（案）

呉市地域公共交通計画

〔本編〕

令和７年３月（予定）
令和７年２月現在

呉　　市

呉市地域公共交通計画〔本編〕
目　次

第１章　はじめに …… １
　１　策定の背景・目的 …… １
　２　計画の位置付け …… １
　３　計画の対象区域 …… １
　４　計画の期間 …… １
　５　計画の方向性 …… １

第２章　関連計画等の動向 …… ２
　１　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標） …… ２
　２　国の動向 …… ２
　３　広島県の動向 …… ５
　４　上位計画及び関連計画 …… ６

第３章　現行計画の評価 …… ７
　１　評価結果 …… ７

第４章　呉市の置かれた現状（外部要因） …… ８
　１　外部要因 …… ８
　２　外部要因のまとめ …… １３

第５章　地域の交通の現状把握（内部要因） …… １４
　１　内部要因 …… １４
　２　内部要因のまとめ …… １６

第６章　地域の交通の目指す姿 …… １７
　１　目指す姿（基本的な方針） …… １７
　２　理想とするサービス水準 …… １７
　３　目指す姿を踏まえた現状診断 …… ２０
　４　現状診断のまとめ …… ２６

第７章　地域の交通の問題点整理と解決の方向性 …… ２７
　１　地域の交通の問題点整理 …… ２７
　２　問題点に対する解決の方向性 …… ２８
　３　地域の交通のサービス水準及び乗り継ぎ拠点 …… ２９
　４　交通サービス最適化の考え方 …… ３３
　５　地区ごとの目指す姿とその方向性 …… ３４

第８章　施策（戦略）及び事業（戦術） …… ３５
　１　施策（戦略） …… ３５
　２　事業（戦術） …… ３７
　３　問題点と解決の方向性，施策（戦略）及び事業（戦術）の体系図 …… ５０

第９章　達成状況の評価及び推進体制 …… ５２
　１　評価指標と目標値 …… ５２
　２　目標設定の考え方 …… ５３
　３　計画の推進体制 …… ５４
　４　「交通戦略会議（仮称）」の概要 …… ５５
　５　計画の推進スケジュール …… ５６

第１章　はじめに

資料編 P.1～P.22

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等により，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ています。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予算額の割合が，中核市の中でひときわ高くなっているとともに，広島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，地域公共交通の「リ・デザイン」の取組を通じて，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，地域住民のみならず，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。

３　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，地域住民等の移動は，呉市外にも及ぶため，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。

４　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。

５　計画の方向性

これまで，旧呉市交通局から交通事業者に譲渡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（※１）」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，車両の小型化等の取組を実施してきました。

今後は，「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。

※１：平成２５年１１月開催の総合交通対策特別委員会において示されたバス路線に関する維持基準及び対応方針であり，旧呉市交通局から交通事業者に譲渡された路線において，経常収支率５０％未満となった場合は，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を行うとするもの。
　また，呉市生活バスの経常収支率１５％未満の路線は，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，その後一定期間運行しても改善されない場合は，退出を含めた抜本的な見直しを行うとするもの。

第２章　関連計画等の動向

資料編 P.23～P.42

１　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）

ＳＤＧｓ（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靭（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。

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１　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）

２　国の動向

（1）地域公共交通の「リ・デザイン」

ア　基本的な考え方

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。

イ　方向性（キーワード）

（ｱ）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
（ｲ）３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
（ｳ）交通ＤＸ：自動運転，ＭａａＳ，ＡＩオンデマンド交通
（ｴ）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

（2）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）

ア　目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため，関係省庁の連携の下，デジタルを活用しつつ，地域公共交通の「リ・デザイン（再構築）」を促進することとされています。

イ　方向性（キーワード）

（ｱ）地域類型ごとの方向性
交通空白地，地方中心都市，大都市，地域間の４つの類型

（ｲ）連携・協働の推進に向けた環境整備
政府共通指針の策定，法定協議会及び地域公共交通計画のアップデートなど

（ｳ）継続的な連携・協働の取組の確保
ＫＰＩを位置付けた上で，定期的な進捗状況のフォローアップを実施

（3）「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～令和６年４月中間取りまとめ）

ア　目的

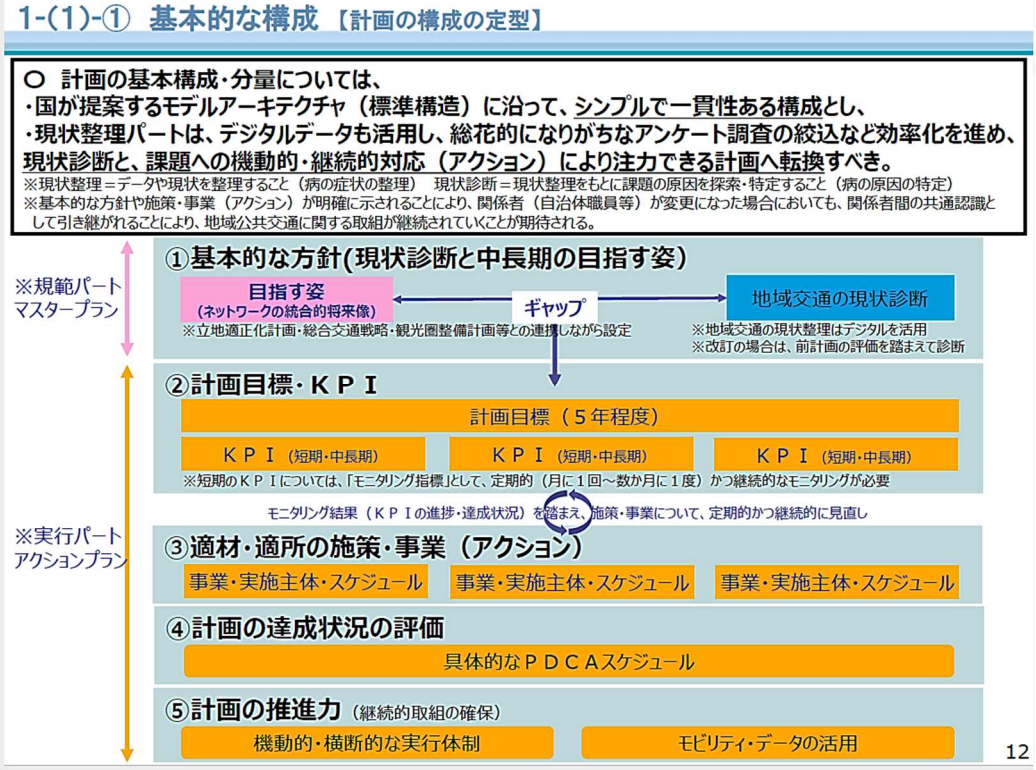
地域公共交通計画には，地域交通を通じた社会変革の姿を示し，多様な関係者の共創など，リ・デザイン（再構築）の取組を進め，持続可能な地域交通実現を駆動するＯＳとしての役割が求められています。各地域において，「モビリティ・データを活用した，無理なく，難しくなく，実のある計画」の実装に向け，同計画に係る課題整理や官民関係者が取り組むべき事項の検討を行うこととされています。

イ　中間とりまとめにおける方向性（キーワード）

（ｱ）標準構造に基づく計画
シンプルで一貫性ある構成，適材適所の施策の集中展開，具体的なＰＤＣＡスケジュール

（ｲ）モビリティ・データの利活用
データを活用した計画策定・実行，他分野データの活用，データ共有体制の確立

（ｳ）機動的・横断的な実行体制
多様な関係者の実質的参画，専門人材の確保・育成，モニタリングチームの組成



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　中間取りまとめ　Ｐ．１２

図２　計画の構成の定型

（4）国土交通省「交通空白」解消本部（令和６年７月～継続中）

ア　目的

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（本部長：国土交通大臣）が設置されています。

イ　概要

（ｱ）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を地域住民が利用できる状態を目指す

（ｲ）観光の足対策

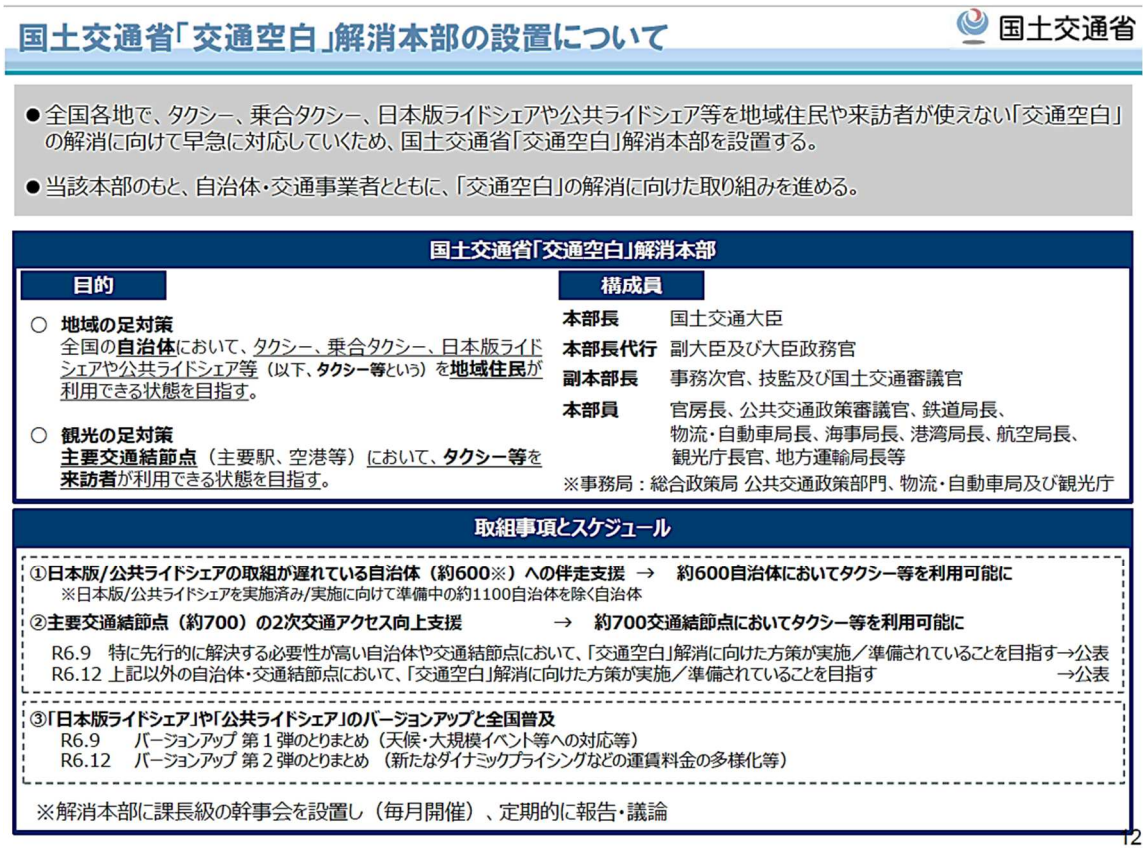
主要交通結節点（主要駅，空港等）において，タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す

