



呉市 地域公共交通計画

概

要

版

令和7年3月

呉市



1 地域の交通の目指す姿

(1) 目指す姿（基本的な方針）

- ・日常の移動需要（通学・通勤・通院・買物）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（広島市等）
- ・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
- ・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

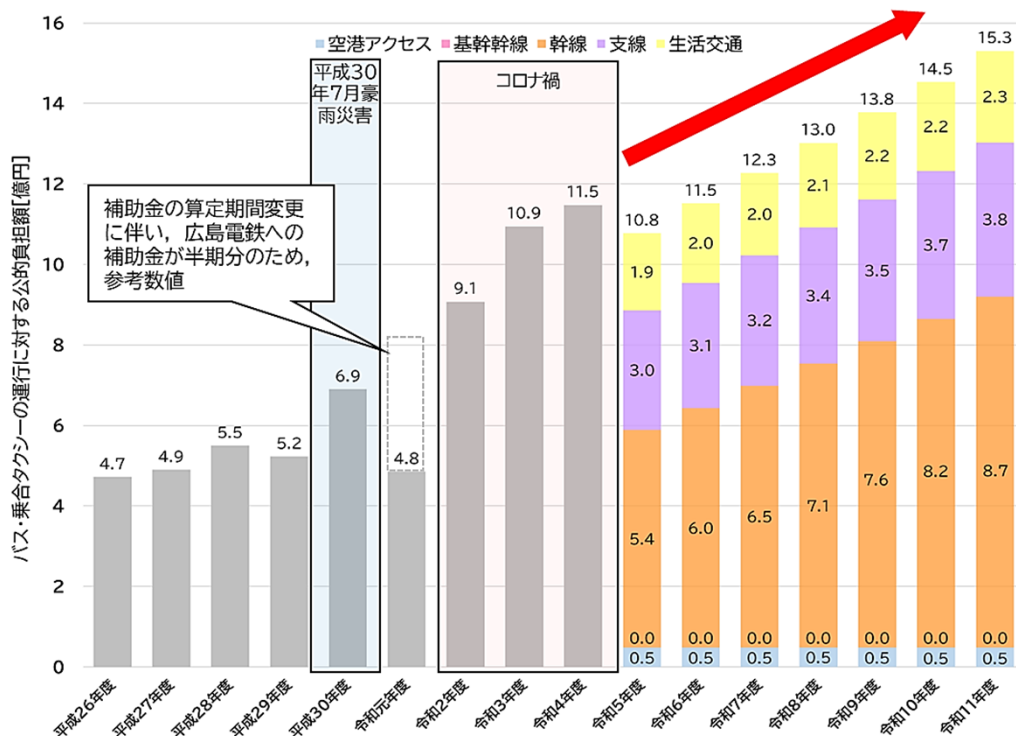
- ・性能保証（生活需要）：目的や時間帯に応じた4とおりのおでかけが可能となる地域の交通の確保
- ・品質保証（おでかけ需要）：快適に多様なおでかけが可能となる運行回数の確保（ピーク時2本/時程度）
※サービス水準の確保に当たっては、財政的な持続可能性を踏まえるとともに、地域主導型交通等を活用するものとします。
※4とおりのおでかけ：目的地と時間帯に応じたおでかけパターン

(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。本計画期間の満了時には、呉市内全域において、目指す姿が実現されることを目標とします。

