

呉市地域公共交通計画（素案）について

1 策定の背景・目的

呉市の地域公共交通を取り巻く状況は、全国と同様に、人口減少による移動需要の縮小やそれに伴う交通事業者の収支悪化、運転手・船員の不足を始めとする供給面の課題などにより、厳しさを増しています。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大等による利用者数の大幅な減少に伴う収入減に加え、物価高騰等による費用増により、地域公共交通の維持・確保に必要な呉市の財政負担は平成30年度以降に急上昇し、スクールバスの運行や高齢者優待パスの負担金等を含めると、近年では、一般会計に占める公共交通関連経費の割合が、中核市の中でひととき高くなっているとともに、県内市と比較しても、その財政負担率が高くなっており、総運行便数のうち、空車で運行している便の割合が半数を超えている路線もあります。

国土交通省においては、令和4年度に発出された『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』の提言等を踏まえ、令和5年度に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「地域交通法」といいます。）が改正され、また、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、地域公共交通の「リ・デザイン」の具体化に向けた議論がなされるとともに、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（令和5年9月～令和6年5月）、「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」（令和5年12月～継続中）が開催されるなど、地域公共交通に関する議論が活発化しています。

これらの背景を踏まえ、第5次呉市長期総合計画（令和3年3月策定）に掲げている「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」していくことを実現するため、住民のみならず観光客等の移動需要を的確に把握し、「地域公共交通のリ・デザイン」の実現に資する地域公共交通政策のマスタープランとなる「呉市地域公共交通計画」（以下「本計画」といいます。）を策定するものです。

2 計画の主な内容

(1) 第1章 はじめに〔素案 P. 1〕

ア 計画の位置付け

本計画は、地域交通法に基づく地域公共交通計画として、呉市地域公共交通網形成計画（令和2年9月策定。以下「現行計画」といいます。）の後継計画に位置付けます。

イ 計画の対象区域

本計画の区域は、呉市全域とします。ただし、住民等の移動は市外にも及ぶため、近隣自治体と連携しながら計画を推進することとします。

ウ 計画の期間

本計画の期間は、令和7年度から令和11年度までの5年間としますが、計画期間中においても、必要に応じて本計画の内容を見直すこととします。

エ 計画の方向性

これまで、旧呉市交通局から民間事業者に移譲された路線や呉市が事業主体の呉市生活バスにおいて、「維持基準及び対応方針」により、路線における運行の効率化の視点で、便数の適正化、路線の再編、車両の小型化などの取組を実施してきました。

今後は、「人の暮らし」を中心とした、地域全体で支える交通体系の実現を目指し、人の移動に着目した視点への転換や地域住民等の交通事業者以外の分野との「共創」により、地域主導型交通等（互助輸送を含みます。以下同じ。）の多様な輸送資源の活用も視野に入れ、市内の各地区それぞれの実情に応じた、持続可能で多様な「おでかけ」が可能となる地域の交通の検討を進めます。

(2) 第2章 関連計画等の動向〔素案 P. 2～P. 5〕

ア 国の動向

(7) S D G s（持続可能な開発目標）

S D G s（持続可能な開発目標）とは、平成27年（2015年）9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、令和12年（2030年）までに持続可能でよりよい世界を目指すための国際目標です。

交通分野に関わりが深い項目として、目標11「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」のターゲット11.2があり、「脆弱な立場にある人々、女性、子ども、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」がターゲットとして設定されています。

(イ) 地域公共交通の「リ・デザイン」

地域公共交通の「リ・デザイン（再構築）」とは、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるため、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどの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の「交通GX」を柱とした取組を推進することとされています。

(ウ) 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会（令和5年12月～継続中）

地域公共交通計画には、地域交通を通じた社会変革の姿を示し、多様な関係者の共創など、リ・デザインの取組を進め、持続可能な地域交通実現を駆動するOSとしての役割が求められています。各地域において、「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」の実装に向け、同計画に係る課題整理や官民関係者が取り組むべき事項の検討を行うこととされています。

イ 広島県地域公共交通ビジョン（令和6年3月策定）

(ア) 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

(イ) 基本方針

- 拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実
- 暮らしを支える生活交通の確保
- 交通事業者等の経営力強化
- 地域公共交通を通じた社会課題の解決

ウ 上位計画及び関連計画

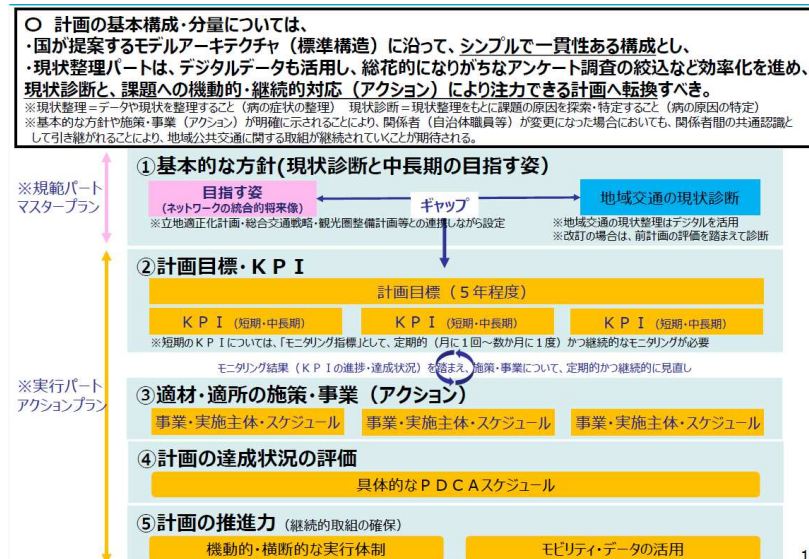
(ア) 上位計画

第5次呉市長期総合計画

(イ) 関連計画

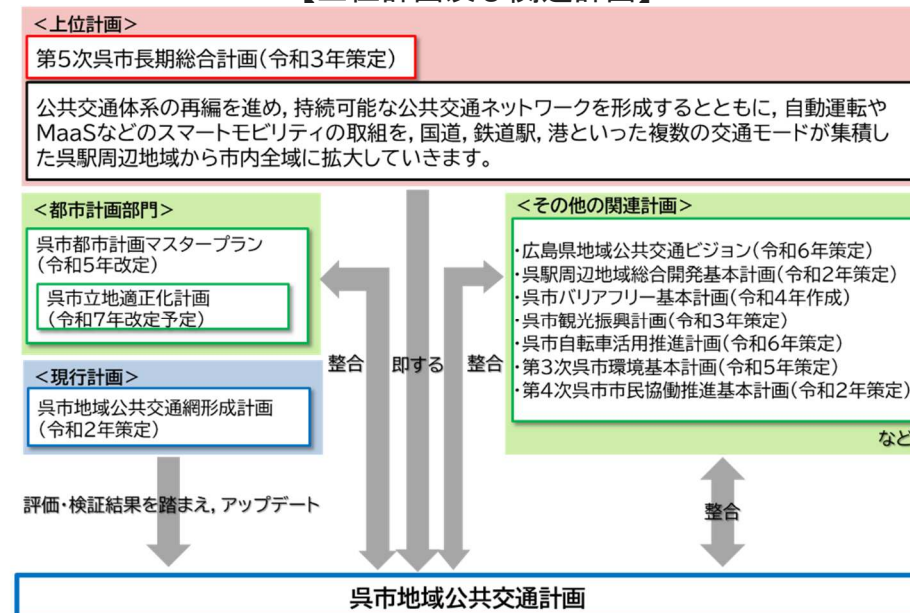
広島県地域公共交通ビジョン、呉市都市計画マスタープラン（令和5年3月改定）、呉市立地適正化計画（令和7年改定予定）、呉駅周辺地域総合開発基本計画（令和2年4月策定）等

