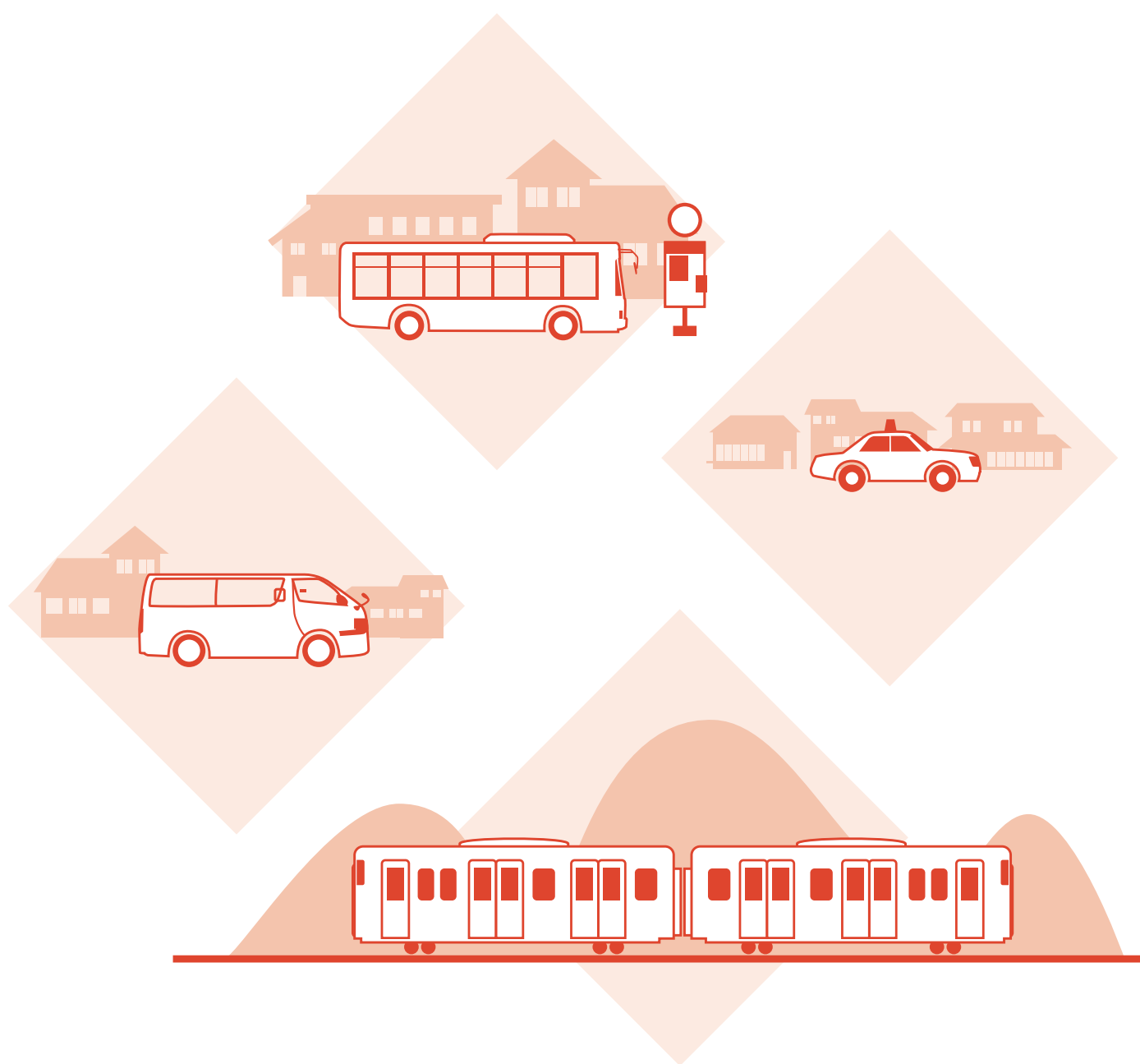


安芸高田市 地域公共交通網形成計画



平成30年3月
安芸高田市

目次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
第2章 安芸高田市を取り巻く環境	3
1. 位置・地勢	3
2. 人口・高齢化	4
3. 移動目的地となる主要施設の立地	6
4. 通勤・通学流動	7
5. 観光資源と来訪状況	8
6. 高齢者の運転免許保有及び返納状況	9
第3章 安芸高田市の公共交通の現状	10
1. 公共交通網	10
2. 鉄道	12
3. 路線バス	13
4. お太助ワゴン	17
5. 市町村運営有償運送	22
6. スクールバス	23
7. タクシー	24
8. 公共交通にかかる市の負担額	25
第4章 公共交通に関する住民意向	26
1. アンケート調査の概要	26
2. 住民アンケート	27
3. お太助ワゴン利用者アンケート	33
4. 民生委員アンケート	35
5. 居宅介護事業所アンケート	36
6. 高校生アンケート	37
第5章 まちづくりの方向性	40
1. 上位計画	40
2. 関連計画	42
3. 既存の公共交通計画の概要と検証	44
第6章 公共交通の問題点と解決すべき課題	45
1. 公共交通の問題点	45
2. 公共交通の解決すべき課題	47

第7章 計画の基本方針と目標	49
1. 計画の将来像と基本方針	49
2. 将来の公共交通網のすがた	50
3. 計画の目標及び事業の体系	54
第8章 計画に位置づける事業	55
1. 目標を達成するための事業内容と実施主体	55
2. 事業スケジュール	67
第9章 計画の達成状況の評価	68
1. 数値目標	68
2. PDCA サイクルの実施	71
用語解説	72

第1章 はじめに

1. 計画策定の目的

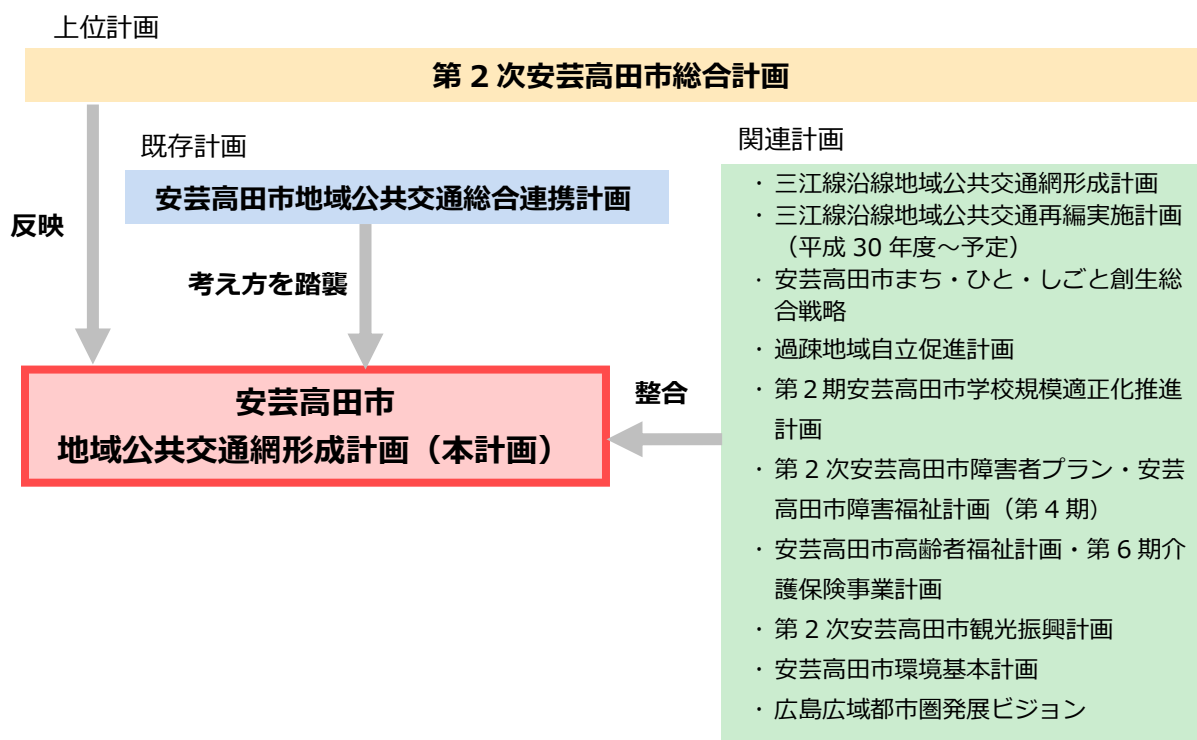
本市では、平成20年度に「安芸高田市地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域特性に応じて、だれもが気兼ねなく利用できる持続可能な生活交通体系の構築を目標に、高齢者・児童生徒・その他自らで移動する手段を持たない人それぞれの交通に関する不便な状況の改善を目指して各施策に取り組んできました。

一方、人口減少や少子高齢化の進展、行政負担の増加、JR三江線の廃止決定、運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、住民の移動ニーズに十分対応できていないなど、新たな課題も顕在化してきました。

国においては、地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るために「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が平成26年11月20日に施行されました。

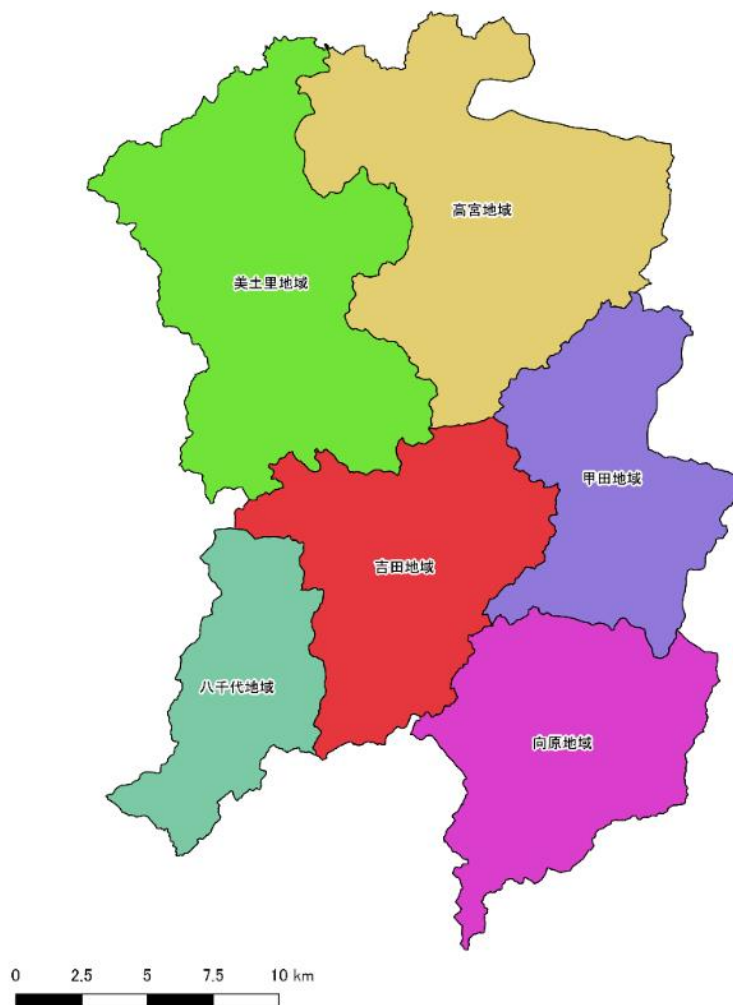
こうした背景を踏まえ、本市においては、関係者と協働・連携し、既存の交通資源を活かし、持続可能な公共交通体系の実現に向けて、「安芸高田市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ



3. 計画の区域

本計画は、安芸高田市全域を対象とします。なお、公共交通に関する各種分析は、旧市町村界である6つの地域(吉田、八千代、美土里、高宮、甲田、向原)に分けて行います。



図表 1 地域区分図

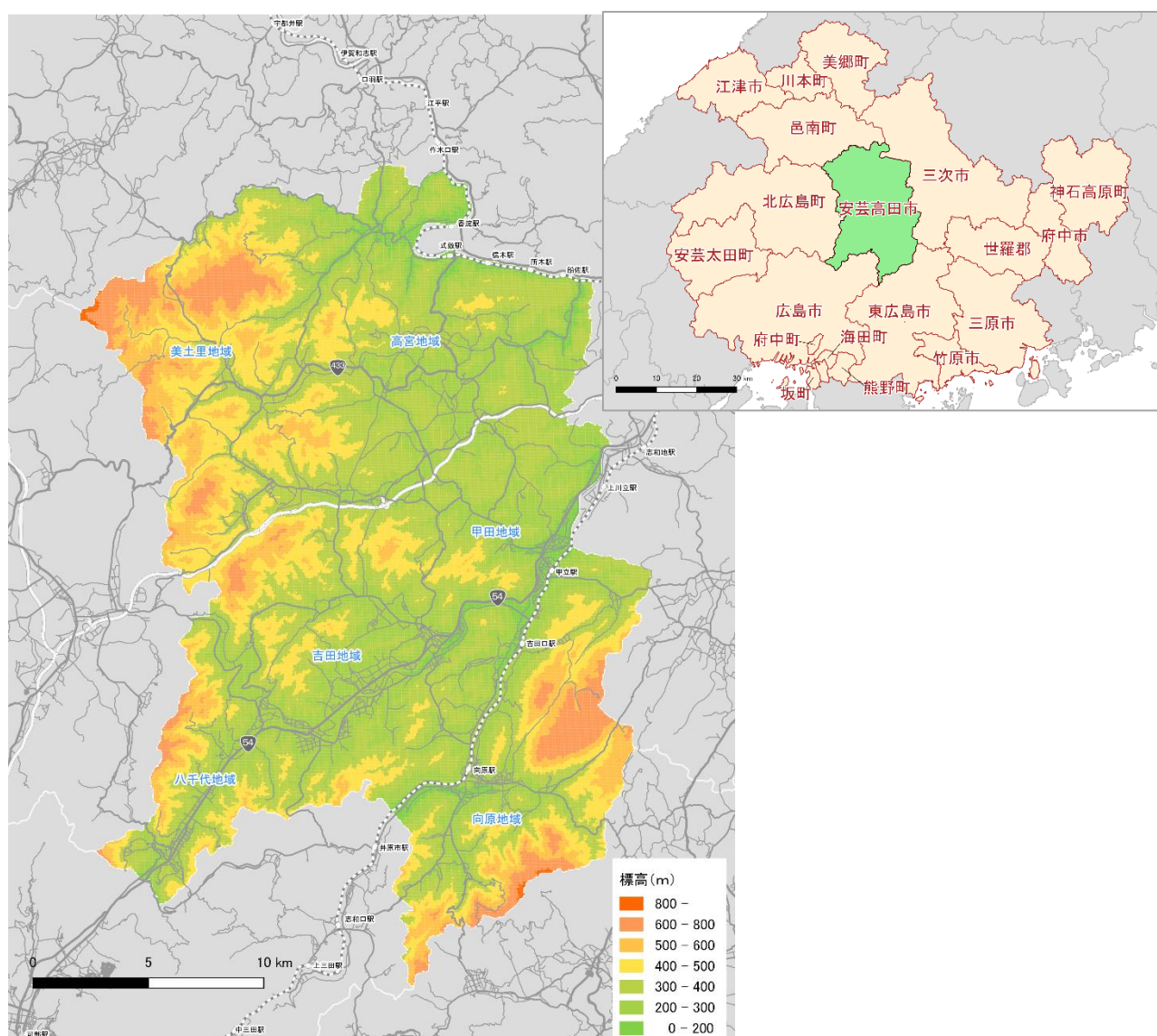
4. 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間とします。

第2章 安芸高田市を取り巻く環境

1. 位置・地勢

安芸高田市は、吉田町、八千代町、美土里町、高宮町、甲田町、及び向原町の6町が合併(新設合併)し、平成16年3月1日に発足しました。広島県の中北部に位置する中山間地域で、北を島根県邑南町、東を広島県三次市、西を広島県北広島町と境界を接し、南には広島市及び東広島市が位置しています。面積は537.75 km²で、多くを森林が占めています。



図表2 位置・地勢

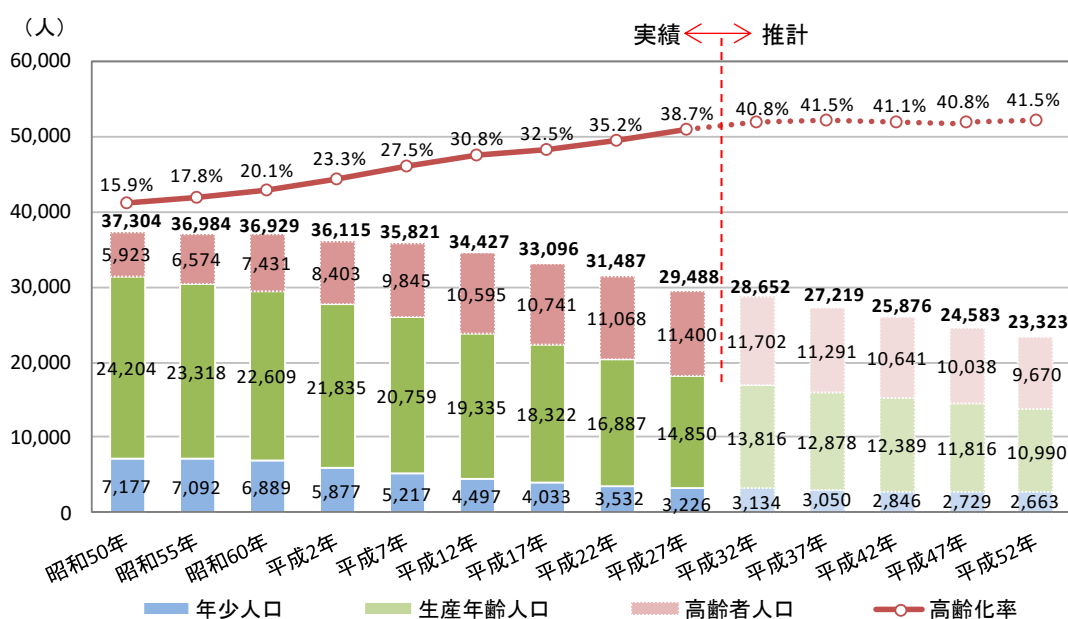
資料: 国土地理院

2. 人口・高齢化

2-1 人口推移と将来人口推計

本市の人口は、昭和50年をピークに減少が続き、平成27年で29,488人となっています。「安芸高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の推計値によると、平成37年の推計人口は27,219人で、今後も人口は減少していくと推計されています。

一方、高齢化率は平成37年まで上昇し、平成27年で38.7%、平成37年は41.5%になると推計されています。



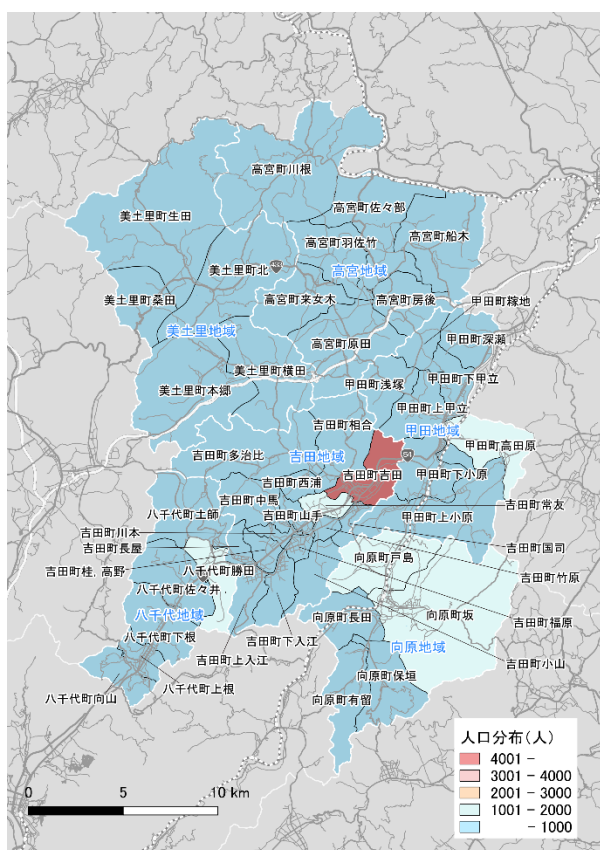
図表 3 年齢3区分人口と高齢化率の推移

資料：実績値は国勢調査、推計値は「安芸高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成27年10月)」

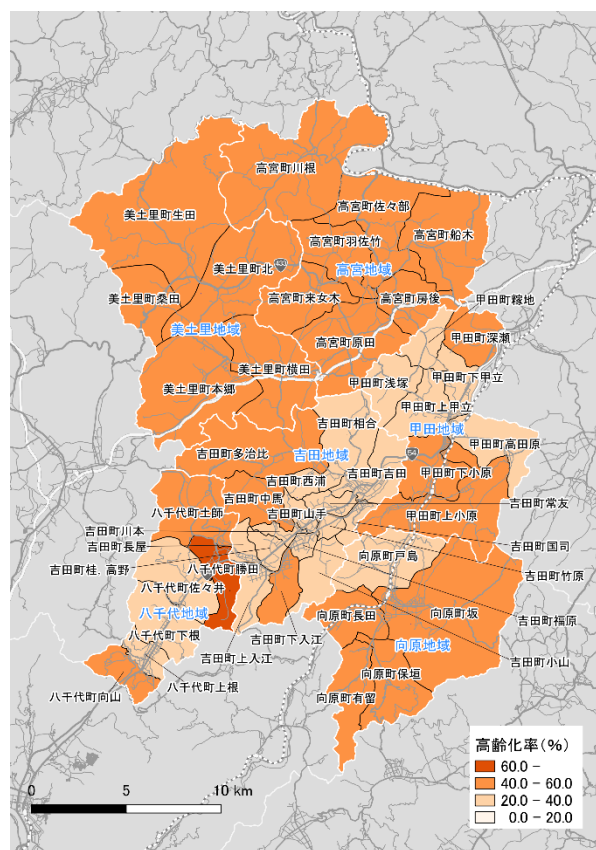
2-2 人口分布と高齢化率

市中心部の吉田町吉田の人口は4,000人以上ですが、その他の小地域※の人口は2,000人以下です。

高齢化率は全ての小地域で20%以上であり、美土里地域と高宮地域は全ての小地域で40%～60%となっています。



図表 4 小地域別の人口



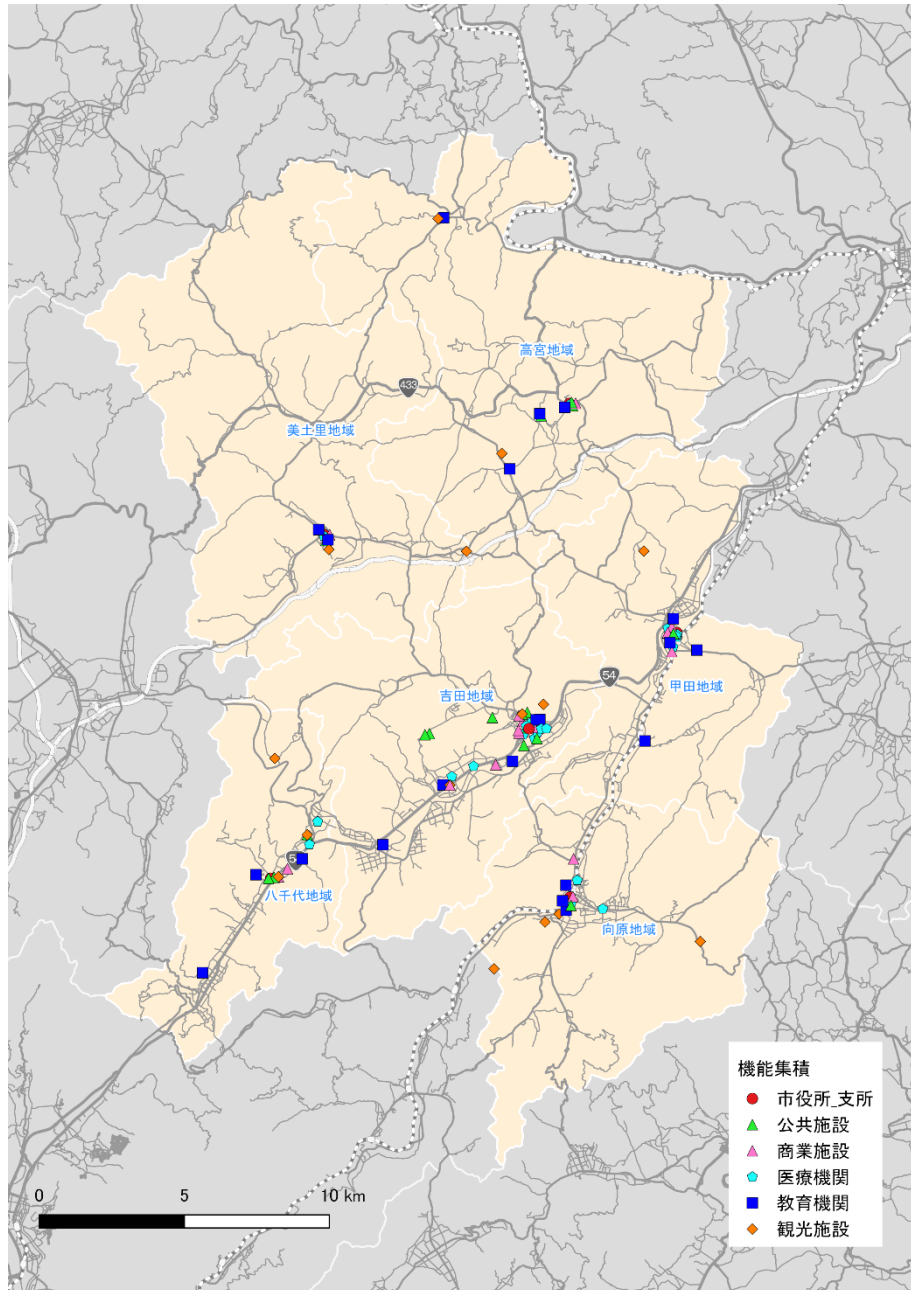
図表 5 小地域別の高齢化率

※国勢調査における最小集計単位で、安芸高田市では旧大字を示す

資料:平成27年国勢調査

3. 移動目的地となる主要施設の立地

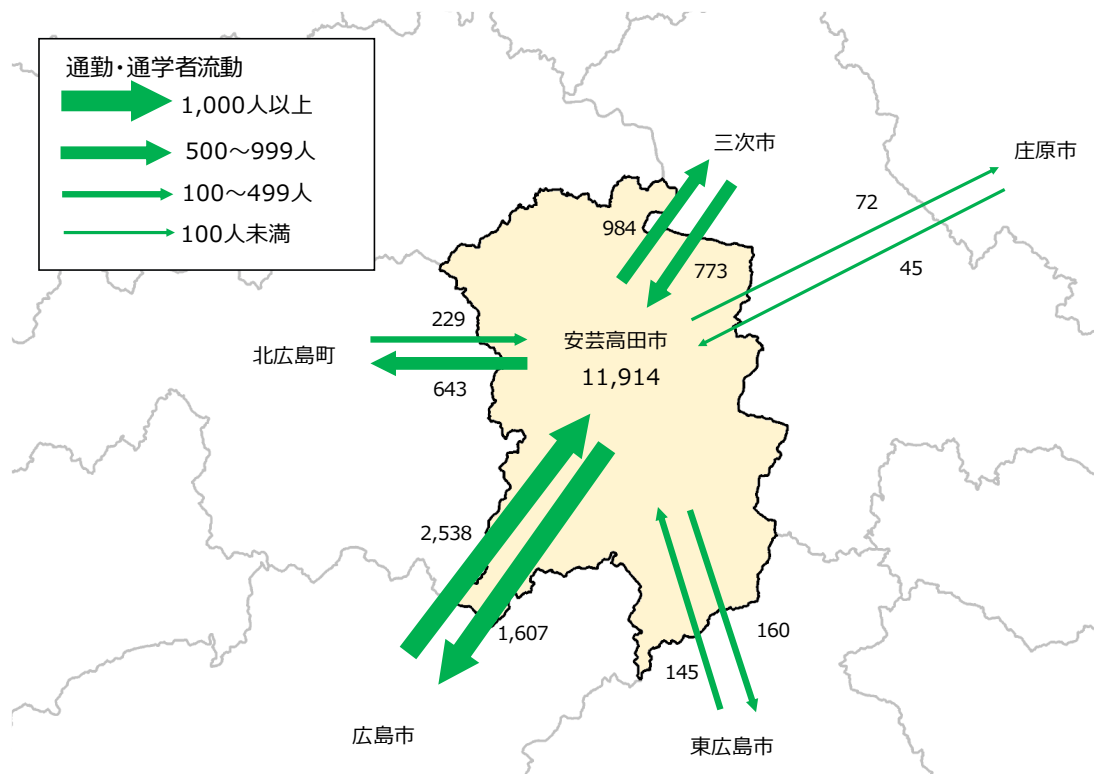
大型商業施設や総合病院は、市中心部の吉田地域に立地しています。各地域の支所周辺にも、文化センター等の公共施設や医療機関、商業施設が立地しています。