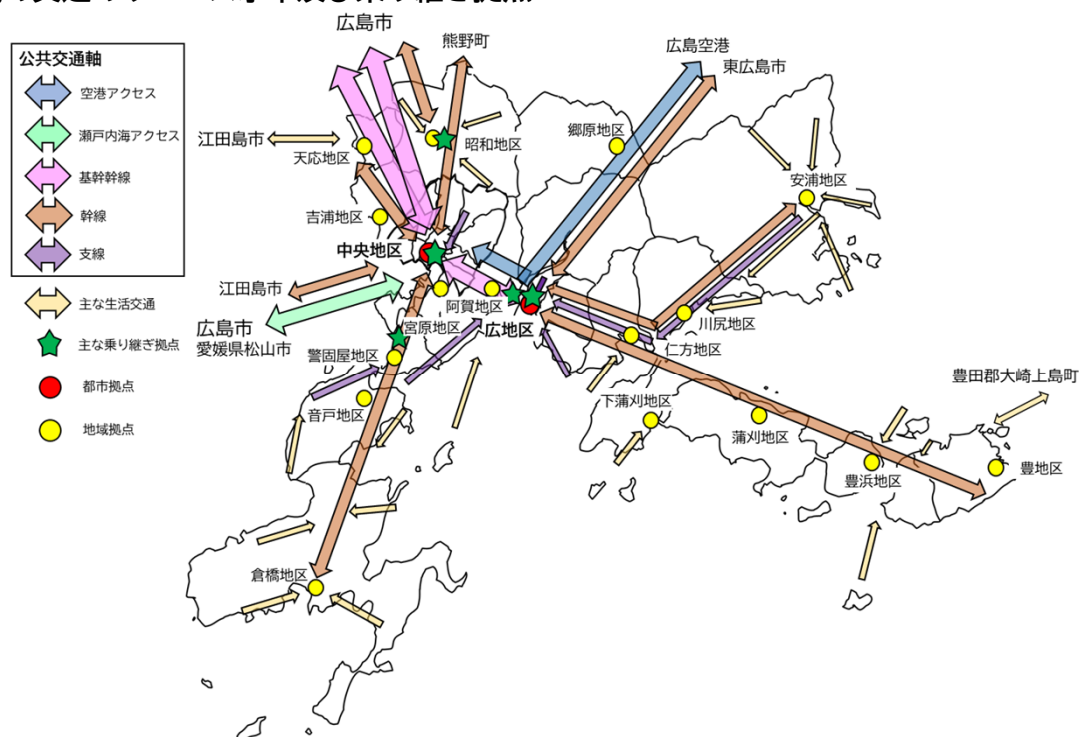
視点（抜粋）	診断結果
4とおりのおでかけパターンに対する現状診断	倉橋・豊浜・豊地区において、アクセス性が悪い場合がある。
バスの運行に関する公的負担額の将来推計	毎年2%の収入減少・費用増加を見込んで推計すると、令和11年度には約15億円になることが予測される。
主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備	現状では、おおむね必要な機能・設備を有しているが、老朽化が進行している設備や設備の規模が不十分な場合が散見される。
運転手・船員に関する現状診断	特にバス（一般乗合旅客運送事業）及びタクシー（法人）の運転手の高齢化が顕著となっているとともに、男女比に偏りがあるため、若年層や女性の運転手・船員の確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

<バスの運行に関する公的負担額の将来推計>



2 地域の交通の問題点整理と解決の方向性

(1) 地域の交通のサービス水準及び乗り継ぎ拠点



(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

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等、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
	瀬戸内海アクセス	- 海上ルートにより、呉市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等、呉市の産業振興に欠かせない航路であり、交通事業者により、必要に応じた利便増進を図るもの
	基幹幹線	- 広島市等の呉市外と都市拠点を結び、通学・通勤のほか、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、交通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、買物等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、買物等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

(3) 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	J R呉線、高速バス、路線バス、呉市生活バス、旅客船等
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（自家用有償旅客運送）・日本版ライドシェア（自家用車活用事業）、旅客船等
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物シャトルバス、互助輸送等

※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の活用も想定されます。

(4) 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	地区名等	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																
		呉港	瀬戸内海 アクセス	旅客船	6時台	20時	おおむね60分	おおむね120分		広島港～呉港～松山観 光港																
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	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)	クエアライン線															
	地域拠点型	地域住居型																								
	移動需要分散型																									
地域拠点	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(広駅以東)															
	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		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)	西条線 宮原線 呉倉橋島線 郷原黒瀬線 焼山熊野苗代線 広島焼山線 矢野焼山線 沖友線															
	都市拠点型	都市住居型																								
	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	旅客船	5時台	22時台	おおむね30分	おおむね60分		呉港～小用港													
	都市拠点型	都市住居型																								
地域拠点型	地域住居型																									
移動需要分散型																										
地域拠点	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	支線	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 長の木長迫線 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															
	都市拠点型	都市住居型																								
	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									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 長の木長迫線 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								
	都市拠点型	都市住居型																								
	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	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 長の木長迫線 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
	都市拠点型	都市住居型																								
地域拠点型	地域住居型																									
移動需要分散型																										

※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の活用も想定されます。
 ※2：公共交通軸の同じ階層ごと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。

(5) 生活交通の基準となるサービス水準

分類	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

(6) 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。

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。

3 問題点と解決の方向性、施策（戦略）及び事業（戦術）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。
- ・電車・バスの最終運行時刻が早い。

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、ほかの移動手段とのダイヤ調整が不十分となっている。
- ・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、トイレ等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・乗船場)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、利用者の減少が進む中、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%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等、地域の交通の企画・運営が不十分である。
- ・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。
- ・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。

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可能であること。
- ・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。

方向性

- ・時刻表の様式や路線図の番号・配色等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、運行の安全管理を行うこと。
- ・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

魅力向上

身近な移動手段として認知され、にぎわい創出に貢献する地域の交通

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

- ・地域公共交通協議会で議論し、地域の交通の改善
- ・地域の交通の運営に地域住民が参画
- ・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

