

呉市地域公共交通計画（案）について

令和7年1月22日(水)

呉市地域公共交通協議会事務局

1 計画（素案）に対する市民意見募集等について

呉市地域公共交通計画(素案)について, 市民意見募集・地域説明会等を実施し, 皆様から頂いた御意見を踏まえ, 修正を行いました。

(1) 市民意見募集

意見募集期間	令和6年11月28日(木)から同年12月27日(金)
周知方法	呉市ホームページへの掲載
	呉市役所本庁舎6階交通政策課窓口, 1階シビックモール及び各市民センター窓口における配布
意見等	0件

(2) 地域説明会

実施期間	令和6年12月2日(月)から同月23日(月)
開催場所	中央地域及び各市民センターの立地する地域(計18地域)
延べ参加者数	217名 ※呉市立地適正化計画の改定に関する説明会と同時開催

(3) 呉市議会

令和6年11月22日(金)開催の総合交通対策特別委員会において, 計画(素案)について, 報告を行いました。

2 計画（素案）の修正について（地域説明会）

意見の要旨

【江田島市との移動に対する考え方について】

前回の住民意見交換会に参加した際、江田島市方面への移動手段がないという意見があった。今回の配付資料においても、「江田島市と呉市は、1,000～1,100人程度の通勤の人の動きがある。」という記載がある。

交通ネットワークの全体像では、江田島方面への移動や航路について、どのように考えているのか。

市の考え方等

江田島市と呉市の人の動きは、国勢調査の結果等で確認しており、前回の住民意見交換会で頂いた意見については、内容を精査しつつ、今後の検討材料としていきたいと考えています。

交通ネットワークの全体像については、意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

19ページ

(4) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

(修正後)「**図14 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像**」を修正

3 計画（素案）の修正について（呉市議会）

意見の要旨

【事業(戦術)について】

「事業4-1 JR駅のバリアフリー化等の推進【継続】」について、内容が重複している部分があるので、修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

40ページ

事業4-1 JR駅のバリアフリー化等の推進【継続】

(修正前)

- ・ 呉市内に13あるJR駅について、西日本旅客鉄道株式会社と連携しながら、バリアフリー化を含めた利便性向上に取り組みます。
- ・ その他のJR駅についても、西日本旅客鉄道株式会社と連携を図りながら、国土交通省の整備基準を満たしている駅から、順次、バリアフリー化の推進に取り組みます。

(修正後) 一部文章を削除

- ・ 呉市内に13あるJR駅について、西日本旅客鉄道株式会社と連携しながら、バリアフリー化を含めた利便性向上に取り組みます。

4 計画（素案）の修正について（本協議会）①

意見の要旨

第2章 関連計画等の動向

2 国の動向

『国土交通省「交通空白」解消本部』の内容を追加すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

4ページ

2 国の動向

(修正後)(4) 国土交通省「交通空白」解消本部(令和6年7月～継続中)を追加

4 計画（素案）の修正について（本協議会）②

意見の要旨

第2章 関連計画等の動向

4 上位計画及び関連計画

関連計画として、中心市街地活性化、福祉、教育及び防災関係の計画を追加すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

6ページ

4 上位計画及び関連計画

(修正後)関連計画として、次の計画を追加

・「呉まちなか公共空間デザイン計画(令和6年策定)」

・「呉市地域福祉計画(令和4年策定)」

・「呉市教育振興基本計画(令和6年改定)」

・「呉市地域防災計画(令和5年修正)」

4 計画（素案）の修正について（本協議会）③

意見の要旨

第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）

1 外部要因

公共交通の人口カバー率等を示すこと。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

10ページ

(3) 主な移動手段

(修正後) 次の文章及び表を追加

また、国土交通省が公表している「都市モニタリングシート」における呉市の「基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」は、71.1%となっており、近隣市町と比較すると高い水準となっています。

