

世羅町地域公共交通網形成計画

令和2年3月

世羅町

目次

I.	計画の概要	1
1.	計画策定の目的	1
2.	計画の位置づけ	1
3.	計画の区域.....	2
4.	計画の期間.....	2
II.	世羅町の現状	3
1.	位置・地勢	3
2.	人口.....	4
3.	施設分布	5
4.	観光施設	6
5.	通勤・通学の移動実態.....	8
6.	高齢者による交通事故・免許返納の状況	9
III.	世羅町のまちづくりの方向性	10
1.	上位計画	10
2.	関連計画	11
IV.	公共交通の現状	14
1.	公共交通網	14
2.	鉄道.....	16
3.	高速バス.....	17
4.	路線バス.....	18
5.	せらまちタクシー	20
6.	世羅町自家用有償旅客運送	23
7.	ボランティア輸送	24
8.	タクシー	25
9.	スクールバス.....	26
10.	駅及び主な停留所の待合環境	27
11.	外出支援事業	29
12.	町の財政負担.....	30

V.	住民・利用者ニーズの把握	31
1.	調査概要	31
2.	住民アンケート調査、利用者アンケート・ヒアリング調査	32
3.	世羅高校生アンケート調査.....	36
4.	住民意見交換会	39
VI.	各種調査結果から明らかになった現状・問題点	40
VII.	本計画において取り組むべき課題	52
VIII.	基本方針と目標	54
1.	目指すべき公共交通の将来像.....	54
2.	公共交通が果たすべき役割	55
3.	基本理念	56
4.	基本方針	56
5.	目標と目標達成状況の評価.....	57
6.	公共交通の見直し基準	63
IX.	事業内容	66
1.	事業体系	66
2.	事業内容	67
3.	事業実施主体と事業実施スケジュール	80
4.	計画の達成状況の評価と検証方法	82
X.	参考資料	83
1.	世羅町地域公共交通活性化協議会における検討経緯.....	83
2.	世羅町地域公共交通活性化協議会設置要綱.....	84
3.	世羅町地域公共交通活性化協議会委員名簿.....	86
4.	用語説明	87

I. 計画の概要

1. 計画策定の目的

本町では、人口減少や少子高齢化、自家用車に依存した生活スタイルの定着、運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は変化し続けています。このような環境変化に伴い、公共交通利用者の減少や、路線バスの減便・廃線といった公共交通サービス低下が進んできました。

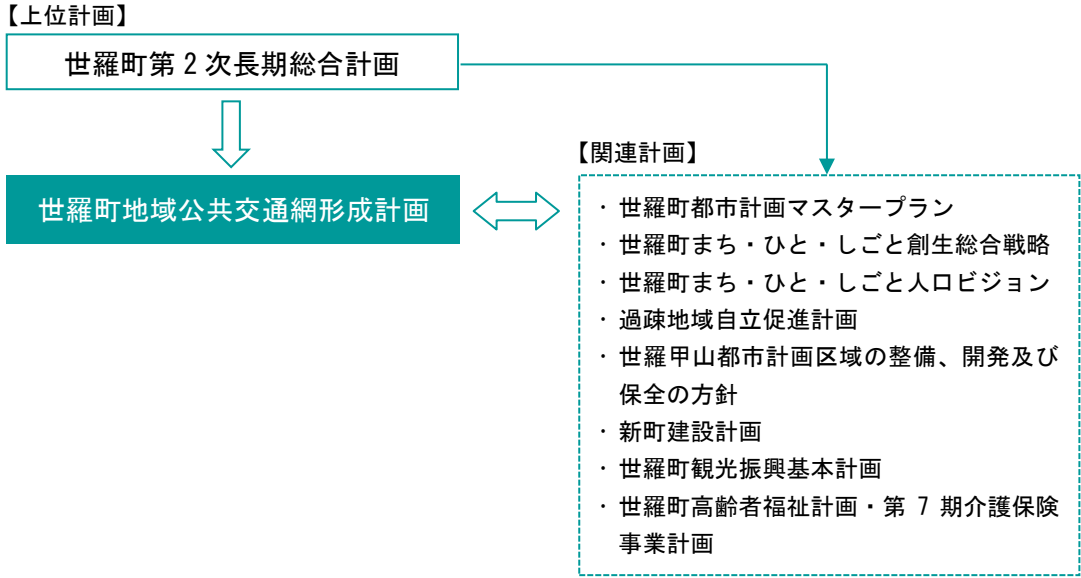
一方で、高齢者や学生など、自らの移動手段を持たない人にとって、公共交通は日常生活を支える上で必要不可欠なインフラの1つであり、高齢化の進展に伴い運転免許証返納者が増加すると予測される中、その必要性はますます高まっていくものと考えられます。

こうした中、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の果たすべき役割などを定める「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月に施行され、それを受けて平成 26 年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、地方公共団体が中心となり、交通事業者や関係者と連携し、持続可能な地域公共交通網の形成に取り組むことが明記されました。

このような背景を踏まえ、世羅町の現状や中山間地域の実態に即した持続可能な公共交通網の実現を図ることを目的として、「世羅町地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

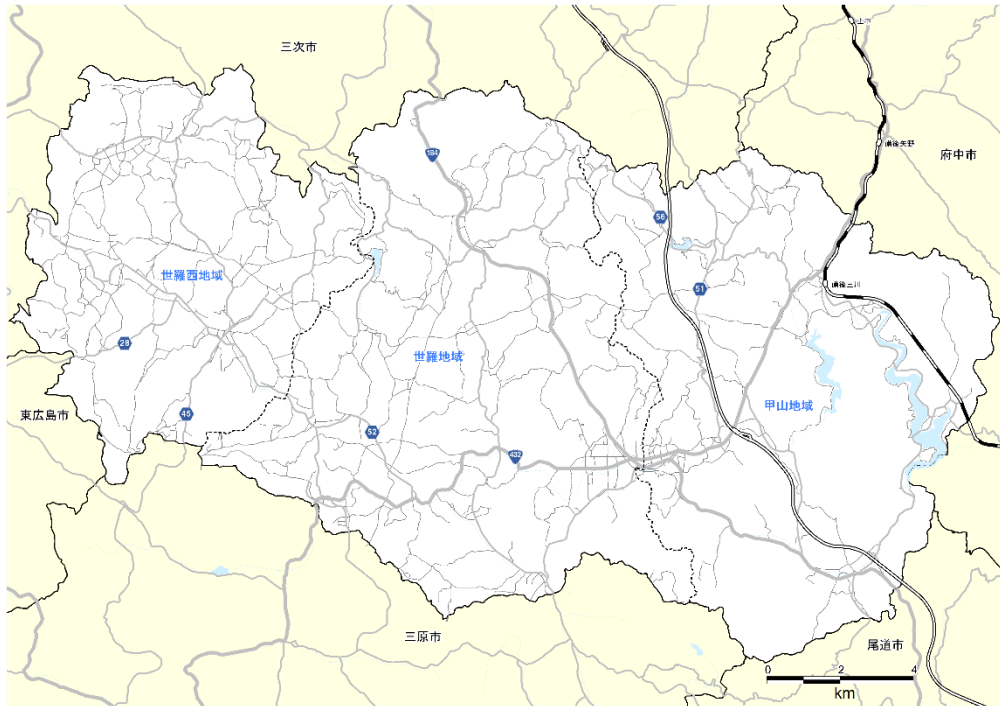
本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、上位計画である「世羅町第 2 次長期総合計画」に即し、各関連計画と整合を図るものとします。



3. 計画の区域

計画の区域は、世羅町全域を対象とします。

なお、本計画における一部の分析・整理を甲山地域（旧甲山町）、世羅地域（旧世羅町）、世羅西地域（旧世羅西町）に分けて行います。



図表 1 計画の区域と地域区分

4. 計画の期間

計画の期間は、令和 2 年度（2020 年度）から令和 6 年度（2024 年度）までの 5 年間とします。

	平成24年度 2012年度	~	平成27年度 2015年度	平成28年度 2016年度	~	令和元年度 2019年度	R2年度 2020年度	R3年度 2021年度	R4年度 2022年度	R5年度 2023年度	R6年度 2024年度	R7年度 2025年度
交通計画							世羅町地域公共交通網形成計画					
上位計画				世羅町第2次長期総合計画								
主な関連計画	世羅町都市計画マスタープラン											
		世羅町まち・ひと・しごと創生総合戦略										
			過疎地域自立促進計画									

図表 2 計画の期間

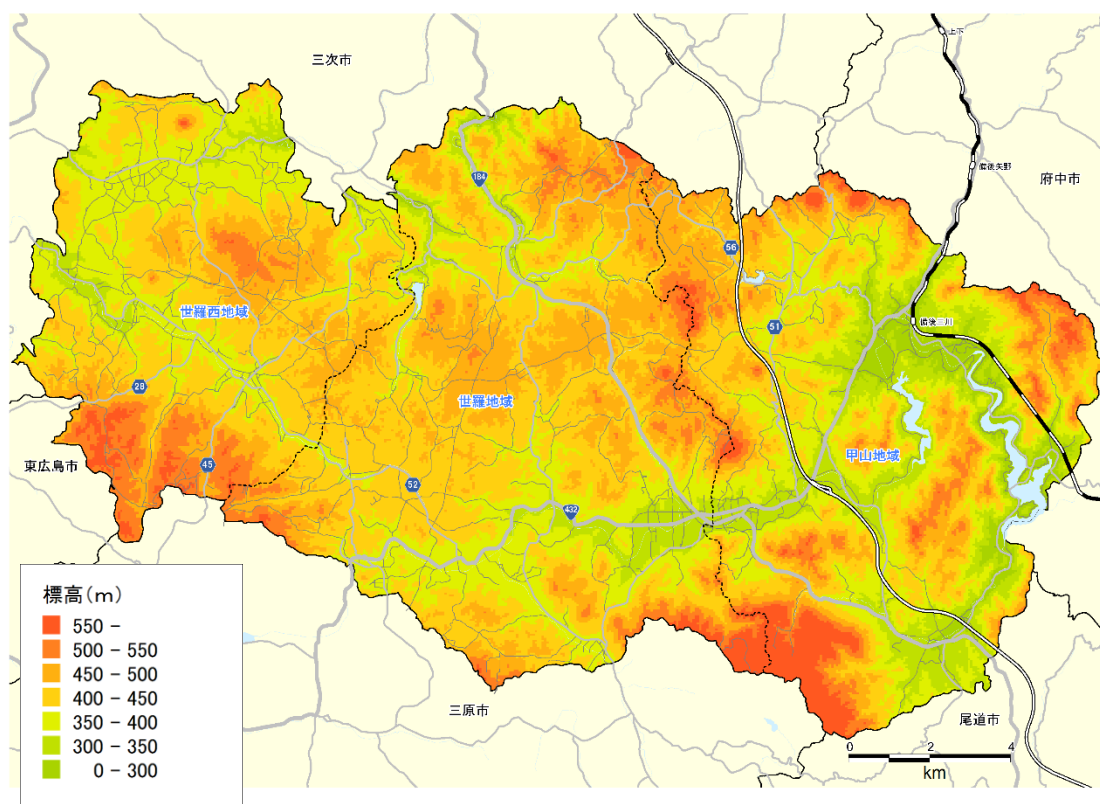
II. 世羅町の現状

1. 位置・地勢

- ・ 世羅町は広島県の中東部に位置し、周囲を府中市、尾道市、三原市、東広島市、三次市の 5 市に囲まれた、面積 278.14 km²の町です。
- ・ 近隣の中都市である尾道市、三原市、三次市の 20～30km 圏内にあり、広島空港にも約 30km と近い位置にあります。
- ・ 通称「世羅台地」と呼ばれる標高 350 m～450mの小起伏山地と、芦田川や美波羅川等沿いの扇状地性低地から構成されています。



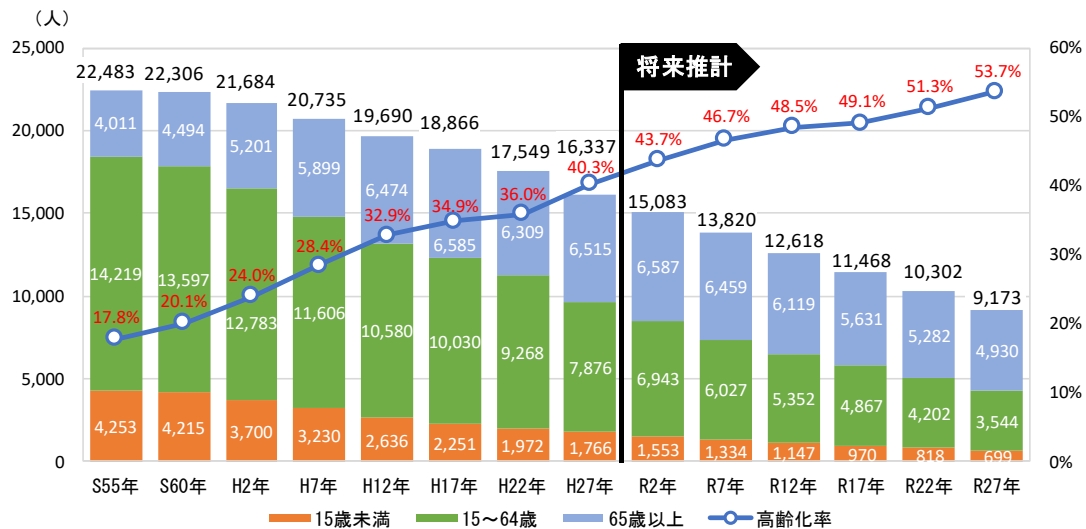
図表 3 本町の位置



図表 4 地勢

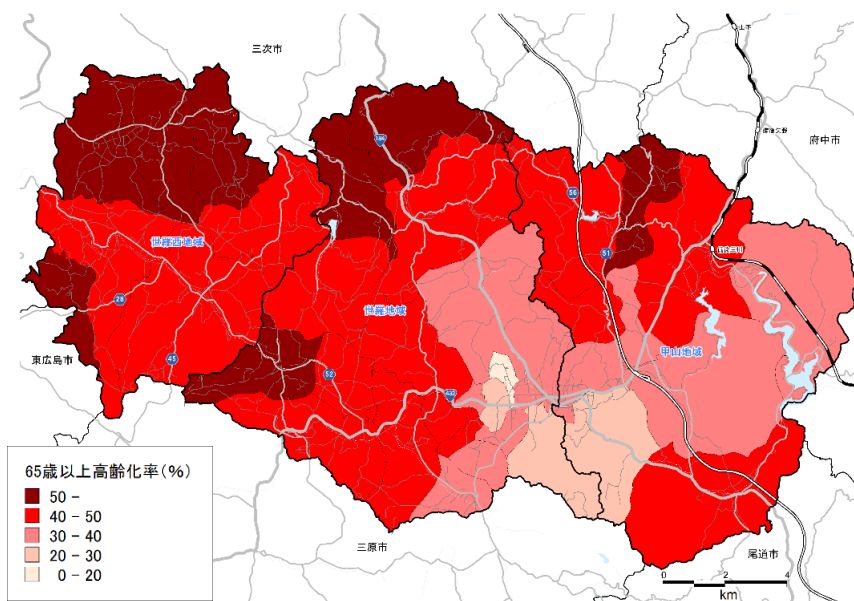
2. 人口

- ・ 人口は昭和 25 年でピークを迎え、その後人口減少と高齢化率の上昇が続いており、平成 27 年の人口は 16,337 人、高齢化率は 40.3%です。
- ・ 町の西部・北部の高齢化率が高く、世羅西地域は全域で 40%以上となっています。
- ・ 今後も人口減少と高齢化の進展が続くと推計されています。



資料：国勢調査（S55年～H27年）、国立社会保障・人口問題研究所（R2年～R27年）

図表 5 年齢3区分別人口と高齢化率

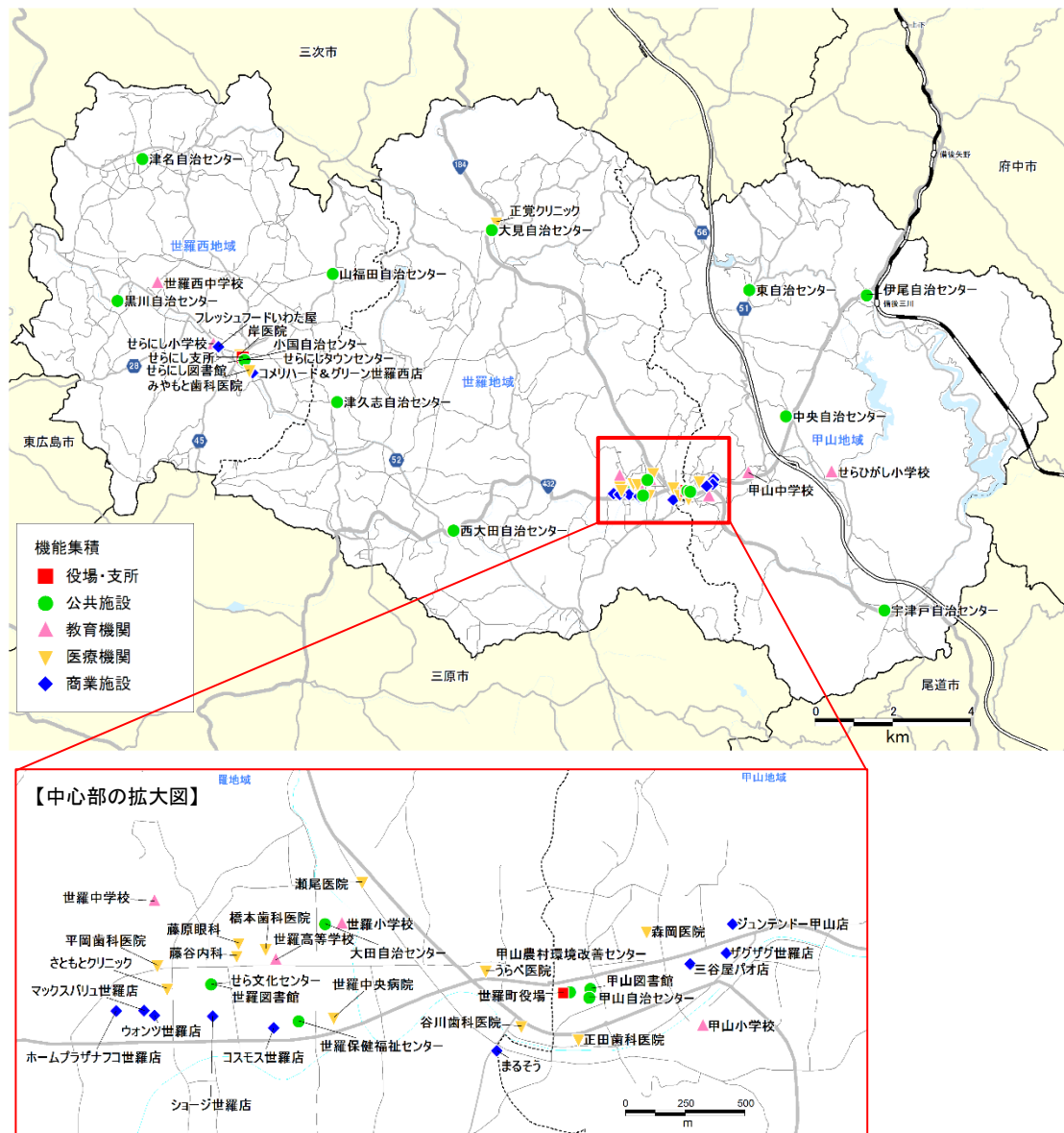


資料：平成 27 年国勢調査

図表 6 小地域別の高齢化率

3. 施設分布

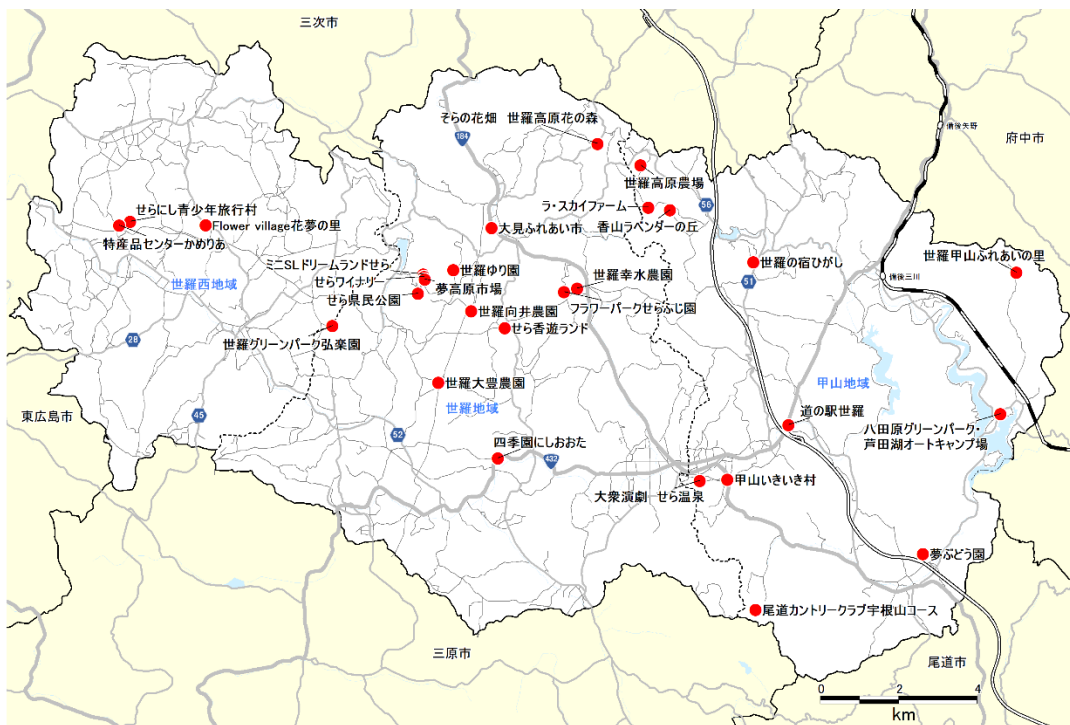
- ・ 世羅町役場本庁舎周辺の国道 432 号線沿線に、二次救急医療機関である世羅中央病院やその他の医療機関、商業施設、公共施設など移動目的地となる多くの施設が集積しています。
- ・ 世羅西地域は、せらにし支所の周辺に医療機関と商業施設が数軒立地しています。
- ・ 住民自治組織が 13 あり、各自治センターを拠点として活動を行っています。



図表 7 主な移動目的地の状況

4. 観光施設

- ・ 観光の拠点となる道の駅世羅をはじめ、観光農園やワイナリー等の町の特産品や自然環境を活かした観光資源を有しています。
- ・ 観光客数は、道の駅世羅がオープンした平成 27 年から大きく増加していますが、約 93%が自家用車で来訪しています。
- ・ (株) 中国バスは、土日祝に「花めぐりバス」(800 円) を運行しており、高速バス (広島 BC~道の駅世羅)・花めぐりバス・世羅町の観光農園入場料がセットになった「せら農園花めぐりきっぷ」(4,900 円) の販売を行っています。



道の駅世羅



せらワイナリー



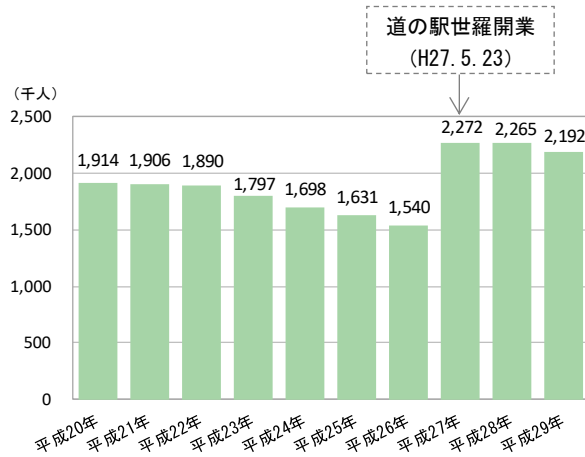
世羅高原農場



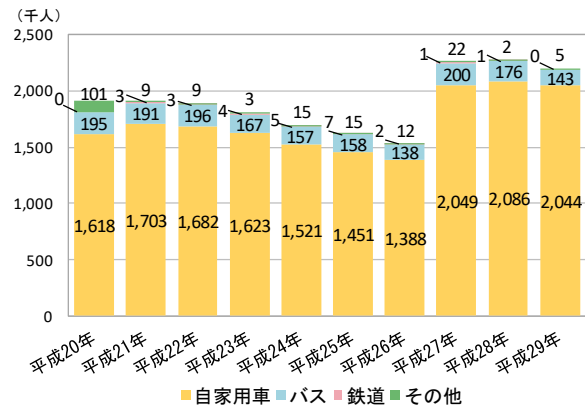
世羅ゆり園

資料：○一般社団法人世羅町観光協会、世羅高原観光マップ

図表 8 観光資源分布状況



図表 9 観光客数



資料：広島県観光客数の動向 (図表 9、10)

図表 10 観光客の交通手段

期	運行日	運行日数	乗車人数	1日平均乗車人数
1期	4月14日～5月20日※5/3・5/4・5/5除く	12	135	11.3
2期	5月26日～7月16日	17	22	1.3
3期	7月28日～9月30日	20	87	4.4
4期	10月6日～10月21日	7	83	11.9
合計		56	327	5.8

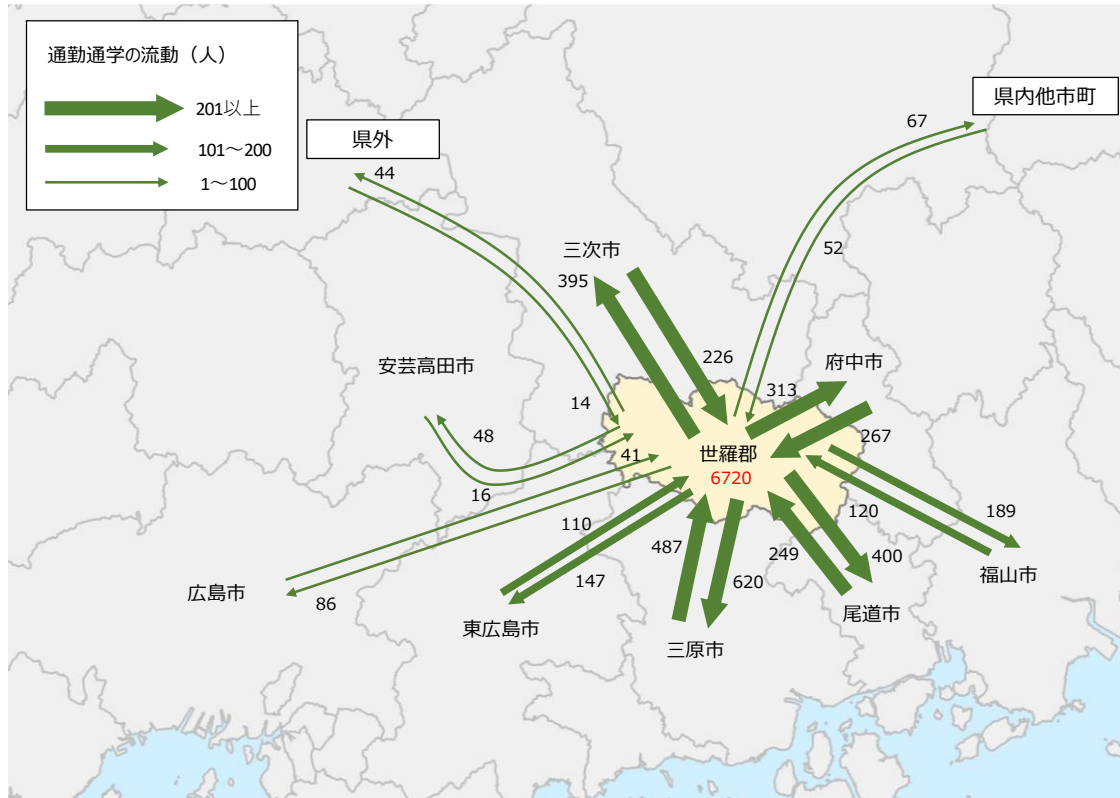
資料：(株)中国バス (H30年度)

