

安芸高田市  
地域公共交通総合連携計画



安芸高田市

平成 21 年 3 月



# 安芸高田市 地域公共交通総合連携計画 報告書

## 【目次】

安芸高田市新交通体系策定の経緯	1
1 安芸高田市の公共交通体系の現状について	2
（1） 安芸高田市の現状	2
（2） 安芸高田市の公共交通機関	3
（3） 安芸高田市の集落位置図	9
（4） 安芸高田市で行っている交通施策の現状	16
（5） 既存交通体系概要図	23
2 公共交通体系についての分析	24
（1） ニーズ調査等の実施状況	24
（2） ニーズ調査からみた公共交通の課題	27
（3） 課題解決のための重要要因	28
3 新交通体系構築に関する考え方	29
（1） 新たな交通体系構築の基本的なスタンス	29
4 安芸高田市地域公共交通総合連携計画	33
（1） 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する 基本的な方針	33
（2） 新たな交通体系の全体像	36
（3） 地域公共交通総合連携計画の区域	38
（4） 地域公共交通総合連携計画の目標	38
（5） 利用促進方策の導入と快適な公共交通利用環境の整備の目標	40
（6） 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	41
（7） 利用促進方策の導入と快適な公共交通利用環境の整備	52
（8） 地域公共交通総合連携計画書の計画期間	53
資料編	56
公共交通に関するアンケート調査結果	56
長野県視察報告	107

## はじめに

本市においては、平成17年度に「生活交通確保対策推進計画」を策定し、備北交通(株)運行の乗合バスの再編に取り組んできました。

しかし、近年、人口減少と高齢化が同時に進行するなか、地域の課題に対応するため、いっそうの取り組みが求められています。

あわせて、JR芸備線の利用促進及び乗合バスの連携の強化に取り組むことも大きな課題です。

また、活力のある都市活動の実現、観光交流の促進を図る観点からも地域公共交通を見直し、活性化することが求められている。

こうした課題を踏まえ、地域公共交通の現状と問題点、地域公共交通に係る住民ニーズ等を把握した上で、乗合バスの運行整理、JR芸備線との乗り継ぎの強化、スクールバス及び福祉移送サービス体系の見直し等、新市における地域公共交通の活性化及び再生に関する目標、基本方針、対策及び推進方策について、「安芸高田市地域公共協議会」を設立し、検討を進めてきました。

その検討結果に基づき、本市における公共交通のめざすべき方向性を明確にし、その実現にむけた具体的方策を示すため、本計画を定めるものであります。

## 安芸高田市新交通体系策定の経緯

### 策定の背景

平成 17 年度「生活交通確保対策推進計画」策定  
・備北交通(株)運行の乗合バスの再編に着手

#### その後の状況

- ・人口減少、高齢化の進行等に対応するため、一層の取り組みが必要
- ・JR 芸備線の利用促進及び乗合バスの連携の強化が必要
- ・活力ある都市の実現、観光交流の促進を図る観点からも地域公共交通の見直しと活性化が重要に

### 安芸高田市公共交通協議会設置

- ・第 1 回 平成 20 年 3 月
- ・第 2 回 平成 20 年 6 月
- ・第 3 回 平成 20 年 10 月
- ・第 4 回 平成 20 年 12 月
- ・第 5 回 平成 21 年 3 月

#### ニーズ調査の実施・分析

- ・アンケート調査
- ・ヒアリング調査

### 安芸高田市地域公共交通総合連携計画策定

# 1 安芸高田市の公共交通体系の現状について

## (1) 安芸高田市の現状

安芸高田市は、吉田町、向原町、甲田町、美土里町、高宮町、八千代町の6町が合併（新設合併）し、平成16年3月1日に発足しました。

広島県の備北地方に位置する中間地域で、北を島根県邑南町、東を広島県三次市、西を北広島町と境界を接し、南には県都・広島市が位置しています。

面積は537.79km<sup>2</sup>で、多くを森林が占める中山間地域です。

また、広い市域に対して、人口は33,096人で人口密度は61.5人/km<sup>2</sup>となっています。加えて、高齢化率は32%を超えており、過疎化と高齢化が同時に進行している地域です。

