



呉市 地域公共交通 計画

資

料

編

令和7年3月

呉市



呉市地域公共交通計画〔資料編〕

目 次

第1章 はじめに

1 呉市の概要	1
1. 1 行政区域と人口	1
1. 2 位置・面積	1
1. 3 地域区分	2
2 新型コロナウイルス感染症の影響	2
2. 1 広島県における新規陽性者数の推移	2
2. 2 輸送人員及び運送収入の推移（中国運輸局管内）	3
3 地域の交通の現状	4
3. 1 〔空港アクセス〕呉広島空港線	4
3. 2 〔基幹幹線〕クレアライン線	5
3. 3 〔基幹幹線・幹線〕JR呉線	6
3. 4 〔幹線・支線〕路線バス	7
3. 5 〔支線・生活交通〕呉市生活バス	9
3. 6 〔生活交通〕乗合タクシー	12
3. 7 〔生活交通〕航路	13
4 旧呉市交通局の沿革	14
5 旧呉市交通局の路線移譲の経緯	17
5. 1 呉市交通事業の経営形態と今後のスケジュール等について	17
5. 2 呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る経緯等について	18
6 広島電鉄㈱の路線退出に伴う生活交通（呉市生活バス）への移管	19
6. 1 呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について	19
6. 2 広島電鉄㈱の路線退出に伴う呉市生活バスの運行	21
7 呉市生活バスの主な再編	22

第2章 関連計画等の動向

1 SDGs（持続可能な開発目標）	23
1. 1 持続可能な開発のための2030アジェンダ	23
1. 2 交通分野に関わりが深い項目	24
2 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会	25
3 地域交通法等の改正内容	25
4 地域公共交通の「リ・デザイン」	26
4. 1 地域公共交通の「リ・デザイン」の概要	26
4. 2 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）とは	26
5 地域の公共交通リ・デザイン実現会議	28
6 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会	28
7 国土交通省「交通空白」解消本部	34
8 広島県地域公共交通ビジョン	36
9 上位計画及び関連計画	38
9. 1 上位計画及び関連計画との関係性並びに本計画の位置付け	38
9. 2 第5次呉市長期総合計画	38
9. 3 呉市都市計画マスタープラン	39
9. 4 呉駅周辺地域総合開発基本計画	41

第3章 前計画の評価

1 評価結果	43
1. 1 令和2年度	43
1. 2 令和3年度	44
1. 3 令和4年度	45
1. 4 令和5年度	46

第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）

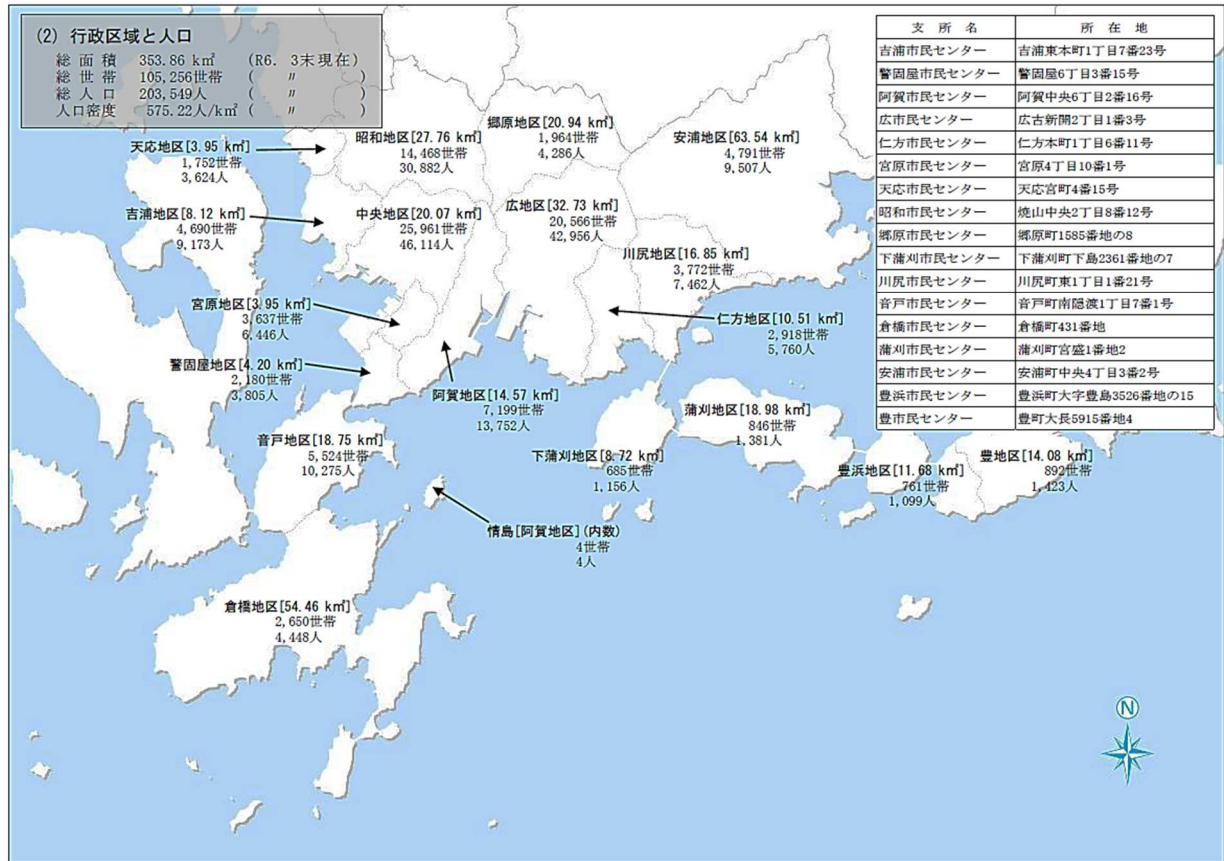
1 人口動態	47
1. 1 人口推移	47
1. 2 人口分布	48
1. 3 人口ピラミッドで見る人口推移	49
1. 4 人口集中地区（D I D）の状況	50
1. 5 地区別の人口推移	50

2	地勢	57
2.1	斜面地への家屋の密集	57
2.2	高低差	58
2.3	居住可能面積（県内市町村との比較）	58
2.4	居住可能面積（中核市との比較）	59
3	主な移動手段	60
3.1	代表交通手段別構成比	60
3.2	外出率	61
3.3	一人一日当たりの平均移動回数（トリップ数）	61
3.4	県内の通勤・通学の交通手段分担率	62
3.5	自動車を取り巻く現状	63
3.6	呉市の公共交通ネットワーク	68
3.7	主な公共交通機関	69
3.8	呉市の自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数	71
3.9	広島県の自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数	71
3.10	車両等におけるバリアフリー化の推移	72
3.11	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率と公共交通利便性の高いエリアに 存す住宅の割合	72
4	道路環境、渋滞	73
4.1	主な道路網の状況	73
4.2	渋滞の状況	78
5	人流データに基づく移動需要	81
5.1	人流のビッグデータを活用した、「移動の傾向」と「移動量」の確認	81
5.2	発地・到着地を基準とした人流データ（データ：2022年・2023年）	100
6	通勤・通学流動の状況	120
6.1	通学の人の動き	120
6.2	通勤の人の動き	120
6.3	就業者・通学者の従業地・通学地	121
第5章 地域の交通の現状把握（内部要因）		
1	住民意見交換会	122
1.1	第1回住民意見交換会の開催概要	122
1.2	第1回住民意見交換会の結果まとめ	123
1.3	第1回住民意見交換会の結果概要	125
1.4	第2回住民意見交換会の開催概要	126
1.5	第2回住民意見交換会の結果まとめ	127
1.6	第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ	130
1.7	第2回住民意見交換会の結果概要	134
2	事業者ヒアリング	135
2.1	実施内容と結果まとめ	135
2.2	事業者ヒアリングの結果概要	141
3	高校生・保護者アンケート	142
3.1	高校生・保護者アンケートの実施内容	142
3.2	高校生・保護者アンケートの実施結果	143
3.3	高校生・保護者アンケートの結果まとめ	151
3.4	高校生・保護者アンケートの結果概要	154
4	呉市地域公共交通計画検討委員会	155
4.1	開催実績	155
4.2	委員名簿	155
第6章 地域の交通の目指す姿		
1	広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定	156
2	目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像	159
3	目指す姿を踏まえた現状診断	159
第7章 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	169
2	地域の主体的な参画による利便増進	173
3	地区ごとの目指す姿とその方向性	177
第8章 呉市地域公共交通協議会		
1	委員名簿	187
2	開催実績	188

第1章 はじめに

1 呉市の概要

1.1 行政区域と人口



22

出典:呉市政概要 令和6年度 市勢 P.22

図1-1-1 行政区域と人口

1.2 位置・面積

表1-1-1 位置・面積

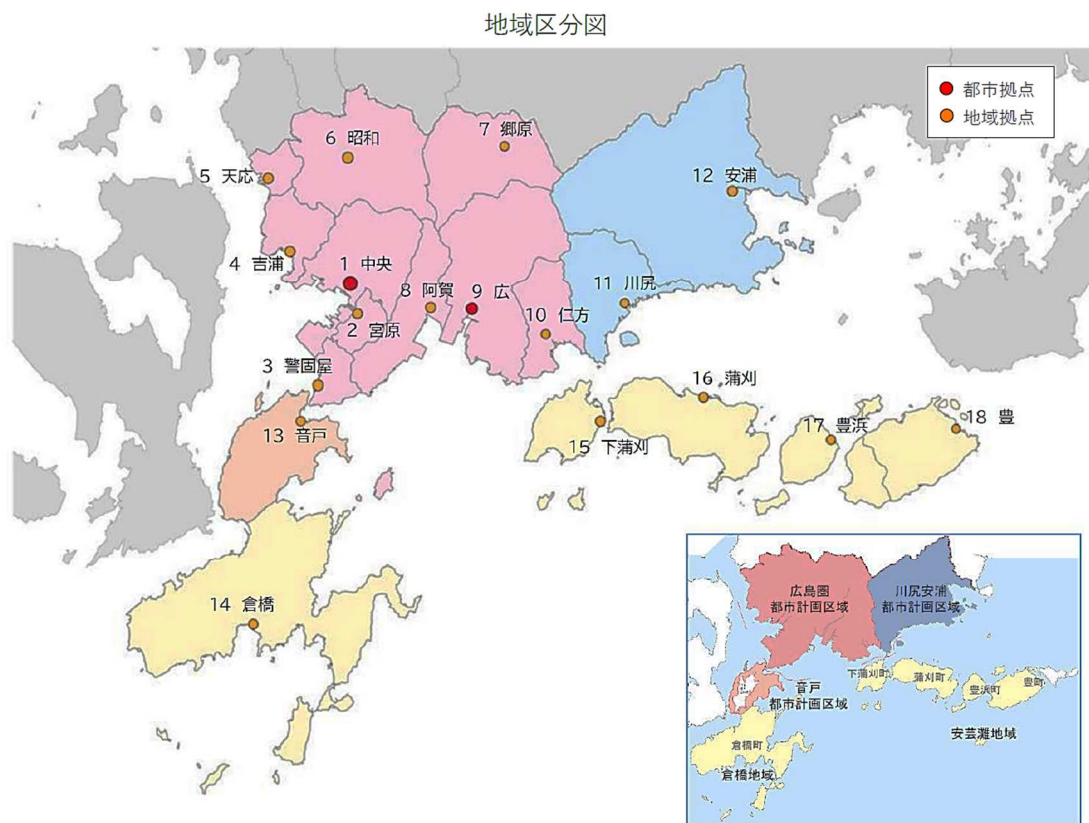
東西の距離	南北の距離	市庁舎の位置	
		東 経	北 緯
38.7km	33.1km	132° 33' 56"	34° 14' 55"

総面積	中央	吉浦	警固屋	阿賀	広	仁方	宮原	天応	昭和	郷原
352.83 km ²	20.07	8.12	4.20	14.57	32.73	10.51	3.95	3.95	27.76	20.94
	下蒲刈	川尻	音戸	倉橋	蒲刈	安浦	豊浜	豊		
	8.72	16.85	18.75	54.46	18.98	63.54	11.68	14.08		

- (注) 1 経度・緯度は世界測地系による数値である。
 2 総面積は令和5年10月1日現在
 3 平成26年より、「電子国土基本図」データを用いた高精度な計測方法に変更したため総面積が減少(対前年比△1.05km²)した。なお、各区分(地域)の面積は計測されておらず、減少した面積の詳細を示すのは困難であるため、各区分の面積は、平成25年10月1日現在のデータ(面積総数353.86km²)のままである。

出典:令和5年度版 呉市統計書/土地・気象 (<https://www.city.kure.lg.jp/soshiki/7/stat1allr05.html>)

1. 3 地域区分

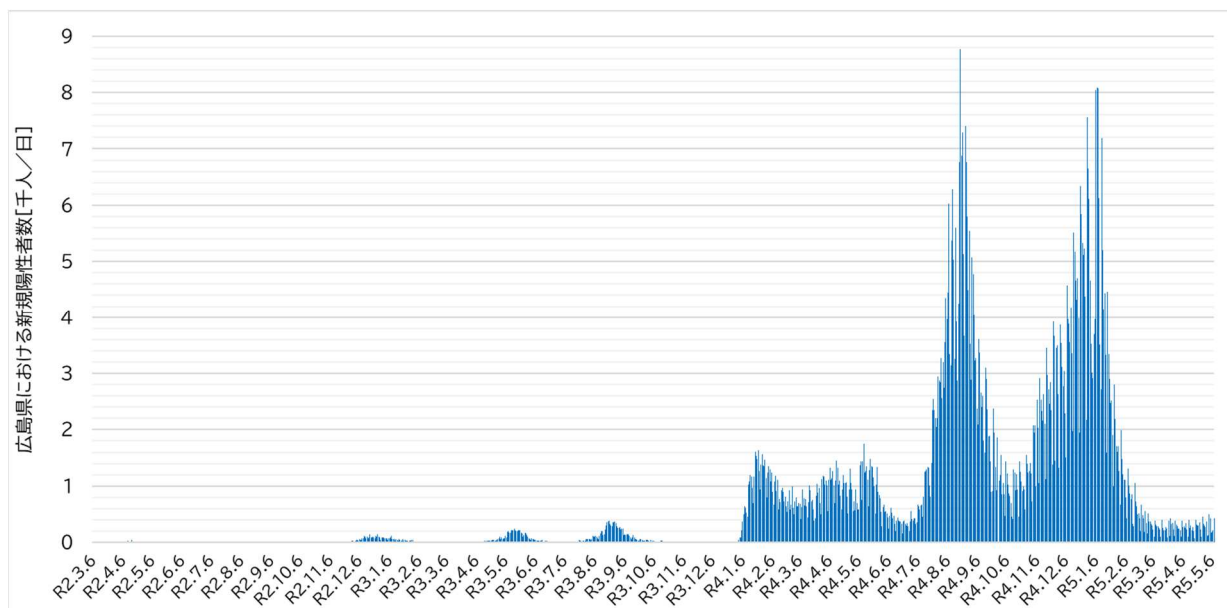


出典：呉市都市計画マスタープラン P. 76

図1-1-2 地域区分

2 新型コロナウイルス感染症の影響

2. 1 広島県における新規陽性者数の推移



出典：厚生労働省ホームページ (<https://covid19.mhlw.go.jp/>) データからわかるー新型コロナウイルス感染症情報ー新規陽性者数の推移（日別）を基に呉市作成

図1-2-1 広島県における新規陽性者数の推移（日別）

2. 2 輸送人員及び運送収入の推移（中国運輸局管内）

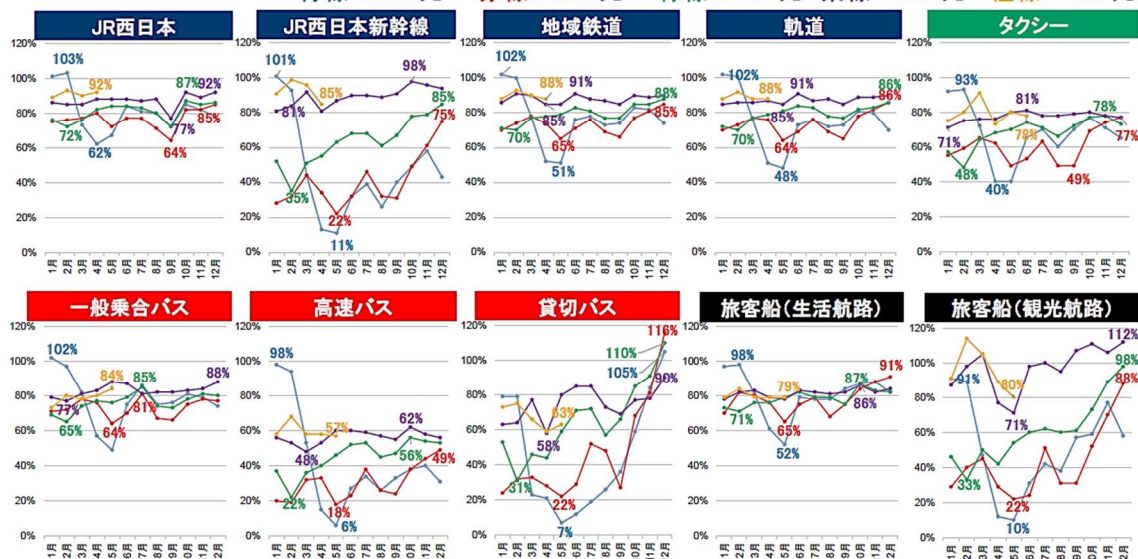
中国運輸局管内の状況(新型コロナウイルス感染症関連)



中国運輸局

輸送人員(令和元年同月比)

青線:R2/R元 赤線:R3/R元 緑線:R4/R元 紫線:R5/R元 橙線:R6/R元



※1:各事業者団体等調査結果より集計。(一部特異なデータは除外)

※2:調査対象事業者:地域鉄道6社、軌道4社、一般乗合バス28社、高速バス19社、貸切バス7社、タクシー27社、旅客船80社

※3:貸切バスは延実乗車両数を計上

出典:中国運輸局資料

図1-2-2 輸送人員の推移(令和元年同月比)

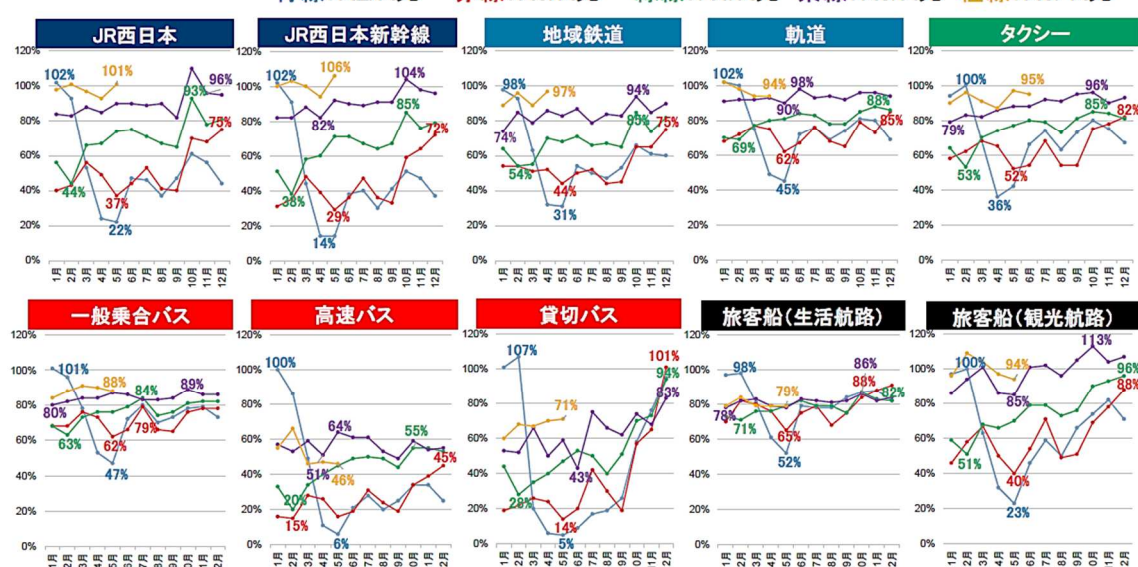
中国運輸局管内の状況(新型コロナウイルス感染症関連)



中国運輸局

運送収入(令和元年同月比)

青線:R2/R元 赤線:R3/R元 緑線:R4/R元 紫線:R5/R元 橙線:R6/R元



※1:各事業者団体等調査結果より集計。(一部特異なデータは除外)

※2:JR西日本及びJR西日本新幹線の運送収入は広島支社のデータに基づいて集計。

※3:調査対象事業者:地域鉄道6社、軌道4社、一般乗合バス28社、高速バス19社、貸切バス7社、タクシー27社、旅客船80社

出典:中国運輸局資料

図1-2-3 運送収入の推移(令和元年同月比)

3 地域の交通の現状

3.1 〔空港アクセス〕 呉広島空港線

(1) 利用者数と収支率の推移



※算定期間：算定期間：平成30年は、4／1－3／31，令和元年以降は、10／1－9／30

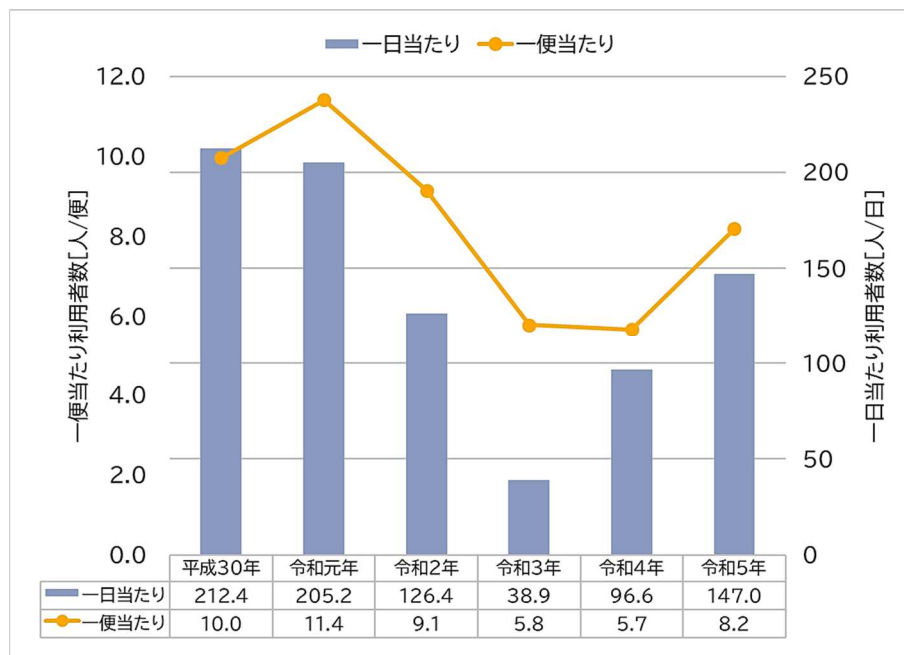
※令和元年度は、算定期間の変更のため、半期分のデータ

※収支率の算定に適正利潤は含まない。

出典：呉市資料

図1-3-1 利用者数と収支率の推移（呉広島空港線）

(2) 一便当たりの利用者数と一日当たりの利用者数の推移



※算定期間：10／1－9／30

出典：呉市資料

図1-3-2 一便当たりの利用者数と一日当たりの利用者数の推移（呉広島空港線）

(3) 月ごとの乗車人数と新型コロナウイルス対応に伴う臨時ダイヤの状況

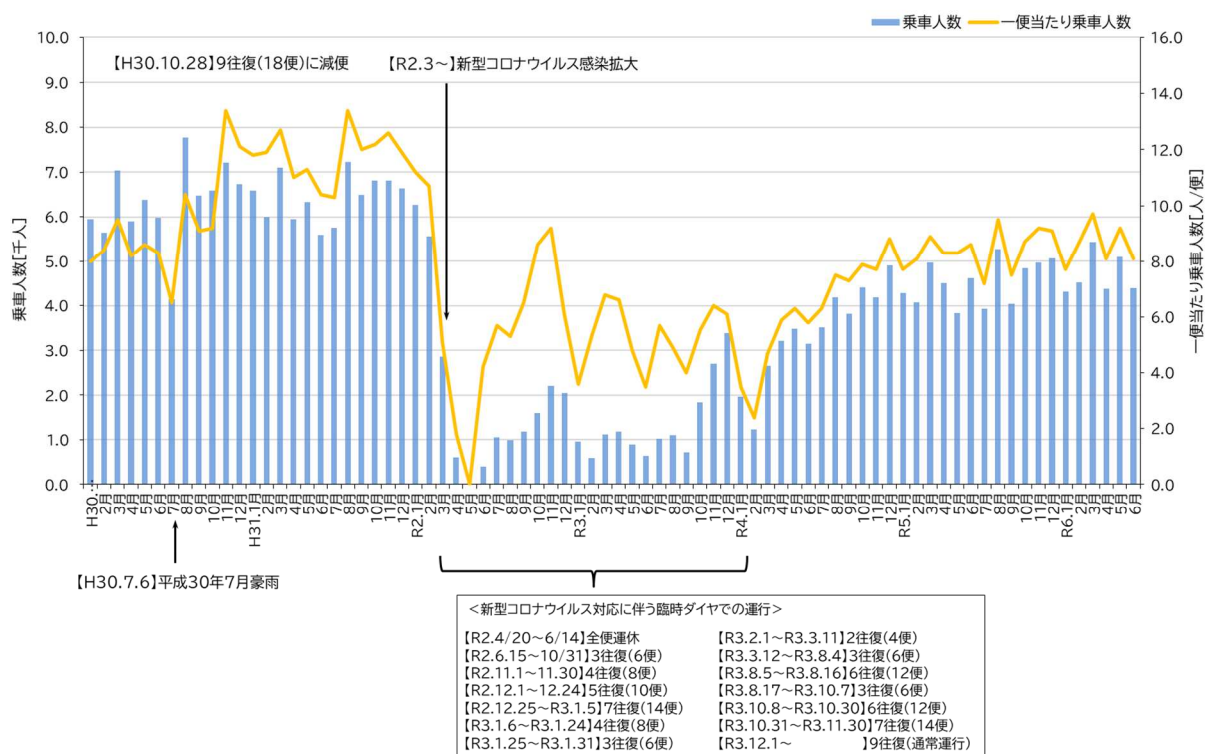
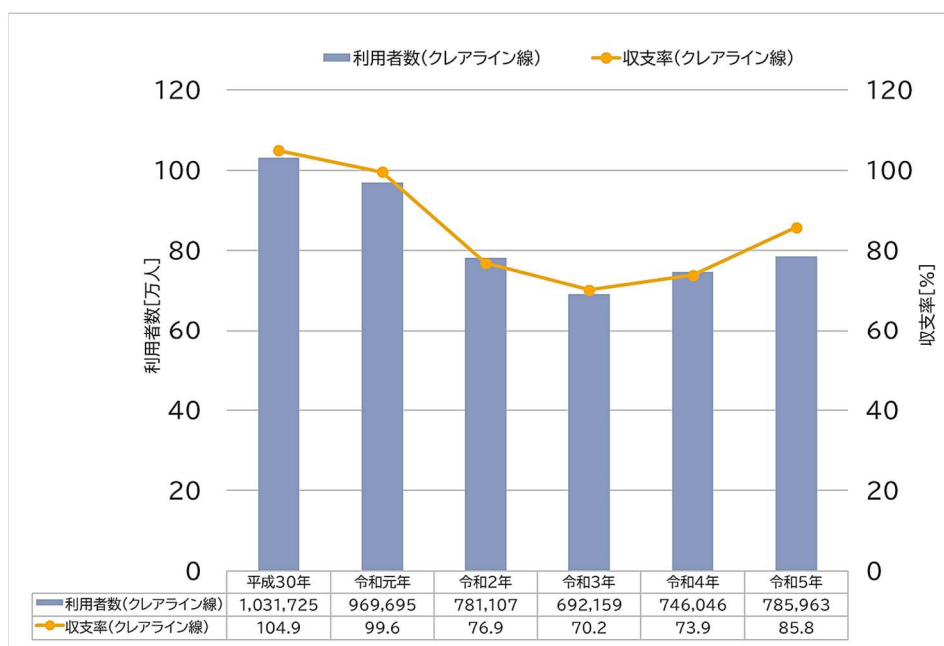


図1-3-3 月ごとの乗車人数と一便当たりの乗車人数の推移（呉広島空港線）

3.2 〔基幹幹線〕クレアライン線

(1) 利用者数と収支率の推移



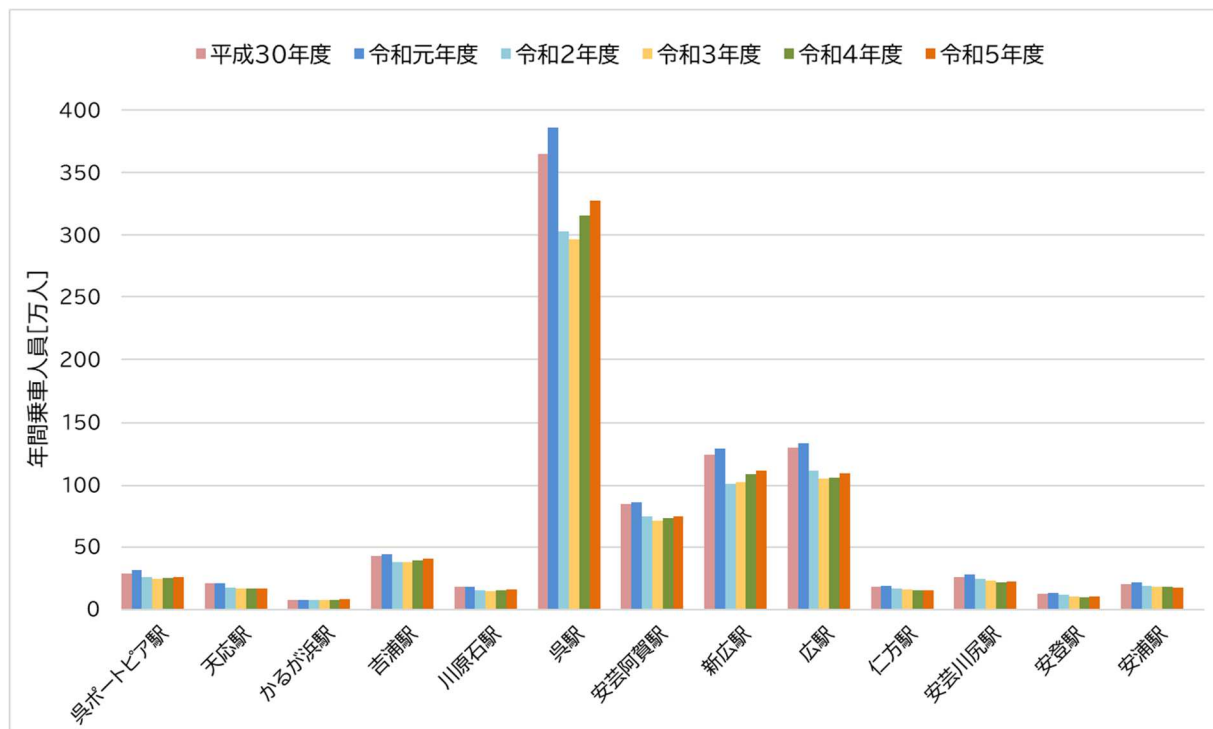
※算定期間：利用者数・収支率ともに、10/1-9/30

出典：呉市資料

図1-3-4 利用者数と収支率の推移（クレアライン線）

3.3 〔基幹幹線・幹線〕JR呉線

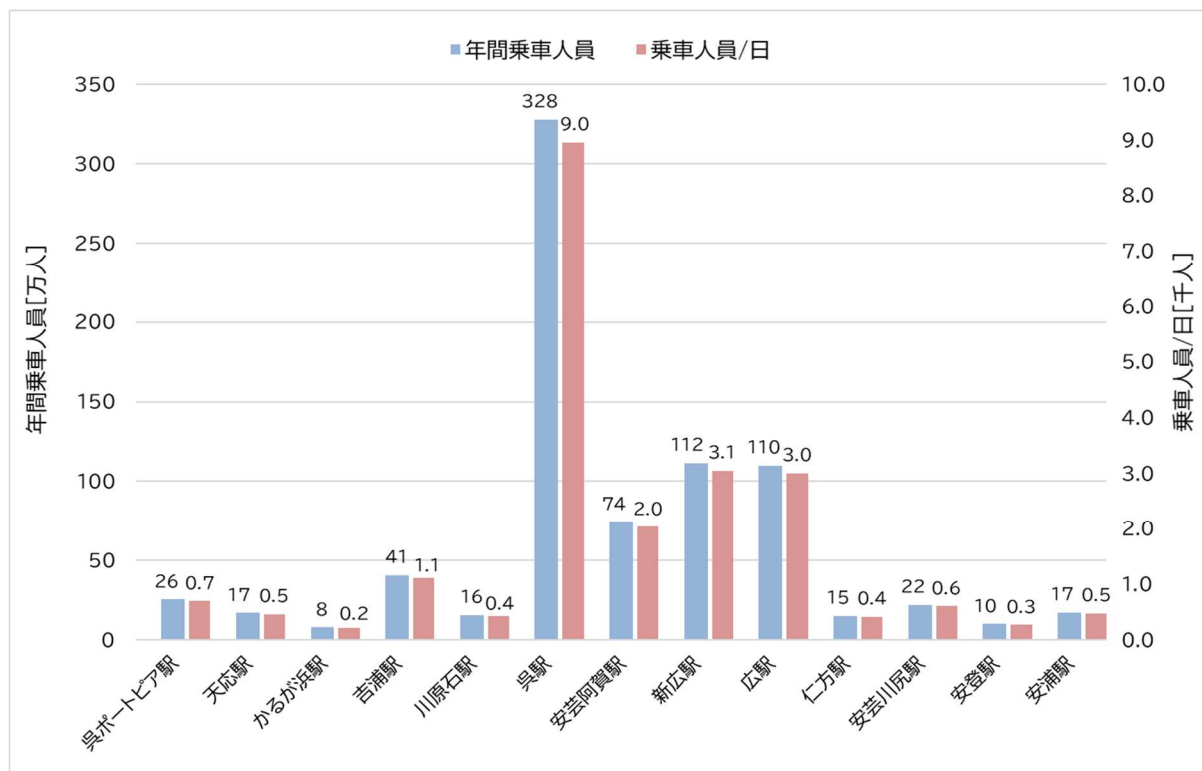
(1) 駅ごとの年間乗車人員の推移



出典：呉市資料

図1-3-5 駅ごとの年間乗車人員の推移

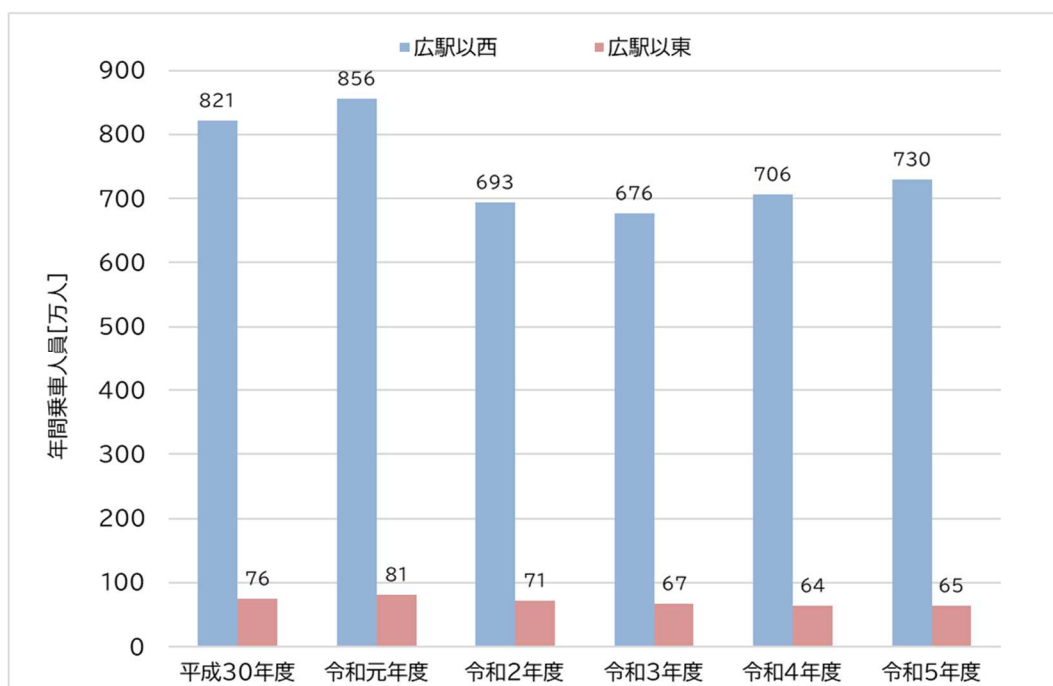
(2) 駅ごとの年間乗車人員と一日当たりの乗車人員



出典：呉市資料

図1-3-6 駅ごとの年間乗車人員と一日当たりの乗車人員（令和5年度）

(3) 広駅以西と広駅以东の年間乗車人員の推移

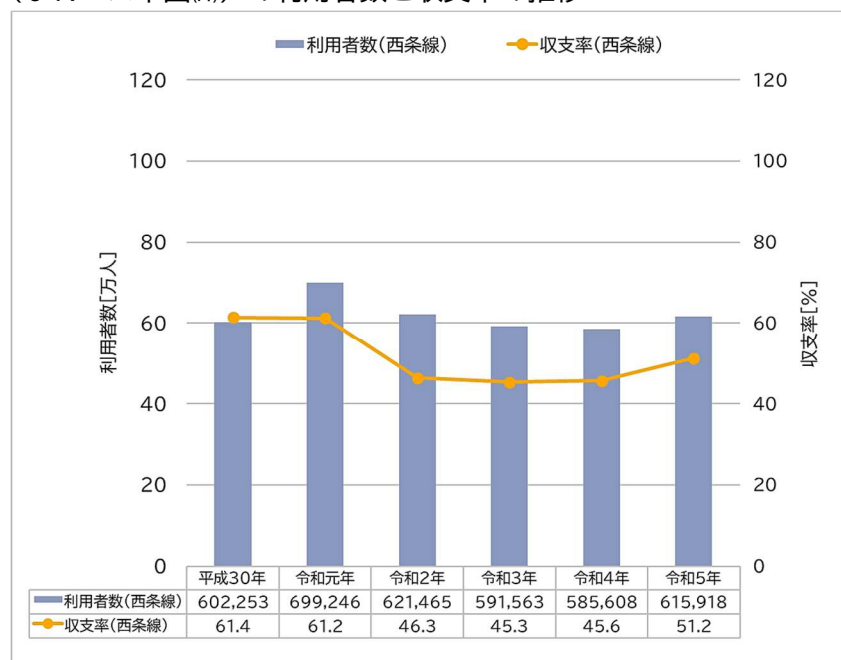


出典：呉市資料

図1-3-7 広駅以西と広駅以东の年間乗車人員の推移

3.4 〔幹線・支線〕路線バス

(1) 西条線（JRバス中国株）の利用者数と収支率の推移



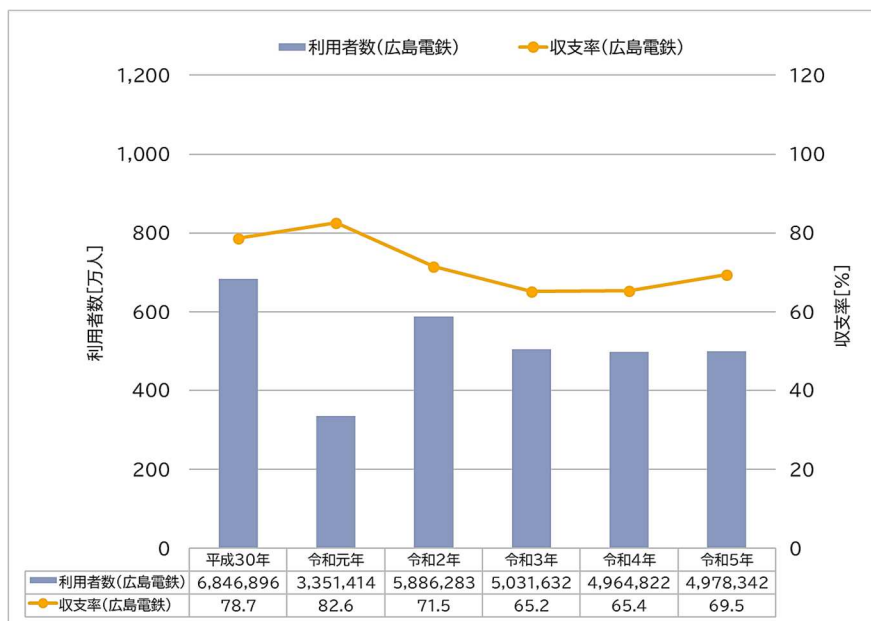
※算定期間：利用者数・収支率ともに10/1-9/30

※呉市内運行系統のみのデータ

出典：呉市資料

図1-3-8 西条線の利用者数と収支率の推移

(2) 広島電鉄株が運行する呉市内のバス路線における利用者数と収支率の推移（合計）



※広島焼山線、矢野焼山線を除く。算定期間：平成30年は、4/1-3/31、令和元年以降は、10/1-9/30

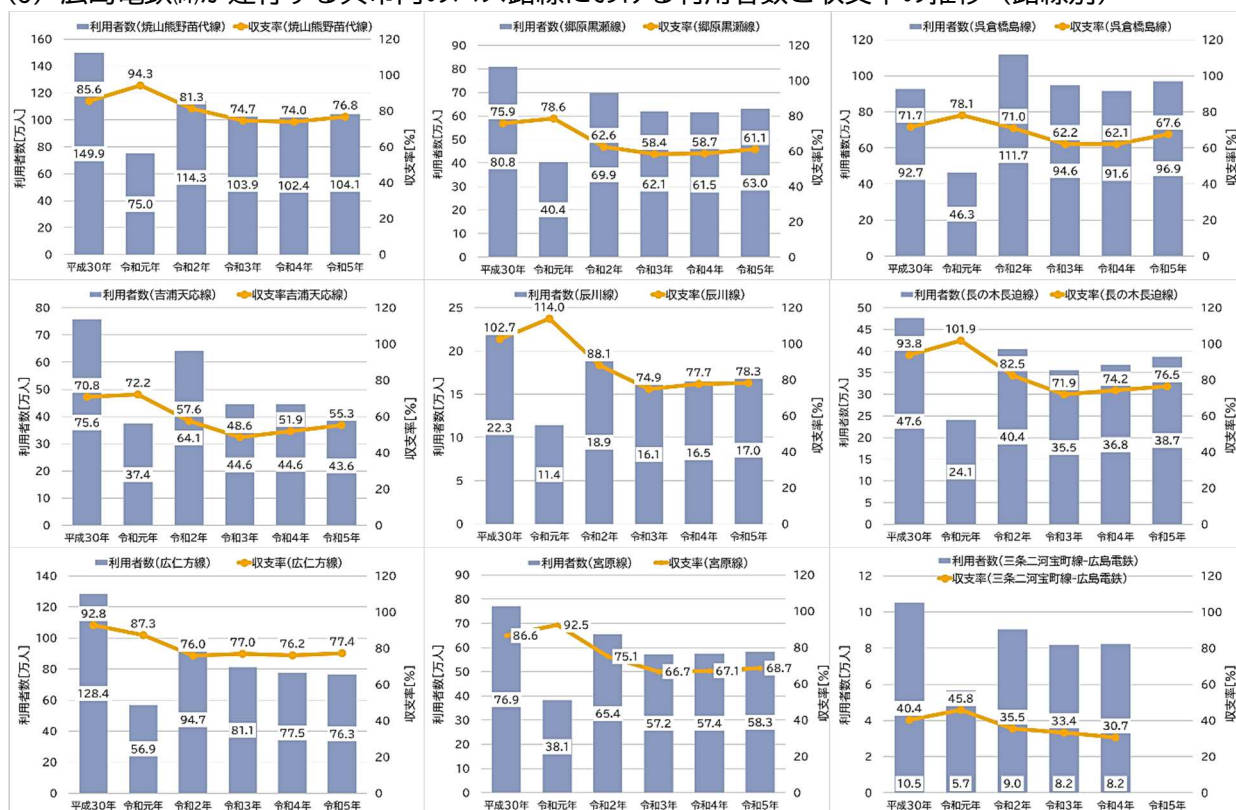
※令和元年度は、路線退出・算定期間の変更のため、半期分のデータ

※収支率の算定に適正利潤は含まない。

出典：呉市資料

図 1-3-9 呉市内のバス路線の利用者数と収支率の推移（合計）

(3) 広島電鉄株が運行する呉市内のバス路線における利用者数と収支率の推移（路線別）



※路線名は、令和5年度時点の名称で表記

※算定期間：平成30年は、4/1-3/31、令和元年以降は、10/1-9/30、収支率の算定に適正利潤は含まない。

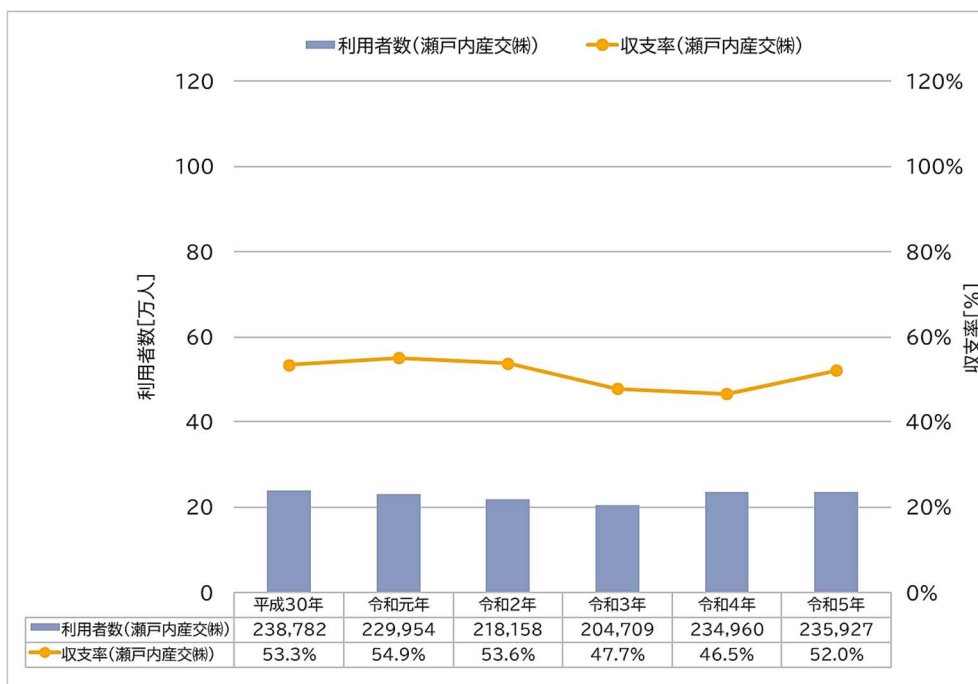
※令和元年度は、路線退出・算定期間の変更のため、半期分のデータ

※令和5年の三条二河宝町線は、路線退出のため、データなし

出典：呉市資料

図 1-3-10 呉市内のバス路線の路線別利用者数と収支率の推移

(4) 沖友天満宮～中国労災病院線（瀬戸内産交株）の利用者数と収支率の推移



※算定期間：利用者数は、4/1～3/31、収支率は、10/1～9/30

※沖友天満宮～中国労災病院線の全系統のデータ

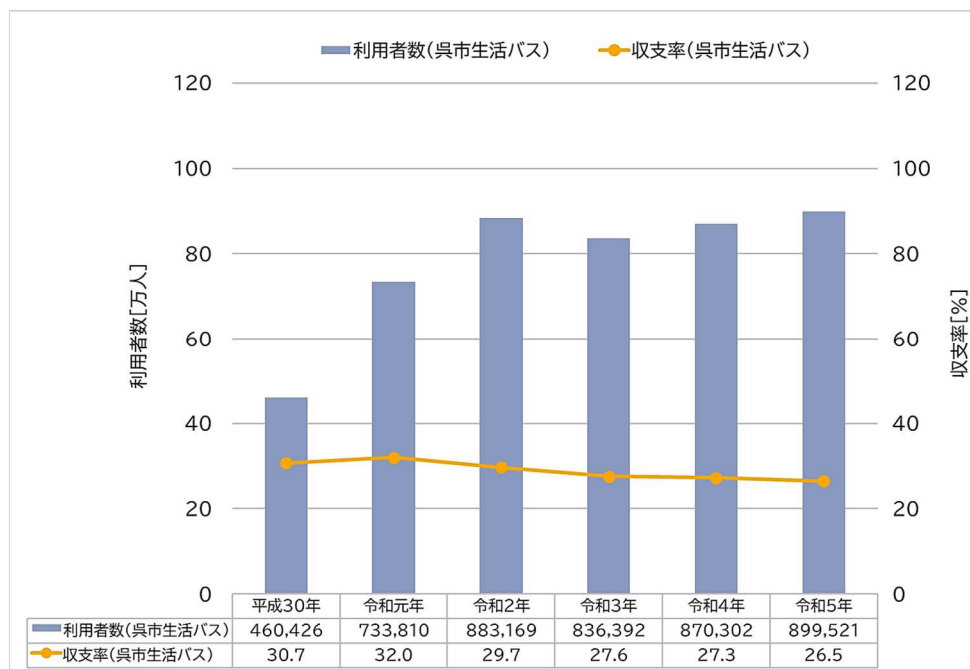
※収支率は、一般乗合旅客自動車運送事業営業報告書の損益計算書（一般乗合旅客のみ）から算出

出典：呉市資料

図1-3-11 沖友天満宮～中国労災病院線の利用者数と収支率の推移

3. 5 〔支線・生活交通〕呉市生活バス

(1) 利用者数と収支率の推移（合計）



※算定期間：利用者数・収支率ともに4/1～3/31

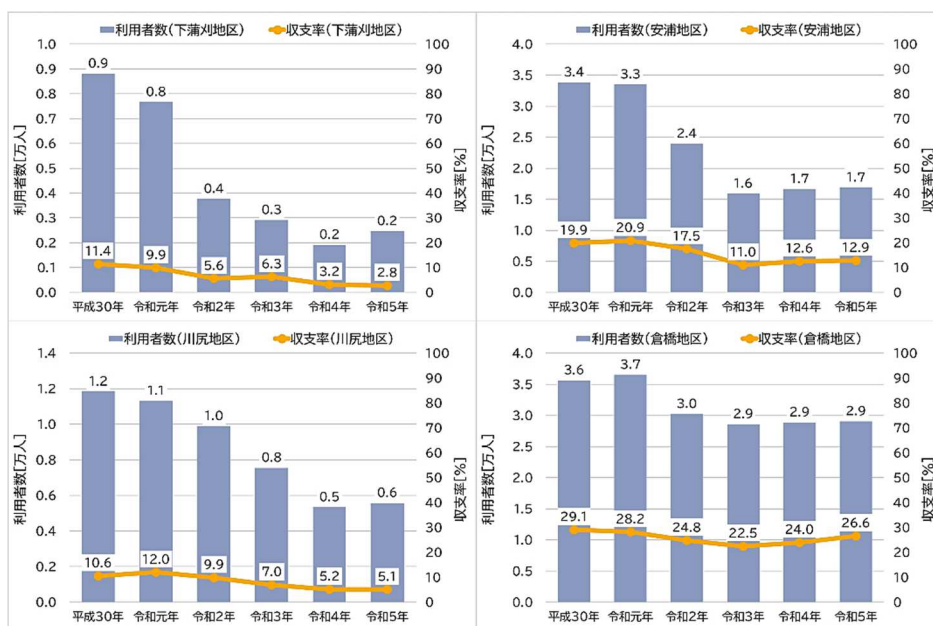
※令和元年10月～運行開始した8路線について、令和元年における数値は、半期分のデータ

※令和4年10月～運行開始した1路線について、令和4年における数値は、半期分のデータ

出典：呉市資料

図1-3-12 呉市生活バスの利用者数と収支率の推移（合計）

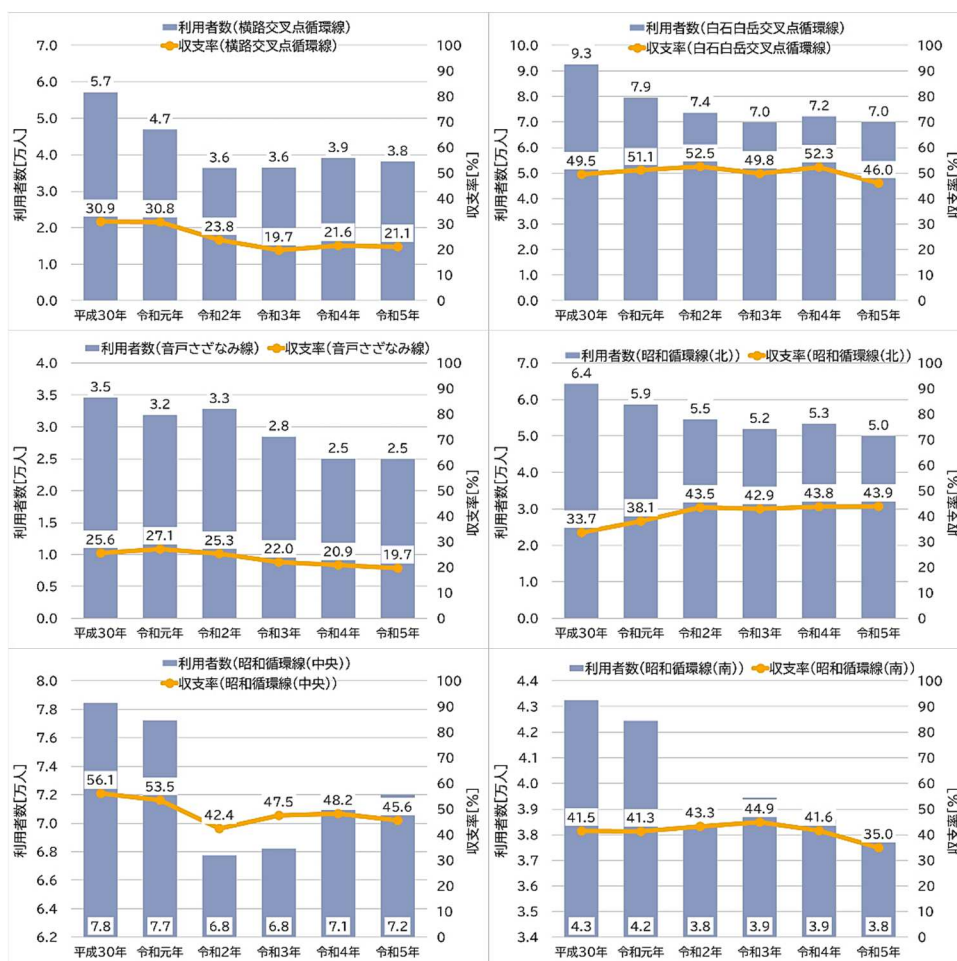
(2) 利用者数の推移（地区別・路線別）



※算定期間:4/1-3/31

出典:呉市資料

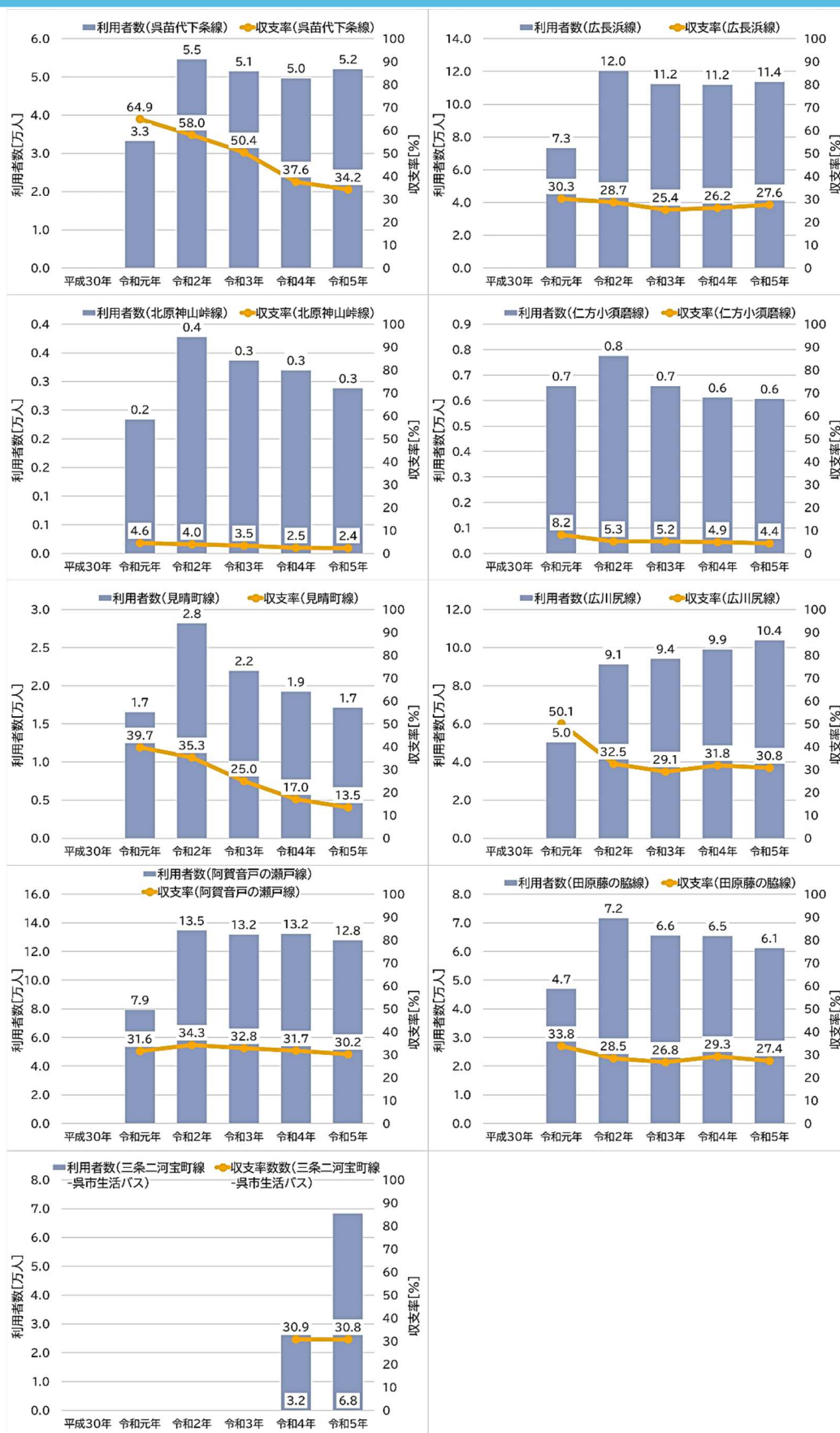
図1-3-13 地区別利用者数と収支率の推移1



※算定期間:4/1-3/31

出典:呉市資料

図1-3-14 路線別利用者数と収支率の推移2



※算定期間：4／1－3／31

※令和元年10月～運行開始した8路線について、令和元年における数値は、半期分のデータ

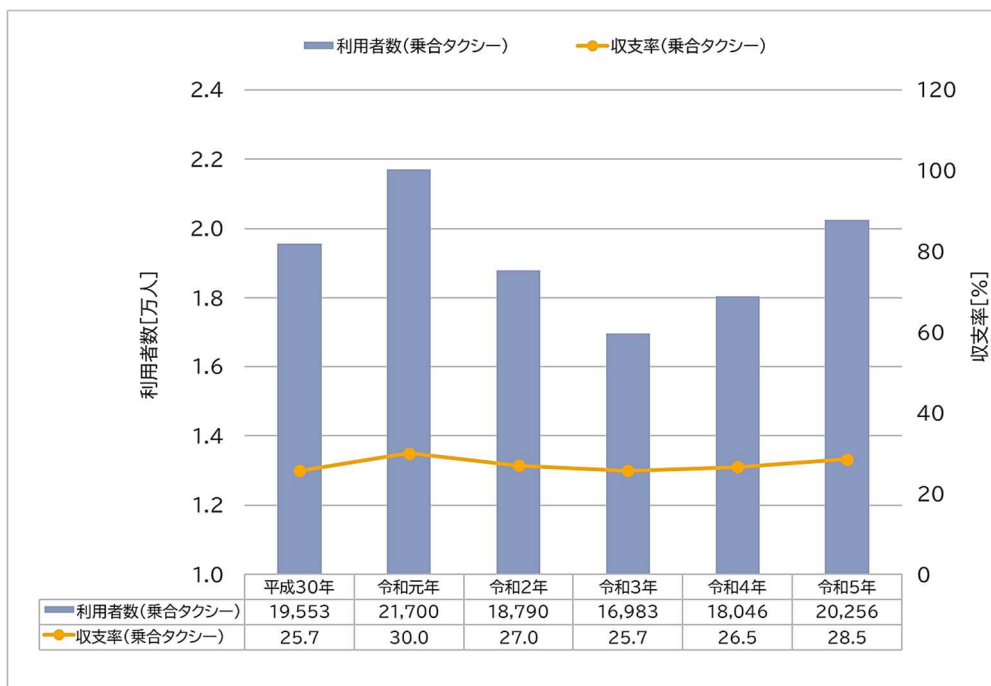
※令和4年10月～運行開始した三條二河宝町線について、令和4年における数値は、半期分のデータ

出典：呉市資料

図1-3-15 路線別利用者数と収支率の推移3

3. 6 〔生活交通〕乗合タクシー

(1) 利用者数と収支率の推移（合計）

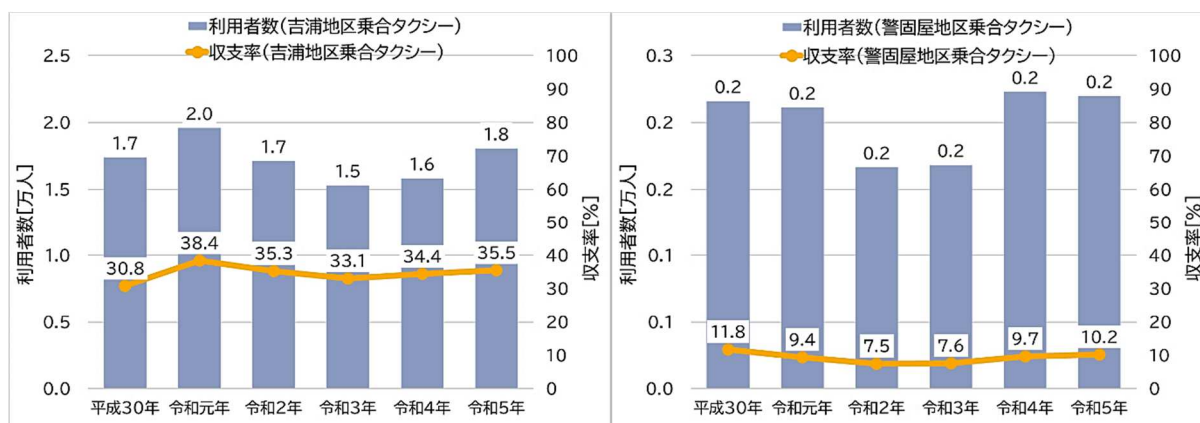


※算定期間：4／1－3／31

出典：呉市資料

図1－3－16 利用者と収支率の推移（乗合タクシー）

(2) 利用者数の推移



※算定期間：4／1－3／31

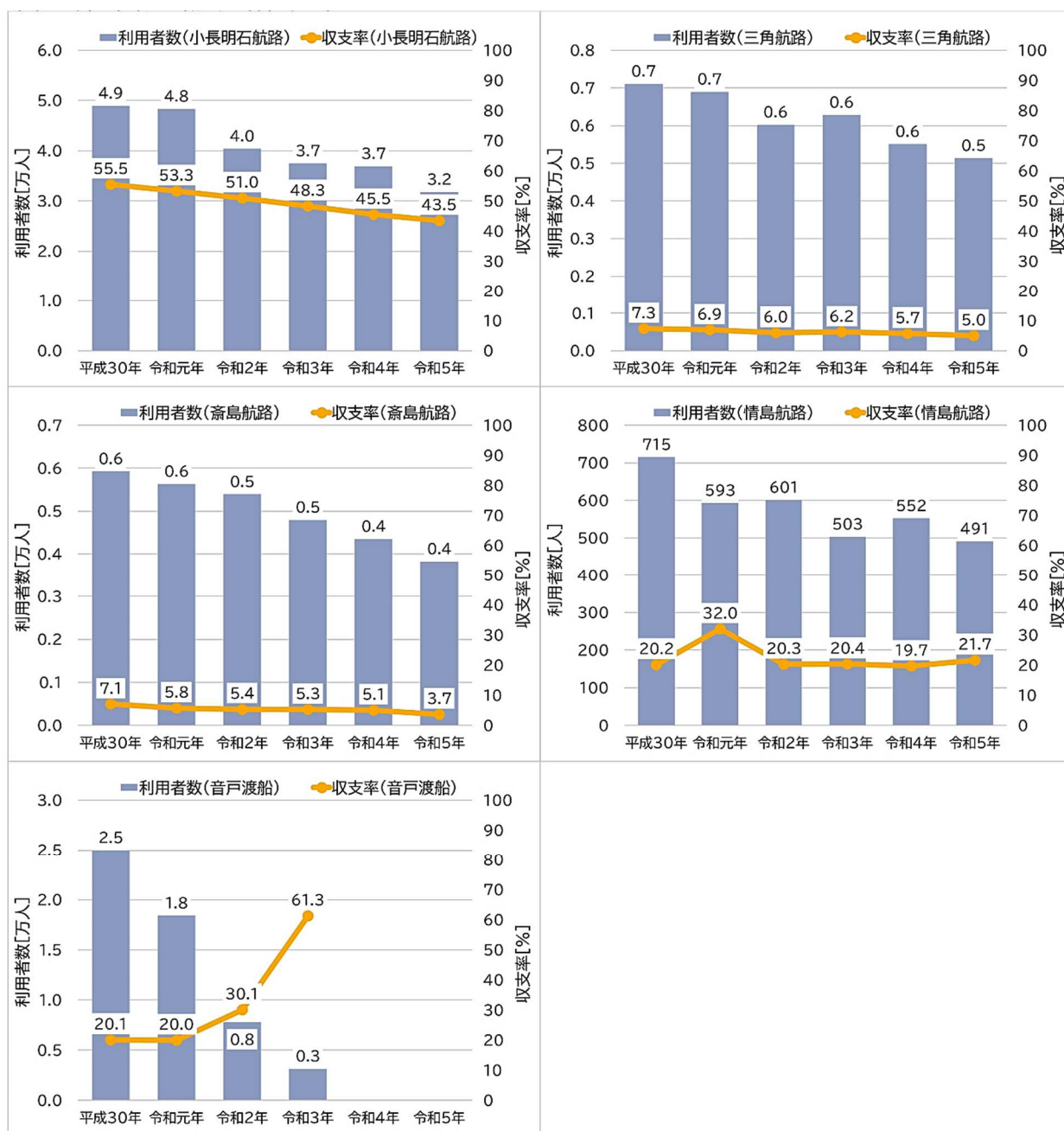
出典：呉市資料

※算定期間：4／1－3／31

出典：呉市資料

図1－3－17 地区別利用者数と収支率の推移（乗合タクシー）

3. 7 「生活交通」 航路



※算定期間：音戸渡船・情島航路・小長明石航路は、4/1-3/31，斎島航路・三角島航路は、10/1-9/30

※音戸渡船は、令和3年10月末で廃業

出典：呉市資料

図1-3-18 航路別乗船者数と収支率の推移

4 旧呉市交通局の沿革

呉市交通局の沿革

1909（明治42）年	呉市に広島県初となる電車開通（呉電気鉄道）
1919（大正8）年頃	呉市初の乗合自動車営業が始められたとされる
1939（昭和14）年	電気バスを導入
1941（昭和16）年	呉市が沿岸タクシーのバス事業を買収し、土木部に交通課を設けバス事業を開始
1942（昭和17）年	芸南電気軌道を買収し、バス事業と合わせ交通局発足（電車41両、バス57両）・四道路に本庁舎を置く
1944（昭和19）年	鉄道省の「自動車交通事業整備統合要綱」に基づき熊野線、乃美尾線、三津口線、大柿線、音戸線などの民営バス事業を呉市に統合
1945（昭和20）年	戦災と枕崎台風により電車、バス、営業所施設のほとんどが壊滅状態に
1946（昭和21）年	本庁舎を公園通りに移転 呉市交通局から建設局交通部に
1947（昭和22）年	建設局交通部から呉市交通局に [魚見山トンネル開通] 魚見山トンネル運行開始
1948（昭和23）年	呉市電車全線復旧 バス定期券発行
1949（昭和24）年	交通局バス整備工場開設（阿賀小倉新開）
1950（昭和25）年	ディーゼルエンジンバスを初めて使用 先小倉遊園地が占領軍から返還され呉市営に貸切バスを運行開始 通勤用電車、バス乗継定期券を新設
1951（昭和26）年	リアエンジンバス登場 交通局庁舎を今西通りに新築落成 広島線の運行開始
1952（昭和27）年	地方公営企業法及び同法施行令適用により公営企業体として運営 呉市交通事業基本計画を策定、市議会で議決 小児通学定期券を新設
1953（昭和28）年	定期券発売月極制度（暦月）実施
1955（昭和30）年	中四国初のワンマンバス（二河本通循環線）を運行開始
1958（昭和33）年	バス整備工場が築地に完成 東営業所設置（旧阿賀バス整備工場跡）
1959（昭和34）年	エアサスバス初登場 冷房バス登場
1961（昭和36）年	市内線では全国で初のワンマン電車走る ライトバス導入 [音戸大橋開通] 呉駅宮原循環線運行開始 仁方待合所完成
1962（昭和37）年	市内観光循環線運行開始 バス「東のりば」が完成し営業を開始 国民宿舎「音戸ロッジ」を開業
1963（昭和38）年	東のりば車庫にバス整備場建設 呉駅前バス発着場完成
1964（昭和39）年	東畑操車場設置 蒲刈町でバス営業開始

20

出典：呉市営バス70年のあゆみ P. 20

図1-4-1 呉市交通局の沿革1

Part 2 路線移譲までの経緯と積み重ねた歴史

1965 (昭和40) 年	中国地方初の「多区間ワンマンバス」(東畑～吉浦間) を運行開始
1966 (昭和41) 年	此原男子独身寮新設
1967 (昭和42) 年	此原に教習所移設 江能営業所と車庫完成 軌道事業を廃止 (12月17日正午まで営業)
1969 (昭和44) 年	野呂山総合サービスセンター営業開始
1970 (昭和45) 年	警固屋営業所土地造成工事完成
1971 (昭和46) 年	警固屋営業所使用開始 市内観光循環線廃止
1973 (昭和48) 年	敬老優待乗車証を発行 (70才以上、市内区間に限る) 乗合バスに「善意の席」新設
1974 (昭和49) 年	財政再建計画の承認を申請 (3月29日承認) 48年度から再建団体となる
1975 (昭和50) 年	呉市内にバス優先レーン設置 身体障害者に優待乗車証を新設
1977 (昭和52) 年	仁方車庫新築移転 野呂山総合サービスセンターの経営を委託 焼山 (北原) 車庫完成
1978 (昭和53) 年	広島線運行休止
1979 (昭和54) 年	全路線の乗客調査実施 呉駅前循環線廃止
1981 (昭和56) 年	日付定期制度新設 呉市内にバス専用レーン設置 呉駅前広場完成 (中央のりば廃止) 1,000円組合せ回数券発売
1982 (昭和57) 年	焼山循環線運行開始 持参人式定期、学期別定期、福祉定期新設
1983 (昭和58) 年	全路線の乗客調査実施 蒲刈線廃止
1984 (昭和59) 年	「ボンネットバスツアー」スタート 1日乗車券、6か月定期新設
1985 (昭和60) 年	焼山営業所での定期券等発売開始 全路線車両への両替・釣銭併用型運賃箱 (紙幣両替器付) 設置 車外放送機器の設置
1986 (昭和61) 年	営業路線 (ワンマン系統) での貸切運行ワンマン化実施 「旅の相談コーナー」を設置 焼山熊野苗代線循環系統の運転業務嘱託化
1987 (昭和62) 年	指定整備作業の全面外注化 広地区循環線の運転業務嘱託化
1988 (昭和63) 年	交通局現本庁舎及び中央営業所完成 呉駅前西地区第一種市街地再開発事業計画認可 交通事業再建計画完了 (3月31日) 江能営業所整備業務を全面外注化 江能線の一部を廃止 (大柿高校以西) 仁方車庫の操車業務を一部嘱託化 呉市内中央地区循環線の運転業務一部嘱託化 仁方車庫新築移転 (営業開始)
1989 (平成元) 年	[広島呉道路 (天応～呉間) 開通] 停留所名付デジタル運賃表示器 (4両) 導入
1990 (平成2) 年	交通局西中央ビル完成 呉駅前西地区第1種市街地再開発事業完了 [呉そごうオープン] 通学生用の貸切 (スクールバス) 運行開始 乗務員による回数券車内発売開始 カラー方向幕車両購入
1991 (平成3) 年	交通局初の低床バス2両購入 乗客誘致委員会発足 知的障害者の貸切運賃割引制度実施
1992 (平成4) 年	小型貸切観光バス1両購入 呉～広島間運行再開 5,000円組合せ回数券発売
1993 (平成5) 年	定期券発行システム導入 呉広島空港線運行開始
1995 (平成7) 年	呉大学便運行開始
1996 (平成8) 年	土曜日ダイヤ実施 系統番号付方向幕取付 広島呉線経路変更 (クレアライン運行)

Part 2 路線移譲までの経緯と積み重ねた歴史

1997（平成9）年	野呂山総合サービスセンター売却 片道定期券新設 知的障害者福祉割引導入 ワンステップバス運行開始
1998（平成10）年	呉市公共交通事業経営審議会を設置 広島国際大学便運行開始 貸切主催旅行休止
1999（平成11）年	ノンステップバス運行開始 環境（エコ）定期券制度導入 ボンネットバス市内観光循環線運行開始 呉市公共交通事業経営審議会意見書提出
2000（平成12）年	広島蒲刈線運行開始 呉市交通局経営健全化5か年計画実施 小用入口～安浦駅前、川尻駅～野呂山間運行休止 全面ダイヤ改正、中央地区市内循環線を再編 ワンコインバス、音戸町循環型バス運行開始 ホームページ開設、「バスロケーションシステム」試験導入（～14年度）
2001（平成13）年	エコ買物回数券発売開始、広地区循環線再編、乗務員制服変更 昭和循環線再編、吉浦天応高地部線運行開始（ミニバス導入） ボンネットバスふると再発見ツアー運行開始 呉市制100周年記念ラッピングバス運行（～14年度）
2002（平成14）年	バスカードシステム導入（昭和営業所及び中央出張所所属車両） 休山新道開通、JR新広島駅開業に伴うダイヤ改正 バス回数券・バスカード郵便局委託販売開始（市内の3郵便局） バスカードシステム対象路線追加（警固屋営業所及び江能出張所所属車両） 広島県内初のCNGノンステップバス運行開始 広島焼山線試験運行開始 交通局創立60周年記念式典、記念誌「呉市交通局60年史」発行
2003（平成15）年	「バスロケーションシステム」本格運用開始 広島焼山線路線延長 バスカードシステム全路線導入完了 広島焼山線本運行開始
2004（平成16）年	呉中央エコ・ステーション営業開始（充填業務受託） 敬老優待制度に一部負担導入（一乗車100円） 宝町中央循環線、市役所宝町循環線運行開始（100円バス）
2005（平成17）年	「第2次経営健全化5か年計画」実施 広島焼山線増便及び停車停留所新設 交通局初の市民向け広報誌「呉市営バスだより」創刊 ホームページ全面リニューアル
2006（平成18）年	こども110番のバス運行開始 デジタル無線通信システム本運用開始 呉探訪ループバス「くれたん」運行開始
2007（平成19）年	広島呉線の阿賀・広方面への路線延長 キティちゃんバス運行開始
2008（平成20）年	広島県交通系ICカード「PASPY（パスピー）」取扱開始（広島呉線・広島蒲刈線） 江能線からの撤退（路線移譲） 一般貸切（手配旅行）から撤退 「阿賀南営業所」営業開始（警固屋営業所と東営業所を統合移転） 「[新]経営健全化5か年計画ステップ2」実施 広島蒲刈線廃止
2009（平成21）年	警固屋出張所の管理の受委託開始 広島県交通系ICカード「PASPY（パスピー）」全線に導入完了
2010（平成22）年	スローガン作成「変わります！ より安全に より親切に」 常時記録型ドライブレコーダー及びデジタルタコグラフを運用開始 市議会に交通局の今後の方向性や経営形態についての4案提示（6月9日） 一括完全民間移譲の方針を議会へ報告（9月8日） 路線移譲に係る運行事業者として広島電鉄を選定（11月26日） 広島電鉄と路線移譲に係る基本協定締結（12月22日）
2011（平成23）年	組合と民間移譲に係る協定締結（1月13日） 組合と職員の雇用・処遇に係る確認書を締結（1月25日） 「呉市交通事業民間移譲プロジェクトチーム」設置（呉市・呉市交通局・広島電鉄） バスカード利用終了（3月31日） 呉市議会で交通事業の廃止を議決（12月16日） 回数券発売終了（12月30日：利用は平成24年3月31日まで）
2012（平成24）年	呉市交通事業の廃止（3月31日） 広島電鉄が運行開始（4月1日）

5 旧呉市交通局の路線移譲の経緯

5. 1 呉市交通事業の経営形態と今後のスケジュール等について

平成22年9月 議会協議会資料
都 市 部
交 通 局

呉市交通事業の経営形態と今後のスケジュール等について

1 経営形態の評価

平成22年6月の議会協議会において、呉市交通事業の抜本的改革に伴う公営存続の案を2案、民間移譲の案を2案、併せて4案の経営形態をシミュレーションし、議会に提示しました。	総合評価表											
区 分	公営存続				民間移譲							
	第1案 改善型地方公営企業		第2案 民間委託拡大		第3案 子会社化 (段階的民間移譲)			第4案 一括完全民間移譲				
スキーム	行政間移譲(二)に準じた給料費を管理受託を基準限度である2/3まで拡大				呉市が全額出資した第三セクターの子会社がバス路線を運行							
三つの観点からの分析	内 容		評価		内 容		評価		内 容		評価	
呉市民・利用者の観点	安全性の確保		○ 可能		○ 可能		○ 可能		○ 可能		○ 可能	
	サービス・接客水準		△ 一定程度の向上は可能		△ 一定程度の向上は可能		△ 一定程度の向上は可能		△ 期待大		○	
	現行路線維持への対応		△ 可能だが市の財政負担が必要		△ 可能だが市の財政負担が必要		△ 可能だが市の財政負担が必要		△ 可能だが市の財政負担が必要		△	
	新規路線への市の関与		○ 関与できる		○ 関与できる		○ 関与できる		○ 条件次第では関与できる		△	
	新規路線への市の関与		○ 関与できる		○ 関与できる		○ 関与できる		○ 条件次第では関与できる		△	
呉市の財務的な観点	呉市の財政負担の削減効果		小		小		大		大		大	
	今後5年間の呉市の負担総額(出資金を含む。)		約68億円		× 約70億円		× 約46億円		○ 約44億円		○	
	今後5年間の呉市の年間平均負担額(出資金を含む。)		約13.6億円		約14.0億円		約9.2億円		約8.8億円		○	
	交通事業者の観点											
	財務の健全性・自立性		資金不足額は解消されない。×		資金不足額は解消されない。×		経営意識、経営責任及び自立性に課題あり。×		× 高い。		○	
各案の課題	組織・人事の自由度		低い。×		低い。×		高い。×		○ 高い。		○	
	事業展開の自由度		制約あり。△		制約あり。△		高い。△		○ 高い。		○	
	経営責任		呉市交通局		呉市交通局		第三セクター(呉市)		民間事業者		—	
	① 呉市の財政負担軽減 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 交通事業会計廃止に伴う呉市負担 ③ 第三セクターへの損失保証 ④ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 交通事業会計廃止に伴う呉市負担 ③ バス路線維持方針 ④ 移譲後の事業者の選定		① 職員の処遇 ② 交通事業会計廃止に伴う呉市負担 ③ バス路線維持方針 ④ 移譲後の事業者の選定		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
総合評価	呉市の一般行政と連携した路線編成が可能ですが、行政間移譲(二)に準じた給料費の導入による人員費の削減は運賃収入の減収に追い付かず、このため呉市の財政負担額の削減効果は小さく、資金不足額は解消されません。また、直営路線と委託路線の二本立てとなりますが、経営責任は交通局が負うこととなります。さらに運営と委託のウエイトが定まるいびつな組織形態となります。このため、第2案では抜本的な改革は難しいと考えられます。		△		呉市の一般行政と連携した路線編成が可能ですが、民間委託拡大を実施しても、呉市の財政負担額の削減効果は小さく、資金不足額は解消されません。また、直営路線と委託路線の二本立てとなりますが、経営責任は交通局が負うこととなります。さらに運営と委託のウエイトが定まるいびつな組織形態となります。このため、第2案では抜本的な改革は難しいと考えられます。		△		呉市の財政負担額は大幅に削減されるとともに、路線への呉市の関与は可能となります。しかしながら、子会社は呉市が出資した第三セクターであるため、経営意識、経営責任及び自立性に課題が残ります。また、第三セクター等改革推進については、新たに第三セクターである子会社を設立することとなるため、子会社の収支見込み(採算性)によっては総額削減にならない可能性も考えられます。このため、第3案では抜本的な改革は難しいと考えられます。		△	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
民間移譲の「第3案の子会社化(段階的民間移譲)」については、経営意識・経営責任・自立性に加え、サービス・接客水準に課題が残ります。また、第三セクター等改革推進策の対象にならない可能性も考えられます。	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	
	① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		① 職員の処遇 ② 資金不足額の解消 ③ サービス・接客水準の向上		○	

2 一括完全民間移譲のスケジュール(案)

年度	平成22年度										平成23年度										平成24年度	
月	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
事項	(上旬) 公募開始	(中旬) 公募締切り	(上旬) 事業者との諸条件の協議											(上旬) 最終合意	(上旬) 関係諸議案の提案	(上旬) 公営事業廃止申請及び民間事業許可申請					(4月1日～) 民間バス事業者が運行開始	
	(下旬) (仮称)呉市営バス運行事業者選定委員会の設置	(下旬) 審査	☆議会報告 (中旬) 基本協定締結										☆議会報告		☆議会議決						☆議会議決	

3 一括完全民間移譲の公募要項の概要(案)

民間事業者公募要項の概要(案)		
項 目	内 容	項 目
1 基本方針	呉市交通局が運行している路線を廃止し、同時に運行事業者が現行のサービス水準を下回らない条件で路線運行を開始することにより、引き続き利用者に対する輸送サービスを確保しようとするものである。	6 応募者の資格(すべての条件を満たす法人)
2 移譲路線・系統及び移譲時期	呉市営バスが運行する全路線を一事業者に移譲しますが、公募開始日以降に路線又は系統の改廃の可能性もあります。移譲時期は平成24年4月1日とします。	7 審査方法、審査基準及び選定
3 運行条件	① 平成24年4月1日から平成26年3月31日までの間は、原則として移譲時の路線、系統、運行回数、運行時間帯及び運賃制度を維持するものとします。ただし、バス利用者の利便性の確保等を十分配慮した上で、合理的な理由がある場合は別途協議できるものとします。 ② 移譲路線に係る資産の譲渡など必要事項は運行開始までに呉市交通局及び都市部並びに運行事業者が誠意を持って協議することとします。 ③ 路線の移譲に当たり、呉市交通局及び運行事業者が共同で運行計画や輸送サービスの内容等について、住民や利用者への周知を図るものとします。	① 道路運送法に規定する「一般旅客自動車運送事業の許可」を受けて「一般乗合旅客自動車運送事業」を営み、法人の本店又は主たる事務所が広島県内である者 ② 平成22年4月1日現在の乗合バスの車両保有数が、呉市営バスと同等規模以上である者 ③ 法人税、消費税及び地方消費税並びに呉市内に本店、支店、営業所等がある場合には本市の市税に滞納がない者
4 資産	① 現在呉市交通局が路線運行のために使用している資産のうち、「土地建物」については、原則有償による貸付け又は有償譲渡とします。 ② 「土地建物」について運行事業者が使用を希望する場合及び「車両」について有償譲渡をする場合、応募時に申出をするものとします。具体的な条件については協議することとします。	【審査方法】 「(仮称)呉市営バス運行事業者選定委員会」で審査を行います。 【審査基準】 審査基準は、主として次に掲げる事項とします。 ① 運行の実現性 ② 運行の安全性 ③ 運行の効率性 ④ 利用者の利便性の向上と利用促進 ⑤ 公共交通機関としての姿勢 ⑥ 路線維持の安定性 ⑦ 業務員等の採用方法及び処遇 ⑧ その他選定に際し必要となる事項
5 収支不足に対する対応	① 運行事業者が呉市営バスの各系統を引き継いで運行を開始した後、運行に係る経費削減その他運行事業者が経営努力をしてもなお、収支(経常収入)が運行経費(経常費用)を下回る場合、運行事業者の申請により、その下回った額について、呉市が(仮称)バス事業経営支援補助金として予算の範囲内で交付します。 ② 運行事業者が呉市域を運行するバス車両を更新する場合、その更新費用の一部について、呉市が補助金を予算の範囲内で交付します。	【選定】 選定委員会は、上記の8項目に加え、経営安定性の評価を加えた合計点で最も高い得点を得た者を運行事業者候補者として選定することとします。

出典：呉市資料(平成22年9月議会協議会資料)

図1-5-1 呉市交通事業の経営形態と今後のスケジュール等について

5. 2 呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る経緯等について

平成23年2月 公共交通問題対策特別委員会行政報告資料
総務企画部
交通局

呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る経緯等について

1 一括完全民間移譲に係る経緯

(1) 主な経緯

年 月 日	内 容
平成22年 6月 9日	議会協議会で呉市交通事業の経営形態の検討について4案を説明
平成22年 9月 8日	議会協議会で民間移譲の方針を表明
平成22年10月 4日	移譲先民間事業者の公募手続開始
平成22年11月26日	呉市バス運行事業者選定委員会で広島電鉄株式会社を運行事業者に選定
平成22年11月30日	公共交通問題対策特別委員会に運行事業者の選定について報告
平成22年12月22日	呉市及び広島電鉄株式会社とで基本協定書締結
平成23年 1月14日	呉市、交通局及び広島電鉄株式会社による「呉市交通事業民間移譲プロジェクトチーム」を設置

(2) 労働組合との交渉経緯

平成22年6月から平成23年1月までの間、交通局の抜本的な経営改革に関して労働組合との間で、労使勉強会を皮切りに、呉市公共交通労働組合（以下「交通単組」という。）との団体交渉及び市職員労働組合連合会（以下「市労連」という。）との団体交渉を行いました。
また、この間、交通単組及び市労連における窓口交渉を積み重ね、労使一体となり安全運行及びサービス向上の取組を行いながら、双方誠意をもって継続した交渉を行い、平成23年1月13日に交通事業廃止及び民間移譲に関する協定書及び確認書を締結しました。
さらに、1月25日には、交通局職員の雇用及び処遇等に関する確認書を締結しました。

