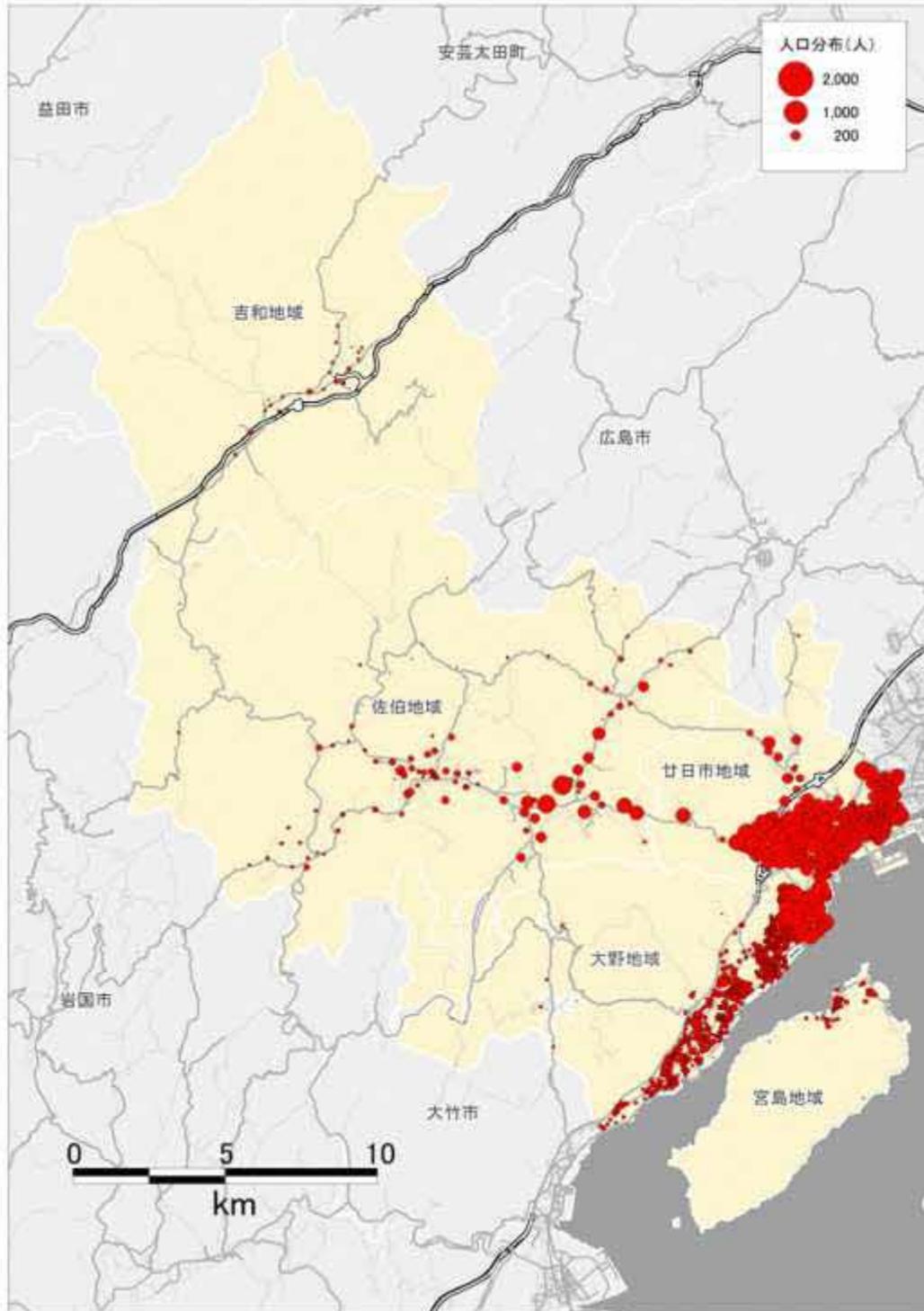


資料：国勢調査

図 8 平成 17 年から 22 年の人口増減

### (3) 人口分布

- 沿岸部において、人口が集中して分布
- 中山間部において、幹線道路沿いに人口が分布

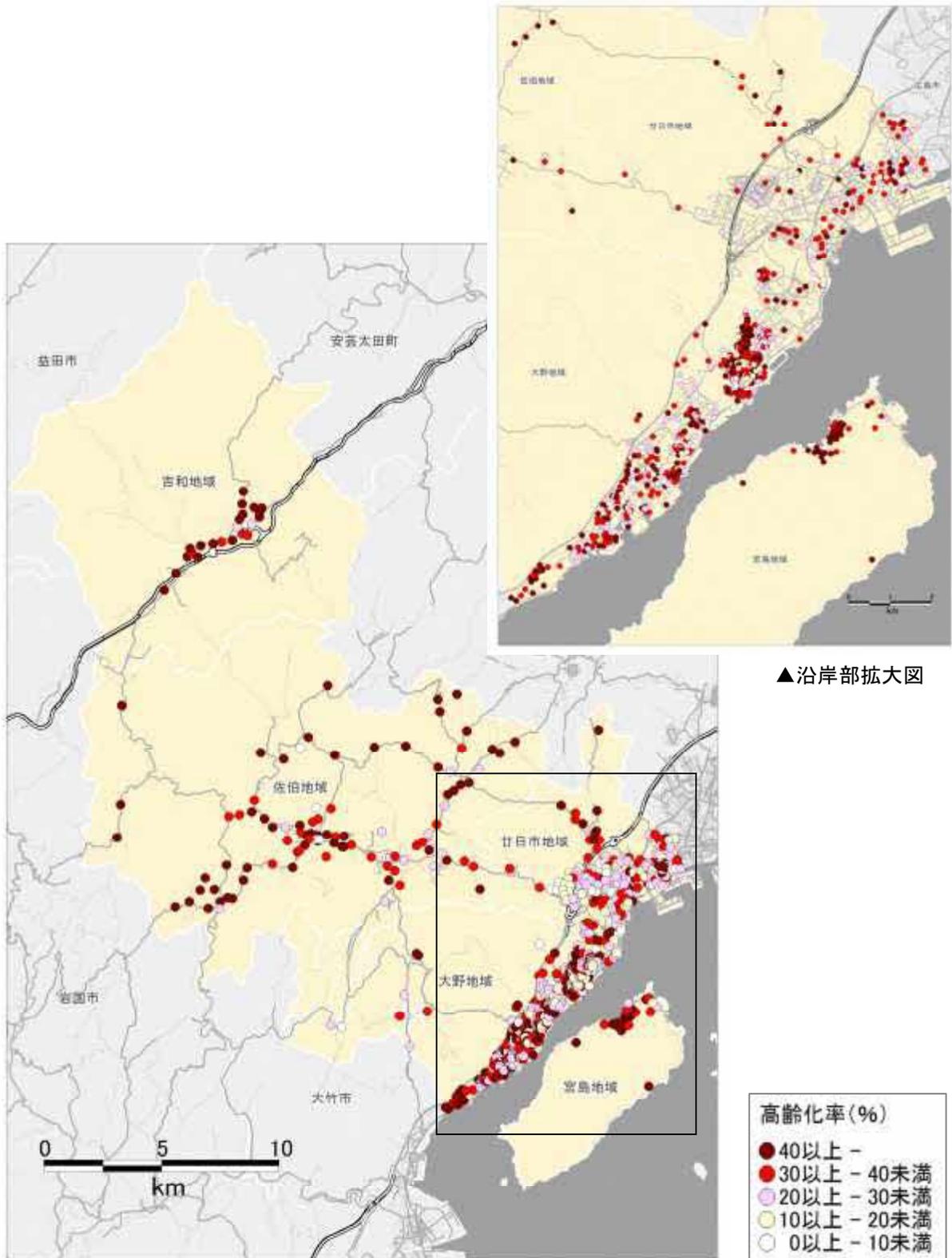


資料：住民基本台帳人口、外国人登録者数（平成 27 年 4 月）

図 9 人口分布

#### (4) 町内会別の高齢化率

- 中山間部、島しょ部を中心に高齢化率が高い
- 沿岸部でも一部高齢化率が高い場所が見られる

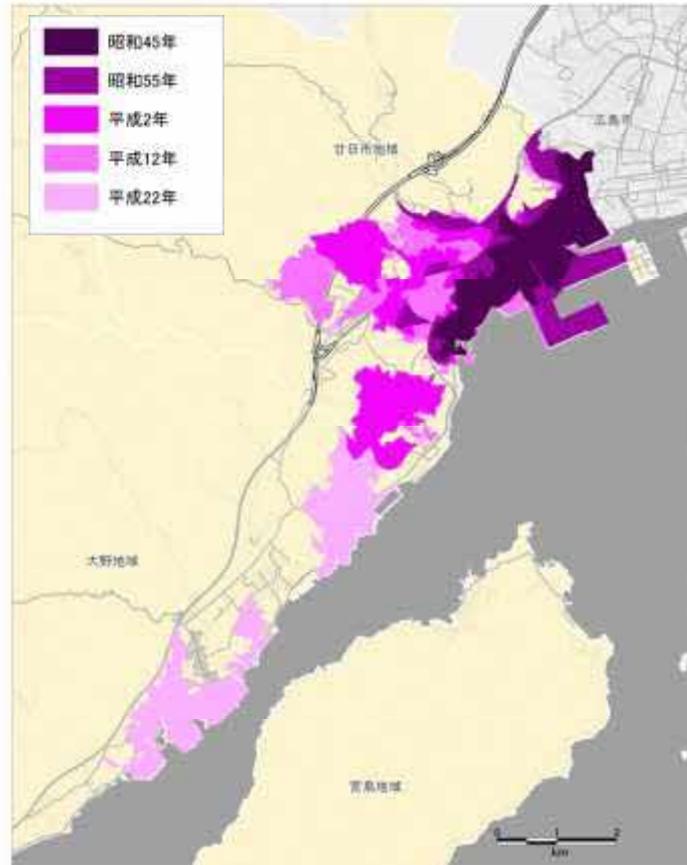


資料：住民基本台帳人口、外国人登録者数（平成27年4月）

図10 町内会別の高齢化率

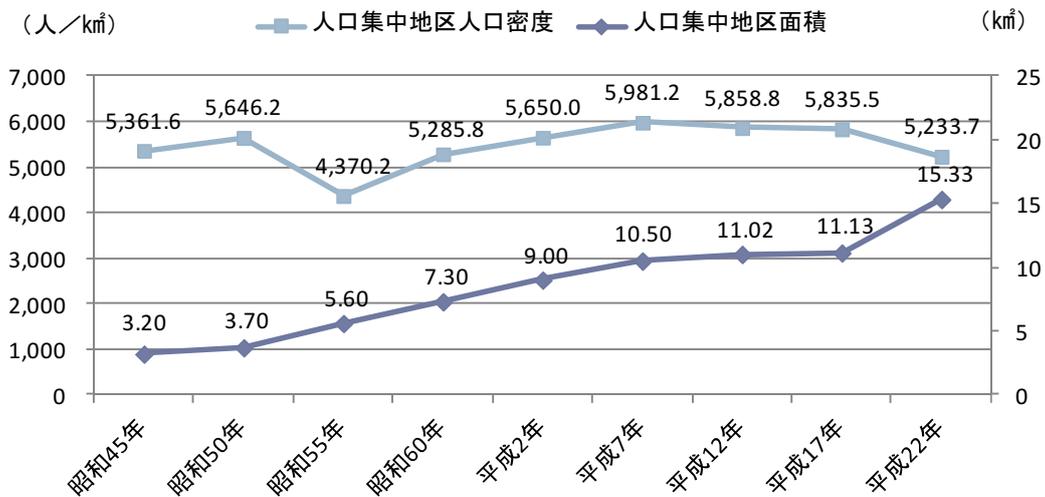
### (5) 人口集中地区 (DID)

- 平成2年頃から廿日市地域郊外の大規模な住宅団地において人口集中地区が形成
- 近年は廿日市地域の既存の住宅団地の周辺の外、大野地域においても人口集中地区の拡大



資料：国勢調査

図 11 人口集中地区の変遷



資料：国勢調査

図 12 人口集中地区の面積と人口密度の推移

### 3. 移動の目的地となる施設等の分布

- 日常生活における移動の目的地となる主要施設は、沿岸部に集中
- 沿岸部以外にも、各地域の中心地等に集積

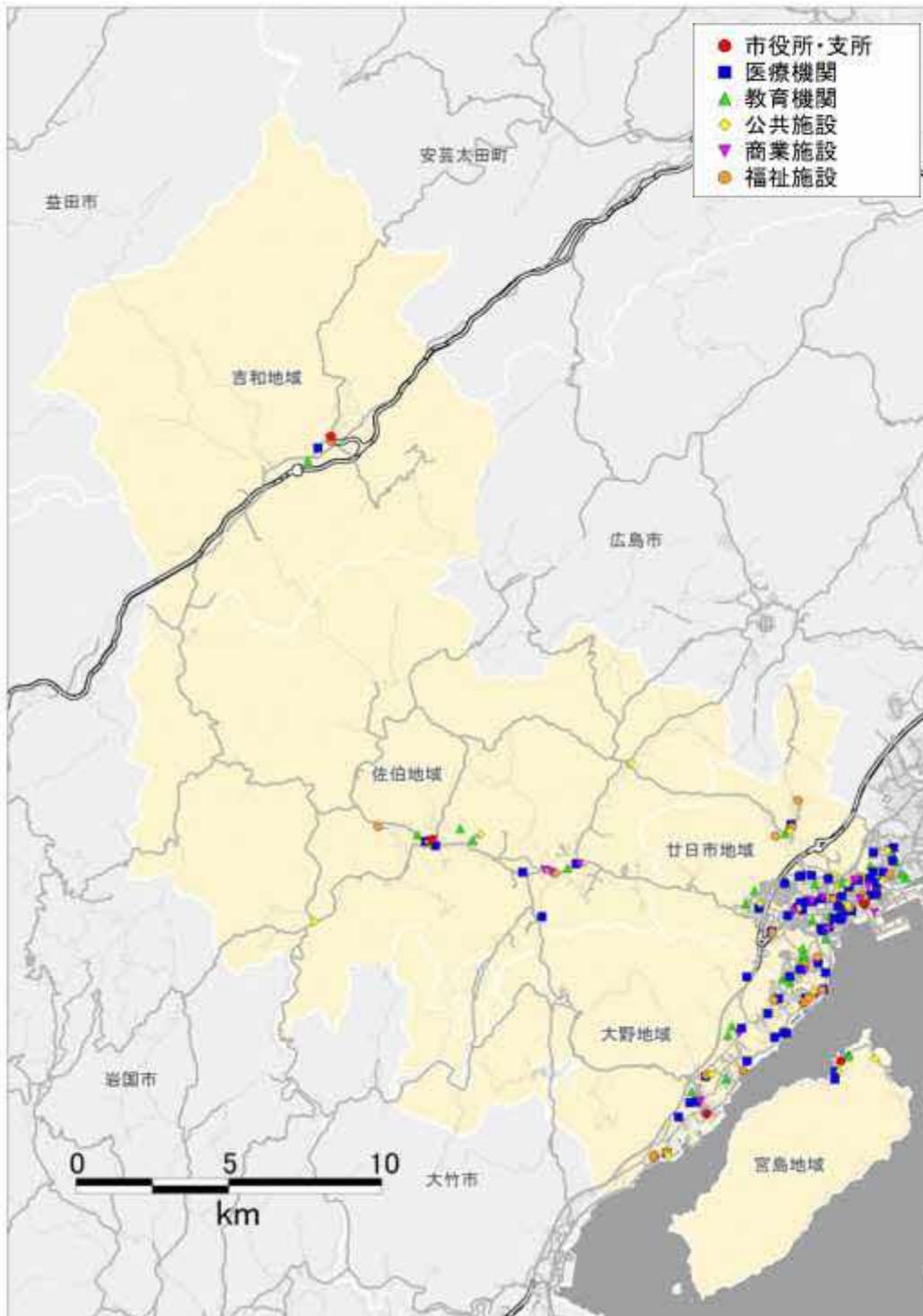
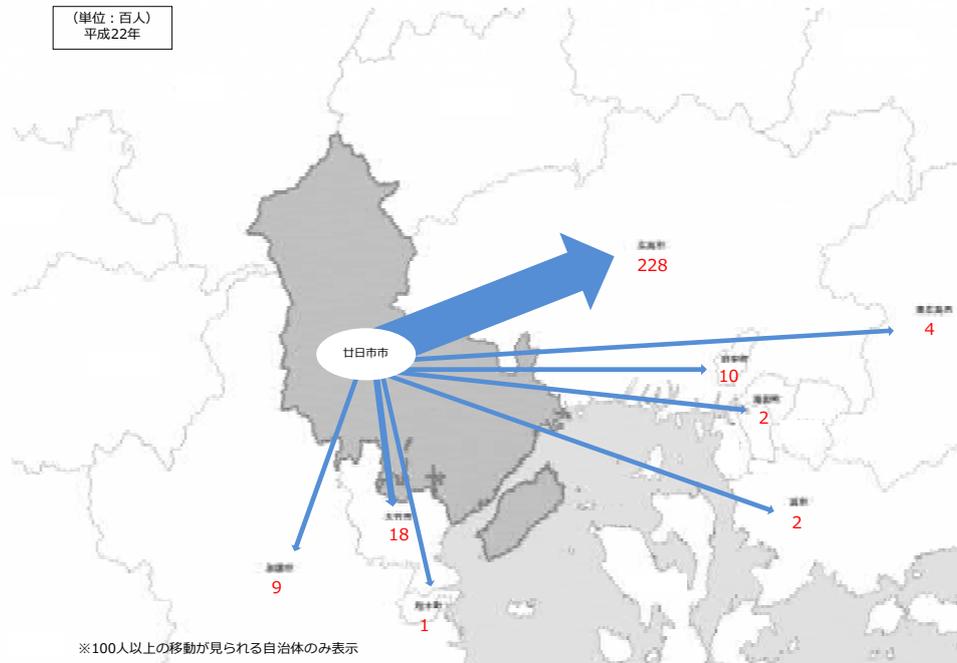


