

安芸高田市地域公共交通計画（案）

2023年3月

安芸高田市

－ 目 次 －

1.	はじめに.....	1
(1)	計画策定の目的.....	1
(2)	計画の位置付け.....	1
(3)	計画策定区域.....	2
(4)	計画期間.....	2
2.	安芸高田市の概要.....	3
(1)	各種施設の立地状況.....	3
(2)	人口.....	5
3.	安芸高田市の公共交通の現状.....	7
(1)	公共交通の概況.....	7
①	安芸高田市の公共交通.....	7
②	広域路線バス.....	8
③	お太助バス.....	9
④	お太助ワゴン.....	10
⑤	自家用有償旅客運送.....	11
(2)	公共交通の現状.....	12
①	お太助バス.....	12
②	お太助ワゴン.....	14
③	自家用有償旅客運送.....	18
④	鉄道.....	19
⑤	タクシー.....	19
⑥	公共交通の維持に必要な経費.....	20
4.	安芸高田市における公共交通に関する課題.....	21
5.	基本方針及び施策.....	22
(1)	目指すべき将来像と基本方針.....	22
(2)	将来構想案.....	23
(3)	基本方針を達成するための具体的な施策.....	24
(4)	目指すべき将来像を達成するための事業内容と実施主体（実施期間：2023年度～2027年度）.....	25
6.	計画の達成状況の評価方法.....	28
(1)	評価指標.....	28
(2)	評価方法.....	28

1. はじめに

(1) 計画策定の目的

本市では、2018年度に「安芸高田市地域公共交通網形成計画」を策定し、関係者との協働・連携しながら、「みんなが使いやすい公共交通があるまち あきたかた」を目指すべき将来像とし、既存の交通資源を活かした持続可能な公共交通体系の実現に向けて取り組んできた。

一方で、人口減少・少子高齢化の進展、担い手の高齢化などにより厳しい環境にあった公共交通については、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新たな生活様式に基づき、利用状況に大きな変化がもたされて、より厳しいものとなっている。

国においては、2020年6月3日に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための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」が改正され、公共交通に関するマスタープランである「地域公共交通計画」の作成は努力義務となった。また、路線バス等の従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付けることとなった。

こうした背景を踏まえて、本市においても引き続き関係者と協議・連携し、地域の多様な輸送資源を活用した交通体系を実現することにより、持続可能で成長し続けるまちを目指し「安芸高田市地域公共交通計画」を策定するものである。

(2) 計画の位置付け

本計画は上位計画の内容を反映するとともに、関連計画と整合を図る。

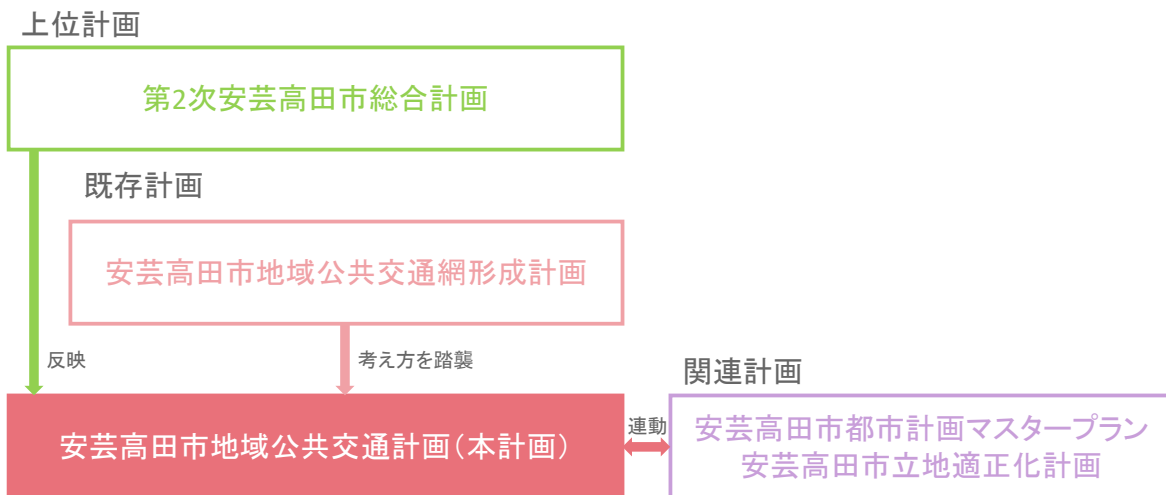


図 1-1 計画の位置付け

本計画と同時に策定予定である安芸高田市都市計画マスタープランにおいて、コンパクト＋ネットワーク型のまちづくりの基本的方針を実現するための分野別方針を定めている。

交通分野においては、鉄道や路線バス以外に自家用有償旅客運送、デマンド型区域乗合を含めた様々な手段で地域公共交通を分担しているという現状があり、これらを組み合わせて地域住民の移動手段を引き続きカバーし続けることが求められている。

道路に関しては大阪府と山口県を結ぶ中国自動車道が横断しており、美土里町に高田 IC があ

る。大竹市と三次市を結ぶ国道 433 号が美土里町、高宮町を通っている。また、広島市と島根県松江市を結ぶ国道 54 号が八千代町、吉田町、甲田町を通っている。

このような現状・問題点を受け、交通分野の取組方針として「快適な生活を支える交通ネットワークの構築」を掲げ、以下の項目に取り組むことを掲げている。

● **日常移動を支える持続可能な公共交通サービスの構築**

- 地域拠点・中心拠点へのアクセスの確保
- 中心拠点と地域拠点間の往来がしやすい公共交通サービスの構築
- 交通弱者や公共交通空白地にも対応した柔軟性のある公共交通サービスの提供
- 効率的な事業運営

● **市内外の交流を促進する交通ネットワークの強化**

- 広域移動を担う幹線道路網の整備・充実
- 地域内道路の整備、都市活動を支える道路の長寿命化

本計画においても、都市計画マスタープランの取組方針を踏まえた基本方針を定めていく必要がある。

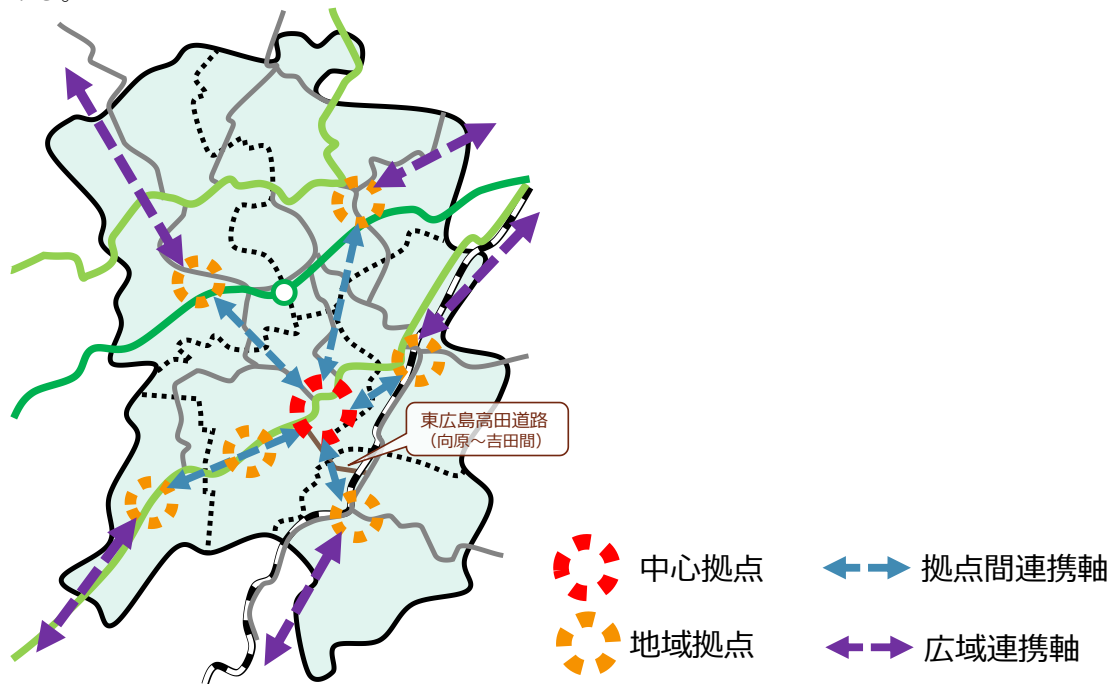


図 1-2 安芸高田市都市計画マスタープランの交通分野における取組方針

(3) 計画策定区域

本計の対象区域は安芸高田市全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は 2023 年度から 2027 年度までの 5 年間とする。

2. 安芸高田市の概要

(1) 各種施設の立地状況

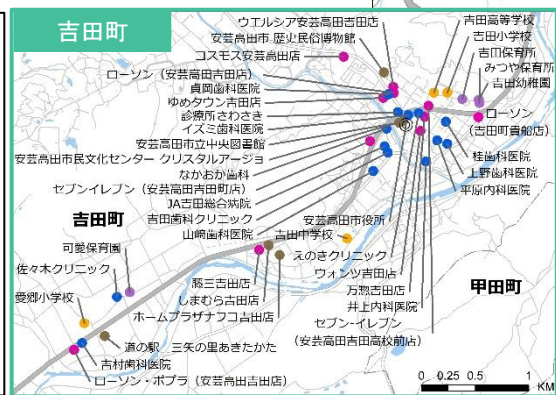
各町の中心部には各種都市機能が集積している。施設の立地状況について次ページに示す。

美土里町は本市の北西部に位置しており、南東端には本市の広域的な交通結節点の1つである中国自動車道高田ICが立地している。支所周辺にも、一部の都市機能が集約されている。



高宮町は本市の北東部に位置しており、江の川等を挟んで三次市に隣接している。支所周辺に加え、福祉など一部の都市機能が高宮支所周辺以外にも分散している。

吉田町は本市の中央部に位置しており、市役所周辺には、病院やスーパーなどの拠点機能が多く立地するほか、国道54号沿いを中心に各種施設が立地している。



甲田町は本市の東部に位置しており、甲立駅や支所の周辺をはじめ、国道54号やJR芸備線沿いを中心に建物用地が広がっている。町内には病院・診療所が他町に比べて充実しており、他町から甲田町に通院する市民も多くいる。

八千代町は本市の南西部、広島市と吉田町の中間点に位置しており、国道54号沿いに各種施設が点在している。



向原町は本市の南東部に位置しており、南西端は広島市に接している。JR芸備線沿線の狭い範囲を中心に建物や田畑が立地し、多くの都市施設が向原駅周辺に集約された、コンパクトなまちなみが形成されている。

