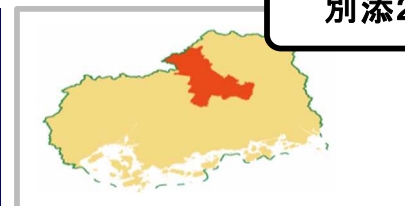


令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三次市地域公共交通会議 地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の概要



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, 広島運輸支局, 備北交通(株), (有)君田交通
三次みどりタクシー(株), 西日本旅客鉄道(株)広島支社, 三次警察署
学識経験者, 私鉄中国地方労組備北支部, 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)

など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 5回開催

- ・令和6年度第4回(12月20日)
令和6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6年度第5回(3月27日)※書面審議
令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部変更について
- ・令和7年度第1回(6月30日)
令和7年度三次市地域公共交通会議役員, 令和7年度三次市地域公共交通会議事業計画及び予算(案), 令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請, 三次市地域交通計画(第2期)の策定について
- ・令和6年度第2回(8月13日)※書面審議
世羅町運営有償運送の登録更新に伴う三次市への乗り入れ継続について
- ・令和6年度第3回(9月29日)※書面審議
三次市民バス車両の更新(移動円滑化基準の適用除外認定申請), 令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部変更について

定量的な目標・効果

＜※利用者数は令和5年4月～令和6年3月実績，収支率・公的負担額は令和4年10月～令和5年9月実績＞

- ・市街地循環バスくるるん：(目標)1循環あたりの利用者数5.4人以上 <実績5.3人>，収支率22.8%以上<実績22.8%>，公的負担額10,032千円以下<実績10,032千円>
(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4.3人以上 <実績4.2人>，収支率17.3%以上<実績17.3%>，公的負担額22,267千円以下<実績22,267千円>
(効果)三次市中心部への通勤・通学，通院，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5.3人以上 <実績5.2人>，収支率17.6%以上<実績17.6%>，公的負担額22,268千円以下<実績22,268千円>
(効果)三次市中心部への通勤・通学，通院，買い物等の移動支援
- ・作木線②：(目標)1便あたりの利用者数4.1人以上<実績4.0人>，収支率18.0%以上<実績18.0%>，公的負担額13,573千円以下<実績13,573千円>
(効果)三次市中心部への通勤・通学，通院，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 <実績1.3人>，収支率3.6%以上<実績3.6%>，公的負担額30,657千円以下<実績30,657千円>
(効果)三次市中心部への通勤・通学，津運，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47人以上<実績46.2人>，収支率8.9%以上<実績8.9%>，公的負担額1,981千円以下<実績1,981千円>
(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

- ・共通
介護支援専門員(ケアマネジャー)向けの研修会において，市の支援事業や公共交通に関する周知を図った。
- ・下高野線，作木線②，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った。
- ・さくぎニコニコ便
町内の広報誌等を用いて利用促進を図った。

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図った。
- ・介護支援専門員(ケアマネジャー)向けの研修会において，市の支援事業や公共交通に関する周知を図った。
- ・運行主体と連携し，フリー乗降区間を記載したバスマップをホームページに掲載し，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

- ・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8年1月現在，7カ所設立済み)
- ・作木町内の地域内生活交通検討会の意見をもとに，市民バスをデマンド化するよう検討を行った。

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5.1人で、目標(5.4人以上)に達しなかった。収支率が11.6%で、目標(22.8%以上)に達しなかった。公的負担額が13,878千円で、目標(10,032千円)に達しなかった。
(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3.8人で、目標(4.3人以上)に達しなかった。収支率が12.7%で、目標(17.3%以上)に達しなかった。公的負担額が25,208千円で、目標(22,267千円)に達しなかった。
(効果)三次市中心部への通院、通勤・通学、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5.0人で、目標(5.3人以上)に達しなかった。収支率が11.8%で、目標(17.6%以上)に達しなかった。公的負担額が30,474千円で、目標(22,268千円)に達しなかった。
(効果)三次市中心部への通院、通勤・通学、買い物等の移動支援を図ることができた。
- ・作木線②： (目標)1便あたりの利用者数は3.3人、で目標(4.1人以上)に達しなかった。収支率が10.9%で、目標(18.0%以上)に達しなかった。公的負担額が19,018千円で、目標(13,573千円)に達しなかった。
(効果)三次市中心部への通院、通勤・通学、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)に達しなかった。収支率が3.1%で、目標(3.6%以上)に達しなかった。公的負担額が34,798千円で、目標(30,657千円)に達しなかった。
(効果)三次市中心部への通院、通勤・通学、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32人で、目標(47人以上)に達しなかった。収支率が5.3%で、目標(8.9%以上)に達しなかった。公的負担額が2,087千円で、目標(1,981千円)に達しなかった。
(効果)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。
- ・下高野線、作木線②、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。

運行系統図 別紙

系統名 市街地循環バスくるるん(三次町循環)
 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)

系統図

- ・補助系統番号及び補助系統…(1)三次町循環(系統キロ程:4.6km)
- ・接続する幹線系統…三城線

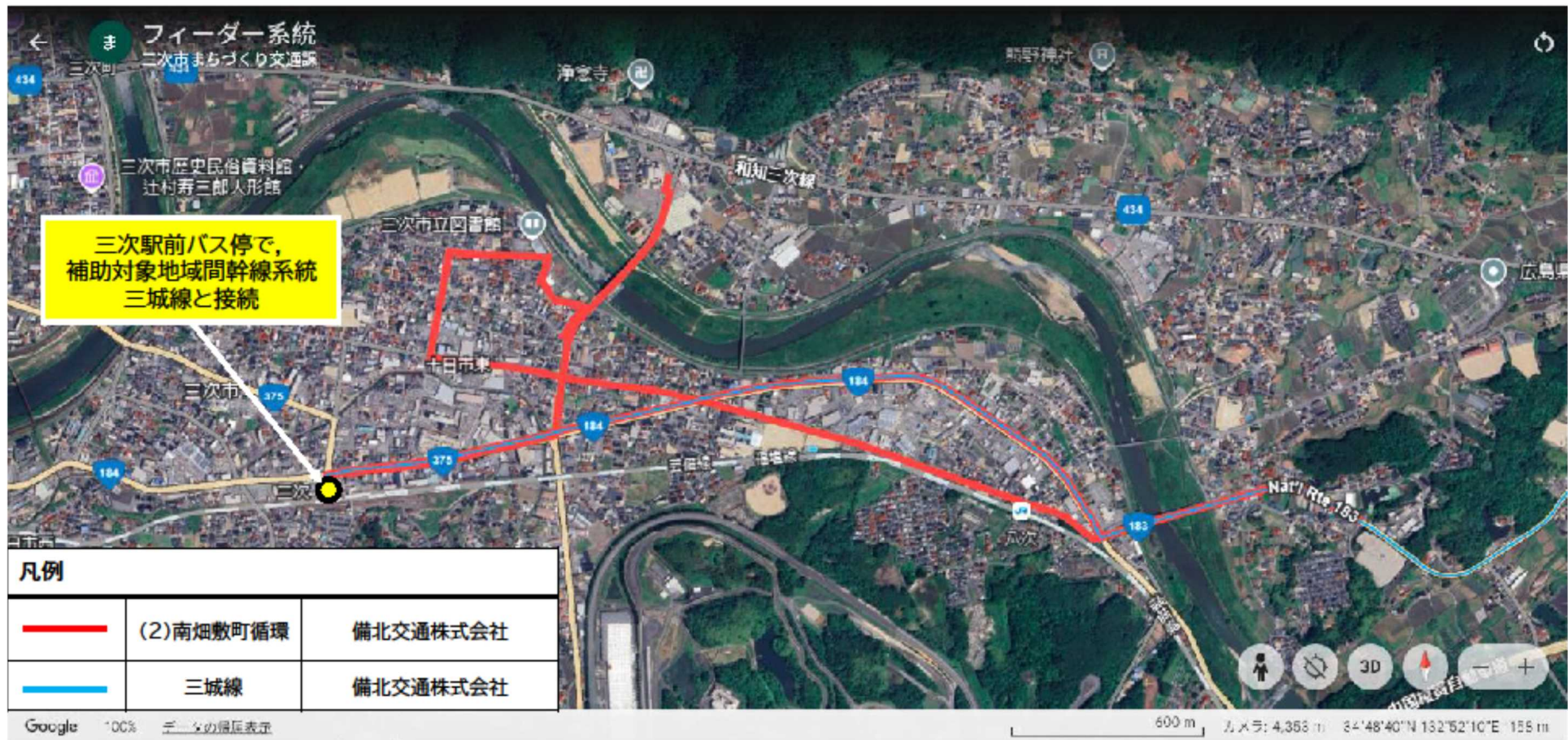


運行系統図 別紙

系統名	市街地循環バスくるるん(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 平日1日8便, 土休日1日4便
運賃	一乗車200円(高校生まで100円)

系統図

- ・補助系統番号及び補助系統…(2)南畑敷町循環(系統キロ程:9.8km)
- ・接続する幹線系統…三城線

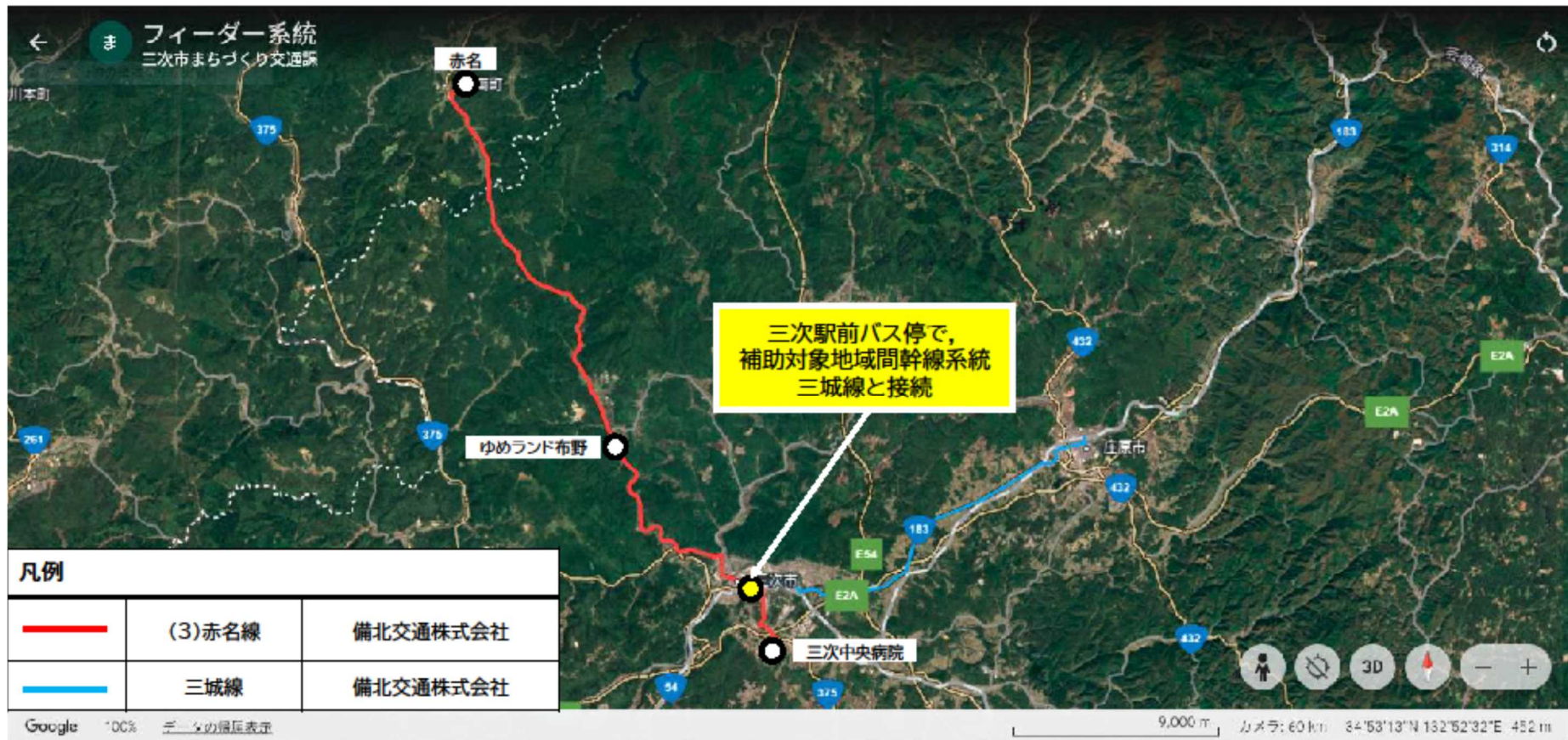


運行系統図 別紙

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)

系統図

- ・補助系統番号及び補助系統…(3)赤名線 (系統キロ程:往路33.7km・復路33.9km)
- ・接続する幹線系統…三城線



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5便, 土日祝2便
運賃	対キロ区間制(160円～1,580円)

系統図

- ・補助系統番号及び補助系統…(4)下高野線(系統キロ程:49.8km)
- ・接続する幹線系統…三城線



運行系統図 別紙

系統名 作木線②
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2便
運賃 対キロ区間制(160円~1,350円)

系統図

- ・補助系統番号及び補助系統…(5)作木線②(系統キロ程:往路48.1km・復路48.3km)
- ・接続する幹線系統…三城線

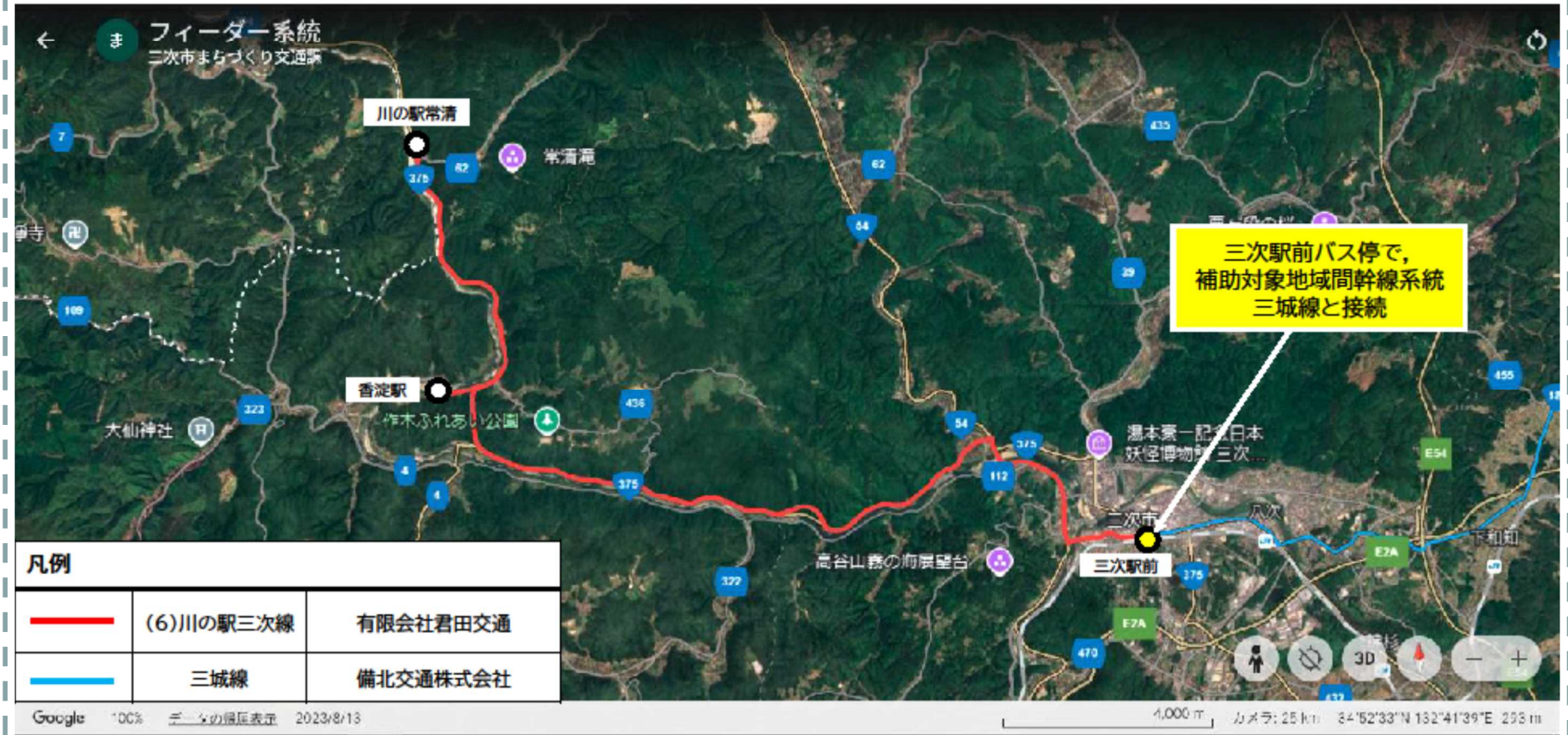


運行系統図 別紙

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)

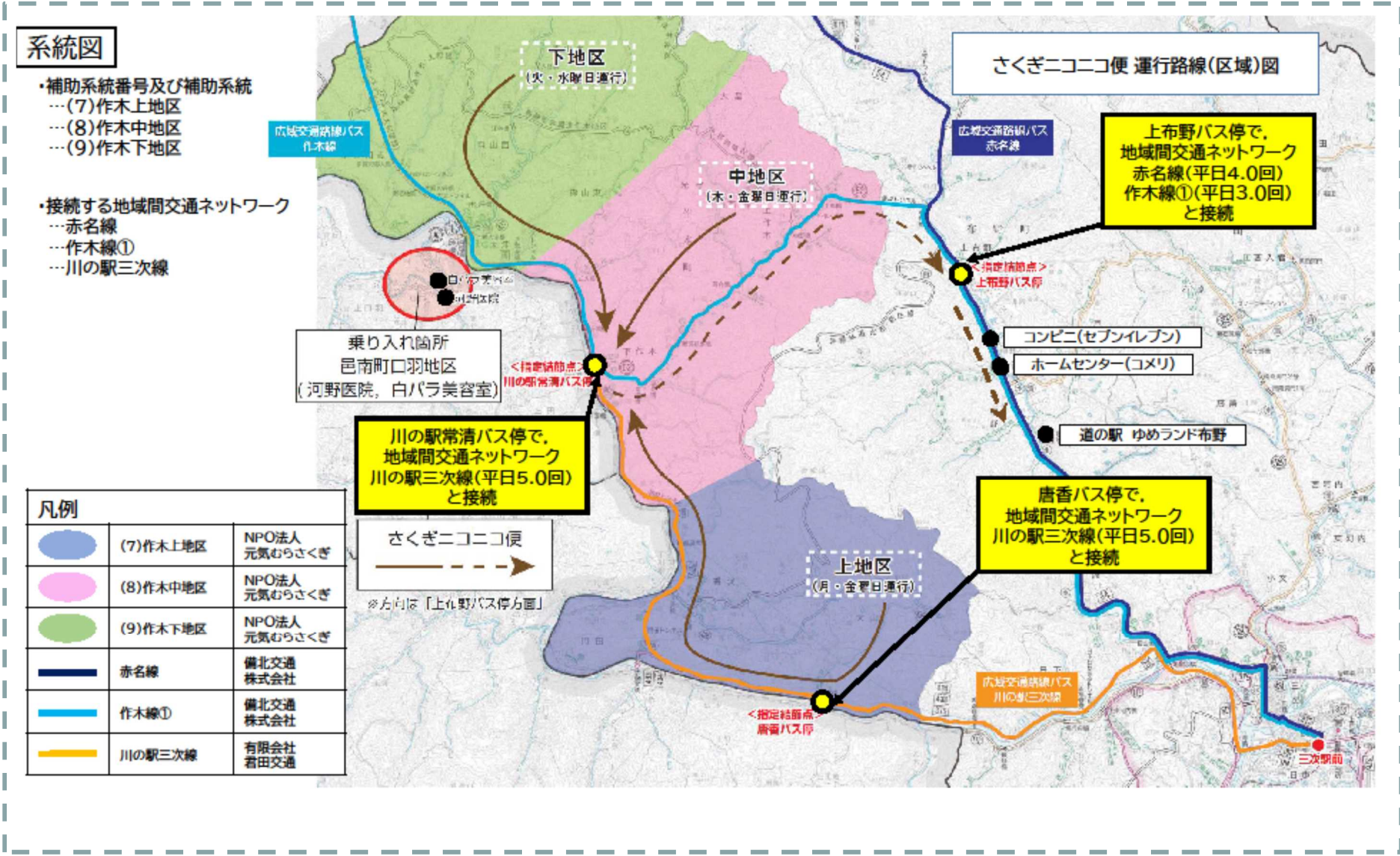
系統図

- ・補助系統番号及び補助系統…(6)川の駅三次線(系統キロ程:香淀駅経由あり23.9km・なし22.9km)
- ・接続する幹線系統…三城線



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7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(鉄道・バス・タクシー)、広島県、中国運輸局、学識経験者(広島工業大学)、(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、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6年10月～令和7年9月 計4回開催

- ・第5回(12月20日) 市自主運行バスの運賃改定について
市自主運行バスの高齢者運賃割引実証実験について 他
- ・第6回(3月18日) 令和7年度事業計画及び予算について
運転手採用支援金について 他
- ・第1回(6月27日) 令和6年度廿日市市公共交通協議会収支決算書
佐伯さくらバス(浅原線)・佐伯デマンドバス(浅原線)のダイヤ改正について 他
- ・第2回(9月26日) 廿日市さくらバス阿品台ルート及び宮内ルートの
運行事業者の変更について
吉和さくらバスにおける貨客混載の実証運行について 他

定量的な目標・効果

※目標利用者数のみ記載。財政支出額及び収支率は資料1に記載。

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1,062人 所山線116人 浅原線1,283人 中道・栗栖線266人 吉和線786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

- ・利用者数の増加に向けた周知やPR機会が少なかったため、引き続きその実施に向けて取り組む。

実施した利用促進策

- ・吉和線について、NPO法人ほっと吉和が運行することで、地域住民の意見・要望を取り入れやすい環境としている。
- ・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。
- ・佐伯地域の民生委員の総会に出席し、デマンドを含めた佐伯地域の公共交通機関の説明を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・目標未達成の項目に対し、引き続き要因分析を行い、目標を達成できるように努めていく。
- ・利用者利便性が向上し、利用の増えてきている路線を維持し、更に利用者が増えるように取り組む。

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名ずつが出席し、意見を集約している。
- ・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。
- ・佐伯地域の民生委員の総会で出た意見をR7.10月の浅原地域のダイヤ改正内容に盛り込んだ。

定量的な目標・効果

※目標利用者数のみ記載。収支率及び財政支出額は資料1に記載。

乗合バス(定期)型

<目標:年間のべ利用者数>

【廿日市地域】(阿品台ルート)57,700人 (宮内ルート)27,800人、(原ルート):32,900人

<目標値の設定方法>

各系統の利用者数(目標値)	=	阿品台ルート	公共交通計画における公共交通利用者数の指標から算出
		宮内ルート	公共交通計画における公共交通利用者数の指標から算出
		原ルート	公共交通計画における公共交通利用者数の指標から算出