【計画の構成の定型】



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

【上位計画及び関連計画】



(3) 第3章 現行計画の評価 [素案 P. 6]

ア 評価結果

令和5年度における現行計画の評価結果では、評価指標12項目中、目標値達成が1項目、目標値未達成が9項目、令和6年度中の目標値達成見込みが2項目となっています。目標値未達成となった主な要因として、新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の大幅な減少の影響が大きく、現在でもコロナ禍前の利用水準に戻っておらず、公共交通離れが続いている状況です。

一方で、指標番号7は目標値達成となっており、地域の実情に応じた移動手段の確保に一定の効果があつたものと評価しています。

本計画では、現行計画の評価結果を踏まえた上で、基本方針、目標項目、評価指標、施策等を検討していきます。

【評価結果】

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)	91.6%	－
		現状維持(※1)		航路:8.7万人	令和元年10月及び令和4年10月移管分を除く。:37万人(※3) 航路4.1万人	-22.9% -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	－0.2ポイント	－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1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	5.9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ヶ所(合計8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3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%	69.2%	－	△ (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41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4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：指標番号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月に生活バスへの路線移管があつたため、11路線から8路線に減少した実績となっています。

※3：指標番号2、5及び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月に広島電鉄株式会社からの路線移管があつたため、上段には全体の実績、下段には移管分を除いた実績を併記しています。

(4) 第4章 呉市を取り巻く現状（外部要因）〔素案 P. 7～P. 12〕

ア 外部要因

地域住民を始めとした人の移動に関する問題点を抽出する上で、地理的要因や社会情勢などの交通分野だけに留まらない項目を「外部要因」として整理します。

(7) 人口動態

呉市の人口は減少を続けており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和17年（2035年）には約16.7万人まで減少すると予測されています。老年人口は令和2年（2020年）をピークに減少に転じていますが、高齢化率は上昇を続け、令和17年（2035年）には約39パーセントに達すると予測されています。

(4) 地勢

市域全体を通して平たん地が少なく、市街地や集落が分散して存在し、中央地区を始めとして斜面地に家屋が密集する特徴的な市街地を形成しています。その影響で勾配が急な坂道や階段が多く、高齢者などの移動困難者の快適な移動を阻害する要因の一つとなっています。

(7) 主な移動手段

主な移動手段として、自家用車、自転車及び徒歩のほか、公共交通機関としては、鉄道、路線バス、呉市生活バス（コミュニティバス）、乗合タクシー、タクシー、自家用有償運送（福祉輸送）及び離島・生活航路が運行（運航）しています。また、公共交通のほか、スクールバス、医療機関・ホテル送迎バス、社会福祉協議会による買い物シャトルバスなどが運行されています。

呉市生活バスについては、市町村合併を契機に引き継いだ4路線及び広島電鉄株式会社（以下「広島電鉄」といいます。）が退出した15路線を合わせた19路線を運行しています。

(4) 道路環境、道路渋滞

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

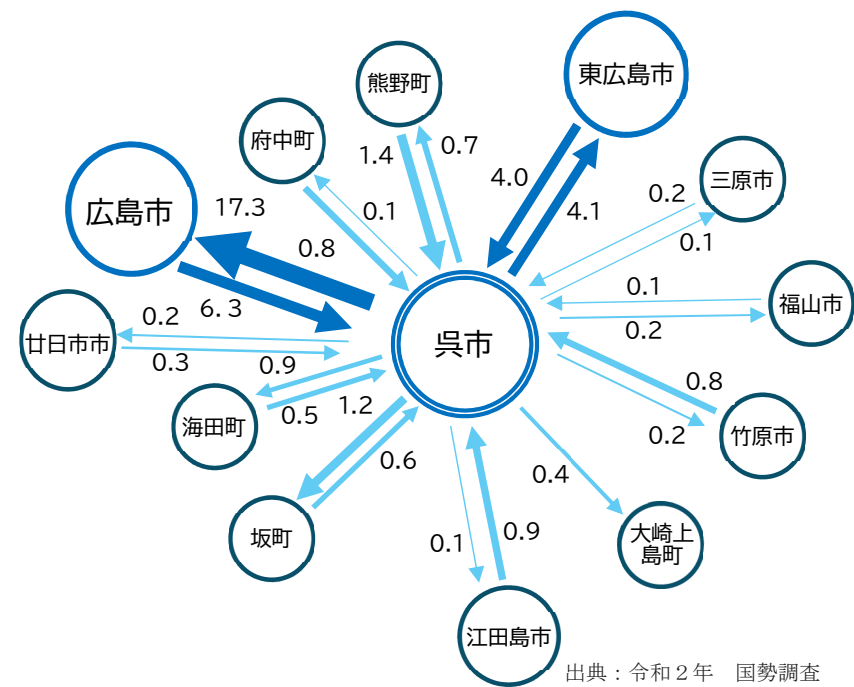
(7) 人流データに基づく移動需要

広島県が運営する「広島県モビリティデータ連携基盤」において提供される携帯電話のGPSデータに基づく人流データによると、呉市内18地区のどの地区においても、地区内の移動が最も多い状況となっています。また、地区ごとに、移動量の多いエリア、出発地及び到着地の状況が確認できたことから、これらを踏まえた取組が必要と考えています。

