



内部要因	課題認識等
住民意見交換会	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルート、ダイヤ、待合環境、運賃など、運行(運航)の量・質及び呉市の財政負担に関する意見が多岐にわたり挙げられた。それらを集約し、全市的に目指す姿を描くとともに、地区ごとの特有な課題やあるべき姿の整理が必要である。</li> <li>住民意見交換会は交通に対する地域住民の関心や機運を高めることを目的の一つとしており、開催日程や会議方式、情報周知の方法などの課題が得られた。</li> </ul>
事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大により収支が悪化し、運転手・船員の処遇改善は厳しい状況である。運転手・船員の高齢化及び人材不足はどの交通事業者においても共通課題であることが分かった。</li> <li>乗り継ぎ拠点の現状やバス路線の輻輳など、効率的な交通体系の実現に向けた課題が得られた。</li> </ul>
高校生・保護者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>学生に対するアンケートの結果として、便数、通学定期の割引率、待合環境などの課題に加えて、車内の混雑状況に関する課題が多く見られた。また、自宅を出発する時間帯、帰宅時間、移動時間などの通学に関する基礎情報を収集することができた。</li> <li>保護者に対するアンケートの結果として、乗り継ぎ時のダイヤ調整、速達性及び帰りの運行時間帯に関する意見があった。</li> <li>「呉市における公共交通の赤字」に関する設問により、公共交通の厳しい現状を回答者に周知することができた。</li> </ul>
呉市地域公共交通計画検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの中で交通をどう位置付けるのか、交通がどういうミッションを負うかという視点から、人の動きを考えた交通サービスを設定し、その水準を定義することが必要である。加えて、乗り継ぎ拠点の場所や備えるべき機能は交通サービスの設定と同様に極めて重要である。</li> <li>交通事業者として大切にしておくべき共通認識は、「分かりやすく、使いやすい、信頼される移動手段」として安定的に供給することである。</li> <li>計画の進捗管理だけでなく、共創に向けた事業者間の連携、呉市生活バスのマネジメントなどを強化するための体制構築は、呉市特有の課題である。</li> <li>呉市の財政事情が交通サービスの持続可能性に及ぼす影響を考慮する必要がある。</li> </ul>

### 3 地域の交通の目指す姿【第6章】

#### (1) 目指す姿(基本的な方針)

外部要因や内部要因の整理を踏まえ、地域の交通の目指す姿(基本的な方針)を次のとおり設定します。

- ・ 日常の移動需要(通学・通勤・通院・買い物)を満たす交通サービスの確保
- ・ 近隣の都市との接続性の確保(広島市など)
- ・ 中核市として、まちの魅力向上を図るため、コンパクト+ネットワークに資する、快適に多様なおでかけが可能となる環境の確保
- ・ 自家用車から公共交通や地域主導型交通等(互助輸送を含む。以下同じ。)による移動への転換を図り、脱炭素社会の実現に貢献するとともに、自動車運転免許が無くても安心して暮らせる、魅力的な地域の交通の安定的な供給
- ・ 財政的に持続可能な交通体系の構築

#### (2) 理想とするサービス水準

- ・ 性能保証(生活需要)：通学・通勤、通院、買い物の移動需要を満たす多様な「おでかけ」ができる地域の交通の確保
- ・ 品質保証(おでかけ需要)：快適に多様な「おでかけ」ができる運行回数の確保(ピーク時2本/時程度)

※サービス水準の確保に当たっては、財政的な持続可能性を踏まえるとともに、地域主導型交通等を活用するものとします。

#### 《4とおりのおでかけ》

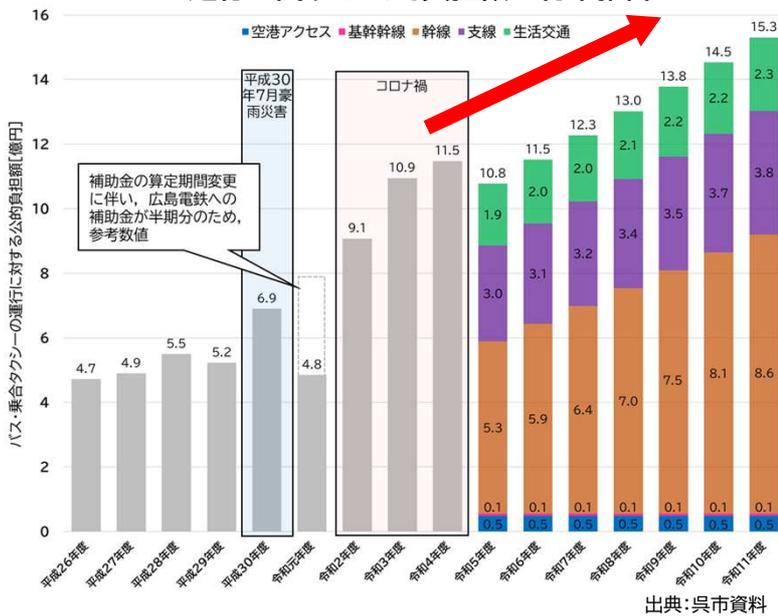
	想定する主な目的	内容
おでかけ①	通学・通勤、通院	8:00に都市拠点着、20:00都市拠点発
おでかけ②	通学・通勤	8:00に広島駅着、20:00広島駅発
おでかけ③	通院、買い物	9:00に都市拠点着、2時間滞在し、都市拠点発
おでかけ④	通院、買い物	13:00に都市拠点着、2時間滞在し、都市拠点発

