

地域別公共交通課題の 整理について（案）

安浦地区

現状及び課題

- 地区の中心を經由し、呉市の都市拠点・広島市方面および東広島市方面を結ぶJR呉線が運行している。人口が分布しているエリアをカバーするように生活バスが運行している。
- 生活バスの乗降調査結果をみると、利用の少ない区間が存在し、効率的な運行への見直しが必要
- 安浦駅付近、安登駅前周辺での乗降が大多数。安浦駅、安登駅を起終点とした効率的な運行、JR呉線との乗継ぎに配慮したダイヤ設定が必要
- 川尻小用入口で生活バスと広島電鉄の路線バスへの乗継利用が増加。生活バスと路線バスのバス停が離れており、徒歩移動あり（交通事業者ヒアリング）
- 生活バスの収支率は25.7%であり、路線維持基準以上である。
- スクールバス、路線バスの運行区間が重複している。
- 生活バス利用者アンケート調査によると、運行ダイヤに関する不満が高く、不満との回答（「不満」「やや不満」と回答）が33%、次いで運行本数の不満が31%と高い。

安浦駅付近、安登駅付近関連の移動が大多数
 →安浦駅、安登駅を起終点とした効率的な運行

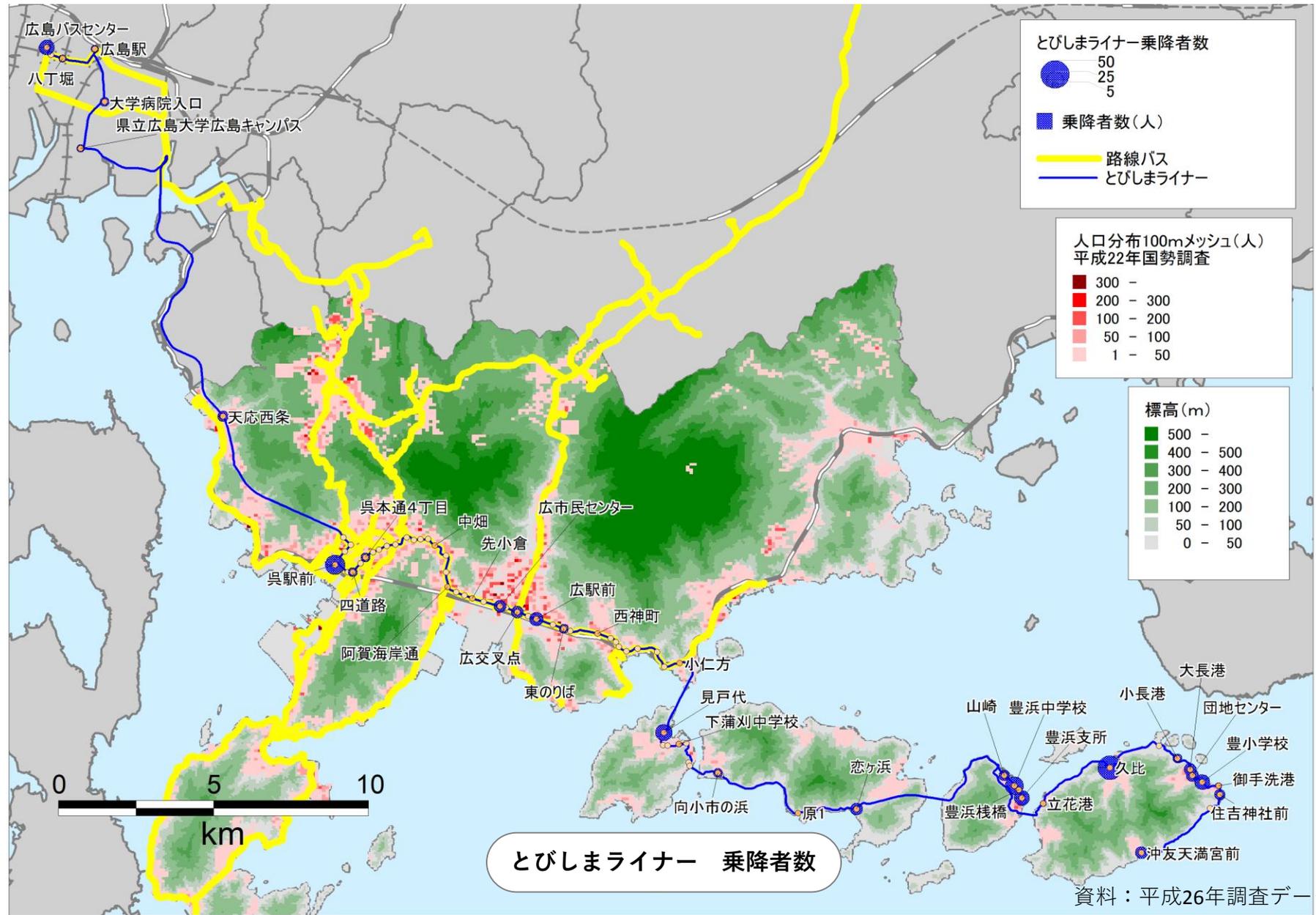


下蒲刈・蒲刈・豊浜・豊地区

現状及び課題

- 蒲刈・豊浜・豊地区は人口が分布しているエリアをカバーするように民間路線バスが運行。下蒲刈地区では、下蒲刈小学校のある島の南部の人口が分布しているエリアは民間路線バスが運行しておらず、生活バスの運行によりカバーしている。
- 乗降調査結果をみると、とびしまライナーは地区内の移動、地区間の移動、地区と都市拠点である広地区、呉市中心部との移動、地区と広島市との移動を担っている。中国労災病院線は、地区内の移動、地区間の移動、地区と都市拠点である広地区との移動を担っている。生活バスは、民間路線バスが運行していない下蒲刈地区内の移動を担っている。
- 生活バスの収支率は13.1%であり、路線維持基準を下回る。利用がないバス停はあるものの、利用がない区間は存在しない。
- 豊浜・豊地区では、スクールバスの臨時便（毎日便ではない）が運行している。
- 下蒲刈地区で、生活バスとスクールバスの運行区間が重複している。
- 生活バスの利用者アンケート調査によると、乗換の距離・時間、乗換の待ち時間、運行ダイヤ、運行本数に関する不満が高い、不満との回答が80%を超える。

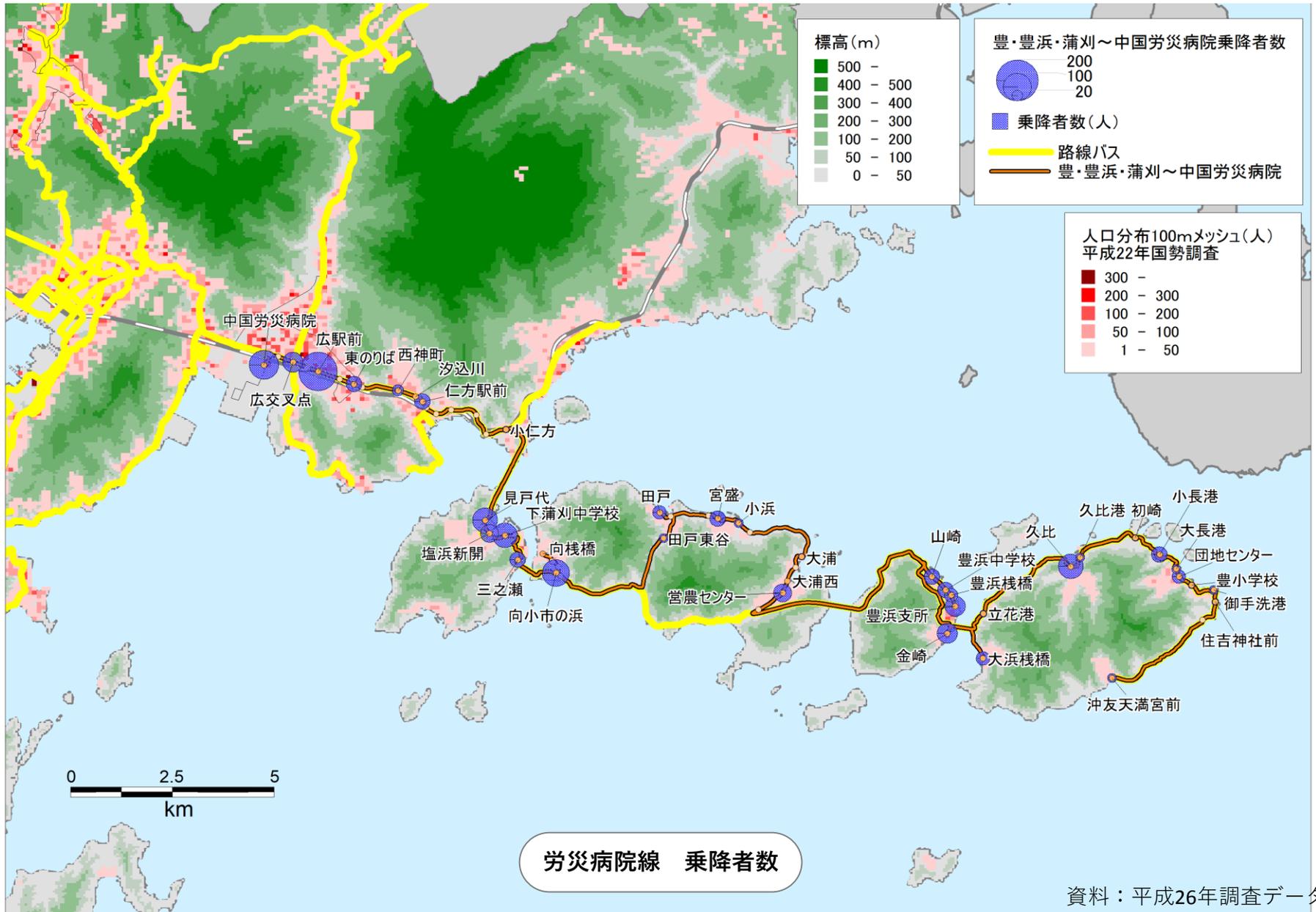
下蒲刈地区では見戸代バス停、蒲刈地区では恋ヶ浜バス停、豊浜地区で豊浜中学校バス停、豊地区では久比バス停での乗降者数が多い



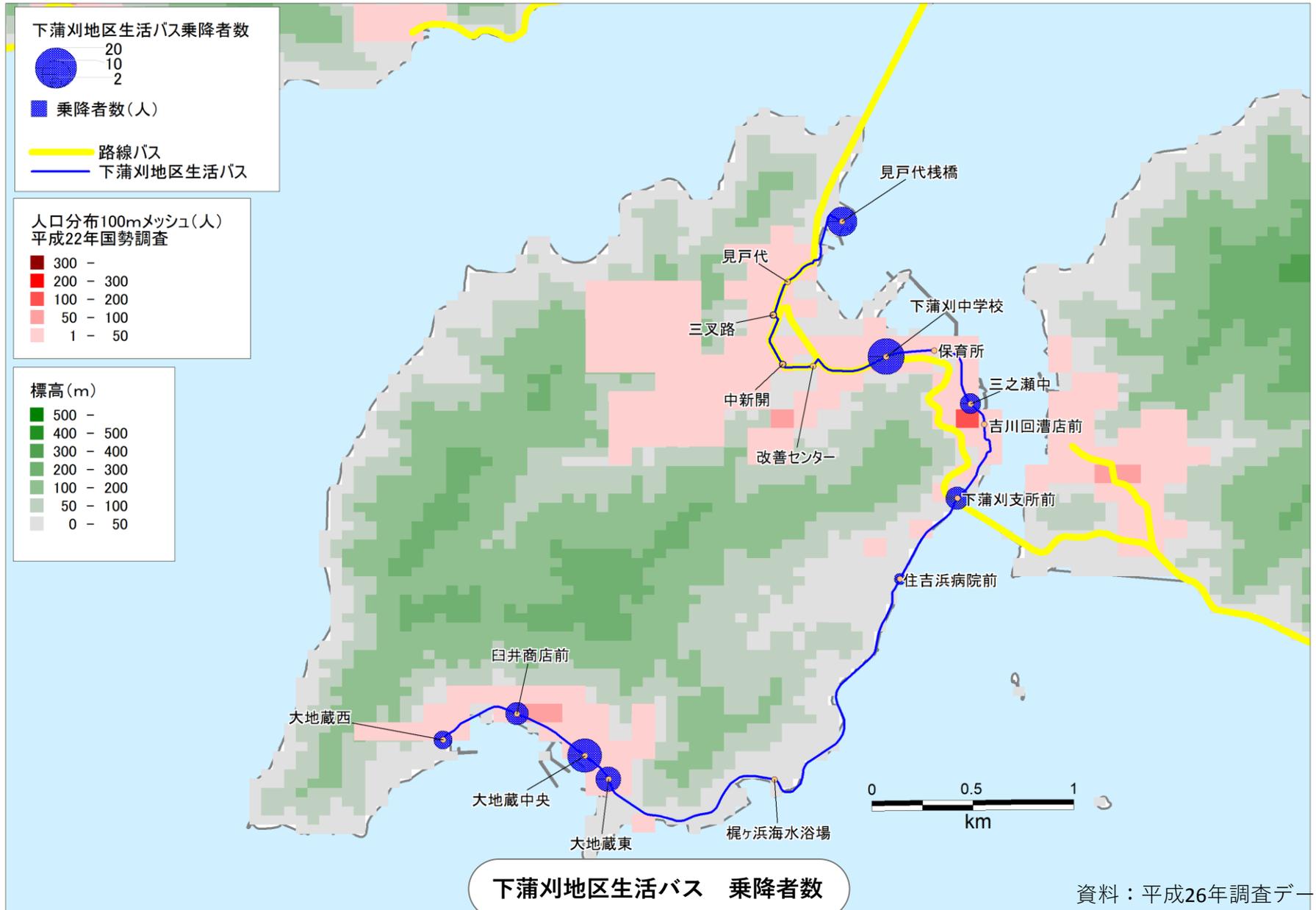
地区内の移動、地区間の移動、地区と都市拠点（呉市中心部・広地区）との移動、地区と広島市との移動を担っている