<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

- ・利用者数は昨年実績より増加傾向にあり、引き続き路線の維持確保を行い、利用者の増加に取り組んでいく。

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パスピーに変わる新たなキャッシュレス決済システム機器(モビリーデイズ)を導入し、利用者の利便性向上を図った。
- ・要望のあった地域・地区に対して、バスの乗り方教室を複数回実施した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・目標未達成の項目に対し、引き続き要因分析を行い、目標を達成できるように努めていく。
- ・利用者利便性が向上し、利用の増えてきている路線を維持し、更に利用者が増えるように取り組む。

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名ずつが出席し、意見を集約している。
- ・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。

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

※目標利用者数のみ記載。財政支出額及び収支率は資料1に記載。

<佐伯地域:区域>

- ・玖島・友和線1,525人 目標達成(目標1,062人:達成率143.5%)
- ・所山線121人 目標達成(目標116人:達成率104.3%)
- ・浅原線 1,131人 目標未達成(目標1,283人:達成率88.1%)
- ・中道・栗栖線222人 目標未達成(目標266人:達成率83.4%)

<吉和地域:区域>

- ・吉和線1,804人 目標達成(目標786人:達成率229.5%)

<廿日市地域:路線>

- ・阿品台ルート 55,742人 目標未達成(目標57,700人:達成率96.6%)、宮内ルート 39,757人 目標達成(27,800人:達成率143.0%)
- ・原ルート 36,387人 目標達成(32,900人:達成率110.5%)

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であり、新規ユーザの掘り起こしを行うなど、利用者数の増加を図っていく。
- ・今後も支所や市民センターとも協力し、PRの機会を増やすとともに、デマンドバスの乗り方教室の実施など、工夫しながら周知を図る。

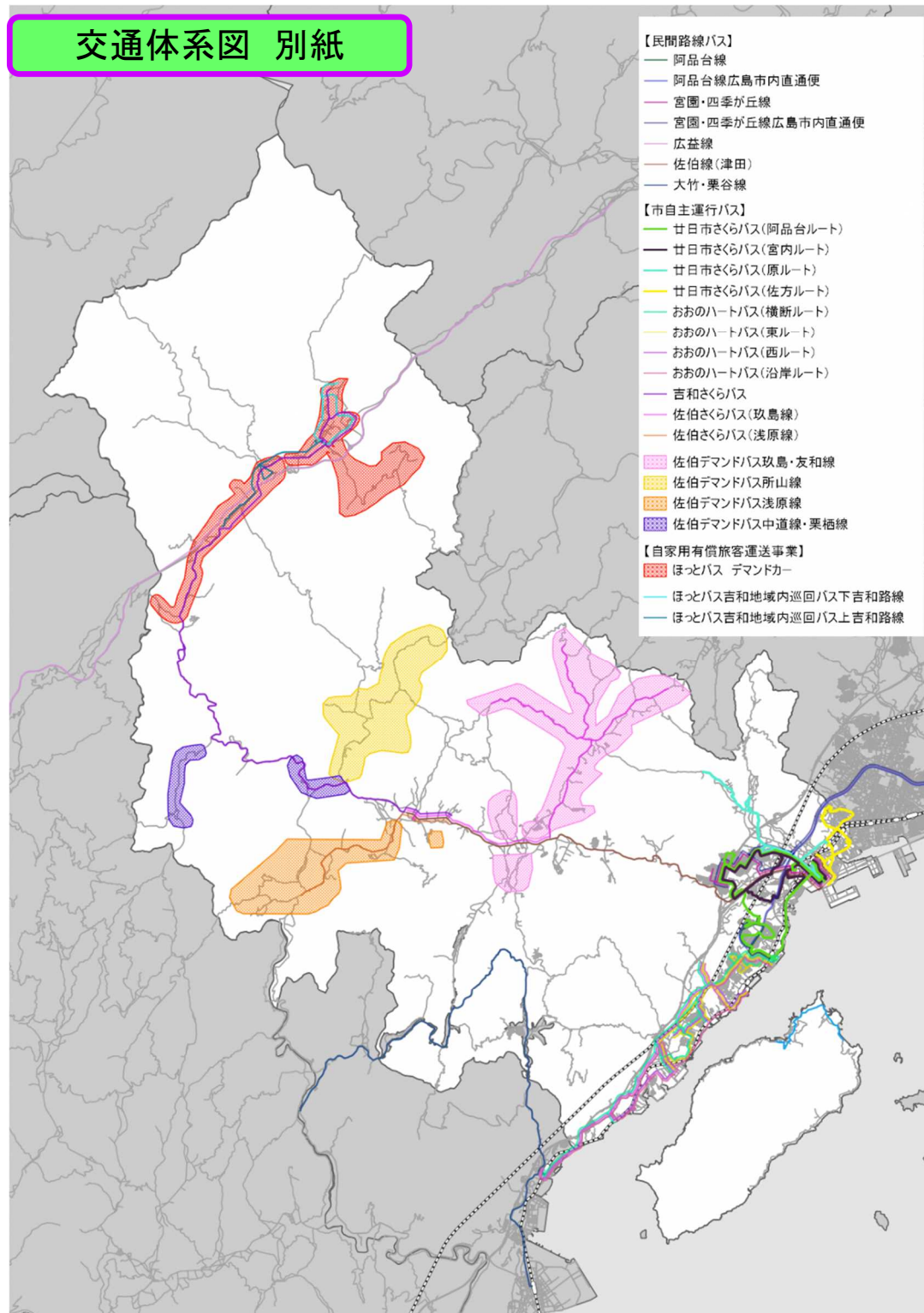
<吉和地域>

- ・NPO法人ほっと吉和は、デマンド運送・定期運送(巡回バス)と2種類の運行形態を有しており、更に吉和地域には市自主運行バス(路線定期)が運行していることから、これらの交通モードの重複区間を解消し、改善を図るように引き続きNPO法人に促していく。

<廿日市地域>

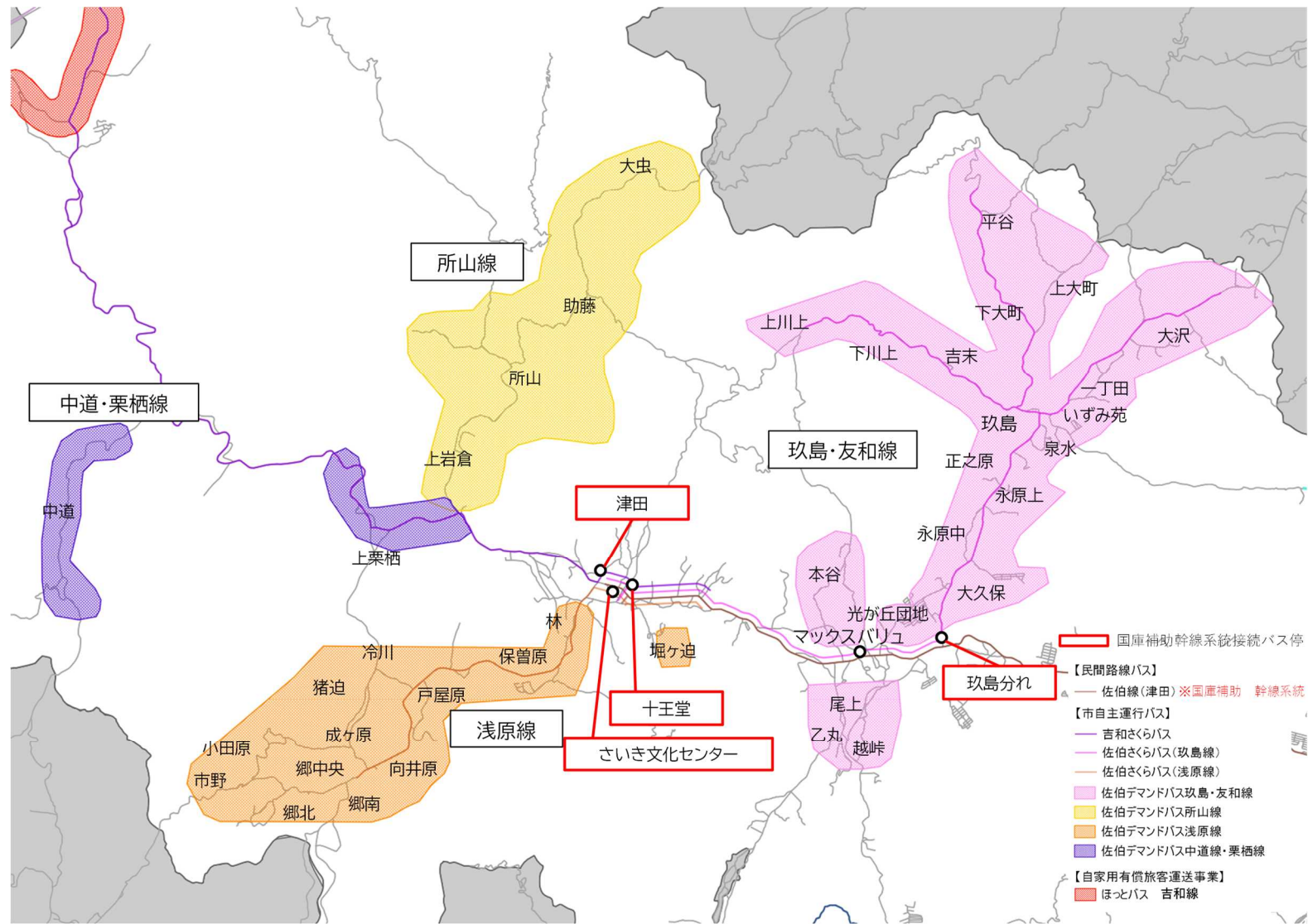
- ・市自主運行バスの運行負担金は増加傾向にあるとともに、運転手不足等の問題も深刻化してきている。市自主運行バスとして持続可能なサービスの提供を図るため、より効率的な運行ルートやダイヤを引き続き検討していく。
- ・市自主運行バス全線にキャッシュレス決済システム「モビリーデイズ」を導入したことから、広電バスとの共通定期券や金額式定期券など、利用者の利便性向上に資する施策をアピールし、利用者数の増加を図っていく。
- ・モビリーデイズの導入により、利用者ODの取得が可能になったことから、利用者の利用実態分析を引き続き行っていく。

交通体系図 別紙



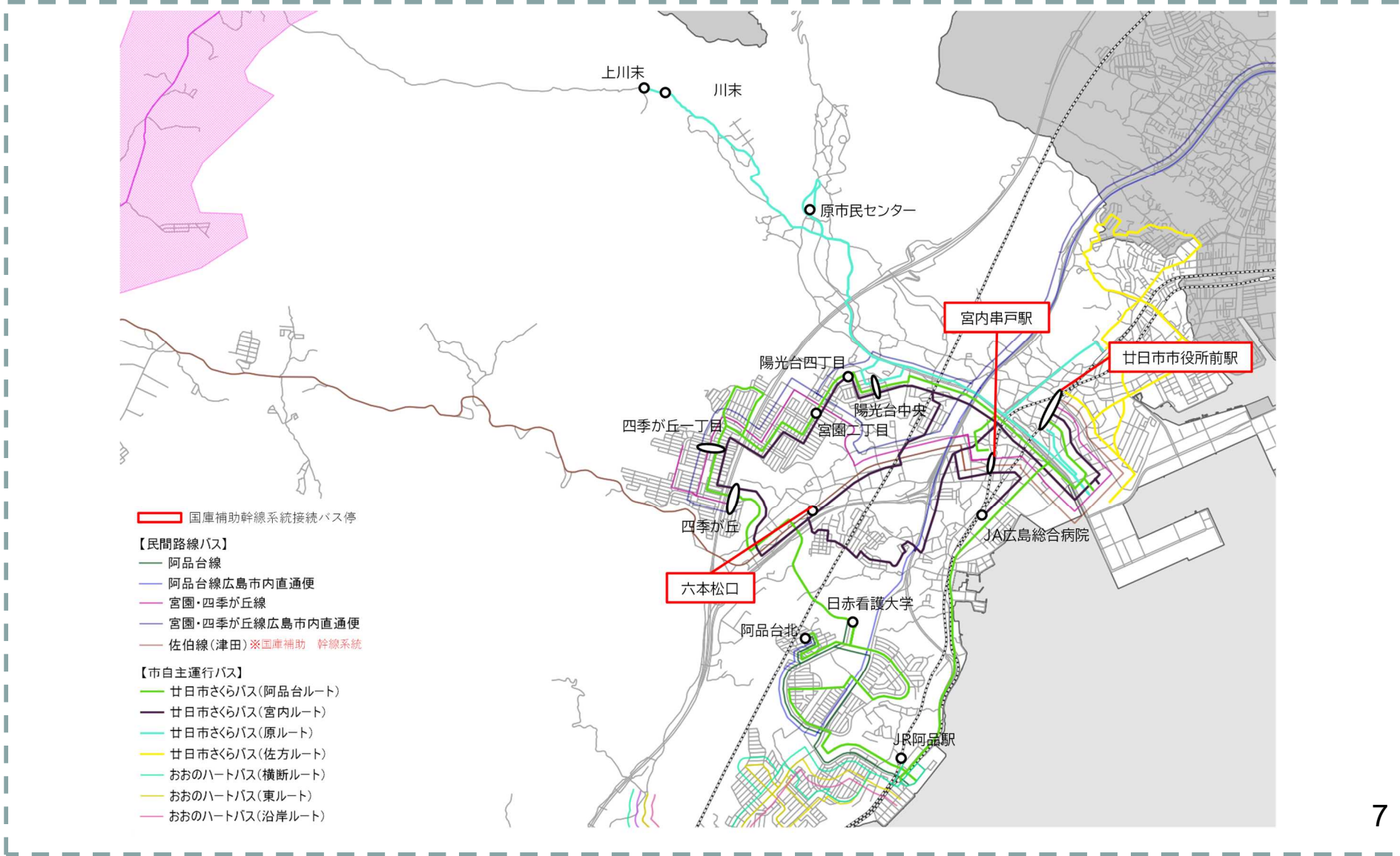
運行系統図 別紙

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



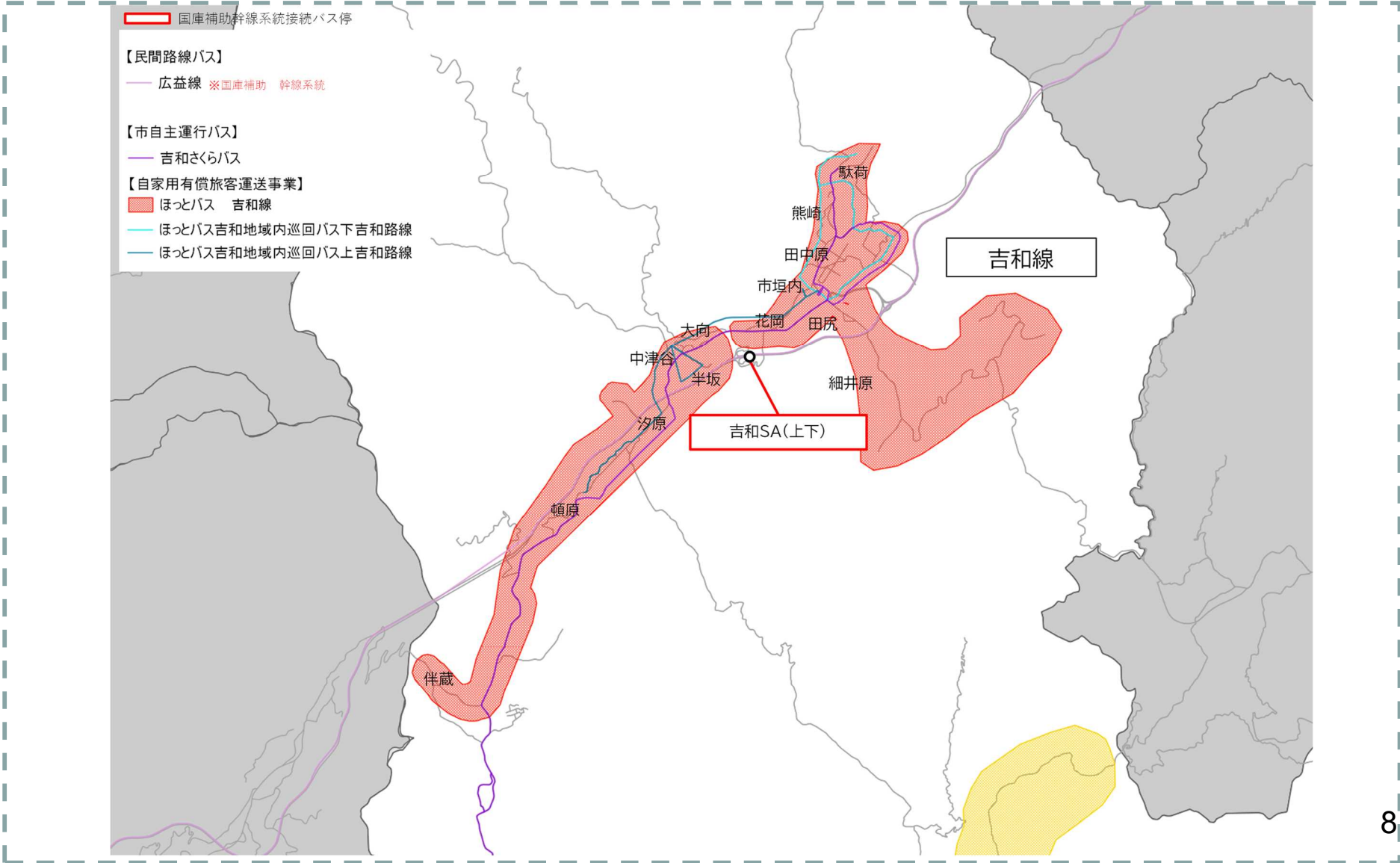
運行系統図 別紙

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80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80円



令和7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
- ・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

3回開催

- ・令和6年度第4回(令和6年12月)「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」を協議
- ・令和6年度第5回(令和7年3月)「府中市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正」を书面開催
- ・令和7年度第1回(令和7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」「自家用有償旅客運送(協和元気タクシー)のエリア拡大」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、収支率18.9%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、収支率11.2%とする。
公的負担額を可能な限り財政負担額の増加を抑える。

【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。
- ・キャッシュレス決済PASPYのサービス終了に伴い、利用者の利便性維持確保のためICOCAを導入した。

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継割引を開始し、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。
- ・キャッシュレス決済PASPYのサービス終了に伴い、ICOCAを導入し利用者の利便性維持確保を行った。

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や地元住民の意見を踏まえ、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16,000人、収支率18.9%の目標に対し、年間利用者数は14,121人、収支率17.7%であった。
- ・左回り便の年間利用者数10,000人、収支率11.2%の目標に対し、年間利用者数は8,987人、収支率12.5%であった。
- ・公的負担額は令和6年度の実績では右回り便5,135,223円、左回り便5,808,639円であったが、右回り便8,111,000円、左回り便8,993,000円となった。

【効果】

- ・昨年までは年間利用者は増加していたものの、今年度は年間利用者数の目標を達することはできなかった。
- ・右回り便の収支率は今年度の目標を達成することができなかったものの、左回り便の収支率は今年度の目標を達成することができた。
- ・公的負担額は物価高騰や人件費の増加などの影響から増加した。
- ・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。
- ・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は図られた。
- ・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付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ことができた。

事業の今後の改善点

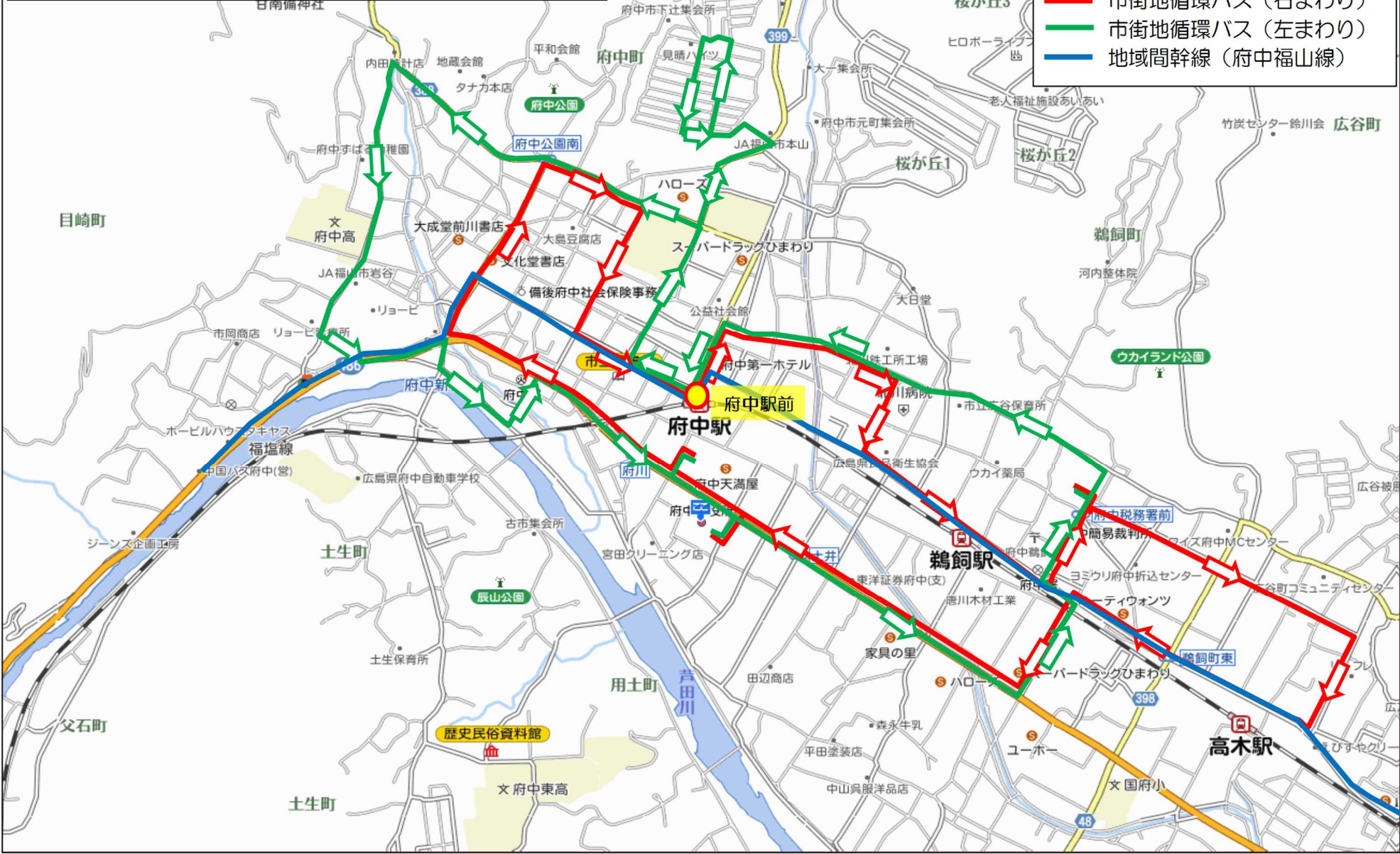
- ・市街地交通不便地域が存在しており計画策定で実施した住民アンケートの結果や地域住民からの意見等を基に地域の実情に適応した運行形態について検討する。
- ・ルートの変更やパターンダイヤの導入など利用者にとって分かりやすい仕組みを検討する。
- ・交通系ICカードICOCAの導入により利用者の利便性向上が期待できるため、住民への周知を図っていく。
- ・バスを利用したことがない人や利用の仕方が分からない人に、広報や乗り方教室などを活用して、仕組みや利用方法を分かりやすく説明していく。
- ・既存の乗継割を継続し周知を図りつつ、他の路線等でも乗継割のような利用促進策を検討する。
- ・市街地循環バス沿線には、図書館や児童会館、商業施設など集客できる施設が点在しており、各施設と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や共同企画など連携した利用促進策について検討する。

