

令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三次市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

三次市の概要

- ・平成16年4月に1市4町3村が合併
- ・人口 50,681人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 778.14km²

三次市地域公共交通会議の構成員

三次市 広島県 中国運輸局 三次警察署 学識経験者
住民又は利用者の代表 私鉄中国地方労組備北支部
備北交通(株) 十番交通(有) 三次みどりタクシー(株)

概 要

三次市は平成16年に旧三次市と双三郡、甲奴郡甲奴町が合併し広域な市となり、広域移動を中心として主要拠点間の移動を路線バスが担っている。しかし、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、その維持確保が困難な状況が生じている。一方で、合併による生活圏域の広域化等により市民の移動ニーズは多様化しており、こうしたニーズに対応した効果的・効率的な公共交通サービスの提供が必要である。持続可能な地域内交通を確保維持する取組として、市街地を循環するバス「くるるん」、区域運行の公共交通空白地有償運送「さくぎニコニコ便」の運行を実施している。また広域移動として、赤名線、下高野線の運行を実施しているほか、平成30年4月からは、三江線代替交通である作木線と川の駅三次線の運行を実施している。

協議会の主な取り組み

- ・市街地循環バスの整備、運行、改善
- ・地域内生活交通の再編
- ・路線バスの運行、再編
- ・三次市相乗りタクシー事業の推進
- ・公共交通の利用促進策の推進(バスの乗り方教室等)

等交通計画事業の実施、達成状況の評価・改善

- ・公共交通空白地域における有償運送の運営補助

協議会における検討

交通会議の開催状況 計3回開催

- ▶第1回(6月28日)※書面協議
令和4～6年度地域内フィーダー系統確保維持計画について
三次市民バスの停留所の追加について
他市運営有償旅客運送の三次市への乗り入れについて協議
- ▶第2回(8月27日)
広島県広域MaaS推進事業について協議
- ▶第3回(12月24日)
令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価について協議

三次市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

- 市街地循環バスくるるん：（目標）1循環あたりの利用者数 7.2人以上（目標の根拠 H31.4～R2.3の利用者平均 7.2人）
（効果）市街地での通院や買い物等の移動支援
- 赤名線：（目標）1便あたりの利用者数 4.8人以上（目標の根拠 H31.4～R2.3の利用者平均 4.8人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進
- 下高野線：（目標）1便あたりの利用者数 5.9人以上（目標の根拠 H31.4～R2.3の利用者平均 5.9人）
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 作木線：（目標）1便あたりの利用者数 作木線①7.1人以上 / 作木線②4.8人以上
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- 川の駅三次線：（目標）1便あたりの利用者数 1.8人以上
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進
- さくぎニコニコ便：（目標）1月あたりの利用者数を57人以上（目標の根拠 H31.4～R2.3の利用者平均 57.1人）
（効果）三次市中心部へ移動する際の接続向上、外出機会の提供、医療機関等への移動 支援

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- 市街地循環バスくるるん
交通観光センターや観光協会にてチラシを配布するなど、利用促進を図った。
- 赤名線、下高野線
市内観光施設の周遊等を考慮しながら、ダイヤ改正の検討を行った。
- 作木線、川の駅三次線
市内高校生対象のアンケート調査を実施し、利用上の課題の把握に努めた。
- さくぎニコニコ便
運行管理システム及び予約アプリの導入による利便性向上を模索した。

実施した利用促進策

- ・駅前施設を中心にチラシ等を配布し、バス路線の周知に努め、利用を呼び掛けた。
- ・運行事業者の協力により、「乗り放題パス」及び「ちょこっとパス」の発売による利用促進及びモビリティマネジメントを実施した。
- ・運行主体と連携し、住民向けの広報紙等を用いて積極的な運行のPRを行い利用を呼び掛けた。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・バスへの関心を高める取組を引き続き実施した。

地域住民の意見の反映

- ・各地域の住民自治組織単位で生活交通について協議を行い、ニーズや現状の把握による運行内容の見直しや利用促進を進めていくことを目的にした、地域内生活交通検討会の設立を随時行っている。
（令和3年11月末現在、7か所で設立済み）
- ・作木町及び布野町の地域内生活交通検討会において提言された意見を参考に、バスのルートやダイヤの改善を行うことで、利便性向上を図った。

三次市地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

すべての路線(区域)において、運行事業者並びに関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施された。

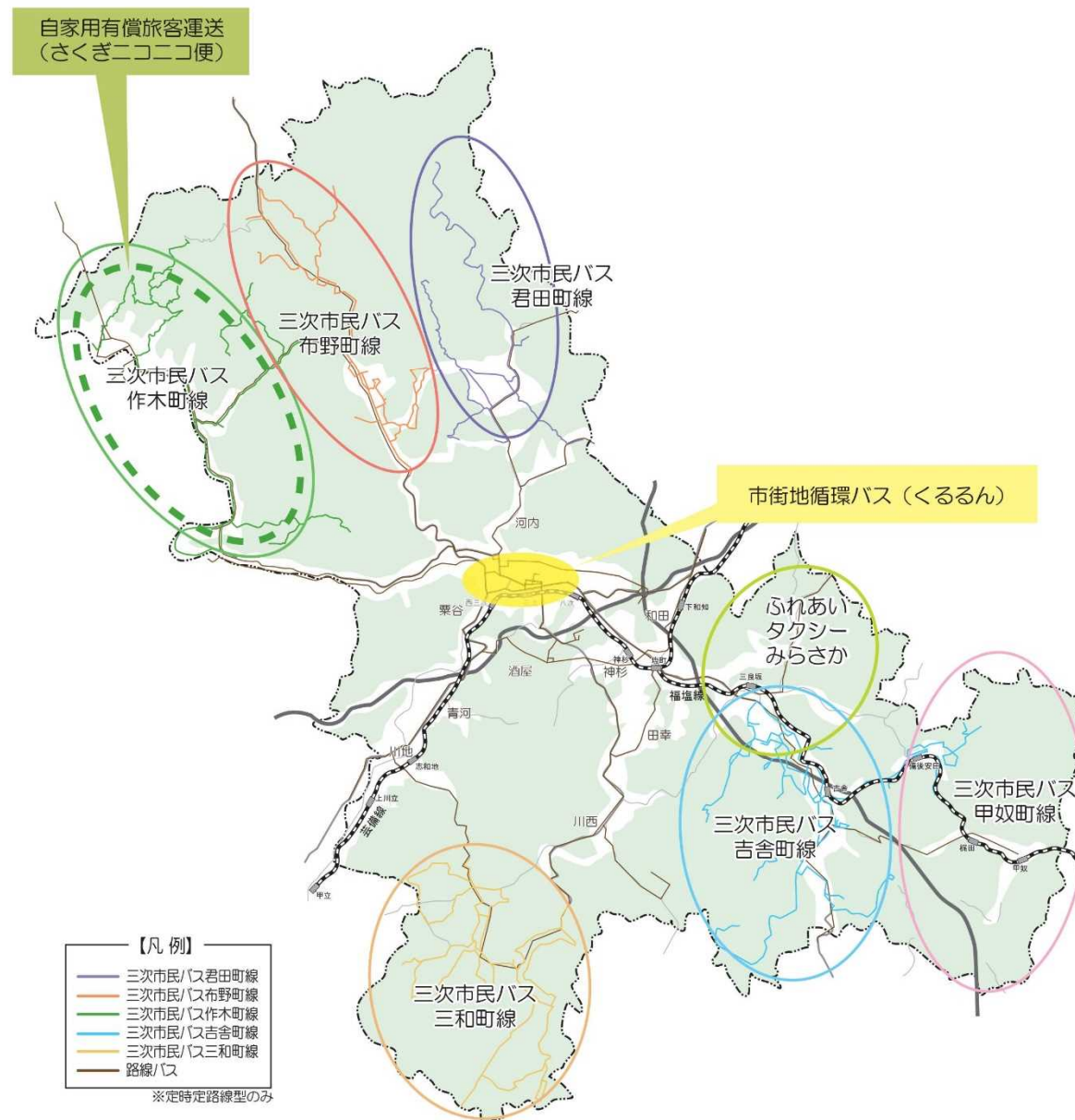
目標・効果達成状況

- 市街地循環バスくるるん：（目標）1循環あたり5.3人で、目標7.2人以上を下回った。
（効果）市街地での通院や買い物等の移動手段を確保維持することができた。
- 赤名線：（目標）1便当たりの利用者数6.1人で、目標（4.8人以上）を達成した。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 下高野線：（目標）1便当たりの利用者数は5.4人で、目標（5.9人以上）を下回った。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 作木線：（目標）1便当たりの利用者数は作木線①は5.0人、②は3.3人で、①②ともに目標（①7.1人以上、②4.8人以上）を下回った。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- 川の駅三次線：（目標）1便当たりの利用者数は1.6人で、目標1.8人以上を下回った。
（効果）三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の利用促進を図ることができた。
- さくぎニコニコ便：（目標）1月あたりの利用者数が43人で、目標（57人以上）を下回った。
（効果）三次市中心部へ移動する際の接続向上、外出機会の提供、医療機関等への移動支援を確保できた。

事業の今後の改善点

- 市街地循環バスくるるん：運行の周知及び乗り方の普及を図るべく、くるるんを活用したバスの乗り方教室を積極的に実施・PRする。
- 赤名線：引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。
- 下高野線：新型コロナウイルス感染症の影響により利用が減少しているものの、通院や通学を中心に、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、現在の運行形態を維持する。
- 作木線：新型コロナウイルス感染症の影響により利用が減少しているものの、市民の日常生活に欠かせない路線であることから、現在の運行形態を維持しつつ、利便性向上に向けたダイヤ改正等を検討する。
- 川の駅三次線：本路線は通学利用が中心の路線であることから、運行事業者と協力し、利用実態の把握に努め、通学時に利用しやすいダイヤ編成の検討などにより、利便性向上を目指す。
- さくぎニコニコ便：他の交通手段への乗換等、作木町内生活交通検討会や運行事業者と連携しつつ、利便性の向上及び利用促進を図る。

交通体系図 別紙

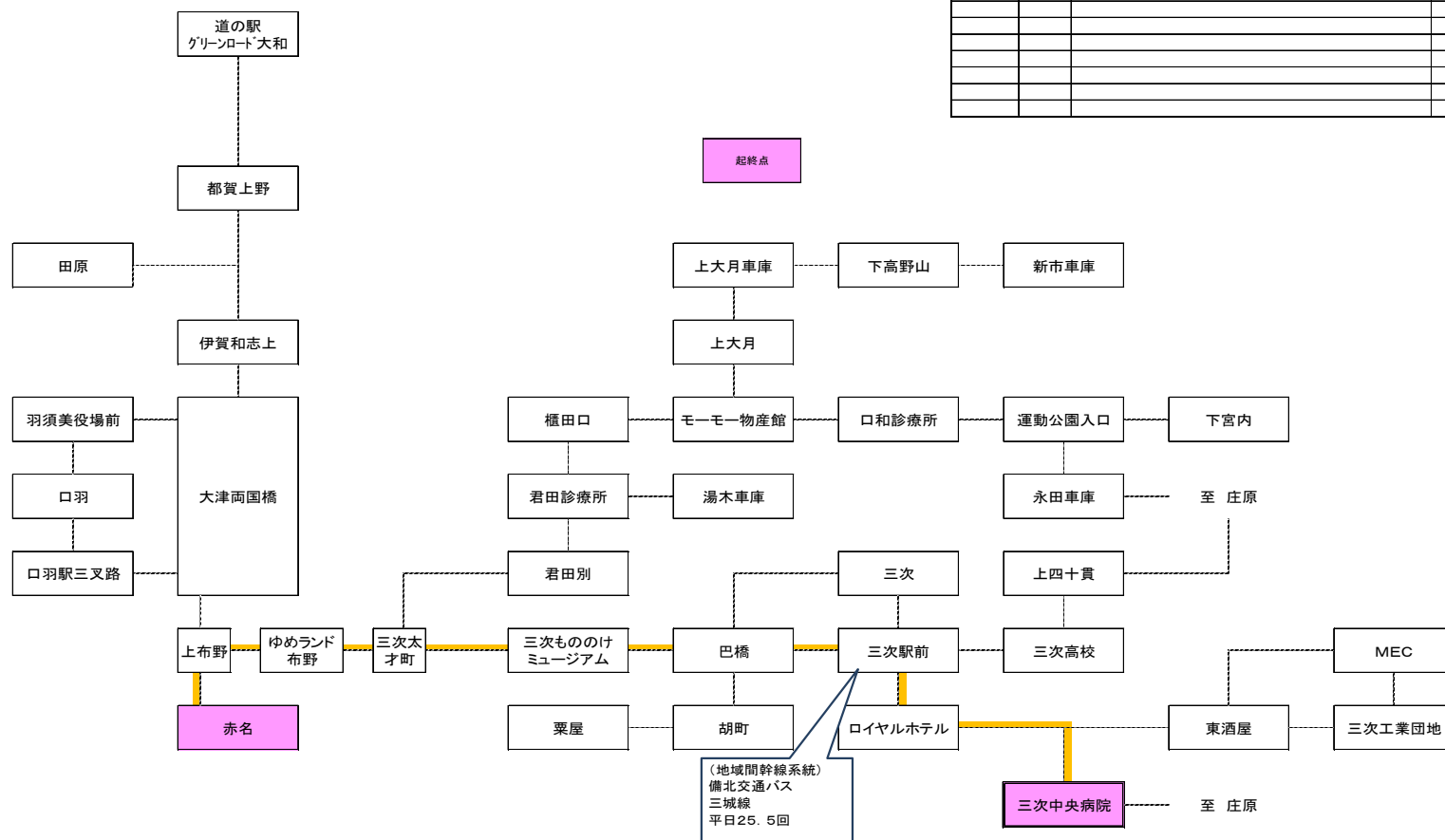


運行系統図 別紙

系統名 赤名線
 運行形態 4条路線, 乗合バス型(定期)
 運行日・便数 1/1, 1/2を除く毎日運行 1日4便
 運賃 対キロ区間制(160円~1220円)

運行系統図(赤名線) H31.4.26~

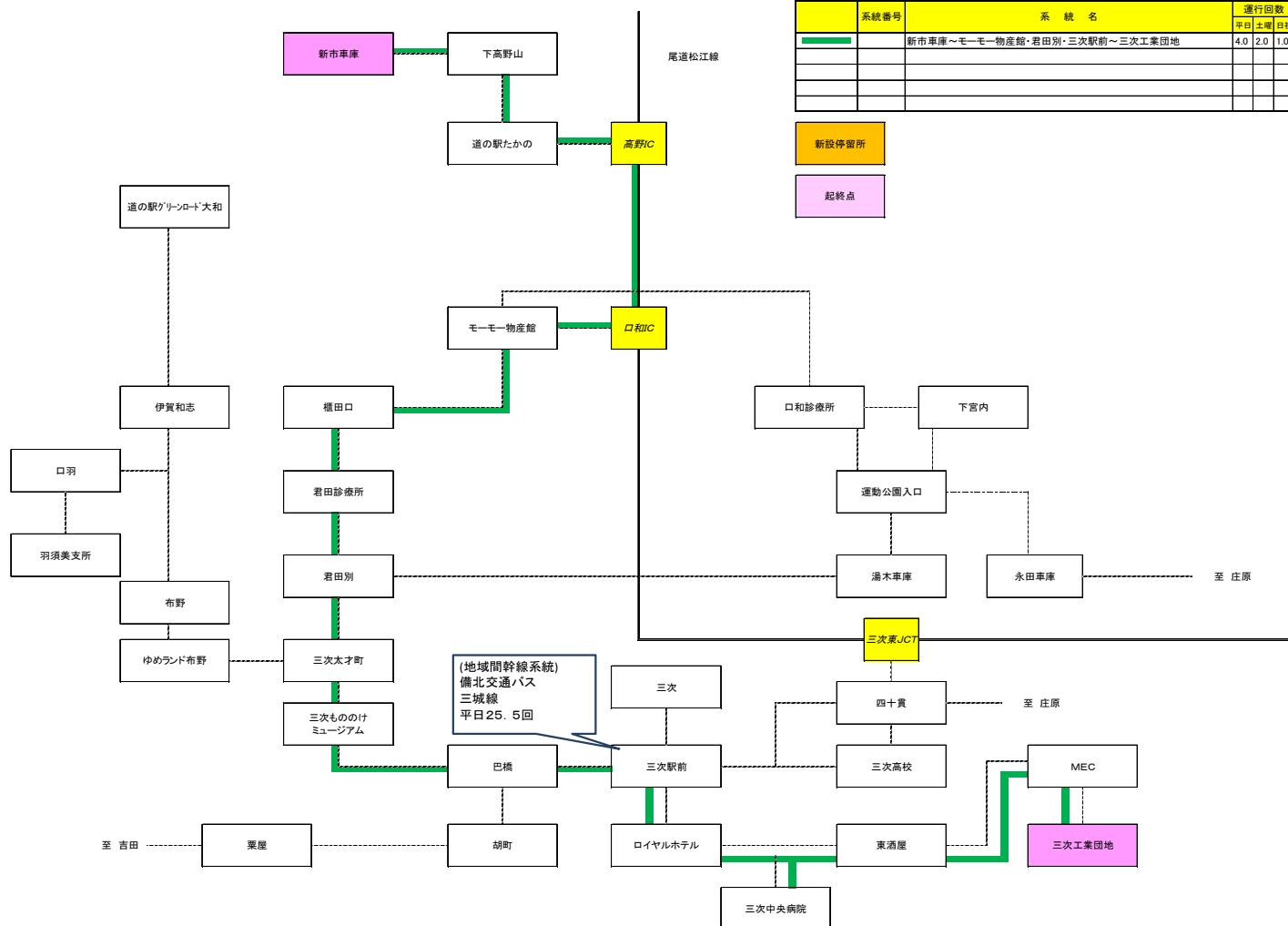
系統番号	系 統 名	運行回数		
		平日	土曜	日祝
900-53	赤名~ゆめランド布野・三次駅前~三次中央病院	4.0	4.0	4.0



運行系統図 別紙

系統名 下高野線
 運行形態 4 条路線・乗合バス型（定期）
 運行日・便数 1/1, 1/2を除く毎日運行 月～金：4便 土日祝：2便
 運賃 対キ口区間制（160円～1580円）

運行系統図(下高野線) H31.4.26現在



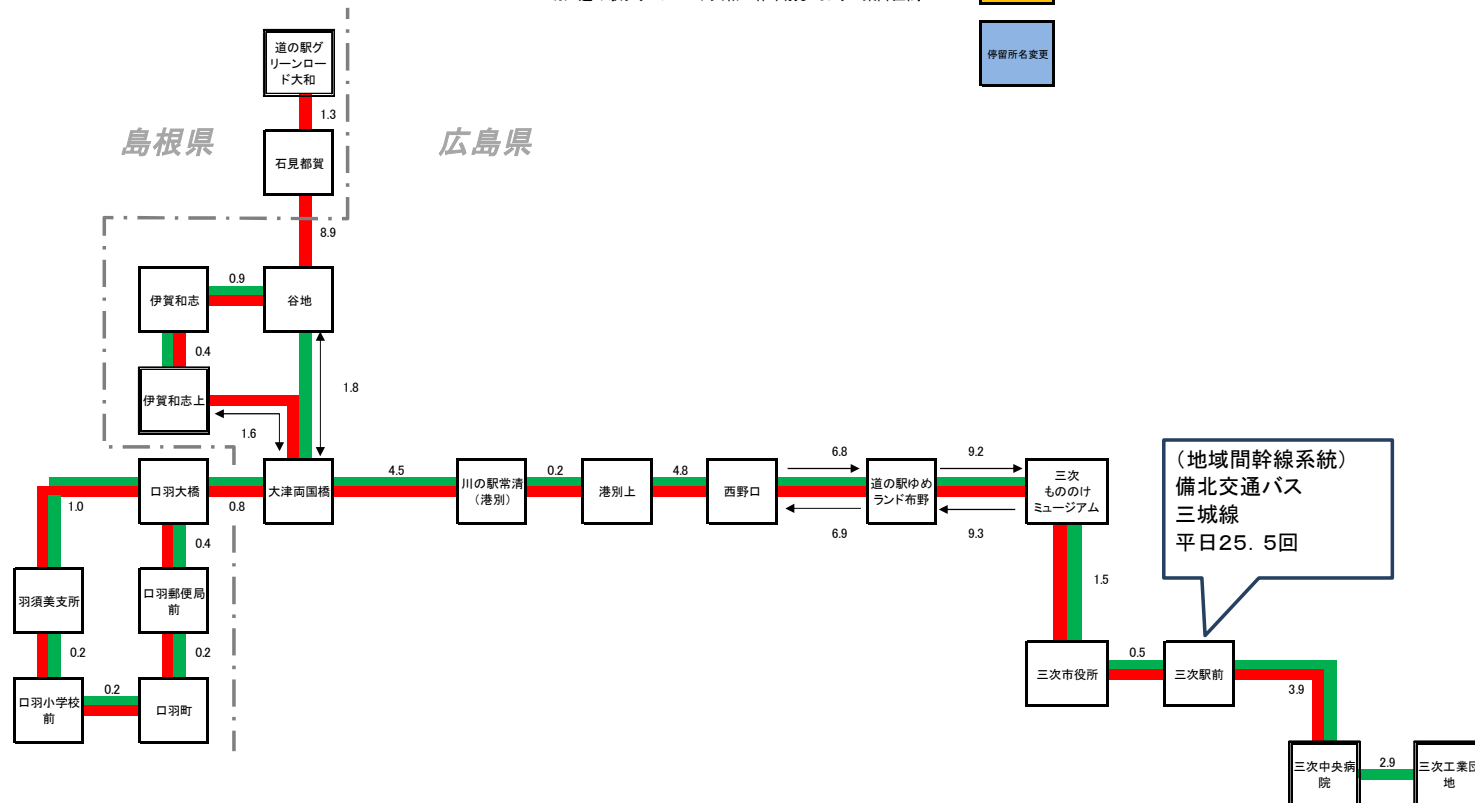
運行系統図 別紙

系統名	作木線
運行形態	4 条路線・乗合バス型（定期）
運行日・便数	2 系統（道の駅GR大和起点・伊賀和志上起点）あり。道の駅グリーンロード大和起点 2 便，伊賀和志上起点 3 便（土日は 1 便）※1/1, 1/2を除く
運賃	対キロ区間制（160円～1350円）

運行系統図（作木線） 平成31年4月26日現在

	系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数		
						平日	土曜	日祝
	900-32	伊賀和志上	谷地・羽須美支所・布野・三次駅前	三次工業団地	路 往 41.0 路 復 41.2	3.0	1.0	1.0
	900-42	道の駅グリーンロード大和	伊賀和志・羽須美支所・布野・三次駅前	三次中央病院	路 往 48.1 路 復 48.3	2.0	2.0	2.0

