

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)

平成 23 年 3 月

廿日市市

目 次

序章.....	1
背景と目的.....	1
計画対象とする交通	1
計画対象地域	1
計画期間.....	1
第1章 廿日市市の生活交通の現況、課題.....	2
1 市の概要	2
(1) 位置・地勢.....	2
(2) 人口と高齢化の状況	3
(3) 主要施設の分布状況	7
2 生活交通の現況	8
(1) 鉄道.....	8
(2) 航路.....	10
(3) バス、乗合タクシー	11
(4) その他の交通等.....	17
3 生活交通への行政負担.....	19
4 生活交通のニーズ調査等.....	22
(1) 住民アンケート調査	22
(2) 聞き取り調査	31
(3) ヒアリング調査.....	33
(4) 民生委員アンケート調査.....	34
5 上位・関連計画の状況.....	35
6 廿日市市の生活交通に関する課題	38
第2章 計画の基本方針	40
1 基本方針	40
2 計画の目標.....	41
3 本計画の考え方	42
(1) 目指す交通体系.....	42
(2) 路線等の確保方針.....	43
(3) 地域主体による取組への支援.....	45
(4) 地域特性への配慮.....	46
第3章 目標を達成するための施策の方向性	48
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.....	48
(1) 広域・拠点間移動サービス	48
(2) 地域内移動サービス	51
2 安心・快適に利用できる交通環境の創造	60
(1) 交通結節点等の整備	60
(2) 情報提供の充実.....	61

(3) 車両等における設備の充実	62
3 地域資源としての生活交通を守る体制の構築	63
(1) 地域が主体となった取組への支援	63
(2) 関係主体との連携	64
4 効果の検証	65
第4章 計画に位置づける事業	66
参考資料	77
1 用語解説	78
2 廿日市市公共交通協議会 規約	83
3 廿日市市公共交通協議会 委員名簿	85

序章

背景と目的

本市は平成 15 年 3 月の旧廿日市市と旧佐伯町及び旧吉和村の合併、平成 17 年 11 月の旧大野町及び旧宮島町との合併という 2 度の合併により、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りました。そうした中、急速な少子高齢化の進展や人口減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持存続が困難な状況が生じています。一方で、中山間部、島しょ部では高齢化が進み、マイカーを自由に利用できない高齢者、通学者等を中心に、公共交通の必要性は高まりつつあります。

市では、地域住民が日常生活を営む上で必要不可欠な役割を担う公共交通等について、合併前のサービスや支援策を引き継ぎ、その維持・確保に努めてきました。しかし合併から数年が経過し、市民の生活スタイルの多様化に伴う移動ニーズの変化、利用者の減少、維持・確保に係る行政負担の増加といった様々な問題が生じており、これに対応し、将来にわたりサービスを維持していくために、運行方法等を含めた抜本的な見直しが求められています。

国においては、各地で発生しているこうした問題を踏まえ、地域の公共交通の活性化再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を平成 19 年に施行し、支援体制を強化しつつあります。

こうした状況を踏まえ、本市では、学識経験者、住民代表、交通事業者、国、県、関連市等を構成員とする「廿日市市公共交通協議会」を組織し、持続可能な交通体系を構築することを目的に、再編の指針となる「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」）を策定しました。

計画対象とする交通

本計画では、通院、買物など、住民の生活圏域における日常的な移動において必要不可欠な公共交通である「生活交通」を対象とします。本市においては、鉄道、航路、バス、乗合タクシー等が生活交通に該当し、具体的にはこれらを対象とします。

また、こうした生活交通の利用者の中でも、特にマイカー等の代替交通手段のないことが多い高齢者、通学者や子育て世代等、生活交通を必要とする方の移動を、本計画では重点対象とします。

計画対象地域

廿日市市全域

計画期間

平成 23 年度～平成 27 年度の 5 年間

第1章 廿日市市の生活交通の現況、課題

1 市の概要

(1) 位置・地勢

本市は広島県の南西部に位置し、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しています。

廿日市地域、大野地域は背後に山々がそびえ、平地はこれらの前面の小丘陵とその間から流れる河川等により形成された沖積平野や狭あいなデルタ及び海岸部の埋め立て地により構成されています。佐伯地域は北部を中心に山々が連なり、川沿いに平地が帯状に形成されていますが、まとまった平地は幹線道路沿いに限られます。吉和地域は太田川水系沿いに小規模な高原盆地が形成されています。宮島地域は厳島神社を中心とする区域や小河川の河口付近に平地や緩斜地が形成されています。

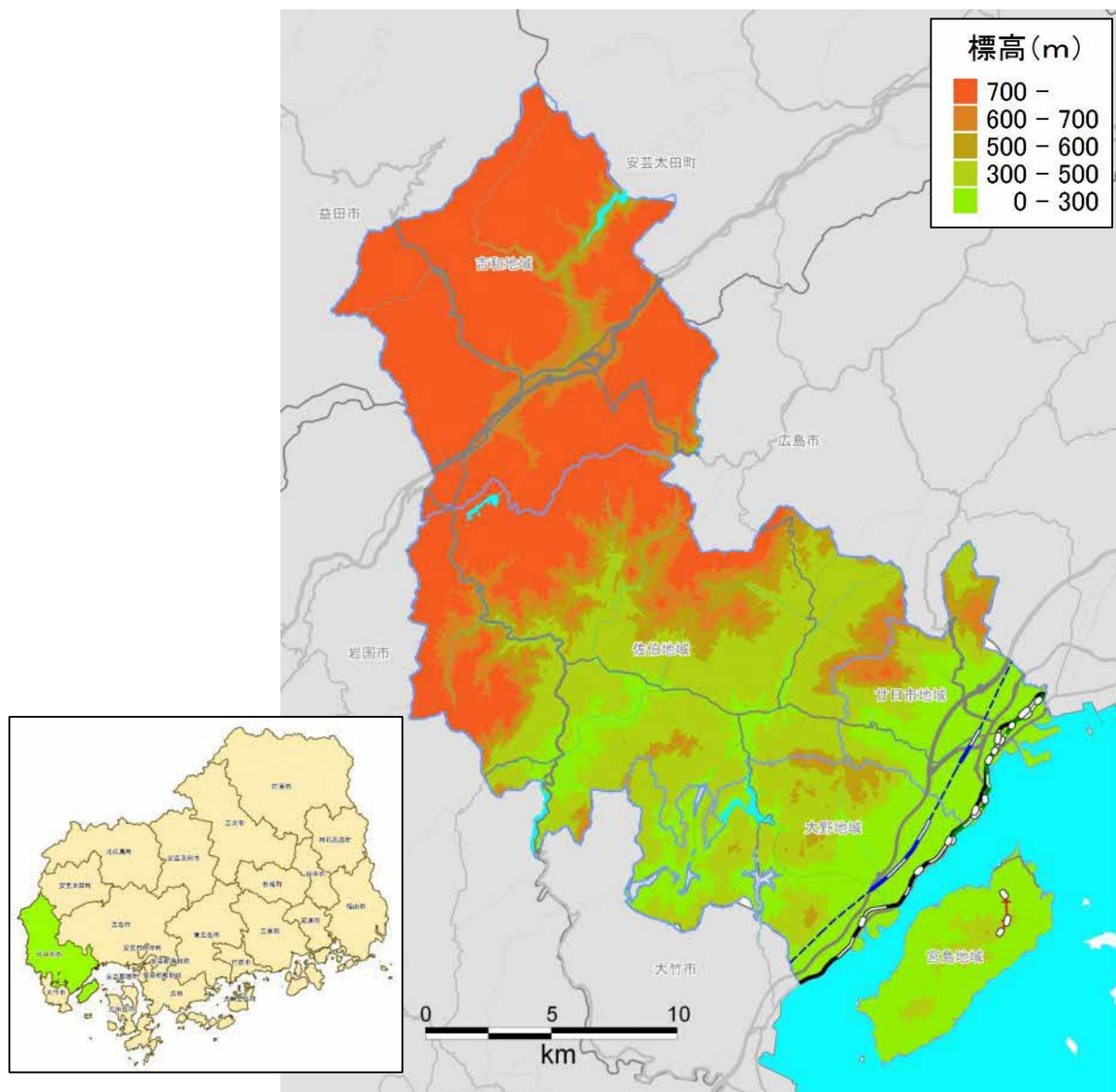
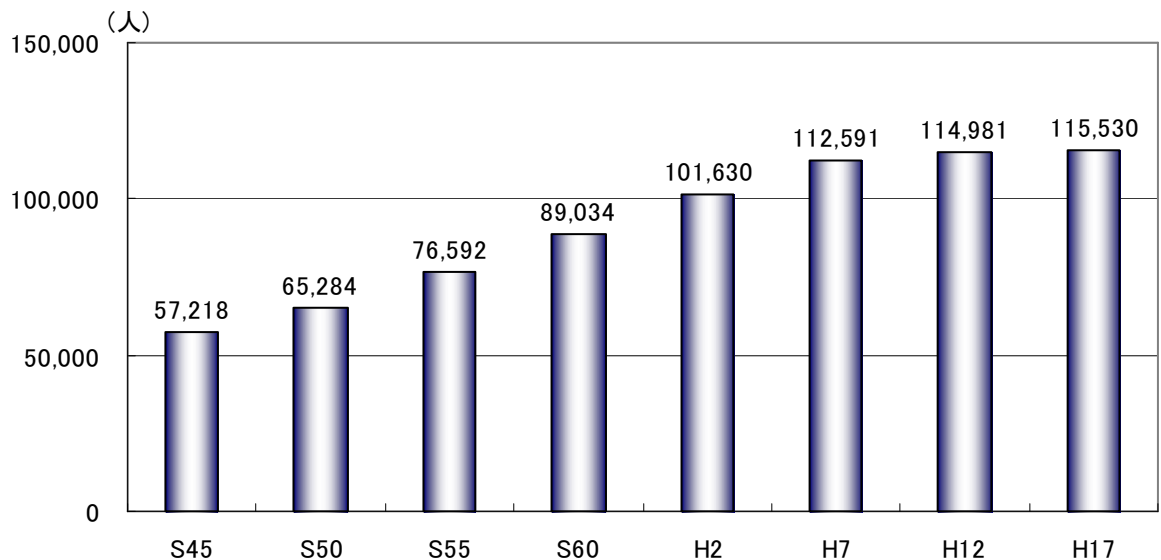


図1 廿日市市の位置・地勢

（２） 人口と高齢化の状況

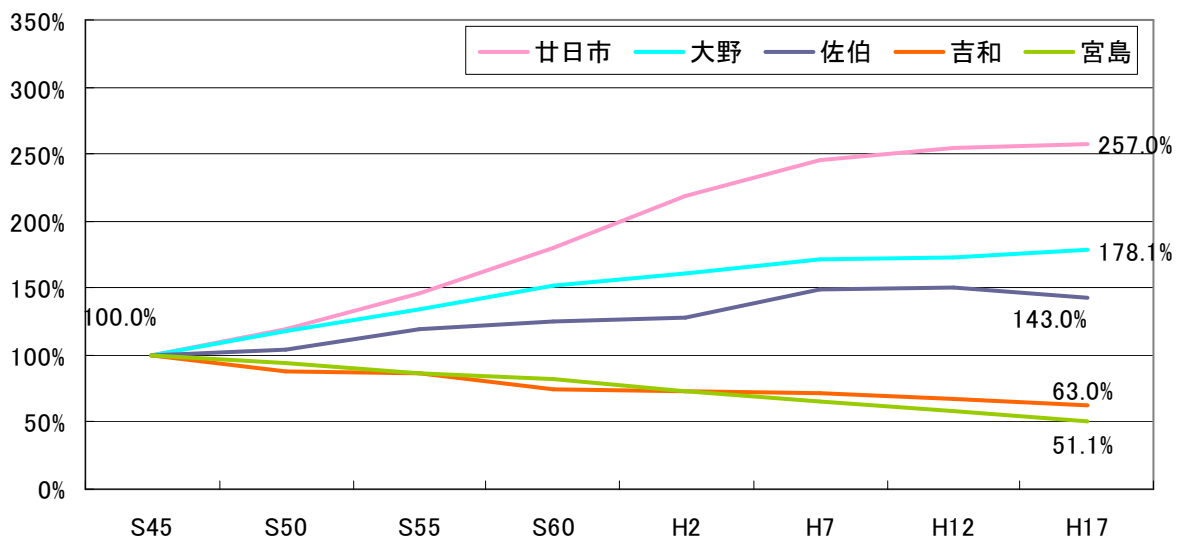
ア 人口

平成 17 年の総人口は約 11 万 5 千人で、35 年前の昭和 45 年総人口約 5 万 7 千人に比べ、約 2 倍に増えています。増加率で見ると特に廿日市地域が大きく増加しており、続いて大野地域、佐伯地域が増加しています。一方減少率を見ると、吉和地域、宮島地域が大きく減少しています。



資料：国勢調査

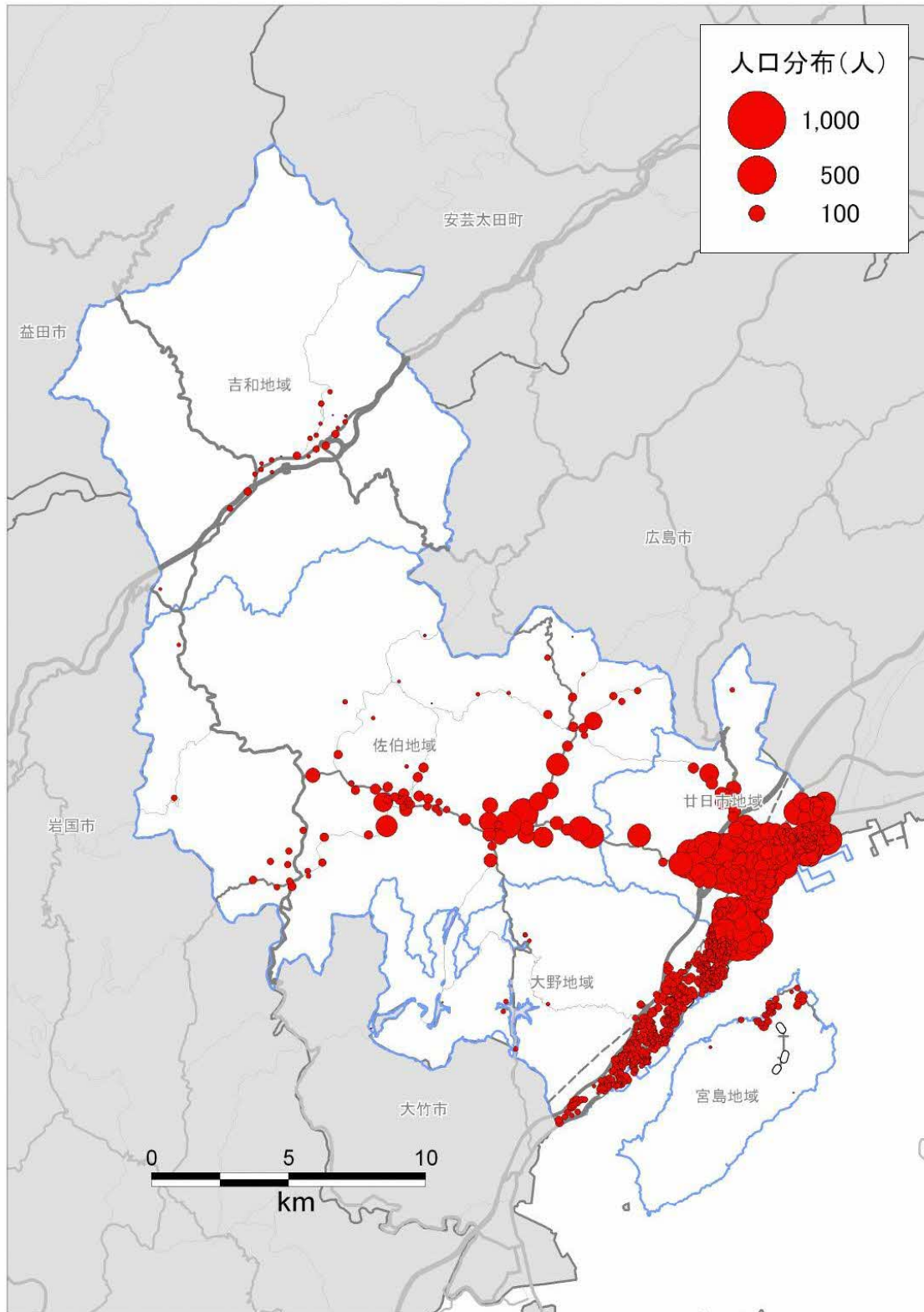
図 2 総人口の推移



資料：国勢調査

図 3 地域別人口の増加割合（昭和 45 年を 100%とした場合）

人口分布は、沿岸部と佐伯地域の県道沿いに集中しています。特に沿岸部では、海岸線から少し山側に上った小丘陵にも人口が広く分布しています。吉和地域では小規模な集落が道路沿いに点在し、宮島地域では厳島神社周辺の他に、島の東部にも小規模な集落が分布しています。



資料：H17年国勢調査

図 4 集落の分布と各集落の人口規模

イ 高齢化の状況

市全体の高齢化率は平成 17 年で約 20% となっており、特に吉和地域が約 42% と高くなっています。平成 12 年と平成 17 年を比較すると、全ての地域で高齢化率が上昇しています。

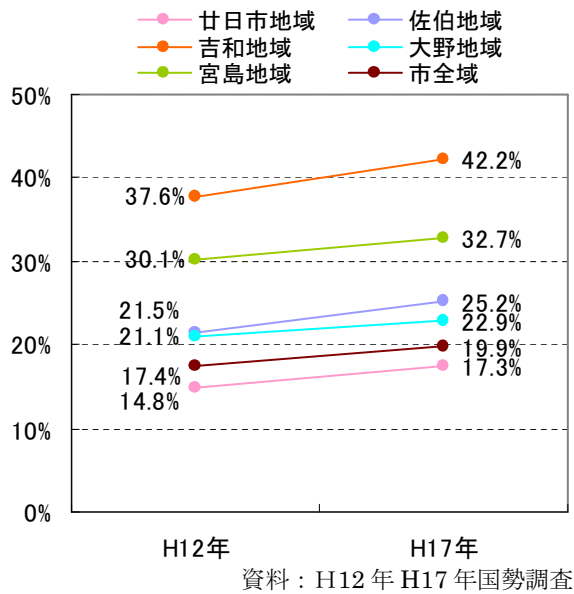


図 5 高齢化率の推移

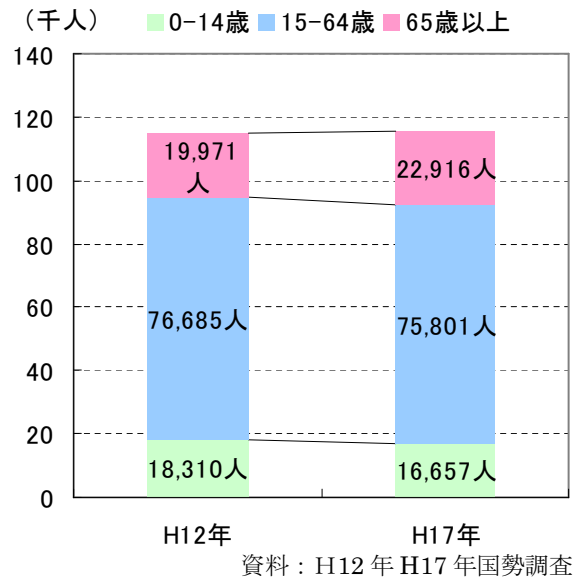


図 6 年齢3区分別人口の推移

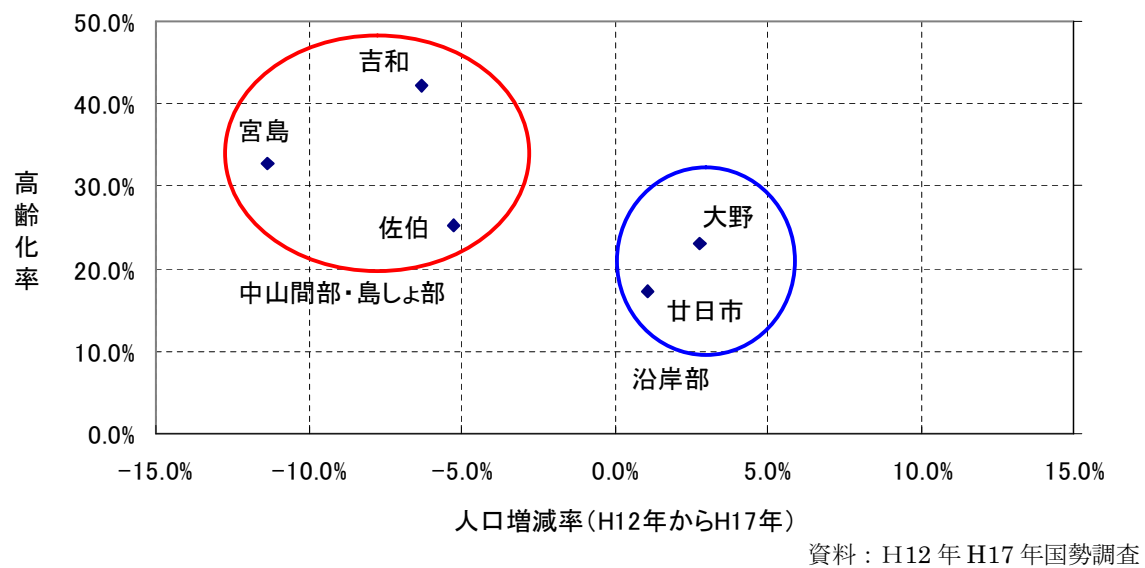
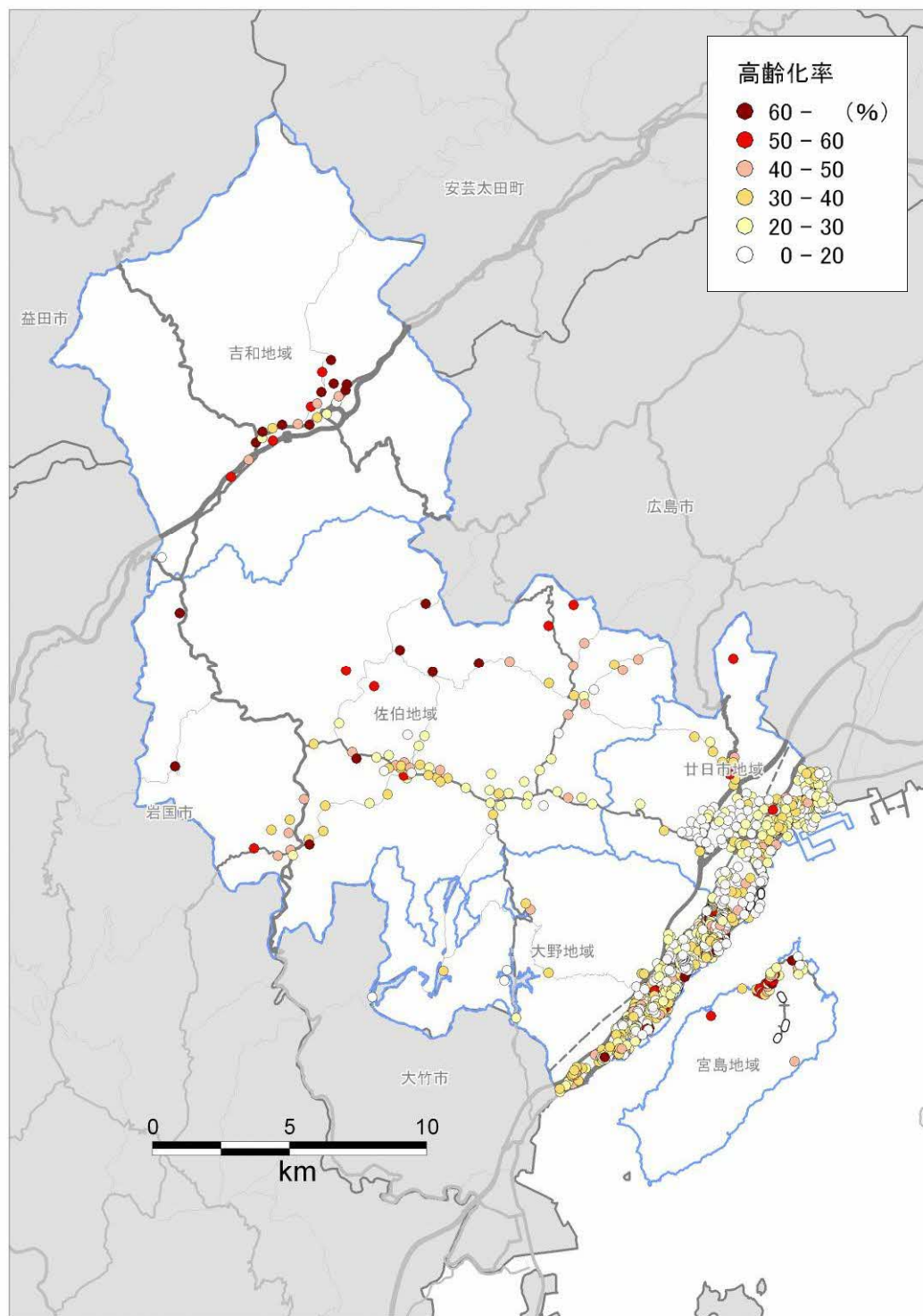