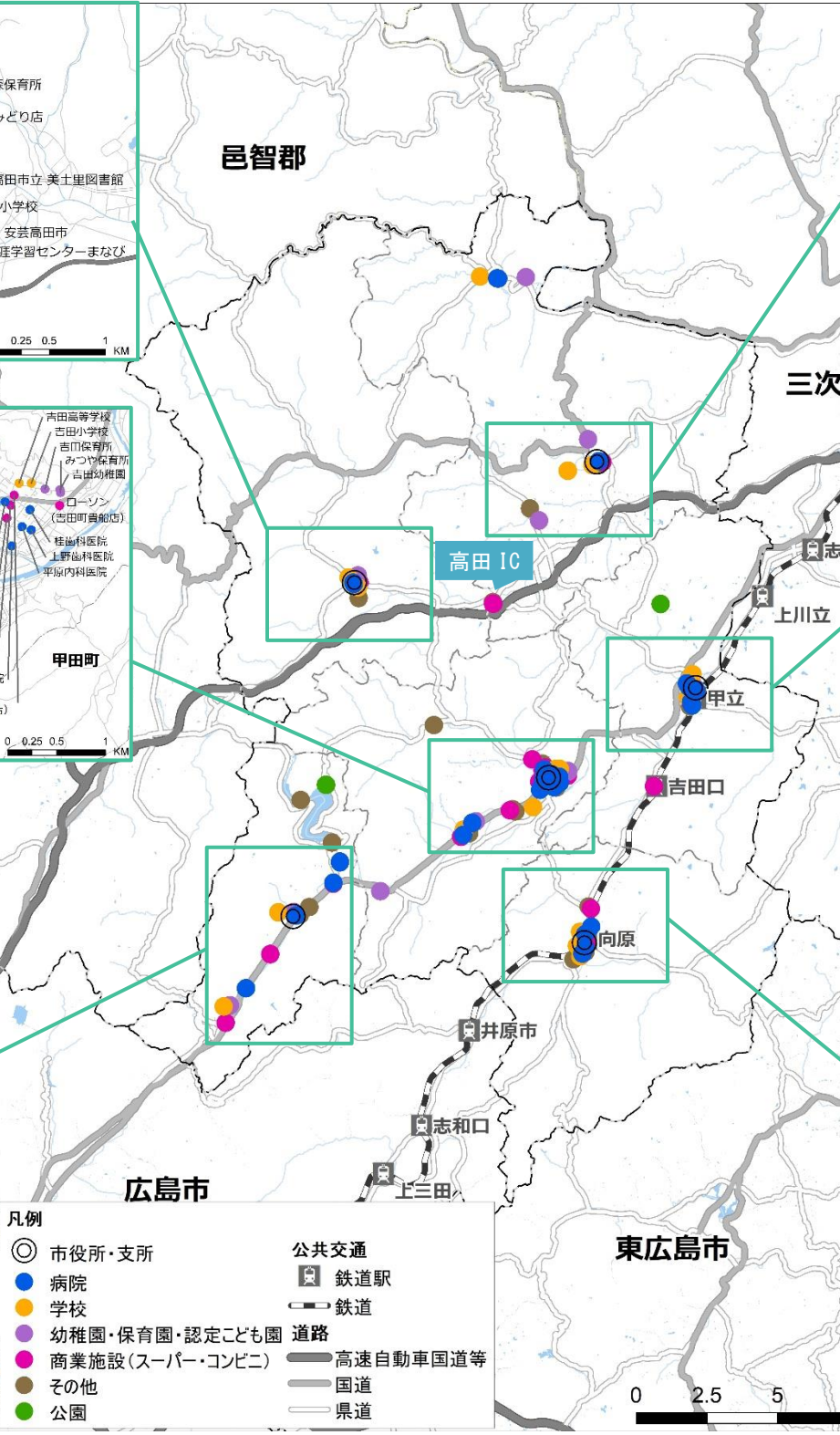
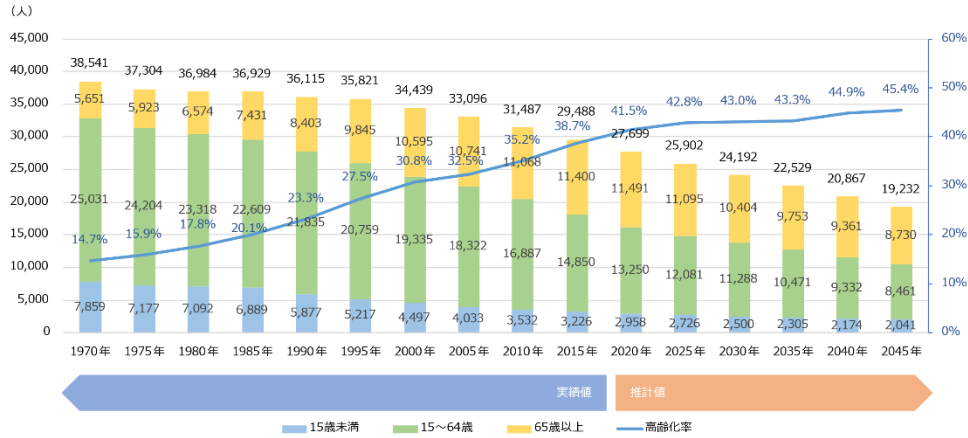


図 2-1 各種施設の立地状況

(2) 人口

本市の人口は、1970年から2015年にかけて減少の一途をたどっており、今後も減少傾向が続くと推測されている。また、65歳以上の割合（高齢化率）は増加傾向にあり、2045年には45.4%と年齢3区分のうち最も割合が高くなると予想されている。



出典：(2015年以前) 国勢調査
(2020年以降) 国勢調査のデータをもとに、国土交通省国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測プログラムを用いて算出

図 2-2 人口の推移

高齢単身世帯、高齢夫婦世帯の割合は増加傾向にある。また、2020年の本市の高齢単身世帯、高齢夫婦世帯の割合は、全国と比較して高い。

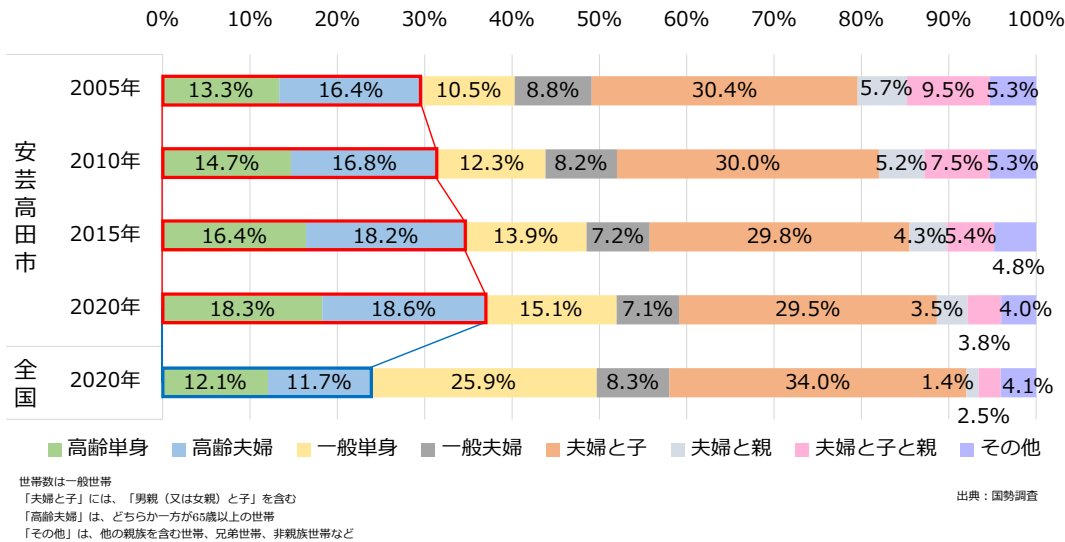
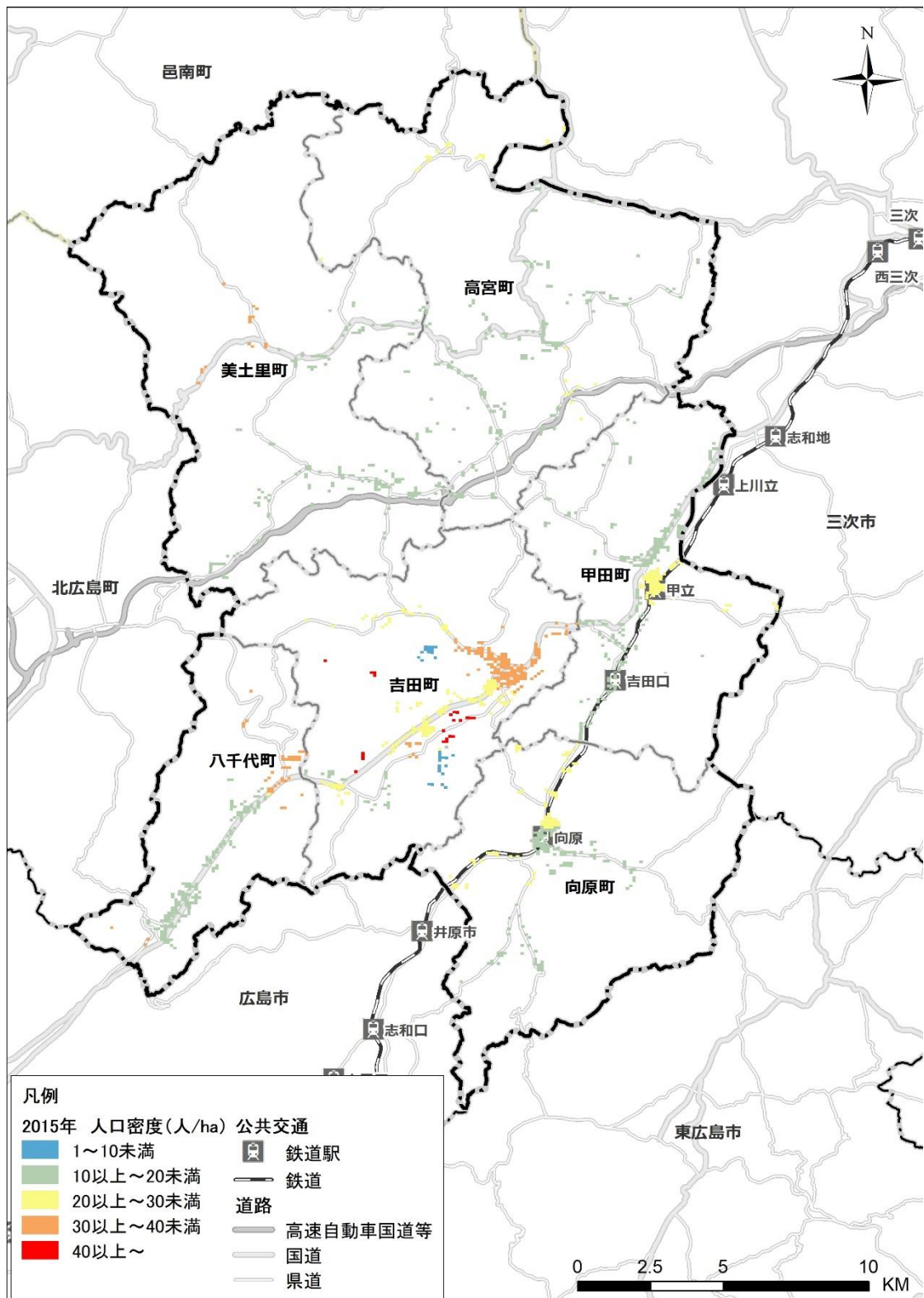