図 13 都市機能の集積

## 4. 地域における移動の状況

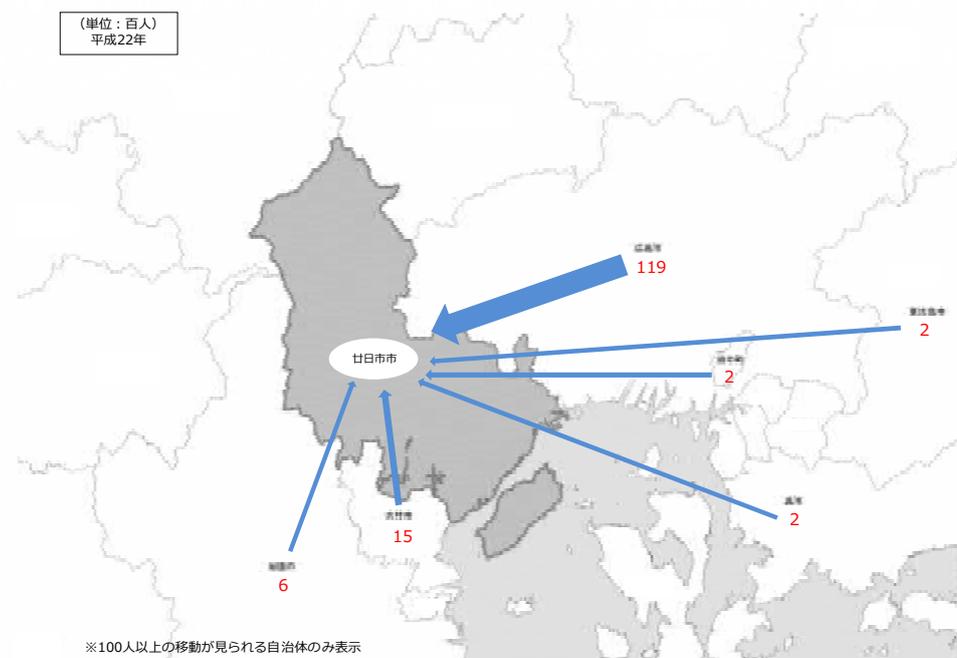
### (1) 通勤・通学における流動状況

- 通勤・通学において、広島市との結び付きが非常に強い



資料：平成22年国勢調査

図14 通勤・通学における市内外への流動状況（市内から市外へ）

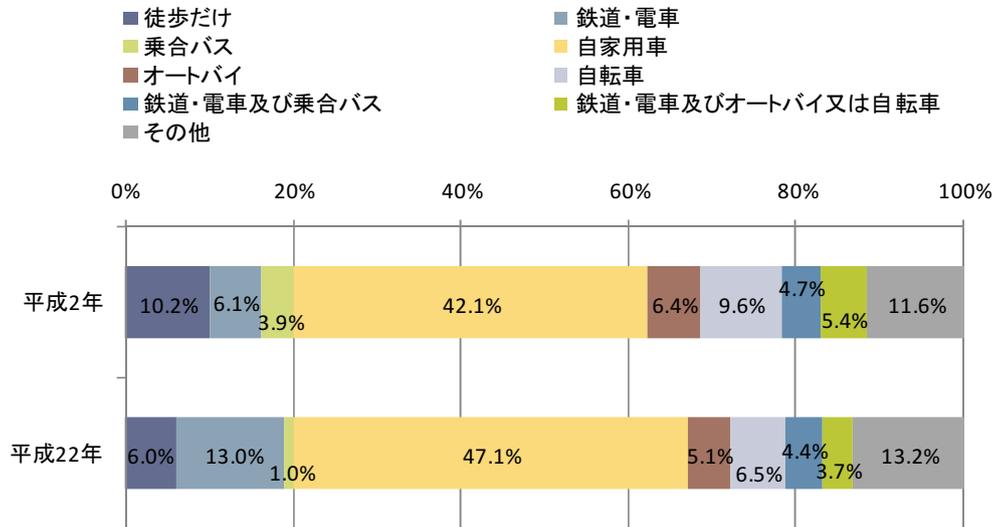


資料：平成22年国勢調査

図15 通勤・通学における市内外への流動状況（市外から市内へ）

## (2) 通勤・通学における利用交通手段

- 平成 22 年国勢調査では、約半数が自家用車を利用
- 平成 2 年から平成 22 年までの間で、自家用車や鉄道・電車の割合が増加し、乗合バスの割合が減少



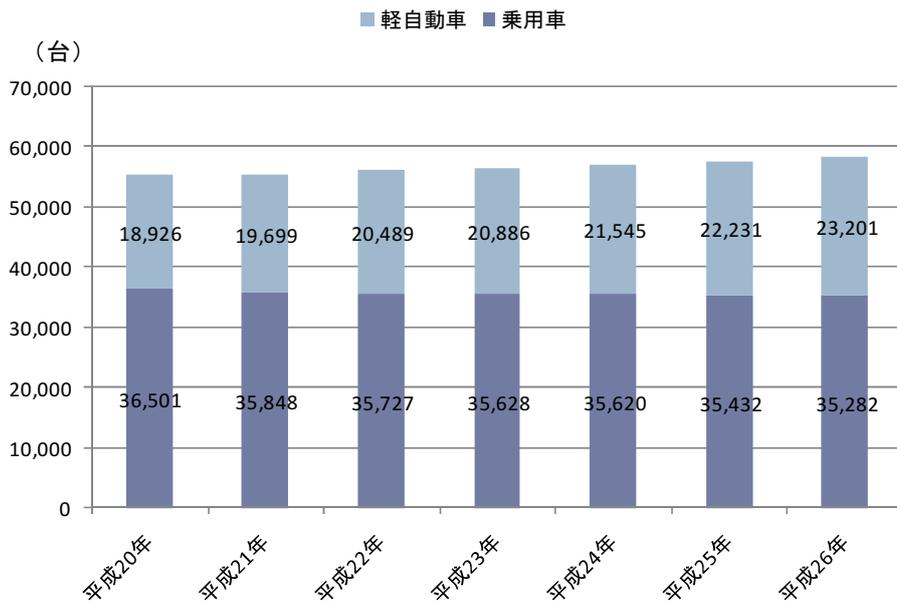
資料：国勢調査

図 16 廿日市市に常住する通勤・通学者の利用交通手段

## 5. 地域における自動車の状況、高齢者の自動車利用状況

### (1) 廿日市市の自動車保有台数

- 自動車の保有台数が増加傾向であり、特に、軽自動車の保有台数が増加

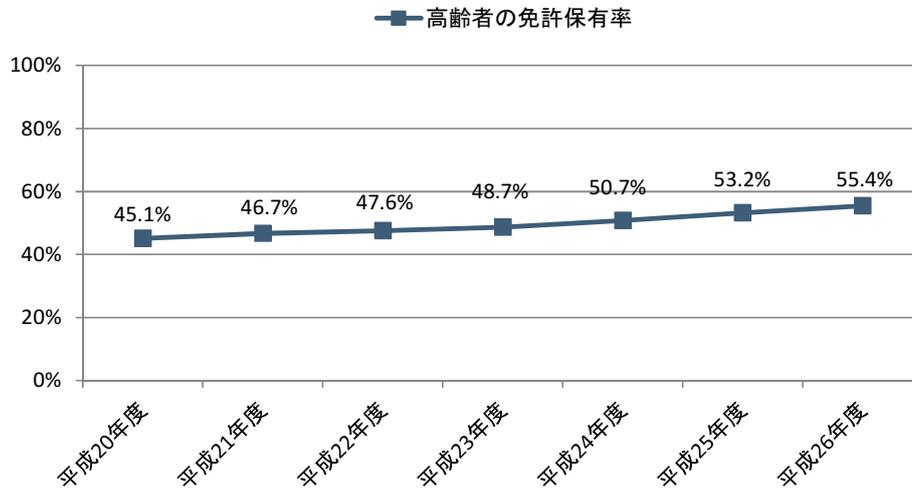


資料：廿日市市統計白書（2015 版）

図 17 廿日市市内の自動車の保有台数の推移

## (2) 高齢者の運転免許保有状況

- 高齢者の運転免許保有率は年々増加
- 高齢者の半数以上が運転免許を保有



資料：廿日市市統計白書（2015版）

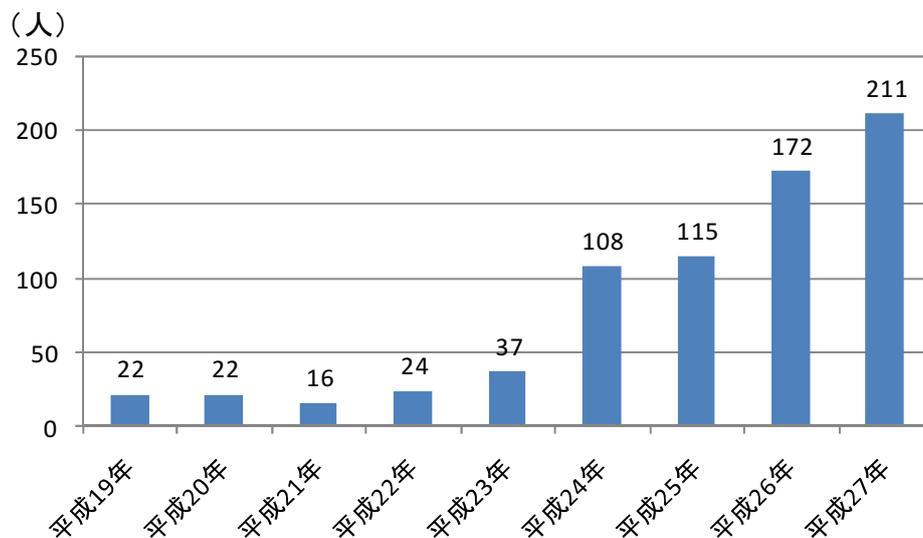
図 18 廿日市市内の高齢者の運転免許保有率

## (3) 高齢者の運転免許返納件数

- 制度改正のあった平成24年以降、高齢者の免許返納者数は急激に増加

### 平成24年4月の制度改正

- 運転経歴証明書の交付申請期間 免許返納後1ヶ月以内⇒5年以内
- 運転経歴証明書の有効期限 6ヶ月⇒無期限



資料：広島県警察本部運転免許課統計資料

図 19 廿日市市内の高齢者の年間運転免許返納者数

## 6. 観光に関する動向

### (1) 観光施設

- 世界遺産の宮島に多くの観光施設が集中
- 佐伯地域や吉和地域には自然体験型の観光施設が立地

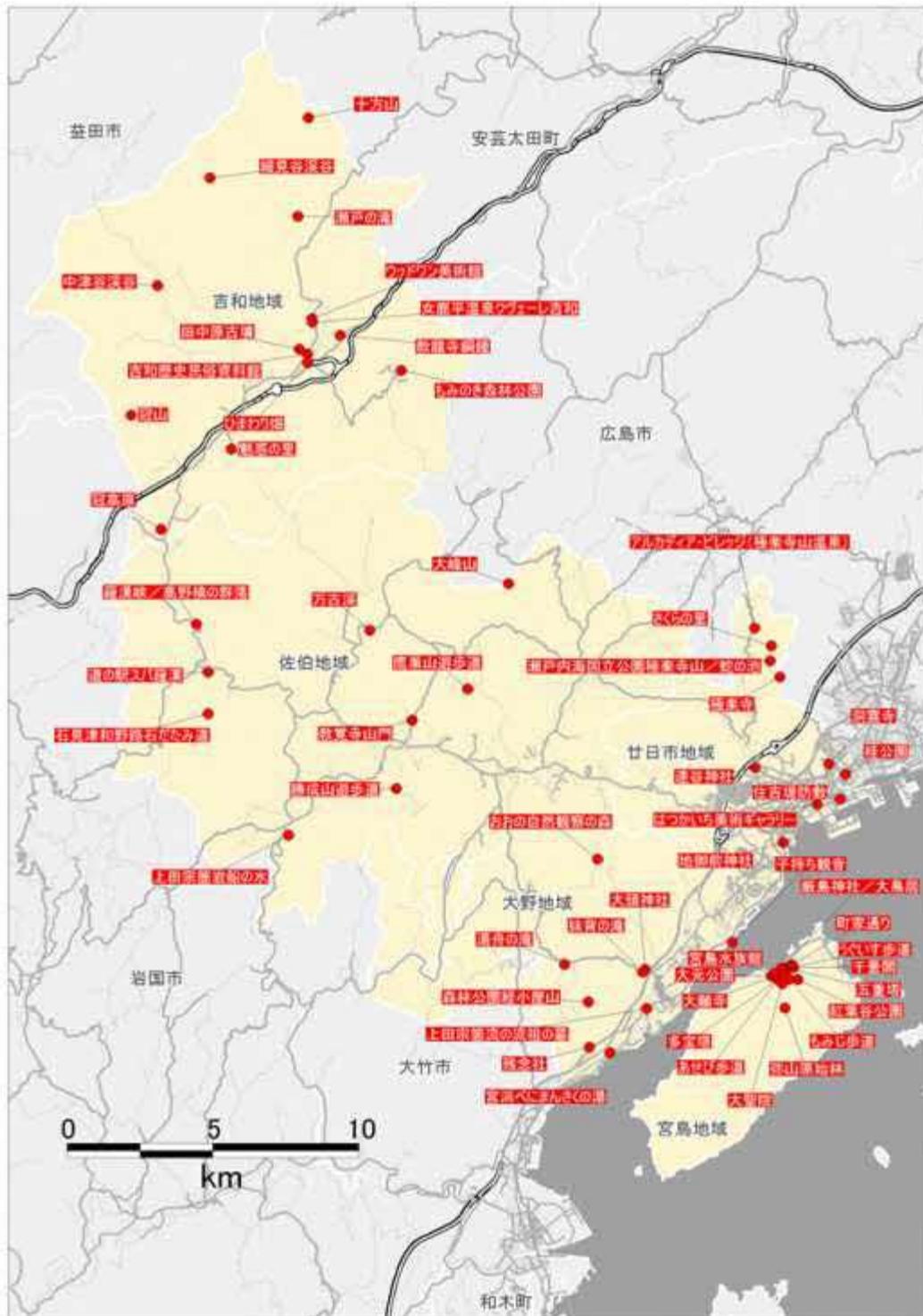


図 20 観光施設の分布

## (2) 世界遺産宮島への観光の動向

- 市外からの観光客は増加していたが、近年は横ばい
- 宮島来島者も近年は横ばいの状況だが、外国人観光客は増加



資料：廿日市市

図 21 宮島来島者数

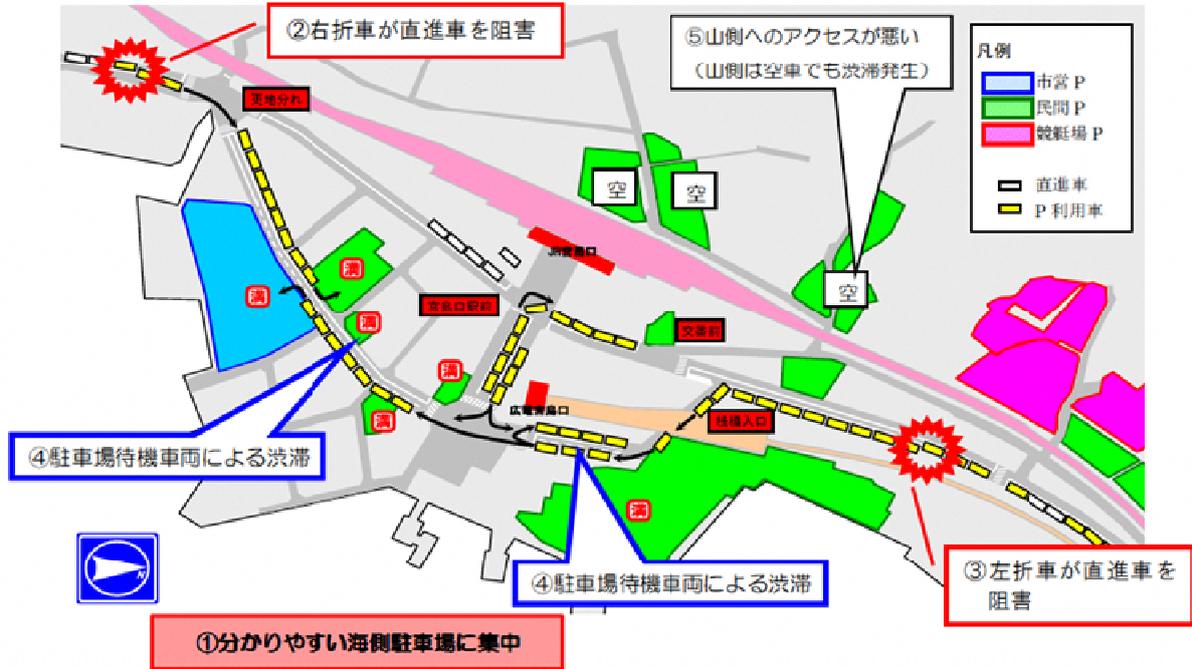
### トピックス

- 平成 28 年から、広島港五日市埠頭（広島市佐伯区）に大型クルーズ船の寄港が本格化
- 今後、一度に数千人規模の外国人旅行者が宮島観光に訪れる可能性がある



### (3) 宮島口周辺の渋滞状況

- 宮島口周辺では、駐車場の一極集中に伴う待機車両による渋滞が発生
- 周辺の駐車場を活用したパークアンドライド等により渋滞緩和の取組が進められている



資料：宮島口交通円滑化協議会資料

図 22 宮島口の渋滞状況



資料：宮島口交通円滑化協議会資料

図 23 宮島口周辺の渋滞対策としてのパークアンドライドの取組状況

## 第3章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性

### 1. 上位計画

本計画の上位計画として位置づけられる各計画の概要や関連項目は次に整理したとおりです。

#### (1) 第6次廿日市市総合計画（平成28年3月策定）

- まちづくりの基本理念を「市民一人ひとりが幸せに暮らせるまちづくり」とし、将来像を「挑戦！ 豊かさと活力あるまち はつかいち ～夢と希望をもって世界へ～」と設定
- 4つの方向性のうち「暮らしを守る」では、「移動しやすく便利なまちをつくる」を重点施策として推進
- 具体的には、交通環境の整備に合わせ、拠点性を高めるまちづくりの検討も重要な視点として位置づけ、地域の状況に合った施策を実施



図 24 将来像と方向性のイメージ



表 1 将来の都市構造（※公共交通、拠点に関連する事項を整理）

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">都市を構成する主要機能の形成方針</p>	<p><b>都市拠点機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市の中心的役割を担う拠点をシビックコア、その周辺エリアをシビックコア周辺地区（JR 廿日市駅～市役所～JR 宮内串戸駅～JA 広島総合病院周辺）と位置づけ、中心地にふさわしい場として形成</li> </ul> <p><b>地域拠点機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 各支所を地域拠点とし、人やものが交流するまちづくりの拠点地区となるよう環境整備を推進</li> <li>● 地域拠点と分散する基礎的な生活圏を移動手段で結ぶ等、地域の実情に適した地域運営を持続可能なものにする取組の実施</li> </ul> <p><b>観光交流機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 宮島口地区の環境整備の推進により、機能向上を図り、市域全体の回遊性や活性化の一層の促進</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">人・地域・ものをつなぐ交流軸</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゾーンや拠点をつなぐ「交流軸」により、効率的で高い機能性と快適性を備えた活力あるまちをめざす</li> <li>● 鉄道等の公共交通機関や高速道路等、交通環境による利便性を活かし、広域的な視点によるまちづくりを進めるため「広域交流軸」を設定</li> <li>● 近隣の都市、県内外に広く繋がることでさらなる交流・連携を推進</li> </ul>

(2) 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）

- まちづくりの基本的理念を「市民一人ひとりが幸せに暮らせるまちづくり」と設定し、めざすまちの姿を「そこ！にしかない魅力と住みやすさを感じるまち・はつかいち」と設定
- 基本理念を基として、総合戦略の基本目標を 4 つ掲げており、『「そこ！が好き」はつかいち～はつかいちの心を育む～』では、中山間地域や住宅団地等の交通不便地区において、地域の実態に応じた移動手段確保を図るとともに、バス交通全体の再編や交通モード間の乗り継ぎ利便性向上に向けた待合環境やダイヤ調整等を推進

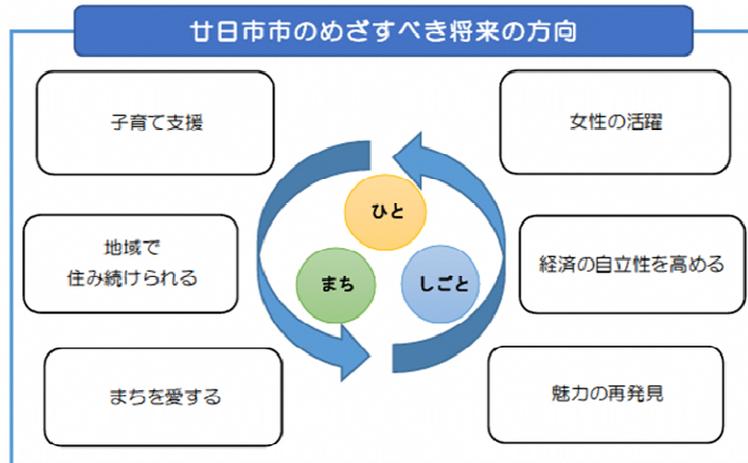


図 26 目指すべき将来の方向性



- ①持続可能な地域づくり
- 中山間地域や住宅団地などの交通不便地区において、地域の実態に応じた移動手段の確保を図るとともに、民間路線及び市自主運行を含めたバス交通の全体再編、交通モード間の乗継ぎ利便性向上に向けた待合環境の整備やダイヤ調整等を推進する。
  - 持続可能な地域づくりをめざし、機能を集約した拠点づくりに向けて緩やかな誘導を図るとともに、公共施設マネジメントによる公共施設の再編に向けた検討を推進する。

図 27 基本目標

(3) 廿日市市都市計画マスタープラン（平成 22 年 5 月策定）

- 第 5 次廿日市市総合計画における都市像を実現していくため、「新たな都市の個性を創造する」、「良質な都市の資産を創造する」、「効率的で持続可能な都市づくりを進める」を基本理念として設定
- エネルギー消費の少ない交通体系を実現するため、JR 及び広電の鉄道駅周辺、宮島航路棧橋等における乗継やバリアフリーに配慮した公共交通機関を整備するとともに利用を促進

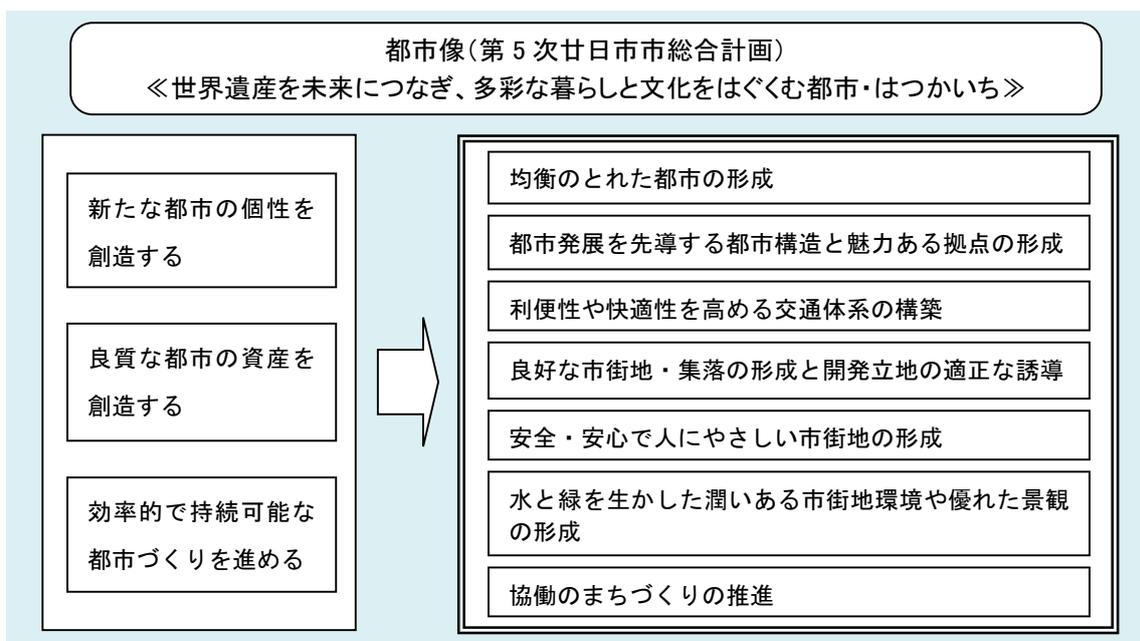


図 28 都市づくりの目標

表 2 公共交通の整備方針

項目	具体的な方針	現況（平成 28 年 3 月）
鉄道駅及び周辺の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 廿日市駅における自由通路、駅前広場、周辺道路の整備を推進</li> <li>・JR 宮島口駅における周辺道路の整備を推進</li> <li>・JR 大野浦駅における自由通路、北口駅前広場の整備を推進</li> <li>・広電廿日市駅におけるロータリー、自転車駐車場等の整備を推進</li> <li>・JR・広電駅について、駅周辺における民間駐車場を活用したパークアンドライドを推進。また、駅施設や駅周辺の状況に応じてバリアフリー化等の整備を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ JR 廿日市駅は自由通路等がほぼ完成し、平成 28 年度は駅前広場及び周辺道路を整備</li> <li>○ JR 大野浦駅は自由通路等整備に係る仮設・基礎工事に着手</li> <li>○ 広電廿日市駅の駅前ロータリー及び自転車駐車場等は平成 25 年度に整備完了</li> </ul>
バス・生活交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の路線バスについては、現状の路線維持に努めるとともに、採算困難な路線は自主運行バスへの代替を検討</li> <li>・市自主運行バスについては、ルート・ダイヤの改正、デマンドタイプの交通確保の検討、コミュニティバスへの定期券制度の導入及び運営体制等を検討し、利便性を向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 佐伯・吉和地域にデマンド型乗合交通導入 平成 23 年 12 月～実証運行開始 平成 25 年 4 月～本格運行</li> </ul>
宮島口棧橋周辺の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮島口棧橋周辺については、旅客ターミナルの整備等、宮島の玄関口にふさわしい快適で利便性の高い交通機能と環境整備を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 宮島口港湾区域指定「厳島港」 平成 23 年 2 月 21 日付け認可 平成 23 年 3 月 10 日付け県報告示</li> </ul>

## 2. その他の関連計画

その他に関連する計画の概要は次に示すとおりです。

表 3 関連計画の概要

計画の名称等 【策定年月】	公共交通の役割等	公共交通に係る施策・事業等
廿日市市観光振興基本計画 【平成 27 年 1 月】	宮島と市内を結び集客と経済効果を高める	○旅客ターミナルの整備
第 3 次廿日市市障がい者計画 第 4 期廿日市市障がい福祉計画 【平成 27 年 3 月】	障がいのある人が安心して外出することができ、社会参加を促す	○自主運行バスの充実 ○交通費の負担削減 ○移動円滑化の推進 ○交通安全運動の推進
廿日市市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン 【平成 27 年 10 月】	中山間地域、高齢化する住宅団地の生活利便性の確保	具体的な記載無し
新しいタウンセンターの形成に向けて ～廿日市市シビックコア地区整備計画～ 【平成 22 年 11 月】	具体的な記載無し	○都市拠点機能の導入 ○交通結節機能の導入
廿日市市立地適正化計画 【平成 30 年 3 月】	具体的な記載無し	④ 市街地内及び拠点間のネットワークの形成 ・拠点間の移動と拠点へのアクセスについては恵まれた鉄道網を活かし、これにバスネットワークを加えることで市街地内の移動の利便性も確保し、 <u>マイカーだけに頼らない市街地構造を形成</u>

### 3. 廿日市市生活交通再編計画（廿日市市地域公共交通総合連携計画）の検証

#### （1）計画の概要

廿日市市生活交通再編計画の概要は次に示すとおりです。

対象地域

- ・ 廿日市市全域

計画期間

- ・ 平成 23 年度～平成 27 年度の 5 年間

基本方針

みんなが快適に暮らせる持続可能な生活交通体系の構築

方針 1： 持続可能な生活交通体系の構築

- ・ 地域特性に配慮した効果的・効率的な生活交通体系を構築
- ・ 潜在需要の掘り起こしや適切な費用負担により、行政負担を抑制

方針 2： 交通利用環境の創造

- ・ 費用対効果を精査しつつ、新たなハード・ソフト事業を組み合わせた利用促進策を行い、交通利用環境を整備

方針 3： 生活交通を守る体制づくり

- ・ 地域公共交通に関わる住民、交通事業者、行政、沿線施設等の各主体が役割分担のもと、「地域の生活交通は自分たちで守る」という意識の醸成を図るための体制づくりに取り組む

目標 1 日常生活を支える効果的・効率的で持続可能な生活交通体系の実現

目標 2 安心・快適に利用できる交通環境の創造

目標 3 地域資源としての生活交通を守る体制の構築

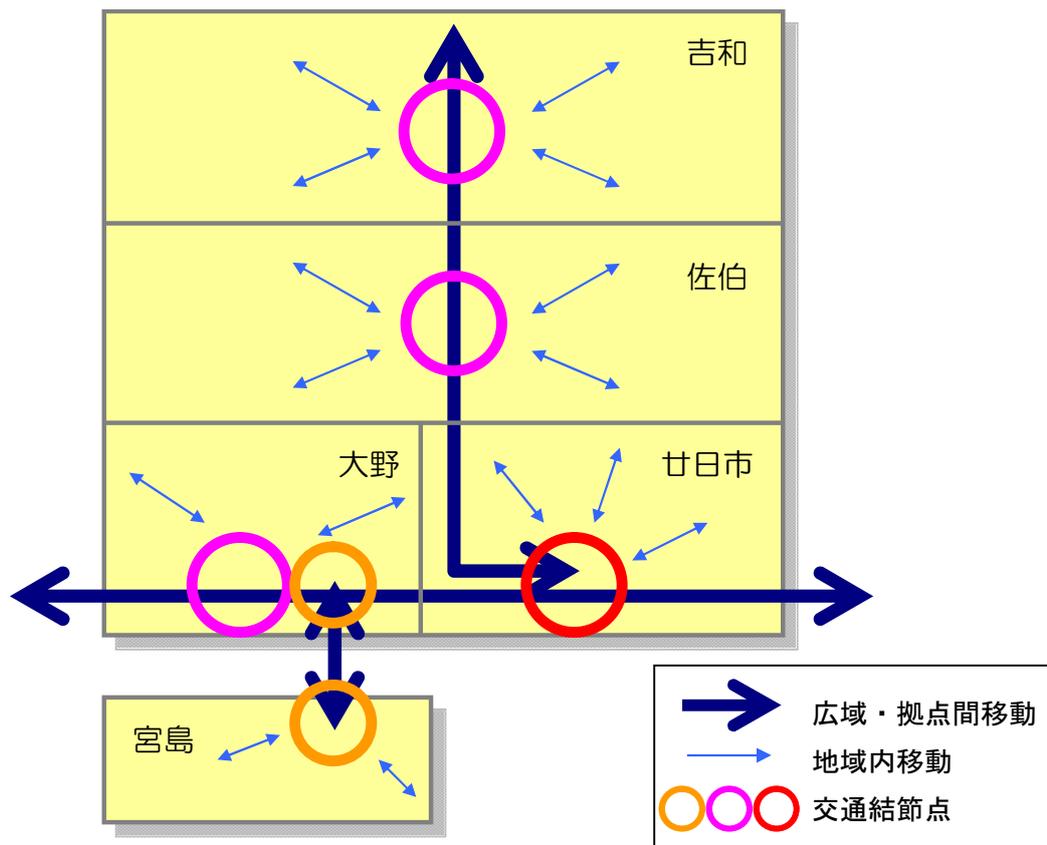


図 29 交通体系イメージ

表 4 社会インフラとしてサービス提供する最低水準

移動ニーズ	項目	社会インフラとしてサービス提供する最低水準
通院・買物	週運行日数	週 2 日
	日運行便数	2 便／日（行き 1 便、帰り 1 便）
	備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的に各地域の地域内移動に適用。</li> <li>・地域内に医療機関や商業施設が存在しない場合は、隣接地域の最寄りの医療機関・商業施設までの移動に適用。</li> <li>・定時性よりも運行範囲を優先。</li> </ul>

※人口集積の状況や集落分布の連続性等から判断し、見込まれる需要が著しく低い場合は、公共交通以外の方策による移動確保を検討

## (2) 事業の実施状況

計画に位置づけていた一部の施策が未実施となっています。

表 5 事業の内容の実施状況

番号	内容	実施状況	備考
1	佐伯地域におけるデマンド型集合交通の実証運行	実施	適宜見直し、H25 年度より本格運行実施
2	吉和地域におけるデマンド型集合交通の実証運行	実施	適宜見直し、H25 年度より本格運行実施
3	廿日市さくらバスの系統整理	実施	適宜見直し、実証運行継続中
4	おおのハートバスの系統整理	実施	適宜見直し、実証運行継続中
5	観光施設とタイアップによるメイプルライナーの利用促進	実施	宮島水族館のラッピング車両運行
6	交通結節点等の整備	実施	広電廿日市駅の改修に伴う整備
7	生活交通マップ等の整備	実施	市自主運行バスのチラシに他の公共交通の情報を掲載、適宜見直し
8	バスロケーションシステムの整備	実施	市内路線バスに整備
9	市自主運行路線への IC カードシステムの整備	未実施	車両更新時期やシステム整備に係る財源確保を踏まえ、導入時期を調整
10	イベント等における生活交通の PR 実施	実施	毎年さくらまつりにてブースを出展し PR
11	地域主体による移動手段確保の仕組みづくり	未実施	効率的な仕組みの構築について、先進事例等の調査・研究中

## 第4章 公共交通の現状とこれに対する市民の意向等

### 1. 公共交通のサービス状況

- 幹線は、JR山陽本線と広島電鉄宮島線、広電バス佐伯線（吉和）、宮島と宮島口を結ぶ宮島航路となっており、支線は、各地域における路線バス、市自主運行バス、乗合タクシー
- 朝夕のラッシュ時に、廿日市地域を運行する支線の路線バスが広島市街方面へ直通となり、幹線的役割
- その他、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各種サービスも存在