※ 道の駅グリーンロード大和～作木別までフリー乗降区間



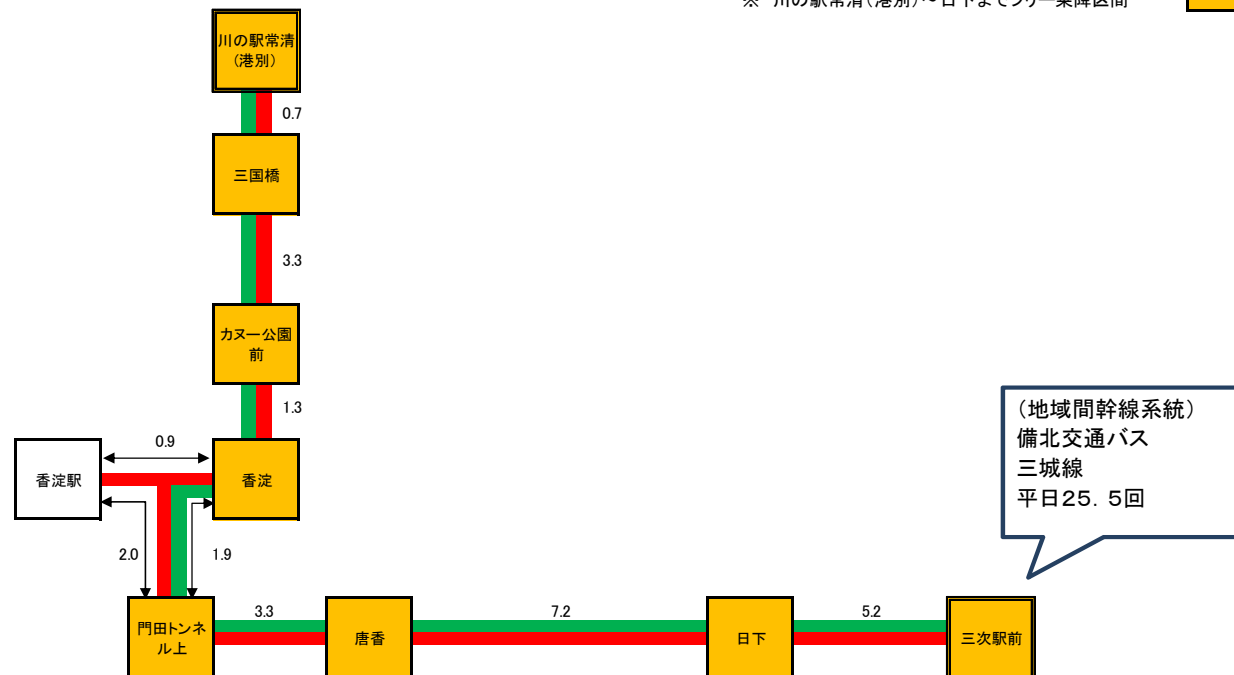
運行系統図 別紙

系統名 川の駅三次線
 運行形態 4条路線, 乗合バス型 (定期)
 運行日・便数 毎日運行 1日5便
 運賃 対キロ区間制 (170円~610円)

運行系統図 (川の駅三次線) 平成30年4月1日現在

	系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数		
						平日	土曜	日祝
	999-91	川の駅常清(港別)	香淀駅・(R375)	三次駅前	23.9	2.0	2.0	2.0
	999-92	川の駅常清(港別)	(R375)	三次駅前	22.9	3.0	3.0	3.0

※ 川の駅常清(港別)～日下までフリー乗降区間



起終点

既設停留所

新設停留所

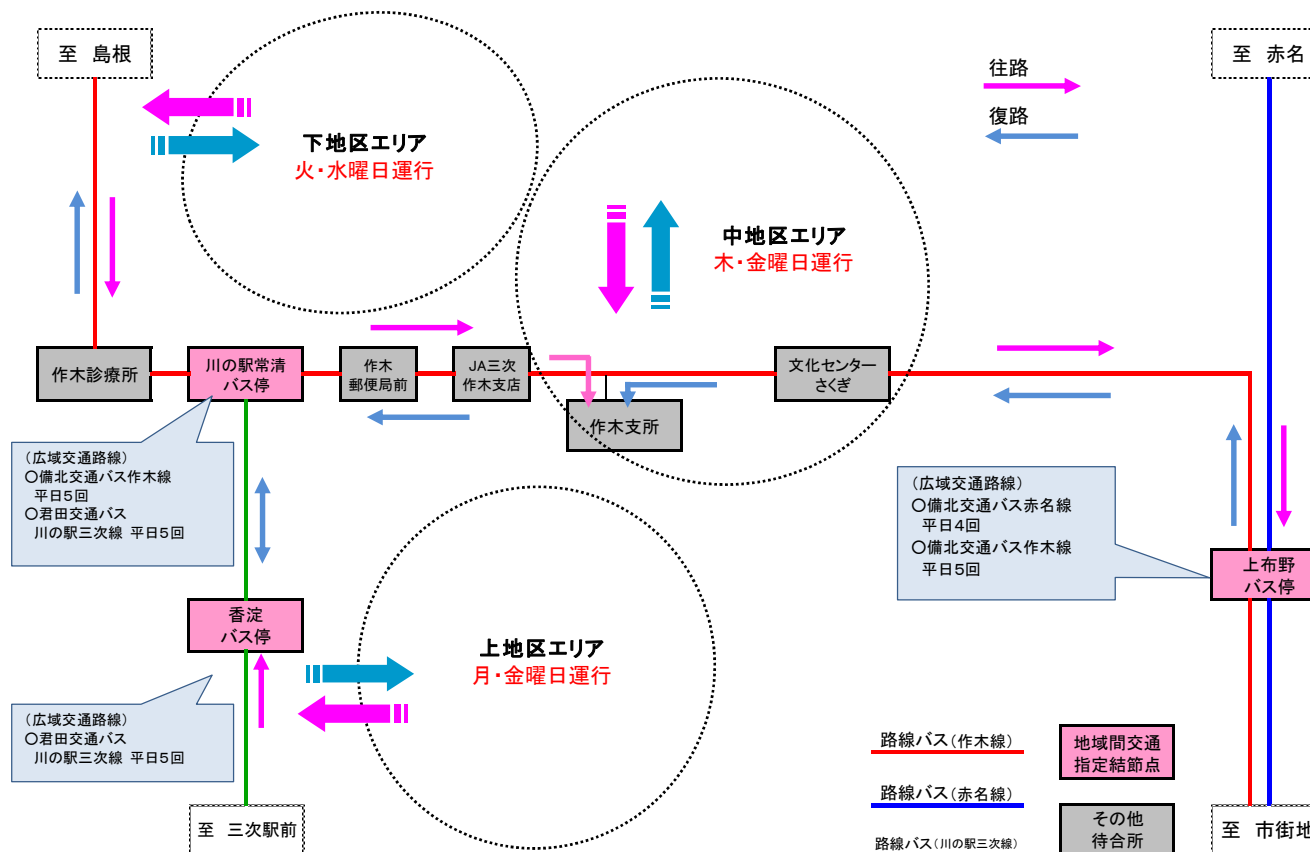
運行系統図 別紙

系統名	作木町上地区・中地区・下地区
運行形態	公共交通空白地有償運送・区域デマンド型
運行日・便数	(上地区) 月・金曜日 (中地区) 木・金曜日 (下地区) 火・木曜日 各日3便
運賃	一乗車300円

運行系統図

作木町公共交通空白地有償運送

平成31年4月1日現在



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 廿日市市公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

廿日市市の概要

- ・平成15年3月に佐伯町、吉和村が合併、平成17年11月に大野町、宮島町が合併(旧1市3町1村が合併)
- ・人口 114,906人(平成27年10月1日現在)
- ・面積 489.48平方キロメートル(平成27年国勢調査)

協議会の構成員

廿日市市、利用者・住民代表、広島県、中国運輸局、学識経験者(広島工業大学)、広島電鉄(株)バス事業本部、(社)広島県タクシー協会、私鉄中国地方労働組合、廿日市警察署、鉄道事業者、港湾管理者、道路管理者、広島市、大竹市

概 要

廿日市市は平成15年と平成17年の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った。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発生している。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る。このうち、中山間部における持続可能な移動手段を確保・維持する取組として、地域内の主要施設や幹線路線バスとの交通結節点までを区域運行によりカバーするデマンド型乗合交通「佐伯デマンドバス(佐伯地域)」「吉和デマンドバス(吉和地域)」を「地域内フィーダー系統」として平成23年12月より運行。また、民間路線から市自主運行路線に転換し、運行の効率化とともに、均一運賃を導入した「佐伯さくらバス玖島線(佐伯地域)」「吉和さくらバス(吉和地域)」を「地域内フィーダー系統」として平成31年1月より運行している。

協議会の主な取り組み

- ・効果的・効率的で持続可能な運行に向けた自主運行バス等の再編
- ・桜まつりにおけるブース出展による公共交通利用意識啓発
- ・「廿日市市地域公共交通網形成計画」の策定協議(平成28年3月策定済み)
- ・「廿日市市バス路線等再編方針」の策定協議(平成29年3月策定済み)
- ・「廿日市市地域公共交通再編実施計画」の策定協議(平成30年10月策定済み)

協議会における検討

協議会の開催状況 令和2年10月～令和3年9月 計5回開催

- ・第2回(10月16日書面) 令和元年度市自主運行バスの各路線収支状況等の報告
- ・第3回(12月18日) 広島電鉄(株)が運行する津田線の減便
NPO法人ほっと吉和による自家用有償旅客運送
令和2年度地域内フィーダー系統事業評価
- ・第4回(2月18日書面) おおのハートバスの運行計画変更の届出
- ・第1回(6月14日書面) 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(7月6日) 広電バス津田線利用促進事業の実施について 他

廿日市市公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

区域デマンド型

<目標:年間のべ利用者数>

玖島・友和線1,836人 所山線560人 浅原線1,686人 飯山・中道線615人 吉和線1,980人

<目標値の設定方法>

各路線の年間のべ利用者数(目標値)＝佐伯地域:各路線の過去3年間の平均値(玖島・友和線、浅原線は＋5%)

吉和地域:過去3年間の最大値＋5%

<効果>

利便性の向上(日常生活行動に合致したダイヤの設定、幹線路線バスとの乗り継ぎ改善、既存の交通空白地域や個別施設への乗り入れ等)による高齢者等を中心とした住民の外出機会の増加

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・吉和線のNPO法人への移管を実施。
- ・コロナ禍で、はつかいち桜まつりが中止となり、対面でのPRができなかった。
- ・経費削減や収益率向上のために、運行サービスの見直しも含めて検討を行っている。

実施した利用促進策

- ・中山間部における路線再編の意見交換会等において、地域住民の意見・要望の聞き取りを行った。
- ・令和3年4月1日より、吉和線をNPO法人ほっと吉和に自家用有償旅客運送として移管。地域が主体となり、より地域住民の意見・要望を取り入れやすいようにした。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・令和3年4月1日に吉和線をNPO法人ほっと吉和に移管した際に、市の広報誌に掲載したり、テレビや新聞に取り上げてもらい、PRを行った。

地域住民の意見の反映

- ・地域住民代表として、協議会委員に各地域から代表者1名ずつが出席。
- ・支所や運行事業者が利用者等から聴き取った意見を踏まえ、利用促進策や運行内容の改善について検討した。

廿日市市公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

乗合バス(定期)型

<目標:収益率>

(佐伯地域)申請番号3:10%、申請番号4:15%、(吉和地域)津田～吉和間自主運行バス:15%

<目標値の設定方法>

各系統の収益率(目標値)＝佐伯地域:再編前の類似系統の収益率を元に、対象系統ごとに目標値を設定

吉和地域:再編前に類似系統がないため、佐伯地域自主運行バス玖島線を参考として目標値を設定

<効果>

通学・通院・買い物での移動など、日常生活を送る上で必要不可欠な移動手段の確保。均一運賃導入による利用者の負担軽減。利便性の向上による高齢者等を中心とした住民の外出機会の増加。幹線バス路線と連携したネットワーク形成による交流人口の拡大と地域活性化。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・コロナ禍で、はつかいち桜まつりが中止となり、対面でのPRができなかった。
- ・PRと利用促進策として、津田～吉和間自主運行バスと広電バス津田線の企画乗車券を販売した。

実施した利用促進策

- ・支所や運行事業者が受けた地域住民の意見・要望の聞き取りを行った。
- ・地域間幹線である広電バス津田線で利用促進事業を開始。さらにそれに合わせ、乗継ぎ利便性の向上のため、ダイヤ改正を実施。
- ・広島県の補助事業を活用し、津田～吉和間自主運行バスと広電バス津田線の往復乗車券と沿線にある温浴施設の利用券を組み合わせた企画乗車券を販売した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・上記の企画乗車券を販売する際に、新聞に取り上げてもらったり、広島県が作成したPRサイトに掲載してもらった。また、周知チラシを広島電鉄(株)の協力のもと、各所に配架した。

地域住民の意見の反映

- ・地域住民代表として、協議会委員に各地域から代表者1名ずつが出席。
- ・支所や運行事業者が利用者等から聴き取った意見を踏まえ、利用促進策や運行内容の改善について検討した。

廿日市市公共交通協議会 事業の評価

事業実施の適切性

- ・佐伯地域:計画どおり実施されている。
- ・吉和地域:計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

<佐伯地域>

- ・区域は玖島・友和線1,364人(目標1,836人:達成率74.2%)、所山線167人(目標560人:達成率29.8%)、浅原線1,311人(目標1,686人:達成率77.7%)、飯山・中道線257人(目標615人:達成率41.7%)は目標未達成
- ・乗合バスは申請番号3:9.9%(目標10%:達成率99.0%)は目標未達成、申請番号4:24.7%(目標15%:達成率164.6%)は目標達成

<吉和地域>

- ・区域は963人(津田交通570人、ほっと吉和390人の合算)(目標1,980人:達成率48.6%)は目標未達成
- ・乗合バスは3.6%(目標15%:達成率24.0%)は目標未達成

事業の今後の改善点

<佐伯地域>

- ・区域デマンド型は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、稼働率・利用者数ともに全体的に減少傾向にあるため、効果的な利用促進策について検討が必要。
- ・乗合バス(定期)型は通学・通勤などの地域の移動手段として一定の効果をあげているものの、一部の系統では収益率が目標を下回っているため、効果的な利用促進策について検討が必要。
- ・今後もPRの機会を増やすとともに、分かりやすいチラシや説明用動画を用いるなど、工夫しながら周知を図る。
- ・新型コロナウイルス感染予防として、車内の換気や消毒など、対策の徹底をアピールし、利用者の安心につなげる。

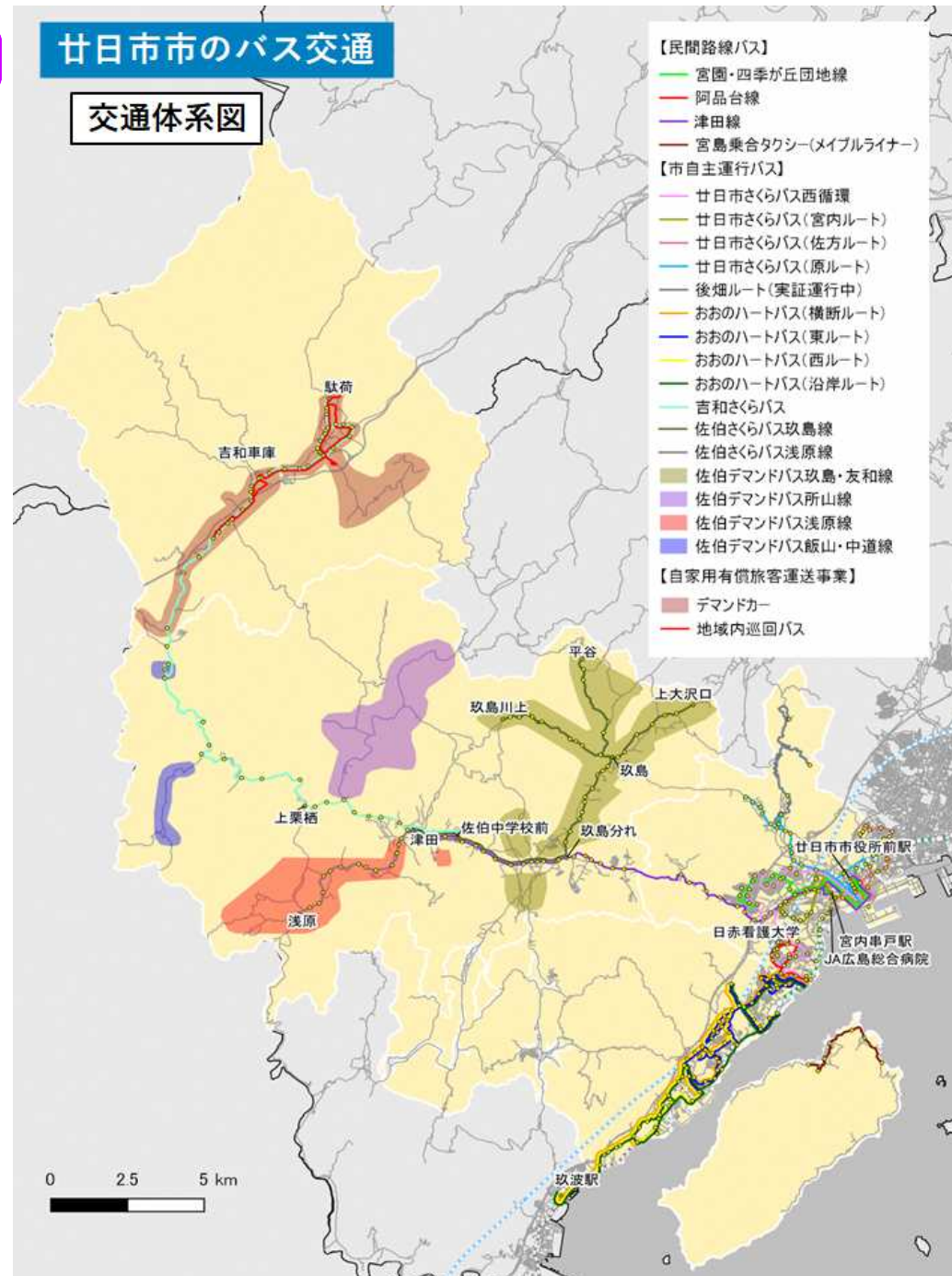
<吉和地域>

- ・区域デマンド型は引き続き地域内の行事や福祉事業及び観光施設等と連携し、運行事業者との協働のもと、利用の促進を図る。
- ・地域のNPO法人に自家用有償旅客運送として移管した効果を見ながら、運行サービスを含めた見直しを検討する。
- ・乗合バス(定期)は一定の利用者数はいるものの、収益率は目標を下回っているため、効果的な利用促進策について検討が必要。
- ・新型コロナウイルス感染予防として、車内の換気や消毒など、対策の徹底をアピールし、利用者の安心につなげる。

交通体系図 別紙

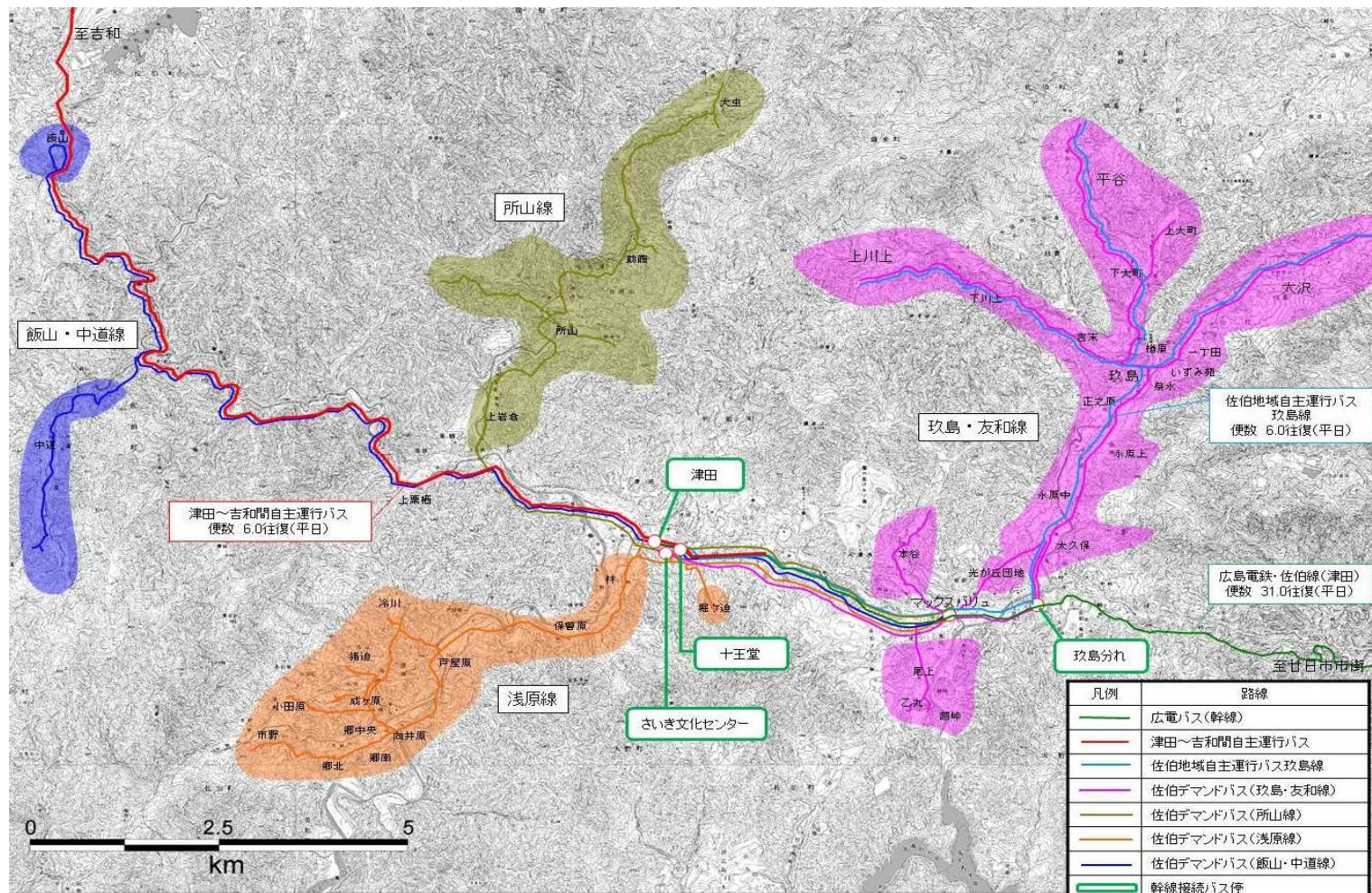
廿日市市のバス交通

交通体系図



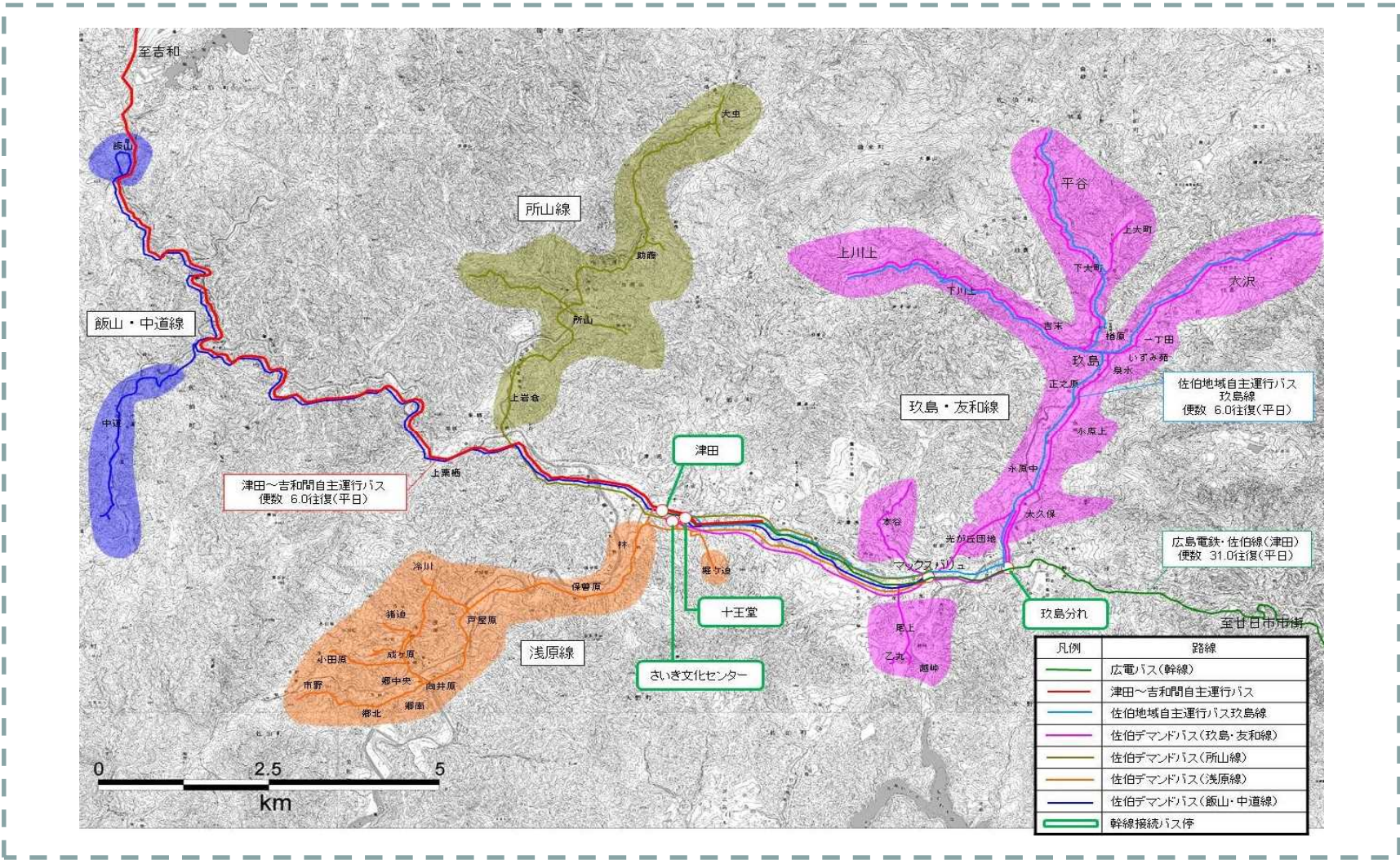
運行系統図 別紙

系統名 玖島・友和線、所山線、浅原線、飯山・中道線
 運行形態 4条路線 区域デマンド型
 運行日・便数 玖島・友和:月水金8便、所山:火木土8便、浅原:火木金土7便、飯山・中道:月水5便(いずれも祝日、12/31~1/3を除く)
 運賃 大人200円、小児100円



