

令和6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

広島市、広島県、中国運輸局広島運輸支局、熊野町、北広島町、(公社)広島県バス協会、(一社)広島県タクシー協会、(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、つばめ交通(株)、広島交通(株)、朝日交通(株)

概要

広島市は人口約120万人、面積約900km²で、市域内の主な公共交通として、JR山陽本線、呉線、可部線及び芸備線、広島電鉄宮島線及び市内線、新交通システム(アストラムライン)等の様々な鉄軌道系公共交通機関並びに約600系統の路線バスがある。

平野部周辺の丘陵地等では、昭和40～50年代にかけて数多くの団地が開発され、こうした団地では住民の高齢化が進展し、免許返納等により交通手段を持たない高齢者等の移動困難な住民が増加している中、幹線交通、医療機関や商業施設等へアクセスする移動手段の確保が課題となっている。

こうしたことから、広島市においては、幹線交通と接続し、地域間交通ネットワークを補完する支線としての機能を有するバス路線の維持・存続を図るほか、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、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系統の確保維持に係る計画策定及び実施事業に係る評価

〔・バリアフリー化設備等整備事業(ノンステップバスの導入に係る計画策定、福祉タクシーの導入)に係る計画策定〕

協議会における検討

協議会の開催状況 開催回数:2回

- ・令和6年1月9日 令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業事業評価(書面審議)
- ・令和6年8月8日 地域内フィーダー系統確保維持計画(令和6～8年度)の変更及び生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)の策定(書面審議)

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3.4人以上とする(令和5年度実績3.5人) | |
| | 中野・中野東地区 | 1回当たりの平均利用者数を4.5人以上とする(令和5年度実績4.4人) | |
| | 大塚西地区 | 1便当たりの平均利用者数を3.7人以上とする(令和5年度実績3.7人) | |
| | 可部・亀山地区 | 1便当たりの平均利用者数を4.6人以上とする(令和5年度実績4.5人) | |
| | 福田地区 | 1便当たりの平均利用者数を2.6人以上とする(令和5年度実績4.4人) | |
| | 今吉田線 | 1回当たりの平均利用者数を8.0人以上とする(令和5年度実績7.7人) | ※車両減価償却費補助:対象車両数3台 |
| | 阿戸線 | 1回当たりの平均利用者数を6.1人以上とする(令和5年度実績6.4人) | ※車両減価償却費補助:対象車両数2台 |
| (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な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、地元広報誌での乗合タクシーの紹介や、スーパーと協力の割引制度を実施するなど、周知を図った。

実施した利用促進策

各地区において、以下の利用促進を図った

- ・スーパーと協力の割引制度を実施(口田地区)
- ・スーパーと協力の割引制度を実施(中野・中野東地区)
- ・毎月広報誌を作成し配布(大塚西地区)
- ・フリーマーケットを実施し、乗合タクシーを周知(可部・亀山地区)
- ・スーパーや公民館に時刻表を掲載・配置することによる周知(福田地区)
- ・公民館や出張所へ時刻表の配置することによる周知(今吉田線)
- ・新決済システムとマイナンバーカードとの連携による実証実験(阿戸線)

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・「必要なサービス水準の維持と併せ、関係者間でしっかりと議論し、持続可能な路線の確保・維持のあり方を検討すること」とされた点について、住民を交えた地域の協議会において、持続可能な路線の確保・維持に向けた利用促進策の検討などを行った。

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。

事業実施の適切性

乗合タクシーを運行する全5地区及びバス路線(今吉田線、阿戸線)において、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)

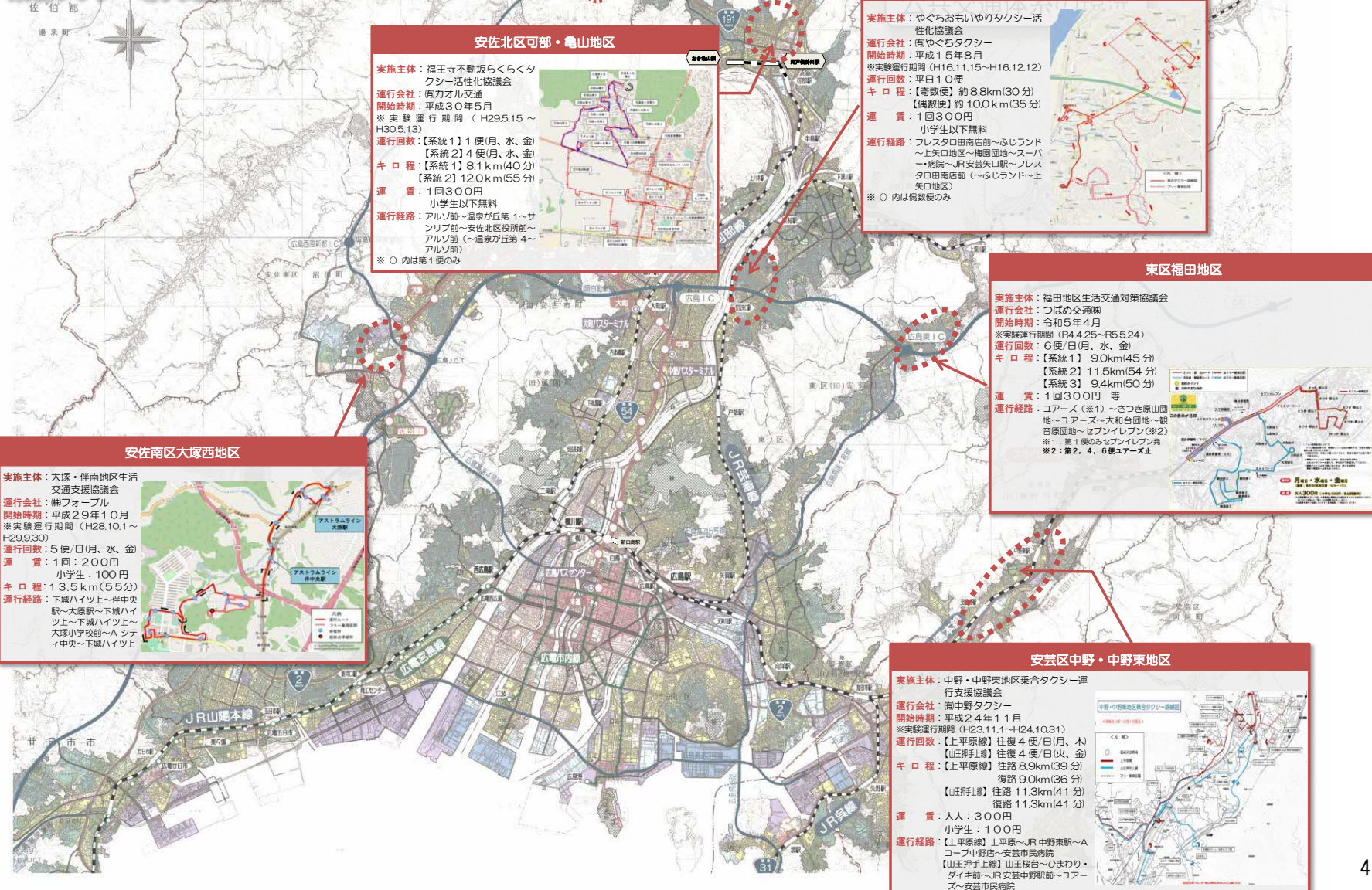
| | |
|----------|--|
| 口田地区 | 1便当たりの平均利用者数3.4人という目標に対し、令和6年度の実績は3.9人であり、目標は達成された |
| 中野・中野東地区 | 1回当たりの平均利用者数4.5人という目標に対し、令和6年度の実績は4.8人であり、目標は達成された |
| 大塚西地区 | 1便当たりの平均利用者数3.7人という目標に対し、令和6年度の実績は3.9人であり、目標は達成された |
| 可部・亀山地区 | 1便当たりの平均利用者数4.6人という目標に対し、令和6年度の実績は4.7人であり、目標は達成された |
| 福田地区 | 1便当たりの平均利用者数2.6人という目標に対し、令和6年度の実績は4.3人であり、目標は達成された |
| 今吉田線 | 1回当たりの平均利用者数8.0人という目標に対し、令和6年度の実績は8.8人であり、目標は達成された |
| 阿戸線 | 1回当たりの平均利用者数6.1人という目標に対し、令和6年度の実績は6.4人であり、目標は達成された |

(効果) 運行を継続することにより、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。

事業の今後の改善点

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。

乗合タクシー導入地区一覧



運行系統図 別紙

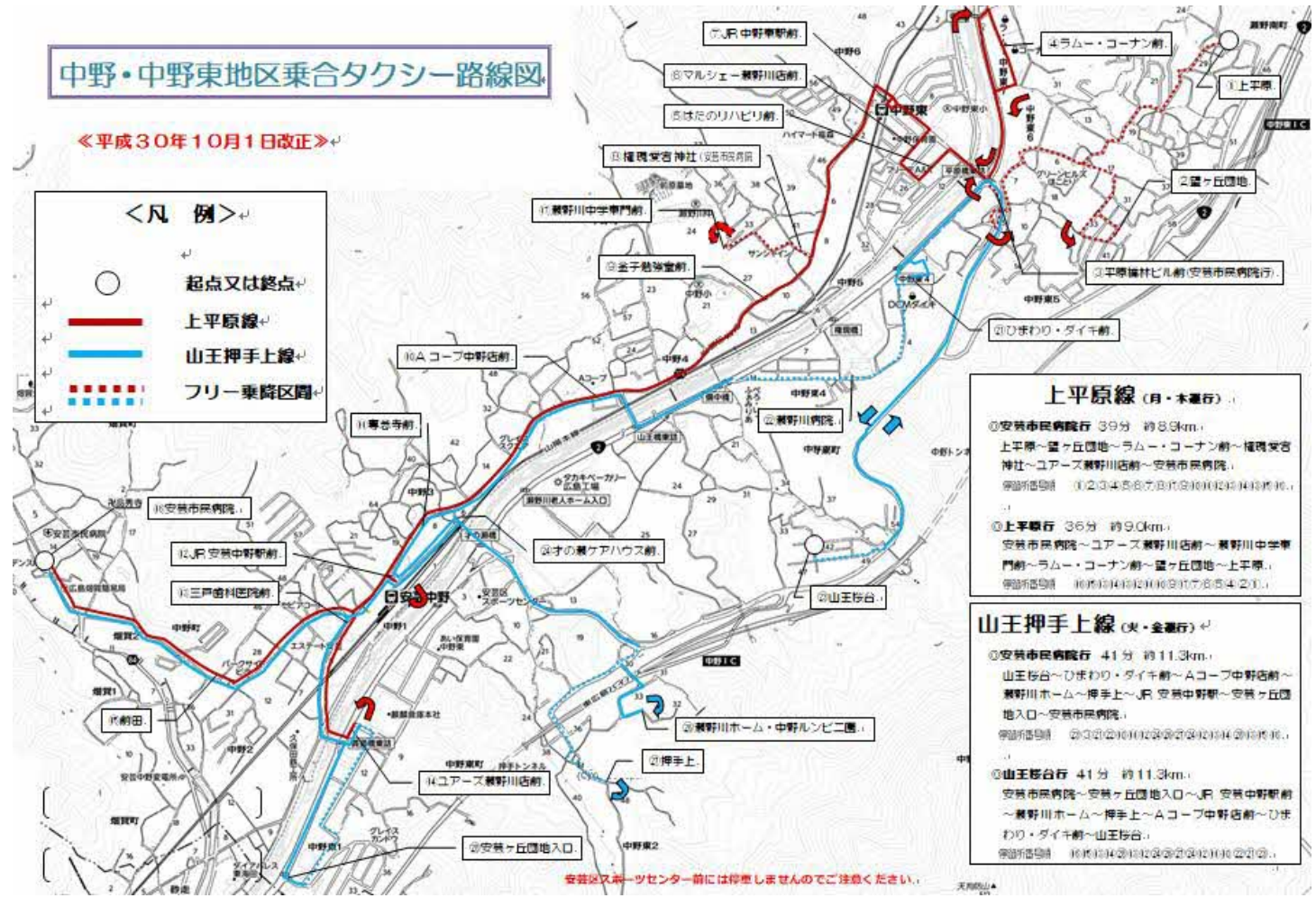
系統名 中野・中野東地区 上平原線、山王押手上線
運行形態 4条路線 定時定路線型
運行日・便数 上平原線 月・木曜日 各日8便(4往復)
 山王押手上線 火・金曜日 各日8便(4往復)
運賃 大人300円、小学生100円(小学生未満無料)

中野・中野東地区乗合タクシー路線図

《平成30年10月1日改正》

＜凡例＞

- 起点又は終点
- 上平原線
- 山王押手上線
- フリー乗降区間



上平原線 (月・木運行)

①安芸市民病院行 39分 約8.9km
 上平原～望ヶ丘団地～ラムー・コーナン前～権現安芸神社～ユアーズ兼野川店前～安芸市民病院
 発着時刻 ①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺

②上平原行 36分 約9.0km
 安芸市民病院～ユアーズ兼野川店前～兼野川中学校前～ラムー・コーナン前～望ヶ丘団地～上平原
 発着時刻 ㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺

山王押手上線 (火・金運行)

①安芸市民病院行 41分 約11.3km
 山王台～ひまわり・ダイキ前～Aコープ中野店前～兼野川ホーム～押手上～JR 安芸中野駅～安芸ヶ丘団地入口～安芸市民病院
 発着時刻 ㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺

②山王台行 41分 約11.3km
 安芸市民病院～安芸ヶ丘団地入口～JR 安芸中野駅前～兼野川ホーム～押手上～Aコープ中野店前～ひまわり・ダイキ前～山王台
 発着時刻 ㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺

安芸駅又はターミナル前には停車しませんのでご注意ください。

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 定時定路線型
 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)

大塚・伴南地区「ふれあいバス」運行路線図



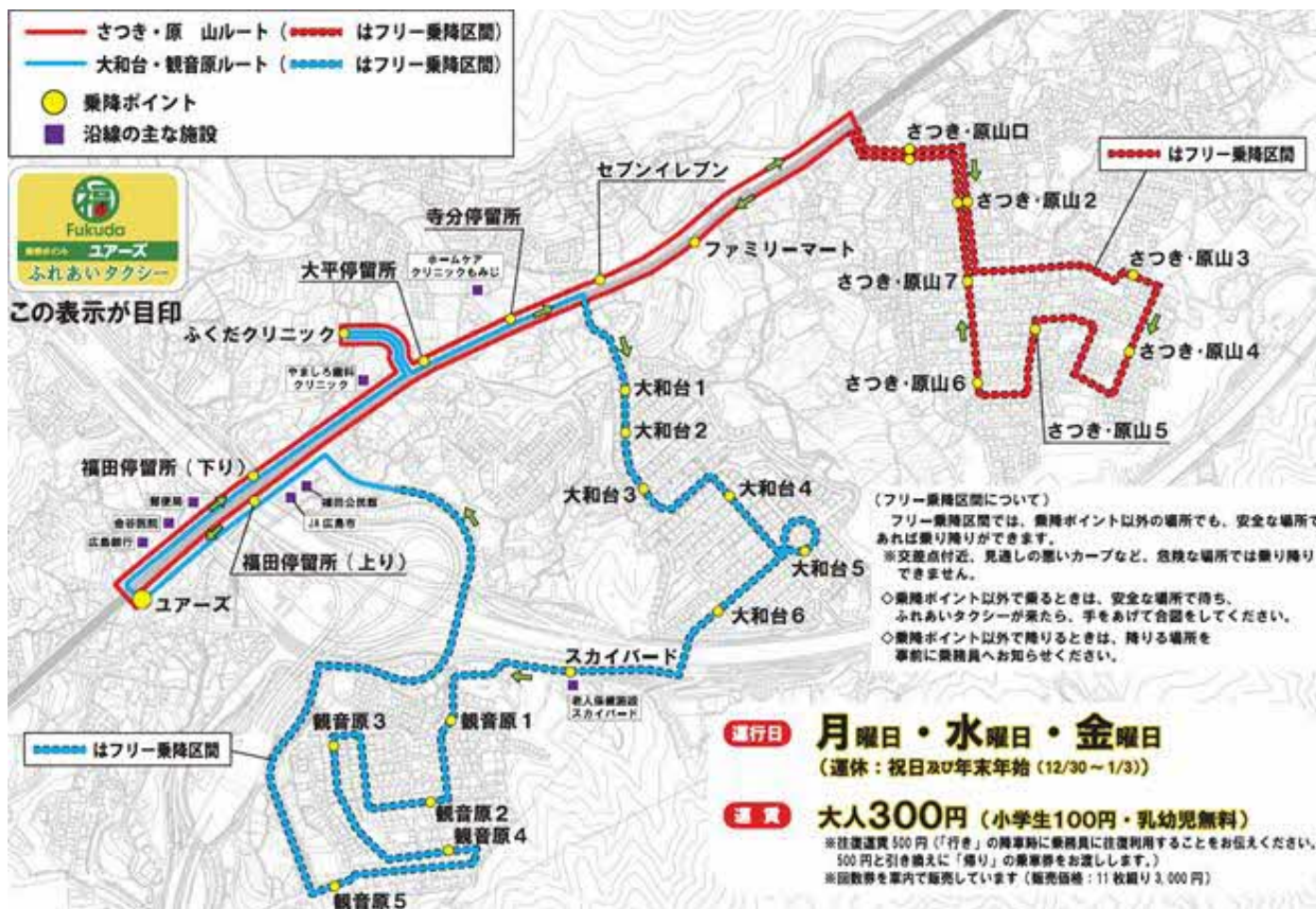
運行系統図 別紙

| | |
|--------|--|
| 系統名 | 可部・亀山地区 系統1,2 |
| 運行形態 | 4条路線 定時定路線型 |
| 運行日・便数 | 系統1(青線) 月・水・金 各日1便 系統2(赤線) 月・水・金 各日4便 |
| 運賃 | 大人300円、小学生100円、小学生以下無料(保護者同伴に限る) |



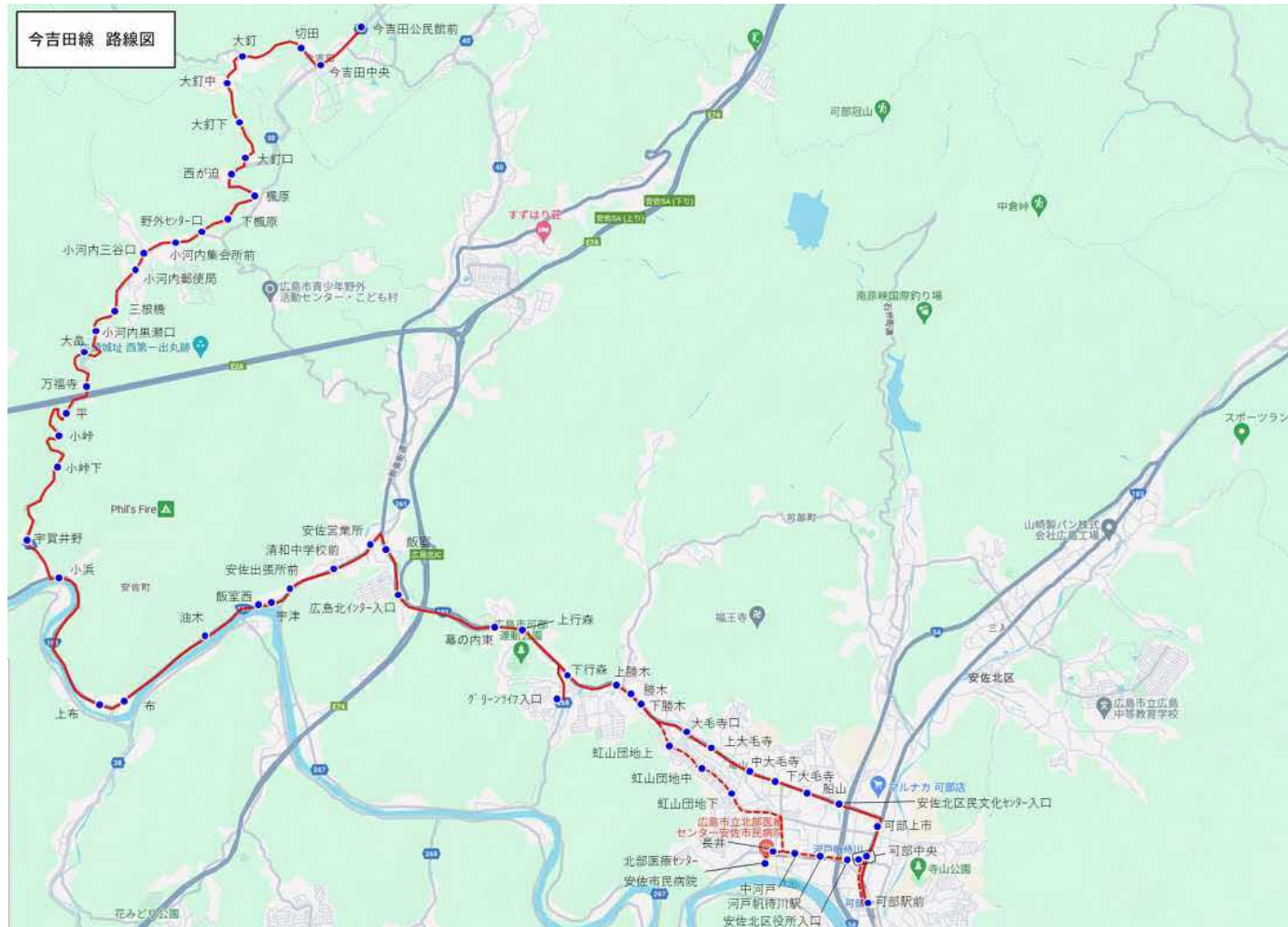
運行系統図 別紙

| | |
|--------|--|
| 系統名 | 福田地区 系統1, 2, 3 |
| 運行形態 | 4条路線 定時定路線型 |
| 運行日・便数 | 月・水・金 系統1(セブンイレブン～さつき・原山口～大和台1～ユアーズ) 各日1便 系統2(ユアーズ～さつき・原山口～大和台1～セブンイレブン) 各日3便、 系統3(ユアーズ～さつき・原山口～大和台1～ユアーズ) 各日2便 |
| 運賃 | ※ 生活交通確保維持改善補助計画上は、系統1及び系統3を同一の補助対象系統として取り扱う 大人300円、小学生100円(乳幼児無料) |



運行系統図 別紙

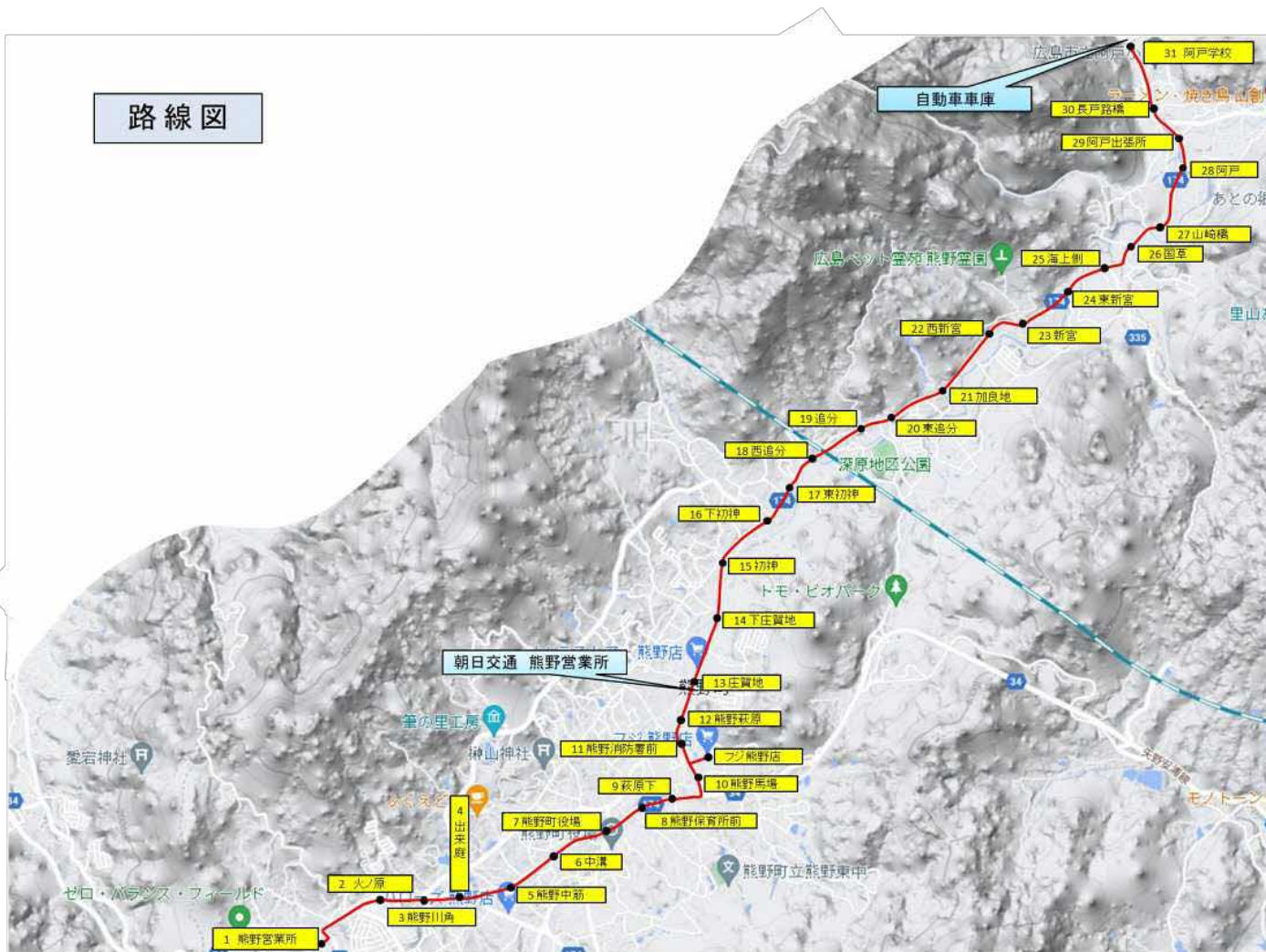
系統名 今吉田線(上大毛寺経由、北部医療センター経由)
運行形態 4条路線 定時定路線型
運行日・便数 上大毛寺経由 平日 各日6回、土日祝 各日4回
 北部医療センター経由 平日 各日2回



