

坂町地域公共交通計画（素案）

令和 8 年 3 月（策定予定）

坂 町

坂町地域公共交通計画

目 次

1. 計画の構成等.....	1
1-1. 策定の趣旨	1
1-2. 計画の位置付け	2
1-3. 計画期間・区域	2
1-4. 計画の構成	2
2. 基本的な方針.....	3
2-1. 計画の前提となる事項の整理	3
2-2. 前回計画の総括	8
2-3. 地域公共交通が目指す姿	12
2-4. 基本方針・課題の設定	13
3. 施策.....	20
3-1. 施策	20
4. 評価指標と目標値.....	31
4-1. 評価指標と目標値	31
5. 推進体制と進行管理.....	37
地域公共交通確保維持事業に係る事項の整理	39

1. 計画の構成等

1-1. 策定の趣旨

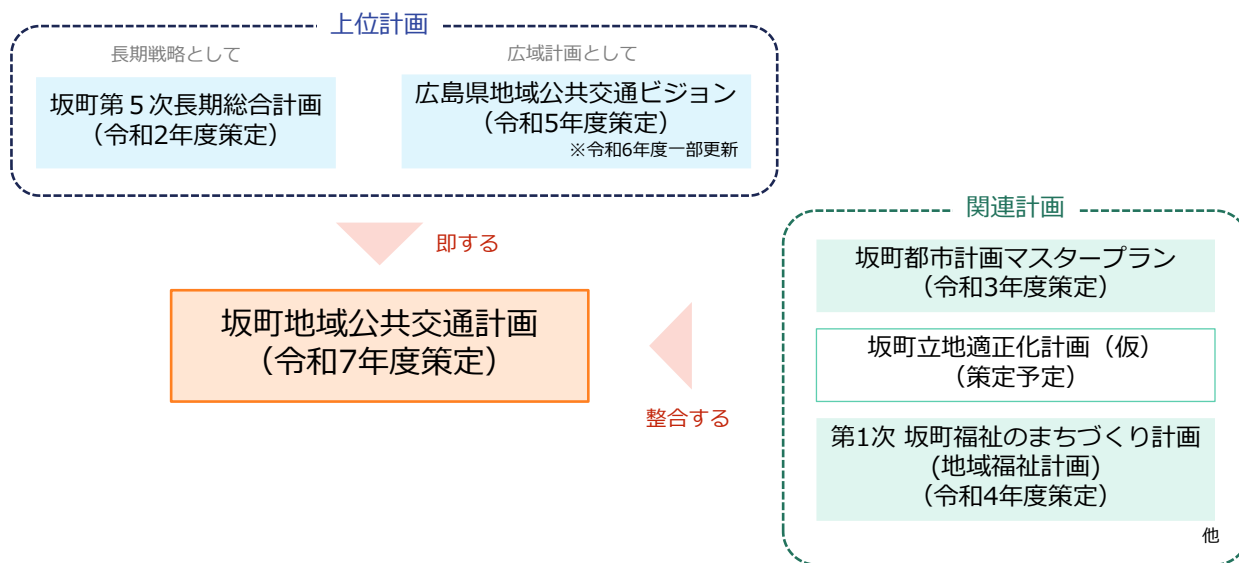
- ・本町では、「安全なくらしを守るとともに、賑わいづくりに貢献する、便利でわかりやすく持続する地域公共交通」を将来像として、平成 28 年 3 月に「坂町地域公共交通網形成計画（以下、第 1 次計画）」を策定しました（計画期間：平成 28 年度～平成 31 年度）。第 1 次計画に基づき、町営の坂町循環バスを中心に、地域公共交通の見直しや情報提供の充実などに取り組んできました。
- ・その後、これまでの取組や課題を踏まえ、令和 2 年 2 月に「坂町第 2 次地域公共交通網形成計画（以下、第 2 次計画）」を策定し、近年では、令和 5 年度に坂町循環バスの午後便の増便や土曜日運行の試行を実施し、令和 6 年度には本格実施へとつなげるなど、町民ニーズに応じたサービス改善を継続しています。
- ・これらの取組により、坂町循環バスは高齢者を中心に一定の利用が定着し、新型コロナウイルス感染症の影響下においても、利用者数の大きな減少は見られませんでした。現在では、坂町循環バスは広く町民に認知され、日常生活を支える移動手段として、町の生活基盤の一つとしての役割を担っています。一方で、サービスの充実に伴い運行経費が増加するなど、持続的な運営の観点から整理すべき課題も見られます。また、利用状況を見ると、午後便の利用が少ないことや、利用者が特定の層に集中していることなど、これまで十分にに取り込めていない潜在的な利用ニーズが存在していることがうかがえます。
- ・本町では人口減少局面に入っているものの、高齢者数は高止まりが続くと予測され、今後も多くの町民が日常的な移動手段として公共交通を必要とする状況が続くと見込まれます。こうした状況を踏まえ、本計画では、これまでに構築してきた坂町循環バスの運行基盤を維持しつつ、他の交通手段とも連携した利用環境の改善や利用促進に向けた取組を体系的に整理し、今後の方向性を示すことを目的として、計画の策定を行うものです。

▼坂町循環バスの変遷

年 月 日	経 過
平成 15 年 4 月	・マイクロバスにて、植田・鯛尾・北新地路線の運行開始。
平成 15 年 11 月	・ルートの一部見直し（北漁港基地経由新設）。
平成 16 年 2 月	・めじろ 1 号で植田・鯛尾・北新地路線の運行開始。
平成 17 年 1 月	・めじろ 2 号で坂・小屋浦・北新地路線の運行開始。
平成 18 年 4 月	・坂・小屋浦・北新地路線の一部を見直し（小屋浦直通便新設）。
平成 19 年 7 月	・坂・小屋浦・北新地路線で水尻バス停（広島方面）の設置。
平成 21 年 1 月	・運行ダイヤの見直し（両ルート朝夕 1 便ずつ減便）。
平成 28 年 3 月	・坂町地域公共交通網形成計画を策定。
平成 29 年 4 月	・1 日おきの坂、横浜、小屋浦の地区別運行に変更（試行運行）。
平成 30 年 4 月	・坂、横浜、小屋浦の地区別毎日運行に変更（本格運行）。
平成 30 年 7 月	・豪雨災害により運休、暫定運行の実施。9 月に通常運行に復旧。
令和元年 7 月	・料金改定。小屋浦・北新地線の料金を他路線と同一に変更。
令和 2 年 2 月	・坂町第 2 次地域公共交通網形成計画を策定。
令和 5 年 1 月	・横浜・北新地線、小屋浦・北新地線にて、午後を 1 便増便の試行運行を同年 6 月末まで実施。7 月以降も継続。
令和 5 年 7 月	・土曜日の試行運行を同年 12 月末まで実施。
令和 6 年 4 月	・土曜日運行を開始。

1-2. 計画の位置付け

- ・本計画は以下の通り、上位・関連計画と整合を図りながら、将来のまちづくりを見据えた地域公共交通体系を検討します。



▲上位・関連計画との関係性

1-3. 計画期間・区域

- ・計画期間は令和8年度から令和12年度の5年間とします。
- ・計画区域は坂町全域です。
- ・なお、期間内においても必要に応じて適時、計画の見直し及び修正を行います。

1-4. 計画の構成

- ・本計画は、坂町における地域公共交通の「目指す姿」を明確にした上で、その実現に向けた「基本方針」を定め、目指す姿と現状との乖離を整理した「課題」、課題解決に向けた具体的な取組である「施策」、さらに施策の展開や効果を確認するための「評価指標及び目標値」により構成しています。

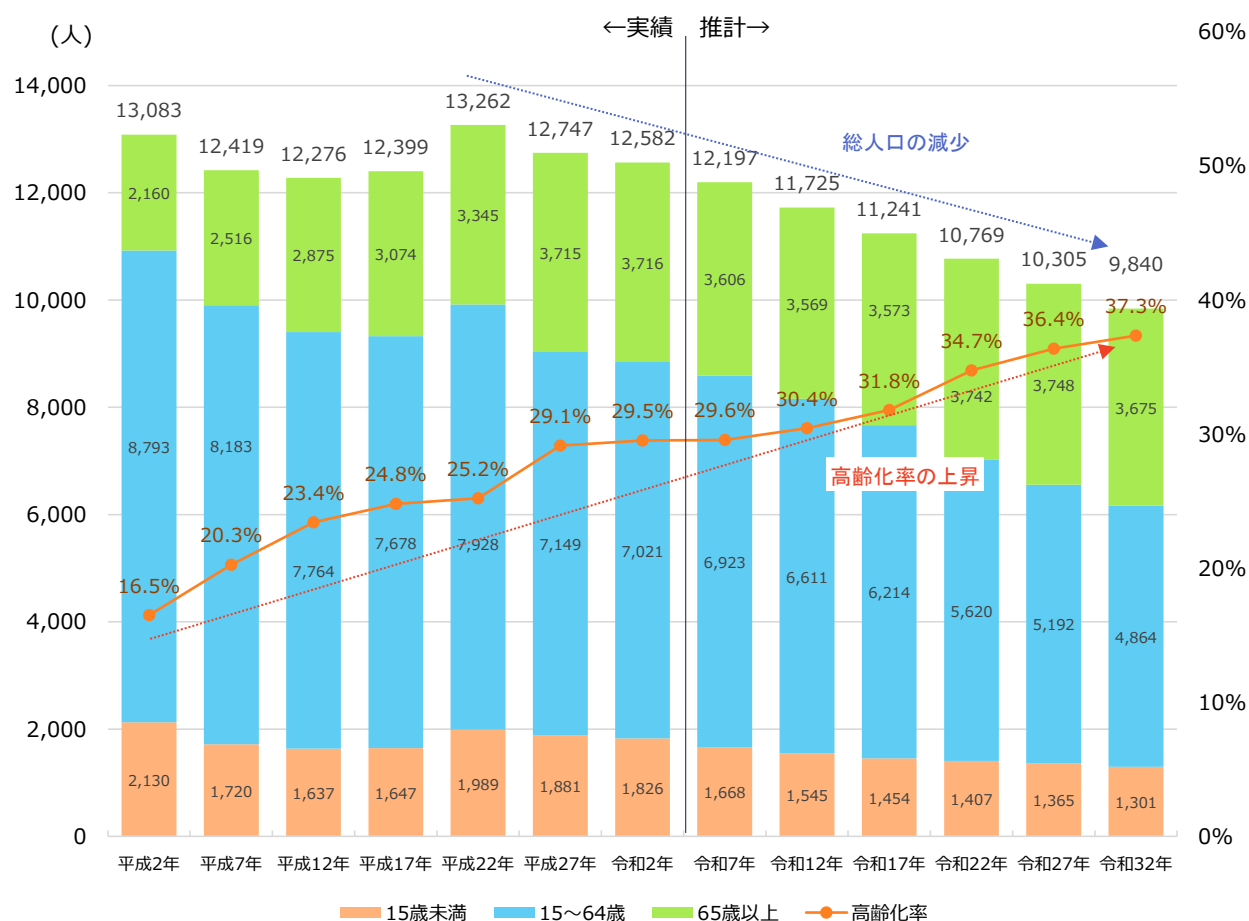
2. 基本的な方針

2-1. 計画の前提となる事項の整理

- ・本項では、本計画の前提条件として、地域公共交通を取り巻く基本的な状況について、需要面（人口動態や主要施設の立地状況）及び供給面（公共交通網の構成）の観点から整理します。
- ・なお、本計画の検討にあたり参考とした上位・関連計画、人流、土地利用等のその他の基礎的な情報については、参考資料編として別途整理しています。

