

～海田町地域公共交通網形成計画（素案）～ 【概要版】

令和2(2020)年1月24日

目次

1. 海田町地域公共交通網形成計画の概要
2. 地域公共交通の問題点と課題
3. 地域公共交通ネットワークの配置方針
4. 施策体系
5. 施策展開
6. 評価指標
7. 役割分担と管理体制
8. 事業スケジュール

1. 海田町地域公共交通網形成計画の概要

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・タクシー等の多様な交通手段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。

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。

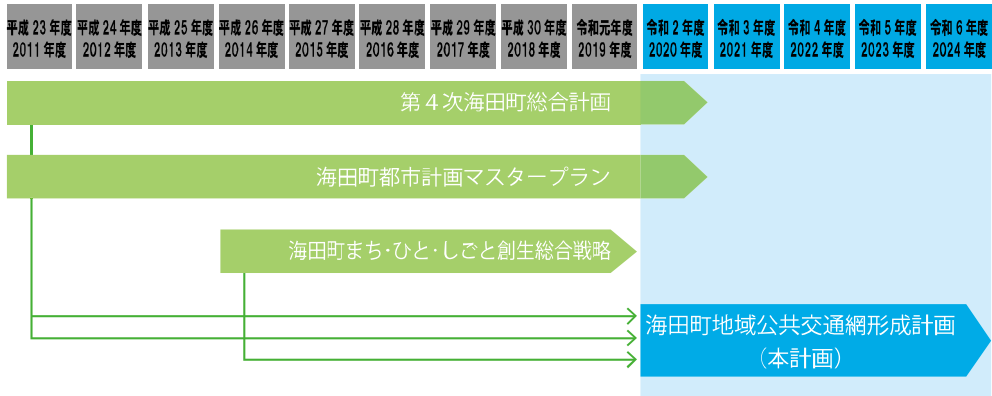
計画の区域

海田町全域



計画の期間

令和2（2020）年度から令和6（2024）年度までの5年間



2. 地域公共交通の問題点と課題

各種調査

- 上位・関連計画
- 地域概況調査
- 住民アンケート調査
- 町内循環コミュニティバス利用者アンケート調査
- 地域団体ヒアリング調査
- 交通事業者ヒアリング調査
- 住民ワークショップ
- 路線バス利用実態調査
- 町内循環コミュニティバス利用実態調査

現状特性の整理

まちづくりにおける
地域公共交通の方針

地域の現状

地域公共交通の現状

地域公共交通の利用
実態及び移動ニーズ

地域公共交通における問題点

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

2. 地域公共交通の問題点と課題

地域公共交通の課題

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り組みが必要となります。

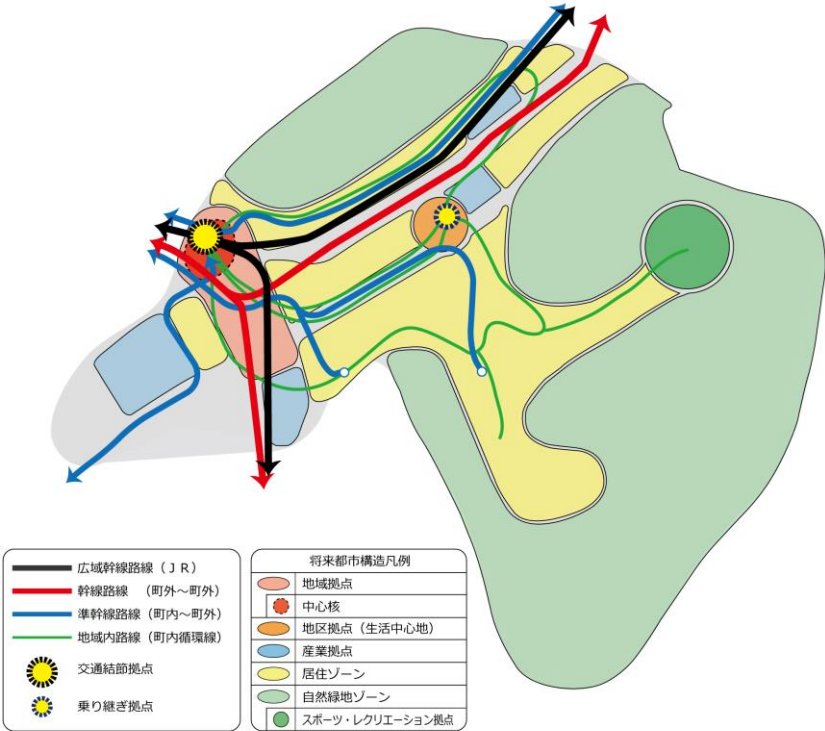
⑤町内循環コミュニティバスの運行効率化と住民協働による持続可能な交通体系への見直し

- ・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。

3. 地域公共交通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

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。



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	・町内を經由し、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. 施策体系

【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

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・育む。

目標

- ① ニーズに沿った地域公共交通
網への再構築
- ② バス利用圏の拡大
- ③ 利用しやすいサービスの提供
- ④ わかりやすい情報提供

- ⑤ 地域拠点へのアクセス性向上
- ⑥ 交通結節機能の向上

- ⑦ 運行効率の向上
- ⑧ 新たな利用者の誘発
- ⑨ 関係者の連携・協働のしくみ
づくり

施策

① 町内循環コミュニティバスの運行見直し

② 情報提供の充実

③ バスロケーションシステムの普及促進

④ 海田市駅周辺の歩行空間の整備検討

⑤ 交通結節拠点等での乗り継ぎ機能の向上

⑥ 待合環境の改善

⑦ 町内循環コミュニティバスの料金見直し

⑧ モビリティ・マネジメントの推進

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

⑩ 新たな公共交通モードの調査研究

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

5. 施策展開

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

- 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う。

■ 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

- 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る。

■ 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

- バスロケーションシステムの利便性を周知し、利用の促進を図る。
- 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する。



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

5. 施策展開

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、歩行空間の整備検討を行う。

■ 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っている。

・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する。

・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する。



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

5. 施策展開

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

- ・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う。

■ 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

- ・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」意識の醸成を図る。



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

5. 施策展開

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

- ・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も努めている。子育て世代にも配慮し、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する。
- ・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を行う。

■ 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

- ・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る。
- ・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、支えていく仕組みづくりが必要となることも予想される。
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検討する。

■ 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

6. 評価指標

評価指標

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行政負担額	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の実施	—	2件
指標⑩ 関係者の連携・協同による取り組み件数	—	2 件

7. 役割分担と管理体制

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。

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。

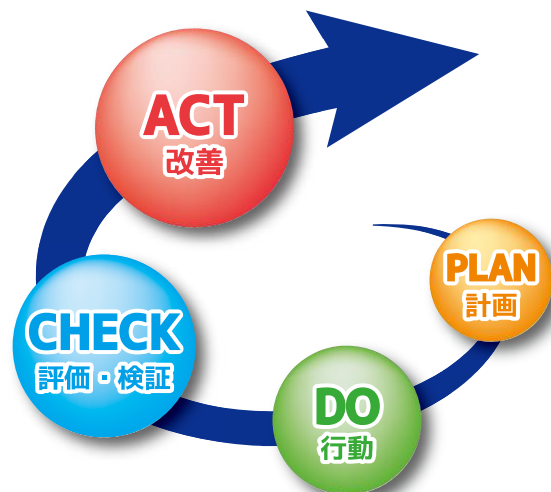


図 PDCAサイクルのイメージ

8. 事業スケジュール

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			
	⑦町内循環コミュニティバスの料金見直し	実施・検証				
基本方針3	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		