

呉市地域公共交通計画（仮称）について

令和6年9月6日(金)

呉市地域公共交通協議会事務局

目次①

1. 計画の背景・目的
2. 関連計画の整理・動向
 - (1) 国の動向
 - ・地域公共交通に求められる需要の多様化(SDGs)
 - (2) 広島県の動向(広島県地域公共交通ビジョン)
 - (3) 計画の位置付け
3. 現行計画の評価
4. 本市を取り巻く現状(外部要因)
 - (1) 人口動態
 - (2) 地勢
 - (3) 道路環境, 道路渋滞
 - (4) 人流データに基づく移動需要
5. 地域の交通の目指す姿と問題点
 - (1) 地域の交通の現状把握(内部要因)
 - (2) 目指す姿(基本的な方針)
 - (3) 地域類型ごとの理想とするサービス水準の考え方
 - (4) 現状と目指す姿のギャップ(現状診断)
 - (5) 地域の交通の問題点整理

目次②

- 6. 解決の方向性(戦略)と施策(戦術)
 - (1) 問題点に対する解決の方向性(戦略)
 - (2) 公共交通軸の考え方
 - (3) 生活交通の考え方
 - (4) 目指す姿を実現する公共交通軸と乗り継ぎ拠点の全体像
 - (5) ネットワーク最適化の考え方
 - (6) 施策(戦術)
 - (7) 問題点と解決の方向性の体系図
- 7. 実施事業と目標値
- 8. 計画の進捗管理・推進体制

1. 計画策定の背景, 目的①

- ・本市の地域公共交通を取り巻く状況は, 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, 交通人材の不足をはじめとする供給面の課題など, 厳しさを増している。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により, 大幅に減少した利用者数が, 早期にコロナ禍以前の水準にまで回復することは想定し難い上に, 物価高騰等による費用増により, 公共交通の維持・確保に必要な市の財政負担は, 平成30年度以降に急上昇し, 現在も上昇を続けており, 令和6年度の一般会計に占める公共交通関連経費の割合が, 中核市の中で一番となっている。
- ・国土交通省においては, 令和4年度の『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(地域交通法)」が改正されるとともに, 「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」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る。
- ・これらの背景を踏まえ, 呉市においても, 呉市地域公共交通網形成計画(令和2年9月策定)の後継計画として, 「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指針となる「呉市地域公共交通計画」を策定する。

1. 計画策定の背景, 目的②

○次期計画の方向性

・これまで

- 旧呉市交通局から民間事業者に路線移譲した路線, 呉市が事業主体である呉市生活バスにおいて, 収支率の悪化に起因する, 事業主体の変更, 車両の小型化など, バス路線の再編を実施
→路線ごとの視点で再編・改善の取り組みを実施

・これから

- 「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
→人の移動に着目した視点への転換, 交通以外の分野との共創による公的負担の軽減
→市内18地区, それぞれの実情に応じた移動手段の検討

○方策

・移動サービス改善に向けた課題抽出(ステップ1)

- 住民との意見交換, 利用者アンケート, 交通事業者からのヒアリング等から現状の課題を抽出



公共交通軸と拠点の保障により, 利便性・持続可能性の高いサービスを目指す。

・地域の交通ネットワークの再構築(幹-枝-葉モデル)(ステップ2)

- 移動サービスの確保方針と, 乗換えを容易・魅力的にする結節点の機能確保

・共創, 事業者支援により, 利便性, 採算性及び持続可能性の高い移動サービスを提供(ステップ3)

- 移動サービスを誰がどのように提供するか? 住民主導による交通手段の検討, 地域への支援は?

・利用者視点からの徹底的な改善を幅広く推進

- 利便性(時刻表, 路線図, ダイヤ, 系統, 車両, 乗り降り施設等), 担い手確保, 3つの「共創」の取組など。

2. 関連計画の整理・動向①

(1) 国の動向①

○地域交通の「リ・デザイン」

基本的な考え

社会的課題の解決に向け、多様な関係者が本格的に連携・協働し、地域の移動手段（地域交通）をより利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築（リ・デザイン）し、維持・確保していく。

■具体的な方向性（キーワード）

- ①ローカル鉄道の再構築：鉄道の維持・高度化，バス等への転換
- ②3つの「共創」：官民の共創，交通事業者間の共創，他分野を含めた共創
- ③交通DX：自動運転，MaaS・AIオンデマンド交通
- ④交通GX：GX対応車両への転換，交通コストの削減，地域のカーボンニュートラル化
- ⑤地域類型ごとの方向性：交通空白地など，地方中心都市など，大都市など，地域間
- ⑥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，取組の加速化
- ⑦継続的な連携・協働の取り組みの確保：連携・協働に向けた取組の継続

2. 関連計画の整理・動向②

(1) 国の動向②

○SDGs(持続可能な開発目標)

持続可能な開発目標SDGs(エス・ディー・ジーズ)とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、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、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

(出典)外務省ホームページ

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html>



交通分野に関わりが深い項目として、目標11の達成基準11.2があり、女性、子ども、障害者及び高齢者の需要に特に配慮することや、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の提供などが達成基準として設定されています。



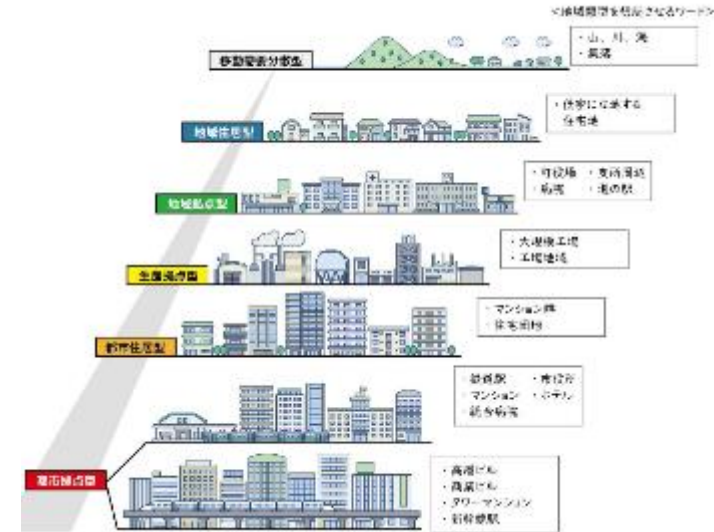
2. 関連計画の整理・動向③

(2) 広島県の動向①

○広島県地域公共交通ビジョン

基本的な考え方

- ・人の移動に着目
- ・データ活用と未来からの視点
- ・地域類型・・・広島県内市域を移動特性に合わせて6つに類型化



出典: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

基本方針

- ①拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実
- ②暮らしを支える生活交通の確保
- ③交通事業者等の経営力強化
- ④地域公共交通を通じた社会課題の解決



出典:広島県地域公共交通ビジョン

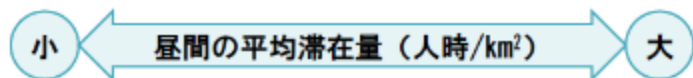
2. 関連計画の整理・動向④

(2) 広島県の動向②

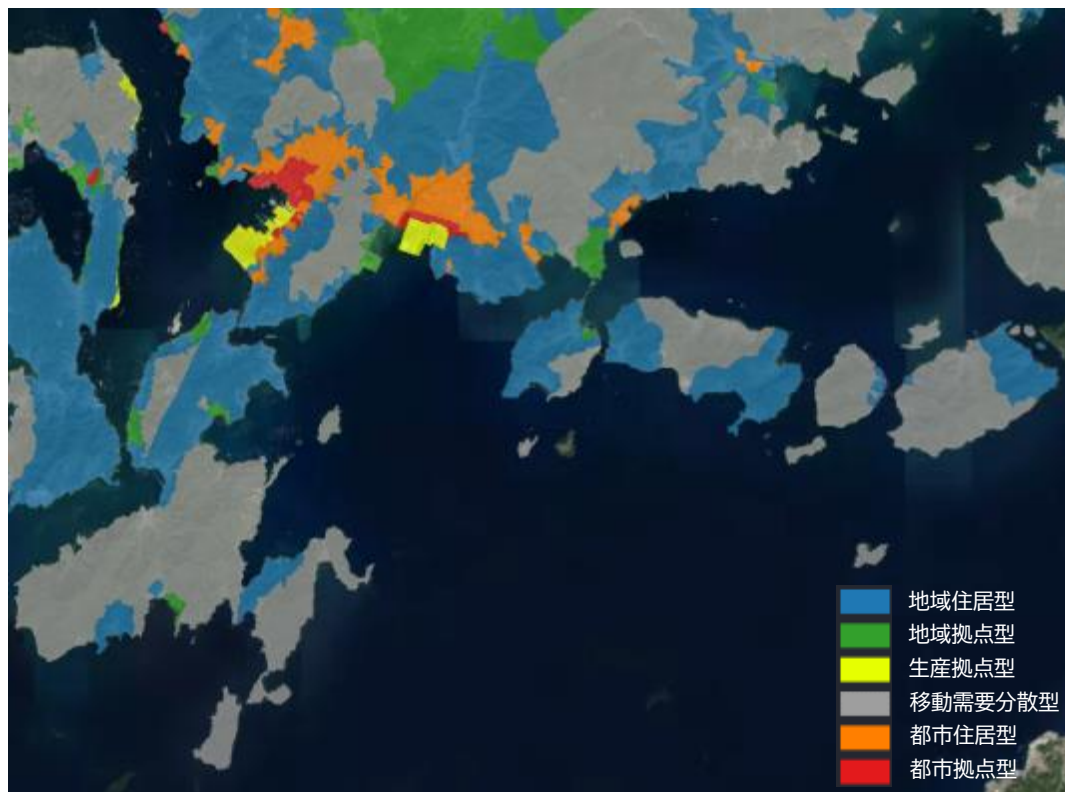
○6つの地域類型

広島県全体の移動類型				
傾向・移動量	昼間 激増	昼間 増加	昼間 減少	NaN
移動量 (大)	生産 拠点型	都市 拠点型	都市 住居型	該当 なし
移動量 (中)		地域 拠点型	地域 住居型	
移動量 (小)	移動需要分散型			

