

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通過し、JR 呉線が町内西部を南北に通過し、海田市駅で分岐しています。

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。

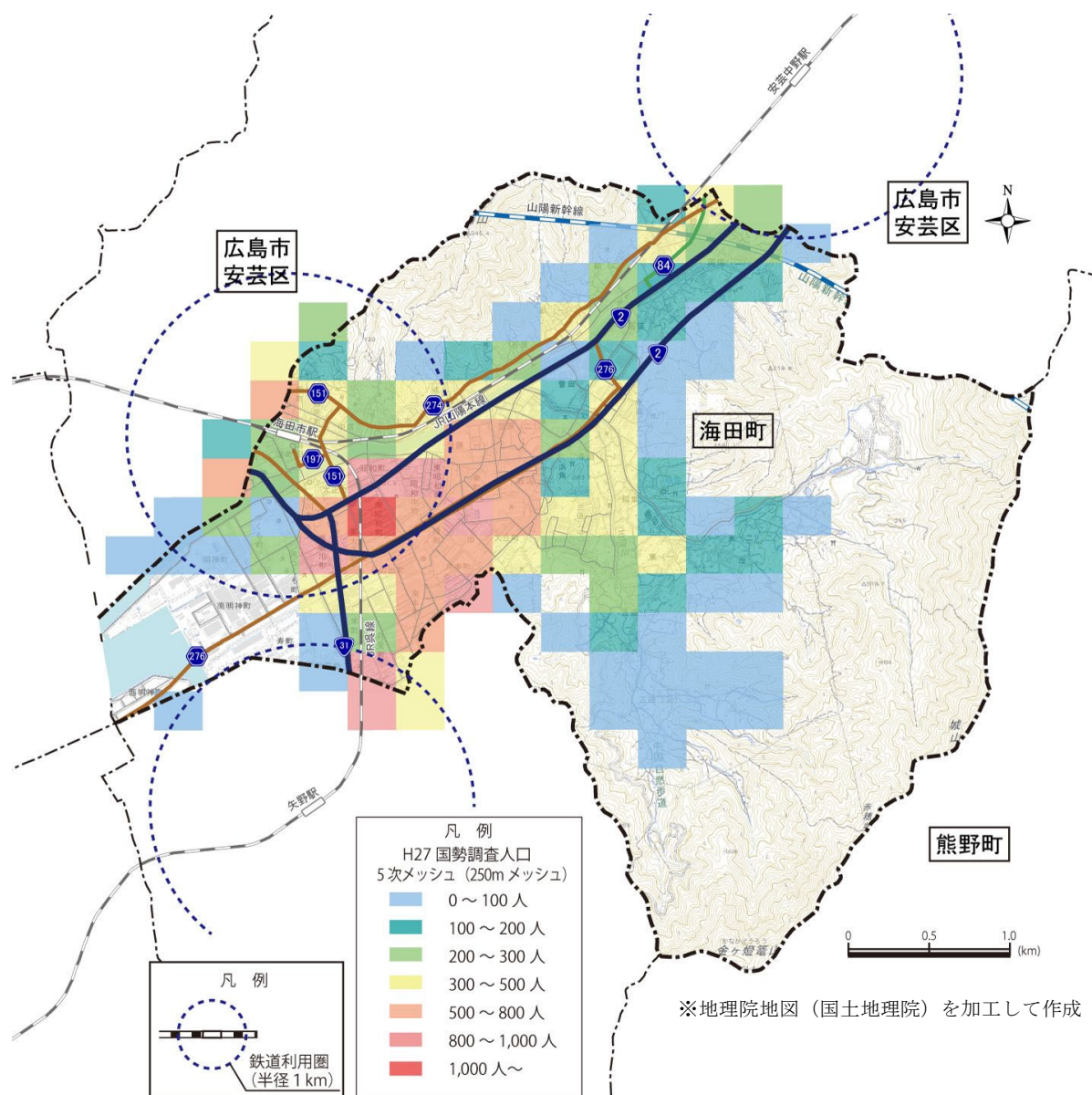


図 鉄道利用圏域人口

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)

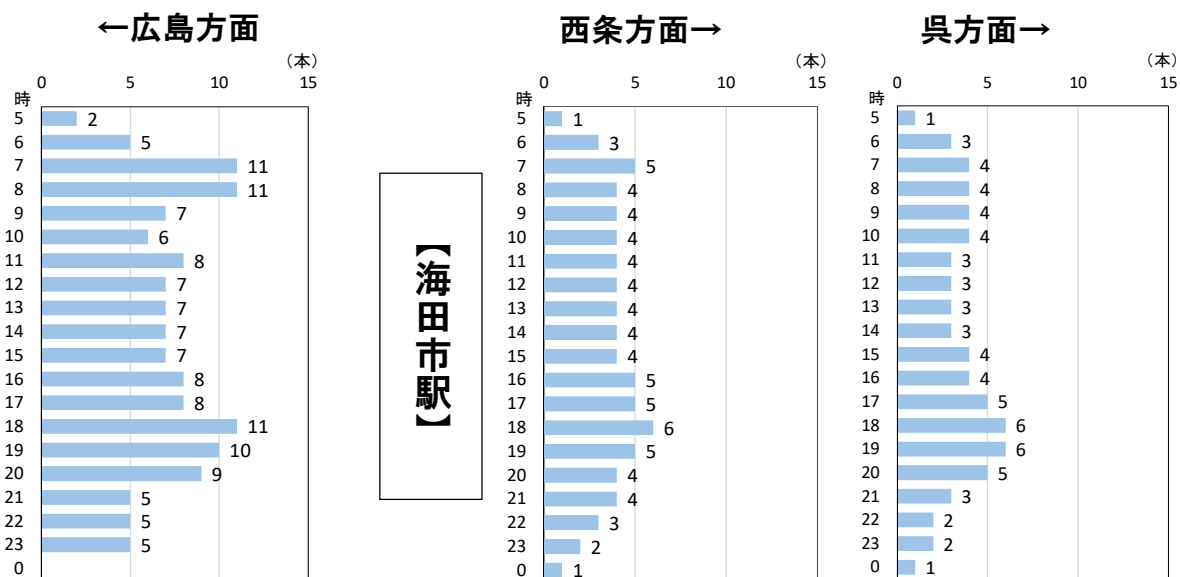
		広島駅	天神川駅	向洋駅	海田市駅	西条駅	坂駅	呉駅
海田市駅 山陽本線、呉線		200	190	140		500	190	320

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

②駅別運行本数

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 10 本前後が運行され、日中のオフピーク時間帯でも 1 時間約 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 5～6 本運行、日中のオフピーク時間帯に 1 時間 3～4 本運行されています。



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

1) 路線バス網

町内の路線バス

路線の多くは広島市内の広島バスセンター発着で運行されており、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。

路線の多くは広島市内の広島バスセンター発着で運行されており、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。



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

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
			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
			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
		熊野（向洋）線	
芸陽バス	向洋経由	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 広島バスセンター⇨国信橋
			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）
		畑賀旧道	広島バスセンター⇨海田市駅南口⇨畑賀（奥畑） 畑賀（奥畑）→海田市駅南口
	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	海田市駅南口→安芸南高校前→済生会広島病院前→海田市駅南口 海田市駅南口→日本フード前→済生会広島病院前→海田市駅南口

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 号の海田小学校前から瀬野方面や、海田小学校前から三迫二丁目間の区間も 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-貫道橋	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

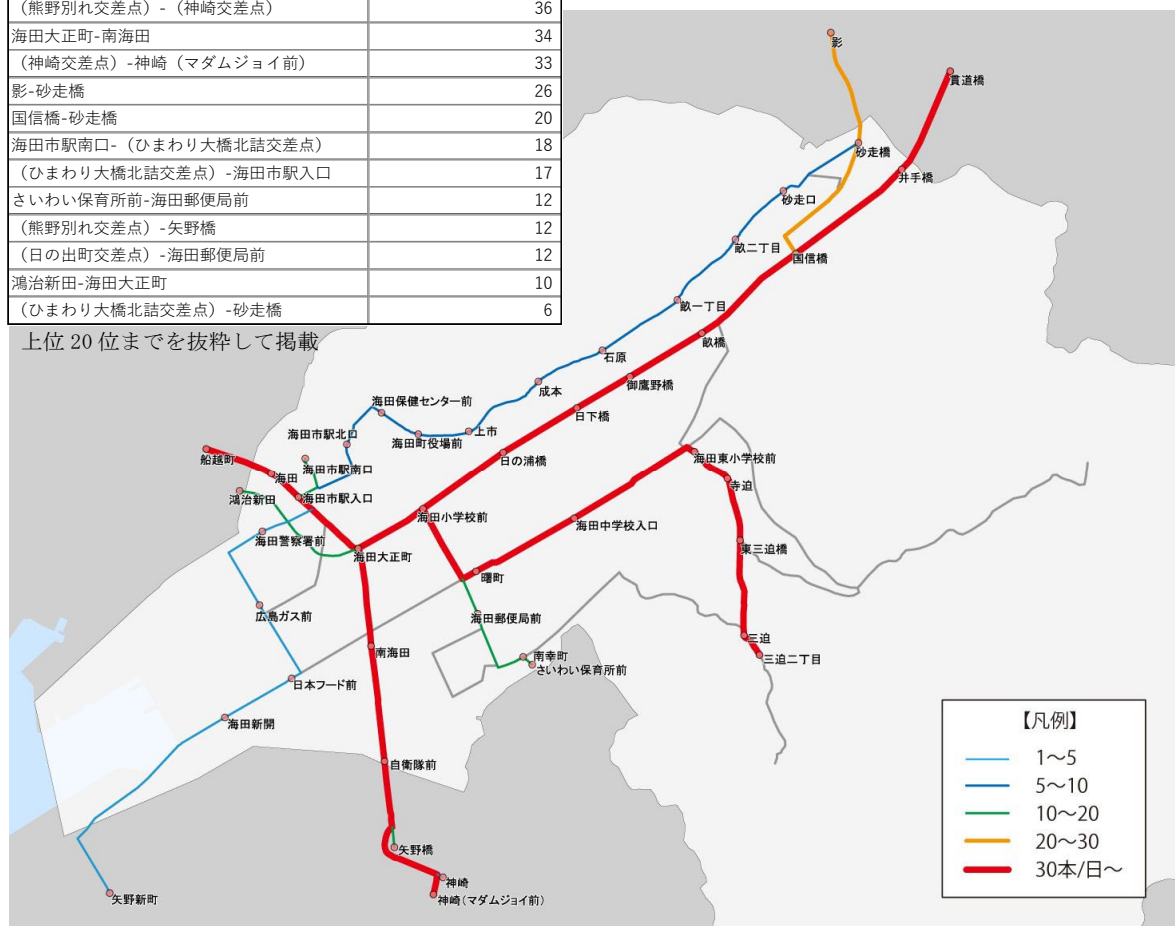


図 路線バスの 1 日あたりの運行本数

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。

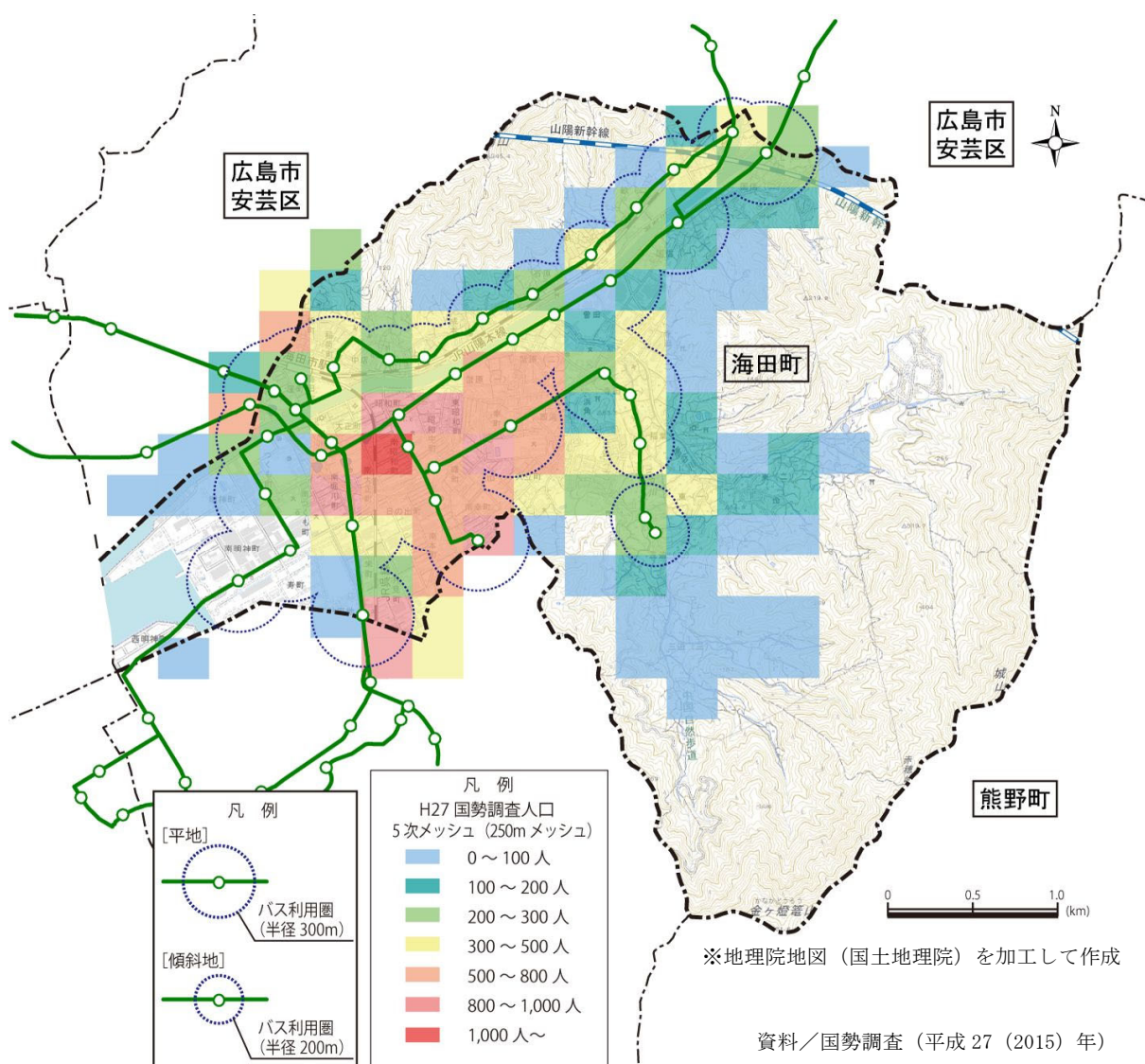


図 路線バスの利用圏域

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 月から運行を開始しました。



2) 運行状況

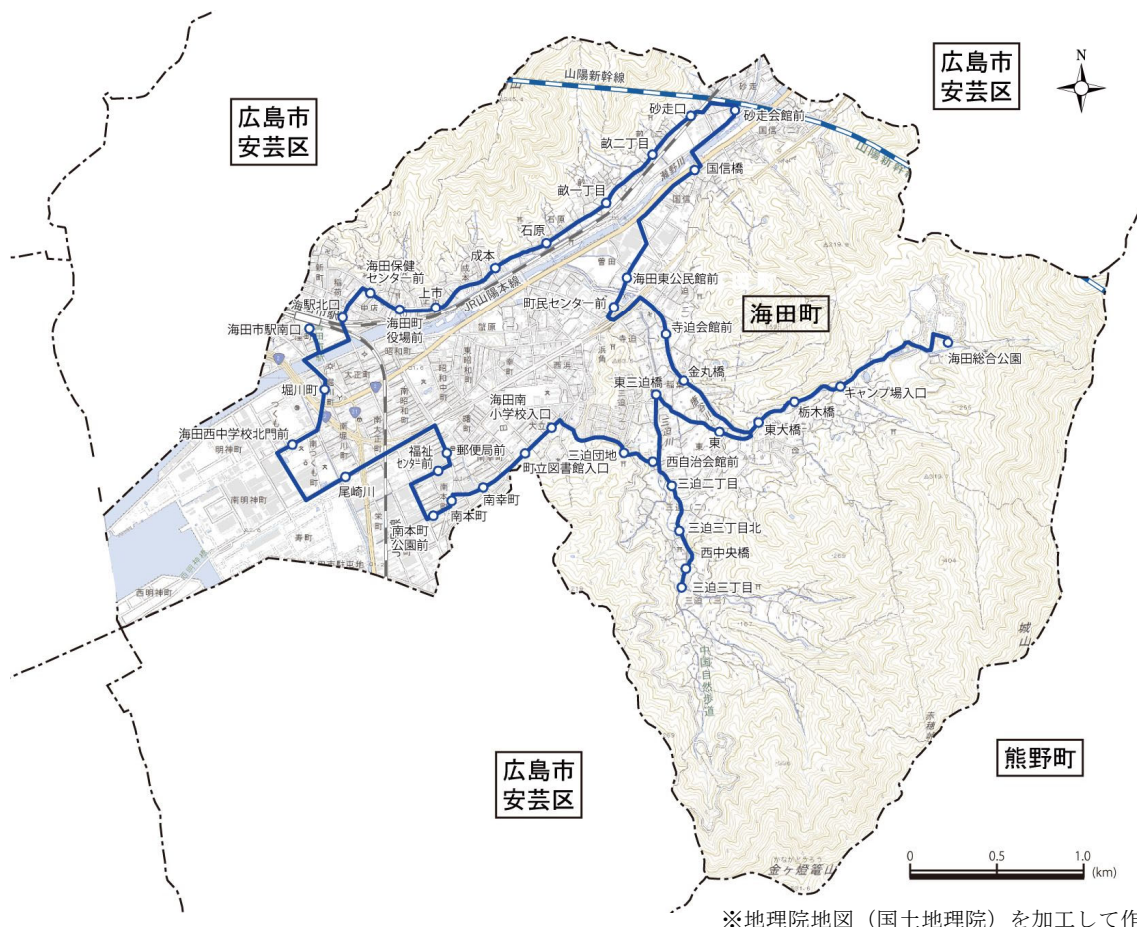
JR 海田市駅南口を発着場に、海田町内を左回り・右回りで一周し、左回りを始発に交互に運行しています。