図表 11 花めぐりバスの利用者数

図表 12 せら農園花めぐりきっぷのちらし

5. 通勤・通学の移動実態

- ・ 世羅町内で通勤・通学する人は 6,720 人であり、町外では、三原市、府中市、尾道市、三次市と世羅町間の通勤・通学者がいずれも片方向で 200 人以上存在します。

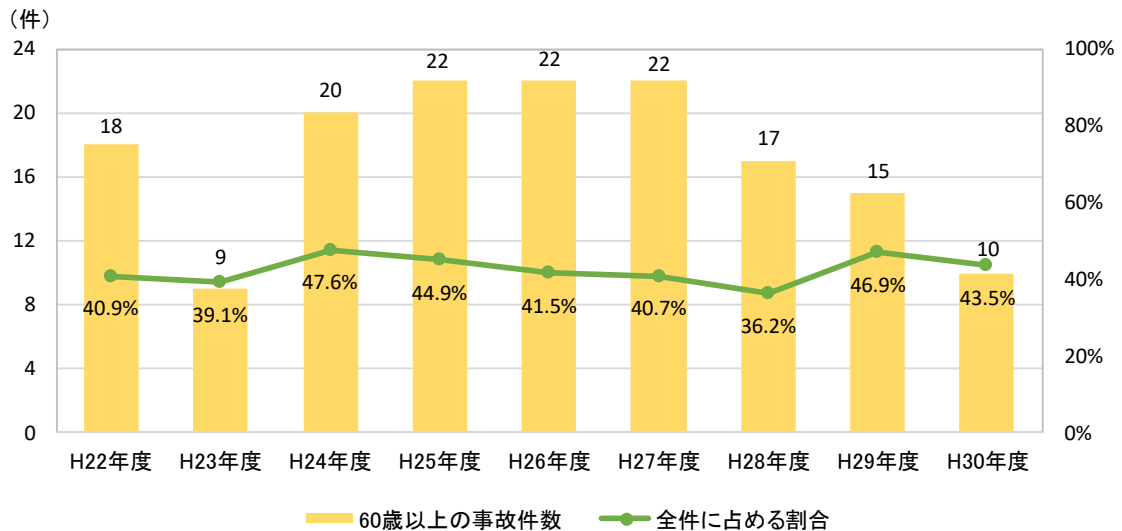


資料：平成 27 年国勢調査

図表 13 通勤・通学流動

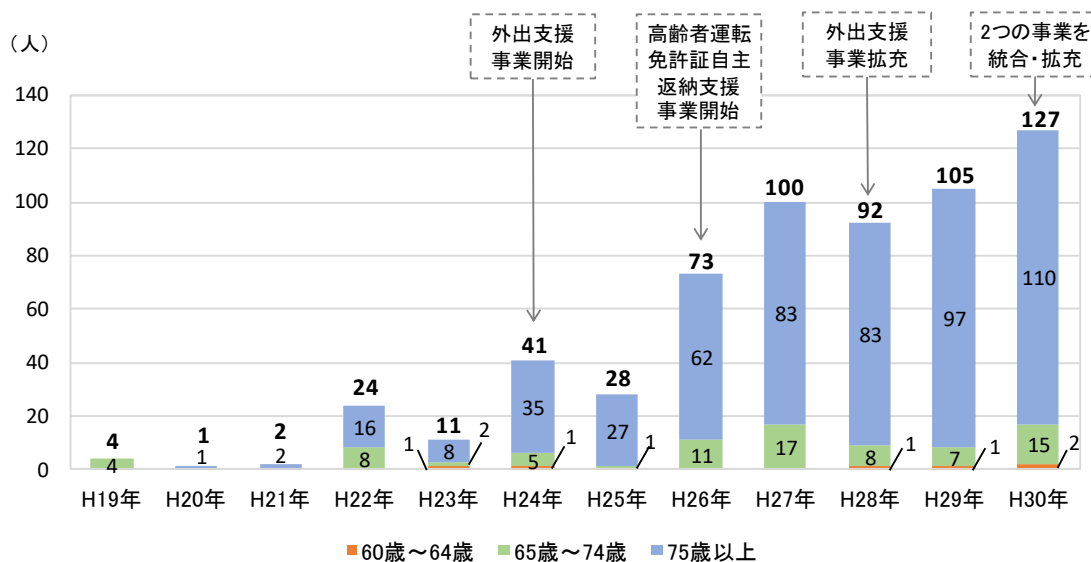
6. 高齢者による交通事故・免許返納の状況

- ・ 60歳以上の高齢者による交通事故件数は平成28年度より減少しており、平成30年度の発生件数は10件です。
- ・ 60歳以上の免許返納者は、各支援事業の導入・拡充とともに増加しており、平成30年は127人となっています。



資料：世羅統計データ

図表 14 60歳以上による交通事故の件数



資料：世羅警察署

図表 15 60歳以上の運転免許返納者数

III. 世羅町のまちづくりの方向性

1. 上位計画

(1) 世羅町第2次長期総合計画（平成27年12月策定）

計画期間	平成28（2016）年度～平成37（2025）年度							
目標とする 将来像	「いつまでも住み続けたい日本一のふるさと」 ひとと、歴史と、未来をつなぐ、せらのまちづくり							
公共交通に 関連する 施策	<p>基本目標4－基本施策4-1 ○公共交通体系の整備</p> <p>【施策の方針】</p> <p>1 デマンド交通の利便性の向上を図るとともに、住民の公共交通を確保することにより、地域生活の維持及び地域経済の活性化を推進します。</p> <p>【目標】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>基準値（H26）</th> <th>目標値（H32）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンド交通の利用者数</td> <td>32,695人</td> <td>34,656人</td> </tr> </tbody> </table> <p>【具体的施策】</p> <p>(1) 移動手段のシステム構築</p> <p>ア 各公共交通手段の目的地別の役割分担を行い、①他市町を結ぶ手段、②町内の地域間を結ぶ手段、③町内の各地域内の移動手段について、システム構築を図ります。</p> <p>イ 「デマンド交通」のより一層の利用促進を図るため、運行路線や便数などの拡充を図ります。</p> <p>ウ 町外からより多くの観光客を誘致するため、中国やまなみ街道や広島中央フライトロードを活用し、高速バスなどの広域的な公共交通ネットワークの形成を推進します。</p> <p>エ 観光客が町内を周遊しやすくなるよう、「道の駅 世羅」の駐車場をパーク・アンド・ライドの拠点とした、町内の2次交通のあり方を検討します。</p> <p>(2) 鉄道</p> <p>JR 福塩線について、利便性の向上を図るよう、運行頻度の維持向上等について JR・沿線自治体等関係機関との連携・協議を強化します。</p>		指標名	基準値（H26）	目標値（H32）	デマンド交通の利用者数	32,695人	34,656人
指標名	基準値（H26）	目標値（H32）						
デマンド交通の利用者数	32,695人	34,656人						

2. 関連計画

(1) 世羅町都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

<p>計画期間</p>	<p>基準年次：平成 22（2010）年 中間年次：平成 27 年（2015）年 目標年次：平成 32（2020）年</p>
<p>目標とする まちの姿</p>	<p>人と自然が輝く、エコ・コンパクトな農村都市「せら」</p> 
<p>公共交通に 関連する 施策</p>	<p>○ 3-1 都市施設整備の方針 (2) 公共交通 ① バス交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド交通システムを充実し、利便性の高い生活交通ネットワークの形成を図ります。 ・ 高速バスの利便性の向上を図るため、公共交通の接続やターミナル機能の強化を図ります。 ・ 住民の公共交通確保・交通の利便性を考慮し、バス路線の維持確保に努めます。 ・ バリアフリー新法に基づき、だれもが利用しやすいバス交通施設となるよう事業者への協力を要請するとともに、周辺環境等の整備推進を図ります。 <p>② 鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 福塩線は、JR・沿線自治体等の関係者と連携し、運行頻度の維持向上に努めるとともに、路線バスとの有機的連携を図り、利便性を確保します。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー新法に基づき、だれもが利用しやすい鉄道設備となるよう事業者への協力を申請するとともに、駅周辺環境等の整備推進を図ります。 <p>○3-3 環境保全・整備の方針</p> <p>①低炭素型まちづくりの推進 3) 地球温暖化の防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公用車へのクリーンエネルギー自動車の導入を進めるとともに、公共交通の利用を促進します。 <p>○3-6 人にやさしいまちづくりの方針</p> <p>①公共空間のバリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス停やバス車両等の公共交通のユニバーサルデザイン化を促進します。
--	---

(2) 世羅町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 12 月策定、令和元年 12 月変更）

計画期間	平成 27（2015）年度～令和 2（2020）年度								
重点戦略	<ol style="list-style-type: none"> 1 産業振興を通じた若い世代の就労の場づくり 2 若者を中心とした移住・定住促進と子育て環境づくり 3 各地域における活力と生活の基盤づくり 								
公共交通に 関連する 施策	<p>○基本目標Ⅳ—基本施策 2 地域公共交通ネットワークの充実</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">重要業績評価指標（KPI）</th> <th style="width: 33%;">基準値（H26）</th> <th style="width: 33%;">目標値（R2）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンド交通の利用者数</td> <td style="text-align: center;">32,695 人</td> <td style="text-align: center;">34,656 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>施策 1 高齢者の生活を支える交通ネットワークの充実 高齢者の通院や買い物などの交通手段を確保するため、路線バスの運行を維持するとともに、デマンド交通の利便性向上を推進します。</p> <p>【主な事業】 生活交通路線維持補助事業 デマンド交通運行補助事業</p>			重要業績評価指標（KPI）	基準値（H26）	目標値（R2）	デマンド交通の利用者数	32,695 人	34,656 人
重要業績評価指標（KPI）	基準値（H26）	目標値（R2）							
デマンド交通の利用者数	32,695 人	34,656 人							

(3) 世羅町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成 27 年 12 月策定）

対象期間	2060 年まで
公共交通等の 方向性	<p>《視点 3》各地域における活力と生活の基盤づくり</p> <p>活力と生活の基盤づくりにおいては、各地区住民組織と行政との協働体制が重要です。住民の活動拠点である自治センターを整備することにより、一人でも多くの人が集い、支え合う環境整備も重要です。</p> <p>このような拠点づくりとあわせて、交通、医療など生活に必要な機能の整備も必要であると考えられます。</p>

(4) 過疎地域自立促進計画（平成 27 年 12 月策定）

計画期間	平成 28（2016）年 4 月 1 日～平成 33（2021）年 3 月 31 日
公共交通に 関連する 施策	<p>3.交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の推進—（オ）交通</p> <p>①バス 公共交通機能の充実については、デマンド交通を核とし、利用者ニーズに合わせた各公共交通機関の役割分担により利便性向上を図る。 バスの利用者は減少しているが、地域住民の公共交通確保・交通の利便性を考慮し、バス路線の存続確保につとめる。</p> <p>②JR 線 JR も利用者の減少により、厳しい状況にあるが、列車本数の増便や路線バスとの有機的連携を図り、また関係機関との連携により利用者を確保する。</p> <p>【平成 28 年度～平成 32 年度の事業内容】 デマンド交通システム事業 生活交通バス路線維持事業</p>

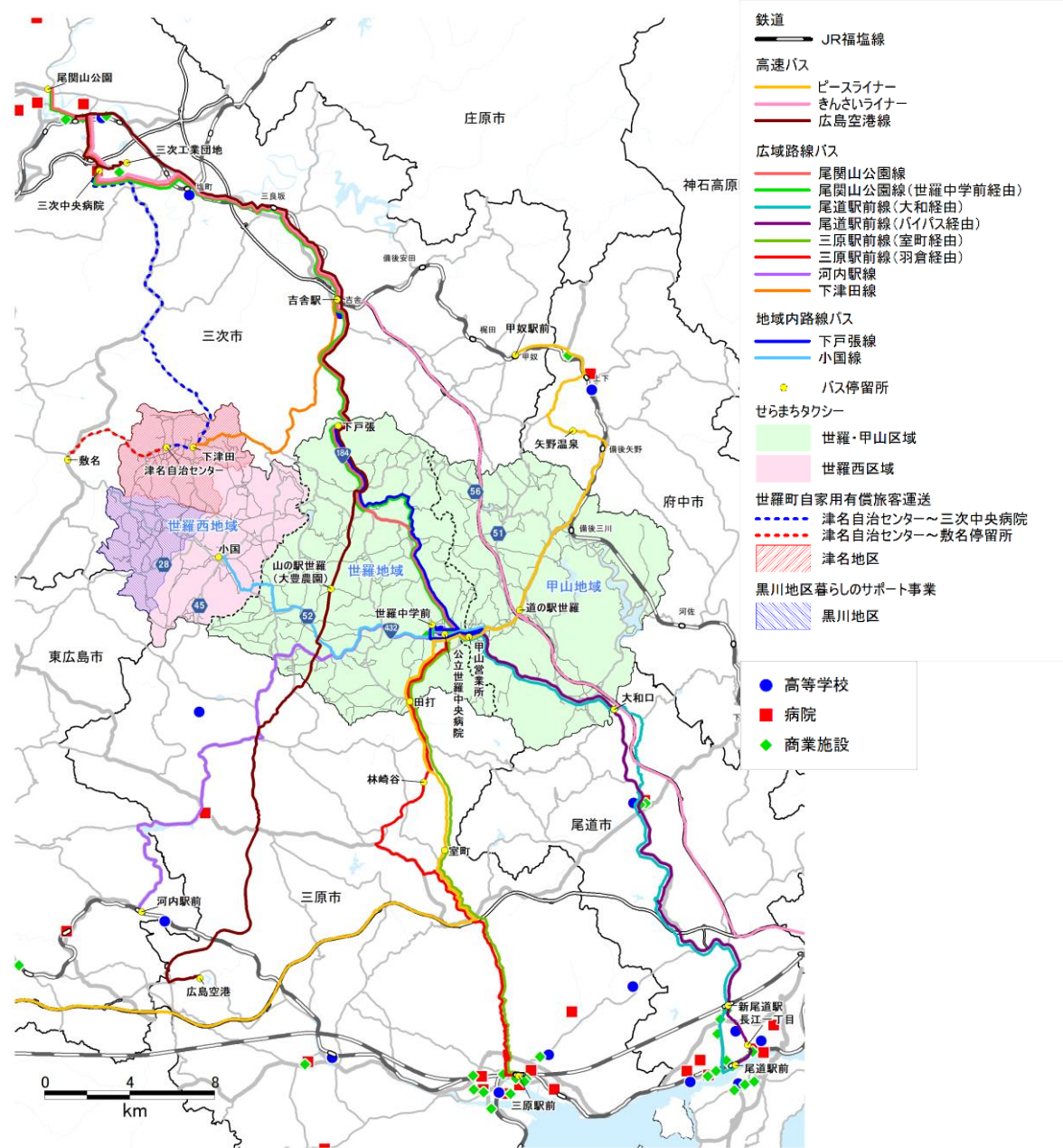
(5) その他関連計画

計画名	公共交通に関する施策・方向性
世羅甲山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 23 年 5 月策定） 基準年次：平成 17 年 目標年次：平成 32 年	・ 地域生活交通など公共交通体系の充実を図り、地域住民の日常生活における利便性の向上を図り、持続可能なまちづくりを推進します。
新町建設計画 （平成 26 年 12 月変更） 計画期間：平成 17 年度～平成 31 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスの運行路線と運行頻度の維持・充実に向けて関係機関との連携を強化し、公共交通体系の充実に努めます。 ・ また、高齢者や障害者、児童・生徒などに配慮したデマンド運行・スクールバスを効率的に運行し、利便性の高い交通環境を整備します。
世羅町観光振興基本計画 （平成 29 年 3 月策定） 計画期間：平成 29 年度～平成 33 年度	・ 二次交通のニーズ把握やあり方の研究、実証実験の実施
世羅町高齢者福祉計画・第 7 期介護保険事業計画 （平成 30 年 3 月策定） 計画期間：平成 30 年度～平成 32 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出支援事業（タクシー券交付事業） ◇ 町内交通の利用促進もあわせ、高齢者等のニーズに応じたサービスの提供について検討します。

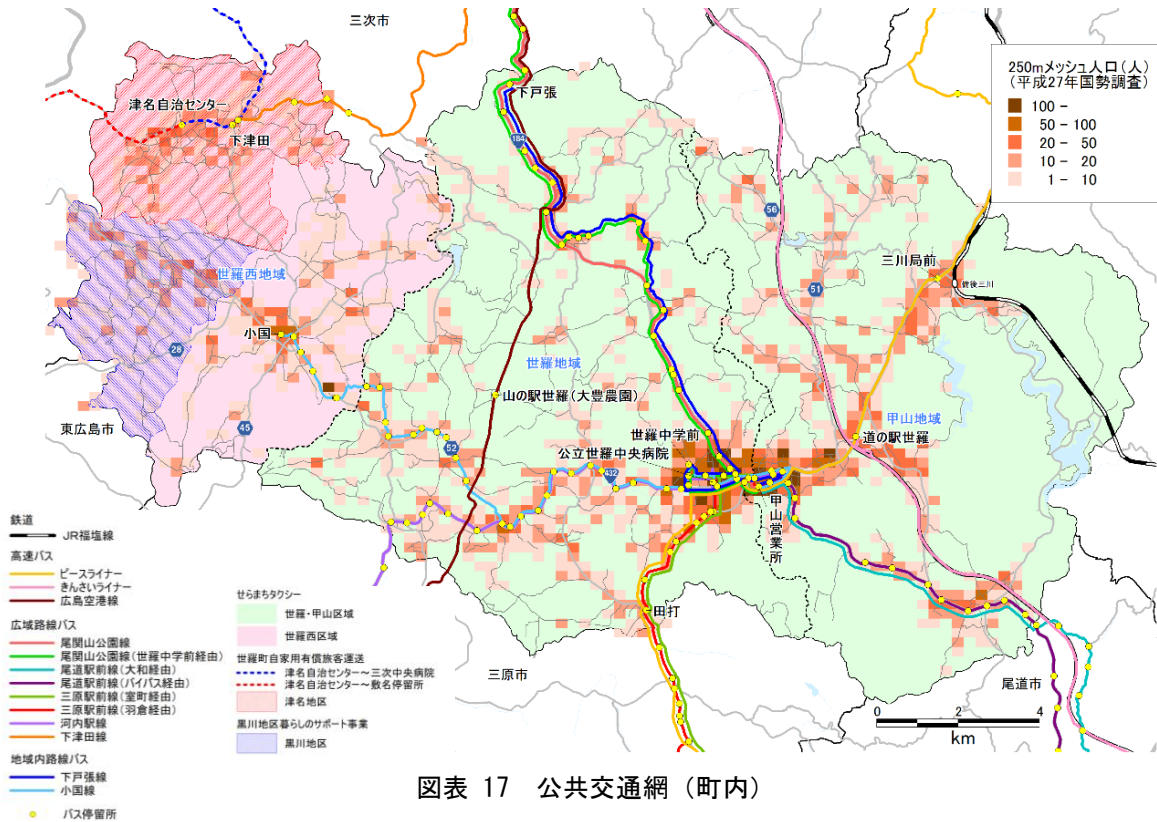
IV. 公共交通の現状

1. 公共交通網

- ・ 町内は、地域内路線バス、デマンド型乗合タクシー（せらまちタクシー）が運行しています。
- ・ 町外は、JR 福塩線、広島市・福山市・広島空港へ運行する高速バス、尾道市・三原市・東広島市・三次市へ運行する広域路線バス、市町村運営有償運送、ボランティア輸送が運行しており、広域の移動を担っています。



図表 16 公共交通網（広域）



図表 17 公共交通網（町内）

令和元年 10月 1日時点

区分	路線	道路運送法の分類	運行事業者	運行経路	便数(片道0.5便)		
					平日	土	日・祝
鉄道	福塩線	—	西日本旅客鉄道(株)	福山駅～三次駅	6.0	7.0	6.0
高速バス	ピースライナー	4条許可	(株)中国バス・広島交通(株)	甲山・甲奴～広島	4.0	4.0	4.0
	きんさいライナー	4条許可	(株)中国バス	三次～世羅～福山	2.0	2.0	2.0
	広島空港線	4条許可	備北交通(株)	三次工業団地～山の駅世羅(大豊農園)～広島空港	3.0	3.0	3.0
広域路線バス	尾関山公園線	4条許可	(株)中国バス	尾関山公園～吉舎～甲山営業所	2.0	1.0	2.0
	尾関山公園線	4条許可		尾関山公園～吉舎～世羅中学前～甲山営業所	1.0	1.0	運休
	尾道駅前線	4条許可		尾道駅前～桜・大和～甲山営業所	4.5	2.0	2.0
	尾道駅前線	4条許可		尾道駅前～長江中・バイパス～甲山営業所	3.5	3.0	2.0
	三原駅前線	4条許可	三原駅前～室町～甲山営業所	1.0	1.0	運休	
	三原駅前線	4条許可	三原駅前～羽倉(中島)～甲山営業所	5.0	4.0	3.0	
地域内路線バス	河内駅線	4条許可	芸陽バス(株)	河内駅～和木～徳良～甲山バイパス東口	5.0	運休	運休
	下津田線	4条許可	十番交通(有)	下津田～徳市～吉舎	3.0	運休	運休
乗合タクシー	せらまちタクシー(世羅西区域)	4条許可	世羅交通(有)	町内全域	4.5	運休	運休
	せらまちタクシー(世羅・甲山区域)	4条許可	備三タクシー(株) 三原交通(株)	町内全域	4.5	運休	運休
市町村運営有償運送	世羅町自家用有償旅客運送	79条登録	津名地区振興協議会	津名自治センター～数名停留所(路線不定期)	1.0※1	運休	運休
				津名地区～三次中央病院(区域)	1.5※1	運休	運休
ボランティア輸送	黒川地区暮らしのサポート事業	—	黒川地区振興協議会	黒川地区～三次市	※2	運休	運休
				黒川地区～東広島市	※2	運休	運休

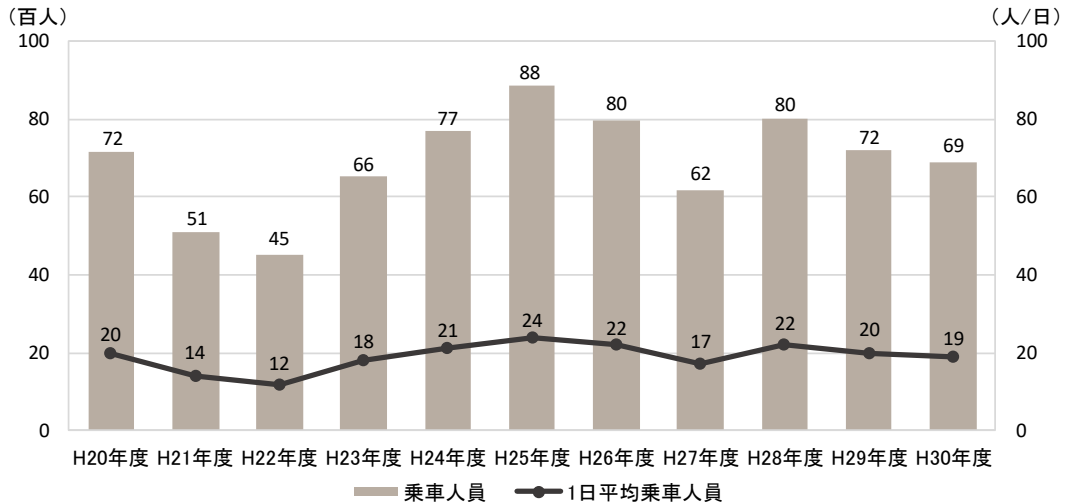
※1 世羅町自家用有償旅客運送は、火曜日・金曜日に運行。

※2 黒川地区暮らしのサポート事業は、水曜日・金曜日にダイヤを定めずに予約に応じて運行。

図表 18 公共交通の運行状況

2. 鉄道

- ・ JR 福塩線の備後三川駅の年間乗車人数は、近年 6,000～8,000 人程度で推移しており、1 日平均乗車人数は 20 人程度です。
- ・ 沿線の 4 自治体（福山市、三次市、府中市、世羅町）で福塩線対策協議会を組織し、JR 福塩線の利用促進や沿線地域の活性化に取り組んでいます。



資料：西日本旅客鉄道(株)

※豪雨災害のため、平成 30 年 7 月 6 日～12 月 12 日は代替バスによる運行

図表 19 備後三川駅の乗車人員と 1 日平均乗車人員

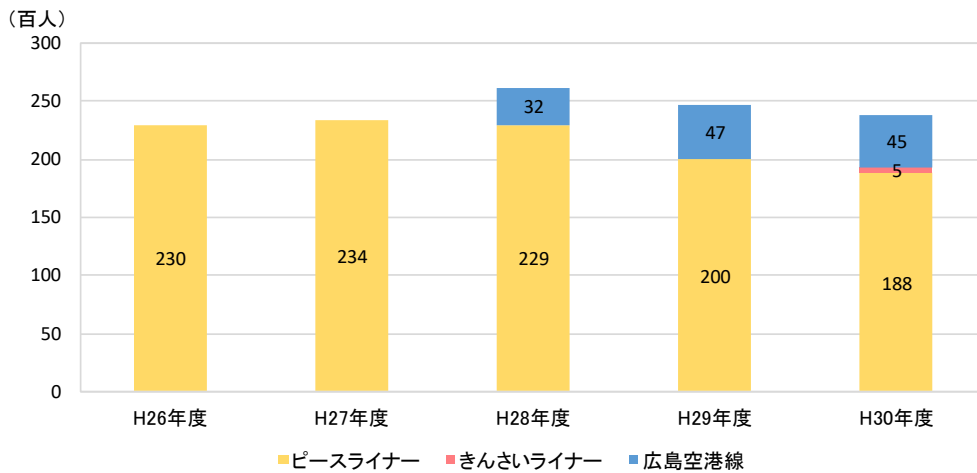
福塩線対策協議会による事業内容(平成 30 年度)	
1. 利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豪雨による部分運行からの全線復旧を記念し、観光リーフレットを作成。 ・ 全線開通 80 周年にあたり、中国新聞の協力のもと特集記事による宣伝広告を実施。 ・ 一部の無人駅の電波掛時計の電池交換（年 1 回）、適宜点検（随時）を実施。
2. 福塩線利用地域活性化イベント補助	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福塩線や駅舎等を利用して 10 人以上の団体が地域活性化のためにイベントを実施する際、運賃や駅舎使用料等を補助。
3. 利用向上のための改善意見などの提出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島県と連携し、運行事業者に福塩線の早期復旧などの意見書を提出。
4. 関係自治体での情報発信、啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福塩線の情報进行各自治体の刊行物やホームページに掲載する等、啓発活動を実施。

資料：福塩線対策協議会

図表 20 福塩線対策協議会による事業内容

3. 高速バス

- ・ 広島市と三次市甲奴町を結ぶピースライナーの年間輸送人員は微減しており、平成 30 年度は 20,000 人を下回っています。
- ・ 平成 30 年 8 月から福山市と三次市を結ぶきんさいライナーが運行しており、7 か月間で約 500 人利用しています。
- ・ 平成 28 年 7 月から三次市と広島空港を結ぶ広島空港線が運行しており、平成 30 年度の年間輸送人員は、約 4,500 人となっています。