表2 公共交通の人口カバー率

市町村名等	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率〔%〕
東広島市	44.6%
江田島市	48.1%
全国平均値	35.4%

4 計画（素案）の修正について（本協議会）④

意見の要旨

第6章 地域の交通の目指す姿

2 理想とするサービス水準

航路に関する内容を追加すること。
また、西条線を公共交通軸の幹線に位置付けること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

18ページ

(3) 公共交通軸の階層化及び理想とするサービス水準の考え方

(修正後) 次の文章を追加(表6も併せて修正)

海上ルートにより、市外と呉市を結ぶ地域の交通は、「瀬戸内海アクセス」とします。

19ページ

(4) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

(修正後) 図14 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像を修正

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑤

市の考え方等

【修正事項】

19ページ

(5) 乗り継ぎ拠点の理想とするサービス水準

(修正前) 乗り継ぎ拠点では、バス停、駅などの既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。

(修正後) 乗り継ぎ拠点では、バス停、駅、乗船場等の既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。

24ページ

(8) 主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備

(修正後) 表9 主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備を修正

29ページ

(1) 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

(修正後) 図25 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像を修正

29ページ

(1) 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

(修正後) 図26 地域の交通の利用者の性質及び輸送密度を修正

2 計画（素案）の修正について（本協議会）⑥

市の考え方等

【修正事項】

30ページ

(2) 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方

(修正後)表11 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方を修正

31ページ

(3) 想定される交通モード

(修正後)表12 想定される交通モードを修正

32ページ

(4) 公共交通軸の理想とするサービス水準

(修正後)表13 公共交通軸の理想とするサービス水準を修正

34ページ

(4) 公共交通軸の理想とするサービス水準

(修正後)図28 地区カルテ(例:中央地区)を修正

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑦

市の考え方等

【修正事項】

37ページ

(修正前)事業1-1 空港アクセス・基幹幹線の改善【継続】

- ・ 広島市などの市外と接続し、大量輸送を担うなど、移動の核となる基幹幹線及び、ビジネスや観光利用による国内外と呉市の移動を担う空港アクセスについて、呉市及び交通事業者が連携して運行を継続することで、地域住民等の移動手段を確保します。

(修正後)事業1-1 空港アクセス・瀬戸内海アクセス・基幹幹線の改善【継続】

- ・ ビジネスや観光利用による国内外と呉市の移動を担う空港アクセス・瀬戸内海アクセス及び広島市などの市外と接続し、大量輸送を担うなど、移動の核となる基幹幹線について、交通事業者及び呉市が連携して運行を継続することで、地域住民等の移動手段を確保します。

39ページ

事業3-2 待合環境の改善【継続】

(修正後)次の文章を追加

- ・ 乗船場については、航路に接続するバス等の交通手段の運行情報が、乗船場とバス停等の双方で確認できるようにするなど、待合環境の改善を進めます。

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑧

市の考え方等

【修正事項】

53ページ

(1) 算定方法等

ア 【評価指標1】地域の交通による市民一人当たりの移動回数

(修正前)ただし、クリアライン線、矢野焼山線、広島焼山線を除きます。

(修正後)ただし、クリアライン線、矢野焼山線及び広島焼山線並びに離島航路・生活航路以外の航路を除きます。

54ページ

(1) 算定方法等

カ 【評価指標6】公共交通軸、生活交通の収支率

(修正前)ただし、JR呉線、クリアライン線、矢野焼山線、広島焼山線を除きます。

(修正後)ただし、JR呉線並びにクリアライン線、矢野焼山線及び広島焼山線並びに離島航路・生活航路以外の航路を除きます。

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑨

意見の要旨

第7章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性

2 問題点に対する解決の方向性

「安心・安全」を「安全・安心」に変更すること。
また、安全に関する内容を追加すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