図 30 公共交通網の状況（全域）

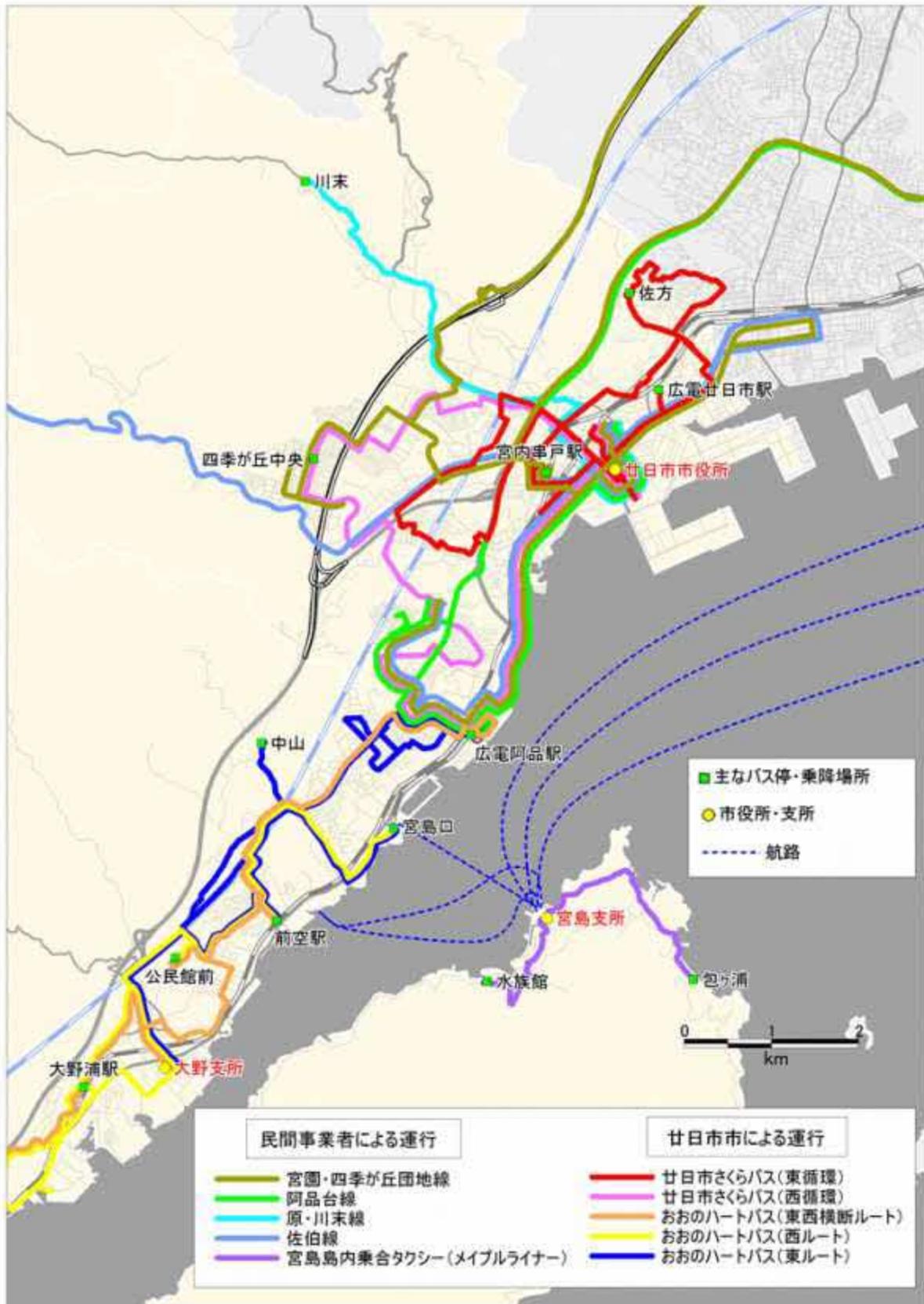
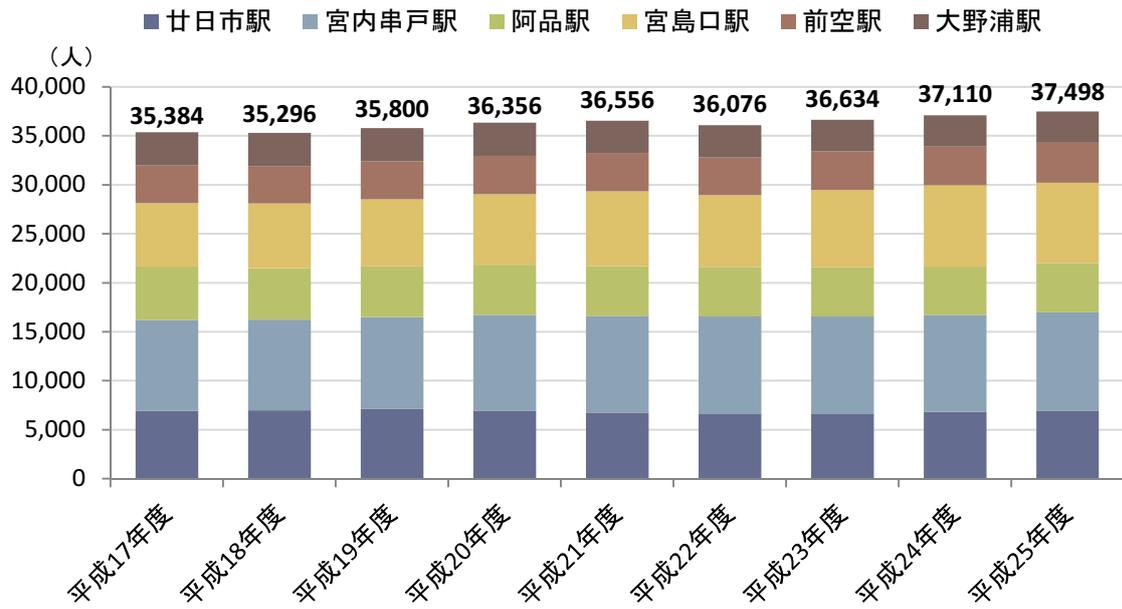


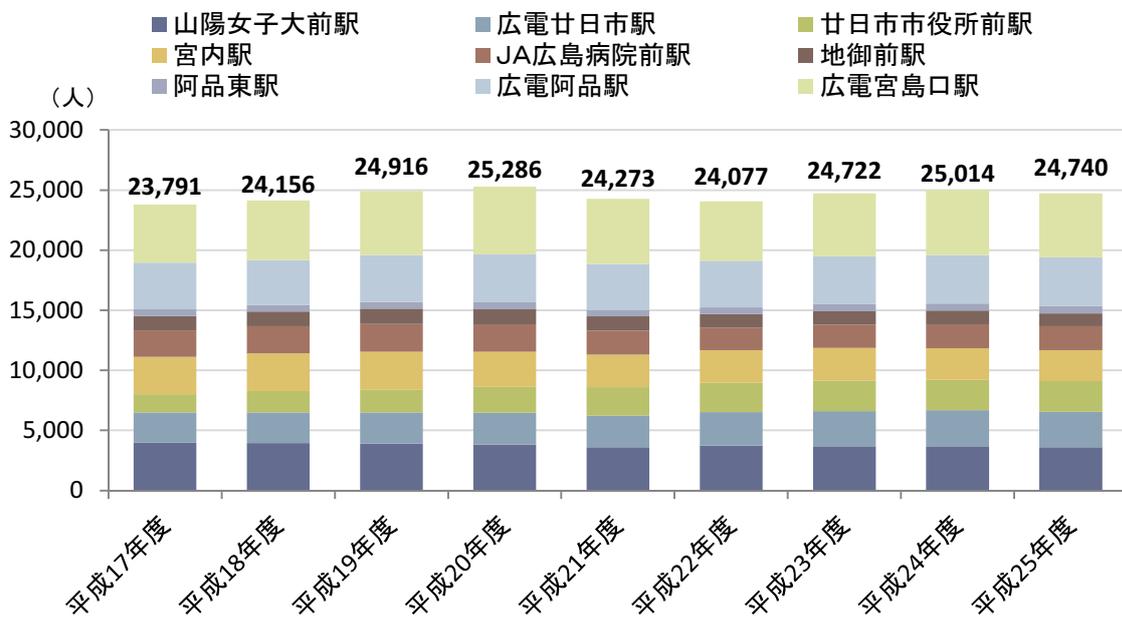
図 31 公共交通網の状況 (沿岸部拡大)





資料：廿日市市統計白書

図 33 JR 駅別 1 日平均乗降者数



資料：廿日市市統計白書

図 34 広電駅別 1 日平均乗降者数

## (2) 航路

- 宮島～宮島口（フェリー）が宮島地域の住民の生活を支えている
- 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）については、いずれも観光利用が中心
- 広島市から宮島行き航路が複数存在

表 7 フェリー、高速船等の運航状況（平日）

航路	運航事業者	運航便数 (片道 0.5 便)	始発	終着
宮島～宮島口（フェリー）	宮島松大汽船株式会社	71.0	7:00	20:45
	JR 西日本宮島フェリー株式会社	53.0	5:45	22:52
宇品～宮島（高速船）	瀬戸内シーライン株式会社	6.0	9:25	17:29
広島世界遺産航路（高速船）	株式会社アクアネット広島	15.0	8:30	18:15
大鳥居遊覧航路（高速船）	株式会社アクアネット広島	7.5	10:10	18:05
マリーナホップ～宮島（高速船・海賊船）	株式会社アクアネットサービス 瀬戸内海クルーズ株式会社	8.0	9:30	17:45

※平成 28 年 1 月現在

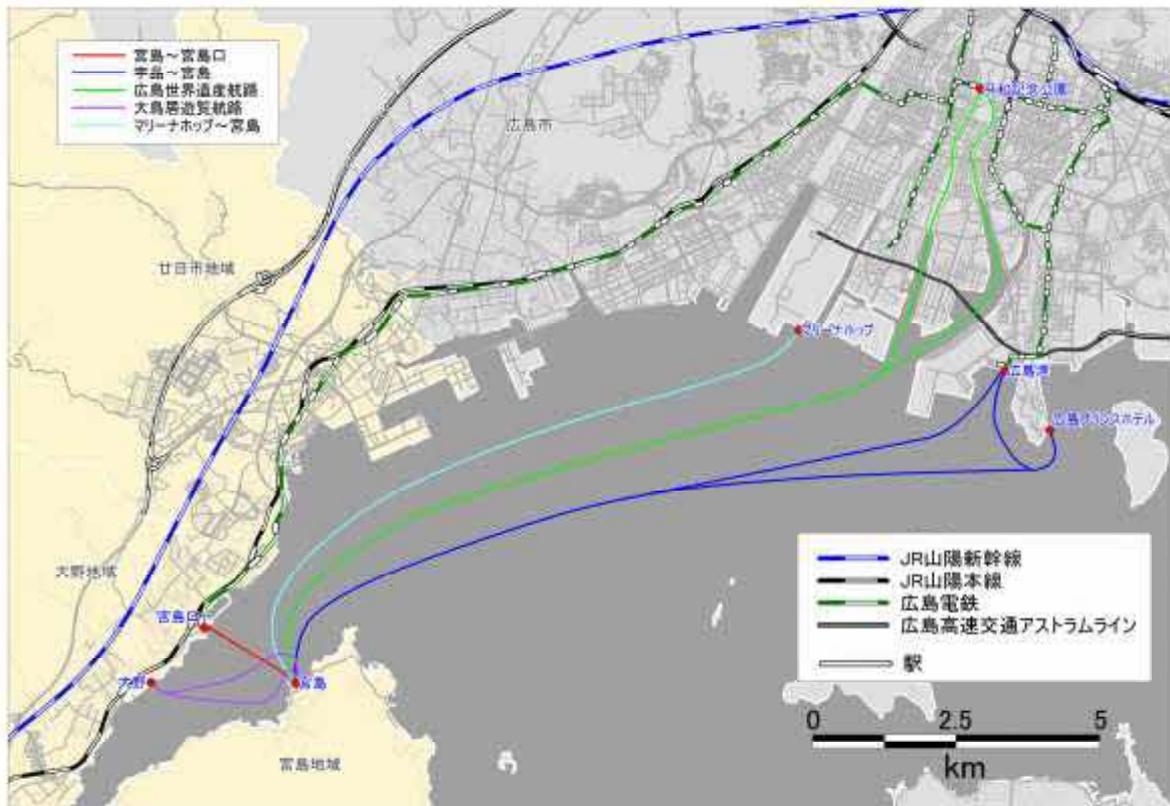
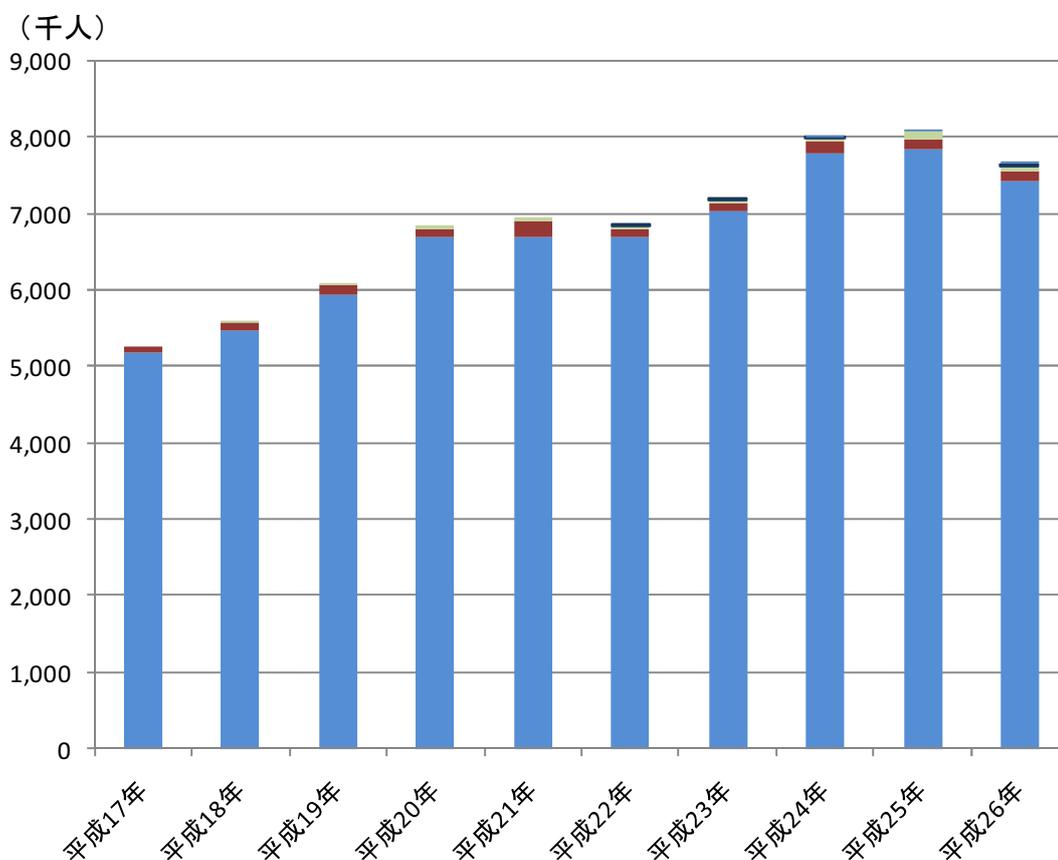


図 35 航路

- 宮島～宮島口(フェリー)
- 宇品～宮島(高速船)
- 広島世界遺産航路(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)



資料：港湾統計調査資料（宮島支所）

図 36 フェリー、高速船等の利用者数

表 8 フェリー、高速船の年間利用者数の推移

(単位：人)

	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
宮島～宮島口 (フェリー)	5,175,050	5,465,402	5,940,471	6,676,357	6,031,471	6,682,617	7,022,641	7,785,932	7,838,204	7,415,419
宇品～宮島 (高速船)	84,613	100,941	112,013	118,807	107,806	96,675	107,637	135,526	132,383	122,436
広島世界遺産航路 (高速船)		23,070	38,638	45,344	54,673	70,047	71,328	81,549	98,585	100,108
大鳥居遊覧航路 (高速船)						5,977	7,155	2,613		18,369
マリーナホップ～宮島 (高速船、海賊船)								5,108	8,172	7,962

※平成 26 年の数値は速報値

資料：港湾統計調査資料（宮島支所）

### (3) 民間路線バス・市自主運行バス

- 佐伯地域・吉和地域の幹線や廿日市地域の支線を中心に、広島電鉄が路線バスを運行
- 宮島地域には民間の乗合タクシー「メイプルライナー」が運行
- 民間路線では対応できない地区については、廿日市市が市自主運行バスを運行
- 吉和地域では、吉和 SA に広島～益田間の高速乗合バス広益線が停車

表 9 路線バス、市自主運行バスの運行状況（平日）

区分	バス路線	運行事業者	運行便数 (片道 0.5 便)	始発	終着
民間 路線 バス	宮園・四季が丘団地線広島市内直通便	広島電鉄株式会社	15.0	6:04	0:35
	阿品台線広島市内直通便		5.0	7:15	21:31
	広益線	石見交通株式会社	6.0	5:48	20:57
	佐伯線（津田）	広島電鉄株式会社	22.0	6:10	23:03
	佐伯線（上栗栖）		6.0	6:43	17:28
	佐伯線（吉和）		3.0	6:58	18:32
	宮園・四季が丘団地線		49.5	6:13	23:34
	阿品台線	広島電鉄株式会社	35.0	6:15	22:42
	原・川末線		11.0	6:38	20:07
	佐伯線（玖島）		4.0	7:05	17:58
	宮島島内乗合タクシー（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
市自 主運 行バ ス	廿日市さくらバス東循環	広島電鉄株式会社	8.0 循環	7:00	19:44
	廿日市さくらバス西循環		8.0 循環	7:35	18:35
	おおのハートバス（東西横断ルート）	株式会社ささき観光	19.0	6:20	21:21
	おおのハートバス（東ルート）		8.5	7:09	18:56
	おおのハートバス（西ルート）		9.5	7:00	19:18
	佐伯地域自主運行バス浅原線	有限会社津田交通	4.5	7:28	18:55
	佐伯さくら号浅原線（デマンド）		3.5	8:30 頃	15:34 頃
	佐伯さくら号飯山・中道線（デマンド）		2.5	8:40 頃	14:55 頃
	佐伯地域自主運行バス玖島線	佐伯交通有限会社	3.0	7:08	19:47
	佐伯さくら号玖島・友和線（デマンド）		4.0	8:30 頃	15:30 頃
	佐伯さくら号所山線（デマンド）		4.0	8:45 頃	15:17 頃
	吉和さくらバス（デマンド）		9.0 回	8:30 頃	17:50 頃
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	19:37

※平成 28 年 1 月現在





図 38 バス路線網 (沿岸部拡大)

- 沿岸部は比較的運行便数が多い一方、中山間部は運行便数が少ない区間も存在
- 佐伯地域と吉和地域を結ぶ路線バスの運行便数は3便/日（3往復）



図 39 路線バスの運行便数（全域）



図 40 路線バスの運行便数 (沿岸部拡大)

- 路線バスの利用の多くは沿岸部で発生
- 佐伯地域の津田バス停以北の利用者が非常に少ない



※平成 27 年度実態調査結果

図 41 広電バスのバス停別の日乗降数（全域）

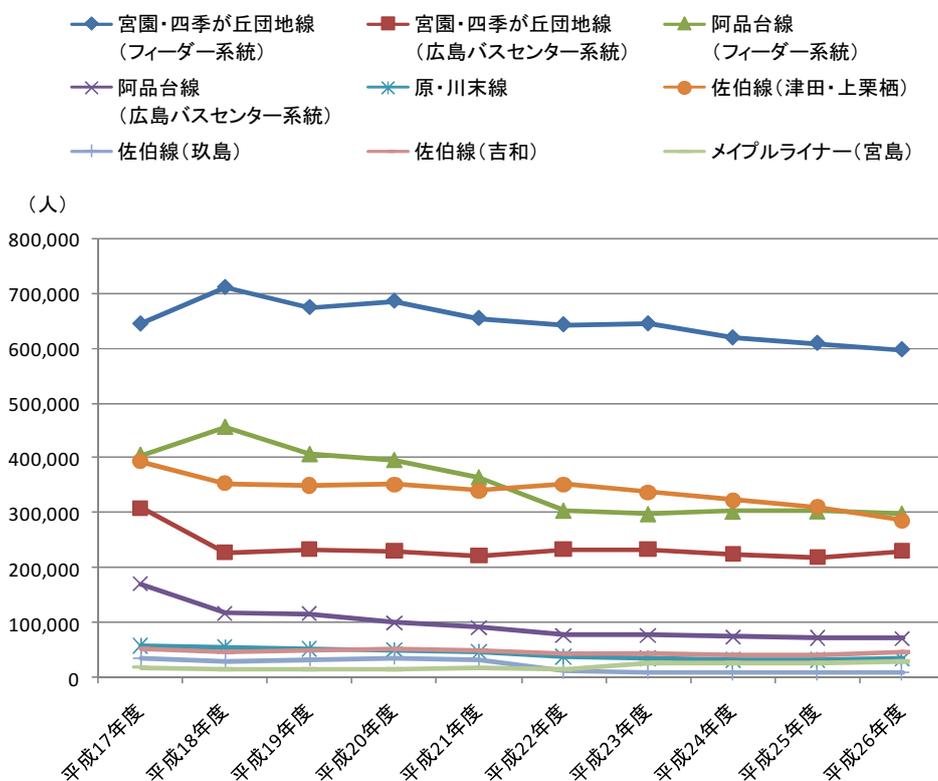


※平成 27 年度実態調査結果

図 42 広電バスのバス停別の日乗降数（沿岸部拡大）

## ○民間路線バス等の利用者数の推移

- 利用者数は全体的に減少傾向にあり、特に原・川末線、佐伯線（吉和、玖島）は利用が低迷



資料：広島電鉄株式会社  
株式会社宮島カープタクシー

図 43 民間路線バス等の利用者数の推移

表 10 民間路線バス等の利用者数の推移

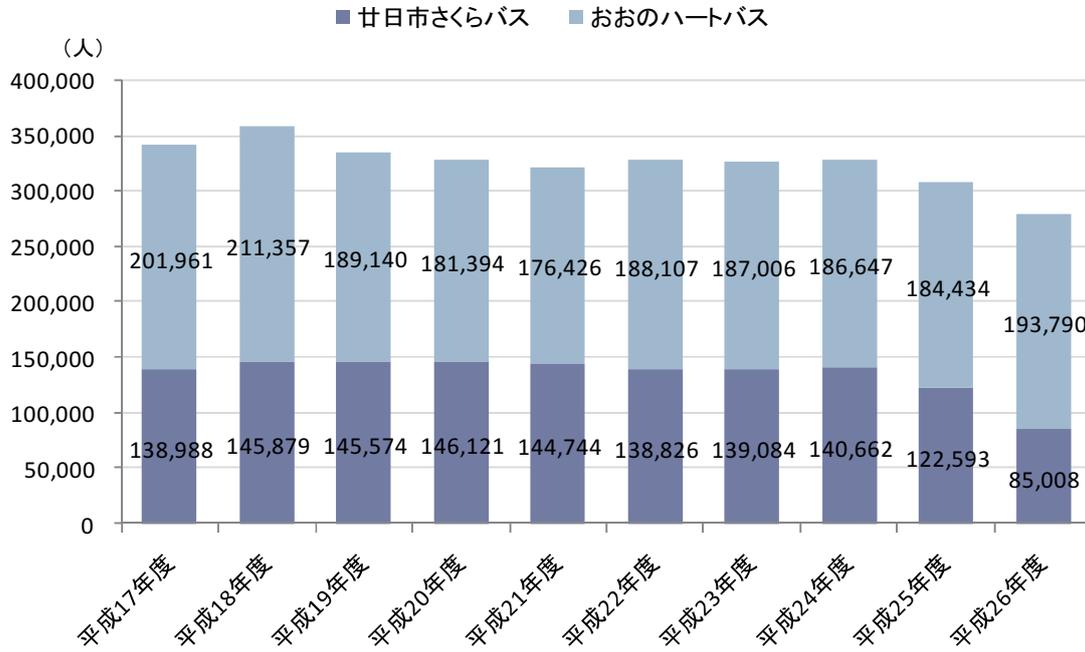
(単位: 人)

	平成 17年 度	平成 18年 度	平成 19年 度	平成 20年 度	平成 21年 度	平成 22年 度	平成 23年 度	平成 24年 度	平成 25年 度	平成 26年 度
宮園・四季が丘団地線 (広島バスセンター系統)	309,475	227,424	232,938	230,476	223,073	233,911	233,601	224,323	219,117	230,375
阿品台線 (広島バスセンター系統)	171,056	117,818	116,843	100,675	92,036	77,173	77,074	73,858	73,684	72,282
宮園・四季が丘団地線 (フィーダー系統)	644,930	712,243	675,383	686,964	655,012	643,368	645,374	619,486	609,201	597,530
阿品台線 (フィーダー系統)	405,383	456,012	406,585	395,870	364,476	304,092	297,631	302,123	302,658	298,555
佐伯線(津田・上栗栖)	394,728	355,570	350,737	353,014	341,927	353,241	338,459	324,497	312,022	287,513
佐伯線(吉和)	50,319	45,706	49,852	51,352	49,639	43,800	42,363	41,335	39,930	46,862
原・川末線	58,782	56,910	52,076	51,106	47,445	37,932	36,126	32,744	32,083	33,894
佐伯線(玖島)	35,214	30,375	33,813	35,805	31,590	10,608	9,638	9,190	8,164	9,124
宮島島内乗合タクシー (メイプライナー)	19,581	15,063	15,034	15,972	17,031	16,445	26,723	26,023	27,785	30,417

資料：広島電鉄株式会社  
株式会社宮島カープタクシー

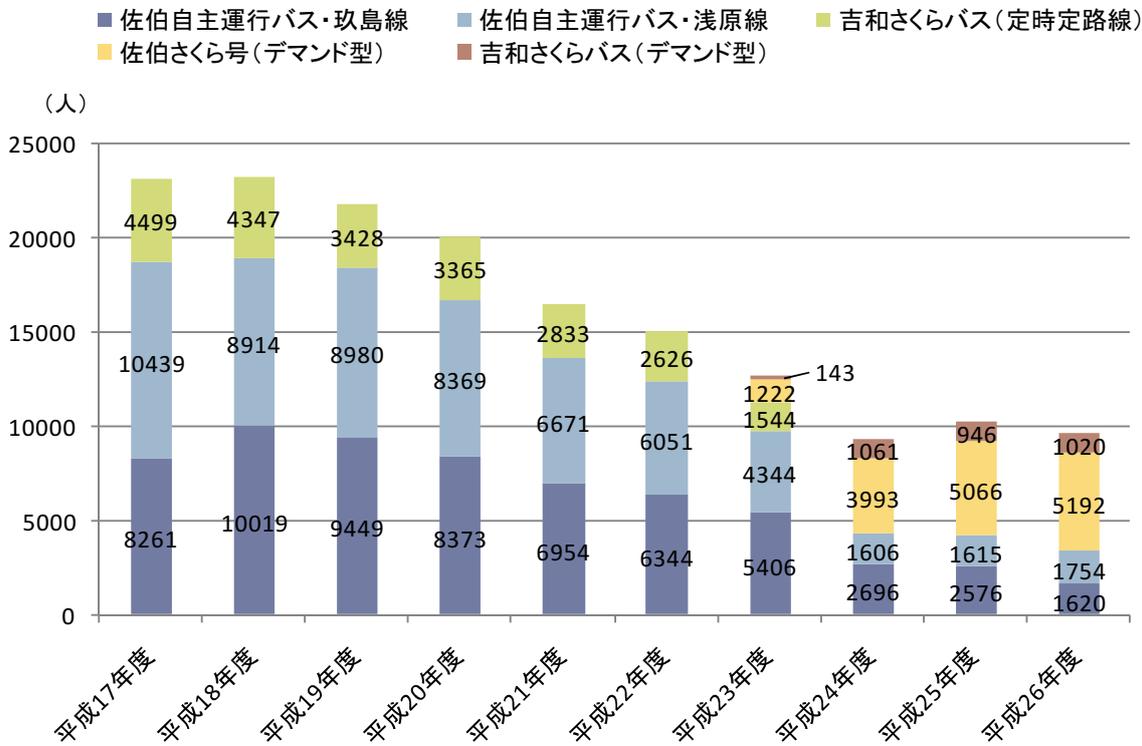
## ○市自主運行バスの利用者数の推移

- 中山間部を中心に、近年利用者数が減少



資料：甘日市市

図 44 市自主運行バスの利用者数の推移（沿岸部）



資料：甘日市市

図 45 市自主運行バスの利用者数の推移(中山間部)

