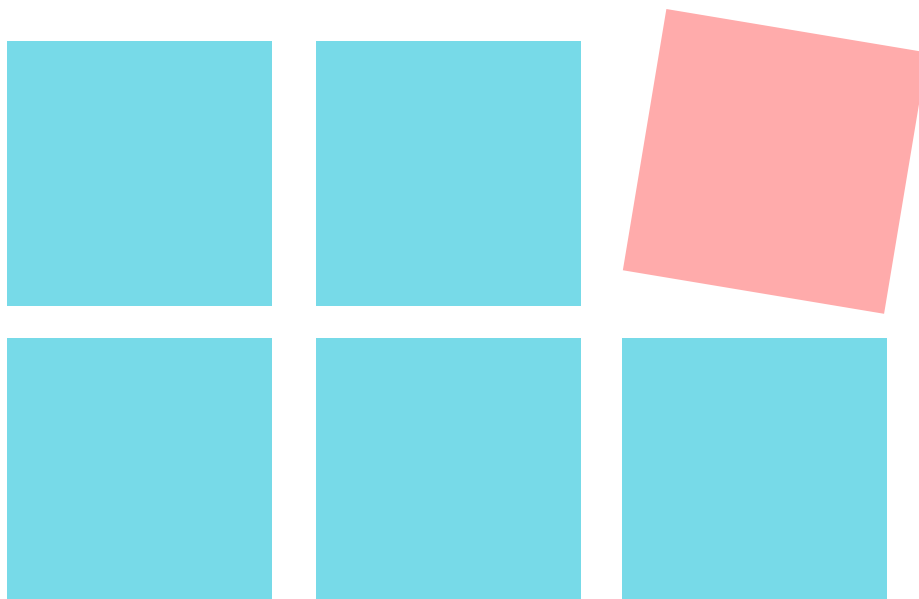


# 北広島町地域公共交通計画

---



平成28年10月 策定  
令和3年3月 改訂  
北広島町

# 目 次

I	計画の策定にあたって	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画の区域	1
4	計画の期間	1
II	北広島町の概要	2
1	地勢	2
2	人口	3
(1)	総人口の推移	3
(2)	高齢化の状況	4
3	生活関連施設の分布	8
4	公共交通サービス	12
III	公共交通の利用やサービスに関する現状分析	18
1	路線バスの利用実態	18
(1)	乗降調査の実施概要	18
(2)	調査結果	19
2	高速バスの利用実態	25
(1)	乗降調査の実施概要	25
(2)	調査結果	25
3	住民の公共交通利用実態（住民アンケート調査より）	27
(1)	住民アンケート調査の実施概要	29
(2)	調査結果	30
4	地域で必要としている公共交通サービスの把握（民生委員アンケート調査より）	40
(1)	民生委員アンケート調査の実施概要	44
(2)	調査結果	44
5	関係機関の意見	48
(1)	関係機関へのヒアリングの概要	48
(2)	ヒアリング結果の概要	49
IV	北広島町の公共交通の課題と対応方針	50
1	公共交通の問題点	50
2	検討すべき課題（解決すべき課題）	51
V	基本方針と目標設定	53
1	北広島町の公共交通の目指すべき将来像（基本理念）	53
2	公共交通の果たすべき役割	53
3	公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性（基本方針）	54
4	公共交通の将来イメージ	55

5	計画の目標	56
VI	目標達成のための事業計画	57
1	事業計画	57
2	モニタリングの方法	63
3	実施スケジュール	64
4	計画の達成状況の評価	65

# I 計画の策定にあたって

## 1 計画策定の趣旨

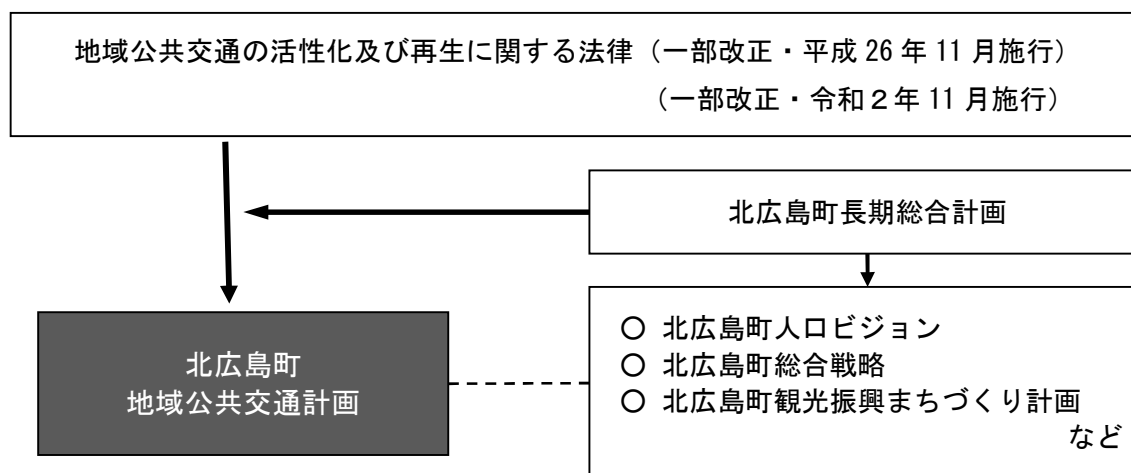
北広島町は平成 17 年 2 月に芸北町、大朝町、千代田町、豊平町の 4 町が合併して誕生した。合併を契機に、従来の路線バスに加え、平成 18 年 7 月から 19 年 10 月にかけてデマンド型乗合バス「ホープタクシー」の運行が順次開始されるなど、公共交通サービスが提供されてきた。

しかし、合併後 10 年が経過し、高齢化や人口の減少がさらに進むなど、地域の公共交通をとりまく環境にも変化が見られる。そこで、北広島町の公共交通の課題を整理し、住民の公共交通に対するニーズの変化を把握するとともに、北広島町の公共交通に対する取り組みを総合的に検証し、今後の公共交通のあり方を再検討することを目的として、北広島町地域公共交通網形成計画（※1）を策定するものである。

（※1）令和 2 年 11 月 27 日地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行により、「北広島町地域公共交通網形成計画」は、「北広島町地域公共交通計画」とみなす。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、北広島町の将来像とその実現のための施策の方向を示した「北広島町長期総合計画」を上位計画とし、平成 27 年 10 月に策定された「北広島町人口ビジョン」「北広島町総合戦略」をはじめ、「新町建設計画」や「北広島町観光振興まちづくり計画」などの関連計画を踏まえて策定するものである。



## 3 計画の区域

計画の区域は、北広島町全域とする。

## 4 計画の期間

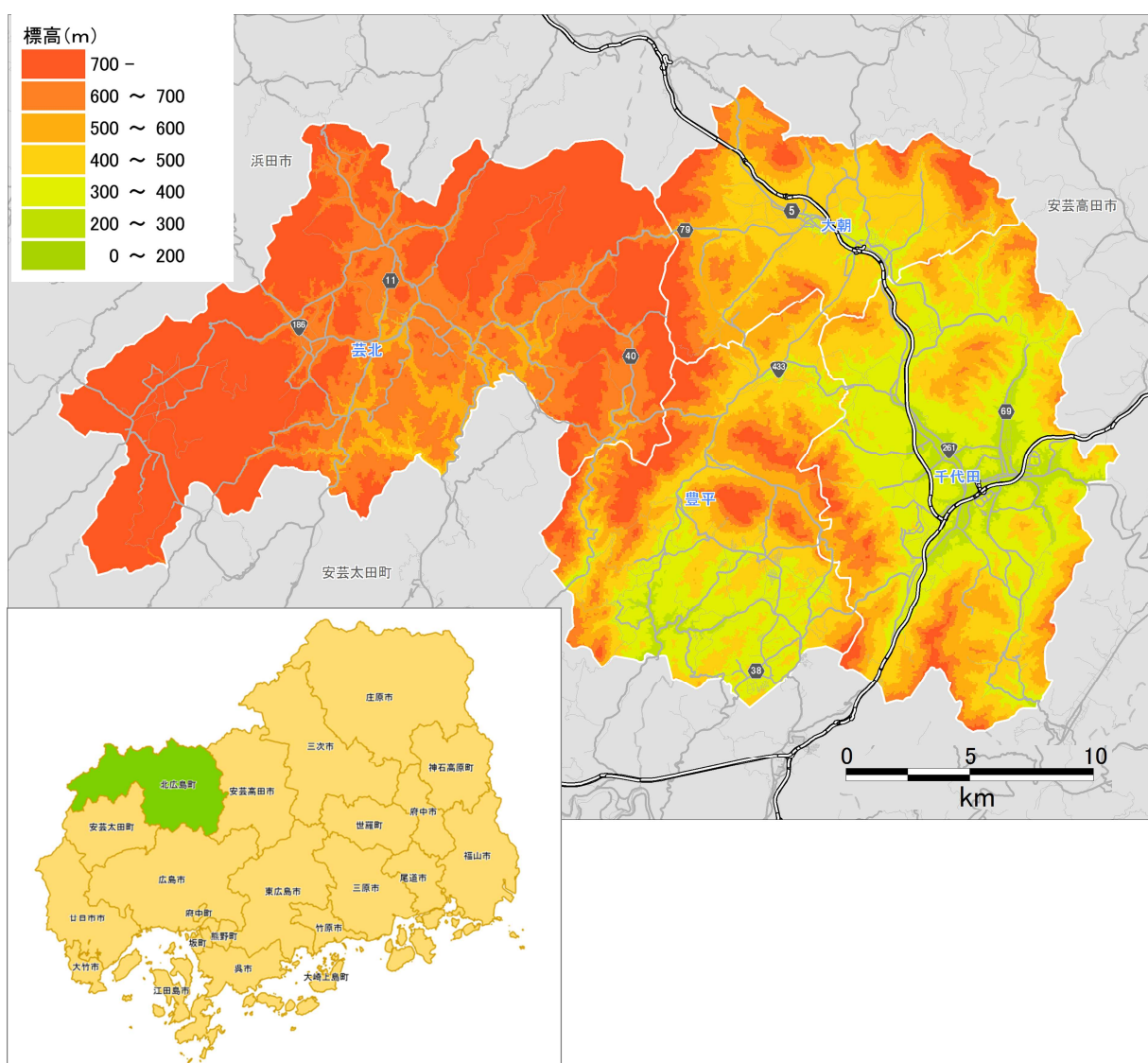
計画の期間は、平成 28 年度～令和 4 年度までの 7 年間とする。

## Ⅱ 北広島町の概要

### 1 地勢

- 北広島町は中国地方のほぼ中央部、広島県の北西部に位置する町である。行政区域の面積は646.24k㎡で東京23区(621k㎡)とほぼ同じである。北や西には中国山地の稜線が連なり、それを境に島根県と接し、東は安芸高田市、南は広島市や安芸太田町と接している。
- 町の東部を中国自動車道と浜田自動車道が通り、山陰・山陽を結ぶ国道186号や191号、261号などが町域を通過するなど、道路交通の要衝となっている。
- 町の北西部の芸北地域は標高600～800mの高原状の地形であり、1,000m級の山々が連なる。北東部の大朝地域は江の川やその支流に沿って標高400m程度の平地が広がる。東部の千代田地域(標高300m程度)にはまとまった平地が盆地状に広がり、南部の豊平地域(標高300～600m)では平地や盆地状の地区、丘陵地、河川沿いの山間地などが散在する。

図-1 北広島町の位置・地勢

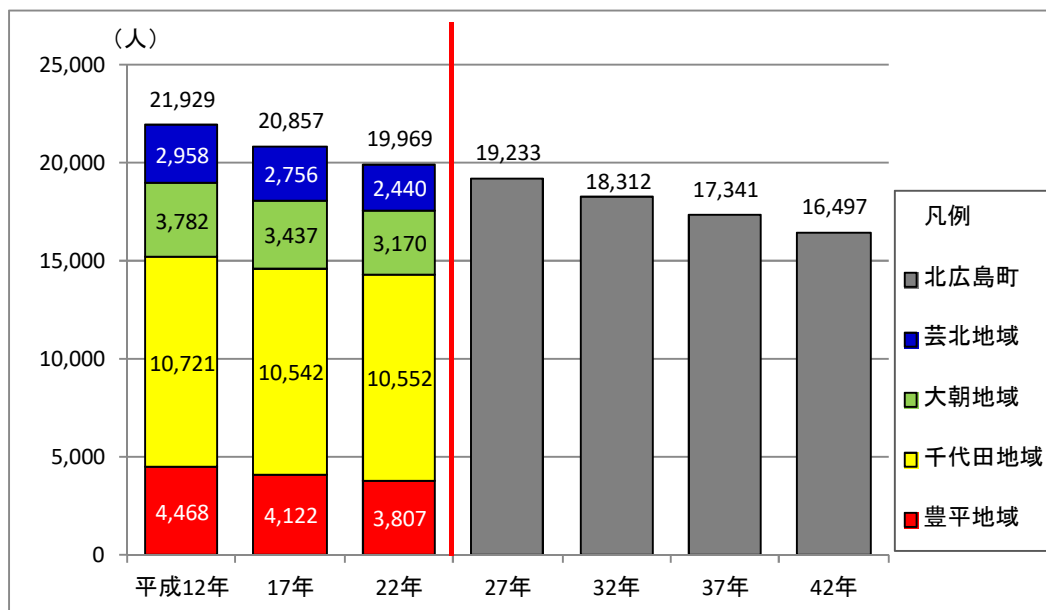


## 2 人 口

### (1) 総人口の推移

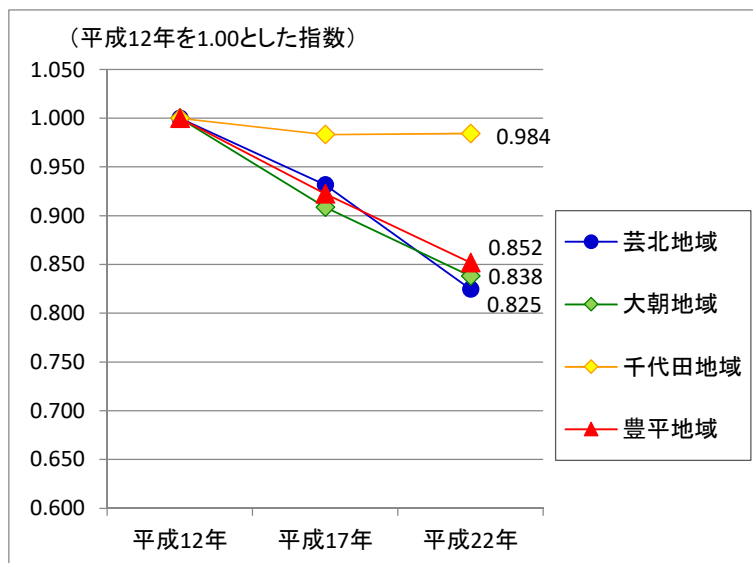
- ・町の人口は19,969人（平成22年国勢調査）である。千代田地域が53%に当たる10,552人を占め、豊平地域（3,807人）、大朝地域（3,170人）、芸北地域（2,440人）の順に多い。
- ・人口は減少傾向にあり、平成12年～22年の10年間に町全体で9.1%減少した。この間、千代田地域では1.6%の減少に留まるが、その他の地域では15～17%程度減少している。
- ・今後も人口の減少が見込まれ、平成42年（2030年）の人口は約16,500人程度と推計されている。

図-2 人口の推移と今後の見通し



資料：実績値は国勢調査、推計値は「北広島町人口ビジョン（平成27年10月策定）」

図-3 地域別の人口の増減率

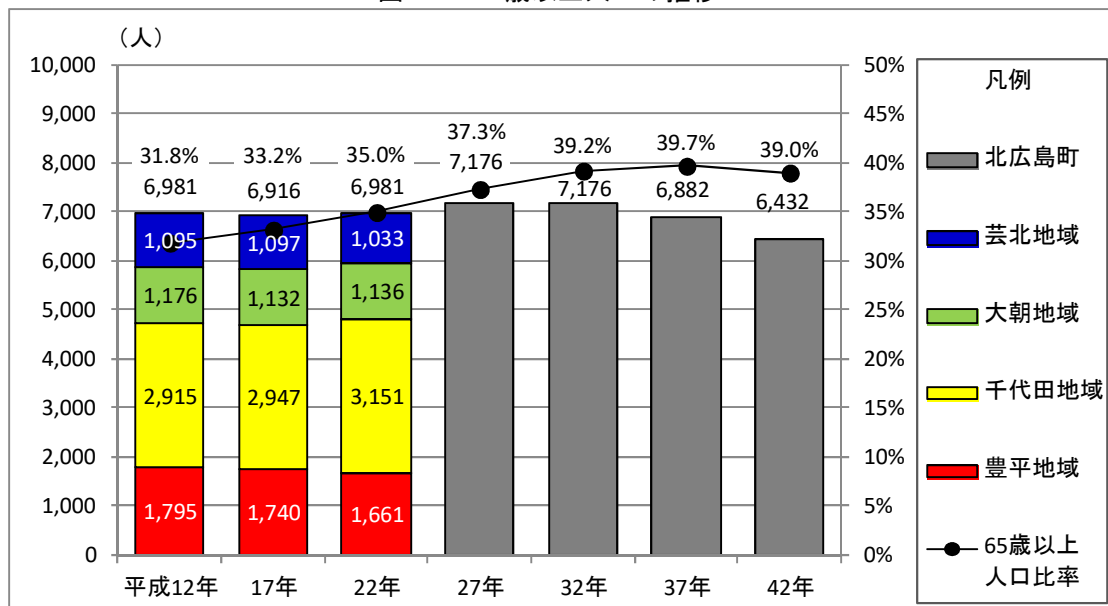


## (2) 高齢化の状況

### ①65歳以上人口の推移

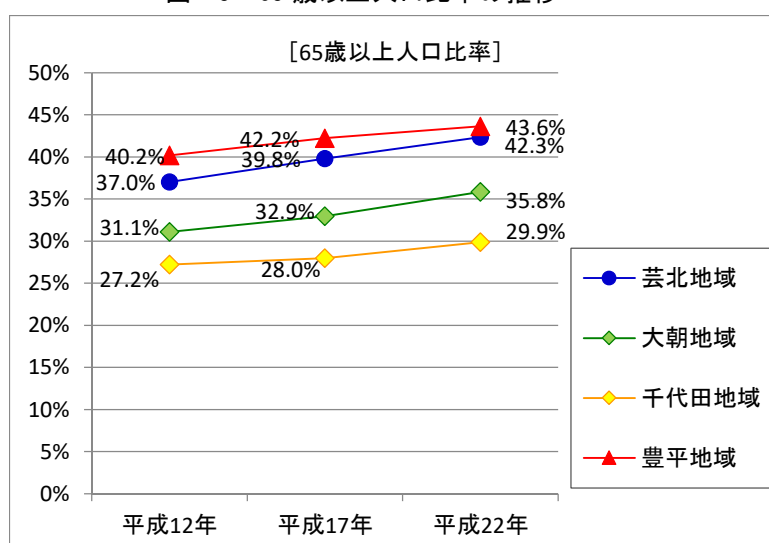
- 65歳以上人口は町全体で6,981人であり、平成12年以降、ほぼ横ばいで推移している。今後、平成27～32年にかけて7,000人を超えると見込まれるが、その後は減少に転じると推計されている。
- 高齢化率（人口に占める65歳以上人口の割合）は35.0%（平成22年）であり、広島県全体（23.7%）を約11ポイント上回る。今後、65歳以上人口は減少に転じるが、人口総数の減少に伴い高齢化率は上昇し、平成42年には39.0%に達すると推計されている。
- 千代田地域の高齢化率は30%程度であるが、芸北地域や豊平地域では既に40%を超えている。

図-4 65歳以上人口の推移



資料：図-2 に同じ

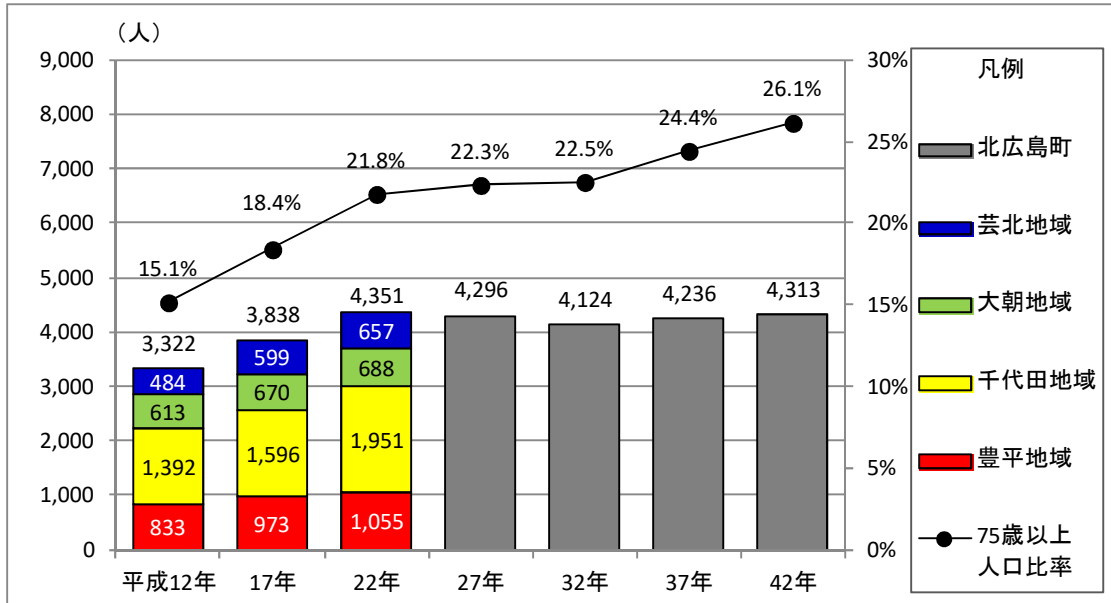
図-5 65歳以上人口比率の推移



## ②75歳以上人口の推移

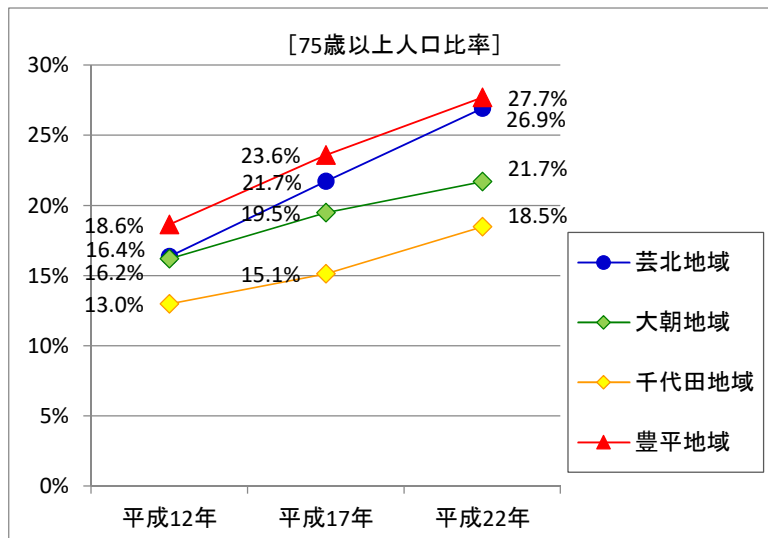
- ・ 既往の交通実態調査から、75歳を過ぎると外出率が低下したり公共交通の利用割合が高くなる  
ことが明らかになっている。そこで、75歳以上人口に着目すると、75歳以上人口は平成22年  
に4,351人となっている。今後はほぼ横ばいで推移すると見通されている。
- ・ しかし、人口総数の減少により、75歳以上の人口比率は上昇を続け、平成42年には26.1%に  
達する（人口の3.8人に1人が75歳以上）と推計されている。
- ・ 地域別には、地域別には千代田地域では20%に満たないが（平成22年）、芸北地域や豊平地  
域では既に人口の4分の1以上が75歳以上となっている。

図-6 75歳以上人口の推移



資料：図-2 に同じ

図-7 75歳以上人口比率の推移

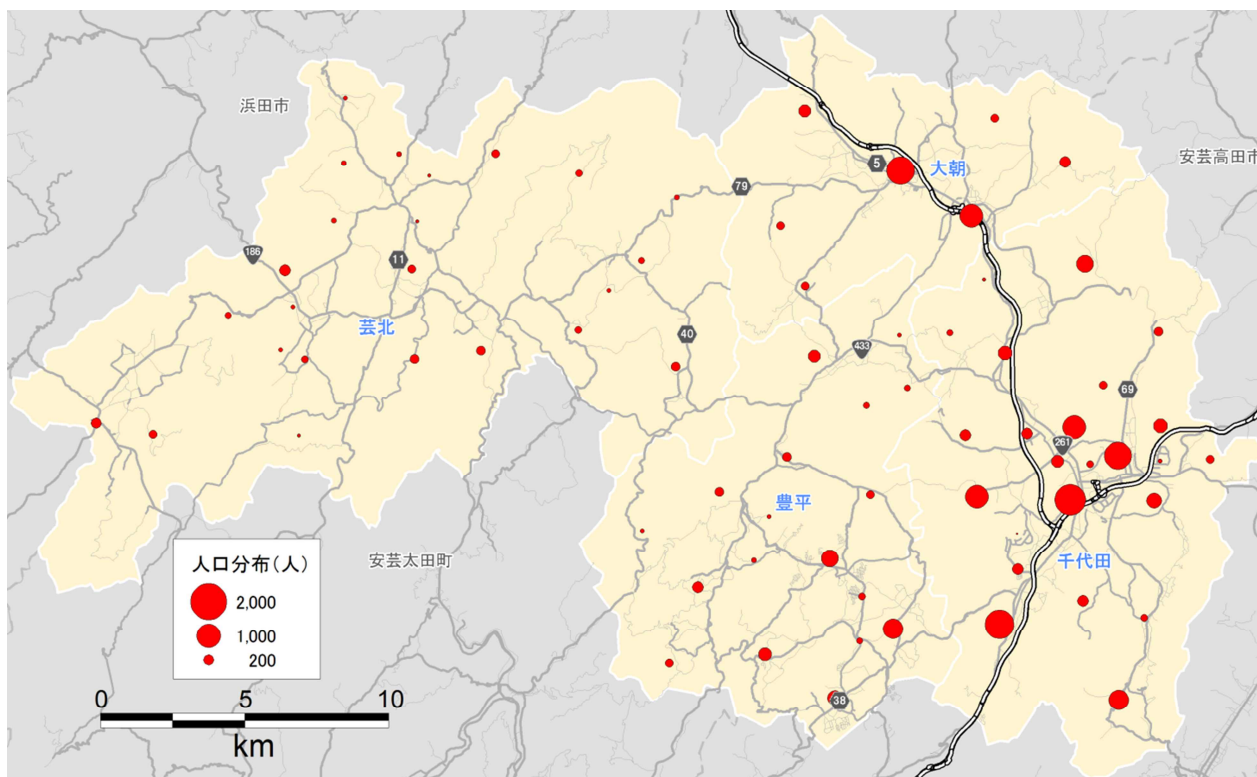




### ③人口分布

- 人口は千代田地域の中心部や南部、大朝地域の中心部などを中心に分布している。
- 芸北地域や豊平地域の北部では少人数が広い範囲に分布しており、人口密度は希薄となっている。