運賃は、1 人 100 円（小学生未満の子どもは無料）です。

JR 海田市駅を発着とし、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。

運行は、同じルート、同じ停留所で、「左回り」と「右回り」が運行されており、毎日右回り・左回りとも各 4 便、計 8 便運行しています。

1 周で 45 箇所の停留所に停車し、所要時間約 50 分で運行しています。



※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の回りを囲むようにカバーしており、町内循環コミュニティバス利用圏人口は約 19,100 人で、町全体人口の 68%をカバーしています。

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ています。

両バスの利用圏人口は約 26,300 人で、町全体人口の 93%をカバーしています。

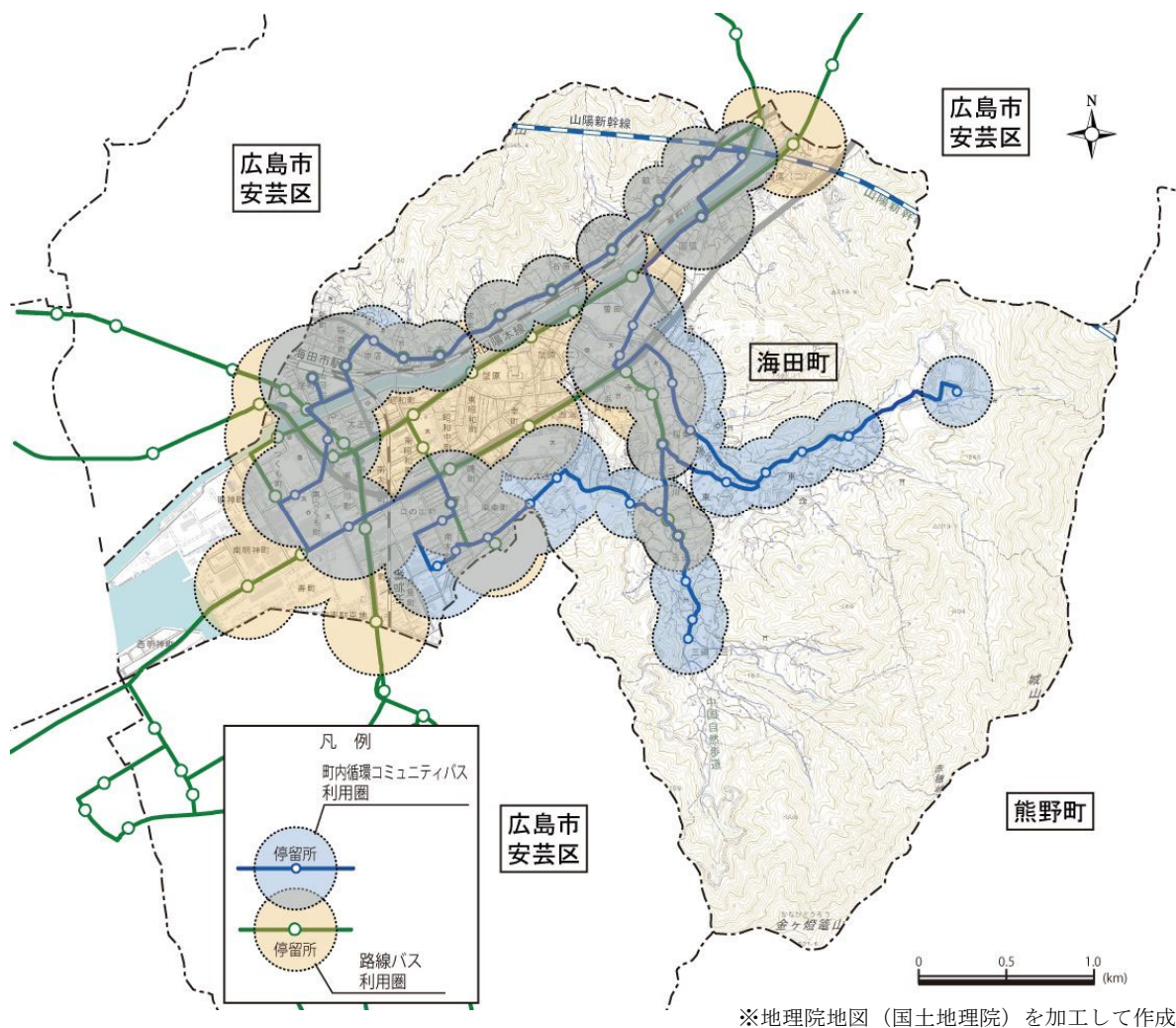


図 路線バスと町内循環コミュニティバスの利用圏補完状況

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 万円以上 (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行政負担額は、平成 30 (2018) 年度で 452 円/人となっています。

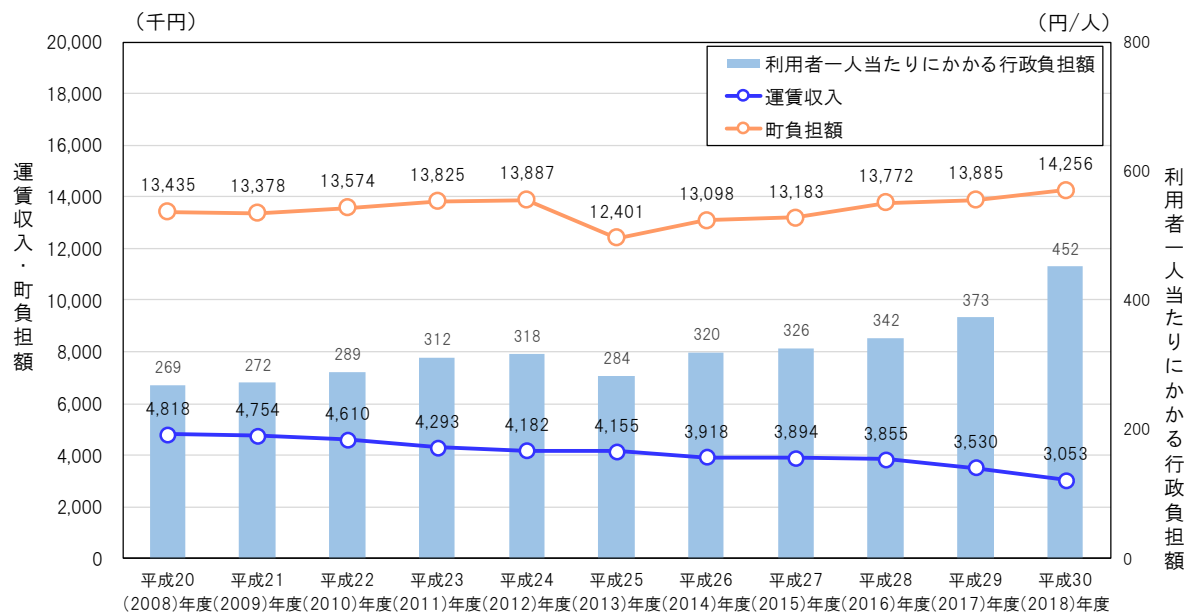
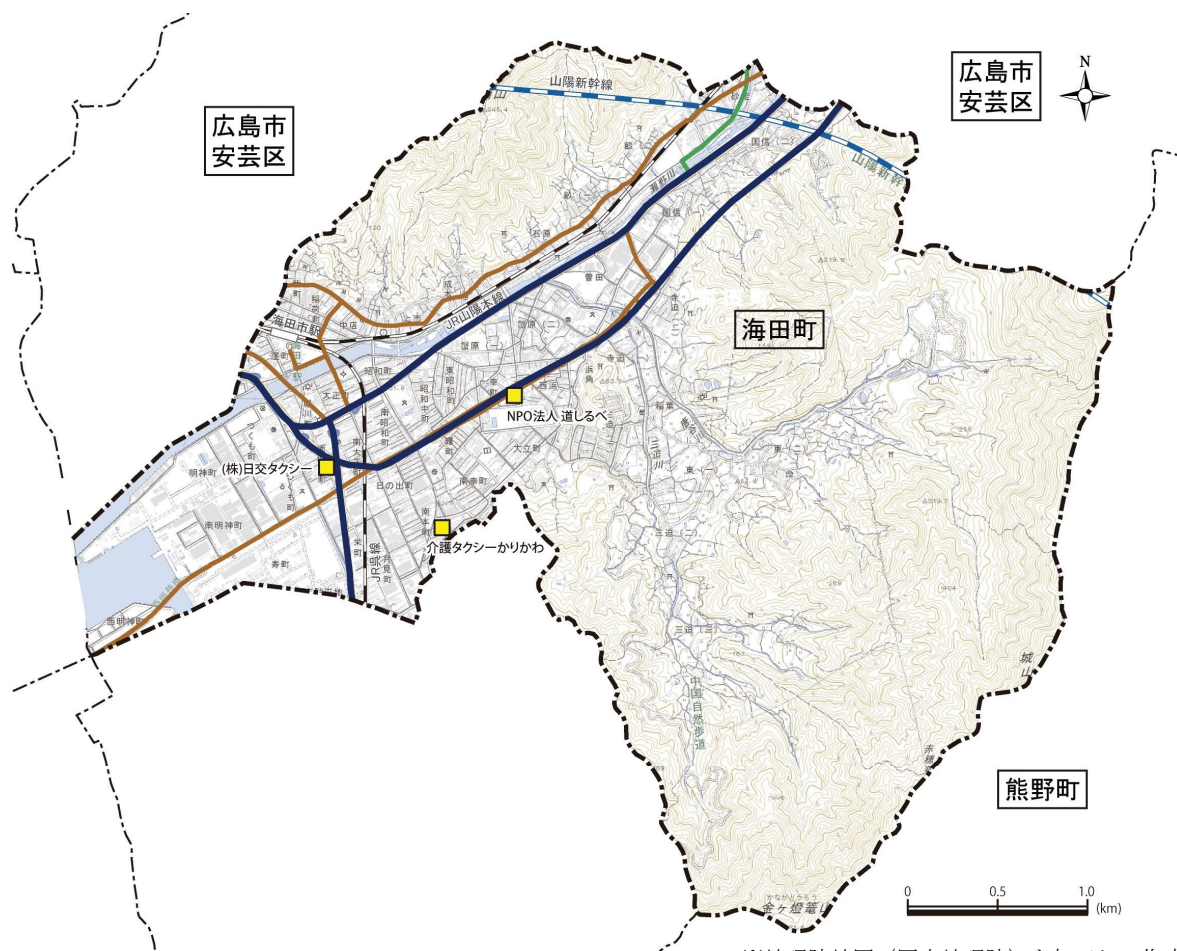


図 町内循環コミュニティバスの運賃収入・町負担額と利用者一人当たりにかかる行政負担額の推移

資料／海田町

4-4. タクシー

海田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) 精神障害者保険福祉手帳1級又は2級の者

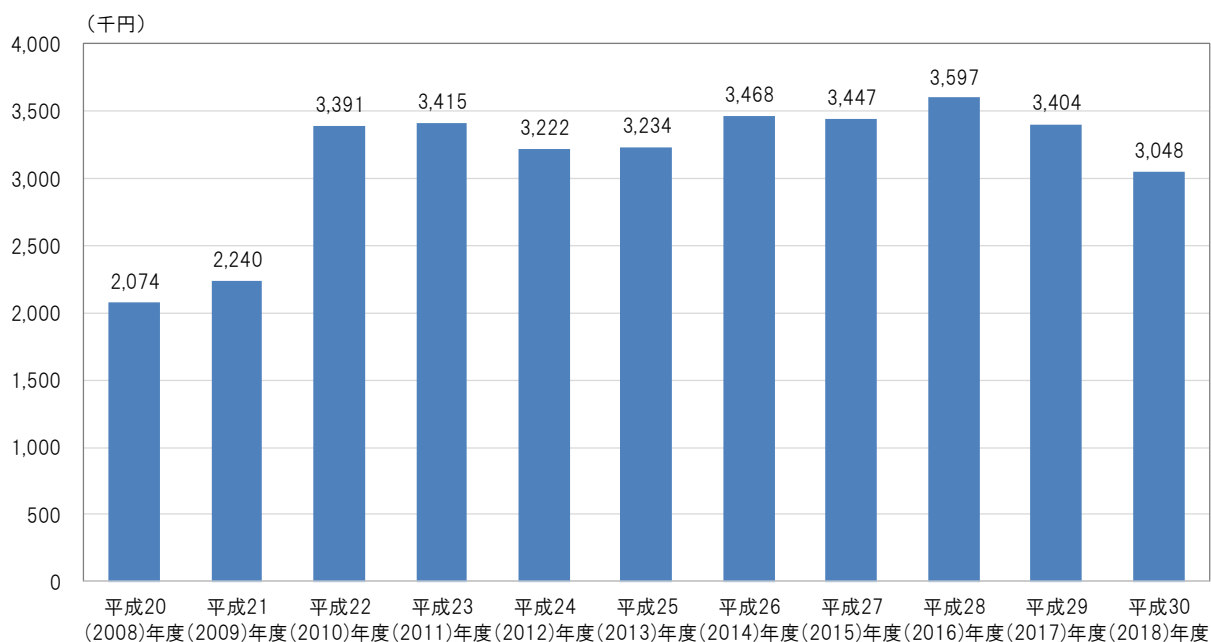


図 福祉タクシー券年間助成額の推移

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、住民アンケート調査及び町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査、意向調査として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	町内全域の住民を対象に、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・要望等を把握	町内循環コミュニティバス利用者を対象に、町内循環コミュニティバス利用時の移動や、日常的な利用実態、意見・要望等を把握。
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 自治会から各 1～6 名	路線バス、タクシー事業者
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
対象者	地域住民全 65 名 12 グループ	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

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い割合となっています。

職業割合は「会社等の勤め人」が多く、全体の約4割を占めています。

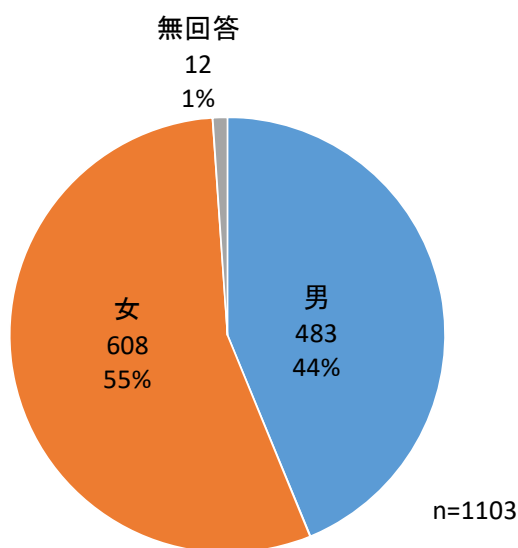


図 回答者の性別

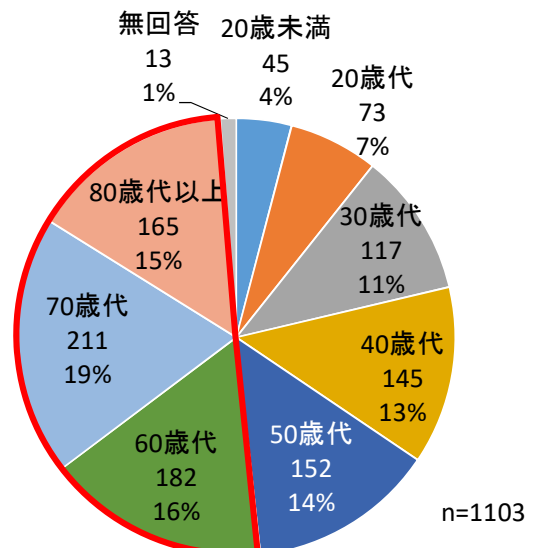


図 回答者の年齢

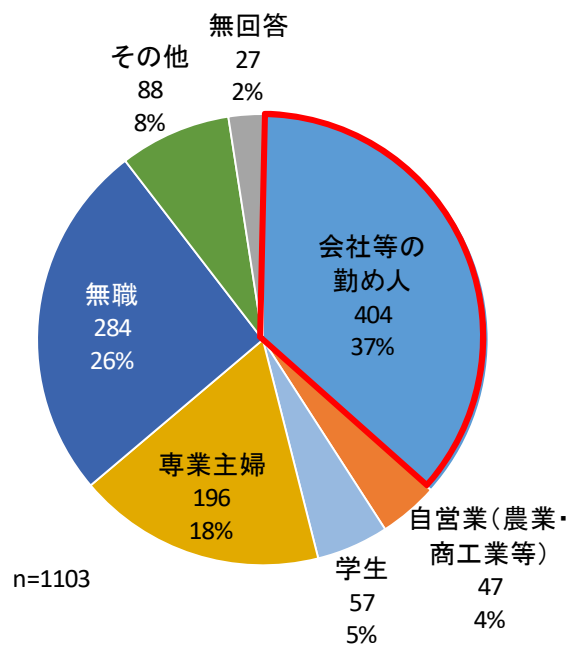


図 回答者の職業

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の割合が高く、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7割を占め、50歳代以下の回答割合は1割程度となっています。