#### (4) タクシー（乗用）

- 沿岸部は概ねカバーされているが中山間部は営業所が少なく、特に吉和地域についてはタクシー営業所が存在していない
- 宮島地域には営業所は存在しないが、タクシーによる営業が行われている

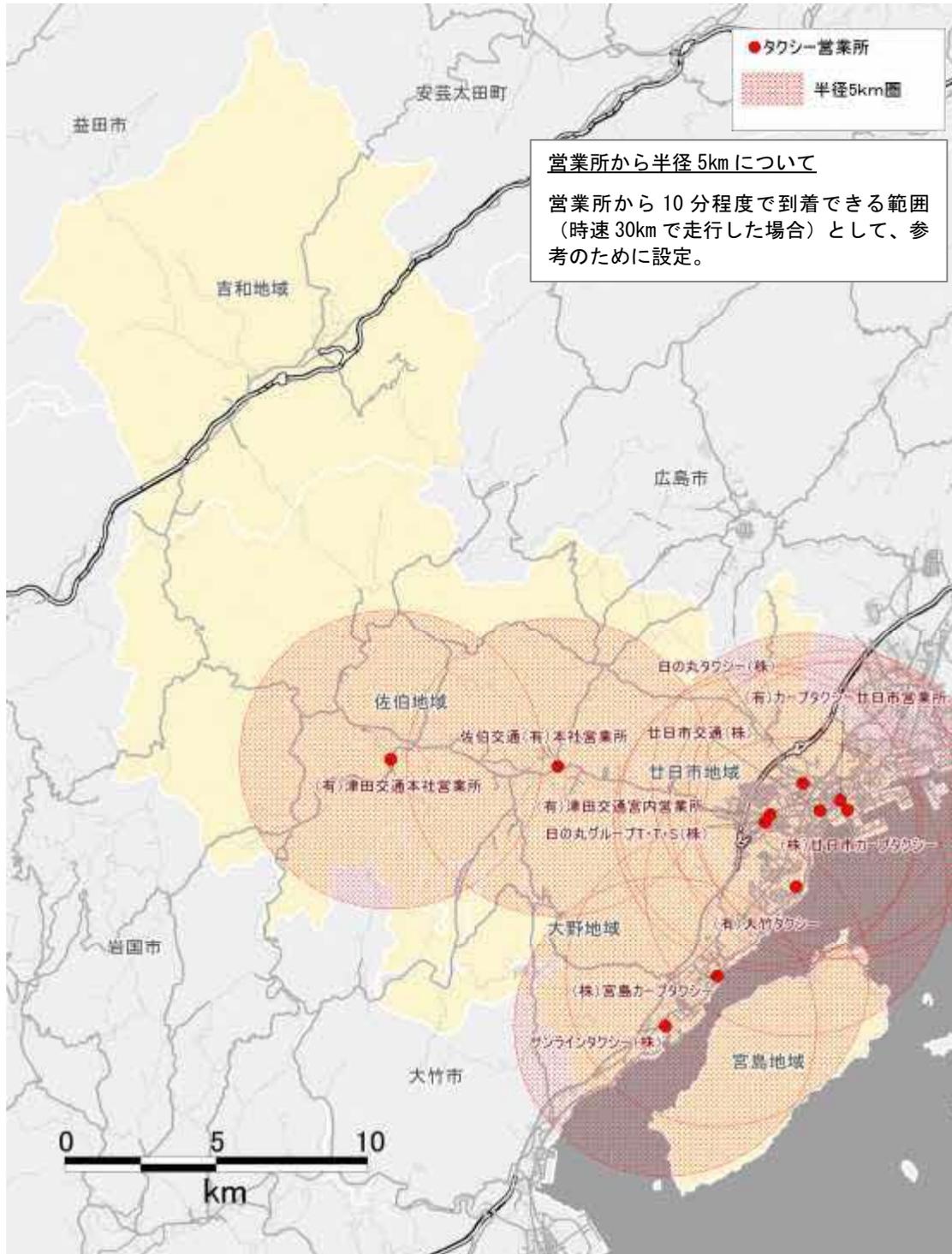


図 46 タクシー営業所の分布

### (5) 公共交通の利用不便地域

- 沿岸部は公共交通が整備されており、概ね利便性が高いが、中山間部で一部公共交通の不便地域が存在

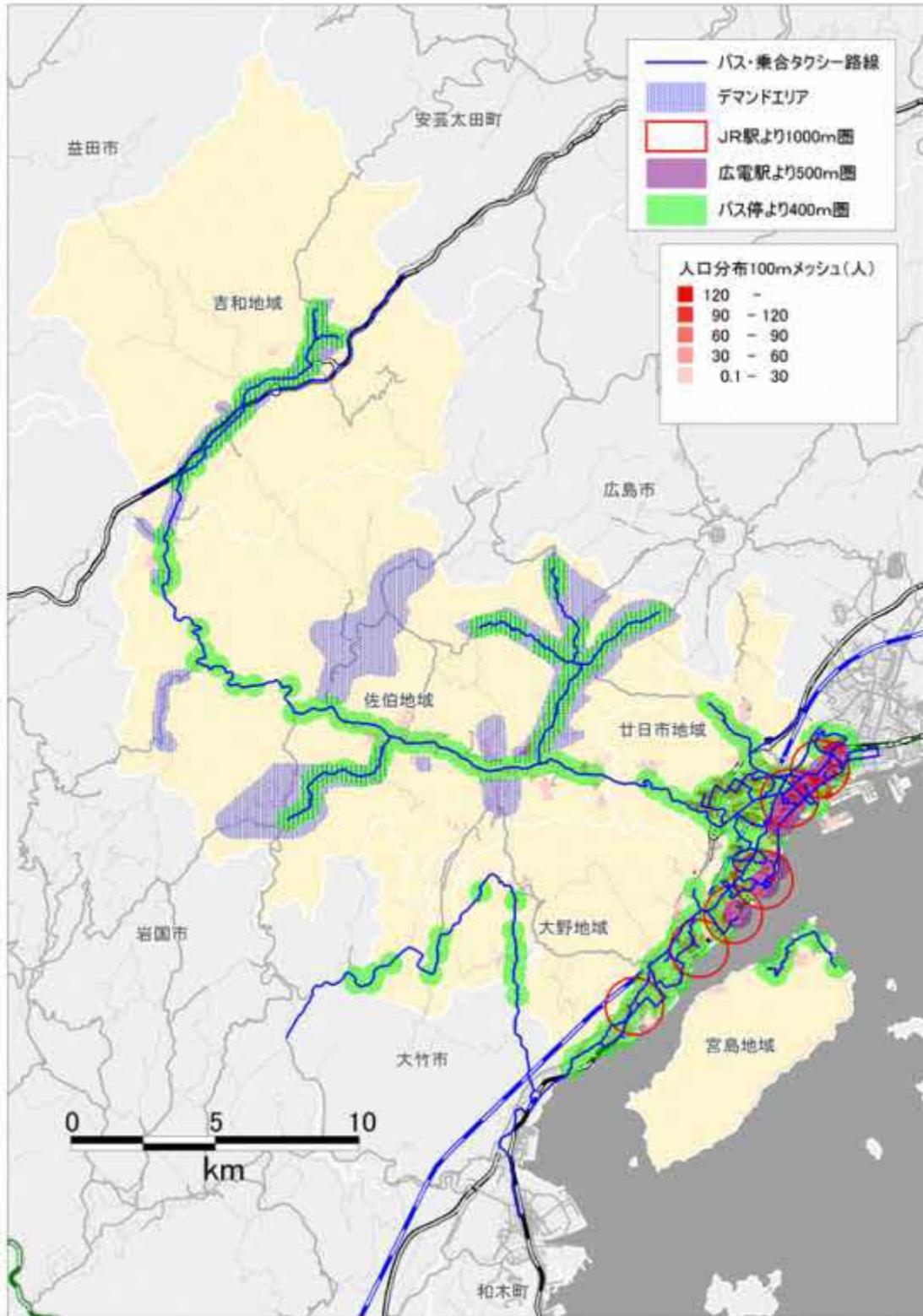


図 47 公共交通の利用不便地域 (全域)

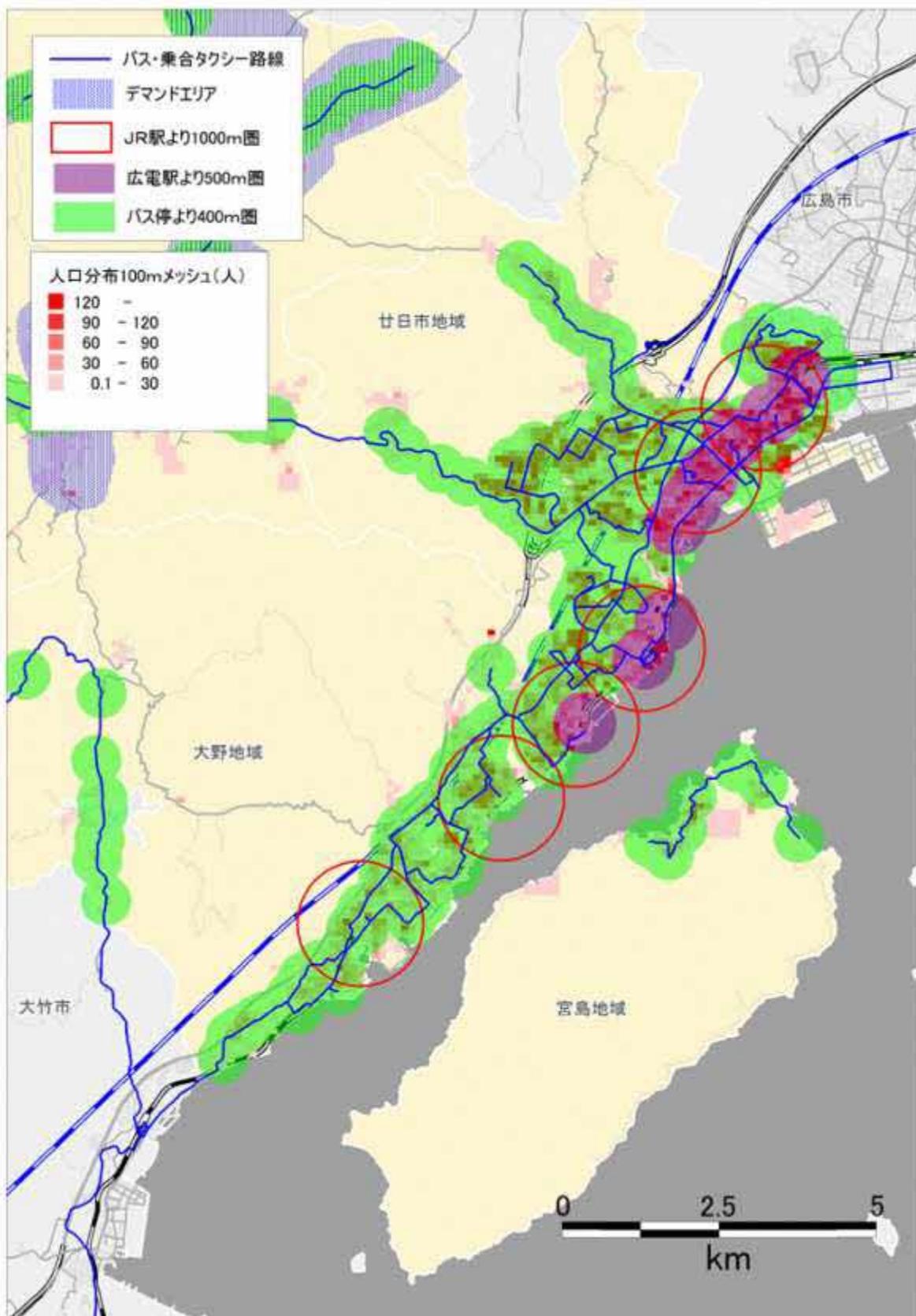


図 48 公共交通の利用不便地域（沿岸部、島しょ部拡大）

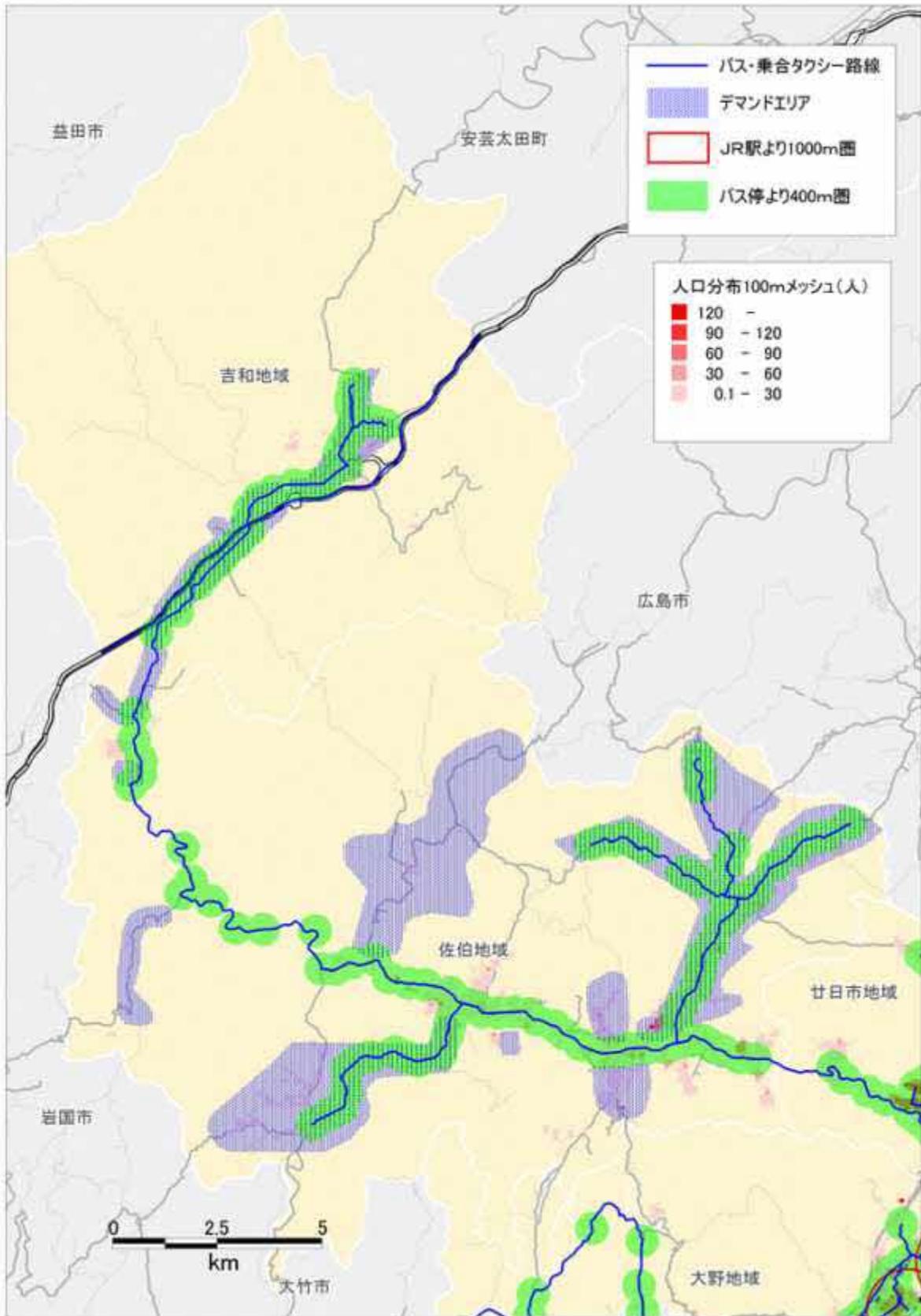
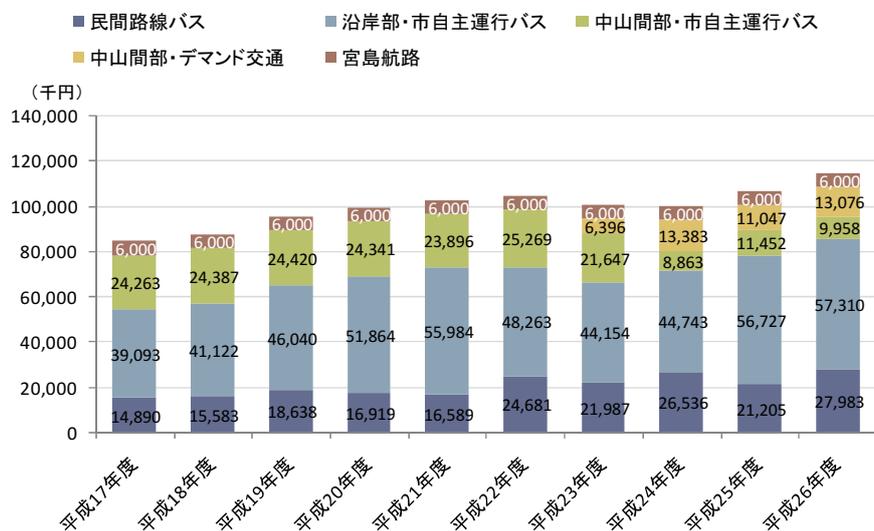


図 49 公共交通の利用不便地域（中山間部拡大）

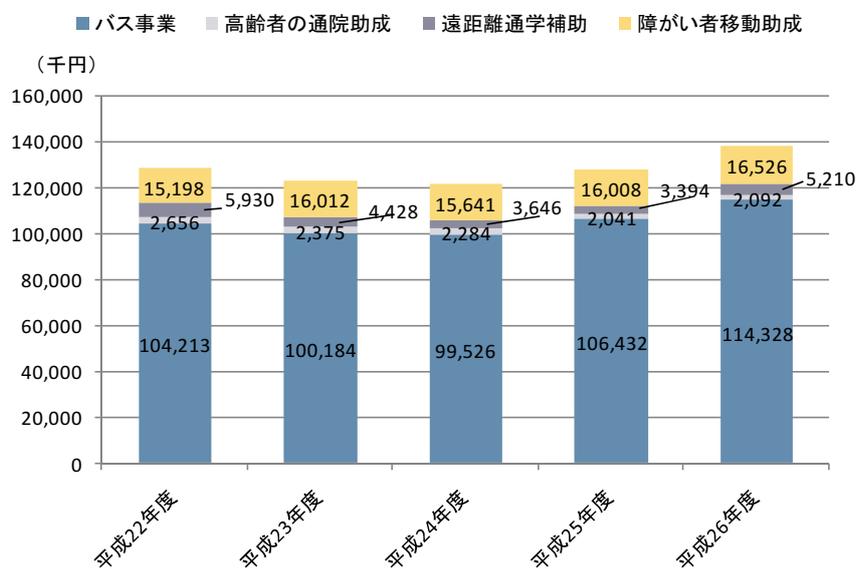
## 2. 移動の確保に係る財政支出の状況

- 公共交通の補助金・負担金に占めるバス事業の割合は非常に高い
- 市が運営主体となっている市自主運行バス（デマンド交通含む）の運行負担金は年々増加



資料：廿日市市

図 50 バス・航路に対する補助金・負担金額



資料：廿日市市

図 51 公共交通に関する補助金等の支援

- ※ 高齢者への通院助成：吉和地域及び宮島地域において、高齢者（65歳以上）等の通院（地域にない診療科等）に係るバス・乗合タクシー運賃の一部助成
- ※ 遠距離通学者補助：廿日市市遠距離通学費補助金交付要綱に基づき、遠距離通学児童生徒の通学費に対し補助
- ※ 障がい者移動助成：福祉タクシー券によるタクシーの初乗り料金補助、バス運賃通院支援助成によるバス運賃の一部補助、宮島航路運賃助成等

### 3. 公共交通に対するニーズ等

#### (1) アンケート調査の概要

	住民アンケート調査	民生委員アンケート調査	高校生アンケート調査
調査対象	18歳以上の市民から無作為に抽出された2,400名を対象	市内の民生委員223人を対象	廿日市高等学校、廿日市西高等学校、佐伯高等学校、山陽女学園高等部、宮島工業高等学校の2年生を対象
調査期間	H27/7/30～8/11	H27/7/29～8/21	H27/6/26～7/10
調査方法	郵送配布、郵送回収	直接配布、郵送回収	調査票の配布、回収を学校に依頼
回収状況	回収：893部 回収率：37.2%	回収：136部 回収率：61.0%	回収：705部 回収率：68.2%

	市民アンケート調査（第6次総合計画策定時に実施）
調査対象	20歳以上の市民から無作為に抽出された5,000名を対象
調査期間	H26/5/23～6/9
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収状況	回収：2,008部 回収率：40.2%

## (2) 住民アンケート調査

### ①通院実態とニーズ

- 廿日市、大野、佐伯地域は主な通院先とニーズが合致
- 吉和地域は地域内の医療機関への通院者が多いが、JA 広島総合病院や佐伯中央病院（地域外）へのニーズが高い