移動量（地域の移動量を3つに分類）



出典：広島県地域公共交通ビジョン



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)

2. 関連計画の整理・動向⑤

(3) 計画の位置付け

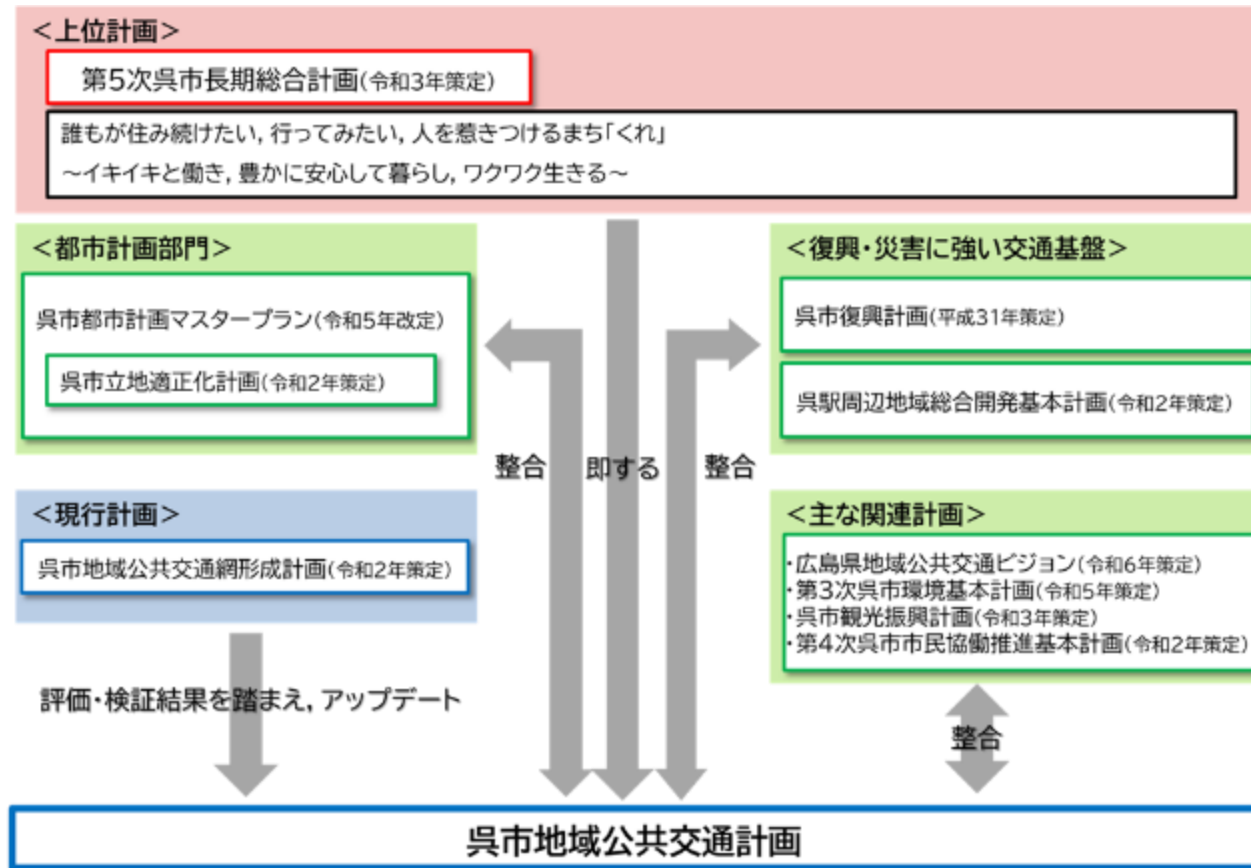
○計画の区域

- ・ 呉市全域

○計画の期間

- ・ 令和7年度から令和11年度までの5年間

○計画の位置付け



3. 現行計画の評価①

○現行計画の評価結果

現行計画の達成状況を踏まえ、本計画の基本方針や、目標等を設定します。

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)	-36.6%	×
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%	—
		現状維持(※1)			令和元年10月及び令和4年10月移管分除く: 37万人(※3)	-22.9%	×
		現状維持(※1)		航路: 8. 7万人	航路: 6. 5万人	-25.3%	×
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	—	—
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. 7人／便	-29.6%	×
					6. 7人／便 (令和元年10月及び令和4年10月移管分除く)(※3)	-17.3%	×

(※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路線移管があったため、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月に広島電鉄株式会社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。

3. 現行計画の評価②

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
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ヶ所以上増設 合計11ヶ所以上	毎年度	6ヶ所	0ヶ所(合計8ヶ所)	—	×
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%	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28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4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。

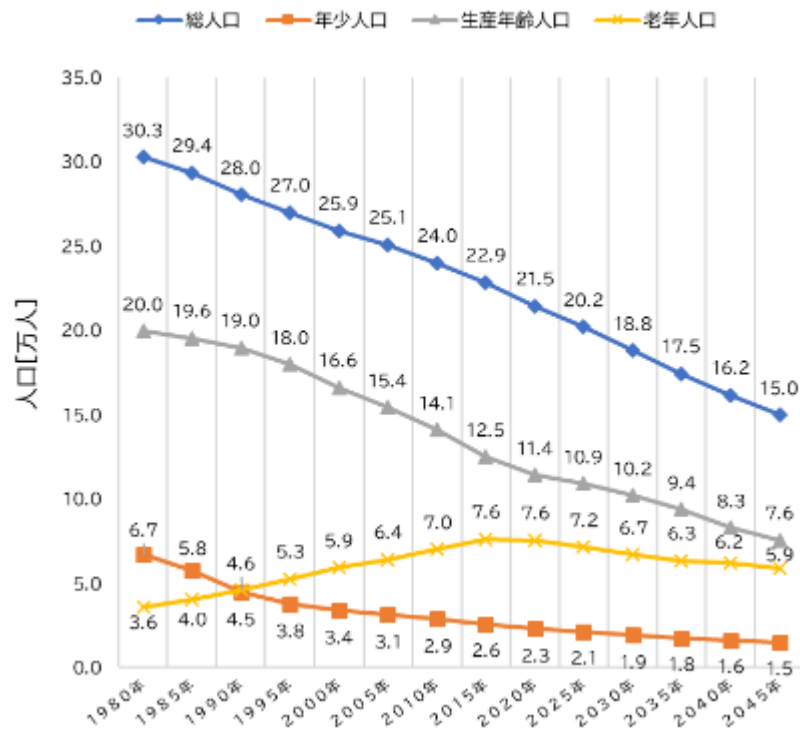
(※2)指標1の広電バスの利用実績は、令和元年10月及び令和4年10月に呉市生活バスへ路線移管があったため、11路線から8路線に減少した実績となっています。

(※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月に広島電鉄株式会社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。

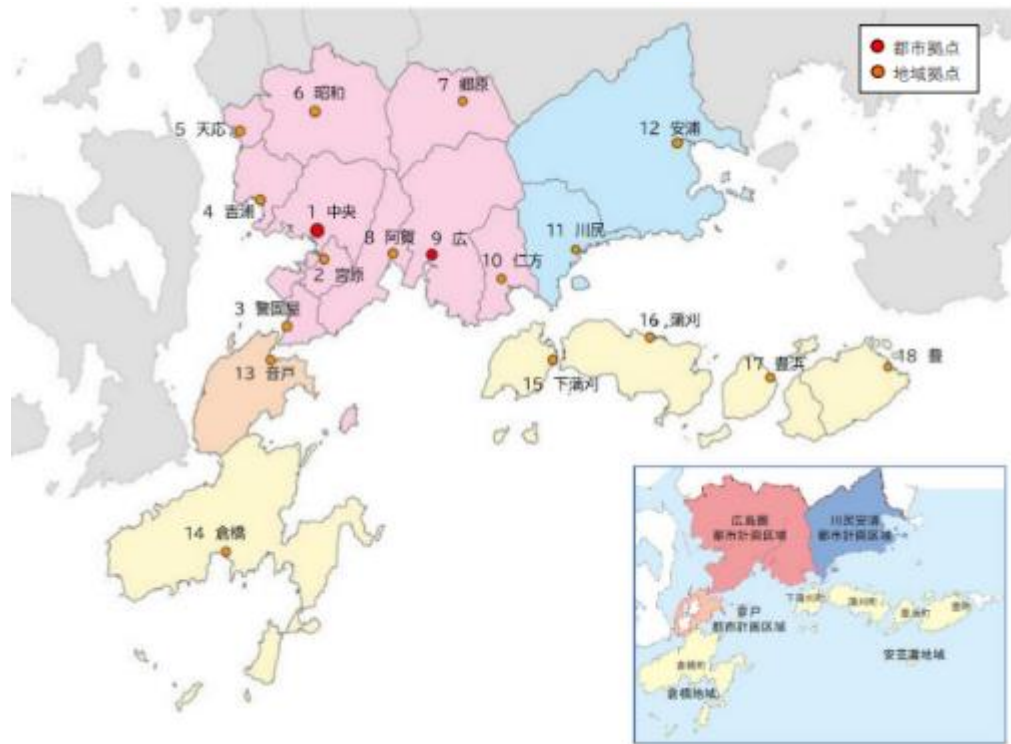
4. 本市を取り巻く現状（外部要因）①

(1) 人口動態

面積:352.83km² , 人口:203,549人 令和6年3月末時点



出典:RESASのデータに基づき呉市作成(2020年以降は推計値)