### (3) 目指す姿を踏まえた現状診断

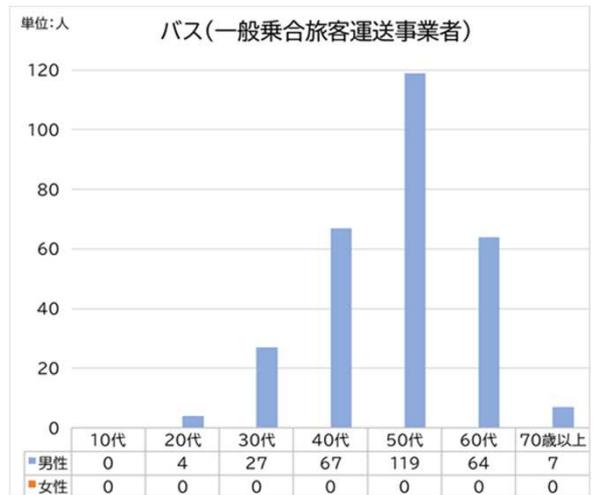
目指す姿を踏まえた現状診断により、目指す姿に対するギャップを明らかにします。計画期間満了時には、市内全域において、目指す姿が実現されることを目標とします。

視点(抜粋)	診断結果
4とおりのおでかけパターンに対する現状診断	倉橋・豊浜・豊地区において、アクセス性が悪い場合がある。
バスの運行に関する公的負担額の将来推計	毎年2%の収入減少・費用増加を見込んで推計すると、令和11年度には約15億円になることが予測される。
主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備	現状では、おおむね必要な機能・設備を有しているが老朽化が進行している設備や設備の規模が不十分な場合が散見される。
運転手・船員に関する現状診断	特にバス(一般乗合旅客運送事業)及びタクシー(法人)の運転手の高齢化が顕著となっているとともに、男女比に偏りがあるため、若年層や女性の運転手・船員の確保が急務である。

<バスの運行に関する公的負担額の将来推計>



<運転手・船員に関する現状診断>



## 4 地域の交通の問題点整理と解決の方向性【第7章】

### (1) 地域の交通の問題点整理

#### 需要面に関する問題点

##### 問題点1 地域の交通のネットワーク

- 行きたい所に行けるバス路線がない。
- 運行経路が遠回り、移動時間が長い。
- 移動手段が少ない。
- 便数が少なく、乗りたいときに運行する便がない。
- バス停や駅が遠い(近くても坂があり、歩けない。)
- 坂・段差が多い。車椅子・ベビーカーでの移動が難しい。
- 電車・バスの最終運行時刻が早い。

##### 問題点2 おでかけ環境の快適性

- 現状のサービス水準に対して、料金が高く、定期的割引率が低い。
- 遅延・運休が多い。
- 特定の便で車内が混雑している。
- 乗り継ぎ時間が短いなど、他の移動手段とのダイヤ調整が不十分
- 運行ルート、時刻表、路線図、バス停の場所及びバスの行き先が分かりにくい。

##### 問題点3 乗り継ぎ・待合環境

- 上屋、ベンチ、照明、トイレなどの待合に必要な機能が不足している場所がある。
- 設備(バス停・船着き場)が老朽化している。
- 待ち時間や遅延情報、運行状況が分かりにくい。

## 供給面に関する問題点

### 問題点4 交通事業者の経営状況及び公的資金投入額

- 自家用車による移動が多く、また、人口減少に伴い、利用者の減少が進んでいる。
- 利用者が減少する中でも、交通サービスを維持してきたが、総運行便数のうち、空車で運行している便の割合が半数を超えている路線もある。
- 収入の減少や費用の増大により、全ての路線が赤字となっており、中には収支率が数パーセントの路線がある。
- 移動需要に応じた見直しができていることにより、公的負担額が高額になるとともに、年々増加している。

### 問題点5 運転手・船員の確保・育成

- 運転手の高齢化が顕著である。
- 後継者が不在のため、廃業の可能性がある。
- 運転手の離職率が高い。
- 事業者が個々で運転手の採用活動を行っており、非効率である。