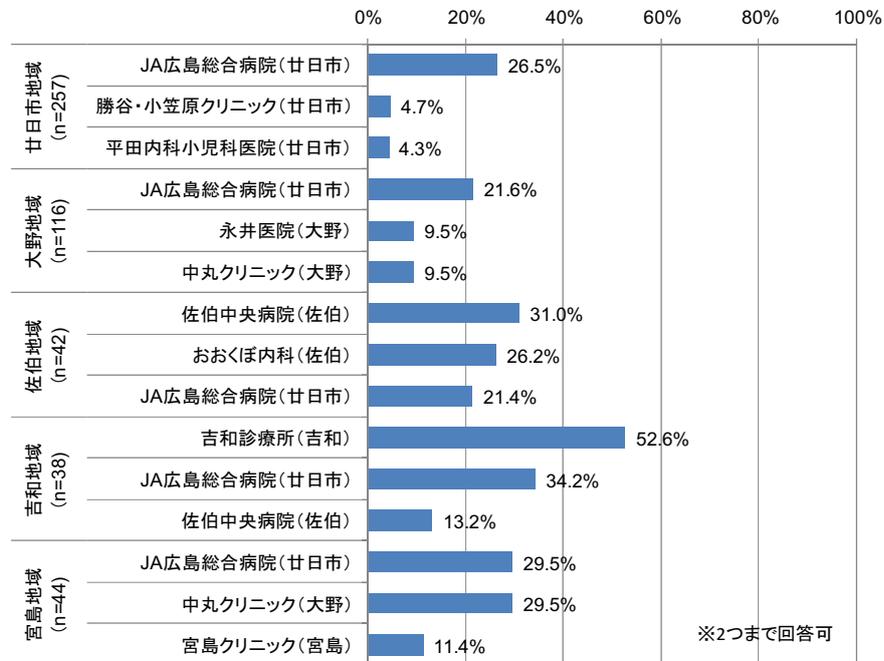


図 52 主な通院先

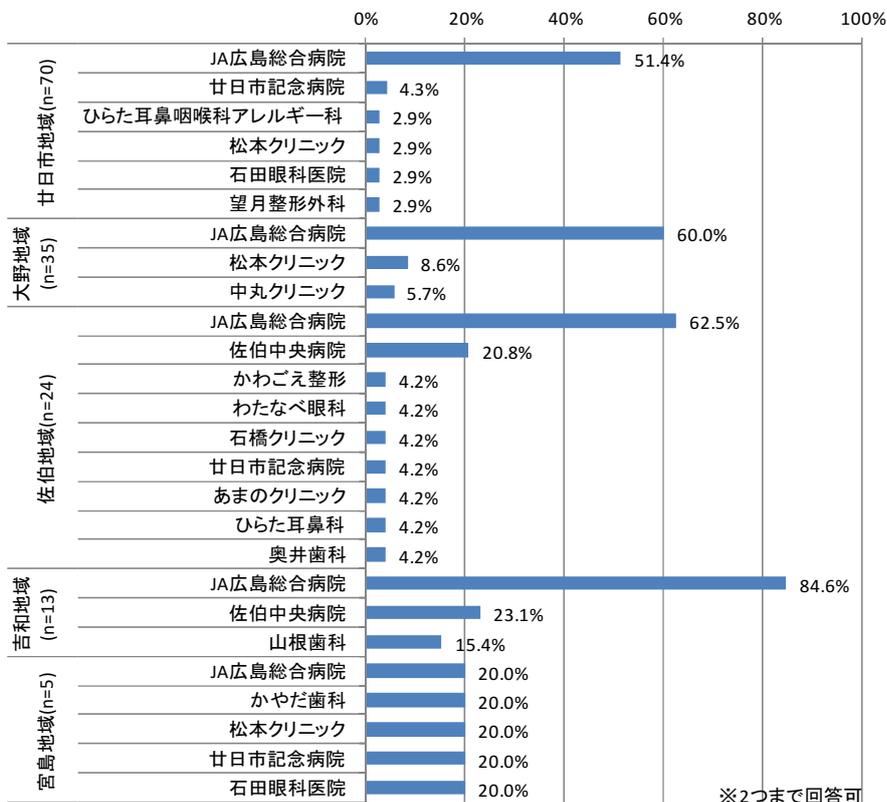


図 53 バスで行きたい医療機関

## ②通院における公共交通の利用状況

- 吉和地域は路線バスの運行頻度が低いにもかかわらず公共交通で通院する人の割合が高い

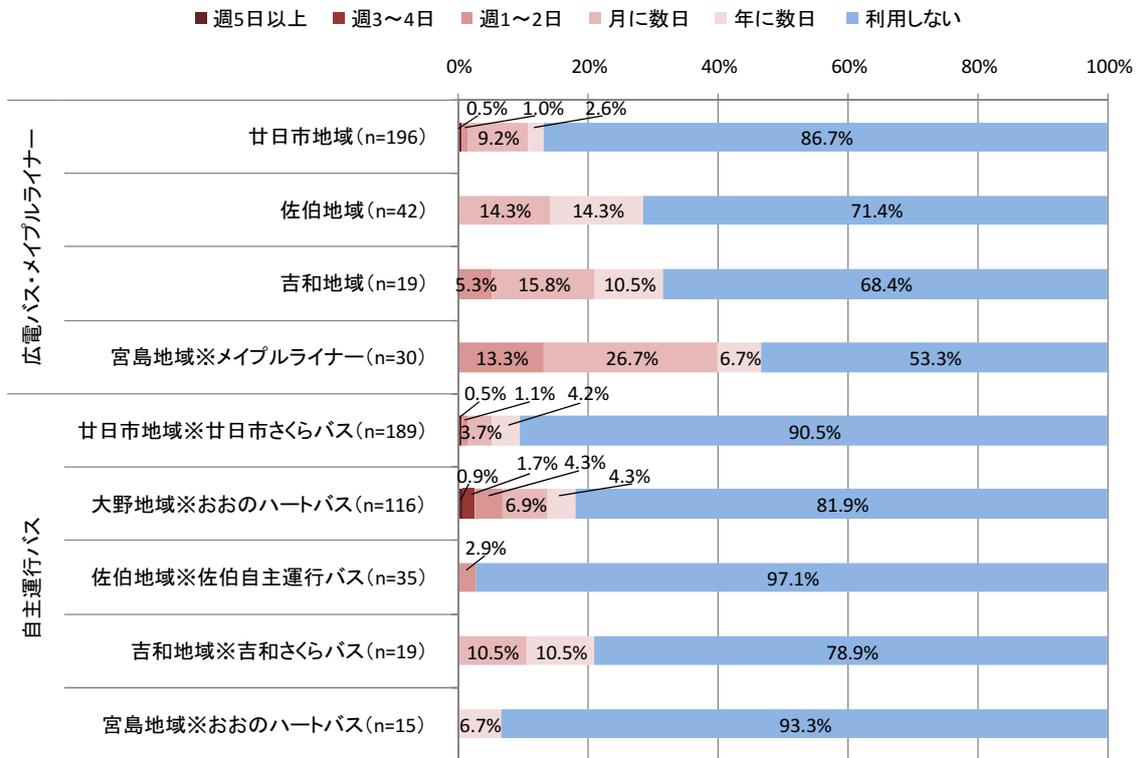


図 54 通院目的における公共交通の利用頻度

### ③買物実態とニーズ

- 各地域ともゆめタウン廿日市へのニーズが高い

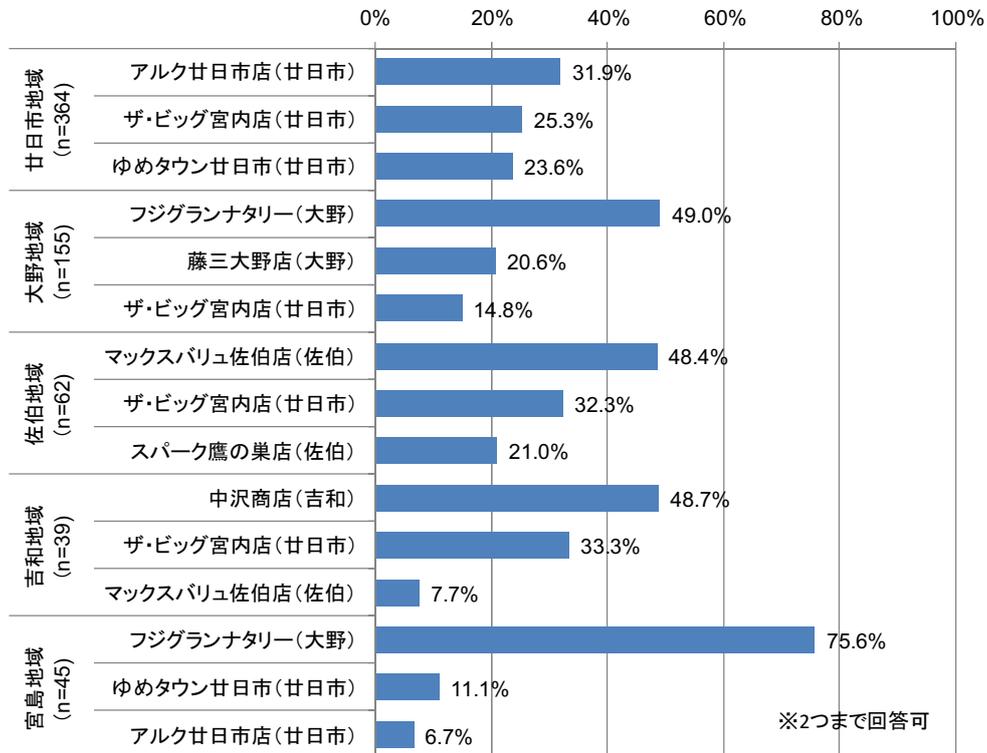


図 55 主な買物先

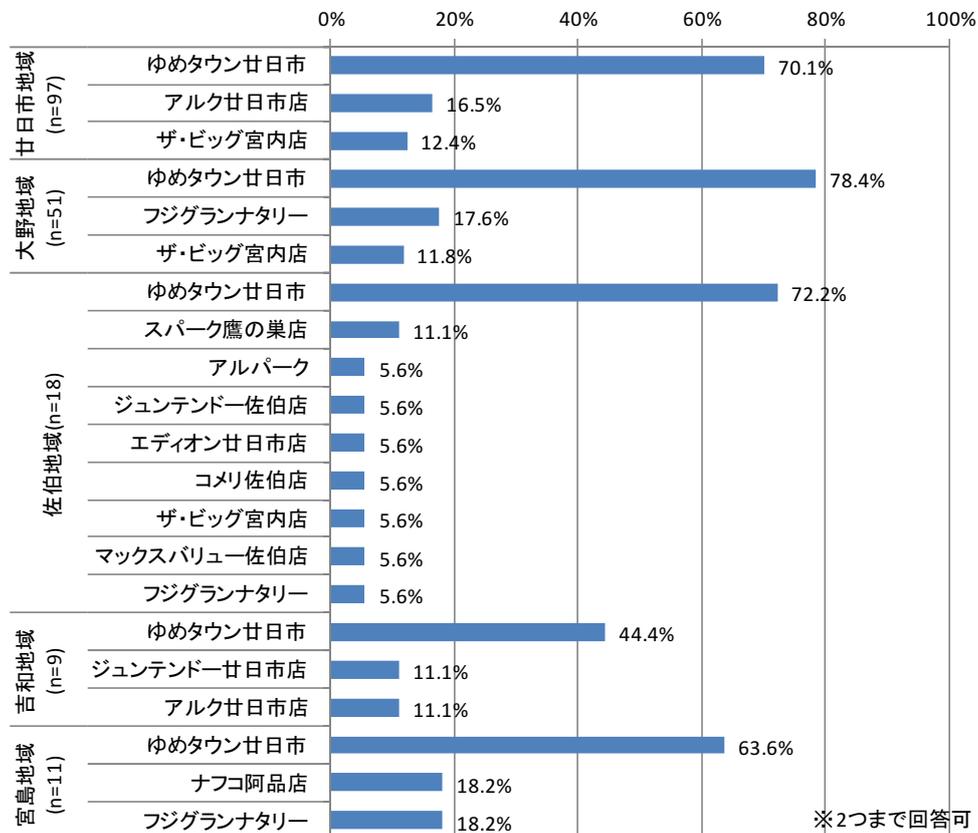


図 56 バスで行きたい商業施設

#### ④買物における公共交通の利用状況

- 市自主運行バスの利用頻度が低い

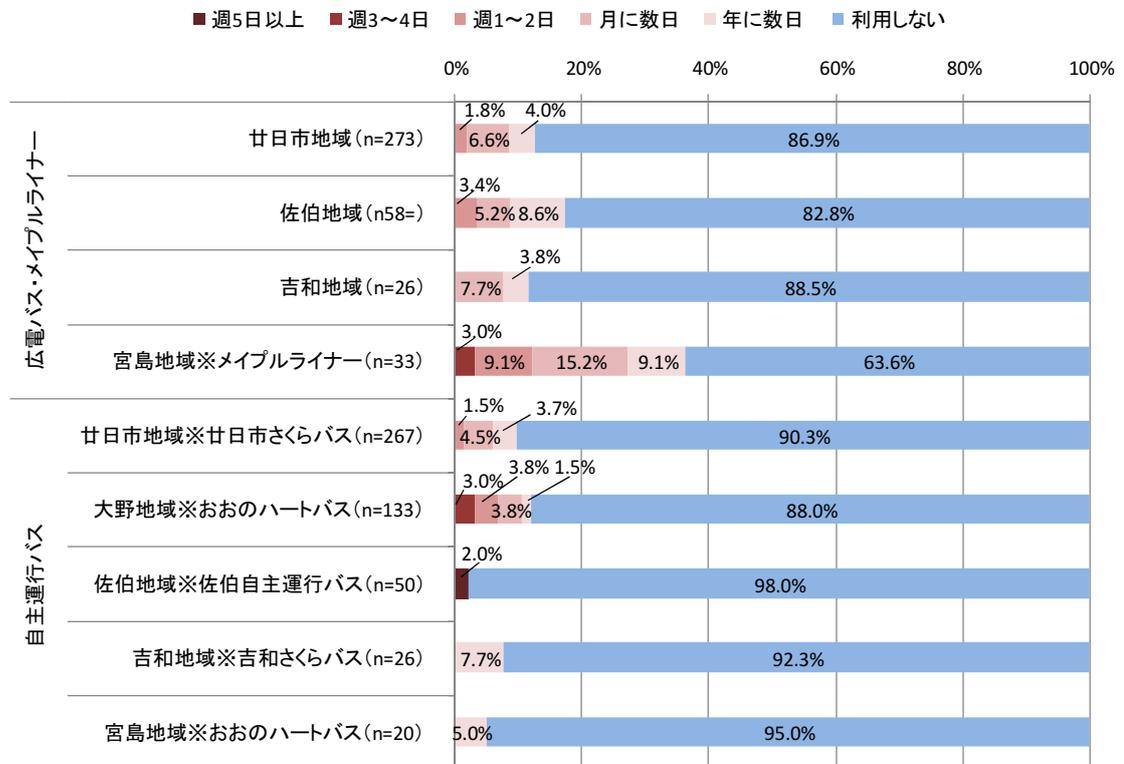


図 57 買物目的における公共交通の利用頻度

### ⑤既存サービスの要改善点（民間路線バス等）

- 各地域とも増便、運賃、乗継利便性向上の要望が多い

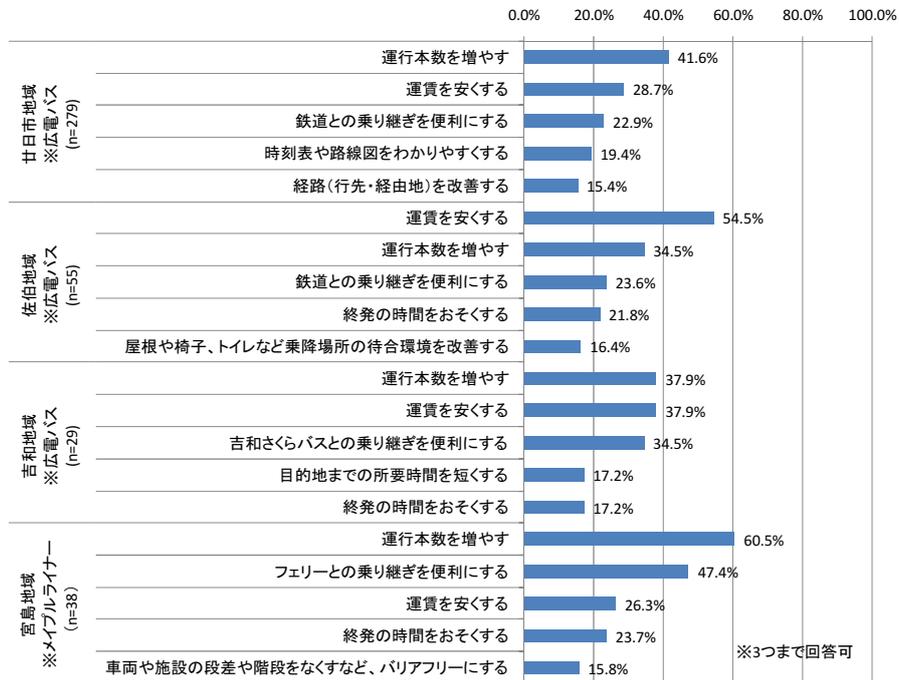


図 58 路線バス等の要改善点

### ⑥既存サービスの要改善点（市自主運行バス）

- 廿日市地域、大野地域は増便の要望が多い
- 吉和地域は、乗継利便性向上の要望が多い

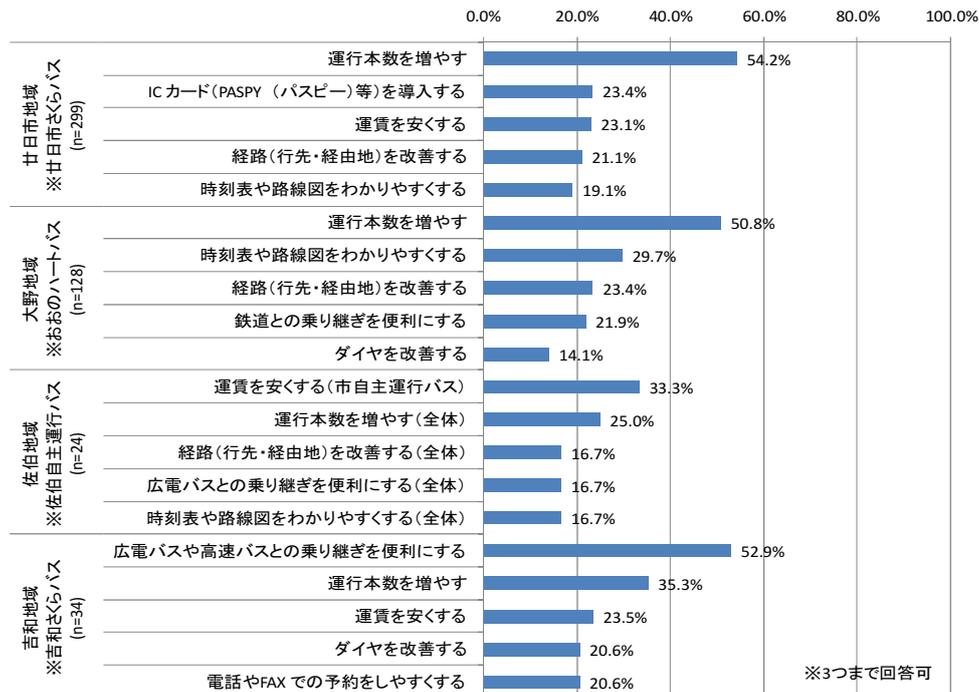


図 59 自主運行バスの要改善点

### (3) 市民アンケート調査（第6次総合計画策定時に実施）

#### ①公共交通関連施策の満足度と重要度

- 各地域とも「④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」の重要度が高く、満足度が低い（特に吉和地域での満足度が低い）
- 大野地域では渋滞対策、鉄道の利便性向上に関して重要度が高く、満足度が低い

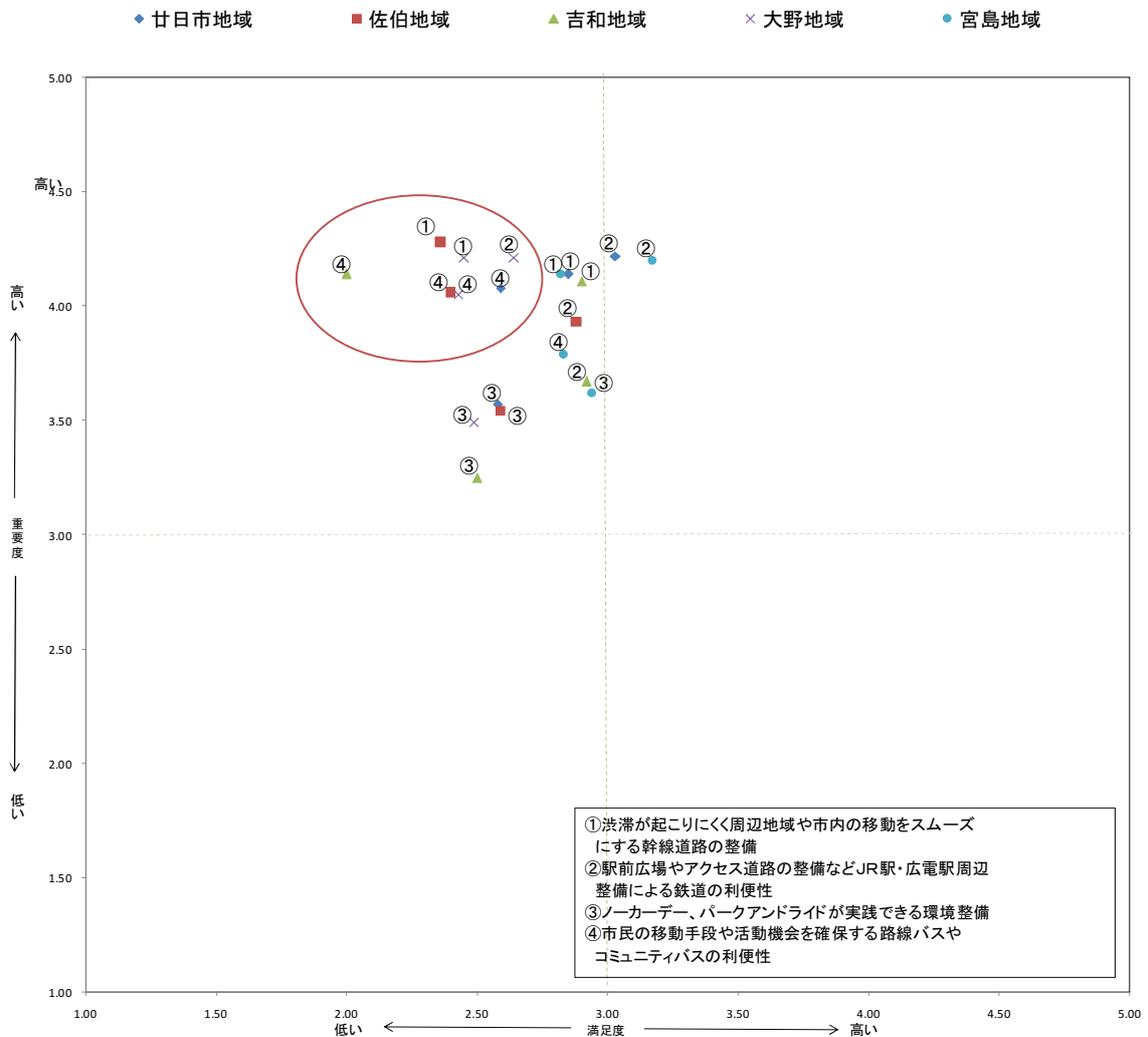


図 60 市民アンケート調査における公共交通関連施策の満足度と重要度

<施策の位置づけ>

A. 重要度が高く、満足度が低い（重点化・見直し領域）

・重要度は高いが満足度が相対的に低く、施策の重点化や抜本的な見直しなども含め満足度を高める必要のある領域。

B. 重要度、満足度ともに高い（現状維持領域）

・重要度も満足度も高く、現時点での満足度の水準を維持していくことが必要な領域。

C. 重要度が低く、満足度が高い（現状維持・見直し領域）

・重要度は低いものの満足度が高く、満足度の水準を維持していくか、あるいは施策のあり方を含めて見直す必要のある領域。

D. 重要度、満足度ともに低い（改善・見直し領域）

・重要度も満足度も低く、施策の目的やニーズを再確認するとともに、施策のあり方や進め方そのものをあらためて見直す必要のある領域。

#### (4) 民生委員アンケート調査

##### ①生活交通に関する意見

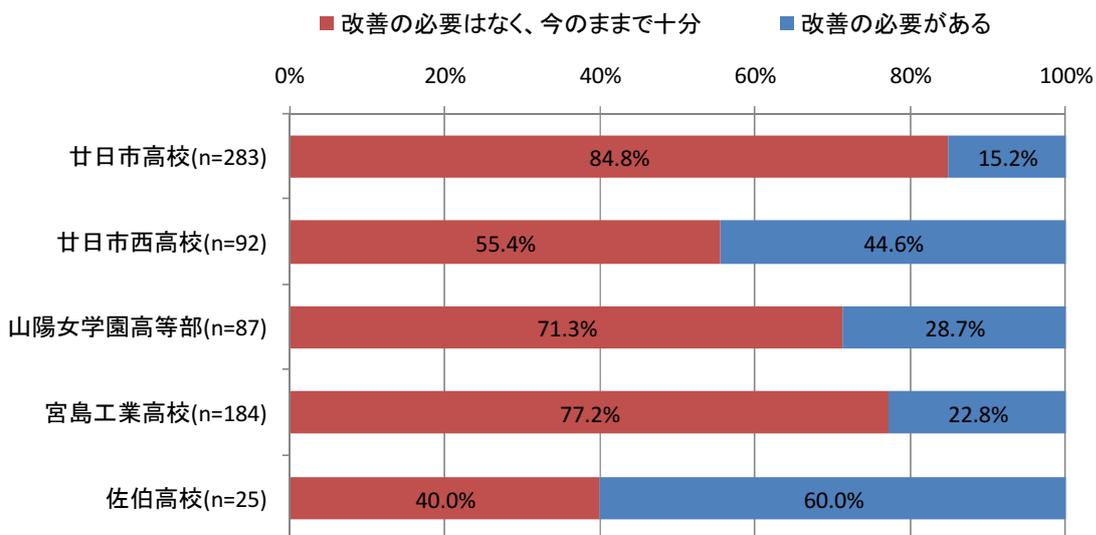
- 各地域とも増便、バス停の位置に関する要望が多い

地域	主な意見
廿日市地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの便数が少ない</li> <li>● バス停までが遠い</li> <li>● 行きたい目的地まで行けない</li> <li>● 廿日市さくらバスは、迂回が多く時間がかかる</li> </ul>
大野地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの便数が少ない</li> <li>● バス停までが遠い</li> <li>● 運行経路が複雑で分からない</li> <li>● 鉄道やバスの時間が生活に合わないため、タクシーを利用している</li> <li>● バスのステップが高い</li> </ul>
佐伯地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの便数が少ない</li> <li>● バス停までが遠い</li> <li>● 路線バスの運賃が高い</li> <li>● 鉄道やバスの時間が生活に合わないため、タクシーを利用している</li> </ul>
吉和地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの便数が少ない</li> <li>● バス停までが遠い</li> <li>● 路線バスの運賃が高い</li> <li>● 吉和さくらバスは予約が必要なので不便</li> </ul>
宮島地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗合タクシーの便数が少ない</li> <li>● 停留所までが遠い</li> <li>● ステップの段差が高い</li> </ul>

#### (5) 高校生アンケート調査

##### ①公共交通の運行サービス改善の必要性

- 佐伯高校、廿日市西高校で改善の要望が高い



(対象：生徒)

図 61 運行サービス改善の必要性

## ②登下校時の自動車送迎

- 佐伯高校では登下校における送迎頻度が高い

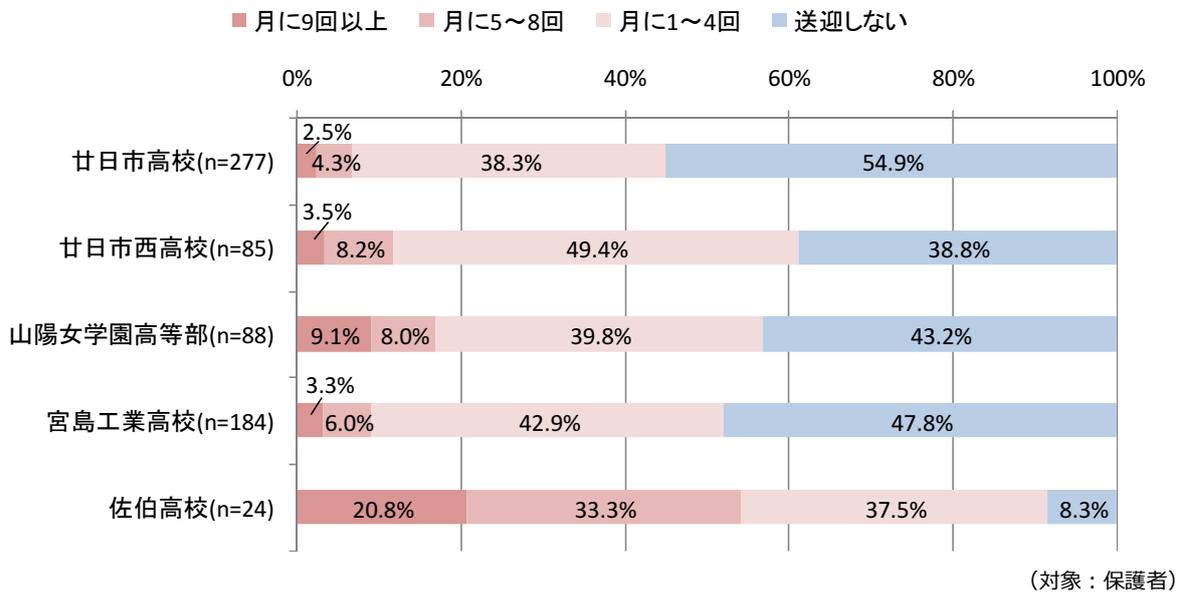


図 62 登下校時の自動車送迎頻度

## ③公共交通のサービス改善による利用意向

- 各高校とも、サービス改善による利用意向は3割以上

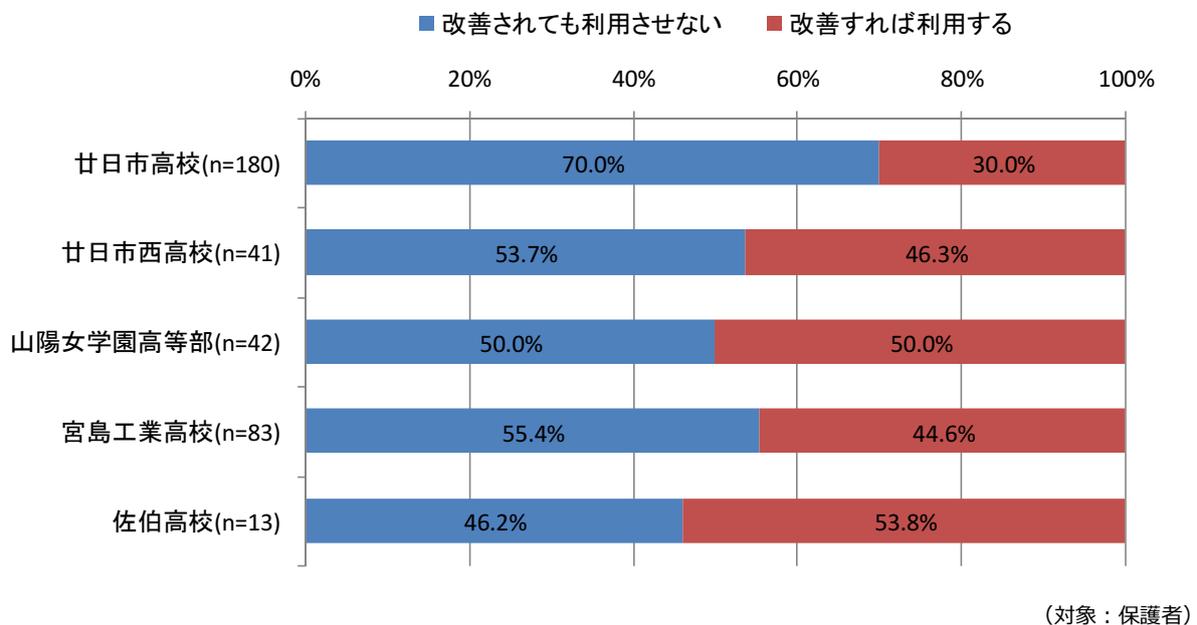


図 63 サービス改善による利用意向

## 第5章 公共交通の役割と課題の整理

### 1. 廿日市市における公共交通の役割

廿日市市における公共交通の役割は、廿日市市のまちづくりの方向性等を踏まえ、次のように整理できます。また、こうした役割と各モードの特性や利用実態を踏まえ、各公共交通機関の役割は表 11 のように整理できます。