1) 年齢別人口構成と高齢化率の推移

- ・坂町の人口は平成 22 年以降減少傾向にあり、令和 32 年には 9,840 人となると見込まれ、令和 2 年時点の人口の 80%程度となることが予想されています。
- ・また、高齢化率（住民に占める 65 歳以上の方の割合）は平成 2 年以降上昇傾向にあり、令和 32 年には 37.3%に達する見込みです。その移動を支える公共交通の重要性は今後も変わらない一方で、人口減少に伴う利用者数・運賃収入の減少が見込まれます。

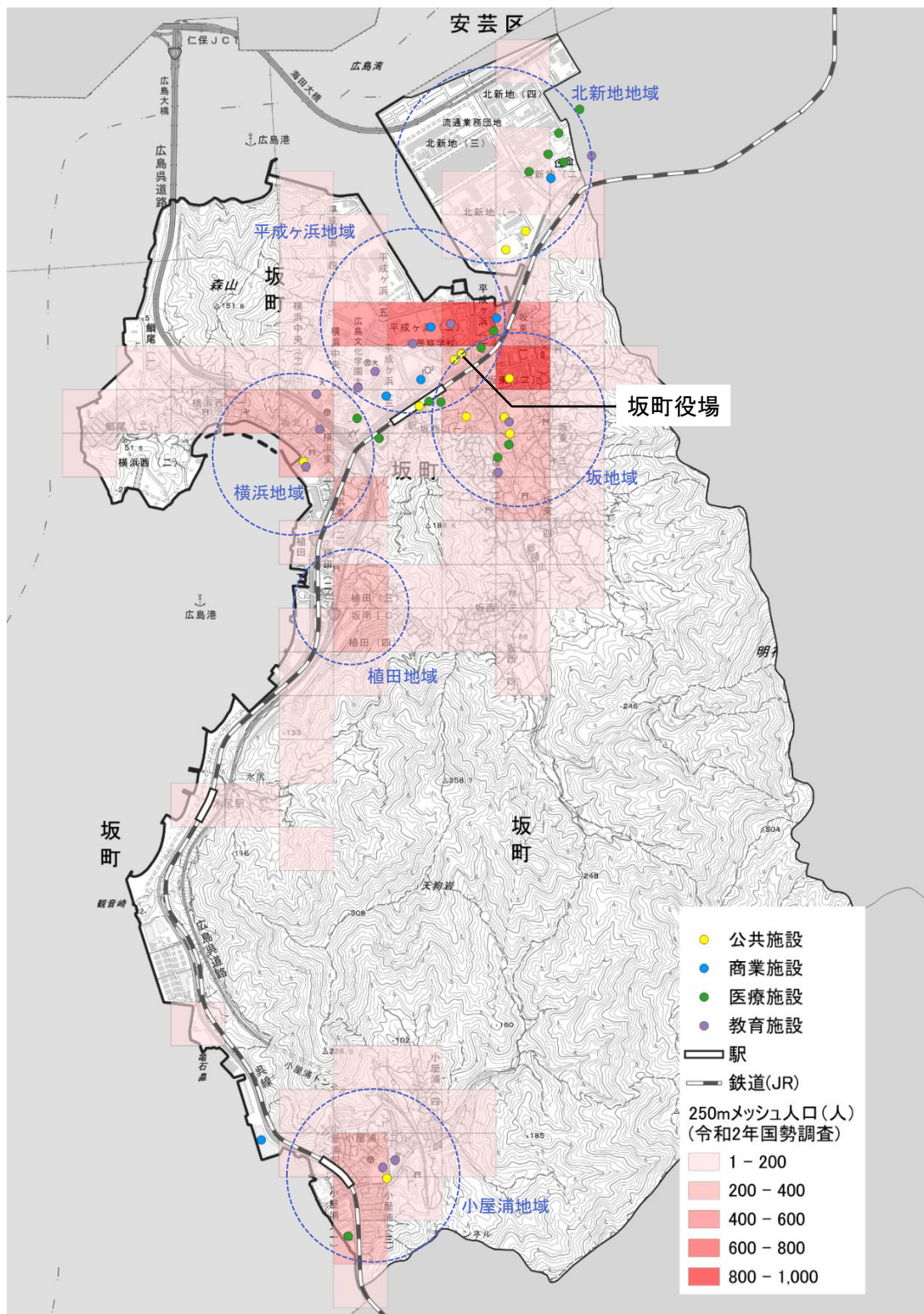


▲坂町の年齢別人口構成と高齢化率の推移

出典：国勢調査、社会保障・人口問題研究所

2) 人口及び施設の分布

- ・坂町の人口は坂地域や平成ヶ浜地域に集中している他、横浜地域、植田地域、小屋浦地域にも一定の人口の集積があります。
- ・坂町の施設は人口の多い坂地域、平成ヶ浜地域、横浜地域、小屋浦地域の他に、北新地地域にも多く立地しています。



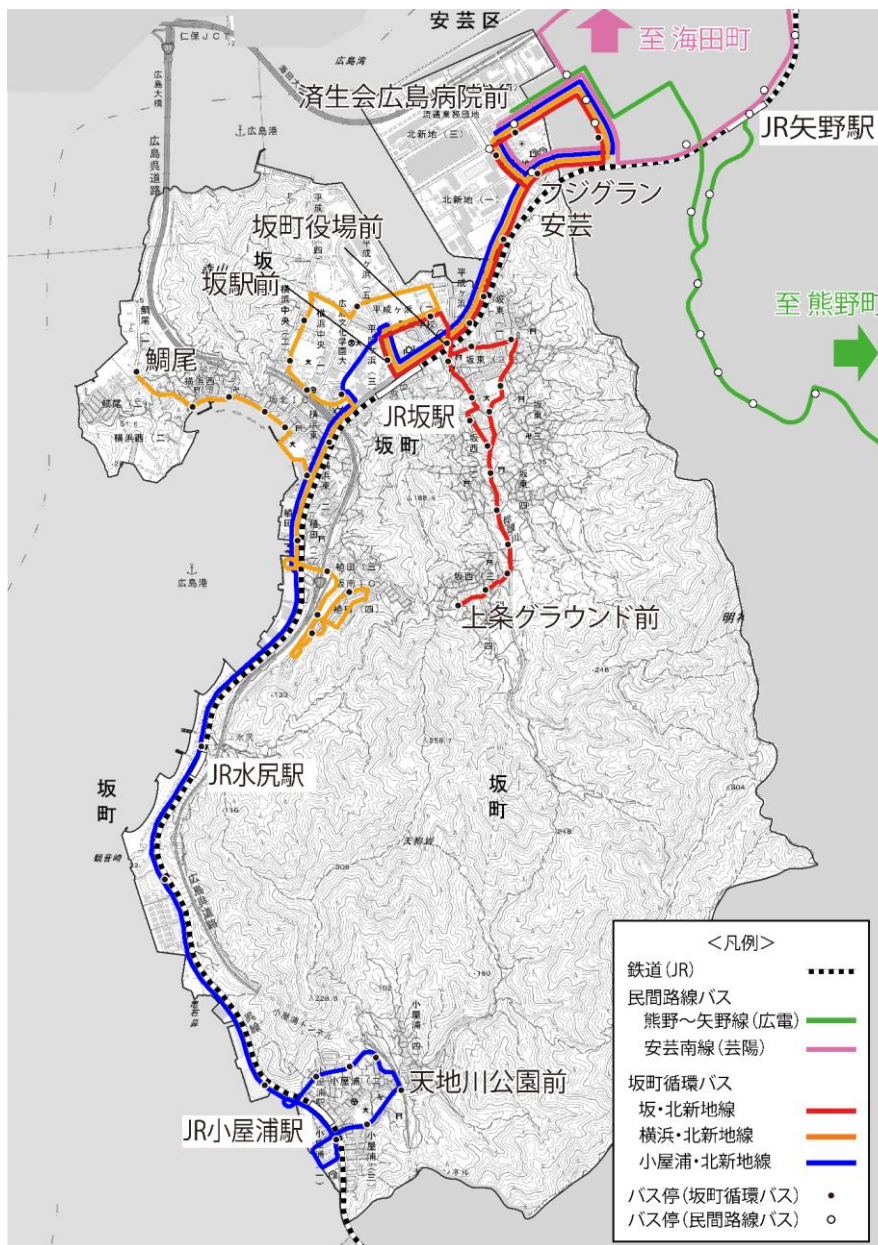
▲坂町の人口・施設の分布

出典：令和2年国勢調査、国土数値情報、下図は地理院地図

3) 公共交通網

(1) 坂町における公共交通網の構成

- ・坂町の公共交通は、町を南北に縦断し、周辺市町と連絡する「JR 呉線」、町北部の北新地と広島市安芸区や海田町、熊野町を連絡する「路線バス」、町内各地区と主要な生活拠点を循環する「坂町循環バス」、個別な移動ニーズに対応する「タクシー」で構成されています。



	路線名	運行主体	運行本数(便/日 上下計)		
			平日	土曜	日祝
鉄道	JR呉線	西日本旅客鉄道株式会社	122	110	110
路線バス	熊野～矢野線	広島電鉄株式会社	17	14	14
	安芸南線	芸陽バス株式会社	11	4	4
循環バス	坂・北新地線	坂町	12	12	日祝 運休
	横浜・北新地線	坂町	11	11	
	小屋浦・北新地線	坂町	11	11	

