

海田町地域公共交通網形成計画

令和 2（2020）年 3 月

海 田 町

目 次

1. 計画の概要	1
1-1. 計画策定の目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画の区域・期間	2
2. 地域概況の整理	3
2-1. 位置・地勢	3
2-2. 人口特性	4
2-3. 施設配置	7
2-4. 自動車交通	8
3. 上位・関連計画の整理	12
4. 地域公共交通の現状	25
4-1. 鉄道	25
4-2. 路線バス	27
4-3. 町内循環コミュニティバス	30
4-4. タクシー	33
4-5. その他の移動支援	34
5. 地域公共交通の利用実態とニーズ	35
5-1. アンケート調査・意向調査等の概要	35
5-2. 日常移動の実態	38
5-3. 地域公共交通の利用実態・ニーズ	43
5-4. 事業者の意向	65
6. 地域公共交通の役割と課題	67
6-1. 現況特性の整理	67
6-2. 地域公共交通の問題点	68
6-3. 地域公共交通の課題	69
6-4. 地域公共交通ネットワークの配置方針	71

7. 基本方針と計画の目標	73
7-1. 基本方針	73
7-2. 計画の目標と評価指標	74
8. 目標達成のための施策	77
8-1. 施策体系	77
8-2. 施策展開	78
8-3. 施策展開の考え方	83
付属資料	付属 1
付属資料 1 計画策定の経過	付属 1
付属資料 2 海田町公共交通協議会設置要綱	付属 2
付属資料 3 海田町公共交通協議会委員名簿	付属 4

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の目的

海田町の地域公共交通は、鉄道・路線バス・町内循環コミュニティバス・タクシーで構成されています。

少子高齢化社会の到来にあたり、町民の生活を支える交通の確保に向けた取り組みを見直す必要性が高くなっています。また、新庁舎の移転などのまちづくりの変化に合わせた公共交通網の再編が必要となっています。

このため、将来にわたって、高齢者等の交通弱者を含めた町民全員の生活移動を支えていくための地域公共交通の在り方を示すことを目的として、その他のまちづくりに関する計画と連携した『海田町地域公共交通網形成計画』を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、「海田町第4次総合計画」、「海田町都市計画マスタープラン」などの上位・関連計画を踏まえ、町民の暮らしを支える地域公共交通を確保・維持していくことの視点や、今後増加することが見込まれる高齢者等の交通弱者を含めて、誰もが社会参加できる移動環境づくりの視点を持ち、将来のまちづくりとの連携を図りながら策定するものです。

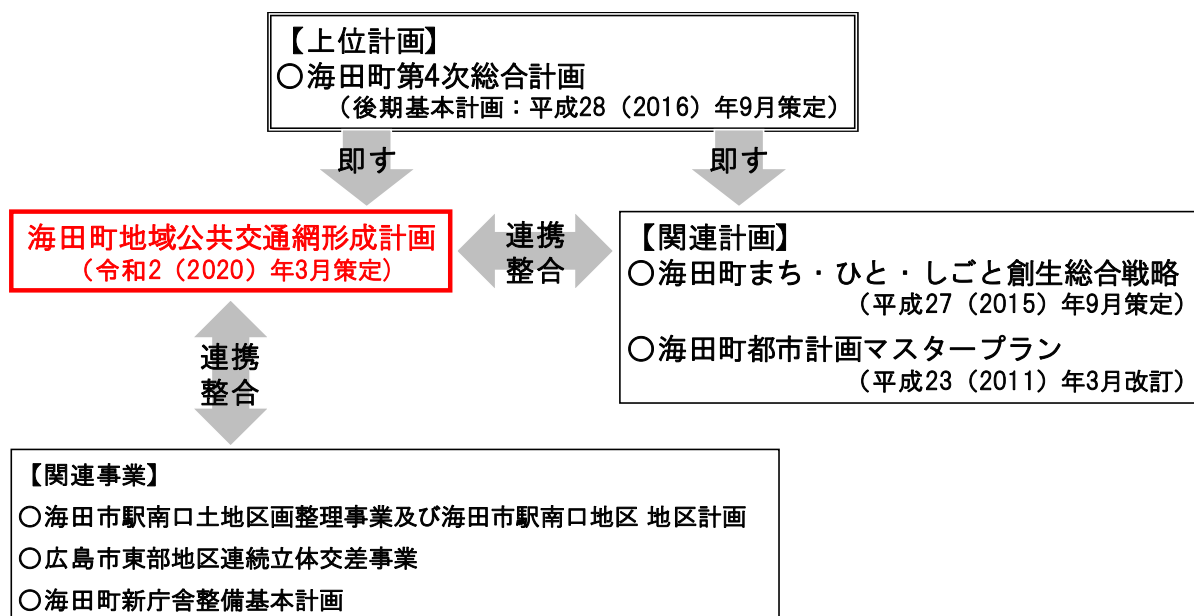


図 本計画と上位・関連計画の位置づけ

1-3. 計画の区域・期間

本計画の対象区域は、海田町全域とします。

また、本計画の計画期間は、令和 2（2020）年度から令和 6（2024）年度までの 5 年間とします。



図 本計画の対象区域

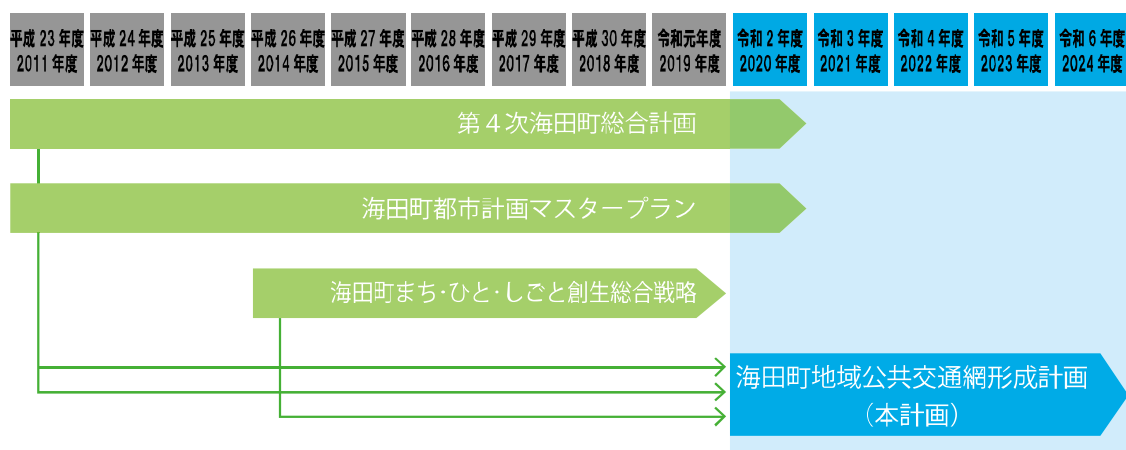


図 本計画の計画期間

2. 地域概況の整理

2-1. 位置・地勢

本町は、広島都市圏の東部に位置し、周囲を広島市安芸区及び安芸郡熊野町に囲まれており、町の面積は約 13.8km² で県内市町のうち 2 番目に小さい自治体です。

南東部は標高 500～600m 前後の山地が連なり、北西方向になだらかな丘陵地が広がっており、町域の約半分を占めています。北部にも山麓があり急傾斜地となっています。

これらに挟まれて瀬野川が南西方向に流れ、流域に平地が帯状に形成されています。

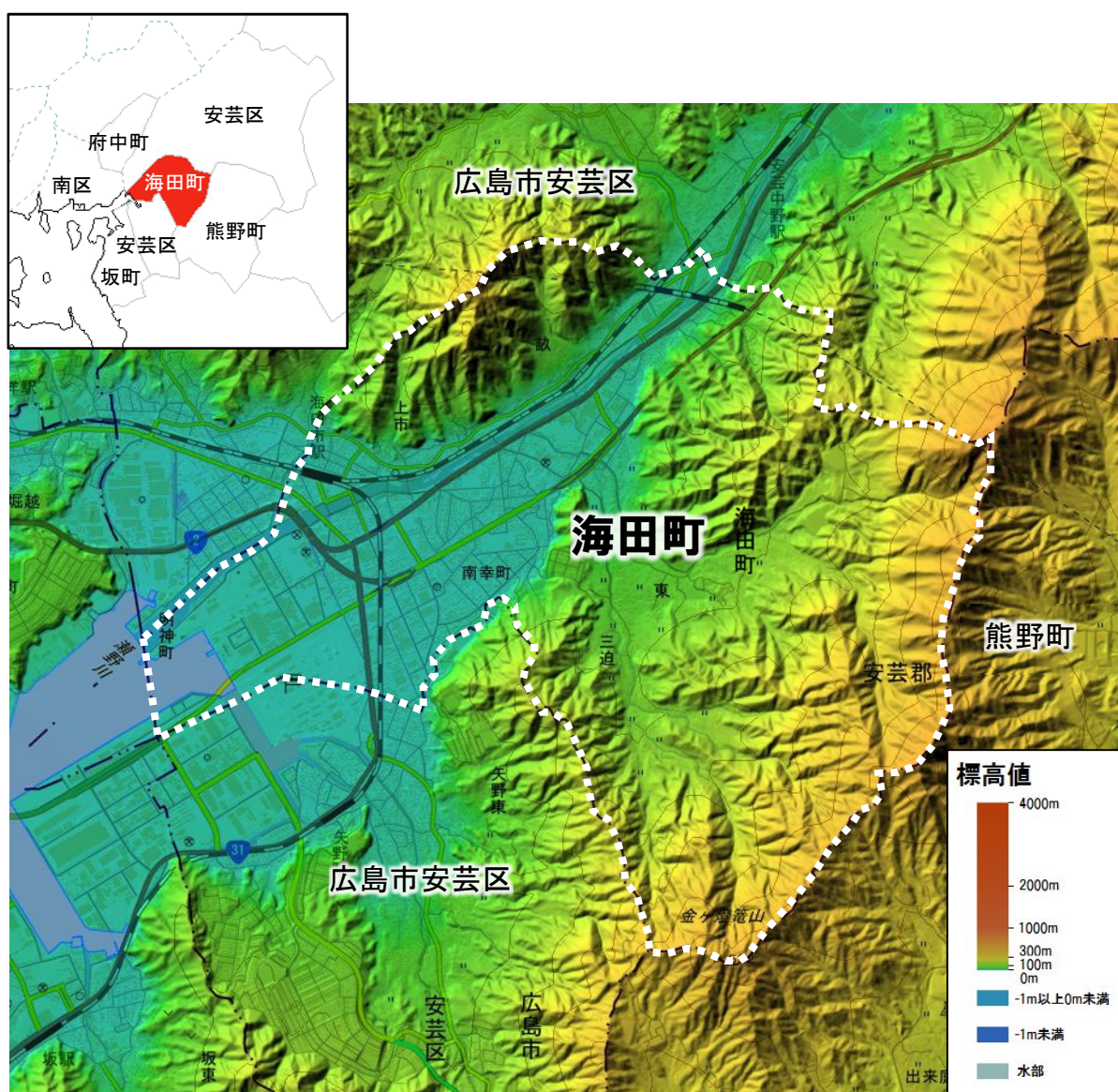


図 海田町の位置、地勢

※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

2-2. 人口特性

①人口の変化

本町の将来人口は、令和 12（2030）年に増加傾向から減少に転じると予測されています。

高齢化率は今後も継続して上昇し、令和 17（2035）年には約 26%、令和 42（2060）年には約 32%になると予測されています。

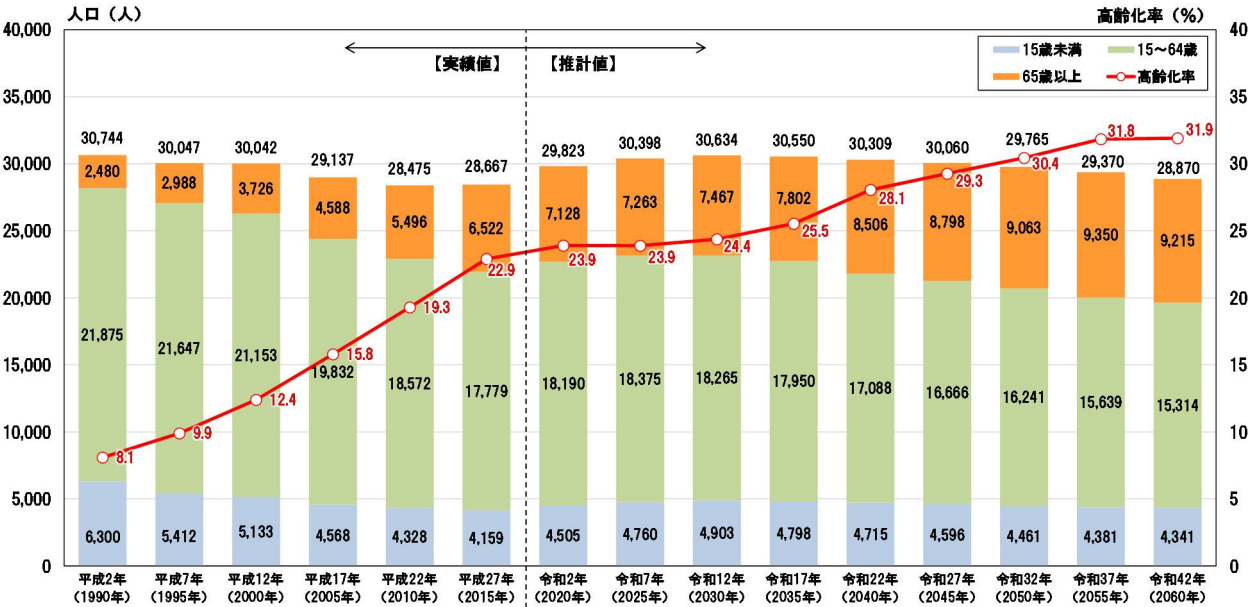


図 海田町の将来人口及び高齢化率

資料／平成 2（1990）～平成 27（2015）年：国勢調査をもとに作成
令和 2（2020）～令和 42（2060）年：国勢調査をもとに海田町で独自推計して作成
（令和 2（2020）年 1 月）

〔参考〕海田町独自推計における人口推計（仮定値）の方法と条件

仮定値 の設定	出生率	海田町人口ビジョンで目標としている出生率を採用（1.98）
	生存率	国立社会保障・人口問題研究所の仮定値を採用
	社会増減 （純移動率）	2030 年まで増傾向を維持、以降は人口増減均衡と仮定

②人口分布

人口の分布状況は下図の通りであり、南昭和町や大正町、南大正町周辺などの国道2号や東広島バイパス沿線のエリアに人口が集中しています。

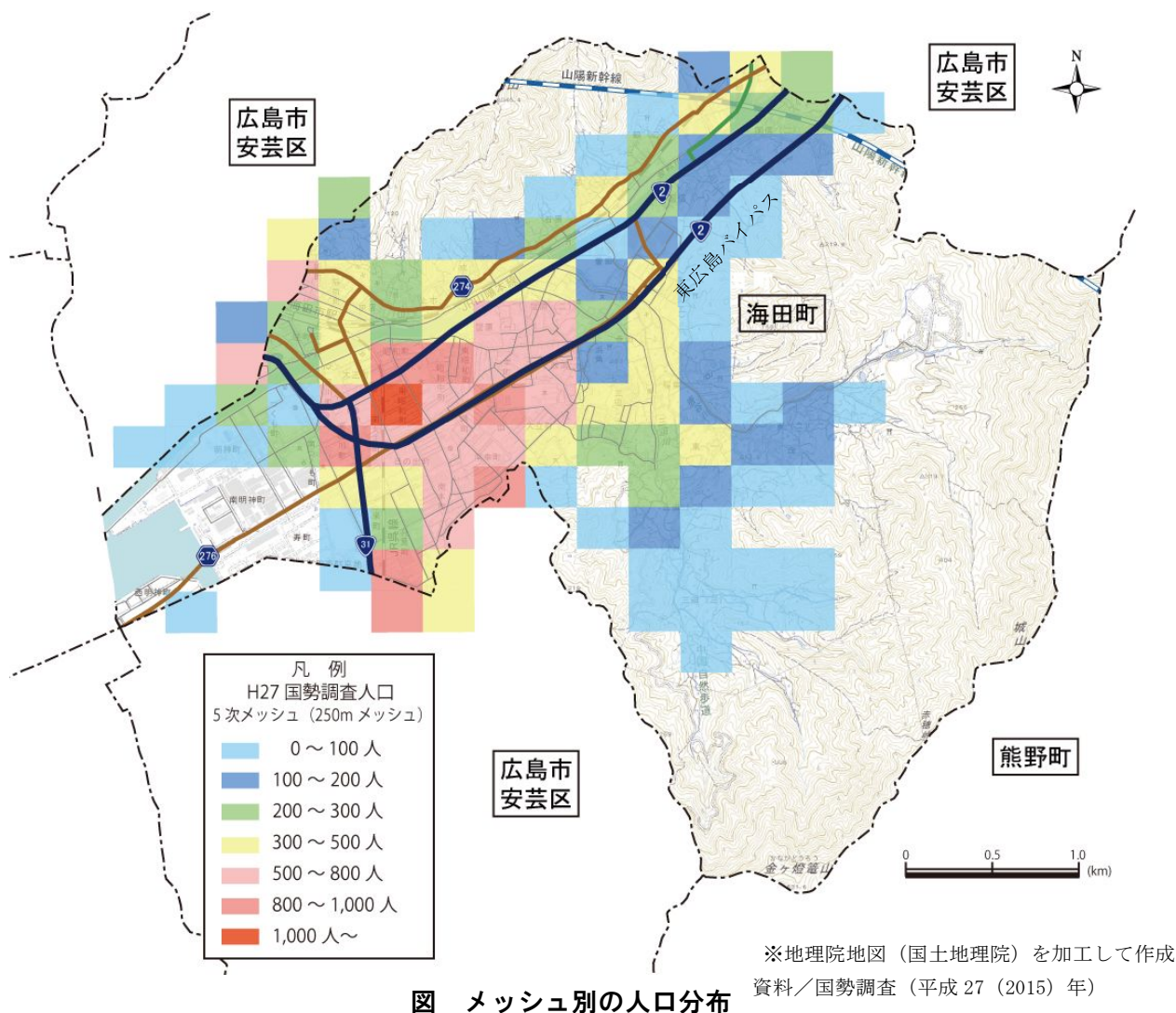


図 メッシュ別の人口分布

③高齢化率

高齢化率の分布をみると、瀬野川の右岸側を走る県道 274 号（瀬野船越線）沿線において 30% 以上のエリアが集中し、南東部の丘陵地にも存在しています。また、一部では 50% を超えるエリアも存在しています。

また、高齢化率が高いエリアでは、後期高齢化率が 10% を超えており、また丘陵部において 20% 以上のエリアが存在しています。

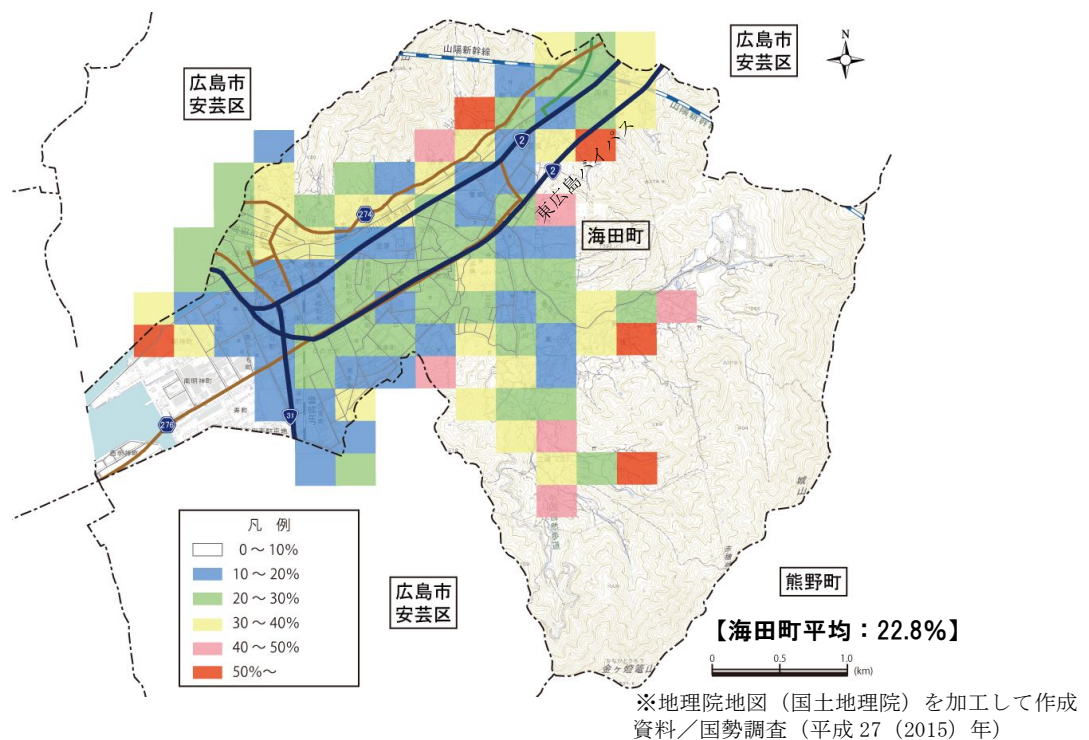


図 メッシュ別の高齢化率（65 歳以上）の分布

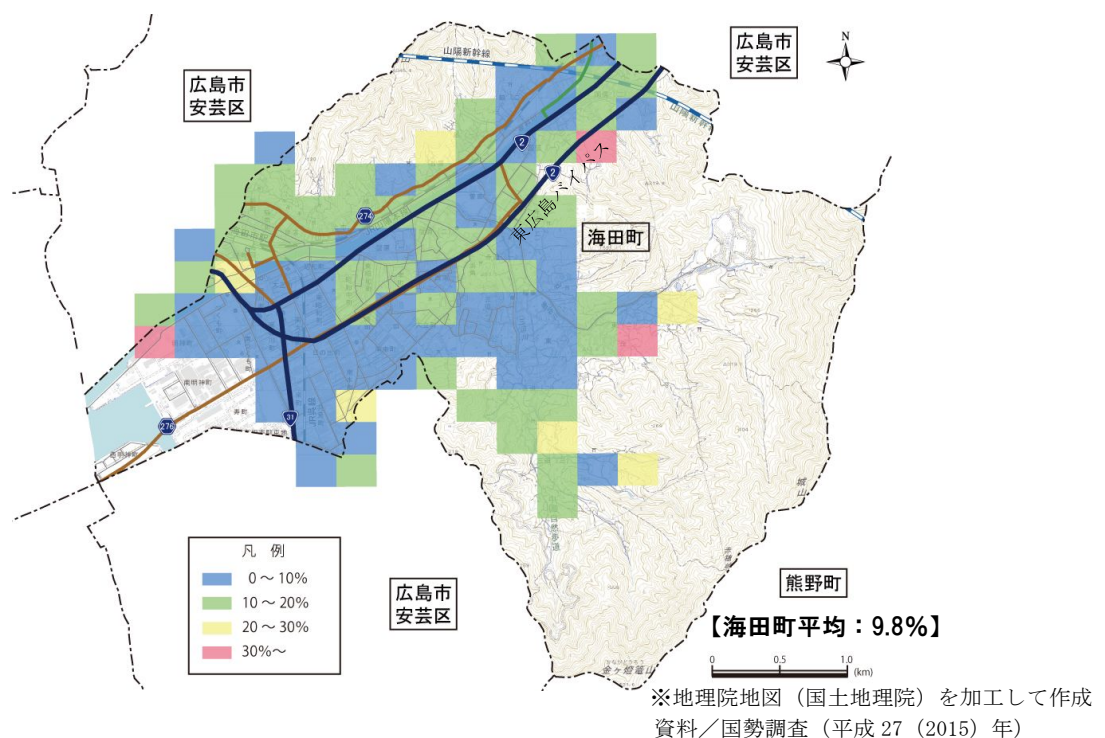


図 メッシュ別の後期高齢化率（75 歳以上）の分布

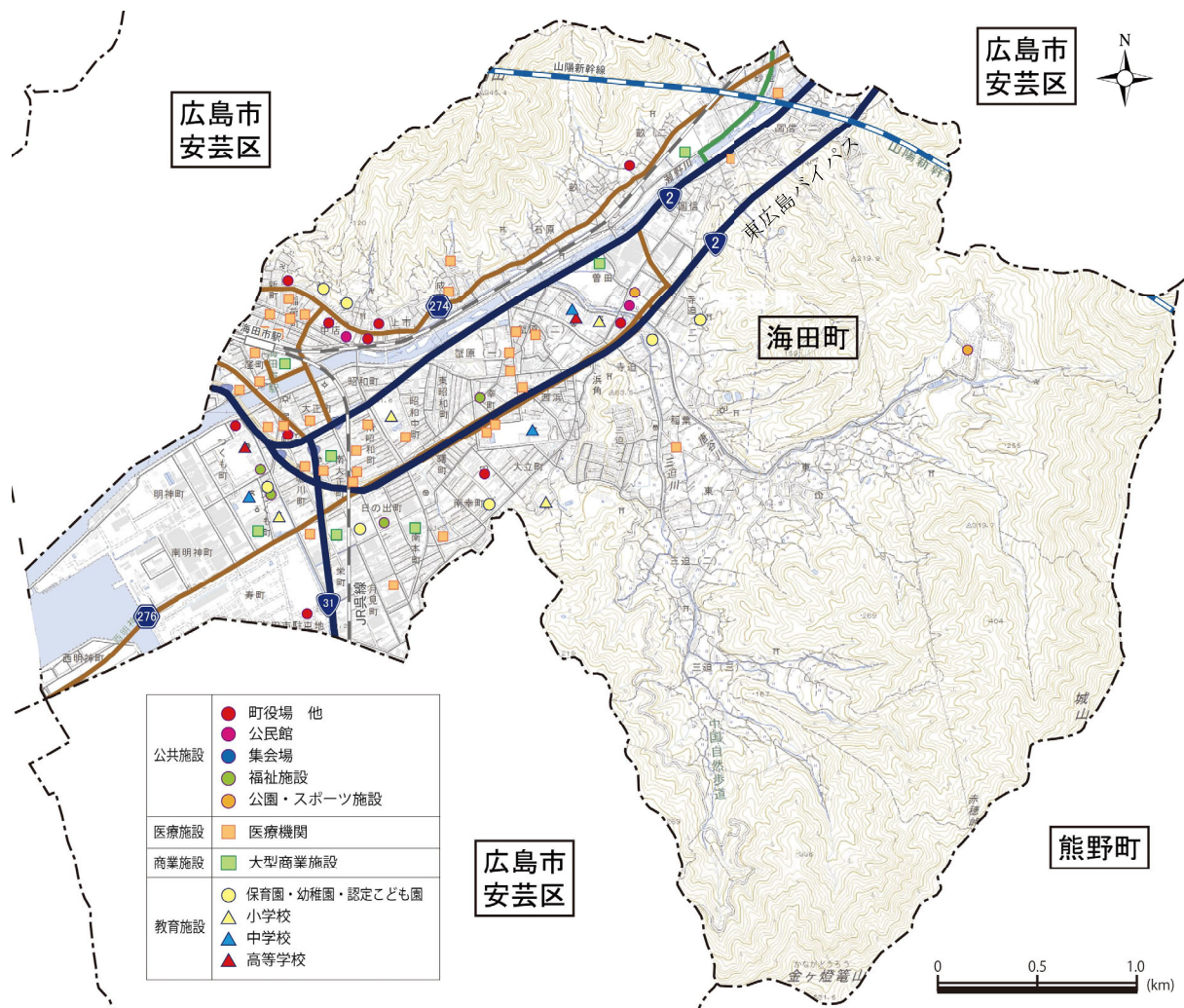
2-3. 施設配置

公共施設は、JR 海田市駅北側の県道 274 号（瀬野船越線）沿線や町西部の平地部に集中して立地しています。その他、町域のほぼ中心部に町民センターや海田東公民館が、東部の山間部には海田総合公園が整備されています。

医療施設は、救急医療機関（二次、三次）^(※1) はなく、その他の医療施設が JR 海田市駅周辺や東広島バイパス沿線に集中して立地しています。

商業施設は、近年 JR 海田市駅南口とイオン海田店跡地に新たに店舗が開店したことで、現在、店舗面積 1,000 ㎡以上の大型小売店が 7 店舗あります。

教育施設は、保育園・幼稚園等が 7 園、小学校 4 校、高等学校 2 校が立地しており、中学校は、平成 31（2019）年 4 月に開校した広島国際学院中学校が加わり、3 校が立地しています。各学校とも、町中心部の平地部に分散して立地しています。



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

資料／海田町

広島県保健医療計画（第 7 次）

救急医療 Net Hiroshima

全国大型小売店総覧 2020

図 施設の立地状況

（※1）：「二次救急医療機関」とは、24 時間体制で救急患者の受け入れができ、手術や入院治療を提供できるなどの設備が整った施設
「三次救急医療機関」とは、一次（初期救急対応）や、二次では対応できない重症・重篤患者の受け入れが可能な施設

2-4. 自動車交通

①道路網

幹線道路は、町内を流れる瀬野川に並走し、左岸側に国道2号、右岸側に県道274号（瀬野船越線）が整備されています。

国道2号の渋滞緩和等を目的とした東広島バイパスは、高架部の整備が進められています。あわせて、平面部の県道276号（矢野海田線）の整備も進められています。

また、国道2号は町西部で、南北に走る国道31号と交差しています。

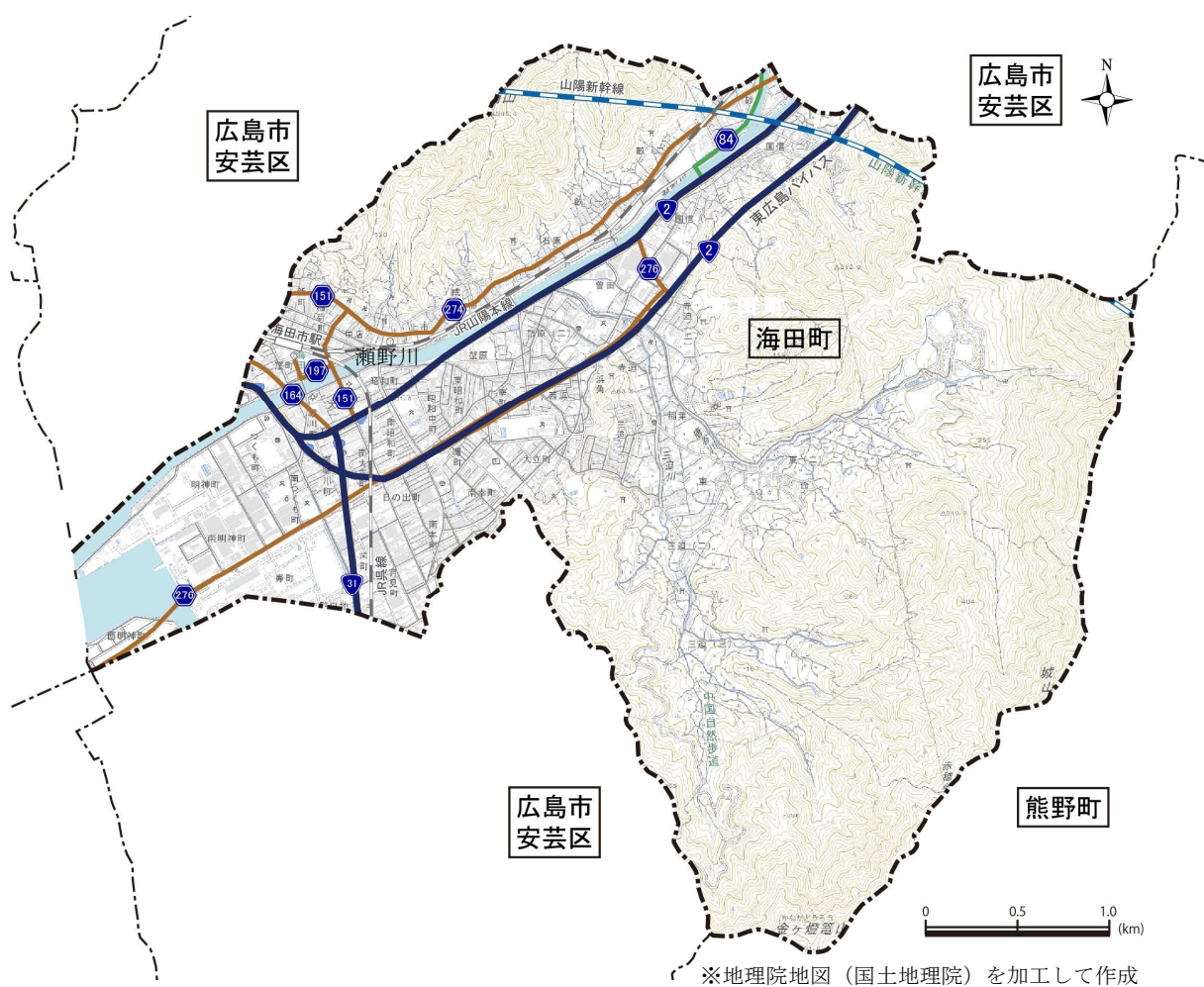


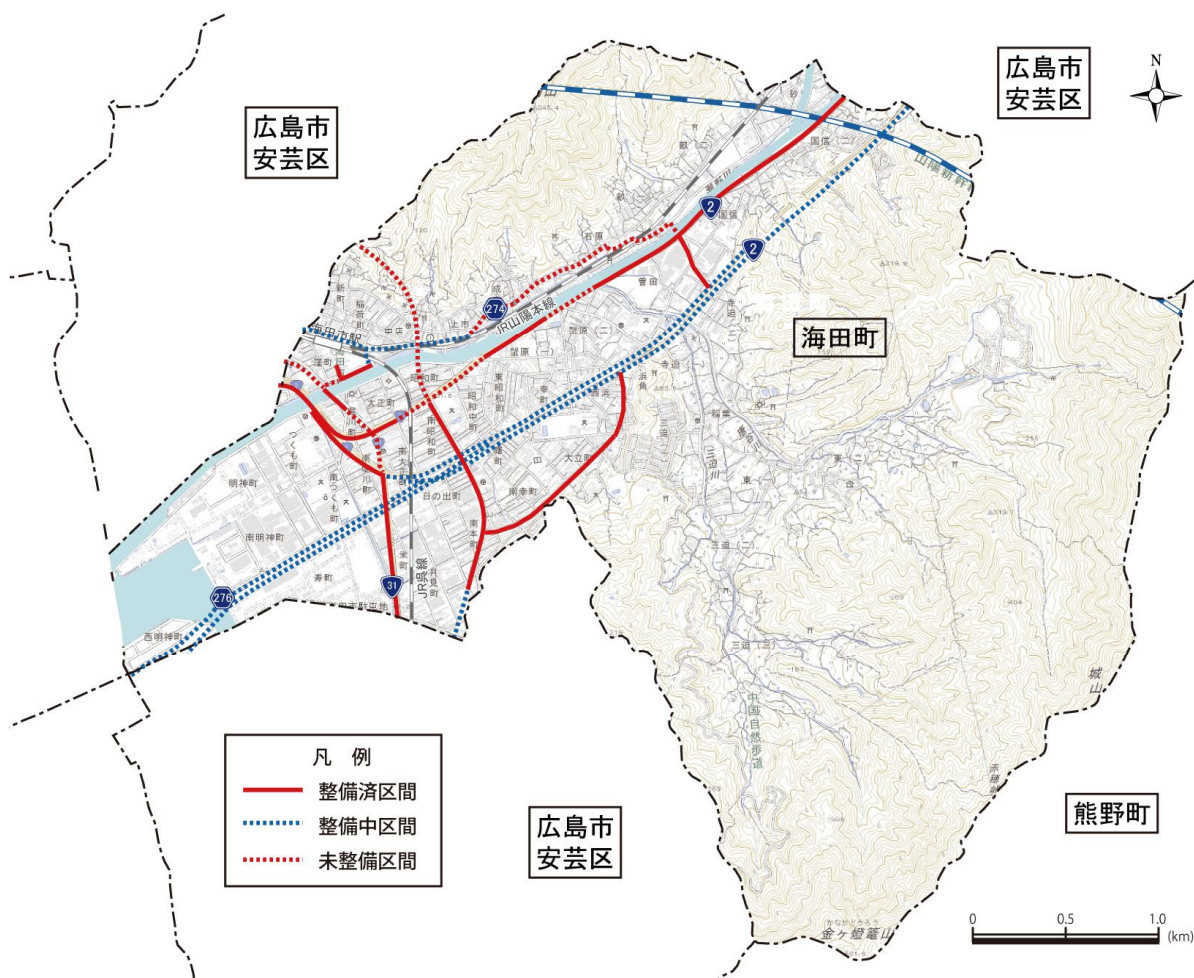
図 道路網

②都市計画道路

町内の都市計画道路^(※2)は約21.0kmが計画され、このうちの約33%（約6.9km）の整備が完了しています。

表 都市計画道路の整備状況（令和元(2019)年5月時点）

	計画決定	整備済み	整備率
自動車専用道	5,270 m	0 m	0%
一般道	15,710 m	6,860 m	44%
合計	20,980 m	6,860 m	33%