ウ　取組事項

（ｱ）日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体への伴走支援

（ｲ）主要結節点の２次交通アクセス向上支援

（ｳ）「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



出典：国土交通省　第１回　国土交通省「交通空白」解消本部　第１回資料　Ｐ．１２

図３　国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

3　広島県の動向

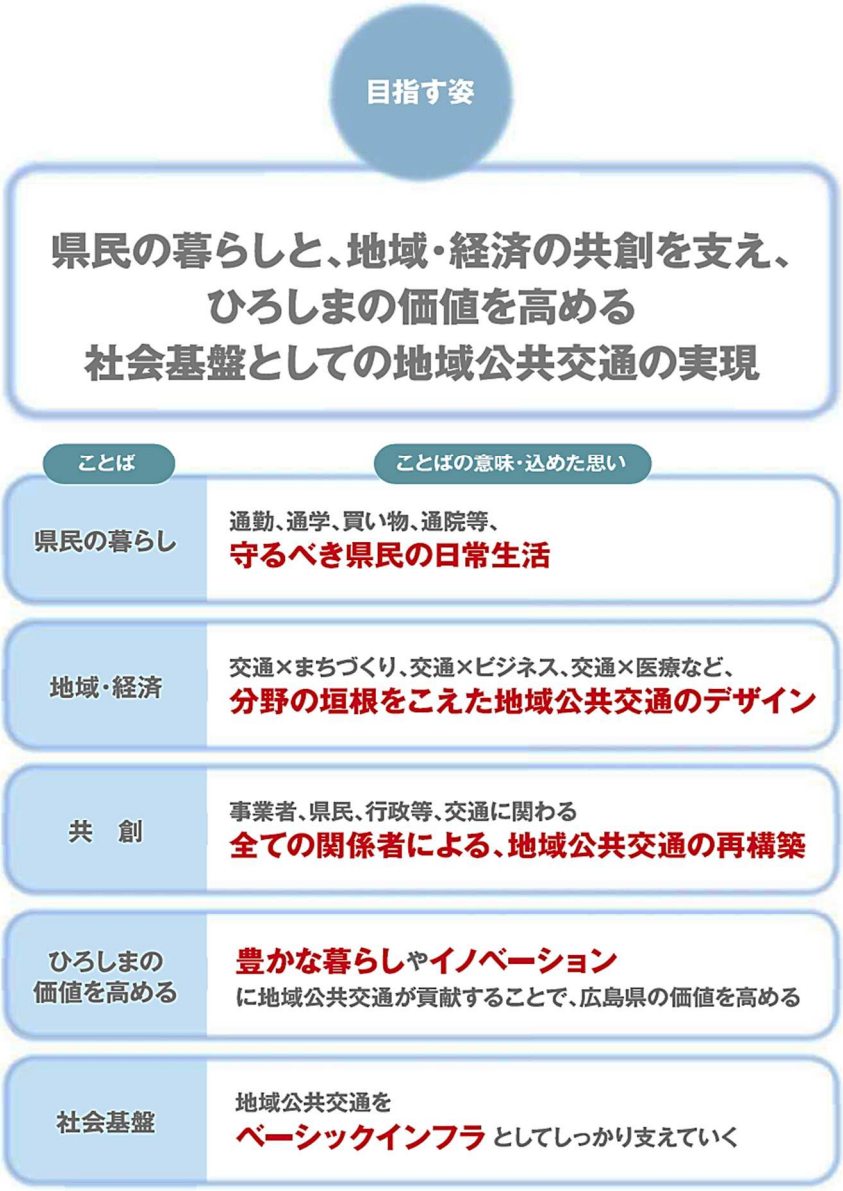
（1）広島県地域公共交通ビジョン（令和６年３月策定）（※２）

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

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



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４　広島県地域公共交通ビジョンの目指す姿

※２：広島県が策定した地域交通法に基づく地域公共交通計画

4　上位計画及び関連計画

上位計画及び関連計画との関係性や本計画の位置付けは，次のとおりです。

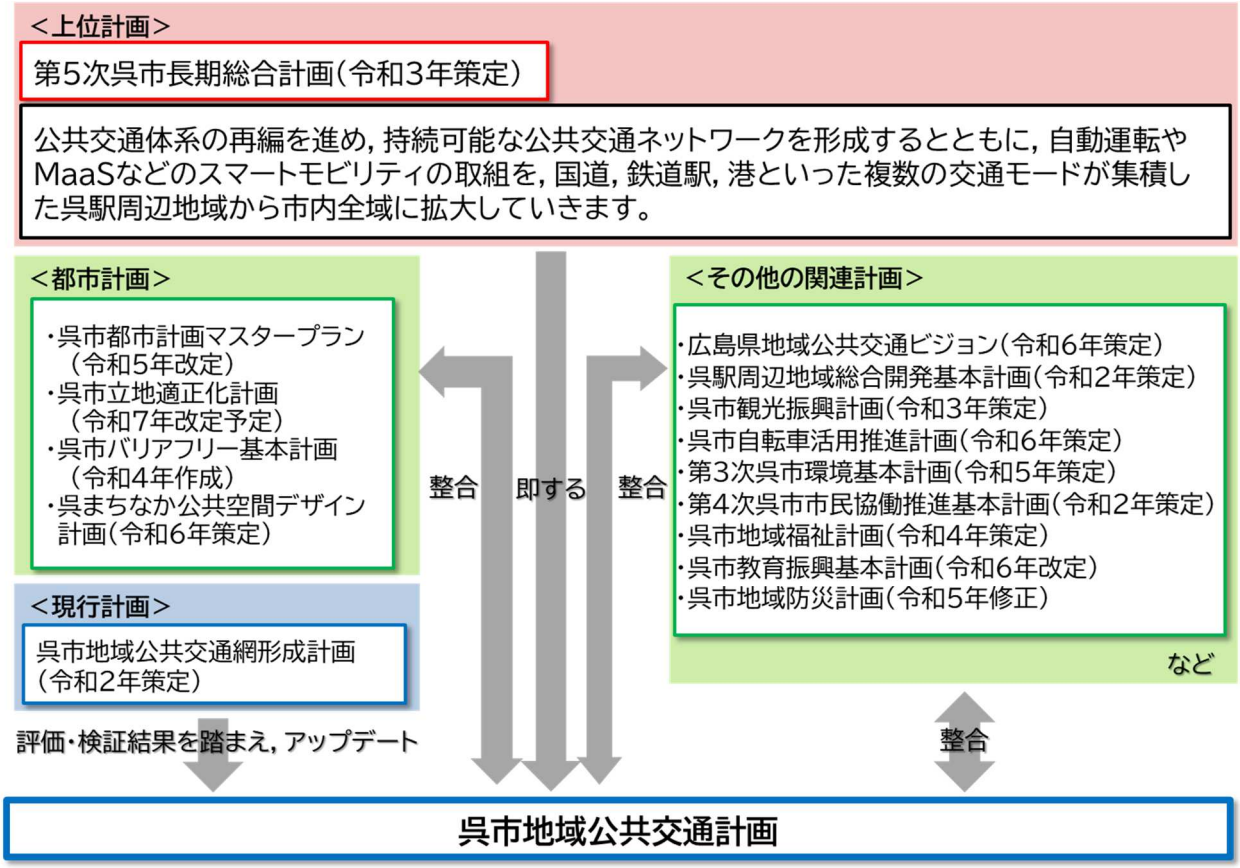


図５　上位計画及び関連計画

第３章　現行計画の評価

資料編 P.43～P.46

１　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っ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。

表１　現行計画の評価結果

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	令和5年度 増減率	令和5年度 達成状況
1	公共交通利用者数（鉄道・路線バス）	現状維持（※3）	毎年度	JR呉線：896万人	JR呉線：795万人	-11.3%	×
		現状維持（※3）		広電バス：783万人	広電バス：498万人（※4）（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（※3）	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%	－
					令和元年10月及び令和4年10月移管分を除く。：37万人（※5）	-22.9%	×
		現状維持（※3）		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（※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。）（※5）	-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。）（※5）	-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）		

※３：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。

※４：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。

※５：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ったため，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。

第４章　呉市の置かれた現状（外部要因）

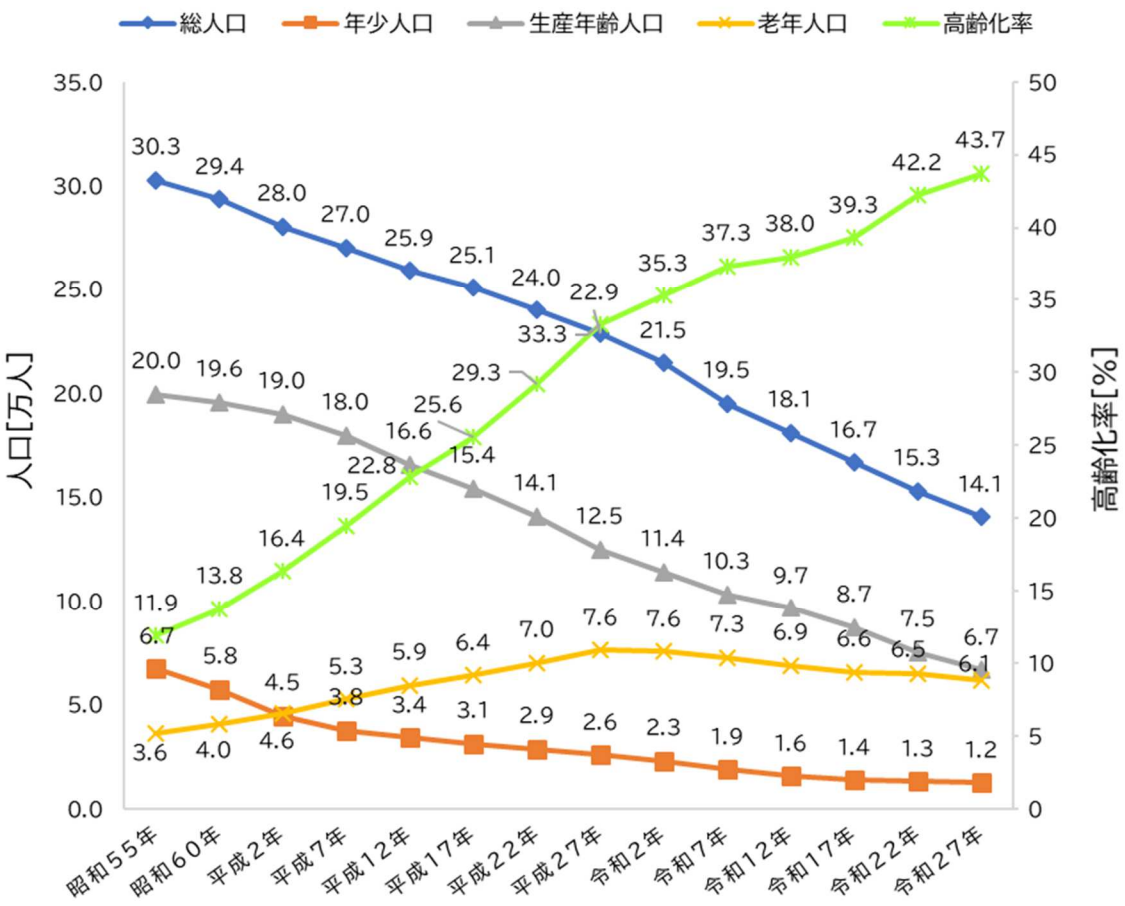
資料編 P.47～P.121

１　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等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。

（1）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％に達すると予測されています。



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６　人口動態

（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，呉市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，高齢者等の移動困難者の快適な移動を阻害しています。

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

図７　斜面地への家屋の密集

出典：呉市資料

図８　狭あいな道路環境

(3) 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，自家用有償旅客運送（福祉輸送），旅客船等が運行（運航）されています。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物シャトルバス等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。

また，国土交通省が公表している「都市モニタリングシート」における呉市の「基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」は，７１．１％となっており，近隣市町と比較すると高い水準となっています。

表２　公共交通の人口カバー率

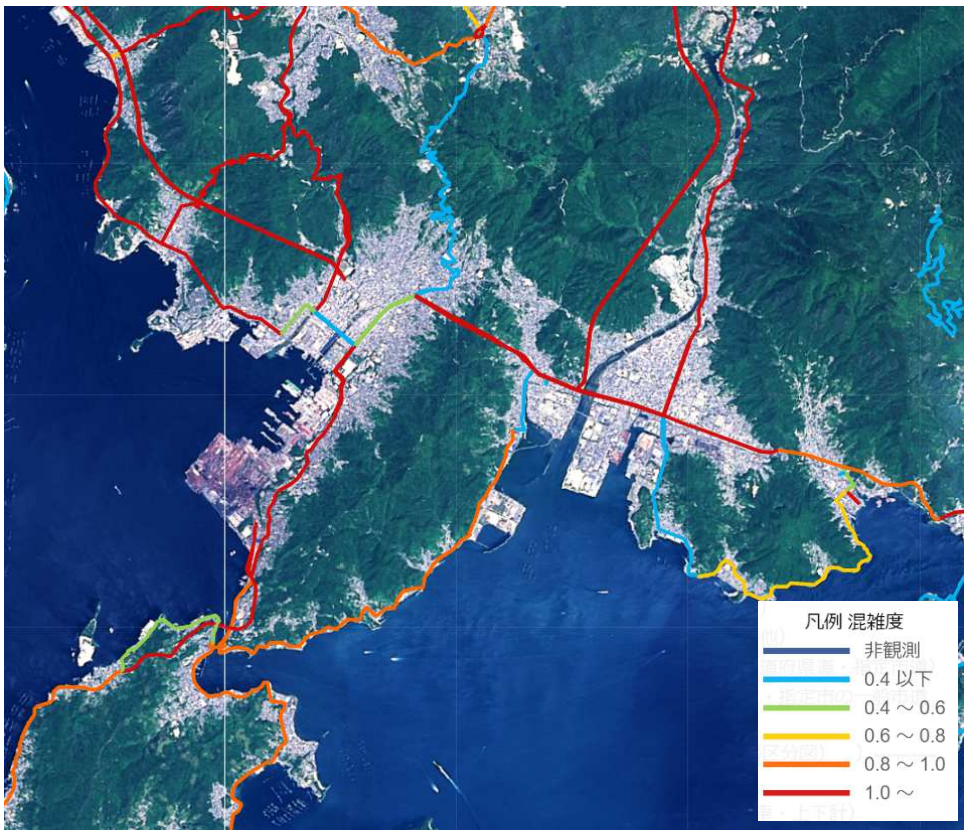
市町村名等	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率〔%〕
東広島市	４４．６％
江田島市	４８．１％
全国平均値	３５．４％

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

呉市では，幹線道路網として，広島呉道路や東広島・呉自動車道による広域的な道路ネットワークを有するとともに，代替性・多重性が一定程度確保された道路ネットワークが整備されています。これらの道路においては，朝夕の通勤時間帯などに渋滞が発生する箇所があり，公共交通から利用者を遠ざける要因の一つとなっています。

また，斜面地を始めとして，狭あいな道路が多く，道路環境の改善が望まれる地域があります。



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/ir-data/census_visualizationR3/index.html）

図９　道路の混雑度

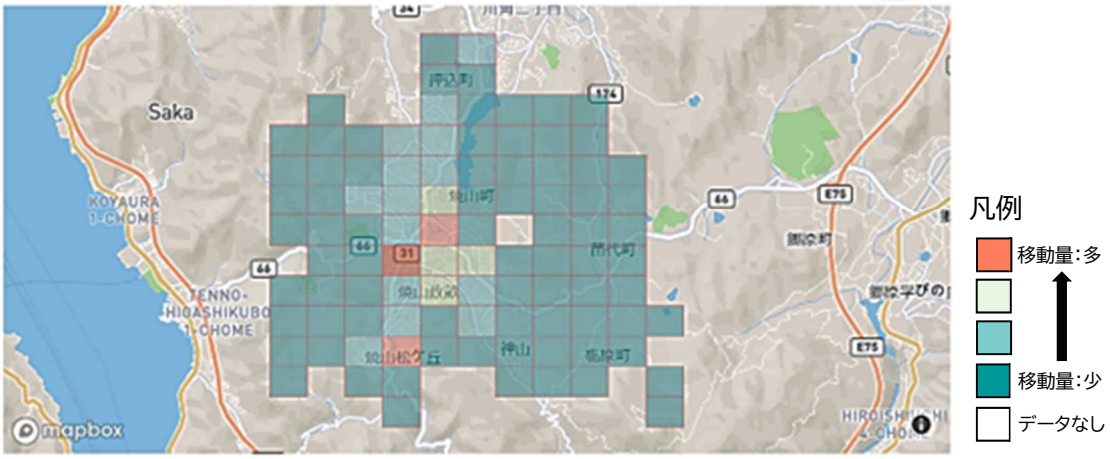
（5）人流データに基づく移動需要

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（※６）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。