▲坂町の公共交通網

出典：各社 HP・坂町 HP、下図は地理院地図

(2) 各公共交通の位置付け・役割

- ・本計画においては、町内を運行する各公共交通を以下の通り位置付け、必要な確保・維持策に取り組めます。

▼町内の公共交通の位置付けと役割

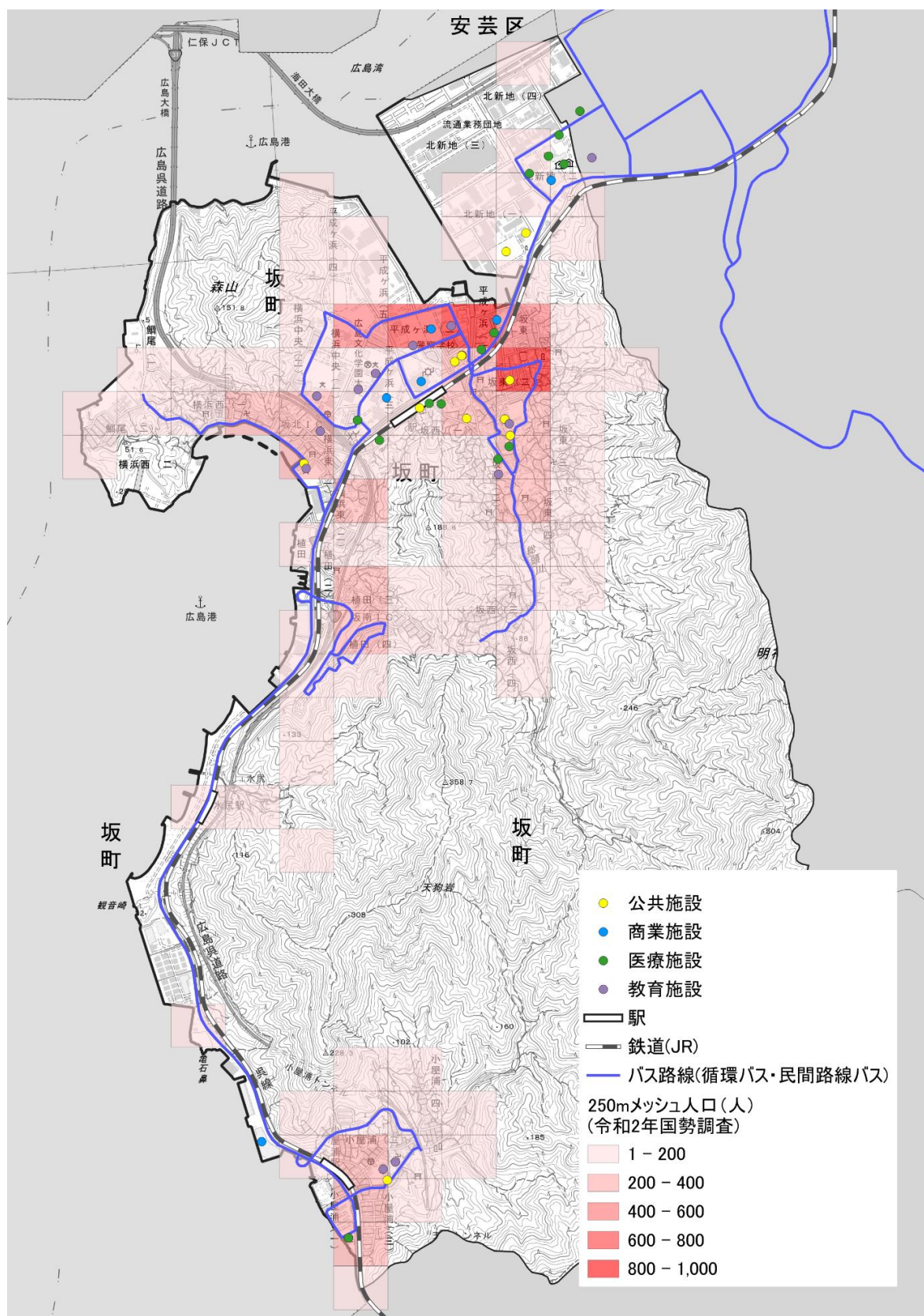
位置付け	交通機関	対象路線	役割	確保・維持策
都市間 連携軸	鉄道	JR 呉線	他都市への広域移動や一部の町内移動に対応する役割を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域間 連携軸	民間 路線バス	熊野～矢野線 安芸南線	北新地から広島市(矢野)、海田町、熊野町への地域間移動に対応する役割を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
地域内 交通	坂町 循環バス	坂・北新地線 横浜・北新地線 小屋浦・北新地線	各生活拠点と都市軸間を連絡し、都市間連携軸、地域間連携軸と結節することで、町内の移動・回遊に対応し、生活の基盤を支える役割を担います。	<p>- 坂・北新地線 -</p> <p>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を確保します。</p> <p>- 横浜・北新地線 -</p> <p>- 小屋浦・北新地線 -</p> <p>広島県市町等運行路線再編促進費補助金を活用し、持続可能な運行を確保します。</p>
	タクシー		鉄道や民間路線バス、坂町循環バスが運行していない場所や時間帯での移動への対応や、個別ニーズにきめ細かく対応する役割を担います。	交通事業者との連携した取組により一定以上の需要を確保します。

▼交通結節点等の位置付け・役割

位置付け	駅・バス停	役割
交通結節点	JR 坂駅 坂駅バス停	鉄道、坂町循環バス、タクシーを結節する鉄道駅、バス停。
乗継拠点	済生会広島病院前バス停 フジグラン安芸前バス停	坂町循環バスと民間路線バスを結節するバス停。

4) 人口及び施設の分布と公共交通網の重ね合わせ

- ・2) 人口及び施設の分布 及び 3) 公共交通網を重ね合わせると、現況の公共交通網は人口や施設の分布と概ね整合していることがうかがえます。



▲人口及び施設の分布と公共交通網の重なり

出典：令和2年国勢調査、国土数値情報、各社HP・坂町HP、下図は地理院地図

2-2. 前回計画の総括

1) 前回計画の概要

- ・ 前回計画では、「安心な暮らしを守る」や「地域の活力を支える」、「交流を支える」といった地域公共交通に求められる役割を整理した上で、「安心な暮らしを守るとともに、賑わいづくりに貢献する、便利でわかりやすく持続する地域公共交通」を目指す姿に掲げ、「安心・信頼」、「便利で分かりやすい」、「地域との協働による持続可能性の向上」の三つの基本方針を柱に計画を構成しました。
- ・ 次ページに、前回計画の体系を示します。

上位計画によるまちづくりの方向性

[坂町第4次長期総合計画]
(将来像)自然に恵まれた
健康で文化的な住みよいまち

- ・均衡ある地域の発展、地域間格差の解消、活力あるまちを目指す
⇒ 公共交通ネットワークの充実を図る

[坂町まち・ひと・しごと創生総合戦略]
(基本理念)親から子へ、子から孫へと
歴史・文化・地域を
まもっていくことのできるまち

- ・基本目標1：坂町への新しい人の流れをつくる
- ・基本目標2：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ・基本目標3：坂町に住みたくなる賑わいの創出
- ・基本目標4：安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する
⇒ 生活交通体系の利便性向上

評価指標の達成状況・施策の実施状況

[評価指標の達成状況]

○未達成の評価指標

- ・「JRとの乗り換え」利便性
- ・循環バス利用者満足度
- ・ルートやダイヤの分かりやすさ
- ・循環バス利用者数

⇒第2次計画で設定する施策によって、未達成項目の達成を目指します

現況からみた地域公共交通の問題点

- ① ダイヤの問題
- ② 路線の問題
- ③ バス待合い環境の問題
- ④ 乗り継ぎの問題
- ⑤ 地域公共交通の持続性の問題

地域公共交通に求められる役割

- ① 町民の安心な暮らしを守る移動手段
- ② 将来都市構造の基軸となり、地域活力を支える連絡手段
- ③ 交流を支える回遊手段

地域公共交通の課題

- ① 将来のまちづくりを支える地域公共交通網の強化
- ② ニーズに応じた見直しと利用促進による利用者の維持・確保
- ③ 利用者の快適性の向上
- ④ わかりやすい地域公共交通網への改善
- ⑤ 公共交通に関する住民の認知と意識の向上

目指す将来像

安心なくらしを守るとともに、賑わいづくりに貢献する、便利でわかりやすく持続する地域公共交通

基本方針1：将来まちづくりを支え安心・信頼して利用できる地域公共交通をつくります

目標1：災害発生時でも安心して利用できる体制の確立

評価指標	現況値	目標値
・災害発生時において交通事業者その他関係機関と連携し、運行情報の交換・発信を行う仕組みの確立	未確立	体制を確立

施策① 災害時の関係機関との連携

- ・交通事業者との連携を目指した協定（町主体）
- ・正確な情報発信や臨機応変に対応できる仕組みづくり（広島県主体）

目標2：地域公共交通による都市拠点への来訪者の拡大

評価指標	現況値	目標値
・都市拠点のバス停（坂駅、フジグラン安芸前）での坂町循環バス日平均乗降者数の合計	[平日] 177人/日	[平日] 223人/日

施策② 坂町循環バスの運行日・運行時間の改善

- ・ニーズに応じた時間帯の運行
- ・ニーズに応じた運行日の設定
- ・他の交通機関と乗り継ぎしやすいダイヤ設定

施策③ 商業施設等と連携した利用促進策の実施

目標3：乗り換えの利便性を強化

評価指標	現況値	目標値
・坂町循環バス利用者の「JRとの乗り換え」を不便に感じる人の割合	19.1%	10.0%

施策② 坂町循環バスの運行日・運行時間の改善 ※再掲

- ・他の交通機関と乗り継ぎしやすいダイヤ設定

施策④-1 情報提供に関する改善【既存利用者へ】

- ・地域公共交通マップの作成

施策⑤ 坂町循環バスデータの標準化（検索サービスでの情報提供）

基本方針2：便利でわかりやすい地域公共交通をつくります

目標4：坂町循環バス等の利便性の向上

評価指標	現況値	目標値
・坂町循環バスの利用者満足度	39.3%	50.0%

施策② 坂町循環バスの運行日・運行時間の改善 ※再掲

- ・ニーズに応じた時間帯の運行
- ・ニーズに応じた運行日の設定
- ・他の交通機関と乗り継ぎしやすいダイヤ設定

施策⑥ 安全・安心・快適な利用環境の構築

- ・バス停への上屋・ベンチの設置拡充
- ・乗務員の定期的な研修・教育
- ・老朽化車両の更新

施策⑦ 運行ルートの改善

- ・道路整備に伴うバスルート変更の検討
- ・坂駅南口への循環バス乗り入れの検討
- ・近隣市町に直通するバス路線設定の要望

目標5：地域公共交通の情報提供の充実

評価指標	現況値	目標値
・坂町循環バス利用者の「ルートやダイヤのわかりやすさ」に不満を感じる人の割合	14.2%	10.0%

施策④-1 情報提供に関する改善【既存利用者へ】 ※再掲

- ・地域公共交通マップの作成
- ・地域に特化した時刻表・バスマップの作成

施策⑤ 坂町循環バスデータの標準化（検索サービスでの情報提供） ※再掲

基本方針3：地域との協働により持続可能な地域公共交通をつくります

目標6：地域の関心の向上と自発的な利用の拡大

評価指標	現況値	目標値
・坂町循環バスの利用者数	51,600人/年	64,900人/年

施策④-2 情報提供に関する改善【新規利用者へ】

- ・モビリティ・マネジメントの実施
- ・免許返納の促進と合わせた地域公共交通のPR

施策⑧ 新しいモビリティ導入の研究・調査

▲坂町第2次地域公共交通網形成計画の体系

2) 前回計画の評価と本計画

- ・前述の体系のもと、運行日・運行時間の見直し、乗り換えや情報提供に関する改善、検索サービスでの情報提供など、計画に位置付けられた施策の推進を目指してきました。
- ・その結果、次ページに整理する通り、運行日や運行本数の拡充等により、利用者満足度など一部の指標では目標値を上回るなど、数値目標の面でも改善が見られました。一方で、情報提供や周知の面では、取組内容が必ずしも十分に利用者へ伝わっていない状況も確認され、また、地域との連携や町民の公共交通利用を促す取組については、引き続き取組を継続・強化していく必要があることが明らかとなりました。
- ・これらの成果と課題は、本計画においては、これまで整えてきた運行サービスを土台としつつ、情報発信や地域との関係づくりをより重視していく必要性を示唆しています。