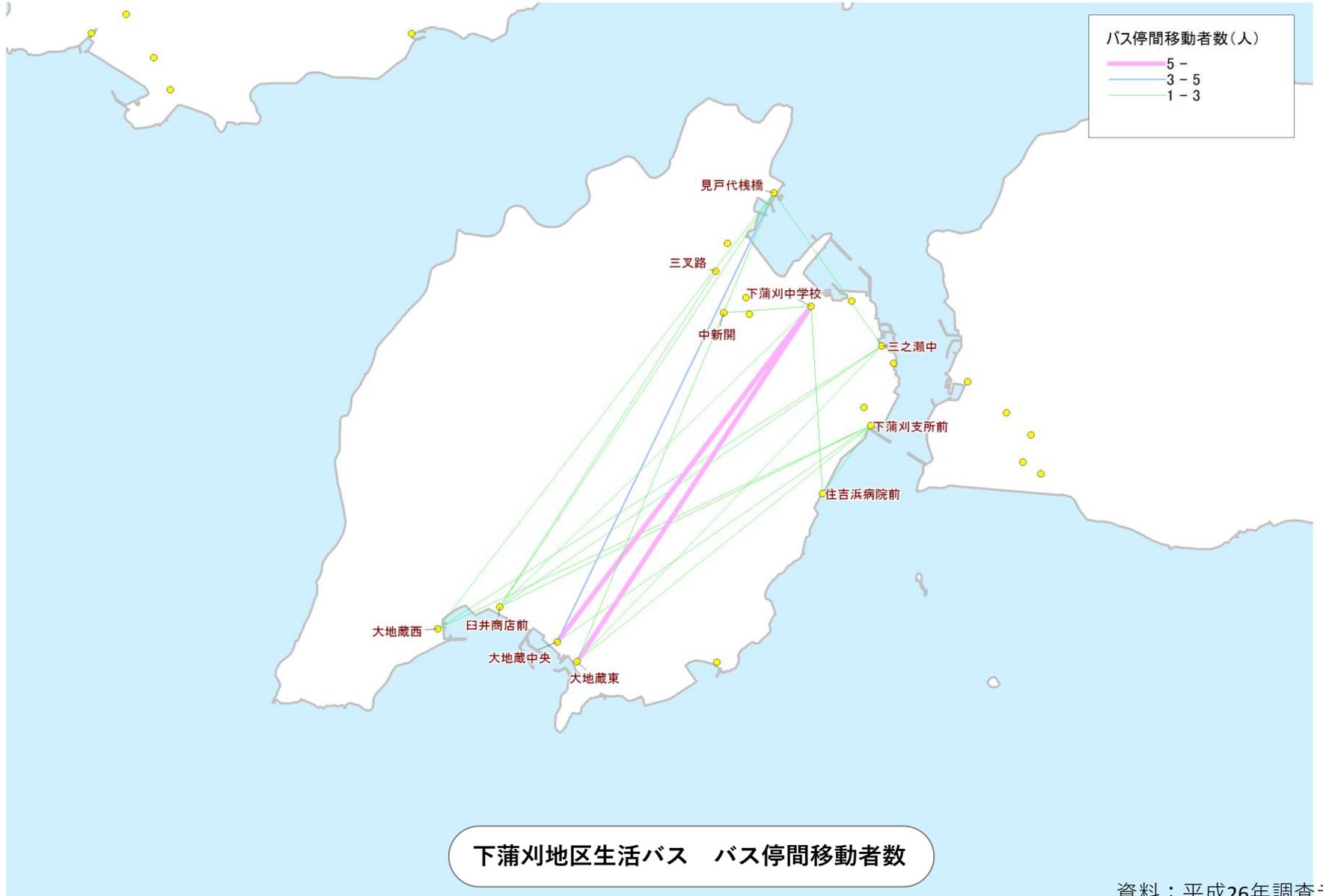
下蒲刈地区では見戸代バス停、蒲刈地区では向小市の浜バス停、豊浜地区で金崎バス停、豊地区では久比バス停での乗降が多い



下蒲刈中学校バス停、見戸代栈橋バス停での乗降者数が多い



下蒲刈中学校バス停、見戸代棧橋バス停を中心とした移動が多い
→下蒲刈中学への通学、見戸代棧橋での支線路線バスへの乗継に配慮したダイヤ設定

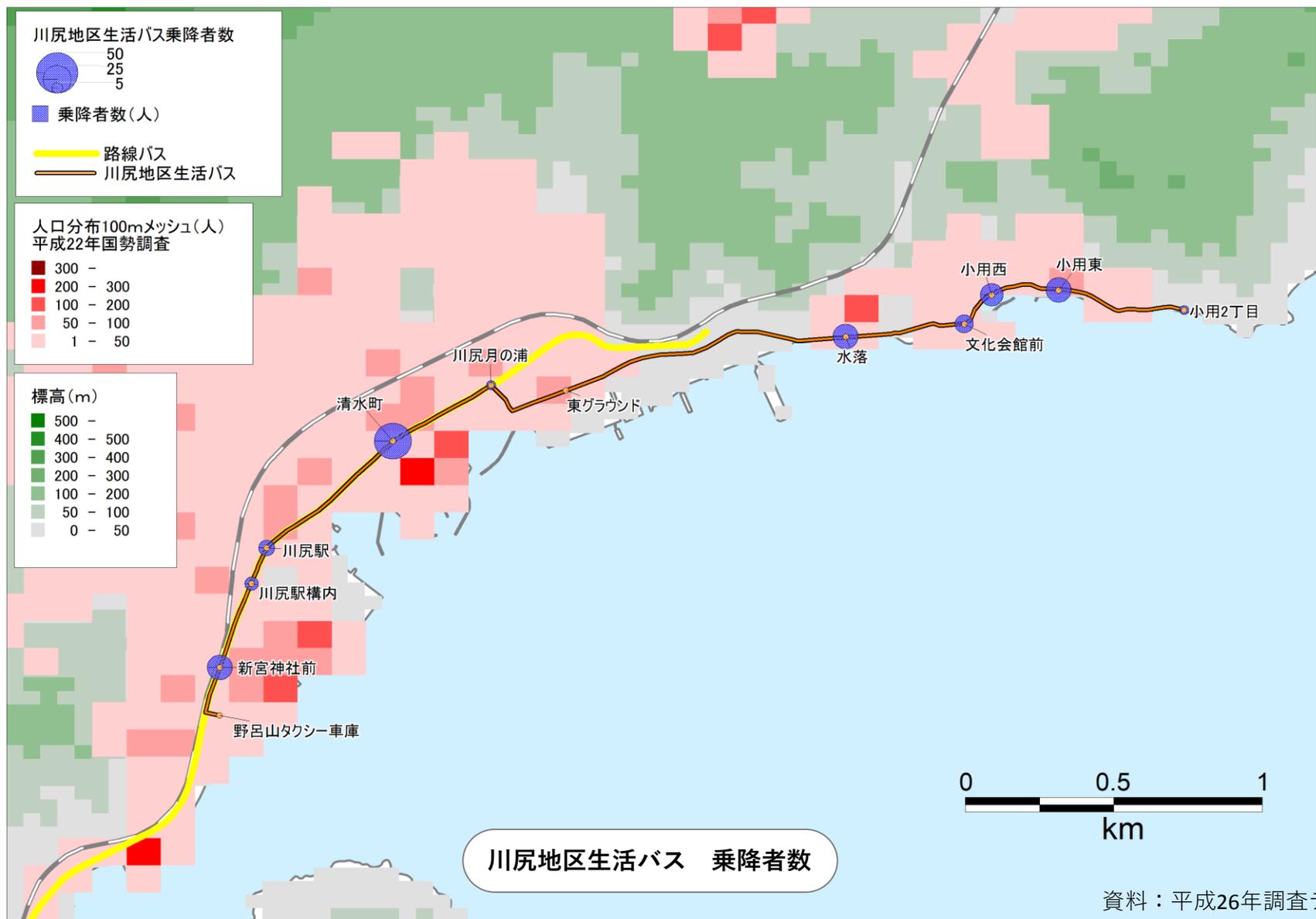


川尻地区

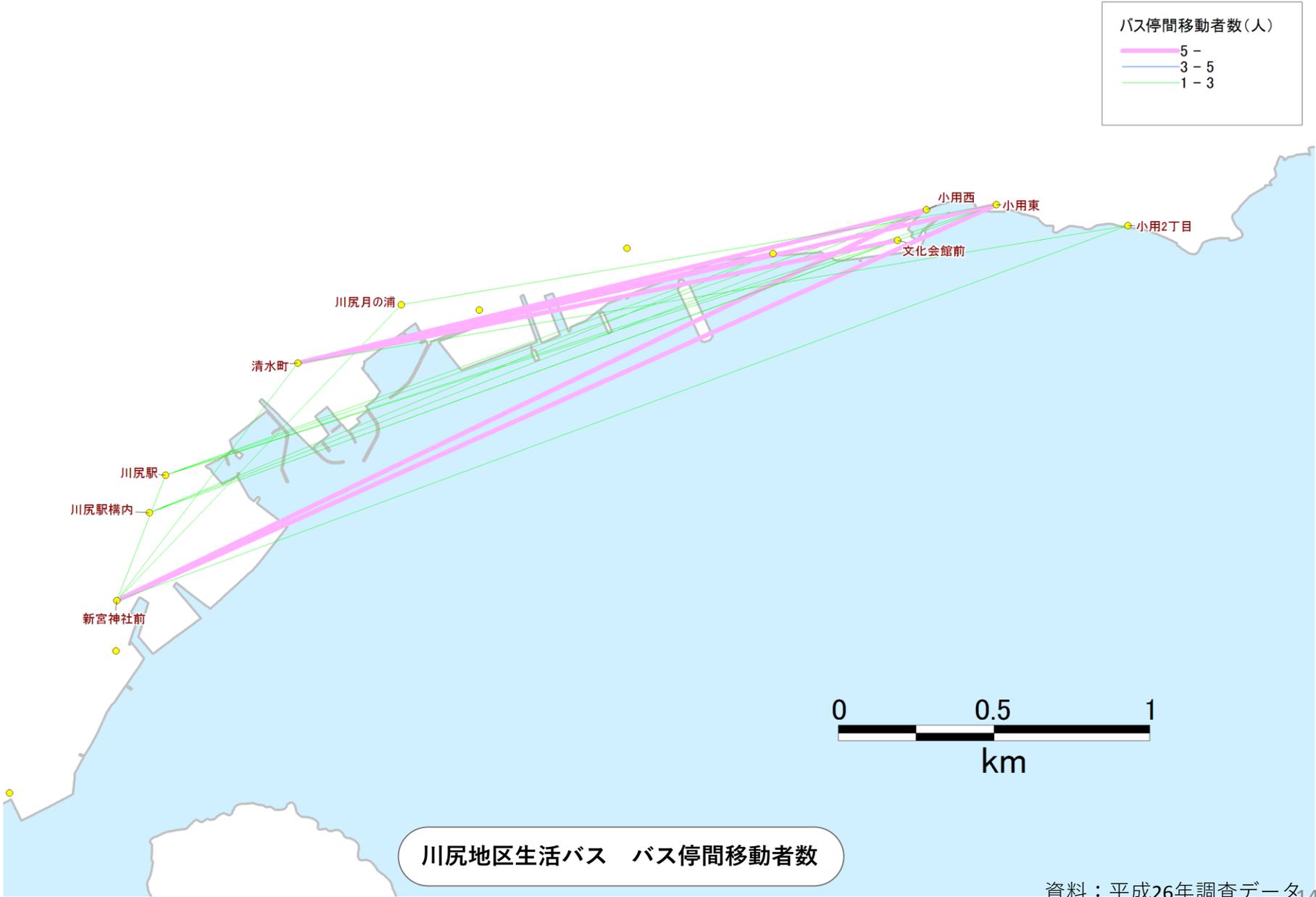
現状及び課題

- 川尻駅と呉市の都市拠点・広島市方面および東広島市方面を結ぶJR呉線、小用と呉市の都市拠点を結ぶ民間路線バスが運行している。沿岸部の比較的人口が集積しているエリアを生活バスが運行している。
- 乗降調査結果からみると、清水町バス停の乗降が多い。小用と清水町、小用と新宮神社前の移動が多い。小学校の通学、高齢者の通院・買物利用が多い。
- 人口減少、児童数の減少に伴い利用者数は年々減少。新たな利用の掘り起こしが必要。
- 川尻駅バス停、清水町バス停で、幹線鉄道、路線バスとの乗継ぎ利用がある。
- 生活バスの収支率は13.6%であり、路線維持基準15%未満である。
- 生活バスの利用者アンケート調査結果によると、待合環境に関する不満が高く、不満との回答が57%である。次いで、運行本数、運行ダイヤの不満が37%と高い。
- 地元小学校、中学生による運行車両のデザイン作成、自治会が主体となった地域住民への利用促進や啓発が自主的に行われている。