2 合意・妥結事項

これまでの労働組合との交渉により、次の事項について合意・妥結しました。

- (1) 呉市自動車運送事業を廃止し、平成24年4月1日から広島電鉄株式会社に移譲すること。
- (2) 雇用の確保については、本人の希望を最大限尊重して、呉市が責任を持って可能な限り最大限確保できるよう努力すること。
- (3) 市長事務部局等への受入れ（転職）の人員は、事務職20名及び消防局勤務の整備職1名の合計21名の範囲内とすること。
- (4) 退職手当は、整理退職の扱いとし、次のとおり特例加算を行うこと。

年 齢（歳）	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	合計
H24.3.31現在	1	0	1	4	7	6	11	13	8	10	12	11	11	6	11	8	13	5	4	5	10	6	8	9	5	6	191
加算割合（％）	80		77.5	75	72.5	70	67.5	65	62.5	60	57.5	55		50		45	40	35	30	25	20	15	10	5			
備 考	呉市交通事業の廃止に伴う特例制度の新設												現行の特例制度														

3 今後の予定等

平成22年度				平成23年度															
項 目		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
議 会				★新年度予算		★臨時議会 状況説明						★公共交通問題 対策特別委員会 状況説明	★三セク関係協議案提案 ★関係協議案提案（4案廃止） ・呉市交通事業の設置等に関する条例 ・呉市乗合自動車運送条例 ・呉市一般貨物客自動車運送条例 ・呉市交通局企業職員の給与の額及び 基準に関する条例 ・補正予算			★関係協議案提案 ・呉市職員定数条例 （一部改正） ・補正予算			
広島電鉄 株式会社	基本事項	★プロジェクト チーム設置												広電・交通局・総務企画部・財務部・福祉保健部・都市部等での検討・協議				★契約締結	★事業継承申請
	採用関係	↑ 広電・交通・都市部等 ↓				★3月：募集	★4月～7月：採用試験	★8月：採否決定											
	研修関係																★交通局職員採用内定者研修 ○9月：運行管理者 ○10月～：運転士		
交 通 局			◎プロジェクト チーム設置													◎事業廃止申請			
			◇職員意向調査実施 （平成23年1月～） ◇調査結果集計・確定 （平成23年3月当初）			◇5月 筆記試験実施		◇6月上旬 面接試験実施 ◇7月上旬 合否者決定 ◇8月中旬 民間事業者への 再就職者決定											
組 合 協 議																1 再雇用先確保協議（個別面談等の実施） 2 計画年休制度の導入（サービスの維持・向上）【平成23年4月～】 ・接遇向上・安全運転・バスクリーンアップキャンペーン等の継続（労使協議）			

出典：呉市資料（平成23年2月公共交通問題対策特別委員会資料）

図1-5-2 呉市交通事業の一括完全民間移譲に係る経緯等について

6 広島電鉄(株)の路線退出に伴う生活交通（呉市生活バス）への移管

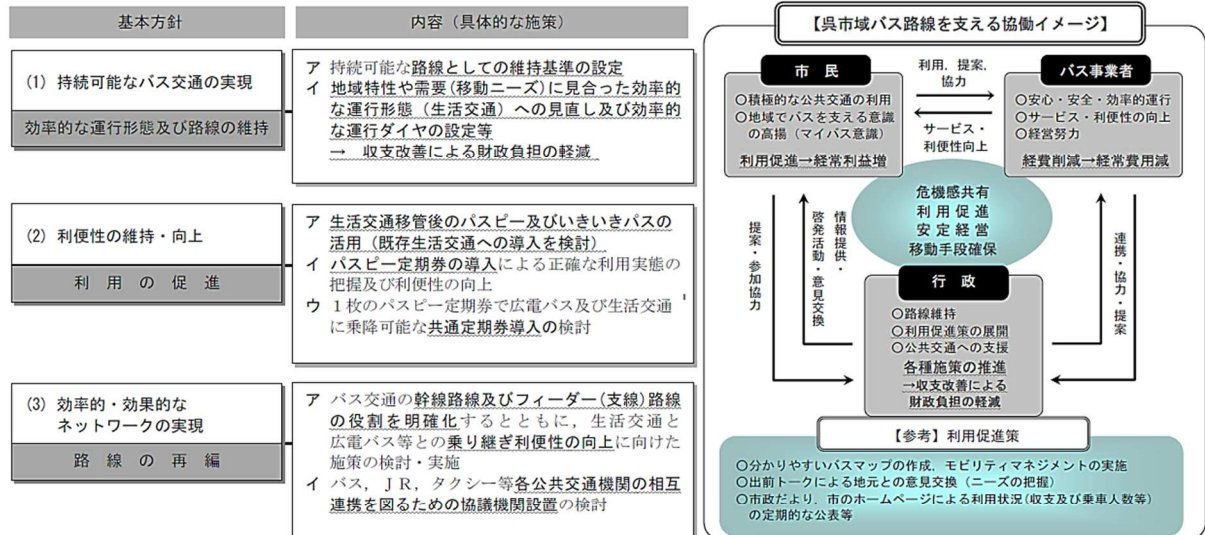
6. 1 呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について

平成25年11月 総合交通対策特別委員会行政報告資料
都 市 部

呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について

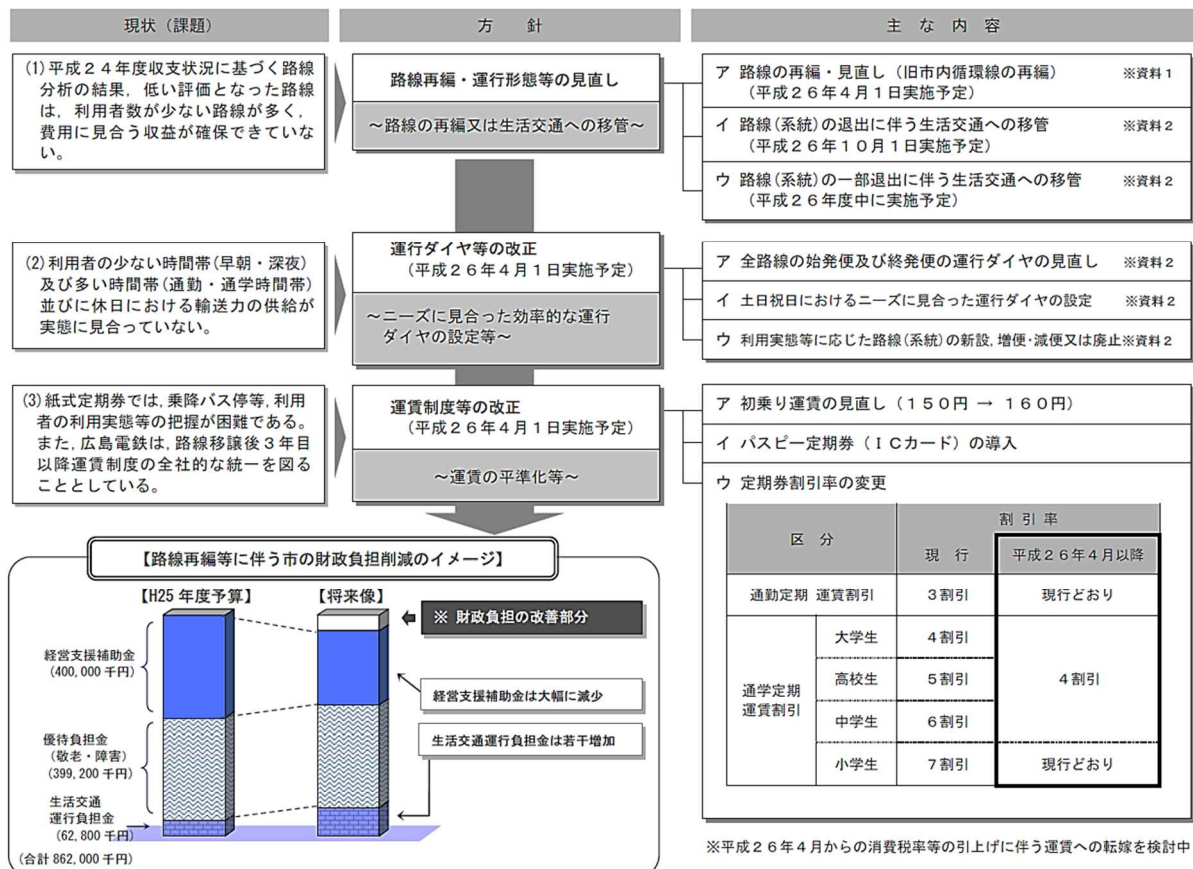
1 基本方針

市民の移動手段を確保し、利便性を維持することを前提に生活交通を含む呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針を定めるとともに、市民協働の観点から、市民、バス事業者及び行政の役割分担を明確化し、呉市域バス路線の効率的・効果的な運行の実現を目指します。



2 路線再編計画等

平成25年度及び平成26年度においては、次のとおり、準備・検討を進めます。



※平成27年度以降の路線再編計画等については、各路線の運行形態の見直し及び需要に見合った運行ダイヤの設定等、効率的・効果的な路線運営の実現に向け、引き続き、広島電鉄と協議・検討していきます。

出典：呉市資料（平成25年11月総合交通対策特別委員会資料 P. 1）

図1-6-1 呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について1

第1章 はじめに

3 維持基準及び対応方針

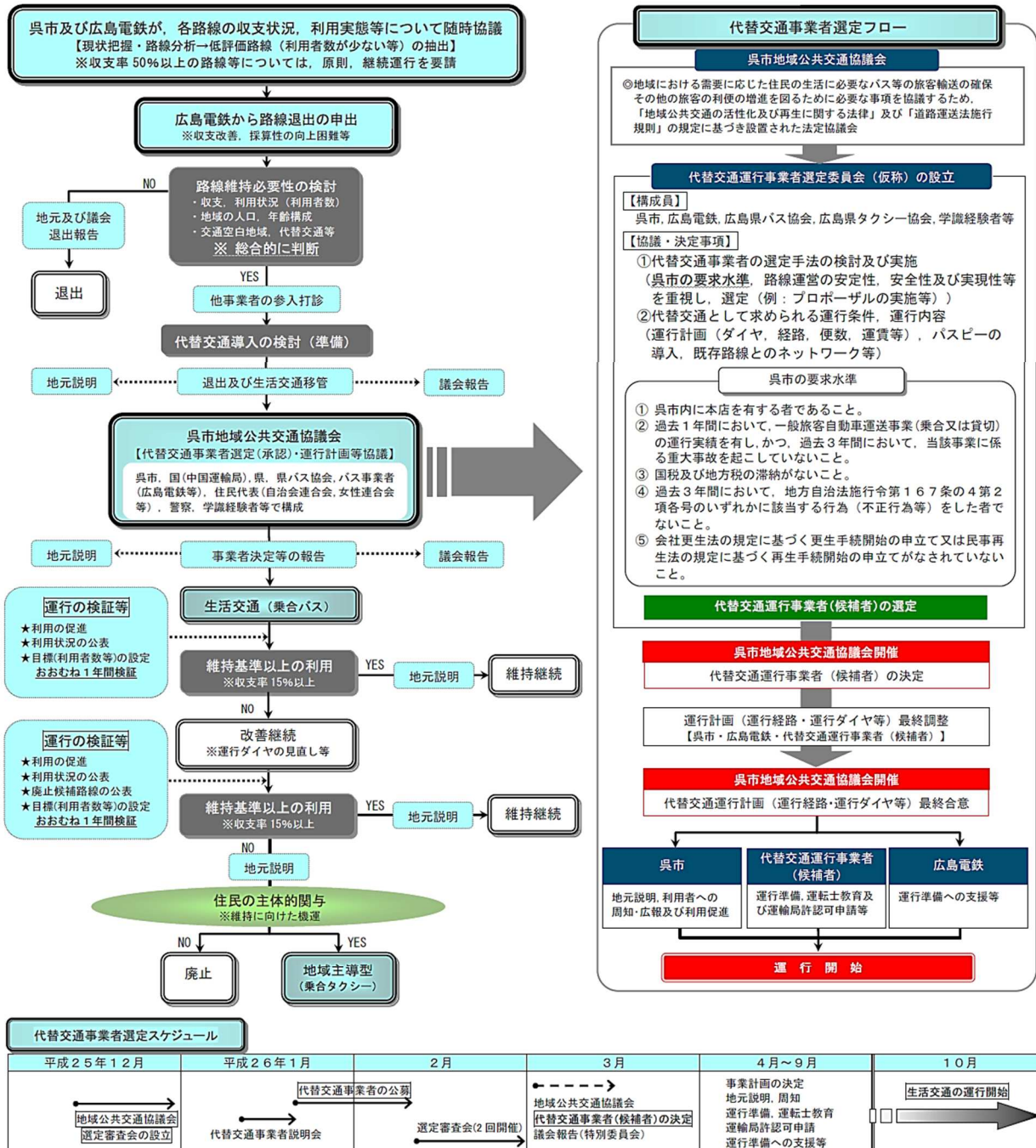
各路線の経常収支率を基に、次の区分ごとに公共交通として維持すべき基準（維持基準）を設定し、当該基準に満たない場合の対応方針を定めます。
 なお、各路線の経常収支率等については、議会及び市民に公表し、バス交通への理解度の向上を図り、利用促進につなげることに、財政負担の軽減による持続可能なバス交通の実現を目指します。

区分	維持基準	基準を満たさない場合の対応方針
一般乗合バス (広島電鉄)	経常収支率※ 50%以上	運行経路及び運行ダイヤ等について、抜本的な見直しや生活交通への移管又は退出を含めた検討も行います。 なお、生活交通への移管は、原則、利便性等は維持することを前提に検討します。
生活交通	経常収支率 15%以上	更なる収支率等の向上を図るため、改善（便数等の見直し）を行い、その後一定期間（暫定）運行しても改善されない場合、退出を含めた抜本的な見直しを行います。なお、退出の際、地域が地域主導型交通（乗合タクシー等）の導入に主体的に取り組むことを前提に、行政として移行に向けた支援を検討します。

※ 経常収支率…経常収益÷経常費用×100

※ 維持基準以上の路線については、引き続き基準を下回らないように、住民及び事業者とともに連携し、利用促進を図ります。

4 バス路線維持検討フロー



出典：呉市資料（平成25年11月総合交通対策特別委員会資料 P.2）

図1-6-2 呉市域バス路線の運行形態及び再編等に係る基本方針について2

6. 2 広島電鉄㈱の路線退出に伴う呉市生活バスの運行

(1) 平成26年10月移管

表1-6-1 平成26年10月移管路線

路線名	音戸さざなみ線	横路交叉点循環線	白石白岳交叉点循環線	昭和循環線 北コース	昭和循環線 中央コース	昭和循環線 南コース
事業者名	(有)なバクシー	富士交通㈱	(有)野呂山タクシー	朝日交通㈱	(有)東和交通	呉交タクシー㈱

(2) 令和元年10月移管

表1-6-2 令和元年10月移管路線

路線名	北原神山峠線 見晴町線 呉苗代下条線	阿賀音戸の瀬戸線	田原藤の脇線	仁方小須磨線	広長浜線	広川尻線
事業者名	(有)東和交通	呉交通㈱	(有)なバクシー	富士交通㈱	(有)野呂山タクシー	瀬戸内産交㈱

※同時期に平成26年10月移管路線の再プロポーザルを実施

表1-6-3 平成26年10月移管路線の再プロポーザル

路線名	音戸さざなみ線	横路交叉点循環線	白石白岳交叉点 循環線	昭和循環線 北コース	昭和循環線 中央コース	昭和循環線 南コース
事業者名	(有)なバクシー	富士交通㈱		朝日交通㈱		

(3) 令和4年10月移管

表1-6-4 令和4年10月移管路線

路線名	三条二河宝町線
事業者名	富士交通㈱

表1-6-5 広島電鉄㈱の路線退出と呉市生活バスの運行

移譲時の路線名	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	現在の路線名	備考
1 宮原線													(広電1)宮原線	
2 阿賀音戸の瀬戸線													(生活)阿賀音戸の瀬戸線	
													(生活)見晴町線	
3 呉倉橋島線													(広電2)呉倉橋島線	
													(生活)音戸さざなみ線	
4 広長浜呉駅線													(生活)田原藤の脇線	
													(生活)広長浜線	
5 天応川尻線													(広電3)吉浦天応線	
													(広電4)広仁方線	
													(生活)広川尻線	
													(生活)仁方小須磨線	
6 横路交叉点循環線													(生活)横路交叉点循環線	
7 白石白岳交叉点循環線													(生活)白石白岳交叉点循環線	
8 郷原黒瀬線													(広電5)郷原黒瀬線	
9 辰川線													(広電6)辰川線	
10 長の本呉駅循環線													(広電7)長の本長迫線	
11 三条二河長迫循環線													(生活)三条二河宝町線	
12 市役所宝町循環線														
13 宝町中央循環線													—	路線廃止
14 焼山熊野苗代線													(広電8)焼山熊野苗代線	
													(生活)呉苗代下条線	
													(生活)北原神山峠線	
15 昭和循環線													(生活)昭和循環線北コース	
													(生活)昭和循環線中央コース	
													(生活)昭和循環線南コース	
16 広島焼山線													(広電)広島焼山線	経営支援補助金対象外
17 広島呉線													(広電)広島呉線	経営支援補助金対象外

7 呉市生活バスの主な再編

表1-7-1 呉市生活バスの主な再編

年月	路線名	再編内容
令和2年10月	安浦地区生活バス	・出発地・到着地（女子畑 → 安浦駅）の変更 ・一部区域での日中のデマンド運行の実施 ・車両の小型化（別途スクールバスの運行）
令和2年10月	広川尻線	・系統新設（安浦駅延伸）
令和3年3月	仁方小須磨線	・車両の小型化 ・利用実績を踏まえた運行便数及びダイヤの適正化 ・「小須磨」バス停付近における運行経路等の変更 ・フリー乗降区間の新設
	北原神山峠線	・車両の小型化 ・利用実績を踏まえた運行便数及びダイヤの適正化
令和3年4月	下蒲刈地区生活バス	・車両の小型化（令和2年10月に先行導入） ・バス停の新設（「コメリ（ホームセンター）」及び「下蒲刈病院」） ・フリー乗降の実施（大地蔵地区） ・利用実績を踏まえた運行便数及びダイヤの適正化
令和3年10月	川尻地区生活バス	・車両の小型化（別途スクールバスの運行） ・利用実績を踏まえた運行便数及びダイヤの適正化
令和6年4月	昭和循環線南コース	・運行経路の拡張 ・バス停の追加（「松ヶ丘団地バス停」） ・バス停の名称変更（「松ヶ丘橋バス停」） ・バス停の廃止（「桜ヶ丘団地中」バス停） ・経路変更・バス停廃止（「幸志入口」バス停）

第2章 関連計画等の動向

1 SDGs（持続可能な開発目標）

1. 1 持続可能な開発のための2030アジェンダ

持続可能な開発のための2030アジェンダ

2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする**17の国際目標**（その下に、169のターゲット、232の指標が決められている）。特徴は、以下の5つ。



普遍性 先進国を含め、全ての国が行動

包摂性 人間の安全保障の理念を反映し、「誰一人取り残さない」

参画型 全てのステークホルダーが役割を

統合性 社会・経済・環境に統合的に取り組む

透明性 定期的にフォローアップ

前身：ミレニアム開発目標（Millennium Development Goals: MDGs）

- 2001年に国連で専門家間の議論を経て策定。2000年に採択された「国連ミレニアム宣言」と、1990年代の主要な国際会議で採択された国際開発目標を統合したもの。
- 発展途上国向けの開発目標として、2015年を期限とする8つの目標を設定。
 (①貧困・飢餓、②初等教育、③女性、④乳幼児、⑤妊産婦、⑥疾病、⑦環境、⑧連帯)
 ✓ MDGsは一定の成果を達成。一方で、未達成の課題も残された。
 ○ 極度の貧困半減(目標①)やHIV・マラリア対策(同⑥)等を達成。
 × 乳幼児や妊産婦の死亡率削減(同④、⑤)は未達成。サブサハラアフリカ等で達成に遅れ

環境
(リオ+20)

人権

平和

出典：外務省ホームページ (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/000270935.pdf> P. 1)

図2-1-1 持続可能な開発のための2030アジェンダ

【参考】持続可能な開発目標(SDGs)の概要



ロゴ：国連広報センター作成

出典：外務省ホームページ (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/000270935.pdf> P. 2)

図2-1-2 持続可能な開発目標(SDGs)の概要

【参考】持続可能な開発目標(SDGs)の詳細

目標1 (貧困)	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。
目標2 (飢餓)	飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。
目標3 (保健)	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
目標4 (教育)	すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。
目標5 (ジェンダー)	ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う。
目標6 (水・衛生)	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。
目標7 (エネルギー)	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。
目標8 (経済成長と雇用)	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。
目標9 (インフラ、産業化、イノベーション)	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
目標10 (不平等)	各国内及び各国間の不平等を是正する。
目標11 (持続可能な都市)	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
目標12 (持続可能な生産と消費)	持続可能な生産消費形態を確保する。
目標13 (気候変動)	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
目標14 (海洋資源)	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
目標15 (陸上資源)	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
目標16 (平和)	持続可能な開発のための平和と包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
目標17 (実施手段)	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

3

出典：外務省ホームページ (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/000270935.pdf> P. 3)

図2-1-3 持続可能な開発目標(SDGs)の詳細

1. 2 交通分野に関わりが深い項目

- (1) 目標11：[持続可能な都市] 包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。



出典：国際連合広報ホームページ
(https://www.un.org/en/files/sdg_icon_11_ja_2.png)

図2-1-4 目標11

- (2) ターゲット11.2：2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者の需要に特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々が安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスの提供

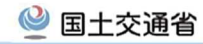


出典：国際連合欧州経済委員会ホームページ
(https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP1-2021-Presentation-13e_0.pdf)

図2-1-5 ターゲット11.2

2 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について



検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1. はじめに

○ 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベーティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

○ 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) 官と民の共創：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) 交通事業者間の共創：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) 他分野を含めた共創：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

○ 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再生地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形で地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門
(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年7月取りまとめ）における議論と連携

出典：国土交通省 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 提言概要

図2-2-1 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

3 地域交通法等の改正内容

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

(令和5年法律第18号)



国も積極的に前に出て連携・協働を促進する仕組みを法律上で位置付けました

地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的に、「地域の関係者」の「連携と協働」の推進を規定。
- 国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- 地域公共交通計画への記載に努める事項として、地域の関係者相互間の連携に関する事項を追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- ローカル鉄道の再構築を図るため、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない区間について、地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見を聴取した上で、基準に合致すると認める場合には、再構築協議会を組織し、同協議会が再構築方針を策定。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 国は、大臣認定を受けた「鉄道事業再構築事業」によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準と費用負担に関する協定を締結し、交通サービスの提供を行う事業（「エリア一括協定運行事業」）を法律に位置づけ【「地域公共交通利便増進事業」の拡充】
- 交通分野におけるDXやGXを推進する事業を法律に位置付け【「道路運送高度化事業の拡充」】

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 地域に根差した輸送サービスの充実を図るため、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣による認可に代えて、届出により運賃設定が可能となる協議運賃制度を創設。

出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン」

(https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/top_promotions.pdf P. 3)

図2-3-1 地域交通法等の改正内容

4 地域公共交通の「リ・デザイン」

4. 1 地域公共交通の「リ・デザイン」の概要



出典：国土交通省ホームページ（<https://www.mlit.go.jp/redesign/>）

図2-4-1 地域公共交通の「リ・デザイン」の概要

4. 2 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）とは

地域公共交通の「リ・デザイン」

国土交通省

- **地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）とは**
 - ◆ ①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の連携と協働
 - ◆ 自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」
 - ◆ 車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」

を通じて、地域公共交通の**利便性・生産性・持続可能性**を高める取組です。
- 地域公共交通は大変厳しい状況に置かれているため、交通事業者のみならず、**地域の関係者が連携・協働（共創）**し、地域ぐるみで支えていくことが重要です。そのため、**今般、法律・予算等のツールを大幅に拡充**しました。
 - ◆ 国が組織する再構築協議会など**ローカル鉄道の再構築のための仕組み**の創設
 - ◆ **地域のインフラとして地域公共交通の整備を行う「社会資本整備総合交付金」**の活用
 - ◆ **路線／年度単位の従来型の赤字補填から脱却し、経営改善を後押しする「エリア一括協定運行事業」**の創設
 - ◆ **交通を地域の暮らしと一体として捉え、その維持・活性化に取り組む「共創・MaaS実証プロジェクト事業」**の拡充
 - ◆ **交通DX・GXに積極的に取り組む事業者への「財政投融资」**の活用 等
- あわせて、**地方支分部局のバックアップ体制を強化**し、地方運輸局と地方整備局の連携によるワンストップ相談窓口、伴走支援体制を構築しました。
- **地域公共交通の「リ・デザイン」のため、積極的にご活用・ご相談ください。**

出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン」

（https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/top_promotions.pdf P. 2）

図2-4-2 地域公共交通の「リ・デザイン」

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法を活用した共同経営
- ・モードの垣根を越えたサービス 等

他分野を含めた共創

- ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携



交通DX

自動運転



MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換



交通のコスト削減・地域のCN化

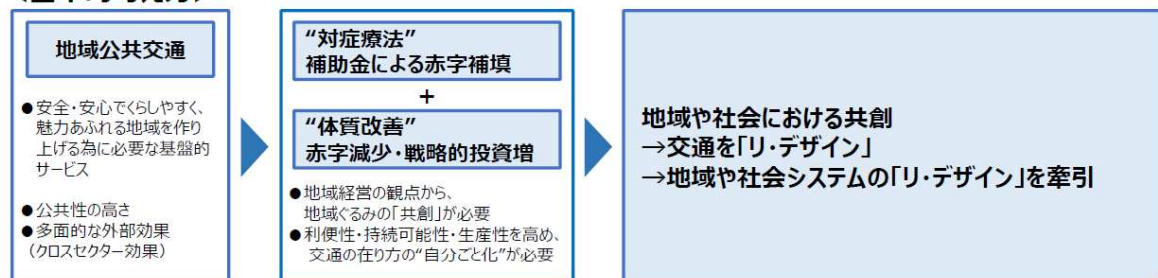


出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン」～交通政策審議会地域公共交通部会最終とりまとめ～ P. 1

図2-4-3 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

対応の方向性

<基本的考え方>



<各論>

① 交通政策のさらなる強化

- インフラ投資も含めた複数の支援制度の効果的運用
- 地域における合意形成のための国の関与の強化
- エリア一括協定運行の支援（鉄道・バス）

② 地域経営における連携強化

- 交通結節点周辺への生活関連施設の集積
- コーディネート人材やスタートアップ企業への支援
- 様々な関係者との共創による地域内経済循環

③ 新技術による高付加価値化

- DX・GXによる利便性向上・経営力強化
- 新技術と地域課題の適合による課題解決
- 新技術導入のための仕組みづくり

<政府の対応>



出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン」～交通政策審議会地域公共交通部会最終とりまとめ～ P. 3

図2-4-4 対応の方向性

5 地域の公共交通リ・デザイン実現会議

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病児・病後児保育、学校・統廃合等のほか、高齢者の免許返還の自主返納等により、日常生活における移動の問題が深刻化
 - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
 - 地域によっては生活交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが困難
- 関係官庁が連携し、交通の円滑化と社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

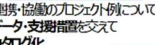
地域公共交通の状況

- | 地域公共交通の状況 | | | |
|----------------------------|---|---|--|
| <将来の人口増減状況> | <路線廃止の状況> | <ドライバー数の状況> | <居住地域に対する不安(地方部)> |
| 全国の半数の地域で人口が50%以上減少(2005年) | ・路線バス：約2,73kmの路線が廃止
<small>(2003年度～2002年度)</small>
・鉄道線：約589km、17の路線が廃止
<small>(2003年度～2002年度)</small> | ・乗合い：約12%減少
<small>(2019年度～2012年度)</small>
・タクシー：約15%減少
<small>(2019年度～2012年度)</small> | ・公共交通機関で自動車に代われないと生活できない：約40%
・徒歩で買い物、スーパー、病院などの施設が少ない：約30%
<small>(※2019年度調査、回答者100名)</small> |

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

- | A: 交通空白地など | B: 地方中心城市など | C: 大都市など | D: 地域間 |
|--|---|--|--|
| <p>○ 公共交通事業者だけでは移動手段十分に提供することが困難</p> <p>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</p> | <p>○ 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散が将来、将来的に公共交通の持続性が課題</p> <p>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用</p> | <p>○ 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）</p> <p>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</p> | <p>○ 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要</p> <p>⇒ 幹線交通ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じた検討</p> |
| <p>連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要</p> | | | |
| <p>● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法76条2号関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体为主体となった取組みが各地で進展中 道路運送法に基づき地域公共交通連携について、運営手法の柔軟化を検討 | <p>● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制法の活用（道路運送法76条3号関係）</p> <p>4月1日より取組開始</p> | | |

連携・協働の推進に向けた環境整備

- | 環境の醸成 | | | 取組の実装 | | |
|--|--|--|---|---|---|
| 政府共通指針の策定
政府一丸として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協定に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を促す働きかけ | 各分野の指針・通知の策定
各分野の関連団体として、 地域住民の課題、公共交通への委託・乗換、空室等の活用等 を推進するための事項を明確化 | カタログ化による支援
連携・協働のナゾクジ例に於いて、データ・支援措置を交えて カタログ化 | 法定協議会※のアップデート
多様な関係者が参画し、喫緊の課題・機動的に対応できる司令塔機能の強化へ | 地域公共交通計画のアップデート
データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組み計画へ | 施策のアップデート
新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける 施策の充実・強化 へ |
| ●地方公共団体による交通部門及び関連部門との連携推進
●部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
●自家用有償旅客運送の積極的な活用
●地域への輸送資源の活用推進 | <教育・子育て・スポーツ分野>
●スクールバス
●児童発達児童福祉の送迎
<介護・福祉分野>
●介護サービス事業所等の送迎
<医療分野>
●へき地患者輸送車の送迎
<分野別支援>
●自家用有償旅客運送の多様な関係者の参画
●送迎費用に係る協賛金等が有効に | 連携体制
 | ●多様な関係者の協議会参加
●モータリングターム（自治体間連携）
●デジタル活用による運営効率化等
※対応の進捗に基づいて固定化協議会 | ●「モバイル・データチャージ（乗車料）」に基づくシンプルで実効的な計画策定
●移動にデジタル技術（AIロ、地図データ、交通サービス、滞在費等）の作成・共有・活用 等 | ●自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用
●新技術・デジタル技術の活用
●鉄道事業者の連携
●ETC/ETCの機能強化
●交通事業者の共同経営
●エリア一括協定運行 |
| 取組の加速化
多様な関係者の連携・協働による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意図的・先行的に自治体において、関係行政庁による重点的な支援を実施を促す | | | 都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）
○リ・デザイン（実証運行、新技術等を含む）
○デジタル（データ共有・活用の推進）
○ヒト&プレイス（人材育成、ネットワーキングの場）
国によるサポート
伴走体制の構築 | | |

継続的な連携・協働の取組の確保

- | | | |
|---|---|---|
| <p>連携・協働に向けた取組が継続・行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的に対処状況のフォローアップを実施</p> | <p>目標年次：2027年度
(デジタル政策部国家戦略総合戦略の期間)</p> | <p>✓各施設への送迎の見直しに新たな取組む自治体数 100
✓AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 100
✓自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000</p> |
| <p>今後の課題として提示された意見</p> | | |
| <p>●地域の交通事業者の集約・統合</p> | <p>●地域の事情に合わせた自動運転の運業のあり方</p> | <p>●鉄道における自然災害への対応</p> |

出典:国土交通省 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

図2-5-1 地域の公共交通リ・デザイン実現会議

6 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（構成員・検討の経緯）

構成員		(50音順・敬称略・◎は座長)
浅井 康太	(株)みちのりホールディングス グループディレクター	鈴木 春菜
伊藤 昌毅	東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎中村 文彦
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科 教授	日高 洋祐
神田 佑亮	呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	古田 樹
		山口大学大学院創成科学研究科 准教授
		東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
		(株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
		福島大学経済経営学類 教授
		前橋工科大学学術研究院 特任教授
オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、 物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等 事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）		
検討経緯		
令和5年 12月12日（火）	第1回	・ 地域公共交通計画の課題整理 ・ 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	・ 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」、「目標」、「KPI」の定型 ・ 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 ・ 都道府県の役割 【自治体からのヒアリング】 ・ 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 ・ 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 ・ 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 ・ 奈良県：バスカルデに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	・ モビリティ・データ等の利活用 【自治体からのヒアリング】 ・ 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 ・ 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 ・ 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日（木）	第4回	・ 地域公共交通のリ・デザインの加速化（施策・事業） ・ 中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日（木）	第5回	・ 中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	・ 中間とりまとめ（案）

出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 2

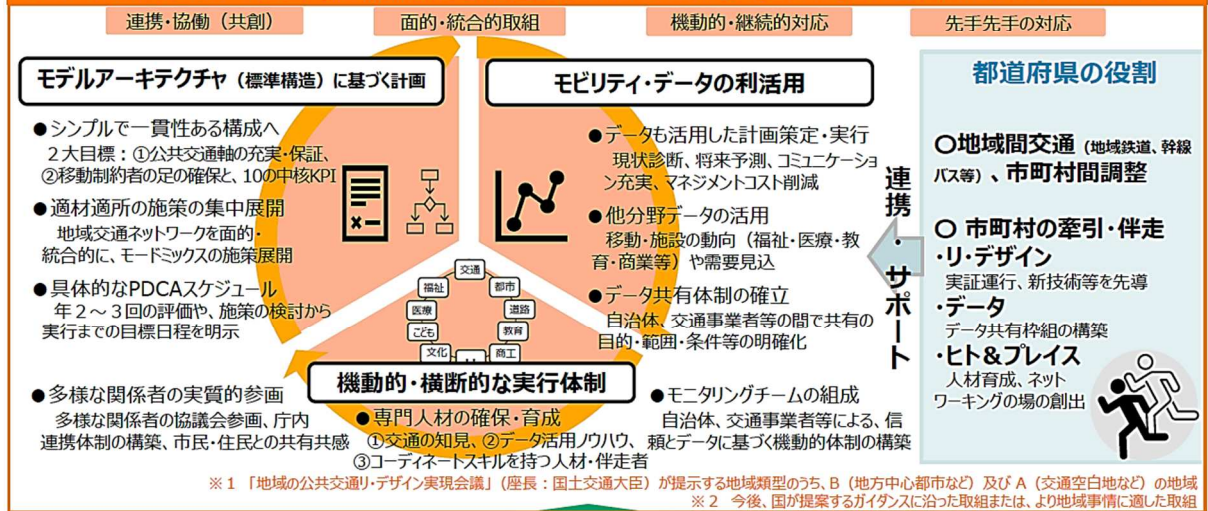
図2-6-1 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート（令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会）

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者ははじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～



国による推進策（例）

ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

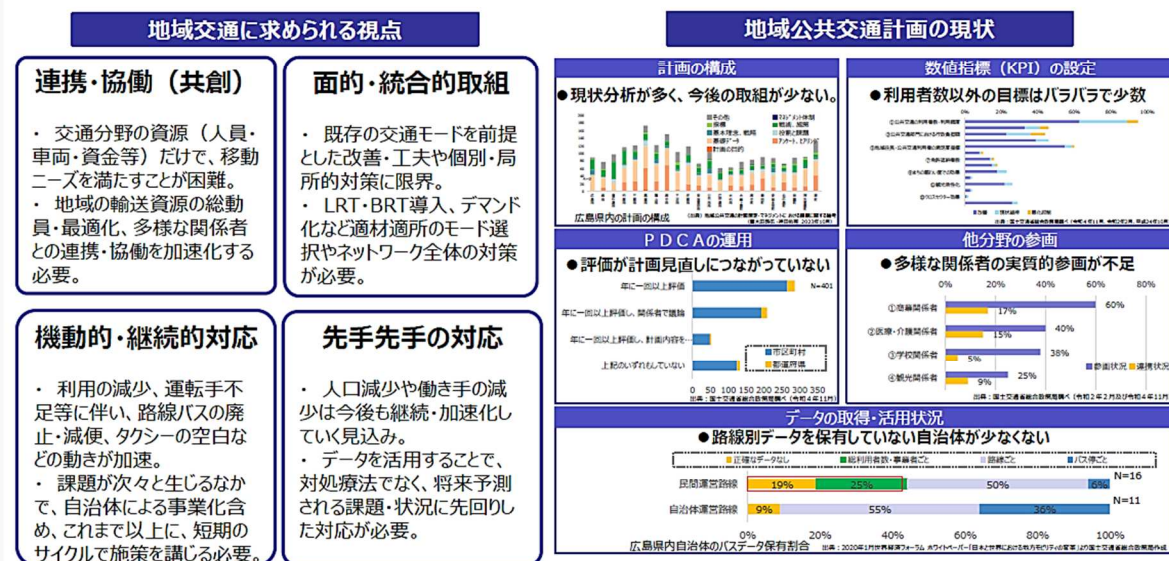
有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援
出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 1

図2-6-2 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート

中間とりまとめ ポイント①

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者ははじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、司令塔機能やデータ活用の強化・拡張が求められる。
- 本検討会では、「モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある「地域公共交通計画」へのアップデートの方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

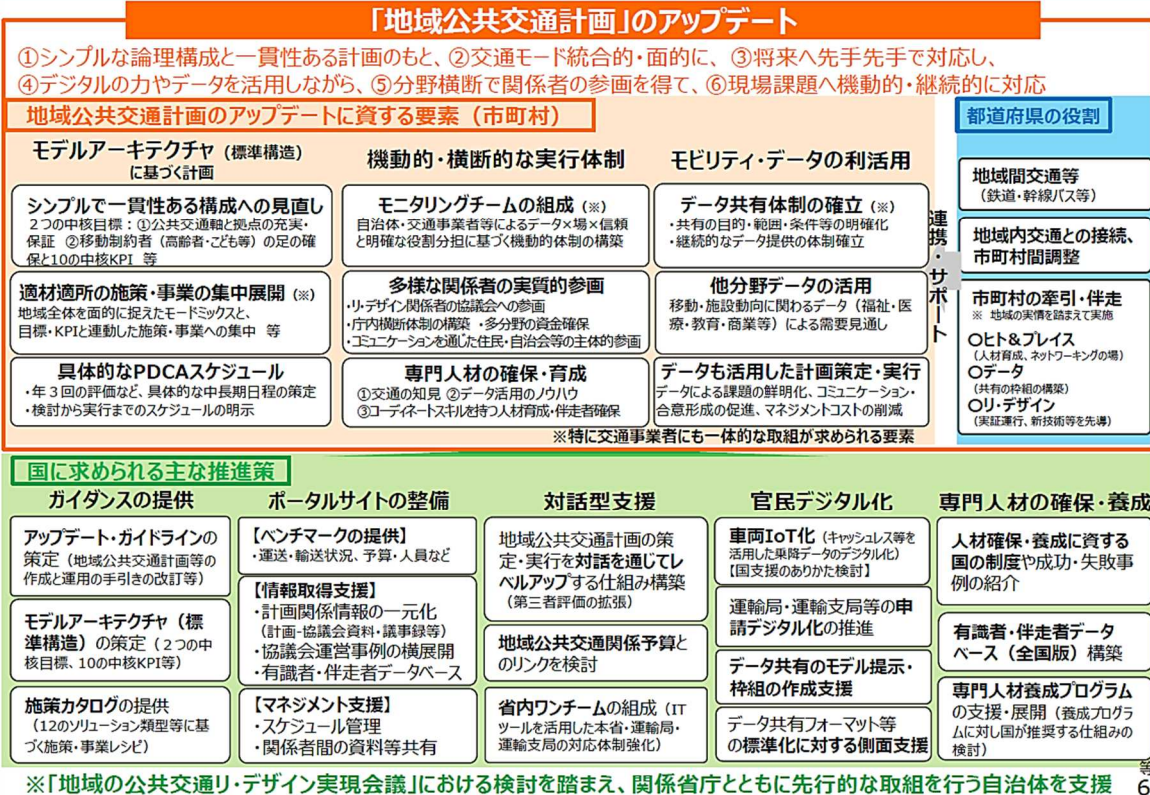


上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 5

図2-6-3 中間とりまとめ ポイント①

中間とりまとめ ポイント②

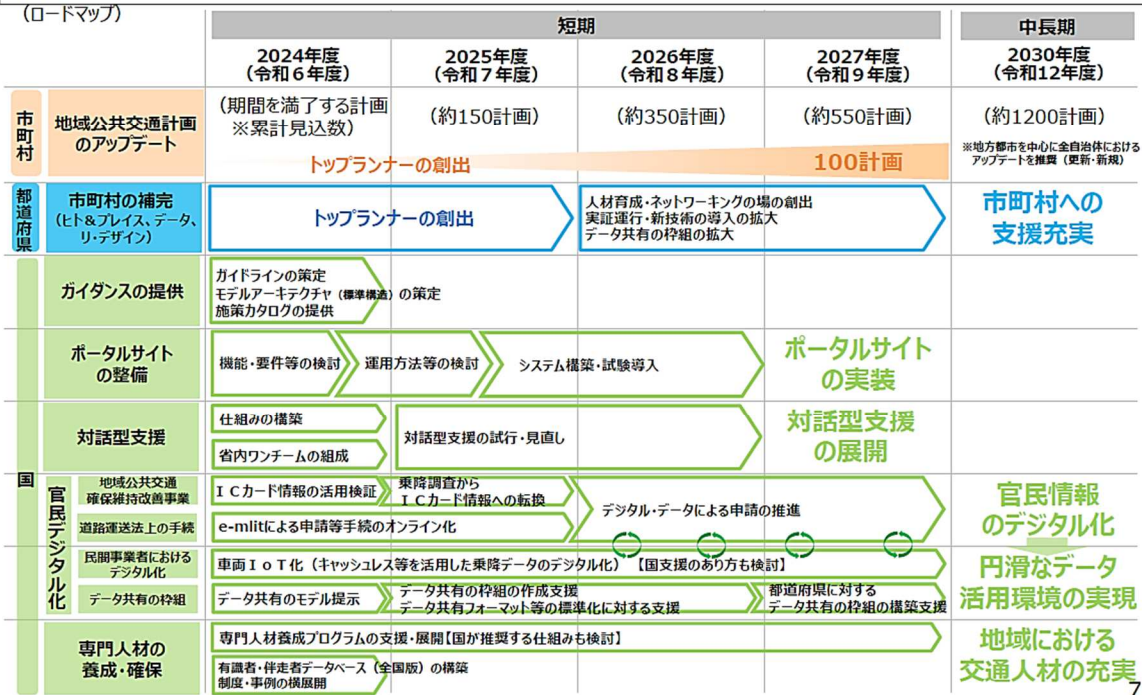


出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 6

図2-6-4 中間とりまとめ ポイント②

中間とりまとめ ポイント③

○ 現行計画の改訂が一巡する2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート（新規策定含む）を推奨するとともに、2027年までに先導するトップランナーの創出（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。



出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 7

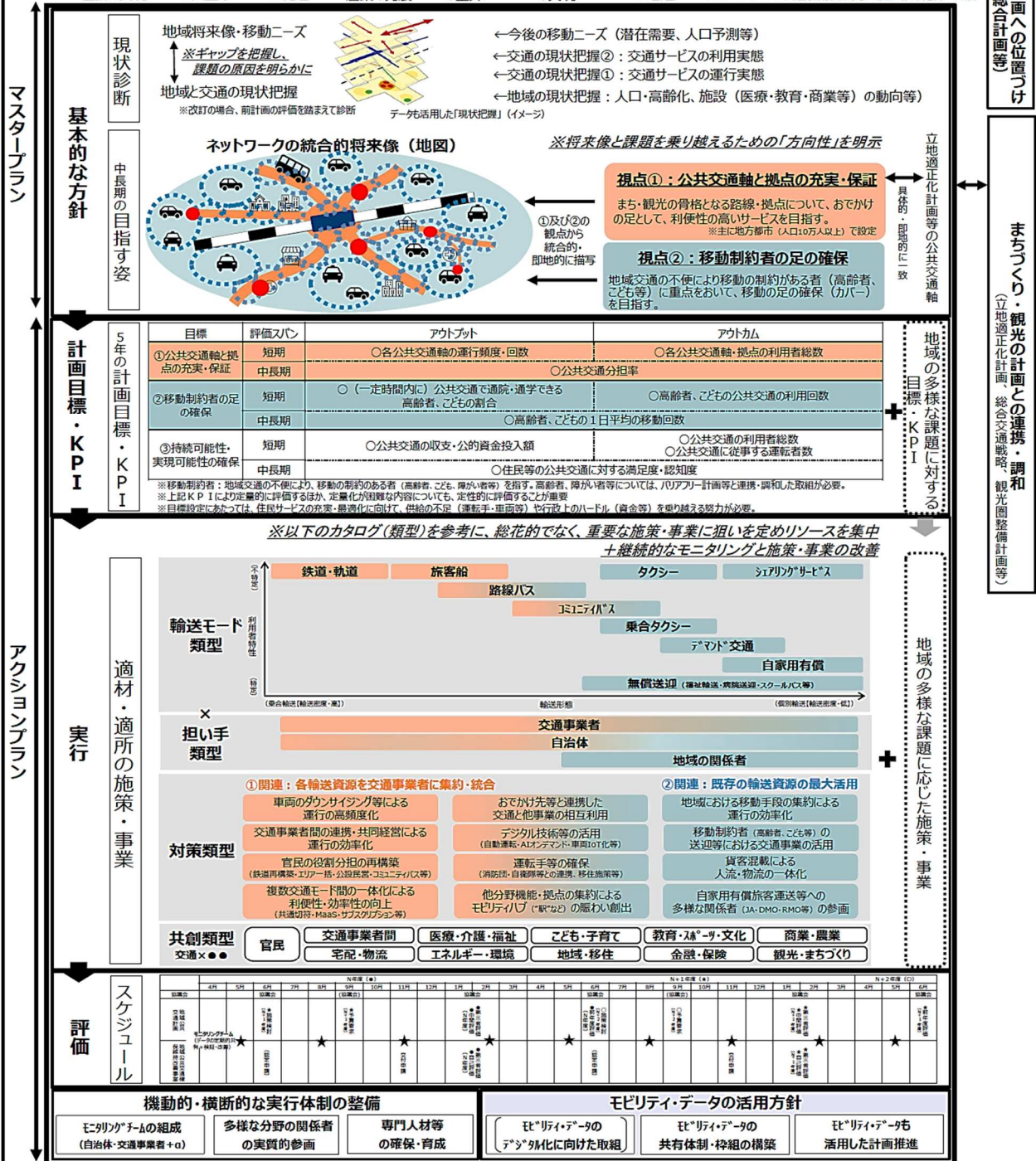
図2-6-5 中間とりまとめ ポイント③

中間とりまとめ ポイント④

地域公共交通計画のモデルアーキテクチャ（標準構造）

住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有（例）計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

豊かな地域社会の実現 人口減少の歯止め 移住・定住の促進 地域経済・産業の発展 地価の上昇 ウェルビーイングの実現 健康寿命の増進 カーボンニュートラル ※交通分野が貢献する目標群（クロスセクター目標）



※モデルアーキテクチャ（標準構造）は、全体の構造を示すもので項目を埋めていく性質のものではない。地域自ら考え、現場で行動し「白紙」を埋めていく作業も非常に重要。

例）単なる現状把握でなく、課題の原因やその解決策を探る「考える力」／実行に向けた、関係者との「コミュニケーション・合意形成」（信頼・共創・熟議）等

※自治体の規模等に応じて、モデルアーキテクチャ（標準構造）から、構成要素を選択して活用されることも想定される。例）過疎地域等において、目標②移動制約者の足の確保のみを設定等

9

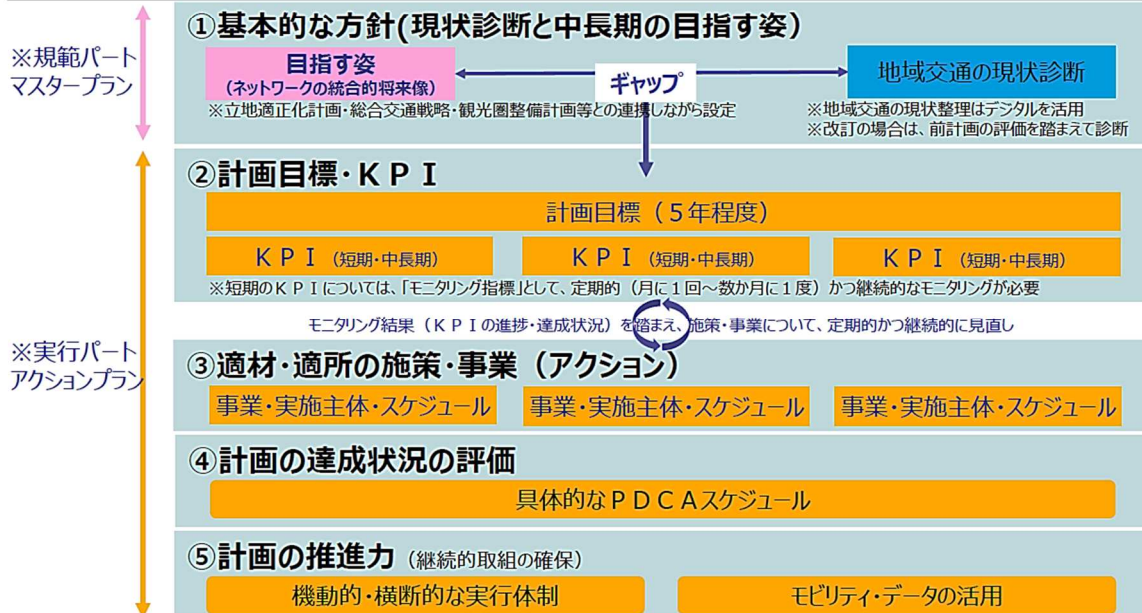
出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 9

図2-6-6 中間とりまとめ ポイント④

1-(1)-① 基本的な構成【計画の構成の定型】

- 計画の基本構成・分量については、
 ・国が提案するモデルアーキテクチャ（標準構造）に沿って、シンプルで一貫性ある構成とし、
 ・現状整理パートは、デジタルデータも活用し、総花的になりがちなアンケート調査の絞込など効率化を進め、
 現状診断と、課題への機動的・継続的対応（アクション）により注力できる計画へ転換すべき。

※現状整理＝データや現状を整理すること（病の症状の整理） 現状診断＝現状整理をもとに課題の原因を探索・特定すること（病の原因の特定）
 ※基本的な方針や施策・事業（アクション）が明確に示されることにより、関係者（自治体職員等）が変更になった場合においても、関係者間の共通認識として引き継がれることにより、地域公共交通に関する取組が継続されていくことが期待される。

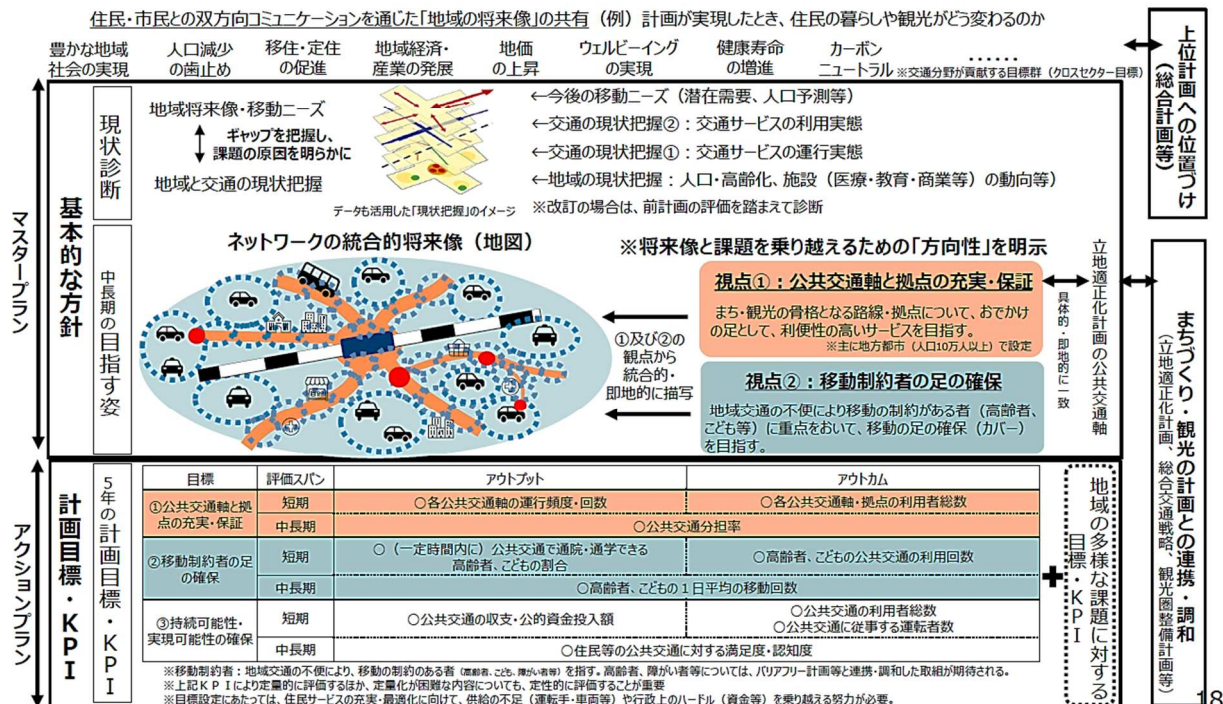


出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 12

図2-6-7 基本的な構成

1-(1)-② モデルアーキテクチャ（標準構造）【目標とKPI（数値指標）】

- 交通分野が主導的役割を担う、①公共交通軸と拠点の充実・保証、②移動制約者の足の確保、の2点に沿って、「目指す姿（地図）」・「計画目標」・「KPI」の定型を、以下の通り定める。
 ○ KPIの定型として、人口規模等に留意しつつ、3分類10指標を中核指標とし、その設定を促進する。



出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 18

図2-6-8 モデルアーキテクチャ（標準構造）1

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【公共交通軸の設定①】

○ 地域公共交通の持続可能性を確保するためには、ネットワーク上に「軸」と「拠点」を定めることが重要。

※ただし、地域事情によっては無理して定める必要がない地域も一部に存在

○ 「軸」については、地域が目指す姿から、生活から幅広い“お出かけ”まで需要側の様々な場面を想定し、公共交通軸ごとの目標水準を戦略的・階層的に設定し、施策展開することが有効。

○ 「公共交通軸」の目標水準としては、運行頻度・回数を設定（大量輸送から多頻度輸送へ）することとし、「生活需要」と「お出かけ需要」ごとに、以下にその設定例を示す。

※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足（運転手・車両等）や行政上のハードル（資金等）を乗り越える努力が必要。

品質保証
(お出かけ需要)

様々な外出需要に幅広く対応できる運行頻度・回数を確保

設定例：3～4本/時 以上

【パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル】

※主にB：地方都市（人口10万人以上）において設定されることを推奨。人口規模や時間帯等により、複数本/時以上の設定例もある。また、定時性や始発時刻・終発時刻、混雑状況についても留意することも必要。

性能保証
(生活需要)

生活必需移動（通学・通院）の足を確保

設定例：1日3本（朝、昼、晩）

買い物など日常のお出かけに困ることがない運行頻度・回数を確保

設定例：2時間に1本 以上

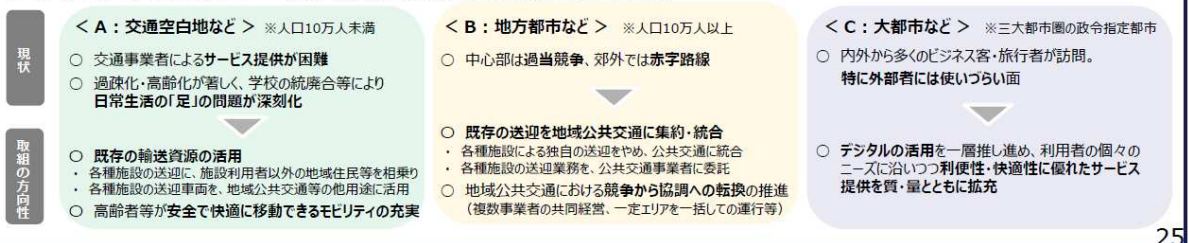
特定の需要（通勤・通学等）に対応する運行頻度・回数を確保

設定例：ピーク時3本/時 以上

※地域の実情（高齢化率やこどもの居住割合等）を踏まえて、本数を増やすことも想定。

（参考）都市類型の考え方について

（出典：第15回デジタル田園都市国家構想実現会議「資料7より作成」



25

出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 25

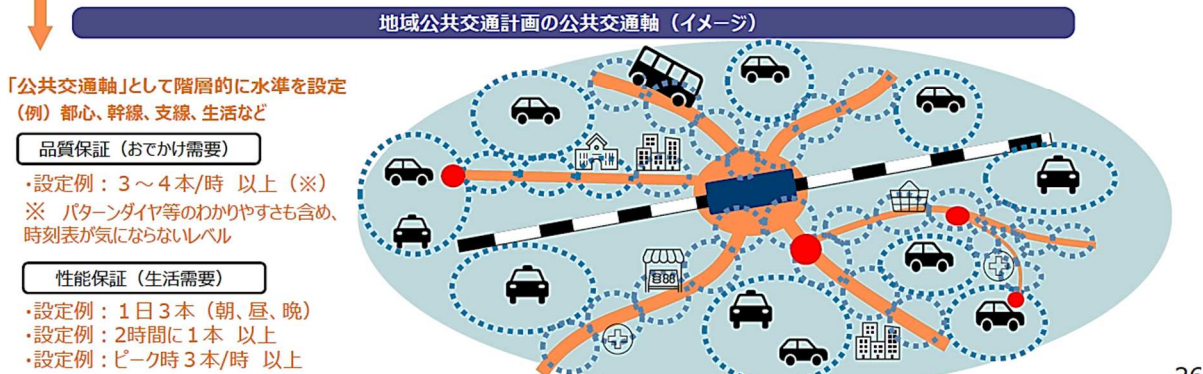
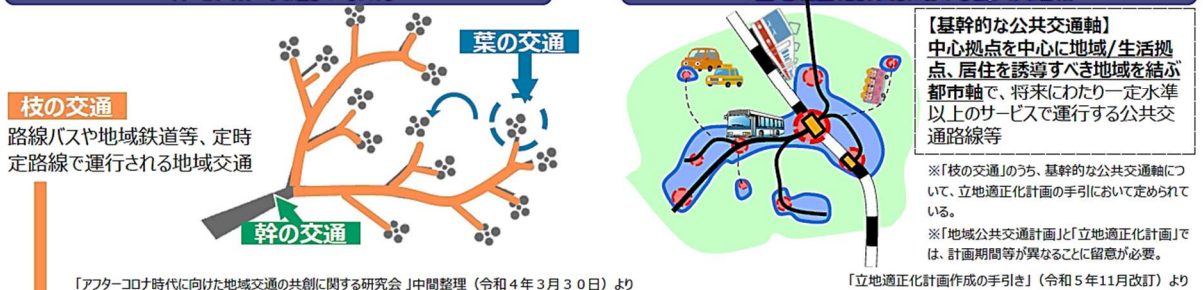
図2-6-9 モデルアーキテクチャ(標準構造) 2

1-(1)-② モデルアーキテクチャ(標準構造)【公共交通軸の設定②】

「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は「公共交通軸」として階層化（都心、幹線、支線など）し、それぞれ一定の水準（運行頻度・回数）を目標として設定。立地適正化計画の「公共交通軸」と具体的・即地的に一致させ、まちづくり政策（施設配置や空間形成等）と実質的連携を図ることが重要。

「幹・枝・葉の交通」の考え方

「立地適正化計画」における公共交通軸

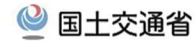


26

出典：国土交通省 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ P. 26

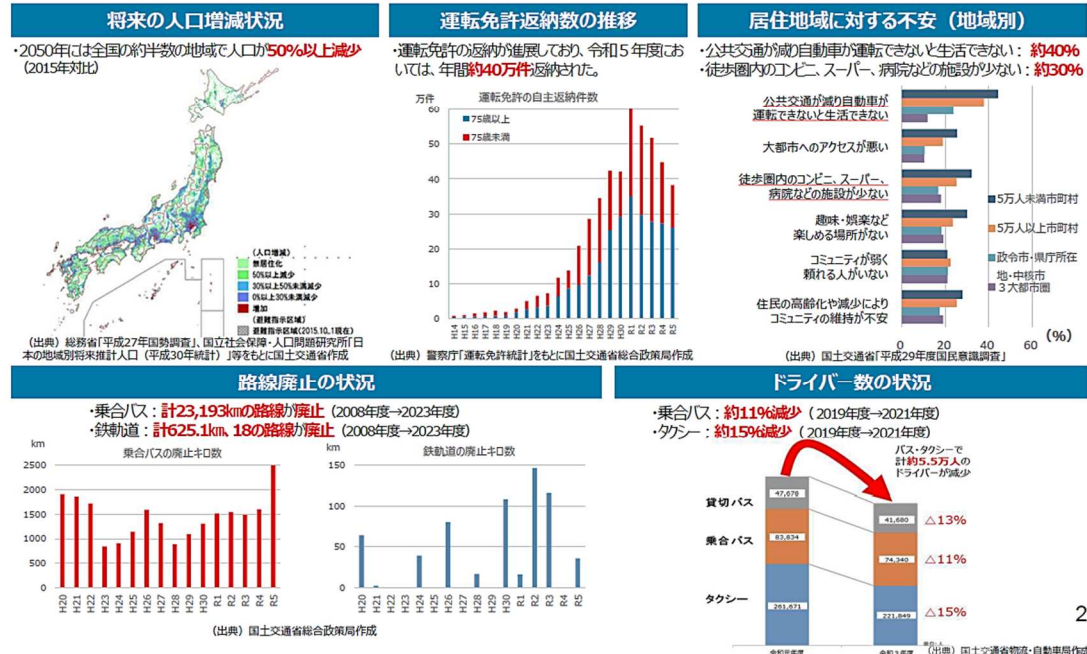
図2-6-10 モデルアーキテクチャ(標準構造) 3

7 国土交通省「交通空白」解消本部



地域交通の現状と取組の方向性①

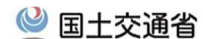
- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。



出典：国土交通省 国土交通省「交通空白」解消本部 第1回資料 P. 2

図2-7-1 地域の交通の現状と取組の方向性①

地域交通の現状と取組の方向性②



- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：斉藤国土交通大臣）におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。



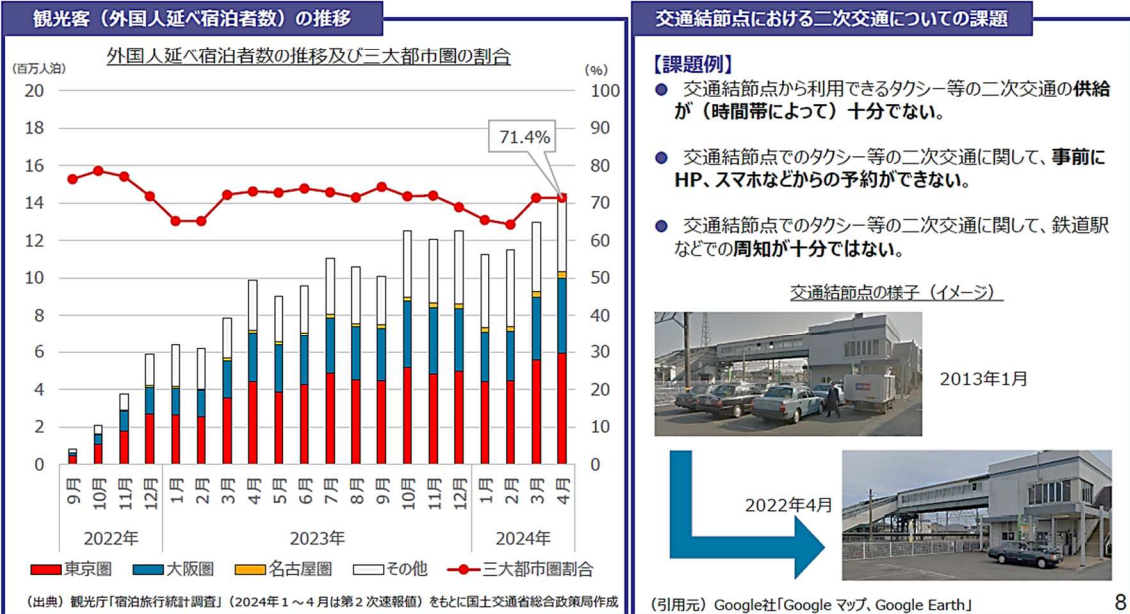
出典：国土交通省 国土交通省「交通空白」解消本部 第1回資料 P. 3

図2-7-2 地域の交通の現状と取組の方向性②

「観光の足」の現状

- 2022年10月の水際措置の緩和以降、観光需要は徐々に回復し、2024年4月には外国人延べ宿泊者数が**1400万人**を超えたが、**宿泊先地域によって偏在傾向が見られ、三大都市圏(※)のみで71.4%(2024年4月)**となっている。
- 他方、特に地方の交通結節点においては、タクシー等がつかまらないなど二次交通の確保に課題がある。

※東京圏（埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都）、大阪圏（京都府、大阪府、兵庫県）、名古屋圏（愛知県）



出典：国土交通省 国土交通省「交通空白」解消本部 第1回資料 P. 8

図2-7-3 「観光の足」の現状

国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置する。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部	
目的	構成員
○ 地域の足対策 全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。 ○ 観光の足対策 主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。	本部長 国土交通大臣 本部長代行 副大臣及び大臣政務官 副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官 本部員 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等 ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁
取組事項とスケジュール	
①日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体（約600※）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に ※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体 ②主要交通結節点（約700）の二次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表 R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表 ③「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及 R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等） R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等） ※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論	

出典：国土交通省 国土交通省「交通空白」解消本部 第1回資料 P. 12

図2-7-4 国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

8 広島県地域公共交通ビジョン

目指す姿

**県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、
ひろしまの価値を高める
社会基盤としての地域公共交通の実現**

ことば

ことばの意味・込めた思い

県民の暮らし

通勤、通学、買い物、通院等、
守るべき県民の日常生活

地域・経済

交通×まちづくり、交通×ビジネス、交通×医療など、
分野の垣根をこえた地域公共交通のデザイン

共 創

事業者、県民、行政等、交通に関わる
全ての関係者による、地域公共交通の再構築

ひろしまの 価値を高める

豊かな暮らしやイノベーション
に地域公共交通が貢献することで、広島県の価値を高める

社会基盤

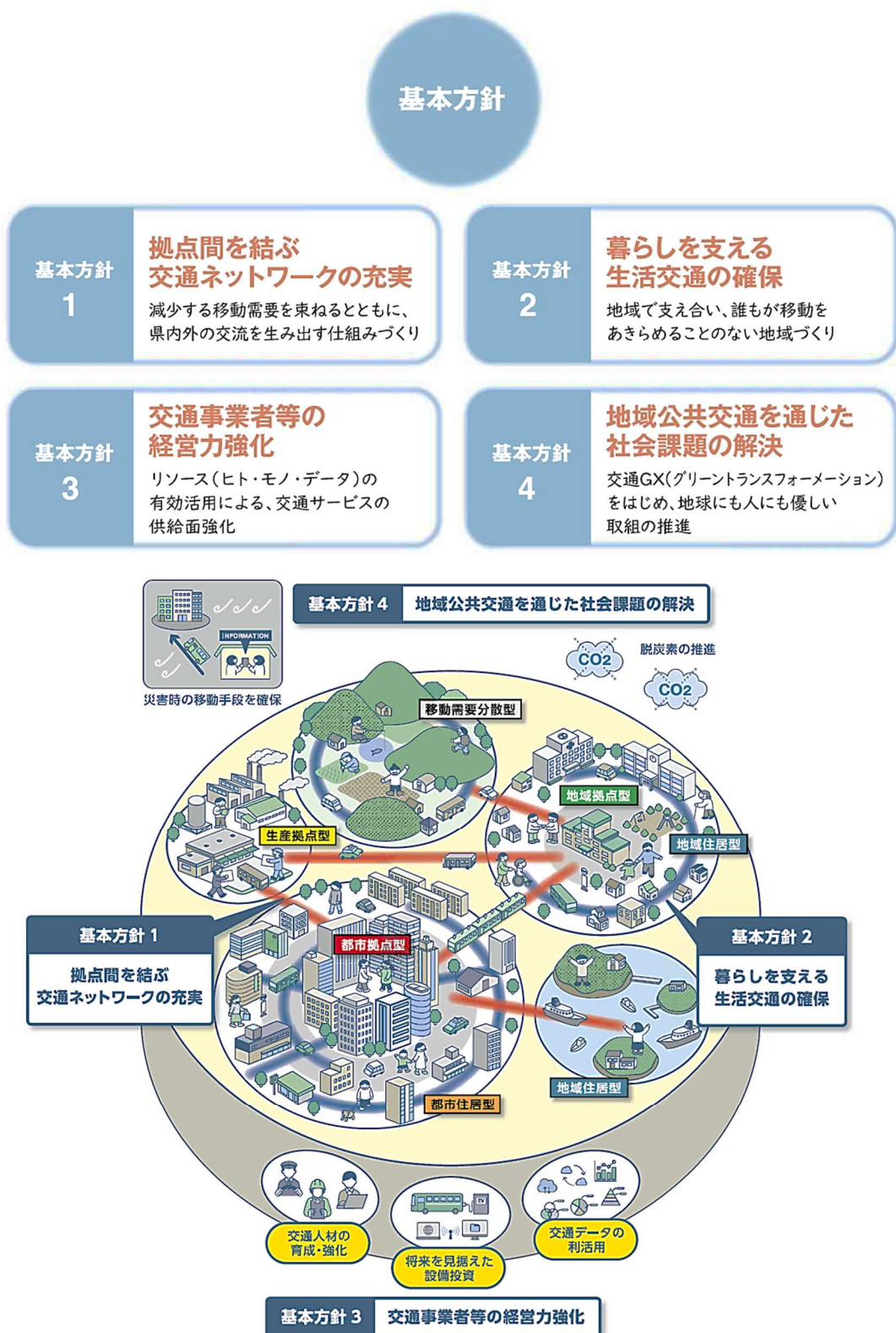
地域公共交通を
ベーシックインフラとしてしっかり支えていく

地域公共交通がベーシックインフラとして、県民の皆様の豊かな暮らしに必要な日常生活の移動を守るとともに従来の発想や手法にとらわれることなく、様々な分野の垣根を越えて連携しながら新たな価値を創造することで広島県の価値を高めている状態を目指します。

目指す姿の実現に向けては、県が主体となって、事業者、県民、市町等と連携しながら、地域公共交通を利便性、快適性、生産性が向上する形にリ・デザインし、ひいては「安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョン」が掲げる適散・適集社会にも寄与します。

出典：広島県地域公共交通ビジョン 概要版 P. 2

図2-8-1 広島県地域公共交通ビジョンの目指す姿



出典：広島県地域公共交通ビジョン 概要版 P. 2

図2-8-2 広島県地域公共交通ビジョンの基本方針

9 上位計画及び関連計画

9. 1 上位計画及び関連計画との関係性並びに本計画の位置付け

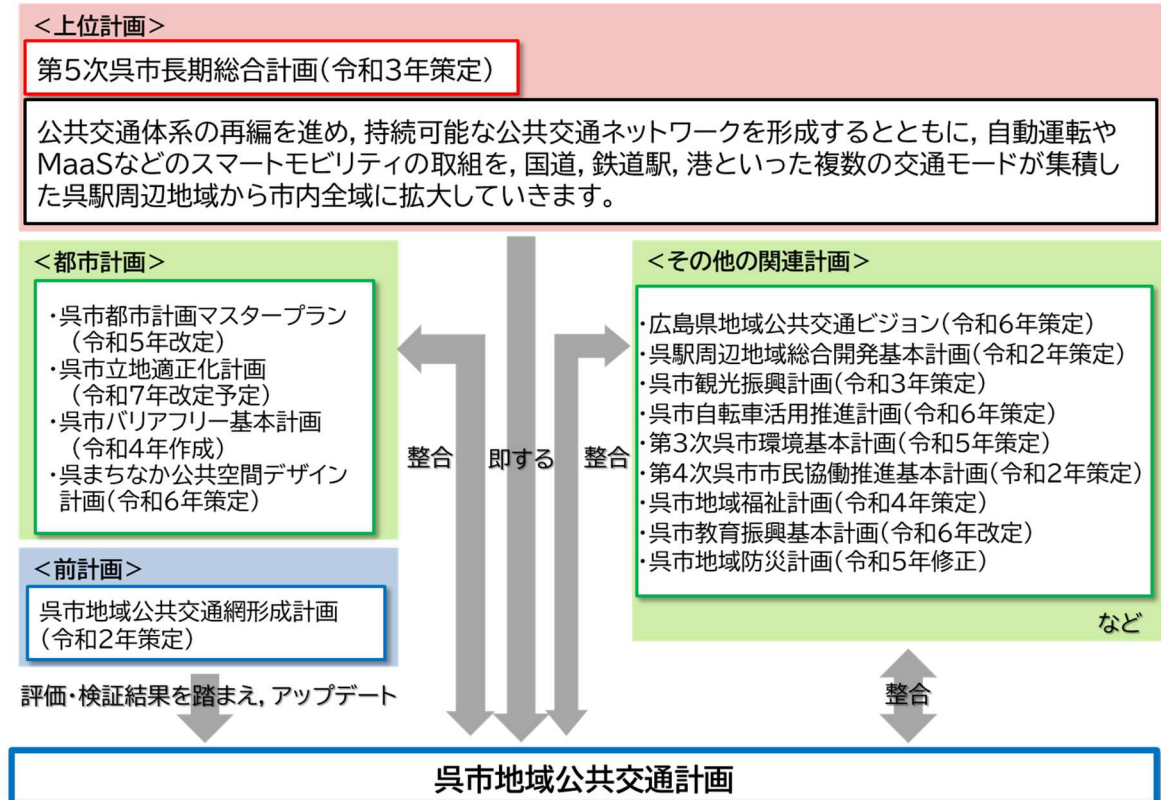


図2-9-1 上位計画及び関連計画

9. 2 第5次呉市長期総合計画

政策分野 6 都市基盤分野

目指すべき姿

誰もが安全・安心で快適に暮らせる
持続可能なまち

商業・医療等の施設や住宅が集積するコンパクトなまちづくりを推進し、歩いて暮らすことができる「まちなか」を形成するとともに、様々な公共空間を使って、にぎわいを創出できる環境づくりを進めていきます。

また、公共交通体系の再編を進め、持続可能な公共交通ネットワークを形成するとともに、自動運転やMaaSなどのスマートモビリティ^{※2}の取組を、国道、鉄道駅、港といった複数の交通モードが集積した呉駅周辺地域から市内全域に拡大していきます。あわせて、市民や高等教育機関、企業等が連携してまちづくりの課題解決に取り組む拠点を中心として、これらの主体が能動的に役割を担うまちづくりを推進することにより、世界が憧れる魅力的なまちをつくっていきます。

公共インフラにおいては、災害時の避難・救援活動などでも重要な役割を担う幹線道路や生活道路、港湾施設のほか、上下水道施設などの強靱化と効率的な維持管理を進めていきます。あわせて、防災対策として、地震対策や治水・土砂災害対策、高潮対策等のハード整備に取り組みます。

これらにより、災害時でも人命が最大限保護されるとともに、社会の重要な機能が致命的な障害を受けずに維持される強靱な都市基盤を備え、誰もが安全・安心で快適に暮らすことができ、企業の立地も促進されて、将来にわたり持続可能なまちを実現します。

出典：第5次呉市長期総合計画 P. 33

図2-9-2 第5次呉市長期総合計画(都市基盤分野)

序
第1章
第2章 目指すべき姿
第3章

9. 3 呉市都市計画マスタープラン

(1) 拠点の設定

拠点は、市民生活の向上や都市活動の活性化に必要な機能の集積を図り、生活や交流、産業の中心的な役割を担う場所として設定します。

都市拠点	位 置	中央地域（都心）、広地域（副都心）
	役 割	・市全域や広域的な圏域において中核を担う拠点 ・商業・業務、医療・福祉、子育て、情報、娯楽、行政などの中枢的な機能が集積し、公共交通などの利便性に優れる拠点 ・住・職・商・遊・学などの多様な機能が混在することで、人の出会いや交流、滞留を促進し、にぎわいを生み出す拠点
	求められる機能などのイメージ	・広域サービスを提供する施設や人が集うことのできる施設、サテライトオフィスなどの職住近接を可能とする施設 ・鉄道や船、交通ターミナル、次世代モビリティなどが集積した総合交通拠点機能や地域間の交通の結節点 ・まちなか居住を推進する居住機能 ・広域及び地域の防災拠点機能 ・都市内の緑地や水辺などのオープンスペース ・地域の価値を向上させるための多様な主体が連携した活動 など
	空間のイメージ	・中・高密度で高度利用かつ複合化された土地利用や都市緑化が図られており、質が高く、人中心の都市空間を形成している。
地域拠点	位 置	中央、広地域以外の地域（市民センター単位の16地域）
	役 割	・生活圏における人口などに応じて、一定の日常生活が満たされる商業・業務、医療・福祉などの都市機能を集積する拠点
	求められる機能などのイメージ	・近隣住民の日常生活を支える、行政施設、病院・診療所などの医療施設、日用品の提供などの生活利便施設など ・コワーキング施設などの職住近接を可能とする施設 ・地域のコミュニティを醸成する拠点 ・地域間の交通の結節点 ・地域の防災拠点機能 など
	空間のイメージ	・低・中密度で一定の用途の混在が容認された柔軟な土地利用が図られている。
生活拠点	役 割	・地域拠点を補完し、日常生活に必要な機能の一部や地域コミュニティを醸成する機能を有した拠点
	求められる機能などのイメージ	・診療所などの医療施設や日用品などの小規模な店舗・商店、地域の集会所などのコミュニティ施設 など
生産流通拠点	位 置	既存の産業集積地や産業団地など
	役 割	・ものづくり産業を中心とした工業技術や物流機能、成長分野の産業の集積を図り、呉市及び広島圏域の産業発展をけん引する拠点
	求められる機能などのイメージ	・産業団地、工場、物流倉庫などの流通系施設など ・生産・流通活動やAI・IoTなどの新技術を活用した技術開発、技術の継承 ・ものづくり産業の営みが生み出す、産業景観の保全 など



出典：呉市都市計画マスタープラン P. 48

図2-9-4 将来都市構造図

9. 4 呉駅周辺地域総合開発基本計画

3 呉駅周辺地域総合開発の基本理念とビジョン

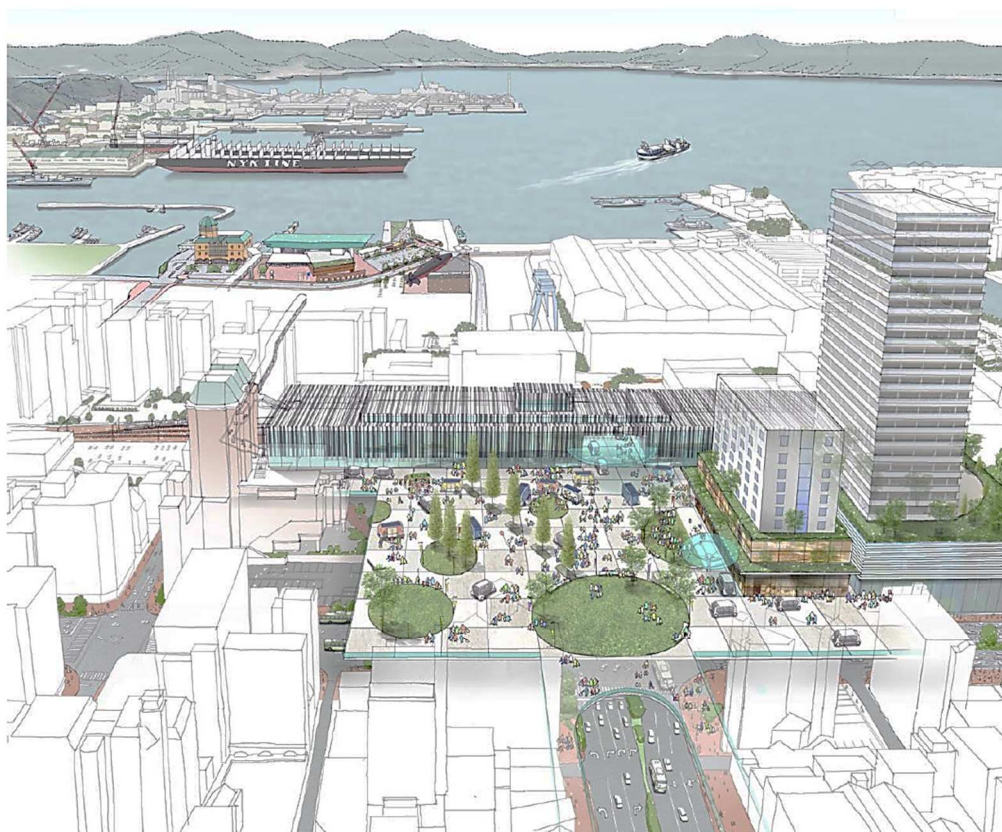
(1) 基本理念

提言、市民アンケート、民間開発事業者等へのニーズ調査等を踏まえ、呉駅周辺地域総合開発の基本理念を次のとおり定めます。

～ 呉駅周辺地域総合開発の基本理念 ～

まちの魅力とひとの交流をつなぎ、広げ、新たな価値を創造する

「交通まちづくりとスマートシティの発信拠点の形成」



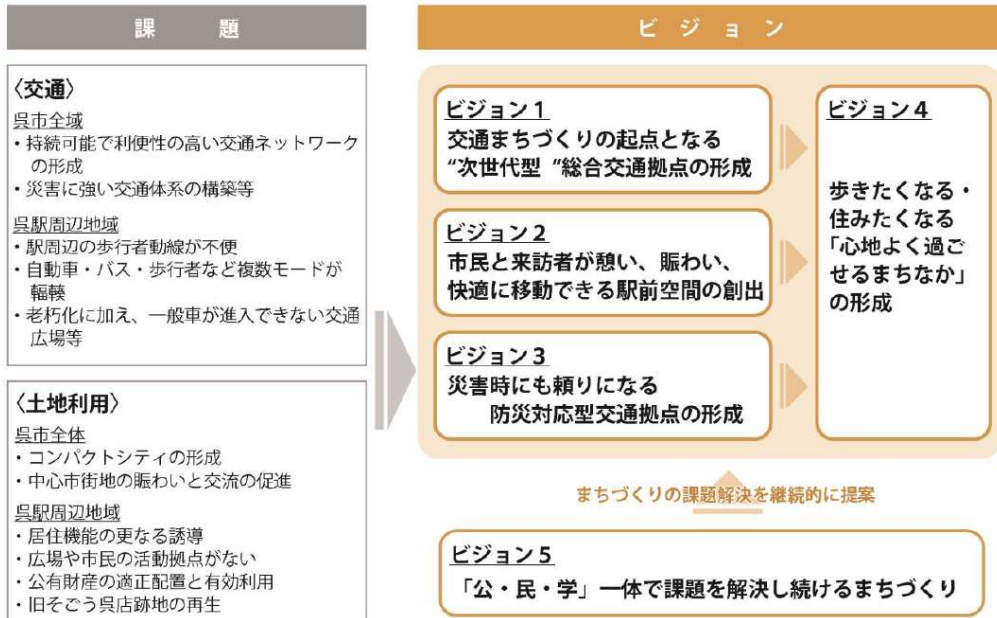
7

出典：呉駅周辺地域総合開発基本計画 P. 7

図2-9-5 呉駅周辺地域総合開発の基本理念

(2) ビジョン

基本理念の実現に向けて、交通・土地利用の各課題に対応する施策の方向性を示す5つのビジョンを次のとおり定めます。



出典：呉駅周辺地域総合開発基本計画 P. 8

図2-9-6 呉駅周辺地域総合開発のビジョン



出典：呉市資料

図2-9-7 呉駅周辺地域総合開発（呉駅前の機能向上）

第3章 前計画の評価

1 評価結果

1. 1 令和2年度

表3-1-1 令和2年度の評価結果

【達成状況基準】

- : 達成できた。
 △ : 達成できていないが、取組実績はある。
 × : 未達成（大幅な減少）又は未実施

指標 番号	評価指標	目標値 (令和6年度)	評価 サイクル	現状値 (平成30年度)	令和2年度		
					実績	増減率	達成状況
1	公共交通利用者数 (鉄道・路線バス)	現状維持(※1)	毎年度	JR呉線:896万人	JR呉線:765万人	-14.6%	×
		現状維持(※1)		広電バス:783万人	広電バス:589万人(※2) (生活バスへの移管路線分を含めると、640万人)	-24.8%	
2	公共交通利用者数 (生活交通・航路)	現状維持(※1)	毎年度	生活バス・乗合タクシー:48万人	生活バス・乗合タクシー:90万人 (生活バスの路線数が増加しているため、参考値) 令和元年10月移管分を除く。:39万人(※3)	87.5%	—
		現状維持(※1)		航路:8.7万人	航路:6.0万人	-31.0%	
3	公共交通に対する満足度 (市民意識調査)	満足度の向上	5年ごと	-0.267ポイント (平成26年12月実施)	-0.297ポイント (令和元年12月実施)	—	×
4	公共交通を含む移動確保に対する呉市の負担額 (高齢者・障害者等へのバス運賃助成、スクールバス運行委託、タクシー助成等含む。)	現状以下	毎年度	1,264,897千円	1,402,743千円	10.9%	×
5	地域内交通の一便当たりの平均利用者数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持(※1)	毎年度	8.1人/便	5.2人/便	-35.8%	—
					6.6人/便(令和元年10月移管分を除く。)(※3)	-18.5%	×
6	地域内人口一人当たりの地域内交通の年間利用回数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持	毎年度	3.34回/人・年	4.12回/人・年	23.4%	—
					3.06回/人・年(令和元年10月移管分を除く。)(※3)	-8.4%	×
7	新たな移動手段の検討又は既存の移動手段の改善検討の数	1件/年 延べ5件以上	毎年度	—	5件/年(延べ5件)	—	○
8	バスロケーションシステムに対応した表示器設置数	5か所以上増設 合計11か所以上	毎年度	6か所	0か所(延べ0か所)	—	×
9	交通結節点・乗継拠点等における利用環境の改善数	1件/年 延べ5件	毎年度	1件/年	0件/年(延べ0件)	—	×
10	生活バスのバリアフリー率 (ノンステップバス導入率)	70%以上	年度ごと	43%	54%	—	△
11	モビリティ・マネジメントの実施件数 (学校行事等での乗り方教室)	10件/年 延べ50件以上	施策実施した年度ごと	8件/年	5件/年(延べ5件)	—	△
12	関係者との協働・連携による取組の実施件数 (エコ通勤イベント、待合環境整備等)	3件/年 延べ15件以上	毎年度	3件/年	1件/年(延べ1件)	—	△
【参考】人口減少率(対平成30年度)				—	-3.3%(△約7,400人)		

(※1) 人口減少率の範囲内における利用者の減少は、現状維持とみなします。

(※2) 指標1の広電バスの利用実績は、令和元年10月に呉市生活バスへ移管があったため、11路線から9路線に減少した実績となっています。

(※3) 指標2、指標5及び指標6の生活バスの利用実績は、令和元年10月に広島電鉄(株)からの路線移管があったため、上段には全体実績、下段には移管分(8路線)を除いた実績を併記しています。