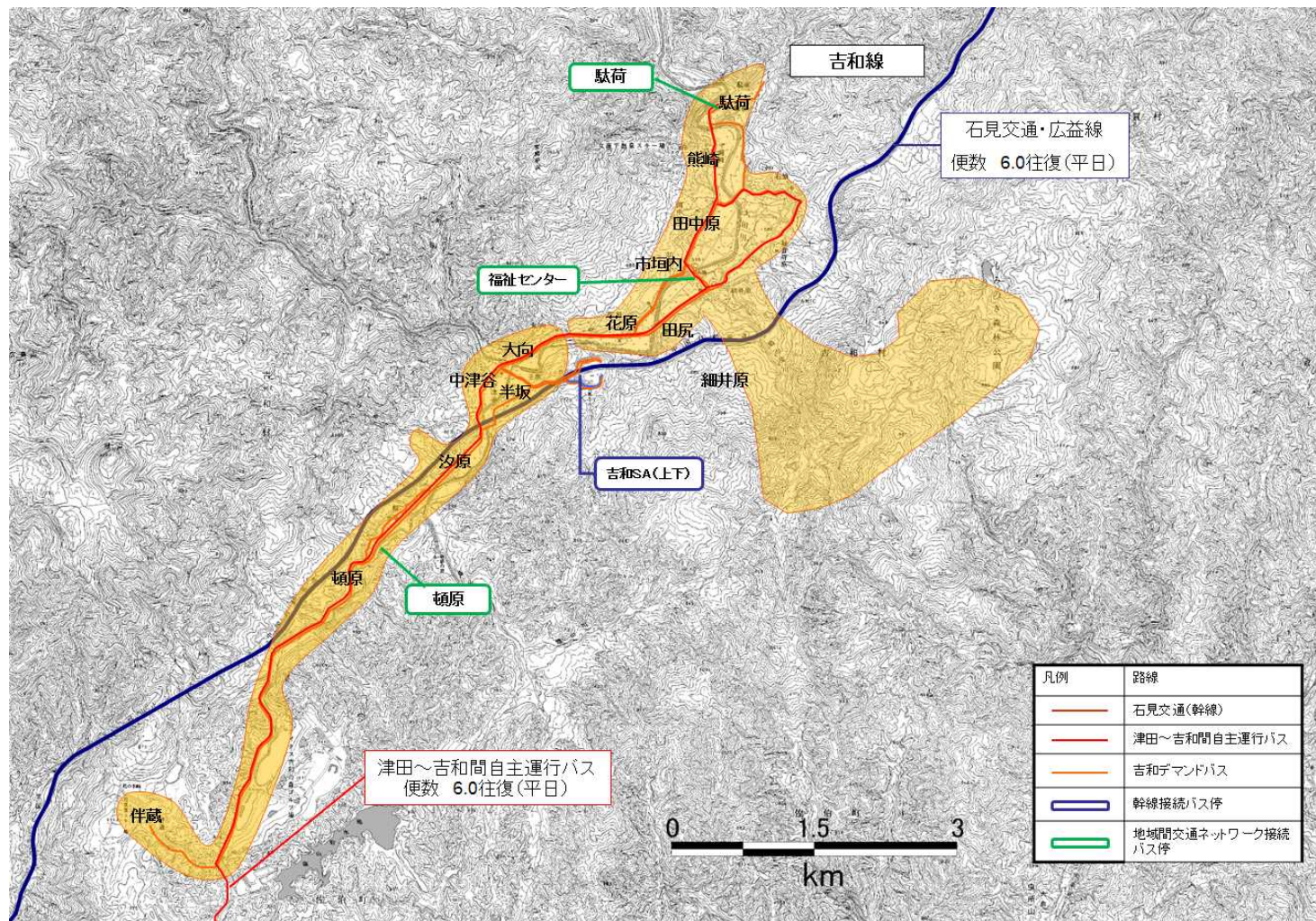
運行系統図 別紙

系統名	佐伯地域自主運行バス玖島線
運行形態	4条路線 乗合バス(定期)型
運行日・便数	平日(祝日を除く):6往復、土曜日(祝日を除く):5往復、日祝日:4.5往復 (12/31~1/3は運休)
運賃	大人150円、小児100円



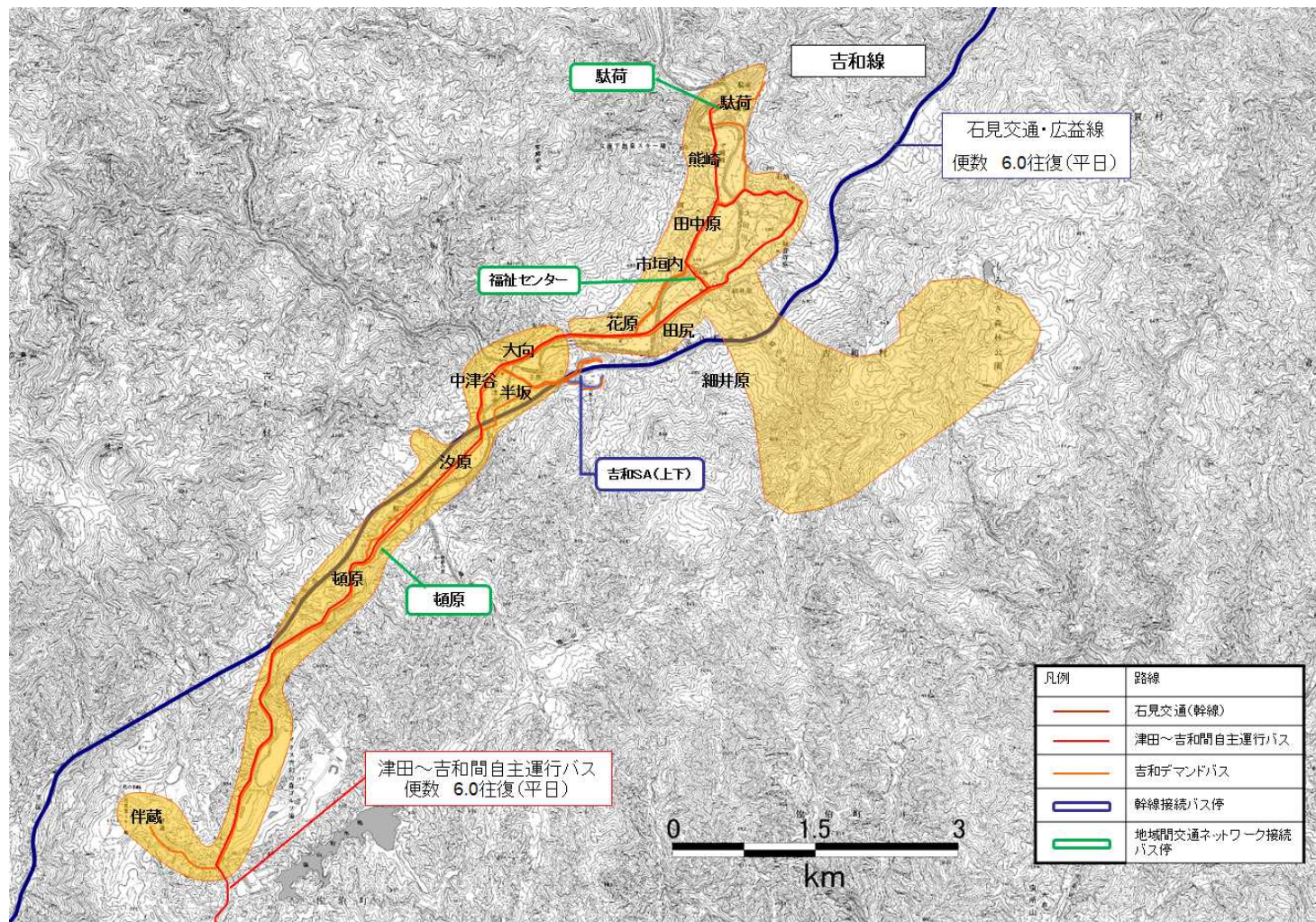
運行系統図 別紙

系統名 吉和線
 運行形態 4条路線 区域デマンド型
 運行日・便数 月～土曜日(祝日を除く)8便
 運賃 大人150円、小児100円



運行系統図 別紙

系統名 津田～吉和間自主運行バス
 運行形態 4条路線 乗合バス(定期)型
 運行日・便数 月～金(祝日、12/31～1/3を除く)6往復、土日祝日:5往復
 運賃 大人150円、小児100円



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 府中市地域公共交通活性化協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

府中市の概要

- ・平成16年4月に1市1町が合併
- ・人口 40,069人(平成27年度国勢調査)
- ・面積 195.75km²

協議会の構成員

府中市 市民・利用者代表 (株)中国バス JR西日本岡山支社
中国タクシー(株)(一社)広島県タクシー協会 自家用有償旅客
運送団体代表 労組代表 広島運輸支局 広島県
道路管理者 府中警察署 学識経験者 その他行政

概要

府中市は、平地部、中山間部を含む多様な地域特性を有している。幹線的な交通機関として、JR福塩線、福山市と府中市中心部を結ぶ路線バスが運行している。また、中心部と集落地域を結ぶ路線バスについては、民間バス事業者が撤退した路線を本市が引き継ぎ、廃止代替バスとして事業者へ委託し運行している路線が大半となっている。そのため事業の採算性は低く、市にとって大きな負担となっている。一方では、マイカーを自由に利用できない高齢者を中心に公共交通の必要性は高くなっている。特に、中心市街地には、公共施設や医療施設等の都市機能が集中しているにも関わらず公共交通機関の少ない地域であったため、中心市街地と市街化区域をカバーする地域内幹線系統として、市街地循環便「府中ぐるっとバス」の運行を開始した。

また、市中心部に道の駅びんご府中を供用開始したことに伴い、交通結節点として、市街地循環バス、集落部と結ぶ路線バス、都市部を繋ぐ高速バスの乗り入れも開始した。さらに、市街地内の交通空白地域の解消および市街地内の移動の利便性を図り、平成29年10月から市街地循環バスの逆まわり便の実証実験を行い、平成30年4月から本格運行している。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・モビリティマネージメントによる公共交通利用促進事業
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の検討・導入
- ・過疎地域や交通不便地域における区域型及び路線不定期型のデマンドタクシーの運行
- ・市街地循環便利用促進キャンペーンの実施他
- ・小学生等を対象とする出前授業のメニューを設置し、応募を呼び掛けた。

協議会における検討

協議会の開催状況 4回開催

- ・令和2年度第3回(令和2年1月)「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」「地域公共交通バリア解消促進等事業・事業評価」を书面開催
- ・令和3年度第1回(令和3年6月)「事業報告及び決算報告」「事業計画及び予算案」「地域内フィーダー系統確保維持計画」を书面開催
- ・令和3年度第2回(令和3年11月2日)「バス路線の再編に関する方向性」を協議
- ・令和3年12月21日「バス路線再編」「地域内フィーダー系統事業・事業評価」「バリア解消促進等事業・事業評価」「自家用有償旅客運送の実施」を協議

府中市地域公共交通活性化協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

府中ぐるっとバス(右回り)【目標】年間当たり利用者数を17,000人とする。

府中ぐるっとバス(左回り)【目標】年間当たり利用者数を11,000人とする。

【効果】・当該路線は府中市の目指すネットワーク型コンパクトシティを実現するための、中心市街地において、都市機能である公共公益施設、医療施設及び商業施設等を接続する地域内幹線である。交通結節点であるJR府中駅や道の駅でJRや地域幹線バス、高速バスとの乗り継ぎを行うことにより、広域的な移動利便性が向上する。

・市民の日常生活に不可欠な地域内の移動の利便性向上、公共交通空白地域の削減、地域特性・利用者特性に応じた多様な地域内移動サービスが確保できる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・道の駅を交通結節点とした他路線への接続強化による、さらなる利便性向上を図った。
- ・普段は利用しない小学生等の若年層を対象にバスの飾り付けを行った。沿線の保育所に於いて12月に1箇所、6月に1箇所です飾り付けを実施し、バス利用を促した。

実施した利用促進策

- ・利用促進策として、12月と6月に保育所園児によるバス車内の飾り付けを実施した。これにより普段バスを利用しない子育て世代や新たな顧客のバス利用を促すことができた。
- ・商業施設1箇所と連携し、循環バスの利用に応じて買い物の割引を実施する特典を、今年度も引き続き行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・普段公共交通を利用する機会の少ない小学生等の若年層をターゲットとした、バスの乗り方教室等のモビリティマネジメントを実施して利用者層の拡大を図り、より持続可能な公共交ネットワークの構築を図った。

地域住民の意見の反映

- ・現行の市街地循環便に平成30年4月から逆周りを加えることで、市街地内の交通不便地域の解消を図る事ができた。しかしながら、市街地南部の栗柄町及び土生町付近において、近接した路線バス同士が重複して非効率な運行を行っていること、また交通空白地帯が存在することから既存バス路線の再編を推進。循環便との連絡を強化するダイヤ設定で効率化を図る取組について、令和4年3月の路線開設を目途に調整中。

府中市地域公共交通活性化協議会 事業の評価

事業実施の適切性

市街地循環バス：(右回り便・左回り便)

- ・計画どおり適切に実施されている。
- ・右回りは1日13便1周約40分、左回りは1日11便1周約50分の運行は利用者にも分かり易く、定着している。
- ・道の駅を交通結節点として、他の路線への接続もスムーズに行われ、利用者の利便性向上が図れている。

目標・効果達成状況

【目標】

- ・右回り便の年間利用者数は11,887人で、目標の17,000人に達しなかった。感染症の拡大による市民の外出控えが主要因として考えられる。
- ・左回り便の年間利用者数は8,561人で、目標の11,000人に達しなかった。感染症の拡大による市民の外出控えが主要因として考えられる。
- ・七夕並びにクリスマスの時期に保育園児による車内の飾りつけを実施した事により、子育て世代等の新たな利用者発掘を図る事ができた。

【効果】

- ・道の駅の交通結節点とした他路線への接続はスムーズに行われ、利用者の利便性向上が図られた。
- ・左回りの本格運行が定着してきたことにより、通院、買物、公共施設の利用など、高齢者を中心とした交通弱者の日常の移動手段確保に貢献した。また、道の駅びんご府中と府中駅前停留所において幹線バス、高速バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

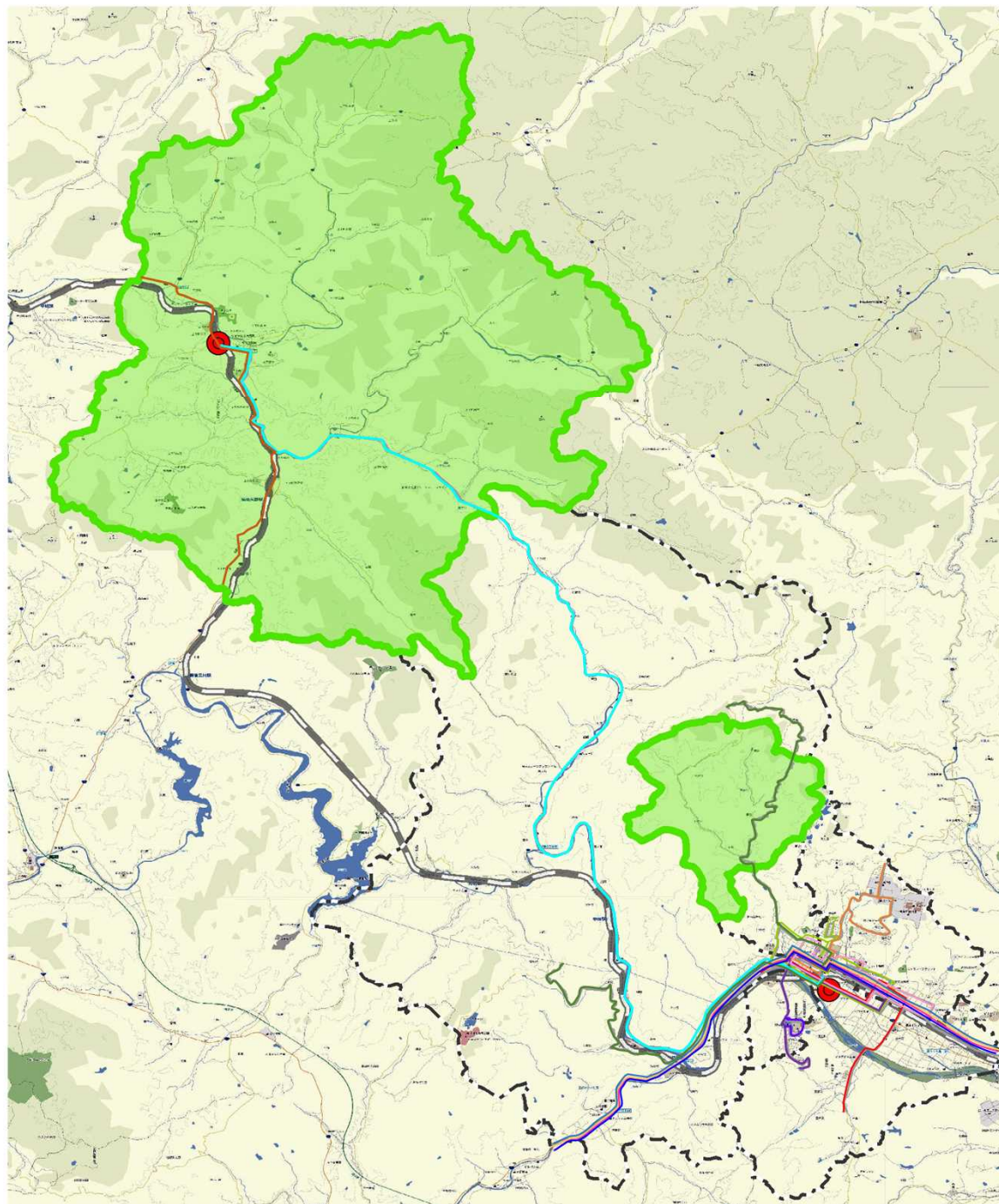
事業の今後の改善点

- ・右まわり便についてはコロナウイルスの影響による外出控えによって、前年度利用者並びに目標数値を大きく下回ったと推察される。次年度以降はバスの安全性を利用者へPRしつつ、年間利用者数はコロナ禍以前を基準に16,000人を目標とする。
- ・左まわり便については右回り同様にコロナウイルスの影響による外出控えによって、前年度利用者並びに目標数値を大きく下回ったと推察される。バスの安全性をアピールし次年度目標値はコロナ禍以前を基準に年間利用者10,000人と設定する。
- ・市街地交通不便地域が存在しており住民ヒアリング、実証実験等の実施により地域の実情に適応した運行形態について検討する。
- ・市街地循環バス沿線付近の公共施設や商業施設との共同企画やイベントの開催等。沿線内には、図書館や児童会館など集客できる公共施設が点在しており、各施設でのイベント開催時に合わせ、市街地循環バスの利用を促すキャンペーンを実施し、従来とは違う新たな利用者を掘り起こす。また、沿線沿いの商業施設との共同企画等による連携を図り、住民のお出かけサポートができる路線として確立させる必要がある。

交通体系図 別紙

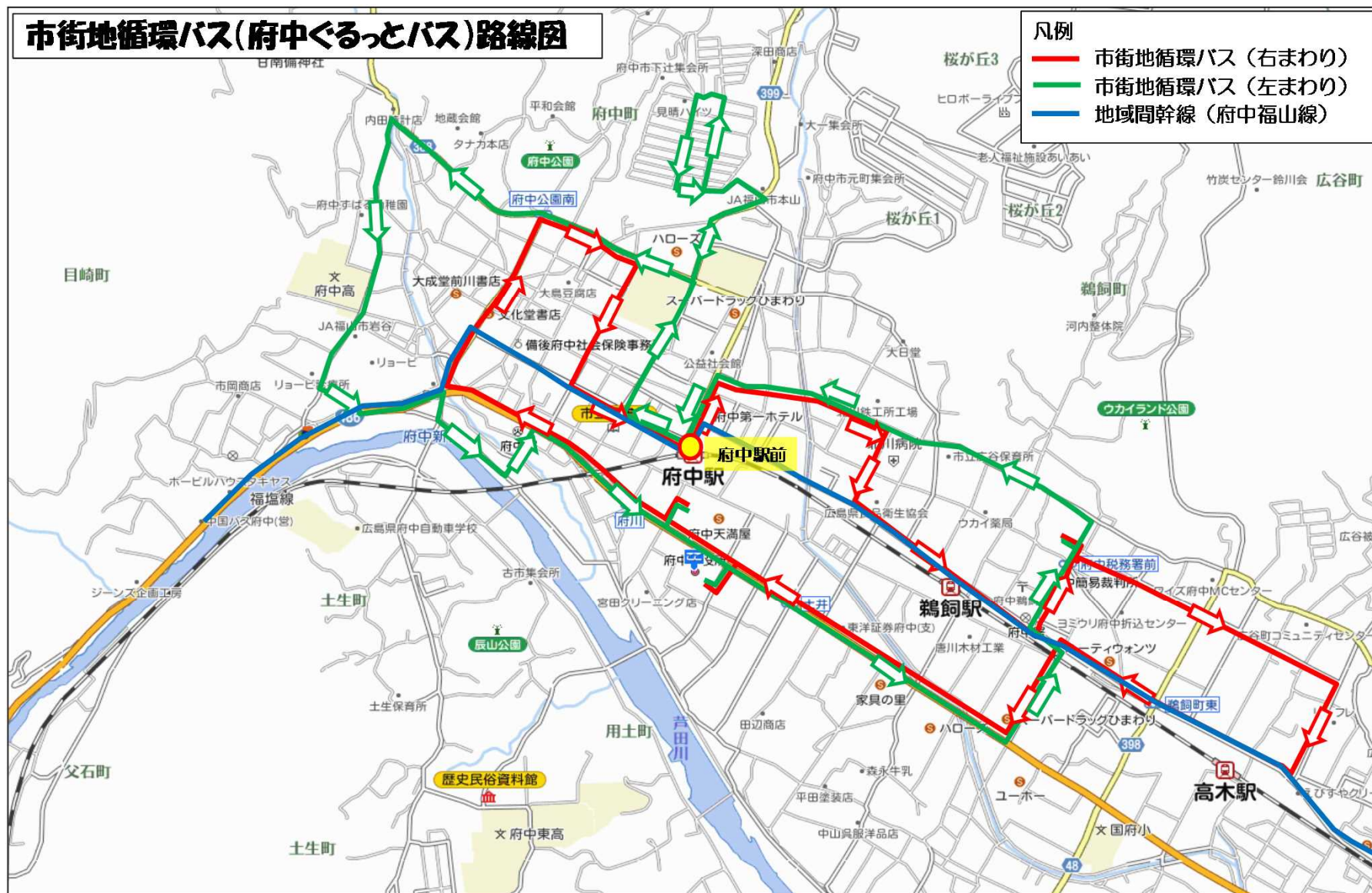
凡例

-  府中市役所・上下支所
-  市線
-  福山府中線
-  府中金丸線
-  栗柄線
-  南宮台団地線
-  上下線
-  府中ぐるっとバス(右回り)
-  府中ぐるっとバス(左回り)
-  高速バス(府中発着)
-  高速バス(上下発着)
-  デマンド型乗合タクシー
-  デマンド型乗合タクシー運行エリア



