

1. 計画策定の目的・計画の期間と区域

■計画策定の目的

本町の高齢者人口は社人研推計、町独自推計ともに増加する一方で生産年齢人口は減少していくことが予測されています。本町のまちづくりは、都市機能の集約化をしつつ持続可能な発展を続けていくことが求められています。そのため、本町では都市計画マスタープラン、立地適正化計画を策定し時代の変化に対応したまちづくりに取り組むこととしています。

以上のことを踏まえ、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在り方を示すことを目的として、まちづくり計画と連携した「海田町地域公共交通計画」を策定します。

■計画期間

令和7（2025）年度～令和11（2029）年度の5年間

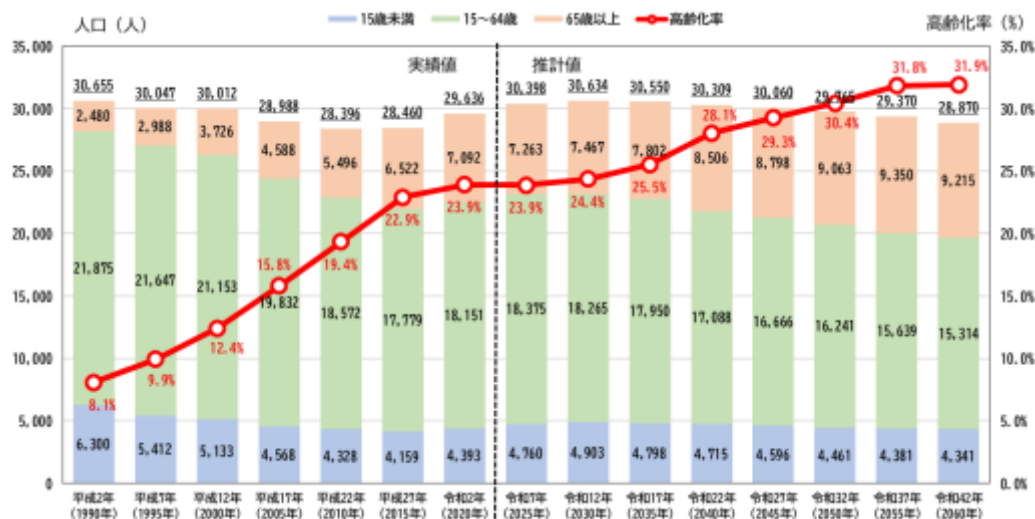
■計画区域

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）～令和2（2020）年：国勢調査をもとに作成

令和7（2025）～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）

■公共交通の現状

（鉄道）

現在、JR海田市駅に停車する電車は、1日当たり、広島方面に8分間隔で計137本、西条方面に15分間隔で計75本、呉方面に16分間隔で計70本が運行しています。1日の乗降客数はおよそ1万8千人であり、広島県内のJR駅の中でも8番目に利用の多い駅です。

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	137	8	75	15	70	16

▲JR運行本数、平均運行間隔

（タクシー）

令和3年に町内事業者が廃業し、現在町内に本社又は営業所を置くタクシー事業者はなくなっています。広島市近隣の交通圏をカバーしている複数のタクシー事業者と個人タクシーが町内を運行しており、JR海田市駅南北ロータリーのタクシー待合エリアには日中の多くの時間帯で数台の乗車待ちタクシーが停車している様子が見受けられます。