運行系統図 別紙

| | | | | | |
|--------|-------------------|----|------|-----|------|
| 系統名 | 阿戸線(501系統、502系統) | | | | |
| 運行形態 | 4条路線 定時定路線型 | | | | |
| 運行日・便数 | 501系統(熊野営業所～阿戸学校) | 平日 | 各日8回 | 土日祝 | 各日5回 |
| | 502系統(阿戸学校～フジ熊野店) | 平日 | 各日4回 | 土日祝 | 各日5回 |

路線図



令和6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



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5年度第1回(12月21日)
フィーダー系統の令和5年4月～11月分利用状況報告
事業評価について
- ・令和5年度第2回(3月26日)
- ・令和6年度第1回(5月20日)
フィーダー系統の令和5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6年度第2回(12月4日)
フィーダー系統の令和6年4月～10月分利用状況報告
事業評価について

定量的な目標・効果

【本郷地域】(目標)収支率12.0%以上、1日当たり利用者数36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な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20人以上

(効果)区域運行を導入することで、これまで久井ふれあいバスが利用できなかった住民も利用可能で、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な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

【本郷地域】【久井地域】【八幡地域】

「コロナ後の外出ニーズの把握」については、乗客を対象としたアンケート調査を実施し、利用ニーズや課題の把握に努めた。

【八幡地域】

「町内会、運行を担う交通事業者、市が協働で要因を分析し、効果的に利用PRなどの普及・利用促進を継続して行う」とした点については、町内会と市との意見交換の場を設定し、利用上の課題の聞き取りや新規利用者獲得のため関係者が連携し周知を行うことの重要性、町内会行事と連携した利用促進の手法などについて意見交換を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待します」とされた点については、本郷地域、久井地域、八幡地域において、乗客アンケートによる要因分析を進めるとともに、八幡地域では町内会と市による意見交換の場を設定し、利用促進策について協議した。

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。

【八幡地域】

町内会行事に路線を活用してもらうよう町民へ周知し、乗車の機会創出と継続利用に繋げた。

地域住民の意見の反映

地域住民の意見が適切に反映されるよう、引き続き、町内会や交通事業者、福祉関係者などと連携し、ニーズの把握やサービス向上のための取組を進める。

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12.0%以上に対し12.7%、利用者数は目標36人以上/日に対し、39.0人/日といずれも目標を上回った。

(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。

【久井地域】(目標)収支率は目標10%以上に対し6.1%、利用者数は目標20人以上/日に対し、11.7人/日といずれも目標を下回った。

(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。

【八幡地域】(目標)収支率は目標10%以上に対し9.0%、利用者数は目標10人以上/日に対し、9.3人/日といずれも目標を達成できなかった。

昨年と比較し、収支率の改善や利用者の増加が図られたものの、目標は達成できなかった。

(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

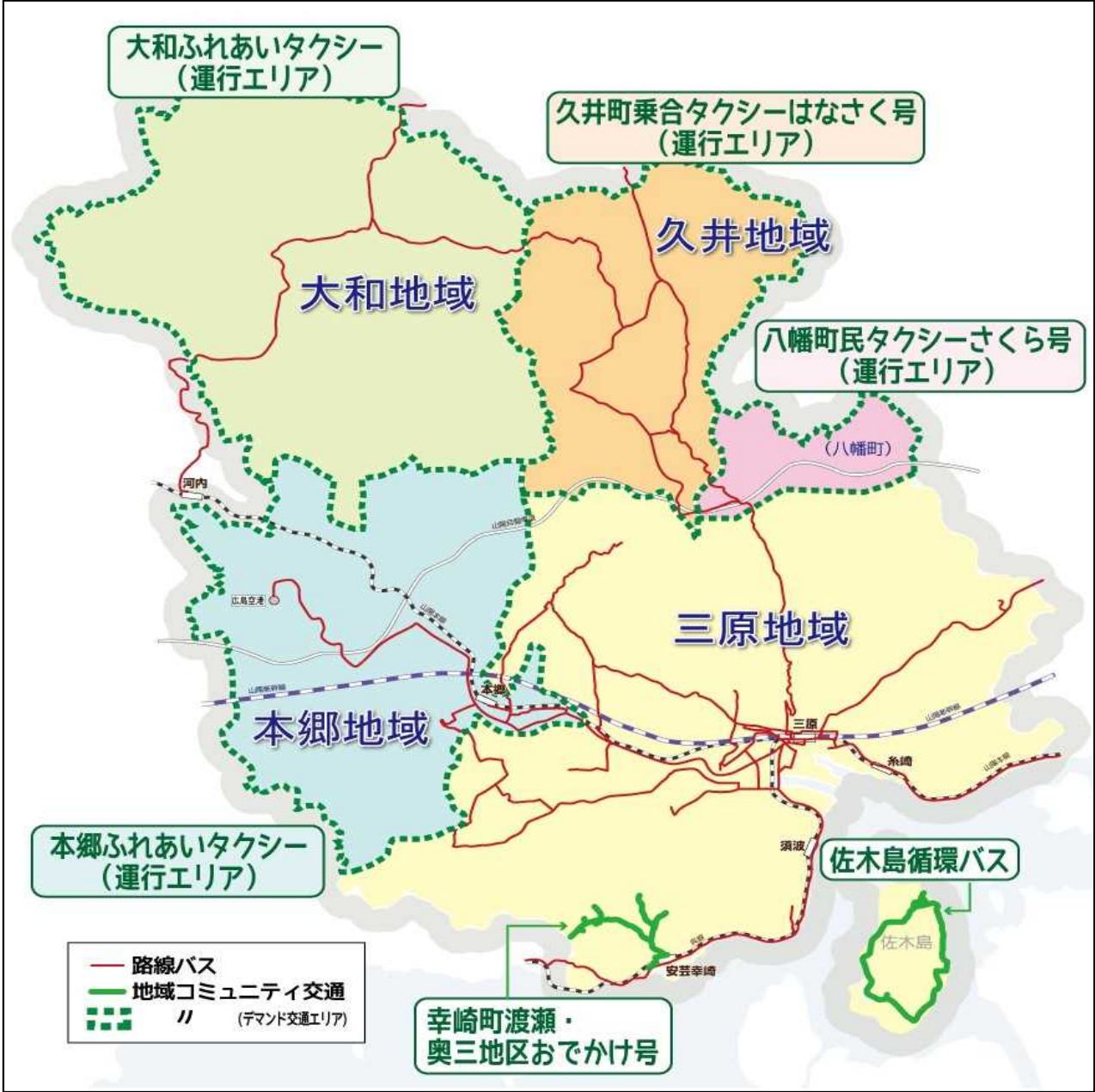
【本郷地域】

・引き続き、目標が達成できるよう、町内会、交通事業者、市が協働で利用PRなど普及・利用促進を継続して取組む。

【久井地域】【八幡地域】

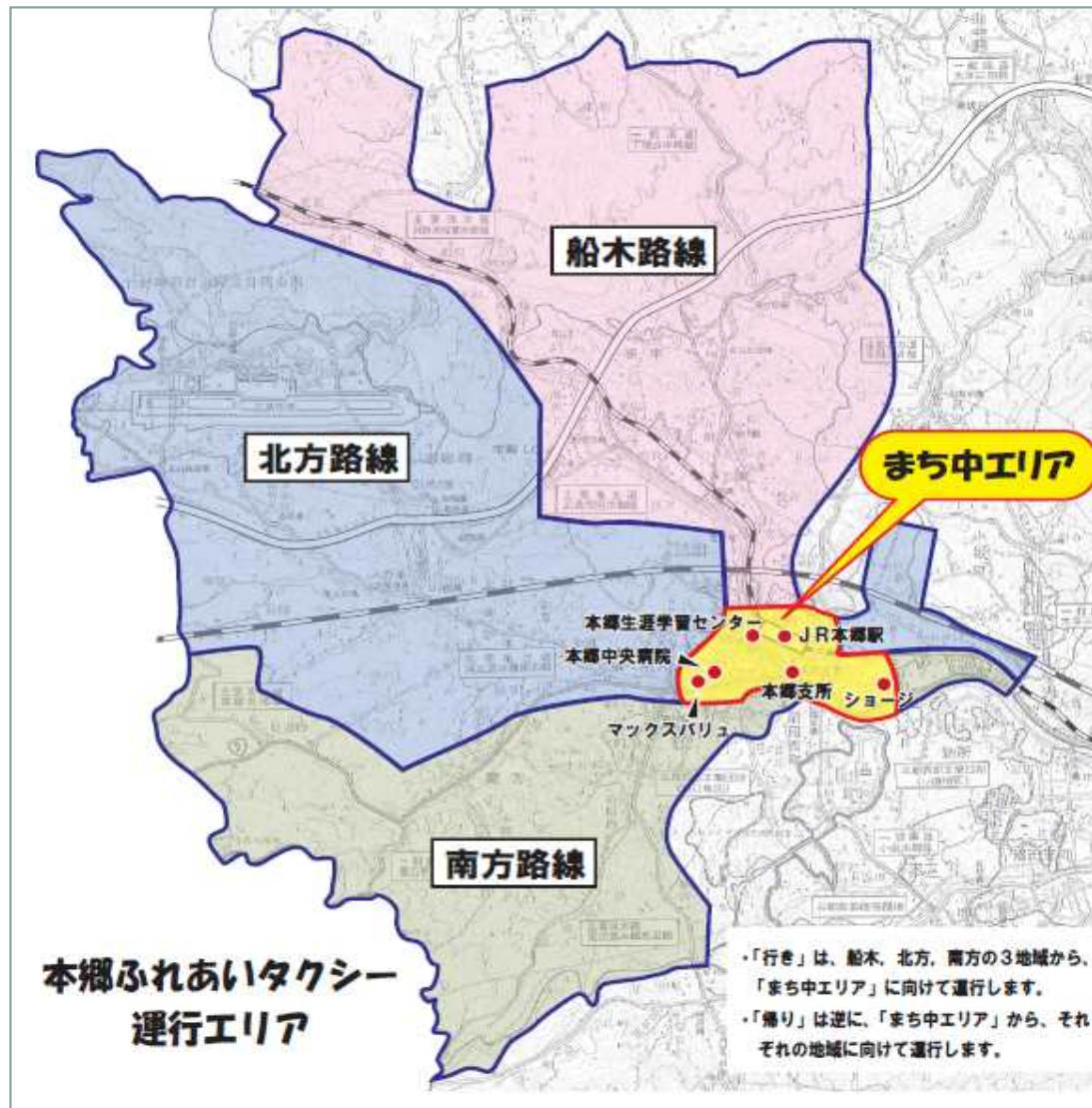
・地域や利用者のニーズの把握に努め、利用者の増加につなげられるよう、町内会、交通事業者、市が協働で、目標未達の要因分析に努めたうえで、利用PRなどの普及・利用促進に継続して行うとともに、必要に応じて運行計画の見直しを図るなど、目標達成に向けて取組む。

交通体系図 別紙



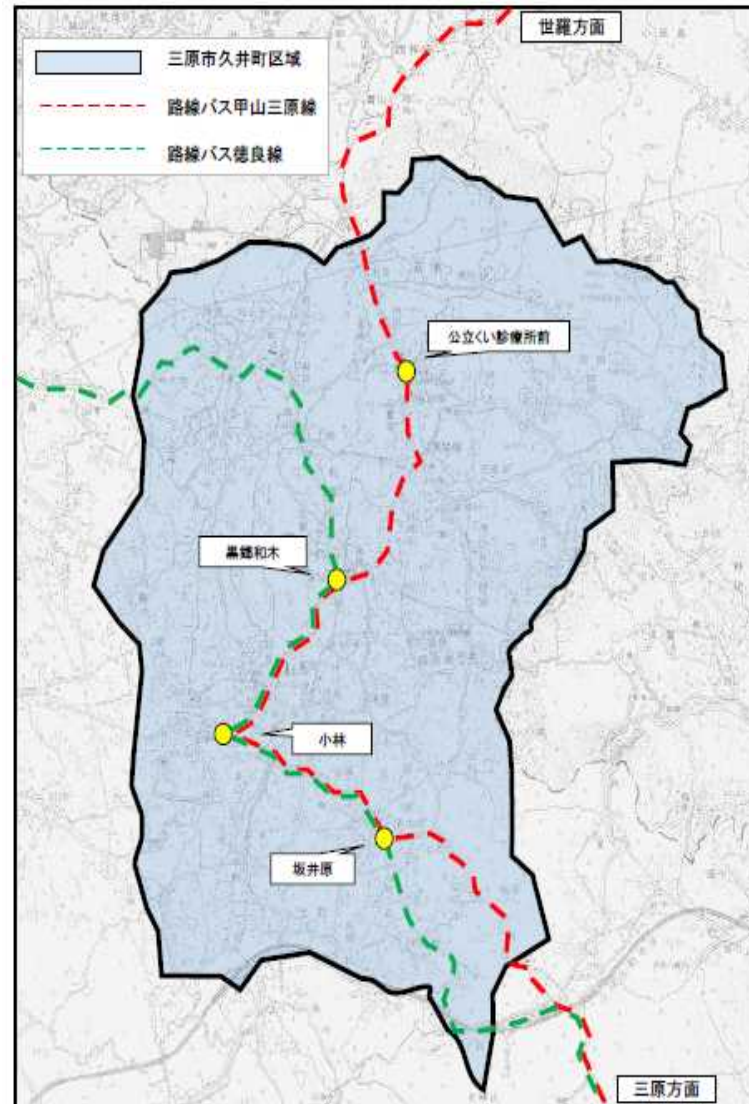
運行系統図 別紙

| | |
|--------|---|
| 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 | 久井路線 |
| 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(往路6便、復路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 | 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6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



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 284.89km²

協議会(or交通会議)の構成員

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・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・中国運輸局・広島県・尾道市・全21名で構成

概要

尾道市は広島県東南部に位置し、緑豊かな中山間地域から尾道水道周辺地域を経て独特の多島美を有する島しょ部など、多彩な資源を有するまちである。地勢は大半が山地で、島しょ部は概して急峻で平地に乏しく、平地は尾道水道・御調川沿い・島しょ部の海岸沿いに形成されている。
(公共交通機関:鉄道、高速バス、尾道広島空港線、路線バス、航路、乗合タクシー、自家用有償旅客運送)

【御調地域】H30.10 みつぎ乗合タクシー運行開始

尾道市の北部に位置し、中心部に道の駅や支所、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。民間事業者による路線バス、タクシーが運行しており、路線バスについては近隣市町と連絡する幹線、並びに地域内を連絡する支線が運行していたが、利用者の低迷等による支線の廃止を受け、ドアツードアのデマンド型乗合タクシーへ移行することで、買い物や通院等日常生活に欠かせない移動を確保している。

【原田町小原地区】R6.4 本郷・小原地区乗合タクシー運行開始

原田地域は尾道市の北東部に位置し、医療機関や商業施設など、日常生活において主要な目的地から離れた場所に存在する。原田地域の西部は民間事業者による路線バスが運行しており、交通結節点である三成や幹線に接続可能な状況。東部も同様に路線バスが運行し、福山市の松永駅に接続可能な状況であったが、運転手不足等により、当該バス路線は令和6年3月末で廃止となり、移動手段はタクシーのみとなった。

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、隣接する福山市と共同で従来のバス路線をミーティングポイント方式のデマンド型乗合タクシーへ移行することで、引き続き買い物、通院等日常生活に欠かせない移動を確保している。

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 4回開催
- ・第1回(5月29日)確保維持改善計画を協議
 - ・第3回(12月25日)事業評価について協議
 - ・第4回(2月7日)交通不便地域の認定を協議
確保維持改善計画の変更を協議

定量的な目標・効果

【御調地域】

- ・御調地域の区域運行での1日平均利用者数を4.00人以上とする。
※直近年度(R03.10~R04.9)の実績:3.55人/日
- ・収支率を17.7%(直近年度の実績)以上とする。
- ・利用者1人あたりの年間行政負担額を847円以下とする。
※直近年度の市負担額934,000円÷利用者数1,102人

【原田町小原地区】

- ・原田町小原地区の区域運行での1日平均利用者数を2.40人以上とする。
※設定ダイヤ全8便の30%が稼働し、1便あたり1人が乗車すると仮定し算出
- ※国庫補助の対象基準である計画運行回数の30%以上を準用
- ・収支率を11.7%(直近年度の実績)以上とする。
- ・利用者1人あたりの年間行政負担額を515円以下とする。
※廃止前の路線に対する市負担額2,334,000円÷利用者数(路線全体)4,532人

【効果】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、上位計画等で定めた、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

【御調地域】

- ・作成したMaaS社会実装計画書に基づき、AI配車予約システムを導入し、運行内容を一部改善した。
※原田町小原地区は新規のため記載なし

実施した利用促進策

【御調地域】

- ・運行内容の改善に伴い作成したチラシを全戸配布
- ・地域のイベントと連携した乗車体験会や利用登録の呼びかけ

【原田町小原地区】

- ・町内会経由で利用方法等を記載したチラシを全戸配布

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

【御調地域】

- ・地域代表や福祉・医療関係者と連携を図り、利用登録を促したことにより、利用登録者の増加に繋がった。
(R5.9:約230人 ⇒ R6.12:約450人)

※原田町小原地区は新規のため記載なし

地域住民の意見の反映

【御調地域】

- 令和5年11月 地域代表を含む関係者に改善した運行内容での経過報告を実施した。予約受付時間について、実績をもとに協議のうえ、一部内容を修正
 - 令和6年5月 地域代表を含む関係者に対し、利用状況を報告
- ### 【原田町小原地区】
- 令和6年9月 乗降場所について、町内会経由でアンケートを実施した(意見を踏まえ検討中)。

事業実施の適切性

【御調地域】計画どおり実施されている。

運行内容の改善及び関係者と連携した利用促進を行った結果、利用者数が増加傾向にある。

【原田町小原地区】計画どおり実施されており、利用者数は増加傾向にある。

目標・効果達成状況

【御調地域】・1日平均利用者数:6.23人(目標4.00人)

・収支率:12.0%(目標17.7%) ※運行内容の改善による経費増によるもの

・利用者1人あたりの年間行政負担額1,688円(目標847円) ※市の補助金算出方法変更によるもの

(効果)収支率の低下及び補助金額の増額となっているものの、利用者は年間約700人増加しており、アンケート結果からも将来の移動に対する不安が軽減されたとの結果が出ている。目標値については見直しの必要がある。

【原田町小原地区】・1日平均利用者数:4.11人(目標2.40人)

・収支率:20.7%(目標11.7%)

・利用者1人あたりの年間行政負担額1,461円(目標515円)

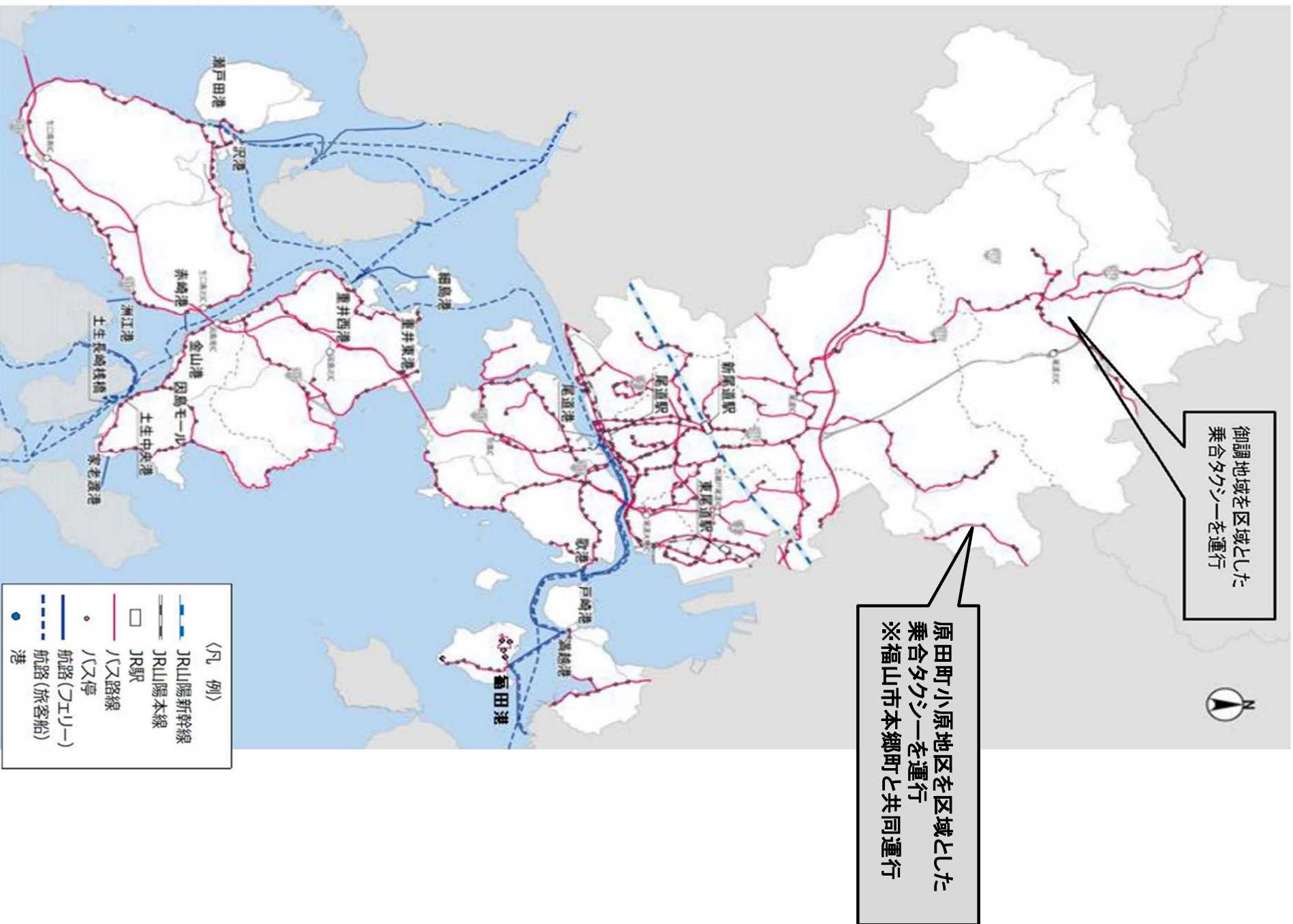
(効果)行政負担額については目標達成とならなかったが、運行開始直後から一定の利用があり、住民に必要な移動手段を確保することができる。目標値については見直しの必要がある。

事業の今後の改善点

【御調地域】・運行内容の改善により、1便当たりの運行時間が長くなる場合が生じている。頻繁ではないため、発生頻度等を注視しながら当面継続していく。

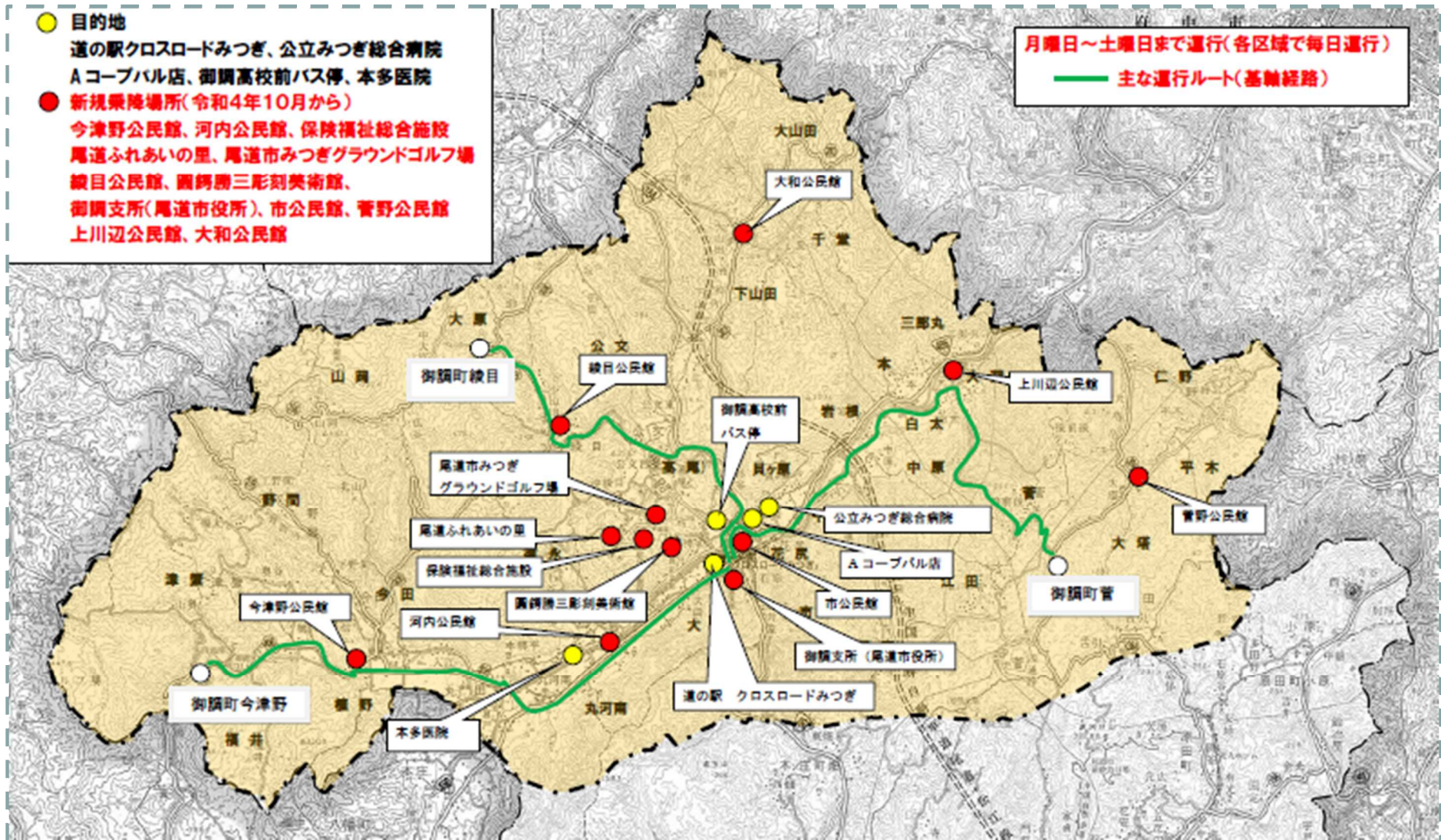
・学生の利用を意識したダイヤの利用者数が少ないため、利用促進を実施しながら、必要に応じ改善策を検討する。