図 7 各地域の人口増減率と高齢化率

集落ごとの高齢化率は、佐伯地域北部、吉和地域及び宮島地域で高齢化率が 50%以上と高い集落が多くあります。廿日市地域や大野地域の一部においても、高齢化率が 50%以上と高い集落が見られます。



資料：H17 年国勢調査

図 8 各集落の高齢化率

(3) 主要施設の分布状況

主要施設の多くは、廿日市市役所周辺の市街地及び国道2号沿いに集積しています。吉和地域と宮島地域では、支所周辺にやや集積が見られます。また、佐伯地域は県道廿日市佐伯線に沿って施設がやや分散的に立地しています。

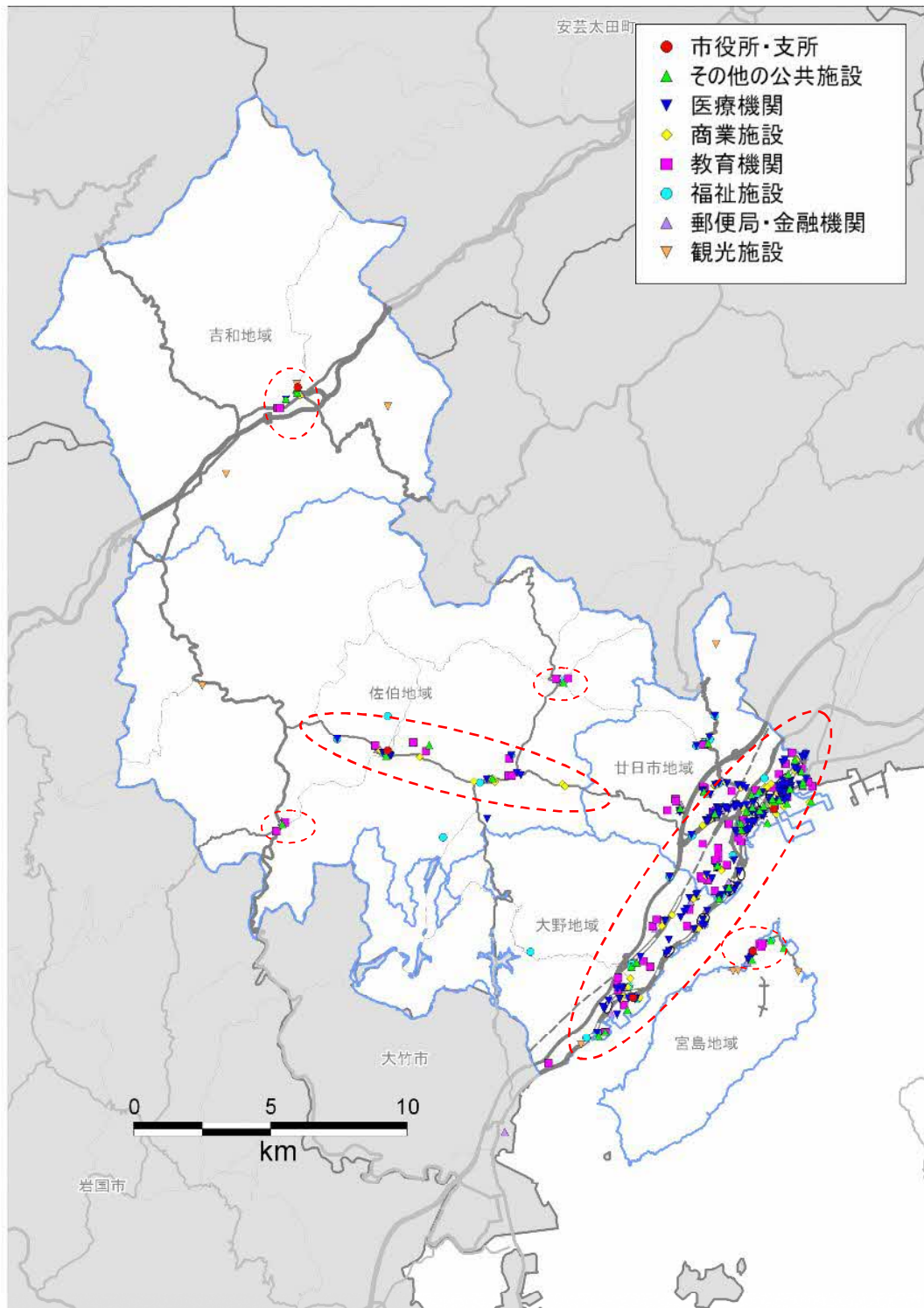


図 9 主要施設の分布状況

2 生活交通の現況

(1) 鉄道

ア 路線・サービスの状況

沿岸部を JR 山陽本線と広島電鉄宮島線が並行して運行しています。JR 山陽本線は、廿日市駅を基準に広島駅方面が 79 便（土日祝は 76 便）、宮島口方面は 80 便（土日祝は 77 便）が運行しています。広島電鉄宮島線は、廿日市市役所前駅を基準に広島駅方面は 123 便（土曜 114 便、日祝 109 便）、宮島口方面は 135 便（土曜 126 便、日祝 119 便）が運行しています。

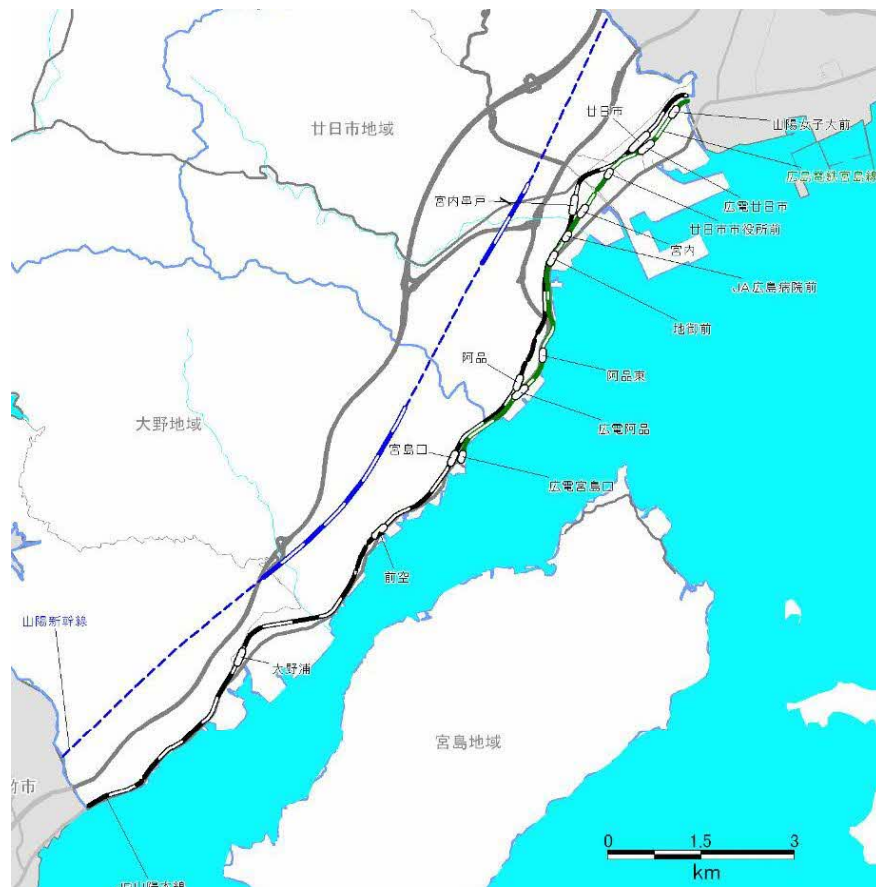
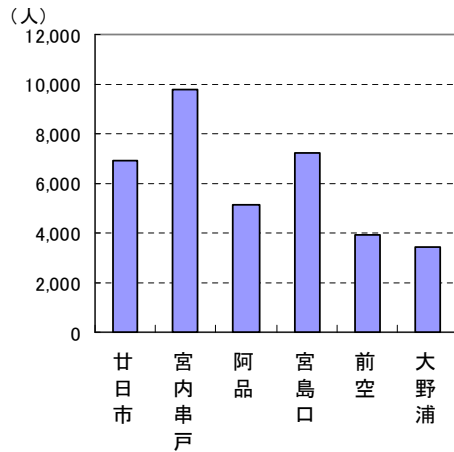


図 10 鉄道路線網

イ 利用状況

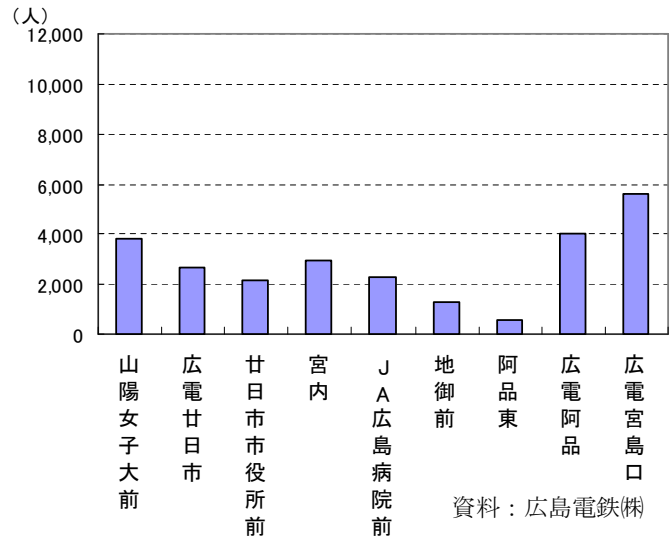
市内には、JR 山陽本線は廿日市駅、宮内串戸駅、阿品駅、宮島口駅、前空駅、大野浦駅の 6 つの駅があり、平成 20 年度の 6 駅合計の日平均乗降人員は 36,356 人で、このうちの約 27% を宮内串戸駅が占めています。また、広島電鉄宮島線は山陽女子大前駅、広電廿日市駅、廿日市市役所前（平良）駅、宮内駅、JA 広島病院前駅、地御前駅、阿品東駅、広電阿品駅、広電宮島口駅の 9 つの駅があり、平成 20 年度の 9 駅合計の日平均乗降人員は 25,286 人で、このうち約 22% を広電宮島口駅が占めています。

駅別日平均乗降人員の推移は、JR 山陽本線、広島電鉄宮島線とも、どの駅も概ね平成 15 年度以降ほぼ横ばいで推移していますが、JR 山陽本線の宮島口駅、広島電鉄宮島線の広電宮島口駅の利用が若干増加しています。



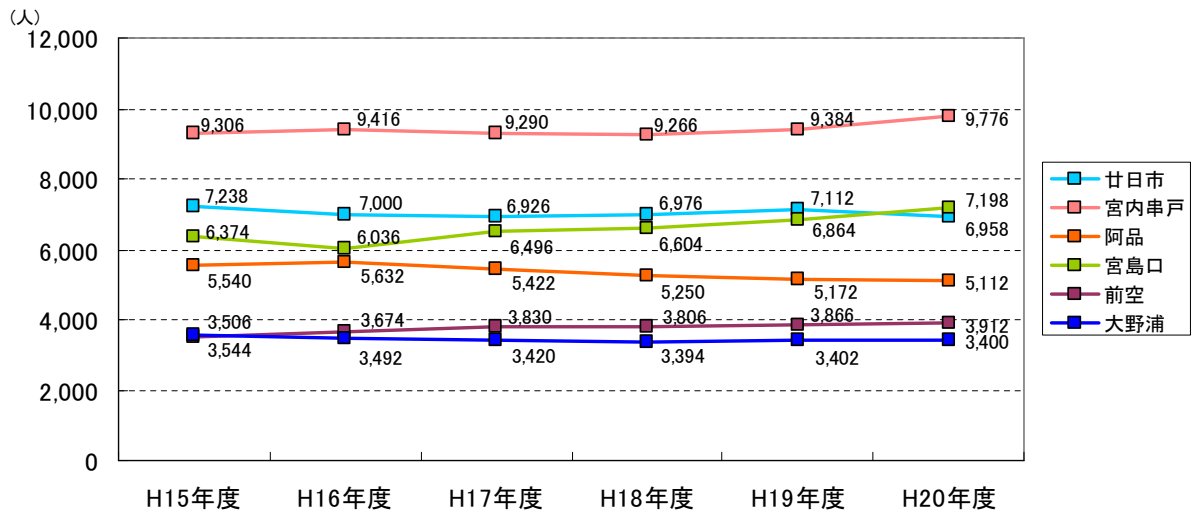
資料：西日本旅客鉄道㈱（西日本旅客鉄道㈱調べの駅別平均乗車人員を2倍した値）

図 11 JR山陽本線の駅別日平均乗降人員(H20年度)



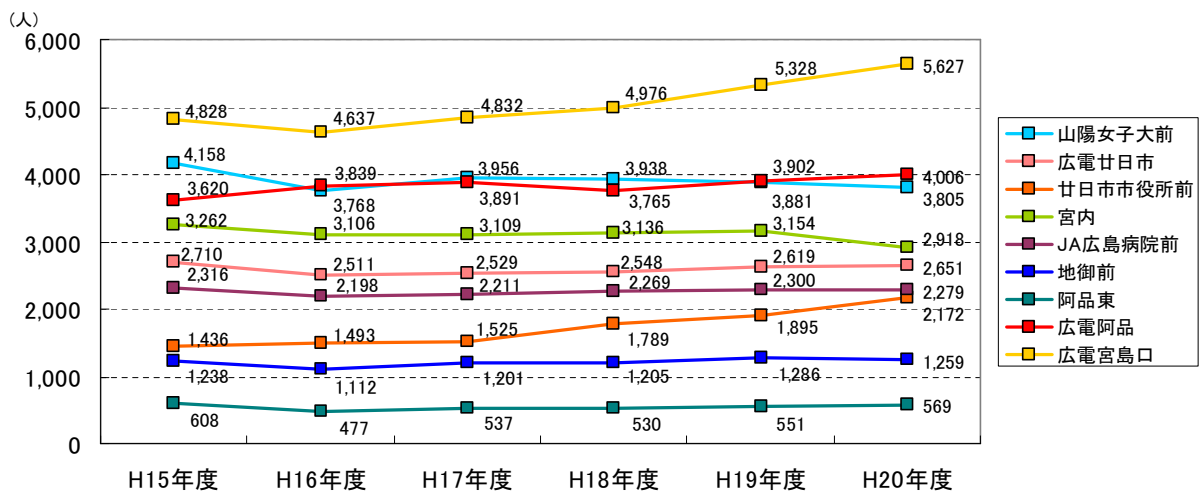
資料：広島電鉄㈱

図 12 広島電鉄宮島線の駅別日平均乗降人員(H20年度)



資料：西日本旅客鉄道㈱（西日本旅客鉄道㈱調べの駅別平均乗車人員を2倍した値）

図 13 JR山陽本線の駅別日平均乗降人員の推移



資料：広島電鉄㈱

図 14 広島電鉄宮島線の駅別日平均乗降人員の推移

(2) 航路

ア 航路・サービスの状況

本土から離れた島しょ部である宮島と、宮島口（大野地域）を結ぶ航路として、宮島航路が JR 西日本宮島フェリー(株)と宮島松大汽船(株)により運航されています。観光を含めて利用の多い昼間については、各社 1 時間あたり片方向 4 便程度、合わせて 1 時間あたり 8 便程度が運航しています。

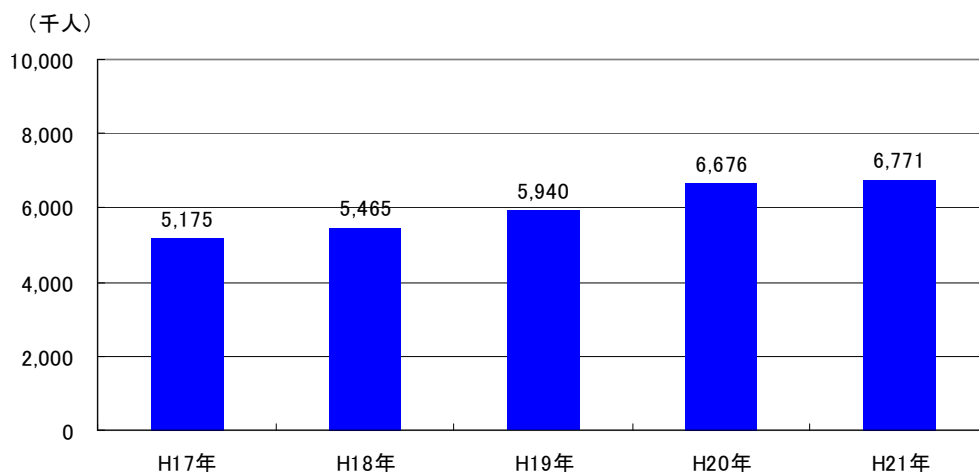
その他、観光利用が大半で生活交通としての利用はほとんどないものの、宮島と宇品を結ぶ航路（(株)ファーストビーチ）や宮島と平和記念公園を結ぶ航路（(株)アクアネット広島）、宮島と宮島口西を結ぶ航路（(株)アクアネット広島）が運航しています。



図 15 宮島航路（左）と運航船舶（右上：JR 西日本宮島フェリー(株)、右下：宮島松大汽船(株)）

イ 利用状況

近年、宮島航路の利用者数は増加傾向にあり、平成 21 年度は約 700 万人が利用しています。



資料：JR 西日本宮島フェリー(株)、宮島松大汽船(株)

図 16 宮島航路の利用者数の推移

(3) バス、乗合タクシー

ア 路線・サービスの状況

民間の幹線路線バスが市の南北を結ぶほか、大規模な住宅団地から最寄りの鉄道駅までの間を結んでいます。さらに、時間帯は限られるものの、大規模な住宅団地からは広島市中心部を結ぶ路線も運行しています。市自主運行バスは廿日市地域、大野地域、佐伯地域、吉和地域で運行し、宮島の民間乗合タクシーとともに地域内の移動を担っています。

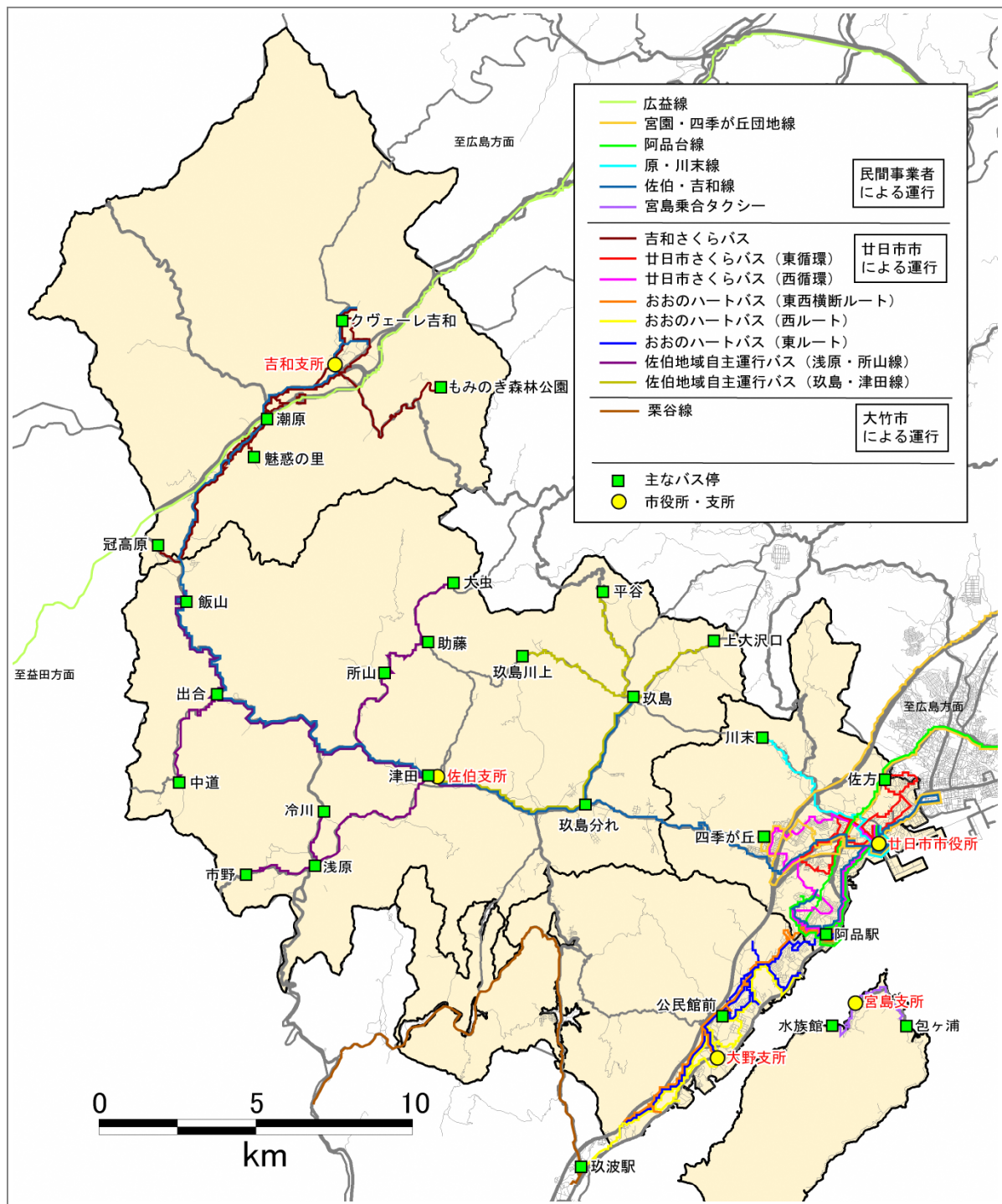


図 17 バス、乗合タクシー路線網

運行便数は市街地や主要幹線で多くなっている一方、大野地域、佐伯地域、吉和地域の一部の支線等では少ない状況にあります。また、廿日市地域の主要な住宅団地からは朝夕のみ、広島市中心部への直通便が数便運行しています。