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

図 都市計画道路整備状況

資料／海田町

(※2)：「都市計画道路」とは、都市の骨格を形成する重要な都市施設のひとつで、円滑な都市交通と良好なまちづくりを実現するために、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路

③自動車交通量と主要渋滞箇所

町内の国道2号や国道31号には、1万台/日を超える交通量があり、国道31号には3万台/日を超える区間もあります。

これらの道路の交差点などは、主要渋滞箇所を選定され、朝夕の通勤帰宅時間帯などを中心に日常的に渋滞が発生している状況です。

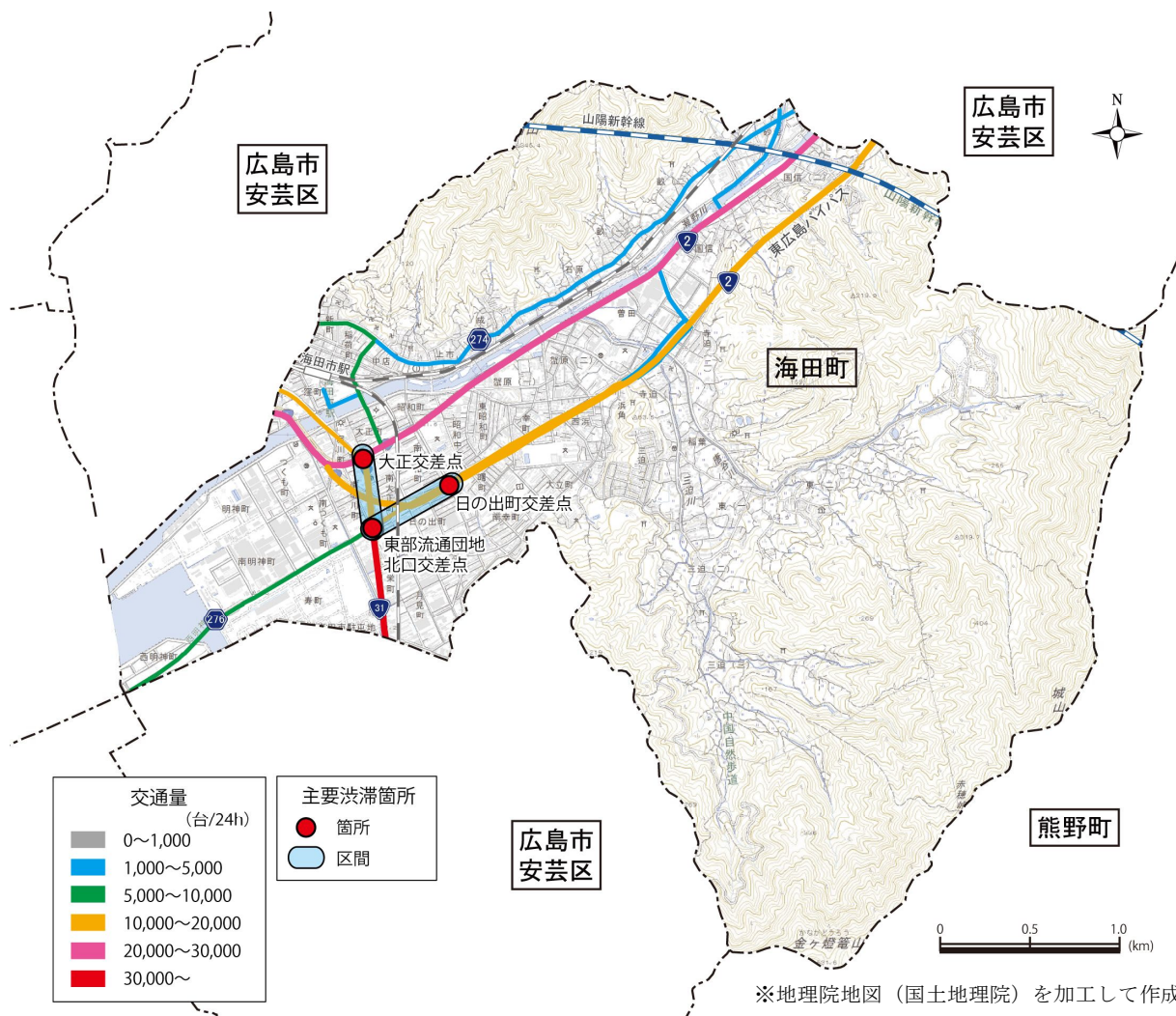


図 自動車交通量と主要渋滞箇所

資料／交通量：平成27（2015）年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）
 主要渋滞箇所：令和元（2019）年10月24日現在（国土交通省中国地方整備局）

※主要渋滞箇所は、各県道路交通渋滞対策部会において検討してきた県内の渋滞箇所について、パブリックコメントの結果及び最新データ等による検証の上、選定されたもの。

④自動車保有台数

町内の自動車保有台数は、普通自動車は横ばい傾向にありますが、軽自動車は増加傾向にあり、平成 25（2013）年から 5 年間で約 2 割増加しています。

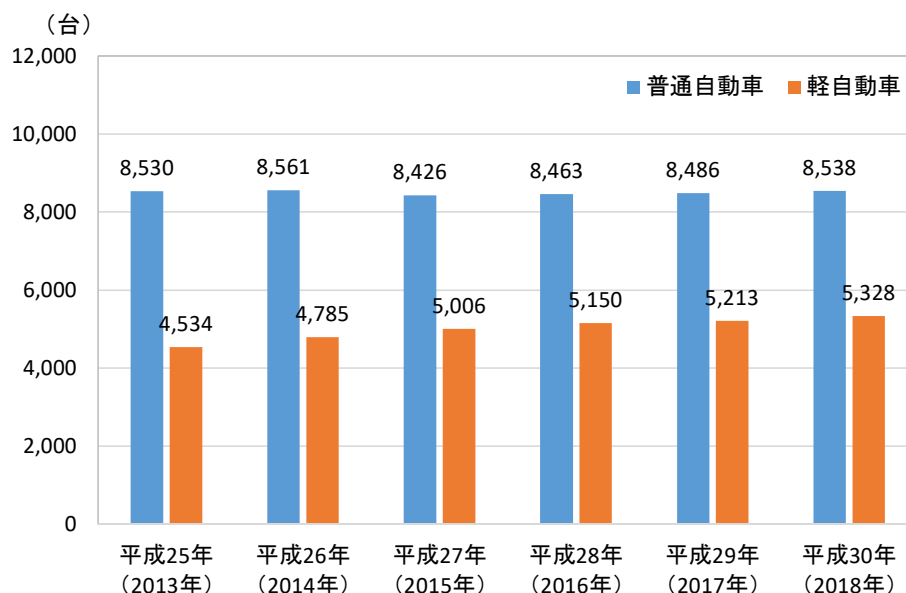


図 海田町内の自動車の保有台数

資料／市区町村別軽自動車車両数
市区町村別自動車保有車両数
※各年 3 月末時点の乗用車数

⑤運転免許証自主返納者数

平成 29（2017）年 3 月の改正道路交通法の施行により、高齢運転者対策の推進に関する内容が改正されています。

平成 27（2015）年以降、海田町では 75 歳以上の後期高齢者の運転免許自主返納者数が増加傾向にあります。

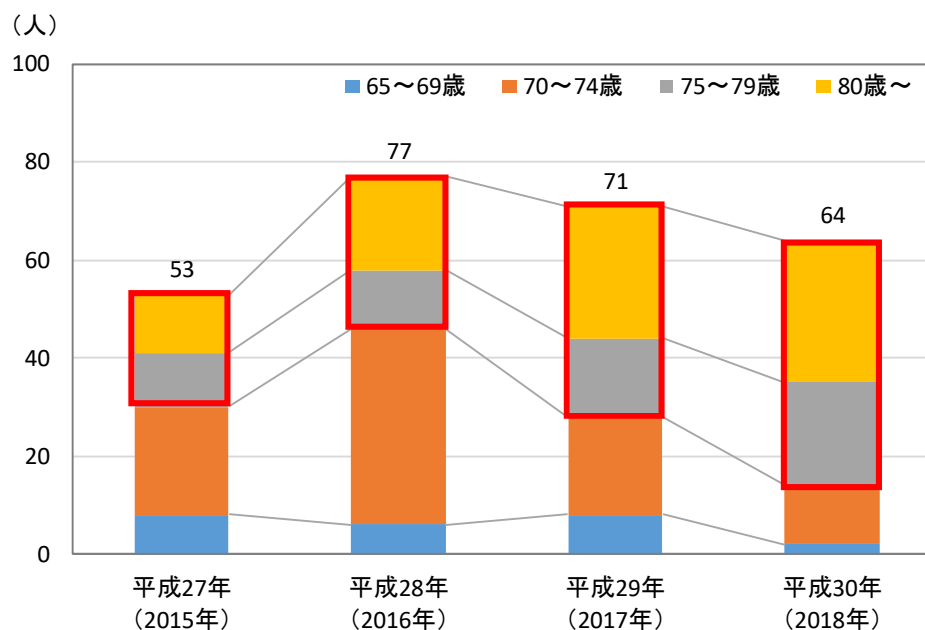


図 海田町の高齢者運転免許証自主返納者数

資料／海田警察署

3. 上位・関連計画の整理

本計画に関わる上位計画及び関連計画の概要、並びに地域公共交通の関連項目を整理します。

- 1) 第4次海田町総合計画
- 2) 海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 3) 海田町都市計画マスタープラン
- 4) 海田市駅南口土地区画整理事業及び海田市駅南口地区 地区計画
- 5) 広島市東部地区連続立体交差事業
- 6) 海田町新庁舎整備基本計画

1) 第4次海田町総合計画

①計画の概要

- ・総合計画は、まちづくりを方向づけ、施策を総合的かつ計画的に実施していくために策定するものであり、海田町では今回が第4次の総合計画となる。
- ・基本構想：海田町のまちづくりを大きく方向づけるものであり、都市像や基本目標を明らかにし、その実現のためのまちづくりの展開方向などを明らかにするもの。
- ・基本計画：基本構想に基づき、必要な施策の方針と具体的な施策などを体系的に定めるもの。また「部門別計画」と、その中から取り上げた主要な施策に基づく重点的な事業をまとめた「主要プロジェクト」、及び「地区別まちづくりプラン」によって構成。
- ・実施計画：基本計画で示した施策の実施のために必要な事務事業を明らかにする中期計画（3年間）で、基本構想、基本計画をもとに別途作成し、毎年度見直しを行い、計画の基本性を保持しながら、現実に応じた弾力的な対応を図るもの。

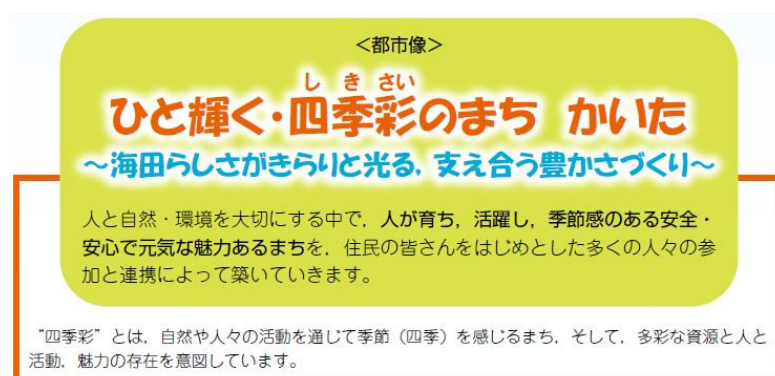
②計画の期間

- ・目標年次：令和2（2020）年
- ・計画期間：平成23（2011）年度～令和2（2020）年度までの10年間
 - 前期基本計画：平成23（2011）年度～平成27（2015）年度
 - 後期基本計画：平成28（2016）年度～令和2（2020）年度

③計画の方向性

○まちづくりの基本理念

<都市像>



○まちづくりの基本目標

- 「子育てしやすく人が輝くまち」をめざす
- 「環境を大切にするまち」をめざす
- 「個性と活力のあるまち」をめざす
- 「支え合いと協働のまち」をめざす

○めざす都市構造

- ・海田町の住みよさと活力・魅力を持続的に高め、都市の均衡ある発展を図るため、「場所づくり（拠点・ゾーン）」と「つながりづくり（都市軸・環境軸）」に取り組む。

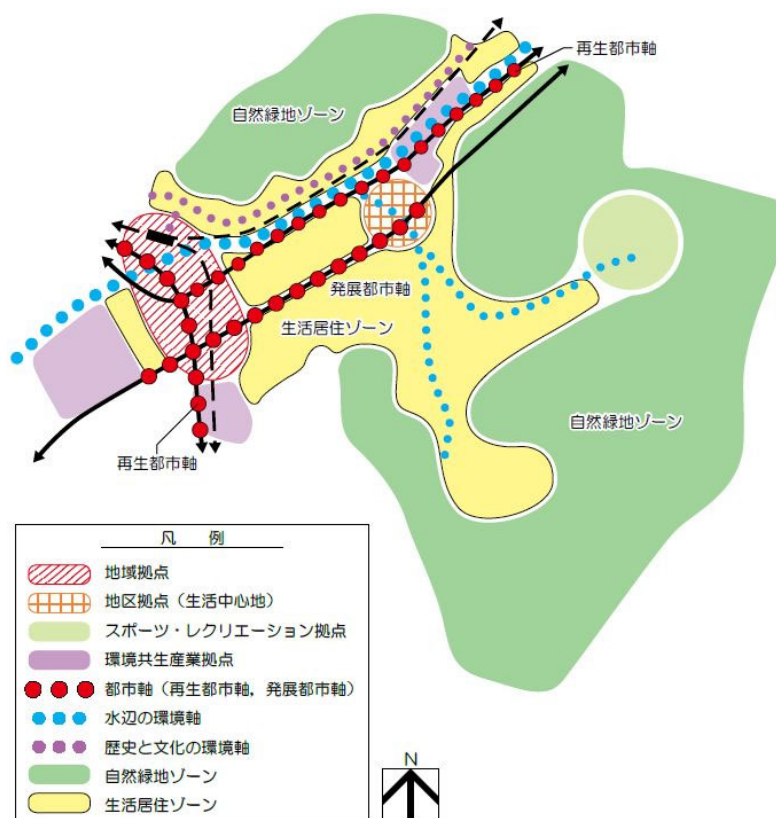


図 めざす都市構造

④公共交通に関する施策

公共交通に関する施策は以下の通りです。

3 交通空白地域の解消と交通利便性の向上

海田町の公共交通空白地域を解消し、交通利便性の向上を図るため、循環バスやその他の手段による持続可能な公共交通の確保・充実に努めます。

具体的施策

(1) 交通不便地域の解消

○地域の実情などを踏まえながら、地域の交通利便性の確保・向上に努めます。

(2) 町内循環コミュニティバスの継続運行とそのルート変更

○運行状況や住民ニーズなどを踏まえながら、町内循環コミュニティバス運行の継続と充実に努めます。

○住民要望等や将来の道路網の整備などを踏まえ、運行ルートの変更に取り組みます。

4 鉄道の利便性・快適性の向上と利用促進

都市交通の円滑化や地球温暖化対策などを鉄道利用の面からも進めるため、鉄道の利便性・快適性の向上と利用促進に取り組みます。

具体的施策

(1) 海田市駅のターミナル機能の強化

○海田市駅南口土地区画整理事業において、駅前広場やアクセス道路などの整備を図ります。

○海田市駅への停車便数の増加など、海田市駅の利便性や快適性の向上に関して、関係機関に働きかけます。

○海田市駅に接続するバスと鉄道の連絡性の向上などに取り組みます。

(2) 鉄道利用の促進

○地球温暖化対策や鉄道の利便性などに関する情報を提供し、住民の鉄道利用に関する意識の高揚に努めます。

○駐輪場の整備などを進めるとともに、自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）を促進します。

○住民の利便性を含め、鉄道利用環境の整備を検討します。

2) 海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略

①計画の概要

- ・海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び、海田町での計画策定時に策定中であった「広島県まち・ひと・しごと創生総合戦略」を勘案し、海田町の実情を踏まえた上で、まち・ひと・しごと創生に関する分野における目標や基本的方向、具体的な施策などをまとめたものである。
- ・策定にあたっては、別に作成する「海田町人口ビジョン」において提示した海田町における人口の現状と将来の展望を十分に踏まえたものである。

②計画の期間

- ・平成 27（2015）年度～令和元（2019）年度までの 5 年間

③施策の方向

○政策分野

政策分野 1 結婚・出産・子育ての希望をかなえる

結婚・妊娠・出産・育児のしやすいまちづくりに向けた環境整備等の取組を推進することにより、出生数の増加をめざします。

政策分野 2 健康で安全・安心ないきいきとした暮らしを守る

住民に最も身近な基礎自治体として、住民の健康増進や心の豊かさの実感に向けた取組を推進することにより、健康寿命の増加をめざすとともに、安全・安心な生活の基礎となる防災、防犯への取組を充実強化します。

政策分野 3 海田町への新しいひとの流れをつくる

海田町への来訪や移住、定住に向けた情報発信や基盤整備、海田町の知名度向上に繋がる取組を推進することにより、人口の社会増の維持をめざします。

政策分野 4 働きがいのある就労の場を確保する

海田町に住みながら通勤できる範囲での就労の場の確保に向けた環境整備等の取組を推進するため、起業件数の増加をめざします。

④公共交通に関する施策

公共交通に関する施策は以下の通りです。

○今後の施策の基本的方向

[政策分野 2] 健康で安全・安心ないきいきとした暮らしを守る

基本的方向	施策
(1) 災害に強いまちづくりの推進	①災害に強い都市構造の形成 ②防災体制の充実・強化 ③防災情報伝達体制の整備・充実
(2) 暮らしの安全・安心の確保	①安全な交通環境と人にやさしい空間の整備・充実 ②防犯対策の推進
(3) 健康づくりの推進	①健康づくりのための保健サービスの充実
(4) 豊かな高齢社会の形成	①地域における支援体制の充実と地域包括ケアシステムの構築 ②介護予防の推進と介護サービス基盤の整備 ③高齢者の安心な生活の支援
(5) 住宅・住環境の整備	①下水道の整備 ②町営住宅の計画的な整備 ③山畝地区の基盤整備
(6) 利便性・快適性を備えた公共施設等の整備	老朽化した既存施設のあり方について検討し、地域活動及び生涯学習、まちづくりの拠点となる施設の整備に取り組む。また、<u>公共施設等への住民のアクセスを確保するため、町内循環コミュニティバスの継続運行に取り組む。</u> ①社会教育施設の整備・充実と有効活用 <u>②交通空白地域の解消と交通アクセス利便性の向上</u> ・<u>運行状況や住民ニーズなどを踏まえた、町内循環コミュニティバス運行の継続・充実</u> ・<u>民間バス会社との連携による地域の公共交通の確保</u> <重要業績評価指標（KPI）> ・循環コミュニティバス年間延べ利用者数 基準値(H26 年度)：40,936 人 目標値(H31 年度)：44,000 人

3) 海田町都市計画マスタープラン

①計画の概要

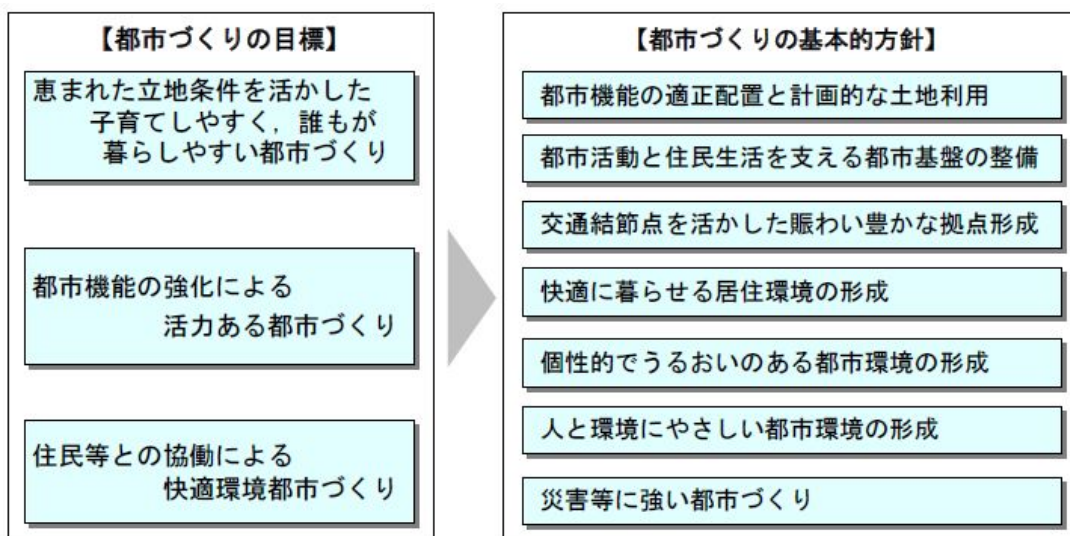
- ・都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2項により「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に位置付けられるものである。
- ・海田町は、平成13（2001）年3月に「海田町都市計画マスタープラン」を策定し、都市計画に係る諸施策を進めてきたが、平成22（2010）年度末で計画期間が経過すること、上位計画である第4次海田町総合計画が策定されたことなどから、上位計画との整合を図るとともに、都市計画を取り巻く環境の変化を踏まえて、新たな「海田町都市計画マスタープラン」を策定した。
- ・本計画の目的は、都市計画の適切な運用を通じて、快適で住みよい都市づくりの推進に資することである。

②計画の期間

- ・概ね20年後（令和12（2030）年）の都市の姿を展望しつつ、令和2（2020）年を目標年次として策定

③都市づくりの方針

○都市づくりの目標と基本方針



○将来の都市構造

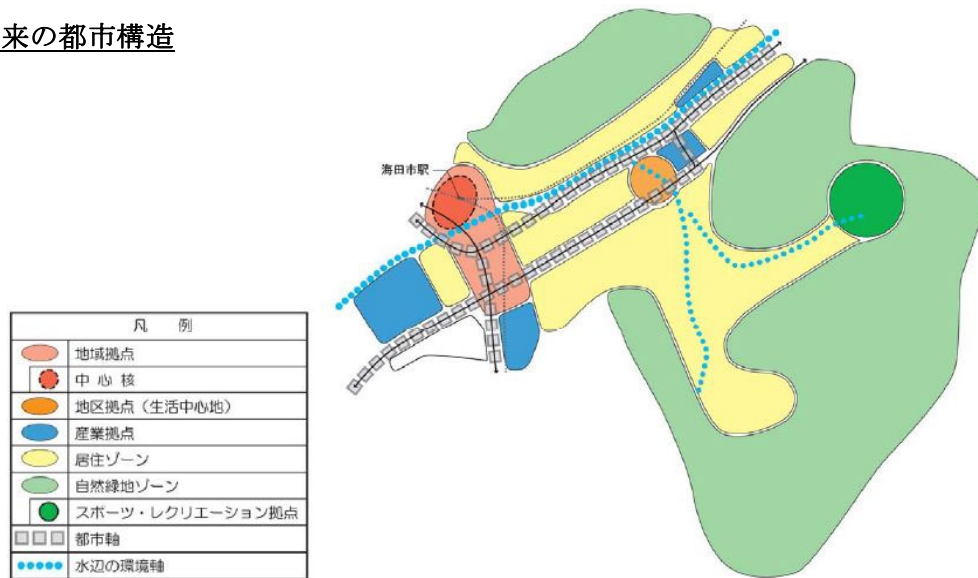


図 将来の都市構造

④公共交通に関する整備方針

公共交通に関する施策は以下の通りです。

○都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備：公共交通

<基本方針>

- ・都市交通の円滑化、生活交通の確保、地球温暖化対策等を進めるため、鉄道利用の利便性の向上、住民ニーズに対応したバス運行などにより、鉄道、バス等の公共交通機関の利用を促進する。

<整備方針>

（ア）鉄道

- ・広島市東部地区連続立体交差事業を促進し、交通の円滑化と市街地の一体性の確保を図る。
- ・海田市駅の駅舎整備の促進、駅前広場、駐輪場、運行情報提供施設等の整備、バスとの連絡性の向上等により交通結節機能の強化を図るとともに、自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）等を促進する。

（イ）バス

- ・路線バスについては、現状の路線維持に努めるとともに、低床バスの導入を働きかける。
- ・町内循環コミュニティバスについては、住民ニーズ、運行状況、道路整備状況等を踏まえ、効率的、効果的なバス運行に取り組むとともに、新規路線の設置、既存路線の見直しなどにより運行の充実・強化に努める。
- ・バス利用の利便性の向上を図るため、関係機関と連携し、バス停の整備等の検討を行う。

○人と環境にやさしい都市環境の形成

<基本方針>

- ・子育て世代や高齢者・障がい者をはじめ全ての住民が安全、安心して快適な生活を送ることができるよう、歩行者空間や公共施設などのバリアフリー化を進めるとともに、ユニバーサルデザインの導入を進める。
- ・環境負荷の低減に寄与する公共交通機関や自転車の利用促進などにより、環境にやさしい都市環境の形成を図る。

<整備方針>

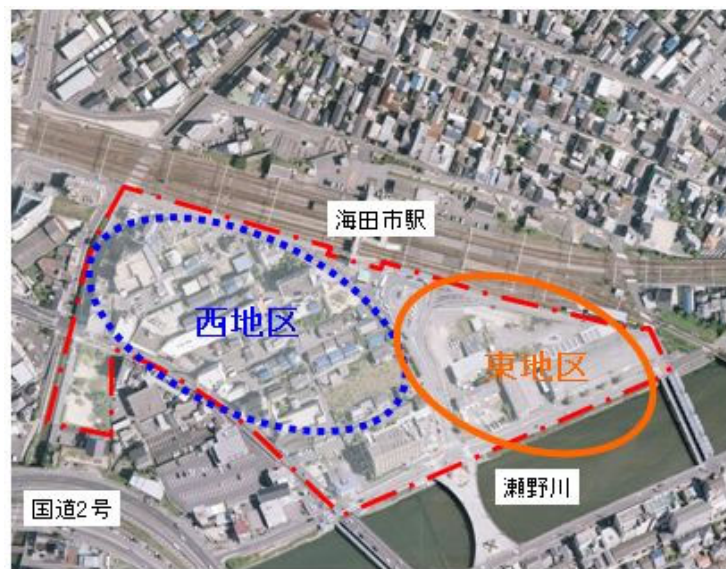
(ウ) 自転車・公共交通機関の利用の促進

- ・JR海田市駅周辺などにおける駐輪場の設置、都市計画道路沿いや瀬野川河川緑地などへの自転車ルートの設置の検討、関係機関等との連携による国道2号などへの自転車レーンの確保の検討、自転車利用の意識啓発などにより、環境負荷の低減に寄与する自転車利用を促進する。
- ・自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）の促進、路線バス等のバス停の整備等により、環境負荷の低減に寄与する公共交通機関の利用を促進する。

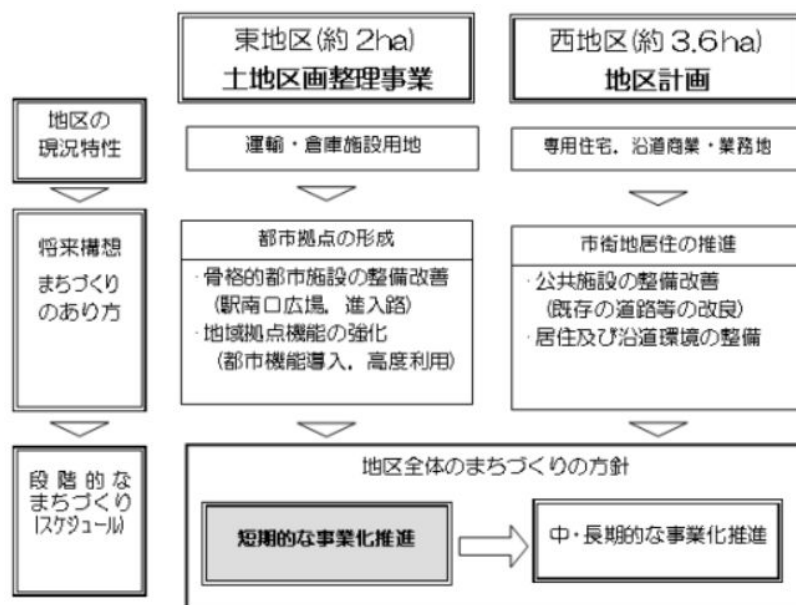
4) 海田市駅南口土地区画整理事業及び海田市駅南口地区 地区計画

①事業の方向性

- ・海田市駅南口地区を将来必要とされる機能と現況特性等に応じて、東地区と西地区に分け、東地区は、駅前広場など都市施設を短期的に整備する地区とする。西地区は、既存の居住及び商業・業務環境の改善等の中・長期的に整備する地区とする。



②基本的な考え方



③事業の概要

事業名称	広島圏都市計画事業 海田市駅南口土地区画整理事業
施行者の名称	海田町
施行地区	海田町窪町及び新町の各一部の区域
施行面積	約 2.0 ヘクタール
計画人口	約 200 人
平均減歩率	13.86%
事業費	約 11.4 億円
施行期間	平成 13（2001）年 3 月 30 日から平成 30（2018）年 3 月 31 日
事業目的	海田市駅を中心とした地域が一体となって活性化するように、駅南口地区については骨格的な都市基盤の整備と拠点的な都市機能の導入を図り、海田町の玄関口にふさわしい賑わいと風格のあるまちづくりを目指す。

事業名称	広島圏都市計画 海田市駅南口地区 地区計画
施行者の名称	海田町
施行地区	海田町窪町の一部
施行面積	約 3.6 ヘクタール
事業目的	既存の商業・業務環境の改善と居住環境を保全して、活力ある都市活動の促進と調和のとれた市街地居住の促進を目指す。



資料／海田町 HP

図 事業計画図

5) 広島市東部地区連続立体交差事業

①事業の位置づけ

- ・広島市東部地区連続立体交差事業は、鉄道の高架化によって踏切の除去及び道路との立体交差化をする事業であり、広島都市圏東部地域の交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図る上で重要な事業である。

②事業の経緯

- ・平成 3 (1991) 年 6 月 広島市東部地域連続立体交差事業推進協議会発足
(広島県、広島市、府中町、海田町)
- ・平成 5 (1993) 年 4 月 事業採択
- ・平成 11 (1999) 年 3 月 都市計画決定 (当初計画)
- ・平成 14 (2002) 年 3 月 都市計画事業の認可
- ・平成 24 (2012) 年 2 月 事業の見直し検討に着手する旨を公表
- ・平成 30 (2018) 年 2 月 広島県、広島市、府中町、海田町の 4 者で見直し内容に合意
- ・令和元 (2019) 年 5 月 見直し内容を基本とした都市計画の変更
- ・令和元 (2019) 年 10 月 都市計画事業の認可

③事業の概要

- ・主な事業内容
 - ・鉄道高架区間：約 5.1km
山陽本線 3.9km {県域 2.0km (府中町域 1.1km、海田町域 0.9km)、広島市域 1.9km}
呉線 1.2km {県域 1.2km (海田町域 1.2km)}
 - ・関連街路：7 路線
 - ・踏切除却：県域 9 箇所 (府中町域 2 箇所、海田町域 7 箇所)、広島市域 7 箇所



23

①基本計画の位置づけ

- ## ②新庁舎建設予定地



図 建設予定地周辺エリアの現状イメージ

4. 地域公共交通の現状

4-1. 鉄道

1) 鉄道網と利用圏域

町内には JR 山陽本線が瀬野川右岸を、JR 呉線が町内西部を南北に通過し、海田市駅で結節・分岐しています。

海田市駅が隣接する広島市との市町境近くにあるため、海田市駅の鉄道利用圏（半径 1km）の半分程度しか町内市街地をカバーしておらず、鉄道利用圏人口は約 11,700 人で、町全体人口の 42% のカバーに留まっています。