【原田町小原地区】・乗降場所毎の利用者数に大きく差が出ているため、利用促進を実施しながら、乗降場所の移設等についても検討する。



運行系統図 別紙

系統名 御調町
 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～土(行き2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



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 福山・笠岡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

福山市の概要

- ・大正5年7月、昭和8年1月、昭和17年7月、昭和31年9月、昭和37年1月、昭和41年5月、昭和49年4月、昭和50年2月、平成15年2月、平成17年2月、平成18年3月に、1市8町22村が合併
- ・人口 460,930人(令和2年国勢調査)
- ・面積 517.72km²

協議会の構成員

バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、広島県タクシー協会東部支部、岡山県タクシー協会井笠支部、福山河川国道事務所、岡山国道事務所、広島県東部建設事務所、岡山県備中県民局井笠地域事務所、警察署、自治会連合会、行政協力委員長協議会、学識経験者、国土交通省、広島県、岡山県 全25名で構成

概要

福山市は、瀬戸内海の中四国地方のほぼ中央、広島県東部に位置している都市である。新幹線のホームからは福山城が見え、古くから潮待ちの港として栄えた鞆の浦には、風情ある街並みが今も残っている。

(公共交通機関:鉄道、高速バス、路線バス、航路、乗合タクシー)

【本郷・小原地区】R6. 4 本郷・小原地区乗合タクシー運行開始

本郷町は福山市の西部に位置し、医療機関や商業施設など、主要な目的地から離れた場所に存在する。本郷町は小原線(バス路線)が運行し松永駅に接続可能な状況であったが、運転手不足等により、当該バス路線は令和6年3月末で廃止となり、移動手段はタクシーのみとなった。

地域の住民の通院・買い物を中心とした生活に必要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。そのため隣接する尾道市と共同で従来のバス路線をミーティングポイント方式のデマンド型乗合タクシーへ移行することで、引き続き買い物、通院等日常生活に欠かせない移動を確保している。

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

協議会における検討

- 協議会の開催状況 1回開催
- ・第1回(6月24日)
- 利便増進実施計画の変更について協議
- 確保維持改善計画を協議

定量的な目標・効果

【本郷・小原地区】

(目標)・利便性の向上(周辺の主要な生活関連施設や鉄道駅等へのアクセス)による輸送効率性の向上や高齢者の外出機会の増加。

- ・本郷・小原地区の年間利用者数を2,600人とする。
- ・経常収支率を11.2%とする。
- ・市財政負担を1人1回4,404円とする。

(効果)・「本郷・小原地区」にオンデマンド乗合タクシーを導入することにより、地域の暮らしを支える持続可能な地域公共交通サービスを提供し公共交通空白地を解消する。また、乗合タクシーと鉄道や路線バスを接続することにより効率的な地域公共交通ネットワークが実現できる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

本郷・小原地区は新規のため記載なし

実施した利用促進策

【本郷・小原地区】

- ・交流館及び町内会経由で利用方法等を記載したチラシを全戸配布した
- ・旧バス停に乗合タクシーチラシを設置し、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

本郷・小原地区は新規のため記載なし

地域住民の意見の反映

【本郷・小原地区】

令和6年9月

- ・交流館長、町内会長を含むメンバーで本郷・小原地区乗合タクシー運営委員会を設立
- ・第1回運営委員会を開催し、利用者数の報告及び利用ニーズの確認、乗降場所の見直しの検討を行う

事業実施の適切性

【本郷・小原地区】

- ・計画どおり実施されており、利用者数は増加傾向にある。

目標・効果達成状況

【本郷・小原地区】

- ・年間利用者数：827人（令和6年4月～9月）（目標年間：2,600人）
- ・経常収支率：22%（目標11.2%）
- ・市財政負担：347円（目標1人1回4,404円）

（効果）

目標の利用者数については、目標達成とはならなかったが、運行開始直後から一定の利用があり、住民に必要な移動手段を確保することができている。目標値については見直しの必要がある。

経常収支率、市財政負担については、目標を達成している。

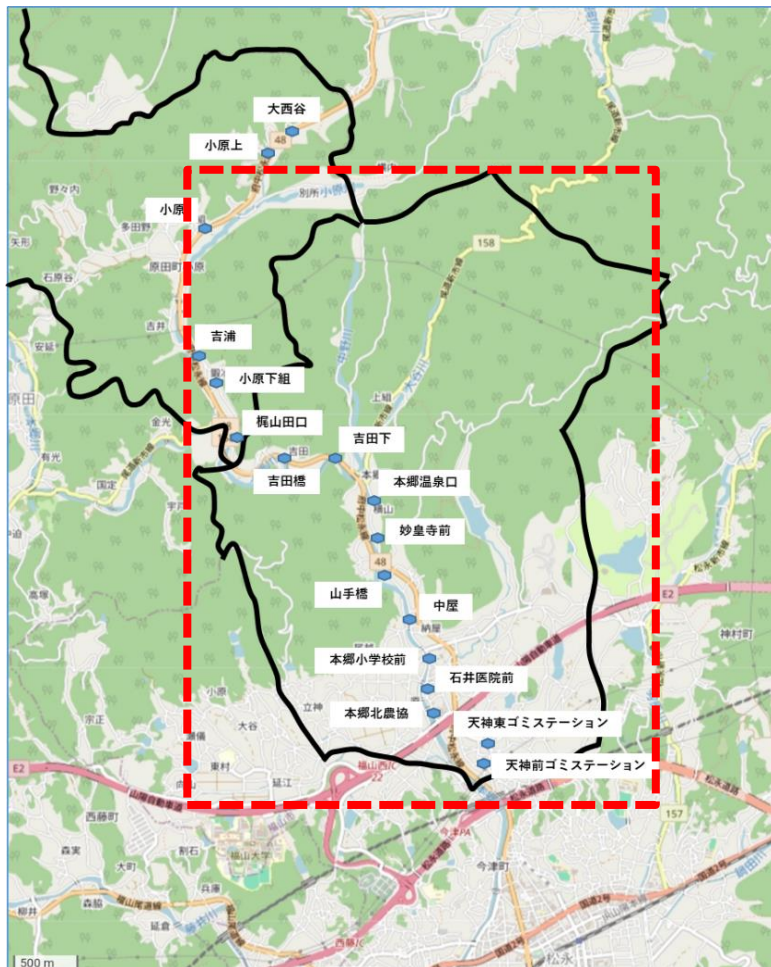
事業の今後の改善点

【本郷・小原地区】

- ・乗降場所毎の利用者数に大きく差が出ているため、利用促進を実施しながら、乗降場所の移設についても検討する。
- ・アプリ利用率をあげるため、運営委員会を通して、乗合タクシーの周知を含めたアプリ説明会の開催についても検討する。

運行系統図 別紙

系統名 福山市本郷町・尾道市原田町小原地区
 運行形態 一般乗合旅客自動車運送(区域運行)
 運行日・便数 月～土(行き4便、帰り4便)
 運賃 1乗車300円 小学生以下150円 障がい者150円 小学生以下の障がい者 80円



拡大図



令和6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 37,655人(令和2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(株)
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に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
- ・路線バスの乗り方教室の募集
- ・令和6年3月に府中市地域公共交通計画を策定

協議会における検討

協議会の開催状況 5回開催

- ・令和5年度第4回(令和5年12月)「自家用有償旅客運送の更新登録」「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」「地域公共交通調査事業(計画策定事業)・事業評価」「地域公共交通計画の策定」を協議
- ・令和5年度第5回(令和6年3月)「府中市地域公共交通計画」を書面開催
- ・令和6年度第1回(令和6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」「生活交通改善事業計画」を協議
- ・令和6年度第2回(令和6年10月)「府中市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正」を書面開催
- ・令和6年度第3回(令和6年11月)「デマンド型乗合タクシーおたっしや号の運行改善」を協議

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16,000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10,000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

- ・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箇所飾り付けを実施し、バス利用を促した。
- ・若年層だけでなく普段は利用しない方を対象にバスの乗り方教室の募集を継続した。
- ・令和4年4月から路線バスの路線再編を実施し、循環バスとの接続を考慮したダイヤ設定を行うとともに、循環バスと再編路線バスとの相互乗継割引を継続実施した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・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通ネットワークの構築を図った。
- ・令和4年4月の路線再編から実施している循環バスと再編路線バスとの相互乗継割引を継続した。

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。
- ・令和4年4月から循環バスと路線再編したバスとの相互乗車割引を開始し、今年度も継続実施した。
- ・令和5年9月から路線バスを対象としたバスの乗り方教室の募集を継続した。

地域住民の意見の反映

- ・協議会委員として住民代表3名が出席し、公共交通に関するご意見をいただいた。
- ・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。
- ・地域公共交通計画を策定する中で、住民アンケート調査や事業者ヒアリング等を実施し、運行内容の改善について検討した。

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14,670人で、目標の16,000人に達しなかった。
- ・左回り便の年間利用者数は9,708人で、目標の10,000人に達しなかった。
- ・今年度も利用者数が増加し、新型コロナウイルス感染拡大前の数値近くまで戻りつつある。右回りは、感染拡大前の平成31年度(H30.10～R1.9)の15,957人近くまで利用者が戻ってきており、左回りについては平成31年度の9,283人を上回る結果となった。
- ・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。

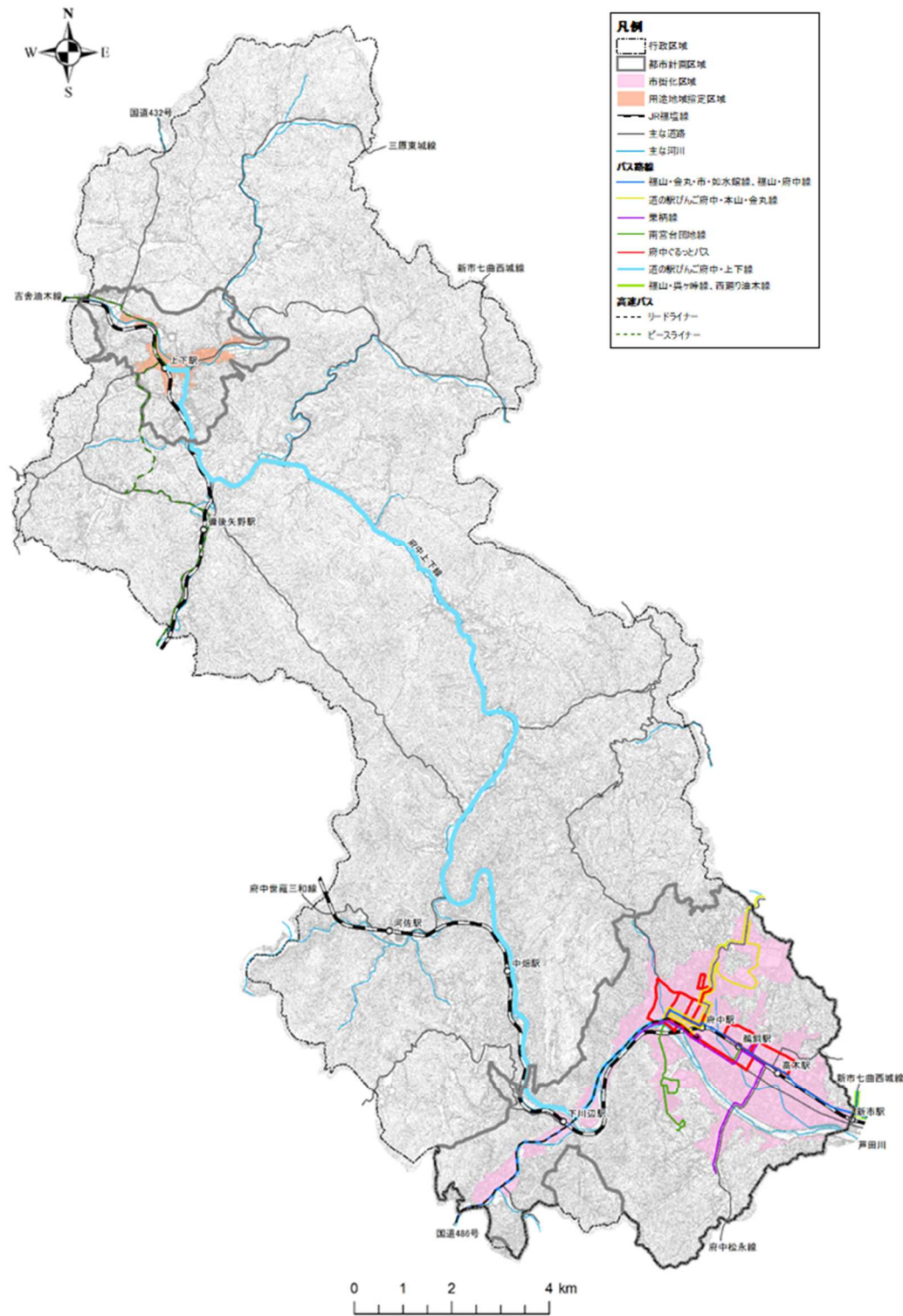
【効果】

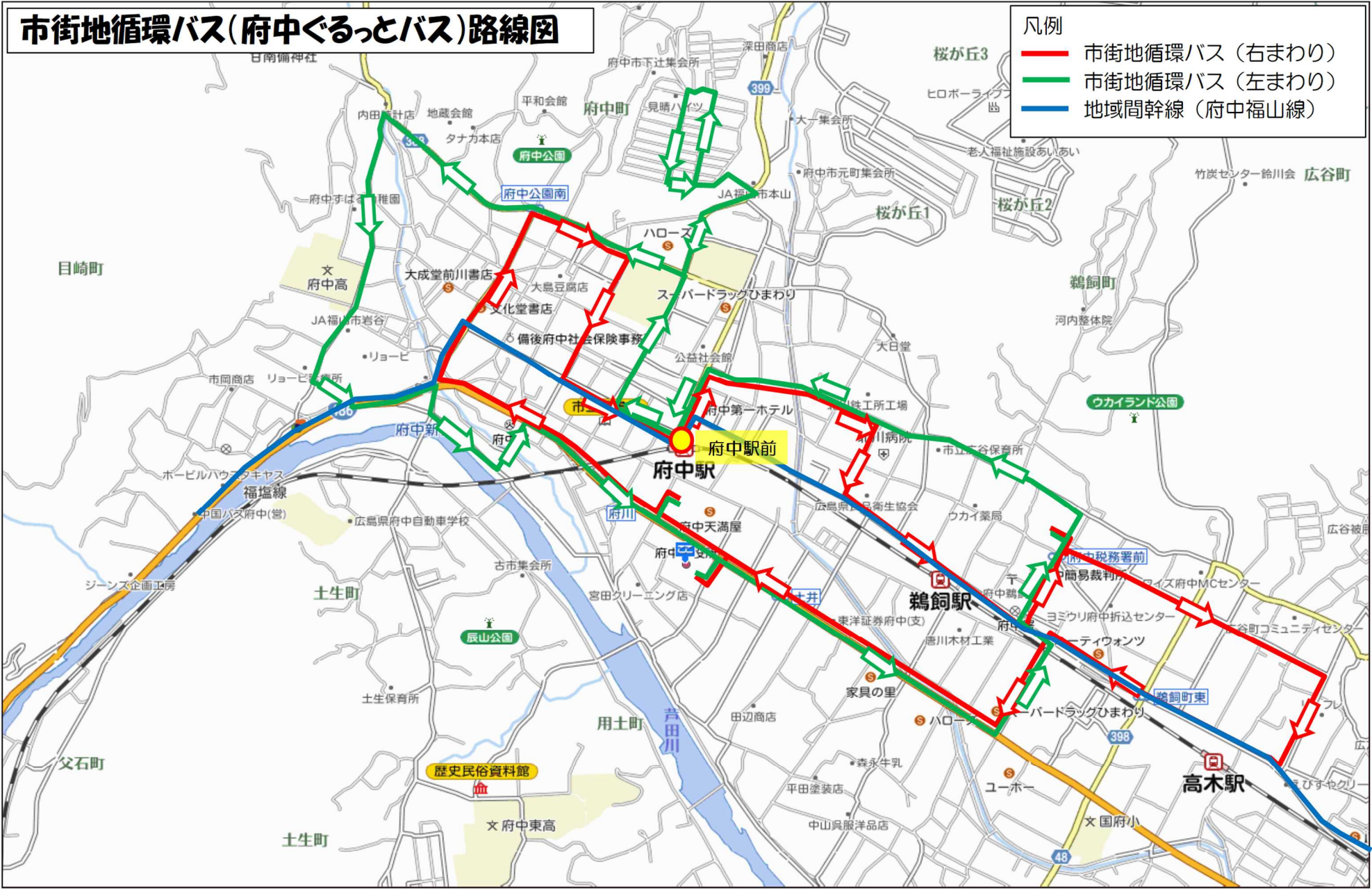
- ・道の駅の交通結節点とした他路線への接続はスムーズに行われ、利用者の利便性向上が図られた。
- ・左回りの本格運行が定着してきたことにより、通院、買物、公共施設の利用など、高齢者を中心とした交通弱者の日常の移動手段確保に貢献した。また、道の駅びんご府中と府中駅前停留所において幹線バス、高速バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

- ・右まわり便については、前年度利用者からは増加し、平成31年度の新型コロナウイルス感染拡大前の数値近くまで戻りつつある。しかし、交通結節点や商業施設、公的施設では多くの利用があるものの、医療機関では数値が戻っておらず、地域によって減少している地域もあるため目標数値を大きく下回った。次年度以降は新たに導入したEVバスを利用者へPRしつつ、年間利用者数はコロナ禍以前を基準に16,500人を目標とする。
- ・左まわり便については右回り同様に、前年度利用者からは増加し、平成31年度の数値を超えたものの、同様の要因により、目標数値を下回ったと推察される。ウイズコロナ時代における利用者の移動需要や求められる感染症拡大防止対策への対応を継続し、次年度目標値はコロナ禍以前を基準に10,500人と設定する。
- ・交通系ICカードが導入され利用者の利便性向上が期待できるため、住民への周知を図っていく。
- ・市街地交通不便地域が存在しており計画策定で実施した住民アンケートの結果等を基に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、利用したことがない人や利用の仕方が分からない人に、広報や乗り方教室などを活用して、その仕組みや利用方法を分かりやすく説明していく。

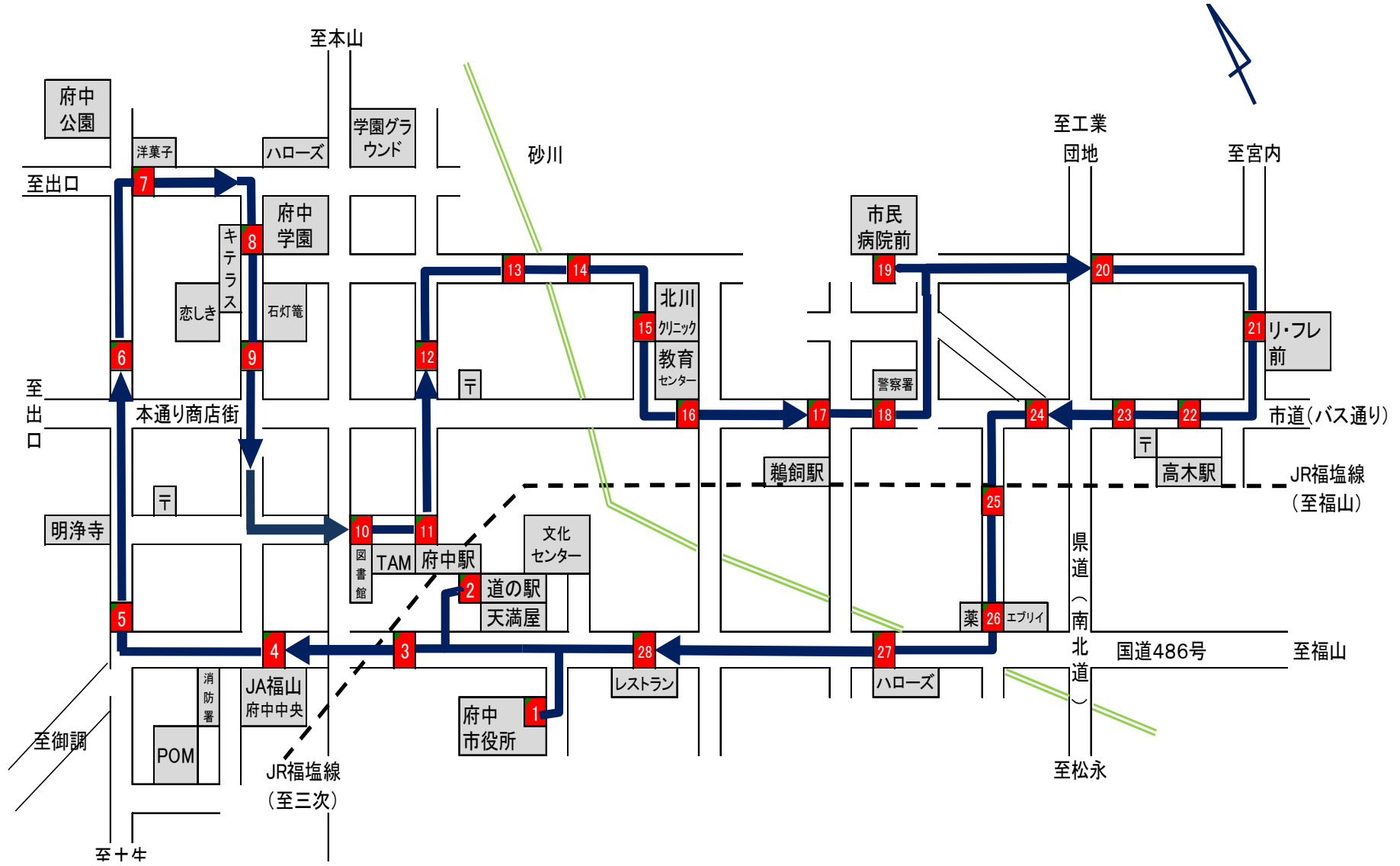
交通体系図 別紙





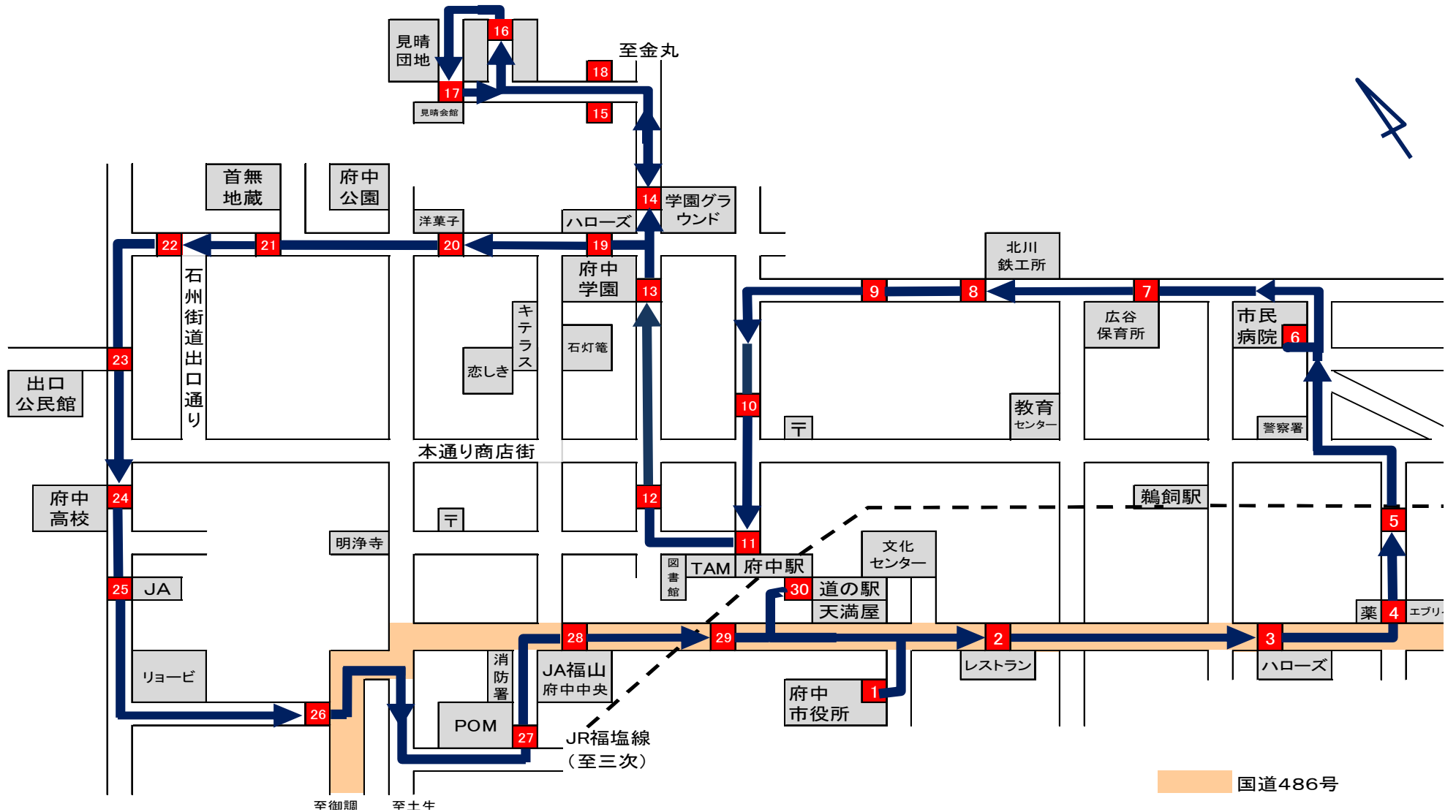
運行系統図 別紙

| | |
|--------|--|
| 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、子ども(小学生)80円、小学生未満(保護者同伴必要)無料 |