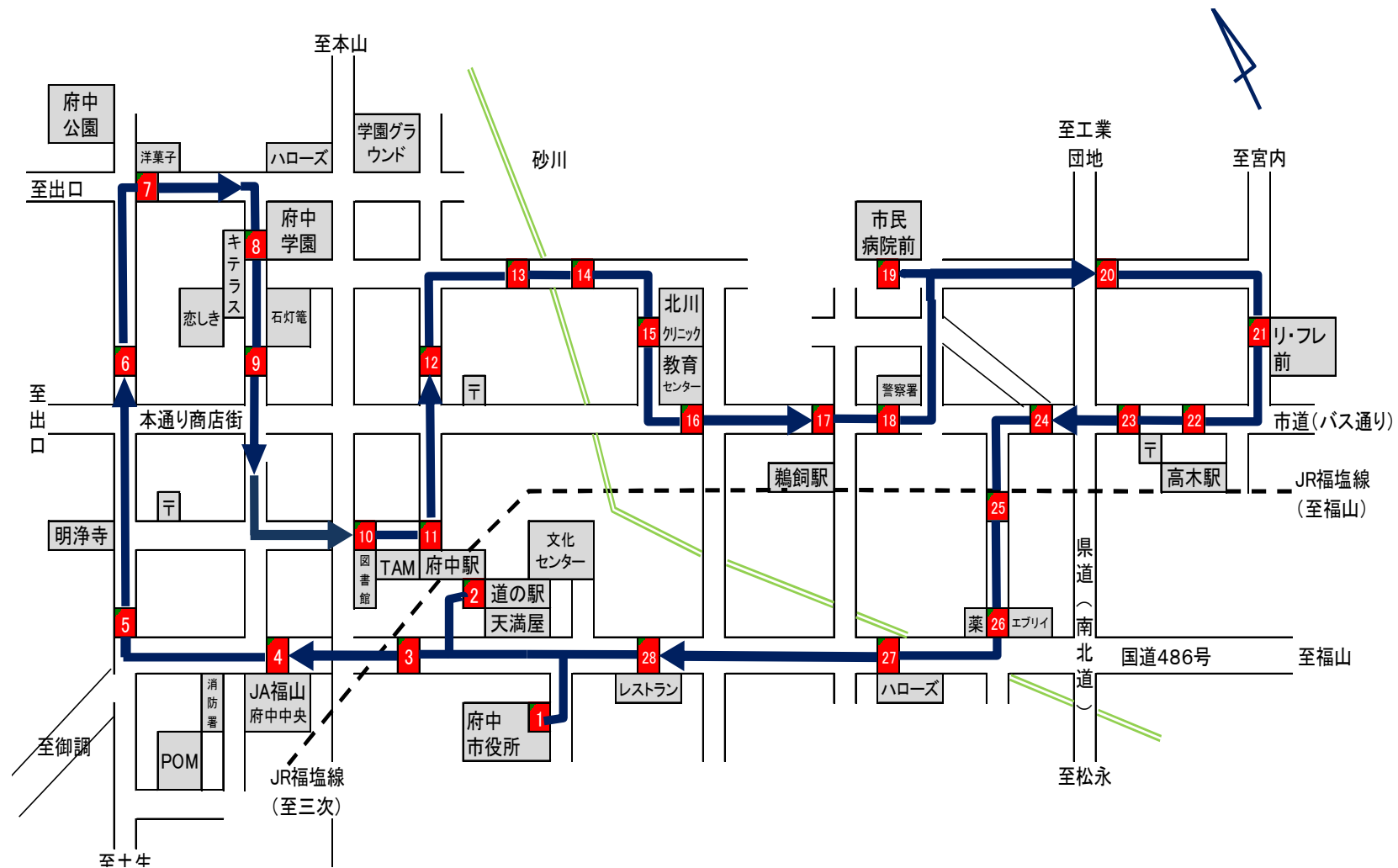
交通体系図 別紙

市街地循環バス(府中ぐるっとバス)路線図



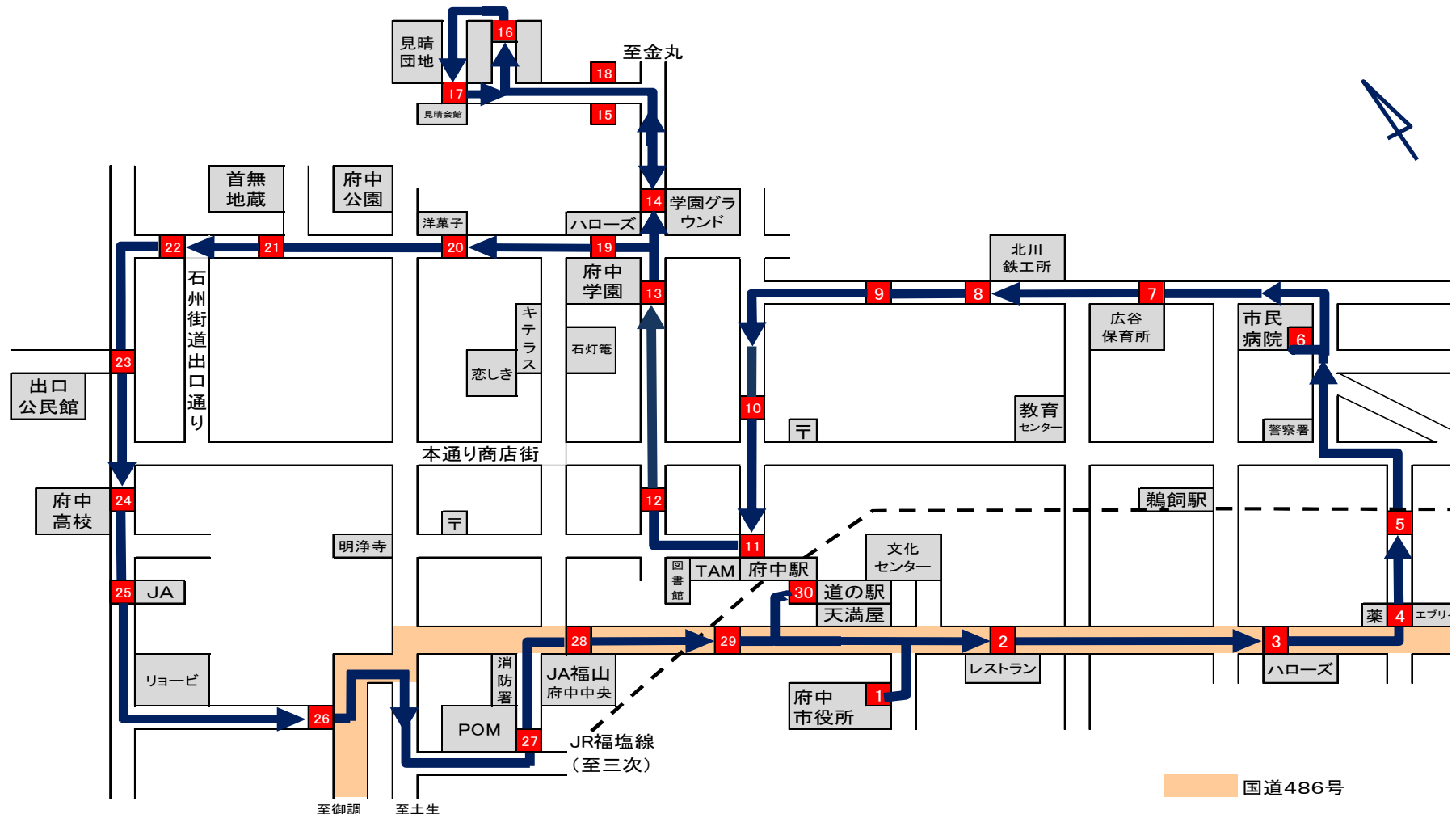
運行系統図 別紙

系統名 府中市循環バス(右回り便) 府中市役所～道の駅びんご府中～府中市民病院～リ・フレ～府中市役所
 運行形態 4条路線
 運行日・便数 月～土曜日(12/29～1/3 祝日除く) 1日13便
 運賃 1乗車につき大人(中学生以上)150円、こども(小学生)80円、小学生未満(保護者同伴必要)無料



運行系統図 別紙

系統名	府中市循環バス(左回り便) 府中市役所～見晴団地～府中高校～道の駅びんご府中～府中市役所
運行形態	4条路線
運行日・便数	月～土曜日(12/29～1/3、祝日除く) 1日13便
運賃	1乗車につき大人(中学生以上)150円、こども(小学生)80円、小学生未満(保護者同伴必要)無料



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 安芸高田市公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



安芸高田市の概要

- ・平成16年3月に6町が合併
- ・人口 26,448人(令和2年国勢調査)
- ・面積 537.71km²

協議会の構成員

広島県 安芸高田市 備北交通株式会社 芸北タクシー
織田産業株式会社 学識経験者 住民代表
私鉄中国地方労働組合 中国運輸局 安芸高田警察署

概 要

■地域の目標

- ・地域、事業者、行政の連携による持続可能な生活交通体系を構築し、高齢者が使いやすく利便性の高い交通体系を確立する。

■その目標実現のための施策

- ・デマンド交通の運行(お太助ワゴン)
- ・朝夕の定時定路線バスの運行
- ・自家用有償旅客運送による交通空白地の解消(川根「もやい便」、智教寺「友愛とろっこ便」)

■公共交通現況(系統数)

- ・デマンド交通(お太助ワゴン)4区域(車両10台)
- ・市内完結路線バス 10路線・20系統
- ・自家用有償旅客運送(川根もやい便、智教寺友愛とろっこ便)

協議会の主な取り組み

- ・利便性の高い公共交通体系の策定
- ・アンケート等によるニーズ調査
- ・公共交通の利用を促進するPRや啓発活動の検討
- ・国の補助事業の活用
令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業
(地域内フィーダー系統補助)

協議会における検討

協議会の開催状況

令和3年6月21日開催

協議内容

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画
- ・自家用有償旅客運送の登録事項の変更

安芸高田市公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

- (目標) ・デマンド交通(お太助ワゴン)の1日平均利用者数160人(令和3年度実績:111.8人)
- ・デマンド交通稼働率86% (令和3年度調査:74.2%)
- ・デマンド交通の利用者アンケートにおいて「総合満足度」96% (令和3年度調査:94.1%)
- (効果) ・当該地域交通の維持により、誰もが何歳になっても、通院・買物等日常生活に必要な移動ができることに加え、温泉や趣味等生きがいにつながる活動に参加するための外出機会を創出できる。
- ・満足度が高い交通体系を確保することで、高水準の稼働率・利用者数を実現できる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・市役所危機管理課と連携し、運転免許を自主返納する高齢者への支援制度として、乗車回数券の配布するとともに、利用方法を広く周知し、利用促進を図った。

実施した利用促進策

- ・満75歳以上の市民のうち、現に所持している運転免許を自主返納した方に対し、希望者には申請により1万円相当の市内公共交通共通回数券を交付した。
- ・市役所総合窓口課における利用方法の説明及び登録受付。
- ・市内地域福祉会議にて、利用方法の説明を行うとともに利用を呼び掛けた。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用促進については、今後も引き続き商業施設や高齢者運転免許自主返納支援制度担当課及び総合窓口課などと連携しながら進めていく。
- ・利用者の増加、及びコスト削減という大きな課題解決に向け、タクシー等の活用も含め、今後も他市町の動向を見ながら持続可能な交通ネットワークの構築を目指す。

地域住民の意見の反映

- ・協議会委員に住民代表として各地域より6名選出し、地域住民の状況を事業計画に反映させる仕組みを構築。
- ・利用者などから寄せられた意見を、適宜運行事業者や受付センターと情報を共有し、運用改善を図った。

安芸高田市公共交通協議会 事業の評価

事業実施の適切性

- ・人口減少と高齢化の進行により利用者減少傾向はあるが、高い稼働率を維持しており(令和3年度74.2%)、地域に定着すると同時に生活交通としての機能を果たしている。
また、高齢者を中心に「このまちで暮らし続けられる」という安心感を提供している。

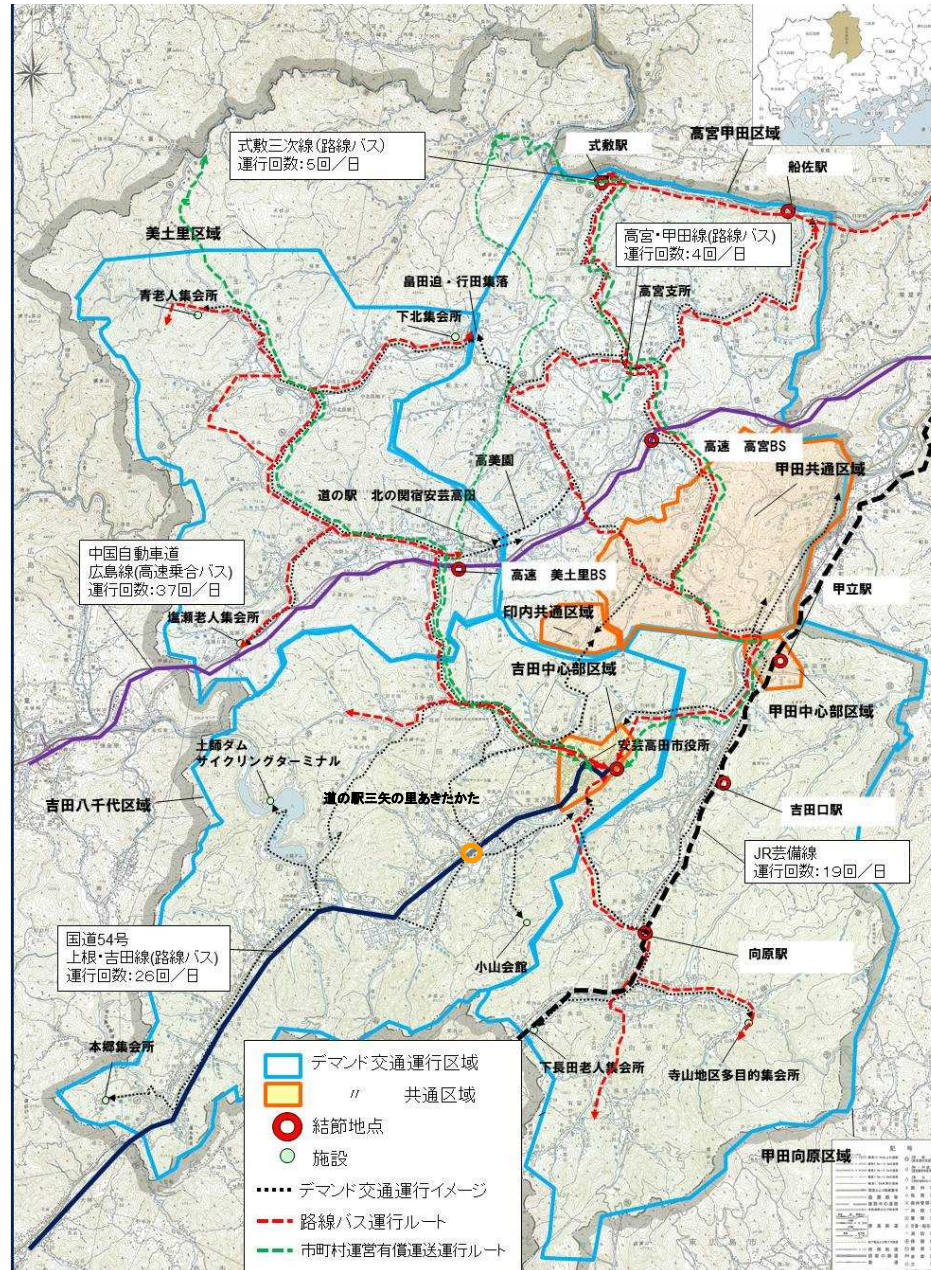
目標・効果達成状況

- ・目標・効果達成状況
1日あたりの利用者数が111.8人で、目標の160人を下回る。
稼働率は74.2%で、目標86%を下回る。
利用者アンケート調査の結果、「総合満足度」94.1%でわずかに目標96.0%を下回った。
- ・分析・検証
人口が年間300名以上減少し、加えて新型コロナ感染防止対策により外出機会が減少する中、利用者数及び稼働率ともに昨年度から微減でとどまっており、地域にとって欠かせない存在となっている。(R3年10月～R3年10月までの人口減少数442人:住民基本台帳人口)

事業の今後の改善点

- ・網形成計画に基づき、利用促進や持続可能性が高まる効果的な取組を検討し、随時実施する。
- ・商業施設や高齢者運転免許自主返納支援制度の担当課である危機管理課や総合窓口課と連携し、デマンド交通の利用方法等を広く周知することで登録者数増と利用促進を図る。
- ・利用者アンケートを引き続き実施し、潜在的なニーズ等を把握し、関係機関で情報を共有し、事業の改善を図る。
- ・利用者の増加、及びコスト削減という大きな課題解決に向け、タクシー等の活用も含め、今後も他市町の動向を見ながら持続可能な交通ネットワークの構築を目指す。

交通体系図 別紙



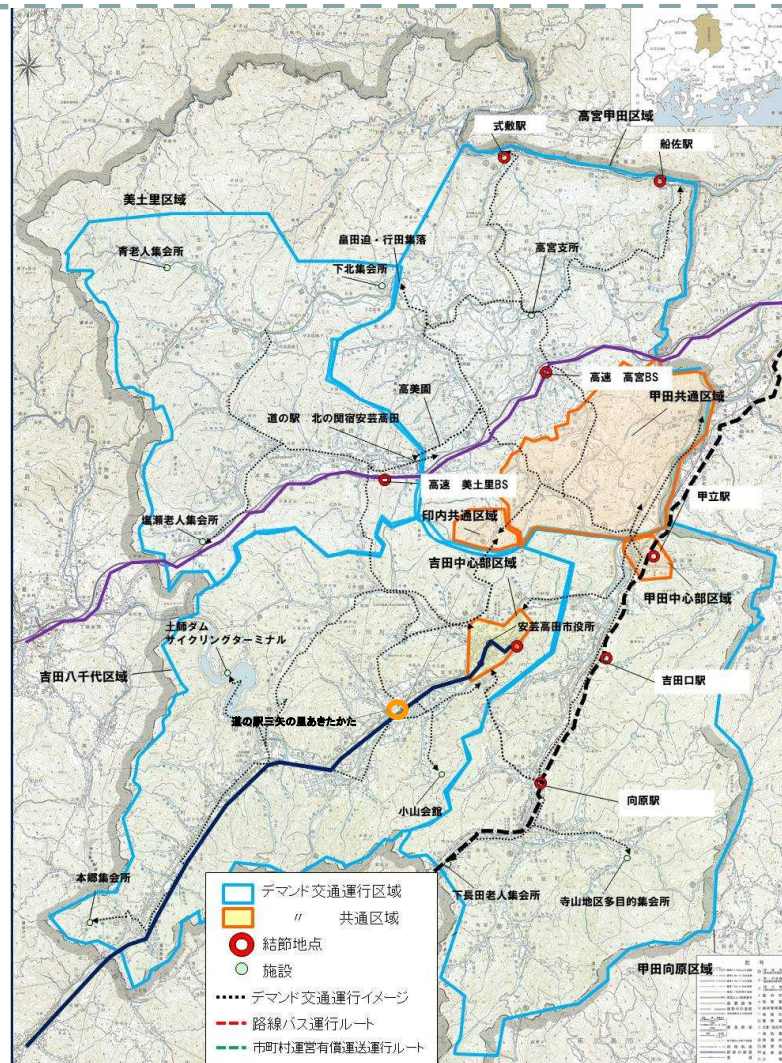
運行系統図 別紙

系統名 美土里区域、高宮甲田区域、吉田八千代区域、甲田向原区域

運行形態 区域デマンド型

運行日・便数 平日・12便

運賃 町内移動: 大人300円(100円)町外移動: 大人500円(200円)乗継料金(2回目)大人300円引き(100円引き) ※()内: 小中学生・障害者手帳提示



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三原市地域公共交通活性化協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



三原市の概要

- ・平成17年3月に1市3町が合併
- ・人口 9万573人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 471.55km²

三原市地域公共交通活性化協議会の構成員

市民・利用者代表, 学識経験者, 交通事業者及び労組代表者, 地方自治体(県・市), 警察, 道路管理者, 広島運輸支局

概 要

本市では, 平成27年3月に「三原市地域公共交通網形成計画」を策定し, 将来の本市の姿を見据えた持続可能な地域公共交通体系の形成に資する取組みを行ってきた。令和2年3月には, 網形成計画の計画期間が終了することに伴い, 地域公共交通に対する新たな課題に対応し, 将来に向けて市民の移動手段を守るため, 「第2期三原市地域公共交通網形成計画」を策定し, 市民生活の利便性と福祉の向上に資することを目的に, 取組みを行っている。

市南西部に位置する本郷地域においては, 利用が低迷する市運営の本郷地域内交通バス(路線定期運行)を廃止し, 町内会組織を運営主体とする区域運行のデマンド型乗合タクシーを導入し, 平成28年10月から運行を開始した。

また, 路線バス利用不便地域が広く分布する市北部の久井地域内においては, 昭和56年度から運行してきた通院利用限定の「久井町へき地患者輸送バス」を見直し, 平成23年10月から新たに誰もが利用でき, 幹線交通への円滑な接続を可能とする地域内交通手段として運行した。しかし, 年々利用者が減少し, 今後も利用者の増加が見込めないことから, 町内会が運営する区域運行のデマンド型乗合タクシーへ転換し, 令和3年10月から運行を開始した。

さらに少子高齢化が進む市東部中央に位置する八幡地域においては, 民間バス事業者が運行する路線バス「御調線」が運行していたが利用が低迷していたことから, 路線バスに替わり町内会が運営する区域運行のデマンド型乗合タクシーを導入し, 平成30年10月から運行を開始した。

協議会の主な取り組み

- ・既存路線バス運行の検証, 見直し
- ・既存地域コミュニティ交通の検証, 見直し
- ・地域コミュニティ交通の導入(本郷, 久井, 大和, 八幡)
- ・路線バス等利用不便地区への対応
- ・地域公共交通に係る施設等の整備
- ・地域公共交通の利用促進

協議会における検討

協議会の開催状況 4回開催

- ・令和2年度第2回(12月15日)
フィーダー系統の令和2年4月～10月分利用状況報告
事業評価について
久井地域乗合タクシー導入の検討状況報告
- ・令和2年度第3回(3月19日)
久井地域におけるデマンド型乗合タクシーの運行案協議
- ・令和3年度書面審議(6月18日)
フィーダー系統の令和2年度利用実績報告
フィーダー系統確保維持計画協議
- ・令和3年度第1回(12月24日)
フィーダー系統の令和3年4月～11月分利用状況報告
事業評価について

三原市地域公共交通活性化協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

【本郷地域】(目標)収支率15.9%以上, 1日当たり利用者数48人以上

(効果)区域運行を導入することで, これまで路線バス利用不便地区であった住民も利用可能で, 特に高齢者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また, 幹線バス系統との接続により, 市内中心部への移動手段の確保等, 広域的な移動利便性が向上する。

【久井地域】(目標)収支率10%以上, 1日当たり利用者数13人以上

(効果)当該路線を維持・確保することで, バス利用不便地区の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また, 幹線バス系統との接続により, 市内中心部への移動手段の確保等, 広域的な移動利便性が向上する。