施策 2

地域の実情に応じた生活交通の展開

施策 3

乗り継ぎ・待合環境の向上

施策 4

車両や施設のバリアフリー化の推進

事業 1-1 空港アクセス・瀬戸内アクセス・基幹幹線の改善【継続】

事業 1-2 幹線・支線の改善【新規】

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】

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】

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】

施策 5

分かりやすい情報の提供

施策 6

使いやすい運賃体系の構築

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(※)等による情報発信の拡充【拡充】

事業 6-1 便利で使いやすい運賃制度の導入【新規】

※GTFSは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。公共交通機関の時刻表やその位置情報等で構成されており、バスだけでなく、鉄道・船等のデータとして様々な公共交通に利用されています。

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

施策 8

地域の交通の利用促進

施策 9

運転手・船員の確保・育成

施策 10

災害時の交通機能確保

事業 7-1 「交通戦略会議(仮称)」の設置【新規】

事業 7-2 運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組【新規】

事業 7-3 幹線・支線の見直し【継続】

事業 7-4 呉市生活バス及び航路の見直し【継続】

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】

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 第二種運転免許等取得費用の助成【新規】

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)

施策 11

交通マネジメント体制の整理

施策 12

地域の交通を支える住民意識の醸成

施策 13

DX・GXによる持続可能な交通に向けた取組

事業11-1 「交通戦略会議(仮称)」の設置(再掲)

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)

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】

4 施策（戦略）及び事業（戦術） ※施策・事業の一部を抜粋

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。

事業1-2 幹線・支線の改善【新規】

- 都市拠点内、都市拠点と地域拠点との間、地域拠点内を結ぶ幹線及び支線については、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するとともに、地域住民・交通事業者と協議の上、移動需要に応じた見直しを行います。

【見直し例】

- ・ 速達性の向上
- ・ 利用実態に応じた運行便数の適正化
- ・ 利用実態に応じた運行ダイヤの見直し
- ・ 運行間隔の平準化

事業2-1・12-1 地域主導による移動手段の全市的な展開【新規】

- 呉市や交通事業者が主体となって運行する既存の生活交通では、社会情勢の変化などに伴う移動需要の変化に対応することは難しくなっています。
- 生活交通の運行がない地区などにおいても、新たに移動需要が生じる場合も考えられます。
- 地域住民などと実情に応じた持続可能な運行形態や運行体制について協議・検討を進め、「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」や「互助による輸送」等、地域が主体となって運行する移動手段の導入を進めます。
- 市内一律で導入を進めるのではなく、先駆的に取組を進める必要がある「重点取組地区」を数地区設定し、地区カルテなどを活用しながら、当該地区において交通をテーマに話し合う住民意見交換会を開催し、具体的な移動手段の設定や実施スキーム等の検討を行い、呉市・地域住民・地域の関係者の共創により、持続可能な移動手段の導入へと結びつけます。
- なお、導入に当たっては、国土交通省広島運輸支局や広島県等の関係機関と連携を図ります。
- また、重点取組地区での取組事例を参考としながら、ほかの地区においても、地区の実情に応じた持続可能な移動手段の導入につなげるよう努め、全市的な展開を目指していきます。
- 呉市、地域住民及び地域の関係者が連携して、持続可能な地域主導による移動手段の導入に取り組むことで、地域住民の「地域で地域の交通を支える」という意識の醸成を図ります。

事業2-2 補助制度の見直し【新規】

- 乗合タクシーを想定した補助制度である現在の「呉市地域主導型交通サービス事業補助金」について、重点取組地区等への地域主導による移動手段の導入に併せて、様々な運行形態や運行体制に対応可能となるよう制度の見直しを行います。

事業3-2 待合環境の改善【継続】

- 民間企業等と連携し、公共施設等にデジタルサイネージを設置することで、バスの行き先や乗り場を分かりやすく案内するとともに、出発・到着時刻等の情報を提供します。
- バス停の上屋やベンチ等の整備・管理の仕組みづくりについても、民間企業等と連携しながら、検討を行い、順次整備を進めていきます。
- 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。

事業5-1 路線番号、バス停名称等の見直し【拡充】

- 交通事業者と協議を行い、路線番号やバス停名称等の運行に関する情報を、利用者にとってより分かりやすく、使いやすいものに見直すとともに、既存の案内表示の修正を計画的に行います。
- 特に複数の移動手段が結節する乗り継ぎ拠点では、初めて利用する人でも迷わず乗り継ぎが可能となるような案内を目指します。

【見直し例】

- ・ 方向別に路線番号の振り分け、統一ルールに基づく路線番号の設定
- ・ バス停に副名称の設定（「〇〇〇〇（▲▲▲▲前）」）
- ・ 複数の乗り場が存在するバス停に案内図を設置
- ・ 乗り継ぎ時刻が1枚で分かる時刻表の作成