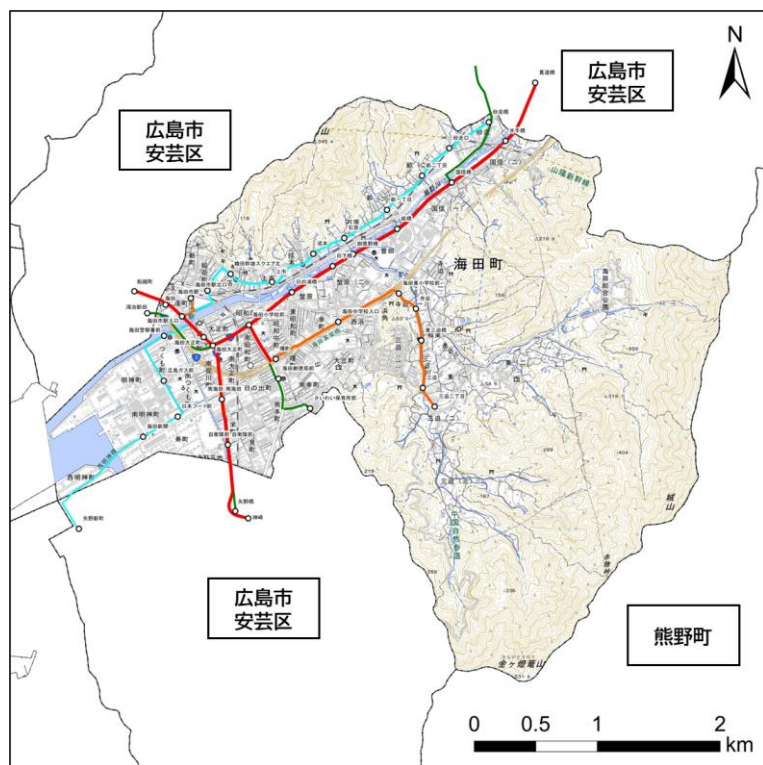
（路線バス）

路線バスは広島電鉄㈱（3路線）、芸陽バス㈱（9路線）の2事業者により、町内の市街地部をおおむね網羅して運行されています。

町内に停留所のある路線バスは、広島バスセンターや近隣との間を結ぶ路線で、これらの路線バスを利用する町民も多く、重要な交通手段の一つです。

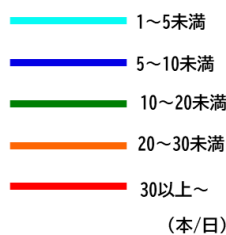
事業者名	路線名称	系統名称	出発地ー主な経由地ー終着地	1日あたり運行本数（上下計）
広島電鉄	郊外線	3-1	南海田⇒矢野駅前⇒熊野営業所	10
		40	南海田⇒矢野駅前⇒熊野営業所⇒呉地橋	1
		40-12	広島バスセンター⇒向洋⇒海田⇒熊野営業所⇒熊野萩原車庫前	11
芸陽バス	郊外線	40	広島バスセンター⇒向洋駅前⇒海田⇒一貫田⇒西条駅	50
		40-1	広島バスセンター⇒向洋駅前⇒海田⇒さいわい保育所前	15
		40-2	広島バスセンター⇒向洋駅前⇒海田⇒曙町⇒三迫二丁目	27
		40-8	広島バスセンター⇒海田⇒一貫田⇒西条駅	4
		41	広島バスセンター⇒市役所前⇒東雲本町三丁目⇒国信橋⇒一貫田	9
		6-1	海田市駅⇒矢野大浜⇒フジグラン安芸⇒海田市駅	3
		6-2	海田市駅⇒矢野大浜⇒フジグラン安芸⇒（海田新開）⇒海田市駅	8
		畑賀線	奥畑⇒安芸市民病院前⇒畝1丁目⇒海田市駅	2
		畑賀線	奥畑⇒安芸市民病院前⇒国信橋⇒海田市駅	16

▲町内を運行する路線バス系統一覧



主な区間	運行回数
海田市駅入口-海田大正町	142
海田大正町-海田小学校前	121
船越町-海田市駅入口	107
海田小学校前-国信橋	79
南海田-（熊野別れ交差点）	73
海田大正町-南海田	65
海田小学校前-（日の出町交差点）	42
（日の出町交差点）-三迫二丁目	27
海田市駅南口-海田市駅入口	22
影-砂走橋	18

