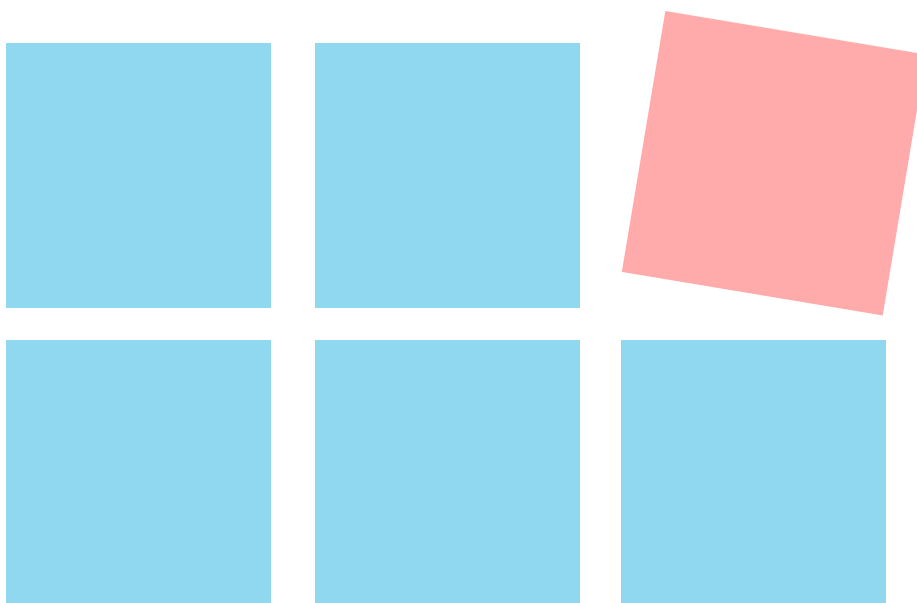


北広島町地域公共交通計画（案）



令和5年6月
北広島町

目次

I はじめに

1. 計画策定の趣旨
2. 計画策定の経緯
3. 計画の位置付け
4. 計画の区域
5. 計画の期間

II 北広島町と町内の公共交通の現状

1. 北広島町の現状
2. 町内の公共交通の現状

III 町内の公共交通を取り巻く課題

IV 町内の公共交通の基本的な考え方

1. 計画の基本方針
2. 計画の目標
3. 計画により維持する地域公共交通

V 目標を達成するために行う事業

1. 事業の内容
2. 事業の実施スケジュール

VI 目標達成状況の評価

1. 目標の評価
2. 目標達成状況の管理

I はじめに

1. 計画策定の趣旨

・本町は、旧芸北町・旧大朝町・旧千代田町・旧豊平町の4町が合併し、行政区域の面積が、646.20kmの広域化した町になりました。公共交通は、小・中・高校生の通学や運転免許を持たない高齢者の日常生活での通院・買い物など、自家用自動車を利用できない人の移動に重要な役割を果たしています。

しかし、多くの町民が移動に自家用自動車を利用することや少子化による人口減少によって、公共交通を利用する人は減少傾向にあります。このため、地域公共交通の収支の状況は厳しくなっており、町の地域公共交通への補助金額も増加しています。

町内の移動が自家用自動車に大きく依存していることを踏まえつつ、自家用自動車を利用できない児童・生徒や高齢者、来訪者にとって利用しやすく、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、町・町民・交通事業者が連携して取り組む必要があります。

2. 計画策定の経緯

北広島町では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部改正・平成26年11月施行）に基づいた「北広島町地域公共交通網形成計画」を平成28年10月に策定しました。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は令和2年11月に改正され、計画の名称が地域公共交通計画に変更されるなどの改正がありました。法改正以前に策定された地域公共交通網形成計画は、自動的に地域公共交通計画とみなされるとされました。

北広島町では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、令和3年3月に北広島町地域公共交通計画の計画期間を平成28年度～32年度までから平成28年度～令和4年度までに延長する改訂を行いました。

この度、令和2年11月の法改正の趣旨を踏まえ、現在の地域公共交通の現状を踏まえた事業の見直しを行い、新しい「北広島町地域公共交通計画」の策定を行いました。

平成28年10月

北広島町地域公共交通網形成計画

令和2年11月

みなし地域公共交通計画

令和5年3月

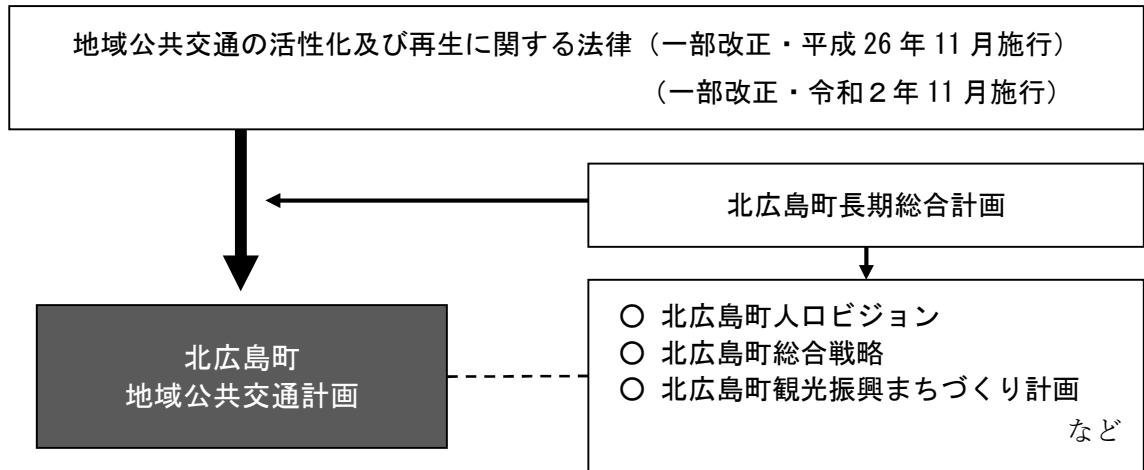
令和5年6月

北広島町地域公共交通計画

令和10年3月

3. 計画の位置付け

- ・北広島町地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定します。
- ・北広島町長期総合計画（令和4年3月改訂、計画期間令和8年度まで）を上位計画として策定します。