1. 2 令和3年度

表3-1-2 令和3年度の評価結果

【達成状況基準】

- : 達成できた。
- △ : 達成できていないが、取組実績はある。
- × : 未達成（大幅な減少）又は未実施

指標 番号	評価指標	目標値 (令和6年度)	評価 サイクル	現状値 (平成30年度)	令和3年度		
					実績	増減率	達成状況
1	公共交通利用者数 (鉄道・路線バス)	現状維持(※1)	毎年度	JR呉線:896万人	JR呉線:743万人	-17.1%	×
		現状維持(※1)		広電バス:783万人	広電バス:503万人(※2) (生活バスへの移管路線分を含 めると、552万人)	-35.8%	
2	公共交通利用者数 (生活交通・航路)	現状維持(※1)	毎年度	生活バス・乗合タク シー:48万人	生活バス・乗合タクシー:85万人 (生活バスの路線数が増加して いるため、参考値)	77.1%	—
		現状維持(※1)		航路:8.7万人	令和元年10月移管分を除く。:3 7万人(※3) 航路:5.2万人	-22.9% -40.2%	
3	公共交通に対する満足度 (市民意識調査)	満足度の向上	5年ごと	-0.267ポイント (平成26年12月実施)	-0.297ポイント (令和元年12月実施)	—	×
4	公共交通を含む移動確保に対 する呉市の負担額 (高齢者・障害者等へのバス運 賃助成、スクールバス運行委 託、タクシー助成等含む。)	現状以下	毎年度	1,264,897千円	1,580,130千円	24.9%	×
5	地域内交通の一便当たりの平 均利用者数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持(※1)	毎年度	8.1人/便	5.5人/便	-32.1%	—
					6.6人/便(令和元年10月移管 分を除く。)(※3)	-18.5%	×
6	地域内人口一人当たりの地域 内交通の年間利用回数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持	毎年度	3.34回/人・年	3.92回/人・年	17.4%	—
					2.95回/人・年(令和元年10月 移管分を除く。)(※3)	-11.7%	×
7	新たな移動手段の検討又は既 存の移動手段の改善検討の数	1件/年 延べ5件以上	毎年度	—	2件/年(延べ7件)	—	○
8	バスロケーションシステムに対 応した表示器設置数	5か所以上増設 合計11か所以上	毎年度	6か所	0か所(延べ0か所)	—	×
9	交通結節点・乗継拠点等にお ける利用環境の改善数	1件/年 延べ5件	毎年度	1件/年	1件/年(延べ1件)	—	○
10	生活バスのバリアフリー率 (ノンステップバス導入率)	70%以上	年度ごと	43%	58%	—	△
11	モビリティ・マネジメントの実 施件数 (学校行事等での乗り方教室)	10件/年 延べ50件以上	施策実施し た年度ごと	8件/年	5件/年(延べ10件)	—	△
12	関係者との協働・連携による 取組の実施件数 (エコ通勤イベント、待合環境 整備等)	3件/年 延べ15件以上	毎年度	3件/年	0件/年(延べ1件)	—	×
【参考】人口減少率(対平成30年度)				—	-5.5%(△約12,300人)		

(※1) 人口減少率の範囲内における利用者の減少は、現状維持とみなします。

(※2) 指標1の広電バスの利用実績は、令和元年10月に呉市生活バスへ移管があったため、11路線から9路線に減少した実績となっています。

(※3) 指標2、指標5及び指標6の生活バスの利用実績は、令和元年10月に広島電鉄線からの路線移管があったため、上段には全体実績、下段には移管分(8路線)を除いた実績を併記しています。

1. 3 令和4年度

表3-1-3 令和4年度の評価結果

【達成状況基準】

- : 達成できた。
 △ : 達成できていないが、取組実績はある。
 × : 未達成（大幅な減少）又は未実施

指標 番号	評価指標	目標値 (令和6年度)	評価 サイクル	現状値 (平成30年度)	令和4年度		
					実績	増減率	達成状況
1	公共交通利用者数 (鉄道・路線バス)	現状維持(※1)	毎年度	JR呉線:896万人	JR呉線:771万人	-14.0%	×
		現状維持(※1)		広電バス:783万人	広電バス:496万人(※2) (生活バスへの移管路線分を含 めると、548万人)	-36.7%	
2	公共交通利用者数 (生活交通・航路)	現状維持(※1)	毎年度	生活バス・乗合タク シー:48万人	生活バス・乗合タクシー:89万人 (生活バスの路線数が増加してい るため、参考数値)	85.4%	－
				令和元年10月及び令和4年10月 移管分を除く。:37万人(※3)	-22.9%	×	
		現状維持(※1)		航路:8.7万人	航路:4.7万人	-46.0%	
3	公共交通に対する満足度 (市民意識調査)	満足度の向上	5年ごと	-0.267ポイント (平成26年12月実施)	-0.297ポイント (令和元年12月実施)	－	－
4	公共交通を含む移動確保に対 する呉市の負担額 (高齢者・障害者等へのバス運 賃助成、スクールバス運行委 託、タクシー助成等含む。)	現状以下	毎年度	1,264,897千円	1,603,325千円	26.8%	×
5	地域内交通の一便当たりの平 均利用者数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持(※1)	毎年度	8.1人／便	5.7人／便	-29.6%	－
					6.7人／便 (令和元年10月及び令和4年10 月移管分を除く。)(※3)	-17.3%	×
6	地域内人口一人当たりの地域 内交通の年間利用回数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持	毎年度	3.34回／人・年	3.09回／人・年	-7.5%	－
					3.02回／人・年 (令和元年10月及び令和4年10 月移管分を除く。)(※3)	-9.6%	×
7	新たな移動手段の検討又は既 存の移動手段の改善検討の数	1件／年 延べ5件以上	毎年度	－	4件／年(延べ11件)	－	○
8	バスロケーションシステムに対 応した表示器設置数	5か所以上増設 合計11か所以上	毎年度	6か所	0か所(延べ0か所)	－	×
9	交通結節点・乗継拠点等にお ける利用環境の改善数	1件／年 延べ5件	毎年度	1件／年	0件／年(延べ1件)	－	×
10	生活バスのバリアフリー率 (ノンステップバス導入率)	70%以上	年度ごと	43%	62%	－	△
11	モビリティ・マネジメントの実 施件数 (学校行事等での乗り方教室)	10件／年 延べ50件以上	施策実施し た年度ごと	8件／年	11件／年(延べ21件)	－	○
12	関係者との協働・連携による 取組の実施件数 (エコ通勤イベント、待合環境 整備等)	3件／年 延べ15件以上	毎年度	3件／年	1件／年(延べ2件)	－	△
【参考】人口減少率(対平成30年度)				－	-7.0%(△約15,600人)		

(※1) 人口減少率の範囲内における利用者の減少は、現状維持とみなします。

(※2) 指標1の広電バスの利用実績は、令和元年10月及び令和4年10月に呉市生活バスへ移管があったため、11路線から8路線に減少した実績となっています。

(※3) 指標2、指標5及び指標6の生活バスの利用実績は、令和元年10月及び令和4年10月に広島電鉄(株)からの路線移管があったため、上段には全体実績、下段には移管分(9路線)を除いた実績を併記しています。

1. 4 令和5年度

表3-1-4 令和5年度の評価結果

【達成状況基準】

- : 達成予定
- △ : 令和6年度中に達成見込み
- × : 未達成（大幅な減少）又は未実施

指標 番号	評価指標	目標値 (令和6年度)	評価 サイクル	現状値 (平成30年度)	令和5年度		
					実績	増減率	達成状況
1	公共交通利用者数 (鉄道・路線バス)	現状維持(※1)	毎年度	JR呉線:896万人	JR呉線:795万人	-11.3%	×
		現状維持(※1)		広電バス:783万人	広電バス:498万人(※2) (生活バスへの移管路線分を含めると、553万人)	-36.4%	
2	公共交通利用者数 (生活交通・航路)	現状維持(※1)	毎年度	生活バス・乗合タクシー:48万人	生活バス・乗合タクシー:92万人 (生活バスの路線数が増加しているため、参考数値) 令和元年10月及び令和4年10月 移管分を除く。:37万人(※3)	91.6%	×
		現状維持(※1)		航路:8.7万人	航路4.1万人	-53.0%	
3	公共交通に対する満足度 (市民意識調査)	満足度の向上	5年ごと	-0.267ポイント (平成26年12月実施)	-0.297ポイント (令和元年12月実施)	-	×
4	公共交通を含む移動確保に対する呉市の負担額 (高齢者・障害者等へのバス運賃助成、スクールバス運行委託、タクシー助成等を含む。)	現状以下	毎年度	1,264,897千円	1,567,856千円	24.0%	×
5	地域内交通の一日当たりの平均利用者数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持(※3)	毎年度	8.1人/便	5.9人/便	-27.2%	-
					6.5人/便 (令和元年10月及び令和4年10月 移管分を除く。)(※3)	-19.8%	×
6	地域内人口一人当たりの地域内交通の年間利用回数 (生活バス・乗合タクシー)	現状維持	毎年度	3.34回/人・年	3.35回/人・年	0.3%	-
					3.07回/人・年 (令和元年10月及び令和4年10月 移管分を除く。)(※3)	-8.1%	×
7	新たな移動手段の検討又は既存の移動手段の改善検討の数	1件/年 延べ5件以上	毎年度	-	1件/年(延べ12件)	-	○
8	バスロケーションシステムに対応した表示器設置数	5か所以上増設 合計11か所以上	毎年度	6か所	0か所(延べ0か所)	-	×
9	交通結節点・乗継拠点等における利用環境の改善数	1件/年 延べ5件	毎年度	1件/年	0件/年(延べ1件)	-	×
10	生活バスのバリアフリー率 (ノンステップバス導入率)	70%以上	年度ごと	43%	69%	-	△ (令和6年に達成見込み)
11	モビリティ・マネジメントの実施件数 (学校行事等での乗り方教室)	10件/年 延べ50件以上	施策実施した年度ごと	8件/年	12件/年(延べ33件)	-	△ (令和6年に達成見込み)
12	関係者との協働・連携による取組の実施件数 (エコ通勤イベント、待合環境整備等)	3件/年 延べ15件以上	毎年度	3件/年	0件/年(延べ2件)	-	×
【参考】人口減少率(対平成30年度)				-	-9.0%(△約20,100人)		

(※1) 人口減少率の範囲内における利用者の減少は、現状維持とみなします。

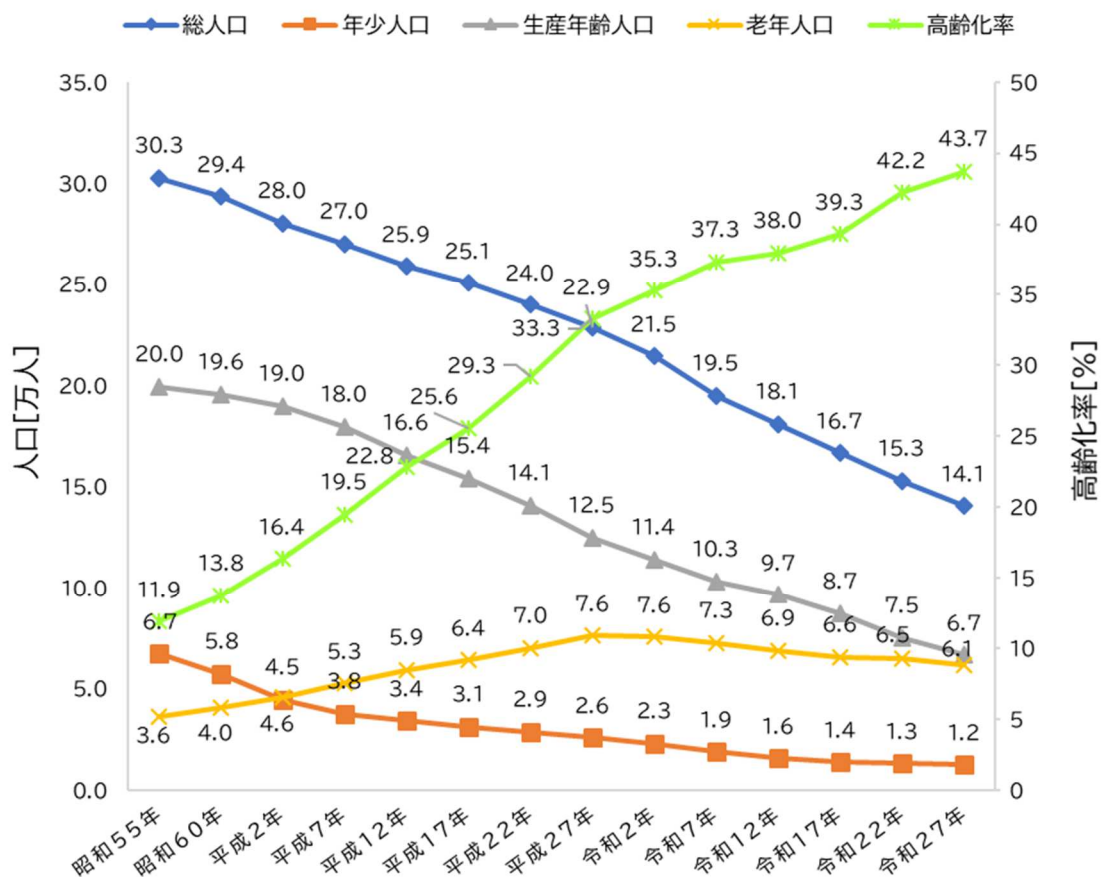
(※2) 指標1の広電バスの利用実績は、令和元年10月及び令和4年10月に呉市生活バスへ移管があったため、11路線から8路線に減少した実績となっています。

(※3) 指標2、指標5及び指標6の生活バスの利用実績は、令和元年10月及び令和4年10月に広島電鉄線からの路線移管があったため、上段には全体実績、下段には移管分(9路線)を除いた実績を併記しています。

第4章 呉市の置かれた現状（外部要因）

1 人口動態

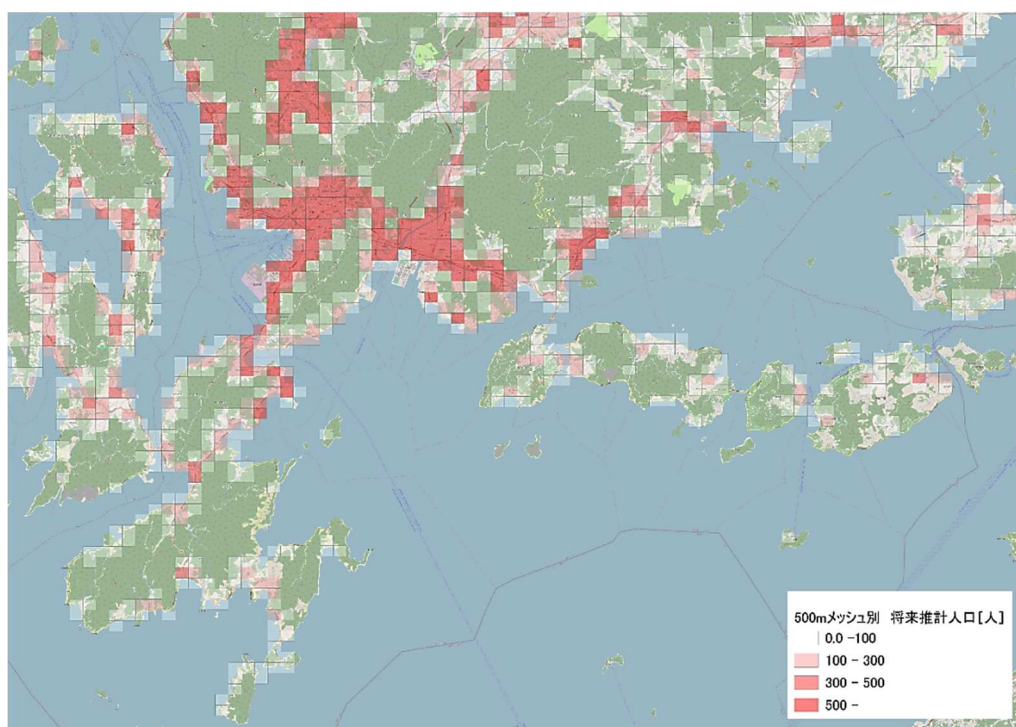
1. 1 人口推移



出典：総務省「国勢調査」，厚生労働省「人口動態調査」，国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（令和2年までは、「国勢調査」のデータに基づく実績値，令和7年以降は、「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（令和5年12月公表）に基づく推計値）

図4-1-1 人口と高齢化率の推移

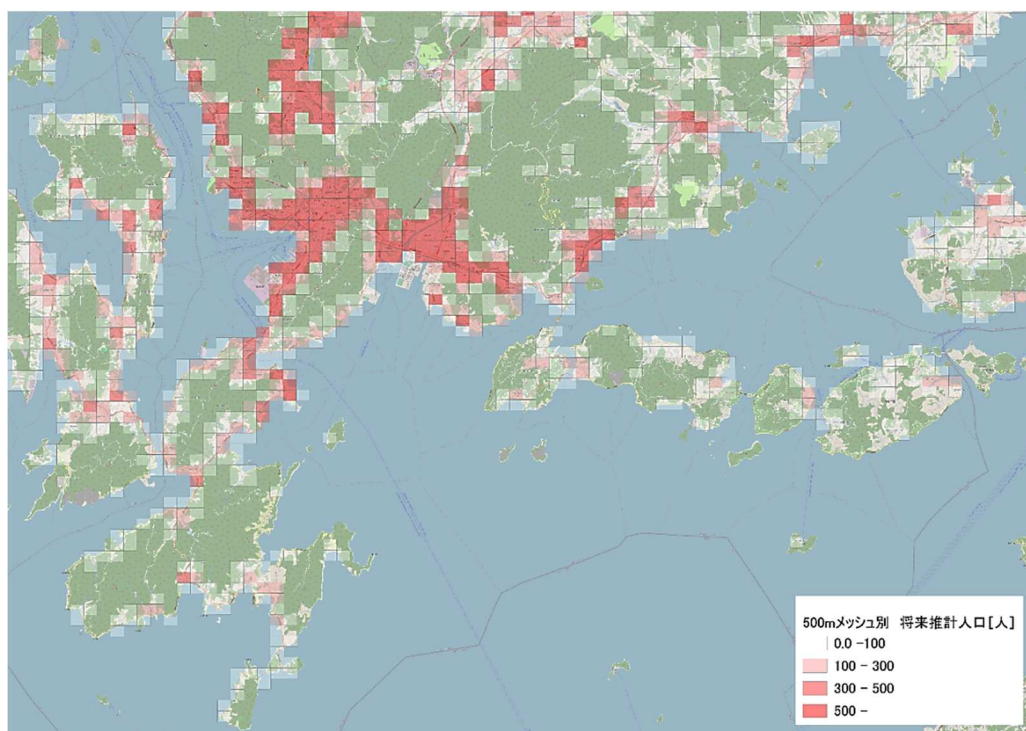
1. 2 人口分布



※平成27年の国勢調査に基づく、500mメッシュ別の将来推計人口

出典:国土数値情報ダウンロードサイト 国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ(H30国政局推計)(shape形式版)を基に呉市作成

図4-1-2 将来人口推計の分布(2025年)

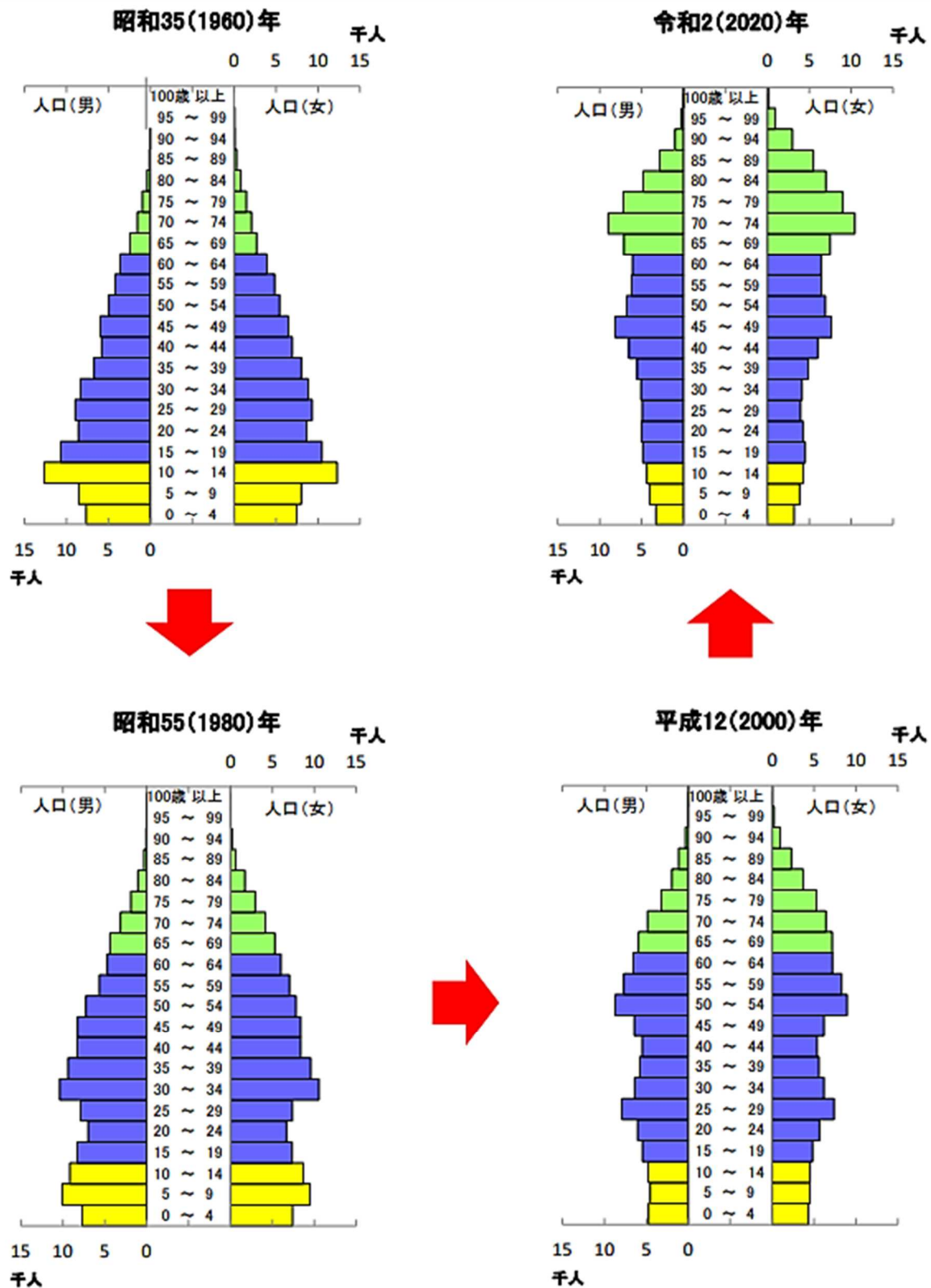


※平成27年の国勢調査に基づく、500mメッシュ別の将来推計人口

出典:国土数値情報ダウンロードサイト 国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ(H30国政局推計)(shape形式版)を基に呉市作成

図4-1-3 将来人口推計の分布(2030年)

1. 3 人口ピラミッドで見る人口推移



出典：令和2年国勢調査 基本集計結果<調査期日：令和2年10月1日> P. 3 人口ピラミッドで見る人口推移
(<https://www.city.kure.lg.jp/uploaded/attachment/70544.pdf>)

図4-1-4 年代別人口の推移

第4章 呉市の置かれた現状(外部要因)

1. 4 人口集中地区（D I D）の状況

表 4－1－1 人口集中地区（D I D）の世帯数及び人口と面積

(単位 世帯, 人, km ²)					国勢調査
年 次	世帯数	人 口			面 積
		総数	男	女	
平成12年	68,860	173,993	84,077	89,916	31.05
平成17年	71,683	176,623	85,351	91,272	32.17
平成22年	67,853	163,680	79,479	84,201	30.73
平成27年	67,010	156,083	76,000	80,083	29.72
令和2年	62,663	142,702	69,681	73,021	27.71

(注) 人口集中地区 市区町村の境域内で原則として人口密度が1km²当たり約4,000人以上の基本単位区が互いに隣接し、その人口が5,000人以上となる地域をいう。

出典：令和5年度版 呉市統計書／国勢調査 人口集中地区（D I D）の世帯数及び人口と面積
(<https://www.city.kure.lg.jp/soshiki/7/stat3allr05.html>)

1. 5 地区別の人口推移

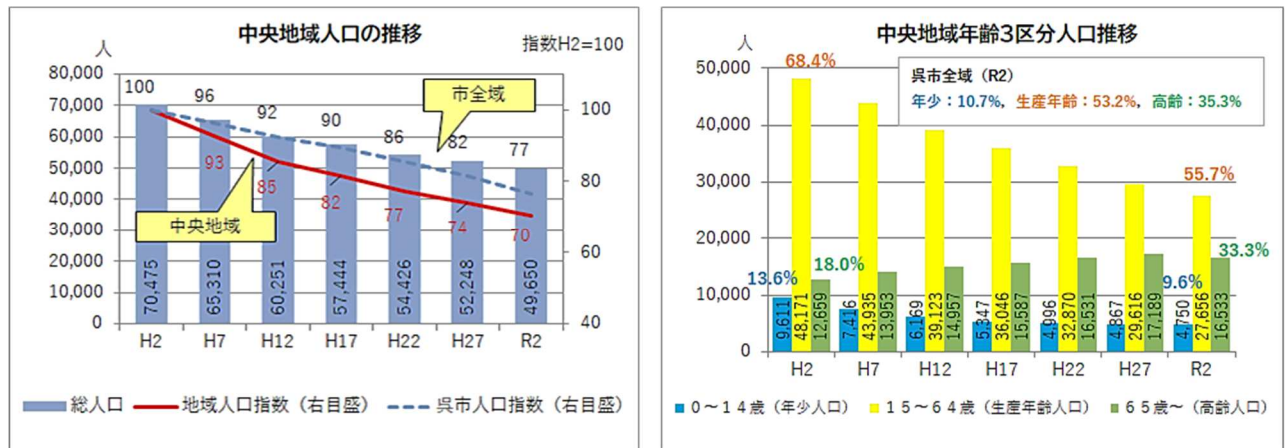
表 4－1－2 地区別の人口推移

(単位：人)												
区分 地区名	令和2年				平成27年				増減数			
	総数	男	女	人口性比	総数	男	女	人口性比	総数	男	女	人口性比
総 数	214,592	103,816	110,776	93.7	228,552	110,173	118,379	93.1	△ 13,960	△ 6,357	△ 7,603	0.6
中 央	49,650	25,212	24,438	103.2	52,248	26,400	25,848	102.1	△ 2,598	△ 1,188	△ 1,410	1.1
吉 浦	9,391	4,489	4,902	91.6	10,297	4,935	5,362	92.0	△ 906	△ 446	△ 460	△ 0.4
警固屋	4,047	1,933	2,114	91.4	4,737	2,237	2,500	89.5	△ 690	△ 304	△ 386	1.9
阿 賀	15,128	7,295	7,833	93.1	16,140	7,750	8,390	92.4	△ 1,012	△ 455	△ 557	0.7
広	45,323	21,784	23,539	92.5	46,350	22,259	24,091	92.4	△ 1,027	△ 475	△ 552	0.1
仁 方	5,839	2,746	3,093	88.8	6,351	3,003	3,348	89.7	△ 512	△ 257	△ 255	△ 0.9
宮 原	6,690	3,156	3,534	89.3	7,309	3,393	3,916	86.6	△ 619	△ 237	△ 382	2.7
天 応	3,622	1,698	1,924	88.3	4,018	1,878	2,140	87.8	△ 396	△ 180	△ 216	0.5
昭 和	31,779	14,949	16,830	88.8	33,237	15,686	17,551	89.4	△ 1,458	△ 737	△ 721	△ 0.6
郷 原	4,742	2,284	2,458	92.9	5,076	2,413	2,663	90.6	△ 334	△ 129	△ 205	2.3
旧呉市計	176,211	85,546	90,665	94.4	192,410	92,977	99,433	93.5	△ 16,199	△ 7,431	△ 8,768	0.9
下蒲刈	1,288	602	686	87.8	1,463	687	776	88.5	△ 175	△ 85	△ 90	△ 0.7
川 尻	7,796	3,806	3,990	95.4	8,372	4,037	4,335	93.1	△ 576	△ 231	△ 345	2.3
音 戸	10,616	5,026	5,590	89.9	11,643	5,505	6,138	89.7	△ 1,027	△ 479	△ 548	0.2
倉 橋	4,676	2,230	2,446	91.2	5,391	2,517	2,874	87.6	△ 715	△ 287	△ 428	3.6
蒲 刈	1,423	661	762	86.7	1,662	768	894	85.9	△ 239	△ 107	△ 132	0.8
安 浦	9,885	4,696	5,189	90.5	10,861	5,150	5,711	90.2	△ 976	△ 454	△ 522	0.3
豊 浜	1,172	548	624	87.8	1,489	692	797	86.8	△ 317	△ 144	△ 173	1.0
豊	1,525	701	824	85.1	1,908	863	1,045	82.6	△ 383	△ 162	△ 221	2.5
合併町計	38,381	18,270	20,111	90.8	42,789	20,219	22,570	89.6	△ 4,408	△ 1,949	△ 2,459	1.2

※ 人口性比：女性100人に対する男性の数。数値が100より大きいと男性が女性の数を上回っていることを示します。

出典：令和2年国勢調査 基本集計結果<調査期日：令和2年10月1日> P. 4 地区別人口
(<https://www.city.kure.lg.jp/uploaded/attachment/70546.pdf>)

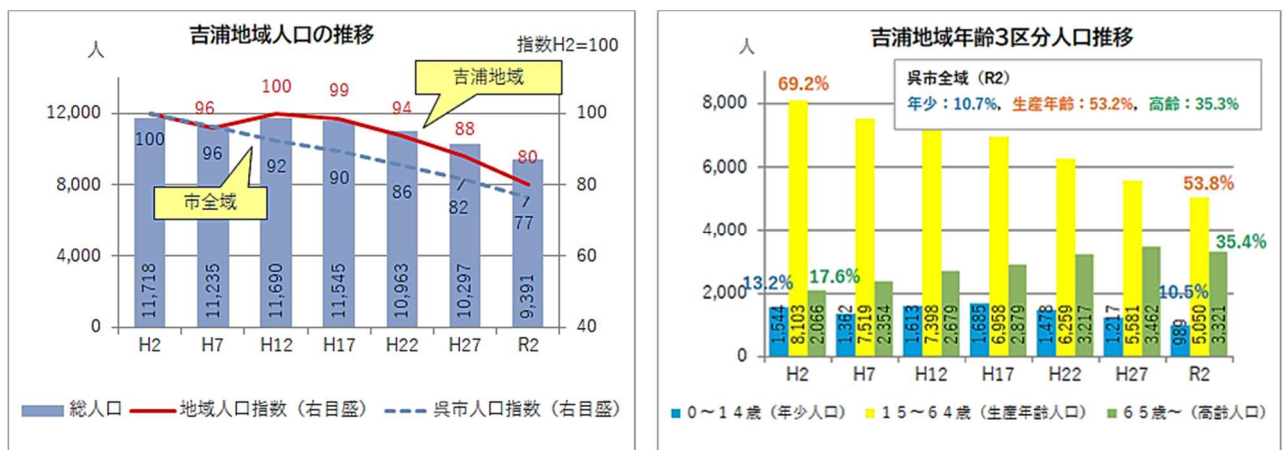
(1) 中央地区



資料：総務省「国勢調査（平成2年～令和2年）」
出典：呉市都市計画マスタープラン P. 80

図4-1-5 中央地区の人口の推移

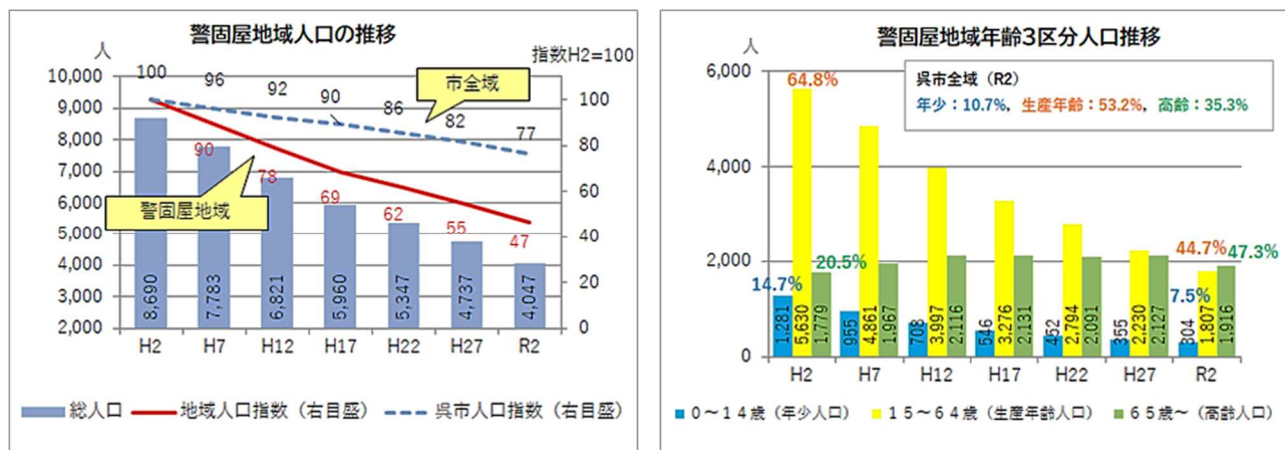
(2) 吉浦地区



資料：総務省「国勢調査（平成2年～令和2年）」
出典：呉市都市計画マスタープラン P. 95

図4-1-6 吉浦地区の人口の推移

(3) 警固屋地区

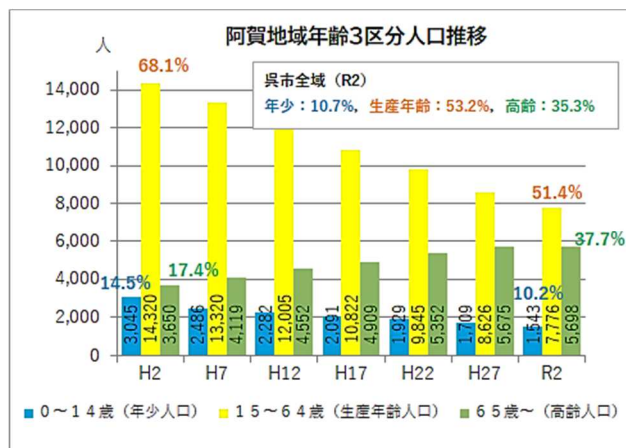
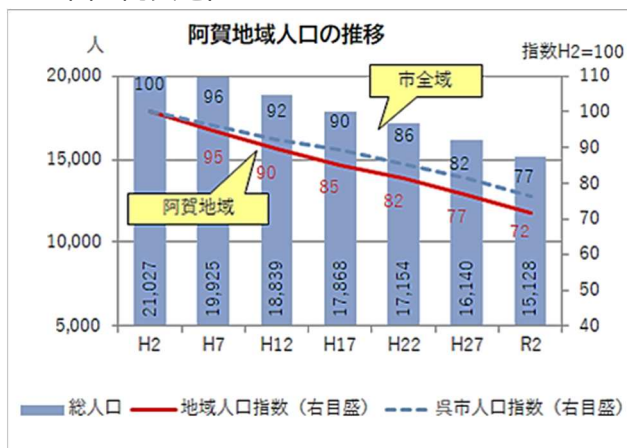


資料：総務省「国勢調査（平成2年～令和2年）」
出典：呉市都市計画マスタープラン P. 91

図4-1-7 警固屋地区の人口の推移

第4章 呉市の置かれた現状(外部要因)

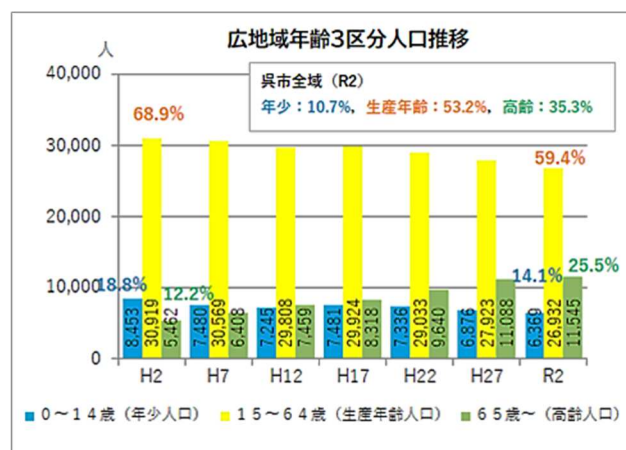
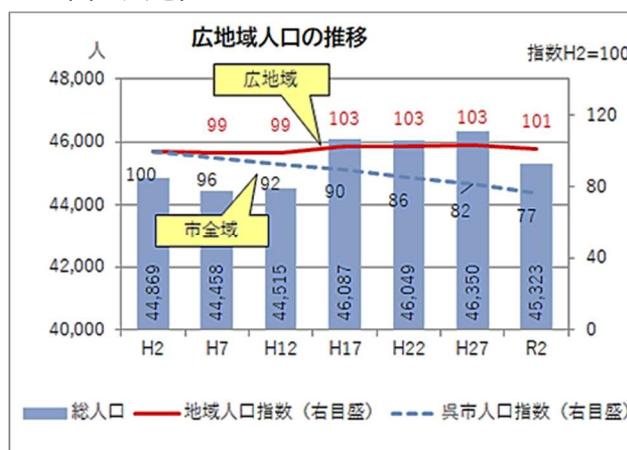
(4) 阿賀地区



資料: 総務省「国勢調査 (平成2年～令和2年)」
出典: 呉市都市計画マスタープラン P. 113

図4-1-8 阿賀地区の人口の推移

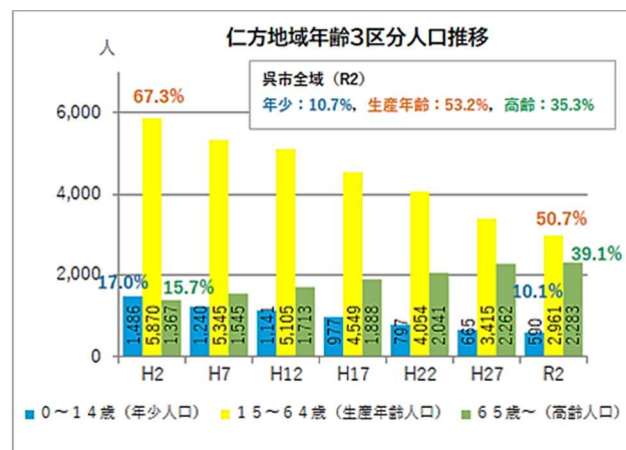
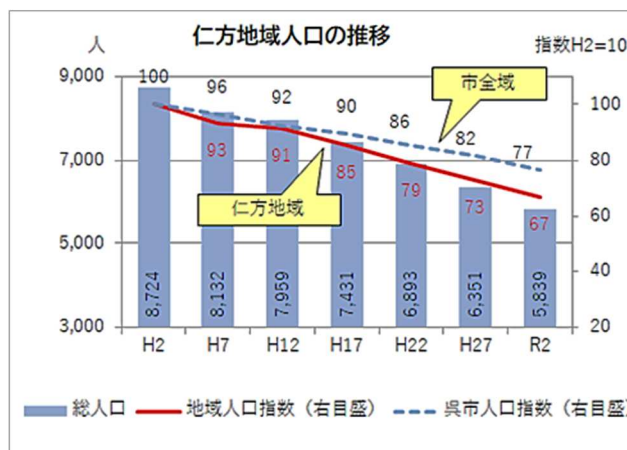
(5) 広地区



資料: 総務省「国勢調査 (平成2年～令和2年)」
出典: 呉市都市計画マスタープラン P. 117

図4-1-9 広地区の人口の推移

(6) 仁方地区



資料: 総務省「国勢調査 (平成2年～令和2年)」
出典: 呉市都市計画マスタープラン P. 123

図4-1-10 仁方地区の人口の推移

(7) 宮原地区

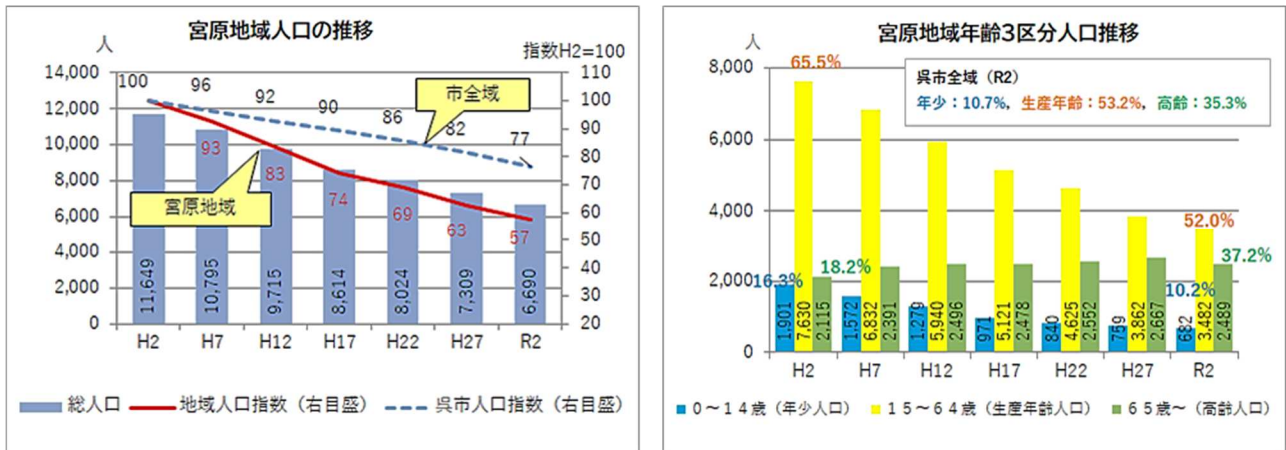


図4-1-11 宮原地区の人口の推移

(8) 天応地区

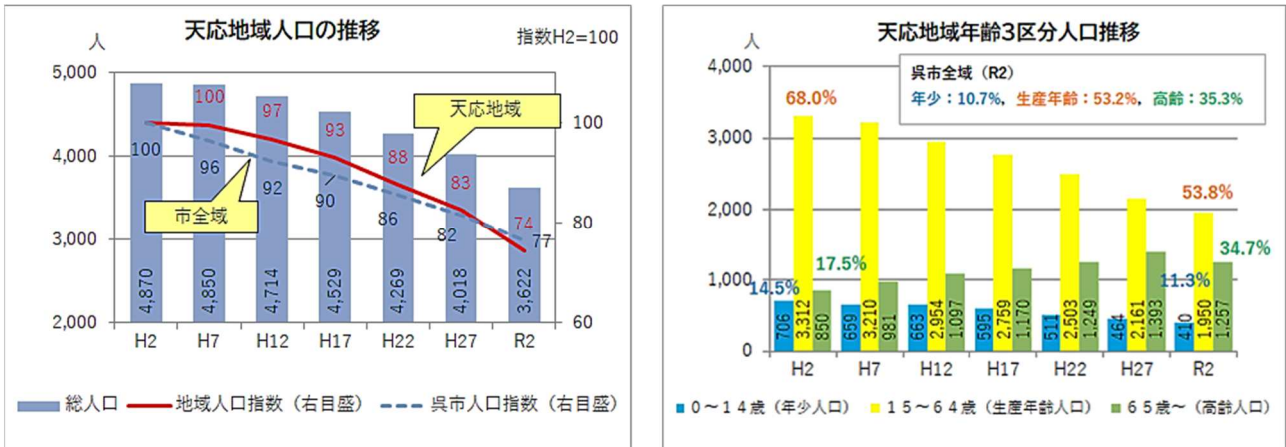


図4-1-12 天応地区の人口の推移

(9) 昭和地区

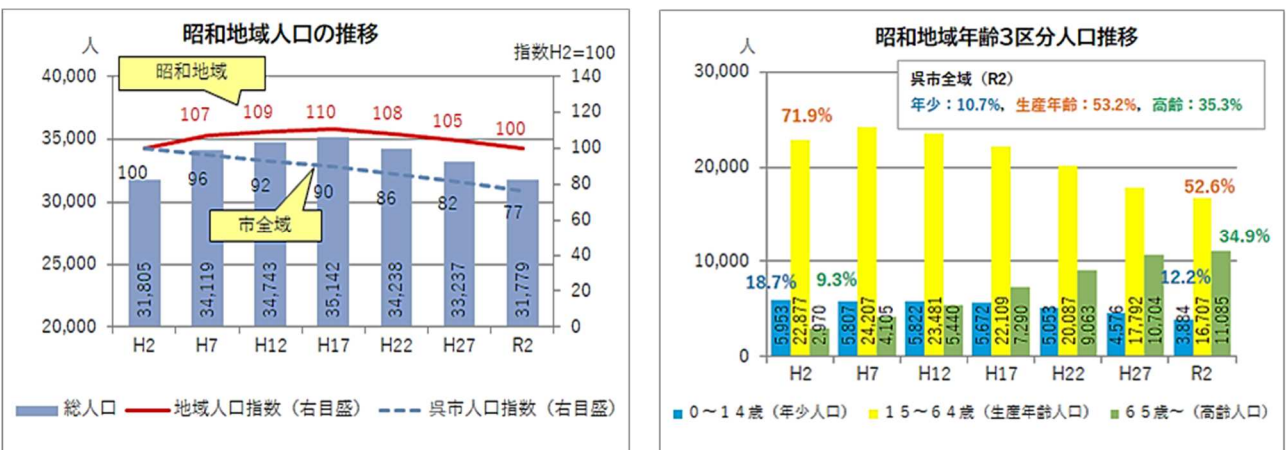
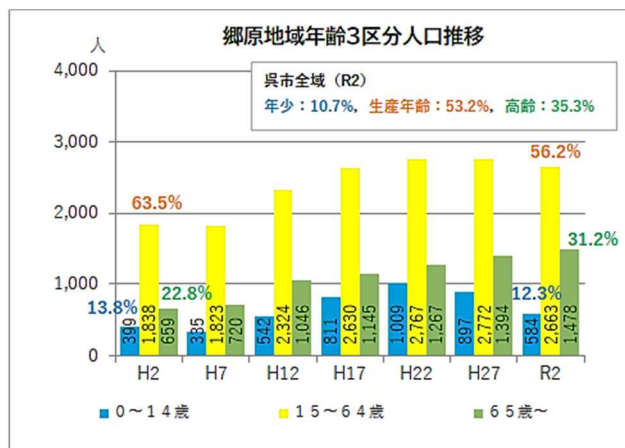
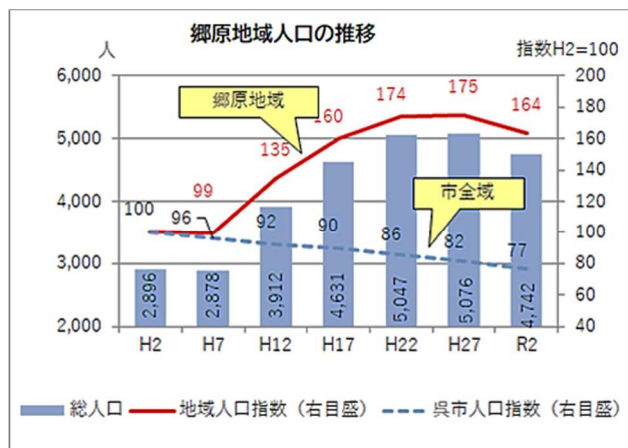


図4-1-13 昭和地区の人口の推移

第4章 呉市の置かれた現状(外部要因)

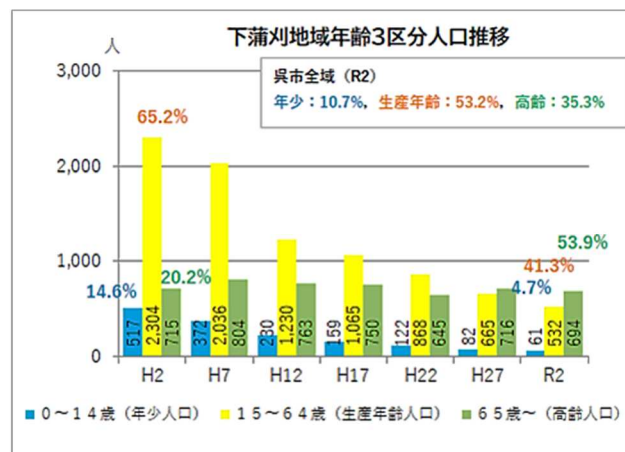
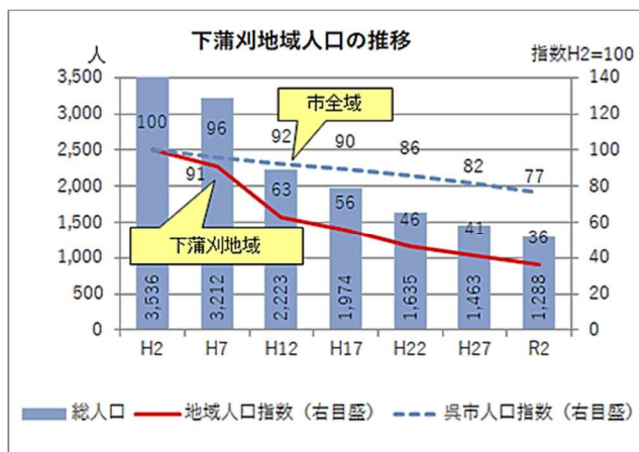
(10) 郷原地区



資料: 総務省「国勢調査 (平成2年~令和2年)」
出典: 呉市都市計画マスタープラン P. 109

図4-1-14 郷原地区の人口の推移

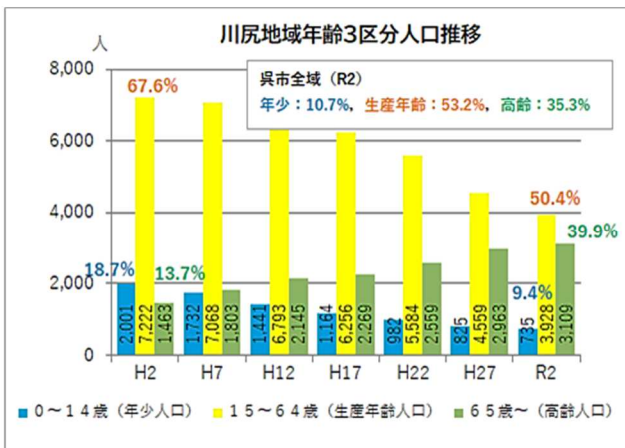
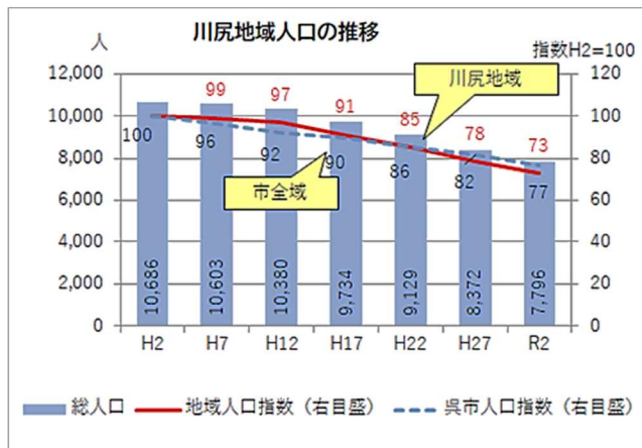
(11) 下蒲刈地区



資料: 総務省「国勢調査 (平成2年~令和2年)」
出典: 呉市都市計画マスタープラン P. 143

図4-1-15 下蒲刈地区の人口の推移

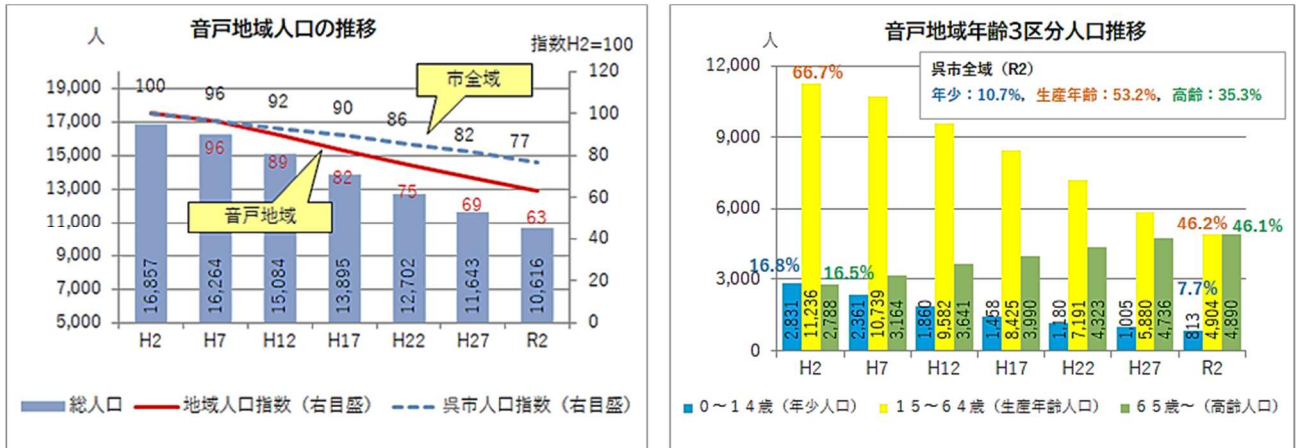
(12) 川尻地区



資料: 総務省「国勢調査 (平成2年~令和2年)」
出典: 呉市都市計画マスタープラン P. 127

図4-1-16 川尻地区の人口の推移

(13) 音戸地区

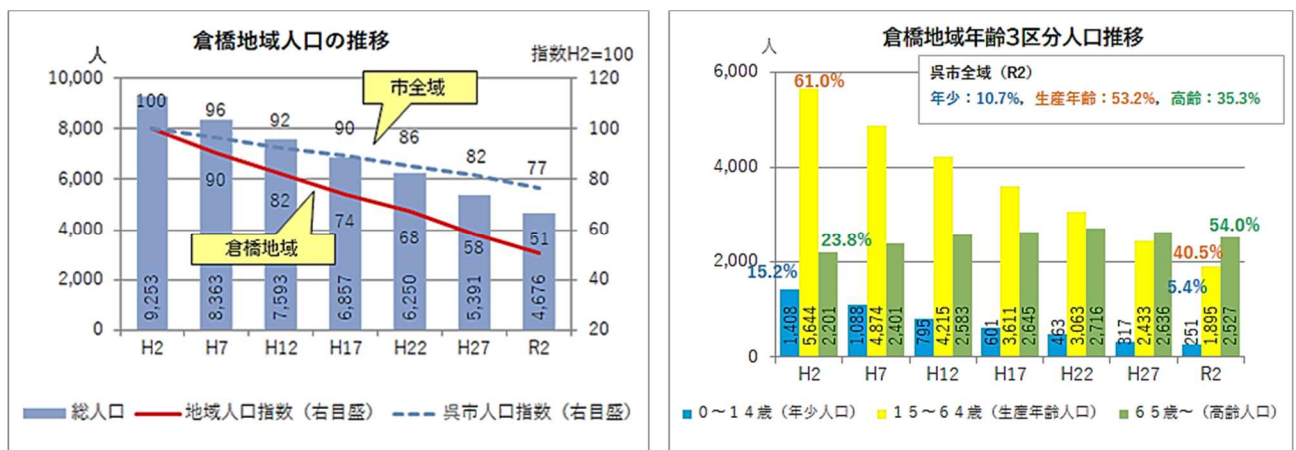


資料：総務省「国勢調査（平成2年～令和2年）」

出典：呉市都市計画マスタープラン P. 135

図4-1-17 音戸地区の人口の推移

(14) 倉橋地区

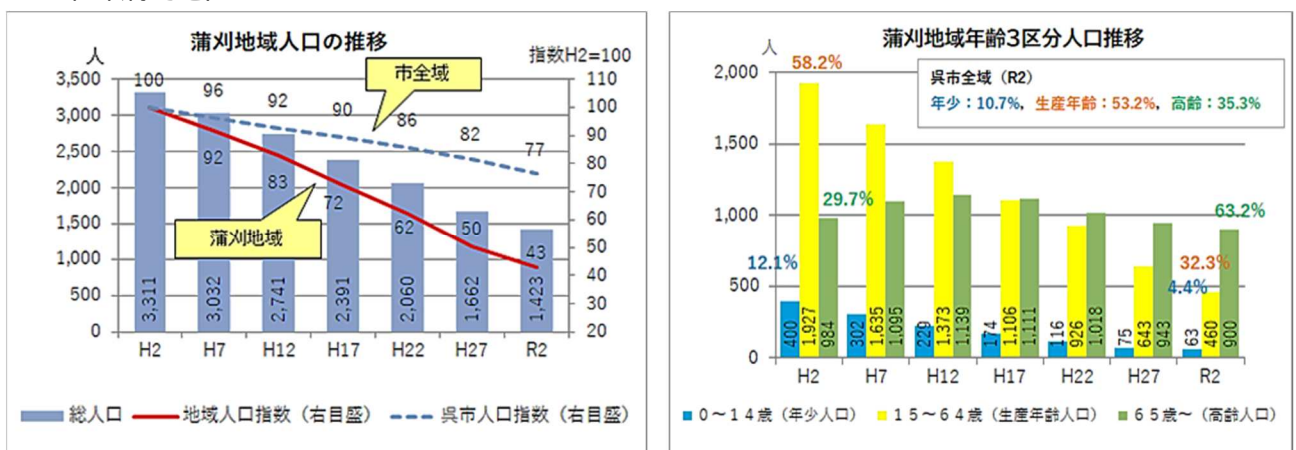


資料：総務省「国勢調査（平成2年～令和2年）」

出典：呉市都市計画マスタープラン P. 139

図4-1-18 倉橋地区の人口の推移

(15) 蒲刈地区



資料：総務省「国勢調査（平成2年～令和2年）」

出典：呉市都市計画マスタープラン P. 147

図4-1-19 蒲刈地区の人口の推移

第4章 呉市の置かれた現状(外部要因)

(16) 安浦地区

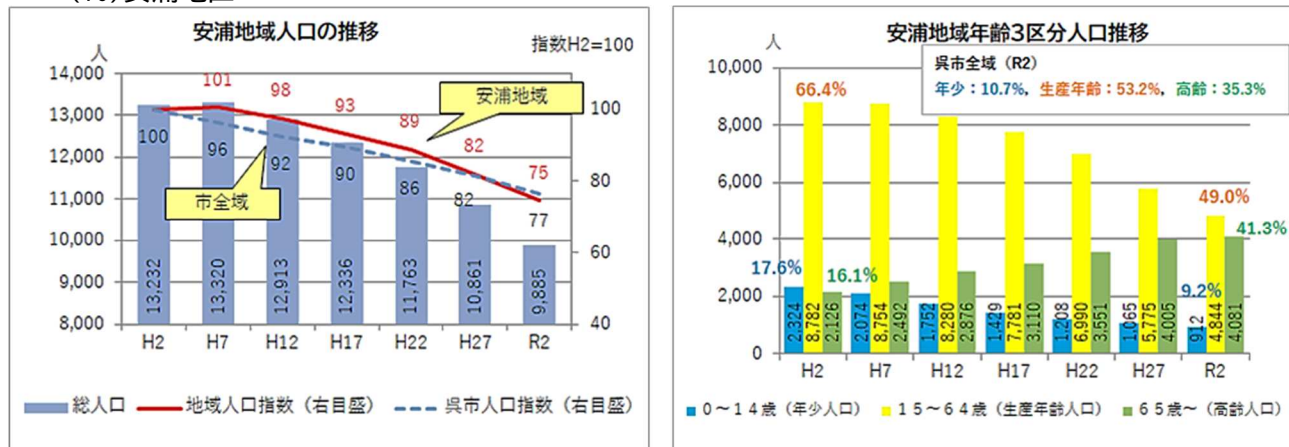


図4-1-20 安浦地区の人口の推移

(17) 豊浜地区

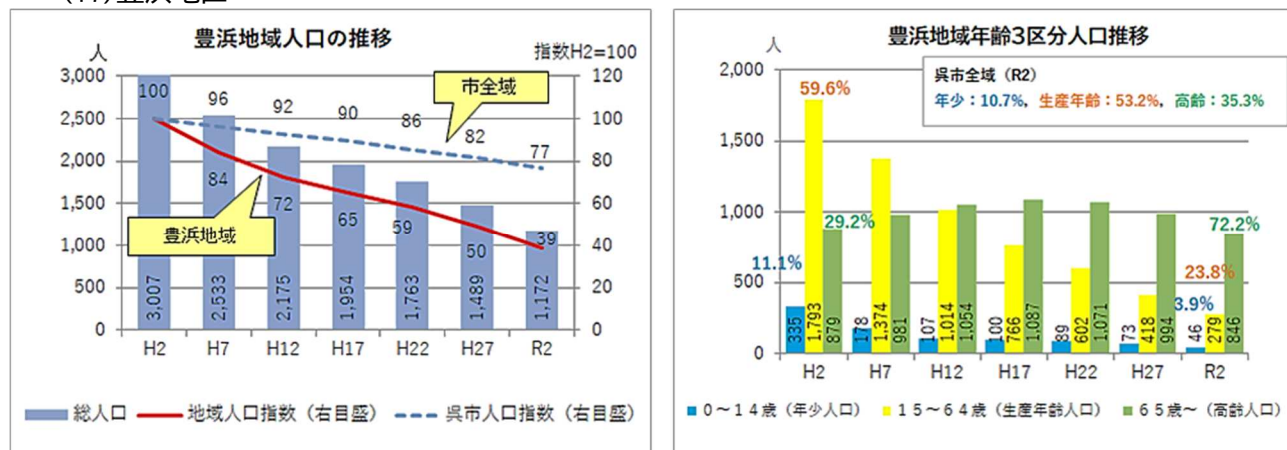


図4-1-21 豊浜地区の人口の推移

(18) 豊地区

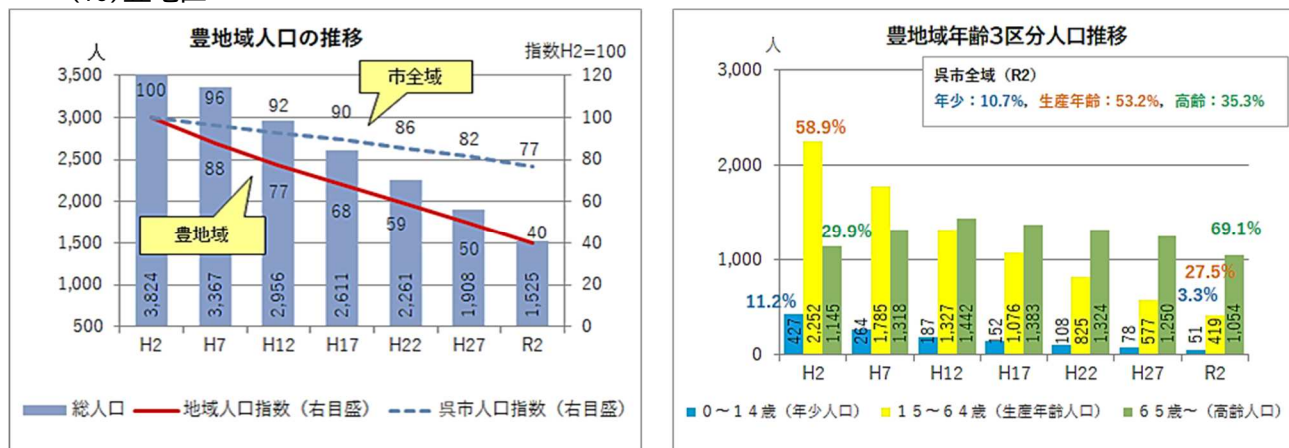


図4-1-22 豊地区の人口の推移

2 地勢

2. 1 斜面地への家屋の密集



出典：呉市移住定住ポータルサイト (<https://kureto.city.kure.lg.jp/kure/feature/587/>)

図 4 - 2 - 1 斜面地への家屋の密集

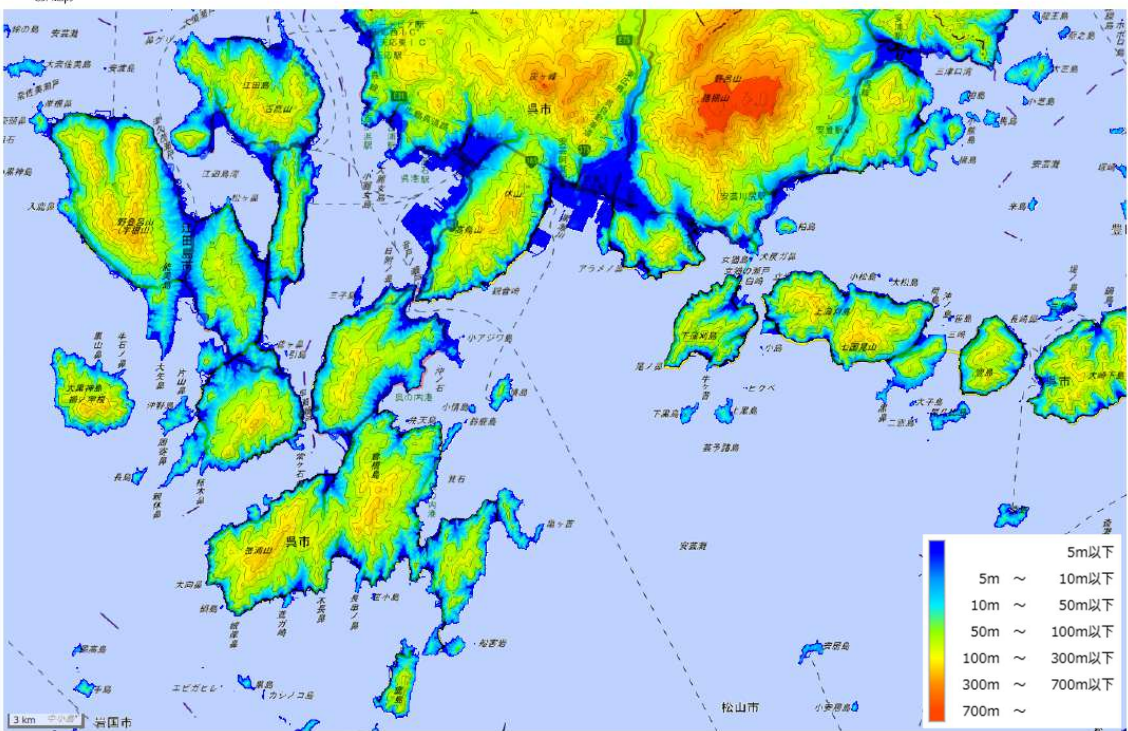


出典：呉市資料

図 4 - 2 - 2 狭あいな道路環境

2. 2 高低差

地理院地図



出典：国土地理院ウェブサイトを基に呉市が凡例（標高）を追加
(https://maps.gsi.go.jp/#11/34.174885/132.736816/&base=std&ls=std%7Crelief_free&blend=1&disp=11&lcd=relief_free&vs=c0g0j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0&reliefdata=25G0000FFGAG0095FFG32G00EEFFG64G91FF00G12CGFFFF00G2BCGFF8C00GGFF4400)

図 4-2-3 呉市の標高

2. 3 居住可能面積（県内市町村との比較）

表 4-2-1 可住地面積と県内市町村との比較

	市区町村	総面積(km ²)	可住地面積(km ²)	比率(%)		市区町村	総面積(km ²)	可住地面積(km ²)	比率(%)
1	中区	15.32	15.22	99.35	17	広島市	906.69	295.00	32.54
2	南区	26.46	23.28	87.98	18	世羅町	278.14	85.69	30.81
3	西区	35.61	29.40	82.56	19	竹原市	118.23	35.54	30.06
4	大崎上島町	43.11	27.70	64.25	20	安芸区	94.08	26.82	28.51
5	府中町	10.41	5.93	56.96	21	広島県	8,479.22	2,298.30	27.11
6	海田町	13.79	7.19	52.14	22	大竹市	78.66	20.11	25.57
7	坂町	15.69	7.86	50.10	23	安佐北区	353.33	85.86	24.30
8	福山市	517.72	255.29	49.31	24	三次市	778.18	188.21	24.19
9	尾道市	285.11	140.57	49.30	25	府中市	195.75	45.68	23.34
10	東区	39.42	18.18	46.12	26	佐伯区	225.43	48.33	21.44
11	江田島市	100.72	44.51	44.19	27	安芸高田市	537.71	110.75	20.60
12	呉市	352.83	147.35	41.76	28	神石高原町	381.98	71.23	18.65
13	安佐南区	117.03	47.90	40.93	29	北広島町	646.20	110.15	17.05
14	東広島市	635.16	236.52	37.24	30	庄原市	1,246.49	189.02	15.16
15	熊野町	33.76	12.39	36.70	31	廿日市市	489.49	66.49	13.58
16	三原市	471.51	154.77	32.82	32	安芸太田町	341.89	40.35	11.80

出典：総務省統計局 「統計でみる市町村のすがた 2023（自然環境）」を基に呉市作成

2. 4 居住可能面積（中核市との比較）

表4-2-2 可住地面積と中核市との比較

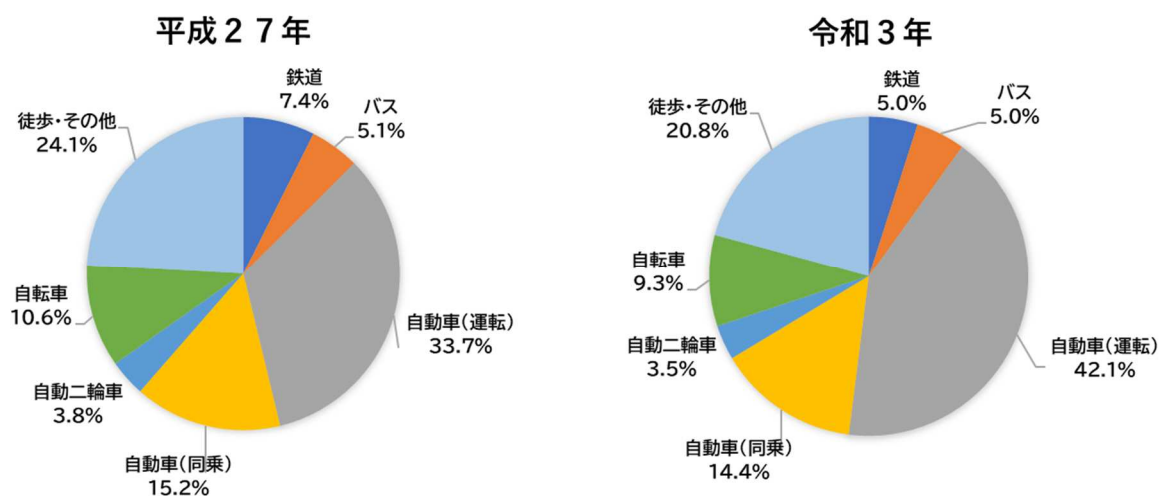
	都道府県	市区町村	総面積 (km ²)	可住地面積 (km ²)	可住地面積 比率(%)		都道府県	市区町村	総面積 (km ²)	可住地面積 (km ²)	可住地面積 比率(%)
1	愛知県	一宮市	113.82	113.82	100.00%	32	奈良県	奈良市	276.94	144.54	52.19%
1	兵庫県	尼崎市	50.71	50.71	100.00%	33	広島県	福山市	517.72	255.29	49.31%
3	大阪府	豊中市	36.39	36.37	99.95%	34	大分県	大分市	502.39	245.87	48.94%
4	埼玉県	越谷市	60.24	60.12	99.80%	35	長崎県	佐世保市	426.01	208.28	48.89%
5	沖縄県	那覇市	41.42	41.22	99.52%	36	北海道	旭川市	747.66	350.18	46.84%
6	埼玉県	川口市	61.95	61.39	99.10%	37	長崎県	長崎市	405.86	187.93	46.30%
7	大阪府	吹田市	36.09	35.71	98.95%	38	宮崎県	宮崎市	643.54	297.45	46.22%
8	埼玉県	川越市	109.13	106.27	97.38%	39	鹿児島県	鹿児島市	547.61	248.5	45.38%
9	兵庫県	明石市	49.42	48	97.13%	40	山形県	山形市	381.3	172.46	45.23%
10	大阪府	寝屋川市	24.7	23.9	96.76%	41	高知県	高知市	309	136.37	44.13%
11	千葉県	船橋市	85.62	81.4	95.07%	42	福島県	郡山市	757.2	333.81	44.08%
12	千葉県	柏市	114.74	102.96	89.73%	43	兵庫県	姫路市	534.56	229.13	42.86%
13	大阪府	枚方市	65.12	57.98	89.04%	44	広島県	呉市	352.83	147.35	41.76%
14	大阪府	八尾市	41.72	36.9	88.45%	45	石川県	金沢市	468.79	191.93	40.94%
15	茨城県	水戸市	217.32	184.96	85.11%	46	愛知県	岡崎市	387.2	157.13	40.58%
16	福岡県	久留米市	229.96	193.92	84.33%	47	福井県	福井市	536.41	217	40.45%
17	愛知県	豊橋市	261.91	219.71	83.89%	48	富山県	富山市	1,241.70	471.1	37.94%
18	大阪府	東大阪市	61.78	51.7	83.68%	49	長野県	長野市	834.81	311.64	37.33%
19	栃木県	宇都宮市	416.85	336.5	80.72%	50	山梨県	甲府市	212.47	76.47	35.99%
20	群馬県	前橋市	311.59	238.67	76.60%	51	福島県	福島市	767.72	274.21	35.72%
21	岡山県	倉敷市	355.63	256.41	72.10%	52	山口県	下関市	716.1	242.74	33.90%
22	神奈川県	横須賀市	100.82	71.92	71.34%	53	秋田県	秋田市	906.07	291.94	32.22%
23	岐阜県	岐阜市	203.6	143.27	70.37%	54	愛知県	豊田市	918.32	293.65	31.98%
24	和歌山県	和歌山市	208.85	143.37	68.65%	55	青森県	青森市	824.61	259.6	31.48%
25	青森県	八戸市	305.56	204.45	66.91%	56	福島県	いわき市	1,232.26	352.52	28.61%
26	兵庫県	西宮市	99.96	63.11	63.14%	57	島根県	松江市	572.99	160.11	27.94%
27	香川県	高松市	375.54	233.3	62.12%	58	鳥取県	鳥取市	765.31	212.14	27.72%
28	東京都	八王子市	186.38	108.03	57.96%	59	岩手県	盛岡市	886.47	242.68	27.38%
29	愛媛県	松山市	429.35	240.94	56.12%	60	滋賀県	大津市	464.51	123.73	26.64%
30	群馬県	高崎市	459.16	244.61	53.27%	61	長野県	松本市	978.47	233.33	23.85%
31	大阪府	高槻市	105.29	55.8	53.00%	62	北海道	函館市	677.87	122.81	18.12%

出典：総務省統計局 「統計でみる市町村のすがた 2023（自然環境）」を基に呉市作成

3 主な移動手段

3. 1 代表交通手段別構成比

(1) 平日



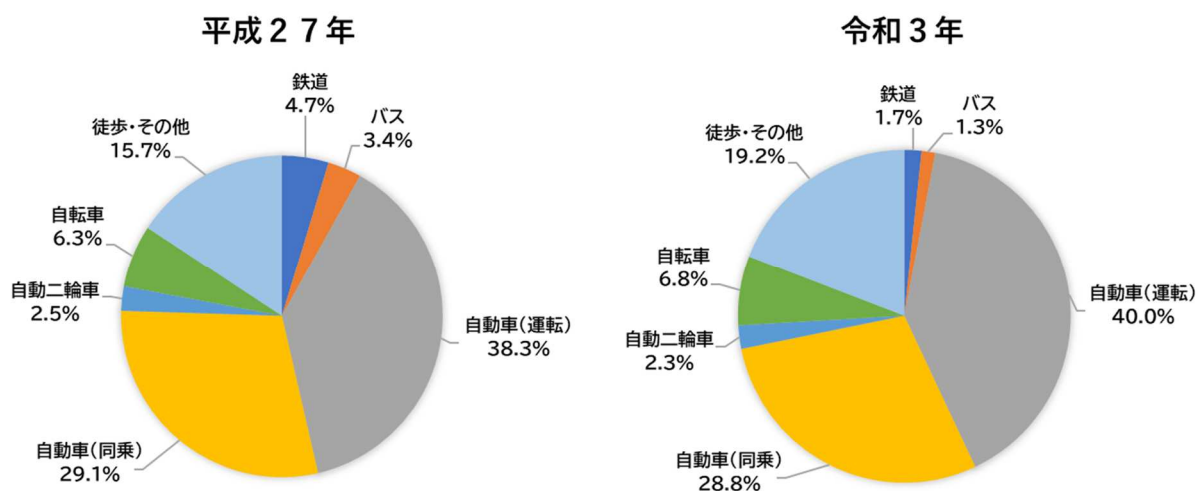
※サンプル数：全年代で500世帯程度

※自動車（同乗）は、自動車（運転無）と自動車（不明・その他）を足した値

出典：国土交通省都市局 全国都市交通特性調査（平成27年・令和3年）の結果を基に呉市作成

図 4-3-1 交通手段別構成比（平日）

(2) 休日



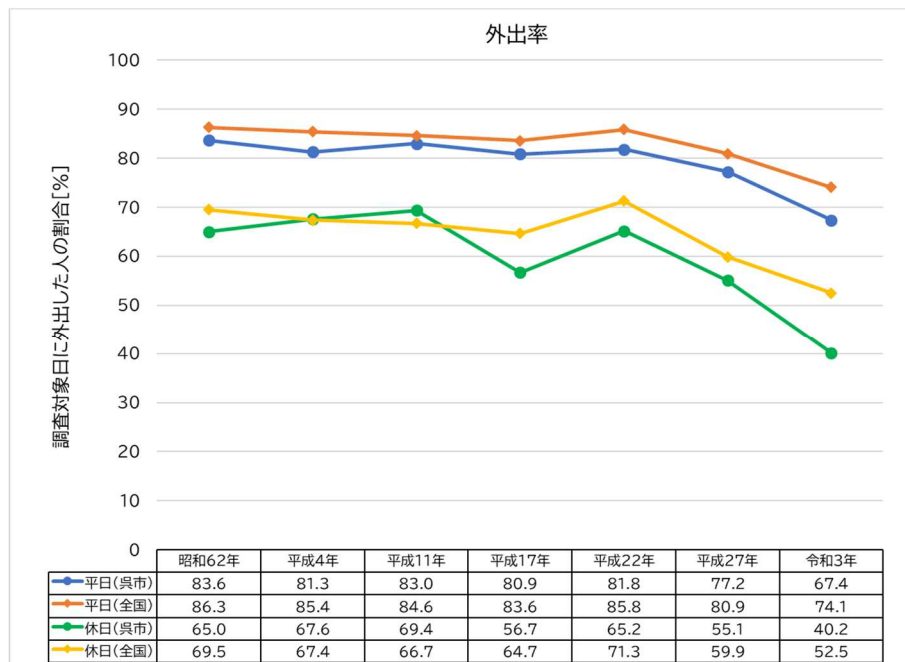
※サンプル数：全年代で500世帯程度

※自動車（同乗）は、自動車（運転無）と自動車（不明・その他）を足した値

出典：国土交通省都市局 全国都市交通特性調査（平成27年・令和3年）の結果を基に呉市作成

図4-3-2 交通手段別構成比（休日）

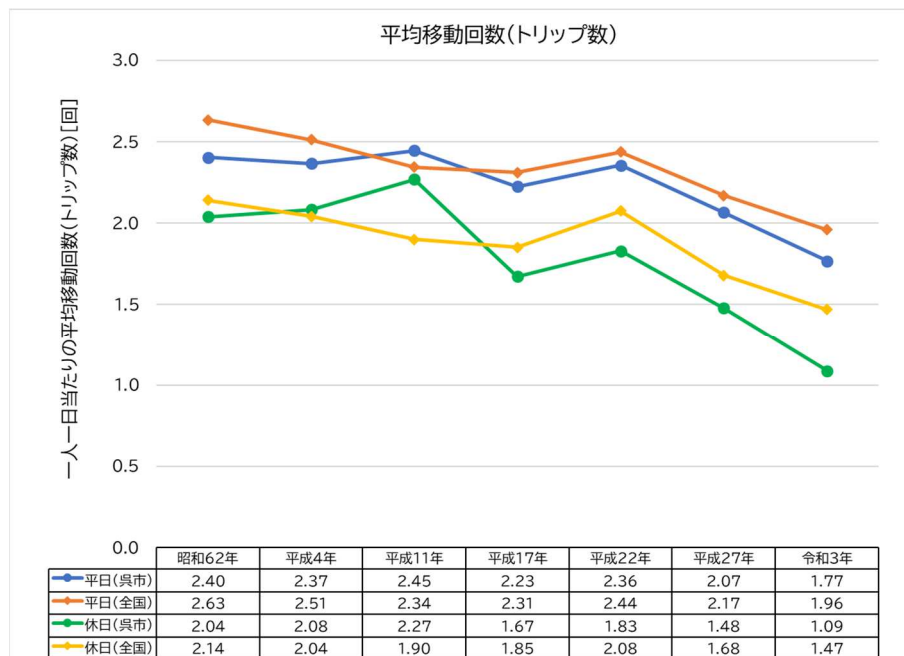
3. 2 外出率



出典：国土交通省都市局 全国都市交通特性調査の結果を基に呉市作成

図 4-3-3 外出率の推移

3. 3 一人一日当たりの平均移動回数(トリップ数)



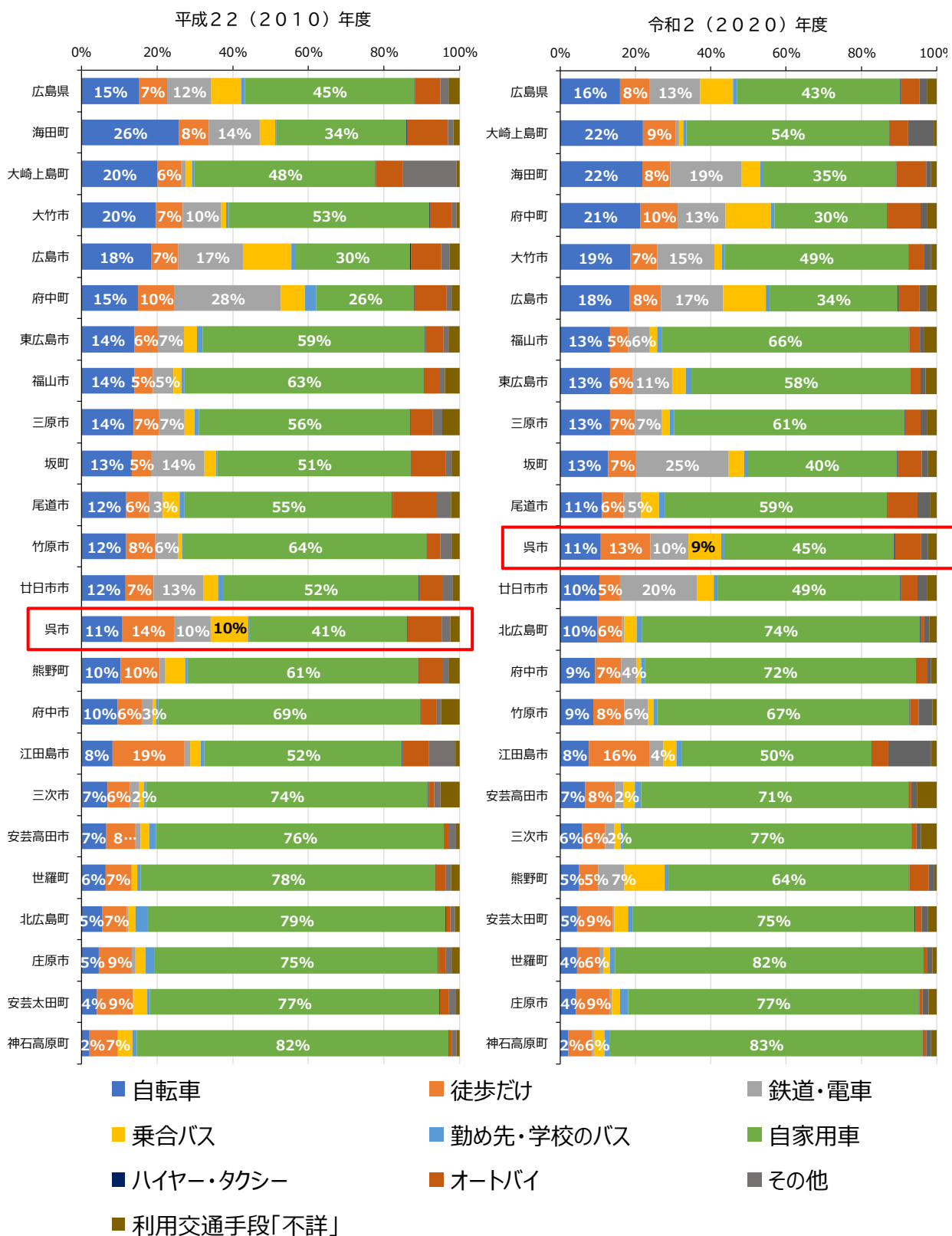
※外出していない人も集計に含む。

出典：国土交通省都市局 全国都市交通特性調査の結果を基に呉市作成

図 4-3-4 平均移動回数の推移

第4章 呉市の置かれた現状(外部要因)