### 問題点6 地域の交通のマネジメント

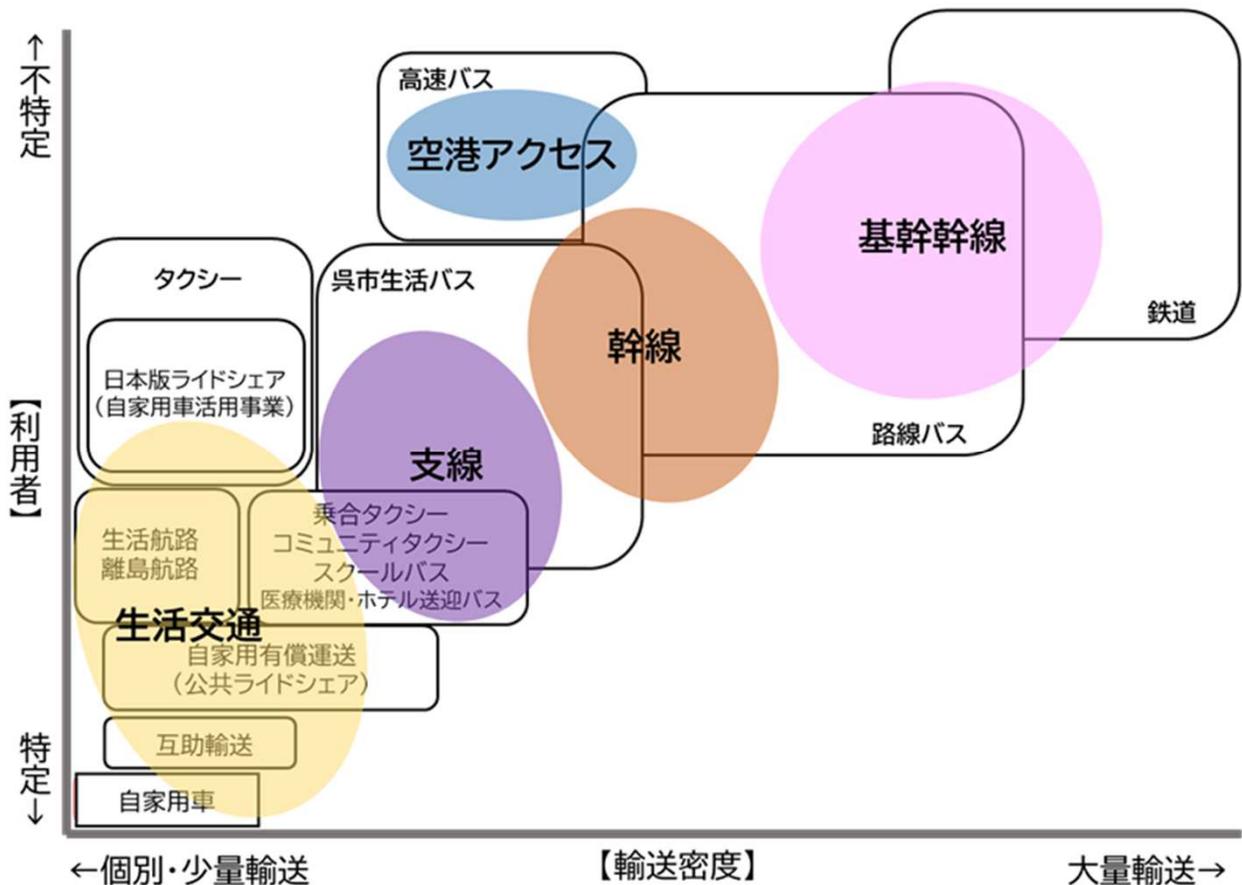
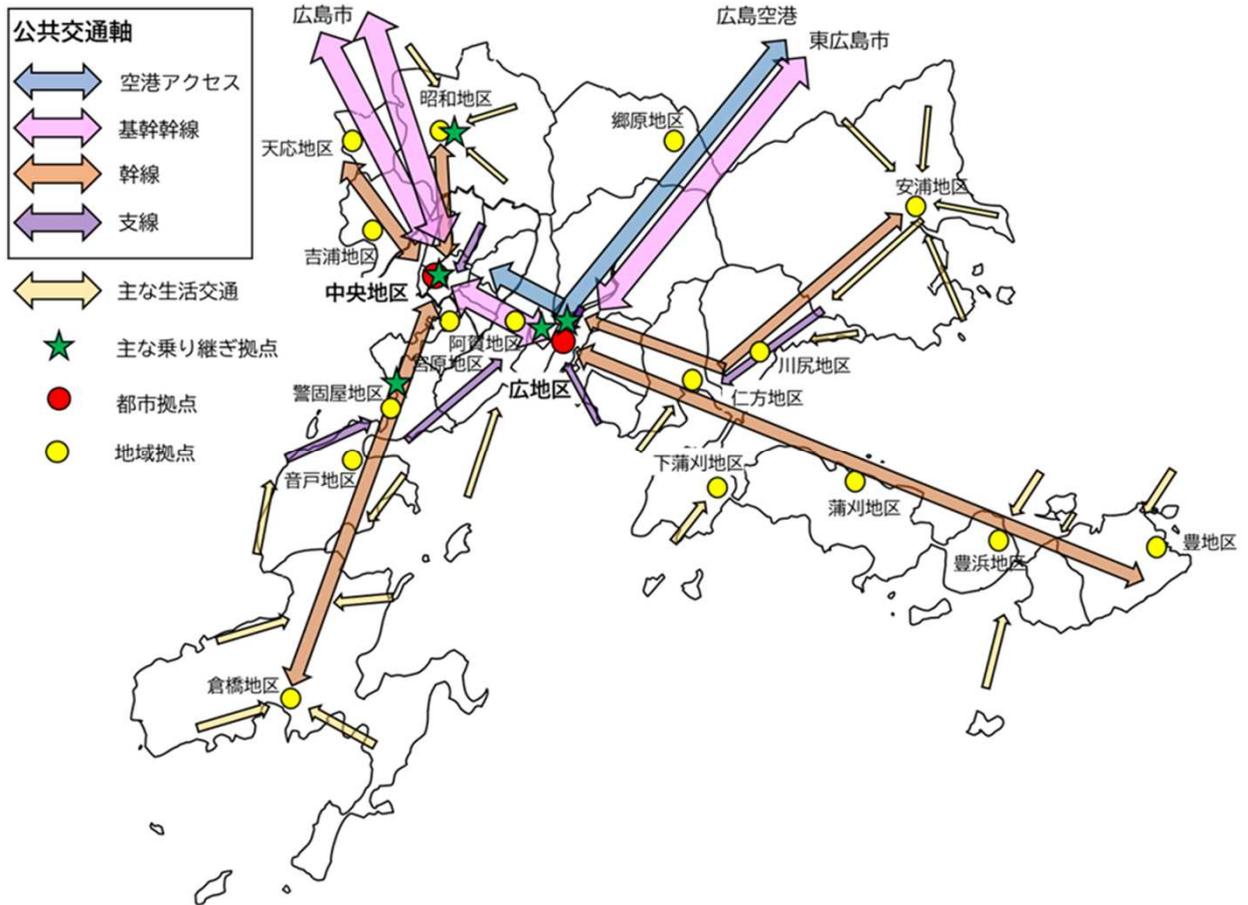
- 路線再編や交通計画の進捗管理など、地域の交通の企画・運営が不十分である。
- 地域住民、事業者及び呉市で情報共有する場が少ない。
- 交通分野における脱炭素に向けた取組ができていない。
- 有事の際の連携体制の構築や対応認識の共有化ができていない。