4. 計画の区域

計画の区域は、北広島町全域とします。

5. 計画の期間

計画の期間は、令和5年度～令和9年度までの5年間とします。

持続可能な開発目標（SDGs）に向けた取組



SDGsとは、平成27年に国連サミットにおいて全会一致で採択された国際目標のことで、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、令和12年を年限とする17の国際目標と169のターゲット、232の指標が定められました。

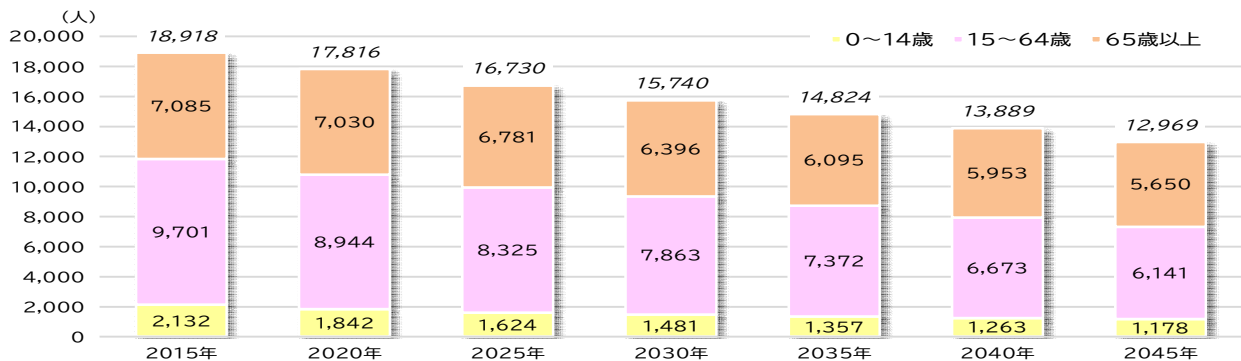
II 北広島町と町内の公共交通の現状

1. 北広島町の現状

(1) 人口減少と少子高齢化

平成27年(2015年)の総人口18,918人が本町の長期総合計画満了期間である令和8年(2026年)に最も近い推計年、令和7年(2025年)には16,730人と2,000人以上が減少するとされています。65歳以上の高齢者割合は、平成27年の37.5%から令和7年には40.5%まで上昇すると推計されており、1人の高齢者を生産年齢人口1.23人が支えるという状況が予想されます。

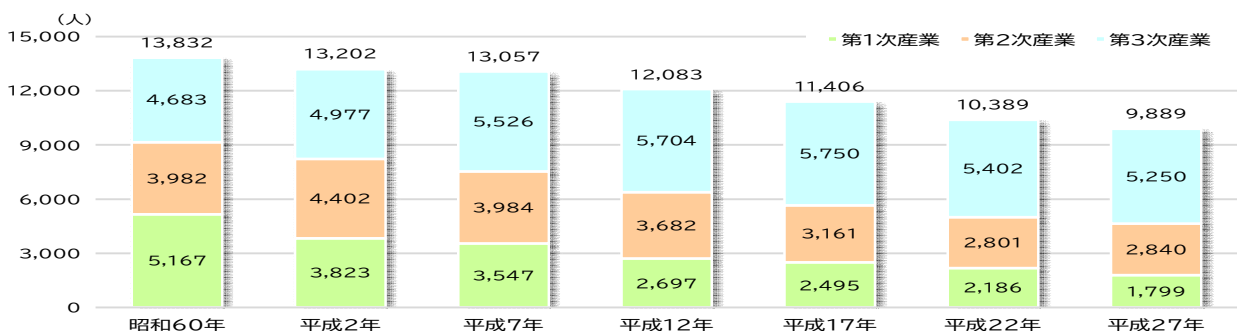
■ 北広島町の人口推計 (社人研推計 2018)



(2) 地域経済の活性化とグローバル化

第1次産業の就業者数の占める割合が減少する一方で、第3次産業の就業者数は平成27年で全体の半数以上を占めています。農業は本町にとって基幹となる産業であり、その持続的発展のためには、農業者を始め地域全体として関係者が一体となった取組が必要です。人口減少や少子高齢化に伴った市場の縮小や労働力不足といった課題に対し、ICT化やグローバル化の流れに適応しつつ、人材確保や地域づくりなど、あらゆる分野で新しい価値を創造していくことが求められています。

■ 北広島町の産業構造の推移 (国勢調査)



2. 町内の公共交通の現状

(1) 路線バス

○町内では、(有)総合企画コーポレーション、(有)大朝交通、壬生交通(株)、(有)八重タクシー、(有)豊平交通、北広島町により、主に町域内を運行する路線バスが運行されています。旧町の中心地を発着する幹線・準幹線と主に旧町域内を運行する支線があります。

○広島市域と北広島町域を連絡する路線バスは、主に広島市内に拠点を置く広島電鉄(株)、広島交通(株)が運行しています。

○また、近隣市町から乗り入れがある路線バスとして、邑南町営バス等があります。

○令和5年4月には中国ジェイアールバス(株)が町内から撤退するなど地域公共交通の維持には厳しい状況が続いています。

(2) ホープタクシー(デマンド型乗合バス)