3. 4 県内の通勤・通学の交通手段分担率



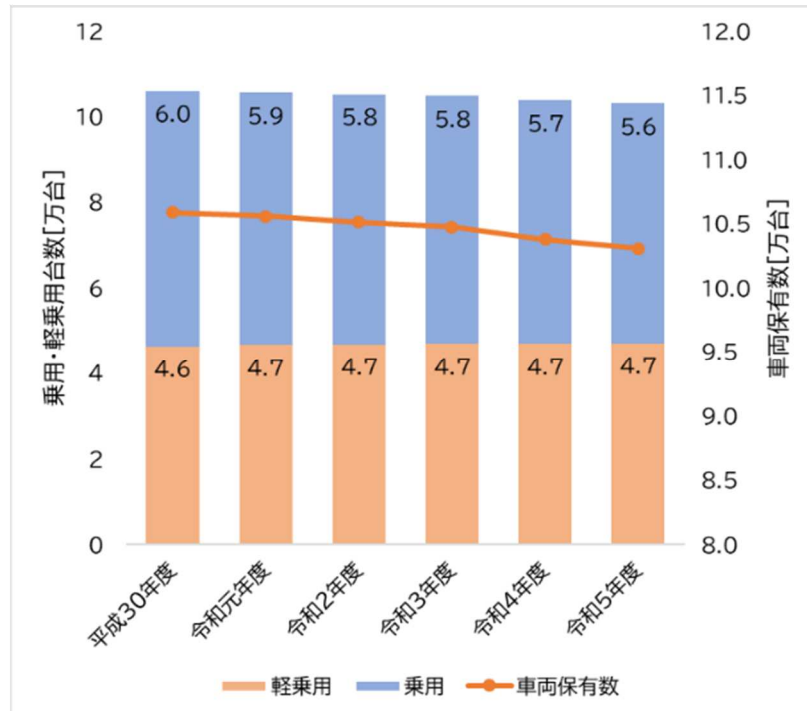
資料：総務省統計局「平成22（2010）年，令和2（2020）年国勢調査」

出典：呉市自転車活用推進計画 P. 21のグラフを一部加工

図 4-3-5 県内の通勤・通学の交通手段分担率

3. 5 自動車を取り巻く現状

(1) 車種別自動車登録台数・軽自動車等登録台数

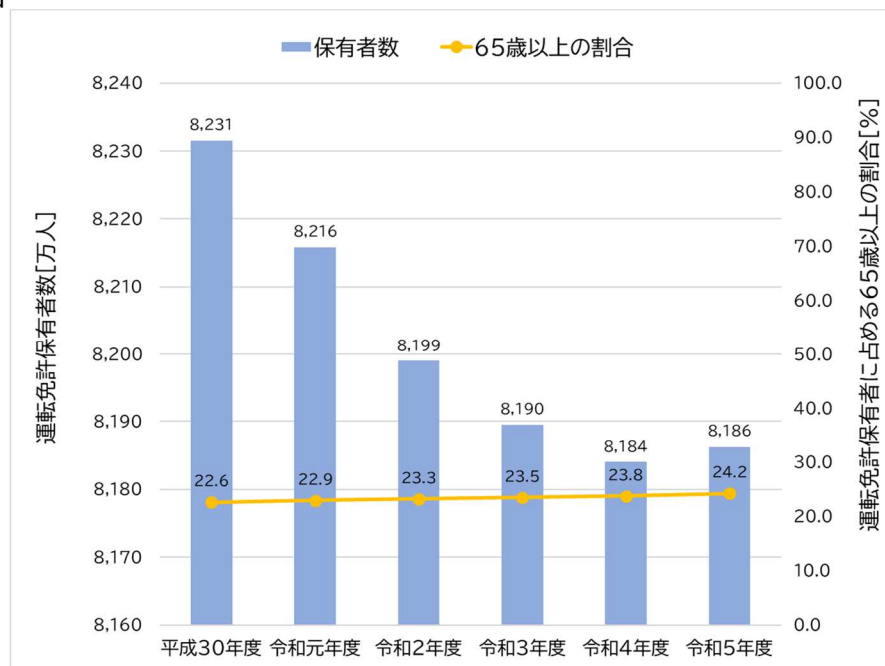


出典：「令和5年度版 呉市統計書／運輸・通信 車種別自動車登録台数，軽自動車等登録台数」を基に呉市作成
(<https://www.city.kure.lg.jp/soshiki/7/stat11allr05.html>)

図4-3-6 車種別自動車登録台数の推移

(2) 運転免許保有者数

ア 全国

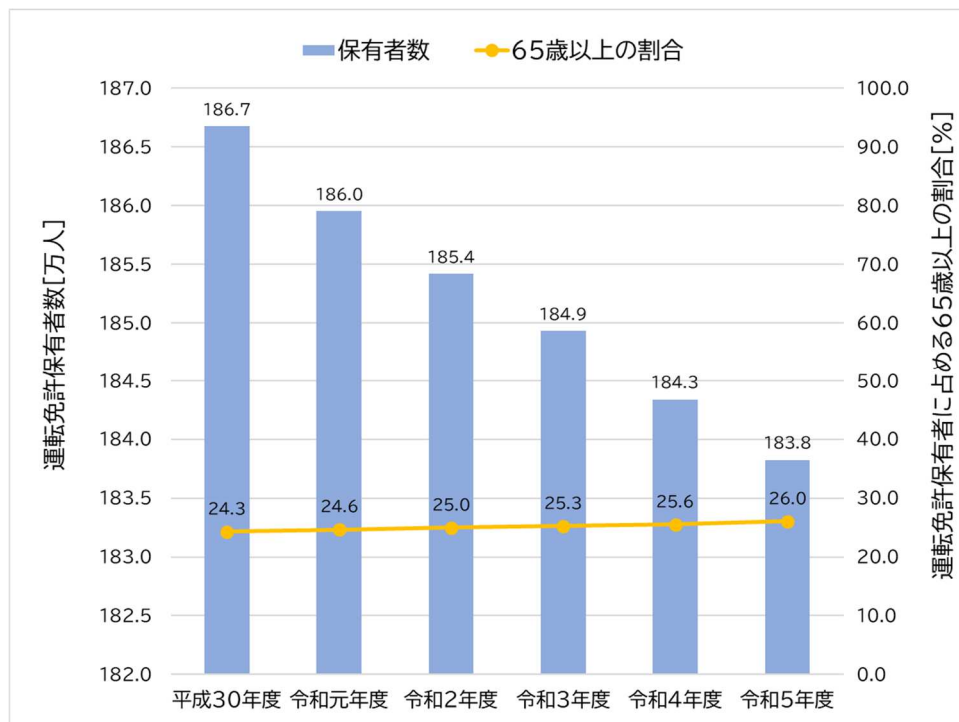


※各年12月末時点

出典：「警察庁交通局運転免許課 運転免許統計 補足資料1」を基に呉市作成

図4-3-7 運転免許保有者数（全国）

イ 広島県

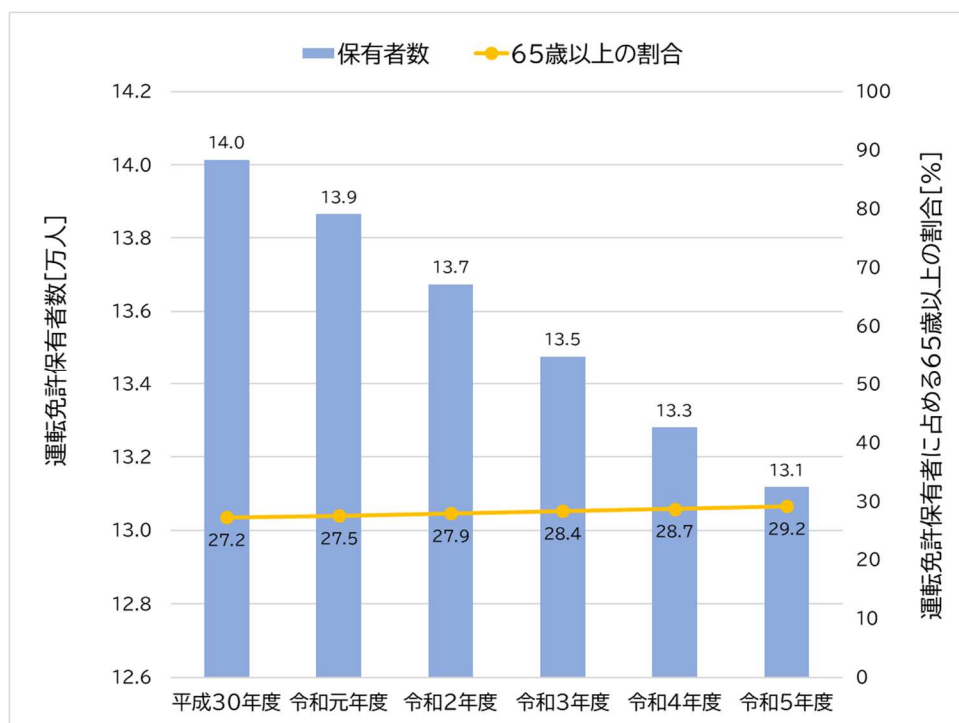


※各年12月末時点

出典：「広島県警察 運転免許保有状況のお知らせ」を基に呉市作成

図4-3-8 運転免許保有者数（広島県）

ウ 呉市



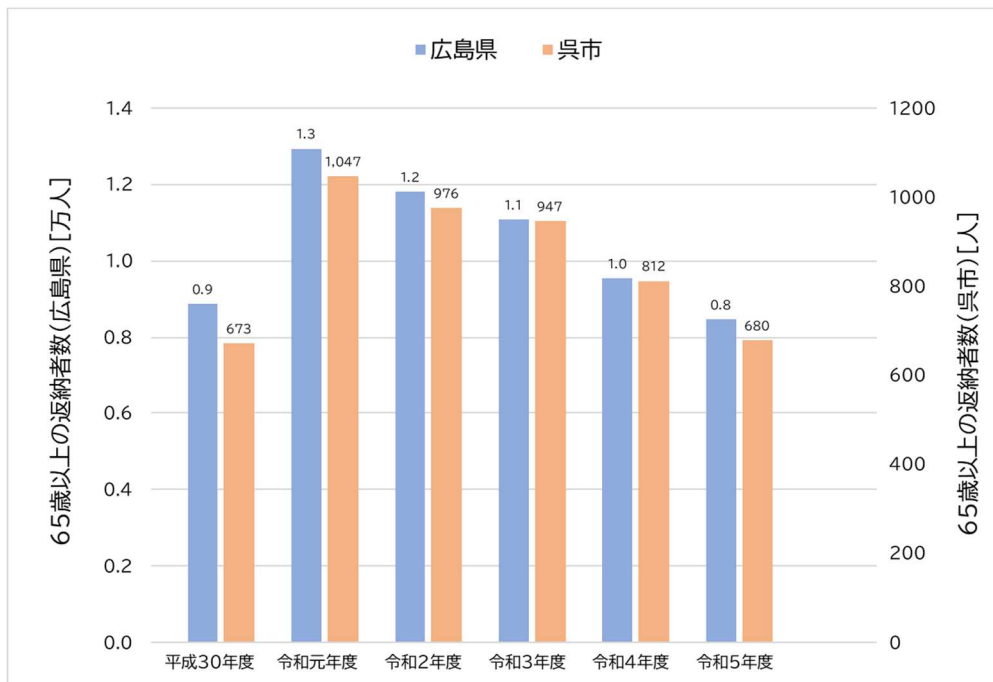
※各年12月末時点

出典：「広島県警察 運転免許保有状況のお知らせ」を基に呉市作成

図4-3-9 運転免許保有者数（呉市）

(3) 運転免許返納者数

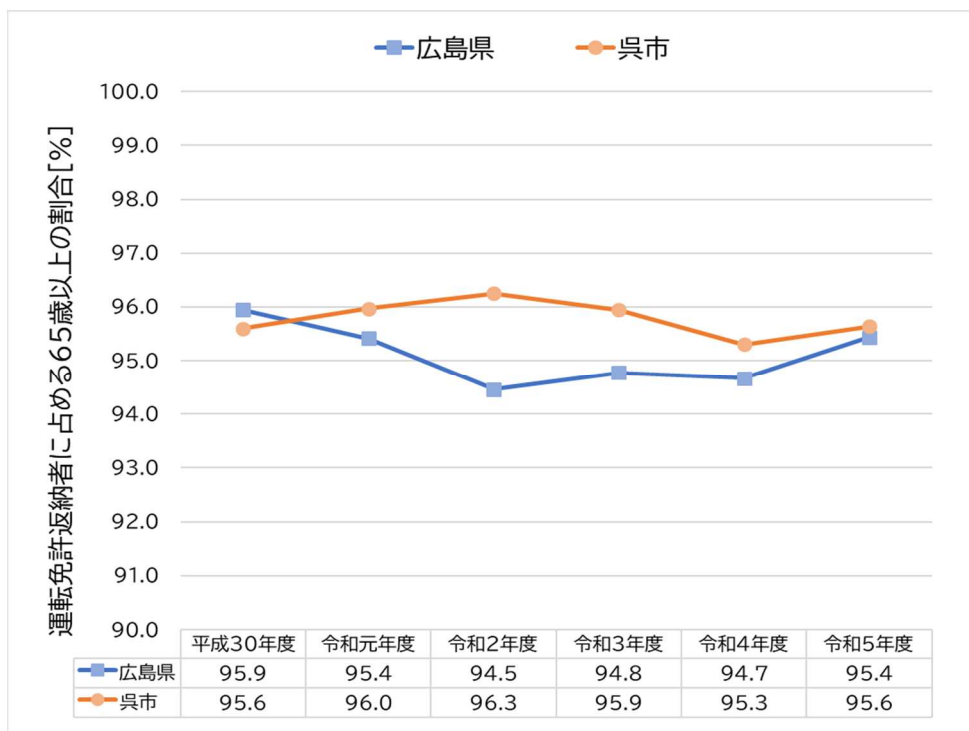
ア 広島県及び呉市における運転免許返納者数（65歳以上）



※各年12月末時点
出典：呉市資料

図4-3-10 運転免許返納者数の推移

イ 自動車運転免許返納者に占める65歳以上の割合

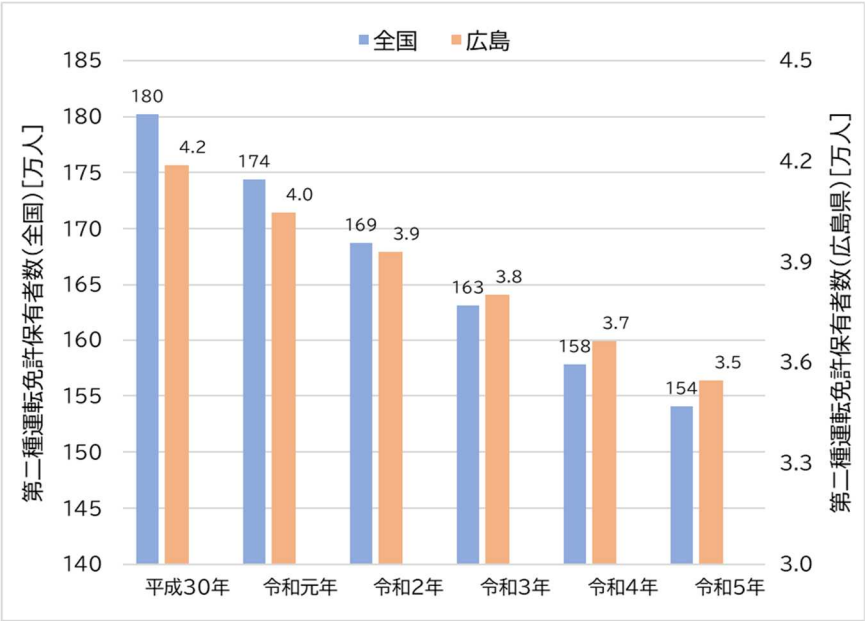


※各年12月末時点
出典：呉市資料

図4-3-11 運転免許返納者に占める65歳以上の割合の推移

(4) 第二種運転免許保有者の状況

ア 第二種運転免許保有者数の推移

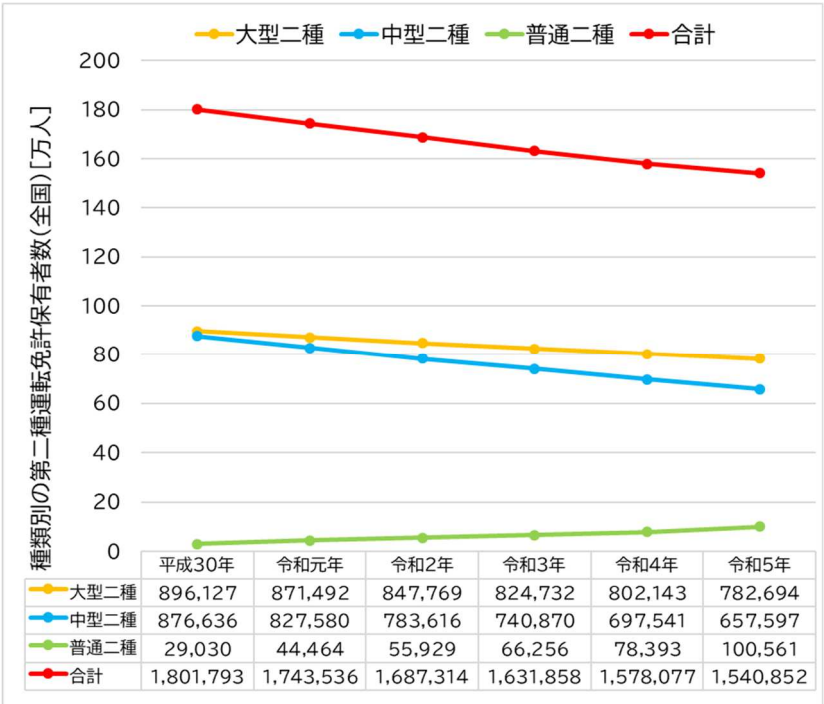


※各年12月末時点
※大型二種、中型二種、普通二種運転免許のみ集計（大型特殊、牽引免許を除く。）
出典：「警察庁交通局運転免許課 運転免許統計 補足資料1」を基に呉市作成

図4-3-12 第二種運転免許保有者数の推移

イ 種類別の推移

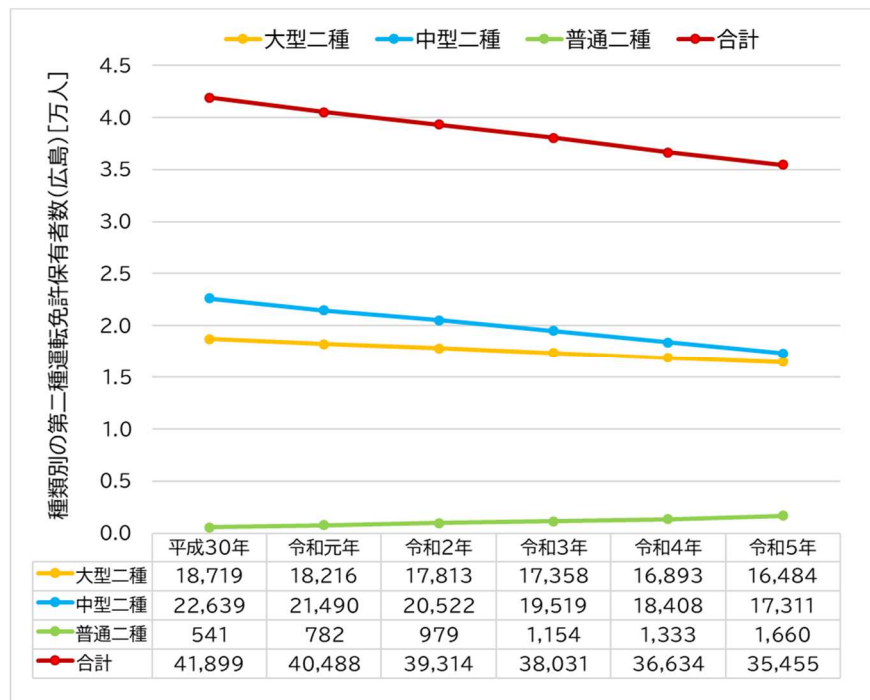
(ア) 全国



※各年12月末時点
※大型二種、中型二種、普通二種運転免許のみ集計（大型特殊、牽引免許を除く。）
出典：「警察庁交通局運転免許課 運転免許統計 補足資料1」を基に呉市作成

図4-3-13 種類別第二種運転免許保有者数の推移（全国）

(イ) 広島県



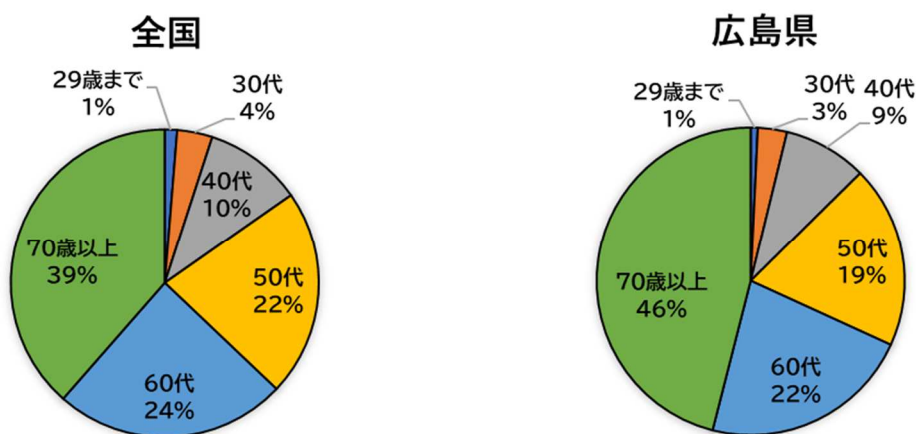
※各年12月末時点

※大型二種、中型二種、普通二種のみ集計（大型特殊、牽引免許を除く。）

出典：「警察庁交通局運転免許課 運転免許統計 補足資料1」を基に呉市作成

図4-3-14 種類別第二種運転免許保有者数の推移（広島県）

(ウ) 年齢構成



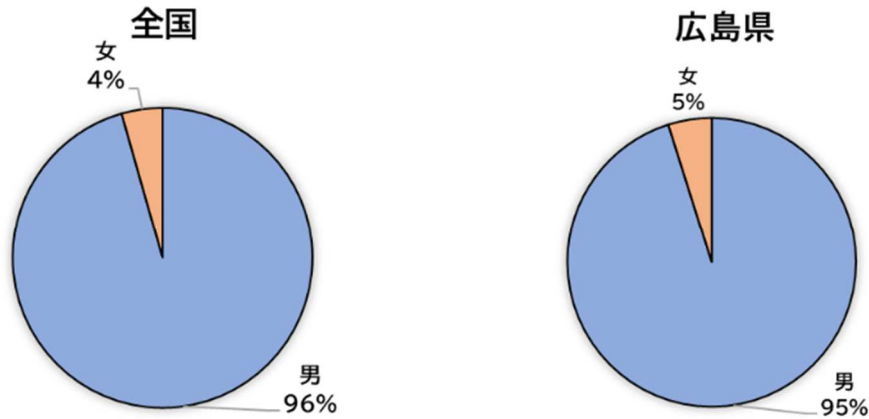
※令和5年12月末時点

※大型二種、中型二種、普通二種運転免許のみ集計（大型特殊、牽引免許を除く。）

出典：「警察庁交通局運転免許課 運転免許統計 補足資料2」を基に呉市作成

図4-3-15 第二種運転免許保有者の年齢構成

(I) 男女比



※令和5年12月末時点
※大型二種、中型二種、普通二種運転免許のみ集計（大型特殊、牽引免許を除く。）
出典：「警察庁交通局運転免許課 運転免許統計 補足資料2」を基に呉市作成

図4-3-16 第二種運転免許保有者の男女構成比

3. 6 呉市の公共交通ネットワーク

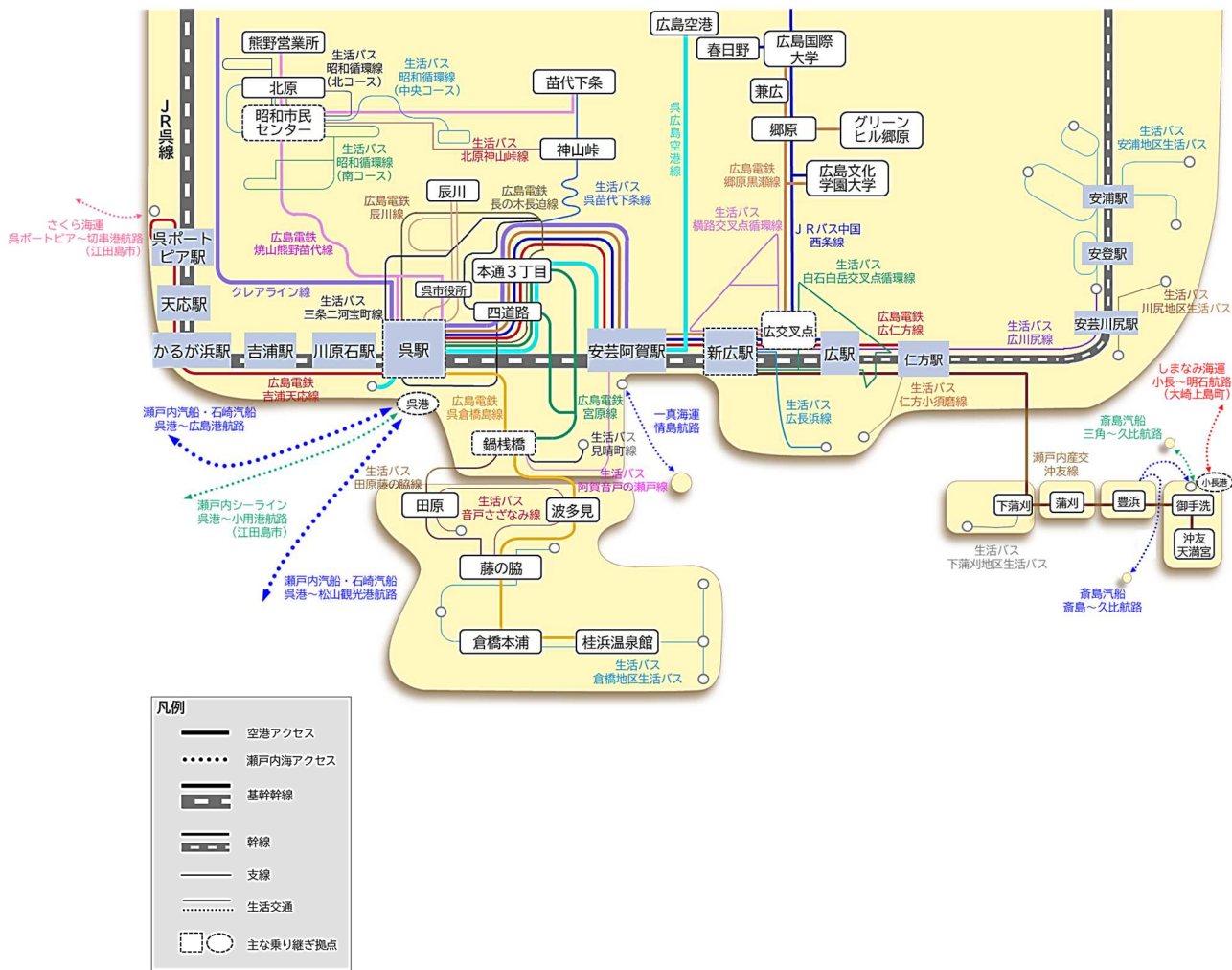


図4-3-17 呉市の公共交通ネットワーク

3. 7 主な公共交通機関

表4-3-1 主な公共交通機関(バス・鉄道)

種別	路線名等	実施主体等	運行事業者等
高速バス	呉広島空港線	呉市	広島電鉄(株)
鉄道	J R 呉線	西日本旅客鉄道(株)	西日本旅客鉄道(株)
高速バス	クレアライン線	広島電鉄(株)・J Rバス中国(株)	広島電鉄(株)・J Rバス中国(株)
路線バス	広島焼山線	広島電鉄(株)	広島電鉄(株)
	矢野焼山線		
	吉浦天応線		
	広仁方線		
	宮原線		
	呉倉橋島線		
	郷原黒瀬線		
	焼山熊野苗代線		
	辰川線		
	長の本長迫線		
	西条線	J Rバス中国(株)	J Rバス中国(株)
	沖友線	瀬戸内産交(株)	瀬戸内産交(株)
呉市生活バス	呉苗代下条線	呉市	(有)東和交通
	広長浜線		(有)野呂山タクシー
	広川尻線		瀬戸内産交(株)
	阿賀音戸の瀬戸線		呉交通(株)
	田原藤の脇線		(有)なバタクシー
	三条二河宝町線		富士交通(株)
	白石白岳交叉点循環線		
	横路交叉点循環線		
	仁方小須磨線		(有)なバタクシー
	音戸さざなみ線		
	昭和循環線北コース		朝日交通(株)
	昭和循環線中央コース		
	昭和循環線南コース		(有)東和交通
	北原神山峠線		
	見晴町線		(有)倉橋交通
	倉橋地区		(有)野呂山タクシー
	川尻地区		富士交通(株)
	安浦地区		ひまわり交通(株)
	下蒲刈地区		

※令和6年11月末時点

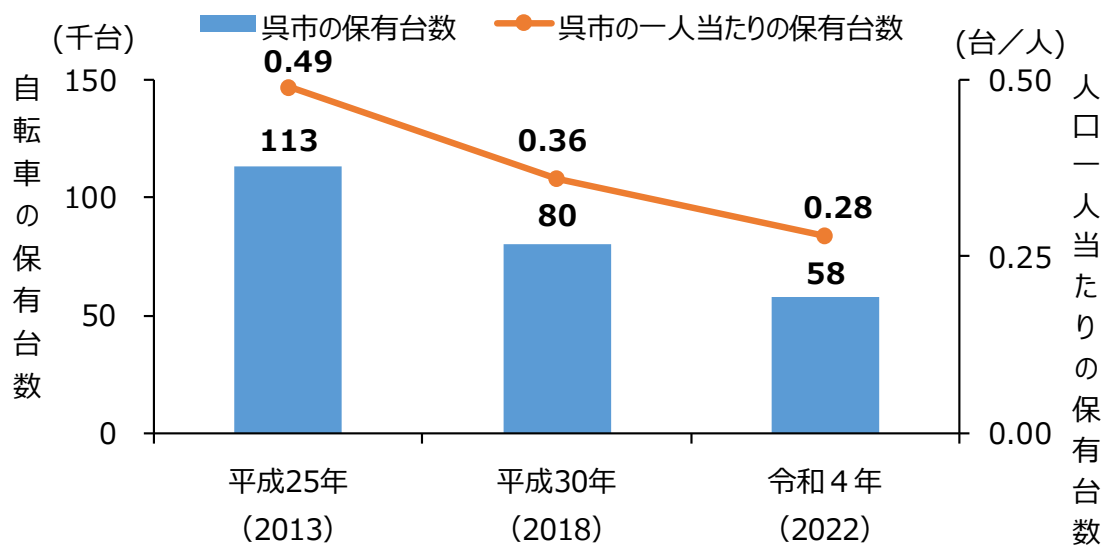
第4章 呉市の置かれた現状(外部要因)

表4-3-2 主な公共交通機関（タクシー・その他）

種別	路線名等	実施主体等	運行事業者等
乗合タクシー	あじさい号（呉市吉浦地区）	吉浦地区乗合タクシー運行協議会	平和タクシー(株)
	おでかけバス（呉市警固屋地区）	警固屋地区乗合タクシー運行協議会	侘なベタクシー
自家用有償運送運送（福祉輸送）	運送の区域：呉市	特定非営利活動法人 結いの会	特定非営利活動法人 結いの会
	運送の区域：呉市，安芸郡熊野町	特定非営利活動法人 芸南たすけあい	特定非営利活動法人 芸南たすけあい
タクシー	法人		18社31営業所
	個人		56者
	福祉輸送限定		28者
生活航路	小長明石航路	しまなみ海運(株)	しまなみ海運(株)
	情島航路	一真海運(株)	一真海運(株)
離島航路	三角航路	斎島汽船(株)	斎島汽船(株)
	斎島航路	斎島汽船(株)	斎島汽船(株)
その他航路	広島港～呉港～松山観光港	瀬戸内汽船(株)，石崎汽船(株)	瀬戸内汽船(株)，石崎汽船(株)
	呉港～小用港	瀬戸内シーライン(株)	瀬戸内シーライン(株)
	呉ポートピア～切串港	さくら海運(株)	さくら海運(株)
スクールバス・スクールタクシー	昭和中央小学校	呉市	※呉市内のバス会社・タクシー会社等に運行委託
	港町小学校		
	吉浦小学校		
	倉橋小学校		
	倉橋中学校		
	明德小学校		
	明德中学校		
	川尻小学校		
	安浦小学校		
	安浦中学校		
	安登小学校		
	蒲刈小学校		
	蒲刈中学校		
	豊小学校		
	豊浜中学校		

※令和6年11月時点

3. 8 呉市の自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数



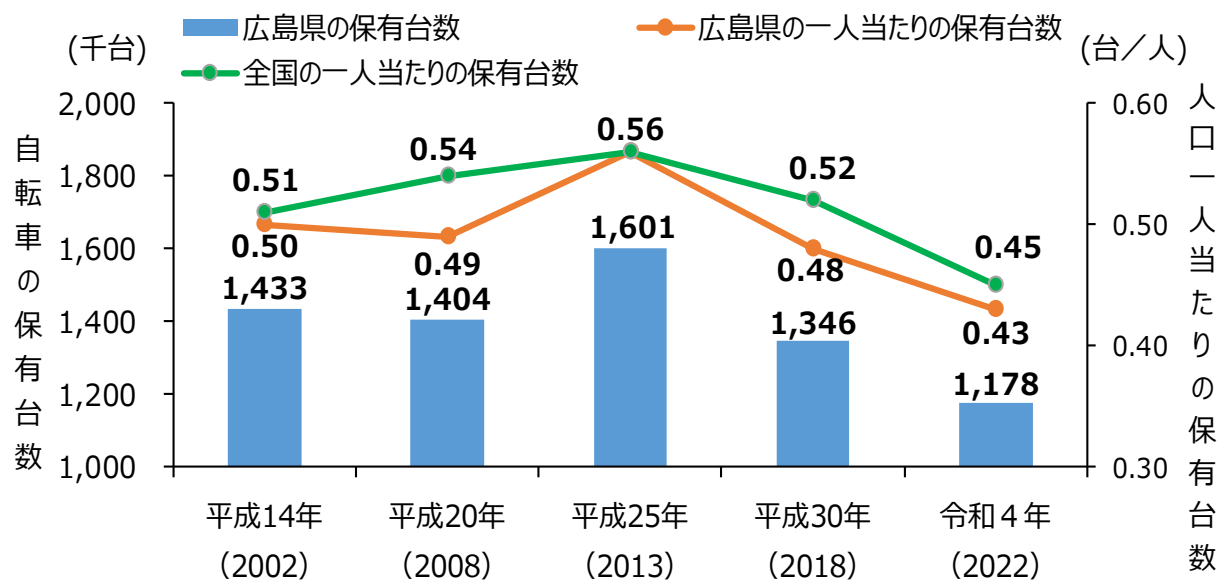
資料：(一財)自転車産業振興協会「保有実態調査」(平成25(2013)年～令和4(2022)年)

資料：広島県「人口移動統計調査」(平成25(2013)年～令和4(2022)年)

出典：呉市自転車活用推進計画 P. 20

図4-3-18 自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数(呉市)

3. 9 広島県の自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数



資料：(一財)自転車産業振興協会「自転車統計要覧」(平成15(2003)年, 平成22(2010)年)

資料：(一財)自転車産業振興協会「保有実態調査」(平成25(2013)年～令和4(2022)年)

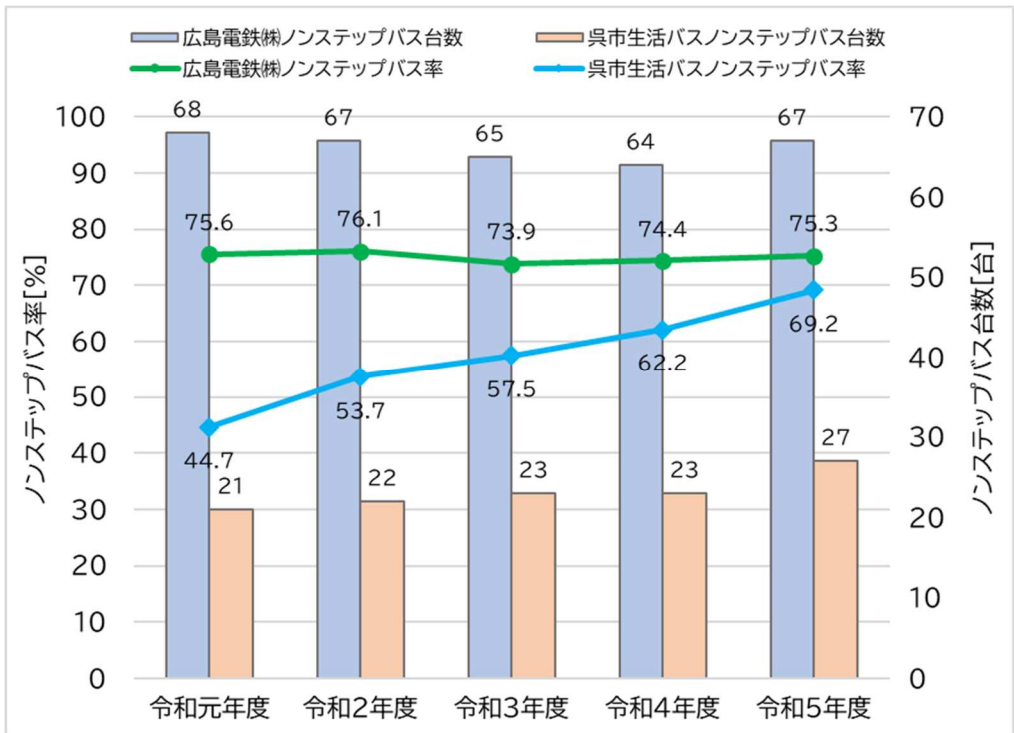
資料：広島県「人口移動統計調査」(平成14(2002)年～令和4(2022)年)

資料：総務省統計局「人口推計」(平成14(2002)年～令和4(2022)年)

出典：呉市自転車活用推進計画 P. 20

図4-3-19 自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数(広島県)

3. 10 車両等におけるバリアフリー化の推移



※広島電鉄：令和元年・2年・3年：年度末，令和4年・5年：9月末時点のデータにおける経営支援金対象路線の台数

※呉市生活バス：年度末時点のデータ

出典：呉市資料

図4-3-20 ノンステップバスの台数と割合の推移（呉市）

3. 11 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率と公共交通利便性の高いエリアに存す住宅の割合

表4-3-3 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率と公共交通利便性の高いエリアに存す住宅の割合

市町村名等	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率(%) (※1)	公共交通利便性の高いエリアに存す住宅の割合(%) (※2)
呉市	71.1	63.8
全国平均値	35.4	55.6
人口10万人超～40万人以下平均値	48.1	53.1
広島市	83.7	72.8
福山市	55.1	42.9
東広島市	44.6	38.5
熊野町	50.8	29.8
江田島市	48.1	48.8
大崎上島町	7.1	データなし

※1：都市の総人口に対する，運行頻度が片道30本／日以上以上のサービス水準を有する鉄道駅またはバス停徒歩圏(800m，300m)内の人口の割合

※2：住宅総数に占める，鉄道駅から1,000m又はバス停から200m圏内の住宅数の割合

出典：国土交通省 都市モニタリングシート (https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000036.html)

4 道路環境, 渋滞

4. 1 主な道路網の状況

(1) 一般国道375号バイパス「東広島・呉自動車道」

ア 事業の概要

東広島・呉自動車道は、山陽自動車道と連結し、全国的な高速交通ネットワークを形成するとともに、広島中央地域の3つの核都市（広島市、東広島市、呉市）を相互に連絡する「トライアングル道路網」の一翼として、また、広島中央テクノポリスの基幹道路として重要な役割を担っている。

平成27年3月に馬木IC～黒瀬IC区間が供用し、暫定2車線で全線供用した。

また、令和4年3月には阿賀IC立体化（呉方面）が完成し、安全性の向上や交通の円滑化が図られた。

イ 諸元

- ・全 長 32.8 km（呉市部分約10.1 km）
山陽自動車道高屋JCT・ICより分岐
竹原市、東広島市を経由し、呉市郷原町惣引谷に入り二級峡付近から、黒瀬川西岸沿い広横路を通過し、阿賀ICで一般国道185号に接続
- ・標準幅員 20.5 m
- ・車線数 4車線（暫定2車線で供用）
- ・設計速度 80 km/h
- ・インターチェンジ 全区間で8か所設置（呉市では、郷原IC、阿賀ICの2か所）



出典：呉市政概要 令和6年度 建設 P.192～193

図4-4-1 東広島・呉自動車道

(2) 一般国道31号バイパス「広島呉道路（クリアライン）」

ア 事業の概要

広島市と呉市を結ぶ一般国道31号は、両市を結ぶ幹線道路として重要な役割を担っており、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な交通渋滞が発生していた。

広島呉道路（クリアライン）は、一般国道31号の交通渋滞を解消し、呉市とその周辺地域の発展を促すために計画された自動車専用道であり、平成8年に仁保IC～呉IC間が暫定2車線で全線供用したことで、広島市・呉市の連携が強化され、広域的な社会経済活動や観光周遊等を支え、地域の活性化に寄与してきた。

しかしながら、平成30年7月豪雨において、坂町水尻地区で道路崩壊が発生し、84日間にわたって通行不能となり、市民生活の回復や被災地域への物資の輸送などに多大な影響を及ぼしたことから、平成31年3月、暫定2車線区間である坂～呉間（約12.2km）について、財政投融資を活用した4車線化が決定した。令和3年7月には、西日本高速道路株式会社において4車線化事業の着工式が行われ、事業が進められている。

イ 諸元

- ・ 供用区間 広島市南区仁保～呉市西中央15.9km
(坂北～呉間 暫定2車線12.2km)
- ・ 標準幅員 20.5m (暫定2車線：10.5m)
- ・ 車線数 4車線 (坂北～呉間 暫定2車線)
- ・ 設計速度 80km/h



出典：呉市政概要 令和6年度 建設 P.194～195

図4-4-2 広島呉道路

(3) 一般国道185号バイパス「休山新道」

ア 事業の概要

呉市から三原市に至る国道185号は、瀬戸内沿岸部の各都市を結ぶ幹線道路として、沿線地域の産業・社会活動に大きな役割を果たしている。

呉市中心部と阿賀・広地区を結ぶ「呉越峠」と呼ばれる区間は、道路勾配が急でカーブも多いことから、交通事故が多発し、また朝夕のラッシュ時には、著しい交通渋滞が発生していた。

こうした問題を解決するため「休山新道」が計画され、平成14年3月に暫定2車線で供用した。

暫定2車線供用後、呉越峠で発生していた渋滞は解消されたものの、休山トンネル前後の渋滞や、渋滞に起因した交通事故が多く発生したことから、平成26年度より4車線化のトンネル工事に着手し、平成31年3月に供用した。

イ 諸元

- ・区 間 呉市本通6丁目～阿賀中央6丁目
- ・延 長 約2.6km（うち休山トンネル1.7km）
- ・標準幅員 I期線（呉方面）12.0m，II期線（広方面）8.0m
- ・車 線 数 4車線



出典：呉市政概要 令和6年度 建設 P.196～197

図4-4-3 休山新道

(4) 一般国道487号等整備事業

ア 事業の概要

一般国道487号は、呉市から江能倉橋島地域を経由して広島市に至る幹線道路であり、地域住民の生活や経済活動に重要な役割を担っている。

本路線のうち、呉市中央地区から音戸地区に至る区間においては、朝夕の交通渋滞により、通勤・通学や通院など住民の日常生活に支障を来していたが、平成25年3月に警固屋音戸バイパスが供用し、音戸大橋周辺の渋滞が解消した。

現在、江能倉橋島地域から東広島・呉自動車道へのアクセス道路となる主要地方道呉環状線の警固屋工区、阿賀南工区が進められている。

イ 諸元

(ア) 警固屋音戸バイパス（第二音戸大橋を含む。）

- ・区 間 呉市警固屋4丁目～音戸町渡子1丁目
- ・延 長 3.9 km
- ・標準幅員 10.5mから19.0m（第二音戸大橋21.0m）
- ・車 線 数 2～4車線（暫定2車線）

(イ) 呉環状線（警固屋工区）

- ・区 間 呉市警固屋7丁目～警固屋9丁目
- ・延 長 約1.4 km
- ・標準幅員 10.5 m
- ・車 線 数 2車線

(ウ) 呉環状線（阿賀南工区）

- ・区 間 呉市阿賀南9丁目
- ・延 長 約0.2 km
- ・標準幅員 12.0 m
- ・車 線 数 2車線



出典：呉市政概要 令和6年度 建設 P.198～199

図4-4-4 国道487号等

(5) 主要地方道呉平谷線整備事業

ア 事業の概要

主要地方道呉平谷線は、呉市中央地区と昭和地区を結び市民生活を担う重要な幹線道路であるが、朝夕の交通渋滞や災害時の交通規制など、市民生活、経済活動に大きな支障を来している。

このため、上二河～此原までの山岳区間については道路改良事業により、昭和地区の街中については都市計画道路焼山押込線として街路事業により、それぞれ事業が進められている。

上二河～此原区間については、平成13年10月に整備計画が示され、令和3年3月に上二河工区の着工式が行われ工事が進められているとともに、令和5年3月には此原工区が供用開始された。

また、都市計画道路焼山押込線については整備済区間の沿線に商業施設の立地が進むなど、新たな賑わいが創出されており、現在、未整備区間である焼山北～焼山泉ヶ丘〔本庄工区〕の用地買収や工事及び焼山北〔本庄2工区〕の測量・設計や用地買収が進められている。

イ 諸元

(ア) 主要地方道呉平谷線 上二河～此原区間

- ・区 間 上二河町～焼山此原町
- ・延 長 2.4 km
- ・標準幅員 21 m
- ・車 線 数 4車線（暫定2車線）

(イ) 都市計画道路焼山押込線

- ・区 間 焼山此原町～押込4丁目
- ・延 長 5.63 km
- ・標準幅員 25 m
- ・車 線 数 2～4車線

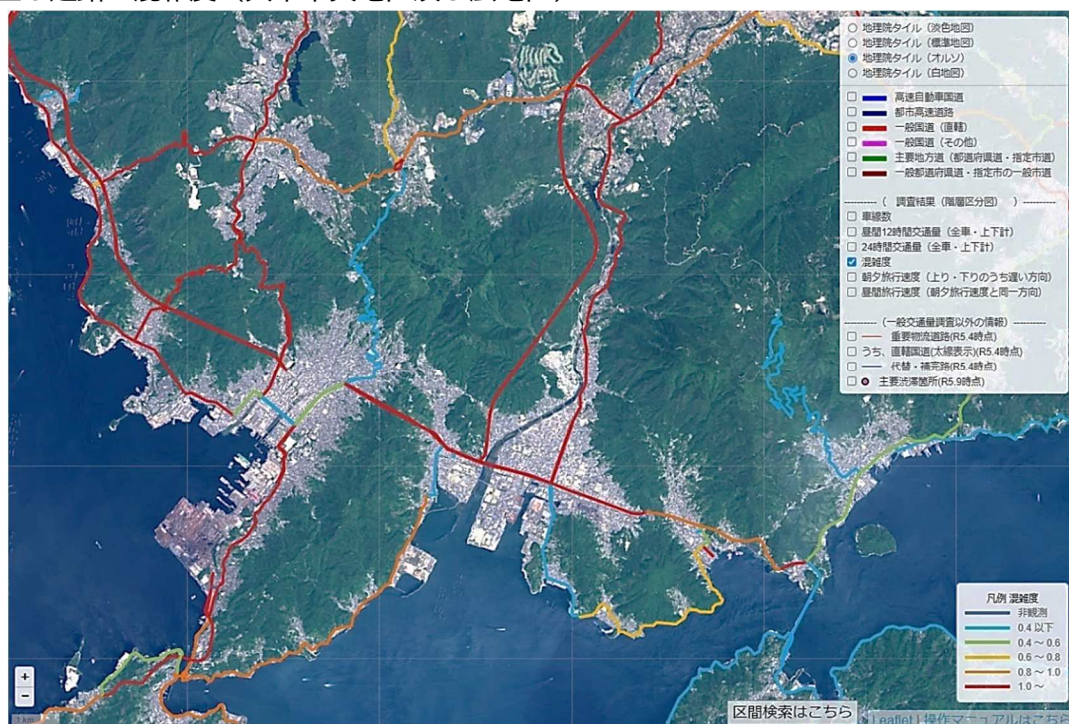


出典：呉市政概要 令和6年度 建設 P.200～201

図 4-4-5 主要地方道呉平谷線

4. 2 渋滞の状況

(1) 主要道路の混雑度（呉市中央地区及び広地区）

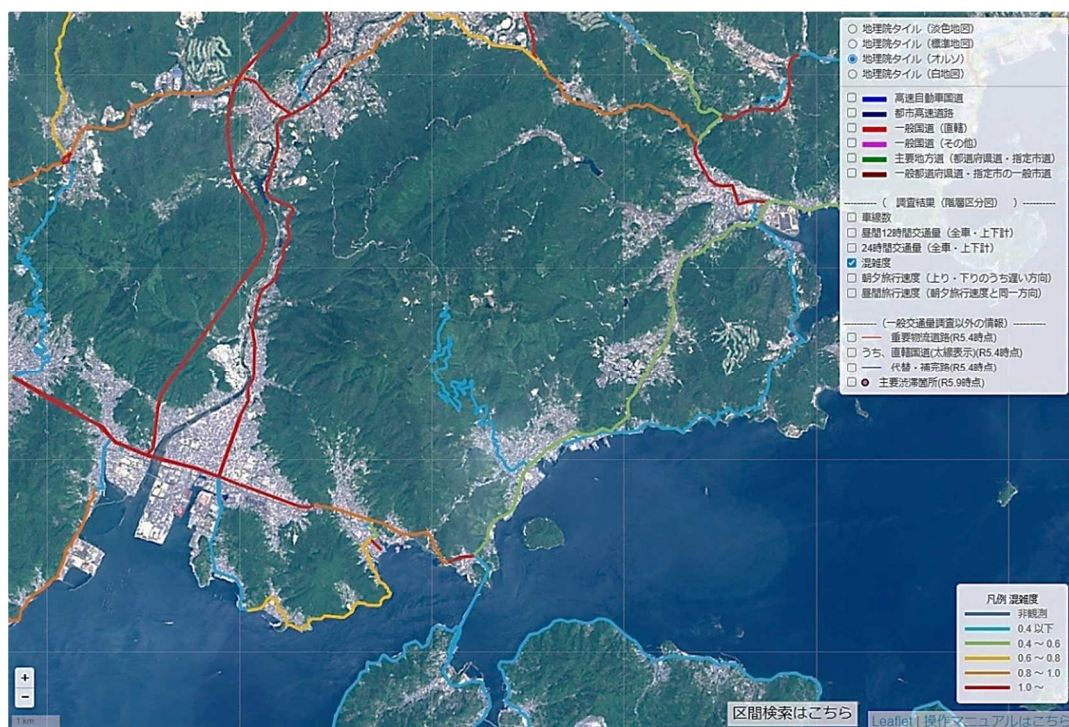


出典：国土交通省 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)

(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualizationR3/webmap.html#13/34.2527/132.6201)

図 4-4-6 道路の混雑度（呉市中央地区及び広地区）

(2) 主要道路の混雑度（呉市東部）



出典：国土交通省 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)

(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualizationR3/webmap.html#13/34.2014/132.7633)

図 4-4-7 道路の混雑度（呉市東部）

(3) 主な道路の混雑度（呉市南東部）

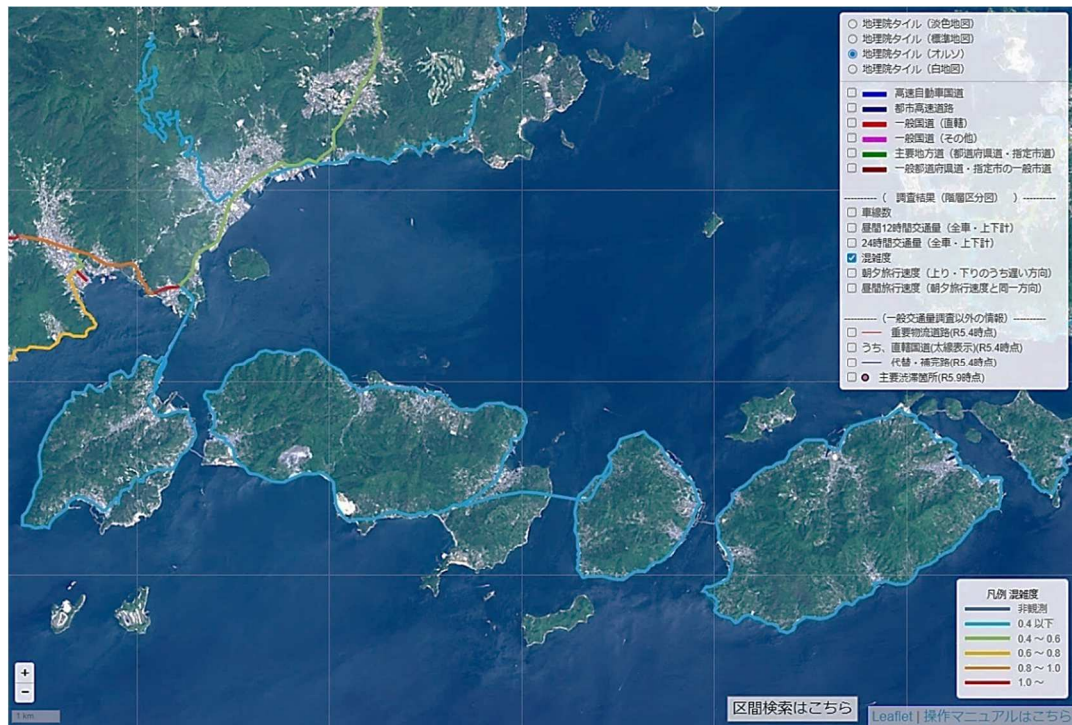


図 4-4-8 道路の混雑度（呉市南東部）

(4) 主な道路の混雑度（呉市中央地区）

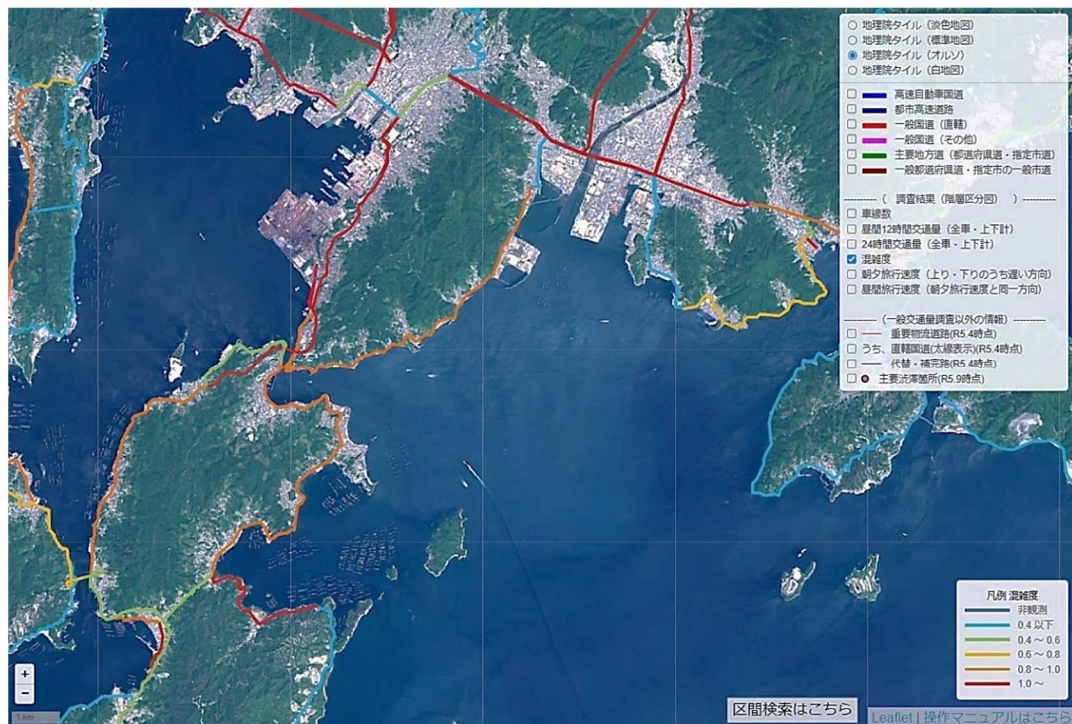
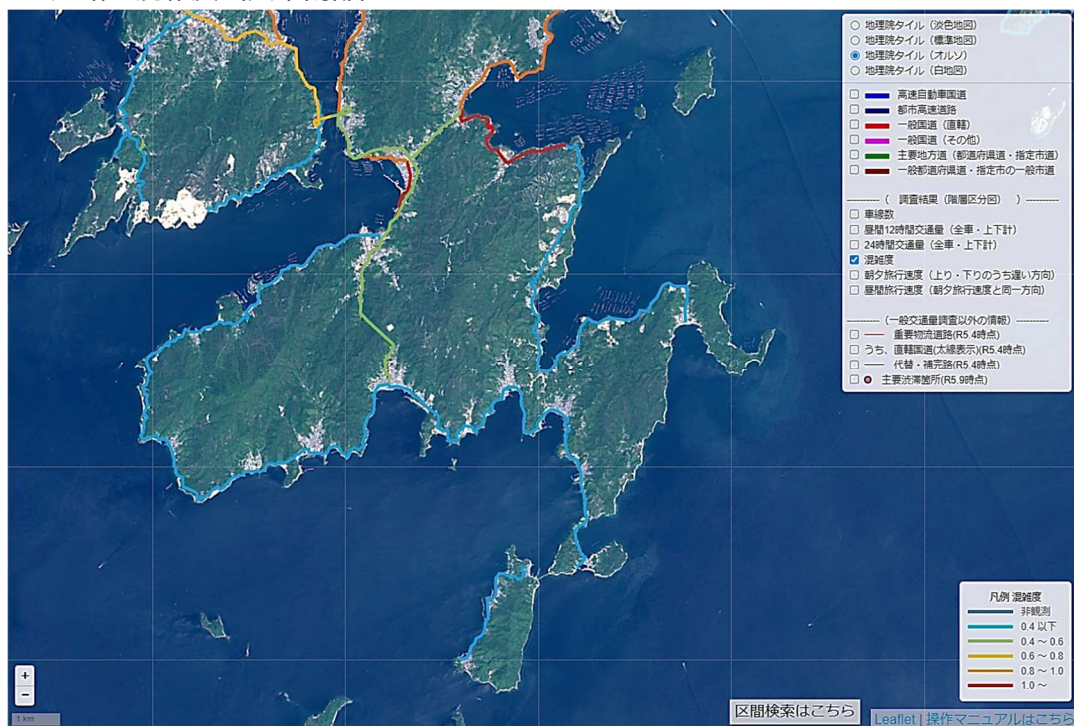
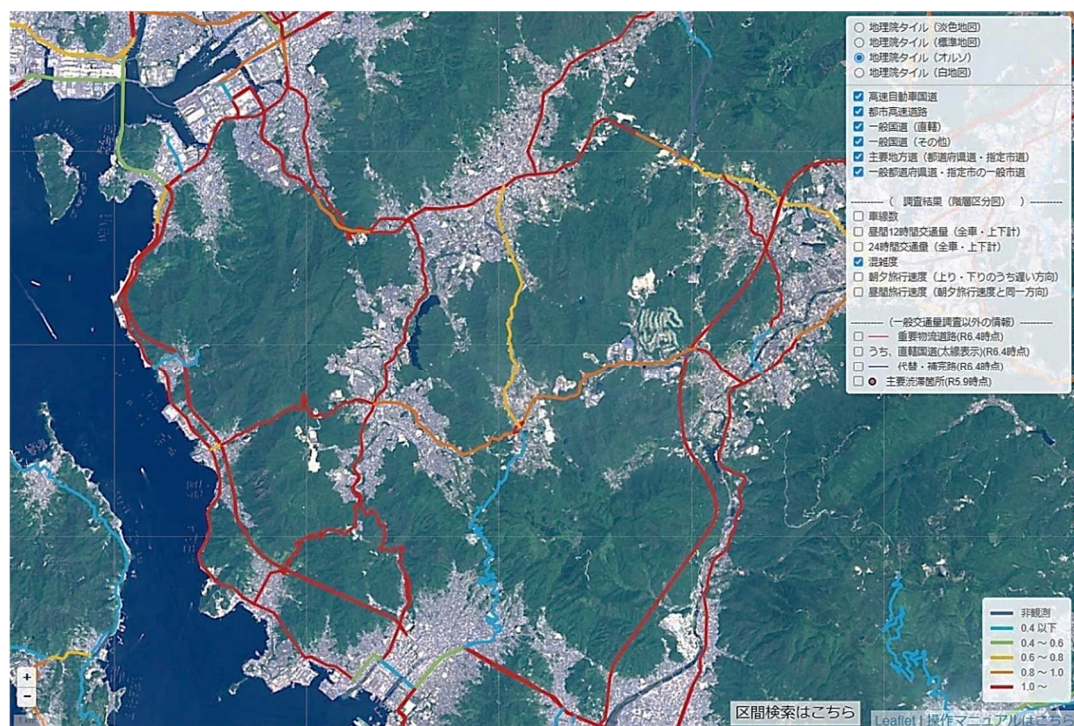


図 4-4-9 道路の混雑度（呉市中央地区）

(5) 主な道路の混雑度（呉市南部）



(6) 主な道路の混雑度（呉市北西部）



5 人流データに基づく移動需要

5. 1 人流のビッグデータ(※)を活用した、「移動の傾向」と「移動量」の確認

(1) 各地区における500mメッシュ単位での平均流入量・流出量（データ：2024年）

4. 人の移動

滞在人口

- 県内の人の動きのうち、同一地域に留まっている（滞在している）人数を可視化しています。
- 対象時期における人の滞在量を、エリア（町丁目）や時間（年月別・1時間単位）、平休日などの任意な条件で確認することができるので、利用促進を検討する際の潜在的な移動需要量の把握などで活用することができます。
- 選択した期間の長さにかかわらず、棒グラフ1本が示す高さは1時間あたりの値です。
 - 例）年で2022年を選択し、月を選択せず、平/休で平日を選択した場合、例えば13時台の棒グラフの高さは、「2022年1年間分の平日全体での、13時台1時間あたりの平均滞在量」を表します。
- 個別のチャートの分析仕様については以下の表をご確認ください。

表 滞在人口の分析仕様

タイトル	チャート	利用データ	分析内容	主な用途
1時間ごとの平均滞在量		人流データ	時間帯別の滞在量を集計	潜在需要確認
1時間あたりの滞在量マップ		人流データ	500mメッシュ単位での滞在量を地図上に可視化	潜在需要確認

参考）人流データの用語整理

カテゴリー	特徴
滞在量	集計対象とするエリア（今回は500mメッシュ内）に15分以上止まっている人を集計します
流入量	別のエリアから集計対象とするエリア（今回は500mメッシュ内）に移動し、15分以上集計対象のエリアで滞在した人を集計します
流出量	集計対象とするエリア（今回は500mメッシュ内）から別のエリアに移動し、15分以上別のエリアで滞在した人を集計します

※人流データの500mメッシュは、国の行政機関が作成している統計などで主に用いられている「標準地域メッシュ」のうち、「2分の1地域メッシュ」で区分されています。詳細は総務省統計局Webサイト https://www.stat.go.jp/data/mesh/m_tuite.html をご覧ください。

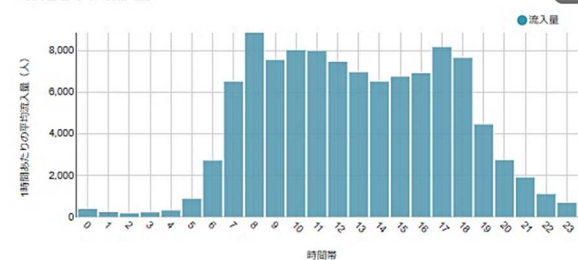
出典：広島県資料 広島県モビリティデータ連携基盤 操作マニュアル Ver4.1.0（2024.01.15版） P. 27

図4-5-1 流入量・流出量

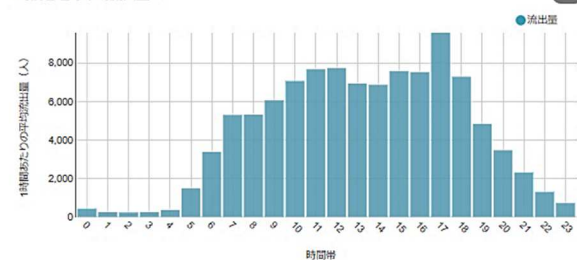
※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分ごとに測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

ア 中央地区

1時間ごとの平均流入量



1時間ごとの平均流出量



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-2 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 中央地区

1時間あたりの平均流入量マップ



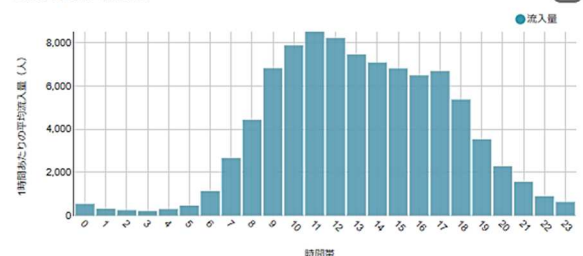
1時間あたりの平均流出量マップ



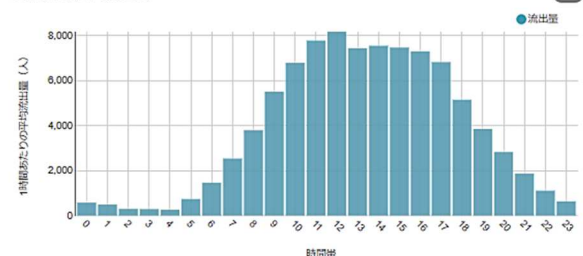
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-3 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(平日) 中央地区

1時間ごとの平均流入量



1時間ごとの平均流出量



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-4 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 中央地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ

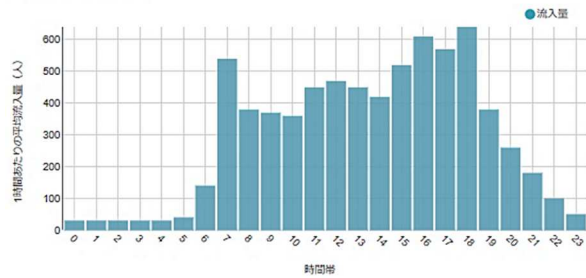


出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

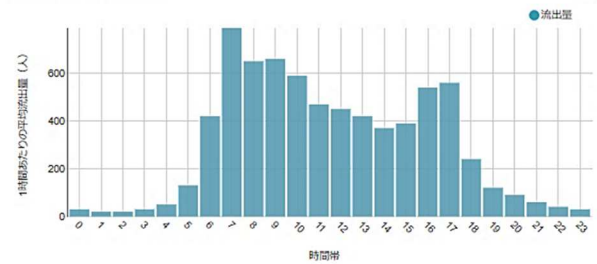
図4-5-5 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 中央地区

イ 吉浦地区

1時間ごとの平均流入量



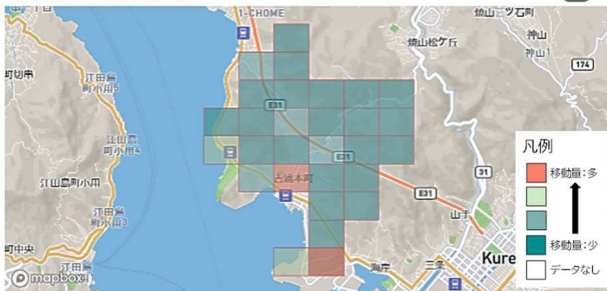
1時間ごとの平均流出量



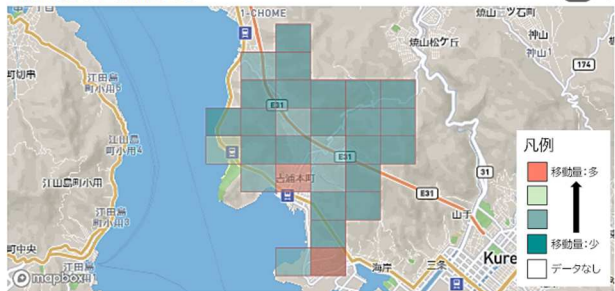
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-6 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 吉浦地区

1時間あたりの平均流入量マップ



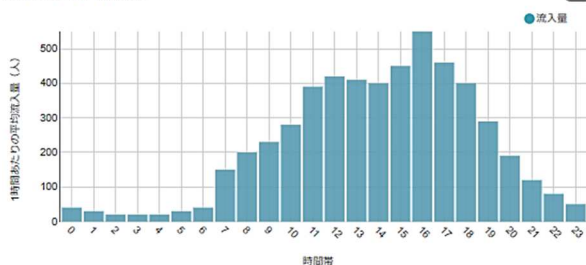
1時間あたりの平均流出量マップ



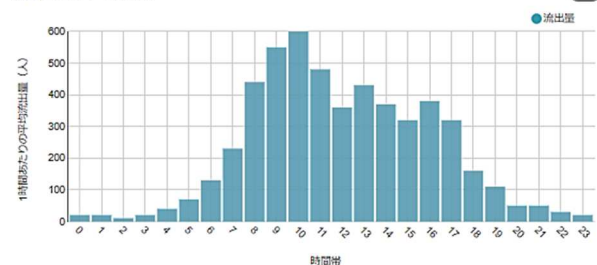
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-7 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 吉浦地区

1時間ごとの平均流入量



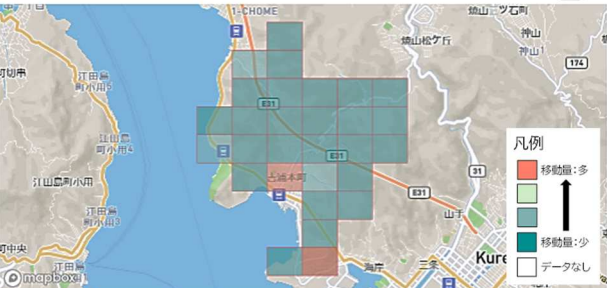
1時間ごとの平均流出量



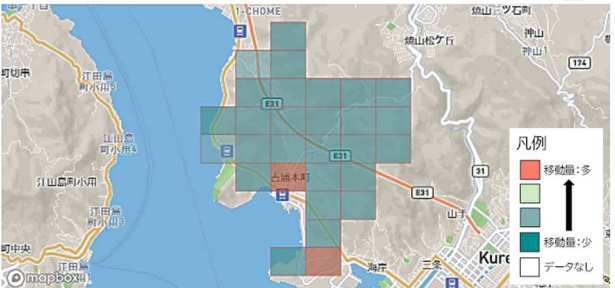
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-8 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 吉浦地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ

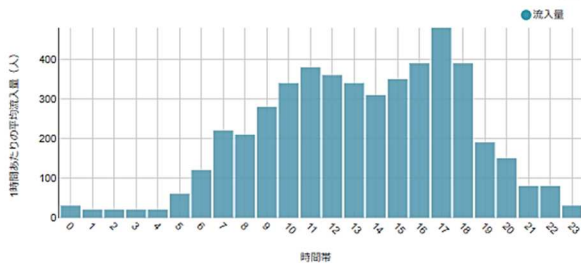


出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

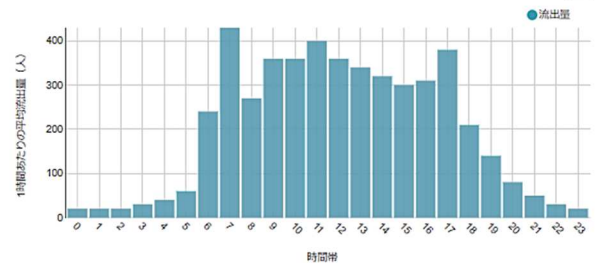
図4-5-9 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 吉浦地区

ウ 警固屋地区

1時間ごとの平均流入量



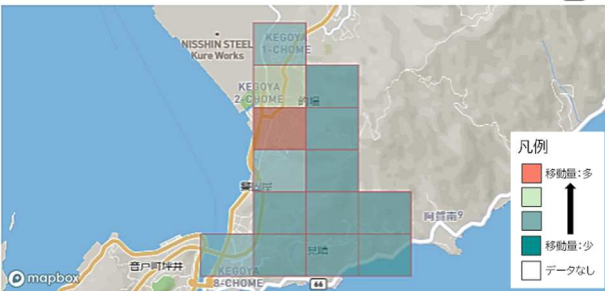
1時間ごとの平均流出量



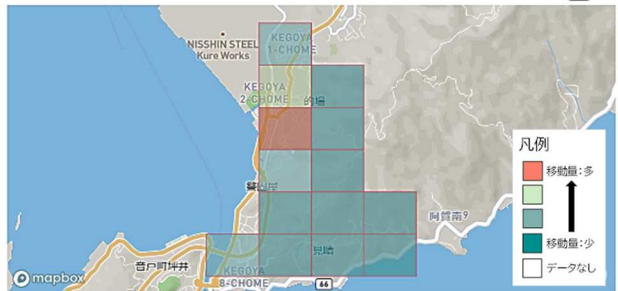
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-10 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 警固屋地区

1時間あたりの平均流入量マップ



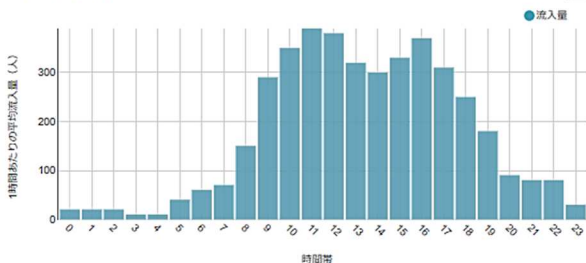
1時間あたりの平均流出量マップ



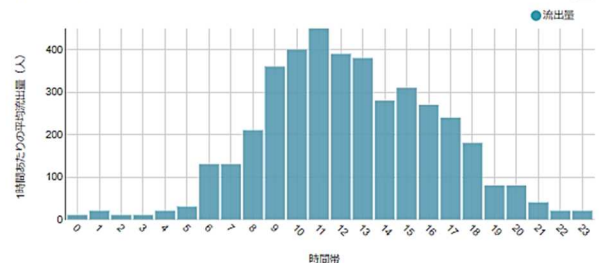
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-11 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 警固屋地区

1時間ごとの平均流入量



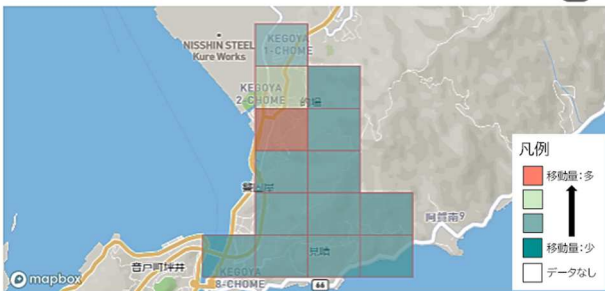
1時間ごとの平均流出量



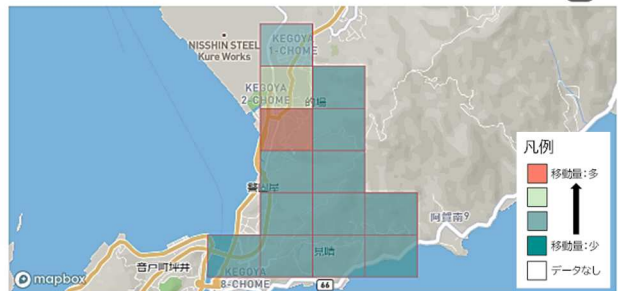
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-12 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 警固屋地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ

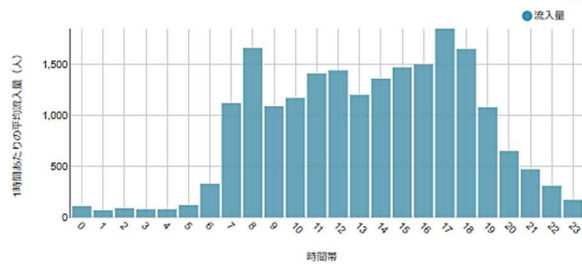


出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

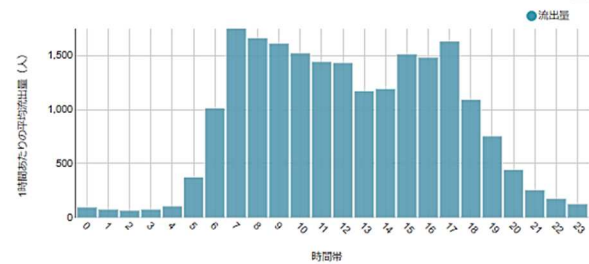
図4-5-13 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 警固屋地区

工 阿賀地区

1時間ごとの平均流入量



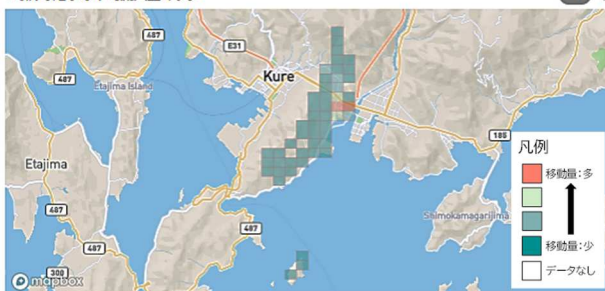
1時間ごとの平均流出量



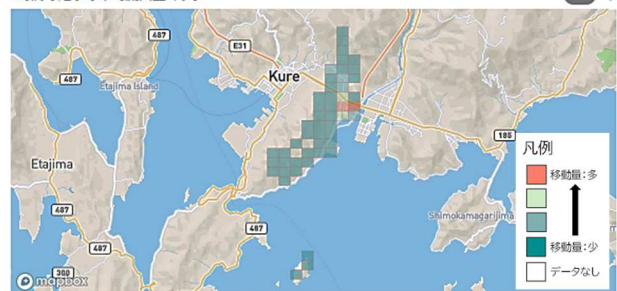
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-14 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 阿賀地区

1時間あたりの平均流入量マップ



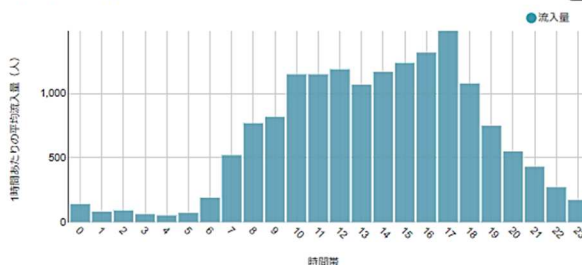
1時間あたりの平均流出量マップ



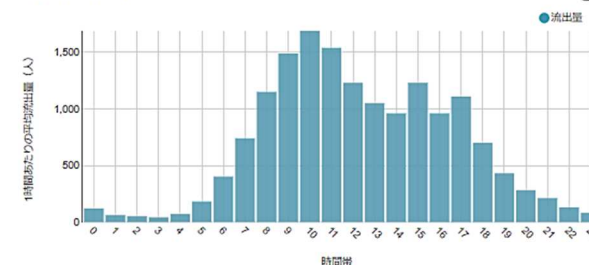
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-15 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(平日) 阿賀地区

1時間ごとの平均流入量



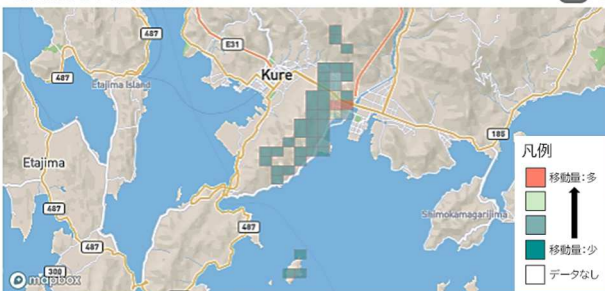
1時間ごとの平均流出量



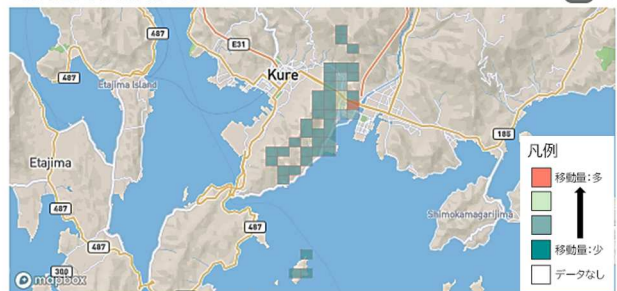
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-16 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 阿賀地区

1時間あたりの平均流入量マップ



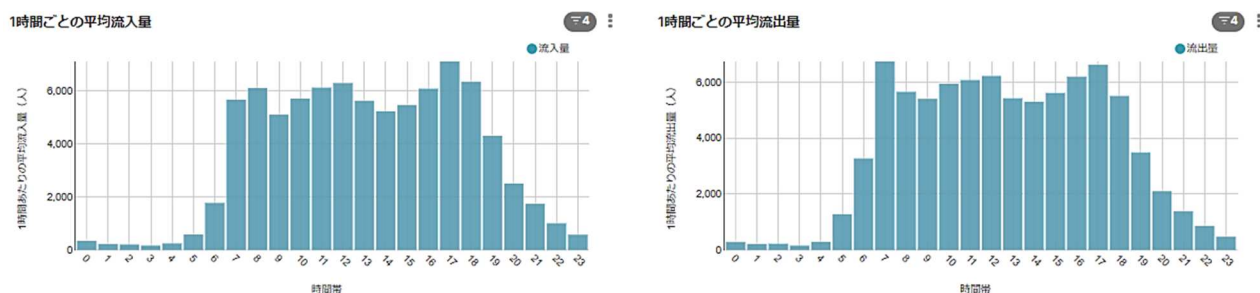
1時間あたりの平均流出量マップ



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-17 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 阿賀地区

オ 広地区



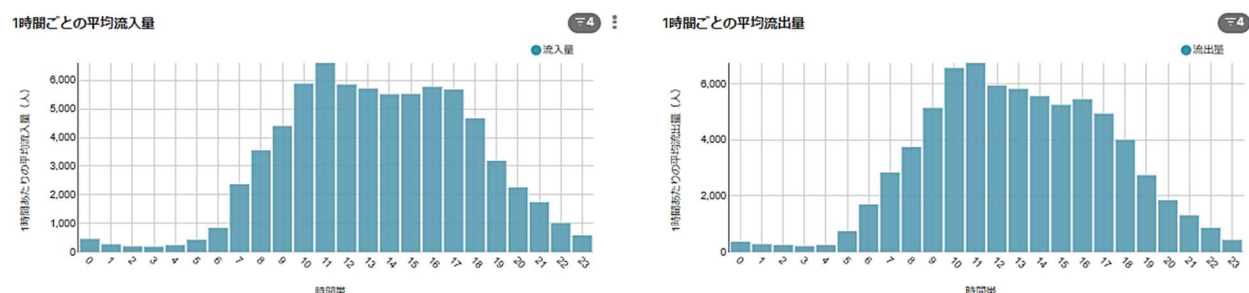
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-18 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 広地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-19 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 広地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-20 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 広地区

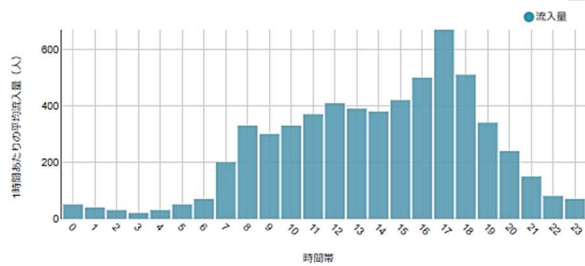


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

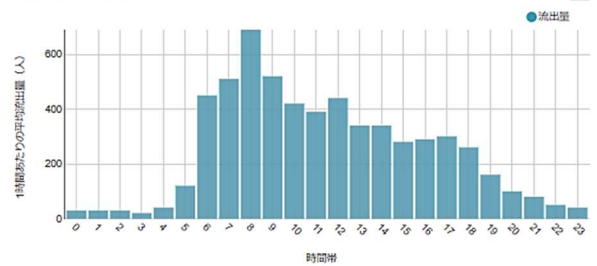
図4-5-21 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 広地区

カ 仁方地区

1時間ごとの平均流入量



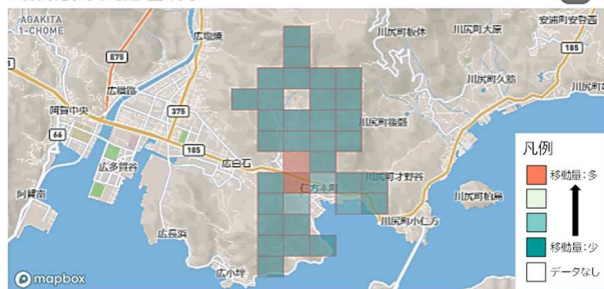
1時間ごとの平均流出量



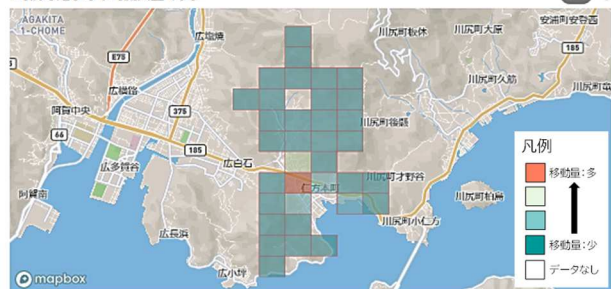
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-22 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 仁方地区

1時間あたりの平均流入量マップ



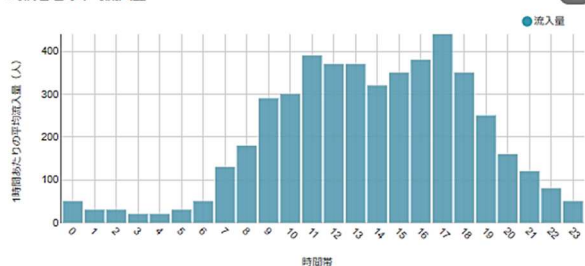
1時間あたりの平均流出量マップ



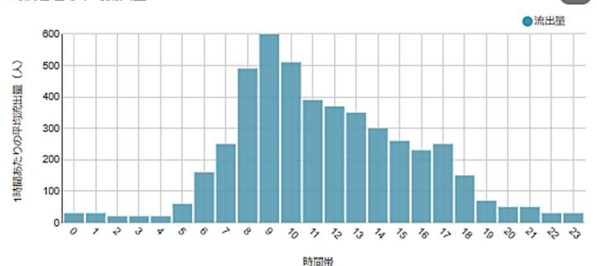
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-23 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 仁方地区

1時間ごとの平均流入量



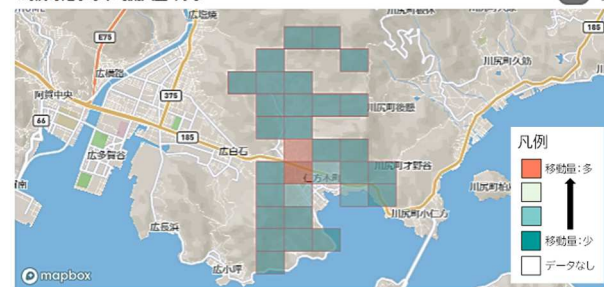
1時間ごとの平均流出量



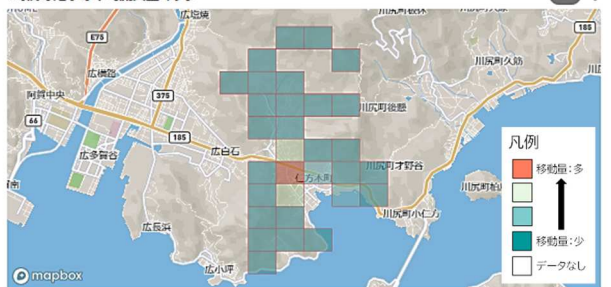
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-24 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 仁方地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ

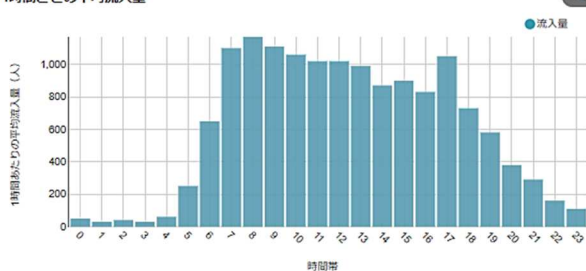


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

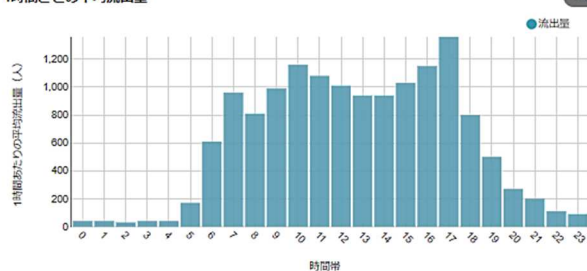
図4-5-25 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 仁方地区