図 2-3 家族類型別世帯数の推移

人口分布を見てみると、吉田町、八千代町及び甲田町の中心部に人口が集中していることがわかる。その他、鉄道沿線や幹線道路沿いに人口が貼りついている状況である。



出典：国勢調査

図 2-4 安芸高田市の人口分布（2015年）

3. 安芸高田市の公共交通の現状

(1) 公共交通の概況

① 安芸高田市の公共交通

現在の本市の公共交通は JR 芸備線、広域路線バス、高速バス、市内完結路線バスである「お太助バス」、デマンド型区域乗合である「お太助ワゴン」、自家用有償旅客運送である「川根もやい便・友愛とろっこ便」、タクシーで構成されている。

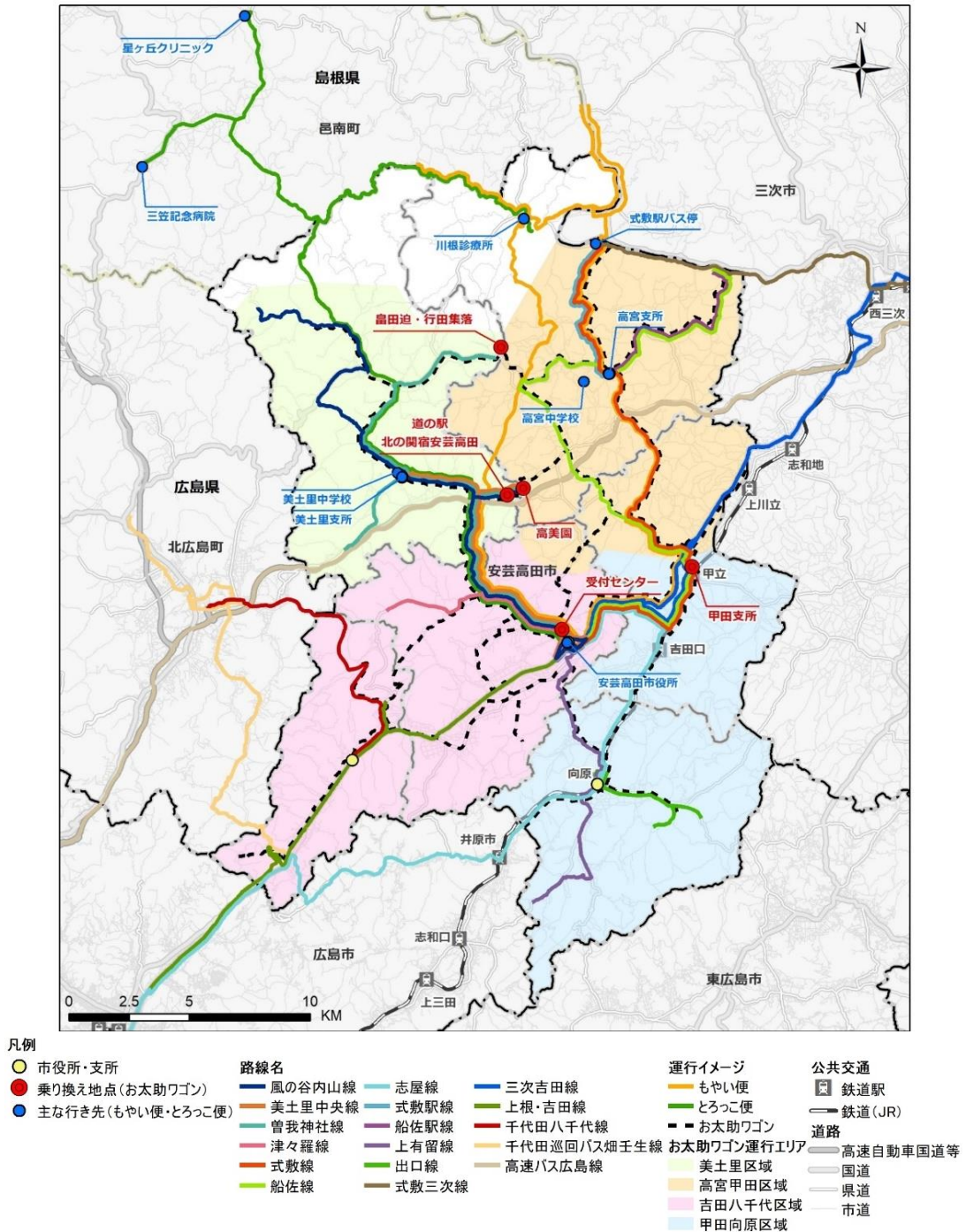


図 3-1 公共交通の運行路線

② 広域路線バス

事業者等が運営する公共交通として、JR 芸備線、広域路線バス、高速バスがある。広域路線バスは、本市と広島市、北広島町、三次市を結んでおり、他市町の拠点へのアクセスが可能となっている。

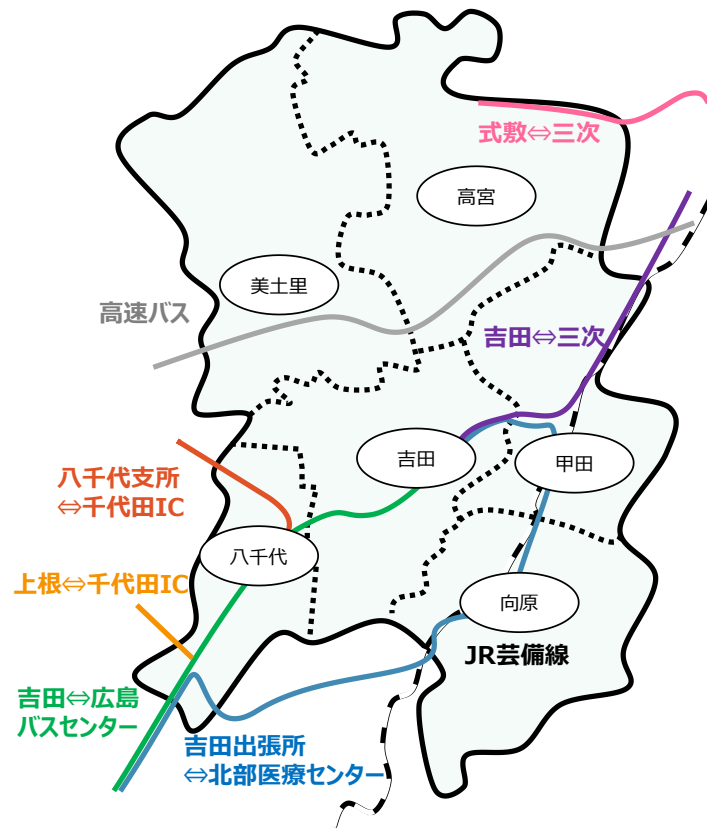


図 3-2 広域路線バスの運行路線（2022 年 12 月時点）

表 3-1 広域路線バスの運行情報（2022 年 12 月時点）

運行区間	運行本数
志屋線	吉田出張所方面行き 月～金：8本 土：5本
	北部医療センター方面行き 月～金：7本 土：5本
三次吉田線	吉田出張所方面行き 平日：5本 土：5本
	三次駅方面行き 平日：5本 土：5本
上根・吉田線	上根・吉田方面行き 平日：23本 土：19本 日祝：18本
	広島方面行き 平日：23本 土：19本 日祝：18本
千代田八千代線	八千代町方面行き 平日：2本 土：2本
	千代田インター方面行き 平日：2本 土：2本
千代田巡回バス 畑壬生線	南方・上根方面行き 月～金：3本 土：2本
	千代田インター方面行き 月～金：3本 土：2本
式敷三次線	三次方面行き 平休日：5本
	式敷方面行き 平休日：5本

③ お太助バス

事業者が運営する公共交通を補完する形で、市がお太助バスを導入している。お太助バスは主に市内を走る定期運行の路線である。朝、夕の通勤・通学時間帯の移動を担っており、車両は55人乗りまたは33人乗りで、大人数の乗車が可能である。

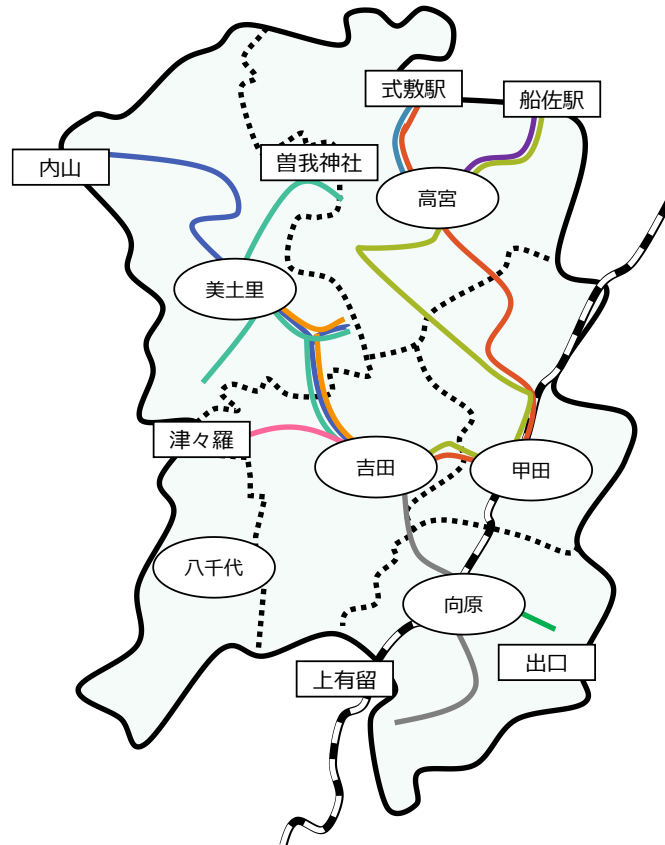


図 3-3 お太助バスの運行路線

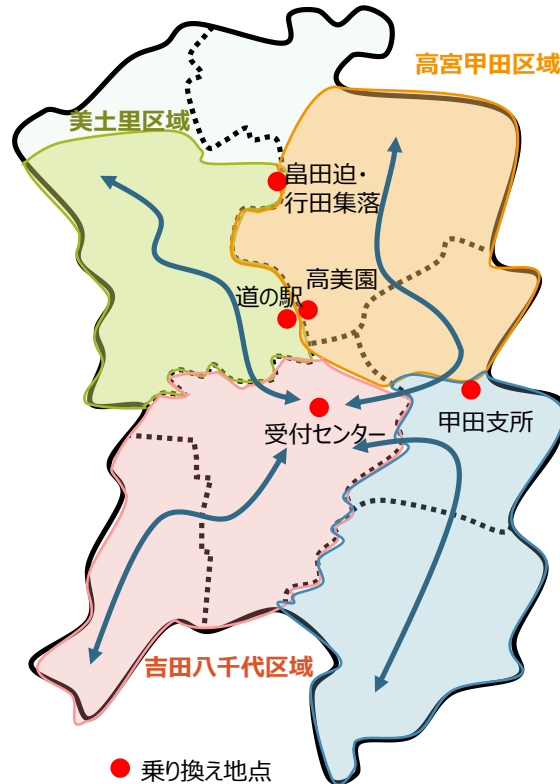
お太助バスは全 11 路線あり、8 時～16 時の時間帯に各路線で 4 便程度運行している。