○ホープタクシー(デマンド型乗合バス)は、路線バスを運行する町内の交通事業者にも、(有)浜田屋、ちよだタクシー(株)を加えた交通事業者により、旧町域内を2~3の運行エリアに区分し、利用者のデマンドに合わせてドア・トゥ・ドアの運行を行っています。

○路線バスより便利で、タクシーより安い交通手段を作り、住民生活の幅を広げることを目的として、平成18年に大朝地域で導入され、平成18年から19年にかけて各地域で運行が開始された。現在では高齢者の日常生活の移動手段として、不可欠な地域公共交通の1つとなっています。



Ⅲ 町内の公共交通を取り巻く課題

課題1 公共交通を利用する人の減少

○人口減少や少子高齢化に加え、自動車を利用する人の増加によって、地域公共交通の利用者は減少しています。

○アシスト機能や自動運転機能の付いた自動車の出現により、高齢者の免許保有期間は長くなることが想定され、より一層、自動車を利用する人が増加する可能性があります。

○しかし、児童・生徒の通学、高齢者や自家用車を利用できない人の通院や買い物など、日常生活を支える交通手段を確保するため、利用実態に応じた地域公共交通の維持が必要不可欠となっています。

課題2 公共交通の利用環境の整備

○町域が広く、多くのバス路線が運行しているため、公共交通ガイド等を作成しているが、ガイドの種類も多く、バス路線等の運行を把握することが難しい状況があります。

○バス停留所標識の老朽化により、バス停の位置が把握しにくかったり、時刻表が無く利用が難しい箇所もあります。

○誰もが利用しやすい地域公共交通とするためには、情報発信の仕方を見直したり、バス停留所標識の整備・維持管理を適切に行うことが必要とされます。

課題3 財政不足・人材不足で維持することが困難

○地域公共交通を維持するため、町は財政負担を行っています。町の財政負担は、前計画の評価指標とされていた公共交通の維持管理に対する町の支出の目標値を大幅に上回っており、持続可能な地域公共交通を目指すために、利用実態に応じた適正な地域公共交通のあり方を検討する必要があります。

○路線バスやホープタクシーなどの旅客自動車運送事業用自動車を運転する乗務員には、特別な運転免許が必要です。また、点呼など路線バスなどの運行の安全を確保する業務を行う運行管理者資格を有する者を選任する必要もあります。

○路線バス等の運行には、特別な免許や資格が必要で従事できる人が限られていることもあり、乗務員等の高齢化により人材不足が進んでいます。

課題4 公共交通サービスの基準の明確化

○路線の再編、運行の安全を確保するために必要な車両の更新、利用環境の整備等を行うための基準を作成し、公平で分かりやすい地域公共交通の施策を実施することが必要です。

IV 町内の公共交通の基本的な考え方

1. 計画の基本方針

安心・安全に移動でき 住民ニーズの多様化に対応できる 持続可能な公共交通
～町内公共交通を維持することで 住んでよかったと思える町に～

2. 計画の目標

目標1 町民とともに守る公共交通

○人口減少や少子高齢化、自動車を利用する人の増加によって、地域公共交通の利用者は減少する中で、交通事業者の自助努力と行政の取組で、地域の公共交通を維持することは難しくなっています。

○児童・生徒や高齢者、自家用車を運転できない人にとって、公共交通は日常生活で移動をするために必要不可欠なものです。高齢者ドライバーの免許返納が進めば、より一層地域公共交通を維持することは重要になります。

○地域の公共交通を維持していくためには、交通事業者と行政と町民が一緒になって守っていくことは必要です。

目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通

○本町に住む人が安心して暮らしていくためには、持続可能な公共交通が必要です。

○利用者の減少により、多くのバス路線で利用実態に合わない非効率な運行形態などの課題を抱えている。バス路線を維持していくためには、利用実態に応じた再編や利用者負担について検討する必要があります。