#### 市民の日常生活における移動手段の確保

- 公共交通は、高齢者や児童・生徒をはじめとし、全ての人が自立した日常生活を送るために必要不可欠な社会基盤
- 第6次廿日市市総合計画で掲げたまちづくりの将来像である「挑戦！ 豊かさと活力のあるまち はつかいち ～夢と希望をもって世界へ～」の、特に方向性1に示された「暮らしを守る」を実現するための市民の生活を支える役割

#### 集約型都市構造の実現

- 各地域の個性を活かし、互いを補完し合いながら市全体として持続可能な発展を遂げるため、都市機能や人口を各地域の拠点にコンパクトに集積させ、拠点と拠点あるいは拠点と居住地を結ぶネットワークとして公共交通が機能することにより、集約型都市構造の実現に寄与する役割

#### まちの賑わい創出

- 市民の外出機会を増やし、市街地や各地域の拠点に人を集めることで、まちに賑わいを創出する役割

#### 来訪者に対する便利な移動手段の提供

- 公共交通は、観光客をはじめとする本市を訪れる多くの人の移動の利便性や回遊性を高め、交流を活性化する役割

表 11 各公共交通機関の役割

公共交通機関		役割
鉄道	JR 山陽本線	● 市内や周辺自治体との広域的な輸送等、主に大量・長距離輸送を担う
	広島電鉄宮島線	
航路		● 島しょ部の住民の島外との間の輸送の他、観光来訪者の輸送を含めた大量輸送を担う
路線バス 乗合タクシー		● 鉄道ではカバーできない地域を中心に、広域的な輸送から地域内における輸送まで幅広い役割を担う
タクシー（乗用）		● 早朝や深夜等の路線系交通手段の時間的な空白や、路線系交通手段ではカバーしきれない空間的空白における輸送を担う ● ドア to ドアで柔軟かつ質の高いサービスを提供する

## 2. 廿日市市の公共交通をとりまく現状のまとめ

前章までの結果をまとめると、廿日市市の公共交通をとりまく現状は次のとおりです。

地域の現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● 人口減少等に伴う利用者の減少</li><li>● 人口減少、少子高齢化の進展が地域により異なる</li><li>● 高齢者の運転免許保有率が上昇し、高齢者による交通事故が増加傾向</li><li>● 世界遺産宮島を中心とした観光来訪者の増加により、公共交通の利用増が期待</li></ul>
公共交通の現状
<ul style="list-style-type: none"><li>● バスを中心に利用者が減少しており、一部の路線で収支が悪化</li><li>● 全市的には概ね利便性が高い状況にあるが、一部で公共交通の利用が不便な地区が存在する</li><li>● 移動手段の確保に係る財政支出は増加傾向</li><li>● 民間路線と市自主運行路線の一部重複による非効率な運行</li></ul>
市民の意向等
<ul style="list-style-type: none"><li>● 既存の公共交通サービスと市民の移動ニーズにミスマッチがあり、「既存サービスの要改善点」の上位は、地域ごとに異なる</li><li>● 第6次総合計画策定にあたり市が実施した市民アンケート調査では、「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」の項目の重要度が高い一方、満足度は低く、重点化・見直しの対象となっている</li></ul>
交通施策の方向性
<ul style="list-style-type: none"><li>● エネルギー消費の少ない交通体系を実現するため、交通結節点等における乗継やバリアフリーに配慮した公共交通を整備するとともに利用促進を図る</li><li>● 交通環境による利便性を活かし、広域的な視点によるまちづくりを進めるための広域交流軸の形成を図る</li><li>● 日常生活における移動手段を確保</li><li>● 地域の実態に応じた移動手段を確保</li><li>● 交通モード間の乗継利便性向上に向けた待合環境やダイヤ調整等を推進</li></ul>

### 3. 公共交通の課題

前項におけるまとめを踏まえ、廿日市市の取り組むべき公共交通の課題を、次のように整理します。

#### ○公共交通の維持に関する課題

##### (1) 利用者数減少の歯止め

- 民間路線バス、市自主運行バスの利用者は減少傾向にあり、特に中山間部は小規模な集落の分散や人口減少により、公共交通の利用者が非常に少ない状況である。
- 公共交通を維持する上で、一定の利用者の確保が必要であることから、利便性の向上を図るとともに、複合的な利用促進策を実施し、利用者減少に歯止めをかける必要がある。

##### (2) 日常生活の移動手段の確保

- 公共交通は通勤、通学の移動手段であるとともに、自家用車を自由に使えない移動制約者が自立した生活を送る上で、重要な社会基盤である。特に、高齢者・子育て世代等の買物や通院といった日常生活の移動手段の確保を図る必要がある。

##### (3) 適切な財政支出の維持

- 市の移動手段確保に係る財政支出は増加傾向にあり、今後、人口減少による税収の落ち込みと社会保障費の増大により、市が移動手段確保にかけられる財源はますます厳しくなる見込みである。
- 持続可能な公共交通網の形成を図るためには、適切な財政支出を維持する必要がある。

#### ○多様な手段の連携・適材適所の役割分担に関する課題

##### (4) 地域間を結ぶ路線の維持強化

- 人口減少と高齢化が更に進む中で、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、これらの連携を強化することで、各地域の個性を活かしながら市域の持続的で一体的な発展を進める必要がある。
- こうしたまちづくりを支援するために、地域間を結ぶ路線を強化し、各地域に居住する人が安心して暮らせるサービスとする必要がある。

##### (5) 民間路線と市自主運行路線の役割分担

- 一部の区間で、民間路線と市自主運行路線の重複運行が見られる。利用者が減少する中、より効率的なサービスを実施するため、これらの役割分担を行い、路線の見直しを図る必要がある。

#### (6) 交通機関の連携強化・結節点の機能維持

- 効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する上で、交通結節点におけるモード間の連携は不可欠であるが、一部の交通結節点では、モード間の連携に必要な環境整備が十分でない。
- 通勤・通学者、高齢者等、多様な利用者の視点で、交通結節点の整備、乗継による不安や運賃の負担増の解消につながる施策の検討を行う必要がある。

#### (7) 情報提供の改善

- 路線図や時刻表等、運行情報を伝える基本的な情報提供媒体への改善ニーズがある。
- また、外国人観光客が増加する一方、情報提供における多言語対応等が十分ではない。
- 住民や来訪者が公共交通を利用しやすくするために、公共交通に関する情報ツールの改善を図る必要がある。

#### (8) 公共交通に関わる主体の連携の強化

- 市民をはじめ、関係主体との連携を強化し、協働で移動手段を確保するための取組が必要である。

### ○新規需要の掘り起こしに関する課題

#### (9) 通勤・通学需要の取り込み

- 通勤・通学需要の取り込みは、安定的な運賃収入確保が見込まれ、路線の維持にもつながる。
- 少子高齢化で全体のパイが縮小する中、大きな需要が見込めるターゲットにピンポイントで利用促進を行い、取り込みを図る必要がある。

#### (10) 高齢者の公共交通利用への転換

- 高齢化の進展、高齢者の運転免許保有率の上昇に伴い、高齢者のドライバーが増加することが予想されるが、一方で、高齢者が交通事故の加害者になるケースの増加が懸念される。
- 公共交通での移動が確保され、安心して免許返納ができる環境の構築により、高齢者の公共交通への転換を促す必要がある。

#### (11) 観光客の公共交通利用促進

- クルーズ船の寄港等に伴う外国人観光客の増加が期待される一方で、自家用車での宮島口へのアクセスが増加することにより、周辺道路に渋滞が発生している。
- 宮島来訪者へのモビリティ・マネジメントの実施等、ターゲットを絞った効果的で効率的な対策で、増加する観光客に公共交通利用を促進する必要がある。

## 第6章 地域公共交通網形成にあたっての基本方針と目標

### 1. 基本的な方針

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。

#### 基本理念 「暮らしの安心」と「交流」を支える持続可能な地域公共交通網の構築

上記の基本理念（あるべき姿）のもと、本市の公共交通の基本方針（取組の方向性）を次のとおり定めます。

#### 方針 1 持続可能な地域公共交通網の構築

地域特性に配慮しながら、まちづくりと調和した効果的・効率的な地域公共交通網を構築します。  
また、適切な受益者負担と効果的な財政支出により、持続可能なサービスを目指します。

#### 方針 2 便利に安心して利用できる環境の整備

利用者が減少傾向にある中で、利用者の目線に立ち、市民や来訪者が便利に安心して利用できる環境を、ハード・ソフト様々な事業の組み合わせにより整備します。

#### 方針 3 みんなで地域公共交通を守る体制づくり

住民、交通事業者、行政、沿線施設等、公共交通に関わるあらゆる主体が連携し、地域公共交通を守り支える体制を構築します。特に公共交通は利用者である市民あつてのものであるため、「地域公共交通を守り・育てる意識」を醸成し、積極的な市民参画を促します。

## 2. 公共交通網の機能と将来イメージ

### (1) 拠点及び交通結節点の位置づけ

公共交通網の現状と前項で定めた基本的な方針を踏まえ、拠点及び交通結節点等を次のとおり位置づけます。

表 12 拠点の定義

分類	該当する範囲	備考
都市拠点	シビックコア周辺地区	第6次廿日市市総合計画の都市構造における拠点と同じ
地域拠点	大野中央地区、津田地区、吉和地区、宮島地区	
その他の拠点	阿品地区、宮島口地区、胡町地区（宮島）	第6次廿日市市総合計画の都市構造における観光交流拠点、及び拠点として位置づけはないが、交通の側面において拠点的な役割を担っている場所

表 13 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	<p>【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</p> <p>【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、大野支所周辺</p> <p>【佐伯地域】 さいき文化センター</p> <p>【吉和地域】 吉和福祉センター</p> <p>【宮島地域】 宮島栈橋</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う</li> <li>・タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する</li> </ul>
乗継拠点（市内）	幹線・支線の乗継が可能な場所	<p>【廿日市地域】 交通結節点以外の鉄道駅</p> <p>【大野地域】 交通結節点以外の鉄道駅、大野市民センター</p> <p>【佐伯地域】 玖島分れバス停、友和学校ロータリーバス停</p> <p>【吉和地域】 吉和サービスエリア</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う</li> <li>・タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する</li> <li>・将来的には宮島サービスエリア（廿日市地域）が広域観光における拠点として機能することを想定する</li> </ul>
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"> <li>・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う</li> </ul>

## (2) 各交通手段の位置づけと将来の方向性

市内の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。

表 14 各交通手段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	JR 山陽本線、広島電鉄宮島線、広電バス宮園・四季が丘団地線（高速便・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"> <li>● 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うえ、サービス水準の維持・確保に努める</li> <li>● 速達性、定時性、輸送力に配慮する</li> </ul>
地域間幹線	役割	市内の拠点間の連絡（一部市外を含む）
	対象交通手段	JR 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）、広電バス佐伯線（津田・上栗栖・吉和）、宮島口～宮島航路（フェリー）
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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・確保に努める</li> <li>● 都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する</li> <li>● 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する</li> <li>● 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る</li> </ul>
支線 （沿岸部大規模住宅団地路線）	役割	沿岸部の大規模住宅団地から各拠点や交通結節点との連絡
	対象交通手段	広電バス宮園・四季が丘団地線、広電バス阿品台線
	将来の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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・確保に努める</li> <li>● 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する</li> <li>● 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する</li> </ul>

支線 (沿岸部その他路線)	役割	沿岸部の集落から各拠点や交通結節点との連絡
	対象交通手段	広電バス原・川末線、廿日市さくらバス、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"> <li>● 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・確保に努める</li> <li>● 定時定路線型の運行を基本としつつ、高齢化の状況や周辺の利用不便地域の有無等を考慮し、きめ細かな運行を検討する</li> <li>● 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する</li> <li>● 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する</li> <li>● 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る</li> </ul>
支線 (中山間部、島しょ部路線)	役割	中山間部、島しょ部の集落から各拠点や交通結節点との連絡
	対象交通手段	広電バス佐伯線（玖島）、佐伯地域自主運行バス、佐伯さくら号（デマンド型）、吉和さくらバス（デマンド型）、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"> <li>● 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・確保に努める</li> <li>● 高齢化の状況や周辺の利用不便地域の有無等を考慮し、きめ細かな運行を行う</li> <li>● 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する</li> <li>● 佐伯地域自主運行バスについては、通学に関する移動ニーズも踏まえダイヤを設定する</li> <li>● 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する</li> </ul>

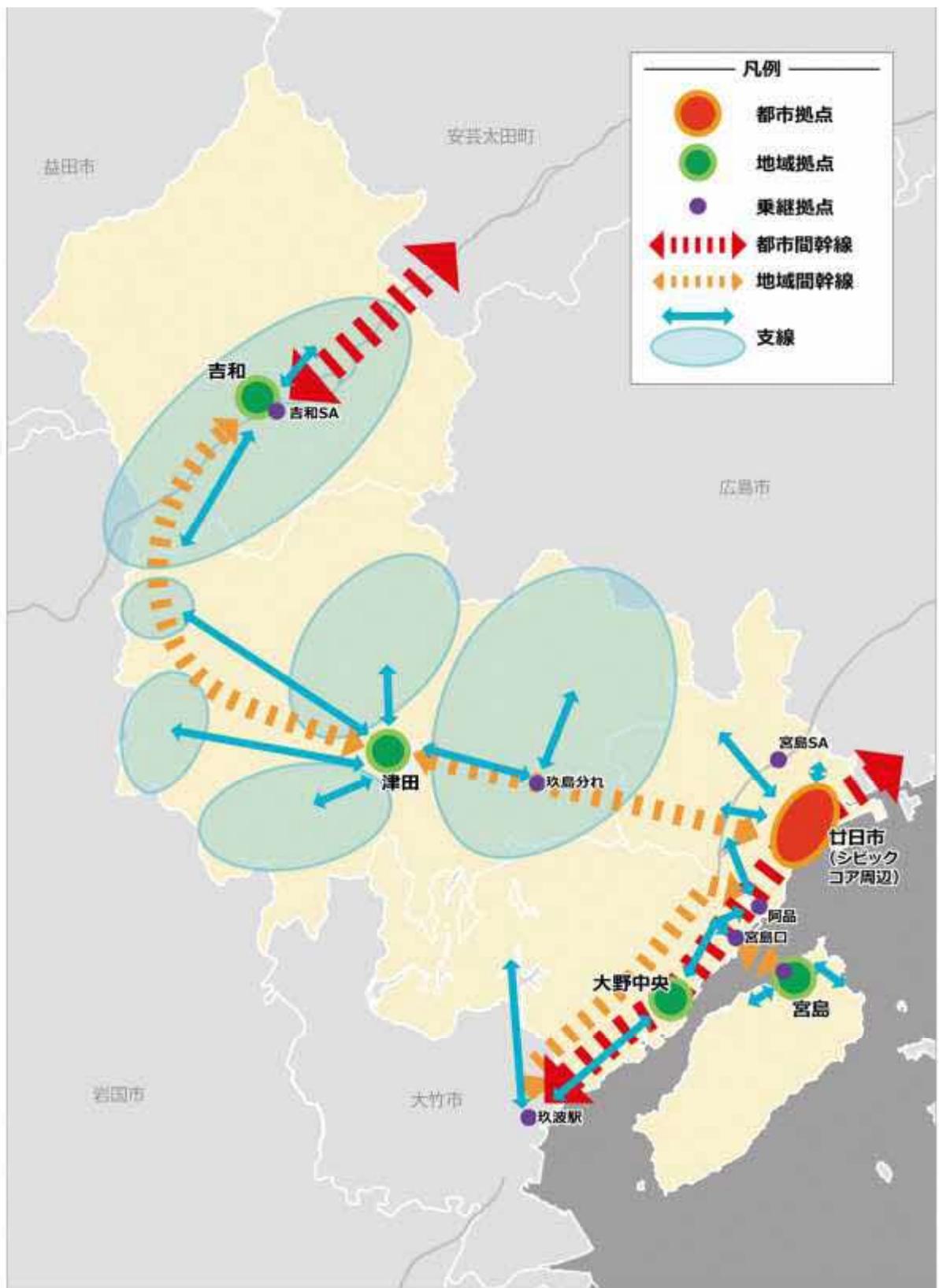


図 64 公共交通網の将来イメージ

### (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。

表 15 バス路線の代替にあたり、確保すべきサービス内容

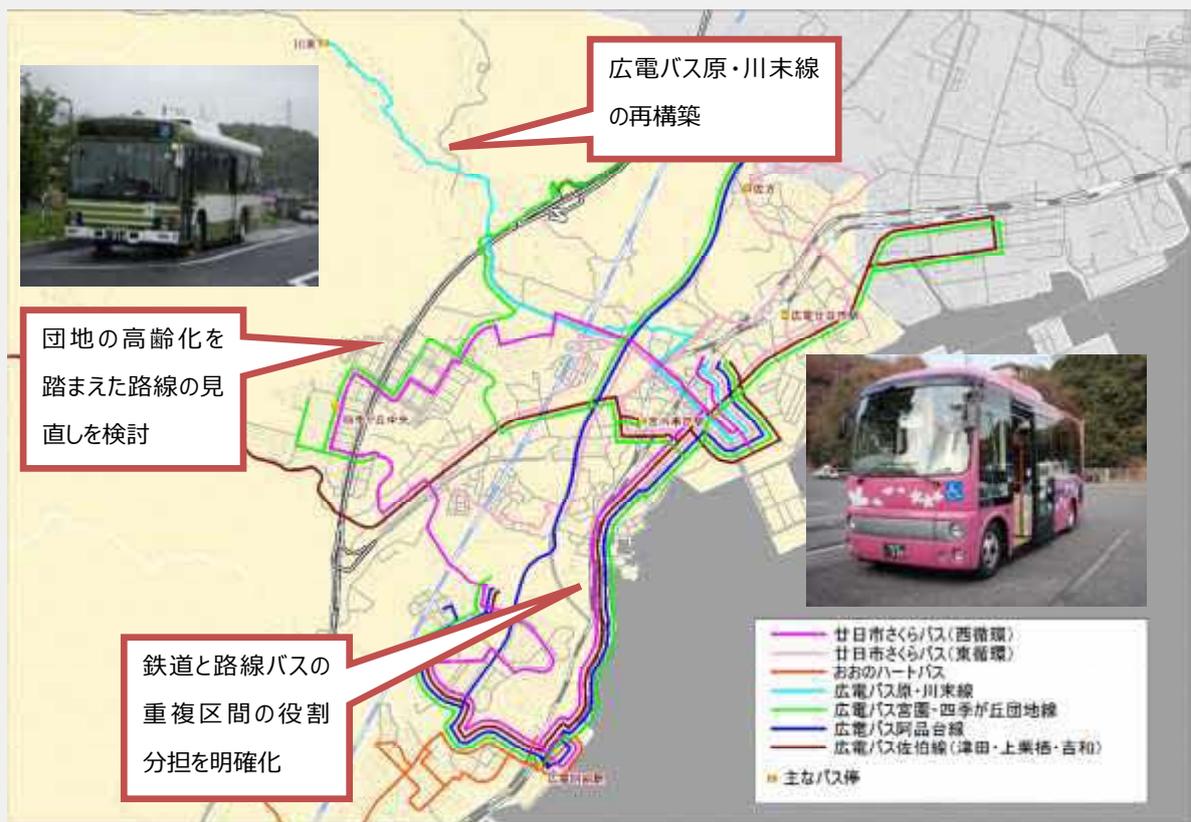
項目	地域間幹線	支線
運行目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上位計画に示された将来都市像の実現</li> <li>● 地域の定住促進</li> <li>● 来訪者へのスムーズな移動の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常生活において必要な移動手段の確保</li> <li>● 地域の定住促進</li> <li>● 来訪者へのスムーズな移動の提供</li> </ul>
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定時定路線型を基本とする（速達性・定時性を重視）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定時定路線型やデマンド型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る）</li> </ul>
運行経路結節点等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 主要交通結節点や乗換拠点において、支線等と連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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）</li> </ul>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昼間の地域を跨いだ通院・買物等に対応する</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昼間の通院・買物等への対応を基本とする</li> <li>● 地域の実情や利用目的に応じて運行時間帯を設定</li> </ul>
ダイヤ・便数	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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する（概ね 2 時間に 1 便程度を目標）</li> <li>● 但し、地域特性や移動ニーズによっては、柔軟にダイヤ・便数の検討を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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する（運行する日は、1 日 1 往復できるダイヤを最低限確保）</li> <li>● 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</li> </ul>
運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 想定される需要や経費、必要な車両台数を踏まえて設定する</li> <li>● 医療機関の曜日ごとの診療科目への対応については、可能な限り配慮する</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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に可能な限り整合する</li> </ul>	
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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する</li> </ul>	

### 3. 各地域における取組の方向性

#### (1) 沿岸部

##### < 廿日市地域 >

- 支線である広電バス原・川末線については、地域や交通事業者等との協議を踏まえた上で、持続可能な運行形態に再構築（P73 事業2 参照）
- 原地区のさらに北側には、交通不便地区である後畑地区が存在するものの、人口規模が非常に小さく、公共交通による移動手段確保は非効率な状況であるため、乗合輸送サービス以外の手段を含め、少量の移動ニーズに効率的に対応する方法を継続的に検討
- 各バス路線が運行している高低差のある団地の高齢化が、今後より一層進むことを見据えた路線の見直し等の対応
- 一部の区間で鉄道と路線バスの重複が生じており、効果的・効率的な公共交通ネットワークを構築するために役割分担を明確化
- 大型商業施設の新規出店、JR 廿日市駅橋上化による南北自由通路や駅前広場等の整備により、地域の移動ニーズに変化が生じているため、新たな移動ニーズへの対応を検討



## <大野地域>

- おおのハートバス沿線の高低差のある団地の高齢化が、今後より一層進むことを見据えて地域との役割分担による対応を検討
- 一方で利用が少ない枝線区間の運行の必要性について検証が必要
- JR 大野浦駅の橋上化整備を踏まえ、今後の路線のあり方について検討
- 市役所大野庁舎の建替えや賑わい施設の整備等、新たな地域拠点の位置づけを踏まえたネットワークを構築
- 併せて東西に伸びる居住エリアにおいて、宮島口・ちゅーピーパーク・宮浜温泉等、主要なポイントへのアクセス向上と来訪者のハートバス利用を促進
- 宮島口地区のまちづくりや港湾整備（広島県）により、高機能な交通結節点となることを踏まえ、J R山陽本線、広電宮島線、航路との接続に配慮したダイヤ・ルート編成を検討



## (2) 中山間部

### <佐伯地域>

- 地域間幹線である広電バス佐伯線（上栗栖・吉和）及び支線である広電バス佐伯線（玖島）については、地域や交通事業者等との協議を踏まえた上で、持続可能な運行形態に再構築（P72 事業 1、P73 事業 2 参照）
- デマンド型乗合交通の利用が一部の利用者に限定されるため、周知と継続的な改善に取り組むとともに、幹線である広電バスとの連携を強化
- 地域内の観光施設等、沿線とのタイアップにより、来訪者のバス・デマンド利用を促進
- 幹線沿いに高齢化が進んだ高低差のある小規模団地が点在し、公共交通による移動手段確保のニーズがあるが、人口規模や地理的条件を踏まえ乗合輸送サービス以外の手段や地域主体による移動手段確保へのサポートも含め対応を検討



## <吉和地域>

- 地域間幹線である広電バス佐伯線（吉和）については、地域や交通事業者等との協議を踏まえた上で、持続可能な運行形態に再構築（P72 事業 1 参照）
- デマンド型乗合交通の利用が一部の利用者に限定されるため、周知と継続的な改善に取り組むとともに、再構築された幹線交通との連携を強化
- 地域内の観光施設等、沿線とのタイアップにより、来訪者のバス・デマンド利用を促進（吉和 S A での高速バスとの接続に配慮）
- 診療所の移設等、機能集約される吉和支所周辺について、地域拠点としての位置づけを踏まえたネットワークを構築



### (3) 島しょ部

#### <宮島地域>

- 支線である宮島島内乗合タクシー（メイプルライナー）について、地域内の通院や宮島栈橋への行き来等、住民ニーズを踏まえたダイヤ調整を運行事業者との連携により検討
- 停留所から離れた一部の地区への対応を運行事業者と調整
- 観光客の利用の増加により、住民が利用しにくい事態も生じており、観光利用と生活交通という両面の利便性に配慮した運行の検討（包ヶ浦自然公園への指定管理者制度導入の影響考慮）
- 観光客が島内に自家用車を持ち込むことで、島内の交通環境が悪化しているとの指摘があるため、実態把握により対応を検討
- 平成 28 年に町家通りが重要伝統的建造物群保存地区に指定される見込みであり、運行経路等、公共交通への影響を踏まえ対応