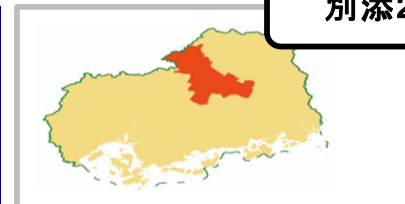


運行系統図 別紙

| | |
|--------|--|
| 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11便 |
| 運賃 | 1乗車につき大人(中学生以上)150円、子ども(小学生)80円、小学生未満(保護者同伴必要)無料 |



令和6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



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 備北交通(株) 十番交通(有)
三次みどりタクシー(株) 西日本旅客鉄道(株)広島支社
学識経験者 私鉄中国地方労組備北支部 広島運輸支局
三次警察署 住民又は利用者の代表

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 6回開催

- ・令和5年度第4回(12月22日)
令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画の事業評価について
- ・令和5年度第5回(2月5日)※書面審議
三次市民バス車両の追加(移動等円滑化基準適用除外認定申請)について
- ・令和5年度第6回(2月22日)
三次市地域公共交通計画の一部改定(案案)について
令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
NPO法人はすみ振興会が運行する自家用有償旅客運送の三次市への乗り入れについて
令和6年度三次市地域公共交通会議事業計画及び予算(案)について
三次市地域公共交通会議への運営協議会設置に係る要綱改正について
- ・令和6年度第1回(4月5日)※書面審議
「式敷三次線」運行事業者の一部変更について
「式敷三次線」運行事業者の一部変更に伴う移動等円滑化基準適用除外認定申請について
- ・令和6年度第2回(6月26日)
令和6年度三次市地域公共交通会議役員について
令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について
三次市民バス「吉舎町線」の運行経路変更について(医院巡回コース)
- ・令和6年度第3回(8月22日)
三江線代替バス「川の駅三次線」の停留所の新設, 系統の新設及び運行回数の変更について
三次市民バス「三和町線」のフリー乗降区間の設定について

定量的な目標・効果

- ・市街地循環バスくるん (目標)1循環あたりの利用者数5.4人以上 <R4.4~R5.3利用実績5.3人>
(効果)中心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4.1人以上 <R4.4~R5.3利用実績4.0人>
(効果)三次市中心部への通勤・通学, 買い物等の移動支援
- ・下高野線 (目標)1便あたりの利用者数5.9人以上 <R4.4~R5.3利用実績5.8人>
(効果)三次市中心部への通勤・通学, 買い物等の移動支援
- ・作木線 (目標)1便あたりの利用者数 作木線①4.7人以上/作木線②4.3人以上 <R4.4~R5.3利用実績①4.6人/②4.2人>
(効果)三次市中心部への通勤・通学, 買い物等の移動支援
- ・川の駅三次線 (目標)1便あたりの利用者数2.0人以上 <R4.4~R5.3利用実績1.4人>
(効果)三次市中心部への通勤・通学, 買い物等の移動支援
- ・さくぎニコニコ便 (目標)1月あたりの利用者数55人以上<R4.4~R5.3利用実績54.3人>
(効果)三次市中心部へ移動する際の路線バスへの接続, 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ん
運行事業者が主体となり, EVバス導入にあたりPRを行った。
保育園による路線バスを活用した園児向けレクリエーションの実現に向け, 運行事業者と調整を図った。
- ・作木線
ダイヤ改正に合わせて, 町内の広報紙等を用いて周知, PRを行った。
乗客を対象としたアンケート調査を実施し, 利用上の課題の把握に努めた。
- ・川の駅三次線
地域の要望にこたえるかたちで, 市内商業施設に停留所を新設した。
停留所の新設に合わせて, 町内の広報紙等を用いて周知, PRを行った。
乗客を対象とした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
運行主体と連携し, 町内の広報紙等を用いてPRを行った。

実施した利用促進策

- ・運行事業者の協力により, 「こども乗り放題パス」, 「ちょこっとパス」及び「バス&レールどっちも割きっぷオプション券」の発売による市内路線バスの利用促進を実施した。
- ・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。
- ・公共交通の新規利用者を創出するため, 福祉部門と連携し, 介護支援専門員(ケアマネジャー)向けの研修会において, 路線バス等の利用促進に係る市の支援事業(高齢者運転免許自主返納支援事業, 三次市相乗りタクシー事業)の周知を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・公共交通への関心を高める取組を引き続き実施した。
- ・地域の要望にこたえるかたちで, 市内商業施設に停留所を新設した。

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と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6年12月現在, 7ヵ所設立済み)
- ・令和5年12月に地域(作木町)から, 三江線代替バス「川の駅三次線」の利便性向上のため, 「市内商業施設付近への停留所の新設」の要望を受け, 地域・運行事業者等と協議を行い, 令和6年8月の交通会議において, 停留所の新設に係る協議を行い, 承認を得た。(令和6年10月から運用開始)

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の協力のもと、計画通り事業は適切に実施された。

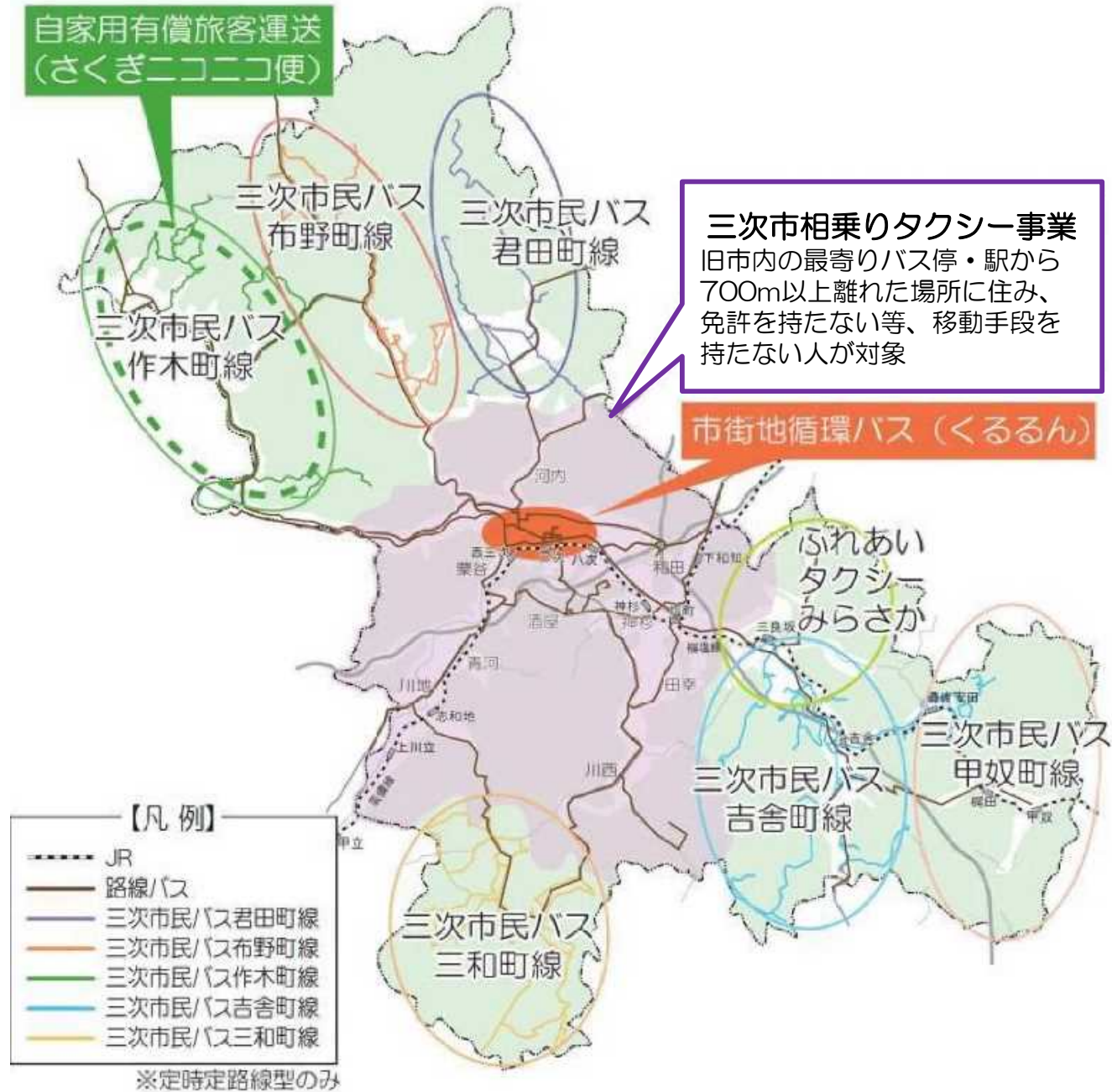
目標・効果達成状況

- ・市街地循環バスくるるん:(目標)1循環あたり5.4人で、目標(5.4人以上)を達成した。
(効果)中心市街地での通院や買い物等の移動支援を図ることができた。
- ・赤名線:(目標)1便あたりの利用者数3.9人で、目標(4.1人以上)を下回った。
(効果)三次市中心部への通勤・通学、通院や買い物等の移動支援を図ることができた。
- ・下高野線:(目標)1便あたりの利用者数5.1人で、目標(5.9人以上)を下回った。
(効果)三次市中心部への通勤・通学、通院や買い物等の移動支援を図ることができた。
- ・作木線:(目標)1便あたりの利用者数は、作木線①5.3人、作木線②3.7人で、①は目標(4.7人以上)を達成し、②は目標(4.3人以上)を下回った。
(効果)三次市中心部への通勤・通学、通院や買い物等の移動支援を図ることができた。
- ・川の駅三次線:(目標)1便あたりの利用者数1.1人で、目標(2.0人以上)を下回った。
(効果)三次市中心部への通勤・通学、通院や買い物等の移動支援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41人で、目標(55人以上)を下回った。
(効果)三次市中心部へ移動する際の路線バスへの接続、外出機会の提供、医療機関等への移動支援を図ることができた。

事業の今後の改善点

- ・共通
引き続き、地域・関係自治体・運行事業者と協議を行い、利用状況等を勘案しながら、再編・ダイヤ改善等を検討していく。
引き続き、介護支援専門員(ケアマネジャー)向けの研修会等において、市の支援事業(高齢者運転免許自主返納支援事業、三次市相乗りタクシー事業)や公共交通に関する周知を図る。
路線バスの新たな活用方法について、関係機関等と調整を図り周知を図る。
- ・下高野線、作木線、川の駅三次線
フリー乗降での利用方法等を周知することで利用促進を図る。
- ・さくぎニコニコ便
引き続き、町内の広報紙等を用いて利用促進を図る。




交通体系図 別紙

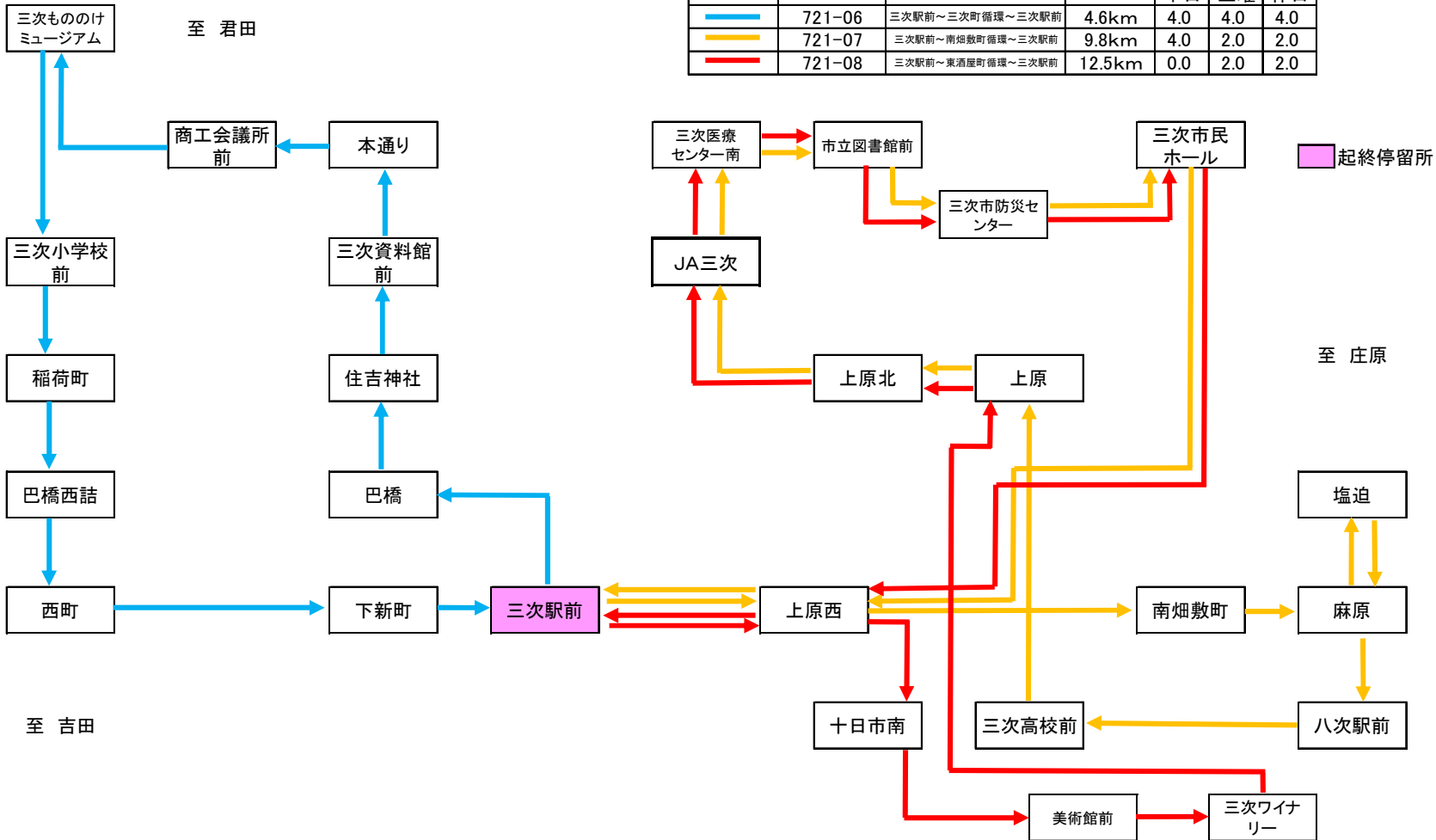


運行系統図 別紙

| | |
|--------|----------------------|
| 系統名 | 三次町循環, 南畑敷町循環 |
| 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8便 |
| 運賃 | 一乗車200円(高校生まで100円) |

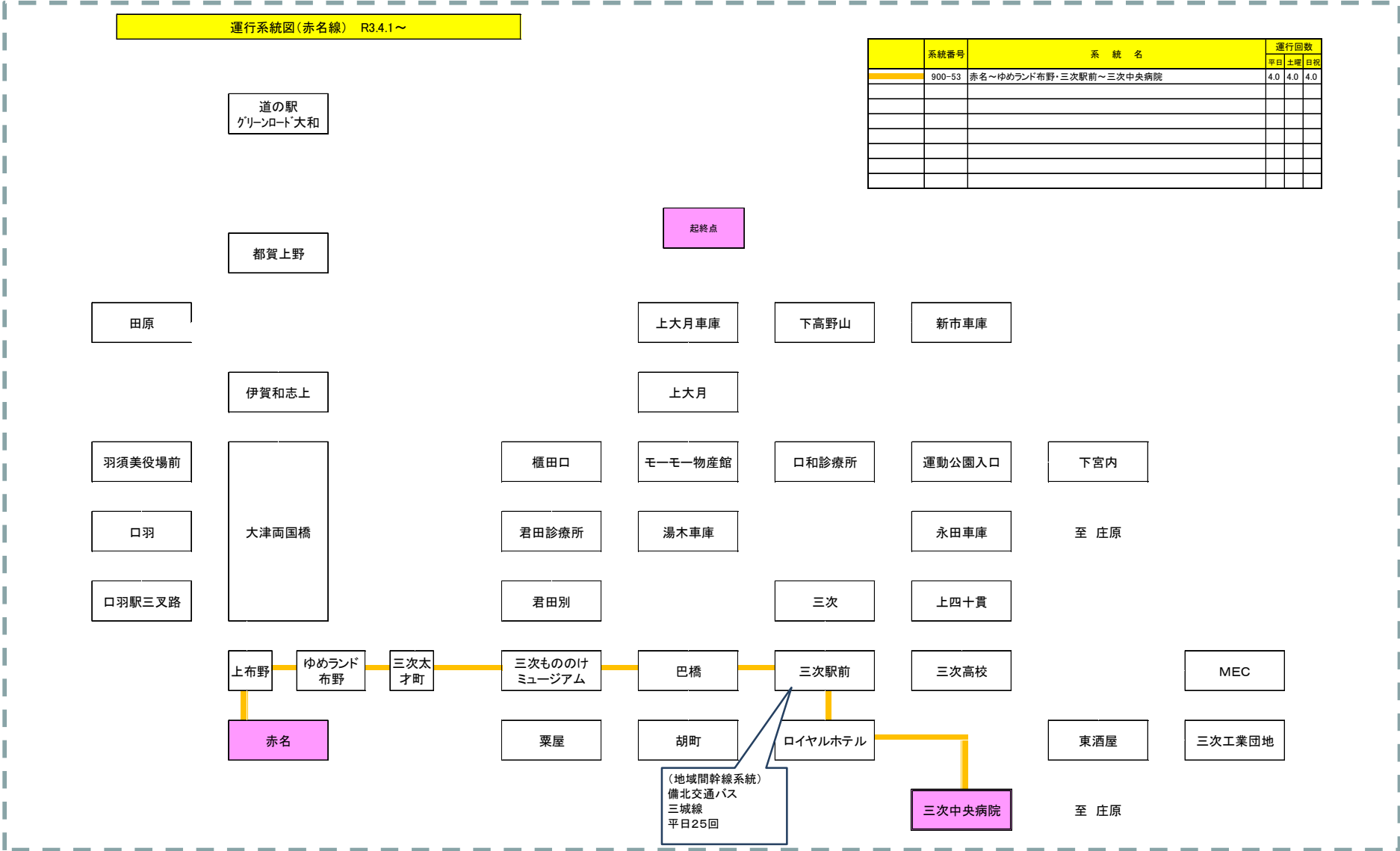
運行系統図 三次市街地循環バス くるるん R5.4.1現在

| | 系統番号 | 系統名 | 運行キロ | 運行回数 | | |
|---|--------|------------------|--------|------|-----|-----|
| | | | | 平日 | 土曜 | 休日 |
|  | 721-06 | 三次駅前～三次町循環～三次駅前 | 4.6km | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
|  | 721-07 | 三次駅前～南畑敷町循環～三次駅前 | 9.8km | 4.0 | 2.0 | 2.0 |
|  | 721-08 | 三次駅前～東酒屋町循環～三次駅前 | 12.5km | 0.0 | 2.0 | 2.0 |



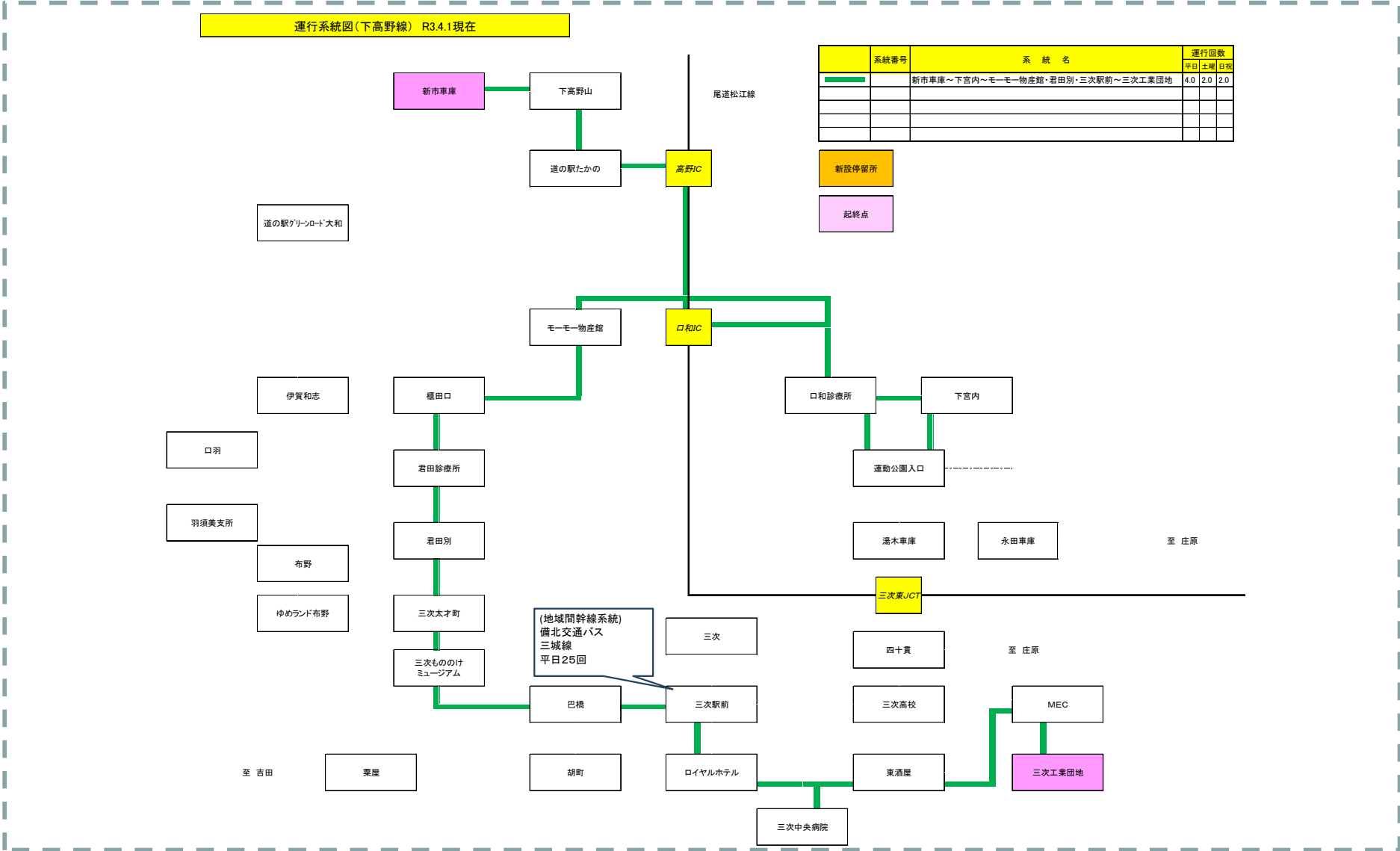
運行系統図 別紙

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～1,220円)