ア　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

一時間当たりの平均流出量マップ　例:昭和地区のどの地点から，人の流出が多いか



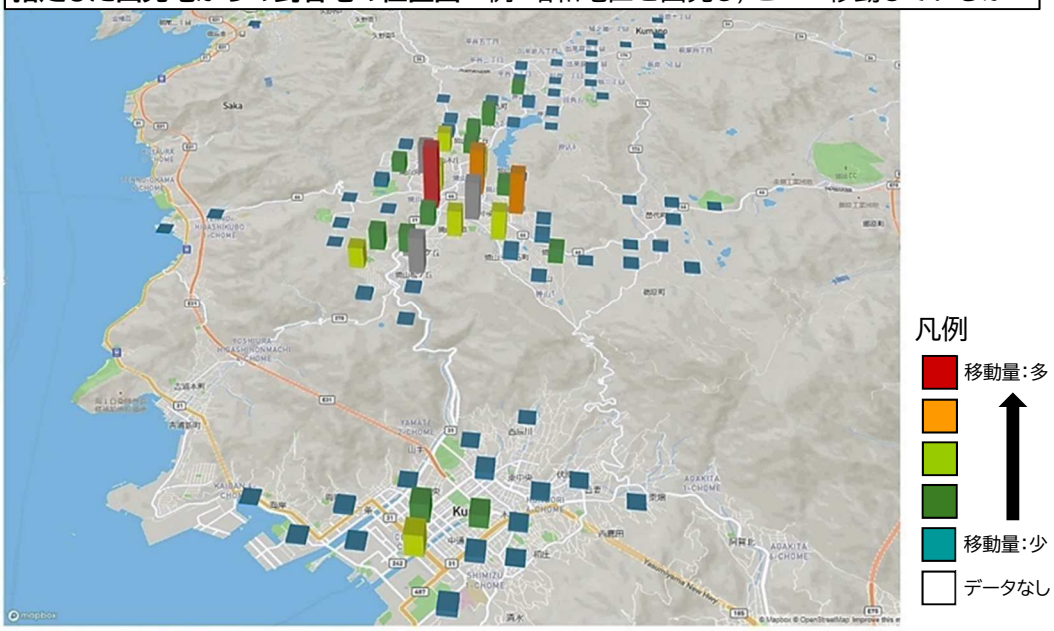
出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

図１０　一時間当たりの平均流出量マップ

イ　出発地・到着地を基準とした人流データ

⇒どこへ移動しているのか，また，どこから移動して来ているのか

指定した出発地からの到着地の位置図　例:昭和地区を出発し，どこへ移動しているか



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

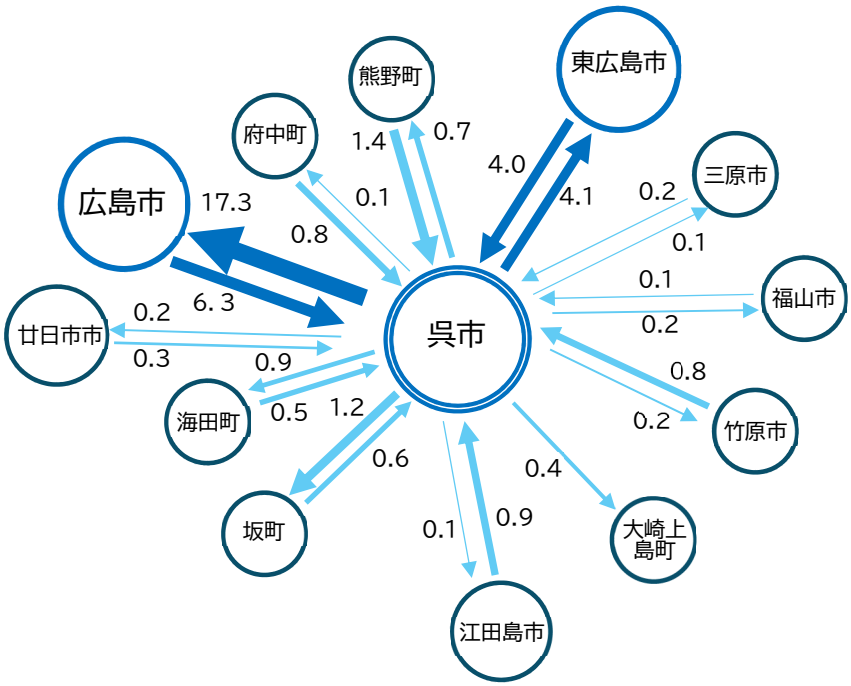
図１１　出発地・到着地を基準とした人流データ

※６：「混雑統計Ｒ」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。

（6）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。

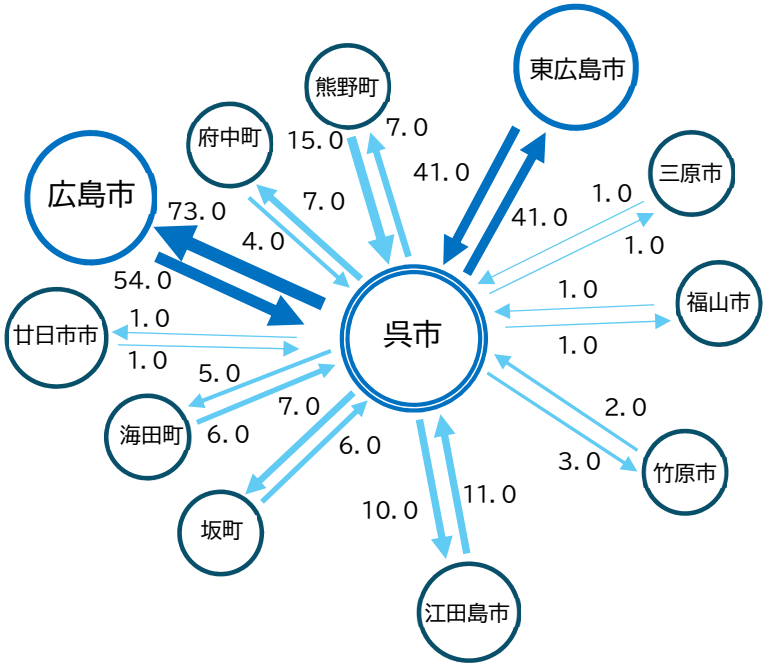
＜通学の人の動き（単位：百人）＞



出典：令和２年国勢調査

図１２　通学の人の動き

＜通勤の人の動き（単位：百人）＞



出典：令和２年国勢調査

図１３　通勤の人の動き

2　外部要因のまとめ

外部要因による課題認識等をまとめると，次のとおりです。

表３　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	市域全体を通して平たん地が少なく，斜面地に家屋が密集する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，特にバス路線を始めとする公共交通網は，市域の隅々にまで行き届いている。
道路環境，渋滞	一部の路線において，渋滞によりバスの定時性に課題がある。 また，斜面市街地では，狭あいな道路や勾配が急な道路がある。
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，呉市外との移動を考慮する必要があり，特に広島市と呉市とのつながりは，極めて強い。

第５章　地域の交通の現状把握（内部要因）

資料編 P.122～P.155

１　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，車両等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。それぞれで出された意見を集約し，呉市地域公共交通計画検討委員会（※７）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：交通事業者，学識経験者，国土交通省広島運輸支局，広島県，呉市等が構成員となり，本計画の具体的な検討を行うために設置した呉市地域公共交通協議会の分科会

(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～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。	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

期間	令和６年１月１６日～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，法人タクシー：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。
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

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。 ・（大雨等で）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

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

２　内部要因のまとめ

内部要因による課題認識等をまとめると，次のとおりです。

表４　内部要因のまとめ

調査方法	課題認識等
住民意見交換会	運行ルート，ダイヤ，待合環境，運賃等，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出された。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。 また，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，情報周知の方法等の課題が得られた。
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。 また，乗り継ぎ拠点の現状やバス路線の輻輳（ふくそう）等，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	生徒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，待合環境等の課題に加えて，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，移動時間等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等を強化するための体制構築は，呉市特有の課題である。 また，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。

第６章　地域の交通の目指す姿

資料編 P.156～P.168

１　目指す姿（基本的な方針）

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

２　理想とするサービス水準

（1）基本的な考え方

都市拠点と地域・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。

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

（2）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。

表５　４とおりのおでかけパターン

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

(3) 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。

海上ルートにより，呉市外と呉市を結ぶ地域の交通は，「瀬戸内海アクセス」とします。

都市拠点を起点とする鉄道や広島市等の呉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。

表６　公共交通軸の階層化

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
		呉港	瀬戸内海アクセス	海上ルートにより，呉市外と呉市を結び，多様なおでかけ需要に対応
都市拠点	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	中央地区 広地区	基幹幹線	・鉄道による大量輸送 ・広島市などの呉市外と呉市を結び，多様なおでかけ需要に対応
地域拠点	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	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
	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	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		

（4）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呉市外との移動が可能となる公共交通軸を設定します。

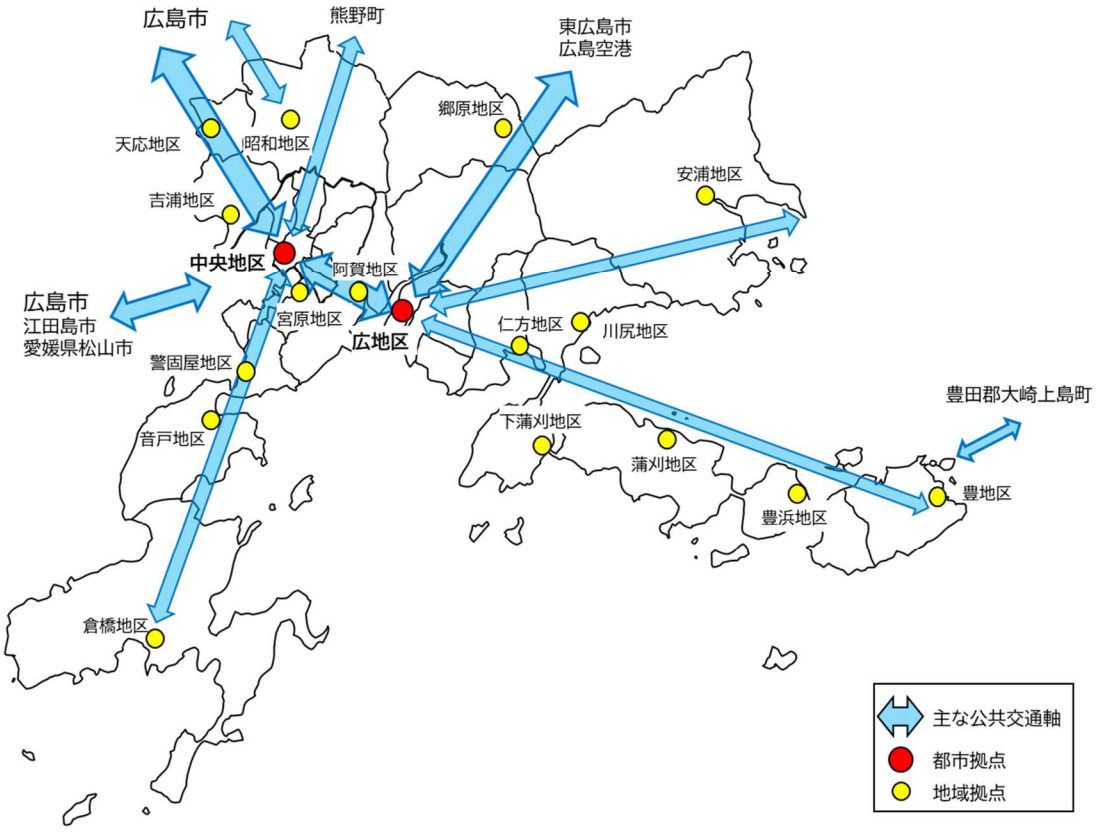


図１４　目指す姿の実現に係る公共交通軸の全体像

（5）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，乗船場等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。

表７　乗り継ぎ拠点に必要とする必要な機能・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

3　目指す姿を踏まえた現状診断

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

〇視点
（1）４とおりのおでかけパターンに対する現状診断
（2）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
（4）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
（6）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
（8）主な乗り継ぎ拠点に備える機能・設備
（9）運転手・船員に関する現状診断

（1）４とおりのおでかけパターンに対する現状診断

市役所又は支所を起点とした，４とおりのおでかけパターンに対するアクセス性を「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。

表８　行ける・行けない表

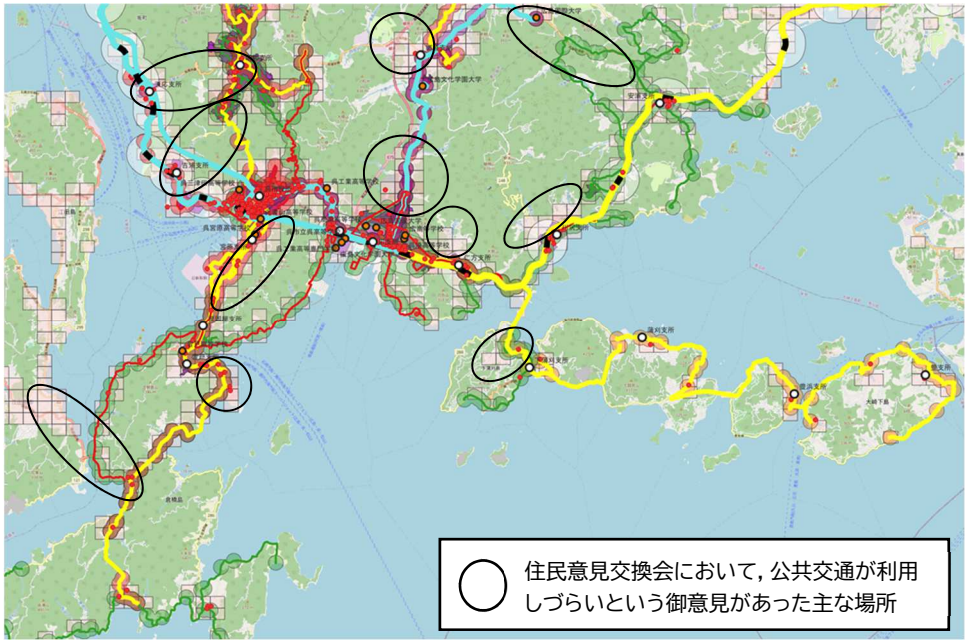
想定する主な目的		通学･通勤		通院･買物	
目的地		都市拠点（※8）	広島駅	都市拠点（※8）	
内容		8時に都市拠点着，20時に都市拠点発	8時に広島駅着，20時に広島駅発	9時に都市拠点着，2時間滞在し，都市拠点発	13時に都市拠点着，2時間滞在し，都市拠点発
地区名	起点	おでかけ1	おでかけ2	おでかけ3	おでかけ4
中央	呉市役所	○	○	○	○
広	広支所	○	○	○	○
宮原	宮原支所	○	○	○	○
吉浦	吉浦支所	○	○	○	○
阿賀	阿賀支所	○	○	○	○
昭和	昭和支所	○	○	○	○
天応	天応支所	○	○	○	○
警固屋	警固屋支所	○	○	○	○
仁方	仁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