凡例



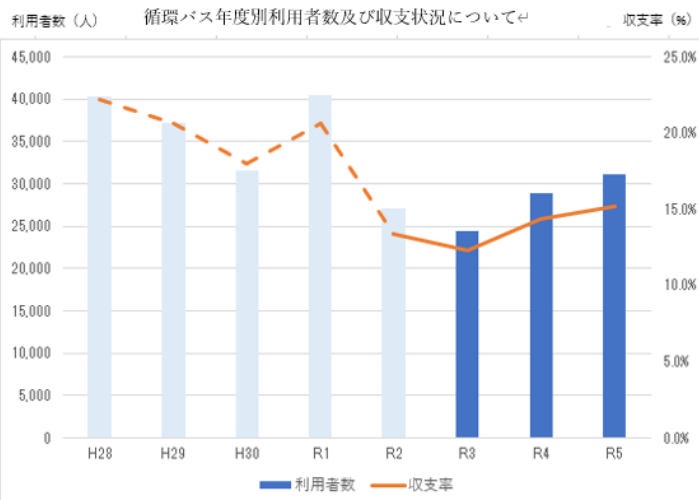
▲路線バス主要区間1日あたり運行本数

（循環バス）

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。

令和2年（2020）年12月1日に運行サービス内容を見直し、現在は南北2ルート計18便で運行しており、運賃は1人150円（小学生未満の子どもは無料）。

利用者数については新型コロナウイルス感染症の影響による外出控え等により、令和2年度から減少しましたが、令和4年度から徐々に回復傾向にあります。

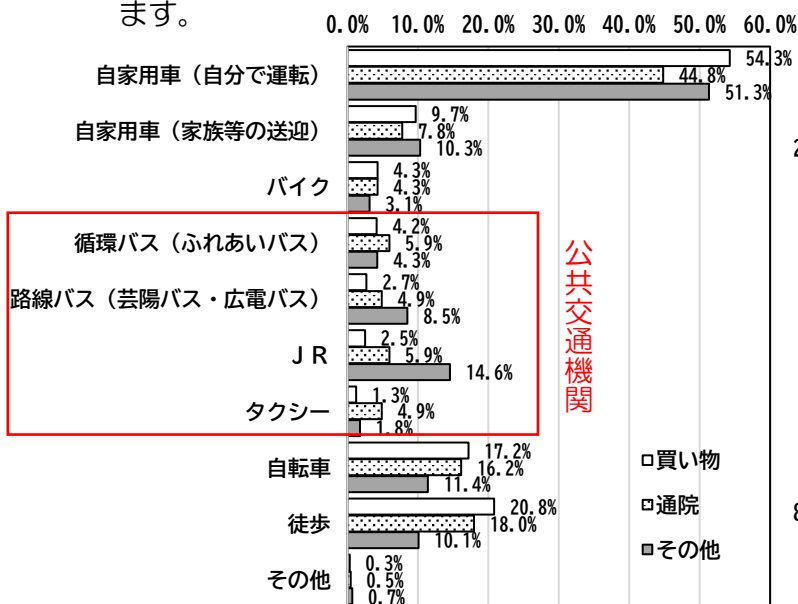


▲循環バス年度別利用者数及び収支状況について

3. 住民アンケート調査から分かること

■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。

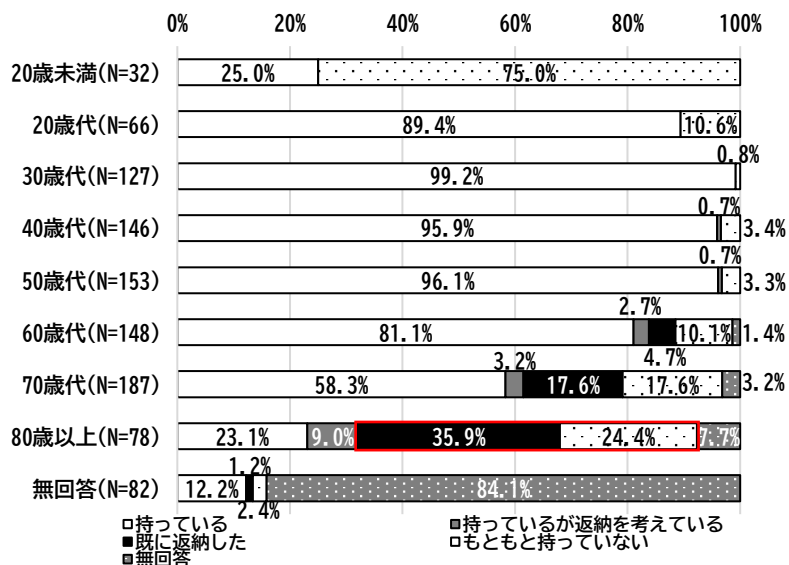


▲日常生活での利用交通手段

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歳代ではほぼ10割近くとなっていますが、70歳代では約6割、80歳代以上では約3割となっており、半数以上の方が免許を保有していません。（80歳代以上の約3.5割が免許を返納済み。）

