

海田町地域公共交通網形成計画

【概要版】



令和2(2020)年3月

海 田 町

1. 計画策定の目的・計画の期間と区域

■計画策定の目的

海田町では、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。

■計画期間

令和2（2020）年度～令和6（2024）年度の5年間

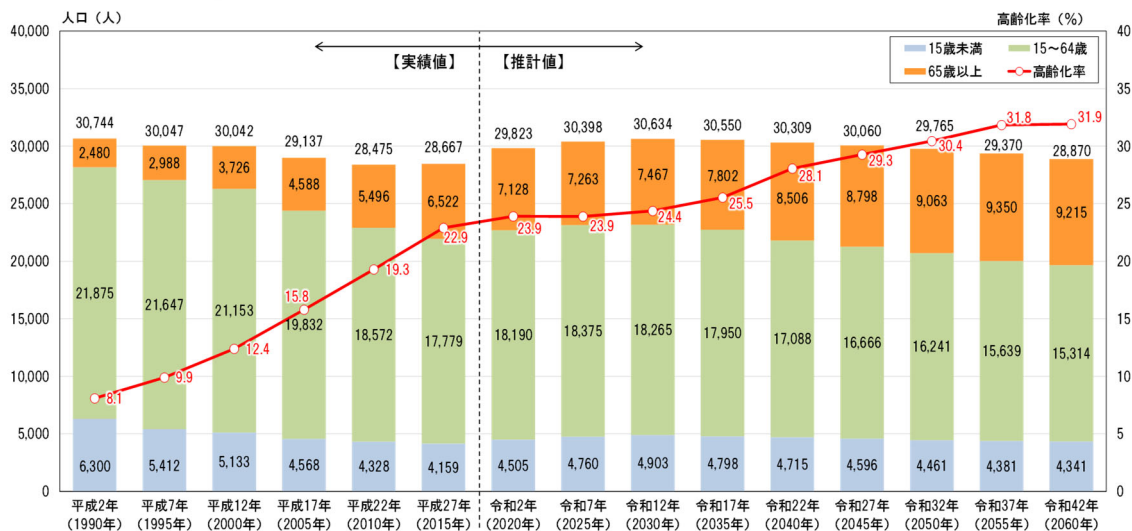
■計画区域

海田町全域

2. 地域の現状

■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。



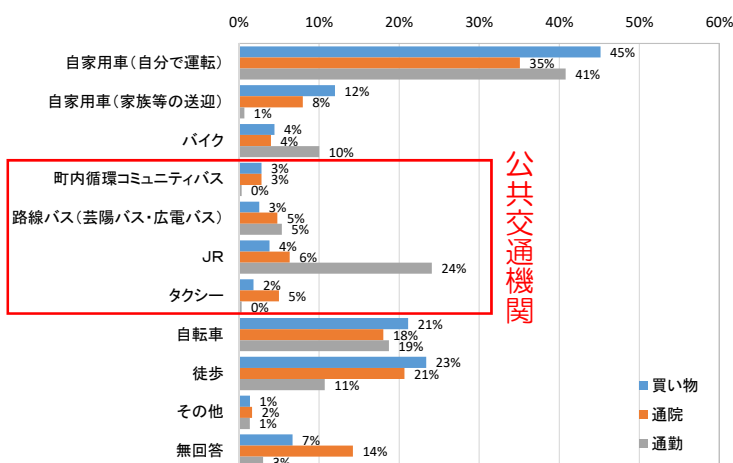
▲海田町の将来人口及び高齢化率

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）

■日常生活での移動手段

- ・日常生活では、自動車への依存傾向が高く、公共交通機関は、あまり利用されていない傾向にあります。町内では、自転車や徒歩での移動も多い傾向にあります。

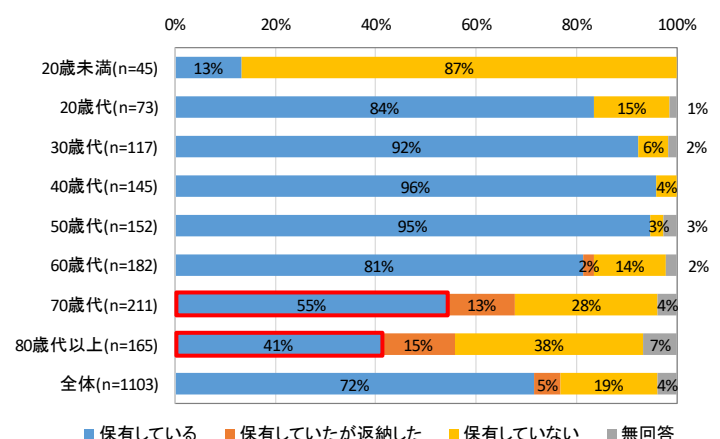


▲日常生活での利用交通手段

資料／住民アンケート調査結果

■運転免許保有状況