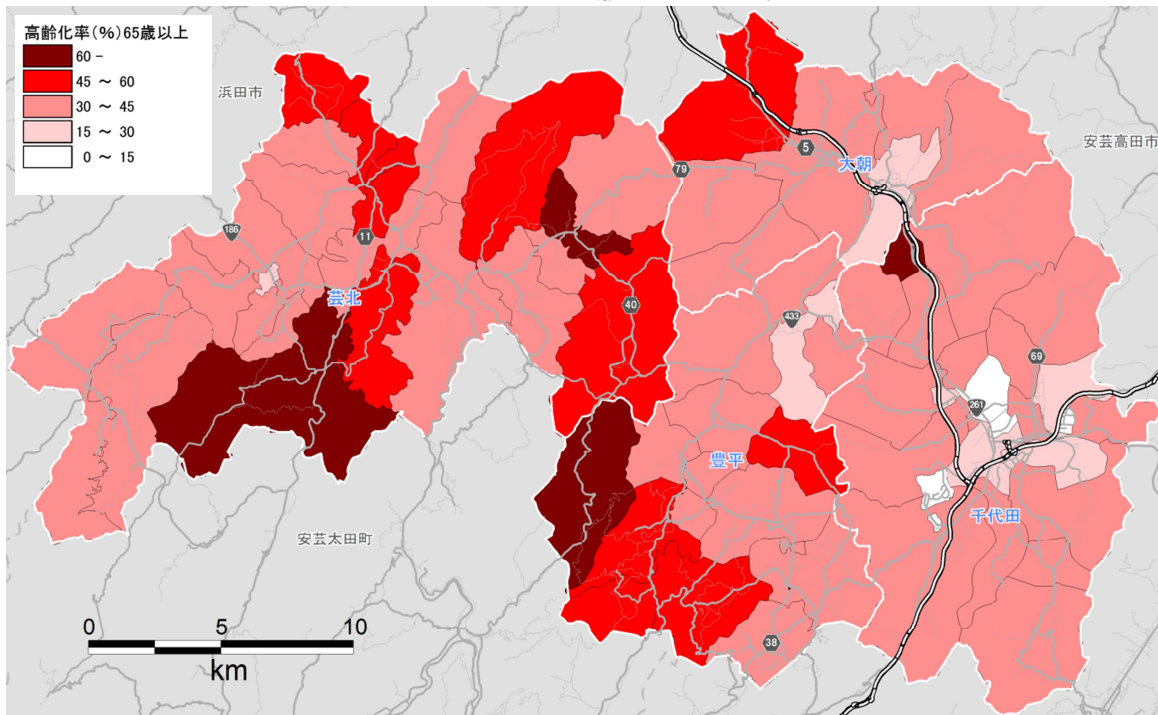
図-8 人口の分布



④地区別にみた高齢化の状況

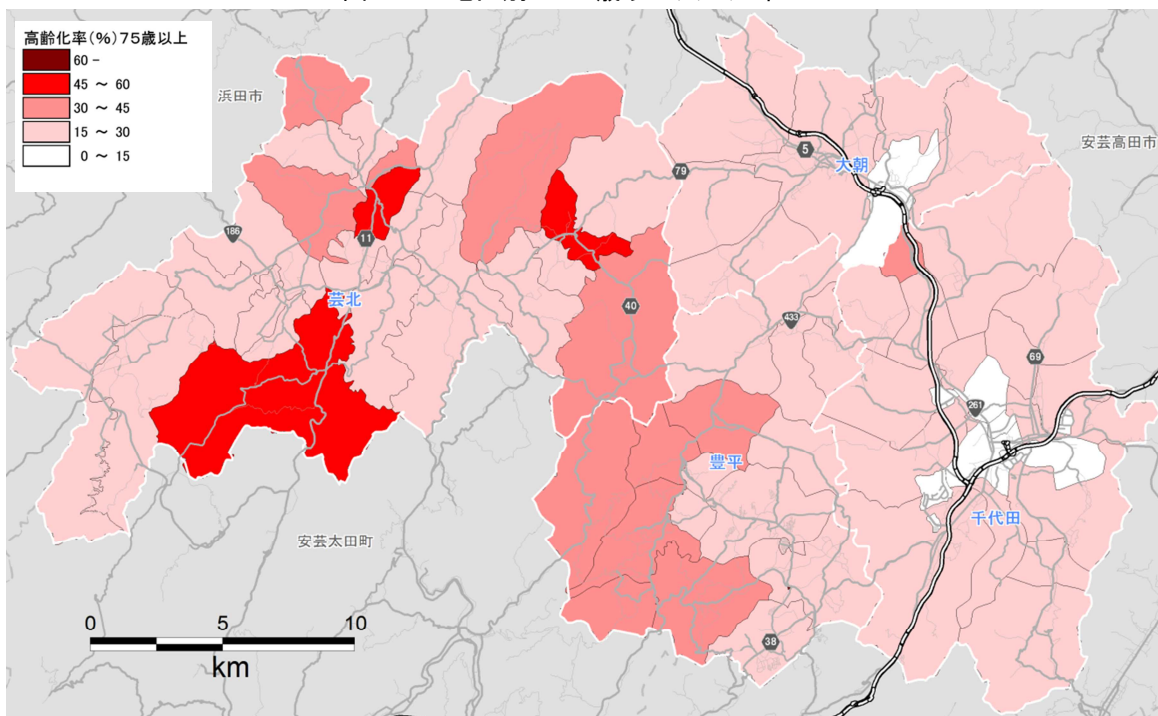
- ・地域別の 65 歳以上人口比率を見ると、千代田地域の中心部などでは 65 歳以上人口比率が 15% に満たない地区や 15~30%の地区が見られる。大朝地域でも 15~30%の地区が見られるが、広島新庄学園の寮があるためと考えられる。
- ・芸北地域では全域において 65 歳以上人口比率 30%以上であるほか、芸北地域や豊平地域、大朝地域では 45~60%の地区もいくつか見られる。
- ・さらに、芸北地域・豊平地域の縁辺部などでは、60%を超える地区さえいくつか見られる。

図-9 地区別の 65 歳以上人口比率



- ・75 歳以上についても同様に示すと、千代田地域と大朝地域では 75 歳以上人口比率は概ね 30% 以下であるが、芸北地域や豊平地域では 30~45%の地区がいくつか見られる。
- ・芸北地域では、75 歳以上人口比率が 45~60%に達する地区がある。

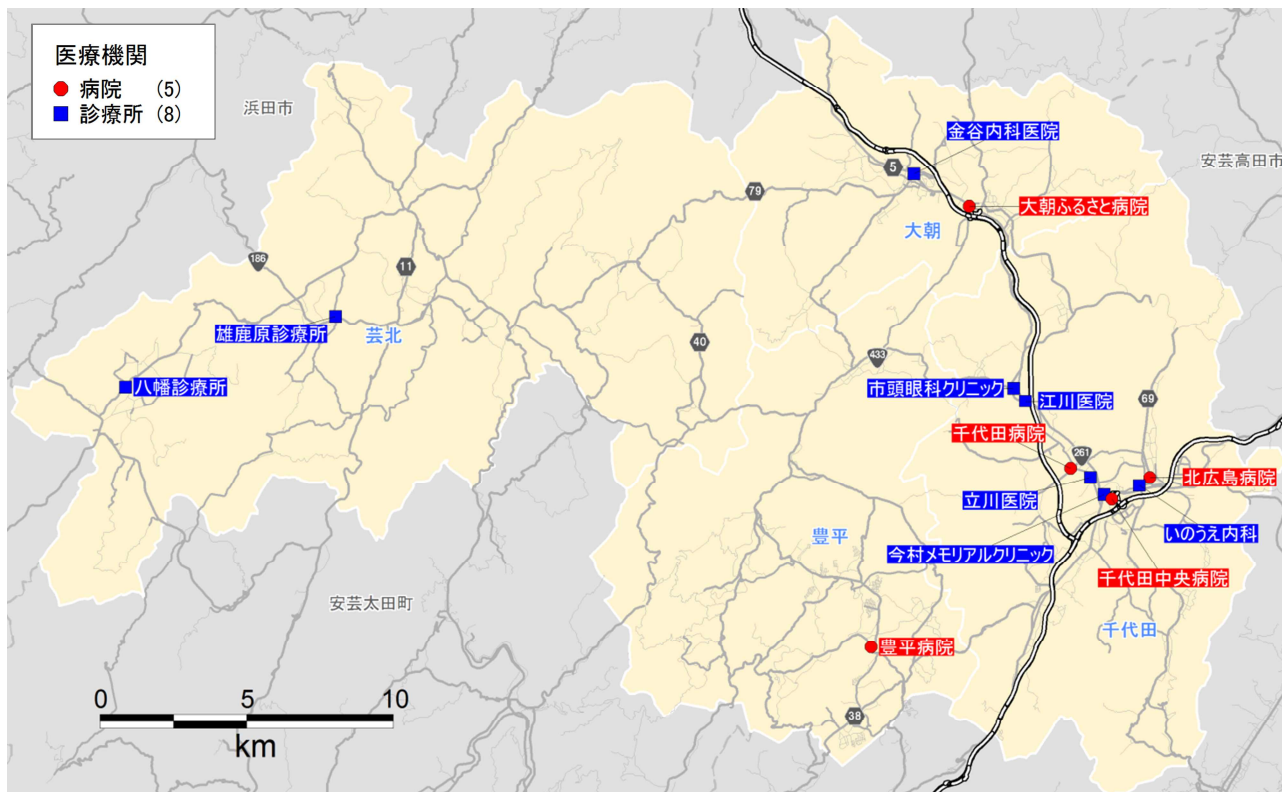
図-10 地区別の 75 歳以上人口比率



### 3 生活関連施設の分布

#### (1) 医療機関

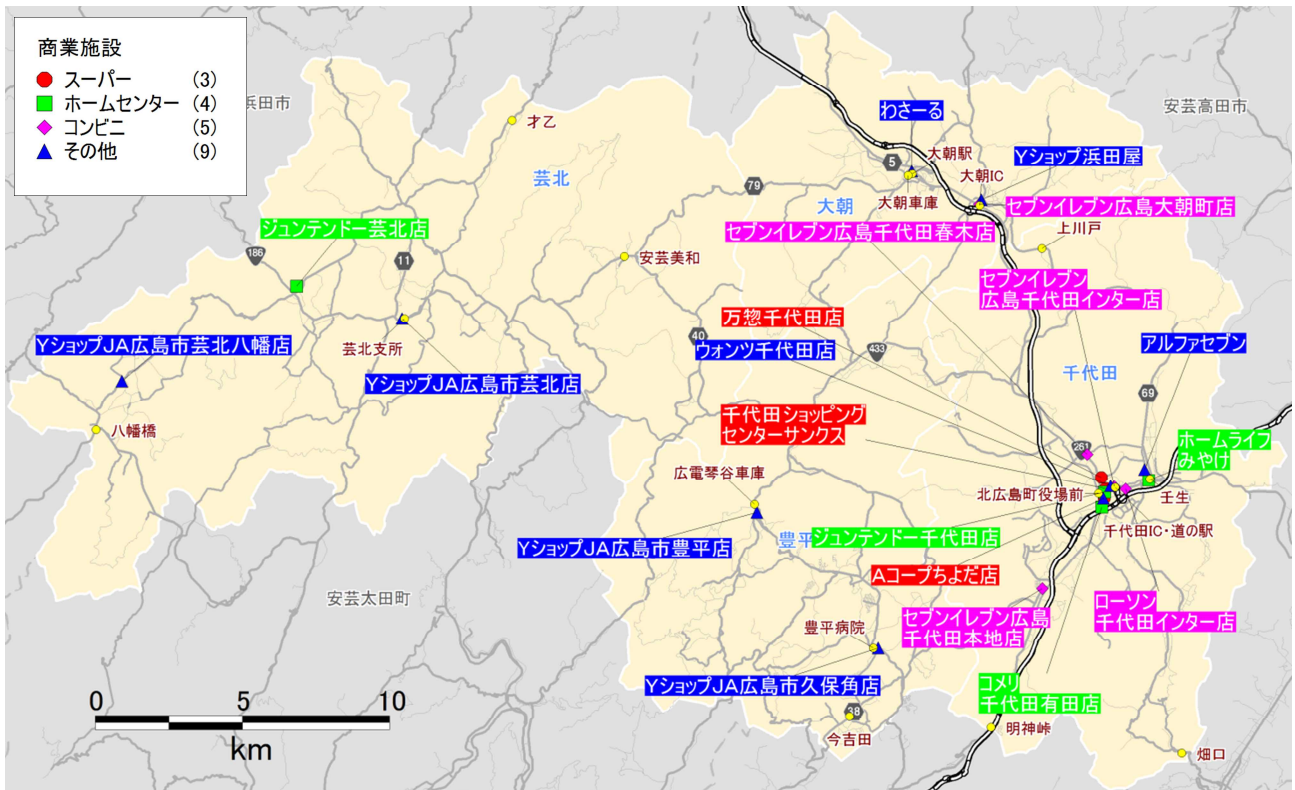
- 高齢化が進む中で、持病の治療や投薬などのための定期的な通院は日常生活で頻繁に行われる活動となっている。
- そこで、まず、町内の医療機関の分布状況を見ると、北広島町内で入院施設のある病院は5施設に限られる（千代田地域3施設、大朝地域1施設、豊平地域1施設）。
- 芸北地域では町立の診療所が2施設あるのみで、診療科目が限定されるほか、診療日が週2日・午後のみに限られる施設もある。
- このようなことから、特に芸北地域や豊平地域では、特定の診療科を受診するために千代田地域や大朝地域、広島市内などに出向かなければならない状況にある。



## (2) 商業施設

- 日常生活に必要な食料品や日用品の買い物ができる施設として、スーパーマーケットやホームセンター、コンビニエンスストアなどの分布を見ると、千代田地域の中心部に複数のスーパーマーケットとホームセンター、コンビニエンスストアなどが立地している。
- このほか、大朝地域には食品スーパーをキーテナントとする商業施設や宅配事業を手掛けるコンビニエンスストアなどが立地している。
- 一方、芸北地域や豊平地域では、JA広島市が運営する食品スーパーと農作業用品などを扱うホームセンターが数軒立地するだけである。
- このため、芸北地域や豊平地域では日々の食料品は地域内の店舗で調達可能であるが、衣料品などの買い物には千代田地域や大朝地域まで出向かなければならない状況にある。

図-12 商業施設の分布



### (3) 公共施設

- 公共施設についてみると、町役場は千代田地域にあるほか、芸北、豊平、大朝の旧町役場が北広島町の支所として運営されている。(図-13)
- このほか、各地域に公民館があるほか、図書館、文化ホール、体育館がそれぞれ大朝地域、芸北地域、千代田地域、豊平地域に立地している。

図-13 役所・支所の位置

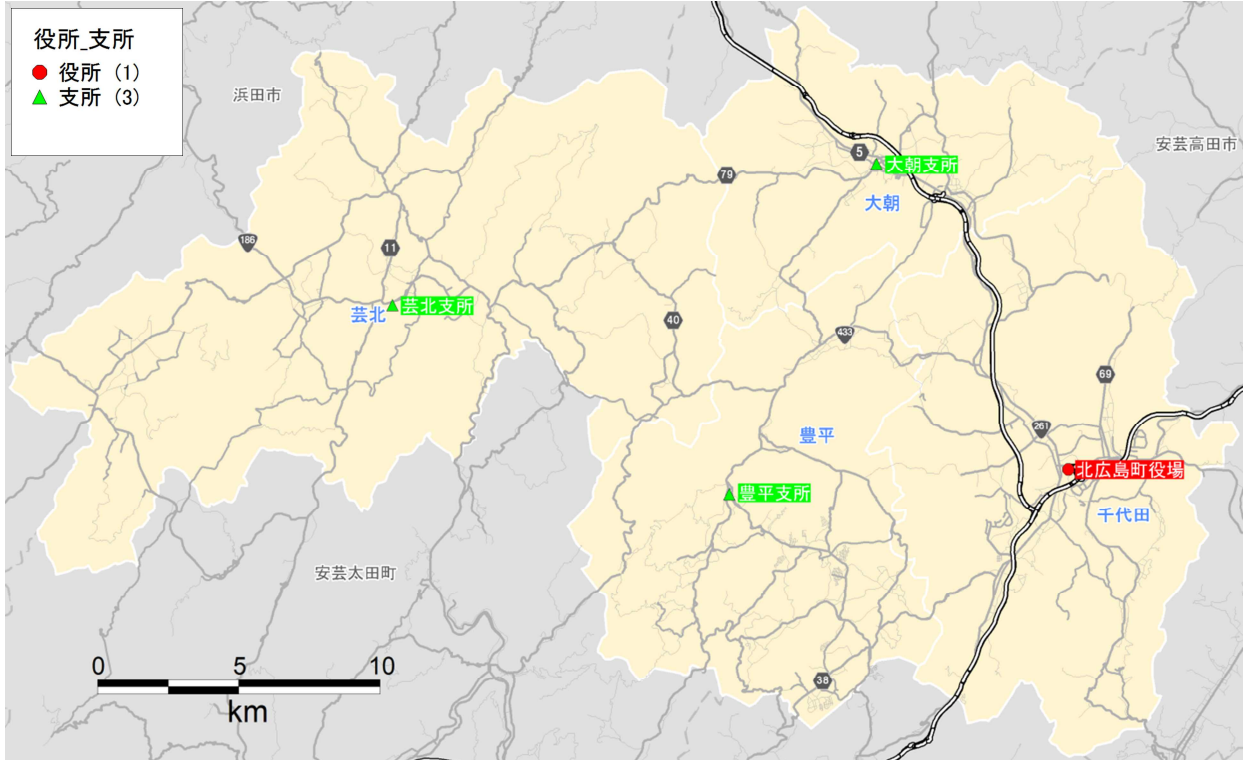
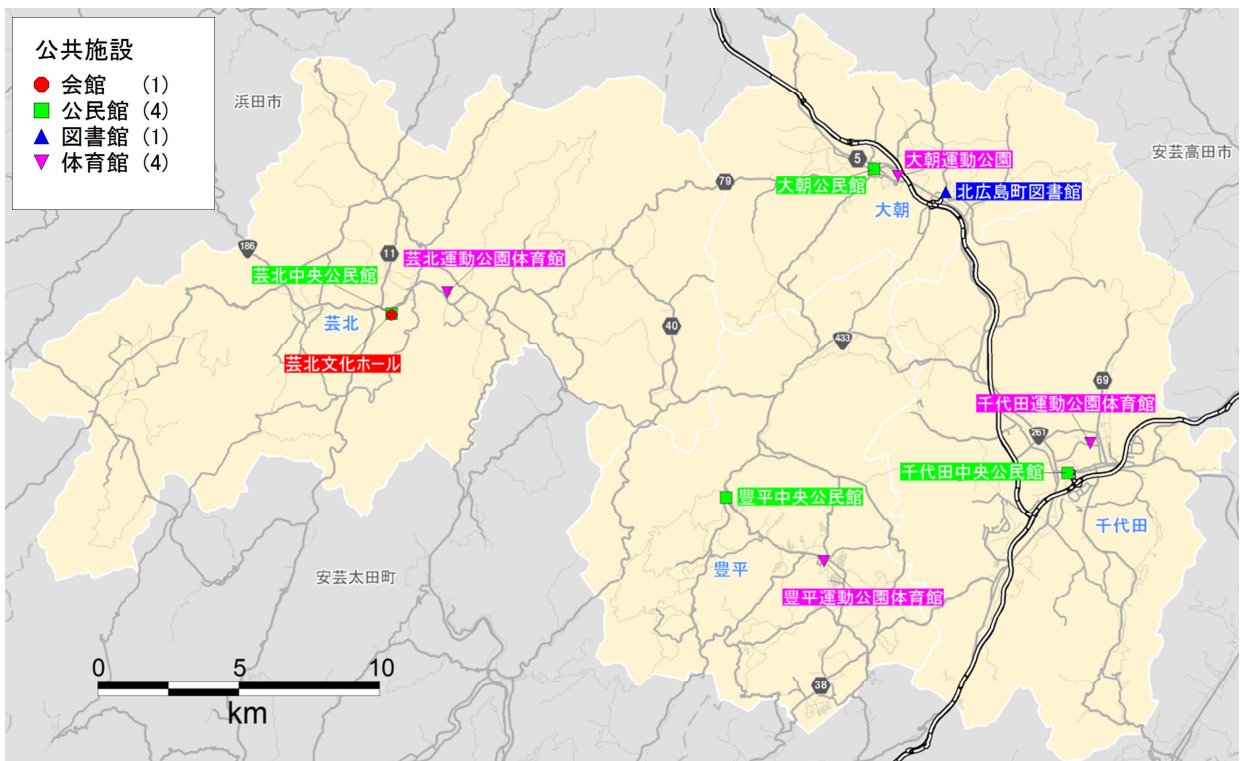


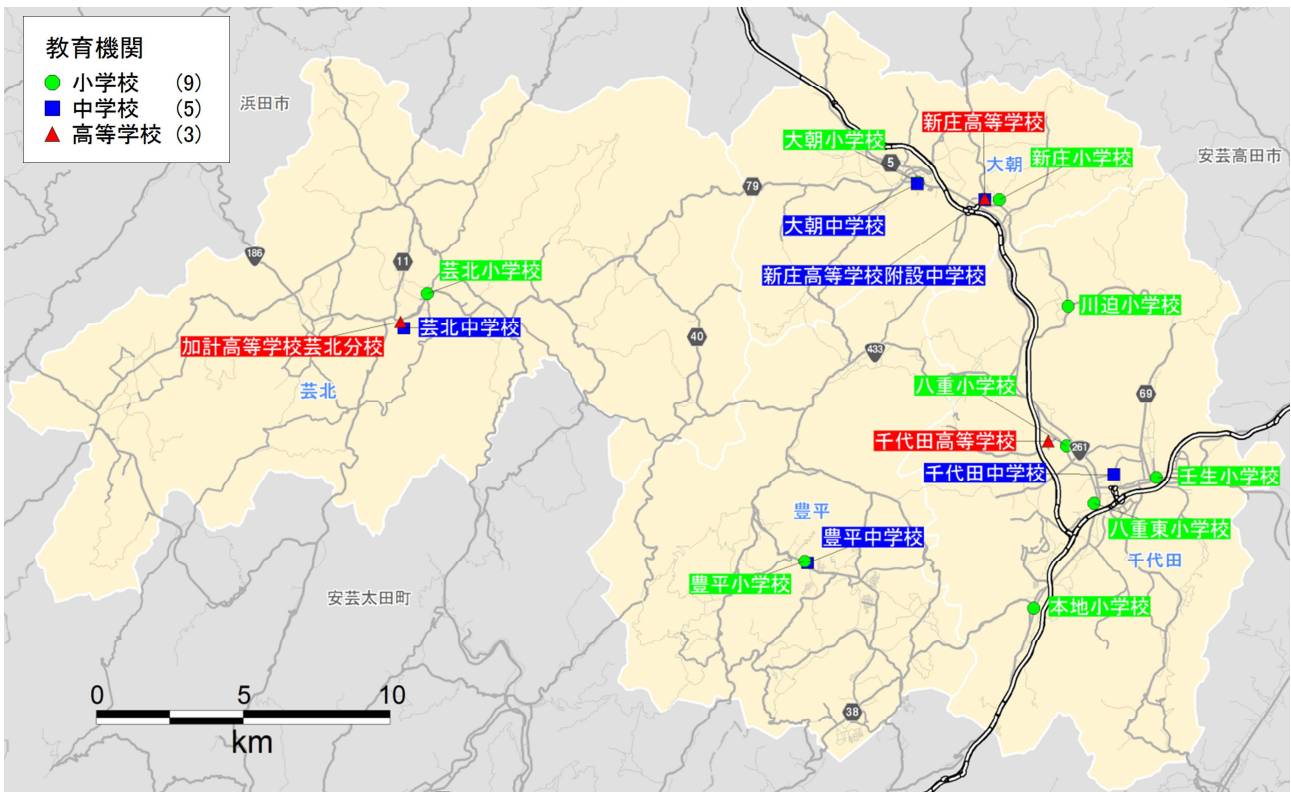
図-14 文化・体育施設の分布



#### (4) 教育施設

- 町内には高等学校3校、中学校5校、小学校9校が立地している。
- 高等学校は県立高校が千代田地域に1校、県立高校分校が芸北地域に1校、中学校を併設した私立高校が大朝地域に1校立地している。
- 中学校は上述の私立中学校のほか、公立中学校が各地域に1校ずつ立地している。
- 小学校は千代田地域に5校、大朝地域に2校、芸北地域と豊平地域に各1校の合計9校がある。

図-15 教育施設の分布

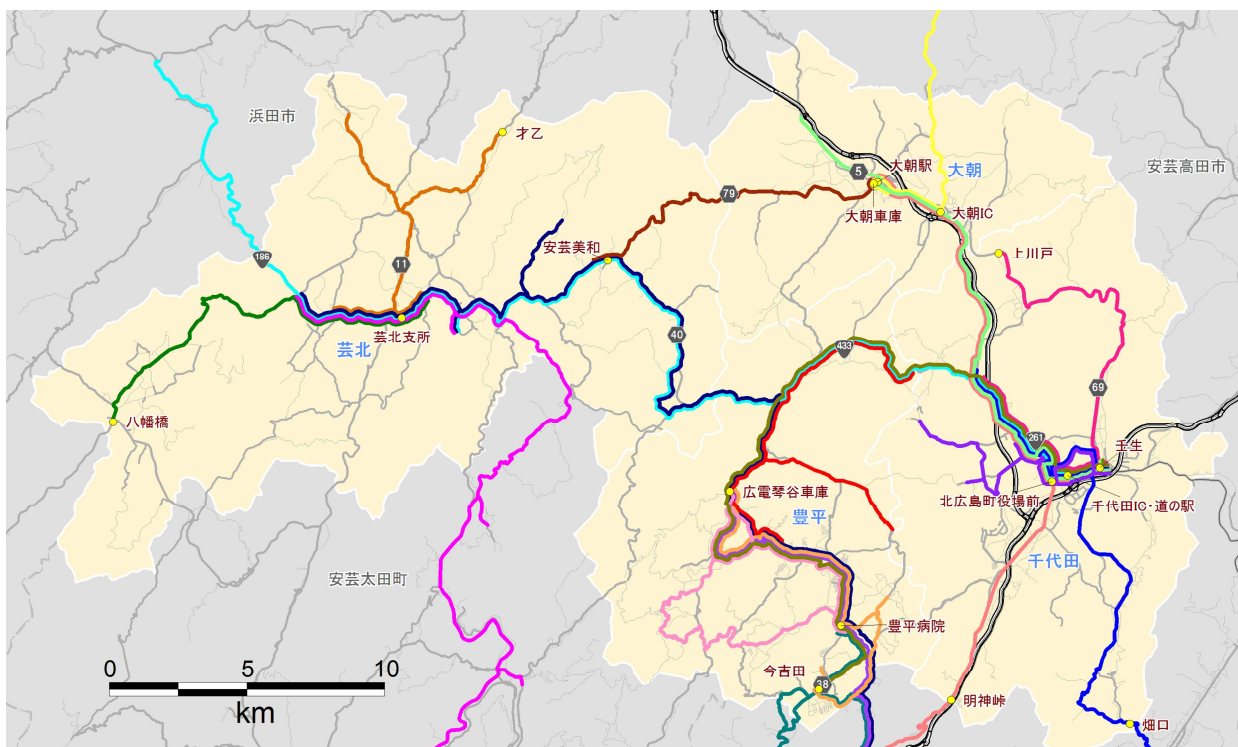


## 4 公共交通サービス

### (1) 路線バス

- 町内には図に示す 19 路線の路線バスが運行されている。
- 一つの形態は、小中学生の通学輸送を主目的とし、町内の各地区と地域（旧町）の中心部や小学校、中学校を結ぶものである。一部の路線は、隣接する旧町へも乗り入れている。主に町内の交通事業者が自主運行をしている。
- もう一つの形態は、北広島町と広島市など周辺の市町を結ぶものである。主に広島市に拠点を置く路線バス事業者によって運行されている。
- 路線別の運行頻度（便数）を表-1 に示す。町内の各地区と中心部等を結ぶ路線では、1 日の便数は 1 往復から 5 往復であり、通学の時間帯に合わせて運行されている。
- 周辺市町を結ぶ路線では、広島市内など需要の多い地域を走行することなどから、1 日の便数は 8 ～ 11 往復程度となっており、日中は 1 ～ 2 時間の間隔で運行されている。