〇:行ける　×:行けない

※８：起点から距離の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

現状の交通ネットワークにより，将来の人口分布をおおむねカバーできているといえますが，一部には，集落が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ことを含め，移動需要に応じた対応が必要といえます。



出典：国土数値情報ダウンロードサイト（https://nlftp.mlit.go.jp/）「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（https://www.bus-kyo.or.jp/gtfs-open-data）のデータを基に呉市作成

図１５　現状の交通ネットワークと将来の人口分布

（3）始発便を利用する場合の都市拠点への到着時刻

始発便を利用する場合の都市拠点への最も早い到着時刻を比較すると，大部分では６時台ですが，倉橋・豊浜・豊地区では８時台となっています。始発便を利用すれば，都市拠点への通学や通院に関しては，おおむね可能であるといえます。しかし，都市拠点で乗り継いで近隣市に移動する場合には，目的地によっては，始業時間等に間に合わない可能性もあります。

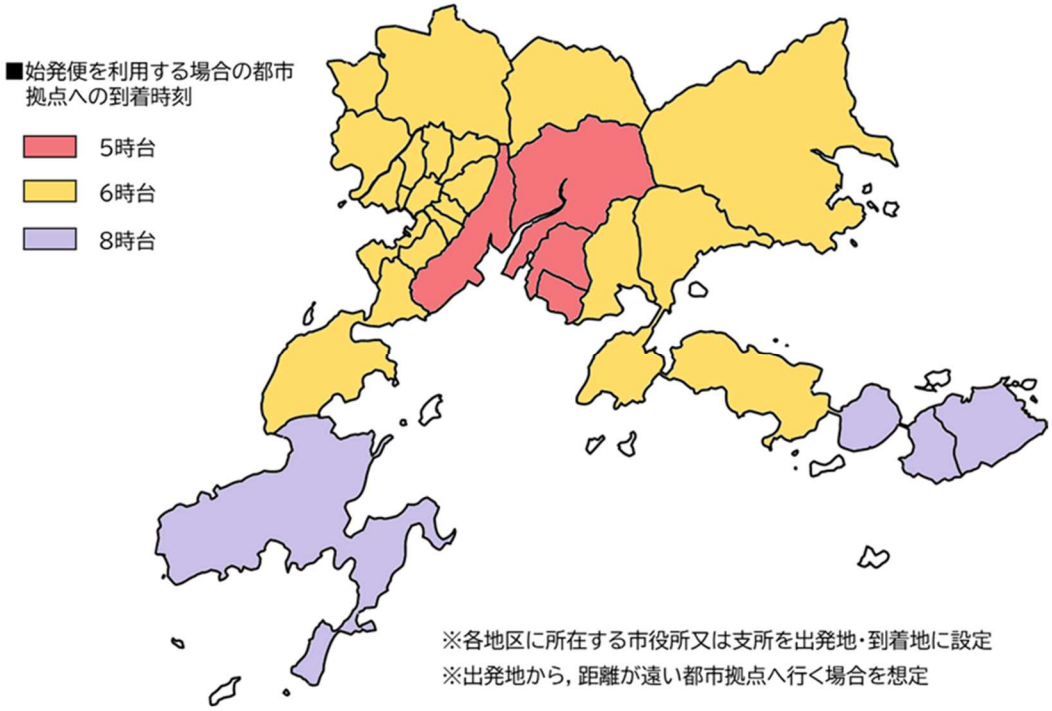


図１６　始発便を利用する場合の都市拠点への到着時刻

(4) 最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻

都市拠点を出発する最終便の時刻を比較すると，最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻が異なり，最も早い地区では１８時台となっています。都市拠点周辺での食事や娯楽，仕事が遅くなった場合などに，公共交通による帰宅が難しい地区があります。

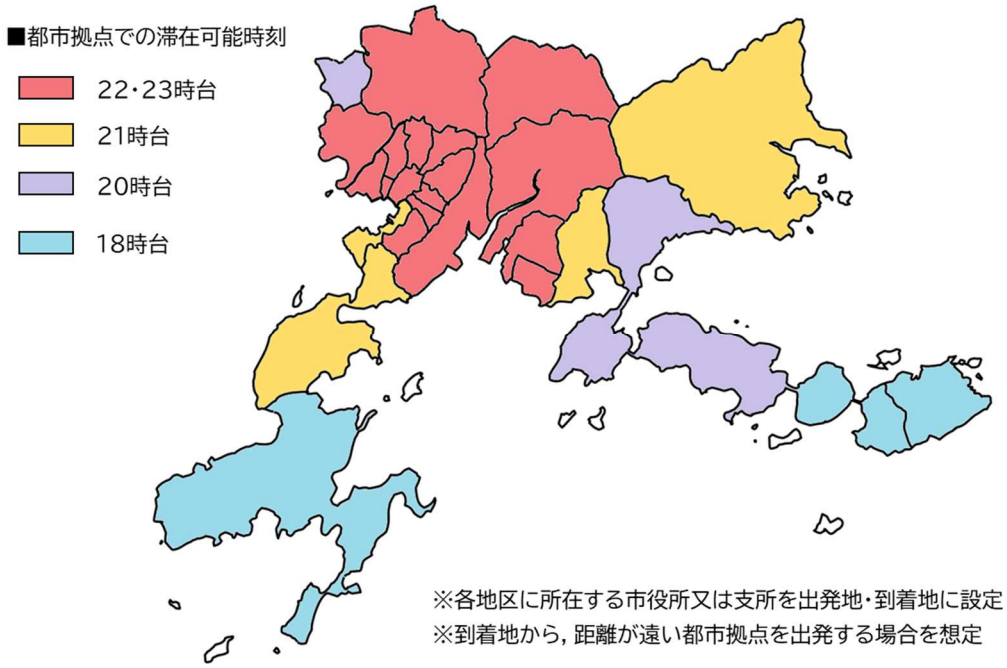


図１７　最終便を利用する場合の都市拠点での滞在可能時刻

(5) 都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数

都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数を比較すると，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す。

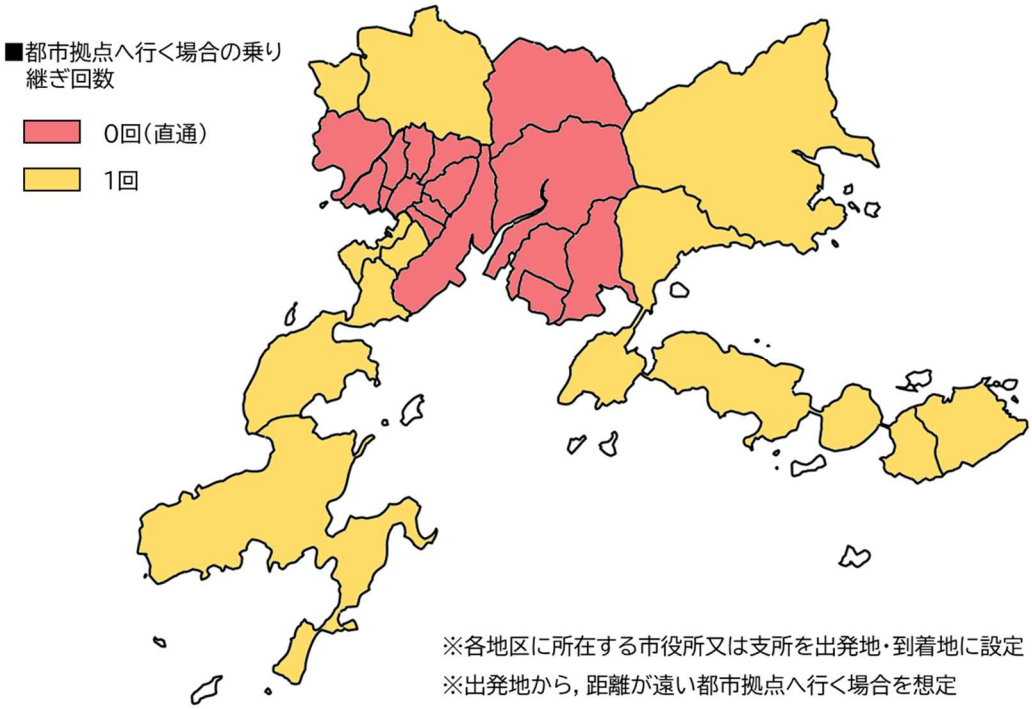


図１８　都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数

（6）法人タクシー営業所の立地状況

法人タクシーの営業所の立地状況を比較すると，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（豊浜地区及び豊地区）」では２社となっています。当該地区では，自家用車以外の移動手段として，タクシーを利用することが難しい状況になっています。

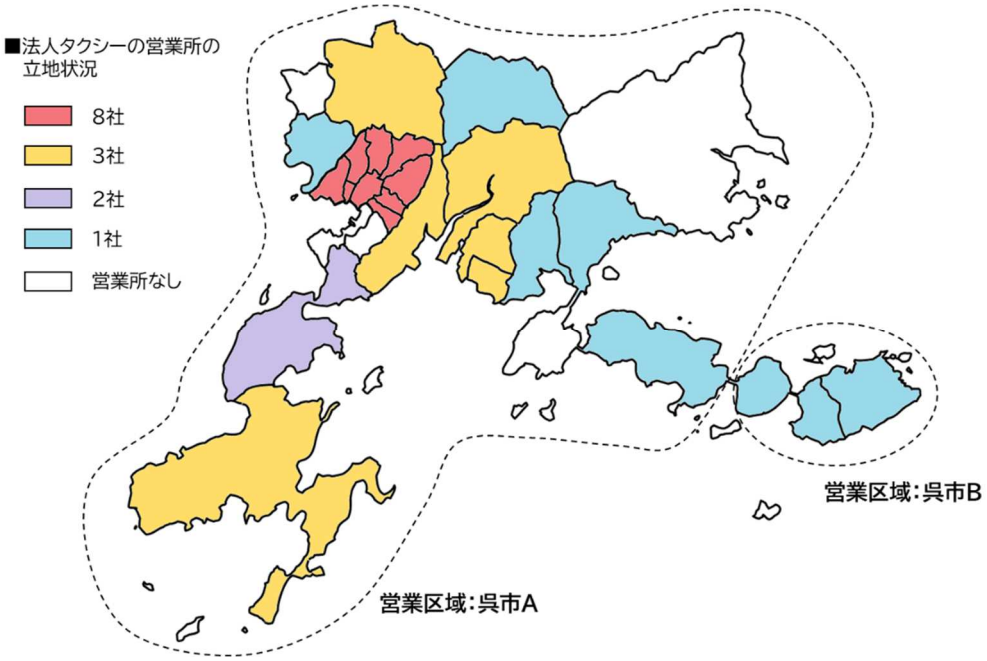
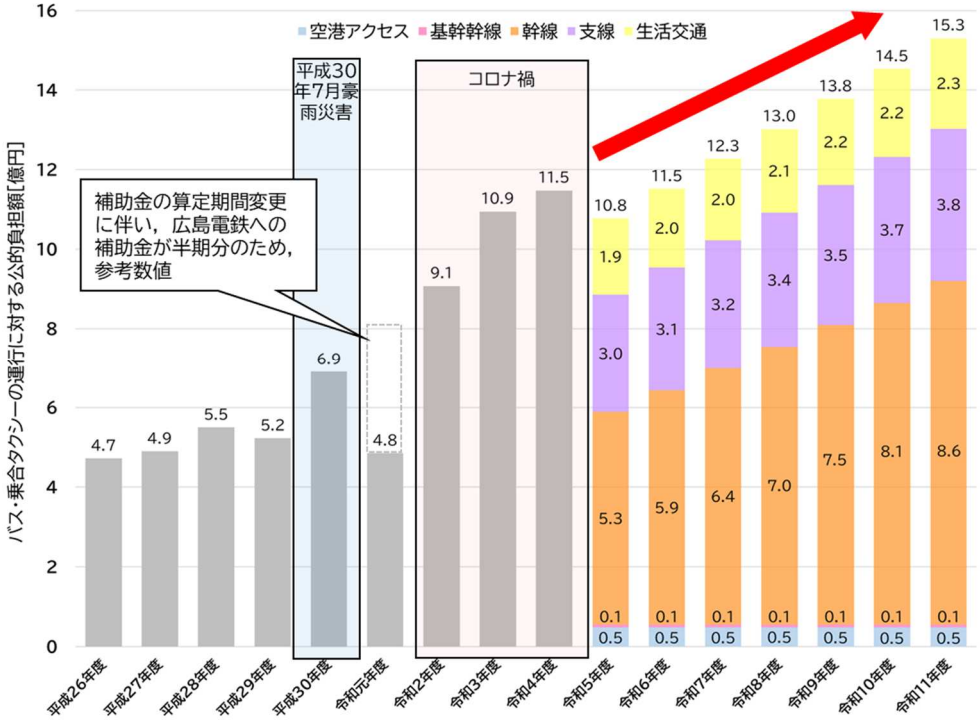


図１９　法人タクシー営業所の立地状況（令和６年１１月末時点）

（7）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基に，毎年２％の収入減少・費用増加を見込んで推計（※９）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。



出典：呉市資料

※９：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年の実績値を据え置き

図２０　バスの運行に関す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・設備

主な乗り継ぎ拠点について，現状では，おおむね必要な機能・設備を有していますが，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，広交叉点には，複数のバス停が存在していますが，案内が不足している等，利用者にとって，分かりにくい状態となっています。

鍋桟橋では，降車場所から乗り換え場所までの利用者の動線に課題があります。

表９　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(※10)		地域のバスタ(※11)			乗船場	
	呉駅(現行)	新広駅	鍋桟橋	昭和市民センター	広交叉点	呉港	小長港
ベンチ・椅子	○	○	○	○(※12)	△(※13)	○	○
上屋・屋根	○	○	○	○(※12)	△(※13)	○	○
明るい照明	○	○	○	○	△(※13)	○	○
トイレ	○	○	○	○(※12)		○	○
冷暖房		○(※12)	○	○(※12)		○	○
Wi－Fi	○	○(※12)		○(※12)			
売店・自販機	○	○	○	○	○	○	○
デジタルサイネージ	○	○					
駐輪場・サイクルポート	○	○		○		○	○