▼前回計画の評価

基本方針	目標	目標に対する評価指標	当初値 (令和元年)	目標値 (令和6年)	現況値 (令和7年)	達成状況	改善状況	施策		実施状況	評価
1. 将来まちづくりを支え安心・信頼して利用できる地域公共交通をつくります	1. 災害発生時でも安心して利用できる体制の確立	災害発生時において交通事業者その他関係機関と連携し、運行情報の交換・発信を行う仕組みの確立	未確立	体制の確立	未確立	未達	変化無し	施策①	災害時の関係機関との連携	・関連機関との協定締結には至っていない	関係機関との協定締結等には至っていないものの、災害により町内の公共交通機関が運休し、町民の移動手段の確保が困難となるリスクは依然存在していることから、引き続き災害リスクへの備えが必要です。
	2. 地域公共交通による都市拠点への来訪者の拡大	都市拠点のバス停（坂駅、フジグラン安芸前）での坂町循環バス日平均乗降者数の合計	[平日] 177 人/日	[平日] 223 人/日	[平日] 177 人/日	未達	変化無し	施策②	坂町循環バスの運行日・運行時間の改善	・横浜・北新地線、小屋浦・北新地線の増便 ・土曜運行の実施 ・循環バス車内でJRのダイヤと紐づけた時刻表を配布	運行日・運行本数の改善や情報提供の充実に取り組んでいるものの、指標の対象となるバス停では乗降者数の増加は確認できませんでした。今後は、主要施設と連携した情報発信等の一層の強化が求められます。一方で、循環バスは地域の生活を支える移動手段であることから、特定の施設に限定した評価にとどまらず、利用者数全体の動向を継続的にモニタリングしていくことが重要です。
								施策③	商業施設等と連携した利用促進策の実施	・フジグラン安芸や済生会広島病院などに依頼し、時刻表の配布や路線図の掲示を実施	
	3. 乗り換えの利便性を強化	坂町循環バス利用者の「JR との乗り換え」を不便に感じる人の割合	19.1%	10.0%	18.8%	未達	改善	施策②	坂町循環バスの運行日・運行時間の改善	・横浜・北新地線、小屋浦・北新地線の増便 ・土曜運行の実施 ・循環バス車内でJRのダイヤと紐づけた時刻表を配布	JRとの乗り換えについては引き続き課題として認識されています。しかし、JRのダイヤ改正の都度、循環バスのダイヤを大幅に見直すことは、既存利用者の利便性を損なうおそれがあります。このため、今後は乗り換え満足度を単独の評価指標として用いるのではなく、情報提供の工夫や利用者数等の動向を踏まえた総合的な視点から、乗り換えの利便性を把握することが重要です。
								施策④-1	情報提供に関する改善【既存利用者へ】	・各路線に特化したポケット時刻表を車内や公共施設で配布	
								施策⑤	坂町循環バスデータの標準化（検索サービスでの情報提供）	・GTFSデータの作成・維持更新を実施	
2. 便利でわかりやすい地域公共交通をつくります	4. 坂町循環バス等の利便性の向上	坂町循環バスの利用者満足度	39.3%	50.0%	55.4%	達成	改善	施策②	坂町循環バスの運行日・運行時間の改善	・横浜・北新地線、小屋浦・北新地線の増便 ・土曜運行の実施 ・循環バス車内でJRのダイヤと紐づけた時刻表を配布	利用者満足度は目標値を上回っており、運行日や運行本数の増加により、利用のしやすさが向上したことが背景にあると考えられます。
								施策⑥	安全・安心・快適な利用環境の構築	・令和6年度に平成ヶ浜二丁目バス停に上屋とベンチを設置 ・令和6年度からは、タクシー協会が実施している、安全管理や接遇などについての研修へ参加	
								施策⑦	運行ルートの改善	・町内道路の整備に合わせたルート変更や坂町南口への乗り入れは、他交通への支障や運行上の安全性から実現に至っていない ・高速バスの停車や既存バス路線の延伸について要望	
	5. 地域公共交通の情報提供の充実	坂町循環バス利用者の「ルートやダイヤのわかりやすさ」に不満を感じる人の割合	14.2%	10.0%	14.8%	未達	悪化	施策④-1	情報提供に関する改善【既存利用者へ】	・各路線に特化したポケット時刻表を車内や公共施設で配布	各種取組を実施してきたものの、ルートやダイヤに関する分かりやすさについては、利用者に十分に伝わっていない状況がうかがわれ、既存の取組が十分認知されていない可能性もあります。
								施策⑤	坂町循環バスデータの標準化（検索サービスでの情報提供）	・GTFSデータの作成・維持更新を実施	
3. 地域との協働により持続可能な地域公共交通をつくります	6. 地域の関心の向上と自発的な利用の拡大	坂町循環バスの利用者数	51,600 人/年	64,900 人/年	64,100人/年 ※令和6年度実績	未達	改善	施策④-2	情報提供に関する改善【新規利用者へ】	・循環バスの見直しを契機としたマップや利用動機付けチラシの配布等については、随時実施	利用者数は前回調査から増加しているものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出行動や公共交通の利用が抑制された状況が続いてきたこともあり、利用の回復には一定の時間を要しています。新型コロナウイルス感染症の影響を受けた行動変化が残っていることも踏まえ、引き続き利用促進に向けた取組が必要です。
								施策⑧	新しいモビリティ導入の研究・調査	・「グリーンスローモビリティ」については、調査を行ったが、課題が多く導入見送り	

2-3. 地域公共交通が目指す姿

- ・上位・関連計画における将来のまちづくりの姿として、坂町第5次長期総合計画では、まちの将来像として「自然に恵まれた健康で文化的な住みよいまち」が掲げられています。
- ・また、前回計画においては、「安心なくらしを守るとともに、賑わいづくりに貢献する、便利でわかりやすく持続する地域公共交通」が目指す姿として掲げられていました。
- ・これらの目指す姿を踏まえながら、坂町の地域公共交通が町民の立場に立ち持続可能なものとするため、以下の目指す姿を設定しました。

坂町の地域公共交通が目指す姿

町民みんなで、交通とまちづくりを考え、 安心で豊かな暮らしに繋がる持続可能な地域公共交通

- ・この新たな目指す姿に込めた考え方は以下に示す通りです。町民の皆様と目指す姿を共有しながら、持続可能な地域公共交通を目指します。

フレーズ	考え方
町民みんなで、交通とまちづくりを考え	<ul style="list-style-type: none">・各町民の地域公共交通の利用有無を問わず、循環バスが「坂町での暮らしに重要である」との高い意識は、地域の支えあいを象徴しています。→参考資料編 p.76(坂町循環バスは坂町での暮らしに重要か 住民アンケート)・地域公共交通を取り巻く環境が変化し続ける社会において、町民と一緒に交通やまちづくりを考える地域を目指すメッセージを込めています。
安心で豊かな暮らしに繋がる	<ul style="list-style-type: none">・坂町の海・山の自然豊かでゆとりある地域特性を活かした「豊かな」暮らしに繋がる公共交通を目指します。・上位計画の将来像、基本テーマと整合した考え方です。
持続可能な地域公共交通	<ul style="list-style-type: none">・町民と一緒にあって、継続的かつ、柔軟に地域公共交通のあり方を考えながら、生活に必要な移動需要を満たしていくことによって、安心で豊かな暮らしに繋がる地域公共交通こそが持続可能性を高めていくと考えています。

2-4. 基本方針・課題の設定

1) 基本方針の設定

- ・2-3.で設定した「地域公共交通が目指す姿」について、現状との乖離を踏まえた課題の抽出や、今後の施策検討を行う上での視点を明確にするため、3つの観点に切り分けて整理します。
- ・その上で、観点ごとに達成に向けた基本方針を以下の通り設定します。

坂町の地域公共交通が目指す姿



▲目指す姿の達成に向けた3つの基本方針

2) 課題の設定

- ・ 前項で設定した基本方針に対して、目指す姿と現状との乖離から、以下の 7 つの課題を整理します。
- ・ 次ページ以降に、各課題の導出に至った現状診断の結果を整理します。

基本方針1 安心して豊かな暮らしへ 貢献する地域公共交通を つくります	課題1 地域公共交通の利便性向上 公共交通を利用する人が、より快適・便利 に利用できるようにします。 課題2 既存サービスの周知強化 公共交通を利用する人が、公共交通サー ビスを十分に使いこなせるようにします。 課題3 高齢者等への配慮 高齢者等が安心して循環バスを利用でき るようにします。
基本方針2 地域公共交通の 持続可能性を高めます	課題4 運行経費の持続的な確保 現状のサービス水準を継続するために必 要な資金を確保し続けられるようにします。 課題5 循環バスの継続的な運行 現状のサービス水準を継続するために必 要な人材・資材・設備を確保し続けられる ようにします。
基本方針3 基本方針1・2を底上げ するためにまちづくり・ 地域と連携します	課題6 地域ぐるみでの交通の活性化 まちや地域が公共交通の利用を促せるよ うにします。 課題7 まちの活性化への貢献 循環バスがまちの拠点に人を運べるよ うにします。

▲基本方針別の課題一覧

(1) 課題 1 地域公共交通の利便性向上

- ・ 課題 1 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題1

地域公共交通の利便性向上

公共交通を利用する人が、より快適・便利に利用できるようにします。

- 実態調査の結果等 -

■運行ルート・待合環境・JR 乗継

- ・ 循環バスの「全体的な満足状況」は「満足」、「どちらかといえば満足」を合計し 55.4%と前回計画の目標を達成しており、一定の水準にあります。→参考資料編 p. 128 (満足度 循環バス利用者アンケート)
- ・ 一方で、待合環境や、運行情報の入手のしやすさは満足度が相対的に低い状況にあります。また、運行ルート、待合環境、JR との乗継、運行状況に関する情報の入手のしやすさについては改善を求める声が多い状況にあります。→参考資料編 p. 128 (満足度 循環バス利用者アンケート)、p. 129 (改善希望 循環バス利用者アンケート)
- ・ ただし、JR との乗継について、JR の運行本数の多さから、極端に長い乗継待ち時間は発生していません。→参考資料編 p. 39 (JR 及び循環バス時刻表)

< 現状診断 >

- ・ すでに一定の評価を得ている循環バスですが、より満足度が高い公共交通として豊かな暮らしに貢献するため、利便性の高い公共交通網を目指すことが求められます。
- ・ 特に、待合環境、運行情報の入手のしやすさ、JR や路線バスと循環バスとの乗継のしやすさについて、改善の余地があります。

- 実態調査の結果等 -

■運行本数・運行日

- ・ 利用者アンケート、循環バス座談会等からは循環バスの運行本数や運行日について、さらなる充実を望む意見が挙がっています。→参考資料編 p. 128 (満足度 循環バス利用者アンケート)、p. 129 (改善希望 循環バス利用者アンケート)、p. 163 (循環バス座談会 意見一覧)
- ・ しかし、土曜運行により循環バス事業の支出額は増加している一方、利用者増加による運賃収入の増加は、支出の増加に追いついていません。→参考資料編 p. 51 (循環バス年度別収支)
- ・ また、循環バスは現行の運行本数でも、午後時間帯は利用が伸び悩んでいる状況にあります。→参考資料編 p. 48、49 (循環バス便別利用者数 利用実態調査)

< 現状診断 >

- ・ 持続可能性への懸念や、現状の利用実態を鑑み、現状のサービスレベルを維持することを基本と考えます。

(2) 課題 2 既存サービスの周知強化

- ・課題 2 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題2

既存サービスの周知強化

公共交通を利用する人が、公共交通サービスを十分に使いこなせるようにします。

- 実態調査の結果等 -

- ・循環バスの既存利用者は情報提供（ルート・ダイヤのわかりやすさ）について大きく不満を感じていません。→参考資料編 p. 128（満足度 循環バス利用者アンケート）、p. 163（循環バス座談会 意見一覧）
- ・一方で、車内での回数券販売や時刻表の配布など、すでに実施されているサービスについて循環バス利用者から「知らなかった」という声が挙げられている他、路線バス利用者の循環バスに対する認知度が低下傾向にあります。→参考資料編 p. 163（循環バス座談会 意見一覧）、p. 154（循環バスの認知状況 路線バス利用者アンケート）