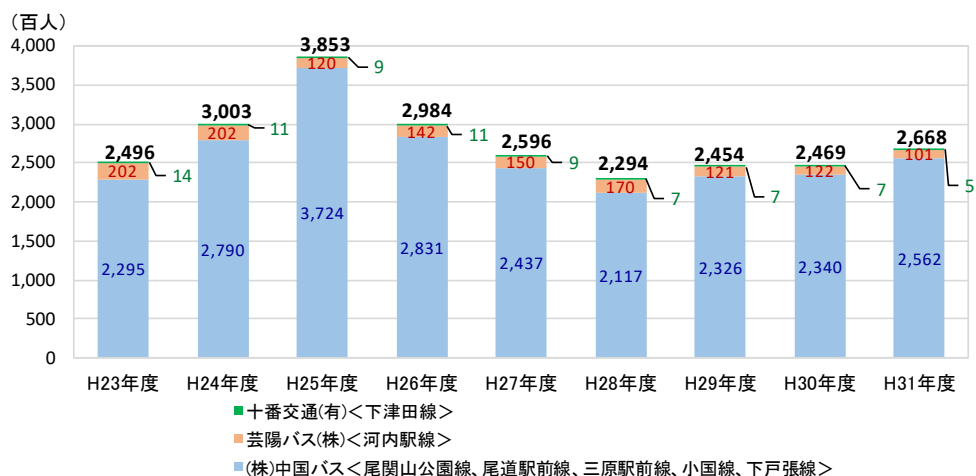
資料：(株)中国バス、三次市

図表 21 高速バスの輸送人員

4. 路線バス

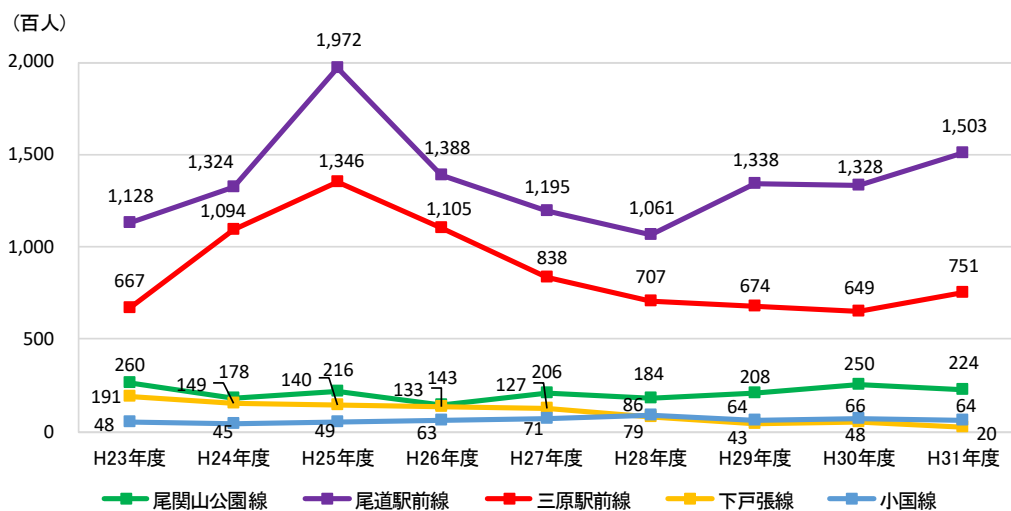
①輸送人員

- ・ 総輸送人員は平成 26 年度に減少に転じましたが、近年は微増しています。
- ・ 広域路線バスの尾道・三原方面の路線は利用者が多く、尾道駅前線の輸送人員は約 150,000 人で近年増加に転じていますが、下津田線の輸送人員は約 500 人で非常に少ない状況です。
- ・ 地域内路線バスの下戸張線の輸送人員は約 2,000 人、小国線は約 6,400 人です。



資料：(株)中国バス、芸陽バス(株)、十番交通(有)

図表 22 事業者別の輸送人員



資料：(株)中国バス

※尾関山公園線・尾道駅前線・三原駅前線は、各 2 系統の輸送人員計を掲載。

図表 23 路線別の輸送人員 ((株)中国バス)

②利用・収支状況

- 平成 31 年度の経常収支率は、10 系統中 7 系統で 50%を下回っており、下津田線は 2.9%、小国線は 7.5%と非常に低い状況です。

<平成 30 年度>

区分	路線名	1便あたり 輸送人員(人)	経常収支率
広域路線 バス	尾関山公園線	12.3	29.4%
	尾関山公園線（世羅中学経由）	14.3	51.9%
	尾道駅前線（大和経由）	22.7	65.9%
	尾道駅前線（バイパス経由）	28.9	85.7%
	三原駅前線（室町経由）	13.5	64.9%
	三原駅前線（羽倉経由）	11.4	44.7%
	河内駅線	4.5	22.9%
	下津田線	0.4	4.2%
地域内路 線バス	下戸張線	5.3	28.8%
	小国線	3.1	11.0%

<平成 31 年度>

区分	路線名	1便あたり 輸送人員(人)	経常収支率
広域路線 バス	尾関山公園線	11.9	25.6%
	尾関山公園線（世羅中学経由）	10.8	36.8%
	尾道駅前線（大和経由）	28.4	81.0%
	尾道駅前線（バイパス経由）	35.5	62.3%
	三原駅前線（室町経由）	11.5	35.5%
	三原駅前線（羽倉経由）	18.8	73.6%
	河内駅線	3.6	17.0%
	下津田線	0.4	2.9%
地域内路 線バス	下戸張線	2.2	31.0%
	小国線	3.0	7.5%

※経常収支比率は、経常収益を経常費用で除したもの。

※1 便あたり輸送人員は、年間輸送人員を運行回数で除したもの。

資料：世羅町、(株)中国バス、芸陽バス(株)、十番交通(有)（平成 30 年度）

図表 24 路線別の利用状況と経常収支比率

5. せらまちタクシー

① 運行状況

- ・ 公共交通空白地の解消を目的に、平成 18 年 9 月に町全域にデマンド型乗合タクシー（せらまちタクシー）が導入されました。
- ・ 行き 4 便、帰り 5 便運行しており、町内であればどこでも乗降可能で、区域を超えた利用も可能です。
- ・ 世羅西区域、世羅・甲山区域の 2 区域を設定し、世羅西区域は 1 事業者 2 台、世羅・甲山区域は 3 事業者 3 台で運行しており、予約が重複する場合などは応援車両で対応しています。
- ・ 予約の受付や配車は、世羅町商工会が運営する予約センターが行っています。



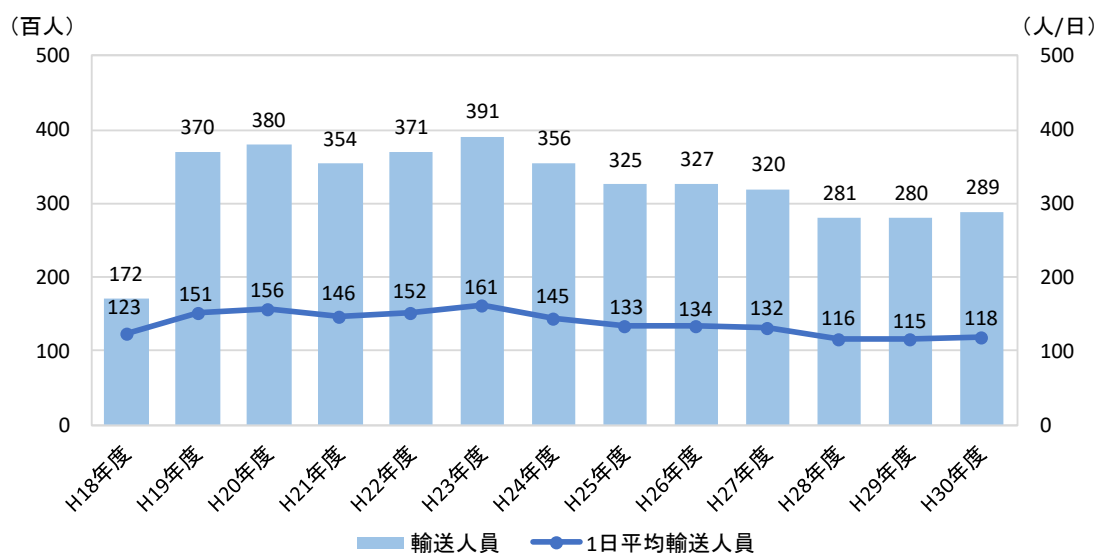
図表 25 運行区域と運行イメージ

項目	運行概要					
利用方法	事前に利用登録を行い、利用当日の乗りたい便の出発時間 30 分前までに電話で予約。(各区域の 8 時便は、前日までに予約が必要)					
運行主体	世羅交通(有)、備三タクシー(株)、三原交通(株)					
運行日	月～金(祝祭日・年末年始は運休)					
ダイヤ	世羅西(行き)	8:00	9:20	10:40	14:00	—
	世羅西(帰り)	11:30	13:00	15:00	16:00	16:30
	世羅・甲山(行き)	8:00	9:10	10:20	14:30	—
	世羅・甲山(帰り)	11:00	12:00	13:30	15:15	16:30
乗車料金	区域内・他区域のまちなかエリアまで			300 円		
	他区域のまちなかエリア外まで			600 円		
使用車両	世羅西区域 : 10 人乗り 1 台、5 人乗り 1 台 世羅・甲山区域 : 10 人乗り 3 台 ※予約状況に応じて、両区域で使用する応援車両(5 人乗り) 2 台、世羅西区域で使用する応援車両(5 人乗り) 1 台が運行					
支払方法	指定の施設で販売している「利用券」(1 シート 300 円×5 枚つづり)によって支払う。					

図表 26 運行概要

②輸送人員

- 輸送人員は平成 23 年度をピークに減少していましたが、近年は横ばいの状況であり、平成 30 年度は約 28,900 人、1 日平均 118 人が利用しています。

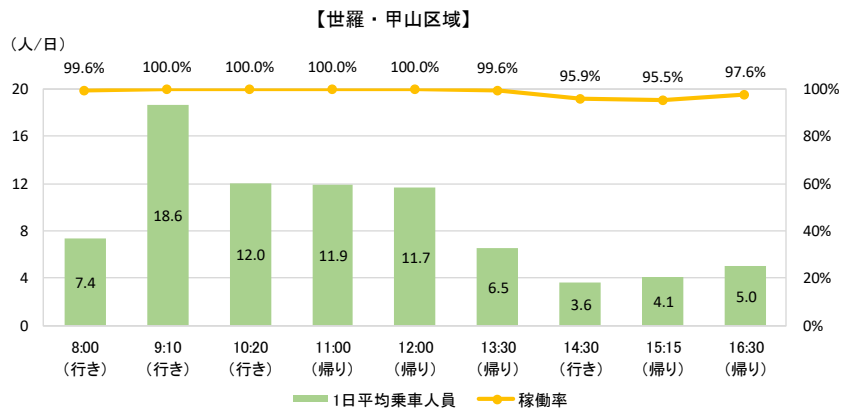
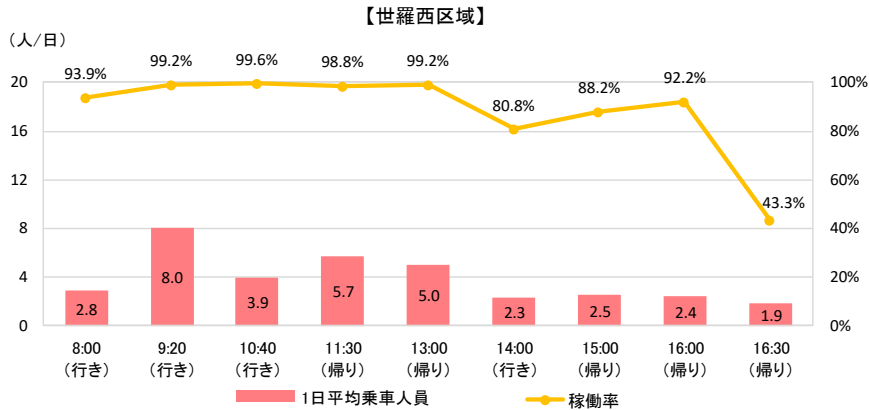


図表 27 輸送人員と 1 日平均輸送人員

資料：世羅町

③便別利用状況

- ・ 稼働率は、世羅西区域の 16:30 便（帰り）で 50%を下回りますが、その他の便は 80%以上となっており、世羅・甲山区域では 100%近い稼働率となっています。
- ・ 9～13 時台の利用が多く、世羅・甲山区域は 10 人／日以上の利用があります。
- ・ 各車両で 1.0 人以上の利用がありますが、2.0 人未満の便も存在します。



※1日平均乗車人員は、利用者数を稼働日数で除して算出

資料：予約データ（平成30年度）

図表 28 便別1日平均乗車人員と稼働率

	世羅西区域			世羅・甲山区域				
	1号車	2号車	応援車両	3号車	4号車	5号車	6号車	7号車
8:00(行き)	1.3	2.6	1.0	1.4	2.6	2.4	1.5	1.5
9:20(行き)	5.6	2.6	0.0	4.4	4.6	4.5	2.7	2.6
10:40(行き)	1.8	2.8	1.0	3.4	3.2	2.5	2.0	2.0
11:30(帰り)	2.9	3.0	1.0	2.7	3.1	3.3	1.9	1.8
13:00(帰り)	4.2	1.6	1.3	3.1	3.0	2.8	1.9	1.8
14:00(行き)	1.7	1.6		2.3	3.1	2.4		
15:00(帰り)	1.3	2.1		1.8	1.7	1.6		
16:00(帰り)	2.4	0.0		1.6	2.4	1.7		
16:30(帰り)	0.0	1.9		2.1	2.5	1.7		

※世羅西区域専用の応援車両（8号車）は平成31年度から増車したため、本データには反映されていない

資料：予約データ（平成30年度）

図表 29 車両別1日平均乗車人員

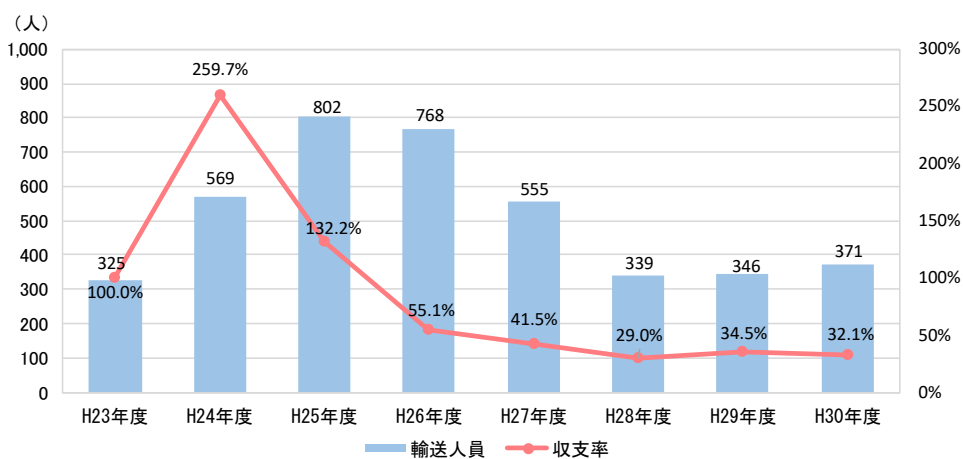
6. 世羅町自家用有償旅客運送

- ・ 津名地区において三次市への通院手段を確保するために、平成 23 年 11 月から津名地区振興協議会が運行主体となった市町村運営有償運送を行っています。
- ・ 平成 30 年度までは敷名方面のみの運行でしたが、平成 31 年度から三次中央病院への区域運行を開始しています。
- ・ 平成 30 年度の利用者は 371 人でピーク時の半数以下となっており、収支率は 32.1% となっています。



項目	運行概要
利用方法	事前に利用登録を行い、自治センターへ電話で予約する。
運行主体	津名地区振興協議会
運行区間	【敷名方面】 津名自治センター～敷名停留所 【三次方面】 津名地区～市立三次中央病院
運行日	火曜日・金曜日
ダイヤ	【敷名方面】 行き 8:00 帰り 10:00 【三次方面】 行き 8:30 帰り 11:00、14:00
運賃	【敷名方面】 300 円 【三次方面】 900 円

図表 30 運行エリアと運行概要



※平成 25 年 10 月以降は運転手の人件費を経費に含める。

資料：世羅町

図表 31 輸送人員と収支率

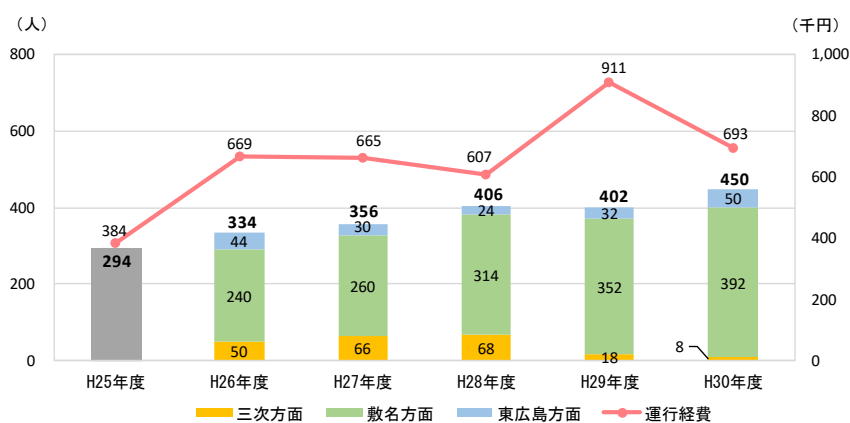
7. ボランティア輸送

- ・ 黒川地区において三次市・東広島市への通院手段を確保するために、平成 25 年 7 月から黒川地区振興協議会がボランティア輸送を行っています。
- ・ 利用者は増加していますが、平成 30 年度で約 70 万円の運行経費を協議会の活動費から捻出している状況です。



項目	運行概要
利用方法	事前に利用登録を行い、自治センターへ電話で予約する。
運行主体	黒川地区振興協議会
運行区間	黒川地区～三次市・東広島市の医療機関
運行日	水曜日 三次市 金曜日 東広島市
運行経費	協議会の活動費(1戸当たり年間1,500円)から捻出
運賃	無料

図表 32 運行方面と運行概要



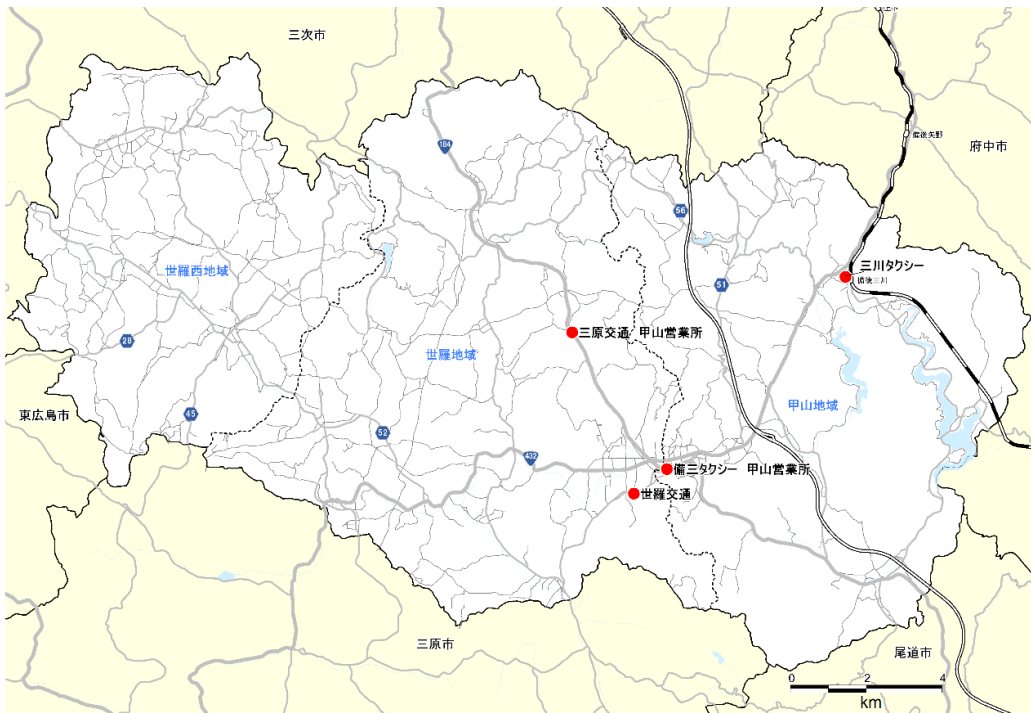
資料：世羅町

図表 33 輸送人員と運行経費

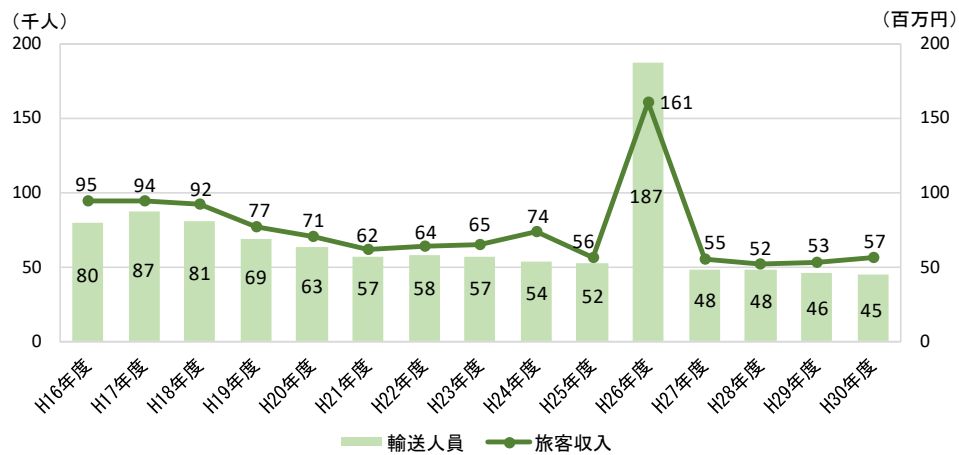
※令和 2 年度より世羅町自家用有償旅客運送に移行するため、黒川地区のボランティア輸送は令和 2 年 3 月をもって廃止となる。

8. タクシー

- ・ 町内に営業所を有するタクシー事業者は4社あり、三原交通(株)、備三タクシー(株)、世羅交通(有)は、せらまちタクシーの運行も担っています。
- ・ 町内全域でタクシーを利用することができますが、世羅西地域にはタクシーの営業所がありません。
- ・ せらまちタクシーの運行の影響から、ハイヤー・タクシーの輸送人員と旅客収入は平成19年度に大幅に減少し、その後も減少傾向にあります。



図表 34 タクシー営業所の位置

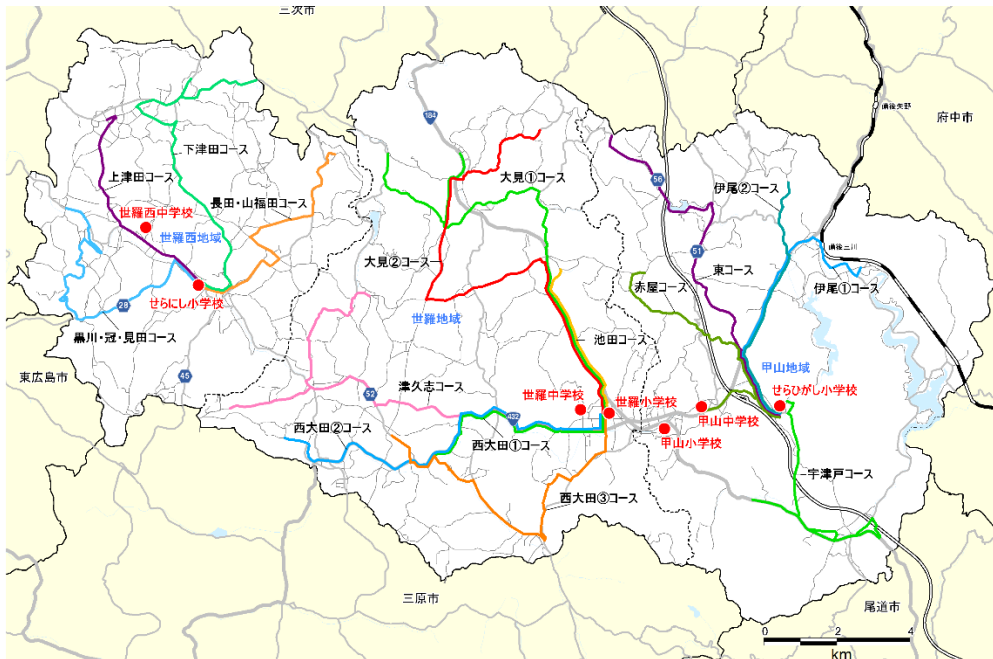


資料：運輸要覧（中国運輸局）

図表 35 ハイヤー・タクシーの輸送人員と旅客収入

9. スクールバス

- ・ 小・中学生の通学時間に合わせた専用スクールバスが 16 コース設定されており、バス事業者・タクシー事業者によって運行されています。
- ・ 各コースとも、行き 1 便、帰り 1 便運行されており、ルートやダイヤは児童・生徒の状況に応じて、毎年見直しを行っています。



図表 36 スクールバスの運行状況

学校	コース	小学生	中学生	便数
せらにし小学校	長田・山福田	8 人		行き 1 便 帰り 1 便
	下津田	13 人		
	上津田	12 人		
	黒川・冠・見田	15 人		
世羅小学校	大見①	10 人		
	大見②	7 人		
	池田	8 人		
	津久志	22 人		
	西大田①	17 人		
	西大田②	23 人		
	西大田③	16 人		
せらひがし小学校 甲山中学校（登校のみ）	宇津戸	32 人	5 人	
	伊尾①	11 人	9 人	
	伊尾②	26 人		
	東	18 人	3 人	
	赤屋	7 人	1 人	

※甲山中学校のスクールバスを利用する生徒は、スクールタクシー（別途運行）で帰宅。

資料：世羅町（平成 31 年度）

図表 37 スクールバスの利用者数

10. 駅及び主な停留所の待合環境

- ・ (株) 中国バスの甲山営業所は、ピースライナー、広域路線バス（一部路線を除く）、地域内路線バス、せらまちタクシーが停車する交通結節点であり、屋内に快適な待合環境が整備されています。
- ・ 道の駅世羅は高速バスが停車し、上屋やベンチのほか、パークアンドライドで利用できる駐車場も整備されています。

①備後三川駅		<p>停車する公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 福塩線 ・ せらまちタクシー
 		
②甲山営業所		<p>停車する公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ピースライナー ・ 尾関山公園線 ・ 尾道駅前線 ・ 三原駅前線 ・ 下戸張線 ・ 小国線 ・ せらまちタクシー
 		
③道の駅世羅		<p>停車する公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ピースライナー ・ きんさいライナー ・ せらまちタクシー ・ 花めぐりバス
 		

④田打		停車する公共交通
		<p>停車する公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピースライナー ・三原駅前線 ・せらまちタクシー
⑤世羅中央病院		停車する公共交通
		<p>停車する公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピースライナー ・尾関山公園線 ・三原駅前線 ・河内駅線 ・下戸張線 ・小国線 ・せらまちタクシー

11. 外出支援事業

- 平成 30 年度に「外出支援事業」と「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を統合・拡充し、せらまちタクシー、タクシー、世羅町自家用有償旅客運送で利用できる「せらたすきー券」を交付し、利用者も増加しています。