清水町バス停、新宮神社前バス停の乗降が多い。
 主な目的地は、市民センター付近の病院、ゆめマート川尻店、中光整形外科である。
 (交通事業者ヒアリング調査)



清水町バス停、新宮神社前バス停を中心とした移動が多い。



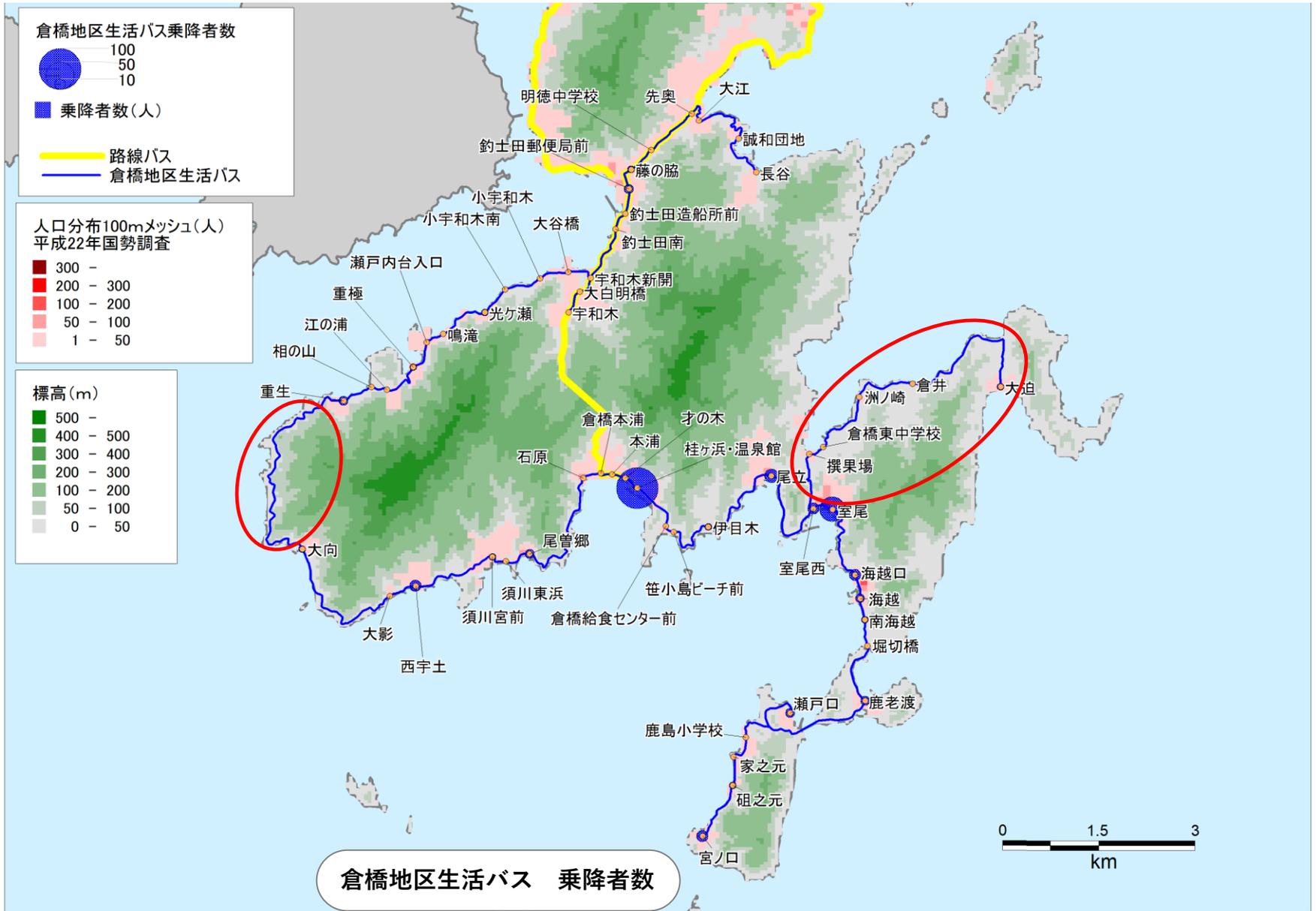
倉橋地区

現状及び課題

- 倉橋地区の桂ヶ浜・温泉館と都市拠点（呉市市街地）を結ぶ路線バスが東西の中心付近を運行している。人口が分布している沿岸部を生活バスが運行し、藤の脇バス停、桂ヶ浜・温泉館バス停で路線バスと接続している。
- 乗降調査結果からみると、桂ヶ浜・温泉館バス停での乗降が多く、このバス停を起終点とした地区の南部との移動が多い。島の北部と南部にまとまった移動がある。大向～重生バス停、室尾西～大迫バス停間は利用が少ない。
- 路線バスは、桂ヶ浜・温泉館バス停における生活バスとの乗継が多いが、ダイヤ設定の制約により倉橋本浦バス停での乗継が生じる。
- 土曜日の生活バスと路線バスとの乗継を考慮した生活バスのダイヤ設定は難しく、8時台の便はうまくつながらない。
- 路線バス事業者と生活バス事業者はバスの遅延時に連絡を取り合い、路線バスの遅れが5分以内の場合は生活バスの出発を調整している。
- 桂ヶ浜・温泉館～室尾間の利用が多く、夕方以降の運行の要望がある。
- 倉橋地区の生活バスの収支率は29.0%で、見直し基準以上である。
- 生活バスの利用者アンケート調査結果によると、運行ダイヤに関する不満が高く、不満との回答が33%である。次いで運行本数の不満が31%と高い。
- 交通事業者から自治会長に会員への利用促進を依頼している。
- PASPY機器、音声合成系統設定機の故障時の対応が課題（交通事業者ヒアリング）。