図表 6 機能集積状況

4. 通勤・通学流動

本市は広島市や三次市、北広島町への通勤・通学者が 500 人以上であり、広島市や三次市、北広島町とのつながりが強いことが分かります。また、広島市から本市への通勤・通学者は 2,000 人以上となっています。



図表 7 通勤・通学による人口流動

※流入・流出どちらか一方が 50 人を超える市町村を掲載

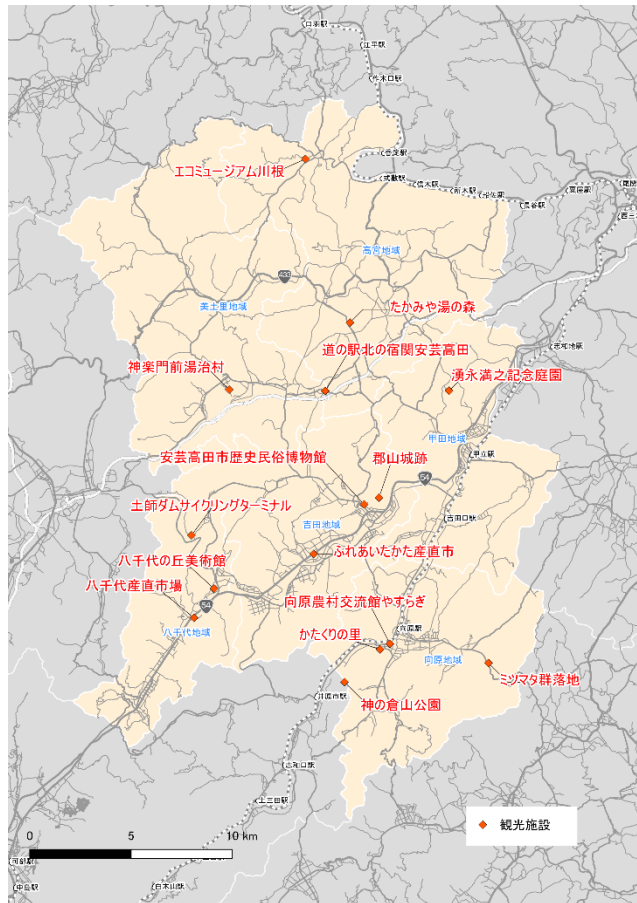
※数値は、15 歳以上の就業者と通学者の計

資料:平成 27 年国勢調査

5. 観光資源と来訪状況

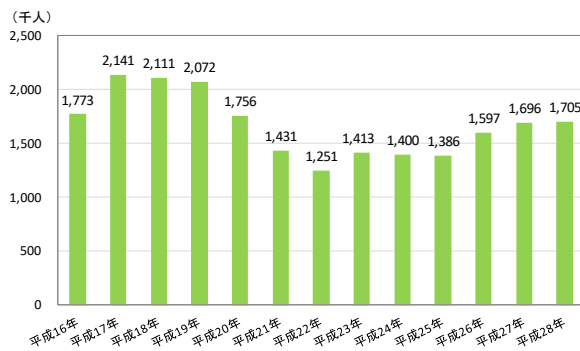
安芸高田市は、郡山城跡など毛利元就に由来する史跡や、土師ダムの桜や湧永満之庭園のぼらなど自然環境を活かした観光資源、湯治宿と神楽ドームを有する神楽門前湯治村など、特色のある観光地が点在しています。

平成28年の観光客数は約170万人で近年微増しており、大半は自家用車で来訪しています。

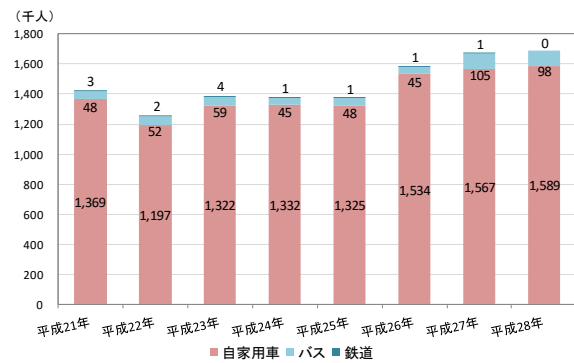


図表 8 観光施設

資料: 安芸高田市観光協会ホームページ



図表 9 観光客数の推移



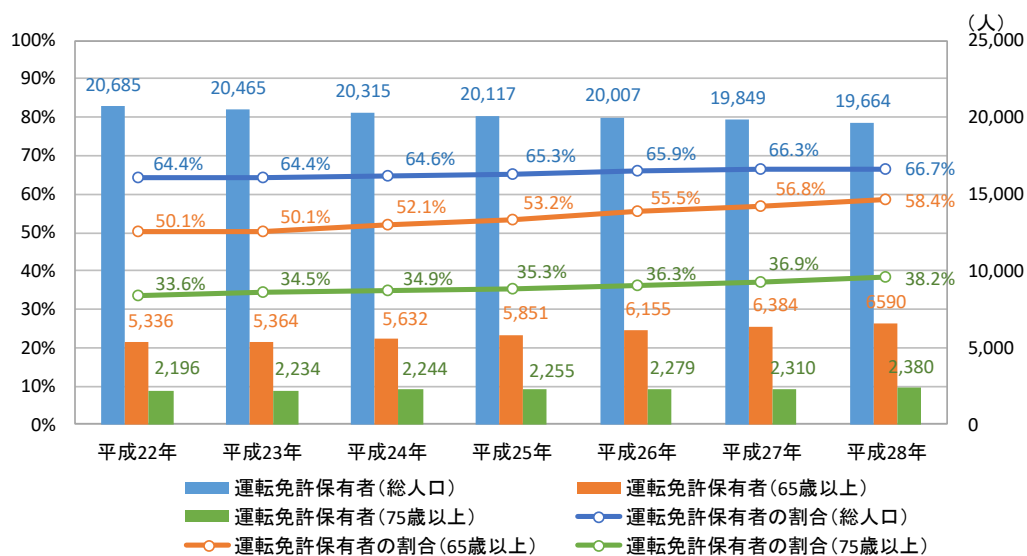
図表 10 観光客の交通手段

資料: 広島県観光客数の動向

6. 高齢者の運転免許保有及び返納状況

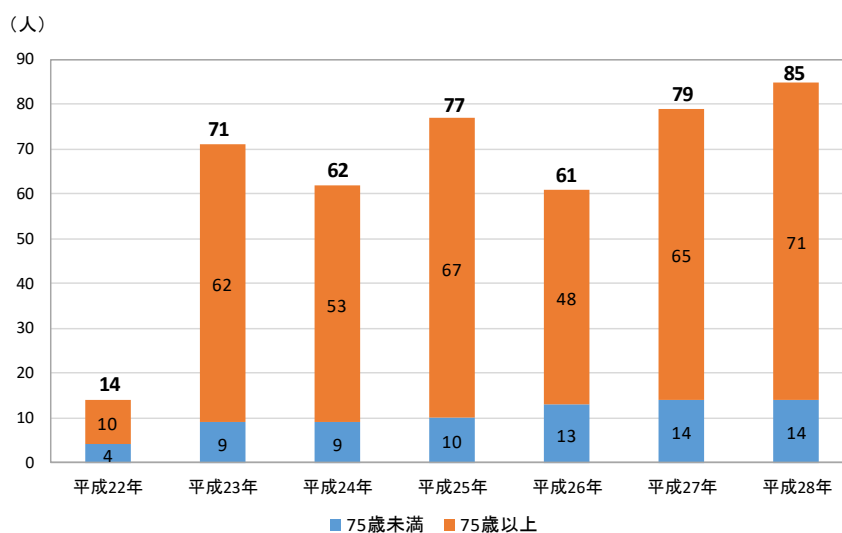
平成28年度における65歳以上の高齢者の免許保有率は58.4%、75歳以上は38.2%であり、65歳以上の免許保有割合は6年間で8.3%増加しています。また運転免許返納件数は、平成23年度以降、年間60～80件程度で推移しており、75歳以上の免許返納者が多い状況です。

安芸高田市では、75歳以上の運転免許を自主返納した人への助成として、1万円相当の回数券(市内完結路線バス・お太助ワゴン・川根もやい便・友愛とろっこ便の回数券、または市内入浴施設の入浴回数券)を交付しています。



図表 11 運転免許保有者数と保有割合

資料:安芸高田警察署



図表 12 運転免許返納件数

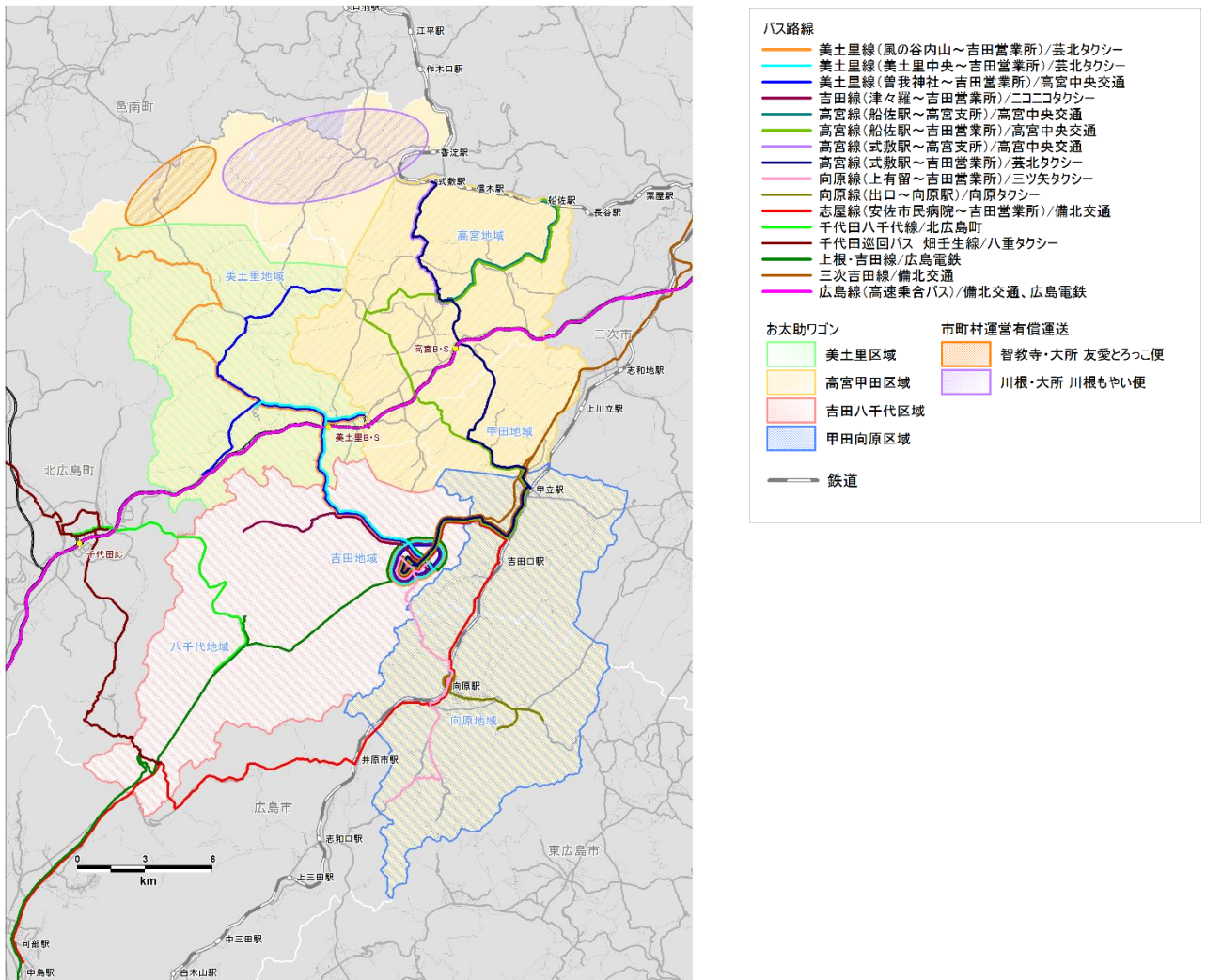
資料:安芸高田警察署

第3章 安芸高田市の公共交通の現状

1. 公共交通網

安芸高田市の公共交通はJR芸備線、JR三江線、高速バス、広島市や三次市、北広島町へ運行する広域路線バス、市内完結路線バス、デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」、市町村運営有償運送、スクールバス、タクシーで構成されています。

市内の移動については、朝夕の通勤・通学を路線バスとスクールバスが担っており、日中の高齢者等の通院・買物の移動をデマンド型区域乗合「お太助ワゴン」が担っています。また、交通空白地域は、市所有の車両による市町村運営有償運送により、通学・通院・買物などの生活を総合的に担っています。



図表 13 公共交通網

市内完結路線	7:00頃～	8:00～15:00	15:00頃～
	路線バス	デマンド型区域乗合	路線バス
	<ul style="list-style-type: none"> ■美土里線 <ul style="list-style-type: none"> ・曾我神社→吉田 7:10 ・風の谷→吉田 7:15 ・吉田 →美土里 7:10 ■吉田線 <ul style="list-style-type: none"> ・津々羅→吉田 7:35 ■高宮線 <ul style="list-style-type: none"> ・式敷駅→吉田 7:15 ・船佐駅→吉田 7:22 ・高宮→式敷駅 8:30 (月・水) ・高宮→船佐駅 8:40 (火・金) ・高宮→船佐駅 6:56 ■向原線 <ul style="list-style-type: none"> ・上有留→吉田 7:25 ・出口→向原駅 7:19 	<ul style="list-style-type: none"> ■お太助ワゴン <ul style="list-style-type: none"> ・吉田八千代区域 ・美土里区域 ・高宮甲田区域 ・甲田向原区域 	<ul style="list-style-type: none"> ■美土里線 <ul style="list-style-type: none"> ・吉田→曾我神社 16:00、17:45 ・吉田→風の谷 15:50、18:25 ・美土里→吉田 15:15 (水)、16:20 ・風の谷→吉田 17:11 ■吉田線 <ul style="list-style-type: none"> ・吉田→津々羅 15:00、16:15、17:50 ・津々羅→吉田 15:30 ■高宮線 <ul style="list-style-type: none"> ・吉田→式敷駅 15:50、18:00 ・吉田→船佐駅 15:55、18:30 ・船佐駅→吉田 17:22 ・式敷駅→高宮 14:50 (月・水) ・船佐駅→高宮 14:40 (火・金) ・船佐駅→高宮 19:40 ■向原線 <ul style="list-style-type: none"> ・吉田→上有留 16:00、17:55 ・上有留→吉田 16:45 ・向原駅→出口 17:05、18:42 ・出口→向原駅 17:29 ■志屋線 <ul style="list-style-type: none"> ・向原駅→下長田 16:25 ・向原駅→吉田 16:45
	市町村運営有償運送		
	<ul style="list-style-type: none"> ■友愛とろっこ便 ■川根もやい便 		

広域路線	5時台～24時台		
	鉄道	高速バス	路線バス
	<ul style="list-style-type: none"> ■芸備線 ■三江線 	<ul style="list-style-type: none"> ■広島線 	<ul style="list-style-type: none"> ■志屋線 ■三次吉田線 ■上根・吉田線 ■千代田八千代線 ■畑壬生線

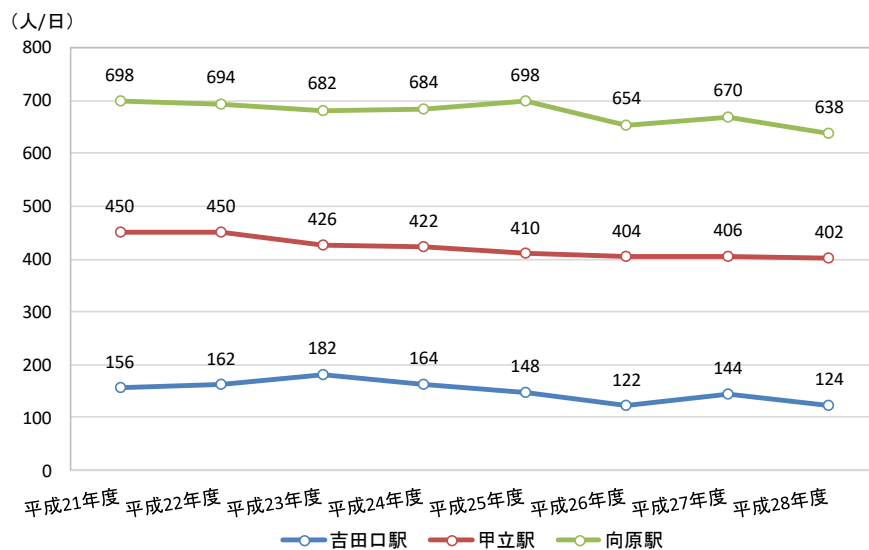
図表 14 公共交通の運行状況

※平成 29 年 12 月現在

※スクールバス、タクシーを除く

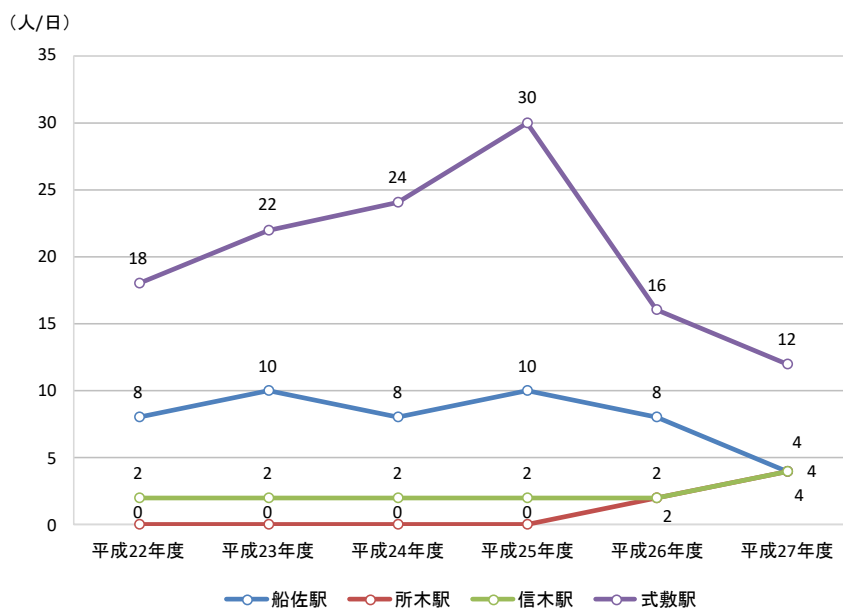
2. 鉄道

JR 芸備線の一日平均利用者数は向原駅、甲立駅、吉田口駅の順に多く、各駅ともほぼ横ばいで推移しています。



図表 15 駅別の一日平均乗降者数(JR芸備線)

資料: 西日本旅客鉄道株式会社



図表 16 駅別の一日平均乗降者数(JR三江線)

資料: 西日本旅客鉄道株式会社

3. 路線バス

3-1 運行状況

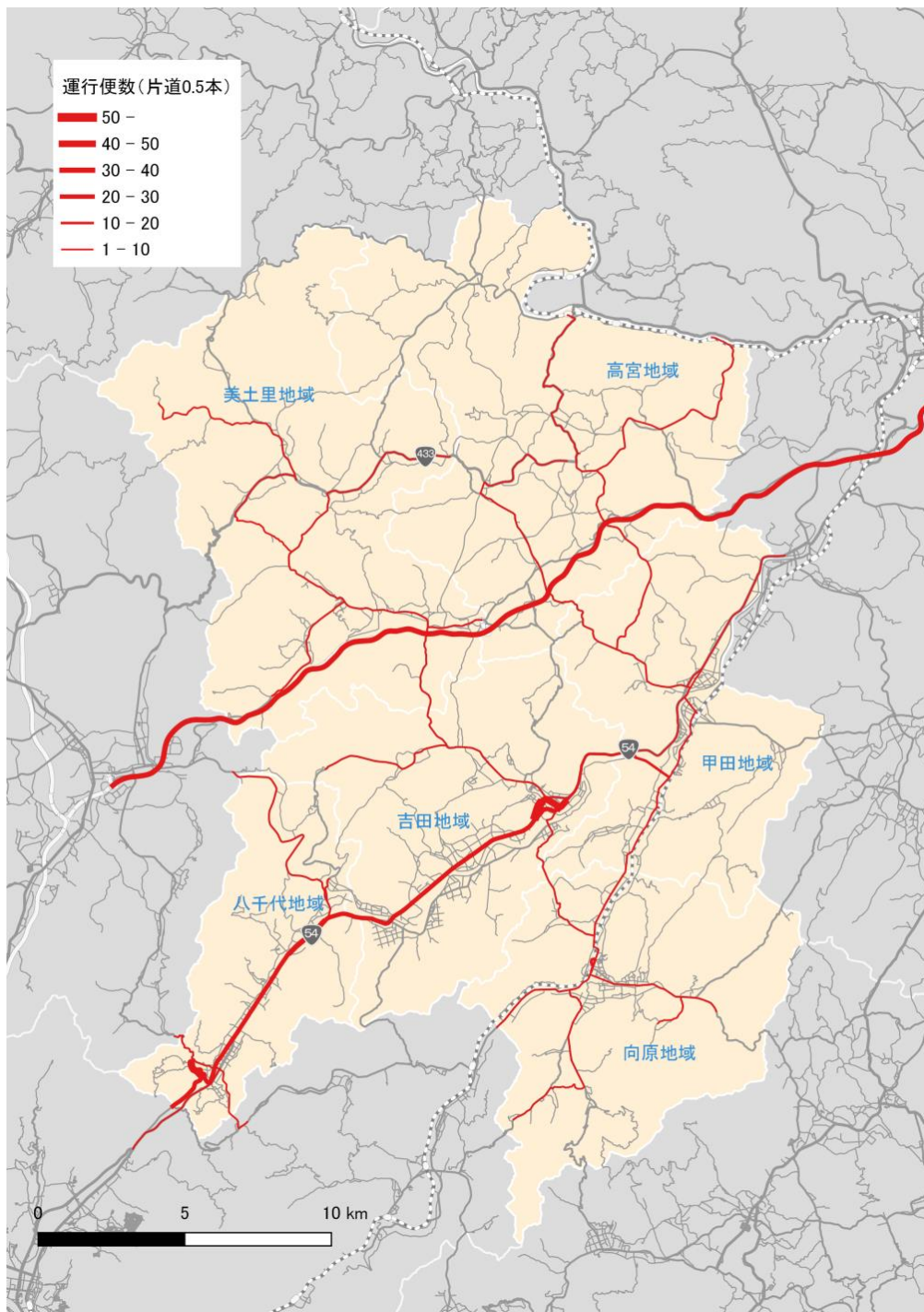
市内完結路線バスは美土里線、吉田線、高宮線、向原線で16系統あり、一部の路線を除き、吉田出張所から放射線状に運行しています。通勤や通学に配慮した朝夕の運行となっており、便数は少ないものの土曜日にも運行しています。