図-16 路線バスのネットワーク



溝口線・飯室芸北線
今吉田線
オ乙線
千代田芸北・金城線
千代田巡回バス 寺原今田線
千代田巡回バス 川戸壬生線
千代田巡回バス 畑壬生線
大朝千代田線
大朝線
八幡線
美和線
豊平・琴谷線
豊平花そば 下石線
豊平花そば 吉長笹線
豊平花そば 今吉田線
豊平千代田線
広浜線
加計戸河内線

図-17 路線バスのネットワーク（運行便数）

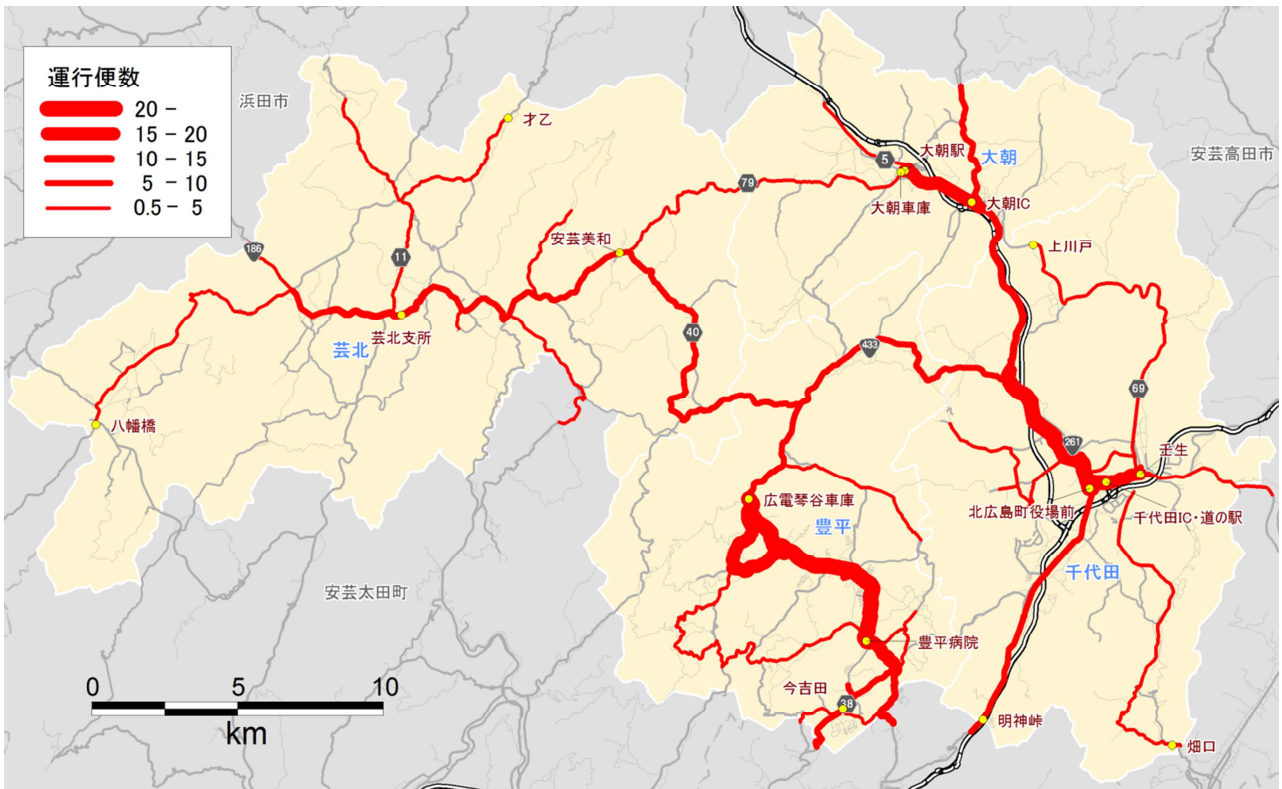




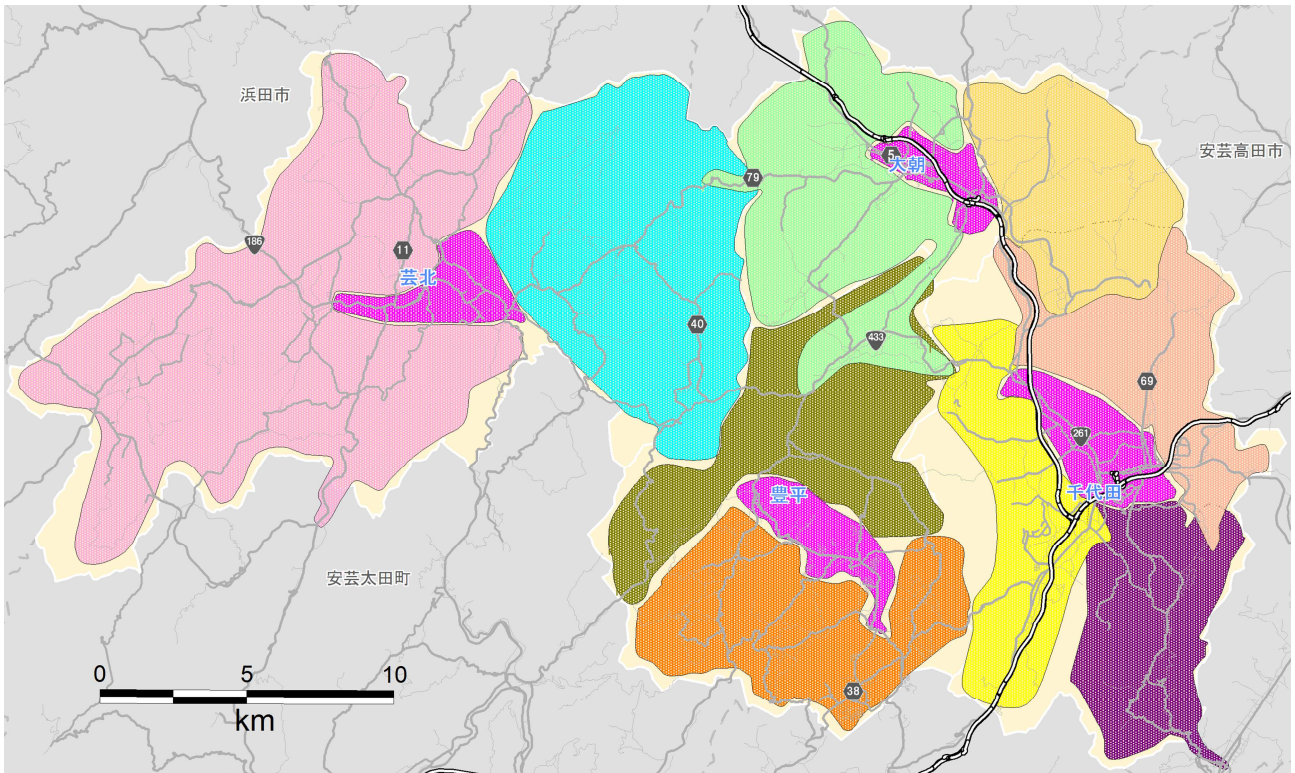
表-1 路線バスの運行頻度（平成28年3月現在）

路線名	運行会社	便数	系統
千代田芸北・金城線	総企バス	3往復	千代田IC～小国橋：2便 千代田IC～上荒神原：4便
飯室芸北線	総企バス	1往復	上荒神原～広島北インター：1便 広島北インター～芸北支所：1便
溝口線	総企バス	2往復 (水曜は2.5往復)	芸北支所～豊平病院：2便 芸北支所～下溝口：1便 豊平病院～ホリスティックセンター：1便 芸北支所～溝口：1便（水曜日運行）
加計戸河内線	総企バス	3往復	上荒神原～戸河内ICBC：5便 戸河内ICBC～芸北支所：1便
八幡線	総企バス	1.5往復	八幡橋～芸北小学校：2便 芸北支所～八幡橋：1便
才乙線	総企バス	1.5往復	芸北支所～才乙：1便 才乙～ホリスティックセンター：1便 芸北小学校～才乙：1便
下石線	豊平交通	1往復	下石～豊平学園下 (中原・西宗方面経由なし)：1便 豊平学園下～下石(中原・西宗方面経由)：1便
今吉田線	豊平交通	1.5往復	中和～琴谷車庫：2便 琴谷車庫～中和 (豊平西小学校経由なし)：1便
吉木長笹線	豊平交通	1.5往復	琴谷車庫～琴谷車庫：3便
豊平千代田線	豊平交通	4往復	今吉田～北広島病院前：3便 豊平病院～北広島病院前：5便
大朝千代田線	大朝交通	5往復 (水曜は5.5往復)	上大塚～北広島病院前：3便 (水曜日4便) 大朝駅～北広島病院前：7便
美和線	大朝交通	3往復	大朝IC～安芸美和：4便 大朝駅～安芸美和：2便
千代田八千代線	北広島町営バス	4往復	千代田インター～八千代支所前：8便
川戸壬生線	壬生交通	1.5往復	上川戸～バイパス蔵迫：2便 上川戸～千代田インター：1便
寺原今田線	八重タクシー	1往復	奥見谷～千代田インター：2便
畑壬生線	八重タクシー	3往復	バイパス蔵迫～上根：2便 千代田インター～上根：2便 千代田インター～畑口：2便
広浜線	中国JRバス	8往復	大朝車庫～広島駅(快速)：6便 大朝車庫～文教女子大前：5便 森城団地入口発～大朝車庫：1便 大朝車庫～千代田インター：4便
豊平琴谷線	広島電鉄	10.5往復	琴谷車庫～広島センター：20便 烏帽子～広島駅：1便
今吉田線	広島電鉄	10.5往復	豊平病院～安佐営業所：3便 烏帽子～広島駅：1便 今吉田公民館～安佐営業所：7便 今吉田公民館～広島センター：10便

(2) ホープタクシー

- ・路線バスに加え、町内の公共交通機関としてホープタクシー（デマンド型乗合バス）が運行されている。合併後の平成 18 年～19 年にかけて各地域で運行が開始された。
- ・ホープタクシーは、各地域内を2～3の運行エリアに区分し、運行エリア内でドア・トゥ・ドアの輸送を行う。運行時刻と経路の目安を示し、利用者のデマンドに合わせて乗合輸送するものである。
- ・利用者の制限はないが、主に自動車を自由に利用できない高齢者の日常生活のための交通手段として利用されている。

図-18 ホープタクシーの運行区域図

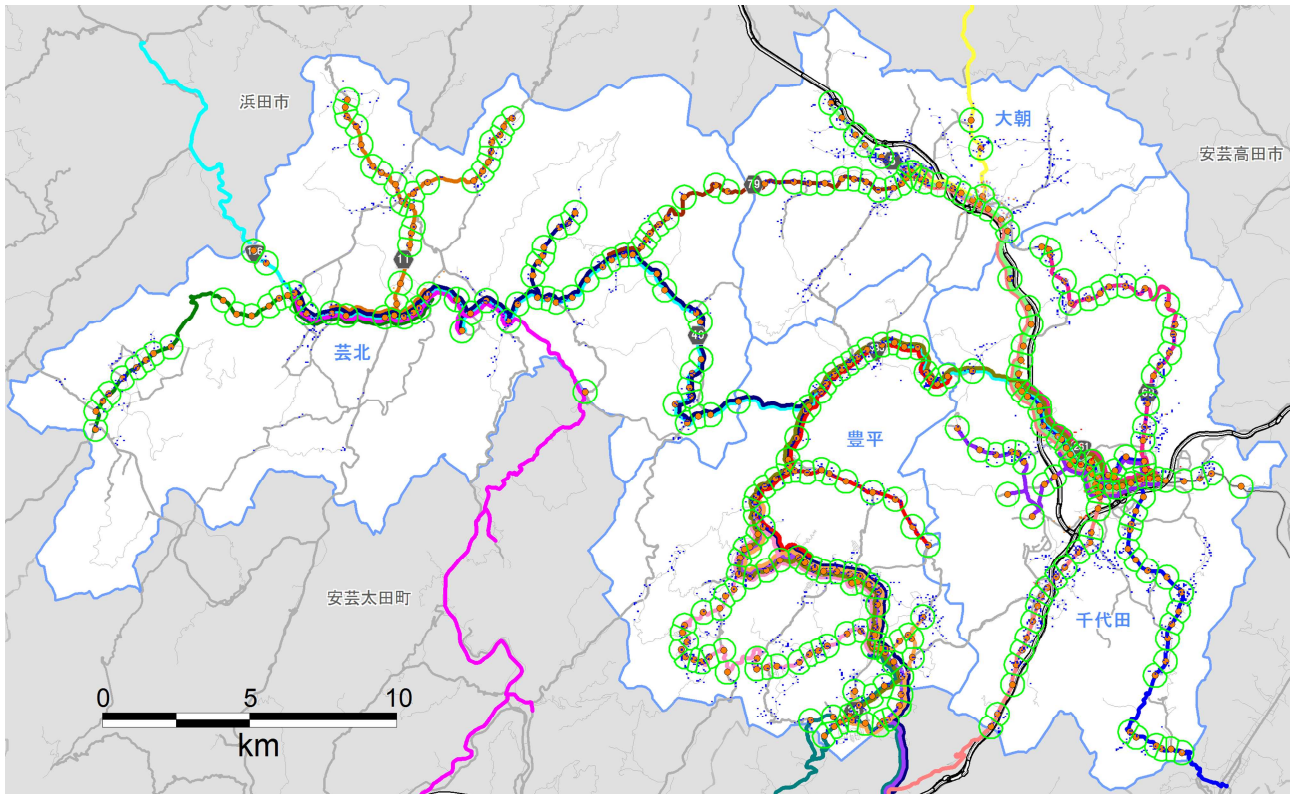


	八幡・雄鹿原・中野(芸北地域)
	美和エリア(芸北地域)
	共通エリア(芸北地域)
	大朝エリア(大朝地域)
	新庄エリア(大朝地域)
	共通エリア(大朝地域)
	北部エリア(千代田地域)
	南部エリア(千代田地)
	西部エリア(千代田地域)
	共通エリア(千代田地域)
	北部エリア(豊平地域)
	南部エリア(豊平地域)
	共通エリア(豊平地域)

### (3) 公共交通の空白地区

- 北広島町では区域運行を行うホープタクシーが町内全域で運行されているため、公共交通空白地区は存在しないが、路線バスの利用が不便な地区として、路線バスの停留所から400m以上離れた地区を図化した。
- バス路線が集まる千代田地域や広島市への路線バスが通る豊平地域南部では、バス停から400m以内の区域が他の地域より広く分布する。
- その他の地域では、バス停から400m以内の区域はバス路線の通る道路の沿道に限定される。

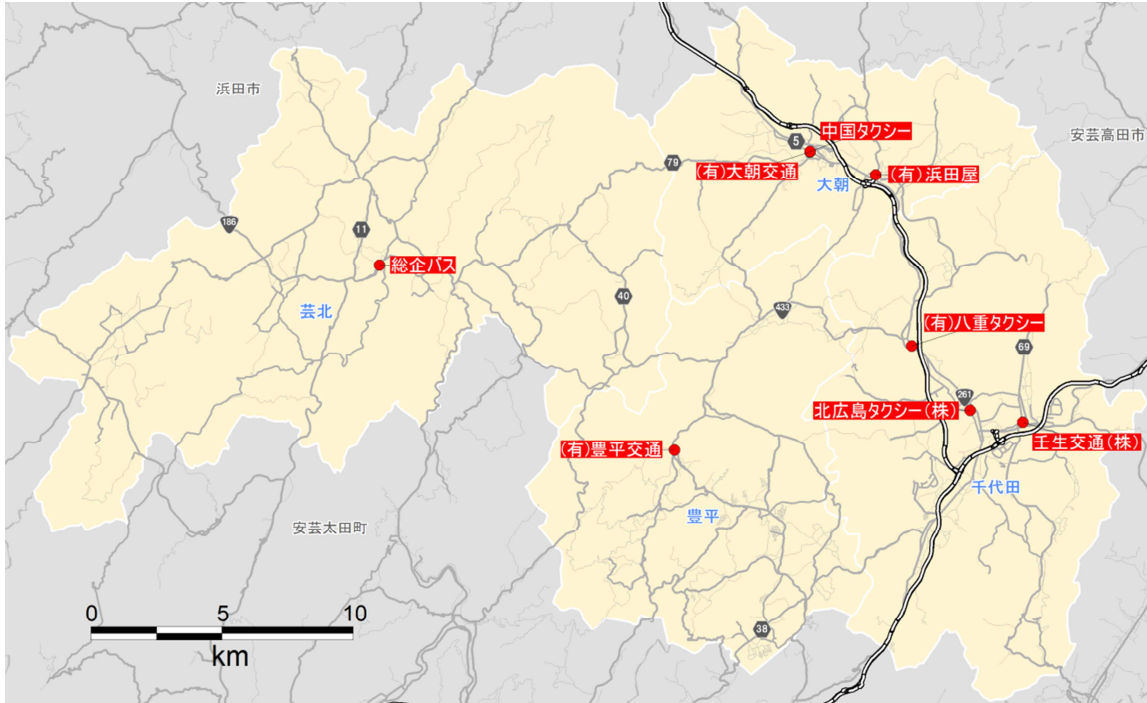
図-19 路線バスの空白地区



(4) 交通事業者の分布

- 町内に本社を持つ交通事業者（乗合バス事業者、タクシー事業者）は8社に及ぶ。
- これらの事業者により、路線バスやホープタクシーが運行されている。
- 芸北地域の1社を除き、一般のタクシー事業を行っており、町内の移動需要に対応している。

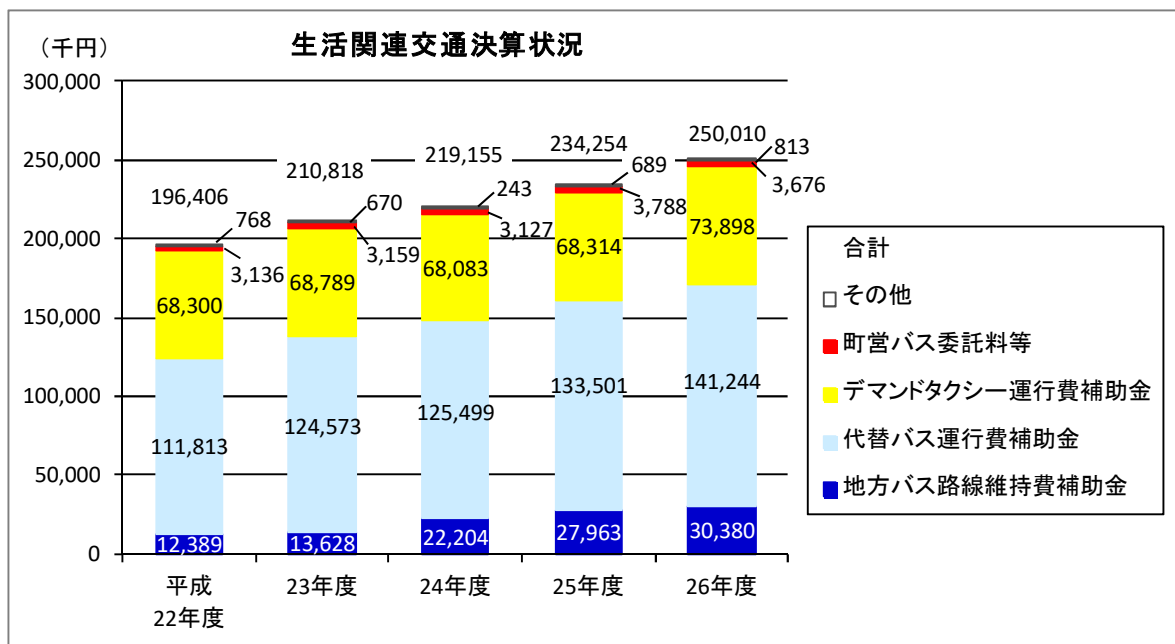
図-20 町内の交通事業者の分布



(5) 公共交通を維持するための費用

- 北広島町では、公共交通を維持するために路線バスやホープタクシーへの補助金、町営バスの運行委託経費などを支出している。
- その額は毎年増加し、平成26年度には2億5千万円に及んでいる。

図-21 公共交通に対する北広島町の負担額



### Ⅲ 公共交通の利用やサービスに関する現状分析

#### 1 路線バスの利用実態

##### (1) 第1回乗降調査の実施概要

北広島町内の路線バスの利用者数や利用区間などの実態を把握するため、バス停ごとの乗降実態を計測するとともに、利用者の意見を把握する乗降調査を実施した。その概要を表に示す。

表-2 第1回路線バス乗降調査の実施概要

調査目的	北広島町内の路線バスの詳細な利用状況を把握するため、バス停別属性別の乗降状況調査と利用者へのヒアリング調査を実施した。
調査日	平成27年11月24日(火)～11月25日(水)
調査方法	各運行車両に調査員1名を乗車させ、乗車停留所、降車停留所、性別、年代を調査員が目視にて調査を行い、調査票に記入した。 またピーク時以外で、利用者が少なくOD調査等に影響がない時間帯において、状況に応じて利用客にヒアリング調査を実施した。対象者は高校生以上とした(中学生以下は対象外)。
調査対象路線	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 豊平交通 <ol style="list-style-type: none"> <li>①下石線(1往復、2便)</li> <li>②今吉田線(1.5往復、3便)</li> <li>③吉木長笹線(1.5往復、3便)</li> <li>④豊平千代田線(4往復、8便)</li> </ol> </li> <li>2. 総企バス <ol style="list-style-type: none"> <li>⑤千代田芸北・金城線(4往復、8便)</li> <li>⑥溝口線(2往復、4便(水曜は2.5往復5便))</li> <li>⑦飯室芸北線(1往復、2便)</li> <li>⑧加計戸河内線(3往復、6便)</li> <li>⑨八幡線(1.5往復、3便)</li> <li>⑩オ乙線(2往復、4便)</li> </ol> </li> <li>3. 壬生交通 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑪川戸壬生線(1.5往復、3便)</li> </ol> </li> <li>4. 八重タクシー <ol style="list-style-type: none"> <li>⑫寺原今田線(1往復、2便(水曜1.5往復3便))</li> <li>⑬畑壬生線(3往復、6便)</li> </ol> </li> <li>5. 大朝交通 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑭大朝千代田線(5往復、10便(水曜5.5往復、11便))</li> <li>⑮美和線(3往復、6便)</li> </ol> </li> <li>6. 北広島町営バス <ol style="list-style-type: none"> <li>⑯千代田八千代線(4往復、8便)</li> </ol> </li> <li>7. 中国JRバス <ol style="list-style-type: none"> <li>⑰広浜線(8往復、16便)</li> </ol> </li> <li>8. 広島電鉄 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑱豊平琴谷線(10.5往復、21便)</li> </ol> </li> <li>9. 広島電鉄 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑲今吉田線(10.5往復、21便)</li> </ol> </li> </ol>

## (2) 第1回調査の結果

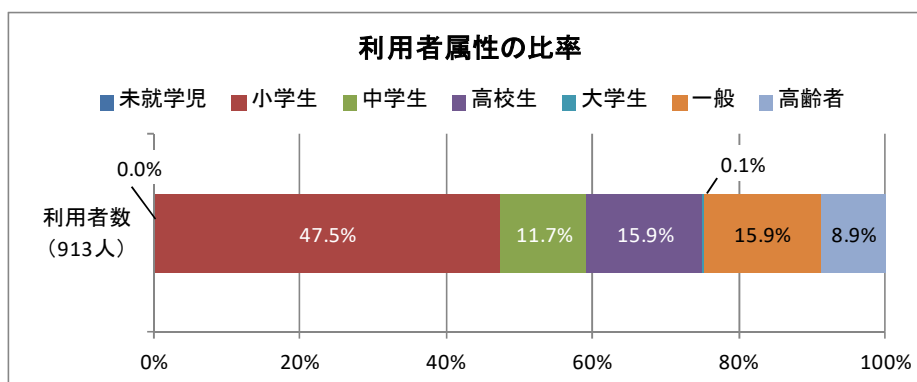
### ①路線別の利用者数

- ・路線バスの利用者は、小学生～高校生の通学利用が主である。全体では、利用者の47.5%を小学生が占め、中学生が11.7%、高校生が15.9%となっている。これらを合わせると75.1%が通学利用である。
- ・一般（学生・高齢者以外の利用者）の利用は15.9%、高齢者の利用は8.9%である。
- ・高齢者の利用は、広浜線と豊平琴谷線で20人以上の利用が見られるが、その他の路線では10人以下である。広浜線では大朝地域～千代田地域中心部の行き来、豊平琴谷線では豊平地域～広島市内方面への利用が多く見られる（乗り込み調査の詳細データより）。
- ・8路線では調査日当日に高齢者の利用が皆無であり、3路線では1人だけであった。

表-3 路線別の利用者数

路線名/利用者数(人)	総計	未就学児	小学生	中学生	高校生	大学生	一般	高齢者	不明
下石線	32	0	19	13	0	0	0	0	0
今吉田線	80	0	60	19	0	0	1	0	0
吉木長笹線	51	0	40	8	0	0	2	1	0
豊平千代田線	54	0	29	5	2	0	9	9	0
千代田芸北金城線	66	0	30	11	8	0	7	10	0
溝口線	50	0	23	4	18	0	4	1	0
飯室芸北線	6	0	2	1	1	0	2	0	0
加計戸河内線	6	0	0	0	0	0	6	0	0
八幡線	67	0	45	17	4	0	1	0	0
才乙線	25	0	17	4	0	0	4	0	0
川戸壬生線	24	0	10	12	1	0	1	0	0
寺原今田線	53	0	52	0	0	0	0	1	0
畑壬生線	85	0	51	3	9	0	7	0	15
大朝千代田線	69	0	34	2	4	0	24	5	0
美和線	18	0	6	0	6	0	2	4	0
千代田八千代線	5	0	0	0	4	0	1	0	0
広浜線	137	0	7	8	55	0	34	24	9
豊平琴谷線	104	0	9	5	32	0	24	22	12
今吉田線(広島電鉄)	6	0	0	0	1	1	0	2	2
総計	938	0	434	112	145	1	129	79	38

図-22 利用者の構成



②利用目的・利用頻度

- 市内の路線バスの利用目的を見ると、通学利用が主体の高校生のほか、一般の利用者では通勤がちょうど50%、通院が21.2%、買い物が7.7%となっている。これに対し、高齢者では通院や買い物の利用が主であり、通院が35.3%、買い物が30.3%となっている。
- 利用頻度は、通勤利用のある一般の利用者ではほぼ毎日が26.7%、週に数回が20.0%と比較的高頻度で利用している。これに対し、通院・買い物利用の多い高齢者では月に数回が63.6%、週に数回が33.3%となっている。