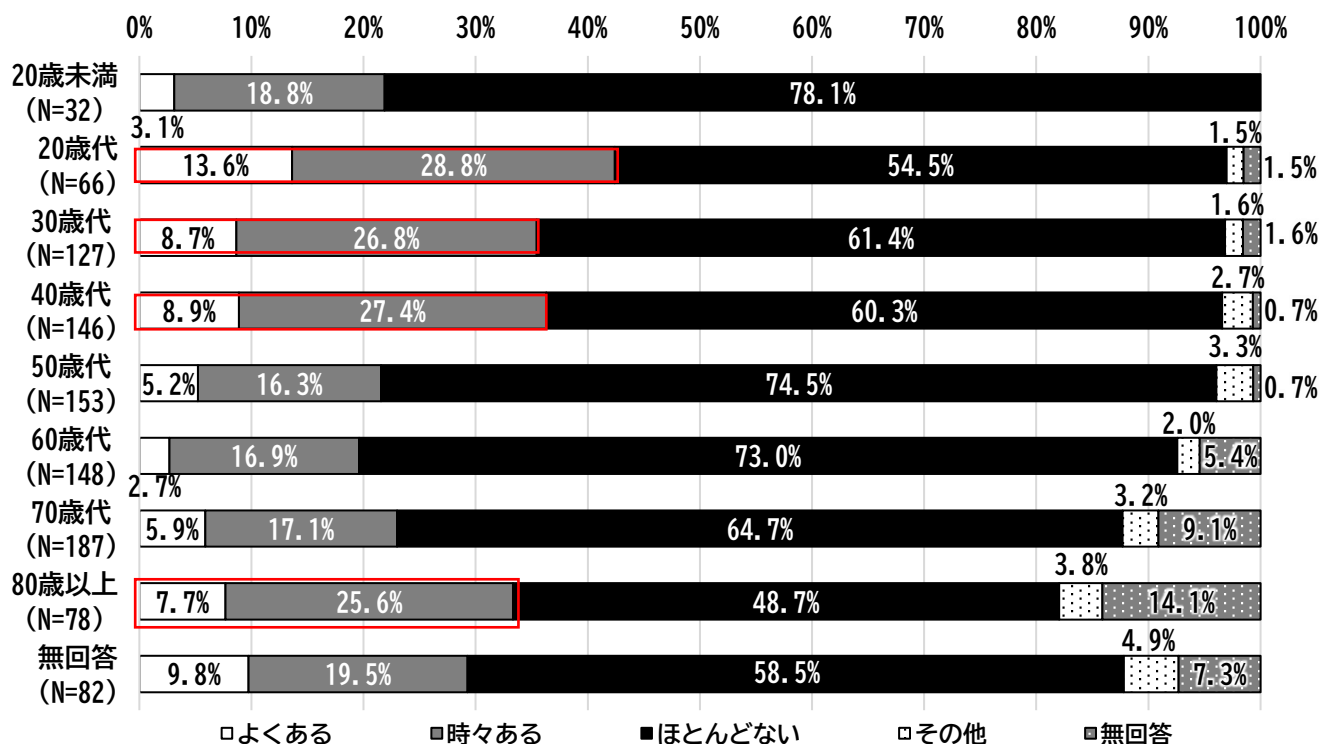


▲年代別の運転免許証の保有状況

資料／住民アンケート調査結果

■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、いずれの年代も「ほとんどない」方が約6割前後となっていますが、20歳代～40歳代と80歳以上の約4割が「よくある」「時々ある」と回答し、若い世代や子育て世代、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可能性が考えられます。