出典:呉市都市計画マスタープラン

○主な公共交通機関

JR呉線, 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), 離島・生活航路がある。

バス路線については, 市町村合併を契機に引き継いだ4路線及び広島電鉄株が退出した路線を合わせた19路線を「呉市生活バス」として運行している。

4. 本市を取り巻く現状（外部要因）②

(2) 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、中央地区をはじめとして斜面地に家屋が密集するといった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となっています。



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

(3) 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利用を阻害している要因の一つとなっています。



出典: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/irdata/census_visualizationR3/index.html

4. 本市を取り巻く現状（外部要因）③

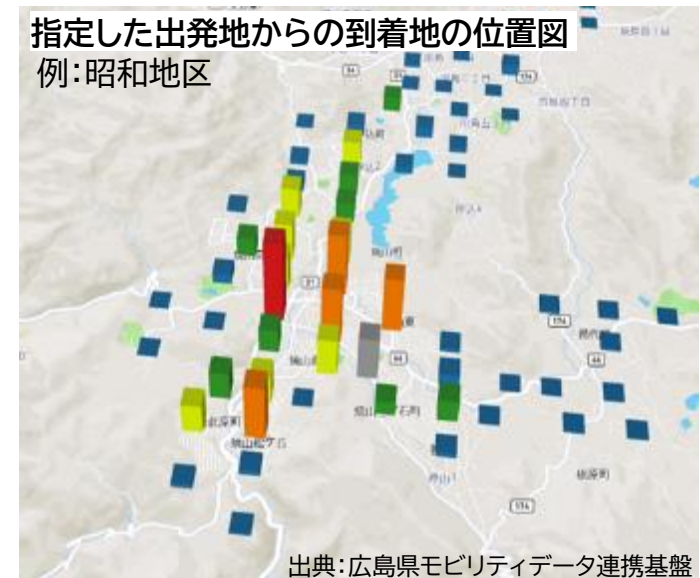
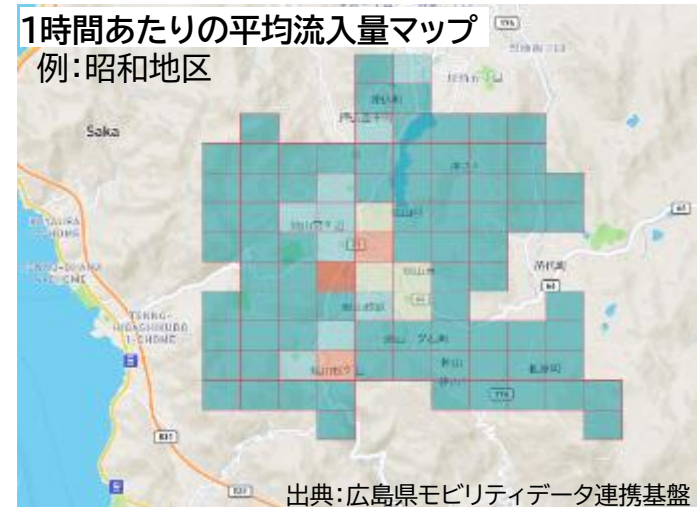
(4) 人流データに基づく移動需要

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、地区内の移動回数が最も多いことがわかっています。

また、次の視点で地区ごとの状況を整理しています。

- ①各地区における500mメッシュ単位での滞在量(流入量・流出量)
⇒どのエリアで人の移動が多いか

- ②出発地・到着地を基準した人流データ
⇒どこへ移動しているのか、また、どこから移動してきているのか



5. 地域の交通の目指す姿と問題点①

(1) 地域の交通の現状把握①

○住民意見交換会

	第1回	第2回
開催日時	令和5年11月18日～ 令和5年12月10日	令和6年2月23日～ 令和6年3月3日
開催場所	市内18か所	市内6か所
参加者数	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？

○事業者ヒアリング

期間	令和6年1月16日～令和6年1月31日
対象事業者数	32社(路線バス, 法人タクシー, 海上交通事業者) ※呉市生活バス運行事業者を含む。
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:6社, 船舶:5社) ※バス・タクシーを兼業している会社があり, 合計数は一致しない。

5. 地域の交通の目指す姿と問題点②

(1) 地域の交通の現状把握②

○高校生アンケート

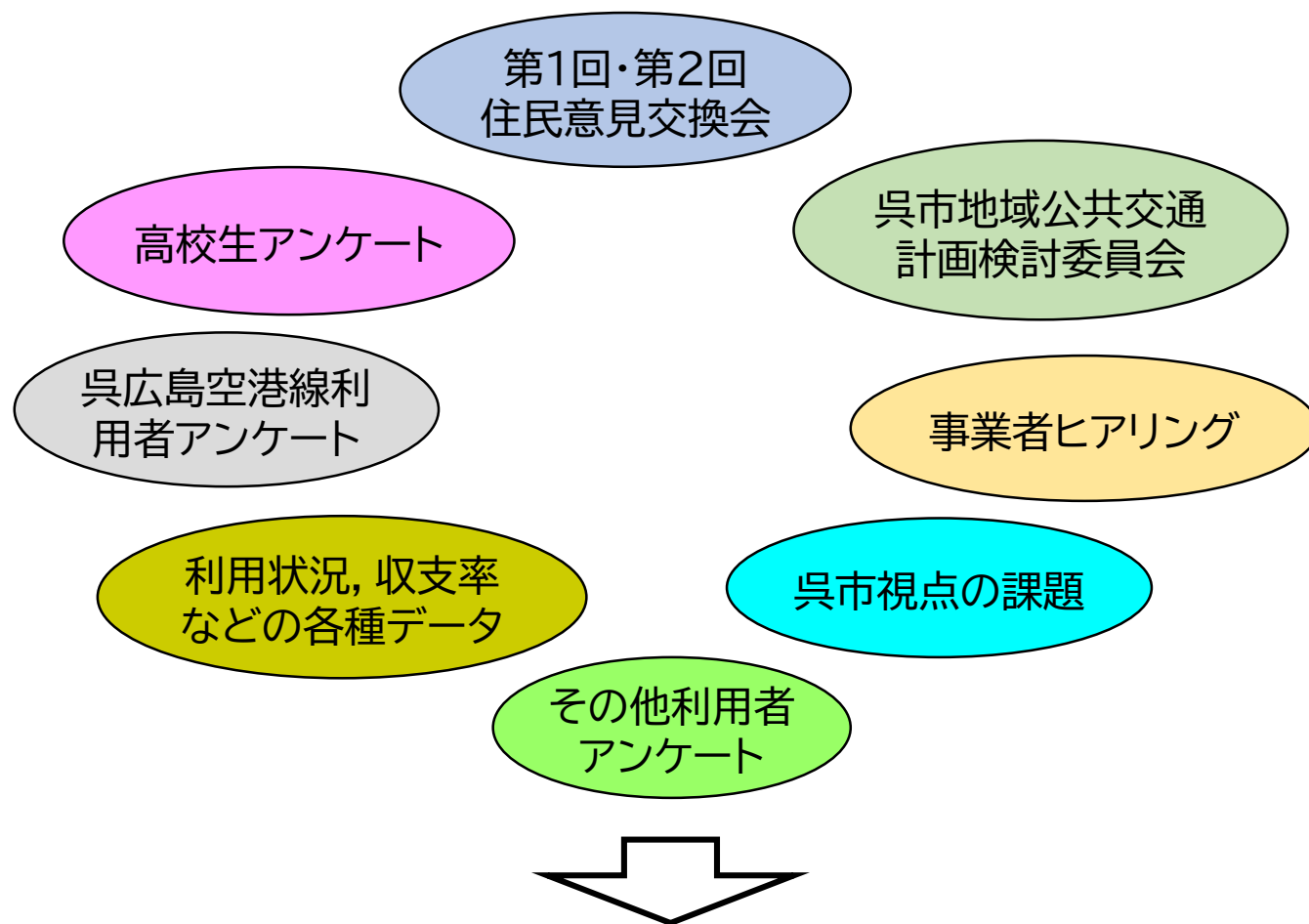
期 間	令和6年4月15日～令和6年5月10日
対 象 者	市内11校の生徒(約5,100人)及びその保護者
実 施 方 法	Webアンケート
回 答 数	生徒584人(回収率:約11.5%), 保護者303人

○呉市地域公共交通計画検討委員会

構成委員	国, 県, 交通事業者等, 学識経験者	
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 (対面)	・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 (対面)	・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 (対面)	・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 (対面)	・これまでの取り組みについて ・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 (対面)	・地区ごとのサービスレベルについて(再協議) ・目標, 目標値(KPI)について ・実施事業について(交通全般のマネジメント体制に関する内容を含む)