○地域公共交通MaaSやゼロカーボンに向けた取組など持続可能な公共交通の構築のための取組が必要です。

○地域公共交通を将来にわたって維持していくためには、地域公共交通の利用者だけでなく、地域公共交通を支える運転手等を確保することも必要です。

目標3 便利で快適な公共交通の整備

○公共交通の利用を促進するためには、利用しやすいバス情報の提供やバス停留所標識の整備・維持管理、キャッシュレス化の推進など環境整備を行う必要があります。

3. 計画により維持する地域公共交通

広い行政区域を有する本町における公共交通は、路線バスとホープタクシー（デマンド型乗合バス）の運行によって維持されています。

(1) 町内の地域公共交通における位置付け・役割

町内の地域公共交通における各交通形態の位置づけと役割のイメージは下記のとおりです。

交通形態と役割

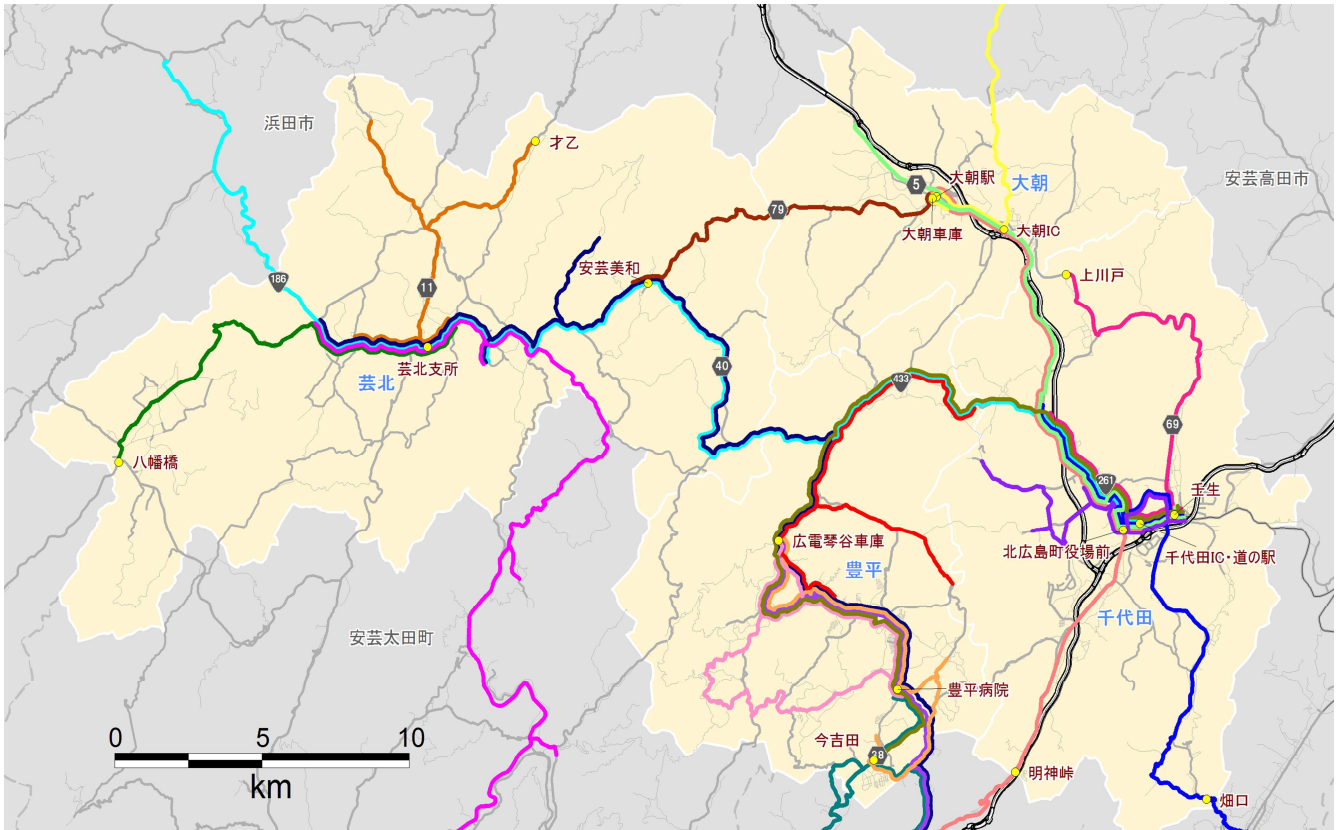
	交通形態		役割
		位置付け	
計画により維持する地域公共交通	路線バス	広域幹線	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。
		町内幹線 町内準幹線	旧町の中心地を発着地として、町内の各拠点を連絡する。
		支線	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。
	ホープタクシー	支線	主に旧町域をドア・トゥ・ドアで運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。一部エリアでは、旧町間の運行も行う。
上記に準ずる地域公共交通	高速バス		高速道路を利用し、都市間を運行する。また、都市と観光地を結び運行を行う。
	貸切バス		依頼者の需要に応じて、自動車を貸し切って旅客の運送を行う。
	タクシー		利用者の求めに応じて、目的地へ利用者を運ぶ。
	福祉タクシー		福祉自動車を運行し、または障害者等の輸送に業務の範囲を限定して許可を受けたタクシー事業者が使用して行う。

(2) 路線バス

路線バスは、本町と周辺市町を結ぶ広域幹線、旧町域と旧町域を結ぶ町内幹線、旧町域内を運行する町内支線で構成されており、各公共交通機関の運行距離や輸送の特性に応じた役割を果たしています。

路線バスのネットワーク

(令和5年4月現在)



- 溝口線・芸北あき亀山線
- 今吉田線
- 才乙線
- 千代田芸北・金城線
- 千代田巡回バス 寺原今田線
- 千代田巡回バス 川戸壬生線
- 千代田巡回バス 畑壬生線
- 大朝千代田線
- 大朝線
- 八幡線
- 美和線
- 豊平・琴谷線
- 豊平花そば 下石線
- 豊平花そば 吉木長笹線
- 豊平花そば 今吉田線
- 豊平千代田線
- 可部千代田線
- 加計戸河内線

地域公共交通における位置付け・役割

(令和5年4月現在)