〈平成 29 年度時点〉

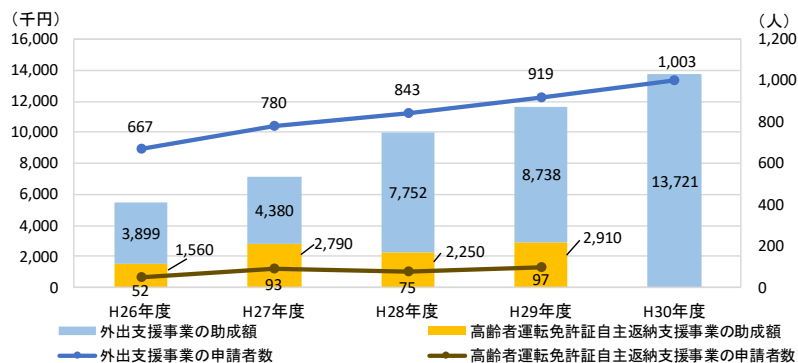
項目	外出支援事業	高齢者運転免許証自主返納支援事業
対象者	世羅町に住所を有し、現に居住している方で、下記のいずれかに該当する方（介護施設に入所中の方は対象外。ただし、ケアハウス入所者は対象となる。） 1. 介護保険の要介護「1～5」 2. 身体障害者手帳「1級、2級、3級」 3. 療育手帳「(A)、A、(B)」 4. 精神障害者保健福祉手帳「1級、2級」 5. 公安委員会へ運転免許証を有効期間内に返納し、運転経歴証明書等の交付を受けた方	65歳以上で公安委員会へ運転免許証を有効期間内に返納し、運転経歴証明書等の交付を受けた方
助成内容	タクシーの利用券（1枚 450円）を年間最大 48枚（上記の 5 に該当する方については、5年間に限る）	せらまちタクシーの利用券（1枚 300円）100枚、1回限り交付

統合・拡充

〈平成 30 年度時点〉

項目	外出支援事業
対象者	上記の「外出支援事業」の対象者
助成内容	せらたすきー券（1枚 300円）を年間最大 100枚交付 【せらたすきー券の利用対象交通機関】 せらまちタクシー、一般乗用タクシー、福祉タクシー、世羅町自家用有償旅客運送

図表 38 事業の概要

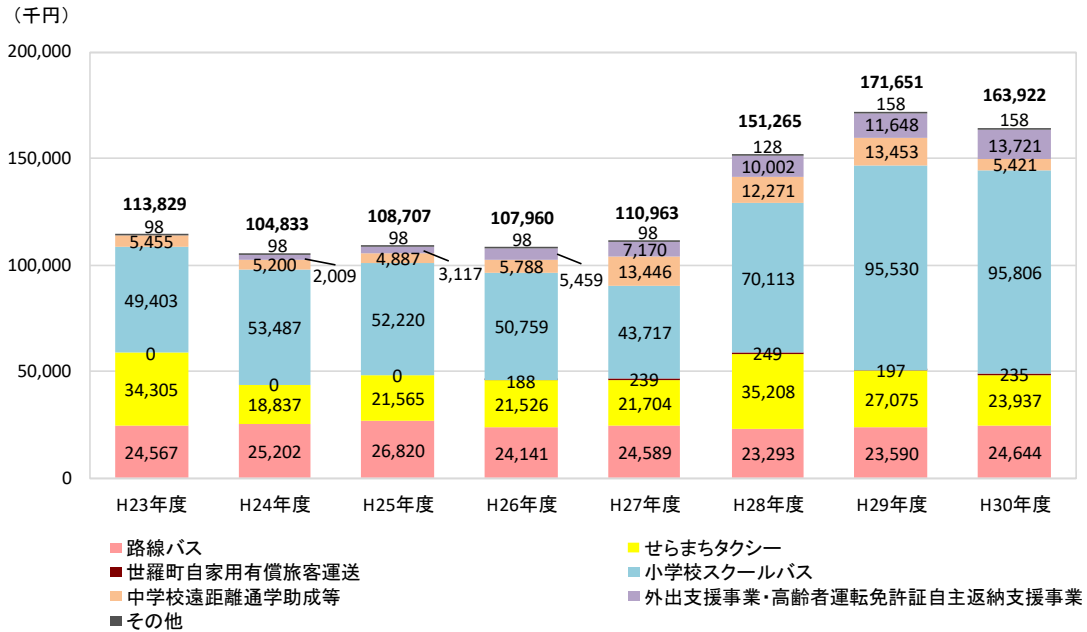


図表 39 助成額と申請者数

資料：世羅町

12. 町の財政負担

- ・ 平成 30 年度の公共交通にかかる町の財政負担は約 1 億 6,400 万円です。
- ・ 小学校スクールバスに対する財政負担が大きく、全体の 58%を占めています。



※中学校遠距離通学助成等には、甲山中学校スクールバス・スクールタクシーの負担額を含む。
 ※その他には、甲奴広島間都市間高速乗合バス乗客用駐車場確保事業補助金、公共交通安全教育補助金を含む。

図表 40 公共交通にかかる町の財政負担

V. 住民・利用者ニーズの把握

1. 調査概要

種別	目的	対象 (配布部数)	調査期間 配布・回収方法	回収状況 (回収率)
住民アンケート調査	住民の日常の交通行動や、公共交通の利用実態及びニーズを把握する	世羅町在住の65歳以上の人 (1,998部)	2014年11月 郵送配布・郵送回収	1,106部 (55.4%)
利用者アンケート・ヒアリング調査	路線バス・高速バスの利用実態及びニーズを把握する	町内を運行する高速バス、広域路線バス、町内完結路線バスの利用者 (213部)	2014年11月 【高速・広域】 バス停で手渡し配布・郵送回収 ※ピースライナー以外の高速バスは甲山営業所にて聞き取り 【地域内】 車内で手渡し配布・回収又は郵送回収	90部 ・郵送回収54部 ・聞き取り36部
	せらまちタクシー	せらまちタクシーの利用実態及びニーズを把握する	せらまちタクシーの利用者 (58部)	2014年11月 車内で聞き取り、又は手渡し配布・郵送回収
世羅高校アンケート調査	通学の状況やニーズを把握する	世羅高校1～3年生 (350部)	2019年9月	319部 (91.1%)
平成28年度医療機関受診者アンケート調査	土曜日の通院にかかる交通手段や住民ニーズ等を把握する	調査実施日(土曜日)に医療機関を受診した人	2016年12月 町内13カ所の医療機関で聞き取り	294部
平成30年度サロン利用者アンケート調査	世羅西地域の高齢者の移動実態を把握する	調査期間中に世羅西地域の常設サロン、小地域サロン、閉じこもり予防事業等を利用した人	2018年4月・5月 サロンで聞き取り	212部
住民意見交換会	公共交通網の現状・問題点について住民に意見を求め、問題点・ニーズを把握	各地区役員、一般住民	2019年11月 甲山地域・世羅地域・世羅西地域で各1回開催	計26名参加 (甲山地域9名、世羅地域5名、世羅西地域12名)
住民意見交換会参加者アンケート	意見交換会中に発言できなかった意見を把握し、意見交換会を補完する	住民意見交換会の参加者 (26部)	2019年11月 住民意見交換会で配付、その場で回収	21部 (80.7%)

2. 住民アンケート調査、利用者アンケート・ヒアリング調査

(1) 買物の移動

- ・ 商業施設が世羅・甲山地域の中心部に集積していることから、各地区とも世羅・甲山地域に買い物に行く人が多くなっています。
- ・ 世羅西地域は買物先が分散しており、黒川・津名地区は三次市で買物をする人が 30% 以上います。
- ・ 自家用車で移動する人が大半を占めますが、全体では、せらまちタクシーを利用する人が 11.8%、路線バスが 3.2%となっています。



資料：住民アンケート調査

図表 41 買物の移動状況

	徒歩のみ	自転車	バイク	車(自分で運転)	車(送迎)	高速バス	路線バス	せらまちタクシー	JR(鉄道)	タクシー	その他	回答者数
全体	6.1%	5.9%	3.3%	67.8%	14.2%	3.3%	3.2%	11.8%	2.7%	5.6%	4.5%	1,014
甲山地域	5.5%	6.7%	2.6%	69.3%	15.1%	6.1%	2.0%	10.1%	4.1%	6.7%	3.5%	345
世羅地域	5.7%	6.4%	4.0%	68.1%	13.1%	2.5%	5.2%	11.4%	2.2%	6.2%	4.2%	404
世羅西地域	7.5%	4.3%	3.2%	66.0%	14.2%	0.8%	1.6%	14.2%	1.6%	3.2%	6.7%	253

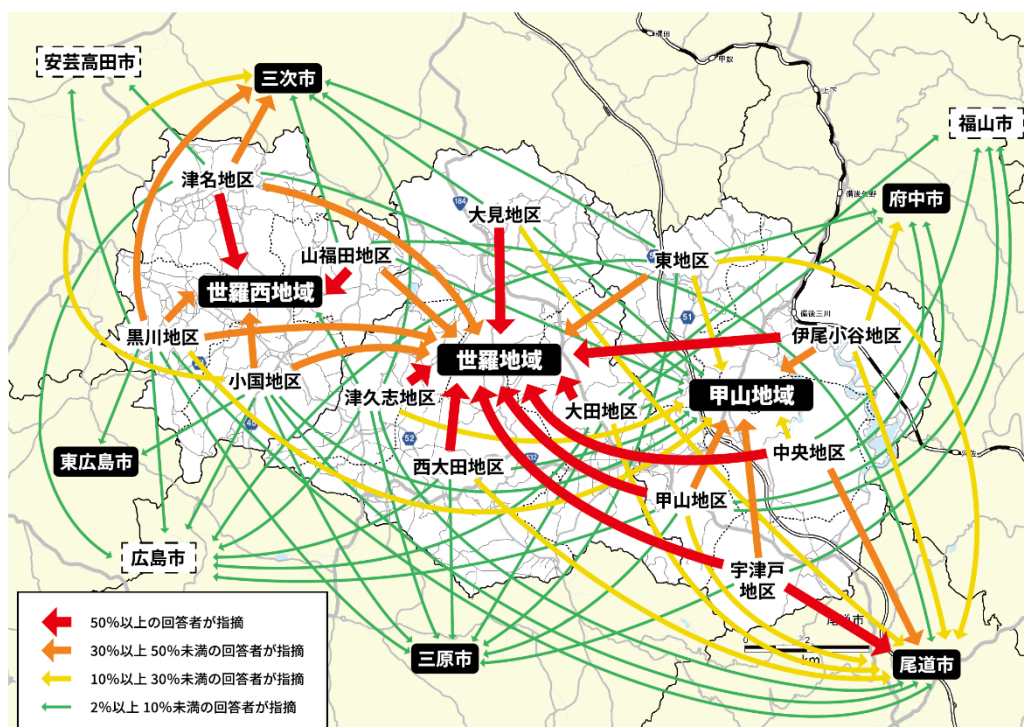
(複数回答可)

資料：住民アンケート調査

図表 42 買物の移動手段

(2) 通院の移動

- ・ 医療施設が世羅地域の中心部に集積していることから、各地区とも世羅地域に通院する人が多くなっていますが、町外に通院する人もいます。
- ・ 世羅西地域は通院先が分散しており、黒川・津名地区は三次市に通院する人が 30%以上います。
- ・ 自家用車で移動する人が大半を占めますが、全体では、せらまちタクシーを利用する人が 13.7%、路線バスが 2.5%となっています。



資料：住民アンケート調査

図表 43 通院の移動状況

	徒歩のみ	自転車	バイク	車(自分で運転)	車(送迎)	高速バス	路線バス	せらまちタクシー	JR(鉄道)	タクシー	その他	回答者数
全体	4.4%	3.9%	2.1%	61.0%	18.1%	0.9%	2.5%	13.7%	0.7%	7.2%	5.2%	955
甲山地域	1.6%	3.6%	1.6%	62.8%	18.1%	1.0%	1.9%	10.7%	1.0%	9.7%	4.2%	309
世羅地域	5.3%	5.0%	2.9%	60.3%	18.8%	1.1%	4.2%	14.0%		8.7%	3.4%	378
世羅西地域	5.8%	2.7%	1.3%	59.8%	18.3%			16.5%	0.9%	2.2%	9.4%	224

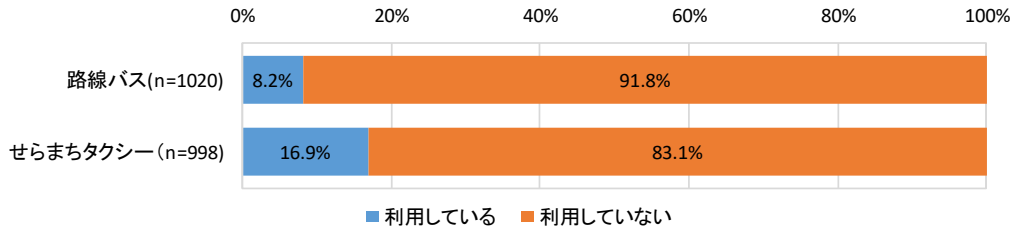
(複数回答可)

資料：住民アンケート調査

図表 44 通院の移動手段

(3) 公共交通の利用状況

- ・ 路線バスは9割以上、せらまちタクシーは8割以上の人が利用していません。

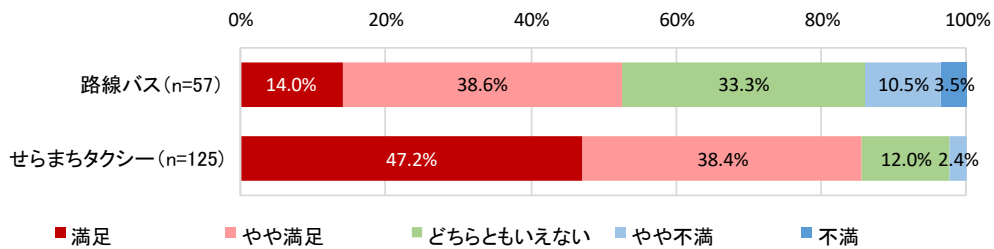


資料：住民アンケート調査

図表 45 利用状況

(4) 満足度

- ・ 「満足」、「やや満足」の割合は、せらまちタクシーが85.6%、路線バスが52.6%で、せらまちタクシーの満足度が高くなっています。

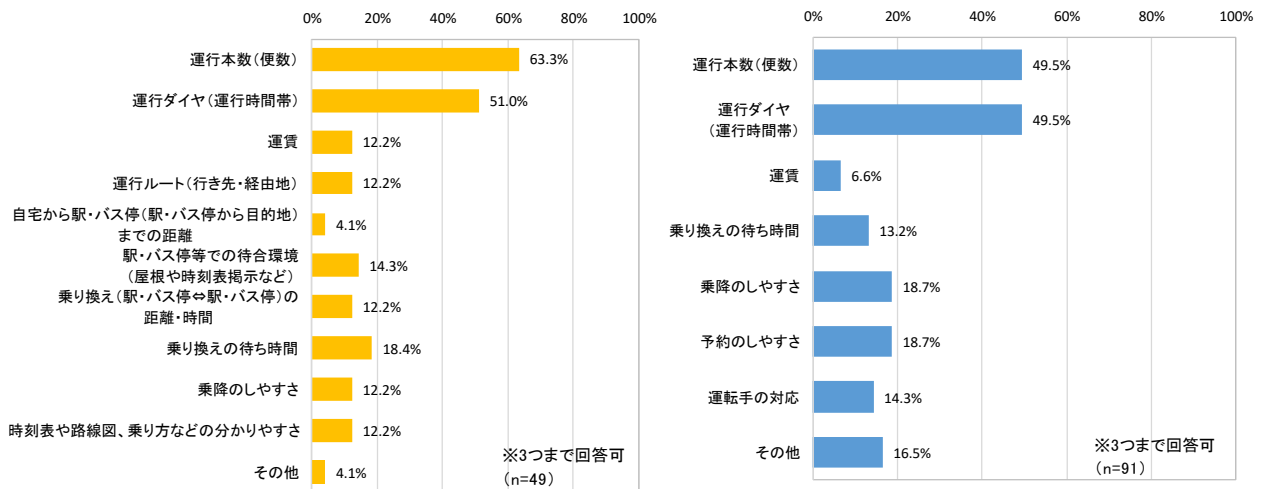


資料：住民アンケート調査

図表 46 総合的な満足度（利用者のみ回答）

(5) 改善要望

- ・ 路線バス・せらまちタクシーともに、「運行本数（便数）」、「運行ダイヤ（運行時間帯）」の改善要望が高くなっています。

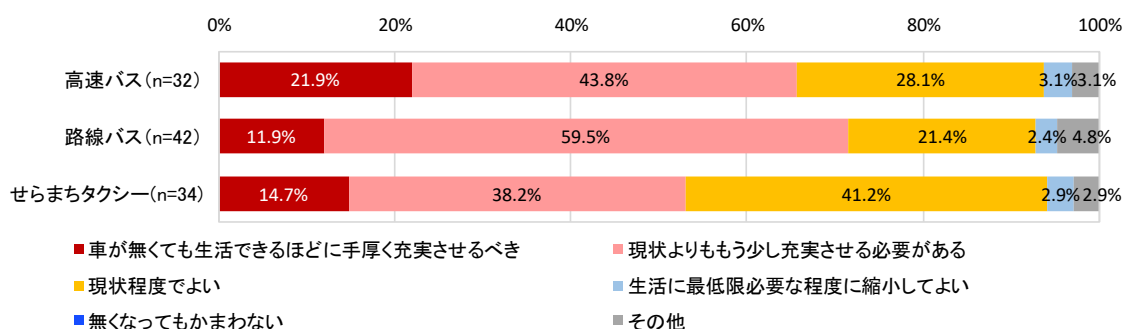


資料：住民アンケート調査

図表 47 改善要望（左：路線バス、右：せらまちタクシー）（利用者のみ回答）

(6) 今後のあるべき姿

- 高速バス・路線バス・せらまちタクシーともに、50%以上が現状よりもサービスを充実させる必要があると回答しています。

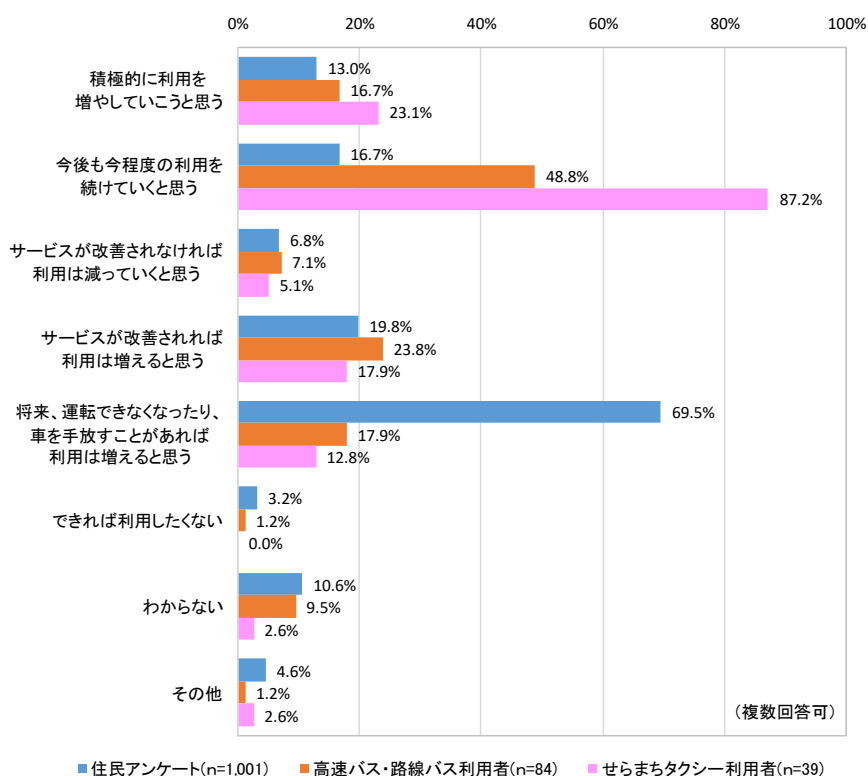


資料：利用者アンケート・ヒアリング調査

図表 48 今後のあるべき姿

(7) 今後の利用意向

- 住民アンケート調査では、「将来、運転できなくなったり、車を手放すことがあれば利用は増えると思う」と回答した人が最も多くなっています。
- 「積極的に利用を増やしていこうと思う」と回答した人は、13~23%程度にとどまっています。



資料：住民アンケート調査、利用者アンケート・ヒアリング調査

図表 49 今後の利用意向

3. 世羅高校生アンケート調査

(1) 普段の通学手段

- ・ 町内から公共交通で通学する人は数名程度で、大半が徒歩や自転車、バイクで通学していますが、マイカーでの送迎が30%~60%程度います。
- ・ 町外からは高速バスや路線バスを利用する人が一定数いますが、マイカーでの送迎により通学する人が50%を超えています。
- ・ 公共交通を利用して通学しない理由は、「マイカーでの送迎が楽」「便数が少ない」「運賃が高い」の割合が高くなっています。

*上段が登校時、下段が下校時を示す。(複数回答可)

	全体	自宅から通学				学校の寮から通学
		甲山地域	世羅地域	世羅西地域	町外	
徒歩	37.0%	9.2%	45.6%		6.4%	100.0%
	36.5%	9.4%	44.2%		6.4%	100.0%
自転車	36.1%	75.4%	44.3%		16.7%	
	36.5%	76.6%	45.5%		16.7%	
バイク	6.6%	3.1%	2.5%	60.0%	17.9%	
	6.7%	3.1%	2.6%	60.0%	17.9%	
JR	0.3%				1.3%	
高速バス	4.7%				17.9%	
	4.8%				17.9%	
路線バス	6.6%	1.5%	1.3%		24.4%	
	4.8%	1.6%	1.3%		16.7%	
せらまちタクシー	0.6%	1.5%	1.3%			
	0.6%	1.6%	1.3%			
マイカーでの送迎	32.3%	36.9%	29.1%	60.0%	52.6%	
	35.2%	37.5%	27.3%	60.0%	65.4%	
その他						
回答者数(登校)	319	65	79	5	78	56
回答者数(下校)	315	64	77	5	78	56

図表 50 普段の通学手段

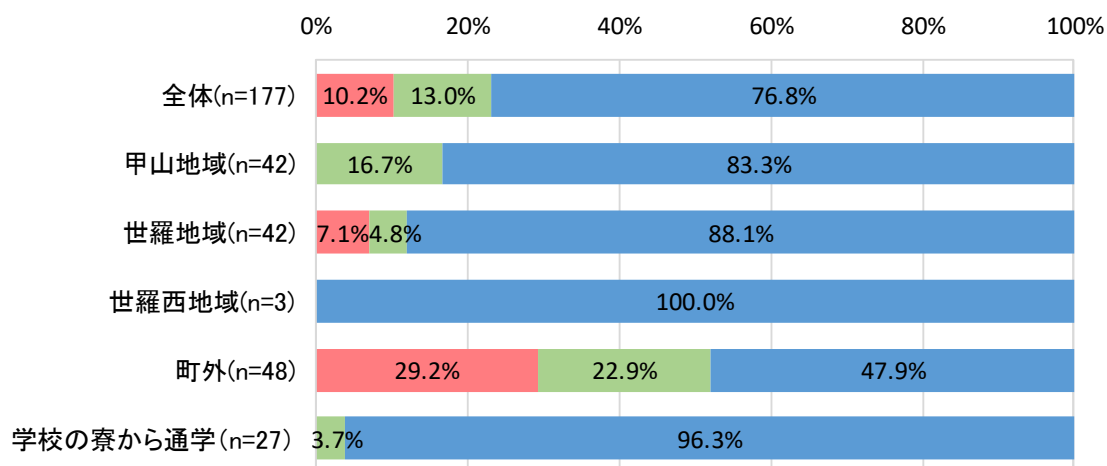
	全体	自宅から通学				学校の寮から通学
		甲山地域	世羅地域	世羅西地域	町外	
行きのダイヤが合わない	11.5%	7.7%	30.0%		9.1%	
帰りのダイヤが合わない	21.2%	7.7%	30.0%		27.3%	
便数が少ない	34.6%	38.5%	40.0%	100.0%	27.3%	25.0%
自宅からバス停まで遠い	17.3%	7.7%		100.0%	31.8%	
時間がかかる	17.3%	15.4%	10.0%	100.0%	22.7%	
マイカーでの送迎が楽	40.4%	30.8%	50.0%	100.0%	50.0%	
家族の通勤等に便乗できる	15.4%	15.4%	10.0%	100.0%	18.2%	
運賃が高い	32.7%	15.4%	40.0%		45.5%	
その他	21.2%	30.8%	20.0%		4.5%	75.0%
回答者数	52	13	10	1	22	4

※登下校で公共交通を利用しようと思えば利用できる人が回答。

図表 51 公共交通を利用して通学しない理由

(2) 高速バス（ピースライナー）の利用

- ・ ピースライナーは町外からの通学で利用されていますが、町外からの通学者の 22.9% が改善後に利用を増やしたいと回答しています。
- ・ 町外からの通学者については、運行本数、運賃、所要時間の不満が多くなっています。



- 現在すでに高速バスを利用しており、改善されてからも利用したい
- 現在高速バスを利用していないが、改善されれば利用を増やしたい
- 改善されても利用しない

図表 52 サービス改善後の高速バスの利用意向

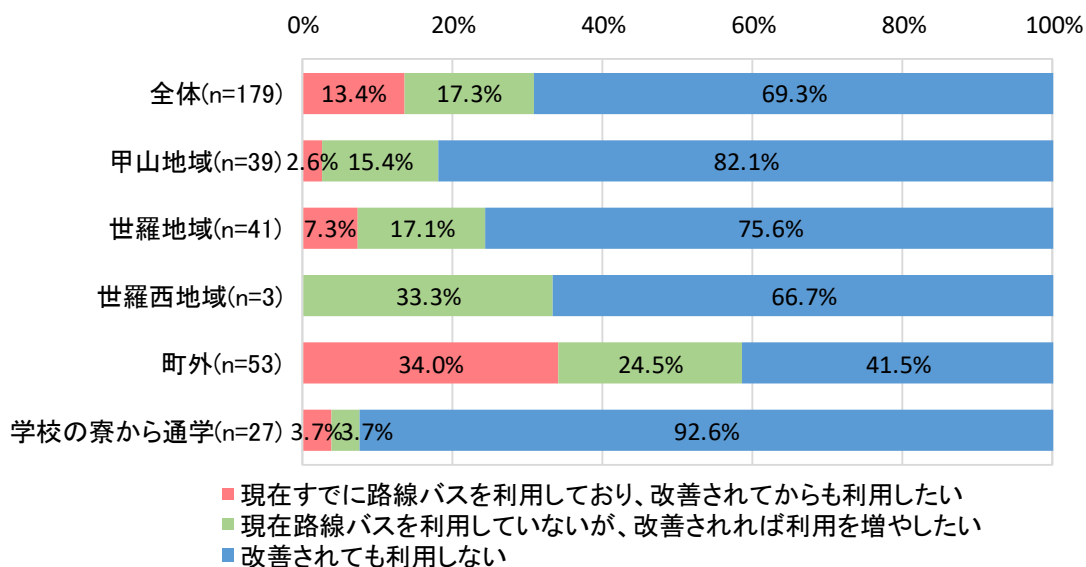
	全体	自宅から通学				学校の寮から通学
		甲山地域	世羅地域	世羅西地域	町外	
運行本数が少ない	39.1%	28.6%			45.5%	100.0%
ダイヤ(運行時刻)が合わない	13.0%				27.3%	
始発の時刻が遅い						
最終便の時刻が早い						
遅れる	8.7%	14.3%			9.1%	
座席に座れない	4.3%					100.0%
運賃が高い	30.4%	28.6%	50.0%		36.4%	
経路(行先・経由地)が合わない						
通学に時間がかかる	17.4%				36.4%	
バス停から自宅が遠い	8.7%	14.3%			9.1%	
時刻表や路線が分かりにくい	4.3%					100.0%
バス停に屋根やイスがない						
バス停周辺に駐輪場がない(又は少ない)	4.3%					100.0%
特に不満はない	13.0%		50.0%		18.2%	
通学で高速バス(ピースライナー)は利用できない・利用する必要がない	21.7%	28.6%			18.2%	
その他	4.3%				9.1%	
回答者数	23	7	2	0	11	1