【八幡地域】(目標)収支率10%以上, 1日当たり利用者数10人以上

(効果)区域運行の導入により, 全ての地域住民が利用可能となり, 特に高齢者を中心とした日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また, 幹線バス系統との接続により, 市内中心部への移動手段の確保等, 広域的な移動利便性が向上する。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

【久井地域】

「区域運行の乗合タクシーへの転換に向けて関係者と協議・検討を進める」とした点については, 町内会や交通事業者, 福祉団体, 市をメンバーとする検討部会を組織し, 導入に向けて協議・検討を行い, 令和3年10月から運行を開始した。

実施した利用促進策

【本郷地域】【久井地域】

毎年作成配布する地域別の路線バス時刻表の裏面に, フィーダー系統の時刻表などの概要を併せて掲載し, 路線バスとの接続をPRした。

【本郷地域】【久井地域】【八幡地域】

運行区域や地域間幹線系統バスとの接続を図示した三原市公共交通マップを作成し, 各コミュニティ交通に設置することで, 路線バスとの接続をPRした。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

「区域運行への切り替えなど運行形態の見直しについては, 交通事業者や住民などの関係者で十分議論され, 地域実態に即した運行になるよう期待する」とされた点については, 久井地域で地域住民にアンケートを実施してニーズの把握を行ったほか, 検討部会を組織して, 地域の実態に応じた運行形態の検討や利用促進の方法について協議し, 運行計画に反映した。

地域住民の意見の反映

久井地域において, 区域運行の乗合タクシーへの転換に当たり, 令和2年9月から10月にかけて地域住民にアンケートを実施し, ニーズの把握を行い, アンケート結果を運行計画に反映した。また, 検討部会では, 利用案内リーフレットの内容について, 地域住民に伝わりやすい構成の意見があり, 協議した内容を反映したリーフレットを作成して周知を行った。

三原市地域公共交通活性化協議会 事業の評価

事業実施の適切性

3地域で計画どおり運行し、事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 【本郷地域】(目標)収支率は目標15.9%以上に対し12.1%, 利用者数は目標48人以上/日に対し, 32.6人/日といずれも目標を下回った。
新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響により令和2年以降, 利用者が減少している。
(効果)区域運行の導入により, 特に高齢者の移動負担の軽減が図られ, 日常の移動手段を確保することができた。また, 幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- 【久井地域】(目標)収支率は目標10%以上に対し6.3%, 利用者数は目標13人以上/日に対し, 7.4人/日といずれも目標を下回った。
令和3年9月に事業を廃止し, 区域運行の乗合タクシーへの転換を行った。
(効果)高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。また, 幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。
- 【八幡地域】(目標)収支率は目標10%以上に対し7.3%, 利用者数は目標10人以上/日に対し, 7.2人/日といずれも目標を達成できなかった。
新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響により利用者が伸びなかった。
(効果)区域運行の導入により, 特に高齢者の移動負担の軽減が図られ, 日常の移動手段を確保することができた。また, 幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

【本郷地域】

- ・利用者が安心して利用できる環境を整備し, 新型コロナウイルスの感染防止対策を十分に講じて運行を継続する。
- ・新型コロナウイルス感染症が収束した際は, 減少した利用者数の回復に向けて, 町内会長連合会, 交通事業者と連携して利用促進に取り組む。
- ・必要に応じてサービス内容の改善を行い, より効果的な運行を図る。

【久井地域】

- ・利用者が安心して利用できる環境を整備し, 新型コロナウイルスの感染防止対策を十分に講じて運行を継続する。
- ・自治区連合会, 交通事業者と連携して利用促進に取り組む。
- ・乗合タクシーの利用状況を検証し, 必要に応じてサービス内容の改善や, より効果的な運行を図る。

【八幡地域】

- ・利用者が安心して利用できる環境を整備し, 新型コロナウイルスの感染防止対策を十分に講じて運行を継続する。
- ・新型コロナウイルス感染症が収束した際は, 減少した利用者数の回復に向けて, 町内会, 交通事業者と連携して利用促進に取り組む。

交通体系図 別紙

大和ふれあいタクシー

久井ふれあいバス

八幡町民タクシーさくら号

本郷ふれあいタクシー

凡 例

- 山陽新幹線
- JR在来線
- 路線バス
- 地域コミュニティ交通
- 本郷ふれあいタクシー(デマンド交通エリア)
- 大和ふれあいタクシー(デマンド交通エリア)
- 八幡町民タクシーさくら号(デマンド交通エリア)
- 航路

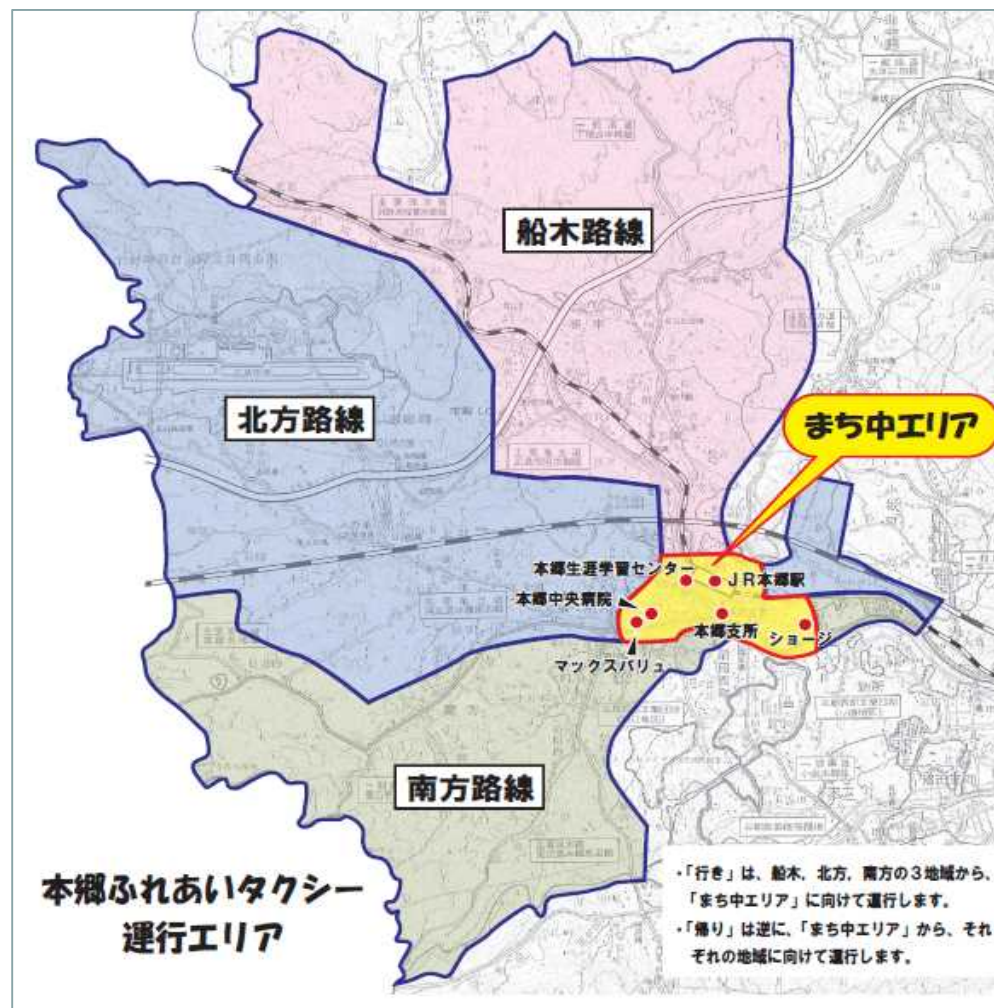
幸崎町渡瀬奥三地区
おでかけ号

佐木島循環バス



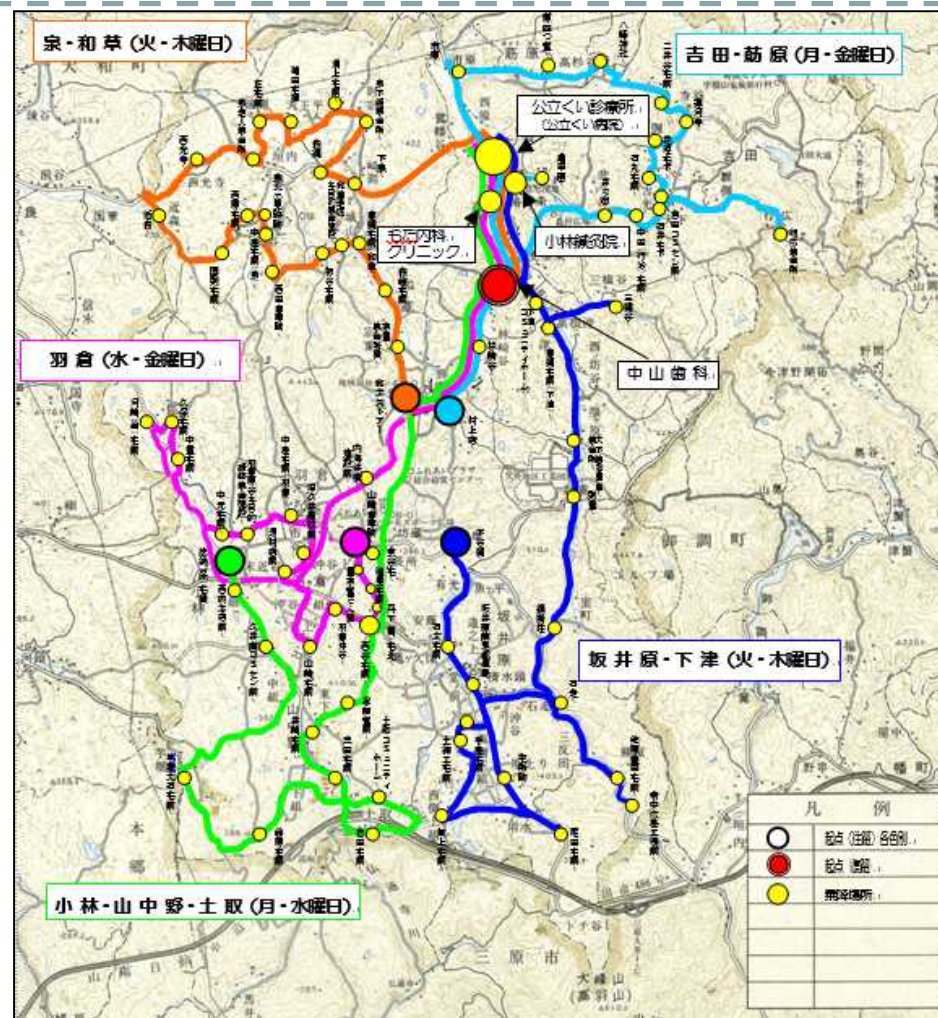
運行系統図 別紙

系統名	船木路線, 北方路線, 南方路線
運行形態	一般乗合旅客自動車運送(区域運行)
運行日・便数	月曜日, 水曜日, 金曜日(祝日, 12/29~1/3は運休) 各路線1日12便(外出便7便, 帰宅便5便)
運賃	1乗車300円, 敬老優待:200円, 障害者優待:無料



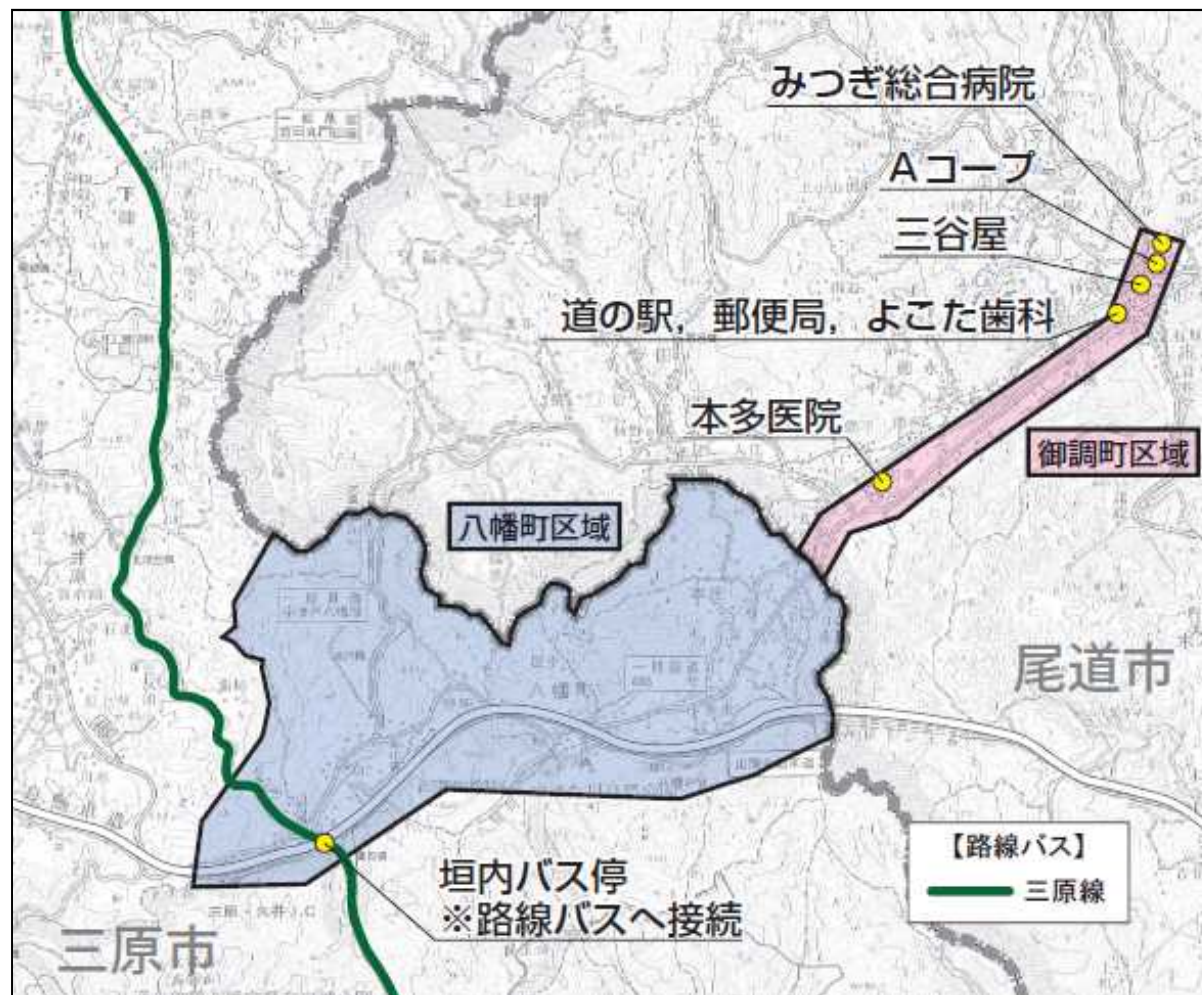
運行系統図 別紙

系統名	吉田・荻原経路, 泉・和草経路, 羽倉経路, 小林・山中野・土取経路, 坂井原・下津経路
運行形態	市町村運営有償運送, 乗合バス型(路線定期運行)
運行日・便数	吉田・荻原経路(月・水), 泉・和草経路(火・木), 羽倉経路(水・金), 小林・山中野・土取経路(月・水), 坂井原・下津経路(火・木) 1日4便(往路2便, 復路2便)
運賃	1乗車200円, 敬老優待:100円, 障害者優待:無料, 通院目的:無料



運行系統図 別紙

系統名	八幡路線
運行形態	一般乗合旅客自動車運送(区域運行)
運行日・便数	月曜日, 水曜日, 金曜日(祝日, 12/29~1/3は運休) 1日11便
運賃	1乗車300円, 敬老優待:200円, 障害者優待:無料



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

江田島市公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



江田島市の概要

- ・平成16年11月に4町が合併
- ・人口 21,930人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 100.72km²

協議会の構成員

広島県、江田島市、学識経験者、広島県旅客船協会、江田島バス(株)、広島県タクシー協会江能支部、利用者又は住民代表者、中国運輸局・広島運輸支局、江田島警察署

概 要

江田島市の公共交通は、市民の生活圏が広島市や呉市に及んでいることから、必然的に航路が基軸を担い、市内の主要拠点間の移動を路線バスが担っている。バスの路線体系については、路線一元化前の路線を引き継いでおり、幹線・枝線のメリハリが不明確であるなど、利用者の活動にマッチしていない部分もある。

マイカーが無ければ移動に不便を生じる地域が多く存在しており、高齢者等によりマイカーを利用できない方を中心に、通院・買物等における移動手段確保のニーズが高まりつつある。このため、路線バスを補完する公共交通として、一部の交通空白地域にフィーダー系統(予約型乗合タクシー)を導入している。

今後も引き続き、航路と路線バス、予約型乗合タクシーの連携を図り、桟橋や医療機関、商業施設など市民の移動ニーズに対応した、地域の「まとまり」と「つながり」を守る公共交通ネットワークの構築を進めている。

協議会の主な取り組み

- ・江田島市地域公共交通網形成計画の策定
- ・海上交通と陸上交通の連携強化
- ・路線バスやおれんじ号の利便性向上
- ・乗換環境の充実
- ・運賃負担感の軽減策の検討
- ・公共交通の利用促進と地域との意見交換会の開催など

協議会における検討

協議会の開催状況 6回開催

- ・第3回(12月16日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業の事業評価等について協議
- ・第4回(3月18日) 令和3年度事業計画及び歳入歳出予算等について協議
- ・第1回(書面審議:5月16日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業 地域内フィーダー系統確保維持改善事業の認定申請等について協議
- ・第2回(書面審議:8月30日) おれんじ号及び江田島北部朝夕便の運賃設定等について協議
- ・第3回(10月20日) 江田島市地域公共交通計画等について協議
- ・第4回(12月27日) 地域内フィーダー系統確保維持改善事業の事業評価等について協議

江田島市公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

4系統【江田島北部線、江田島北部朝夕便、沖美北部線、沖美南部線】

(目標)・系統全体の収支率15%

・上下便のいずれかの稼働率が50%(大須朝夕便は25%)

(効果)当該路線を維持・確保することで、地域内の通院や買物など高齢者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、桟橋で広島行き航路(フェリー・高速船)との接続により、広島市への移動手段の確保及び高齢者の外出機会の創出に繋がる。さらには、利用実態に応じた最低限必要な便数を確保する等により、限られた財源の中で運行を継続・維持していくことが可能となる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。
- ・令和2年10月1日から沖美北部線及び沖美南部線について、中町航路と路線バスの接続に配慮したダイヤ改正を行った。

実施した利用促進策

- ・運行区域に時刻表の配布を行った。
- ・港へのチラシ設置・掲示及びバス停への掲示を行った。
- ・ジャンボタクシー車両入替えのタイミングで、バリアフリーに対応した補助ステップ付き車両へと変更した。
- ・広報紙に公共交通の利用促進に関する連載記事を掲載し、フィーダー系統の利用方法などの周知を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・おれんじ号の時刻表の見直しを行い、各桟橋などの交通結節点に掲示し、利用者の確保を行った。
- ・令和2年10月1日から稼働率向上のために、江田島北部線及び江田島北部線(朝夕便)のダイヤ改正を行った。

地域住民の意見の反映

- ・これまでに開催した公共交通に関する出前講座の中で伺った、航路との接続や通院しやすいダイヤなどについての要望を、ダイヤ改正や区域変更等に反映させた。
- ・現在、「江田島市地域公共交通計画」を策定しており、市民に対するアンケートやヒアリングの結果、航路及び路線バスとの接続改善を望む声が多かったことから、ダイヤ改正に反映させていく。

事業実施の適切性

- ・江田島北部線、江田島北部朝夕便、沖美北部線、沖美南部線：
計画どおり実施されている。チラシ配布や地元自治会への利用呼びかけを行い、地元自治会や事業者を中心に利用促進・維持が図られており、地域にとって必要な移動手段となっている。

目標・効果達成状況

【目標】系統全体の収支率は15.1%となり、目標値(15%)を達成した。また、稼働率目標に達しない便が5便あった。(江田島北部線第2便(上)49%(下)48.3%、同第3便(上)7.5%(下)19.0%、同第4便(上)23.8%(下)42.9%、同第5便(上)27.2%(下)25.2%、沖美北部線第5便(上)35.4%(下)42.2%、)・沖美北部・南部線の全便とその他の便は目標を達成している。

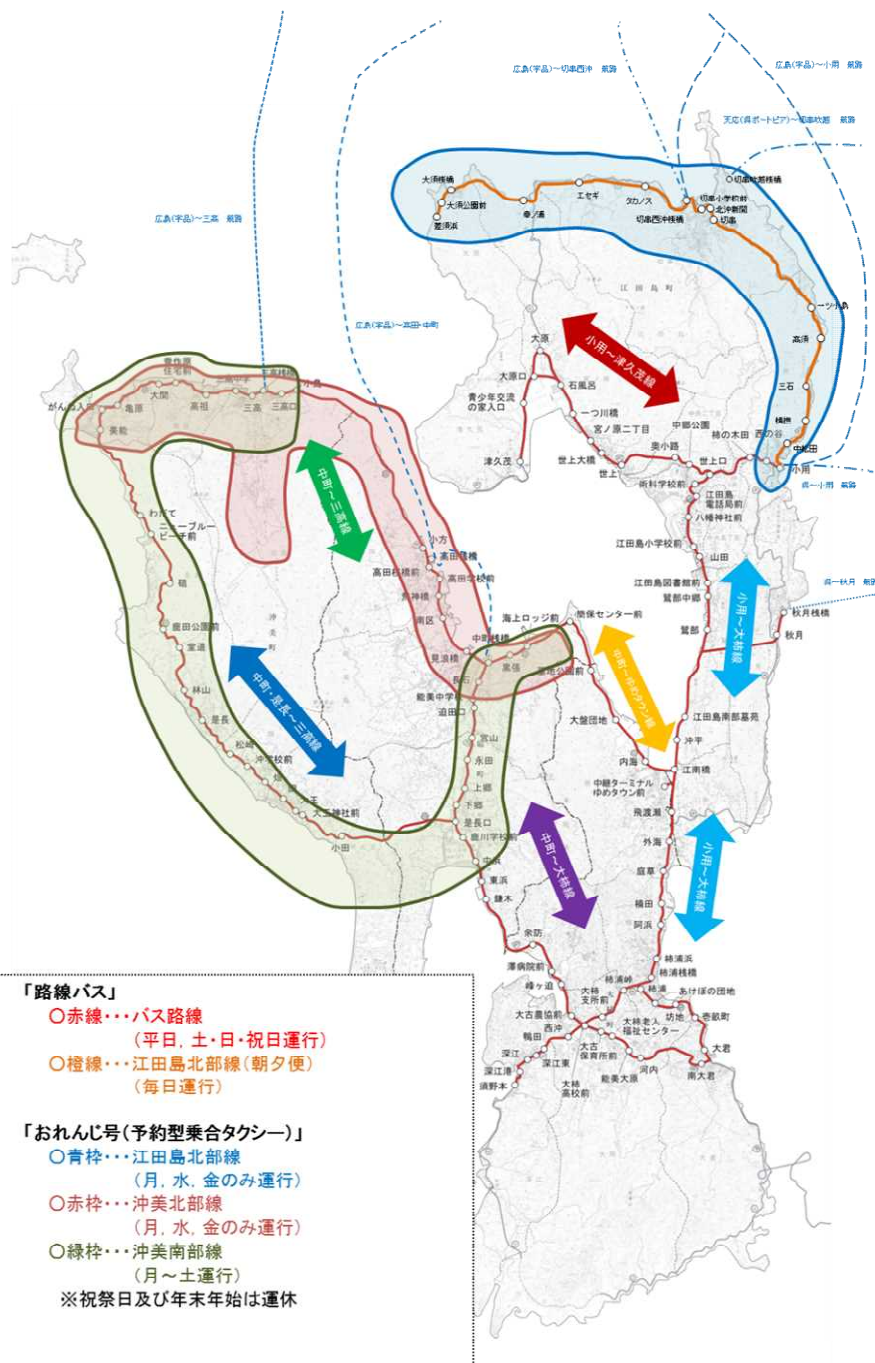
【効果】地域内の通院や買物など特に高齢者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保された。また、棧橋で広島行き航路と接続されていることにより、広島市への移動手段確保及び特に高齢者の外出機会の創出に繋がった。