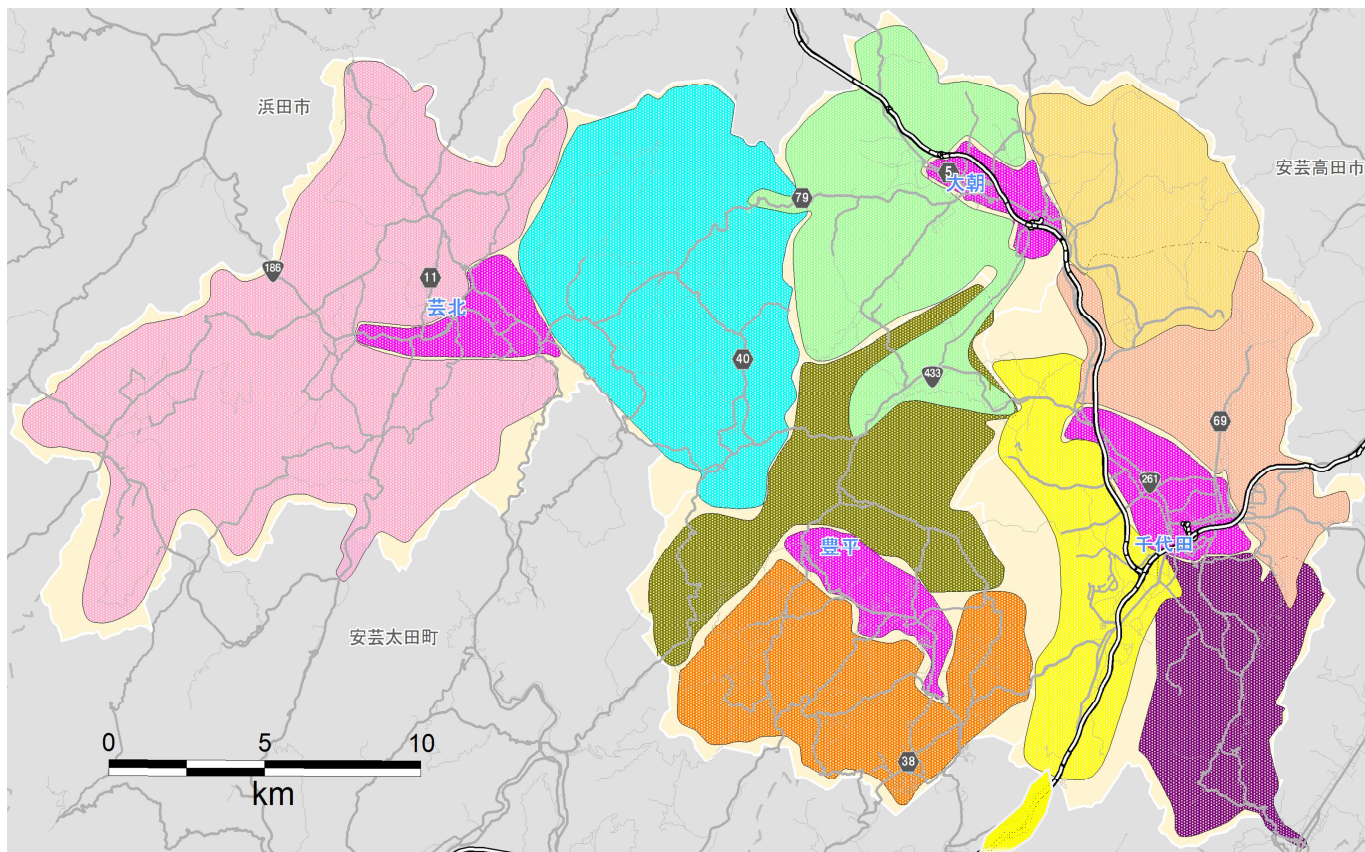
位置付け	路線名	系統	役割	確保維持策
町内幹線	千代田芸北・金城線	千代田IC～小国橋 千代田IC～上荒神原	旧町の中心地を発着地として、町内の各拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
広域幹線	芸北あき亀山線	上荒神原～安佐市民病院 安佐市民病院～芸北支所 (火・木曜・祝日は、安佐市民病院→広島北インター入口)	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	溝口線	芸北支所～豊平病院 芸北支所～下溝口 豊平病院～ホリスティックセンター 芸北支所～溝口(水曜日運行)	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
広域幹線	加計戸河内線	上荒神原～戸河内ICBC 戸河内ICBC～芸北支所	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	八幡線	八幡橋～芸北小学校 芸北支所～八幡橋	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	才乙線	芸北支所～才乙 才乙～ホリスティックセンター 芸北小学校～才乙	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	下石線	下石～豊平学園下 (中原・西宗方面経由なし) 豊平学園下～下石(中原・西宗方面経由)	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	今吉田線	中和～琴谷車庫 琴谷車庫～中和(豊平西小学校経由なし)	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	吉木長笹線	琴谷車庫～琴谷車庫	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内幹線	豊平千代田線	今吉田～北広島病院前 豊平病院～北広島病院前	旧町の中心地を発着地として、町内の各拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内幹線	大朝千代田線	大朝駅～北広島病院前	旧町の中心地を発着地として、町内の各拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保

位置付け	路線名	系統	役割	確保維持策
町内準幹線	美和線	大朝 IC～安芸美和 大朝駅～安芸美和	旧町の中心地を発着地として、町内の各拠点を連絡する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
広域幹線	千代田八千代線	千代田インター～八千代支所前	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。	利用者数・収支率に基づき、関係市町の意見を聞きながら、運行継続判断を行う。
町内支線	川戸壬生線	上川戸～バイパス蔵迫 上川戸～千代田インター	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	寺原今田線	奥見谷～千代田インター	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
町内支線	畑壬生線	バイパス蔵迫～上根 千代田インター～上根 千代田インター～畑口	主に旧町域を運行し、町内幹線や旧町の中心部に接続する。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
広域幹線	豊平琴谷線	広島バスセンター～安佐営業所～琴谷車庫	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行
広域幹線	可部千代田線	千代田高校前～千代田インター～可部駅前 千代田インター～可部駅前 千代田インター～勝木 千代田インター～北部医療センター～可部駅前	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
広域幹線	今吉田線	可部駅～北部医療センター～今吉田公民館 可部駅～上大毛寺～今吉田公民館	北広島町から周辺市町への広域交通を担う。	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

(3) ホープタクシー

ホープタクシー（デマンド型乗合バス）は、旧町域内を運行し、高齢者の通院・買い物等の移動手段として、自宅から目的地まで、「ドア トゥ ドア」の運行をしています。ホープタクシーの運行形態が、住民の利用ニーズに応じた運行ができることから、旧町域を越える運行を行うようになっていきます。

ホープタクシーの運行区域図 (令和5年4月現在)



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



(4) 地域公共交通確保維持事業補助系統に係る事業及び実施主体の概要




補助系統を含む地域公共交通の事業及び事業主体の概要は、下記のとおりです。当該補助系統は、本町から広島市への通院・通学・買い物等に利用されており、地域の人々の日常生活を支えるために必要な交通手段です。また、可部駅やあき亀山駅等で鉄道に乗りつぐために不可欠な交通手段でもあります。