※ 「現在高速バスを利用していないが、改善されれば利用を増やしたい」と回答した人のみを抽出して集計。

図表 53 サービスに対して不満に思う点

(3) 路線バスの利用

- ・ 路線バスは町外からの通学で利用されていますが、居住地に関わらずサービス改善後の利用意向が確認できました。
- ・ 全体で、運行本数、ダイヤ（運行時刻）、運賃の不満が多くなっています。



図表 54 サービス改善後の利用意向

	全体	自宅から通学				学校の寮から通学
		甲山地域	世羅地域	世羅西地域	町外	
運行本数が少ない	48.4%	16.7%	57.1%		61.5%	100.0%
ダイヤ(運行時刻)が合わない	29.0%	16.7%	28.6%	100.0%	30.8%	
始発の時間が遅い	3.2%				7.7%	
最終便の時刻が早い	12.9%	16.7%			15.4%	
遅れる						
座席に座れない	3.2%					100.0%
運賃が高い	29.0%	33.3%	14.3%	100.0%	30.8%	
経路(行先・経由地)が合わない	6.5%				15.4%	
通学に時間がかかる	9.7%		14.3%	100.0%	7.7%	
バス停から自宅が遠い	19.4%	16.7%	14.3%		23.1%	
時刻表や路線図が分かりにくい	6.5%			100.0%		100.0%
バス停に屋根やイスがない	6.5%				7.7%	
バス停周辺に駐輪場が無い(又は少ない)	6.5%				7.7%	100.0%
バスとバスの乗継が不便						
特に不満はない	12.9%		28.6%		15.4%	
通学で路線バスを利用する必要がない(自転車や徒歩のため)	16.1%	33.3%	28.6%			
その他	3.2%			100.0%		
回答者数	31	6	7	1	13	1

※ 「現在利用していないが、改善されれば利用を増やしたい」と回答した人のみを抽出して集計。

図表 55 サービスについて不満に思う点

4. 住民意見交換会

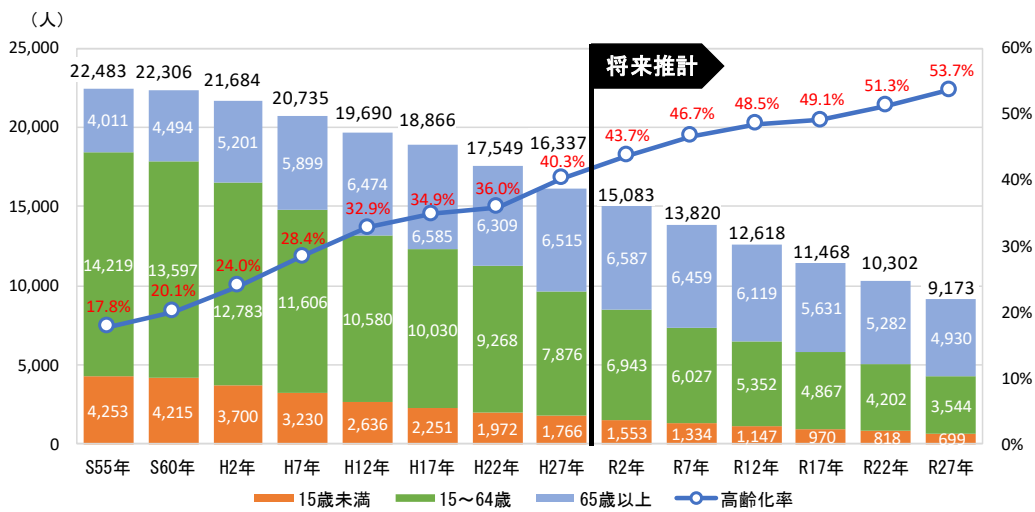
区分	意見交換会・アンケートによる主な意見
JR	<ul style="list-style-type: none"> ・便数が少ない。 ・利用するのは難しい。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・夕方の広島から甲奴行きのを増便してほしい。 ・都合の良いダイヤではない。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・過疎・高齢化が進み、バス利用者も増えない町西部について、経常収支率で運行を決めると路線がなくなる一方であるため、町全体から見た方向性を検討してほしい。 ・三次市の備北交通と連携し、三和町を通過して甲立に行くバスを出すのはどうか。 ・東広島のリハビリセンターに世羅町から通院する人もいるが、路線バスだと早く出なければならない。 ・下戸張線・小国線をせらまちタクシーに取り込むことができるのではないかな。
せらまち タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・広域で連携し、地区外への運行を検討してほしい。 ・早朝・夕刻・土日祝は利用できないので、別の手段を検討してほしい。 ・土日、GW等の連休中に運行してほしい。 ・曜日を限定して運行本数を増やせば、経費を増やさず運行を改善できるのではないかな。 ・便別利用者数をもとにダイヤを見直せば、経費を下げられるのではないかな。 ・大きな荷物が載せられるようになるといい。 ・時間が合わず、タクシーで帰るという声も聞く。 ・乗車時間を短くしてほしい。 ・朝目的地へ行くと、帰りを長時間待つので、もう少し良い運行方法があればいい。 ・免許返納者は半分も使っていないため、だれもが気軽に使えればいいと思う。 ・スクールバスにかかる補助金をせらまちタクシーに使うことはできないのか。 ・チラシの「まちなかエリア」といった表現がわかりにくい。 ・ステップを出す運転手と出さない運転手がいるので、サービスを統一できないか。 ・運転手がスピードを出しすぎ、気分が悪くなるという声がある。 ・高校生をターゲットにすればいいのではないかな。 ・高齢者でないと利用できないと思っている人もいるのではないかな。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子の場合は介護タクシーの利用を勧められるが、世羅町には介護タクシーはない。 ・福祉タクシーは運賃が高額で、付き添って介助する人にも負担がかかる。体が不自由な人の移動支援に、補助金を出してほしい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・もっと地域から意見を聞き、採算性にとらわれず、過疎化が進む地域の将来を議論する必要がある。 ・まず、住民の現状に対する認知度を上げる必要がある。 ・黒川地区のボランティア輸送は継続できない可能性があるため、コミュニティタクシーを運行するのはどうか。 ・全員が満足するサービスは難しくても、もっと住民の意見を聞き、使いやすく改善できればいい。 ・保護者の送迎で通学する高校生をターゲットにしてはどうか。 ・特別支援学校への通学手段としての活用を考える必要があるのではないかな。 ・スクールバスの通学時間帯以外の活用方法を考える必要がある。 ・後期高齢者だが、病院の時間と公共交通が合わないため、免許返納は考えられない。 ・中心部の移動利便性を高めるため、主要な目的地に停留所を設置し、定時の循環バスを運行してはどうか。 ・町全域の公共交通マップを作成してほしい。

VI. 各種調査結果から明らかになった現状・問題点

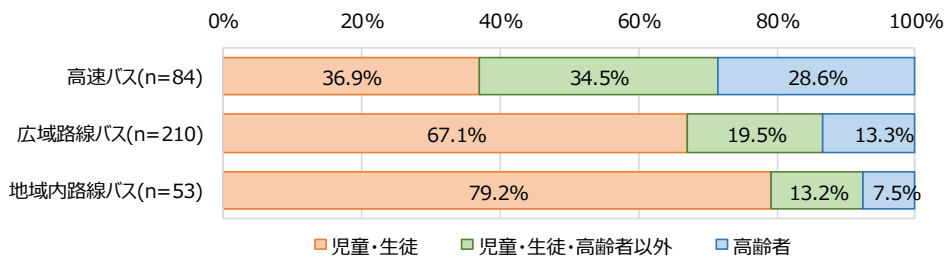
世羅町を取り巻く環境に関する現状・問題点

①人口減少に伴う利用者（児童・生徒・高齢者）の減少

- ・ 世羅町の高齢化率は今後も増加すると予測されていますが、高齢者人口は令和 2 年をピークに減少すると予測されています。また 15 歳未満の人口も 5 年間で約 14%減少すると予測されています。
- ・ 人口減少に伴い、主な利用者である児童・生徒・高齢者の利用の減少が想定されます。

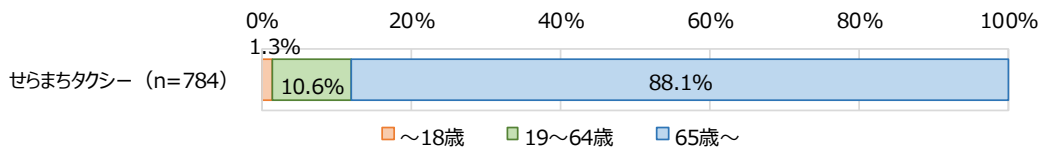


図表 56 年齢3区分別人口と高齢化率（再掲）



資料：乗降調査（平成 25 年 11 月）

図表 57 バス利用者の属性



資料：予約データ（平成 30 年度）

図表 58 せらまちタクシー利用者の年齢区分

②運転手不足による減便・廃止の傾向

- ・ 全国的に路線バスやタクシーの運転手不足が問題となっており、町内の路線バスにおいても運転手不足による減便が進められており、今後は路線維持が困難になる可能性があります。
- ・ 運転手確保に向けた行政や関係者との連携が十分とは言えません。

- 乗務員不足は全体の 2 割程度であり、人手不足を補うために事業所間で運転手をやりくりしているが、運転手の拘束時間が長くなっている。(路線バス事業者)
- 運転手の高齢化と人員不足により、利用者が多い高速バス路線を廃止した。(路線バス事業者)
- 現時点で運転手は不足していないものの、運転手の高齢化が進んでいる。(タクシー事業者)
- 乗務員不足と利用者減少のため、営業時間の短縮を検討している。(タクシー事業者)

図表 59 交通事業者の意見

鉄道に関する現状・問題点

③備後三川駅での他の交通機関との接続

- ・ダイヤが合わないため、せらまちタクシーと JR 福塩線の乗り継ぎは難しい状況です。
- ・観光客は備後三川駅からタクシー以外の移動手段がありません。

【せらまちタクシー】

	行き	帰り
世羅西 区域	8:00便	11:30便
	9:20便	13:00便
	10:40便	15:00便
	14:00便	16:00便
		16:30便
世羅・甲山 区域	8:00便	11:00便
	9:10便	12:00便
	10:20便	13:30便
	14:30便	15:15便
		16:30便

【福塩線(備後三川駅)】

上下・塩町方面	福山・府中方面
6:01	6:45
7:08	7:30
8:43	8:59
15:37	16:01
17:37	18:07
20:33	20:57

図表 60 せらまちタクシーと JR 福塩線（備後三川駅）のダイヤ

路線バスに関する現状・問題点

④広域路線の利用格差

- ・ ピースライナーや尾道駅前線、三原駅前線は町外の高校生が世羅高校、町内の高校生が町外の高校に通学する手段として利用しており、町域を超えた広域移動に利用されています。
- ・ ピースライナーは花めぐりバスと接続しており、観光客の来訪手段としての利用拡大が期待されます。
- ・ 下津田線は利用者が非常に少なく、1乗車当たりの補助金が8,002円であり、他の路線と比較しても突出して高い状況です。

【ピースライナー】			【尾関山公園線】		
乗車 \ 降車	町内	町外	乗車 \ 降車	町内	町外
町内	1.2% (1人)	29.8% (25人)	町内	25.0% (2人)	37.5% (3人)
町外	36.9% (31人)	32.1% (27人)	町外	37.5% (3人)	0.0% (0人)

【尾道駅前線】			【三原駅前線】		
乗車 \ 降車	町内	町外	乗車 \ 降車	町内	町外
町内	0.0% (0人)	49.2% (32人)	町内	0.9% (1人)	47.7% (51人)
町外	50.8% (33人)	0.0% (0人)	町外	51.4% (55人)	0.0% (0人)

【河内駅前線】		
乗車 \ 降車	町内	町外
町内	30.0% (9人)	36.7% (11人)
町外	33.3% (10人)	0.0% (0人)

※下津田線は、乗降調査実施日の利用者が0人
資料：乗降調査結果（平成26年11月）

図表 61 広域路線バスの地域間の移動状況

区分	路線名	輸送人員	補助金 (千円)	1乗車当たり の補助金 (円)
広域 路線バス	尾関山公園線	16,741	7,564	452
	尾関山公園線（世羅中学前経由）	8,217	3,516	428
	尾道駅前線（大和経由）	56,470	6,775	120
	尾道駅前線（バイパス経由）	76,372	1,888	25
	三原駅前線（室町経由）	27,060	1,966	73
	三原駅前線（羽倉経由）	37,793	5,109	135
	河内駅線	12,192	21,123	1,733
地域内 路線バス	下津田線	656	5,249	8,002
	下戸張線	4,813	2,231	464
	小国線	6,577	9,535	1,450

※補助金は、国・県・世羅町・関係市町から支出されている金額の合計

※1乗車あたりの補助金は、補助金を輸送人員で除して算出

資料：世羅町（平成30年度）

図表 62 輸送人員と1乗車あたりの補助金

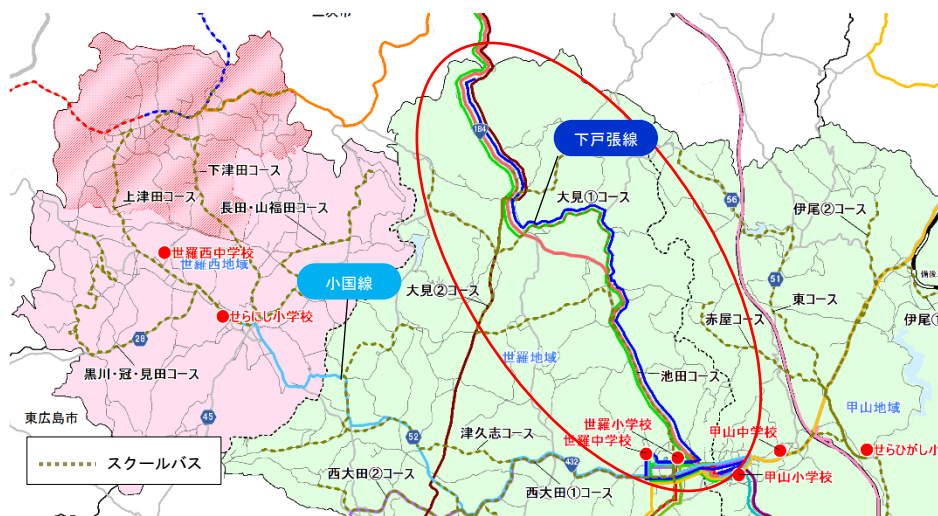
⑤地域内路線バスの位置づけ

- ・ 下戸張線と小国線は利用者が少なく、下戸張線は7年間で75%減少しています。小国線は1乗車あたりの補助金が1,450円に上っています。
- ・ 両路線とも、主に中学生が通学で利用していますが、下戸張線は尾関山公園線やスクールバスと同経路を運行しており、非効率な運行となっています。
- ・ せらまちタクシーは、各地区から町中心部に移動できることから、一般利用についても経路の重複が見られます。

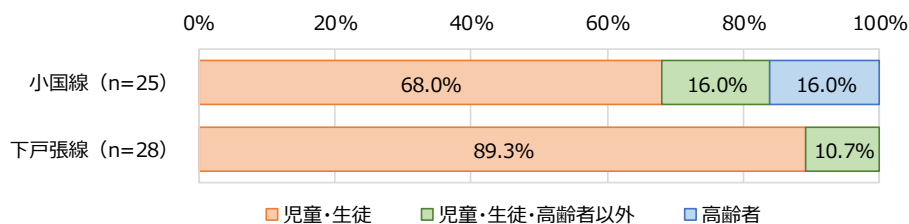
区分	路線名	輸送人員	補助金 (千円)	1乗車あたり の補助金 (円)
広域 路線バス	尾関山公園線	16,741	7,564	452
	尾関山公園線（世羅中学前経由）	8,217	3,516	428
	尾道駅前線（大和経由）	56,470	6,775	120
	尾道駅前線（バイパス経由）	76,372	1,888	25
	三原駅前線（室町経由）	27,060	1,966	73
	三原駅前線（羽倉経由）	37,793	5,109	135
	河内駅線	12,192	21,123	1,733
地域内 路線バス	下戸張線	4,813	2,231	464
	小国線	6,577	9,535	1,450

資料：世羅町（平成30年度）

図表 63 輸送人員と1乗車あたりの補助金（再掲）



図表 64 路線バスとスクールバスの運行経路



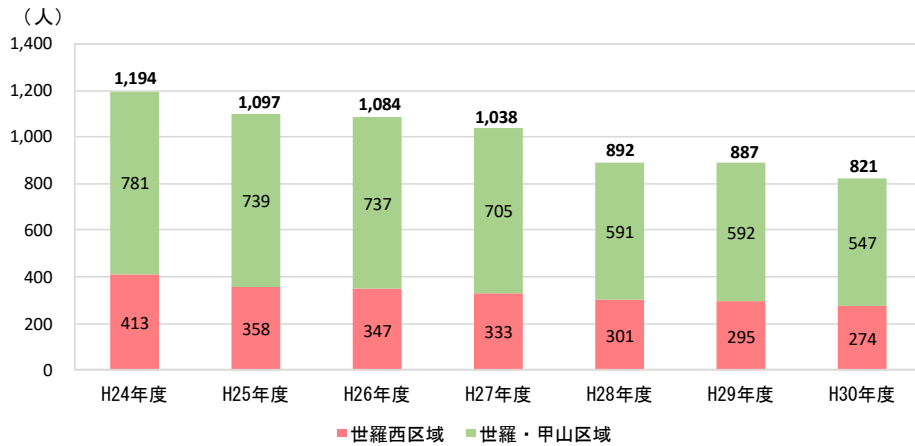
資料：乗降調査結果（H26年11月）

図表 65 下戸張線、小国線の利用者属性

せらまちタクシーに関する現状・問題点

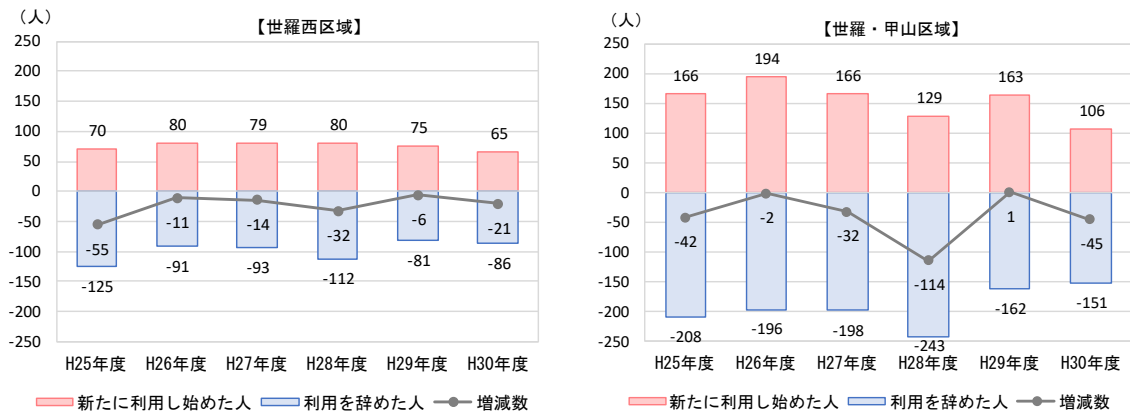
⑥せらまちタクシーの実利用者数の減少

- ・ 輸送人員は下げ止まっていますが、実利用者数は6年で31%減少しています。
- ・ 高齢で外出が困難になる等の理由により、利用を辞める人が新規に利用を始める人を上回っており、実利用者数が年々減少しています。



資料：予約データ

図表 66 せらまちタクシーの実利用者数



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

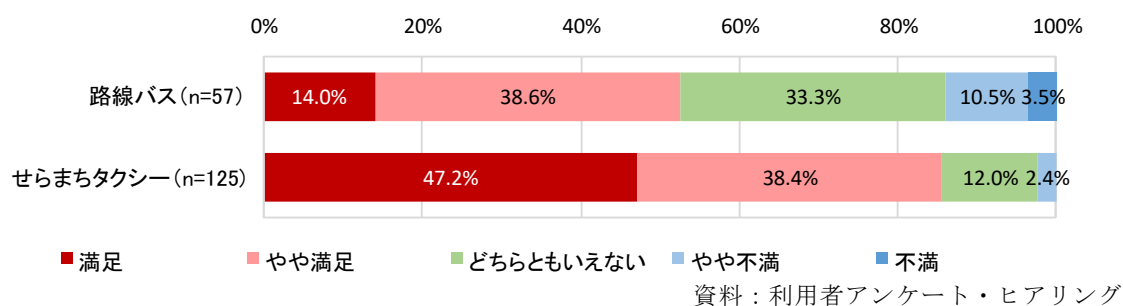
※利用を辞めた人：前年度に1回以上利用があった人で、当該年度に1回も利用していない人

資料：予約データ

図表 67 せらまちタクシーの実利用者の増減状況

⑦せらまちタクシーの運転手の負担の増大

- ・ せらまちタクシーは、利用者の満足度が高く、85.6%が「満足」「やや満足」と感じています。
- ・ ルールの周知不足や過密なダイヤ、運行エリアの範囲が広いなどの理由で、運転手の休憩時間が確保できない場合があるなど、運転手に負担がかかっています。また、担当区域による負担感に差が生じています。
- ・ 応援車両により利便性が向上したものの、運行範囲が広いため運転手の負担増につながっています。



図表 68 総合的な満足度（再掲）

- 運行当初より減便されたものの、現状でも遅延しないように1便を早めに運行するなど、無理をしながら運行している。
- 予約締切後に予約を受け付ける場合があり、乗務員の負担となっている。
- 応援車両は運行範囲が広いため、休憩が取れない場合がある。
- 乗合の意識が薄れ、自宅に到着しても外に出てこない人がいる。

図表 69 せらまちタクシー事業者の意見

⑧せらまちタクシーの収益性

- ・ せらまちタクシーの平成30年度の経常収支率は、18.1%となっています。
- ・ せらまちタクシーの現状のルールでは、膝の上に乗る範囲でしか荷物は運ばず、サイズの大きなものや量の多い荷物は運べないため、買物の荷物が載せられず不便であるという意見が聞かれます。

⑨せらまちタクシーの長期運休

- ・ せらまちタクシーは土日祝、年末年始は運行しません。そのため、ゴールデンウィークなど運休期間が長期化する場合は、通院や買物等の移動手段が確保されず、日常生活に支障をきたす可能性があります。

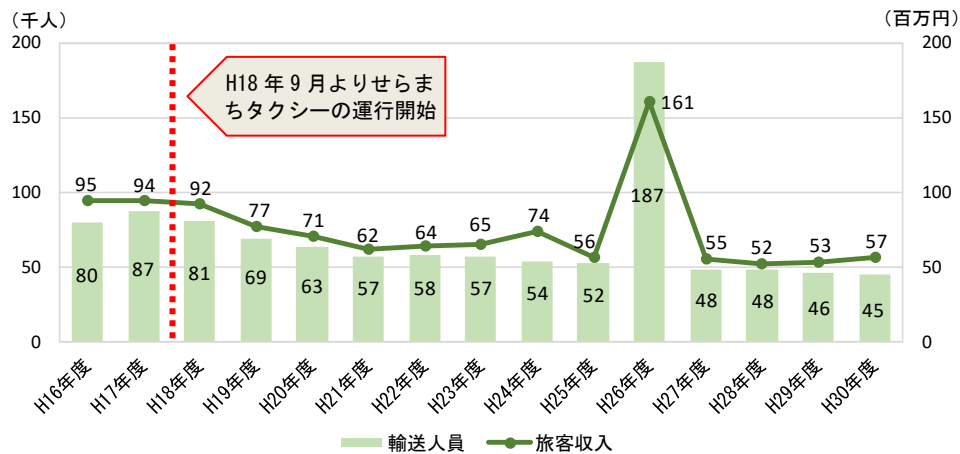
その他の公共交通に関する現状・問題点

⑩地域住民による移動手段の確保

- ・ 世羅西地域の津名地区、黒川地区の生活圏は三次市であり、津名地区は三次市への移動を市町村運営有償運送、黒川地区は黒川地区振興協議会によるボランティア輸送で行っています。
- ・ 黒川地区振興協議会は、運行経費を地区住民の年会費から捻出した活動費等で賄っており、赤字が継続すれば運行の維持が難しい状況です。

⑪厳しさを増すタクシー事業の経営環境

- ・ せらまちタクシー運行開始以降、タクシーの輸送人員・旅客収入が大幅に減少しました。
- ・ 世羅西地域のタクシー営業所の廃止に伴い、世羅西地域でタクシーの利用がある場合は世羅・甲山地域から配車する必要があり、経費がかかる上、乗務員への負担も大きくなっています。



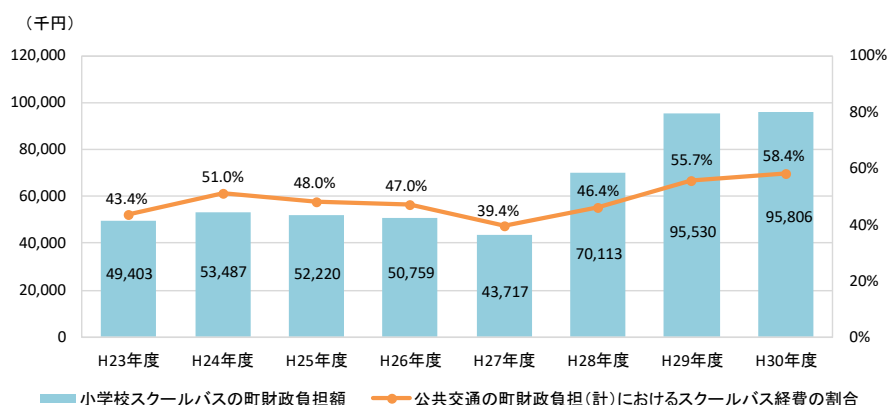
図表 70 ハイヤー・タクシーの輸送人員と旅客収入（再掲）

⑫福祉移動サービスが不十分

- ・ 福祉施策として、屋外での移動が困難な障がい者に対するヘルパーの派遣による移動支援がありますが、福祉タクシーは一般タクシーより割高となっています。
- ・ 町内に介護タクシー事業者がいません。

⑬スクールバスの財政負担の増大

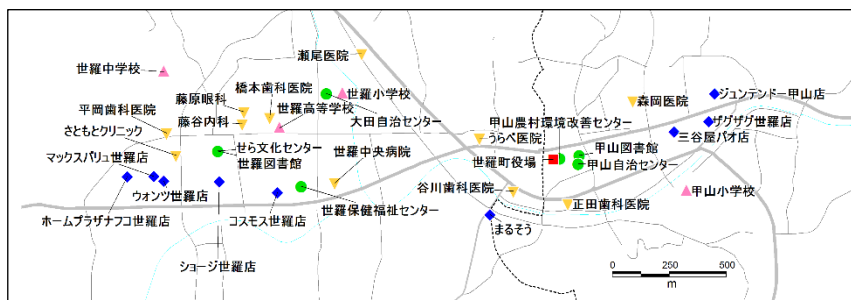
- ・ スクールバスの運行経費は、公共交通全体に係る町負担額の 58%を占めており、負担額は年々増加し、1 コース当たりの運行経費は約 558～669 万円で、計 9,600 万円に上っています。
- ・ 平成 23 年度から平成 27 年度までは学校統合に伴うスクールバスの運行補助として国県補助金（へき地児童生徒援助費等補助金、小中学校規模適正化支援事業補助金）が交付されていましたが、平成 28 年度からは交付されなくなり、町の負担額が増加しています。
- ・ 児童数の減少に対応した運行経路の見直しは毎年行っているものの町の負担額は増加傾向にあり、また地域住民も利用できません。
- ・ 甲山中学校の一部の生徒はスクールバスに混乗して通学していますが、世羅中学生は路線バス（下戸張線、小国線）で通学しており、スクールバスを中学生の通学便として効率的に活用できていません。