一方、住民主体の地域自治活動が盛んな地域でもあり、身近な地域の課題解決や地域の活性化をめざし、32団体が組織化され活発なまちづくり活動が展開されています。

主な交通網は、市東部を運行し、岡山県新見市から三次市を經由し、広島市までを結ぶJR芸備線、市北部を運行し、島根県江津市・三次市間を結ぶJR三江線が整備されているほか、市を南北に縦貫する国道54号線、市北部を東西に走る国道433号線および高速道路中国縦貫自動車道高田ICが基幹的な道路網となっています。さらに各集落間は、県道・市道によって結ばれており、多くの市民にとっては、移動手段の中心は自動車によっている状況です。



### 本市の人口構成

人口区分	人口(人)	人口構成比(%)
15歳未満	4,033	12.2%
15 - 64歳	18,322	55.4%
65歳以上	10,741	32.4%
合計	33,096	100%

## (2) 安芸高田市の公共交通機関

### 鉄道

JR 芸備線は、市東部に甲立駅・吉田口駅・向原駅の3駅があり、このうち甲立駅、向原駅には快速電車が停車します。運行時刻はおおむね1時間に1本ないし2本となっています。

3駅の乗客数では、向原駅の乗客がもっとも多く、定期利用者の割合が大きくなっているのが特徴です。

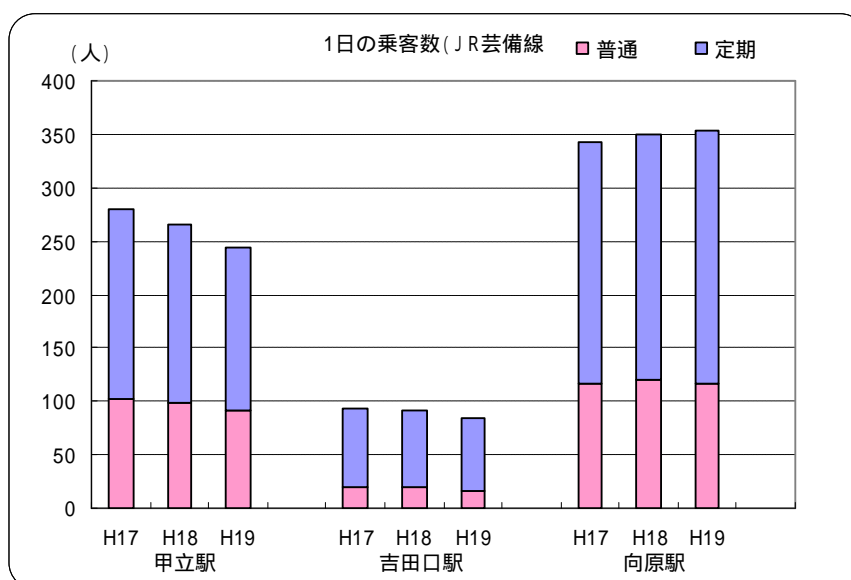
市内における運行状況は以下のとおりです。

#### JR 芸備線の運行状況（甲立駅）

		快速	普通	始発時間帯	最終時間帯
全曜日	三次方面	6	16	7 時代	24 時代
	広島方面	6	15	5 時代	22 時代

#### JR 芸備線の乗客数

	平成 17 年度		平成 18 年度		平成 19 年度	
	普通	定期	普通	定期	普通	定期
甲立駅	103	177	99	166	92	152
吉田口駅	20	73	20	72	17	68
向原駅	117	226	120	230	116	237