< 現状診断 >

- ・公共交通利用者にとって、情報が利用者に十分に届いていないことが課題であると考えられます。より満足度の高い公共交通として日常の暮らしを支えるために、公共交通のサービスや利用方法について分かりやすく周知することが求められます。

(3) 課題 3 高齢者等への配慮

- ・課題 3 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題3

高齢者等への配慮

高齢者等が安心して循環バスを利用できるようにします。

- 実態調査の結果等 -

- ・循環バスは、買い物や通院など、高齢者の日常生活に欠かせない移動手段として多く利用されています。→参考資料編 p. 112（回答者属性 循環バス利用者アンケート）
- ・しかし、バス停までの徒歩移動や、荷物を持った状態での乗り降りが負担になっているとの指摘もあります。→p. 163（循環バス座談会 意見一覧）
- ・また、乗り心地の改善や乗降時に運転手のサポートを求める意見も挙がっています。→参考資料編 p. 129（改善希望 循環バス利用者アンケート）、p. 163（循環バス座談会 意見一覧）

< 現状診断 >

- ・循環バスは高齢者等の移動に制約のある人々の生活を支える重要な交通手段となっている一方で、利用のしやすさには改善の余地があります。誰もが安心して移動できる環境を整えるため、高齢者等への配慮を踏まえた取組が求められます。

(4) 課題 4 運行経費の持続的な確保

- ・課題 4 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題4

運行経費の持続的な確保

現状のサービス水準を継続するために必要な資金を確保し続けられるようにします。

- 実態調査の結果等 -

■運賃収入

- ・循環バスの支出額は令和 2 年度以降増加傾向にありますが、利用者の増加による運賃収入の伸びは、支出の増加に追いついていません。→参考資料編 p. 51 (循環バス年度別収支)
- ・さらに、人口減少の影響により、循環バスの利用者数は減少すると見込まれています。→参考資料編 p. 147 (将来利用者数の試算 循環バス利用者アンケート)
- ・住民アンケートでは、利用の障壁として「運行本数等の充実」、「情報提供の分かりにくさ」、「JR との乗り継ぎにくさ」が挙げられています。→参考資料編 p. 75 (循環バスを利用したいと思う条件 住民アンケート)
- ・また、路線バス利用者の中には循環バスへの乗換を希望する人もおり、その条件として「ルート・ダイヤの分かりやすさ」が重視されています。→参考資料編 p. 157 (乗換利用する条件 路線バス利用者アンケート)

< 現状診断 >

- ・人件費や資材費の上昇による支出の増加を見据えると、人口減少下においても、利用のきっかけをつくることや移動時の選択肢として認識してもらうことで、利用者数・運賃収入をできるだけ維持することが求められます。

- 実態調査の結果等 -

■公的資金

- ・循環バスの運行経費の大部分は、公的資金によって賄われています。→参考資料編 p. 51 (循環バス年度別収支)
- ・また、住民アンケートでは「循環バスは重要」と回答した人が 9 割近くを占めており、町民は循環バスを生活に必要な公共サービスとして認識しています。→参考資料編 p. 76 (坂町循環バスは坂町での暮らしに重要か 住民アンケート)

< 現状診断 >

- ・循環バスのサービス水準を将来にわたって維持していくためには、公的資金の投入について引き続きその必要性について住民の理解を得ながら、計画的に確保していくことが必要です。

(5) 課題 5 循環バスの継続的な運行

- ・ 課題 5 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題5

循環バスの継続的な運行

現状のサービス水準を継続するために必要な人材・資材・設備を確保し続けられるようにします。

- 実態調査の結果等 -

■ 平時の運行継続

- ・ 循環バスの運転手の半数以上が 65 歳以上となっています。
- ・ また、令和 7 年度からは運転手に定年制（70 歳まで）が導入されることとなりました。

< 現状診断 >

- ・ 現在、運転手の半数以上が 65 歳以上となっており高齢化傾向にあるため、安定した運行を継続するよう体制を確保していくことが求められます。

- 実態調査の結果等 -

■ 災害時の運行継続

- ・ 平成 30 年 7 月豪雨の際には、循環バスは運休となりましたが、住民の移動手段を確保するため、災害からの復旧状況に応じてルートや時刻を設定した臨時バスを運行しました。

< 現状診断 >

- ・ 災害発生時においても移動手段の喪失をできるだけ抑え、住民の生活を支えられるよう、運行継続性を高める取組が求められます。

(6) 課題 6 地域ぐるみでの交通の活性化

- ・課題 6 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題6

地域ぐるみでの交通の活性化

まちや地域が公共交通の利用を促せるようにします。

- 実態調査の結果等 -

- ・住民アンケートでは「循環バスは重要」と回答した人が 9 割近くを占めており、循環バスが地域にとって重要な交通手段として認識されています。→参考資料編 p. 76 (坂町循環バスは坂町での暮らしに重要か 住民アンケート)
- ・また、商業施設や病院での情報掲示、敬老会での回数券配布など、地域の施設や団体による利用促進の取組が行われている他、一部の商業施設からは、情報掲示以外の取組への協力について前向きな意見も寄せられています。→参考資料編 p. 163 (循環バス座談会 意見一覧)

< 現状診断 >

- ・循環バスは行政だけではなく、地域全体で支え、活用していく土壌が既に形成されつつあり、地域と連携した公共交通の活性化が期待されます。

(7) 課題 7 まちの活性化への貢献

- ・課題 7 は以下の現状診断に基づき導出しました。

課題7

まちの活性化への貢献

循環バスがまちの拠点に人を運べるようにします。

- 実態調査の結果等 -

- ・小屋浦地区では、地区の活性化に向けた開発事業が進められています。→参考資料編 p. 28 (将来開発動向)
- ・また、坂町では立地適正化計画を策定し、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを推進する予定です。

< 現状診断 >

- ・将来のまちの構造に応じて、公共交通網も柔軟に見直していくことが求められます。

3. 施策

3-1. 施策

- ・ 2-3.の 2) 課題の設定で設定した課題の解決に向けて、以下の施策を推進します。

基本方針 1 安心して豊かな暮らしへ貢献する地域公共交通をつくります

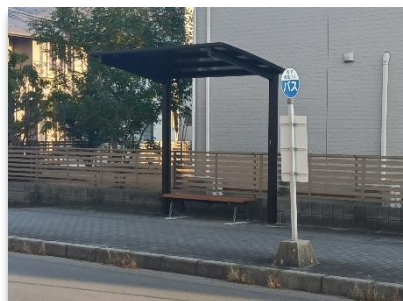
● 課題 1 地域公共交通の利便性向上

施策 1 循環バスを安全に、ストレス少なく待てるようにする取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) バス停への上屋・ベンチの設置拡充

- ・ 利用者の安全性確保を前提に、設置が可能な場所については、地域と連携しながら、バス停への上屋及びベンチの設置を進めます。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 住民・利用者の要望を基に設置の可能性を検討
 - － 調整が整い次第、設置



▲上屋・ベンチ整備済のバス停

(2) バス待ちが危険なバス停の安全確保

- ・ 狭あい道路上や歩道がない場所など、バス待ちが危険なバス停について、安全確保のための対策を実施します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度に候補箇所を調査・対策検討
 - － 令和 9 年度以降、対策実施



▲歩道が無い道路上のバス停

(3) リアルタイム運行情報の活用検討

- ・ 坂町循環バスについて、動的バス情報フォーマット（GTFS リアルタイム）データを整備し、Google マップや「くるけん」（広島都市圏バスロケサイト）でリアルタイムの運行情報を発信することを検討します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度に活用検討
 - － 令和 9 年度以降、検討結果に応じて導入



▲くるけん（広島都市圏バスロケサイト）
出典：くるけん HP

施策 2 循環バスと鉄道、循環バスと路線バスとを乗継しやすくする取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) JR との乗継に対する周知等

- ・ 現状、JR の運行本数の多さにより、極端な乗継待ち時間が発生していないことから、JR のダイヤと循環バスのダイヤを関連づけた時刻表を循環バス車内や JR 坂駅で配布することで、乗継利便性の向上を目指します。
- ・ また、JR のダイヤ改正により、乗継利便性が大きく低下する場合には、循環バスダイヤを調整することで、乗継利便性を確保します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 時刻表を継続配布
 - － JR のダイヤ改正内容を適宜確認

J R 呉線 坂駅時刻表 (南田・広島方面) 坂 - 北新地線

5	あき亀山	33	岩国	44	広島
6	岩国	31	由宇	44	広島
7	五日市	14	岩国	30	広島
8	広島	20	大野浦	28	広島
9	広島	7	岩国	21	広島
10	広島	8	岩国	28	広島
11	広島	8	岩国	28	広島
12	広島	7	岩国	27	広島
13	広島	7	岩国	27	広島
14	広島	7	岩国	27	広島
15	広島	7	岩国	27	広島
16	広島	7	岩国	27	広島
17	広島	7	岩国	27	広島
18	広島	7	岩国	27	広島
19	広島	7	岩国	27	広島
20	広島	7	岩国	27	広島
21	広島	7	岩国	27	広島
22	広島	7	岩国	27	広島
23	広島	7	岩国	27	広島
0	黒 - 普通	安芸 - 快速安芸路ライナー			

黄緑は坂駅バス停での乗降場内です。(ゆとりのある便をご案内しています。)

▲ 配布イメージ

(2) 路線バスと循環バスが停車するバス停での情報提供

- ・ 路線バスと循環バスの双方が停車するバス停において、循環バスの主な運行経路やダイヤ、運賃等の情報を提供します。
- ・ 路線バス利用者に対して循環バスの行き先や利用方法を分かりやすく伝えることで、円滑な乗り継ぎ利用を促進します。
- ・ 取組主体：坂町、路線バス事業者 (協力)
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度から設置方法の検討・調整
 - － 調整が整い次第、設置

施策 3 より使いやすい循環バスの実現に向けた取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) ダイヤやルート等の検討・調整

- ・ 新たな道路網の整備や住民要望等に応じて、既存の利用者の利便性に配慮した上で、坂町の住民にとってより使いやすい運行ルートやダイヤに調整します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 住民・利用者の要望を基に運行ルートやダイヤの調整の可能性を検討

(2) 循環バス利用者への簡易アンケートの設置

- ・ より使いやすい循環バスの検討に資する意見の把握を目的に、循環バス車内に簡易的なアンケートを設置します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度に実施準備
 - － 令和 9 年度にアンケート設置
 - － 以降、継続してアンケート回収



▲簡易アンケートの設置イメージ

出典：とさでん交通（株）HP

(3) 循環バス利用者座談会の実施

- ・ 路線の見直し等、必要な場合に応じて、循環バス利用者による座談会を開催し、今後の運行や取組の改善に資する意見の把握を行います。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 利用者意向の詳細な把握が必要な際、適宜実施



▲循環バス利用者座談会の様子

(4) キャッシュレス決済の導入検討

- ・ キャッシュレス化の進展する社会情勢や、利用者層の拡大に向け、キャッシュレスでの運賃支払いの導入を検討します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8～9 年度に導入検討
 - － 令和 10 年度以降、検討結果に応じて導入

施策 4 公共交通を使いこなしてもらう取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 循環バスの利用に際して認識されにくい事項の周知強化