職業は、「専業主婦」「無職」の割合が高く、どちらも約3割程度となっています。

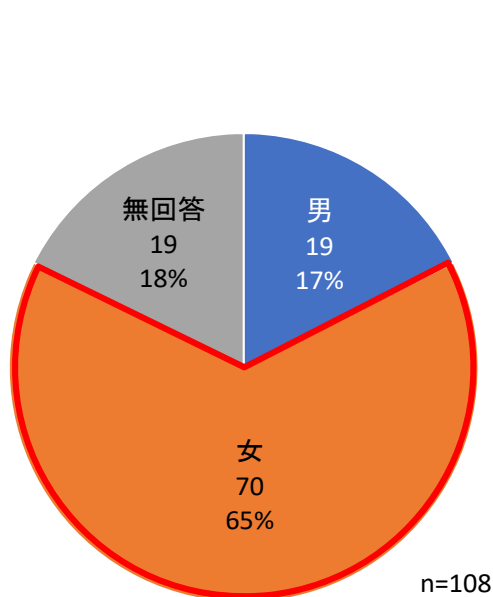


図 回答者の性別

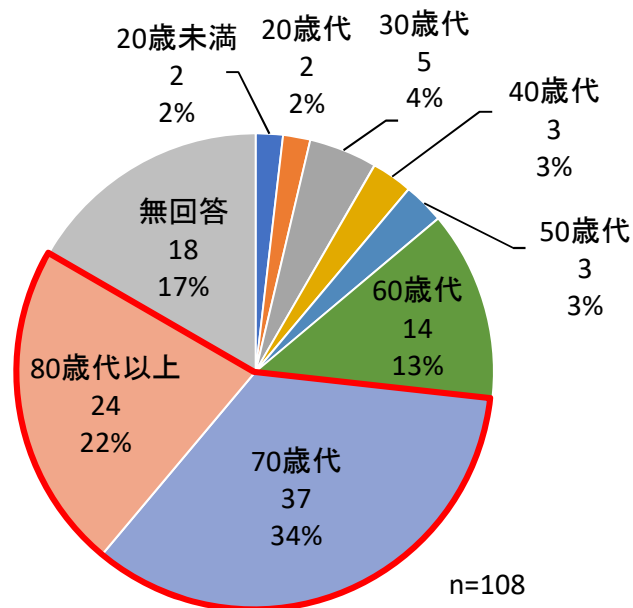


図 回答者の年齢

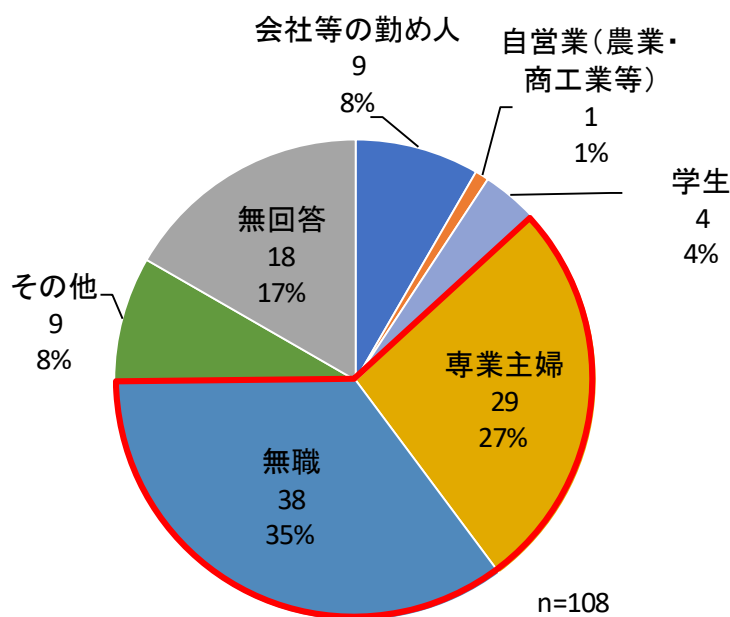


図 回答者の職業

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割を占めています。

買い物に行く頻度は、「週1～2回」が多く、約4割を占めています。

交通手段は、「自家用車」の利用が約半数を占め多く、その他「徒歩」や「自転車」も多く、公共交通の利用は3～4%程度に留まっています。

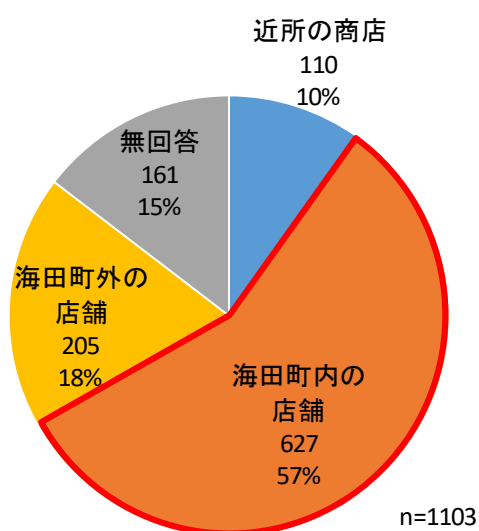


図 買い物目的での行き先

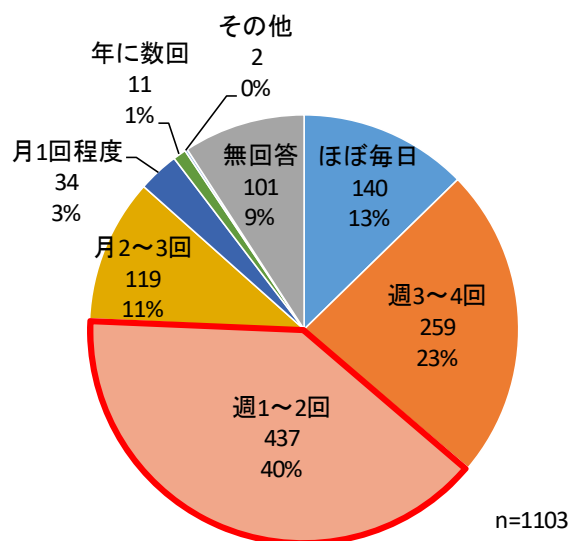


図 買い物目的での外出頻度

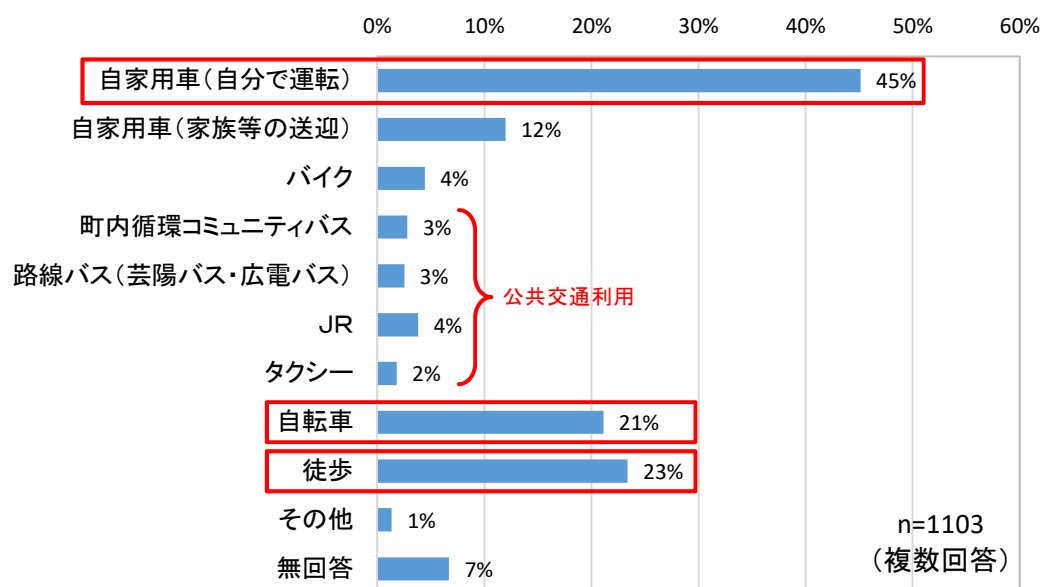


図 買い物目的での交通手段

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、海田町内での移動が多く、約半数を占めています。頻度は「月1回程度」や「年に数回」程度が大半を占め、通院目的での外出頻度は高くない状況です。

交通手段は、通院においても「自家用車」の利用割合が高いほか、「徒歩」や「自転車」も多く、公共交通の利用は3～6%程度に留まっています。

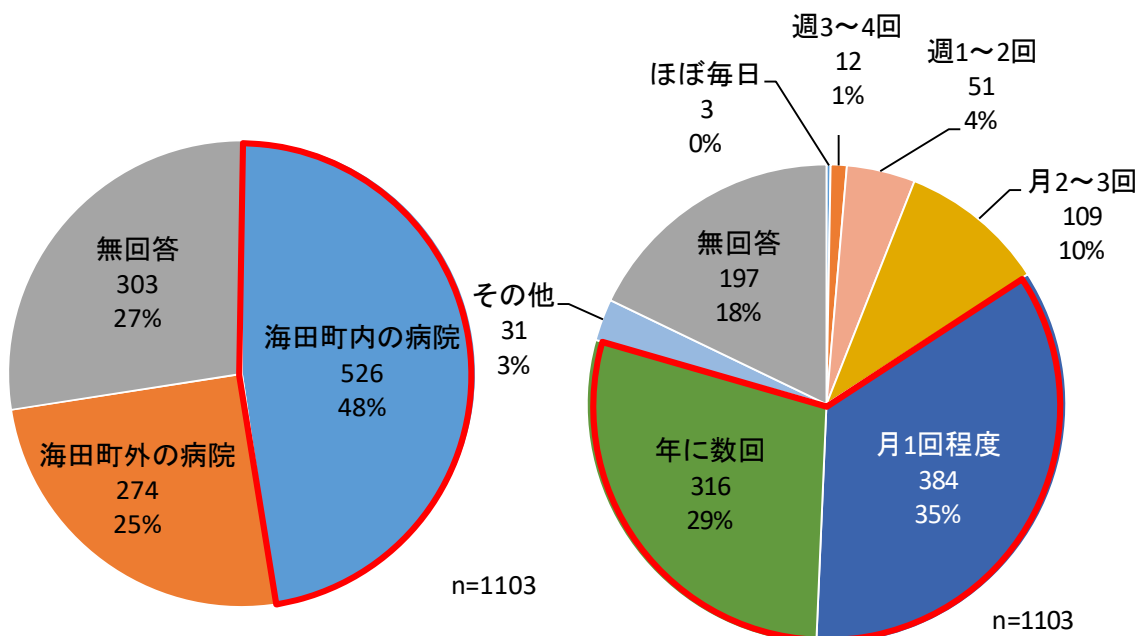


図 通院目的での行き先

図 通院目的での外出頻度

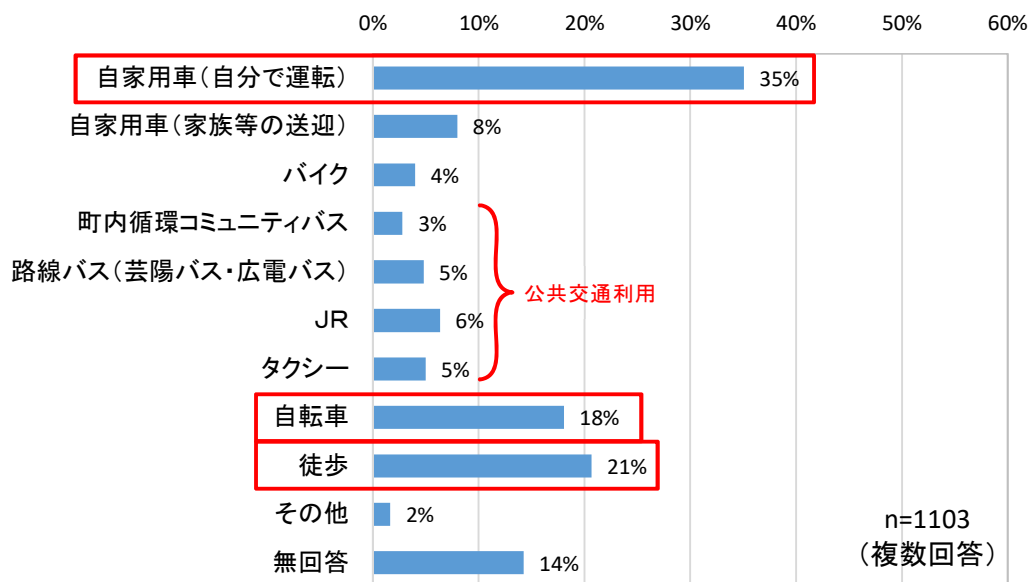


図 通院目的での交通手段

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。

交通手段は、「自家用車」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。

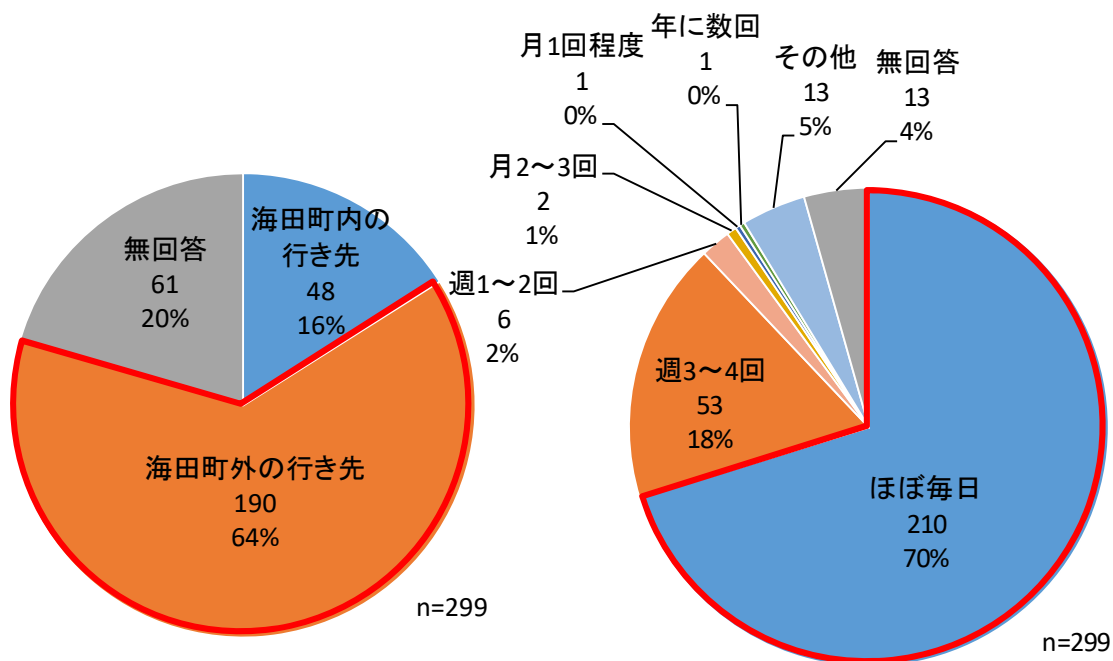


図 通勤目的での行き先

図 通勤目的での外出頻度

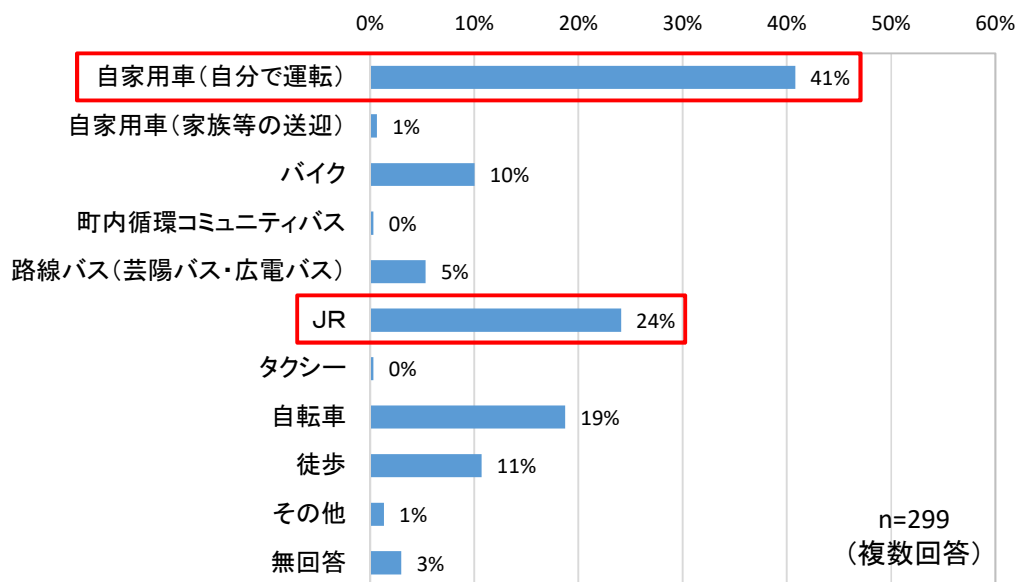


図 通勤目的での交通手段

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

住民アンケート調査の結果では7割以上の方が、運転免許証を保有しているのに対し、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も、住民アンケート調査に比べ多く、運転ができない方にとって、町内循環コミュニティバスは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。