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 別紙

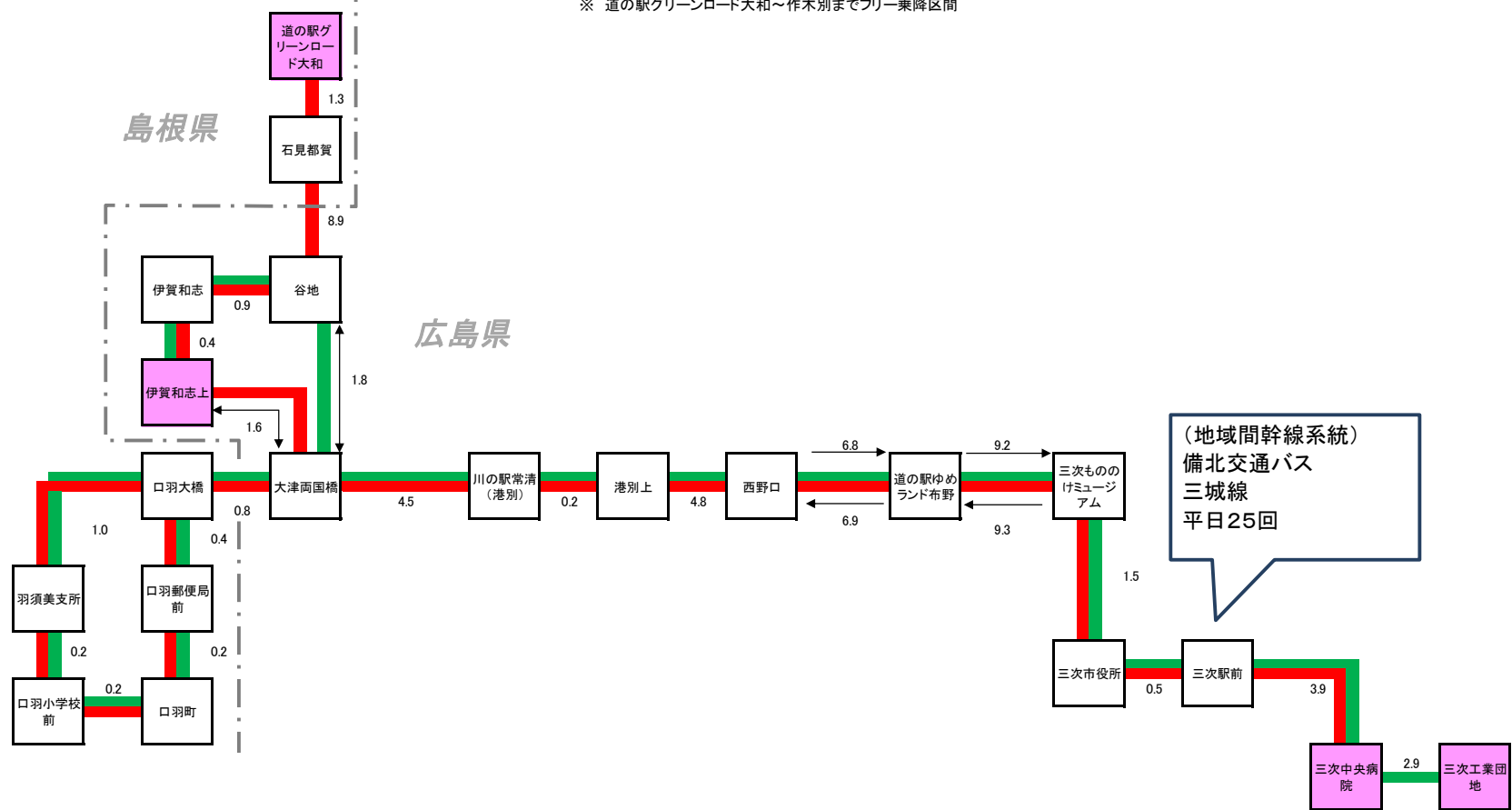
| | |
|--------|---|
| 系統名 | 作木線 |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 1/1, 1/2を除く毎日運行 2系統(伊賀和志上起点3便(土日祝1便), 道の駅グリーンロード大和起点2便) |
| 運賃 | 対キロ区間制(160円~1,350円) |

運行系統図 (作木線)

2024年4月1日現在

| 運行経路 | 系統番号 | 起点 | 経由地 | 終点 | 系統キロ(km) | 運行回数 | | |
|------|--------|--------------|--------------------|--------|------------------|------|-----|-----|
| | | | | | | 平日 | 土曜 | 休日 |
| | 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 | 往 41.0 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 | 往 48.1 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



起終点

既設停留所

(地域間幹線系統)
備北交通バス
三城線
平日25回

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

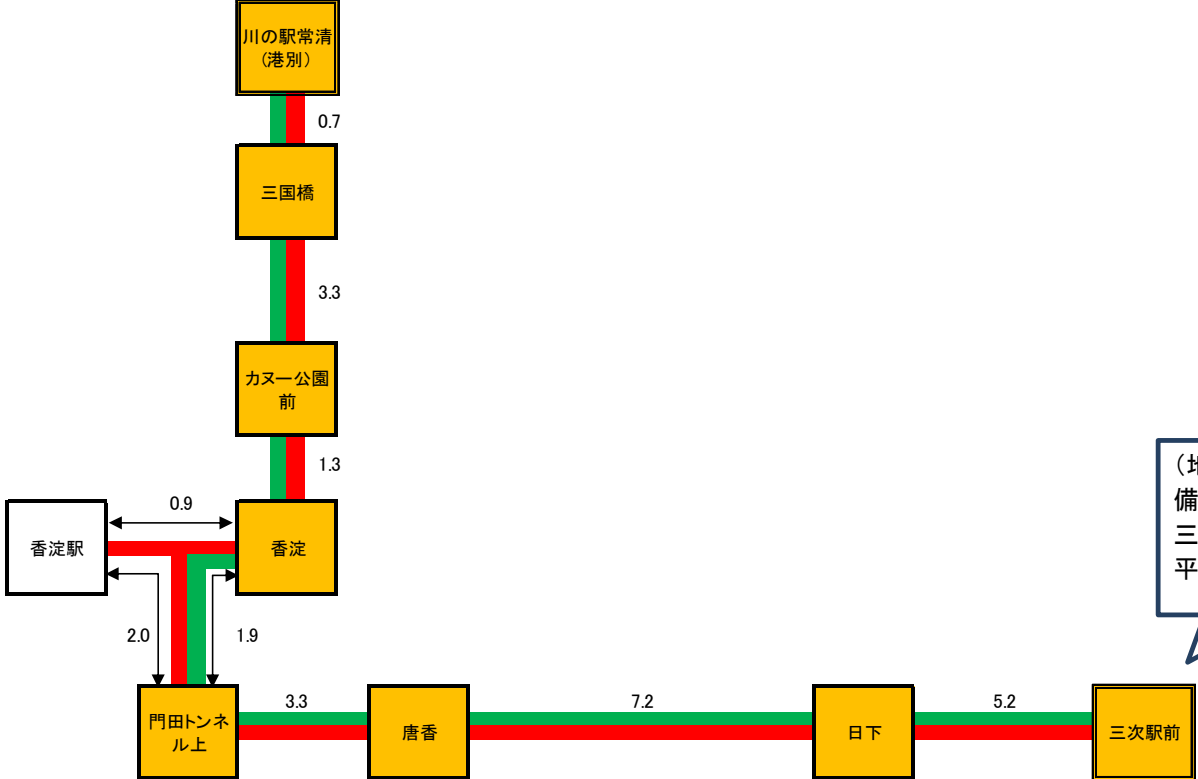
| | 系統番号 | 起点 | 経由地 | 終点 | 系統キロ | 運行回数 | | |
|--|--------|-----------|------------|------|------|------|-----|-----|
| | | | | | | 平日 | 土曜 | 日祝 |
| | 999-91 | 川の駅常清(港別) | 香淀駅・(R375) | 三次駅前 | 23.9 | 2.0 | 2.0 | 2.0 |
| | 999-92 | 川の駅常清(港別) | (R375) | 三次駅前 | 22.9 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |

起終点

既設停留所

新設停留所

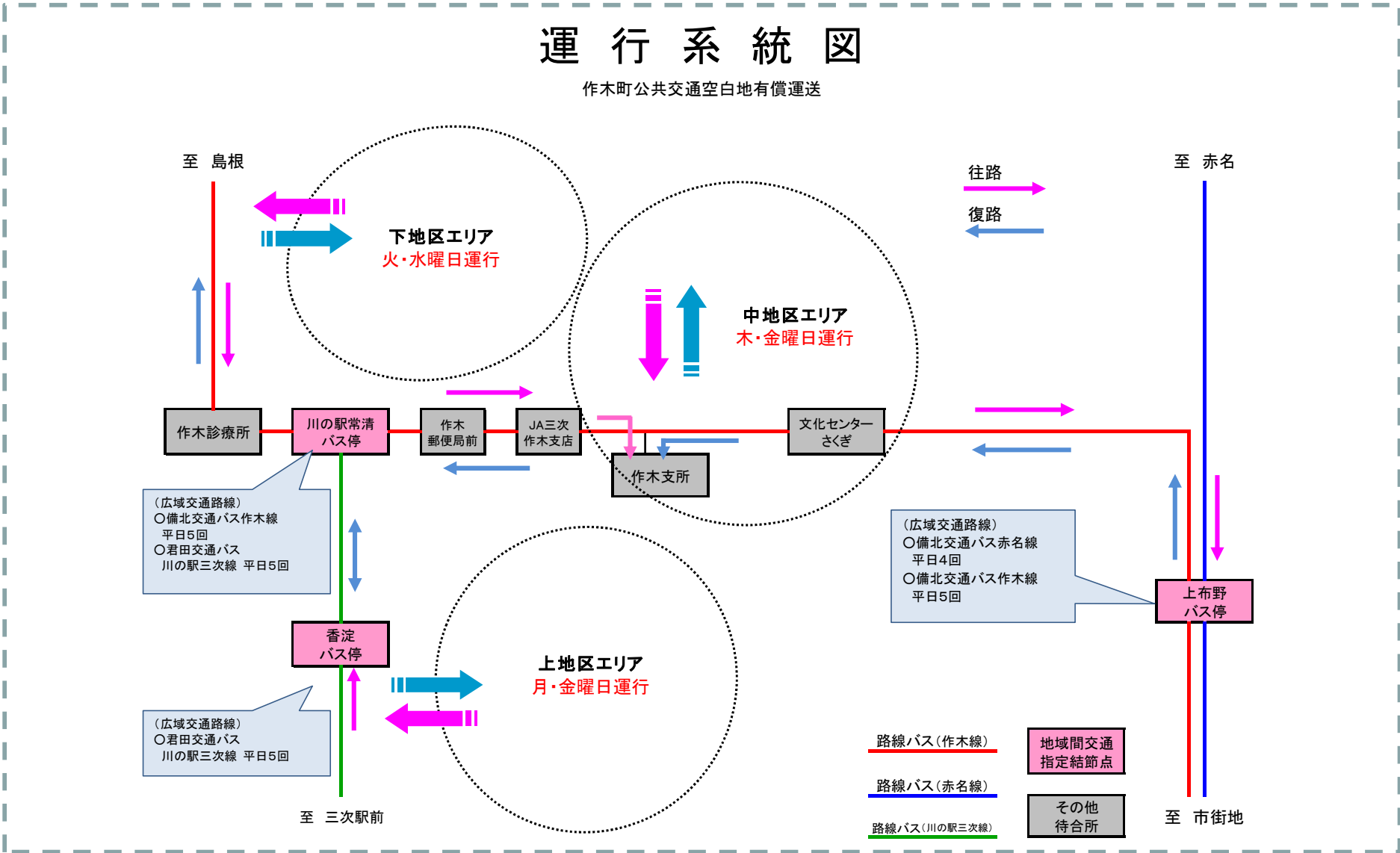
※ 川の駅常清(港別)～日下までフリー乗降区間



(地域間幹線系統)
備北交通バス
三城線
平日25回

運行系統図 別紙

| | |
|--------|---------------------------------|
| 系統名 | さくぎニコニコ便(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・区域型(デマンド) |
| 運行日・便数 | (上地区)月・金 (中地区)木・金 (下地区)火・木 各日3便 |
| 運賃 | 一乗車300円 |



令和6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 生活交通確保維持改善計画(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 33,633人(令和2年10月1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、廃止代替等バス、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つもな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・MaaS運行の整備
- ・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 4回開催

- ・第1回(R6.1.12)
令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について協議
- ・第2回(R6.2.27)
東城地域のデマンド(MaaS)運行などについて協議
- ・第3回(R6.6.27)
令和7年度地域公共交通確保維持事業に関する認定申請などについて協議
- ・第4回(R6.10.29)
高野地域予約乗合タクシーの運行見直しなどについて協議

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:R4.4~R5.3の利用者平均5.8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例年、運行事業者の協力により発売している「乗り放題パス」を今年度も継続し、利用促進及びモビリティマネジメントを図った。
- 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バスマップの配布
 - ②沿線地域の利用実態等を聞き取り

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。
また、地域内の予約乗合タクシーとの接続改善について検討を行った。

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

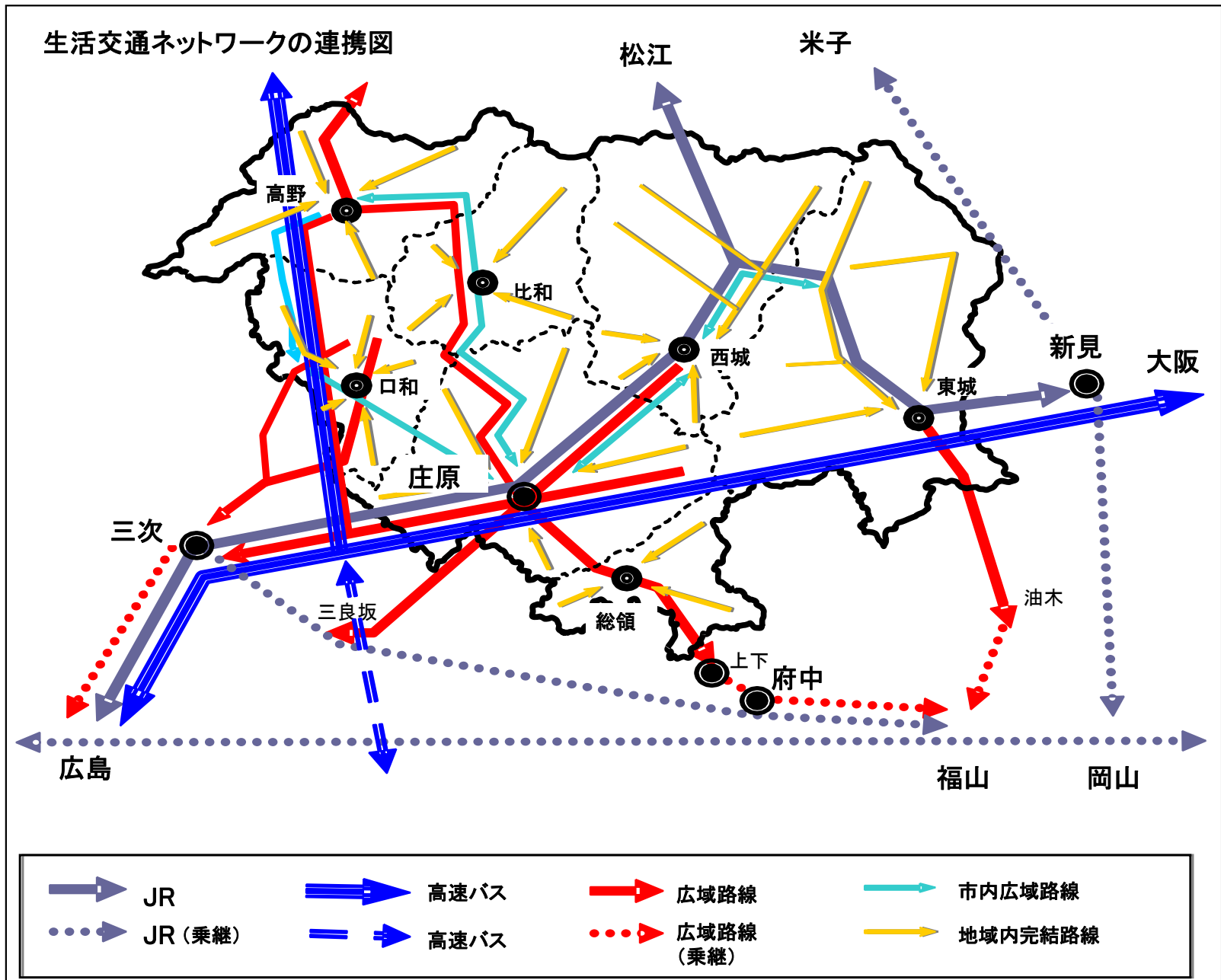
- ・下高野線:(目標)1便当たりの利用者数は5.1人で、目標(5.9人以上)を達成できなかった。

(効果)目標数値には達しなかったが、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

- ・引き続き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。

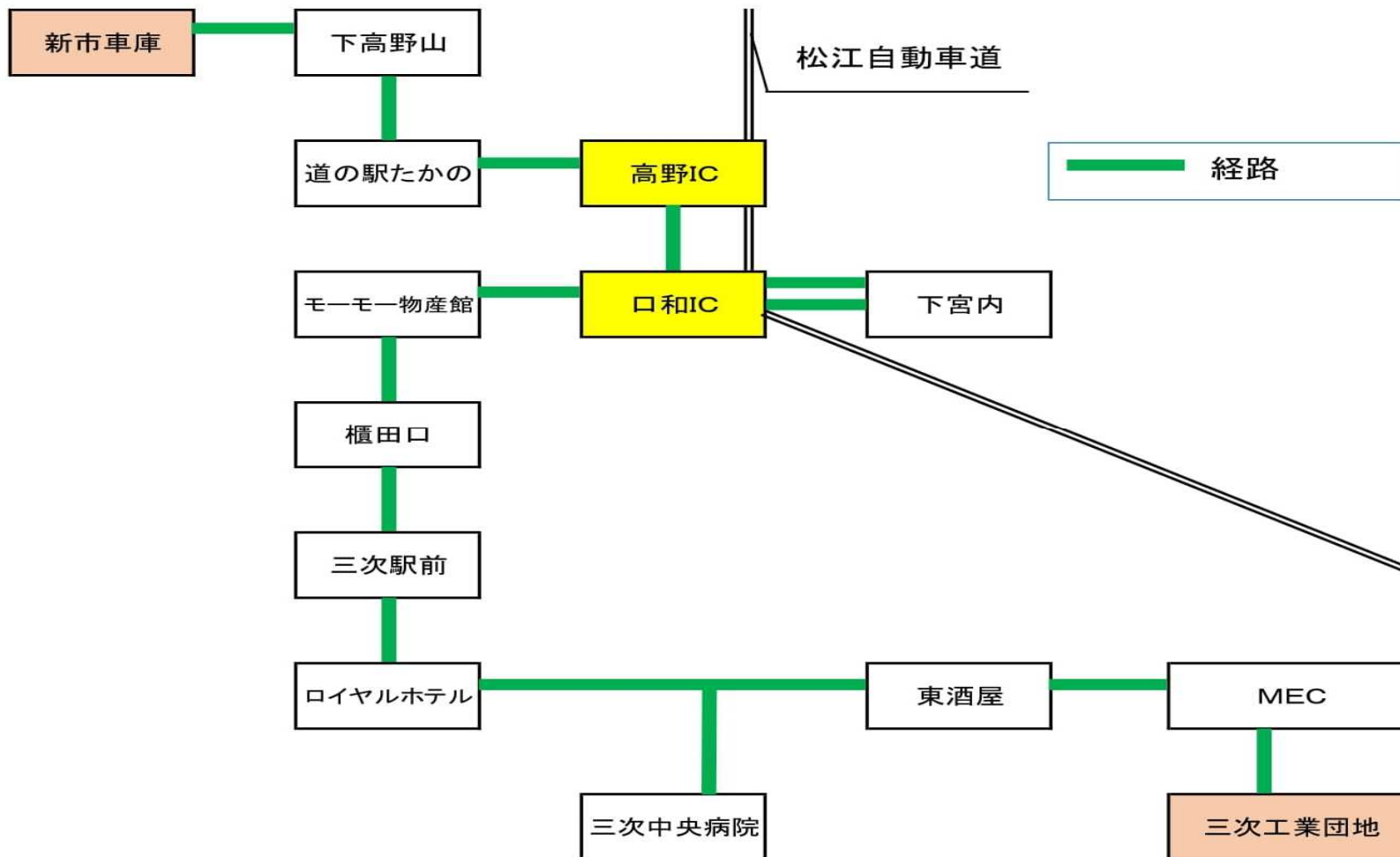
交通体系図 別紙



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6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



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

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) JRバス中国(株) 広島電鉄(株) (有)白市交通 (有)八本松タクシー 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

東広島市は、「人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、サービスを楽しむ未来都市」を目指している。市では、日常生活を支える交通としてのフィーダー系統に加え、都市の活力を促進する自動運転・隊列走行BRTなど、多様なモビリティによる利便性の高い移動サービスの提供を進め、新たな交通システムの構築を図っている。

フィーダー系統は市内4地域で運行している。官公庁や商業施設が集積し、今後の発展を牽引する中心的地域である西条地域では、中心市街地へのアクセス性や回遊性を向上させるため、平成29年10月から主要施設を結ぶ循環バスの運行を開始している。黒瀬地域では、幹線道路沿いには路線バスが運行しているものの、周辺の住宅地の一部は交通不便地域となっていた。日常生活の移動手段を確保するため、地域が運行主体となり、平成26年6月よりフィーダー系統を運行開始している。小谷地域では、JR山陽本線や広島空港方面への路線バスが運行されており、地域外への移動環境は比較的良好であるが、地域内の移動環境は十分とは言えない状況であった。日常生活の移動手段を確保するため、地域が運行主体となり、令和5年10月よりフィーダー系統を運行開始している。志和地域では、地域を循環する路線バスが運行されているものの、居住地が広範囲に分散しているため、バス路線から離れたエリアが交通不便地域となっていた。日常生活の移動手段を確保するため、地域が運行主体となり、令和6年3月よりフィーダー系統を運行開始している。

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
- ・自動運転・隊列走行BRTの検討
- ・東広島市都市交通計画の策定協議
(令和6年6月策定)
- ・東広島市地域公共交通利便増進実施計画の変更の協議
(令和6年7月一部改正)

協議会における検討

- 協議会の開催状況 4回開催
- ・第1回(令和6年5月24日) 東広島市都市交通計画 パブリックコメントの結果について、小谷地域公共交通(おまるめ山バス)の運行計画の変更について
 - ・第2回(令和6年6月19日) 地域公共交通計画(東広島市都市交通計画)における 令和7年事業年度地域公共交通確保維持事業に係る計画の策定について
 - ・第3回(令和6年7月26日) 令和5年度東広島市地域公共交通会議決算の承認について、地域フィーダー系統確保維持計画(R6~R8)の変更について、東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改定について、令和6年度自動運転・隊列走行BRT検討分科会(第1回)について
 - ・第4回(令和6年11月29日) 東広島市地域公共交通会議SNS運営ポリシーの策定、活用方法について、各種事業進捗報告について、西条エアポートリムジンの運賃改定について

定量的な目標・効果

西条市街地循環バス(のんバス)

(目標)・1便当たり平均利用者数を12.9人以上とする(昨年度実績12.2人)

(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2台

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・昨年度と同様に協力店舗連携の拡大も含めて沿線協力店舗と連携し、周知活動、公共交通の利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点について、要因はコロナの影響が大きかったと捉えている。コロナ前の利用者数は増加傾向にあったが、コロナ禍の令和3年にはコロナ前の83%まで減少。コロナ禍でも路線沿線の協力店舗と協力し周知活動、公共交通の利用促進を継続的に実施し、その成果もあり、令和6年にはコロナ前の116%となった。今後は目標達成に向けて各種取り組みをより効果的に実行できるように、効果検証を行う環境・体制をつくりたい。

実施した利用促進策

- ・路線沿線の協力店舗との連携(乗車証明書提示することにより、協力店舗の特典が受けられる。店舗数73店(図書館含む))

(例) 中国産業 ポーリング利用料、入浴料、宿泊料などの割引
 フジグラン東広島 クーポン券進呈、ポイントサービスなど
 ゆめタウン東広島 クーポン券進呈、ポイントサービスなど
 その他 買い物割引、プレゼントの贈呈など多数あり

地域住民の意見の反映

- ・地元住民の意見を反映した運行計画となるよう、引き続き地域のニーズ把握に努めていく。

定量的な目標・効果

黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)

(目標)・1便当たり平均利用者数を3.2人以上とする。(昨年度実績1便当たり2.9人)

(効果)・交通不便地域の解消

- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・自ら外出する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

- ・令和4年度末に地元運行協議会で行ったアンケート結果、令和5年度に実施したサロンでのヒアリング結果を基に、運行改善策を検討する等、引き続き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た。

実施した利用促進策

- ・地元運行協議会が主体となり、路線図・時刻表等の配布・利用促進に努めた。
- ・地域の各サロンに乗車券を配布して乗ってもらい、意見等を聴取した。
- ・運行10周年フォトコンテストを実施。

▽黒瀬さくらバスフォトコンテスト



昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点については、地元運行協議会が主体となり、地域住民の意見を収集分析し、運行改善や利用促進に取り組んだ。これまでの取り組みに加えて、黒瀬さくらバスの認知度向上のためフォトコンテストを開催した。

地域住民の意見の反映

- ・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。
- ・令和4年度末のアンケート結果を基に、運行改善を協議した。
※地元運行協議会は、住民自治組織を母体としている。

定量的な目標・効果

小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

(目標)・(旧・新系統)1便当たり平均利用者数を3.0人以上とする。

(効果)・交通不便地域の解消

- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・自ら外出する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

R6年度新規事業

実施した利用促進策

- ・地元運行協議会が主体となり、利用の手引きの配布や、地域の高齢者サロンや地域行事での利用方法の説明会等を開催し利用促進を図った。

▽乗り方を学び、すぐに乗ってみる乗り方教室 ▽おでかけ動画



昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

R6年度新規事業

地域住民の意見の反映

- ・地元運行協議会が主体となり、運行計画を作成するにあたり、全世帯アンケート調査結果(回収率45%)を反映した。その計画に基づき令和5年10月に運行を開始した。
- ・運行協議会の委員が敬老会などの地域行事での説明会で地域住民の意見を集めた。
- ・月に1回運行協議会を開催し、利用状況のモニタリング、地域住民の意見の集約を行い、運行改善や利用促進について検討を行った。

定量的な目標・効果

志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)

(目標)・1便当たり平均利用者数を2.1人以上とする。

(効果)・交通不便地域の解消

- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・自ら外出する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