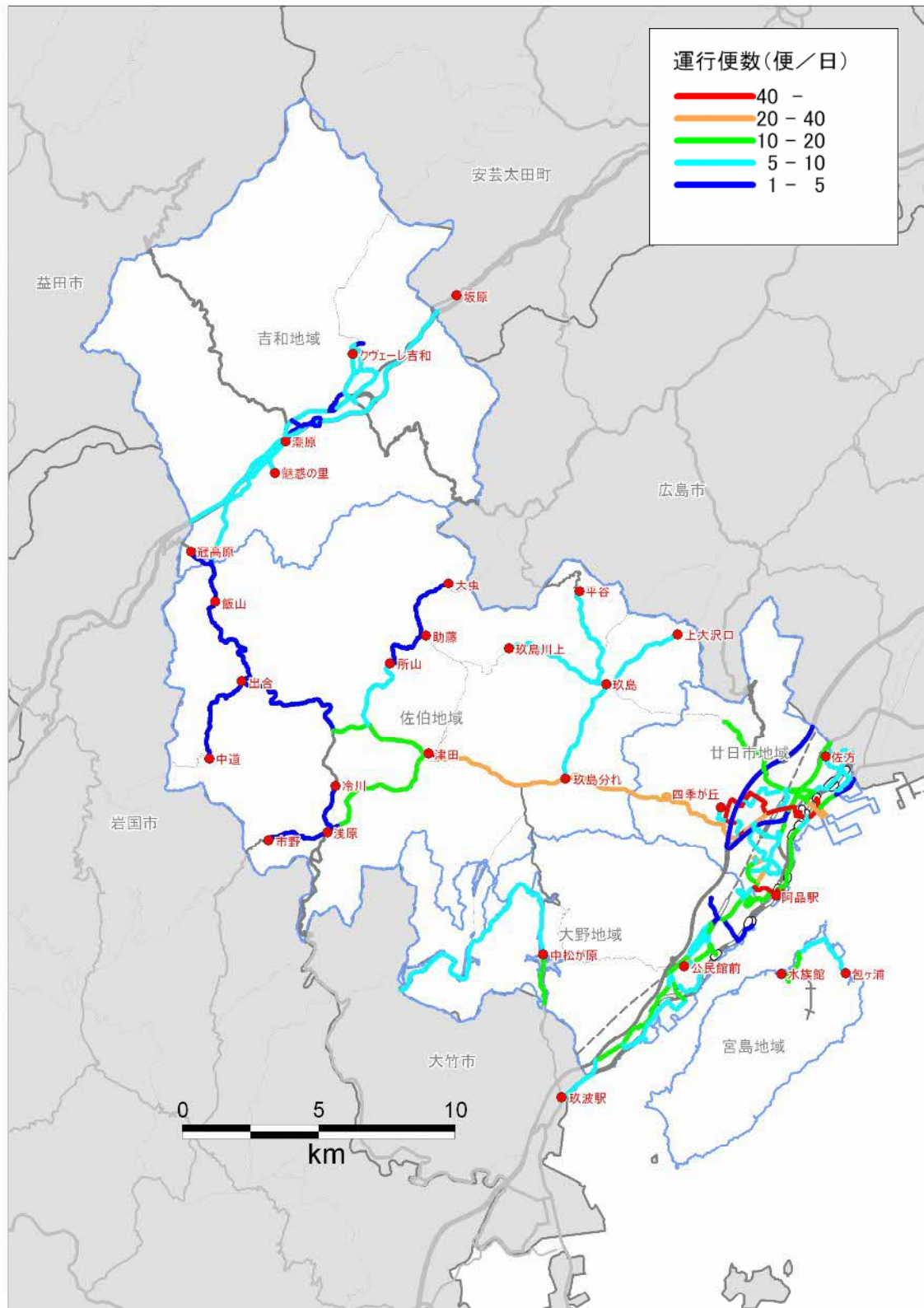


図 18 区間運行便数（平日）

市自主運行バスは、旧自治体のサービスを引き継いで運行しているものが大半で、運行便数や運賃体系等、地域間で差異が生じています。

表 1 市自主運行バスの諸元（地域比較）

地域	廿日市		大野			佐伯		吉和
名称	廿日市 さくらバス		おおの ハートバス			佐伯 自主運行バス		吉和 さくらバス
路線	東	西	東(青)	西(黄)	横断(赤)	玖島・ 津田線	浅原・ 所山線	-
運行事業者	広島電鉄(株)		(株)ささき観光			佐伯交通(有)	(有)津田交通	(有)津田交通
車両(定員)	小型バス (29)	小型バス (29)	中型バス (34)	中型バス (34)	中型バス (34)	小型バス (29)	中型バス (40)	ミニバス(13)
路線形態	循環	循環	往復	往復	往復	往復	往復	循環
運行日	毎日		毎日			方面別	曜日運行	毎日
日便数(平日)※	7.0	8.0	14.0	12.0	8.0	玖島7.0 他3.0~5.0	浅原5.5 他1.0~2.0	5.0
運行時間(平日)	7:30~ 18:35	7:40~ 18:29	7:08~ 20:17	7:15~ 19:34	6:20~ 17:40	7:05~ 19:47	7:28~ 18:55	8:30~ 17:59
最大運賃	100円		100円(長距離200円)			600円 (川上、平谷)	590円 (飯山)	100円
備考	朝夕は一部区間で通 勤通学利用あり		朝夕は一部区間で通勤通学利 用あり			朝夕は一部区間で通勤 通学利用あり		

※往復路線は系統ごとに片道 0.5 回、循環路線は 1 循環 1.0 回でカウント

イ 停留所までの距離

最寄りの停留所（路線バス、市自主運行バス、乗合タクシー）まで距離が2km以上と遠く、実質的に利用できない集落が廿日市地域の一部（後畑地区）や宮島地域の一部（大砂利）にあります。最寄りの停留所までの距離が1～2kmの集落も大野地域（渡ノ瀬地区）や佐伯地域（友和周辺）、宮島地域（多々良潟地区）に存在しています。

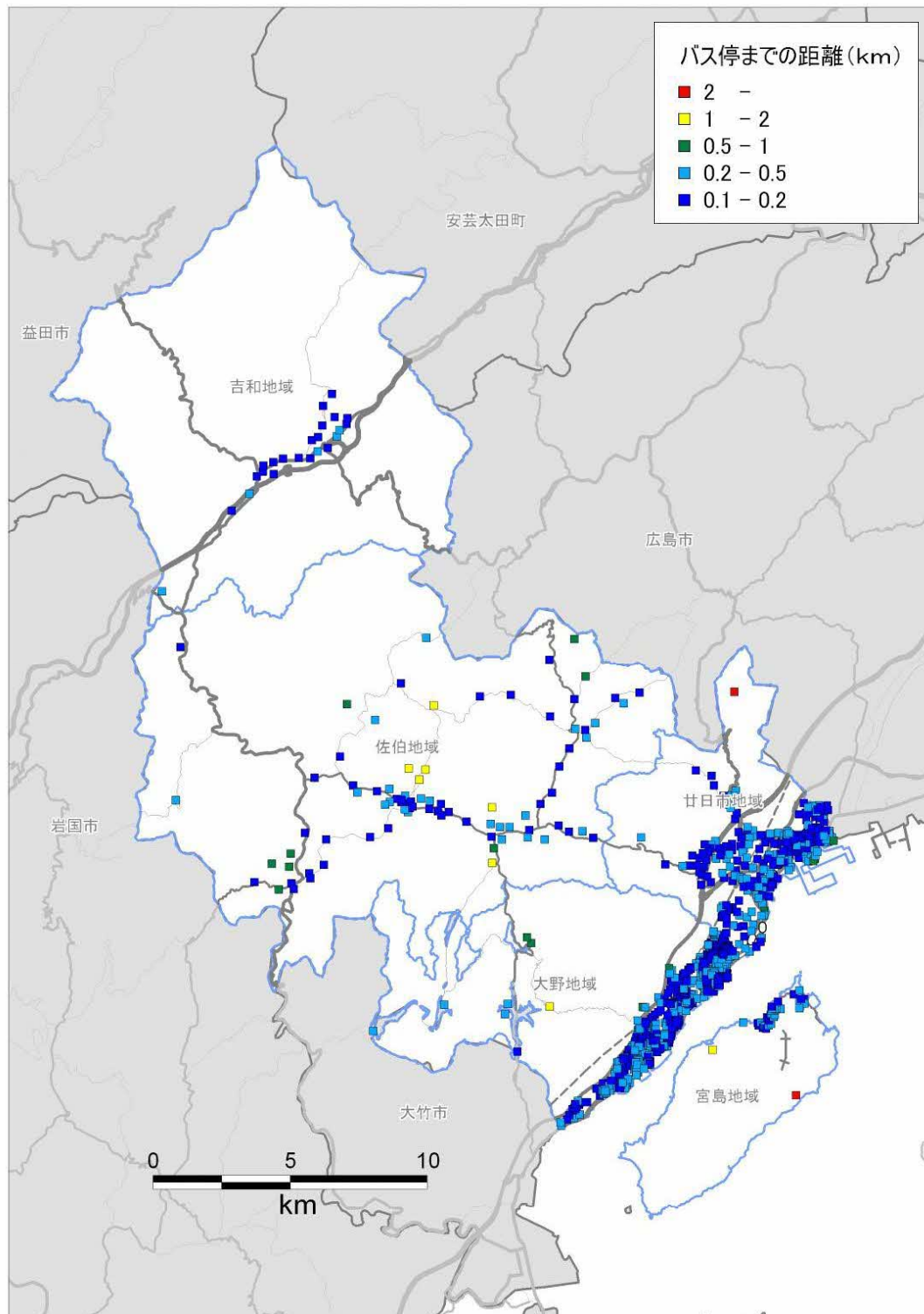


図 19 集落の中心から最寄りの停留所までの距離

ウ 利用状況

市が運行している市自主運行バスの利用者数は、平成 18 年度で年間約 38 万人の利用がありましたが、平成 21 年度には約 34 万人に減少しています。

市が補助している民間が運行している路線バス等の利用者数の推移は、平成 17 年度で約 60 万人だったものが、平成 21 年度で約 49 万人と、こちらも年々減少傾向にあります。

市自主運行バスの、ある日の便別の利用特性を見てみると、廿日市地域、大野地域では、路線によって朝夕の便に通勤・通学目的での利用が見られる他、昼間は通院・買物目的での利用が多くなっています。一方、佐伯地域、吉和地域では、高齢者等を中心とした通院・買物目的での利用が中心になっており、一部の便は利用者が非常に少なく、調査では利用がない便もありました。

表 2 市自主運行バスの利用者数の推移

単位：人

年度	廿日市さくらバス	おおのハートバス	佐伯自主運行バス	吉和さくらバス	計
H17 年度	138,988	201,961	18,700	4,499	364,148
H18 年度	145,879	211,357	18,933	4,347	380,516
H19 年度	145,574	189,140	18,429	3,428	356,571
H20 年度	146,121	181,394	16,742	3,365	347,622
H21 年度	144,744	176,426	13,625	2,833	337,628

資料：廿日市市

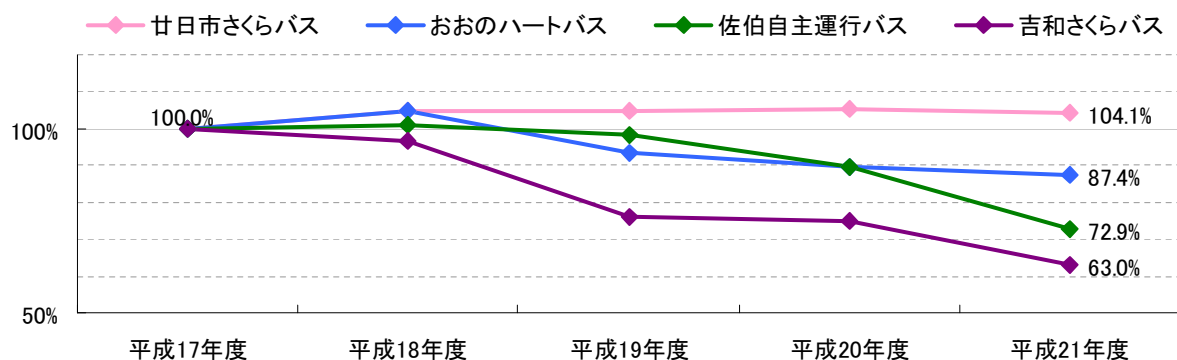


図 20 市自主運行バスの利用者数の推移 (平成 17 年度を 100%とした場合)

表 3 路線バス等の利用者数の推移 (補助対象路線のみ)

単位：人

路線名	広島電鉄佐伯線		広島電鉄原線	宮島交通 メイプルライナー	計
	(吉和・上栗栖)	(玖島)			
H17 年度	477,907	37,867	61,228	19,581	596,583
H18 年度	436,616	26,480	58,208	20,887	542,191
H19 年度	399,887	31,869	54,681	20,962	507,399
H20 年度	388,216	31,531	51,357	20,423	491,527
H21 年度	390,466	29,841	42,225	17,301	486,833

資料：廿日市市

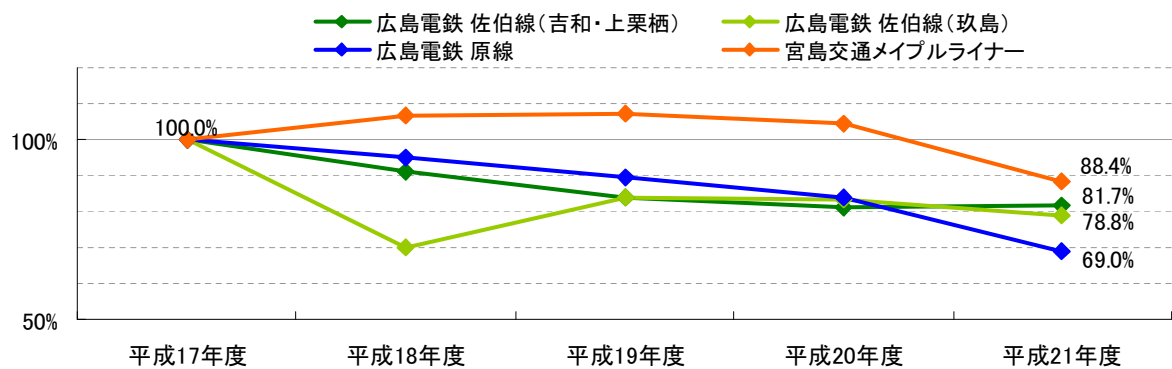


図 21 路線バス等の利用者数の推移（補助対象路線のみ、平成 17 年度を 100%とした場合）

表 4 便別の利用状況の一例（廿日市さくらバス東循環佐方ルート）

単位：人

便	経由	発		着		合計	通勤	通学	通院	買物	その他
1	佐方	廿日市市役所前駅	7:30	廿日市市役所前駅	8:04	10	5	0	5	0	0
2	佐方	廿日市市役所前駅	9:00	廿日市市役所前駅	9:34	18	2	0	11	4	1
3	佐方	廿日市市役所前駅	10:40	廿日市市役所前駅	11:14	23	0	0	11	9	3
4	佐方	廿日市市役所前駅	12:45	廿日市市役所前駅	13:19	24	0	0	5	17	2
5	佐方	廿日市市役所前駅	14:15	廿日市市役所前駅	14:49	21	0	0	3	16	2
6	佐方	廿日市市役所前駅	15:50	廿日市市役所前駅	16:24	18	2	0	4	9	3
7	佐方	廿日市市役所前駅	17:20	廿日市市役所前駅	17:54	15	2	2	0	10	1

※調査日：平成 22 年 7 月 16 日（金）

表 5 便別の利用状況の一例（吉和さくらバス）

単位：人

便	発		着		合計	通勤	通学	通院	買物	その他
1	吉和支所	8:30	福祉センター	10:04	7	0	0	5	2	0
2	福祉センター	10:25	福祉センター	11:54	3	0	0	2	1	0
3	福祉センター	14:00	福祉センター	14:56	1	0	0	0	1	0
4	福祉センター	15:25	吉和支所	16:15	1	0	0	0	1	0
5	吉和支所	17:00	吉和支所	17:59	0	0	0	0	0	0

※調査日：平成 22 年 7 月 16 日（金）

(4) その他の交通等

その他、住民が日常生活の中で利用する移動手段としてタクシーがあります。市内にタクシー営業所は 13 箇所存在しますが、吉和地域にはタクシーの営業所が存在せず、廿日市市内では佐伯地域のタクシー営業所が最寄りとなります。

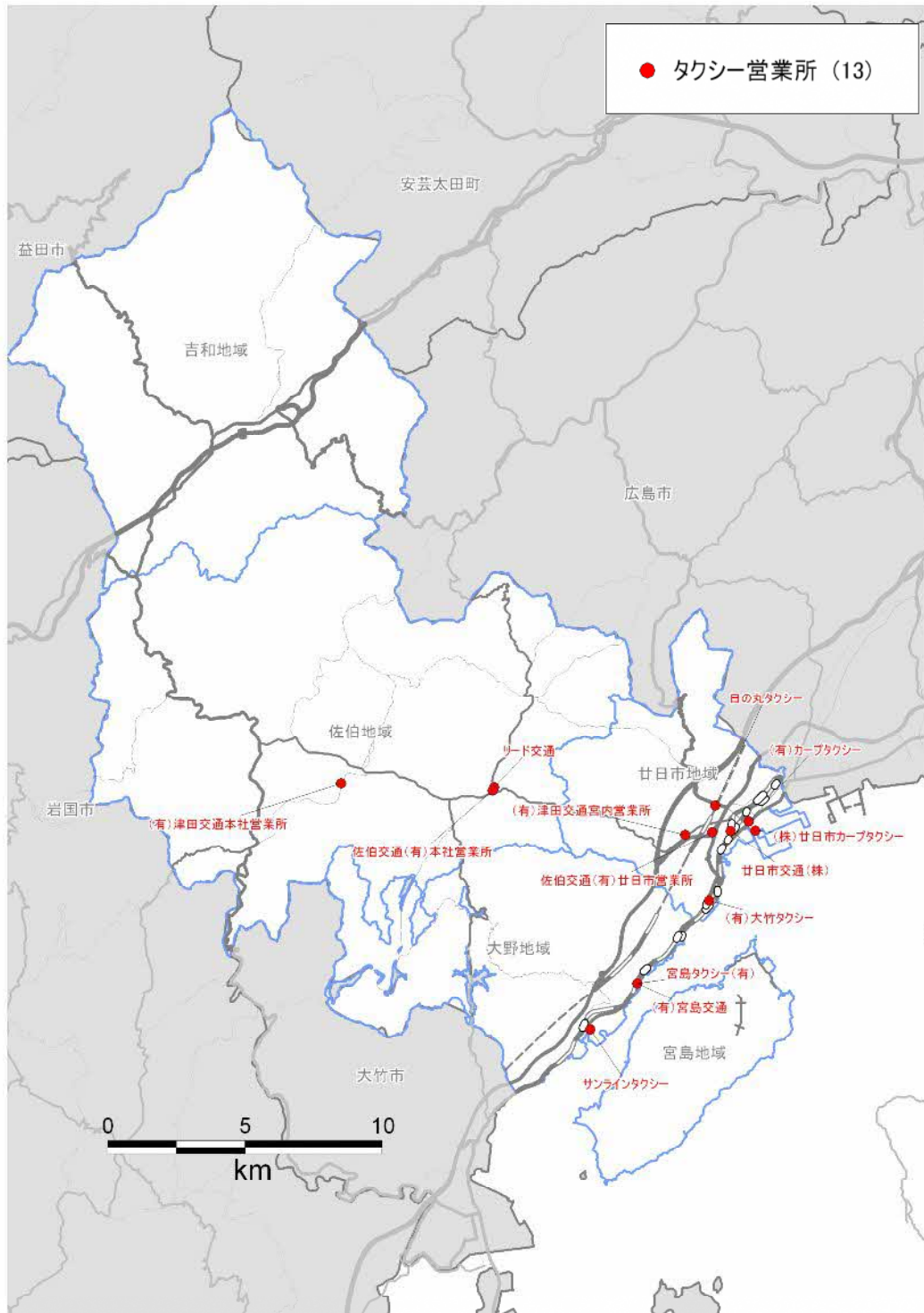


図 22 タクシー営業所の分布状況

また、移動手段の提供による生活交通確保の他に、往診や食料品の移動販売等のサービスが実施されており、過疎地域を中心とした地域の生活を支えています。

表 6 生活交通確保策以外の支援サービス

目的	支援サービス
診療受診	・ 往診 等
食料品等の購入	・ 移動販売 ・ 個別宅配サービス 等



図 23 吉和地域における移動販売の状況

3 生活交通への行政負担

市では、生活交通確保策として宮島航路の早朝夜間便への運行負担、路線バスへの運行補助、市自主運行バスへの運行負担等を実施しています（表 7～表 10、図 24 参照）。

その他、生活交通確保策以外にも、市ではバス利用助成として利用料金が割り引かれる福祉券の配布、遠距離通学費補助を行っており、これらを合計すると、生活交通への行政負担は平成 21 年度で 1 億円を超えています（表 11 参照）。

表 7 宮島航路の早朝夜間便の運航に対する市の負担の状況

項目	内容
運航時間（早朝夜間便）	早朝：午前 7 時までの 3 便 夜間：午後 9 時以降の 5 便
運航事業者	JR 西日本宮島フェリー(株)
運航負担金	6,000 千円/年

資料：廿日市市

表 8 市自主運行バスの運行負担金の推移

単位：千円

年度	廿日市さくらバス ※	おおのハートバス	佐伯自主運行バス		吉和さくらバス	計
			玖島・津田線	浅原・所山線		
H17 年度	19,961	19,131	4,059	9,563	10,639	63,353
H18 年度	20,642	20,480	5,031	9,308	10,049	65,510
H19 年度	20,737	22,133	5,199	9,515	9,706	67,290
H20 年度	23,340	25,709	5,813	9,535	8,992	73,389
H21 年度	24,000	27,027	3,550	12,030	8,316	74,923

※上限を 2,400 万円に設定

資料：廿日市市

表 9 路線バス等の運行補助金の推移

単位：千円

運行事業者	広島電鉄(株)				(有)宮島交通	計
路線名	佐伯線			原線 ※2	メイプルライナー ※3	
	(吉和)	(上栗栖)	(玖島) ※1			
H17 年度	3,840	—	—	11,049	—	14,889
H18 年度	3,583	—	—	12,000	—	15,583
H19 年度	3,631	3,006	—	12,000	—	18,637
H20 年度	4,919	—	—	12,000	—	16,919
H21 年度	1,972	—	2,135	12,000	482	16,589

※1 平成 21 年度から補助。平成 21 年度は半年分の補助

※2 上限を 1,200 万円に設定

※3 平成 21 年度から補助

資料：廿日市市

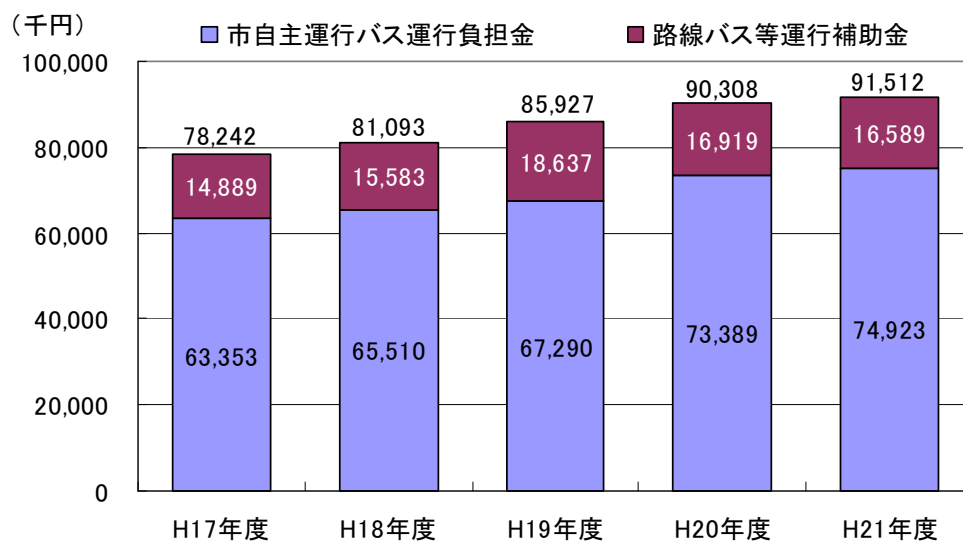


図 24 行政負担（＝市自主運行バス運行負担金＋路線バス等運行補助金）の推移

表 10 市自主運行バス運行方面別収支状況※

路線名	方面別	実車走行キロ (k m)	経常(運送)費用 (千円)	経常(運送)収益 (千円)	経常(運送)損失 (千円)	経常 収益率
廿日市さくらバス	東循環	53,864	20,811	4,765	16,046	22.9%
	西循環	55,965	21,622	7,703	13,919	35.6%
おおのハートバス	横断ルート	64,101	20,769	9,386	11,383	45.2%
	東ルート	38,228	9,886	3,748	6,138	37.9%
	西ルート	41,640	12,739	3,277	9,462	25.7%
佐伯自主 運行バス	玖島・津田線	38,773	7,824	2,066	5,759	26.4%
	浅原・所山線	46,275	12,362	1,449	10,913	11.7%
吉和さくらバス	－	51,226	8,898	309	8,589	3.5%

※平成 21 年度広島県生活交通体系再編支援事業補助金交付申請資料をもとに集計（対象期間：平成 20 年 10 月～平成 21 年 9 月）

資料：廿日市市

表 11 生活交通確保策等の概要（平成 21 年度実績）

事業名	運行形態等	利用料金	行政負担（千円）	備 考
路線バス運行補助	広島電鉄直営	広島電鉄所定の運賃	16,107	
	宮島交通直営	300 円均一料金	482	
市自主運行バス運行負担	広島電鉄委託	100 円均一料金	24,000	廿日市さくらバス
	ささき観光委託	100 円均一料金 （長距離 200 円）	27,027	おおのハートバス
	佐伯交通委託	距離制運賃	3,550	佐伯自主運行バス 玖島・津田線
	津田交通委託	距離制運賃	12,030	佐伯自主運行バス 浅原・所山線
	津田交通委託	100 円均一料金	8,316	吉和さくらバス
			小計 97,512	
宮島航路早朝夜間便運航負担	JR 西日本宮島フェリー直営	170 円	6,000	
バス利用助成（通院利用）	高齢介護課等が福祉券を交付	佐伯：利用券+100 円 吉和：津田までの乗車 400 円助成、友和までの乗車 500 円助成 宮島：利用券+100 円	2,961	佐伯地域の一部、 吉和、宮島地域の満 65 歳以上または障がい者手帳を所持している人が対象
遠距離通学費補助	教育委員会		6,836	小中学校遠距離通学児童・生徒が対象
合計			107,309	
高齢者等移送サービス事業	廿日市市社会福祉協議会がいもせ聚楽会に委託	無料	1,200	大野地域の一部地区の概ね 65 歳以上の高齢者、障がい者、母子が対象 ※財源は赤い羽根共同募金

資料：廿日市市

4 生活交通のニーズ調査等

(1) 住民アンケート調査

住民の生活交通の利用実態やニーズ等を把握するため、市全域で住民アンケート調査を実施し、また、過疎化・高齢化等により見直しの緊急性の高い佐伯、吉和地域については、集会所等で開催した聞き取り調査時に同様のアンケート調査用紙を配布し、調査を行いました。