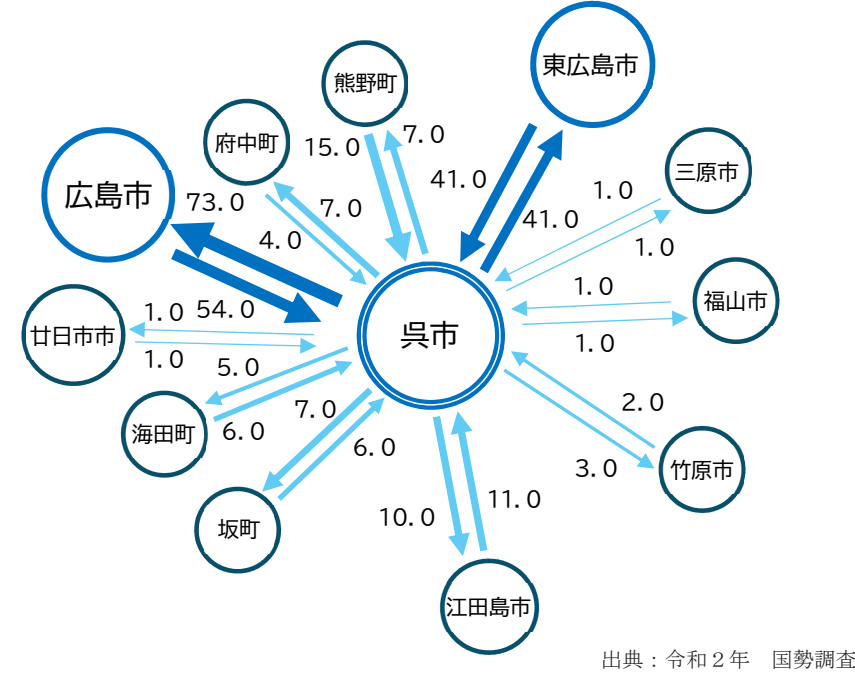
（カ）通学・通勤流動

通学・通勤における，周辺市町との間の人の動きでは，通学・通勤ともに，広島市，東広島市の順に多く，周辺市町との活発な流動が見られます。呉市内の移動だけでなく，広島市を始めとする周辺市町への移動需要を踏まえた検討が必要といえます。

【通学の人動き（単位：百人）】



【通勤の人動き（単位：百人）】



イ 外部要因のまとめ

外部要因	課題認識等
人口動態	計画期間中に総人口は減少し，高齢化率が上昇し続ける予測となっている。
地勢	勾配が急な坂道や狭隘な道路環境など，特徴的な市街地が形成されている。
主な移動手段	公共交通機関を始め，自家用車，自転車及び徒歩を含む多様な移動手段があるが，特にバス路線網は，市域の隅々にまで行き届いている。
道路環境，道路渋滞	道路環境により，バスの運行が困難な地域がある。また，一部の路線においては，道路渋滞によりバスの定時性に課題がある。
人流データに基づく移動需要	地区内の移動需要が最も多く，アンケート結果などのデータと併せて，潜在需要に応じた地域の交通の検討が必要である。
通学・通勤流動	通学・通勤においては市外との移動を考慮する必要がある，特に広島市と呉市とのつながりは極めて強い。

(5) 第5章 地域の交通の現状把握（内部要因）〔素案 P. 13～P. 15〕

ア 内部要因

地域住民を始めとした人の移動に関する問題点を抽出する上で、交通ネットワークやダイヤ、乗降施設、車両などの交通分野に関する項目を「内部要因」として整理します。

その整理に当たり、地域の交通の現状を把握するため、市内18地区における住民意見交換会、交通事業者を対象とした事業者ヒアリング及び高校生・保護者アンケートを行いました。それぞれで挙げられた意見を集約し、呉市地域公共交通計画検討委員会で議論を行い、地域の交通の現状把握（内部要因）を行いました。

(7) 住民意見交換会

	第1回	第2回
開催期間	令和5年11月18日～同年12月10日	令和6年2月23日～同年3月3日
開催場所	市内18か所	市内6か所
参加人数	316名	172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。	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 ・買い物・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。 ・バス停の待ち環境が悪い。 ・乗り継ぎが不便 ・JR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の他では、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。	テーマ① ・若い人が住みたくなる便利さ ・買い物・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 ・商業施設での待ち環境整備 ・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

(イ) 事業者ヒアリング

期間	令和6年1月16日～同年1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。 ・市内中心部では、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。

(ウ) 高校生・保護者アンケート

期間	令和6年4月15日～同年5月10日	
対象者	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	<u>生徒</u> ・帰る時間にバスの便を増やしてほしい。 ・（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。	<u>保護者</u> ・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、とにかく時間が掛かる。 ・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べき。

(I) 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） ・実施事業について ・目標、目標値（KPI）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 ・達成状況の評価、推進体制について ・解決の方向性と施策（戦略）について

イ 内部要因のまとめ

内部要因	課題認識等
住民意見交換会	・運行ルート、ダイヤ、待合環境、運賃など、運行（運航）の量・質及び呉市の財政負担に関する意見が多岐にわたり挙げられた。それらを集約し、全市的に目指す姿を描くとともに、地区ごとの特有な課題やあるべき姿の整理が必要である。 ・住民意見交換会は交通に対する地域住民の関心や機運を高めることを目的の一つとしており、開催日程や会議方式、情報周知の方法などの課題が得られた。
事業者ヒアリング	・人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大により収支が悪化し、運転手・船員の処遇改善は厳しい状況である。運転手・船員の高齢化及び人材不足はどの交通事業者においても、共通課題であることが分かった。 ・乗り継ぎ拠点の現状やバス路線の輻輳など、効率的な交通体系の実現に向けた課題が得られた。
高校生・保護者アンケート	・学生に対するアンケートの結果として、便数、通学定期の割引率、待合環境などの課題に加えて、車内の混雑状況に関する課題が多く見られた。また、自宅を出発する時間帯、帰宅時間、移動時間などの通学に関する基礎情報を収集することができた。 ・保護者に対するアンケートの結果として、乗り継ぎ時のダイヤ調整、速達性及び帰りの運行時間帯に関する意見があった。 ・「呉市における公共交通の赤字」に関する設問により、公共交通の厳しい現状を回答者に周知することができた。
呉市地域公共交通計画検討委員会	・まちづくりの中で交通をどう位置付けるのか、交通がどういうミッションを負うかという視点から、人の動きを考えた交通サービスを設定し、その水準を定義することが必要である。加えて、乗り継ぎ拠点の場所や備えるべき機能は交通サービスの設定と同様に極めて重要である。 ・交通事業者として大切にしておくべき共通認識は、「分かりやすく、使いやすい、信頼される移動手段」として安定的に供給することである。 ・計画の進捗管理だけでなく、共創に向けた事業者間の連携、呉市生活バスのマネジメント、輸送資源の有効な活用などを強化するための体制構築は、呉市特有の課題である。 ・呉市の財政事情が交通サービスの持続可能性に及ぼす影響を考慮する必要がある。

(6) 第6章 地域の交通の目指す姿〔素案 P. 16～P. 25〕

ア 目指す姿（基本的な方針）

呉市を取り巻く現状（外部要因）や地域の交通の現状把握（内部要因）の整理を踏まえ、呉市の地域の交通の目指す姿（基本的な方針。以下「目指す姿」といいます。）を次のとおり設定します。