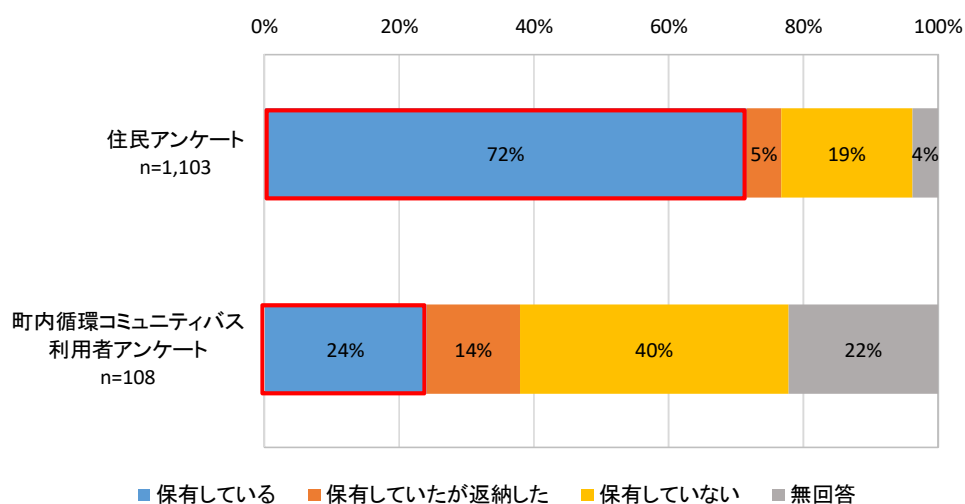


図 運転免許証の保有状況

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

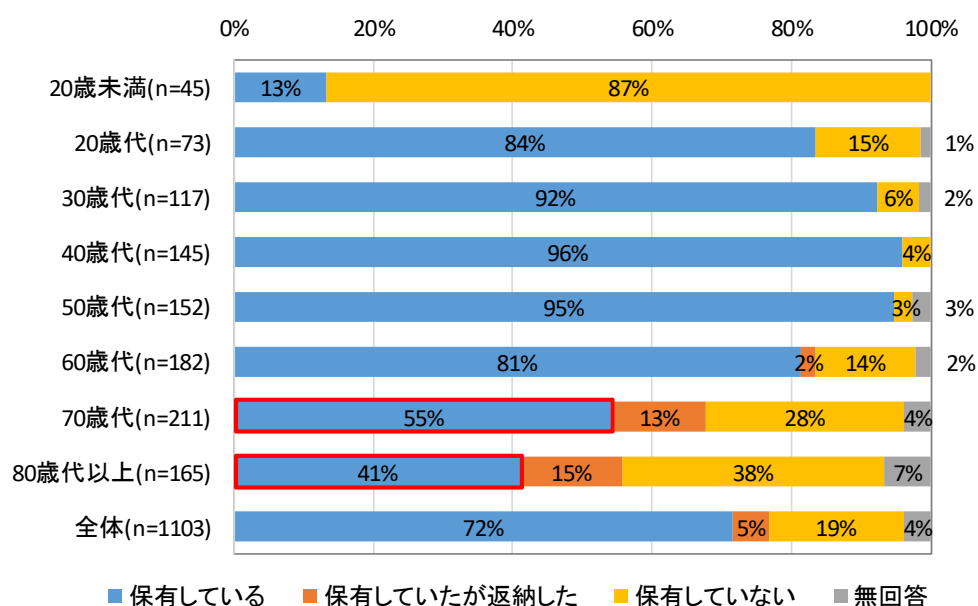


図 年代別の運転免許証保有状況

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。

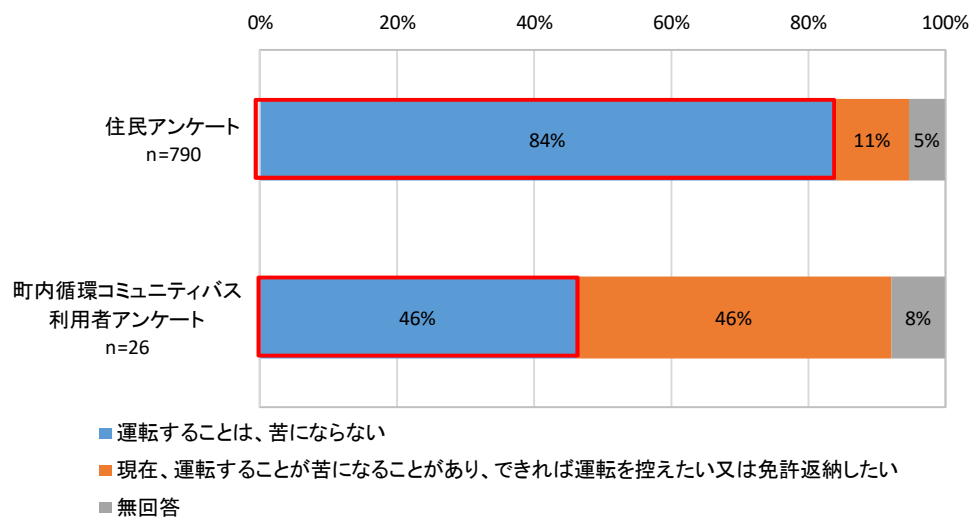


図 運転に対する意識

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

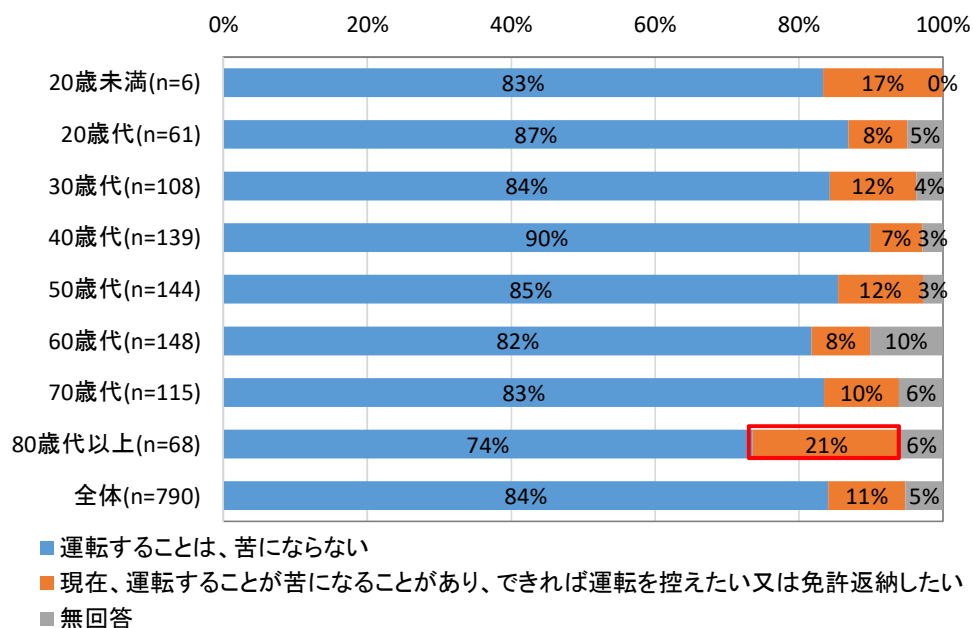


図 年代別の運転することについて

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

海田町の公共交通全般の満足度は 54%（「満足」と「どちらかと言えば満足」の割合の合計）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、海田市駅周辺の人口の多い地域で満足度が高く、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。

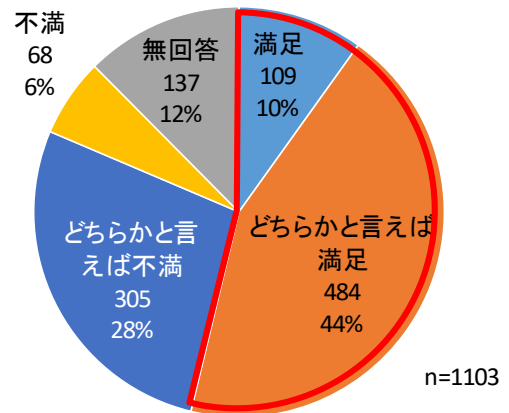


図 公共交通の全体的な満足度

資料／住民アンケート調査結果

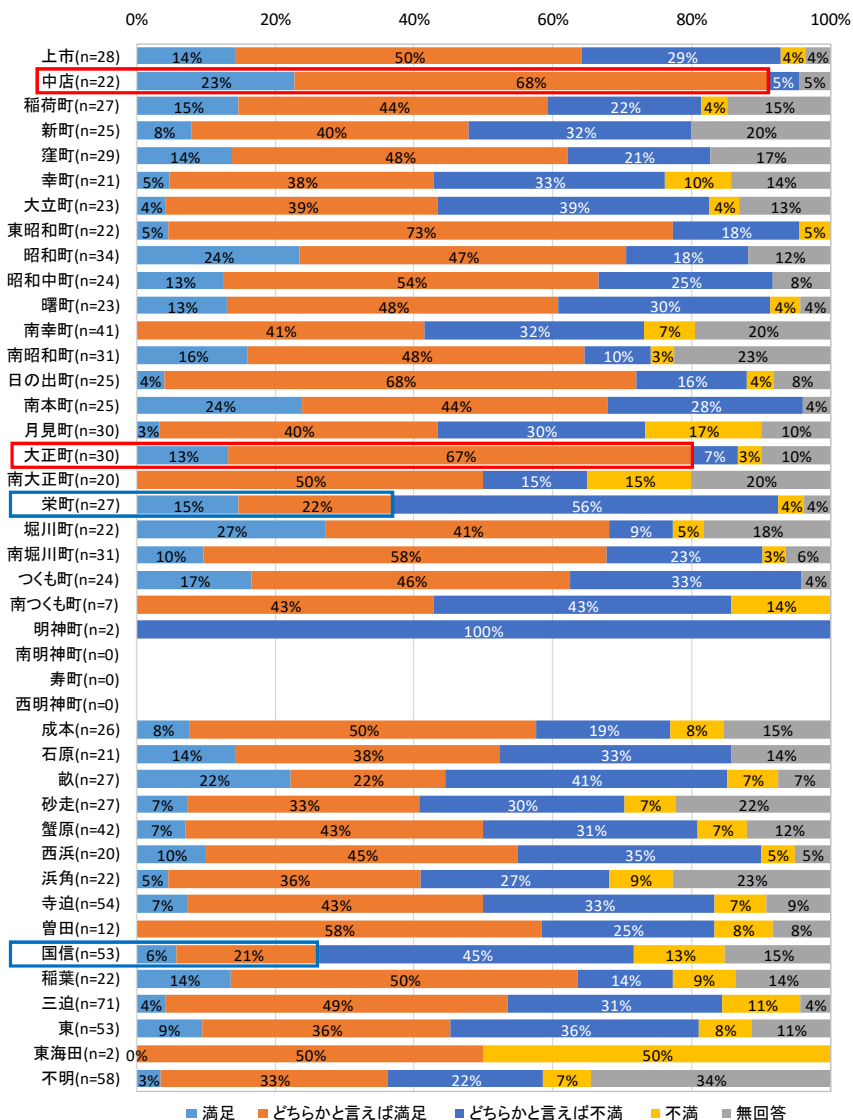


図 地域別の公共交通の全体的な満足度

資料／住民アンケート調査結果

②利用環境

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

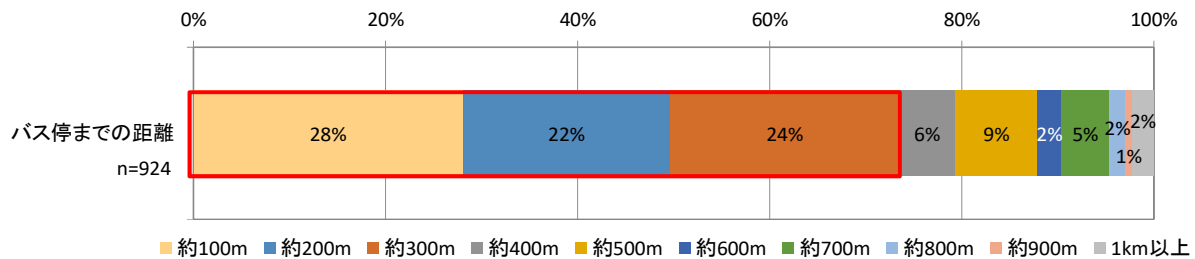


図 最寄りのバス停までの距離

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外出に対する抵抗感

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。

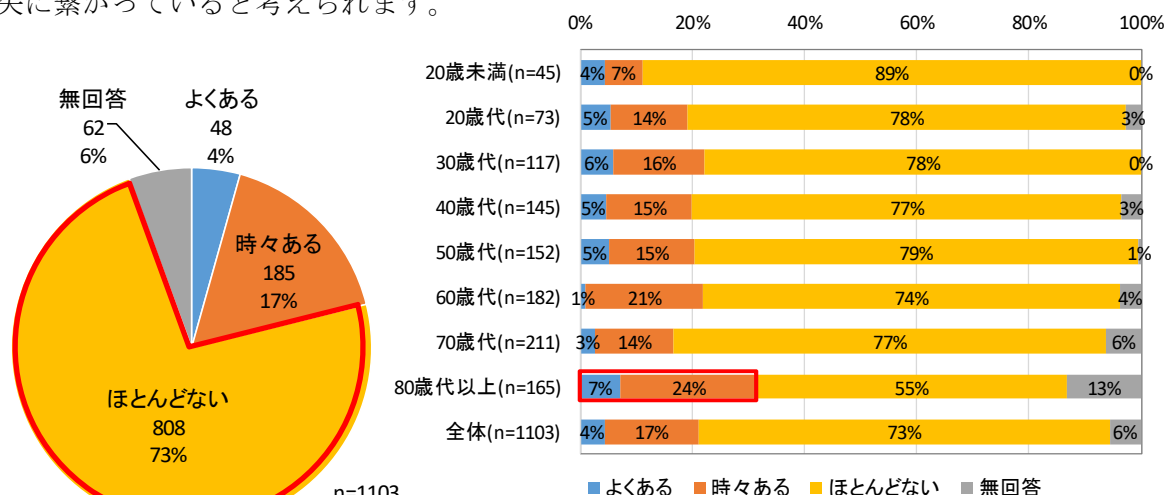


図 年代別の公共交通が不便で外出をあきらめること頻度

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、自転車にも乗れない。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

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

- ・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。



図 住民ワークショップ開催状況

資料／住民ワークショップ

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。

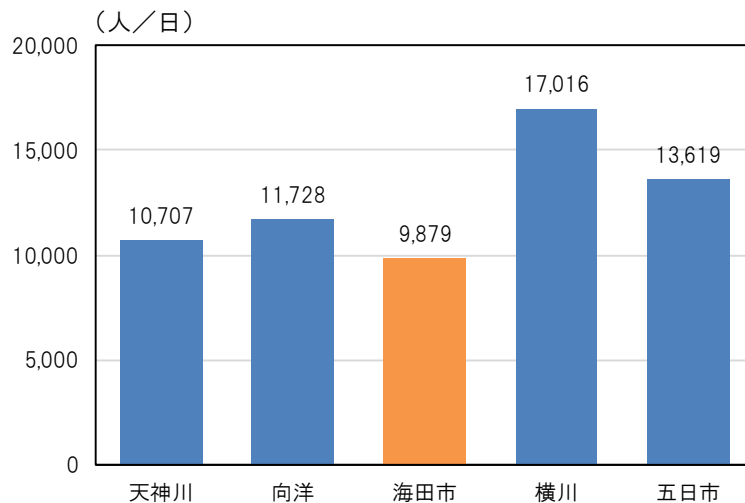


図 主要駅の乗車人数

※平成29（2017）年度データ

資料／広島市統計書（平成30（2018）年版）

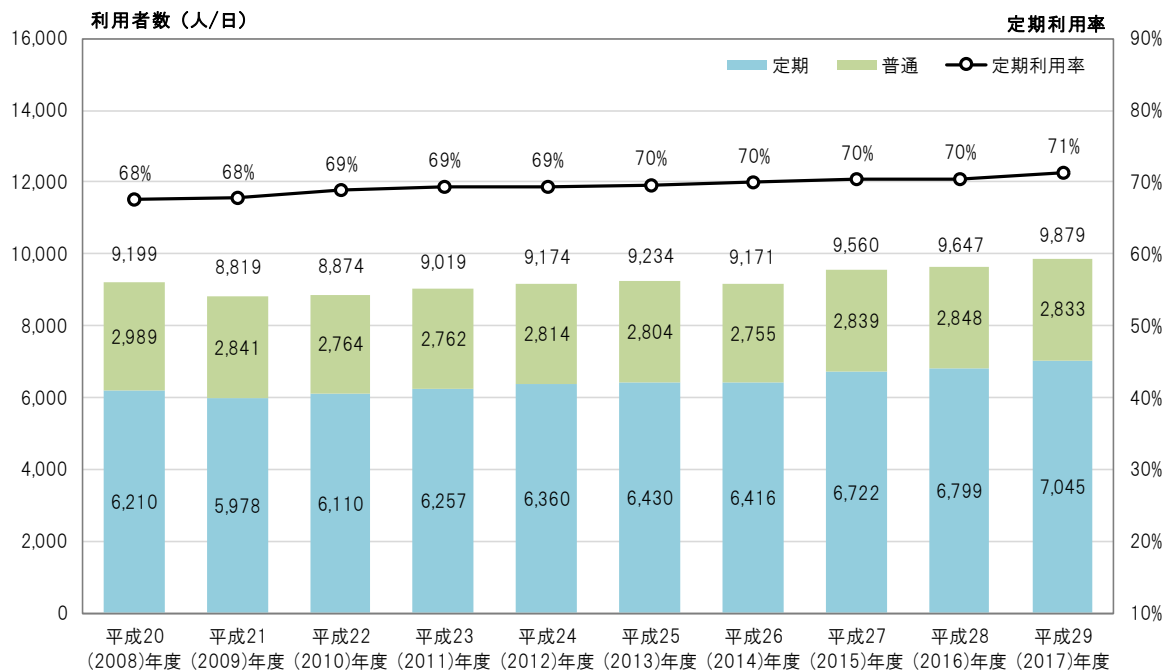


図 海田市駅の乗車人数の推移

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」の割合の合計）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。