キ 宮原地区

1時間ごとの平均流入量



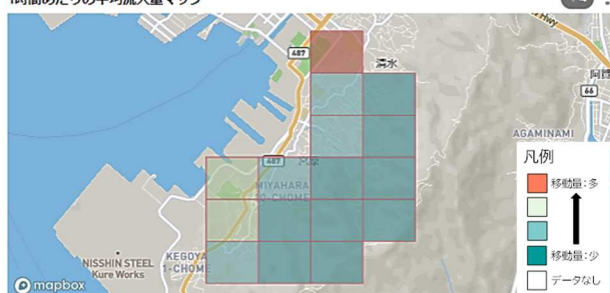
1時間ごとの平均流出量



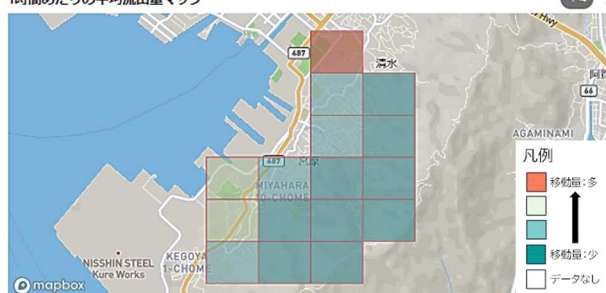
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,

図4-5-26 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 宮原地区

1時間あたりの平均流入量マップ



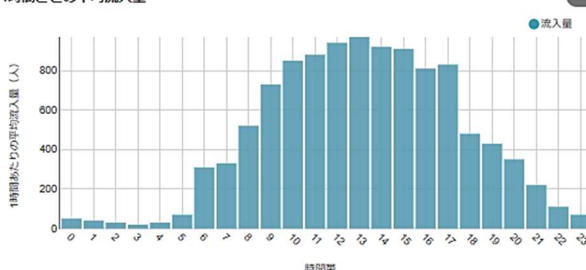
1時間あたりの平均流出量マップ



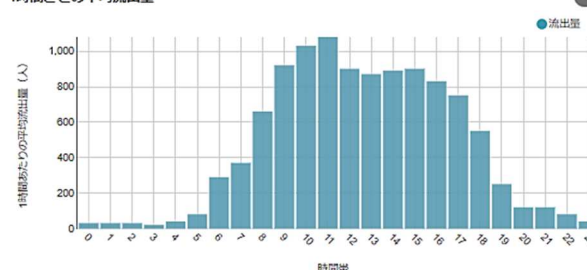
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,

図4-5-27 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(平日) 宮原地区

1時間ごとの平均流入量



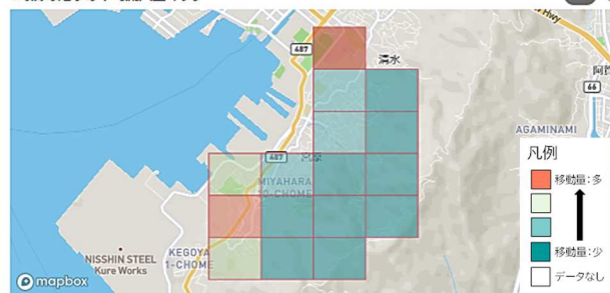
1時間ごとの平均流出量



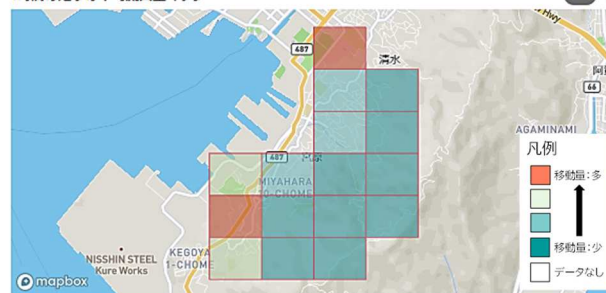
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-28 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 宮原地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ

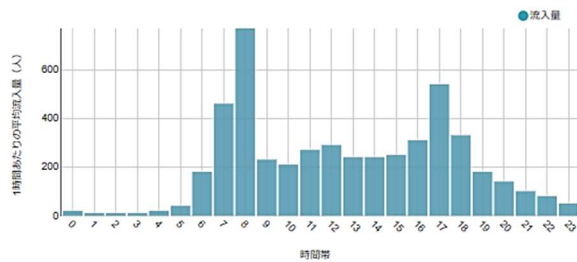


出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,

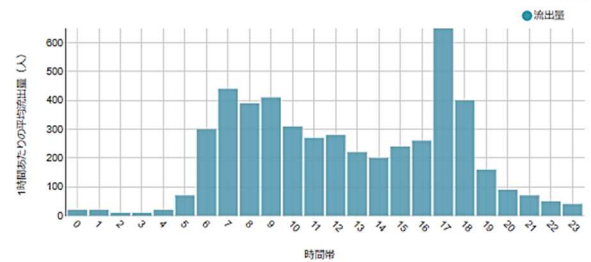
図4-5-29 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 宮原地区

ク 天応地区

1時間ごとの平均流入量



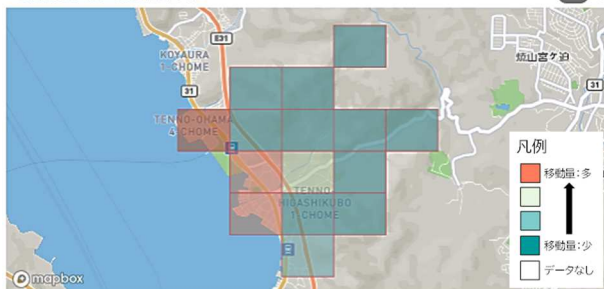
1時間ごとの平均流出量



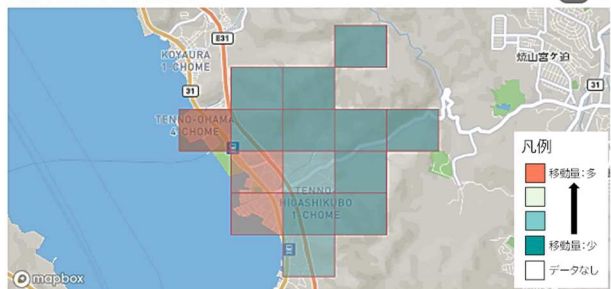
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-30 一時間ごとの平均流入量・流出量（平日） 天応地区

1時間あたりの平均流入量マップ



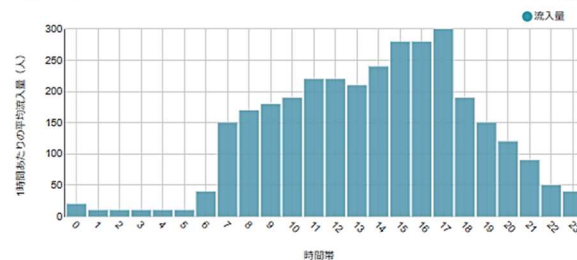
1時間あたりの平均流出量マップ



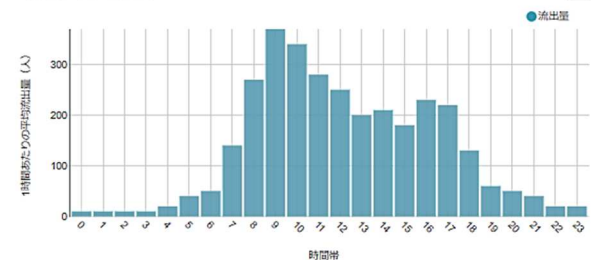
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,

図4-5-31 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（平日） 天応地区

1時間ごとの平均流入量



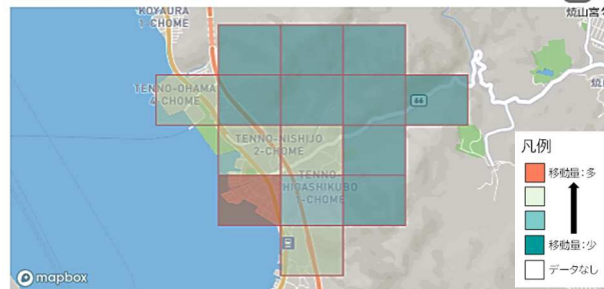
1時間ごとの平均流出量



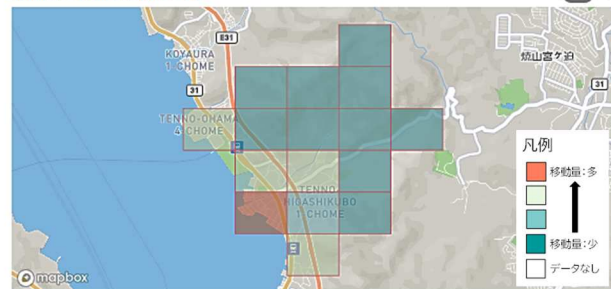
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-32 一時間ごとの平均流入量・流出量（土日祝） 天応地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-33 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（土日祝） 天応地区

ケ 昭和地区

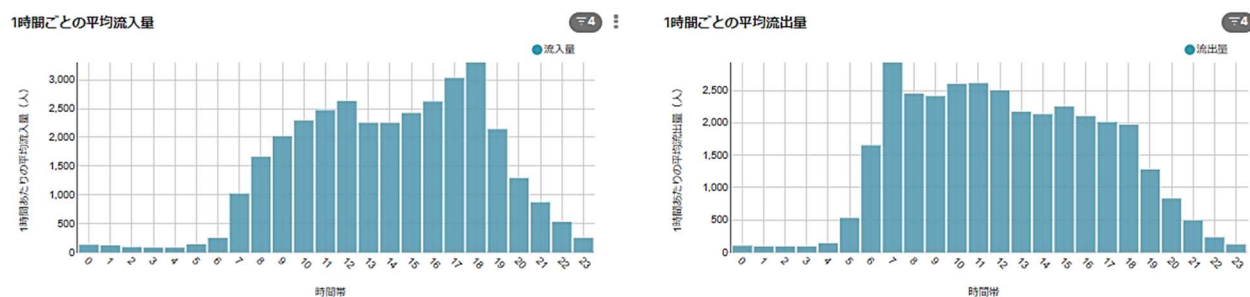


図4-5-34 一時間ごとの平均流入量・流出量（平日） 昭和地区



図4-5-35 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（平日） 昭和地区

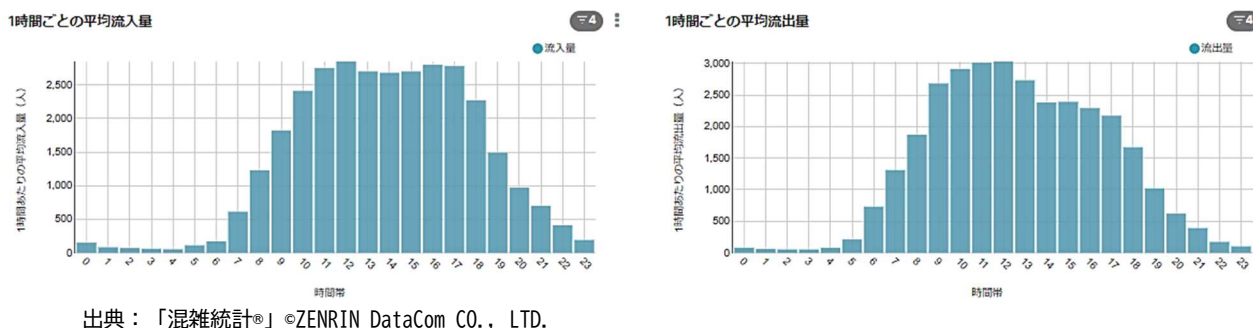


図4-5-36 一時間ごとの平均流入量・流出量（土日祝） 昭和地区



図4-5-37 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（土日祝） 昭和地区

コ 郷原地区

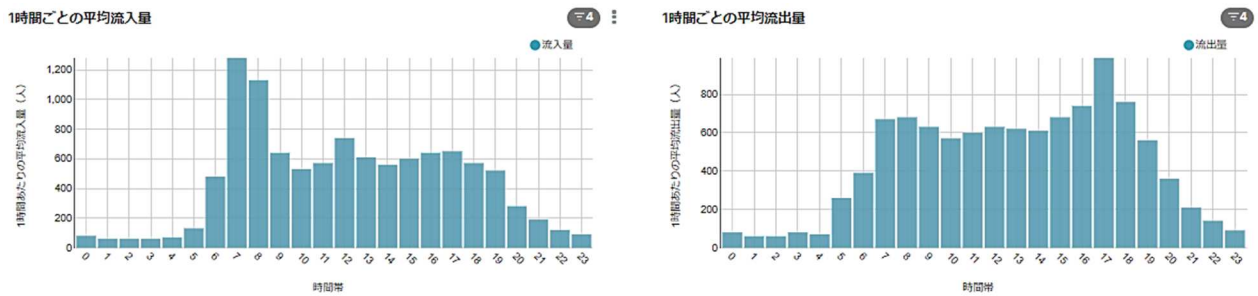


図4-5-38 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 郷原地区

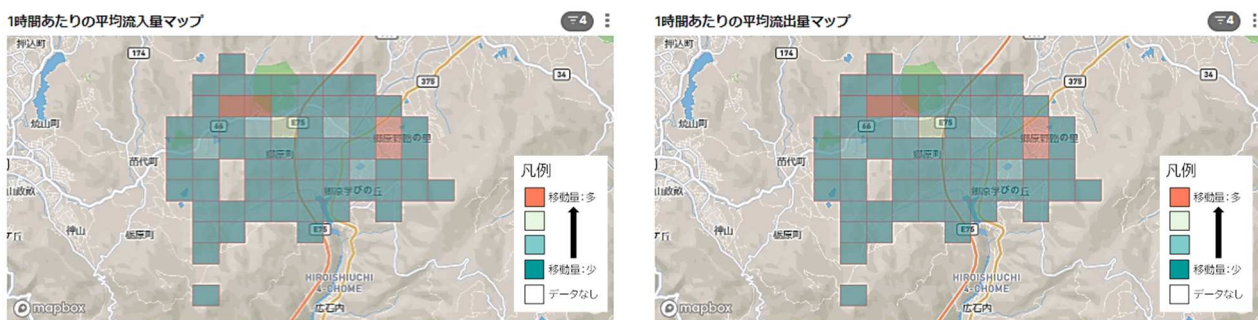


図4-5-39 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(平日) 郷原地区

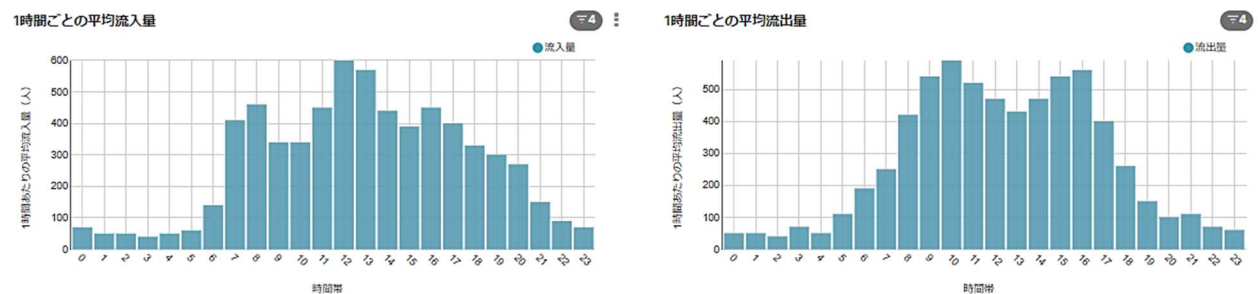


図4-5-40 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 郷原地区



図4-5-41 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 郷原地区

サ 下蒲刈地区

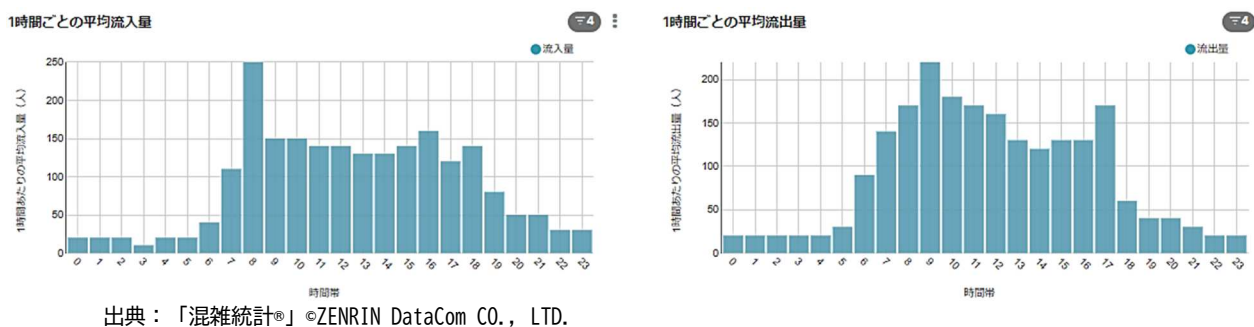


図4-5-42 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 下蒲刈地区



図4-5-43 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 下蒲刈地区

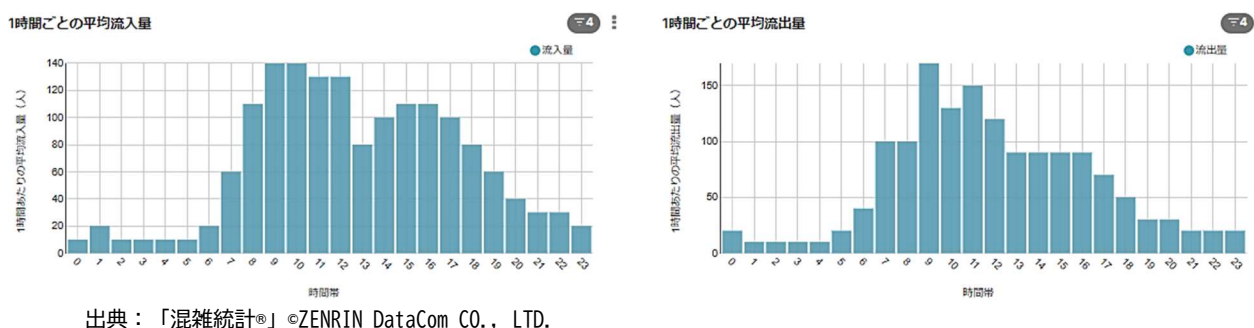


図4-5-44 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 下蒲刈地区



図4-5-45 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 下蒲刈地区

シ 川尻地区

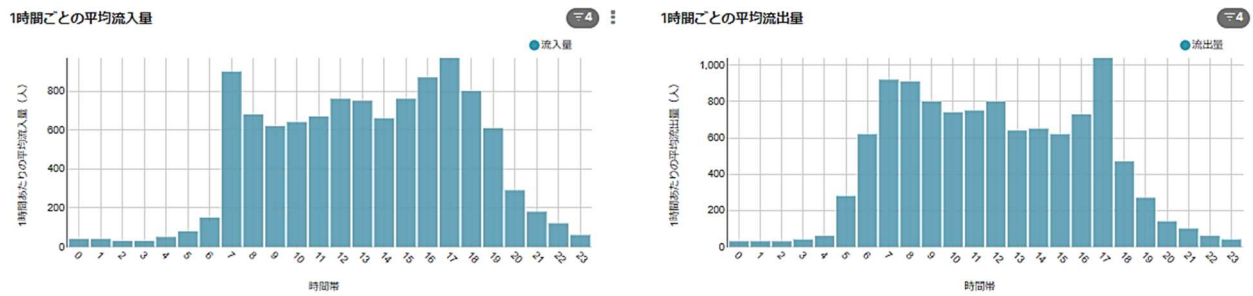


図 4-5-46 一時間ごとの平均流入量・流出量（平日） 川尻地区



図4-5-47 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（平日） 川尻地区

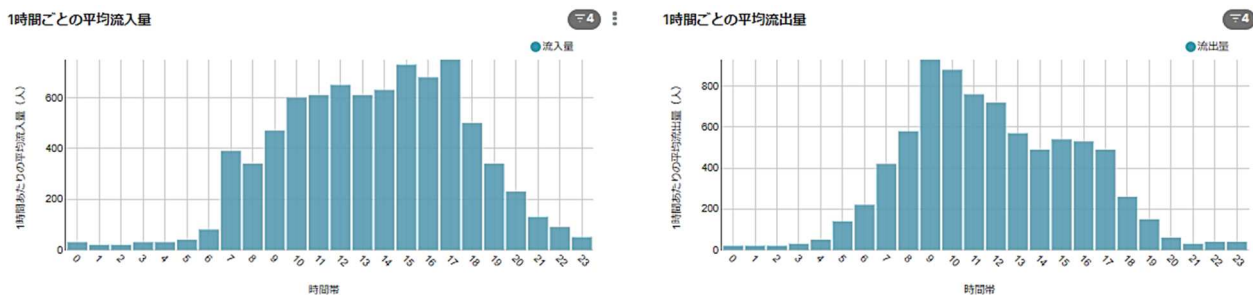


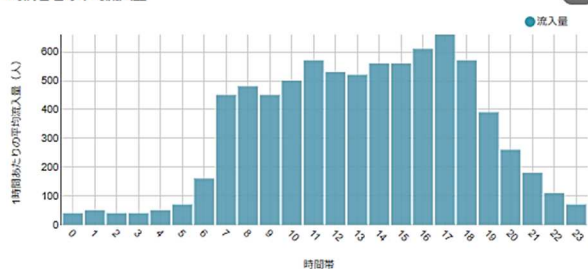
図 4-5-48 一時間ごとの平均流入量・流出量（土日祝） 川尻地区



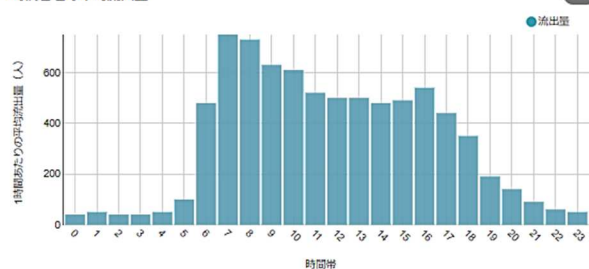
図 4-5-49 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（土日祝） 川尻地区

ス 音戸地区

1時間ごとの平均流入量



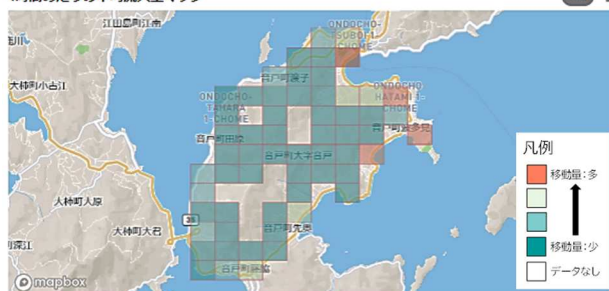
1時間ごとの平均流出量



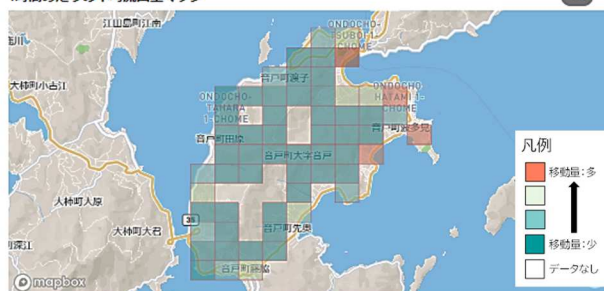
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,

図4-5-50 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 音戸地区

1時間あたりの平均流入量マップ



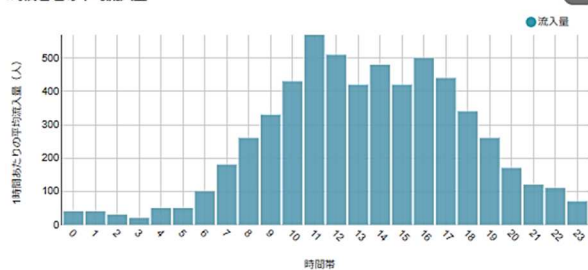
1時間あたりの平均流出量マップ



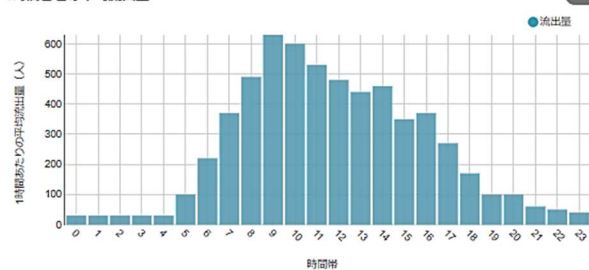
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,

図4-5-51 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 音戸地区

1時間ごとの平均流入量



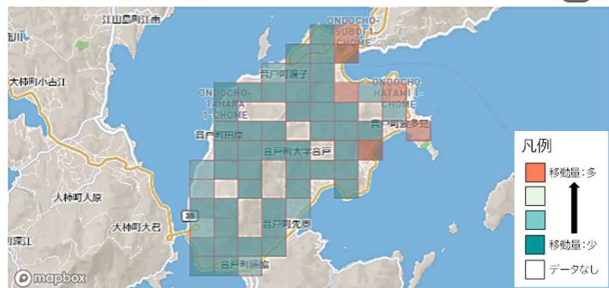
1時間ごとの平均流出量



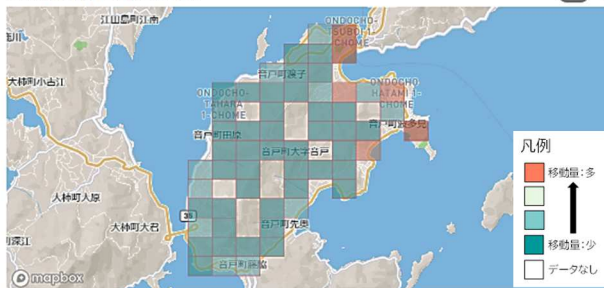
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-52 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 音戸地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-53 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 音戸地区

セ 倉橋地区

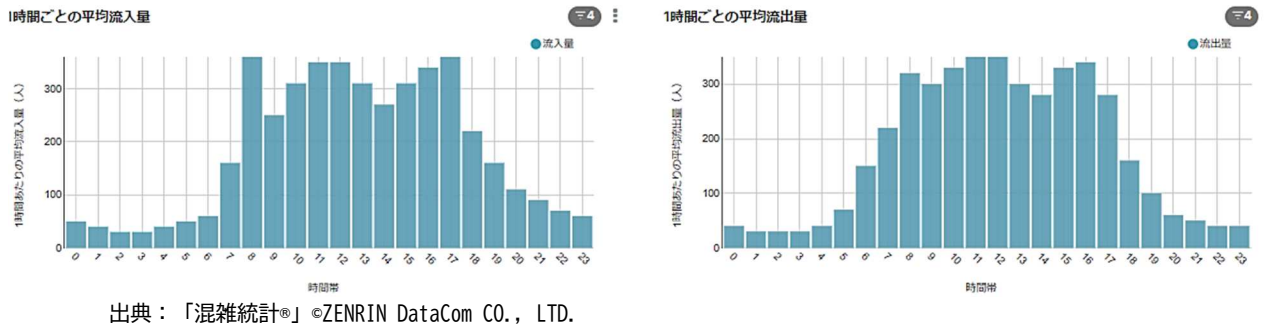


図4-5-54 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 倉橋地区

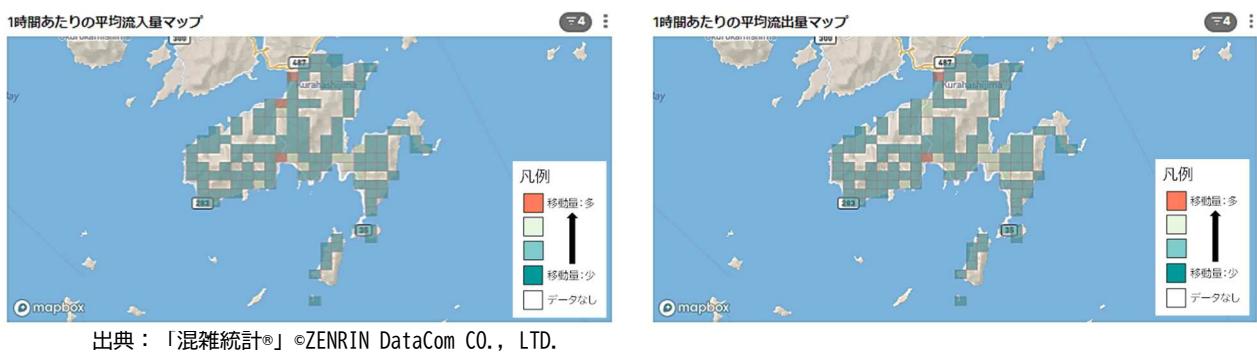


図4-5-55 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(平日) 倉橋地区

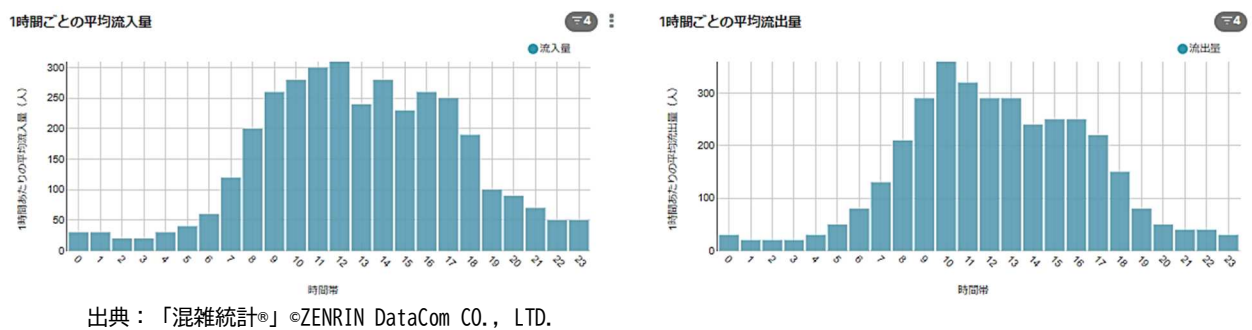


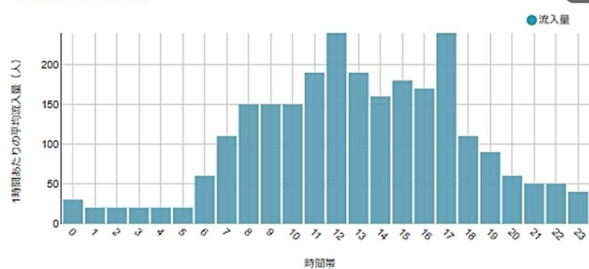
図4-5-56 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 倉橋地区



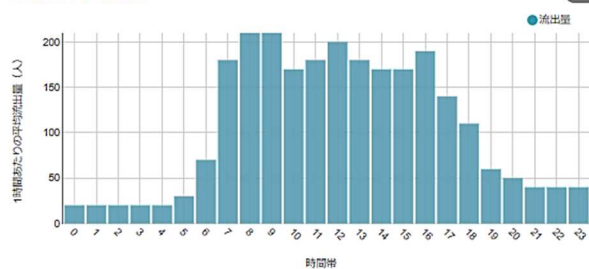
図4-5-57 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 倉橋地区

ソ 蒲刈地区

1時間ごとの平均流入量



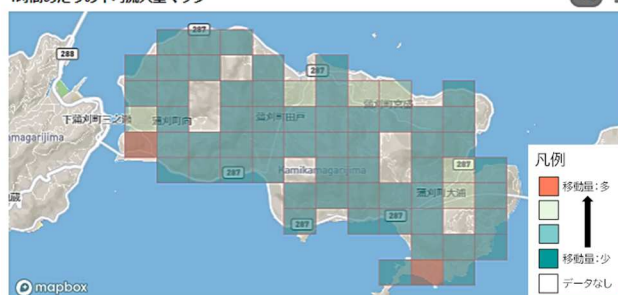
1時間ごとの平均流出量



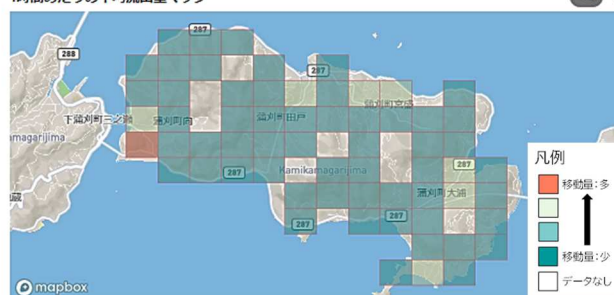
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-58 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 蒲刈地区

1時間あたりの平均流入量マップ



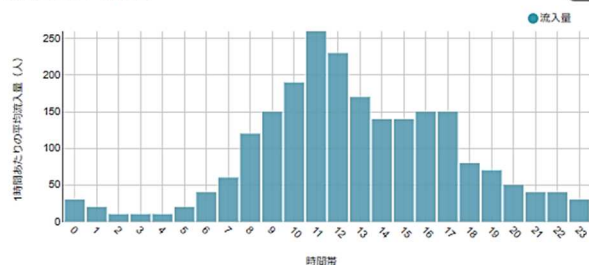
1時間あたりの平均流出量マップ



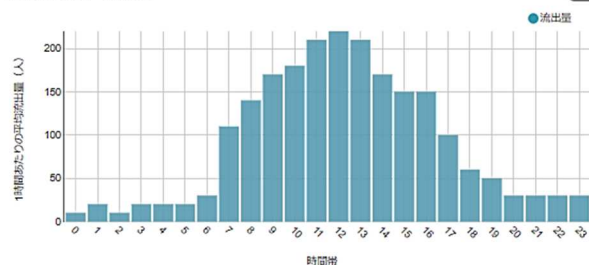
出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-59 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(平日) 蒲刈地区

1時間ごとの平均流入量



1時間ごとの平均流出量



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-60 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 蒲刈地区

1時間あたりの平均流入量マップ



1時間あたりの平均流出量マップ



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-61 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 蒲刈地区

タ 安浦地区

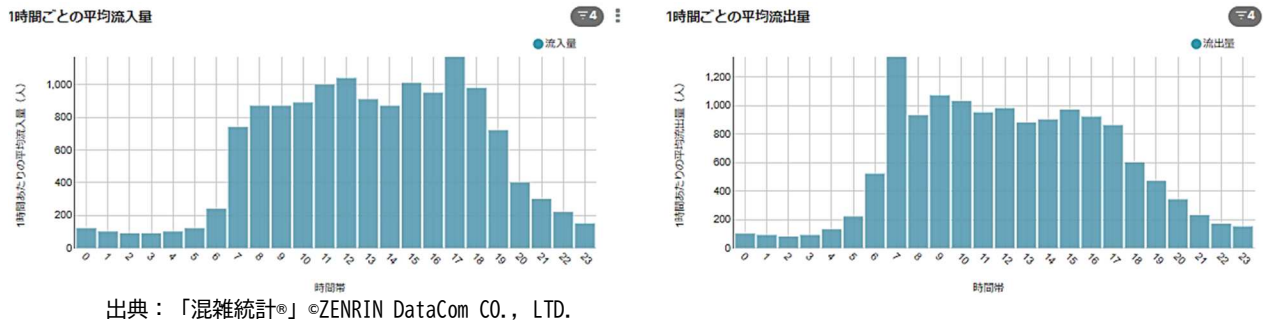


図4-5-62 一時間ごとの平均流入量・流出量（平日） 安浦地区



図4-5-63 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（平日） 安浦地区

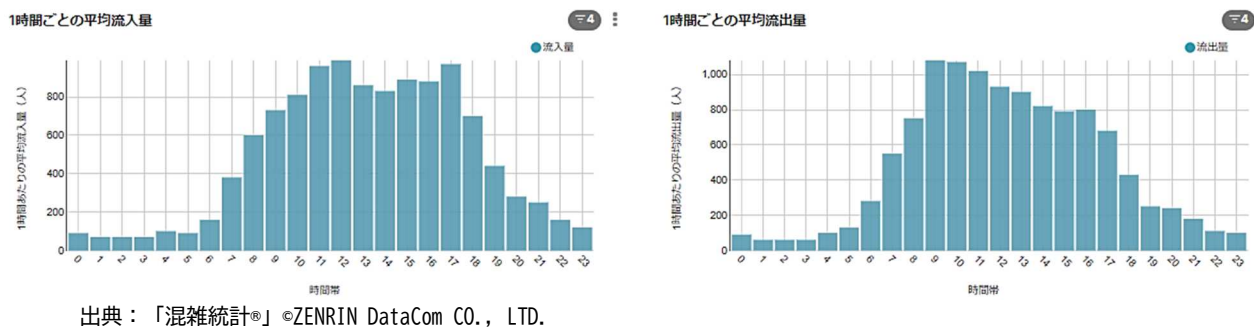


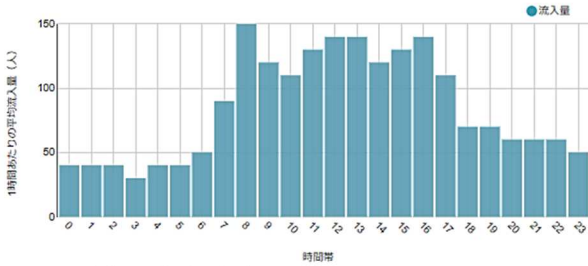
図 4-5-64 一時間ごとの平均流入量・流出量（土日祝） 安浦地区



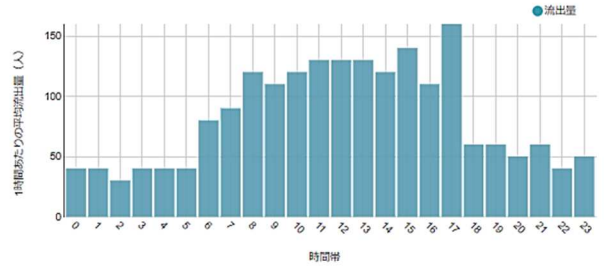
図4-5-65 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ（土日祝） 安浦地区

チ 豊浜地区

1時間ごとの平均流入量



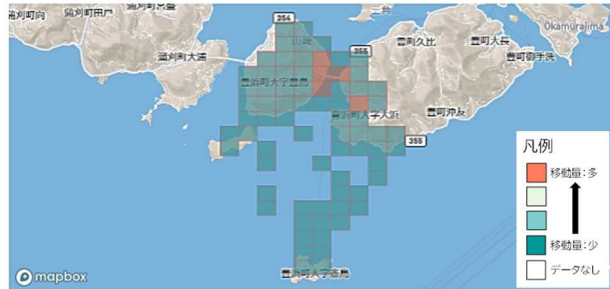
1時間ごとの平均流出量



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-66 一時間ごとの平均流入量・流出量(平日) 豊浜地区

1時間あたりの平均流入量マップ



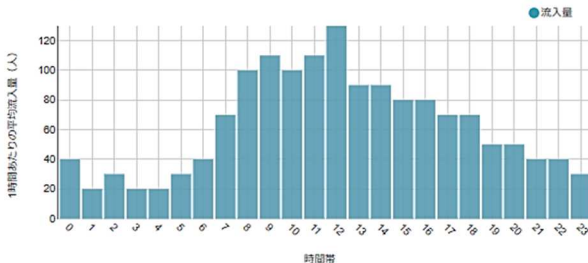
1時間あたりの平均流出量マップ



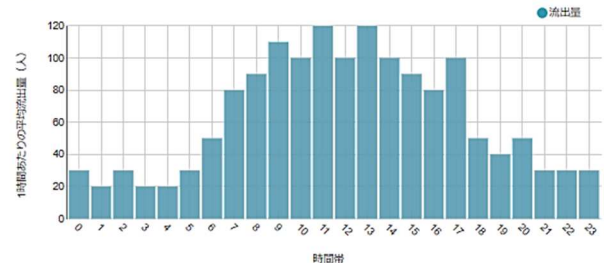
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-67 一時間当たりの平均流入量・流出量(平日) 豊浜地区

1時間ごとの平均流入量



1時間ごとの平均流出量



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-68 一時間ごとの平均流入量・流出量(土日祝) 豊浜地区

1時間あたりの平均流入量マップ



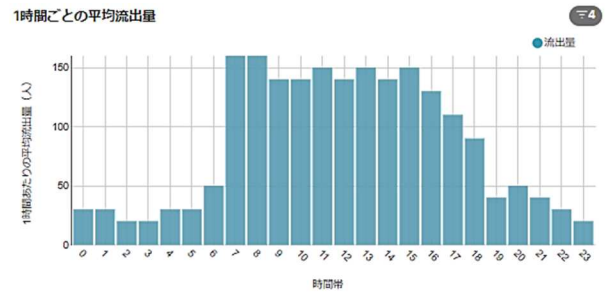
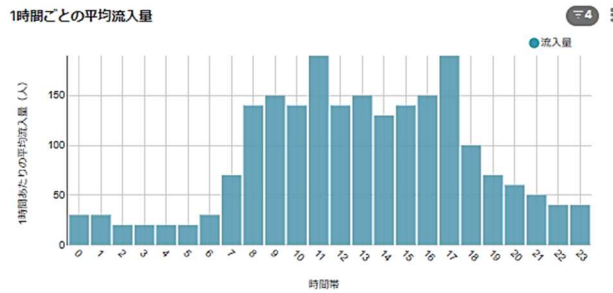
1時間あたりの平均流出量マップ



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

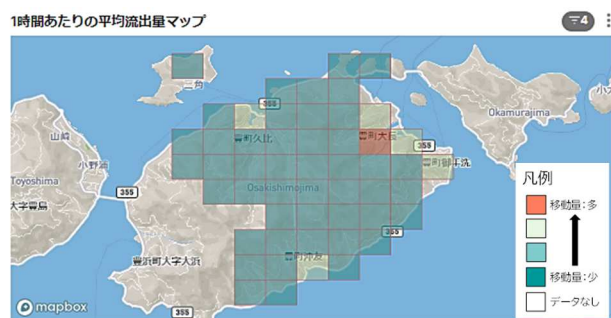
図4-5-69 一時間当たりの平均流入量・流出量マップ(土日祝) 豊浜地区

ツ 豊地区



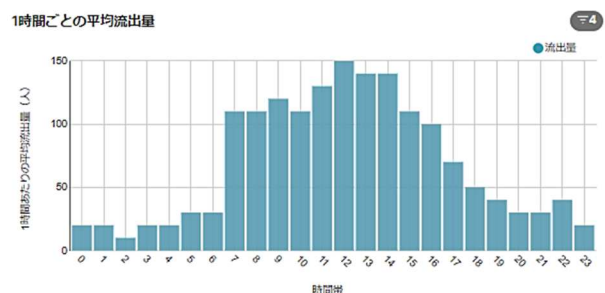
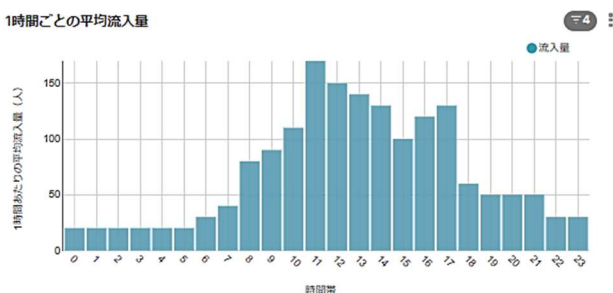
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-70 一時間ごとの平均流入量・流出量（平日） 豊地区



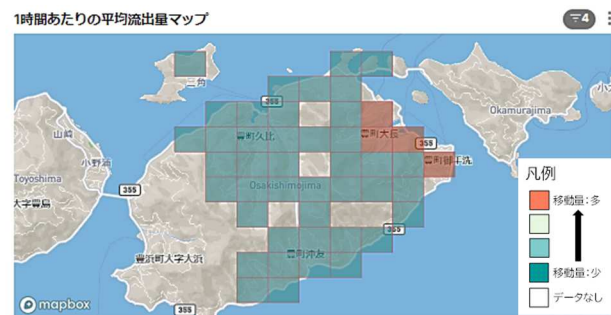
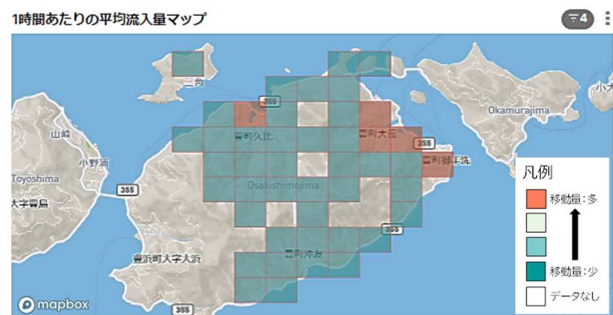
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-71 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ（平日） 豊地区



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-72 一時間ごとの平均流入量・流出量（土日祝） 豊地区



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

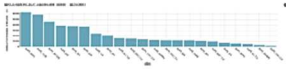
図 4-5-73 一時間あたりの平均流入量・流出量マップ（土日祝） 豊地区

5. 2 発地・到着地を基準とした人流データ（データ：2022年・2023年）

人流 OD（出発基点）

- 県内の人の動きを表す人流データのうち、出発地・出発時間帯を基準に絞り込みを行い、到着エリア（町丁目）ごとの移動量を可視化しています。
- 対象時期における人の移動の OD を、発着エリア（町丁目）や3時間単位などの任意な条件で確認することができるので、利用促進を検討する際の潜在的な移動需要量の把握などで活用することができます。
- 個別のチャートの分析仕様については以下の表をご確認ください。

表 人流の分析仕様

タイトル	チャート	利用データ	分析内容	主な用途
① 選択した市区町村において人流の多い地域（出発地）		人流データ	フィルタ条件で指定した出発市区町村を出発する移動だけを抜き出し、それを出発地の町丁目単位で集約し、出発量が多い順に表示 ※出発町丁目フィルタの影響は受けません	潜在需要の確認
② 選択した出発地からの到着地別の移動量		人流データ	フィルタ条件で指定した出発市区町村・町丁目を出発する移動だけを抜き出し、それを到着地の町丁目単位で集約し、移動量が多い順に表示	潜在需要の確認
③ 選択した出発地からの到着地の位置図		人流データ	フィルタ条件で指定した出発市区町村・町丁目を出発する移動だけを抜き出し、それを到着地の町丁目単位で集約し、移動量を地図上に表示	潜在需要の確認

- 同じ 500m メッシュに 15 分以上滞在して初めて出発地または到着地として判定される
 - 同じ自宅→駅→職場という移動でも
 - ✧ 駅での滞在が 15 分以上の場合：自宅→駅と、駅→職場の 2 つの移動として集計
 - ✧ 駅での滞在が 15 分未満の場合：自宅→職場の 1 つの移動として集計
- 移動量は、（指定した発着場所・出発時間帯の）延べ移動回数の年間合計値を表示
 - 2022 年度・平日を選択した場合、2022 年度 1 年間の平日日数分の合計移動回数
 - 同じ人が同じ時間帯に同じ区間を年間 40 回移動した場合、40 として計上

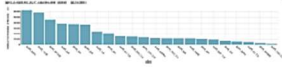
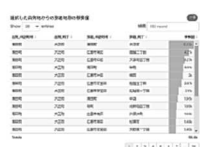
出典：広島県資料 広島県モビリティデータ連携基盤 操作マニュアル Ver4.1.0（2024.01.15 版） P. 29

図4-5-74 人流OD（出発基点）

人流 OD（到着基点）

- 県内の人の動きを表す人流データのうち、到着地・到着時間帯を基準に絞り込みを行い、出発エリア（町丁目）ごとの移動量を可視化しています。
- 対象時期における人の移動の OD を、発着エリア（町丁目）や 3 時間単位などの任意な条件で確認することができるので、利用促進を検討する際の潜在的な移動需要量の把握などで活用することができます。
- 個別のチャートの分析仕様については以下の表をご確認ください。

表 人流の分析仕様

タイトル	チャート	利用データ	分析内容	主な用途
① 選択した市区町村において人流の多い地域（到着地）		人流データ	フィルタ条件で指定した到着市区町村へ到着する移動だけを抜き出し、それを到着地の町丁目単位で集約し、到着量が多い順に表示 ※到着町丁目フィルタの影響は受けません	潜在需要の確認
② 選択した到着地への出発地別の移動量		人流データ	フィルタ条件で指定した到着市区町村・町丁目へ到着する移動だけを抜き出し、それを出発地の町丁目単位で集約し、移動量が多い順に表示	潜在需要の確認
③ 選択した到着地への出発地の位置図		人流データ	フィルタ条件で指定した到着市区町村・町丁目へ到着する移動だけを抜き出し、それを出発地の町丁目単位で集約し、移動量を地図上に表示	潜在需要の確認

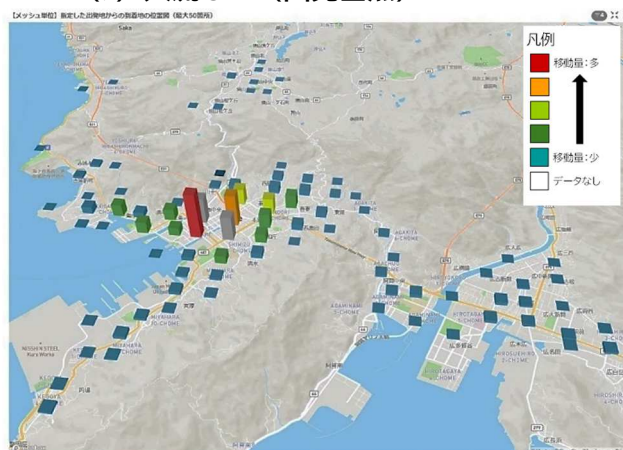
- 同じ 500m メッシュに 15 分以上滞在して初めて出発地または到着地として判定される
 - 同じ自宅→駅→職場という移動でも
 - 駅での滞在が 15 分以上の場合：自宅→駅と、駅→職場の 2 つの移動として集計
 - 駅での滞在が 15 分未満の場合：自宅→職場の 1 つの移動として集計
- 移動量は、（指定した発着場所・到着時間帯の）延べ移動回数の年間合計値を表示
 - 2022 年度・平日を選択した場合、2022 年度 1 年間の平日日数分の合計移動回数
 - 同じ人が同じ時間帯に同じ区間を年間 40 回移動した場合、40 として計上

出典：広島県資料 広島県モビリティデータ連携基盤 操作マニュアル Ver4.1.0（2024.01.15 版） P. 31

図4-5-75 人流OD（到着基点）

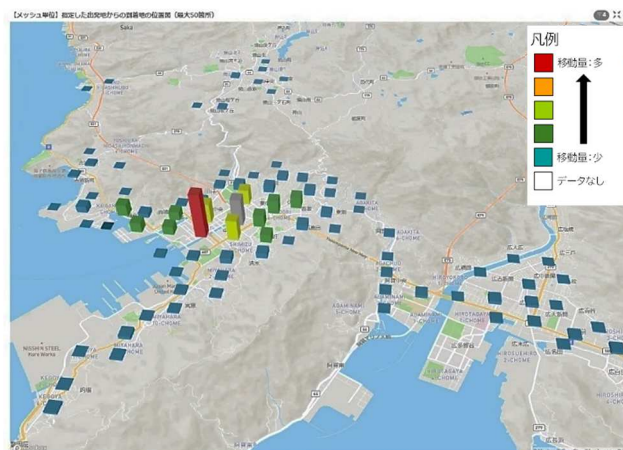
ア 中央地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

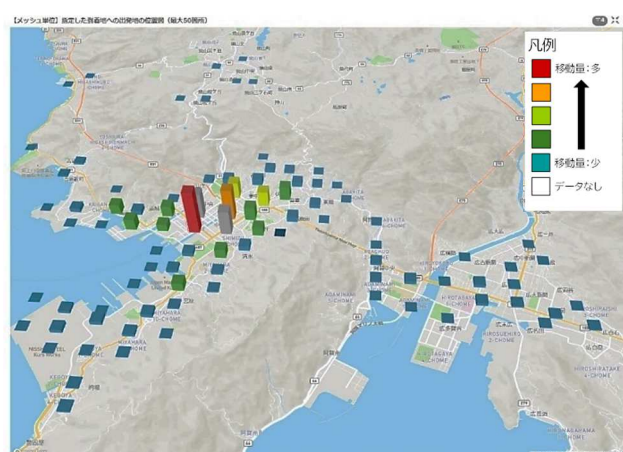
図4-5-76 人流OD (平日) 中央地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

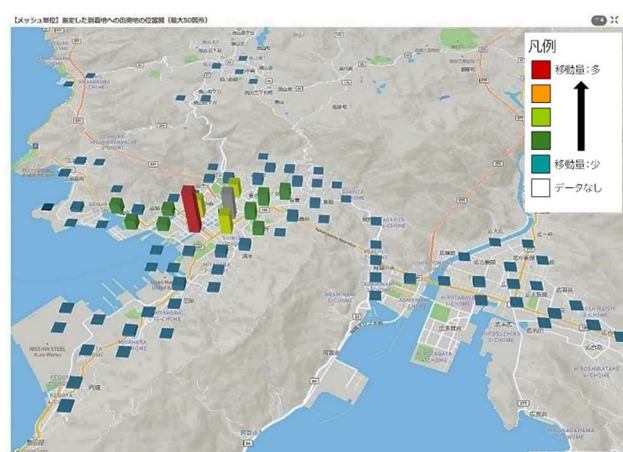
図4-5-77 人流OD (土日祝) 中央地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-78 人流OD (平日) 中央地区

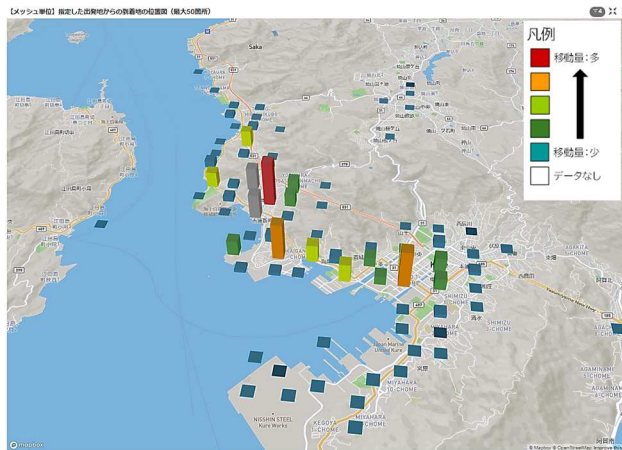


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-79 人流OD (土日祝) 中央地区

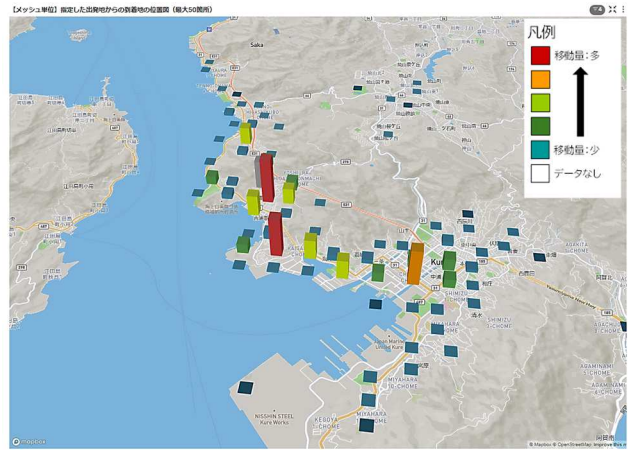
イ 吉浦地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

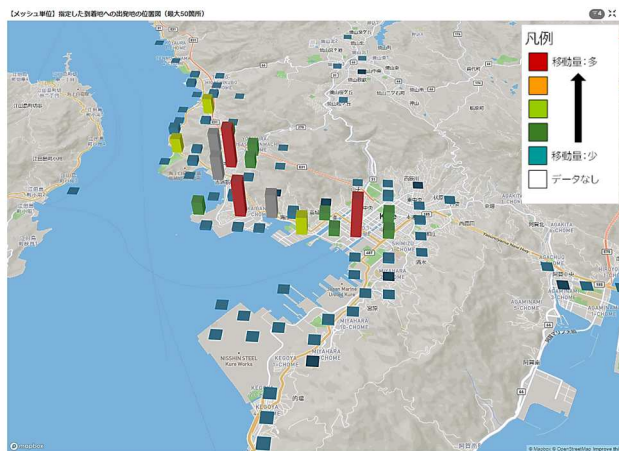
図4-5-80 人流OD (平日) 吉浦地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

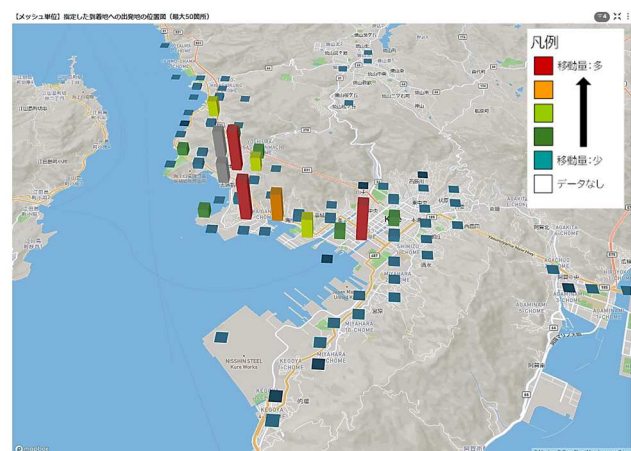
図4-5-81 人流OD (土日祝) 吉浦地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-82 人流OD (平日) 吉浦地区

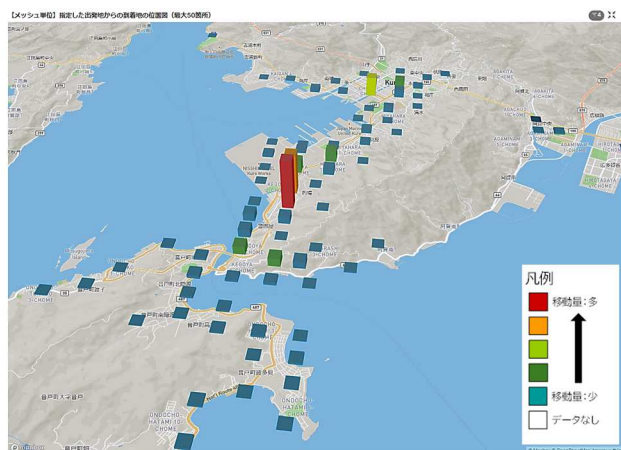


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-83 人流OD (土日祝) 吉浦地区

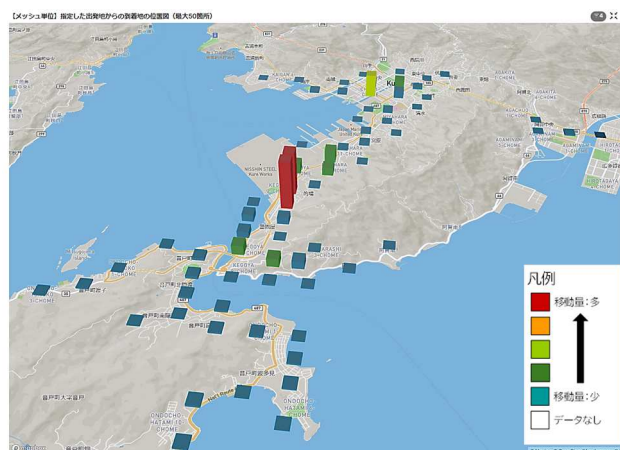
ウ 警固屋地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

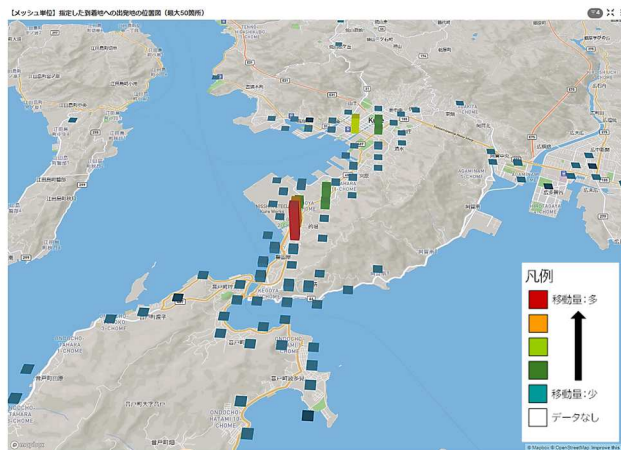
図4-5-84 人流OD (平日) 警固屋地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

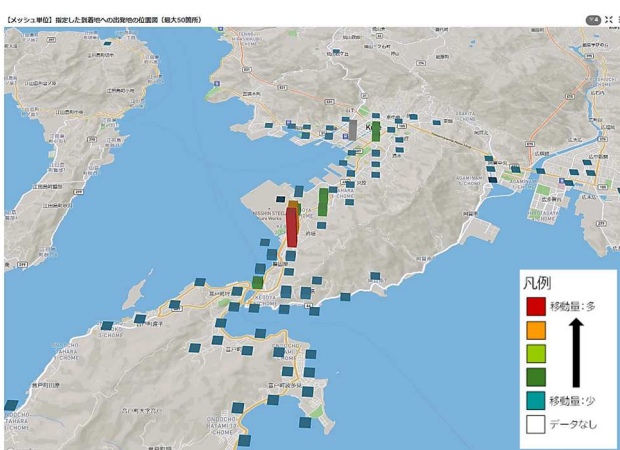
図4-5-85 人流OD (土日祝) 警固屋地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-86 人流OD (平日) 警固屋地区

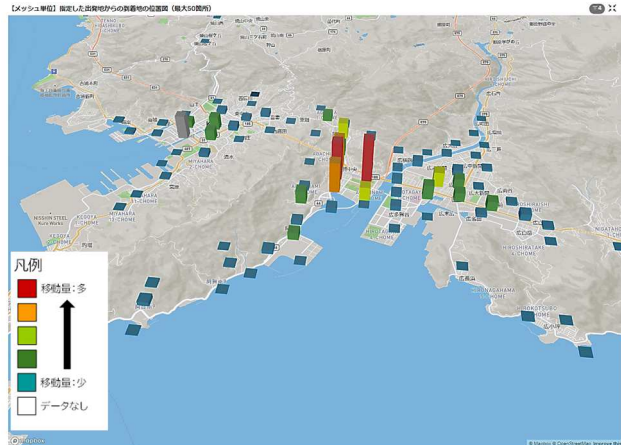


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-87 人流OD (土日祝) 警固屋地区

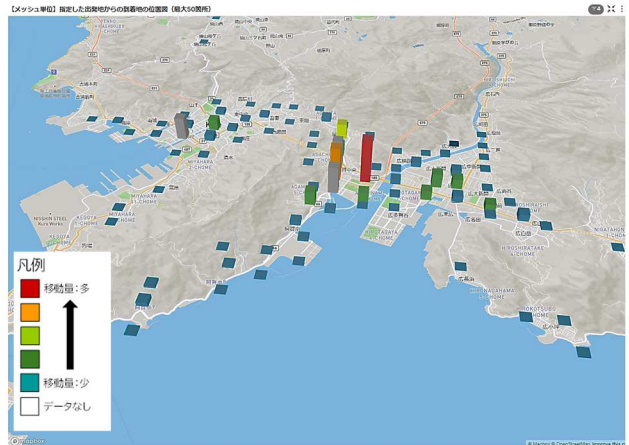
工 阿賀地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

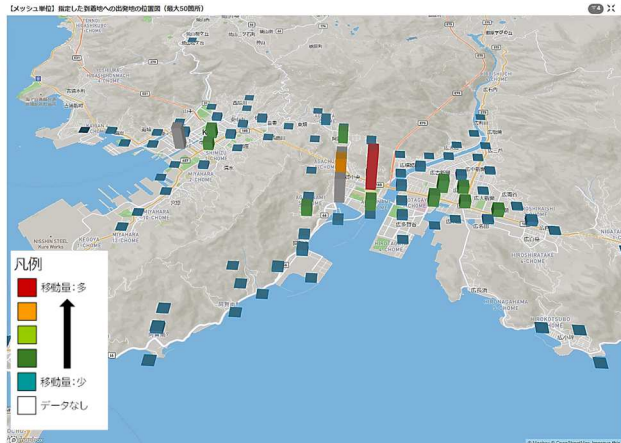
図4-5-88 人流OD (平日) 阿賀地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

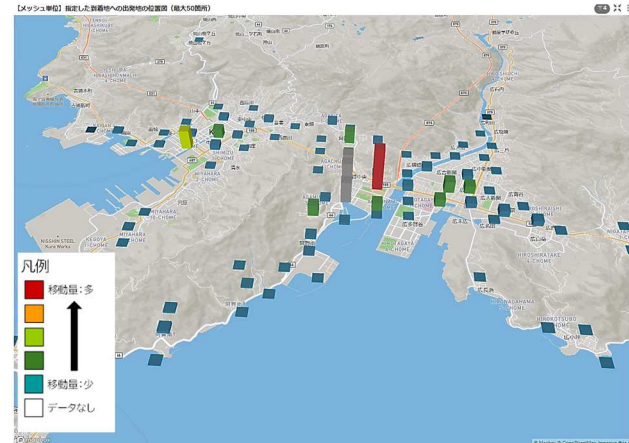
図4-5-89 人流OD (土日祝) 阿賀地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-90 人流OD (平日) 阿賀地区

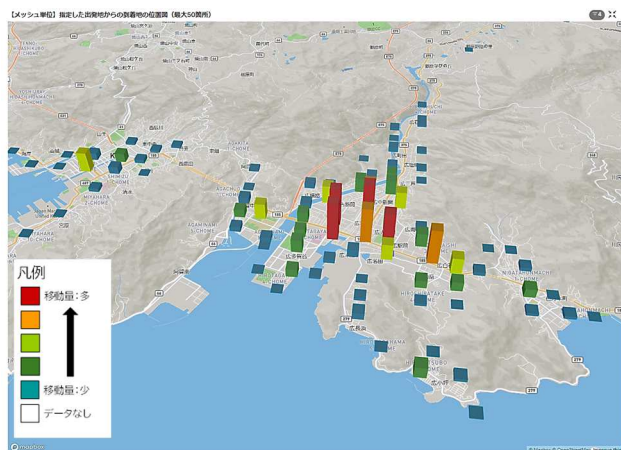


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-91 人流OD (土日祝) 阿賀地区

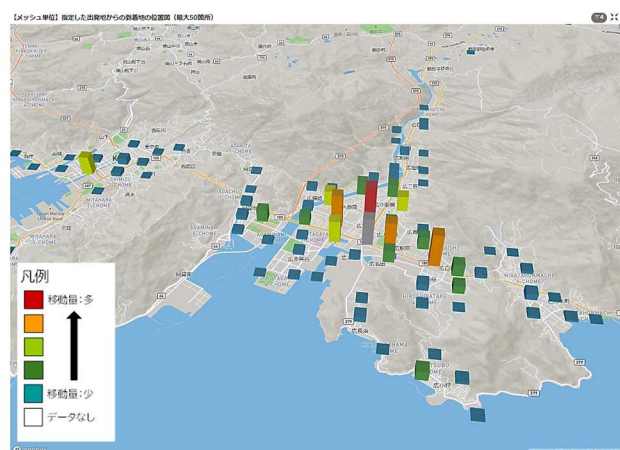
オ 広地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

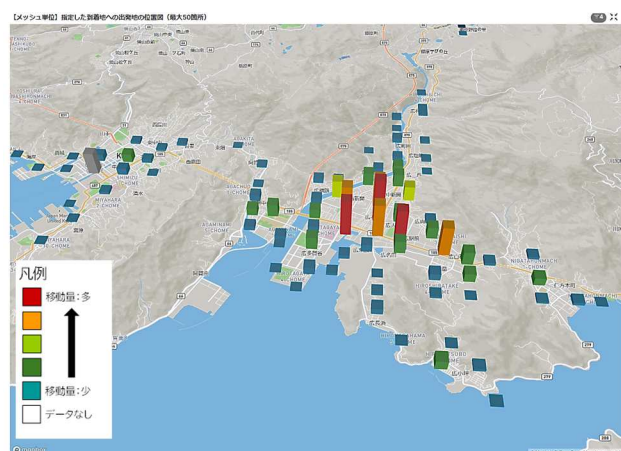
図4-5-92 人流OD (平日) 広地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

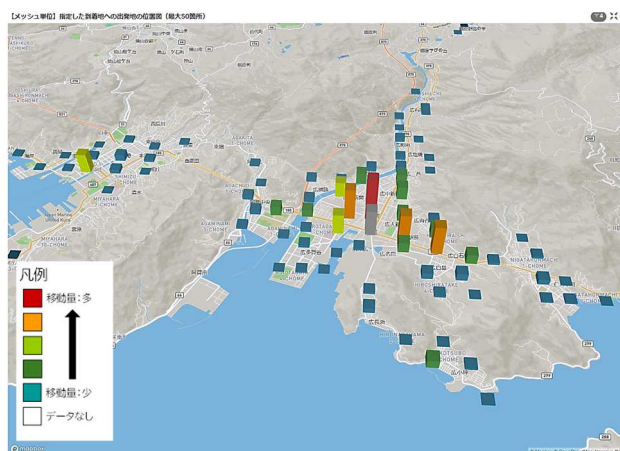
図4-5-93 人流OD (土日祝) 広地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-94 人流OD (平日) 広地区

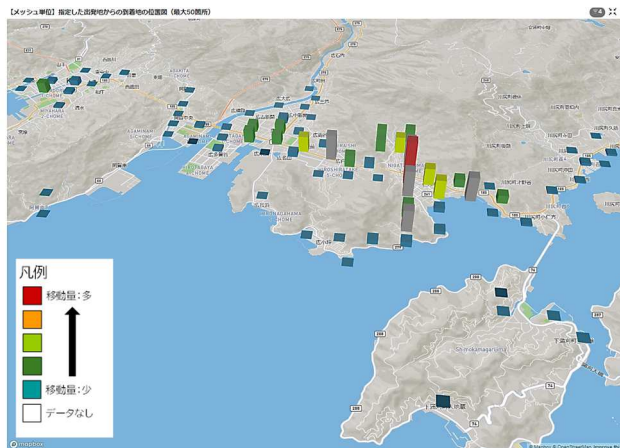


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-95 人流OD (土日祝) 広地区

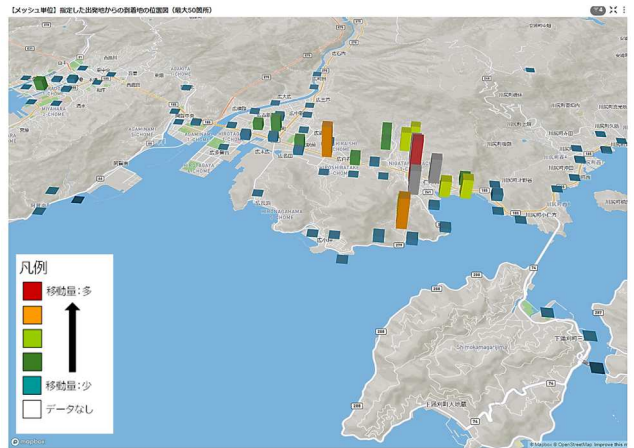
カ 仁方地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

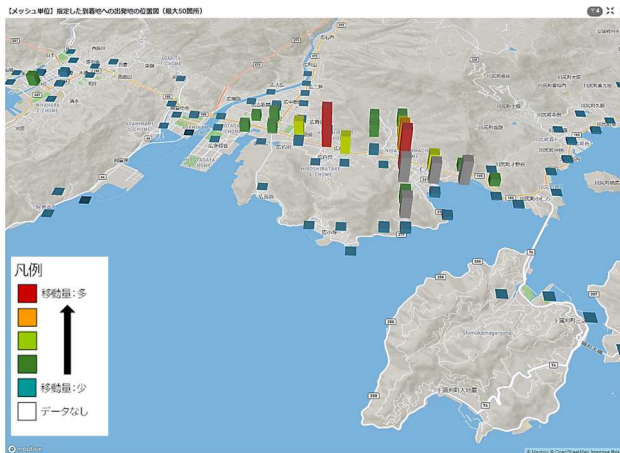
図 4-5-96 人流OD (平日) 仁方地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

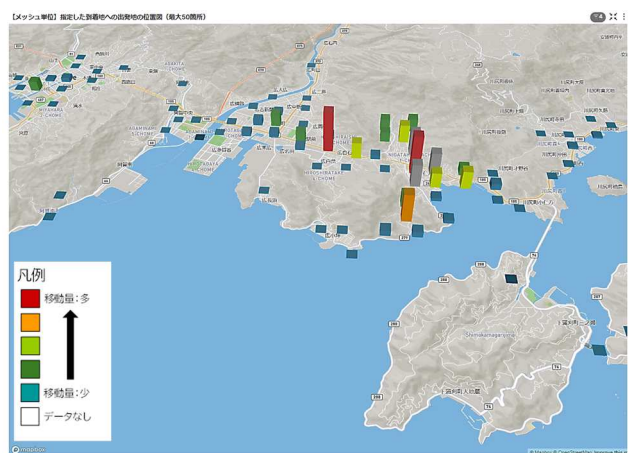
図 4-5-97 人流OD (土日祝) 仁方地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-98 人流OD (平日) 仁方地区

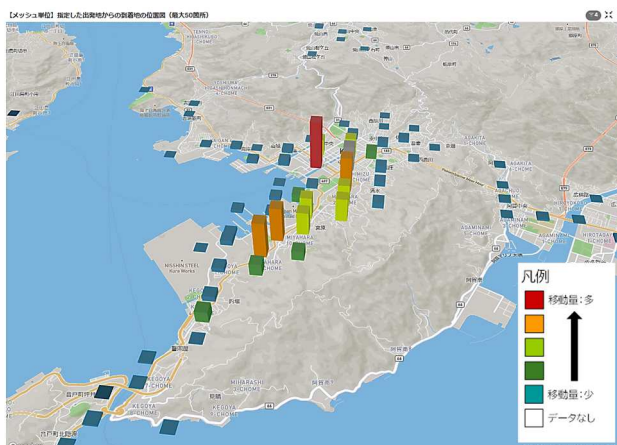


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図 4-5-99 人流OD (土日祝) 仁方地区

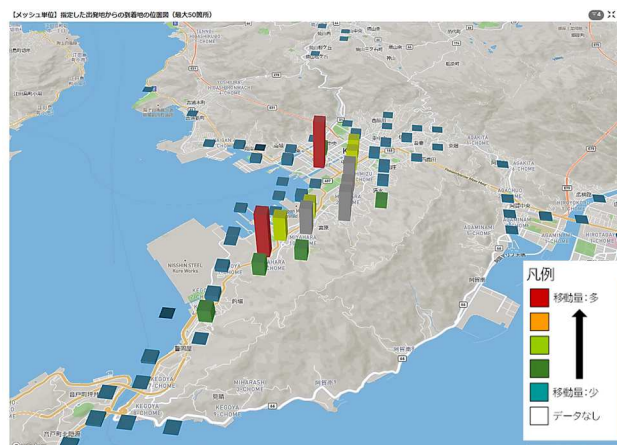
キ 宮原地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

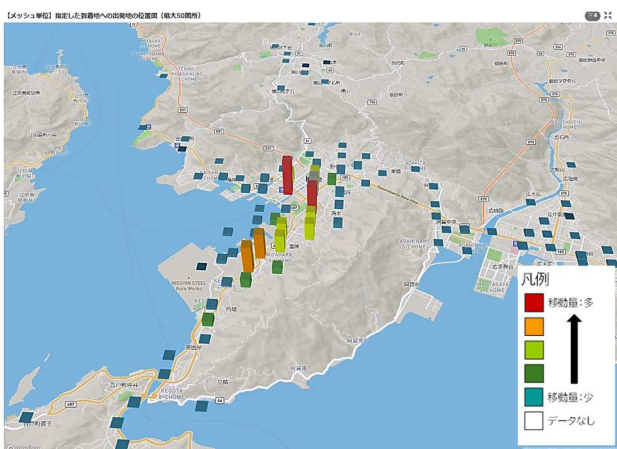
図4-5-100 人流OD (平日) 宮原地区



出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

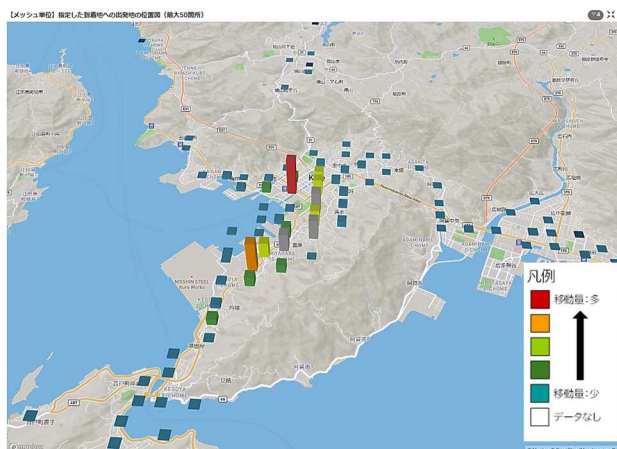
図 4-5-101 人流OD (土日祝) 宮原地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-102 人流OD (平日) 宮原地区

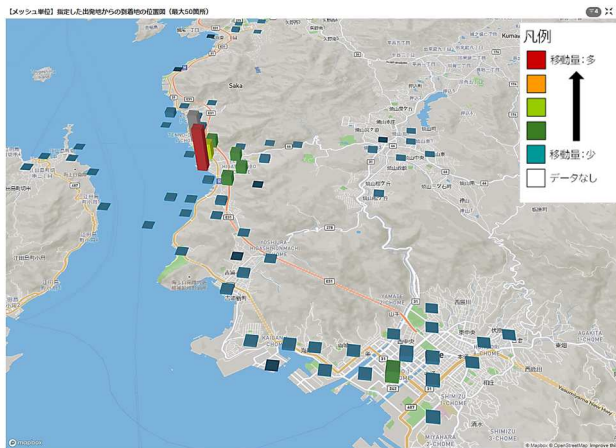


出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-103 人流OD (土日祝) 宮原地区

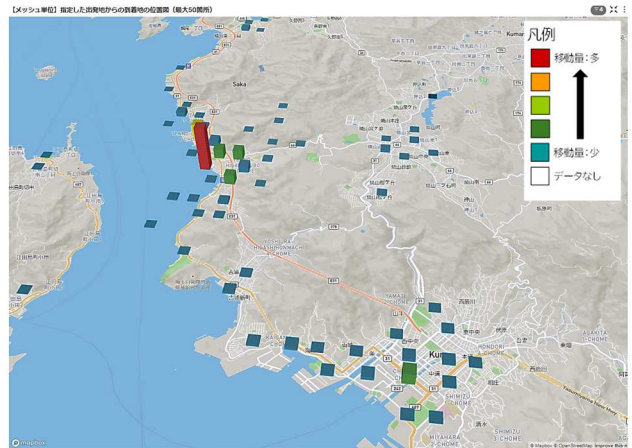
ク 天応地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

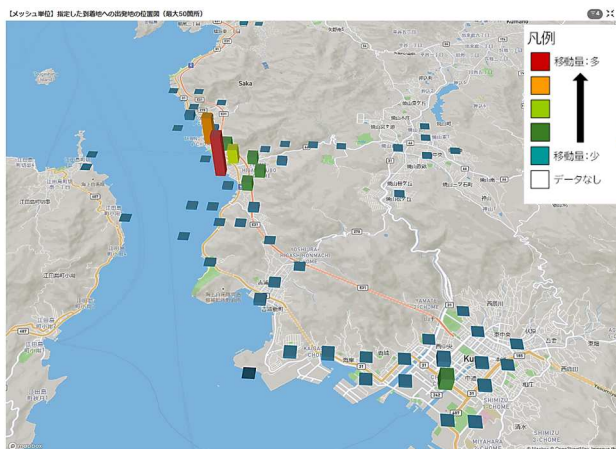
図4-5-104 人流OD (平日) 天応地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

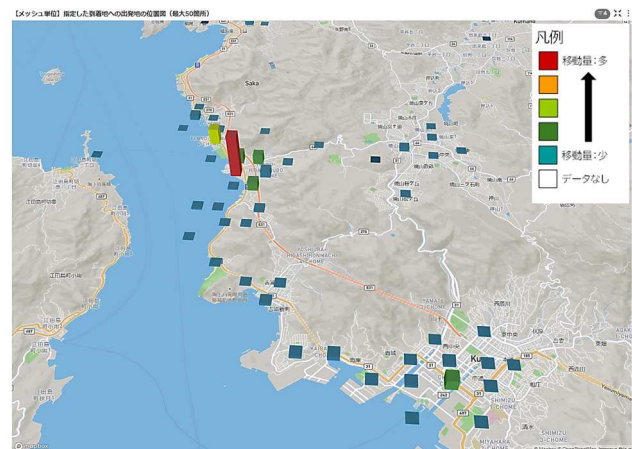
図4-5-105 人流OD (土日祝) 天応地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-106 人流OD (平日) 天応地区

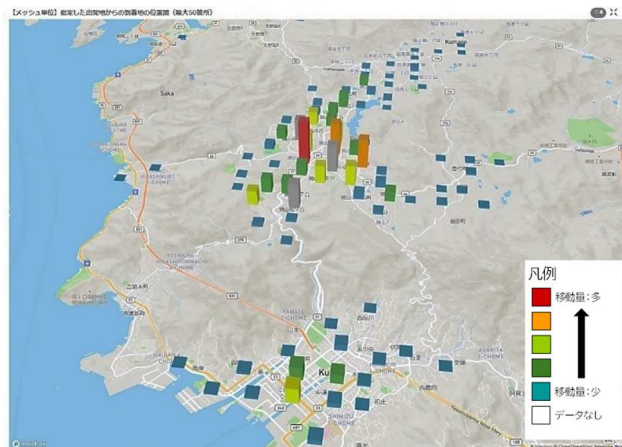


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-107 人流OD (土日祝) 天応地区

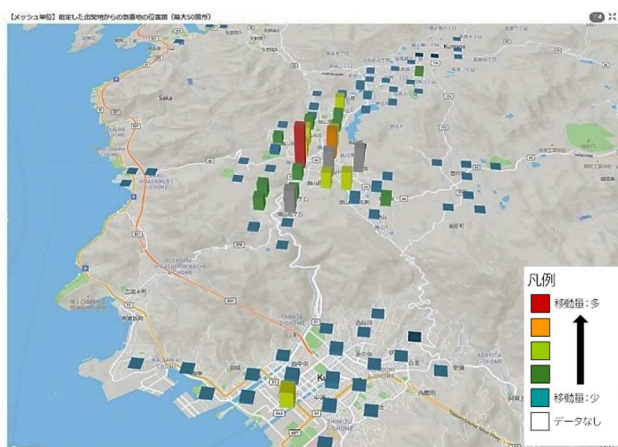
ケ 昭和地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

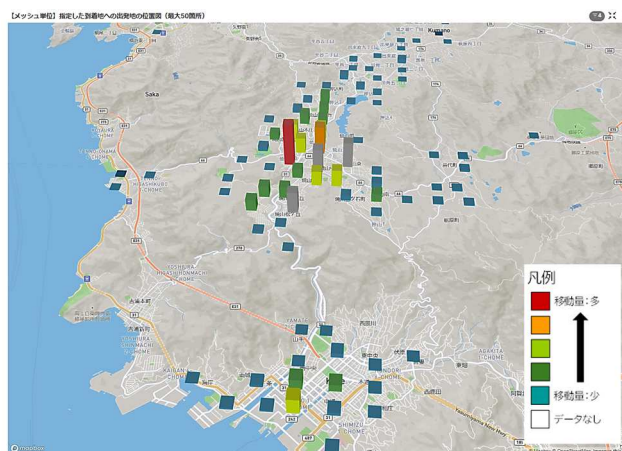
図4-5-108 人流OD (平日) 昭和地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

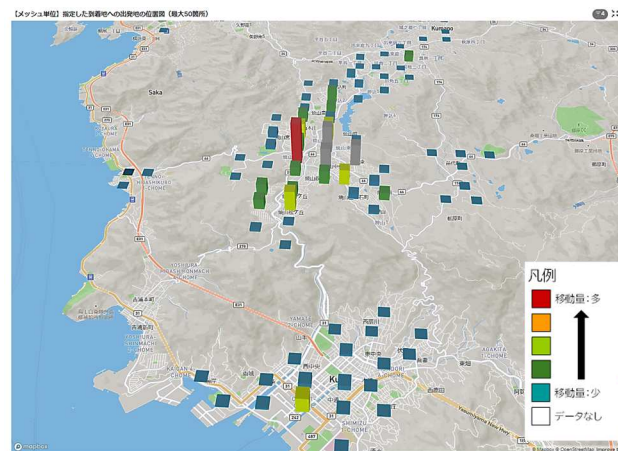
図4-5-109 人流OD (土日祝) 昭和地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-110 人流OD (平日) 昭和地区

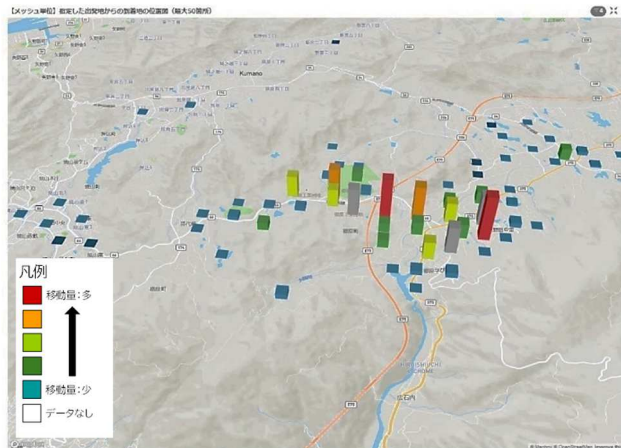


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-111 人流OD (土日祝) 昭和地区

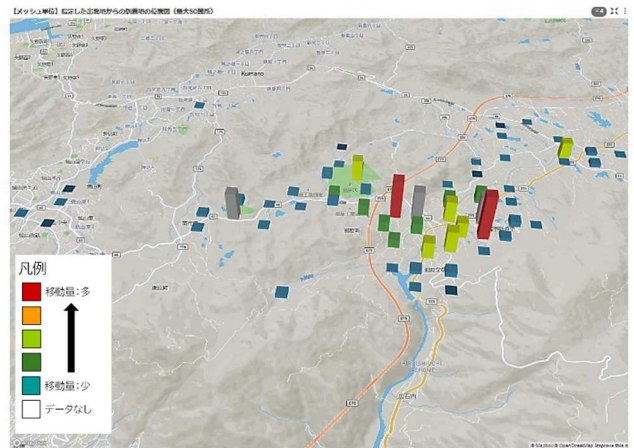
コ 郷原地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

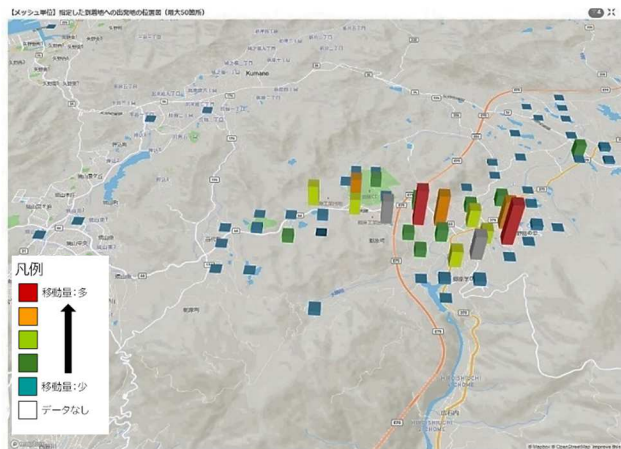
図4-5-112 人流OD (平日) 郷原地区



出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

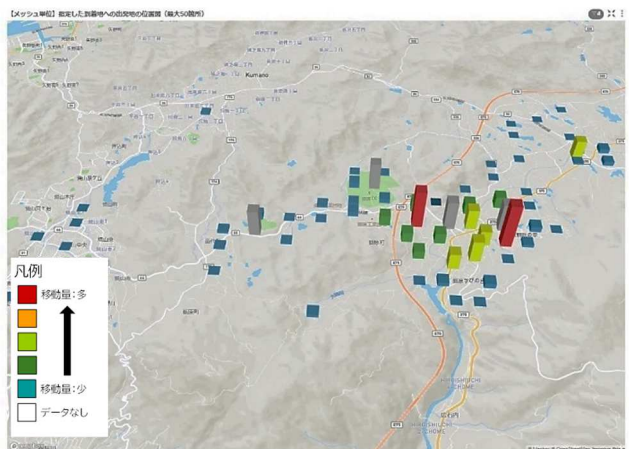
図4-5-113 人流OD (土日祝) 郷原地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-114 人流OD (平日) 郷原地区