図-23 個人属性別の利用目的構成

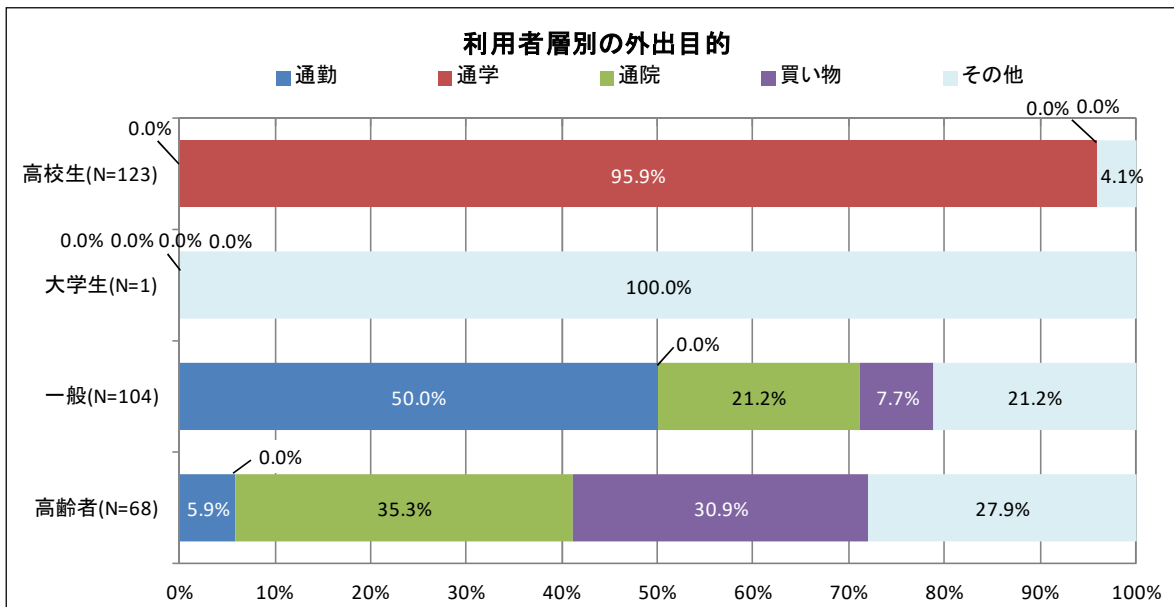
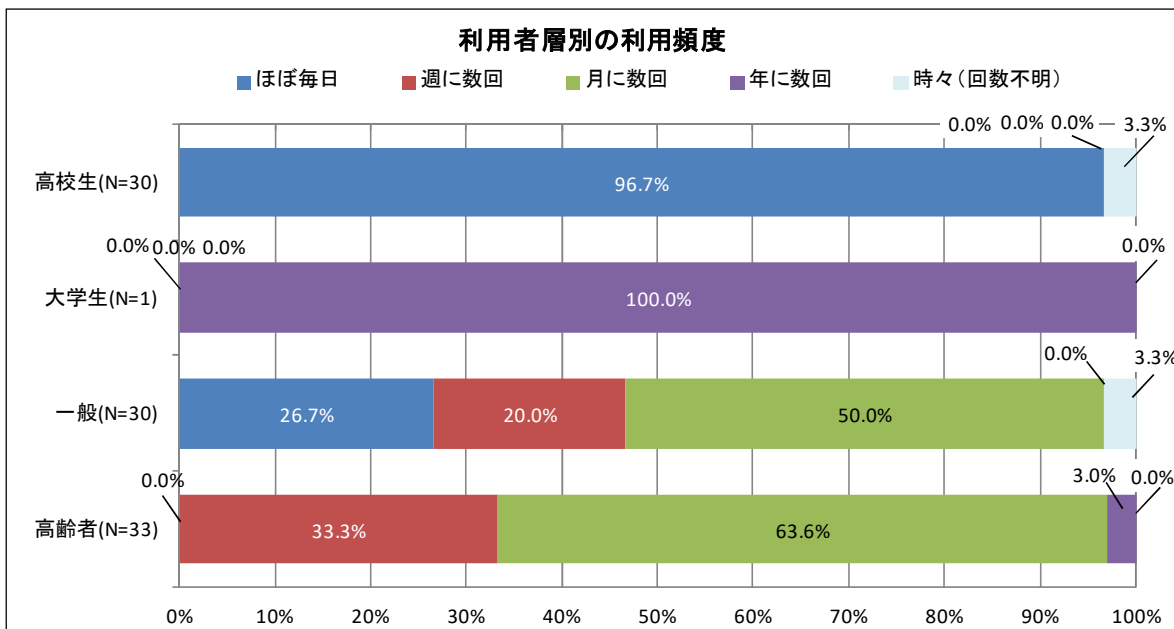


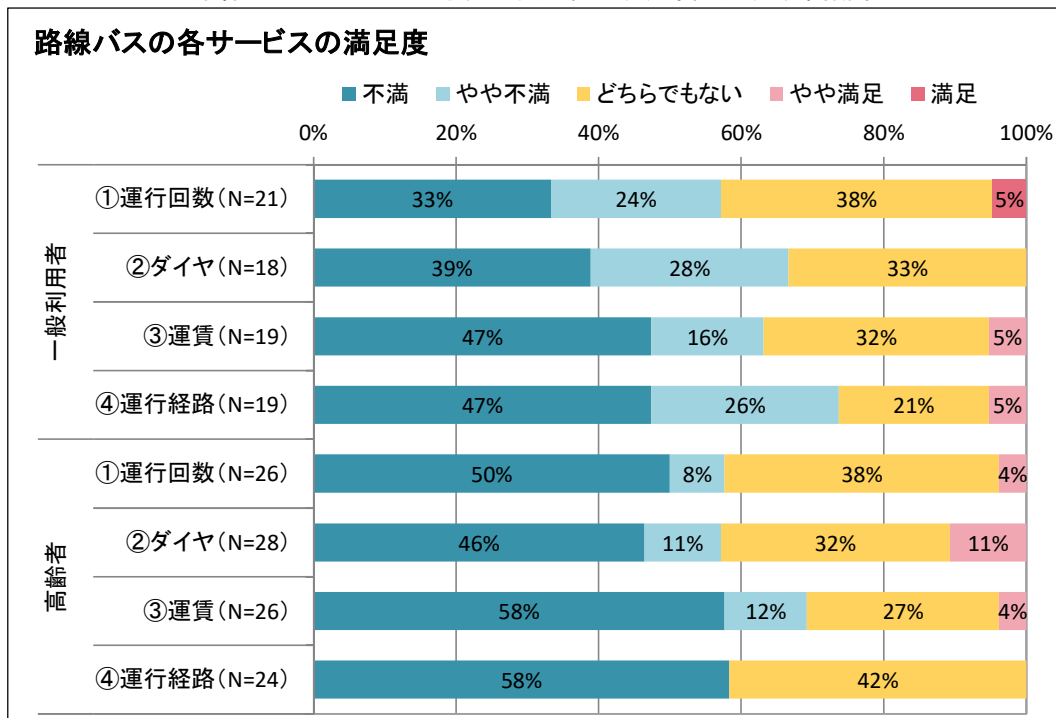
図-24 個人属性別の利用頻度



### ③路線バスサービスに対する満足度

- 一般利用者と高齢者の路線バスのサービス水準に対する満足度を見ると、運行回数、ダイヤ、運賃、運行経路にいずれの項目においても「不満」という回答が最も多く、33～58%を占める。「満足」「ほぼ満足」との回答はせいぜい数%に留まっている。
- 高齢者の方が一般利用者よりも不満とする割合が高く、高齢のバス利用者は町内の路線バスサービスに大いなる不満を抱いていることがわかる。
- なお、これは実際にバスを利用した人の満足度であり、この結果を勘案すると、運行回数やダイヤ、経路などに問題があるため路線バスが利用できない人が潜んでいるものと推察される。

図-25 路線バスサービスに対する利用者の満足度（一般、高齢者）



### ④路線バス運行の課題（乗務員ヒアリング結果）

乗降調査の際に乗務員にヒアリングした結果、次のような意見が多く聞かれた。

- 路線バスは通学の利用に特化している。一般の利用者は少ない。
- 通学はスクールバス、一般の利用はホープタクシーに集約すべき。
- 利用者の人数に比べて車両が大きく、非効率である。
- 学校が休校のときは利用者が極めて少ない。



### (3) 第2回乗降調査の実施概要

冬季における路線バスの利用状況を把握するため、同様の乗降調査を平成28年2月に再度実施した。その概要を表に示す。

表-4 第2回路線バス乗降調査の実施概要

調査目的	北広島町内の路線バス路線の冬季の利用状況を把握するため、バス停別属性別の乗降状況調査と利用者へのヒアリング調査を実施した。
調査日	平成28年2月3日(水)～2月4日(木)
調査方法	各運行車両に調査員1名を乗車させ、乗車バス停留所、降車バス停留所、性別、年代を調査員が目視にて調査を行い、調査票に記入する。 またピーク時以外で、利用者が少なくOD調査等に影響がない時間帯において、状況に応じて利用客にヒアリング調査を実施する。対象者は高校生以上とし、中学生以下は対象外とする。
調査対象路線	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 豊平交通 <ol style="list-style-type: none"> <li>①下石線(1往復、2便)</li> <li>②今吉田線(1.5往復、3便)</li> <li>③吉木長笹線(1.5往復、3便(水曜4便))</li> <li>④豊平千代田線(4往復、8便)</li> </ol> </li> <li>2. 総企バス <ol style="list-style-type: none"> <li>⑤千代田芸北・金城線(4往復、8便)</li> <li>⑥溝口線(2往復、4便(水曜は2.5往復5便))</li> <li>⑦飯室芸北線(1往復、2便)</li> <li>⑧加計戸河内線(3往復、6便)</li> <li>⑨八幡線(1.5往復、3便)</li> <li>⑩才乙線(2.5往復、5便)</li> </ol> </li> <li>3. 壬生交通 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑪川戸壬生線(1.5往復、3便)</li> </ol> </li> <li>4. 八重タクシー <ol style="list-style-type: none"> <li>⑫寺原今田線(1往復、2便(水曜1.5往復3便))</li> <li>⑬畑壬生線(3往復、6便)</li> </ol> </li> <li>5. 大朝交通 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑭大朝千代田線(5往復、10便(水曜5.5往復、11便))</li> <li>⑮美和線(3往復、6便)</li> </ol> </li> <li>6. 北広島町営バス <ol style="list-style-type: none"> <li>⑯千代田八千代線(4往復、8便)</li> </ol> </li> <li>7. 中国JRバス <ol style="list-style-type: none"> <li>⑰広浜線(8往復、16便)</li> </ol> </li> <li>8. 広島電鉄 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑱豊平琴谷線(10.5往復、21便)</li> </ol> </li> <li>9. 広島電鉄 <ol style="list-style-type: none"> <li>⑲今吉田線(10.5往復、21便)</li> </ol> </li> </ol>

#### (4) 第2回調査の結果

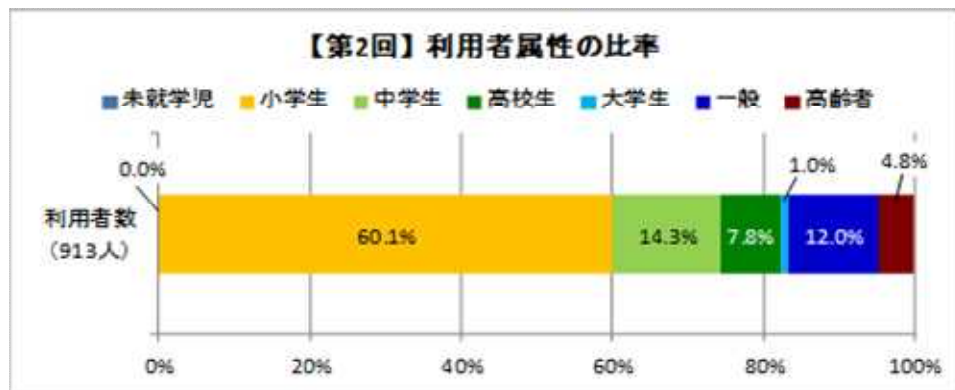
##### ①路線別の利用者数

- 路線別の利用者数は以下の通りである。
- 最も利用者数の多かったのは「広浜線」97人で、次いで「今吉田線」93人、「畑壬生線」82人となった。
- 利用者は小学生が445人と最も多く全体の60.1%を占め、次いで中校生が112人(14.3%)、一般88人(12.0%)となった。なお、高校入試による休校等のため、高校生の利用が第1回調査より少なくなっている。

表-5 路線別の利用者数

路線名/利用者数(人)	総計	未就学児	小学生	中学生	高校生	大学生	一般	高齢者	不明
下石線	36	0	17	19	0	0	0	0	0
今吉田線	93	0	70	23	0	0	0	0	0
吉木長笹線	51	0	44	5	0	0	1	1	0
豊平千代田線	49	0	32	2	2	0	2	11	0
千代田芸北金城線	47	0	30	0	4	2	6	5	0
溝口線	57	0	27	14	14	0	2	0	0
飯室芸北線	7	0	2	1	0	0	4	0	0
加計戸河内線	8	0	0	0	0	0	8	0	0
八幡線	44	0	33	2	2	0	0	0	7
才乙線	23	0	15	0	0	0	8	0	0
川戸壬生線	26	0	9	15	1	0	1	0	0
寺原今田線	39	0	36	0	0	0	0	0	3
畑壬生線	82	0	62	10	8	0	1	0	1
大朝千代田線	77	0	47	6	3	0	21	0	0
美和線	16	0	7	0	4	0	4	1	0
千代田八千代線	0	0	0	0	0	0	0	0	0
広浜線	97	0	5	7	14	3	46	21	1
豊平琴谷線	75	0	9	8	13	5	25	15	0
今吉田線(広島電鉄)	7	0	0	0	1	0	4	2	0
総計	834	0	445	112	66	10	133	56	12

図-26 利用者の構成



②利用目的・利用頻度

- 町内の路線バスの利用目的を見ると、通学利用が主体の高校生のほか、一般の利用者では通勤がちょうど50%、通院が21.2%、買い物が7.7%となっている。これに対し、高齢者では通院や買い物の利用が主であり、通院が35.3%、買い物が30.3%となっている。
- 利用頻度は、通勤利用のある一般の利用者ではほぼ毎日が26.7%、週に数回が20.0%と比較的高頻度で利用している。これに対し、通院・買い物利用の多い高齢者では月に数回が63.6%、週に数回が33.3%となっている。

図-27 個人属性別の利用目的構成

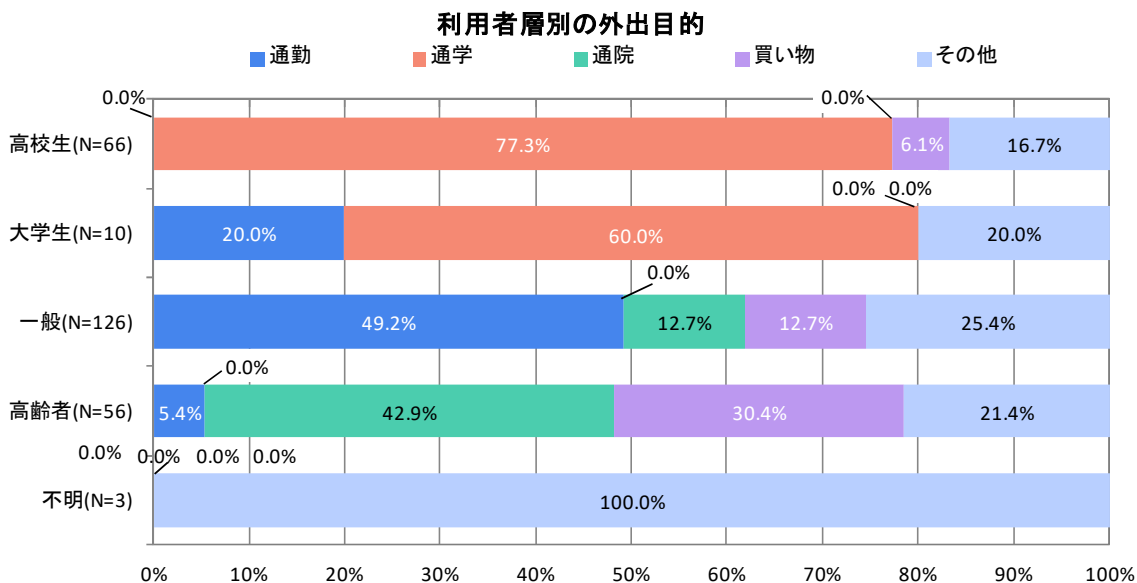
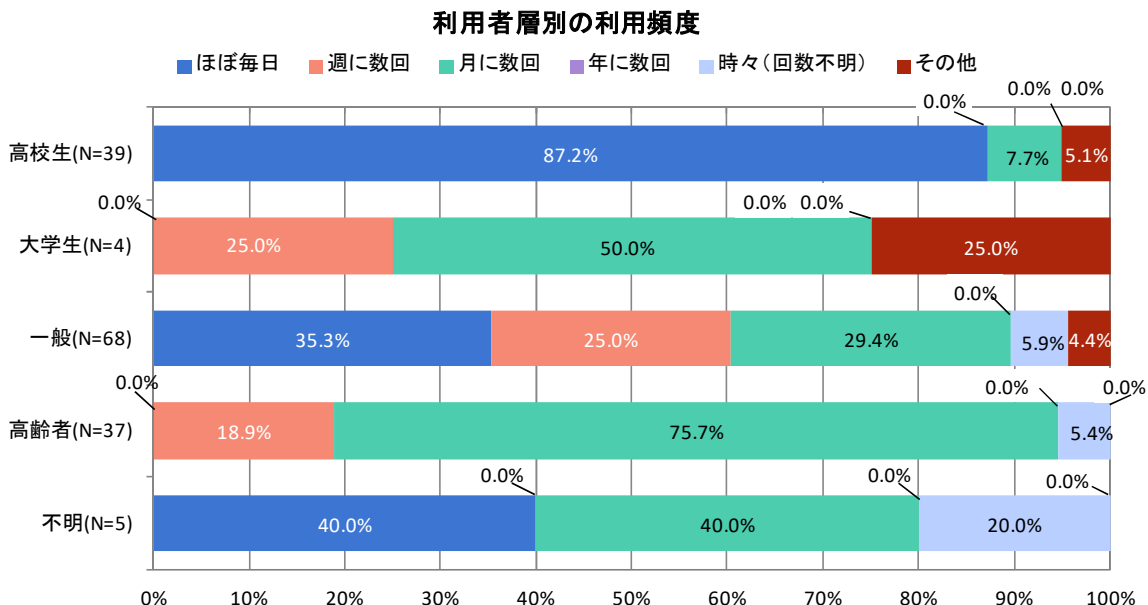


図-28 個人属性別の利用頻度



## 2 高速バスの利用実態

### (1) 第1回乗降調査の実施概要

北広島町内での高速バスの利用状況を把握するため、町内の高速バス停留所3箇所乗降人数や乗車区間を調査するとともに、乗客に対するヒアリング調査を実施した。調査の概要を下表に示す。

表-6 第1回高速バス乗降調査の実施概要

調査目的	北広島町内の高速バスの利用状況を把握するため、北広島町内の高速バス停3箇所乗降人数や乗車区間を調査するとともにヒアリング調査を実施した。
調査日	平成27年11月26日(木)
調査方法	バス停に調査員を配置し、高速バスの乗降者よりヒアリングにて乗車停留所、降車停留所、性別、年代について調査を行い、調査票に記入する。 またピーク時以外の時間帯において、状況に応じて利用客にヒアリング調査を実施し、支払い方法、利用目的等を調査する。対象者は高校生以上とした(中学生以下は対象外)。
調査対象バス停	1. 千代田インターバス停 (東城・庄原・三次方面～広島駅方面) 全76便 2. 千代田西バス停 (有福温泉・浜田方面～広島駅方面) 全26便 3. 大朝インターバス停 (有福温泉・浜田方面～広島駅方面) 全26便

### (2) 第1回調査の結果

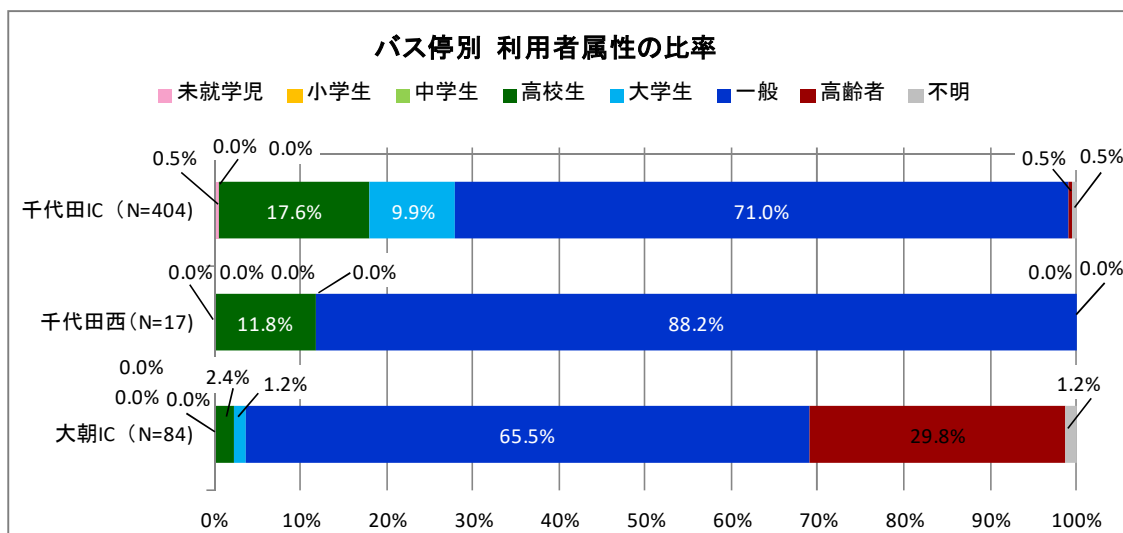
#### ①バス停別の利用者数

- バス停別の利用者数は、千代田IC(404人)が最も多く、次いで大朝IC(84人)、千代田西(17人)であった。総数(505人)に占める割合は、千代田インターが80%、大朝ICが17%、千代田西が3%である。
- 利用者の概ね70%は一般であり、千代田ICと千代田西では高校生が12~18%程度を占める。バス停の近くに病院がある大朝ICでは、高齢者が30%程度を占める。

表-7 停留所別の利用者数

バス停名/利用者数(人)	総計	未就学児	小学生	中学生	高校生	大学生	一般	高齢者	不明
千代田ICバス停	404	2	0	0	71	40	287	2	2
千代田西バス停	17	0	0	0	2	0	15	0	0
大朝ICバス停	84	0	0	0	2	1	55	25	1

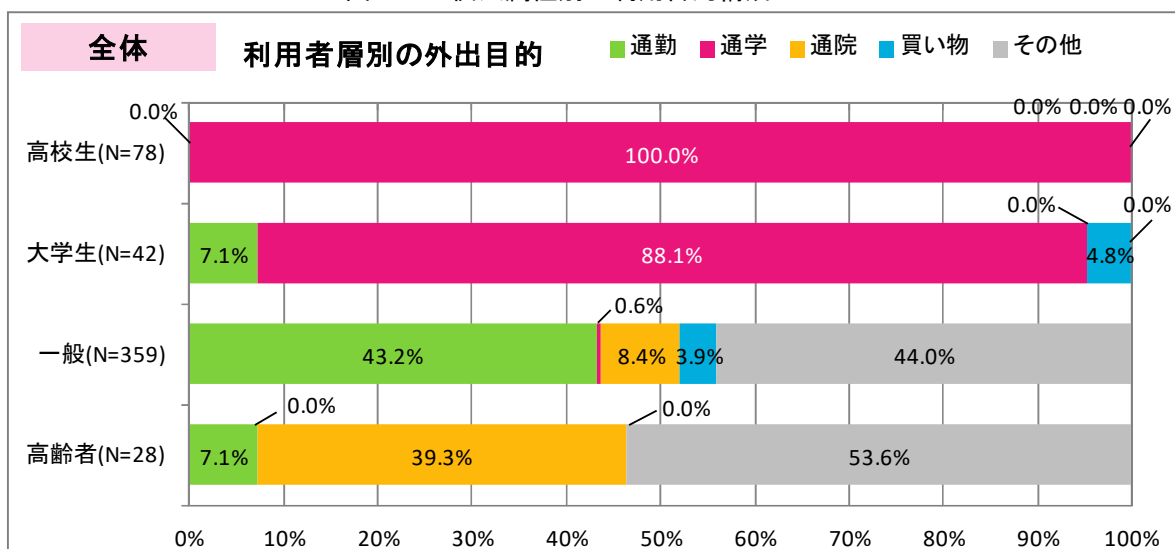
図-29 利用者の構成



②利用目的

- 利用が最も多い一般の利用者の40%余りが通勤目的で利用している。当然のことながら高校生や大学生は通学利用が主である。

図-30 個人属性別の利用目的構成



### (3) 第2回乗降調査の実施概要

路線バスと同様に、冬季の北広島町内に関連する高速バスの利用状況を把握するため、町内の高速バス停留所3箇所で乗降人数や乗車区間を調査するとともに、乗客に対するヒアリング調査を実施した。調査の概要を下表に示す。

表-8 第2回高速バス乗降調査の実施概要

調査目的	北広島町内の高速バス停での冬季の利用状況を把握するため、北広島町内の高速バス停3カ所にて乗降状況調査とヒアリング調査を実施した。
調査日	平成28年2月5日(金)
調査方法	各バス停に調査員を配置し、高速バスの乗降者よりヒアリングにて乗車バス停留所、降車バス停留所、性別、年代について調査を行い、調査票に記入する。 またピーク時以外の時間帯において、状況に応じて利用客にヒアリング調査を実施し、支払い方法、利用目的等を調査する。対象者は高校生以上とし、中学生以下は対象外とする。
調査対象バス停	1. 千代田ICバス停(東城・庄原方面～広島駅方面) 2. 千代田西バス停(有福温泉・浜田方面～広島駅方面) 3. 大朝インターバス停(有福温泉・浜田方面～広島駅方面)

### (4) 第2回調査の結果

#### ①バス停別の利用者数

- ・バス停別の一日の利用者数(対象バスで乗車または降車した人)は以下の通りである。
- ・最も利用者数の多かったのは東城・庄原方面～広島駅方面を結ぶ路線の「千代田IC」で420人で、有福温泉・浜田方面～広島駅方面を結ぶ路線の千代田西は15人、大朝ICは95人となった。
- ・利用者の概ね70%は一般であり、千代田ICと千代田西では高校生が12～18%程度を占める。バス停の近くに病院がある大朝ICでは、高齢者が30%程度を占める。

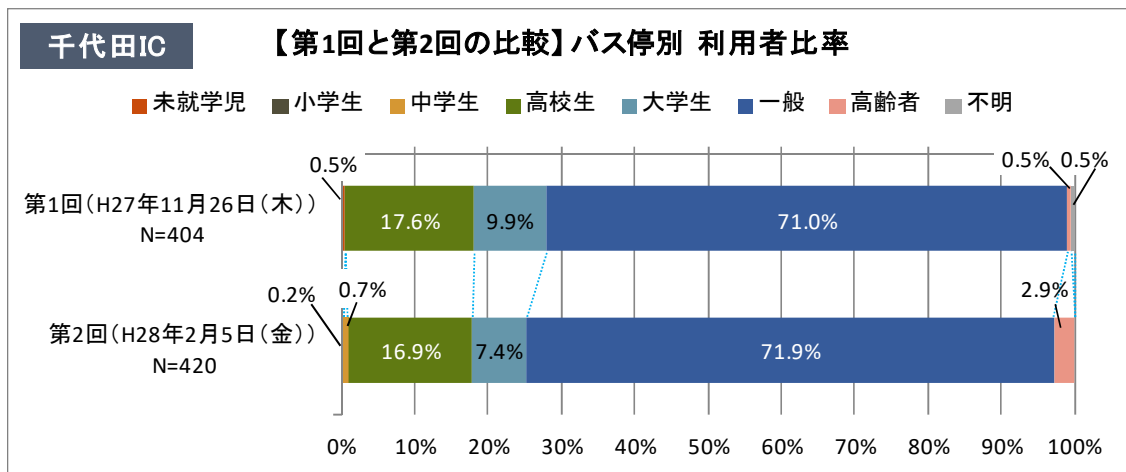
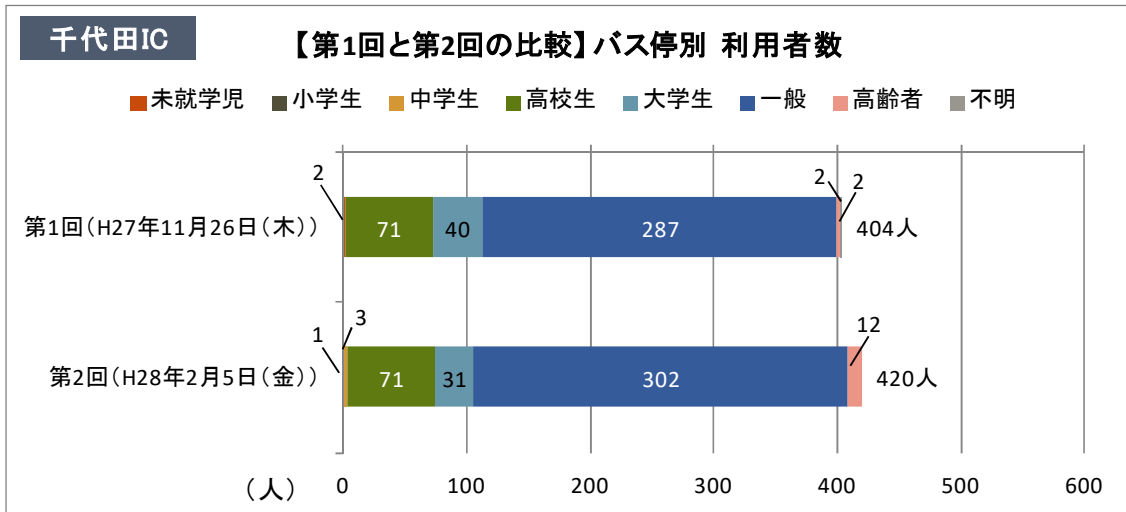
表-9 停留所別の利用者数