※１０：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）

※１１：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）

※１２：近隣の施設等を活用する場合を含む。

※１３：複数あるバス停のうち，一部のバス停に設置

■呉駅の将来像～呉駅周辺地域総合開発（呉駅前の機能向上）～

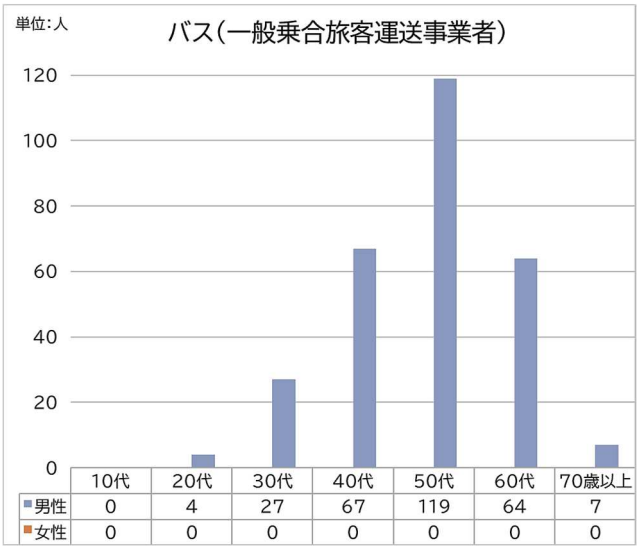
老朽化・機能低下がみられる呉駅前広場とそごう呉店跡地の再生等の課題を解消し，交通まちづくりとスマートシティの起点形成を目指して呉駅周辺の再整備を行っています。

図２１　呉駅周辺地域総合開発（呉駅前の機能向上）

（9）運転手・船員に関する現状診断

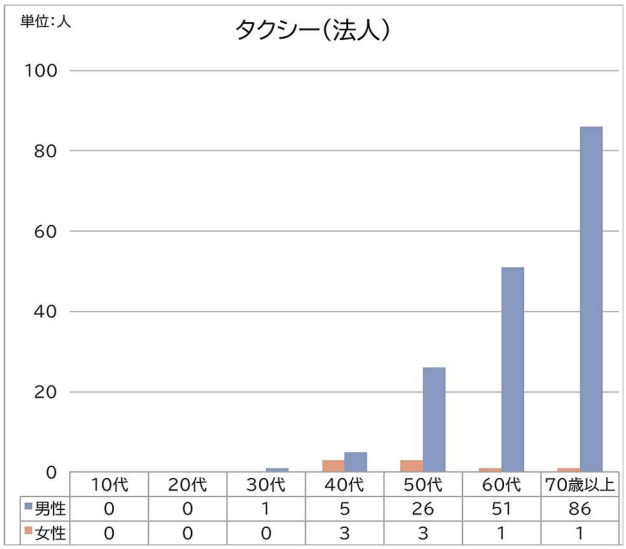
事業者ヒアリングの結果において，特にバス（一般乗合旅客運送事業者）及びタクシー（法人）の運転手の高齢化が顕著となっているとともに，男女比に偏りがあることがわかりました。

また，運転手・船員の確保に苦慮しているとの意見が多数あり，地域の交通を安定的に供給するためには，若年層や女性の運転手・船員の確保が急務であるといえます。



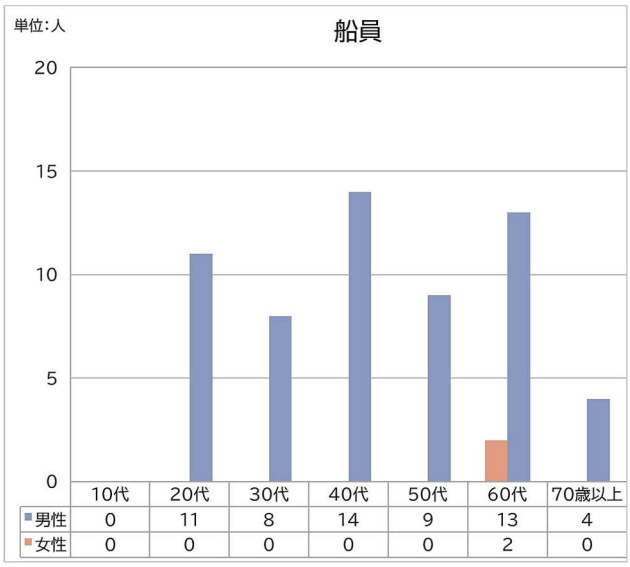
※回答社数：7社/１３社

図２２　運転手の不足（バス）



※回答社数：7社/１８社

図２３　運転手の不足（タクシー）



※回答社数：5社/7社

図２４　船員の不足

4　現状診断のまとめ

現状診断の結果をまとめると，次のとおりです。

表１０　現状診断のまとめ

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)	始発便を利用する場合の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，倉橋・豊浜・豊地区は，８時台となっている。
(4)	最終便を利用する場合の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，最も早い地区では１８時台となっている。
(5)	都市拠点へ行く場合の乗り継ぎ回数	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となっている。
(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（豊浜地区及び豊地区）」では２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いるとともに，男女比に偏りがあるため，若年層や女性の運転手・船員の確保が急務である。

第７章　地域の交通の問題点整理と解決の方向性

資料編 P.169～P.186

１　地域の交通の問題点整理

呉市の置かれた現状（外部要因），地域の交通の現状把握（内部要因）及び目指す姿を踏まえた現状診断の結果を踏まえ，需要面と供給面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，ほかの移動手段とのダイヤ調整が不十分となっている。
○運行ルート，時刻表，路線図，バス停の場所及びバスの行き先が分かりにくい。

問題点３　乗り継ぎ・待合環境

○上屋，ベンチ，照明，トイレ等の待合に必要な機能が不足している場所がある。
○設備（バス停・乗船場）が老朽化している。
○待ち時間や遅延情報，運行状況が分かりにくい。

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，利用者の減少が進む中，交通サービスを維持してきたが，総運行便数のうち，空車で運行している便の割合が半数を超えている路線もある。
○収入の減少や費用の増大により，全ての路線が赤字となっており，中には収支率が数%の路線がある。
○移動需要に応じた見直しができていないことにより，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等，地域の交通の企画・運営が不十分である。
○呉市生活バスの運行において，運行事業者の各社が独自の基準で安全管理を行っている。
○地域住民，事業者及び呉市で情報共有する場が少ない。
○交通分野における脱炭素に向けた取組ができていない。
○有事の際の連携体制の構築や対応認識の共有化ができていない。

2　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。
・交通事業者以外の移動手段を利用する場合にも分かりやすい情報を提供すること。

➢ **方向性**

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

(3) 安全・安心

安全性の高いサービスが安定供給され，持続可能性・採算性が高い地域の交通

➢ **基本的な考え方**

・呉市として，統一した基準により，運行の安全管理を行うこと。
・交通事業の収支改善を図り，持続可能性を高めること。

➢ **方向性**

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

(4) 魅力向上

身近な移動手段として認知され，にぎわい創出に貢献する地域の交通

➢ **基本的な考え方**

・目指す姿を地域住民，交通事業者，医療機関，商業施設，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**

・地域公共交通協議会で議論し，地域の交通の課題の改善
・地域の交通の運営に地域住民が参画
・目指す姿の実現に係る推進体制の構築

3　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

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利用者の性質及び輸送密度は，次のとおりです。

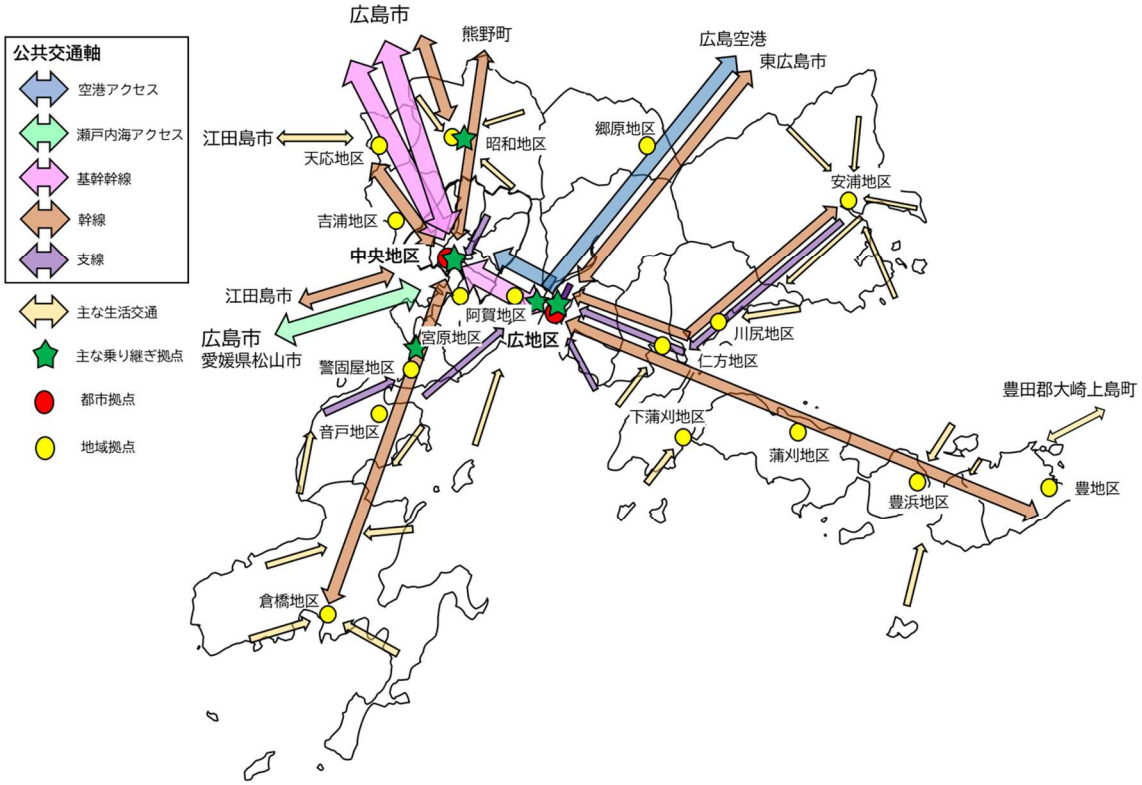


図２５　地域の交通及び乗り継ぎ拠点の全体像

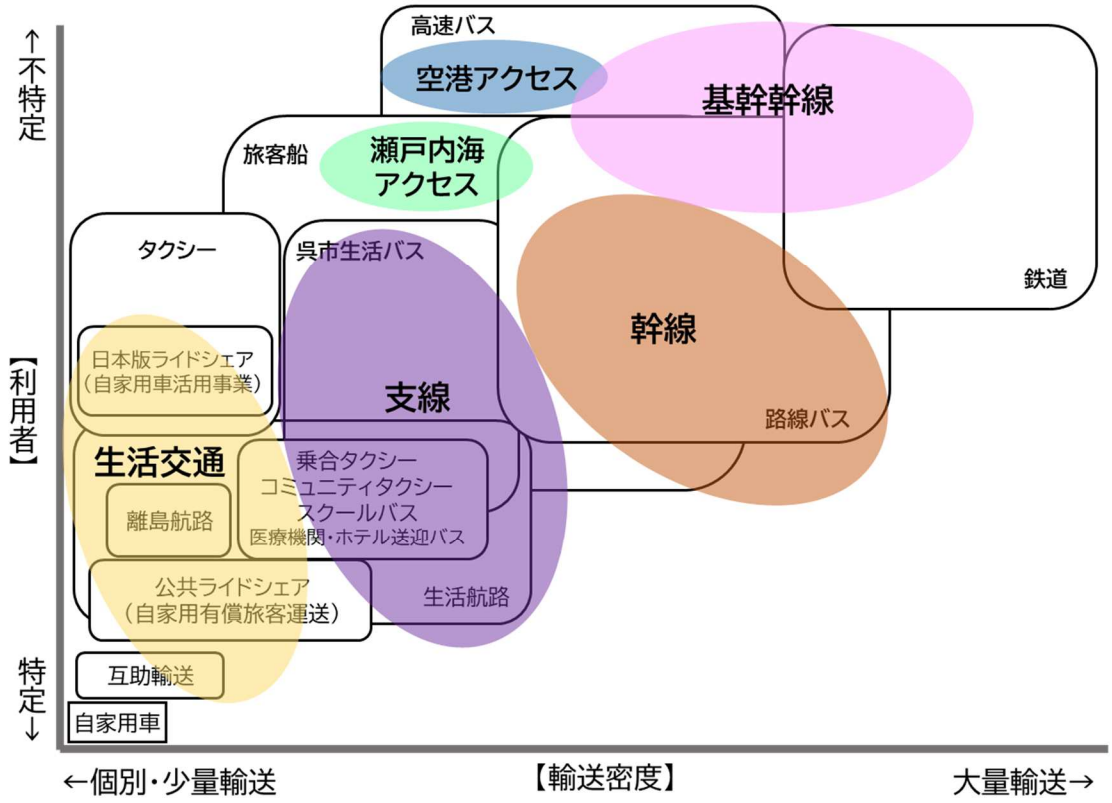


図２６　地域の交通の利用者の性質及び輸送密度

(2) 理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方

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。

表１１　理想とするサービス水準の設定に係る基本的な考え方

階層		基本的な考え方	参考　路線名等
公共交通軸	空港アクセス	・広島空港と呉中心部を直通で結び，国内外と呉市のアクセスを確保する公共交通軸 ・観光やビジネス需要等，呉市の産業振興に欠かせない路線であり，呉市が主体的に確保・維持を図る必要があるもの	呉広島空港線
	瀬戸内海アクセス	・海上ルートにより，呉市外と呉市のアクセスを確保する公共交通軸 ・観光やビジネス需要等，呉市の産業振興に欠かせない航路であり，交通事業者により，必要に応じた利便増進を図るもの	広島港～呉港～松山観光港
	基幹幹線	・広島市等の呉市外と都市拠点を結び，通学・通勤のほか，地域住民及び来訪者の広域的な移動を担う，高い輸送力と速達性を有する最重要の公共交通軸 ・一定の採算性があるため，交通事業者による運行が可能であり，必要に応じた利便増進を図るもの	・ＪＲ呉線（広駅以西） ・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，買物等の日常の移動需要を満たす，比較的輸送量の高い公共交通軸 ・採算性の確保のため，必要に応じて呉市が一定の支援を行い，確保・維持を図るもの	・ＪＲ呉線（広駅以東） ・西条線 ・沖友線 ・吉浦天応線 ・宮原線 ・郷原黒瀬線 ・広仁方線 ・呉倉橋島線 ・焼山熊野苗代線 ・広島焼山線 ・矢野焼山線 ・呉港～小用港
	支線	・主に地域拠点間を結び，幹線による移動を補完するとともに，生活交通と連携しながら，通学・通勤，通院，買物等の日常の移動需要を満たす公共交通軸 ・採算性が低いため，呉市が支援を行い，確保・維持を図るもの	・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，離島航路（※１４），生活航路（※１５）等