広域路線は広島市まで運行する上根・吉田線と志屋線、三次市まで運行する三次吉田線、北広島町まで運行する千代田八千代線と畑壬生線、広島市と三次市または庄原市間を運行する高速乗合バスが運行しています。広島市まで運行する路線は、高速乗合バスも含めると便数は充実しています。

路線名	事業者	運行経路	便数(平日) ※片道0.5便	
市内完結 路線バス	美土里線	芸北タクシー	風の谷内山ー吉田出張所	0.5
			風の谷内山ー吉田出張所(高田IC経由)	1.5
			風の谷内山ー吉田出張所(桑田経由・冬期のみ)	0.5
			風の谷内山ー吉田出張所(高田IC・桑田経由・冬期のみ)	1.0
			生田車庫ー吉田出張所(桑田経由・冬期のみ)	0.5
			美土里中央ー吉田出張所	2.0
	高宮線	高宮中央交通	曾我神社ー吉田出張所	1.0
			曾我神社ー吉田出張所(高田IC経由)	0.5
	吉田線	ニコニコタクシー	津々羅ー吉田出張所	2.5
	高宮線	高宮中央交通	船佐駅ー吉田出張所	2.0
			船佐駅ー高宮支所	2.0
			式敷駅ー高宮支所	1.0
向原線	芸北タクシー	式敷駅ー吉田出張所	1.5	
		三ツ矢タクシー	上有留ー吉田出張所	2.0
	向原タクシー	上有留ー吉田出張所(甲田経由・冬期のみ)	2.0	
広域 路線バス	上根・吉田線	広島電鉄	広島BCー吉田出張所	20.5
			広島BCー吉田出張所(吉田小学校経由)	1.5
			広島駅ー吉田出張所(合同庁舎経由)	4.0
			広島駅ー下土師	0.5
			広島BCー下土師	0.5
	志屋線	備北交通	安佐市民病院ー吉田出張所	5.0
			向原駅ー吉田出張所	0.5
			向原駅ー下長田	0.5
	三次吉田線	備北交通	志屋ー吉田出張所	1.5
			三次駅ー吉田出張所	3.5
	千代田八千代線	北広島町	三次駅ー吉田出張所(花の木経由)	1.5
			千代田IC・道の駅ー八千代支所	4.0
	千代田巡回バス 畑壬生線	八重タクシー	千代田IC・道の駅ー畑口(水)	1.0
			千代田IC・道の駅ー畑口(月・火・木・金)	1.0
			千代田IC・道の駅ー上根	1.0
バイパス蔵迫ー上根			1.0	
広島線 (高速乗合バス)	備北交通 広島電鉄	三次市ー安芸高田市ー広島市	22.5	
		庄原市ー安芸高田市ー広島市	15.5	

図表 17 路線バスの運行状況

※平成29年12月現在



図表 18 運行便数

3-2 利用状況

① 市内完結路線バス

朝便のうち、美土里線、吉田線、高宮線（吉田出張所着）で通学利用者が多く、特に美土里線（曾我神社→吉田出張所）は50人弱の利用があります。一方、高宮線（高宮支所発）と向原線の利用者は4人未満の状況です。夕便は、便によってばらつきがあるものの、朝便と同様に高宮線（船佐駅発、式敷駅発）と向原線の利用が少ない状況です。

運行経費は5千万程度で推移しているものの、利用者の減少に伴い運賃収入が減少しているため、収支率は減少傾向にあります。

〔朝便〕

路線名	運行区間	発時間	平均利用者数 (人/日)
美土里線	曾我神社→吉田出張所	7:10	48.4
	風の谷内山→吉田出張所	7:15	19.3
	吉田出張所→美土里中央	7:10	23.7
吉田線	津々羅→吉田出張所	7:35	31.0
高宮線	式敷駅→吉田出張所	7:15	29.5
	船佐駅→吉田出張所	7:22	19.4
	高宮支所→船佐駅	6:56	0.7
	高宮支所→式敷駅(月・水)	8:30	0.3
向原線	高宮支所→船佐駅(火・金)	8:40	2.3
	上有留→吉田出張所	7:25	3.3
	出口→向原駅	7:19	3.7

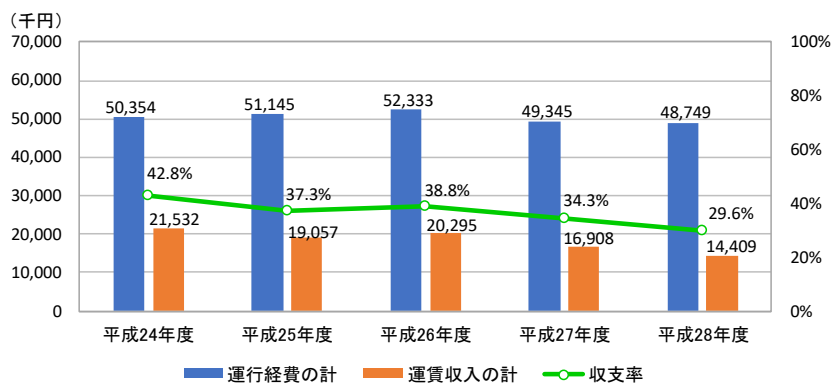
〔夕便〕

路線名	運行区間	発時間	平日平均利用者数 (人/日)
美土里線	吉田出張所→曾我神社	16:00	21.0
		17:45	6.4
	吉田出張所→風の谷山内	15:50	14.2
		18:25	3.5
	美土里中央→吉田出張所(水)	15:15	—
	美土里中央→吉田出張所	16:20	6.0
吉田線	風の谷内山→吉田出張所	17:11	1.0
		15:00	2.7
	吉田出張所→津々羅	16:15	9.0
		17:50	0.0
	津々羅→吉田出張所	15:30	0.3
	高宮線	吉田出張所→式敷駅	15:50
		18:00	9.7
吉田出張所→船佐駅		15:55	9.9
		18:30	5.4
船佐駅→吉田出張所		17:22	1.0
式敷駅→高宮支所(月・水)		14:50	2.0
向原線	船佐駅→高宮支所(火・金)	14:40	1.3
	船佐駅→高宮支所	19:40	0.0
	上有留→吉田出張所	16:45	0.3
	吉田出張所→上有留	16:00	0.3
		17:55	1.3
	向原駅→出口	17:00	0.3
志屋線	出口→向原駅	18:38	0.3
	向原駅→下長田	17:29	0.0
	向原駅→吉田出張所	16:25	1.7
	16:45	20.6	

※黒字は平成27年度(平成27年4月1日～平成28年3月31日)の平均値
 ※青字は実態調査3日間(平成27年6月23日、平成28年6月21日、平成28年10月24日)の平均値
 ※美土里中央→吉田出張所(水)15:15発便は乗降データ無し
 ※志屋線の数値は、土曜日の利用を含む

図表 19 便別平均利用者数

資料:備北交通株式会社

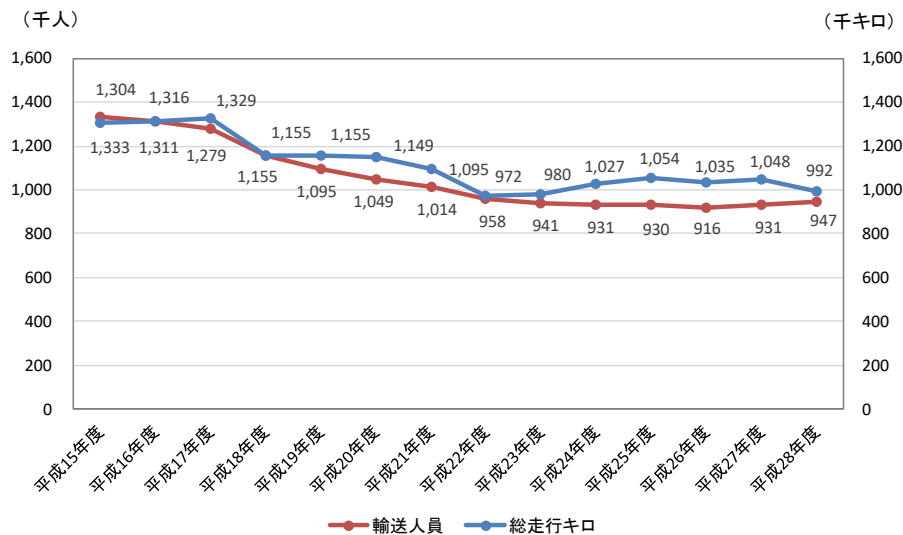


図表 20 運行経費、運賃収入、収支率の推移

資料:安芸高田市

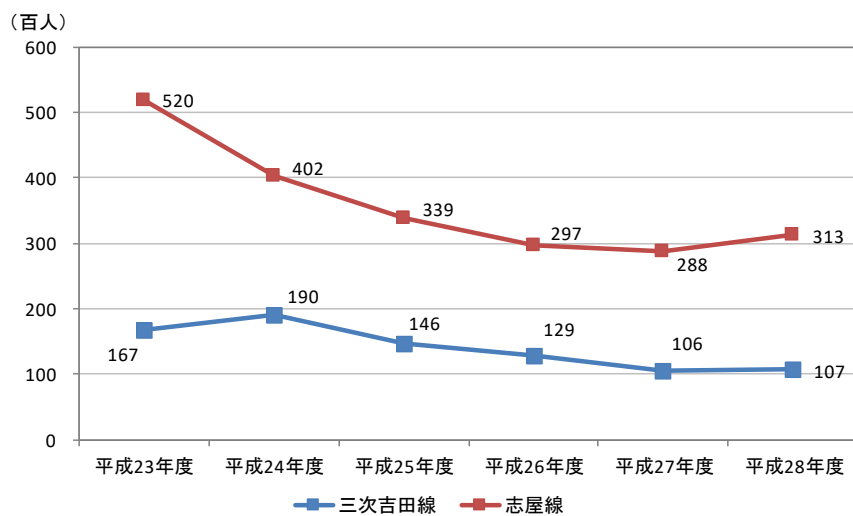
② 広域路線バス

上根・吉田線は総走行距離と輸送人員が共に減少していましたが、近年横ばいの状況です。
 三次吉田線、志屋線の輸送人員も減少傾向でしたが、近年横ばいの状況です。



図表 21 上根・吉田線の輸送人員、総走行キロの推移

資料: 広島電鉄株式会社



図表 22 三次吉田線、志屋線の輸送人員の推移

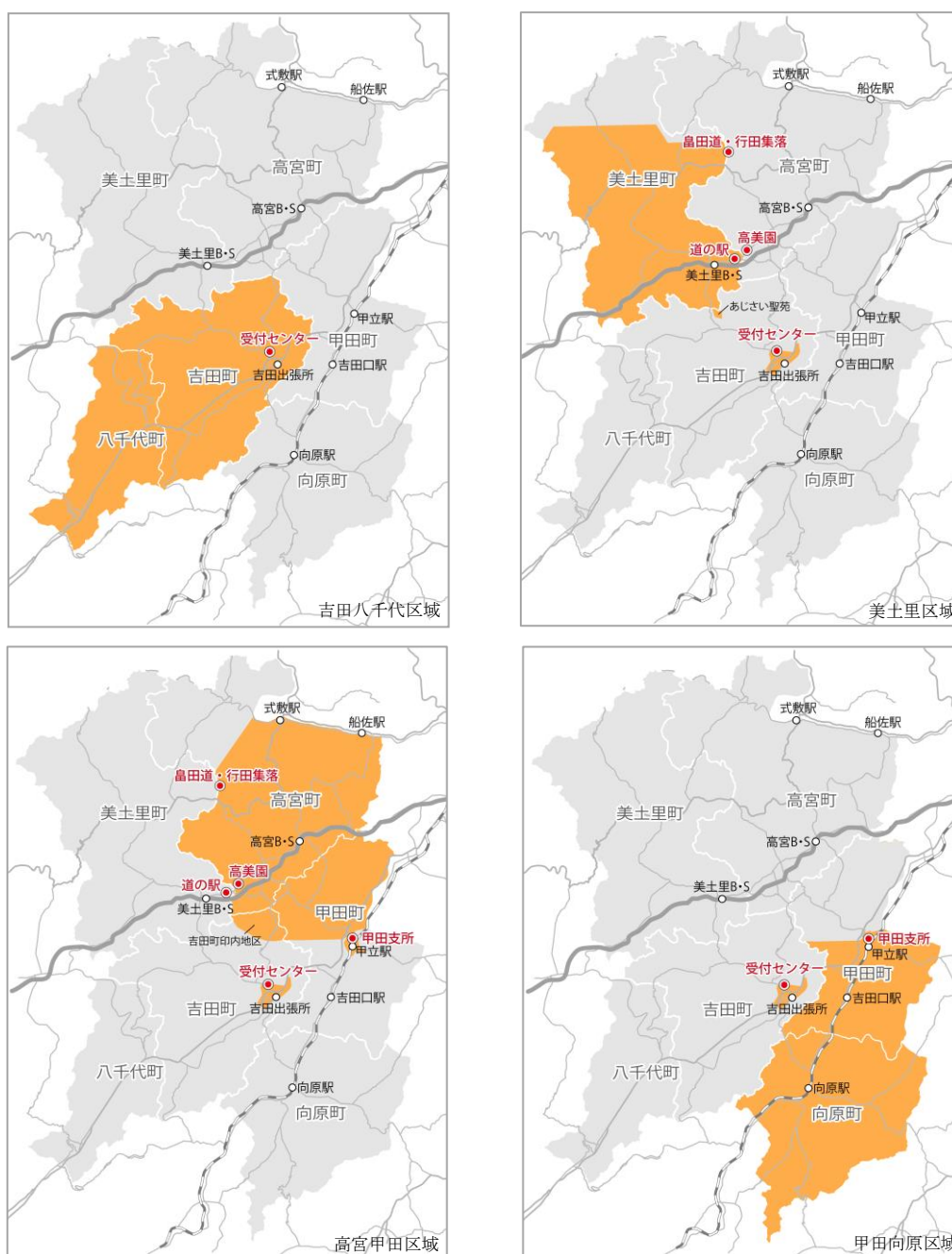
資料: 備北交通株式会社

4. お太助ワゴン

4-1 運行状況

デマンド型区域乗合「お太助ワゴン」は吉田八千代区域、美土里区域、高宮甲田区域、甲田向原区域の4区域で運行しており、各地域から吉田までを6往復しています。

予約の受付や変更、利用案内等を受付センターが行い、お太助ワゴンの運行は市内のタクシー事業者が担っています。



図表 23 運行区域

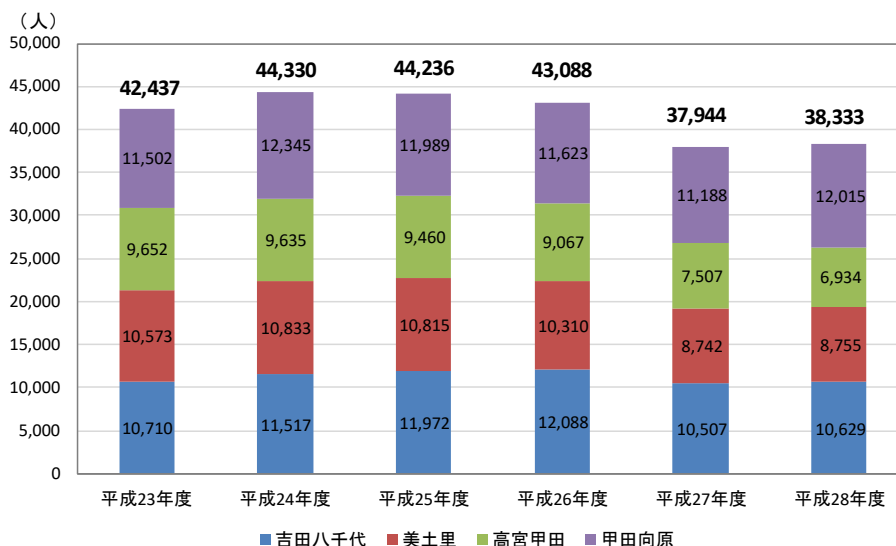
項目	運行概要						
利用対象者	1人での乗り降りができる方						
利用方法	事前に利用登録を行い、利用日の2日前から、利用当日の乗りたい便の出発時間30分前までに電話で予約。(各方面始発便は、前日までに予約が必要)						
運行日	月～金						
ダイヤ	地域→吉田	8:30	9:00	10:00	11:00	13:00	15:00
	吉田→地域	8:00	10:00	12:00	13:00	14:00	14:30
運行時間	1便最大1時間以内で運行						
運賃	町内への移動:300円(大人)、100円(小中学生、障害者手帳提示) 町外への移動:500円(大人)、200円(小中学生、障害者手帳提示) 乗り継ぎ料金(2回目):300円引き(大人)、100円引き(小中学生、障害者手帳提示)						
車両数	吉田八千代区域:3台、美土里区域:2台、高宮甲田区域:2台、甲田向原区域:3台						

図表 24 運行概要

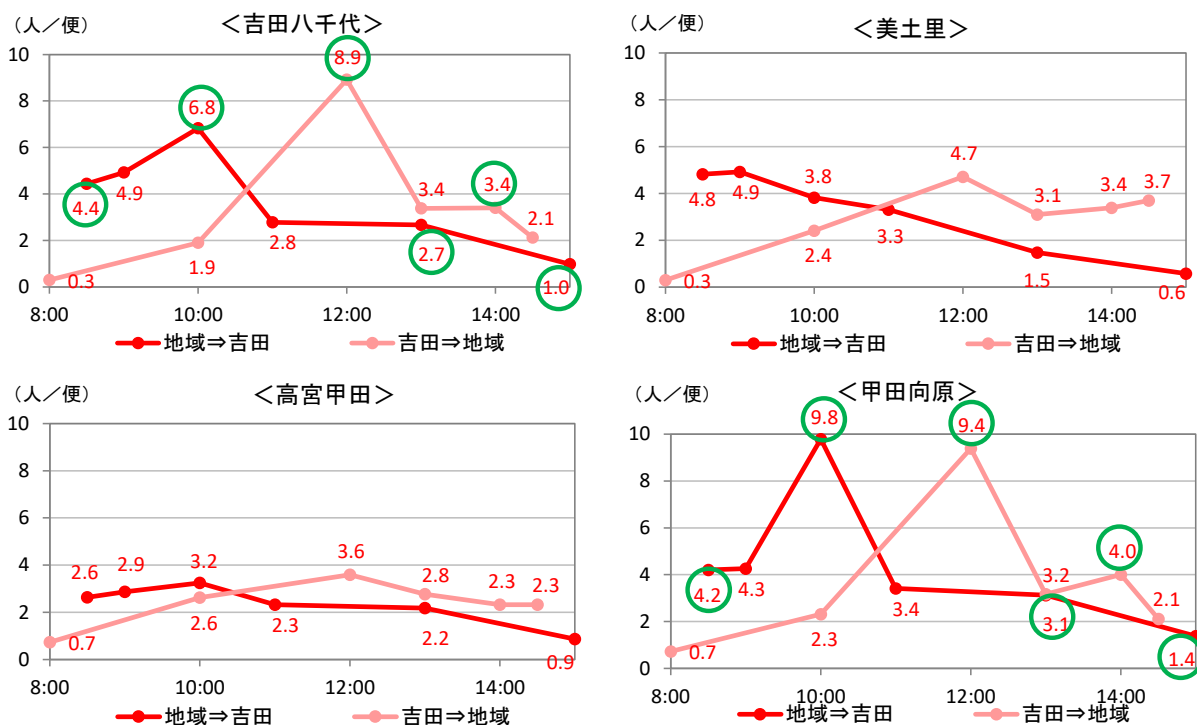
4-2 利用状況

お太助ワゴンの利用者は、平成24年度以降、全ての区域で減少傾向にあります。

吉田八千代区域、甲田向原区域では、吉田行きの10時便、地域行きの12時便の利用者が多くなっています。



図表 25 総利用者数



図表 26 便別平均利用者数

資料:お太助ワゴン予約データ(平成27年10月1日~平成28年9月30日)

4-3 稼働率

15 時便(吉田行き)と 8 時便(地域行き)を除く便の稼働率(利用日数/利用可能日数)は非常に高くなっています。

	ダイヤ	吉田八千代	美土里	高宮甲田	甲田向原
地域⇒吉田	8:30	96.7%	99.2%	93.8%	98.3%
	9:00	99.6%	100.0%	97.9%	99.6%
	10:00	100.0%	99.2%	96.3%	100.0%
	11:00	95.0%	97.9%	95.9%	97.1%
	13:00	92.6%	73.6%	88.8%	92.1%
15:00	57.0%	40.1%	55.4%	76.0%	
吉田⇒地域	8:00	24.8%	24.4%	47.9%	50.0%
	10:00	87.6%	88.8%	95.0%	88.8%
	12:00	100.0%	99.6%	98.8%	100.0%
	13:00	97.5%	97.5%	96.3%	94.2%
	14:00	95.9%	96.3%	92.6%	97.5%
14:30	86.8%	97.1%	90.1%	85.1%	

図表 27 便別稼働率

資料:予約データ(平成 27 年 10 月 1 日~平成 28 年 9 月 30 日)

4-4 予約の断りの状況

1 便 1 時間以内で運行できない場合や他の便に振り替えられない場合に予約の断りが生じています。車両1台で運行している美土里、高宮甲田地域の9、10 時便(吉田行き)や、12 時便(地域行き)では他の便と比較して予約の断りを行う件数が多いものの、平均すると 1 日 1 件未満となっています。

	ダイヤ	(人)									
		吉田八千代1	吉田八千代2	吉田八千代3	美土里1	美土里2	高宮甲田1	高宮甲田2	甲田向原1	甲田向原2	甲田向原3
地域⇒吉田	8:30	2.9	1.7		4.9		2.8		2.6	1.7	
	9:00			4.9		4.9		2.9			4.3
	10:00	3.2	3.7		3.8		3.4		4.5	5.3	
	11:00			2.9		3.4		2.4			3.5
	13:00	1.3	1.6		2.0		2.4		1.9	1.4	
15:00	0.8	0.9		1.4		1.6		1.3	0.5		
吉田⇒地域	8:00			1.2		1.2		1.5			1.4
	10:00			2.2		2.7		2.8			2.6
	12:00	4.5	4.4		4.7		3.6		4.5	5.2	
	13:00			3.5		3.2		2.9			3.4
	14:00	1.3	2.3		3.5		2.5		1.3	2.2	
14:30			2.4		3.8		2.6			2.5	

図表 28 車両別乗合人数

資料:お太助ワゴン予約データ(平成 27 年 10 月 1 日~平成 28 年 9 月 30 日)

	ダイヤ	(件/日)									
		吉田八千代1	吉田八千代2	吉田八千代3	美土里1	美土里2	高宮甲田1	高宮甲田2	甲田向原1	甲田向原2	甲田向原3
地域⇒吉田	8:30	0.0	0.0		0.4		0.5		0.0	0.0	
	9:00			0.3		0.9		0.6			0.1
	10:00	0.0	0.0		0.3		0.6		0.1	0.1	
	11:00			0.2		0.1		0.4			0.3
	13:00	0.0	0.0		0.1		0.0		0.0	0.0	
15:00	0.0	0.0		0.0		0.0		0.0	0.0		
吉田⇒地域	8:00			0.0		0.0		0.0			0.0
	10:00			0.0		0.0		0.3			0.0
	12:00	0.0	0.0		0.8		0.8		0.0	0.0	
	13:00			0.1		0.5		0.5			0.1
	14:00	0.0	0.0		0.0		0.0		0.0	0.0	
14:30			0.0		0.3		0.2			0.0	

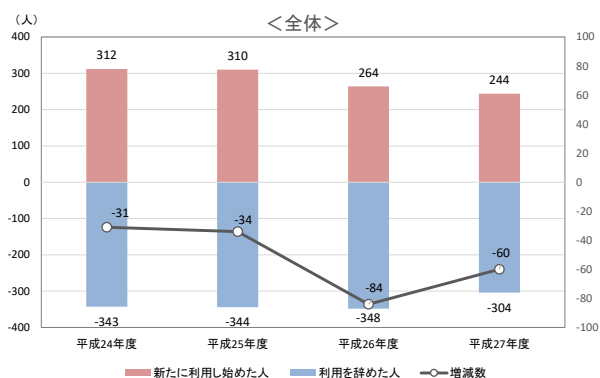
図表 29 予約の断りの状況

資料:お太助ワゴン受付センター(調査期間:平成 27 年 8 月 24 日~平成 27 年 9 月 30 日)

4-5 利用者の増減状況

過去5年間(平成23年度～平成27年度)の「新たに利用し始めた人※」及び「利用を辞めた人※」の状況を整理すると、美土里地域や高宮地域では「新たに利用し始めた人」より「利用を辞めた人」が上回っている状況です。