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

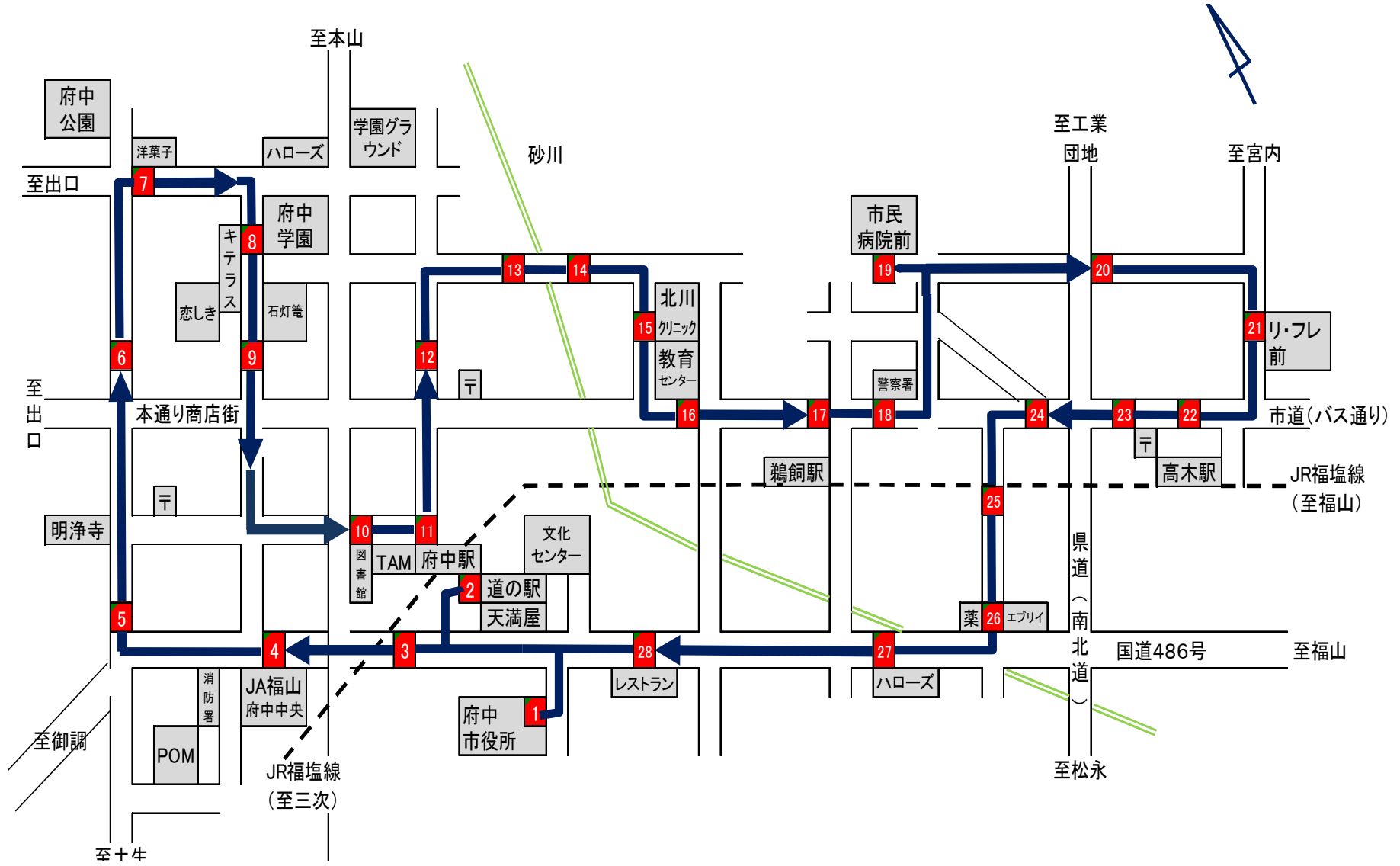
凡例

- 市街地循環バス (右まわり)
- 市街地循環バス (左まわり)
- 地域間幹線 (府中福山線)



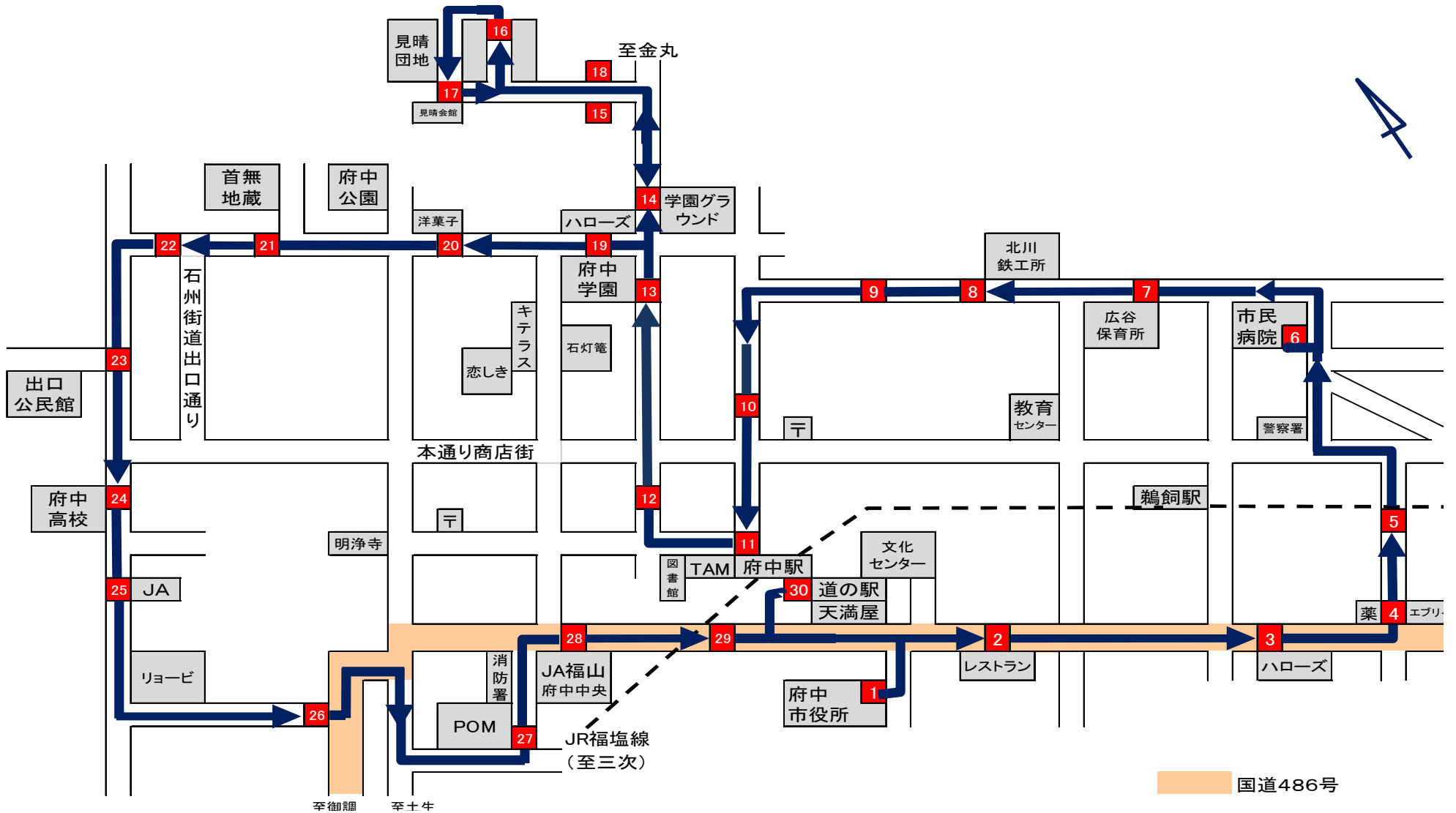
運行系統図 別紙

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7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」)

協議会での主な取り組み

- 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7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7年6月20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109.5人 (令和7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91.0% (令和7年度実績:100.6%)
- ・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」95.0% (令和7年度調査:94.1%)
- ・デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の収支率は18% (令和7年度実績:10.8%)
- ・デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」の公的資金投入額は62百万円(令和7年度実績:67百万円)
- (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、利用実態を把握し将来の交通再編に向けて参考とした。
- ・市役所政策企画課のほか支所窓口と連携し、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7年度は運行計画に対する稼働率が100.6%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105.3人で、目標の109.5人を下回った。

稼働率は100.6%で、目標の91.0%に対し9.6%上回った。

利用者アンケート調査の結果、「総合満足度」94.1%であり、目標の95.0%を下回った。

収支率は10.8%で、目標の18%に対し7.2%下回った。

公的資金投入額は67百万円で、目標の62百万円を5百万円超過した。

・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き、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。

(R6年10月～R7年9月までの人口減少数618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。

運行系統図

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]

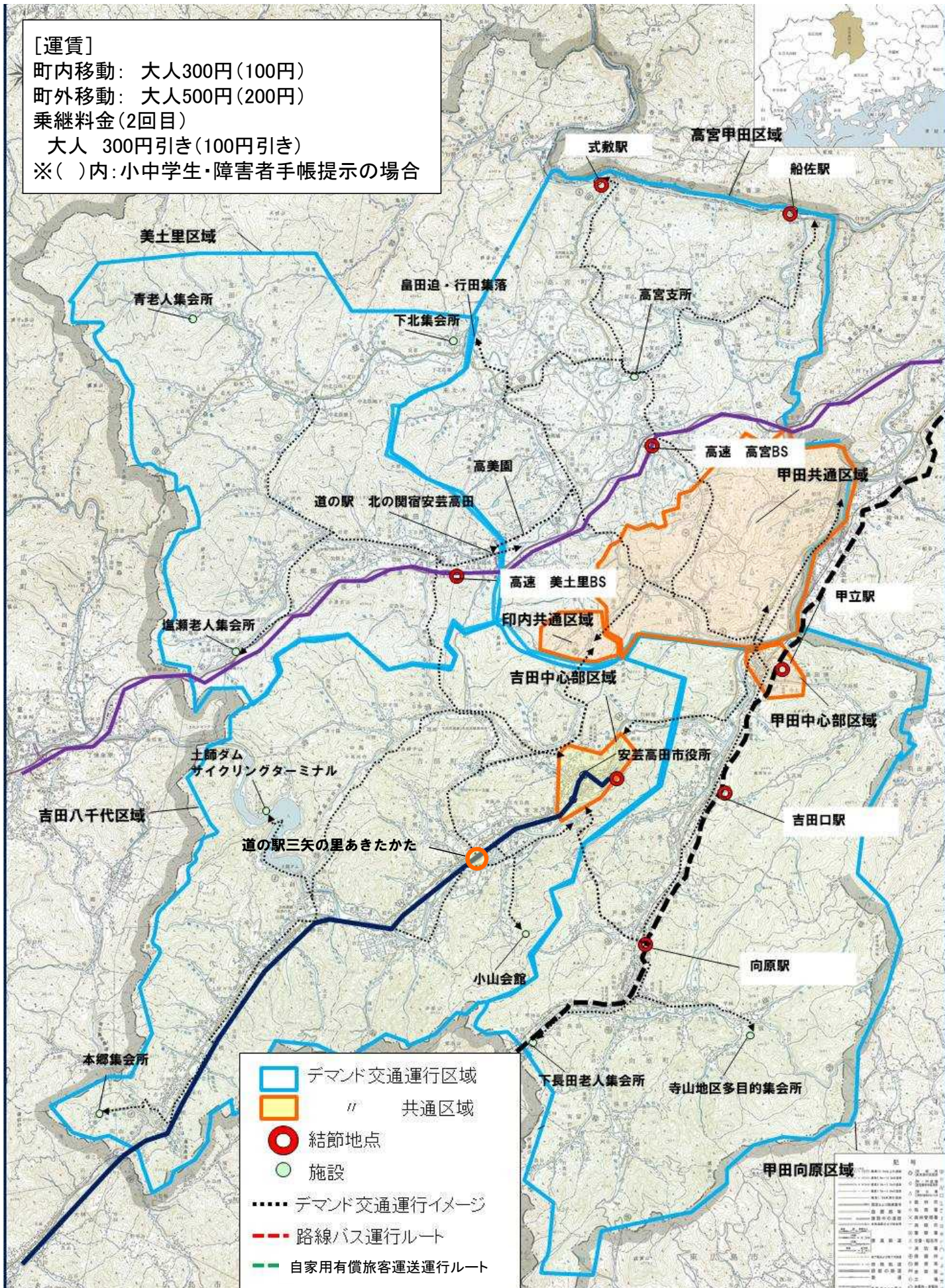
町内移動: 大人300円(100円)

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



令和7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」、さらに令和2年3月に「第2期三原市地域公共交通網形成計画」(以下「第2期計画」という。)を策定し、「市民協働による利便性が高く持続可能な地域公共交通体系の維持・充実」を基本理念に、具体的な施策や事業に取り組んできた。令和7年3月には、第2期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、社会情勢の著しい変化に対応して、安定的かつ持続的なサービス提供が可能な地域公共交通体系の形成・維持・充実を図るため、「三原市地域公共交通計画」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めざし、取り組みを行っている。

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 3回開催

- ・第1回(令和6年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
- ・第2回(令和7年6月30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
- ・第3回(令和8年1月13日)
フィーダー系統の令和7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12.7%以上、1日当たり利用者数43.5人以上、利用者1人あたりの公的負担額1,820円以下

(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20人以上、利用者1人あたりの公的負担額2,106円以下

(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、利用者1人あたりの公的負担額4,715円以下

(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

【本郷地域】【久井地域】【八幡地域】

「利用者ニーズの把握」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。

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、より利便性の高い交通サービス実現に向け、各町内会から聞き取りを実施した。

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12.7%以上に対し11.6%、利用者数は目標43.5人以上/日に対し37.4人/日、利用者一人あたりの公的負担額は目標1,820円/人以下に対し2,408円/人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。
- 【久井地域】(目標)収支率は目標10.0%以上に対し6.0%、利用者数は目標20.0人以上/日に対し11.2人/日、利用者一人あたりの公的負担額は目標2,106円/人以下に対し4,830円/人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10.0%以上に対し11.4%、利用者数は目標10.0人以上/日に対し10.6人/日、利用者一人あたりの公的負担額は目標4,715円/人以下に対し2,494円/人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。

事業の今後の改善点

【本郷地域】【久井地域】

・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り組む。

【八幡地域】

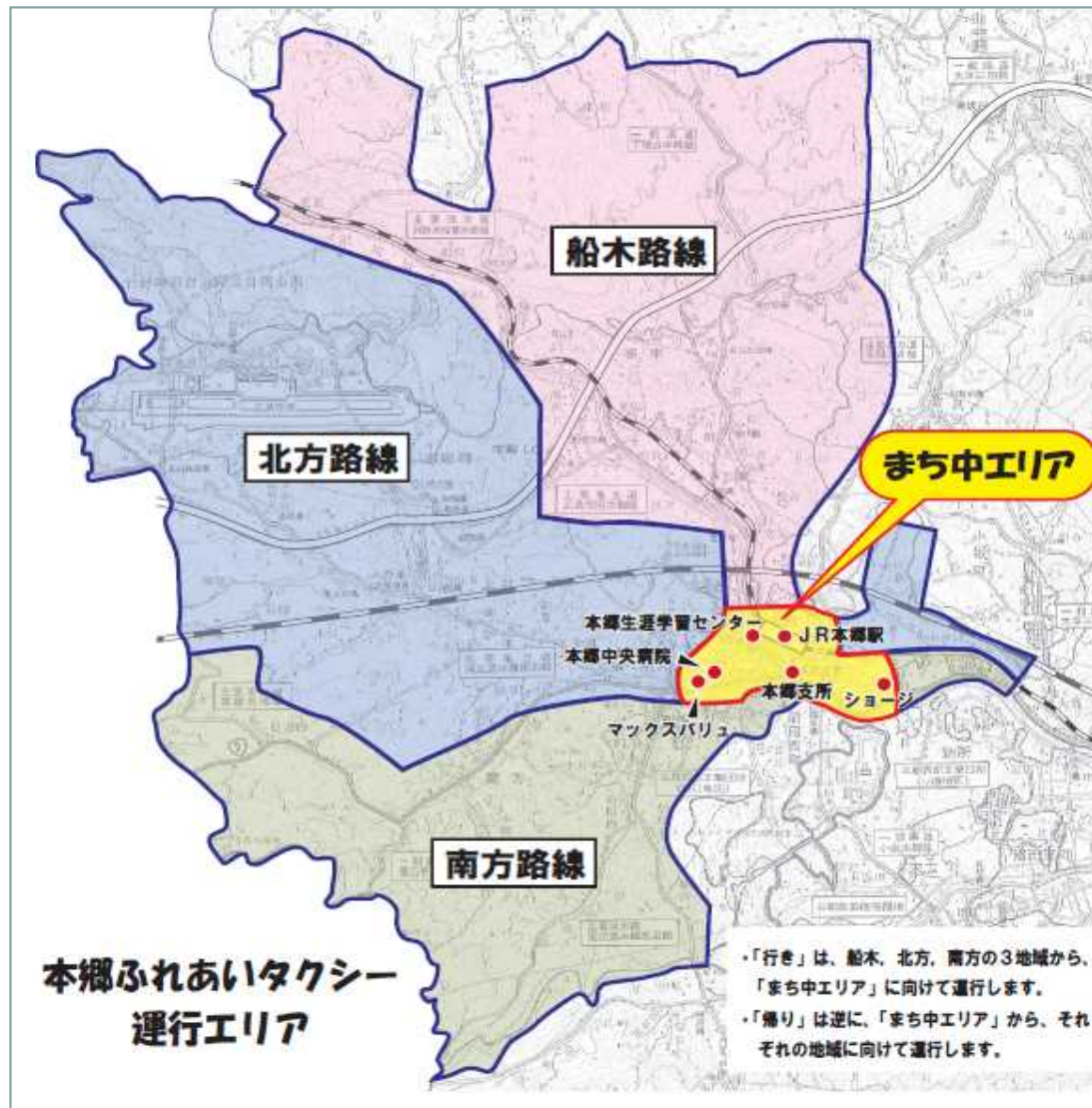
・引き続き、目標が達成できるよう、町内会、交通事業者、市が協働で利用PRなど普及・利用促進を継続して取り組む。

交通体系図 別紙



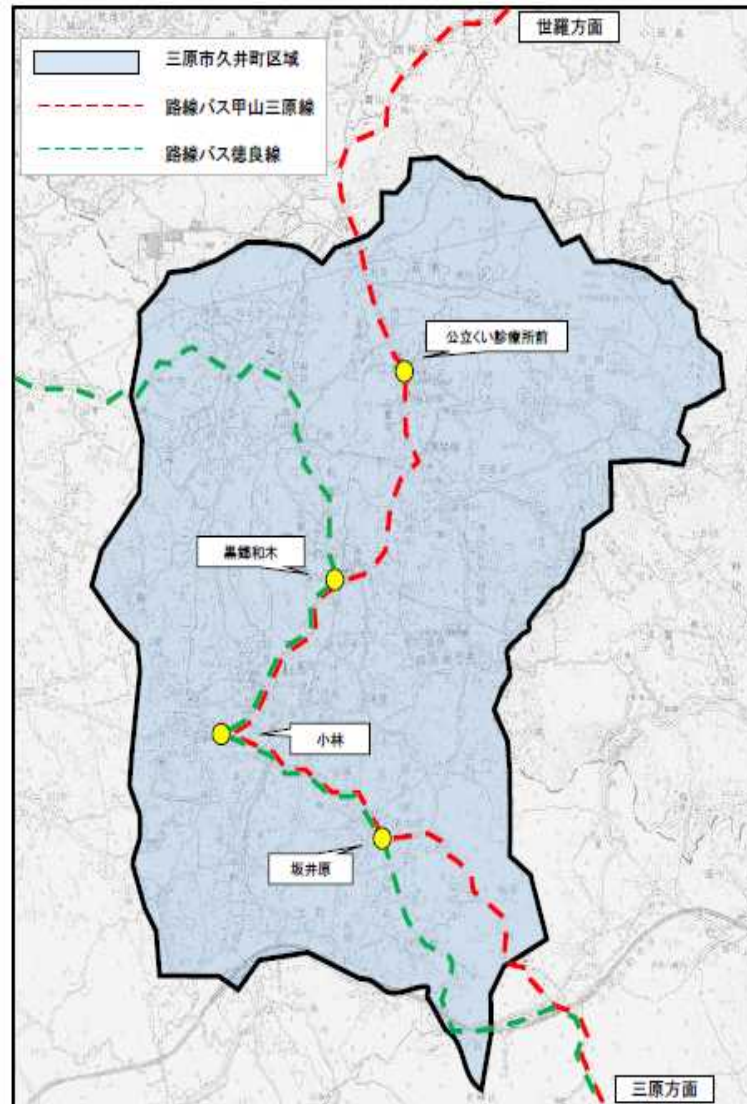
運行系統図 別紙

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7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、栈橋や医療機関、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。

協議会的主要な取り組み

- ・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 3回開催
- ・第2回(12月17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(3月12日) 令和7年度事業計画及び歳入歳出予算(案)について
 - ・第1回(6月25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

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%)
- ・4系統全体の利用者数11千人
- ・4系統全体の収支差を平均値(1,670万円)よりも改善
- ・4系統全体の公的負担額を平均値(1,406万円)以下に抑制

(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の掲載や、出前講座の実施など、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等の交通ナッジカード、ノベルティの配布等の利用促進策を講じた。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した。(令和7年4月1日～)
- ・また、回数券の導入等の要望についても、次年度より反映させる予定である(令和8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。チラシ配布等を行い、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7年度の利用者数は、約9.8千人となり、前年度と同等の水準で推移しており、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