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

イ 理想とするサービス水準

(ア) 基本的な考え方

中心拠点と地域・生活拠点、各拠点を結ぶ公共交通であり、交通ネットワークの骨格となる「公共交通軸」及び地区内の移動需要を満たすとともに、公共交通軸に接続し、地区外への移動に対応する「生活交通」並びに複数の移動手段が結節する「乗り継ぎ拠点」について、目指す姿を実現するため、次の考え方でサービス水準を設定します。

なお、サービス水準は、呉市の都市計画や地域特性に応じて設定します。

- a 性能保証（生活需要）： 目的や時間帯に応じた4とおりのおでかけが可能となる地域の交通の確保
- b 品質保証（おでかけ需要）： 快適に多様なおでかけが可能となる運行回数の確保（ピーク時2本／時程度）

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

(イ) 4とおりのおでかけ

地域の交通のサービス水準を設定する上で、通学・通勤、通院及び買い物の移動需要を満たす4とおりのおでかけパターンを想定して、交通サービスを検討します。

【4とおりのおでかけ】

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

(ウ) 公共交通軸の階層化及び理想とするサービス水準の考え方

呉市都市計画マスタープランにおける拠点の設定及び広島県地域公共交通ビジョンにおける地域類型に基づき、公共交通軸を階層化して、理想とするサービス水準を設定します。

公共交通軸の階層化及び理想とするサービス水準の設定は、次の考え方で行います。

呉市内と広島空港を結び、広島空港に発着する全ての航空便に接続する地域の交通は、「空港アクセス」とします。

都市拠点を基点とする鉄道や広島市などの市外と呉市を結ぶ地域の交通及び都市拠点と地域拠点を結ぶ地域の交通は、「基幹幹線」とします。

地域拠点を起点とする地域の交通について、鉄道や地域拠点間及び地域拠点と都市拠点とを結ぶ地域の交通は、「幹線」とします。

幹線による移動を補完し、地区内や地域拠点間の移動に対応する地域の交通は、「支線」とします。

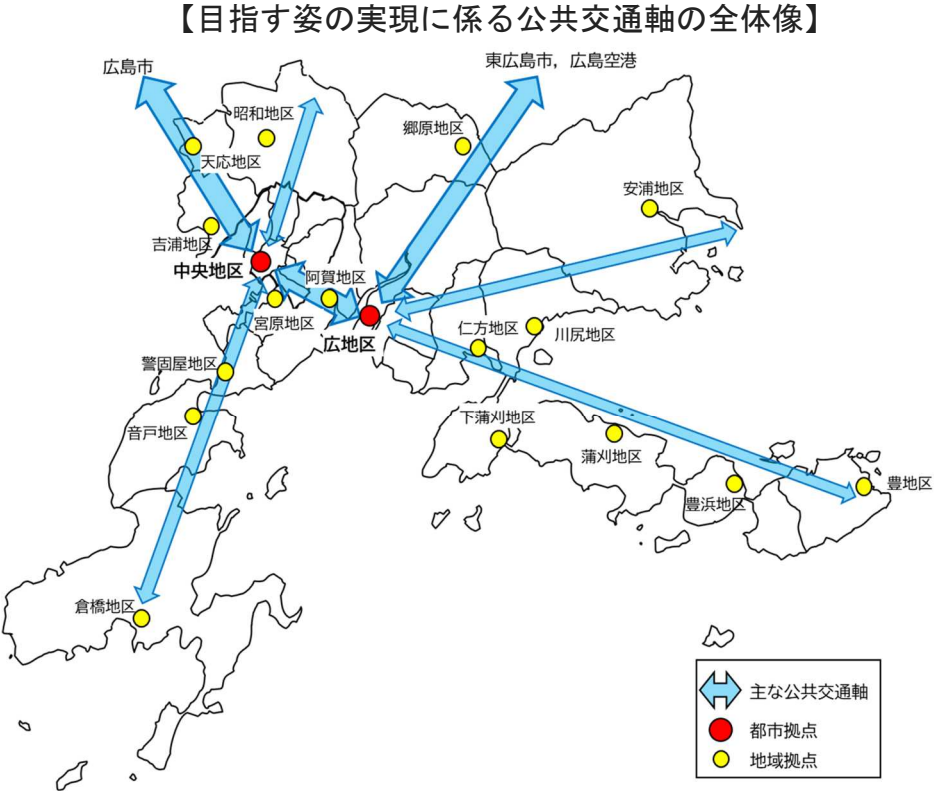
【理想とするサービス水準の設定の考え方】

呉市都市計画マスタープランによる拠点の設定	広島県地域公共交通ビジョンによる地域類型		地区名等	公共交通軸の階層	理想とするサービス水準の設定の考え方
			広島空港	空港アクセス	広島空港発着の全ての航空便に接続する。
都市拠点	生産拠点型		中央地区 広地区	基幹幹線	・鉄道による大量輸送 ・広島市などの市外と呉市を結び、多様なおでかけ需要に対応
	都市拠点型	都市住居型			
	地域拠点型	地域住居型			
	移動需要分散型				
地域拠点	生産拠点型		吉浦地区 天応地区 阿賀地区 仁方地区 川尻地区 安浦地区	幹線/支線	幹線 ・鉄道による大量輸送 ・地域拠点間、都市拠点との移動に対応 支線 ・幹線による移動を補完し、地区内の移動に対応 ・地域拠点間の移動に対応
	都市拠点型	都市住居型			
	地域拠点型	地域住居型			
	移動需要分散型				
	生産拠点型		昭和地区 宮原地区 郷原地区 警固屋地区 音戸地区 倉橋地区 下蒲刈地区 蒲刈地区 豊浜地区 豊地区		
	都市拠点型	都市住居型			
	地域拠点型	地域住居型			
	移動需要分散型				

(イ) 目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像は次のとおりです。

呉市都市計画マスタープランに定められた将来都市構造に基づき、都市拠点と地域拠点及び市外との移動が可能となる公共交通軸を設定しています。



(オ) 乗り継ぎ拠点の理想とするサービス水準

複数の移動手段が結節し、快適に乗り換えが可能となる場所を乗り継ぎ拠点に位置付けます。
乗り継ぎ拠点では、バス停、駅などの既存の施設のみで必要な機能・設備を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら備えるものとします。

【乗り継ぎ拠点に必要な機能・設備】

機能・設備	考え方
ベンチ・椅子	◎
上屋・屋根	◎
明るい照明	◎
トイレ	◎
冷暖房	○
Wi-Fi	○
売店・自販機	○
デジタルサイネージ	○
駐輪場・サイクルポート	○