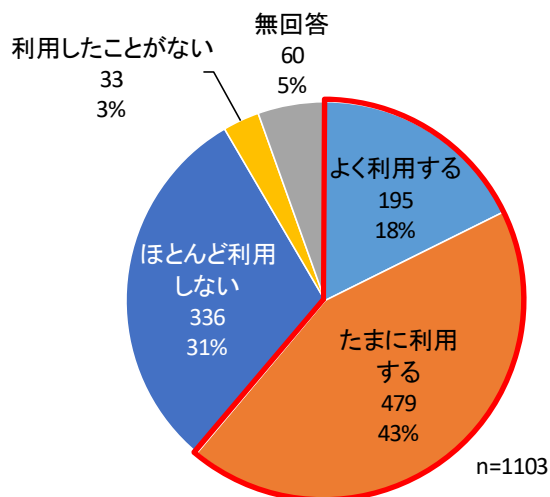


図 JR の利用状況

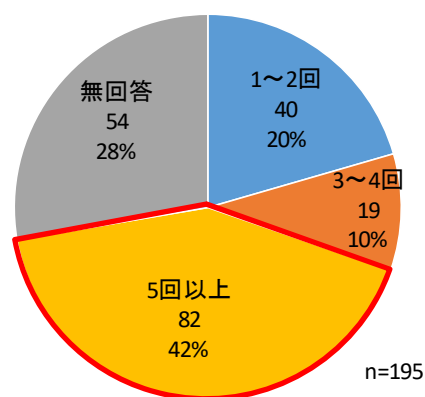


図 JR をよく利用する人の 1 週間の利用頻度

資料／住民アンケート調査結果

③満足度

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

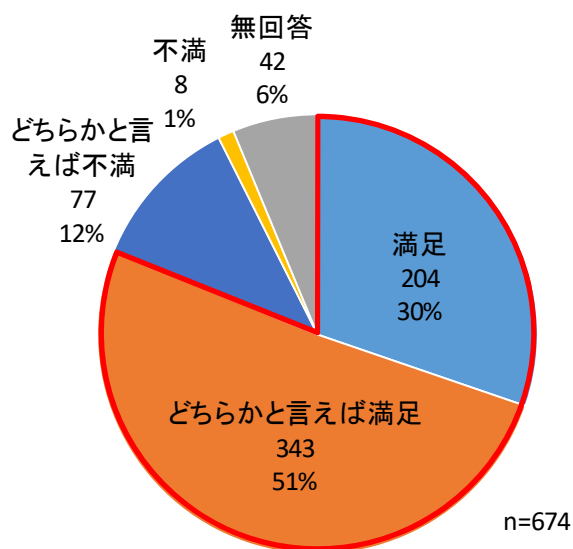


図 JR の利用満足度

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。

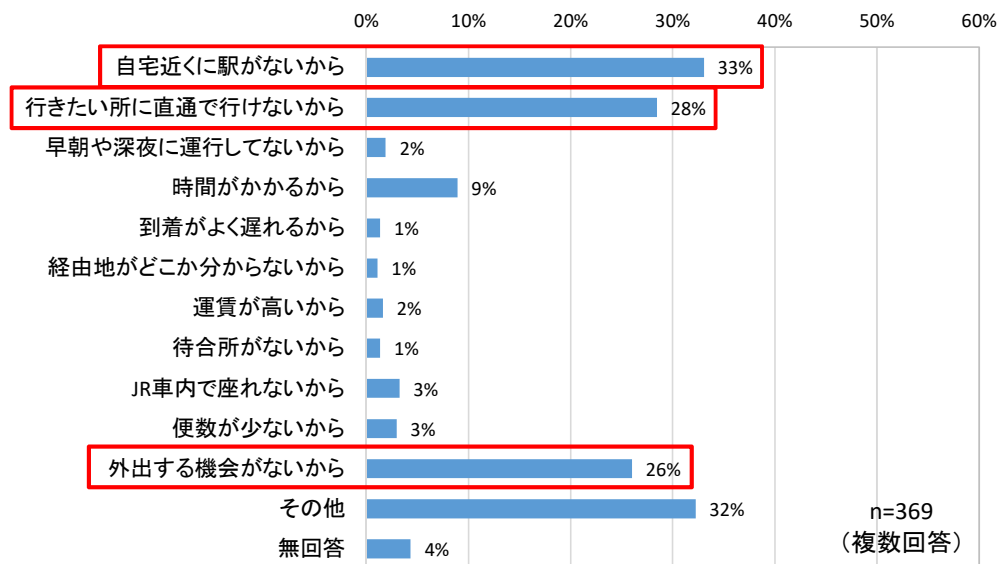


図 JR を利用しない理由

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

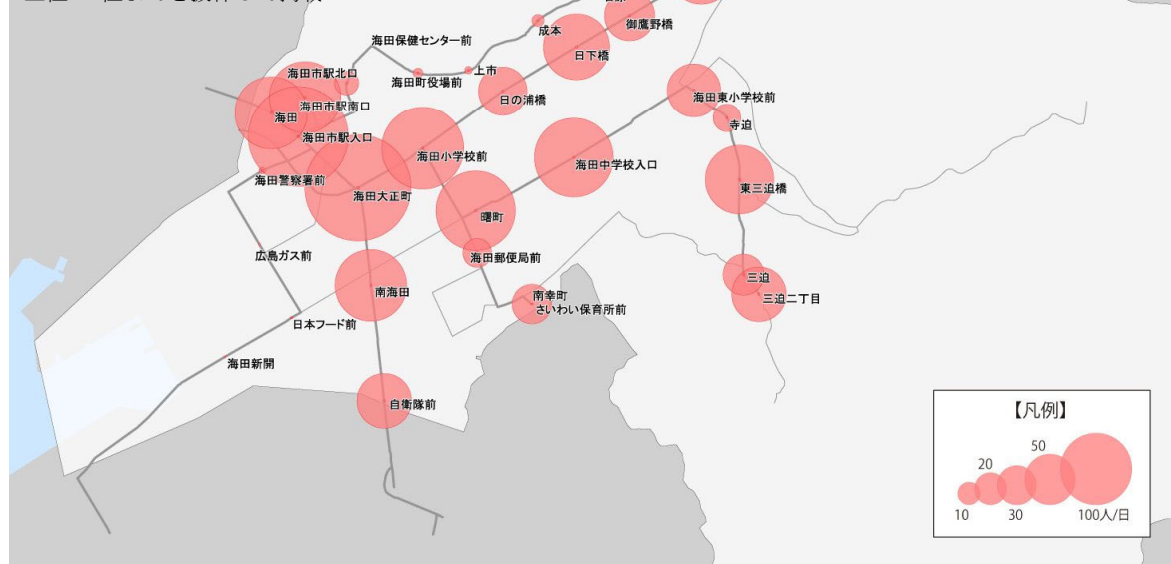


図 路線バスの1日あたりのバス停乗降客数

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。

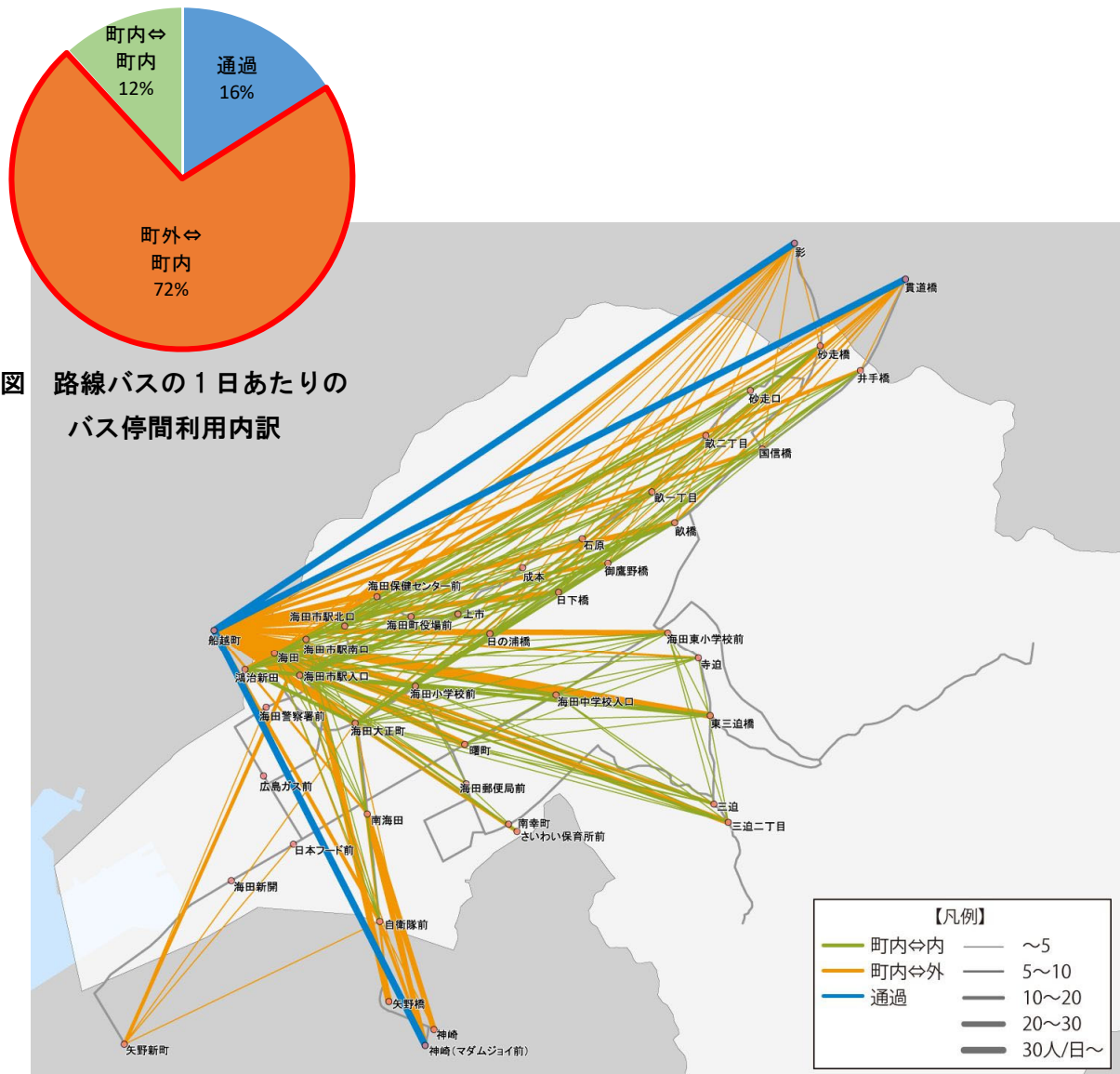


図 路線バスの1日あたりのバス停間利用状況

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

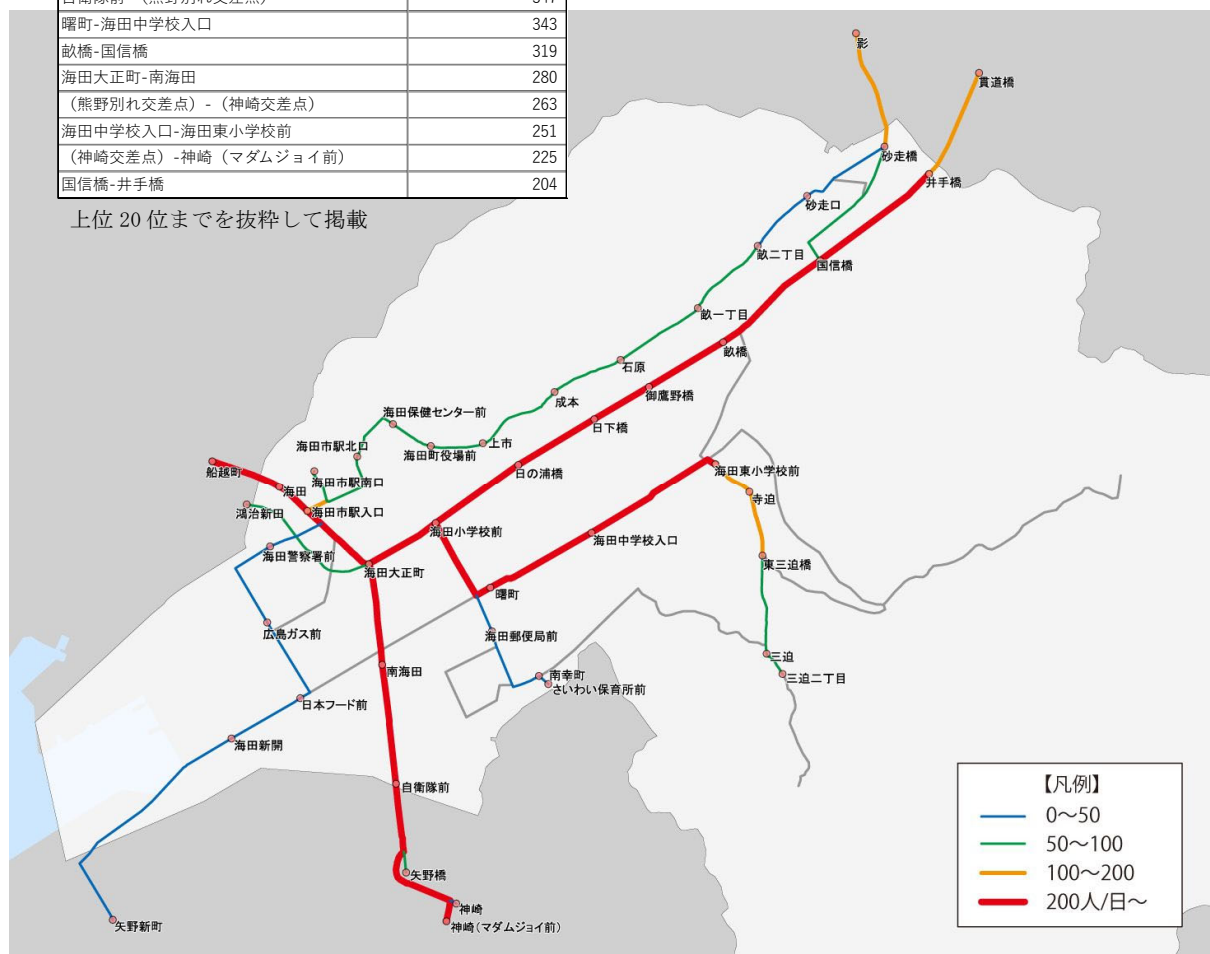


図 路線バスの1日あたりの区間別利用者数

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」「たまに利用する」）は約3割で、利用されない方（「ほとんど利用しない」「利用したことがない」）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。

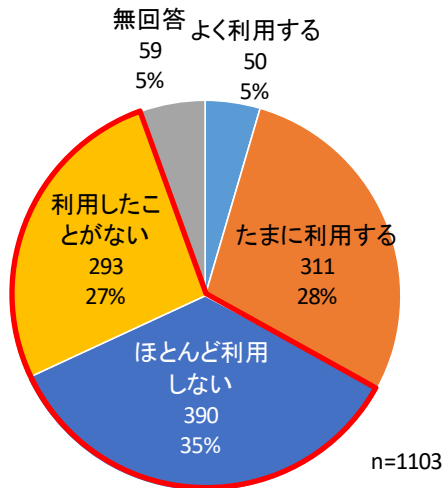


図 路線バスの利用状況

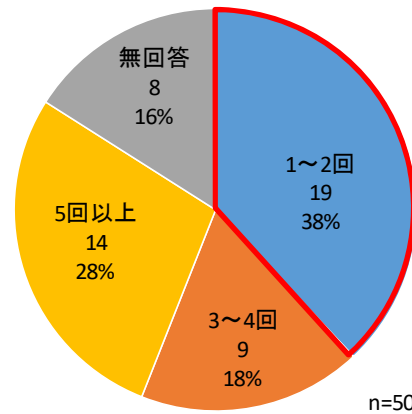


図 路線バスをよく利用する人の1週間の利用頻度

資料／住民アンケート調査結果

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」の割合の合計）は49%、不満度（「不満」と「どちらかと言えば不満」の割合の合計）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。

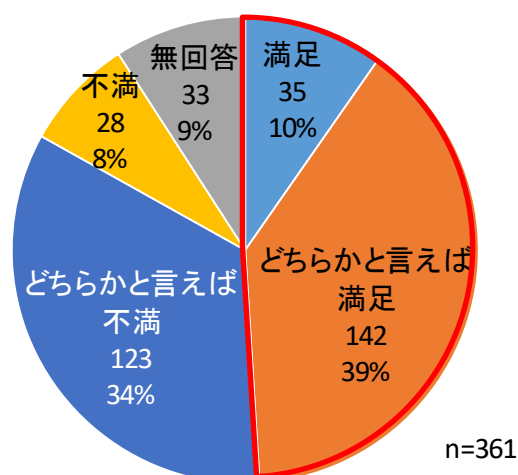


図 路線バスの利用満足度

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、「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。