R6年度新規事業

実施した利用促進策

・地元運行協議会が主体となり、利用の手引きの配布や、地域の高齢者サロンやサロンの世話人交流会での利用方法の説明会を開催し利用促進を図った。▽協議会での検討状況 ▽世話人交流会での説明



昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

R6年度新規事業

地域住民の意見の反映

・地元運行協議会が主体となり、全世帯アンケート調査を実施(回収率56%)。アンケート結果も踏まえた運行計画を策定し、令和6年3月に運行を開始した。

・運行協議会が地域内での会議や敬老会など地域行事で、志和ホテル交通の説明を行い、住民の意見を集めた。

・月に1回の頻度で、運行協議会を開催し、利用状況のモニタリング、地域住民の意見の集約を行い、運行改善や利用促進について検討を行った。

事業実施の適切性

| | |
|-----------------------|---|
| 西条市街地循環バス(のんバス) | 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。 |
| 黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) | 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。 |
| 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) | 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。 |
| 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通) | 計画どおり実施されている。 |

目標・効果達成状況

| | |
|-----------------------|---|
| 西条市街地循環バス(のんバス) | (目標)1便当たりの利用者数は12.9人で、目標12.9人以上を達成した。 |
| 黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) | (目標)1便当たりの利用者数は3.0人で、目標3.2以上を達成できなかった。 |
| 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) | (目標)1便当たりの利用者数は1.0人で、目標3.0人以上を達成できなかった。 |
| 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通) | (目標)1便当たりの利用者数は1.4人で、目標2.1人以上を達成できなかった。 |

事業の今後の改善点

| | |
|-----------------------|--|
| 西条市街地循環バス(のんバス) | 引き続き、協力店舗連携の拡大も含めて沿線協力店舗と連携し、周知活動、公共交通の利用促進を図っていく。 |
| 黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) | 令和4年度末に地元運行協議会で行ったアンケート結果、令和5年に実施したサロンでのヒアリング結果を基に、運行改善策を検討する。検討の際、引き続き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。 |
| 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) | 地元運行協議会主体で、利用実績のモニタリングを行うとともに、利用者、地域住民の声を集め、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行い、策を実行する。地域や路線沿線施設を巻き込んだ地道な取り組みを継続、拡充する。 |
| 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通) | 運行継続に向けて需要を掘り起こすため、地元運行協議会が実施したアンケート調査結果等を基に、運行改善を行う。併せて、地元運行協議会による移動に困っている人の個別訪問等の草の根的な利用促進策についても検討・実施する。 |
| 全体 | 月別の利用実績をもとに運行改善、利用促進の効果を検証する環境・体制を整え、短い期間でPDCAサイクルを回せるようにする。 |

交通体系図 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)

路線図

〈バス停の凡例〉

- ◎ バス停 (両ルート)
- バス停 (赤ルートのみ)

西条駅 バス停名

〈矢印の凡例〉

- ① 赤ルート (外回り)
- ② 青ルート (内回り)

①赤ルート(外回り)専用のバス停について

「5福祉センター前」バス停のみ、
 ①赤ルート(外回り)専用のバス停と
 なっています。②青ルート(内回り)
 ご利用の場合は停車しませんので、
 「4のぞみ整形外科前」または「6浄
 福寺橋」でお降りください。



広島大学

ゆめタウン学園店

東広島市立中央図書館

フジグラン東広島

フレスタ西条店

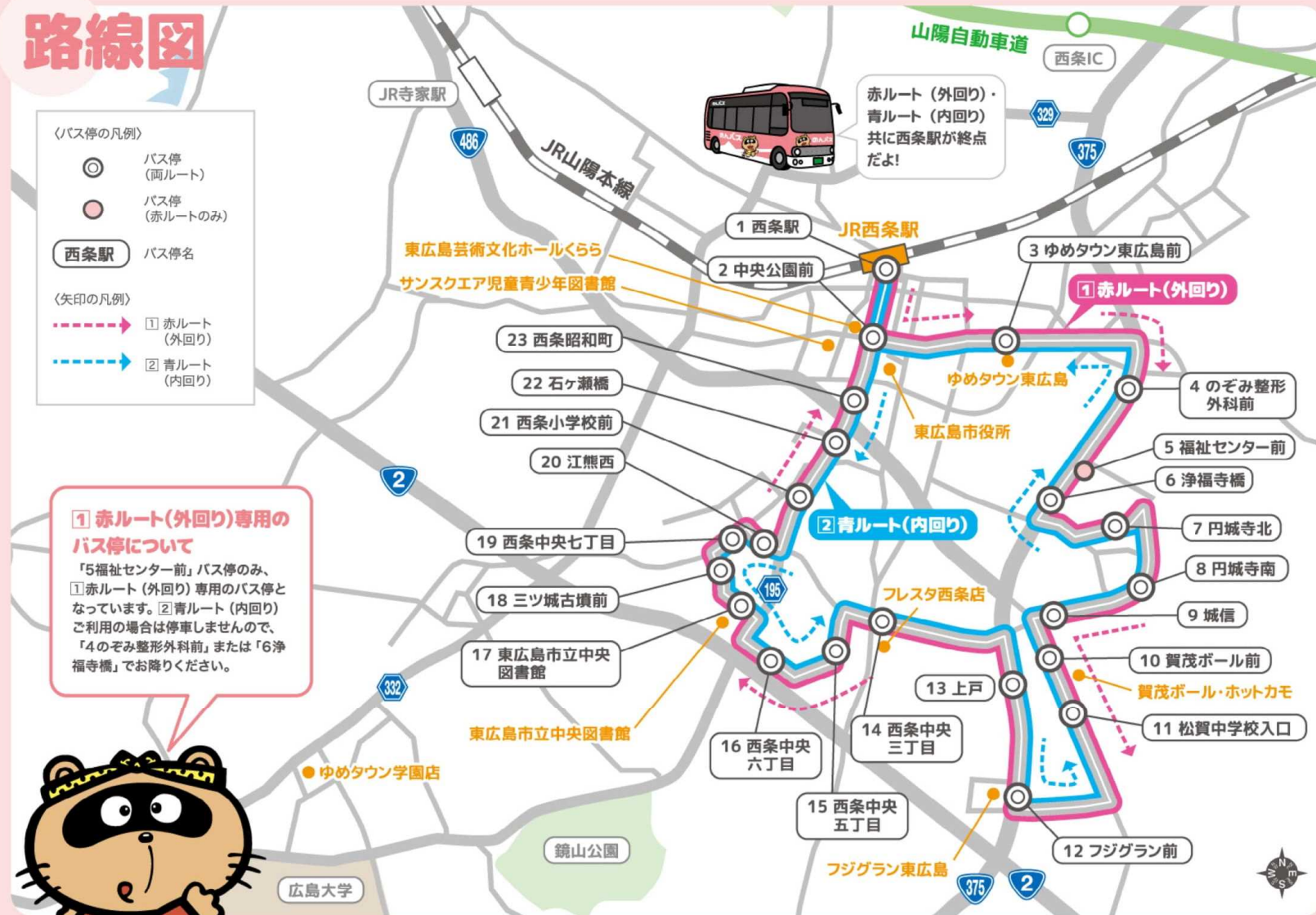
東広島市役所

ゆめタウン東広島

サンスクエア児童青少年図書館

東広島芸術文化ホールくらら

赤ルート(外回り)・
青ルート(内回り)
共に西条駅が終点
だよ!



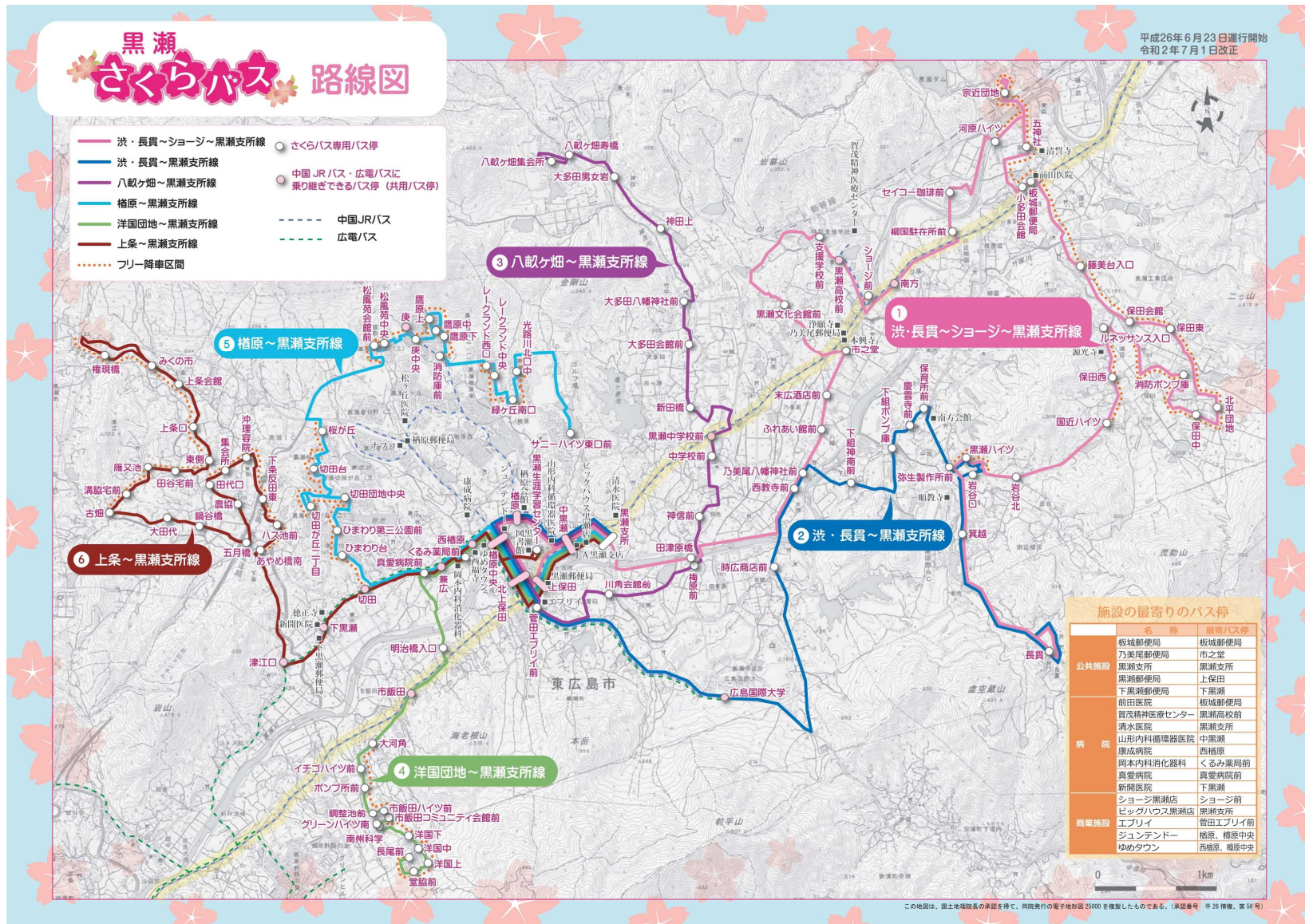
交通体系図 別紙

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楯原～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)



系統名: ①大原～大原東団地線②大原東団地～大原線③大原～上条ハイツ～大原東団地線④大原東団地～白市ショージ前線
 ⑤惣田地～扱和線⑥扱和～惣田地線
 運行形態: 4条路線、乗合バス型(定期)
 運行日・便数: 月・水・土曜日①系統1日2便 ②系統1日3便 ③系統1日2便 ④系統1日1便、火・木・金曜日 ⑤⑥系統 各系統1日3便
 運賃: 一律200円(小児割引、障害者等は100円、乳児は無料)

月・水・土曜日運行

火・木・金曜日運行



系統名: ①大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院②大原東団地～なんぶ内科医院③白市駅～大原中④あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地⑤惣田地南～白市ショージ前⑥扱和～白市駅⑦白市駅～惣田地南⑧白市駅～扱和

運行形態: 4条路線、乗合バス型(定期)

運行日・便数: 月・水曜日①②③④系統、火・金曜日⑤⑥⑦⑧系統 各系統1日2便

運賃: 一律200円(小児割引、障害者等は100円、乳児は無料)

月・水曜日運行



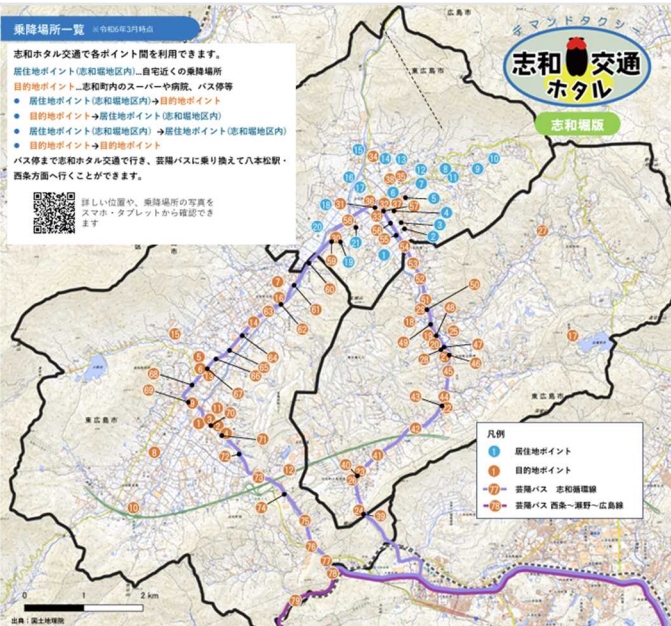
火・金曜日運行



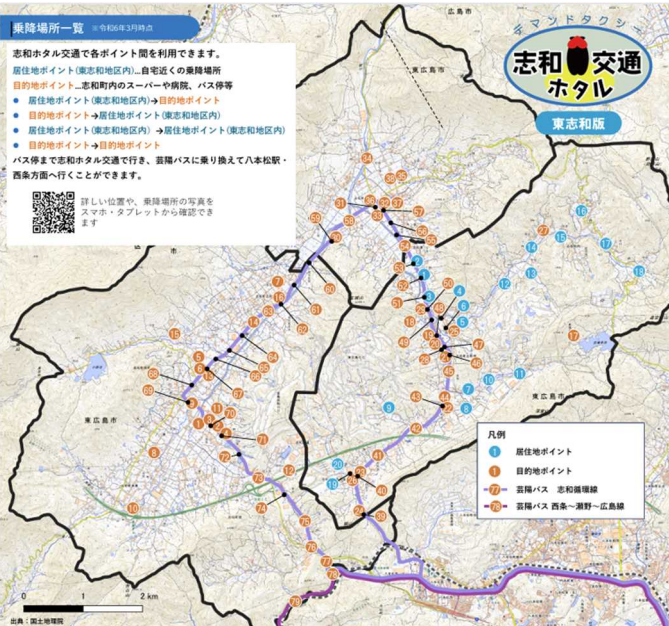
交通体系図 別紙

系統名: ①志和ホテル交通(志和堀地区)②志和ホテル交通(東志和地区)③志和ホテル交通(西志和地区)
運行形態: 区域デマンド型
運行日・便数: 志和堀地区:月・木曜日 東志和地区:火・金曜日 西志和地区:水・土曜日 各系統1日5便
運賃: 一律300円(小児割引、障害者等は150円、乳児は無料)

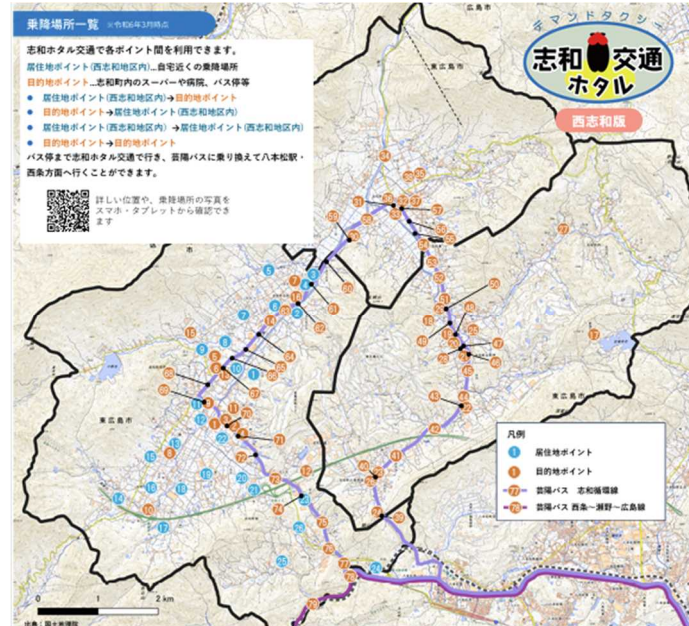
志和堀地区



東志和地区



西志和地区



令和6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



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 114,173人(令和2年国勢調査)
- ・面積 489.49平方キロメートル(令和2年国勢調査)

協議会の構成員

廿日市市、利用者・住民代表、運行事業者広島県、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、地域公共交通を継続的に維持するため、廿日市地域では令和5年12月1日より広電バス(阿品台団地線、四季が丘団地線)と廿日市さくらバス(阿品台ルート、宮内ルート)を一体的に運行することで一定の利便性を確保している。

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
- ・さくらまつり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)
- ・「廿日市市地域公共交通計画」の策定協議(令和5年7月策定済み)
- ・「廿日市市地域公共交通利便増進実施計画」の策定協議(令和5年11月策定済み)

協議会における検討

協議会の開催状況 令和5年10月～令和6年9月 計8回開催

- ・第5回(10月31日書面) 広島空港アクセス路線運行実証実験について 他
- ・第6回(12月18日書面) 市自主運行バス等の各路線収支状況等について 他
- ・第7回(1月22日書面) 令和5年度地域公共交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統「佐伯地域・吉和地域系統」)の事業評価について 他
- ・第8回(3月22日) おおのハートバスの再編について 他
- ・第1回(5月17日) 佐伯さくらバス(玖島線)のダイヤ改正について 他
- ・第2回(6月25日) 廿日市市地域公共交通計画の改定について 他
- ・第3回(7月16日書面) 宮島口路線(仮称)の新設について
- ・第4回(9月2日書面) 地域内フィーダー系統確保維持計画「令和6～8年度」の計画運行回数変更について 他

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>

【佐伯地域・吉和地域】 玖島・友和線1,053人 所山線114人 浅原線1,262人 中道・栗栖線266人 吉和線769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

吉和地域:過去3年間の平均値+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
- ・持続可能なサービスとするための運行の効率化、「吉和ふれあい交流センター」や診療所の開所時間等を考慮したダイヤの設定
- ・通勤・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

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・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継続して行っている。

実施した利用促進策

- ・吉和線を引き続きNPO法人ほっと吉和が運行することにより、地域住民の意見・要望を取り入れやすい運行内容としている。
- ・はつかいち桜まつり、広島電鉄(株)が主催するDENフェス、大野みんなの祭りで、PRを行い、利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・廿日市市地域公共交通計画を策定する中で、各路線の利用状況について分析を行った。

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。

定量的な目標・効果

乗合バス(定期)型

<目標:収益率>

【廿日市地域】(阿品台ルート)申請番号6~13:13.0%、(宮内ルート)申請番号14~24:13.4%、(原ルート):申請番号25~29:18.2%

<目標値の設定方法>

各系統の収益率(目標値)=阿品台ルート 前身である西循環ルートの令和3年度収支率を参考としている。

宮内ルート 宮内ルート(再編前)の令和3年度収支率を参考としている。

原ルート 原ルート(再編前)の令和3年度収支率を参考としている。

<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、鉄道及び幹線路線バスとの乗り継ぎ改善、民間路線バスとのダイヤの調整等)による高齢者等を中心とした住民の外出機会の増加
- ・持続可能なサービスとするための運行の効率化

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

今回再編したルートため、昨年度のとの比較はなし。

実施した利用促進策

- ・はつかいち桜まつり、広島電鉄(株)が主催するDENフェス、大野みんなの祭りで、PRを行い、利用促進を図った。
- ・市自主運行バス全線に新たなキャッシュレス決済システム機器の導入を決定した。
- ・再編前には広報誌での事前周知などをきめ細かく行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

今回再編したルートのため、昨年度のとの比較はなし。

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。
- ・地元の学校や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。
- ・再編に伴い、地元説明会、パブリックコメントの募集し、集まった意見を反映した。

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。
- ・廿日市地域: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>

・玖島・友和線1,322人 目標達成(目標1,053人:達成率125.5%)、所山線154人 目標達成(目標112人:達成率135.0%)、浅原線 1,134人 目標未達成(目標1,262人:達成率89.8%)、中道・栗栖線225人 目標未達成(目標266人:達成率84.5%)

<吉和地域:区域>

・吉和線1,886人 目標達成(目標769人:達成率245.2%)

<廿日市地域:路線>

・阿品台ルート 42,407人 目標未達成(目標56,900人:達成率74.5%)、宮内ルート 30,284人 目標達成(27,400人:達成率110.5%)
・原ルート 30,211人 目標未達成(32,400人:達成率93.2%)

事業の今後の改善点

<佐伯地域>

- ・区域デマンド型は中山間地域の人口減少も影響して、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。運行区域の見直しを行い、乗合バスとの重複を解消する。
- ・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や需要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を用いるなど、工夫しながら周知を図る。

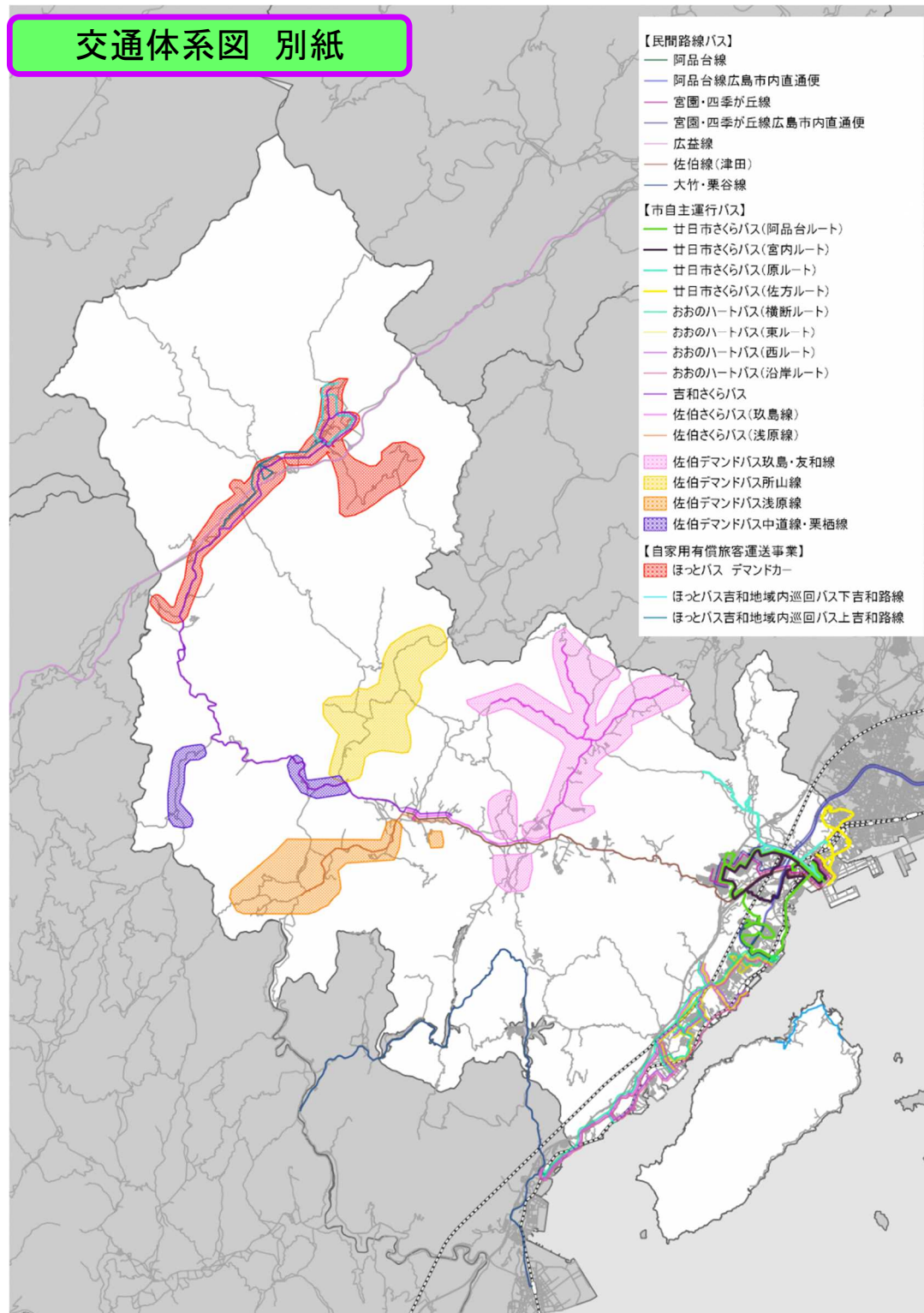
<吉和地域>

- ・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、自家用有償旅客運送との重複区間を解消し、改善を図る予定。