補助系統路線一覧表

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
琴谷	広島バスセンター	安佐営業所	琴谷車庫	4条乗合	路線定期運行	広島電鉄(株)	幹線補助
今吉田 フィーダー (56010)	可部駅前	北部医療センター	今吉田 公民館	4条乗合	路線定期 運行	広島交通 (株)	フィーダー 補助
今吉田 フィーダー (56020)	可部駅前	上大毛寺	今吉田 公民館	4条乗合	路線定期 運行	広島交通 (株)	フィーダー 補助

V 目標を達成するために行う事業



1. 事業の内容

目標	目標1 町民とともに守る公共交通	SDGs への対応
施策	地域公共交通で住みやすい町を実現	 
事業	1-1 児童・生徒の通学や高齢者の通院等の交通手段の確保	
事業概要	<p>町内の児童・生徒の通学、高齢者や自家用車を利用できない人の通院や買い物など、町内における町民の日常生活を支える交通手段を、路線バス・ホープタクシー等の運行により確保します。</p> <p>乗降調査により利用実態を把握し、地域公共交通会議で路線再編に係る検証を行います。</p>	
	 <p>バスの乗り方教室（豊平小学校）</p>	
実施主体	町民・町・交通事業者	

実施年度	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
		①路線バスの乗降調査による利用実態の把握				
	②利用実態に基づく路線再編検証					

目標	目標1 町民とともに守る公共交通	SDGs への対応
施策	地域公共交通で住みやすい町を実現	 
事業	1-2 免許証返納者への期限付き運賃割引または回数券配布等の実施	
事業概要	<p>運転免許証を自主返納した、又は運転免許証の更新を受けずに失効した75歳以上の高齢の住民の移動需要に応えるため、返納後一定の期間、運転免許経歴証明書を確認の上、路線バス、ホープタクシー等の運賃を割引または回数券を配布することで、移動手段の転換を図り、公共交通の利用促進に繋がります。</p> <div style="text-align: center;">  <p>ホープタクシー回数券</p> </div>	
実施主体	町民・町・交通事業者	


実施年度	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	①現況調査					
	②実施内容の検討					
	③事業準備・実施					

目標	目標1 町民とともに守る公共交通	SDGs への対応
施策	地域公共交通で住みやすい町を実現	 
事業	1-3 企業と連携した公共交通の利用促進	
事業概要	<p>企業と連携し、通勤手段を自家用車から公共交通へ転換を図り、公共交通の利用促進を図る。また、従業員の通勤手段を公共交通へ転換したい企業の相談や試算等のコンサルティングを行います。</p>	
実施主体	交通事業者・町・企業	



	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①対象企業の検討					
	②取組の実施					

目標	目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通	SDGs への対応
施策	将来にわたって利用し続けることのできる交通サービスの提供	
事業	2-1 利用実態に応じた運行路線及び運行車両の適正化	
事業概要	<p>利用者の減少により、運行する車両の乗車定員と乗車人数に大きな差が生じています。車両の更新や変更に合わせて、利用実態に応じた運行車両の定員等の適正化を図る必要があります。</p> <p>利用実態に応じた便数の増減、運行方法の変更(定時定路・不定期定路)、車両の小型化等を行うため、路線バスの運行に関する基準を策定します。</p> <div style="text-align: center;">  <p>ホープタクシー車両</p> </div>	
実施主体	町・交通事業者	



実施年度	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
		①運行路線及び運行車両の適正化基準の検討				

目標	目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通	SDGs への対応																													
施策	将来にわたって利用し続けることのできる交通サービスの提供																														
事業	2-2 公共交通の利用者負担の適正化																														
事業概要	<p>県内公共交通の運賃の状況を把握し、路線バス、ホープタクシー利用者の負担額の見直しについて検討します。</p> <p>現在、主に旧町域内300円・旧町域をまたぐ場合400円の運賃設定からステップ運賃等への変更について検討します。</p> <p>路線バス運賃</p> <p>現在（均一運賃の場合）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>旧町域内</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td>旧町域をまたぐ場合</td> <td>400円</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">検討案（一例）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>A地点</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>B地点</td> <td>▲▲▲円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>C地点</td> <td>▲▲▲円</td> <td>□□□円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>D地点</td> <td>▲▲▲円</td> <td>□□□円</td> <td>◆◆◆円</td> </tr> <tr> <td>E地点</td> <td>▲▲▲円</td> <td>□□□円</td> <td>◆◆◆円</td> <td>○○○円</td> </tr> </table>		旧町域内	300円	旧町域をまたぐ場合	400円					A地点				B地点	▲▲▲円			C地点	▲▲▲円	□□□円		D地点	▲▲▲円	□□□円	◆◆◆円	E地点	▲▲▲円	□□□円	◆◆◆円	○○○円
旧町域内	300円																														
旧町域をまたぐ場合	400円																														
				A地点																											
			B地点	▲▲▲円																											
		C地点	▲▲▲円	□□□円																											
	D地点	▲▲▲円	□□□円	◆◆◆円																											
E地点	▲▲▲円	□□□円	◆◆◆円	○○○円																											
実施主体	町・交通事業者																														


実施年度	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
		①県内公共交通の運賃の状況調査				
	②利用者負担見直し（運賃の値上げ）の検討					