表 12 住民アンケート調査の概要

目的	住民の生活交通の利用実態やニーズ、現行サービスに対する評価及び今後のサービスに対する意向等の把握
調査対象	廿日市市在住の住民 (地域ごとにランダムサンプリング。聞き取り調査を実施する佐伯地域の一部の地区、吉和地域全域については聞き取り調査の参加者全員を対象とした。)
調査期間	平成 22 年 7 月～8 月
設問内容	・ 個人属性 ・ 普段の移動の状況 ・ 現在のバスサービスの改善点 ・ 現在の居住地区における生活の満足度 ・ 生活交通の各項目への満足度 ・ 普段利用する商業施設、医療機関、その他施設 ・ バスの運行を希望する商業施設、医療機関、その他施設 ・ 生活交通を維持するうえでの考え方 など
調査方法	郵送配布・郵送回収 ※佐伯地域の一部の地区、吉和地域全域については、聞き取り調査時に直接配布・直接回収及び郵送回収
配布回収状況	配布 2,375 枚 回収 699 枚 回収率 29.4%

ア 回答者の属性

- ◇ 地域別のサンプル割合は、「廿日市」が46%と最も多く、次いで「佐伯」が27%、「大野」が17%、「宮島」が6%、「吉和」が4%と続きます。
- ◇ 年齢は、「60代」が27%と最も多く、次いで「70代」が24%、「80歳以上」が17%と続き、60歳以上が全体の68%を占めます。
- ◇ 個人の自家用車保有状況は、「あり」が50%に対して、「なし」が44%を占めます。
- ◇ 世帯の自家用車保有状況は、「あり」が78%に対して、「なし」が22%を占めます。

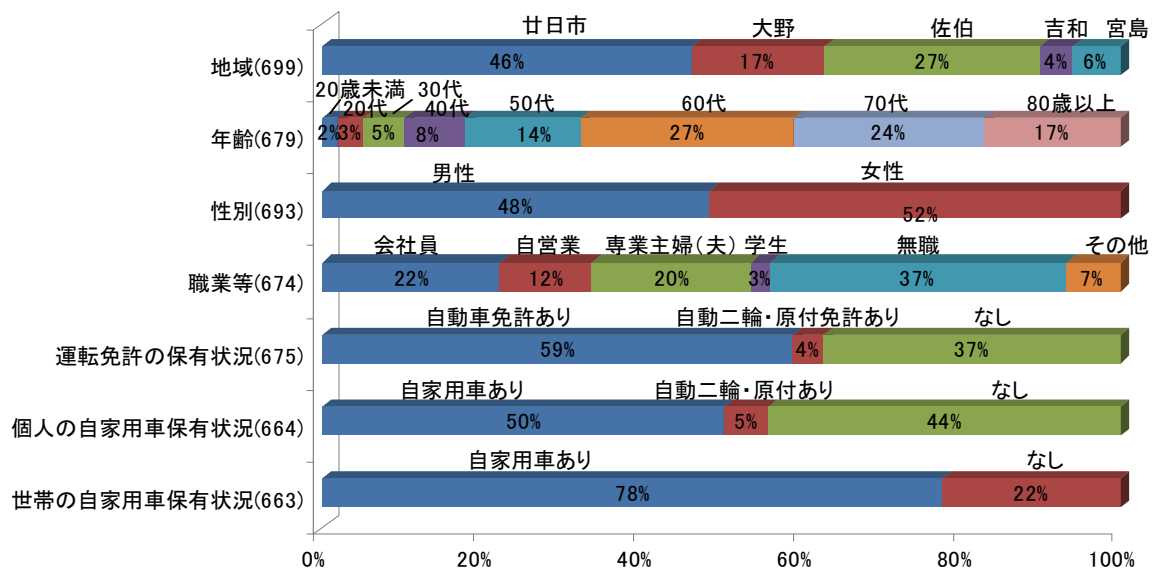


図 25 回答者の属性（全域） ※（ ）内は回答数

イ 普段の移動で最も利用する交通手段

- ◇ 宮島地域を除く各地域では、「自分で運転する車」の割合が最も高くなっています。
- ◇ 中山間部や宮島地域では、沿岸部に比べて「市自主運行バス・乗合タクシー」利用の割合が高くなっています。

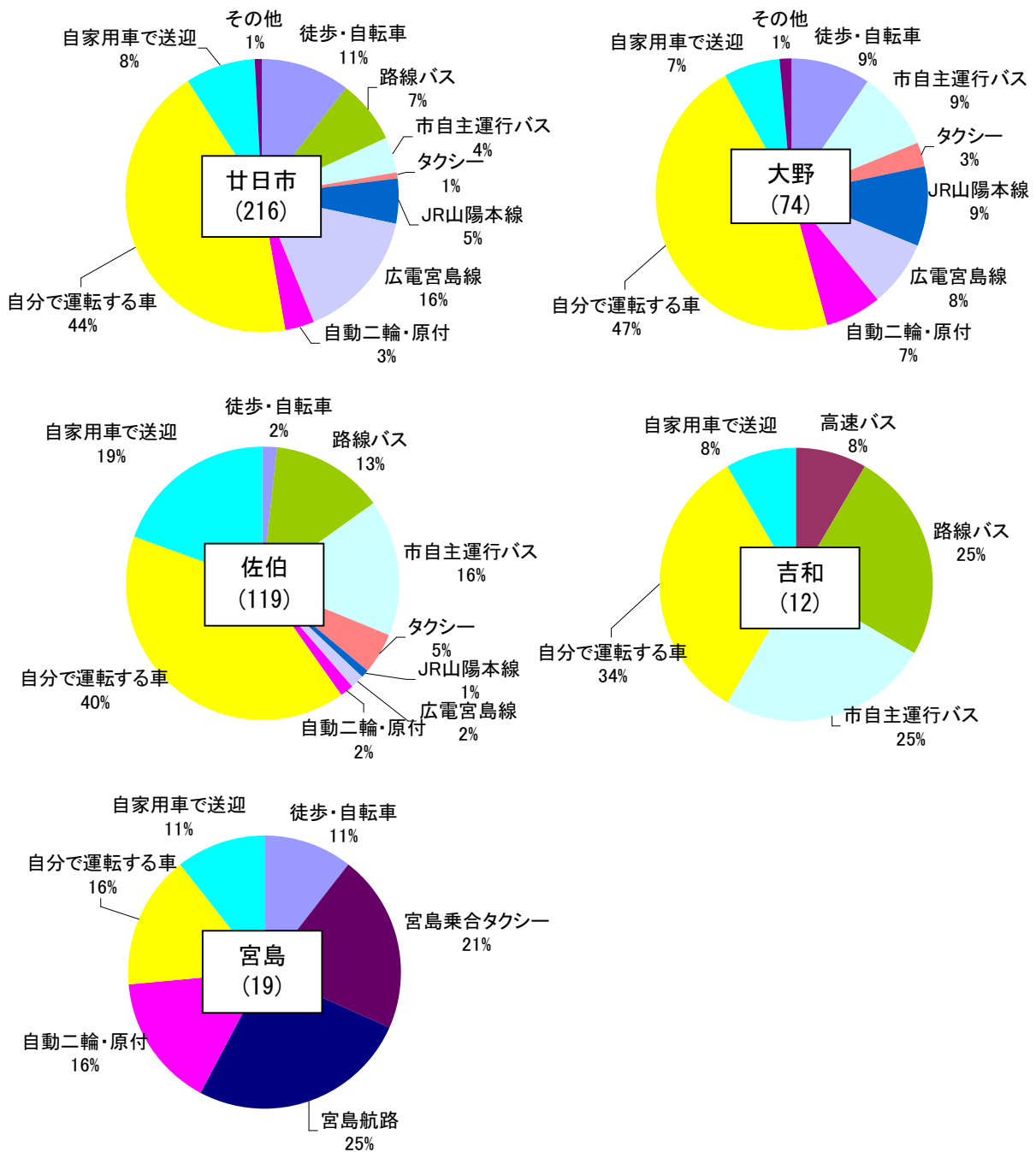


図 26 普段の移動で最も利用する交通手段（地域別） ※（ ）内は回答数

ウ バス等の利用状況（利用有無、利用頻度）

- ◇ 廿日市、大野に比べて、佐伯、吉和や宮島で普段の移動にバス等を利用する回答者が多くなっています。
- ◇ 吉和では回答者の 79%がバス等を利用しています。
- ◇ 廿日市、大野では月に「16～25 回」「26 回以上」とほぼ毎日のように利用する回答者の割合が他に比べて高くなっています。
- ◇ 佐伯、吉和では月に「1 回以下」「2～3 回」「4～8 回」とおおよそ週 2 回以下の頻度で利用する回答者の割合が高く、大半を占めます。

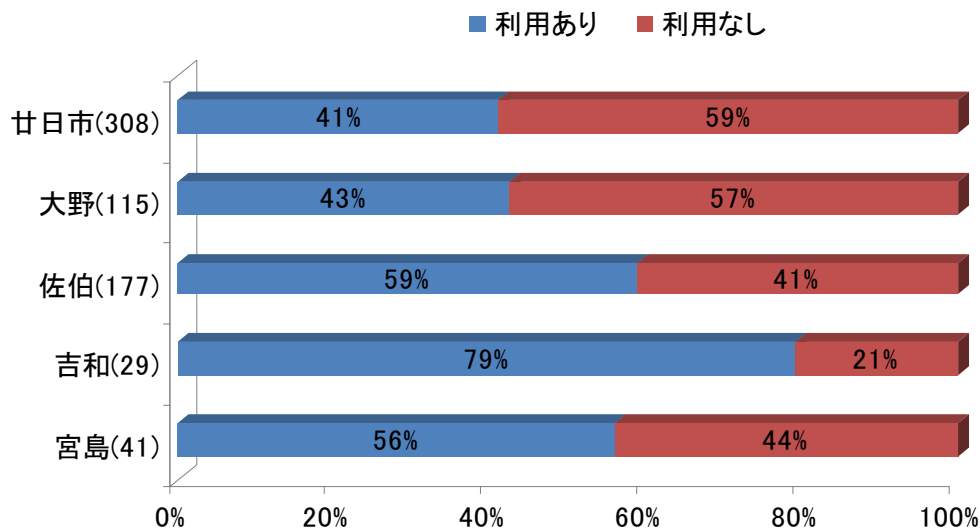


図 27 普段の移動でバス等を利用する人の割合 ※（ ）内は回答数

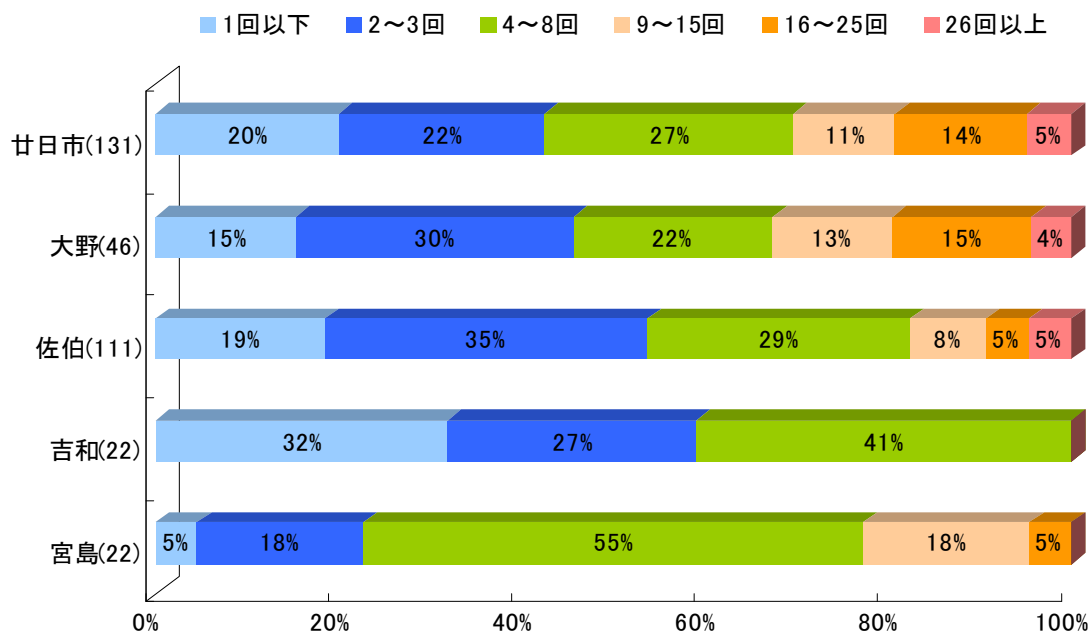


図 28 バスの利用頻度（月平均） ※（ ）内は回答数

エ バス等の改善すべき点

- ◇ 廿日市、大野では、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「時刻表や路線をわかりやすくまとめた情報を提供する」が続きます。
- ◇ 佐伯では、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「運行ダイヤを改善する」が続きます。
- ◇ 吉和では、「運行ダイヤを改善する」が最も多く、次いで「時刻表や路線をわかりやすくまとめた情報を提供する」が続きます。
- ◇ 宮島では、「運行ダイヤを改善する」が最も多く、次いで「運行本数を増やす」が続きます。

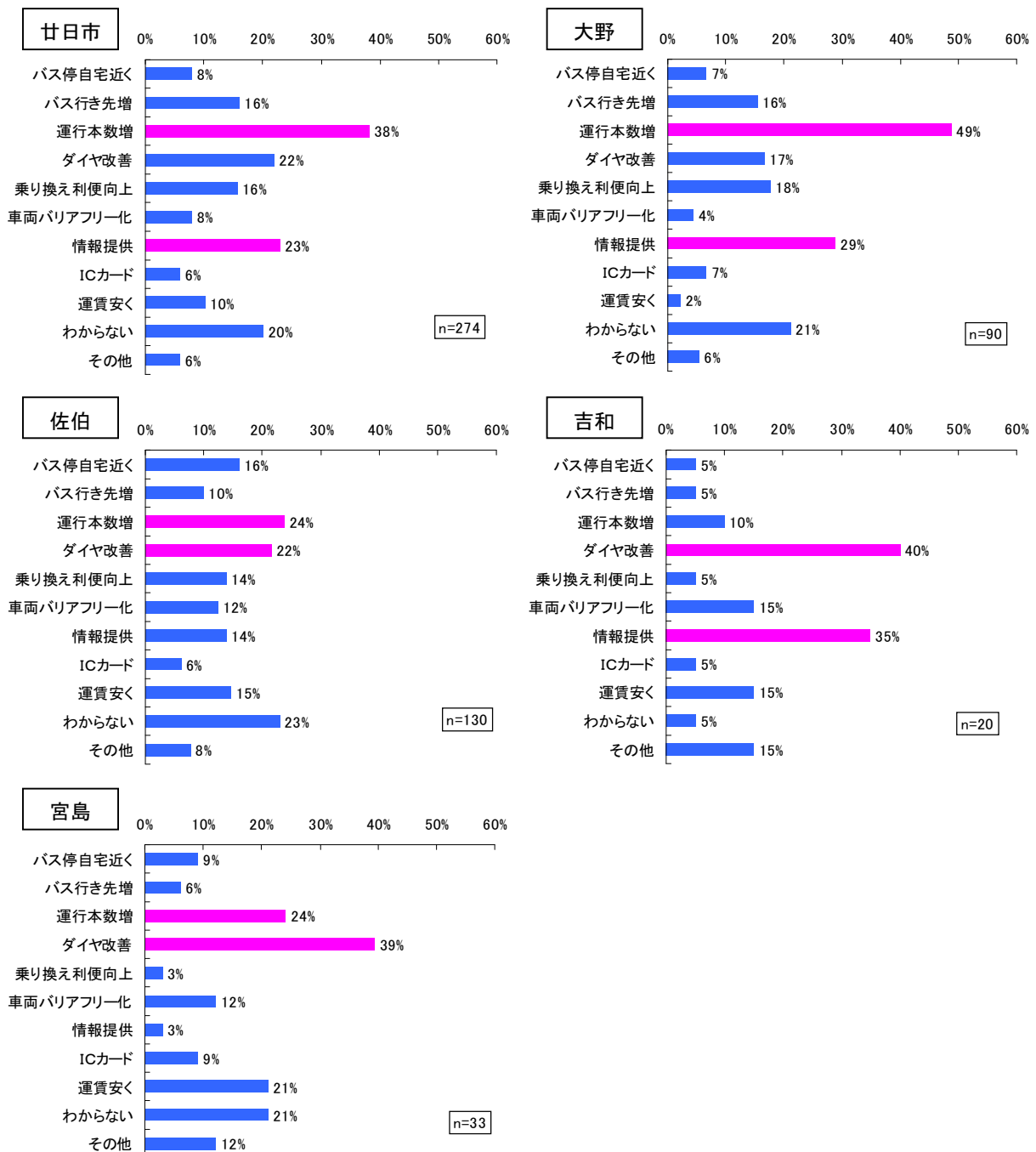


図 29 改善すべき点（地域別）

オ 改善すべき点を改善した場合の利用意向

- ◇ 廿日市では回答者の 39%が「改善すべき点を改善した場合、バス等を利用する」と回答している。
- ◇ 大野では回答者の 45%が「改善すべき点を改善した場合、バス等を利用する」と回答している。
- ◇ 佐伯では回答者の 34%が「改善すべき点を改善した場合、バス等を利用する」と回答している。

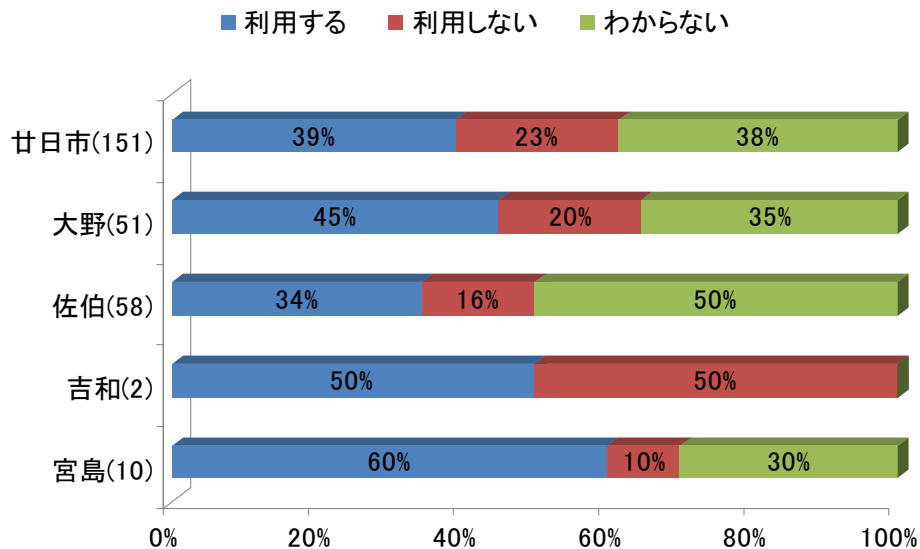
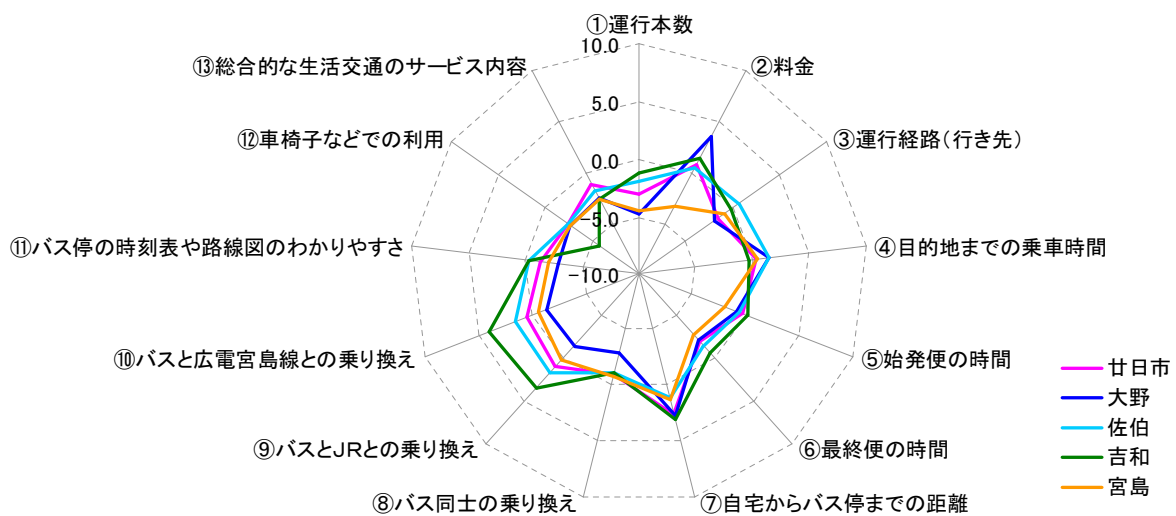


図 30 改善すべき点が改善した場合の利用意向 ※ () 内は回答数

カ バス等に関する満足度

- ◇ 「①運行本数」は、市全体で指数が「－」となっており、特に大野、宮島で回答者の満足度が比較的低くなっています。
- ◇ 「②料金」は、大野の指数が大きく「＋」で回答者の満足度が比較的高く、宮島の指数が大きく「－」で回答者の満足度が比較的低くなっています。
- ◇ 「⑦自宅からバス停までの距離」は、市全体で指数が「＋」となっており、回答者の満足度が比較的高くなっています。
- ◇ 「⑧バス同士の乗り換え」や「⑨バスとＪＲの乗り換え」は、大野の指数が大きく「－」となっており、回答者の満足度が比較的低くなっています。



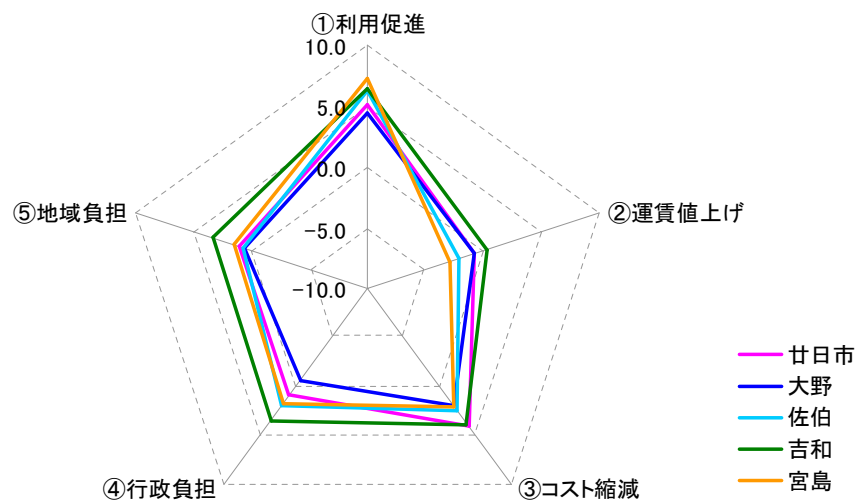
評価項目	廿日市	大野	佐伯	吉和	宮島
①運行本数	-3.1	-4.8	-2.0	-1.3	-4.5
②料金	0.8	3.6	0.5	1.3	-3.3
③運行経路(行き先)	-1.7	-2.0	0.6	-0.3	-1.0
④目的地までの乗車時間	0.4	1.5	1.4	-0.3	0.4
⑤始発便の時間	-0.3	-0.9	-0.6	0.3	-2.0
⑥最終便の時間	-2.1	-2.3	-1.5	-0.6	-2.8
⑦自宅からバス停までの距離	2.6	2.8	1.1	3.1	1.2
⑧バス同士の乗り換え	-0.9	-3.0	-1.1	-1.1	-0.8
⑨バスとJRとの乗り換え	1.0	-1.6	1.6	3.4	0.0
⑩バスと広電宮島線との乗り換え	0.5	-1.4	1.5	3.9	-0.7
⑪バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ	-1.4	-2.9	-0.4	-0.3	-2.0
⑫車椅子などでの利用	-2.3	-2.6	-2.6	-5.8	-2.6
⑬総合的な生活交通のサービス内容	-1.2	-2.5	-1.9	-2.7	-2.7

注) 満足度: 各選択肢の満足度の評価値を「満足」10、「やや満足」5、「どちらでもない」0、「やや不満」-5、「不満」-10と設定し、加重平均により算出している。「満足」を選んだ人の数(回答数)をa、以下b、c、d、eとすると、満足度 = $(10a + 5b - 5d - 10e) / (a + b + c + d + e)$ となる。数値が高いほど満足度は高い。