市全体では「新たに利用し始めた人」より「利用を辞めた人」が上回っており、その差は拡大しています。

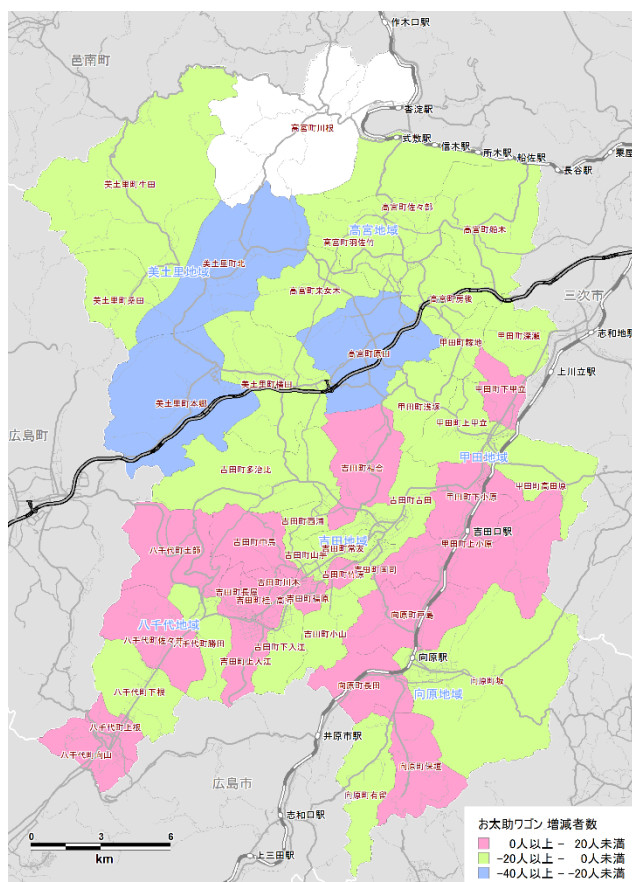


図表 30 利用者の増減状況

※「新たに利用し始めた人」は、前年度に1回も利用していない人で、当該年度に1回以上利用した人

※「利用を辞めた人」は、前年度に1回以上利用があった人で、当該年度に1回も利用していない人

資料:お太助ワゴン予約データ(平成23年度～平成27年度)



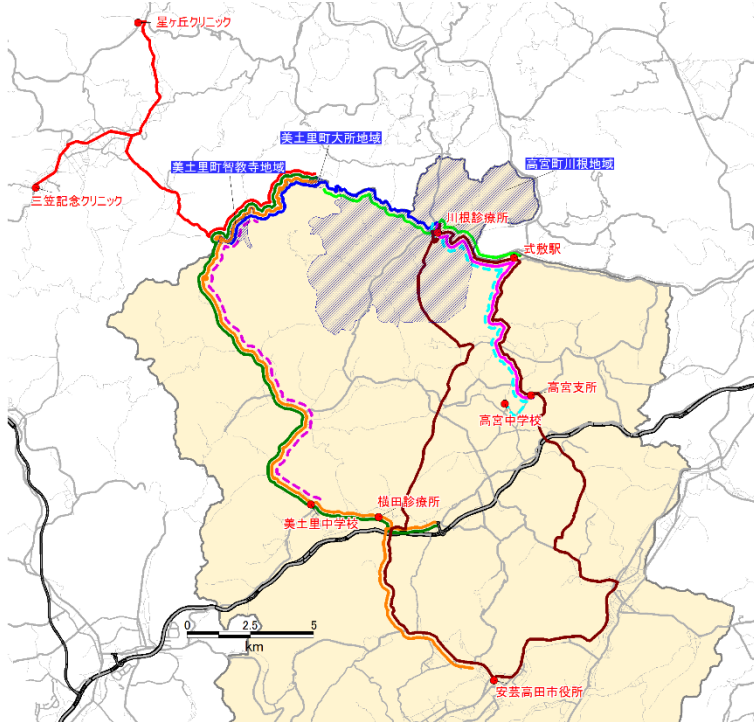
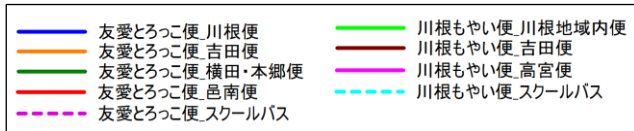
図表 31 5年間の利用者の増減状況

※各年の「新たに利用し始めた人」の計と「利用を辞めた人」の計を差し引いて算出

資料:お太助ワゴン予約データ(平成23年度～平成27年度)

5. 市町村運営有償運送

美土里町智教寺・大所地域(友愛とろっこ便)と高宮町川根地域・美土里町大所地域(川根もやい便)の2箇所です。市町村運営有償運送を行っており、各地域とも地域振興会が運行を担っています。スクールバス以外は予約に応じて有料で運行しています。各便の利用者は、近年横ばいの状況です。



図表 32 運行区域

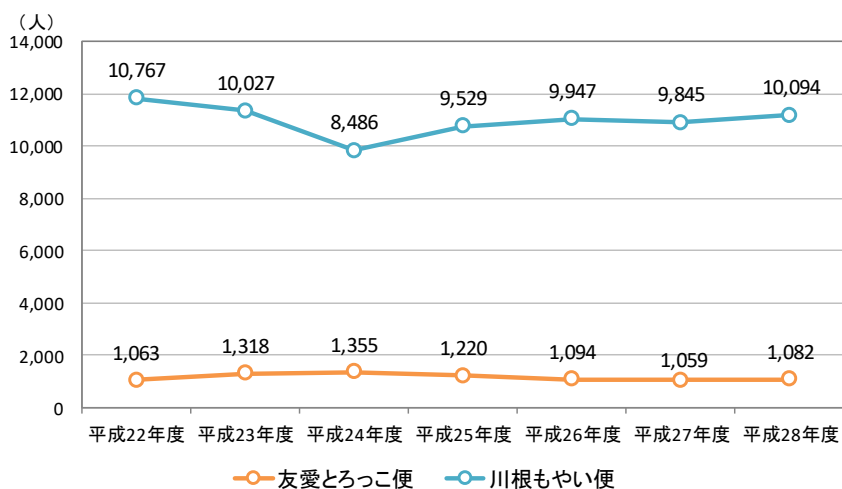
〔友愛とろっこ便〕

便	概要
邑南便	・月、金曜日 ・1 便/日
川根便	・第 2 火曜日 ・1 便/日
横田・本郷便	・火曜日 ・0.5 便/日 ※吉田便で対応中
吉田便	・火曜日 ・0.5 便/日
スクールバス (美土里中学校)	・月～金曜日 ・1 便/日 ※運休中

〔川根もやい便〕

便	概要
川根地域内便	・毎日(運休日を除く) ・0.5 便/日
高宮便	・月 4 回程度 ・0.5 便/日
吉田便	・月 20 日程度 ・0.5 便/日
スクールバス (高宮中学校)	・月～金曜日(学校行事がある場合は土日祝も運行) ・1～1.5 便/日

図表 33 運行概要



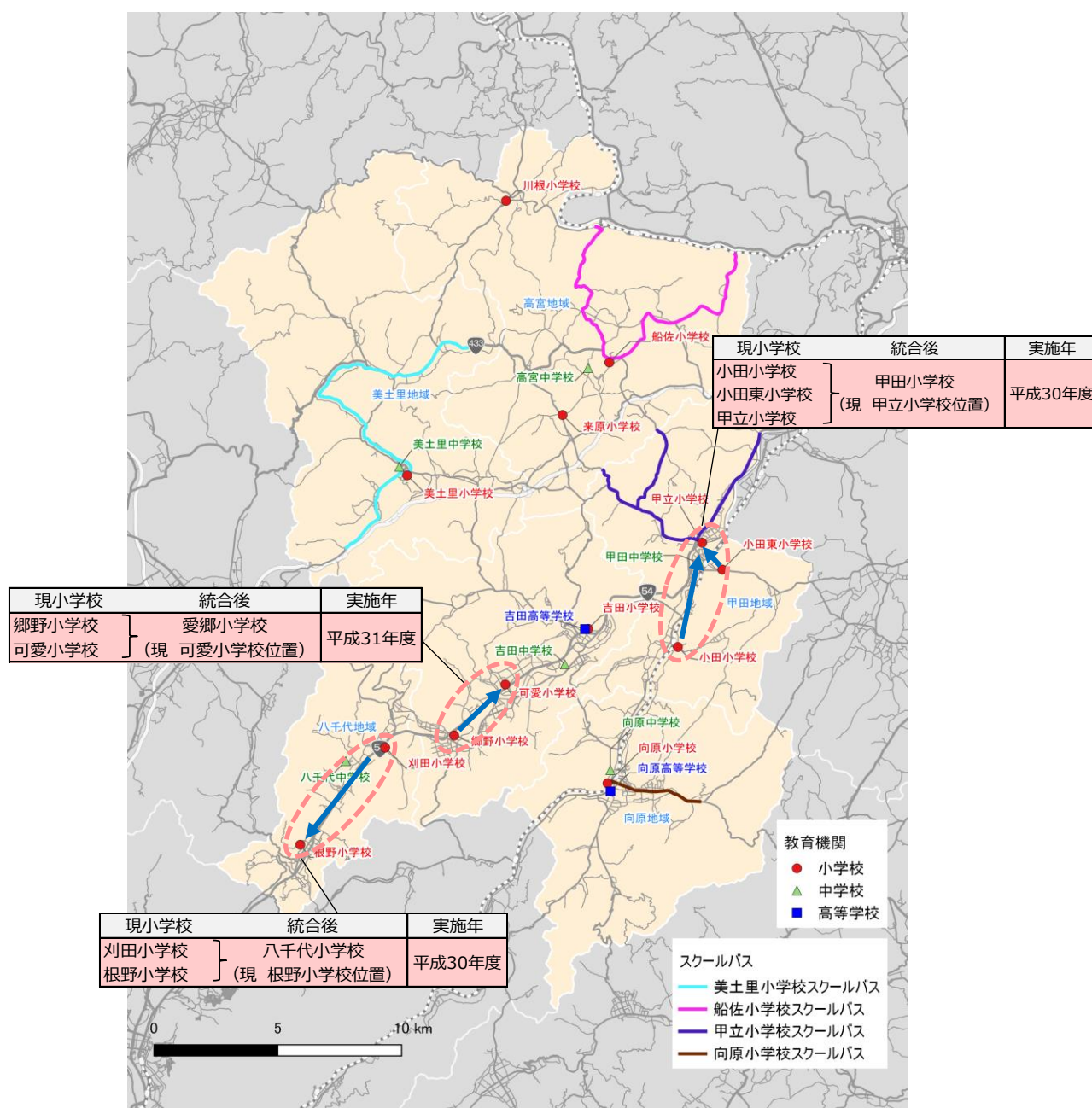
図表 34 友愛とろっこ便、川根もやい便の利用者数

資料:安芸高田市

6. スクールバス

小中学校への登下校において、路線バスや自転車による通学確保が困難な場合(小学校への通学距離片道3km以上、中学校への通学距離片道6km以上(冬期間は美土里及び高宮は5km以上))、専用スクールバス・タクシーを運行しています。

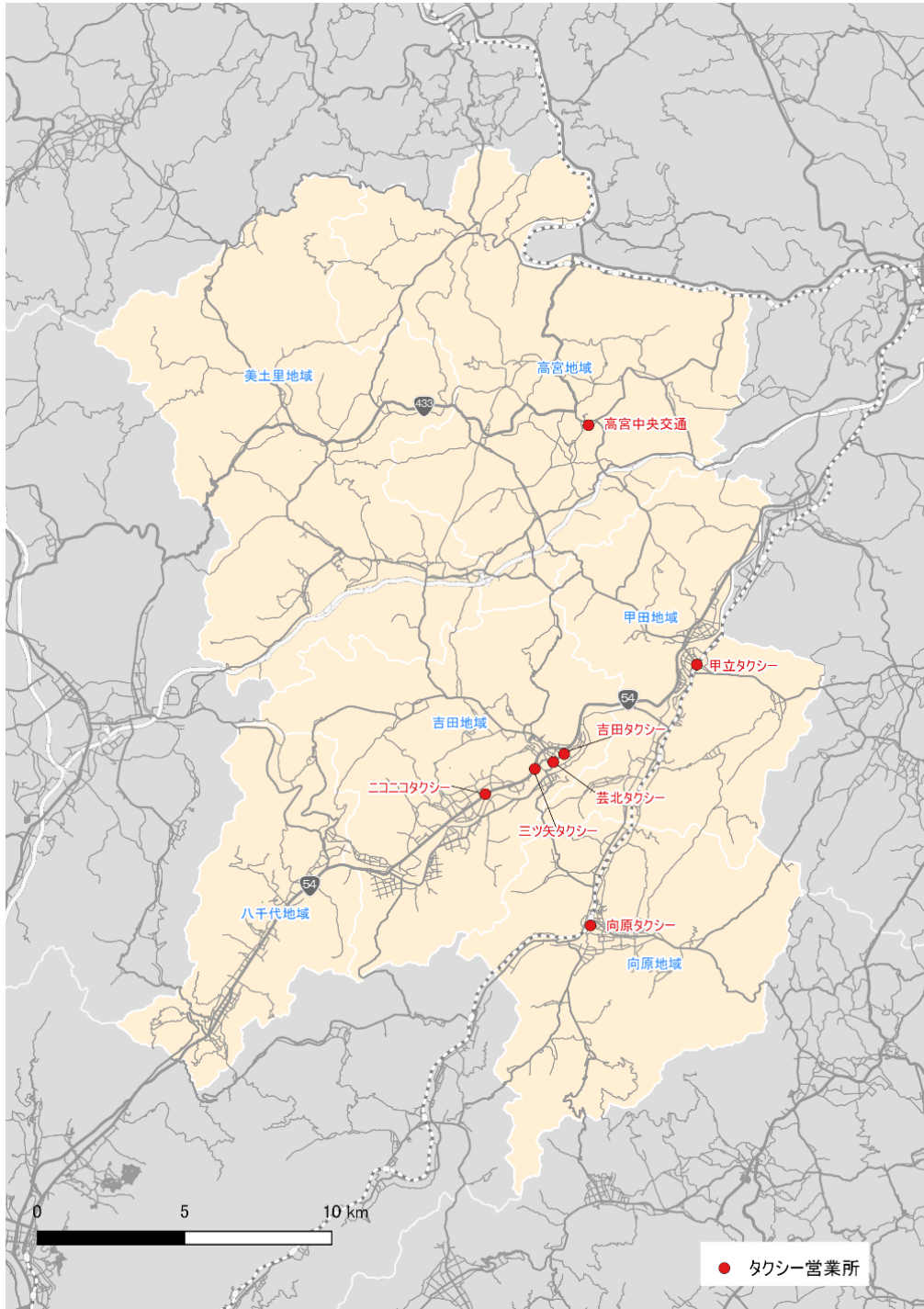
平成30年、31年度に小学校の統廃合が予定されており、小学校が13校から9校に再編されるため、遠隔地から通う児童の交通手段を確保するため、新たにスクールバスを運行します。



図表 35 スクールバス運行経路と小学校統廃合の実施予定

7. タクシー

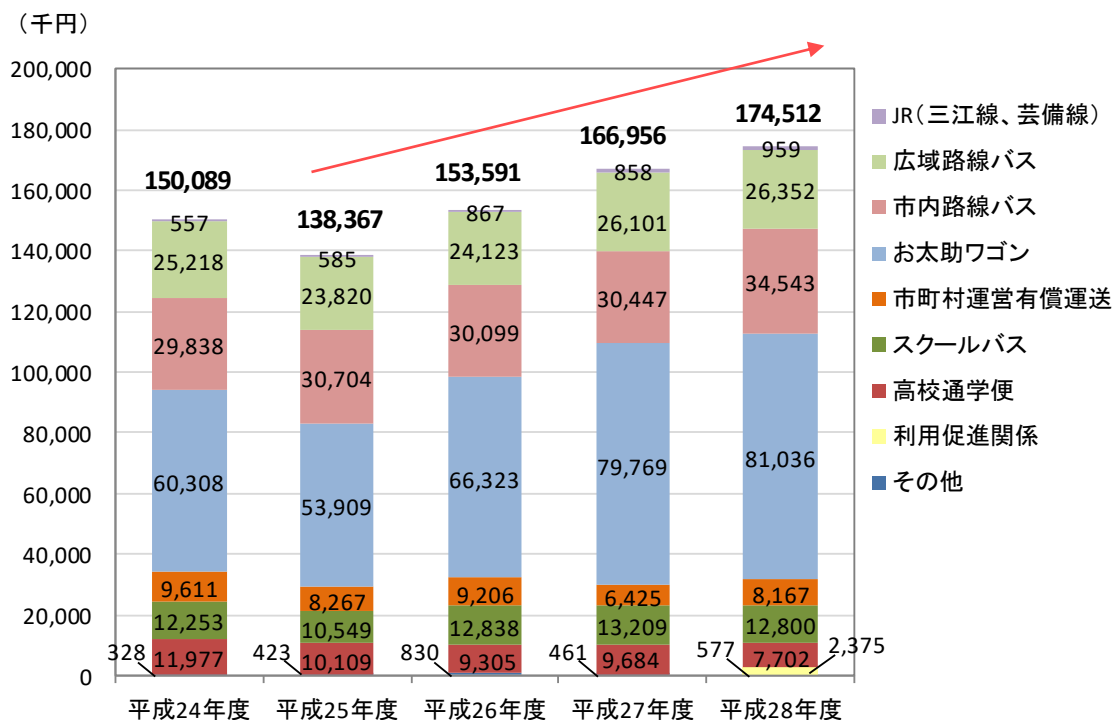
市内に乗用タクシーの営業所を有している事業者は7社あり、タクシー事業の他、市内完結路線バスやお太助ワゴンの運行も担っています。また市内全域でタクシーを利用することができます。



図表 36 タクシー事業所位置

8. 公共交通にかかる市の負担額

市が負担する運行経費やシステム管理費、負担金等から収入(運賃、国庫補助等)を差し引いた金額を整理すると平成28年で約1億7千5百万円であり、近年増加傾向にあります。特にお太助ワゴンに対する負担額が大きく、平成28年度は約8千1百万円となっています。



図表 37 公共交通にかかる市の負担額

資料:安芸高田市

第4章 公共交通に関する住民意向

1. アンケート調査の概要

種別	目的	対象	実施時期 配布・回収方法	回収状況 (回収率)
住民 アンケート	住民の日常生活における移動実態や潜在ニーズ、公共交通の利用状況や改善ニーズ、免許返納に対する意向等の把握	市内に居住する世帯から2,000世帯を無作為抽出し、各世帯2部配布	H28年11月 郵送配布 郵送回収	746世帯 (37.3%) 1,149人 (28.7%)
お太助ワゴン 利用者 アンケート	お太助ワゴンの利用状況や満足度、改善要望等の把握	お太助ワゴンの利用頻度が高い上位400人(市民アンケート調査対象者以外)	H28年11月 郵送配布 郵送回収	278人 (69.5%)
民生委員 アンケート	住民アンケートでは把握しきれない高齢者等の移動制約者の移動実態やニーズの把握	市内に居住する民生委員129人	H28年11、12月 手渡し配布 郵送回収	94人 (72.9%)
居宅介護事業所 アンケート	公共交通やタクシー助成などの移動サービスを利用することが出来ず、移動に困っている人の状況の把握(各施設の利用者5名程度の状況を確認)	市内の居宅介護事業所16事業所	H28年11、12月 郵送配布 郵送回収	13事業所 (81.3%)
高校生 アンケート	高校生の通学手段や公共交通の改善ニーズ、保護者による送迎実態や送迎の負担感等の把握 (市内の高校及び、市民が多数通学する市外の高校を対象に実施)	<安芸高田市内> 吉田高校、向原高校(2年生とその保護者168人) <安芸高田市外> 三次高校、新庄高校、祇園北高校、安古市高校、高陽高校、高陽東高校、文教女子大学附属高校(安芸高田市に居住する1、2年生とその保護者127人)計295人	H28年11月 学校を通じて配布 学校を通じて回収	242人 (82.0%)

※安古市高校は対象者が少ないため、1～3年生を対象に実施

2. 住民アンケート

2-1 日常生活で利用する移動手段

日常生活では「自動車(自分で運転)」、「自動車(家族や知人による送迎)」で移動する人の割合が高い状況です。

鉄道や高速バス、路線バス(広島方面)は、地域によって利用状況が異なるものの、全体では10～15%程度の人が利用しています。美土里地域と向原地域では、お太助ワゴンを利用する人が10%以上います。

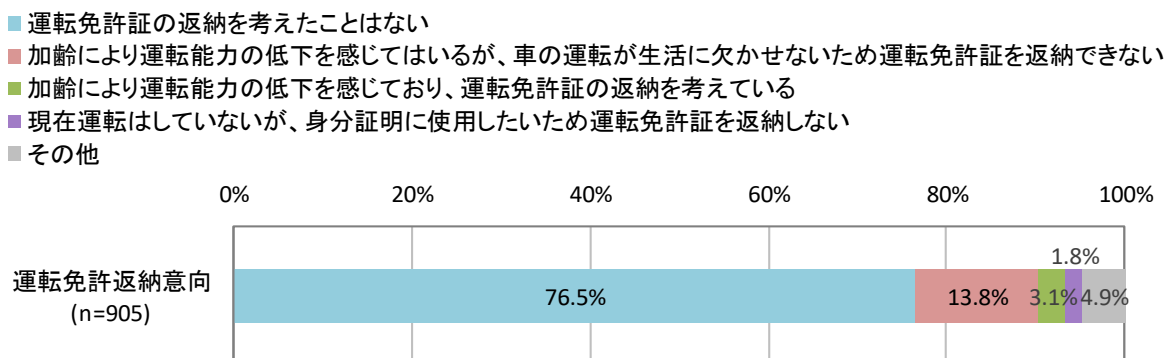
	全体	吉田地域	八千代地域	美土里地域	高宮地域	甲田地域	向原地域
自動車(自分で運転)	77.2%	76.3%	81.7%	75.4%	77.1%	81.6%	76.2%
自動車(家族や知人による送迎)	29.6%	28.9%	25.4%	35.7%	28.7%	28.1%	30.8%
自動二輪・原付	3.1%	3.8%	1.6%	4.8%	1.9%	2.6%	3.3%
自転車	10.9%	18.6%	4.0%	4.8%	7.6%	11.7%	9.3%
シニアカー	0.4%	0.7%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.9%
鉄道	14.8%	6.9%	4.8%	2.4%	5.1%	29.1%	34.6%
高速バス	9.1%	4.5%	3.2%	23.0%	26.1%	4.6%	2.3%
路線バス(広島方面)	14.9%	27.1%	42.1%	8.7%	4.5%	5.6%	3.3%
路線バス(三次方面)	2.7%	2.4%	7.1%	3.2%	1.9%	1.0%	2.8%
路線バス(安芸高田市内)	6.4%	5.5%	12.7%	6.3%	5.1%	4.6%	6.5%
お太助ワゴン	7.1%	4.1%	2.4%	13.5%	7.6%	4.1%	11.2%
もやい便	0.9%	0.3%	0.0%	0.0%	5.7%	0.0%	0.0%
友愛とろっこ便	0.2%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	12.0%	14.8%	7.9%	7.1%	11.5%	7.7%	16.8%
その他	2.0%	2.7%	1.6%	1.6%	1.3%	1.0%	3.3%
回答数	1,133	291	129	126	157	196	214

(複数回答可)

図表 38 日常生活で利用する移動手段

2-2 運転免許証の返納意向

運転免許保有者のうち、76.5%が「運転免許証の返納を考えたことはない」と回答しています。一方で、13.8%が「加齢により運転能力の低下を感じてはいるが、車の運転が生活に欠かせないため運転免許証を返納できない」と感じています。



図表 39 運転免許証の返納意向

2-3 買物の状況

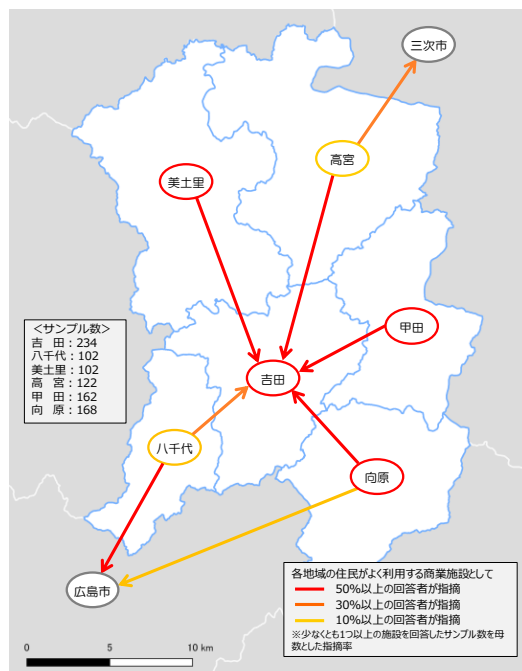
吉田、美土里、甲田、向原地域は吉田地域や自地域内で買物する人が多く、高宮地域は吉田地域や三次市、八千代地域は吉田地域や広島市で買物する人が多い状況です。各地域とも、ゆめタウン吉田を買物先にする人の割合が最も高くなっています。

移動手段は自動車を利用する人が多く、公共交通を利用する人の割合は10%以下となっています。

	1位	2位	3位	4位	5位
全体 (n=905)	ゆめタウン吉田 (57.3%)	万惣吉田店 (18.3%)	ユアーズ吉田店 (11.8%)	甲田ショッピングセンターパルバ (10.7%)	Aコープ向原店 (9.1%)
吉田地域 (n=234)	ゆめタウン吉田 (68.4%)	万惣吉田店 (29.1%)	ユアーズ吉田店 (28.6%)	ディスカウントドラッグコスモス安芸高田店 (12.0%)	ジュンテンドー吉田店 (8.1%)
八千代地域 (n=102)	ゆめタウン吉田 (38.2%)	フジ・ZY三入店 (18.6%)	マルナカ可部店 (13.7%)	サンリブ可部 (12.7%)	池田商店 (10.8%)
美土里地域 (n=102)	ゆめタウン吉田 (75.5%)	Aコープみどり店 (50.0%)	万惣吉田店 (10.8%)	ジュンテンドー吉田店 (10.8%)	千代田サックスショッピングセンター (8.8%)
高宮地域 (n=122)	ゆめタウン吉田 (44.3%)	Aコープたかみや店 (42.6%)	サングリーン (15.6%)	万惣吉田店 (9.0%)	甲田ショッピングセンターパルバ (5.7%)
甲田地域 (n=162)	ゆめタウン吉田 (55.6%)	甲田ショッピングセンターパルバ (51.9%)	万惣吉田店 (19.8%)	ホームプラザナフコ甲田店 (7.4%)	ユアーズ吉田店 (6.8%)
向原地域 (n=168)	ゆめタウン吉田 (53.0%)	Aコープ向原店 (48.2%)	万惣吉田店 (18.5%)	ユアーズ白木店 (8.3%)	ユアーズ吉田店 (7.1%)