目標	目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通	SDGs への対応
施策	将来にわたって利用し続けることのできる交通サービスの提供	
事業	2-3 北広島町地域公共交通M a a S 推進事業	
事業概要	<p>北広島町地域公共交通M a a S 推進事業社会実装計画に基づき、ホープタクシー運行事業に予約システム・運行管理システムを導入し、窓口の一元化等を行い運行の効率化と利用者の利便性の向上を図ります。</p> <p>また、オンデマンド運行や乗り継ぎポイントの集約等、現行のホープタクシーのサービス内容の一部見直しを行います。</p>	
	 <p style="text-align: center;">運行システム</p>	
実施主体	町・交通事業者・関係施設・協力団体	


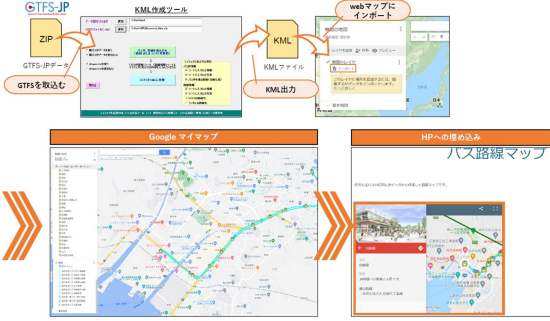
	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①社会実装計画の策定 ※令和4年度					
	②社会実装計画に基づく 実証実験					
	③地域公共交通M a a S の社会実装					

目標	目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通	SDGs への対応
施策	将来にわたって利用し続けることのできる交通サービスの提供	
事業	2-4 運転手不足の解消に向けた取組	
事業概要	<p>①運行に不可欠なバス運転手の現状を把握し、雇用促進の取組を企画・検討します。</p> <p>②町内公共交通における働く環境の現状を把握します。</p> <p>③若者や女性のバス運転手の雇用拡大に向けた取組を企画・検討します。</p> <div style="text-align: center;">  <p>出典：広島県バス協会ちらし</p> </div>	
実施主体	交通事業者・町・関係機関	




	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①現状把握					
	②雇用促進の取組の企画・検討					
	③雇用促進の取組の実施					

目標	目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通	SDGs への対応
施策	将来にわたって利用し続けることのできる交通サービスの提供	
事業	2-5 持続可能な公共交通の実現に向けた新たな取組	
事業概要	<p>(1) 公共交通を活用した新たな輸送の形の創設 拡大するECビジネスで必要とされる輸送を、公共交通における貨客混載の新たな輸送の形としてビジネスモデル化を検討します。また、貨客混載の新たな輸送の形を創設するため、公共交通を利用した輸送を必要とする団体・企業と連携します。</p> <p>(2) ゼロカーボンに向けた取組 公共交通で運行するバス車両に、電気自動車等を導入し、公共交通におけるCO2の排出量を抑制します。</p>	
実施主体	交通事業者・町・団体・企業	




	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①現状把握					
	②取組の検討					
	③取組の実施					

目標	目標3 便利で快適な公共交通の整備	SDGs への対応
施策	利用しなくなる地域公共交通の整備	
事業	3-1 GTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ等を活用した情報提供と公共交通の利用促進	
事業概要	<p>公共交通のオープンデータとして、世界的によく用いられる標準フォーマットの1つであるGTFS（標準的なバス情報フォーマット）データをGoogle Maps等をとおして、利用者へ情報を提供します。</p> <p>また、Googleマイマップ等を活用したルート案内を推進することで、観光での利用や高速バスからの乗り継ぎ利用をしやすくし、公共交通の利用促進を図ります。</p>  <p>出典：広島県GTFSマニュアル</p>	
実施主体	交通事業者・町	


	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①情報収集・勉強会の開催					
	②GTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ作成					
	③GTFS データを活用した公共交通の利用促進の取組					

目標	目標3 便利で快適な公共交通の整備	SDGs への対応
施策	利用しなくなる地域公共交通の整備	
事業	3-2 利用しやすいバス停留所標識の整備・維持管理	
事業概要	<p>①時刻表など利用者にとって必要な情報を分かりやすく提示するとともに、バス停留所標識の整備・維持管理の仕組みを検討します。</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  ➔  </div> <p style="text-align: center;">千代田インターバス停留所標識 例) 時刻表の位置は地域ごとに貼る</p> <p>②既に無くなった施設がバス停留所の名称になっているケースなどは、町内の多くの地域で見られます。地域住民や利用者にとって、利用しやすいバス停留所の名称の検討を行うとともに、名称変更の基準や仕組みについてを検討します。</p>	
実施主体	交通事業者・町	


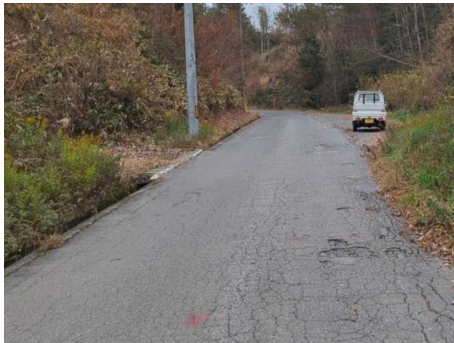
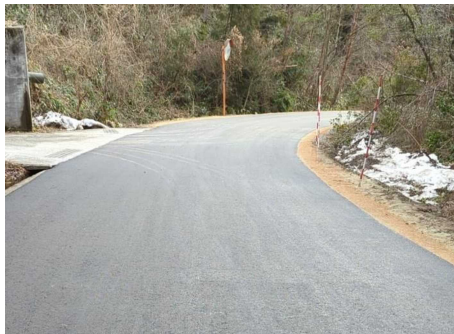
	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①バス停留所標識の現状確認					
	②基準・仕組みの検討					
	③取組の実施					