5. 地域の交通の目指す姿と問題点③

住民意見交換会, 事業者ヒアリング, 高校生向けアンケート, 呉市地域公共交通計画検討委員会での議論等を踏まえ, 地域の交通の現状把握(内部要因)を行いました。



それぞれの取り組み結果を整理・分析し, 内部要因を整理

5. 地域の交通の目指す姿と問題点④

(2) 目指す姿（基本的な方針）

- ・日常の移動需要(通学・通勤・通院・買い物)を満たすネットワークの確保
- ・近隣する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できる環境の確保
- ・地域の交通の安定的な供給

ネットワークの骨格となる「公共交通軸」及び, それを補完する「生活交通」により, 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。

■ サービス水準の基本的な考え方

性能保証（生活需要）

目的や, 時間帯に応じた4通りのおでかけができる移動手段を確保

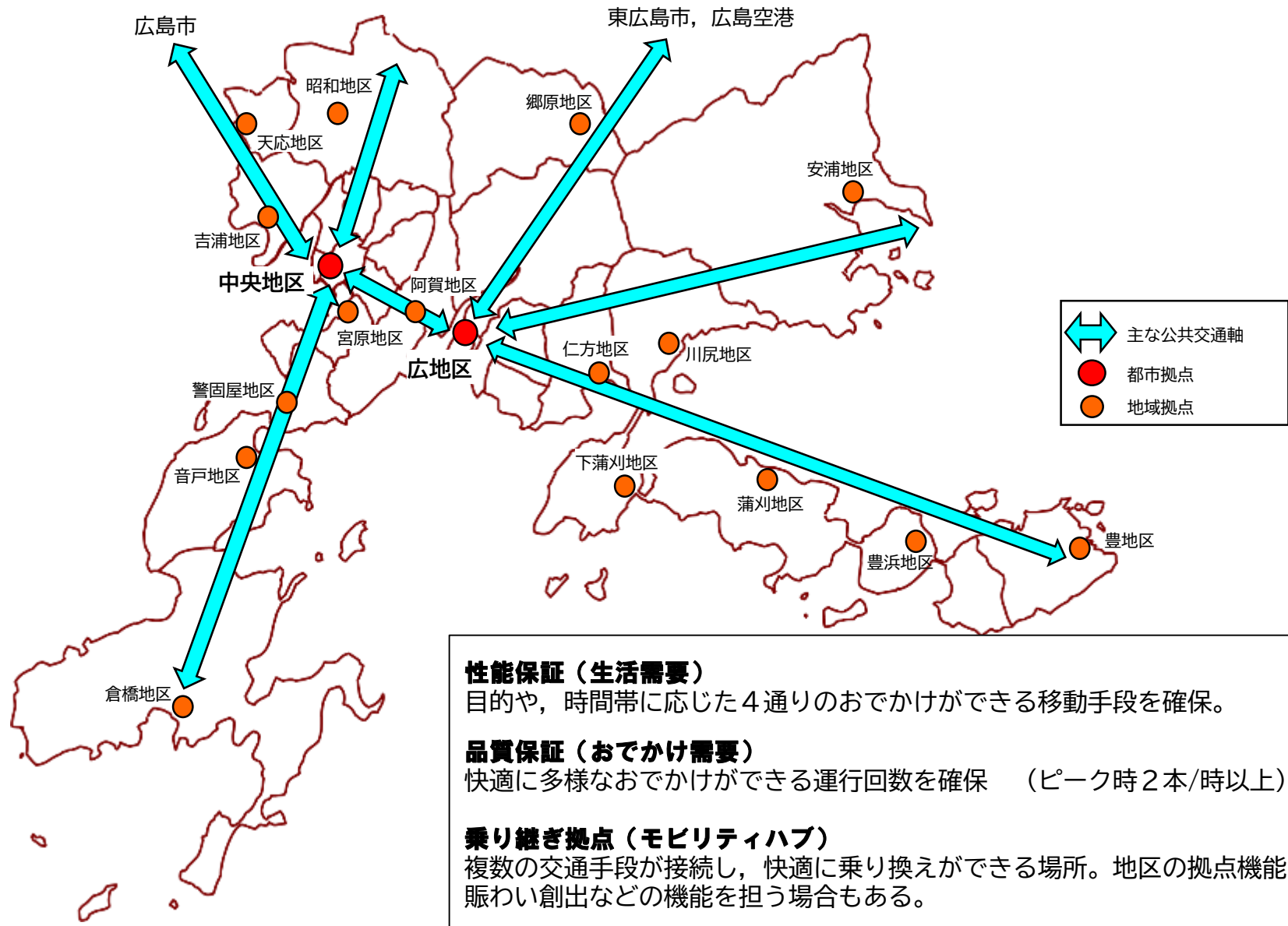
品質保証（おでかけ需要）

快適に多様なおでかけができる運行回数を確保（ピーク時2本/時以上）

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑤

■目指す姿を実現する公共交通軸の考え方

※公共交通軸・・・目指す姿を実現するために骨格となるネットワーク上の「軸」



性能保証（生活需要）
目的や、時間帯に応じた4通りのおでかけができる移動手段を確保。

品質保証（おでかけ需要）
快適に多様なおでかけができる運行回数を確保（ピーク時2本/時以上）

乗り継ぎ拠点（モビリティハブ）
複数の交通手段が接続し、快適に乗り換えができる場所。地区の拠点機能や、賑わい創出などの機能を担う場合もある。

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑥

(3) 地域類型ごとの理想とするサービス水準の考え方

近隣市町, 空港, 都市拠点との移動, 地域拠点内の移動を想定し, 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。

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設定の考え方
			広島空港	空港アクセス	広島空港発着のすべ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, 東広島市への多様なおでかけ需要に対応 ・都市拠点間, 地域拠点との移動に対応
	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				
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 ・都市拠点を經由して, 市外への移動に対応 ・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
	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				

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑦

■ 4 通りのおでかけ

通学・通勤，通院・買い物の移動需要を満たす 4 通りのおでかけパターン

- ・ **おでかけ①・・・主に通学・通勤・通院を想定**

8:00に都市拠点着, 20:00都市拠点発

- ・ **おでかけ②・・・主に通学・通勤を想定**

8:00に広島駅着, 20:00広島駅発

- ・ **おでかけ③・・・主に通院・買い物を想定**

9:00に都市拠点着, 2時間滞在し, 都市拠点発

- ・ **おでかけ④・・・主に通院・買い物を想定**

13:00に都市拠点着, 2時間滞在し, 都市拠点発

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑧

■乗り継ぎ拠点（モビリティ・ハブ）の考え方

- ・複数の交通手段が接続し、快適に乗り換えができる場所。
- ・乗り継ぎ拠点では、バス停、駅だけで必要な機能を確保するのではなく、近隣の施設等を利活用しながら、次の必要な機能を備えるものとします。

乗り継ぎ拠点に必要な機能

機能	優先順位
ベンチ・椅子	◎
上屋・屋根	◎
明るい照明	◎
トイレ	◎
冷暖房	○
W i - F i	○
売店・自販機	○
デジタルサイネージ	○
駐輪場	○

◎:必須 ○:場所や、需要に応じて可能な限り設置

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑨

(4) 現状と目指す姿のギャップ(現状診断)①

地域の交通の目指す姿と現状を比較し、目指す姿に対するギャップを明らかにします。計画期間満了時には、都市拠点又は地域拠点である、市内18地区のすべてにおいて、目指す姿が実現されることを目標とします。

また、本市の特徴として、広域な市域を有しており、それぞれ異なった移動需要があることを踏まえ、様々な視点から、地域の交通の現状を見える化します。

■視点

- ①4通りのおでかけパターンに対するアクセス性
- ②現状のネットワークによる、人口分布の網羅性
- ③始発便における都市拠点への到着時刻
- ④最終便における都市拠点での滞在可能時刻
- ⑤都市拠点への移動における乗り継ぎ回数
- ⑥法人タクシー営業所の立地状況
- ⑦バスにおける公的負担額の将来推計
- ⑧主な乗り継ぎ拠点に備える機能

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑩

(4) 現状と目指す姿のギャップ (現状診断) ②

市役所, 支所を起点とした, 4通りのおでかけパターンについて, アクセス性を行ける行けない表で整理しています。ほとんどの地区では移動可能ですが, 倉橋・豊浜・豊地区ではアクセス性が悪い場合があります。