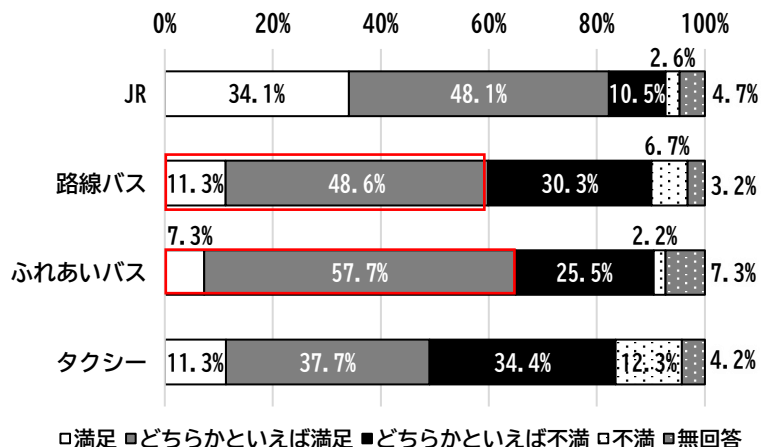


▲年代別の公共交通が不便で外出を諦める頻度

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（満足+どちらかといえば満足）は約5～6割となっており、交通機関によって差はありますが、おおむね満足度が高い結果となっています。