目標	目標3 便利で快適な公共交通の整備	SDGs への対応
施策	利用したくなる地域公共交通の整備	 
事業	3-3 地域の商店等と連携したホープタクシーの誰かと一緒に待てる場所づくり	
事業概要	<p>①ホープタクシーの運行を通して、人と人が出会う場所や集う場所（誰かと一緒に待てる場所）を作ります。</p> <p>②地域の商店やコンビニエンスストア等にホープタクシーの乗り継ぎポイントとして協力してもらおうと共に、空きスペースやイートインコーナーを誰かと一緒に待てる場所として提供していただきます。</p>	
	 <p>ローソン北広島町蔵迫店</p>	
実施主体	交通事業者町・町・商店等	

	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①取組の検討と協力商店等と連携					
	②取組の実施					

目標	目標3 便利で快適な公共交通の整備	SDGs への対応
施策	利用したくなる地域公共交通の整備	
事業	3-4 キャッシュレス化の推進	
事業概要	<p>2025年3月末で、広島県内を中心に公共交通で利用されているPASPY（パスピー）のサービスが終了します。広島市内の交通事業者では、新たな決済システムの検討が行われています。本町においても、全町的にデジタルトランスフォーメーションを推進しており、この中で公共交通の利便性向上策についても検討を行う予定です。</p>	
実施主体	交通事業者・町	

	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
実施年度	①キャッシュレス化に向けた調査・情報収集					
	②サービス内容等の検討					
	③事業準備・実施					

目標	目標3 便利で快適な公共交通の整備	SDGs への対応
施策	利用しなくなる地域公共交通の整備	
事業	3-5 路面の走行性及び交通の安全と快適性の確保	
事業概要	<p>利用者に安全で快適な移動を提供するため、公共交通が走行する路面のひび割れの状況を把握し、舗装の構造機能を確保します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>修繕が必要な路面の状態 例：ひび割れ率：40%以上</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➡</div> <div style="text-align: center;">  <p>健全な路面状態</p> </div> </div>	
実施主体	町（道路管理者）	

実施年度	実施事項	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	①走行路面の現状把握					
②舗装の構造機能確保						

2. 事業の実施スケジュール

目標	事業名		実施主体	R5	R6	R7	R8	R9
目標 1	1-1	児童・生徒の通学や高齢者の通院等の交通手段の確保	町民・町・交通事業者					
	1-2	免許証返納者への期限付き運賃割引または回数券配布等の実施	町民・町・交通事業者					
	1-3	企業と連携した公共交通の利用促進	交通事業者・町・企業					
目標 2	2-1	利用実態に応じた運行路線及び運行車両の適正化	町・交通事業者					
	2-2	公共交通の利用者負担の適正化	町・交通事業者					
	2-3	北広島町地域公共交通Maas推進事業	町・交通事業者・関係施設・協力団体					
	2-4	運転手不足の解消に向けた取組	交通事業者・町・関係機関					
	2-5	持続可能な公共交通の実現に向けた新たな取組	交通事業者・町・団体・企業					
目標 3	3-1	GTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ等を活用した情報提供と公共交通の利用促進	交通事業者・町					
	3-2	利用しやすいバス停留所標識の整備・維持管理	交通事業者・町					
	3-3	地域の商店等と連携したホータクシーの誰かと一緒に待てる場所づくり	交通事業者・町・商店等					
	3-4	キャッシュレス化の推進	交通事業者・町					
	3-5	路面の走行性及び交通の安全と快適性の確保	町（道路管理者）					

VI 目標達成状況の評価

1. 目標の評価

本計画の目標を実現するため、評価指標を次のとおり設定します。

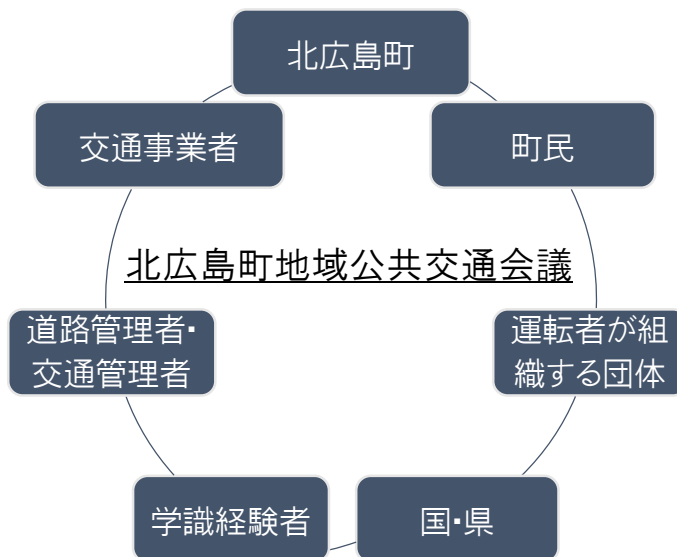
目 標	評価指標	基準年度 (令和3年度)	目標値
目標1 町民とともに守る公共交通	○住民等の公共交通の利用者総数 (町民1人当たりの町内公共交通(路線バス・ホープタクシー)の年間利用回数)	227,146人 (12.8回/年)	221,810人 (14回/年)
目標2 住み続けられる町の持続可能な公共交通	○公共交通の収支率	15%	16%
	○公共交通の維持管理に対する町の財政支出額	3億1千万円	3億円未満
目標3 便利で快適な公共交通の整備	○公共交通全体に対する住民の満足度	17.7%	40%

※公共交通全体に対する住民の満足度17.7%は、令和2年3月公共交通に関するアンケート調査結果

2. 目標達成状況の管理

(1) 実施体制

本計画の実施に当たっては、町民、交通事業者、行政、学識経験を有する者等が委員となる北広島町地域公共交通会議が主体となり、目標の実現に向けて取り組んでいきます。



(2) 計画・事業評価スケジュール

本計画及び事業の進捗状況・評価は、次の評価スケジュールに基づき進めます。