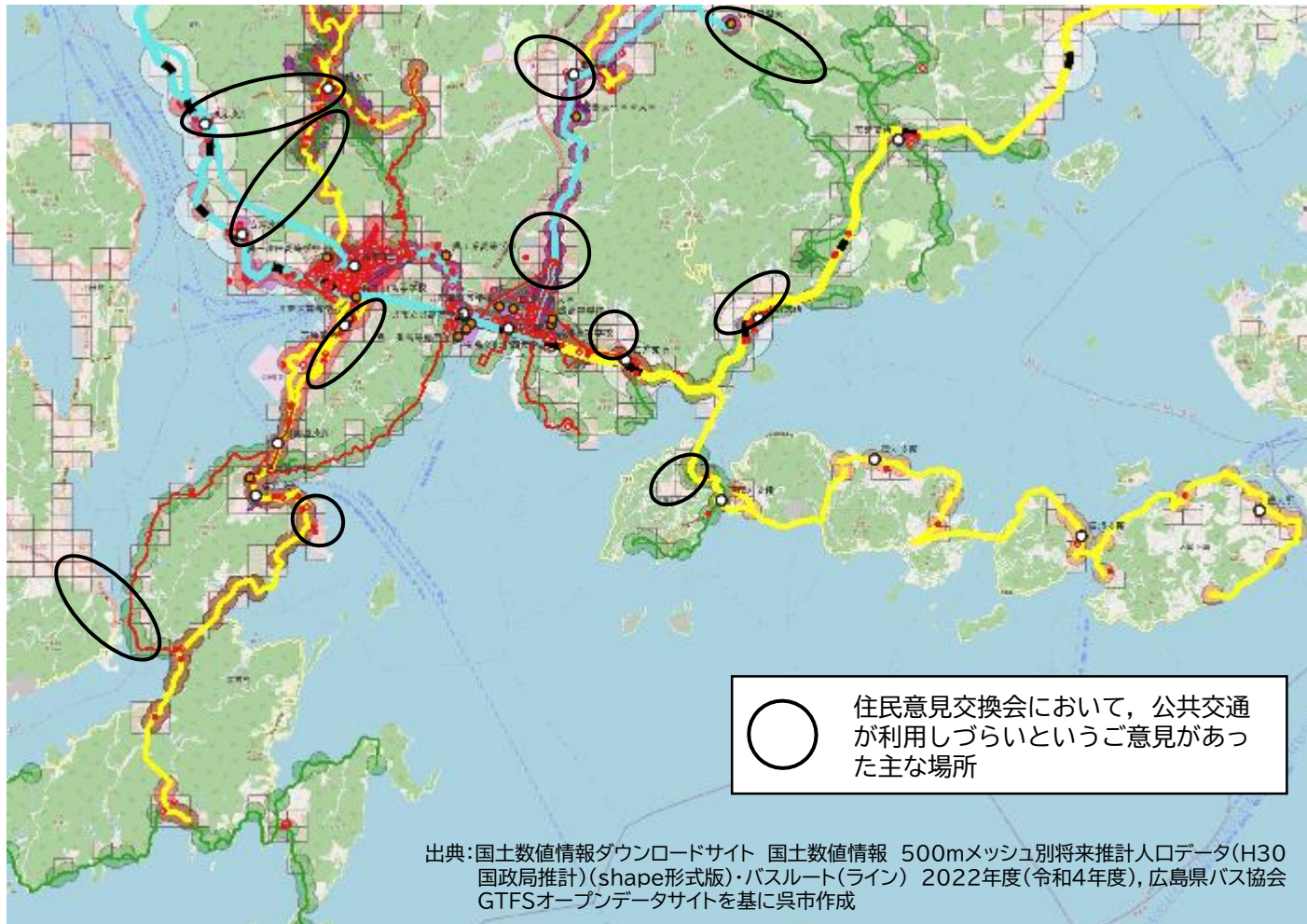
主な目的		通学・通勤・通院	通学・通勤	通院・買い物	
目的地		都市拠点	広島市(広島駅)	都市拠点	
時間帯		8:00着, 20:00発	8:00着, 20:00発	9:00着, 2時間滞在後, 出発	13:00着, 2時間滞在後, 出発
地区名	起点	おでかけ①	おでかけ②	おでかけ③	おでかけ④
中央	呉市役所	○	○	○	○
広	広支所	○	○	○	○
宮原	宮原支所	○	○	○	○
吉浦	吉浦支所	○	○	○	○
阿賀	阿賀支所	○	○	○	○
昭和	昭和支所	○	○	○	○
天応	天応支所	○	○	○	○
警固屋	警固屋支所	○	○	○	○
仁方	仁方支所	○	○	○	○
川尻	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	×	×	○	○

※○:アクセス可 △:アクセス可だが到着想定時間より1時間以上早着 ×:アクセス不可

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑪

(4) 現状と目指す姿のギャップ(現状診断)③

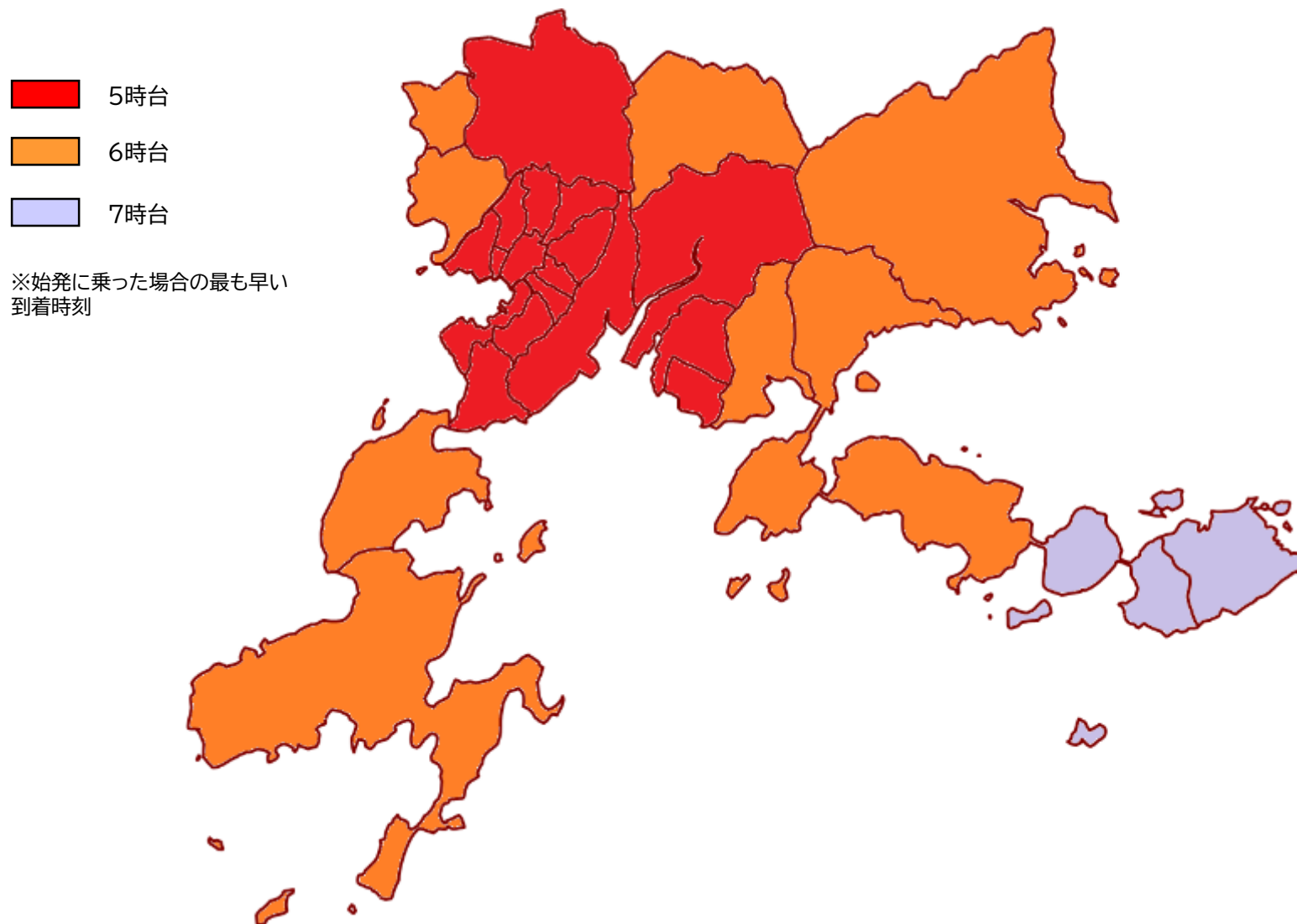
2030年における人口分布(推計値)と現在の「バス停から300mの範囲」・「JR呉線の駅から800m」の範囲との重なりを確認すると、概ねカバーできていますが、一部ではバス停や、駅から遠い箇所があること、時間帯によっては、公共交通が利用しづらいなど、移動需要に応じた対応が必要です。