## (2) 問題点整理に対する解決の方向性

	基本的な考え方	方向性
① <b>利便増進</b> 運行方法、運行ルート、 待合環境、車両等が最適 で使いやすい地域の交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日常の移動需要に対する不自由を適切なコストで解消すること。</li> <li>・ 地域特性と移動需要に応じた移動手段を確保すること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通軸と乗り継ぎ拠点の役割を明確にして、サービス水準の保障</li> <li>・ 目的や時間帯に応じた、4とおりのおでかけが可能となる移動手段を確保</li> <li>・ 多様なおでかけに対応する地域主導型交通等の住民主導による移動手段の導入</li> <li>・ 医療機関、商業施設、福祉施設等の交通事業者以外の輸送資源の活用</li> </ul>
② <b>単純明快</b> 路線図、乗り継ぎ等が分 かりやすく、使ってもらえ る地域の交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者目線で分かりやすい情報を提供すること。</li> <li>・ 初めての利用でも迷わずに移動可能であること。</li> <li>・ 交通事業者以外の移動手段を利用する場合にも分かりやすい情報を提供すること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時刻表の様式や路線図の番号・配色などが統一的な案内システムの整備</li> <li>・ サービス水準に応じた柔軟な運賃制度の構築</li> </ul>
③ <b>安心・安全</b> サービスの安定供給に 向けて、持続可能性・採算 性の高い地域の交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者間や他分野との様々な連携・協働に取り組むこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃以外の収入源の確保。</li> <li>・ 目的に応じたモビリティ・マネジメントにより、地域の交通に対する地域住民を始めとした関係者の意識改革</li> <li>・ 事業者間連携によるスケールメリットを生かした運転手の確保策の展開</li> <li>・ 利用状況や移動需要に応じた、路線の見直し及び運行方法の最適化</li> </ul>
④ <b>魅力向上</b> 身近な移動手段として 認知され、にぎわい創出 の触媒として機能する地 域の交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目指す姿を地域住民、交通事業者、医療機関、商業施設、福祉施設等の関係者で共有し、企画力・提案力・サービス力を強化すること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の交通の課題を地域公共交通協議会で議論し、改善に取り組む。</li> <li>・ 地域住民が地域の交通の運営に参画し、守り、育む。</li> <li>・ 目指す姿の実現に係る推進体制の構築</li> </ul>

### (3) 地域の交通のサービス水準及び乗り継ぎ拠点

・地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像並びに構成する地域の交通の特徴



・理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方

階層	基本的な考え方
公共交通軸	
空港アクセス	・広島空港と呉中心部を直通で結び、国内外と呉市のアクセスを確保する公共交通軸 ・観光やビジネス需要など、呉市の産業振興に欠かせない路線であり、呉市が主体的に確保・維持を図る必要があるもの
基幹幹線	・広島市などの呉市外と都市拠点を結び、通学・通勤などのほか、地域住民及び来訪者の広域的な移動を担う、高い輸送力と速達性を有する最重要の公共交通軸 ・一定の採算性があるため、民間事業者による運行が可能であり、必要に応じた利便増進を図るもの
幹線	・都市拠点と地域拠点を結び、基幹幹線に接続することで、呉市外への移動に対応するとともに、通学・通勤、通院、買い物などの日常の移動需要を満たす、比較的輸送量の高い公共交通軸 ・採算性の確保のため、必要に応じて呉市が一定の支援を行い、確保・維持を図るもの
支線	・主に地域拠点間を結び、幹線による移動を補完するとともに、生活交通と連携しながら、通学・通勤、通院、買い物などの日常の移動需要を満たす公共交通軸 ・採算性が低いため、呉市が支援を行い、確保・維持を図るもの
生活交通	地区内の移動需要を満たすとともに、公共交通軸に接続し、地区外への移動に対応する地域の交通

・想定される交通モード

分類	想定される交通モード
公共交通軸	JR呉線、高速バス、路線バス、呉市生活バスなど
生活交通	呉市生活バス、乗合タクシー、タクシー、公共ライドシェア(自家用有償運送)・日本版ライドシェア(自家用車活用事業)、離島航路、生活航路など
その他の移動手段	スクールバス、医療機関・ホテル送迎バス、社会福祉協議会による買い物シャトルバス、住民同士が任意で行う「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」など

※:場合により、公共交通軸においても、タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア、互助輸送等の交通モードも想定されます。