- ・ 循環バス車内で時刻表を配布していることや回数券を販売していること等、十分に認知されていない循環バスの使い方について案内を作成し、循環バス車内等で周知します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 継続して周知、発信方法を適宜改善

(2) 公共交通マップの作成

- ・ 各種公共交通機関の路線図や時刻表をひとまとめにした、総合的な地域公共交通マップを作成し、町 HP での掲載、主要施設等での掲示・配布等を行います。
- ・ 特に JR 呉線が運休となった場合の交通手段として、海田市駅まで接続している路線バスがあることを周知します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度から作成し、順次配布・掲示



▲ 公共交通マップのイメージ
出典：江田島市 HP

施策5 高齢者等がバス停に行きやすくする取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) バス停への上屋・ベンチの設置拡充 ※再掲 施策1(1)

- ・ 用地及び安全性を確保した上で、バス停に上屋やベンチを整備します。
- ・ これにより、天候の影響や待ち時間の負担を軽減し、気軽にバスを利用できる環境を整えます。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 住民・利用者の要望を基に設置の可能性を検討
 - － 調整が整い次第、設置

(2) 高齢者等に配慮した運行ルート・バス停配置の見直し検討

- ・ バス停までの移動が負担となる高齢者等に配慮し、運行ルートの調整や、バス停位置の変更・新設について検討します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 住民・利用者の要望を基に運行ルートやバス停位置の調整の可能性を検討

施策6 循環バス運転手のサポート力を上げる取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 循環バス運転手の接遇向上

- ・ 発着時の安全確認や正着の徹底、急発進・急停止の防止など、安全運行に配慮した接遇のポイントを整理するとともに、荷物の持ち運び等に配慮が必要な利用者への対応方法をまとめた簡易マニュアルの作成・共有を行います。
- ・ あわせて、接遇向上研修等に継続的に参加し、高齢者や多様な利用者に配慮した対応力の向上を図ります。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和8年度から簡易マニュアルを作成し、順次活用開始
 - － 継続して接遇向上研修等に参加

● 課題 4 運行経費の持続的な確保

施策 7 公共交通を利用するきっかけを作る取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 循環バス体験イベントの開催検討

- ・ 利用方法等を体感してもらうことを目的に、循環バスをこれまで利用したことのない町民や、利用方法に不安を感じている層に対し、実際に「乗ってみる」機会を提供する、体験イベントの開催を検討します。

＜体験イベントのイメージ（案）＞

○循環バス無料乗車デー

- ・ 循環バスを無料で利用できる日を設定し、初めて利用する人や普段利用しない人にも試しに乗車してもらう機会を設けます。

○循環バス利用サポート乗車日

- ・ 特定日に、町職員が添乗員として乗車し、利用方法や主な目的地等を解説します。

- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度から企画・検討
 - － 準備が整い次第、実施

(2) 商業施設等と連携した循環バス利用の動機付けの検討・調整

- ・ 施設利用者に対して、循環バスを利用することへのメリット感が得られるような取組について検討・調整し、初めての利用や試し乗りにつながるきっかけづくりを目指します。
- ・ 取組主体：坂町、地域の施設（協力）
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度に施設との意見交換を実施
 - － 取組内容の調整ができ次第、実施

施策 8 公共交通を使える移動手段として認識してもらう取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 経路検索に反映される情報の更新

- ・ 現在作成・公表している循環バスの GTFS データについて、ルートやダイヤの改正内容に応じて適切に更新し、検索サービス等を通じた情報の取得しやすさを高めます。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － ルート・ダイヤの改正の都度、更新

(2) 乗り方マニュアルの作成・公表

- ・ 循環バスの利用方法を分かりやすく説明するマニュアルを作成し、坂町 HP 等で公表します。
- ・ 初めて循環バスを利用する方や、利用に不安を感じている方に向けて、乗車手順や支払い方法等を視覚的に伝えることで、利用のハードルを下げます。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度から作成し、順次公表



▲ 乗り方マニュアルのイメージ
出典：利府町 HP

(3) 公共交通マップの作成 ※再掲 施策 4 (2)

- ・ 公共交通が「利用可能な移動手段」としてどのような場面で活用できるのかを認識してもらうため、循環バスをはじめとする公共交通の運行ルートや停留所、主要な目的地との位置関係を分かりやすく整理した公共交通マップを作成・公表します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度から作成し、順次配布・掲示

(4) 路線バスと循環バスが停車するバス停での情報提供 ※再掲 施策 2 (2)

- ・ 路線バスと循環バスの双方が停車するバス停において、循環バスの主な運行経路やダイヤ、運賃等の情報を提供します。
- ・ 路線バス利用者に対して循環バスの存在や利用方法を分かりやすく伝えることで、循環バスへの乗り継ぎ利用や新規利用を促進します。
- ・ 取組主体：坂町、路線バス事業者（協力）
- ・ 取組時期：
 - － 令和 8 年度から設置方法の検討・調整
 - － 調整が整い次第、設置

施策 9 継続して公的資金を確保する取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 循環バスを支える仕組みの活用

- ・ 循環バスの運行経費にふるさと納税を活用することで、公共交通を地域全体で支える仕組みを構築し、持続的な運営につなげます。
- ・ 加えて、坂町循環バスが果たしている役割や意義について、循環バス HP 等を通じて発信し、町民や町外在住者の理解と共感の醸成を図ります。
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）も活用し、財源の安定的な確保・維持を目指します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 継続して実施、HP については適宜見直し

公共交通の必要性

県民の移動の公平性確保に対応できる交通手段

公共交通は、自転車などの移動手段を持たない高齢者や障害・生徒などにとって不可欠な移動手段であり、また、普段は自家用車を利用している県民にとっても代替の移動手段としてなくてはならないものです。

また、いづれは県民の多くが高齢者になり自家用車の運転ができなくなることを考えると、将来に向けて公共交通を地域の基として確保しておくことが重要です。

県民等の交流促進など、地域を活性化するための基盤

公共交通は、地域内の住民の移動手段として、また、観光客等来訪者の移動手段として、地域の経済を支える基盤として重要です。

活気のある、暮らしやすい地域づくりのためにも公共交通を維持・確保することが重要です。

▲ 公共交通の役割を解説する Web ページ
出典：茨城県 HP

施策10 継続的に循環バスを運行するための取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 運行に必要な人員や車両の確保

- ・循環バスを安定的に運行するため、運行管理者や運転手として対応可能な人材の確保・育成を進めます。
- ・具体的には、庁内職員が、継続的に NASVA（自動車事故対策機構）が主催する研修等に参加し、循環バスの運行管理や運転業務に必要な知識・技能を習得することで、運行体制の厚みを確保します。
- ・また、運転手の雇用条件、採用条件を適宜見直すことで、運行に必要な運転手数を継続確保します。
- ・あわせて、運転手の確保にあたっては、民間交通事業者と連携し、対象とした循環バスの求人情報の発信など、多様な人材の確保手法を検討します。
- ・車両や関連設備については、老朽化の状況を踏まえ、安全性や運行の継続性に配慮しながら、計画的な更新や維持管理を行います。
- ・取組主体：坂町
- ・取組時期：
 - － 継続して研修等へ参加、車両等の設備の維持管理・更新
 - － 適宜、人材確保手法の検討（運転手の雇用・採用条件の見直し等）

施策11 災害時の運行継続性を高める取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 災害時における運行手段の確保

- ・被災状況に応じて町が保有する車両を活用するなど、柔軟な運行形態により移動手段を確保し、地域住民の生活に必要な移動の継続を図ります。
- ・取組主体：坂町
- ・取組時期：
 - － 継続して実施

(2) 上位・関連自治体と連携した防災対策の推進

- ・国土交通省、広島県、周辺市町が実施する防災対策や災害時の交通対応に関する情報を平時から収集し、必要に応じて循環バスの防災対策に活用します。
- ・取組主体：国土交通省、広島県、周辺市町、坂町
- ・取組時期：
 - － 継続して情報を収集

●課題6 地域ぐるみでの交通の活性化

施策12 公共交通を地域と連携して広める・使いやすくする取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 商業施設等で掲示する広告物の作成・配布

- ・地域住民が日常生活の中で公共交通を移動手段の一つとして意識し、利用を検討するきっかけをつくるため、公共交通の利用を促す広告物を作成して商業施設や公共施設等で掲示します。
- ・取組主体：坂町、地域の施設（協力）
- ・取組時期：
 - － 継続して掲示、協力依頼
 - － 掲示内容は適宜改善

(2) 商業施設等と連携した循環バス利用の動機付けの検討・調整 ※再掲 施策7(2)

- ・施設利用者に対して、循環バスを利用することへのメリット感が得られるような取組について、商業施設等と連携して模索する中で、地域で公共交通を支える意識の醸成を目指します。
- ・取組主体：坂町、地域の施設（協力）
- ・取組時期：
 - － 令和8年度に施設との意見交換を実施
 - － 取組内容の調整ができ次第、実施

施策13 地域住民による循環バスの積極的な利用を促す取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 循環バス検討委員会での利用促進検討

- ・循環バス検討委員会において、関連データ（利用者数、時間帯別利用状況等）を確認しながら、利用促進に向けた循環バスのモニタリングを行います。
- ・簡易アンケートや座談会等で得られた意見を踏まえつつ、広報の取組や情報提供の改善、地域団体と連携した利用促進等について意見交換を行います。



▲循環バス検討委員会の様子

- ・なお、これらの会議等で、循環バスでの対応が困難な課題が生じた場合は、事業者や地域等による公共ライドシェア、ボランティア輸送等の新たな交通手段での対応も検討します。

※公共ライドシェアとは、自治体などが関与し、住民の移動を支えるために一般の車両を活用する交通サービス

- ・取組主体：坂町
- ・取組時期：
 - － 毎年1～2回程度開催

施策 14 拠点へ循環バスで行きやすくする取組

＜ 具体的な取組 ＞

(1) 小屋浦地区の再開発を踏まえた、運行ルートやダイヤの見直し

- ・ 今後整備予定の小屋浦地区における住宅・商業施設整備等の開発進捗を踏まえ、新たに発生・増加する移動需要に対応するため、既存の循環バスの運行ルート及びダイヤの見直しを行います。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 開発の進捗状況に応じて検討