- ・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ます。



▲年代別の運転免許証の保有状況

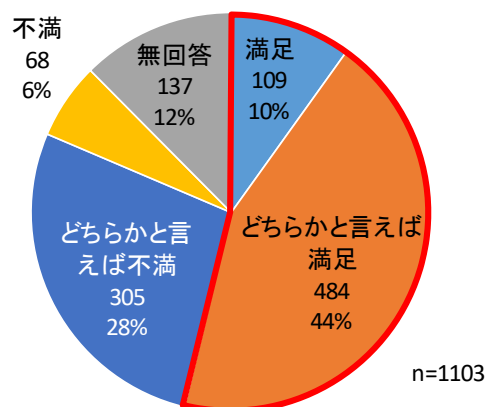
資料／住民アンケート調査結果



3. 地域公共交通を取り巻く現状

■海田町の地域公共交通に対する全体満足度

- 海田町の公共交通の全体的な満足度は54%であり、「満足」と感じている方がやや多い傾向にあります。

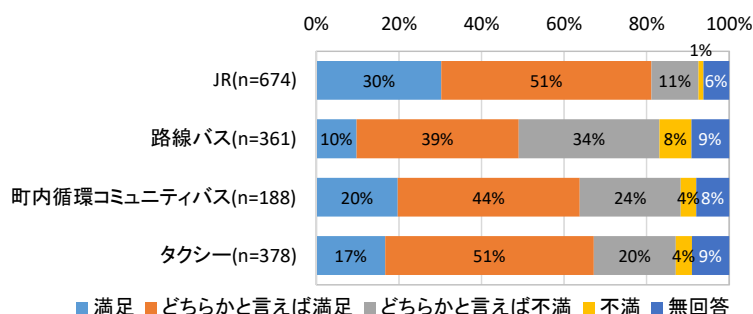


▲公共交通の全体的な満足度

資料／住民アンケート調査結果

■個別の交通機関の満足度

- JR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ます。

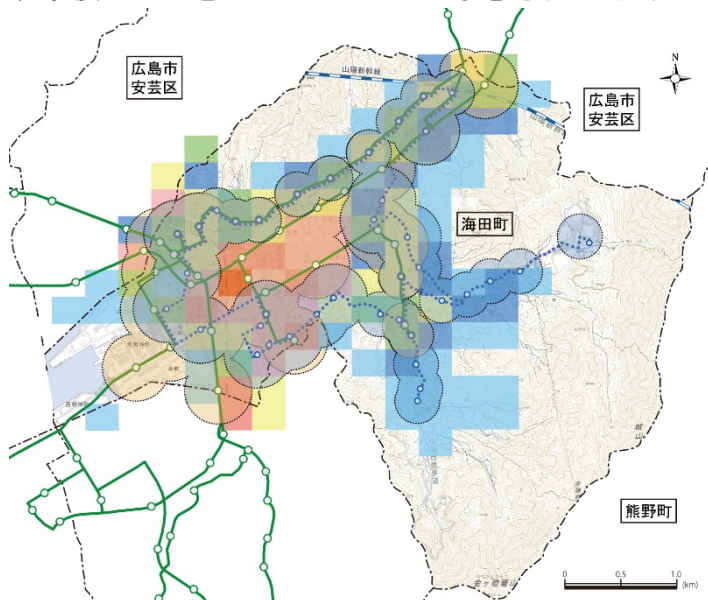


▲交通手段別満足度

資料／住民アンケート調査結果

■バス利用圏域

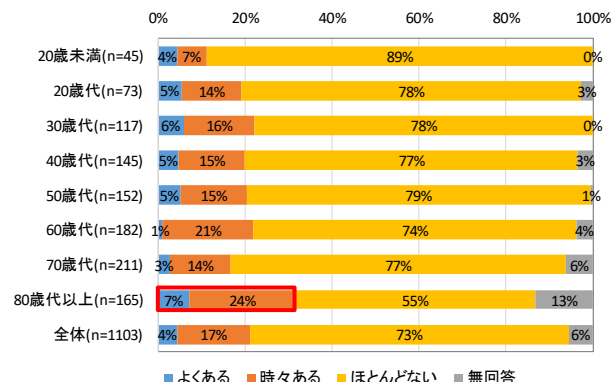
- 路線バスと町内循環コミュニティバスの利用圏は、町内人口の93%をカバーしており、バスの利用環境は比較的整っています。
- しかし、今後人口が増加していくことが予想される地域にも一部、バス利用圏外となる地域が存在しています。