(2施設を回答)

図表 40 主な買物先



図表 41 買物の移動状況

	ゆめタウン吉田	万惣吉田店	ユアーズ吉田店	甲田ショッピングセンターパルバ	Aコープ向原店
自動車 (自分で運転)	80.5%	83.8%	80.2%	78.5%	72.6%
自動車 (家族や知人による送迎)	17.8%	16.2%	20.8%	18.3%	23.3%
自動二輪・原付	0.8%	1.3%	2.0%	0.0%	0.0%
自転車	1.6%	4.5%	2.0%	4.3%	0.0%
鉄道	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%
路線バス (広島方面)	2.2%	0.6%	2.0%	1.1%	0.0%
路線バス (三次方面)	0.8%	1.3%	2.0%	1.1%	0.0%
路線バス (安芸高田市内)	1.6%	1.9%	1.0%	1.1%	0.0%
お太助ワゴン	3.4%	1.9%	1.0%	2.2%	9.6%
もやい便	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	3.2%	0.0%	2.0%	0.0%	5.5%
その他	2.2%	2.6%	4.0%	6.5%	13.7%
回答数	493	154	101	93	73

(複数回答可)

図表 42 買物の移動手段(上位5施設)

2-4 通院の状況

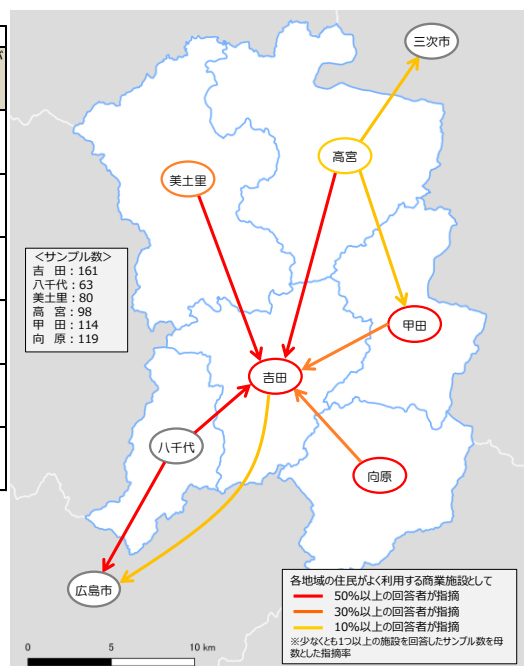
吉田、美土里、甲田、向原地域は吉田地域や自地域内で通院する人が多く、高宮地域は吉田地域や三次市、八千代地域は吉田地域や広島市で通院する人が多い状況です。各地域とも、JA 吉田総合病院を通院先にする人の割合が最も高くなっています。

移動手段は自動車を利用する人が多く、公共交通を利用する人の割合は10%以下となっていますが、佐々木医院やJA 吉田総合病院の通院でお太助ワゴンを利用する人が見られます。

	1位	2位	3位	4位	5位
全体 (n=650)	JA吉田総合病院 (47.2%)	佐々木医院 (7.7%)	佐々木クリニック (7.2%)	増田ファミリークリニック(5.2%)	政永内科・まさなが歯科クリニック (5.1%)
吉田地域 (n=161)	JA吉田総合病院 (52.2%)	佐々木クリニック (19.9%)	平原内科医院 (10.6%)	井上内科医院 (9.3%)	児玉眼科医院 (5.6%)
八千代地域 (n=63)	JA吉田総合病院 (25.4%)	安佐市民病院 (19.0%)	佐々木クリニック (14.3%)	河野医院 (14.3%)	二宮内科 (7.9%)
美土里地域 (n=80)	JA吉田総合病院 (57.5%)	津田医院 (30.0%)	北広島病院 (5.0%)	安佐市民病院 (5.0%)	井上内科医院 (5.0%)
高宮地域 (n=98)	JA吉田総合病院 (51.0%)	佐々木診療所 (30.0%)	川根診療所 (6.1%)	政永内科・まさなが歯科クリニック (6.1%)	徳永医院 (5.1%)
甲田地域 (n=114)	JA吉田総合病院 (40.4%)	増田ファミリークリニック(24.6%)	政永内科・まさなが歯科クリニック (21.1%)	平岡医院 (9.6%)	徳永医院 (9.6%)
向原地域 (n=119)	JA吉田総合病院 (44.5%)	佐々木医院 (41.2%)	中村医院 (16.0%)	安佐市民病院 (4.2%)	児玉眼科医院 (2.5%)

(2施設を回答)

図表 43 主な通院先



図表 44 通院の移動状況

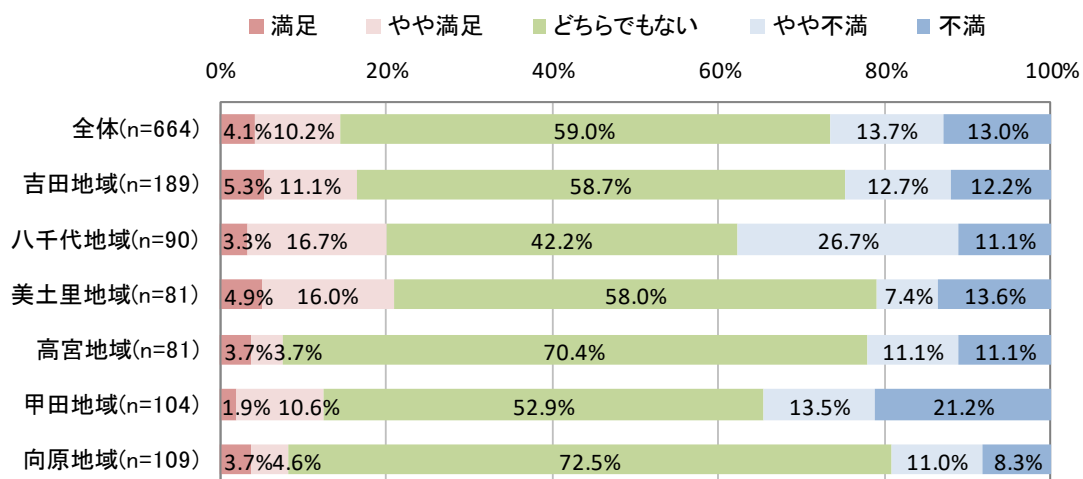
	JA吉田総合病院	佐々木医院	佐々木クリニック	増田ファミリークリニック	政永内科・まさなが歯科クリニック
自動車（自分で運転）	70.7%	82.9%	69.6%	84.8%	90.6%
自動車（家族や知人による送迎）	21.0%	19.5%	17.4%	12.1%	12.5%
自動二輪・原付	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%	3.1%
自転車	2.5%	0.0%	2.2%	0.0%	3.1%
路線バス（広島方面）	2.5%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%
路線バス（三次方面）	1.4%	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%
路線バス（安芸高田市市内）	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
お太助ワゴン	8.7%	9.8%	4.3%	3.0%	0.0%
もやい便	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	5.1%	2.4%	2.2%	3.0%	0.0%
その他	2.2%	9.8%	0.0%	3.0%	0.0%
回答数	276	41	46	33	32

(複数回答可)

図表 45 通院の移動手段(上位5施設)

2-5 路線バスの満足度

全体では「満足」、「やや満足」の割合より「不満」、「やや不満」の割合が高く、八千代地域と甲田地域は、「不満」、「やや不満」の割合が30%を超えています。

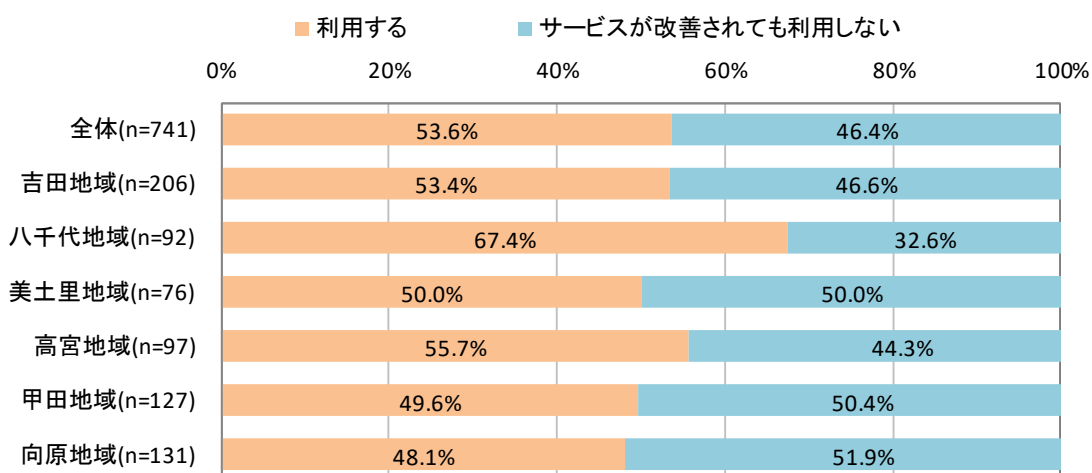


図表 46 路線バスの満足度

2-6 路線バスサービス改善による利用意向と求める改善点

路線バスのサービス改善による利用意向は 53.6%であり、特に八千代地域で利用意向が高い状況です。

改善要望は「ダイヤ(運行時刻)」や「経路(行先・経由地)」の割合が高く、次いで「時刻表や路線図(わかりやすくする)」、「屋根や椅子、トイレなどバス停の待合環境」と回答した人の割合が高い状況です。



図表 47 路線バスのサービスが改善された場合の利用意向

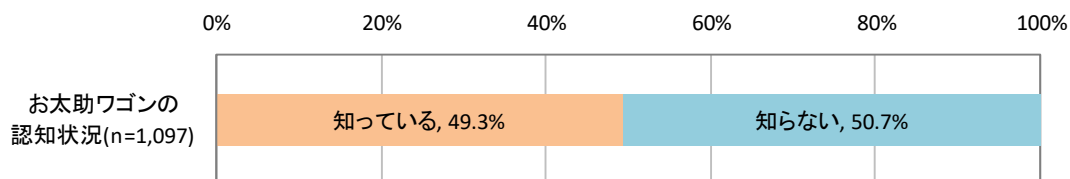
	全体	吉田地域	八千代地域	美土里地域	高宮地域	甲田地域	向原地域
経路（行先・経由地）	31.4%	30.6%	16.1%	35.7%	43.9%	42.3%	23.5%
ダイヤ（運行時刻）	55.0%	49.0%	66.1%	53.6%	56.1%	59.6%	51.0%
目的地までの所要時間	14.2%	16.3%	14.3%	10.7%	9.8%	5.8%	25.5%
バス停の位置（自宅の近くにする）	11.8%	8.2%	1.8%	0.0%	26.8%	19.2%	13.7%
始発の時刻	8.2%	5.1%	3.6%	21.4%	9.8%	9.6%	9.8%
終発の時刻	14.5%	12.2%	21.4%	14.3%	12.2%	11.5%	15.7%
鉄道との乗り継ぎ	16.9%	18.4%	12.5%	7.1%	7.3%	17.3%	31.4%
時刻表や路線図（わかりやすくする）	25.7%	25.5%	16.1%	25.0%	12.2%	36.5%	35.3%
屋根や椅子、トイレなどバス停の待合環境	17.8%	21.4%	19.6%	32.1%	2.4%	21.2%	11.8%
車両や段差の階段をなくすなど、バリアフリー	6.0%	6.1%	3.6%	7.1%	2.4%	3.8%	13.7%
バス停周辺に自転車やシニアカーを止められる環境	6.3%	9.2%	1.8%	7.1%	0.0%	7.7%	5.9%
バス停周辺に駐車場を整備	13.0%	17.3%	10.7%	10.7%	17.1%	9.6%	9.8%
その他	8.5%	5.1%	14.3%	7.1%	7.3%	11.5%	5.9%
回答数	331	98	56	28	41	52	51

図表 48 路線バスに求める改善点

※路線バスのサービスが改善された場合の利用意向で「利用する」と回答した人のみを抽出して集計

2-7 お太助ワゴン利用方法の認知度

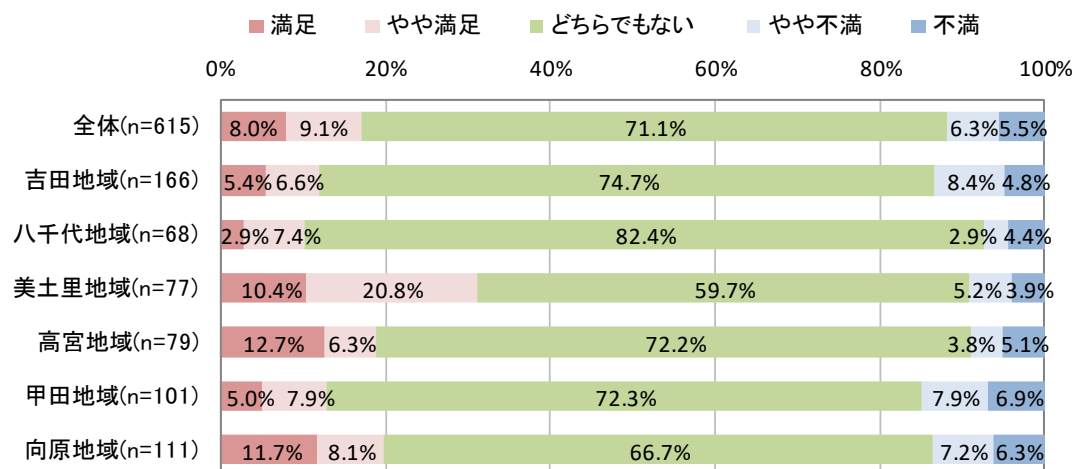
お太助ワゴンの利用方法を知っている人は半数以下で 49.3%にとどまっています。



図表 49 お太助ワゴン利用方法の認知度

2-8 お太助ワゴンの満足度

全体では「不満」、「やや不満」より「満足」、「やや満足」の割合が高く、美土里地域は、「満足」、「やや満足」の割合が 30%を超えています。

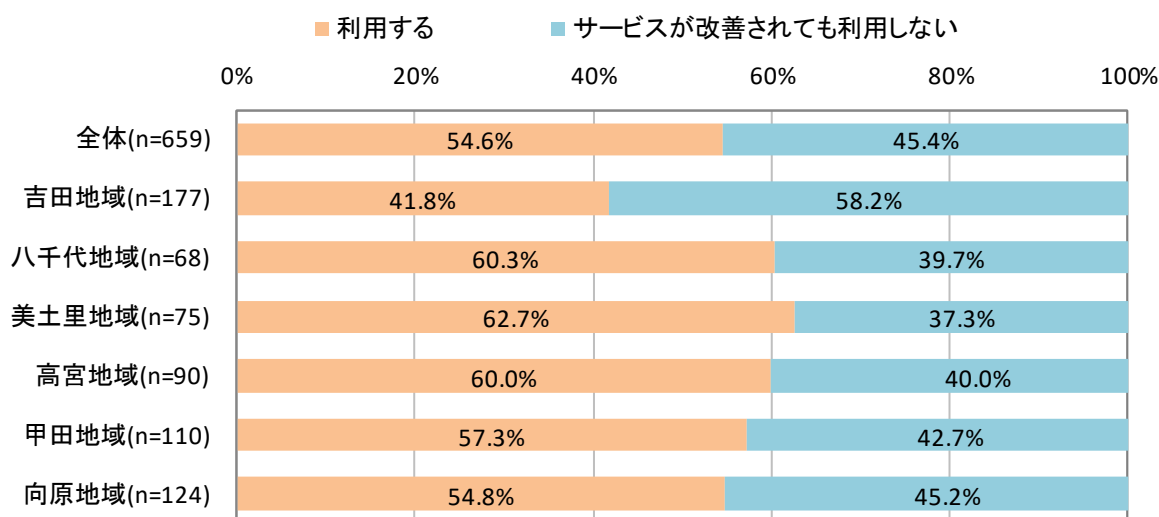


図表 50 お太助ワゴンの満足度

2-9 お太助ワゴンサービス改善による利用意向と求める改善点

お太助ワゴンのサービス改善による利用意向は 54.6%であり、吉田地域で利用意向が低い状況です。

改善要望は「希望の便への乗車のしやすさ」の割合がもっとも高く、次いで「ダイヤ(運行時刻)」、「目的地までの所要時間」と回答した人の割合が高い状況です。



図表 51 お太助ワゴンのサービスが改善された場合の利用意向

	全体	吉田地域	八千代地域	美土里地域	高宮地域	甲田地域	向原地域
希望の便への乗車のしやすさ	51.6%	50.8%	43.3%	62.9%	51.2%	56.3%	43.6%
ダイヤ(運行時刻)	43.3%	40.7%	40.0%	28.6%	46.3%	56.3%	43.6%
目的地までの所要時間	21.3%	16.9%	23.3%	14.3%	9.8%	18.8%	40.0%
予約電話のつながりやすさ	18.4%	23.7%	13.3%	20.0%	19.5%	16.7%	14.5%
始発の時刻	13.0%	13.6%	10.0%	11.4%	14.6%	16.7%	9.1%
終発の時刻	16.2%	3.4%	10.0%	14.3%	24.4%	18.8%	27.3%
鉄道との乗り継ぎ	14.1%	15.3%	0.0%	2.9%	12.2%	14.6%	27.3%
路線バスとの乗り継ぎ	7.9%	3.4%	6.7%	17.1%	9.8%	10.4%	5.5%
電話受付の対応	8.7%	8.5%	6.7%	0.0%	19.5%	4.2%	9.1%
運転手の対応	10.1%	10.2%	13.3%	11.4%	7.3%	4.2%	16.4%
その他	10.1%	10.2%	13.3%	8.6%	12.2%	12.5%	7.3%
回答数	277	59	30	35	41	48	55

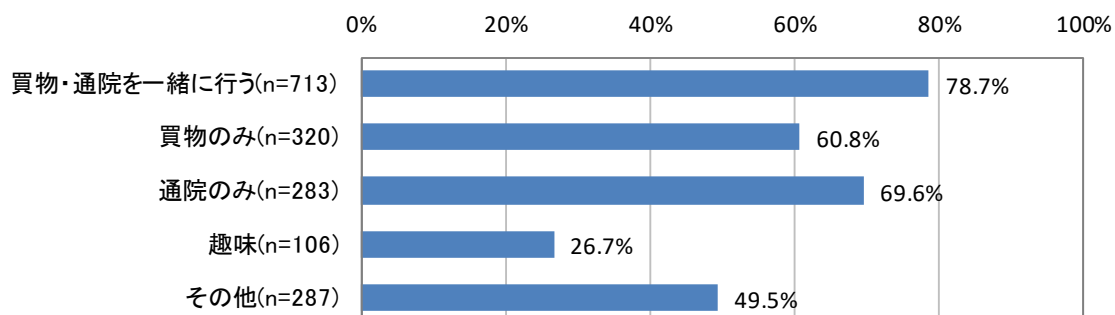
図表 52 お太助ワゴンに求める改善点

※お太助ワゴンのサービスが改善された場合の利用意向で「利用する」と回答した人のみを抽出して集計

3. お太助ワゴン利用者アンケート

3-1 お太助ワゴンの利用頻度

お太助ワゴンは買物や通院で利用される場合が多く、買物のみ、通院のみ、買物・通院を一緒に行う場合には、1ヶ月の外出回数のうち、60%以上でお太助ワゴンが利用されています。

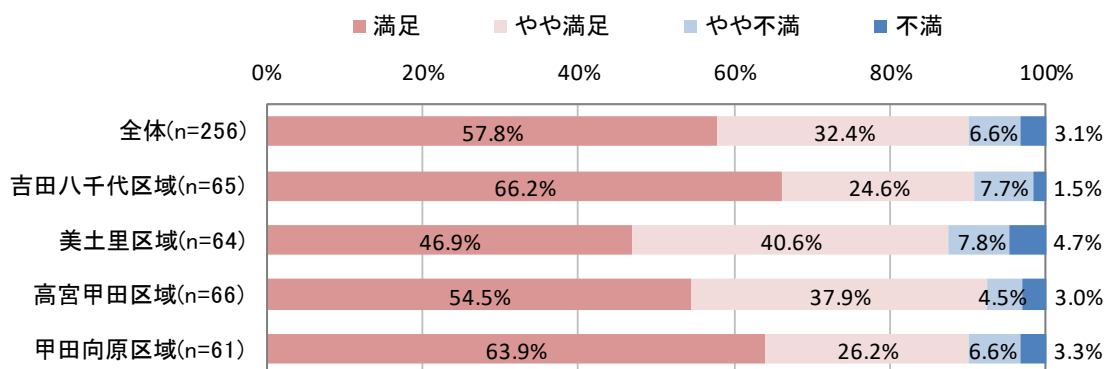


図表 53 お太助ワゴン利用割合

※n は1ヶ月の外出回数の計

3-2 お太助ワゴンの満足度

全体では、「満足」、「やや満足」の割合は 90%以上で、全ての区域で満足度は非常に高い状況です。



図表 54 お太助ワゴンの満足度

3-3 お太助ワゴンの改善要望とサービス改善による利用回数の変化

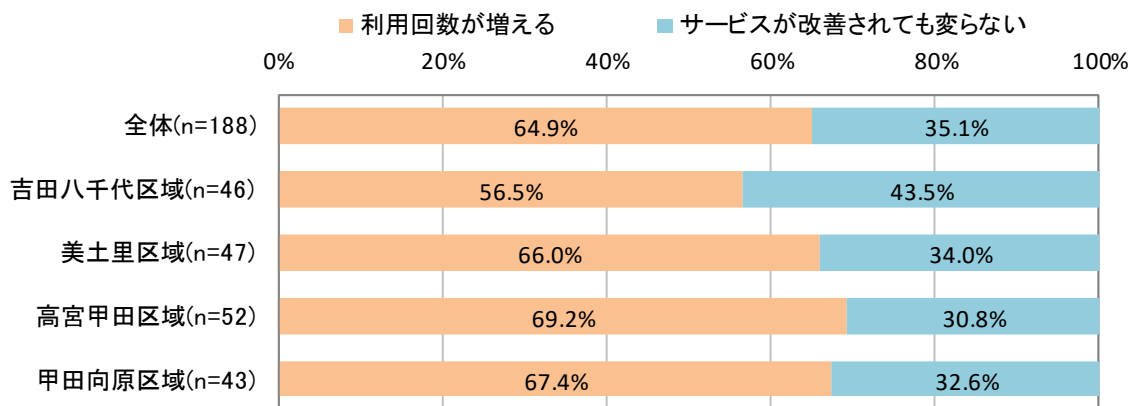
最も要望の多い改善内容は「希望の便への乗車のしやすさ」で、次いで「終発の時刻」、「ダイヤ(運行時刻)」となっています。

サービス改善によって利用回数が増えると回答した人は64.9%となっています。

	全体	吉田八千代区域	美土里区域	高宮甲田区域	甲田向原区域
希望の便への乗車のしやすさ	54.2%	50.9%	60.8%	57.4%	48.1%
ダイヤ(運行時刻)	32.4%	20.8%	43.1%	37.0%	30.8%
目的地までの所要時間	14.4%	13.2%	11.8%	11.1%	21.2%
予約電話のつながりやすさ	29.2%	32.1%	25.5%	31.5%	26.9%
始発の時刻	15.7%	22.6%	19.6%	7.4%	13.5%
終発の時刻	32.9%	24.5%	35.3%	38.9%	34.6%
鉄道との乗り継ぎ	6.5%	3.8%	3.9%	7.4%	9.6%
路線バスとの乗り継ぎ	8.3%	3.8%	13.7%	11.1%	3.8%
電話受付の対応	21.8%	26.4%	21.6%	16.7%	19.2%
運転手の対応	20.8%	26.4%	19.6%	11.1%	21.2%
その他	19.4%	20.8%	23.5%	13.0%	23.1%
回答数	216	53	51	54	52

(3つまで回答可)