5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑫

(4) 現状と目指す姿のギャップ (現状診断) ④

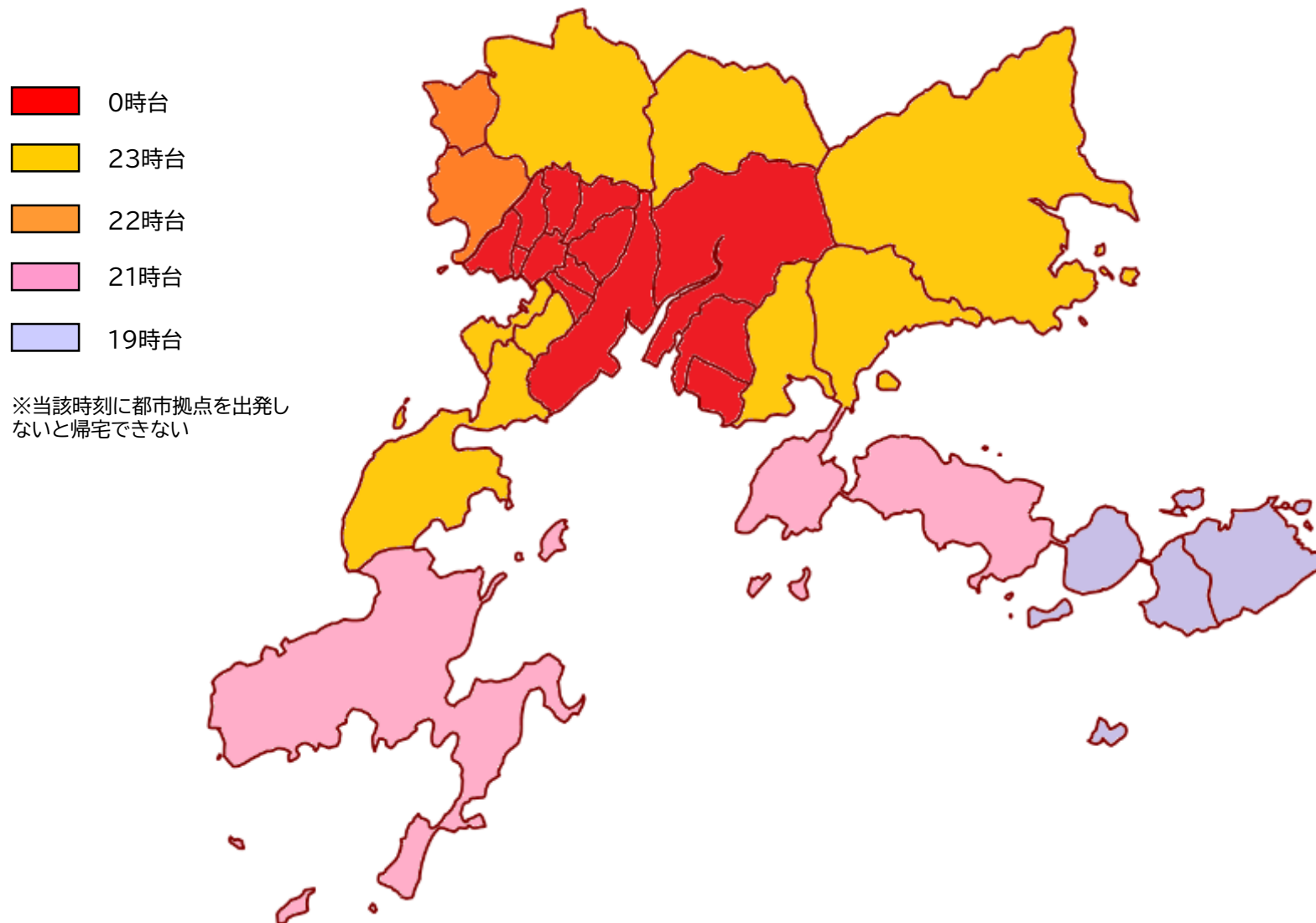
始発便による、都市拠点への最も早い到着時刻を比べると、大部分で6時台ですが、豊浜、豊地区は7時台となっています。



5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑬

(4) 現状と目指す姿のギャップ(現状診断)⑤

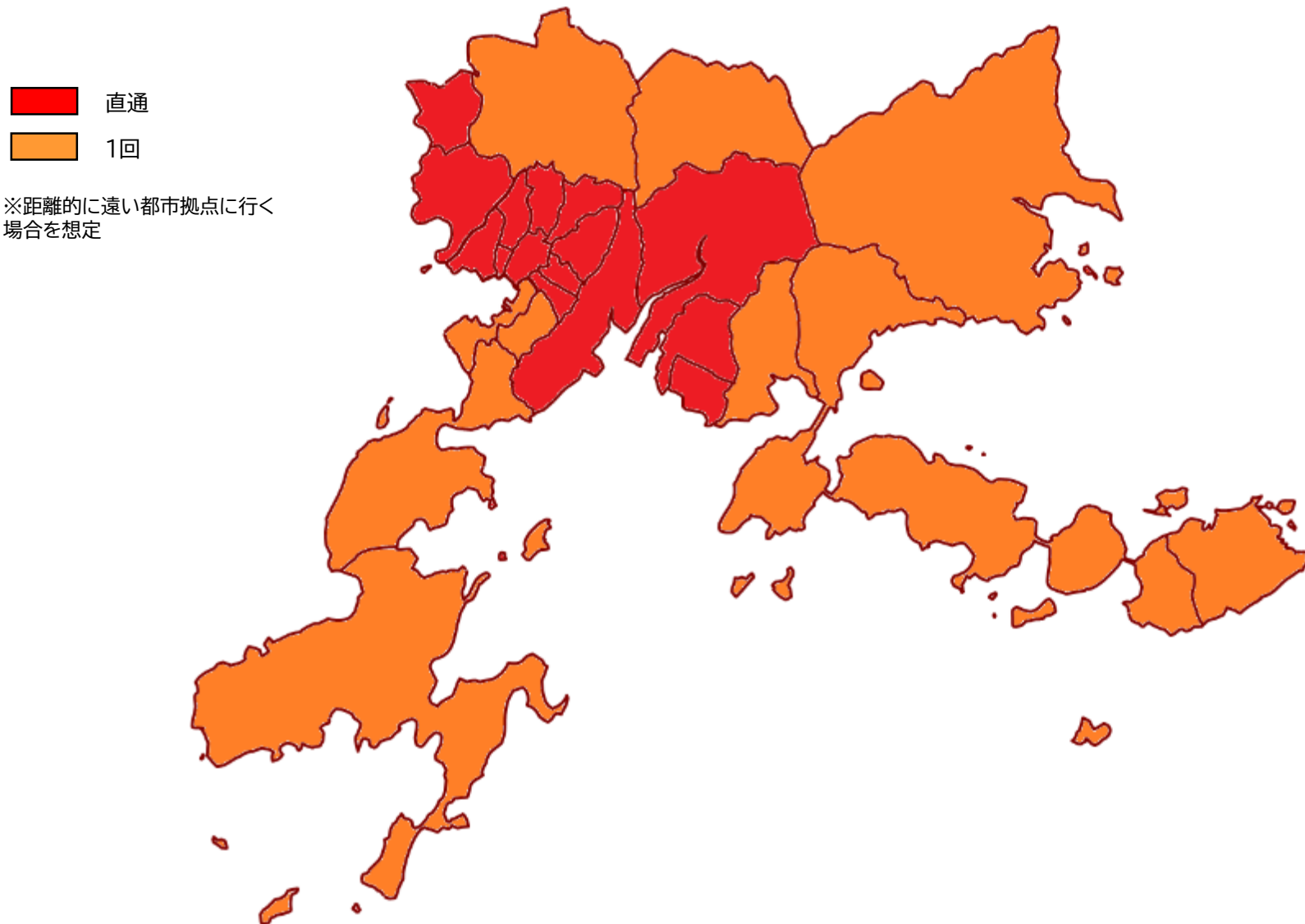
都市拠点を出発する終便の時刻を比べると、都市拠点に滞在できる時間帯が異なり、一番早い地区で19時台となっています。



5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑭

(4) 現状と目指す姿のギャップ (現状診断) ⑥

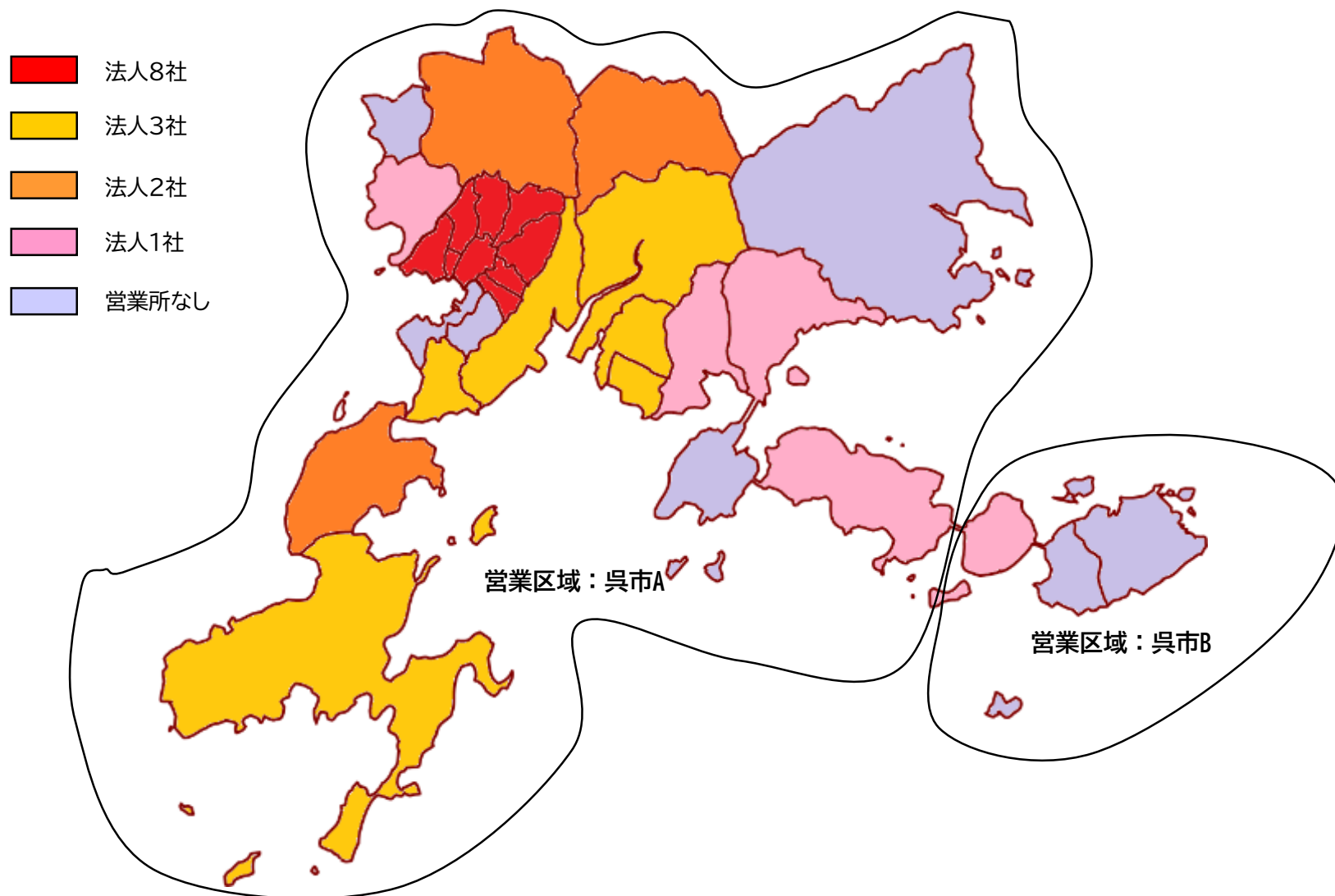
都市拠点へ行くための乗り継ぎ回数を比べると, 市役所, 支所を起点にする場合は, 多くても1回の乗り継ぎで都市拠点へ移動することができます。