27ページ

問題点6 地域の交通のマネジメント

(修正後) 次の文章を追加

○呉市生活バスの運行において、運行事業者の各社が独自の基準で安全管理を行っている。

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑩

市の考え方等

【修正事項】

28ページ

（修正後）

(3) 安全・安心

安全性の高いサービスが安定供給され、持続可能性・採算性が高い地域の交通

➤ 基本的な考え方

・呉市として、統一した基準により、運行の安全を管理すること。

・交通事業の収支改善を図り、持続可能性を高めること。

➤ 方向性

・運行の安全性向上に向け、交通事業者と呉市の連携強化

・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

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑪

市の考え方等

【修正事項】

35ページ, 43ページ, 51ページ

(修正前)施策7 公的負担額の削減に向けた経営努力

(修正後)施策7 **安全性の向上・**公的負担額の削減に向けた経営努力

43ページ

(修正前)事業7-4 「交通戦略会議(仮称)」の設置【新規】

- ・ 呉市地域公共交通協議会内に「交通戦略会議(仮称)」を設置し, 市域全体に係る交通ネットワークのより効率的な運行管理や計画, 企画等を実施するマネジメント(運営)体制について協議・検討し, 実施していくことで地域の交通の運行費用縮減に努めます。

(修正後)事業7-**1** 「交通戦略会議(仮称)」の設置【新規】

- ・ **戦略会議において, 呉市生活バスの安全性を向上するための具体的な取組, 市域全体の交通ネットワークのより効率的な運行管理, 公的負担額の削減を図るためのマネジメント(運営)体制等**について協議・検討し, 実施していきます。

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑫

市の考え方等

【修正事項】

45ページ

（修正前）事業9－3 運転手合同研修・訓練の実施【新規】

- ・ 各バス事業者で行っている運転手の研修・訓練について、市域全体での運転手の育成や質の向上の観点から、市と交通事業者が連携して、合同研修・訓練を実施します。

（修正後）事業9－3 運転手合同研修・訓練の実施【新規】

- ・ 各バス事業者で行っている運転手の研修・訓練について、呉市と交通事業者が連携して、合同研修・訓練を実施し、**安全性や運転技術の向上に努めます。**

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑬

意見の要旨

第7章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性

3 地域の交通のサービス水準及び乗り継ぎ拠点

他市町村における事例について、事業主体、運行主体等の地域住民・地域の関係者の立場を示すこと。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

33ページ

(7) 地域の主体的な参画による利便増進

(修正後)表16 地域住民等の主体的な参画の事例を修正

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑭

意見の要旨

第7章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性

4 交通サービス最適化の考え方

「維持基準及び対応方針」について、今後の在り方を協議会で議論するように、修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

33ページ

4 交通サービス最適化の考え方

（修正前）なお、広島電鉄が運行する旧呉市交通局のバス路線及び生活交通（呉市生活バスのみ）については、維持基準及び対応方針に基づき、見直しを図ります。

（修正後）なお、広島電鉄が運行する旧呉市交通局のバス路線及び生活交通（呉市生活バスのみ）については、維持基準及び対応方針に基づき、見直しを図るとともに、**現行の維持基準及び対応方針については、今後、呉市地域公共交通協議会において、実態に応じた見直しを検討していくものとします。**

4 計画（素案）の修正について（本協議会）⑮

意見の要旨

第9章 達成状況の評価及び推進体制

5 計画の推進スケジュール

本計画の進捗管理は、交通戦略会議（仮称）ではなく、協議会で行うように修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

56ページ

5 計画の推進スケジュール

(修正後)図35 計画の推進スケジュールを修正

5 計画（素案）の修正について（その他）①

意見の要旨

第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）

1 外部要因

「(4) 道路環境, 道路渋滞」について, 呉市都市計画マスタープラン（令和5年3月改定）との整合を図ること。

市の考え方等

意見を踏まえ, 次のように修正します。

【修正事項】

10ページ

(修正前)(4) 道路環境, 道路渋滞

家屋が密集していることにより, 狭隘な道路が多く, 路線バスなどの運行が困難な地域が多数存在しています。また, 一部時間帯においては, 慢性的に道路渋滞が発生する箇所があり, これらのことが公共交通の利用を阻害する要因の一つとなっています。