図 31 現行の生活交通サービスに対する満足度指数

キ バス等の生活交通の将来的な維持・確保に向け重要と考える事項

- ◇ 佐伯、吉和や宮島を中心に、「①利用促進を行い、利用者を増やす」指数が大きく「+」となっており、回答者が重要と考えています。
- ◇ 現状でワンコイン（100 円）運賃でない佐伯、宮島を中心に、「②収入を増やすため運賃値上げ等を検討する」の指数は「-」となっており、回答者が重要でないと考えています。
- ◇ 吉和では、「④行政負担を増やす」や「⑤移動手段を確保するために地域でも一定の負担をする」の指数が大きく「+」となっており、回答者が重要と考えています。



注) 重要度指数: 各選択肢の重要度の評価値を「重要」10、「やや重要」5、「さほど重要でない」-5、「重要でない」-10と設定し、加重平均により算出している。「重要」を選んだ人の数(回答数)をa、以下b、c、d、eとすると、重要度 = $(10a + 5b - 5d - 10e) / (a + b + c + d + e)$ となる。数値が高いほど重要度は高い。

図 32 運行に関する重要度指数

ク 「市自主運行バスのサービスの維持・向上のための運賃値上げ」に関する考え

- ◇ 市自主運行バスの運賃について、サービスの維持・向上のためであれば運賃値上げは許容する住民も多くなっています。

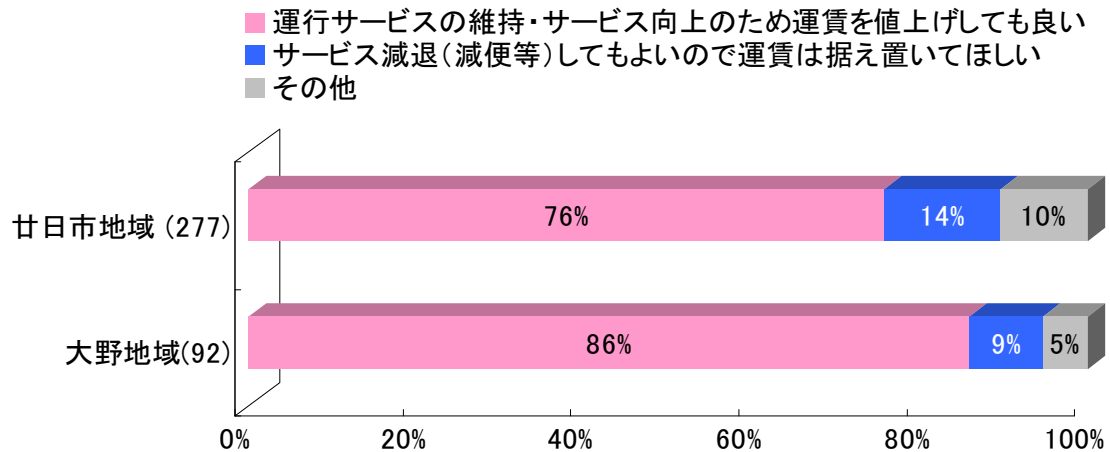


図 33 「市自主運行バスのサービスの維持・向上のための運賃値上げ」に関する考え
(甘日市、大野限定設問) ※ () 内は回答数

ケ デマンド型の乗合交通が運行した場合の利用意向

- ◇ デマンド型の乗合交通の利用意向は、佐伯地域(縁辺部)の約90%、吉和地域(全域)の約70%が利用したいと回答しています。

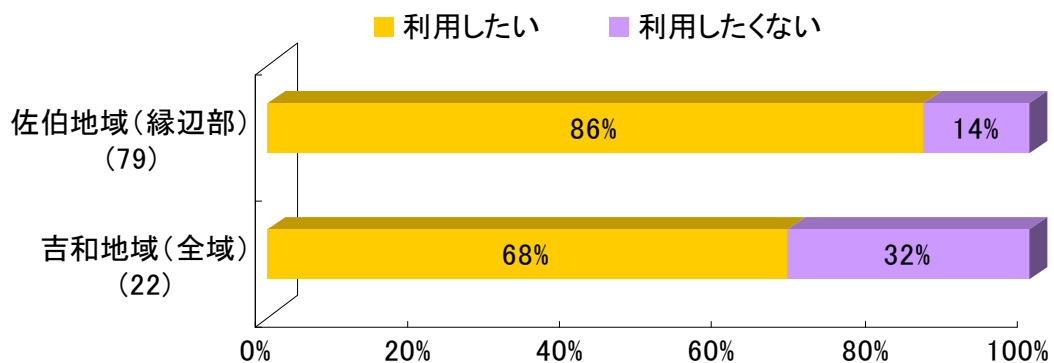


図 34 デマンド型の乗合交通が運行した場合の利用意向
(佐伯、吉和限定設問) ※ () 内は回答数

（２） 聞き取り調査

佐伯地域、吉和地域及び廿日市地域の一部の地区では、住民の生活交通の利用実態やニーズ等をより詳細に把握するため、ワークショップ形式の聞き取り調査を行いました。以下に各地域における主な意見を示します。

○主な聞き取り項目

- ・生活交通の利用状況
- ・主な目的地（医療機関、商業施設、その他）
- ・現状の問題点
- ・デマンド運行の利用意向 など

ア 佐伯地域（市自主運行バスの沿線集落が対象、計 15 会場で実施）



図 35 佐伯地域における聞き取り調査の状況

- ・ 病院での受診を急がないといけないので、帰りの便の時刻を遅くしてほしい。
- ・ 病院への到着時刻が遅く、診療の順番待ちが長い。
- ・ 運行日数が少ない。
- ・ 既存路線から離れており、利用できない人がある。
- ・ 佐伯中央病院がバス停から遠く、途中の歩道の環境も悪くて危険である。
- ・ 市自主運行バスと広電バスとの乗り継ぎがうまくいっていない。
- ・ バスのサイズが需要に対して大きすぎる。
- ・ ステップのないバスにしてほしい。
- ・ デマンド運行は無駄がなくて良い方法だと思う。

※主な意見を抜粋

イ 吉和地域（全地域の集落が対象、計 5 会場で実施）



図 36 吉和地域における聞き取り調査の状況

- ・ 利用者の活動に合致したダイヤになっていない。診療所で受診した後、帰る便が早すぎる。
- ・ 既存路線から離れており、利用できない人がある。
- ・ 吉和さくらバスと佐伯自主運行バスの飯山・中道線の連携を考える必要がある。
- ・ バスのサイズが需要に対して大きすぎる。
- ・ 2 輪駆動のため、冬場に運行に支障をきたす。
- ・ デマンド運行は良いと思うが、今までと形態が変わるため慣れるまでに時間が掛かると思う。

※主な意見を抜粋

ウ その他（後畑集落；廿日市地域、1 会場で実施）

- ・ 土日は家族が送迎してくれるが、平日の買物はタクシーを利用している。
- ・ 家族と住んでいる世帯が多いので、基本的に家族と協力して生活している。
- ・ 片道分だけでもよいのでタクシー補助があればありがたい。
- ・ 近隣のアルカディアビレッジの送迎バスを、お金を払ってでも利用したい。

※主な意見を抜粋

(3) ヒアリング調査

バスを中心とした生活交通の利用実態及びニーズを主な目的地となる施設等から把握するとともに、サービス供給側となる交通事業者等からも運行等に関する課題等を把握し、廿日市市の生活交通に関する課題の解決に繋がる基礎情報を収集するため、医療機関、商業施設、高校、交通事業者等に対してヒアリング調査を行いました。以下に各地域における主な意見を示します。

ア 廿日市地域

- 病院に着くまでにかかなり遠回りすることになる。【医】
- 自転車通学が多いが雨の日だけバスに乗る生徒が多い。【高】
- 原線は、休日の運休や減便で効率化を図っているものの、利用が減少しており、非常に厳しい状況にある。維持が難しくなった場合の代替を考えて頂く必要がある。【交】
- 廿日市さくらバスは、民間路線バスと経路が重複し、運賃が 100 円ということもあり、民間路線バスの利用者に影響を与えている。【交】

イ 大野地域

- 買物のピークにあたる 11 時頃にうまくダイヤを合わせる必要がある。【商】
- JR とハートバスの乗り継ぎが悪い。【高】
- 阿品台あたりでもう少し運行時間を延長すると利用者がいると思う。【交】

ウ 佐伯地域

- 便数が少ないため、診療時間が長引くと帰りのバス便がなくなり、タクシーで帰る患者もいる。【医】
- 高齢者の行動パターンとして、午前中が買物の中心となる。【商】
- (路線バスの) 便数が少ない。【高】
- デマンド運行の方が効率的で良いと思う。【交】

エ 吉和地域

- バス利用者については帰りの便に間に合うように優先的に診療しているが、間に合わないことがある。【医】
- デマンド運行等で運行範囲が広がり、利用者にとって便利になれば良い。【商】
- 冬場は雪の影響による運休や遅れが生じる。【交】

オ 宮島地域

- 患者から「午後の診療時間に乗合タクシーのダイヤが合っていない」と聞いている。【医】
- 現在の車両は開業当初(平成 8 年)から使用しており、最近では故障が頻発している。【交】

※主な意見を抜粋

※【医】は医療機関、【商】は商業施設、【高】は高校、【交】は交通事業者のヒアリング結果

(4) 民生委員アンケート調査

廿日市市内の各地区における高齢者等の移動が困難な方の実態に詳しい民生委員児童委員（以下、「民生委員」という。）に対して、今後の生活交通サービスの改善に対する意向や暮らし全般に関するニーズ、課題等を調査し、今後の市の交通政策に関する基礎資料とするため、民生委員アンケート調査を行いました。以下に調査概要と各地域における主な意見を示します。

目的	高齢者等の移動が困難な方を中心とした地域住民の、今後の生活交通サービスの改善に対する意向や暮らし全般に関するニーズ、課題等の把握
調査対象	廿日市市の民生委員
調査期間	平成 22 年 8 月～9 月
設問内容	・ 日常の移動について ・ 普段利用する医療施設や商業施設 ・ 生活交通や移動に関する要望・意見 など
調査方法	民生委員の会合で配布・回収
配布回収状況	配布 220 枚 回収 171 枚 回収率 77.7%

ア 廿日市地域

- 傾斜地を造成した団地で高齢者には負担が大きい。
- 時間帯によっては便がなく、タクシーを利用している。増便を望む。
- 高齢者はバス停までの移動も大変。福祉タクシーや地域の取組についても検討が必要。
- さくらバスに逆回りの便がほしい。目的地までの移動に時間がかかる。

イ 大野地域

- タクシーを利用する人が多い。バスの便を増やしてほしい。
- ハートバスはステップがあるため、高齢者や障がい者が利用しにくい。
- バス停までが遠い。家の前まで来てくれる予約型の交通手段が必要ではないか。
- バスの行き先がまちまちなので確認が必要。

ウ 佐伯地域

- 高齢者は、タクシーか家族が来た時に送迎で通院等の用事をすましている。
- 学生は試験中の帰宅に不便がある。
- タクシーの需要を集約する仕組みがあれば。
- 地域に店や医療機関がないため、バスがなければ何もできない。

エ 吉和地域

- バス停以外でも乗降できるのでありがたい。
- 時刻表どおりに運行しないことがある。

※主な意見を抜粋

オ 宮島地域

- 杉之浦地区への運行便数が少ない。
- 福祉券が年間 50 枚では足りない。
- 島外へ通院する人が多いが、昼頃に利用できる便がない（宮島乗合タクシー）。
- 運賃をワンコイン（100 円）にしてほしい。
- 医療機関近くで乗降できればありがたい。

※主な意見を抜粋

5 上位・関連計画の状況

廿日市市の生活交通に関係する上位計画、関連計画を以下に示します。本計画の策定にあたっては、上位計画は関連部分を踏まえることとし、関連計画は関係部分を必要に応じて考慮することとしました。

【上位計画】

○第 5 次廿日市市総合計画

	主な内容
策定年月	平成 21 年 3 月
目標年次	平成 27 年
将来の都市像	「世界遺産を未来につなぎ、多彩な暮らしと文化を育む都市・はつかいち」 ○豊かな地域資源を生かし、世代を超えて多彩な暮らしを育むまち ○世界文化遺産「厳島神社」を擁する宮島を市民共有のシンボルとし、多彩な文化を育むまち ○魅力ある資源を上手につなぎ、市民満足度を高めるまち
特に踏まえるべき項目	政策目標：多様な暮らしが選べ、快適に暮らせるまちに ー重点的取り組み 手軽に出かけ、移動できる環境を整える 政策目標：人・もの・情報がスムーズに流れ、便利なまちに ー重点的取り組み 公共交通機関を使いやすくする

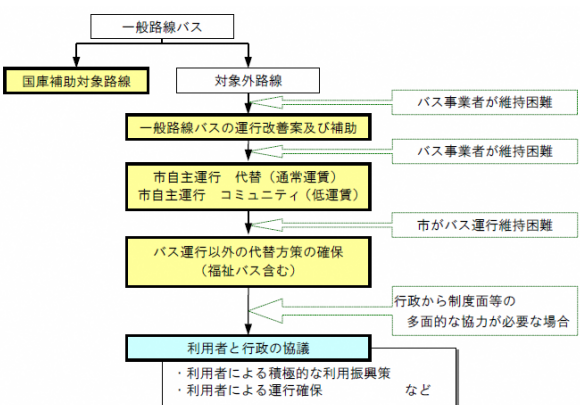


○廿日市市都市計画マスタープラン

	主な内容
策定年月	平成 22 年 5 月
目標年次	平成 27 年
将来の都市像	「世界遺産を未来につなぎ、多彩な暮らしと文化を育む都市・はつかいち」 【基本理念】 ・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 
特に踏まえるべき項目	都市施設整備の方針 (1) 交通体系の整備方針 イ 公共交通 (イ) バス・生活交通の整備

【関連計画】

○廿日市市バス運行計画

	主な内容
策定年月	平成 16 年 2 月（主な計画対象：廿日市地域、佐伯地域、吉和地域） 平成 19 年 3 月（主な計画対象：大野地域、宮島地域）
基本理念	生活バスは通勤、通学、通院、買物など地域住民の日常生活を支える基本的な移動手段であり、交通事故防止、交通渋滞の解消、環境悪化の問題解消に寄与する、本市の多様な観光資源を持つ地域の魅力向上及び地域振興を図ることなどから、生活バスの運行について、必要な路線を構築し維持していく
運行に関わる基本的考え方	①市としての生活交通についての基本的方向 ⇒地域の生活交通の確保やまちづくりの観点から責任を有する ②本市のバス交通に対する基本的考え方 ⇒バスの運行：バス路線 の運行は、安心性・サービス性・専門性・弾力性・迅速性などから、乗合バス事業者が行うのが基本である  ※ や は市の運行支援部分を示し、 は主に金銭面での支援を示す

	③定義 ⇒幹線：複数市町村（合併前）又は地域をまたがる路線 支線：地域内路線 ④幹線・支線におけるバス事業者と市の役割分担 ⇒幹線：乗合バス事業者の運行、もしくは市が事業者へ運行支援 支線：乗合バス事業者が運行できない路線で、必要な路線は市が運行維持 ⑤運賃 ⇒生活バス：利用距離に応じた受益者負担が原則 コミュニティバス：利用しやすい運賃（幹線・支線の役割分担ができていない路線で、乗合バス事業者と相互理解の上、地域の公共公益施設等利用のための交通手段として、利便性向上の目的で運行する）
--	--

○廿日市市・佐伯町・吉和村 広域的生活バス交通確保計画

	主な内容
策定年月	平成 14 年 3 月
基本方針	【路線バス】 ・ 広電佐伯線（津田・上栗栖・吉和）の現状維持 ・ 広電佐伯線（玖島）の現状維持 ・ 広電原線の現状維持 【自主運行バス】 ・ 佐伯自主運行バスの現状維持 【乗合タクシー】 ・ 宮島島内線の現状維持（平成 21 年 4 月追加）

○その他の関連計画

・ 廿日市市移動等円滑化基本構想（平成 16 年 1 月、平成 21 年 7 月） ・ 過疎地域自立促進計画（平成 22 年 9 月） ・ 廿日市市環境基本計画（平成 21 年 3 月） ・ 第二次廿日市市障がい者福祉計画（平成 19 年 3 月） ・ 廿日市市高齢者福祉計画・第 4 期介護保険事業計画（平成 21 年 3 月）

6 廿日市市の生活交通に関する課題

現況等から明らかになった問題点を踏まえ、廿日市市の生活交通に関する課題を以下のとおり抽出しました。これらの課題を踏まえ、計画の基本方針、目標、事業計画等を策定することとします。

I. 地域間におけるサービス格差への対応

各地域で合併前の考え方を基本としたサービスを引き継いで運行が行われてきたため、同じ市が社会インフラとして提供する市自主運行路線でも、合併前の各自治体の生活環境が異なり、生活交通確保に対する方針にも違いがあるため、日運行便数が極端に少なく利便性の低い路線が存在する、あるいは運賃体系が異なる等の状況が生じています。一方で、過疎化・高齢化、マイカー利用の増加、住民のライフスタイルの変化等の影響によりバスの利用者が減少傾向にあり、乗降調査の結果では、一部の路線で利用がない便も見られるなど、需要に対してサービスが非効率となっている状況も散見されます。

また、一部の地区では既存の路線から離れておりサービスが利用できない、あるいは路線は設定されているものの、運行ダイヤが日常の生活行動に対応しておらず不便を生じている状況があります。

今後は、地形（高低差等）や人口の分布・高齢化の状況、道路環境（歩道の有無・道路勾配等）、目的地となる施設の分布状況、生活交通の利用目的等の地域特性に配慮し、全市的にサービス格差を見直す必要があり、より利用者の移動ニーズに沿ったサービスの実施が課題となっています。

II. 適切な受益者負担と財政支援

現在、市の生活交通確保に係る財政支出は増加傾向にあり、平成 21 年度は約 1 億円に達しています。

しかし、高齢化・人口減少等により一層の財政の逼迫が予想される中、市が生活交通確保のために支出できる財源は限られており、日常的にバス等を利用されない方々からの税収も含まれるため、生活に欠かせない最低限の社会インフラとしての機能に配慮しつつも、過度な財政支出とならないよう、サービスの効率化等によりこれを抑制することが課題となっています。特に一部の地域では、民間事業者の路線の運賃より、行政が運営している市自主運行バスの路線の運賃の方が安いという状況が生じています。

今後は、受益者負担の原則に基づき、利用者は可能な限り費用負担を行うことが課題となっています。住民アンケートの結果では、バス等のサービス維持・向上のための運賃値上げについて、サービスの維持・向上のためであれば、運賃の値上げを許容する割合も高い状況です。

III. 各主体の適切な役割分担

現在の廿日市市では、民間路線と市自主運行路線が重複、異なる事業者が運行する路線間の乗り継ぎダイヤ調整が図られていないなど、公共交通に携わる各主体の役割分担のアンバランスや連携不足が見られます。

多くの自治体では、鉄道やバス路線に撤退懸念が生じた場合は、まずは補助金で赤字額の一部

を補填して、交通事業者に存続を求めます。それでも赤字が拡大し廃止となった場合は、地域住民の移動手段確保やまちの活性化などの公益性を確保するため、代替手段として、自治体が主体となってコミュニティバス等を走らせてきました。

しかし、今後は人口減少による税収の落ち込みと社会保障費の増大が予想され、行政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す。

民間路線の撤退により、行政のみが移動手段を確保するのではなく、本当に必要な生活交通について、行政・交通事業者・沿線を含む地域の関係者が連携して運行形態や方法を検討する意識が必要です。

第2章 計画の基本方針

1 基本方針

前章では、廿日市市の生活交通に関する課題として、「Ⅰ．地域間におけるサービス格差への対応」「Ⅱ．適切な受益者負担と財政支援」「Ⅲ．各主体の適切な役割分担」の3つの課題を抽出しました。

こうした状況を踏まえ、課題を解決するため「交通体系」「環境」「体制」という3つの視点から方針を以下のように設定します。

方針1：持続可能な生活交通体系の構築（対応する課題 Ⅰ、Ⅱ）

サービス格差を見直し継続可能な生活交通を確保するため、地形や人口の分布・高齢化の状況、生活交通の利用目的等の地域特性に配慮しつつも、全市で統一的な考えに基づいたサービス提供方針を設定し、デマンド運行等新たな生活交通を含めた効果的・効率的な生活交通体系を構築します。

また、公共交通の利用者低迷、それによる行政負担増加という負のスパイラルから脱却するためには、現在利用されていない方の潜在需要の掘り起こしや受益者負担の原則に基づく適切な費用負担により、運賃収入を確保し、市の行政負担増加をできるだけ抑制する持続可能な生活交通体系としていく必要があります。

方針2：交通利用環境の創造（対応する課題 Ⅰ）

住民アンケート調査結果での、利用者のニーズやサービス改善に伴う新たな利用ニーズに対し、費用対効果を精査しつつ、潜在需要を掘り起こすための、新たなハード・ソフト事業を組み合わせた利用促進策も合わせて行い、交通利用環境の整備を行います。

方針3：生活交通を守る体制づくり（対応する課題 Ⅲ）

マイカーでの移動が定着している現代において、利用者も「マイカーへの過度な依存は地域の生活交通の維持を困難なものとし、結果として生活交通サービスの低下を招く」ということを共通認識することが求められています。地域の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、個々の立場で適切な役割分担の元、便利で使いやすい生活交通体系を実現するため、「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みます。

上記の各視点からの方針をまとめ、本計画の基本方針を以下のように設定し、これをもとに生活交通の活性化・再生を図ります。

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

2 計画の目標

課題を踏まえ、1 で示した基本方針の下で生活交通の活性化・再生を進めるための施策を展開するにあたり、目標を以下のとおり設定します。

「交通体系」の視点では、生活交通サービスの路線体系や運行形態、サービス水準に関すること、「環境」の視点では、生活交通の利便性に係る情報提供や周辺環境に関すること、「体制」の視点では、生活交通に携わる各主体の役割や連携に関することについて、それぞれ整理することとします。

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

- 地域特性を踏まえたサービス設定方針、ならびに見直しにあたり踏まえるべき項目を定めて、それらの下で社会情勢の変化等にも柔軟に対応できる生活交通体系を構築します。
- 社会インフラとしてサービス提供する最低水準を設定し、高齢者、通学者や子育て世代等を中心とした代替手段を持たない人の日常生活における利便性確保を目指します。
- 幹線・支線の役割を明確化し、様々な交通機関が連携した、無駄の少ない持続可能な生活交通体系の実現を目指します。
- 費用対効果を踏まえつつ、公共交通による移動手段確保を図り、デマンド運行による運行範囲の拡大等により不便地区の削減を目指します。
- 様々な取組を住民との合意の下で実験的に進め、より望ましい生活交通体系の構築に向け機動的に見直しを行います。

目標2 安心・快適に利用できる交通環境の創造

- 生活交通の運行情報として基本となる時刻表や路線図といった媒体の充実を図り、利用者の増加を目指します。
- IC カードシステムやバスロケーションシステム等の整備により、“乗り継ぎのわずらわしさ”や“現在の運行情報のわかりにくさ”の改善を目指します。
- さまざまな利用者を想定し、交通結節点や主な停留所等の待合環境、乗り継ぎ環境の整備を進めるほか、車両についても長期的視点からバリアフリー化に向けた検討を行います。

目標3 地域資源としての生活交通を守る体制の構築

- 生活交通に携わる各主体が目的を共有するとともに、「地域は生活交通を自分たちで守る」という意識の元でこれを積極的に利用し、交通事業者は公共サービスの担い手としての社会的責任の元でサービスやノウハウの提供に努め、行政が必要な社会インフラとしてその維持確保を支援する」という適切な役割分担のもとでの連携を目指します。
- 地域がPDCAサイクルに積極的に関与することで、生活交通を守る意識を醸成するとともに、移動手段確保に係る地域の自主的な取組への支援等、地域主体による取組への行政の支援体制を整備します。
- 地域の生活交通への愛着を深めるための取組を進めます。

3 本計画の考え方

(1) 目指す交通体系

廿日市市都市計画マスタープランに示された都市構造図と実際の交通環境をもとに、廿日市市の基本交通体系として広域・拠点間移動、地域内移動を図 37 のように位置づけます。

本計画ではこれらに対応する公共交通機関に関する計画を記述するとともに、人口規模や人口密度、道路環境等の諸条件により公共交通で移動を確保することが難しい一部の地区については、個別に問題点を整理し、福祉施策との連携等、対策の方向性を今後検討します。

交通体系の検討にあたっては、広域・拠点間移動サービスと地域内移動サービスを交通結節点で結び、効果的・効率的な 2 層の交通体系を構築することを目指します。

このような 2 層の交通体系を構築することにより、無駄の少ない効果的・効率的な運行が実現する一方、一部の利用者は交通結節点での乗り継ぎが発生します（表 13 参照）。この乗り継ぎ待ち時間を少しでも快適に過ごせるよう、交通事業者の他、行政や乗り継ぎ地となる周辺施設を含む地域と協力し、ベンチ、バスシェルターや待合所の整備等を進める必要があります。