図表 71 スクールバスの運行経費と割合

⑭中心部の移動利便性

- ・ 中心部は、商業施設や医療機関、公共施設が集積していますが、徒歩で移動するには距離があります。
- ・ せらまちタクシーも運行便数が限られるため、自家用車が利用できない高齢者等には、施設間の移動利便性が低い状況です。

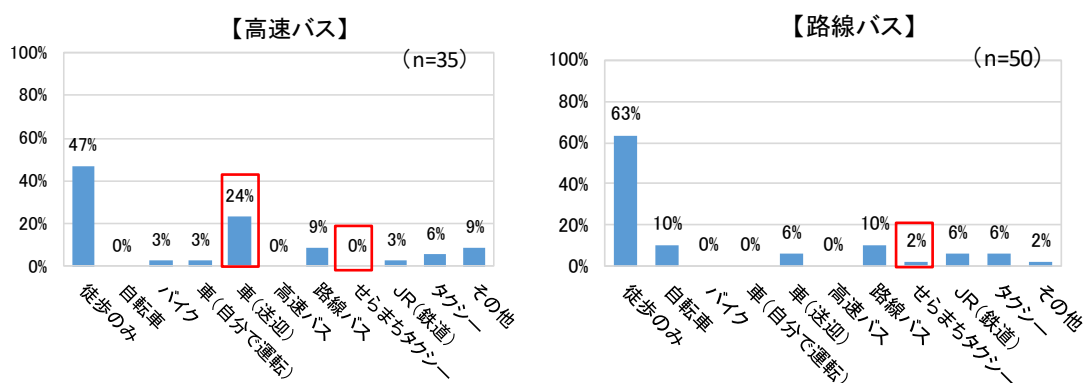


図表 72 中心部の施設の立地状況（再掲）

利用環境に関する現状・問題点

⑮交通結節点が不明確

- ・ ピースライナーは道の駅世羅や甲山営業所等で乗降可能であり、きんさいライナーは道の駅世羅で乗降可能です。また、大部分の路線バスは甲山営業所を経由しています。
- ・ せらまちタクシーも甲山営業所で乗降可能ですが、せらまちタクシーと高速バス・路線バスの乗り継ぎはほとんど行われていません。
- ・ ピースライナーの停留所は駐車場を確保しているものの、高速バスを降りてからの交通手段は、「車（送迎）」が多く、車から高速バスに乗り替える利用方法（パークアンドライド）が、選択肢の1つとして十分に認知されていない可能性があります。



資料：利用者アンケート・ヒアリング調査

図表 73 高速バス・路線バスを降りてからの交通手段

まちづくり・観光施策に関する現状・問題点

⑯平日の観光二次交通が未整備

- ・ 土日祝は花めぐりバスが運行していますが、平日に利用できる観光二次交通はタクシーしかありません。
- ・ 公共交通を活用した観光戦略が明確になっておらず、観光客に対する情報提供や環境整備が不十分な状況です。

利用促進に関する現状・問題点

⑰公共交通マップが未整備

- ・ 世羅町の公共交通を一覧できる公共交通マップが整備されていません。
- ・ せらまちタクシーの利用ちらしは配付されているものの、具体的な行先（行ける場所）や路線バス、JR との乗り換え案内などが明記されておらず、公共交通を初めて利用する人にとっては分かりにくい部分もあります。
- ・ 住民から「ちらしだけでは利用方法がよくわからない」という意見が聞かれます。
- ・ 高校生のせらまちタクシー潜在ニーズはあるものの、現状の認知度は低い状況です。

図表 74 せらまちタクシーのちらし

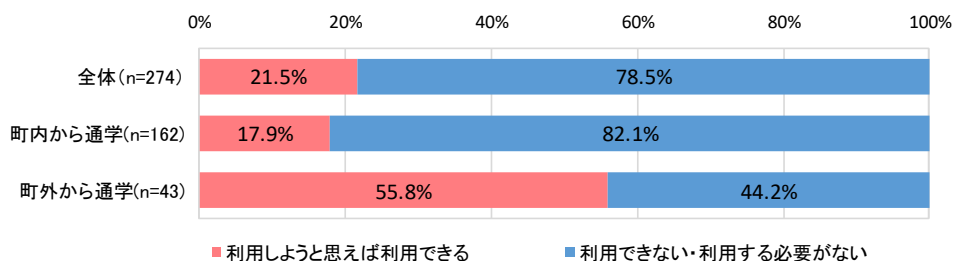
	全体	世羅町	世羅町外
1回の利用料金は300円(一部600円)	10.4%	12.1%	4.2%
30分前までに予約センターに予約が必要	3.5%	4.4%	1.4%
平日昼間(午前8時から午後4時30分まで)の運行	2.1%	1.9%	2.8%
行きは4便、帰りは5便運行している	1.0%	1.0%	1.4%
町内ならどこでも迎えに来てくれる(車両が入らないところは除く)	12.1%	13.6%	8.3%
町内ならどこでも行ける(車両が入らないところは除く)	12.8%	14.6%	6.9%
取扱店でせらまちタクシー利用券の事前購入が必要	3.8%	3.9%	1.4%
最初に利用する前に利用登録が必要	4.5%	4.9%	1.4%
町民ならだれでも利用できる	21.1%	24.8%	8.3%
どれも知らない	68.5%	64.6%	83.3%
回答者数	289	206	72

資料：世羅高校アンケート調査

図表 75 世羅高校生のせらまちタクシーの認知度

⑱利用促進につながる取り組み

- ・ 行政からの情報提供はせらまちタクシーのちらし配付のみであり、公共交通に関する定期的な情報発信や説明会などは実施していません。
- ・ 世羅高校生の 21.5%が通学で公共交通を利用できると回答していますが、通学に特化した情報提供は行っていません。



資料：世羅高校アンケート調査

図表 76 公共交通による通学の可能性（公共交通で通学していない生徒のみ回答）

連携・協働に関する現状・問題点

⑲行政内や関係者間の協働・連携が不十分

- ・ 上位・関連計画策定時の調査では、公共交通に関する住民の関心の高さが確認されましたが、その後関係部局で協議できる体制がなく、公共交通に関する情報共有や利用促進において、行政内の連携が十分に図れていません。
- ・ 隣接する市と連携が十分に図れておらず、公共交通の乗継の可能性について十分検討できていません。
- ・ 公共交通利用者が多く立ち寄る医療機関や商業施設との連携も十分ではなく、戦略的に利用促進が図られていません。

VII. 本計画において取り組むべき課題

「V. 各種調査結果から明らかになった現状・問題点」で取りまとめた 19 項目のうち、本計画の計画期間内に取り組むべき課題は次のとおりとします。

課題 1 利用実態や役割に応じた公共交通ネットワークの再編

公共交通を持続可能なものにするためには、利用実態や利用ニーズを踏まえ、路線の役割に応じた公共交通ネットワークを再編する必要があります。

課題 2 せらまちタクシーの再構築

本町の地域内交通はせらまちタクシーが基盤となっています。利用者の利便性と運行事業者の負担軽減の両面の視点から、せらまちタクシーのダイヤや運賃、運用ルール等の見直しを行うとともに、せらまちタクシーの新たな活用方法を模索する必要があります。

課題 3 スクールバスの効果的な活用

スクールバスは小学校の統廃合により遠距離通学の小学生の交通手段として必要不可欠であるものの、登下校以外の活用が十分になされていません。スクールバスの小学生の通学以外の利用方法について、効果的な活用方策を検討する必要があります。

課題 4 交通事業の存続に向けた取組

タクシーは移動制約者の生活を支えるとともに、緊急時や来訪者の移動手段であるため、タクシー事業の存続に向けた収益増やバスの運転手確保につながる取り組みが必要です。

課題 5 交通結節点の明確化と乗継環境の改善

本町では乗継、乗換があまり行われていません。交通結節点を明確にし、利用者に周知するとともに、乗継ダイヤの調整や情報提供の充実など、乗継環境を改善する必要があります。

課題 6 公共交通に関する分かりやすい情報提供

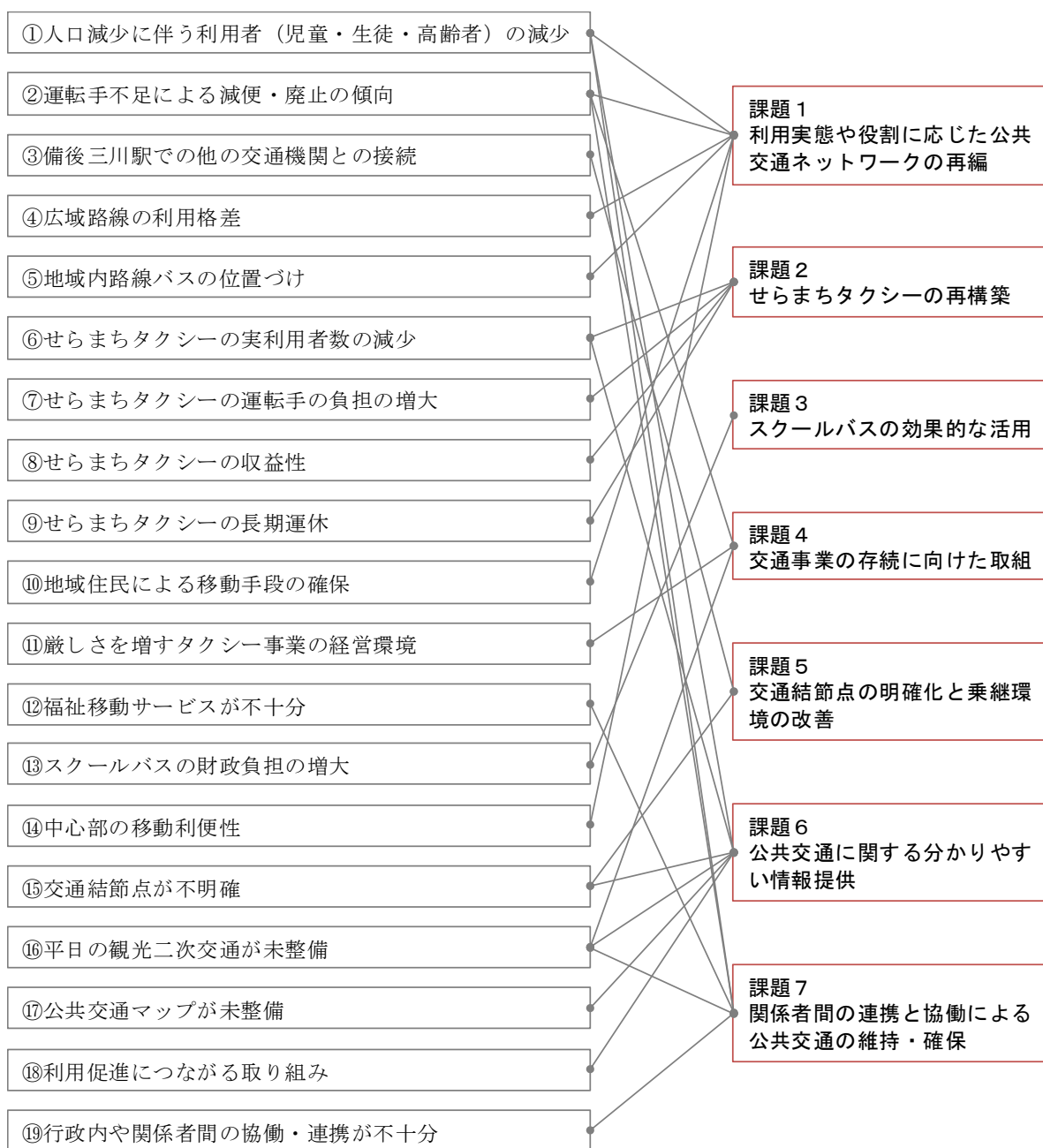
本町では公共交通マップが整備されていないことから、高齢の利用者や初めて公共交通を利用する人、来訪者に配慮した、分かりやすい情報提供や情報システムの整備を行う必要があります。

課題 7 関係者間の連携と協働による公共交通の維持・確保

公共交通を維持・確保していくためには、町民、交通事業者、行政等の関係者が連携・協働し、「地域に愛される公共交通」を育み、利用促進の取組強化や地域の活性化につながる取り組みを推進していく必要があります。

【 現状・問題点 】

【 課題 】



図表 77 現状・問題点と課題の関係

VIII.基本方針と目標

1. 目指すべき公共交通の将来像

本町における地域公共交通体系の構築に向けては、中長期的な視点から、将来の都市形成の方向性などを記載した上位計画、関連計画との整合を図ることとします。

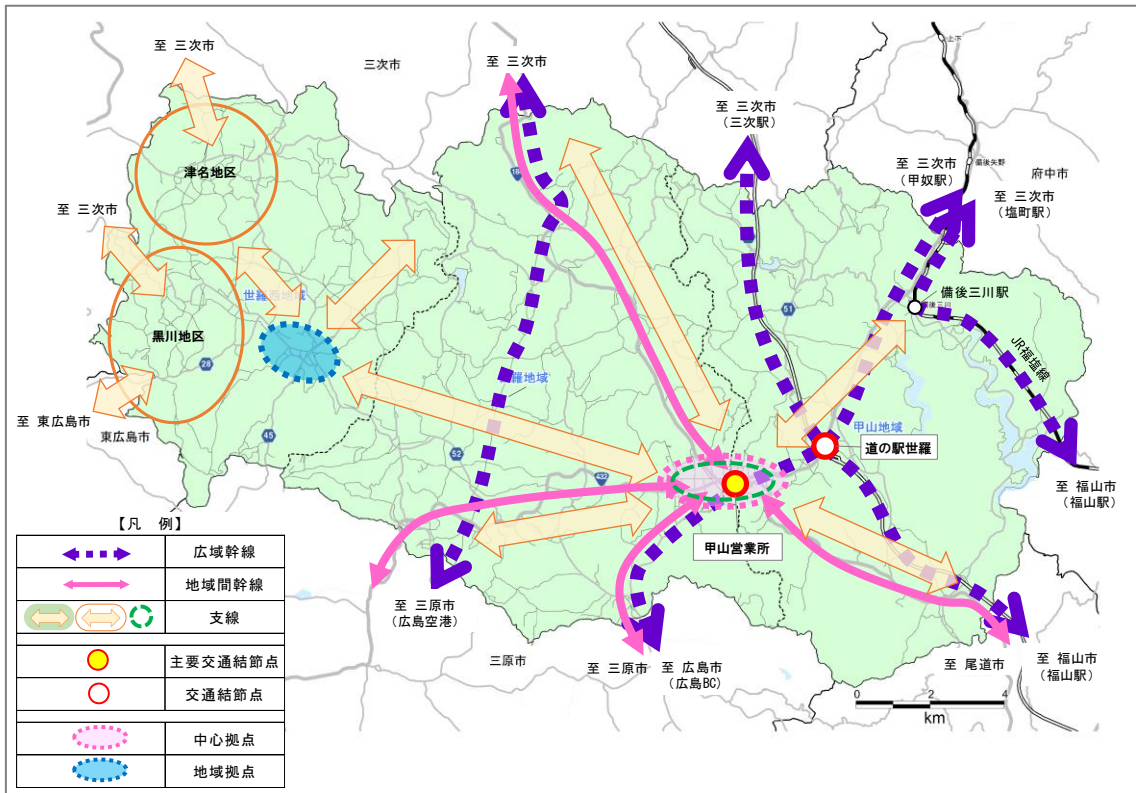
具体的には次の通りとします。

町外の都市拠点（鉄道駅、空港等）間を結ぶ公共交通を広域幹線、町外の生活拠点と本町を結ぶ公共交通を地域間幹線と位置付けます。

各地区と本町の中心拠点または地域拠点を結ぶせらまちタクシー、津名・黒川地区と町外の生活拠点を結ぶ世羅町自家有償旅客運送、中心拠点を巡回する（仮）市街地循環線を支線と位置付けます。

また、交通機関同士の乗継が可能な場所を主要交通結節点・交通結節点と位置付けます。

本町では、以下に示した公共交通の将来像を実現することで、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。



図表 78 目指すべき公共交通の将来像

分類	役割	対象路線・場所
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町外の都市拠点（鉄道駅、空港等）間を結ぶ広域的な公共交通 ・ 町民や来訪者の生活や交流を支える移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道 ・ 高速バス ・ 路線バス
地域間幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町外の生活拠点と本町を結ぶ公共交通 ・ 町民や来訪者の生活や交流を支える移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス
支線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内（一部町外）をきめ細やかに運行する公共交通 ・ 町民の生活や交流を支える移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・ せらまちタクシー ・ 世羅町自家用有償旅客運送
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町中心部の周遊性を向上させる公共交通 ・ 市街地の活性化に資する移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・ （仮）市街地循環線（路線バスまたはせらまちタクシー）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ きめ細やかなニーズや観光二次交通に対応する公共交通 ・ 町民や来訪者の生活や交流を支える移動手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー ・ 定期観光バス ・ レンタサイクル
主要交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通機関同士の乗継を行う場所で、複数の交通機関やバス同士の乗継が可能な場所 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 甲山営業所
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通機関同士の乗継を行う場所で、2種類程度の交通機関やバス同士の乗継が可能な場所 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅世羅
中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既に都市機能が集積する本町の中心をなす拠点 	—
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常生活に必要な施設の集積がある拠点 	—

図表 79 公共交通の役割

2. 公共交通が果たすべき役割

「世羅町第2次長期総合計画」で示された公共交通に関する施策の方針や「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」から、本町において公共交通が果たすべき役割は次のとおりとします。

○地域生活を維持するための移動手段

公共交通は、地域生活を維持するために必要な社会インフラの一つです。子どもから高齢者まですべての町民が安心して暮らし続けるためには、公共交通による移動手段を持続的に確保することが求められます。

○地域経済の活性化への寄与

公共交通を確保することで外出機会が増加し、町の中心部に人が集まることでまちに活力と賑わいがもたらされます。また、町外からの来訪者の移動目的地となる施設や観光振興施策等と連携することで、交流の活性化などの効果が期待されます。

3. 基本理念

本町における目指すべき公共交通の将来像、公共交通の課題及びその果たすべき役割を踏まえ、基本理念は次の通りとします。

地域を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築

4. 基本方針

各種調査結果から明らかになった現状・問題点や課題、基本理念を踏まえ、地域公共交通の基本方針（公共交通の在るべき姿）を以下の通り設定します。

基本方針 1

適切な公共交通ネットワークの形成と維持

- ✓ 人口規模の縮小に伴う利用者の減少といった社会情勢を踏まえつつ、各路線の役割を明確にし、町内のあらゆる居住地から買物や通院が可能で、公共サービスを楽しむことを前提にした、適切で持続可能な公共交通ネットワークを形成します。
- ✓ 生活圏に配慮した広域移動や地域内移動を可能とする公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 2

分かりやすく使いやすい利用環境

- ✓ 町民だけでなく、来訪者にとっても分かりやすく使いやすい利用環境を整備します。
- ✓ 高齢者や初めて利用する人でも分かりやすい情報提供の工夫を行うとともに、待ち時間の不安や不満を解消するためのシステムの構築など、公共交通の利用環境を整備・改善し、利便性の向上と新たな利用者の掘り起こしにつなげていきます。

基本方針 3

地域に愛され利用される地域公共交通

- ✓ 町民が公共交通の必要性を認識し、「町民自ら公共交通を守る意識」の醸成を図るために各種利用促進や情報提供を行います。
- ✓ 関係者が連携・協働し、「地域に愛され利用される地域公共交通」を育みます。

5. 目標と目標達成状況の評価

(1) 目標の設定

基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき目標と、目標の達成状況の評価する指標を以下の通り設定します。

基本理念	基本方針	目 標	対応する課題
地域を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築	《基本方針1》 適切な公共交通ネットワークの形成と維持	目標 1-1 需要や役割に応じた効率的な公共交通網を再構築する	課題 1
		目標 1-2 個別事業の見直しや支援により交通事業を維持する	課題 2 課題 3 課題 4
	《基本方針2》 分かりやすく使いやすい利用環境	目標 2-1 利用環境の改善と情報提供の充実を図る	課題 5 課題 6
	《基本方針3》 地域に愛され利用される地域公共交通	目標 3-1 関係者間の連携強化と協働の推進によって利用促進を図る	課題 7

(2) 目標達成状況の評価

上記で設定した目標の達成状況の評価するための評価指標を以下の通り設定します。

目標 1-1 需要や役割に応じた効率的な公共交通網を再構築する

評価指標	現状値 (H30 年度)	目標値 (R6 年度)
1 便あたりの輸送人員の平均	9.1 人	10.0 人
1 乗車あたりの補助金額の平均	370 円	370 円以下

持続可能な公共交通網の形成には路線バスなどの効率的な運行が不可欠です。今後の路線の廃止や減便などにかかわらず、効率的な運行を図る指標として、1 便あたりの輸送人員と 1 乗車あたりの補助金額の平均を評価指標とします。本評価指標の対象は、広域路線バス、地域内路線バス、せらまちタクシー、世羅町自家用有償旅客運送とします。

指標の算定方法

事業者により提供されるデータにより把握。

評価サイクル

毎年度

目標設定の考え方

利用促進と路線の効率化を図ることで、現状の 1 便あたりの輸送人員を 5 年間で 10% (0.9 人) 改善し、1 乗車あたりの補助金額を現状より改善することを目指します。

参考：対象路線における 1 便あたりの輸送人員と 1 乗車あたりの補助金 (H30 年度)

区分	路線名	輸送人員 (人)	運行回数 (回/年)	1便あたり の輸送人員 (人)	補助金 (千円)	1乗車あたり の補助金 (円)
広域路線バス	尾関山公園線	16,741	1,358.5	12.3	7,564	452
	尾関山公園線 (世羅中学経由)	8,217	575.4	14.3	3,516	428
	尾道駅前線 (大和経由)	56,470	2,491.5	22.7	6,775	120
	尾道駅前線 (バイパス経由)	76,372	2,645.1	28.9	1,888	25
	三原駅前線 (室町経由)	27,060	2,004.0	13.5	1,966	73
	三原駅前線 (羽倉経由)	37,793	3,328.6	11.4	5,109	135
	河内駅線	12,192	2,717.1	4.5	21,123	1,733
	下津田線	656	1,470.0	0.4	5,249	8,002
地域内路線バス	下戸張線	4,813	900.0	5.3	2,231	464
	小国線	6,577	2,120.0	3.1	9,535	1,450
せらまちタクシー		28,912	10,541.0	2.7	37,072	1,282
世羅町自家用有償旅客運送		371	183.0	2.0	235	633
計 (1便あたりの輸送人員、1乗車あたりの補助金は平均)		276,174	30,334.2	9.1	102,263	370

※路線バスの運行回数は、実車走行キロをキロ程で除して算出

※せらまちタクシーの運行回数は、全車両の出動回数の計

※1 便あたりの輸送人員は、輸送人員を運行回数で除して算出

※1 乗車あたりの補助金は、補助金を輸送人員で除して算出

目標 1-2 個別事業の見直しや支援により交通事業を維持する

評価指標	現状値 (H30 年度)	目標値 (R6 年度)
せらまちタクシーの実利用者数	821 人	862 人
せらまちタクシーの延べ利用者数	28,912 人	30,357 人
ハイヤー・タクシーの輸送人員	45 千人	45 千人

公共交通網を構成するせらまちタクシー、地域が主体となった公共交通、スクールバスといった個別事業の見直しと定期的な検証を行うとともに、タクシー事業を維持するための施策や運転手確保のための施策を講じることで、初めて持続可能な公共交通の形成が可能となります。また、公共交通を維持するためには、利用者数の維持または増加が必要不可欠です。

このため、本町の地域内交通の基盤であるせらまちタクシーの実利用者数及び延べ利用者数とハイヤー・タクシーの輸送人員を評価指標とします。

指標の算定方法

せらまちタクシーの実利用者数	予約センターが記録する予約データにより、利用者の個人名から実利用者数の人数を把握。
せらまちタクシーの延べ利用者数	せらまちタクシー予約センターが管理する利用者数により把握。
ハイヤー・タクシーの輸送人員	運輸要覧（中国運輸局）の数値により把握。

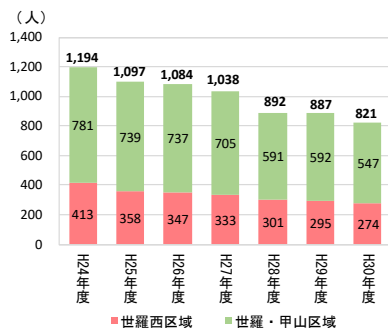
評価サイクル

毎年度

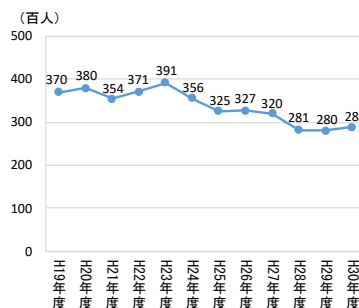
目標設定の考え方

利用促進を行うことで、せらまちタクシーの実利用者数を毎年1%（8.2人）、延べ利用者数を毎年1%（289人）増加させることを目指します。
ハイヤー・タクシーの輸送人員は現状維持することを目指します。

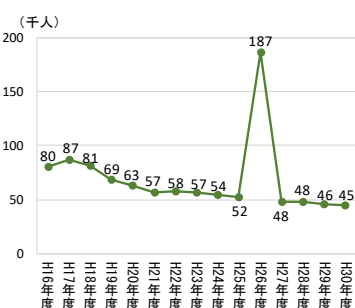
参考：せらまちタクシーの実利用者数
(再掲)



参考：せらまちタクシーの延べ利用者数



参考：ハイヤー・タクシーの輸送人員



目標 2-1 利用環境の改善と情報提供の充実を図る

評価指標	現状値 (R1 年度)	目標値 (R6 年度)
町内在住の世羅高校生のせらまちタクシーの認知度	35.4 %	90.0 %以上
世羅高校生の登下校の公共交通利用割合	行き 30.5 %	行き 30.5 %以上
	帰り 25.4 %	帰り 25.4 %以上
「鉄道・バス」の満足度	中高生 20.5 %	中高生 25.5 %
	一般 12.9 %	一般 17.9 %

現在は公共交通に関する情報提供が不十分なこともあり、公共交通の利用者が固定化され、増加していません。また、乗継・乗換利用がほとんどされていない状況があります。

人口減少が進む中で、公共交通利用者を確保するためには、情報提供を充実させ、新たな利用者を確保していく必要があります。

このため、新たな公共交通利用者確保と情報提供の評価指標として、世羅高校生のせらまちタクシーの認知度と登下校の公共交通の利用割合を採用するとともに、中高生・一般町民の「鉄道・バス」の満足度を対象とします。

指標の算定方法

町内在住の世羅高校生のせらまちタクシーの認知度	世羅高校生アンケート調査により、町内在住でせらまちタクシーを知っている人の割合を把握。
世羅高校生の登下校の公共交通利用割合	世羅高校生のアンケート調査により、徒歩・自転車・バイクのみで通学する人を除いた人のうち、公共交通で通学する人の割合を把握。
「鉄道・バス」の満足度	中高生・一般町民を対象とした世羅町第2次長期総合計画等に関するアンケート調査により、「鉄道・バス」の満足度を調査し、「非常に満足」、「満足」と回答した人の割合を把握。

評価サイクル

最終年度

目標設定の考え方

せらまちタクシーの認知度は町内在住の世羅高校生がほとんどすべて（9割以上）認知することを目指します。

世羅高校生の登下校の公共交通の利用割合は現状値より増加させることを目指します。

「鉄道・バス」の満足度を、毎年1ポイント改善することを目指します。

参考：世羅高校生のせらまちタクシーの認知度（再掲）

	全体	世羅町	世羅町外
1回の利用料金は300円（一部600円）	10.4%	12.1%	4.2%
30分前までに予約センターに予約が必要	3.5%	4.4%	1.4%
平日昼間（午前8時から午後4時30分まで）の運行	2.1%	1.9%	2.8%
行きは4便、帰りは5便運行している	1.0%	1.0%	1.4%
町内ならどこでも迎えに来てくれる（車両が入らないところは除く）	12.1%	13.6%	8.3%
町内ならどこでも行ける（車両が入らないところは除く）	12.8%	14.6%	6.9%
取扱店でせらまちタクシー利用券の事前購入が必要	3.8%	3.9%	1.4%
最初に利用する前に利用登録が必要	4.5%	4.9%	1.4%
町民ならだれでも利用できる	21.1%	24.8%	8.3%
どれも知らない	68.5%	64.6%	83.3%
回答者数	289	206	72