◎:必須, ○:状況に応じて

ウ 目指す姿を踏まえた現状診断

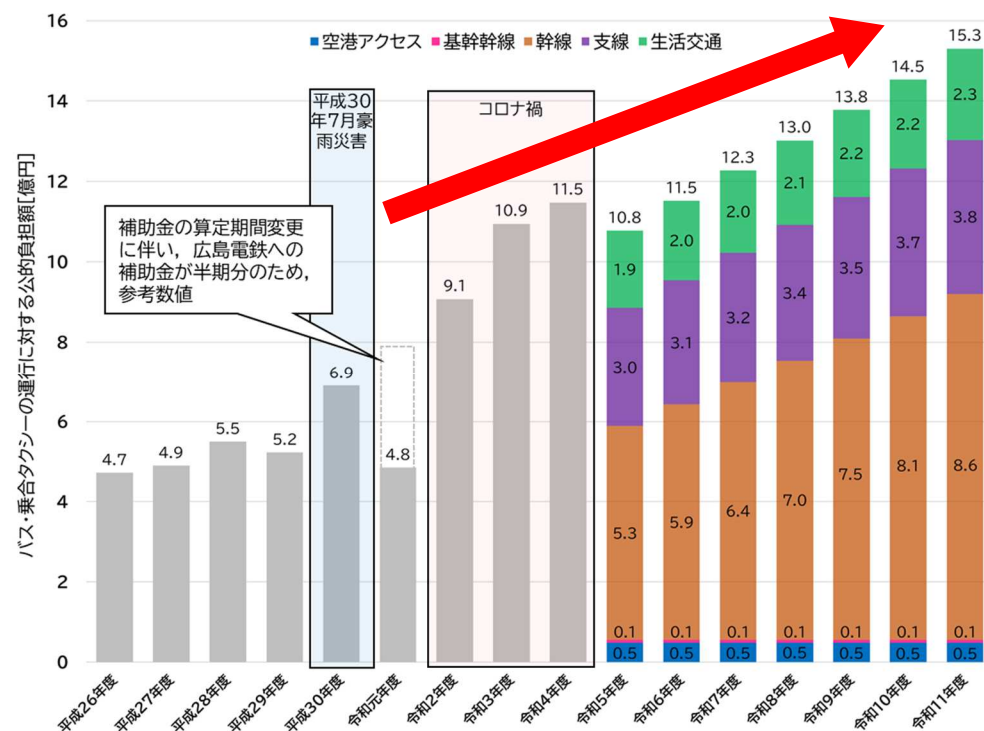
目指す姿を踏まえた現状診断により，目指す姿に対するギャップを明らかにします。本計画期間の満了時には，市内全域において，目指す姿が実現されることを目標とします。

また，呉市は市域が広範なため，それぞれ異なった移動需要があることを踏まえ，次の視点で地域の交通の現状を見える化しています。

【現状診断の結果】

番号	視点	診断結果
1	4 とおりのおでかけパターンに対する現状診断	倉橋・豊浜・豊地区において，アクセス性が悪い場合がある。
2	現状の交通ネットワークによる人口分布の網羅性	集落からバス停や駅が遠い箇所がある。また，時間帯によっては，公共交通が利用しづらい場合がある。
3	始発便における都市拠点への到着時刻	大部分の地区からは6時台に到着可能だが，豊浜・豊地区は7時台となっている。
4	最終便における都市拠点での滞在可能時刻	地区により滞在可能な時間帯が異なり，最も早い地区で19時台となっている。
5	都市拠点への移動における乗り継ぎ回数	市役所・支所を起点にする場合では，多くても1回の乗り継ぎで都市拠点へ移動することが可能である。
6	法人タクシー営業所の立地状況	仁方地区以東は営業所の数が少なく，特に営業区域「呉市B（豊島及び大崎下島）」では実質1社となっている。
7	バスの運行に関する公的負担額の将来推計	毎年2%の収入減少・費用増加を見込んで推計すると，令和11年度には約15億円になることが予測される。
8	主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備	現状では，おおむね必要な機能・設備を有しているが老朽化が進行している設備や設備の規模が不十分な場合が散見される。
9	運転手・船員に関する現状診断	特にバス（一般乗合旅客運送事業）及びタクシー（法人）の運転手の高齢化が顕著となっており，男女比に偏りがあるため，若年層や女性の運転手・船員の確保が急務である。

【バスの運行に関する公的負担額の将来推計】



出典：呉市資料

・バスの運行に関する公的負担額の将来推計

令和5年度のバスに関する公的負担額を元に，毎年2パーセントの収入減少・費用増加を見込んで推計すると，令和11年度には約1.5倍の約15億円になることが予測されます（コロナ禍後の需要回復に不確定要素が多いため，空港アクセスは令和5年実績値を据え置き）。

(7) 第7章 地域の交通の問題点整理と解決の方向性〔素案 P. 26～P. 32〕

ア 地域の交通の問題点整理

呉市を取り巻く現状（外部要因）、地域の交通の現状把握（内部要因）及び目指す姿と現状のギャップ（現状診断）を踏まえ、需要と供給それぞれの視点から地域の交通の問題点を整理しました。