※１４：斎島～久比航路，三角～久比航路
※１５：阿賀～情島航路，小長～明石航路

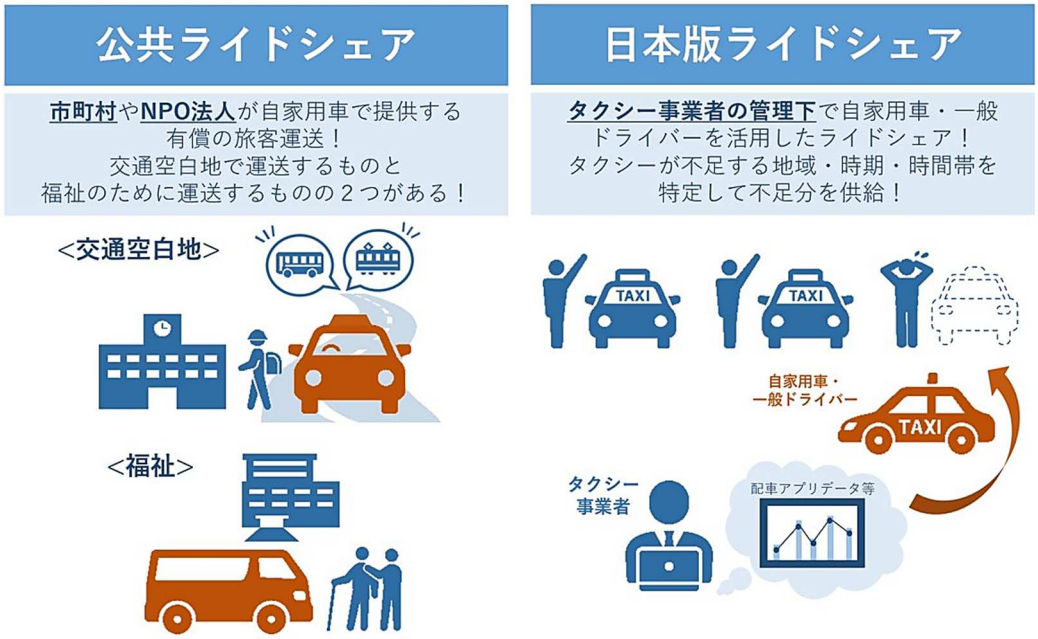
（3）想定される交通モード

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。

表１２　想定される交通モード

分類	想定される交通モード
公共交通軸	ＪＲ呉線，高速バス，路線バス，呉市生活バス，旅客船等
生活交通	呉市生活バス，乗合タクシー，タクシー，公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）・日本版ライドシェア（自家用車活用事業），旅客船等
その他の移動手段	スクールバス，医療機関・ホテル送迎バス，社会福祉協議会による買物シャトルバス，互助輸送等

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



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２７　公共ライドシェア及び日本版ライドシェア

（4）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。

表１３　公共交通軸の理想とするサービス水準

呉市都市計画マスタープランによる拠点の設定	広島県地域公共交通ビジョンによる地域類型	地区名等	公共交通軸の階層	交通モード（※16）	理想とするサービス水準（※17） 始発	終発	運行間隔 ピーク（朝・夕）	運行間隔 オフピーク（日中）	遅延	参考路線名
		広島空港	空港アクセス	高速バス又は乗合タクシー	5時台	21時台	おおむね30分	おおむね60分	5分以内（1日平均）	呉広島空港線
		呉港	瀬戸内海アクセス	旅客船	6時台	20時	おおむね60分	おおむね120分		広島港～呉港～松山観光港
都市拠点	生産拠点型 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	中央地区 広地区	基幹幹線	鉄道	5時台	23時台	おおむね15分	おおむね30分		JR呉線（広駅以西）
				高速バス	5時台	22時台	おおむね10分	おおむね20分	5分以内（1日平均）	クレアライン線
地域拠点	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	吉浦地区 天応地区 阿賀地区 仁方地区 川尻地区 安浦地区	幹線	鉄道	5時台	22時台	おおむね30分	おおむね60分		JR呉線（広駅以東）
				路線バス	5時台	22時台	おおむね15分	おおむね30分	5分以内（1日平均）	吉浦天応線 広仁方線
	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	昭和地区 宮原地区 郷原地区 警固屋地区 音戸地区 倉橋地区 下蒲刈地区 蒲刈地区 豊浜地区 豊地区		路線バス	5時台	21時台	おおむね20分	おおむね40分	5分以内（1日平均）	西条線 宮原線 呉倉橋島線 郷原黒瀬線 焼山熊野苗代線 広島焼山線 矢野焼山線 沖友線
				旅客船	5時台	22時台	おおむね30分	おおむね60分		呉港～小用港
地域拠点	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	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
	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	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								

※１６：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。

※１７：公共交通軸の同じ階層ごとに位置付けた複数の交通モードにより，理想とするサービス水準の確保に努めます。

(5) 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。

表１４　生活交通の階層分け

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，交通事業者，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，交通事業者，地域住民等

(6) 生活交通の基準となるサービス水準

表１５　生活交通の基準となるサービス水準

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

(7) 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域の関係者（医療機関，商業施設，福祉施設等。以下同じ。）・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。

表１６　地域住民等の主体的な参画の事例

実施主体	交通モード	導入事例
地域住民	乗合タクシー	呉市吉浦地区，呉市警固屋地区，岡山県倉敷市豊洲地区等
地域住民	公共ライドシェア	三次市作木地区等
商工会	公共ライドシェア	愛知県北設楽郡設楽町等
社会福祉協議会	乗合タクシー	広島市東区戸坂地区等
社会福祉協議会	無償運送（社会福祉施設のバスを空き時間に活用）	呉市中央地区（第６地区）等

４　交通サービス最適化の考え方

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

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

なお，広島電鉄が運行する旧呉市交通局のバス路線及び生活交通（呉市生活バスのみ）については，維持基準及び対応方針に基づき，見直しを図るとともに，現行の維持基準及び対応方針については，今後，呉市地域公共交通協議会において，実態に応じた見直しを検討していくものとします。

表１７　維持基準及び対応方針

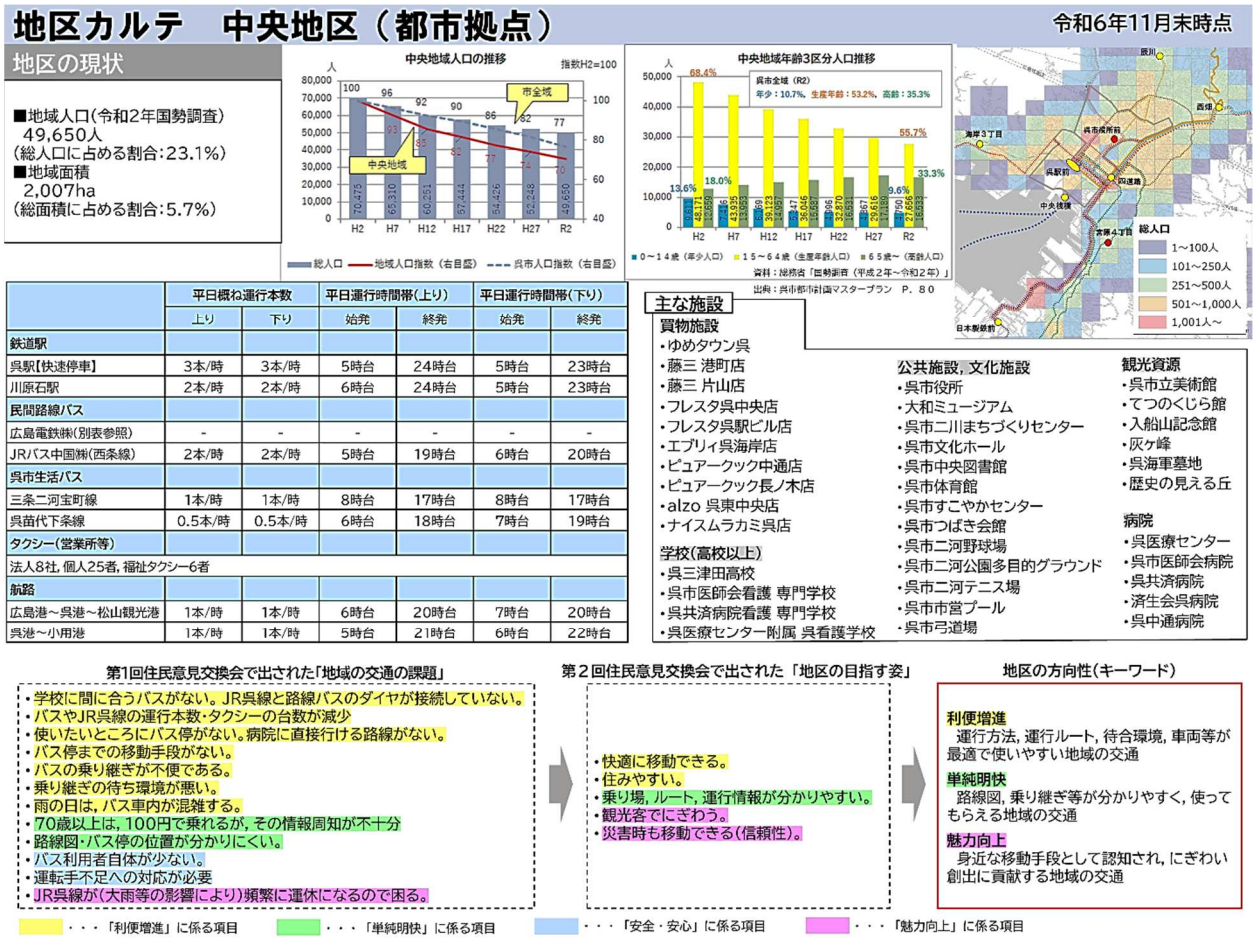
区分	維持基準	基準を満たさない場合の対応方針
一般乗合バス （広島電鉄）	経常収支率 （※１８） ５０％以上	運行経路及び運行ダイヤ等について，抜本的な見直しや生活交通への移管又は退出を含めた検討も行います。 なお，生活交通への移管は，原則，利便性等は維持することを前提に検討します。
生活交通 （呉市生活バス）	経常収支率 （※１８） １５％以上	更なる収支率等の向上を図るため，改善（便数等の見直し）を行い，その後一定期間（暫定）運行しても改善されない場合，退出を含めた抜本的な見直しを行います。 なお，退出の際，地域が地域主導型交通（乗合タクシー等）の導入に主体的に取り組むことを前提に，行政として移行に向けた支援を検討します。

※１８：経常収支率〔%〕…経常収益÷経常費用×１００〔%〕

5　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，地区ごとの目指す姿とそ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等と併せて，地区ごとの方向性を「地区カルテ」にまとめ，それを下敷きとして，地域住民や地域の関係者との意見交換を継続し，地区の実情に応じた交通を構築していきます。



	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

図２８　地区カルテ（例：中央地区）

第８章　施策（戦略）及び事業（戦術）

１　施策（戦略）

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・瀬戸内海アクセス・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	ＪＲ駅のバリアフリー化等の推進【継続】
事業４－２	ノンステップバス車両への計画的な更新【継続】
施策５	分かりやすい情報の提供
事業５－１	路線番号，バス停名称等の見直し【拡充】
事業５－２	デジタルサイネージやＧＴＦＳ（※１９）等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	安全性の向上・公的負担額の削減に向けた経営努力
事業７－１	「交通戦略会議（仮称）」の設置【新規】
事業７－２	運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組【新規】
事業７－３	幹線・支線の見直し【継続】
事業７－４	呉市生活バス及び航路の見直し【継続】
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　第二種運転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　ＤＸ・ＧＸ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】

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

2　事業（戦術）

事業の推進に当たっては，３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）の考え方を取り入れて，さまざまな関係者と連携・協働を図ります。

施策	１　公共交通軸の強化			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○		○	
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		

取組内容

事業１－１　空港アクセス・瀬戸内海アクセス・基幹幹線の改善【継続】

・　ビジネスや観光利用による国内外と呉市の移動を担う空港アクセス・瀬戸内海アクセス及び広島市等の呉市外と接続し，大量輸送を担うなど，移動の核となる基幹幹線について，交通事業者及び呉市が連携して運行を継続することで，地域住民等の移動手段を確保します。

・　空港アクセスについては，継続的な運行に向けて，産業・観光の移動需要を把握し，必要に応じて見直しを行うとともに，インバウンド対応として，多言語による情報提供を行うなど，利便増進に資する取組を実施します。

事業１－２　幹線・支線の改善【新規】

・　都市拠点内，都市拠点と地域拠点との間，地域拠点内を結ぶ幹線及び支線については，呉市及び交通事業者が連携して運行を継続することで，地域住民等の移動手段を確保するとともに，地域住民・交通事業者と協議の上，移動需要に応じた見直しを行います。

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

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
空港アクセス・瀬戸内海アクセス・基幹幹線の改善			実施		
幹線・支線の改善			検討・実施		

施策	２　地域の実情に応じた生活交通の展開			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○		○	○
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○		○	広島県等

取組内容

事業２－１　地域主導による移動手段の全市的な展開【新規】

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

事業２－２　補助制度の見直し【新規】

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

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
地域主導による移動手段の全市的な展開	検討（重点取組地区）		導入	検討（その他の地区）	
補助制度の見直し	検討		運用		

施策	３　乗り継ぎ・待合環境の向上			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○		○	
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○	○	国土交通省等

取組内容

事業３－１　乗り継ぎ拠点の整備【継続】

・　複数の移動手段が結節する乗り継ぎ拠点の総点検を実施し，呉市内の拠点の現状を把握します。
・　現状把握の結果を基に，各拠点の特性を踏まえながら，必要な機能の検討を行うとともに，本計画期間中に取組を行う拠点を選定し，整備を進めます。
・　乗り継ぎ拠点に必要な機能については，バス停，駅，乗船場等だけで確保するのではなく，地域の実情に応じて公共施設，医療機関，商業施設，福祉施設等の近隣施設を利活用する等，地域の関係者等と連携しながら確保していくこととします。