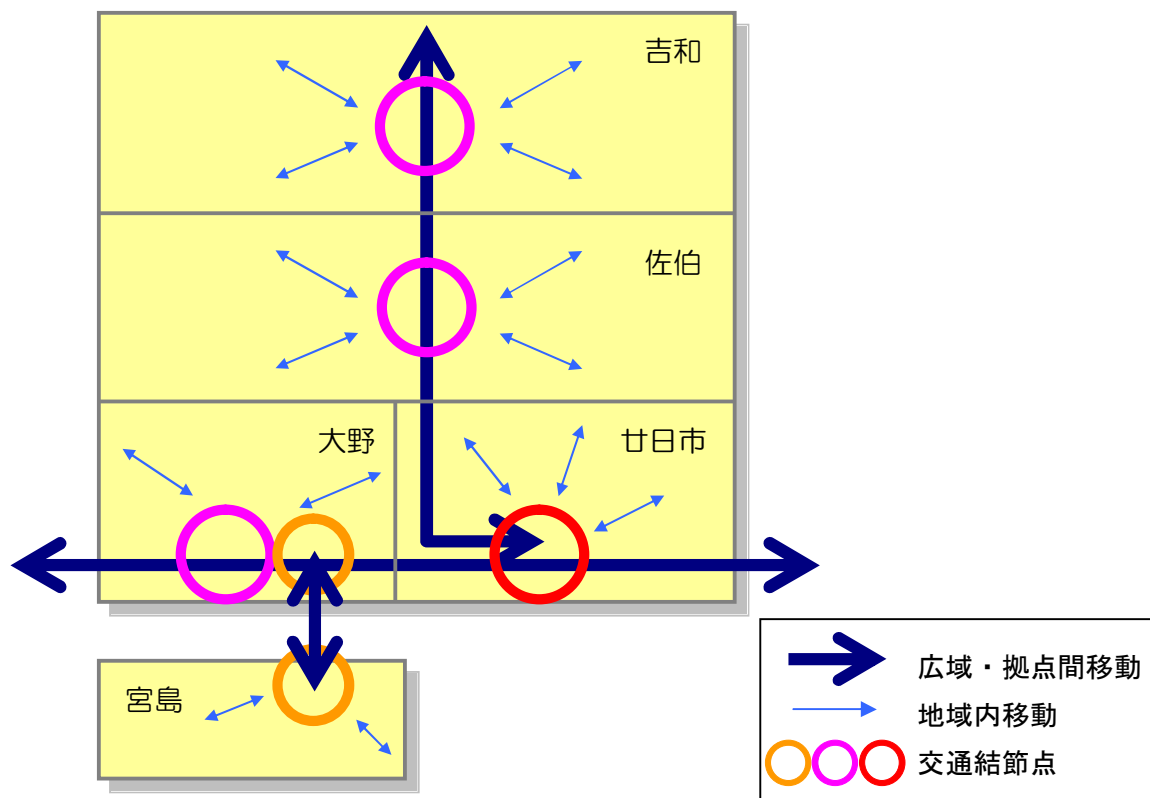


図 37 廿日市市の交通体系イメージ

表 13 2 層の交通体系のメリット・デメリット

メリット	デメリット
・ 幹線・支線の役割分担が明確化し、それぞれの区間の需要に合わせた車両選択が可能で無駄が少ない	・ 交通結節点で乗り継ぎが必要 ・ 乗り継ぎ待ち時間が発生



図 38 バスシェルターの整備例



図 39 商業施設内に設置されたバス待合所の例

(2) 路線等の確保方針

平成 14 年 2 月の道路運送法改正により、乗合バス事業の規制緩和が行われ、新規事業者の参入、利用者ニーズに応じた運賃、サービスの多様化が進んだ一方、効率性等の観点から交通事業者の意思のみで路線の廃止が可能となったため、不採算路線の多い過疎地域を中心に民間路線バスの撤退が進みました。しかし、道路環境や人口集積等の条件によっては公共交通以外の方策も想定されますが、バスをはじめとする生活交通は高齢者や児童・生徒等、マイカーを自由に利用できない人々が生活する上で欠かせない社会インフラであり、これに関わる各主体の連携の下(図 40 参照)で維持・確保する必要があります。特に交通事業者においては、路線の維持・確保に向けて更なる経営努力を今後も続ける必要があります。

廿日市市では、民間路線バスが撤退した地区や既存の不便地区において、「市自主運行バス」としてサービスを提供していますが(図 41 参照)、合併前の個々の自治体の考え方を基本としたサービスであるため、地域間でサービスの方針に差異が存在し、路線によっては日運行便数が極端に少なく利便性の低い路線も存在します。こうしたことを踏まえ、地域特性等に配慮しつつも全市で統一的な考えに基づいたサービス提供を図るため、想定する移動ニーズ別に社会インフラとしてサービス提供する最低水準を表 14 のように設定します。しかし、過疎地等の需要が少ない地域については、輸送効率の観点から、曜日運行等による需要の集約が必要であるとともに、少ない移動機会に効率的に活動ができるよう、目的地となる医療機関や商業施設等の協力も不可欠です(例えば病院が公共交通の運行曜日に合わせて診療を実施する等)。地域住民の移動を確保するためには、交通分野のみでの対応には限界があることを関係者が共有し、各分野が連携して地域住民の生活を守る体制の整備を検討します。

最低水準により移動手段の確保を図る一方で、効率性と持続可能性の観点から、利用が少ない状況が続く路線については運行の見直しが必要です。見直し等を行う路線については、課題の共有、計画の策定、結果の確認、更なる見直しといった一連の PDCA サイクルを、地域住民の関与のもとで実施することで、より良い生活交通体系の構築に向けた機動的な対応を可能とします。

また、表 15 に示す内容を踏まえつつ一定期間利用促進策を実施し、生活交通サービス維持や地域主体による移動手段確保方策を試みたものの、どうしても収支や利用者数等が改善しない場合は、タクシー券の配付等、福祉施策を含めた「生活交通以外での移動の確保」へ移行することとなります。

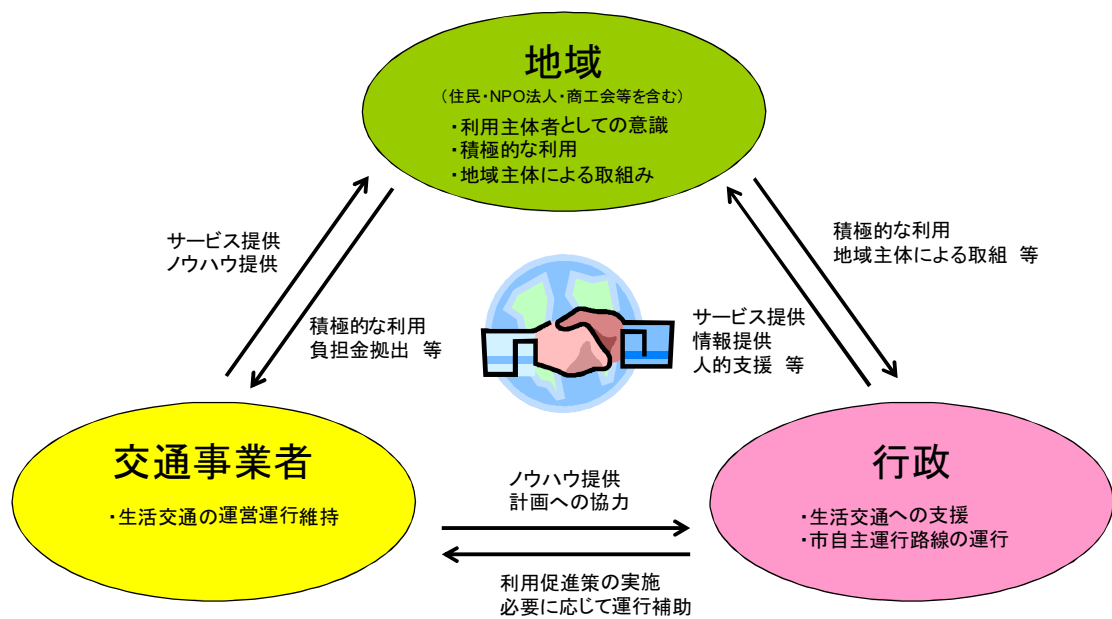


図 40 移動手段確保に係る関係主体の役割分担と連携イメージ

乗合バス、乗合タクシー等 民間路線 宮園・四季が丘団地線(広島電鉄株) 阿品台団地線(広島電鉄株) 国・県補助対象路線 佐伯線(広島電鉄株) 広益線(石見交通株) 市補助対象路線 原線(広島電鉄株) メイプルライナー(有宮島交通) 市自主運行路線 廿日市さくらバス おおのハートバス 佐伯自主運行バス 吉和さくらバス 地域主体による移動手段確保方策 ※現在市内で実施なし ○自治会等による有償運送 ○過疎地有償運送 など	その他の移動手段確保方策 福祉移送サービス 高齢者等移送サービス (廿日市市社会福祉協議会) タクシー券補助 ※現在市内で実施なし など
--	---

図 41 移動手段確保策の分類

表 14 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	・ 基本的に各地域の地域内移動に適用。 ・ 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。 ・ 定時性よりも運行範囲を優先。

※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

表 15 運行の見直しにあたり踏まえるべき項目とその内容

項目	踏まえるべき内容
地域特性	・ 代替交通手段（タクシー等）の有無 ・ 人口規模・密度、高齢化率 等
地域の自主性	・ 地域主体でのニーズ把握、改善の取組の有無 ・ 医療機関、商業施設等との連携の有無
検討時点における行政の財政状況	・ 国、県、市の財政状況

（３） 地域主体による取組への支援

市の生活交通確保に係る行政負担が増加傾向にある中、行政による社会インフラとしてのサービスは、必要レベルのものとならざるを得ませんが、生活交通に関わる住民や交通事業者、沿線の医療機関、商業施設、その他の施設が主体的に取り組むことにより、経路やダイヤ、停留所などをより柔軟に設定でき、より利便性の高いサービス提供と実現までのスピードアップが期待できます。また、計画策定段階から地域が主体的に関わることにより、「私達の生活交通」という意識が醸成され、積極的な利用が期待できます。

本市では、このような取組が利用者の定着、活気あふれる地域形成への一助となり、持続可能な生活交通体系の構築に繋がると考えるとともに、こうした地域主体による移動手段確保に向けた自主的な取組を積極的に支援します。

(4) 地域特性への配慮

現在の廿日市市は、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都市となりました。しかしこれらの地域は、地形や人口の分布・高齢化の状況、道路環境、目的地となる施設の分布状況、公共交通の利用目的等は様々であり、移動サービスを提供する際にそれぞれの地域特性を考慮する必要があります。

本計画では、特に地域内移動サービスの設定にあたり、概ね特性の似通った範囲でエリア区分を行い、表 16 に示すように全市的な考え方を踏まえつつ、それぞれのエリア特性に配慮した移動確保を行います。

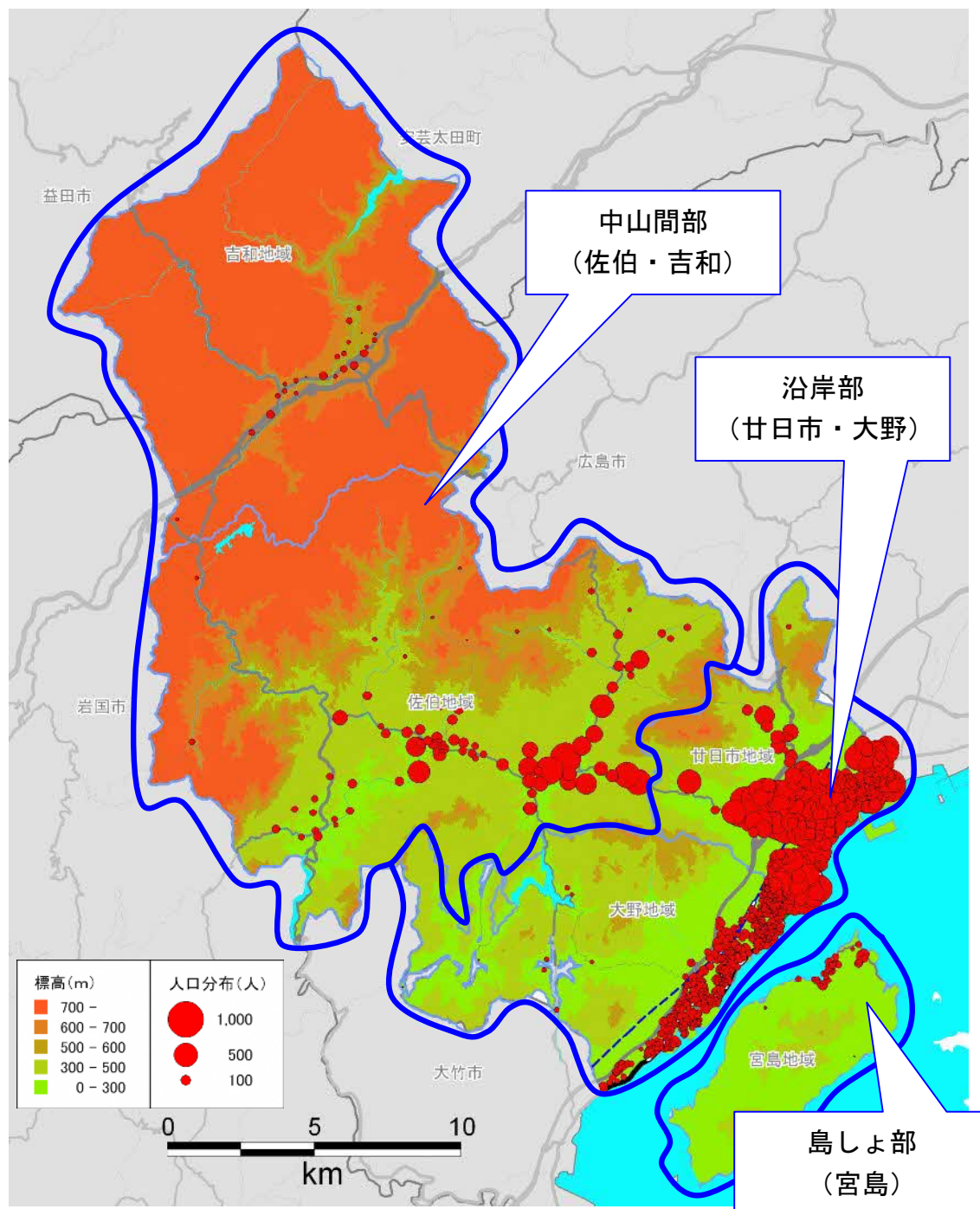


表 16 エリア区分とその特性、移動確保の考え方

エリア 区分	特性	全市的な考え方	特性への配慮
中山間部 (佐伯・吉和)	- 地域の縁辺部では狭隘な道路区間も見られる - 幹線道路から離れた地区では、小規模集落が広く点在 - 過疎化・高齢化が著しい - 日常生活は地域内で概ね完結可能 - 大規模な総合病院や眼科等への通院、一部の高校生の通学は市街地へ - 吉和地域は豪雪地帯であり、冬期は平地でもかなりの積雪となる	- 民間の路線バスによる運行を基本とする - 事業者の経営努力だけでは路線バスが維持できない場合は、必要に応じて行政が移動手段を確保 - 移動手段の提供にあたっては社会インフラとしてサービス提供する最低水準を確保 - 効果的・効率的な運行を行うため、運行の見直し基準を設定 ※地域主体による移動手段の確保が行えるように支援等の仕組みの構築を検討する	- 地域内の目的地である医療機関、商業施設、学校、公共施設等への移動を確保する - 市街地に向かう幹線路線バスや広島市中心部に向かう高速バスとの連絡を図る - 冬期の安全性を踏まえた車両選定を行う
沿岸部 (廿日市・大野)	- 幹線道路沿いは概ね平地であるが、一部、高低差のある場所に住宅団地が広がっている - 地域の縁辺部や一部の住宅団地等で過疎化・高齢化が進みつつある - 市街地では鉄道、路線バス等の公共交通サービスが充実 - 様々な活動が地域内で完結可能 - 広島市のベッドタウンとしての機能も有する		- 交通結節点である鉄道駅や地域内の目的地である医療機関、商業施設、学校、公共施設等への移動を確保する - 広島市方面等への鉄道との連絡を図る - 移動手段確保の検討にあたっては、高低差も考慮する
島しょ部 (宮島)	- 他地域と海で隔てられており、航路以外で往来は不可能 - 集落は一部の地区に集中 - 過疎化・高齢化が著しい - 生活圏が廿日市地域や大野地域に及んでいる - スーパー、大規模な総合病院や眼科等への通院、高校生の通学は市街地へ - 観光客が多い		- 交通結節点である栈橋や地域内の目的地である医療機関、商業施設、公共施設等への移動を確保する - 大野地域と結ぶ航路との連絡を図る - 観光での利用も踏まえて、生活交通としての機能の充実を図る

第3章 目標を達成するための施策の方向性

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

(1) 広域・拠点間移動サービス

ア 鉄道

現状及び課題

広島市のベッドタウンとしての性質を有する本市には、J R山陽本線と広島電鉄宮島線の 2 本の鉄道が運行され、東西方向の広域・拠点間移動を担っています。これらの路線は運行頻度も高く、現状で比較的利便性が高い状況にありますが、より一層スムーズな移動を目指して更なるサービスの向上が求められています。



図 43 鉄道の状況（左；JR 山陽本線、右；広島電鉄宮島線）

施策の方向性

- ・ 広域・拠点間移動サービスとしての役割を明確化し、個々の運行事業者がより一層のサービス向上を図る
- ・ 交通事業者は駅等の主要な交通結節点におけるバリアフリー整備を推進し、乗り継ぎ利便性の向上を図る

イ 航路

現状及び課題

宮島と本土を結ぶ宮島航路は、廿日市市の観光の中心である宮島地域への移動を担う役割を果たすとともに、生活圏が廿日市地域や大野地域に及ぶ宮島地域の住民の生活交通としての役割も担っています。航路の利用者は、近年の観光客の増加に伴い若干増加傾向にありますが、宮島地域の住民の生活交通としての早朝夜間便を確保するには行政の支援が必要な状況です。

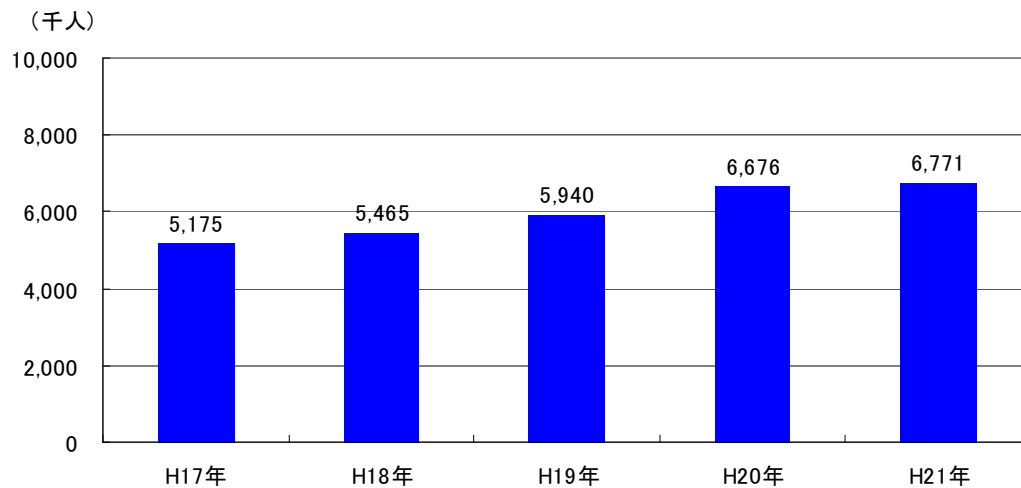


図 44 宮島航路の利用者数の推移（再掲）



図 45 宮島航路の利用状況

施策の方向性

- 観光利用が主であるが、宮島地域の住民の生活交通としての役割も担うため、引き続き早朝夜間便を含めた維持確保を図る

ウ バス

現状及び課題

中山間部の住民の市街地への移動を担う幹線路線バスについては、沿線の過疎化・高齢化、人口減少の影響等により、近年利用者が減少傾向にあります。しかし、当該路線は、地域内移動はもとより、佐伯地域、吉和地域から市街地への移動を担う重要な路線であり、維持確保に向けた行政の支援と利用促進等が必要です。

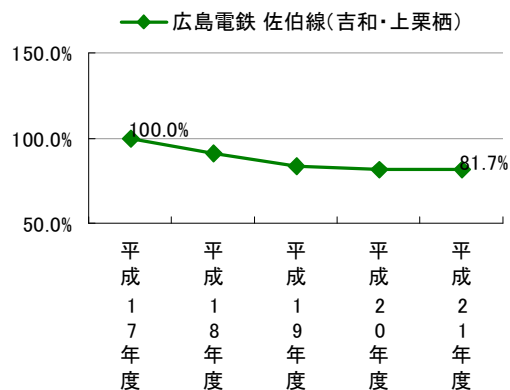


図 46 幹線路線バスの利用者数の推移
(平成17年度を100%とした場合)

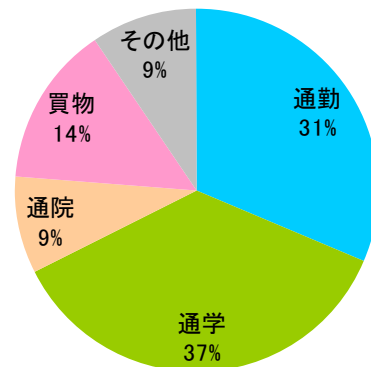


図 47 広島電鉄佐伯線の乗降調査時の利用目的



図 48 玖島分れ停留所(津田→中心部方面)の状況

施策の方向性

- ・ 利用者の実態に鑑み、通勤・通学者に配慮した運行に努める
- ・ 各地域の地域内移動サービスと交通結節点で有機的に結びつけ、役割分担を明確化することで利用促進し、維持確保を図る



図 49 廿日市市役所前駅の状況

(2) 地域内移動サービス

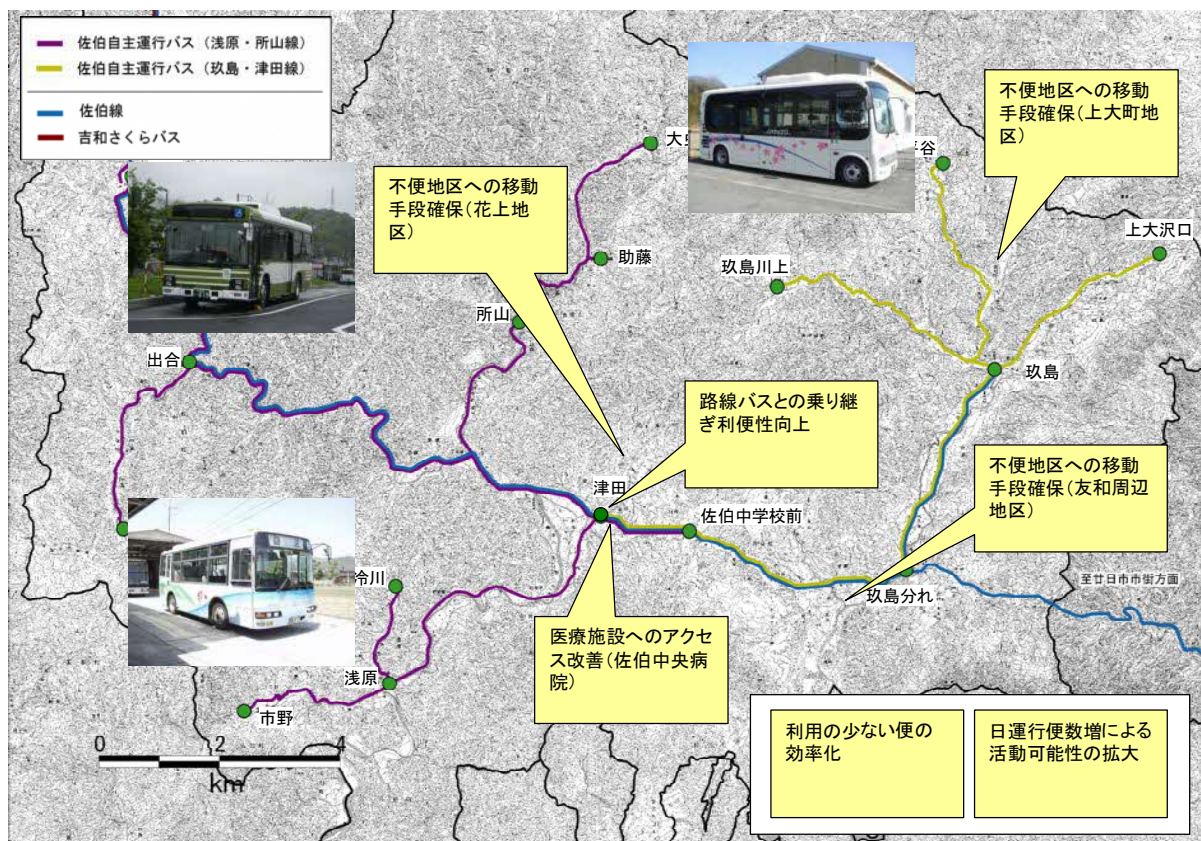
ア 中山間部

○佐伯地域

現状及び課題

地域で利用可能な公共交通は、幹線としての役割を担う民間路線バス佐伯線と支線としての役割を担う佐伯自主運行バス（玖島・津田線、浅原・所山線）ですが、佐伯自主運行バスの一部方面については曜日運行でさらに一日の運行便数が限られ（一部方面は1日1往復）、利便性が低い状況にあります。また、地域の一部ではこうした公共交通を実質利用できない不便地区も存在し、こうしたところへの対応が必要となっています。一方で地域の過疎化・高齢化により公共交通の利用者は減少傾向にあり、朝夕の通勤通学便を確保しつつ、昼間は分散的な需要に対して効率的に対応する運行が求められています。