表 3-2 お太助バスの運行時間帯・運行便数

路線名	運行時間帯	運行便数	
風の谷内山線	美土里線	7時台・16時台・17時台・18時台	4
美土里中央線	美土里線	7時台・15時台・16時台	3
曾我神社線	美土里線	7時台・16時台・18時台	3
津々羅線	吉田線	7時台・15時台×2・16時台・17時台	5
式敷線	高宮線	7時台・16時台・18時台	3
船佐線	高宮線	7時台・16時台・17時台・18時台	4
式敷駅線	高宮線	(月・水) 8時台×2・15時台	3
船佐駅線	高宮線	(火・金) 8時台×2・14時台	3
上有留線	向原線	7時台・16時台・17時台・18時台	4
出口線	向原線	7時台・17時台×2・18時台	4
式敷三次線	高宮線	6～19時台	10

④ お太助ワゴン

さらに事業者が運営する公共交通を補完する形で、市がお太助ワゴンを導入している。お太助ワゴンは、各町と吉田町間を運行するデマンド型区域乗合であり、町内・町外への移動が可能である。昼間の時間帯の移動を担っており、10人乗り程度の比較的小さな車両で運行している。



● 乗り換え地点
図 3-4 お太助ワゴンの運行路線

■お太助ワゴンの概要・利用方法

- ・ 事前の利用登録が必要。
- ・ 受付センターでの電話予約が必要。(オペレーターが対応)
- ・ 運行エリアの区域を越えた移動の際は、乗り換え地点で乗り換え。
- ・ 一番遠くから利用される方の乗車時刻が運行開始時刻となり、順に乗り降りを繰り返しながら、最終目的地に1時間以内に到着。

■お太助ワゴンの利用料金

	町内での移動	町外への移動	区域を超えた移動
大人	300円	500円	300円引き
小中学生、障害者手帳提示	100円	200円	100円引き
小学生未満	無料		

■お太助ワゴンの運行時刻表

地域⇒吉田	吉田⇒地域
午前 8:30	午前 8:00
9:00	10:00
10:00	12:00
11:00	午後 1:00
午後 1:00	2:00
3:00	2:30

図 3-5 お太助ワゴンの概要

⑤ 自家用有償旅客運送

お太助バス・お太助ワゴンでカバーできない地域（川根、智教寺）は、川根もやい便、友愛とろっこ便が移動を担っている。それぞれ、定期運行と予約制の路線が存在する。とろっこ便は島根県邑南町へもアクセスしている。



図 3-6 もやい便、とろっこ便の運航路線

■もやい便（川根振興協議会が運行）

運行区間	運行本数	運行形態	料金
川根～高宮中学校	月～金：片道1本	定期運行	中学生：無料 一般：300円
地域～吉田	月～金：片道1本	予約制	一般：500円 子ども・障害者：200円
地域～高宮支所周辺	週1回	予約制	一般：300円 子ども・障害者：100円
川根地域内	毎日	予約制	一般：100円 子ども・障害者：100円

■とろっこ便（智教寺振興会が運行）

運行区間	運行本数	運行形態	料金
智教寺～美土里中学校	月～金：片道1本	定期運行	中学生：無料 一般：300円
智教寺～邑南町	月・金：片道1本	定期運行	一般：100円
大所～川根	第2火曜：片道1本	定期運行	子ども・障害者：100円
地域～吉田	毎週火曜：片道1本 月1回水曜：片道1本	予約制	一般：500円 子ども・障害者：200円
地域～横田・本郷	月1回	予約制	一般：300円 子ども・障害者：100円

図 3-7 自家用有償旅客運送の概要

(2) 公共交通の現状

① お太助バス

2021年における吉田出張所終点のお太助バスの乗車人数状況（一般利用・学生利用（高校生、中学生、小学生）の往復合計）を見ると、路線によって利用状況に大きな差が生じているが、1日あたりの全便合計で11人以上の比較的用户の多い地域もある。

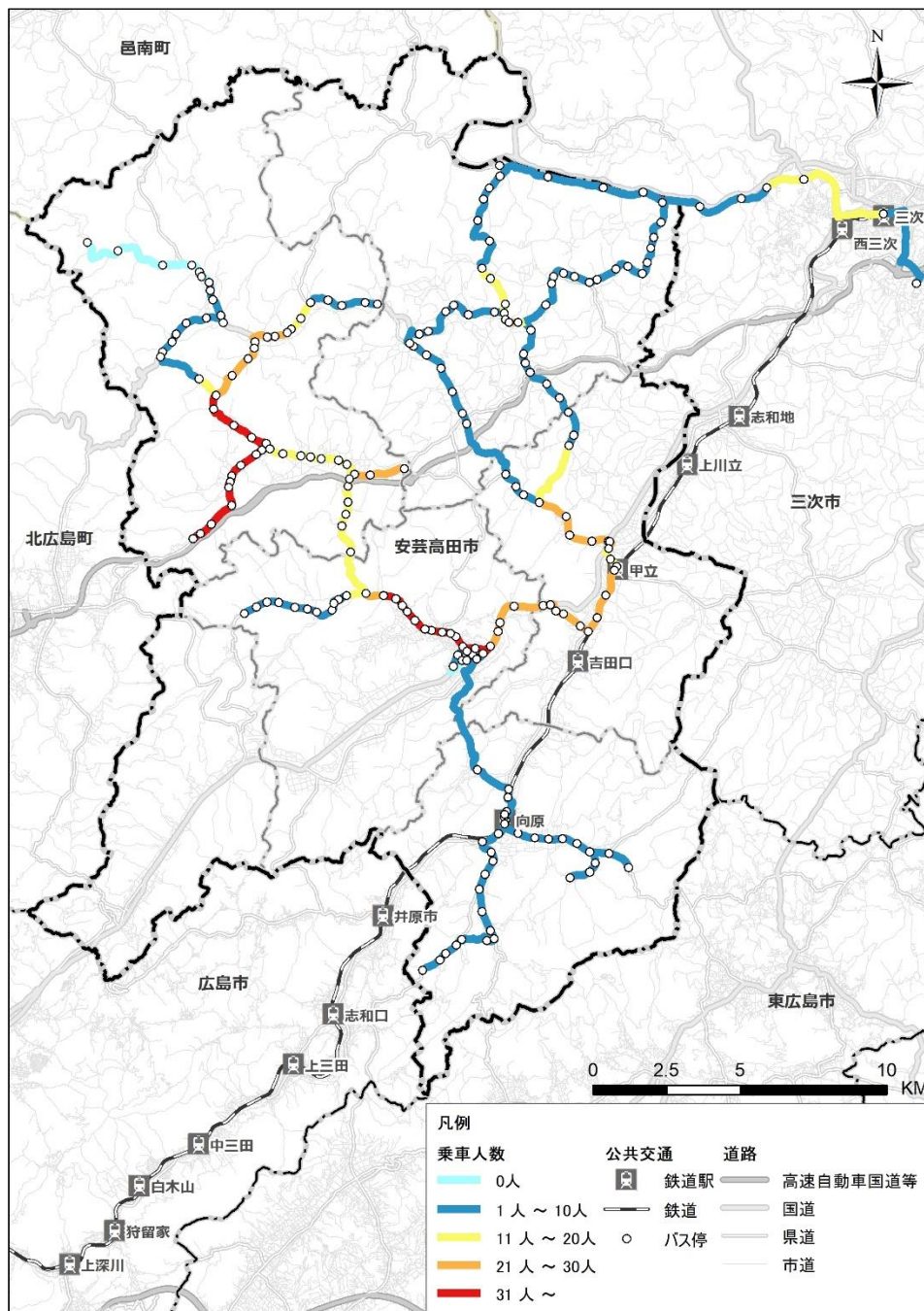


図 3-8 2021年お太助バスの乗車人数（学生利用・一般利用の合計）

※2021年10月21日調査

（運行曜日の違いにより、式敷駅線は10月20日、船佐駅線は10月22日調査）

しかし、図 3-9 のとおり 一般利用に限定して見てみると、ほとんど利用されていないこ
とがわかる。このことから、利用者の大半が学生であることがわかる。

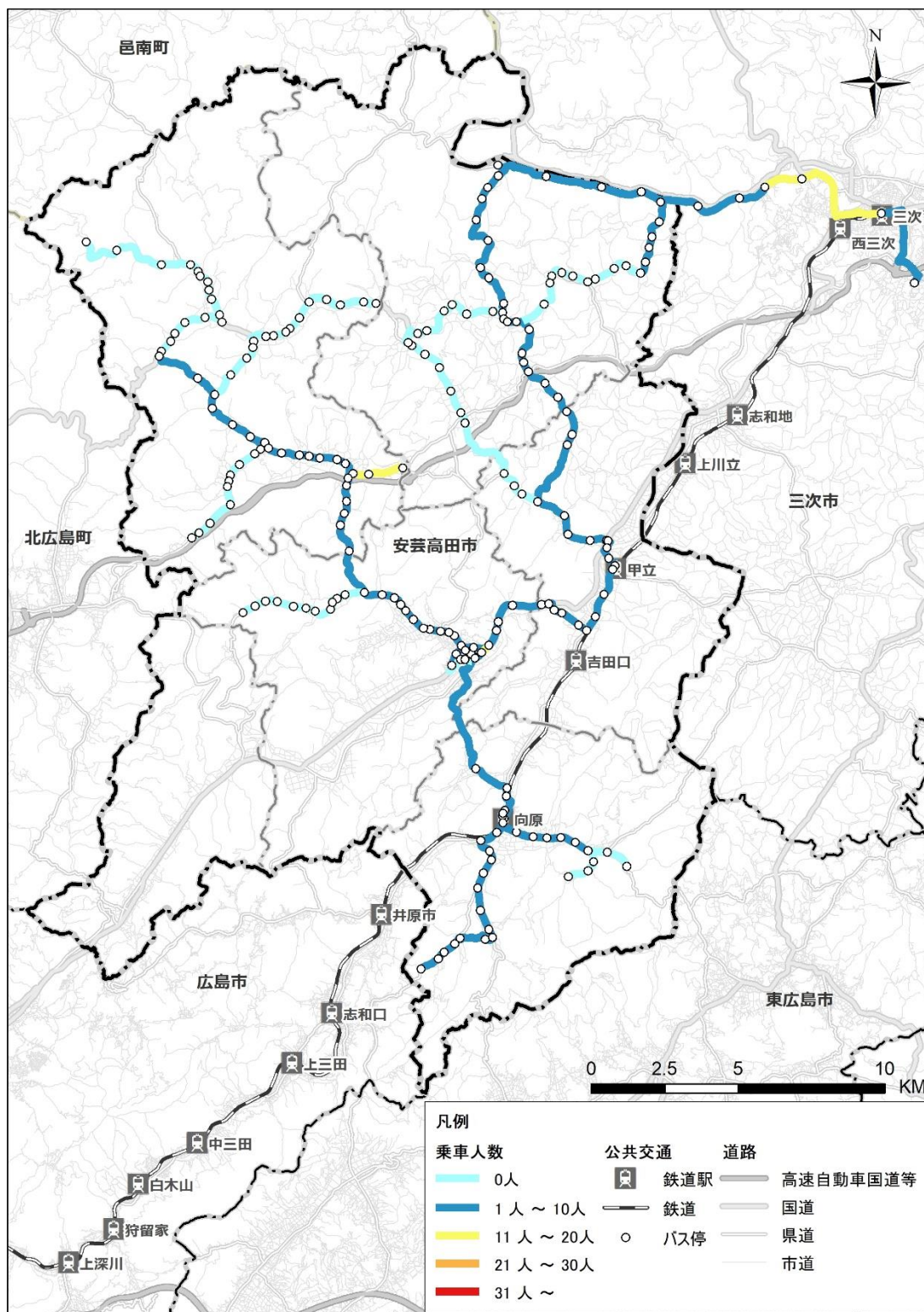


図 3-9 2021 年お太助バスの乗車人数（一般利用）

※2021 年 10 月 21 日調査

（運行曜日の違いにより、式敷駅線は 10 月 20 日、船佐駅線は 10 月 22 日調査）

② お太助ワゴン

お太助ワゴンは高宮甲田エリアで2車両、美土里エリアで2車両、吉田八千代エリアで3車両、甲田向原エリアで3車両が平日のみ運行しており、8時～16時の時間帯に各車両で6回運行している。