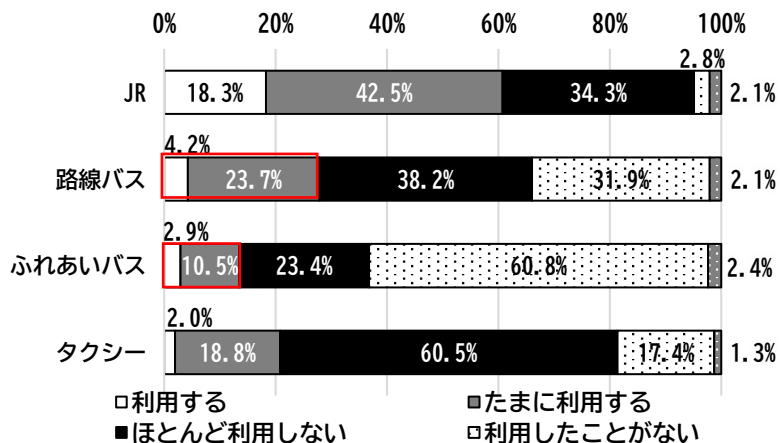


▲交通手段別満足度

資料／住民アンケート調査結果

■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割程度にとどまっています。

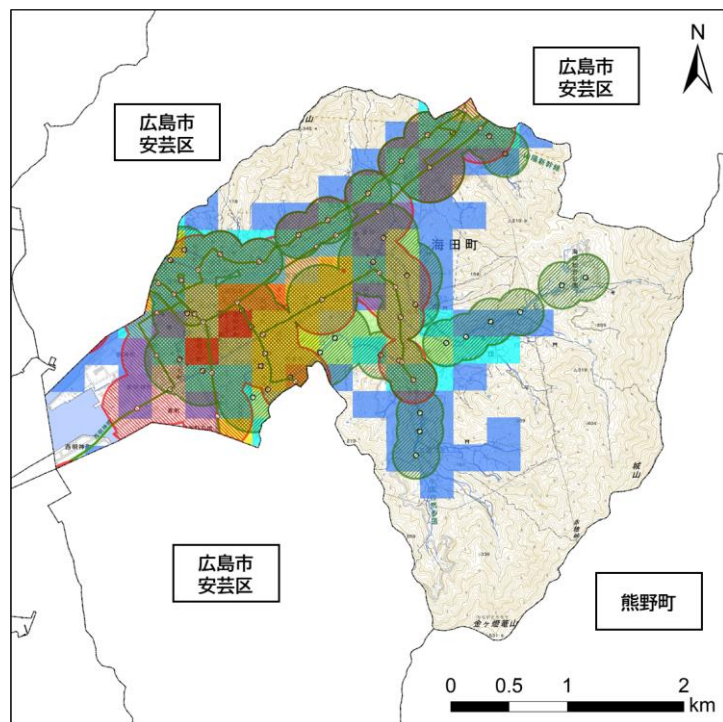


▲交通手段別利用頻度

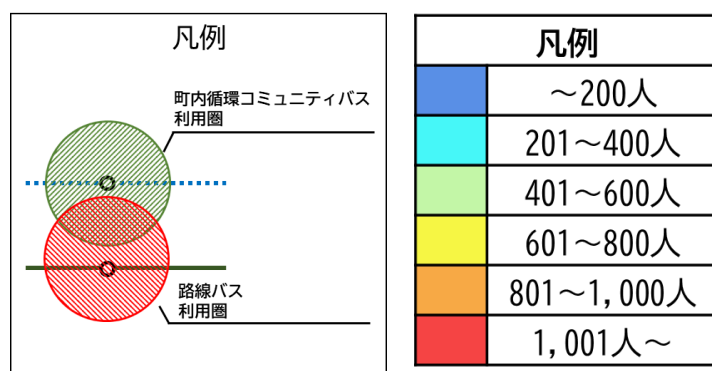
資料／住民アンケート調査結果

■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92%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



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

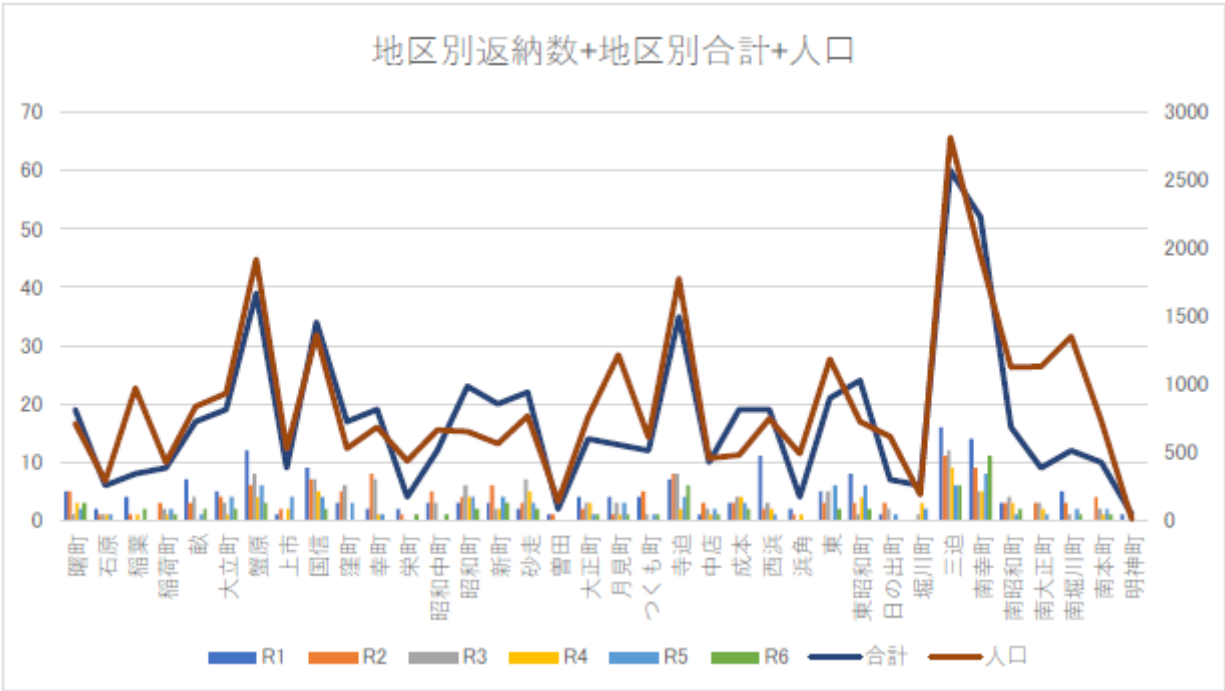
資料／国勢調査（令和2（2020）年）

【住民アンケート調査から分かること】

- 自家用車への依存度が高く、公共交通の利用率が低い。
- 公共交通について不便と感じている方が一定数存在する。

■運転免許返納状況について(運転免許証自主返納高齢者支援事業から)