5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑮

(4) 現状と目指す姿のギャップ (現状診断) ⑦

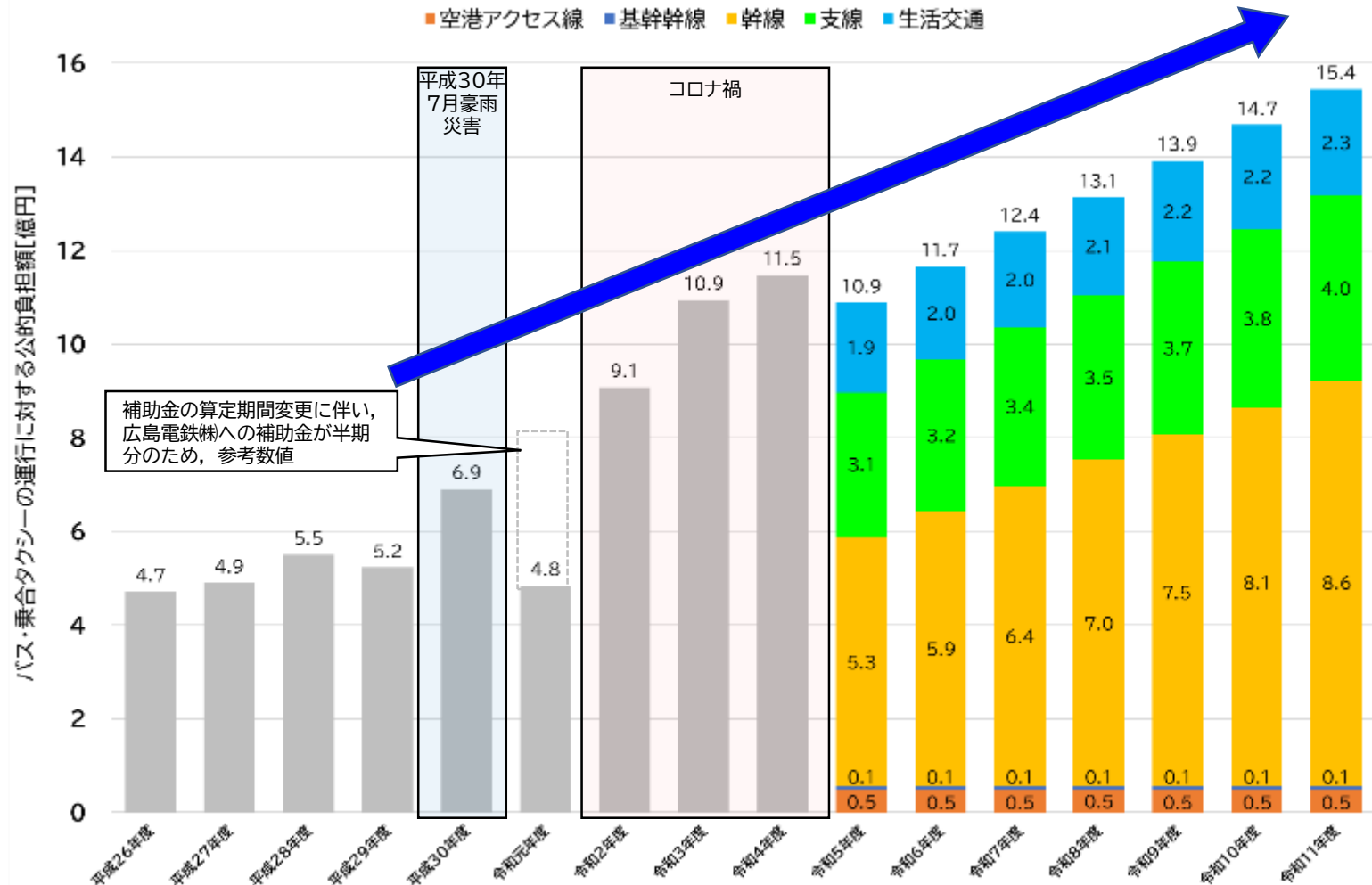
法人タクシーの営業所の数を比較すると、仁方地区以東は営業所の数が少なく、特に呉市Bの営業区域では実質1社となっています。



5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑬

(4) 現状と目指す姿のギャップ (現状診断) ⑧

令和5年度のバス・乗合タクシーに関する公的負担額を元に、毎年2%相当の収入減少・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ます。(空港アクセス線は令和5年実績値を据え置き。)



※令和5年度の数値については、決算前のため、計数整理の結果、異動を生ずることがある。

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑪

(4) 現状と目指す姿のギャップ(現状診断)⑨

主な乗り継ぎ拠点について、現状の機能を確認すると、概ね機能を満た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ます。

昭和市民センターには、複数のバス停が存在しているが、案内が不足しているなど、利用者にとってわかりにくい状態となっています。

鍋棧橋は、降車から乗り換え場所までに利用者の安全性に課題があります。

機能	主な乗り継ぎ拠点			
	呉駅	新広駅	鍋棧橋	昭和市民センター
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	○	○		○

※近隣の施設等を活用する場合を含む。

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑱

(5) 地域の交通の問題点整理①

地域の交通の現状把握, 現状診断を踏まえ, 問題点を次の6項目に整理します。

問題点1 地域の交通のネットワーク

- 行きたいところにバス路線がない
- 運行経路が遠回り, 移動時間が長い
- 移動手段が少ない
- 便数が少ない, 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・ベビーカーでの利用が難しい
- 終電, 終バスが早い

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, 料金が低い, 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, 他の交通手段とのダイヤ調整が不十分
- 運行ルートや, 時刻表, 路線図, バス停の場所, バスの行き先がわかりにくい

需要

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合がある
- 設備が老朽化している
- 待ち時間や, 遅延情報, 運行状況がわかりにくい

5. 地域の交通の目指す姿と問題点⑱

(5) 地域の交通の問題点整理②

地域の交通の現状把握, 現状診断を踏まえ, 問題点を次の6項目に整理します。

問題点4 交通事業者の経営状況, 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
- 収入の減少・費用の増大により, ほとんどの路線が赤字となっている
- 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
- 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いる

供給

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
- 市民, 事業者, 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り組みができていない
- 有事の際の連携体制の構築, 対応認識の共有化ができていない

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）①

(1) 問題点に対する解決の方向性（戦略）①

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

・課題と基本的な考え方

- ・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

・戦略の内容

- ・公共交通軸と乗り継ぎ拠点の役割を明確にして, サービス水準を保障する
- ・目的や, 時間帯に応じた4通りのおでかけができる移動手段の確保
- ・多様なおでかけに対応する住民主導の移動手段の導入

②単純明快

路線図, 乗り継ぎ等がわかりやすく, 使ってもらえる地域の交通

・課題と基本的な考え方

- ・利用者目線でわかりやすい情報を提供すること
- ・はじめての利用でも快適に移動できること

・戦略の内容

- ・事業者の枠組みを超えて, 統一感のある運行情報を提供する
- ・サービス水準に応じた柔軟な運賃制度を構築すること

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）②

(1) 問題点に対する解決の方向性（戦略）②

③安心・安全

サービスの安定供給に向けて、持続可能性・生産性の高い地域の交通

・課題と基本的な考え方

・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

・戦略の内容

- ・運賃以外の収入源を確保する
- ・目的に応じたMMを実施し、地域の交通に対する市民の意識改革を図る
- ・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、運行方法の最適化

④魅力向上

大切な資源と認知され、にぎわい創出の触媒として機能する地域の交通

・課題と基本的な考え方

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

・戦略の内容

- ・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
- ・目指す姿を実現するための推進体制を構築する

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）③

(2) 公共交通軸の考え方①

空港アクセス, 基幹幹線, 幹線, 支線で構成され, 生活交通との接続により, 地域拠点から都市拠点への移動及び市外への移動需要を満たす地域公共交通。

想定される交通モード: JR呉線, 高速バス, 路線バス, 呉市生活バス

・ **空港アクセス** (呉広島空港線)