## 4. 目標と評価指標

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。

基本方針 1		持続可能な地域公共交通網の構築			
目標 1-1	全市的なネットワークを維持する				
数値指標	①鉄道（廿日市市内の駅）の日利用者数 ②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				
目標値	①	現況 (H25 年度)	62.2 千人/日	目標 (R4 年度)	62.2 千人/日
	②	現況 (H26 年度)	4.3 千人/日		4.4 千人/日
計測方法	各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ				
目標 1-2	利用者を増やし財政支出の増加を抑制する				
数値指標	補助金や負担金を支出するバス路線等（各支線、おお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				
目標値	現況 (H26 年度)	沿岸部	4.5 人/千円	目標 (R4 年度)	沿岸部 4.5 人/千円 以上
		中山間部、島しょ部	2.0 人/千円		中山間部、島しょ部 2.0 人/千円 以上
計測方法	市が把握してとりまとめ				
目標 1-3	公共交通の満足度を向上する				
数値指標	「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				
目標値	現況 (H26 年度)	2.53 ポイント	目標 (R2 年度)	3.00 ポイント	
計測方法	総合計画に関するまちづくり市民アンケートを集計				

## 基本方針 2

## 便利に安心して利用できる環境の整備

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する				
数値指標	①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 ②バス接近表示モニタの設置件数				
目標値	①	現状 (H27 年度)	0 件	目標 (R4 年度)	3 件
	②		1 件		9 件
計測方法	①②市が把握してとりまとめ（※各年度末時点の値）				

目標 2-2	利用環境のバリアフリー化を推進する				
数値指標	①バリアフリー化された駅数（市内 JR 駅） ②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				
目標値	①	現状 (H27 年度)	4 駅/6 駅	目標 (R4 年度)	6 駅/6 駅
	②		84% (26 台/31 台)		100% (31 台/31 台)
計測方法	①②各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ（※各年度末時点の値）				

### 基本方針 3

### みんなで地域公共交通を守る体制づくり

目標 3-1	関係者の連携を強化し、新しい公共交通利用者を増やす				
数値指標	①転入者の公共交通利用率 ②市内の高校に通う高校生の通学でのバス利用率 ③高齢者の運転免許返納件数				
目標値	①	現況 (H27 年度)	-% ※参考 34%	目標 (R4 年度)	36%
	②		8%		10%
	③	現況 (H27 年)	211 件/年	目標 (R4 年)	300 件/年
計測方法	①転入者モビリティ・マネジメントの一環として実施する事後調査により把握 ②市内高校への調査により把握 ③広島県警からの情報提供により、市が把握してとりまとめ				

※転入者の転入後の公共交通利用率は現況値不明であるが、H22 年国勢調査における廿日市市の 15 歳以上の通勤・通学者の利用交通手段において、「鉄道・電車・乗合バス」のいずれかを利用していている人の割合は 34%

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する				
数値指標	①宮島口周辺の渋滞長 ②宮島口駅（JR、広電）の日利用者数				
目標値	①	現況 (H21 年度)	12.3km ※社会実験現況調査 値	目標 (R4 年度)	7.0km
	②	現況 (H25 年度)	13.5 千人/日		13.7 千人/日
計測方法	①社会実験現況調査の観光ピーク期（GW・紅葉期）の平均渋滞長（上下線合計値） ②各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ				

## 第7章 計画に位置づける事業及びその実施主体

### 1. 事業内容

前章で示した目標を達成するため、次の事業を計画に位置づけます。

#### 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

地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者、地域

想定事業年度：平成30年度～

事業内容	吉和方面の路線の見直し再構築
ねらい等	<ul style="list-style-type: none"><li>● 少子高齢化、人口減少等により利用が減少している地域間幹線、広電バス佐伯線（上栗栖・吉和）を持続可能な運行形態に再構築</li><li>● 既存の広電バス佐伯線（上栗栖・吉和）のうち、利用が少ない津田～吉和間について、系統を分離し車両を小型化することで運行効率を向上</li><li>● 地域における定住や地域間交流を促進する観点から、運行便数を設定するとともに、津田～廿日市間の路線バスに接続することで、市街地への移動利便性を確保</li><li>● 津田～廿日市間の路線バス利用者の運賃負担を軽減し、利用を促進</li></ul>
運行形態	一般乗合旅客運送（定時定路線型）
運行経路	吉和車庫～津田～さいき文化センター
付帯する事業	<ul style="list-style-type: none"><li>● 吉和福祉センターにおける交通結節点整備</li><li>● さいき文化センターにおける交通結節点整備</li></ul>

## 事業2 利用状況や地域の実情に応じた支線の再構築

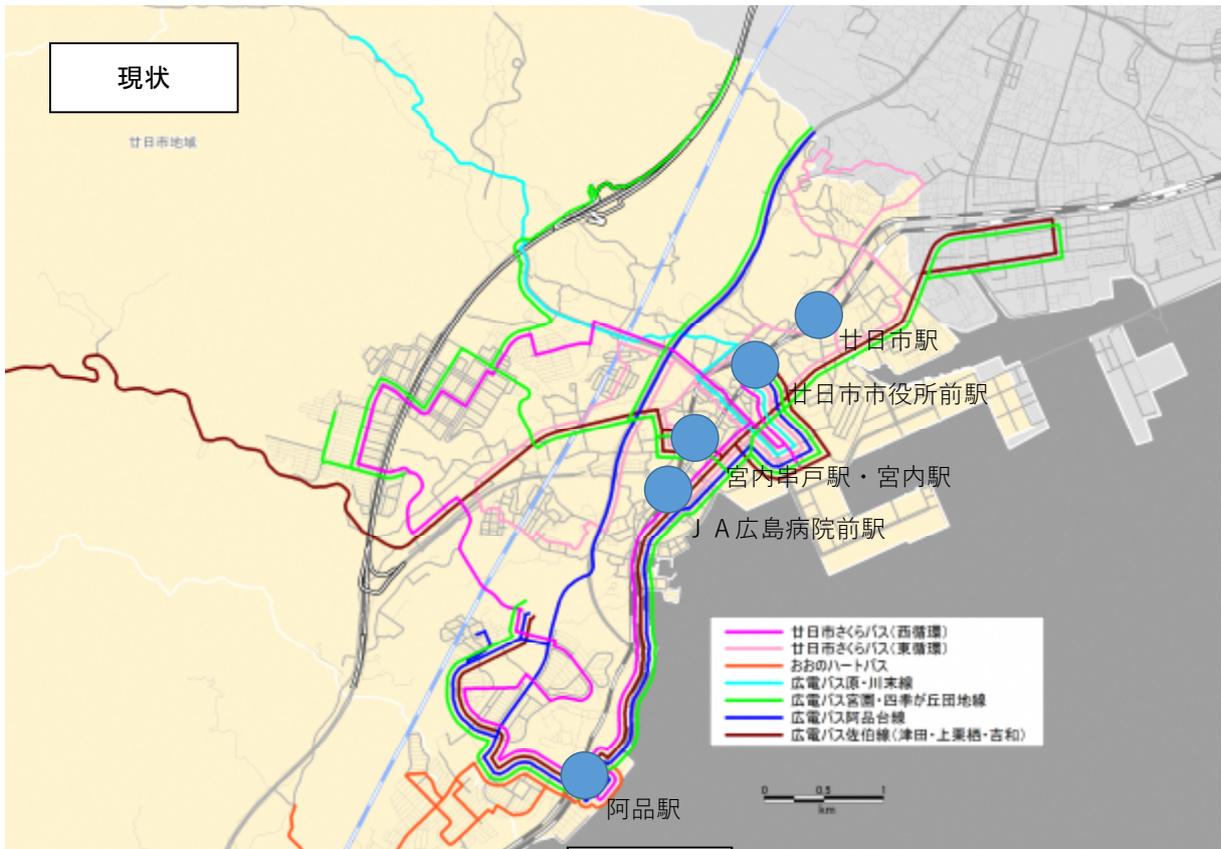
地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者、地域

想定事業年度：平成29年度～

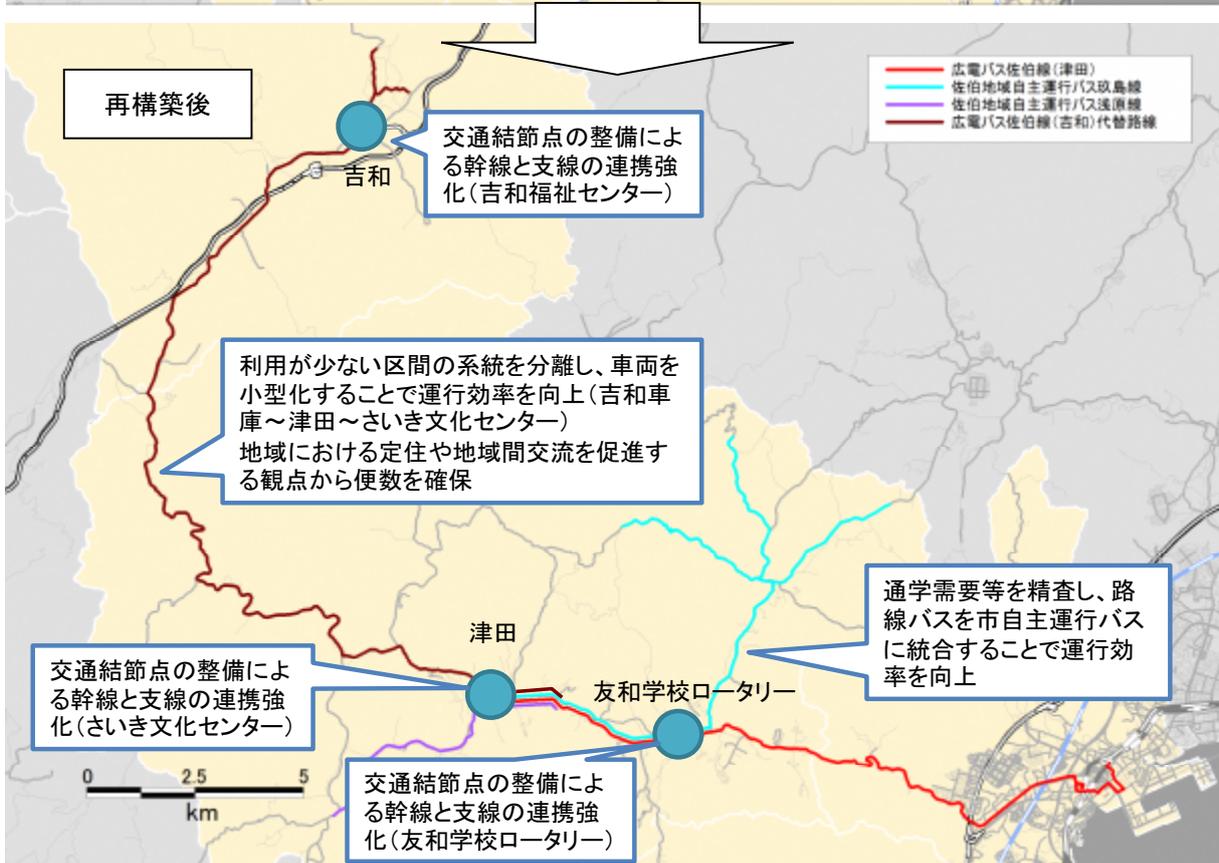
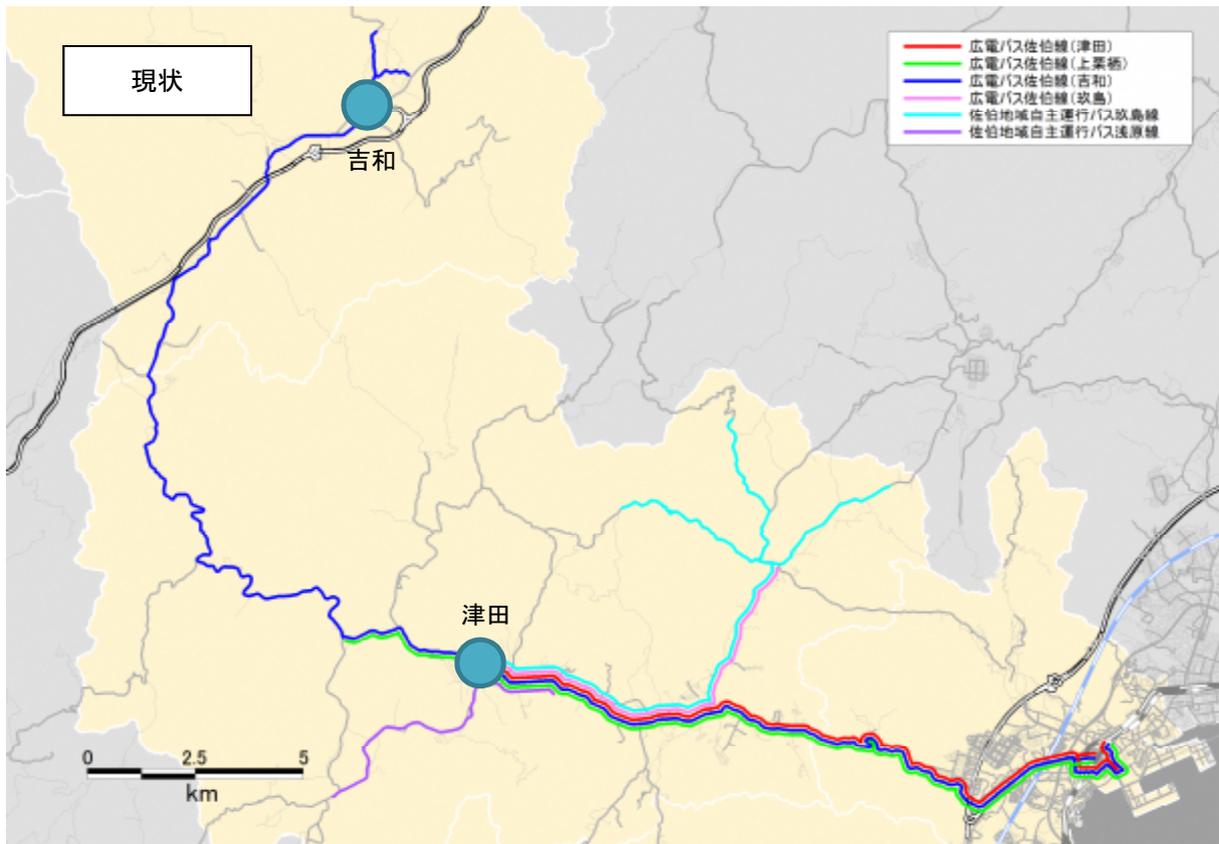
事業内容	(1) 原・川末方面の路線の見直し再構築
ねらい等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 少子高齢化、人口減少等により利用が減少している支線、広電バス原・川末線を地域との協議を踏まえた上で、持続可能な運行形態に再構築</li> <li>● 需要を精査し、車両を小型化することで運行効率を向上</li> <li>● 需要を精査し、周辺の利用不便地域へ迂回することで地域の移動を確保</li> <li>● 地域の移動ニーズを精査し、JR廿日市駅北口へ乗り入れることで、広島方面への移動の利便性を向上</li> </ul> <p>※ダイヤ設定にあたっては、通勤、通学等、現在の利用実態に配慮</p>
運行形態	一般乗合旅客運送（定時定路線型）
運行経路	川末～JR廿日市駅北口等
付帯する事業	● JR廿日市駅北口周辺における交通結節点整備
事業内容	(2) 玖島方面の路線の見直し再構築
ねらい等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 少子高齢化、人口減少等により利用が減少している支線、広電バス佐伯線（玖島）を、地域との協議を踏まえた上で、持続可能な運行形態に再構築</li> <li>● 通学需要等を精査し、適正な車両サイズとすることで運行効率を向上</li> </ul> <p>※ダイヤ設定にあたっては、小中学生の通学等、現在の利用実態に配慮</p>
運行形態	一般乗合旅客運送（定時定路線型）
運行経路	玖島～玖島分れ～さいき文化センター～津田
付帯する事業	● 友和学校ロータリー（玖島分れ周辺）における交通結節点整備
事業内容	(3) 宮園・四季が丘、宮内、阿品台方面における路線バスの見直し再構築
ねらい等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道と路線バスが重複する区間において路線バスの運行区間を一部廃止し、鉄道（JR・広電宮島線）に一本化することで運行の効率化を図る</li> <li>● 廿日市さくらバスの長大な系統を分離・短縮することにより、各地区のニーズにあったダイヤ調整がしやすくなり、移動利便性の向上を図る</li> <li>● 需要を精査し、幹線鉄道から遠い利用不便地域へ廿日市さくらバス西循環が迂回することで地域の移動を確保</li> </ul>
運行形態	一般乗合旅客運送（定時定路線型）
運行経路	—
付帯する事業	● 乗継による運賃負担増の軽減（乗継運賃の設定）

○沿岸部におけるネットワークの再構築



再構築後

○ 中山間部におけるネットワークの再構築



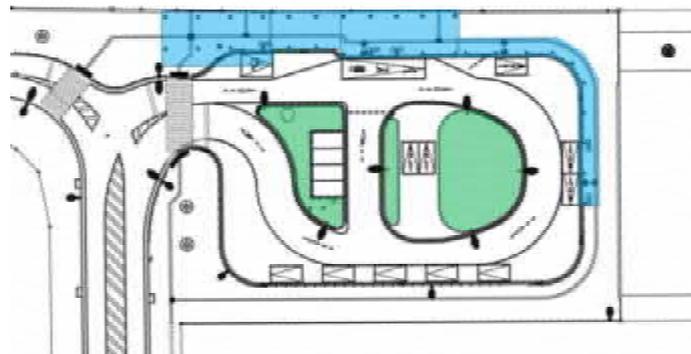
### 事業3 交通結節点や乗継拠点等の機能向上

地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者、沿線施設等、地域

想定事業年度：平成 29 年度～

- 効果的・効率的な公共交通ネットワークを構築する上で、各種移動手段の連携は不可欠
- 公共交通だけでなく、自家用車や自転車との連携も考慮
- 自家用車との連携にあたっては、沿線施設の駐車場を活用したパークアンドライド等を実施
- 交通結節点や乗継拠点の停留所は、利用実態に応じて、沿線との協働により待合環境を整備
- 大野支所周辺や佐伯支所周辺、吉和支所周辺については、地域における各種機能集約等との整合を踏まえた上で、交通結節点を整備
- JR 廿日市駅北口については駅前広場の整備に合わせて、バス路線の乗り入れを実施
- 宮島口地区の港湾整備（広島県）により、フェリー旅客ターミナル、臨港道路、栈橋、緑地等の港湾施設が整備され、多くの来訪者が往来する高機能な交通結節点となることを踏まえ、船舶、鉄道、バス等の交通機関相互の連携を図りながら、乗継利便性の向上と利用環境の整備を促進



資料：廿日市市

図 65 JR 廿日市駅北口駅前広場の整備状況



資料：広島県

図 66 厳島港宮島口地区港湾整備事業の状況（平成 27 年 11 月 21 日撮影）



図 67 交通結節点の整備イメージ（広電廿日市駅）



図 68 商業施設との協働による待合環境の整備イメージ（ゆめタウン廿日市バス停）

## 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

実施主体：廿日市市、地域、交通事業者

想定事業年度：平成29年度～

- 多様化する移動ニーズへの対応には地域と行政の連携が不可欠であり、行政によるソフト・ハードの支援制度を創設し、周知を図ることで、地域（自治会やNPO法人、商工会等）が主体となった移動手段確保の取組を促進することを目的に、前再編計画（総合連携計画）で未実施となった当事業を本計画の実施事業として位置づけ
- 取組を行う意向のある地域に対し、他の自治体（広島市や山口市等）の制度を参考にしながら、ケーススタディとして地域のサポートを行い、本市に合ったサポート制度を構築
- 初期段階においては、制度の検討とともに、他の自治体の取組について情報提供を行い、地域を担うリーダーを育成
- 利用しやすい地域公共交通を実現するため、計画策定段階から住民が参画する検討会等を開催

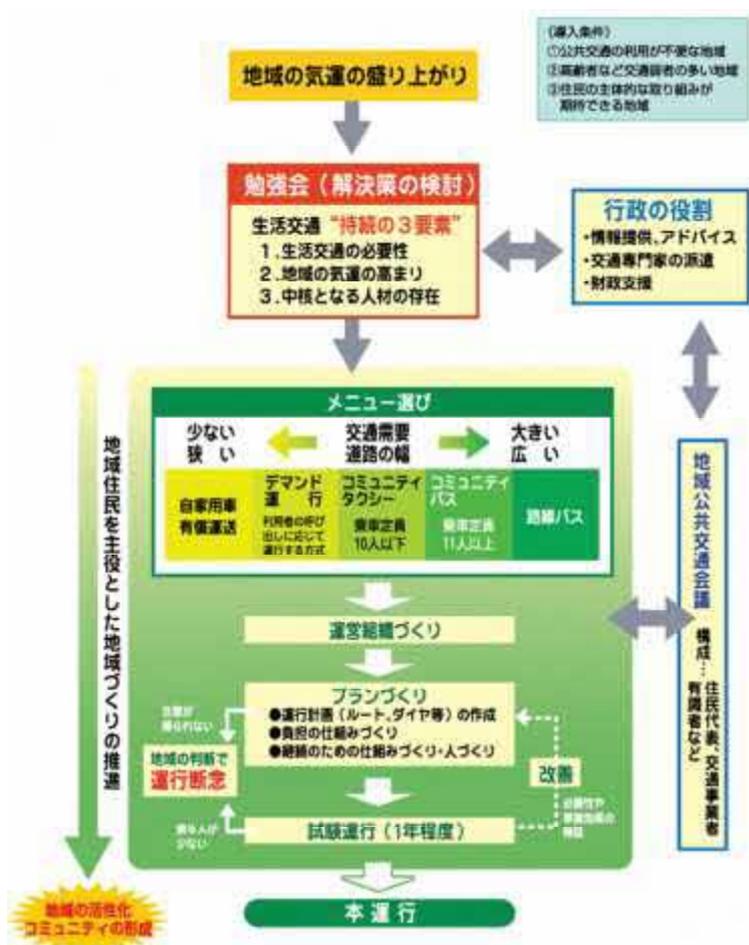


図 69 サポート制度のイメージ（山口市）

## 事業5 市自主運行バスへの IC カードの整備

地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者

想定事業年度：平成 29 年度～

- IC カード対応機器を、費用対効果を精査した上で市自主運行路線の各車両に整備し、利便性を向上
- 既存の鉄道や路線バス、航路等で既に導入済みの「PASPY」を市自主運行バスに導入
- 民間路線や鉄道と連携した乗継割引について活用



図 70 PASPY のイメージ (PASPY ホームページより)

## 事業6 IC カード等による乗継割引の拡大

地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者

想定事業年度：平成 29 年度～

- 幹線・支線の役割分担を進めた結果生じる、乗継による運賃負担増を軽減するため、IC カードを用いてバス相互間やバスと電車で乗継を行った際の乗継割引を実施
- PASPY の場合、通常乗継にあたり 20 円の割引となるが、より負担の少ない運賃となるよう調整



図 71 IC カードによる乗継割引拡大のイメージ (高松琴平電気鉄道株)

## 事業7 わかりやすい情報提供の充実

地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者、沿線施設等

想定事業年度：平成 29 年度～

- 運行に関する様々な情報提供を利用者目線で改善
- モードをまたいだ公共交通マップや時刻表の作成
- 交通結節点や利用の多いバス停において、バスロケーションシステムを活用したバス接近表示モニタを整備
- 外国人の利用が見込まれる施設・路線については、利用実態を踏まえて多言語による情報提供を検討



図 72 バスマップの例（バスの超マップ；広島 LRT 研究会）



図 73 バス接近表示モニタの整備イメージ（八丁堀あおぞら銀行前バス停（広島市））

## 事業8 車両や施設のバリアフリー化の推進

地域公共交通再編事業  
として実施予定

実施主体：廿日市市、交通事業者

想定事業年度：平成 28 年度～

- 誰もが便利に安心して利用できるよう、車両や交通結節点等の施設のバリアフリー化を推進
- バスは、更新時期にあわせて低床型車両を導入（民間路線バス、市自主運行バス）
- 鉄道は、駅のエレベータ整備等を進めるほか、低床型車両の導入等によりホームとの段差解消（JR山陽本線、広電宮島線）

表 16 JRにおける駅及び車両のバリアフリー化の予定

項目	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年
JR 前空駅構内（下り線） エレベータの整備			国庫補助 概算要望	実施設計	施工
新型低床車両 227 系（レド ウイング）の全車導入※			5 年計画		

※山陽本線の 227 系運転区間：福山～徳山駅間（平成 28 年 3 月 26 日時点）



図 74 車両や施設のバリアフリー化のイメージ

## 事業9 沿線との連携による利用促進

実施主体：廿日市市、交通事業者、沿線施設等、地域

想定事業年度：平成28年度～

- 店舗や施設等と連携し、公共交通による来訪者への割引等について検討
- 利用目標の共有等により、市民や地域と連携した公共交通の利用促進を実施
- イベント等において公共交通のPRを実施
- 沿岸部市自主運行バスの実証運行や中山間部のデマンド型乗合交通等については、沿線環境の変化や住民ニーズを踏まえ、ダイヤ・ルート等を適宜見直し



図 75 施設等との連携のイメージ

## 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

実施主体：廿日市市、広島県警、交通事業者

想定事業年度：平成29年度～

- 運転免許証を自主的に返納した人等に対する公共交通の運賃割引制度等の導入や、利用促進を実施（身体機能の低下等により返納を余儀なくされた人に関しては福祉施策も含めた対応を検討）
- 必要に応じて、割引減収分の負担の役割分担について関係機関と調整
- 商業施設等、その他民間事業者のサービスを含めた、公共交通利用へのインセンティブ付与を検討



図 76 岡山県の例（おかやま愛カード）

## 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

実施主体：廿日市市、交通事業者

想定事業年度：平成28年度～

- まだ移動に関する習慣がついていない転入者に対して、窓口でわかりやすい情報提供媒体（公共交通マップ等）と公共交通利用のメリット等を整理した動機づけ資料を配布することで公共交通利用を促す
- 公共交通に関するお試し乗車券等をセットにすることで、利用することへの抵抗感を軽減することを検討



図 77 動機づけ資料のイメージ（国土交通省）

## 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

実施主体：廿日市市、交通事業者、学校

想定事業年度：平成 29 年度～

- 高校生は自家用車を運転できないため、公共交通の利用者となることが期待されるが、近年は自家用車による送迎が多い
- 高校入学時に、バス路線、ダイヤ、定期券等の情報を提供し、公共交通利用を促すための働きかけを行う
- 放課後の塾等への立ち寄りによる行きと帰りの経路不一致にも対応するため、学生フリー定期券等の導入を検討