図表 55 お太助ワゴンの改善要望

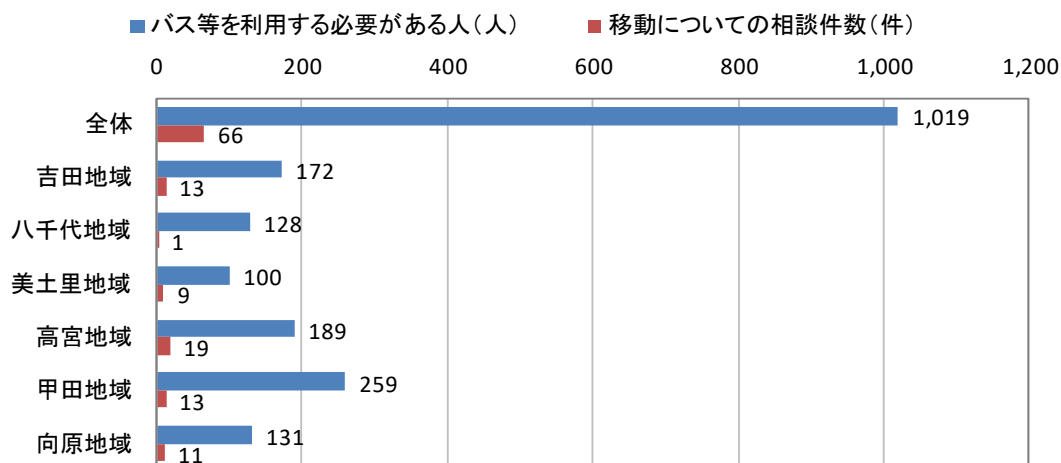


図表 56 サービス改善によるお太助ワゴン利用回数の変化

4. 民生委員アンケート

4-1 バス等を利用する必要がある人*の人数、移動についての相談件数

民生委員が把握するバス等を利用する必要がある人は、全体で約 1,000 人おり、これまでに寄せられた移動についての相談件数は約 70 件です。



図表 57 バス等を利用する必要がある人数、移動についての相談件数

*自分ひとりで移動ができるが、免許証を持たないなど車での移動が困難なため、路線バス、お太助ワゴン等を利用する必要がある人

4-2 移動に関する相談内容

路線バス・お太助ワゴンが乗りたい時間帯や行きたい場所に運行していないことについての相談が多い状況です。

	(件)						
	全体	吉田地域	八千代地域	美土里地域	高宮地域	甲田地域	向原地域
バス停まで距離があり、バスを利用できない	8		1		2	3	2
行きたい場所に路線バス、お太助ワゴンが運行しておらず、移動が不便である	10	2	1		2	3	2
乗りたい時間帯に路線バス、お太助ワゴンが運行しておらず、移動が不便である	14	4	1	1	3	4	1
お太助ワゴンがあるのは知っているが、使い方がわからない	7	1	1		1	1	3
路線バス、お太助ワゴンにひとり（独力）で乗降できない	4	1	1		1		1
お太助ワゴンの予約電話が難しい（聴力など）	1			1			
その他	17	2	2	4	5	1	2
計	61	10	7	6	14	12	11

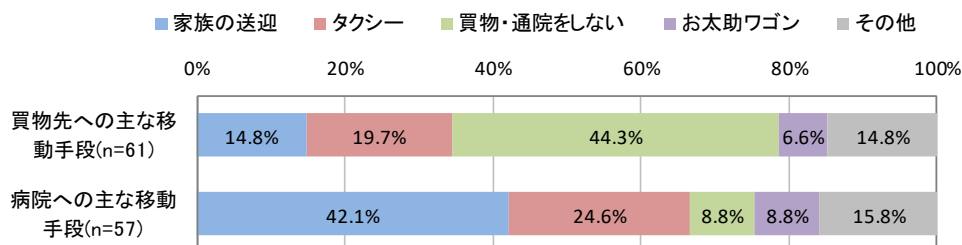
図表 58 移動に関する相談内容

*その他の内容:お太助ワゴンは希望する便に乗れない(5件)、お太助ワゴンは目的地まで時間がかかる(2件)

5. 居宅介護事業所アンケート

5-1 移動困難者*の買物・通院の主な移動手段

買物ではタクシー、通院では家族の送迎で移動する人が最も多い状況です。お太助ワゴンを利用する人は10%以下となっています。



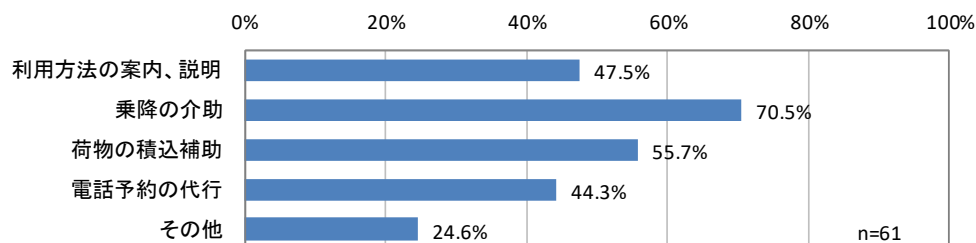
図表 59 移動困難者の買物・通院の主な移動手段

*ひとりで移動する場合、タクシーを使うしかないが、タクシー助成の対象にならない方や簡単な手助けがあればワゴンに乗れるが、ひとりでは利用が難しい方など

5-2 移動困難者が必要とする支援

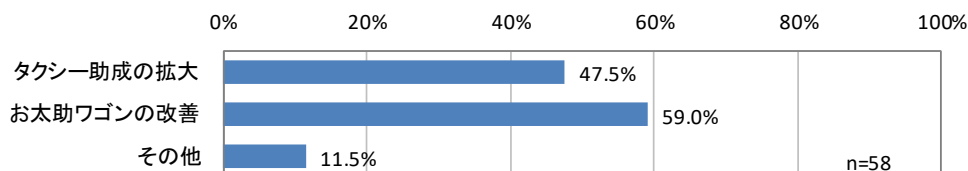
移動困難者がお太助ワゴンを利用するために必要な支援として、「乗降の介助」を要望する人が最も多く70.5%となっています。さらにその他の支援も、半数程度の方が要望しています。

現在の生活を続けるために必要な移動支援については、「お太助ワゴンの改善」を要望する人が最も多く59.0%となっています。



(複数回答可)

図表 60 移動困難者がお太助ワゴンを利用するために必要な支援



図表 61 現在の生活を続けるために必要な移動支援

(複数回答可)

6. 高校生アンケート

6-1 通学手段

吉田高校は自家用車で送迎、向原高校はJR芸備線の割合が最も高い状況です。

広島市の高校へは路線バスやJR芸備線など、公共交通を利用する割合が高いですが、自家用車の送迎で通学する人もいます。

通学手段	安芸高田市		三次市	北広島町	広島市				
	吉田高校	向原高校	三次高校	広島新庄高校	祇園北高校	高陽東高校	安古市高校	高陽高校	文教女子高校
徒歩	27.8%	32.1%	8.3%	15.0%	18.2%	18.2%	12.5%	62.5%	14.3%
	28.2%	36.5%	8.3%	9.5%	18.2%	18.2%	0.0%	62.5%	28.6%
自転車	35.4%	35.8%	58.3%	0.0%	36.4%	54.5%	12.5%	12.5%	14.3%
	34.6%	28.8%	58.3%	4.8%	36.4%	54.5%	28.6%	12.5%	14.3%
JR芸備線	1.3%	75.5%	52.8%	5.0%	0.0%	9.1%	0.0%	87.5%	42.9%
	1.3%	78.8%	52.8%	4.8%	0.0%	9.1%	0.0%	87.5%	42.9%
JR三江線	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高速バス	0.0%	0.0%	30.6%	0.0%	9.1%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%
	0.0%	0.0%	30.6%	0.0%	9.1%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%
路線バス（広島方面）	2.5%	0.0%	0.0%	0.0%	72.7%	63.6%	87.5%	0.0%	42.9%
	10.3%	1.9%	2.8%	0.0%	9.1%	36.4%	14.3%	0.0%	0.0%
路線バス（三次方面）	10.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%
	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	54.5%	54.5%	71.4%	0.0%	42.9%
専用スクールバス	2.5%	1.9%	0.0%	90.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%
	5.1%	1.9%	0.0%	90.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%
自家用車で送迎	43.0%	13.2%	36.1%	35.0%	18.2%	18.2%	12.5%	37.5%	28.6%
	41.0%	7.7%	36.1%	33.3%	18.2%	9.1%	14.3%	37.5%	42.9%
その他	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
回答数（登校）	79	53	36	20	11	11	8	8	7
回答数（下校）	78	52	36	21	11	11	7	8	7

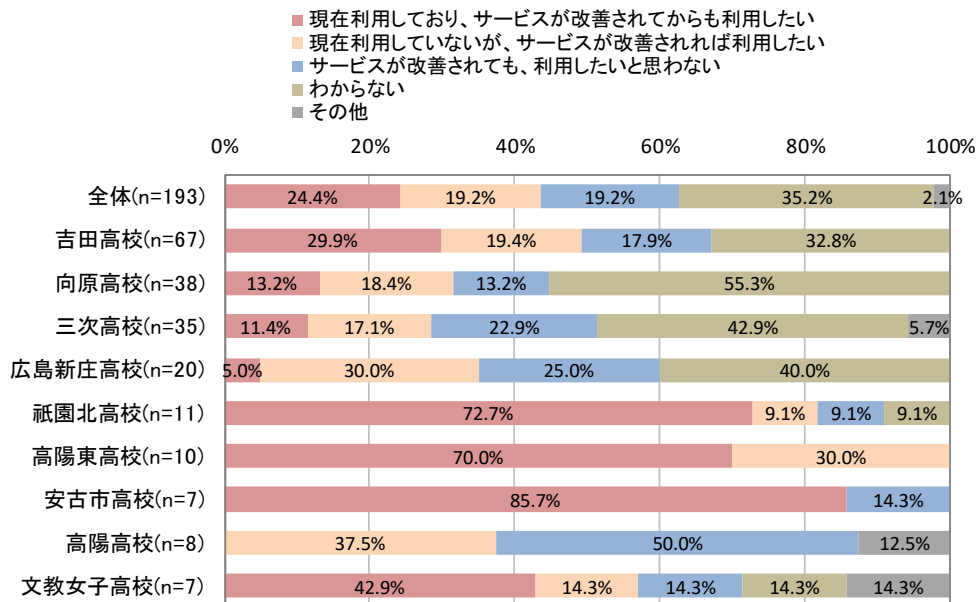
（複数回答可）

図表 62 通学手段

※上段が通学時、下段が下校時の割合

6-2 路線バスの利用意向と改善ニーズ

サービス改善による路線バスの潜在ニーズは 19.2%です。改善要望は、各高校とも「ダイヤ(運行時刻)」の割合が最も高くなっています。



図表 63 路線バスのサービス改善要望

路線バスの改善要望	安芸高田市		三次市	北広島町	広島市				
	吉田高校	向原高校	三次高校	広島新庄高校	祇園北高校	高陽東高校	安古市高校	高陽高校	文教女子高校
経路(行先・経由地)	13.2%	30.3%	27.3%	42.1%	10.0%	18.2%	12.5%	25.0%	0.0%
ダイヤ(運行時刻)	63.2%	57.6%	60.6%	52.6%	70.0%	63.6%	75.0%	50.0%	66.7%
目的地までの所要時間	11.8%	21.2%	6.1%	15.8%	40.0%	9.1%	25.0%	12.5%	16.7%
バス停の位置(自宅の近くにする)	7.4%	9.1%	9.1%	10.5%	10.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%
始発の時刻	13.2%	9.1%	24.2%	10.5%	70.0%	36.4%	25.0%	0.0%	33.3%
終発の時刻	20.6%	12.1%	24.2%	10.5%	30.0%	36.4%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄道との乗り継ぎ	2.9%	21.2%	18.2%	31.6%	0.0%	18.2%	0.0%	25.0%	16.7%
時刻表や路線図(わかりやすくする)	14.7%	24.2%	15.2%	15.8%	10.0%	0.0%	0.0%	37.5%	16.7%
屋根や椅子、トイレなどバス停の待合環境	14.7%	15.2%	12.1%	21.1%	50.0%	45.5%	12.5%	12.5%	16.7%
車両や施設の段差や階段をなくすなど、バリアフリー	2.9%	9.1%	3.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
バス停周辺に自転車やシルバーカーを停められる環境	2.9%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	12.5%	0.0%	0.0%
バス停周辺に駐車場整備	2.9%	3.0%	6.1%	5.3%	0.0%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	10.3%	9.1%	9.1%	5.3%	0.0%	0.0%	37.5%	12.5%	0.0%
回答数	68	33	33	19	10	11	8	8	6

(複数回答可)

図表 64 路線バスのサービス改善要望

6-3 保護者による送迎

保護者による送迎は、「雨や雪などの悪天候」という理由が多く、登校・下校時刻にあった路線バスの運行がないという理由も見られます。

	安芸高田市		三次市	北広島町	広島市				
	吉田高校	向原高校	三次高校	広島新庄高校	祇園北高校	高陽東高校	安古市高校	高陽高校	文教女子高校
雨や雪などの悪天候	51.6%	54.8%	48.1%	6.7%	0.0%	60.0%	0.0%	83.3%	50.0%
病気やけがなど体調不良	21.9%	25.8%	11.1%	20.0%	0.0%	20.0%	25.0%	0.0%	33.3%
登校時刻にあった路線バスの運行がない	20.3%	12.9%	14.8%	33.3%	0.0%	60.0%	50.0%	50.0%	16.7%
下校時刻にあった路線バスの運行がない	42.2%	16.1%	22.2%	26.7%	33.3%	50.0%	0.0%	16.7%	0.0%
登校時刻にあったJ Rの運行がない	3.1%	9.7%	14.8%	6.7%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下校時刻にあったJ Rの運行がない	1.6%	12.9%	18.5%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
バス停や駅が自宅から遠い	14.1%	6.5%	33.3%	26.7%	66.7%	10.0%	25.0%	50.0%	16.7%
公共交通機関の乗り継ぎが不便	6.3%	0.0%	11.1%	20.0%	33.3%	30.0%	0.0%	33.3%	0.0%
公共交通機関を利用した通学は可能だが、マイカーの方が楽	9.4%	3.2%	14.8%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
送迎の方が交通費が少なくて済む	37.5%	9.7%	11.1%	13.3%	33.3%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
防犯上心配	9.4%	16.1%	7.4%	6.7%	0.0%	20.0%	0.0%	16.7%	16.7%
親の通勤先の方面と一緒に	35.9%	9.7%	22.2%	13.3%	33.3%	10.0%	0.0%	16.7%	33.3%
その他	4.7%	6.5%	11.1%	40.0%	33.3%	10.0%	25.0%	0.0%	0.0%
回答数	64	31	27	15	3	10	4	6	6

(複数回答可)

図表 65 保護者による送迎理由

第5章 まちづくりの方向性

1. 上位計画

計画の概要	
名称	第2次安芸高田市総合計画（平成27年3月）
計画期間	平成27年度～平成36年度
将来像	「人がつながる田園都市 安芸高田」
将来像の実現に向けた3つの挑戦	<div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p style="writing-mode: vertical-rl; color: blue; font-weight: bold;">将来像の実現に向けた3つの挑戦</p> <div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px; text-align: center; border-radius: 5px;">① 人が集い育つまちづくりへの挑戦</div> <p>自然と都市機能がバランスよく調和した、誰もが安全で快適に暮らせる田園都市を目指すとともに、学ぶ文化の醸成を図り、更に就学前教育と子育て支援の充実を目指し、「人が集い育つまちづくり」に挑戦します。</p> </div> <div style="margin-bottom: 10px;"> <div style="background-color: #c0392b; color: white; padding: 5px; text-align: center; border-radius: 5px;">② 安心して暮らせるまちづくりへの挑戦</div> <p>「自助・共助・公助」による地域防災、福祉社会、医療体制の充実と、美しい安芸高田の自然を次世代に引き継ぐことを目指し、「安心して暮らせるまちづくり」に挑戦します。</p> </div> <div> <div style="background-color: #27ae60; color: white; padding: 5px; text-align: center; border-radius: 5px;">③ 地域資源を活かしたまちづくりへの挑戦</div> <p>安芸高田市の宝を磨き活用することにより、地域の活性化につなげます。また、「住民と行政の協働によるまちづくり」を基盤に据え、産業の活性化と地域経済の好循環を目指し、「地域資源を活かしたまちづくり」に挑戦します。</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p style="font-weight: bold; color: blue;">人がつながる田園都市 安芸高田へ!</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="width: 30%;"> <p style="color: blue; font-weight: bold;">人が集い育つまちづくりへの挑戦</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然と調和した快適な田園都市の形成 ・学ぶ文化の醸成 ・子育て支援と就学前教育の充実 </div> <div style="width: 30%;"> <p style="color: blue; font-weight: bold;">安心して暮らせるまちづくりへの挑戦</p> <ul style="list-style-type: none"> ・共に助け合う 安全・安心 ・支え合う福祉社会の実現と医療体制の充実 ・未来につなぐ自然環境 </div> <div style="width: 30%;"> <p style="color: blue; font-weight: bold;">地域資源を活かしたまちづくりへの挑戦</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安芸高田市の宝を磨く ・協働によるまちづくりの推進 ・産業の活性化と地域経済の循環 </div> </div>

基本計画(※公共交通に関連する事項を抜粋)	
公共交通体系の整備	<ul style="list-style-type: none"> • JR沿線の関係自治体と連携し、更なる利便性の改善に取り組みます。 • 新公共交通システムの本格運用を進め、システムの定着を図ります。 • 交通結節点の周辺施設について、指定管理者制度の導入を推進します。
公共交通に関連した施策	
鉄道路線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> • 住民生活の利便性向上に向け、JR 芸備線及び三江線について、関係機関との連携・協議を強化し、活性化を図ります。 • 通勤・通学、買い物等、日常生活における住民の JR 芸備線及び三江線の積極的な利用を促進します。
新公共交通システムの充実	<ul style="list-style-type: none"> • 住民ニーズを踏まえた運行システムの継続的改善により、更なる利便性の向上とシステム定着を図ります。 • 車両更新等の維持管理経費を含めた業務委託料の見直し等により、将来的な一般財源抑制策を検討します。
交通結節点の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> • 効率的でサービス低下を招かない管理運営体制の構築を進めます。
交通安全の推進	<ul style="list-style-type: none"> • 安芸高田警察署との連携の下、高齢者を対象とした交通安全教室や運転免許自主返納制度の推進に努めます。
高齢者にやさしいまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> • 高齢者の安全や利便性に配慮した住宅の供給を検討するとともに、高齢者が安心して地域で生活できるよう、公共施設、交通機関等のバリアフリー化を促進します。
障害者にやさしいまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> • 公共施設や交通施設等のバリアフリー化を促進します。

2. 関連計画

2-1 三江線沿線地域公共交通網形成計画

計画の概要	
名称	三江線沿線地域公共交通網形成計画（平成29年9月）
計画期間	平成29年10月～平成35年3月
計画の区域	江津市、川本町、美郷町、邑南町、安芸高田市、三次市の三江線沿線の市町のうち、三江線沿線地域
理念	「地域の人々の思いをのせて、新たな未来へつなぐ公共交通」
基本方針 基本目標	<p>三江線に替わる新しい公共交通ネットワークの構築</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地域の方々の公共交通利用率の維持・向上 2 主要な都市等との移動時間の短縮 3 地域拠点における最適な乗換時間の設定 <p>誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供</p> <ol style="list-style-type: none"> 4 公共交通を利用する上でのバリアの解消 5 安心・安全な運行環境の整備 6 事業者による運行の継続 <p>地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通</p> <ol style="list-style-type: none"> 7 観光を目的とした公共交通利用者の増加 8 公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上 9 魅力ある地域づくりに向けた地域との協働による取組の進展
目標を達成するための事業内容	<p>事業1-1 三江線に替わる「市町間交通」および「市町内交通」の構築 ・新たに市町間交通として「式敷・三次線(仮称)」を運行</p> <p>事業1-2 ニーズに応じた柔軟な形態による「市町内交通」の確保 ・区域型交通の導入の検討:「式敷・三次線(仮称)」を含む高宮エリア</p> <p>事業2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用</p> <p>事業3-1 乗換えしやすいダイヤの設定</p> <p>事業4-1 利用者に応じたバス車両の導入</p> <p>事業4-2 バス停留所の機能強化</p> <p>事業4-3 利用しやすい運賃の設定</p> <p>事業4-4 誰にでもわかりやすい運行情報の提供</p> <p>事業5-1 非常時・災害時に向けた体制づくり</p> <p>事業6-1 運行継続に求められる支援の実施</p> <p>事業7-1 観光を目的とした公共交通利用者の開拓</p> <p>事業8-1 公共交通に関する住民とのコミュニケーションの推進</p> <p>事業8-2 モビリティ・マネジメントの推進</p> <p>事業9-1 公共交通と地域づくりの連携</p> <p>事業9-2 小さな拠点づくり活動との連携</p>

2-2 その他の関連計画

計画の名称	公共交通の役割等	公共交通に関する施策・事業
安芸高田市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成27年10月策定)	公共交通の利用促進や利便性向上、高齢者の交通安全の推進等による若者の定住促進強化やコミュニティ活動の高度化プロジェクトの実現	<ul style="list-style-type: none"> • JR沿線の関係自治体と連携し、更なる利便性の向上 • 新公共交通システムの本格運用によるシステムの定着 • 交通結節点の周辺施設について、指定管理者制度の導入を推進 • 国・県・周辺自治体との連携強化 • 高齢者を対象とした交通安全対策の推進
過疎地域自立促進計画 (平成28年3月策定)	生活交通の確保及び地域間交流の促進 高齢者の保健・福祉の向上	<ul style="list-style-type: none"> • 新公共交通システムに対する住民ニーズを踏まえ、当該システムの継続的な改善による更なる利便性の向上 • 新公共交通システム運行事業者との連携・協議を重ねながら、継続した協力が得られるような条件整備と、更なる利用促進
第2期安芸高田市学校規模適正化推進計画 (平成28年3月策定)	学校の統合により遠距離通学となる児童・生徒の通学手段確保	<ul style="list-style-type: none"> • 小学校は40分以内、中学校は1時間以内を目途とし、遠距離通学児童・生徒に対して公共交通もしくはスクールバスによって対応
第2次安芸高田市障害者プラン 安芸高田市障害福祉計画 (第4期) (平成27年3月策定)	障害者の移動支援、創作的活動や生産活動の機会提供	<ul style="list-style-type: none"> • 交通結節点・車両のバリアフリー化の推進 • 重度障害者外出支援サービス(タクシー利用助成)事業の実施
安芸高田市高齢者福祉計画 第6期介護保険事業計画 (平成27年3月策定)	高齢者等の交通手段の確保・外出支援	<ul style="list-style-type: none"> • 自家用車や公共交通機関が利用しづらい要介護高齢者等に対し、医療機関への通院に伴う交通費の支援 • 高齢者の身近な交通手段であるお太助ワゴンの活用促進
第2次安芸高田市観光振興計画 (平成28年3月策定)	観光における二次交通及び市内向けプロモーション	<ul style="list-style-type: none"> • 交通事業者による二次交通の確保、周遊企画乗車券の設定 • JR駅利用活性化事業
安芸高田市環境基本計画 (平成23年3月策定)	環境に優しい交通体系の整備	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関の整備
広島広域都市圏発展ビジョン (平成28年3月策定)	ヒト・モノ・カネ・情報の循環に資する広域交通網の構築及び圏域内住民の生活交通確保	<ul style="list-style-type: none"> • 広域交通網の拠点となる地区を中心とした、自市町の域内交通網の充実・強化 • 広島市と協力して、生活交通であるバス路線の維持

3. 既存の公共交通計画の概要と検証

(1) 計画の概要

計画の概要	
名称	安芸高田市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月）
計画期間	平成 21 年度～平成 25 年度
基本方針	①高齢者にやさしく便利が良い交通体系を確立する。 ②地域・事業者・行政の連携による持続可能な生活交通体系を構築する。
公共交通の整備方針	1) デマンド交通運行体系の確立 2) 朝・夕の定時定路線の運行 3) 交通空白地域に市町村有償運行を導入

(2) 施策の検証

施策	実施状況	数値目標・評価
デマンド運行の段階的実施	<ul style="list-style-type: none"> 4区域でお太助ワゴンを運行 市町村運営有償運送エリアを除くほぼ全域でお太助ワゴンの利用が可能 受付センターで予約や利用案内を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 一日平均利用者数 160 人→156.8 人 年間利用者数 39,200 人→37,944 人(H27 年度) 利用者のうち、吉田までのデマンド運行によって便利になったと感じる人 70%→80.6%(H27 年 2 月利用者アンケート) 利用者のうちデマンド運行の利用により外出機会が増えた人 70%→52.2%(H27 年 2 月利用者アンケート)
朝・夕の定時定路線運行	<ul style="list-style-type: none"> 美土里線、吉田線、高宮線、向原線で朝夕の定時定路線を運行 	<ul style="list-style-type: none"> 一日平均利用者数 55 人→調査未実施 ※小学生の利用者を除く 年間利用者数 16,115 人→調査未実施
市町村有償運行による交通空白地の解消	<ul style="list-style-type: none"> 2 区域で川根もやい便、友愛とろっこ便を運行 	<ul style="list-style-type: none"> 外出機会が増えた高齢者が 70%以上→友愛とろっこ便:84.6%、川根もやい便:80.5%(H27 年 2 月利用者アンケート)
福祉移送サービスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 未実施(参考:平成 24 年度から障害者に対するタクシーチケットの配布を開始) 	<ul style="list-style-type: none"> 介護タクシーの利用回数が 10%以上増加→調査未実施
待合施設等の整備	<ul style="list-style-type: none"> 美土里高速バス停、高宮高速バス停、下北バス停の待合施設整備 美土里高速バス停駐車場拡張 	—
主要バス停の整備	<ul style="list-style-type: none"> 未実施(参考:広電吉田出張所の発車ホーム段差解消及び身体障害者用トイレの設置※広島電鉄株式会社主体で実施) 	—
高齢者にやさしい PR 用資料・時刻案内・系統図の作成	<ul style="list-style-type: none"> 「新公共交通システムご利用ガイド」を作成 キャラクター「あきたか太助」作成 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド運行の利用方法を知っている人が 80%以上→49.3%(H28 年 11 月住民アンケート)

第6章 公共交通の問題点と解決すべき課題

1. 公共交通の問題点

広域路線（JR、高速バス、広域路線バス）の現状と問題点・留意点

現 状		<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島市、三次市、北広島町をつなぐ JR と広域路線バスが運行。 ・ 鉄道、広域路線バスの利用者数は近年横ばい傾向。 ・ 広島市の高校への通学では路線バスや JR 芸備線が利用されており、三次市の高校では JR 芸備線や高速バスが利用されている。 ・ 高速バスと市内完結路線バスは接続しているが、バス停間の距離が 400～500m。パークアンドライド利用者が多い。 ・ 広島方面の路線バスは遅延が発生する。
問題点 留意点	一般・高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継環境整備や乗継に関する情報提供が十分ではない。
	高校生	<ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ、始発の時間がニーズに合致していない。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継拠点が明確になっていない。 ・ 路線の維持を図る必要がある。