事業の 今後の改善点

- ・江田島北部朝夕便は、通学利用が増加したため、全便で目標値を達成できた。
- ・江田島北部線及び沖美北部線は、利用者が低迷したため、市民ニーズに対応した需要の掘り起こしを行う。
- ・沖美南部線:利用者数は、ほぼ前年並みとなった。現在の運行を継続するとともに、必要に応じてサービス内容の改善を行い、より効果的な運行を図る。

- ・フィーダー系統を利用したことがない人、特に利用の仕方が分からない人に、広報誌や出前講座などを活用して、その仕組みや利用方法を分かりやすく説明し、利用者の増加につなげる。
- ・人口減少やコロナ禍の中、フィーダー系統全体利用者は、8,619人となり、前年比で308人の増加となった。令和3年11月にはおれんじ号や路線バスに無料乗車できる「おでかけ無料乗車day」を実施した。今後も運行事業者と連携しながら、利用促進策やターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントを行っていく。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 江田島北部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月・水・金曜日運行(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休)・10便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)

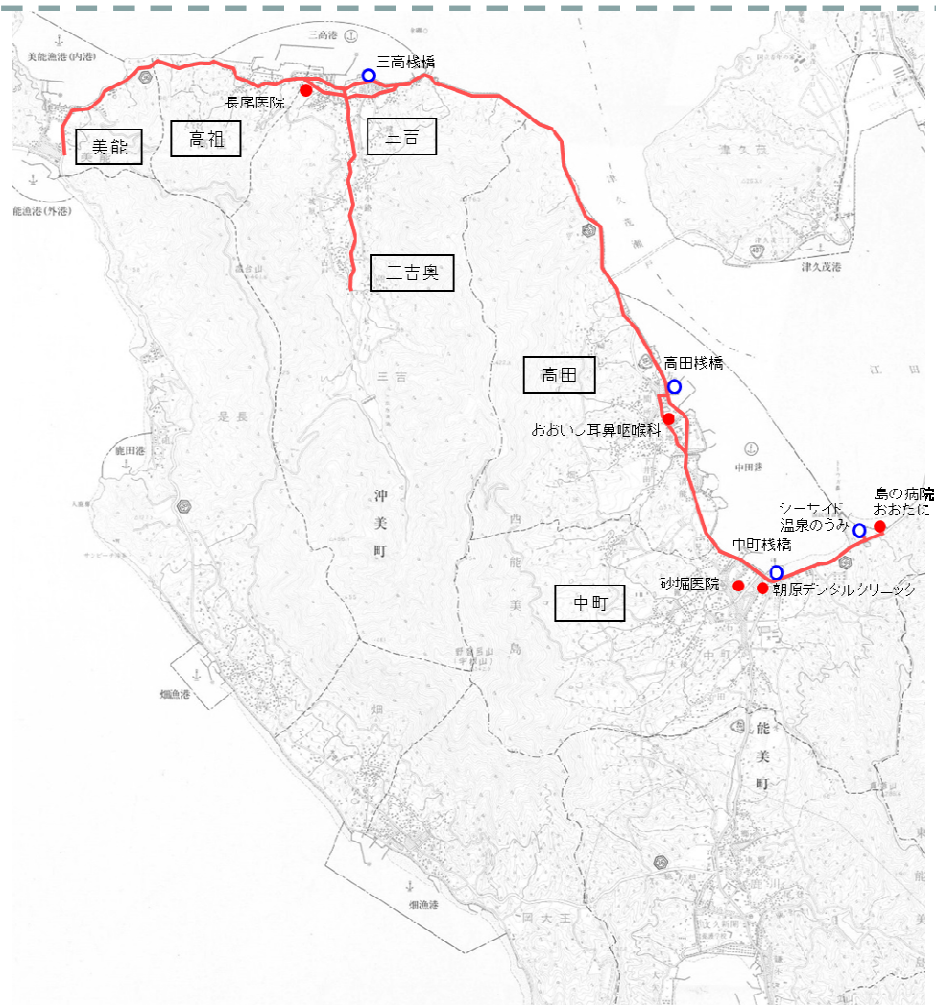


運行系統図 別紙

系統名 江田島北部朝夕便
運行形態 路線定期型
運行日・便数 毎日運行 ・ 6便
運賃 1乗車につき200円(小学生以下及び障害者は半額)

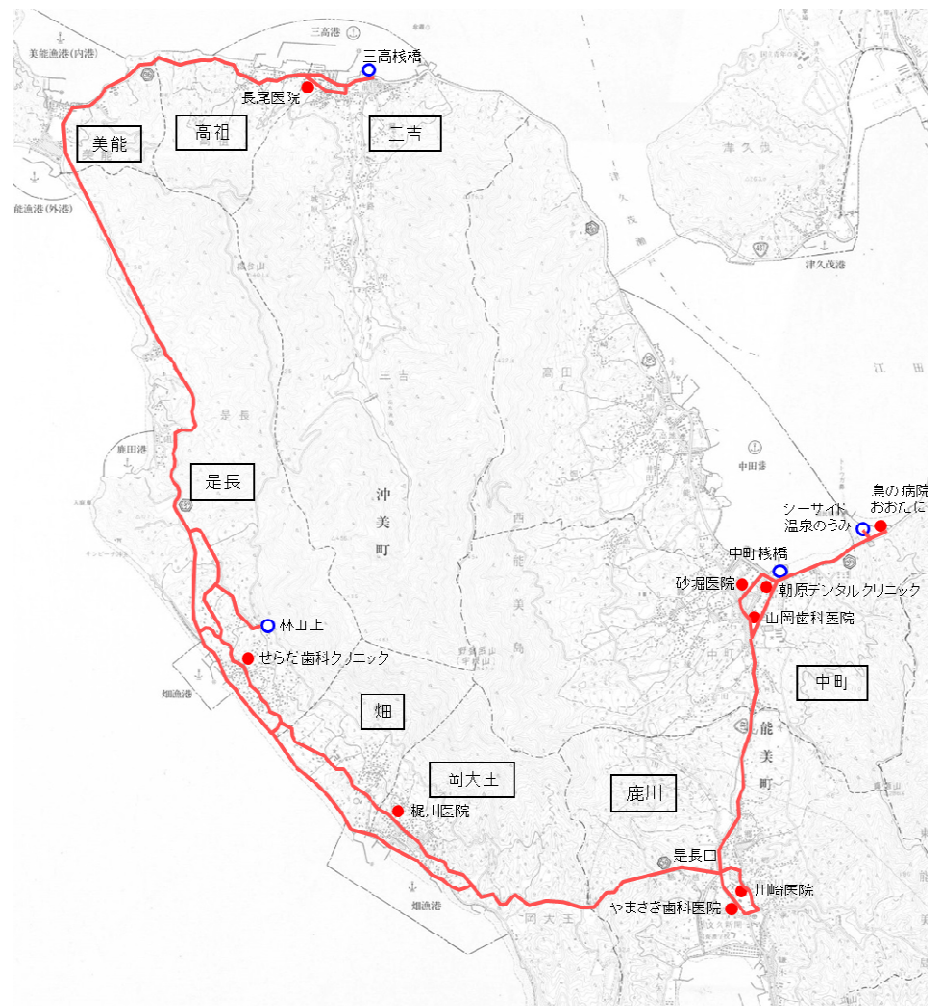


系統名	沖美北部線
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	月・水・金曜日運行（祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休） ・ 8便
運賃	1乗車につき300円（小学生以下及び障害者は半額）

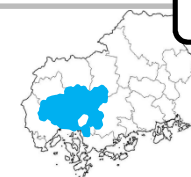


運行系統図 別紙

系統名 沖美南部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月～土曜日(祝祭日・年末年始12/29～1/3は運休)・9便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 広島市陸上交通地域協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



広島市の概要

- ・人口 1,200,754人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 905.41km²

協議会の構成員

(公社)広島県バス協会 (一社)広島県タクシー協会
(有)カープタクシー (有)やぐちタクシー (有)中野タクシー
(株)フォーブル (有)カオル交通
中国運輸局広島運輸支局 広島県 広島市

概 要

広島市は、人口約120万人、面積約900km²で、平地部を中心にJR山陽本線・可部線・芸備線・呉線、路面電車、広島電鉄宮島線、新交通システム(アストラムライン)等の様々な軌道系公共交通機関と約600系統の路線バスがある。しかしながら、平地部周辺の丘陵地などでは住宅団地が数多く開発されており、こうした団地での高齢化など、幹線交通や医療機関・商業施設等への移動手段の確保が課題となってきている。

こうしたことから、広島市においては、路線バス等公共交通サービスの提供されていない地域において、地域が主体となって生活交通を確保しようとする取組を支援しており、現在、安佐北区口田地区、南区黄金山地区、安芸区中野・中野東地区、佐伯区美鈴が丘地区、安佐南区大塚西地区、安佐北区可部・亀山地区の6地区で乗合タクシーが運行されている。

協議会の主な取り組み

- ・交通不便地域におけるフィーダー交通の導入
- ・低床バス及び福祉タクシーの導入

協議会における検討

協議会の開催状況 計2回開催

- ・令和3年1月 7日 事業評価について書面審議
- ・令和3年6月16日 地域内フィーダー系統確保維持計画策定について書面審議

広島市陸上交通地域協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

(目標)	口田地区	1便当たりの平均利用者数を3.2人以上とする(昨年度実績2.7人)
	黄金山地区	1便当たりの平均利用者数を4.1人以上とする(昨年度実績3.7人)
	中野・中野東地区	1便(片道)当たりの平均利用者数を3.9人以上とする(昨年度実績2.7人)
	大塚西地区	1便当たりの平均利用者数を4.1人以上とする(昨年度実績3.8人)
	可部・亀山地区	1便当たりの平均利用者数を5.0人以上とする(昨年度実績4.6人)

(効果) 当該路線を維持・確保することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・「周知活動を行うなど、利用促進に努める」とした点については、利用者の利便性向上のため、回数券の割引販売や沿線への幟旗掲出などを行った

実施した利用促進策

- ・車両に空気清浄機を導入し、利用者が安心して利用できる環境を整備した(口田地区)
- ・回数券を割引販売するなど、利用促進を図った(黄金山地区)
- ・沿線に幟旗等を掲出するなど周知・利用促進を図った(中野・中野東地区)
- ・乗車に使えるコインを発行するなど利用促進を図った(大塚西地区)
- ・回数券を割引販売するなど、利用促進を図った(可部・亀山地区)

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・「ニーズに対応した運行内容への見直しや地域と連携して周知活動等の利用促進に取り組むことで利用者の増加につなげ、目標の達成、それによる持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する」とされた点については、住民を交えた協議会において、どのような利用促進策が効果的か等を議論し、それぞれの地区において最良と考える施策を実施した。

地域住民の意見の反映

- ・町内会や社協の代表者、行政等で構成される、各地区の支援協議会等において、利用者の意見をもとに、サービス向上や運行計画の見直しについて検討した
- ・利用促進策については、地域住民や社協の代表者らが自ら発案および関係者との調整を行い、実施した

広島市陸上交通地域協議会 事業の評価

事業実施の適切性

口田地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
黄金山地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
中野・中野東地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
大塚西地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された
可部・亀山地区	計画に位置付けられたとおり、事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

(目標)

口田地区	1便当たりの平均利用者数3.2人という目標に対し、令和3年度の実績は2.8人であり、目標は達成されなかった
黄金山地区	1便当たりの平均利用者数4.1人という目標に対し、令和3年度の実績は3.5人であり、目標は達成されなかった
中野・中野東地区	1便(片道)当たりの平均利用者数3.9人という目標に対し、令和3年度の実績は1.8人であり、目標は達成されなかった
大塚西地区	1便当たりの平均利用者数4.1人という目標に対し、令和3年度の実績は4.2人であり、目標は達成された
可部・亀山地区	1便当たりの平均利用者数5.0人という目標に対し、令和3年度の実績は4.6人であり、目標は達成されなかった

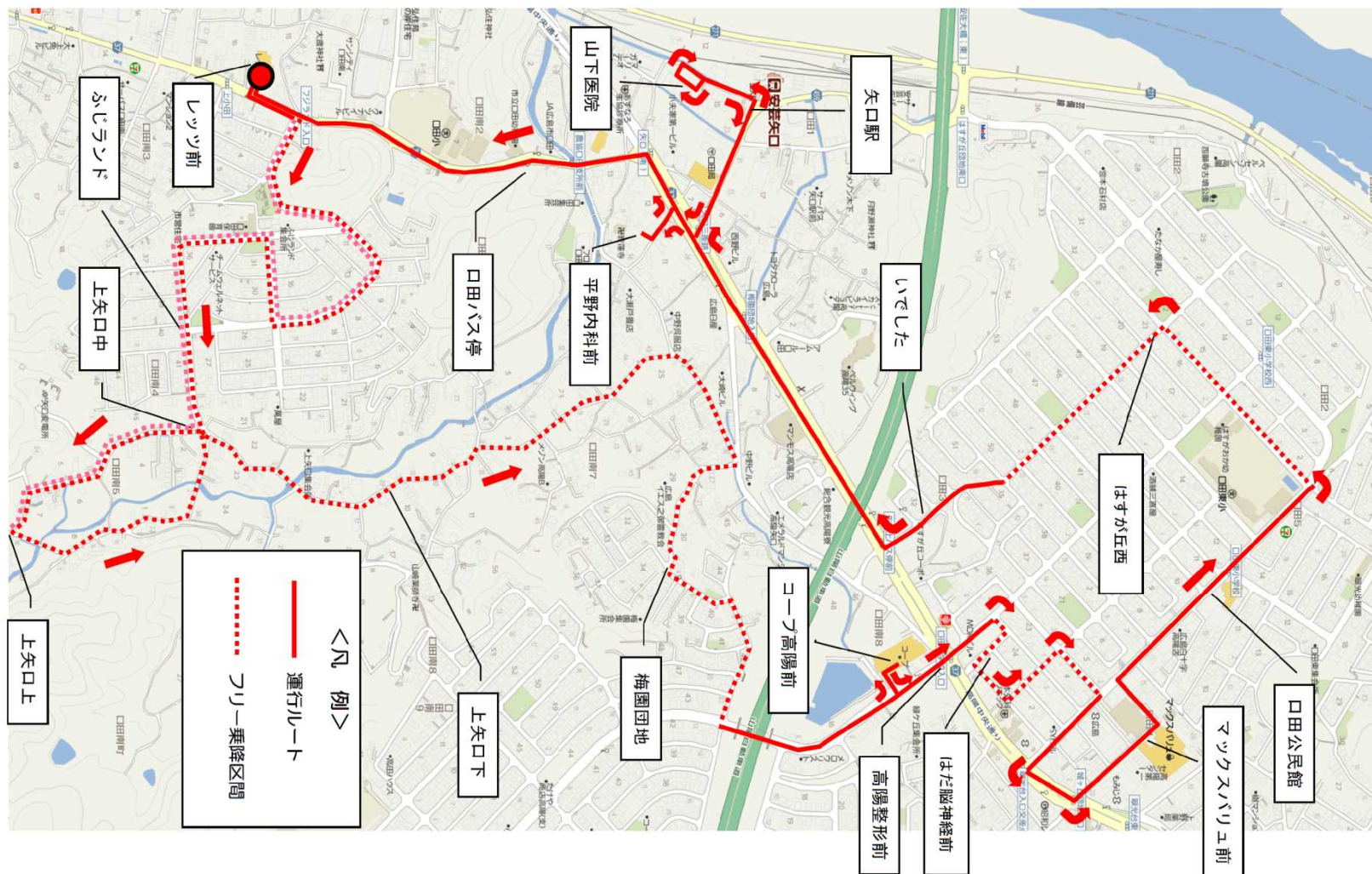
(効果) 交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段の確保については、運行を継続することにより達成された

事業の今後の改善点

口田地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
黄金山地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
中野・中野東地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
大塚西地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める
可部・亀山地区	引き続き、計画に基づいた適切な運行を継続するとともに、周知活動を行うなど、利用促進に努める

運行系統図 別紙

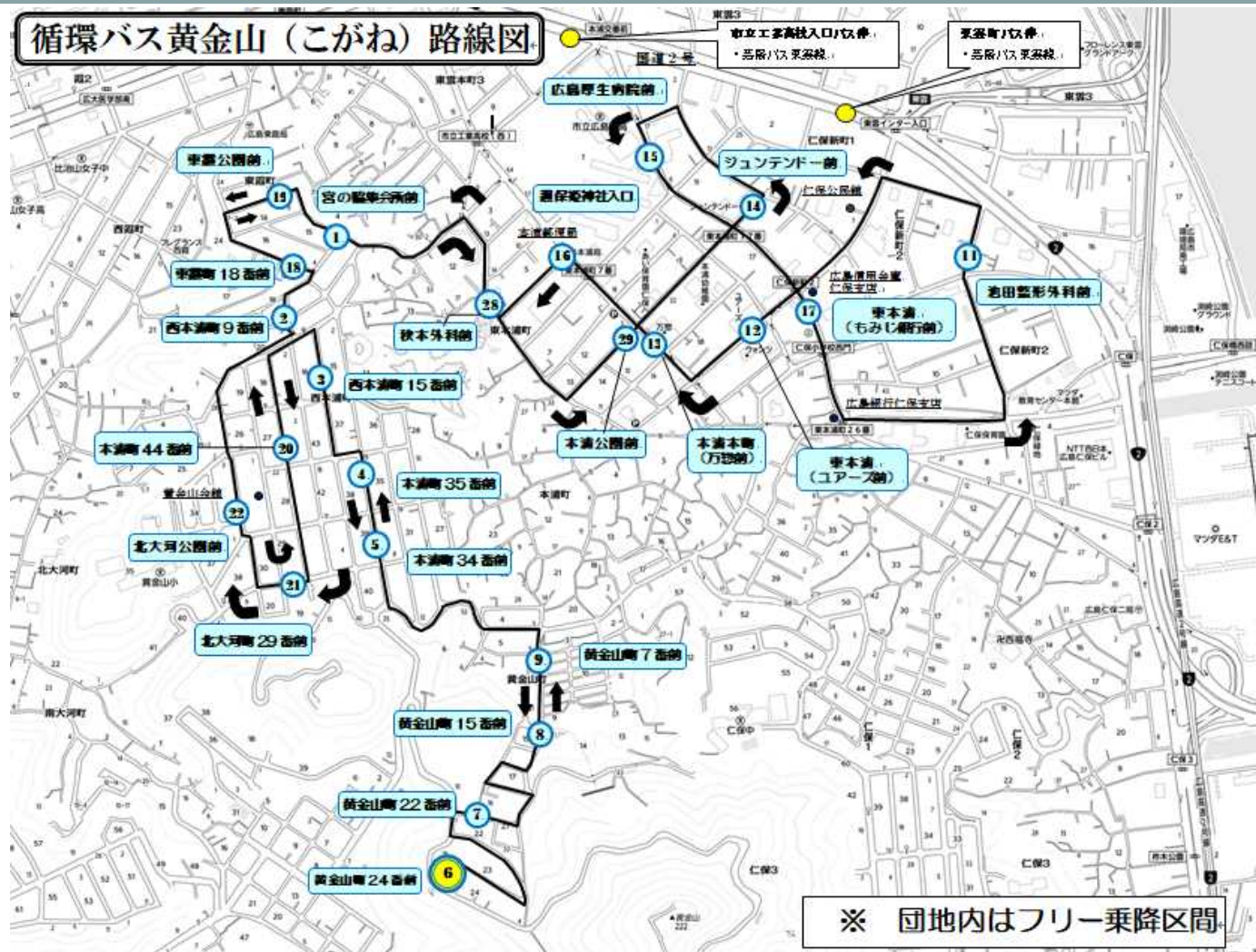
系統名 口田地区 系統①, ②
 運行形態 4条路線 乗合バス型(定期)
 運行日・便数 平日 各日10便
 運賃 大人300円(往復利用の場合、復路は100円(当日限り))、小学生以下無料



やぶちおもいやりタクシー路線図

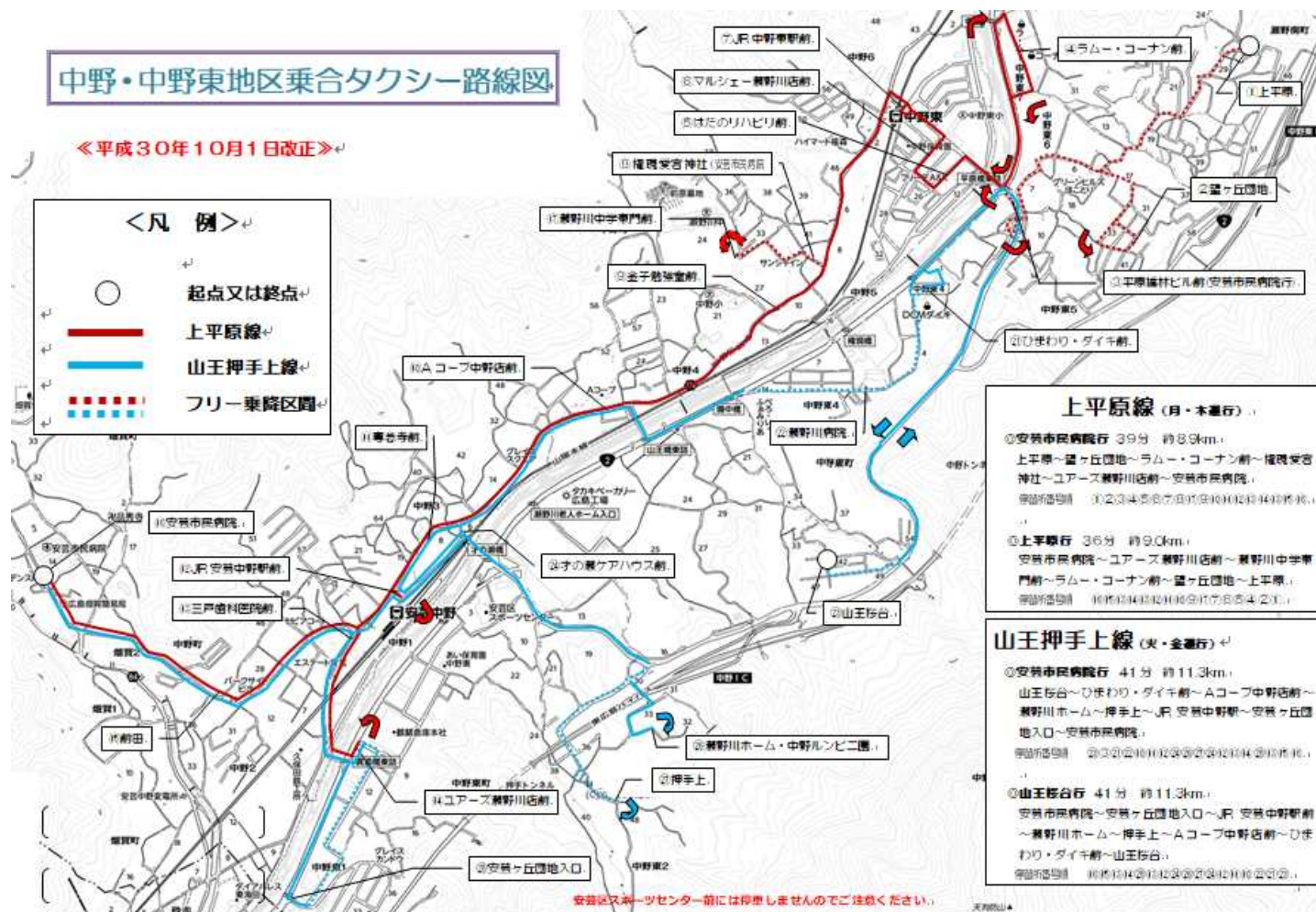
運行系統図 別紙

系統名	黄金山地区 本浦系統
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	本浦系統 月・水・金曜日 各日8便
運賃	大人250円、小学生100円(小学生未満無料)



運行系統図 別紙

系統名	中野・中野東地区 上平原線、山王押手上線
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	上平原線 月・木曜日 各日4便(4往復) 山王押手上線 火・金曜日 各日4便(4往復)
運賃	大人300円、小学生100円(小学生未満無料)