(修正後)(4) 道路環境, 渋滞

呉市では, 幹線道路網として, 広島呉道路や東広島・呉自動車道による広域的な道路ネットワークを有するとともに, 代替性・多重性が一定程度確保された道路ネットワークが整備されています。これらの道路においては, 朝夕の通勤時間帯などに渋滞が発生する箇所があり, 公共交通から利用者を遠ざける要因の一つとなっています。また, 斜面地を始めとして, 狭あいな道路が多く, 道路環境の改善が望まれる地域があります。

5 計画（素案）の修正について（その他）②

意見の要旨

第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）

1 外部要因

「人流データに基づく移動需要」の図を追加すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

11ページ

(5) 人流データに基づく移動需要

(修正後) 次の図を追加

図10 一時間当たりの平均流出量マップ及び図11 出発地・到着地を基準とした人流データを追加

5 計画（素案）の修正について（その他）③

意見の要旨

第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）

2 外部要因のまとめ

「道路環境、道路渋滞」について、実態に応じた表現に修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

13ページ

2 外部要因のまとめ

（修正前）

道路環境、道路渋滞

道路環境により、バスの運行が困難な地域がある。
また、一部の路線においては、道路渋滞によりバスの定時性に課題がある。

（修正後）

道路環境、**渋滞**

一部の路線において、渋滞によりバスの定時性に課題がある。
また、斜面市街地では、狭あいな道路や勾配が急な道路がある。

5 計画（素案）の修正について（その他）④

意見の要旨

第6章 地域の交通の目指す姿

1 目指す姿（基本的な方針）

一文が長く、分かりにくいいため、修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

17ページ, 52ページ

1 目指す姿(基本的な方針)

(修正前)・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せる, 魅力的な地域の交通の安定的な供給

(修正後)・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

・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

5 計画（素案）の修正について（その他）⑤

意見の要旨

第6章 地域の交通の目指す姿

2 理想とするサービス水準

広島焼山線及び矢野焼山線を公共交通軸に追加すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

19ページ

(4) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

(修正後) 図14 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像を修正

29ページ

(1) 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

(修正後) 図25 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像の図を修正

30ページ

(2) 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方

(修正後) 表11 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方を修正

32ページ

(4) 公共交通軸の理想とするサービス水準

(修正後) 表13 公共交通軸の理想とするサービス水準を修正

5 計画（素案）の修正について（その他）⑥

意見の要旨

第6章 地域の交通の目指す姿

3 目指す姿を踏まえた現状診断

現状診断について、実態に応じて修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

20ページ

(1) 4とおりのおでかけパターンに対する現状診断

(修正後)「表8 行ける・行けない表」を修正

【修正事項】

21ページ, 26ページ

(3) 始発便を利用する場合の都市拠点への到着時刻(図16, 表10も併せて修正)

(修正前)始発便による都市拠点への最も早い到着時刻を比べると、大部分で6時台ですが、豊浜・豊地区は7時台となっています。

(修正後)始発便を利用する場合の都市拠点への最も早い到着時刻を比較すると、大部分では6時台ですが、倉橋・豊浜・豊地区では8時台となっています。

5 計画（素案）の修正について（その他）⑦

市の考え方等

【修正事項】

22ページ, 26ページ

(4) 最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻(図17, 表10も併せて修正)

(修正前)都市拠点を出発する終便の時刻を比べると, 都市拠点に滞在可能な時間帯が異なり, 最も早い地区で19時台となっています。

(修正後)都市拠点を出発する**最終便の時刻を比較すると, 最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻**が異なり, 最も早い地区では, **18時台**となっています。

22ページ, 26ページ

(5) 都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数(図18, 表10も併せて修正)