バス停名/利用者数(人)	総計	未就学児	小学生	中学生	高校生	大学生	一般	高齢者	不明
千代田ICバス停	420	1	0	3	71	31	302	12	0
千代田西バス停	15	0	0	0	2	0	11	2	0
大朝ICバス停	95	0	0	3	8	10	45	26	3

#### ②第1回調査との比較

- ・利用者数と利用者の属性を第1回と比較したところ、ほぼ同様の結果が得られた。
- ・高速バスの利用者は、通勤・通学での利用が多く、定常的な利用がなされているものと推察される。

図-31 利用者の構成



### 3 住民の公共交通利用実態（住民アンケート調査より）

#### （1）住民アンケート調査の実施概要

住民の日常生活における移動実態を把握するとともに、北広島町の公共交通に対する意識などを調べるため、住民を対象としたアンケート調査を実施した。その概要は次のとおりである。

表-10 住民アンケート調査の実施概要

調査目的	日常生活における移動実態やニーズを把握するとともに、住民のバス運行サービスに対する評価やバスサービス維持に対する意向を抽出する。また、免許返納に対する意向や、暮らしにおけるニーズに関する意向など、町が有する政策課題や小さな拠点形成に向けたニーズを抽出し、地域公共交通網形成計画の策定及び次年度以降の運行計画等の策定に向けた基礎資料とすることを、本調査の目的とする。
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 個人属性</li> <li>○ 普段利用する交通機関</li> <li>○ 免許返納に対する意向</li> <li>○ 目的別の行先・バスで行きたい所</li> <li>○ バス利用頻度・バスサービスの評価・バス停距離や待ち時間の意向</li> <li>○ 今後の公共交通政策に対する考え方</li> <li>○ 地域での暮らしについて</li> <li>○ 自由意見</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 町内の 3,000 世帯を対象。（8,476 世帯（平成 27 年 9 月末現在）に対して大字単位で無作為抽出）</li> <li>○ 郵送により調査票を配布・回収した。</li> <li>○ 回答は、世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていない方など、普段から公共交通が必要な方を優先することを文書で伝えた。</li> </ul>
調査実施時期	2015 年 12 月 1 日（火）～ 12 月 18 日（金）
回収率	回収率：44.8% <ul style="list-style-type: none"> <li>○芸北地域：41.3%</li> <li>○大朝地域：41.1%</li> <li>○千代田地域：42.1%</li> <li>○豊平地域：47.1%</li> </ul>
回収数	<ul style="list-style-type: none"> <li>○芸北地域：160 通</li> <li>○大朝地域：236 通</li> <li>○千代田地域：361 通</li> <li>○豊平地域：539 通</li> <li>○地域不明：31 通</li> </ul> <p style="text-align: right;">&lt;計&gt; 1,327 通</p>

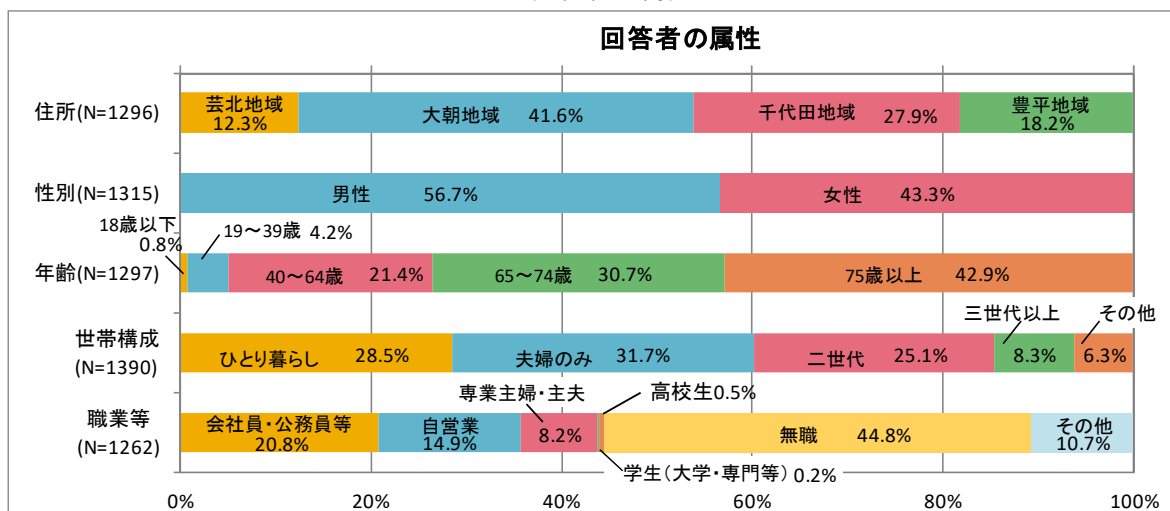


## (2) 調査結果

### ①回答者の属性

- 公共交通を必要とする人を優先して回答するように求めたため、回答者の42.9%が75歳以上、30.7%が65～74歳であった。39歳以下の回答者は全体の5%程度である。
- 回答者の28.5%はひとり暮らし、31.7%は夫婦のみであり、二世世代以上の同居世帯は30%余りであった。

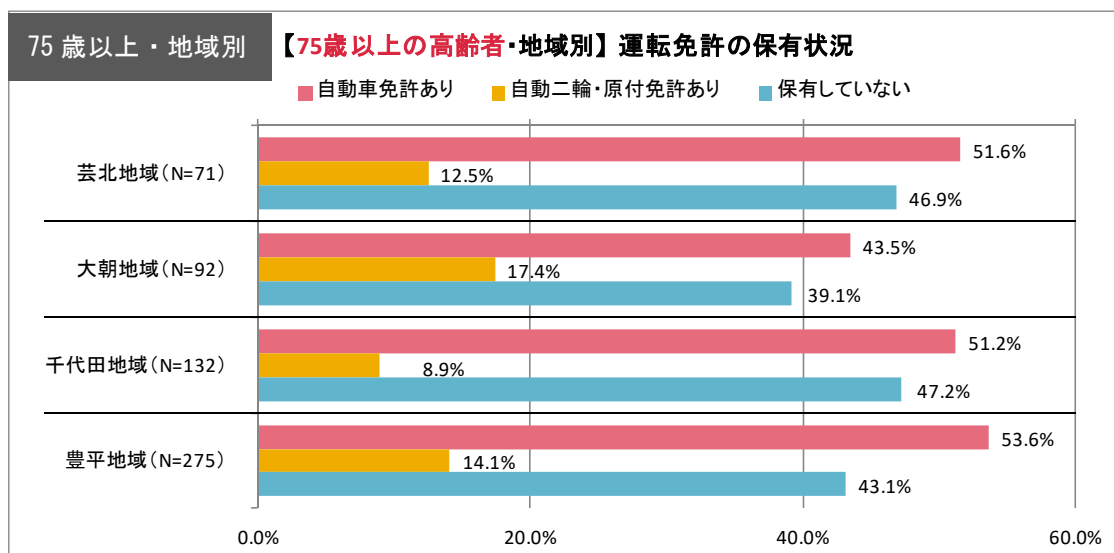
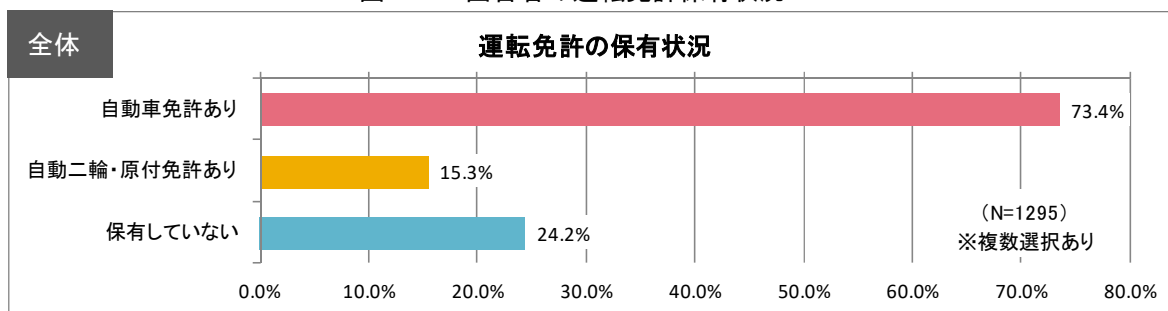
図-32 回答者の属性



### ②運転免許の保有状況

- 回答者の73.4%は自動車の運転免許を保有しており、自動二輪や原付を含め運転免許を保有していない人は24.2%であった。
- しかし、75歳以上に限定すると、運転免許を保有していない人は40%程度である。

図-33 回答者の運転免許保有状況



### ③交通機関の利用状況

- 普段利用する交通機関について、全体の69.6%が自動車（自分で運転）と回答した。
- 次に、自動車（家族の送迎）が30.9%、高速バスが18.5%などとなった。
- これらのうち、最もよく利用する交通手段は自動車（自分で運転）が69.7%で最も多く、自動車（家族の運転）が13.6%で次に多かった。これらを合わせると80%を超える。
- 自動車以外では、路線バスとホープタクシーがそれぞれ5.5%となった。

図-34 普段利用する交通機関

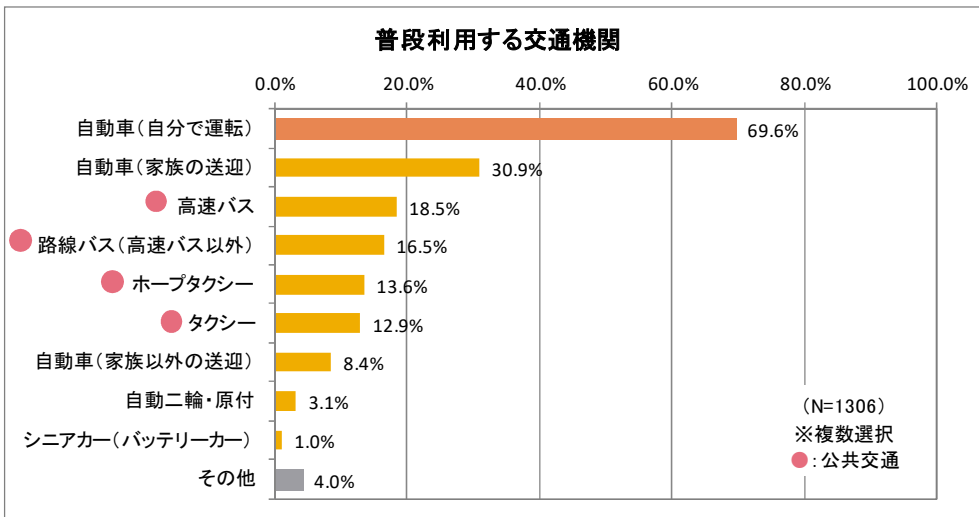
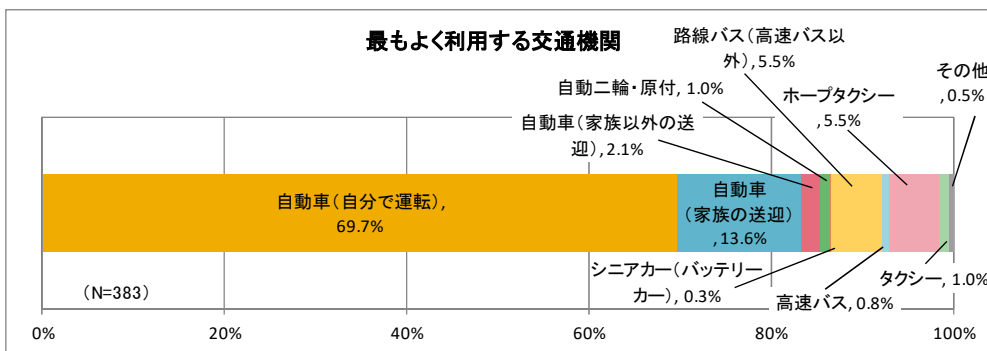
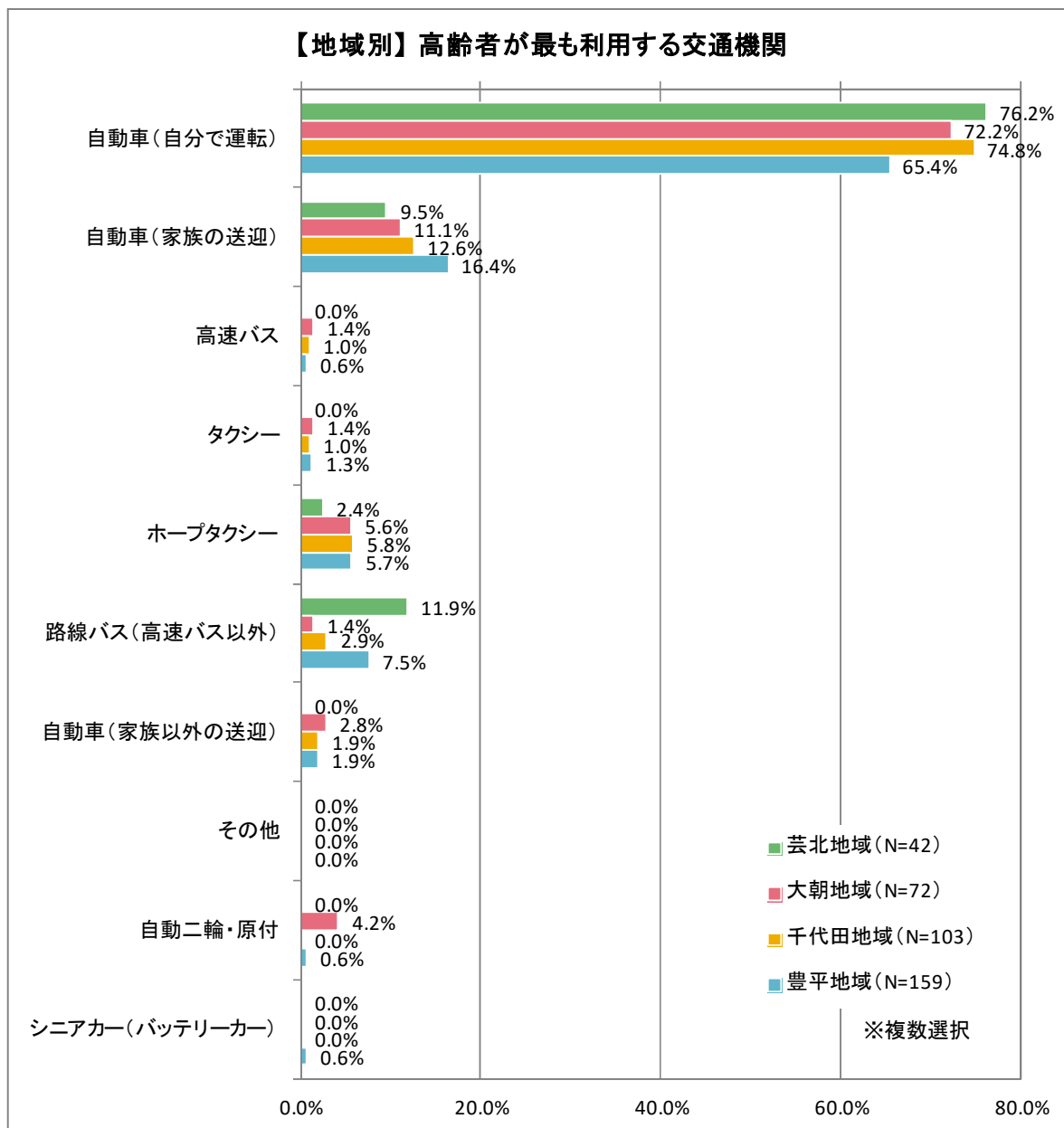


図-35 最もよく利用する交通機関



- 最もよく利用する交通機関について、65歳以上に限定し、かつ居住地別に見ると、自動車（自分で運転）は65.4%～76.2%、自動車（家族の送迎）は9.5～16.4%となり、合わせて81～87%は自動車を最もよく利用している。
- ホープタクシーは芸北地域で2.4%に留まったが、その他の3地域は5.6～5.8%であった。
- 路線バスは地域により差が見られ、芸北地域では11.9%、豊平地域で7.5%となったが、千代田地域と大朝地域はそれぞれ2.9%、1.4%に留まった。

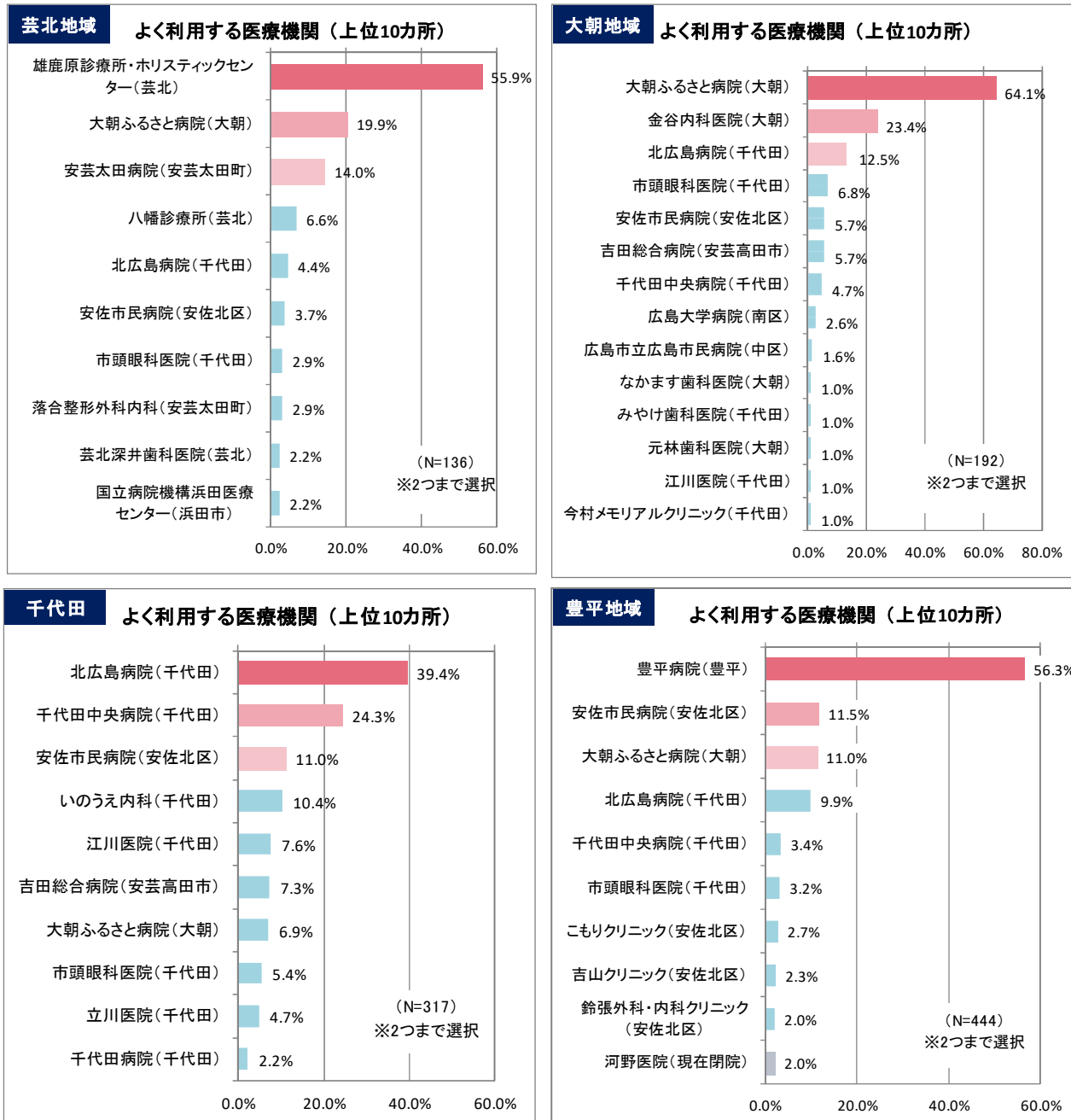
図-36 居住地別にみた高齢者（65歳以上）が最もよく利用する交通機関



④よく利用する医療機関

- 普段よく利用する医療機関は、各地域とも居住地域における主要な医療機関が最も多い。
- しかし、豊平地域から千代田地域・大朝地域、芸北地域から大朝地域など、他の地域の医療機関を利用するケースが少なからず見られる。
- また、千代田地域、豊平地域、芸北地域では広島市安佐北区や安芸太田町の医療機関が上位3位まで挙げられるなど、近隣の他市町の医療機関をよく利用するとの回答が少なくない。

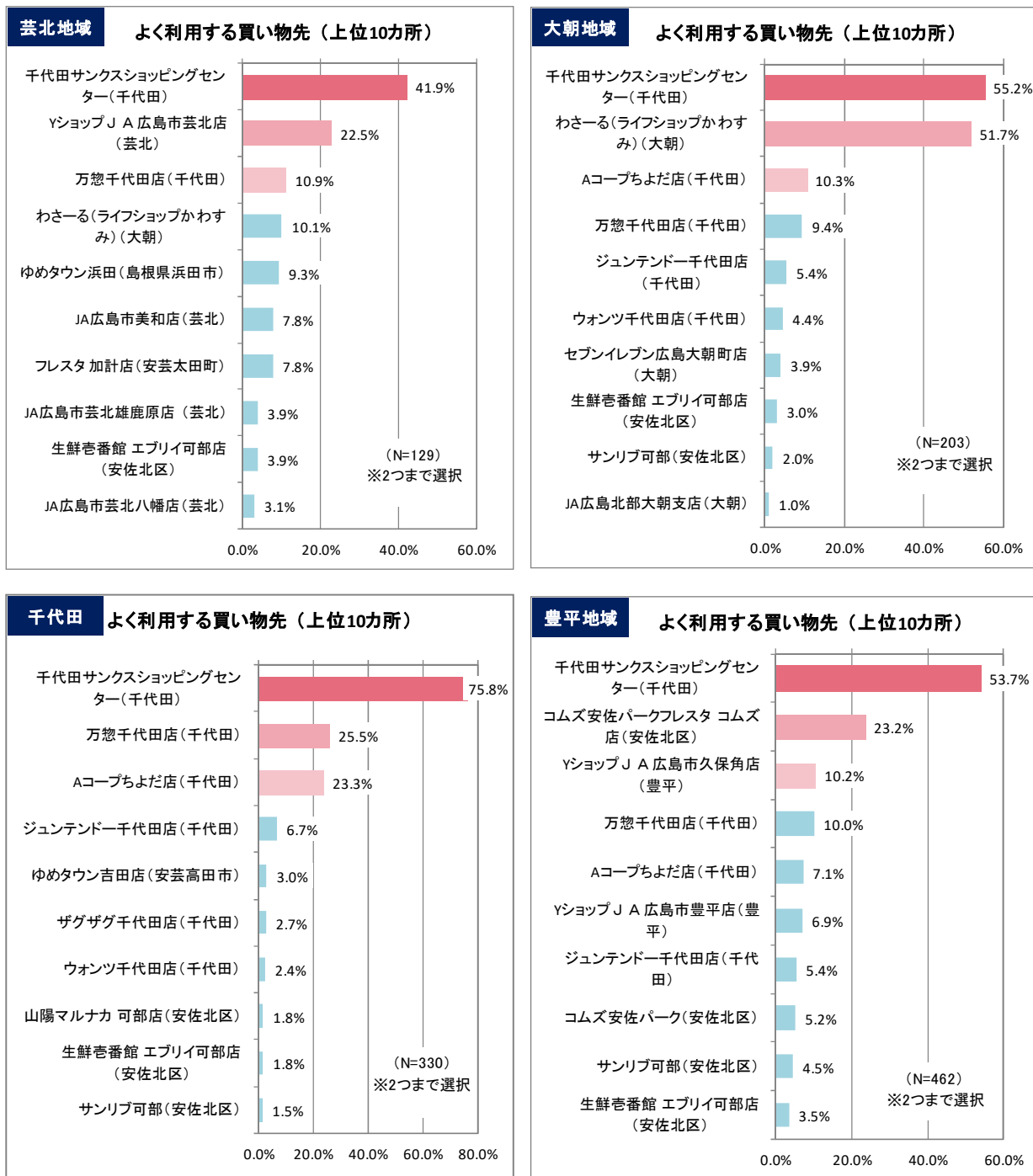
図-37 居住地別にみたよく利用する医療機関



⑤よく利用する買い物先

- 普段よく利用する買い物先は、千代田地域に限らず、豊平・大朝・芸北の各地域ともに千代田地域中心部のショッピングセンターが最も多かった。
- 千代田地域、大朝地域、芸北地域では地域の食品スーパーがそれに次いで多かった。
- 豊平地域では、隣接する安佐北区の商業施設が2番目に多かった。

図-38 居住地別にみたよく利用する買い物先



⑥公共交通で行きたい医療機関・買い物先

- 公共交通の利用頻度が高いと考えられる65歳以上の運転免許を持たない人に限定し、公共交通で行きたい医療機関や買い物先に関する回答をまとめたものが次の表である。
- 医療機関では、北広島町内の主要な医療機関に加え、安佐市民病院や安芸太田病院など近隣の市町の医療機関に公共交通を利用していきたいとの希望が少なからず見られる。
- 買い物先ではいずれの地域でも千代田地域中心部のショッピングセンターや各地域の基幹的な商業施設が挙げられている。
- 豊平地域や芸北地域では広島市内や島根県内のショッピングセンターに公共交通を利用して行きたいという希望が見られる。

表-11 公共交通で行きたい施設（65歳以上の運転免許を持っていない人を対象）

医療機関	千代田地域 (N=23)		豊平地域 (N=45)		大朝地域 (N=20)		芸北地域 (N=13)	
	名称	回答数	名称	回答数	名称	回答数	名称	回答数
	大朝ふるさと病院	3	豊平病院	13	市頭眼科医院	5	雄鹿原診療所	4
	安佐市民病院	3	安佐市民病院	12	安佐市民病院	5	安芸太田病院	4
	北広島病院	2	千代田中央病院	3	北広島病院	4		
	広島市立広島市民病院	2	こもりクリニック	3	大朝ふるさと病院	3		
	吉田総合病院	2	市頭眼科医院	2				
			吉山クリニック	2				