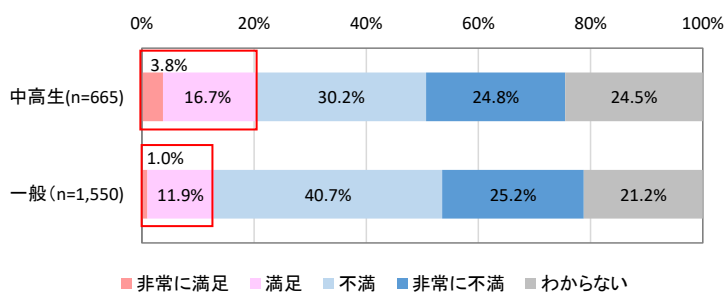
参考：世羅高校生の普段の通学手段

	全体
公共交通（JR、高速バス、路線バス、せらまちタクシー）で通学	30.5%
	25.4%
マイカーの送迎で通学	80.5%
	88.1%
回答者数（登校）	128
回答者数（下校）	126

※上段が登校時、下段が下校時を示す

※回答者数は、徒歩・自転車・バイクで通学する人を除いた人数

参考：「鉄道・バス」の満足度



目標 3-1 関係者間の連携強化と協働の推進によって利用促進を図る

評価指標	現状値 (R1 年度)	目標値 (R6 年度)
利用促進に関するイベント・PR 実施回数	0 回	年 1 回
「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人の割合	13.4 %	18.4 %

公共交通を維持していくためには、関係者間の連携強化はもとより、住民が公共交通を利用することが不可欠であり、町や事業者等が主体となって公共交通利用促進のための仕組みづくりの検討やイベント・PR 事業を積極的かつ継続的に行っていく必要があります。そのような中、本町では利用促進に向けたイベントを行っていません。

このため、利用促進に関するイベント・PR 実施回数を評価指標とします。また、これらの取組による住民の意識の変化を測るため、「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人の割合を評価指標とします。

指標の算定方法

利用促進に関するイベント・PR 実施回数	イベントや PR の実施回数の計測により把握。
「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人の割合	一般町民を対象とした世羅町第2次長期総合計画等に関するアンケート調査により、「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人を調査し、「現在取り組んでいる」と回答した人の割合を把握。

評価サイクル

利用促進に関するイベント・PR 実施回数	毎年度
「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人の割合	最終年度

目標設定の考え方

バスやせらまちタクシーなどの公共交通の利用促進イベントや PR 事業を年 1 回実施します。

「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人の割合を、毎年 1 ポイント改善することを目指します。

6. 公共交通の見直し基準

基本方針1の「適切な公共交通ネットワークの形成と維持」を実現するためには、各路線の利用状況や収支等を定期的に確認し、必要に応じて路線存続の有無や運行形態の見直しを検討する必要があります。そのための見直し基準と基準の運用方法を設定します。

広域幹線（鉄道、高速バス）は、その役割と必要性から見直しの基準は設けず、確保・維持しますが、地域間幹線及び支線（路線バス、せらまちタクシー、世羅町自家用有償旅客運送）については、見直し基準の運用フローに則り検討することとします。

(1) 路線バスの見直し基準

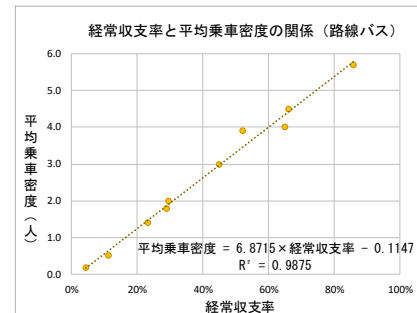
〔見直し基準〕

対象	見直し基準	
	利用・採算の妥当性	補助金の妥当性
・ 広域路線バス	平均乗車密度 1.0 人未満	1 乗車あたりの補助金 1,000 円以上

〔見直し基準の考え方〕

- ・ 利用・採算の妥当性を確認する指標を「平均乗車密度」とし、1人未満（平均して乗車人数が1人未満）を見直しの対象とします。
- ・ 補助金の妥当性を確認する指標を「1乗車あたりの補助金」とし、1,000円以上を見直しの対象とします。
- ・ 上記基準の両方に該当する場合、見直しの検討対象とします。

（参考）平均乗車密度が1.0人未満の場合は、経常収支率が20%未満であるという関係性があるため、平均乗車密度1.0人未満は採算の妥当性の基準にとらえることもできます。



区分	路線名	輸送人員 (人)	平均乗車密度 (人)	経常収支率	補助金 (千円)	1乗車当たりの補助金 (円)
広域路線バス	尾関山公園線	16,741	2.0	29.4%	7,564	452
	尾関山公園線（世羅中学経由）	8,217	3.9	51.9%	3,516	428
	尾道駅前線（大和経由）	56,470	4.5	65.9%	6,775	120
	尾道駅前線（バイパス経由）	76,372	5.7	85.7%	1,888	25
	三原駅前線（室町経由）	27,060	4.0	64.9%	1,966	73
	三原駅前線（羽倉経由）	37,793	3.0	44.7%	5,109	135
	河内駅線	12,192	1.4	22.9%	21,123	1,733
	下津田線	656	0.2	4.2%	5,249	8,002

資料：世羅町（平成30年度）

図表 80 見直し基準の対象路線の平均乗車密度等

(2) せらまちタクシー・世羅町自家用有償旅客運送の見直し基準

〔見直し基準〕

対象	見直し基準	
	利用の妥当性	補助金の妥当性
<ul style="list-style-type: none"> ・ せらまちタクシー ・ 世羅町自家用有償旅客運送 	車両1台あたりの輸送人員 2.0人未満	1乗車あたりの補助金 1,000円以上

〔見直し基準の考え方〕

- ・ 利用の妥当性を確認する指標を「車両1台あたりの輸送人員」とし、2.0人未満（乗合が成立していない状況）を見直しの対象とします。見直しにあたっては、便ごとに検討することとします。
- ・ 補助金の妥当性を確認する指標を「1乗車あたりの補助金」とし、1,000円以上を見直しの対象とします。
- ・ 上記基準の両方に該当する場合、見直しの検討対象とします。

【せらまちタクシー】

区域	便	輸送人員 (人)	車両の出動回数 の計(回)	車両1台あたりの 輸送人員(人)	補助金 (千円)	1乗車あたりの 補助金(円)
世羅西区域	8:00(行き)	652	275	2.4	967	1,483
	9:20(行き)	1,950	469	4.2	1,649	846
	10:40(行き)	962	404	2.4	1,421	1,477
	11:30(帰り)	1,372	461	3.0	1,621	1,181
	13:00(帰り)	1,224	382	3.2	1,343	1,097
	14:00(行き)	455	276	1.6	971	2,134
	15:00(帰り)	542	289	1.9	1,016	1,875
	16:00(帰り)	533	226	2.4	795	1,492
	16:30(帰り)	197	106	1.9	373	1,893
	計	7,887	2,888	2.7	10,157	1,288
世羅・甲山区域	8:00(行き)	1,804	900	2.0	3,165	1,754
	9:10(行き)	4,564	1,210	3.8	4,255	932
	10:20(行き)	2,948	1,123	2.6	3,950	1,340
	11:00(帰り)	2,911	1,128	2.6	3,967	1,363
	12:00(帰り)	2,859	1,113	2.6	3,914	1,369
	13:30(帰り)	1,588	614	2.6	2,159	1,360
	14:30(行き)	850	497	1.7	1,748	2,056
	15:15(帰り)	969	505	1.9	1,776	1,833
	16:30(帰り)	1,199	563	2.1	1,980	1,651
	計	19,692	7,653	2.6	26,915	1,367
	合計	28,912	10,541	2.7	37,072	1,282

【世羅町自家用有償旅客運送】

方面	便	輸送人員 (人)	車両の出動回数 の計(回)	車両1台あたりの 輸送人員(人)	補助金 (千円)	1乗車あたりの 補助金(円)
敷名方面	8:00(行き)	186	92	2.0	118	634
	10:00(帰り)	185	91	2.0	117	632
	14:40(帰り)	0	0	-	0	-
	合計	371	183	2.0	235	633

※便別の補助金は、全体の補助金を車両の出動回数で按分して算出

※せらまちタクシーの便毎の輸送人員は、各便に区分できない数を除外しているため、便毎の人数を足したものと合計の人数は一致しない

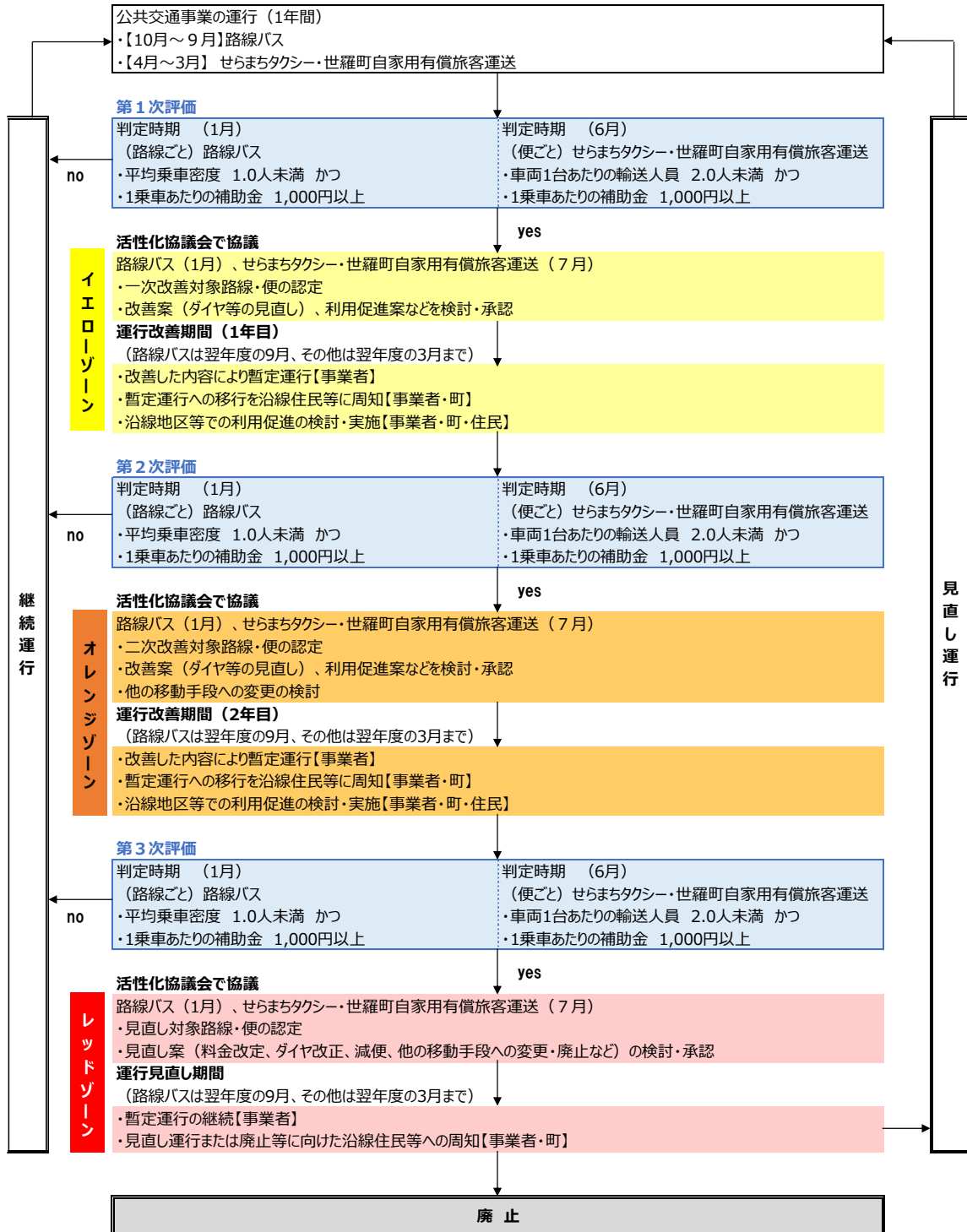
※世羅町自家用有償旅客運送の14:40(帰り)便は、平成31年3月末で廃止

資料：世羅町(平成30年度)

図表 81 見直し基準の対象路線の車両1台あたりの輸送人員、1乗車あたりの補助金等

(3) 基準の運用方法

以下の運用フローに従って、路線バス、せらまちタクシー、世羅町自家用有償旅客運送の見直しの検討を行います。



図表 82 基準の運用フロー

IX. 事業内容

1. 事業体系

基本方針、目標、事業、対応課題、評価指標の関係を整理します。

目 標	事 業	対応課題	評価指標
《基本方針1》適切な公共交通ネットワークの形成と維持			
目標 1-1 需要や役割に応じた効率的な公共交通網を再構築する	① 広域路線バスの運行・見直し	1	<ul style="list-style-type: none"> ・1 便あたりの輸送人員の平均 ・1 乗車あたりの補助金額の平均
	② 地域内路線バスの廃止検討		
	③ 高速バス（ピースライナー）の見直し検討		
	④ 市街地を循環する公共交通の導入検討		
目標 1-2 個別事業の見直しや支援により交通事業を維持する	⑤ せらまちタクシーの運行・見直し	2 3 4	<ul style="list-style-type: none"> ・せらまちタクシーの実利用者数 ・せらまちタクシーの延べ利用者 ・ハイヤー・タクシーの輸送人員
	⑥ 地域が主体となった公共交通の運行・見直し		
	⑦ スクールバスの効率化		
	⑧ 観光二次交通の充実		
	⑨ 運転手確保に向けた支援		
《基本方針2》分かりやすく使いやすい利用環境			
目標 2-1 利用環境の改善と情報提供の充実を図る	⑩ 公共交通マップの作成	5 6	<ul style="list-style-type: none"> ・町内在住の世羅高校生のせらまちタクシーの認知度 ・世羅高校生の登下校の公共交通利用割合 ・「鉄道・バス」の満足度
	⑪ 公共交通ホームページの作成		
	⑫ 定期的な広報記事の掲載		
	⑬ 新・せらまちタクシー予約システムの導入		
《基本方針3》地域に愛され利用される地域公共交通			
目標 3-1 関係者間の連携強化と協働の推進によって利用促進を図る	⑭ 外出支援事業の拡大と利用促進	7	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に関するイベント・PR実施回数 ・「できるだけバスやせらまちタクシーを利用する」人の割合
	⑮ 公共交通の利用促進に関するイベントの開催やPR活動の実施		
	⑯ 公共交通利用者に対するインセンティブの付与		
	⑰ 庁内の関係部局間の連携強化		

2. 事業内容

《基本方針1》適切な公共交通ネットワークの形成と維持

目標 1-1 需要や役割に応じた効率的な公共交通網を再構築する

事業① 広域路線バスの運行・見直し

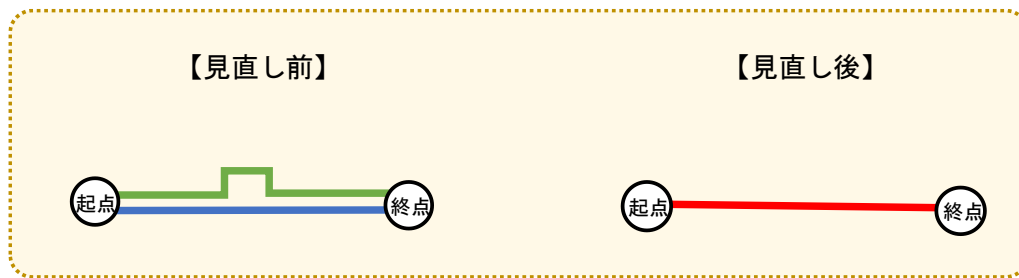
【運行方針】

- 広域路線バスは、町外の生活拠点と本町を結ぶ公共交通であり、町外への通勤・通学・買物・通院の日常生活や交流を支える移動手段であるため、見直しを行いながら引き続き運行継続を働きかけます。

【見直し方針】

◇系統の見直し

- 複数の系統を有する路線は、利用状況を踏まえ関係市と協議の上、必要に応じて系統の統合による効率化を推進し、路線の維持・確保を図ります。



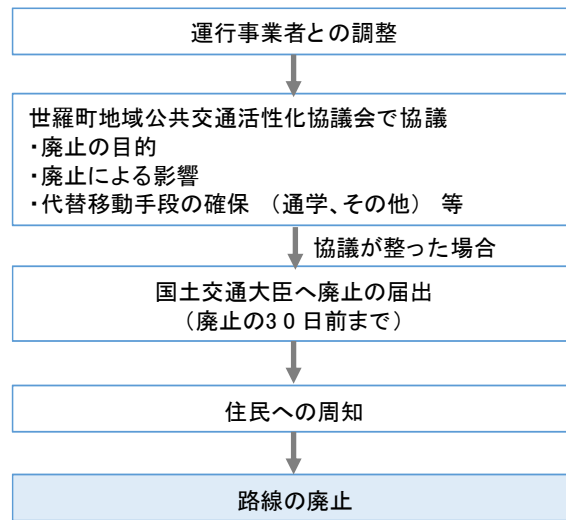
図表 83 系統統合のイメージ

◇見直し基準の運用

- 「平均乗車密度 1.0 人未満」かつ「1 乗車あたりの補助金 1,000 円以上」とする路線バスの見直し基準により、毎年度、改善対象路線に該当するか否かを判断します。
- 改善対象とされた路線については、基準の運用フローに則り、2 年間改善等を行って検証を行い、改善が図れない（見直し基準に引き続き該当）と判断された路線については、見直し等の検討を行います。

事業② 地域内路線バスの廃止検討

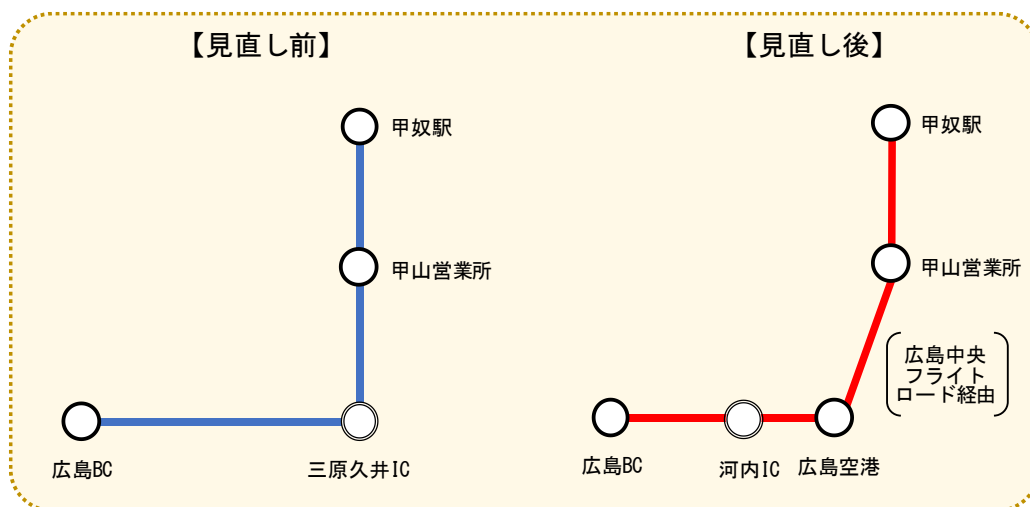
- 小国線と下戸張線は主に中学生が通学で利用していますが、利用者が非常に少なく、他の公共交通やスクールバスと同経路を運行するなど非効率な運行であるため、廃止を検討します。
- 廃止する場合は、中学生の通学手段はスクールバスまたはスクールタクシーで確保します。高校生の通学手段及び一般住民の移動手段は、路線バスまたはせらまちタクシーで確保します。



図表 84 バス路線廃止の手順

事業③ 高速バス（ピースライナー）の見直し検討

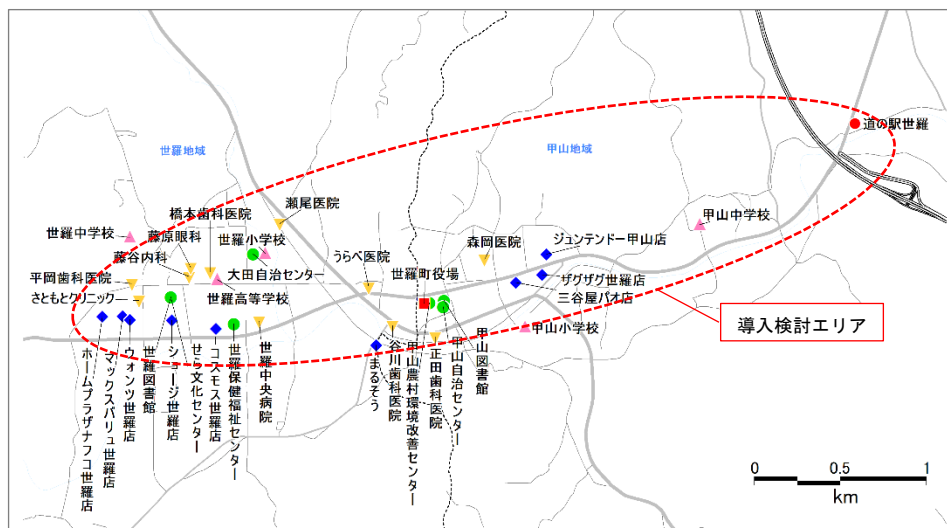
- 広島空港へのアクセス性の向上を図るため、高速バス（ピースライナー）の経路を広島空港経由に変更するように、交通事業者働きかけを行います。



図表 85 高速バス（ピースライナー）の経路変更イメージ

事業④ 市街地を循環する公共交通の導入検討

- 町の中心市街地の回遊性を高めるために中心市街地の公共施設、商業施設、医療機関等を結ぶ新たな公共交通（（仮）市街地循環線）の運行を検討します。
- 実証運行を実施し、利用状況や利用者アンケート等を踏まえ、本格導入に向けた検討を行います。



図表 86 市街地を循環する公共交通の導入検討エリア

目標 1-2 個別事業の見直しや支援により交通事業を維持する

事業⑤ せらまちタクシーの運行・見直し

【運行方針】

- せらまちタクシーは町内をきめ細やかに運行する公共交通であり、主に高齢者の日常生活や交流を支えているため、見直しを行いながら引き続き運行を継続します。

【見直し方針】

◇ダイヤ・便数の見直し

- せらまちタクシーを高校の通学で利用できるように、ダイヤの見直しを検討します。
- 事業者の負担と利用者の利便性、利用実態を考慮した上で、安全に運行できるダイヤの見直しを検討します。

◇運賃の見直し

- 収益率の向上を図るため、運賃の値上げを検討します。
- 運賃の値上げの検討に際しては、高頻度利用者の負担軽減を図るための施策を同時に検討します。具体的には、高校への通学利用を想定した学生割引の設定、1乗車当たりの利用額が減額できる回数券の設定などを検討します。ただし、高齢者を含む利用者に分かりやすい料金体系とします。

◇手荷物料金の設定

- 収益率の向上と利便性の向上を図るため、膝の上に載せられない手荷物は別途手荷物料金を設定し、持ち込みが可能となる制度の見直しを検討します。

◇長期運休期間における臨時便の運行

- ゴールデンウィークなど、せらまちタクシーの運休日が5日以上連続する場合は、臨時便の運行を検討します。

◇運用方法の見直し

- 現在、世羅西区域を1事業者、世羅・甲山区域を3事業者で運行範囲を設定して運行していますが、効率的な配車と事業者間、運転手間の負担の平準化を図るため、運行範囲や委託方法の検討を行い、最適な運用方法への見直しを行います。

◇見直し基準の運用

- 上記の見直しを行った上で、「車両1台あたりの輸送人員2.0人未満」かつ「1乗車あたりの補助金1,000円以上」とするせらまちタクシーの見直し基準により、毎年度、改善対象便に該当するか否かを判断します。
- 改善対象とされた便については、基準の運用フローに則り、2年間改善等を行って検証を行い、改善が図れない（見直し基準に引き続き該当）と判断された便については、見直し等の検討を行います。

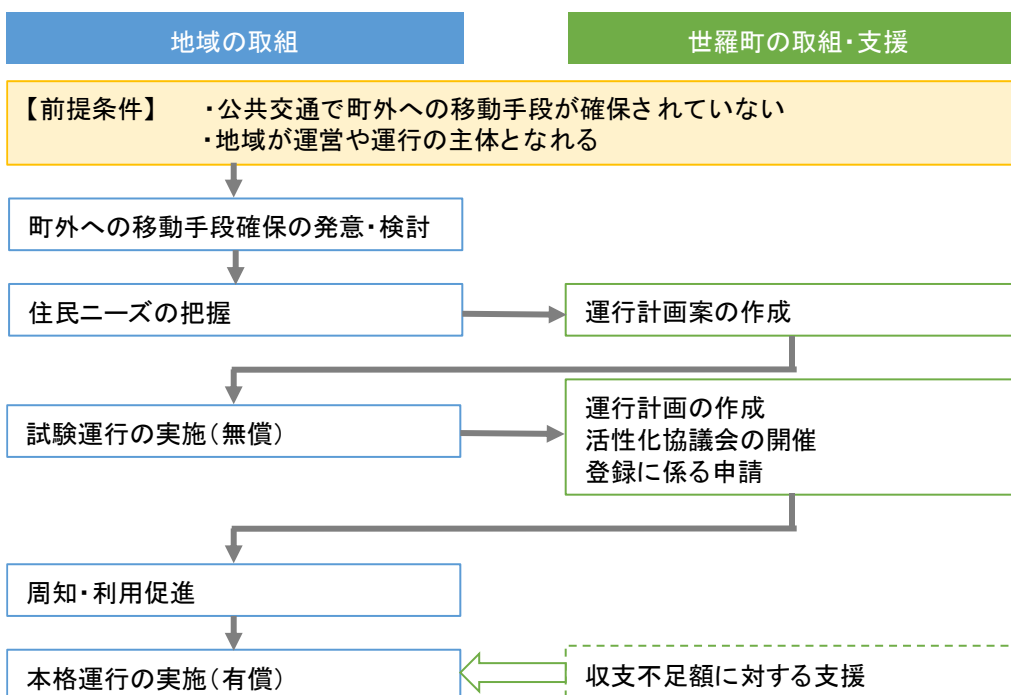
事業⑥ 地域が主体となった公共交通の運行・見直し

【運行方針】

- 町外への移動ニーズが高いものの他の公共交通機関がなく、かつ地域が公共交通の導入や運行に主体的に関わることができる場合は、世羅町自家用有償旅客運送など、地域が主体となった公共交通の導入を検討します。
- 世羅町自家用有償旅客運送を導入する場合は、自治センター等の車両を活用し、地域が運行を担いますが、運行計画案の作成、世羅町地域公共交通活性化協議会での審議、登録に係る申請、収支不足額に対する支援を町が行います。

地域が主体となった公共交通の種類	概要
市町村運営有償運送 (世羅町自家用有償旅客運送)	・市町村自らが、当該市町村内の交通空白地において、当該市町村内の住民等の運送を行うもの
公共交通空白地有償運送	・NPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民等の運送を行うもの
ボランティア輸送	・道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」 ・無償での運送(ただし、ガソリン代等の受領は可)