隣接する安芸中野駅、矢野駅の利用圏は町域にわずかに掛かる程度となっています。

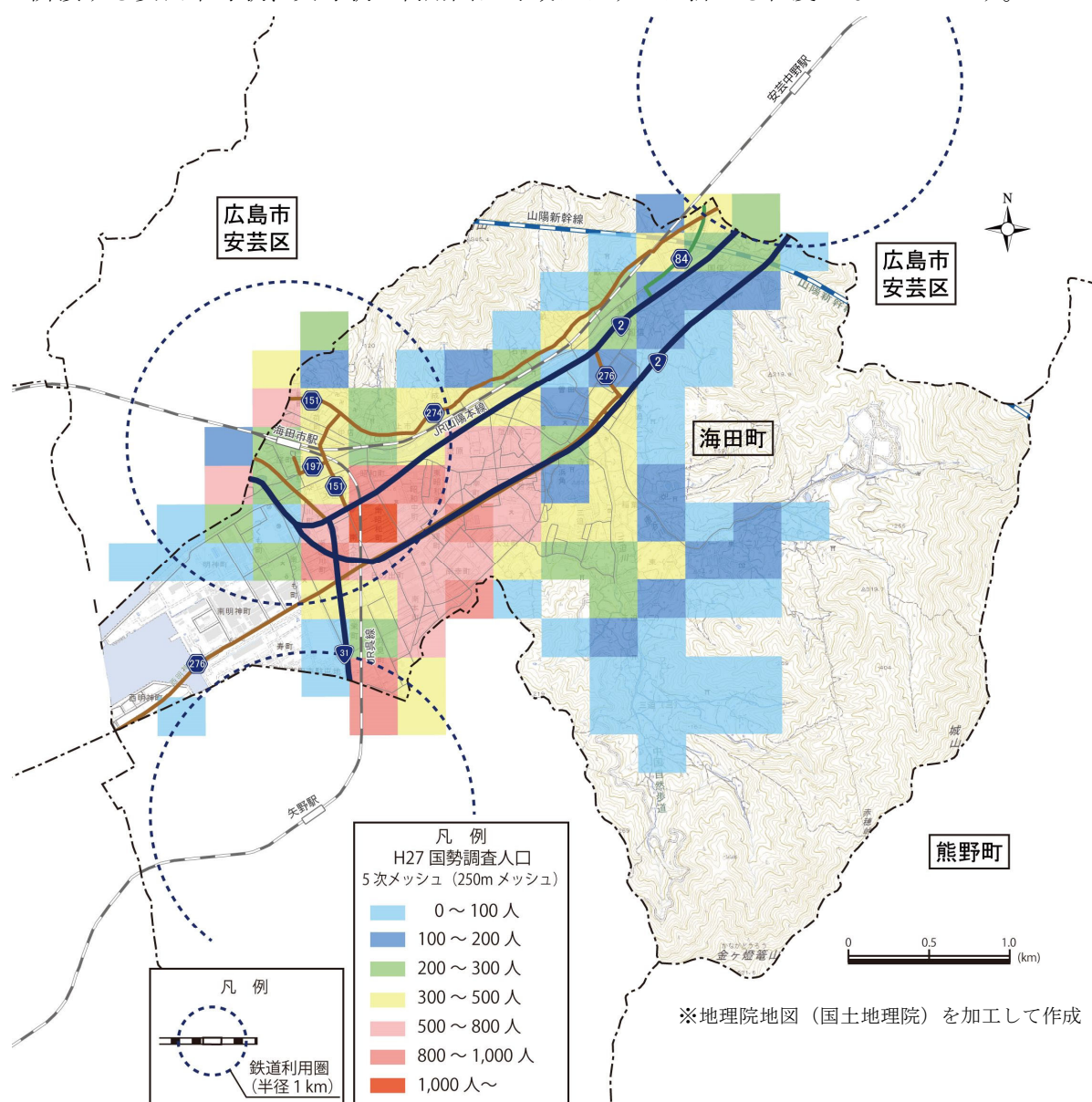


図 鉄道利用圏域と人口分布

資料／国勢調査（平成 27（2015）年）

2) サービス水準

①運行本数・所要時間・運賃

海田市駅に停車する電車は、広島方面に 8 分間隔で 1 日あたり計 139 本、西条方面に 15 分間隔で計 76 本、呉方面に 16 分間隔で計 70 本が運行されています。

広島駅までの平均所要時間は平均 9 分、坂駅まで平均 6 分と非常に高い利便性が確保されています。

■運行本数、平均運行間隔

駅名	広島方面		西条方面		呉方面	
	運行本数	運行間隔	運行本数	運行間隔	運行本数	運行間隔
	(本)	(分)	(本)	(分)	(本)	(分)
海田市駅 山陽本線、呉線	139	8	76	15	70	16

■所要時間

駅名	広島駅までの所要時間 (分)			西条駅までの所要時間 (分)			坂駅までの所要時間 (分)		
	最小	最大	平均	最小	最大	平均	最小	最大	平均
海田市駅 山陽本線、呉線	9	11	9	27	31	27	6	9	6

■運賃 (円)

		広島駅	天神川駅	向洋駅	海田市駅	西条駅	坂駅	呉駅
海田市駅 山陽本線、呉線		200	190	140		500	190	320

資料／JR おでかけネット
(平成 31 (2019) 年 3 月 16 日改正)

②方面別運行本数

海田市駅から広島方面の電車は、朝夕のピーク時間帯に 1 時間あたり 10 本前後が運行され、日中のオフピーク時間帯でも約 7 本運行されています。

西条及び呉方面は朝夕のピーク時間帯に 1 時間あたり 5～6 本運行、日中のオフピーク時間帯に 3～4 本運行されています。

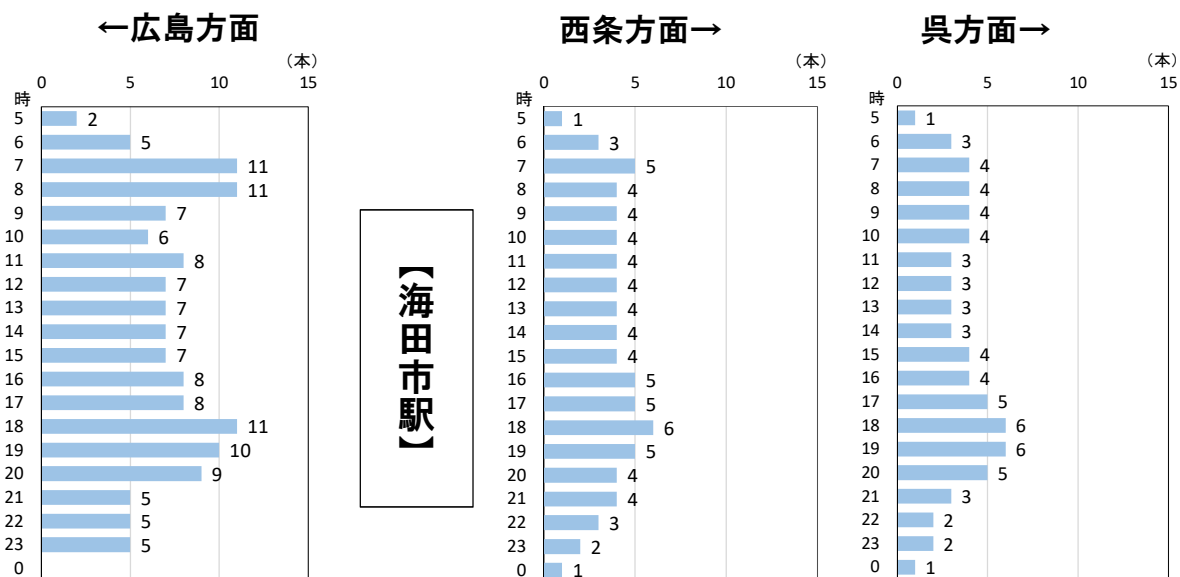


図 方面別時間帯別運行本数

資料／JR おでかけネット
(平成 31 (2019) 年 3 月 16 日改正)

4-2. 路線バス

1) 路線バス網

町内の路線バスは広島電鉄バス、芸陽バスの2社が、町内の市街地部を概ね網羅して運行されています。

路線の多くは広島市内の広島バスセンターを起終点として運行されており、広島市内とのアクセス性は高くなっていますが、町内の海田市駅南口に直接アクセスしている路線は畑賀線(旧道経由)と安芸南線のみとなっています。

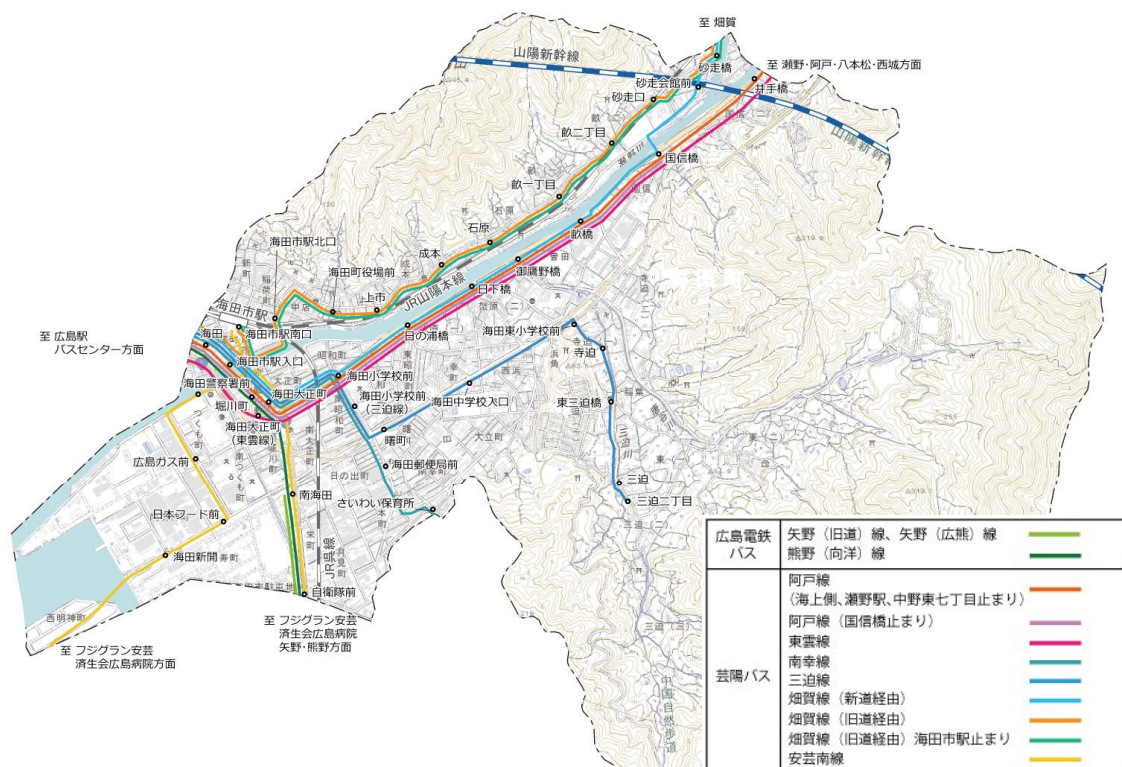


図 町内を運行する系統別路線バス網

※地理院地図(国土地理院)を加工して作成
資料/各バス事業者データを参考に作成

表 町内を運行する路線バス系統一覧

事業者名	路線名称	系統名称	出発地・主な経由地・終着地
広島電鉄バス	郊外線	矢野(旧道)線	南海田⇌矢野天神⇌呉地橋
			熊野営業所⇌矢野東⇌矢野ニュータウン南⇌南海田
			熊野営業所⇌矢野天神⇌南海田
		矢野(広熊)線	呉地橋⇌矢野ニュータウン上⇌南海田
			南海田⇌矢野ニュータウン入口⇌熊野営業所
			熊野営業所⇌矢野ニュータウン上⇌南海田
芸陽バス	向洋経由	熊野(向洋)線	広島バスセンター⇌向洋⇌熊野営業所⇌熊野萩原車庫前
			熊野萩原車庫前⇌熊野営業所⇌向洋⇌広島バスセンター
			熊野営業所⇌向洋⇌広島バスセンター
		阿戸線	広島バスセンター⇌国信橋⇌瀬野駅⇌海上側
			広島バスセンター⇌国信橋⇌中野東七丁目
			広島バスセンター⇌国信橋⇌一貫田
	向洋経由	阿戸線 深夜便	広島バスセンター⇌国信橋⇌中野東七丁目
			南幸線
			三迫線
		西条・広島線	広島バスセンター⇌国信橋⇌一貫田⇌八本松駅⇌西条駅
			広島バスセンター⇌国信橋⇌一貫田⇌八本松駅
	畑賀線	畑賀新道	広島バスセンター⇌国信橋⇌畑賀(奥畑)
			広島バスセンター⇌海田市駅⇌畑賀(奥畑)
		畑賀旧道	畑賀(奥畑)→海田市駅
	東雲経由	東雲線	広島バスセンター⇌国信橋⇌宮の前
			広島バスセンター⇌国信橋⇌中野東七丁目
広島都市圏	安芸南線	安芸南線	海田市駅→安芸南高校前→済生会広島病院前→海田市駅
			海田市駅→日本フード前→済生会広島病院前→海田市駅

資料/各バス事業者データを参考に作成

2) 運行回数

国道 2 号や県道広島海田線、国道 31 号のほか、海田小学校前から三迫二丁目間の区間で 50 本/日の運行があります。

特に、海田小学校前から広島市の船越町バス停区間で多く、1 日あたり 100 本以上の運行があり、町内で最も運行本数が多い区間です。

表 路線バスの 1 日あたりの運行本数

バス停（交差点）区間	運行本数（本/日）
海田市駅入口-海田大正町	169
船越町-海田市駅入口	162
海田大正町-海田小学校前	145
海田小学校前-国信橋	82
海田小学校前-（日の出町交差点）	63
国信橋-真道橋	61
（日の出町交差点）-三迫二丁目	51
南海田-（熊野別れ交差点）	48
（熊野別れ交差点）-（神崎交差点）	36
海田大正町-南海田	34
（神崎交差点）-神崎（マダムジョイ前）	33
影-砂走橋	26
国信橋-砂走橋	20
海田市駅南口-（ひまわり大橋北詰交差点）	18
（ひまわり大橋北詰交差点）-海田市駅入口	17
さいわい保育所前-海田郵便局前	12
（熊野別れ交差点）-矢野橋	12
（日の出町交差点）-海田郵便局前	12
鴻治新田-海田大正町	10
（ひまわり大橋北詰交差点）-砂走橋	6

上位 20 位までを抜粋して掲載
資料／各バス事業者バス時刻表
平成 30（2018）年 6 月時点

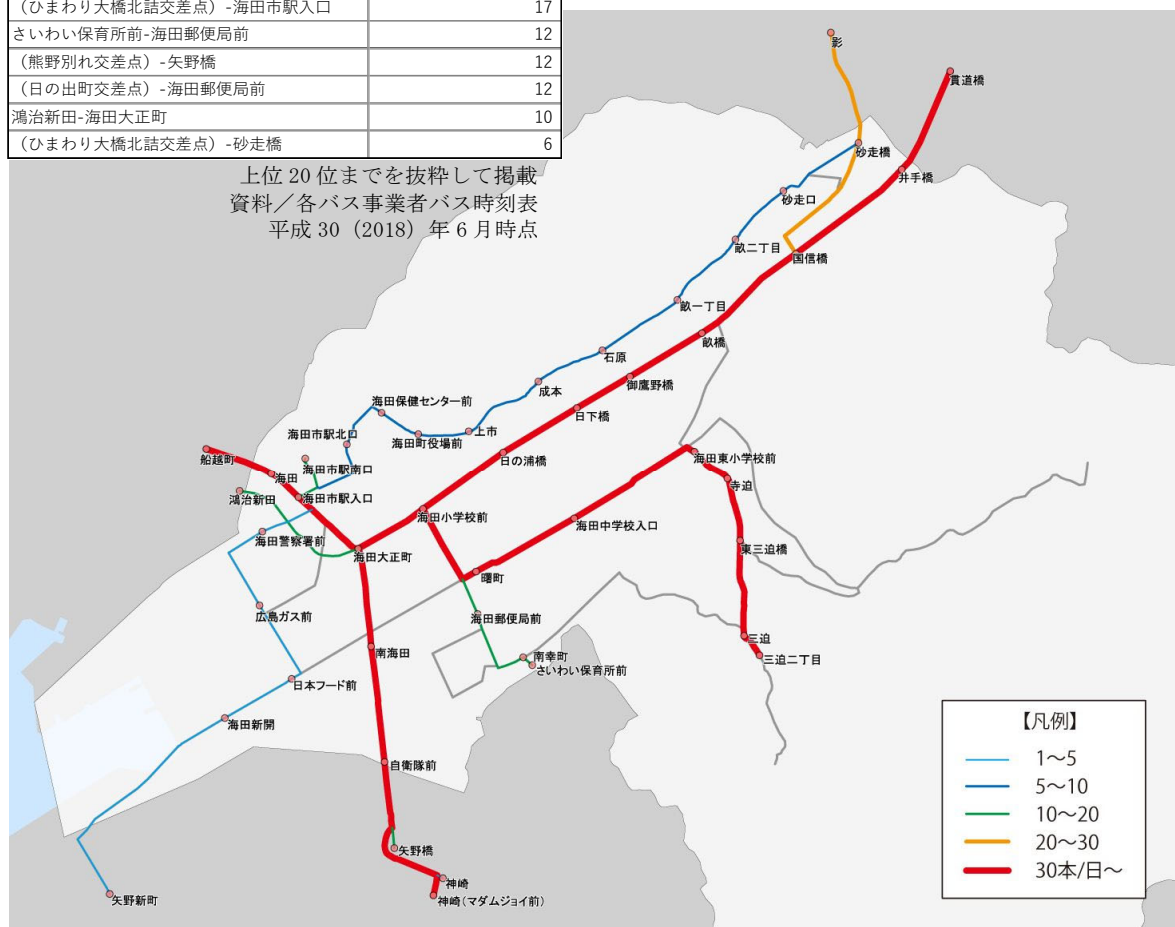


図 路線バスの 1 日あたりの運行本数

資料／各バス事業者バス時刻表
平成 30（2018）年 6 月時点

3) 路線バス利用圏人口

路線バスのバス利用圏（平地：半径 300m、傾斜地：半径 200m）は、人口が集中している町内の市街地を概ねカバーしており、路線バス利用圏人口は約 23,400 人で、町全体人口の 83% をカバーしています。

町南東部の丘陵地域は路線バス利用圏外となっています。

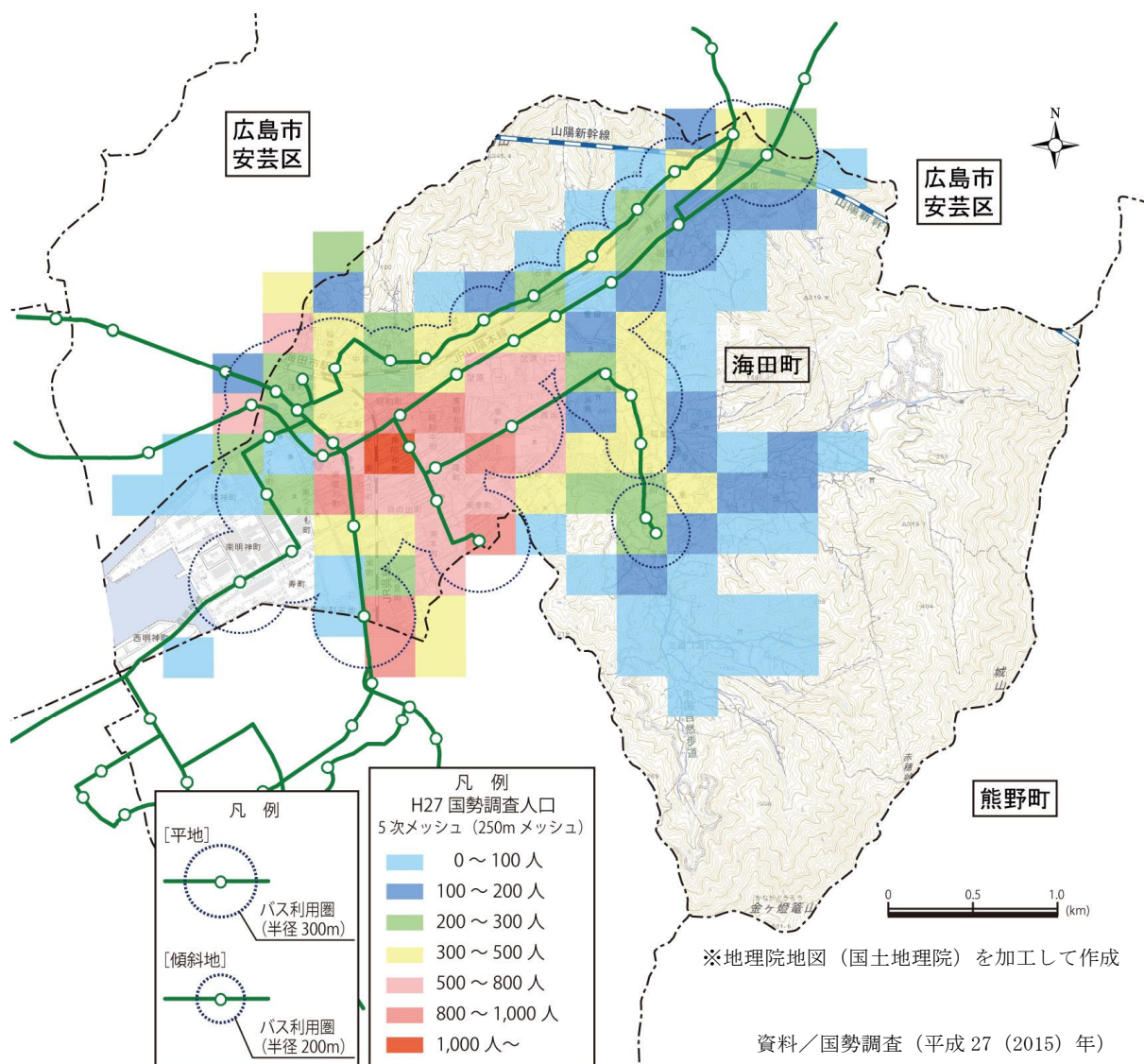


図 路線バス利用圏域と人口分布

4-3. 町内循環コミュニティバス

1) 町内循環コミュニティバスの概要

町内循環コミュニティバス（ふれあいバス）は、公共施設利用者の利便性の向上などを目的として、平成 17（2005）年度から約 2 年間の実験運行を実施後、平成 19（2007）年 4 月から本格運行を開始しました。



2) 運行状況

JR 海田市駅南口を起終点として、町内を左回り・右回りで一周し、左回りを始発に交互に運行しており、町を取り囲む山地部裾野を沿うようなルートで、主要な施設に立ち寄りながら運行しています。

左回りと右回りは同じルート、同じ停留所で運行しており、毎日左回り・右回りとも各 4 便の計 8 便で、1 周あたり 45 箇所の停留所に停車し、所要時間は約 50 分で運行しています。

また、運賃は 1 人 100 円（小学生未満の子どもは無料）です。

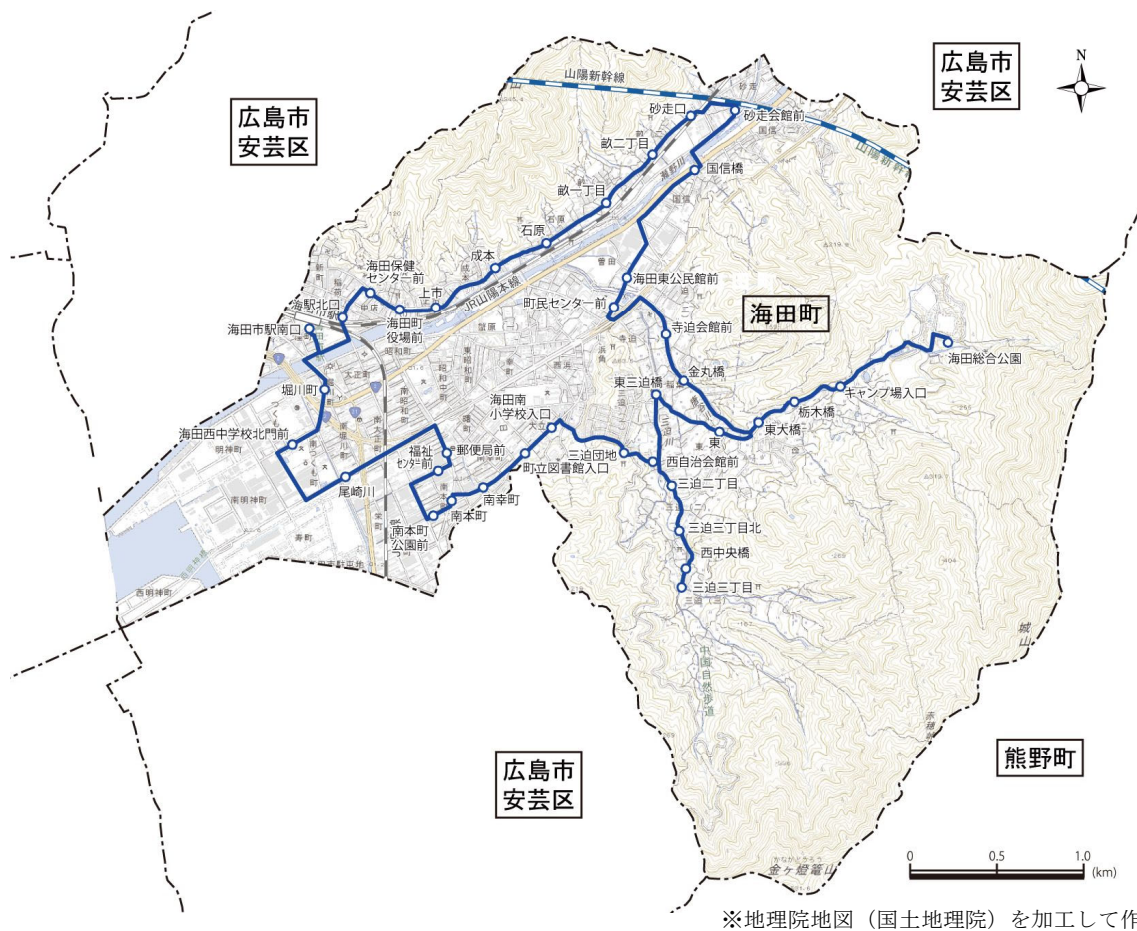


図 町内循環コミュニティバスの路線網

資料／海田町

3) バス利用圏人口

町内循環コミュニティバスのバス利用圏（平地：半径 300m、傾斜地：半径 200m）は、人口が集中している町内の市街地を囲むようにカバーしており、利用圏人口は約 19,100 人で、町全体人口の 68% をカバーしています。

また、路線バスでカバーしていない町南東部の丘陵地域も概ねカバーしています。

町内循環コミュニティバスと路線バスのバス利用圏を重ね合わせると、町の市街地中心部及び南東部丘陵地域において利用圏の相互補完が行われており、町内の市街地は概ねカバーされ、利用圏人口は約 26,300 人（町全体人口の 93% をカバー）となっています。

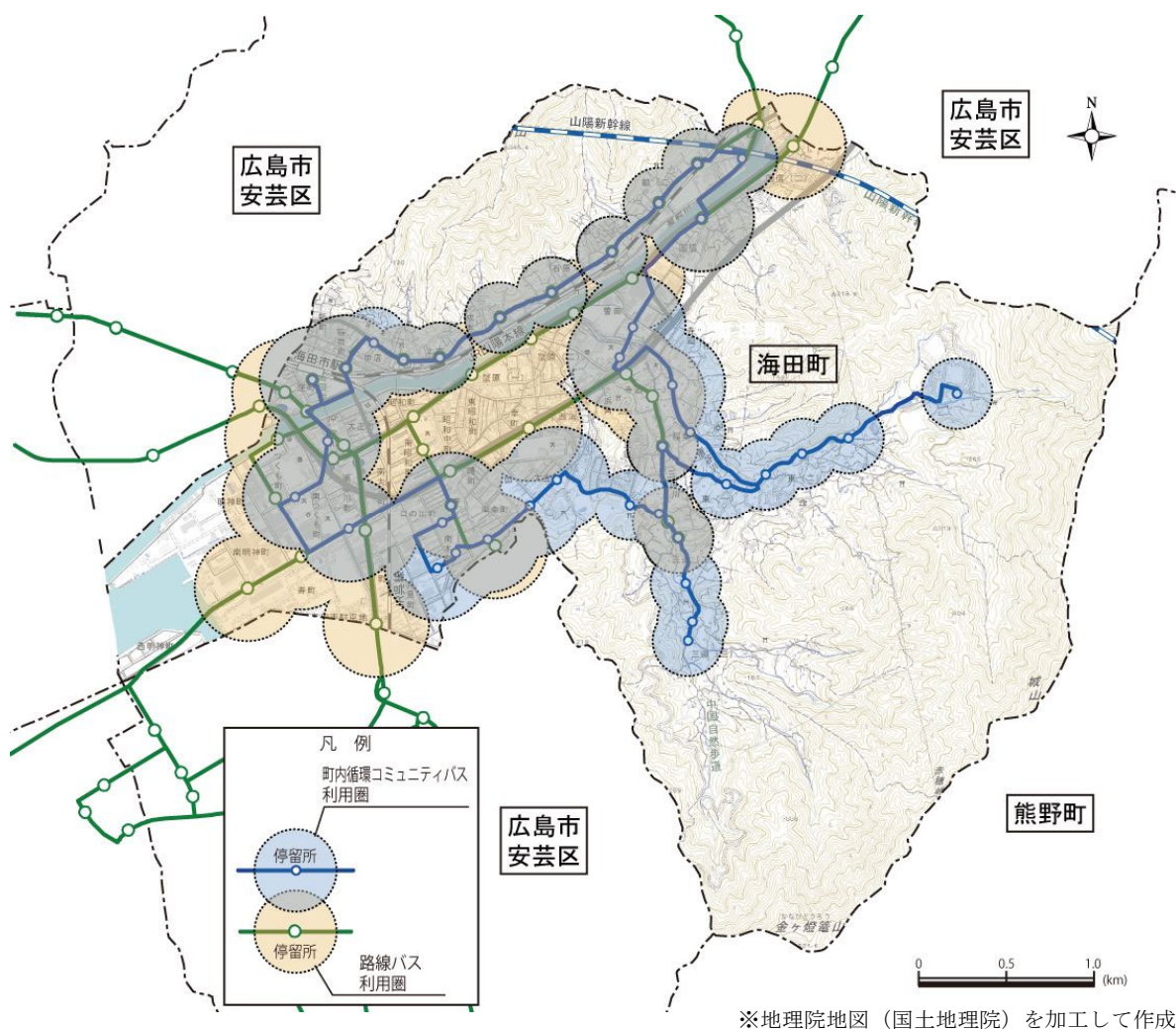


図 路線バスと町内循環コミュニティバスの利用圏補完状況

4) 収支状況

平成 20（2008）年度以降、運賃収入は乗降者数の減少に比例して年々減少しています。

平成 30（2018）年度は、平成 30 年 7 月豪雨の影響により 1 か月以上の全面運休後、約 2 か月間は暫定ルートで運行していたこともあり、運賃収入は約 305 万円となっています。

これに対して、町の負担額は毎年 1,300 万円前後（平成 30（2018）年度は 1,426 万円）となっており、負担額が運賃収入の約 4 倍となっています。

利用者一人当たりにかかる町負担額は、平成 30（2018）年度で 452 円/人となっています。

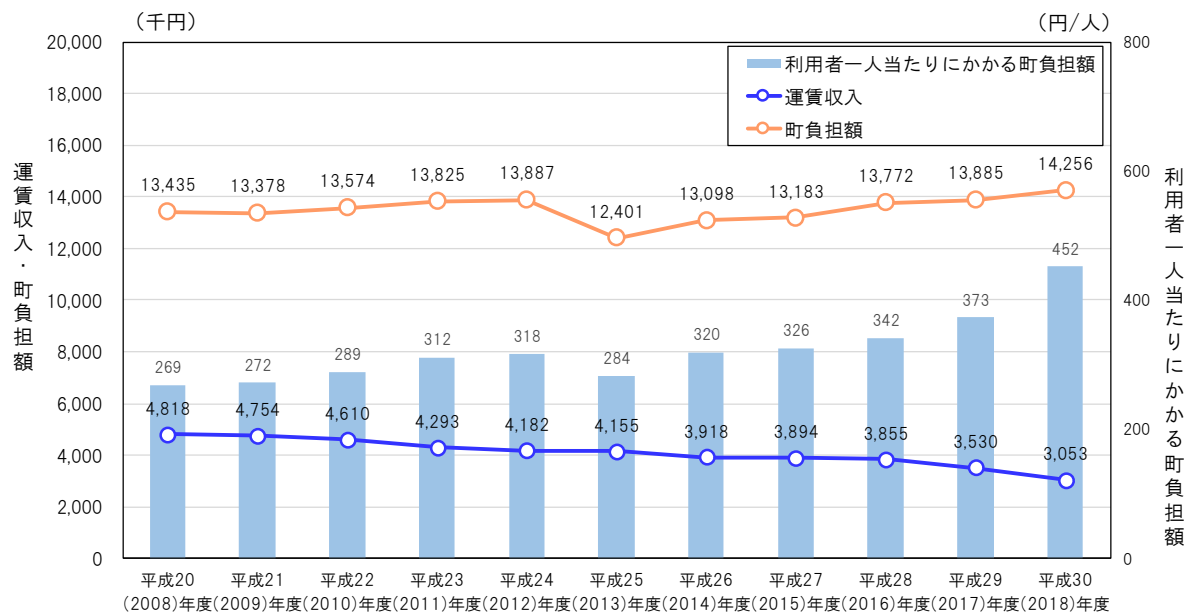
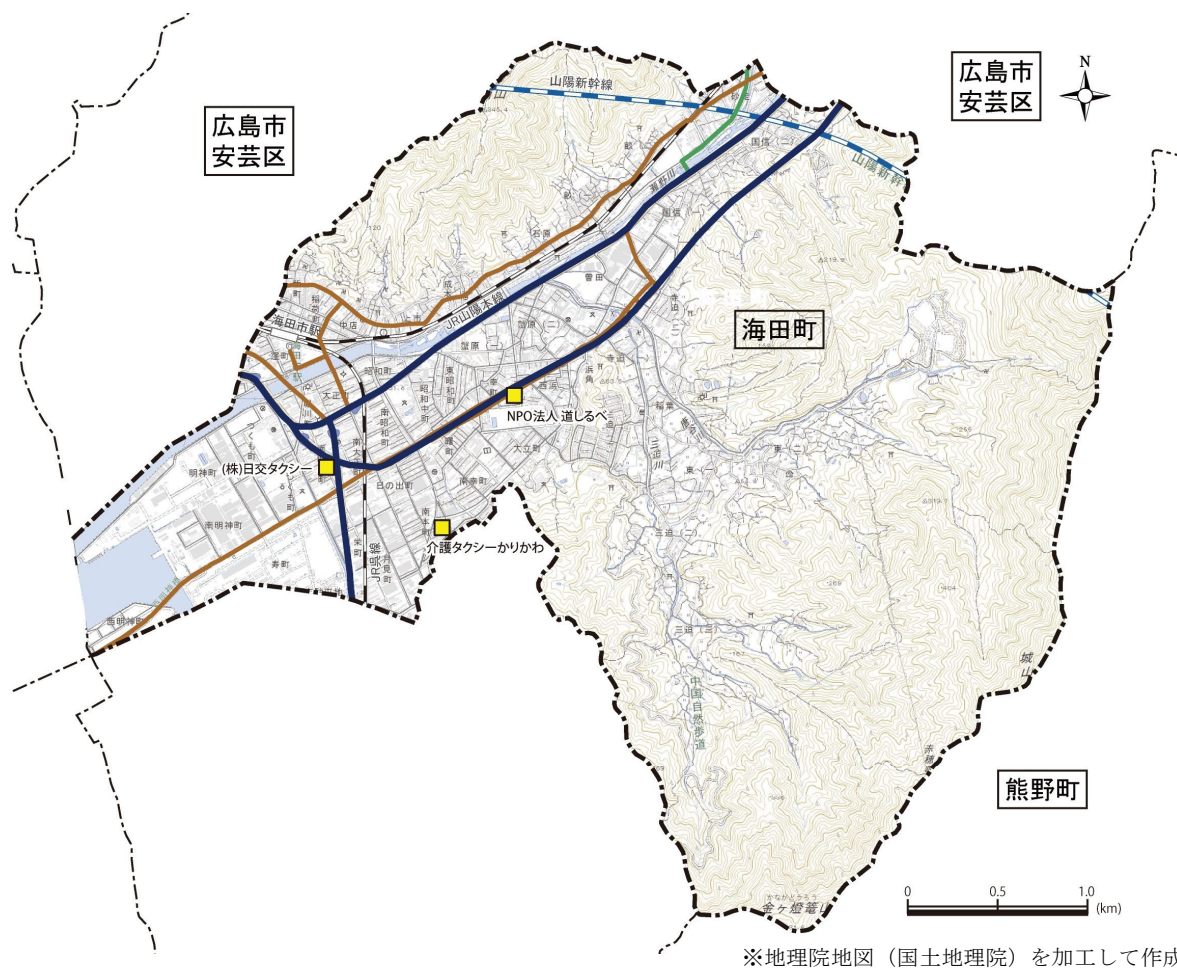