(2) 立地適正化計画の策定に応じた、運行ルートやダイヤの見直し

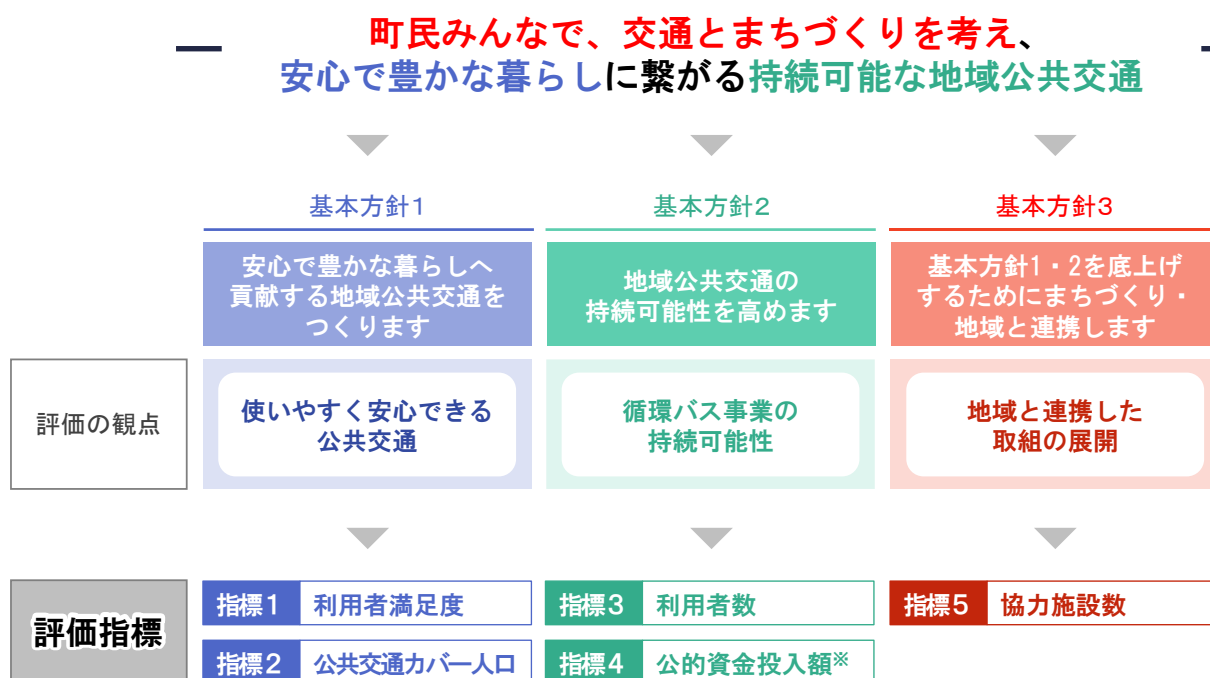
- ・ 令和 8 年度に策定予定の立地適正化計画において示される居住誘導区域及び都市機能誘導区域については、公共交通によるアクセス確保の観点から、既存の運行ルートやダイヤのあり方を検証します。
- ・ 取組主体：坂町
- ・ 取組時期：
 - － 令和 9 年度に検証

4. 評価指標と目標値

4-1. 評価指標と目標値

- ・本項では、目指す姿の実現に向けて、施策の成果を客観的に把握し、改善につなげるための評価指標と目標値を設定します。
- ・評価指標は、基本方針1が目指す「使いやすく安心できる公共交通」の実現状況を把握する指標（利用者満足度・公共交通カバー人口）、基本方針2が目指す「循環バス事業の持続可能性」を確認する指標（利用者数・公的資金投入額）、及び基本方針3が目指す「地域と連携した取組の展開」を測る指標（協力施設数）で構成します。

坂町の地域公共交通が目指す姿



▲本計画の評価指標

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、（地域旅客運送サービスの）収支を“地域公共交通計画の目標として定めるよう努めるものとする”とされています。坂町循環バスにおいては町が運行主体であり、必要経費から運賃収入を差し引いた収支差が即ち公的資金投入額となることから、本計画では、（地域旅客運送サービスの）収支と「指標4：公的資金投入額」が同一のものとします。

指標1 循環バスの利用者満足度（現況：55% → 目標：60%）

定義・算出方法

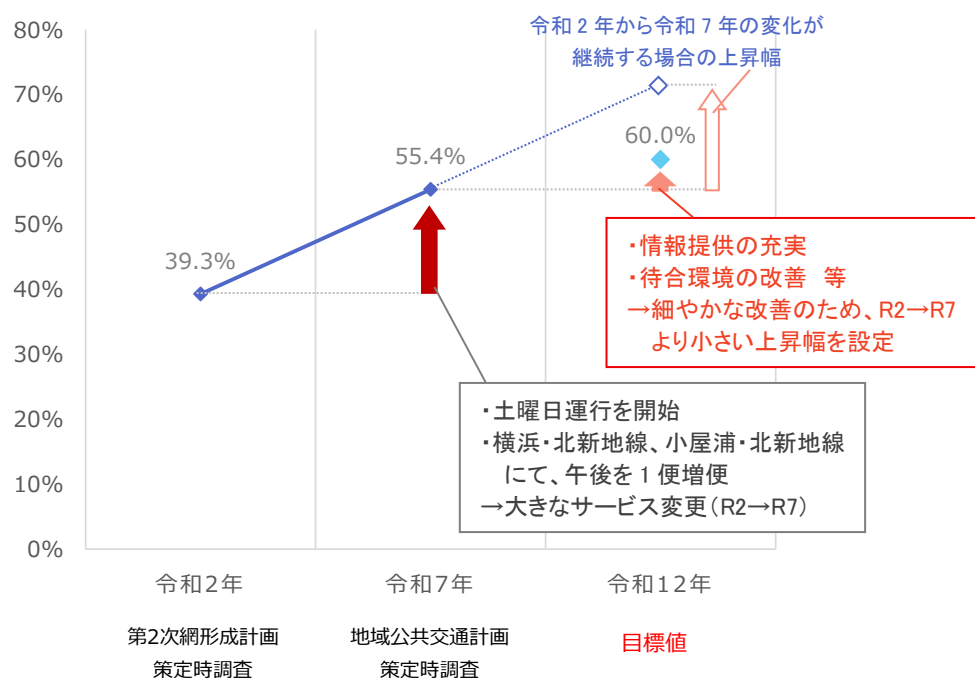
- ・循環バス利用者を対象としたアンケート調査において、循環バスの「総合的な満足度」について「満足」、「どちらかといえば満足」と回答した利用者の割合とします。

設定のねらい

- ・本指標は、循環バスを利用する住民が感じる「総合的な使いやすさ」を把握するために設定しています。
- ・待合環境、案内のわかりやすさ、乗継のしやすさなどの改善効果を把握するため、利用者の評価を通じてサービスの質の向上を測定します。

目標値の考え方

- ・目標値は、運行本数や運行日といった大きなサービス変更を前提とせず、情報提供の充実や待合環境の改善などを着実に進めることで達成可能な水準として、現況の55%から60%への向上を設定しています。



▲利用者満足度の推移

指標2 公共交通（鉄道・路線バス・循環バス）カバー人口（現況：99% → 目標：99%）

定義・算出方法

- ・鉄道駅から半径 1km 圏内及びバス停から半径 400m 圏内を公共交通カバー圏域とし、その中に居住する人口が町民全体に占める割合とします。

設定のねらい

- ・公共交通が地域にあることで、免許返納等により自家用車が使えなくなった町民も、安心して日常生活を送ることができます。
- ・本指標は、公共交通網が町内に行き渡っている状態を維持できているかを把握するために設定しています。
- ・循環バスは、利用実態や将来的な人流の変化等により運行内容の見直しを行うことがあります。が、その過程において新たな交通空白が生じないように管理します。

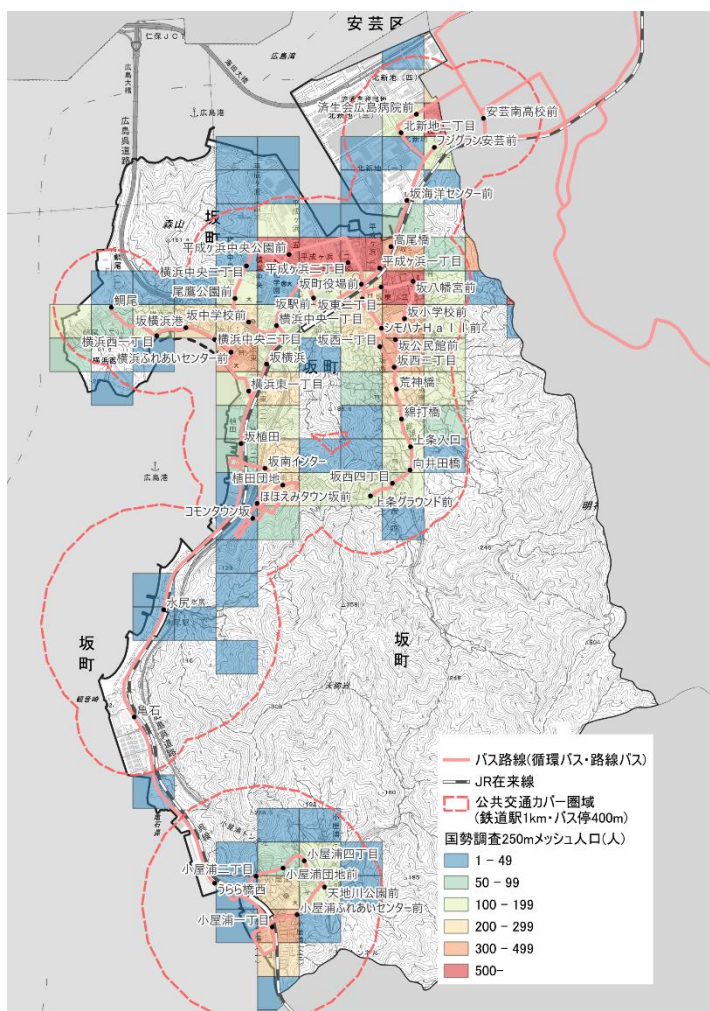
目標値の考え方

- ・現況では、鉄道・路線バス・循環バスにより町内人口の 99% がカバーされていることから、目標値はこの水準を維持する 99% としています。

→参考資料編 p. 42（等距離圏域）

- ・今後、ルートやダイヤの見直しを行う場合においても、公共交通へのアクセス可能性を低下させないことを原則とし、住民の移動機会を確保します。

※なお、鉄道・バスの圏域外もタクシーの運行区域となっている他、本町民生課において、障害者を対象とした福祉タクシー助成事業が行われています。



▲坂町の公共交通（鉄道・路線バス・循環バス）カバー圏域と人口分布

基本方針2 地域公共交通の持続可能性を高めます

指標3 循環バス利用者数（現況：64,118人 → 目標：64,118人以上）

定義・算出方法

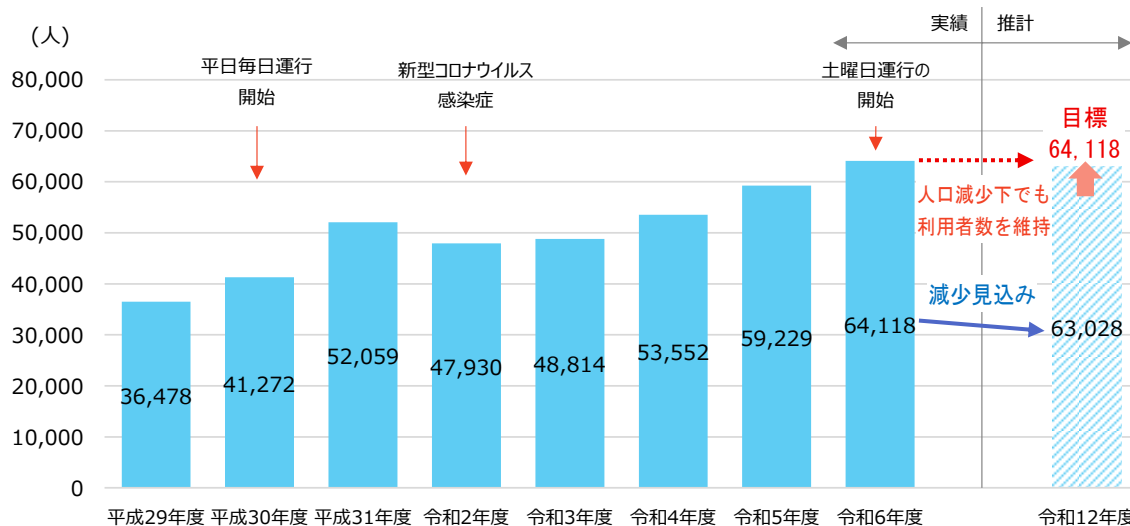
- ・運転手による降車カウント調査により、年間の利用者数を把握します。

設定のねらい

- ・循環バスは公的支援により運営される公共サービスであるものの、事業を継続していくためには、利用者が継続的に存在し、一定の運賃収入が確保されることが重要です。
- ・また、一定の利用者数が見込まれることは、循環バスに対する需要・必要性の存在を示すものであり、公的資金の投入について理解を得る上での根拠となります。
- ・このため、「利用者数」は、①収入の安定性を確認する指標であると同時に、②町民にとっての需要・必要性の大きさを把握する指標として位置付けます。