広島空港と呉中心部を直通で結び, 国内外と本市のアクセスを確保する公共交通軸。
観光や, ビジネス需要など本市の産業振興に欠かせない路線であり, 本市が運行主体となり, 確保・維持を図るもの。

・ **基幹幹線** (JR呉線(広駅以西), クレアライン線, 西条線)

広島市などの呉市外と都市拠点を結び, 通勤・通学などのほか, 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。
民間事業者が主体となって, 運行され, 必要に応じた利便増進を図るもの。

・ **幹線** (JR呉線(広駅以东), 呉倉橋島線, 宮原線, 郷原黒瀬線, 焼山熊野苗代線, 吉浦天応線, 広仁方線, 沖友線)

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, 通勤・通学, 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。
民間事業者が主体となって, 運行されるが, 本市が一定の支援を行い, 確保・維持を図るもの。

・ **支線** (辰川線, 長の木長迫線, 呉苗代下条線, 広川尻線, 広長浜線, 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)

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, 通勤・通学, 通院, 買い物などの日常の移動需要を満たす公共交通軸。
民間事業者又は, 本市が主体となり, また, 本市が支援を行い, 確保・維持を図るもの。

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）④

(2) 公共交通軸の考え方②

目指す姿を実現するための、理想のサービス水準は、次のとおりです。

理想のサービス水準

呉市都市計画マスタープランによる拠点の設定	広島県地域公共交通ビジョンによる地域類型		地区名	公共交通軸の階層	交通モード	理想とするサービス水準				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	5時台	21時台	概ね30分	概ね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	概ね15分	概ね30分		JR呉線(広島以西)
	都市拠点型	都市住居型									
	地域拠点型	地域住居型			高速バス 路線バス	5時台	22時台	概ね10分	概ね20分	5分以内(1日平均)	西条線 クエアライン線
	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	概ね30分	概ね60分		JR呉線(広島以東)
	都市拠点型	都市住居型									
	地域拠点型	地域住居型			路線バス	5時台	22時台	概ね15分	概ね30分	5分以内(1日平均)	吉浦天応線 広仁方線
	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	概ね20分	概ね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										

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）⑤

(2) 公共交通軸の考え方③

目指す姿を実現するための、理想のサービス水準は、次のとおりです。

理想のサービス水準

呉市都市計画マスタープランによる拠点の設定	広島県地域公共交通ビジョンによる地域類型		地区名	公共交通軸の階層	交通モード	サービス水準					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)		
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	概ね30分	概ね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								
	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										

※都市拠点内の路線バス、都市拠点内の循環線は支線として整理します。

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）⑥

(3) 生活交通の考え方①

地区内の移動需要を満たすとともに、公共交通軸と接続し、4通りのおでかけパターンをはじめとする地区外への移動需要を満たす地域公共交通。

なお、生活交通を検討する上で、それ以外の移動手段の実施状況を考慮するものとする。

想定される交通モード：呉市生活バス，乗合タクシー，自家用有償運送（公共ライドシェア）・日本版ライドシェア，離島航路，生活航路など

生活交通以外の移動手段：企業・医療機関が運行する送迎，相乗りタクシー，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

基準となるサービス水準

ア 定時定路線 6便/日(3往復, 朝・昼・夕)

イ 区域運行 午前・午後にそれぞれ2～3時間程度の時間帯を運行

都市計画に連動した地域類型に基づく階層分け

ア 都市拠点

役割: 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

事業主体: 主に呉市又は, 民間事業者等

イ 地域拠点

役割: 日常生活に必要な地区内の移動需要への対応

事業主体: 呉市, 民間事業者又は, 地域住民

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）⑦

(3) 生活交通の考え方②

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、本市との連携により、地域特性や、人口動態、特有の移動需要に応じた、より自由な移動が可能となります。

地域主導の移動手段の導入に際しては、本市が一定の支援を行うものとします。

・住民組織による乗合タクシー(呉市吉浦地区, 呉市警固屋地区など)

・住民組織によるコミュニティタクシー(倉敷市豊洲地区)

・社会福祉協議会によるシャトルバス(呉市第6地区など)

・社会福祉協議会による乗合タクシー(広島市東区戸坂地区など)

・住民組織による自家用有償運送(世羅町黒川地区など)

・商工会による自家用有償運送(愛知県北設楽郡設楽町など)

(4) 目指す姿を実現する公共交通軸と乗り継ぎ拠点の全体像



6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）⑨

(5) ネットワーク最適化の考え方

目指す姿の実現に向けて、「公共交通軸」(空港アクセス, 基幹幹線, 幹線, 支線)にあっては, 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」にあっては, 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るものとします。

なお, 広島電鉄(株)が運行する旧呉市交通局のバス路線, 生活交通(呉市生活バス)については, 「基準を満たさない場合の対応方針(※)」に基づき, 見直しを図ります。

※基準を満たさない場合の対応方針

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

※ 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。

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）⑩

(6) 施策（戦術）

目指す姿の実現に向け、次の施策(戦術)に取り組みます。

解決の方向性（戦略）	施策（戦術）（案）
利便増進	公共交通軸の維持・確保
	産業・観光振興に資する空港アクセスの確保
	地域の実情に応じた生活交通サービスの展開
	乗継・待合環境の向上
	車両や施設のバリアフリー化の推進
単純明快	わかりやすい情報の提供
	使いやすい運賃体系の構築
安心・安全	収支改善に向けた経営努力
	地域公共交通の利用促進
	運転手・船員の確保・育成
	地域関係者との連携・協働(共創)
	災害時の交通機能確保
魅力向上	交通マネジメント体制の確立
	地域関係者が交通を考える機会の創出
	DX・GXによる持続可能な交通の研究

6. 解決の方向性（戦略）と施策（戦術）⑪

(7) 問題点と解決の方向性の体系図

目指す姿（基本的な方針） ・日常の移動需要(通学・通勤・通院・買い物)を満たすネットワークの確保 ・近隣する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できる環境の確保 ・地域の交通の安定的な供給		サービス水準の基本的な考え方 性能保証（生活需要） 目的や、時間帯に応じた4通りのおでかけができる移動手段を確保 品質保証（おでかけ需要） 快適に多様なおでかけができる運行回数を確保（ピーク時2本/時以上）	
本市を取り巻く現状（外部要因）	地域の交通の現状把握（内部要因）	問題点	解決の方向性(戦略)
(1) 人口動態 (2) 地勢 (3) 道路環境, 道路渋滞 (4) 人流データに基づく移動需要	・第1回・第2回住民意見交換会 ・高校生アンケート ・呉広島空港線利用者アンケート ・利用状況, 収支率などの各種データ ・その他利用者アンケート	地域の交通のネットワーク ・行きたいところに路線がない ・運行経路が遠回り, 移動時間が長い ・移動手段が少ない ・便数が少ない, 乗りたい時に運行する便がない ・バス停, 駅が遠い(近くても坂があり, 歩けない) ・坂, 段差が多く, 車椅子, ベビーカーでの利用が難しい ・終電, 終バスが早い おでかけ環境の快適性 ・現状のサービス水準に対して, 料金が低い, 定期の割引率が低い ・遅延, 運休が多い ・特定の便が混雑しており, 積み残しがある ・乗り継ぎ時間が短い ・他の交通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, バスの行き先がわかりにくい 乗り継ぎ・待合環境 ・待合場所に上屋, ベンチ, 照明, トイレなどの必要な機能がない ・設備が老朽化している ・待ち時間, 遅延情報, 運行状況がわかりにくい 交通事業者の経営状況, 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, 利用者減少が進んでいる ・収入減少・費用の増大により, ほとんどの路線が赤字となっている ・公的負担額が高額になるとともに, 年々増加している 運転手・船員の確保, 育成 ・運転手の高齢化が顕著 ・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いる 地域の交通のマネジメント ・路線再編や, 交通計画の進捗管理など, 地域の交通の企画・運営が不十分 ・市民, 事業者, 呉市で情報共有を行う場が少ない ・交通分野における脱炭素に向けた取り組みができていない ・有事の際の連携体制の構築, 対応認識の共有化ができていない	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 課題と基本的な考え方 ・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提供すること 戦略の内容 ・公共交通軸と乗り継ぎ拠点の役割を明確にして, サービス水準を保障する ・目的や, 時間帯に応じた4通りのおでかけができる移動手段の確保 ・様々な移動需要に対応できる住民主導の移動手段の導入 単純明快 路線図, 乗り継ぎ等がわかりやすく, 使ってもらえる地域の交通 課題と基本的な考え方 ・利用者目線でわかりやすい情報を提供すること ・はじめての利用でも快適に移動できること 戦略の内容 ・事業者の枠組みを超えて, 統一感のある運行情報を提供する ・サービス水準に応じた柔軟な運賃制度を構築すること 需要に関する項目
		安心・安全 サービスの安定供給に向けて, 持続可能性・生産性の高い地域の交通 課題と基本的な考え方 ・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 戦略の内容 ・運賃以外の収入源を確保する ・目的に応じたMMを実施し, 地域の交通に対する市民の意識改革を図る ・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 ・移動需要に応じた, 路線の見直し・運行方法の最適化 魅力向上 大切な資源と認知され, にぎわい創出の触媒として機能する地域の交通 課題と基本的な考え方 ・目指す姿を市民, 交通事業者, 医療機関, 商業施設等の関係者で共有し, 企画力・提案力・サービス力を底上げすること 戦略の内容 ・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 ・目指す姿を実現するための推進体制を構築する 供給に関する項目	