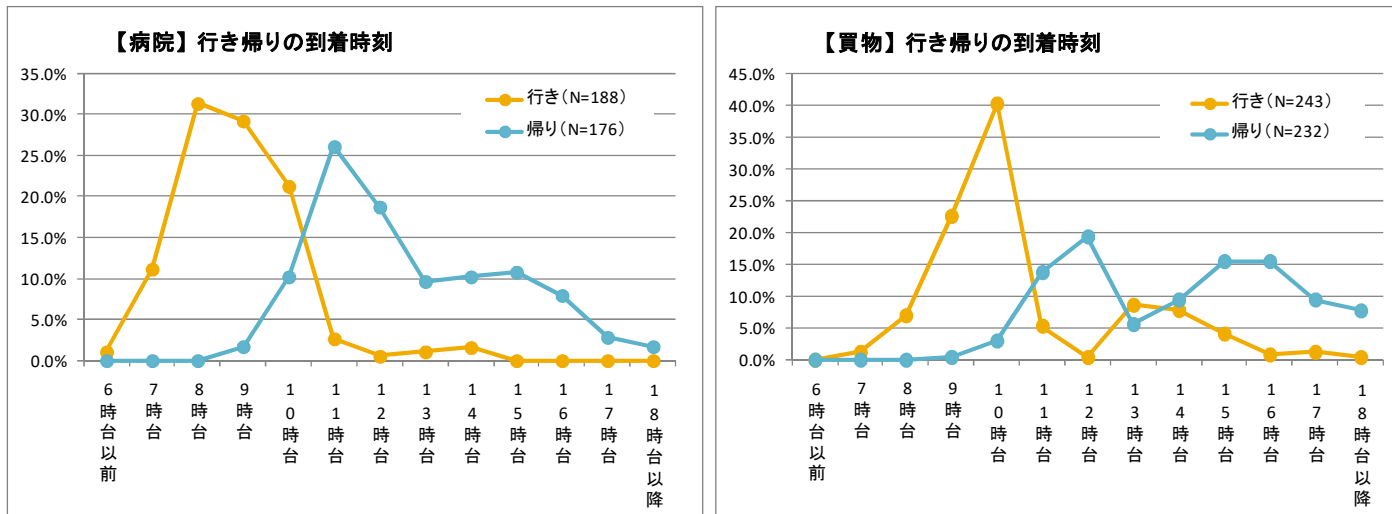
  

買い物先	千代田地域 (N=23)		豊平地域 (N=48)		大朝地域 (N=21)		芸北地域 (N=15)	
	名称	回答数	名称	回答数	名称	回答数	名称	回答数
	千代田サクスショッピングセンター	4	コムズ安佐パーク フレスタコムズ店	15	千代田サクス ショッピングセンター	5	千代田サクス ショッピングセンター	3
	千代田地域のその他の商業施設	4	サンリブ可部	11	千代田地域のその他の商業施設	5	YショップJA広島市芸北店	3
	安芸高田市の商業施設	3	千代田サクス ショッピングセンター	4	わさーる	3	フレスタ 加計店	2
	そごう広島店	2	YショップJA広島市久保角店	3			ゆめタウン浜田	2
	広島市内その他の商業施設	2					島根県内その他の商業施設	2

⑦通院・買い物の時間帯

- 普段の生活における通院や買い物の時間帯（行き先の到着時刻と帰りの到着時刻）を見ると、通院では8時台・9時台を中心に大半が10時台までに医療機関に到着し、帰りは11時台を中心に12～13時頃に帰着している。
- 買い物では、買い物先（商業施設等）への到着のピークが10時台に見られる。
- いずれも、午後に医療機関や買い物先に到着するのは少なく、特に通院の場合のごくわずかである。

図-39 目的別にみた目的地への到着時刻の分布



⑧公共交通サービスの評価

- 町内の公共交通（路線バス、ホープタクシー、高速バス）のサービス（便数、ダイヤ、運賃、経路）に関する満足度を見ると、路線バスでは不満、やや不満の割合がホープタクシーや高速バスよりも多い。特に運行便数やダイヤについて、不満とやや不満を合わせた割合は40%近くに達する。
- 一方、高速バスは満足、やや満足の割合が相対的に高く、便数、ダイヤ、経路では満足とやや満足を合わせた割合が40%前後となる。
- 地域別には、千代田地域と芸北地域で路線バスの便数やダイヤに対する不満が強く表れており、豊平地域では路線バスに対する満足度が他の地域よりも高い。
- 芸北地域ではホープタクシーに対する満足度が相対的に高く、千代田地域と大朝地域では、高速バスに対する満足度が高い。

図-40 公共交通サービスに対する満足度

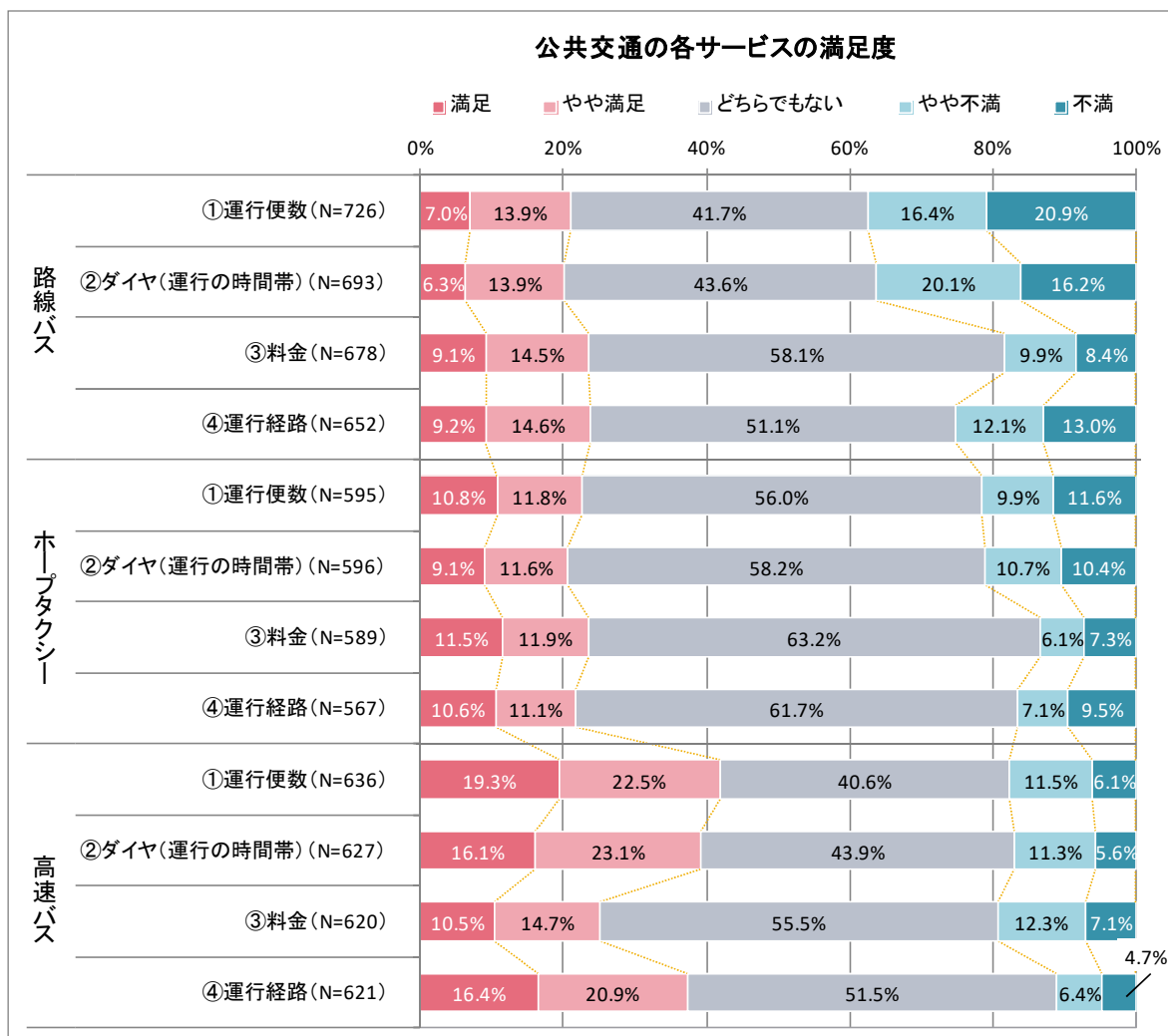
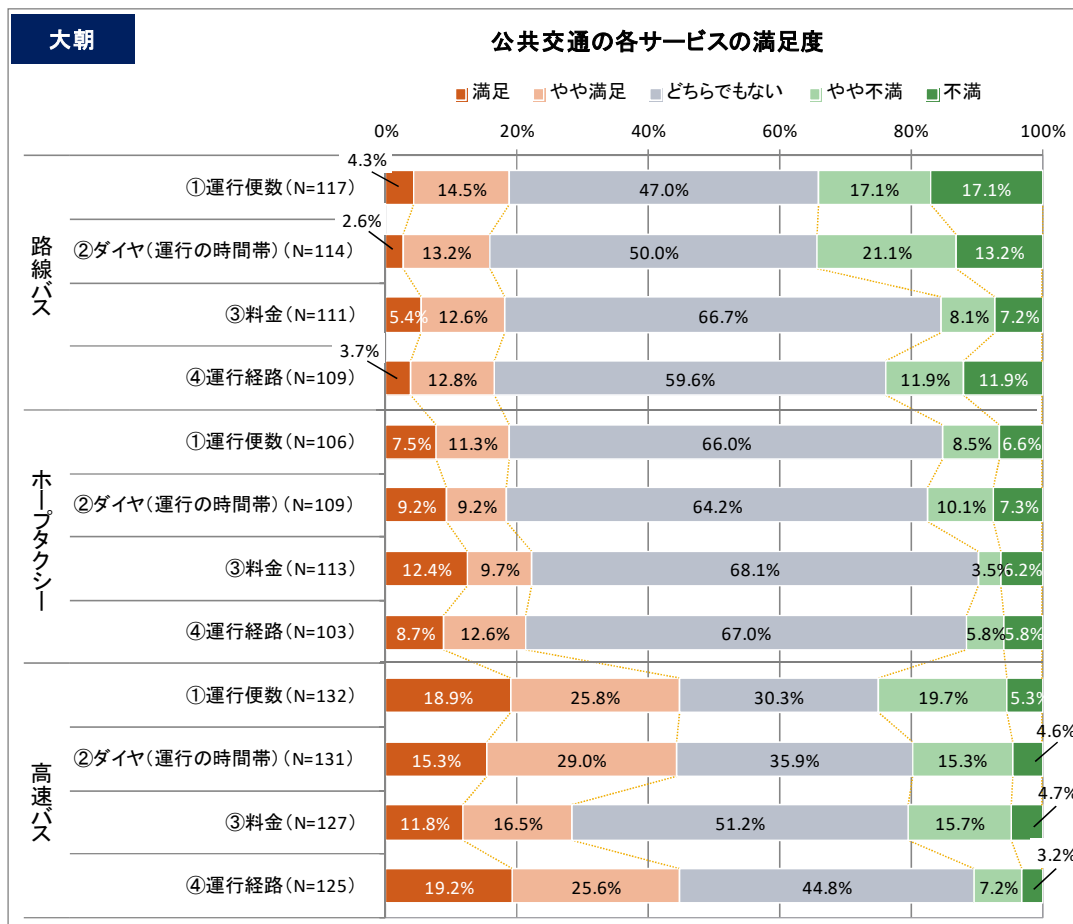
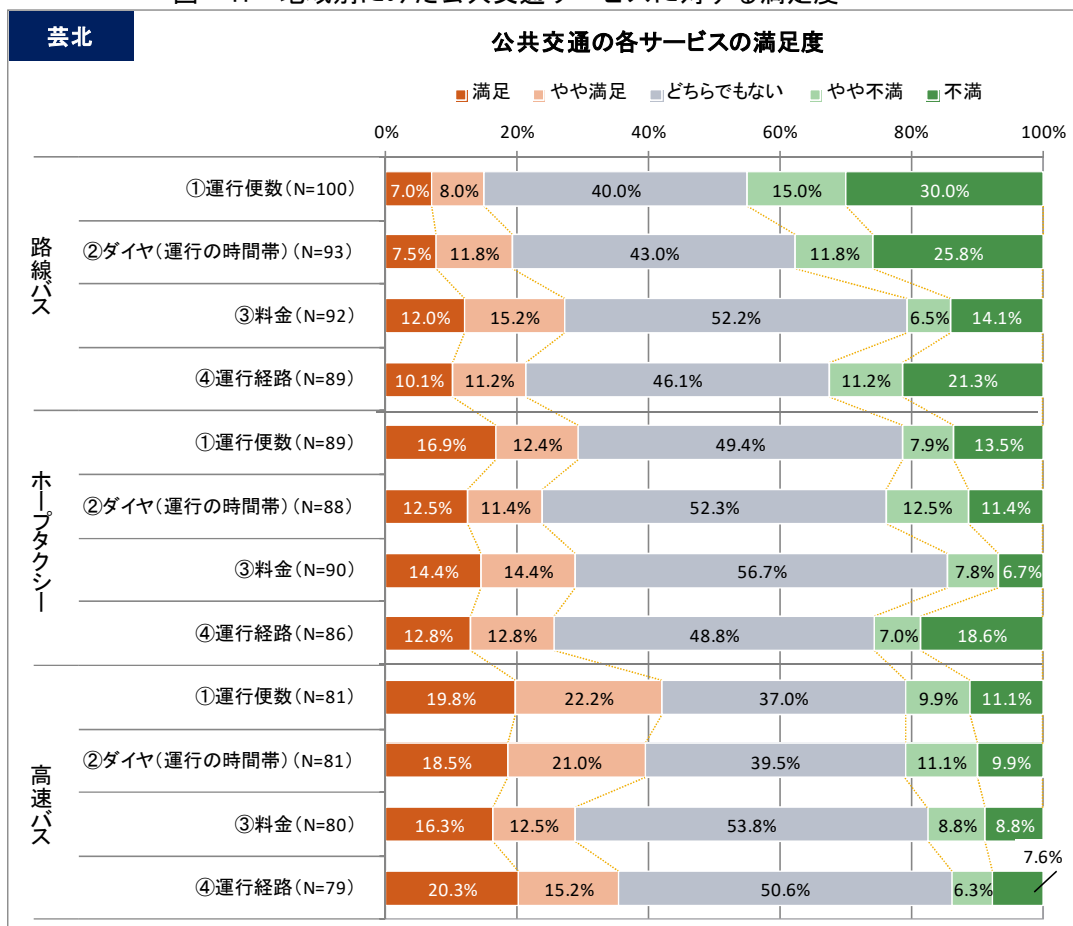


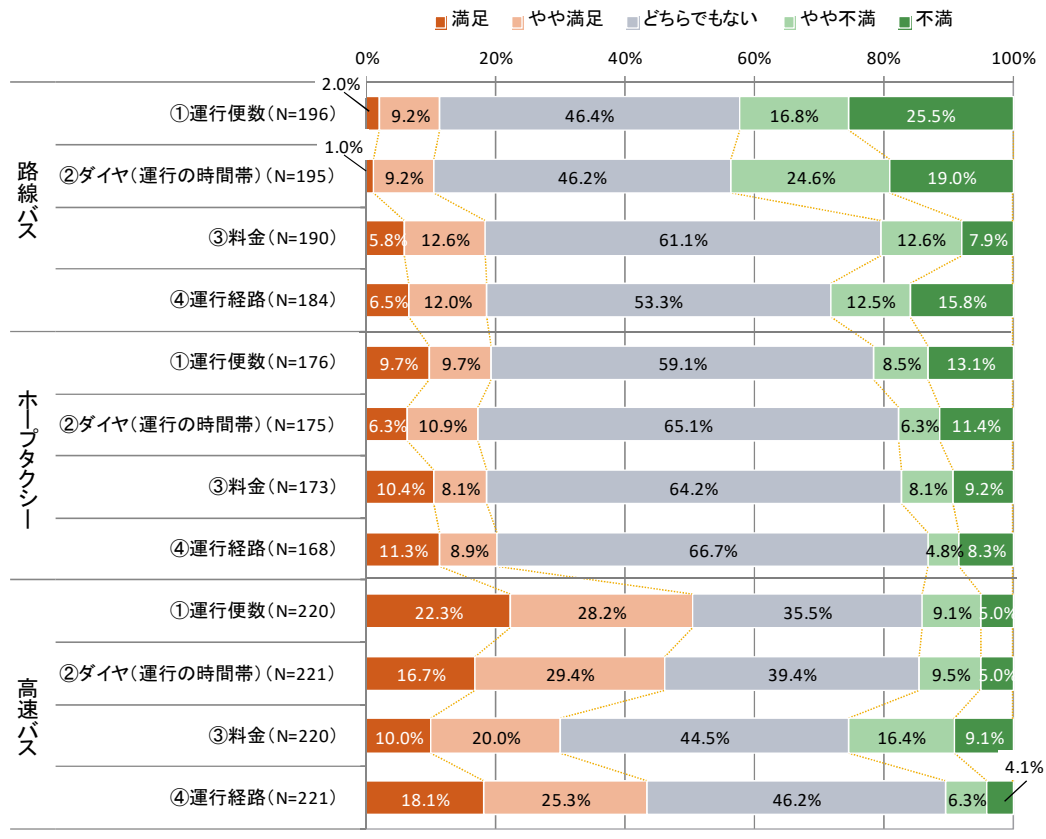
図-41 地域別にみた公共交通サービスに対する満足度





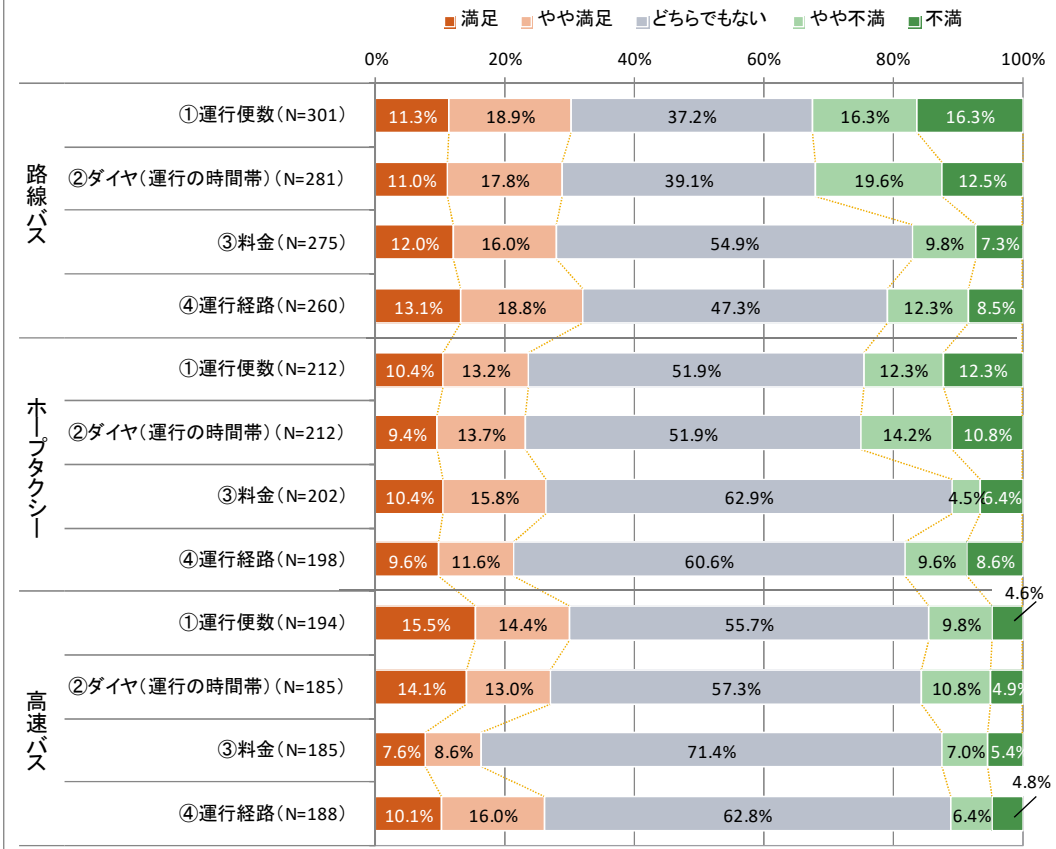
千代田

公共交通の各サービスの満足度



豊平

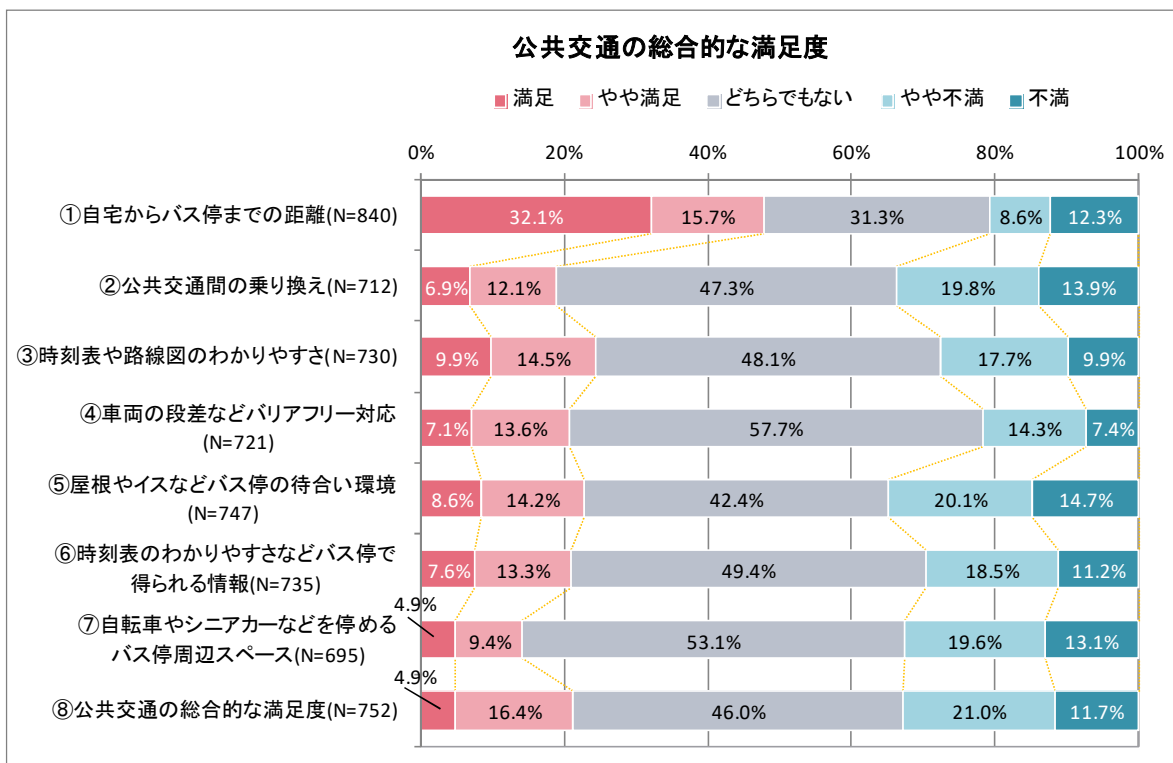
公共交通の各サービスの満足度



⑨公共交通の総合的な満足度

- 公共交通の総合的な満足度を見ると、全体の4.9%が満足、16.4%がやや満足と回答し、満足とやや満足を合わせた割合は21.3%となった。
- 満足とやや満足を合わせた割合は、自宅からバス停までの距離が最も高く、47.8%（満足32.1%、やや満足15.7%）となった。
- 次いで、時刻表や路線図のわかりやすさが24.4%（同9.9%、14.5%）、屋根や椅子などバス停の待ち合い環境が22.8%（同8.6%、14.2%）の順となった。
- その他の項目では、満足とやや満足を合わせた割合は、概ね20%程度であった。

図-42 公共交通の総合的な満足度



#### 4 高校生の公共交通利用実態（高校生アンケート調査より）

##### （1）高校生アンケート調査の実施概要

高校生の通学における交通手段の利用実態などについて把握するため、高校生および保護者に対するアンケート調査を実施した。その概要は次のとおりである。

表-12 高校生アンケート調査の実施概要

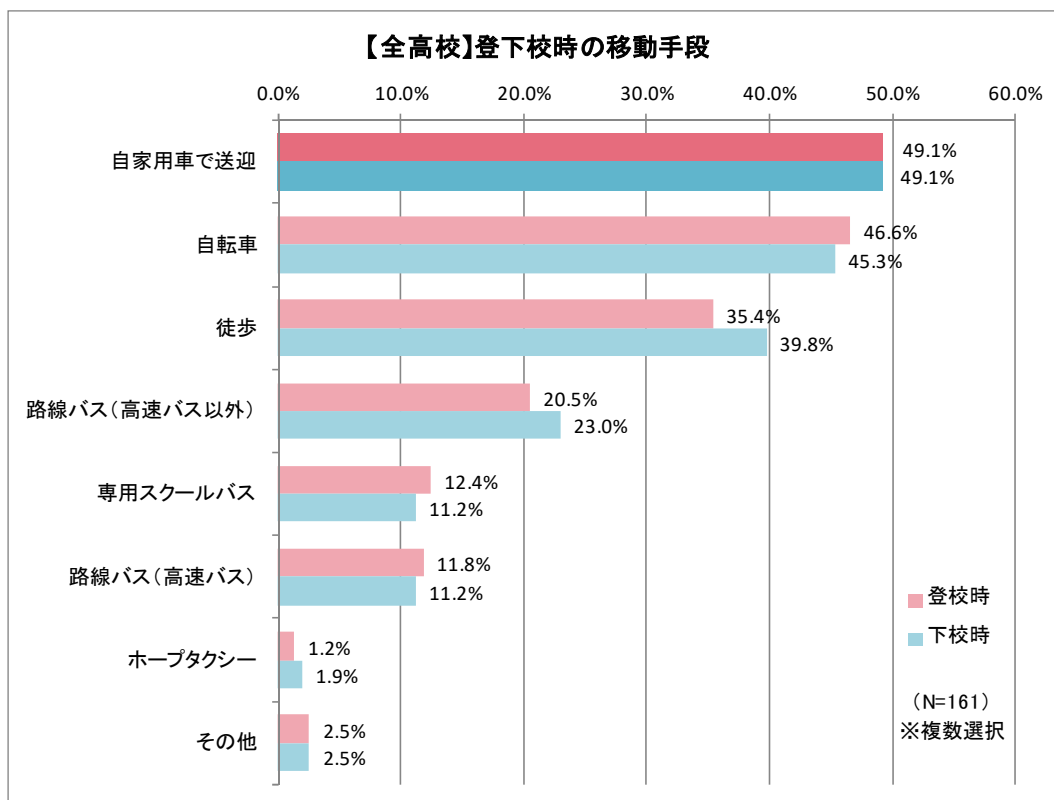
調査目的	各地域や学校における通学の実態や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握することを目的とする。
調査内容	<p>① 学校に対する事前調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 始業終業時間等の各種時間</li> <li>・ 地域別の生徒数</li> <li>・ 路線バス、スクールバスの通学での利用の有無</li> <li>・ 自家用車送迎について</li> <li>・ 自由記述</li> </ul> <p>② 生徒に対して</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個人属性</li> <li>・ 登校時と下校時の交通手段</li> <li>・ 路線バス利用実態</li> <li>・ 町内のバスの改善点</li> <li>・ 自由意見</li> </ul> <p>保護者に対して</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学時の送迎について</li> <li>・ 通学定期券について</li> <li>・ 自由意見</li> </ul>
調査方法	<p>① 予備調査として「高校生の通学に関する調査」を郵送配布・郵送回収</p> <p>② 予備調査の回答内容を基に対象生徒数を集計し、必要枚数のアンケート調査表を学校宛てに郵送配布、学校を通じて生徒・保護者へ配布、学校で取り纏めを行い、郵送回収。</p>
調査対象	<p>① 北広島町内、及び近隣市町村内の高校</p> <p>② 北広島町内の高校に通学する2年生全員 北広島町内から通学する高校2年生全員</p>
調査実施時期	2015年11月30日（月）～1月8日（金）
回収票	<p>○広島新庄高等学校 : 62 通</p> <p>○広島県立加計高等学校芸北分校 : 28 通</p> <p>○広島県立千代田高等学校 : 44 通</p> <p>○その他の高校 : 28 通</p> <p style="text-align: right;">&lt;計&gt; 167 通</p>

## (2) 調査結果

### ①通学交通手段

- 高校生の登下校時の利用交通手段は、自家用車による送迎が最も多く、ほぼ半数（49.1%）を占める。
- それに次いで自転車や徒歩の利用が多く、それぞれ46.6%、35.4%（登校時）となった。
- 路線バス（高速バス以外）の利用は20%余り、高速バスの利用は11%程度であった。