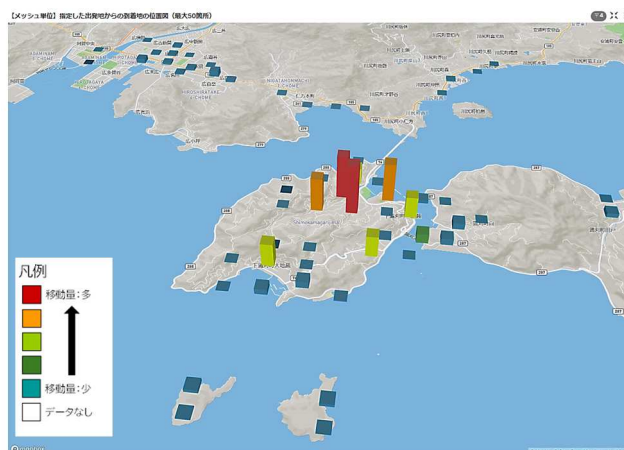


出典：「混雑統計」® ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-115 人流OD (土日祝) 郷原地区

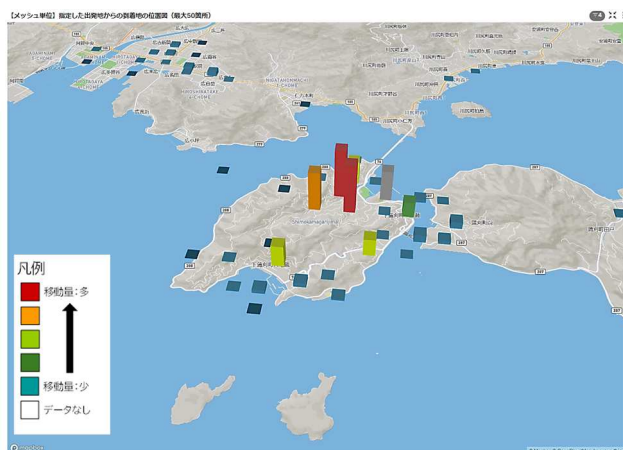
サ 下蒲刈地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

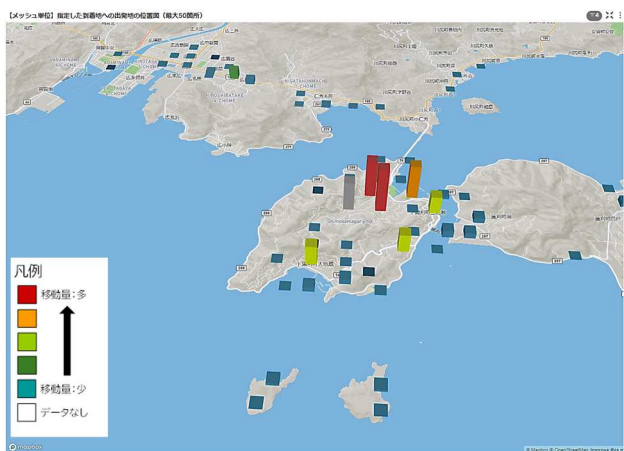
図4-5-116 人流OD (平日) 下蒲刈地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

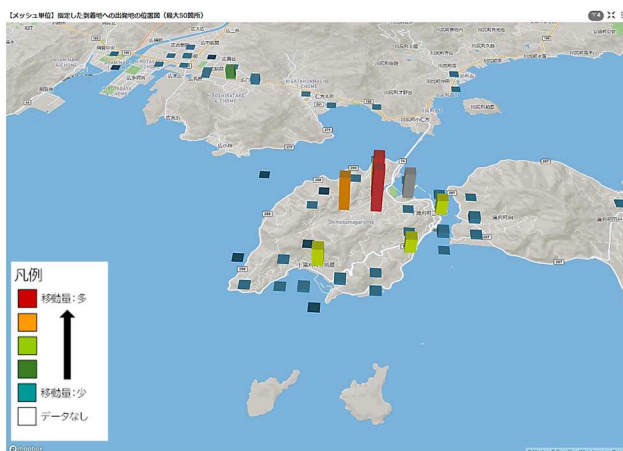
図4-5-117 人流OD (土日祝) 下蒲刈地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-118 人流OD (平日) 下蒲刈地区

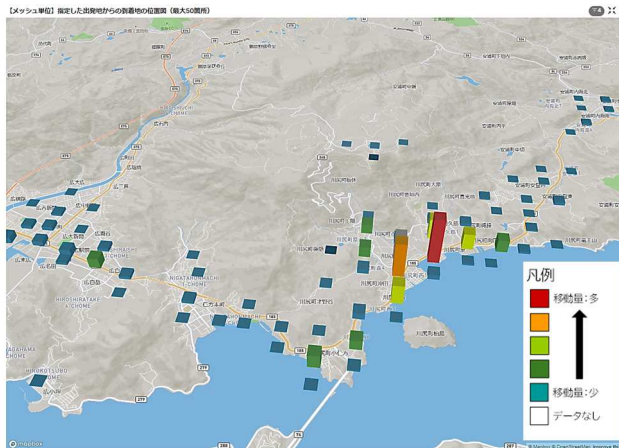


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-119 人流OD (土日祝) 下蒲刈地区

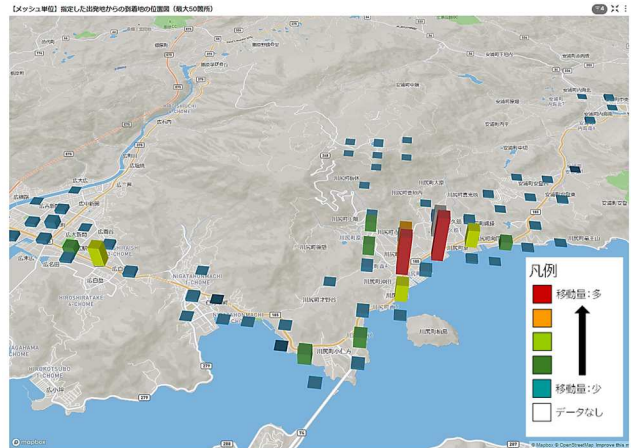
シ 川尻地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

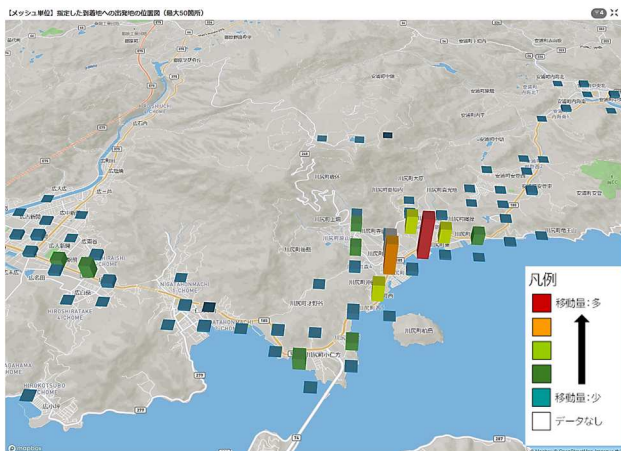
図4-5-120 人流OD (平日) 川尻地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

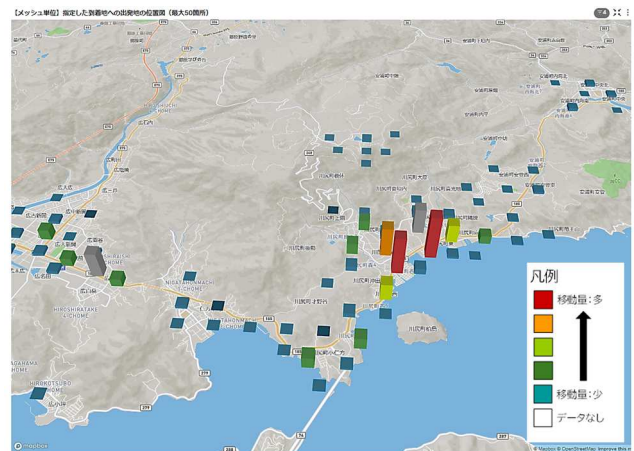
図4-5-121 人流OD (土日祝) 川尻地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-122 人流OD (平日) 川尻地区

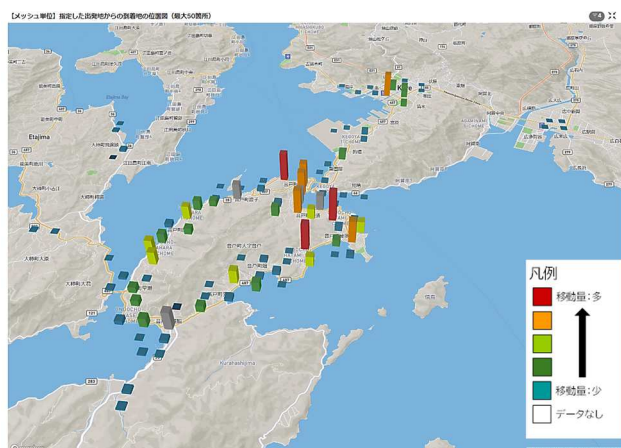


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-123 人流OD (土日祝) 川尻地区

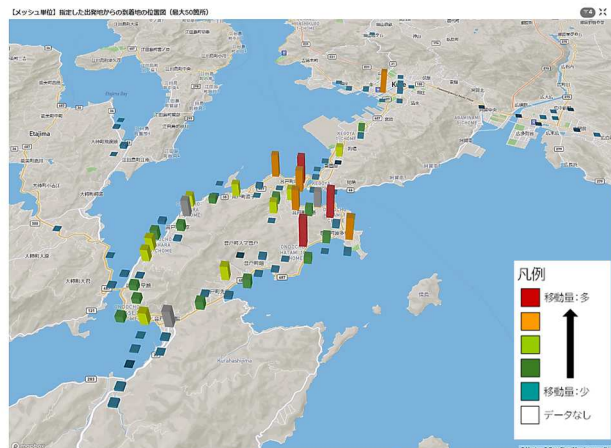
ス 音戸地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

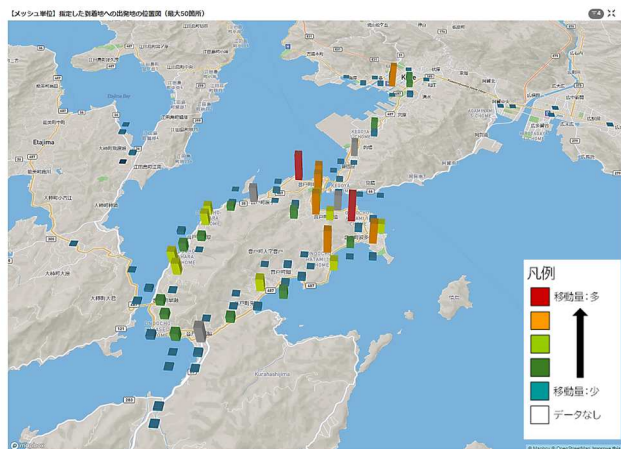
図4-5-124 人流OD (平日) 音戸地区



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

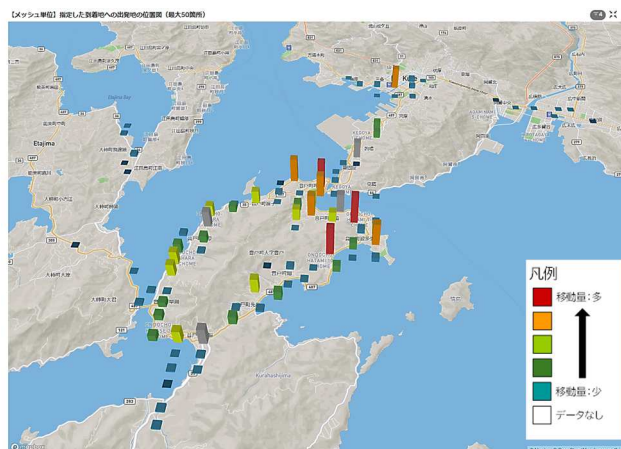
図4-5-125 人流OD (土日祝) 音戸地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-126 人流OD (平日) 音戸地区

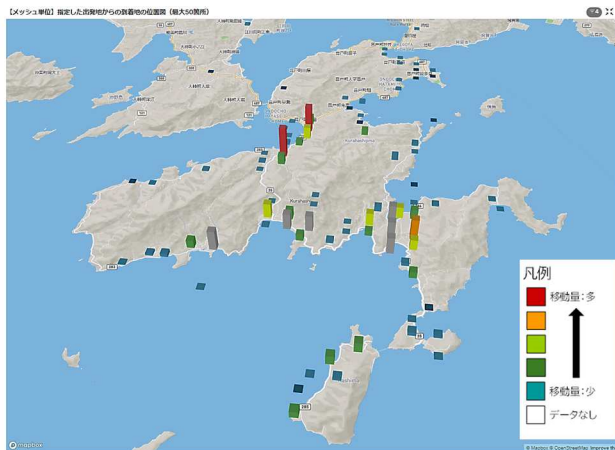


出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-127 人流OD (土日祝) 音戸地区

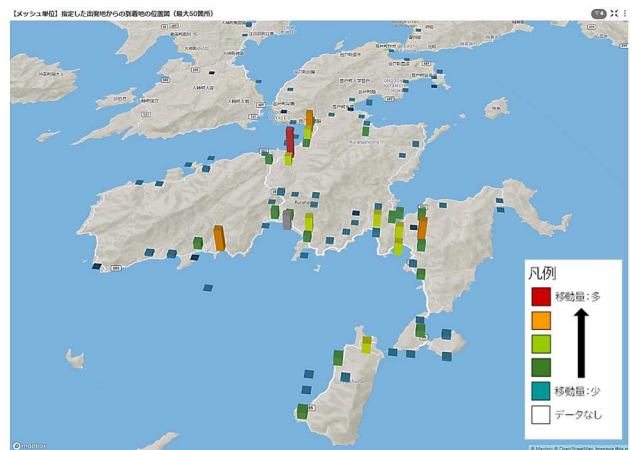
セ 倉橋地区

(7) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

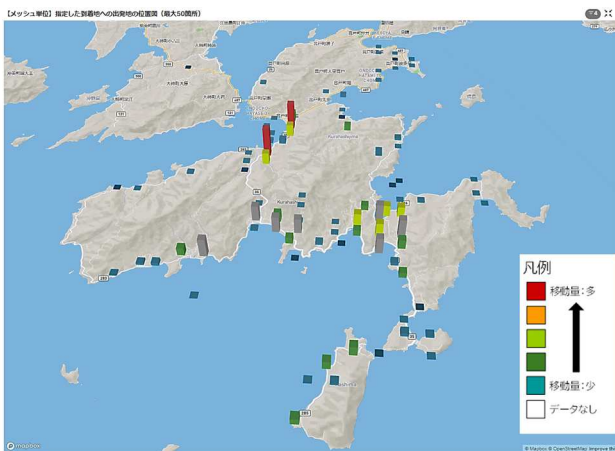
図4-5-128 人流OD (平日) 倉橋地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

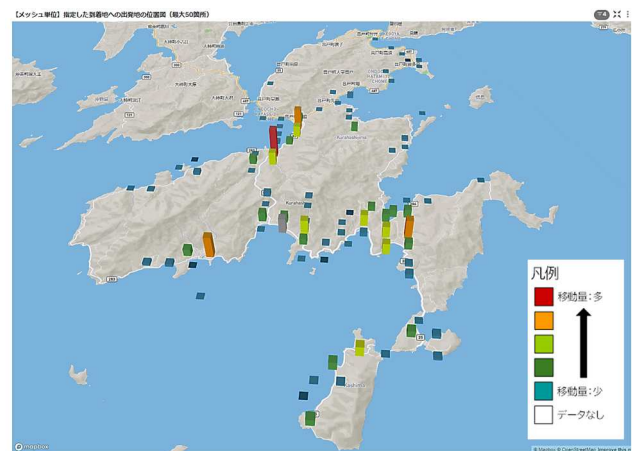
図4-5-129 人流OD (土日祝) 倉橋地区

(1) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-130 人流OD (平日) 倉橋地区

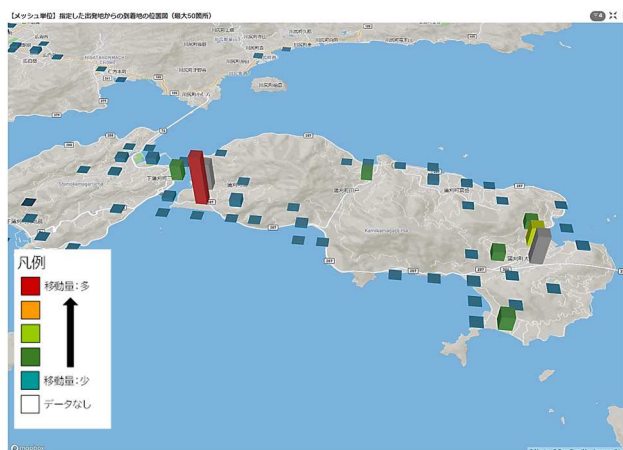


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-131 人流OD (土日祝) 倉橋地区

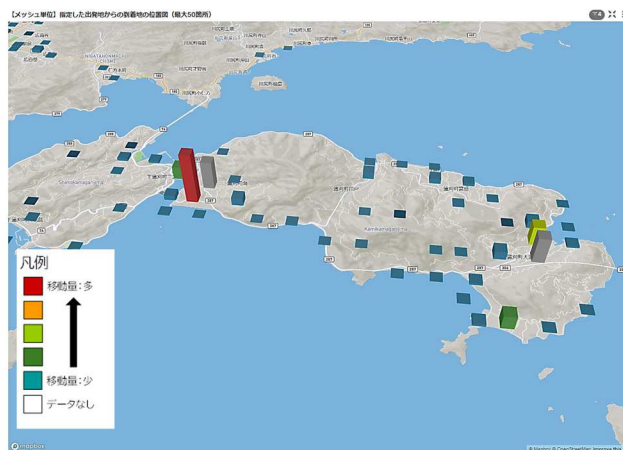
ソ 蒲刈地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

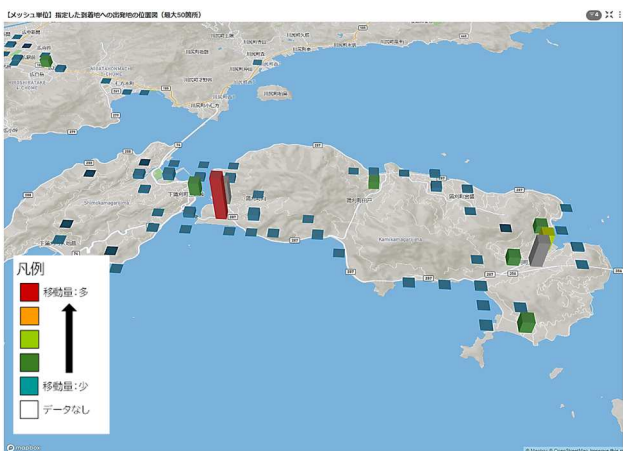
図4-5-132 人流OD (平日) 蒲刈地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

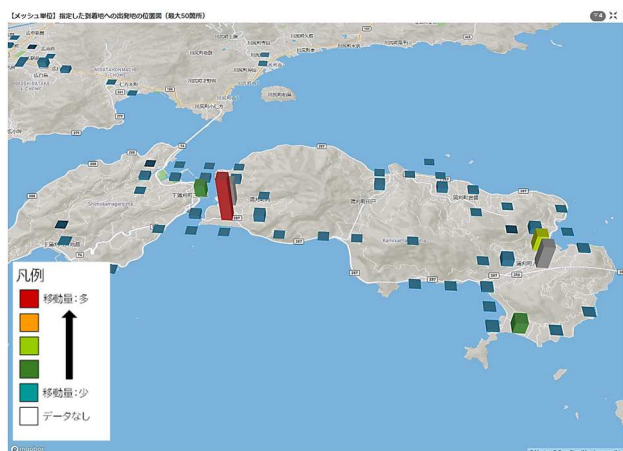
図4-5-133 人流OD (土日祝) 蒲刈地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-134 人流OD (平日) 蒲刈地区

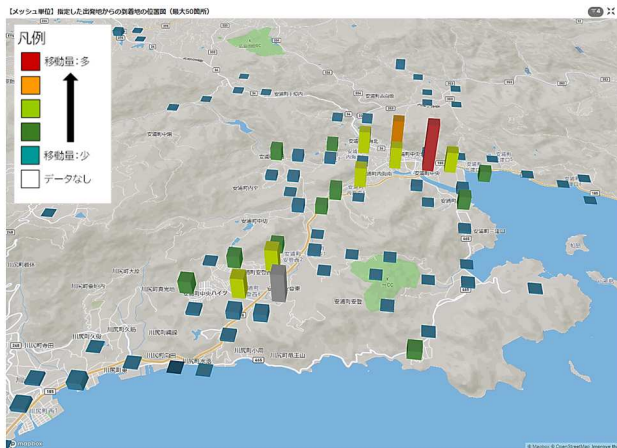


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-135 人流OD (土日祝) 蒲刈地区

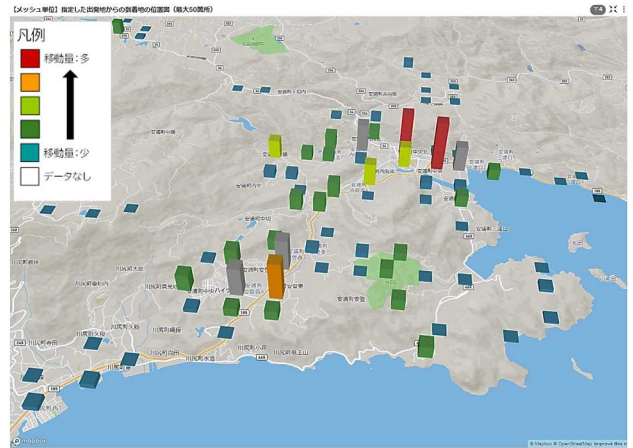
タ 安浦地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

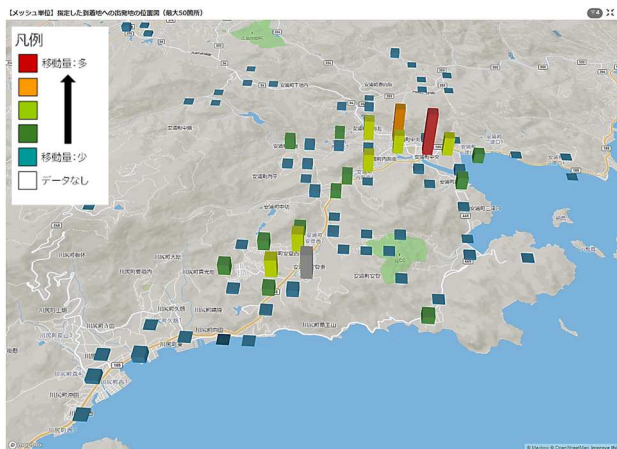
図4-5-136 人流OD (平日) 安浦地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

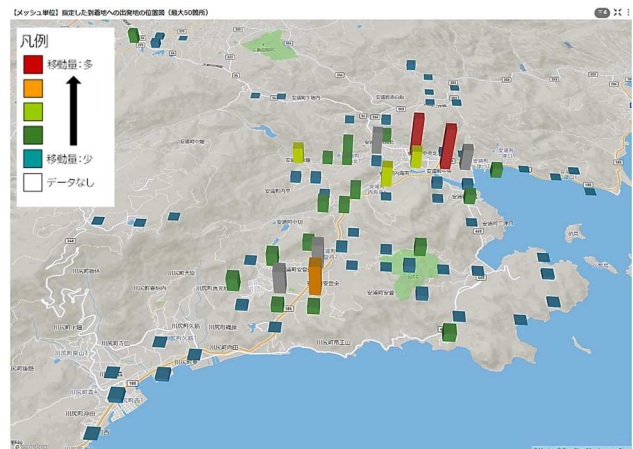
図4-5-137 人流OD (土日祝) 安浦地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-138 人流OD (平日) 安浦地区

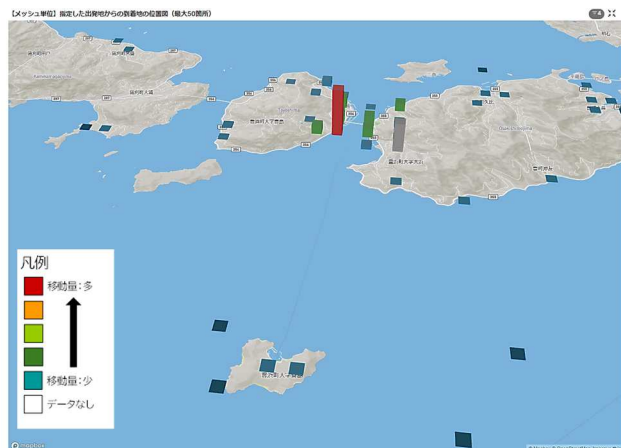


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-139 人流OD (土日祝) 安浦地区

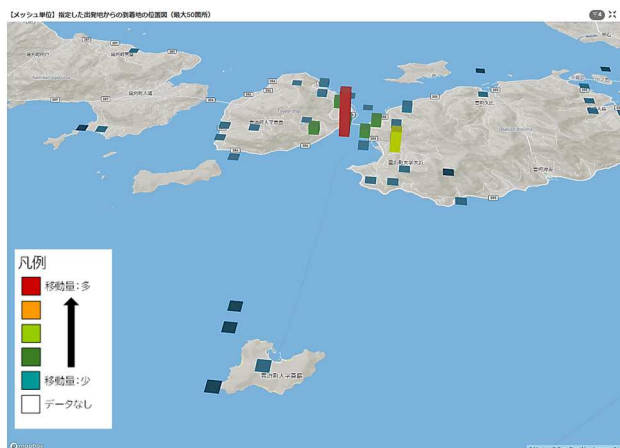
チ 豊浜地区

(7) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

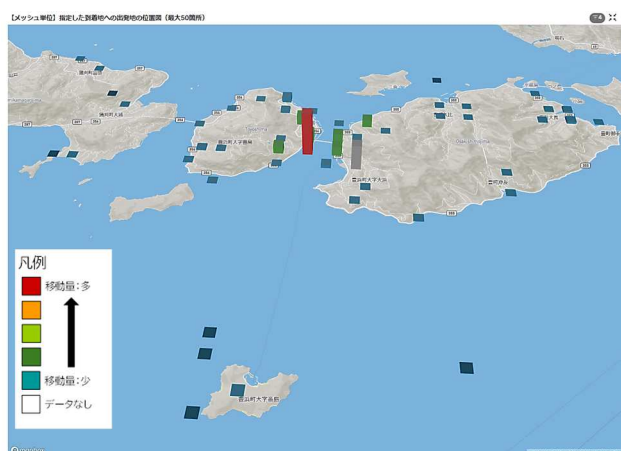
図4-5-140 人流OD (平日) 豊浜地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

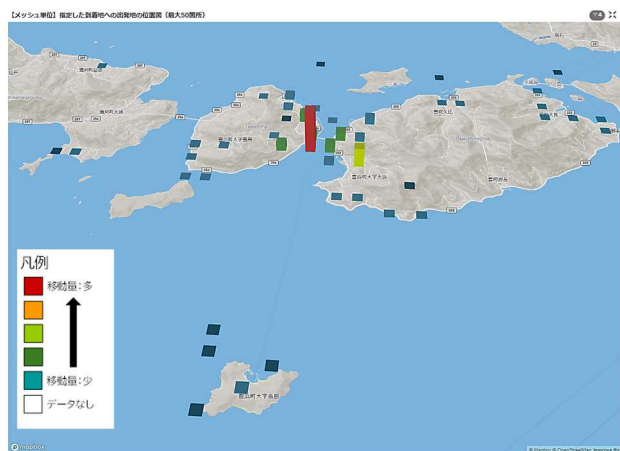
図4-5-141 人流OD (土日祝) 豊浜地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-142 人流OD (平日) 豊浜地区

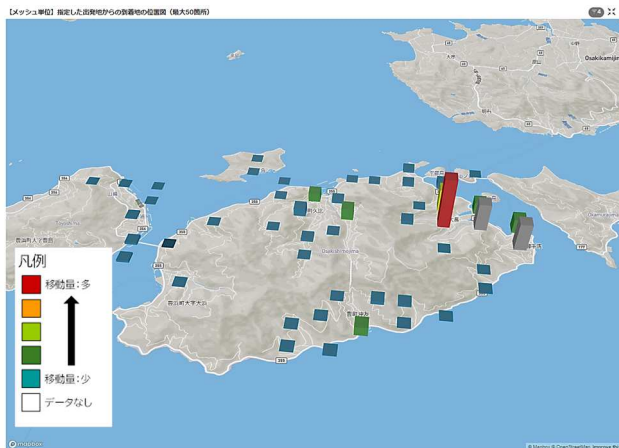


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-143 人流OD (土日祝) 豊浜地区

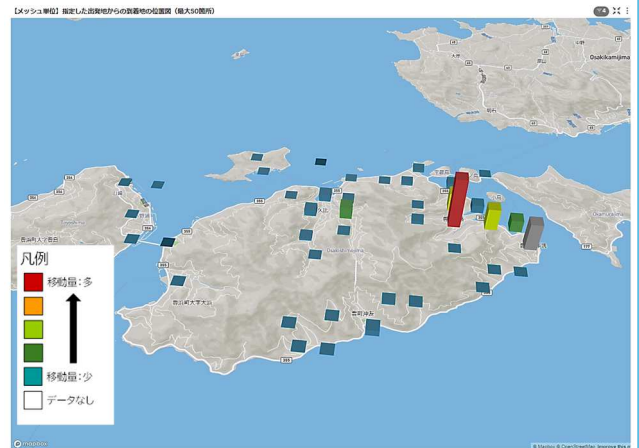
ツ 豊地区

(ア) 人流OD (出発基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

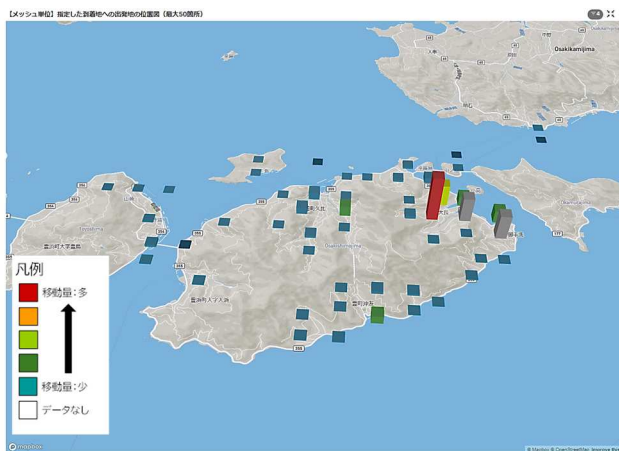
図4-5-144 人流OD (平日) 豊地区



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

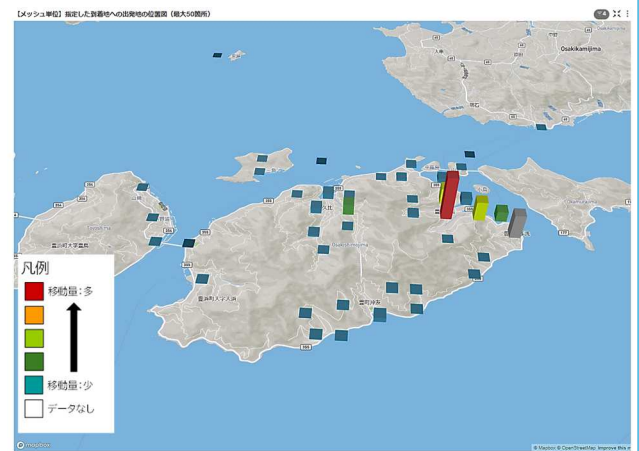
図4-5-145 人流OD (土日祝) 豊地区

(イ) 人流OD (到着基点)



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-146 人流OD (平日) 豊地区

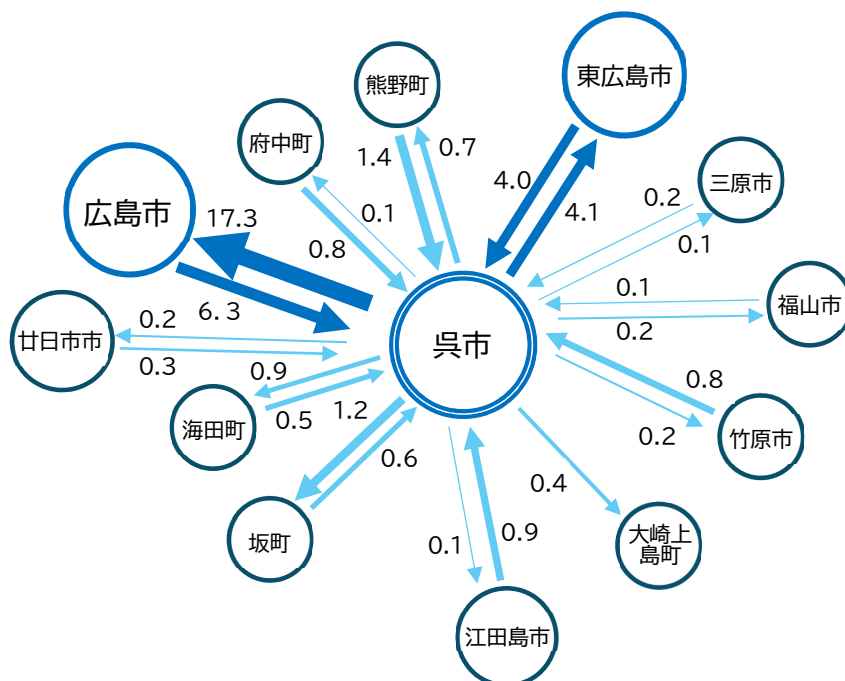


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図4-5-147 人流OD (土日祝) 豊地区

6 通勤・通学流動の状況

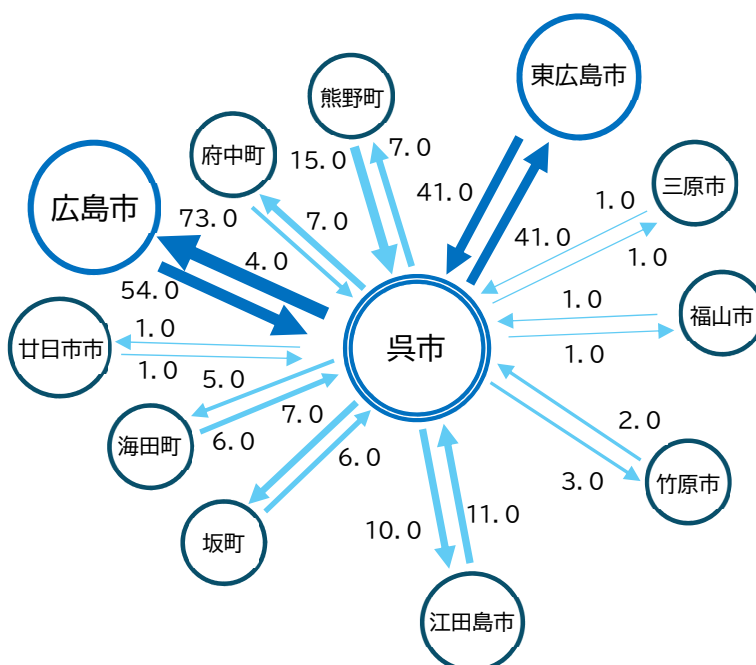
6. 1 通学の人の動き



単位：百人
出典：令和2年国勢調査

図4-6-1 通学の人の動き

6. 2 通勤の人の動き



単位：百人
出典：令和2年国勢調査

図4-6-2 通勤の人の動き

6. 3 就業者・通学者の従業地・通学地

表4-6-1 就業者・通学者の従業地・通学地

C-8 就業者・通学者の従業地・通学地

(単位 人)

国勢調査(令和2年)

市町村名		市外で従業、通学の呉市民				呉市で従業、通学の他市町民			
		総数 ⁽¹⁾	15歳以上の就業者	通学者	(うち15歳以上の通学者)	総数	15歳以上の就業者	通学者	(うち15歳以上の通学者)
総	数	19,644	16,899	2,745	2,562	16,573	14,899	1,674	1,562
県	内	18,468	15,909	2,559	2,382	15,950	14,336	1,614	1,502
広島	市	9,074	7,349	1,725	1,604	5,985	5,351	634	553
竹原	市	286	268	18	18	314	235	79	79
三原	市	163	149	14	14	91	73	18	18
尾道	市	44	42	2	2	36	31	5	5
福山	市	84	63	21	20	77	64	13	13
府中	市	25	24	1	1	6	4	2	2
三次	市	16	16	-	-	11	10	1	1
大竹	市	17	17	-	-	21	17	4	4
東広島	市	4,524	4,114	410	368	4,481	4,077	404	397
廿日市	市	167	143	24	22	180	149	31	31
安芸高田	市	12	12	-	-	7	4	3	3
江田島	市	1,025	1,014	11	8	1,167	1,077	90	88
府中	町	754	744	10	10	521	444	77	70
海田	町	624	535	89	86	681	631	50	44
熊野	町	775	701	74	69	1,636	1,501	135	131
坂	町	775	657	118	118	688	626	62	57
大崎上島	町	85	47	38	38	33	30	3	3
その他の県	内	18	14	4	4	15	12	3	3
県	外	614	483	131	131	623	563	60	60

(注) (1)には、他市区町村に従業・通学で、従業地・通学地「不詳」を含む。

出典：呉市ホームページ 令和5年度版 呉市統計書／国勢調査 就業者・通学者の従業地・通学地
<https://www.city.kure.lg.jp/soshiki/7/stat3allr05.html>

第5章 地域の交通の現状把握(内部要因)

1 住民意見交換会

1. 1 第1回住民意見交換会の開催概要



地域の交通 に関する意見交換会

誰でも参加可能
参加費：無料

バス、鉄道、タクシーをはじめとした公共交通は、厳しい状況に置かれています。

その現状について知っていただき、地域の交通を維持し、より良くすることを目的として意見交換会を開催します。(1時間半程度)

日頃から公共交通をご利用になる方はもちろん、ご利用なさらない方も、ぜひご参加ください。

※参加ご希望の方は、開催日5日前までに 呉市交通政策課にお電話いただくか、次の二次元コードを読み込んで申し込みフォームからお申し込みください。

呉市交通政策課
電話番号 0823-25-3239, 25-3062

二次元コード
(申し込みフォーム)



地区名	日時	場所	最寄りバス停・駅
吉 浦	11/18(土)10:05～	吉浦まちづくりセンター 学習室2	神賀橋, 吉浦支所, 吉浦駅
広	11/18(土)14:30～	広まちづくりセンター 501会議室	広市民センター, 新広駅
宮 原	11/19(日)10:05～	宮原まちづくりセンター 会議室I	宮原8丁目
警固屋	11/19(日)14:00～	警固屋まちづくりセンター 会議室	警固屋まちづくりセンター前
昭 和	11/23(祝)10:15～	昭和まちづくりセンター 1階会議室	昭和市民センター, 昭和市民センター前
天 応	11/23(祝)14:40～	天応まちづくりセンター 学習室I	大屋橋
仁 方	11/25(土)10:10～	仁方まちづくりセンター 第1学習室	西神町
郷 原	11/25(土)14:15～	郷原まちづくりセンター 第3講座室	浜田橋
阿 賀	11/26(日)10:05～	阿賀まちづくりセンター 講座室	阿賀駅前, 阿賀海岸通, 阿賀駅
中 央	11/26(日)14:30～	つばき会館 407/408会議室	呉市役所前
川 尻	12/2(土) 9:45～	川尻まちづくりセンター 会議室I	清水町
蒲 刈	12/2(土)14:25～	蒲刈市民センター 大会議室	蒲刈支所前
音 戸	12/3(日)10:00～	音戸まちづくりセンター 講座室I	音戸市民センター前
倉 橋	12/3(日)14:40～	倉橋市民センター 会議室	桂浜・温泉館
安 浦	12/9(土) 9:45～	安浦まちづくりセンター三津口分館 大ホール	安浦駅
下蒲刈	12/9(土)14:15～	下蒲刈農村環境改善センター 会議室	塩浜新開
豊 浜	12/10(日) 9:45～	豊浜市民センター 集会室	豊浜支所前
豊	12/10(日)14:00～	豊まちづくりセンター 文化教室I	団地センター

※可能な限り、公共交通機関を利用してご来場ください。

出典:呉市資料

図5-1-1 第1回住民意見交換会

1. 2 第1回住民意見交換会の結果まとめ

第1回住民意見交換会の実施結果について

バス、鉄道、タクシーを始めとした公共交通は、少子高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響も重なり、利用者の減少と、それに伴う収入の減少、さらには、昨今の物価高騰等による費用の上昇など、厳しい状況に置かれています。

その現状について知っていただき、地域の交通を維持し、より良くすることを目的として、呉市では、令和5年11月～12月に市内18地区で意見交換会を実施し、合計316名の方にご参加いただきました。

意見交換会では、課題やアイデアなどを書き込んでいただいた付箋紙を地図上で分類して、整理しました。その上で、グループごとに要点を発表し、参加者同士で課題やアイデアなどを共有しました。

開催概要

開催日時	令和5年11月18日(土)～同年12月10日(日)
開催場所	市内18か所

当日のプログラム

開会挨拶	呉市から開会趣旨や目的を説明
公共交通の現状について説明	呉市の現状や運転手不足等の公共交通を取り巻く問題点や、国の取組の動向を説明
地域の現状について説明	各地区の人口や公共交通の現状について説明
意見交換会について説明	意見交換のテーマや実施方法について説明
意見交換	グループごとに以下の2テーマについて、ワークショップ形式で意見交換を実施 テーマ1：あなたの地域でどんな「移動の困り事」がありますか。 テーマ2：地域の交通でどこからどこへ行きたいか、どうすれば使いやすくなるか。
各グループで出た意見の共有化、質疑応答	意見交換の結果をグループごとに発表し、参加者間で共有、質疑応答
閉会	



会場の様子



グループで意見交換している様子

出典：呉市資料

図5-1-2 第1回住民意見交換会の実施結果

住民意見交換会で出された主な意見

テーマ1：あなたの地域でどんな「移動の困り事」がありますか。

地区	課題	解決策
広, 宮原, 仁方, 郷原	高齢者が増えて, 買物・通院弱者が多い。	移動販売車を増やす。利用しやすいバス停の環境づくり。乗合タクシーを運行する。
宮原, 昭和, 阿賀	買物に行き, 大きな荷物を持って帰ることが難しい。	企業に賛助金を出してもらい, 買物バスを運行する。移動販売車を増やす。帰りは, タクシーを活用。
吉浦, 宮原, 昭和, 仁方	坂, 段差が多い。	小型車両を活用して, きめ細やかに運行する。
吉浦, 天応, 川尻	道路が狭いが, 車両の速度が早く, 危険である。	速度制限し, 路面にペイントする。カーブミラーの増設, 注意喚起の標識を設置する。道路マップの作成
広, 警固屋	車椅子・ベビーカーでの移動が難しい。	道路・歩道の改良, ノンステップバスの導入

テーマ2：地域の交通でどこからどこへ行きたいか, どうすれば使いやすくなるか。

地区	課題	解決策
昭和, 天応, 仁方, 倉橋	広島市方面, 呉中心部, 東広島市等に買物・通院で行きたい。(年代, 目的により異なる。)	曜日を限定するなど, 何かを我慢する発想を持つ。便数を増やす。運賃を上げて良い。
仁方, 安浦	広の国際通り・広島国際大学(黒瀬)に行きたい。	新規ルートを設定する。
広	バスで行きたいところが少ない。	スーパーと医療施設が入った複合施設にバスが乗り入れて, 車椅子・高齢者の手押し車が店舗と近い場所で乗降できるようにする。
警固屋, 昭和, 倉橋, 豊浜	最終電車を降りた後にバスがない。また, 始発電車に間に合うバスがない。バスの最終運行時刻が早く, 部活帰りに使えない。通学に使えない。	早朝, 深夜の利便性を高める。バスの最終運行時刻の後ろ倒し
阿賀, 蒲刈, 倉橋, 豊浜, 豊	直通便がなくなったので不便	倉橋・阿賀～鍋棧橋～呉駅の料金を上げてでも, 直通にする。豊～広島市行きのバスを再開する。少なくとも, 呉駅まで運行する。豊浜～仁方・広島市行きの航路があれば, 利用したい。
昭和, 中央, 安浦	バスの運行経路が遠回り, 移動時間が長い。	病院を経由するルートを新設する。デマンドバスをフレキシブルに運行する。
阿賀, 中央, 蒲刈, 音戸, 倉橋	バス停の待合環境が悪い。乗り継ぎが不便	トイレ・ベンチ・上屋の設置, 運行本数の増加
吉浦, 天応	駅のスロープが施錠されており, 使えない。	スロープが使えるようにする。エレベーターを設置する。
広, 安浦, 豊浜	JR呉線とバスの接続が悪い。便数が少なく, 乗りたいときに運行する便がない。	JR呉線と広電バス, 瀬戸内産交が連携して, ダイヤ調整する。(使いたい方面を考慮)
昭和, 郷原, 豊浜, 豊	バス停や駅が遠い。	小型車両を活用して, きめ細やかに運行する。フリー乗降を導入する。バス停を移設する。
広, 宮原, 警固屋, 中央, 下蒲刈	運行ルート, 乗り継ぎ, 時刻表及びバス停の位置が分かりにくい。	分かりやすいルート設定に変更する。時刻表を一括化(フォーマット化)する。目的地とバスの時刻がリンクするような情報など, 情報発信を充実させる。
宮原, 警固屋, 音戸, 倉橋, 豊浜	いきいきバス(高齢)の割引率が高すぎる。昼間に1人しか乗ってないのは, 申し訳ない。	いきいきバス(高齢)を100円ではなく, 子ども料金にする。また, 高校生の割引率を上げる。
蒲刈, 安浦, 豊浜, 豊	タクシーの運賃が高い。安芸灘大橋の通行料金の負担が大きい。	タクシーの運賃を年齢に応じた運賃体系にする。
蒲刈	蒲刈～広地区まで行くと, バスの運賃が高い。	運賃に上限を設定する。補助金を確保する。
広, 仁方	交通空白地(交通不便地域)がある。	地域内循環バスの運行, ライドシェアを活用する。
吉浦, 安浦	タクシーを利用できる時間が限られる。台数, 運転手が少ない。	ライドシェアを活用する。
宮原, 川尻, 蒲刈, 音戸	免許返納後に生活できるかが不安	高齢者向けのタクシー助成券を発行する。バスの本数を充実させる。
倉橋, 豊	バスの運転手が少ない。	運転手の給与アップ・NPOによる運送を検討する。

出典:呉市資料

図5-1-3 第1回住民意見交換会で出された主な意見

1. 3 第1回住民意見交換会の結果概要

表5-1-1 第1回住民意見交換会の結果概要

	第1回
開催日時	令和5年11月18日～同年12月10日
開催場所	市内18か所
参加人数	316名
テーマ	(1) あなたの地域でどんな「移動の困り事」がありますか。 (2) 地域の交通でどこからどこへ行きたいか、どうすれば使いやすくなるか。
主な意見	テーマ(1) ・買物・通院弱者が多い。 ・坂・段差が多い。 ・車椅子・ベビーカーでの移動が難しい。 テーマ(2) ・運行経路が遠回りで、移動時間が長い。 ・バス停の待合環境が悪い。 ・乗り継ぎが不便 ・JR呉線とバスの接続が悪い。 ・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。 ・運行ルート、乗り継ぎ、時刻表及びバス停の位置が分かりにくい。 ※テーマ(1)、(2)のほかでは、「空車で運行されているバスもあり、呉市の財政が心配」という趣旨の発言もあった。

1. 4 第2回住民意見交換会の開催概要

第 2 回



地域の交通 に関する意見交換会

誰でも参加可能
参加費:無料

バス、鉄道、タクシー、船舶をはじめとした公共交通は、厳しい状況に置かれており、皆様と共に、より良くする必要があります。

呉市では、地域の交通の「将来像」を検討しています。2時間程度のワークショップ形式の意見交換会で、お住まいの地域の目指す姿について、一緒に考えてみませんか。

日頃から公共交通をご利用になる方はもちろん、ご利用なさらない方も、ぜひご参加ください。

内容(予定)

- 第1回意見交換会の結果を共有
- 各地区の目指す姿を参加者同士で考え、意見交換

※会場準備の都合等により、参加ご希望の方は、呉市交通政策課にお電話いただくか、次の二次元コードを読み込んで、申し込みフォームからお申し込みください。

呉市交通政策課

電話番号 0823-25-3239, 0823-25-3062

二次元コード
(申し込みフォーム)



地区	日時	場所	最寄りバス停・駅
吉浦, 天応	2/23(祝) 10:10～	天応まちづくりセンター 学習室1	大屋橋
広, 阿賀, 仁方, 郷原	2/23(祝) 15:10～	広まちづくりセンター 大会議室	広市民センター, 新広駅
豊, 蒲刈, 豊浜, 下蒲刈	2/24(土) 9:40～	豊浜まちづくりセンター 大集会室	豊浜支所前
音戸, 倉橋	2/25(日) 9:55～	桂浜温泉館 なぎさホール	桂浜・温泉館
安浦, 川尻	3/2(土) 13:00～	安浦まちづくりセンター 中ホール	安浦駅
中央, 昭和, 宮原, 警固屋	3/3(日) 9:45～	つばき会館 407/408会議室	呉市役所前

※可能な限り、公共交通機関を利用してご来場ください。

出典:呉市資料

図5-1-4 第2回住民意見交換会

1. 5 第2回住民意見交換会の結果まとめ

住民意見交換会で出された主な意見①

テーマ：（５年後をイメージした）地区の目指す姿、それを実現するための改善策とは？

地区	「地区の目指す姿」の方向性(キーワード)	「地区の目指す姿」を実現するためのサービス改善策(キーワード)
吉浦	・利用しやすいJR呉線 ・安心、安全(道路環境) ・ソサエティ6.0(自由に移動) ・若い人が住みたくなる便利さ	・JR呉線の便数・車両数の増加 ・バスの便数増加・速達化・最終運行時刻の後ろ倒し ・あじさい号の便数増加 ・道路環境、交差点の改善 ・インターネット環境の整備 ・移動販売、無人ドローン配達
天応	・JR呉線の駅を利用しやすく ・自由に移動し、駅を利用したい。 ・自由に買物ができる。 ・移動しやすいまち ・利便性(駅まで自由に移動できるなど) ・駅を安心して使える。	・橋上化などにより、駅に入りやすくする。 ・広島市、呉市中央地区へのアクセス性 ・サービス水準の平準化(あじさい号の延伸等) ・地区内の回遊性を確保 ・JR天応駅のバリアフリー ・バスとJR呉線の乗り継ぎ
郷原	・買物・病院に行きやすい ・安心して免許返納できる ・乗り継ぎ場所が分かりやすい。 ・黒瀬方面へ行きやすい。 ・利用しやすい移動手段	・小型車両により、狭い道路に対応する。 ・路線バスへ乗り継ぐことができる運行時刻の設定 ・商業施設での待合環境整備 ・運賃割引制度の充実 ・地区内に循環バスを運行
広	・情報提供の充実、運賃制度の利便性 ・利用に応じた便数の確保 ・アクセス性(バス停までの距離など) ・道路インフラ(通学路、自転車道の確保) ・バスに乗るまでの安全性 ・安定(利用を増やし、バス路線を維持) ・地区内を30分以内で移動できる。 ・将来性(ベッドタウン化) ・安全性(離合しやすい。) ・快適に移動できる。 ・移動時間を少なくする(渋滞解消)。 ・呉市中央地区への移動拠点 ・地区外へ移動しやすい。	・ライドシェア、自動運転 ・小型車両で地区内の循環を増やす。 ・JR新広駅の拠点化 ・ICカードの一元化 ・歩道整備、自転車置き場の改良 ・JR呉線、バスの運賃共同化 ・所要時間の半減 ・時差出勤の推進 ・パークアンドライドの推進
阿賀	・情報周知による分かりやすさ ・通院・買物に使いやすい。 ・安心して免許返納できる。 ・通学に使える、子どもたちの交通網	・移動しなくても暮らせる。 ・共助、乗合の促進 ・バス予約アプリ ・移動販売、ドローン配達
仁方	・呉市中央地区へ行きやすいまち ・安心して歩けるまち	・呉中心部へのアクセス(便数、運休しにくさ) ・まちの安心(子どもが歩ける、雨に濡れない等) ・毎日の生活に役立つ ・確実に乗り継ぎができる。 ・フリー乗降できる。
豊	・バスのある生活 ・持続可能なサービス ・バスで買物に行ける。 ・高齢者が利用しやすいバス	・バスの小型化 ・自動運転の整備 ・ダイヤ改正の迅速な情報周知

出典：呉市資料

図5-1-5 第2回住民意見交換会で出された主な意見1

住民意見交換会で出された主な意見②

テーマ：（5年後をイメージした）地区の目指す姿、それを実現するための改善策とは？

地区	「地区の目指す姿」の方向性(キーワード)	「地区の目指す姿」を実現するためのサービス改善策(キーワード)
豊浜	・歳を取っても、自力で移動したい。 ・呉市中央地区・県民の浜への直通便 ・呉市中央地区へ行き帰りしやすい。 ・待合環境の利便性向上 ・災害時にも移動できる。 ・安心して、医療サービスを受けられる。 ・島内を移動しやすい。 ・バスを使いやすく(運賃面)	・バスダイヤの最適化(朝夕を充実) ・利用者データの活用 ・小学生が通学しやすいバス停 ・バス代、タクシー代を安くする。 ・旅客船の運航 ・快速ルートの設定(広島市行き) ・バスの大きさを改善 ・生活バスの運行
下蒲刈	・バスの運行情報が分かりやすい。 ・もっと安価に(タクシー、橋代) ・もっと便利に(土日・年末の運行) ・子育てしやすい。 ・人が増え、空き家が減る。	・バスの運行改善、航路の復活、新設 ・住民の安芸灘大橋の通行料を安く。 ・国のサポートを受ける。 ・民間事業者の工夫(民間企業、NPOの活用) ・プロジェクトチームを作る。
蒲刈	・安全(バス車両・待合環境) ・乗降場所・通院・通学等の利便性向上 ・やさしさ(運転手の接客力向上) ・高校生が通学しやすい。	・待合施設に外灯・トイレ・上屋・ベンチの設置 ・乗り継ぎの利便性向上(目的地を充実) ・子どもに優しい地域づくり ・運転手の待遇改善 ・学生定期の割引率
音戸	・地区内で生活できる(通勤・通学・買物・通院・図書館等) ・使いやすい(地区外にも行ける。) ・乗り継ぎが分かりやすい。 ・移動が便利な地区にする。 ・災害時にも移動できる。 ・通学できる。 ・安全、安心(免許返納、運行の継続・安全性) ・快適なバス待ち環境(バス停を広く、上屋の設置) ・友人と気軽に会える。	・利用者を増やす。 ・利用ニーズに特化して運行する。 ・日中はバスを小さくする。 ・確実に帰れる。 ・乗り継ぎできることを分かりやすく ・近所で助け合い、乗り合う制度 ・利用の多い時間に運行を集中 ・学生が利用しやすい運賃 ・バス停に上屋の設置 ・江田島市経由広島市行き ・小型車両での運行 ・自治会運営の交通手段
倉橋	・生活する人が便利 ・外から人が来るように ・子ども・通勤者・高齢者も利用できる環境 ・どこでも乗降できる。 ・買物したい時間帯にバスがある。 ・利便性の向上(運賃、便数など) ・買物がずっとできるように ・学生が直通で通学できる。 ・半日で買物・通院を終えることができる。 ・人と動物にやさしい街 ・使いやすさ(便数・定時性・車内環境) ・持続性(運賃制度、運転手の処遇)	・バスダイヤの最適化 ・小型バスできめ細やかな運行 ・待合環境整備(Wi-Fi環境・トイレの設置) ・帰り(午後)の便を増やす。 ・商業施設等との連携 ・快速・急行の設定 ・乗り継ぎ回数の標準化 ・予約制の乗合交通 ・始発時刻の前倒し、最終運行時刻の後ろ倒し ・定期船・貨物船の充実(自動運転) ・ペットの同乗 ・江田島市行きのバス ・運賃より、やさしい運転 ・ジビエなどの貨客混載

2

出典：呉市資料

図5-1-6 第2回住民意見交換会で出された主な意見2

住民意見交換会で出された主な意見③

テーマ：（５年後をイメージした）地区の目指す姿，それを実現するための改善策とは？

地区	「地区の目指す姿」の方向性(キーワード)	「地区の目指す姿」を実現するためのサービス改善策(キーワード)
安浦	・中央地区、広地区への移動を便利に ・乗り継ぎが便利 ・運転手さんの対応に感謝 ・バス停から家までを便利に ・高齢者にやさしいまち ・若者に住んでもらえる。 ・効率性(目的の集約、車両の兼用) ・地区のみんなで困ったときは、助け合い ・利便性(利用時間帯の拡大・路線延長) ・使いやすさ(利用ニーズに適した運用) ・駅を安全に使える。 ・安心(人通りを増やす。) ・分かりやすさ(車両の外観)	・小用、安登駅での乗り継ぎ、待合環境の改善 ・JR駅のバリアフリー ・黒瀬方面、安芸津病院への移動手段の確保 ・デマンドバスの充実、ライドシェア検討 ・運賃(乗り継ぎ割引、高齢者割引)の拡大 ・運行(JR呉線の便数維持) ・駅周辺に駐車場(パークアンドライド) ・駅前をにぎやかにする。 ・自転車に乗れるバス、電車 ・JR呉線が運休時の代替移動手段の確保 ・ラッピングバス、自治会主催のツアー
川尻	・利便性の向上 ・便利な移動(細かな移動) ・まちの安全(道路整備) ・待合環境、乗り継ぎの利便性 ・安心して使える。 ・JR安芸川尻駅の分かりやすさ ・道路環境の安全性	・運行経路の改善 ・利用しやすい、小回りが効く運行(地区内移動) ・より安全な道路整備(道路の拡幅) ・施設とリンクしたバス停 ・利用実態に応じた便数設定 ・タクシーを利用した移動手段の検討 ・運賃・割引制度の柔軟性 ・待ち時間の最適化
中央	・快適に移動できる。 ・住みやすい。 ・乗り場・ルート・運行情報等が分かりやすい。 ・観光客でにぎわう。 ・災害時にも移動できる(信頼性)。	・通院に特化したルート設定 ・公共交通の情報周知 ・バス停表示を分かりやすく ・バスの混雑状況の可視化 ・観光客の利用促進 ・観光施策の強化(飲食)
昭和	・人口維持 ・ベッドタウン化 ・呉市中央地区へ行きやすい。 ・高齢者が移動しやすい交通 ・病院・買物に便利な路線	・便数の適正化 ・バスの小型化 ・バス停の改善 ・きめ細やかな運行 ・路線バス・生活バスの乗り継ぎ改善
警固屋	・安全性(道路整備) ・移動性(自由に移動できる。) ・使いやすい(乗り継ぎしやすさ・情報発信)。 ・飲みに行きやすい。 ・効率的な運用(バスの便数) ・使いやすさ(店舗内にダイヤを掲示)	・待合環境の改善 ・ワンデーバスの区域拡大 ・歩道の拡幅 ・小・中学生の通学に使いやすく ・呉方面の通院、買物に使いやすく ・病院バスの運行
宮原	・若者が帰ってきたいと思える場所 ・安全性(道路整備) ・利便性(バスを使いやすく) ・安定(助け合いの街 宮原) ・買物に行きやすい。	・危険箇所・不便地域の解消 ・道路標識・表示の改良 ・小型バスの運行 ・買物代行の実施 ・利用実態に応じた便数設定

1. 6 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q1. あなたのことについて、お伺いします。

意見交換会参加者数:172名

アンケート回答者数:150名(回答率:約87.2%)

年代	回答数	割合
10代	1	0.7
20代	5	3.3
30代	10	6.7
40代	9	6.0
50代	17	11.3
60代	24	16.0
70代	61	40.7
80代以上	17	11.3
未回答	6	4.0
合計	150	100.0

居住地	回答数	割合
阿賀	5	3.3
安浦	17	11.3
音戸	11	7.3
下蒲刈	3	2.0
蒲刈	9	6.0
吉浦	6	4.0
宮原	8	5.3
郷原	4	2.7
警固屋	4	2.7
広	14	9.3
昭和	7	4.7
仁方	2	1.3
川尻	10	6.7
倉橋	12	8.0
中央	9	6.0
天応	11	7.3
豊	3	2.0
豊浜	14	9.3
未回答	1	0.7
合計	150	100.0

出典:呉市資料

図5-1-8 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ1

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

①移動目的

目的	回答数	割合
買物	60	37.0
通院	49	30.2
観光・娯楽	28	17.3
通勤	20	12.3
通学	5	3.1
合計	162	100.0

※複数回答があるため、回答数と回答者数は一致しない。

②目的地

行き先	回答数	割合
中央	81	50.9
広	30	18.9
広島市	19	11.9
倉橋	4	2.5
宮原	3	1.9
阿賀	3	1.9
豊	3	1.9
安浦	2	1.3
吉浦	2	1.3
仁方	2	1.3
川尻	2	1.3
昭和	2	1.3
下蒲刈	1	0.6
蒲刈	1	0.6
音戸	1	0.6
東広島市	1	0.6
江田島市	1	0.6
豊浜	1	0.6
合計	159	100.0

※複数回答があるため、回答数と回答者数は一致しない。

出典:呉市資料

図5-1-9 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ2

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

③目的地(居住地別)

居住地	目的地																		小計
	中央	広	広島市	倉橋	豊	阿賀	宮原	安浦	吉浦	仁方	昭和	川尻	蒲刈	音戸	下蒲刈	豊浜	東広島市	江田島市	
中央	4		3																7
広	8	2				1													11
倉橋	7			4															11
豊	2	2	1																5
阿賀	2		1			2													5
宮原	7	3	1				1												12
安浦	8	6	2					2		2		2					1		23
吉浦	4		2				1												7
仁方		1	1																2
昭和	4										2								6
川尻	6		2																8
蒲刈	2	4			2										1				9
音戸	9		1				1							1				1	13
下蒲刈	1	1	1																3
豊浜	3	9	3		1											1			17
郷原	1	2																	3
警固屋	3																		3
天応	10		1						2				1						14
合計	81	30	19	4	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	159

※複数回答があるため、回答数と回答者数は一致しない。

出典:呉市資料

図5-1-10 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ3

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

④理想とするバスの運行間隔

運行間隔	回答数	割合	居住地	10分以内	15分間隔	30分間隔	45分間隔	60分以上	小計
30分間隔	57	38.0	中央	3	4	2			9
15分間隔	37	24.7	宮原		6	1		1	8
45分間隔	25	16.7	広	1	7	5	1		14
10分以内	12	8.0	昭和	1	2	4			7
60分以上	11	7.3	吉浦		3	2	1		6
未回答	8	5.3	天応		6	5			11
合計	150	100.0	阿賀		2	1	1	1	5
			郷原	2		2			4
			仁方	1		1			2
			川尻	1		7	2		10
			安浦	1	2	5	4	2	14
			音戸		2	6	1		9
			倉橋	1		4	3	3	11
			警固屋	1	1	2			4
			蒲刈		1	2	4	2	9
			下蒲刈			1	2		3
			豊浜			5	6	2	13
			豊			2			2
			未回答		1				9
			合計	12	37	57	25	11	150

出典:呉市資料

図5-1-11 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ4

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

⑤自宅を出発して、目的地に到着までの理想の移動時間

移動時間	回答数	割合	居住地	15分以内	30分以内	45分以内	60分以内	90分以内	小計
30分以内	53	35.3	中央	2	4	3			9
60分以内	37	24.7	宮原	3	4		1		8
45分以内	31	20.7	広		9	4	1		14
15分以内	15	10.0	昭和	1	2	3	1		7
未回答	8	5.3	吉浦	2	2	1	1		6
90分以内	6	4.0	天応	2	5	1	3		11
合計	150	100.0	阿賀		3		2		5
			郷原	1	2		1		4
			仁方		1		1		2
			川尻		3	2	3	1	9
			安浦	2	6	5	3		16
			音戸		5	2	1		8
			倉橋	1	1	2	6	1	11
			警固屋		3		1		4
			蒲刈		2	3	3	1	9
			下蒲刈				3		3
			豊浜			5	5	2	12
			豊	1			1	1	3
			未回答		1				9
			合計	15	53	31	37	6	150

出典:呉市資料

図5-1-12 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ5

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

⑥乗り継ぎ回数について、許容範囲と思う回数

乗り継ぎ回数	回答数	割合	居住地	直通	1回まで	2回まで	3回まで	4回以上	小計
1回まで	73	48.7	中央	3	4	2			9
直通	41	27.3	宮原	2	5	1			8
2回まで	27	18.0	広	3	6	5			14
未回答	6	4.0	昭和	2	3	2			7
4回以上	2	1.3	吉浦		4	1		1	6
3回まで	1	0.7	天応	2	8	1			11
合計	150	100.0	阿賀		3	1			4
			郷原	2	2				4
			仁方		1	1			2
			川尻	4	6				10
			安浦	6	7	4			17
			音戸	4	5				9
			倉橋	3	5	3			11
			警固屋	4					4
			蒲刈	1	3	4		1	9
			下蒲刈		1	2			3
			豊浜	4	8				12
			豊	1	1		1		3
			未回答		1				7
			合計	41	73	27	1	2	150

出典:呉市資料

図5-1-13 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ6

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

⑦乗り継ぎについて、許容範囲と思う待ち時間

乗り継ぎ時の待ち時間	回答数	割合
15分程度	68	45.3
10分以内	48	32.0
30分程度	20	13.3
未回答	12	8.0
45分程度	2	1.3
合計	150	100.0

許容する乗り継ぎ回数	10分以内	15分程度	30分程度	45分程度	小計
1回まで	24	38	6	1	69
2回まで	3	12	11	1	27
3回まで		1			1
4回以上		1	1		2
直通	21	16	2		39
未回答					12
合計	48	68	20	2	150

出典:呉市資料

図5-1-14 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ7

参考 第2回住民意見交換会におけるアンケートの集計結果

Q2. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

⑧乗り継ぎ場所において、必要と思う設備

順位	設備	割合
1位	ベンチ	23.6
2位	上屋	19.9
3位	トイレ	17.7
4位	明るい照明	16.0
5位	売店・自販機	11.6
6位	Wi-Fi	11.2
	合計	100.0

出典:呉市資料

図5-1-15 第2回住民意見交換会におけるアンケート結果まとめ8

1. 7 第2回住民意見交換会の結果概要

表5-1-2 第2回住民意見交換会の結果概要

	第2回
開催日時	令和6年2月23日~同年3月3日
開催場所	市内6か所
参加人数	172名
テーマ	(1) 将来(5年後くらい)の地区の目指す姿は。 (2) 地区の目指す姿を実現するために、交通はどんなサービス改善が必要か。
主な意見	テーマ(1) ・若い人が住みたくなる便利さ ・買物・病院に行きやすい。 ・乗り継ぎ場所が分かりやすい。 ・情報提供の充実、運賃制度の利便性 ・安心して免許返納できる。 ・通学に使える、子どもたちの交通網 ・災害時にも移動できる。 ・快適なバス待ち環境 テーマ(2) ・便数の増加、速達化 ・広島市、呉市中央地区へのアクセス性 ・商業施設での待合環境整備 ・運賃割引制度の充実 ・パークアンドライドの推進 ・確実に乗り継ぎができる。 ・公共交通の情報周知

2 事業者ヒアリング

2. 1 実施内容と結果まとめ

1. 事業者ヒアリングの実施概要

目的

本計画の策定に当たり、交通事業者で把握している現状の交通ネットワークに対する課題を始め、担い手不足に関する課題等を調査するとともに、その解決に向けた取組アイデアを本計画に反映する。

期 間	令和6年1月16日(火)～同月31日(水)
対象事業者数	32社(路線バス, 法人タクシー及び海上交通事業者) ※呉市生活バスの運行事業者を含む。
実 施 方 法	郵送又は電子メール
回 答 数	16社 バス: 7社, タクシー: 7社, 海上交通事業者: 5社 ※バス・タクシーを兼業している事業者があるため、内訳の合計が回答事業者数と一致しない。

2

出典:呉市資料

図 5-2-1 事業者ヒアリング実施概要

2. ヒアリング結果 (Q1・Q2 ①)

Q.1 交通ネットワークに関する課題

呉市内の交通ネットワークに関して、事業者様で把握されている課題について、具体的な状況を教えてください。

Q.2 Q.1の課題解決の取組アイデア

Q.1で出していた課題の解決策や呉市内の交通ネットワーク、地域公共交通をより良くするための取組のアイデアについて、教えてください。

持続性			
事業者	交通ネットワークに関する課題	意見交換会での課題提案	課題解決の取組アイデア
バス	運転手・運行管理者が長時間勤務になっている。		最終運行時刻の時間を早める。又は始発時刻を遅くする。
タクシー	運転手の高齢化が顕著	○	
タクシー	給与カット, 車両の老朽化による, 就業意欲の低下, 離職率が高い。		車両台数を適正化し, 給与・車両更新に充当する。
タクシー	後継者が不在のため, 廃業の可能性が高い。	○	各自治会に利用促進の協力を依頼, 運行中止になる条件を説明

3

出典:呉市資料

図 5-2-2 事業者ヒアリング結果 1

2. ヒアリング結果 (Q1・Q2 ②)

使いやすい

事業者	交通ネットワークに関する課題	意見交換会での課題提案	課題解決の取組アイデア
タクシー	利用客の減少に伴う、売り上げ低下で事業継続が困難		商用利用の促進、住民への利用促進、宣伝
海上交通事業者	深刻な少子高齢化に伴う、出作農家、通学生の減少による輸送人員の減少		
バス	運行回数が少なく、不便(買物・通勤・通学利用)	○	バスの小型化・スクールバスの運行費用を生活バス運行に集約する。
バス	地域の高齢化に伴い、利用者が減少し、補助金と運賃収入だけでは事業継続が困難		
バス	生活バスの利用者が減少	○	運行経路の見直し・デマンド運行への変更 呉倉橋島線を利用者の多い時間帯だけ、室尾発着に変更、鹿島～室尾間は、ジャンボタクシー、大迫～室尾間は、小型タクシーで運行 障害者等が乗車した場合、本人・介護者を無料にする。
海上交通事業者	大崎下島、大崎上島間の交流人口の減少		両市町の連携強化

4

出典:呉市資料

図5-2-3 事業者ヒアリング結果2

2. ヒアリング結果 (Q1・Q2 ③)

使いやすい

事業者	交通ネットワークに関する課題	意見交換会での課題提案	課題解決の取組アイデア
バス	呉駅周辺以外の拠点の不足		移動者(特に高齢者)が短時間で移動可能なまちづくりの推進 沿線には、マンション等の住居や宅地を整備し、点ではなく、面での都市開発 商業施設・オフィスビル・病院等の複合的機能を有する施設を交通結節点とする。 広市民センター周辺をバスセンターとして拠点化し、呉駅方面・黒瀬・長浜・川尻方面にそれぞれ運行
バス	利用者が求める運行経路が不明瞭		利用者の意見を反映し、選択と集中を図る。
バス	道が細く、坂が多い場所のニーズに対応できていない。	○	
海上交通事業者	川尻⇒呉市中央地区、本通⇒吉浦へのバスの便数が少ない。	○	
海上交通事業者	サービス水準(運航回数・運賃)の設定と持続可能な運行計画の見極め		
			その水準を行政、自治会及び事業者(法定協議会)で検討

5

出典:呉市資料

図5-2-4 事業者ヒアリング結果3

2. ヒアリング結果 (Q1・Q2 ④)

分かりやすい・使いやすい

事業者	交通ネットワークに関する課題	意見交換会での課題提案	課題解決の取組アイデア
バス	呉市中央地区等では、市内線や郊外から来るバスが中心部で複数並んで運行しており、非効率である。	○	並んで運行することがないように、市内や隣接市も含め、運行体系を検討 広市民センター周辺にバスセンターとして拠点化し、呉駅方面・黒瀬・長浜・川尻方面に蜘蛛の巣状に運行 周辺市町と連携し、行政の枠組みを超えた公共交通再編検討が必要
海上交通事業者	呉市までの交通アクセスが不便		
海上交通事業者	JR呉線は、便数が少なく、時間もかかる。また、連休が多い。	○	都市間バスの充実
海上交通事業者	呉港の駐車場が狭い。		とびしま海道・音戸・倉橋・江田島の交通インフラの充実
海上交通事業者	呉市中央地区から市内周辺へのアクセスが不便で観光エリアが限られる。	○	呉市観光振興課の宣伝とタクシーの観光地に対する多様性運行
タクシー	観光地周りの交通ネットワーク	○	

6

出典:呉市資料

図5-2-5 事業者ヒアリング結果4

2. ヒアリング結果 (Q1・Q2 ⑤)

分かりやすい・使いやすい・安心・安全

事業者	交通ネットワークに関する課題	意見交換会での課題提案	課題解決の取組アイデア
バス	バスは、PASPY、鉄道は、ICOCAなので、使えるICカードが異なる。		バス・鉄道の決済手段を統一
バス	各輸送モードの事業者連携が出来ていない。	○	情報の一元管理
海上交通事業者	ほかの交通機関の情報が事前に無く、当航路の時刻変更が遅くなり、利用者に不便をかける。		交通政策課で取りまとめて、各事業者に情報発信する。
バス	市報への情報がコミュニティバス等の一部の情報提供となっている。		情報の一元管理 鉄道・バス・くるけん等の情報取得方法の周知
バス	バスが寄せにくいバス停がある。		バス停の改良(バリアレス縁石等)
海上交通事業者	呉港の宝町西詰交差点で渋滞がひどい。		各エリアに交通拠点(結節点)を整備し、まちづくりとの整合を図り、基幹路線・補完路線がそれぞれを担う体制構築
バス	渋滞対策、速達性を上げるための道路環境整備が課題		

7

出典:呉市資料

図5-2-6 事業者ヒアリング結果5

2. ヒアリング結果（Q1・Q2 ⑥）

分かりやすい・持続性

事業者	交通ネットワークに関する課題	意見交換会での課題提案	課題解決の取組アイデア
バス	バス停に様々な時刻表が貼ってあり、観光客や初めて乗る人には、どの時刻表を見ればいいのか分かりにくい。	○	交通結節点への情報を集約化 外国語(中国・韓国・ポルトガル・インドネシア・フィリピン・英語)での案内を作成
バス	公共交通ネットワークが分かりにくく、使いにくい。	○	路線番号、行き先を方向幕で掲示する。 くるけんの表示改良 バスだけでなく、様々な輸送モードに対応可能なターミナルの整備 デジタル弱者も利用しやすい社会やシステムの構築
海上交通事業者	老朽化したフェリーの代替船への対応		公設民営制度の導入
バス	運行コストが高い。		各路線にジャンボタクシーを配置して、乗客が少ない時間帯に活用する。
バス	運行経費の補助制度に欠損が残る仕組みとなっており、路線の維持確保が困難となっている。		地域公共交通を運行するに当たり、欠損が残らない仕組みにする。

8

出典:呉市資料

図5-2-7 事業者ヒアリング結果6

3. ヒアリング結果（Q3 ①）

Q.3 担い手不足に対する課題

昨今の交通の担い手不足の状況を把握したいと考えています。運転手又は船員の年代別や在籍年数別の人数を教えてください。

⇒平均年齢は、海上交通事業者 < バス(乗合) < タクシー
48.4歳 < 53.1歳 < 67.4歳

⇒平均在籍年数は、バス(乗合) < タクシー < 海上交通事業者
13.0年 < 13.3年 < 13.4年

⇒女性の割合は、どの業種も低い。

参考:運輸業・郵便行における女性割合は、20.5%(出典:令和2年国勢調査(広島県))

バス : 288人中0人
タクシー : 119人中5人(4.2%)
海上交通事業者 : 61人中2人(3.3%)

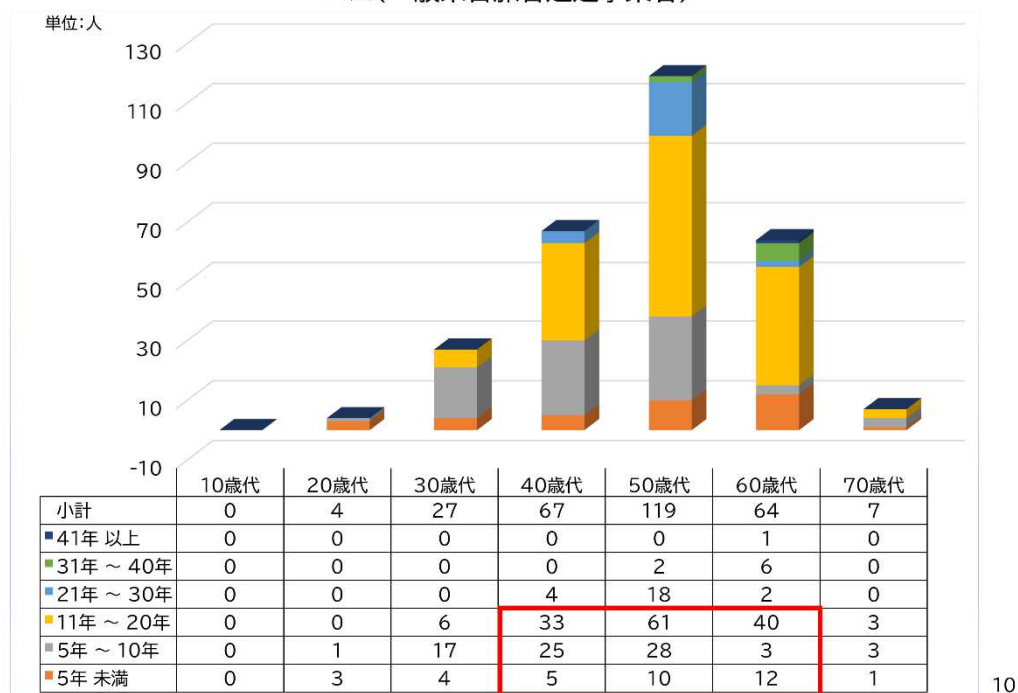
出典:呉市資料

9

図5-2-8 事業者ヒアリング結果7

3. ヒアリング結果（Q3 ②）

バス(一般乗合旅客運送事業者)

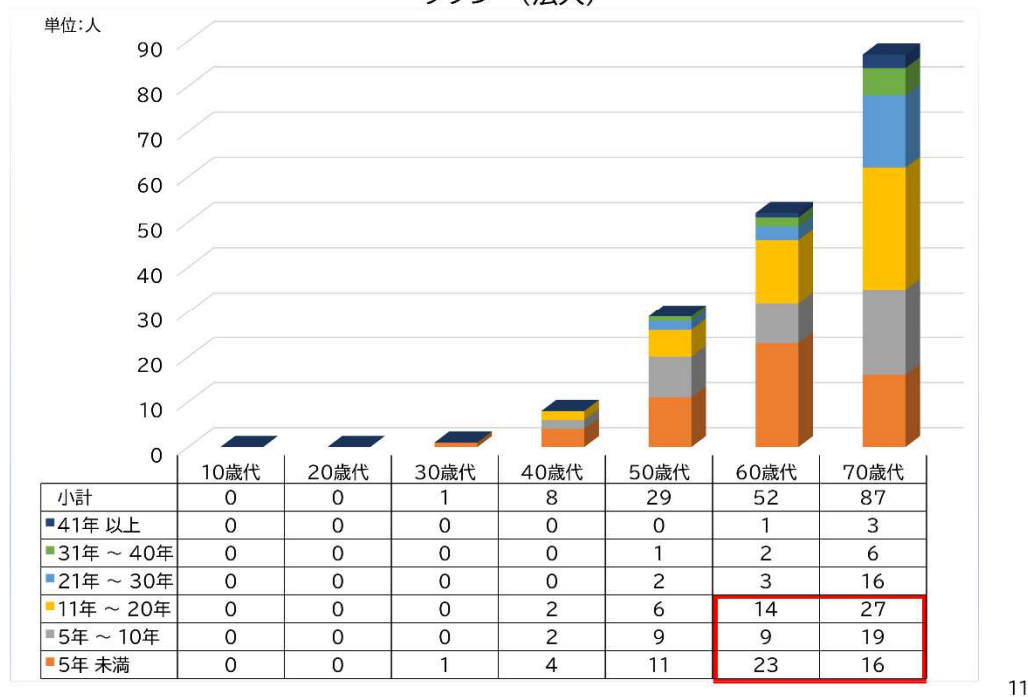


出典:呉市資料

図5-2-9 事業者ヒアリング結果8

3. ヒアリング結果（Q3 ③）

タクシー(法人)

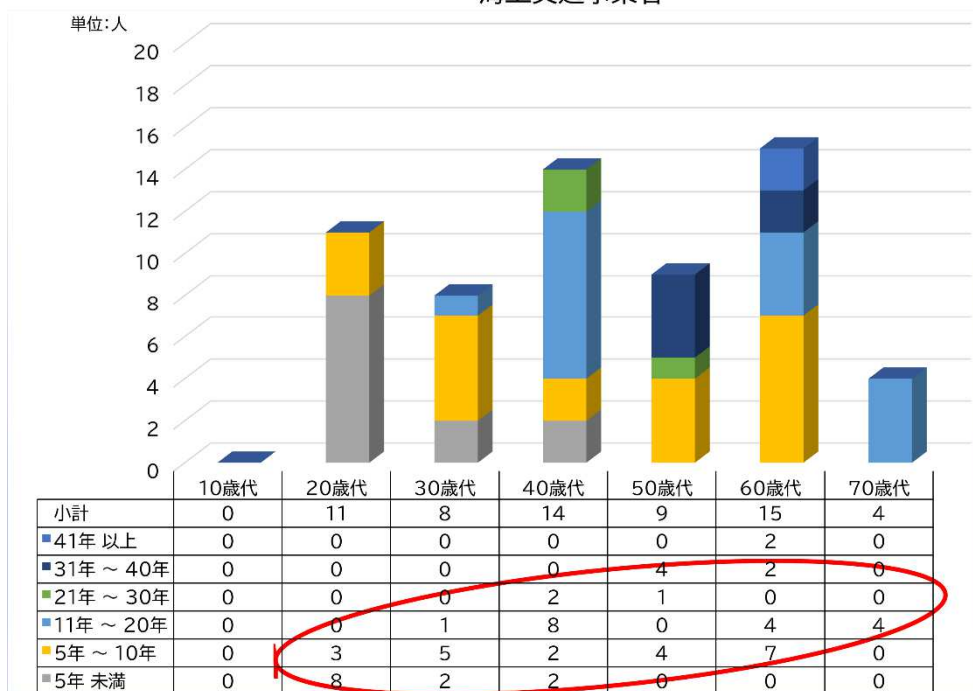


出典:呉市資料

図5-2-10 事業者ヒアリング結果9

3. ヒアリング結果 (Q3 ④)

海上交通事業者



12

出典:呉市資料

図5-2-11 事業者ヒアリング結果10

4. ヒアリング結果 (Q4 ①)

Q.4 Q.3の課題解決の取組アイデア

運転手又は船員の確保に向けて、実施されている取組や取り組みたいと考えているアイデアがあれば、教えてください。

また、取組やアイデアを検討・実施する上で、ほかの交通事業者や行政と協力・連携を図りたいと考えているものについて、教えてください。

〈バス(一般乗合旅客運送事業者)〉

- ・若年層(新卒の大学生・高校生)のバス運転手の獲得が課題
- ・運転手に対する負のイメージを払拭
- ・職場体験、見学会等の実施
- ・職業相談を実施、バス運転手就職フェアへの参加
- ・高等学校への訪問・就職案内
- ・若者の地元企業への就職支援
- ・労務・福利を拡充
- ・移住支援として、市営住宅の申込～入居可能期間を短縮
- ・公共交通従事者(運転手)へ何らかのインセンティブを与え、離職防止
- ・土日祝の勤務手当の増額、これを現行の補助制度に加えて実施
- ・子育てができる水準に給与アップ
- ・第二種運転免許の取得可能年齢を引き下げ
- ・免許取得費用への補助金交付
- ・免許取得の費用補助や要件緩和等により、運転手になるための敷居を低下
- ・外国人を雇用したいが、必要な手続き・準備作業が不明

13

出典:呉市資料

図5-2-12 事業者ヒアリング結果11

4. ヒアリング結果（Q4 ②）

〈タクシー(法人)〉

- ・若者に対する地元企業への就職支援
- ・車両更新や福利厚生の充実により、従業員の就業意欲を高揚
- ・観光タクシーの費用の一部を市が負担
- ・子育てができる水準に給与アップ
- ・第二種運転免許の取得可能年齢を引き下げ
- ・免許取得費用への補助金交付

〈海上交通事業者〉

- ・運輸事業関係者のバスツアー受入れ
- ・中学生の職場体験実施・学校や教育委員会との連携
- ・福利厚生を充実(社員寮の環境改善)
- ・給与アップ
- ・採用基準の緩和(船の知識がない方でも採用する。)

14

出典:呉市資料

図5-2-13 事業者ヒアリング結果12

2. 2 事業者ヒアリングの結果概要

表5-2-1 事業者ヒアリングの結果概要

期間	令和6年1月16日～同年同月31日
対象事業者数	32社（バス、法人タクシー及び海上交通事業者） ※呉市生活バスの運行事業者を含む。
実施方法	郵送又は電子メール
回答数	16社（バス：7社、タクシー：7社、船舶：5社） ※バス・タクシーを兼業している事業者があるため、内訳の合計が回答事業者数と一致しない。
主な意見	・深刻な少子高齢化に伴う、輸送人員の減少 ・運転手の高齢化が顕著 ・運転手の離職率が高い。 ・後継者が不在のため、廃業の可能性がある。 ・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。 ・呉駅周辺以外の拠点の不足 ・分かりやすく、使いやすい公共交通サービスの構築 ・バス停に様々な時刻表が貼っており、観光客や初めて乗る人には、どの時刻表を見ればいいのか分かりにくい。 ・呉市中央地区等では、市内線や郊外から来るバスが中心部で複数並んで運行しており、非効率である。

3 高校生・保護者アンケート

3. 1 高校生・保護者アンケートの実施内容

高校生アンケート①

1. 目的

- ・高校への通学における公共交通の利用実態の把握及び課題の抽出
- ・高校生の保護者を対象とした公共交通の利用実態の把握及び課題の抽出

2. 実施期間

令和6年4月15日(月)～同年5月10日(金)