<廿日市地域>

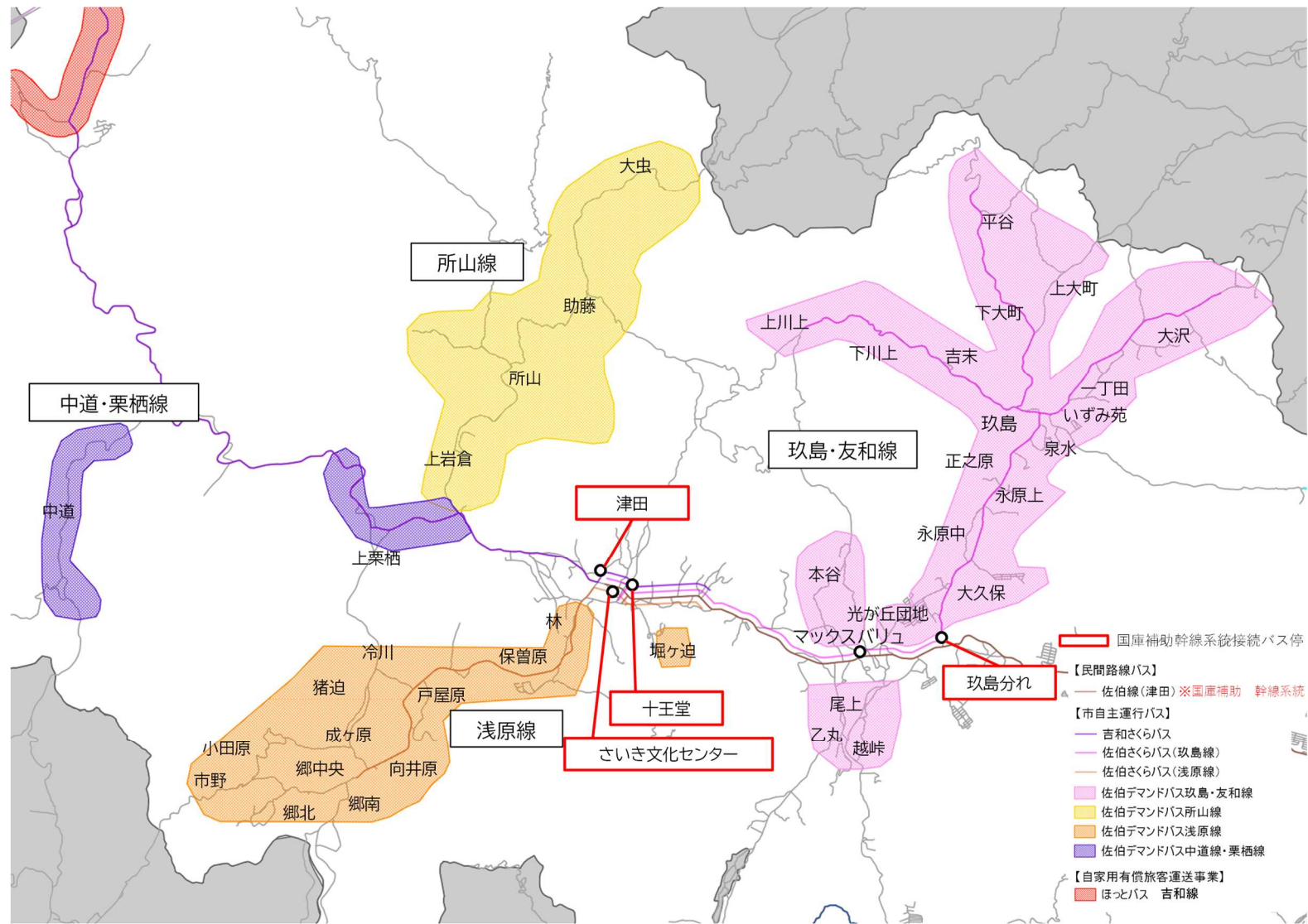
- ・市自主運行バスの運行負担金は増加傾向にあるとともに、運転手不足等の問題も深刻化してきている。市自主運行バスとして持続可能なサービスの提供の図るため、より効率的な運行ルートやダイヤを引き続き検討していく。

交通体系図 別紙



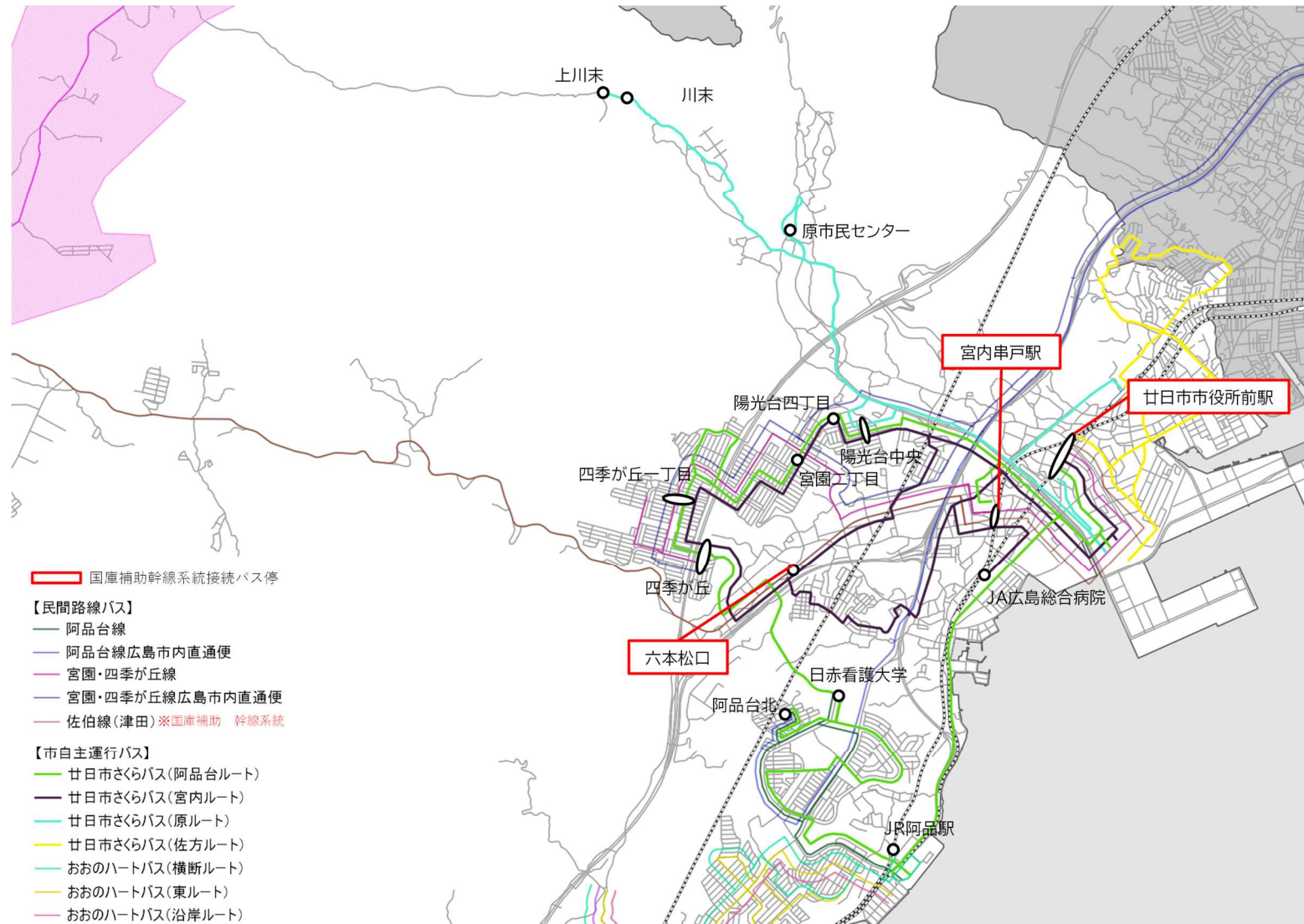
運行系統図 別紙

系統名 玖島・友和線、所山線、浅原線、中道・栗栖線
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、中道・栗栖：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



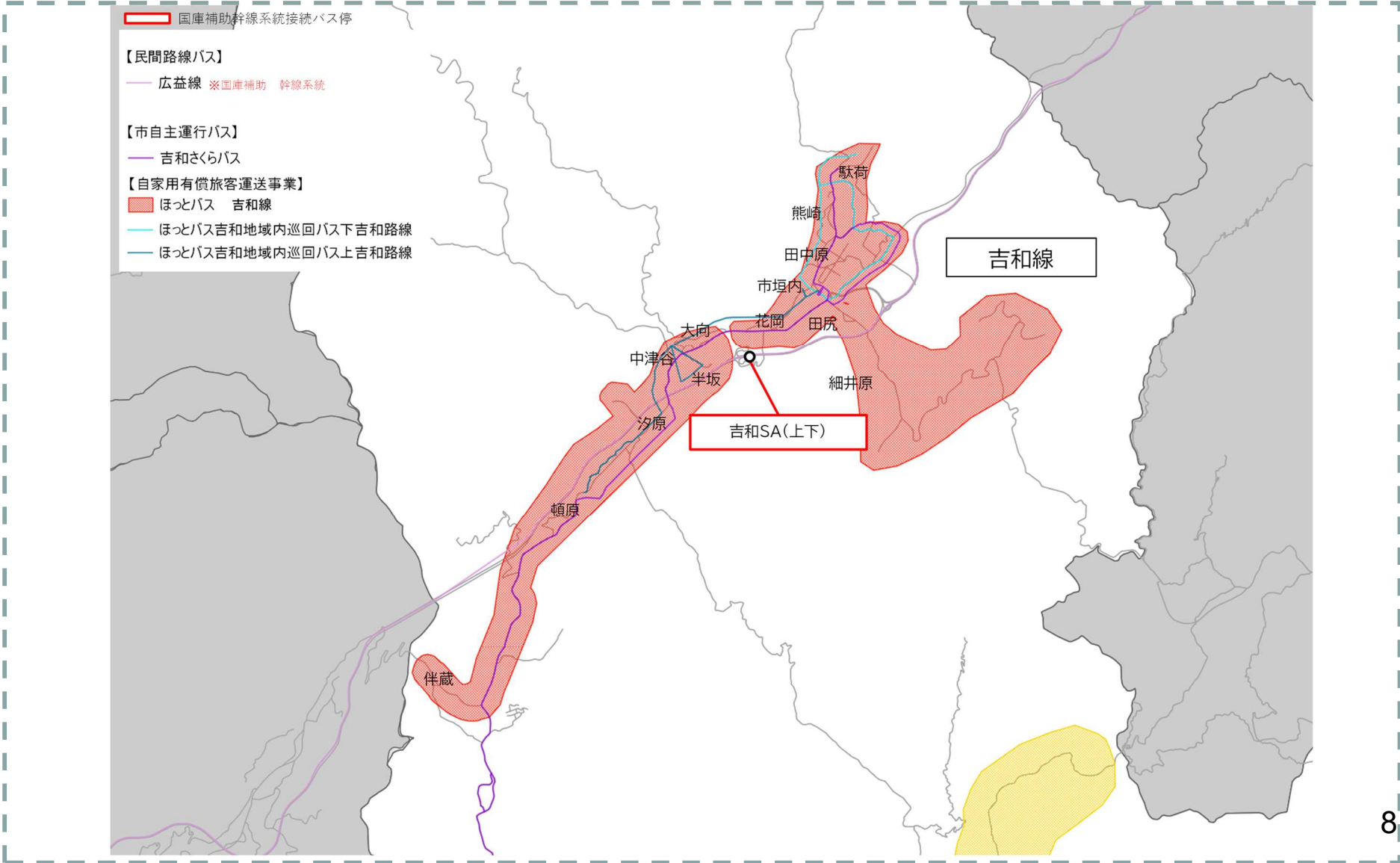
運行系統図 別紙

系統名 廿日市さくらバス(阿品台ルート・宮内ルート・原ルート)
 運行形態 4条路線 乗合バス(定期)型
 運行日・便数 阿品台ルート 月～金13便、土日祝14便 宮内ルート 月～金12便、土日祝9便
 原ルート 月～金18便、土日祝16便 ※12月29日～1月3日運休
 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、12/31～1/3を除く)8便 |
| 運賃 | 大人150円、小児100円 |



令和6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年度国勢調査)
- ・面積 537.71km²

協議会の構成員

広島県 安芸高田市 広島電鉄株式会社 備北交通株式会社
 西日本旅客鉄道株式会社 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、高齢者や学生など自らの車の運転ができない住民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

- ・デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の運行
- ・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)

- ・デマンド型区域乗合「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策定の検討
- アンケート等によるニーズ調査
- 国の補助事業の活用
令和6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6年6月24日開催
- 協議内容
・地域内フィーダー系統確保維持計画

定量的な目標・効果

- (目標)
- ・デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の1日平均利用者数111.6人 (令和6年度実績:105.0人)
 - ・デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の稼働率93.0% (令和6年度実績:95.5%)
 - ・デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の利用者アンケートにおいて「総合満足度」96.0% (令和6年度調査:96.2%)
- (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

- ・利用者アンケートを実施し、利用実態の把握と運用改善を実施した。
- ・市役所政策企画課のほか市役所市民課や支所窓口と連携し、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

- ・市役所政策企画課、市民課及び支所窓口における利用方法の説明及び登録受付。
- ・商業施設と連携し、乗車補助券を配布する取組を行い、利用促進を図った。
- ・市内店舗を対象とした「協力店制度」を活用し、待合場所の確保や電話予約の手助けを行なった。また、新規利用登録者に協力店一覧を送付し、利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利用促進のため、商業施設と連携した乗車補助券の配布、待合場所の確保や電話予約の手助け(電話代行など)を行う「協力店制度」の取組を継続実施した。
- ・利用者の増加という大きな課題解決に向け、帰省者・来訪者からのバスの問合せに対し、デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」も紹介し、希望者を利用登録した。

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。

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いる。
令和6年度は運行計画に対する稼働率が95.5%であった。
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。
- ・計画に位置付けられた事業は適切に実施された。

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105.0人で、目標の111.6人を下回った。
稼働率は95.5%で、目標93.0%に対し2.5%上回った。
利用者アンケート調査の結果、「総合満足度」96.2%であり、96.0%の目標を達成した。
- ・分析・検証
人口が年間600名余り減少しているものの、利用者数は微減でとどまっており、稼働率については昨年度に引き続き、前年度を超えた。
地域にとって欠かせない存在となっている。
(R5年10月～R6年9月までの人口減少数614人:住民基本台帳人口)

事業の今後の改善点

- ・商業施設と連携した乗車補助券の配布、市内店舗を対象とした待合場所の確保や電話予約の手助け(電話代行などを行う「協力店制度」)の取組を継続実施し、デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の登録者数増と利用促進を図る。
- ・帰省者、来訪者に向け、HP等で利用方法を周知するとともに、バスの問合せに対しても、バスの案内と併せてデマンド型区域乗合「お太助ワゴン」も案内し、安芸高田市の公共交通を担う重要な交通手段の1つとして市内外問わず愛用者の増加を図る。

交通体系図 別紙



式敷三次線(路線バス)
運行回数:5回/日

高宮甲田区域

船佐駅

高宮・甲田線(路線バス)
運行回数:3.5回/日

美土里区域

青老人集会所

畠田迫・行田集落

下北集会所

高宮支所

中国自動車道
広島線(高速乗合バス)
運行回数:30回/日

高美園

高速 高宮BS

甲田共通区域

道の駅 北の関宿安芸高田

高速 美土里BS

印内共通区域

甲立駅

塩瀬老人集会所

吉田中心部区域

甲田中心部区域

土師ダム
サイクリングターミナル

吉田八千代区域

道の駅三矢の里あきたかた

吉田出張所

吉田口駅

JR芸備線
運行回数:16回/日

国道54号
上根・吉田線(路線バス)
運行回数:17回/日

小山会館

向原駅

本郷集会所

- デマンド交通運行区域
- " 共通区域
- 結節地点
- 施設
- デマンド交通運行イメージ
- 路線バス運行ルート
- 自家用有償旅客運送運行ルート

下長田老人集会所

寺山地区多目的集会所

甲田向原区域

| 記号 | 説明 |
|--|-----|
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | 国界 |
| | 道界 |
| | 市界 |
| | 町界 |
| | 村界 |
| | 大字界 |
| | 支庁界 |
| | |

運行系統図 別紙

系統名 : 美土里・高宮甲田・吉田八千代・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]

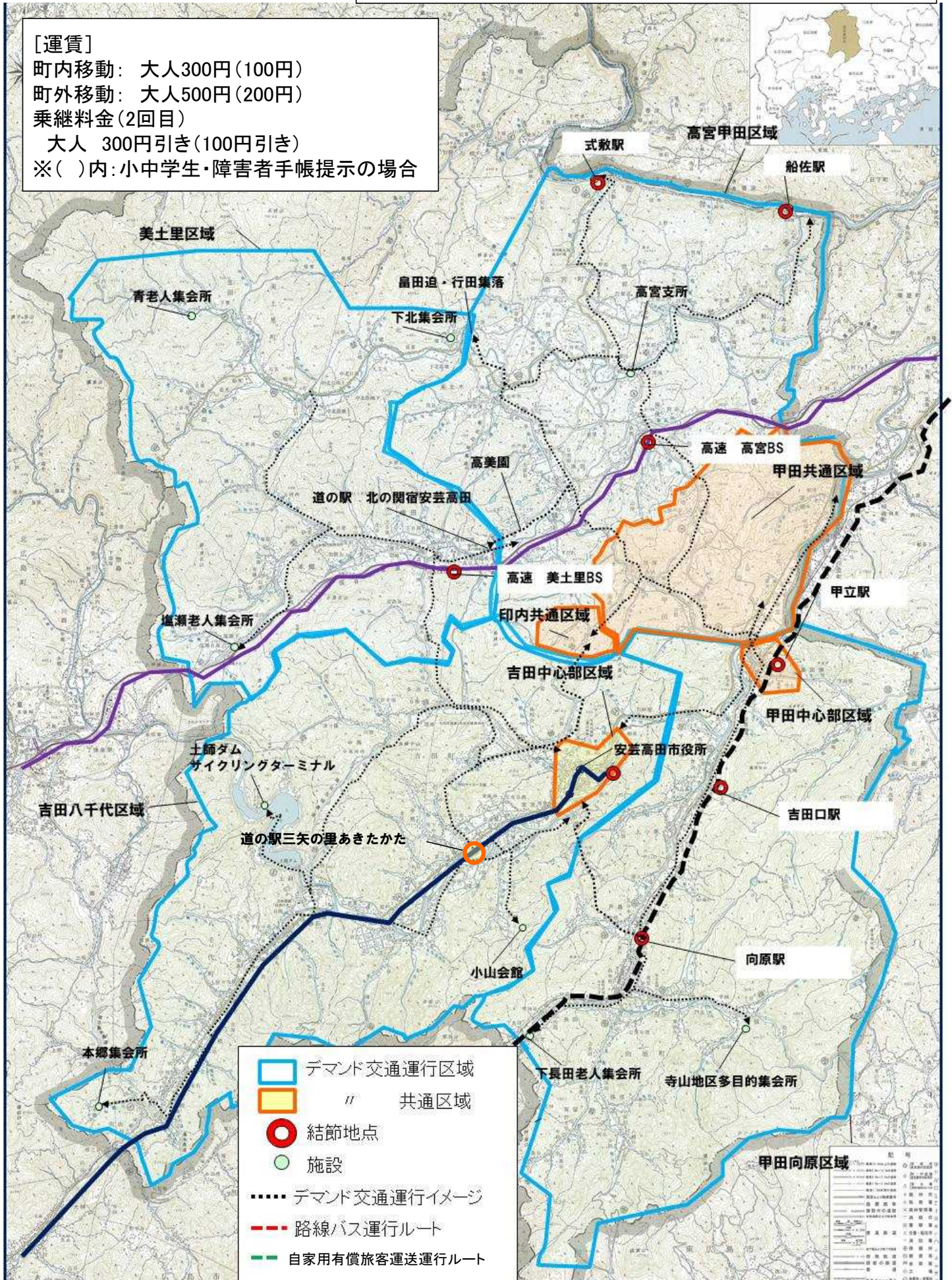
町内移動: 大人300円(100円)

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・障害者手帳提示の場合



- デマンド交通運行区域
- // 共通区域
- 結節地点
- 施設
- デマンド交通運行イメージ
- 路線バス運行ルート
- 自家用有償旅客運送運行ルート

令和6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、江田島タクシー、能美タクシー、三高タクシー、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つつ、日常生活や交流を支え、魅力的で持続可能な公共交通サービスの構築を図っていく。

協議会での主な取り組み

- ・江田島市地域公共交通計画(R4～8年度)の策定
- ・航路接続や移動ニーズを踏まえたバス路線網の構築
- ・航路とバスとの接続や移動ニーズに対応した、おれんじ号のダイヤ編成
- ・デジタルサイネージや市広報紙等を活用した交通情報の発信
- ・公共交通を利用した利用促進イベント(おでかけ無料乗車day等)の実施
- ・公共交通の利用促進を図るための出前講座の実施など

協議会における検討

- 協議会の開催状況 5回開催
- ・第2回(11月29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
 - ・第3回(1月15日) 江田島市乗合タクシー運行業務について
 - ・第4回(3月12日) 令和6年度事業計画及び歳入歳出予算(案)について
 - ・第1回(6月27日) 江田島市地域内フィーダー系統確保維持計画の認定申請について
 - ・第2回(11月29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

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、棧橋で広島行き航路(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、おれんじ号の利用方法などの周知を行った。

実施した利用促進策

- ・運行地区に時刻表を全戸配布するとともに、各棧橋や医療機関等にチラシ設置・掲示を行った。
- ・市内公共交通の利用促進を図るため、路線バスやおれんじ号が無料で乗車できる「おでかけ無料day」を実施した。
- ・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、おれんじ号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

・目標が達成できなかった要因を分析したところ、新規利用者の獲得や更なる需要喚起が必要と判断し、無料乗車day等の利用促進策を実施した。その結果、稼働率の目標を達しない便は、4便から2便に減少した。今後も引き続き、全ての目標達成に向け取り組んでいく。

地域住民の意見の反映

・これまで開催した公共交通に関する出前講座等の中で伺った、通院や買い物に適した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する予定である。(令和7年4月1日～)

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・維持が図られている。
- ・令和6年度の利用者数は、約9.1千人となり、新型コロナウイルス感染症の影響前の水準に回復しており、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15.2%となり、目標値(15%)を達成した。一方で、稼働率目標に達しない便が2便あった。(江田島北部線第1便(上)45.5%(下)6.3%、同第3便(上)11.9%(下)11.9%)

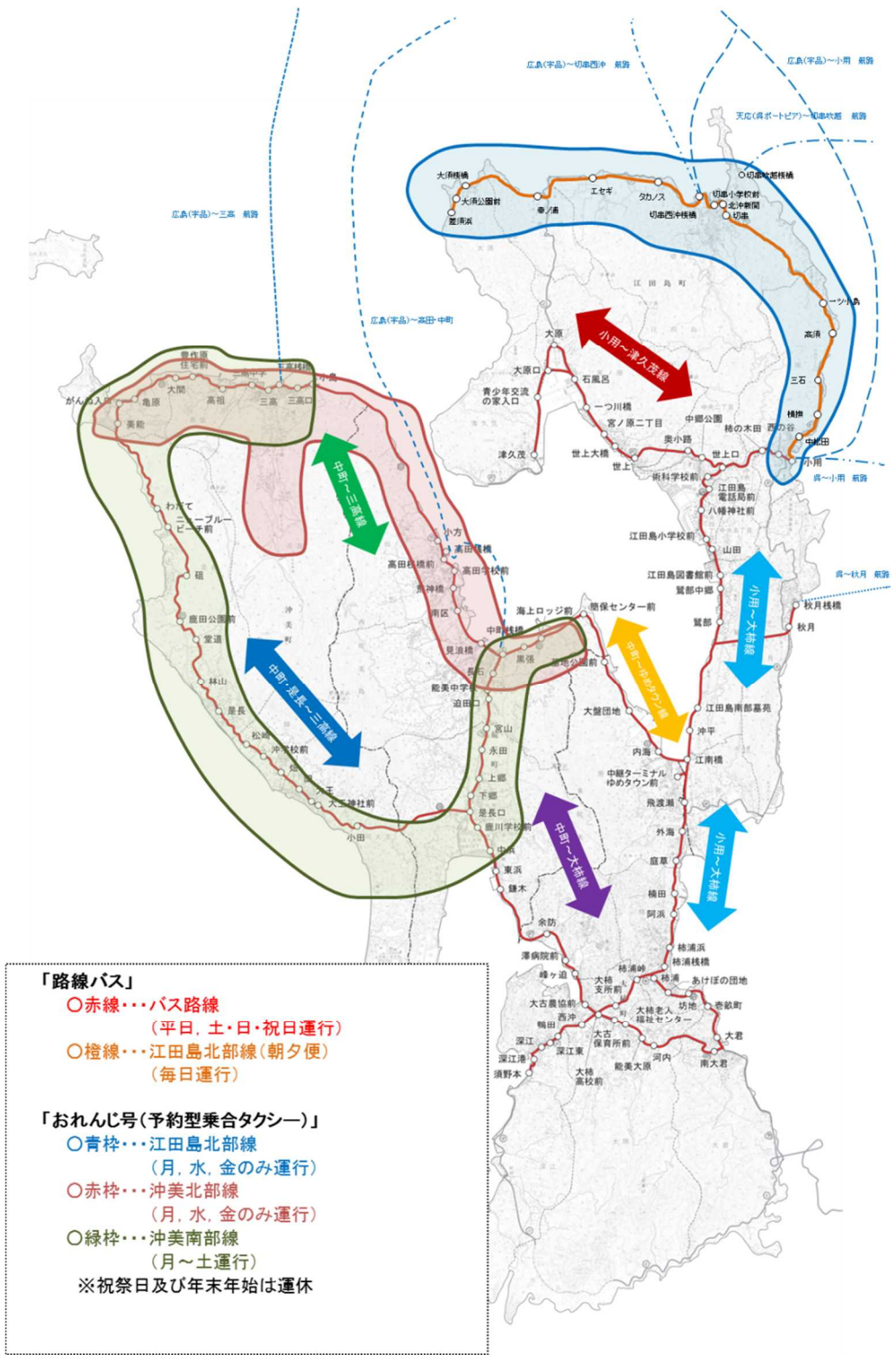
- ・沖美北部・南部線・江田島北部朝夕便の全便と江田島北部線のその他の便は目標を達成している。