運行系統図 別紙

系統名	大塚西地区 大塚西系統
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	大塚西系統 月・水・金 各日5便
運賃	大人200円、小学生100円(保護者同伴の場合、1人無料)



運行系統図 別紙

系統名	可部・亀山地区 系統1,2
運行形態	4条路線 乗合バス型(定期)
運行日・便数	系統1 月・水・金 各日1便 系統2 月・水・金 各日4便
運賃	大人300円、小学生100円



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 東広島市地域公共交通会議 地域内フィーダー系統確保維持計画(地域内フィーダー系統)の概要



東広島市の概要

- ・平成17年2月に1市5町が合併
- ・人口 196,608人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 635.16km²

東広島市地域公共交通会議の構成員

広島県 東広島市 西日本旅客鉄道(株) 芸陽バス(株)
中国ジェイアールバス(株) 広島電鉄(株) 広島県タクシー協会
市民代表 学識経験者 広島運輸支局 東広島警察署

概 要

【西条地域】

西条地域は官公庁、大学、病院、商業施設などの様々な施設が集積しており、今後の本市の発展を牽引する地域として、JR西条駅を中心に都市機能強化に向けた取り組みを推進しており、こうした施設を結ぶ交通ネットワークの構築を進める必要がある。また、中心市街地へは比較的近隣から来ている(来街者の約5割は3km圏内)ことを考慮し、中心市街地へのアクセス性や回遊性の向上のため、中心市街地の賑わい創出に寄与する公共交通として、平成29年10月から当該地域の主要施設を結ぶ循環バスを新たに運行している。

【黒瀬地域】

黒瀬町は東広島市の南部に位置し、幹線道路を路線バスが運行しているものの、周辺の住宅地は交通不便地域となっている状況から、交通不便地域を解消し、地域住民の日常生活の移動手段の確保と、地域間幹線系統との接続による広域的な移動手段の確保を目的として、地域を運行主体とした、フィーダー系統を平成26年6月23日から運行している。

協議会の主な取り組み

- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関すること
- ・地域公共交通再編実施計画の策定及び実施に関すること

協議会における検討

- 協議会の開催状況 (2回開催)
- ・令和3年6月15日 地域内フィーダー系統確保維持計画(R4～R6)について(書面審議)
- ・令和4年1月4日 事業評価について(書面審議)

東広島市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

【西条地域】

西条市街地循環バス

(目標) 1便当たり平均利用者数を12.9人以上とする

(効果)

- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性向上
- ・中心市街地の賑わい創出
- ・都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築

※車両減価償却費補助:補助対象車両数3台

【黒瀬地域】

黒瀬地域内フィーダー系統

(目標) 1日当たり平均利用者数を22.9人以上とする

(運行委託費に地元負担が生じないための利用人数)

(効果)

- ・交通不便地域の解消 ・買い物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・外出機会が増えることによる高齢者の健康増進、生きがい創出

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

【西条地域】

「新しい生活様式を踏まえた目標値設定を検討する」とした点については、アフターコロナでの課題を分析し、改善策の検討を先行して行いたいと考えている。また、「協力店舗と連携した公共交通の利用促進を図っていく。」とした点については、継続して連携を行い、利用促進を図った。

【黒瀬地域】

「利用ニーズを運行内容へ反映させていく。」とした点については、地元運行協議会により利用者ニーズを把握し、運行を行った。

実施した利用促進策

【西条地域】

・路線沿線の商業施設等を掲載した バスのガイドブックを配布した。

【黒瀬地域】

・地元運行協議会が主体となって地域の高齢者に直接働きかけ、路線図・時刻表等の配布・PR活動を実施した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

【西条地域】

「協力店舗と連携しての周知活動といった利用促進事業は継続的に行っていただきたい。」とされた点については、協力店舗と継続して連携を行い、周知活動を含めた利用促進を図った。また、「コロナの状況を踏まえて分析をすることで利用者促進に向けた改善策を見だし、目標の達成、さらには持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する。」とされた点については、コロナの状況が不透明であったことから、改善策について見いだすことができなかった。今後、アフターコロナを見据えた改善策を検討していきたい。

【黒瀬地域】

「地域のニーズに即した取組が実施されることを期待する。」という点については、地元運行協議会による利用実態の把握を継続的にを行い、地域の声に合わせた運行を行った。

地域住民の意見の反映

【西条地域】

地元住民からバス停新設の要望があった箇所について、一定の利用ニーズがあると判断できたため、新規バス停を設置し、利用促進を図った。

【黒瀬地域】

運行主体を地元運行協議会としており、運行ルート、ダイヤについては、地域住民の意見を取り入れたものとなっている。

※地元運行協議会は、住民自治組織を母体としている。

事業実施の適切性

【西条地域】

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
・計画どおり実施されている。

車両減価償却費等国庫補助金
・計画どおり実施されている。

【黒瀬地域】

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
・計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

【西条地域】

（目標）

1便あたりの平均利用者数は9.4人であり、目標の12.9人を達成できなかった。

（効果）

ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性が向上し、地域住民の日常生活の移動手段として活用されている。

【黒瀬地域】

（目標）

1日あたりの平均利用者数は21.6人で、目標の22.9人を達成できなかった。

（効果）

地域の公共交通空白地域が解消され、特に高齢者の生活（買物・通院）の移動手段として活用されている。

事業の今後の改善点

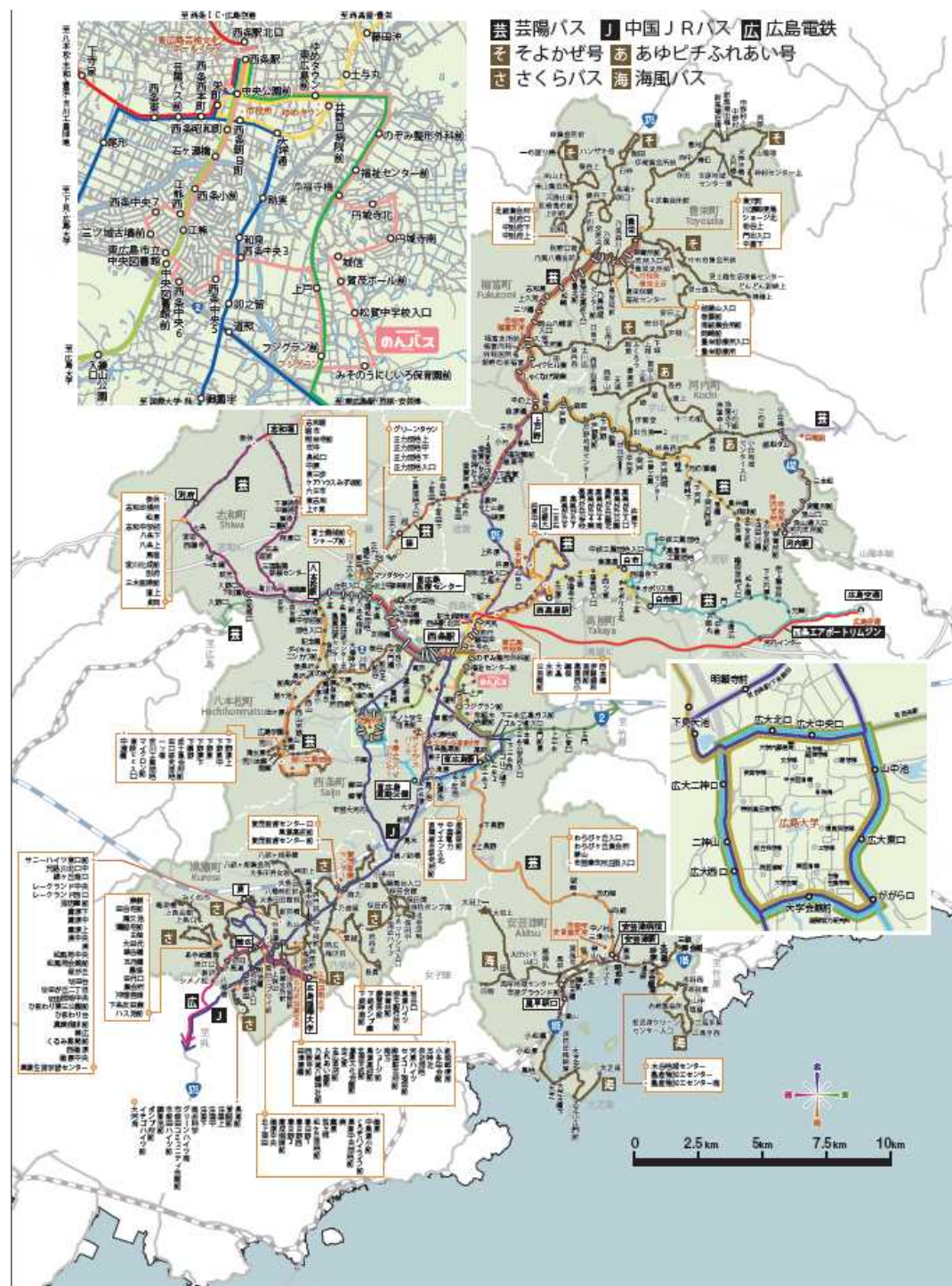
【西条地域】

アフターコロナでの課題を分析し、改善策の検討を行うとともに、路線沿線の協力店舗と引き続き連携し、周知活動、公共交通の利用促進を図っていく。

【黒瀬地域】

利用者を確保するため、地元運行協議会と連携を密にし、利用ニーズを反映した運行を行っていく。

交通体系図 別紙



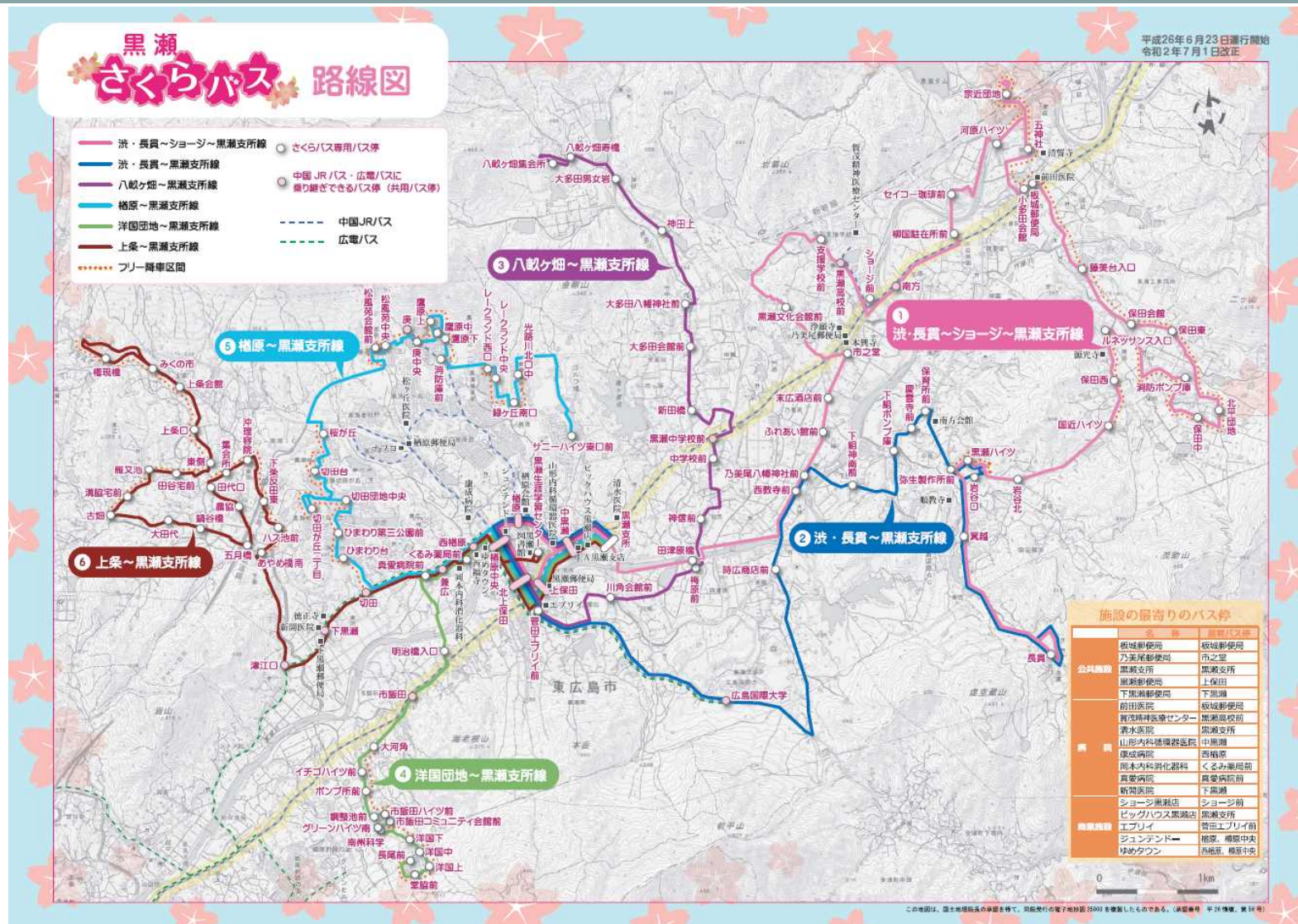
運行系統図 別紙

系統名 ①渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線、②渋・長貫～黒瀬支所線、③八畝ヶ畑～黒瀬支所線、④洋国団地～黒瀬支所線、⑤櫛原～黒瀬支所線、⑥上条～黒瀬支所線

運行形態 4条路線、乗合バス型(定期)

運行日・便数 月曜日④⑤系統、火曜日②⑥系統、水曜日①系統、木曜日③⑥系統、金曜日④⑤系統 各系統1日4便

運賃 一律200円(小児割引、障害者等は100円、乳児は無料)



運行系統図 別紙

系統名 ①赤ルート②青ルート

運行形態 4条路線、乗合バス型(定期)

運行日・便数:①赤ルート1日24便 ②青ルート1日24便

運賃 一律200円(小児割引、障害者等は100円、乳児は無料)



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 庄原市地域公共交通会議 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)の概要



庄原市の概要

- ・平成17年3月に1市6町が合併
- ・人口 33,413人(令和3年11月30日現在)
- ・面積 1,246.49km²

交通会議の構成員

庄原市、広島県、中国運輸局広島運輸支局、学識経験者、住民または利用者の代表
備北交通(株)、(有)石田タクシー、私鉄中国地方労組備北支部、商工団体、観光団体

概 要

庄原市は、中国山地のほぼ中央に位置する中山間地域で、近畿以西で最大の面積を有する広大な”まち”です。本市の生活交通は、鉄道についてはJR芸備線とJR木次線、バスについては、事業者が運行する路線バスと、これを補完する移動手段として、市営バス、廃止代替バス、乗合タクシー、市民タクシーなどがあります。

これらの生活交通は、高齢者や児童生徒など、自ら移動手段を持たない市民にとって必要不可欠なものであり、高齢化が進む本市では、ますますその必要性が高まっています。

一方、マイカーの普及や過疎化による利用者の減少など、生活交通を取り巻く環境はとても厳しい状態が続いています。

こうした中、合併により広域となった生活圏域の移動における市民ニーズに対応する取り組みとして、旧高野・口和地域から交通結節点である三次とを結ぶ下高野線を設定し、地域内フィーダー系統として運行しています。

交通会議の主な取り組み

- ・地域内生活交通の再編
- ・市街地循環バスの整備
- ・市民タクシー制度の改善
- ・公共交通の利用促進策の推進
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
など

交通会議における検討

会議の開催状況 5回開催

- ・第1回(R3.4.7) (書面協議)
広域MaaS推進事業による広島空港線予約型バスの運行について協議
- ・第2回(R3.6.18) (書面協議)
地域内フィーダー系統確保維持計画を協議
- ・第3回(R3.8.25) (書面協議)
広域MaaS推進事業による広島空港線予約型バスの運行について協議
廃止代替バスの経路変更について協議
- ・第4回(R3.9.30)
令和2年度庄原市地域公共交通会議収支決算書について協議
令和3年度東城地域MaaS実証運行事業について協議
- ・第5回(R4.1.7)
地域内フィーダー系統確保維持計画事業評価を協議

庄原市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

【下高野線】

(目標)・1便あたりの利用者数を5.9人以上とする。(目標の根拠:H31.4～R2.3の利用者平均5.9人)

(効果)・庄原市高野町及び口和町から三次市中心部への移動支援。通勤や通学、通院、買い物等の利用促進。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

利用実態に即した促進策を継続的に実施、また、利用者及び運行事業者と協議を行った。

実施した利用促進策

- ①運行事業者の協力により「乗り放題パス」の発売による利用促進及びモビリティマネジメントを実施した。
- ②バスマップを作成し、停留所の時刻、運賃額、付近の公共施設の案内等、該当路線それぞれのマップの配布により利用を案内。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・利用促進については、
 - ①バスマップの作成
 - ②小学生、高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催。

こうした利用促進策を継続的に行う。

地域住民の意見の反映

- ・利用状況やニーズ等を精査し、課題の洗い出しや見直し等の検討を行った。

庄原市地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

- ・下高野線は、運行事業者・関係団体協力のもと、計画どおり事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

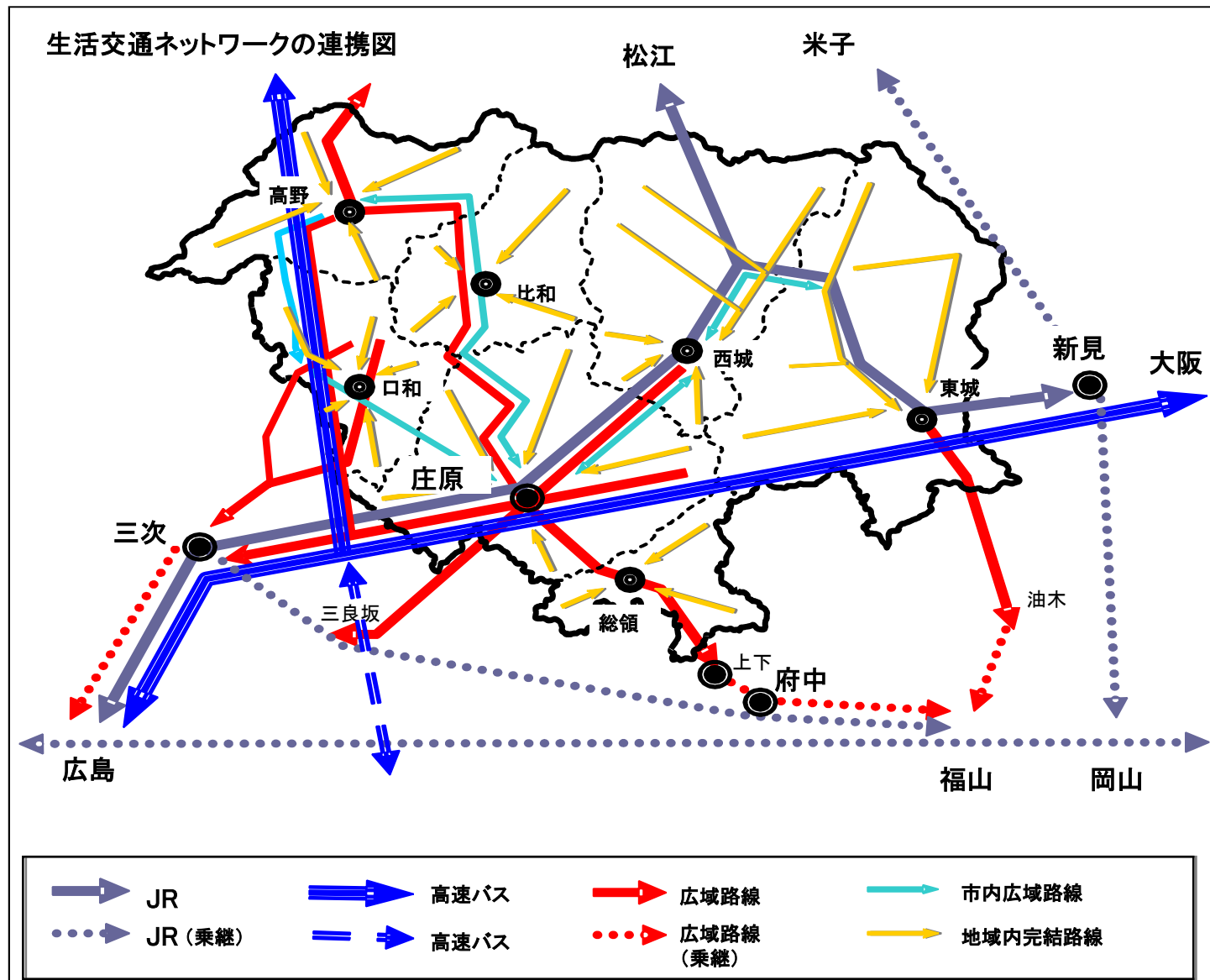
- ・下高野線：(目標)1便当たりの利用者数は5.4人で、目標(5.9人以上)を達成できなかった。
新型コロナウイルス感染症による影響により目標は達成できなかったが、前年度1便あたりの利用者数5.1人より利用が伸びている。

(効果)地域住民の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- ・再編後の利用状況を観察するとともに、沿線地域の住民の意見も聞きながら、利便性向上と利用促進を図る。
- ・高齢者など、自ら移動手段を持たない人の通院・買物などの日常生活に係る移動など、利用者のニーズや地理的条件を踏まえて、利用しやすい交通体系を構築していく。
- ・自ら移動手段を持たない人だけでなく、自動車等、自らの移動手段をもっている人など、より多くの人たちに利用してもらうため、バスマップの配布、バスの乗り方教室実施などの取り組みを継続するとともに、さらなるソフト施策の充実を図っていく。

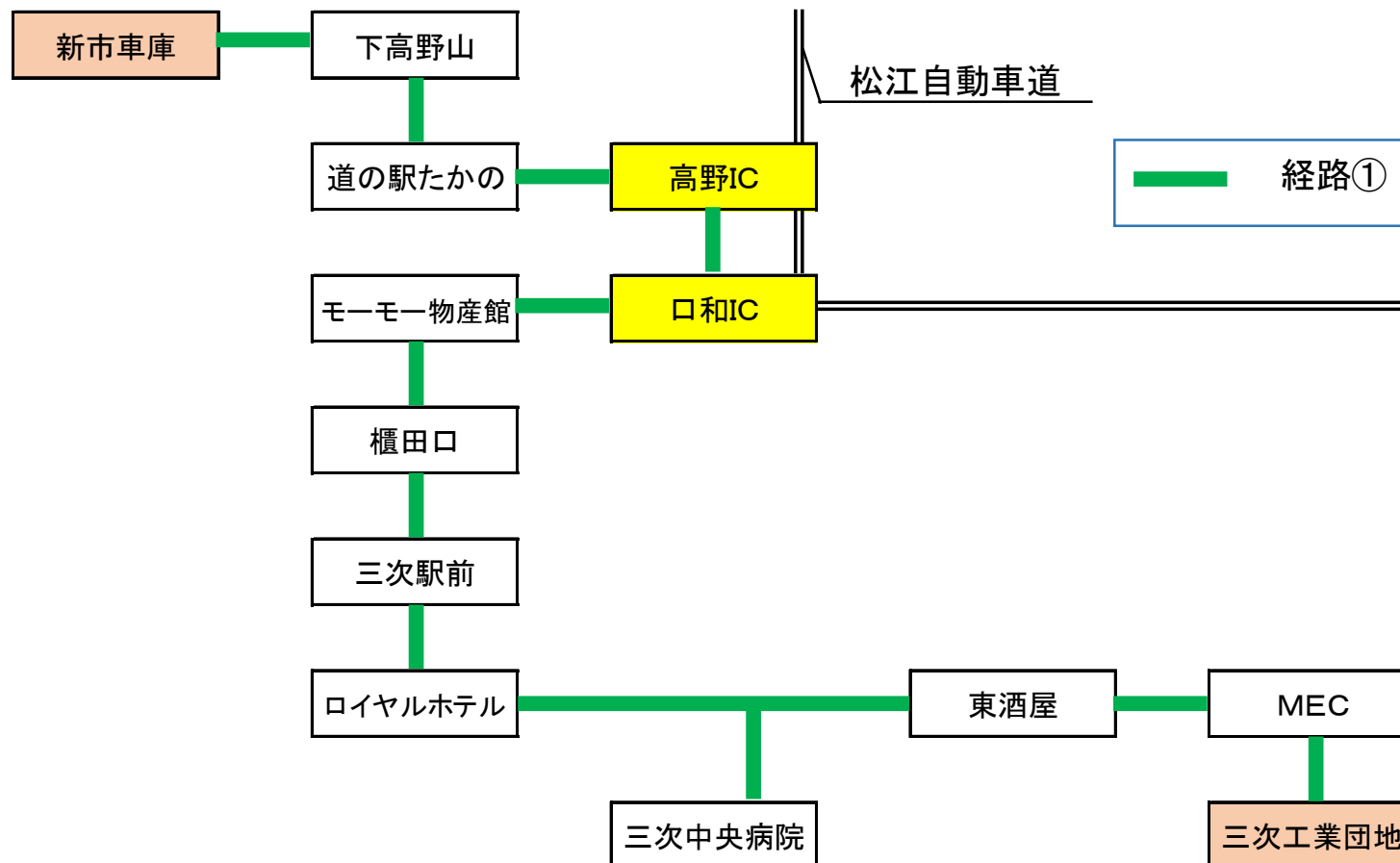
交通体系図 別紙



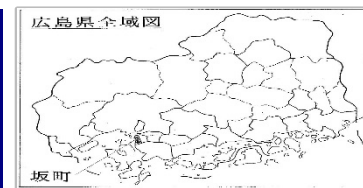
運行系統図 別紙

系統名: 下高野線
運行形態: 4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数: 1/1、1/2を除く毎日運行 月～金 4便 土日祝 2便
運賃: 対キロ区間制(160円～1,580円)