事業３－２　待合環境の改善【継続】

・　民間企業等と連携し，公共施設等にデジタルサイネージを設置することで，バスの行き先や乗り場を分かりやすく案内するとともに，出発・到着時刻等の情報を提供します。
・　民間企業等と連携し，バス停の上屋やベンチ等の整備・管理の仕組みづくりについて検討を行い，順次整備を進めていきます。
・　乗船場については，航路に接続するバス等の交通手段の運行情報が，乗船場とバス停等の双方で確認できるようにするなど，待合環境の改善を進めます。

事業３－３　呉駅周辺地域総合開発の推進【継続】

・　国土交通省が進めるバスタプロジェクトの一環として，既存の駅前広場を２階デッキを備える交通ターミナルに再整備すると同時に，そごう呉店跡地では，官民連携により交通ターミナルと一体的な構造を持つ複合建物の整備を進めます。これにより，次世代モビリティも視野に入れた，バス・鉄道・海上交通等，交通モード間の接続強化を図り，交通まちづくりの起点形成を推進します。

図２９　呉駅周辺地域総合開発のイメージ

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
乗り継ぎ拠点の整備	検討・実施（初年度は，検討のみ）				
待合環境の改善	検討・実施（初年度は，検討のみ）				
呉駅周辺地域総合開発の推進	実施				

施策	４　車両や施設のバリアフリー化の推進			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○		○	
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		

取組内容

事業４－１　ＪＲ駅のバリアフリー化等の推進【継続】

・　呉市内に１３あるＪＲ駅について，西日本旅客鉄道株式会社と連携しながら，バリアフリー化を含めた利便性向上に取り組みます。

事業４－２　ノンステップバス車両への計画的な更新【継続】

・　国土交通省においては，移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和２年国家公安委員会，総務省，文部科学省，国土交通省告示第１号）に定められた移動等円滑化の目標として，令和７年度末までに乗合バス車両の８０％をノンステップバスとすることが掲げられています。
　令和６年５月には「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」が開催され，バリアフリーの更なる推進に向けて，次期目標の見直し等についての検討が始まっています。

・　呉市生活バスで使用するバス車両を，計画的にノンステップバス車両に更新していくことで，バリアフリー化を推進し，利用者の利便性の向上を図るとともに，移動等円滑化の目標を達成します。

図３０　ノンステップバス（呉市生活バス車両）

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
ＪＲ駅のバリアフリー化等の推進			協議		
ノンステップバス車両への計画的な更新			実施		

施策	５　分かりやすい情報の提供			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○	○		
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		学識経験者等

取組内容

事業５－１　路線番号，バス停名称等の見直し【拡充】

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

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

事業５－２　デジタルサイネージやＧＴＦＳ等による情報発信の拡充【拡充】

・　バスロケーションシステムに対応した，広島公共交通ナビ「くるけん」によるバス接近情報が，呉市内のほぼ全てのバス路線で提供可能となることから，地域の関係者等との連携により，乗り継ぎ拠点や公共施設等へのデジタルサイネージの設置を順次進め，バスの接近情報や遅延情報の提供場所を拡充します。
・　ＧＴＦＳデータについて，静的データは，すでに整備・オープンデータ化しており，新たに動的データを整備・オープンデータ化することで，利便向上に向けた新しいサービスの導入や地域の関係者がそのデータを活用し，新たなビジネスを創出することに寄与します。
・　Ｇｏｏｇｌｅマップによる路線情報や運行情報の提供について，ＳＮＳやホームページ等を用いて広報します。

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
路線番号，バス停名称等の見直し	検討・実施（初年度は，検討のみ）				
デジタルサイネージやＧＴＦＳ等による情報発信の拡充	実施				

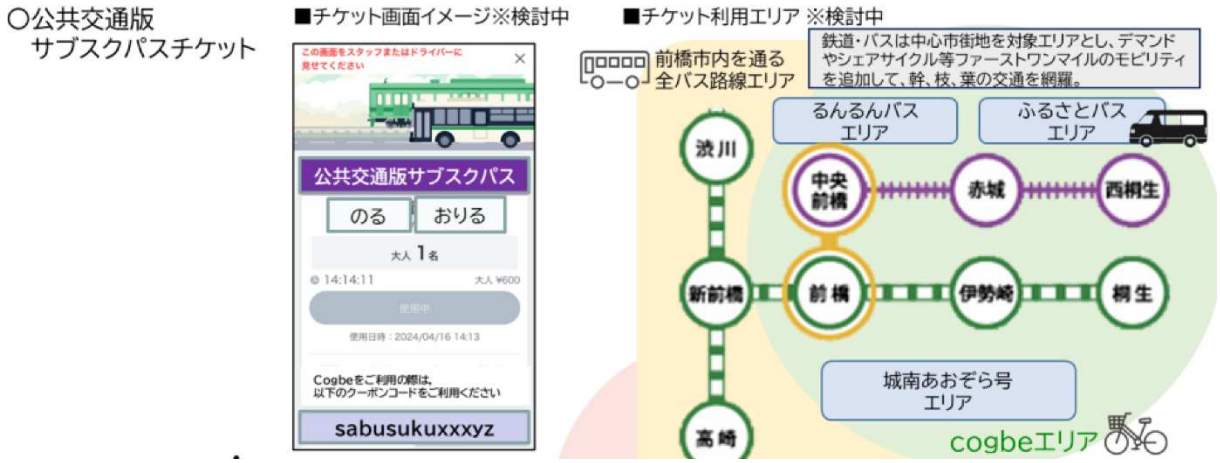
施策	６　使いやすい運賃体系の構築			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○	○	○	
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		学識経験者等

取組内容

事業６－１　便利で使いやすい運賃制度の導入【新規】

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

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



出典：GunMaaS3.0～複数交通モードによるサブスクリプションサービス～
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001755855.pdf

図３１　便利で使いやすい運賃制度（例）

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
便利で使いやすい運賃制度の導入	検討	調整（調整後，実施）			

施策	7　安全性の向上・公的負担額の削減に向けた経営努力			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
			○	○
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		地域の関係者（交通事業者以外）等

取組内容

事業７－１　「交通戦略会議（仮称）」の設置【新規】

・　呉市地域公共交通協議会内に設置する「交通戦略会議（仮称）」（以下「戦略会議」といいます。）において，呉市生活バスの安全性を向上するための具体的な取組，市域全体の交通ネットワークのより効率的な運行管理，公的負担額の削減を図るためのマネジメント（運営）体制等について協議・検討し，実施していきます。

事業７－２　運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組【新規】

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

事業７－３　幹線・支線の見直し【継続】

・　幹線及び支線のうち，利用の少ない区間においては，収支状況，人口分布の状況等を総合的に勘案し，地域住民・交通事業者と協議の上，見直しを行います。

【見直しの例】

・利用実態に応じた運行便数の適正化

・路線のフィーダー化（※２０）

・　見直しに当たっては，割引制度の導入やダイヤの調整，乗り継ぎ拠点整備等を併せて実施することで，運賃の負担増や待ち時間の発生といった乗り継ぎによって生じる負担の軽減に努めます。

※２０：公共交通軸を利用状況によって，公共交通軸及び公共交通軸に接続する生活交通というそれぞれ違う役割を担う２路線に分けること。

事業７－４　呉市生活バス及び航路の見直し【継続】

・　呉市生活バスについては，利用実態に応じ，適宜，運行便数の適正化や車両の小型化等の見直しを行い，経費の縮減に努めます。また，経常収支率が路線維持基準の１５％を下回っている路線については，地域住民との意見交換を行い，地域の実情に応じた地域主導による移動手段への転換を進めます。

・　離島航路・生活航路についても，利用実態に応じ，適宜，運航便数の適正化等を実施し，経費の縮減に努めます。

・　離島航路については，船員の高齢化，使用船舶の老朽化等から，航路の統合に向けた検討を進めます。

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
「交通戦略会議（仮称）」の設置	設置・運用（初年度に設置）				
運賃収入以外の収入源の確保に向けた取組	検討・実施				
幹線・支線の見直し	検討・実施				
呉市生活バス及び航路の見直し	検討・実施				

施策	８　地域の交通の利用促進			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
		○	○	○
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		地域の関係者（交通事業者以外）等

取組内容

事業８－１　便利で使いやすい運賃制度の導入（再掲　事業６－１）

・　ゾーン運賃や上限運賃，時間制運賃，定額運賃（サブスクリプション）も含め，各路線の利用実態に応じた利用者にとって便利で利用しやすい運賃制度の導入により，利便の増進を進め，地域の交通の利用促進を図ります。

事業８－２　モビリティ・マネジメントの実施【新規】

・　長期的な視点で自家用車から地域の交通による移動への転換を図るために，地域住民・地域の関係者あるいは，生徒・学生といった，属性に応じたモビリティ・マネジメント施策を展開していきます。
・　現行計画の期間中に取り組んできた，高齢者や小学生等を対象とした乗り方教室の開催や地域イベント等への出展，バスの試乗体験等の取組についても，引き続き実施していきます。
・　渋滞の解消や交通の脱炭素化といった，地域の交通の利用促進以外の視点からも，モビリティ・マネジメント施策を検討します。

図３２　モビリティ・マネジメントの例（乗り方教室　左：高齢者対象，右：園児対象）

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
便利で使いやすい運賃制度の導入	検討	調整（調整後，実施）			
モビリティ・マネジメントの実施	検討・実施				

施策	９　運転手・船員の確保・育成			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
			○	
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		海上自衛隊等

取組内容

事業９－１　合同就職説明会の開催【新規】

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

事業９－２　学生等を対象とした会社見学・職業体験の実施【新規】

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

事業９－３　運転手合同研修・訓練の実施【新規】

・　各バス事業者で行っている運転手の研修・訓練について，呉市と交通事業者が連携して，合同研修・訓練を実施し，安全性や運転技術の向上に努めます。

事業９－４　第二種運転免許等取得費用の助成【新規】

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

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
合同就職説明会の開催	検討・実施				
学生等を対象とした会社見学・職業体験の実施	検討	実施			
運転手合同研修・訓練の実施	検討		実施		
第二種運転免許等取得費用の助成	検討		実施		

施策	１０　災害時の交通機能確保			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○		○	
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		国土交通省等

取組内容

事業１０－１　災害に強い交通ネットワーク・機能の確保【継続】

・　災害時において，市内外の拠点間は，地域の輸送資源を総動員し，地域住民等の移動を確保します。
・　災害時の日々変わる運行状況や運行時刻等の情報を正確に，また，適切に分かりやすく提供することで，地域住民等が安心して移動可能となるよう努めます。
・　災害に強い道路網の形成を目指し，道路基盤の強化について，国土交通省・広島県等の関係機関に要望を行っていきます。
・　大量輸送に優位性のあるＪＲ呉線について，災害に強い公共交通となるよう，引き続き西日本旅客鉄道株式会社と連携を図ります。

事業１０－２　呉駅周辺地域総合開発の推進（再掲　事業３－３）

・　新たに整備するデッキ空間や待合空間等は，災害時には，一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間，情報収集・発信，災害支援の活動拠点等として活用可能となるよう，防災性能の向上を目指した機能整備や運用を図ります。

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９度	令和１０年度	令和１１年度
災害に強い交通ネットワーク・機能の確保			実施		
呉駅周辺地域総合開発の推進			実施		

施策	１１　交通マネジメント体制の整理			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
			○	○
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		学識経験者等

取組内容

事業１１－１　「交通戦略会議（仮称）」の設置（再掲　事業７－１）

- 戦略会議において，地域の交通の魅力向上に向けて，本計画の進捗管理，呉市生活バス・空港アクセスのサービスの量・質を保つための管理体制の整備，交通事業者間で地域の交通に関する諸課題の共有・改善策の検討及び呉駅を核とした交通ネットワーク等の検討の４つの視点について，マネジメント体制の確立を図ります。
- 本計画の達成状況を交通事業者と共有し，評価結果に応じて施策の修正・追加を行うなど，適切な進捗管理等を毎年度行います。
- 本計画に位置付けた施策を推進する上で，国土交通省又は広島県が所管する補助事業の活用を検討するとともに，交通事業者，有識者等の意見を踏まえながら，具体的な改善策の検討等を行います。
- １９路線を運行する呉市生活バスのサービスの質をブランディング（統一的かつ適正に行うこと）していくための管理体制について，本会議を活用し，検討していくものとします。
- 複数の交通事業者が乗り入れる乗り継ぎ拠点の整備，分かりやすい情報提供，運転手・船員確保策，利用促進に向けた取組等，事業者間の連携が必要となる施策について，本会議において課題を共有するとともに，必要に応じて地域の関係者との連携を図りながら，改善を検討することとします。
- 「呉駅交通ターミナル」の整備により，多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）機能の強化や次世代モビリティへの対応等を推進することに併せて，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，次世代を見据えた呉市の交通ネットワークの在り方について検討します。

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
「交通戦略会議（仮称）」の設置	設置・運用（初年度に設置）				

施策	１２　地域の交通を支える住民意識の醸成			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
	○			○
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○	○	地域の関係者（交通事業者以外）等

取組内容

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２－１）

・　地域主導による移動手段の展開を目指し，先駆的に取組を進める重点取組地区において，交通をテーマに話し合う住民意見交換会を開催し，地区カルテなどを活用しながら，呉市，地域住民及びその他関係者が連携して，持続可能な地域主導による移動手段の導入に取り組むことで，地域住民の「地域で地域の交通を支える」という意識の醸成を図ります。

事業１２－２　モビリティ・マネジメントの実施（再掲　事業８－２）

・　地域住民，交通事業者，地域の関係者，民間企業等と連携しながら，自家用車から地域の交通による移動への転換を図るための取組を実施することで，様々な属性の地域住民等が地域の交通について考える機会を創出します。

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
地域主導による移動手段の全市的な展開	検討（重点取組地区）		導入	検討（その他の地区）	
モビリティ・マネジメントの実施	検討・実施				

施策	１３　ＤＸ・ＧＸによる持続可能な交通に向けた取組			
事業によって実現する５年後の姿	利便増進	単純明快	安全・安心	魅力向上
				○
実施主体	呉市	交通事業者	地域住民	その他関係者
	○	○		国土交通省等