一方、JR 三江線は、市北部に式敷駅・信木駅・所木駅・船佐駅の 4 駅があり、全線普通列車のみの運行形態となっています。運行時刻は朝夕の時間帯を中心に上り、下りとも 1 日 5 本となっています。

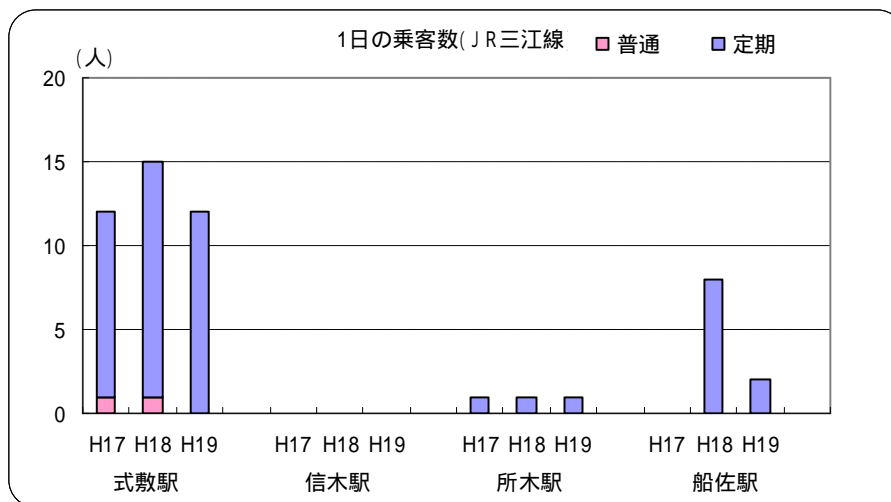
4 駅の乗客数では、式敷駅の乗客がもっとも多く、普通利用者があることが特徴です。市内における運行状況は以下のとおりです。

#### JR 三江線の運行状況（式敷駅）

		普通	始発時間帯	最終時間帯
全曜日	江津方面	5	6 時代	19 時代
	三次方面	5	7 時代	19 時代

#### JR 三江線の乗客数

	平成 17 年度		平成 18 年度		平成 19 年度	
	普通	定期	普通	定期	普通	定期
式敷駅	1	11	1	14	0	12
信木駅	0	0	0	0	0	0
所木駅	0	1	0	1	0	1
船佐駅	0	0	0	8	0	2