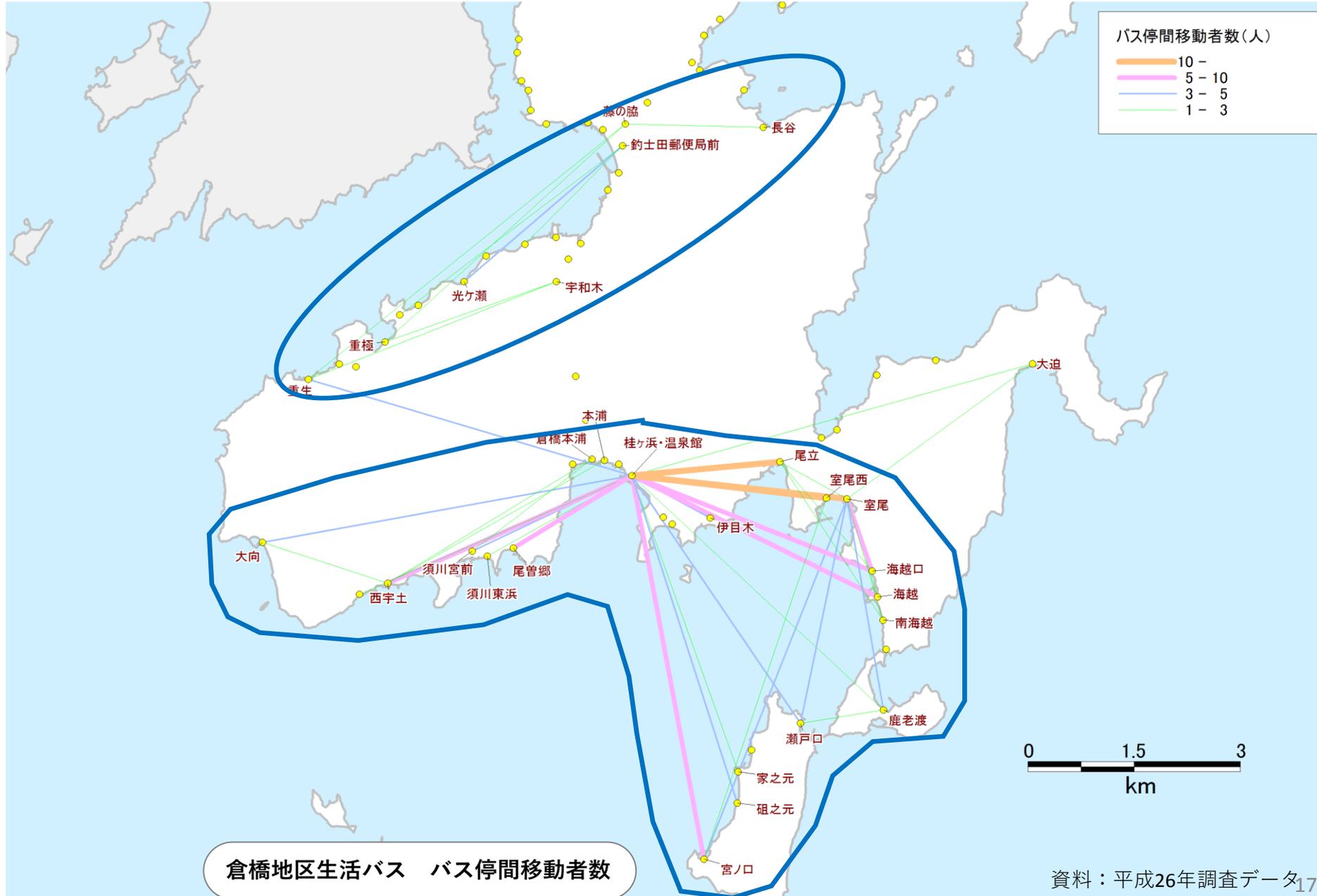
利用の少ない区間が存在 ○

→利用の少ない区間の効率化（運行ルートの変更、代替移動手段の検討）



まとまった移動ニーズ ○

→島の北部と南部のまとまった移動ニーズへ効率的に対応（運行ルートの変更）

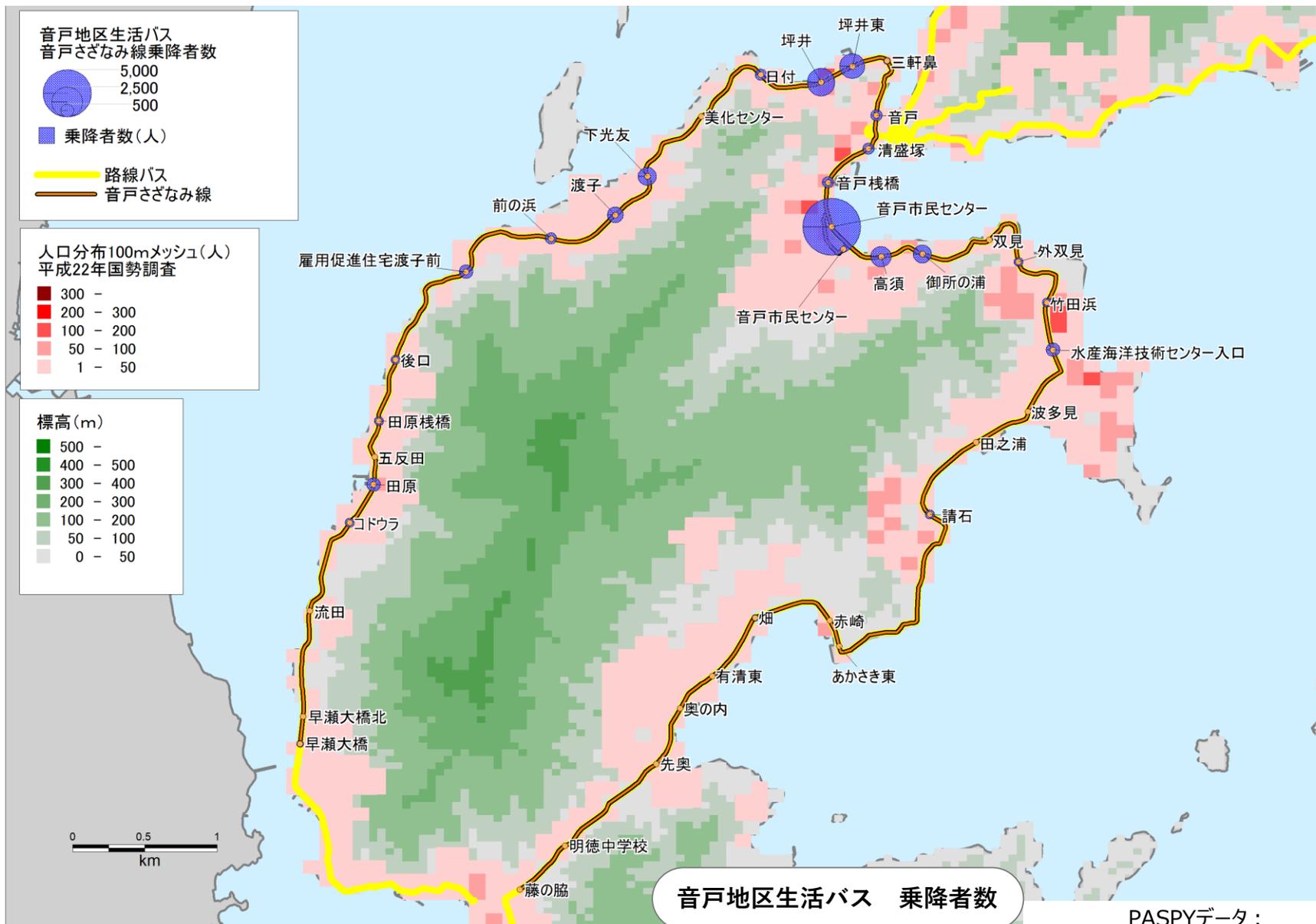


音戸地区

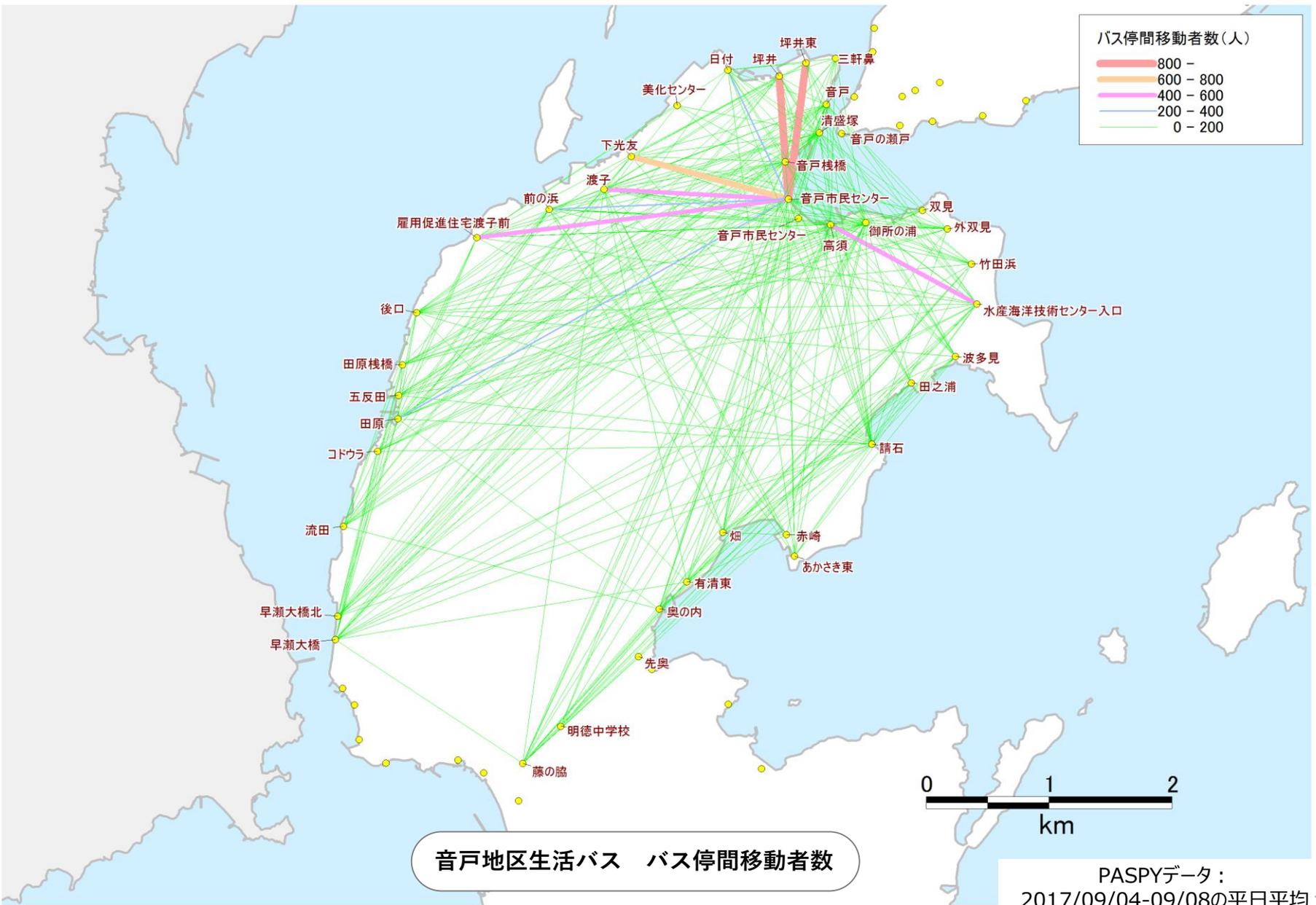
現状及び課題

- 音戸地区と都市拠点（呉市市街地）を結ぶ路線バスが沿岸部を運行している。人口が分布している沿岸部を生活バスが運行している。
- 乗降調査結果からみると、音戸市民センターバス停での乗降が多く、このバス停を中心とした移動が多い。その他、多様なバス停間の移動が確認される。
- 早瀬大橋付近のバス停から乗車し、東側の海岸付近で降車すると最大40分程度かかる。10分かけて徒歩で移動する高齢者が存在。また明德小学校、明德中学校の保護者からも早瀬大橋から藤の脇へのルート増設の要望があげられている（交通事業者ヒアリング調査）。ルート変更等、移動ニーズへの対応の検討が必要。
- 生活バスの収支率は34.2%で、路線維持基準以上である。
- 利用者から低床車両の利用の希望がある（交通事業者ヒアリング調査）。