表 3-3 お太助ワゴンの運行時間帯・運行回数

区域	運行時間帯	運行回数
高宮甲田 1	8時～16時	6
高宮甲田 2		6
美土里 1		6
美土里 2		6
吉田八千代 1		6
吉田八千代 2		6
吉田八千代 3		6
甲田向原 1		6
甲田向原 2		6
甲田向原 3		6

お太助ワゴンの利用者数の推移を見ると年々減少傾向にあり、2016年から2021年にかけての5年間で約30%低下している。町内移動と町外移動の割合は便によって傾向が異なるが、概ね同じ割合で推移している。

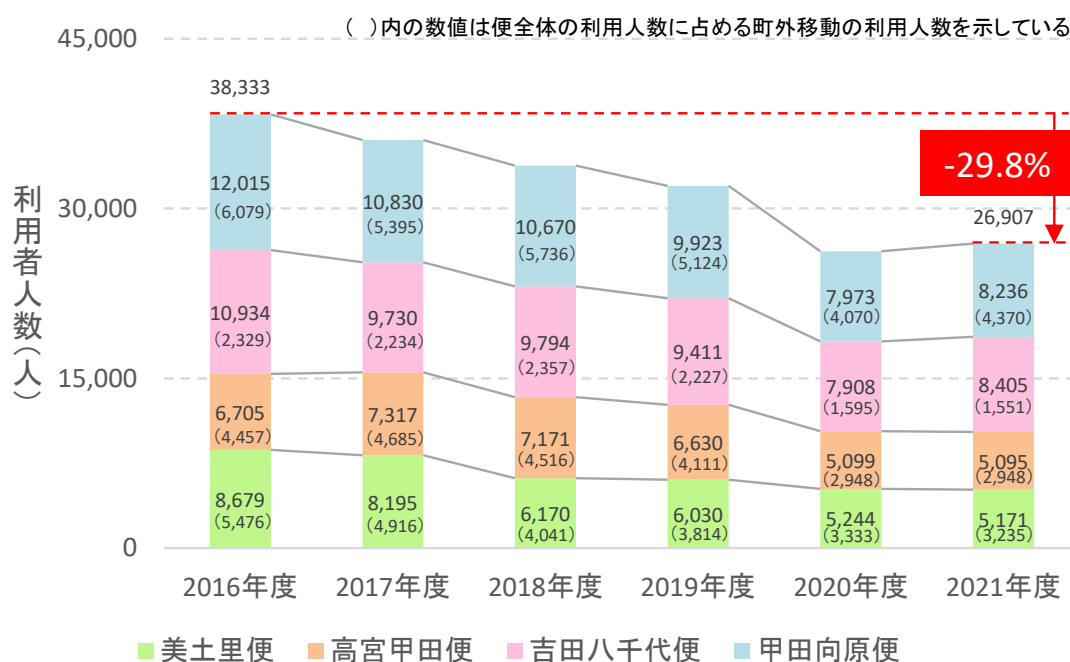


図 3-10 利用者数の推移（お太助ワゴン）

お太助ワゴンは各地域拠点、交通結節点へのアクセス手段として利用されている。
 八千代町を除く各町の拠点、交通の結節点となりうる箇所での利用は多いが、路線の
 末端部分や中間地点などは利用回数が少ない。

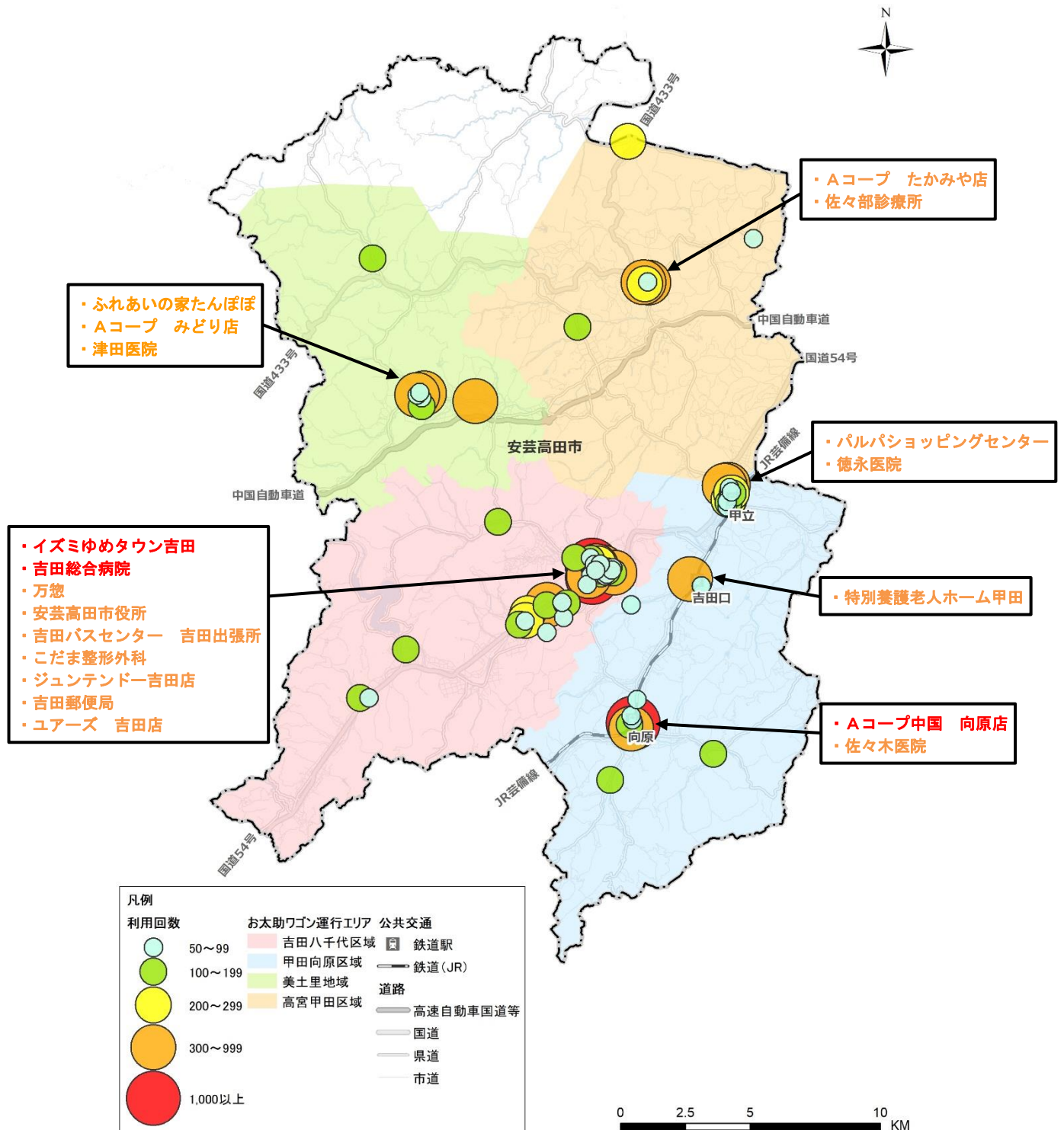


図 3-11 お太助ワゴンの利用回数 (2021年6月~2022年5月)

※利用回数とは、乗降の延べ人数を表す

お太助ワゴンの利用状況（町外移動）を見てみると、吉田の中心部を起終点として各町の自宅まで利用している人が多いことがわかる。自宅以外では、病院や福祉施設、スーパーなど多様な用途で活用されている。

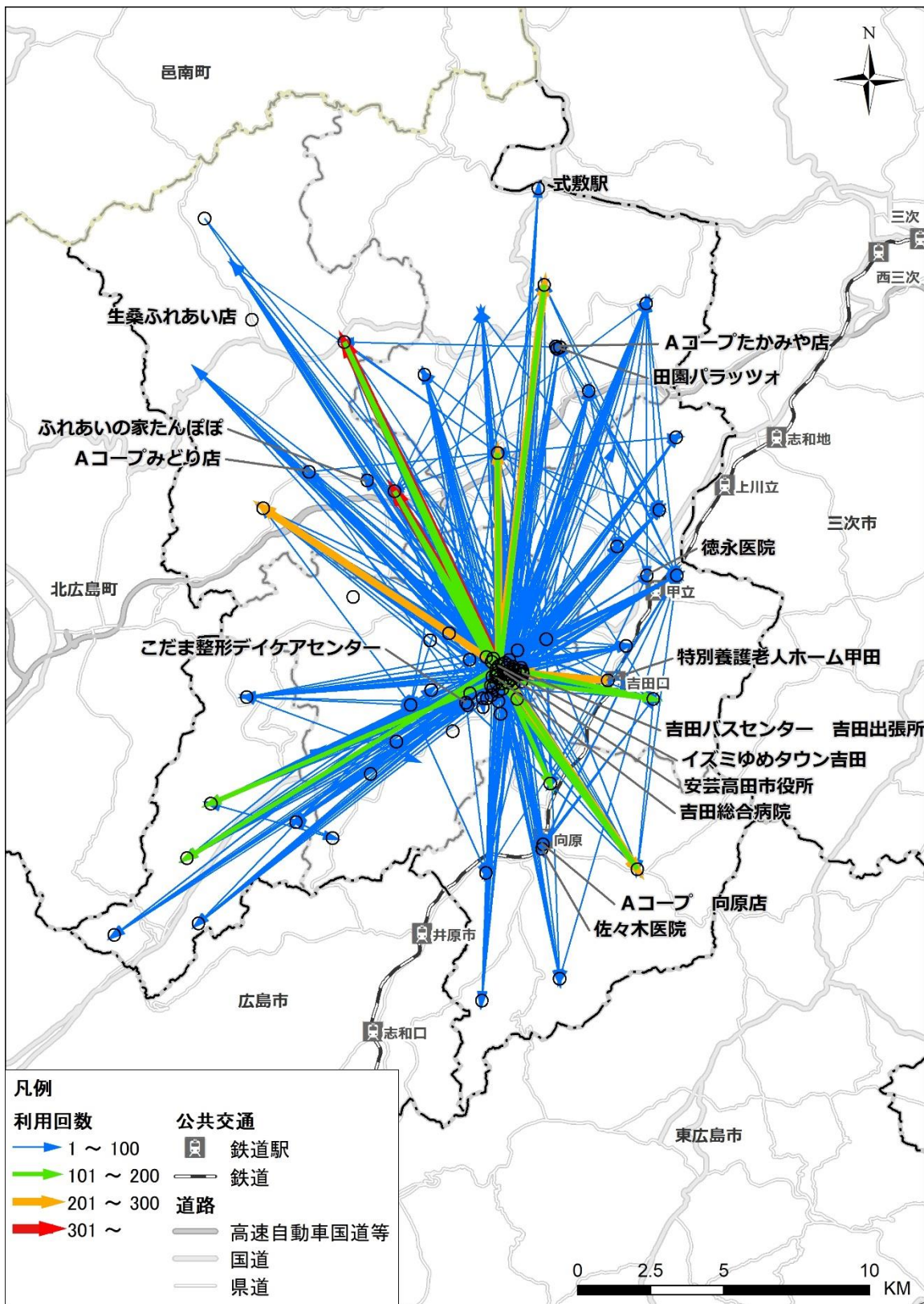


図 3-12 お太助ワゴンにおける町外移動の利用状況（2021年6月～2022年5月）

お太助ワゴンの利用状況（町内移動）を見てみると、基本的には町の中心部を起終点として町内広域で利用されている。高宮町においては他町と比較してやや中心部に集約された利用となっている。