需要面に関する問題点

問題点1 地域の交通のネットワーク

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

問題点2 おでかけ環境の快適性

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

問題点3 乗り継ぎ・待合環境

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

供給面に関する問題点

問題点4 交通事業者の経営状況及び公的資金投入額

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

問題点5 運転手・船員の確保・育成

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

問題点6 地域の交通のマネジメント

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

イ 問題点に対する解決の方向性

問題点に対する解決の方向性を、次のとおりキーワードにより分類して整理しました。

①利便増進

運行方法、運行ルート、待合環境、車両等が最適で使いやすい地域の交通

➤ 基本的な考え方

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

➤ 方向性

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

②単純明快

路線図、乗り継ぎ等が分かりやすく、使ってもらえる地域の交通

➤ 基本的な考え方

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

➤ 方向性

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

③安心・安全

サービスの安定供給に向けて、持続可能性・採算性の高い地域の交通

➤ 基本的な考え方

- ・ 交通事業者間や他分野との様々な連携・協働に取り組むこと。

➤ 方向性

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

④魅力向上

身近な移動手段として認知され、にぎわい創出の触媒として機能する地域の交通

➤ 基本的な考え方

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

➤ 方向性

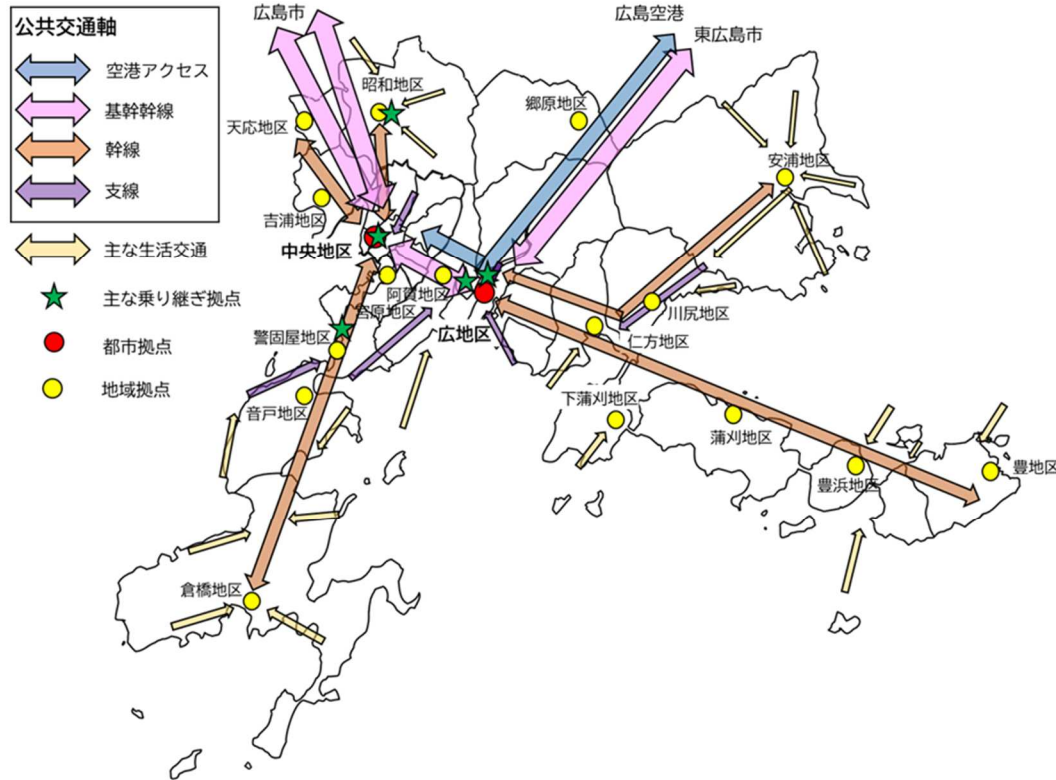
- ・ 地域の交通の課題を地域公共交通協議会で議論し、改善に取り組む。
- ・ 地域住民が地域の交通の運営に参画し、守り、育む。
- ・ 目指す姿の実現に係る推進体制の構築

ウ 地域の交通のサービス水準及び乗り継ぎ拠点

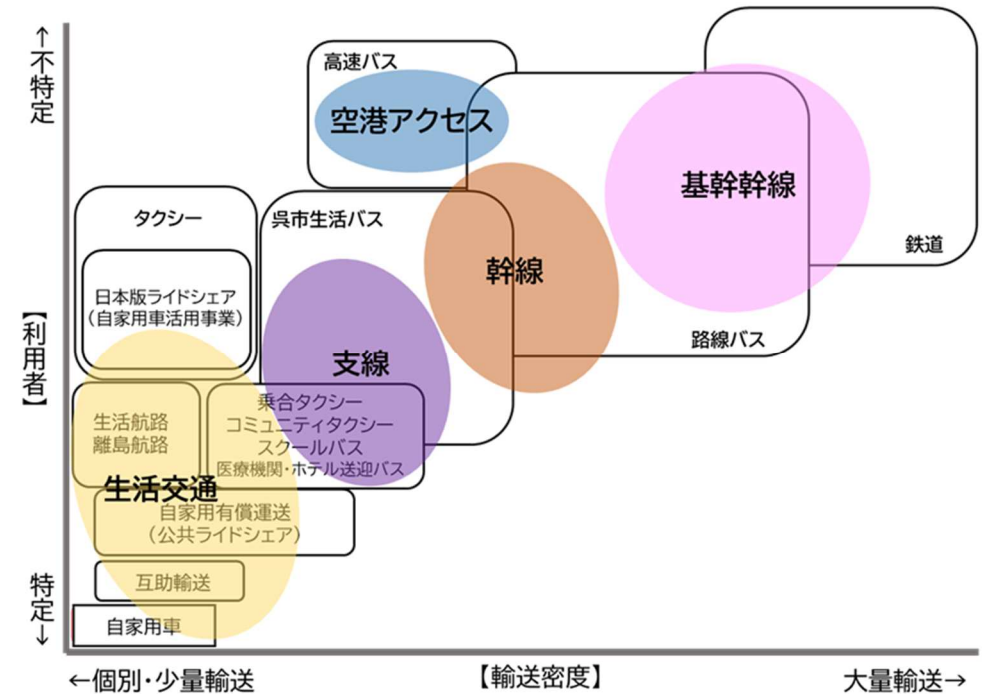
(ア) 地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像並びに構成する地域の交通の特徴

目指す姿の実現に係る地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像並びに地域の交通の輸送密度及び利用者の性質は、次のとおりです。

【地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像】



【地域の交通の輸送密度及び利用者の性質】



(イ) 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方

公共交通軸及び生活交通の理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方は次のとおりです。

階層		基本的な考え方	参考 路線名
公共交通軸	空港アクセス	・広島空港と呉中心部を直通で結び、国内外と呉市のアクセスを確保する公共交通軸 ・観光やビジネス需要など、呉市の産業振興に欠かせない路線として、呉市が主体的に確保・維持を図る必要があるもの	呉広島空港線
	基幹幹線	・広島市などの呉市外と都市拠点を結び、通学・通勤などのほか、地域住民及び来訪者の広域的な移動を担う、高い輸送力と速達性を有する最重要の公共交通軸 ・一定の採算性があるため、民間事業者による運行が可能であり、必要に応じた利便増進を図るもの	・JR 呉線（広駅以西） ・西条線 ・クレアライン線
	幹線	・都市拠点と地域拠点を結び、基幹幹線に接続することで、呉市外への移動に対応するとともに、通学・通勤、通院、買い物などの日常の移動需要を満たす、比較的輸送量の高い公共交通軸 ・採算性の確保のため、必要に応じて呉市が一定の支援を行い、確保・維持を図るもの	・JR 呉線（広駅以東） ・広仁方線 ・呉倉橋島線 ・焼山熊野苗代線 ・吉浦天応線 ・宮原線 ・郷原黒瀬線 ・沖友線
	支線	・主に地域拠点間を結び、幹線による移動を補完するとともに、生活交通と連携しながら、通学・通勤、通院、買い物などの日常の移動需要を満たす公共交通軸 ・採算性が低いため、呉市が支援を行い、確保・維持を図るもの	・辰川線 ・呉苗代下条線 ・広川尻線 ・田原藤の脇線 ・白石白岳交叉点循環線 ・長の木長迫線 ・広長浜線 ・阿賀音戸の瀬戸線 ・三条二河宝町線 ・横路交叉点循環線
生活交通		地区内の移動需要を満たすとともに、公共交通軸に接続し、地区外への移動に対応する地域の交通	その他の呉市生活バス、乗合タクシー、タクシーなど