図-43 登下校時の交通手段



### ②自家用車による送迎について

- 保護者に対して送迎の実態を尋ねたところ、概ね70%が送迎することがあると回答している。
- 送迎の頻度は、およそ40%が「毎日・月20回以上」と回答しており、10回～20回未満を合わせると、ほぼ50%が頻繁に送迎していることがわかる。
- 送迎する理由は、概ね50%が公共交通の時間が合わないことを挙げており、次いで大雨・大雪などの悪天候（35.7%）や帰宅時間が遅くなること（31.2%）が多かった。

図-44 送迎の有無と送迎の頻度（保護者への調査結果）

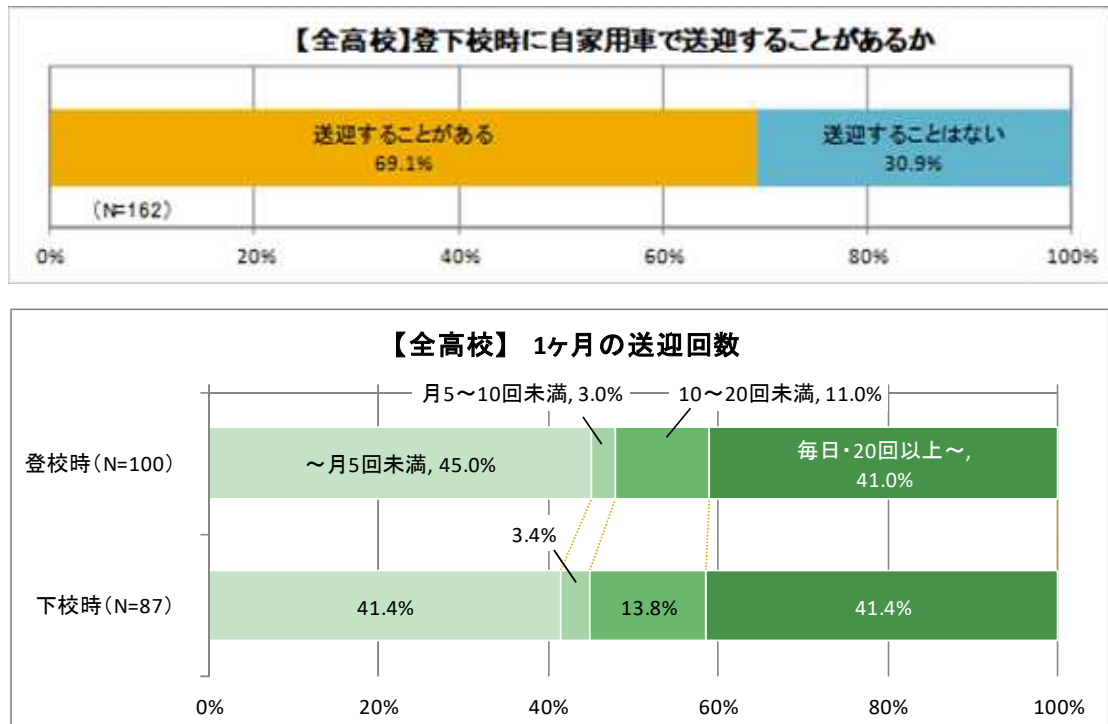
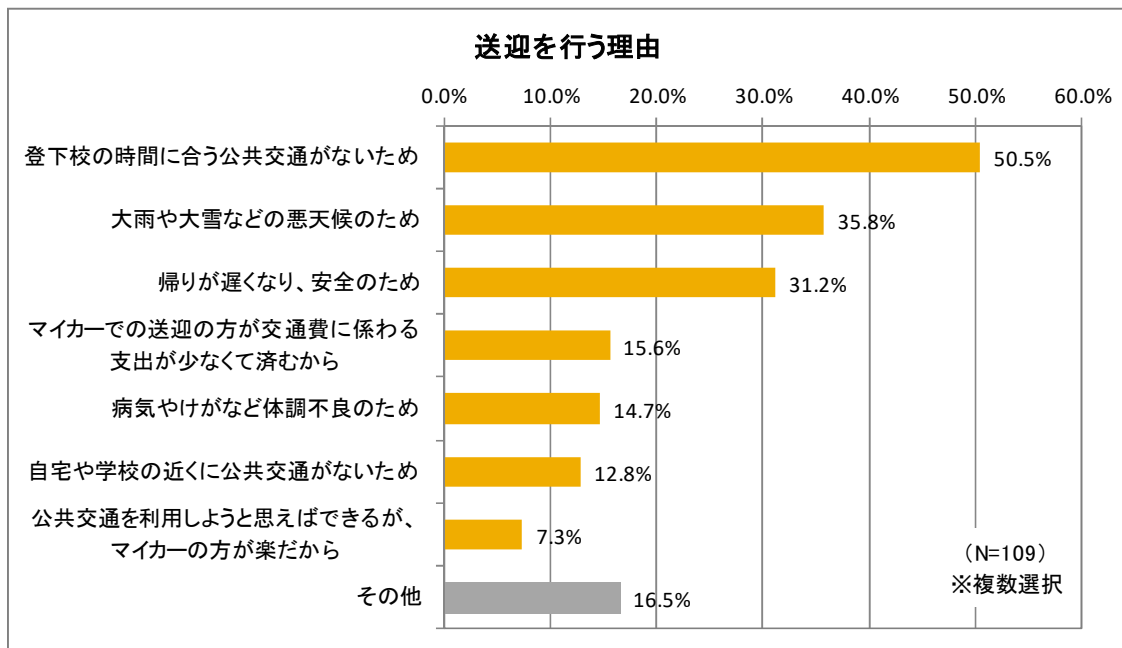


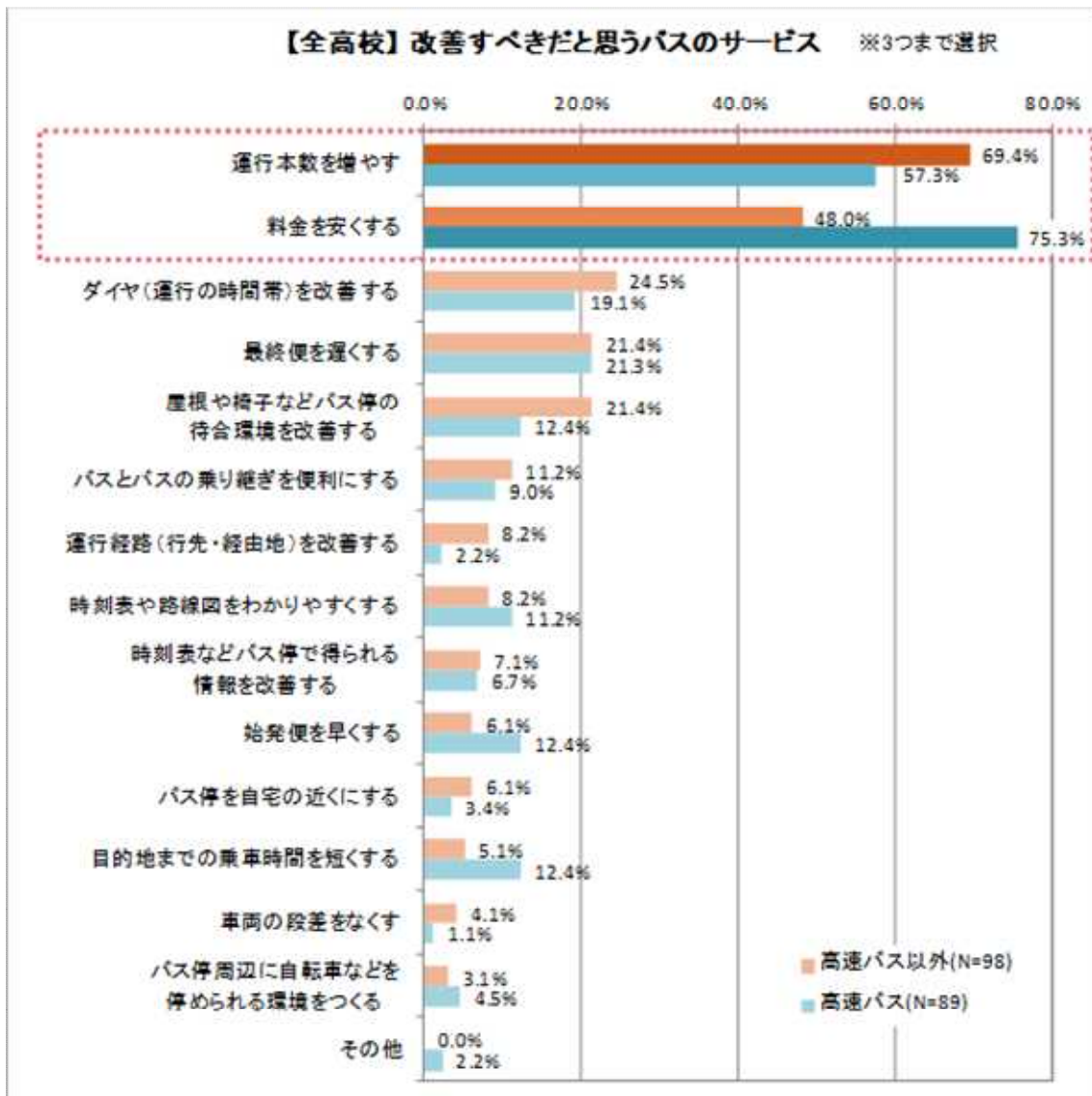
図-45 送迎を行う理由（保護者への調査結果）



### ③改善すべきバスサービス

- 改善すべきだと思うバスのサービスについては、高速バス以外では「運行本数を増やす」が69.4%と最も高く、次いで「料金を安くする」が48.0%となった。
- 高速バスでは「料金を安くする」が75.3%で最も高く、次いで「運行本数を増やす」が57.3%となった。

図-46 改善すべきと思うバスのサービス（高校生への調査）



## 5 地域で必要としている公共交通サービスの把握（民生委員アンケート調査より）

### （1）民生委員アンケート調査の実施概要

各地域における交通弱者の移動のニーズや公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握するため、各地区の実情に詳しい民生委員を対象にアンケート調査を実施した。調査の概要を下表に示す。

表-13 民生委員アンケート調査の概要

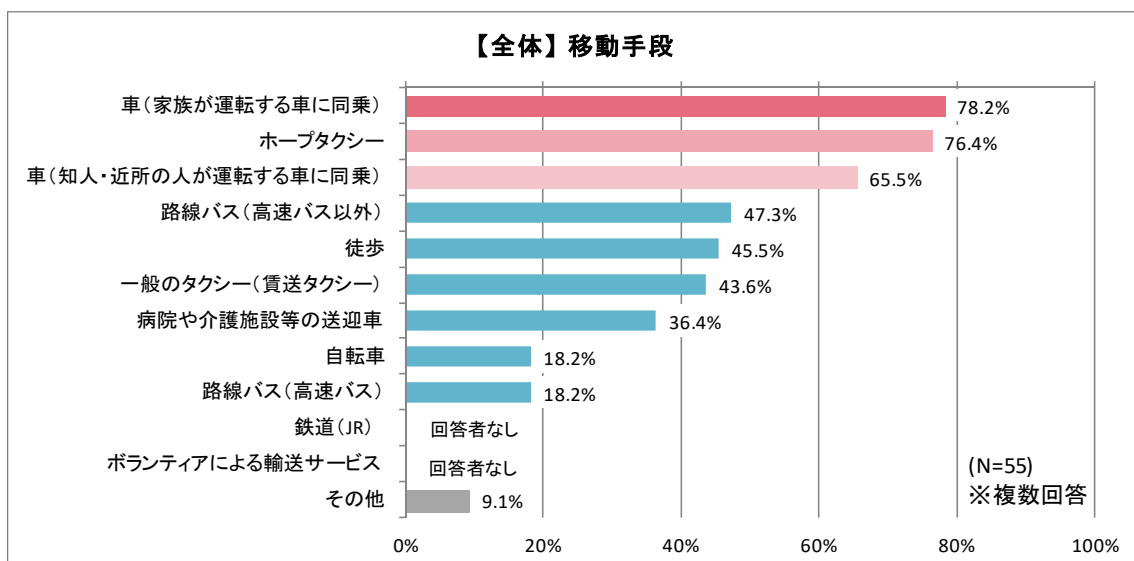
調査目的	各地域における移動や公共交通に関する課題、今後の公共交通サービスに対する意向等を把握することを目的とする。各地区の実情を熟知した民生委員を対象に調査を実施することで、交通弱者を中心とした住民のニーズ、移動に関する課題等を詳細に把握する。
調査内容	○担当地区 ○地区内高齢者などの移動について（交通手段や困っていることなどの自由記述） ○公共交通や移動に関する要望・意見（自由記述）
調査方法	民生委員 75 名を対象に郵送配布、郵送回収
調査実施時期	2015 年 12 月 1 日（火）～ 12 月 18 日（金）
回収数	55 名（73%） ○千代田地区：17 名 ○大朝地区：10 名 ○豊平地区：16 名 ○芸北地区：12 名

### （2）調査結果

#### ①車を利用できない高齢者の外出交通手段

- ・民生委員アンケートによると、車を利用できない高齢者は外出の際、家族や知人・近所の人が運転する車に同乗するケースが多い（それぞれ 78.2%、65.5%）ほか、ホープタクシーを利用するケースが多い（76.4%）。
- ・これに対し、路線バスを利用する人は 47.3%に留まる。
- ・その他の交通手段では、一般のタクシーが 43.6%、病院や介護施設等の送迎車が 36.4%となっている。

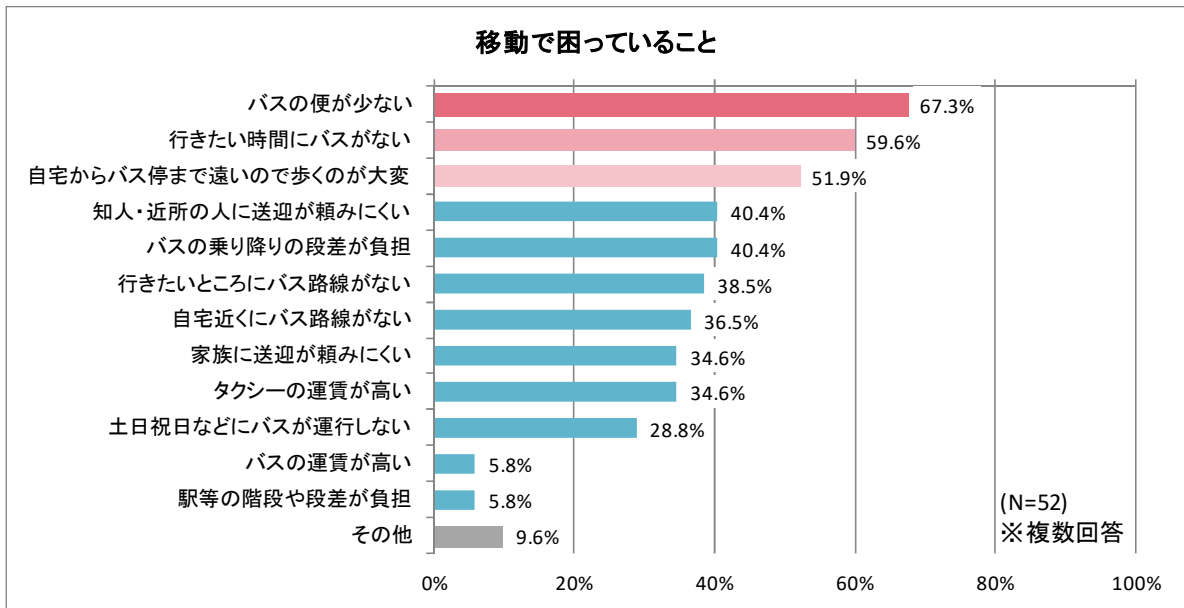
図-47 車を利用できない高齢者の外出交通手段



②移動の際に困っていること

- ・移動の際に困っていることとして、バスの便が少ないとの回答が67.3%で最も多くなった。また、行きたい時間にバスがない、自宅からバス停まで遠いので歩くのが大変という回答が次に多く（それぞれ59.6%、51.9%）、路線バスは自動車を利用できない高齢者にとって、非常に使い勝手の悪い交通手段となっていることがわかる。
- ・また、家族や知人・近所の人が運転する車に同乗する人が多い中、知人・近所の人に送迎が頼みにくいという回答が40.4%見られた。

図-48 車を利用できない高齢者が移動の際に困っていること



「その他」の記述内容

地区	記述内容
千代田地区	以前はバスの運行があったが赤字で現在運行なし。
	運転手さんにすべてお世話になっている現状です。
	道幅が狭い為ホープバスが家の前まで来ない。
豊平地区	子供が県外にいたり、勤めがあって頼めない。
芸北地区	役場支所前までのバスの便が少ない。



③移動が困難な人の意見・要望

- ・移動が困難な人の町内の公共交通に対する意見や要望として、バスの運行ルートの改善を求める声のほか、他のエリアまで行けるホープタクシーの運行を求める意見などが複数寄せられている。
- ・これらの背景には、商業施設や医療機関が千代田地域や大朝地域に集中する中、芸北地域や豊平地域から千代田・大朝地域への移動など、日常生活において旧町をまたがる移動ニーズが少なくないことが考えられる。

表-14 移動が困難な人の主な意見・要望

<一人で外出できる人>

分類	項目	記述数
バス停	バス停が遠い	4
	病院のバス停から玄関までが遠い	1
運行ルート	各地域から千代田方面への直通バス路線がほしい	4
	地域の病院、買物先をまわるバスがほしい	2
	芸北から大朝ふるさと病院まで乗継が大変	2
	万惣にバス停がほしい	1
	サンクスにバス停がほしい	1
	阿坂～本地を通る直通バスが無い	1
	役場まで大周りになる	1
	芸北から大朝までの直通便がほしい	1
他市町村への移動	安佐市民病院へ乗継なしで行きたい	2
	可部方面への交通が不便	1
公共交通の運行	休日にも運行してほしい	2
	帰りのバス便がない	2
ホープタクシー	他エリアまで行けるホープタクシー	3
	乗り合いタクシーの使い方がわからない	1
	ホープタクシーのエリア外の人に補助を出してほしい	1
	ホープタクシーを使ってみたい	1
	デマンドで乗り換えが大変・高い	1
タクシー	タクシーの待ち時間が長い	1
	タクシーが高い	1
	雪が降るとタクシーを利用している	1
	送迎者がいない場合はタクシーを使う	1
その他	健康のためになるべく歩いている	1
	高齢者に公共交通料金の補助をしてほしい	1
	他人に頼りづらい	1

<一人では外出が困難な人>

分類	項目	記述数
路線バス	バス停まで遠い	1
	路線バスの利用は不安（乗降等）	1
ホープタクシー	ホープタクシーの利便性の向上	1
	ホープタクシーで他のエリアまで行けるようにしてほしい	1
	ホープタクシーのバリアフリー化	1
タクシー	タクシーの料金補助がほしい・料金を安くしてほしい	2
	介護タクシーを利用したいが芸北にない	1
その他	豊平から千代田方面への交通の便を良くしてほしい	1
	家族に病院や買物等連れていってもらっている	2
	知人等に代わりに買物等に行ってもらっている	2
	出かけていない・外出困難	2
	送迎は頼みづらい	1
	家までの送迎がほしい	1
	無料の介助がほしい	1
	車椅子で乗れる公共交通がない	1

## 6 関係機関の意見

### (1) 関係機関へのヒアリングの概要

公共交通の利用実態や利用特性を把握するとともに、公共交通の改善に向けた課題整理の参考とするため、日常生活における公共交通利用の主たる目的地である商業施設や医療機関、ならびに公共交通の運営主体である交通事業者を対象にヒアリング調査を実施した。概要を下表に示す。

表-15 関係機関へのヒアリング調査の概要

調査目的	公共交通の改善に向けた課題整理の参考とするため、日常生活における公共交通利用の主たる目的地である商業施設や医療機関、ならびに公共交通の運営主体である交通事業者を対象にヒアリング調査を実施した
調査内容	<p>[商業施設]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業の概要（売場構成、営業時間、定休日、移動販売や宅配サービスの実施状況、送迎サービスの実施状況など）</li> <li>○来店の状況（商圈、来店者数、来店ピーク時間、高齢者の来店時間帯、利用交通手段）</li> <li>○公共交通利用者への対応や取り組み、公共交通に対する意見</li> </ul> <p>[医療機関]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業の概要（診療科目、病床数、診療時間・受付時間、休診日、往診や在宅医療の実施状況、送迎サービスの実施状況など）</li> <li>○外来患者の状況（来院数、患者の居住地や年齢層、来院ピーク時間帯、来院の曜日特性、利用交通手段など）</li> <li>○公共交通利用者への対応や取り組み、公共交通に対する意見</li> </ul> <p>[交通事業者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業の概要（所有車両数、乗務員数、営業エリア・営業路線など）</li> <li>○利用状況（利用者数の多い地区・路線、利用者層、利用目的など）</li> <li>○北広島町の公共交通の望ましい方向性に関する意見</li> </ul>
調査方法	各事業者に出向いて面談。
調査実施時期	2015年11月20日（金）～12月8日（火）
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>○商業施設：6事業所</li> <li>○医療機関：7事業所</li> <li>○交通事業者：7事業所</li> </ul> <p style="text-align: right;">計：20事業所</p>

## (2) ヒアリング結果の概要

### ①商業施設

- 来店者の7～9割は自家用車利用。公共交通での来店者は数名～数パーセント程度。
- 高齢者の来店は午前中（10～11時頃）が中心。
- 公共交通利用者に対して、店員が帰りのホープタクシーを呼びのための電話を架ける、路線バスやホープタクシーの待ち時間を店内で座って待てるようにするなどの対応をしている店舗もある。
- 移動販売を実施している店はない。（ヒアリング対象外のコンビニ1店で実施あり）実施したいがコストがかかるため見合わせている施設がある。
- 宅配サービスは1店が実施。午前中に電話で注文を受け、午後に配達している。
- なお、店舗で購入した商品が持ち帰れない（重い、大きいなど）場合など、臨機応変に配達サービスを実施している店舗が複数見られた。
- 公共交通への意見・要望として、ホープタクシーを呼んでから到着するまでの時間の短縮、買い物時間を考慮した使いやすいダイヤの設定などに対する意見があった。

### ②医療機関

- 外来患者の多くは高齢者である。
- 来院のピーク時間帯は8:30～11:00頃との回答が多い。高齢者は午前中の来院がほとんどで、午後は少ないようである。
- 公共交通手段の利用は1～3割程度。ホープタクシーの方が路線バスより多いようである。
- 公共交通利用者への対応として、院内に公共交通の時刻表を掲出したり、公衆電話の前にホープタクシーや一般のタクシーの予約電話番号を掲出するケースが多い。
- また、受付の職員がホープタクシーの予約電話を掛けたり、ホープタクシーからの問い合わせへの対応（携帯電話を持っていない人の呼び出しや取り次ぎ）などの対応をしている。
- 医療機関の再編や規模の縮小などにより、診療科によって開設されている病院が限られるようになり、通院が広域化している。これに対応できるよう、ホープタクシーの運行区域を見直す（旧町の枠を超えて運行する）、高速バスとの接続を図るなどの意見・要望が聞かれた。
- このほかにも、診療時間に合わせた路線バス・ホープタクシーの運行に関する要望が聞かれた。

### ③交通事業者

- いずれの交通事業者も、公共交通サービスの充実や運行の効率化をはじめ、北広島町の公共交通の改善に向けて、強い問題意識を持って事業に取り組んでいる様子が伺えた。そして、具体的な提案がいくつも聞かれた。
- 通学需要に特化し一般利用の少ない路線バスについて、学休期の対応や曜日別のダイヤ設定など、スクール輸送に特化した運行形態への変更により、運行の効率化（費用の削減）を図るべきという意見が多く聞かれた。
- また、ホープタクシーの運行区域の見直し（医療機関での指摘と同じ）や利用者の要請に応じた柔軟な運行などに関する意見が聞かれた。

## IV 北広島町の公共交通の課題と対応方針

### 1 公共交通の問題点

前章までに示した地域の現況や公共交通機関の利用実態、各種アンケート調査や関係機関へのヒアリング結果などで得られた知見を考え合わせると、以下に示すことが北広島町の公共交通の問題点として挙げられる。

#### ■地勢や人口分布の状況から

- ・芸北地域や豊平地域では人口規模の小さな集落が散在。
- ・公共交通需要密度の低い地域が広範囲に広がるため、バスが必要なほどの公共交通需要がまとまらず、路線定期運行の公共交通で対応するには効率が悪い。

#### ■将来の年齢別人口の見通しから

- ・今後、人口総数は減少し、高齢者人口比率は高まると推測される。
- ・車を利用できない高齢者の多くは外出する際に家族や知人・近所の人々の車に同乗しているが、自家用車などで送迎できる若い世代の人口は今後減少する。
- ・そのため今後は、公共交通により高齢者の外出を支援する必要性が一層高まり、車を利用できない高齢者が送迎に次いで外出に利用しているホープタクシーの役割がより重要になると考えられる。

#### ■生活関連施設の分布から

- ・高齢者の日常生活に必要な医療機関や商業施設が千代田地域と大朝地域に集中して立地。近年では、医療機関の統廃合や機能の縮小などもあり（たとえば、高齢者の受診機会が多い整形外科は千代田地域か大朝地域、眼科は千代田地域か豊平地域に限られる）、旧町域を超えた町内での移動の必要性が高まっている。
- ・商業施設についても、衣料品や日用品なども品揃えされた商業施設は千代田地域や大朝地域、あるいは広島市安佐北区などまで足を伸ばす必要がある。（芸北地域・豊平地域内になし）
- ・しかし、このような旧町域を超える移動に利用できる路線バスは限られているほか、旧町単位で運行エリアが設定されているホープタクシーを利用するにも乗継が生じるなどの問題があることが、利用者のみならず、医療機関や交通事業者からも指摘されている。

#### ■住民の生活や公共交通の利用実態から

- ・住民の多くは、日常生活において自動車を利用。住民アンケート回答者の80%以上が自動車を利用（自らの運転又は家族による送迎）している。その一方で、75歳以上の40%以上が運転免許を持たないなど、高齢者には公共交通を必要とする人が多い。住民アンケートでは、高齢者（65歳以上）の10%余りは、普段最もよく利用する交通手段が路線バスまたはホープタクシーと回答している。
- ・また、生活関連施設が千代田地域と大朝地域に集中していることなどから、通院や買い物では千代田地域中心部をはじめ、隣接する市町などへの広域的な移動が生じている。芸北地域や豊平地域の運転免許をもたない高齢者も、千代田地域中心部や隣接市町の医療機関や商業施設に公共交通を利用して行きたいという希望が示されている。
- ・加えて、通院や買い物は午前中に行き来している人が多いことも明らかになっている。
- ・しかし、北広島町の公共交通サービスは必ずしもこのような日常生活のパターン（居住地～行き先の関係、外出したい時間帯）に合致したものとなっていないため、公共交通サービスに対する満足度は決して高くない。特に、路線バスの便数やダイヤについて不満が強く表れている。

### ■路線バスのサービス内容から

- ・町内を運行する路線バスの運行時間帯やダイヤは、一部の路線を除き、小学生～高校生の通学時間帯に合わせて設定されているため、朝の通学時間帯と夕方の帰宅時間帯の運行が中心であり、通院や買い物などの日常生活には、一部の路線を除いて利用が難しいダイヤとなっている。

### ■路線バスの運行効率の視点から

- ・少子化に伴う児童・生徒数の減少や小学校の統廃合などにより、一部の路線では通学での利用者数も減少している。
- ・また、路線バスとして運行しているため、通学利用に特化した路線では学休期には運行してもほとんど利用者がいない状況となっている。
- ・このようなことから、運行事業者や路線バスの乗務員から通学はスクールバス、町内の移動はホープタクシーというように役割分担し、運行の効率向上を図ることや利用者数に見合った大きさの車両を用いることにより経費の削減を図ることなどの意見が寄せられている。