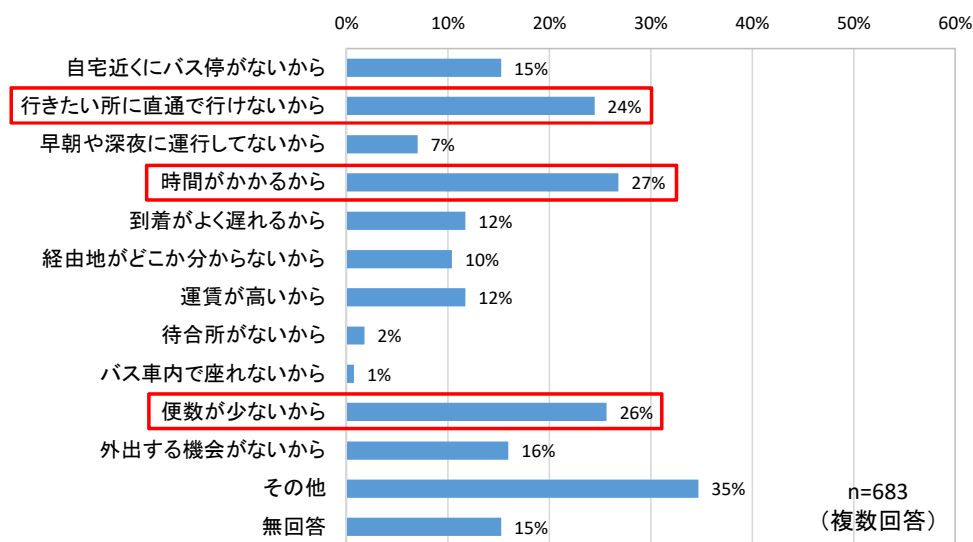


図 路線バスを利用しない理由

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」の割合が最も高く、自動車依存や路線バス利用に関する意識の低さが問題となっていることが伺えます。

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

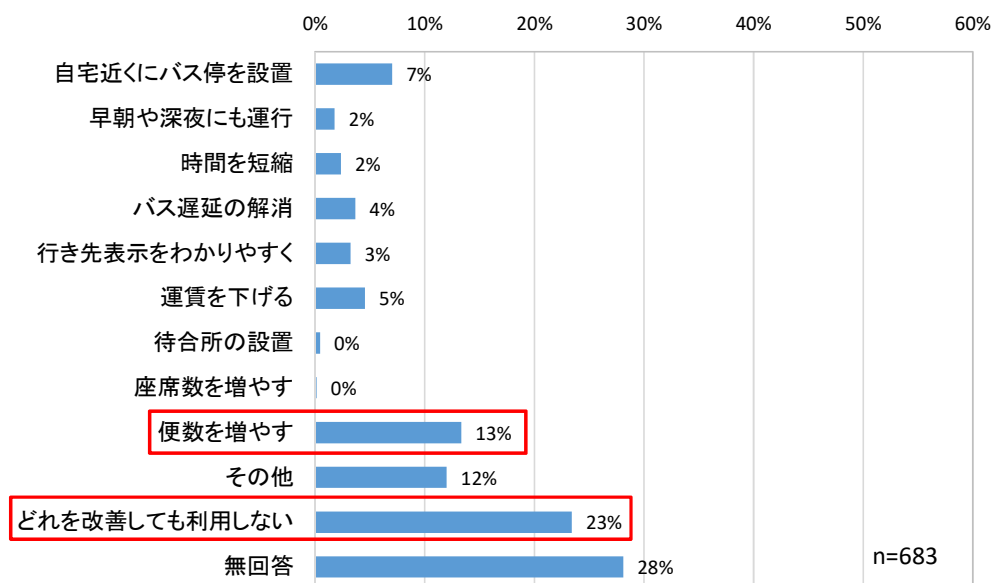


図 改善してほしい項目

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。

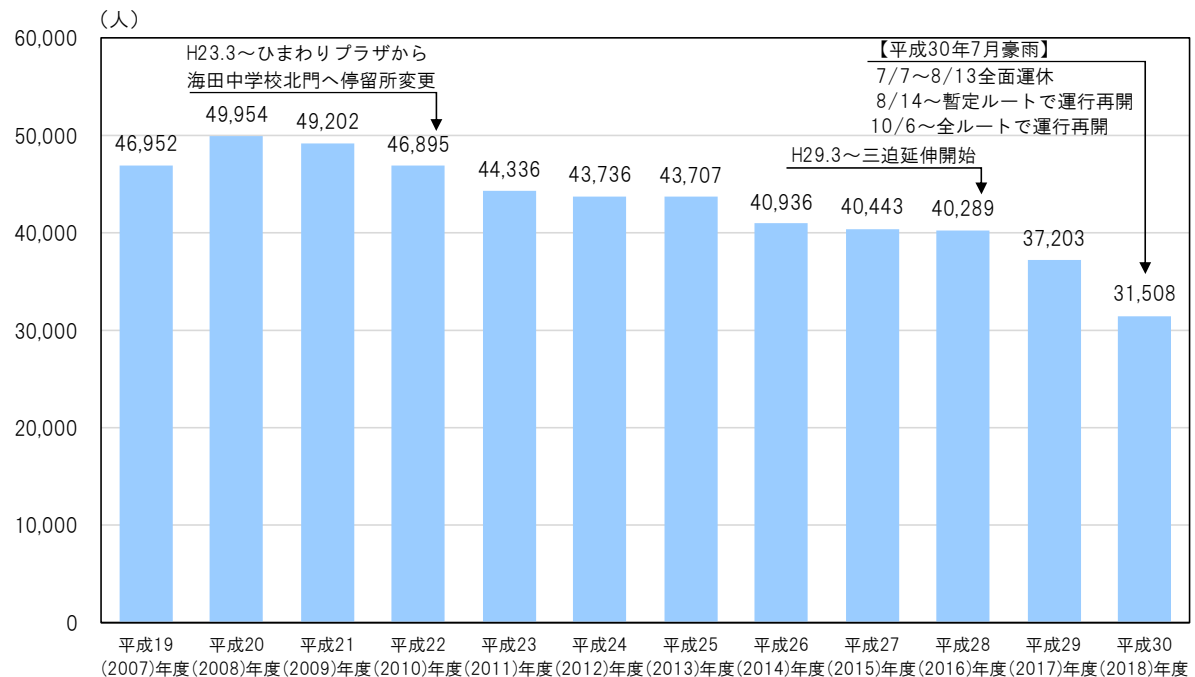


図 町内循環コミュニティバス乗車人数の推移

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

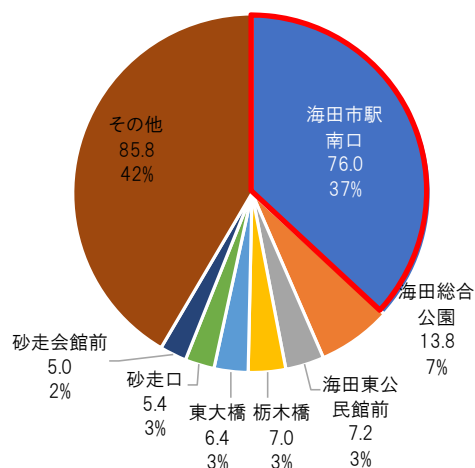


表 町内循環コミュニティバスの
1日あたりのバス停乗降客数

上位20位までを抜粋して掲載

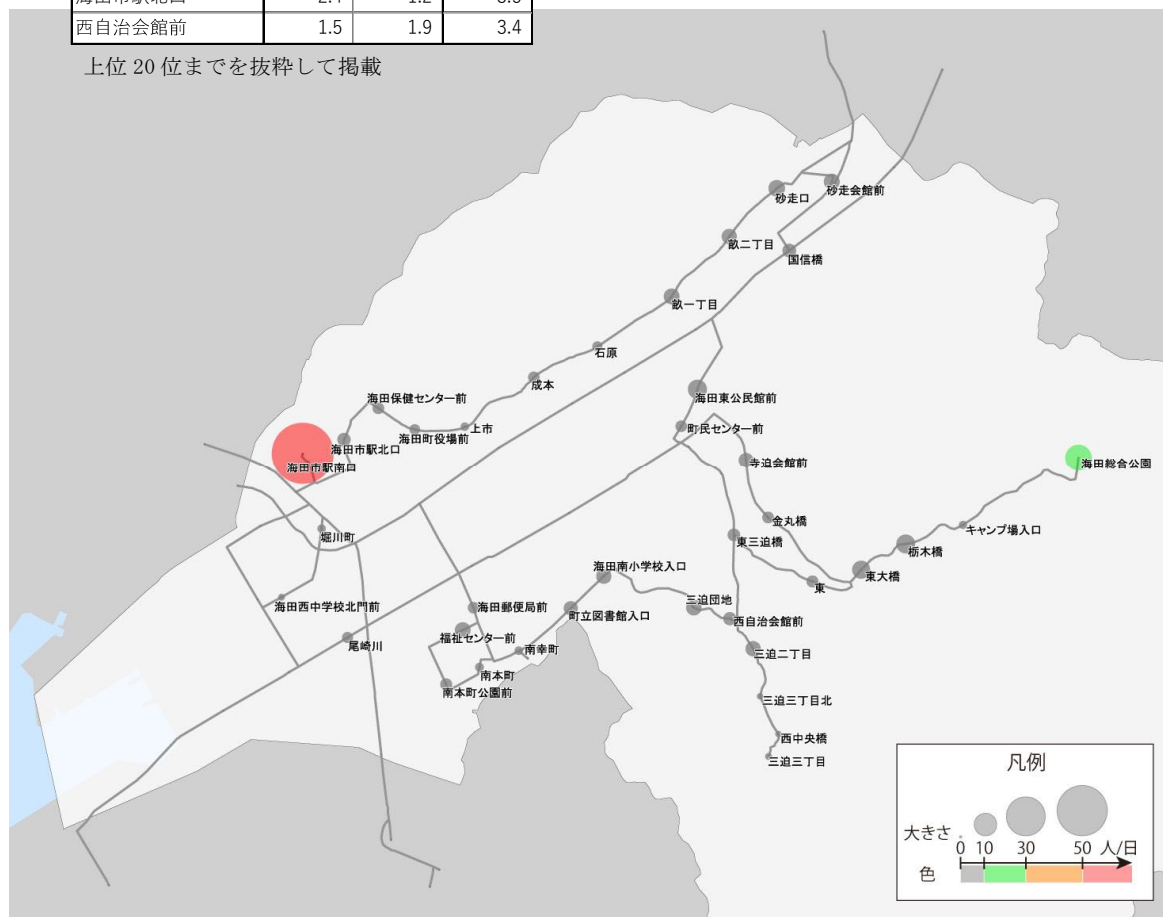


図 町内循環コミュニティバスの1日あたりのバス停乗降客数

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」を発着とした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

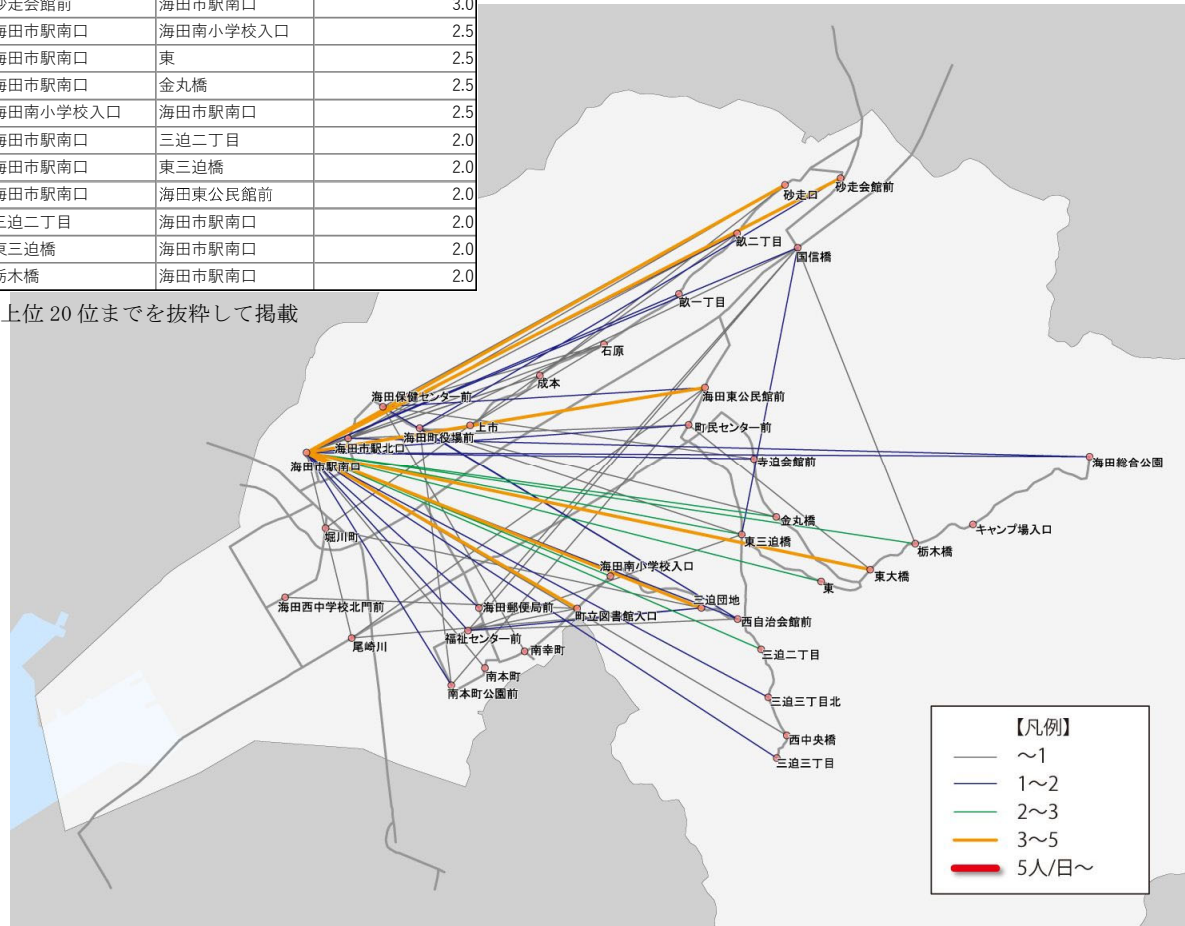


図 町内循環コミュニティバスの1日あたりのバス停間利用状況

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、1日あたりの利用者が40人以上の利用が多い区間となっています。

「福祉センター前」から「南幸町」間の利用も40人/日以上で若干多い傾向にあり、その他の区間で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

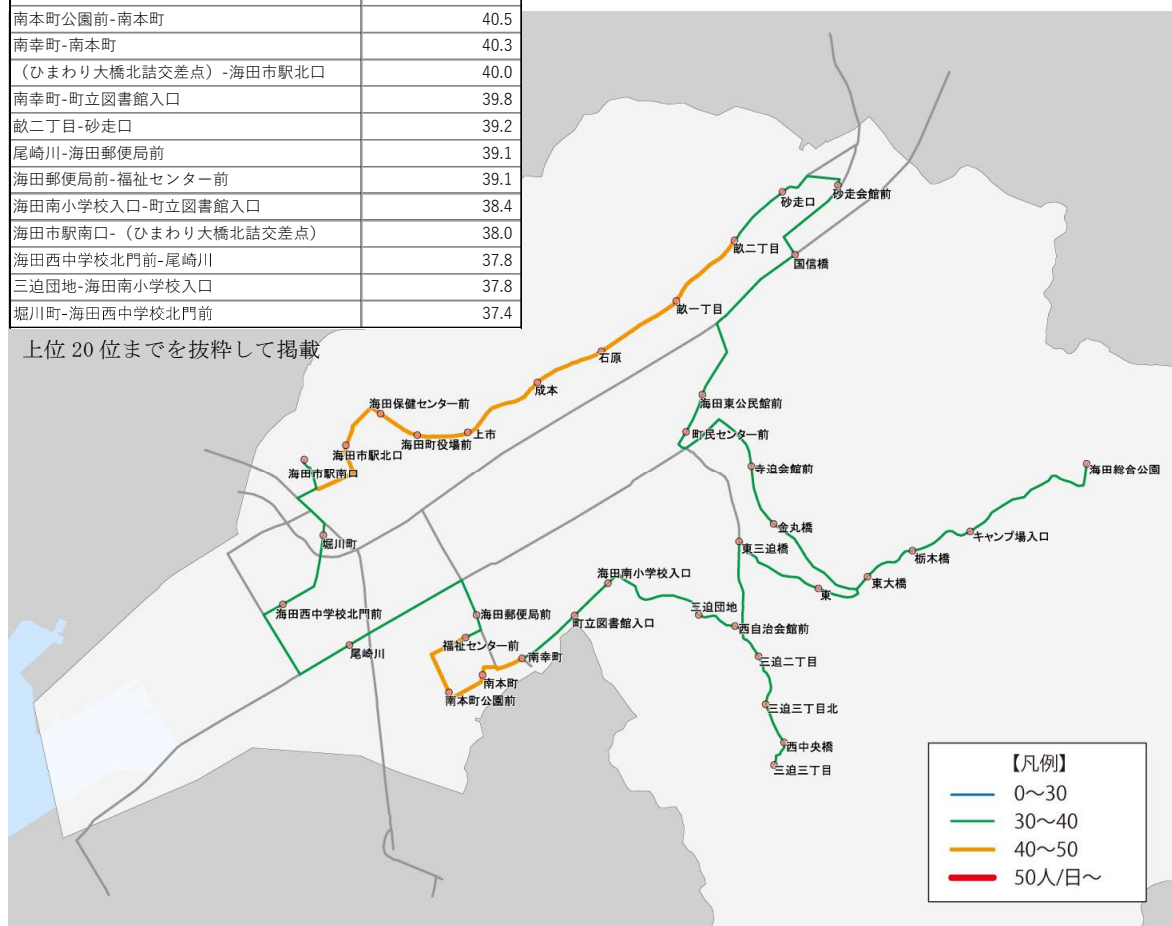


図 町内循環コミュニティバスの1日あたりの区間別利用者数

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利用頻度

町内循環コミュニティバスの利用頻度は、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、利用者（「よく利用する」と「たまに利用する」の回答割合の合計）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。