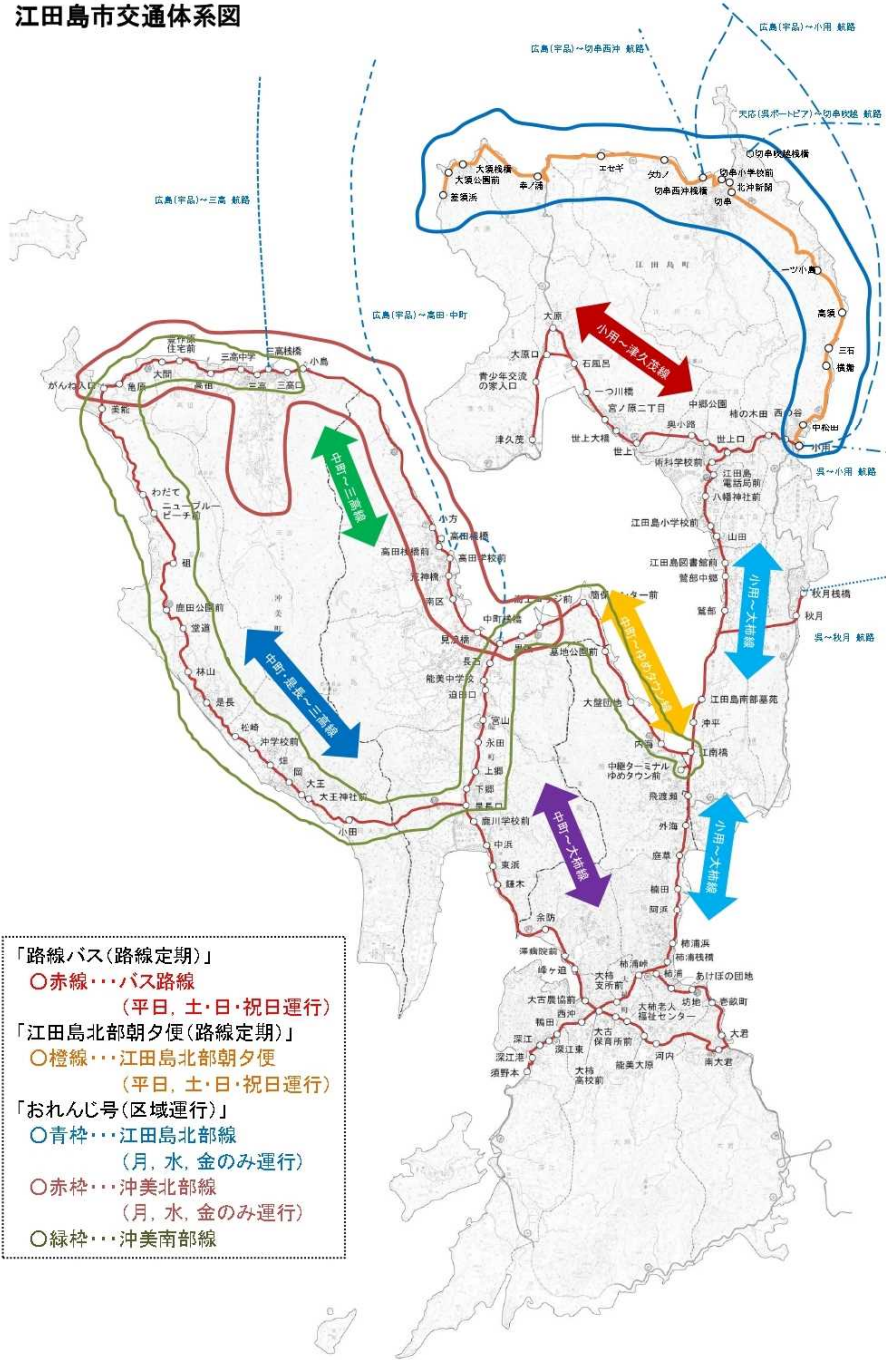
- 【目標】系統全体の収支率は17.7%となり、目標値(15%)を達成した。一方で、稼働率目標に達しない便が2便あった。(江田島北部線第3便(上)11.0%(下)22.1%、同第4便(上)15.2%(下)46.2%)
- ・沖美北部・南部線・江田島北部朝夕便の全便と江田島北部線のその他の便は目標を達成している。
- ・4系統全体の利用者数は、9.8千人となり、目標値(11千人)を達成できなかった。
- ・4系統全体の収支差は1,794万円となり、目標値(1,670万円)を達成できなかった。
- ・4系統全体の公的負担額は、1,499万円となり、目標値(1,406万円以下)を達成できなかった。
- 【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

- ・稼働率の目標を達しない便は、昨年に続き2便あり、江田島北部線(朝夕便を含む)の稼働率は低迷し、4系統全体の利用者数や収支差、公的負担額も、目標値に達しない状況が続いている。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

江田島市交通体系図



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)



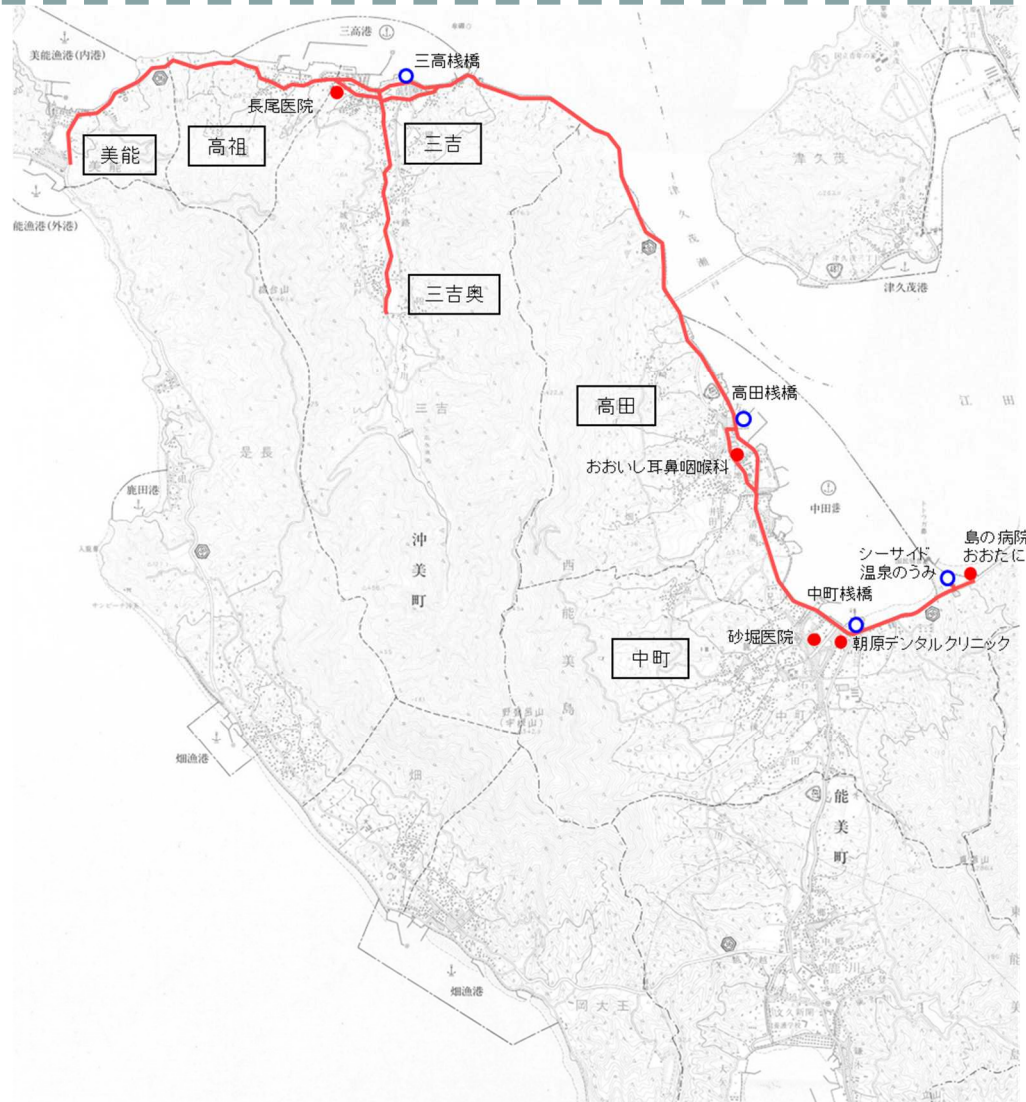
運行系統図 別紙

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)



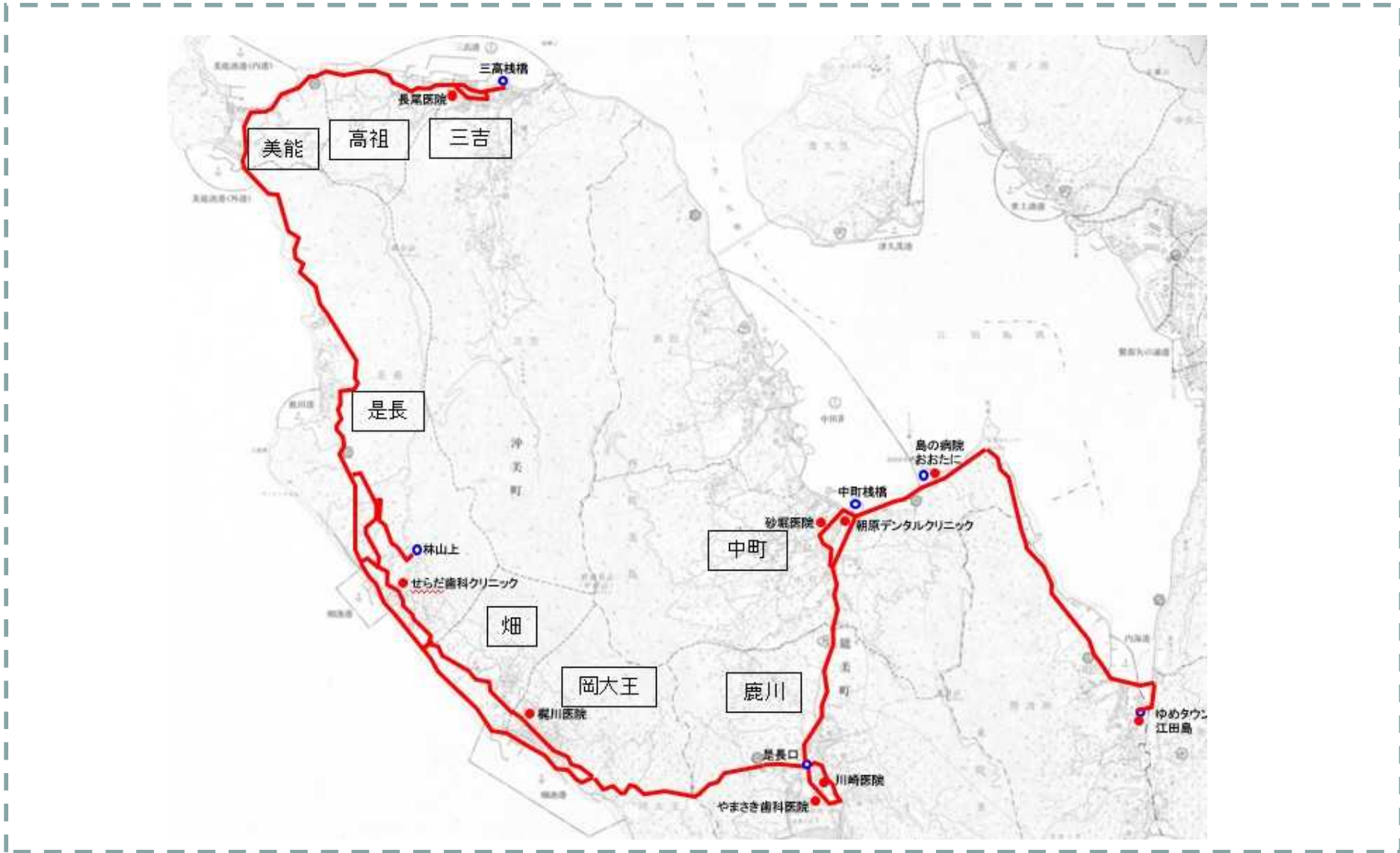
運行系統図 別紙

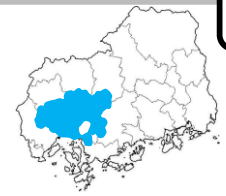
系統名 沖美北部線
運行形態 区域デマンド型
運行日・便数 月・水・金曜日運行(祝祭日・年末年始12/29~1/3は運休) ・ 8便
運賃 1乗車につき300円(小学生以下及び障害者は半額)



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7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

広島市地域公共交通活性化協議会陸上交通分科会

地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統・車両減価償却費)

広島市の概要

- ・人口 1,200,754人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 906.69km²

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)、はと第一交通(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

- ・地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統・車両減価償却費)に係る計画の策定及び評価

協議会における検討

協議会の開催状況 開催回数:3回

- ・令和6年 3月 8日 広島市地域公共交通計画「別紙」(案)について
- ・令和6年11月20日 交通不便地域の指定申請について等(書面審議)
- ・令和7年 3月14日 広島市地域公共交通計画「別紙」の変更に
ついて等(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3.5人以上とする(令和6年度実績3.9人)	
	中野・中野東地区	1回当たりの平均利用者数を5.9人以上とする(令和6年度実績4.8人)	
	大塚西地区	1便当たりの平均利用者数を3.8人以上とする(令和6年度実績3.9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6年度実績4.7人)	
	福田地区	1便当たりの平均利用者数を4.9人以上とする(令和6年度実績4.3人)	
	戸坂地区	1便当たりの平均利用者数を3.0人以上とする(令和6年度実績0人)	
	今吉田線	1回当たりの平均利用者数を7.7人以上とする(令和6年度実績8.8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6.4人以上とする(令和6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、スーパーと協力した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

- ・商業施設と協力した割引制度を実施(口田地区)
- ・商業施設と協力した割引制度を実施(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)
- ・商業施設や公民館に時刻表を配架することによる周知(福田地区)
- ・協賛してもらった病院や企業に、協賛のステッカーを配り、貼付してもらうことによる周知(戸坂地区)
- ・公民館や出張所へ時刻表の配架による周知(今吉田線)
- ・GTFSの導入による利便性向上(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

・「現在の利用者の動向について分析し、必要なサービス水準の維持と併せ、利用者以外の住民等からの意見も把握することで、新たな利用者の獲得が図られることを期待します」との点を踏まえ、住民を交えた地域の協議会等において、利用促進策の検討を行った。

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6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3.5人という目標に対し、令和7年度の実績は4.2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5.9人という目標に対し、令和7年度の実績は4.9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3.8人という目標に対し、令和7年度の実績は4.4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7年度の実績は4.2人であり、目標は達成されなかった
福田地区	1便当たりの平均利用者数4.9人という目標に対し、令和7年度の実績は4.0人であり、目標は達成されなかった
戸坂地区	1便当たりの平均利用者数3.0人という目標に対し、令和7年度の実績は2.8人であり、目標は達成されなかった
今吉田線	1回当たりの平均利用者数7.7人という目標に対し、令和7年度の実績は9.2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6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかった

全系統に係る収支率及び広島市の補助額

収支率14.3%、広島市の補助額36,049千円という目標に対し、令和7年度の実績は収支率13.5%、広島市の補助額38,634千円であり、目標は達成されなかった

(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

【乗合タクシーを運行する6地区】

運行主体である地元協議会が定期的に会議を開催し、利用促進策の実施・検討を行っているところである。加えて、令和7年度には、各地区の協議会の委員の意見交換会を開催し、各地区の優良な取組等の共有を行った。

今後、各地区において、意見交換会で得られた他地区の取組を参考に、チラシやweb上での周知、商業施設と協力した割引制度の導入など、さらなる利用促進策の実施を検討していく。また、路線バスとの乗継の利便性の向上や地域外の人にも利用しやすくなるようGTFSの整備を検討する。

【今吉田線・阿戸線】

地元自治会に行ったヒアリングにおいて、ダイヤが使いづらいなどの意見があり、バス事業者と改善に向けた協議を行ったところである。今後、利用状況も勘案しつつ、ダイヤや運行ルート等の改善を検討する。

交通体系図 別紙

乗合タクシー導入地区一覧

【凡例】 本格運行地区…

安佐南区大塚西地区

実施主体: 大塚・伴両地区生活交通支援協議会
運行会社: ㈱フォーブル
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成29年10月
 ※実験運行期間 (H28.10.1~H29.9.30)
運行回数: 5便/日(月、水、金)
運賃: 1回:300円
 中学生:200円
 小学生:100円
キロ程: 13.5km(55分)
運行経路: 下城ハイツ上~伴中央駅~大塚駅~下城ハイツ上~下城ハイツ上~大塚小学校前~Aシティ中央~下城ハイツ上

安佐北区西部・亀山地区

実施主体: 福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会
運行会社: ㈱オール交通
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成30年5月
 ※実験運行期間 (H29.5.15~H30.5.13)
運行回数: 【系統1】1便(月、水、金)
 【系統2】4便(月、水、金)
キロ程: 【系統1】8.1km(40分)
 【系統2】12.0km(55分)
運賃: 1回300円
 小学生以下無料
運行経路: アルソ前~温泉が丘第1~サンプリ前~安佐北区役所前~アルソ前(温泉が丘第4~アルソ前) ※○内は第1便のみ

安佐北区口田地区

実施主体: やくちおもいやりタクシー活性化協議会
運行会社: ㈱やくちタクシー
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成15年8月
 ※実験運行期間 (H16.11.15~H16.12.12)
運行回数: 平日10便
キロ程: 【奇数便】約8.8km(30分)
 【偶数便】約10.0km(35分)
運賃: 1回300円
 小学生以下無料
運行経路: フレスト口田南店前~ふじランド~上矢口地区~梅園団地~スーパー病院~JR安芸矢口駅~フレスト口田南店前(ふじランド~上矢口地区)
 ※○内は偶数便のみ

東区福田地区

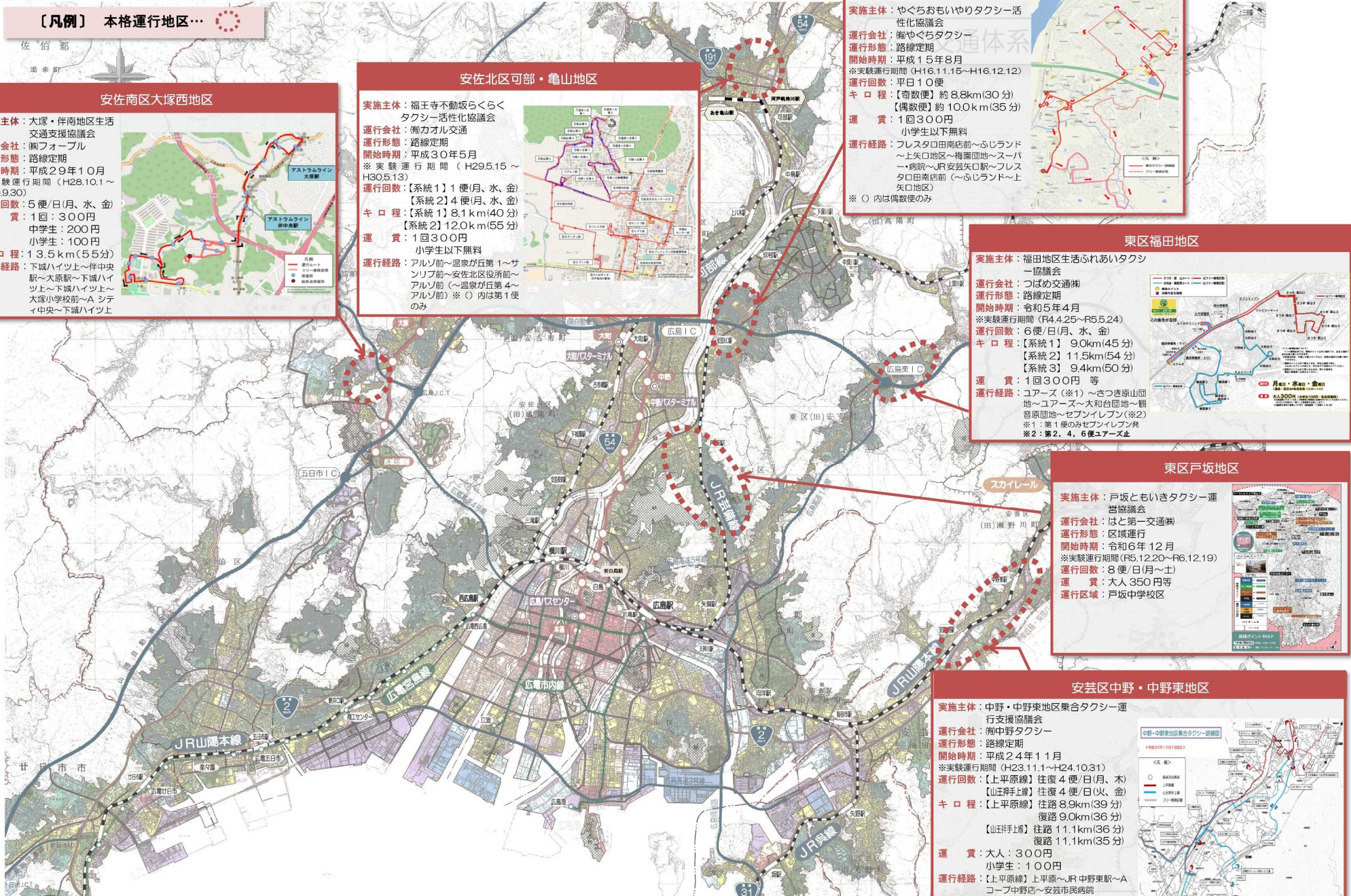
実施主体: 福田地区生活ふれあいタクシー協議会
運行会社: つばめ交通㈱
運行形態: 路線定期
開始時期: 令和5年4月
 ※実験運行期間 (R4.4.25~R5.5.24)
運行回数: 6便/日(月、水、金)
キロ程: 【系統1】9.0km(45分)
 【系統2】11.5km(54分)
 【系統3】9.4km(50分)
運賃: 1回300円等
運行経路: ユアーズ(※1)~さつき原山団地~ユアーズ~大和台団地~観音原団地~セブンイレブン(※2)
 ※1: 第1便のみセブンイレブン発
 ※2: 第2, 4, 6便ユアーズ止

東区戸坂地区

実施主体: 戸坂ともいきタクシー運営協議会
運行会社: はと第一交通㈱
運行形態: 区域運行
開始時期: 令和6年12月
 ※実験運行期間 (R5.12.20~R6.12.19)
運行回数: 8便/日(月~土)
運賃: 大人350円等
運行区域: 戸坂中学校区