(修正前)都市拠点へ行くための乗り継ぎ回数を比べると, 市役所・支所を起点にする場合では, 多くても1回の乗り継ぎで都市拠点へ移動することが可能です。

(修正後)都市拠点へ行く**場合**の乗り継ぎ回数を**比較すると**, 多くても1回の乗り継ぎで都市拠点へ移動することが可能です。

5 計画（素案）の修正について（その他）⑧

市の考え方等

【修正事項】

23ページ, 26ページ

(6) 法人タクシー営業所の立地状況(図19, 表10も併せて修正)

(修正前)法人タクシーの営業所の数を比較すると, 仁方地区以東は営業所の数が少なく, 特に呉市B(豊島及び大崎下島)の営業区域では実質1社となっています。当該区域では, 自家用車以外の移動手段としてタクシーを選択しようとしても, 利用が難しい状況となっています。

(修正後)法人タクシーの営業所の立地状況を比較すると, 仁方地区以東は, 営業所の数が少なく, 特に営業区域「呉市B(豊浜地区及び豊地区)」では, 2社となっています。当該地区では, 自家用車以外の移動手段として, タクシーを利用することが難しい状況になっています。

5 計画（素案）の修正について（その他）⑨

意見の要旨

第7章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性

3 地域の交通のサービス水準及び乗り継ぎ拠点

公共ライドシェアや日本版ライドシェアの説明を追加すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

31ページ

(3)想定される交通モード

(修正後)次の図を追加

図27 公共ライドシェア及び日本版ライドシェアを追加

5 計画（素案）の修正について（その他）⑩

意見の要旨

第8章 施策（戦略）及び事業（戦術）

「事業9 運転手・船員の確保・育成」について、「運転手合同研修・訓練の実施」及び「二種免許等取得費用の助成」の令和9年度以降のスケジュールを「実施」に修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

45ページ

施策9 運転手・船員の確保・育成

スケジュール

（修正後）運転手合同研修・訓練の実施及び第二種運転免許等取得費用の助成のスケジュールを修正

5 計画（素案）の修正について（その他）⑪

意見の要旨

第9章 達成状況の評価及び推進体制

1 評価指標と目標値

評価指標5について、「一般会計決算額に占める公共交通関連経費割合」に修正すること。

市の考え方等

意見を踏まえ、次のように修正します。

【修正事項】

【評価指標5】

53ページ

(修正前)一般会計に占める公共交通関連経費割合

令和5年度	令和11年度
1.09%	おおよそ1.05%

(修正後)一般会計**決算額**に占める公共交通関連経費割合

令和5年度	令和11年度
1.07%	おおよそ 1.03%

5 計画（素案）の修正について（その他）⑫

市の考え方等

【修正事項】

54ページ

(1) 算定方法等

(修正前)オ 【評価指標5】一般会計に占める公共交通関連経費割合

呉市の一般会計当初予算額に占める公共交通に関する呉市負担額の割合とします。呉市負担額は公共交通軸及び生活交通の運行に係る負担額の実績値とします。ただし、JR呉線、クレアライン線、矢野焼山線、広島焼山線を除きます。

なお、地域の交通に関する設備投資、拠点整備、新技術導入などに必要な臨時的・投資的費用は呉市負担額に含まないものとします。

(修正後)オ 【評価指標5】一般会計**決算額**に占める公共交通関連経費割合

呉市の一般会計**決算額**に占める公共交通に関する呉市負担額の割合とします。呉市負担額は、公共交通軸及び生活交通の運行に係る負担額の実績値**(決算額)**とします。

なお、地域の交通に関する設備投資、**乗り継ぎ拠点の整備**、新技術導入などに必要な臨時的・投資的費用は、**呉市負担額に含まない**ものとします。

6 今後の予定

令和7年2月中旬

呉市議会に計画(案)を報告予定

令和7年3月下旬

呉市地域公共交通計画の策定・公表予定