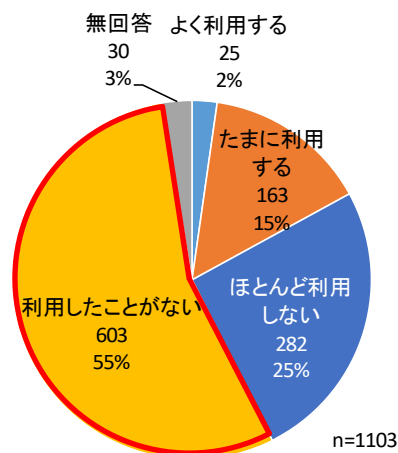


図 町内循環コミュニティバスの利用状況

資料／住民アンケート調査結果

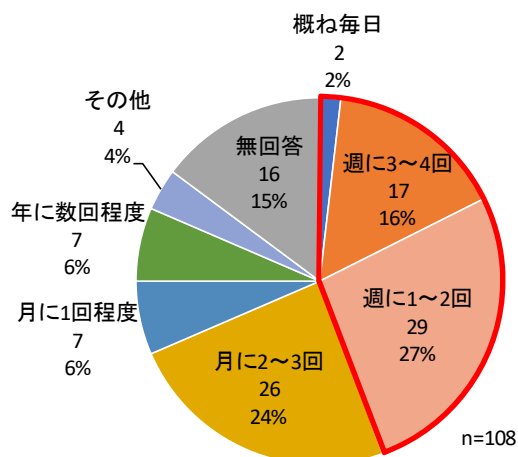


図 町内循環コミュニティバスの利用頻度

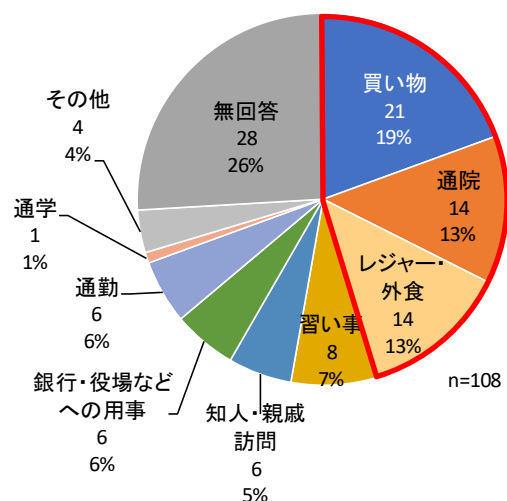


図 町内循環コミュニティバスを利用する主な外出目的

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」の割合の合計）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。

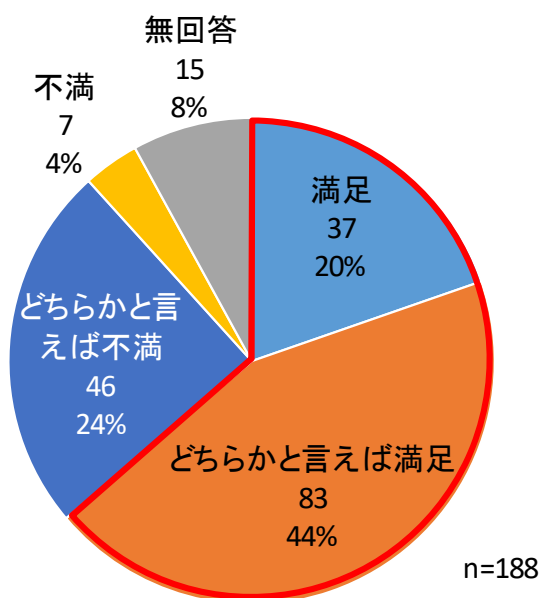


図 町内循環コミュニティバスの利用満足度

資料／住民アンケート調査結果

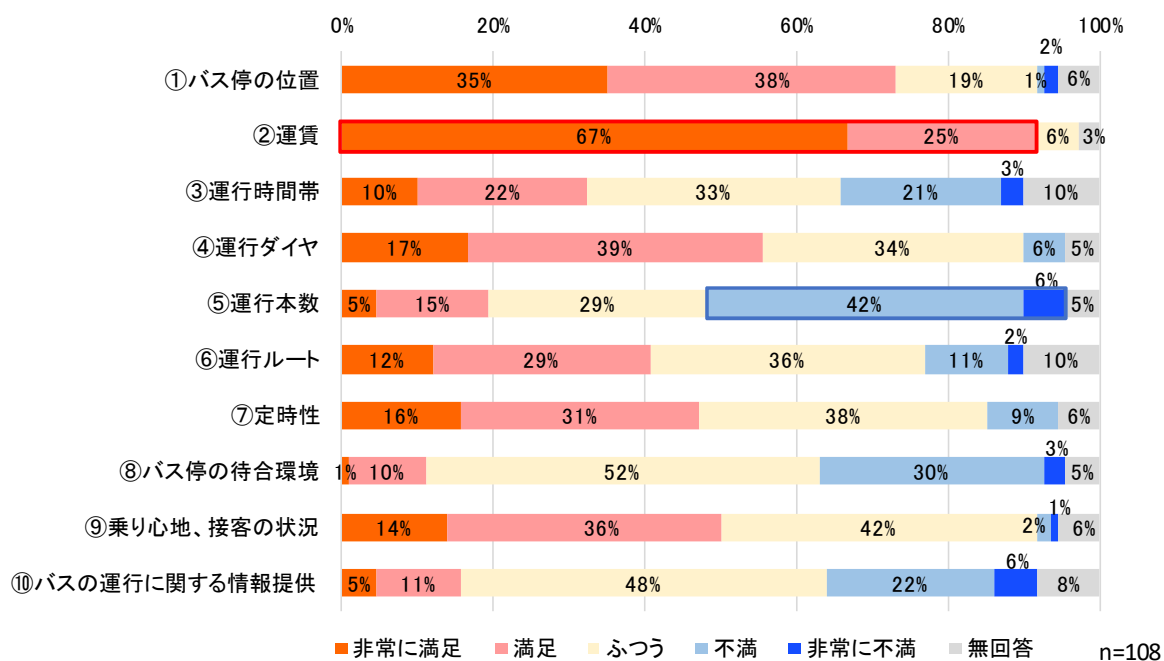


図 町内循環コミュニティバスの利用満足度

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。

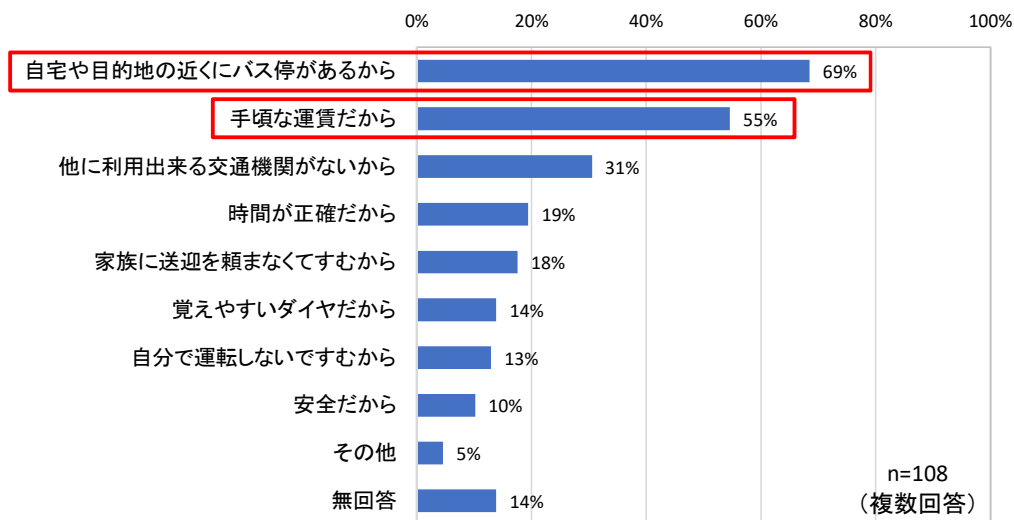


図 町内循環コミュニティバスを利用する主な理由

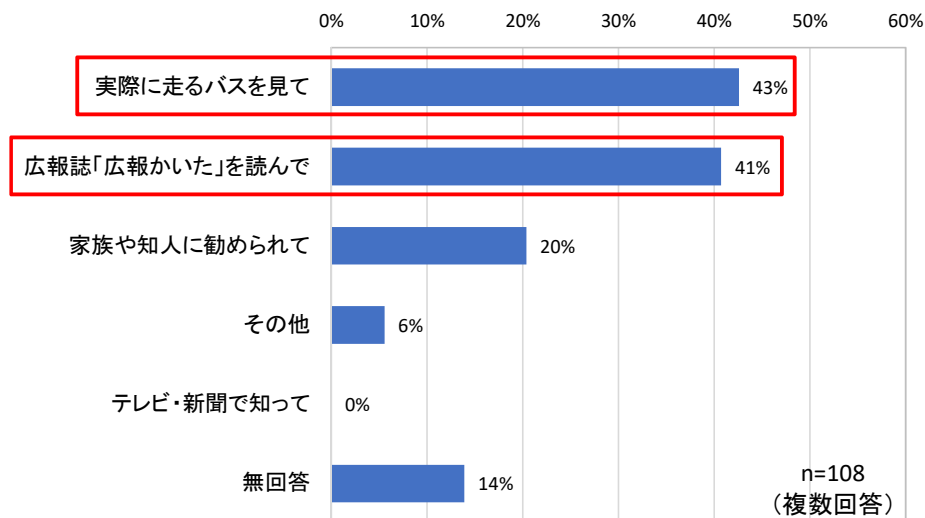


図 町内循環コミュニティバスの利用のきっかけ

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おいて、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。

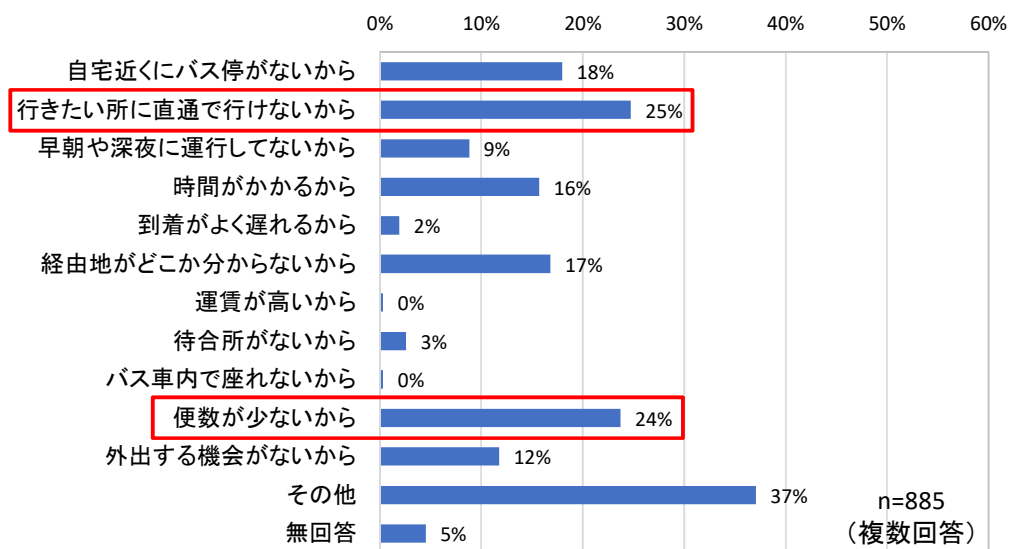


図 町内循環コミュニティバスを利用しない理由

資料／住民アンケート調査結果

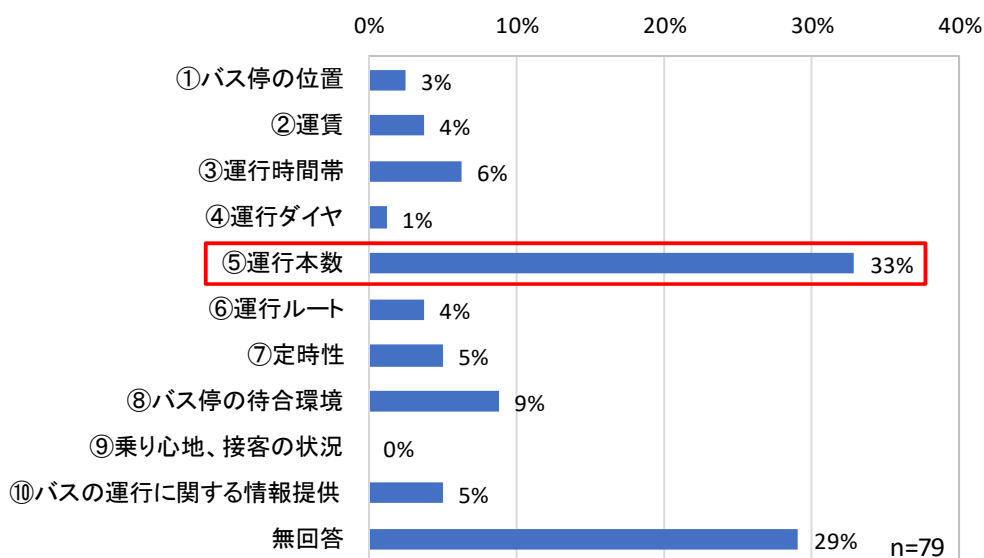


図 最も不満を感じる点

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。

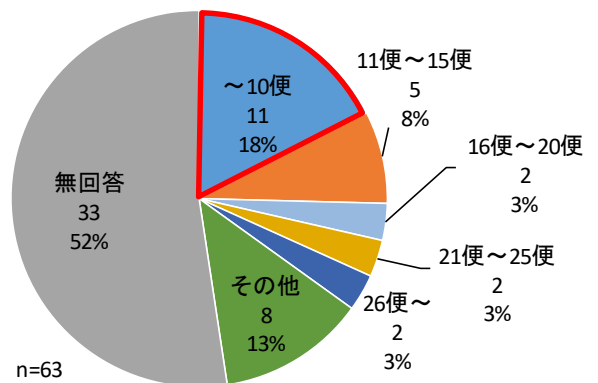
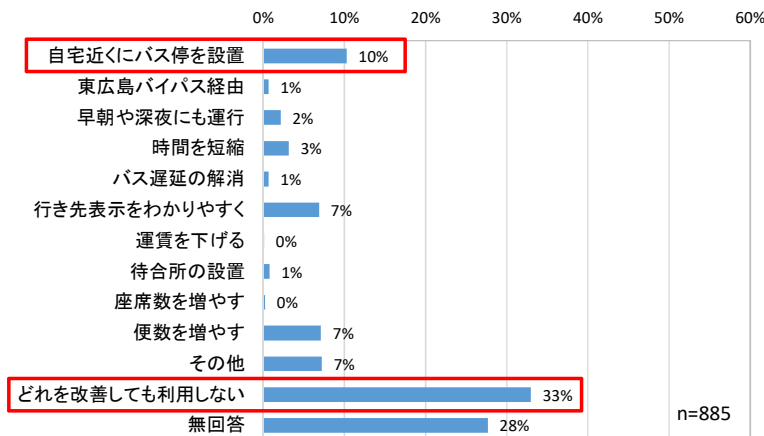