・公共交通軸の理想とするサービス水準

呉市都市計画マスタープランによる拠点の設定	広島県地域公共交通ビジョンによる地域類型	地区名	公共交通軸の階層	交通モード(※1)	理想とするサービス水準(※2)					参考路線名	
					始発	終発	運行間隔		遅延		
							ピーク(朝・夕)	オフピーク(日中)			
		広島空港	空港アクセス	高速バス又は乗合タクシー	5時台	21時台	おおむね30分	おおむね60分	5分以内(1日平均)	呉広島空港線	
都市拠点	生産拠点型	中央地区 広地区	基幹幹線	鉄道	5時台	23時台	おおむね15分	おおむね30分		JR呉線(広駅以西)	
	都市拠点型 都市住居型			高速バス 路線バス	5時台	22時台	おおむね10分	おおむね20分	5分以内(1日平均)	西条線 クリアライン	
	地域拠点型 地域住居型										
地域拠点	移動需要分散型										
	生産拠点型	吉浦地区 天応地区 阿賀地区 仁方地区 川尻地区 安浦地区	幹線	鉄道	5時台	22時台	おおむね30分	おおむね60分		JR呉線(広駅以东)	
	都市拠点型 都市住居型			路線バス	5時台	22時台	おおむね15分	おおむね30分	5分以内(1日平均)	吉浦天応線 広仁方線	
	地域拠点型 地域住居型										
	移動需要分散型										
	生産拠点型			昭和地区 宮原地区 郷原地区 警固屋地区 音戸地区 倉橋地区 下蒲刈地区 蒲刈地区 豊浜地区 豊地区	支線	路線バス	5時台	21時台	おおむね20分	おおむね40分	5分以内(1日平均)
都市拠点型 都市住居型	路線バス 呉市生活バス					6時台	20時台	おおむね30分	おおむね60分	5分以内(1日平均)	辰川線 長の本長迫線 呉苗代下条線 広長浜線 広川尻線 阿賀音戸の瀬戸線 田原藤の脇線 三条二河宝町線 白石白岳交叉点循環線 横路交叉点循環線
地域拠点型 地域住居型											
移動需要分散型											
生産拠点型											
都市拠点型 都市住居型											

※1:場合により、公共交通軸においても、タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア、互助輸送等の交通モードも想定されます。

※2:公共交通軸の階層に位置付けた複数の交通モードにより、理想とするサービス水準の確保に努めます。

・生活交通の基準となるサービス水準

- ◆ 定時定路線の場合:6便/日(3往復,朝・昼・夕)
- ◆ 区域運行の場合:午前・午後にそれぞれ2~3時間程度の時間帯を運行
- ◆ 公共交通以外の移動手段の場合:移動需要に応じて,柔軟に対応

#### (4) 交通サービス最適化の考え方

目指す姿の実現に向けて,公共交通軸は,現行路線のサービス水準の維持を目指しながら,利用実態に応じた適正化を図り,生活交通は,地域主導による移動手段の導入などにより,利便性,採算性及び持続可能性の向上に努めていきます。

あわせて,自家用車から公共交通や地域主導型交通等による移動への転換を図り,脱炭素社会の実現に貢献するとともに,自動車運転免許が無くても安心して暮らすことが可能となる環境の構築を目指します。

#### (5) 地区ごとの目指す姿とその方向性

需要と供給に対する全市的な方向性を踏まえた地区ごとの方向性を設定し,「地区カルテ」にまとめた上で,地域住民や地域の事業者(医療機関,商業施設,福祉施設等)との意見交換を継続し,地区の実情に応じた地域の交通を構築していきます。

<地区カルテ(中央地区)>

### 地区カルテ 中央地区(都市拠点)

**地区の現状**

- 地域人口(令和2年国勢調査) 49,650人 (総人口に占める割合:23.1%)
- 地域面積 2,007ha (総面積に占める割合:5.7%)

**中央地域人口の推移**

**中央地域年齢3区分人口推移**

令和6年10月時点

	平日概ね運行本数		平日運行時間帯(上り)		平日運行時間帯(下り)	
	上り	下り	始発	終発	始発	終発
<b>鉄道駅</b>						
呉駅【快速停車】	3本/時	3本/時	5時台	24時台	5時台	23時台
川原石駅	2本/時	2本/時	6時台	24時台	5時台	23時台
<b>民間路線バス</b>						
広島電鉄(別紙参照)	-	-	-	-	-	-
JRバス中国(西条線)	2本/時	2本/時	6時台	20時台	6時台	20時台
<b>呉市生活バス</b>						
三条二河宝町線	1本/時	1本/時	8時台	17時台	8時台	17時台
呉苗代下条線	0.5本/時	0.5本/時	6時台	18時台	7時台	19時台
<b>タクシー</b>						
法人8社,個人29者,福祉タクシー5者	-	-	-	-	-	-
<b>航路</b>						

**主な施設**

**買い物施設**

- ゆめタウン呉
- 藤三 港町店
- 藤三 片山店
- フレスタ呉中央店
- フレスタ呉駅ビル店
- エブリイ呉海岸店
- ピュアークック中通店
- ピュアークック長ノ木店
- alzo 呉中央店
- ナイスムラカミ呉店

**学校(高校以上)**

- 呉三津田高校
- 呉市医師会看護 専門学校
- 呉共済病院看護 専門学校
- 呉医療センター附属 呉看護学校

**公共施設,文化施設**

- 呉市役所
- 大和ミュージアム
- 呉市二川まちづくりセンター
- 呉市文化ホール
- 呉市中央図書館
- 呉市体育館
- 呉市保健所
- 呉市つばき会館
- 呉市二河野球場
- 呉市二河公園多目的グラウンド
- 呉市二河テニス場
- 呉市市営プール
- 呉市弓道場

**観光資源**

- 呉市美術館
- てつものくじら館
- 入船山記念館
- 灰ヶ峰
- 呉海軍墓地

**病院**

- 呉医療センター
- 呉市医師会病院
- 呉共済病院
- 済生会呉病院
- 呉中通病院

**第1回住民意見交換会で挙がった「地域の交通の課題」**

- ・学校に間に合うバスがなくなる。JRと路線バスのダイヤが接続していない。
- ・バスやJRの運行本数,タクシーの台数が減少
- ・使いたいところにバス停がない。病院に直にいけるコースがない。
- ・バス停までの移動手段がない。
- ・バスの乗り換えが不便である。
- ・乗り継ぎの待ち環境が悪い。
- ・雨の日はバス車内が混雑する。
- ・JRで広~三原間の時間が増えた。
- ・JRが(大雨等の影響により)よく止まるので困る。
- ・70歳以上は100円で乗れるが,情報発信が少ない。
- ・路線図,バス停の位置が分かりにくい。
- ・バス利用者自体が少ない。
- ・運転手不足への対応が必要