目標値の考え方

- ・今後、人口減少により、循環バスの利用者数は減少する見込みです。→参考資料編 p.147（将来利用者数の試算 利用者アンケート）
- ・目標値は、人口減少が進む中であっても現状の運賃収入を維持し、サービス水準を継続することを重視し、現況値である64,118人を下回らない水準（64,118人以上）としています。



▲循環バス利用者数の推移と計画終了時点の推計

指標 4 循環バスの運行に係る公的資金投入額（現況：46,309 千円 → 目標：46,309 千円以上）

定義・算出方法

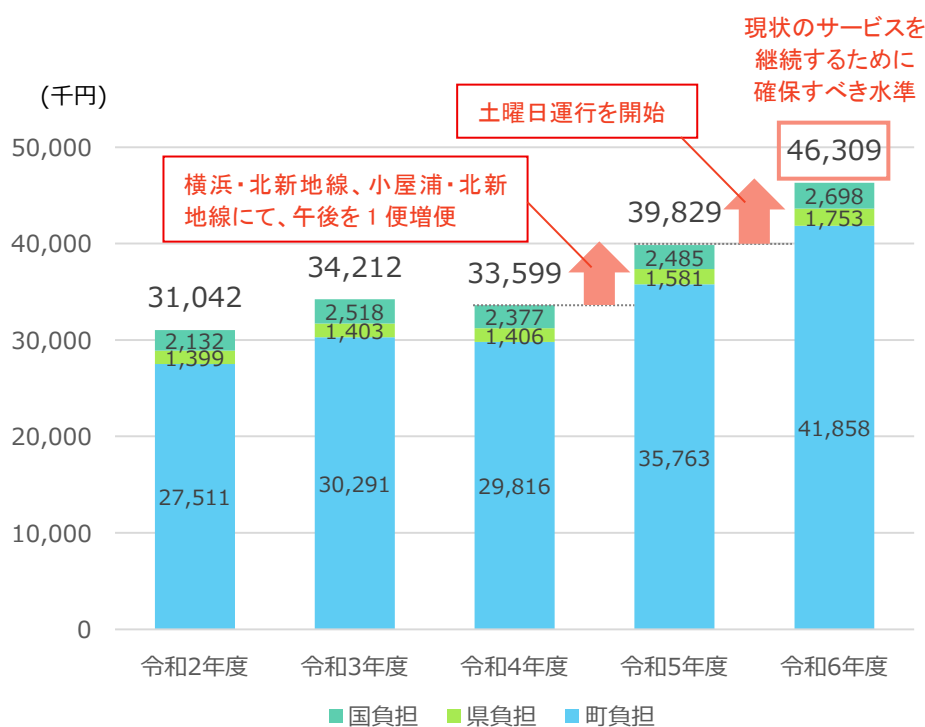
- ・坂町が循環バスの運行に充てている運行経費から運賃収入を差し引いた金額を坂町、広島県、国土交通省による公的資金の投入額として把握します。
- ・なお、設備更新など特定の時点において一時的に大きく発生する経費（備品購入費等）は対象外とします。

設定のねらい

- ・本指標は、循環バス事業を安定的に継続するために必要な公的資金の確保状況を把握するために設定しています。
- ・坂町循環バスは、運賃収入だけで運営することが難しく、必要な投資が不足すると、減便や路線縮小などにつながり、住民の移動機会が損なわれるおそれがあります。

目標値の考え方

- ・現行のサービス水準を維持するために必要な資金水準を「確保すべき基準」として明示し、目標値を 46,309 千円以上としています。人件費や燃料価格の変動などの外部要因にも対応しながら、必要な公的資金を適切に投入することで、運行の安定性と住民サービスの継続性を確保します。



指標5 情報発信への協力施設数（現況：2施設 → 目標：6施設）

定義・算出方法

- ・時刻表や路線図等の公共交通に関わる情報提供を行っている施設数を把握します。

設定のねらい

- ・本指標は、商業施設や医療施設など地域の主要な施設と連携した情報発信や利用促進を通じて、公共交通をまちの機能として支える仕組みづくりが進んでいるかを把握するために設定しています。

目標値の考え方



- ・すでに循環バスの情報発信に協力いただいている商業施設や医療施設等と同様に、住民アンケートにより町民の主要な目的地と確認された施設についても、循環バスの情報発信に関する協力を得ることを目標とします。

5. 推進体制と進行管理

- ・着実かつ効果的に施策を実施していくためには、社会経済情勢や利用者ニーズ、行財政状況など、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえながら、必要に応じて見直し・改善を行っていくことが重要です。
- ・このため、本計画では、施策の実施状況及び計画の達成状況を定期的に確認・評価し、関係者との議論を通じて、計画を適切に推進していくこととします。


1) 状況確認

- ・計画の達成状況と施策の実施状況について、それぞれ定期的に確認・評価していきます。
- ・国土交通省が公表する「自己評価シート」も活用しながら、議論を重ねていきます。

計画の達成状況	施策の実施状況
 <p>評価指標について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標値の達成状況 ・その要因、課題 ・指標に関連する施策のあり方 ・必要に応じて目標値の見直しを確認します。 	 <p>計画に位置付けた各施策について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取組内容、実施状況 ・課題 ・改善の方向性、今後の予定等を確認します。

2) 推進体制

- ・状況確認は多様な関係者が参加する、坂町地域公共交通会議及び坂町循環バス検討委員会で実施します。また、施策の具体化においては必要に応じて利用者から直接意見を聞く場として、坂町循環バス利用者座談会を開催します。

名称	坂町地域公共交通会議	坂町循環バス検討委員会	坂町循環バス利用者座談会
主な役割	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の全体的な方向性や計画の達成状況について審議 ・施策実施時の関係者間での合意形成、調整の場としても活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・施策の具体的な内容、実施状況を議論 ・各組織に関係する町民の意見を収集 ・施策実施時の広報等協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・施策への意見、感想 ・利用しての改善要望、アイデア等
主な構成員	専門的・制度的な観点を有する関係者で構成 学識経験者、商工会、福祉関係者、交通事業者、労働組合、道路管理者、関係行政機関 等	地域住民に身近な立場の関係者で構成 住民福祉協議会、老人クラブ、障害者福祉協会、民生委員、女性会、商工会、町役場担当部長 等	坂町循環バス利用者 
分担	計画の達成状況	施策の実施状況	

3) スケジュール

- ・状況確認のために坂町地域公共交通会議及び坂町循環バス検討委員会を毎年1～2回程度実施します。また、重要な施策を実施し評価を行う場合は、当該会議を随時実施します。
- ・概ね1年間のスケジュールは以下を予定しています。

▼年間想定スケジュール

	当該年度												次年度	
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
地域公共交通会議			●	・計画の達成状況（評価指標） ・昨年度の実施施策の結果 ・今年度の施策実施方針 ・次年度以降の方向性					●	・今年度の施策実施状況 ・次年度以降の方向性 〈地域公共交通確保維持事業〉 ・自己評価結果				
循環バス検討委員会				●			●	〈必要に応じて開催〉 ・施策への意見 ・施策実施への協力依頼 等						
座談会							●							
施策	（当該年度）事業の実施													
							予算要求						事業の実施	
地域公共交通確保維持事業（フィードバック路線）	（当該年度）事業期間									自己評価				
						（次年度）事業期間								

地域公共交通確保維持事業に係る事項の整理

- ・本項では、地域公共交通確保維持事業の活用にあたり、地域公共交通計画本体に位置付ける必要がある事項について整理します。

1) 当該事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

- ・本計画 p.6 「(2) 各公共交通の位置付け・役割」に定める通りです。

2) 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

- ・坂町が運行するコミュニティバスである坂町循環バスは、隣接する広島市や呉市を結ぶ広域幹線公共交通機関としての鉄道（JR呉線）や、北新地地区と熊野町や海田町を結ぶ幹線公共交通機関としての路線バス（広電バス、芸陽バス）に接続しているとともに、町内の各地区と大型スーパーや総合病院を有する北新地地区を結んでおり、通勤・通学で利用され、生活の基盤として定着しています。
- ・とりわけ、高齢者をはじめとする交通弱者の方に対しては、外出支援の役割も担っており、健康で文化的な生活を維持・向上するために重要な役割を果たしています。
- ・事業運営にあたっては、効率的な運行の検討・実施に努めていますが、採算面で年毎に厳しさを増すなか、地域内移動手段と広域幹線との接続による地域外移動手段を維持し、利便性の向上を図るため、国の地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）や広島県の市町等運行路線再編促進費補助金といった、補助事業を活用し運行系統を確保する必要があります。
- ・なお、坂・北新地線は、経路中の「フジグラン安芸前」バス停から「済生会広島病院前」バス停の区間において広島市域内を運行していますが、これは広島市域の高校付近にバス停を1か所設置しているためです。このバス停は、坂町内に居住する学生が広島市域内の高校へ通学するために設置しており、通学利用を除くと当該バス停から坂町方面へ向けての利用はほぼありません。従って、当該区間は坂町民の通学の利便性確保のため運行しているという実態であることから、一部町外を運行する経路が含まれる坂・北新地線の全線を坂町の公共交通として位置付けることとしています。

▼各種補助金の位置付け・役割

地域公共交通確保維持改善事業 (地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)	運 行 者：坂町 充当系統：坂・北新地線
【補助の内容】 運行経路に係る収支の赤字額の 1/2 の額（上限額あり）	
広島県市町等運行路線再編促進費補助金	運 行 者：坂町 充当系統：横浜・北新地線 小屋浦・北新地線
【補助の内容】 実車走行キロ数×補助単価×1/6	

3) 当該事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

- ・運行系統の概要は以下の通りです。
- ・補助対象系統で実施する目標達成のための施策・事業は本計画 p. 20「3. 施策」の全ての事業が該当します。

▼地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助金の活用
坂・北新地線	上条グラウンド前	済生会広島病院前	上条グラウンド前	自家用有償運送	路線定期	坂町(直営)	フィーダー補助

4) 本計画の区域内全体における定量的な目標・効果及びその評価手法

- ・本計画 p. 31 の「4. 評価指標と目標値」に示します。地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 第 17 条 第四項に掲げられる事項との対応は下表の通りです。

▼交付要項に掲げられる指標と本計画の指標の対応

要綱 第 17 条 第四項で定められる指標	本計画の指標
地域旅客運送サービスの利用者の数	指標 3 循環バス利用者数
費用に係る国又は地方公共団体の支出の額	指標 4 循環バスの運行に係る公的資金投入額
収支	同上※

※坂町循環バスにおいては町が運行主体であり必要経費から運賃収入を差し引いた収支差が即ち公的資金投入額となります。