図 町内循環コミュニティバスの改善してほしい項目

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。

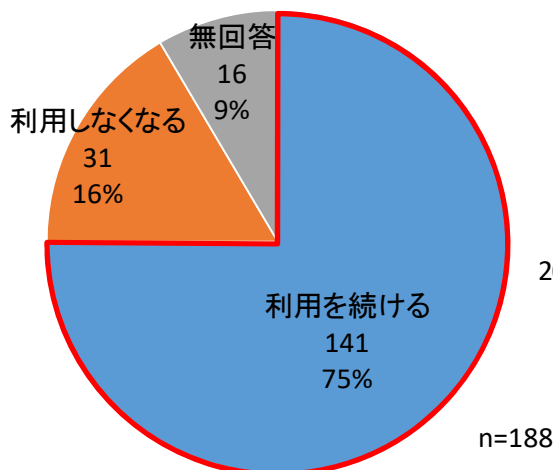


図 運賃が値上がりした場合の利用意向

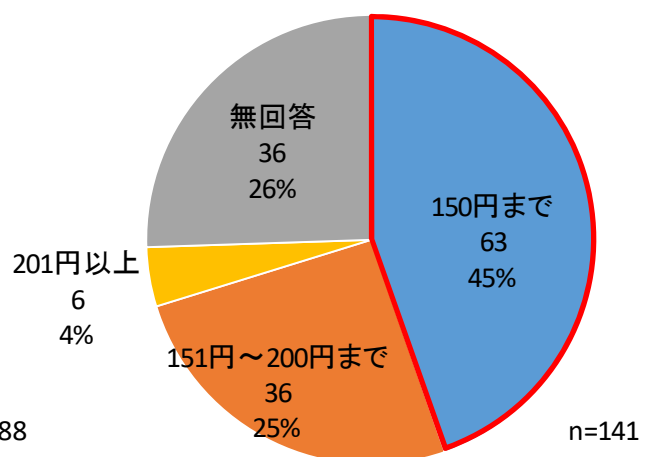


図 運賃値上げにおける許容できる運賃額

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。

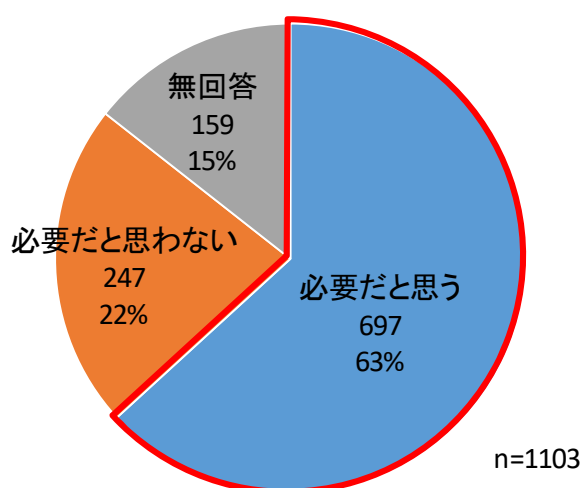


図 町内循環コミュニティバス存続についての意向

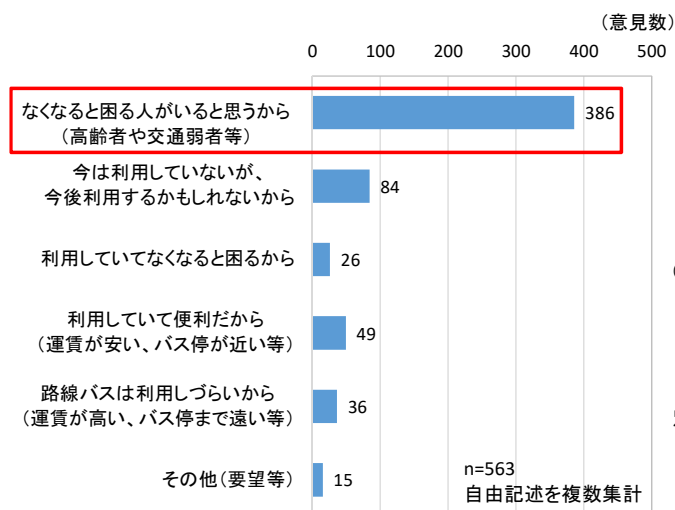


図 「必要だと思う」理由

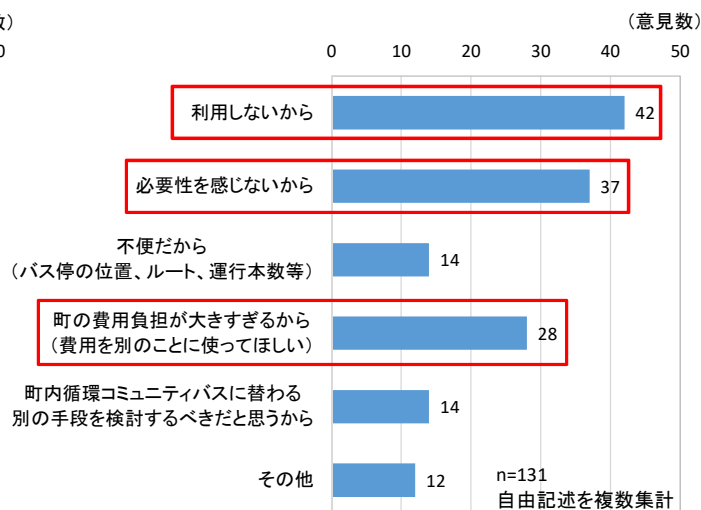


図 「必要だと思わない」理由

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」「たまに利用する」）は約3割程度で、利用されない方（「ほとんど利用しない」「利用したことがない」）が約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。

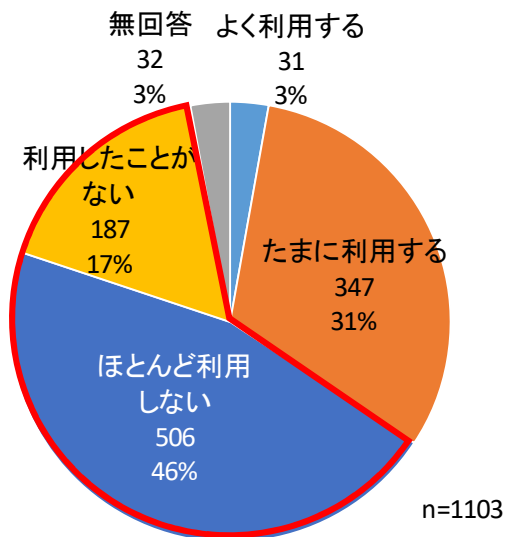


図 タクシーの利用状況

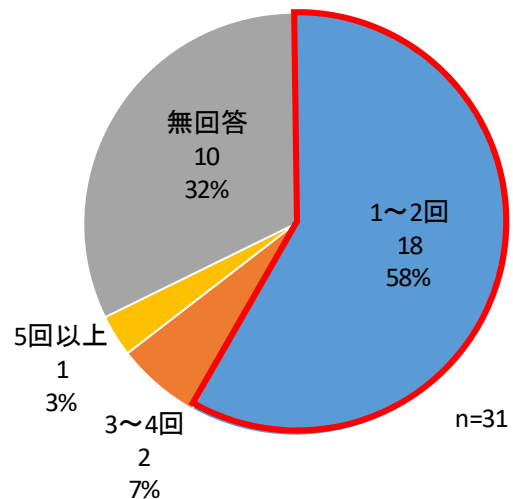


図 タクシーをよく利用する人の1週間の利用頻度

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」の割合の合計）は67%に対し、不満度（「不満」と「どちらかと言えば不満」の割合の合計）は24%で、満足度の方が高い傾向にあります。

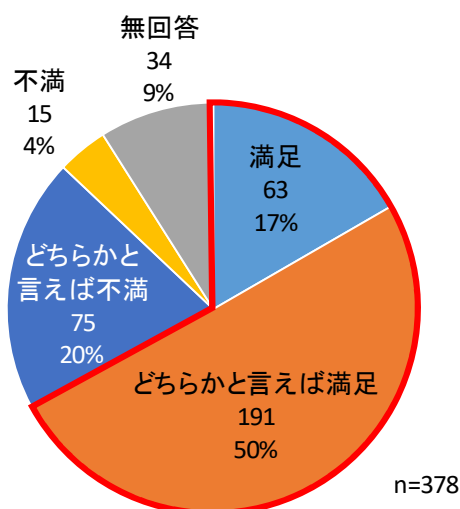


図 タクシーの利用満足度

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、減便した事業者の影響で、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倦厭される。 ・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。 ・海田駅入口や大正交差点、南海田などの利用が多い。 ・海田駅入口は、JRへの乗換利用、大正交差点、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、バスの運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。

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。 ・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。 ・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、偏りが大きい。 ・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。

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。

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2、30分かかることもあり、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。

6. 地域公共交通の役割と課題

6-1. 現状特性の整理

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、増加傾向に転じている人口は、令和12（2030）年以降には再び人口減少に転じ、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発着している。
- ・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1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海田市駅南口を発着場に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%をカバーしており、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、町の負担額は毎年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、利用率は2割未満に留まっており、町全体の約6割の人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、タクシーの利用率は約3割で、地域住民の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域全体の満足度は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が喪失している方が、全体で17%、80歳以上の高齢者で24%存在。
- ・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いけないから」というものが多く、「便数を増やす」ことが求められている。
- ・町内循環コミュニティバスの「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. 地域公共交通における問題点

地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、地域公共交通における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や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、海田町では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高い。

- ・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関する満足度では、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は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

地域公共交通における問題点を改善・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推進は困難であり、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）等への日常移動に便利な町内循環コミュニティバスとするため、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、運行サービス改善を図る必要があります。

(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海田市駅周辺では、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海田市駅南口には、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、結節点へ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核となる場所とすべく、交通拠点の結節性強化が必要となります。

(4) 子育て世代や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」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、親しみを持って使ってもらえる存在となるため、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となります。

(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バラつきがあり、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も多く、町内循環コミュニティバスの効率的な運行や、新庁舎へのアクセス性を考慮した、ルート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します。

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。

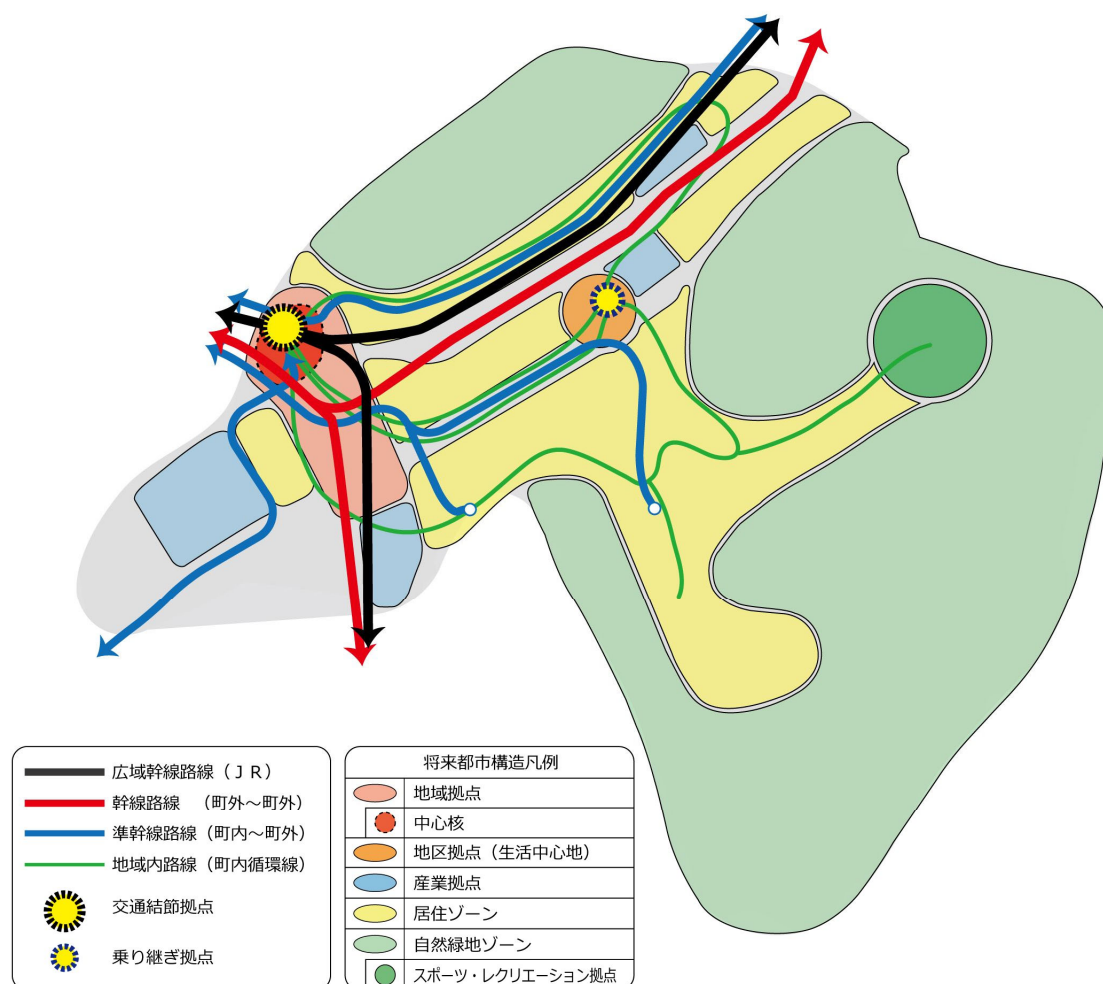


図 地域公共交通ネットワークの配置方針

【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〕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・通院等の多様な生活行動を支える。
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〕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、町内を発着する通勤・通学や買物・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	対象個所	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。

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をとなるよう、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、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る』都市の均衡ある発展に貢献する地域公共交通づくりを推進する。

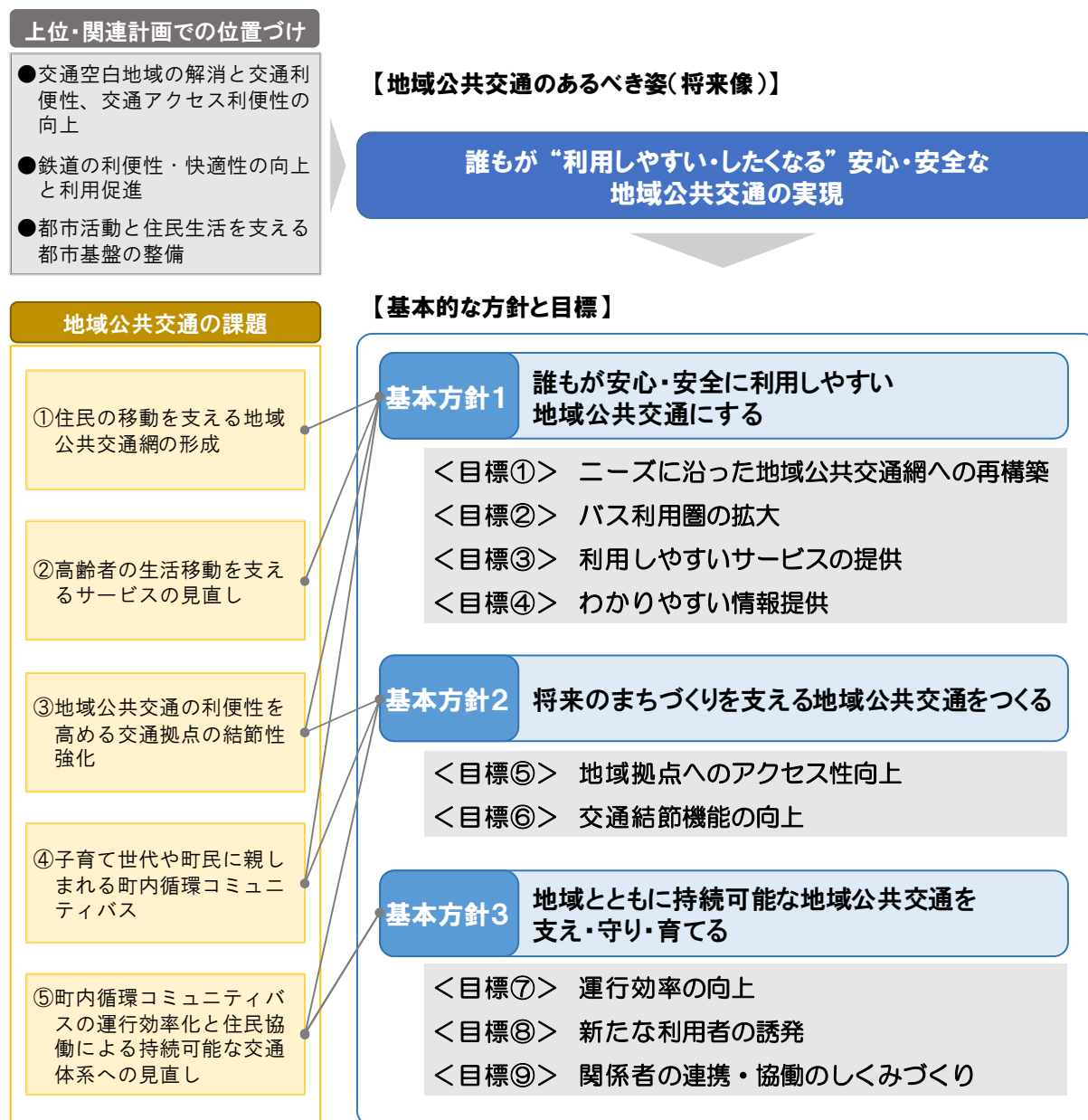
基本方針3 地域とともに持続可能な地域公共交通を支え・守り・育てる

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本計画の目標と、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含め、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、自動車依存傾向もあり、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、交通結節拠点や乗り継ぎ拠点に設定する JR 海田市駅等の地域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、拠点性が高まる交通結節拠点である JR 海田市駅周辺の結節機能の向上を図ります。

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運行ルートは長く、1 周に約 1 時間を要しています。利用の多い海田市駅南口へのアクセス頻度を向上させ、利便性を高くすることで、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行政負担額	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

地域公共交通を守っていくためには、行政や交通事業者が主体的に行う対策だけでは限界がきています。地域が主体的に、地域公共交通を維持していくという機運を高め、行政、交通事業者、地域が一体となって、地域の移動手段を守り、育てていく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・協働による取り組み件数	—	2 件

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、海田市駅南口を発着し、右回りと左回りを各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、ルート分割及び2台体制での運行への見直し検討を行い、試験運行や検証を行います。

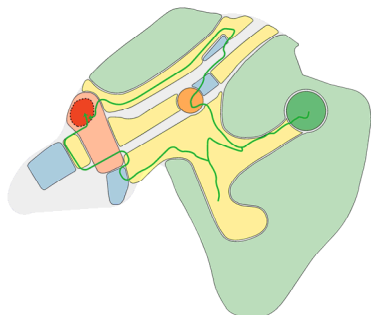


図 現況ルートイメージ

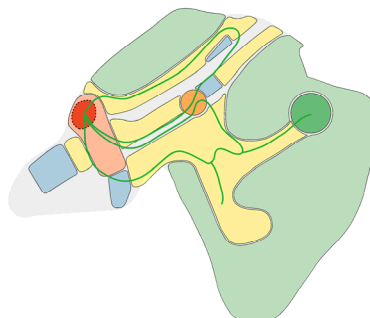


図 見直しルートイメージ

■実施主体：交通事業者、海田町

■実施時期：令和2（2020）年度から実施・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、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

■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、バスの到着時間やバスの走行位置、ルートの確認、最寄りのバス停の確認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。
- バスロケーションシステムの利便性を周知し、利用の促進を図ります。
- 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。



資料／公益社団法人広島県バス協会
広島県公共交通ナビぐるけん

■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、ルートを分割する検討も行うため、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。
- 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より、乗り継ぎ機能の向上を目指します。

■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 上屋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。
- ・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。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）年度から実施・継続

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、タクシーで構成していますが、近年、中山間地域や郊外部などへ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率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行政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) 事業主体と役割分担

本計画を推進していくための実施主体を示します。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。

【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勤め、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提供の役割を担い、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	実施・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		

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行政負担額	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・協同による取り組み件数	海田町資料	中間年度 最終年度