- 本町では令和元年度から運転免許証自主返納高齢者支援事業を実施しており、令和6年度までの運転免許返納者数累計は623名です。
- 運転免許の返納者の地域特性を考察するために返納者とその居住エリアについてグラフ化を行いました。町内各地区別人口グラフ（R6.10末人口）と当該地区の運転免許返納者数のグラフの波形はおおむね重なっており、運転返納者の居住地区での大きな差異は見られません。
- このことから今後においても、運転免許返納後の移動手段として町全域においての公共交通を維持することが肝要であると考えられます。



▲地区別運転免許返納者数

年度	申請者数	性別		年代				支援内容		累計
		男	女	60代	70代	80代	90代	パスピー	タクシー券	
R1	153	84	69	25	72	53	3	127	26	153
R2	132	71	61	19	70	41	2	90	42	285
R3	117	54	63	20	69	24	4	80	37	402
R4	71	33	38	6	36	29	0	42	29	473
R5	89	38	51	10	41	35	3	59	30	562
R6	61	34	27	5	28	27	1	25	36	623
合計	623	314	309	85	316	209	13	423	200	

▲年度別運転免許返納者数

4. 地域公共交通の課題

現状を踏まえ、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) 自家用車依存

- ・移動についての行動変容の促進と支援

(2) 公共交通の利用率が低い

- ・公共交通を維持するためには継続的な利用により「支える」ことが必須

(3) 高齢者の運転免許自主返納の推進

- ・高齢化率は上昇傾向にある
- ・全国的にも高齢ドライバーの交通事故が社会問題化
- ・高齢者の生活移動を支えるためのサービスの見直し

5. 基本方針

■地域公共交通の将来像

持続可能性を維持し安心して利用できるよう幅広い世代で支える公共交通の実現

第5次海田町総合計画で掲げている『ひと・まち・みらいをつなぐ暮らしやすさが実感できるまちかいた』を実現していくためには、少子高齢化などの課題に対応し、若い子育て世代、高齢化により増え続ける高齢者など誰もが健康で便利に安心して暮らせるまちとなるよう誰でも安全・安心に利用できる「分かりやすく使いやすい」地域公共交通の実現を推進する。

広島市隣接のベッドタウンとしても機能している本町においては現在、将来のまちづくりを見据え海田市駅を中心とした地域公共交通ネットワークの形成を求められており、公共交通がまちづくりの核の1つとなっている。

海田市駅はJR山陽本線と呉線の結節点であり、広島方面・東広島方面・呉方面など各方面への移動において重要な役割を持ち、人を呼び込む重要な役割を持つ。

公共交通存廃の議論をそもそも生じさせないためには、いうなれば健全なうちからの「予防」と「筋トレ」的な取り組みが肝要である。

本町人口は令和12年から減少に転じると予測されているが、まだ減少しておらず、今のうちから幅広い世代に公共交通を利用してもらい、「広く・スポットで数回でも使ってもらおうこと」が、「公共交通を守ること・維持すること」につながることを強く発信し、更なるヘビーユーザの獲得につなげ、長く安心して利用できることを目指す。

特に65歳以上の方の移動について、自家用車から公共交通機関への移行、免許返納についての心的ハードルの除去等、行動変容の促進と支援を行い、「お出かけ」を促進し、公共交通利用者増を図る。

【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 将来のまちづくりを支える地域公共交通をつくる

医療・福祉・商業・業務等の都市機能を中心拠点や地区拠点に誘導し、各拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保した日常生活に必要な生活サービスを楽しむコンパクトな都市の維持・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2 誰もが安全・安心に利用しやすい地域公共交通にする

既存リソースを効率的に活用し、地域のあらゆる人が暮らしやすく豊かな生活が送ることができるようにするため、自家用車がなくても自分の意志で行きたいところへ行けるような環境を整えた、「分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、行政など多様な関係者の連携・協働を一層推進することにより、地域にとって望ましい地域公共交通を支え・守り・育てる。