事業6-1・8-1 便利で使いやすい運賃制度の導入【新規】

- ・ 利用者にとって便利で使いやすい運賃制度について、呉市地域公共交通協議会内に設置する「交通戦略会議（仮称）」で検討し、導入につなげます。
- ・ 導入する運賃制度は、現行のキロ制運賃、均一運賃にとらわれることなく、ゾーン運賃や上限運賃、時間制運賃、定額運賃（サブスクリプション）等も含め、各路線の利用実態や利用者のニーズを踏まえて検討します。
- ・ 令和6年度中に呉市内のほぼ全てのバス路線で導入されるクラウド型チケットサービス「MOBIRY DAYS（モビリーデイズ）」を活用した新しいサービスについて、提供事業者である広島電鉄と連携し、研究に取り組みます。

キロ制運賃	乗車した距離に応じて運賃が変わり、利用する距離が長距離になるほど運賃が高くなる（広電バス、西条線、沖友線、呉市生活バス等）。
均一運賃	利用した距離によらず、運賃が同じ（呉市生活バス（循環線）等）
ゾーン運賃	地域内に複数のゾーンを設定し、利用したゾーン数に応じた運賃を設定する。
上限運賃	長大路線において、運賃に上限額を設定する。
時間制運賃	利用する時間帯により、運賃の割引・割増を適用する。
定額運賃	交通サービスを一定期間（日、月、年）、定額で利用できる。

事業7-2 運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組【新規】

- ・ 車体ラッピングやバス車内等への広告掲示、チラシの配布、バス停のネーミングライツ等の運賃収入以外の収入の確保に向けた取組を行います。

事業8-2・12-2 モビリティ・マネジメントの実施【新規】

- ・ 長期的な視点で自家用車から地域の交通による移動への転換を図るために、地域住民・地域の関係者あるいは、生徒・学生といった、属性に応じたモビリティ・マネジメント施策を展開していきます。
- ・ 前計画の期間中に取り組んできた、高齢者や小学生等を対象とした乗り方教室の開催や地域イベント等への出展、バスの試乗体験等の取組についても、引き続き実施していきます。
- ・ 渋滞の解消や交通の脱炭素化といった、地域の交通の利用促進以外の視点からも、モビリティ・マネジメント施策を検討します。
- ・ 地域住民、交通事業者、地域の関係者、民間企業等と連携しながら、自家用車から地域の交通による移動への転換を図るための取組を実施することで、様々な属性の地域住民等が地域の交通について考える機会を創出します。



出典：呉市資料

事業9-1 合同就職説明会の開催【新規】

- ・ バス、タクシー及び航路事業において、運転手・船員等の高齢化や担い手不足が深刻化していることから、必要な人材の確保を図るため、呉市と交通事業者が連携して、合同就職説明会を開催します。
- ・ 「呉市と海上自衛隊呉地方隊との包括連携に関する協定書」に基づき、海上自衛隊と連携して、退職予定自衛官を対象とした説明会を開催します。

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】

- ・ 運転手等の高齢化や担い手不足が深刻化していることから、必要な人材の確保を図るため、呉市と交通事業者が連携して、高校生、大学生等を対象とした会社見学・職業体験を実施します。

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。

事業9-4 第二種運転免許等取得費用の助成【新規】

- ・ 第二種運転免許を有していない運転手、海技士免許を有していない船員を採用した交通事業者に対する各種免許取得費用の支援制度の導入について検討します。

5 達成状況の評価及び推進体制

(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、評価指標及びその目標値を設定します。

分類		評価指標	現状値 (令和5年度)	目標値 (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	およそ 42.2回/年・人
		空港線・バス・乗合タクシー・航路等	33.6回/年・人	およそ 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
	安全・安心	⑤一般会計決算額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)	1.07%	およそ1.03%
		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%	およそ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

戦略会議において、本計画の評価・検証、改善策や事業に関する具体的な検討等について、定期的に協議を行いながら、本計画を推進していきます。

なお、上位計画の改訂や社会情勢の変化、交通分野における技術革新等、特段に配慮すべき事情等が生じた場合は、計画期間中においても、必要に応じて本計画の内容を見直すこととします。

また、計画の推進に当たっては、都市計画部門、観光部門、財政部門等、庁内の関係部署も戦略会議に参加するものとし、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	①呉市地域公共交通計画の進捗管理 - 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、本計画の評価・進捗管理を行います。 ②呉市生活バス・空港アクセスの管理体制の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 - 交通サービスの量・質、持続可能な財政負担及び安全性の観点から、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の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。 ③地域の交通に関する諸課題の共有・改善策検討 - 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。 ④呉駅を核とした交通ネットワークの検討 - 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。

呉市地域公共交通計画〔概要版〕（令和7（2025）年3月）

発行・編集 呉市（都市部交通政策課）

〒737-8501 広島県呉市中央4丁目1番6号

TEL (0823)25-3239

FAX (0823)24-9645

MAIL kotusei@city.kure.lg.jp