3. 対象者

呉市内の高校11校の生徒(約5,100名)及びその保護者

4. アンケート内容

4. 1 高校生向け

属性

学校名, 居住地, 学年, 性別

Q1. 通学における公共交通利用について

- ・通学で公共交通を利用していますか(利用がない場合は, その理由, どうすれば利用したいか。)
- ・通学で利用する公共交通機関
- ・自宅から学校までの移動時間
- ・自宅を出発するだいたいの時間
- ・帰宅するだいたいの時間
- ・通学時の乗り継ぎ回数
- ・普段より早く学校に行きたい場合にも, 公共交通で通学できますか。
- ・普段より遅く学校に行きたい場合にも, 公共交通で通学できますか。
- ・乗り継ぎ場所にあったら便利になると思う設備を順位付けしてください。
- ・通学で公共交通を利用する上で, 困り事やどんなサービス改善が必要か, 教えてください。

1

出典:呉市資料

図5-3-1 高校生・保護者アンケート実施内容1

高校生アンケート②

Q2. 公共交通全般について

- ・呉市内のバス路線・航路は, すべて赤字であることを知っていますか。
- ・その赤字額約11億円/年を呉市の費用で補填して, バス路線・航路を維持していることを知っていますか。
- ・公共交通をより多くの方に使っていただくことや利便性を向上させるためのアイデアがあれば, 教えてください。

Q3. 今後, 開催する住民意見交換会等への参加等, 計画策定へ参画してもよいと思う方は, 住所等を教えてください。

4. 2 保護者向け

属性

御家族の学校名, 居住地, 年齢, 性別

Q1. 日常生活における公共交通利用について

- ・普段公共交通を利用していますか(利用がない場合は, その理由, どうすれば利用したいか。)
- ・公共交通の利用目的
- ・利用する公共交通機関
- ・目的地
- ・現状の目的地までの移動時間
- ・理想とする目的地までの移動時間
- ・バスをよく利用する時間帯
- ・理想とするバスの運行間隔
- ・理想とする乗り継ぎ回数
- ・理想とする乗り継ぎ時の待ち時間
- ・乗り継ぎ場所にあったら便利になると思う設備を順位付けしてください。
- ・公共交通を利用する上で, 困り事やどんなサービス改善が必要か教えてください。

2

出典:呉市資料

図5-3-2 高校生・保護者アンケート実施内容2

高校生アンケート③

Q2. 御家族の通学における公共交通利用について

- ・御家族は、通学で公共交通を利用していますか(利用がない場合は、その理由、どうすれば利用したいか。)
- ・御家族が通学で利用する公共交通機関
- ・御家族が公共交通で通学する際、どんなサービス改善が必要だと思いますか。

Q3. 公共交通全般について

- ・呉市内のバス路線・航路は、すべて赤字であることを知っていますか。
- ・その赤字額約11億円/年を呉市の費用で補填して、バス路線・航路を維持していることを知っていますか。
- ・公共交通をより多くの方に使っていただくことや利便性を向上させるためのアイデアがあれば、教えてください。

Q4. 今後、開催する住民意見交換会等への参加等、計画策定へ参画してもよいと思う方は、住所等を教えてください。

3

出典:呉市資料

図5-3-3 高校生・保護者アンケート実施内容3

3. 2 高校生・保護者アンケートの実施結果

高校生アンケート結果①(生徒・保護者共通)

Q. 公共交通を利用する上で、困り事やどんなサービス改善が必要か教えてください。

	生徒	保護者
運賃	・運賃が高すぎる。(音戸) ・高齢者の運賃が安すぎる。(音戸) ・運賃の支払いで、お釣りを出さないようにするのが難しい。(広)	・多様な決済手段があること。(郷原) ・バスに乗ろうと思ったときに運賃が分かりにくい。(広)
便数	・通学と通院の高齢者が乗る時間帯の便数をもう少し増やしてほしい。(下蒲刈) ・夜の便数を増やしてほしい。(豊浜) ・土日祝の便数が少なく、乗り継ぎして電車に乗ることになる。(音戸)	・1時間に2本しかないのは、不便(吉浦) ・学校の終業時刻がバスの時刻とギリギリ(吉浦) ・バスの運行間隔が長く、バスの時間に合わせて家を出る必要がある。(警固屋) ・帰りの事を考えると電車・バスの最終運行時刻が早い。(中央)
接続	・瀬戸内産バスとJR呉線の接続が悪いので、改善してほしい。(下蒲刈) ・家の近くのバス停の始発時刻が6時50分なので、朝練に間に合わない。(豊) ・帰る時間帯(18時台)にバスの便数を増やしてほしい。(宮原)	・余裕をもった乗り継ぎ時間の設定(広) ・目的地に向かうとき、接続するバスと時間調整する等、電車と連携してほしい。(昭和) ・学校の登下校時刻・買物の時間帯を無視し、電車との乗り継ぎを優先したダイヤになっている。(中央)
バス 待合環境	・日陰がほしい。(下蒲刈) ・ベンチだけを置いて殺風景なバス停があるため、上屋を設置してほしい。(広) ・上屋に穴があることやベンチが古いため、環境が悪い。(阿賀・郷原) ・(大雨等で)バスが運休したときに分かりにくいので、電子掲示板を主要なバス停に設置してほしい。(昭和) ・上屋の面積が少なく、雨天のときに不便、また、ある程度の広さがあるので、自動販売機がほしい。(仁方) ・時刻表をもっと分かりやすく書いてほしい。(吉浦)	・待機する場所の環境・待ち時間・バスの走行位置が分かる情報盤があれば、安心できる。(広島県内) ・バス停に上屋がない。(昭和) ・バスを待つときに先着順が守られるような工夫がほしい。(昭和) ・バス停の照明が切れたままになっていることがあり、暗くて、気持ち悪い。(中央)
車内環境	・バスの便数が少ないため、バスの中が混雑している。(宮原・音戸) ・バスが狭いため、荷物が多いとき、邪魔になる。(中央・阿賀)	・時間帯によっては、混雑しており、乗れない。(広島県内) ・車椅子やベビーカーを利用するときに運転手が迷惑そうな態度をする。(警固屋)
その他	・時々、バス停で待っている人を素通りするバスがある。(警固屋) ・バスの位置情報が見られるようにしてほしい。(音戸) ・車内が混雑しており、人同士の接触事故が起きる。(昭和) ・倉橋へのアクセスが悪い。(警固屋) ・基本的に遅れることが多く、予定を立てにくい(音戸・仁方・阿賀・広) ・初めて財政負担の件を知った。公共交通の衰退は、街の衰退に等しいと思うので、体制の維持をお願いしたい。(広)	・行きたいところにバス路線がない。(中央) ・黒瀬から呉駅に行く場合、国道375号線を走行するので時間がかかる。呉越峠経由になっていることが無駄(広島県内) ・時刻表や目的地に合わせた乗り方が把握しづらいので、スマホ等で調べやすくしてほしい。(宮原) ・ベビーカーや車椅子等の利用が便利になることが必要(天応) ・時間どおりにバスが来ない。(吉浦) ・旅行者等にも分かりやすい行き先や乗り継ぎ案内(阿賀) ・赤字路線の地域で存続を希望する場合は、地域住民が費用の一部を負担するべき。(吉浦) ・呉平谷線が事故・雨天のときに渋滞するので困る。(昭和)

4

出典:呉市資料

図5-3-4 高校生・保護者アンケート実施結果1

高校生アンケート結果②（生徒・保護者共通）

Q. 公共交通を利用する上で、困り事やどんなサービス改善が必要か教えてください。

		生徒	保護者
JR呉線	運賃		・やはり、定期代が高い。もう少し割引してほしい。(広島県内)
	便数	・朝と夜の電車の便数が少なすぎて困る。(広・安浦・天応・広島県内) ・快速の電車が止まらない駅が多いので、不便、電車の便数が少ない。(天応・広島県内) ・広から糸崎行き電車が少なすぎて、不便、電車の最終運行時刻が早い。(安浦・川尻)	・電車の便数が少なく、特に昼前後が少なすぎる。(川尻)
	接続	・同じ時間帯に電車が来ると、乗ることが出来ないで、電車の到着時刻を調整してほしい。(広島県内)	・電車やバスの時刻が悪すぎるので、改善してほしい。(広)
	待合環境	・駅内が少し汚かったり、不潔感があるので、改善してほしい。(広島県内) ・トイレが駅郊外にある、衛生状態が悪い、トイレが少ない。(広島県内) ・電車のホームで座れる場所を増やしてほしい。(安浦・川尻) ・Wi-Fi環境を整えてほしい。(安浦) ・駅構内にゴミ箱を設置してほしい。(広島県内) ・時刻表の背景が白でオレンジの字だと混雑時に時間が見えにくい。(吉浦)	・線路脇の整備、雑草・竹藪など(広) ・JR呉線を利用した際、改札を通った後でトイレを利用したかったが、トイレが無かった。(広) ・呉駅の改札前に椅子を置いてほしい。(広) ・川原石駅が階段を使わないと利用できない(段差がない移動スロープ等を希望)。(中央)
	車内環境	・通勤・通学ラッシュの時間帯において、車内混雑を分散させてほしい。(広島県内) ・電車内の人の密度を低くしてほしい。(中央)	
	その他	・JR呉線を西条まで延伸してほしい。(広島県内) ・雨等で電車がすぐに運行休止になる。(安浦) ・どこの駅でも定期が買いたい。(吉浦) ・JR呉線は、少しのことでよく遅延しているので、改善してほしい。(仁方・広・阿賀・県外)	・車椅子やベビーカーを使用するときにエレベーターがなくて困る。(川尻) ・JR呉線が止まる頻度が高い。(天応・中央・安浦・吉浦) ・吉浦駅のエレベーターが無く、お年寄やスーツケースを運ぶのに本当に大変(吉浦)

出典:呉市資料

5

図5-3-5 高校生・保護者アンケート実施結果2

高校生アンケート結果③（高校生）

チラシ配布枚数:約5,100枚

アンケート回答者数:584名(回答率:約11.4%)

Q. 学年, 性別

学年	男性	女性	その他	総計	割合
1年生	75	86	1	162	27.7
2年生	111	82	1	194	33.2
3年生	120	107	1	228	39.0
合計	306	275	3	584	100.0

Q. 居住地, 性別

居住地	男性	女性	その他	総計	割合
中央地区	31	38		69	11.8
宮原地区	8	7		15	2.6
広地区	50	60	1	111	19.0
昭和地区	19	35		54	9.2
吉浦地区	6	8		14	2.4
天応地区	2	4		6	1.0
阿賀地区	50	28		78	13.4
郷原地区	5	5		10	1.7
仁方地区	6	7		13	2.2
川尻地区	4	4	1	9	1.5
安浦地区	10	4		14	2.4
音戸地区	13	10		23	3.9
倉橋地区	4	4		8	1.4
警固屋地区	4	2		6	1.0
下蒲刈地区		2		2	0.3
豊地区	1	1		2	0.3
豊浜地区		1		1	0.2
広島県内	91	53	1	145	24.8
県外	2	2		4	0.7
合計	306	275	3	584	100.0

出典:呉市資料

6

図5-3-6 高校生・保護者アンケート実施結果3

高校生アンケート結果④（高校生）

Q. 通学で公共交通機関を利用していますか。

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
ほぼ毎日利用	17	6	47	50	11	6	17	10	7	9	14	17	7	4	2	1	2	123	1	351	60.1
ときどき利用 (週1回以上)	2		11	1			3		3			1		1				5		27	4.6
たまに利用 (月1回程度)	6	1	8	1	1		10		1			1						2		31	5.3
その他、利用 していない	44	8	45	2	2		48		2			4	1	1				15	3	175	30.0
合計	69	15	111	54	14	6	78	10	13	9	14	23	8	6	2	1	2	145	4	584	100.0

Q. 通学で公共交通機関を利用しない理由

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
徒歩、自転車、バイクを利用	41	7	45		1		35		2			3	1					7	2	144	83.7
寮生活のため	1						10											7	1	19	11.0
送迎してもらっている	2	1		1	1									1						6	3.5
移動に時間がかかる							1											1		2	1.2
バス停、駅が遠い				1																1	0.6
合計	44	8	45	2	2		46		2			3	1	1				15	3	172	100.0

出典：呉市資料

図5-3-7 高校生・保護者アンケート実施結果4

高校生アンケート結果⑤（高校生）

Q. 通学で公共交通機関を利用していますか(公共交通機関別)。

利用頻度	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
ほぼ毎日利用																				351	100.0
電車のみ	6	1	40		8	6	12		7	6	13							85	1	185	52.7
バスのみ(乗り継ぎなし)	9	4	1	34	1		1	9				12	6	3	1	2		18		101	28.8
電車とバス	1		4	13	2		2	1		1	1	3		1	1		1	9		40	11.4
バスのみ(乗り継ぎあり)	1	1		3			2			1		2						3		13	3.7
その他				1									1					3		5	1.4
船とバス										1								3		4	1.1
船とバスと電車																		1		1	0.3
船と電車																		1		1	0.3
未回答				1																1	0.3
ときどき利用(週1回以上)																				27	100.0
バスのみ(乗り継ぎなし)	1		2				2					1		1				4		11	40.7
電車のみ			6				1		1									1		9	33.3
電車とバス	1		2	1					2											6	22.2
その他				1																1	3.7
たまに利用(月1回程度)																				31	100.0
バスのみ(乗り継ぎなし)	5		1	1	1		4					1						1		14	45.2
電車のみ			5				3		1											9	29.0
電車とバス							2													2	6.5
バスのみ(乗り継ぎあり)	1																	1		2	6.5
その他				1			1													2	6.5
未回答			1	1																2	6.5

出典：呉市資料

図5-3-8 高校生・保護者アンケート実施結果5

高校生アンケート結果⑥（高校生）

Q. 自宅を出発するだいたいの時間

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
5時台				2			2	1								1		4		10	1.7
6時30分まで		1	2	3						1	2				1			31	1	42	7.2
7時まで	5	2	15	15	2	2	4	5	4	4	9	5	2	1	1		2	58		136	23.3
7時30分まで	26	7	43	31	6	4	24	4	7	4	3	12	5	3				35	1	215	36.8
8時台	38	5	49	3	6		46		2			6	1	2				15	2	175	30.0
未回答																				6	1.0
合計	69	15	109	54	14	6	76	10	13	9	14	23	8	6	2	1	2	143	4	584	100.0

Q. 帰宅するだいたいの時間

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
17時台	27	6	23	10	3		21	1	3	2	2	9	3	1				44		155	26.5
18時台	15	4	31	10	2	3	16		4	2	3	6	3	2	2			27		130	22.3
19時台	24	3	45	17	9	1	31	5	4	4	4	4	1	2			1	34	2	191	32.7
20時台		2	5	10		1	8	3			5	3	1	1		1	1	24	1	66	11.3
21時以降	3		3	7		1		1	2	1		1						14	1	34	5.8
未回答																				8	1.4
合計	69	15	109	54	14	6	76	10	13	9	14	23	8	6	2	1	2	143	4	584	100.0

9

出典:呉市資料

図5-3-9 高校生・保護者アンケート実施結果6

高校生アンケート結果⑦（高校生）

Q. 普段より早く学校に行きたい場合の公共交通での通学可否

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
通学できる	20	2	52	34	9	4	22	8	7	5	6	9	5	3	2			84	1	273	68.4
通学できるが 普段より不便	4	5	12	16	3	2	5	2	4	4	7	9	2	2		1	2	37		117	29.3
通学できない	1			1								1						6		9	2.3
合計	25	7	64	51	12	6	27	10	11	9	13	19	7	5	2	1	2	127	1	399	100.0

Q. 普段より遅く学校に行きたい場合の公共交通での通学可否

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	豊浜	豊	広島県内	県外	小計	割合
通学できる	21	5	55	31	7	3	25	7	6	3	8	9	5	2	1		1	88	1	278	69.8
通学できるが 普段より不便	3	2	6	18	4	3	1	3	5	5	5	8	2	3	1	1	1	37		108	27.1
通学できない	1		3	2	1							2						3		12	3.0
合計	25	7	64	51	12	6	26	10	11	8	13	19	7	5	2	1	2	128	1	398	100.0

10

出典:呉市資料

図5-3-10 高校生・保護者アンケート実施結果7

高校生アンケート結果⑧（高校生）

Q. 呉市内のバス路線・航路は、すべて赤字であることを知っていますか。

	1年生	2年生	3年生	小計	割合
知っている	31	40	51	122	20.9
知らない	131	154	177	462	79.1
合計	162	194	228	584	100.0

Q. その赤字額約11億円/年を呉市の費用で補填して、バス路線・航路を維持していることを知っていますか。

	1年生	2年生	3年生	小計	割合
知っている	25	19	25	69	11.8
知らない	137	175	203	515	88.2
合計	162	194	228	584	100.0

11

出典:呉市資料

図5-3-11 高校生・保護者アンケート実施結果8

高校生アンケート結果⑨（高校生）

Q. 乗り継ぎ場所において、必要と思う設備

順位	設備	割合
1位	ベンチ, 椅子	24.9
2位	上屋, 屋根	22.1
3位	売店, 自販機	16.7
4位	Wi-Fi	14.5
5位	トイレ	13.7
6位	明るい照明	8.1
合計		100.0

出典:呉市資料

12

図5-3-12 高校生・保護者アンケート実施結果9

高校生アンケート結果⑩（保護者）

アンケート回答者数:303名(回答率:約5.9%)

Q. 年代, 性別

	男性	女性	その他	小計	割合
20代		1		1	0.3
30代	1	10		11	3.6
40代	16	176	1	193	63.7
50代	20	74		94	31.0
60代	3	1		4	1.3
合計	40	262	1	303	100.0

Q. 居住地, 性別

	男性	女性	その他	小計	割合
中央地区	7	49		56	18.5
宮原地区	1	7		8	2.6
広地区	6	40		46	15.2
昭和地区	4	38		42	13.9
吉浦地区	3	19		22	7.3
天応地区	1	3		4	1.3
阿賀地区	4	15		19	6.3
郷原地区	2	4		6	2.0
仁方地区		5		5	1.7
川尻地区	1	9		10	3.3
安浦地区	1	9		10	3.3
音戸地区	1	14		15	5.0
倉橋地区		1		1	0.3
警固屋地区	1	2		3	1.0
下蒲刈地区		2		2	0.7
蒲刈地区		1		1	0.3
広島県内	8	43	1	52	17.2
県外		1		1	0.3
合計	40	262	1	303	100.0

出典:呉市資料

13

図5-3-13 高校生・保護者アンケート実施結果10

高校生アンケート結果⑪（保護者）

Q. 日常生活で公共交通機関を利用していますか。

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	蒲刈	広島県内	県外	小計	割合
ほぼ毎日利用	4	1	6		5	1	3			1							5		26	8.6
ときどき利用 (週1回以上)	3		8	2	2									3			3		21	6.9
たまに利用 (月1回程度)	19	2	12	8	4	1	5	1		1	1				1		7		62	20.5
その他, 利用 していない	30	5	20	32	11	2	11	5	5	8	9	15	1		1	1	37	1	194	64.0
合計	56	8	46	42	22	4	19	6	5	10	10	15	1	3	2	1	52	1	303	100.0

出典:呉市資料

14

図5-3-14 高校生・保護者アンケート実施結果11

高校生アンケート結果⑫（保護者）

Q. 公共交通を利用しない理由を教えてください。

	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	蒲刈	広島県内	県外	小計	割合
徒歩、自転車、自家用車を利用	28	5	19	29	11	2	11	3	5	6	8	14			1	1	32	1	176	91.2
時間が合わない、乗りたいときに運行していない	1		1														2		4	2.1
便数が少ない				1						1							1		3	1.6
バス停、駅が遠い				1				1			1								3	1.6
荷物を運ぶのに不便			1					1											2	1.0
定期代、運賃が高い				1													1		2	1.0
移動に時間がかかる													1						1	0.5
その他												1					1		2	1.0
合計	29	5	21	32	11	2	11	5	5	7	9	15	1		1	1	37	1	193	100.0

出典：呉市資料

15

図5-3-15 高校生・保護者アンケート実施結果12

高校生アンケート結果⑬（保護者）

Q. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

① 目的

	回答数	割合
趣味、娯楽	39	34.8
通勤	38	33.9
買い物	24	21.4
その他	8	7.1
通院	3	2.7
合計	112	100.0

② 目的地

	回答数	割合
広島市	47	42.3
中央地区	35	31.5
広島県内	10	9.0
広地区	6	5.4
昭和地区	3	2.7
阿賀地区	3	2.7
県外	3	2.7
宮原地区	2	1.8
吉浦地区	1	0.9
東広島市	1	0.9
合計	111	100.0

出典：呉市資料

16

図5-3-16 高校生・保護者アンケート実施結果13

高校生アンケート結果⑭（保護者）

Q. 公共交通機関で自宅から目的地まで移動する場合について

③ 目的地(居住地別)

居住地	目的地																	小計	割合
	中央	宮原	広	昭和	吉浦	天応	阿賀	郷原	仁方	川尻	安浦	音戸	倉橋	警固屋	下蒲刈	蒲刈	広島県内		
広島市	13	1	14	3	2		3			1				1	1		8	47	42.3
中央	6	2	7	3	7	1	4	1			1			2			1	35	31.5
広島県内			1	1	1	1				1							5	10	9.0
広	3		2							1								6	5.4
昭和	1			2														3	2.7
阿賀	1				1		1											3	2.7
県外	1		1	1														3	2.7
宮原			1														1	2	1.8
吉浦							1											1	0.9
東広島市	1																	1	0.9
合計	26	3	26	10	11	2	9	1		3	1			3	1		15	111	100.0

17

出典:呉市資料

図5-3-17 高校生・保護者アンケート実施結果14

高校生アンケート結果⑮（保護者）

Q. 呉市内のバス路線・航路は、すべて赤字であることを知っていますか。

	20代	30代	40代	50代	60代	小計	割合
知っている		5	89	50	3	147	48.5
知らない	1	6	104	44	1	156	51.5
合計	1	11	193	94	4	303	100.0

Q. その赤字額約11億円/年を呉市の費用で補填して、バス路線・航路を維持していることを知っていますか。

	20代	30代	40代	50代	60代	小計	割合
知っている		3	50	29	2	84	27.7
知らない	1	8	143	65	2	219	72.3
合計	1	11	193	94	4	303	100.0

18

出典:呉市資料

図5-3-18 高校生・保護者アンケート実施結果15

3. 3 高校生・保護者アンケートの結果まとめ

(1) 生徒

地域の交通に関するWEBアンケート（高校生）について

- ・「地域の交通に関するWEBアンケート」に御協力いただき、ありがとうございました。
- ・アンケートの結果(高校生)の概要を御報告いたします。

アンケートの実施概要

実施目的

- ・高校への通学における公共交通の利用実態の把握及び課題の抽出
- ・高校生の保護者を対象とした公共交通の利用実態の把握及び課題の抽出

実施期間：令和6年4月15日～同年5月10日

対象者：呉市内の高校11校の生徒及びその保護者

回答者数：生徒584人、保護者303人

公共交通の利用状況

- ・約6割の生徒が公共交通を毎日利用
- ・全市の平均(回答者全体)と比べると、吉浦地区・昭和地区・音戸地区・安浦地区では、ほぼ毎日利用が多い(回答者数10人以上)。

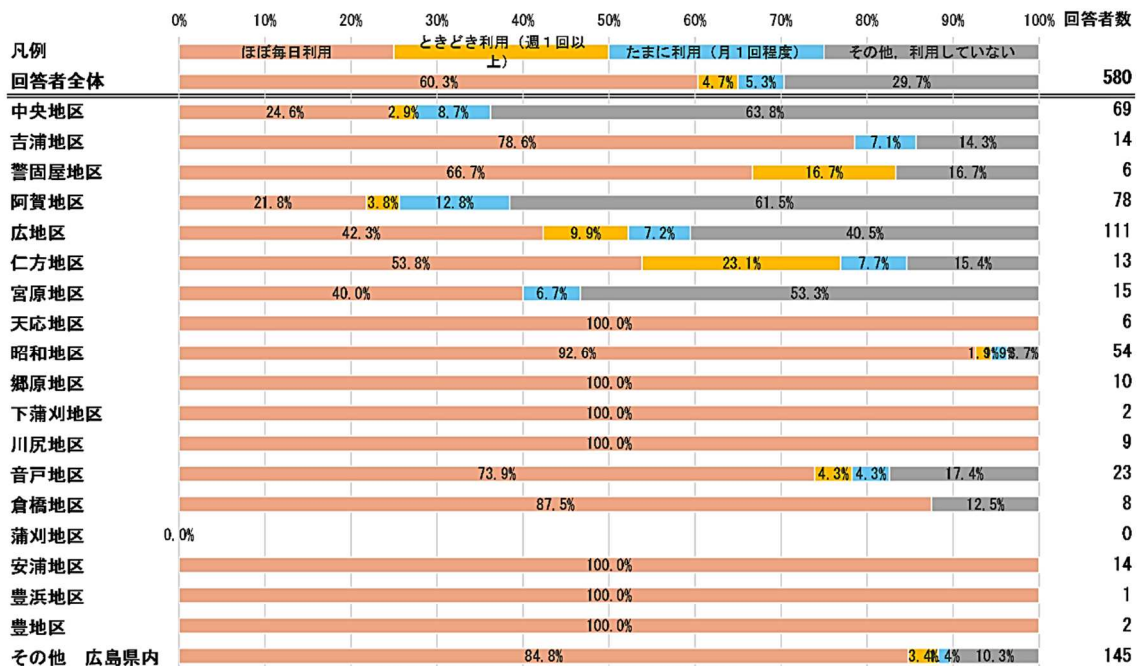
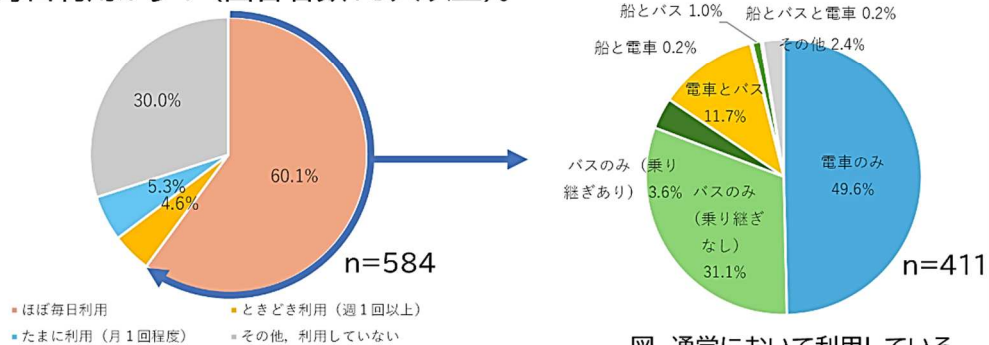


図 通学での公共交通の利用状況(地区別)

出典:呉市資料

図5-3-19 高校生・保護者アンケートの結果まとめ1

■普段とは異なる時間帯における通学の可否

- ・いつもより早い時間帯や遅い時間帯では、通学が不便な地区がある。

普段より早い時間帯における通学

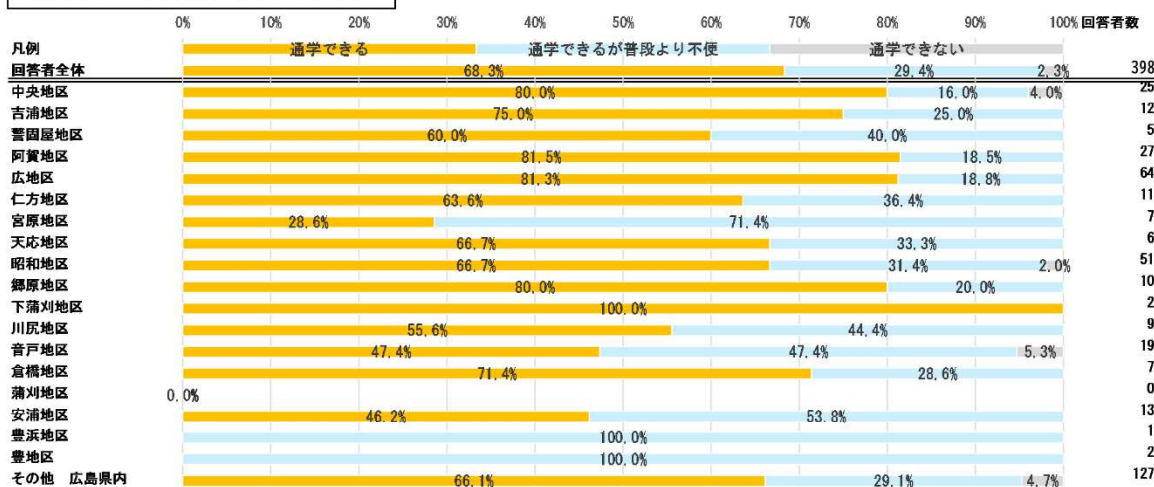


図 普段より早い時間帯における通学可否

普段より遅い時間帯における通学

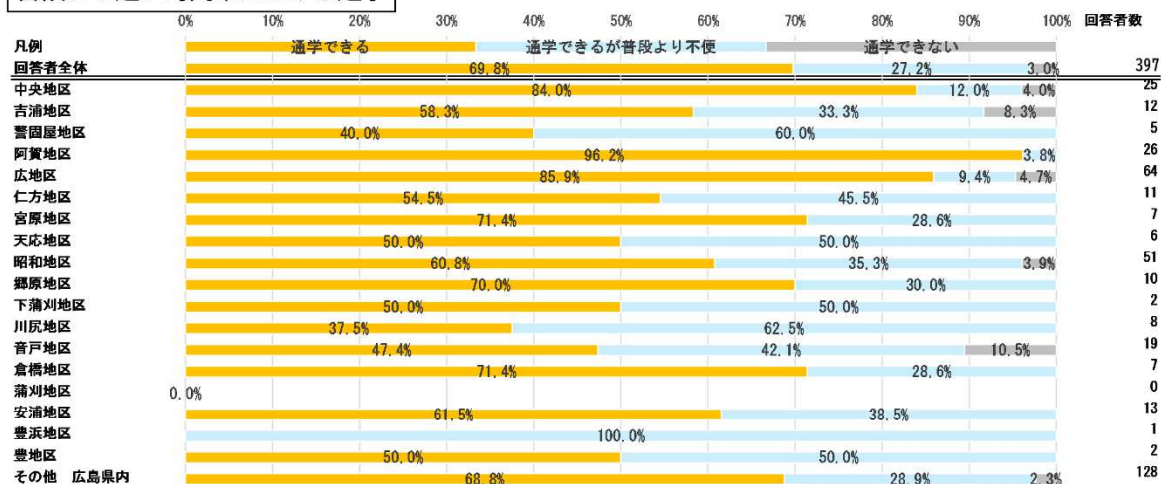


図 普段より遅い時間帯における通学可否

■バス停に欲しい機能

- ・ベンチ・椅子や上屋・屋根が特に多く、また、売店・自販機のニーズも高い。

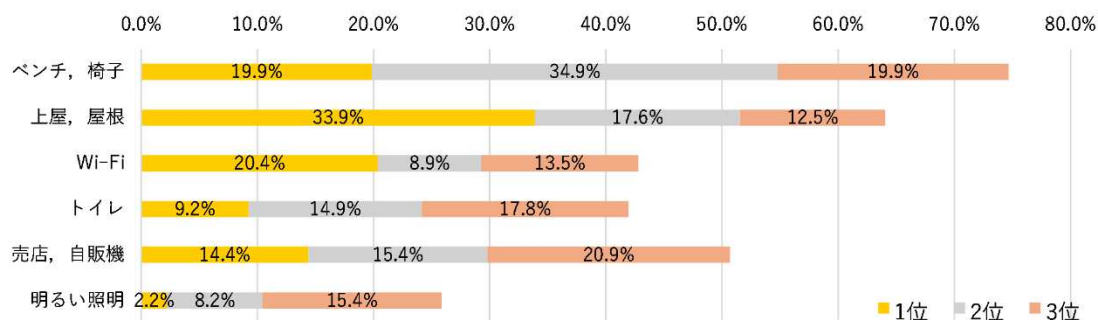


図 バス停にほしい機能

n=584

出典:呉市資料

図5-3-20 高校生・保護者アンケートの結果まとめ2

(2) 保護者

地域の交通に関するWEBアンケート（保護者）について

- ・4～5月にかけて実施した「地域の交通に関するWEBアンケート」に御協力いただき、ありがとうございました。
- ・アンケートの結果(保護者)の概要を御報告いたします。

アンケートの実施概要

実施目的

- ・高校への通学における公共交通の利用実態の把握及び課題の抽出
- ・高校生の保護者を対象とした公共交通の利用実態の把握及び課題の抽出

実施期間：令和6年4月15日～同年5月10日

対象者：呉市内の高校11校の生徒及びその保護者

回答者数：生徒584人、保護者303人

公共交通の利用状況

- ・約4割の保護者が公共交通を月1回以上利用
- ・主には、電車とバス、電車のみ又はバスのみ(乗り継ぎなし)を利用

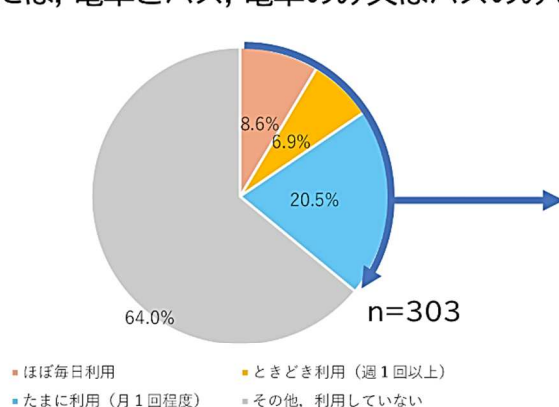


図 日常生活における公共交通の利用状況

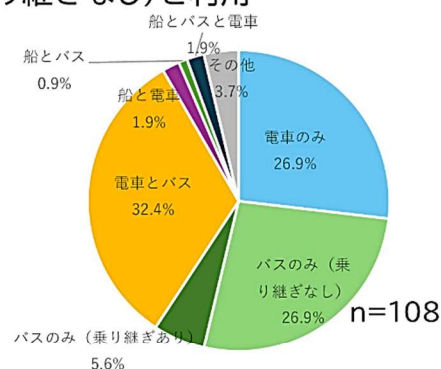


図 日常生活において利用している公共交通(月1回以上利用)

バス停に欲しい機能

- ・上屋・屋根やベンチ・椅子が多く、また、明るい照明のニーズも高い。

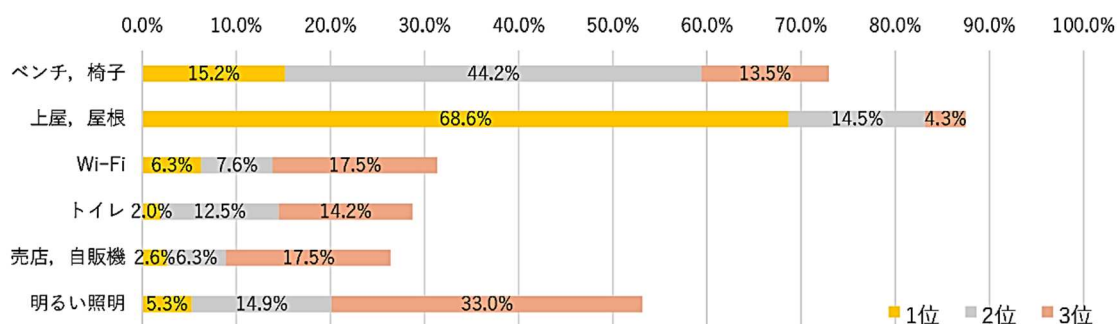


図 バス停にほしい機能

出典:呉市資料

図5-3-21 高校生・保護者アンケートの結果まとめ3

3. 4 高校生・保護者アンケートの結果概要

表5-3-1 高校生・保護者アンケートの結果概要

期間	令和6年4月15日～同年5月10日
対象者	呉市内11校の生徒（約5,100人）及びその保護者
実施方法	WEBアンケート
回答数	生徒584人（回収率：約11.5%）、保護者303人
主な意見	生徒 ・帰る時間帯にバスの便数を増やしてほしい。 ・（大雨などで）バスが運休したときに分かりにくい。 ・時刻表をもっと分かりやすく書いてほしい。 ・いつもより早い時間帯・遅い時間帯の通学が不便な地区がある。 ・運賃が高い。 ・バスの混雑解決のため、本数を増やしてほしい。 ・ベンチ・椅子や上屋・屋根がバス停にほしい。 ・遅延が多い。 ・初めて財政負担の件を知った。公共交通の衰退は街の衰退に等しいと思うので、体制の維持をお願いしたい。 保護者 ・多様な決済手段があること。 ・定期代が高い。 ・乗り継ぎの時間が長く、とにかく時間がかかる。 ・余裕をもった乗り継ぎ時間の設定 ・行きたい所にバス路線がない。 ・時間どおりにバスが来ない。 ・帰りの事を考えると電車・バスの最終運行時刻が早い。 ・車椅子やベビーカーを使用するときにエレベーターがなくて困る。 ・赤字路線の地域で存続を希望する場合は、地域住民が費用の一部を負担するべき。

4 呉市地域公共交通計画検討委員会

4. 1 開催実績

表5-4-1 開催実績(呉市地域公共交通計画検討委員会)

回次	日時	議題
第1回	令和5年6月2日 (書面審議)	・委員長の互選 ・会則の制定
第2回	令和5年10月19日	・策定の方針, 計画等について ・第1回住民意見交換会について
第3回	令和6年1月24日	・住民意見交換会について ・目指す将来像, 基本方針等について
第4回	令和6年3月4日	・事業者ヒアリングの結果について ・地区ごとのサービスレベルの考え方について
第5回	令和6年5月31日	・これまでの取組について ・幹のサービスレベルの考え方について
第6回	令和6年7月9日	・地区ごとのサービスレベルの考え方について(再協議) ・目標, 目標値(KPI)について ・実施事業について
第7回	令和6年9月30日	・呉市地域公共交通計画(骨子)の修正について ・解決の方向性と施策(戦略)について ・達成状況の評価, 推進体制について

4. 2 委員名簿

表5-4-2 委員名簿(呉市地域公共交通計画検討委員会)

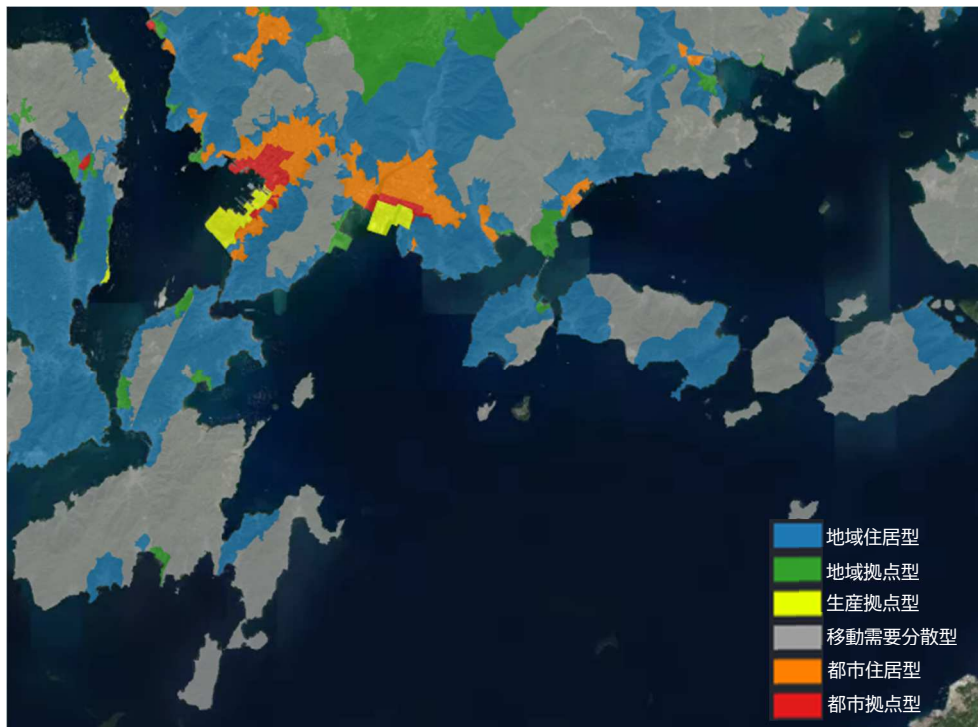
所属	役職	氏名	備考
呉工業高等専門学校	環境都市工学分野 教授	神田 佑亮	委員長
名古屋大学大学院	環境学研究科 教授	加藤 博和	
(公社)広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	
(一社)広島県タクシー協会	呉支部長	火岡 純也	
西日本旅客鉄道(株) 中国統括本部広島支社	課長(地域交通)	山口 晃弘	
広島電鉄(株)	執行役員 交通政策本部本部長 (バス事業本部バス輸送営業部長)	山根 辰夫 (鴨下 典浩)	
瀬戸内産交(株)	代表取締役	土井 昇	
国土交通省中国運輸局 広島運輸支局	首席運輸企画専門官	薦 真	
広島県	地域政策局公共交通政策課長 (地域政策局公共交通政策課主査)	丸石 圭一 (柴田 益良)	
呉市	都市部長 (都市部交通政策課長)	荻野 晋 (中本 敬順)	
JRバス中国(株)	運輸部運輸課主席 生活交通活性化推進室長	渡瀬 千博	オブザーバー

令和6年11月末時点
敬称略・順不同

第6章 地域の交通の目指す姿

1 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定

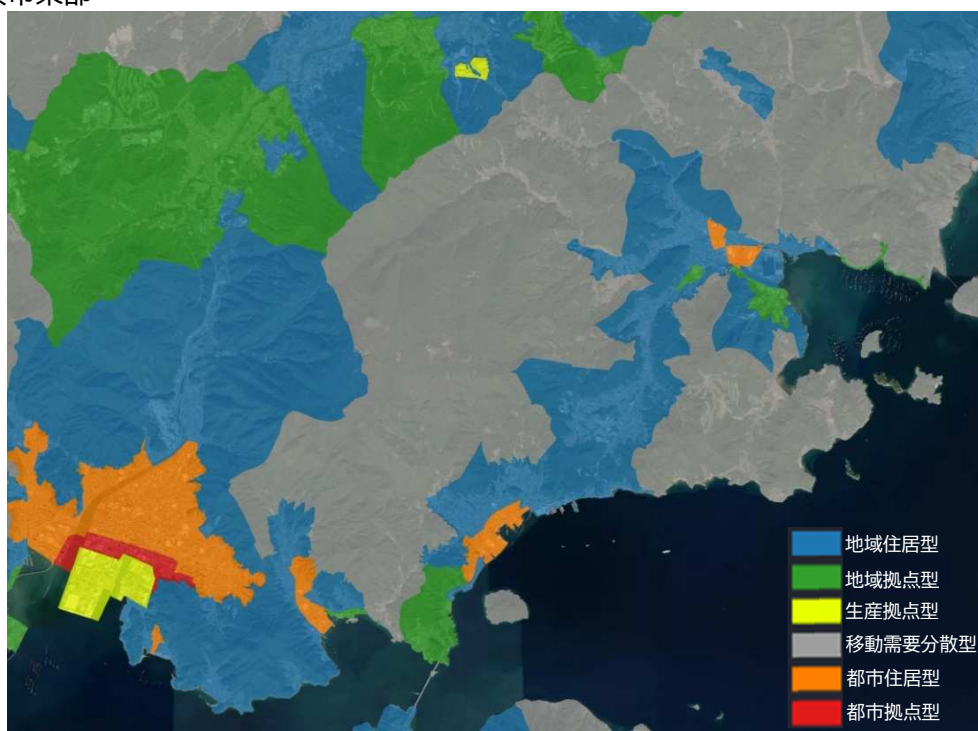
(1) 呉市全体



出典：広島県地域公共交通ビジョン 地域類型データ（2022年度）

図6-1-1 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定（呉市全体）

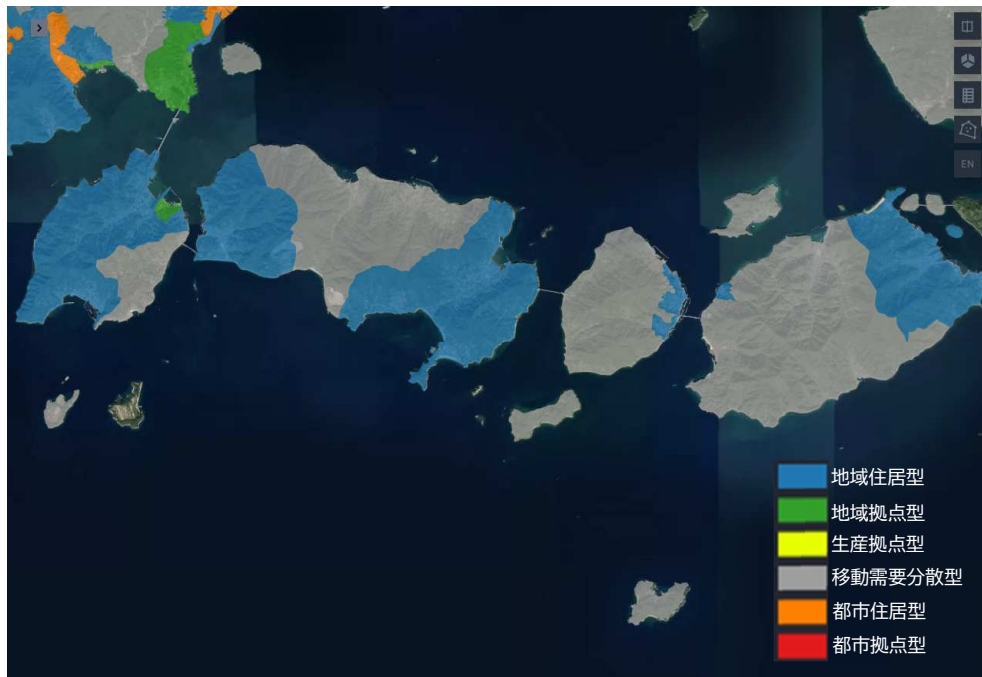
(2) 呉市東部



出典：広島県地域公共交通ビジョン 地域類型データ（2022年度）

図6-1-2 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定（呉市東部）

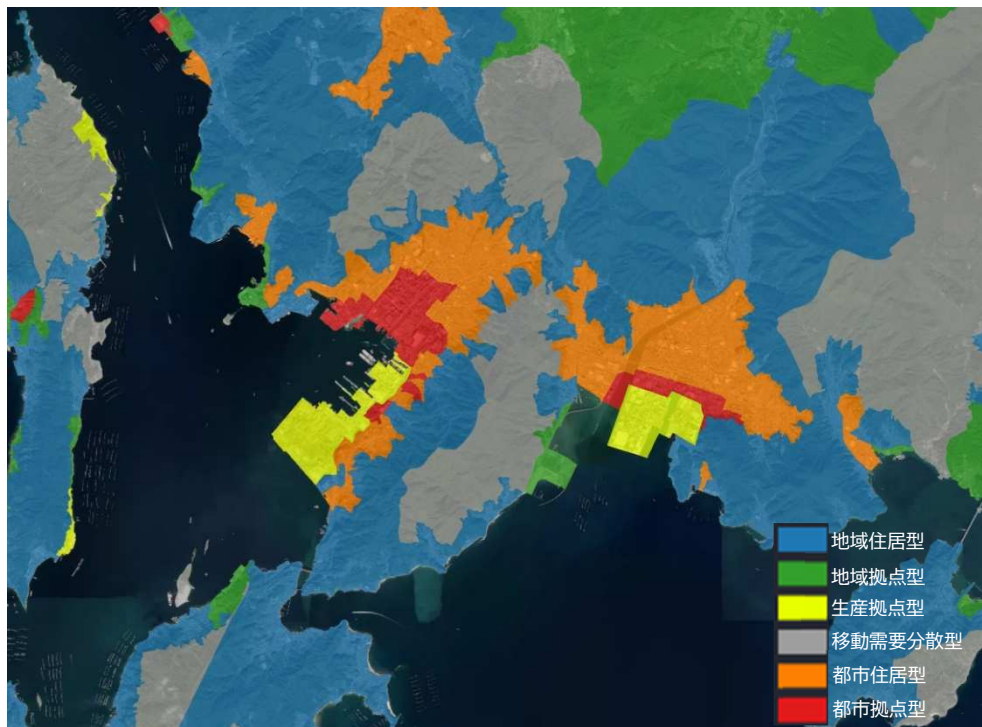
(3) 呉市南東部



出典：広島県地域公共交通ビジョン 地域類型データ（2022年度）

図6-1-3 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定（呉市南東部）

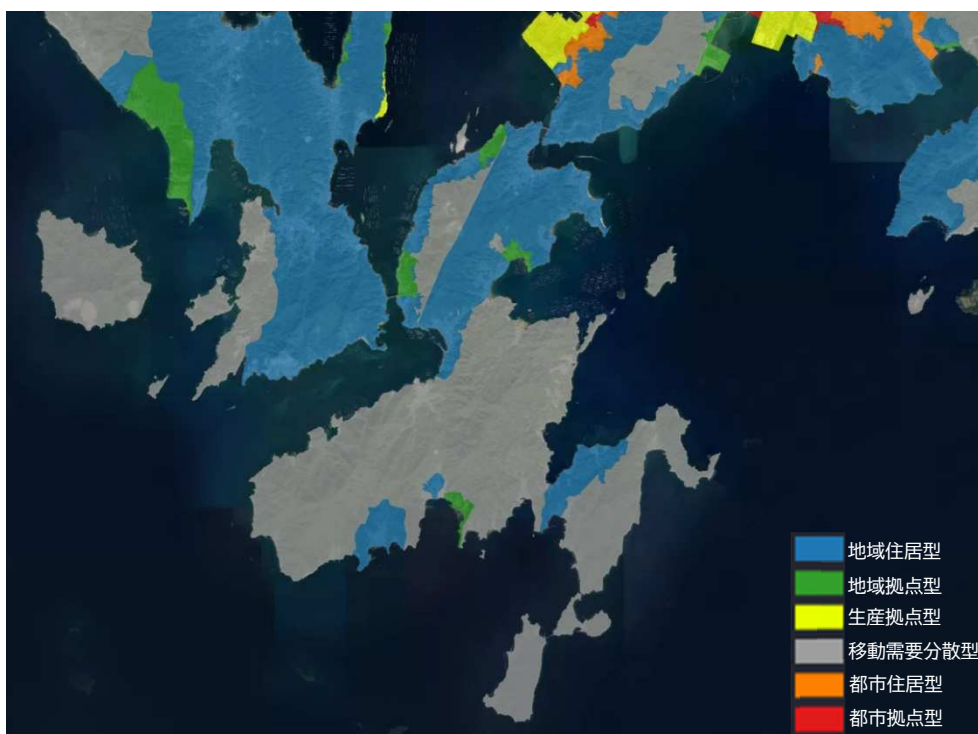
(4) 呉市中央地区



出典：広島県地域公共交通ビジョン 地域類型データ（2022年度）

図6-1-4 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定（呉市中央地区）

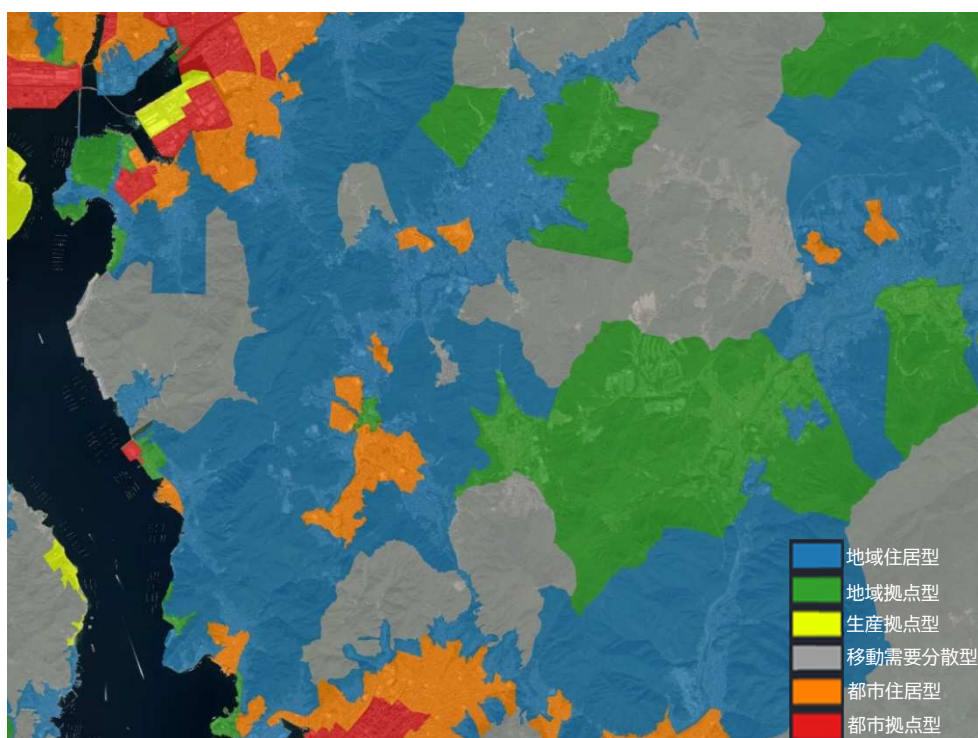
(5) 呉市南部



出典：広島県地域公共交通ビジョン 地域類型データ（2022年度）

図6-1-5 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定（呉市南部）

(6) 呉市北西部



出典：広島県地域公共交通ビジョン 地域類型データ（2022年度）

図6-1-6 広島県地域公共交通ビジョンによる拠点設定（呉市北西部）

2 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

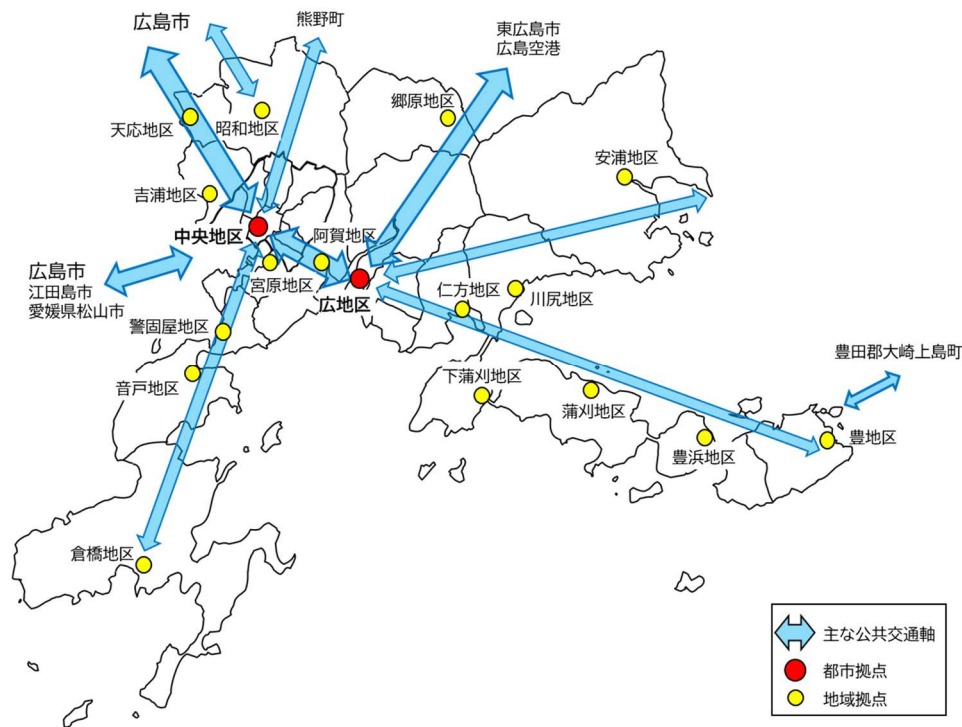


図 6-2-1 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

3 目指す姿を踏まえた現状診断

(1) 4とおりのおでかけパターンに対する現状診断

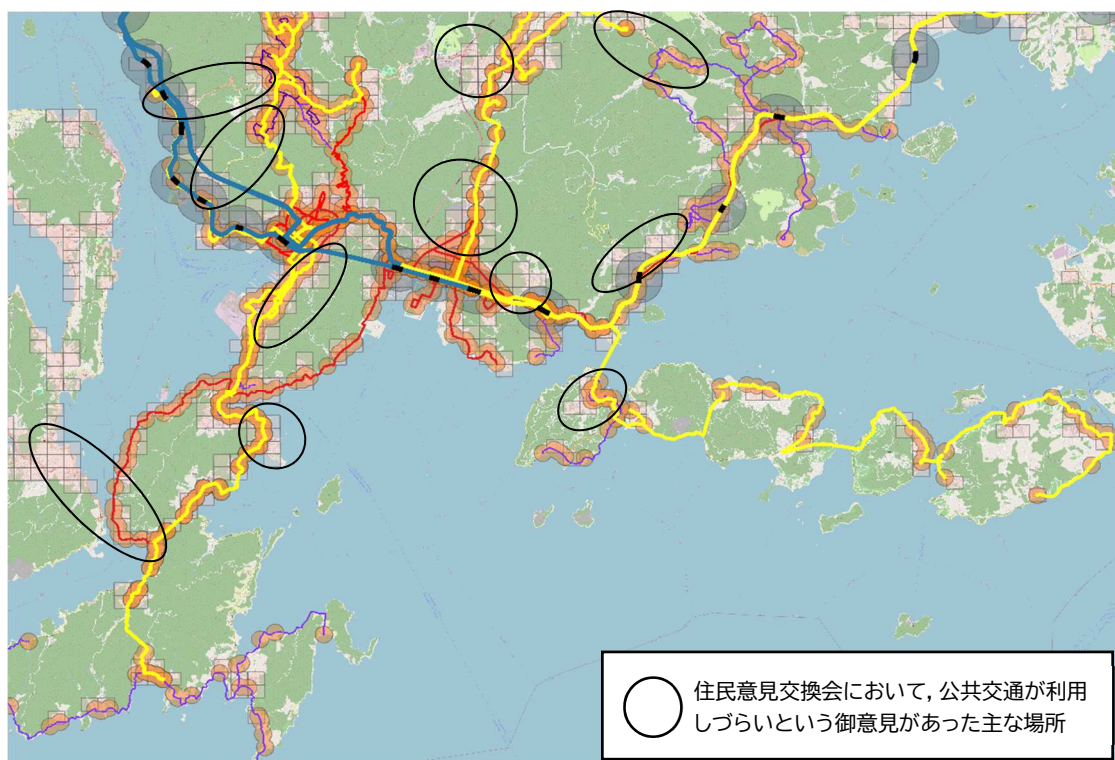
表 6-3-1 行ける・行けない表

想定する主な目的		通学・通勤		通院・買物	
目的地		都市拠点(※)	広島駅	都市拠点(※)	
内容		8時に都市拠点着, 20時に都市拠点発	8時に広島駅着, 20時に広島駅発	9時に都市拠点着, 2時間滞在し, 都市拠点発	13時に都市拠点着, 2時間滞在し, 都市拠点発
地区名	起点	おでかけ1	おでかけ2	おでかけ3	おでかけ4
中央	呉市役所	○	○	○	○
広	広支所	○	○	○	○
宮原	宮原支所	○	○	○	○
吉浦	吉浦支所	○	○	○	○
阿賀	阿賀支所	○	○	○	○
昭和	昭和支所	○	○	○	○
天応	天応支所	○	○	○	○
警固屋	警固屋支所	○	○	○	○
仁方	仁方支所	○	○	○	○
川尻	川尻支所	○	○	○	○
音戸	音戸支所	○	○	○	○
安浦	安浦支所	○	○	○	○
郷原	郷原支所	○	○	○	○
下蒲刈	下蒲刈支所	○	○	○	○
蒲刈	蒲刈支所	○	○	○	○
倉橋	倉橋支所	×	×	○	○
豊浜	豊浜支所	×	×	○	○
豊	豊支所	×	×	○	○

○:行ける ×:行けない

※:出発地から、距離が遠い都市拠点へ行く場合を想定

(2) 現状の交通ネットワークによる人口分布の網羅性



出典:国土数値情報ダウンロードサイト 国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ(H30 国政局推計)(shape形式版)・バスルート(ライン) 2022 年度(令和 4 年度), 広島県バス協会 GTFS オープンデータサイトを基に呉市作成

図6-3-1 現状の交通ネットワークによる人口分布の網羅性

(3) 始発便を利用する場合の都市拠点への到着時刻

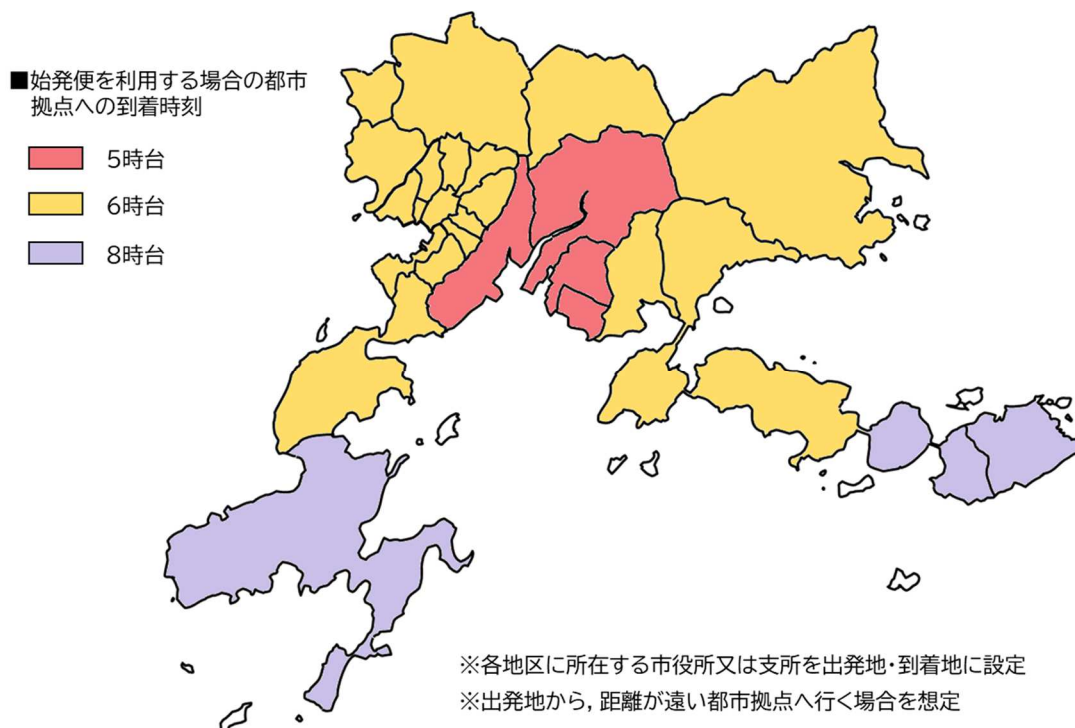


図6-3-2 始発便を利用する場合の都市拠点への到着時刻

(4) 最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻

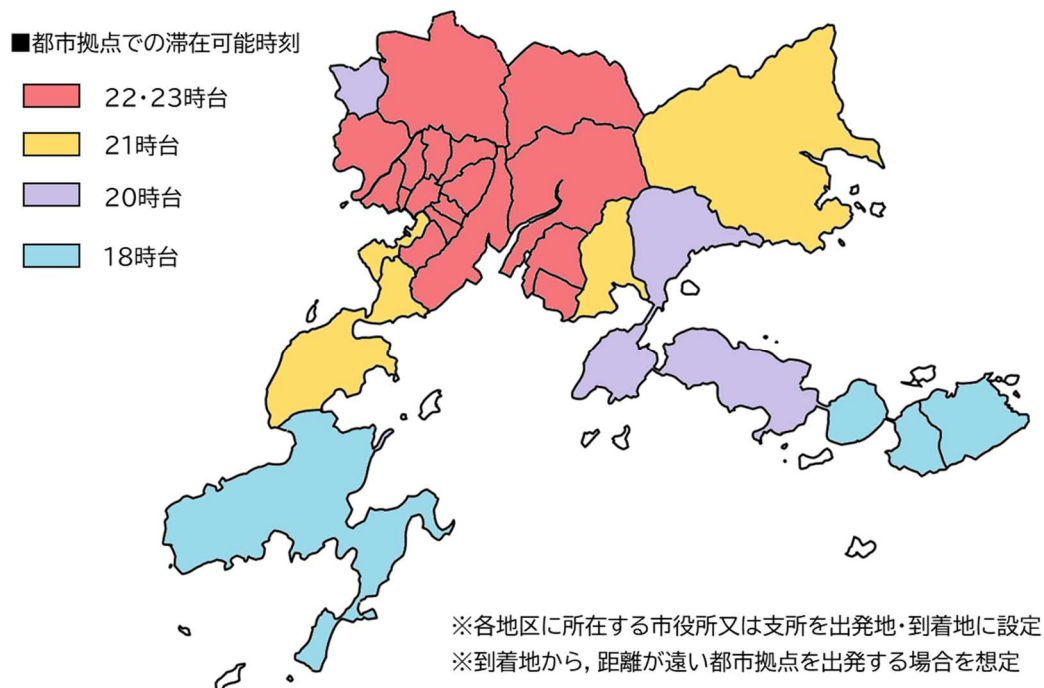


図6-3-3 最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻

(5) 都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数

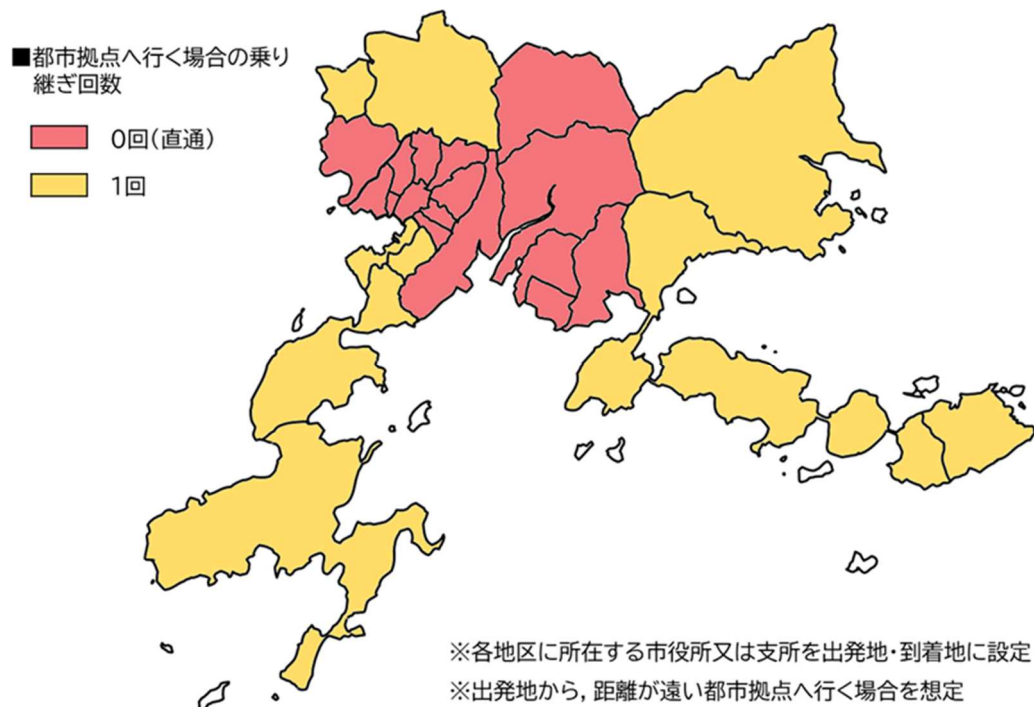


図6-3-4 都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数

(6) 法人タクシー営業所の立地状況

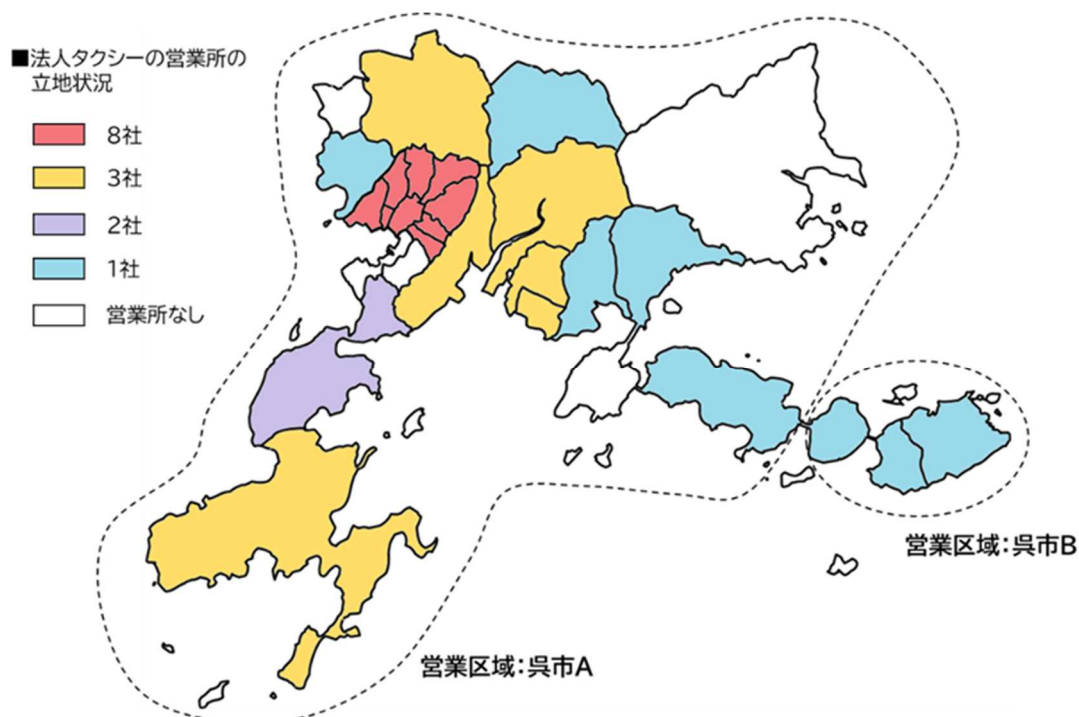
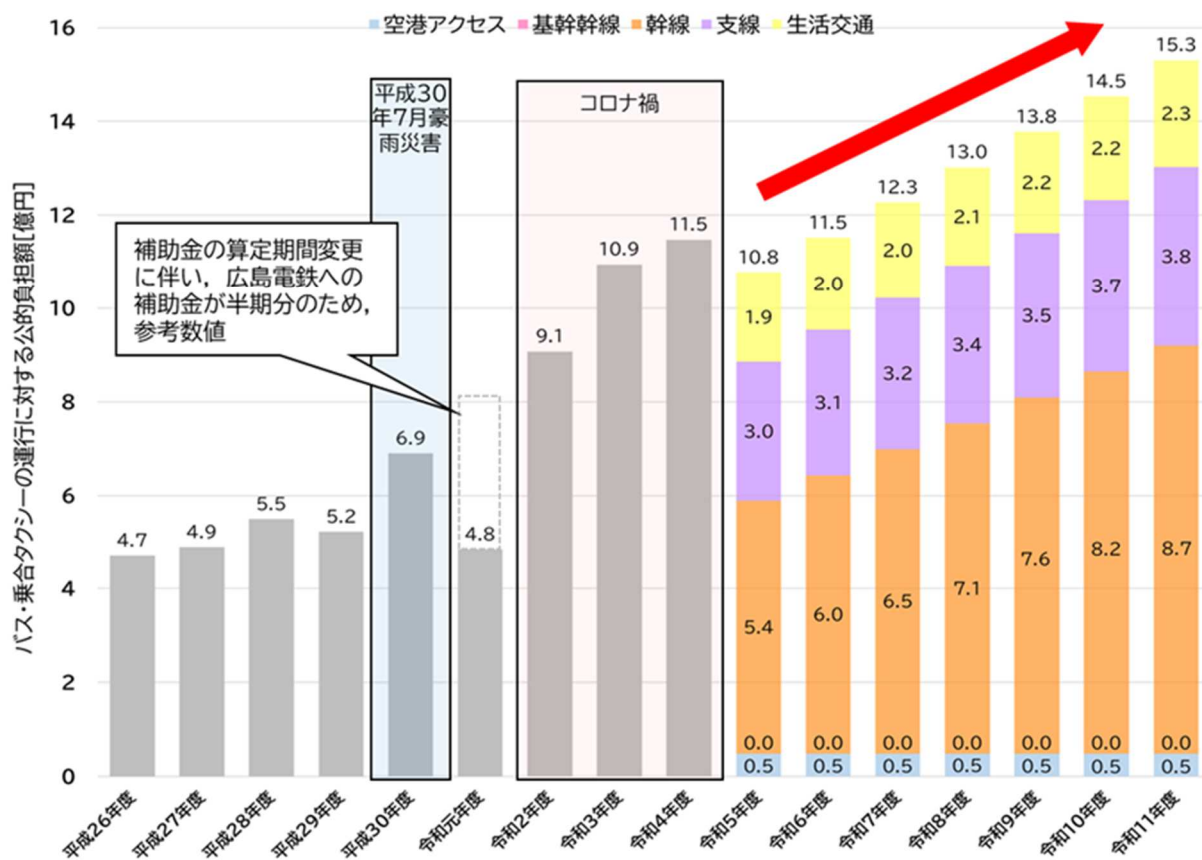


図6-3-5 法人タクシー営業所の立地状況

(7) バスの運行に関する公的負担額の将来推計



出典: 呉市資料

図6-3-6 バスの運行に関する公的負担額の将来推計

(8) 交通関連事業費（決算ベース）

表6-3-2 交通関連事業費

項 目			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度 (当初予算)	備考	
陸上交通	地域間幹線系統 補助金	(千円)	4,666	19,606	29,508	30,448	14,442	14,400	対象事業者:JR/バス中国株, 瀬戸内産交機	
	広域生活交通路線 補助金	(千円)	3,898	55	40	333	114	110	対象事業者:JR/バス中国株, 瀬戸内産交機	
	経営支援補助金	(千円)	203,402	495,406	625,384	625,647	540,902	480,000	※令和元年度の補助対象期間は、平成31年4月1日～令和元年9月30日	
		(人)	3,850,172	5,886,273	5,031,632	4,964,822	4,978,342			
	呉広島空港線 負担金	(千円)	4,374	11,765	34,831	69,358	47,808	37,300	広島電鉄株	
		(人)	37,338	39,190	14,077	35,155	52,905			
	生活バス 負担金	(千円)	281,662	384,050	404,303	417,367	450,624	449,400	※令和元年10月、広島電鉄から路線の移管があり、8路線増加 ※令和4年10月、広島電鉄から路線の移管があり、1路線増加	
		(人)	733,810	883,169	836,392	870,302	899,521			
	乗合タクシー 補助金	(千円)	5,900	5,900	5,900	5,900	5,900	5,900	地域主導型交通サービス支援事業補助金 (吉浦地区・豊岡屋地区)	
		(人)	21,700	18,790	16,983	18,046	20,256			
小計			503,902	916,782	1,099,966	1,149,053	1,059,790	987,110		
海上交通	三角、斎島航路 補助金	(千円)	16,866	12,598	25,662	21,786	30,788	39,852	利用人数は、前年10月～当年9月	
		(人)	12,527.5	11,411.5	11,076.5	9,856.0	8,959.5			
	小長明石航路 負担金	(千円)	35,000	33,833	39,000	39,000	39,000	40,000		
		(人)	48,301.5	40,373.5	37,455.5	36,898.5	31,766.5			
	音戸渡船、情島航路 補助金	(千円)	12,963	14,934	8,841	8,300	7,850	8,300	音戸渡船は、令和3年10月末廃業	
		(人)	18,985	8,416	3,638	552	491			
	運賃助成(航路)	(千円)	561	480	374	285	244	285	三角島及び斎島住民	
		(人)	63	60	54	46	39			
	小計			65,390	61,845	73,877	69,371	77,882	88,437	
	その他（福祉・通学等）	スクールバス・タクシー	(千円)	28,213	34,037	42,553	47,570	49,430	66,237	
(人)			227	249	240	223	211			
遠距離等通学費助成		(千円)	73,613	72,196	70,776	66,101	67,214	73,759	対象者数	
		(人)	1,610	1,512	1,463	1,353	1,364			
運賃助成(いきいきバス敬老)		(千円)	342,004	250,823	249,606	263,908	282,491	291,500	利用者負担額:100円 運賃と負担額の差額を呉市が負担	
		(人)	2,491,337	1,903,867	1,886,109	1,940,025	1,971,302			
運賃助成(いきいきバス障害者)		(千円)	61,048	48,271	45,485	45,242	47,380	49,300	利用者負担額:無料 運賃と負担額の差額を呉市が負担	
		(人)	484,600	386,213	362,705	356,278	359,566			
福祉タクシー乗車券助成		(千円)	34,213	30,554	31,239	31,438	31,476	38,647	300円/枚 年間60枚を限度に申請月に 応じて交付、人工透析通院者は120枚上限	
小計			539,091	435,881	439,659	454,259	477,991	519,443		
合計			(千円)	1,108,383	1,414,508	1,613,502	1,672,683	1,615,663	1,594,990	
一般会計決算額			(千円)	107,284,422	124,653,219	107,751,396	108,745,993	108,008,091		
一般会計決算額に対する交通 関連事業費の比率			(%)	1.03	1.13	1.50	1.54	1.50		

出典:呉市資料

(9) 主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備

表6-3-3 主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備

機能	マルチモードバスタ※1)		地域のバスタ※2)			乗船場	
	呉駅(現行)	新広島	鍋棧橋	昭和市民センター	広交差点	呉港	小長港
ベンチ・椅子	○	○	○	○(※3)	△(※4)	○	○
上屋・屋根	○	○	○	○(※3)	△(※4)	○	○
明るい照明	○	○	○	○	△(※4)	○	○
トイレ	○	○	○	○(※3)		○	○
冷暖房		○(※3)	○	○(※3)		○	○
Wi-Fi	○	○(※3)		○(※3)			
売店・自販機	○	○	○	○	○	○	○
デジタルサイネージ	○	○					
駐輪場・サイクルポート	○	○		○		○	○

※1：既存の鉄道駅を中心とした高速バス・路線バス・タクシー、航空、旅客船等の複数の交通モードが集約される総合的な交通拠点（出典：国土交通省道路局 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン 第1部 計画編 P. 2-7）

※2：地域の拠点施設と一体、又はバスを中心として、乗用車、自転車、徒歩等を含めた交通モード相互の乗換え時の利便性向上・賑わい創出等を目的とした交通拠点（出典：国土交通省道路局 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン 第1部 計画編 P. 2-7）

※3：近隣の施設等を活用する場合を含む。

※4：複数あるバス停のうち、一部のバス停に設置

(10) 交通拠点の類型

(1) 交通拠点の類型

交通拠点には様々な形態が想定されるが、本ガイドラインでは道路交通ネットワーク上の立地特性に着目して3つの類型に分類する。

後の附属編で紹介する事例を参照する際にわかりやすいよう便宜上分類したものであり、これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点に留意する必要がある。また、立地特性ではなく、ネットワークの規模や施設構造等による分類も考える。

マルチモードバスタ

既存の鉄道駅を中心とした高速バス・路線バス・タクシー、航空、旅客船等の複数の交通モードが集約される総合的な交通拠点

ハイウェイバスタ

高速道路のサービスエリア、パーキングエリアあるいは高速道路に隣接した施設を活用し、高速バスからの乗換え・乗継ぎを行う交通拠点

地域のバスタ

地域の拠点施設と一体、またはバスを中心として、乗用車、自転車、徒歩等を含めた交通モード相互の乗換え時の利便性向上・賑わい創出等を目的とした交通拠点

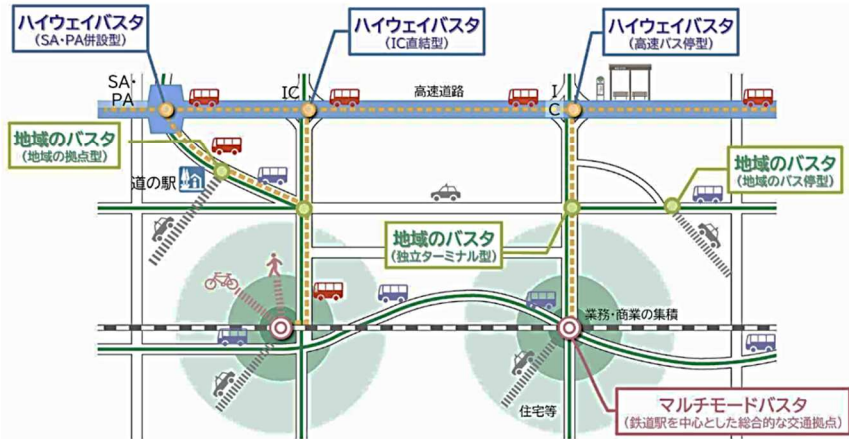


図 2-5 バスタプロジェクトにおける交通拠点の立地特性による類型（イメージ）

出典：国土交通省 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン P. 2-7

図6-3-7 交通拠点の類型

第2章 バスタプロジェクトの概要

(2) 交通拠点の各類型の概要

ネットワーク上の立地特性から交通拠点を3つに区分しているが、3つの類型をよりわかりやすく理解できるよう詳細に分類することとし、マルチモードバスタを2つ、ハイウェイバスタ、地域のバスタをそれぞれさらに3つに細分化している。

これらの分類は厳密に分類することを意図しているものではなく、あくまで整備のイメージを示すものである。なお、立地特性以外にも、交通モードの種類、公共交通ネットワークの規模、施設の構造等に着眼した交通拠点の分類も可能であることに留意が必要である。

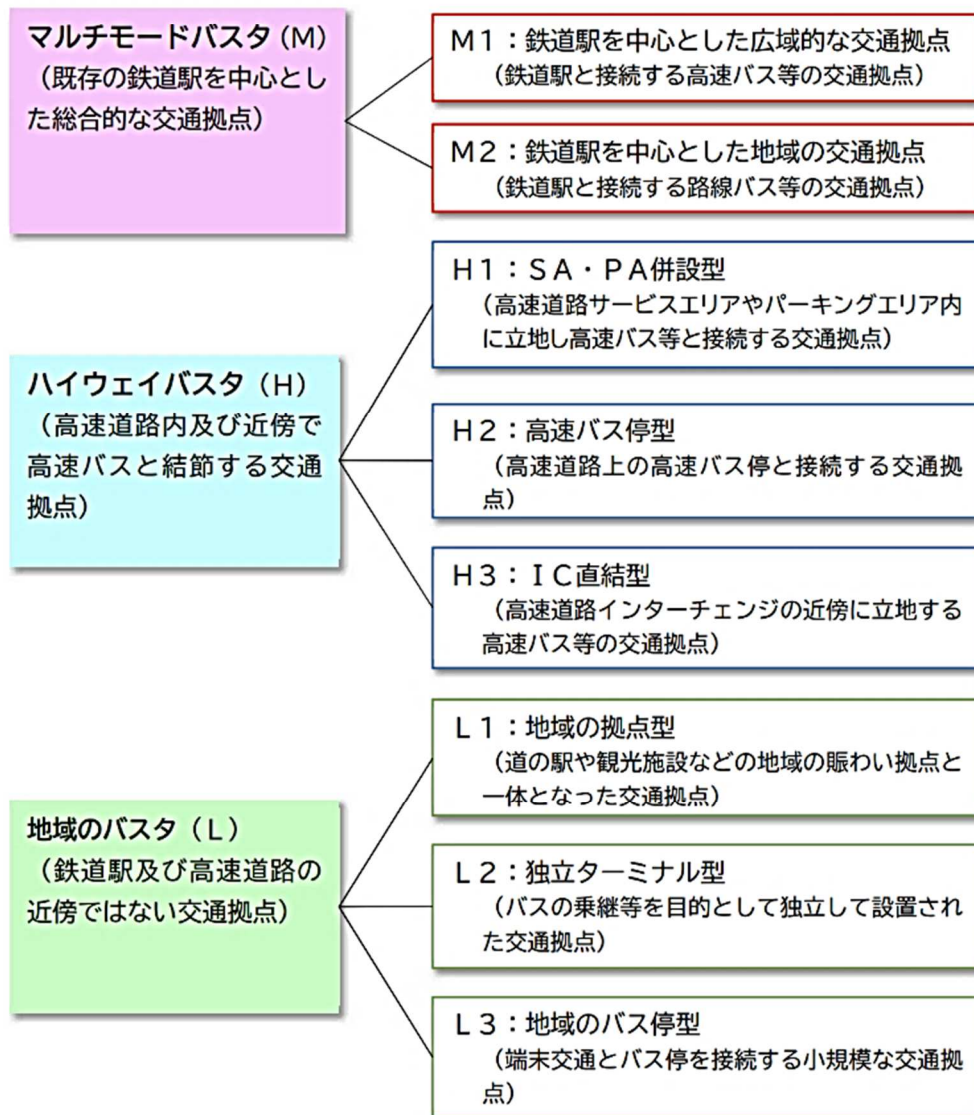
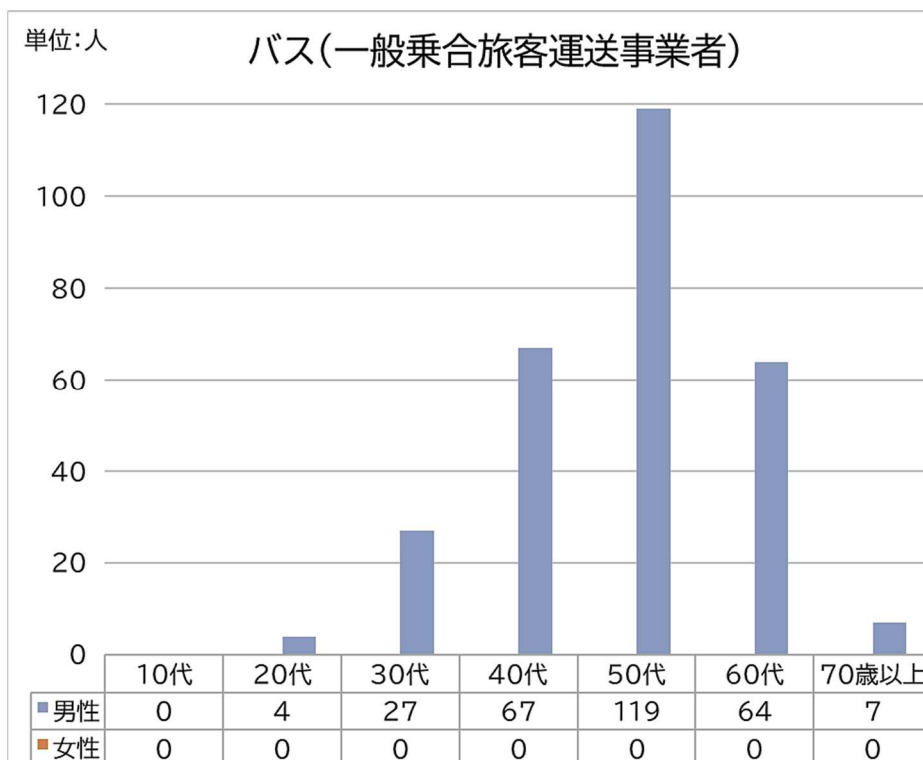