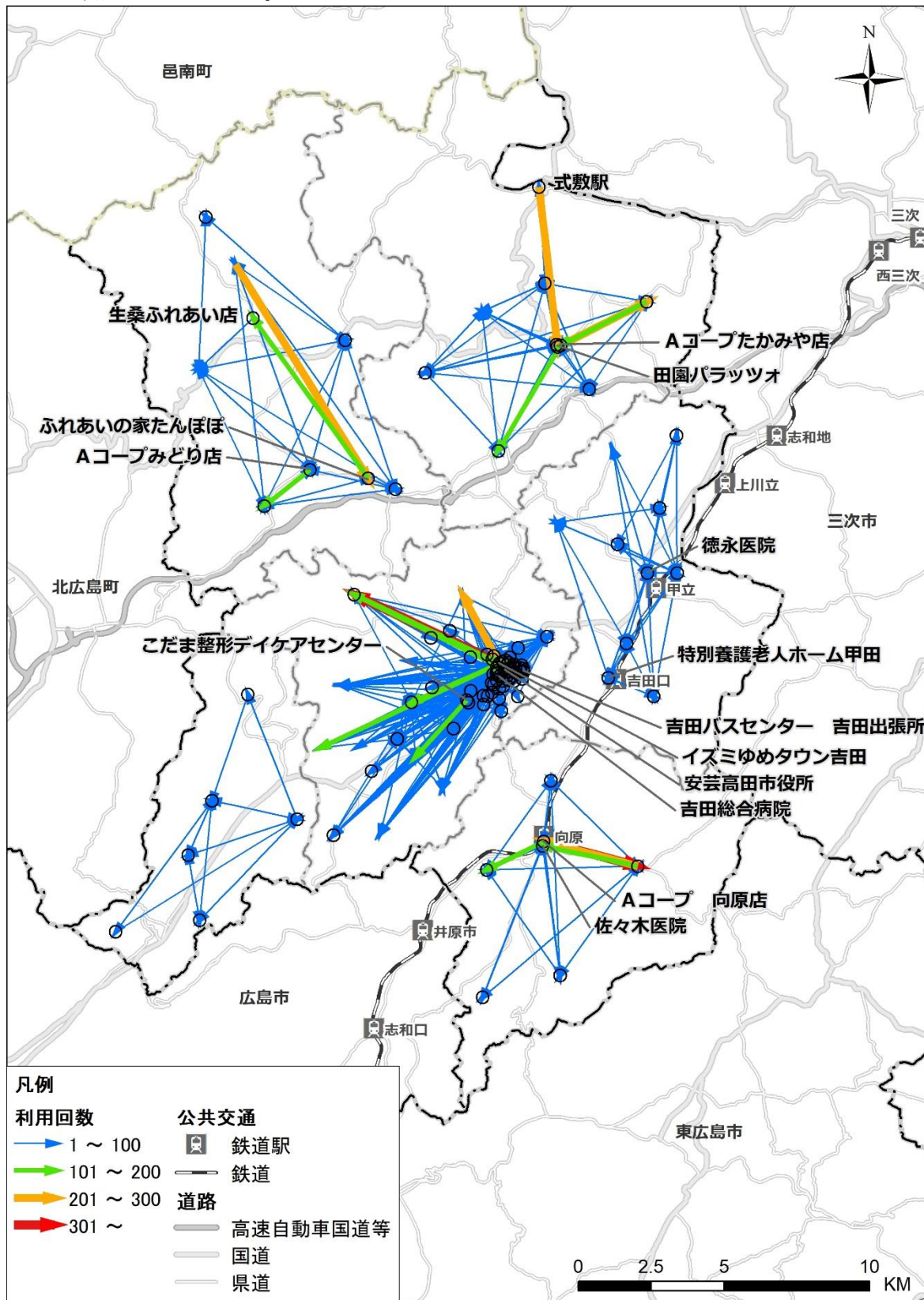


図 3-13 お太助ワゴンにおける町内移動の利用状況（2021年6月～2022年5月）

③ 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送の友愛とろっこ便（美土里町智教寺）ともやい便（高宮町川根）の利用者数の推移を見てみると、どちらも減少傾向にあることがわかる。特にもやい便は2020年に急激な利用者数の低下が見られるが、これは新型コロナウイルスの影響による休校に伴いスクールバスとして利用している人の乗車が無くなったことが要因として考えられる。

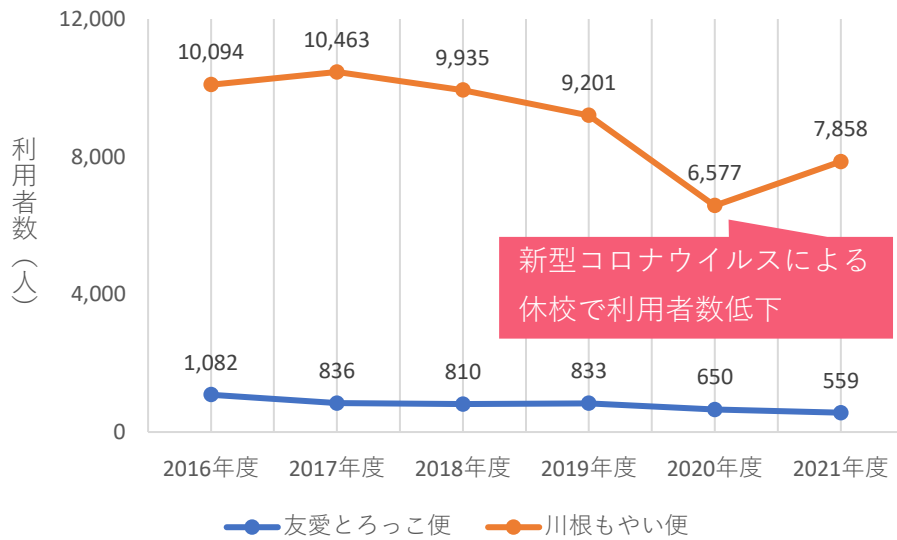


図 3-14 利用者数の推移（自家用有償旅客運送）

④ 鉄道

安芸高田市内における JR 芸備線の駅は甲立駅、吉田口駅、向原駅の 3 駅があり、向原駅、甲立駅、吉田口駅の順に乗車人数が多い。

1 日平均の乗車人数の推移を 3 駅合計で見ると、2016 年～2017 年までは約 600 人が利用していたが、西日本豪雨のあった 2018 年以降は 400 人を下回った状態で横ばいに推移している。これは、2018 年の西日本豪雨の影響により鉄道を利用できなくなった人のライフスタイルが、災害復旧後も鉄道を利用しないライフスタイルに定着したことが要因として考えられる。

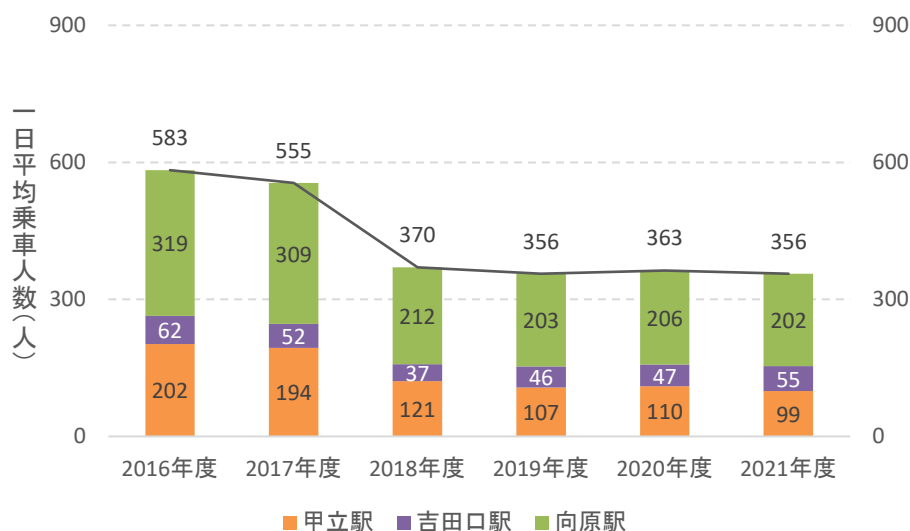


図 3-15 JR 芸備線 1 日あたり乗車人数の推移

⑤ タクシー

2022 年 11 月のタクシーの利用状況を見てみると、平日のほうが休日よりも約 1.5 倍多く利用されていることがわかる。

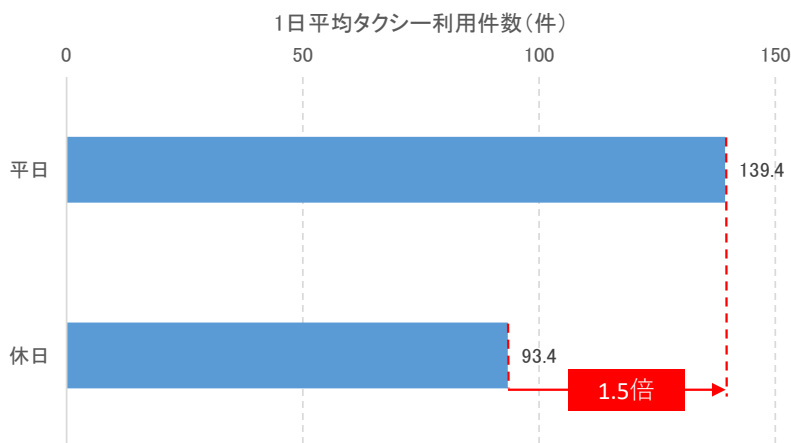


図 3-16 2022 年 11 月のタクシー利用状況 (市内 6 事業者集計)

⑥ 公共交通の維持に必要な経費

以下の図はお太助バス、お太助ワゴンの運営費用内訳の推移を表している。受益者負担率は年々低下しており、相対的に増えている赤字分を国・県の補助金と市の負担金で補っている状況である。