図 町内循環コミュニティバスの運賃収入・町負担額と
利用者一人当たりにかかる町負担額の推移

資料／海田町

4-4. タクシー

町内のタクシー事業者は1社のみで、介護タクシー事業者が1社あるほか、NPO 法人が介護保険タクシー事業として運行しています。



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

図 町内のタクシー事業者

資料／広島県タクシー協会 HP
介護タクシー案内所 HP
広島県 NPO 法人情報サイト

4-5. その他の移動支援

海田町では、令和元（2019）年7月からNPO法人による福祉有償運送を開始しています。

その他、海田町が実施する移動支援として、福祉タクシー乗車券の交付を行っています。重度障害者の方が社会活動への参加にタクシーを利用する場合、その利用料金の全部または一部を助成するため、福祉タクシー乗車券を24枚交付するものです。（じん臓機能障害の者については48枚を交付）

【福祉タクシー乗車券交付対象者】

- (1) 次の障がい、身体障害者手帳の1級又は2級をもつ者
視覚、心臓機能、じん臓機能、呼吸器機能、ぼうこう機能、直腸機能、
小腸機能、免疫機能、肝臓機能
- (2) 次の障がい、身体障害者手帳1級、2級又は3級第1種をもつ者
上肢機能、下肢機能、体幹機能、移動機能
- (3) 療育手帳A又はAの者
- (4) 精神障害者保健福祉手帳1級又は2級の者

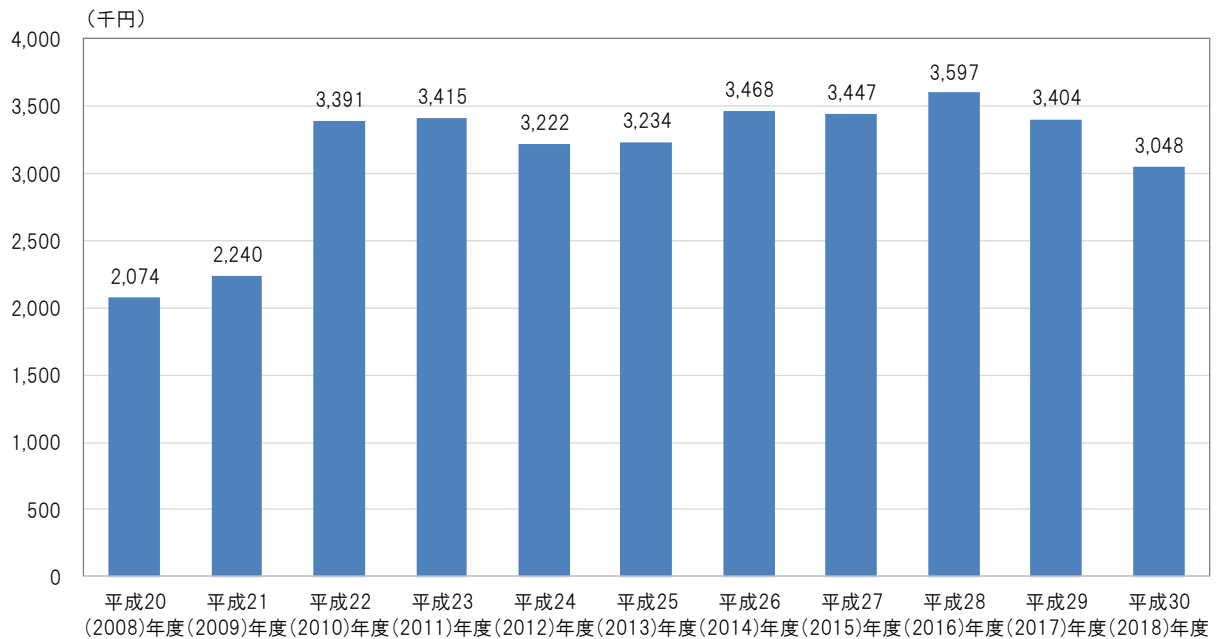


図 福祉タクシー券年間助成額の推移

資料／海田町

5. 地域公共交通の利用実態とニーズ

5-1. アンケート調査・意向調査等の概要

1) 調査の概要

地域公共交通の利用実態や問題点、地域住民や関係者の意見・要望等を把握するため、住民及び町内循環コミュニティバス利用者へのアンケート調査のほか、住民ワークショップ及び事業者ヒアリングを実施しました。

表 アンケート調査の実施概要

	①住民アンケート調査	②町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査
調査対象	町内に居住する 15 歳以上 2,500 人 (無作為抽出)	町内循環コミュニティバス利用者
調査方法	郵送配布 郵送回収	調査員による直接及び車内留置き配布 郵送回収
調査期間	平成 31 (2019) 年 2 月 20 日(水) ～3 月 15 日(金) 〔回収期限〕 平成 31 (2019) 年 3 月 15 日(金)	〔直接配布〕 平成 31 (2019) 年 2 月 20 日(水)、21 日(木)、24 日(日) (平日 2 日、休日 1 日) 〔留置き〕 平成 31 (2019) 年 2 月 25 日(月) ～3 月 5 日(火) 〔回収期限〕 平成 31 (2019) 年 3 月 15 日(金)
調査内容	・ 日常的な移動の状況 ・ 地域公共交通の利用実態 ・ 地域公共交通に対する意見・要望等	・ 町内循環コミュニティバス利用時の移動 ・ 日常的な利用実態、意見・要望
配布・回収状況	配布数：2,500 回収数：1,103 (回収率：44.1%)	配布数：198 回収数：108 (回収率：54.5%)

表 住民及び事業者意向調査の実施概要

	住民ワークショップ	事業者ヒアリング
調査対象	町内 32 自治会 各自治会から各 1～6 名、全 65 名	路線バス事業者 2 社 タクシー事業者 1 社 介護タクシー事業者 2 社
調査方法	ワークショップ	ヒアリング
調査期間	令和元 (2019) 年 8 月 7 日(水) ～9 日(金)	令和元 (2019) 年 6 月 4 日(火) ～18 日(火)
調査内容	・ よく行く場所と交通手段 ・ 公共交通を利用する理由/利用しない理由 ・ 公共交通の改善すべき点 ・ 公共交通を維持するために地域ができること	・ 路線バス・タクシーの利用状況 ・ 運行上の問題 ・ 利用者からの要望

2) 回答者属性

①住民アンケート

住民アンケート調査の回答者は、男女比はほぼ半数、60歳代以上が半数を占め、30歳代以下の年齢層がやや少なくなっています。

職業は「会社等の勤め人」が多く、全体の約4割を占めています。

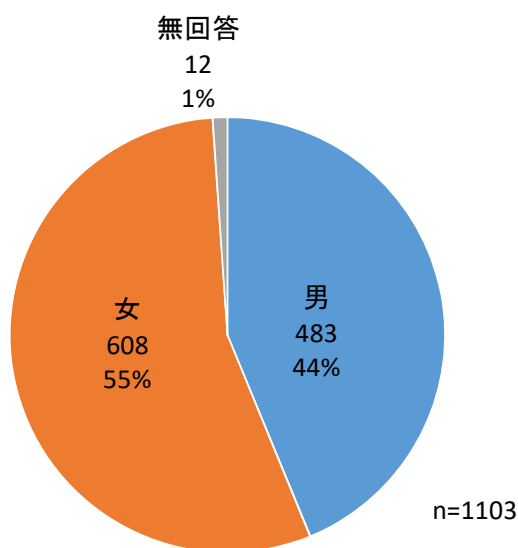


図 回答者の性別

資料／住民アンケート調査結果

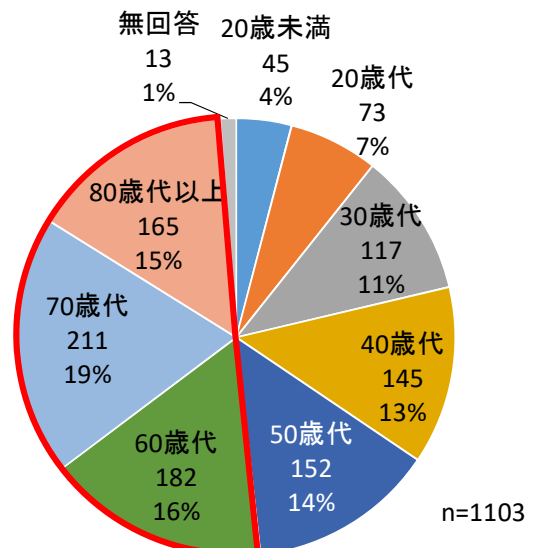


図 回答者の年齢

資料／住民アンケート調査結果

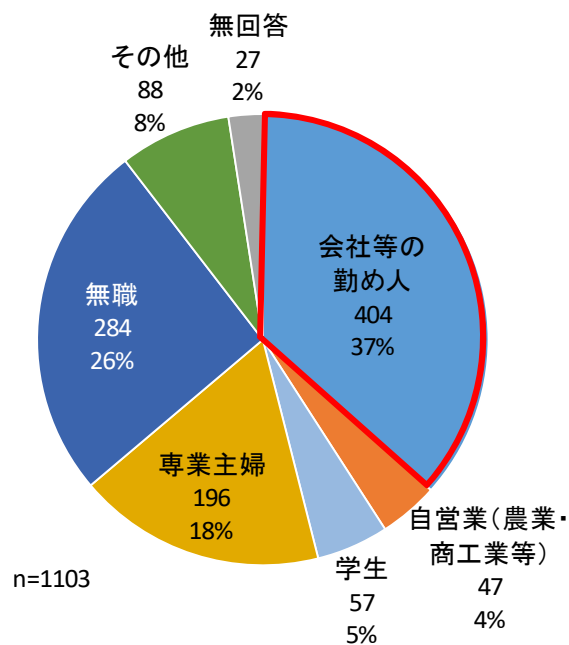


図 回答者の職業

資料／住民アンケート調査結果

②町内循環コミュニティバス利用者アンケート

町内循環コミュニティバス利用者アンケートの回答者は女性が多く、全体の約7割を占めています。

年齢層は70歳代から80歳代以上の高齢者が約6割を占め、50歳代以下は1割程度となっています。

職業は「専業主婦」「無職」が多く、どちらも約3割程度となっています。

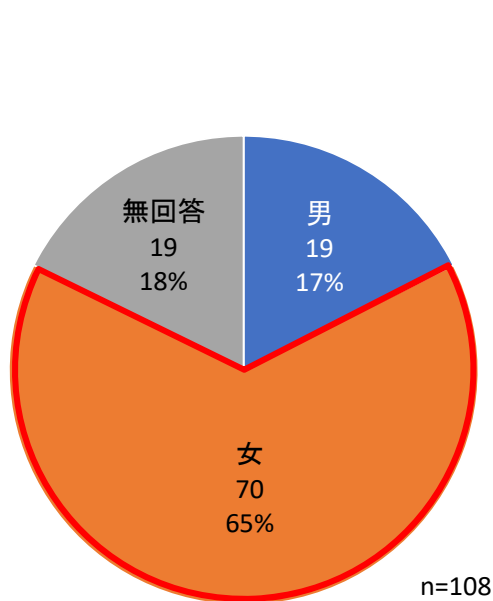


図 回答者の性別

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

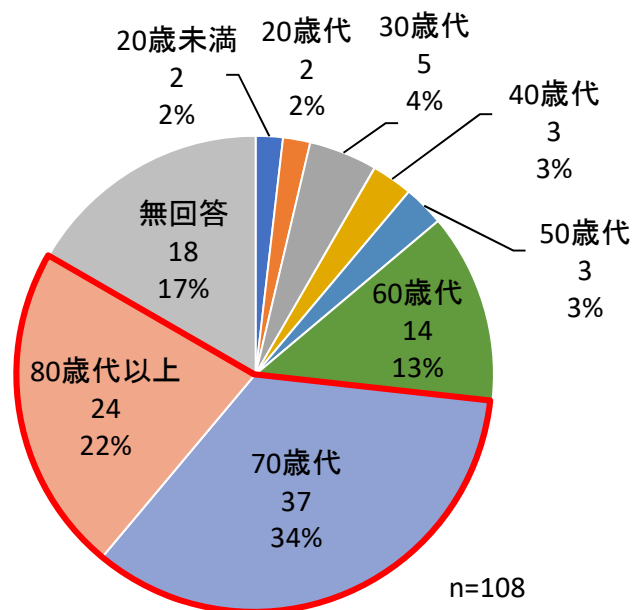


図 回答者の年齢

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

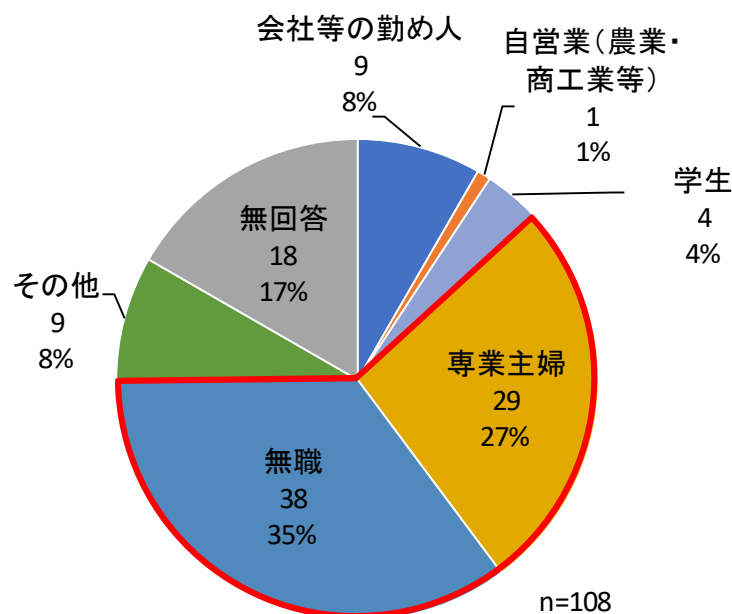


図 回答者の職業

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

5-2. 日常移動の実態

1) 買い物

買い物目的での行き先は、海田町内が約7割を占めており、頻度は「週1～2回」が多く、約4割を占めています。

利用交通手段は「自家用車（自分で運転）」の利用が約半数を占め最も多く、その他「徒歩」や「自転車」も多く、公共交通の利用はそれぞれ3～4%程度に留まっています。

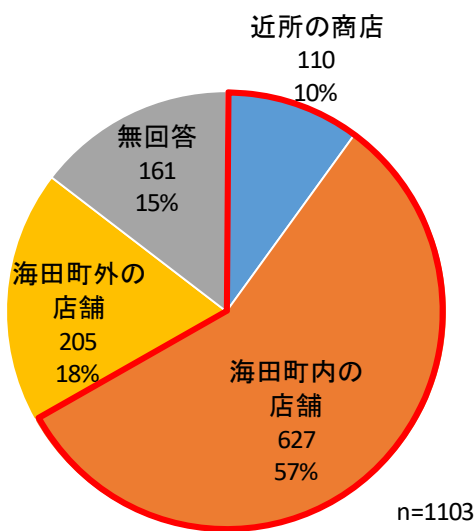


図 買い物目的での行き先

資料／住民アンケート調査結果

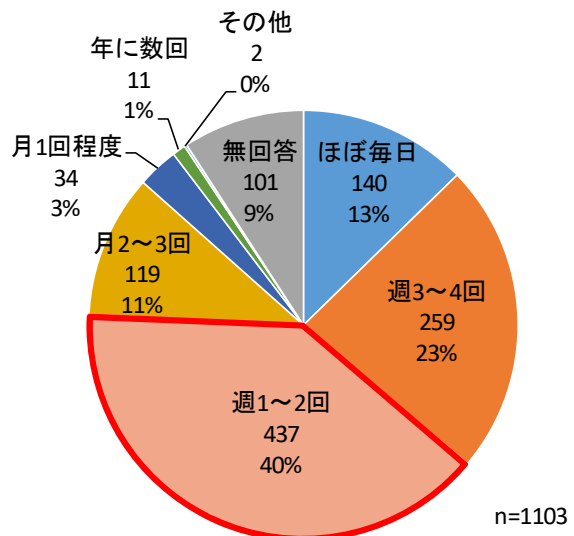


図 買い物目的での外出頻度

資料／住民アンケート調査結果

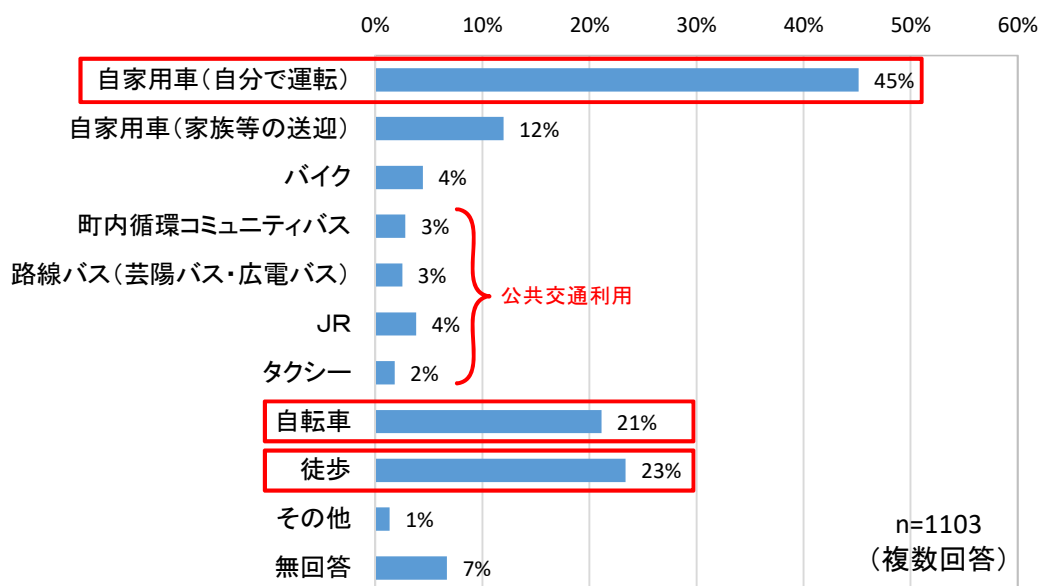


図 買い物目的での利用交通手段

資料／住民アンケート調査結果

2) 通院

通院目的での行き先は、海田町内が最も多く約半数を占めています。頻度は「月1回程度」や「年に数回」程度が各約3割を占め、通院目的での外出頻度はそれほど高くない状況です。

利用交通手段は、通院においても「自家用車（自分で運転）」の利用が多いほか、「徒歩」や「自転車」も多く、公共交通の利用はそれぞれ3～6%程度となっています。

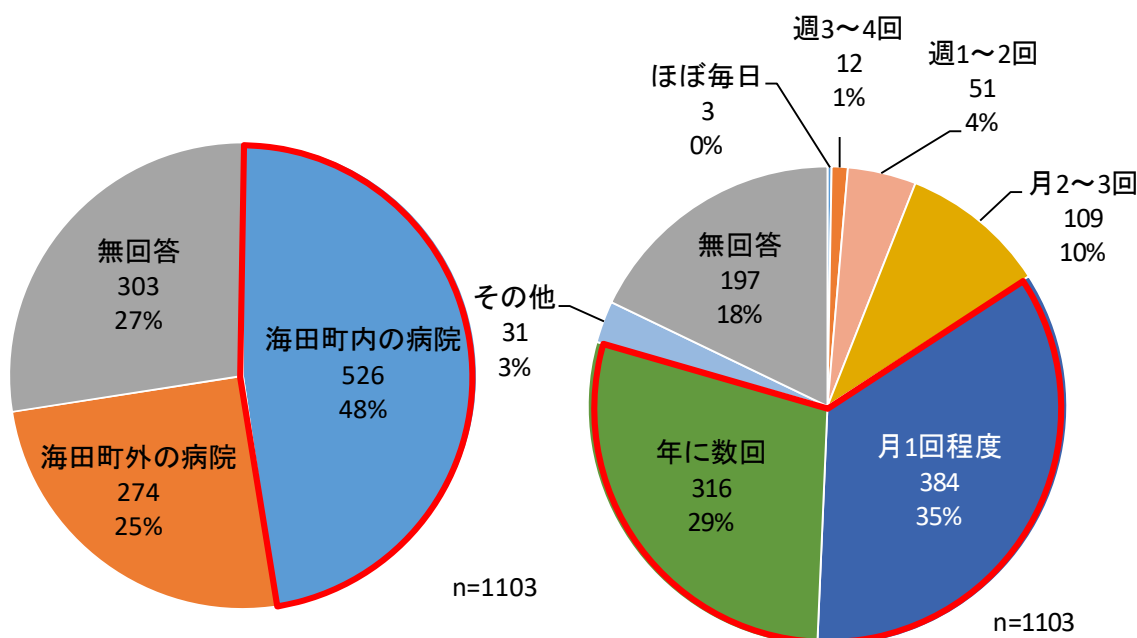


図 通院目的での行き先

資料／住民アンケート調査結果

図 通院目的での外出頻度

資料／住民アンケート調査結果

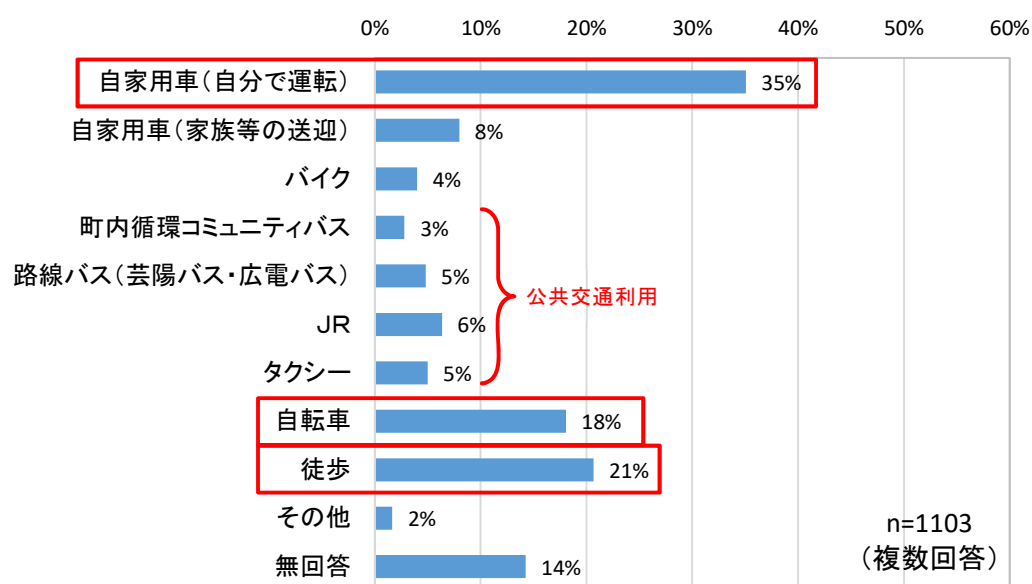


図 通院目的での利用交通手段

資料／住民アンケート調査結果

3) 通勤

通勤目的での行き先は、海田町外が6割以上を占め、頻度は「ほぼ毎日」が約7割を占めています。

利用交通手段は「自家用車（自分で運転）」のほか、町外への移動のため「JR」の利用も多い傾向にあります。

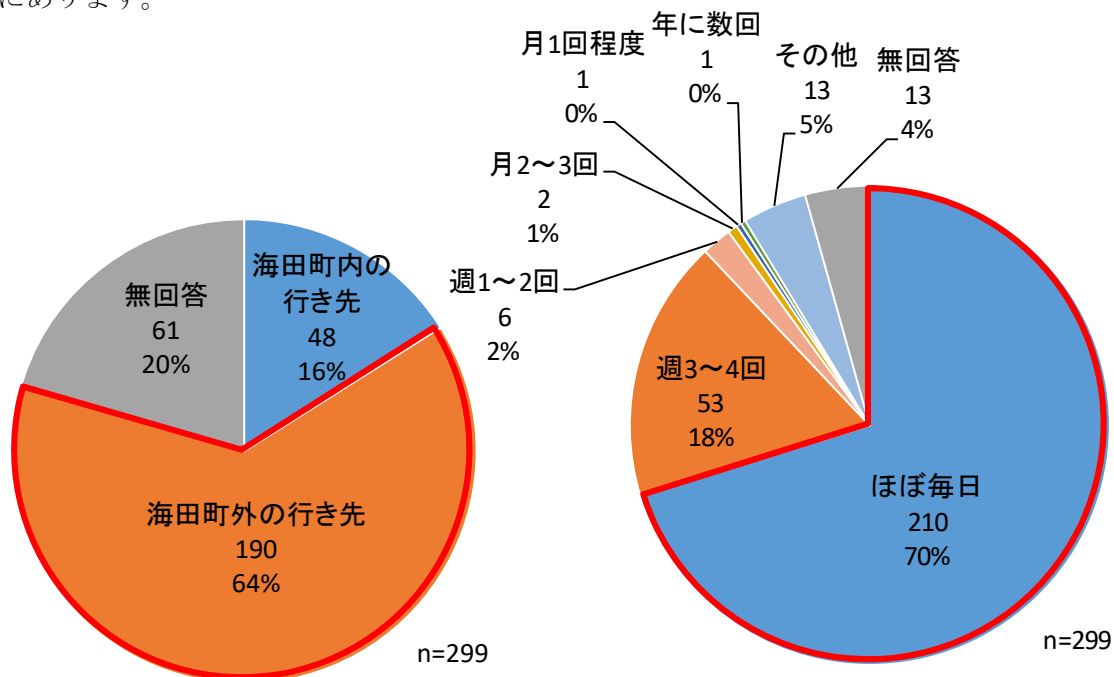


図 通勤目的での行き先

資料／住民アンケート調査結果

図 通勤目的での外出頻度

資料／住民アンケート調査結果

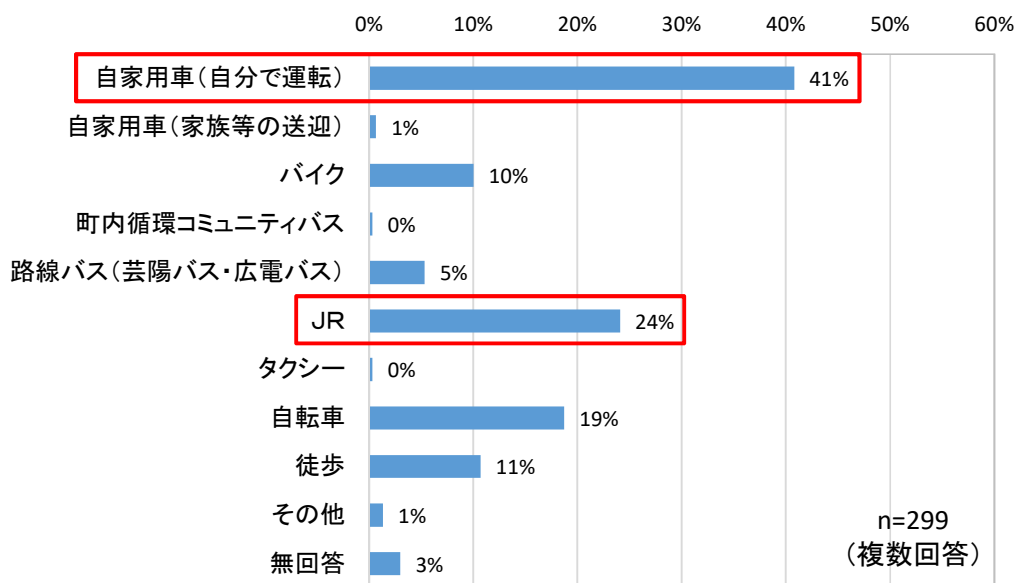


図 通勤目的での利用交通手段

資料／住民アンケート調査結果

4) 運転免許証および運転状況

①運転免許証の保有状況

運転免許証を保有している人は、住民アンケート調査では7割以上であるのに対し、町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査では約2割程度となっています。

保有していたが返納した方の割合も、住民アンケート調査に比べ町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査の方が多く、町内循環コミュニティバスは運転ができない方にとって重要な移動手段となっていることが伺えます。

年代別の運転免許証の保有率は、30歳代から50歳代では約9割を占めていますが、70歳代では約6割、80歳代以上では約4割と、高齢になるにつれ低くなる傾向にあり、免許返納は60歳代以降で徐々に進んでいることが伺えます。

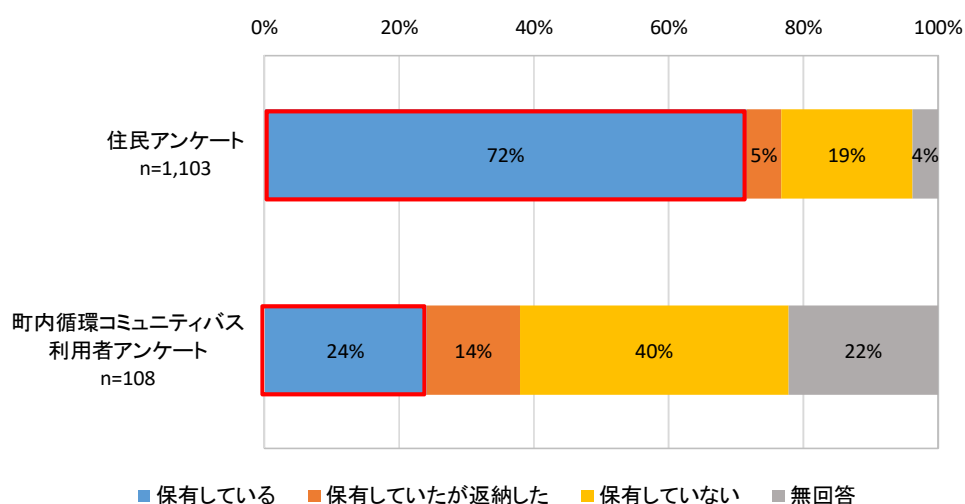


図 運転免許証の保有状況

資料／住民アンケート調査結果
町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

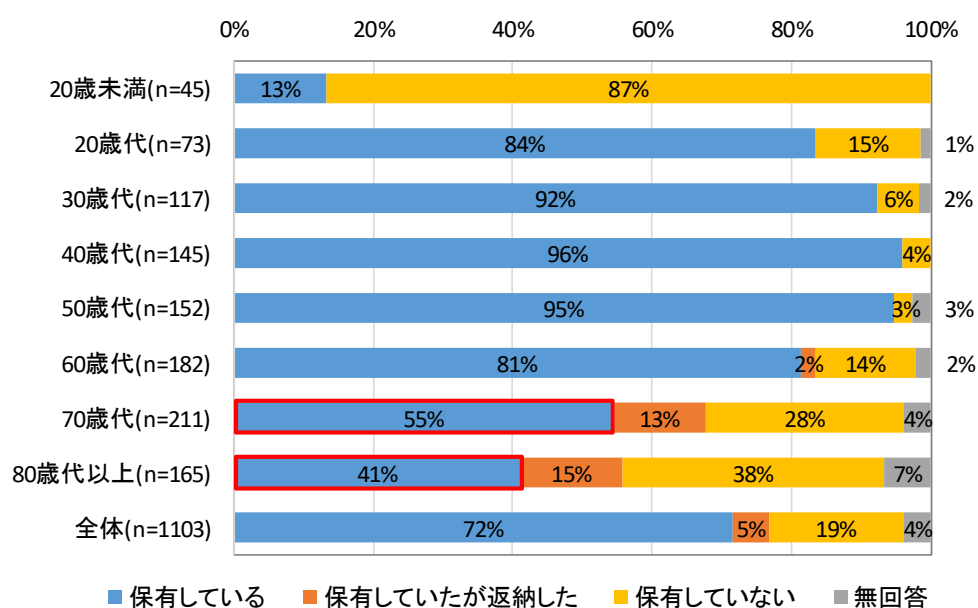


図 年代別の運転免許証の保有状況

資料／住民アンケート調査結果

②運転に対する意識

住民アンケート調査では、運転免許証を保有している方のうち、約8割以上は「運転することは、苦にならない」と回答されています。

一方で、町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査では、「現在、運転することが苦になることがあり、できれば運転を控えたい又は免許返納したい」と回答されている方が半数程度を占め、住民アンケート調査に比べ、多い傾向にあります。