音戸市民センターバス停での乗降が多い。



西側・東側間の移動は、現行路線（早瀬大橋～音戸市民センター～藤の脇）では長時間乗車となる場合あり。→右回り、左まわりルートへの検討

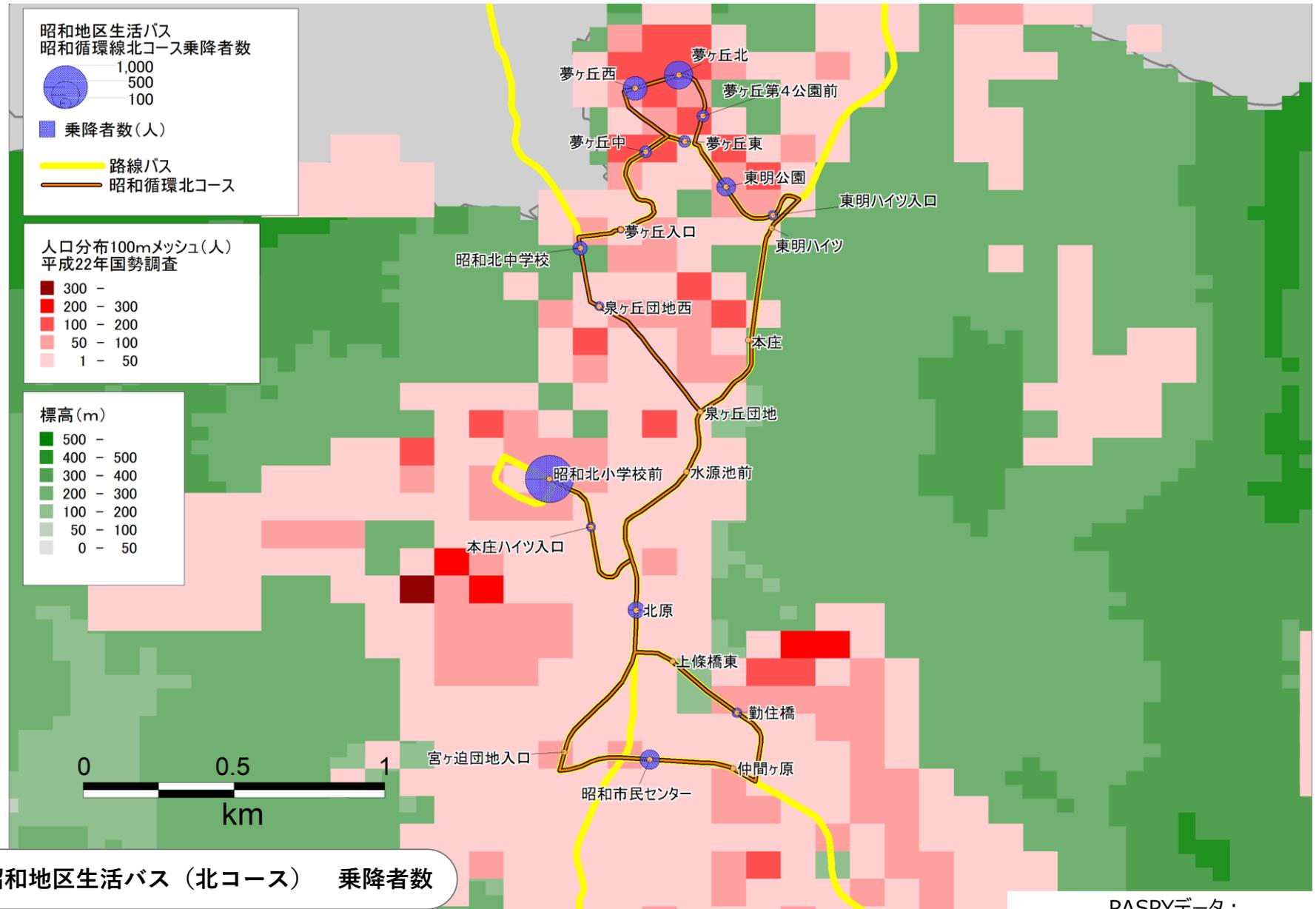


昭和地区

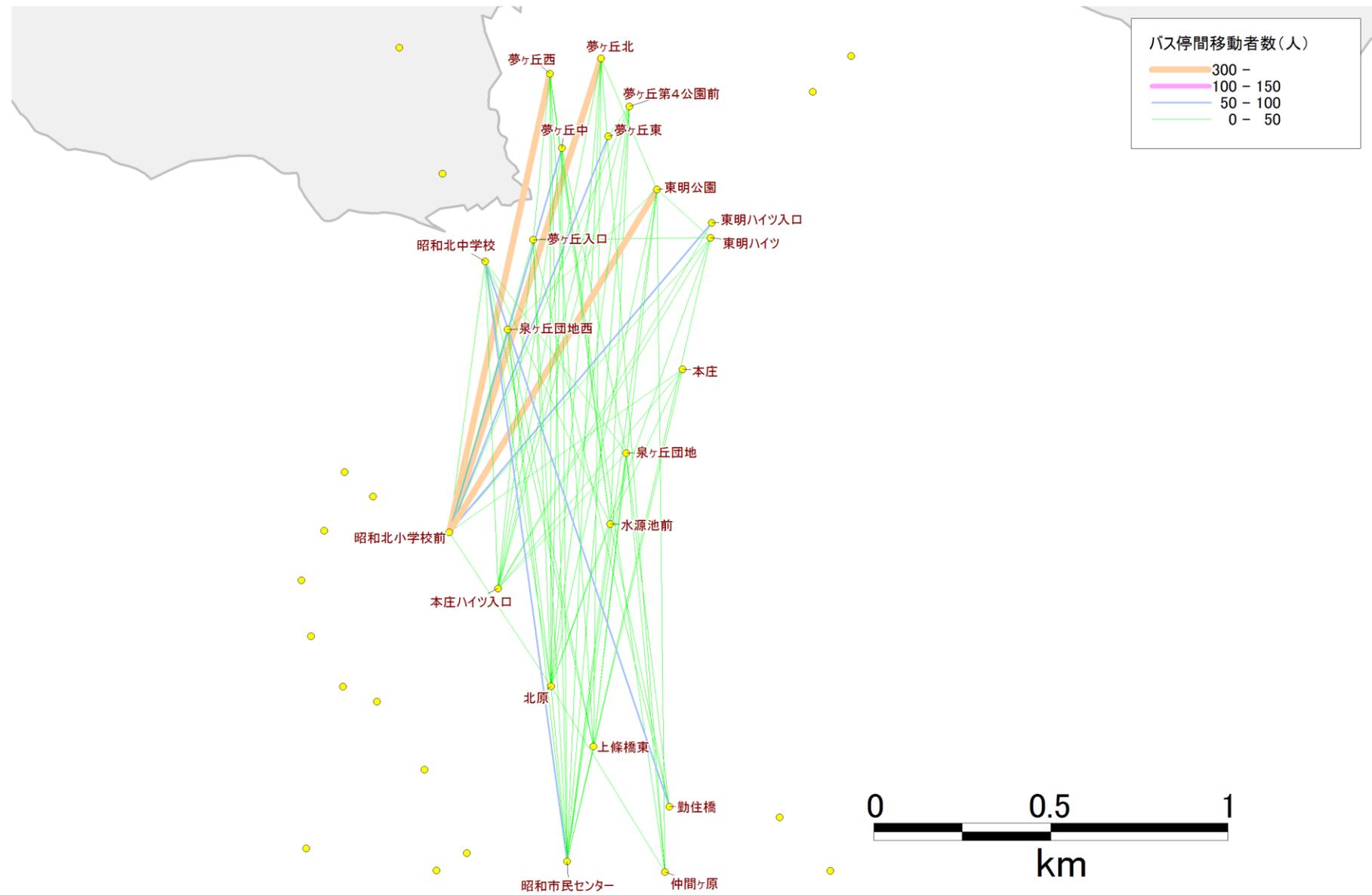
現状及び課題

- 地区の中心を經由し、呉市の都市拠点及び熊野方面を結ぶ幹線路線バスが運行している。人口が集積しているエリアを生活バスが運行している。
- 昭和循環線北コースは、昭和北小学校前バス停の乗降が多く、このバス停を中心とした移動が多い。その他、昭和北中学校、昭和市民センターを中心とした移動が確認される。小学校の通学、高齢者の通院、買物利用が多い。路線バスとの接続を考慮したダイヤ設定を行っており、北原での乗継ぎが多い。
- 昭和循環線中央コースは、昭和市民センターバス停の乗降が多く、このバス停を中心とした移動が多い。高齢者の通院、買物利用が多い。通学利用は少なく、通勤利用はほとんどない。新たな需要の掘起しの1つの方法として、ルートから離れた商業施設（エブリィ）経由とすることが考えられる。
- 昭和循環線南コースは、昭和市民センターバス停の乗降が多く、このバス停を中心とした移動が多い。その他多様なバス停間の移動も確認される。通学、通院、買物目的の利用が多い。政畝団地入口バス停で路線バスに乗継ぐ呉市の都市拠点への通勤利用がある。ルートから少し離れた商業施設（生協）へのバス停設置の要望がある。14時から16時の利用が少ない。
- 生活バスの収支率は、北コースが42.2%、中央コースが47.6%、南コースが46.9%であり、いずれも路線維持基準以上である。
- 利用者から低床車両の利用の希望がある（交通事業者ヒアリング調査）。

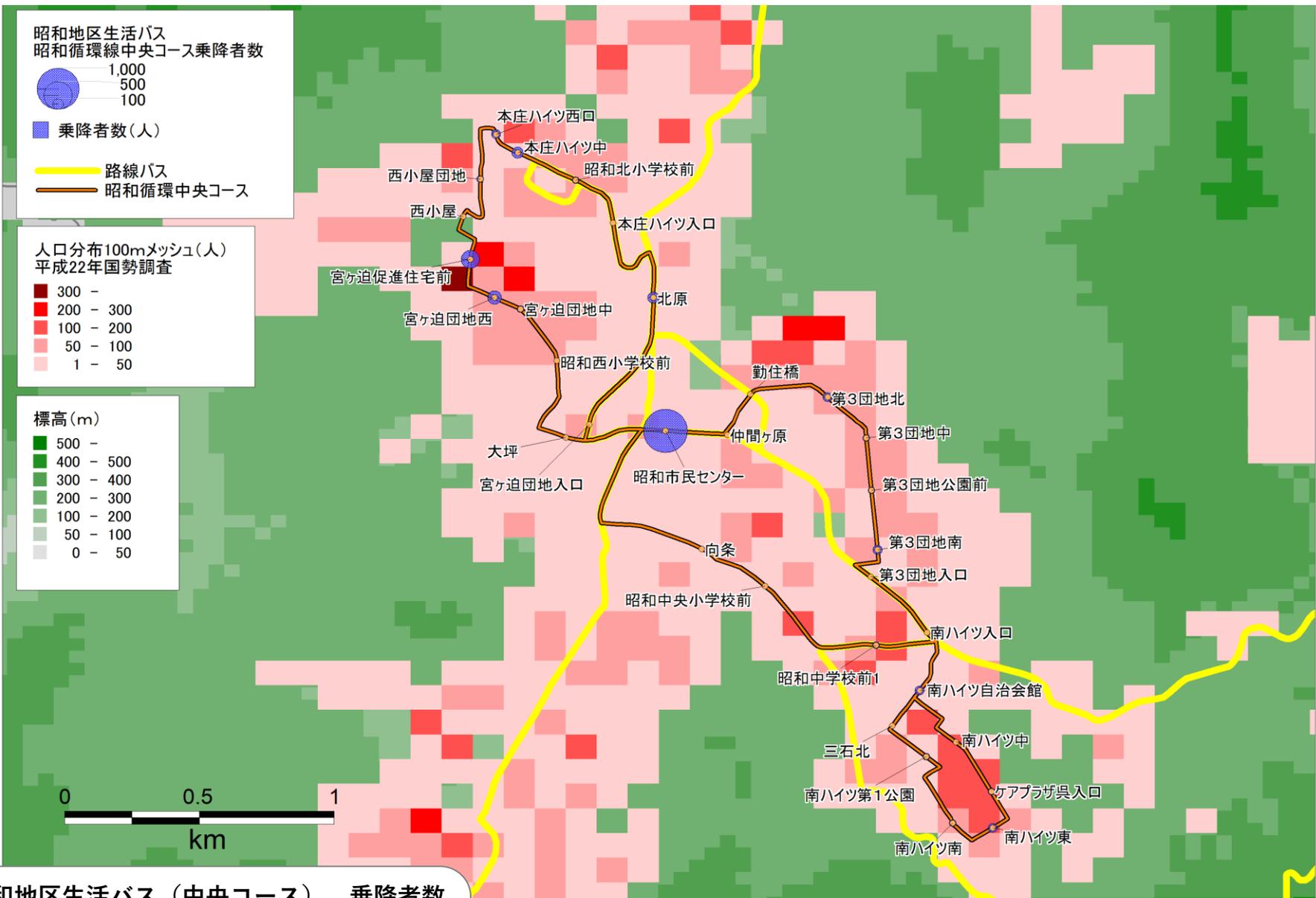
小学校の通学を担っており、昭和北小学校前バス停の乗降が多い。



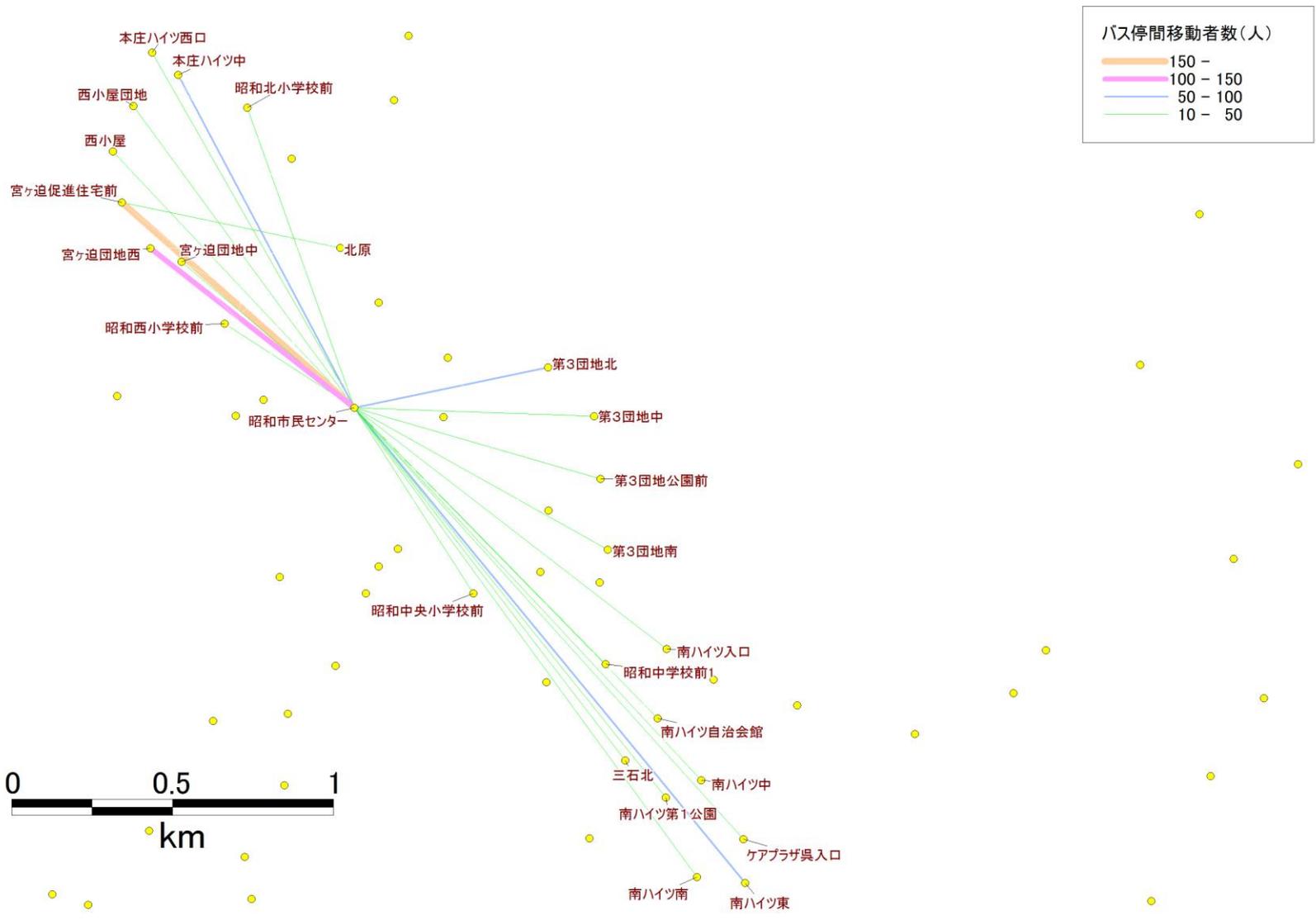
昭和北小学校前バス停を中心とした通学利用がある。
 北原バス停、昭和市民センターを中心とした移動が確認される。