図表 87 地域が主体となった公共交通の種類・概要



図表 88 世羅町自家用有償旅客運送の導入手順

【見直し方針】

◇見直し基準の運用

- 見直し基準は、世羅町自家用有償旅客運送に適用します。
- 「車両1台あたりの輸送人員2.0人未満」かつ「1乗車あたりの補助金1,000円以上」とする世羅町自家用有償旅客運送の見直し基準により、毎年度、改善対象便に該当するか否かを判断します。
- 改善対象とされた便については、基準の運用フローに則り、2年間改善等を行って検証を行い、改善が図れない（見直し基準に引き続き該当）と判断された便については、見直し等の検討を行います。

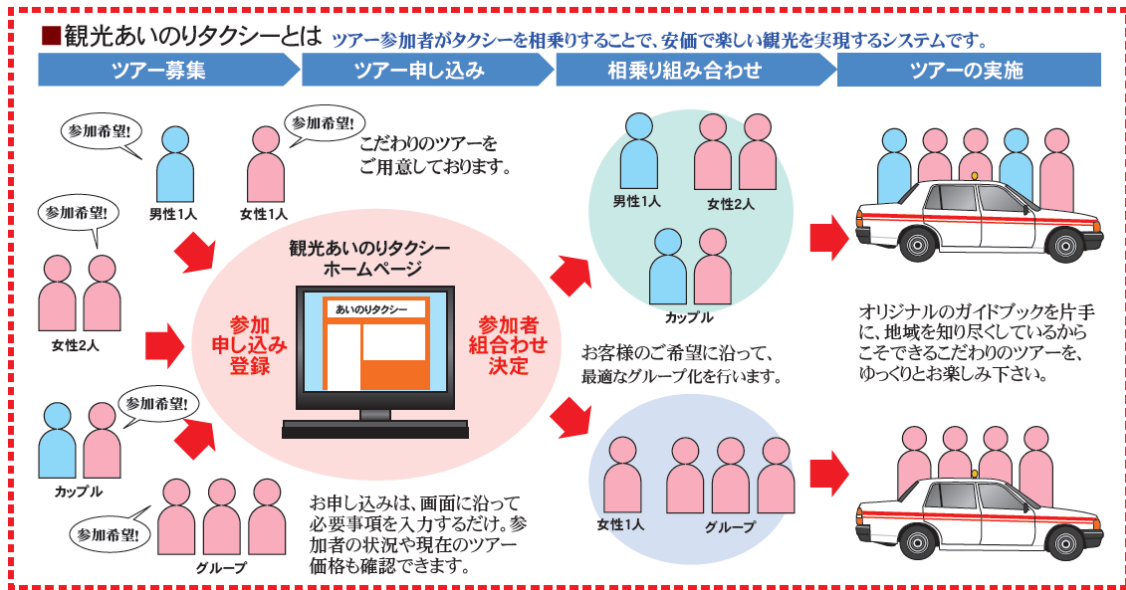
事業⑦ スクールバスの効率化

- 小国線、下戸張線を廃止する場合は、両路線を利用して通学する中学生の輸送を既存のスクールバスまたはスクールタクシー等で行います。
- 小・中学生の輸送人数に応じたルートの特廃合を適宜実施します。

事業⑧ 観光二次交通の充実

◇タクシーの活用

- 個人観光客が平日でも観光地を気軽に訪問できるようにするため、観光タクシーの充実や、観光あいのりタクシーのシステム構築を検討します。



図表 89 観光あいのりタクシーの仕組み例

◇観光バス（花めぐりバス）の経路変更

- 観光バス（花めぐりバス）に備後三川駅でも乗車できるように、交通事業者に働きかけを行います。

◇レンタサイクルの整備

- 自然環境を生かした観光施設が山間部に点在していることから、観光客が観光施設を周遊する手段の1つとして、e-BIKE（スポーツ用電動アシスト自転車）のレンタサイクルの導入を検討します。

事業⑨ 運転手確保に向けた支援

- 旅客運送業界における運転手不足や運転手の高齢化は深刻になってきています。バス路線やタクシー事業の維持のために、運転手確保に向けた支援を官民が連携して取り組みます。

<支援・取組案>

- ・ 二種免許取得費用の支援
- ・ 広島県バス協会等が開催する「バス運転体験会」や「バス運転者就職フェア」への事業者の参加斡旋
- ・ 移住者や世羅高校生向けの職業紹介パンフレットの作成
- ・ 広報誌等を用いたバス運転手不足に関する情報提供

バス運転者就職フェア in 福山

12/7 SAT 11:00-15:00 福山市南第一丁目10番1号 学びの館ロースコム (福山市生涯学習プラザ)

主催：広島県バス協会 共催：中国バス協会 後援：中国運輸局・広島県

出展事業者

- 神中国バス** (本社：福山市)
- 新鉄運** (本社：福山市)
- 道の島運輸** (本社：福山市)
- おのみちバス開** (本社：福山市)
- 広島バス開** (本社：広島市中区)
- 広交グループ** (本社：広島市西区)
- 中国ジェイアールバス開** (本社：広島市南区)
- 再編ホールディングス開** (本社：福山市北区)
- 八尾運輸** (本社：福山市南区)
- 日の丸タクシー開** (本社：福山市南区)

現役バス運転者の「語り」コーナー

- 普段はどんな生活ですか？
- バスの運転者になってよかったことは？
- 大型二種免許を取るにはお金がかかる？
- 高速バスの運転をした感想は？
- 業務のなか、お給料は？
- 休みは取りやすいですか？
- 仕事の中で大変なことは何？
- 未経験な方への配慮は？
- 何歳からでも転職できますか？

アンケートへのご協力をお願いします

本日お渡しした資料の中にアンケート用紙が入っています。受付でアンケートを出された方に、ノベルティをプレゼントします。

ご来場者のみさまへ注意とお願い

- アドレス決断シートが不足した場合は受付へお申しください。
- 応募は4部のみ受付をご利用ください。
- 応募のみか、写真や動画の撮影も行ってまいります。個人の顔は分かりませんが、応募バス会社や職種に就くことがありません。ご了承ください。
- 貴重品等はご自身で十分に注意して管理してください。怪盗、盗難、紛失、その他のご来場者同士のトラブルについては、一切責任を負いません。
- アドレス決断シートのごみは各自で封筒に閉じてください。
- ご不明な点は、受付のスタッフまでお尋ねください。

BUS.きゅー
http://www.bus-kyuu.or.jp/buskyuu/



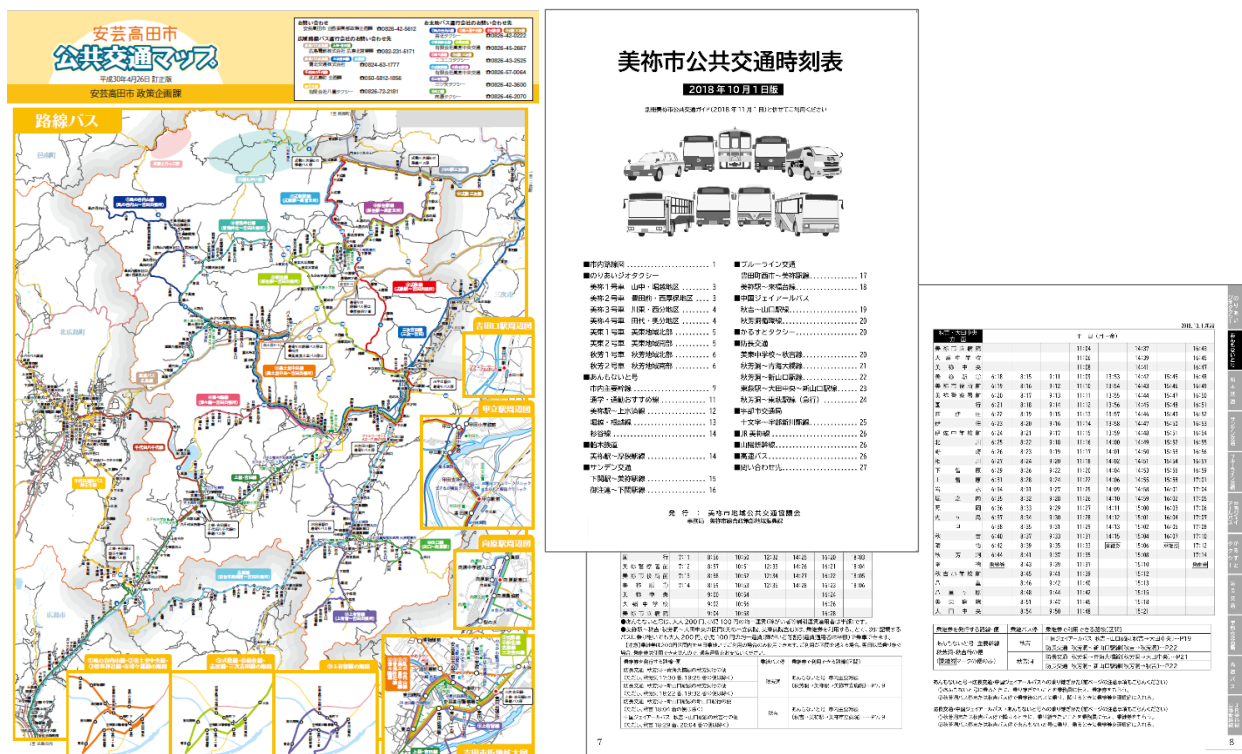
図表 90 バス運転者就職フェア、バス運転体験会の例

《基本方針2》 分かりやすく使いやすい利用環境

目標 2-1 利用環境の改善と情報提供の充実を図る

事業⑩ 公共交通マップの作成

- 町全体の公共交通マップと時刻表を作成し、定期的に全戸配布します。
- 公共交通マップは、高齢者や初めて利用する人でも分かりやすいように、文字の大きさやイラストの表示など、見やすさや分かりやすさの工夫を行います。
- パークアンドライドを推進するため、パークアンドライドに関する情報を掲載します。
- 世羅高校の通学で利用できる公共交通の紹介チラシを作成し、公共交通マップと一緒に世羅高校生に配布することで、世羅高校生の認知向上と利用促進を図ります。



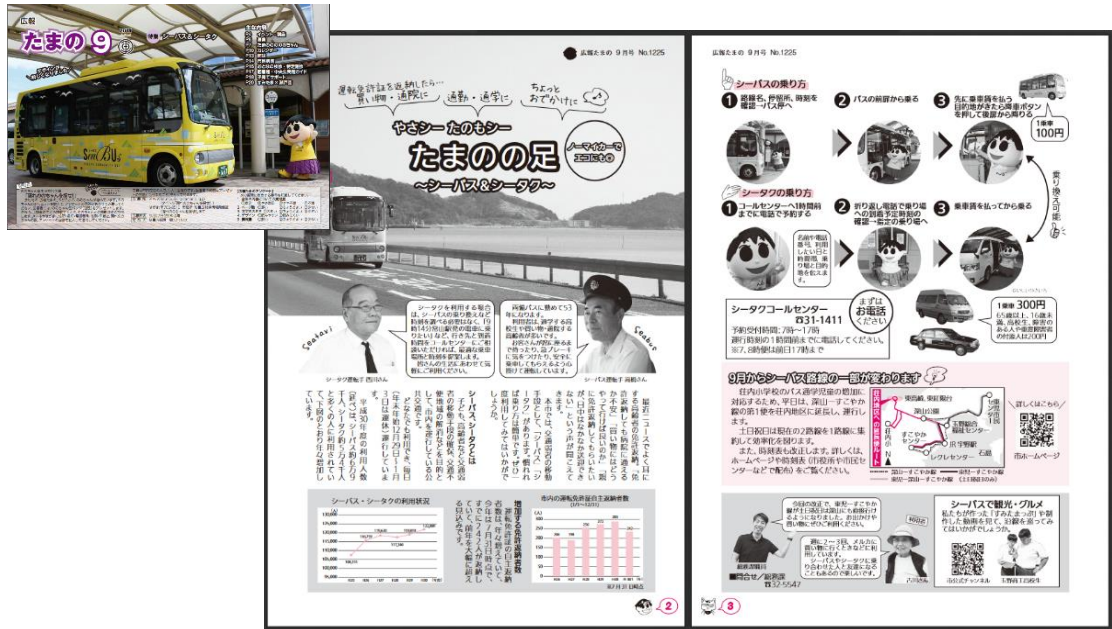
図表 91 公共交通マップ・時刻表の例

事業⑪ 公共交通ホームページの作成

- 町のホームページに公共交通に関するページを作成し、公共交通マップ、ダイヤ、運賃、利用方法、Q&Aなどを掲載します。

事業⑫ 定期的な広報記事の掲載

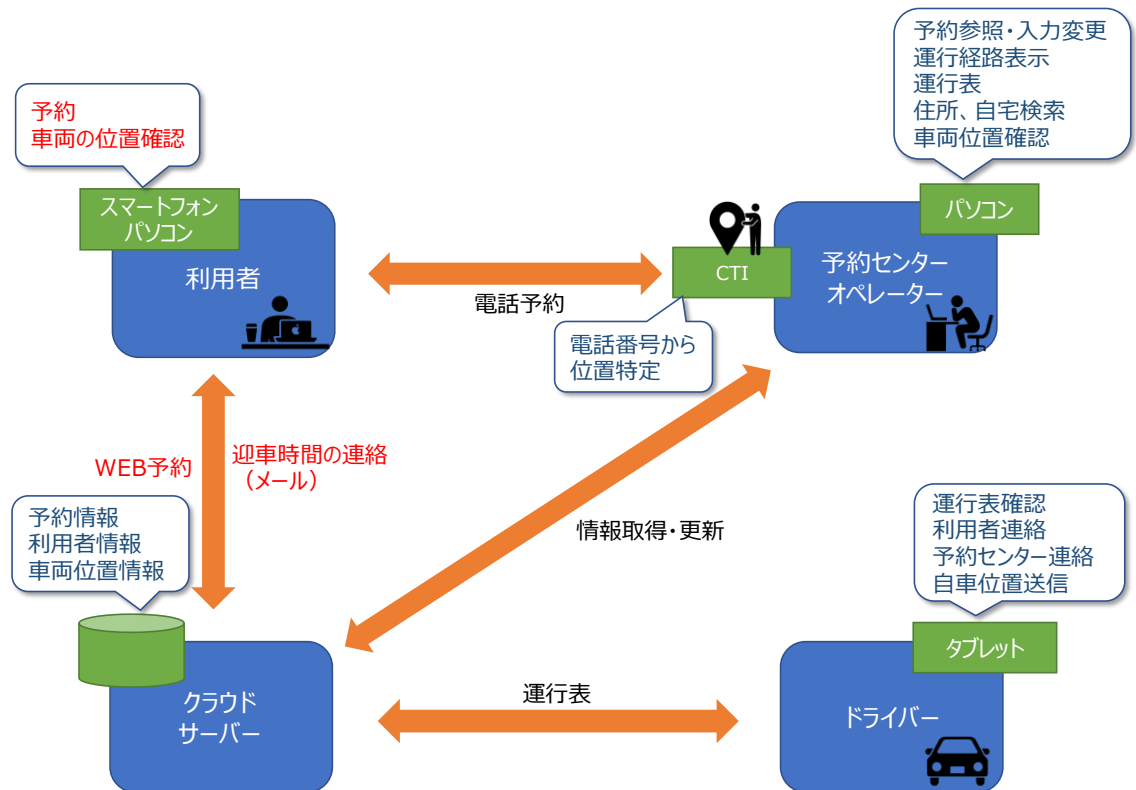
- 「広報せら」に公共交通に関する情報を定期的に掲載します。
- ダイヤルルートの見直しだけではなく、利用者の声や利用促進の取組など定期的な情報発信による利用促進を図ります。



図表 92 公共交通に関する広報記事の例

事業⑬ 新・せらまちタクシー予約システムの導入

- 現システムでは、電話のみで予約を受け付けており、利用者にあらかじめ迎車時間を連絡するなどの対応が十分にできていません。そのため、利用者が屋外で待っていない場合やしばらく待つ場合があるなど、スムーズな迎車ができない場合があります。
- 新システムの導入により、迎車時間のメール連絡、スマートフォン等での車両位置確認ができるようにすることで、迎車時の不便・不安の解消を図ります。
- WEB予約を可能とすることで、高校生等の若年層の取り込みを図ります。



※赤字が新たに追加を想定する機能

図表 93 新・せらまちタクシー予約システムの概要

《基本方針3》地域に愛され利用される地域公共交通

目標 3-1 関係者間の連携強化と協働の推進によって利用促進を図る

事業⑭ 外出支援事業の拡大と利用促進

- 運転免許自主返納の推進と公共交通の利用促進を図るために、せらたすき一券の対象者と利用対象交通機関の拡大を検討します。
- 申請時に利用方法を周知するとともに、町が実施する総合健診等の実施時にせらたすき一券の利用を促すなど、効果的なPRを実施します。
- 福祉移動サービスの充実を図ります。

対象者	せらたすき一券の利用対象交通機関
1. 介護保険の要介護「1～5」 2. 身体障害者手帳「1級、2級、3級」 3. 療育手帳「㉔、A、㉕」 4. 精神障害者保健福祉手帳「1級、2級」 5. 公安委員会へ運転免許証を有効期間内に返納、運転経歴証明書等の交付を受けた方	<ul style="list-style-type: none"> ● せらまちタクシー ● 一般乗用タクシー ● 福祉タクシー ● 介護タクシー（一部町外の事業者も可） ● 世羅町自家用有償旅客運送 ● 路線バス（町内を運行する路線のみ）

※赤字が新たに追加を想定する内容

図表 94 外出支援事業の見直し案

事業⑮ 公共交通の利用促進に関するイベントの開催やPR活動の実施

- 交通事業者と連携した小学生や高齢者を対象とした公共交通教室を開催します。公共交通の概要や利用状況などを説明するとともに、バス車両を使って、乗り方や公共交通を利用したお出かけ例の紹介、交通安全、利用時のマナーなどを伝え、安全対策と利用促進を行います。
- 各種イベントでバス車両の展示やPRブースを設けるなど、利用促進につながる取り組みを行います。
- 無料お試しチケットの配布や自治センターの活動と連携した公共交通の試乗会など、初めての利用を促す取り組みを行います。
- 上記に示すモビリティ・マネジメントの実施により、利用促進を図るとともに、公共交通を維持する意識や愛着の醸成を図ります。



図表 95 交通安全教室の例



図表 96 バス車両展示の例

事業⑯ 公共交通利用者に対するインセンティブの付与

- 商業施設と連携し、公共交通利用者への特典付与を検討します。

図表 97 商業施設との連携の例

事業⑰ 庁内の関係部局間の連携強化

- 公共交通について検討する会議を定期的開催し、各部局が抱える公共交通の課題共有や具体的な改善方策、利用促進方策について検討します。

3. 事業実施主体と事業実施スケジュール

事業	事業実施主体				事業実施スケジュール（年度）				
	世羅町	交通事業者	商工会	その他	R2	R3	R4	R5	R6
《基本方針1》適切な公共交通ネットワークの形成と維持									
① 広域路線バスの運行・見直し	◇系統の見直し	●	●		●※1	随時実施			
	◇見直し基準の運用	●	●			随時実施			
② 地域内路線バスの廃止検討		●	●			随時実施			
③ 高速バス（ピースライナー）の見直し検討		●	●		●※1	随時実施			
④ 市街地を循環する公共交通の導入検討		●	●	●		実証実験	実施	→	
⑤ せらまちタクシーの運行・見直し	◇ダイヤ・便数の見直し	●	●	●		検討	実施	→	
	◇運賃の見直し	●	●	●		検討	実施	→	
	◇手荷物料金の設定	●	●	●		検討	実施	→	
	◇長期運休期間における臨時便の運行	●	●	●		検討	実施	→	
	◇運用方法の見直し	●	●	●		検討	実施	→	
	◇見直し基準の運用	●	●					随時実施	
⑥ 地域が主体となった公共交通の運行・見直し	◇見直し基準の運用	●			●※2	随時実施			
⑦ スクールバスの効率化		●	●		●※3	随時実施			
⑧ 観光二次交通の充実	◇タクシーの活用	●	●			随時実施			
	◇観光バス（花めぐりバス）の経路変更	●	●			随時実施			
	◇レンタサイクルの整備	●			●※4	随時実施			
⑨ 運転手確保に向けた支援		●	●		●※5	随時実施			




※1 関係自治体

※2 住民自治組織

※3 学校、教育委員会、PTA

※4 世羅町観光協会

※5 広島県、関係自治体、広島県バス協会

事業	事業実施主体				事業実施スケジュール（年度）					
	世羅町	交通事業者	商工会	その他	R2	R3	R4	R5	R6	
《基本方針2》分かりやすく使いやすい利用環境										
⑩ 公共交通マップの作成	●	●				実施				
⑪ 公共交通ホームページの作成	●					実施				
⑫ 定期的な広報記事の掲載	●				随時実施					
⑬ 新・せらまちタクシー予約システムの導入	●	●	●			実施				
《基本方針3》地域に愛され利用される地域公共交通										
⑭ 外出支援事業の拡大と利用促進	●				随時実施					
⑮ 公共交通の利用促進に関するイベントの開催やPR活動の実施	●	●		●※6	随時実施					
⑯ 公共交通利用者に対するインセンティブの付与	●		●	●※7	随時実施					
⑰ 庁内の関係部局間の連携強化	●				随時実施					

※6 住民自治組織

※7 商業施設等

4. 計画の達成状況の評価と検証方法

事業を推進し目標を達成するために、計画に基づき (Plan)、継続的に事業を実施する (Do) と同時に、取り組み結果や指標を把握・評価し (Check)、必要に応じて見直しを行い (Action)、新たな取り組みを立案する (Plan) という「PDCA」サイクルに基づいて達成状況の評価を行います。

本計画の実施にあたっては、各事業の実施主体として定めた機関が主体となって事業を推進し、世羅町地域公共交通活性化協議会で事業結果や進捗状況などを確認し、見直し基準と評価指標について評価します。



図表 98 PDCA サイクルのスケジュール

X. 参考資料

1. 世羅町地域公共交通活性化協議会における検討経緯

回次	実施日	協議事項
第1回	令和元年10月4日	(1) 世羅町地域公共交通網形成計画策定について ・ 地域公共交通網形成計画（案）について ・ 地域公共交通網形成計画（案）現状・問題点
第2回	令和元年11月20日	(1) 世羅町地域公共交通網形成計画策定について ・ 地域公共交通網形成計画（案）について
第3回	令和2年2月3日	(1) 世羅町地域公共交通網形成計画策定について ・ 地域公共交通網形成計画（案）について
第4回	令和2年3月9日～ 令和2年3月16日 (書面審議)	(1) 世羅町地域公共交通網形成計画策定について ・ パブリックコメントの実施結果について ・ 地域公共交通網形成計画（案）について

2. 世羅町地域公共交通活性化協議会設置要綱

(設置)

第1条 世羅町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、また、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、町民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した運送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次の事項を協議する。

- (1) 網形成計画の策定及び変更に関する協議に関すること。
- (2) 網形成計画の実施に関する協議に関すること。
- (3) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 網形成計画の達成状況の評価に関すること。
- (5) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (6) 町運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(協議会の委員)

第3条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者
- (3) 第一種鉄道事業者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者
- (7) 広島県知事又はその指名する者
- (8) 広島県警察世羅警察署長又はその指名する者
- (9) 学識経験を有する者
- (10) 各種団体の代表者
- (11) 世羅町長又はその指名する者
- (12) その他町長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員の再任は妨げない。

(組織)

第5条 協議会は、会長、副会長1人及び委員をもって組織する。

(会長及び副会長)

第6条 協議会に、会長、副会長を置く。

- 2 会長は、副町長をもって充てる。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総括する。
- 4 副会長は、委員のうちから会長が指名する者をもって充てる。
- 5 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ、これを開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外のものに対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、企画課において処理する。

(その他)

第10条 この告示に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、令和元年9月1日から施行する。

3. 世羅町地域公共交通活性化協議会委員名簿

構成員	組織・役職等	氏名
一般乗合旅客自動車運送事業者	株式会社中国バス代表取締役	渡邊 寛人
一般乗用旅客自動車運送事業者	世羅交通有限会社代表取締役	實川 瀧雄
第一種鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社三次鉄道部	渡邊 平和
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄中国地方労働組合中国バス支部 甲山分会分会長	升谷 義弘
住民又は利用者の代表	自治組織会長会議会長(黒川地区振興協議会)	畠黒 英憲
	津名地区振興協議会	石井 隆治
国土交通省中国運輸局広島運輸支局長又はその指名する者	首席運輸企画専門官	藤井 利佳
広島県知事又はその指名する者	広島県地域政策局地域力創造課長	山田 和孝
広島県警察世羅警察署長又はその指名する者	広島県世羅警察署地域交通課長	水戸 雄貴
学識経験を有する者	広島工業大学工学部環境土木工学科教授	伊藤 雅
各種団体の代表	世羅町老人クラブ連合会副会長	田坂 誠
	世羅町社会福祉協議会事務局長	則末 勝志
	世羅町商工会事務局長	森 祐志
	世羅町観光協会部長	西原 淳
	広島県立世羅高等学校PTA会長	吉儀 多加志
	世羅郡PTA連合会副会長	梶迫 治彦
世羅町長又はその指名する者	副町長	海見 裕嗣
	建設課長	金廣 隆徳
	福祉課長	飯塚 紀子
	学校教育課長	森 健
	企画課長	道添 毅

4. 用語説明

	用語	解説
カ行	観光二次交通	鉄道主要駅や空港等の交通拠点と目的の観光地を結ぶ交通アクセス。
	クリーンエネルギー自動車	石油以外の資源を燃料に使うことによって、既存のガソリンカーやディーゼルカーよりも窒素化合物、二酸化炭素などの排出量を少なくした自動車。電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等。
	交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。
	交通政策基本法	交通政策に関する基本理念や基本事項などを定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることで、交通に関する施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として平成 25 年 12 月に公布・施行された法律。
サ行	自治センター	社会教育法に基づく公民館の枠組みを超えて、様々な地域課題を解決し、協働のまちづくりを推進するために設けられた世羅町独自の住民自治の拠点施設(公民館類似施設)。
	市町村運営有償運送	市町村自らが、当該市町村内の交通空白地において、当該市町村内の住民等の輸送を行うもの。
	住民自治組織	基礎自治体(市町村)内の一定の区域を単位とし、住民自治の強化や行政と住民との協働の推進などを目的とする組織。すなわち、市町村より小さな(狭い)地域において、地域のことを地域自らが決め、それを実行するためにつくられる組織。
	専用スクールバス	スクールバスは児童生徒等の通学に供することを主たる目的として運行されるバスであり、児童生徒以外の一般乗客が乗車できないスクールバスを専用スクールバスという。

タ行	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の主体的な取り組みや創意工夫を総合的・一体的・効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として平成19年に施行された法律。
	デマンド型乗合タクシー	需要(デマンド)に応じて乗合旅客運送を行うもので、利用者からの予約があった時のみ運行する。乗車定員11人未満のタクシー車両を用いる場合の名称。
	デマンド交通	需要(デマンド)に応じて乗合旅客運送を行うもので、利用者からの予約があった時のみ運行する。
ナ行	二次救急医療機関	地域の病院(一般の総合病院や国公立病院など)がグループをつくり、輪番制で休日、夜間に重症救急患者を受け入れて入院治療を行う医療機関をいい、原則として初期救急医療施設からの転送患者を受け入れるもの。
ハ行	パークアンドライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム。
	バリアフリー新法	ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年12月20日施行)。
	平均乗車密度	1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値。
	ボランティア輸送	輸送の対価を受け取らない無償運送であり、道路運送法の適用範囲外の輸送。
マ行	モビリティ・マネジメント	当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組。
ヤ行	ユニバーサルデザイン	バリアフリーが障壁を取り除いていくという考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは年齢や能力などにかかわらず、すべての人々が利用しやすいよう、製品、建物、空間をデザインする積極的な考え方。

世羅町地域公共交通網形成計画

発行日：令和2年3月

発行者：世羅町

事務局：世羅町企画課

〒722-1192 広島県世羅郡世羅町大字西上原123番地1