年代別では、80歳代以上で「現在、運転することが苦になることがあり、できれば運転を控えたい又は免許返納したい」の回答割合がやや高くなっています。

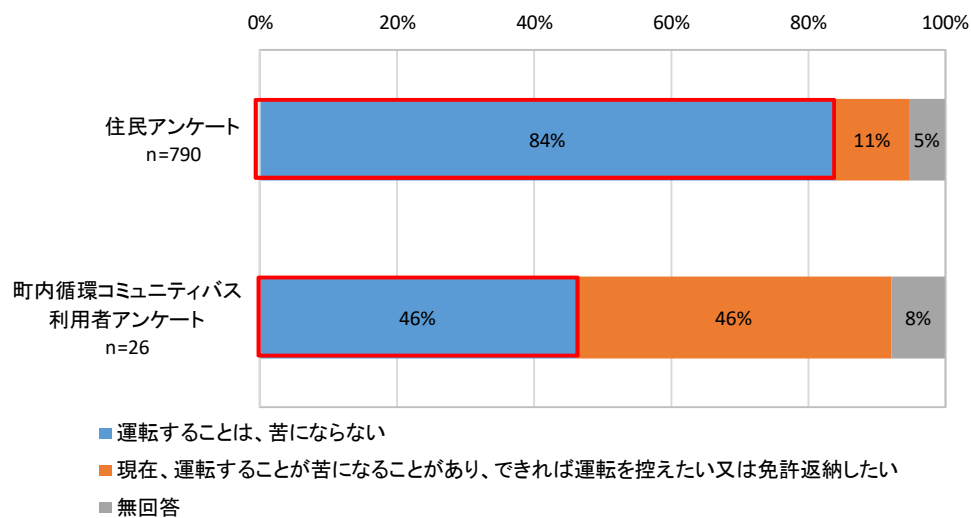


図 運転に対する意識

資料／住民アンケート調査結果
町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

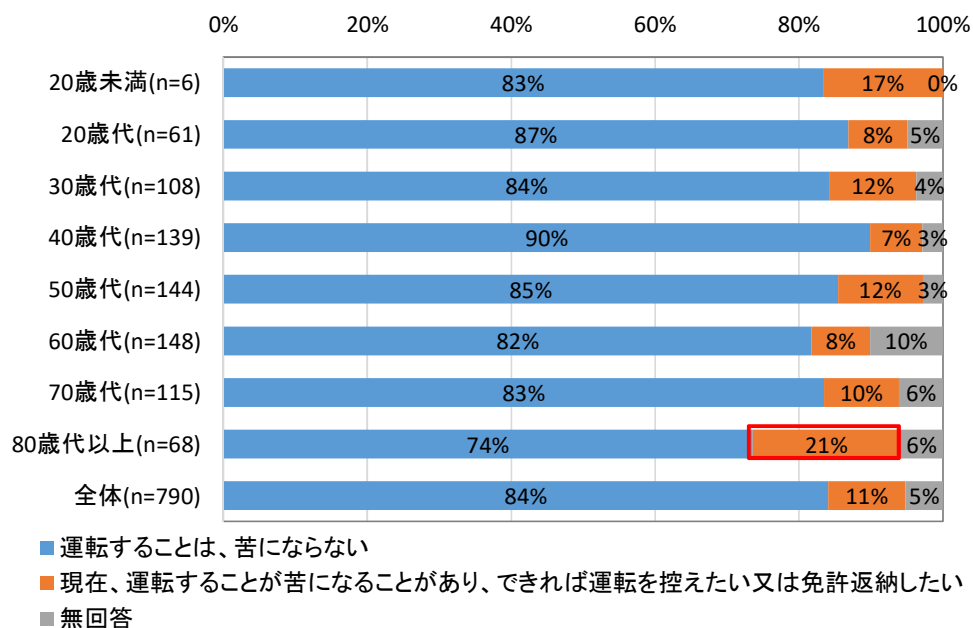


図 年代別の運転に対する意識

資料／住民アンケート調査結果

5-3. 地域公共交通の利用実態・ニーズ

1) 地域公共交通全般

①満足度

海田町の公共交通の全体的な満足度（「満足」と「どちらかと言えば満足」の合計）は54%であり、全体的な満足度は高いと感じている方がやや多い傾向にあります。

地域別では、中店や大正町など、海田市駅周辺で満足度が高く、国信や栄町などの駅から離れた地域で満足度が低くなっています。

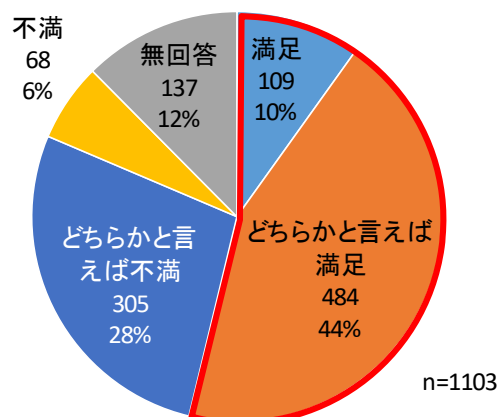


図 公共交通の全体的な満足度

資料／住民アンケート調査結果

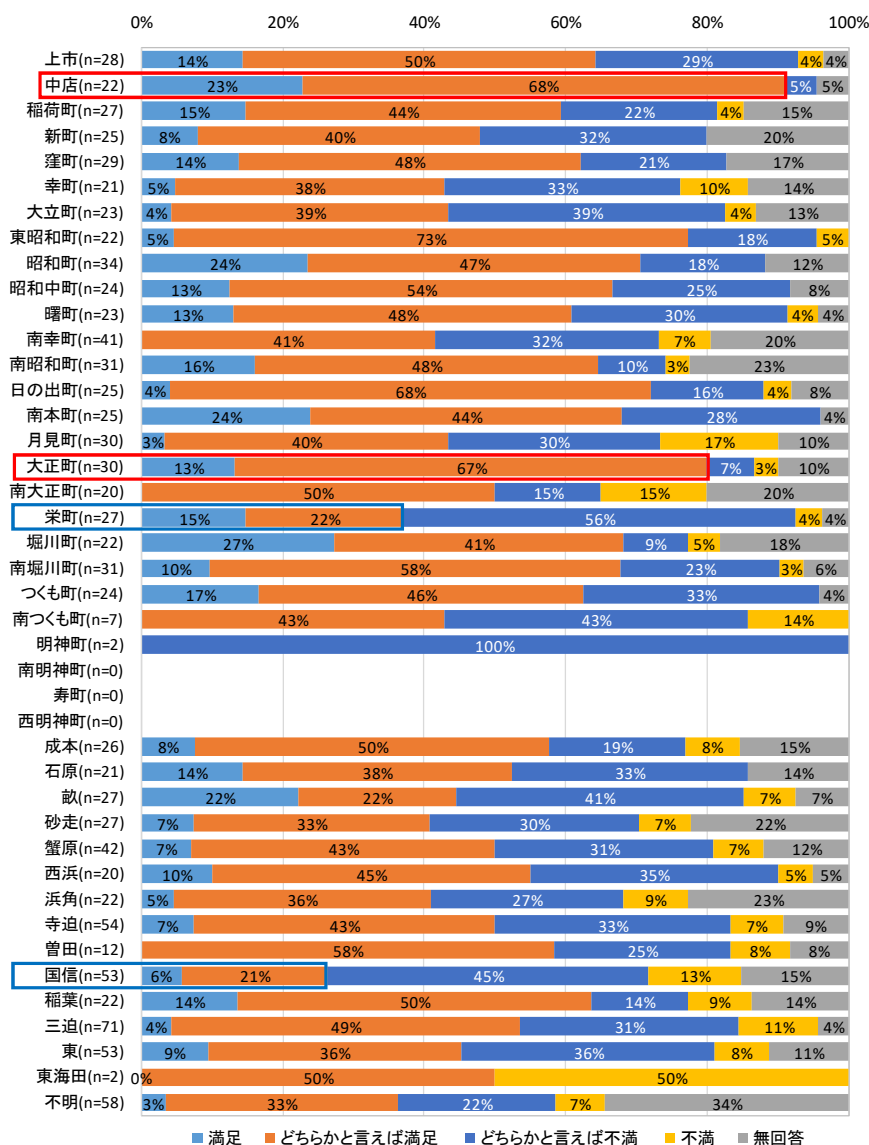


図 地域別の公共交通の全体的な満足度

資料／住民アンケート調査結果

②最寄りのバス停までの距離

最寄りのバス停（路線バス及び町内循環コミュニティバス）までの距離は、300m 未満が全体の約 7 割となっています。

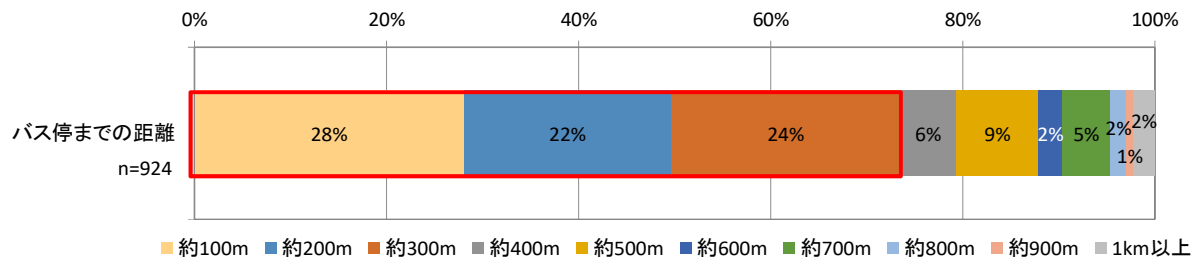


図 最寄りのバス停までの距離

資料／住民アンケート調査結果

【平均＝約 300m】

※最寄りのバス停までの距離の回答と、バス停までの徒歩での所要時間の回答を徒歩での時速 4km/h で換算した結果を合わせ集計。両方回答の場合は距離を採用。

※平均値は、約 100m＝100m、約 200m＝200m・・・1km 以上＝1km と仮定し算出した概算値。

③外出の制約

公共交通が不便で外出をあきらめることは「ほとんどない」方が多く、全体の約 7 割となっています。

60 歳代、70 歳代の高齢者においても、他の年代との差はありませんが、80 歳代以上では 2 割以上が「時々ある」と回答しており、高齢者にとって公共交通が不便であることが外出機会の喪失に繋がっていると考えられます。

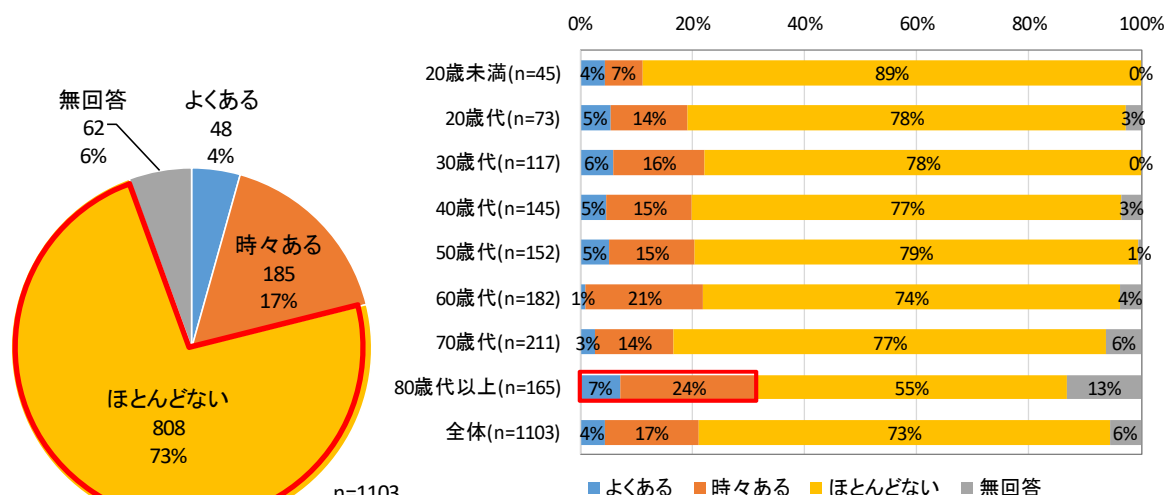


図 年代別の公共交通が不便で外出をあきらめる頻度

資料／住民アンケート調査結果

図 公共交通が不便で外出をあきらめる頻度

資料／住民アンケート調査結果

④公共交通を利用する理由、利用しない理由

住民ワークショップでは、公共交通を利用する理由と利用しない理由として、下記が挙げられました。

【利用する理由】

■他に移動手段がないから利用する

- ・車やバイク、自転車に乗れない。送迎も頼めない時。
- ・将来、免許返納したら利用する。

■自家用車に乗れないときに利用する

- ・飲酒等の都合で、車を利用できない時。
- ・車での移動（駐車場）の便利が悪い時。

■移動ニーズに合う時に利用する

- ・行き先や時間など、移動の都合に合う時。
- ・時間に余裕がある時。

■利用することにメリットがあるから利用する

- ・定時性（JR）や便数、運賃（JR、町内循環コミュニティバス）など。
- ・安全性。

■町内循環コミュニティバスが無くなったら困るから利用するよう心がけている

【利用しない理由】

■町内移動では利用する必要がある

- ・町内は徒歩と自転車で移動可能。

■ニーズに合っておらず利便性や速達性に欠けるので利用しない

- ・便数が少ない。利用したい時間に便がない。
- ・自宅や目的地からバス停が遠い。
- ・目的地に直接行かないため時間がかかる。
- ・時間が読めない（定時性に不安）。
- ・路線バスは運賃が高い。
- ・時間や行き先に制約がなく自由に移動できる車やバイクを使ってしまう。

■知らないから利用しない（利用できない）

- ・どのような運行をしているか知らない。

■健康・運動のために利用しない

- ・健康のためにできるだけ徒歩や自転車を利用。

■高齢者等は利用しづらい

- ・荷物がある時や高齢者はバス停までの移動が困難（タクシー利用）。
- ・段差があり車内での移動に不安がある。

資料／住民ワークショップ



写真 住民ワークショップ開催状況

2) 鉄道

① 駅別乗車人数

海田市駅は、1日当たり約9,900人（平成29（2017）年度実績）の乗車利用があり、近年増加傾向にあります。

利用者のうち、定期利用者が約7割を占めており、通勤通学に欠かせない交通手段となっていることが伺えます。

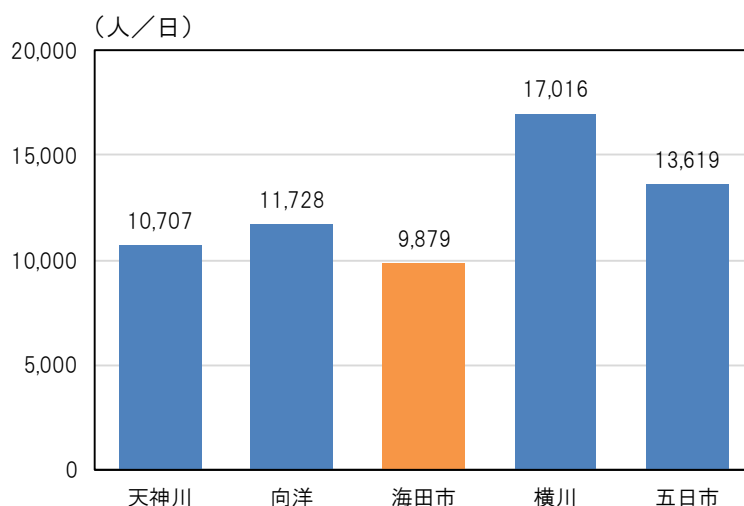


図 主要駅の乗車人数

※平成29（2017）年度データ

資料／広島市統計書（平成30（2018）年版）

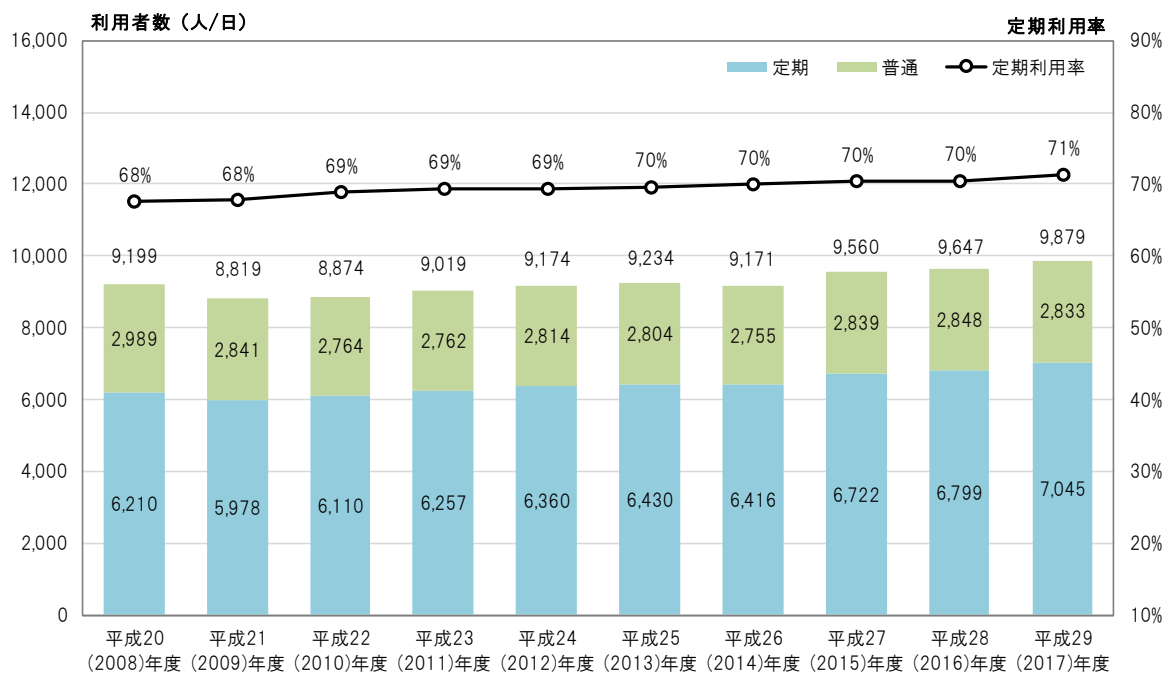


図 海田市駅の乗車人数の推移

資料／広島県統計年鑑

②利用頻度

JR の利用者（「よく利用する」と「たまに利用する」の合計）は約 6 割を占め、日常的に利用されている交通手段となっています。

また、「よく利用する」方のうち、約 4 割が 1 週間に「5 回以上」利用しており、利用頻度も高い傾向にあり、通勤通学等に利用されていることが伺えます。

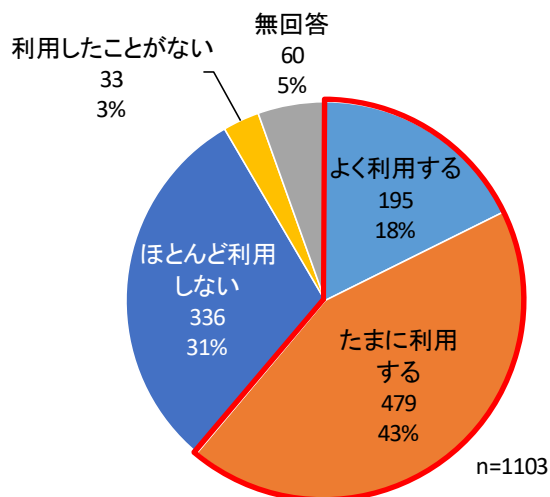


図 JR の利用状況

資料／住民アンケート調査結果

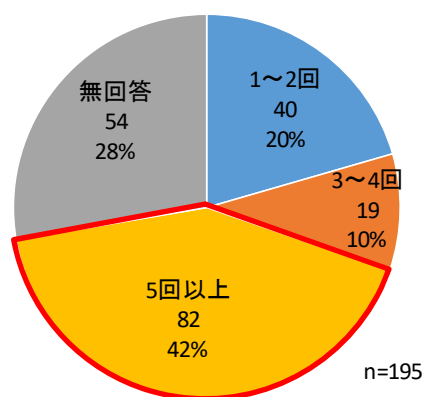


図 JR を「よく利用する」方の 1 週間の利用頻度

資料／住民アンケート調査結果

③満足度

JR の利用満足度（「満足」と「どちらかと言えば満足」の合計）は 81%と、非常に高い傾向にあります。

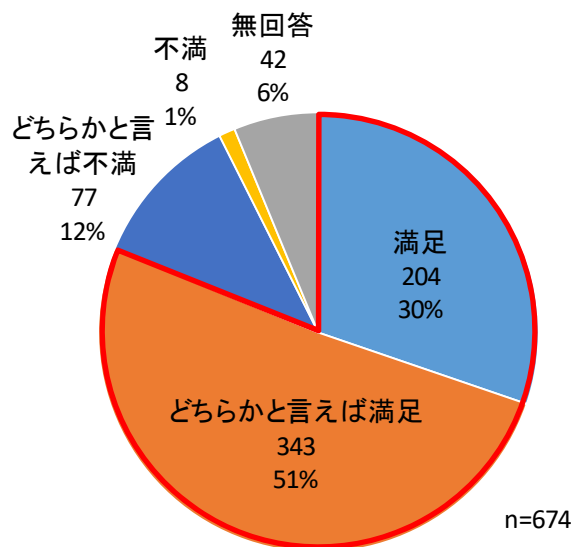


図 JR の利用満足度

資料／住民アンケート調査結果

④利用しない理由

JR を利用しない理由としては、「自宅近くに駅がないから」、「行きたい所に直通で行けないから」、「外出する機会がないから」が多く挙げられています。

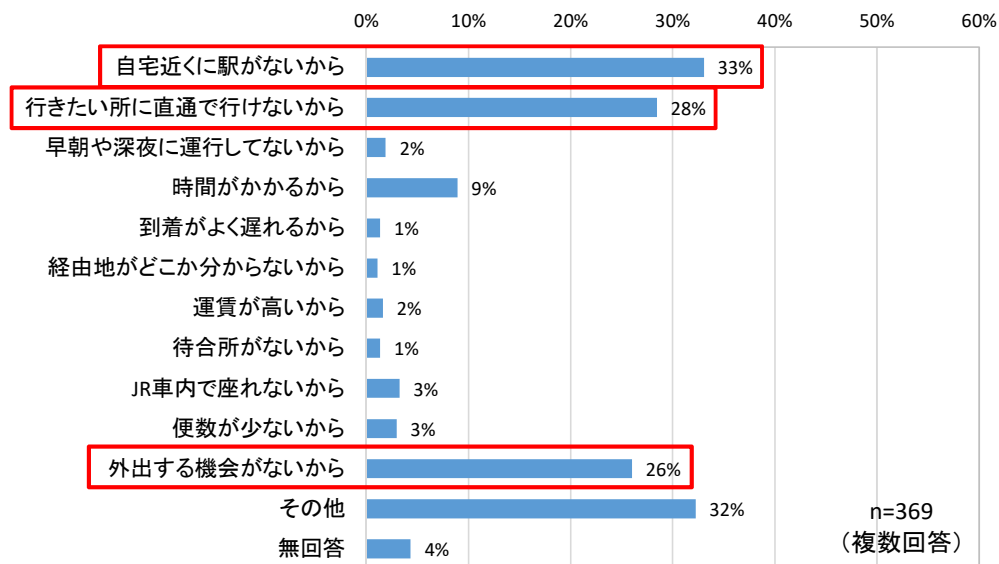


図 JR を利用しない理由

資料／住民アンケート調査結果

3) 路線バス

①バス停乗降客数

路線バスのバス停毎の乗降客数は「海田大正町」が最も多く、220 人/日の乗降があります。

その他、「海田市駅入口」、「海田小学校前」、「曙町」、「海田中学校入口」など、県道広島海田線や矢野海田線などの主要な道路沿線のバス停利用が多い傾向にあります。

表 路線バスの1日あたりのバス停乗降客数

バス停名	乗降者数（人/日）
海田大正町	220
海田市駅入口	196
海田小学校前	132
曙町	123
海田中学校入口	122
海田	103
南海田	100
海田市駅南口	100
東三迫橋	92
日下橋	86
畝橋	79
自衛隊前	58
三迫二丁目	58
海田東小学校前	56
国信橋	54
御鷹野橋	49
日の浦橋	46
井手橋	42
三迫	33
さいわい保育所前	30

上位 20 位までを抜粋して掲載
資料／PASPY データ（平成 30（2018）年 6 月）
PASPY 利用率を用いて拡大して算出

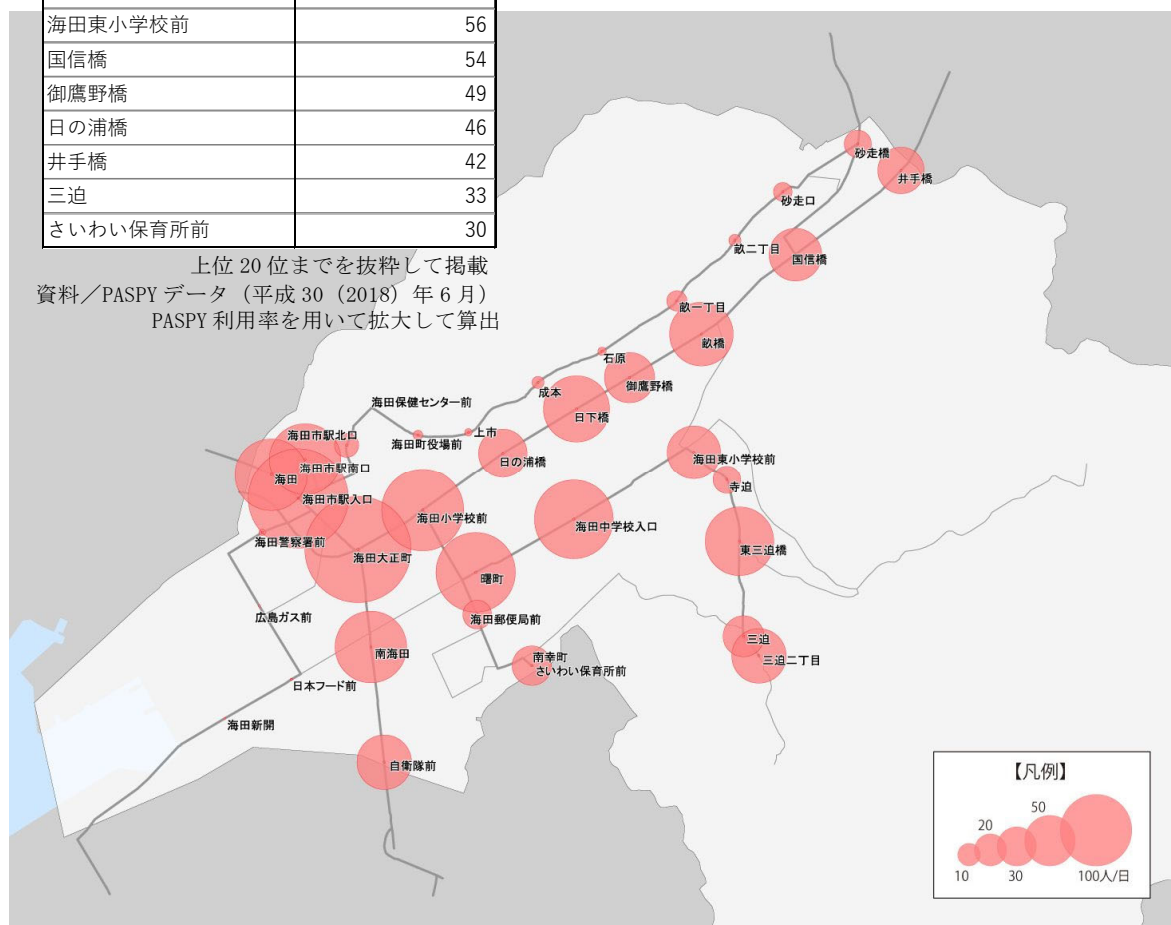


図 路線バスの1日あたりのバス停乗降客数

資料／PASPY データ（平成 30（2018）年 6 月）
PASPY 利用率を用いて拡大して算出

②バス停間利用状況

路線バスの乗車バス停と降車バス停のペアでは、町外から町内や、町内から町外といった町域を跨ぐ利用が7割以上を占めています。

一方で、町域を通過する利用は2割程度、海田町内で完結する利用は約1割程度と少ない傾向にあります。

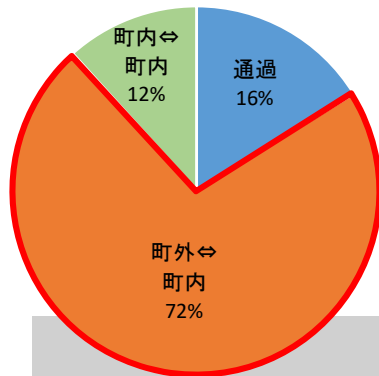


図 路線バスの1日あたりのバス停間利用内訳

資料/PASPYデータ（平成30（2018）年6月）
PASPY利用率を用いて拡大して算出

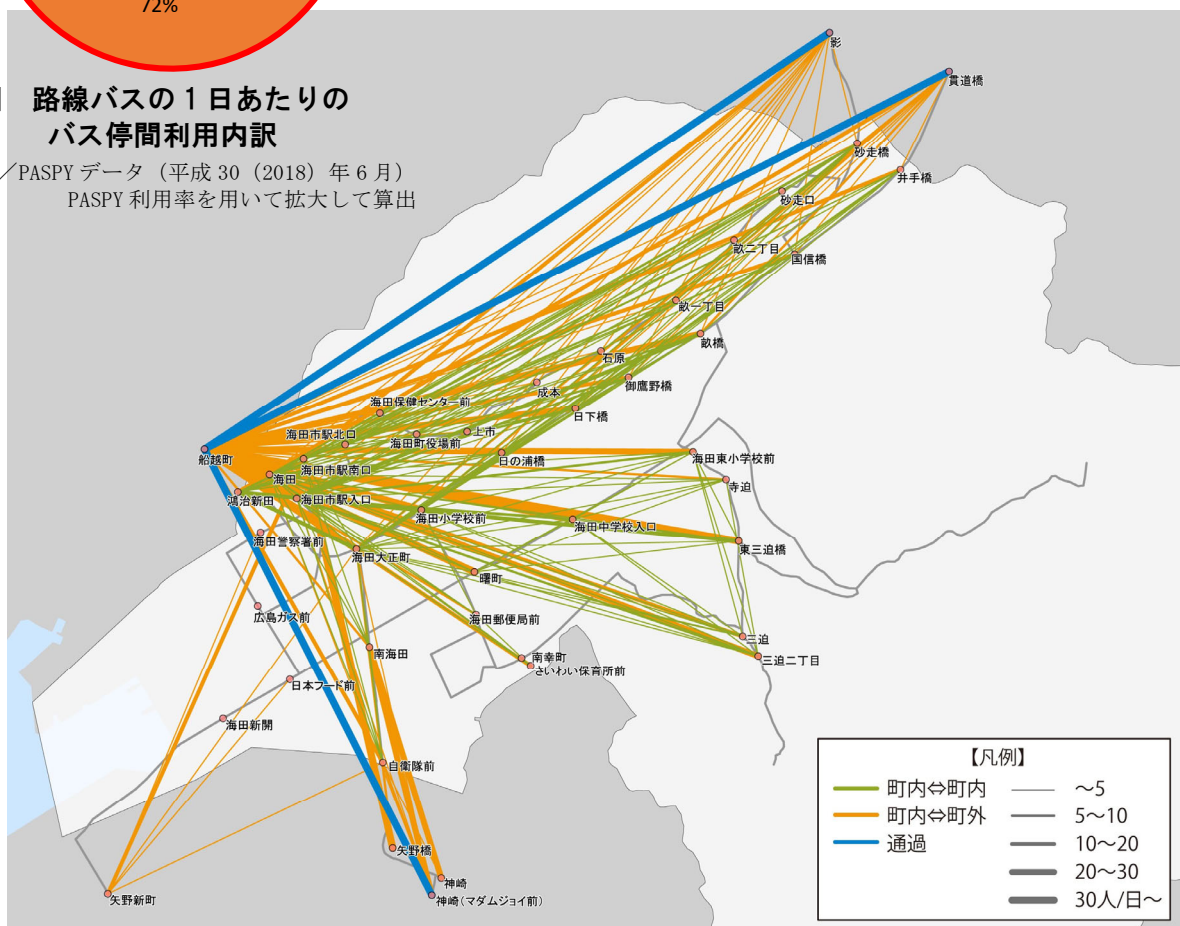


図 路線バスの1日あたりのバス停間利用状況

資料/PASPYデータ（平成30（2018）年6月）
PASPY利用率を用いて拡大して算出

③区間別利用状況

路線バスの区間別の利用状況では、国道2号や国道31号、県道矢野海田線の利用が多く、200人/日以上の利用があります。

特に、国道2号沿線の「海田小学校前」から、町境を跨ぎ「船越町」までの区間の利用が多く、1,000人/日を超える利用がある区間もあります。

表 路線バスの1日あたりの区間別利用者数

バス停(交差点) 区間	利用者数(人/日)
海田市駅入口-(明神橋東詰交差点)	1,399
(明神橋東詰交差点)-海田大正町	1,388
海田-船越町	1,316
海田市駅入口-海田	1,295
海田大正町-海田小学校前	1,101
海田小学校前-日の浦橋	521
海田小学校前-(日の出町交差点)	497
日の浦橋-日下橋	487
(日の出町交差点)-曙町	450
日下橋-御鷹野橋	416
御鷹野橋-畝橋	376
南海田-自衛隊前	351
自衛隊前-(熊野別れ交差点)	347
曙町-海田中学校入口	343
畝橋-国信橋	319
海田大正町-南海田	280
(熊野別れ交差点)-(神崎交差点)	263
海田中学校入口-海田東小学校前	251
(神崎交差点)-神崎(マダムジョイ前)	225
国信橋-井手橋	204

上位20位までを抜粋して掲載
資料/PASPYデータ(平成30(2018)年6月)
PASPY利用率を用いて拡大して算出

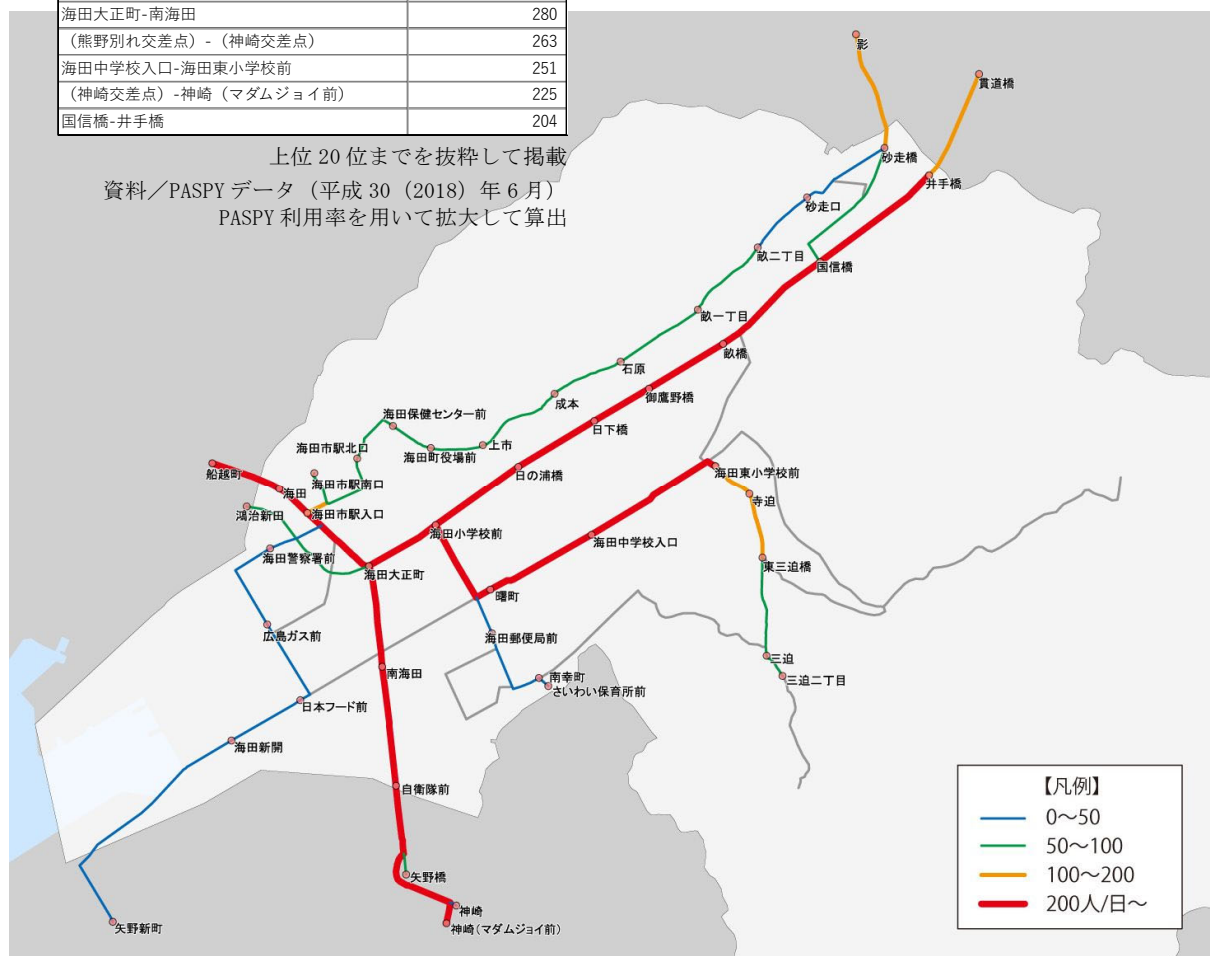


図 路線バスの1日あたりの区間別利用者数

資料/PASPYデータ(平成30(2018)年6月)
PASPY利用率を用いて拡大して算出

④利用頻度

路線バスを利用される方（「よく利用する」と「たまに利用する」の合計）は約3割で、利用されない方（「ほとんど利用しない」と「利用したことがない」の合計）が6割以上を占めています。