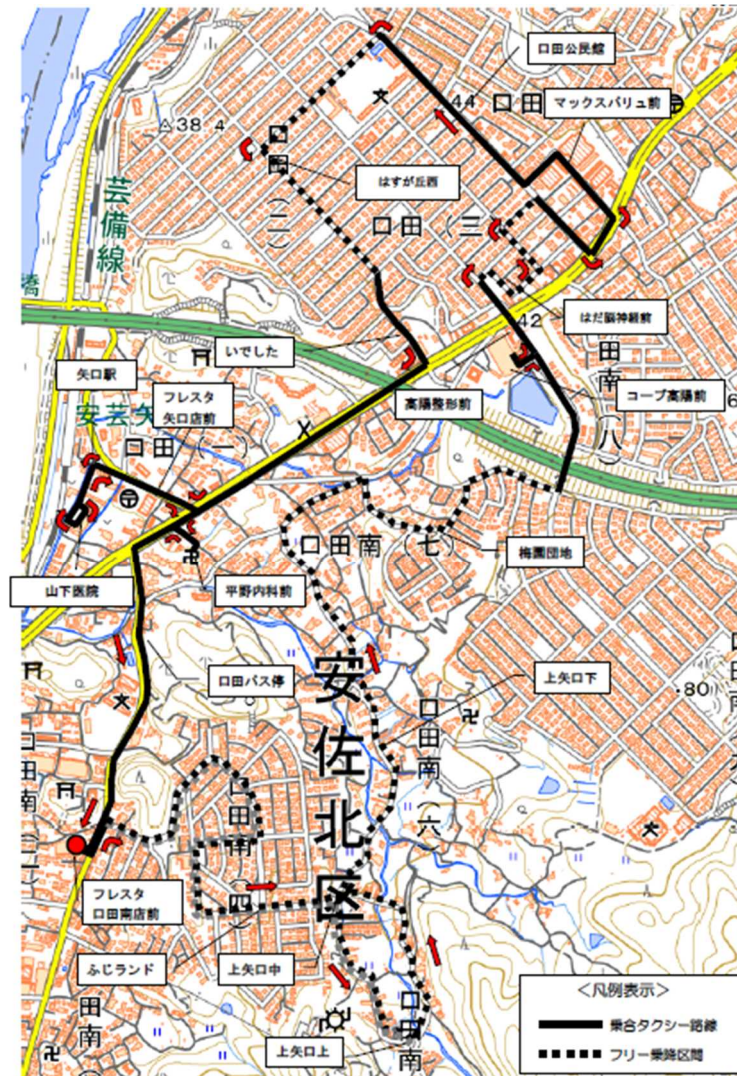
安芸区中野・中野東地区

実施主体: 中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会
運行会社: ㈱中野タクシー
運行形態: 路線定期
開始時期: 平成24年11月
 ※実験運行期間 (H23.11.1~H24.10.31)
運行回数: 【上平原線】往復4便/日(月、木)
 【山王押手上線】往復4便/日(火、金)
キロ程: 【上平原線】往路8.9km(39分)
 復路9.0km(36分)
 【山王押手上線】往路11.1km(36分)
 復路11.1km(35分)
運賃: 大人:300円
 小学生:100円
運行経路: 【上平原線】上平原~JR中野東駅~Aコープ中野店~安芸市民病院
 【山王押手上線】山王桜台~ひまわり・ダイキ前~JR安芸中野駅前~ユアーズ~安芸市民病院



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 定時定路線型
運行日・便数	平日 系統①(フレスタ口田南店前～矢口駅) 5便 平日 系統②(フレスタ口田南店前～矢口駅～上矢口上) 5便 ※ 系統①、②ともに、1便目はコープ高陽前を經由しない。
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(保護者同伴に限る)



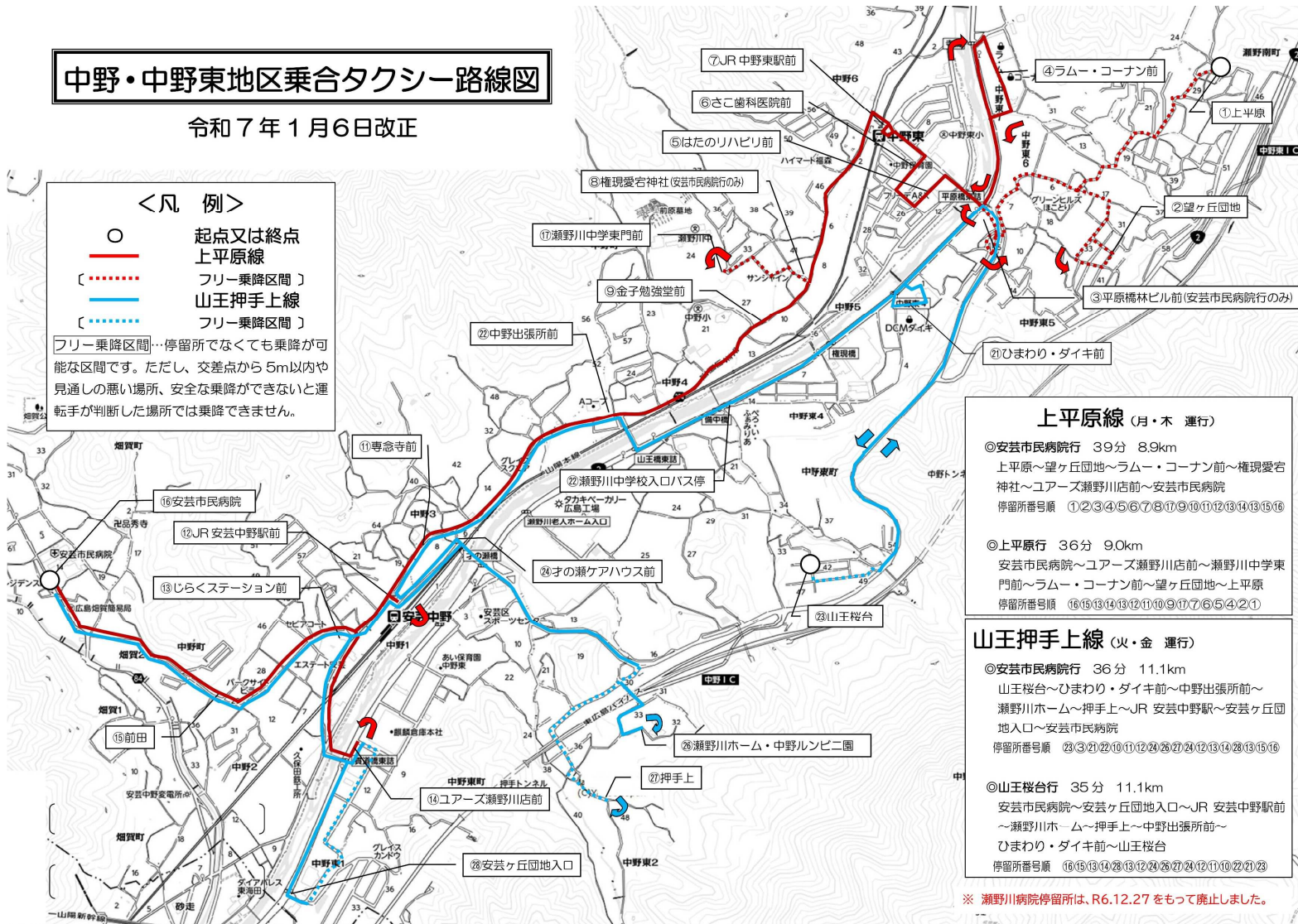
出典：国土地理院 地理院タイル

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

令和7年1月6日改正



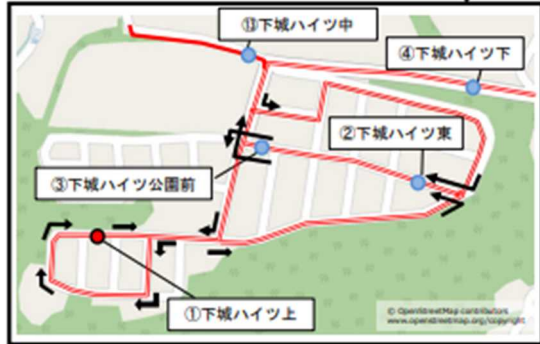
運行系統図 別紙

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300円、中学生200円、小学生100円(保護者同伴の場合、1人無料)

大塚・伴地区「ふれあいバス」路線図 (R7.4.1改正)



下城ハイツ拡大図



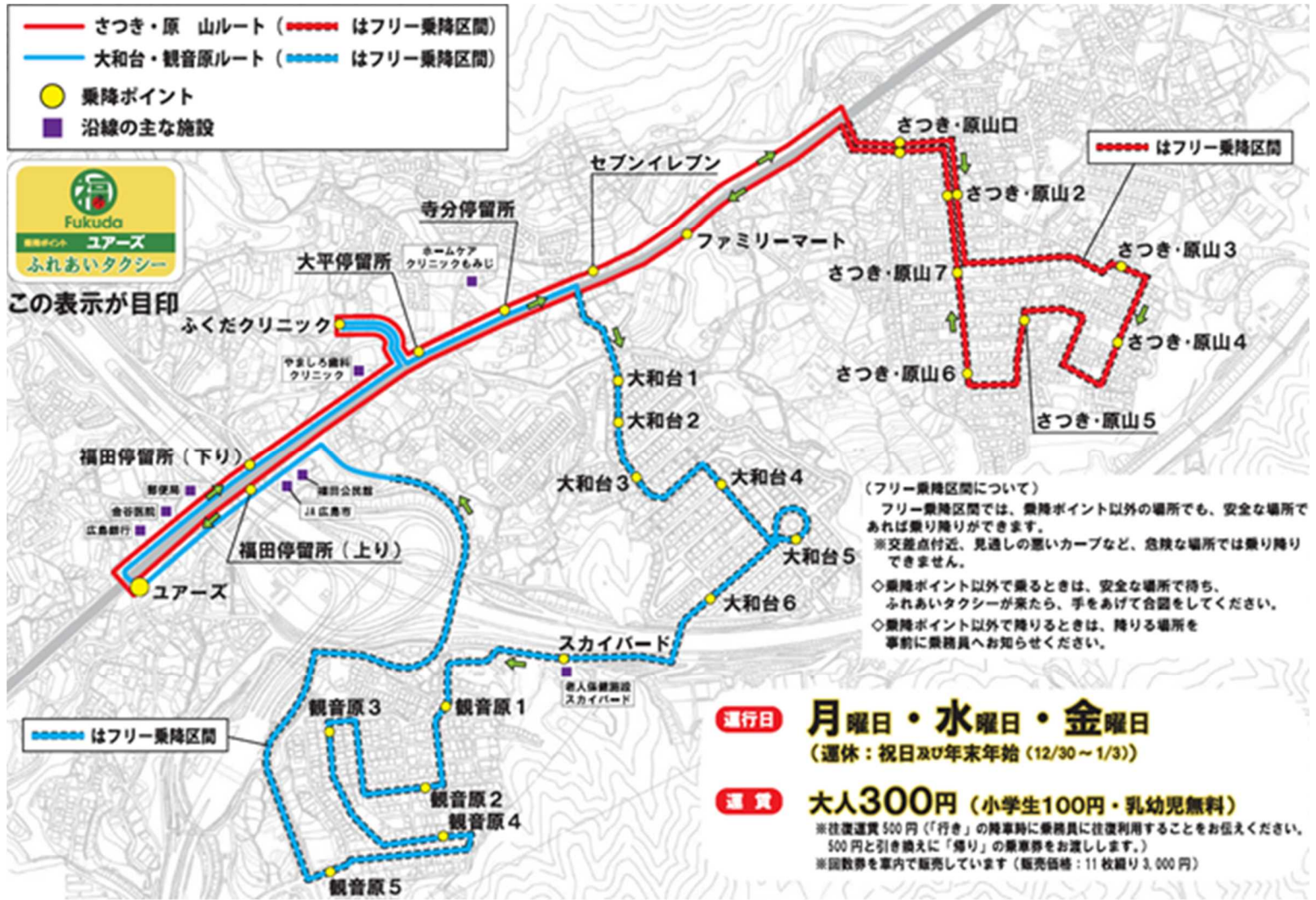
運行系統図 別紙

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)



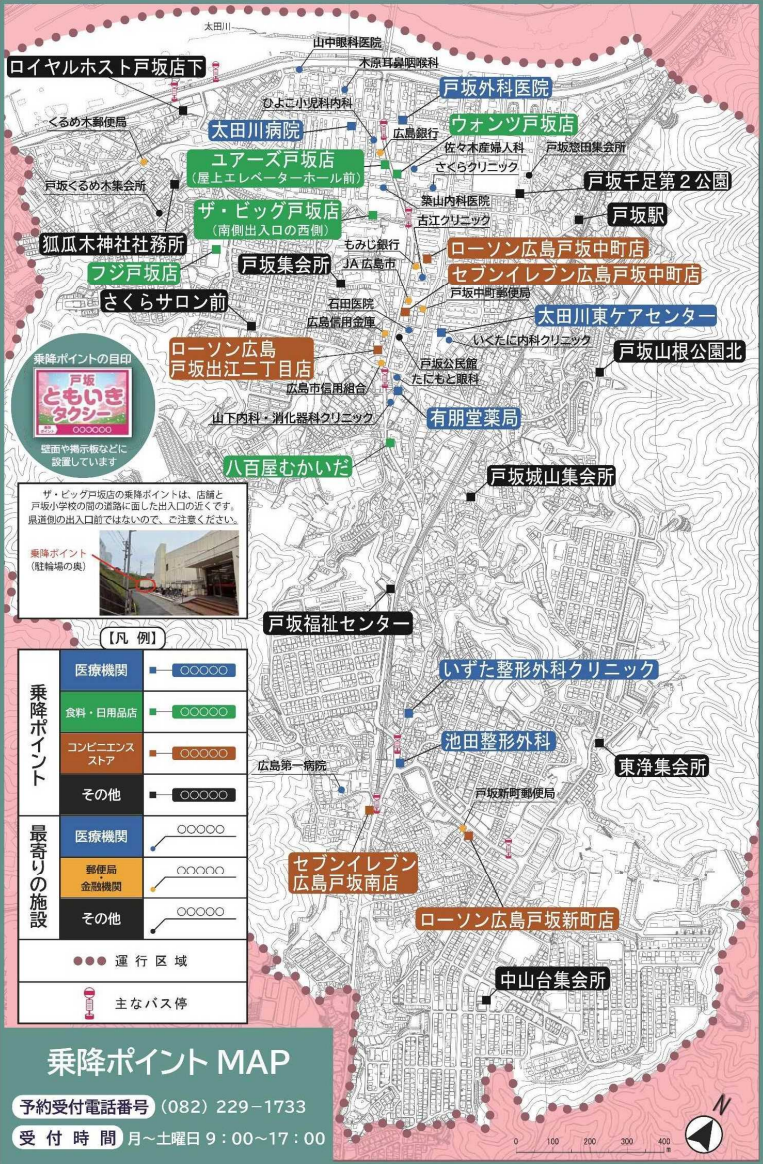
運行系統図 別紙

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 ※ 生活交通確保維持改善補助計画は、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
運賃	大人300円、小学生100円(乳幼児無料)



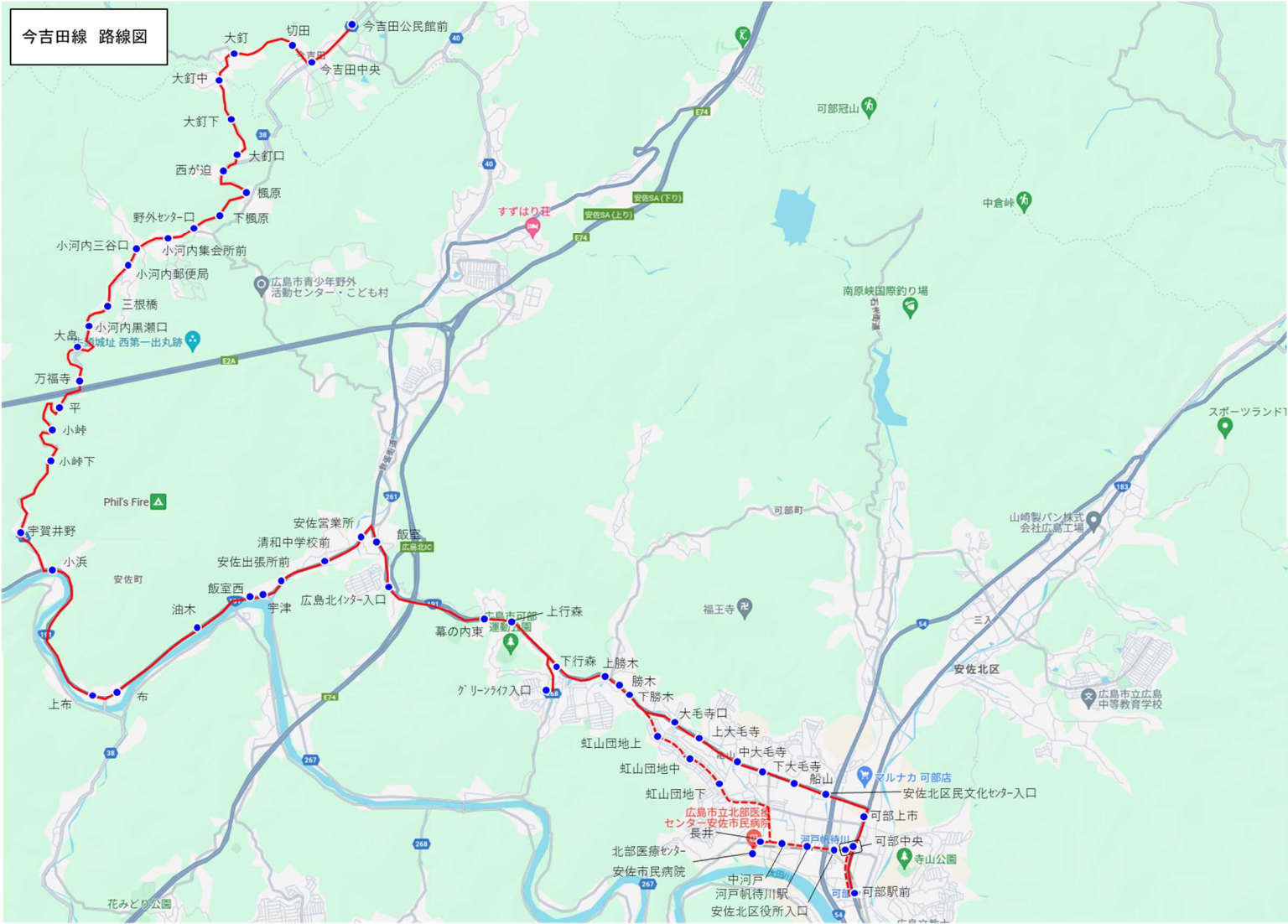
運行系統図 別紙

系統名	戸坂地区
運行形態	4条路線 区域運行型
運行日・便数	月・火・水・木・金・土 戸坂地区 各日8便
運賃	大人350円、小学生100円(乳幼児無料)



運行系統図 別紙

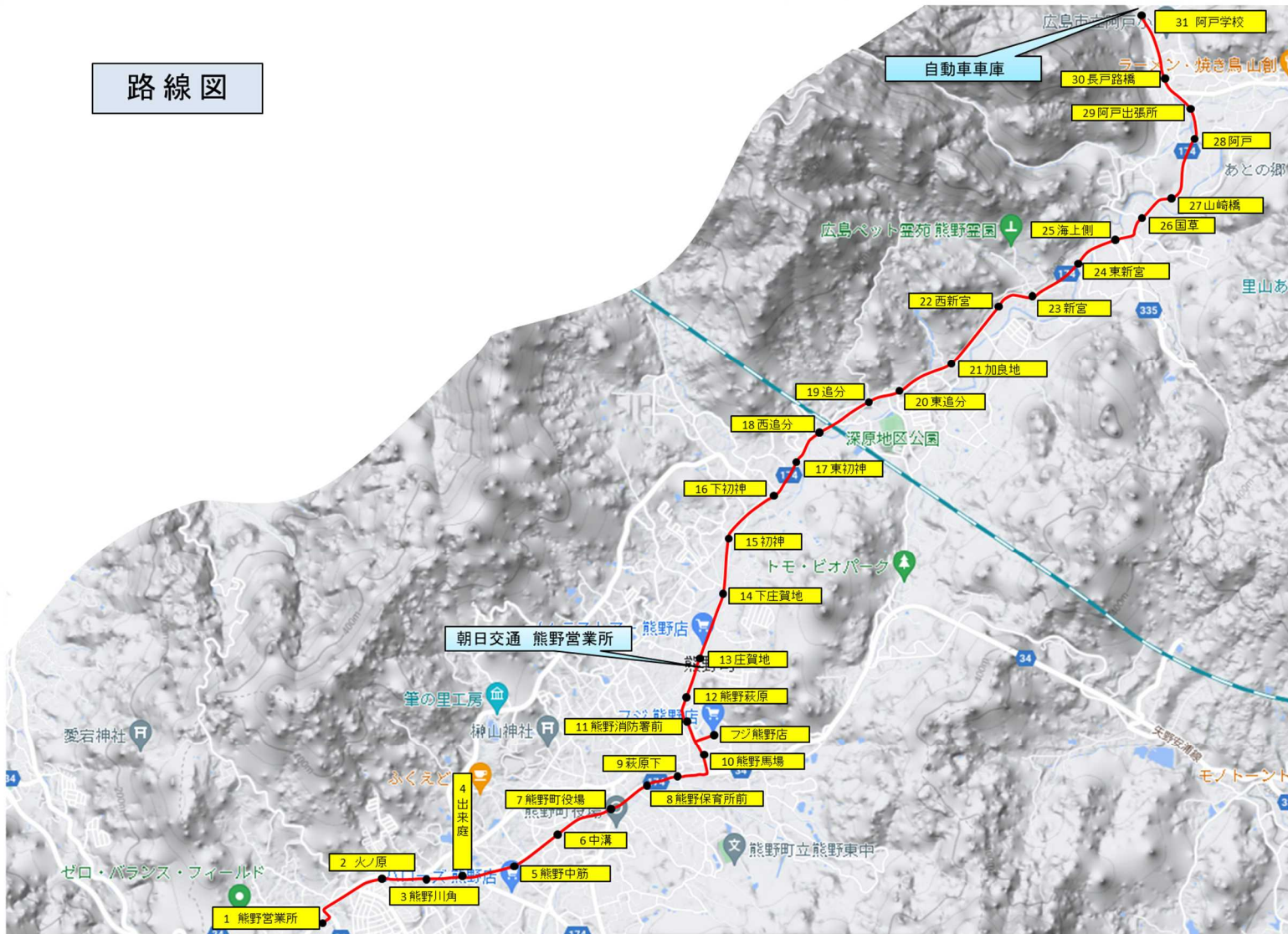
系統名 今吉田線(上大毛寺経由、北部医療センター経由)
運行形態 4条路線 定時定路線型
運行日・便数 上大毛寺経由 平日 各日6回、土日祝 各日4回
 北部医療センター経由 平日 各日2回



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7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 地域公共交通計画(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

協議会(or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月から運行開始している。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月から運行開始している。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月から運行開始している。

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利用実績のモニタリング
- ・自動運転・隊列走行BRTの検討

協議会における検討

協議会の開催状況 4回開催

- ・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・令和6年12月26日(書面協議) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、各種事業進捗報告について、志和ホテル交通の運行改善について、西条エアポートリムジンの運賃改定について
- ・令和7年3月24日 令和7年度東広島市地域公共交通会議予算(案)について、東広島市都市交通計画(地域公共交通計画)の進捗管理について、各種事業進捗報告について
- ・令和7年6月25日 令和6年度東広島市地域公共交通会議決算(案)について、地域公共交通計画(東広島市都市交通計画)における令和8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、小谷地域公共交通(おまるめ山バス)のダイヤ改正等の見直し検討について、市民参加型プラットフォーム(SNS)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:路線まとめ) R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
212,369人以上	33,464千円以下	58.2%以上

(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

(目標:系統別) R6年10月～R7年9月

路線名		目標値		
		年間利用者数	公的資金投入額	収支率
JRバス中国	(1)内回り	48,193人以上	9,107千円以下	42.6%以上
	(2)外回り	58,500人以上	7,263千円以下	51.7%以上
芸陽バス	(1)内回り	48,855人以上	9,401千円以下	57.4%以上
	(2)外回り	56,821人以上	7,693千円以下	68.6%以上