運行系統図



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 坂町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



坂町の概要

- ・人口 12,747人(平成27年国勢調査)
- ・面積 15.69km²

坂町地域公共交通会議の構成員

広島県 坂町 広島電鉄(株) (株)矢野カープタクシー
学識経験者 坂町住民福祉連絡協議会 坂町交通安全協会
中国運輸局広島運輸支局 広島安芸商工会坂支所
私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 海田警察署

概 要

坂町は沿岸部と内陸部集落からなる人口約1.3万人の町であり、町内の東側には標高494.3mの明神山をはじめとする山々が広がり、西側と北側には広島湾の海岸線が続いており、土地が急峻で平地が少ないのが特徴である。また、町全体の高齢化率は30.0%となっており、特に町の南側に位置する小屋浦エリアや東側の山に面したエリアの高齢化率は40%を超えており、突出して高くなっている。

坂町循環バスは、高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など外出支援の役割を担っており、住民の生活交通手段として運行することによって町内の全域をカバーする。しかしながら、自家用車利用を前提とした生活スタイルの浸透、人口減少社会の到来などを背景として循環バス利用者は減少傾向にあり、効率的な運行について検討・実施を行っているものの、依然として採算性については厳しい状況にある。

協議会の主な取り組み

- ・地域公共交通網形成計画の策定
- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入

協議会における検討

令和2年12月3日(書面審議)

- ・地域公共交通会議の役員の選出について
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画に係る事業評価について協議

令和3年6月15日(書面会議)

- ・地域公共交通会議の役員の選出について
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画について

坂町地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

坂・北新地線
(目標)
【1便の利用者数】6,000人
【年間利用者数】17,000人

(効果)・当該路線を維持することにより公共交通空白地域を解消し、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、路線バスと連携することにより、広域的な移動利便性が向上する。
(車両数)・全体 3台 補助対象 1台

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・令和2年2月に策定した、坂町第2次地域公共交通網形成計画に沿って、利用促進に取り組み、引続き改善策の実施に向けた検討・調査を進めている。
- ・バスデータ標準化のためGTFSデータを作成し、公表を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・令和2年2月に策定した、坂町第2次地域公共交通網形成計画に沿って、利用促進に取り組み、引続き改善策の実施に向けた検討・調査を進めている。
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大防止に配慮し、運行を行った。

実施した利用促進策

- ・路線ごとにわかりやすい路線図を入れた時刻表チラシを役場窓口、各出張所、主要施設への配置するとともに、町HPへの掲載を継続している。
- ・昨年度新たに作成して好評を得た、各路線の主要なバス停のみを記載したポケット版の時刻表チラシについて、当初はバス車両のみで配布していたが、利用者の要望により各施設に配置している。
- ・バスデータの標準化のため作成したGTFSデータを坂町HPで公開した。
- ・無料の地図アプリとの連携を図るため、運営事業者と調整を行っている。

地域住民の意見の反映

- ・令和元年9月に、町民、循環バス利用者を対象に実施した、坂町の公共交通に関するアンケートの結果を基に、令和2年2月に坂町第2次地域公共交通網形成計画を策定し、計画に基づき事業を行っている。
- ・昨年度作成したポケット版の時刻表チラシは、利用者の要望を基にしており、そのほか、車内の掲示など乗客の要望により、随時対応を行っている。

坂町地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

・坂・北新地線
平成30年4月から改善された運行形態で運行しており、計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

・坂・北新地線
【1便の利用者数】
5.4人 未達成(目標:6.0人)
【年間利用者数】
15,727人 未達成(目標:17,000人)

・1便当たり利用者数、年間利用者数共に未達成となっており、昨年度よりも低下しているが、新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言による外出自粛が主な要因と考えられる。

(効果)高齢者を始めとする交通弱者の日常の移動手段を確保維持することができており、また、当該路線はJR呉線や幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

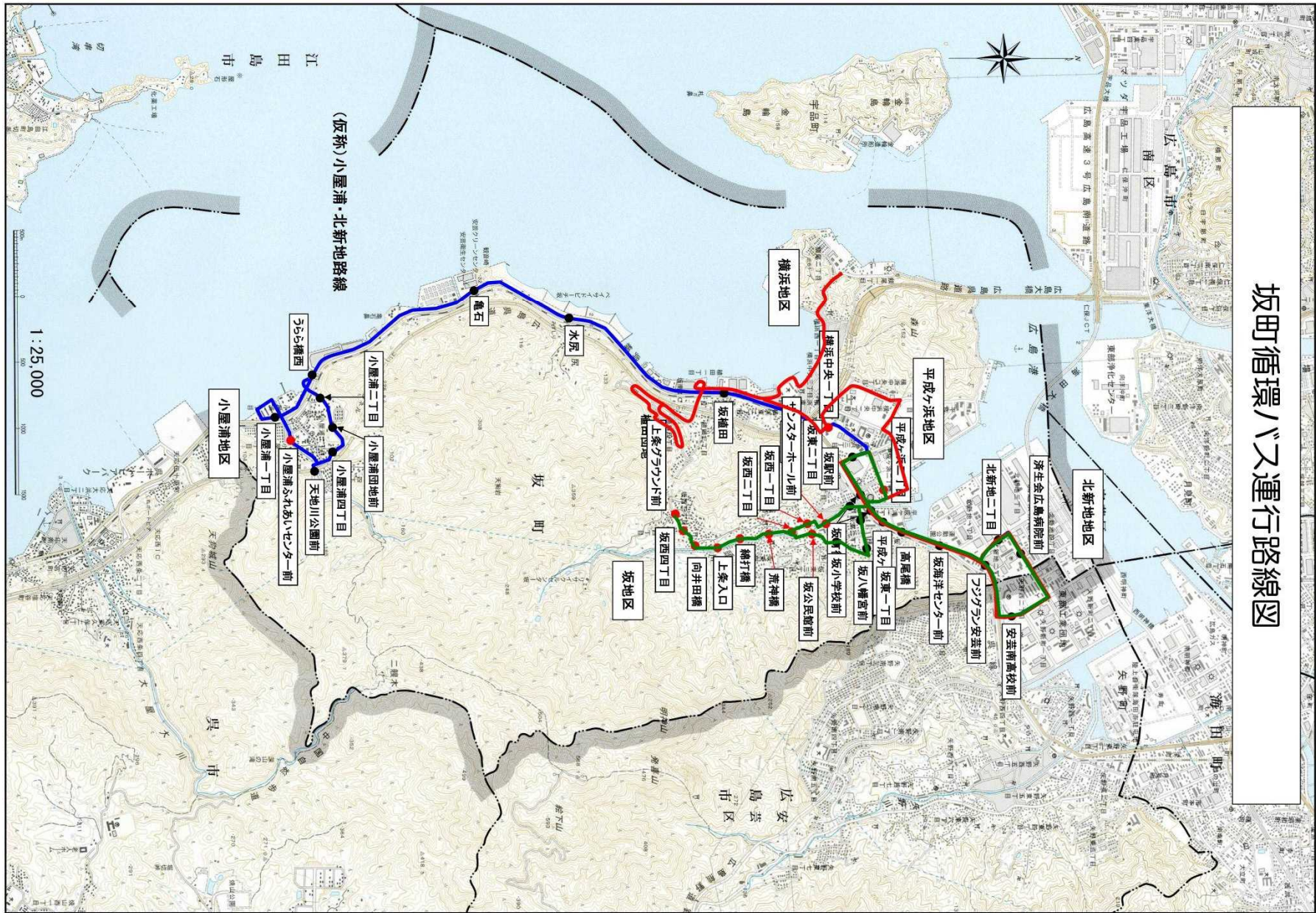
事業の今後の改善点

坂町循環バスは、平成30年4月から新たな運行形態で運行実施しており、これに対する満足度や新たな課題を把握するため、令和元年9月にアンケートを実施した結果、大きな課題はなかったが、地域住民及び利用者の循環バスに対するニーズが多様化している状況が確認された。その結果をふまえて令和2年2月に策定した、坂町第2次地域公共交通網形成計画では、坂循環バスの運行日・運行時間の改善、商業施設等と連携した利用促進の実施、情報提供に関する改善、バスデータの標準化、安心・安全・快適な利用環境の構築などを具体的な事業として挙げている。その中で、早期に実現可能であるとして取組んでいる、情報提供の改善のうち、地図アプリとの連携については、可能な限り速やかに対応する必要がある。

今後は、現在の運行を継続しながら、これまでに引続き、計画に掲げた各事業の実施に向けた調査・取組みを行い、坂町循環バスの利用促進を図り、将来に渡って存続可能な公共交通となるよう努める。

また、緊急的な対応が求められる新型コロナウイルス感染症についても、安心して利用できるよう、適切に対応を行っていく。

交通体系図 別紙



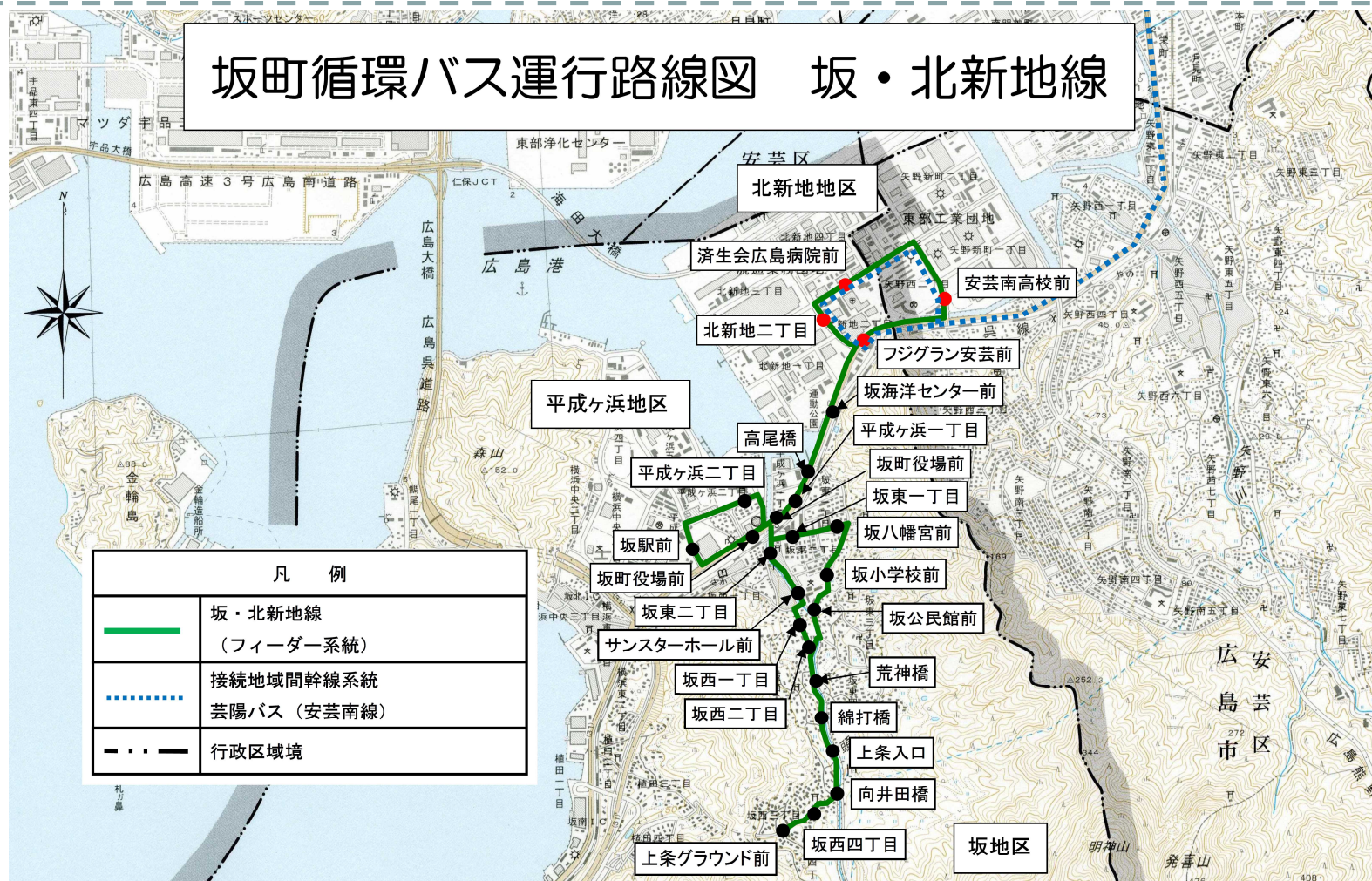
運行系統図 別紙

市町村運営有償運送

運行日:月～金曜日 1日の便数:12便

運賃:中学生以上150円 中学生以上減免70円 小学生以下70円 小学生以下減免50円

坂町循環バス運行路線図 坂・北新地線



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 尾道市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要(案)

別添2



尾道市の概要

- ・平成17年3月、平成18年1月に1市3町が合併
- ・人口 131千人(令和2年国勢調査)
- ・面積 285.09km²

協議会の構成員

中国運輸局 広島県 尾道市 福山市立大学 尾道市社会福祉協議会
尾道市老人クラブ連合会 尾道市PTA連合会 商工団体 私鉄中国地方労働組合 警察署 交通事業者(広島県バス協会、広島県タクシー協会、尾道地区旅客船協会、
JR西日本、本州四国連絡高速道路) 全21名で構成

概 要

尾道市の地域公共交通は、鉄道・路線バス・タクシーからなる陸上交通や旅客船・フェリーの海上交通等の多様な交通手段で構成され、市民、来訪者の移動を支える重要な役割を担っている。

尾道市の北部に位置する御調地域では、中心部に交通結節拠点でもある道の駅クロスロードみつぎや行政機関の尾道市役所御調支所、公立みつぎ総合病院などの医療機関、商業施設等が集中して立地しており、日常生活において主要な目的地となっている。

しかし、路線バスの支線は、利用者は少なく、自宅から停留所までの距離が尾道市内で最も遠い地理的要因などにより利便性の低い状況にあった。加えて、民間事業者から支線の見直しが提案され、御調地域の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な交通手段を存続させていくため、本地域の地域公共交通のあり方として、地域ニーズにあった新たな交通手段の導入が必要となっていた。

そのため、平成30年10月1日から、従来の路線バスを、ドアツードアのデマンド型乗合タクシーへ移行し、自宅から停留所までの距離が遠いといった利便性の低い状況を改善し、これまで路線バス利用不便地域であった住民も利用することが可能となった。

協議会の主な取り組み

- ・地域の実情に応じた移動手段の検討
- ・利便性の強化
- ・情報提供の充実
- ・意識啓発による利用喚起

協議会における検討

- 協議会の開催状況 3回開催(フィーダー関連)
- ・令和3年度第1回(5月27日)
令和2年度事業報告、令和3年度事業計画
令和4年度フィーダー系統確保維持計画について
- ・令和3年度第2回(8月23日)
みつぎ乗合タクシーの経過報告
- ・令和3年度第3回(12月10日)
令和3年度フィーダー系統確保維持計画の事業評価について

尾道市地域公共交通協議会 事業の評価

定量的な目標・効果

「菅野・上川辺」、「河内・今津野」、「綾目・大和」系統

(目標) 1日当たり利用者数を4人以上とする

廃止路線バス1日利用者12人(御調地域全域)/3系統≒4人

(効果) 区域運行(デマンド型乗合タクシー)を導入することで、これまで路線バスを利用しにくかった住民(特に高齢者)も利用することが可能となり、利用しにくさや不便さの解消、地域内移動手段の改善、地域外交通への接続といった地域公共交通の課題解決につながり、「尾道市地域公共交通網形成計画」で定めた、路線バス・航路利用者の利用満足度の向上や地域公共交通機関を利用しやすいと感じる市民の割合の向上といった目標達成につながる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・3か月ごとに発行している運行カレンダーの裏面に、利用方法等を記載し制度の周知をした。
- ・みつぎ乗合タクシーを利用した買い物ツアーを社会福祉協議会・地域包括支援センターと企画したが広島県に緊急事態宣言発令されたため、延期した。(次期に実施予定。)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・昨年度から引き続き、社会福祉協議会と連携して利用登録が困難な高齢者へ登録手続きを支援した
- ・みつぎ乗合タクシーを利用した買い物ツアーを社会福祉協議会・地域包括支援センターと企画したが広島県に緊急事態宣言発令されたため、延期した。(次期に実施予定。)

実施した利用促進策

- ・3地区を「月・木」「火・金」「水・土」に分けて週2日運行し、週単位でローテーションしているため、3か月ごとに運行カレンダーを市広報誌に折り込んで周知している。
- ・社会福祉協議会と連携して利用登録が困難な高齢者へ登録手続きを支援した。
- ・みつぎ乗合タクシーを利用した買い物ツアーを企画。(延期のため次期に実施予定。)

地域住民の意見の反映

※時期や収集方法、結果等意見の反映状況を記載

- ・住民自治組織との意見交換で、利用者登録の方法が分からないという意見があったため、御調支所、御調福祉保健センター、社会福祉協議会で登録ができる事を周知した。

尾道市地域公共交通協議会 事業の評価

事業実施の適切性

- ・3系統とも、当初の計画どおり実施されている。

※確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施された（されている）、計画どおり実施されなかった（されていない）について記載

目標・効果達成状況

- （目標） 1日当たりの利用者数は3.3人で、目標の4人以上を達成できなかった。

※確保維持改善計画に掲げた目標・効果について、その内容や達成度合いを記載
結果に対する分析・検証等を記載
必要であれば前年度実績とも比較
検証

利用者数は、2地区においては昨年度より増加したものの、残り1地区で一人あたりの利用回数が大きく減った影響から、全体として利用者数が減少し、目標の4人／日を下回った。

- （効果） 高齢者の日常の移動手段を確保維持することができた。
また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

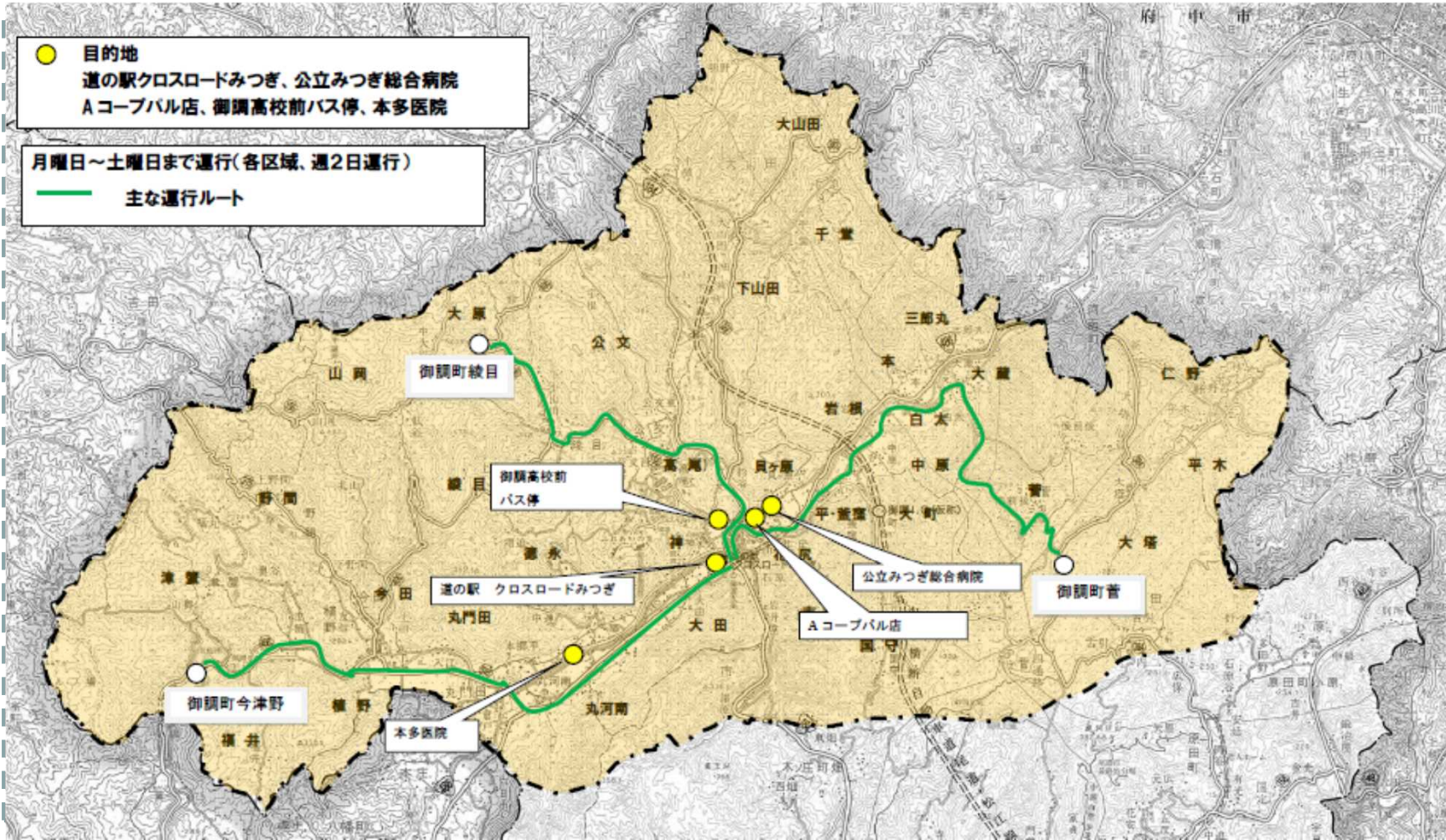
事業の今後の改善点

- ・利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向にあるが、引き続き地域団体や社会福祉協議会、交通事業者と連携し、利用促進に努めていく。

※実施した事業について、今後の改善点や次年度以降の取組み、自己評価から得られた課題やその対策などを記載

運行系統図 別紙

系統名	菅野・上川辺地区、河内・今津野地区、綾目・大和地区
運行形態	一般乗合旅客自動車運送(区域運行)
運行日・便数	御調町を3地域に分割し、曜日運行とする。「月・木」、「火・金」、「水・土」に分けて週単位でローテーションする。 行き1便、帰り3便
運賃	1乗車300円 小学生以下150円 障害者150円 小学生以下の障害者 80円



地域公共交通の現況 別紙