「よく利用する」を選択された方の利用頻度は、1週間に「1～2回」が多く、利用頻度はあまり高くない状況にあります。

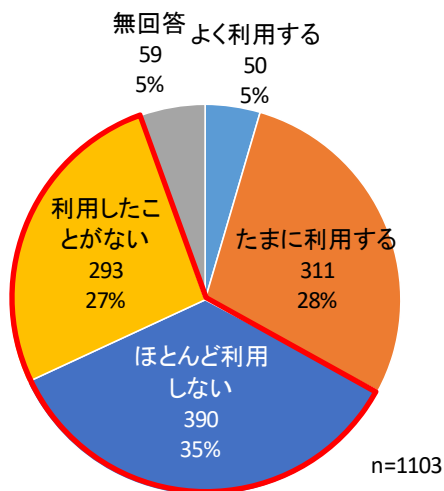


図 路線バスの利用状況

資料／住民アンケート調査結果

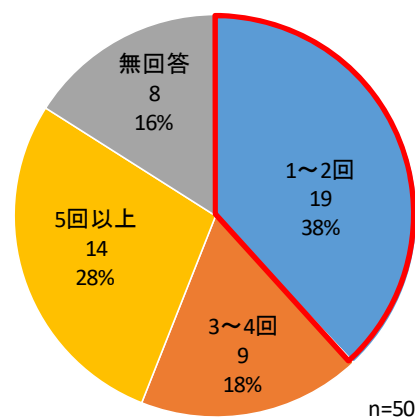


図 路線バスを「よく利用する」方の1週間の利用頻度

資料／住民アンケート調査結果

⑤満足度

路線バスの利用満足度（「満足」と「どちらかと言えば満足」の合計）は49%、不満度（「不満」と「どちらかと言えば不満」の合計）は42%で、やや満足度が高いものの、ほぼ同数となっています。

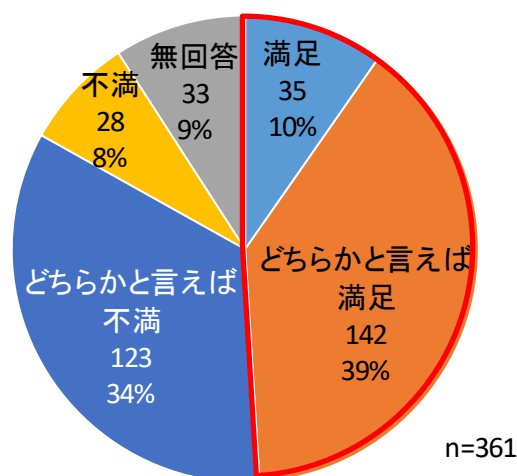


図 路線バスの利用満足度

資料／住民アンケート調査結果

⑥利用しない理由

路線バスを利用しない理由は「行きたい所に直通で行けないから」、「時間がかかるから」、「便数が少ないから」という回答が多く、速達性や利便性に関わる項目が高い傾向にあります。

「その他」の意見では「自家用車を使うから」という回答が多く、自動車依存傾向にあることが伺えます。

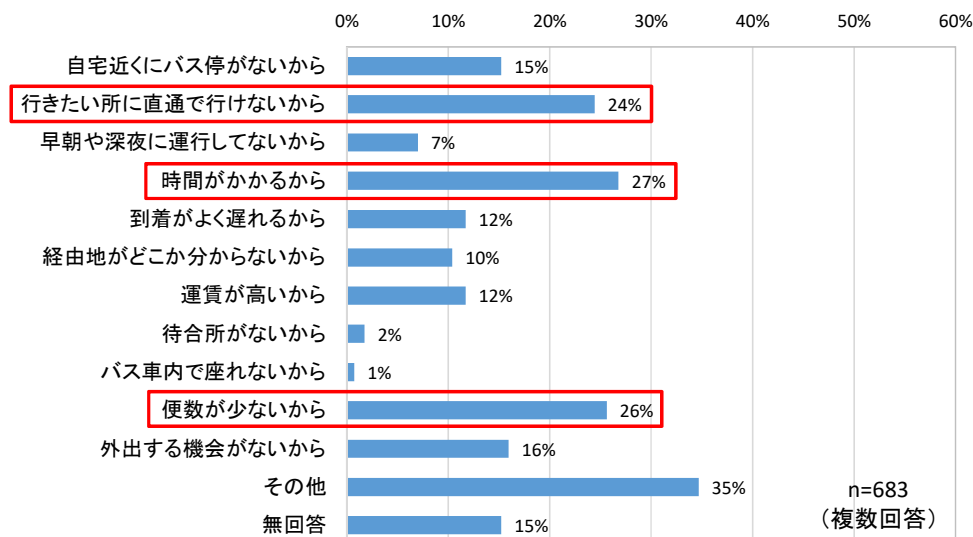


図 路線バスを利用しない理由

資料／住民アンケート調査結果

⑦利用するための改善点

利用するために必要な改善点では、「どれを改善しても利用しない」が最も多く、自動車依存とともに、路線バス利用に関する意識の低さが要因と考えられます。

そのほか、運行サービスに関する項目では「便数を増やす」という改善要望が多い結果となっています。

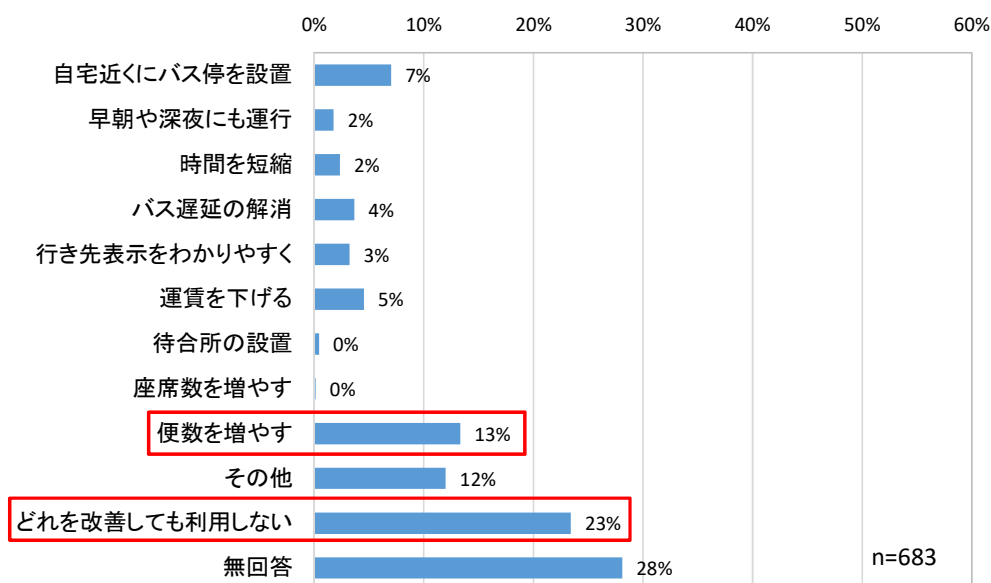


図 改善してほしい項目

資料／住民アンケート調査結果

4) 町内循環コミュニティバス

①利用者数の推移

町内循環コミュニティバスの年間利用者数は、平成20(2008)年度がピークで約5万人の利用があった以降、減少傾向で推移しています。平成29(2017)年度の利用者数は約3.7万人となっており、ピーク時の約75%にまで減少しています。

平成30(2018)年度は、平成30年7月豪雨の影響で、約1か月の全面運休後、約2か月間の暫定ルートでの運行となったため、大幅に減少しています。

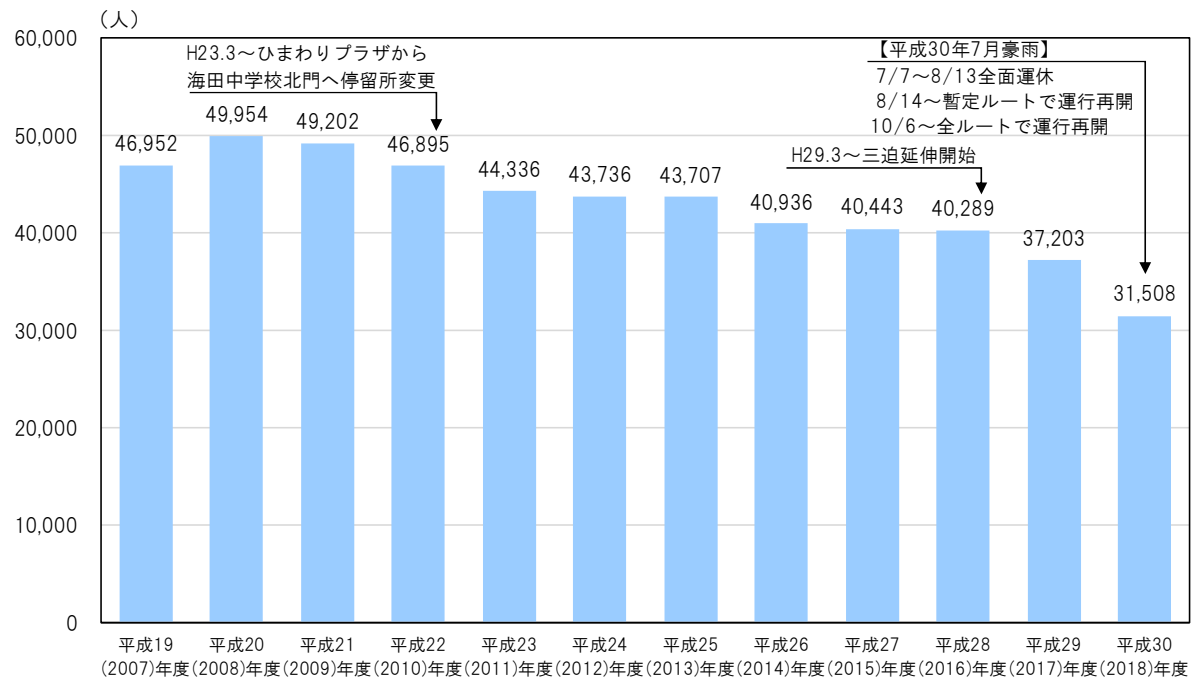


図 町内循環コミュニティバス乗車人数の推移

資料／海田町

②バス停乗降客数

町内循環コミュニティバスのバス停毎の乗降客数は「海田市駅南口」が最も多く全体の約4割を占めており、次に多い「海田総合公園」の約6倍の乗降利用があります。その他のバス停の乗降者数は、10人/日未満となっています。

表 町内循環コミュニティバスの
1日あたりのバス停乗降客数 (人/日)

バス停名	乗車数	降車数	乗降者数
海田市駅南口	41.4	34.7	76.0
海田総合公園	6.9	6.9	13.8
海田東公民館前	3.6	3.6	7.2
栃木橋	3.7	3.3	7.0
東大橋	3.9	2.5	6.4
砂走口	3.3	2.2	5.4
砂走会館前	3.0	2.1	5.0
福祉センター前	2.5	2.3	4.9
畝一丁目	3.2	1.6	4.9
三迫団地	2.4	2.3	4.7
三迫二丁目	2.1	2.5	4.6
畝二丁目	2.8	1.7	4.5
海田南小学校入口	1.7	2.7	4.5
寺迫会館前	2.0	2.3	4.3
町立図書館入口	2.0	1.9	3.9
国信橋	1.7	2.0	3.7
海田市駅北口	2.4	1.2	3.5
西自治会館前	1.5	1.9	3.4

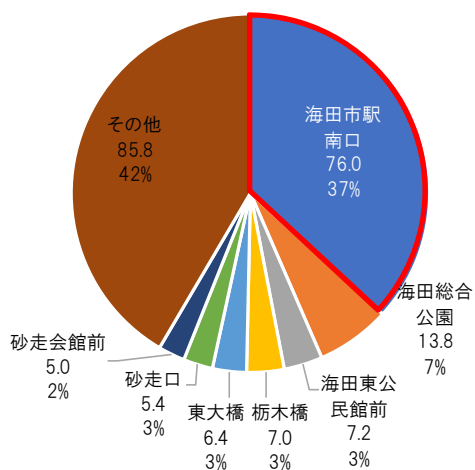


図 町内循環コミュニティバスの
1日あたりのバス停乗降客数

資料／町内循環コミュニティバス年間利用者数
平成29(2017)年度データ

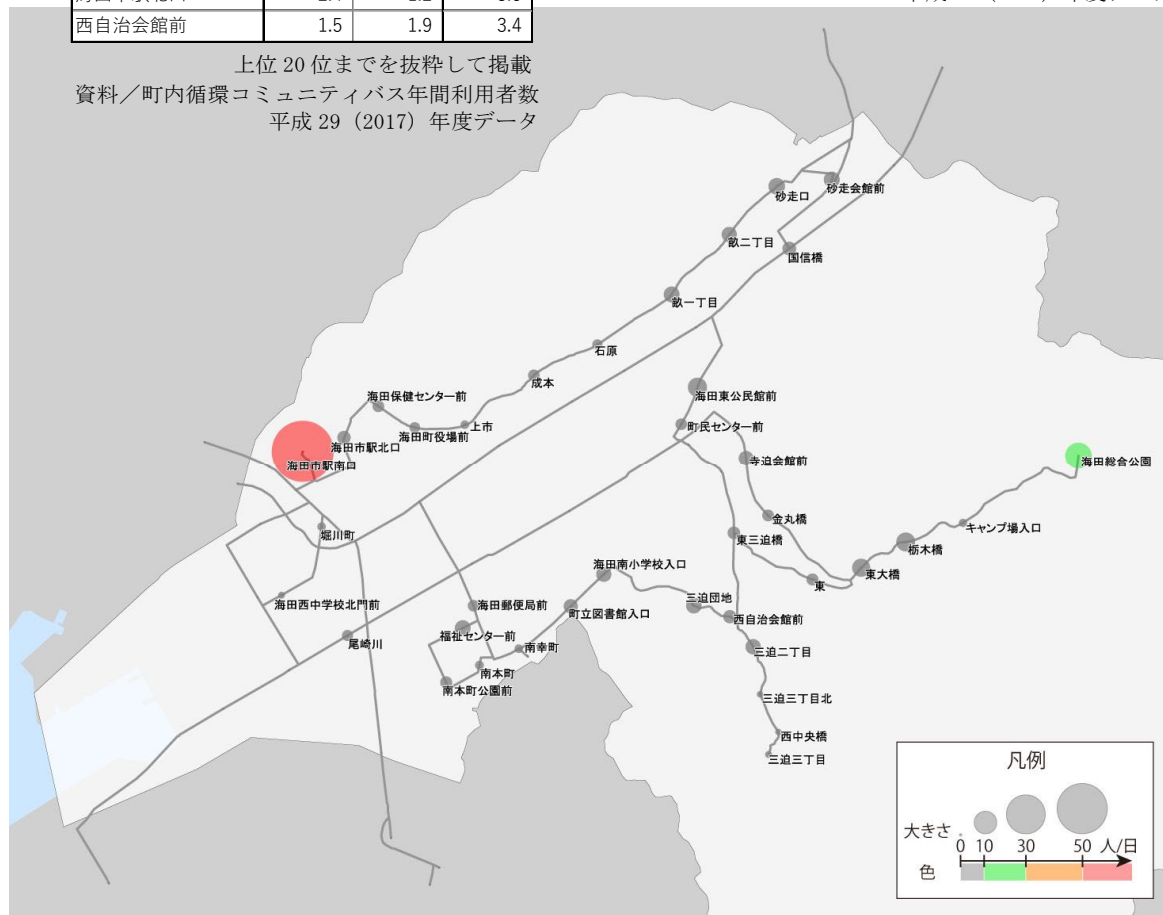


図 町内循環コミュニティバスの1日あたりのバス停乗降客数

資料／町内循環コミュニティバス年間利用者数
平成29(2017)年度データ

③バス停間利用状況

町内循環コミュニティバスの乗車バス停と降車バス停のペアでは、「海田市駅南口」を乗降する利用が多くを占めています。

乗降ペアでは、突出した利用はありませんが、「海田市駅南口」で乗車し「砂走会館前」や「東大橋」、「砂走口」で降車する利用や、「砂走口」や「海田東公民館」で乗車し「海田市駅南口」で降車する利用が比較的多い利用となっています。

表 町内循環コミュニティバスの
1日あたりのバス停間利用状況

乗車バス停	降車バス停	利用者数（人/日）
海田市駅南口	砂走会館前	4.5
海田市駅南口	東大橋	4.0
海田市駅南口	砂走口	4.0
砂走口	海田市駅南口	4.0
海田東公民館前	海田市駅南口	3.5
海田市駅南口	町立図書館入口	3.0
海田市駅南口	三迫団地	3.0
町立図書館入口	海田市駅南口	3.0
三迫団地	海田市駅南口	3.0
砂走会館前	海田市駅南口	3.0
海田市駅南口	海田南小学校入口	2.5
海田市駅南口	東	2.5
海田市駅南口	金丸橋	2.5
海田南小学校入口	海田市駅南口	2.5
海田市駅南口	三迫二丁目	2.0
海田市駅南口	東三迫橋	2.0
海田市駅南口	海田東公民館前	2.0
三迫二丁目	海田市駅南口	2.0
東三迫橋	海田市駅南口	2.0
栃木橋	海田市駅南口	2.0

上位 20 位までを抜粋して掲載
資料／町内循環コミュニティバス利用実態調査結果
平成 31 年 2 月に実施

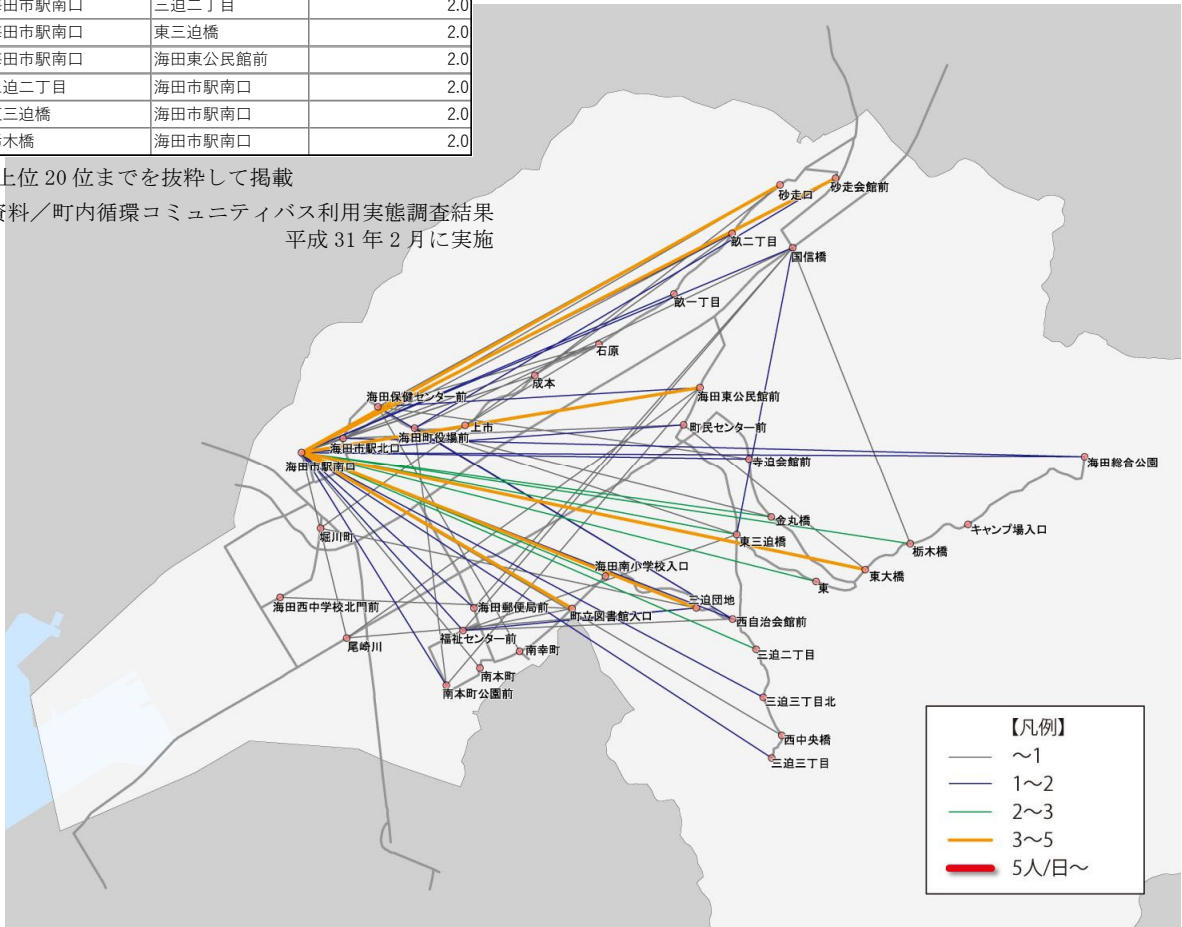


図 町内循環コミュニティバスの 1 日あたりのバス停間利用状況

資料／町内循環コミュニティバス利用実態調査結果
平成 31 年 2 月に実施

④区間別利用状況

町内循環コミュニティバスの区間別の利用状況では、「海田市駅北口」から「畝二丁目」間で利用が多く 40 人/日以上となっています。

「福祉センター前」から「南幸町」間の利用も 40 人/日以上でやや多く、その他の区間は概ね 30～40 人/日で、特徴的な区間は見受けられません。

表 町内循環コミュニティバスの
1日あたりの区間別利用者数

バス停（交差点）区間	利用者数（人/日）
上市-成本	47.7
海田町役場前-上市	47.4
成本-石原	46.8
海田保健センター前-海田町役場前	46.2
石原-畝一丁目	45.2
海田市駅北口-海田保健センター前	43.5
畝一丁目-畝二丁目	42.1
福祉センター前-南本町公園前	40.6
南本町公園前-南本町	40.5
南幸町-南本町	40.3
（ひまわり大橋北詰交差点）-海田市駅北口	40.0
南幸町-町立図書館入口	39.8
畝二丁目-砂走口	39.2
尾崎川-海田郵便局前	39.1
海田郵便局前-福祉センター前	39.1
海田南小学校入口-町立図書館入口	38.4
海田市駅南口-（ひまわり大橋北詰交差点）	38.0
海田西中学校北門前-尾崎川	37.8
三迫団地-海田南小学校入口	37.8
堀川町-海田西中学校北門前	37.4

上位 20 位までを抜粋して掲載
資料／町内循環コミュニティバス年間利用者数
平成 29（2017）年度データ
※重複して運行する区間は平均値を採用

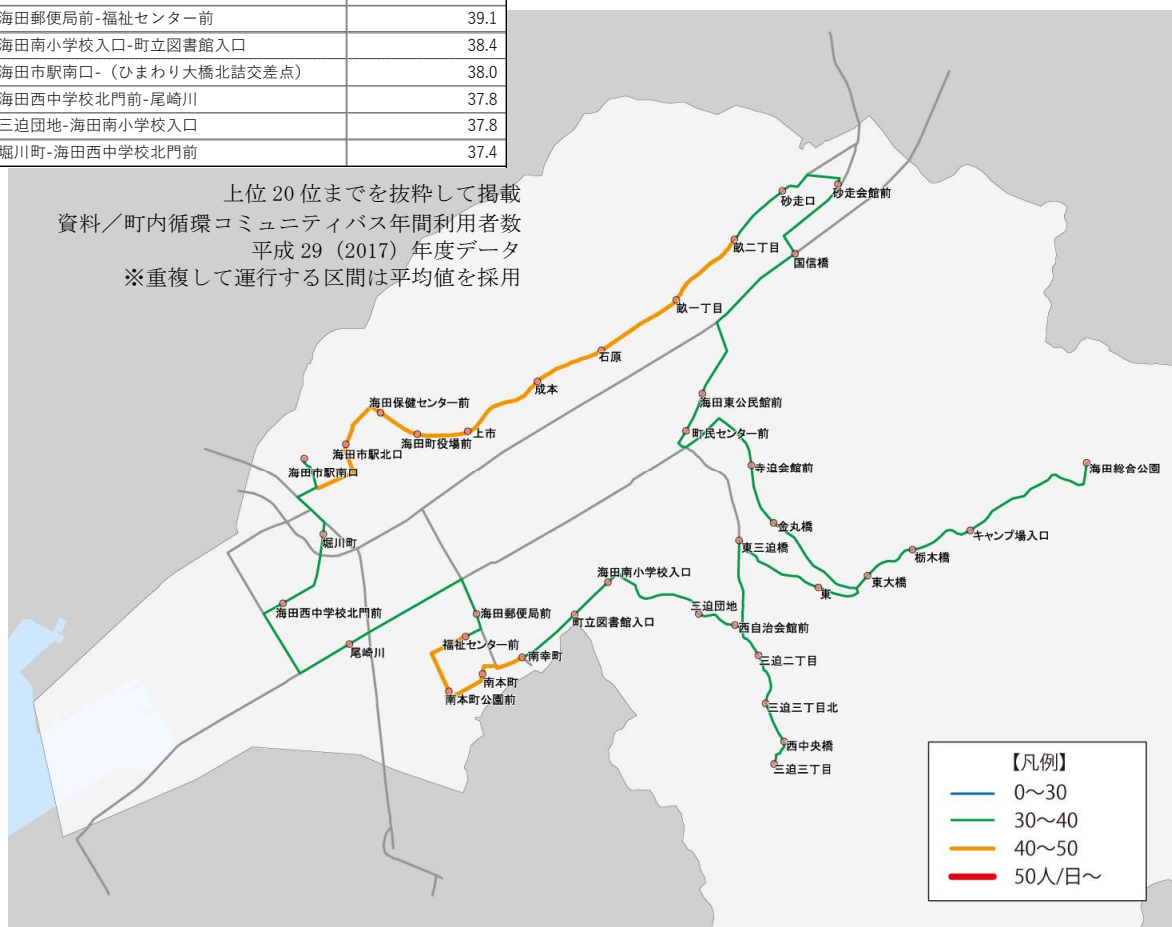


図 町内循環コミュニティバスの1日あたりの区間別利用者数

資料／町内循環コミュニティバス年間利用者数
平成 29（2017）年度データ
※重複して運行する区間は平均値を採用

⑤利用状況

町内循環コミュニティバスの利用状況は、住民アンケート調査では「利用したことがない」方が半数以上を占めており、「利用する方」（「よく利用する」と「たまに利用する」の合計）は17%に留まります。

一方、町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査では、「週に1～2回」以上利用される方が全体の約4割を占めており、実際に利用されている方にとっては、日常的な移動手段となっていることが伺えます。

また、町内循環コミュニティバスを利用した外出目的は、「買い物」や「通院」、「レジャー・外食」などの日常的な移動に利用されています。

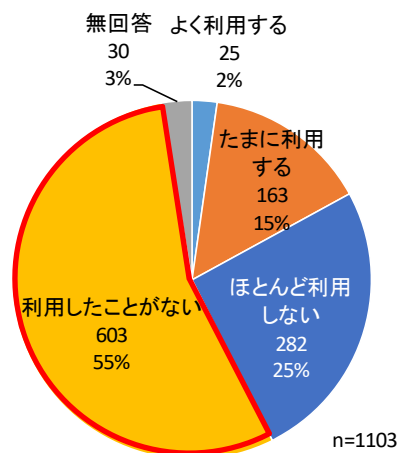


図 町民の町内循環コミュニティバスの利用状況

資料／住民アンケート調査結果

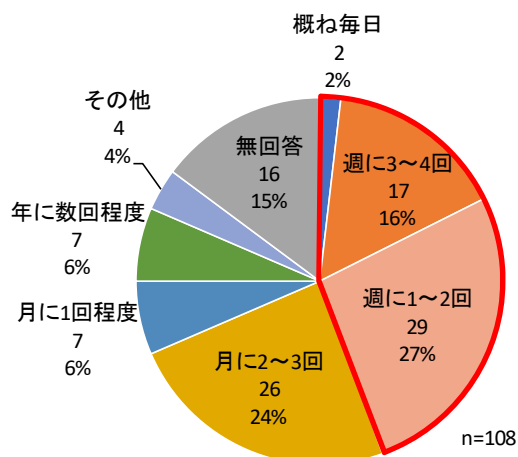


図 町内循環コミュニティバス利用者の利用頻度

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

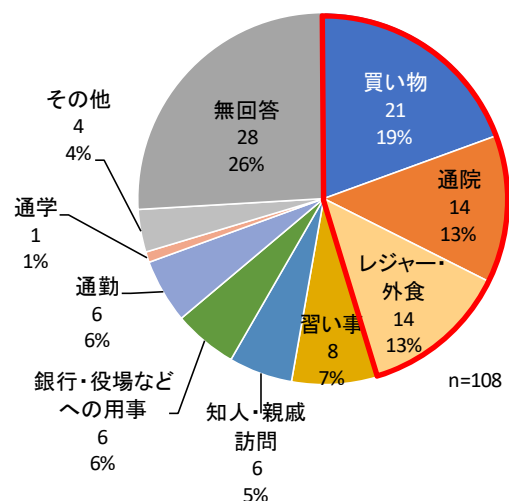


図 町内循環コミュニティバス利用者の主な外出目的

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

⑥満足度

町内循環コミュニティバスの利用満足度（「満足」と「どちらかと言えば満足」の合計）は64%で、満足度は高い傾向にあります。

運行サービスの項目別では「運賃」に対して、約7割が「非常に満足」と回答しており、満足度が高い傾向にあります。

一方で、「運行本数」は不満、非常に不満の回答が多く満足度が低い結果となっています。

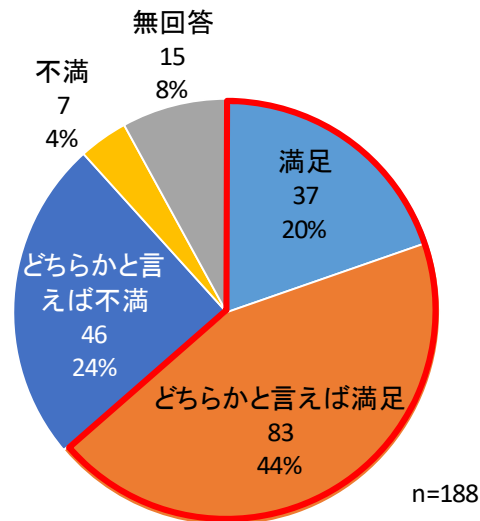


図 町内循環コミュニティバスの利用満足度

資料／住民アンケート調査結果

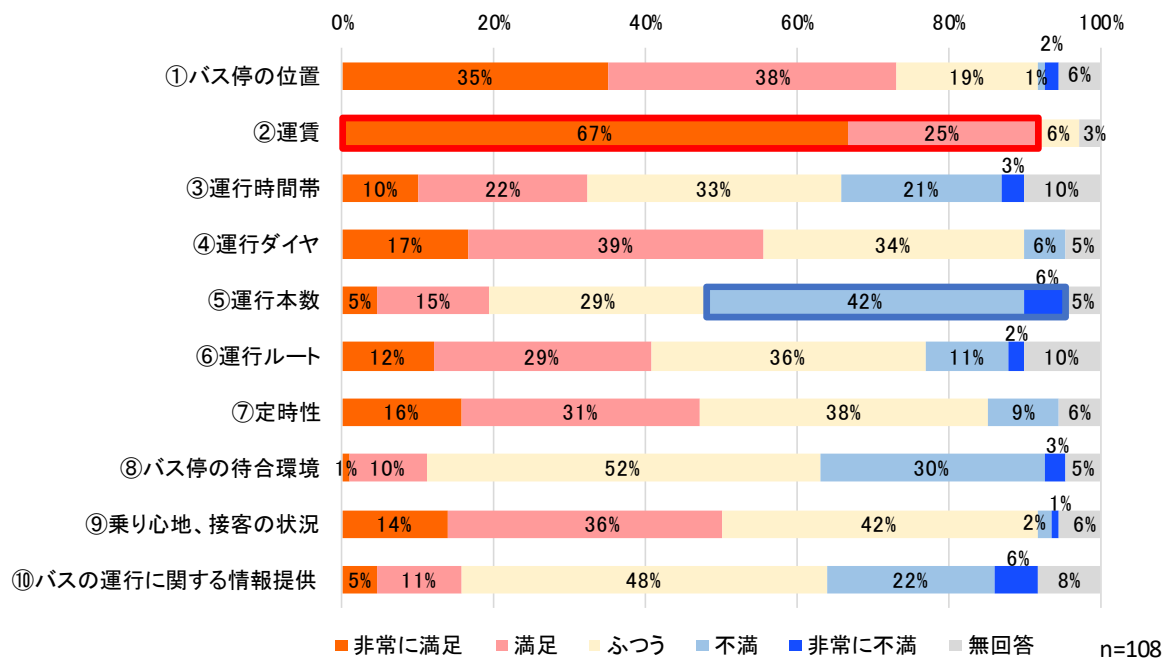


図 町内循環コミュニティバス利用者の利用満足度

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

⑦町内循環コミュニティバスを利用する理由

町内循環コミュニティバスを利用する理由は、「自宅や目的地の近くにバス停があるから」、「手頃な運賃だから」という回答が多い傾向にあります。

町内循環コミュニティバスを利用するきっかけは、「実際に走るバスを見て」、「広報誌（広報かいた）を読んで」が多く、PR することの重要性が伺えます。

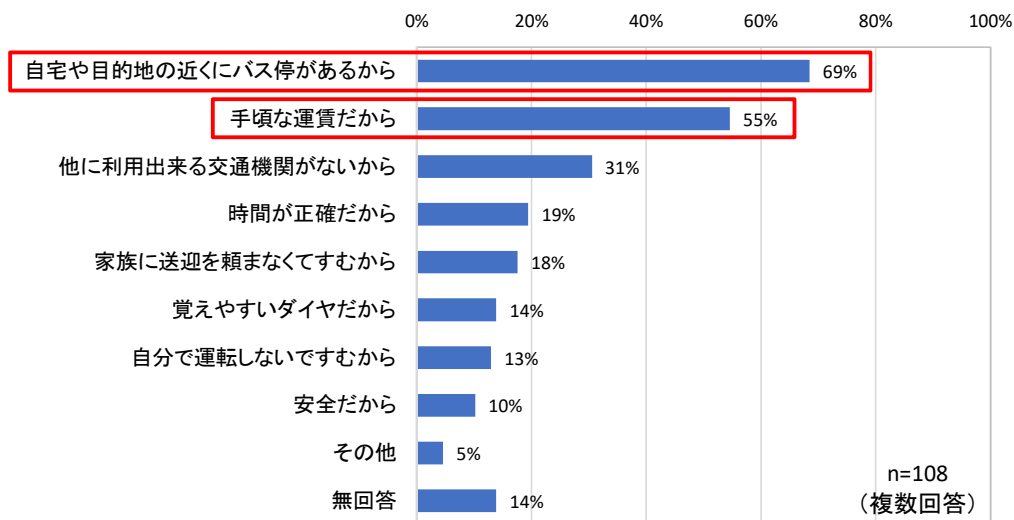


図 町内循環コミュニティバスを利用する主な理由

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

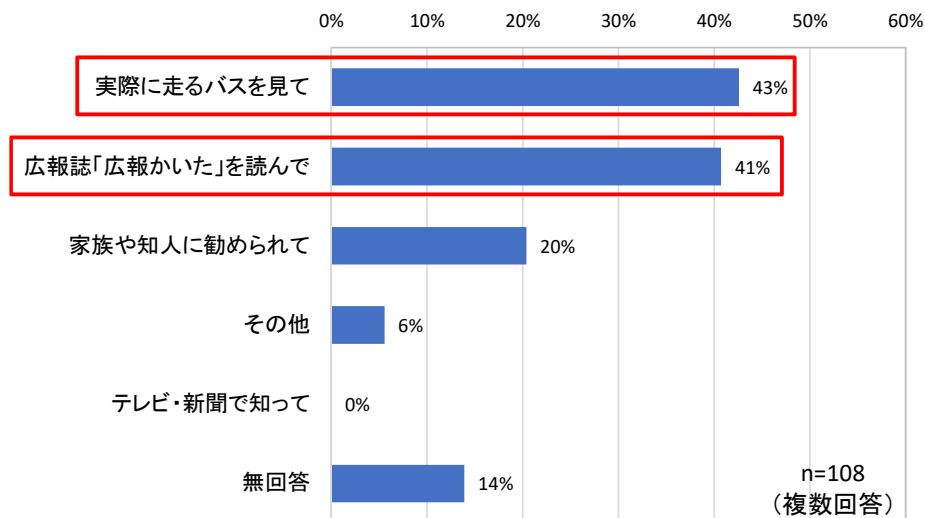


図 町内循環コミュニティバスの利用のきっかけ

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

⑧利用しない理由及び不満点

町内循環コミュニティバスを利用しない理由は、「行きたい所に直通で行けないから」、「便数が少ないから」という回答が多く、運行ルートや頻度に関わる項目が挙げられています。