**第2回住民意見交換会で挙がった「地区の目指す姿」**

- ・快適に移動できる。
- ・住みやすい。
- ・乗り場,ルート,運行情報が分かりやすい。
- ・観光客でにぎわう。
- ・災害時も移動できる(信頼性)。

**地区の方向性(キーワード)**

**魅力向上**  
身近な移動手段として認知され,にぎわい創出の触媒として機能する地域の交通

**単純明快**  
路線図,乗り継ぎ等が分かりやすい,使ってもらえる地域の交通

● ● ● 「利便増進」に係る項目    ● ● ● 「単純明快」に係る項目    ● ● ● 「安心・安全」に係る項目    ● ● ● 「魅力向上」に係る項目

## 5 施策(戦略)及び事業(戦術)【第8章】

目指す姿を実現するため,問題点に対する解決の方向性に基づき,次の施策(戦略)に分類し,事業(戦術)に取り組みます。

※問題点,解決の方向性との関連性については,別紙の体系図をご覧ください。

## (1) 施策(戦略)及び事業(戦術)

<b>施策1 公共交通軸の強化</b>
事業1-1 空港アクセス・基幹幹線の改善【継続】 事業1-2 幹線・支線の改善【新規】
<b>施策2 地域の実情に応じた生活交通の展開</b>
事業2-1 地域主導による移動手段の全市的な展開【新規】 事業2-2 補助制度の見直し【新規】
<b>施策3 乗り継ぎ・待合環境の向上</b>
事業3-1 乗り継ぎ拠点の整備【継続】 事業3-2 待合環境の改善【継続】 事業3-3 呉駅周辺地域総合開発の推進【継続】
<b>施策4 車両や施設のバリアフリー化の推進</b>
事業4-1 JR駅のバリアフリー化等の推進【継続】 事業4-2 ノンステップバス車両への計画的な更新【継続】
<b>施策5 分かりやすい情報の提供</b>
事業5-1 路線番号、バス停名称等の見直し【拡充】 事業5-2 デジタルサイネージやGTFSなどによる情報発信の拡充【拡充】
<b>施策6 使いやすい運賃体系の構築</b>
事業6-1 便利で使いやすい運賃制度の導入【新規】
<b>施策7 公的負担額の削減に向けた経営努力</b>
事業7-1 運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組【新規】 事業7-2 幹線及び支線の見直し【継続】 事業7-3 呉市生活バス及び航路の見直し【継続】 事業7-4 「交通戦略会議(仮称)」の設置【新規】
<b>施策8 地域の交通の利用促進</b>
事業8-1 便利で使いやすい運賃制度の導入(再掲) 事業8-2 モビリティ・マネジメントの実施【新規】
<b>施策9 運転手・船員の確保・育成</b>
事業9-1 合同就職説明会の開催【新規】 事業9-2 学生等を対象とした会社見学・職業体験の実施【新規】 事業9-3 運転手合同研修・訓練の実施【新規】 事業9-4 二種免許等取得費用の助成【新規】
<b>施策10 災害時の交通機能確保</b>
事業10-1 災害に強い交通ネットワーク・機能の確保【継続】 事業10-2 呉駅周辺地域総合開発の推進(再掲)
<b>施策11 交通マネジメント体制の整理</b>
事業11-1 「交通戦略会議(仮称)」の設置(再掲)
<b>施策12 地域の交通を支える住民意識の醸成</b>
事業12-1 地域主導による移動手段の全市的な展開(再掲) 事業12-2 モビリティ・マネジメントの実施(再掲)
<b>施策13 DX・GXによる持続可能な交通に向けた取組</b>
事業13-1 次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験の実施【継続】 事業13-2 交通の脱炭素化【継続】 事業13-3 呉駅交通ターミナルを起点とした次世代交通ネットワークの形成【新規】

## 6 達成状況の評価及び推進体制【第9章】

### (1) 評価指標と目標値

目指す姿の実現に向け、事業の効果を検証するため、評価指標とその目標値を設定します。

分類		評価指標	令和5年度	令和11年度
目指す姿 (基本的な方針)	①地域の交通による市民一人当たりの移動回数	J R呉線	39.1回/年・人	おおむね 42.2回/年・人
		空港線, バス, 乗合タクシー, 航路等	33.6回/年・人	おおむね 36.4回/年・人
解決の 方向性	利便増進	②地域特性と移動需要に応じた地域の交通の新規導入件数	0件	延べ3件
		③待合環境の改善件数	0件	延べ5件
	単純明快	④乗り継ぎ拠点における分かりやすい案内への改善件数	0件	延べ12件
	安心・安全	⑤一般会計に占める公共交通関連経費割合(空港線, バス, 乗合タクシー, 航路)	1.09%	おおむね1.05%
		⑥公共交通軸, 生活交通の収支率(空港線, バス, 乗合タクシー, 航路)	55.1%	おおむね59.0%
		⑦運賃以外の収入金額(呉市生活バス)	148,860円/年	650,000円/年 (総額2,250,000円)
		⑧運転手・船員の確保に向けた取組の実施件数	0件	延べ5件
	魅力向上	⑨交通戦略会議(仮称)における新たな利用促進策の取組件数	0件	延べ10件