(ウ) 想定される交通モード

公共交通軸及び生活交通並びにその他の移動手段として想定される交通モードは次のとおりです。

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

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

(I) 公共交通軸の理想とするサービス水準

目指す姿の実現に係る公共交通軸の理想とするサービス水準を整理すると、次のとおりになります。

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

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

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

(オ) 都市計画に連動した拠点の設定に基づく生活交通の階層分け

公共交通軸と同様の考え方で呉市都市計画マスタープランにおける拠点の設定に基づき、生活交通を階層化します。

呉市都市計画マスタープランにおける拠点の設定	役割	事業主体
都市拠点	公共交通軸との接続による呉市内外への移動需要への対応	呉市、民間事業者、地域住民等
地域拠点	日常生活に必要な地区内の移動需要への対応	呉市、民間事業者、地域住民等

(カ) 生活交通の基準となるサービス水準

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

(キ) 地域の主体的な参画による利便増進

地域住民の主体的な参画や地元企業・呉市との連携により、地域特性や人口動態、地域特有の移動需要に応じた移動が可能となります。また、地域主導による移動手段の導入に際しては、そのサービス水準に応じて呉市が一定の支援を行うものとします。

エ 交通サービス最適化の考え方

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

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

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

【維持基準及び対応方針】

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 （呉市生活バス）	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。

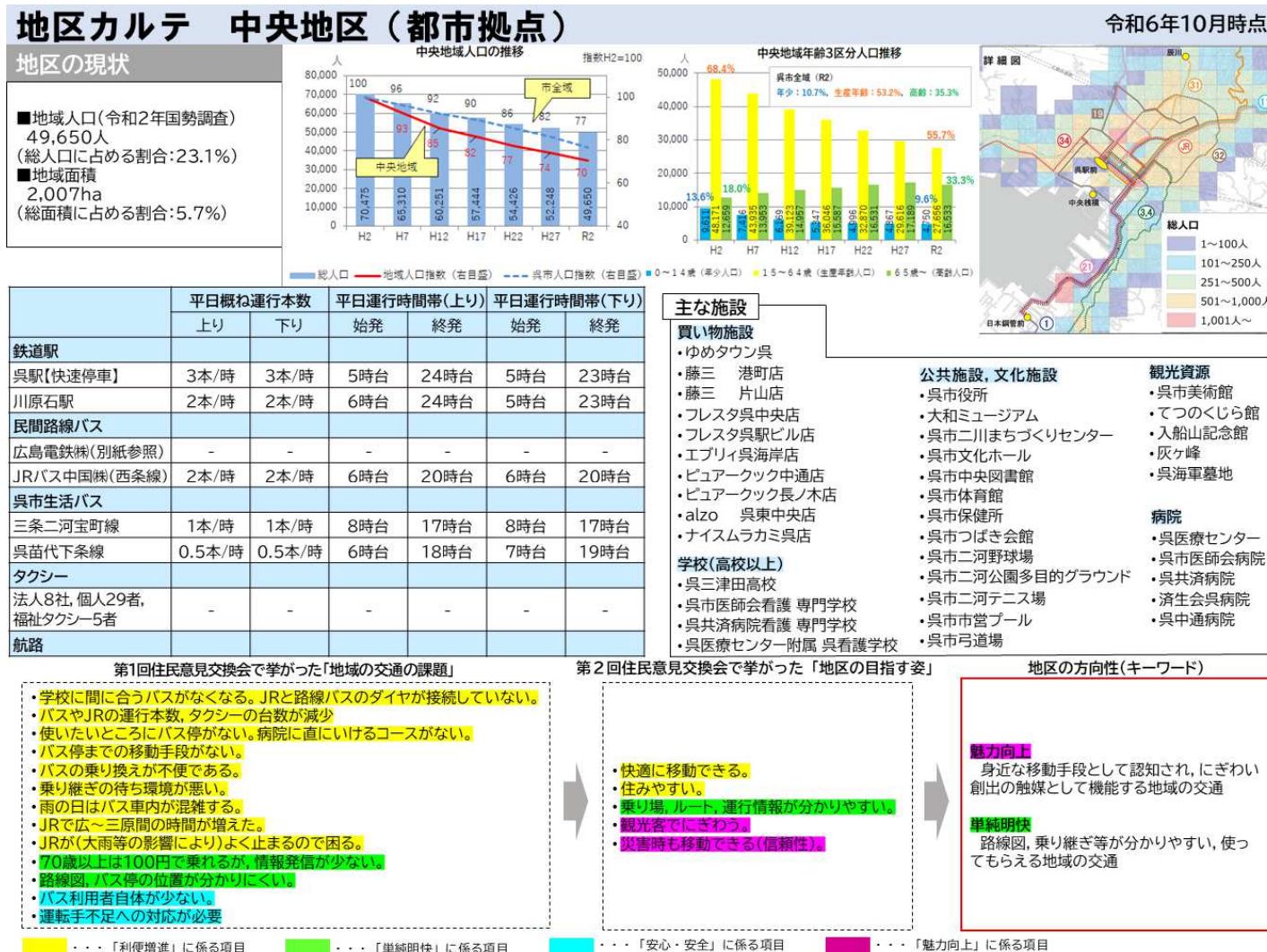
※経常収支率…経常収益÷経常費用×100

オ 地区ごとの目指す姿とその方向性

地区ごとに人口構成，移動需要，既存の移動手段及び地域の交通に対する課題が異なることから，需要と供給に対する全市的な方向性を踏まえた地区ごとの方向性を設定します。

地区の現状や住民意見交換会で出された課題などとあわせて，地区ごとの方向性を「地区カルテ」にまとめた上で，地域住民や地域の事業者（医療機関，商業施設，福祉施設等）との意見交換を継続し，地区の実情に応じた地域の交通を構築していきます。

【地区カルテ（中央地区）】



(8) 第8章 施策（戦略）及び事業（戦術）〔素案 P. 33～P. 50〕

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

施策 1 公共交通軸の強化
事業 1－1 空港アクセス・基幹幹線の改善【継続】
事業 1－2 幹線・支線の改善【新規】
施策 2 地域の実情に応じた生活交通の展開
事業 2－1 地域主導による移動手段の全市的な展開【新規】
事業 2－2 補助制度の見直し【新規】
施策 3 乗り継ぎ・待合環境の向上
事業 3－1 乗り継ぎ拠点の整備【継続】
事業 3－2 待合環境の改善【継続】
事業 3－3 呉駅周辺地域総合開発の推進【継続】
施策 4 車両や施設のバリアフリー化の推進
事業 4－1 J R 駅のバリアフリー化等の推進【継続】
事業 4－2 ノンステップバス車両への計画的な更新【継続】
施策 5 分かりやすい情報の提供
事業 5－1 路線番号、バス停名称等の見直し【拡充】
事業 5－2 デジタルサイネージやG T F Sなどによる情報発信の拡充【拡充】
施策 6 使いやすい運賃体系の構築
事業 6－1 便利で使いやすい運賃制度の導入【新規】
施策 7 公的負担額の削減に向けた経営努力
事業 7－1 運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組【新規】
事業 7－2 幹線及び支線の見直し【継続】
事業 7－3 呉市生活バス及び航路の見直し【継続】
事業 7－4 「交通戦略会議（仮称）」の設置【新規】