図 78 動機づけ資料のイメージ



**学生フリーパス**とは…  
(学生フリー定期券)  
利用可能範囲内なら平日・休日問わず何回も乗れて、家計にも地球環境にも優しい定期券です  
例えば…  
休日に街へショッピング♪  
学校終わりに塾通い♪  
バイト通い♪ 等等  
もちろん通学にも使える♪  
**利用方法はお客様の自由です!!**

— 学生山口フリー定期券がおトクなわけ —

購入回数	現金の値	割引額	最終価格
1ヶ月定期券を購入すると…	現金の値 26,400 円	21,300 円 off	5,100 円
1・2学期定期券を購入すると…	現金の値 105,600 円	87,800 円 off	17,800 円
3学期定期券を購入すると…	現金の値 79,200 円	66,500 円 off	12,700 円

好評発売中!! 平成26年2学期より新発売!!  
※平成26年9月1日(3・4ヶ月)及び「2期」定期券の発売は11月15日より、季節別により11月15日からになります。

	1ヶ月	3ヶ月	4ヶ月	1学期	2学期	3学期
発売金額	5,100 円	14,800 円	19,500 円	17,800 円	17,800 円	12,700 円
適用期間	利用開始日から1ヶ月間	利用開始日から3ヶ月間	利用開始日から4ヶ月間	4/1～7/31 (4ヶ月)	9/1～12/31 (4ヶ月)	1/1～3/31 (3ヶ月)
発売日	新規 利用開始日の7日前 継続 利用開始日の14日前			新規 3/25～4/15 継続 3/18～4/15	新規 9/25～9/15 継続 9/18～9/15	新規 12/25～1/15 継続 12/18～1/15

**販売対象者** 小学生・中学生・高校生・大学生・専門学校生  
※専門学校に在学中の方は、当該の定期券学生割引指定校かご確認ください。

【お問合せ先】  
山口営業所 (083)922-2555

図 79 学生フリー定期券のイメージ (防長交通株)

### 事業 1 3 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

実施主体：廿日市市、交通事業者

想定事業年度：平成 28 年度～

※新たに取り組む施策に加え、宮島口交通円滑化協議会による宮島口周辺の渋滞状況や駐車場位置の情報提供等の現行施策の継続を考慮した事業年度を設定

#### 【取組経緯】

平成 21～22 年 宮島口渋滞対策社会実験（パークアンドライド、駐車場案内誘導等）

平成 24 年 2 月 宮島口交通円滑化協議会設立（渋滞対策の継続実施）

○誘導員の配置による駐車場への案内誘導

○市内外への駐車場確保によるシャトルバス、鉄道、航路を利用したパークアンドライド

○道路改良による滞留スペースの確保（R2 左折レーン及び更地分れ交差点右折レーンの延伸）

○周知広報や混雑回避案内（道路情報板・カーナビ・関係機関HPへの情報掲示）など

- 宮島口の渋滞緩和のため、自家用車による宮島口への直接乗り入れを抑制するモビリティ・マネジメントを実施（広島港五日市埠頭への大型クルーズ船寄港による来訪者増を見据えた取組）
- パークアンドライド等により、鉄道並びに宮島口から出る航路以外の航路の活用を促進



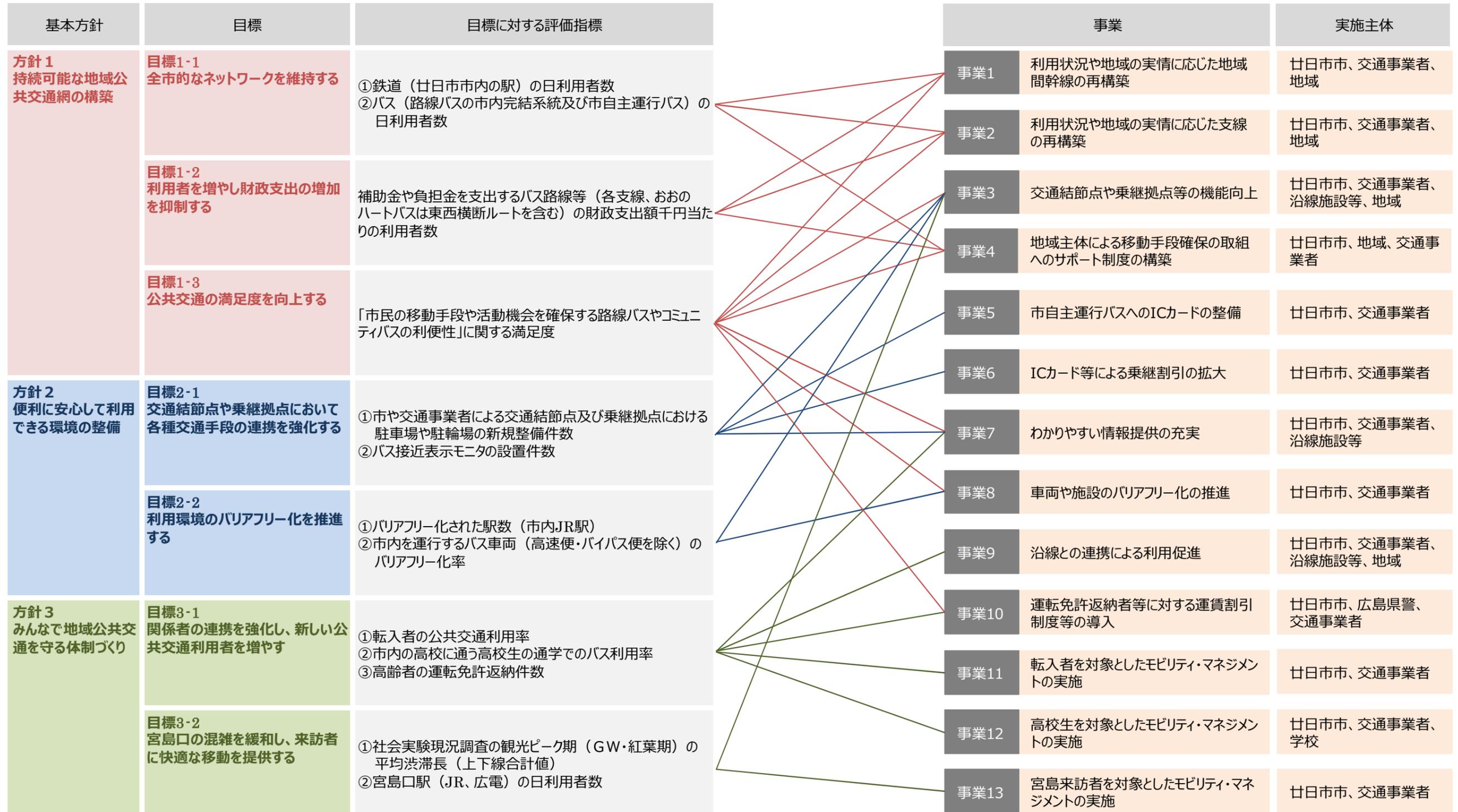
資料：宮島口交通円滑化協議会資料

図 80 宮島来訪者を対象としたパークアンドライドの取組



## 2. 事業体系

各事業と、基本方針や目標の関係を次のように整理します。





### 3. 実施事業想定スケジュール

各事業の実施にあたり想定するスケジュールは次のとおりです。

表 17 実施事業想定スケジュール

事業	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	令和 4 年度
①利用状況や地域の実情に応じた地域間幹線の再構築		事前調整	運行準備	適宜運行			
②利用状況や地域の実情に応じた支線の再構築		事前調整	運行準備				
③交通結節点や乗継拠点等の機能向上		事前調整 ● JR廿日市駅 北口供用開始	運行準備				
④地域主体による移動手手段確保の取組へのサポート制度の構築		制度内容 の検討	適宜運用				
⑤市自主運行バスへのICカードの整備		事前調整	適宜整備・運用				
⑥ICカード等による乗継割引の拡大		事前調整	適宜運用				
⑦わかりやすい情報提供の充実		現地調査	適宜整備				
⑧車両や施設のバリアフリー化の推進		低床車両導入など適宜実施					
⑨沿線との連携による利用促進		沿線との調整	適宜実施				
⑩運転免許返納者等に対する運賃割引制度等の導入		仕組みの 検討	順次導入・実施				
⑪転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施		適宜実施					
⑫高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施		事前調整	適宜実施				
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		適宜実施					

## 第8章 計画の達成状況の評価

### 1. 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、廿日市市公共交通協議会が行います。廿日市市公共交通協議会は、交通事業者や住民等との間で、計画の着実な実施に向けた全体調整を行います。

### 2. 評価・検証の流れ

計画の評価・検証にあたっては、目標の達成状況等を評価指標で適切に評価するとともに、社会経済情勢やニーズ等の変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要があります。そこで、PDCA サイクル (Plan (計画)、Do (実行)、Check (評価・検証)、Act (改善)) を活用し、廿日市市公共交通協議会で定期的に評価・検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進します。



図 81 本計画の PDCA サイクルのイメージ

表 18 達成状況の評価方法

目標に対する評価指標	評価するためのデータ	評価時期
鉄道（廿日市市内の駅）の日利用者数	各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ	毎年
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		
補助金や負担金を支出するバス路線等（各支線、おおのハートバスは東西横断ルートを含む）の財政支出額千円あたりの利用者数	市が把握してとりまとめ	毎年
「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	総合計画に関するまちづくり市民アンケートを集計	令和 2 年度
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	市が把握してとりまとめ	毎年
バス接近表示モニタの設置件数		
バリアフリー化された駅数（市内 JR 駅）	各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ	毎年
市内を運行するバス車両のバリアフリー化率		
転入者の公共交通利用率	転入者モビリティ・マネジメントの一環として実施する事後調査により把握	事後調査時
市内の高校に通う高校生の通学でのバス利用率	市内高校への調査により把握	調査時
高齢者の運転免許返納件数	広島県警からの情報提供により、市が把握してとりまとめ	毎年
宮島口周辺の渋滞長	社会実験現況調査の観光ピーク期（GW・紅葉）の平均渋滞長（上下線合計）	調査時
宮島口駅（JR、広電）の日利用者数	各路線の事業主体が保有するデータをとりまとめ	毎年

## 参考資料

- 1 用語解説
- 2 廿日市市公共交通協議会規約
- 3 廿日市市公共交通協議会委員名簿
- 4 廿日市市公共交通協議会の開催状況

## 1. 用語解説

### あ 行

#### ○インセンティブ

人や組織に行動を促す動機づけのこと

### か 行

#### ○系統

ある運行路線において、起点・経由地・終点が異なる複数の経路

#### ○公共交通

鉄道、航路、バス等、誰でも一定の料金を支払うことで自由に利用することができる交通手段

#### ○交通結節点

異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り継ぎ場所

#### ○高齢化率

65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合

#### ○コミュニティバス

地域や自治体が住民の移動手段を確保するために運行するバス

### さ 行

#### ○市自主運行バス

路線バス等が廃止されたあとの移動手段確保や、地域の交通の不便さを解消することを主な目的に、廿日市市が主体となり運行しているバス

#### ○社会インフラ

社会生活の中で必要となる社会基盤・公共施設

#### ○人口集中地区（D I D）

人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域  
都市的地域と農村的地域を区分する目安として国勢調査の結果に基づいて設定

## ○スキーム

計画における、体系、構成

## ○生活交通

通院、買物等、住民の日常生活に必要な公共交通

## た 行

### ○タイアップ

相互が利益を共有できる関係で協力・提携すること

### ○デマンド型

通常の路線バスのように決められた時刻に決められた経路を運行するのではなく、あらかじめ定められたエリア内を利用者の要求（デマンド）に応じて運行する交通手段

## な 行

### ○乗合タクシー

乗車定員 10 人以下の自動車を使用して、不特定多数の人が乗り合って運行する交通手段

### ○乗合バス

乗車定員 11 人以上の自動車を使用して、不特定多数の人が乗り合って運行する交通手段

## は 行

### ○バスロケーションシステム

無線通信や GPS 等を利用して車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話等を通じて、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報等を表示・提供するシステム

### ○バリアフリー

心身の障がい等でハンディキャップのある人にとって、物理的、制度的、文化・情動的な障壁（バリア）が取り除かれた（フリー）状態

### ○パークアンドライド

末端交通機関である自動車等を郊外の拠点（鉄道駅やバス停留所等）に設けた駐車場に駐車させ、そこから鉄道や路線バス等の公共交通に乗り換えて目的地に行く方法

## ○フィーダー

交通網において、住宅地等と幹線の間を接続する支線の役割で運行される路線

## ま 行

### ○モビリティ・マネジメント

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、自家用車の利用に頼る状態から公共交通等をかきこく使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

### ○モード

交通の種類・手段

## や 行

## ら 行

### ○ラッピング車両

あらかじめ広告を印刷したフィルム等を車体に貼り付け、広告媒体としても運行する車両

## わ 行

## 英 数 字

### ○ICカード

ICチップが埋め込まれたカード

財布から取り出さなくても機器に「かざすだけ」で簡単に運賃等の支払いができるカードに入金できるので、継続して利用可能

### ○PASPY (パスピー)

広島県内の主要なバス会社9社で開発したICカード

広島電鉄のバス・電車、宮島航路等、主なバス・路面電車等で利用可能

### ○PDCA サイクル

事業の進捗管理を円滑に進める手法の一つ

Plan (計画)、Do (実行)、Check (評価)、Act (改善) の4段階を繰り返すことによって、事業を継続的に改善するサイクル

## 2. 廿日市市公共交通協議会規約

### 廿日市市公共交通協議会規約

(目的及び設置)

第1条 廿日市市は、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「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、廿日市市及びその周辺の地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、また、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために廿日市市公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を広島県廿日市市下平良一丁目11番1号廿日市市役所内に置く。

(事業及び協議事項)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 地域公共交通計画及び地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- (3) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関すること
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること
- (5) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること
- (6) 前5号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、会長、副会長1名及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第5条 会長は、廿日市市長が任命する委員をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長が指名する。

4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は、次に掲げる者により構成するものとする。

- (1) 市長が指名する職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 住民又は利用者の代表
- (4) 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者

- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者等が組織する団体の代表
- (6) 鉄道事業者
- (7) 港湾管理者
- (8) 道路管理者
- (9) 廿日市警察署長又はその指名する者
- (10) 学識経験を有する者
- (11) 地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

2 市長は必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、協議会に次に掲げる者を委員として加えることができる。

- (1) 自家用有償旅客運送者
- (2) その他協議会の運営上必要と認められる者

3 委員に支障があるときは、委員が指名する代理人を、協議会に出席させることができる。

(委員の任期)

第7条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員に任命又は委嘱されたときにおける前条第1項及び第2項に掲げる身分を失った場合は、その職を失う。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会議の議決方法は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は会議の決定により公開しないことができる。

(1) 廿日市市情報公開条例（平成12年条例第1号）第7条に規定する不開示情報が含まれる事項に関して調査又は審議するとき。

(2) 会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるとき。

6 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(地域協議会)

第10条 会長は、別表に定める各地域において、当該地域を対象とした路線に係る生活交通の確保等についての協議を行うため、必要に応じ協議会に地域協議会を置くことができる。

2 地域協議会が協議した内容は協議会に諮り決定する。

(地域協議会の協議事項)

第11条 地域協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

(1) 当該地域における公共交通の路線、時刻、停車場所等に関する事項

(2) 当該地域協議会の運営方法その他当該地域協議会が必要と認める事項

(地域協議会の任期)

第12条 地域協議会の委員の任期は、第7条各項によるものとする。

(地域協議会の構成員)

第13条 地域協議会の構成員は、第6条各項によるものとし、各地域の実情に精通した委員で構成する。

2 委員に支障があるときは、同条第3項によることとする。

(分科会)

第14条 会長は、第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第15条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、廿日市市建設部交通政策室に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第16条 協議会の運営及び事業の執行に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てることができる。

(監査)

第17条 協議会に監査委員を2名置く。

2 協議会の出納監査は、会長が指名した監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第18条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第19条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第20条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

この規約は、平成22年3月25日から施行する。

附則

この規約は、平成22年4月1日から施行する。

附則

この規約は、平成23年6月30日から施行する。

附則

この規約は、平成24年4月24日から施行する。

附則

この規約は、平成26年2月26日から施行する。

附則

この規約は、平成27年2月24日から施行する。

附則

この規約は、平成28年3月9日から施行する。

附則

この規約は、平成28年4月1日から施行する。

附則

この規約は、令和3年4月1日から施行する。

別表(第10条関係)

地域名	地域の範囲
廿日市地域	旧廿日市市
佐伯地域	旧佐伯町
吉和地域	旧吉和村
大野地域	旧大野町
宮島地域	旧宮島町

※地域の範囲は、平成15年3月15日の合併以前の旧市町村区域をいう。

### 3. 廿日市市公共交通協議会委員名簿

属性	役職等	氏名	備考
学識	広島工業大学工学部環境土木工学科教授	伊藤 雅	
廿日市地域	廿日市市町内会連合会会長	田村 秀穂	
佐伯地域	玖島地区コミュニティ推進協議会会長	森藤 信賢	
吉和地域	コミュニティよしわ代表	齋藤 勝也	
大野地域	大野区長連合会会長	藤本 益之	
宮島地域	宮島総代会会長	正木 文雄	
福祉関係	廿日市市社会福祉協議会事務局長	中野 博史	
学校関係	廿日市市教育委員会学校教育課長	雨河 譲	
地方運輸局	広島運輸支局首席運輸企画専門官	石田 剛史	
広島県	広島県地域政策局交通対策担当課長	藤井 剛	
警察	廿日市警察署交通課長	松村 文雄	
運行者(バス)	広島電鉄株式会社バス事業本部地域輸送営業部長	古久保 徹	
運行者(タクシー)	広島県タクシー協会理事(廿日市交通)	正木 一郎	副会長
乗務員代表	私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部副委員長	後藤 孝秀	
鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社広島支社企画課長	山本 直人	
鉄道事業者	広島電鉄株式会社電車事業本部電車営業部長	岡本 健治	
港湾管理者	広島県土木建築局港湾振興課長	上場 慶一郎	
道路管理者	廿日市市建設部維持管理課長	坂田 和典	
広島市	広島市道路交通局都市交通部公共交通計画担当課長	森田 環	
大竹市	大竹市市民生活部長	三原 尚美	
廿日市市	廿日市市建設部都市建築担当部長	久保 伸治	会長

## 4. 廿日市市公共交通協議会の開催状況

### 1. 平成 27 年度

回次	開催日時	主な協議内容
第 1 回	平成 27 年 4 月 21 日 (火)	(1) 廿日市さくらバス実証運行計画の変更 (2) おおのハートバス実証運行計画の変更 (3) 廿日市市地域公共交通網形成計画の策定について
第 2 回 (書面審議)	平成 27 年 5 月 20 日 (水)	廿日市さくらバス西循環の大人運賃改定
第 3 回 (書面審議)	平成 27 年 6 月 29 日 (月)	地域内フィーダー系統確保維持計画「平成 28～30 年度」の策定
第 4 回	平成 27 年 7 月 30 日 (木)	(1) 佐伯地域デマンド型乗合交通運行計画の変更 (2) 廿日市さくらバス・おおのハートバス「のりのりキャンペーン」の延長 (3) 廿日市市地域公共交通網形成計画の策定について
第 5 回 (書面審議)	平成 27 年 8 月 20 日 (木)	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更
第 6 回	平成 27 年 12 月 16 日 (水)	廿日市市地域公共交通網形成計画の骨子について <資料> 計画骨子案 各種調査結果と廿日市市の公共交通の課題 方針、施策体系図 今後のスケジュール
第 7 回 (書面審議)	平成 28 年 1 月 12 日 (火)	生活交通確保維持改善計画 (地域内フィーダー系統「佐伯地域・吉和地域系統」) の事業評価
第 8 回	平成 28 年 1 月 29 日 (金)	廿日市市地域公共交通網形成計画 (素案) について <資料> 計画素案 形成計画策定スケジュール
第 9 回 (書面審議)	平成 28 年 3 月 9 日 (水)	協議会の構成に係る規約の一部改正
第 10 回	平成 28 年 3 月 17 日 (木)	(1) 廿日市市地域公共交通網形成計画の策定について <資料> 計画最終案 素案からの変更状況 目標値の設定根拠 パブリックコメントにおける意見と対応等 (2) 平成 28 年度事業計画 (案) 及び予算 (案)

## 2. 平成 28 年度

回次	開催日時	主な協議内容
第 1 回 (書面審議)	平成 28 年 6 月 28 日 (火)	(1) 地域内フィーダー系統確保維持計画「平成 29～31 年度」の策定 (2) 廿日市市公共交通協議会規約の一部改正について
第 2 回	平成 28 年 8 月 30 日 (火)	(1) 廿日市市地域公共交通再編実施計画の策定等について (2) 廿日市さくらバス・おおのハートバス「のりのりキャンペーン」について (3) 市自主運行バス浅原線ダイヤ変更の報告 (4) 広電バス原・川末線の状況報告
第 3 回 (書面審議)	平成 29 年 1 月 10 日 (火)	(1) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統「佐伯地域・吉和地域系統」）の事業評価 (2) 地域内フィーダー系統確保維持計画「平成 29～31 年度」の変更申請について
第 4 回	平成 29 年 1 月 31 日 (火)	廿日市市地域公共交通再編実施計画（全体計画）について <資料> バス路線再編方針（案） バス路線の現状と再編イメージ図 再編全体工程表（案） その他の取組について
第 5 回	平成 29 年 3 月 30 日 (木)	廿日市市バス路線等再編方針について <資料> 廿日市市バス路線等再編方針（案）

## 3. 平成 29 年度

回次	開催日時	主な協議内容
第 1 回 (書面審議)	平成 29 年 8 月 22 日 (火)	(1) 地域内フィーダー系統確保維持計画「平成 30～32 年度」の策定 (2) 平成 28 年度事業報告及び決算について
第 2 回	平成 29 年 11 月 8 日 (水)	(1) 廿日市市地域公共交通再編実施計画について <資料> バス路線等再編スケジュール（案） 交通結節点整備等の検討状況 路線再編の概要

回次	開催日時	主な協議内容
第3回 (書面審議)	平成30年1月11日(木)	生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統「佐伯地域・吉和地域系統」)の事業評価
第4回	平成30年2月6日(火)	(1) 廿日市市地域公共交通再編実施計画(素案)について <資料> 再編実施計画素案 バス路線等再編全体スケジュール (2) 広電バス原・川末線のダイヤ改正について
第5回	平成30年3月28日(水)	廿日市市地域公共交通再編実施計画策定について <資料> 再編実施計画(案)

#### 4. 平成30年度

回次	開催日時	主な協議内容
第1回 (書面審議)	平成30年6月25日(月)	地域内フィーダー系統確保維持計画「平成31～33年度」の策定
第2回	平成30年9月27日(木)	(1) 中山間部の路線再編に伴うバス路線の運行計画等について (2) 地域公共交通網形成計画の改訂について (3) 地域公共交通再編実施計画について (4) バス路線等再編スケジュールについて
第3回 (書面審議)	平成30年12月28日(金)	(1) 地域公共交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統「佐伯地域・吉和地域系統」)の事業評価 (2) 市自主運行バスの各路線収支状況等について
第4回 (書面審議)	平成31年1月15日(火)	地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について

5. 令和元年度

回次	開催日時	主な協議内容
第1回 (書面審議)	令和元年6月21日(金)	地域内フィーダー系統確保維持計画「令和2～4年度」の策定
第2回	令和元年8月7日(水)	(1)市自主運行バスの各路線収支状況等について (2)沿岸部のバス路線再編について
第3回 (書面審議)	令和元年10月8日(火)	一般乗合旅客自動車運送事業に係る事業計画変更認可申請及び届出について
第4回	令和元年12月18日(水)	(1) 廿日市さくらバス西循環の運行計画について 【再編事業】 (2) 廿日市さくらバス宮内ルート of 運行計画について 【再編事業】 (3) 広電バス宮園・四季が丘団地線の運行計画について 【再編事業】 (4) 広電バス阿品台線の運行計画について 【再編事業】 (5) 広電バス佐伯線(津田)の運行計画について 【再編事業】 (6) 吉和さくらバス(津田～吉和間自主運行バス)の運行計画について 【中山間部における再編事業の見直し】 (7) 佐伯さくらバス浅原線の運行計画について 【中山間部における再編事業の見直し】 (8) 廿日市さくらバス原ルートの運行計画について (9) 後畑ルートの実証運行における運行計画について (10) 廿日市さくらバス佐方ルートの運行計画について (11) おおのハートバスの運行計画について (12) 廿日市市地域公共交通網形成計画の改訂について (13) 令和元年度地域公共交通確保維持改善計画(佐伯地域・吉和地域に係る地域内フィーダー系統)の事業評価について
第5回 (書面審議)	令和2年2月21日(金)	(1)一般乗合旅客自動車運送事業に係る事業計画変更認可申請について (2)運行車両の移動円滑化基準適用除外について (3)地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について

6. 令和2年度

回次	開催日時	主な協議内容
第1回 (書面審議)	令和2年7月29日(水)	地域内フィーダー系統確保維持計画「令和3～5年度」の策定
第2回 (書面審議)	令和2年10月27日(火)	市自主運行バスの各路線収支状況等について
第3回	令和2年12月18日(金)	(1) 広電バス津田線の運行計画の変更について 【再編事業】 (2) 吉和デマンドバスの自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）への転換について (3) 令和2年度地域公共交通確保維持改善計画（佐伯地域・吉和地域に係る地域内フィーダー系統）の事業評価について
第4回 (書面審議)	令和3年2月26日(金)	一般乗合旅客運送事業に係る運行計画変更の届出について

7. 令和3年度

回次	開催日時	主な協議内容
第1回 (書面審議)	令和3年6月22日(火)	(1) 地域内フィーダー系統確保維持計画「令和4～6年度」の策定 (2) 運行車両の移動円滑化基準適用除外について
第2回	令和3年7月6日(火)	(1) 広電バス津田線の利用促進事業の実施について (2) 廿日市さくらバス佐方ルート of 運行事業者の変更について (3) 廿日市さくらバス宮内ルート及び西循環の運行事業者の変更について (4) 廿日市地域公共交通計画の改訂について (5) 吉和地域における自家用有償旅客運送の運行内容の変更について

# 廿日市市地域公共交通計画

平成28年3月策定

平成30年9月改訂

令和2年2月改訂

令和3年8月改訂

発行／廿日市市 建設部 交通政策室

〒738-8501 広島県廿日市市下平良一丁目11番1号

TEL 0829-30-9178 FAX 0829-31-0999