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。
- ・協力店舗にゆめモール西条の6店舗が新規追加。

実施した利用促進策

- ・保育園、小学校のイベントでの団体乗車。
- ・路線沿線の協力店舗との連携(乗車証明書を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+6店(図書館含む))。
- ・交通会議公式SNS(X,インスタグラム)へ協力店舗追加について投稿。

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「情報提供不足」と考え、目標を達成できるよう「情報提供の強化」を図り、のんバス協力店舗が6つ新規追加となった。

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。

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。協力店舗の拡大、特典連携、団体乗車の実施等により、公共交通の利用機会および認知度が向上し、利用者数は増加傾向にある。

目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	229,821人で、目標212,369人以上を達成	JRバス中国 全2系統中2系統が達成 芸陽バス 全2系統中2系統が達成
公的資金投入額	32,771千円で、目標33,464千円以下を達成	JRバス中国 全2系統中1系統が達成 芸陽バス 全2系統中1系統が達成
収支率	50.4%で、目標58.2%以上を未達成	JRバス中国 全2系統中2系統が未達成 芸陽バス 全2系統中2系統が未達成

(効果)

- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性を向上できた。
- ・中心市街地の賑わいを創出できた。
- ・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につながっている。

(目標及び実績:系統別)

■ 部分・・・未達成

路線名			目標値			実績値(R6年10月～R7年9月)		
			年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率
JRバス中国	西条市街地循環バス (のんバス)	(1)内回り	48,193人以上	9,107千円以下	42.6%以上	50,749人	9,682千円	37.7%
		(2)外回り	58,500人以上	7,263千円以下	51.7%以上	63,283人	6,755千円	50.3%
芸陽バス		(1)内回り	48,855人以上	9,401千円以下	57.4%以上	51,648人	9,476千円	51.7%
		(2)外回り	56,821人以上	7,693千円以下	68.6%以上	64,141人	6,858千円	66.1%

事業の今後の改善点

西条市街地循環バス(のんバス)

- ・路線全体で見ると、「年間利用者数」および「公的資金投入額」は目標を達成した一方で、「収支率」は未達成であった。また、路線全体では目標を達成した指標についても、系統別に見ると未達成の系統が存在した。目標達成に向けて、定期的に交通事業者との会議を開催し、利用実績のモニタリングを行うとともに、運行改善および利用促進策を検討・実施する体制を構築する。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。

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)

- (1) 渋・長貫～シヨージ～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) 檜原～黒瀬支所線
- (6) 上条～黒瀬支所線

- (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

(目標:路線まとめ)R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
4,969人以上	11,585千円以下	12.8%以上

(目標:系統別)R6年10月～R7年9月

路線名	目標値			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
黒瀬さくらバス	(1) 渋・長貫～シヨージ～黒瀬支所線	1,126人以上	1,729千円以下	12.6%以上
	(2) 渋・長貫～黒瀬支所線	492人以上	1,330千円以下	11.0%以上
	(3) 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	341人以上	1,241千円以下	10.1%以上
	(4) 洋国団地～黒瀬支所線	744人以上	2,161千円以下	15.7%以上
	(5) 檜原～黒瀬支所線	1,425人以上	2,459千円以下	16.8%以上
	(6) 上条～黒瀬支所線	841人以上	2,665千円以下	9.8%以上

黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)

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。
- ・令和7年8月にバス車内アンケートを実施し、利用ニーズを把握した。

実施した利用促進策

- ・地元運行協議会が主体となり、利用促進に努めた。
- ・黒瀬さくらバスが住民にとって身近な移動手段となるよう、地元イベントにおいて車両展示やフォトコンテスト作品展示等を実施した。
 - －令和6年10月の「黒瀬健康福祉まつり」では、バス展示、車内見学、フォトコンテスト作品展示を実施
 - －令和6年11月の「黒瀬文化展」では、フォトコンテスト作品を展示

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」との助言については、要因を「情報提供不足」と考えた。昨年度は目標達成まであとわずか(1便当たり平均利用者数+0.3人)であったことから、目標達成に向けて、地元運行協議会が主体となり、アンケート調査を実施し、地域住民の利用実態を把握し、これまで取り組んできた「情報提供の強化」を図った。

地域住民の意見の反映

- ・地元運行協議会が、地域住民の意見収集、運行への反映
 - －令和7年1月の役員会で、次年度の事業計画を検討
 - －令和7年4月の総会にて、R6事業実績、収支報告、R7事業計画、収支計画、利用実績の確認等を実施
 - －令和7年7月の役員会にて交通結節点の供用開始に伴うダイヤ改正の是非について協議
- ・令和7年8月にバス車内にて、アンケート調査を実施し、利用目的、利用状況、交通結節点の利用予定などを把握

事業実施の適切性

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。イベント実施による認知度向上、周知活動の継続等により、公共交通への理解が深まり、利用者数は微増傾向にある。

目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	5,274人で、目標4,969人以上を達成	全6系統中3系統が達成
公的資金投入額	14,065千円で、目標11,585千円以下を未達成	全6系統中1系統が達成
収支率	6.1%で、目標12.8%以上を未達成	全6系統中6系統が未達成

(効果)

- ・交通不便地域の解消につながっている。
- ・買物弱者への支援として有効に機能している。
- ・医療施設への移動手段を確保することができる。
- ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

(目標及び実績:系統別)

■部分…未達成

路線名	目標値			実績値(R6年10月～R7年9月)			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
黒瀬さくらバス	(1) 渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線	1,126人以上	1,729千円以下	12.6%以上	909人	3,371千円	4.4%
	(2) 渋・長貫～黒瀬支所線	492人以上	1,330千円以下	11.0%以上	473人	1,660千円	4.6%
	(3) 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	341人以上	1,241千円以下	10.1%以上	278人	1,332千円	3.5%
	(4) 洋国団地～黒瀬支所線	744人以上	2,161千円以下	15.7%以上	806人	1,597千円	8.0%
	(5) 檜原～黒瀬支所線	1,425人以上	2,459千円以下	16.8%以上	1,658人	2,816千円	9.2%
	(6) 上条～黒瀬支所線	841人以上	2,665千円以下	9.8%以上	1,150人	3,289千円	5.7%

事業の今後の改善点

黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)

- ・路線全体で見ると、「年間利用者数」は目標を達成した一方で、「公的資金投入額」、「収支率」は未達成であった。また、路線全体では目標を達成した指標についても、系統別にみると未達成の系統があった。
- ・「年間利用者数」は、目標達成に向けて、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、令和7年8月にバス車内アンケート結果を基に、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。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。

東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

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)

- (1)大原中～あおぞらぱん屋さん・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)あおぞらぱん屋さん・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

(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

(目標:路線まとめ)R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
1,840人以上	6,671千円以下	4.9%以上

(目標:系統別)R6年10月～R7年9月

路線名		目標値		
		年間利用者数	公的資金投入額	収支率
おまるめ山バス	(1)大原中～あおぞらぱん屋さん・門川内科医院	223人以上	1,089千円以下	3.5%以上
	(2)大原東団地～なんぶ内科医院	223人以上	429千円以下	8.3%以上
	(3)白市駅～大原中	223人以上	703千円以下	5.3%以上
	(4)あおぞらぱん屋さん・門川内科医院～大原東団地	223人以上	896千円以下	4.2%以上
	(5)惣田地南～白市ショージ前	237人以上	1,040千円以下	3.8%以上
	(6)扱和～白市駅	237人以上	802千円以下	4.9%以上
	(7)白市駅～惣田地南	237人以上	986千円以下	4.0%以上
	(8)白市駅～扱和	237人以上	726千円以下	5.4%以上

東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・小谷小学校区おまるめ山バス運営協議会(以下、運営協議会)が、BIツールを用いて利用実績のモニタリングを行い、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行った。
- ・2024年7月から9月にかけて、運営運行協議会が中心となり、目標達成に向けて住民同士が声を掛け合うことで、おまるめ山バスの利用促進を強化した。

実施した利用促進策

- ・運営協議会や地域が主体となり、小谷郵便局の窓ラッピング、区民運動会で「おまるめ山バスでレッツゴー」という競技の実施、地域の夏祭りで、うちわにおまるめ山バスの絵を描くイベントの実施、住民同士の利用の声掛けなど、利用促進を図った。

▽郵便局の窓ラッピング



地域の郵便局が窓を大きく使っておまるめくんの絵を描いてアピール。

▽区民運動会の競技「おまるめ山バスでレッツゴー」



大人たちが段ボール製おまるめ山バスに乗って借り物競争！本物のおまるめ山バスもグラウンドに登場した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「新たに運行を開始した2事業(おまるめ山バス、志和ホテル交通)について、曜日や時間帯、乗降場所ごとの利用状況を分析し、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。」との助言については、利用実績をモニタリングし、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行った。
- ・運営協議会での検討により、商業施設での待ち時間短縮や運行経路の延伸により利用者増が見込めることから、令和8年2月から、商業施設での待ち時間等を考慮したダイヤの見直しや、利用者増が見込める経路の延伸などの運行改善を予定している。

地域住民の意見の反映

- ・月に1回の頻度で運営協議会の会長等と協議し、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。
 - －令和6年12月区長会で、地域負担発生の可能性について説明
 - －令和7年4月総会で、本格運行開始前後の利用状況、地域負担の可能性について説明
 - －令和7年6月区長会で地域へ運行改善案を提示し、全世帯へアンケート実施
 - －令和7年8月区長部長会議で、運行改善案の承認

事業実施の適切性

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。利用実績の継続的な分析に基づく改善、地域行事での周知、住民同士の利用促進活動により、公共交通としての認識が浸透し、利用者数は増加傾向にある。

目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	2,020人で、目標1,840人以上を達成	全8系統中3系統が達成
公的資金投入額	6,666千円で、目標6,671千円以下を達成	全8系統中3系統が達成
収支率	5.1%で、目標4.9%以上を達成	全8系統中3系統が達成

(効果)

- ・交通不便地域の解消につながっている。
- ・買物弱者への支援として有効に機能している。
- ・医療施設への移動手段を確保することができている。
- ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

(目標及び実績:系統別)

部分・・・未達成

路線名	目標値			実績値(R6年10月～R7年9月)		
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率
(1)大原中～あおぞらぱん屋さん・門川内科医院	223人以上	1,089千円以下	3.5%以上	345人	1,078千円	5.4%
(2)大原東団地～なんぶ内科医院	223人以上	429千円以下	8.3%以上	199人	437千円	7.5%
(3)白市駅～大原中	223人以上	703千円以下	5.3%以上	204人	713千円	4.9%
(4)あおぞらぱん屋さん・門川内科医院～大原東団地	223人以上	896千円以下	4.2%以上	202人	909千円	3.8%
(5)惣田地南～白市ショージ前	237人以上	1,040千円以下	3.8%以上	359人	1,017千円	5.9%
(6)扱和～白市駅	237人以上	802千円以下	4.9%以上	212人	806千円	4.5%
(7)白市駅～惣田地南	237人以上	986千円以下	4.0%以上	293人	975千円	5.1%
(8)白市駅～扱和	237人以上	726千円以下	5.4%以上	206人	731千円	4.8%

おまるめ山バス

事業の今後の改善点

小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

- ・路線全体で見ると、「年間利用者数」、「公的資金投入額」、「収支率」のいずれも目標を達成したが、系統別にみると未達成の系統があった。地元運営協議会主体で、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、需要に即したダイヤ・経路の見直しを継続する必要がある。併せて、住民意見の収集手法の多様化と効果的な利用促進策の検討を進め、安定的な利用確保につなげる。
- ・令和8年2月から商業施設での待ち時間等を考慮したダイヤの見直し、利用増が見込める経路の延伸などの運行改善を予定している。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」については、人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。

志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)

定量的な目標・効果

(1)志和堀地区 (2)東志和地区 (3)西志和地区
(目標:路線まとめ)R6年10月～R7年9月

(目標:系統別)R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
2,667人以上	9,567千円以下	4.5%以上

路線名		目標値		
		年間利用者数	公的資金投入額	収支率
志和ホテル交通	(1)志和堀地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上
	(2)東志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上
	(3)西志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上

(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

- ・志和町地域交通運行協議会(以下、運行協議会)が運行継続に向けて需要を掘り起こすため、運行協議会が実施したアンケート調査結果等をもとに、運行改善を検討し、令和7年2月に運行改善予定。
- ・併せて、運行協議会による移動に困っている人(免許返納者など)の個別訪問等の草の根的な利用促進策についても実施した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「新たに運行を開始した2事業(おまるめ山バス、志和ホテル交通)について、曜日や時間帯、乗降場所ごとの利用状況を分析し、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。」との助言については、利用実績をモニタリングし、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行った。
- ・運行協議会が主体となり把握した住民ニーズに対応するため、次年度、予約受付時間の変更や乗降場所の追加・変更を予定している。

実施した利用促進策

- ・運行協議会が主体となり、免許返納者を中心とした地域住民への個別説明の実施。効果的な方法を模索し、試行錯誤している。

地域住民の意見の反映

- ・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。
- ・運行協議会は、自治会長・区長が参加する総会への事業説明、見直し等の合意形成を行っている
 - －令和7年2月臨時総会で、運行見直し内容の共有、検討している利用促進策についての報告
 - －令和7年6月の定期総会で、利用状況、利用促進策について報告

▽臨時総会で
の説明状況



事業実施の適切性

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。利用状況分析に基づく運行改善検討、移動困難者への個別訪問等の利用促進の結果、利用者数は増加傾向にある。

目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	410人で、目標2,667人以上を未達成	全3系統中3系統が未達成
公的資金投入額	3,075千円で、目標9,567千円以下を達成	全3系統中3系統が達成
収支率	3.4%で、目標4.5%以上を未達成	全3系統中1系統が達成

(効果)

- ・交通不便地域の解消につながっている。
- ・買物弱者への支援として有効に機能している。
- ・医療施設への移動手段を確保することができている。
- ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

(目標及び実績:系統別)

部分・・・未達成

路線名	目標値			実績値(R6年10月～R7年9月)			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
志和ホテル交通	(1) 志和堀地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上	81人	935千円	2.3%
	(2) 東志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上	113人	1,025千円	2.7%
	(3) 西志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上	216人	1,115千円	4.8%

事業の今後の改善点

志和地域内フィーダー系統(志和ホタル交通)

- ・路線全体で見ると、「公的資金投入額」は目標を達成したが、「年間利用者数」、「収支率」は未達成であった。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、住民ニーズを踏まえた運行改善および利便性向上策を検討する。
- ・次年度、住民ニーズに対応するため予約受付時間の変更や乗降場所の追加・変更を予定している。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」については、人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。

交通体系図 別紙



交通体系図 別紙

系統名: (1)内回り(青ルート)、(2)外回り(赤ルート)
運行形態: 4条路線、乗合バス型(定期)
運行日・便数: (1)内回り(青ルート)、(2)外回り(赤ルート)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〉

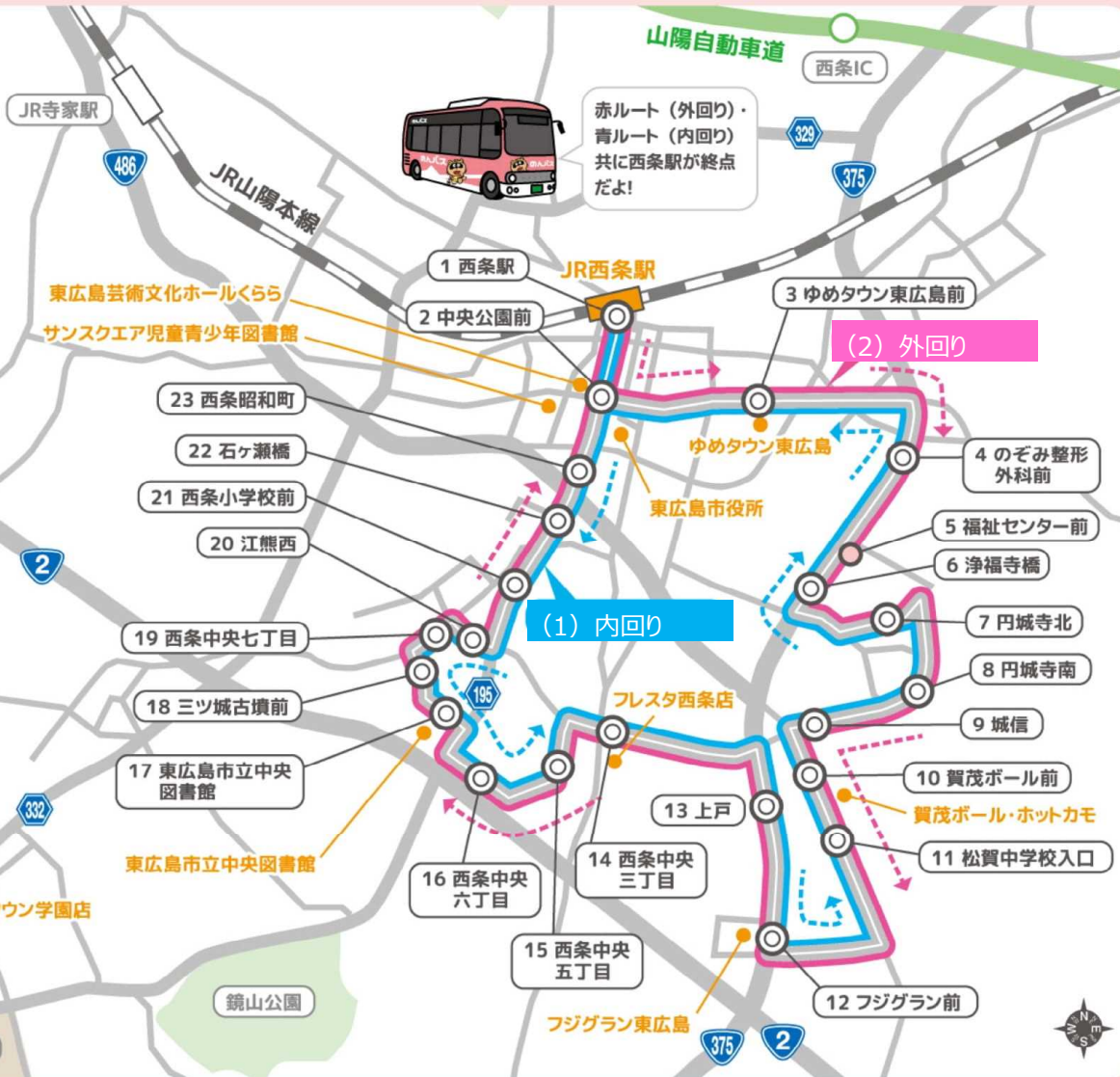
- (1) 内回り
- (2) 外回り

(2) 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、(2)外回り 専用のバス停となっています。(1)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。

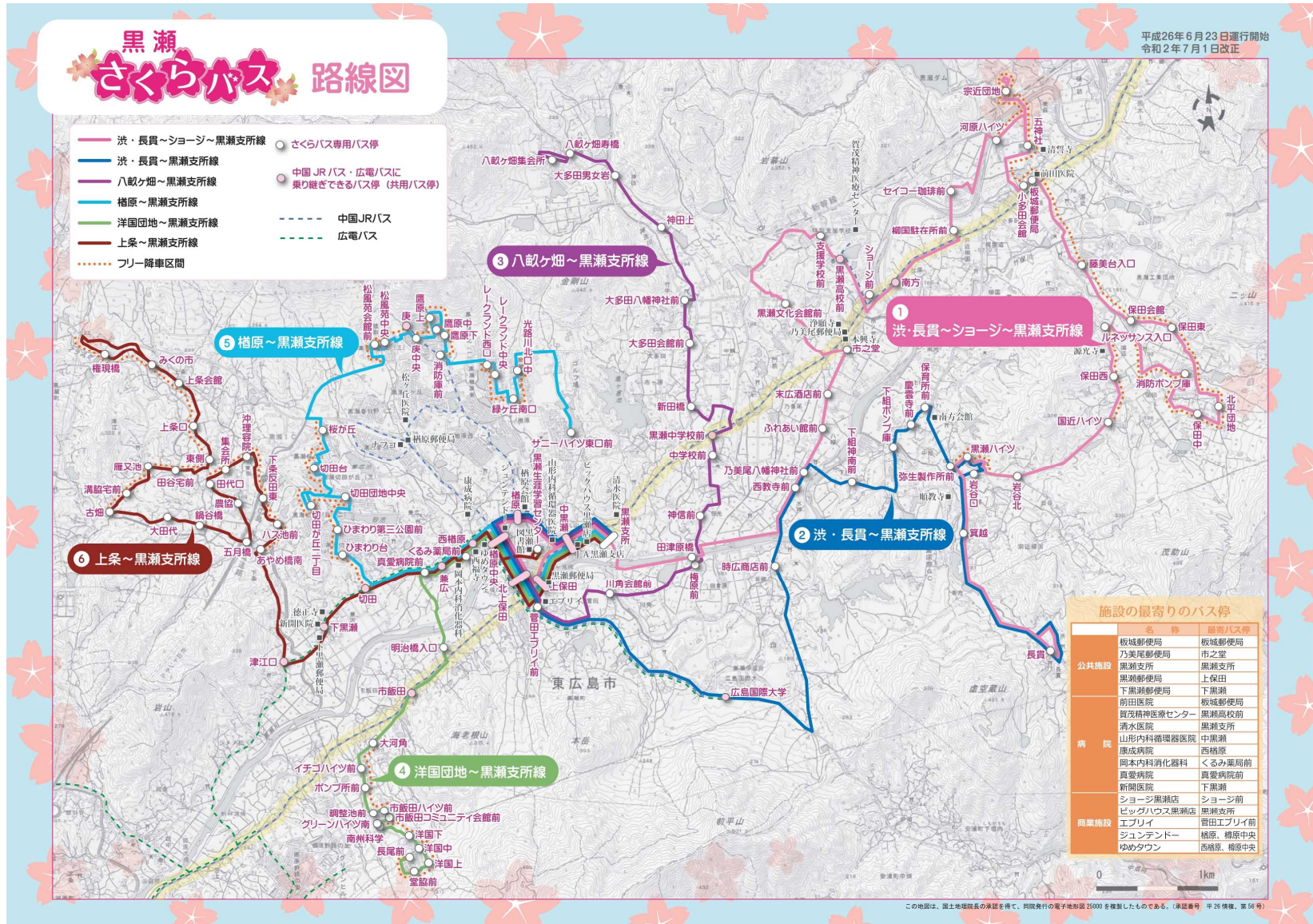


広島大学



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(4)(5)系統、火曜日(2)(6)系統、水曜日(1)系統、木曜日(3)(6)系統、金曜日(4)(5)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)



交通体系図 別紙

系統名: (1)大原中～あおぞらぱん屋さん・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)あおぞらぱん屋さん・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)