基本方針4 高齢者のQOL維持向上とヘビーユーザの増

特に65歳以上の方の移動について、自家用車から公共交通機関への移行、免許返納についての心的ハードルの除去等、行動変容の促進と支援を行い、「お出かけ」を促進する。

【基本方針を踏まえた取組について】

本町の公共交通環境は現時点で充実しているが、継続的な利用促進により地域公共交通全体の今後益々の維持・確保につなげる

- ・JR…海田市駅は山陽本線と呉線の結節点であり、広島方面・東広島方面・呉方面など各方面への重要な移動手段
- ・路線バス…主要幹線においての定時定路線輸送
- ・タクシー…スポットニーズに対応し、他の交通機関が運行していない時間やエリアへの柔軟な対応

広島市東部地区連続立体交差事業（JR高架化）及び東地区新駅の実現可能性が検討されていることを踏まえ、JRと協調したまちづくりが重要であり、JR高架化に伴う海田市駅周辺の利便性向上をアピールする。

循環バスについて、ニーズ調査等の結果を踏まえ、ニーズにマッチする取組を進めることで、JRに接続するための主な公共交通として利用促進及び維持確保を図る。

- ・循環バス…路線バスの運行していないエリアの補完により町域全体を網羅している。

6. 地域公共交通ネットワークについて

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イメージ



▲地域公共交通ネットワークの配置イメージ

■路線について

位置づけ		対象交通	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 準幹線路線		路線バス	- 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。 - 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^(※)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。

(※) : 「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。

■交通拠点について

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

7. 町内循環コミュニティバス利用促進について

循環バス利用者アンケートから見てきたこと

- ① 主に移動手段を持たない高齢者が公共交通を利用している。
- ② 運賃値上げについて容認の割合が高い。
- ③ 事前予約を伴うデマンド交通より循環バスの方が便利と感じる人の割合が高い。

取組1 ニーズにマッチする地域公共交通の再構築

町内循環コミュニティバスの運行見直し

■施策の概要

- ・北ルート積み残しの解消を求める声が多いことから、積み残しが発生しやすい時間帯に路線バスを一部振り替える等、可能な方法について交通事業者との協議を継続し、利便性向上を図る。
- ・利用者数が著しく少ない停留所及び区間について、1日当たり乗車人数データにより検証を行い、見直しの検討を行う。
- ・アンケート調査等において多数要望があった土曜日運行について検討を行う。

取組2 運行効率の向上

町内循環コミュニティバスの料金見直し

■施策の概要

- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響による乗客減少に加え、燃料費や物価高騰、人材確保の課題等から、町が負担する運行経費は上昇傾向にある。
- ・ニーズ調査結果及び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、料金見直しの検討を行う。
- ・一方、値上げによる利用者離れを防ぐため、新たに導入予定のモビリーデイズを活用した1日乗車券や各種イベントに合わせた分かりやすい運賃設定に取組む。

取組3 新たな利用者の誘発

モビリティマネジメントによる循環バス利用促進

■施策の概要

- ・循環バス乗り方解説動画の製作及び発信
- ・循環バス乗り方講座（お試し乗車会）の開催
- ・町で実施している諸般のコンテスト等の入賞作品についての循環バス車内展示（目的：バスの認知度を向上させるとともに新たな利用者を獲得するため）
- ・お試し無料乗車券の配布 等

運転免許返納者に配慮したサービスの充実

■施策の概要

- ・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組が進められており、海田町においても例外ではない。
- ・高齢者が安心して運転免許証の返納ができるよう、中心拠点、地区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など、公共交通サービスの充実に向けた検討を進める。
- ・モビリーデイズを利用した施策の検討

●お出かけ促進による「日常の充実」
「フレイル予防」
●交通事故防止・交通渋滞緩和・脱炭素



「高齢者のQOL維持向上」
●健康寿命の延伸 ～知らないうちに元気に～
●本人と家族・地域の幸せ・まちの幸せ

8. 評価指標について

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	令和11年度 目標値
指標① 町内循環コミュニティバス収支	15.2% (令和5年度)	30% (ただし下限値を 20%に設定)
指標② 町内循環コミュニティバス総利用者数	31,125人 (令和5年度)	51,000人
指標③ 町内循環コミュニティバスユニークユーザー数	約900人(※)	1,500人
指標④ 町内循環コミュニティバス積み残し回数	17日22便 (令和5年度)	0便

(※) 令和6年8月のICカード利用者数の
ID数をICカード決済率から求めた数値