昭和地区生活バス（北コース） バス停間移動者数

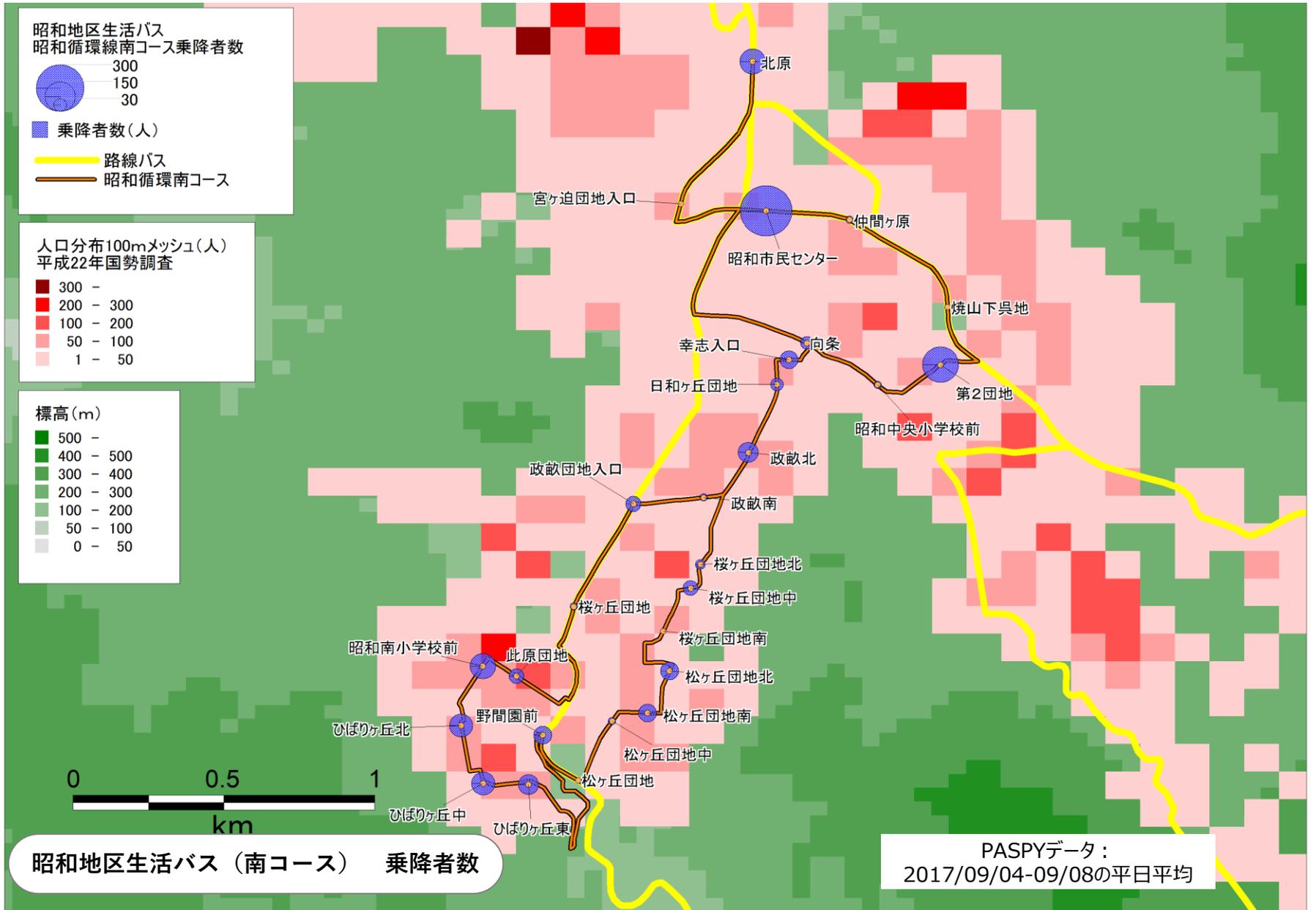


昭和地区生活バス（中央コース） 乗降者数

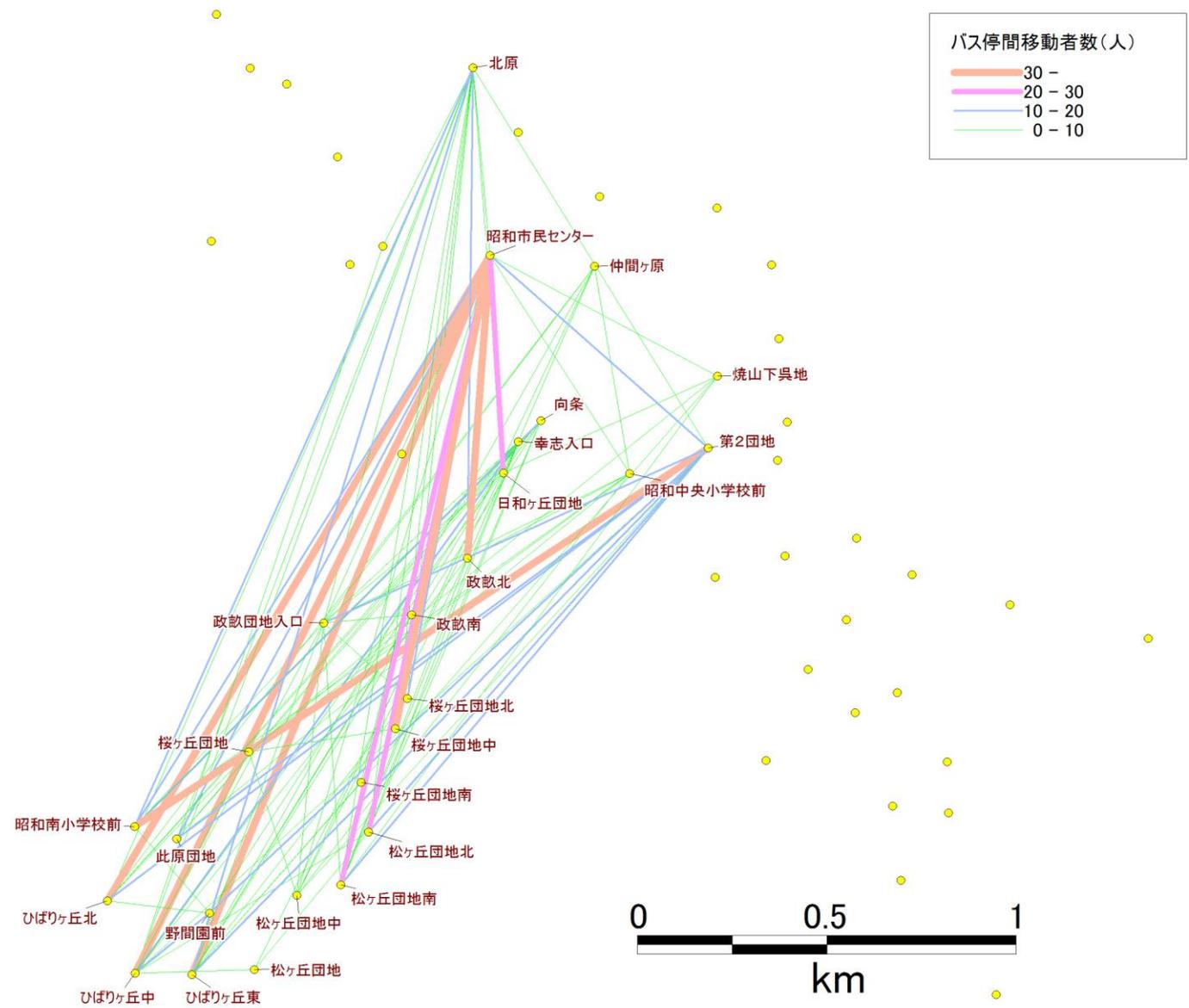


昭和地区生活バス（中央コース） バス停間移動者数

昭和市场センターバス停の乗降が多い。
 小学校の通学を担っており、昭和南小学校前バス停の乗降が多い。



昭和市民センターバス停を中心とした移動が確認される。

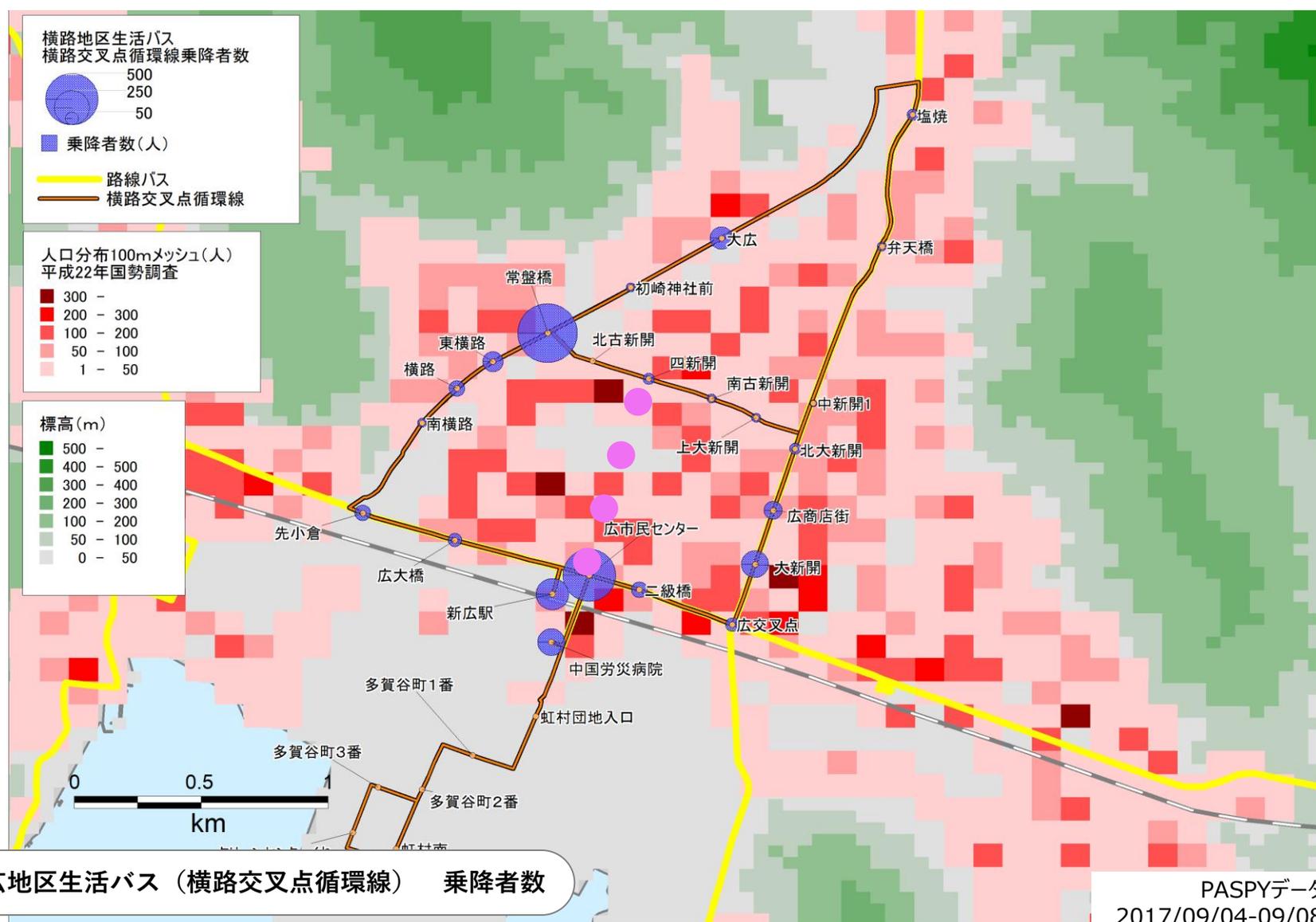


広地区

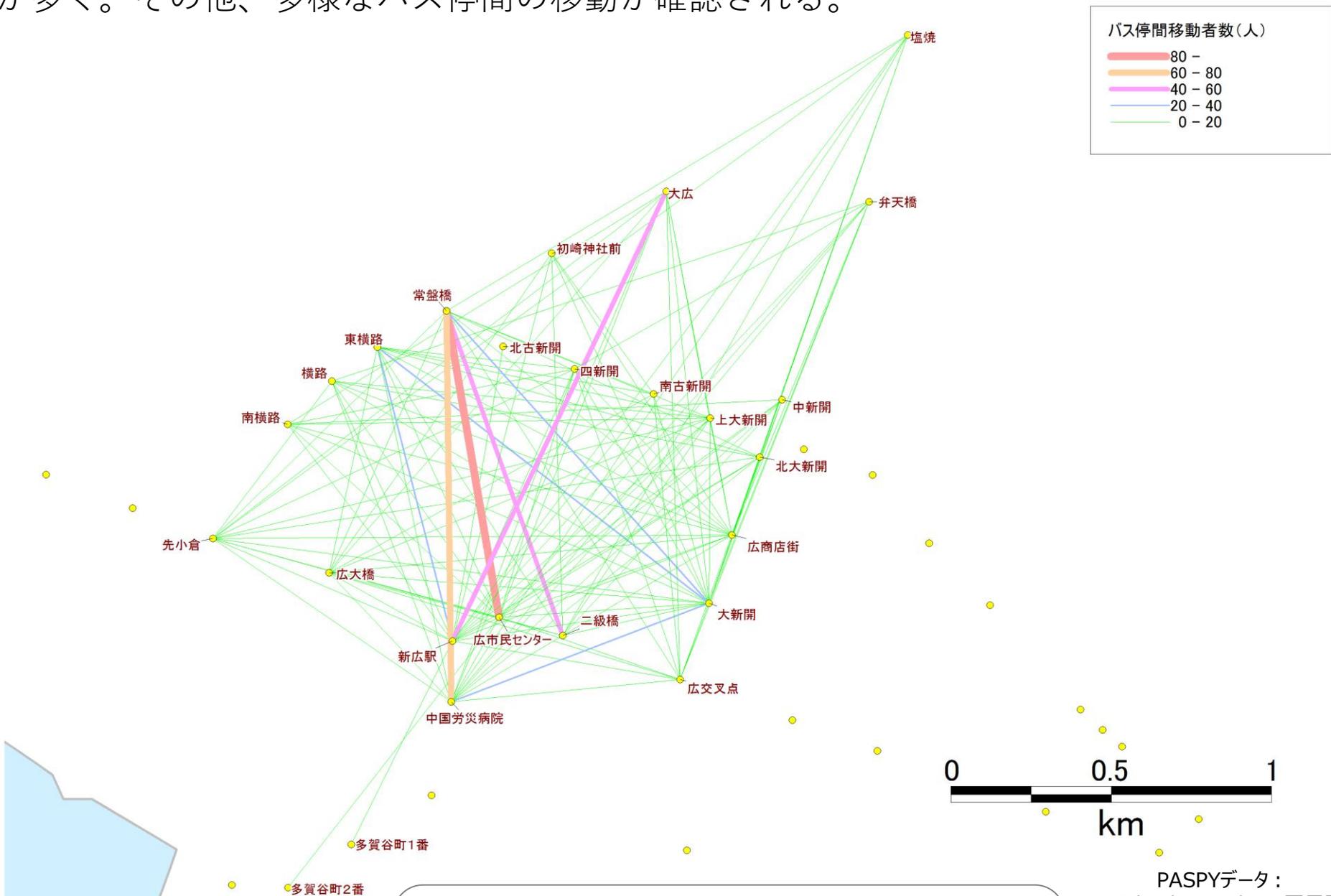
現状及び課題

- 呉市の都市拠点・広島市方面および東広島市方面を結ぶJR呉線、呉市の都市拠点間を結ぶ民間路線バスが運行している。人口が集積しているエリアを生活バスが運行している。
- 横路交叉点循環線は、広市民センター、常盤橋バス停の乗降が多い。広市民センター、新広駅、中国労災病院を中心とした移動が多い。横路小学校の通学、高齢女性の通院、買物利用が多い。大回りルートは朝夕、小回りルートは日中の利用が多い。大広から新広駅間の通勤定期の希望あり。商業施設開店前の通勤時間帯における人口集積区間へのルート変更等、効果的な運行改善が必要。
- 白石白岳循環線は、広小学校前バス停の乗降が多い。その他バス停間の多様な移動が確認される。小学校の通学と高齢者の通院、買物目的の利用が多い。低床車両の導入が望ましいが、狭隘区間を運行できる低床車両では小学校の通学に対応できない。
- 生活バスの収支率は、横路交叉点循環線で34.0%、白石白岳循環線で51.4%で、見直し基準以上である。
- 利用者から低床車両の利用の希望がある（交通事業者ヒアリング調査）。

広市民センターバス停、常盤橋バス停（横路小学校近く）の乗降者数が多い。
 次いで、新広駅バス停、中国労災病院バス停の乗降者数が多い。
 広商店街、大新開バス停付近の商業施設が開店していない通勤時間帯における人口集積
 がある区間へのルート変更 ●●● の提案（交通事業者）