▲バス利用圏域と人口分布

■公共交通が不便で外出をあきらめること

- 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」方が全体の約7割を占めますが、80歳代以上では2割以上が「時々ある」と回答し、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。

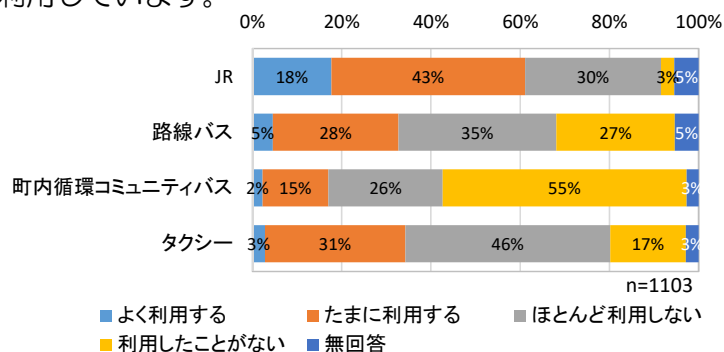


▲年代別の公共交通が不便で外出をあきらめる頻度

資料／住民アンケート調査結果

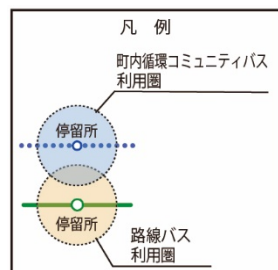
■個別の交通機関の利用頻度

- JRは約6割が利用しており利用頻度が高い傾向にありますが、路線バスや町内循環コミュニティバスの利用は2～3割程度に留まっています。タクシーは約4割が利用しています。



▲交通手段別利用頻度

資料／住民アンケート調査結果



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成
資料／国勢調査（平成27（2015）年）



4. 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^(※1)」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り組みが必要です。

(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。

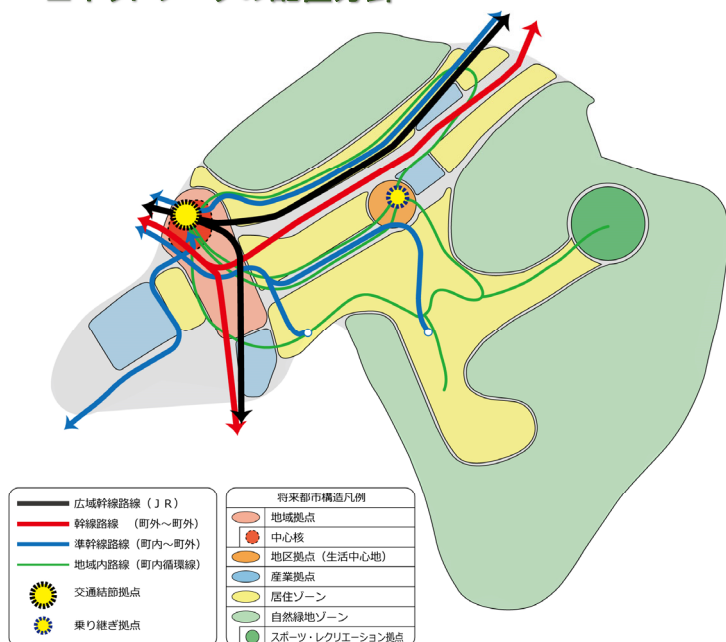
(※1)：「ネウボラ」とは、妊娠から出産、子育てまでを切れ目なく支援する仕組みで、フィンランド語で『アドバイスする場所』を意味する。
海田町では安心して、楽しみながら子育てができるよう、ひまわりプラザの機能を強化し『かいた版ネウボラ』を設置している。



5. 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。

■ネットワークの配置方針



▲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	機能・役割、配置の考え方
広域幹線路線	- 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	- 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	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
	その他

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

■交通拠点の配置方針

位置づけ	機能・役割、配置の考え方
交通結節拠点	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	地域内路線の乗り継ぎの場。



6. 基本方針

■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

【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. 目標達成のための施策

■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
- <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