「その他」の意見では「自家用車を使うから」という回答が多く、自動車依存が原因となっています。

町内循環コミュニティバスについて、利用者が最も不満を感じることは、「運行本数」が最も多く、他の項目に比べ突出して高い結果となっています。

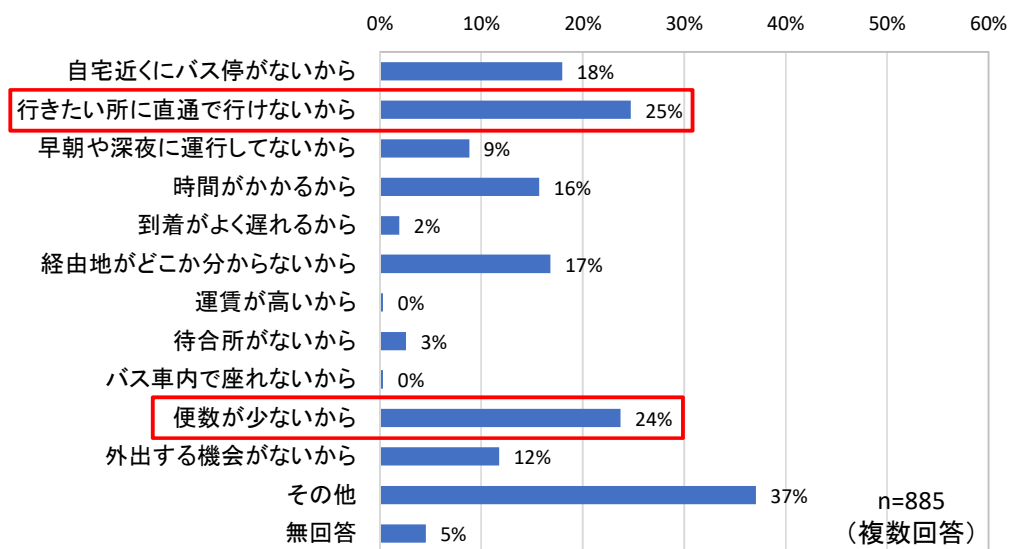


図 町内循環コミュニティバスを利用しない理由

資料／住民アンケート調査結果

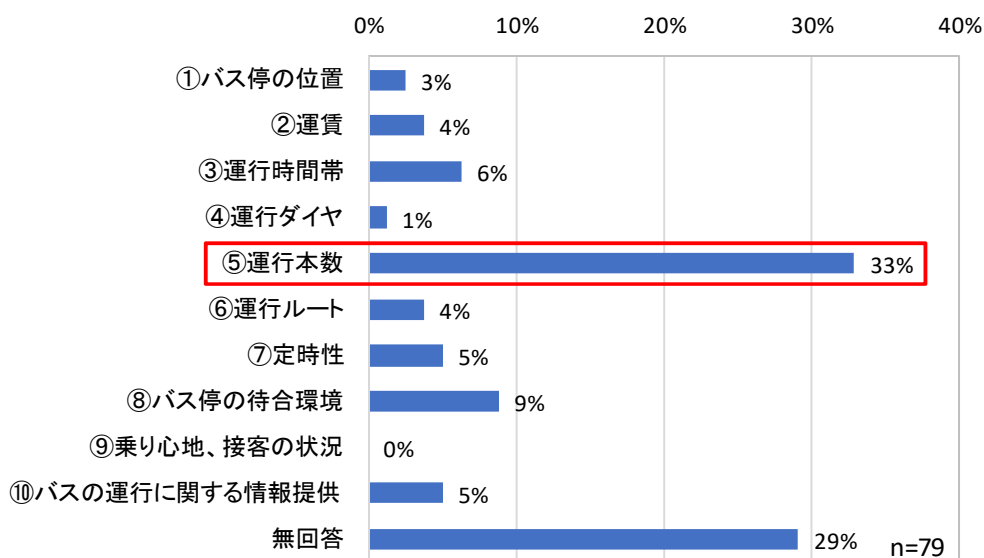


図 町内循環コミュニティバス利用者が最も不満を感じる点

資料／町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査結果

⑨利用するための改善点

町内循環コミュニティバスに求められる改善点では、「どれを改善しても利用しない」が約3割を占め最も多く、次いで「自宅近くにバス停を設置」が1割となっています。

改善項目のうち「便数を増やす」について、希望する具体的な1日あたりの便数は「10 便程度まで」という意見が多く挙げられています。

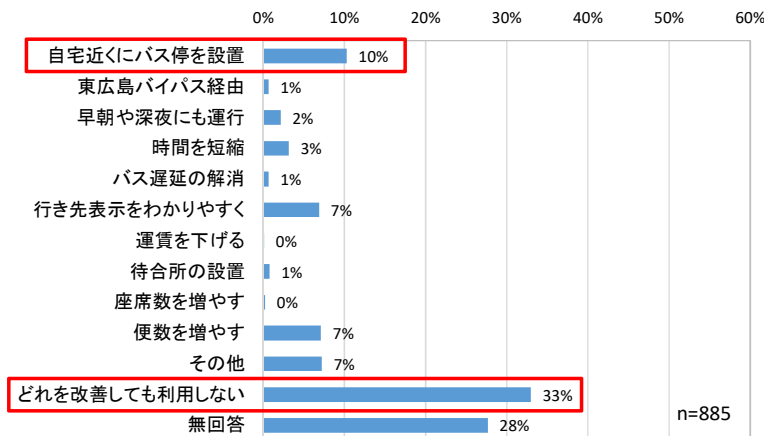


図 町内循環コミュニティバスの改善してほしい項目

資料／住民アンケート調査結果

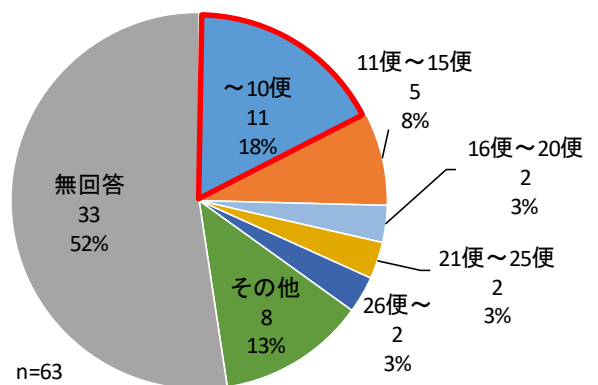


図 希望する1日あたりの便数

資料／住民アンケート調査結果

⑩運賃

町内循環コミュニティバスの利用者のうち、運賃が高くなっても「利用を続ける」方は7割以上を占めます。運賃の値上げにおける許容できる金額としては、「150 円まで」が約半数を占めています。

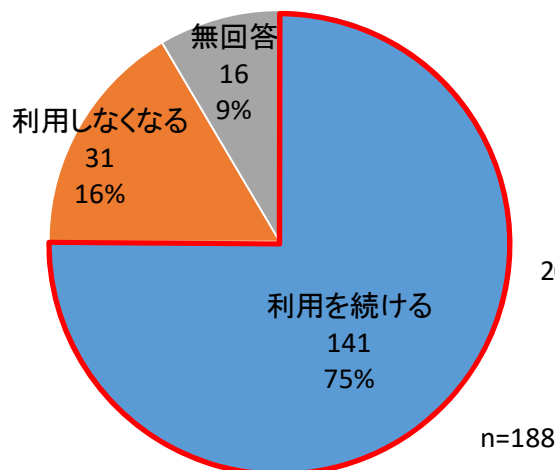


図 運賃が値上がりした場合の利用意向

資料／住民アンケート調査結果

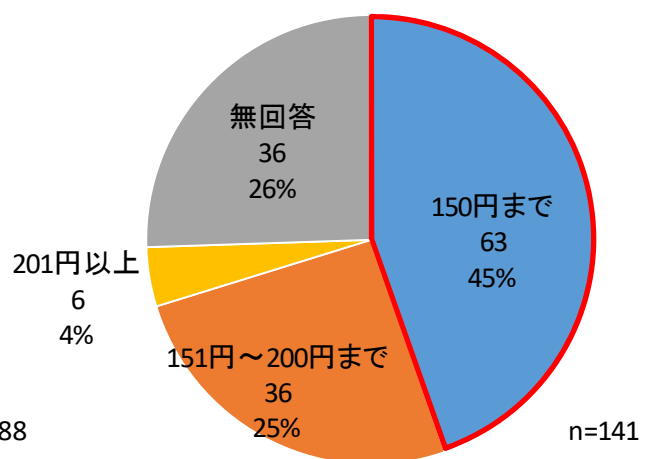


図 運賃値上げにおける許容できる運賃額

資料／住民アンケート調査結果

⑪町内循環コミュニティバスの必要性

町内循環コミュニティバスについて、今後も海田町にとって「必要だと思う」と回答された方が約6割を占めています。

「必要だと思う」理由としては、高齢者や交通弱者など、町内循環コミュニティバスが無くなると困る人がいるからという回答が多数を占めています。

「必要だと思わない」理由は、「利用しないから」、「必要性を感じないから」、「町の費用負担が大きすぎるから」などの意見が多い結果となっています。

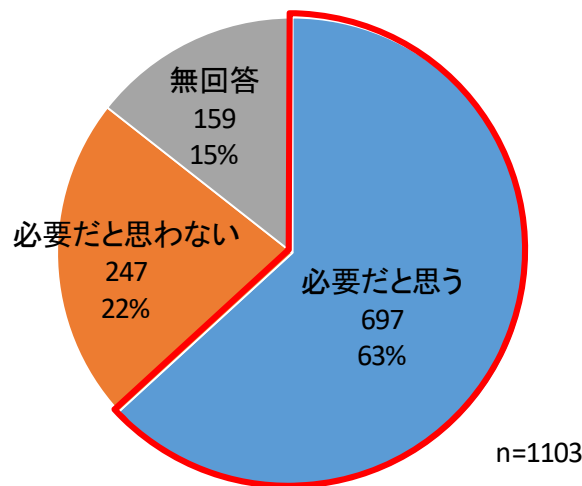


図 町内循環コミュニティバス存続についての意向

資料／住民アンケート調査結果

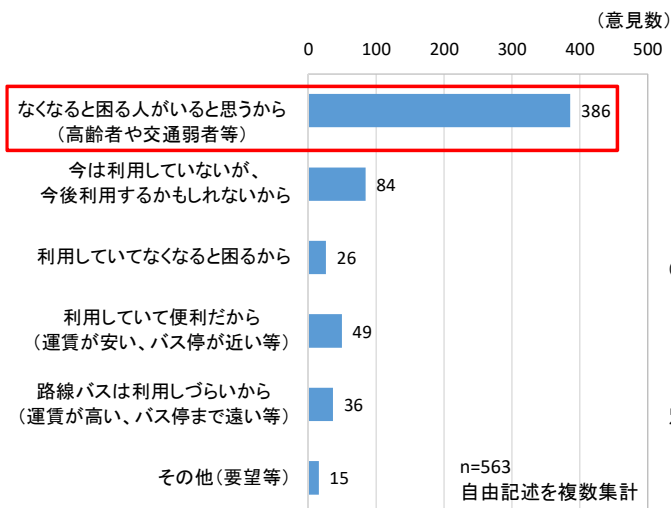


図 「必要だと思う」理由

資料／住民アンケート調査結果

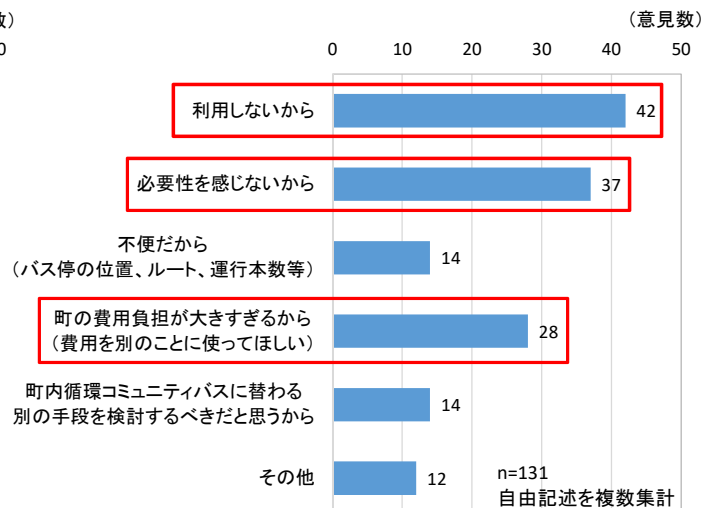


図 「必要だと思わない」理由

資料／住民アンケート調査結果

5) タクシー

①利用頻度

タクシーを利用される方（「よく利用する」と「たまに利用する」の合計）は3割程度であるのに対し、利用されない方（「ほとんど利用しない」と「利用したことがない」の合計）は約6割で過半数を占めています。

また、「よく利用する」を選択された方の利用頻度は、1週間に「1～2回」が約6割を占めています。

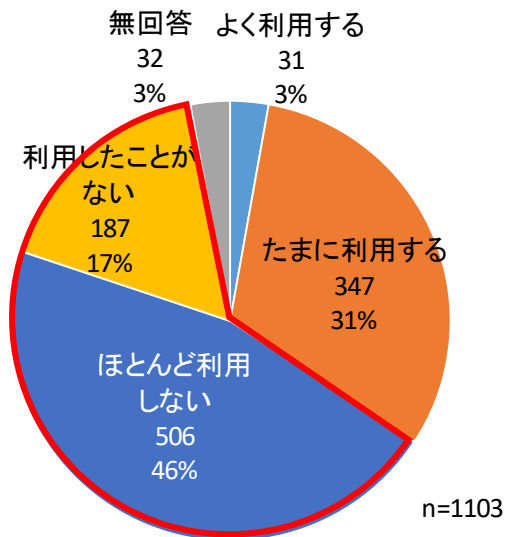


図 タクシーの利用状況

資料／住民アンケート調査結果

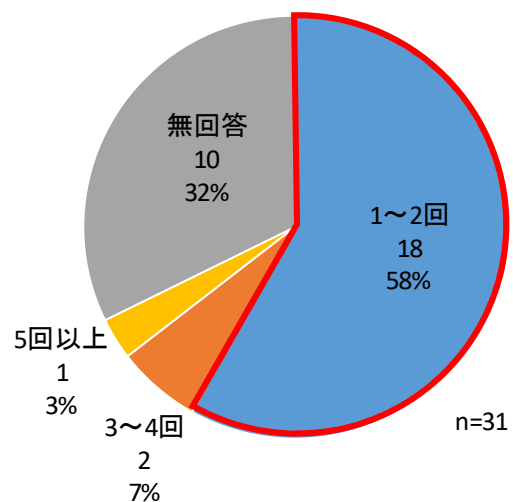


図 タクシーをよく利用する人の1週間の利用頻度

資料／住民アンケート調査結果

②満足度

タクシーの利用満足度（「満足」と「どちらかと言えば満足」の合計）は67%であるのに対し、不満度（「不満」と「どちらかと言えば不満」の合計）は24%で、満足度が高い傾向にあります。

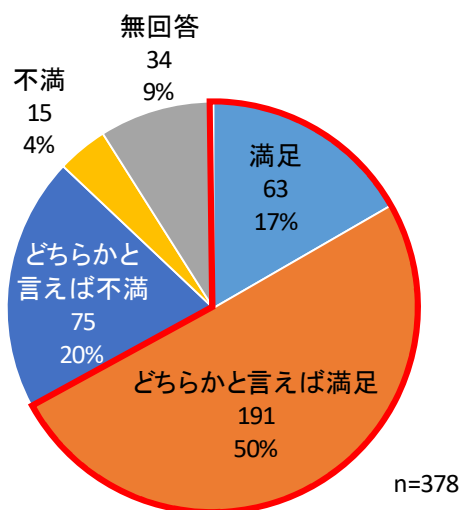


図 タクシーの利用満足度

資料／住民アンケート調査結果

5-4. 事業者の意向

①路線バス

項目	聞き取り内容
バスの 利用状況	・広島方面への運行は、他の事業者が減便した影響で、便あたりの利用者数は増加している。 ・大州街道や国道2号の渋滞により、定時性の確保が困難であるため、通勤・通学利用の方からは嫌厭される。 ・時間の制約が少ない高齢者の方の利用があり、JRに比べ目的地の近くまで直接行けることがメリットとなっている。 ・海田市駅入口や大正交差点、南海田などの利用が多い。 ・海田市駅入口はJRへの乗換利用、大正交差点や南海田は周辺企業や学校、自衛隊などへの通勤・通学利用がある。
運行上の問題	・運転手不足が深刻化しており、やむを得ず減便や災害ダイヤからの復旧ができない状況。 ・マツダスタジアムで野球がある日などは渋滞が著しく、2時間遅れなども発生する。 ・駅への乗り入れは、明神橋西詰交差点やひまわり大橋北詰交差点がネックとなり、時間ロスが大きく、現在の交通状況では実現は難しい。 ・海田町内では渋滞状況を踏まえた運行ルート、ダイヤとしている。
その他意見	・利用者の少ない地域では、小型車両での代替も検討すべき。 ・渋滞による遅れが多い海田町内では、バスの走行位置を確認できるBus-itが好評であるが、スマートフォンを持たない方（高齢者など）は利用できない。 ・道路整備等の道路状況の変化により、交通の流れが変化することが予測されるため、その都度対応が必要となると考えている。

資料／事業者ヒアリング調査

②町内循環コミュニティバス

項目	聞き取り内容
バスの 利用状況	・各所から駅への利用が多い。駅からJRに乗り継ぎ利用が多い。 ・町立図書館や東公民館などでは一定の利用がある。
利用者からの 要望	・病院へのアクセス性を良くして欲しいとの要望がある。 ・ICカードが導入され、好評である。 ・以前、国信2丁目へ乗入れて欲しいという要望があり検討したが、道路状況等から実現が困難であった。 ・海田総合公園の利用者数は日によって一定でなく、利用のない日や数十人単位での利用がある日など、ばらつきが大きい。 ・町内循環コミュニティバスは29人乗りのため、団体利用は遠慮してもらうお知らせをしている。
運行上の問題	・国信橋の交差点の高低差が大きく、低床バスでは運転に技術を要する。 ・バス停の安全性に課題がある箇所がある。

資料／事業者ヒアリング調査

③タクシー

項目	聞き取り内容
タクシーの利用状況	・バス停までの歩行が困難な高齢者の固定客の利用が多い。 ・バス停間よりも近い距離での利用もある。 ・電話連絡があり、自宅まで迎えに行き、町内の病院までの利用が多く、帰宅時の利用もある。 ・町内での利用が多く、蟹原や南幸町など平地での利用もあり、利用の多い特徴的な地域はない。
利用者からの要望	・介護タクシーの問合せが来たことがあるが実施していない。車椅子をトランクに積む対応は可能。
運行上の問題	・業界全体で、運転手不足や運転手の高齢化が問題となっている。 ・車の所有台数×2人体制としたいが、現在は理想の7割程度。

資料／事業者ヒアリング調査

④介護タクシー

項目	聞き取り内容
利用状況	・介護タクシー事業であるため、健常者の利用はできない。 ・施設から病院や、自宅から病院などの利用が多い。海田町周辺では、山本整形やシラネ外科胃腸科、済生会広島病院や個人病院などの利用がある。 ・普通2種免許の他、介護の資格も保有しているため、要介護者のみの利用も受け入れることができる。
利用者からの要望	・通常のタクシーだと、車椅子の乗車に20～30分かかるともあり、時間が余分にかかるため、乗車を断られることもある。
運行上の問題	・1人で事業を行っているため、予約が重なると受けることができない。ただし、同業者と連携して、利用者が困らないよう紹介しあっている。

資料／事業者ヒアリング調査

6. 地域公共交通の役割と課題

6-1. 現況特性の整理

地域公共交通の現状や利用実態、町民や利用者の意向等をもとに、海田町の地域公共交通を取り巻く現状を以下に整理します。

【まちづくりにおける地域公共交通の方針】

■第4次海田町総合計画

- ・交通空白地域の解消と交通利便性の向上
- ・鉄道の利便性・快適性の向上と利用促進

■海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略

- ・交通空白地域の解消と交通アクセス利便性の向上

■海田町都市計画マスタープラン

- ・都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備

【地域の現状】

■海田町の現状

- ・現在、人口は増加傾向に転じているが、令和12（2030）年以降には再び減少傾向に転じ、高齢社会の更なる進展が予想されている。
- ・全国的にも高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化するなか、海田町においても高齢者の運転免許証の自主返納を進める必要がある。
- ・JR海田市駅周辺では、「海田市駅南口土地区画整理事業」等が進められており、都市機能の集積やターミナル機能の強化が期待される。
- ・南昭和町への庁舎移転整備が進められている。

■日常生活移動の現状

- ・日常生活において自家用車を利用する人が多く、特に町内での移動が多い買い物時の自動車依存傾向が高い。
- ・通勤では、駅まで徒歩や自転車で行き、鉄道を利用して町外へ通勤されている方が比較的多い。
- ・運転免許保有率は7割を超え、30～50歳代では9割以上が保有している。運転免許証の自主返納は、60歳代以降で徐々に進み、80歳以上の運転免許証保有率は約4割程度である。

【地域公共交通の現状】

■鉄道

- ・JR海田市駅から広島駅までは、約8分間隔、所要時間約9分で運行しており利便性が高い。
- ・利用頻度は、他の公共交通手段に比べ高く、住民の約6割が利用する交通手段となっており、JR海田市駅の利用者の約7割が定期利用者であることから、鉄道網は通勤通学に欠かせない交通手段となっていることが伺える。

■路線バス

- ・町内では、芸陽バスと広島電鉄バスが運行しており、市街地部を概ね網羅して運行し、多くの系統は広島バスセンターを起終点としている。
- ・バス利用圏は、町全体人口の83%をカバーしているが、町南東部などには一部、利用圏外の地域が存在する。
- ・将来の都市構造で都市軸に位置づけられている国道2号や国道31号、広島駅方面へと繋がる県道広島海田線などで、運行回数も利用者数も多い。
- ・町内移動での路線バス利用は1割程度と少なく、町内から町外へ、町外から町内への移動に多く利用されており、7割以上を占める。
- ・海田市駅南口へ乗り入れされる路線系統は一部に限られており、駅周辺の海田大正町や海田市駅入口バス停の乗降客数が多い。

■町内循環コミュニティバス

- ・平成17（2005）年度からの実験運行後、平成19（2007）年4月に運行を開始し、JR海田市駅南口を起終点として右回りと左回りを交互に1日計8便、1周約50分で運行している。
- ・町内循環コミュニティバスの利用圏は、人口が集中している地域のほか、路線バスがカバーしていない町南東部の丘陵地域も含み、町全体人口の68%をカバーしている。路線バスと循環コミュニティバスを合わせたバスカバー圏人口は、互いに補完することで、全人口の93%を占めている。
- ・利用者数は減少傾向にあり、現在ピーク時の約75%にまで減少しており、町の負担額は近年1,300万円を超えている。
- ・町内循環コミュニティバスの利用率は低く、利用者は町民の2割未満に留まっており、約6割は利用したことがない状況にある。
- ・利用者は、高齢者や運転免許を保有していない人が多く、買い物や通院、レジャー・外食などで利用されており、自動車を運転できない人の重要な移動手段となっていることが伺える。

■タクシー

- ・町内には民間タクシー会社が1社あり、町民の利用率は3割程度で、半数程度はほとんど利用しない状況にある。

【地域公共交通の利用実態及び移動ニーズ】

- ・海田町の地域公共交通全般に対する町民の満足度は54%で、中店や大正町などのJR海田市駅周辺の地域での満足度が高い。
- ・公共交通が不便なことが原因で外出機会を喪失している方が、全体で17%、80歳以上の高齢者で24%存在している。
- ・路線バスを利用しない理由として、「時間がかかるから」「便数が少ないから」「行きたい所に直通で行けないから」という意見が多い。
- ・町内循環コミュニティバス利用者の「運賃」に対する満足度は非常に高い一方、「運行本数」に対する不満度が高く、「便数を増やす」改善要望が高い。
- ・町内循環コミュニティバスの運行継続を望む声は、利用者、未利用者に関わらず多く、「高齢者や交通弱者等、なくなると困る人がいると思うから」という意見が多い一方で、「町の費用負担が大きすぎる」ことが原因で運行継続を疑問視する人もいる。
- ・町内循環コミュニティバスは、海田市駅南口での乗降客数が群を抜いて多く、次いで海田総合公園の利用が多い。
- ・路線バスは町内と町外、町内循環コミュニティバスは町内移動に利用され、使い分けがされている。
- ・バス停までの歩行が困難な高齢者等の交通弱者にとっては、タクシーが重要な移動手段である。
- ・自家用車を中心に利用する人も、車を利用できない時には公共交通を利用しており、また将来的に自動車の運転が困難になった場合を想定し、公共交通の必要性を感じている。

6-2. 地域公共交通の問題点

地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、地域公共交通の問題点を以下に整理します。

■路線バスと町内循環コミュニティバスとによるバス利用圏は、町内人口の93%をカバーしているものの、自動車依存度が高い。

- ・バス利用圏は町内人口の93%をカバーしており、比較的バスの利用環境は整っているものの、町内での移動が多い買い物では、自家用車の利用が多く、路線バスや町内循環コミュニティバスの利用は1割未満に留まっている。
- ・自家用車の保有率は増加しており、自動車依存傾向が強くなっている。

■町内循環コミュニティバスが運行を開始し、現在の地域公共交通網が概成してから約10年経過した現在では、その後の市街化状況と町内循環コミュニティバスのルートがマッチしていない。

- ・都市計画道路の整備進展もあり、その沿線地域では、今後人口が増加していくことが予想されるものの、都市計画道路の沿線地域にもバス利用圏外となる地域が存在する。

■高齢者の運転免許証の自主返納者数は増加傾向にあるものの、未だ高齢者の自動車依存傾向も強い。

- ・全国的にも高齢ドライバーの交通事故が社会問題となっており、高齢者の運転免許証の自主返納者数は増加傾向にあるものの、80歳代以上の約4割は運転免許証を保有している状況にある。
- ・運転免許証を保有する高齢者のうち、約8割は自由に使用できる自家用車を所有しており、高齢者の自動車への依存傾向も強いと考えられる。

■地域住民の約半数は現在の地域公共交通に満足しているものの、公共交通機関の種別や居住地域によって偏りがある。

- ・地域住民の地域公共交通に対する満足度では、半数の人が「満足」している。鉄道に対する満足度は約8割であるのに対し、路線バスや町内循環コミュニティバスに対する満足度は約5～6割となっており、交通機関の種別によって偏りが生じている。
- ・JR海田市駅までの移動で徒歩や自転車を利用する人も多く、路線バスや町内循環コミュニティバスの利用割合は低い状況にある。
- ・路線バスと町内循環コミュニティバスともに、“便数が少ないこと”や“時間がかかること”などが理由で利用されていない状況にある。

■町内循環コミュニティバスを町民の半数以上が利用したことがなく、運行情報やルート等の情報提供が不十分。

- ・町内を運行する町内循環コミュニティバスは、町民の半数以上の人が利用したことがなく、海田町では、近年、転入者が増えており、町内循環コミュニティバスを知らない人が増加している可能性もある。
- ・海田町のホームページや広報誌などで、町内循環コミュニティバスに関する情報発信を行っているが、情報媒体が多様化しているなか、運行ルートやダイヤなどの利用してもらうために必要な情報の提供が必ずしも十分でない。

■町内循環コミュニティバスの必要性に対する認識は高いものの、利用者数は少なく、町の税負担は年間1,300万円以上。

- ・町内循環コミュニティバスの利用者は少ない状況にあるが、多くの人は、高齢者や交通弱者等のためには必要な移動手段であるとして、必要性を認めている。
- ・運賃収入は利用者の減少に比例して年々減少しており、町は町内循環コミュニティバスを運行するための経費として、運賃収入の約4倍となる1,300万円以上を税金から支出しており、負担額は増加傾向にある。

6-3. 地域公共交通の課題

地域公共交通の問題点を改善・解決していくために必要な課題を以下のように設定します。

(1) 住民の移動を支える地域公共交通網の形成

- ・現在、海田町の地域公共交通は、鉄道、路線バス、町内循環コミュニティバス、タクシーで構成されていますが、都市構造や移動ニーズ等の変化に対応するためにも、それぞれの役割や機能を明確にしたうえで、相互に補完し合いながら、町全体の地域公共交通網の利便性を高めることが必要となります。
- ・また、バス利用圏から外れる地域への対応も必要ですが、町内循環コミュニティバスの運行見直しによる効率化も重要であり、必要に応じて新たな移動手段の導入などの検討が求められます。

(2) 高齢者の生活移動を支えるためのサービスの見直し

- ・海田町の人口は増加傾向にあるものの、高齢化率は上昇傾向にあり、全国的にも高齢ドライバーの交通事故が社会問題化するなかで、高齢者の運転免許証の自主返納の推進が重要な課題となっています。
- ・しかしながら、利用ニーズに即していない地域公共交通サービスでは、運転免許証の自主返納の推進は困難です。自動車を運転しなくても買い物や通院、公共施設（新庁舎含む）等への日常移動ができるよう町内循環コミュニティバスの利便性向上が求められ、ルートの見直し・切り分けや複数車両での運行などを検討し、所要時間短縮・便数増加など、運行サービスの改善を図ることが必要です。

(3) 地域公共交通の利便性を高める交通拠点の結節性強化

- ・JR 海田市駅周辺は、海田町都市計画マスタープランにおいて、地域拠点の中心核に位置づけられており、海田市駅南口土地区画整理事業、海田市駅南口地区 地区計画による市街地整備が進み、平成 31（2019）年 2 月には駅に隣接して商業施設が開業するなど、町内での拠点性が高まっています。
- ・JR 海田市駅南口は、バスが乗り入れ可能なロータリーが整備されているものの、路線バスの乗り入れは少なく、結節点としてのアクセス性や鉄道等との連絡が弱い状況にあり、地域拠点の中心核として賑わいと交流の場所となる様実現に向けて、交通拠点の結節性強化の検討が必要です。

(4) 子育て世代を含めて、町民に親しまれる町内循環コミュニティバス

- ・海田町では子育てしやすく、誰もが暮らしやすい都市づくりを目指しており、町内循環コミュニティバスの車両には「かいた版ネウボラ^(※3)」のラッピングが施されています。
- ・多くの人が、町内循環コミュニティバスは高齢者や交通弱者等の方のため必要な存在であると認識している一方で、利用したことがない人が半数以上を占めています。
- ・転入者等にも、町内循環コミュニティバスの認知が高まり、親しみを持って利用してもらえるよう、運行ルートやダイヤのほか、利用メリット等についても幅広く情報提供を行い、町民みんなで守り、持続的に運行する町内循環コミュニティバスとするための取組みが必要です。

(5) 町内循環コミュニティバスの運行効率化と住民協働による持続可能な交通体系への見直し

- ・町内循環コミュニティバスの利用者の多くは海田市駅南口で乗降していますが、乗降者数の少ないバス停や、1便あたりの利用者数が少ない区間があるなど、一部非効率な運行となっています。
- ・海田総合公園の利用は、日ごとの利用者数にばらつきがあり、イベント等に利用されている状況が散見されます。
- ・町内循環コミュニティバスを利用するための条件としては、運行本数の増加を望む声が多いため、ニーズに対応したサービスを検討するとともに、町内循環コミュニティバスの効率的な運行のほか、新庁舎へのアクセス性を考慮したルートなどへの見直しが必要だと考えられます。
- ・また、現在の運賃体系の妥当性についても検討が必要です。

(※3) : 「ネウボラ」とは、妊娠から出産、子育てまでを切れ目なく支援する仕組みで、フィンランド語で『アドバイスする場所』を意味する。
海田町では安心して、楽しみながら子育てができるよう、ひまわりプラザの機能を強化し『かいた版ネウボラ』を設置している。