施策 8 地域の交通の利用促進
事業 8－1 便利で使いやすい運賃制度の導入（再掲）
事業 8－2 モビリティ・マネジメントの実施【新規】
施策 9 運転手・船員の確保・育成
事業 9－1 合同就職説明会の開催【新規】
事業 9－2 学生等を対象とした会社見学・職業体験の実施【新規】
事業 9－3 運転手合同研修・訓練の実施【新規】
事業 9－4 二種免許等取得費用の助成【新規】
施策 10 災害時の交通機能確保
事業 10－1 災害に強い交通ネットワーク・機能の確保【継続】
事業 10－2 呉駅周辺地域総合開発の推進（再掲）
施策 11 交通マネジメント体制の整理
事業 11－1 「交通戦略会議（仮称）」の設置（再掲）
施策 12 地域の交通を支える住民意識の醸成
事業 12－1 地域主導による移動手段の全市的な展開（再掲）
事業 12－2 モビリティ・マネジメントの実施（再掲）
施策 13 D X ・ G X による持続可能な交通に向けた取組
事業 13－1 次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験の実施【継続】
事業 13－2 交通の脱炭素化【継続】
事業 13－3 呉駅交通ターミナルを起点とした次世代交通ネットワークの形成【新規】

(9) 第9章 達成状況の評価及び推進体制〔素案 P. 51～P. 55〕

ア 評価指標と目標値

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

(7) 全体的な目標

評価指標	現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
指標1 地域の交通による市民一人当たりの移動回数	J R 呉線（呉市内の駅のみ） 39.1回／年・人	おおよそ42.2回／年・人
	空港線，バス，乗合タクシー，航路等 33.6回／年・人	おおよそ36.4回／年・人

(1) 解決の方向性1「①利便増進」

評価指標	現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
指標2 地域特性と移動需要に応じた地域の交通の新規導入件数	0件	延べ3件
指標3 待合環境の改善件数	0件	延べ5件

(2) 解決の方向性2「②単純明快」

評価指標	現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
指標4 乗り継ぎ拠点における分かりやすい案内への改善件数	0件	延べ12件

(3) 解決の方向性3「③安心・安全」

評価指標	現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
指標5 一般会計に占める公共交通関連経費割合 （空港線，バス，乗合タクシー，航路）	1.09%	おおよそ1.05%
指標6 公共交通軸，生活交通の収支率（空港線，バス，乗合タクシー，航路）	55.1%	おおよそ59.0%
指標7 運賃以外の収入金額（呉市生活バス）	148,860円／年	650,000円／年 （総額2,250,000円）
指標8 運転手・船員の確保に向けた取組の実施件数	0件	延べ5件

(4) 解決の方向性4「④魅力向上」

評価指標	現状値（令和5年度）	目標値（令和11年度）
指標9 交通戦略会議（仮称）における新たな利用促進策の取組件数	0回	延べ10件

イ 計画の推進体制

目指す姿の実現に向け、本計画の評価・検証、改善策や事業の具体的な検討を実施する組織として、呉市地域公共交通協議会内に分科会「交通戦略会議（仮称）」を設置し、定期的に協議を行いながら、計画を推進していきます。

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

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

名 称	交通戦略会議（仮称）
構成員	交通事業者、学識経験者、国土交通省広島運輸支局職員、広島県職員及び呉市職員（交通部門以外も含みます。） ※協議内容によっては、必要に応じて構成員以外の関係者にも資料の提出や会議への参加を依頼します。
役 割	①呉市地域公共交通計画の進捗管理 ・本計画に位置付けた事業の企画や実施状況の確認、効果検証、取組の改善策等について協議し、計画の評価・進捗管理を行います。 ②呉市生活バス、空港アクセスの管理体制整備及び呉市の支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化 ・交通サービスの量及び質と持続可能な財政負担の観点から、定期的にモニタリングを実施し、呉市生活バス、空港アクセスの管理体制整備及び支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化に向けた検討を行います。 ③地域の交通に関する諸課題の共有・改善策検討 ・呉市における地域の交通に関する諸課題について、会議内での情報交換を行いながら、前例にとられない調査や具体的な改善策の検討を行います。 ④呉駅を核とした交通ネットワークの検討 ・呉駅を核とした、利便性・効率性の向上に加えて地域活性化にも資する、次世代を見据えた持続可能性の高い呉市の交通ネットワークの在り方の検討を行います。

ウ 計画の推進スケジュール

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

【計画の推進スケジュール】

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

3 今後のスケジュール

本行政報告後，地域説明会及びパブリックコメントで意見を伺い，随時，素案に修正を加え，令和7年3月中の公表に向けて取り組みます。

	令和 6 年度					
	1 0 月	1 1 月	1 2 月	1 月	2 月	3 月
呉市地域公共交通計画	計画（素案）作成		計画（素案）地域説明会 パブリックコメント	計画（案）修正		公表 （国へ提出）
呉市地域公共交通協議会	(計画素案について)		(地域説明会、パブリックコメント結果)			
総合交通対策特別委員会	(行政報告)		(行政報告)			
【参考】 呉市立地適正化計画	呉市立地適正化計画の改定					

4 市民意見募集（パブリックコメント）及び地域説明会

(1) 市民意見募集（パブリックコメント）

ア 意見を募集する案件名

呉市地域公共交通計画（素案）

イ 意見募集期間

令和6年11月28日（木）から同年12月27日（金）まで（30日間）

ウ 周知方法

(ア) 呉市ホームページへの掲載及び報道発表

(イ) 呉市役所本庁舎6階交通政策課窓口，1階シビックモール及び各市民センター（支所）窓口における配付

エ 意見書の提出

意見書に必要な事項（意見内容並びに住所，氏名及び電話番号）を記入の上，郵送，ファクシミリ，電子メール，電子申請又は持参（交通政策課及び各市民センター（支所）の窓口）により提出

オ 意見の公表場所

呉市ホームページ，呉市役所本庁舎6階交通政策課窓口，1階シビックモール及び各市民センター（支所）窓口

(2) 地域説明会

「人のくらし」を中心とした，地域全体で支える交通体系の実現に向けて，その両輪となる本計画と，現在策定中の呉市立地適正化計画（改定素案）の内容を併せて説明する地域説明会を次のとおり開催します。

ア 実施期間

令和6年12月予定

イ 実施地域

中央地域及び呉市内の各市民センターの立地する地域（計18地域）