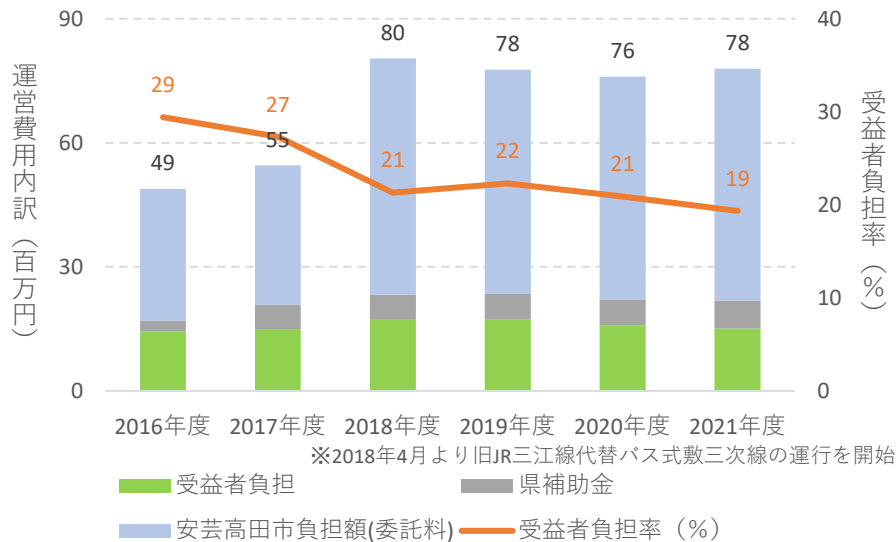


図 3-17 お太助バスの運営費用内訳

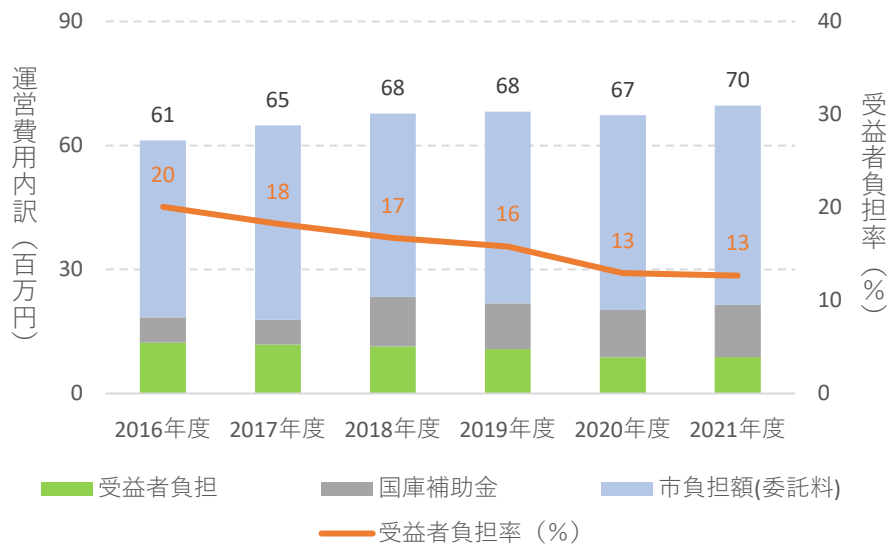


図 3-18 お太助ワゴンの運営費用内訳

4. 安芸高田市における公共交通に関する課題

各種調査結果等を踏まえ、本市における公共交通に関する課題は次の通り。

1. コンパクト+ネットワーク型の「あるべき都市構造」に合っていない交通体系

人口の減少・少子高齢化に対応した都市機能のコンパクト化に合わせた交通体系の構築が必要である。

2. 利用者の低迷

お太助バスの乗降の発生しない時間帯の運用、お太助ワゴンの利用者数の低下など、少子高齢化等に伴い、利用者数の低迷が続いている。

3. 交通結節点の機能不全

道の駅北の関宿安芸高田については、高速バスの立ち寄り本数が少ないなど施設のポテンシャルを持て余しており、十分に機能していない状況となっている。特に日祝日は市内の交通機関が運行していないため、その傾向がより顕著となっている。
また、甲立駅、向原駅などの交通結節点においては、お太助バスやタクシーなどとの結節がスムーズではないため、交通結節点として機能していない。

4. 移動手段の競合

市内には、広域路線バスや鉄道、お太助バス、お太助ワゴン、自家用有償旅客運送、福祉送迎、スクールバス等の複数の移動手段が提供されているが、一部箇所においては他の移動手段との競合状態となっており効率的な運用に繋がっていない。

5. 観光利用を中心とした休日の移動手段の確保

市内の基本的な移動手段であるお太助バス・お太助ワゴンについては、平日のみの運行となっており、主に観光利用に着目した日祝日の移動手段の確保が必要である。

6. 公共交通の担い手の確保

広域路線バスの運行事業者や、市内のタクシー事業者へ委託しているお太助バス・お太助ワゴン、自家用有償旅客運送などの公共交通運営者などの高齢化が進展しているため、持続的な公共交通を実現するために今後の担い手の確保が必要である。

7. 児童生徒の移動手段の確保

市内の小学校、中学校については、統廃合が進められている。これらの学校への通学手段として、スクールバスと連携した移動手段の確保が必要である。また、市内には2つの高校が存在しており高校生のための移動手段の確保が必要である。

5. 基本方針及び施策

(1) 目指すべき将来像と基本方針

本市における公共交通の問題点を踏まえ、地域として目指すべき将来像と基本方針を以下の通りとする。

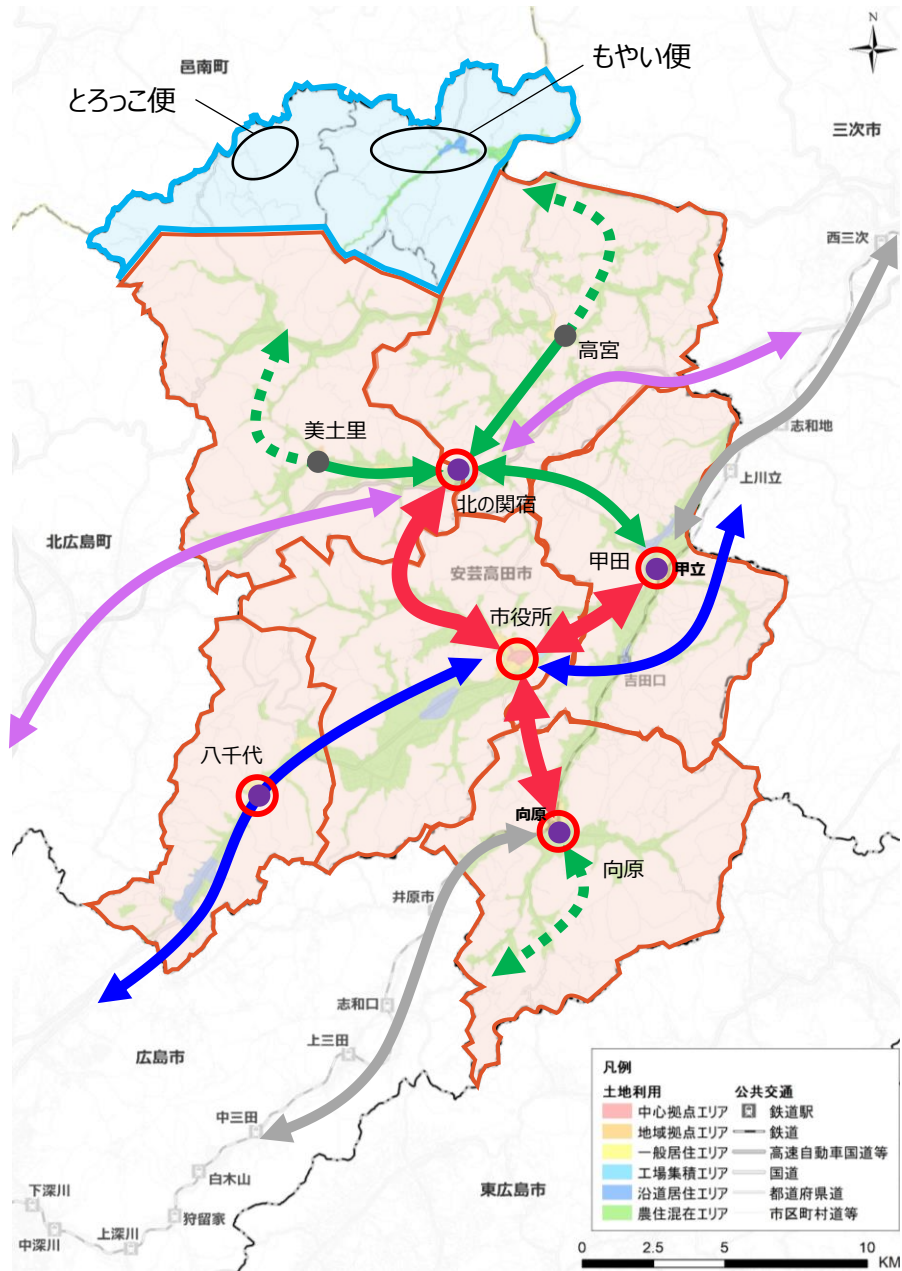
「目的地へアクセスしやすいやさしいまちづくり」

～利用者ニーズを踏まえた使いやすく利便性の高い効率的な移動環境の整備～

- 地域拠点から中心拠点までは定時定路線による運行を確保し、周辺地域から地域拠点までは、デマンド交通（お太助ワゴン）による運行を確保する。
- お太助ワゴンの運行範囲については、利用状況を踏まえながら今後の計画期間の5年間の中で最適な交通モードの検討に着手する。
- 美土里支所、高宮支所、向原支所より先の支線については、利用状況等から運行範囲を検討する。
- 美土里町と高宮町の間地点に位置する北の関宿は乗継拠点としての環境と規模を有していることから、両町の乗継拠点に設定する。なお、高宮支所、美土里支所から北の関宿への経路方法は今後検討していく。
- 北の関宿を地域拠点とする場合、高速バスとの乗り継ぎ効果を最大化することが必要であり、高宮 BS（バスストップ）、美土里 BS との役割分担等について検討する。
- 三次方面からの JR 芸備線利用者が吉田町中心部に向かう際、バスが甲立駅を経由することが望ましいことから、甲立駅を経由させる。
- 広島方面からの JR 芸備線利用者が吉田町中心部に向かう際、バスが向原駅を経由することが望ましいことから、向原駅を経由させる。

(2) 将来構想案

将来構想の検討方針を踏まえ、将来構想案を作成した。作成した構想案を以下に示す。



市内で完結する交通		市外を含む交通	
●	乗継拠点	↔	広域路線バス
●	地域拠点	←→	JRによるアクセス
↔	お太助バス（主線）	↔	高速道路によるアクセス
↔	お太助バス（支線）	↔	域外交通を含むバス路線
↔	お太助ワゴン運行エリア	←→	JR備線外とつなぐルート
↔	もやい便・とろっこ便運行エリア	↔	市内外を通る高速道路