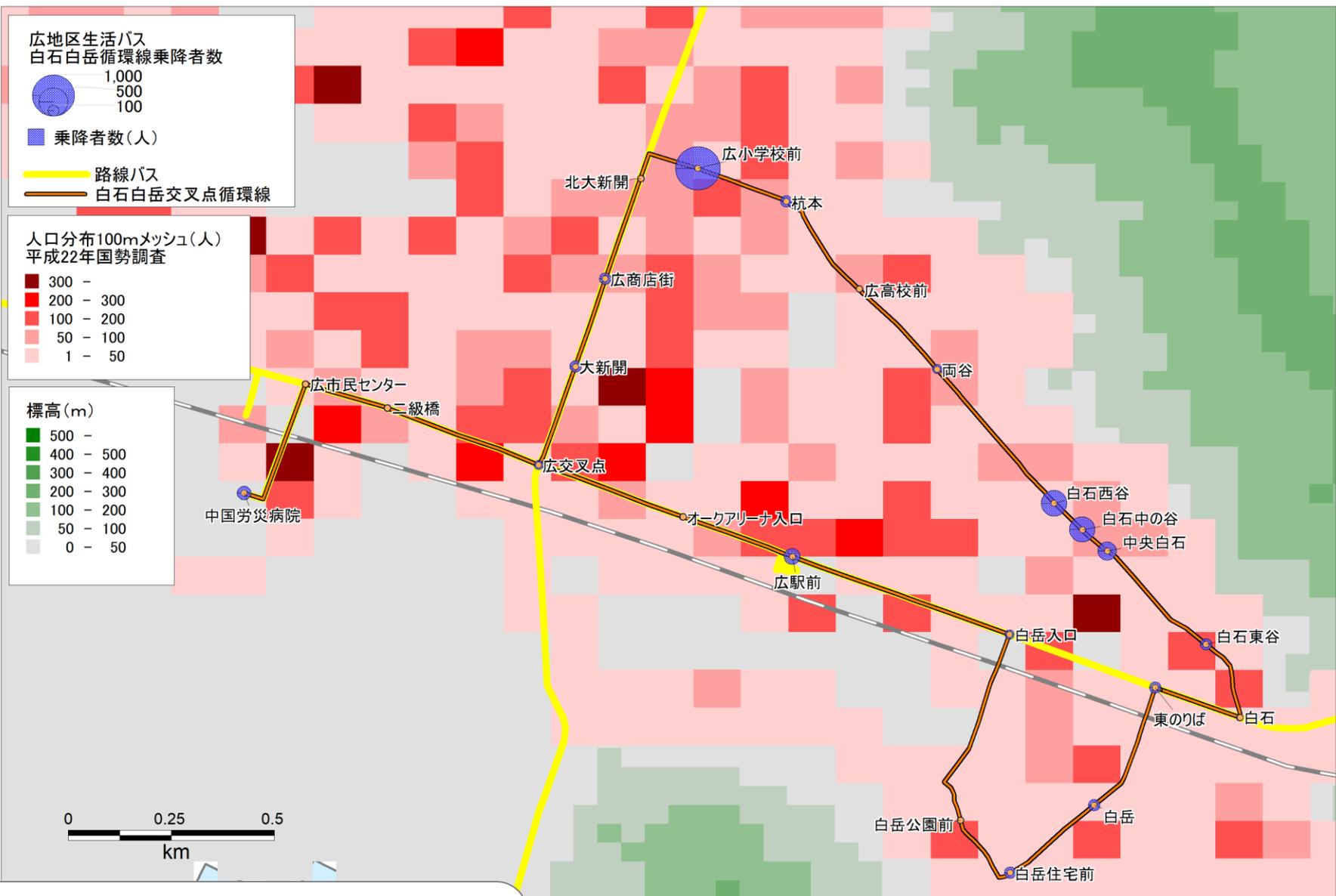
広市民センター、常盤橋（横路小学校近く）、新広駅、中国労災病院を中心とした移動が多く。その他、多様なバス停間の移動が確認される。



広地区生活バス（横路交叉点循環線） バス停間移動者数

PASPYデータ：
2017/09/04-09/08の平日平均

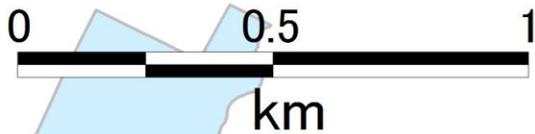
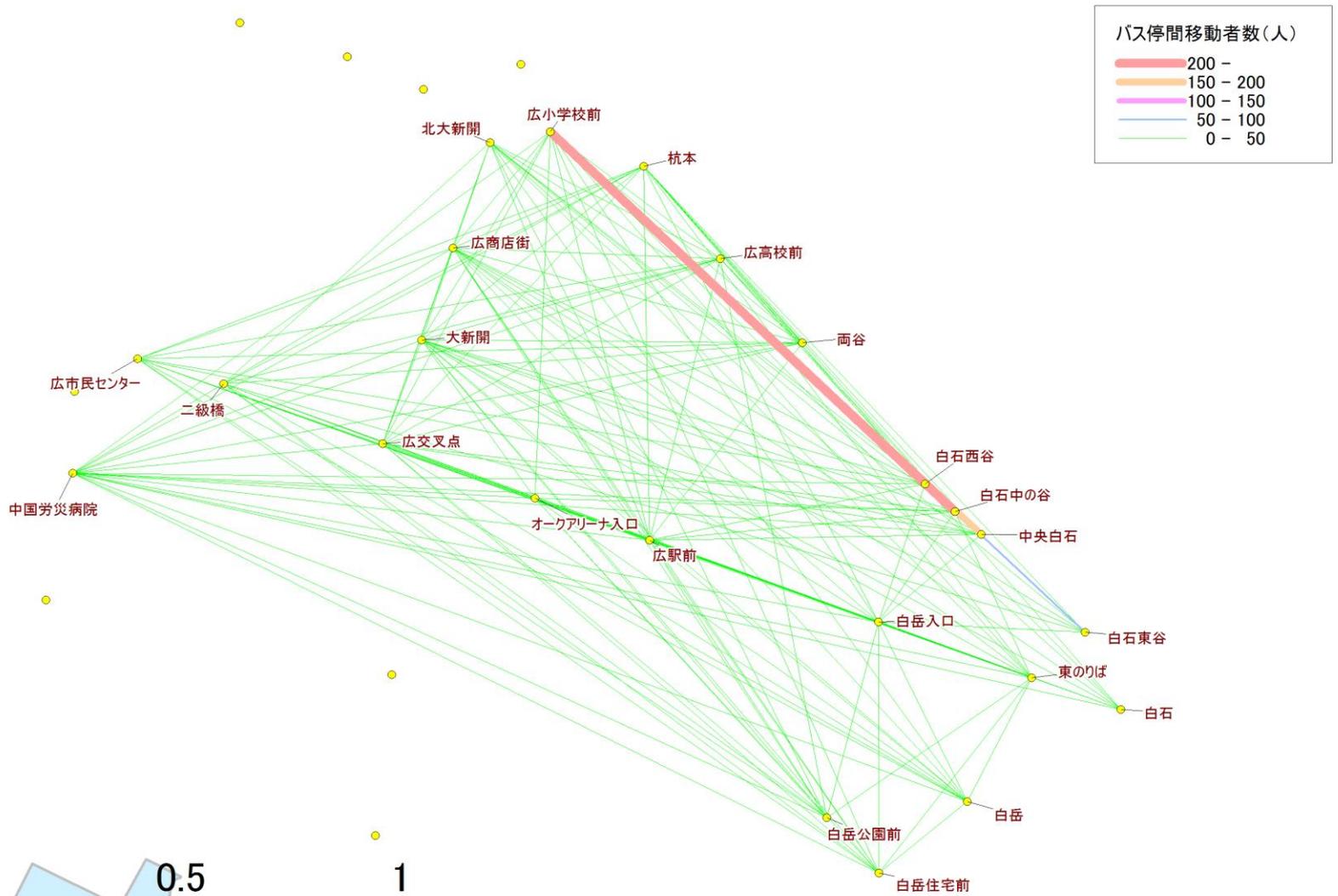
広小学校前バス停の乗降者数が多い。



広地区生活バス（白石白岳循環線）乗降者数

PASPYデータ：
2017/09/04-09/08の平日平均 31

広小学校前バス停を中心とした移動が多い。その他、多様なバス停間の移動が確認される。



広地区生活バス（白石白岳循環線） バス停間移動者数

乗合タクシー運行エリア

吉浦地区の現状

- 人口が集積しているエリアを乗合タクシーが運行している。
- 乗降調査結果からみると、吉浦駅前バス停の乗降が多く、このバス停を中心とした移動が多い。
- 乗合タクシーの収支率は**38.1%**である。
- 乗合タクシーの利用者アンケート調査によると、運行本数に関する不満が高く、不満との回答が**54%**、次いで運行ダイヤの不満が**36%**と高い。

警固屋地区の現状

- 人口が集積しているエリアを乗合タクシーが運行している。
- 乗降調査結果からみると、フレスタ・ウォンツ前バス停の乗降が多く、このバス停を中心とした移動が多い。
- 乗合タクシーの収支率は**16.6%**である。
- 乗合タクシーの利用者アンケート調査によると、不満との回答が**30%**を超える項目がなく、概ね満足している。

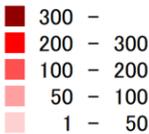
警固屋地区乗合タクシー
おでかけバス乗降者数



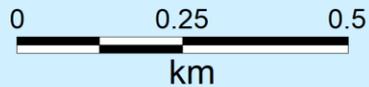
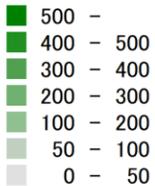
乗降者数(人)