市内完結路線バスの現状と問題点・留意点

現 状		<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学や通勤に対応する朝・夕のダイヤで運行。特に通学手段を確保するために必要不可欠な路線。 ・ 普段市内完結路線バスを利用する人は 6.4%。 ・ 行政負担は約3千5百万円/年、収支率は 29.6%。
問題点 留意点	一般・高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 向原高等学校へ通学できない地域がある。 ・ 住民アンケート調査によると、ダイヤや経路に対する改善ニーズが高い。 ・ 待合環境整備が十分ではない。
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手の確保が難しい。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の減少に伴い、収支率が減少している。 ・ 平成 28 年 10 月以降、IC カード決済ができない。 ・ JR 三江線の廃止代替路線運行に伴うダイヤ調整が必要。

お太助ワゴンの現状と問題点・留意点

現状		<ul style="list-style-type: none"> 稼働率は高いが、利用者数は減少傾向。 行きの9時台、帰りの12時台の便で乗車を断る場合があり、希望便への乗車のしやすさに対する改善ニーズが高い。 美土里地域や高宮地域で新規利用者よりも利用を辞める人が多い。 行政負担は約8千1百万円/年で、年々増加傾向。 移動困難者における乗降介助や荷物の積込補助のニーズがある。 高齢者が市内の買物・通院で利用している。 車両はバリアフリーに対応している。
問題点 留意点	一般・ 高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 乗車希望便に乗車できない場合がある。 ワゴンが進入できない地域がある。 福祉施策との連携により、“独力で乗車出来なくなった人”に対応する必要がある。
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの収益減に繋がっている可能性がある。

まちづくり・観光施策に関する現状と問題点・留意点

現状		<ul style="list-style-type: none"> 吉田町の中心部と旧町の中心部を拠点とした公共交通ネットワークが構築されている。 観光客の大半は自家用車で来訪。
問題点・留意点		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を活用した観光戦略が明確になっていない。 観光客に対する情報提供や環境整備が不十分。

利用促進に関する現状と問題点・留意点

現状		<ul style="list-style-type: none"> お太助ワゴンの利用方法を知っている人は49.3% 新公共交通システムご利用ガイドを市HPに掲載。 高齢者における運転免許保有割合は増加しているが返納者は横ばいの状況。 運転免許証を返納できないと感じている人は13.8%。 平成29年度に公共交通マップを作成。
問題点・留意点		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップ等を活用した利用促進が必要。

協働・連携に関する現状と問題点・留意点

現状		<ul style="list-style-type: none"> 総合検診など各地区で平日に実施されている事業がある。 ゆめタウン吉田やJA吉田総合病院では、お太助ワゴンの乗り入れを行っている。 美土里町智教寺・大所地域、高宮町川根地域・美土里町大所地域では、住民主体で市町村運営有償運送が行われている。
問題点 留意点	庁内	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関して、関係部署との連携が十分に図れていない。
	商業施設 医療施設	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設、医療施設との連携が十分に図れていない。
	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 住民が主体となった利用促進等に関する取組が不足している。

2. 公共交通の解決すべき課題

【公共交通網に関する課題】

① 広域幹線の維持

本市と周辺市をつなぐ JR 芸備線や広域路線バスは、関係市町と連携し、今後も維持する必要があります。

② お太助ワゴンの運行改善

少しでも予約の断りを少なくするために、お太助ワゴンの運行範囲や車両台数、送迎のルールといった仕組みや、受付センターの予約のとり方に関する運用を見直す必要があります。

③ 誰でも利用できる移動手段の確保

誰でも移動できる移動手段を確保するために、福祉施策と連携しながら、移動についての支援がなく移動に困っている人の対応や乗降のサポートを検討する必要があります。

④ 地域公共交通を担うタクシー事業者の存続

地域公共交通の運行を担うタクシー事業者の負担を軽減するとともに、タクシーとの共存を図るために、交通事業者への支援や、観光振興などによるタクシーの収益増に繋がる連携策を検討する必要があります。

⑤ 乗継拠点の整備と乗り継ぎの利便性向上

円滑な乗継を実現するため、ダイヤの調整を行うとともに、乗継拠点やバスの運行状況等の情報提供を図る必要があります。

⑥ 公共交通の持続性の確保

公共交通の持続可能性を確保するために、運賃制度の見直しを行う必要があります。

【利用促進に関する課題】

⑦ 初めて利用する人でも分かりやすい情報提供

初めて公共交通を利用しようとする場合、時刻表や路線図などの情報は不可欠であるため、公共交通マップを作成し、それらを活用して利用促進を図る必要があります。また、観光客に対するタクシー等の情報提供も行う必要があります。

【協働連携に関する課題】

⑧ 住民との協働による利用促進

地域公共交通の運行サービスの改善を図る際には、地域のニーズを最もよく理解している住民と協働で地域公共交通を支える取組みを考えることが有効であることから、これらの制度を構築するとともに、より効果的に利用を促進するために、利用促進についても既存の地域振興組織を中心とした住民との協働による取組みを推進する必要があります。

⑨ 関係機関との連携強化

お太助ワゴンの利用目的は、買物や通院が多く、お太助ワゴン利用者が増加することで商業施設や医療機関利用者も増加するという関係にあるため、連携してお太助ワゴンの利用促進を図っていく関係を構築する必要があります。また、継続的に福祉施策や観光施策など、庁内の関係部署との連携を図る必要があります。

第7章 計画の基本方針と目標

1. 計画の将来像と基本方針

安芸高田市における公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえて、地域が目指すべき将来像と基本方針を以下の通り設定します。

1-1 地域が目指すべき将来像

みんなが使いやすい公共交通があるまち あきたかた

1-2 基本方針

基本方針1. 持続可能で安心して使える公共交通網の構築

既存の公共交通資源を活かし、それらを持続可能なものにするために、利便性の向上を図るとともに、交通事業者の負担を軽減し、市民の日常生活を支える公共交通網を構築します。

基本方針2. 誰でも利用しやすい利用環境の整備

市民だけでなく来訪者を含む全ての人が公共交通を利用しやすくするため、利用環境の改善、初めて利用する人でも分かりやすい情報提供の仕組みを整えます。

基本方針3. 人とのつながりを活かした利用促進

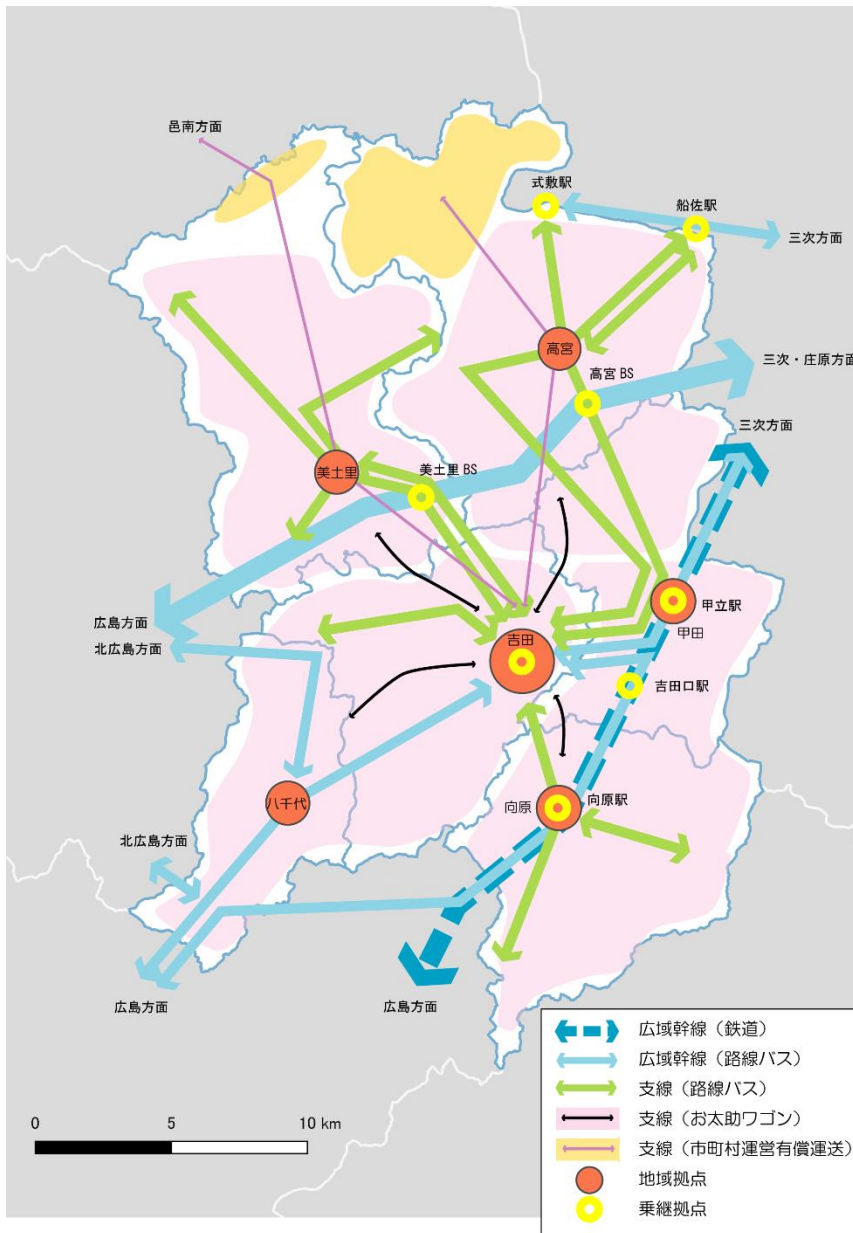
安芸高田市が育んできた人とのつながりを活かし、市民、交通事業者、行政が協働連携して、利用促進を図ります。

2. 将来の公共交通網のすがた

安芸高田市と安芸高田市外を結ぶ鉄道、高速バス、路線バスの広域幹線は、今後も維持するために関係機関に働きかけます。

市内の移動についても、利用環境の改善を図りながら今後も維持します。具体的には、朝夕の通勤・通学対応として路線バス、日中の通院や買物等の対応としてお太助ワゴン、公共交通空白地は市町村運営有償運送を運行します。各公共交通は、乗継拠点で広域幹線に乗り継げるように、乗継拠点の明確化と待合環境の整備、ダイヤの調整を行います。

また、観光や来訪者への対応として、タクシーの活用を検討します。

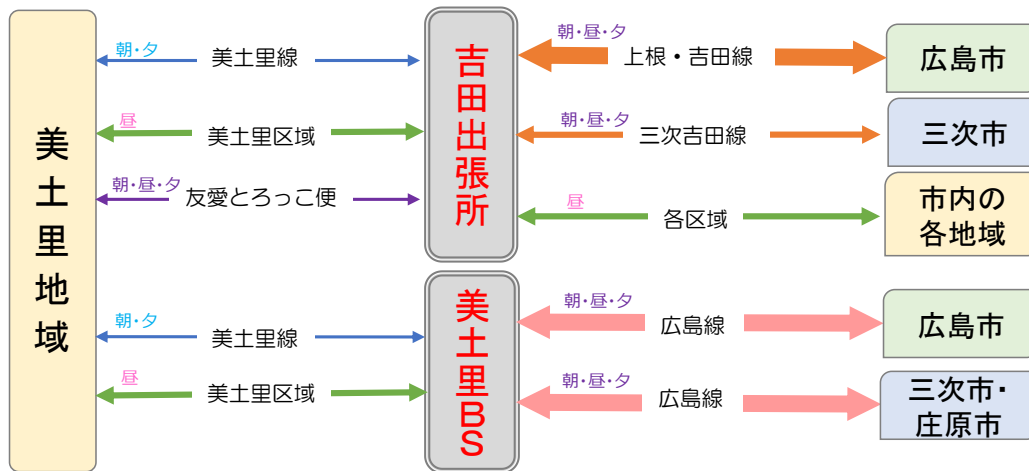
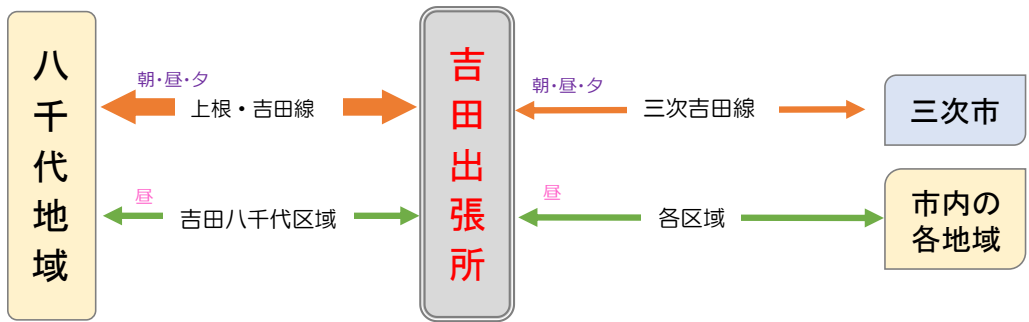
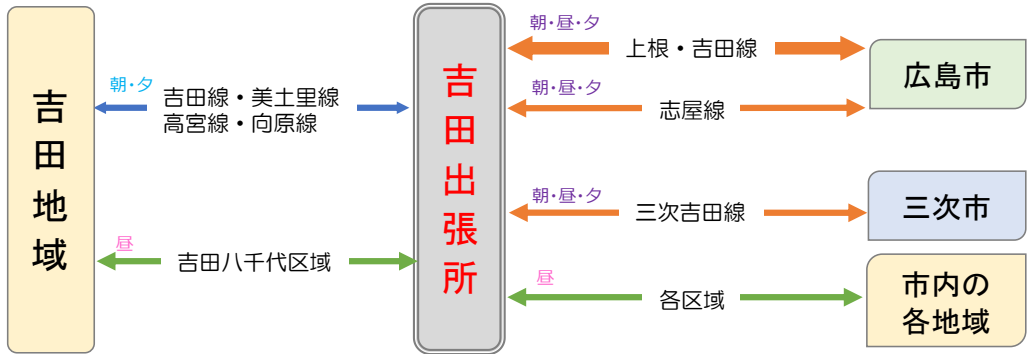


図表 66 公共交通の将来イメージ

分類	役割	交通機関	該当する路線
広域 幹線	行政区域を越えた広域的な 移動、交流、連携を支える移 動手段	鉄道	芸備線
		路線バス	広島線(高速バス)、志屋線、 三次吉田線、上根・吉田線、 千代田八千代線、畑壬生線、 式敷三次線
支線	朝夕の通勤・通学ニーズに対 応する移動手段	路線バス	吉田線、美土里線、 高宮線、向原線
	高齢者や自ら移動手段を持 たない人の買物通院等の日 常生活を支える移動手段	お太助ワゴン	吉田八千代区域、美土里区域、 高宮甲田区域、甲田向原区域
	上記2つの役割を担う、住民 が主体となった移動手段	市町村運営 有償運送	友愛とろっこ便、川根もやい便
その他	きめ細やかなサービス需要や 観光客の二次交通の需要に 対応する移動手段	タクシー	—

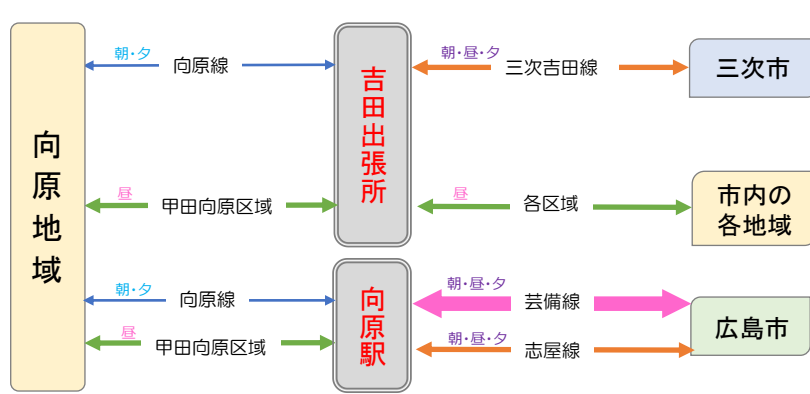
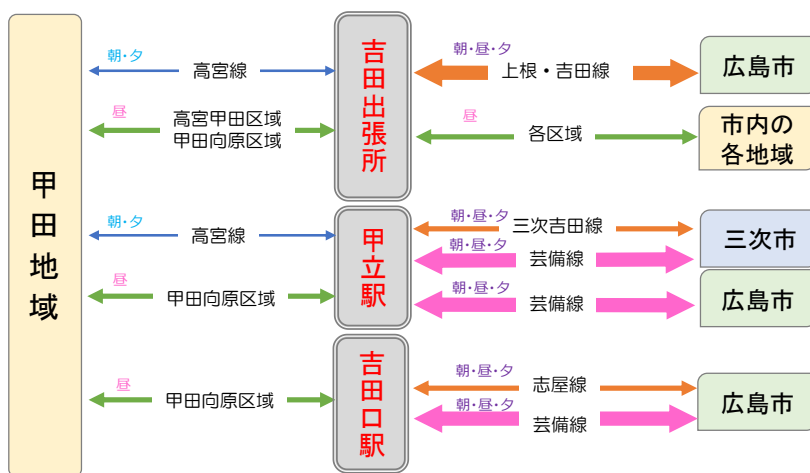
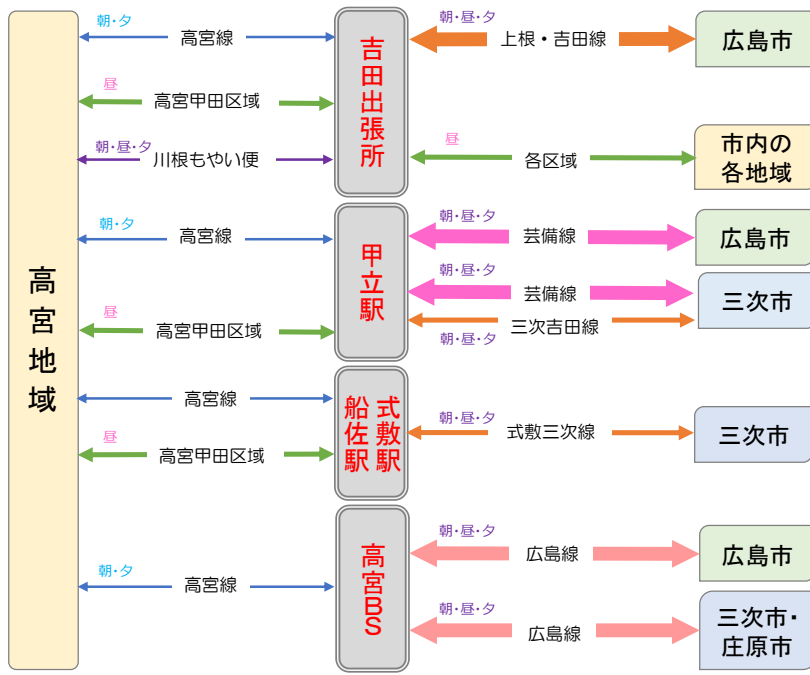
図表 67 各公共交通の役割と該当する路線

<乗継拠点と各地域における乗継イメージ>



鉄道	広域路線バス	0.5~2便
高速バス	市内路線バス	2.5~10便
お太助ワゴン	市町村運営有償運送	10.5便以上

(片道0.5便、1系統当たりの便数を表示)



↔ 鉄道	↔ 広域路線バス	— 0.5~2便
↔ 高速バス	↔ 市内路線バス	— 2.5~10便
↔ お太助ワゴン	↔ 市町村運営有償運送	■ 10.5便以上

(片道0.5便、1系統当たりの便数を表示)

3. 計画の目標及び事業の体系

計画の基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき目標と事業を次の通り設定します。

基本方針	目標	事業
基本方針1 持続可能で安心して使える公共交通網の構築	目標1 市内外の移動手段を確保し、利便性の向上を図る	1 周辺市町と連携した広域幹線の確保 2 乗継に配慮したダイヤの調整 3 乗継拠点の整備、停留所の改善 4 路線バス・スクールバスの効率的な活用 5 お太助ワゴンの運用の見直し 6 誰もが利用できる移動支援サービスの充実
	目標2 市内の交通を維持するために、運行の担い手を確保する	7 交通事業者への支援の実施
基本方針2 誰でも利用しやすい利用環境の整備	目標3 分かりやすく使いやすい利用環境を整備する	8 運賃体系の見直しとICカードの導入検討 9 バスロケーションシステムの導入検討 10 タクシーを活用した観光振興
基本方針3 人とのつながりを活かした利用促進	目標4 協働・連携によって公共交通の利用者を増やす	11 各種施策と連携したモビリティ・マネジメントの実施 12 地域振興組織での利用促進活動 13 商業施設、医療機関等との連携

第8章 計画に位置づける事業

1. 目標を達成するための事業内容と実施主体

目標1 市内外の移動手段を確保し、利便性の向上を図る

事業1 周辺市町と連携した広域幹線の確保

現状

- ・ JR 芸備線、広域路線バスの利用者数は横ばいの傾向にある。
- ・ 広島市、安芸高田市、三次市、庄原市で構成される芸備線対策協議会によって、芸備線存続に向けた対策を協議している。
- ・ 「三江線沿線地域公共交通再編実施計画」に基づき、平成 30 年4月1日より、JR 三江線の廃止代替路線として、式敷三次線が1日5往復運行する。

事業内容

- ・ JR 芸備線は、今後も維持することを関係機関に働きかけ、関係市と連携して利用促進事業を推進します。
- ・ 広域路線バスは、路線バスとの接続改善、パークアンドライド駐車場の情報提供を行うなど、路線維持に向けて、利用環境の改善と利用促進事業を推進します。
- ・ 「三江線沿線地域公共交通活性化協議会」と足並みを揃え、「三江線沿線地域公共交通網形成計画」の事業を推進します。
- ・ 式敷三次線は沿線の地域振興組織と利用促進策について協議を行います。また、利用実態や住民意向を踏まえて、ダイヤや運行形態、運賃の見直しを検討します。

▼芸備線 100 周年記念式典(平成 27 年 5 月／三次駅)



実施主体 安芸高田市、交通事業者、市民、その他

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

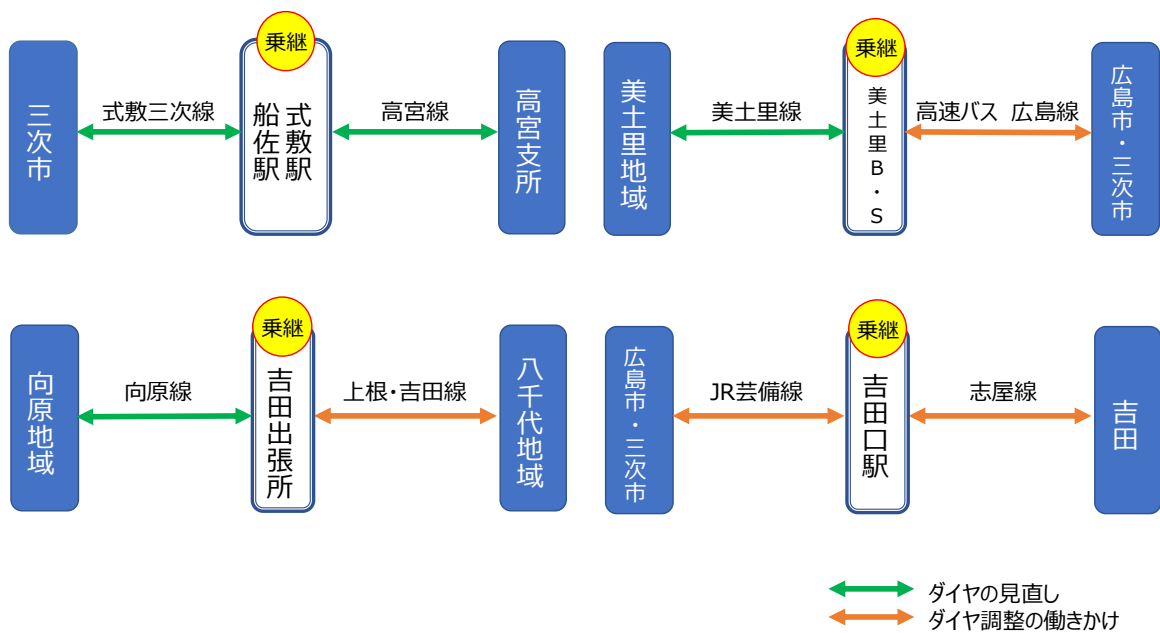
事業2 乗継に配慮したダイヤの調整

現状

- ・ 高宮地域や八千代地域など、一部の地域の生活圏は三次市や広島市となっている。
- ・ 三次市や広島市など市外の高校に公共交通で通学する生徒がいる。
- ・ お太助ワゴン利用者アンケート調査で、利用回数増につながる改善点として「路線バスとの乗り継ぎ」が挙げられた割合は、美土里区域で 13.7%、高宮甲田区域で 11.1%であった。

事業内容

- ・ 乗継拠点では、各交通モード間の乗継ダイヤを調整し、鉄道や広域路線への乗継を確保します。
- ・ 式敷三次線のダイヤに合わせて、高宮線を乗継可能なダイヤに見直します。



図表 68 ダイヤ見直し・調整のイメージ

実施主体 安芸高田市、交通事業者

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

事業3 乗継拠点の整備、停留所の改善

現状

- ・ 市民アンケート調査では、「主要なバス停には、誰でも止められる駐車場を整備してほしい」との意見が挙げられた。
- ・ 鉄道駅、高速バス停は乗継拠点として認識されているが、路線バスの乗継拠点の認識は低い。
- ・ 高校生等の乗継が多く、待合環境整備を要望されているバス停がある。

事業内容

- ・ 公共交通利用の多い施設等を候補として、快適な待合環境の整備を検討します。
- ・ 乗換えや利用が多いバス停を抽出し、上屋やベンチなどの整備を検討します。
- ・ 広域路線への乗換えができるパークアンドライド駐車場の情報提供を行います。
- ・ 地域住民や交通事業者等の協働による、時刻表の貼替え等バス停の管理の仕組み(マイバス停制度(仮称))を検討します。