図 5-1 将来構想案

(3) 基本方針を達成するための具体的な施策

公共交通の課題、課題を踏まえた基本方針、具体的な施策の対応関係を以下に示す。

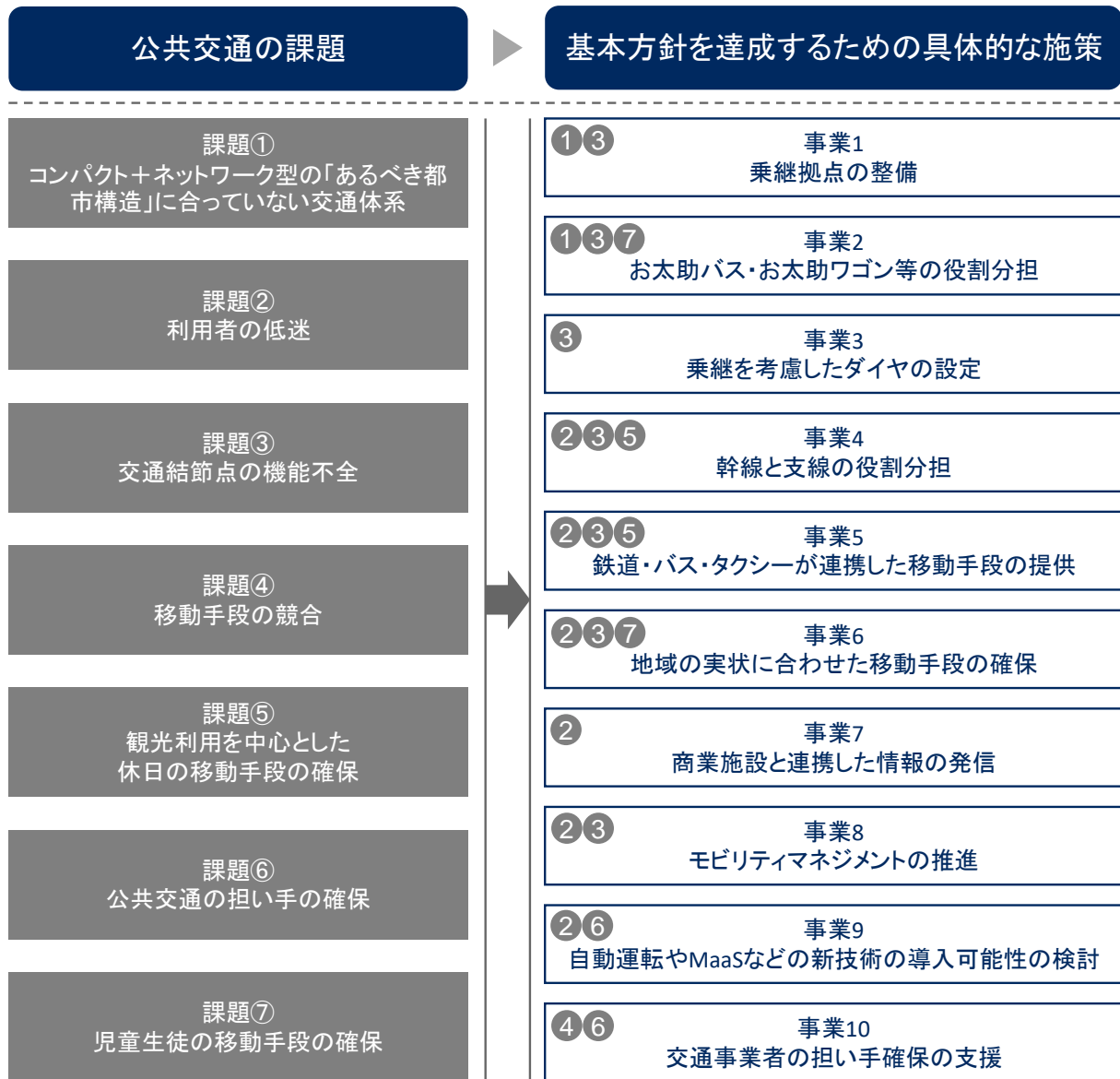


図 5-2 課題・基本方針・具体施策の対応

(4) 目指すべき将来像を達成するための事業内容と実施主体

(実施期間：2023年度～2027年度)

事業1	乗継拠点の整備
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・各支所の周辺には商業施設や病院等の生活利便施設が立地しており、地域の拠点となっている。 ・市中心部にあるバスセンターは、市内各地からの幹線が発着する重要な交通結節点である。 ・今後、市内の公共交通体系を見直すにあたり、主に各地域内を移動するための支線と市中心部まで移動する幹線との役割分担を実施し、幹線と支線を乗り継ぐための待合設備等が必要である。 ・道の駅北の関宿は、中国自動車道高田ICに隣接し高速道路からのアクセスがよく、乗り継ぎのための施設が整っている。
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・北の関宿、甲田・向原・八千代支所付近の幹線から支線への乗継が発生する拠点及び中心部のバスセンターについて、待合設備や公共交通情報提供施設等の整備を検討する。
実施主体	安芸高田市、商業施設、交通事業者、地域振興会等

事業2	お太助バス・お太助ワゴンの役割分担
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・安芸高田市と地域外を結ぶ移動手段として、芸備線や高速バス、広域路線バスが整備されている。 ・お太助バス・お太助ワゴンについては、一部の区間で重複した運行になっている。 ・お太助バスは月曜～土曜、お太助ワゴンは平日のみの運行となっており、日祝日の移動手段としては、主にタクシーが担っている。 ・持続可能な公共交通体系の構築にむけて、地域の日常の移動ニーズや観光施設へのアクセス等を踏まえた交通体系の見直しが必要である。
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通機関の特性を踏まえ、市内の交通体系について検討する。 ・児童生徒の移動手段としてのスクールバスの活用の範囲拡大を検討する。 ・高齢者の移動手段として、お太助ワゴンと介護タクシーとの連携についても検討する。 ・交通体系の見直しを踏まえて、お太助ワゴンの受付方法など運用の見直しを行う。 ・広域路線バスについても利用状況等を踏まえて、地域内の移動手段との役割分担を検討する。
実施主体	安芸高田市、交通事業者

事業 3	乗継を考慮したダイヤの設定
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・お太助バス・お太助ワゴンについては、利用者の減少が続いており、より効率的な運行が必要である。 ・安芸高田市と地域外を結ぶ移動手段である芸備線や高速バスとの連携の強化が必要である。
事業の内容	・芸備線との乗継や高速バスの乗継を考慮したダイヤの設定を行う。
実施主体	安芸高田市、交通事業者

事業 4	幹線と支線の役割分担
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・市内中心部と各地域を直接的に結ぶ路線網が形成されているため、運用が非効率になっている側面がある。
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・移動のニーズを踏まえて、幹線、支線の位置づけを明確化し、最適な運行体系、運行頻度を検討する。
実施主体	安芸高田市、交通事業者

事業 5	鉄道・バス・タクシーが連携した移動手段の提供
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・日祝日は「お太助バス」の運行がないため、特に市外からの観光客にとって公共交通機関を利用した市内の移動は困難である。
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客を対象として、地域内を効率的に周遊してもらうための、鉄道、バス、タクシーを活用したモデルルートを検討を行う。 ・月曜～土曜の運行となっているお太助バスについて、観光客の利用を想定し、日祝日の運行も検討する。
実施主体	安芸高田市、交通事業者、観光施設等

事業 6	地域の実状に合わせた移動手段の確保
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・市内では川根もやい便、友愛とろっこ便などが地域の末端部の移動を担っている。 ・今後、地域の実状に合わせた移動手段についての検討が必要である。
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停までの移動等が困難な地区等において、地域の実状に合わせた移動手段の導入にむけた説明会等の開催を支援する。
実施主体	安芸高田市、交通事業者、市民

事業 7	商業施設と連携した情報の発信
現状	・日常品の買い物にはゆめタウン吉田店などの商用施設が多く利用されている。
事業の内容	・商業施設と連携した情報発信や優待制度等についての検討を行い、公共交通の利用につなげる。
実施主体	安芸高田市、交通事業者、商業施設等、その他

事業 8	モビリティマネジメントの推進
現状	・安芸高田市内の移動手段は自家用車が主体となっている。
事業の内容	・公共交通の利用促進に向けて、公共交通マップ等を作成し広報を行う。 ・学生向けの施策として、通学先と連携した公共交通利用の促進を行う。
実施主体	安芸高田市、交通事業者、市民、その他

事業 9	自動運転や MaaS などの新技術の導入可能性の検討
現状	・近年交通事業者の負担軽減等を目的とした、公共交通への自動運転導入の社会実験等が実施されている。 ・公共交通の新たなサービスとして、(Mobility as a Service)の導入や社会実験が実施されている。
事業の内容	・市内のバス路線等を対象として、自動運転や MaaS(アプリでのバスの運行情報の掲載など)の導入可能性について検討する。
実施主体	安芸高田市、交通事業者、その他

事業 10	交通事業者の担い手確保の支援
現状	・市内の主要な移動手段であるお太助バスやお太助ワゴンはお太助タクシー事業者に運行を委託している。 ・市内のタクシー事業者の高齢化が進んでおり、今後担い手の確保はますます厳しい環境になることが想定される。
事業の内容	・公共交通事業者と連携しながら、担い手の確保に向けた取組の推進を検討する。
実施主体	安芸高田市、交通事業者

6. 計画の達成状況の評価方法

(1) 評価指標

事業を評価する指標を示す。

評価指標	市内の乗継拠点の整備状況 【現状】乗継拠点の整備状況:- 【目標値】乗継拠点の整備状況:7件
評価指標の考え方	コンパクト+ネットワーク型の都市構造を目指し、市役所・支所や既存の交通結節点周辺での乗継拠点の整備を進める。
データ取得方法	市内の乗継拠点の整備箇所数
評価実施時期	毎年度

評価指標	市内の公共交通機関の利用者の増加 【現状】日常の移動手段に公共交通機関を使う人の割合:2023年度に調査 【目標値】日常の移動手段に公共交通機関を使う人の割合:2023年度の割合に対して2027年度の割合が増加
評価指標の考え方	利用の低迷している、お太助バス・お太助ワゴンについて、以下の施策等により利用者の増加を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ お太助バス・お太助ワゴンの路線の見直し ➢ 観光客等への移動手段としてのお太助バスの日祝日の運行 ➢ 端末部の移動を担っている川根もやい便、友愛とろっこ便を参考に、端末部の移動手段が必要な地域での、移動手段の検討 ➢ ゆめタウン吉田などの主要な商業施設等と連携した、公共交通の優待制度を導入検討 ➢ 公共交通マップ等の作成による周知活動の実施
データ取得方法	2023年度と2027年度に市民アンケート調査
評価実施時期	2023年度・2027年度

評価指標	お太助バス・お太助ワゴンの収支率の改善 【現状①】お太助バス・お太助ワゴンの収支率:17.7% 【目標値①】お太助バス・お太助ワゴンの収支率:25.0%以上 【現状②】お太助バス・お太助ワゴンの公的投入額:135百万円 【目標値②】お太助バス・お太助ワゴンの公的投入額:127百万円
目標の考え方	お太助バス・お太助ワゴンの利用者の増加や利用料金の見直しにより、収支率の改善を図る。
データ取得方法	お太助バス・お太助ワゴンの全体の収支率 (全路線の運賃収入(受益者負担)の計/全路線の公的投入額の計)
評価実施時期	毎年度

(2) 評価方法

事業の進捗状況、目標の達成状況については、安芸高田市公共交通協議会で定期的に評価・検証する。