聞き取り調査では、運行便数の少なさの他に、交通結節点における幹線と支線の乗り継ぎの悪さや地域内の医療機関と最寄り停留所との間の歩行環境の悪さが主な問題点として挙げられています。



施策の方向性

- ・ 主な利用目的に応じた効果的・効率的な生活交通サービスの提供
 - － 朝・夕は定時性が優先される通勤・通学に対応
 - － 昼間は高齢者の通院、買物等に対応
 - － 広電バスとの乗継ぎ改善
- ・ 効率的な運行のためのデマンド型乗合交通の導入

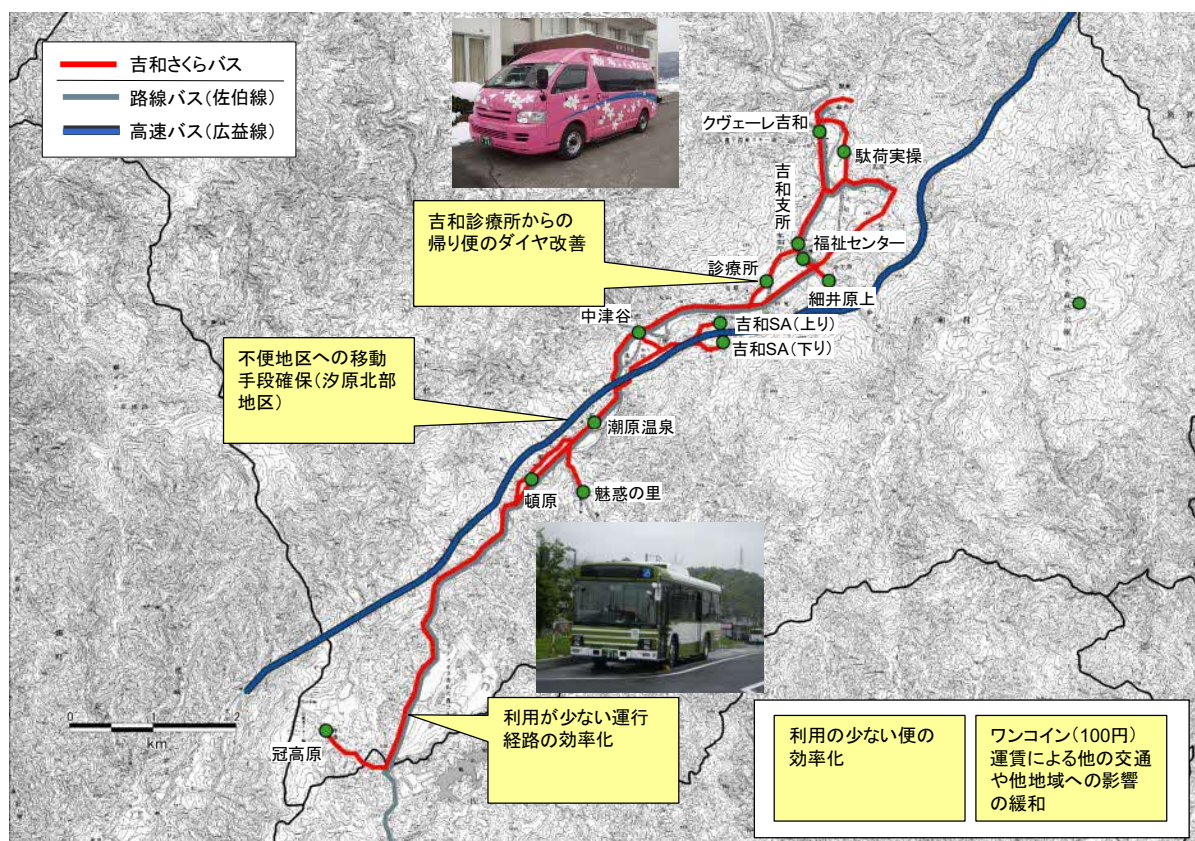
- ・地区ごとの曜日運行を再整理し、昼間の便数を増便
- ・通院や買物といった生活行動を考慮したダイヤの見直し
- ・交通結節点で可能な限り幹線路線バスとの乗り継ぎを実現するため、可能な限りダイヤ設定に配慮

○吉和地域

現状及び課題

地域で利用可能な公共交通は、幹線としての役割を担う民間路線バス佐伯線、広益線（高速バス）と支線としての役割を担う吉和さくらバスですが、吉和さくらバスの一部方面については医療施設からの帰りのダイヤが活動に合致していないなど問題が生じています。また、地域の一部ではこうした公共交通を実質利用できない不便地区も存在し、こうしたところへの対応が必要となっています。一方で地域の過疎化・高齢化により公共交通の利用者は減少傾向にあり、分散的な需要に対して効率的に対応する運行が求められています。

また、他の交通や他地域への影響、今後の持続可能性、受益者負担といった観点から、市自主運行バスの100円運賃については見直しが必要です。



施策の方向性

- ・主な利用目的に応じた効果的・効率的な生活交通サービスの提供
 - －平日は吉和地域内の移動を優先
 - －一次に吉和地域から広島方面に向かう高速バスへの接続を考慮

- ・効率的な運行のためのデマンド型乗合交通の導入
- ・運行区間・区域を分割することにより、乗車時間の短縮による利用者の負担の軽減と、利用実態に合わせた運行本数の確保
- ・運行の単純化によるわかりやすい時刻表の提供
- ・交通結節点で可能な限り幹線路線バスとの乗り継ぎを実現するため、可能な限りダイヤ設定に配慮

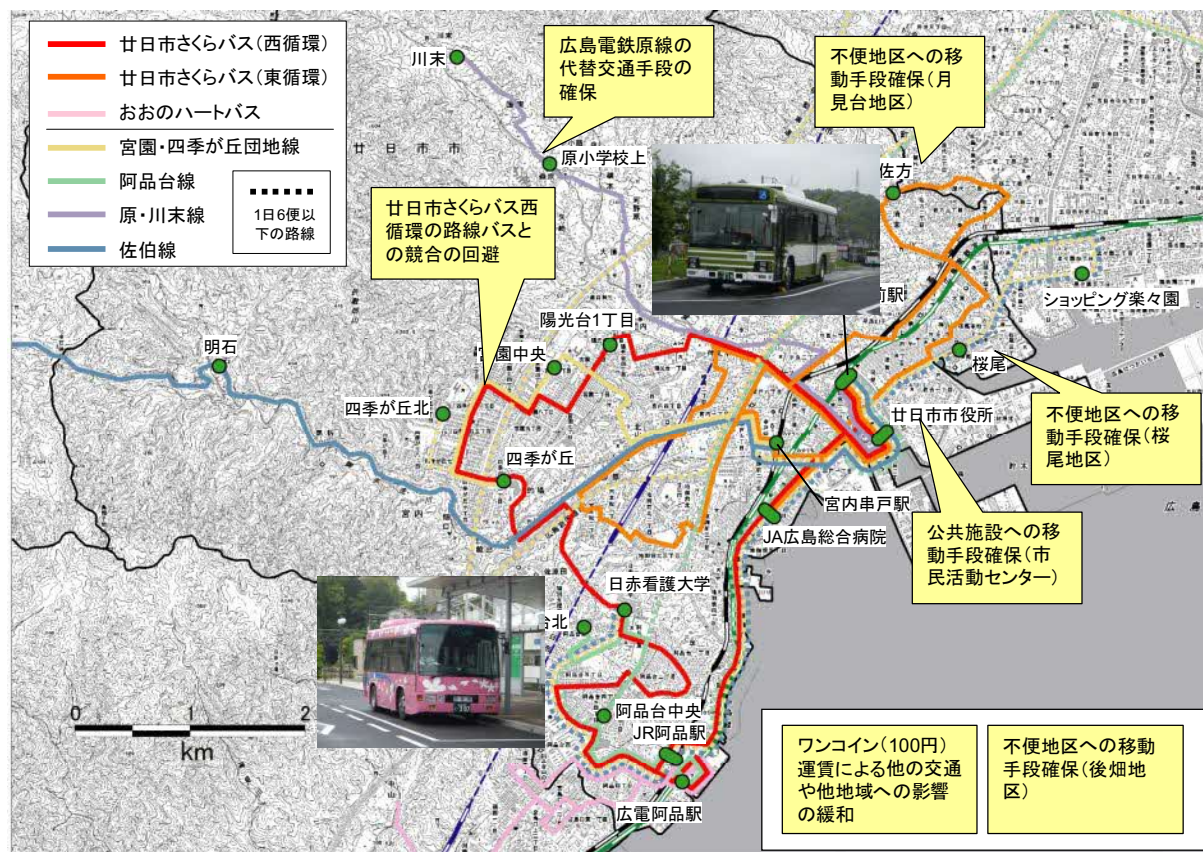
イ 沿岸部

○廿日市地域

現状及び課題

地域で利用可能な公共交通は、幹線としての役割を担う鉄道（JR 山陽本線、広島電鉄宮島線）と支線としての役割を担う民間路線バス各路線及び廿日市さくらバスですが、民間路線バス原線については、利用者減少に伴う収支悪化により路線撤退の懸念があり、地域住民の生活交通として代替交通手段を検討する必要があります。原地区のさらに北側には、不便地区である後畑地区が存在し、こうした地区への移動手段確保についても検討する必要があります。また、一部区間で民間路線バスと廿日市さくらバス西循環の重複が生じており、民間路線バスの継続のためにはこれを回避する必要があります。その他、廿日市さくらバス東循環は、沿線で要望の挙がっている不便地区や利用が見込まれる施設への乗り入れについて路線の検討を行う必要があります。また、路線の検討に当たっては、隣接する市域の交通不便地区への乗り入れについても、本市域内路線への影響や効果等を検証しながら配慮する必要があります。

また、他の交通や他地域への影響、今後の持続可能性、受益者負担といった観点から、市自主運行バスの 100 円運賃については見直しが必要です。



施策の方向性

- ・ 民間路線バス原線の路線撤退に備え、市自主運行路線による移動の確保を検討
- ・ 後畑地区への移動手段確保を検討
- ・ 地域ニーズに合ったサービス向上策とともに受益者負担としての運賃の見直しを実施
- ・ 要望箇所への乗り入れを検討

施策の方向性

- 主な利用実態（最寄り鉄道駅までの利用が多い）に応じた“わかりやすい路線体系”の構築
- 交通結節点における乗り継ぎに配慮
- 地域ニーズに合ったサービス向上策とともに受益者負担としての運賃の見直しを実施
- 市域境界周辺の住民の移動手段確保に当たっては、隣接市と協力・連携する
- 広域・拠点間移動の中核を担う大量輸送機関である鉄道とのスムーズな乗り継ぎを実現するため、可能な限りダイヤ設定に配慮
- 交通結節点で可能な限り幹線路線バスとの乗り継ぎを実現するため、可能な限りダイヤ設定に配慮

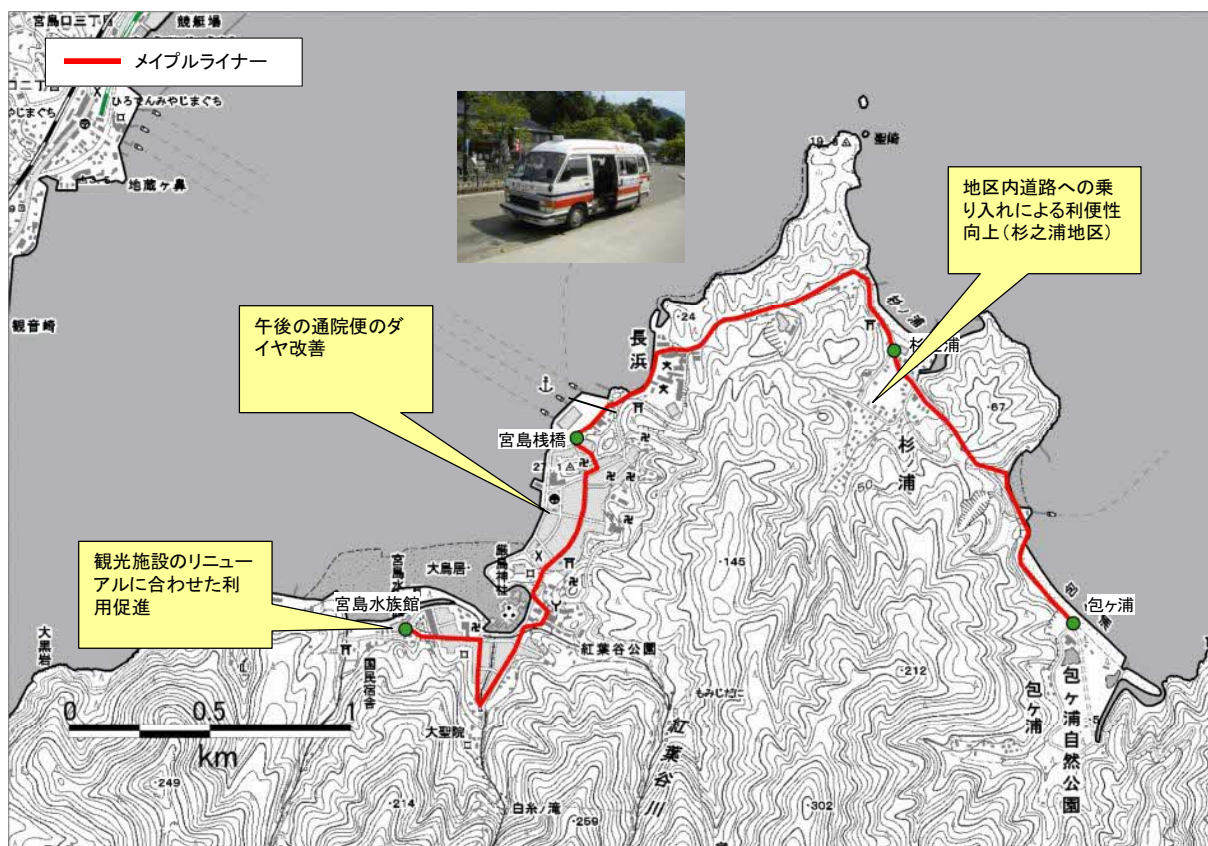
ウ 島しょ部

○宮島地域

現状及び課題

地域内移動については、民間乗合タクシーメイプルライナーが役割を担っていますが、杉之浦地区を中心に、栈橋以東の運行便数が比較的少なく、午後の通院時間に合っていない等の問題が生じています。また、杉之浦地区については、路線から少し奥まった場所まで人口が分布しており、高齢者が中心となるため、集落内道路への乗り入れが求められています。

利用者は、現在宮島水族館が休館中（平成 23 年にリニューアルオープン予定）であるため減少傾向にあり、収益改善のために利用促進が必要ですが、住民にとっては生活交通という側面を持つことから、積み残し等に配慮した運行を行う必要があります。



施策の方向性

- ・ 主な利用目的に応じた効果的・効率的な公共交通サービスの提供
 - － 住民の生活交通を最優先
 - － 一次に観光利用を促進することで収益率の向上を目指す
- ・ 既存路線から離れた集落への運行を検討
- ・ 通院や買物といった活動可能性を考慮したダイヤの見直し（杉之浦方面から宮島クリニックへの午後通院の利便性向上）
- ・ 車両の更新の検討
- ・ 航路とのスムーズな乗り継ぎを実現するため、可能な限りダイヤ設定に配慮



【想定される多様な選択肢】

移動手段の確保にあたっては、運行形態、車両等、様々な選択肢（表 17、表 18 参照）の中から地域に最も適した効果的・効率的な移動手段を、コスト等を踏まえつつ検討します。運行事業者の選定にあたっては当該地域の状況を踏まえつつ競争原理を働かせ、コスト削減を目指します。

表 17 代表的な運行形態の例

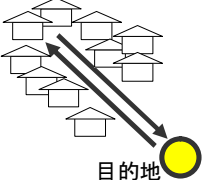
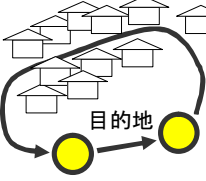
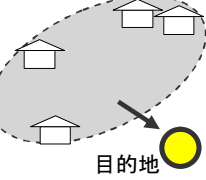
路線形態		イメージ	適した条件等
路線定期運行	往復路線		・地域の中心部への道路沿いに居住地が集中する地区
	循環路線		・周回道路がある団地 ・主な目的施設が離れて立地する市街地部(市街地循環) ※乗車時間を考えると、1周30分程度以内での路線設定が望ましい
区域運行(デマンド)			・居住が広範囲にわたり低密度な地区 ・中山間部等、複数の枝分かれした谷筋沿いに低密度な居住が見られる地区

表 18 代表的な運行車両の例

車両	イメージ	適した条件等
大型バス 中型バス		・居住密度が高く、通勤・通学等を含め多くの需要が見込める路線 (都市近郊の団地等) ※十分な道路幅員や折り返し地点の転回場が必要
小型バス		・居住密度がやや低く、多くの需要を望めない路線 ※十分な道路幅員や折り返し地点の転回場が必要
ミニバス ジャンボタクシー		・中山間部等居住密度が低く、多くの需要が望めない路線 ※ある程度狭い道路でも運行が可能
セダン型 タクシー		

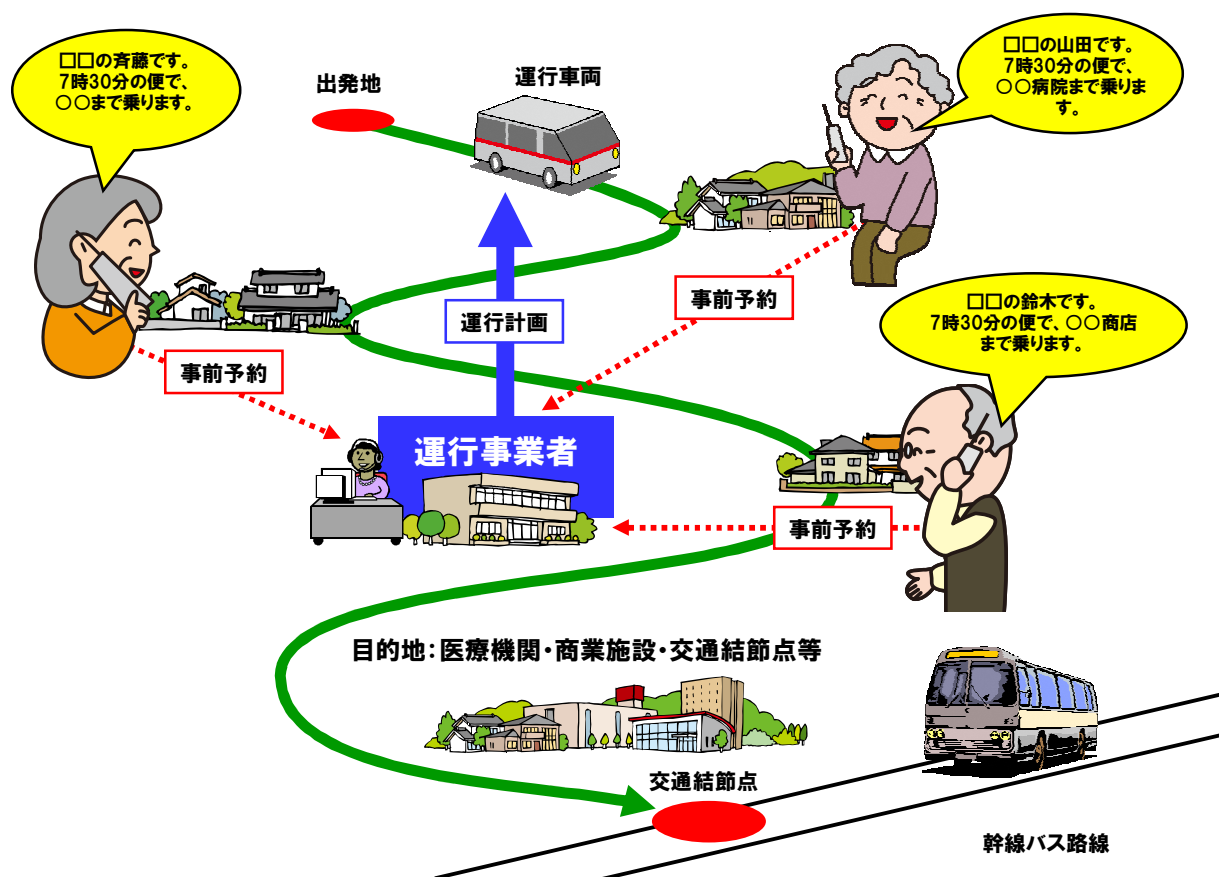


図 51 デマンド型乗合交通の例；あなたたく（安芸太田町）

2 安心・快適に利用できる交通環境の創造

(1) 交通結節点等の整備

現状及び課題

本計画で目指す2層の公共交通体系は、幹線・支線間での乗り継ぎが発生するため、乗り継ぎ待ち時間を快適に過ごすための交通結節点の整備が不可欠です。現状では、主要な交通結節点でも、施設整備が充分でない箇所も見られることから、2層の交通体系を有効に機能させるため、待合環境を整備するなどの乗継円滑化を進める必要があります。

また、本市では「廿日市市移動等円滑化基本構想（平成16年1月、平成21年7月）」を策定し、「だれもが安心・快適に移動できる交通環境づくり」を目指して鉄道主要駅を中心にバリアフリー整備が進められています。しかし、まだ未整備の箇所もあり、高齢者や身体障がい者等が公共交通をスムーズに利用できるよう、今後も引き続き整備を進める必要があります。



図 52 廿日市市役所前駅の整備状況

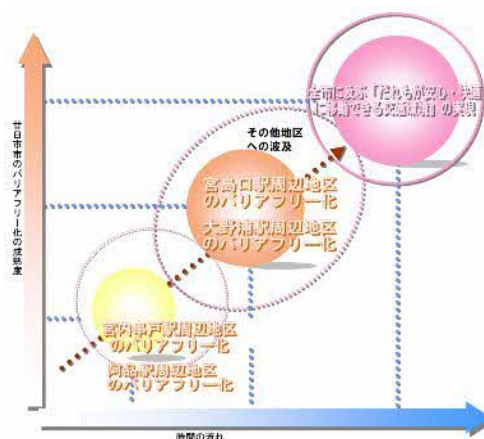


図 53 廿日市市移動等円滑化基本構想における「事業の実施と今度の展開」の概念

施策の方向性

- ・ 乗り継ぎ待ち時間を快適に過ごせるよう、交通事業者の他、行政や交通結節点となる周辺施設を含む地域と協力し、ベンチや上屋等、待合環境を整備
- ・ 「廿日市市移動等円滑化基本構想」を踏まえ、主な交通結節点周辺におけるバリアフリー化を推進



図 54 バスシェルターの整備例（再掲）



図 55 JR阿品駅周辺の整備状況

（２） 情報提供の充実

現状及び課題

アンケート調査結果によると、本市の「生活交通に関する満足度」において、「バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ」に関する満足度は特に低い状況にあります。特に市自主運行路線の時刻表及び路線図については、合併前の様式を更新している状況にあるため、様式が統一できておらず、利用者目線でのわかりやすい整理が行き届いていない状況にあります。