図 2-6 交通拠点を立地特性から分類した3類型の概要

出典：国土交通省 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン P. 2-8

図 6-3-8 交通拠点の各類型の概要

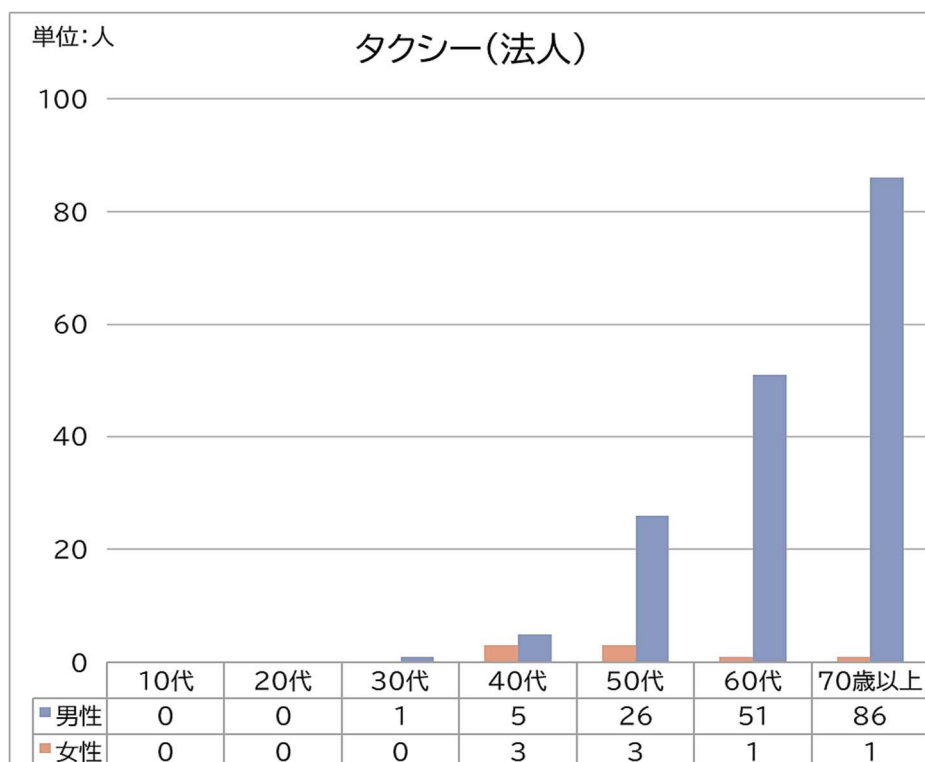
(11)運転手・船員に関する現状診断



※回答社数：7社／13社

出典：呉市資料

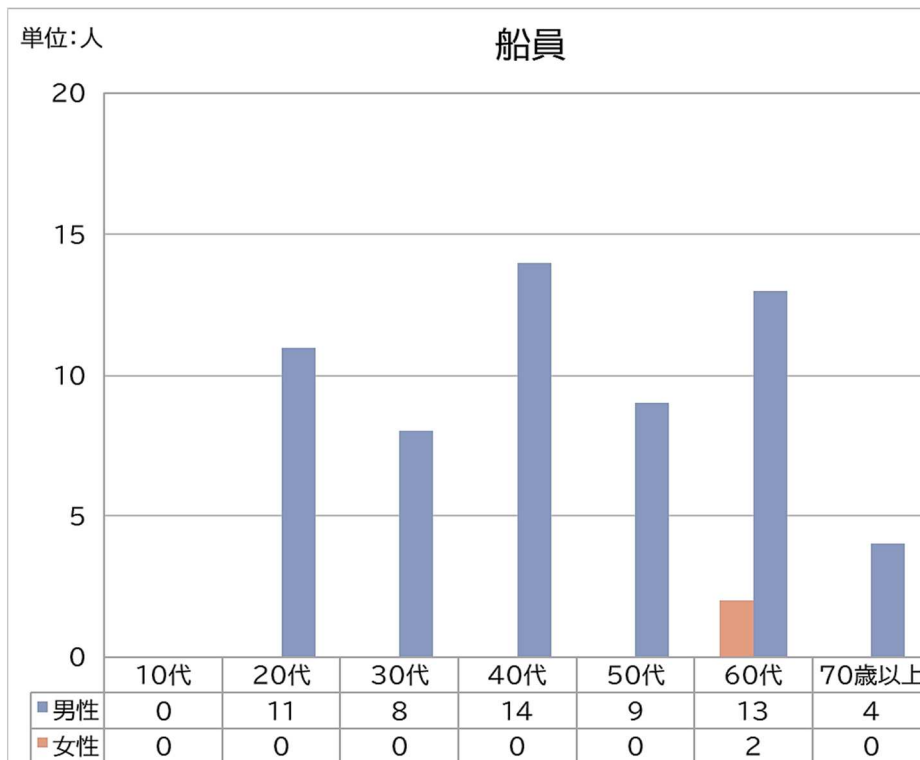
図6-3-9 運転手の不足(バス)



※回答社数：7社／18社

出典：呉市資料

図6-3-10 運転手の不足(タクシー)



※回答社数：5社／7社
出典：呉市資料

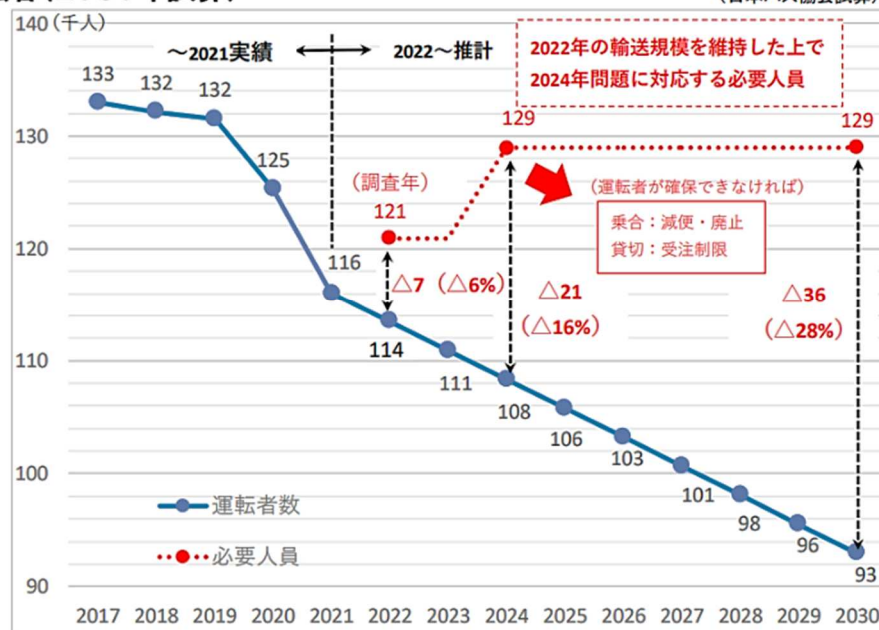
図6-3-11 船員の不足

(12) バス運転手の不足

ア 全国

バス運転者(2030年試算)

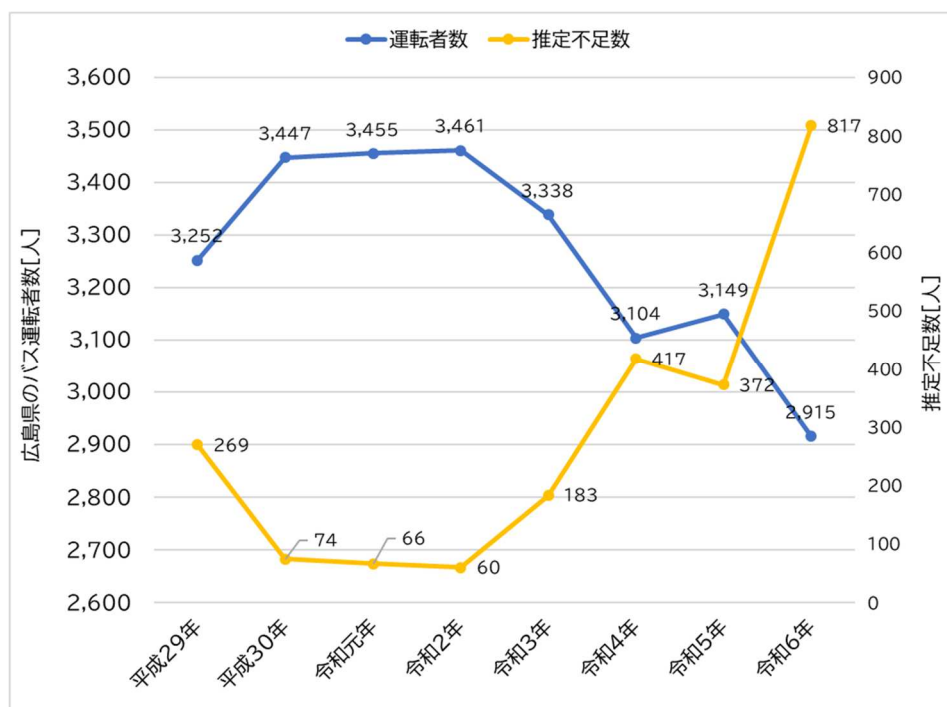
(日本バス協会試算)



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第58回国土幹線道路部会 【資料4】(公社)日本バス協会 提出資料

図6-3-12 バス運転者数の試算(全国)

イ 広島県内



※平成29年～令和5年までの運転者数は、実績値

※令和6年運転者数は、令和3年から令和4年間の減少数を用いて、(公社)広島県バス協会が試算

※推定不足数は、必要運転者数を平成28年の運転者数3,521人と仮定し、各年の運転者数との差を計算し、算出
令和6年の必要運転者数は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」の適用開始を加味し、平成28年の運転者数3,521人に1.06倍した数値として算出(拘束時間16時間→15時間)

出典：(公社)広島県バス協会のデータを基に呉市がグラフ作成

図6-3-13 バス運転者数の試算(広島県)

第7章 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

(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

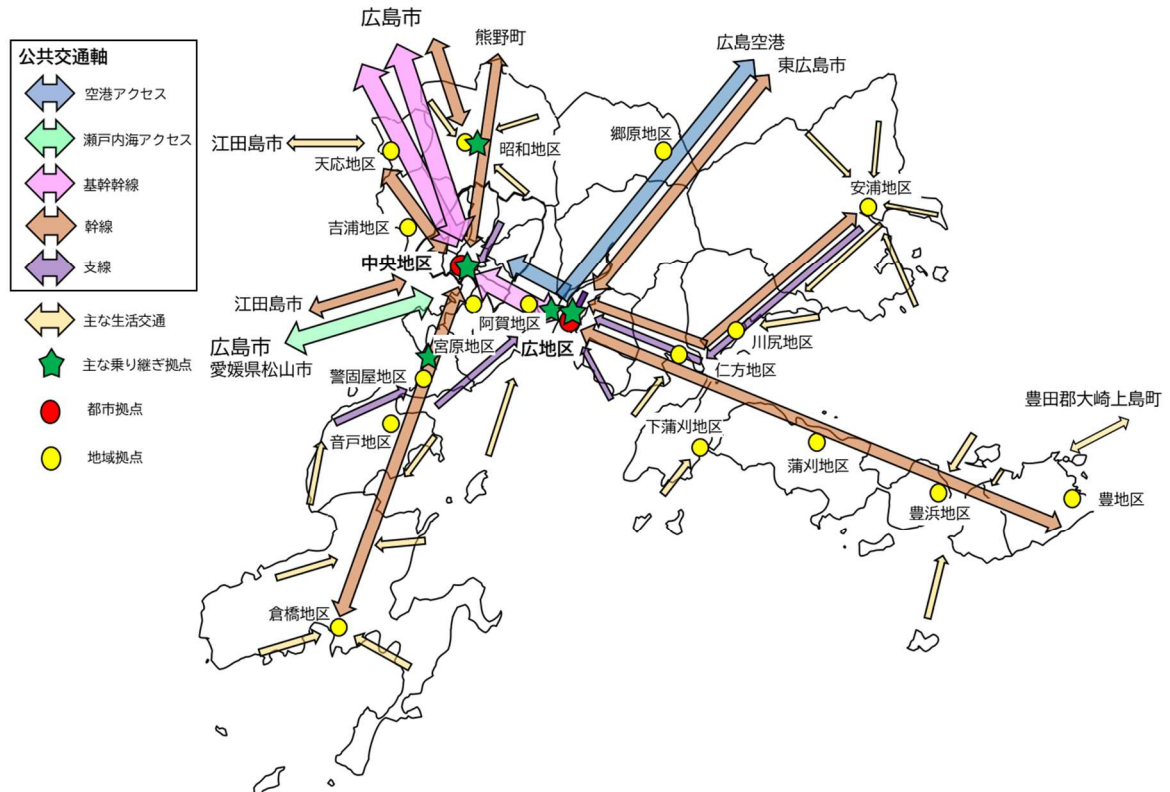


図7-1-1 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像

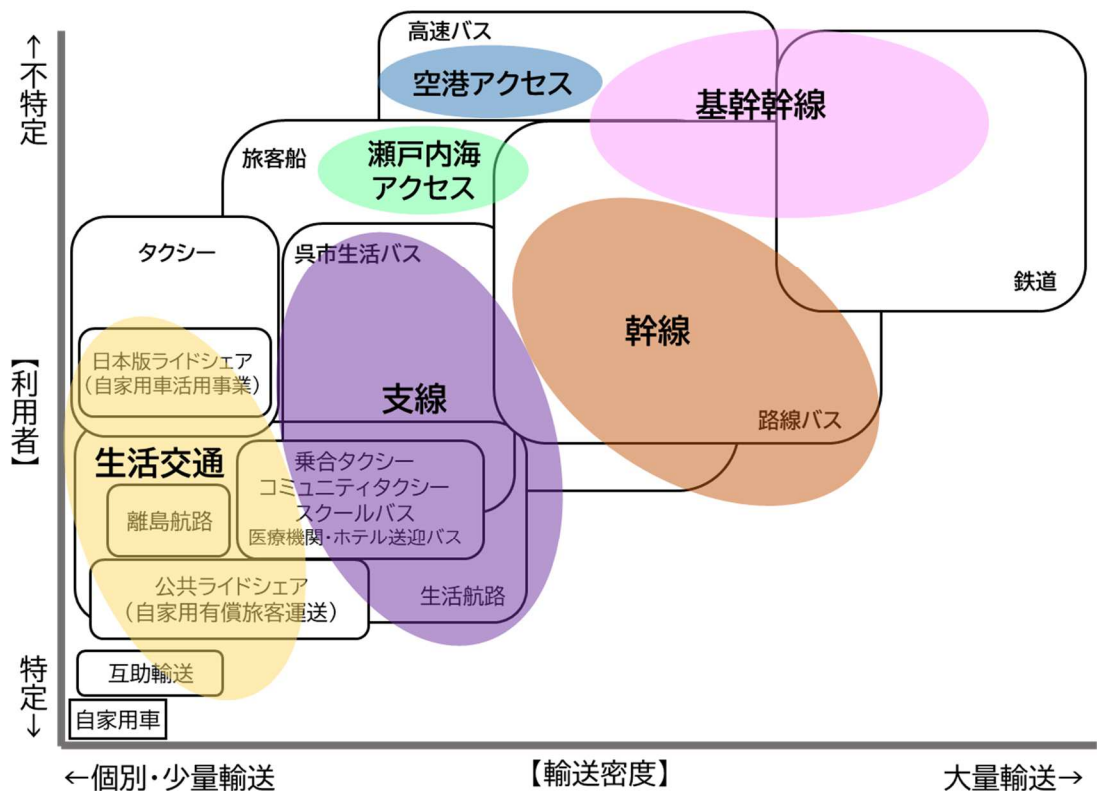
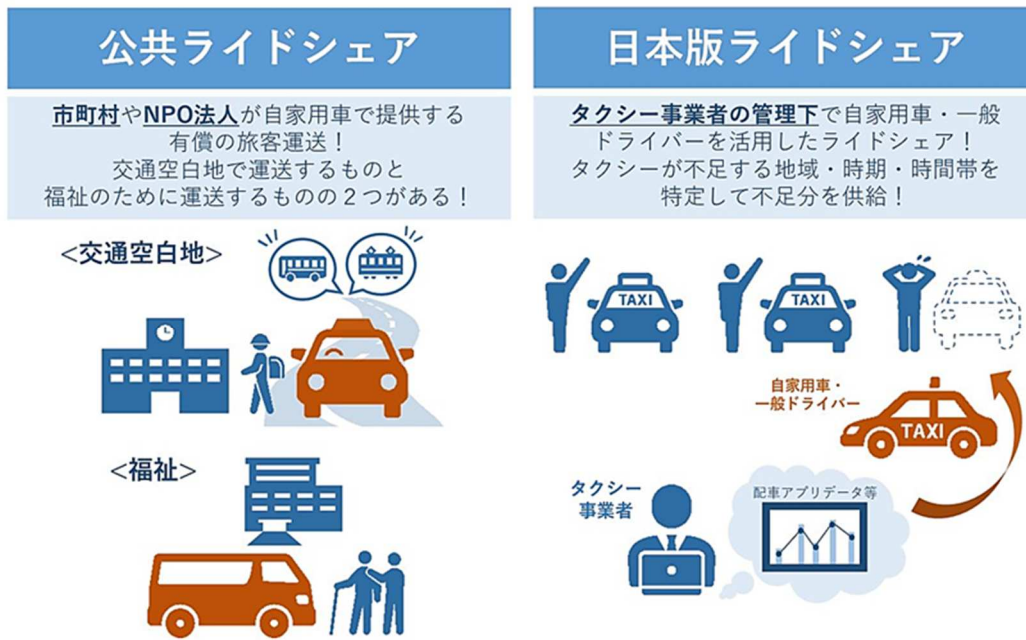


図7-1-2 地域の交通の利用者の性質及び輸送密度

(2) 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）及び日本版ライドシェア（自家用車活用事業）



出典：国土交通省（@MLIT_JAPAN）・X 令和6年9月26日付のポスト
https://x.com/MLIT_JAPAN/status/1839137827235279005

図7-1-3 公共ライドシェア及び日本版ライドシェア

自家用自動車を使用した有償運送

国土交通省

道路運送法第78条

自家用自動車を使用した有償運送としては、従前より道路運送法第78条第2号に基づく「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送／福祉有償運送）」がありましたが、地域交通の「担い手」や「移動の足不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設することが決定されました。

（道路運送法）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

自家用有償旅客運送

（道路運送法第78条第2号）

- ◆ 地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ 市町村、NPO法人等が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ 交通空白地有償運送は乗車定員規定なし。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業

（道路運送法第78条第3号）

- ◆ 国土交通省が指定する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ 法人タクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ 乗車定員10人以下。

7

出典：国土交通省関東運輸局 がんばる地域応援プロジェクト2024（第4回）勉強会資料 P. 7
<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000334295.pdf>

図7-1-4 自家用自動車を使用した有償運送

(3) 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

令和6年3月13日

物流・自動車局旅客課

自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数
を公表します

国土交通省では、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）を創設する予定です。今般、制度の創設に向け、タクシーが不足している地域・時期・時間帯と不足車両数を公表いたします。

昨年12月に決定された「デジタル行財政改革会議の中間とりまとめ」において、タクシー事業者が運送主体となって、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを提供すること（道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設）が決定されました。今後、タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態を、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」として、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供すること（自家用車活用事業）を可能とする許可を行っていく予定です。

今般、タクシーが不足する地域・時期・時間帯と不足車両数について、タクシー配車アプリのデータ等に基づき算出を行い、別紙の通り公表の準備が整いました。

なお、今回公表の対象としていない営業区域の不足車両数についても、順次公表を予定しています。

【問い合わせ先】

物流・自動車局 旅客課 手嶋、武藤、大山

電話：(03) 5253-8111（内線：41202、41243）

直通：(03) 5253-8569

出典：国土交通省 物流・自動車局旅客課 プレスリリース 令和6年3月13日付「自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数」

図7-1-5 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数

表7-1-1 営業区域ごとのタクシーの不足する曜日・時間帯と車両数

各県	営業区域	不足する曜日及び時間帯	不足車両数
広島県	広島交通圏	月～木曜日 : 16時台～19時台	100両
		金・土曜日 : 16時台～翌3時台	220両
		日曜日 : 16時台～20時台	70両
	呉市A	金曜日又は土曜日の16時台から翌5時台まで	19両
	呉市B		1両
	竹原市		2両
	東広島市		14両
	三原市		6両
	尾道市		10両
	福山交通圏		42両
	府中市		5両
	三次市		5両
	庄原市		3両
	大竹市		3両
	江田島市		2両
	安芸高田市		2両
	山県郡		3両
	世羅郡		2両
	神石郡		2両
	豊田郡		1両
	佐伯交通圏		2両
	宮島		1両
山口県	下関市	金曜日又は土曜日の16時台から翌5時台まで	22両
	宇部市		16両
	山口市		13両
	萩交通圏		3両
	周南市		14両
	防府市		7両
	下松市		4両
	岩国交通圏		12両
	山陽小野田市		5両
	光市		3両
	長門市		3両
	柳井交通圏		3両
	美祢市		2両
	大島郡		1両

【広島交通圏】

- ・タクシー配車アプリのデータ（令和5年10月1日～12月31日）に基づき、マッチング率90%を確保するために必要な車両数として算定しています。
- ・5月実施時点では、今回公表する不足車両数のうち5割を各社に配分するものとし、残りの5割については以後不足車両数を見直すタイミングで一定数を各社に配分します。

【広島交通圏以外の営業区域】

- ・簡便な方法として、営業区域ごとに、令和6年1月1日時点におけるタクシー事業者の事業計画上の配置車両数の合計に5%（端数切上げ）を乗じて算定しています。
- ・上記に関わらず、営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなします。

【全ての営業区域（共通）】

- ・タクシー事業者からの申請車両数の合計が当該営業区域の不足車両数を超える場合は、申請車両数の比率に従い配分します。

出典：国土交通省 中国運輸局 プレスリリース 令和6年4月26日付「自家用車活用事業に係る中国地方のタクシーの不足車両数を公表します」別紙

2 地域の主体的な参画による利便増進

豊洲地区コミュニティタクシー「トヨタク」の概要

運営主体：豊洲地区コミュニティタクシー運営委員会

運行事業者：株式会社平和タクシーコーポレーション
有限会社早島タクシー（2社共同運行）

運行方式：路線を定めず予約のあった停留所を最短コースで結ぶ

運行系統：中帯江・観音台・帯江ハイツ・五日市～倉敷中央病院～JR倉敷駅
予約制（出発時間の1時間前までに、運行事業者に電話し予約。
ただし、行きの便1便（9：00）は前日の20：00までに予約）

運行日：月曜日～金曜日（土、日、祝日、12月30日～1月3日は運休）

運行便数：1日4便（2往復）

出発時間：行きの便（豊洲地区⇒JR倉敷駅） ①9：00 ②11：00
帰りの便（JR倉敷駅⇒豊洲地区） ③13：00 ④16：00

停留所：地域内：19か所 目的地：14か所

【目的地】JR倉敷駅、マルナカ倉敷駅前店、コスモス倉敷駅前店、しげい病院、倉敷郵便局、
倉敷中央病院、ニシナ羽島店、田宮眼科医院、ふじた医院、金光薬品倉敷福島店、
安住クリニック、ハローズ羽島店、水島信用金庫羽島支店、倉敷羽島郵便局

利用料金：一般（中学生以上）600円、小学生300円、未就学児無料

※次の方は100円割引（併用不可）

- ・65歳以上の方は、公的機関が発行した身分証明書（マイナンバーカード、運転免許証等）の提示により割引
- ・障がい者手帳・おかやま愛カードをお持ちの方は、提示により割引

使用車両：セダン型タクシー

豊洲地区コミュニティタクシー運営委員会

（観音台自治会・中帯江自治会・帯江ハイツ自治会・五日市町内会）

※不明な点は、各自治会長・町内会長までお尋ねください。

出典：倉敷市ホームページ 豊洲地区コミュニティタクシー

(https://www.city.kurashiki.okayama.jp/_res/projects/default_project/_page/001/005/850/1005850_ma_02.pdf)

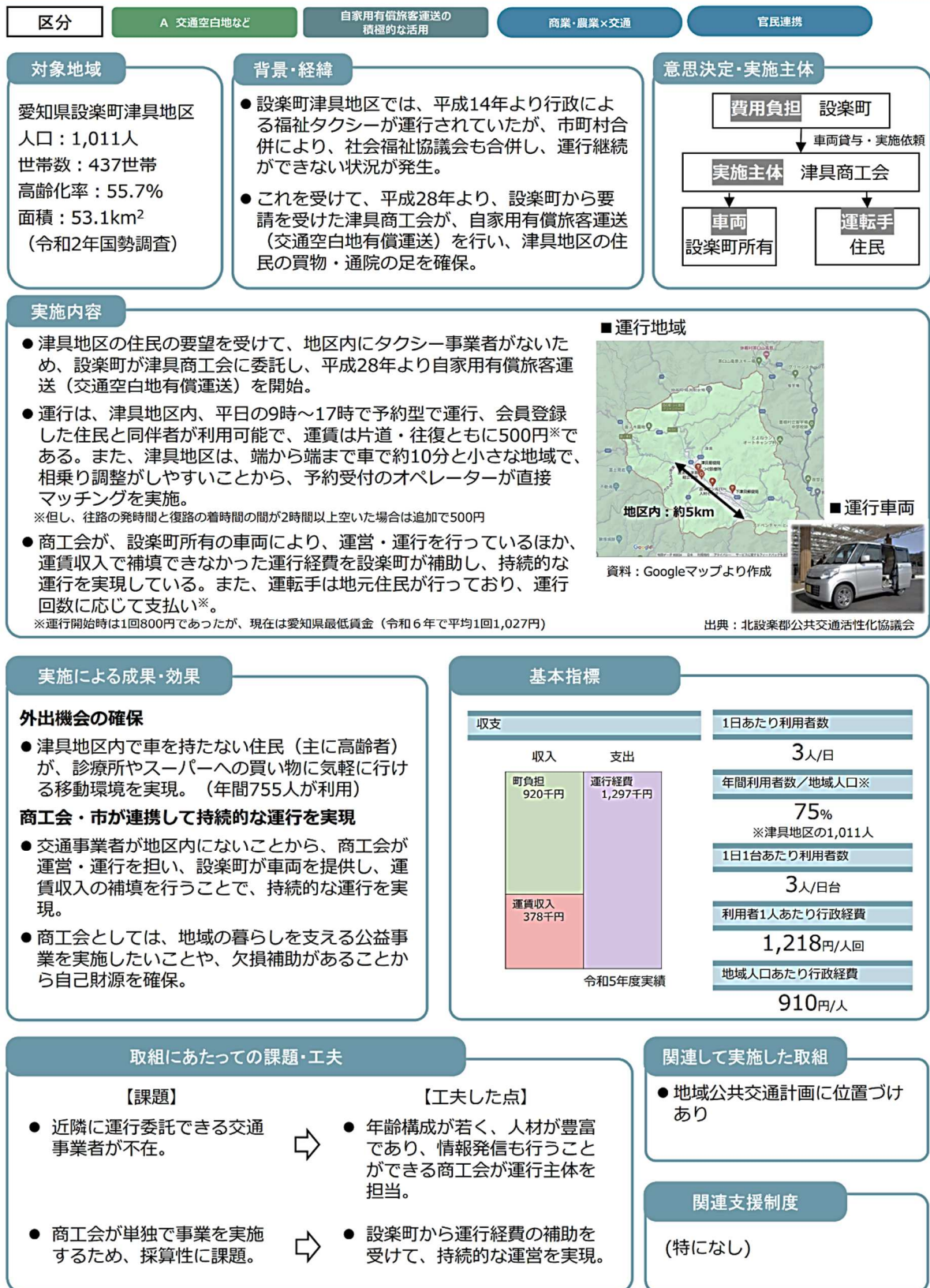
図7-2-1 岡山県倉敷市豊洲地区 コミュニティタクシー「トヨタク」



出典：三次市ホームページ さくぎニコニコ便利用登録申請書
<https://www.city.miyoshi.hiroshima.jp/uploaded/attachment/14201.pdf>

図7-2-2 三次市作木地区 さくぎニコニコ便

【実装フェーズ】(2) 自家用有償旅客運送の積極的な活用
事例10 商工会による取組【愛知県設楽町】



出典：国土交通省 地域の関係者による連携・協働のカタログ P. 16

図7-2-3 愛知県北設楽郡設楽町 商工会による取組

戸坂ともいきタクシーとは

- 戸坂ともいきタクシーは電話で予約を行い、他の利用者と乗り合わせて自宅と乗降ポイントとの間を移動する交通手段です。
- 戸坂地区では、高齢化等により移動手段に困っている方が増えていることから、日常生活に必要な移動手段を確保するため、戸坂ともいきタクシー運営協議会が中心となって、戸坂ともいきタクシーの運営（運行事業者：はと第一交通（株））を行っています。
- 戸坂ともいきタクシーの運行を継続するため、普段のお買い物や通院などには是非ご利用ください。

ご利用の流れ

行きの場合

自宅前（自宅付近）までお迎えにあがります

①電話で予約

戸坂☆-☆-☆(住所)の戸坂花子(名前)です。
○月○日の第●便で、自宅から
□□(乗降ポイント) まで△人をお願いします。



◎一緒に帰りの便もご予約できます

【注意点】一般のタクシーと異なり、複数の人と乗り合わせて利用するため、お迎えの時間や所要時間は前後します。



○時○分頃
お迎えに
あがります
お迎えの時間
をお伝えします

②自宅前（自宅付近）にお迎え



③他の利用者と 乗り合わせ

④乗降ポイントに到着、 運賃を支払い降車



帰りの場合

乗降ポイントまでお迎えにあがります

①電話で予約

戸坂☆-☆-☆(住所)の戸坂花子(名前)です。
○月○日の第●便で、□□(乗降ポイント) から
自宅まで△人をお願いします。



【注意点】一般のタクシーと異なり、複数の人と乗り合わせて利用するため、お迎えの時間や所要時間は前後します。



○時○分頃
お迎えに
あがります
お迎えの時間
をお伝えします

②乗降ポイントにお迎え



③他の利用者と 乗り合わせ

④自宅前（自宅付近）に到着、 運賃を支払い降車



出典：広島市ホームページ 戸坂地区乗合タクシー（戸坂ともいきタクシー）について
(<https://www.city.hiroshima.lg.jp/soshiki/1033/362871.html>)

図7-2-4 広島市東区戸坂地区 戸坂ともいきタクシー



活動を実施する

呉市第6地区 買い物シャトルバス

「きずな号」

年を重ねても、住み慣れたこの地で安心して暮らせるよう
お互いさまの気持ちをのせて走ります。

毎週
火曜日
(祝日・お盆・年末年始を除く)
運行
乗車
無料

利用
できる方 ①呉市第6地区に居住していること ②呉市社会福祉協議会会員であること
③介助なしで車に乗降し買い物ができることすべての条件を満たす方

事前予約制。内神自治会館にある利用予約簿に記入してください。
ただし、毎週水・木・金曜日(13:30～16:00)に限り、
初めて利用するときは、利用登録書をきずな会役員へお渡しください。
後日、きずな会役員が利用時の注意事項の説明に伺います。

出発と停車ポイント



お買い物
タイム

協力店舗

10:45 出発

平成31年
4月23日
スタート!

(令和2年年度)
活動日数：38日
延べ利用者数：250人

主催：呉市第6地区社会福祉協議会 運営：きずな会
協働：社会福祉法人かしの木、社会福祉法人呉市社会福祉協議会

出典：広島県ホームページ 住民の手×社会福祉法人の技×社協の知恵～買物支援の取組～ P. 10
(<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/471034.pdf>)

図7-2-5 呉市中央地区(第6地区) きずな号

3 地区ごとの目指す姿とその方向性

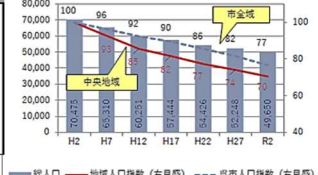
地区カルテ 中央地区(都市拠点)

令和6年11月末時点

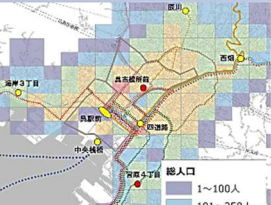
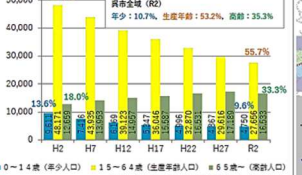
地区の現状

■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%)

中央地区人口の推移



中央地区年齢3区分人口推移



	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
鉄道駅						
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
民間路線バス						
広島電鉄(別表参照)	-	-	-	-	-	-
JRバス中国(西条線)	2本/時	2本/時	5時台	19時台	6時台	20時台
呉市生活バス						
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
タクシー(営業所等)						
法人8社、個人25者、福祉タクシー6者						
航路						
広島港～呉港～松山観光港	1本/時	1本/時	6時台	20時台	7時台	20時台
呉港～小用港	1本/時	1本/時	5時台	21時台	6時台	22時台

主な施設

買物施設 ・ゆめタウン呉 ・藤三 港町店 ・藤三 片山店 ・フレスタ呉中央店 ・フレスタ呉駅前店 ・エプリー呉海岸店 ・ピュアック中通店 ・ピュアック長ノ木店 ・alzo 呉中央店 ・ナイスムラカミ呉店	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 ・呉市すこやかセンター ・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 ・呉市宮浦プール ・呉市弓道場	観光資源 ・呉市立美術館 ・てつのくじら館 ・入船山記念館 ・灰ヶ峰 ・呉海軍墓地 ・歴史の見える丘
学校(高校以上) ・呉三津田高校 ・呉市医師会看護 専門学校 ・呉市医師会看護 専門学校 ・呉市医師会看護 専門学校 ・呉市医師会看護 専門学校		病院 ・呉医療センター ・呉市医師会病院 ・呉市医師会病院 ・呉市医師会病院

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・学校に間に合うバスがない。JR呉線と路線バスのダイヤが接続していない。
- ・バスやJR呉線の運行本数・タクシーの台数が減少
- ・使いたいところにバス停がない。病院に直接行ける路線がない。
- ・バス停までの移動手段がない。
- ・バスの乗り継ぎが不便である。
- ・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。
- ・70歳以上は、100円で乗れるが、その情報周知が不十分
- ・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
- ・JR呉線が(大雨等の影響により)頻繁に運休になるので困る。

第2回住民意見交換会で出された「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)

- 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
- 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
- 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

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

図7-3-1 地区カルテ(中央地区)

別表 広島電鉄(株)バス路線 【中央地区】

令和6年11月末時点

	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
民間路線バス(広島電鉄株)						
焼山熊野苗代線	5本/時	5本/時	5時台	21時台	6時台	22時台
宮原線 (呉駅前～宮原通～鍋棧橋)	3本/時	3本/時	5時台	21時台	6時台	22時台
宮原線 (呉駅前～坪の内～鍋棧橋)	1本/時	1本/時	5時台	16時台	8時台	20時台
呉倉橋島線	2本/時	2本/時	5時台	21時台	5時台	22時台
吉浦天応線	2本/時	2本/時	6時台	20時台	6時台	21時台
郷原黒瀬線	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
広仁方線	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
辰川線	2本/時	2本/時	5時台	21時台	6時台	21時台
長の木長迫線	2本/時	2本/時	5時台	21時台	6時台	21時台

図7-3-2 地区カルテ(中央地区 別表)

地区カルテ 吉浦地区(地域拠点)

令和6年11月末時点

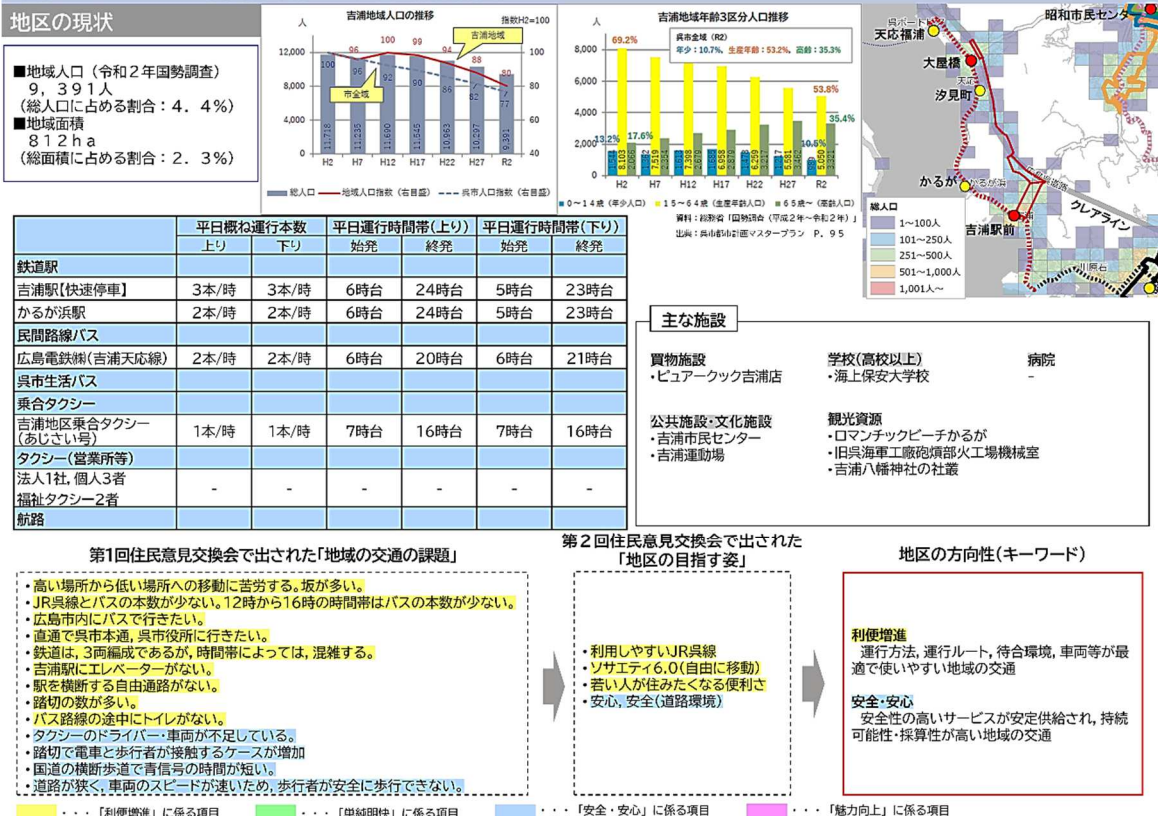


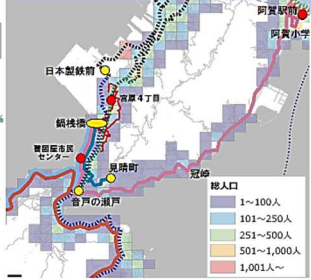
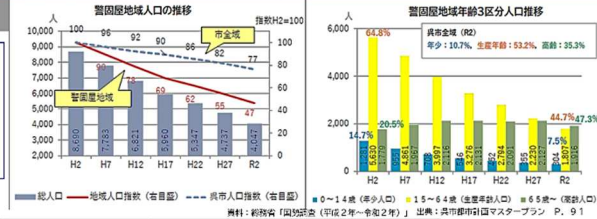
図7-3-3 地区カルテ(吉浦地区)

地区カルテ 警固屋地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
4,047人
（総人口に占める割合：1.9%）
- 地域面積
420ha
（総面積に占める割合：1.2%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス(広島電鉄線)						
宮原線(宮原前～宮原通～錦旗橋)	3本/時	3本/時	5時台	21時台	6時台	22時台
宮原線(宮原前～坪の内～錦旗橋)	1本/時	1本/時	5時台	16時台	8時台	20時台
呉宮原線(呉駅～昭和町～桂浜温泉館)	2本/時	2本/時	5時台	21時台	5時台	22時台
呉市生活バス						
田原線の船線	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	20時台
見晴町線	1本/時	1本/時	7時台	17時台	7時台	17時台
阿賀音戸の瀬戸線	2本/時	2本/時	6時台	20時台	5時台	20時台
乗合タクシー						
警固屋地区乗合タクシー(おでかけバス)	1本/時	-	10時台	14時台	-	-
タクシー(営業所等)						
法人2社、個人3者	-	-	-	-	-	-
福祉タクシー1者	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

- 買物施設
 - ・フレスタ警固屋店
- 観光資源
 - ・音戸大橋
 - ・第二音戸大橋
 - ・音戸の瀬戸公園
 - ・日沼
 - ・高島台
 - ・吉川英文学碑
- 公共施設・文化施設
 - ・警固屋市民センター
 - ・警固屋まちづくりセンター
 - ・老人福祉センターみはらし荘
 - ・警固屋公園多目的広場
 - ・警固屋体育館
 - ・警固屋テニスコート
- 病院
 -
- 学校(高校以上)
 -

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

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・乗り継ぎが多い。路線バスと呉市生活バスの乗り継ぎが難しい。
- ・バスが少なくて、観光客にも不便。
- ・高齢者は、ステップの多いバスは、乗りにくい。
- ・日中のバスが少ない。島しょ部に向かう路線の便数が少ない。
- ・遠くに行ったら帰りに困ることが多い。
- ・錦旗橋での乗り継ぎ時に待ち時間が長い。
- ・バスの最終運行時刻が早くなっている。
- ・バス停が狭い。
- ・高齢者は、バス停までの移動が難しい。
- ・呉駅やその他の駅の列車との乗り継ぎが考慮されていない。
- ・運行サービス、ダイヤが分かりにくい。
- ・乗り継ぎの時間帯が良く分からない。
- ・呉市生活バスの発車時刻が分からない。
- ・運転手も少なく、担い手がいない。
- ・バス路線の廃止、縮小が不安。
- ・人口減少に伴い、便数が減った場合、生活しにくい。
- ・免許返納後の移動が不安。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・移動性(自由に移動できる)
- ・飲みに行きやすい。
- ・使いやすい(乗り継ぎしやすい、情報発信)
- ・使いやすい(店舗内にダイヤを掲示)
- ・安全性(道路整備)

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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

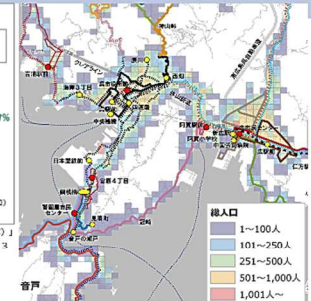
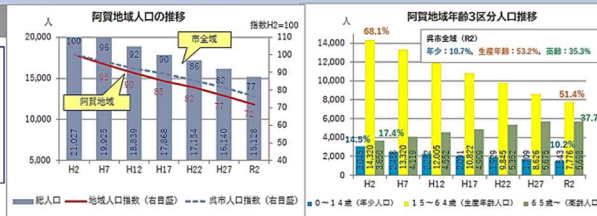
図7-3-4 地区カルテ（警固屋地区）

地区カルテ 阿賀地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
15,128人
（総人口に占める割合：7.0%）
- 地域面積
1,457ha
（総面積に占める割合：4.1%）



	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
鉄道駅						
安芸阿賀駅【快速停車】	3本/時	3本/時	5時台	24時台	5時台	23時台
民間路線バス						
広島電鉄線(郷原黒瀬線)	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
広島電鉄線(広仁江線)	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
JRバス中国線(西条線)	2本/時	2本/時	5時台	19時台	6時台	20時台
呉市生活バス						
阿賀音戸の瀬戸線	2本/時	2本/時	6時台	20時台	5時台	20時台
タクシー(営業所等)						
法人3社、個人3者	-	-	-	-	-	-
航路						
阿賀～広島航路	2本/日	2本/日	7時台	14時台	12時台	15時台
阿賀～広島航路	情島⇒阿賀	阿賀⇒情島				

主な施設

- 買物施設
 - ・ゆめマート 阿賀
 - ・藤三 阿賀ショッピングセンター
 - ・あがプラザ
- 学校(高校以上)
 - ・広島文化学園大学
 - ・呉工業高等専門学校
 - ・呉高校
 - ・呉工業高校
 - ・呉高等技術専門学校
- 病院
 - ・青山病院
 - ・ほうゆう病院
 - ・呉記念クリニック
 - ・呉南病院
 - ・呉みどりヶ丘病院
- 公共施設・文化施設
 - ・阿賀市民センター
 - ・大空山青年の家
 - ・大空山体育館
- 観光資源
 - ・大空山公園
- 産業
 - ・阿賀マリンボリス

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・広方面、音戸方面、冠崎での乗り継ぎが悪い。
- ・錦旗橋において、バスの接続が悪いときがある。
- ・通院時、運行状況によって、長く待つことがある。
- ・カートや荷物を抱えているときの乗り継ぎが大変。
- ・バスを乗るときは、バリアフリーだが、降りるときは、段差がある。
- ・地域によって、公共交通の便利さが違う。
- ・事業者によって、時刻表がバラバラ。
- ・タクシーを呼んでも、なかなか来ない。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・通院、買物に使いやすい。
- ・通学に使える、子どもたちの交通網
- ・情報周知による、分かりやすさ
- ・安心して、免許返納できる。

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

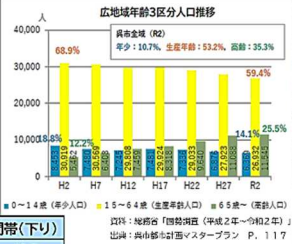
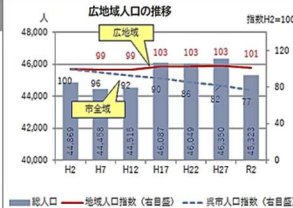
図7-3-5 地区カルテ（阿賀地区）

地区カルテ 広地区（都市拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
45,323人
（総人口に占める割合：21.1%）
- 地域面積
3,273ha
（総面積に占める割合：9.2%）



	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
鉄道駅						
広駅【快速停車】	1本/時	3本/時	4時台	22時台	5時台	23時台
新広駅【快速停車】	3本/時	3本/時	5時台	24時台	5時台	23時台
民間路線バス						
広島電鉄線(郷原黒瀬線)	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
広島電鉄線(広仁方線)	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
JRバス中国線(西条線)	2本/時	2本/時	5時台	19時台	6時台	20時台
瀬戸内産交(沖友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	21時台
呉市生活バス						
横路交叉点循環線	2本/時	-	6時台	18時台	-	-
白石白岳交叉点循環線	2本/時	2本/時	6時台	7時台	7時台	18時台
広長浜線	1本/時	1本/時	6時台	20時台	6時台	21時台
広川尻線	1本/時	1本/時	5時台	20時台	6時台	20時台
広川尻線(安浦駅発着)	2本/日	2本/日	7時台	9時台	11時台	14時台
タクシー(営業所等)						
法人3社、個人7者、福祉タクシー6社	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

- 買物施設**
 - ・デイオ呉店
 - ・藤三 広シヨッピングセンター
 - ・マックスバリュ広東店
 - ・フレスタ広店
 - ・藤三 新広店
 - ・方恵 呉店
 - ・イオン広店
- 病院**
 - ・中国労災病院
 - ・ふたば病院
 - ・横山病院
 - ・川西整形外科医院
 - ・早川クリニック
 - ・中央内科クリニック
 - ・眼科栄道医院
- 学校(高校以上)**
 - ・広島国際大学
 - ・広島高校
 - ・呉商業高校
 - ・呉商業高校
- 公共施設・文化施設**
 - ・広市民センター
 - ・呉市図書館
 - ・広公園多目的広場
 - ・呉市総合体育館
 - ・虹村公園多目的広場
 - ・虹村公園野球場
- 産業**
 - ・虹村工業団地
- 観光資源**
 - ・白糸の滝
 - ・岩樋水門跡

- 第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」
- ・交通空白地がある。
 - ・バスで行きたいところが少ない。
 - ・バスが遅延するので、バスに乗りたくない。
 - ・バスと道路の間に段差があり、車椅子・ベビーカーが使いづらい。
 - ・JR広駅のスロープが長く、さらにエレベーターがない。
 - ・段差のあるバスが多い。
 - ・バスの本数が少ない。
 - ・鉄道とバスの接続が悪い。
 - ・生活交通が分かりにくい。
 - ・タクシーが来ない。
 - ・朝夕の渋滞が激しい。

- 第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」
- ・利用に応じた便数を確保
 - ・バス停までのアクセシビリティを高める
 - ・地区内を30分以内で移動できる
 - ・地区外へ移動しやすい。
 - ・快適に移動できる。
 - ・情報提供、運賃制度の利便性
 - ・安定(利用を増やし、バス路線を維持)
 - ・将来性(ベッドタウン化)
 - ・移動時間を少なくする(渋滞解消)

- 地区の方向性(キーワード)
- 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
 - 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
 - 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

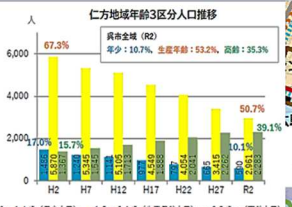
図7-3-6 地区カルテ（広地区）

地区カルテ 仁方地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
5,839人
（総人口に占める割合：2.7%）
- 地域面積
1,051ha
（総面積に占める割合：3.0%）



	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
鉄道駅						
仁方駅	1本/時	1本/時	5時台	22時台	5時台	22時台
民間路線バス						
広島電鉄線(広仁方線)	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
瀬戸内産交(沖友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	21時台
呉市生活バス						
広川尻線	1本/時	1本/時	5時台	20時台	6時台	20時台
広川尻線(安浦駅発着)	2本/日	2本/日	7時台	9時台	11時台	14時台
仁方小須磨線	1本/時	1本/時	6時台	17時台	8時台	19時台
タクシー(営業所等)						
法人1社、個人3者	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

- 買物施設**
 - ・藤三 仁方店
- 公共施設・文化施設**
 - ・仁方市民センター
 - ・音楽会館
 - ・仁方運動広場
- 学校(高校以上)**
- 観光資源**
 - ・磯神社のウバメガシの群衆

- 第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」
- ・往路は、坂道を降りればよいが、復路は、荷物を持った移動が大変
 - ・バス停までが遠い。
 - ・小須磨地区や宮上町側に交通空白地(交通不便地域)が存在する。
 - ・広の国際通りにバス路線がない。
 - ・広島市に向かう場合、JR広駅での結節が弱い。
 - ・東広島市へのバスが少ない。
 - ・高齢者の移動手段が限られる。
 - ・バス停までが遠い。
 - ・昼間のJR呉線の本数が少ない。
 - ・JR呉線に女性専用車両がない。
 - ・バスルートに関する情報発信が不足している。
 - ・毎日、家族を送迎することを考えると大変
 - ・運転は、事故があったときの対応が不安
 - ・夜になると、JR広駅にタクシーがない。
 - ・バスの時間が重複している。
 - ・2つのバス会社の運行時刻が偏っている。

- 第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」
- ・呉市中央地区へ行きやすいまち(便数、運休にくさ)
 - ・毎日の生活に役立つ
 - ・確実に乗り継ぎできる。
 - ・安心して歩けるまち
 - ・まちの安心(子どもが歩ける、雨に濡れない等)

- 地区の方向性(キーワード)
- 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
 - 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

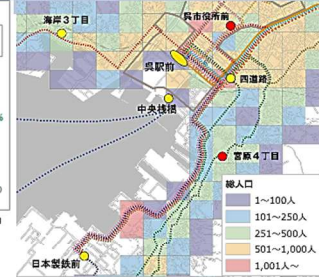
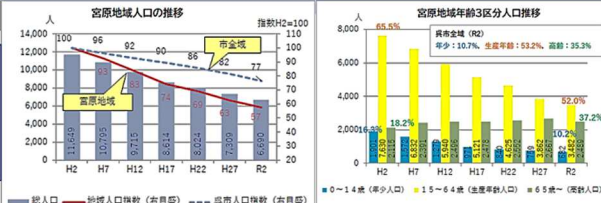
図7-3-7 地区カルテ（仁方地区）

地区カルテ 宮原地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
6,690人
（総人口に占める割合：3.1%）
- 地域面積
395ha
（総面積に占める割合：1.1%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス(広島電鉄線)						
宮原線(宮原駅前～宮原通～鍛冶町)	3本/時	3本/時	5時台	21時台	6時台	22時台
宮原線(宮原駅前～坪の内～鍛冶町)	1本/時	1本/時	5時台	16時台	8時台	20時台
呉市生活バス	-	-	-	-	-	-
タクシー(営業所等)	-	-	-	-	-	-
個人2者	-	-	-	-	-	-
航路	-	-	-	-	-	-

主な施設

- 買物施設
 - ・エブリイ呉宮原店
 - ・デイオ呉清水店
- 学校(高校以上)
 - ・呉青山高校
 - ・清水ヶ丘高校
 - ・呉宮原高校

- 病院
 - ・呉医療センター
 - ・自衛隊病院
 - ・ときわ呉
- 公共施設・文化施設
 - ・宮原市民センター
 - ・宮原まちづくりセンター

- 観光資源
 - ・アレイからすこじま
 - ・歴史の見える丘
 - ・長束の碑
 - ・子規句碑
 - ・呉海軍工廠礎石記念塔
 - ・休山

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- 高齢者の移動手段が課題
- 高齢者は、スマホを使い切れないので、ワンタッチで使えるアプリがほしい。
- 上道路までの移動手段がない。
- バスの便数が少なく、マイカーがないと大変
- 宮原通の商店が少なく、買物弱者が多い。
- 宮原線は、便利がよいが、本通3丁目経由が多く、清水経由もほしい。
- PASPYのチャージがバスの中でできない。
- バス停までが遠い。
- バス停にベンチがない。
- バス停の時刻表が分かりづらい。見慣れていない人は、分かりにくい。特に子どもが困っている。
- 呉駅からのバスで、どれに乗ったらよいが、分からない。
- バスの運行回数は、現状維持が必要
- 自動車に乗れなくなった時、バスがないと困る。
- 現状では、免許返納しづらい。
- 必要な時にタクシーが来ない。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・利便性(バスを使いやすく)
- ・買物に行きやすい
- ・安全性(道路整備)
- ・若者が帰ってきたと思える場所
- ・安定(助け合いの街 宮原)

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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

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

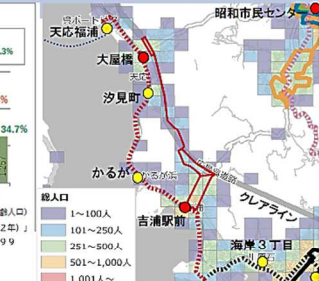
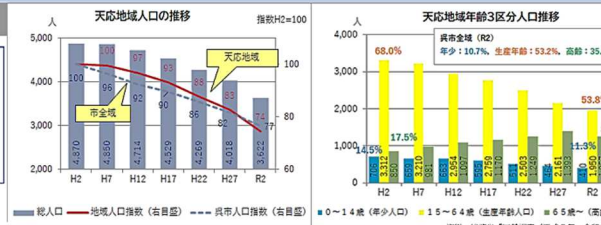
図7-3-8 地区カルテ（宮原地区）

地区カルテ 天応地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
3,622人
（総人口に占める割合：1.7%）
- 地域面積
395ha
（総面積に占める割合：1.1%）



	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
鉄道駅						
天応駅、呉ポートピア駅	2本/時	2本/時	6時台	24時台	5時台	23時台
民間路線バス						
広島電鉄線(吉浦天応線)	2本/時	2本/時	6時台	20時台	6時台	21時台
呉市生活バス	-	-	-	-	-	-
乗合タクシー	-	-	-	-	-	-
吉浦地区乗合タクシー(あじさい号)	1本/時	1本/時	7時台	16時台	7時台	16時台
タクシー(営業所等)	-	-	-	-	-	-
個人1者	-	-	-	-	-	-
航路	-	-	-	-	-	-
呉ポートピア切串港	1本/時	1本/時	6時台	20時台	5時台	20時台

主な施設

- 買物施設
- 学校(高校以上)
- 病院
- 公共施設・文化施設
 - ・天応市民センター
 - ・呉ポートピアパーク

観光資源

- ・天応市民センター
- ・呉ポートピアパーク

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- 電車の停車本数が少ない。
- 呉市中央地区へのバスの便数が少ない。
- 駅のスロープが階段は施設され、呼出プザーはあるが、係員が不在
- 天応東久保付近は、バス停や駅までが遠く、買物が不便
- バス停の間隔が広く、不便
- 駅が無人のため、新幹線のチケットが買えない。
- 広島市方面(紙屋町、県病院)、焼山方面への交通手段がない。
- 天応駅、呉ポートピア駅にエレベーターがない。
- 天応駅の階段に屋根がない。
- 呉市中央地区～天応間のバスの最終運行時刻が早い。
- JR呉線が運休になると、移動手段がない。
- JR呉線が運休になると、通勤できない。
- 電車が事故等により、頻繁に運休する。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・JR呉線の駅を利用しやすい
- ・自由に移動し、駅を利用したい。
- ・自由に買物ができる。
- ・移動しやすいまち
- ・利便性(駅まで自由に移動できる等)
- ・駅を安心して使える。

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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

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

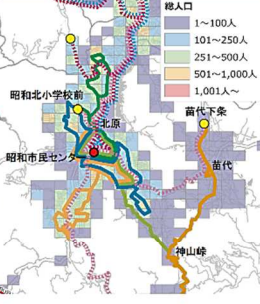
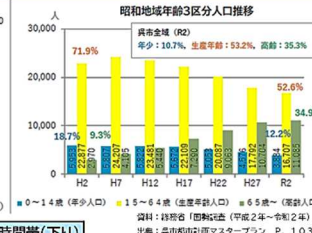
図7-3-9 地区カルテ（天応地区）

地区カルテ 昭和地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
31,779人
（総人口に占める割合：14.8%）
- 地域面積
2,776ha
（総面積に占める割合：7.8%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
広島電鉄(焼山熊野苗代線)	5本/時	5本/時	5時台	21時台	6時台	22時台
呉市生活バス						
昭和循環線北コース	1本/時	-	7時台	17時台	-	-
昭和循環線中央コース	1本/時	-	7時台	18時台	-	-
昭和循環線南コース	1本/時	-	7時台	17時台	-	-
北原神山峠線	0.5本/時	0.5本/時	6時台	16時台	7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
タクシー(営業所等)						
法人3社, 個人8者, 福祉タクシー6者	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

買物施設

- エブリイ 焼山店
- ザ・ビッグ 焼山店
- 生協ひろしまコープ焼山
- 万惣 焼山店
- 藤三 焼山ショッピングセンター
- ダイレックス焼山店

公共施設・文化施設

- 昭和市民センター
- 昭和東まちづくりセンター
- 呉市昭和図書館
- 焼山公園多目的広場
- 呉市昭和テニスコート
- 呉市野外活動センター

病院

- 呉やけやま病院
- 産業
- 苗代工業団地
- 学校(高校以上)

観光資源

- 本庄水源地
- 深山の滝
- 向原神社の本殿

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

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- 高齢者の移動手段に限られる。
- 土日は、最終便が14時台のところがある。
- 路線バスのルートが限られており、バス停までが遠い。
- 買物が不便、帰りは、荷物があがり、タクシーを使わざるを得ない。
- バスの運行経路が遠回りで、移動時間が長い。
- 循環バスは、片回りなので、不便である。
- 利用者の年代により、行きたいところが異なるため、バス路線だけでは、対応できない。
- 最終電車で接続するバスがない、JR呉線の始発時刻に間に合うバスがない。
- 団地がまばらにあり、バス路線がない。
- バスの運行時間帯やルートが目的と合っていない。
- 車がないと、買物、通院ができない。
- 焼山熊野苗代線を利用しているが、昼間の便数が少ない。
- 押込地区は、循環線がない。
- 生活バスの本数が少ない。
- バス停の位置がニーズに合っていない。
- 北原神山峠線が廃線にならないか不安である。
- 最近、タクシーが使いにくくなった。
- 大雨等により、呉平谷線が通行止めになると、呉市中央地区への往来ができない。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- 呉市中央地区へ行きやすい。
- 高齢者が移動しやすい交通
- 病院、買物に便利な路線
- 人口維持
- ベッドタウン化

地区の方向性（キーワード）

- 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
- 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

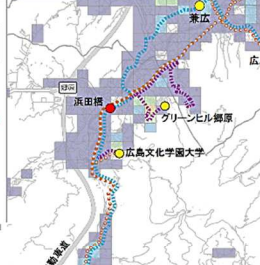
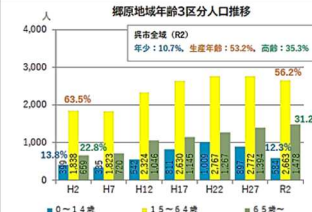
図7-3-10 地区カルテ（昭和地区）

地区カルテ 郷原地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
4,742人
（総人口に占める割合：2.2%）
- 地域面積
2,094ha
（総面積に占める割合：5.9%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
広島電鉄(郷原黒瀬線)	2本/時	2本/時	5時台	20時台	6時台	22時台
JRバス中国(西条線)	2本/時	2本/時	5時台	19時台	6時台	20時台
呉市生活バス						
タクシー(営業所等)						
法人1社	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

公共施設・文化施設

- 郷原市民センター
- グリーンヒル郷原
- 呉市総合スポーツセンター

買物施設

- 二級駅
- 岩山
- 多賀雄神社の本殿
- 新堂平神社の社殿

産業

- 炭田工業団地
- 長谷工業団地
- 郷原工業団地

観光資源

- 二級駅
- 岩山
- 多賀雄神社の本殿
- 新堂平神社の社殿

学校(高校以上)

- 広島文化学園大学

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

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- 4～8区の住民は、バス停までが遠く、道路も狭い。
- 最寄りのバス停や郷原支所までの距離が遠い。
- 高齢者が多く、足腰が悪い、浜田橋バス停まで徒歩で40分ぐらいかかる。
- 早朝・夜間の便がない。
- バスの乗降が難しい。
- バス停に上屋がない。
- バス停のベンチが古い。
- 移動販売までの移動手段がない。
- JRバス中国の運賃が高い。
- JRバス中国は、いきいきバスが利用できない。
- 免許返納後の移動手段がない。
- 送迎を家族に頼っているが、頼れないときがある。
- 買物、病院に行きやすい。
- 黒瀬方面へ行きやすい。
- 利用しやすい移動手段
- 乗り継ぎ場所が分かりやすい。
- 安心して免許返納できる。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- 買物、病院に行きやすい。
- 黒瀬方面へ行きやすい。
- 利用しやすい移動手段
- 乗り継ぎ場所が分かりやすい。
- 安心して免許返納できる。

地区の方向性（キーワード）

- 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
- 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
- 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

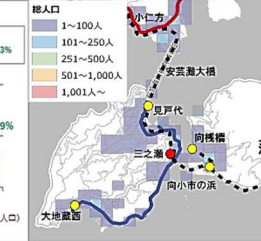
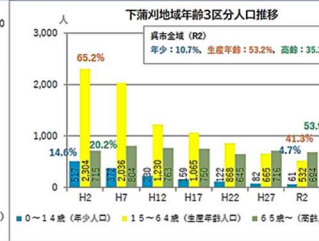
図7-3-11 地区カルテ（郷原地区）

地区カルテ 下蒲刈地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
1,288人
（総人口に占める割合：0.6%）
- 地域面積
872ha
（総面積に占める割合：1.5%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
瀬戸内産交(ゆ友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	21時台
呉市生活バス						
下蒲刈地区生活バス	1本/時	1本/時	6時台	16時台	6時台	17時台
タクシー(営業所等)						
福祉タクシー1者						
航路						

主な施設		
病院	公共施設・文化施設	観光資源
・公立下蒲刈病院	・下蒲刈市民センター	・下蒲刈市民センター
・住吉病院	・下蒲刈まちづくりセンター	・松浦園
	・下蒲刈農村環境改善センター	・梶ヶ浜海水浴場・キャンプ場
買物施設	・呉市梶ヶ浜コーキングスペース	・コテージ梶ヶ浜
	・呉市下蒲刈プール	・三之瀬御本陣芸術文化館
学校(高校以上)		・昆虫の家「頑愚庵」
		・白雲楼
		・貝と海藻の家
		・姫ひじき塩の家

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- 生活バスは、乗っている人が少なく、不便
- 土日に運行していないのが困る
- バスが不便なので、住民同士の乗り合いで移動している
- バスで行けるが、帰りの時間に合う便がない
- 一人暮らしの住民は、バス以外の交通手段がないので困る
- バスの便数が少ない
- バスの乗り継ぎ時間が長く、不便
- 大地蔵から直通で町外に行く手段がない
- 年末年始の移動手段がない
- 生活バスは、通学に便さない
- 時刻表が分かりにくい
- 町内にタクシー会社がない
- 運転免許を返納した後が不安

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- もっと便利に(土日、年末の運行)
- バスの運行情報が分かりやすい
- もっと安価に(タクシー、機代)
- 子育てしやすい
- 人が増え、空き家が減る

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 単純明快**
路線図、乗継等が分かりやすく、使ってもらえる地域の交通
- 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

黄色・・・「利便増進」に係る項目 緑色・・・「単純明快」に係る項目 青色・・・「安全・安心」に係る項目 紫色・・・「魅力向上」に係る項目

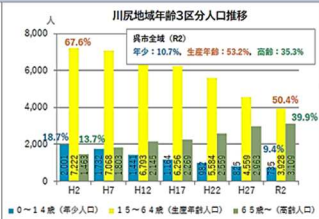
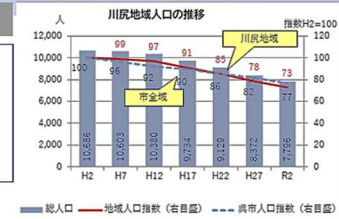
図7-3-12 地区カルテ(下蒲刈地区)

地区カルテ 川尻地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
7,796人
（総人口に占める割合：3.6%）
- 地域面積
1,685ha
（総面積に占める割合：4.8%）



	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
鉄道駅						
安芸川尻駅	1本/時	1本/時	5時台	22時台	5時台	22時台
民間路線バス						
呉市生活バス						
川尻地区生活バス	1本/時	1本/時	7時台	15時台	9時台	17時台
広川尻線	1本/時	1本/時	5時台	20時台	6時台	20時台
広川尻線(安浦駅発着)	2本/日	2本/日	7時台	9時台	11時台	14時台
タクシー(営業所等)						
法人1社、個人1者、福祉タクシー3者						
航路						

主な施設		
買物施設	公共施設・文化施設	観光資源
・ゆめマート 川尻	・川尻市民センター	・国民宿舎野呂高原ロッジ
	・呉市川尻図書館	・野呂山交流施設
病院	・呉市川尻東プール	・瀬戸内海国立公園野呂山
	・呉市川尻温水プール	・薫風塚
	・呉市川尻グラウンド	・宝積寺五輪塔群
学校(高校以上)	・呉市川尻まちづくり資料館	・大須和城

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- JR呉線の本数が少ない
- 朝は、高校生が電車をよく利用するが、通学のための生活道路が狭い
- 駅のホームのベンチが予告なしに撤去された
- 駅前が狭い
- 安芸川尻駅のエレベーター設置計画に動きがない
- バスの本数が少なく、免許返納しても移動手段が確保できない
- バス停に上屋がない
- バス停の電灯が切れていることがある
- 駅名とバス停名がマッチしていない
- バスの時刻表の字が小さい
- 無人駅が増え、困り事が聞かづらい
- タクシーの台数が減少している
- 夜間にタクシーがない
- 安芸川尻駅に駅員がいないため、キセル乗車が多い
- JR呉線が(大雨等の影響により)頻繁に運休するので困る

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- 利便性の向上
- 便利な移動(細かな移動)
- 待合環境、乗り継ぎの利便性
- 安芸川尻駅(タクシー)の分りやすさ
- 安心して使える
- まちの安全(道路整備)

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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

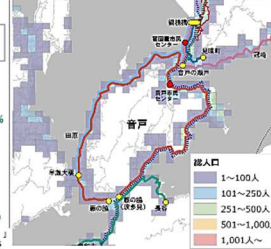
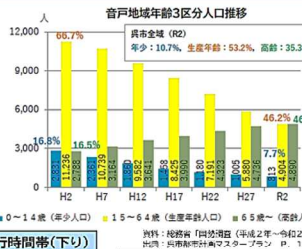
図7-3-13 地区カルテ(川尻地区)

地区カルテ 音戸地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
10,616人
（総人口に占める割合：4.9%）
- 地域面積
1,875ha
（総面積に占める割合：5.3%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
広島電鉄線(呉倉橋島線)	2本/時	2本/時	5時台	21時台	5時台	22時台
呉市生活バス						
田原藤の脇線	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	20時台
音戸さざなみ線	0.5本/時	0.5本/時	7時台	18時台	10時台	16時台
タクシー(営業所等)						
法人2社、福祉タクシー1者	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

- 買物施設**
 - ・藤三 御所の浦シヨッ
 - ・ビングセンター
- 病院**
 - ・角医院
- 学校(高校以上)**
 - ・音戸高校
- 公共施設・文化施設**
 - ・音戸市民センター
 - ・音戸図書館
 - ・呉市音戸プール
 - ・大浦崎スポーツセンター
 - ・渡子多目的グラウンド
- 観光資源**
 - ・音戸大橋
 - ・第二音戸大橋
 - ・音戸の瀬戸
 - ・おんど観光文化会館うすしお
 - ・清盛塚

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・高齢者は、買物・通院難民
⇒フレスタやゆめタウンに直接行けない。
⇒中国労災病院に行くときも、乗り継ぎが必要、免許返納後は、不安
- ・高齢者は、バスの乗降に苦労する。
- ・広までのアクセスが不便
- ・バス停に上屋がなく、雨の日不便
- ・高齢者のいきいきバスは、便通されすぎている。
- ・便数が少ない。
- ・鍋ヶ崎での乗り継ぎが不便
- ・団地に住んでいる高齢者が移動困難になる恐れがある。
- ・田原地区は、タクシーや自家用車が入れない道路が多い。
- ・自宅からバス停までの坂が急
- ・バスの最終運行時刻が早い。
- ・バス停までが遠い。
- ・呉駅～自宅までのタクシー代が高い。
- ・タクシーの台数が少なく、呼んでから来るまでに時間がかかる。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・地区内で生活できる(通勤、通学、病院、買物、図書館等)。
- ・使いやすい(地区外にも行ける)。
- ・移動が便利な地区にする。
- ・快適なバス待ち環境(バス停を広く、上屋の設置)
- ・災害時でも移動できる。
- ・通学できる。
- ・乗り継ぎが分かりやすい。
- ・安全、安心(免許返納、運行の継続・安全性)
- ・友人と気軽に会える。

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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
- 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

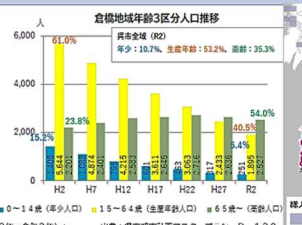
図7-3-14 地区カルテ（音戸地区）

地区カルテ 倉橋地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
4,676人
（総人口に占める割合：2.2%）
- 地域面積
5,446ha
（総面積に占める割合：15.4%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
広島電鉄線(呉倉橋島線)	1本/時	1本/時	5時台	21時台	5時台	21時台
呉市生活バス						
倉橋地区生活バス	0.5本/時	0.5本/時	6時台	18時台	6時台	17時台
タクシー(営業所等)						
法人3社	-	-	-	-	-	-
航路						

主な施設

- 買物施設**
 - ・藤三 宇和木店
 - ・Aコープくらはし
- 病院**
 - ・宇尾林医院
- 学校(高校以上)**
 - ・呉市くらはし温水プール
- 公共施設・文化施設**
 - ・倉橋市民センター
 - ・倉橋歴史民俗資料館
 - ・長門の造船歴史館
 - ・呉市倉橋図書館
 - ・呉市倉橋グラウンド
 - ・呉市倉橋体育館
- 観光資源**
 - ・くらはし桂浜温泉館
 - ・桂浜
 - ・火山
 - ・万葉集遺跡長門島松原
 - ・桂濱神社本殿
 - ・鹿島の段々畑
 - ・宮ノ浜採石場跡

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・バスの便数が少ない。遅い便がない。
- ・雨量によっては、通行できない。
- ・観光で来てもらったも、公共交通では動けない。
- ・バスが17時半までしかない。子どもがクラブ等に行けず、親が送迎
- ・江田島に行きたいが、移動が大変
- ・自宅からバス停までが遠い。(尾立等)
- ・広電と生活バスの乗り継ぎ時間が調整されていない。
- ・鹿老渡は、昼間の時間帯にバスがない。
- ・待合所、バス停にトイレがない。
- ・病院送迎を利用することが多く、生活バスの利用が少ない。
- ・呉駅までバスで行くと、時間がかかりすぎる。
- ・生活バスの乗り方等の情報がない。
- ・70歳以上のいきいきバスが安すぎる。昼間1人しか乗っていない時に100円では、申し訳ない。
- ・タクシー代が高い。
- ・(交通が不便なこともあり)高校生になると、倉橋を出て行く。
- ・自動車の運転ができなくなったら、生活できなくなる不安がある。
- ・今後、路線が減ると困る。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・使いやすさ(便数・定時性・車内環境)
- ・半日で買物、通院を終えることができる。
- ・生活する人が便利
- ・子ども、通勤者、高齢者も利用できる環境
- ・どこでも乗降できる。
- ・買物したい時間帯にバスがある。
- ・学生が直通で通学できる。
- ・利便性の向上(運賃・便数等)
- ・買物がすぐできるような
- ・持続性(運賃制度、運転士の処遇)
- ・人と動物にやさしい街
- ・外から人が来るように

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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

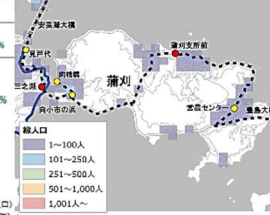
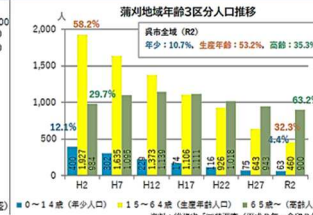
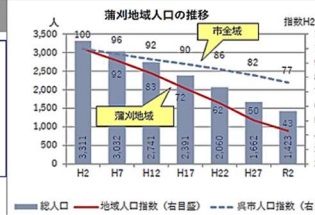
図7-3-15 地区カルテ（倉橋地区）

地区カルテ 蒲刈地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
1,423人
（総人口に占める割合：0.7%）
- 地域面積
1,898ha
（総面積に占める割合：5.4%）



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
瀬戸内産交(沖友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	5時台	19時台	6時台	21時台
呉市生活バス						
タクシー(営業所等)						
法人1社						
航路						

主な施設		
公共施設・文化施設	観光資源	買物施設
・蒲刈市民センター	・県民の浜	・
・蒲刈まちづくりセンター	・恋ヶ浜海水浴場・キャンプ場	・
・呉市蒲刈グラウンド	・コテージ蒲刈	・病院
・呉市蒲刈B&G海洋センター	・湖島の館	・学校(高校以上)
・かまがり古代製塩遺跡復元展示館	・であいの館	・
・かまがり天体観測館	・恵みの丘蒲刈	・
	・かまがり温泉やすらぎの館	・
	・かまがり古代土器製体験施設	・

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・バスの便数が少ない。
- ・バス停が少ない。
- ・バス停までが遠い。
- ・バス停にトイレがないので、トイレのために降りると、時間がかかる。
- ・バス停から家までには街灯がなく、通学利用するときに危ない。
- ・盆、正月ダイヤは、便数が減るので、帰省した家族の交通手段がない。
- ・川尻や呉市中央地区へ行きたいが、便数が少なく、また、直通で行けない。
- ・バスで県民の浜へ行けない。
- ・バス路線が少ない。まちなか・集落まで入ってほしい。
- ・バスがワンマン運行のため、使い勝手が悪い。
- ・バスの運賃が高い。
- ・タクシーの運賃が高いので、利用できない。
- ・車に乗らなくなった後、移動手段がないので不安
- ・免許返納後の移動手段が不安
- ・今後、バスの運行が継続されるのか不安
- ・タクシー会社が少ない。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・高校生が通学しやすい。
- ・乗降場所、通院、通学等の利便性向上
- ・安全(バス車両、待合環境)
- ・やさしさ(運転士の接客力向上)

地区の方向性(キーワード)

- ・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
- ・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

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

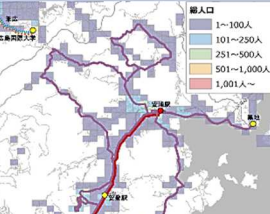
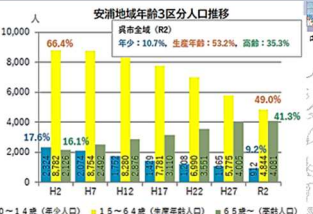
図7-3-16 地区カルテ（蒲刈地区）

地区カルテ 安浦地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
9,885人
（総人口に占める割合：4.6%）
- 地域面積
6,354ha
（総面積に占める割合：18.0%）



	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
鉄道駅						
安浦駅 安登駅	1本/時	1本/時	5時台	22時台	5時台	22時台
民間路線バス						
呉市生活バス						
安浦地区生活バス	1本/時	-	6時台	16時台	-	-
広川尻線(安浦駅発着)	2本/日	2本/日	7時台	9時台	11時台	14時台
タクシー(営業所等)						
福祉タクシー1者						
航路						

主な施設		
買物施設	公共施設・文化施設	観光資源
・藤三 安浦ショッピングセンター	・安浦市民センター	・安浦歴史民俗資料館
	・安浦まちづくりセンター	・野路山伊音城 弘法寺
	・三津口分館	・岩屋
	・呉市安浦図書館	・亀山八幡神社本殿
	・安浦武道館	・
	・安浦体育館	・学校(高校以上)
	・三津口憩の家	・

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・JR呉線の便数が少ない。
- ・広島の乗り継ぎが多く、待ち時間が長い。
- ・安登駅のトイレがなくなったので困る。
- ・安登駅にエレベーターがない。
- ・昼間の生活バスに乗れる便がない。
- ・バス停が遠い。
- ・デマンド運行の予約が面倒。行くことができて、帰れない(往復利用が不便)。
- ・バス停の待合スペースが狭い。
- ・広島国際大学(黒瀬)にバスを使って行くことができない。
- ・バスルートが遠回り
- ・生活バスと広電バスとの乗り継ぎが難しい。
- ・(自家用車以外に)夜間の交通手段がない。
- ・駐輪場に上屋がない。
- ・タクシーの金銭的負担が大き。
- ・乗り継ぎすると、運賃が高くなる。
- ・デマンド運行の車両にチャージ機能がない。
- ・タクシーに乗れない。利用時間に限られる。
- ・ほとんど乗客がいないバスを見かける。
- ・バスに乗っている人の意見が反映されていない。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・呉市中央地区、広方面への移動を便利に
- ・乗り継ぎが便利
- ・バス停から家までを便利に
- ・利便性(利用時間帯の拡大、路線延長)
- ・使いやすい(利用ニーズに適した運用)
- ・分かりやすい(車両の外観)
- ・運転手さんの対応に感謝
- ・駅に安全に使える。
- ・効率性(目的の集約、車両の兼用)
- ・安心(人通りを増やす)
- ・地区のみならず困ったときは助け合い
- ・高齢者にやさしいまち
- ・若者に住んでもらえる。

地区の方向性(キーワード)

- ・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
- ・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
- ・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
- ・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

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

図7-3-17 地区カルテ（安浦地区）

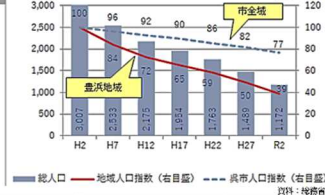
地区カルテ 豊浜地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

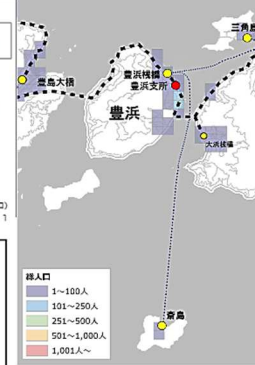
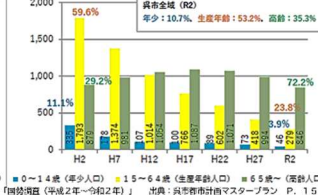
地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
1,172人
（総人口に占める割合：0.5%）
- 地域面積
1,168ha
（総面積に占める割合：3.3%）

豊浜地区人口の推移



豊浜地区年齢3区分人口推移



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
瀬戸内産交(沖友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	6時台	19時台	6時台	19時台
呉市生活バス						
タクシー(営業所等)						
法人1社	-	-	-	-	-	-
航路						
斎島～久比航路	4本/日 斎島→久比	4本/日 久比→斎島	7時台	16時台	6時台	16時台

主な施設

- 買物施設
 - ・Aコープ豊島店
- 観光資源
 - ・架橋記念公園
 - ・十文字山公園
 - ・あび資料展示室
- 公共施設・文化施設
 - ・豊浜市民センター
 - ・豊浜まちづくりセンター豊島分館
 - ・呉市豊浜グラウンド
- 病院
- 学校(高校以上)

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・高齢者が多く、買物に行きにくい。
- ・高校生が広方面に通学しにくい。
- ・飲みに行く最終便に間に合わない。
- ・広島市のバスがなくなった。
- ・バスで中国労災病院に行った後の帰りの便がない。
- ・バスで行くと、中国労災病院まで1時間半くらいかかるので、不便。
- ・航路、バスの便数が少ない。
- ・バスが遅れる。
- ・乗り継ぎが悪い。
- ・バス停が暗い。
- ・バス停の位置が集落から離れている。
- ・バス停の近くにトイレがない。
- ・バス停に上屋・ベンチがない。
- ・車椅子の人が乗りにくい。
- ・川尻方面の電車が少ない。
- ・夏は、バス車内の冷房が効きすぎて寒い。
- ・お店とバス停が遠いので、お店が利用されない。
- ・目的地に行くために、どのバスに乗るのが分かりにくい。
- ・広島まで行くと、バスの運賃が高い。
- ・タクシーを利用したいが、高く利用しづらい。
- ・免許返納後の移動手段の確保が今後、問題になる。
- ・バス停まで歩けなくなったときが不安。

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・歳を取っても、自力で移動したい。
- ・県民の浜への直通便
- ・待合環境の利便性向上
- ・呉市中央地区へ、行き帰りしやすい。
- ・島内を移動しやすい。
- ・バスを使いやすく(運賃面)
- ・安心して医療サービスを受けられる。
- ・災害でも移動できる。

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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
- 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

図7-3-18 地区カルテ（豊浜地区）

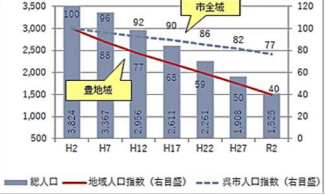
地区カルテ 豊地区（地域拠点）

令和6年11月末時点

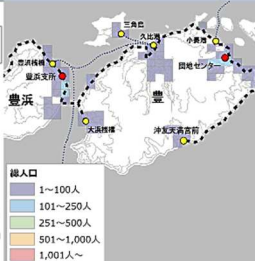
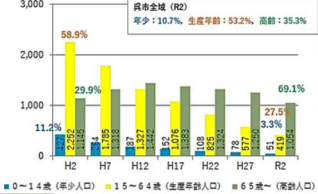
地区の現状

- 地域人口（令和2年国勢調査）
1,525人
（総人口に占める割合：0.7%）
- 地域面積
1,408ha
（総面積に占める割合：4.0%）

豊地区人口の推移



豊地区年齢3区分人口推移



	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
鉄道駅						
民間路線バス						
瀬戸内産交(沖友天満宮～中国労災病院線)	1本/時	1本/時	6時台	19時台	6時台	19時台
呉市生活バス						
タクシー(営業所等)						
法人1社、福祉タクシー1者	-	-	-	-	-	-
航路						
斎島～久比航路	4本/日 斎島→久比	4本/日 久比→斎島	7時台	16時台	6時台	16時台
三角～久比航路	4本/日 三角→久比	4本/日 久比→三角	7時台	15時台	7時台	16時台
小長～明石航路	10本/日 小長→明石	10本/日 明石→小長	6時台	19時台	6時台	19時台

主な施設

- 買物施設
 - ・Aコープ久比店
 - ・Aコープ豊町店
- 観光資源
 - ・日本遺産「北前船寄港地・船主集落」(御手洗町並み保存地区)
 - ・みかんメッセジエ館
 - ・歴史の見える丘公園
 - ・旧柴屋住宅
 - ・旧金子家住宅
 - ・若胡子屋跡
 - ・江戸みなとまち展示館
 - ・乙女座
 - ・千砂子波止・高燈籠
- 公共施設・文化施設
 - ・豊市民センター
 - ・豊まちづくりセンター久比分館
 - ・呉市豊プール
 - ・呉市豊スポーツセンター
- 病院
- 学校(高校以上)

第1回住民意見交換会で出された「地域の交通の課題」

- ・バス停まで距離がある。
- ・呉駅や広島市までの直通便がないため、不便
- ・島内に歯科がなく、通院が大変
- ・特別支援学校(阿賀)までは、毎日車で通っている。
- ・フェリーがないと、仕事にならない。
- ・バスの運転手が少ない。
- ・運転手の負担が大きい。
- ・運転手まで情報が届いていない。
- ・バスのある生活
- ・バスで買物に行ける。
- ・高齢者が利用しやすいバス
- ・持続可能なサービス

第2回住民意見交換会で出された「地区の目指す姿」

- ・バスのある生活
- ・バスで買物に行ける。
- ・高齢者が利用しやすいバス
- ・持続可能なサービス

地区の方向性(キーワード)

- 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
- 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
- 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

図7-3-19 地区カルテ（豊地区）

第8章 呉市地域公共交通協議会

1 委員名簿

表8-1-1 委員名簿

所属	役職	氏名	備考
呉市	副市長	大水 敏弘	会長
呉工業高等専門学校	環境都市工学分野 教授	神田 佑亮	副会長
公益社団法人広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	監査委員
瀬戸内産交(株)	代表取締役	土井 昇	監査委員
一般社団法人広島県タクシー協会	呉支部長	火岡 純也	
中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	薦 真	
中国運輸局呉海事事務所	首席運輸企画専門官	山田 敏行	
広島県	地域政策局公共交通政策課長	丸石 圭一	
広島県呉警察署	署長	川崎 一良	
広島県広警察署	署長	藤本 直	
広島電鉄(株)	執行役員 交通政策本部本部長	山根 辰夫	
西日本旅客鉄道(株) 中国統括本部広島支社	課長(地域交通)	山口 晃弘	
私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部	書記長	橋本 文雄	
東京大学大学院	工学系研究科 教授	羽藤 英二	
名古屋大学大学院	環境学研究科 教授	加藤 博和	
呉市自治会連合会	会長	川畑 勝之	
呉市老人クラブ連合会	会長	鈴木 孝雄	
呉市PTA連合会	会長	礪道 忠男	
市民代表		赤松 愛子	
市民代表		鎌田 純	
呉市	土木部長	松川 隆志	
呉市	産業部長	奥村 和広	
呉市	都市部長	荻野 晋	

令和6年11月末時点
敬称略・順不同

2 開催実績

表8-2-1 開催実績

日時	議題
令和5年3月29日	令和4年度第4回呉市地域公共交通協議会 ・呉市地域公共交通計画（仮称）の策定について ⇒策定スケジュール，策定に係る調査委託事業者選定について ・呉市地域公共交通協議会分科会設置規程の一部改正について ⇒呉市地域公共交通計画検討委員会の設置について
令和5年10月31日	令和5年度第2回呉市地域公共交通協議会 ・呉市地域公共交通計画（仮称）の策定について ⇒調査委託事業者の選定結果，第1回住民意見交換会について
令和6年3月27日	令和5年度第5回呉市地域公共交通協議会 ・呉市地域公共交通計画（仮称）について ⇒計画策定の進捗状況，住民意見交換会，事業者ヒアリングの実施結果，今後の検討方針等について
令和6年9月6日	令和6年度第1回呉市地域公共交通協議会 ・呉市地域公共交通計画（仮称）の策定について ⇒計画骨子について
令和6年11月18日	令和6年度第2回呉市地域公共交通協議会 ・呉市地域公共交通計画（素案）について ⇒計画（素案），市民意見募集の実施について
令和7年1月22日	令和6年度第3回呉市地域公共交通協議会 ・呉市地域公共交通計画（案）について ⇒市民意見募集等の結果，計画（案）について

※本計画の作成に関わるものを抜粋

呉市地域公共交通計画〔資料編〕（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