取組内容

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】

・　自動運転を始めとする次世代モビリティの導入は，運行の効率化や高齢者の移動手段の確保，公共交通機関の運転手不足等，持続可能な公共交通体系の構築といった社会的課題の解決の一つの手段となり得るため，導入に向けた社会実験を継続して行います。

図３３　次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験（呉市・自動運転車両）

事業１３－２　交通の脱炭素化【継続】

・　交通の脱炭素化を進めていく中で，温室効果ガス排出量の少ない車両を導入することは，有効な取組の一つですが，車両価格が高価，バッテリーの耐用年数が短い，充電設備等の整備が必要といった課題があることから，情報収集・研究等を行いながら，バス車両のＥＶ化や水素エネルギーの利活用等を検討します。

出典：㈱ＥＶモーターズ・ジャパンホームページ
図３４　ＥＶバス

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】

・　呉駅周辺地域を，次世代モビリティも視野に入れた交通ターミナルに再整備することに併せて，呉駅を起点とした次世代モビリティの活用や，交通の脱炭素化に向けた検討等を推進し，ＤＸ・ＧＸ技術を活用した，環境に優しく持続可能性の高い次世代の交通ネットワークを検討します。

スケジュール	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和１０年度	令和１１年度
次世代モビリティ導入に向けた交通社会実験の実施			実施		
交通の脱炭素化			実施		
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			実施		

3　問題点と解決の方向性，施策（戦略）及び事業（戦術）の体系図

問題点と解決の方向性，施策及び事業の関係性を整理すると，次のようになります。

問題点

地域の交通のネットワーク

- 行きたい所に行けるバス路線がない。
- 運行経路が遠回りで，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。

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，ほか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。

乗り継ぎ・待合環境

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

交通事業者の経営状況及び公的資金投入額

- 自家用車による移動が多く，また，人口減少に伴い，利用者の減少が進んでいる。
- 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。

運転手・船員の確保・育成

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

地域の交通のマネジメント

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

解決の方向性

利便増進　運行方法，運行ルート，待合環境，車両等が最適で使いやすい地域の交通

基本的な考え方

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

方向性

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

単純明快　路線図，乗り継ぎ等が分かりやすく，使ってもらえる地域の交通

基本的な考え方

- 利用者目線で分かりやすい情報を提供すること。
- 初めての利用でも迷わずに移動できること。
- 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・配色等が統一的な案内システムの整備
- サービス水準に応じた柔軟な運賃制度の構築

安全・安心　安全性の高いサービスが安定供給され，持続可能性・採算性が高い地域の交通

基本的な考え方

- 呉市として，統一した基準により，運行の安全管理を行うこと。
- 交通事業の収支改善を図り，持続可能性を高めること。

方向性

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

魅力向上　身近な移動手段として認知され，にぎわい創出に貢献する地域の交通

基本的な考え方

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

方向性

- 地域公共交通協議会で議論し，地域の交通の改善の改善
- 地域の交通の運営に地域住民が参画
- 目指す姿の実現に係る推進体制の構築

施策（戦略）	事業（戦術）
施策 1 公共交通軸の強化	事業1－1 空港アクセス・瀬戸内アクセス・基幹幹線の改善【継続】
	事業1－2 幹線・支線の改善【新規】
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 JR駅のバリアフリー化等の推進【継続】
	事業4－2 ノンステップバス車両への計画的な更新【継続】
施策 5 分かりやすい情報の提供	事業5－1 路線番号，バス停名称等の見直し【拡充】
	事業5－2 デジタルサイネージやGTFS等による情報発信の拡充【拡充】
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 安全性の向上・公的負担額の削減に向けた経営努力	事業7－1 「交通戦略会議（仮称）」の設置【新規】
	事業7－2 運賃収入以外の収入減の確保に向けた取組【新規】
	事業7－3 幹線・支線の見直し【継続】
	事業7－4 呉市生活バス及び航路の見直し【継続】
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 第二種運転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 DX・GX 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】

第９章　達成状況の評価及び推進体制

１　評価指標と目標値

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

目指す姿（基本的な方針）

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

全体的な目標

【評価指標１】
地域の交通による市民一人当たりの移動回数

令和５年度	令和１１年度
ＪＲ呉線 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

解決の方向性

（1）利便増進

【評価指標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

令和５年度	令和１１年度
０件	延べ３件

【評価指標３】
待合環境の改善件数

令和５年度	令和１１年度
０件	延べ５件

（2）単純明快

【評価指標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

令和５年度	令和１１年度
０件	延べ１２件

（3）安全・安心

【評価指標５】
一般会計決算額に占める公共交通関連経費割合
（空港線，バス，乗合タクシー，航路）

令和５年度	令和１１年度
１．０７％	おおよそ１．０３％

【評価指標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）

令和５年度	令和１１年度
５５．１％	おおよそ５９．０％

【評価指標７】
運賃以外の収入金額（呉市生活バス）

令和５年度	令和１１年度
１４８，８６０円/年	６５０，０００円/年 （総額２，２５０，０００円）

【評価指標８】
運転手・船員の確保に向けた取組の実施件数

令和５年度	令和１１年度
０件	延べ５件

（4）魅力向上

【評価指標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

令和５年度	令和１１年度
０件	延べ１０件

２　目標設定の考え方

（1）算定方法等

ア　【評価指標１】地域の交通による市民一人当たりの移動回数

公共交通軸，生活交通の年間利用人数（回数又は乗車人員）の合計値を呉市の年度末の総人口で除した数値とします。ただし，クレアライン線，矢野焼山線及び広島焼山線並びに離島航路・生活航路以外の航路を除きます。

イ　【評価指標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

地域住民などが事業主体となり，新たに運行される地域の交通の導入件数とします。ただし，令和６年度時点において，吉浦地区・警固屋地区で運行されている乗合タクシー，日本版ライドシェア，実証実験等は，除きます。

ウ　【評価指標３】待合環境の改善件数

公共施設，医療機関，商業施設，福祉施設等への待合施設の設置等，待合環境の改善件数とします。呉市が実施する場合のほかに，本計画の事業に基づき，交通事業者が実施した場合も件数に含めます。

エ　【評価指標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

バス同士又はバスと鉄道等の乗り継ぎ拠点における，案内の改善件数とします。同一の乗り継ぎ拠点において，複数年（複数回）にわたり，改善を実施した場合は，それぞれ件数に含めます。

オ　【評価指標５】一般会計決算額に占める公共交通関連経費割合

呉市の一般会計決算額に占める公共交通に関する呉市負担額の割合とします。呉市負担額は，公共交通軸及び生活交通の運行に係る負担額の実績値（決算額）とします。

なお，地域の交通に関する設備投資，乗り継ぎ拠点の整備，新技術導入等に必要な臨時的・投資的費用は，呉市負担額に含めないものとします。

カ　【評価指標６】公共交通軸，生活交通の収支率

公共交通軸，生活交通の経常収益及び経常費用をそれぞれ合計し，「経常収益÷経常費用×１００」の計算で得られる数値とします。ただし，ＪＲ呉線並びにクレアライン線，矢野焼山線及び広島焼山線並びに離島航路・生活航路以外の航路を除きます。

キ　【評価指標７】運賃以外の収入金額（呉市生活バス）

呉市生活バスにおけるバス車体への広告，車内放送に対する広告料等，運賃以外の収入金額の合計値とします。バス停などのネーミングライツに対するライセンス料も収入金額に含めます。

ク　【評価指標８】運転手・船員の確保に向けた取組の実施件数

合同就職説明会，会社見学・職業体験等，本計画に位置付けた運転手・船員の確保に向けた取組の実施件数とします。交通事業者等と呉市が共催する取組も件数に含めます。

ケ　【評価指標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

戦略会議において，交通事業者を始めとした有識者の意見を反映し，企画，立案した新たな利用促進策の取組件数とします。本計画に位置付けた事業であっても，戦略会議で議論し，実施した事業は，件数に含めます。

(2) 評価サイクル

すべての評価指標について，毎年度６月頃を目途に前年度の評価結果を検証した上で，呉市地域公共交通協議会に報告することとします。

３　計画の推進体制

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

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

また，計画の推進に当たっては，都市計画部門，観光部門，財政部門等，庁内の関係部署も戦略会議に参加するものとし，連携を図っていきます。

4　「交通戦略会議（仮称）」の概要

<table>
<tr><td>名　　称</td><td>交通戦略会議（仮称）</td></tr>
<tr><td>構 成 員</td><td>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。</td></tr>
<tr><td>役　　割</td><td>(1) 呉市地域公共交通計画の進捗管理
・　本計画に位置付けた事業の企画や実施状況の確認，効果検証，取組の改善策等について協議し，本計画の評価・進捗管理を行います。
(2) 呉市生活バス・空港アクセスの管理体制の整備及び呉市の支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化
・　交通サービスの量・質，持続可能な財政負担及び安全性の観点から，定期的にモニタリングを実施し，呉市生活バス，空港アクセスの管理体制の整備及び支援に応じた民間路線バス等との調整並びに鉄道との連携強化に向けた検討を行います。
(3) 地域の交通に関する諸課題の共有・改善策検討
・　呉市における地域の交通に関する諸課題について，会議内での情報交換を行いながら，前例にとらわれない調査や具体的な改善策の検討を行います。
(4) 呉駅を核とした交通ネットワークの検討
・　呉駅を核とした，利便性・効率性の向上に加えて地域活性化にも資する，次世代を見据えた持続可能性の高い呉市の交通ネットワークの在り方の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>開催回数</td><td>年４回程度（６月，１０月，１２月，３月を予定）</td></tr>
<tr><td>会議内容</td><td>○定例的に協議する事項
<table>
<tr><th>回　次</th><th>内　容</th></tr>
<tr><td>毎　回</td><td>・事業の進捗管理，協議
・サービス実績（※２１）のモニタリング</td></tr>
<tr><td>第１回</td><td>・前年度事業の評価について
・次年度事業の企画について</td></tr>
<tr><td>第２回</td><td>・次年度事業の決定について</td></tr>
<tr><td>第３回</td><td>・次年度事業の計画について</td></tr>
<tr><td>第４回</td><td>・次年度事業の確認について</td></tr>
</table>
※２１：利用者数（一人当たりの利用回数，ユニークユーザー数），利用者の属性，収支率，欠便数，遅延状況，苦情件数・内容，事故件数等
○随時協議する事項
呉市生活バス・空港アクセスの管理体制の整備等，地域の交通に関する諸課題及び呉駅を核とした交通ネットワーク等の検討については，随時協議を行います。</td></tr>
</table>

5　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。

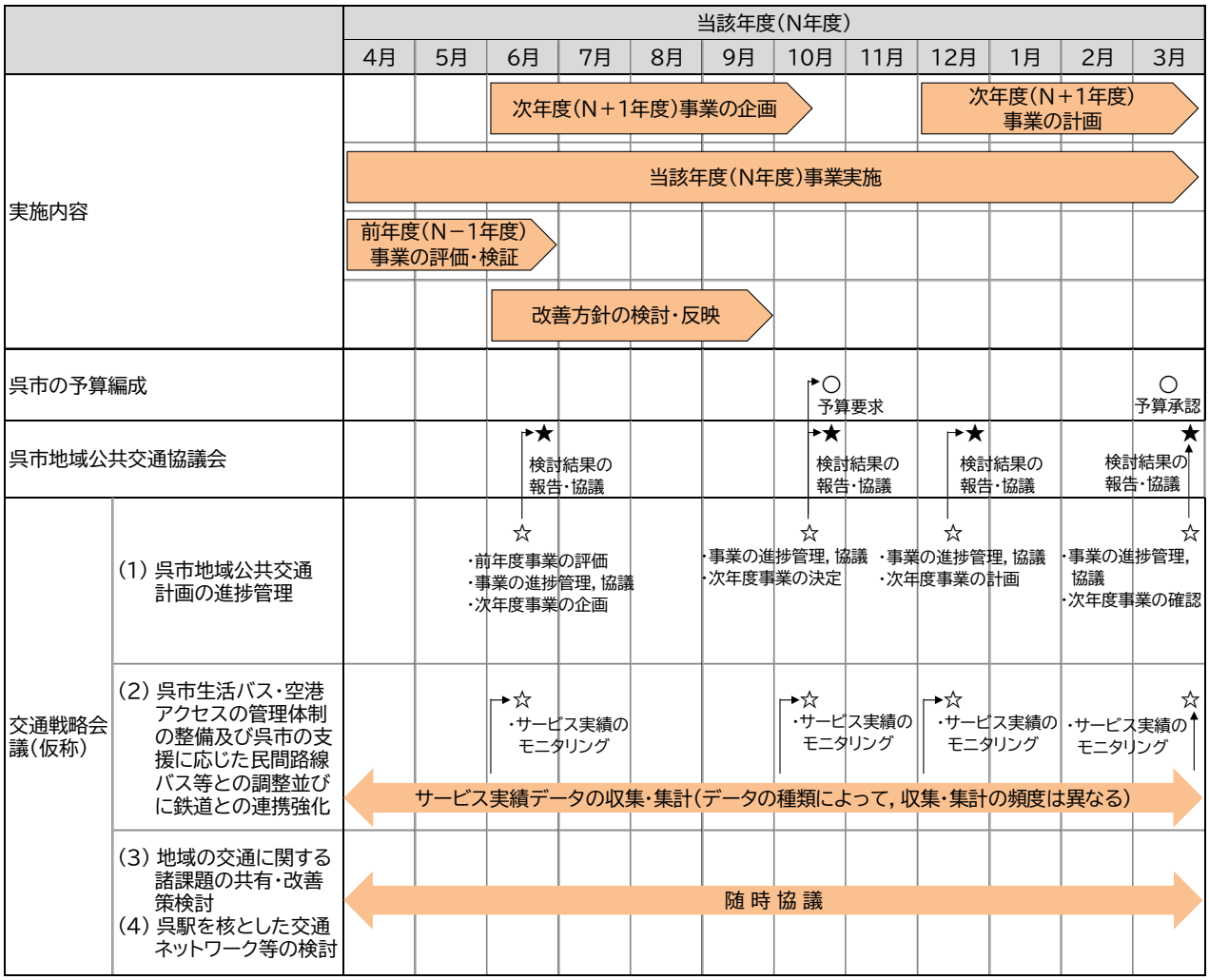


図３５　計画の推進スケジュール