### (2) 計画の推進体制

呉市地域公共交通協議会内の分科会「交通戦略会議(仮称)」において、定期的に協議を行いながら、計画を推進していきます。

また、計画の推進に当たっては、都市計画部門、観光部門、財政部門など、庁内の関係部署も交通戦略会議に担当者が参加するものとし、連携を図っていきます。

名称	交通戦略会議(仮称)
構成員	交通事業者, 学識経験者, 国土交通省広島運輸支局職員, 広島県職員及び呉市職員(交通部門以外も含みます。) ※協議内容によっては、必要に応じて構成員以外の関係者にも資料の提出や会議への参加を依頼します。
役割	<p>①呉市地域公共交通計画の進捗管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本計画に位置付けた事業の企画や実施状況の確認, 効果検証, 取組の改善策等について協議し, 計画の評価・進捗管理を行います。</li> </ul> <p>②呉市生活バス, 空港アクセスの管理体制整備及び呉市の支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービスの量及び質と持続可能な財政負担の観点から, 定期的にモニタリングを実施し, 呉市生活バス, 空港アクセスの管理体制整備及び支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化に向けた検討を行います。</li> </ul> <p>③地域の交通に関する諸課題の共有・改善策検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>呉市における地域の交通に関する諸課題について, 会議内での情報交換を行いながら, 前例にとらわれない調査や具体的な改善策の検討を行います。</li> </ul> <p>④呉駅を核とした交通ネットワークの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>呉駅を核とした, 利便性・効率性の向上に加えて地域活性化にも資する, 次世代を見据えた持続可能性の高い呉市の交通ネットワークの在り方の検討を行います。</li> </ul>

### (3) 計画の推進スケジュール

計画の推進に当たっては、次のスケジュールに基づいて、進捗管理を行い、継続的な改善を図っていきます。

		当該年度(N年度)											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
実施内容		次年度(N+1年度)事業の企画						次年度(N+1年度)事業の計画					
		当該年度(N年度)事業実施											
		前年度(N-1年度)事業の評価・検証											
		改善方針の検討・反映											
呉市の予算編成								○					○
呉市地域公共交通協議会				★									
交通戦略会議(仮称)	①呉市地域公共交通計画の進捗管理			☆				☆		☆			☆
	②呉市生活バス、空港アクセスの管理体制整備及び呉市の支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化			☆				☆		☆			☆
	③地域の交通に関する諸課題の共有・改善策検討												
	④呉駅を核とした交通ネットワークの検討												
		サービス実績データの収集・集計(データの種類によって、収集・集計の頻度は異なる)											
		随時協議											

### ■呉駅の将来像～呉駅周辺地域総合開発(呉駅前の機能向上)

老朽化・機能低下がみられる呉駅前広場とそごう呉店跡地の再生等の課題を解消し、交通まちづくりとスマートシティの起点形成を目指して呉駅周辺の再整備を行っています。

#### 第1期開発(5年後の目指す姿)

##### ■ 総合交通結節点の形成(バス・タクシー)

- バス・タクシー・自家用車と歩行者を分離した駅前広場の整備

##### ■ デッキ空間の創出と先進的な活用

- 交通ターミナルと一体となるデッキ広場の整備
- 賑わい創出につながる広場空間の利活用



##### ■ 呉駅の南北一体の玄関口の形成

- JR呉駅橋上駅舎の検討着手
- 複合施設の整備による賑わいとまちなか居住の推進
- 駅前の賑わいを創出する複合施設の整備

##### ■ 呉駅の防災拠点機能の整備

- 災害時活動拠点の機能整備
- 災害時の広域的な交通ネットワーク拠点の機能整備

##### ■ アーバンデザインセンターによる「公・民・学」が連携したまちづくり

- アーバンデザインセンターの設立



#### 5～15年後の目指す姿

##### ■ デッキ上での次世代モビリティの運行

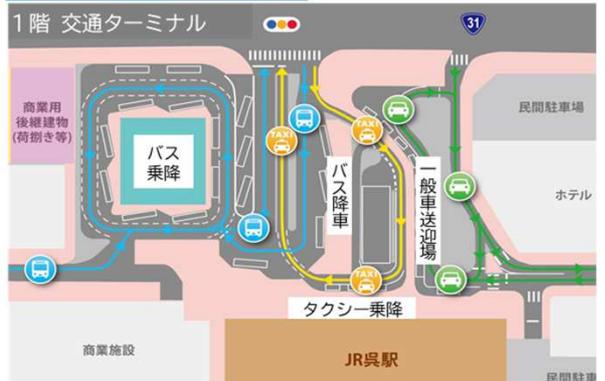
- デッキ上に小型の次世代モビリティが乗り入れることで、地域内におけるデッキ広場の拠点性を強化

#### 15年後～の目指す姿

##### ■ 呉市全域における未来志向の「交通まちづくり」を軸としたスマートシティの実現

- 都市間アクセス、市内移動の両面で、多様なニーズに応える次世代モビリティを導入

#### 呉駅交通ターミナル計画図



# 別紙：問題点、解決の方向性、施策及び事業の体系図

## 問題点

### 地域の交通のネットワーク

- 行きたい所に行けるバス路線がない。
- 運行経路が遠回り、移動時間が長い。
- 移動手段が少ない。
- 便数が少なく、乗りたいときに運行する便がない。
- バス停や駅が遠い(近くても坂があり、歩けない。)
- 坂・段差が多い。車椅子・ベビーカーでの移動が難しい。
- 終電・終バスが早い。

### おでかけ環境の快適性

- 現状のサービス水準に対して、料金が安く、定期的割引率が低い。
- 遅延・運休が多い。
- 特定の便で車内が混雑している。
- 乗り継ぎ時間が短いなど、他の移動手段とのダイヤ調整が不十分
- 運行ルート、時刻表、路線図、バス停の場所及びバスの行き先が分かりにくい。

### 乗り継ぎ・待合環境

- 上屋、ベンチ、照明、トイレなどの待合に必要な機能が不足している場所がある。
- 設備(バス停・船着き場)が老朽化している。
- 待ち時間や遅延情報、運行状況が分かりにくい。