■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

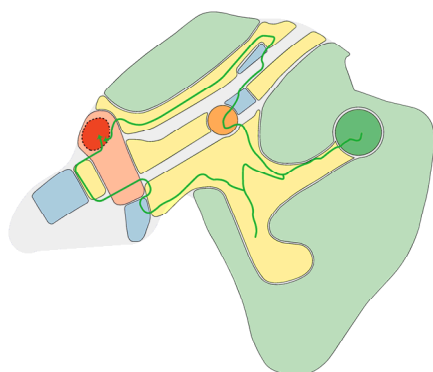
施策① 町内循環コミュニティバスの運行見直し

■施策の概要

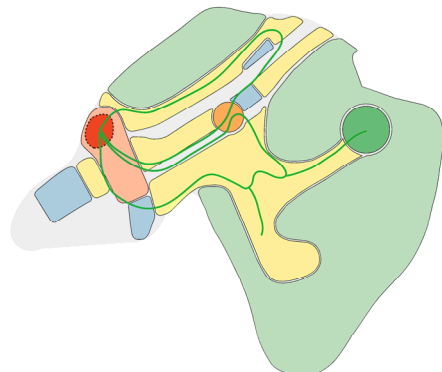
- ・町内循環コミュニティバスは、海田市駅南口を起終点とし、左回りと右回りを各4便、1周50分で運行しており、乗降客数の約4割は海田市駅南口を利用しています。
- ・町内循環コミュニティバスの利用満足度の総合評価では、不満度（不満と非常に不満の合計）が28%であるのに対し、満足度（満足と非常に満足の合計）は64%で、満足度が高い結果となっていますが、運行本数の不満度は48%となっているほか、利用しない理由としても運行本数が少ないことが挙げられています。
- ・乗降客数の多い海田市駅南口へのアクセス頻度を上げ、利便性を高めるため、ルートの分割及び2台体制での運行への見直し検討を行い、実証運行や検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

■実施主体

交通事業者、海田町



▲現況ルートイメージ



▲見直しルートイメージ

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を図ります。

■実施主体

海田町

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。

■実施主体

海田町、交通事業者



▲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

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

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

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。

■実施主体

海田町、交通事業者



▲屋根やベンチが整備されている
海田市駅南口バス停

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

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。

■実施主体

海田町、交通事業者



▲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

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。

■実施主体

海田町、交通事業者



▲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

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

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



8. 評価指標

施策の達成状況を評価するための評価指標と目標値を次のとおり設定します。

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%
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%
指標③ 町内の公共交通の全体的な満足度	54%	59%
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%
指標⑤ 海田市駅へのバスの乗り入れ	3系統	4系統
指標⑥ 海田市駅周辺バス停の乗降者数	372人/日	420人/日
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
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 ^(※3) の実施	—	2件
指標⑩ 関係者の連携・協働による取り組み件数	—	2件

(※3) : 「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。



9. 施策展開の考え方

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。

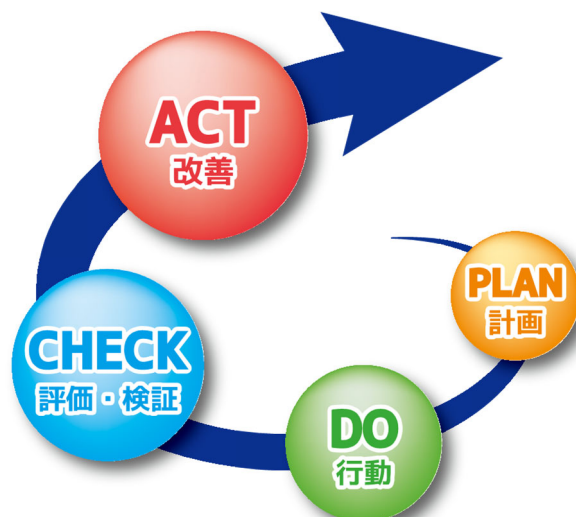
計画期間中においても、変化する社会経済情勢や利用ニーズ、行財政状況等の地域公共交通を取り巻く状況の変化に応じて、適宜見直し・改善を行うことが重要と考え、適宜モニタリングを行い、必要に応じた計画の見直し、継続的に実施していくための評価・改善を図り、事業を推進します。

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。

■実施主体と役割分担

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。

■事業推進及び管理体制



▲PDCAサイクルのイメージ

■事業スケジュール

	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				

▲事業スケジュール

海田町地域公共交通網形成計画（概要版）
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