路線バス
おでかけバス

人口分布100mメッシュ(人)
平成22年国勢調査



標高(m)



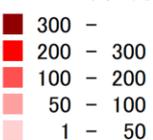
吉浦乗合タクシー
あじさい号(往路)乗降者数



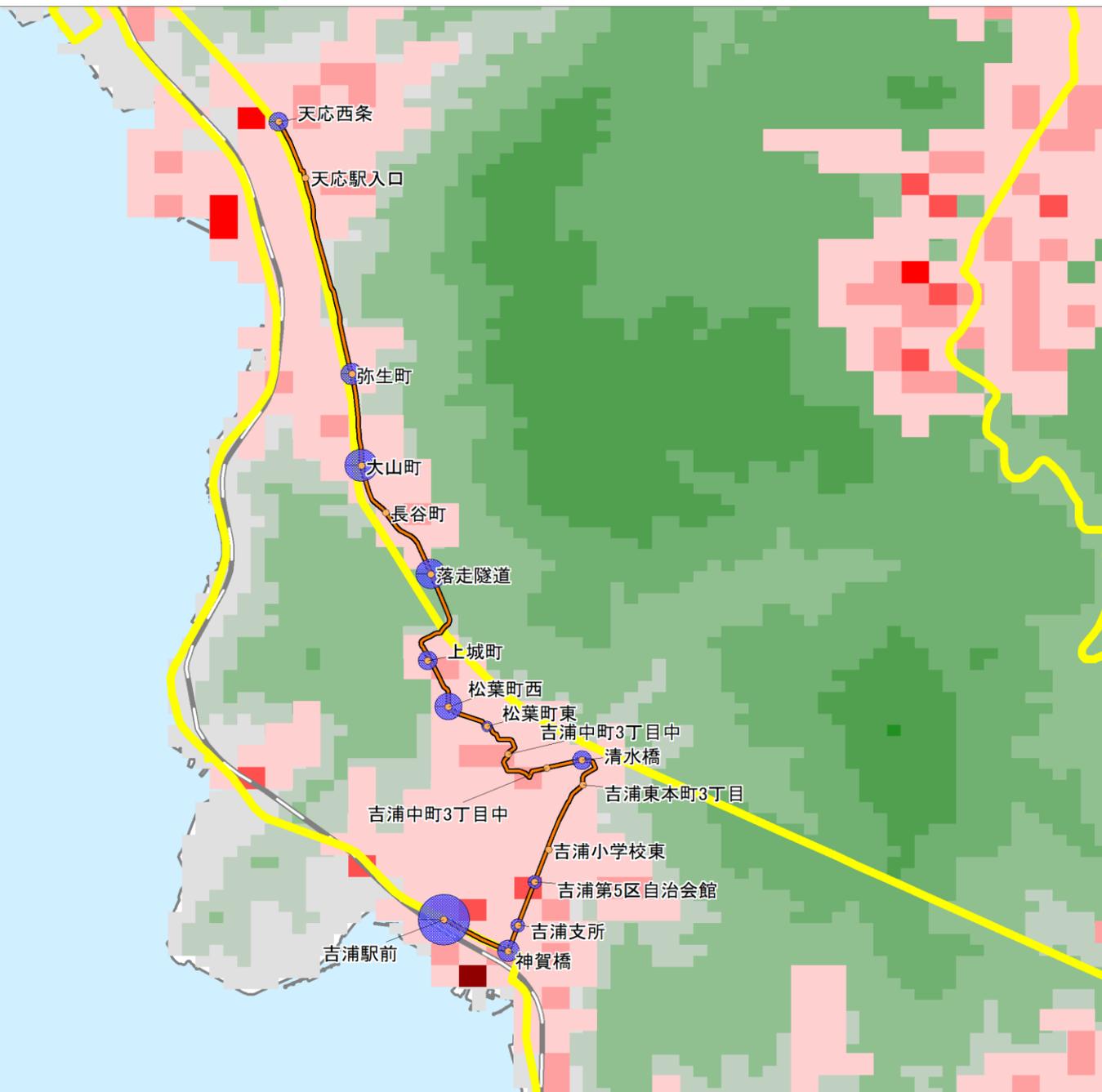
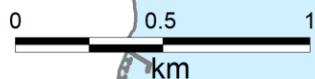
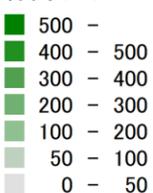
乗降者数(人)

路線バス
あじさい号往路

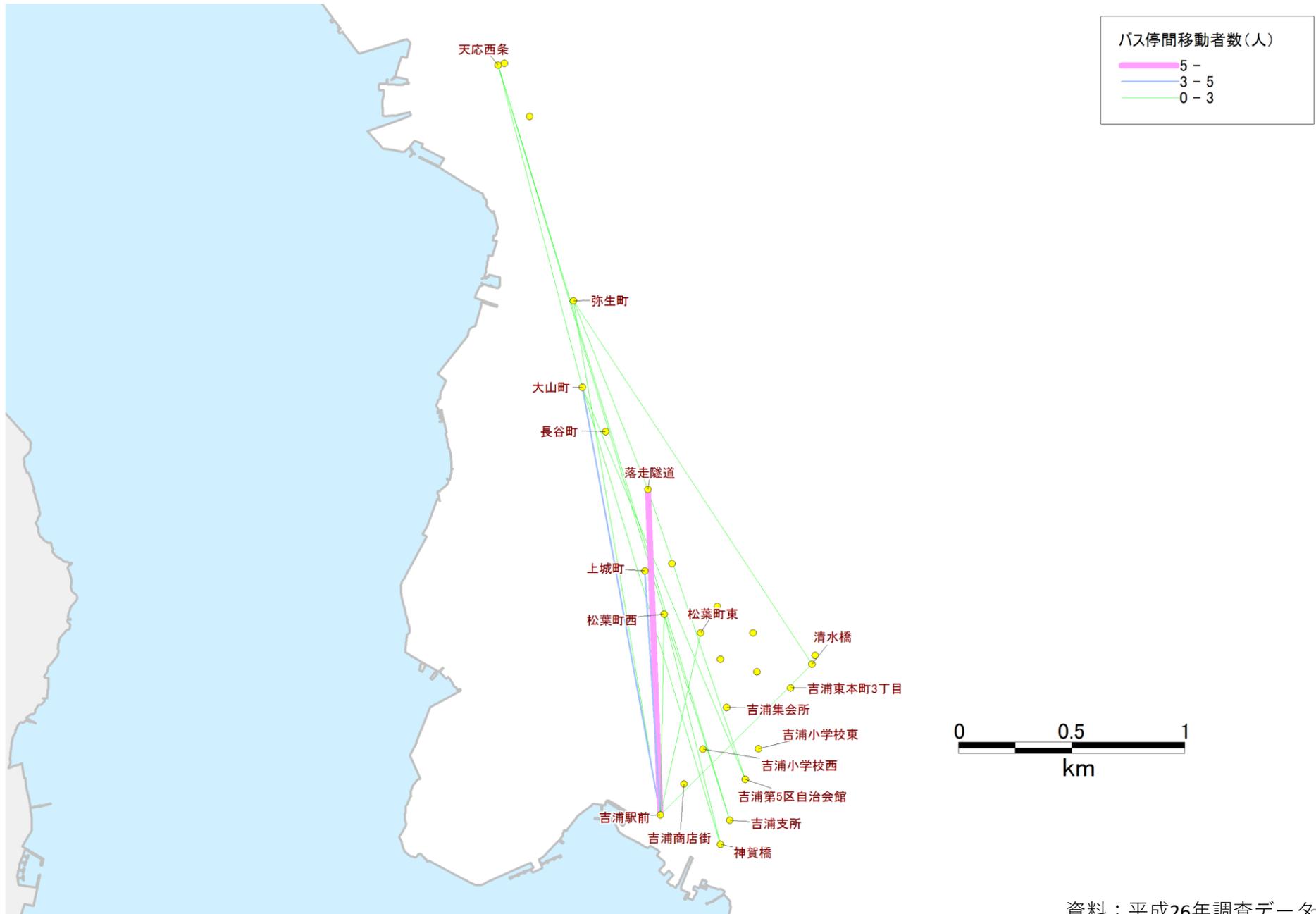
人口分布100mメッシュ(人)
平成22年国勢調査



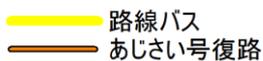
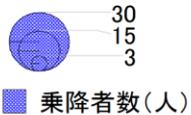
標高(m)



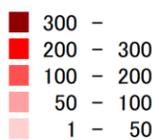
吉浦地区乗合タクシー（往路）



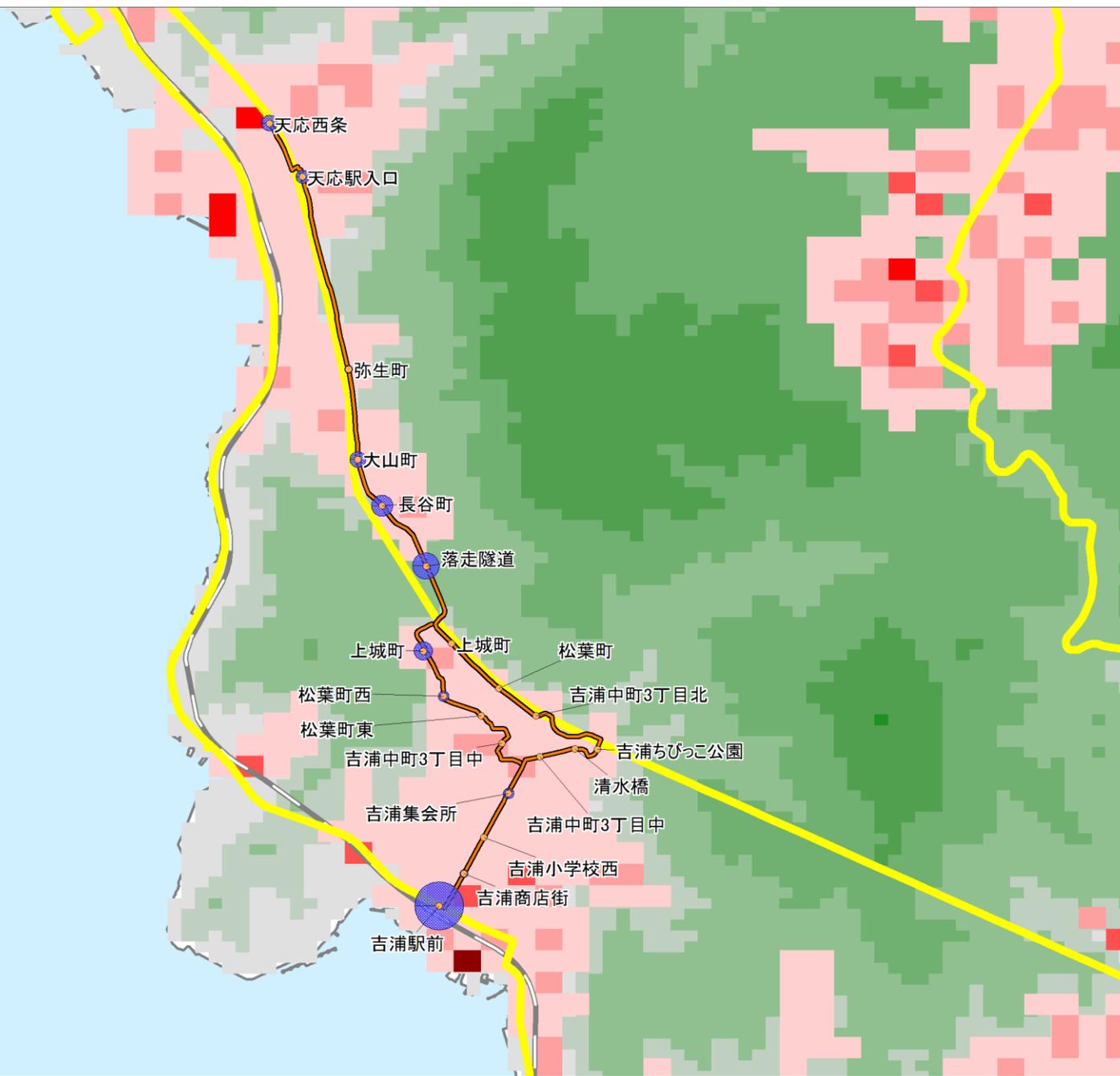
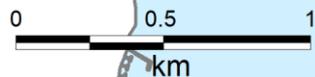
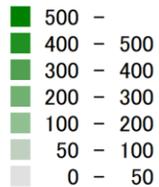
吉浦地区乗合タクシー
あじさい号(復路)乗降者数



人口分布100mメッシュ(人)
平成22年国勢調査



標高(m)



吉浦地区乗合タクシー（復路）