### 交通事業者の経営状況及び公的資金投入額

- 自家用車による移動が多く、また、人口減少に伴い、利用者の減少が進んでいる。
- 利用者が減少する中でも、交通サービスを維持してきたが、総運行便数のうち、空車で運行している便の割合が半数を超えている路線もある。
- 収入の減少や費用の増大により、すべての路線が赤字となっており、中には収支率が数パーセントの路線がある。
- 移動需要に応じた見直しができていることにより、公的負担額が高額になるとともに、年々増加している。

### 運転手・船員の確保・育成

- 運転手の高齢化が顕著である。
- 後継者が不在のため、廃業の可能性がある。
- 運転手の離職率が高い。
- 事業者が個々で運転手の採用活動を行っており、非効率である。

### 地域の交通のマネジメント

- 路線再編や交通計画の進捗管理など、地域の交通の企画・運営が不十分である。
- 地域住民、事業者及び呉市で情報共有する場が少ない。
- 交通分野における脱炭素に向けた取組ができている。
- 有事の際の連携体制の構築や対応認識の共有化ができていない。

## 解決の方向性

### 利便増進

運行方法、運行ルート、待合環境、車両等が最適で使いやすい地域の交通

#### 基本的な考え方

- 日常の移動需要に対する不自由を適切なコストで解消すること。
- 地域特性と移動需要に応じた移動手段を確保すること。

#### 方向性

- 公共交通軸と乗り継ぎ拠点の役割を明確にして、サービス水準の保障
- 目的や時間帯に応じた、4とおりのおでかけが可能となる移動手段の確保
- 多様なおでかけに対応する地域主導型交通等の住民主導による移動手段の導入
- 医療機関、商業施設、福祉施設等の交通事業者以外の輸送資源の活用

### 単純明快

路線図、乗り継ぎ等が分かりやすく、使ってもらえる地域の交通

#### 基本的な考え方

- 利用者目線で分かりやすい情報を提供すること。
- 初めての利用でも迷わずに移動できること。
- 交通事業者以外の輸送資源を利用する場合にも分かりやすい情報を提供すること。

#### 方向性

- 時刻表の様式や路線図の番号・配色などが統一的な案内システムの整備
- サービス水準に応じた柔軟な運賃制度の構築

### 安心・安全

サービスの安定供給に向けて、持続可能性・採算性の高い地域の交通

#### 基本的な考え方

- 交通事業者間や他分野との様々な連携・協働に取り組むこと。

#### 方向性

- 運賃以外の収入源の確保。
- 目的に応じたモビリティ・マネジメントにより、地域の交通に対する地域住民を始めとした関係者の意識改革。
- 事業者間連携によるスケールメリットを生かした運転手・船員の確保策の展開
- 利用状況や移動需要に応じた、路線の見直し及び運行方法の最適化

### 魅力向上

身近な移動手段として認知され、にぎわい創出の触媒として機能する地域の交通

#### 課題と基本的な考え方

- 目指す姿を地域住民、交通事業者、医療機関、商業施設等の関係者で共有し、企画力・提案力・サービス力を強化すること。

#### 方向性

- 地域の交通の課題を地域公共交通協議会で議論し、改善に取り組む。
- 地域住民が地域の交通の運営に参画し、守り、育む。
- 目指す姿の実現に係る推進体制の構築

## 施策（戦略）

## 事業（戦術）

施策1 公共交通軸の強化	事業1-1 空港アクセス・基幹幹線の改善
	事業1-2 幹線・支線の改善
施策2 地域の実情に応じた生活交通の展開	事業2-1 地域主導による移動手段の全市的な展開
	事業2-2 補助制度の見直し
施策3 乗り継ぎ・待合環境の向上	事業3-1 乗り継ぎ拠点の整備
	事業3-2 待合環境の改善
	事業3-3 呉駅周辺地域総合開発の推進
施策4 車両や施設のバリアフリー化の推進	事業4-1 JR駅のバリアフリー化の推進
	事業4-2 ノンステップバス車両への計画的な更新
施策5 分かりやすい情報の提供	事業5-1 路線番号、バス停名称等の見直し
	事業5-2 デジタルサイネージやGTFSなどによる情報発信の拡充
施策6 使いやすい運賃体系の構築	事業6-1 便利で使いやすい運賃制度の導入
施策7 公的負担額の削減に向けた経営努力	事業7-1 運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組
	事業7-2 幹線及び支線の見直し
	事業7-3 呉市生活バス及び航路の見直し
	事業7-4 「交通戦略会議(仮称)」の設置
施策8 地域の交通の利用促進	事業8-1 便利で使いやすい運賃制度の導入(再掲)
	事業8-2 モビリティ・マネジメントの実施
施策9 運転手・船員の確保・育成	事業9-1 合同就職説明会の開催
	事業9-2 学生等を対象とした会社見学・職業体験の実施
	事業9-3 運転手合同研修・訓練の実施
	事業9-4 二種免許等取得費用の助成
施策10 災害時の交通機能確保	事業10-1 災害に強い交通ネットワーク・機能の確保
	事業10-2 呉駅周辺地域総合開発の推進(再掲)
施策11 交通マネジメント体制の整理	事業11-1 「交通戦略会議(仮称)」の設置(再掲)
施策12 地域の交通を支える住民意識の醸成	事業12-1 地域主導による移動手段の全市的な展開(再掲)
	事業12-2 モビリティ・マネジメントの実施(再掲)
施策13 DX・GXによる持続可能な交通に向けた取組	事業13-1 次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験の実施
	事業13-2 交通の脱炭素化
	事業13-3 呉駅交通ターミナルを起点とした次世代交通ネットワークの形成