参考事例:商業施設、道の駅へのバスの乗り入れ

(ゆめタウン廿日市)



(道の駅瑞穂)



参考事例:バス停等に除雪用のスコップを設置し、「ひとかきの除雪」を実施

(新潟市社会福祉協議会、新潟市)



実施主体 安芸高田市、交通事業者、市民、その他

実施期間 平成30年度～平成34年度

事業4 路線バス・スクールバスの効率的な活用**現状**

- ・ 平成30年度以降に小学校の統廃合が計画されており、遠距離通学に対応した移動手段の確保が必要。
- ・ 平成30年度に実施する小学校統廃合については、専用スクールバスを運行予定。
- ・ 全国的にスクールバスの活用が試みられており、混乗や間合い運行が可能となっている。

事業内容

- ・ 小学生の通学を確保することを最優先としつつ、効率化や市民の移動手段を確保するために、引き続き路線バスの活用を検討します。

実施主体 安芸高田市、交通事業者、市民**実施期間** 平成30年度～平成34年度

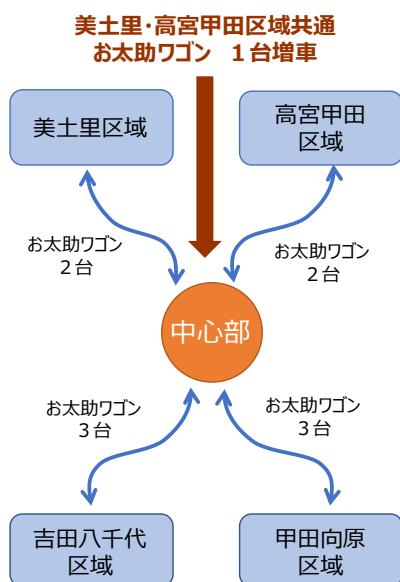
事業5 お太助ワゴンの運用の見直し

現状

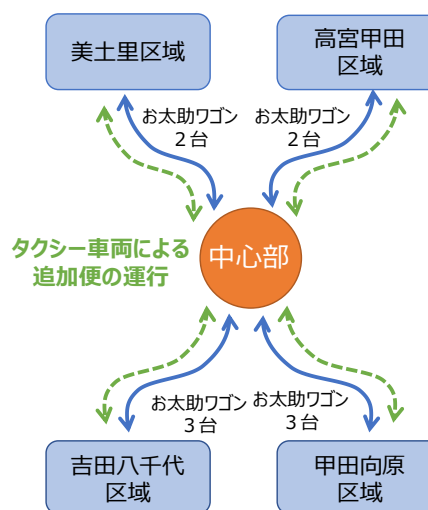
- ・ 運行時間が1時間を超すと想定される場合は予約を断る場合があり、美土里区域、高宮甲田区域では、予約を断る場合が他の区域より多い。
- ・ 運行エリアの境界付近では他地域のエリアを運行する車両で対応するなど、交通事業者、受付センターの連携により、予約の断りを少なくする取組が行われている。
- ・ 運行事業者ヒアリングでは、現在の予約状況では、もう少し利用者に乗せる余裕がある便もあるとのことであった。

事業内容

- ・ 受付センター、交通事業者が集い、実際の予約と実績データをもとに、予約の断りを少なくする運用について検討する会議を設けます。
- ・ お太助ワゴンの増車や、既存の車両で対応できない場合にタクシー車両で追加便を運行するなど、車両や運行を増やすことでの対応を検討します。



図表 69 増車による対応イメージ



図表 70 追加便による対応イメージ

実施主体 安芸高田市、交通事業者

実施期間 平成30年度～平成34年度

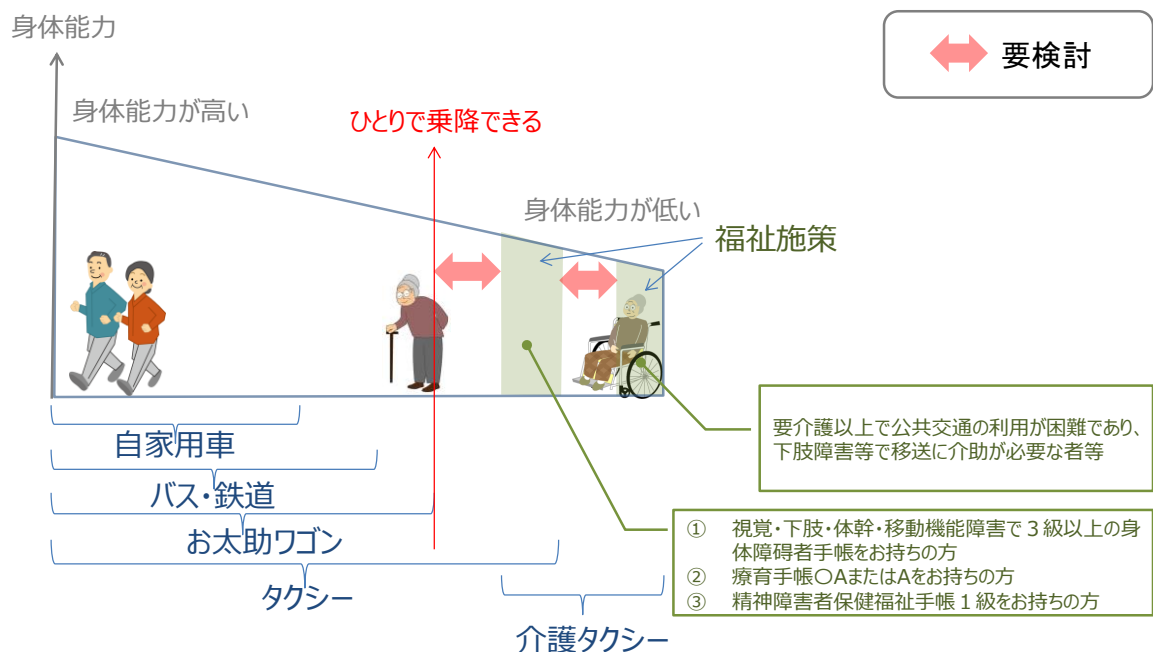
事業6 誰もが利用できる移動支援サービスの充実

現状

- ・ お太助ワゴンの利用対象者は、1人で乗り降りできる方である。
- ・ 市民アンケート調査では、「買物袋を自宅まで運んでもらえたら助かる」「乗り降りを手伝ってもらえたら助かる」という意見が挙げられた。
- ・ 居宅介護事業所を対象としたアンケート調査では、移動困難者がお太助ワゴンを利用するために必要な支援として、乗降の介助(71.4%)、荷物の積み込み介助(55.4%)が多く挙げられた。また、移動困難者が現在の生活を続けるために必要な移動支援として、お太助ワゴンの改善(57.1%)、タクシー助成の拡大(50.0%)が多く挙げられた。
- ・ 利用者の乗降支援が、乗務員の過度な負担となり、多大な時間を要してしまった事例がある。

事業内容

- ・ 公共交通ですべて対応するのではなく、福祉施策と連携しながら、公共交通で対応できる範囲の拡大を検討し、公共交通施策、福祉施策のそれぞれの対応範囲を明確にすることで、本当に困っている人を救う仕組みを検討します。併せて、独力で利用ができない人への対応も検討します。
- ・ 上記の内容について、庁内の関係部署と継続的に検討する会議を設けます。
- ・ 公共交通の側からは、独力で乗降が困難となりつつある方々の乗降サポートや荷物の積み下ろしの補助について検討します。



図表 71 検討領域のイメージ

実施主体 安芸高田市、交通事業者、その他

実施期間 平成30年度～平成34年度

目標2 市内の交通を維持するために、運行の担い手を確保する

事業7 交通事業者への支援の実施

現状

- ・ お太助ワゴンと市内完結路線バスは市内のタクシー事業者に運行を委託している。
- ・ 事業者ヒアリング調査によると、全体的にタクシーの売上は減少傾向にある。
- ・ 効率的な交通網の形成のためには市内完結路線バスとお太助ワゴン双方の乗務は重要であるが、市内完結路線バスとお太助ワゴンを運行する事業者の負担が大きいという意見が挙げられた。

事業内容

- ・ 市内完結路線バス、お太助ワゴンの利用者数が増えると運行事業者がメリットを享受できる仕組みを検討します。
- ・ 第二種運転免許取得にかかる費用の補助を検討します。
- ・ 定住・移住促進施策と連携して、UI ターン希望者のドライバー採用推進活動を検討します。
- ・ 観光振興など、タクシーの収益増につながる連携策を検討します。

種別	概要
事前算定	事前に補助額・委託額の算出を行い、計画通り運行した場合には事前の算出額を支払う
黒字配分	運賃収入のいくらかを事業者の取り分とする
上乗せ	利用者一人当たりの上乗せや、予定利用者数を上回った場合の上乗せなど、利用状況に応じて委託料を増額する

図表 72 タクシー事業者がメリットを享受できる仕組みの例

実施主体 安芸高田市、交通事業者

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

目標3 分かりやすく使いやすい利用環境を整備する

事業8 運賃体系の見直しとICカードの導入検討

現状

- ・ 行政負担は増加傾向、運行事業者であるタクシー事業者の売り上げは減少傾向であり、公共交通の持続可能性の確保に資する運賃制度が必要である。
- ・ 市内完結路線バス、お太助ワゴンを利用する際の決済方法が現金又は回数券のみとなっている。

事業内容

- ・ 行政負担、利用者負担、運行事業者の事業継続の視点を持って持続可能な運賃体系を検討します。
- ・ 利用者の利便性向上に資するICカードの導入を検討します。費用対効果を踏まえて、PASPYなどの交通系ICカードだけでなく、電子マネーによる決済の可能性についても検討します。

参考事例:電子マネーの決済端末



実施主体 安芸高田市、交通事業者、その他

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

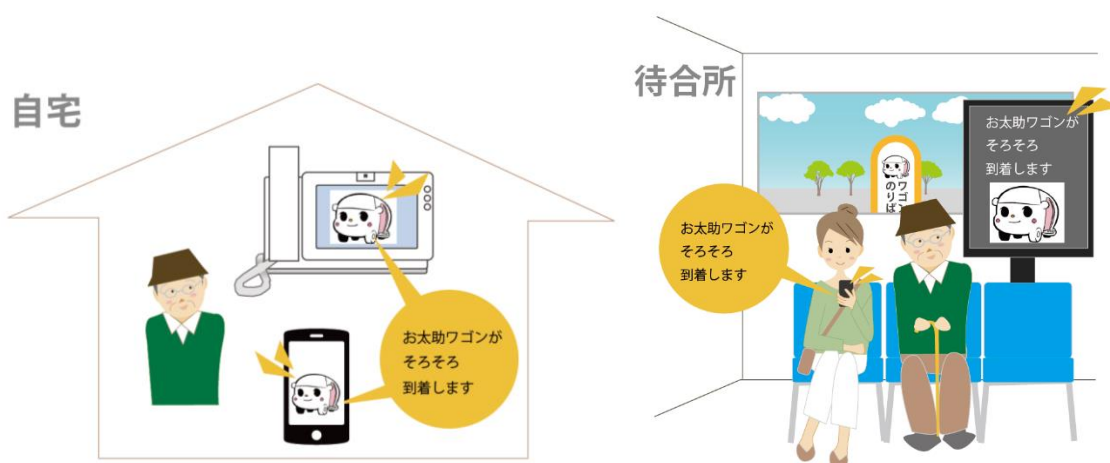
事業9 バスロケーションシステムの導入検討

現状

- ・ 広島電鉄と備北交通が運行する路線には、バスロケーションシステムが導入されており、バス停でリアルタイムなバスの運行位置や到着予定時刻を確認できるが、市内完結路線バスには導入されていない。
- ・ お太助ワゴンは到着時間が明確でないため、屋外でワゴンの到着を待つ必要があり、冬季などは高齢者にとって負担が大きい。
- ・ 各世帯にお太助フォン(液晶タッチパネル型テレビ電話)が設置してあり、電話機能のほか、市からのお知らせ等が表示できる。

事業内容

- ・ 市内完結路線バス、お太助ワゴンにバスロケーションシステムの導入を検討します。
- ・ バスロケーションシステムを活用して、お太助フォンやスマートフォン等におけるお太助ワゴンの接近表示機能の整備を検討します。



図表 73 お太助ワゴンの接近表示のイメージ

実施主体 安芸高田市、交通事業者、その他

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

事業 10 タクシーを活用した観光振興	
現状	<ul style="list-style-type: none">・ 市内に観光スポットが点在している。これらの施設は自動車、観光バスでのアクセスが多く、公共交通利用での訪問は少ない。・ 観光施設運営者が独自に行う無料送迎がある。・ 観光客が鉄道駅のタクシーの待機状況を知らない場合がある。・ 観光二次交通の整備が課題であるが、現在の需要環境下では、観光客のために定時定路線のバスを運行することは非効率である。
事業内容	<ul style="list-style-type: none">・ タクシーを利用できる鉄道駅、乗継拠点に関する情報を市や観光協会などのホームページ等で発信します。・ タクシーによる観光の情報、タクシー運賃の目安を掲示するなど、来訪者が訪問しやすい工夫を行います。
実施主体	安芸高田市、交通事業者、その他
実施期間	平成 30 年度～平成 34 年度

目標4 協働・連携によって公共交通の利用者を増やす

事業11 各種施策と連携したモビリティ・マネジメントの実施

現状

- ・ 市民アンケート調査では、路線バスを利用するようになるための改善点として「時刻表や路線図(わかりやすくする)」との回答率が25.7%であった。
- ・ また、「バス時刻表を配布してほしい」「バスの運行ルート、ダイヤ、利用方法、バス停などの詳しい情報をぜひお届けください」などの意見が挙げられた。
- ・ お太助ワゴンの利用方法の認知度は49.3%であり、知らないとの回答が半数を占める。
- ・ 平成29年度に新たな公共交通マップを作成し、全戸に配布予定。
- ・ 75歳以上の運転免許自主返納者への支援制度を実施している。

事業内容

- ・ 多様な主体で、公共交通の活用方法を検討し、公共交通の認知度を高め、利用増につながる取組を検討します。
- ・ 公共交通マップ等を活用して、対象者ごとに有効な手法を用いたモビリティ・マネジメントを検討します。
- ・ 運転免許自主返納者への支援制度と連携して、お太助ワゴンの制度周知と利用促進を図ります。

(モビリティ・マネジメントの取組案)

- －高齢者大学の授業で、お太助ワゴンの使い方を伝え、自主返納とセットで利用を促す
- －健康フェスタで公共交通の乗り方を紹介する
- －総合検診のお知らせに、お太助ワゴンの利用方法を同封する
- －「夏休み子ども教室」等の移動手段にお太助ワゴンを活用する
- －お太助ワゴンの乗車体験会を開催する
- －中学3年生に市内完結路線バス等による高校への通学手段の情報を提供する

▼高齢者大学の様子



▼健康フェスタの様子



実施主体 安芸高田市、交通事業者、その他

実施期間 平成30年度～平成34年度

事業 12 地域振興組織での利用促進活動

現状

- ・ お太助ワゴンの利用を辞めた人数と新たに利用を始めた人数を比較すると、利用を辞めた人数が多くなっている。
- ・ お太助ワゴンの利用方法の認知度は 49.3%であり、知らないとの回答が半数を占める。
- ・ 全国的に、住民が主体となった公共交通の運行改善、利用促進の取組がみられる。

事業内容

- ・ 顔の見える活動ができる地域振興組織で、地域の交通の状況や評価指標などを共有し、新たに利用を始める人の掘り起こしを行う仕組みを検討します。

参考事例：地域組織によるコミュニティタクシーの運行改善のための会議
(山口県宇部市)



実施主体 安芸高田市、市民

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

事業 13 商業施設、医療機関等との連携

現状

- ・ お太助ワゴンの利用は、買物、通院目的の利用が多い。
- ・ 全国では、商業施設、医療機関等の公共交通の沿線施設との様々な取組が行われている。

事業内容

- ・ 公共交通を利用した主な買物先、通院先との連携策を検討し、公共交通を地域で守り、育てる環境をつくれます。

参考事例：商業施設との連携策

(広島市 やぐちおもしろタクシー)

- ・ 協賛店で 1,500 円以上の買物をすると復路が無料(商業施設が負担)

- ・ バス停への広告掲示

(江田島市 江田島バス)

- ・ ゆめタウン江田島で買物をすると、購入金額に応じた江田島バスの乗車補助券が提供される

実施主体 安芸高田市、交通事業者、その他

実施期間 平成 30 年度～平成 34 年度

2. 事業スケジュール

事業	実施主体				事業スケジュール				
	安芸高田市	交通事業者	市民	その他	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
1 周辺市町と連携した広域幹線の確保	■	■	■	■	→				
2 乗継に配慮したダイヤの調整	■	■			→				
3 乗継拠点の整備、停留所の改善	■	■	■	■	→				
4 路線バス・スクールバスの効率的な活用	■	■	■		→				
5 お太助ワゴンの運用の見直し	■	■			→				
6 誰もが利用できる移動支援サービスの充実	■	■		■	→				
7 交通事業者への支援の実施	■	■			→				
8 運賃体系の見直しとICカードの導入検討	■	■		■	→				
9 バスロケーションシステムの導入検討	■	■		■	→				
10 タクシーを活用した観光振興	■	■		■	→				
11 各種施策と連携したモビリティ・マネジメントの実施	■	■		■	→				
12 地域振興組織での利用促進活動	■		■		→				
13 商業施設、医療機関等との連携	■	■		■	→				

第9章 計画の達成状況の評価

1. 数値目標

本計画の基本方針を実現するために、計画期間内に達成すべき目標の評価指標及び目標値を設定します。

目標1 市内外への移動手段を確保し、利便性の向上を図る	
評価指標 1-1 芸備線 3 駅の乗降者数	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)
1,164 人	1,300 人
目標値の考え方	「第 2 次安芸高田市総合計画」の目標値に準じて設定
データ取得方法	西日本旅客鉄道株式会社が把握するデータ
評価時期	毎年度
評価指標 1-2 甲立駅、吉田口駅、向原駅駐車場の年間利用率	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)
55.5 %	70 %
目標値の考え方	「第 2 次安芸高田市総合計画」の目標値に準じて設定
データ取得方法	各駅における月極め駐車場の契約状況 (月極め駐車場の契約区画数の年間計 / (月極め駐車場区画数 × 12 ヶ月))
評価時期	毎年度
評価指標 1-3 時刻表や路線図の改善が必要だと感じる人の割合	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)
25.7 %	15 %
目標値の考え方	公共交通マップを全戸配布し、これを活用した利用促進策を実施することで、改善が必要だと感じる人の割合を 10% 減少させることを目標に設定
データ取得方法	市民アンケート調査(平成 34 年度に実施)
評価時期	毎年度

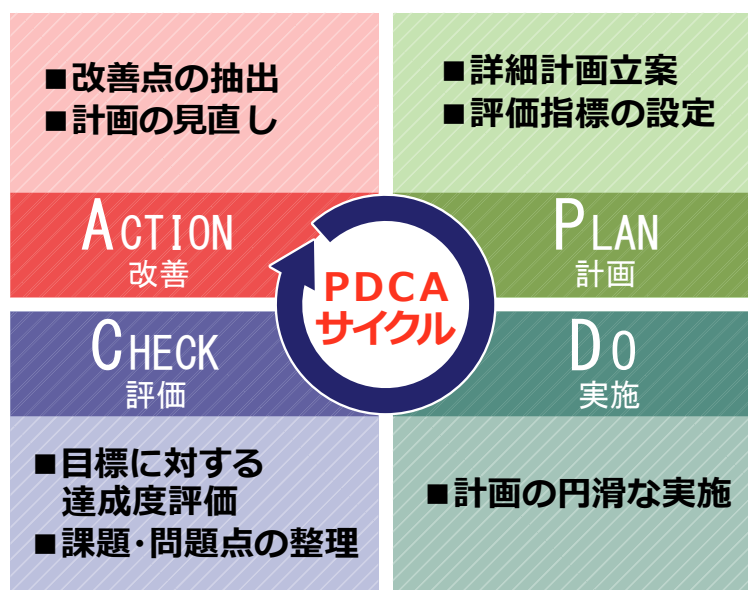
評価指標 1-4 お太助ワゴンの利用者数	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)
38,333 人	現状維持
目標値の考え方	お太助ワゴンの利用者は減少傾向にあるため、運用の見直しや利用促進を図ることで現状維持を目標に設定
データ取得方法	お太助ワゴン運行事業者による実績報告
評価時期	毎年度
目標2 市内の交通を維持するために、運行の担い手を確保する	
評価指標 2-1 市内の交通の運行を担う交通事業者の数	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)
7 者	7 者以上
目標値の考え方	現状の事業者数以上を目標値に設定
データ取得方法	市内に事業所を有する交通事業者数
評価時期	毎年度

目標3 分かりやすく使いやすい利用環境を整備する	
評価指標 3-1 利用環境の改善	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)
—	2 件
目標値の考え方	バスロケーションシステムと IC カードの導入の 2 件を目標値として設定
データ取得方法	利用環境の改善実施件数
評価時期	毎年度

目標4 協働・連携によって公共交通の利用者を増やす					
評価指標 4-1 公共交通について民間団体等と連携して行った取組の件数					
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">現状値(平成 28 年度)</td> <td style="width: 50%;">目標値(平成 34 年度)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">0 件</td> <td style="text-align: center;">5 件</td> </tr> </table>	現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)	0 件	5 件	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)				
0 件	5 件				
目標値の考え方	5年後に計5件(1年で1件)実施することを目標値に設定				
データ取得方法	商業施設や医療機関などの民間団体等と連携した取り組み件数				
評価時期	毎年度				
評価指標 4-2 市内完結路線バスの収支率					
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">現状値(平成 28 年度)</td> <td style="width: 50%;">目標値(平成 34 年度)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">29.6 %</td> <td style="text-align: center;">40 %</td> </tr> </table>	現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)	29.6 %	40 %	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)				
29.6 %	40 %				
目標値の考え方	利用促進により利用者を増やすことで、市内完結路線バス全体の収支率 10%増を目標値に設定				
データ取得方法	市内完結路線バス全体の収支率 (全路線の運賃収入の計/全路線の運行経費の計)				
評価時期	毎年度				
評価指標 4-3 お太助ワゴンの新規登録者数					
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">現状値(平成 28 年度)</td> <td style="width: 50%;">目標値(平成 34 年度)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">177 人/年</td> <td style="text-align: center;">178 人/年</td> </tr> </table>	現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)	177 人/年	178 人/年	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)				
177 人/年	178 人/年				
目標値の考え方	お太助ワゴンの新規登録者数は減少傾向にあるが、高齢者の推計人口(11,460人)に対する新規登録者数の割合(1.54%)を現状維持することを目標として、平成34年度の高齢者の推計人口(11,538人)より目標値(178人)を設定				
データ取得方法	お太助ワゴンの登録者名簿				
評価時期	毎年度				
評価指標 4-4 お太助ワゴンの利用方法を知っている人の割合					
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">現状値(平成 28 年度)</td> <td style="width: 50%;">目標値(平成 34 年度)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">49.3 %</td> <td style="text-align: center;">70 %</td> </tr> </table>	現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)	49.3 %	70 %	
現状値(平成 28 年度)	目標値(平成 34 年度)				
49.3 %	70 %				
目標値の考え方	公共交通マップを全戸配布し、各種利用促進を実施することで、お太助ワゴンの利用方法の認知度 20%増を目標に設定				
データ取得方法	平成 30~33 年度はお太助フォンによるアンケート調査、最終年度は市民アンケート調査				
評価時期	毎年度				

2. PDCA サイクルの実施

事業の進捗状況、目標の達成状況は適宜確認・評価するとともに、社会情勢やニーズ等の変化に合わせて、必要に応じて事業内容の見直しや改善を図る必要があります。そこで、PDCA サイクルを導入し、安芸高田市公共交通協議会で定期的に評価・検証します。



図表 74 本計画における PDCA サイクルのイメージ

用語解説

用語	解説
ICカード	情報(データ)の記録や演算をするために集積回路(IC)を組み込んだカードで、現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できる。
公共交通空白地	鉄道駅やバス停から一定の距離を越えた地域で、公共交通を利用しにくい地域。
市町村運営有償運送	市町村内の公共交通空白地において、市町村自らが当該市町村内の住民等の運送を行うもの。
新公共交通システム	路線バス(市境をこえる広域路線と市内のみを走る路線の2種類)と予約乗合型のお太助ワゴン、市町村運営有償運送の3つの公共交通を組み合わせたシステムのこと。
地域振興組織	地域内に生じる問題を集約し、整理して、必要に応じて行政へつなぐ役割の組織のこと。安芸高田市内に32の組織が設立されている。
デマンド型区域乗合	通常の路線バスのような路線定期の運行ではなく、需要(デマンド)に応じて、経路や運行時間を変えて運行するタクシー車両による移動サービス。
二次交通	複数の交通機関等を使用する場合の2種類目の交通機関のこと。主に空港や鉄道駅から、目的地までの交通手段のことを指す。
パークアンドライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム。
バスロケーションシステム	GPS(全地球測位システム)などを利用して、バスの接近や到着予測時刻を、スマートフォンなどに情報提供するシステム。
モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
UIターン	「Uターン」は、地方で生まれ育った人が、都市圏での勤務経験を経た後、再び生まれ育った土地に戻って働くこと。「Iターン」は、都心部で生まれ育った人が、地方の企業に転職し移住すること。

安芸高田市地域公共交通網形成計画

発行日：平成 30 年 3 月

発行：安芸高田市企画振興部政策企画課

〒731-0592 広島県安芸高田市吉田町吉田 791 番地