生活交通を活性化し、利用者の拡大を図るためには、乗り継ぎ情報等を含め、公共交通の利用に必要な情報の分かりやすい整理が必要です。

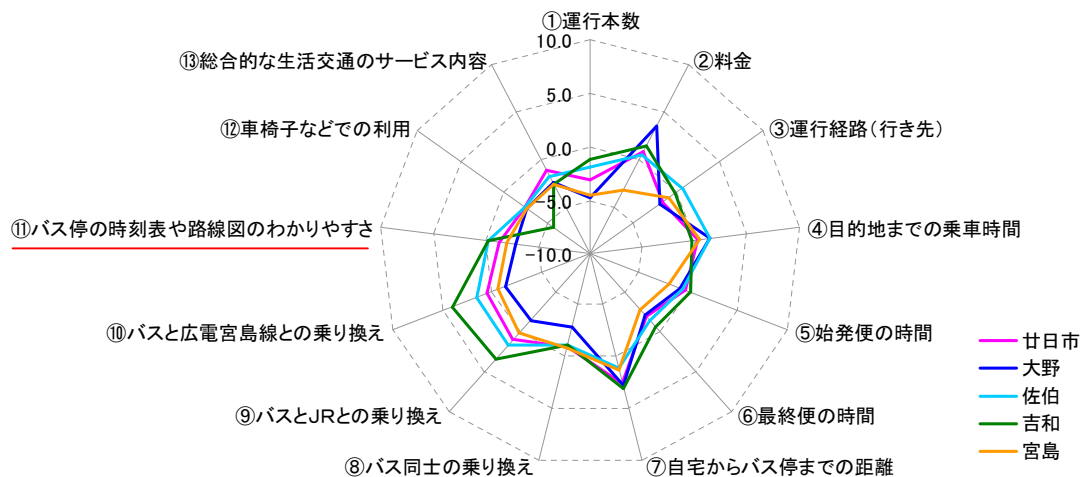


図 56 現行の生活交通サービスに対する満足度指数（再掲）

施策の方向性

- ・ 日常の生活において必要な範囲の公共交通の運行情報を分かりやすく整理した媒体（バスマップ、共通時刻表など）を整備
- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎ等、モード間の乗り継ぎ情報についても必要に応じて整理
- ・ バスロケーションシステムの導入を検討



図 57 バスの超マップ（広島 LRT 研究会）

(3) 車両等における設備の充実

現状及び課題

市内を運行している民間路線バスについては、いずれも IC カードに対応し、利便性に配慮されていますが、市自主運行路線については、いずれも現金及び回数券での支払いとなっています。市自主運行路線と民間路線バスや鉄道の連携を強化し、乗り継ぎ割引の設定等による利便性向上を図るためには、市自主運行路線への IC カードシステム導入を検討する必要があります。

また、民間路線バスや市自主運行バスの車両の一部は、ステップ等がバリアフリー新法に定める基準に適合しておらず、高齢者や身体障がい者を中心に利用が不便な状況にあります。

施策の方向性

- ・ IC カード対応機器を市自主運行路線の各車両に整備し、利便性の向上を目指す
- ・ 導入の時期を考慮し、非 IC カードの定期券の先行導入についても検討
- ・ 車両の更新時期を踏まえ、低床車両の導入を検討



図 58 PASPY のイメージ (PASPY ホームページより)



図 59 低床車両のイメージ (廿日市さくらバス)

3 地域資源としての生活交通を守る体制の構築

(1) 地域が主体となった取組への支援

現状及び課題

マイカーでの移動が定着している現代において公共交通を維持するために、交通事業者や行政が利用しやすいサービスを提供することはもとより、利用者も「マイカーへの過度な依存は地域の生活交通の維持を困難なものとし、結果として生活交通サービスの低下を招く」という“負のスパイラル”を共通認識することが求められています。地域の生活交通は地域住民が利用して初めて持続可能なものとなるということを、地域住民が再認識し、「地域の生活交通は自分たちで守る」という意識を醸成するとともに、地域が主体となった取組へと繋げていく必要があります。

「第5次廿日市市総合計画」の“重点的取り組み3-1-3 地域における自治を築く”においても「地域の実情に合った独自の地域づくりのための支援」について記されており、今後はこうした取組を積極的に支援する必要があります。

施策の方向性

- ・ 初期段階における行政の役割として、地域を担うリーダーの育成、地域への情報提供やアドバイスを検討
- ・ 地域の公共交通に関する問題を地域で話し合い、自分たちで改善する仕組みづくりを検討
- ・ 路線バスが運行しない地域について、地域主体による自主的な取組を行政が支援する仕組みづくりの検討
- ・ 継続的な取組となるよう、PDCAサイクルを構築



図 60 平成 22 年度の聞き取り調査の状況



図 61 地域による移動手段確保の例
やぐちおもいやりタクシー（広島市）

（２） 関係主体との連携

現状及び課題

移動手段確保において、本市の交通行政だけの取組には限界あり、持続可能な公共交通体系を構築するためには、これに関わる多様な主体（住民、事業者、学校、目的施設（医療機関、商業施設、観光施設等）、行政（隣接市町を含む））の間の連携が不可欠ですが、今はそれが不足している状況にあります。

施策の方向性

- ・ 公共交通運営におけるプロとしての交通事業者の、サービスやノウハウを積極的に活用
- ・ 施設とタイアップした利用促進策の検討（例：宮島水族館等）
- ・ 乗り入れを行うことにより利便性の向上が見込まれる施設への乗り入れの検討
- ・ 市域境界周辺の住民の生活圏を踏まえた移動手段確保における隣接市町との協力体制の構築
- ・ 公共交通ではカバーできない移動についての役割分担（福祉行政等）の検討
- ・ 公共交通への理解（学校教育等）
- ・ イベント等における公共交通の PR 実施の検討

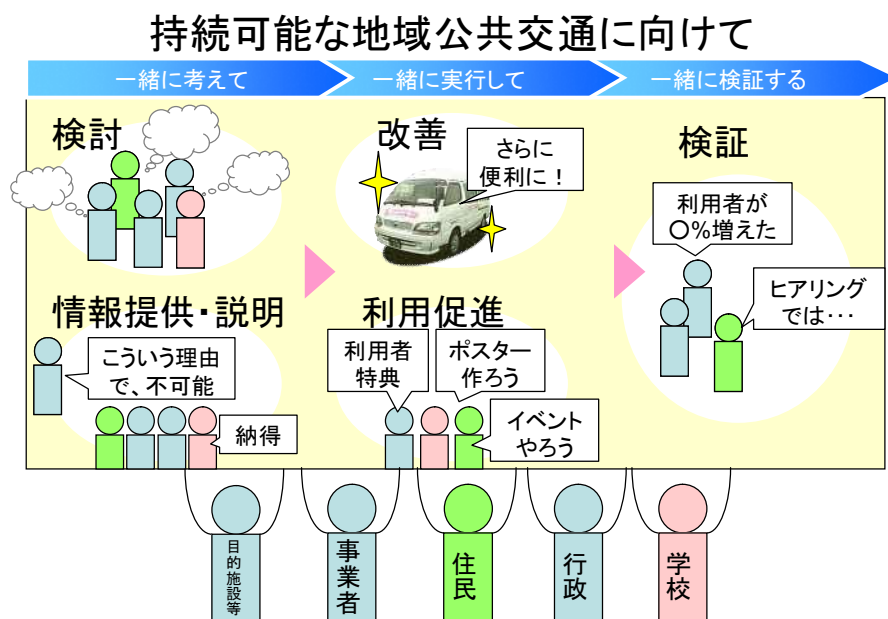


図 62 多様な関係主体との連携イメージ

4 効果の検証

本計画に位置付ける事業は、導入効果や目標達成状況を各主体が容易に確認できるよう、わかりやすく進捗管理する必要があります。そのために PDCA サイクル（Plan＝計画、Do＝実行、Check＝評価、Act＝改善）を構築し、廿日市市公共交通協議会の中で一連の流れで定量的、客観的に効果を検証し、有効性や効率性を評価・検討し、必要に応じた計画の見直しを行います。

特に路線の見直しにあたっては、机上で唯一の解を導き出すことが難しいため、小さな単位で仮説を設定し、その検証を行う意味で試験運行を繰り返し実施することで、地域とともに考え、地域で守る意識を醸成する好循環を作り出すことが重要です。

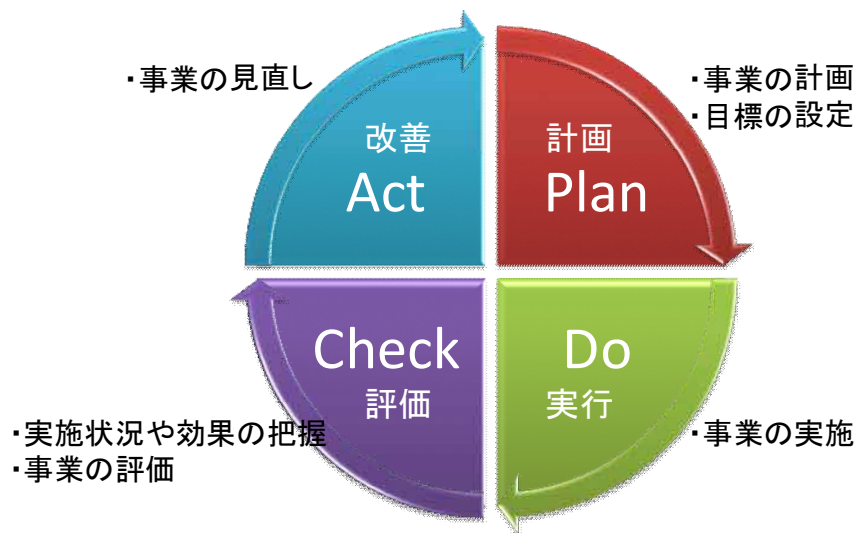


図 63 事業の進捗管理における PDCA サイクルのイメージ

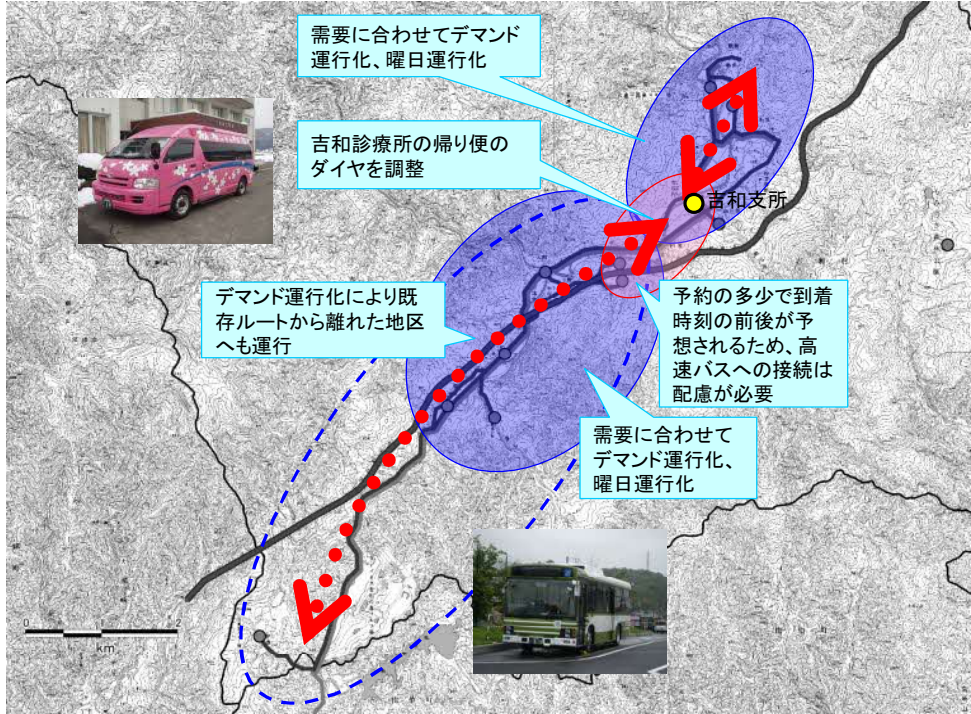
第4章 計画に位置づける事業

事業名	①佐伯地域におけるデマンド型乗合交通の実証運行
実施主体	廿日市市、交通事業者（今後選定予定）
事業概要	・デマンド型乗合交通を実証運行（既存の佐伯自主運行バスから変更） ・朝夕の通学・通勤便についてはこれまでどおり定時定路線運行を継続 ・需要を踏まえ、ミニバスやジャンボタクシーへ車両を小型化することを検討 ・ダイヤ等、詳細な運行計画の検討にあたっては、住民と意見交換を実施 運行範囲の拡大と運行効率化のためのデマンド運行化 運行範囲の拡大と運行効率化のためのデマンド運行化
評価指標	利用者数、収支率
想定するスケジュール	
・平成23年度～	

図 64 事業実施による交通体系イメージ



図 65 意見交換会の実施イメージ

事業名	②吉和地域におけるデマンド型乗合交通の実証運行
実施主体	廿日市市、交通事業者（今後選定予定）
事業概要	・デマンド型乗合交通を実証運行（既存の吉和さくらバスから変更） ・これまでの利用状況を踏まえ、西ルート、東ルートに分けて曜日運行化 ・ダイヤ等、詳細な運行計画の検討にあたっては、住民と意見交換を実施  図 66 事業実施による交通体系イメージ  図 67 意見交換会の実施イメージ
評価指標	利用者数、収支率
想定するスケジュール	
・平成 23 年度～	

事業名	③廿日市さくらバスの系統整理
実施主体	廿日市市、交通事業者（今後選定予定）
事業概要	・ 乗り入れ要望のある地区（桜尾、月見台）や施設（市民活動センター）への乗り入れを検討 ・ 乗り入れ検討に合わせて、現行ダイヤで車両運用が限界に近い東循環の系統分割を検討 ・ 民間事業者の撤退懸念がある原方面について、撤退に備えて地域住民の生活交通を確保するため代替交通を計画 ・ 後畑方面への移動手段確保方策についても合わせて検討を実施
評価指標	利用者数、収支率
想定するスケジュール	
・ 平成 24 年度～	

事業名	④おおのハートバスの系統整理
実施主体	廿日市市、交通事業者（今後選定予定）
事業概要	・ 系統が複雑でわかりにくいおおのハートバスの系統整理を実施 ・ 通勤・通学時間帯を除く昼間の便は、各地区の住民の主な目的地を踏まえ、最寄りの鉄道駅や公共施設等までの区間で 3 区間に分割 ・ 交通結節点となる鉄道駅や公共施設等で区間を跨いだ乗り継ぎができるだけ可能となるよう、ダイヤを調整
評価指標	利用者数、収支率
想定するスケジュール	
・ 平成 24 年度～	

事業名	⑤観光施設とのタイアップによるメイプルライナーの利用促進
実施主体	有限会社宮島交通、宮島水族館、廿日市市
事業概要	・既存車両の老朽化に伴い、新規車両の導入検討 ・宮島水族館のロゴ等を車体にラッピングし、宮島水族館及びメイプルライナーのPRを行うことで、水族館利用者等への利用促進を実施
評価指標	利用者数、収支率
想定するスケジュール	
・平成23年度～	

図 68 宮島水族館のロゴのラッピングイメージ



図 69 宮島水族館の館内イメージ（宮島水族館ホームページより）

事業名	⑥交通結節点等の整備
実施主体	廿日市市、交通事業者、沿線施設事業者、道路管理者
事業概要	・ バス停留所の現況調査を実施し、交通結節点を中心に利用者の多いバス停留所から優先的に整備 ・ 乗り継ぎ待ち時間を快適に過ごせるよう、ベンチや上屋等、待合環境を整備 ・ 「廿日市市移動等円滑化基本構想」を踏まえ、主な交通結節点周辺におけるバリアフリー化を推進  図 70 廿日市市役所前駅の整備状況（再掲）
評価指標	バス停留所利用者数、満足度（利用者アンケート）
想定するスケジュール	
・ 平成 24 年度～	

事業名	⑦生活交通マップ等の整備
実施主体	廿日市市、交通事業者
事業概要	・ 日常の生活において必要な範囲の公共交通の路線情報や、目的地となる施設等を分かりやすく整理した公共交通マップを整備 ・ 鉄道とバスの乗り継ぎ等、モード間の乗り継ぎ情報についても必要に応じて整理  図 71 バスマップの例（バスの超マップ；広島 LRT 研究会）
評価指標	利用者数
想定するスケジュール	
・ 平成 25 年度～	

事業名	⑧バスロケーションシステムの整備
実施主体	廿日市市、交通事業者
事業概要	・バスの接近状況や遅延状況等を携帯電話でリアルタイムに確認できるバスロケーションシステムの整備を検討 ・合わせて、接近状況を携帯電話にメール配信するシステムについても整備を検討 The diagram illustrates the components and flow of a bus location system. A GPS satellite (GPS衛星) is shown in the upper left, sending signals to a bus (運行車両) below it. The bus is connected to a communication base station (通信基地局) via radio waves. The base station is connected to a server (サーバー) via the Internet (インターネット), indicated by an @ symbol and an arrow. The server is then connected to a box containing a mobile phone (携帯電話), a PC (パソコン), and two people at a bus stop, representing the system users. 図 72 バスロケーションシステムのイメージ
評価指標	システム利用者数
想定するスケジュール	
・平成 25 年度～	

事業名	⑨市自主運行路線への IC カードシステムの整備
実施主体	廿日市市、交通事業者
事業概要	・ IC カード対応機器を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」の導入を視野に検討を実施 ・ 導入に時間を要する場合は、利用者の多い路線を中心に非 IC カードの定期券の先行導入 ・ 利用が多くなるほど運賃が割引かれる等、公共交通の利用へのインセンティブ付与の可能性を検討  図 73 PASPY のイメージ (PASPY ホームページより)
評価指標	IC カード決済数
想定するスケジュール	
・ 平成 24 年度～	

事業名	⑩イベント等における生活交通の PR 実施
実施主体	廿日市市、交通事業者
事業概要	- 各種イベントにブース等を設置し、生活交通 PR の実施を検討 - バス等の生活交通に触れる機会は少ないものの、将来の利用者として想定される子供達に対し、バスの乗り方教室の開催を検討 - その他、バス等の生活交通に関連するグッズの販売等を検討   ひろしまバスまつり実行委員会  図 74 ひろしまバスまつりの状況（ひろしまバスまつりホームページより）
評価指標	イベント参加者数、満足度（参加者アンケート）
想定するスケジュール	
・平成 23 年度～	

事業名	⑪地域主体による移動手段確保の仕組みづくり
実施主体	廿日市市、住民、交通事業者
事業概要	・住民や NPO 法人、商工会等の地域が主体となった移動手段確保を行政が支援する仕組みを検討 ・他の自治体（広島市、山口市等）の仕組みを情報収集し、地域に情報提供を行う ・初期段階においては、仕組みの検討とともに、地域を担うリーダーの育成を行う ・住民が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する ・地域主体による移動手段確保の実現
	図 75 地域主体による移動手段確保の仕組みの例（山口市）
評価指標	地域主体による移動手段確保の事例数
	想定するスケジュール
	・平成 23 年度～

表 19 各事業の想定スケジュール

事業名	想定スケジュール				
	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度
①佐伯地域におけるデマンド型乗合交通の実証運行	詳細計画 実証運行 検証		本格運行・適宜見直し		
②吉和地域におけるデマンド型乗合交通の実証運行	詳細計画 実証運行 検証		本格運行・適宜見直し		
③廿日市さくらバスの系統整理	素案検討	詳細計画 実証運行 検証		本格運行・適宜見直し	
④おおのハートバスの系統整理	素案検討	詳細計画 実証運行 検証		本格運行・適宜見直し	
⑤観光施設とのタイアップによるメイプルライナーの利用促進	利用促進の実施				
⑥交通結節点等の整備		現況調査・適宜整備			
⑦生活交通マップ等の整備			整備・適宜見直し		
⑧バスロケーションシステムの整備			システム 検討・整備	保守	
⑨市自主運行路線への IC カードシステムの整備		システム 検討	整備・保守		
⑩イベント等における生活交通の PR 実施	内容検討	実施・適宜見直し			
⑪地域主体による移動手段確保の仕組みづくり	仕組みの 検討	適宜見直し			

○毎年度、廿日市市公共交通協議会において各事業を評価し、必要に応じて見直しを行う。

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

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

■過疎

人口が極度にまばらなこと。

■過疎地有償運送

移動手段の確保が困難な過疎地において、自治体以外の団体（特定の公益的・非営利活動を行うことを目的とする法人等）が非事業用車（自家用車）を用いて行う有償運送。

■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。

■小型バス

全長 7m 以下でかつ乗車定員 29 人以下のバス車両。

■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

路線バス等の公共交通機関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。

■受益者負担の原則

提供するサービスを特定の者が利用して利益を受ける場合、そのサービスにかかる経費は利益を受けた者が負担すべきであるという考え方。

■生活交通

通院、買物など、住民の日常生活に必要不可欠な公共交通。本計画においては、鉄道、航路、バス、乗合タクシー等を対象とする。

■潜在需要

隠れて表面化していない需要。

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。

■ダイヤ

交通機関の到着時刻等の運行計画を表した図表。

■中山間（部）

一般的には平野の外縁部から山間地に至る一帯。本計画で佐伯地域、吉和地域を「中山間部」と分類している。

■低床車両

乗降性を改善するため、客室までの階段を低く、あるいは少なくした車両。

■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。

■道路運送法

旅客自動車運送であるタクシー・バス等の事業について定めた法律。

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

■バスシェルター

雨風等をしのぐために屋根等を備えたバス停留所。

■バスマップ

バス路線を表示した地図。

■バスロケーションシステム

無線通信や GPS など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などを通じて、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などを表示・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・情報的な障壁（バリア）が取り除かれた（フリー）状態。

■ヒアリング（調査）

対象者に直接意見等を聞く調査方法。

■費用対効果

支出した費用に対して得られる効果。

■福祉タクシー

高齢者や障がい者の外出を支援するタクシー。一般には、福祉車両（車いすや寝台を備えた車両）を使って、要介護者などを輸送するサービスが該当する。

■福祉有償運送

NPO 法人等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、他人の介助なしで移動することが困難で、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者、要介護者、要支援者、その他障がい者を有する方等を対象に輸送を行うサービス。

■負のスパイラル

連鎖的に悪循環が生じること。

■ベッドタウン

大都市の周辺に位置する住宅都市。

ま 行

■ミニバス

本計画においては、11人～15人乗りの小型のバス車両をいう。

■モード

交通の種類・手段。

や 行

ら 行

■ラッピング

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ること。

■ランダムサンプリング

母集団から調査対象を無作為に標本抽出すること。

■リアルタイム

即時、同時。

■ロゴ

会社名や商品名など、文字を組み合わせ図案化したもの。

わ 行

■ワークショップ

地域住民等の参加者がみんなで自由に意見を出し合い、互いの考えを尊重しながら、意見や提案をまとめ上げていく場。

英 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、継続して利用できる。

■NPO 法人

特定の公益的・非営利活動を行うことを目的とする法人。

■PASPY (パスピー)

広島県内の主要なバス会社 9 社で開発した I C カード。広島電鉄のバス・電車、宮島航路等、主なバス・路面電車等で利用できる。

■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

(目的)

第1条 廿日市市公共交通協議会（以下「協議会」という。）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に関する公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(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)

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) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3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 協議会は廿日市市が設置する。

- 2 協議会は、別表1に掲げる者とするほか、必要に応じ会長が必要と認めた者を委員に加えることができる。
- 3 協議会には、会長及び副会長1人並びに監査委員1人を置く。

(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。

(会議)

第6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7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。

(事務処理のための組織)

第8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、廿日市市建設部都市・建築局都市計画課内に置く。

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。

(監査)

第9条 監査委員は、会長が会議の中で指名する。

2 協議会の出納監査は、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10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11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12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。

別表1 (第4条関係)

(委員)

団体・所属	職 名
廿日市市建設部	建設部長
広島電鉄株式会社	廿日市営業課長
広島県タクシー協会西広島支部	支部長

3 廿日市市公共交通協議会 委員名簿

区分	役職	氏名	備考
学識	広島大学大学院工学研究科准教授	塚井誠人	
利用者・住民代表	廿日市地域町内会連合会会長	亀谷敏男	
	佐伯地域コミュニティ代表	清水 透	
	コミュニティよしわ会長	広兼正義	
	区長連合会代表	小熊鶴雄	
	宮島総代会会長	蔦谷慶三	第1回
		正木文雄	
	廿日市市社会福祉協議会事務局長	高橋博史	
	廿日市市教育委員会教育指導課長	植松寛雄	
地方運輸局	広島運輸支局首席運輸企画専門官	富田直也	第1回
		八澤昭二	
広島県	企画振興局地域振興部交通対策室長	小林即典	第1回
	企画振興局地域振興部地域政策課長	八谷秀幸	
警察	廿日市警察署交通課長	新藤幸夫	第1回
		田澤義徳	
運行者(バス)	広島電鉄㈱バスカンパニー廿日市営業課長	大田和広	
運行者(タクシー)	広島県タクシー協会広島西支部長(廿日市交通)	正木一朗	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	上田 誠	
道路管理者	廿日市市建設部維持管理課長	細川 進	第1回
		進藤育治	
広島市	道路交通局都市交通部交通対策担当課長	三木登士也	第1回
		箕田和三	
大竹市	市民生活部長	照永繁則	
		金山博史	
廿日市市	建設部長	原田忠明	会長

(敬称略)

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)

平成 2 3 年 3 月

発行／廿日市市 建設部 都市・建築局 都市計画課

〒738-8501 広島県廿日市市下平良一丁目 11 番 1 号

TEL 0829-30-9178 FAX 0829-32-1062