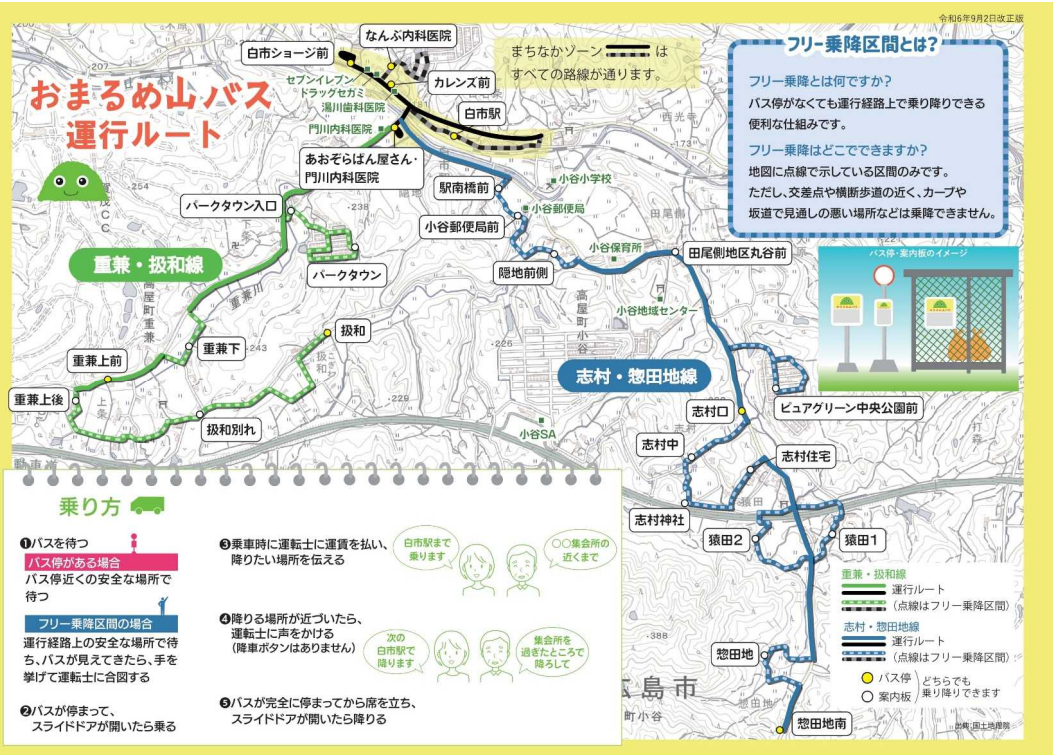
運行日・便数: 月・水曜日(1)(2)(3)(4)系統、火・金曜日(5)(6)(7)(8)系統 各系統1日2便

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



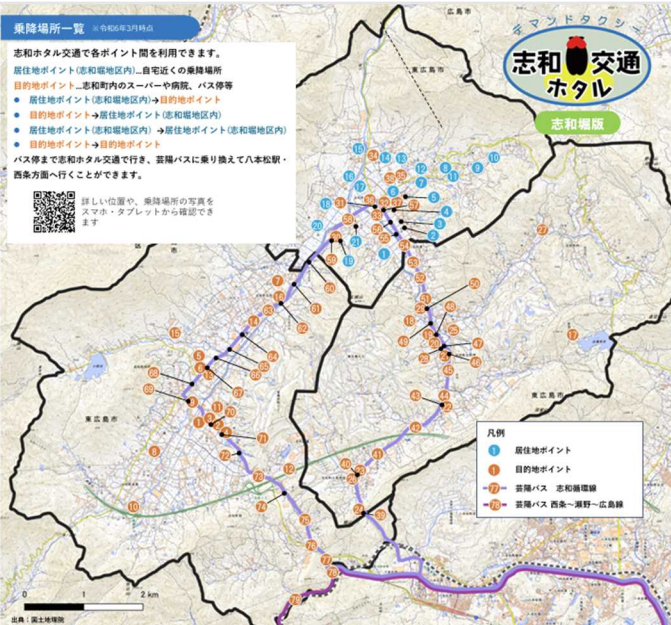
火・金曜日運行



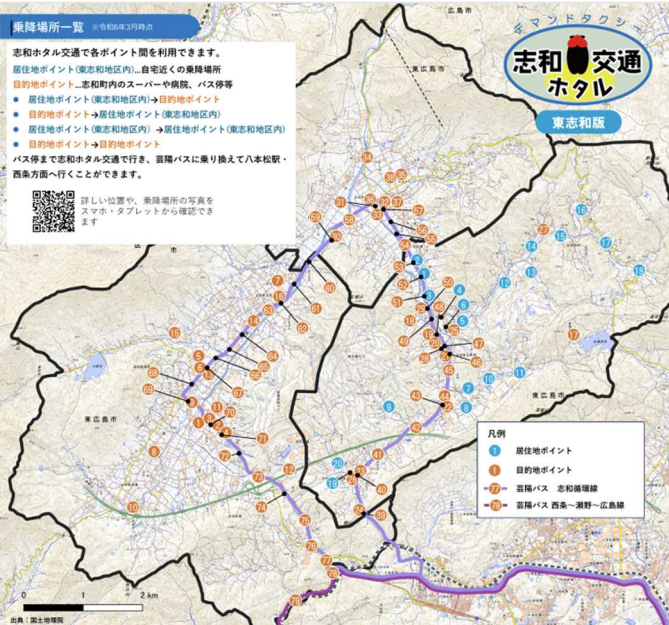
交通体系図 別紙

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)

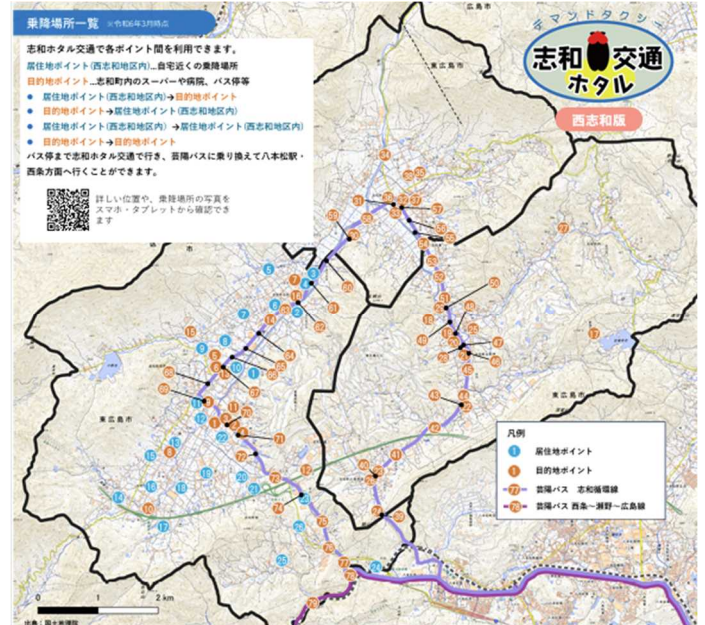
志和堀地区



東志和地区



西志和地区



令和7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 地域公共交通計画(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

協議会(or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、市街地循環バス、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圈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。

協議会の主な取り組み

- ・地域内生活交通の見直し
- ・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

協議会における検討

会議の開催状況 3回開催

- ・第1回(R7年1月8日)
令和6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
- ・書面協議(R7年3月8日)
令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画の一部変更について協議
- ・第2回(R7年6月13日)
令和8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3回(8月29日)事業評価について
令和8年度地域公共交通確保維持事業の事業計画の変更などについて協議

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5.3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

- ・住民意見を聞く点については、フィーダー路線に接続するおでかけわごん(予約乗合タクシー)の見直しを行い交通体系の構築ができた。
- ・バスの乗り方教室の実施は出来なかったが、バスマップの配布を継続した。

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、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。
- ・引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性が高い交通サービスを目指す。

実施した利用促進策

- ①4月から宮内線を系統延長し平日を1便増加した。
- ②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、利用促進を図った。
- ③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。

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。
- ・地域内の予約乗合タクシーとの接続改善について検討が行われ、予約乗合タクシーの運行方法が令和7年1月から改善された。

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5.0人で、目標(5.3人以上)を達成できなかった。

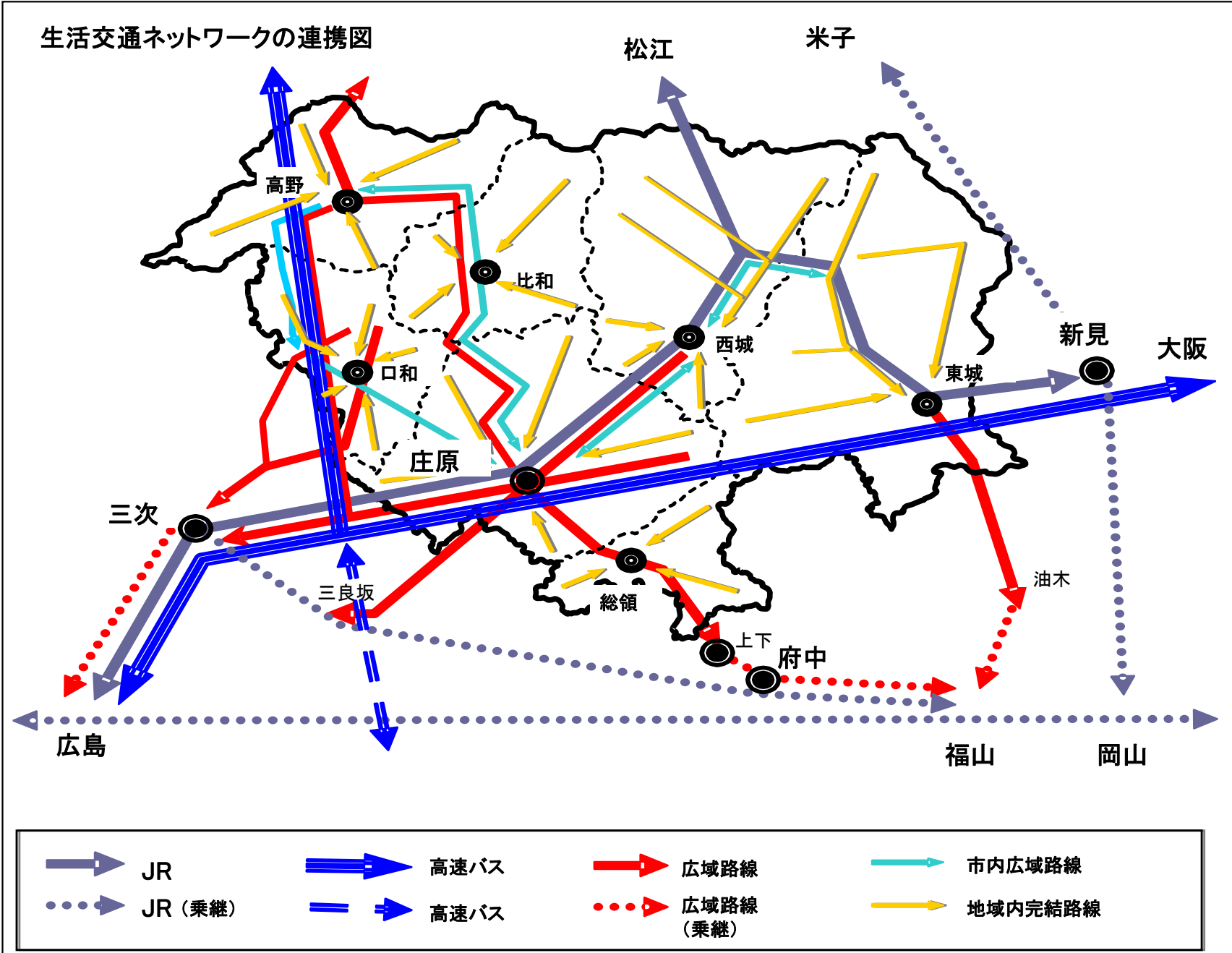
(効果)目標数値には達しなかったが、地域住民の日常の移動手段を確保維持することができた。また、幹線バスに接続しているため広域的な移動も可能である。

- ・系統収支率は17.6%、公的負担額は22,268千円を目標としていたが、令和6年度実績の系統収支率は11.8%、公的負担額は30,709千円で目標を達成できなかった。

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、交通事業者とも協議も踏まえ、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。
- ・系統収支率及び公的負担額の増加は人件費、燃料油脂、物価高騰の影響を受けているため、今後の動向を引き続き注視し改善に努める。

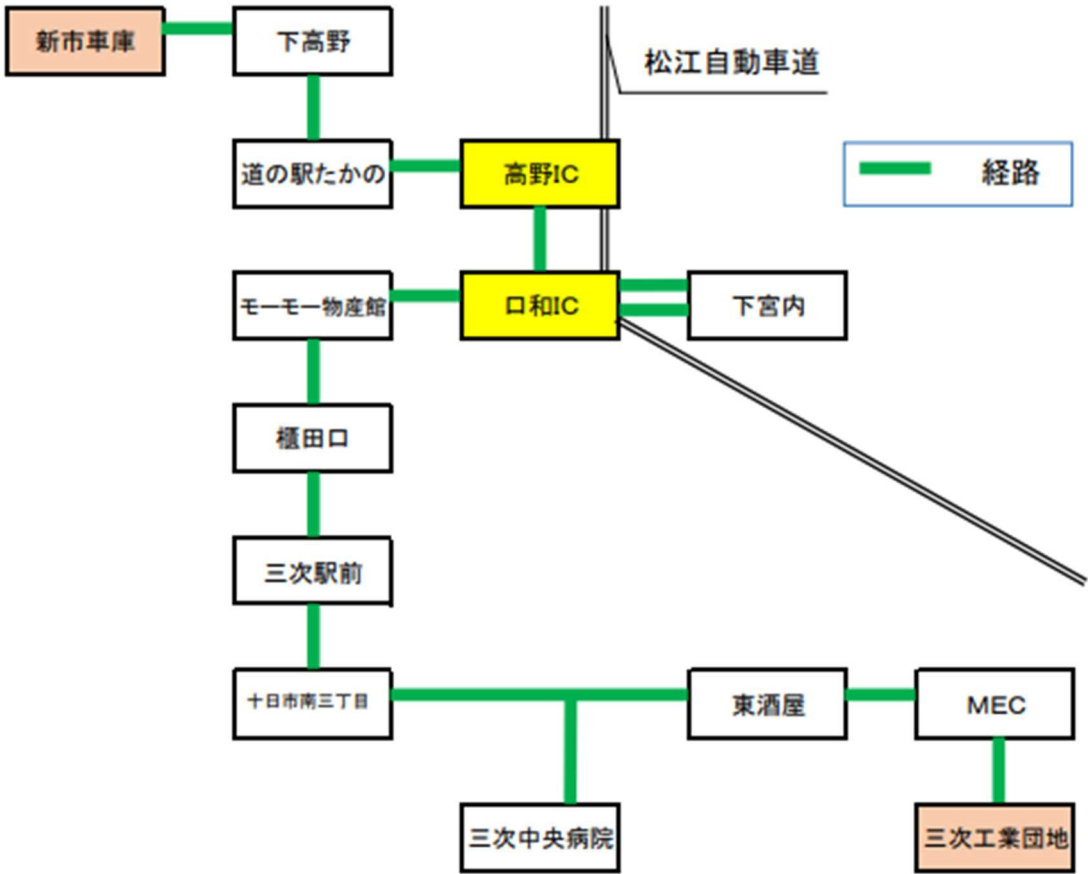
交通体系図 別紙



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(4月1日から5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7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1.2万人の町であり、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30.2%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。

こうした中で、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今後も永続的な運行が求められている。新型コロナウイルス感染症の影響により減少した利用者数は増加傾向に転じ、流行前を越える程度に増加しており、効率的な運行について検討・実施に努めているものの、人件費や燃料の高騰など、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6年11月28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
- ・坂町地域公共交通計画の計画期間延長について

令和7年5月23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
- ・坂町地域公共交通計画策定業務の発注に関する事務について

令和7年8月28日

- ・坂町地域公共交通計画策定に向けた検討の進め方について
- ・地域公共交通に関する実態調査(案)について

定量的な目標・効果

【年間利用者数】

目標:21,000人

【使用料収入】

目標:2,850千円

【支出額】

国庫負担

目標:2,400千円

坂町負担

目標:3,860千円

【収支率】

目標:25.2%

(効果)

- ・市内の各生活拠点と都市拠点間のさらなるスムーズな移動を確保し、都市拠点へ人を呼びこみ、活気と活力づくりに貢献する。
- ・町民や来訪者の移動実態やニーズにマッチし、誰もがわかりやすいネットワーク形成と情報提供により、新たな外出機会や需要創造に貢献する。
- ・町民、地域関係者、行政の連携・協働により、各者に過度の負担がなく、効果的・効率的に末永く維持する。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・バス停の待合環境改善のため、平成ヶ浜二丁目バス停に上屋とベンチを設置した。
- ・引き続き、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。
- ・令和7年3月に横浜・北新地線の新規車両が納車された。

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に、令和8年3月末の完成を目指し、地域公共交通計画の策定を行っている。その中で、坂町循環バスに関する課題や求められる改善点などについての調査を行い、将来の目標や施策を決定する。

実施した利用促進策

- ・バス停の待合環境改善のため、平成ヶ浜二丁目バス停に上屋とベンチを設置。
- ・路線ごとにわかりやすい路線図を入れた時刻表パンフレットを役場窓口、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。

地域住民の意見の反映

- ・バス停の待合環境改善のため、平成ヶ浜二丁目バス停に上屋とベンチを設置した。

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、改善を行い計画的に実施されている。

令和6年度は、前年度までの見直しを基に継続して事業を実施した。

目標・効果達成状況

【年間利用者数】

19,767人 未達成
(目標:21,000人)

【使用料収入】

2,713千円 未達成
(目標:2,850千円)

【支出額】

9,814千円
内国庫負担(申請額)
2,098千円 達成
(目標:2,400千円)
内坂町負担
5,003千円 未達成
(目標:3,860千円)

【収支率】

27.65% 達成
(目標:25.2%)

事業の今後の改善点

- ・現在、令和8年3月末の完成を目指し、地域公共交通計画の策定業務を行っている。
- ・計画策定の中で坂町循環バスに関する課題や求められる改善点などについての調査を行い、将来の目標や施策を決定する。
- ・策定した計画を基に施策に取組み、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。

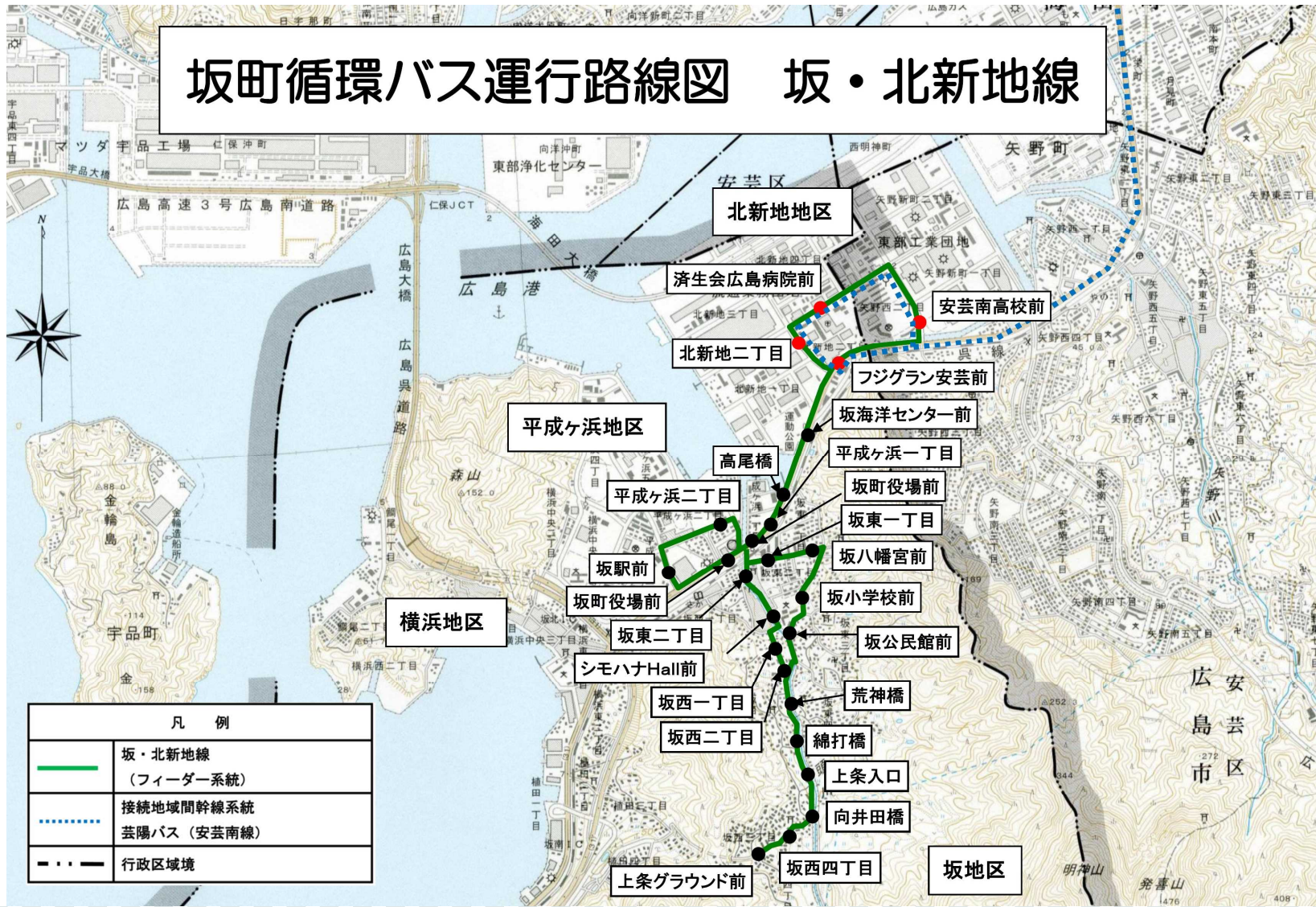
運行系統図 別紙

市町村運営有償運送

運行日 月～土曜日 1日 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7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 3回開催
- ・第1回(4月18日)R7確保維持改善計画変更・認定 協議
 - ・第2回(6月6日)確保維持改善計画 協議
 - ・第5回(12月 日)事業評価 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5.00人以上とする。
※直近年度(R5.10~R6.9)の実績:6.23人/日
- ・収支率を12.0%(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1,500円以下とする。
※直近年度の市負担額2,815,980円÷利用者数1,932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5.00人以上とする。
※直近年度(R6.4~R6.9)の実績:4.11人/日
- ・収支率を20.7%(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1,600円以下とする。
※直近年度の市負担額1,039,821円÷利用者数629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】

- ・地区団体及び社会福祉協議会と連携して、利用促進に向けた周知を図った。

【原田町小原地区】

- ・地域住民等の意向を受け、目的地増設に係る協議を実施(令和7年12月~施行)。

実施した利用促進策

【御調地域】

- ・地区団体等に対し、利用促進に係る周知への協力を依頼。
- ・地域のイベントと連携した事業実施を呼びかけ。

【原田町小原地区】

- ・利用者数により、利用状況を分析。
- ・目的地の増設に係る協議を実施。

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】

- ・地域代表や地域の公共施設等と連携を図り、連携イベント等を実施したことにより、利用者数の増加に繋がった。
(R6.9:1,932人 ⇒ R7.9:2,399人)