【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

- ・稼働率の目標を達しない便は、4便から2便に減少したが、江田島北部線(朝夕便を含む)の稼働率は低迷が続いている。おれんじ号等に無料で乗車できる「おでかけ無料乗車day」を行い、需要喚起を図るとともに、運行地域での出前講座の実施など、効果的なモビリティ・マネジメントを引き続き実施する。
- ・おれんじ号を利用したことがない人や利用の仕方が分からない人に、広報紙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ていく。
- ・市民生活を支えるため、必要なサービス水準を維持するとともに、引き続き、航路とバスとの接続や移動ニーズに対応した最適なダイヤ編成を行っていく。

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)



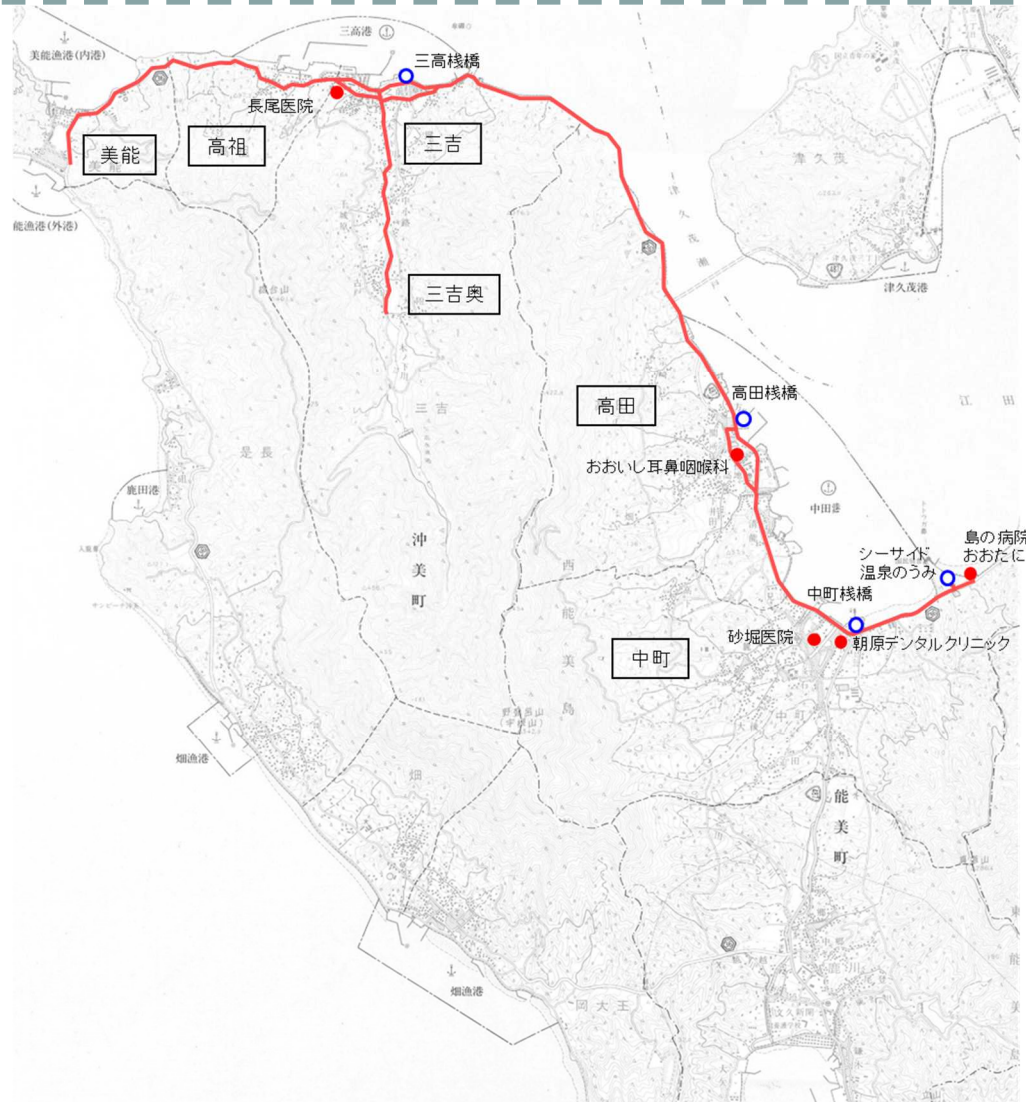
運行系統図 別紙

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)



運行系統図 別紙

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6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 府中町公共交通協議会 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



府中町の概要

- ・人口 51,155人
(令和2年10月現在)
- ・面積 10.41km²

府中町公共交通協議会の構成員

府中町 広島県 学識(広島工業大学) 広島東警察署 中国運輸局広島運輸支局
 広島電鉄株(一社)広島県タクシー協会(広島第一交通株) 西日本旅客鉄道株
 私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 (福)府中町社会福祉協議会 府中町老人クラブ連合会
 府中町商工会 府中町学校PTA連絡協議会 府中町北部町内会連合会 府中町南部町内会連合会

概要

公共交通不便地域となっている清水ヶ丘・桜ヶ丘町内会地域において、住民の地域外への移動手手段確保を目的に、府中町が広島第一交通株に運行を委託し、令和4(2022)年10月より運行を開始した予約制の乗合タクシー(デマンドタクシー)。
 清水ヶ丘・桜ヶ丘町内会地域の利用者の自宅と、町内の主要施設かつ交通結節拠点であるイオンモール広島府中などの6箇所ある共通乗降場所をドアツードアで結ぶ交通モードである。

協議会の主な取り組み

- ・予約データや実態調査を元にデマンド型乗合タクシーの利用状況を把握し分析する。(事務局)
- ・交通事業者や地域との連携により利用実態やニーズの把握を行い、必要に応じて運行ダイヤやルートの変更を行う。(交通事業者、地域、事務局)
- ・対象地域の全世帯にチラシを配布するなど、周知・利用促進を行う。(事務局)

など

協議会における検討

協議会の開催状況 2回開催

- ・第14回(6月28日) 令和7年度確保維持計画について協議
- ・第15回(12月23日) 令和6年度フィーダー事業評価を実施

定量的な目標・効果

清水ヶ丘・桜ヶ丘地域デマンド運行

(目標)①1日あたり利用者数:14人/日

②収益率:13.2%

(効果)当該デマンド運行の維持により、対象地域の高齢者等の移動手段を確保することができ、町内の公共交通不便地域を概ね解消することが可能。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

住民への周知・利用促進の取り組みとして、対象地域である清水ヶ丘・桜ヶ丘地域の町内会長への定期的な状況報告や、スーパーや病院へのチラシの配架を行った。また、利用実態の把握の取り組みとして、事務局職員がデマンドタクシーに実際に乗車し、乗務員や利用者からの意見聴取を行った。

実施した利用促進策

- ・対象地域である清水ヶ丘・桜ヶ丘地域の町内会長に定期的に状況報告に伺い、利用者を増やすための意見交換等を行った。
- ・チラシの配架(スーパーや病院)を行った。
- ・本事業をPRする内容のテレビCMの放映を運行事業者が行っており、その撮影に協力した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

「商業施設との連携をはじめとした取り組みが実施されることを期待します」という点について、府中町の各公共交通機関の拠点的位置付けとなっているイオンモール広島府中に、府中町公共交通協議会への参画を打診した。府中町の公共交通の状況を共有し、デマンドタクシーを含む地域公共交通の維持・活性化のためにも議論していく方針である。

地域住民の意見の反映

- ・清水ヶ丘・桜ヶ丘地域の町内会長への定期的な状況報告の際に得られた意見や、町議会議員および公共交通協議会委員から得られた意見を基に、サービス向上や運行計画の見直しについて検討した。

事業実施の適切性

- 清水ヶ丘・桜ヶ丘地域デマンド運行: 計画どおり実施されている。
- ・ 本格運行開始から2年が経過し、利用者数は順調に増加しており、地域への定着が図られてきている。

目標・効果達成状況

- 清水ヶ丘・桜ヶ丘地域デマンド運行:
 - (目標①) 1日当たりの利用者数は16.5人となり、目標である14人を達成した。
 - (目標②) 年間の収益率は15.3%となり、目標である13.2%を達成した。

事業の今後の改善点

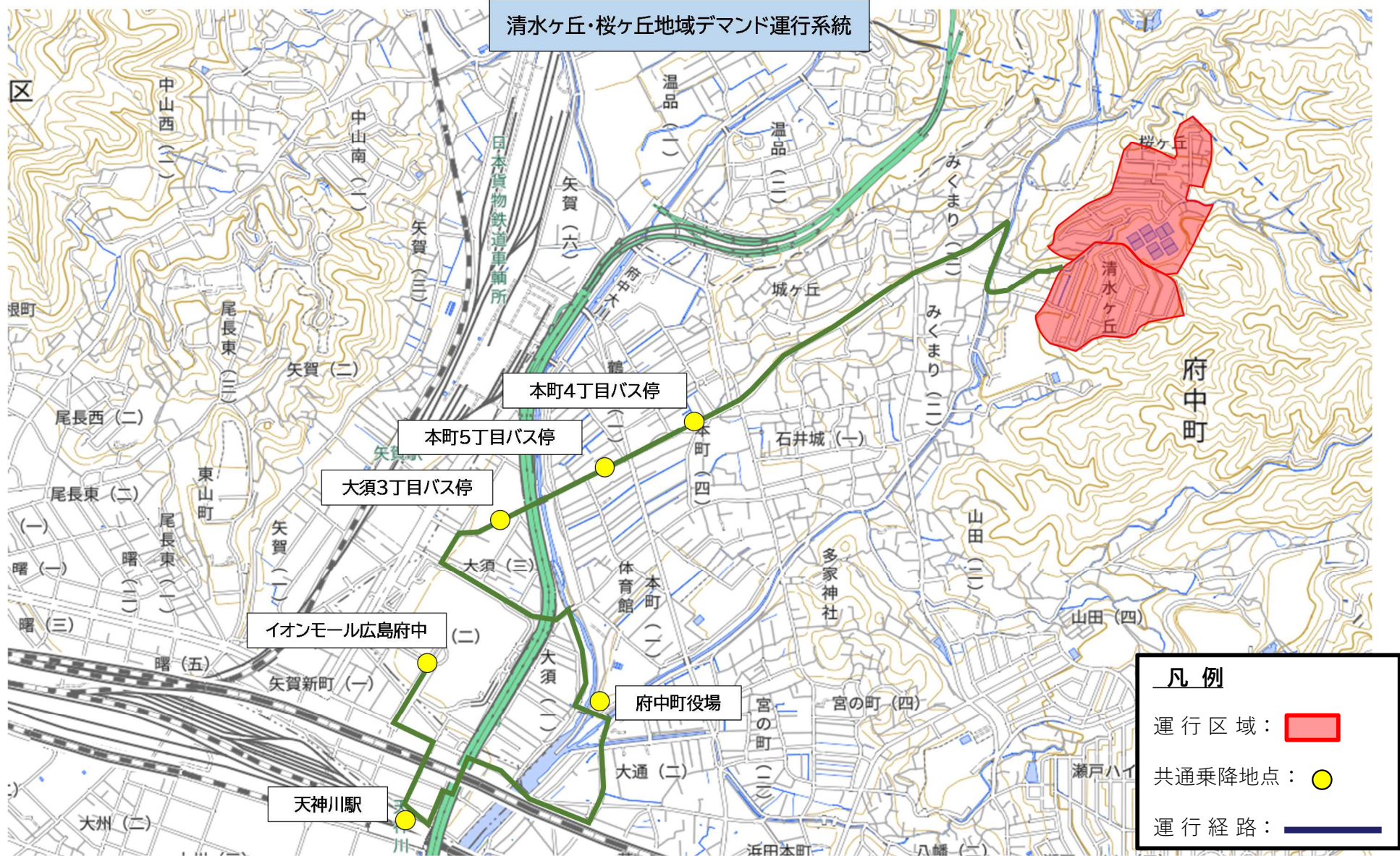
- 清水ヶ丘・桜ヶ丘地域デマンド運行:
 - ・ 利用者数については引き続き増加傾向にあり、地域への定着が図られてきている。
 - ・ それに伴い収益率も目標値を上回っている。
 - ・ 今後は、アンケート調査などにより継続的な利用実態の把握などに取り組み、さらなる利便性向上や利用促進を検討する。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 清水ヶ丘・桜ヶ丘地域デマンド運行
 運行形態 区域デマンド型
 運行日・便数 平日:7便(8:00~18:50)、土曜日:6便(8:10~17:45)
 運賃 通常200円、小学生または障害者及びその介助人は100円、小学生かつ障害者は50円、小学生未満は無料



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

熊野町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



熊野町の概要

- ・人口 22,834人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 33.76km²

協議会の構成員

熊野町、熊野町議会、熊野町自治会連合会、学識経験者、広島県、中国運輸局広島運輸支局、広島電鉄株、朝日交通株、(有)日の丸タクシー、安芸交通株、西日本自動車、私鉄中国地方労働組合、海田警察署、熊野商工会、熊野町社会福祉協議会

概要

熊野町は、人口約2万3千人、面積33.76km²で、地形は周囲を山に囲まれた標高約220mの高原状の盆地であり、鉄軌道系公共交通機関がないため、広島電鉄、朝日交通による路線バスによる運行が主な公共交通となっている。

このような状況からわが町での車への依存率は高く、路線バスに対する関心はあるものの利用率が低い状況が続いている。また、高齢化や免許返納によって移動手段が限られる住民が増加する傾向にあるとともに、朝夕に関しては近隣市町への通勤、通学での路線バスの需要が高くなる現状がある。このほか、町内外への医療機関や商業施設への移動手段の確保が求められており、路線バスへの乗継も考慮した、タクシー会社への業務委託による独自の生活福祉交通の運行などにも取り組んでおり、大きな課題である公共交通の維持に努めている。

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系統の確保維持に係る計画策定及び実施事業に係る評価

(・バリアフリー化設備等整備事業(ノンステップバスの導入に係る計画策定、福祉タクシーの導入)に係る計画策定)

協議会における検討

協議会の開催状況

- ・令和6年5月31日 地域内フィーダー系統確保維持計画(令和6~8年度)の変更
- ・令和6年8月19日 生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)(案)の策定(書面審議)
- ・令和6年12月18日 地域公共交通活性化協議会運賃分科会の設置

定量的な目標・効果

- (目標) 阿戸線 1回当たりの平均利用者数を6.1人以上とする(令和5年度実績6.4人) ※車両減価償却費補助:対象車両数2台
(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

- ・運行開始が令和6年度事業期間からのため、該当なし

実施した利用促進策

- ・新決済システムとマイナンバーカードとの連携による実証実験(阿戸線)

昨年度の運輸局二次評価に
対するフォローアップ

- ・運行開始が令和6年度事業期間からのため、該当なし

地域住民の意見の反映

自治会や社協の代表者、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。

事業実施の適切性

バス路線(阿戸線)において、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)

阿戸線

1回当たりの平均利用者数6.1人という目標に対し、令和6年度の実績は6.4人であり、目標は達成された

(効果) 運行を継続することにより、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段を確保した。

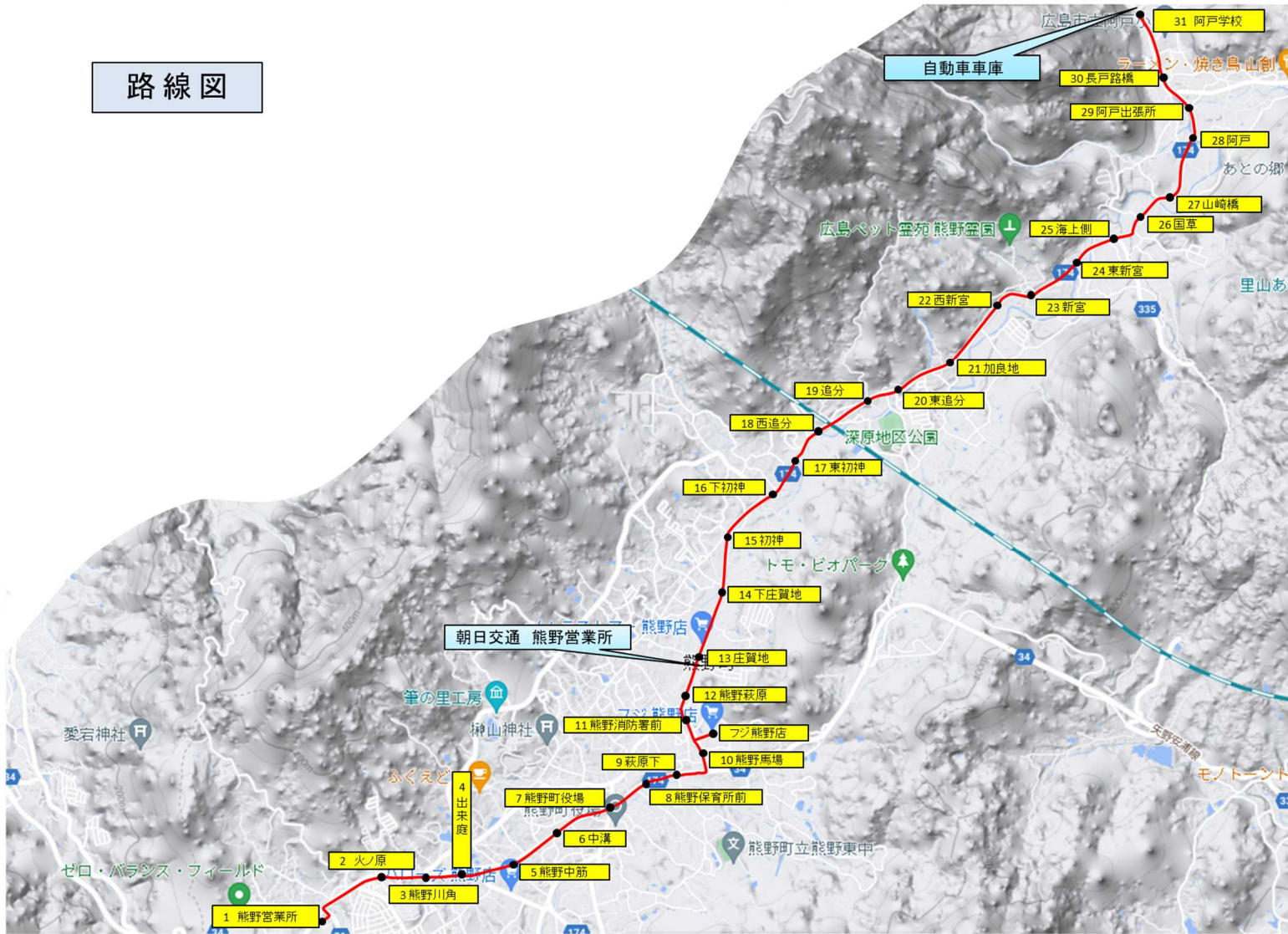
事業の今後の改善点

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。

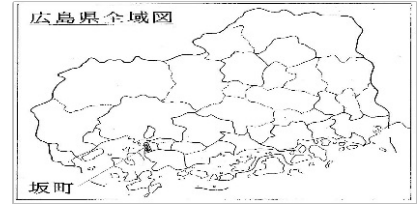
運行系統図 別紙

| | | | | |
|--------|-------------------|---------|----------|--|
| 系統名 | 阿戸線(501系統、502系統) | | | |
| 運行形態 | 4条路線 定時定路線型 | | | |
| 運行日・便数 | 501系統(熊野営業所～阿戸学校) | 平日 各日8回 | 土日祝 各日5回 | |
| | 502系統(阿戸学校～フジ熊野店) | 平日 各日4回 | 土日祝 各日5回 | |

路線図



令和6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 12,582人(令和2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) (一社)広島県タクシー協会
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
西日本旅客鉄道(株) 広島市

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29.9%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

- ・地域公共交通計画(暫定版)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5年11月30日

- ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

令和6年2月8日

- ・坂町循環バスの運行見直しについて(土曜運行の実施)
- ・横浜・北新地線植田地区内における、バス停の新設・移設について
- ・坂町地域公共交通計画(暫定版)の策定について

令和6年6月20日

- ・地域公共交通確保維持事業に係る計画の認定について

定量的な目標・効果

坂・北新地線
(目標)
【1便の利用者数】7.1人
【年間利用者数】21,000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

- ・試行運行結果に基づき、土曜日運行を行うよう改正。
- ・引続き、GTFSデータを活用し、民間の無料乗換案内サービスと連携を継続した。
- ・横浜・北新地線の新規車両について、契約を行った。

実施した利用促進策

- ・試行運行結果に基づき、土曜日運行を行うよう改正。
- ・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。併せて、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も配布を継続。
- ・GTFSデータを活用した、民間の無料乗換案内サービスとの連携を継続。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・より利便性の高いサービスを提供するため、試行運行の結果に基づいて、土曜日運行を行うよう改正を実施した。

地域住民の意見の反映

- ・利用者からの要望に基づき、土曜日運行に関する試行運行を実施し、その結果に基づいて令和6年4月から土曜日運行を行うよう改正を行った。

事業実施の適切性

・坂・北新地線

平成30年4月に大きく見直しを行った運行形態で運行しており、随時、利便性向上のためのダイヤ改正など、改善を行い計画どおり実施されている。

令和5年度は、これまでの月～金曜日運行を月～土曜日運行に改正した。

目標・効果達成状況

・坂・北新地線

【1便の利用者数】

5.71人 未達成(目標:7.1人)

【年間利用者数】

19,233人 未達成(目標:21,000人)

・1便当たりの利用者数、年間利用者数、共に未達成となっている。年間利用者については、昨年度と比較して増加率は半分程度となったが、1,000人近く増加している。

(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

・バス停の待合環境の改善のため、平成ヶ浜二丁目バス停に上屋とベンチを設置する。

・情報提供の改善のため、引き続き地図アプリとの連携について、利用者に最新の情報が提供されるようデータの更新を継続して行う。また、配布物等についてもよりわかりやすいものとなるよう、内容を確認し、修正・改良を継続する。

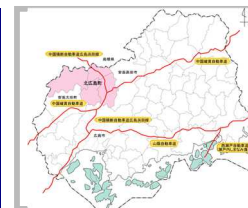
・横浜・北新地線の新規車両については、引続き、納車に向けた調整を行う。

・今後も、現在の運行を継続しながら、計画的に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。



坂町循環バス運行路線図

令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 北広島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



北広島町の概要

- ・平成17年2月に4町が合併
- ・人口 17,763人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 646.20km²

協議会の構成員

広島交通(株) 広島電鉄(株) (有)総合企画コーポレーション (有)大朝交通 (有)浜田屋 壬生交通(株) (有)八重タクシー ちよだタクシー(株) (有)豊平交通 住民代表 中国運輸局広島運輸支局 広島交通労働組合 広島経済大学 広島県 山県警察署千代田交番 広島市 北広島町

概要

北広島町は人口約1万7,000千人、面積約650km²で、町内の主な公共交通として、(有)総合企画コーポレーション、(有)大朝交通、壬生交通(株)、(有)八重タクシー、(有)豊平交通により主に町域内を運行する路線バスが運行されている。広島市域と北広島町域を連絡する路線バスは、広島電鉄(株)、広島交通(株)が運行し、近隣市町から乗り入れがある路線バスとして邑南町営バス等がある。また、路線バスを運行する町内の事業者には(有)浜田屋、ちよだタクシー(株)を加えた交通事業者により運行するホープタクシー(デマンド型乗合バス)があり、高齢者の日常生活の移動手段として、不可欠な地域公共交通の1つとなっている。

多くの町民が移動に自家用車を利用することや、少子化による人口減少によって、公共交通を利用する人は減少傾向にある。しかし、児童・生徒の通学、高齢者や自家用車を利用できない人の通院や買い物など、日常生活を支える交通手段を確保するため、利用実態に応じた公共交通の維持が必要不可欠となっている。

協議会の主な取り組み

- ・利用実態に応じた運行路線及び運行車両の適正化
- ・地域公共交通MaaSやゼロカーボンに向けた取組など持続可能な公共交通の構築
- ・利用しやすいバス情報の提供やバス停留所標識の整備・維持管理などの環境整備

協議会における検討

会議の開催状況 3回開催

- ・令和5年12月1日 バス停新設・ホープタクシー増便・安芸太田町あなたく廃止に伴う代替え交通について協議
- ・令和6年6月27日 北広島町地域内フィーダー系統確保維持計画・ダイヤ改正について協議
- ・令和6年8月1日 北広島町地域公共交通計画への追記(書面審議)

定量的な目標・効果

(目標) 今吉田線 1回当たりの平均利用者数を8.0人以上とする(令和5年度実績7.7人) ※車両減価償却費補助:対象車両数3台

(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な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

・運行開始が令和6年度事業期間からのため、該当なし

実施した利用促進策

- ・公民館や出張所へ時刻表の配置することによる周知
- ・HP上時刻表掲載での周知

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・運行開始が令和6年度事業期間からのため、該当なし

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。

事業実施の適切性

今吉田線: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

今吉田線:(目標)1回当たりの平均利用者数8.0人という目標に対し、令和6年度の実績は8.8人であり、目標は達成された
(効果)運行を継続することにより、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保した。

事業の今後の改善点

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。
利用状況の分析や地域との意見交換等により利用者のニーズを把握し、北広島町、広島市及び運行事業者において、ルートやダイヤ等の変更を検討する。