6-4. 地域公共交通ネットワークの配置方針

将来のまちづくりを見据えつつ、移動ニーズに合った効率的な地域公共交通ネットワークを形成するため、現在の地域公共交通ネットワークをベースとしつつ、各交通機関の配置・役割分担を次のように設定します。

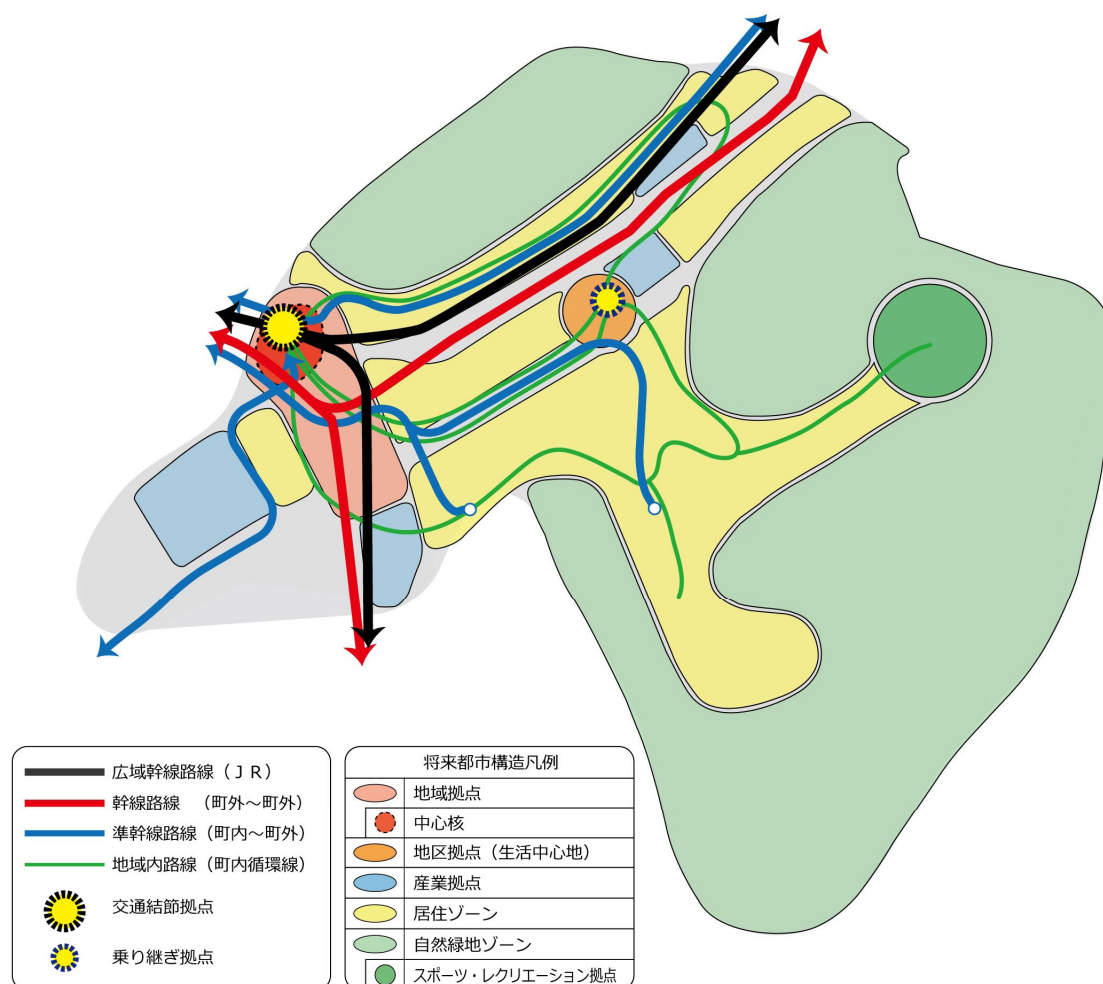


図 地域公共交通ネットワークの配置方針

【路線の配置方針】

位置づけ		対象路線	機能・役割、配置の考え方
広域幹線路線		JR 山陽本線、呉線	・町と周辺都市を連絡する都市間連絡の主軸。 ・広域移動の他、通勤・通学や日常生活等の多様な移動を支える。
幹線路線		〔芸陽バス〕 阿戸線、西条・広島線、 東雲線 〔広島電鉄バス〕 熊野線	・町内を経由し、周辺都市と広島市中心部等を結び、広島市中心部等の主要拠点・主要施設を連絡する。 ・町内外の移動を支え、通勤・通学や買い物・通院等の多様な移動を支える。
準幹線路線		〔芸陽バス〕 安芸南線、南幸線、 三迫線、畑賀線 〔広島電鉄バス〕 矢野線	・町内と広島市中心部等の主要拠点・主要施設を連絡し、町内を起終点とする通勤・通学や買い物・通院等の多様な移動を支える。
地域内 路線	町内 循環線	町内循環 コミュニティバス	・町内の拠点と居住地を連絡し、買い物や通院等の町内の日常移動を支える。 ・幹線系路線のフィーダー交通 ^(※4) としての役割も担う。
	その他	タクシー	・ドア to ドアのサービスを行い、個人のニーズに細やかに対応可能で自由度が高いサービスを提供する。

【交通拠点の配置方針】

位置づけ	対象箇所	機能・役割、配置の考え方
交通結節拠点	JR 海田市駅	・地域拠点の中心核に位置し、鉄道とバスをはじめとする他の交通機関とを連絡する交通拠点。
乗り継ぎ拠点	海田東公民館	・地域内路線の乗り継ぎの場。

(※4) : 「フィーダー交通」とは、公共交通ネットワークにおいて、JR や路線バス（幹線路線、準幹線路線）と接続して、支線の役割を持って運行する路線。

7. 基本方針と計画の目標

7-1. 基本方針

第4次海田町総合計画や海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略、海田町都市計画マスタープラン等の上位・関連計画や、海田町の地域公共交通の現状と課題等を踏まえ、海田町の地域公共交通の目指す将来像及び基本方針を次のように設定します。

【地域公共交通のあるべき姿(将来像)】

誰もが“利用しやすい・したくなる” 安心・安全な地域公共交通の実現

第4次海田町総合計画では、『ひと輝く・四季彩のまち かいた』を将来の都市像に掲げ、海田らしさがきらりと光る、支え合う豊かさづくりを目指しています。今後の高齢化社会においても活力ある持続可能なまちづくりを進め、人と自然・環境を大切にする中で、人が育ち、活躍し、季節感のある安全・安心で元気な魅力あるまちとなるよう、誰でも安全・安心に利用できる地域公共交通の実現を推進します。

【地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針】

基本方針1 誰もが安心・安全に利用しやすい地域公共交通にする

暮らしやすく活力のあるまちづくりを進めるため、地域住民や来訪者の移動ニーズに対応し、誰もがわかりやすく、使いやすい地域公共交通づくりを推進する。

基本方針2 将来のまちづくりを支える地域公共交通をつくる

町内全域から地域拠点へのアクセス性を確保するなど、町が目指す『住みよさと活力・魅力を持続的に高め、都市の均衡ある発展』を図る将来都市構造に貢献する地域公共交通づくりを推進する。

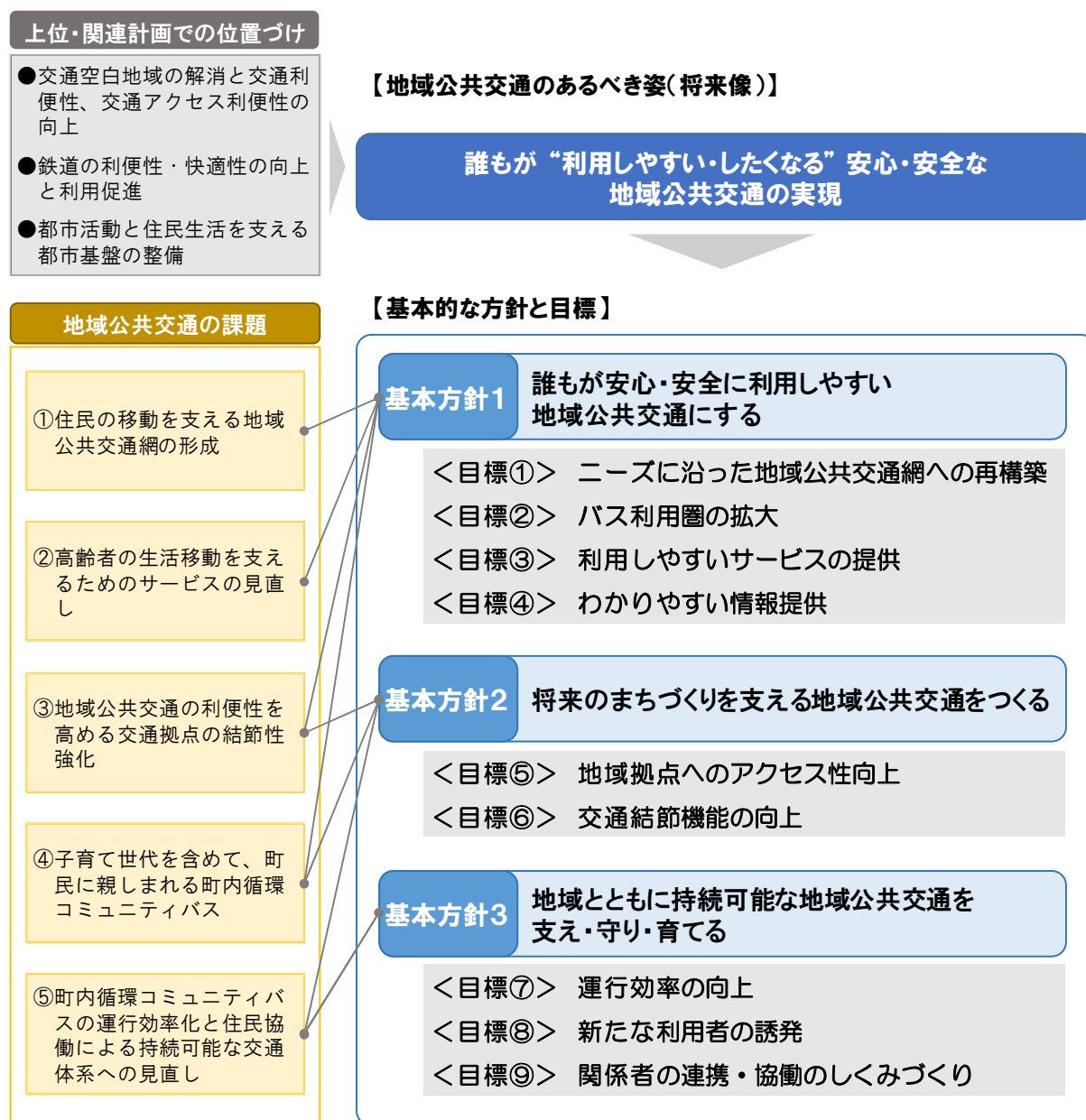
基本方針3 地域とともに持続可能な地域公共交通を支え・守り・育てる

持続可能な地域公共交通づくりを目指し、過度な行政負担を抑え、町民や地域関係者、交通事業者、行政の連携・協働により、地域にとって望ましい地域公共交通を支え・守り・育てる。

7-2. 計画の目標と評価指標

1) 計画の目標

上位・関連計画における地域公共交通の位置づけより、地域公共交通のあるべき姿（将来像）を掲げ、地域公共交通の課題への対応のために設定した3つの基本方針を実現するため、本計画の目標を次のように設定します。



2) 目標と評価指標

基本方針に対応する目標と、その達成状況を評価するための評価指標及び、目標値を次のとおり設定します。

基本方針1 誰もが安心・安全に利用しやすい地域公共交通にする

<目標①> ニーズに沿った地域公共交通網への再構築

本町域は市街地や丘陵地などの変化に富んだ地形を有しているほか、一部地域では路線バス・町内循環コミュニティバスの未カバーエリアがあるなど、地域公共交通の利用環境は地域によってさまざまです。町全域にわたり、誰もが安全・安心な外出機会の創出につながるよう、新たな交通手段の調査研究も進め、地域のニーズに沿った地域公共交通網の再構築を行います。

評価指標	現況値	目標値
指標① 公共交通が不便で、 外出をあきらめることがある人の割合	21%	17%

<目標②> バス利用圏の拡大

路線バス・町内循環コミュニティバスの利用圏は、町域の多くをカバーしていますが、一部カバーできていない地域が存在します。町内循環コミュニティバスのルートの見直しや、新たな交通手段の導入検討を進め、バス利用圏の拡大を目指します。

評価指標	現況値	目標値
指標② 路線バス・町内循環コミュニティバスの 利用圏域内人口割合	93%	94%

<目標③> 利用しやすいサービスの提供

地域公共交通の利用圏は町域を概ねカバーしサービスされていますが、自動車依存傾向も強く、路線バスや町内循環コミュニティバスの利用率は低い結果となっています。利用者のニーズに応じた、運行頻度やダイヤの見直しを行い、利用しやすく、利用してもらえるサービスの提供を目指します。

評価指標	現況値	目標値
指標③ 町内の公共交通の全体的な満足度	54%	59%

<目標④> わかりやすい情報提供

町内循環コミュニティバスを利用しやすいものとするため、運行ルートやダイヤなどの情報をわかりやすく提供するほか、利用者にとって必要な情報をリアルタイムで発信する取り組みを推進します。

評価指標	現況値	目標値
指標④ 町内循環コミュニティバスの情報提供の満足度	16%	26%

基本方針2**将来のまちづくりを支える地域公共交通をつくる****＜目標⑤＞ 地域拠点へのアクセス性向上**

複数の交通モードが連携・連絡して機能する地域公共交通網を形成するため、地域拠点等に配置する JR 海田市駅等の交通拠点へのアクセス性の向上を図ります。

評価指標	現況値	目標値
指標⑤ 海田市駅へのバスの乗り入れ	3 系統	4 系統

＜目標⑥＞ 交通結節機能の向上

広島市東部地区連続立体交差事業や、海田市駅周辺の土地区画整理事業の推進等により、拠点性が高まる JR 海田市駅周辺の交通結節拠点としての機能向上を図ります。

評価指標	現況値	目標値
指標⑥ 海田市駅周辺バス停の乗降者数	372 人/日	420 人/日

基本方針3**地域とともに持続可能な地域公共交通を支え・守り・育てる****＜目標⑦＞ 運行効率の向上**

町内循環コミュニティバスの利用の多い海田市駅南口への所要時間短縮や運行頻度向上など、よりニーズに即したサービスにすることで利便性を向上し、利用者を増やし運行の効率化を図ります。

評価指標	現況値	目標値
指標⑦ 町内循環コミュニティバス運行にかかる 利用者一人当たりの町負担額	452円/人・年	370円/人・年

＜目標⑧＞ 新たな利用者の誘発

運転免許の返納を考えている高齢者や転居してきた若い世代などに、路線バスや町内循環コミュニティバスを広く利用してもらうため、バスに乗ってもらう機会、公共交通について考えてもらう機会を設け、バスの運行について知ってもらうことで、新たな利用者の誘発を目指します。

評価指標	現況値	目標値
指標⑧ 町内循環コミュニティバスを利用する人の割合	17%	23%
指標⑨ モビリティ・マネジメント ^(※5) の実施	—	2 件

＜目標⑨＞ 関係者の連携・協働のしくみづくり

地域公共交通を維持するためには、これまでのような行政や交通事業者が行う対策だけでは限界があります。今後は、地域・行政・交通事業者が一体となり、地域の移動手段を守るための手立てを考え、実践していく取組を進め、地域公共交通を支え・守り、育てるためのしくみづくりを推進します。

評価指標	現況値	目標値
指標⑩ 関係者の連携・協働による取組み件数	—	2 件

(※5) : 「モビリティ・マネジメント」とは、渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す取り組み。

8. 目標達成のための施策

8-1. 施策体系

計画の目標を達成するため、目標に対する施策を次のように設定します。

【目標に対する施策体系】

基本方針1 誰もが安心・安全に利用しやすい地域公共交通にする

＜目標①＞ ニーズに沿った地域公共交通網への再構築

＜目標②＞ バス利用圏の拡大

＜目標③＞ 利用しやすいサービスの提供

＜目標④＞ わかりやすい情報提供

施策① 町内循環コミュニティバスの運行見直し

施策② 情報提供の充実

施策③ バスロケーションシステムの普及促進

基本方針2 将来のまちづくりを支える地域公共交通をつくる

＜目標⑤＞ 地域拠点へのアクセス性向上

＜目標⑥＞ 交通結節機能の向上

施策④ 海田市駅周辺の歩行空間の整備検討

施策⑤ 交通結節拠点等での乗り継ぎ機能の向上

施策⑥ 待合環境の改善

基本方針3 地域とともに持続可能な地域公共交通を支え・守り・育てる

＜目標⑦＞ 運行効率の向上

＜目標⑧＞ 新たな利用者の誘発

＜目標⑨＞ 関係者の連携・協働のしくみづくり

施策⑦ 町内循環コミュニティバスの料金見直し

施策⑧ モビリティ・マネジメントの推進

施策⑨ 子育て世代や運転免許返納者に配慮したサービスの充実

施策⑩ 新たな公共交通モードの調査研究

施策⑪ 地域が主体となり支える公共交通モード導入のしくみづくり

8-2. 施策展開

計画の目標達成のために実施する施策の内容を示します。

基本方針1

誰もが安心・安全に利用しやすい地域公共交通にする

施策① 町内循環コミュニティバスの運行見直し

■施策の概要

- ・町内循環コミュニティバスは、海田市駅南口を起終点とし、左回りと右回りを各4便、1周50分で運行しており、乗降客数の約4割は海田市駅南口を利用しています。
- ・町内循環コミュニティバスの利用満足度の総合評価では、不満度（不満と非常に不満の合計）が28%であるのに対し、満足度（満足と非常に満足の合計）は64%で、満足度が高い結果となっていますが、運行本数の不満度は48%となっているほか、利用しない理由としても運行本数が少ないことが挙げられています。
- ・乗降客数の多い海田市駅南口へのアクセス頻度を上げ、利便性を高めるため、ルートの分割及び2台体制での運行への見直し検討を行い、実証運行や検証を行います。

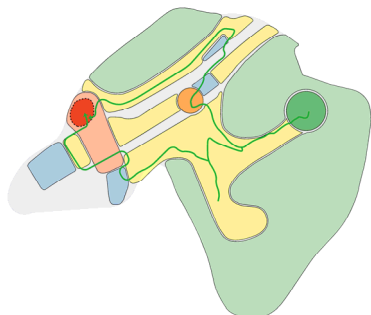


図 現況ルートイメージ

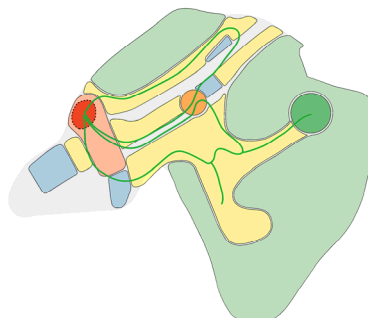


図 見直しルートイメージ

■実施主体：交通事業者、海田町

■実施時期：令和2（2020）年度から実証運行・検証

施策② 情報提供の充実

■施策の概要

- ・町内循環コミュニティバスの運行に関する情報提供に関する満足度は16%で、他の項目と比較して低い結果となっています。
- ・全国的に人口減少社会に突入していますが、海田町では転入者も増えていることから、運行ルートやダイヤ、バス停などの情報を知らないために、利用されていない方がいる可能性があります。
- ・現在、町内循環コミュニティバスについては、広報誌などにより情報提供がされていますが、JRや路線バスなども含めたマップや時刻表、乗り継ぎ方法の紹介などをまとめた総合公共交通マップの作成や、複数のさまざまな情報媒体を活用した広い世代への情報提供の充実に図ります。

■実施主体：海田町

■実施時期：令和3（2021）年度から随時実施・更新

施策③ バスロケーションシステムの普及促進

■施策の概要

- 近年、バスロケーションシステムの普及が進み、広島県内を中心として、バスの到着時間や走行位置、ルート、最寄りのバス停などをスマートフォン等で確認できる BUSit のサービス提供が広がっています。
- このようなバスロケーションシステムを活用したサービスの利便性を周知し、利用の促進を図ります。
- また、運行情報をバス停で表示し、スマートフォンをお持ちでない方にも、同じ情報を提供することができるよう表示器の設置を検討します。



図 バス停の表示器

資料／公益社団法人広島県バス協会
広島県公共交通ナビくるけん

■実施主体：海田町、交通事業者

■実施時期：令和 3（2021）年度から検討

基本方針2

将来のまちづくりを支える地域公共交通をつくる

施策④ 海田市駅周辺の歩行空間の整備検討

■施策の概要

- JR や路線バス、町内循環コミュニティバスの交通結節拠点となる海田市駅周辺で、これらの交通手段の相互乗り換えを、安全かつ円滑に行うことができるよう、海田市駅南口地区の地区計画等との連携を図り、歩行空間の整備検討を行います。

■実施主体：海田町

■実施時期：令和 2（2020）年度から検討

施策⑤ 交通結節拠点等での乗り継ぎ機能の向上

■施策の概要

- 町内循環コミュニティバスの運行見直しにより、ルート分割が検討される際には、町内循環コミュニティバス間での乗り継ぎのしやすさの重要性が高まります。
- そのため、乗り継ぎ機能の向上を目指し、ダイヤ等の乗り継ぎ情報の案内や、乗り場での移動のしやすさ、待合環境の充実などの整備について検討・実施します。

■実施主体：海田町、交通事業者

■実施時期：令和 3（2021）年度から検討・実施

施策⑥ 待合環境の改善

■施策の概要

- ・海田市駅南口には、雨除けの屋根やベンチが設置され、待合環境が整備されていますが、町内に点在するバス停の中には、歩道幅員が狭く、待合環境の整備が困難な場所が存在します。
- ・アンケート調査でも待合環境に不満を持っている利用者も多いことから、どのような待合環境の整備が可能か検討します。



写真 屋根やベンチが整備されている
海田市駅南口バス停

■実施主体：海田町、交通事業者

■実施時期：令和3（2021）年度から検討

基本方針3

地域とともに持続可能な地域公共交通を支え・守り・育てる

施策⑦ 町内循環コミュニティバスの料金見直し

■施策の概要

- ・町内循環コミュニティバスの運行を開始した平成17（2005）年から現在まで、1人100円の均一運賃で運行を続けています。その間、平成26（2014）年と令和元（2019）年に消費税率が上がり増税された際も、運賃は据え置き、実質値下げしている状況で運行を続けています。また、利用者数の減少もあり、町が負担する運行経費は上昇傾向にあります。
- ・このため、利用者負担の観点と行政が移動手段をインフラと捉え支える観点を踏まえ、町内循環コミュニティバスの料金値上げの検討を行います。

■実施主体：海田町

■実施時期：令和2（2020）年度から実施・検証

施策⑧ モビリティ・マネジメントの推進

■施策の概要

- ・町内循環コミュニティバスの利用者の中には、「運行を継続させるために利用している」という方もいらっしゃいました。このように、自らが乗って守るという意識を多くの方に広めていくための取り組みを進めます。
- ・子育て世代や高齢者などを対象とした乗車体験会やバスの乗り方教室などを、交通事業者と連携し開催することで、自分たちの町の公共交通に興味や親しみを持ってもらい、「乗って守る」意識の醸成を図ります。
- ・また、公共交通を利用することで、渋滞緩和につながることを知ってもらい、環境への負荷の少ない公共交通への転換を促します。



写真 バスの乗り方教室などの様子

資料／国土交通省 中国運輸局

■実施主体：海田町、交通事業者

■実施時期：令和 2（2020）年度から実施

施策⑨ 子育て世代や運転免許返納者に配慮したサービスの充実

■施策の概要

- ・海田町第 4 次総合計画の基本目標や、海田町都市計画マスタープランの都市づくりの目標では、子育て世代に配慮したまちづくりを掲げており、町内循環コミュニティバスにはネウボララッピングを行い、PRにも努めています。その一環としてネウボラの拠点施設に町内循環コミュニティバスを接続することを検討します。
- ・一方で、高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化し、全国的に高齢者の運転免許証の自主返納を進める取り組みが進められており、海田町においても例外ではありません。
- ・子育て世代が利用しやすく、高齢者が安心して運転免許証の返納ができるよう、交通拠点等におけるバリアフリー化の促進のほか、運転免許証の自主返納者を対象とした、運賃の助成制度の継続など、公共交通サービスの充実に向けた検討を進めます。



写真 ネウボララッピングを施した町内循環コミュニティバス

■実施主体：海田町、交通事業者

■実施時期：令和 2（2020）年度から継続・実施

施策⑩ 新たな公共交通モードの調査研究

■施策の概要

- ・現在、海田町の地域公共交通は、鉄道、路線バス、町内循環コミュニティバス、タクシーで構成されていますが、近年、中山間地域や郊外部などではデマンド型交通の導入を行う自治体も増えています。人口減少等により、利用者の減少が進む路線バスやコミュニティバスから、予約があるときだけ運行するデマンド型交通への転換が図られている状況です。
- ・デマンド型交通は、利用者がいない便を運行する必要がないため、利用者が少ない地域では、運行の効率化が図られる運行側のメリットがある一方、利用者は予約の手間が増えるというデメリットがあり、利用者離れにつながる可能性があります。
- ・地域特性や利用者数などの特性を把握し、デマンド型交通のメリットを活かせる地域かを見極め、必要に応じて地域を特定したデマンド型交通の導入や、近年発展しているさまざまな新しい交通モードの調査研究を行います。

■実施主体：海田町

■実施時期：令和2（2020）年度から調査研究

施策⑪ 地域が主体となり支える公共交通モード導入のしくみづくり

■施策の概要

- ・町内循環コミュニティバスの利用者は減少しているものの、住民アンケート調査では、高齢者や交通弱者等にとっては必要なものであるという認識があり、6割以上が町内循環コミュニティバスの運行は必要であると回答しています。
- ・一方で、高齢化社会の到来が直面するなか、利用者数の減少により運賃収入が減少し、運行を維持するための町負担額が増加していることから、このまま維持していくことへの疑問の声もきかれます。
- ・町内循環コミュニティバスを効率的に維持するため、運行の見直し検討を進める一方で、利用者の少ない地域や交通空白地域においては、新たな移動手段の導入も視野に入れ検討を行う必要があります。
- ・そのような新たな移動手段の運行においては、住民が主体となり、行政と交通事業者との連携・協働により、支えていくしくみづくりが必要となります。そのため、導入のためのガイドラインや支援等のルールづくりを推進します。

■実施主体：海田町、交通事業者、地域住民

■実施時期：令和4（2022）年度から検討

8-3. 施策展開の考え方

1) 実施主体と役割分担

本計画は、「行政（町）」、「交通事業者」、「地域住民」が連携し、一体となり計画の目標達成に向けて取り組んでいきます。

表 目標達成に向けた役割分担

主体	役割
行政（町）	- 引き続き開催する海田町地域公共交通会議の事務局を務め、運営を行います。 - 地域公共交通に関する調査や検討を行い、各関係機関との調整役を担います。 - 町が運行する町内循環コミュニティバスの利便性向上に努め、継続的に運行します。
交通事業者	- 地域における公共交通サービスを提供する役割を担い、サービスの維持・向上を目指します。 - 交通事業のノウハウを活かし、事業者としても持続可能なサービス、利用者の利便性の高いサービスへの見直しに努めます。
地域住民	公共交通サービスの維持のため、公共交通の積極的な利用と、利用促進に向けた取組みに主体的に参加します。

2) 事業スケジュール

本計画の事業策の実施スケジュールを次のように設定します。

	施策内容	実施時期				
		令和2年度 (2020)年度	令和3年度 (2021)年度	令和4年度 (2022)年度	令和5年度 (2023)年度	令和6年度 (2024)年度
基本方針1	①町内循環コミュニティバスの運行見直し	実証運行・検証		修正		
	②情報提供の充実		随時実施・更新			
	③バスロケーションシステムの普及促進		検討			
基本方針2	④海田市駅周辺の歩行空間の整備検討	検討				
	⑤交通結節拠点等での乗り継ぎ機能の向上		検討・実施			
	⑥待合環境の改善		検討			
基本方針3	⑦町内循環コミュニティバスの料金見直し	実施・検証				
	⑧モビリティ・マネジメントの推進	実施				
	⑨子育て世代や運転免許返納者に配慮したサービスの充実	実施・継続				
	⑩新たな公共交通モードの調査研究	調査研究				
	⑪地域が主体となり支える公共交通モード導入のしくみづくり			検討		

図 事業スケジュール

3) 事業推進及び管理体制

本計画で掲げた目標を達成するため、設定した施策・事業を推進するとともに、事業の推進管理を行っていきます。

計画期間中においても、変化する社会経済情勢や利用ニーズ、行財政状況等の地域公共交通を取り巻く状況の変化に応じて、適宜見直し・改善を行うことが重要と考え、適宜モニタリングを行い、必要に応じた計画の見直し、継続的に実施していくための評価・改善を図り、事業を推進します。

今後も、海田町地域公共交通会議を継続的に（年1回以上）開催し、本計画の達成状況の進捗管理、評価・検証を行います。

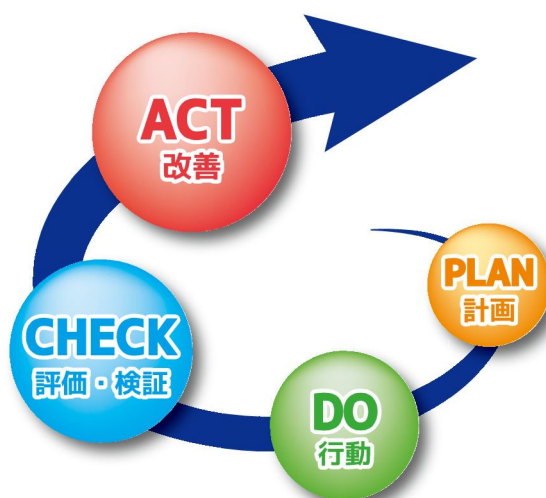


図 PDCA サイクルのイメージ

表 目標に対する評価指標の評価時期

指標	評価指標	使用データ	評価時期
①	公共交通が不便で、外出をあきらめることがある人の割合	住民アンケート調査	最終年度
②	路線バス・町内循環コミュニティバスの利用圏域内人口割合	国勢調査人口データ	最終年度
③	町内の公共交通の全体的な満足度	住民アンケート調査	最終年度
④	町内循環コミュニティバスの情報提供の満足度	住民アンケート調査	最終年度
⑤	海田市駅へのバスの乗り入れ	バス路線図	中間年度 最終年度
⑥	海田市駅周辺バス停の乗降者数	PASPY データ	中間年度 最終年度
⑦	町内循環コミュニティバス運行にかかる利用者一人当たりの町負担額	海田町資料	中間年度 最終年度
⑧	町内循環コミュニティバスを利用する人の割合	住民アンケート調査	最終年度
⑨	モビリティ・マネジメントの実施	海田町資料	中間年度 最終年度
⑩	関係者の連携・協働による取り組み件数	海田町資料	中間年度 最終年度

付属資料

付属資料1 計画策定の経過

年月日	項目	主な内容
平成31（2019）年 1月29日	■平成30年度 第2回海田町地域 公共交通会議	・海田町地域公共交通の見直し検討の 進め方について ・住民アンケート調査票（案）について ・町内循環バス利用者アンケート調査 票（案）について
平成31（2019）年 2月20日～3月15日	◇住民アンケート調査	
平成31（2019）年 2月20日～3月5日	◇町内循環バス利用者アンケート 調査	
令和元（2019）年 6月4日～18日	◇事業者ヒアリング	
令和元（2019）年 8月7日～9日	◇住民ワークショップ	
令和元（2019）年 6月24日	■令和元年度 第1回海田町地域公 共交通会議	・平成30年度海田町循環バス実績報 告について ・海田町地域公共交通の各種調査及び 改善方向性（案）について
令和2（2020）年 1月24日	■令和元年度 第2回海田町地域公 共交通会議	・海田町地域公共交通網形成計画（素 案）について ・循環コミュニティバスの見直し案に ついて
令和2（2020）年 2月3日～14日	◇パブリックコメント	
令和2（2020）年 3月24日	■令和元年度 第3回海田町地域公 共交通会議	・海田町地域公共交通網形成計画の策 定について

付属資料2 海田町公共交通協議会設置要綱

海田町地域公共交通会議設置要綱

(平成22年6月21日告示第57号)

(設置)

第1条 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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るため、海田町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 形成計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 形成計画の実施に関すること。
- (3) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (5) その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、15人以内の委員をもって組織する。

2 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者
- (2) 住民又は利用者の代表
- (3) 国土交通省中国運輸局の局長又は局長が指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (5) 道路管理者又は道路管理者が指定する者
- (6) 海田警察署長又は署長の指名する者
- (7) 学識経験者その他交通会議が必要と認める者
- (8) 町職員

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任を妨げない。

(会長)

第5条 交通会議に会長を置き、町長が指名する町職員をもって充てる。

2 会長は会務を総理し、交通会議を代表する。

3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席した委員の過半数で決定し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

5 交通会議は、原則として公開とする。

(庶務)

第7条 交通会議の庶務は、総務部町民生活課において処理する。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成22年6月21日から施行する。

附 則

この要綱は、平成31年4月1日から施行する。

付属資料3 海田町公共交通協議会委員名簿

要綱第3条 第2項の区分	所 属 等	氏 名
第1号該当	芸陽バス株式会社営業部 企画課企画課長	さいとう よしあき 齋藤 良明
	株式会社日興グループ取締役社長	くろだ げんぞう 黒田 元造
	西日本旅客鉄道株式会社 広島支社企画課長	やまもと なおと 山本 直人
第2号該当	元広島大学大学院教育学研究科教授	しらね ふくえ 白根 福榮
	海田町社会福祉協議会会長	やまもと あきら 山本 昭
	特定非営利活動法人 なかよし実習所理事長	まつおか しげあき 松岡 茂明
	海田町自治会連合会会長	やまおか たかよし 山岡 崇義
第3号該当	国土交通省中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官	いまおか としゆき 今岡 俊之
第4号該当	私鉄総連芸陽バス支部瀬野川分室	はしもと ゆうじ 橋本 悠司
第5号該当	海田町建設部長	く ほ た せいじ 久保田 誠司
第6号該当	海田警察署交通課長	かわて ありひろ 川手 茂裕
第7号該当	広島大学大学院工学研究科 環境工学講座准教授	つかい まこと 塚井 誠人
	広島県地域政策局地域力創造課長	やまだ かずたか 山田 和孝
第8号該当	海田町副町長	さくら たつとし 櫻 竜俊

令和2（2020）年2月時点

海田町地域公共交通網形成計画
令和 2（2020）年 3 月

発 行：海田町
〒736-8601 広島県安芸郡海田町上市 14-18
電 話 （082）823-9219（町民生活課）
ファクス （082）823-9203
U R L <http://www.town.kaita.lg.jp/>
E-mail tyoumin@town.kaita.lg.jp