### ■高速バスの活用について

- ・乗降調査の結果、高速バスは町内3カ所の停留所で1日500人余りの利用があり、主に通勤や通学で利用されている。
- ・北広島町は広島市に隣接しており、高速バスを利用すれば1時間足らずで広島市中心部に到達できる。人口の減少が続くなか、高速バスを活用して広島市の通勤圏として定住を促進するなど、高速バスと地域の公共交通が一体となった交通体系を構築し、地域の活性化を図ることも重要である。
- ・また、通勤・通学のみならず、広域化する通院をはじめ日常生活で高速バスを利用する機会が少なくない。しかし、千代田ICでの町内の公共交通との乗継利便性が悪いという指摘があるなど（関係機関へのヒアリングより）、高速バスと町内の公共交通の連携についても検討する必要がある。

## 2 検討すべき課題（解決すべき課題）

このような現在の公共交通における問題に対し、北広島町の公共交通の改善に向けて、次のような課題について検討（解決）する必要があると考えられる。



### 社会情勢の変化を反映した公共交通の再編

- ・生活関連施設の立地の変化や医療機関等における機能の再編などを背景に、北広島町では通院や買い物など日常生活に必要な移動が広域化するなど、移動ニーズに変化が見られる。
- ・これに対し、北広島町の公共交通体系は市町村合併以降大きな見直しがされておらず、公共交通を必要としている住民の移動ニーズと提供される公共交通サービスの間乖離が生じている。
- ・そこで、社会情勢の変化に対応し、公共交通を必要とする人々の日常生活に必要な活動が容易に行えるよう、北広島町内の公共交通の再編について検討することが課題である。
- ・その際、広域的な公共交通を担う高速バスや隣接市町間を結ぶ幹線的な路線バスを軸に、現在の路線バスやホープタクシーなど公共交通の役割について再整理し、高齢者にも使いやすく安心して利用できる公共交通体系を構築することが重要である。



### 日常生活の利便性向上を図る公共交通のサービス内容の見直し

- ・北広島町内では今後、若い世代の人口減少に伴って75歳以上人口比率が上昇し、送迎の機会が減少してドア・トゥ・ドアの公共交通サービスの必要性が一層高まることを見込まれる。
- ・加えて、上述のように通院や買物が広域化を余儀なくされる中、自動車を利用できない高齢者などの日常生活での移動を円滑に行うため、例えばホープタクシーのサービス内容の見直しなど、町内で提供する公共交通サービスの内容について見直すことが課題である。



### 公共交通サービスの持続

- 町内を通る鉄道がなく、高速バスをはじめ路線バスやホープタクシーなどで公共交通網が形成される北広島町では、通勤・通学をはじめ、自動車を利用できない町民の日常生活においてこれらの公共交通サービスを維持していくことは極めて重要である。
- 今後は人口の減少や75歳以上人口割合の高まりなど、公共交通の必要性がさらに高まる中で、日常生活の必要な場面で必要な公共交通サービスを継続して提供していくことが課題である。
- 公共交通サービスの継続は、交通事業者や自治体だけが取り組むものではなく、利用者や町民の「地域の公共交通を守り育てる」という意識が重要である。こうした意識の涵養と町民一人ひとりの少しずつの協力により、地域全体の公共交通を支えていく機運の向上とその実践が重要である。



### 公共交通サービスのわかりやすさの向上

- 高齢化の進展とともに、公共交通の利用者に占める高齢者の割合は一層高まっていくと考えられる。
- また、千代田インターを発着する高速バスの運行状況や出発時刻が隣接する道の駅ではわからないなど、情報提供に関する問題を指摘する声も聞かれる。
- このため、公共交通サービスのわかりやすさを向上し、利用者がストレスなく便利に公共交通を利用できる環境を築くことが重要である。



### 公共交通の運営の効率化

- 町内の公共交通サービスを維持するために町の財政に年間2億円を超える費用負担が生じている中、公共交通の運営の効率化を図ることが重要である。  
(ただし、社会情勢などに伴う輸送需要の変化に対応するため、一時的に財政負担が増える場合も想定される。)



### 高速バスを活用した地域活性化策の検討

- 高速バスの利用が進展し、住民の満足度も相対的に高い中、高速バスを地域の活性化につなげていくことが重要である。
- 高速バスと町内の公共交通の連携を図り、通勤・通学はもとより日常生活における広域的な移動の利便性を向上させ、生活に便利な魅力ある公共交通体系を構築することが重要な課題の一つと考えられる。それによって定住促進などの効果も期待される。
- また、高速バスを利用して町外から訪れる人の利便性向上を図るため、千代田インターチェンジなどでの高速バスと町内の移動手段の連携を図ることも重要な課題である。
- その際、町外からは業務や観光を目的とした来訪者があると考えられるが、来訪目的に応じた適切な町内での移動手段が提供できるよう、高速バスと町内の移動手段の連携方法を検討することが重要である。

## V 基本方針と目標設定

### 1 北広島町の公共交通の目指すべき将来像（基本理念）

以上に示した課題認識の下で、北広島町の公共交通の目指すべき将来像を次のように設定する。

安心して便利な生活を支え、  
元気な地域をつくる公共交通体系の実現

### 2 公共交通の果たすべき役割

公共交通の将来像を達成するため、北広島町の公共交通は次のような役割を果たしていく。

#### （1）町民の日常生活を支え、便利で安心して利用できる生活環境の構築

- 町内の路線バスやホープタクシーの運行などにより、高齢者など自家用車を利用できない人の日常生活での買い物や通院、小・中・高校生の通学など、町内における町民の日常生活を支える。
- その際、目的に応じた適切な時間帯に利用でき、誰もが安心して利用できる公共交通サービスを提供する。

#### （2）町内外の移動や交流の支援

- 広域的な公共交通サービスの提供により、町民による広島市内などへの通勤・通学や買い物、通院、町外から北広島町への業務や観光などの目的での移動など、町内外の移動や交流を支える。

#### （3）地域の活性化への寄与

- 通勤や通学利用や町外からの利用に適した時間帯、適した頻度でのサービスを提供し、人口の定着や交流の促進にも寄与する。



### 3 公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性（基本方針）

基本理念に基づき、北広島町の公共交通に対する基本方針として、次に示す4項目を掲げる。

#### ■基本方針1：安心で便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供

- 日常生活において、必要な時間に必要な活動（通勤・通学、日常的な買い物や通院）ができる公共交通サービスを提供し、町民の安心で便利な暮らしを支える。

#### ■基本方針2：地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実

- 高速バスのサービス水準の維持・向上を通じ広域的な移動の利便性を高め、広島市の通勤圏としての条件整備や町内外の交流を促進し、地域の活性化と定住化を図る。

#### ■基本方針3：快適な公共交通の利用環境の整備

- 日常生活における町民の公共交通の利用はもとより、町外からの来訪者の利用を含め、公共交通が利用しやすくなるよう、待合環境整備や情報提供等、快適な公共交通利用環境の整備に努める。

#### ■基本方針4：町民参加による公共交通の維持・確保

- 町民の日常生活に必要な不可欠な公共交通サービスを継続して提供するため、利用者や運行事業者のみならず、町民のみんなが公共交通を支える機運を醸成し、実行に移していく。

図-49 課題と基本方針の対応

基本方針 1	安心で便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供 【対応する課題】(1)(2)(4)
基本方針 2	地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実 【対応する課題】(1)(3)(6)
基本方針 3	快適な公共交通の利用環境整備 【対応する課題】(2)(4)
基本方針 4	町民参加による公共交通の維持・確保 【対応する課題】(1)(2)(3)(5)

#### 解決すべき課題

課題 (1) 社会情勢の変化を反映した公共交通の再編

課題 (4) 公共交通サービスのわかりやすさの向上

課題 (2) 日常生活の利便性向上を図る公共交通のサービス内容の見直し

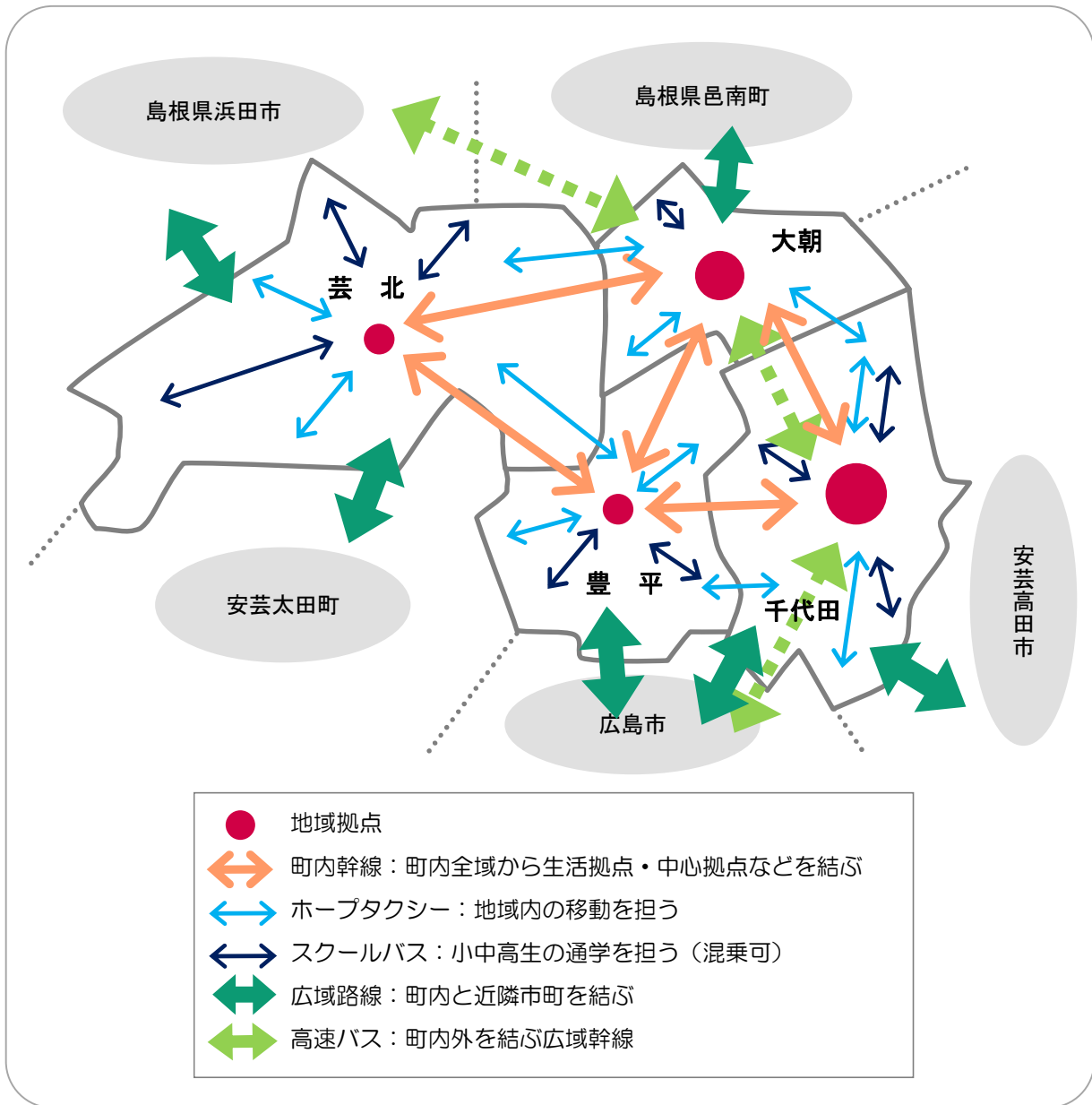
課題 (5) 公共交通サービスの運営の効率化

課題 (3) 公共交通サービスの持続

課題 (6) 高速バスを活用した地域活性化策の検討

## 4 公共交通の将来イメージ

### (1) 公共交通の将来イメージ



計画の基本方針	対応する公共交通
安心で便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供	全て
地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実	主に高速バス・広域路線
快適な公共交通の利用環境整備	交通結節点・バス車両
町民参加による公共交通の維持・確保	全て

## (2) 公共交通の機能

### 広域的な幹線公共交通として機能

- 高速バスや隣接市町を結ぶ路線バスは、町内外を結ぶ広域的な幹線公共交通として機能する。

### 利用特性に応じた運行形態

- 町内の路線バスは利用特性に応じた機能分担を図ることとし、それに応じた運行形態に再編していく。例えば買い物や通院需要の多い路線は路線バスとして存続するが、通学需要が大半の路線をスクールバス（一般利用者の混乗を含む）に転換したり、需要の少ない路線はホープタクシーに移行することを検討する。

### ホープタクシーの機能強化

- 75歳以上の高齢者の割合が高まることを踏まえ、ドア・トゥ・ドアの輸送が可能なホープタクシーは旧町内の移動手段としての機能を強化するとともに、旧町間の移動手段としての機能を付加する

## 5 計画の目標

人口減少や後期高齢者の増加など、北広島町の地域公共交通を取り巻く環境がより一層厳しくなる中、地域公共交通の課題を解決するために目指すべき公共交通サービスのあり方や提供すべき公共交通のサービス水準などを明確にするため、基本方針に対応する形で計画の目標を設定する。

また、目標の設定に合わせ、その達成状況を評価できる指標を設定する。

表-16 計画の目標と評価指標

基本方針	目標	評価指標
【基本方針1】 安心して便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供	① 町内中心部まで「乗り換え1回以内」で到達可能な公共交通体系の構築	○北広島町役場または大朝駅まで公共交通を利用して乗り換え1回以内で到達できるダイヤの設定
	② 日常生活に必要な時間帯に必要な場所まで行き来ができる公共交通サービスの提供	○旧町中心部まで午前中に出かけて午前と午後には帰宅可能な公共交通ダイヤの設定
	③ 高齢者が便利に安心して利用できる公共交通サービスの提供	○公共交通全体に対する65歳以上の高齢者の満足度
【基本方針2】 地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実	④ 高速バスの利用による交流人口の拡大	○高速バス利用の観光客数
	⑤ 高速バスによる通勤・通学利便性の確保による定住の促進	○高速バス利用の通勤・通学者数
【基本方針3】 快適な公共交通の利用環境整備	⑥ バスターミナル等交通結節点の利用環境整備	○高速バス停環境への満足度 ○バス停環境への満足度
	⑦ 公共交通のダイヤや利用方法等の町民への周知	○公共交通の情報提供に関する満足度
【基本方針4】 町民参加による公共交通の維持・確保	⑧ 利用実績や採算性に応じた適切な便数・ダイヤの設定	○公共交通サービス見直し・検討の回数 ○公共交通利用促進策の推進
	⑨ 公共交通の維持に対する町の財政負担の軽減	○公共交通の維持管理に対する町の支出減

## VI 目標達成のための事業計画

### 1 事業計画

設定した目標を達成するため、次に示す事業を実施する。

#### ■基本方針1 安心して便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供

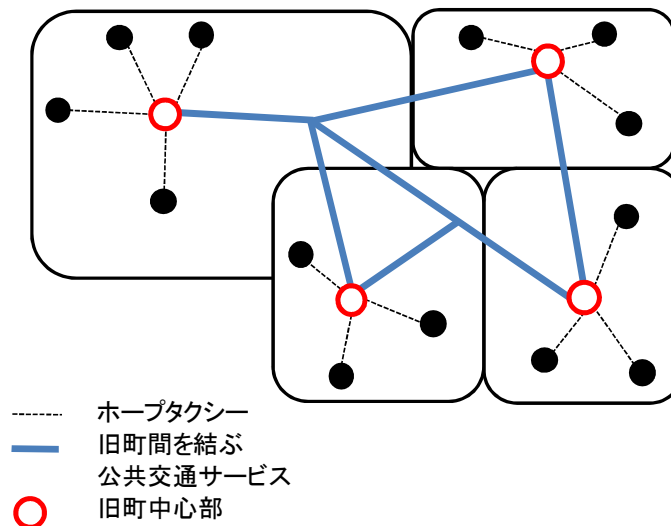
**目標1** 町内中心部まで「乗り換え1回以内」で到達可能な公共交通体系の構築

**事業1** 「乗り換え1回以内」で中心部に移動できる公共交通網の再編

- 千代田地域・大朝地域にある生活拠点（医療機関や商業施設）に町内全域から「乗り換え1回以内」でアクセスできる（行き来できる）よう、公共交通網を再編する。
- 現状はホープタクシーで旧町内の中心部まで移動し旧町間を結ぶ公共交通サービスに乗り継ぐことにより、「乗り換え1回以内」でアクセスできるが、これをホープタクシーからホープタクシーへの乗り換えでも実現できることを目指す。



【現行図】



【事業主体】北広島町・交通事業者

【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度実施

評価

指標	現状値	目標値
北広島町役場または大朝駅まで公共交通を利用して乗り換え1回以内で到達できるダイヤの設定	—	設定

**目標2 日常生活に必要な時間帯に必要な場所まで行き来ができる公共交通サービスの提供**

**事業2 公共交通の再編**

○利用特性や利用実績を踏まえ、路線バスを次のように再編する。

- ① 広域幹線：北広島町内と広島市など隣接する自治体の間を結ぶ路線バス
  - ・路線定期運行の形態を維持して運行継続する。
  - ・サービス水準や運行主体は状況に応じた適正な水準・方法を検討する。
- ② 町内路線：北広島町内で完結する路線バス
  - ・通学利用に特化した路線バスは、混乗も含めたスクールバスへの転換を図る。
  - ・通院や買い物の利用がある路線バスは、路線バスとしての継続を図る。



○一般タクシーの役割を位置付け、今後のタクシーの活用策を検討する。  
また、交通結節点や拠点施設等にタクシーの連絡先等の情報提供を行う。

**【事業主体】北広島町・交通事業者**

**【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度以降随時実施**

評価	指標	現状値	目標値
...	旧町中心部まで午前中に出かけて午前と午後に帰宅可能な公共交通ダイヤの設定	—	設定

**目標3 高齢者が便利に安心して利用できる公共交通サービスの提供**

**事業3 生活時間帯に合わせた路線バス・ホープタクシーのサービス向上**

- 通院や買い物の時間帯に合わせた路線バスのダイヤ、ホープタクシーの目安運行時刻を設定する。（医療機関の受付時間帯、商業施設の開店時刻に合わせたダイヤの設定）
- 診療や買い物に必要な時間を考慮した「帰り」のダイヤ・目安運行時刻を設定する。
- 病院や買物先でのホープタクシー予約の代行など、高齢者の公共交通利用を支援する環境の醸成

**【事業主体】北広島町・交通事業者・町民**

**【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度実施**

評価	指標	現状値	目標値
...	公共交通全体に対する住民の満足度	21.3% (平成27年住民アンケート： 公共交通の総合的な満足度)	40%

■基本方針2 地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実

目標4 高速バスの利用による交流人口の拡大

事業4 高速バスと町内公共交通の連携強化

- 高速バスと道の駅での割引券をセットにしたチケットやイベントの開催といった観光客の利用を増やす取り組みを実施する。
- 業務や観光などで北広島町を訪れる人の利便性を確保できる高速バスの便数や運行間隔を検討する。



道の駅でのイベントの様子

【事業主体】北広島町・交通事業者

【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度実施

評価

指標	現状値	目標値
高速バス利用の観光客数	—	135人/日

目標5 高速バスによる通勤・通学利便性の確保による定住の促進

事業5 定住促進・交流人口の拡大に資する高速バスの活用

- 高速バスの停留所において町内の公共交通サービスとの乗り換え利便性の向上(ダイヤの連携や乗り換え施設の整備＝事業⑥と関連)を図り、町外からの来訪者に対する公共交通の利便性向上を図る。



千代田西高速バス停



大朝ICバス停

【事業主体】北広島町・交通事業者

【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度実施

評価

指標	現状値	目標値
高速バスの通勤または通学定期の利用者数について、平成27年度の水準を維持	通勤 27人 通学 89人 (H27年10月)	現状維持

■基本方針3 快適な公共交通の利用環境の整備

目標6 バスターミナル等交通結節点の利用環境整備

事業6 バスターミナル等交通結節点の利用環境整備

- 市内の高速バス停留所の利用環境の改善や市内公共交通との結節機能の強化を図る。
- 最も利用の多い千代田 IC バス停に隣接する道の駅では、高速バスのダイヤや運行状況などの情報提供を行い高速バス利用者の利便性向上を図る。



千代田 IC バス停

【事業主体】北広島町・交通事業者

【実施時期】平成 28～29 年度計画検討・平成 32 年度までに実施

評価	指標	現状値	目標値
	利用者の高速バス停環境への満足度	—	40%

事業7 地域中心部等における乗継拠点の整備

- 事業①においてホープタクシーから旧町間を結ぶ公共交通サービスへの乗継の快適性や利便性向上を図るため、乗継拠点を整備する。
- 乗継拠点では、風雨・風雪を避ける施設やトイレを備えることとし、状況に応じて町役場支所など公共施設の活用を図る。



乗継拠点の整備例

【事業主体】北広島町

【実施時期】平成 28 年度計画検討・平成 29 年度実施

評価	指標	現状値	目標値
	利用者のバス停環境への満足度	22.8% (平成 27 年住民アンケート： バス停の待合環境)	40%

**目標7 公共交通のダイヤや利用方法等の町民への周知**

**事業8 北広島町の公共交通利用に関する町民向けガイドブックの作成**

- 公共交通の運行ダイヤやホープタクシーの利用方法などをまとめた冊子（ガイドブック）を作成し、町民に配布する。
- 一般タクシーについても公共交通の一つと位置付け、冊子への情報記載等を行う。

【事業主体】北広島町

【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度実施



公共交通案内冊子の例（東温市）

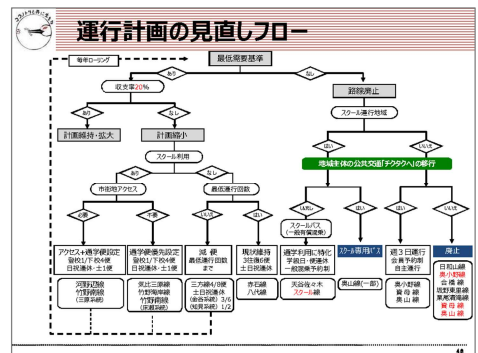
評価	指標	現状値	目標値
...	公共交通に関する情報提供に対する住民の満足度	24.4% (平成27年住民アンケート：時刻表や路線図のわかりやすさ)	40%

**基本方針4 町民参加による公共交通の維持・確保**

**目標8 利用実績や採算性に応じた適切な便数・ダイヤの設定**

**事業9 公共交通サービス提供基準の設定**

- 町の財源を用いて提供する公共交通サービスの利用や採算性の基準を設定する。  
(例えば、1便当たり1人以上の乗車、収支率●%など)
- 毎年サービス提供基準に基づく評価を行い、その基準をクリアしない路線については、運賃の改定による収入の増加、便数の削減による支出の削減など、サービス水準の見直しを行う。
- 利用者や町民にサービス提供基準やその運用について説明し、利用者や町民の理解と協力のもとで必要とする公共交通サービスの維持に努める。



運行計画見直しフローの例（豊岡市）

【事業主体】北広島町・町民

【実施時期】平成28年度計画検討・平成29年度実施

評価	指標	現状値	目標値
...	公共交通サービス見直し・検討の回数	0回 基準なし	年1回



**事業10 公共交通利用促進策の推進**

○公共交通に関する情報発信やモビリティマネジメント※等の利用促進策を検討する。

【事業主体】北広島町・町民・交通事業者

【実施時期】平成28年度計画検討・

平成29年度実施

モビリティマネジメントの例（東温市）



評価 ...	指標	現状値	目標値
	公共交通の住民一人あたりの年間利用数		7.0回/H26年

**目標9 公共交通の維持に対する町の財政負担の軽減**

**事業11 利用特性や利用実績に応じた適切な形態による公共交通サービスの維持**

○利用実績や路線の採算性などを考慮し、適切な運営形態（民間事業者による運行、国・県・町の補助による運行、町による運行など）による公共交通サービスを提供する。

【事業主体】北広島町・交通事業者

【実施時期】平成28年度より随時実施

評価 ...	指標	現状値	目標値
	公共交通の維持管理に対する町の支出減		2億5千万円 (平成26年度)

※ モビリティ・マネジメント (MM) とは？

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み

## 2 モニタリングの方法

計画の検証にあたり、次の項目について定期的なモニタリングを行う。

なお、計画の中間年次である平成 30 年度において、必要に応じて計画の見直しを行う。

モニタリング項目	モニタリング方法	対応する事業	対応する指標
公共交通サービス見直し・検討の回数	町が実績を把握	【事業 1】「乗り換え 1 回以内」で中心部に移動できる公共交通網の再編	町内中心部へ乗り換え 1 回以内で到達できる公共交通ダイヤの設定
		【事業 2】公共交通の再編	
		【事業 9】公共交通サービス提供基準の設定	公共交通サービス見直し・検討の回数
道の駅舞ロード IC 千代田の利用者数	町が実績を把握	【事業 5】定住促進・交流人口の拡大に資する高速バスの活用	高速バス利用の通学者数：平成 27 年度の水準を維持
高速バスの属性別利用者数	乗降調査	【事業 4】高速バスと町内公共交通の連携強化	高速バス利用の観光客数
公共交通全体への満足度	アンケート調査	【事業 3】生活時間帯に合わせた路線バス・ホープタクシーのサービス向上	公共交通全体に対する高齢者の満足度（アンケート調査）
待合環境の満足度	アンケート調査	【事業 6】バスターミナル等交通結節点の利用環境整備	高速バス停の環境に対する利用者の満足度（アンケート調査）
		【事業 7】地域中心部等における乗継拠点の整備	バス停の待合環境に対する住民の満足度（アンケート調査）
公共交通情報提供への満足度	アンケート調査	【事業 8】北広島町の公共交通利用に関する町民向けガイドブックの作成	時刻表や路線図に対する住民の満足度（アンケート調査）
公共交通の維持管理に対する町の支出額	町が実績を把握	【事業 11】利用特性や利用実績に応じた適切な形態による公共交通サービスの維持	公共交通の維持管理に対する町の支出額
公共交通の年間利用者数	町が実績を把握	【事業 10】公共交通利用促進策の推進	公共交通の年間利用者数

### 3 実施スケジュール

これらの事業について、次のスケジュールで実施する。

表-17 事業実施スケジュール

基本方針	目標達成のための事業	事業スケジュール						
		H 28	H 29	H 30	R 1	R 2	R 3	R 4
<b>■基本方針1</b> 安心して便利な暮らしを支える生活交通サービスの提供	【事業1】「乗り換え1回以内」で中心部に移動できる公共交通網の再編	検討 試行						実施
	【事業2】公共交通の再編	検討 試行						随時実施
	【事業3】生活時間帯に合わせた路線バス・ホープタクシーのサービス向上	検討 試行						実施
<b>■基本方針2</b> 地域の活性化に寄与する公共交通サービスの充実	【事業4】定住促進・交流人口の拡大に資する高速バスの活用	検討						実施
	【事業5】高速バスと町内公共交通の連携強化	検討						実施
<b>■基本方針3</b> 快適な公共交通の利用環境の整備	【事業6】高速バスと在来線の結節点整備	検討						実施
	【事業7】地域中心部等における乗継拠点の整備	検討						実施
	【事業8】北広島町の公共交通利用に関する町民向けガイドブックの作成	検討						実施
<b>■基本方針4</b> 町民参加による公共交通の維持・確保	【事業9】公共交通サービス提供基準の設定	検討						実施
	【事業10】公共交通利用促進策の推進							検討・随時実施
	【事業11】利用特性や利用実績に応じた適切な形態による公共交通サービスの維持							検討・随時実施

## 4 計画の達成状況の評価

### (1) 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理、着実な実施に向けた全体調整は、北広島町地域公共交通会議が行う。

### (2) PDCAサイクルによる評価・検証

本計画に掲げた事業については、社会環境や町の施策の進捗状況、住民ニーズの変化等に合わせて内容を適宜改善していく必要がある。そのため、Plan（事業計画策定）、Do（事業実施）、Check（評価・検証）、Act（改善）というPDCAサイクルに基づいて計画の推進に努める。

また、表-16 に示した評価指標について、適切な時期にモニタリングを行い、事業の内容を検証する。

図-50 PDCA サイクル