【原田町小原地区】

- ・共同補助を実施している福山市と連携を図り、利用登録を促したことにより、利用者数の増加に繋がった。
(月平均利用者数 R6:105人 ⇒ R7:144人)

地域住民の意見の反映

【御調地域】

令和7年 地区団体や社会福祉協議会等に対し、事業内容の説明を実施し、事業周知に努めた。

【原田町小原地区】

令和7年11月 乗降場所について、目的地の増設に係る協議を実施(令和7年12月~施行)。
事業者追加に伴い、運賃についてのパブコメを実施。(運賃に変更なし)

事業実施の適切性

【御調地域】計画どおり実施されており、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:7.76人(目標5.00人以上)

・収支率:12.6%(目標12.0%以上)

・利用者1人あたりの年間行政負担額1,564円(目標1,500円以下) ※利用者増による運行経費増額によるもの
(効果)行政負担額目標は目標未達成であるが、運行内容の改善による利用者数増加に伴う運行経費の増加が要因であり、事業の利便成向上については十分な効果が得られていると考えられる。

【原田町小原地区】・1日平均利用者数:5.91人(目標5.00人以上)

・収支率:11.6%(目標20.7%以上)

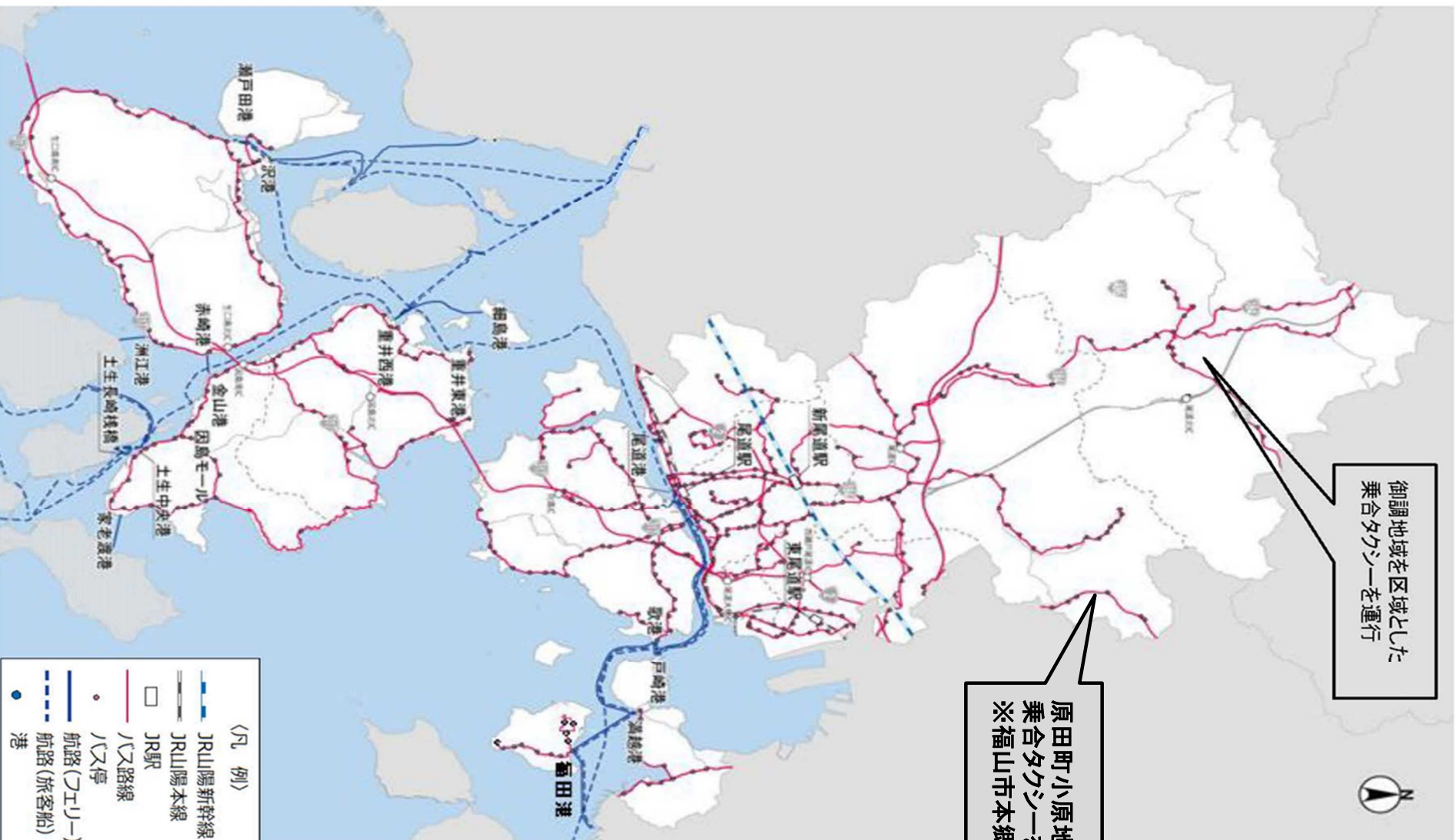
・利用者1人あたりの年間行政負担額1,381円(目標1,600円以下)

(効果)収支率目標は未達成であるが、利用者数が増加傾向にあるものの短距離の利用形態が多く収支率に結びつかなかった点や同地域を運行していたバス路線(R6.3廃止)のR5収支率の11.7%から向上していることを考慮し、十分な効果が得られていると考えられる。

事業の今後の改善点

【御調地域】・学生の利用を想定したダイヤの利用者数が少ないため、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。

【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。



令和7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月末で廃止となった。路線バスの代替手段として、R6年4月より本郷・小原地区を運行開始した。

山野町は福山市の北東部に位置し、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。山野町は田原線(バス路線)が運行し井原市内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4年3月末で廃止となった。路線バスの代替手段として、R4年4月より山野地区を運行開始した。

地域の住民の通院・買い物を中心とした生活に必要な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 2回開催
- ・第1回(6月23日)
令和8年度地域公共交通確保維持改善事業に係る申請について
- ・第2回(9月30日)
令和8年度地域公共交通確保維持改善計画の変更について

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2,900人とする。
- ・経常収支率を44.1%とする。
- ・市財政負担を1人1回131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

運営委員会と協議を行い、乗降場所の見直しを行った。
R7年4月より新たに7か所乗降場所の新設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

「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。」については、運営委員会と協力し乗降場所の見直しを行った。新たに7か所乗降場所を追加したことにより、利便性が向上され利用者の増加に繋がった。

※R6.4～R6.9(6か月間) 1,006人 (≒年あたり2,012人)
R6.10～R7.9(12か月間) 2,395人

実施した利用促進策

【本郷・小原地区】

- ・チラシを配布し、乗合タクシーの周知を行った。
- ・運営委員会と協議を行い、乗降場所の見直しを行った。
R7年4月より新たに7か所乗降場所の新設を行った。

地域住民の意見の反映

【本郷・小原地区】

- ・運営委員会を中心にR6年12月～R7年2月にかけて、乗降場所の見直しに係る調査を行った。
その結果を受け、R7年4月より新たに7か所乗降場所の新設を行った。

定量的な目標・効果

【山野地区】

(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。

- ・山野地区の年間利用者数を2,900人とする。
- ・経常収支率を16%とする。
- ・市財政負担を1人1回4,300円とする。

(効果)・「山野地区」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

- ・令和6年度に実施した市民アンケート調査の結果を分析し、利用状況やニーズの把握を行った。
- ・地域説明会を実施し、利用方法等の周知を図り、利用促進に努めた。

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(バスと予約型乗合タクシーの年間利用者数)について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協同を図り、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、公共交通会議においてバス路線や予約型乗合タクシーの利用状況(利用者数、行先など)の把握、市民アンケート調査の分析を行った。

また、現在、第2期地域公共交通計画を策定中であり、当会議での協議内容を踏まえ、計画に記載する施策等を検討した。

実施した利用促進策

- ・市ホームページ、利用案内チラシによる周知

地域住民の意見の反映

- ・公共交通会議委員に8名の住民代表を委嘱しており、地域住民の意見や地域の状況を伺うほか、事業についての議論を行った。
- ・令和6年度に市民アンケート調査を実施しており、今後の施策の検討、見直しに活用する。

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。
- 【山野地区】
 - ・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

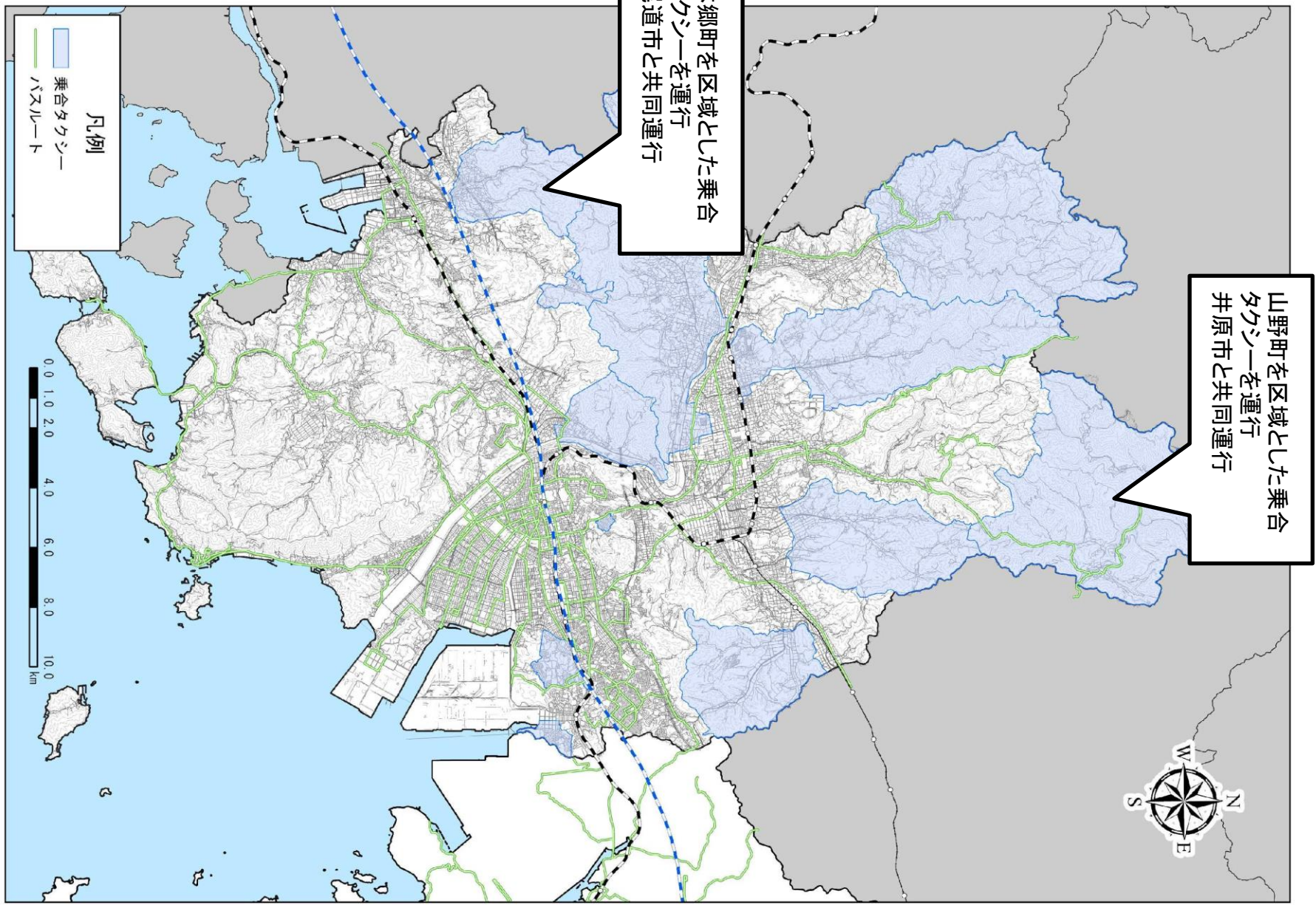
- 【本郷・小原地区】
 - ・年間利用者数: 2,395人(令和6年10月～令和7年9月)(目標年間: 2,900人)
 - ・経常収支率: 22.8%(目標44.1%)
 - ・市財政負担: 961円(目標1人1回131円)
- 【山野地区】
 - ・年間利用者数: 336人(令和6年10月～令和7年9月)(目標年間: 2,900人)
 - ・経常収支率: 42%(目標16%)
 - ・市財政負担: 1,391円(目標1人1回4,300円)

(効果)
目標達成とはならなかったが、運行開始直後から利用増加傾向にあり、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。

事業の今後の改善点

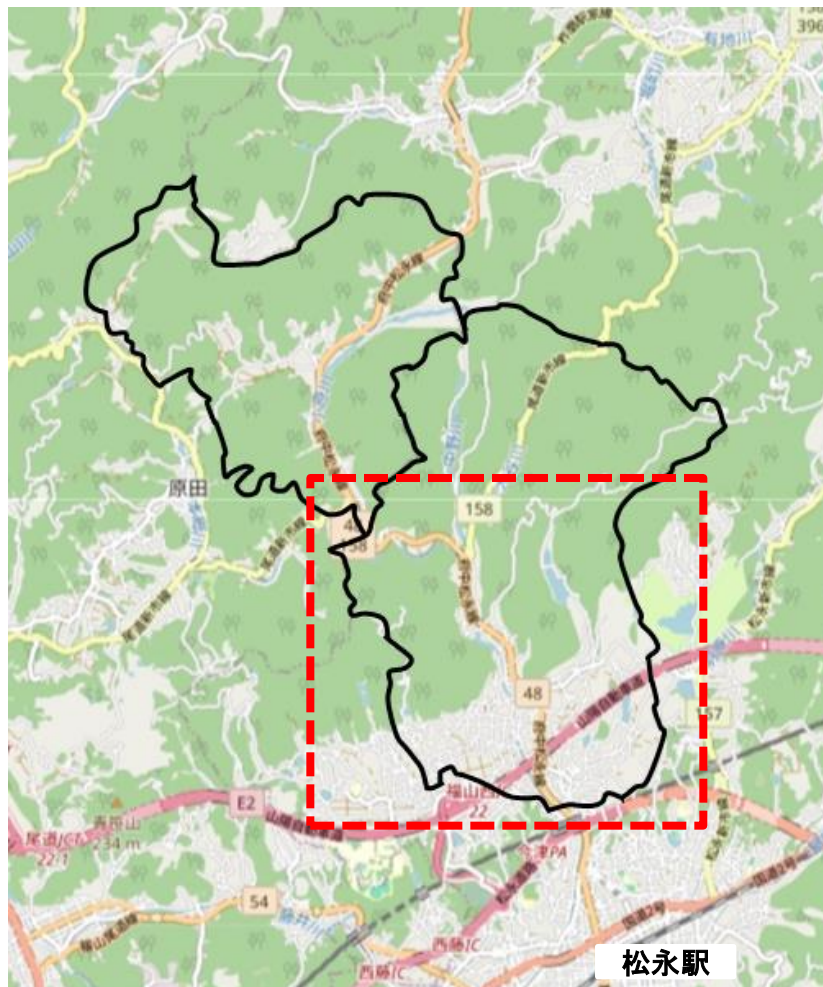
- 【本郷・小原地区】
 - ・利用者の利便性を高めるため、引き続き乗降場所の新設や移設を検討する。
 - ・アプリ利用率をあげるため、運営委員会と協力して、乗合タクシーの周知を含めたアプリ説明会の開催について検討する。
- 【山野地区】
 - ・運行の効率化を図るため、引き続き利用状況の集計・検証を行う。
 - ・利用状況によりニーズを把握するとともに、運行内容の見直しや利便性・効率性の向上を図る。

交通体系図 別紙



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7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
 イオンモール広島府中

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(うぐいす号))。

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16回(6月25日) 令和8年度確保維持計画について協議
- ・第17回(12月18日) 令和7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)①利用者数: 4,550人

②収益率: 14.0%

③収支差: 5,000千円以下

④公的資金投入額: 5,822千円以下

(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

「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」という点について、対象地域の町内会長との定期的な意見交換等や、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う等、利用実態の把握に努めた。

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。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

「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。」という点について、住民代表者や交通事業者等を交えた公共交通協議会において、公共交通の利用促進策の検討等を行った。
また、今年度より、うぐいす号およびつばきバスの発着点となっているイオンモール広島府中が本協議会の構成員に加わった。

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3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)利用者数は5,146人となり、目標である4,550人を達成した。
 - (目標②)収益率は15.8%となり、目標である14.0%を達成した。
 - (目標③)収支差は4,891,700円となり、目標である5,000千円以下を達成した。
 - (目標④)公的資金投入額は5,808,400円となり、目標である5,822千円以下を達成した。

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。
 - ・引き続き、利用状況の分析や対象地域の町内会長との意見交換等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。

令和7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(株)、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 開催回数: 1回

・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7~9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

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6.4人以上とする(令和6年度実績6.4人) ※車両減価償却費補助:対象車両数2台
公共交通事業者の収支率 平成29年水準の82%とする。
公共交通運行経費への公的資金投入額 令和4年度現況値4,593万円/年とする。
- (効果) 当該路線を維持することで、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、町民が集まるイベントで周知活動を実施した。

実施した利用促進策

- ・GTFSを導入し、利便性向上を図った(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

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6.4人という目標に対し、令和7年度の実績は5.9人であり、目標は達成されなかった。
公共交通事業者の収支率は平成29年度実績82%に対し令和6年度は67%となり目標は達成されなかった。
公共交通運行経費への公的資金投入額は令和4年度実績5,726万円に対し令和6年度実績5,484万円となり現状維持程度となった。

(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。

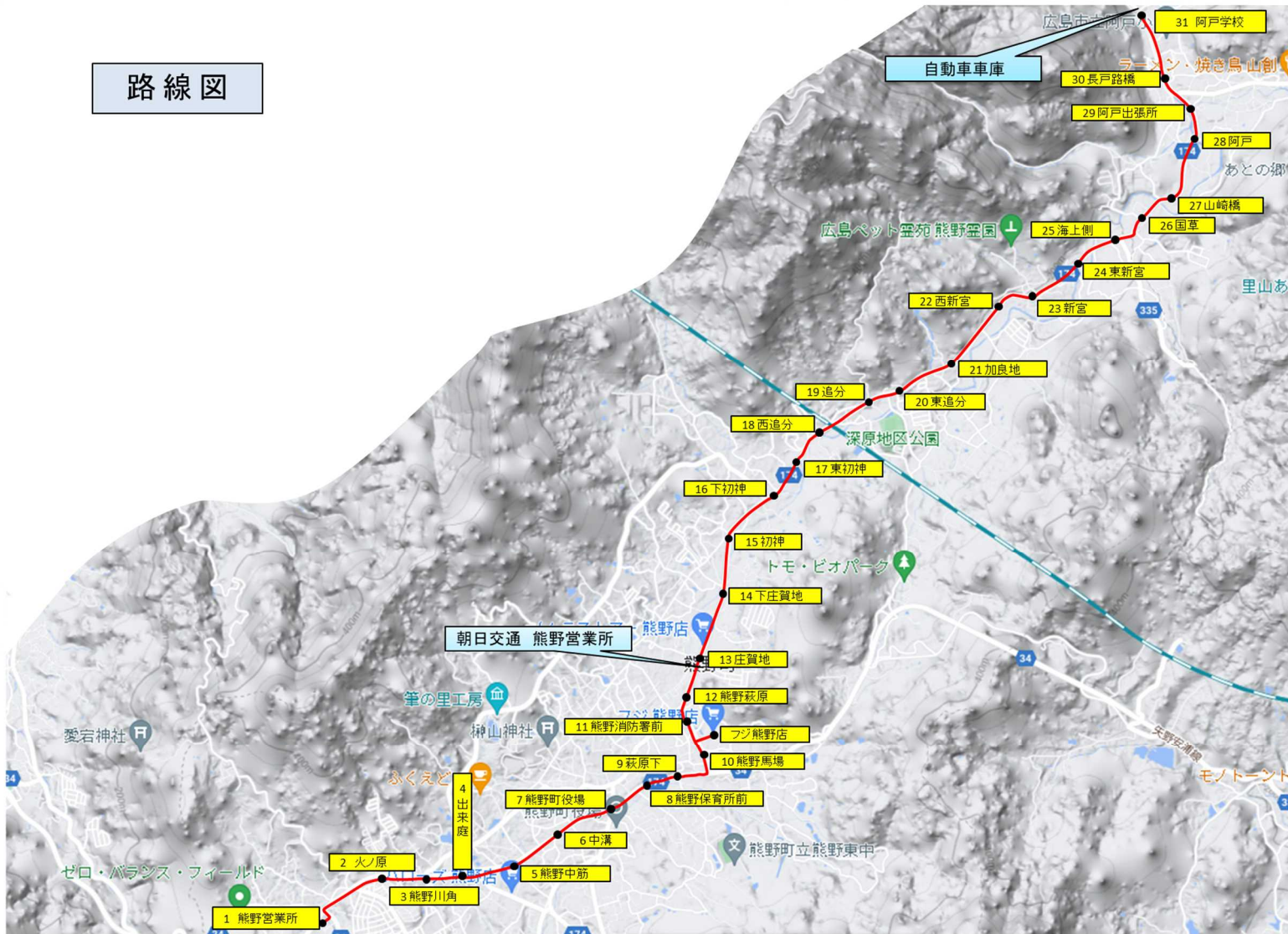
事業の今後の改善点

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。

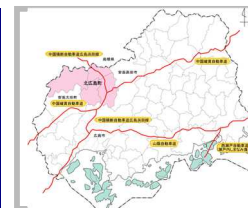
運行系統図 別紙

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7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 6回開催
- ・令和6年11月29日 北広島町地域公共交通MaaS推進事業に係るホープタクシーの変更について 等
 - ・令和6年12月23日 R6年度地域公共交通確保維持改善事業事業評価案について(書面審議)
 - ・令和7年 1月28日 「運賃協議に関する分科会」の設置について・ホープタクシー協議運賃について(書面審議)
 - ・令和7年 6月27日 R7年度地域公共交通会議当初予算(案)について・令和8年度フィーダー系統確保維持計画について 等
 - ・令和7年 7月22日 吉木長笹線車両の移動円滑化適用除外
 - ・令和7年12月 2日 R8年度地域公共交通会議当初予算(案)について・フィーダー補助金R7年度事業評価について等

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7.7人以上(令和6年度実績8.8人)、収支率10%/年、町支出額1,633千円/年を目標とする
※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

・新地域づくりセンターでの時刻表設置等による周知活動を行い、継続して利用促進を図った。

実施した利用促進策

・新地域づくりセンター等へ時刻表を設置することによる周知

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・利用者以外の地元住民の意見を把握するため、新地域づくりセンターで時刻表と併せてアンケートを設置した。

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、継続して需要の把握に努めていく。

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7.7人という目標に対し、令和7年度の実績は9.2人であり、目標は達成された。
・収支率10%という目標に対し、令和7年度の実績は10.4%となり、目標は達成された。
・町支出額1,633千円という目標に対し、令和7年度の実績は1,949千円となり目標額を316千円上回る結果となった。

(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。