#### タクシー事業所

市内を営業区域とするタクシー事業所は、市内に 12 事業所あります。通常の運行サービスの提供とともに、市の実施する予約乗合タクシー事業にも協力しています。

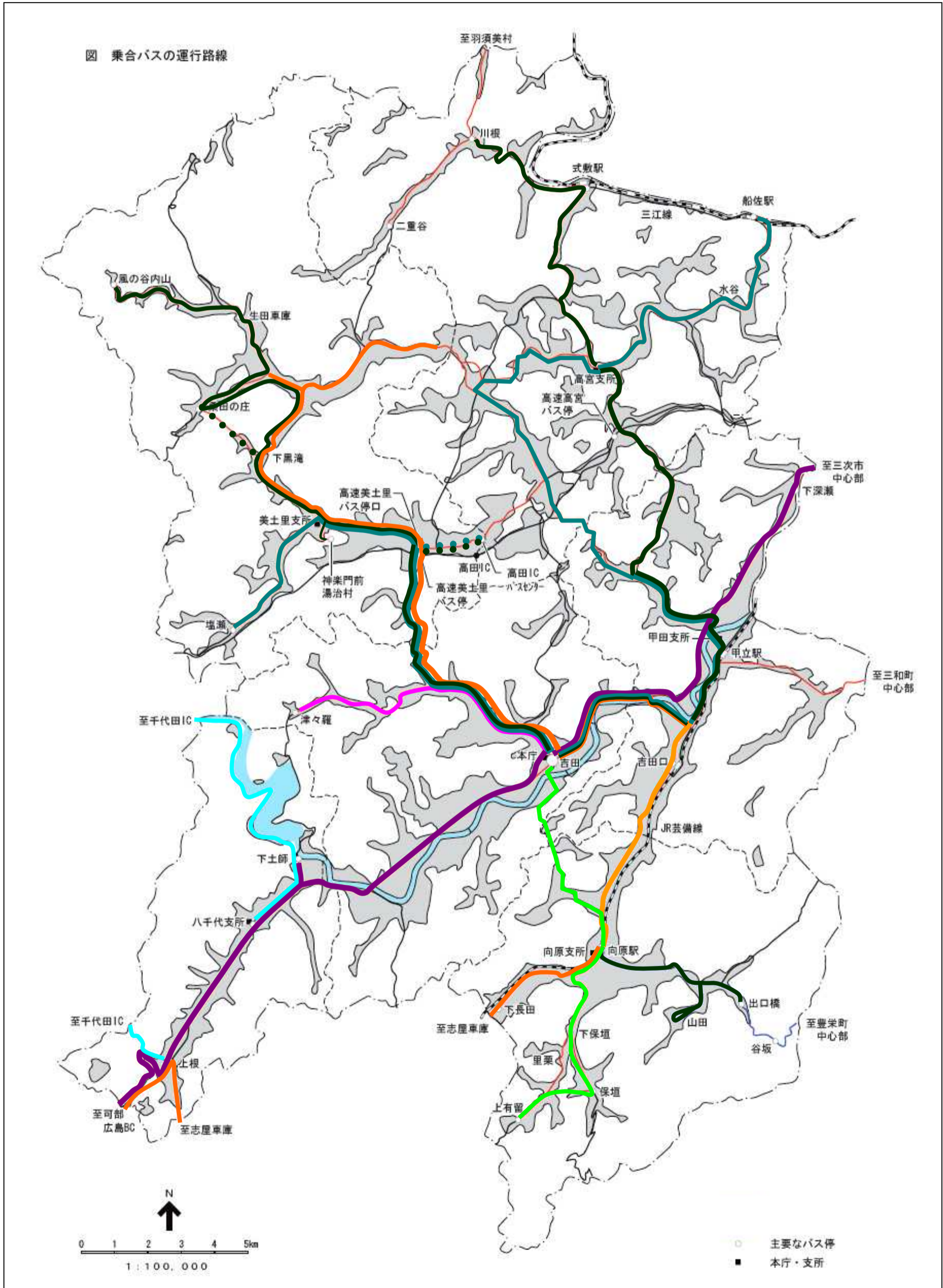


## 乗合バス

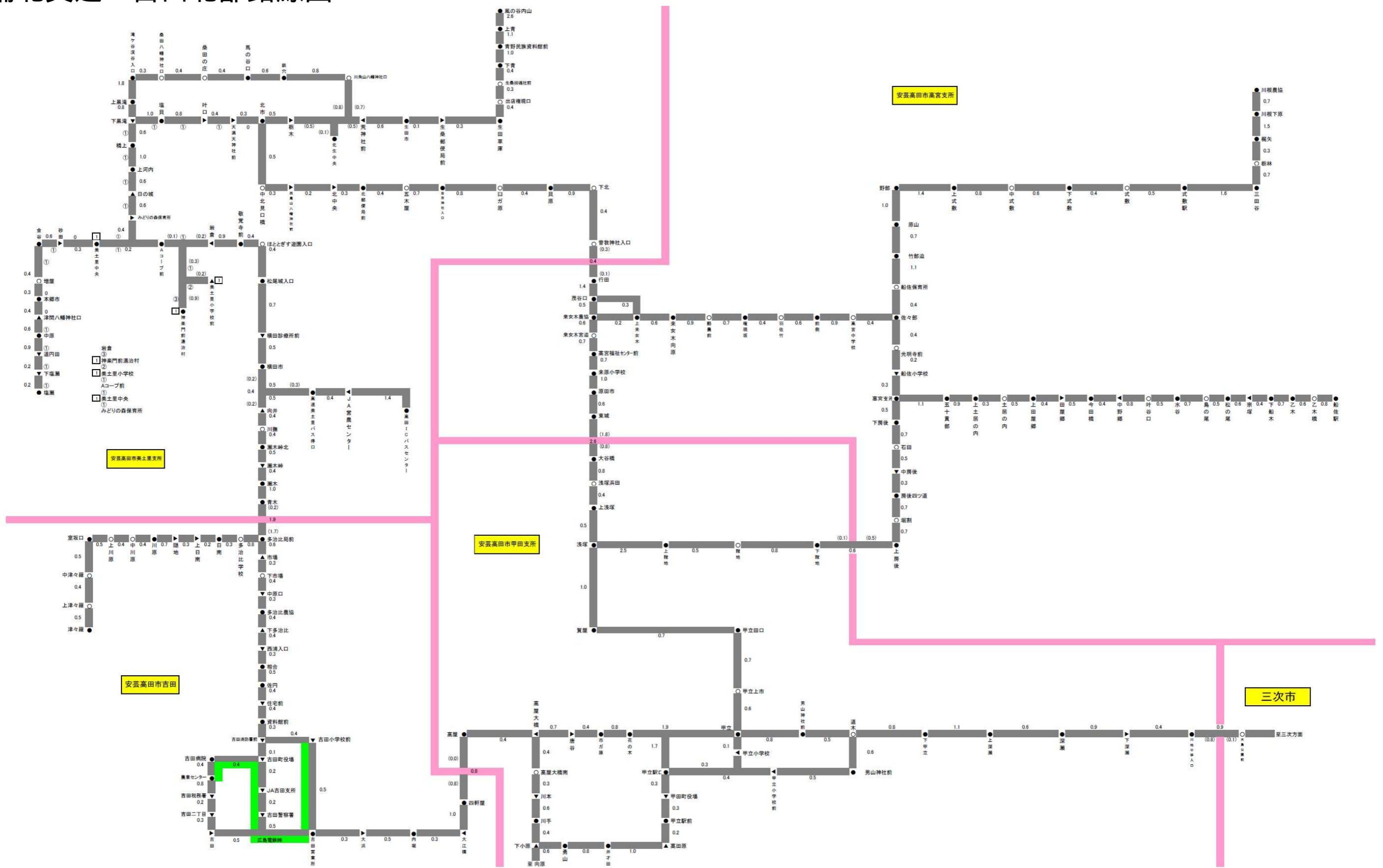
本市では、乗合バス事業者である(株)広島電鉄と(株)備北交通によるバスがあり、中国縦貫自動車道経由の高速バスの運行と一般道にかかる乗合バスの運行を行っています。市内の主要なバス路線は、(株)備北交通により運行されており、運行系統と平成19年度の実車走行距離は以下のとおりです。

		起点	経由地	終点	(km)
1	塩瀬線	塩瀬	美土里支所・高田ICBC	吉田営業所	36,867.5km
2	塩瀬線	塩瀬	美土里支所・小・高田ICBC	吉田営業所	19,280.9km
3	塩瀬線	塩瀬	美土里支所	高田ICバスセンター	3,753.6km
4	塩瀬線	塩瀬	美土里支所・美土里小	高田ICバスセンター	7,787.4km
5	吉田美土里線	風の谷内山	美土里支所・高田ICBC	吉田営業所	48,114.1km
6	吉田美土里線	風の谷内山	美土里支所・小・高田ICBC	吉田営業所	38,160.2km
7	吉田美土里線	風の谷内山	美土里支所・湯・高田ICBC	吉田営業所	19,650.8km
8	吉田美土里線	高田ICバスセンター	多治比局前	吉田営業所	12,183.6km
9	美土里南北線	風の谷内山	美土里支所	高田ICバスセンター	5,441.2km
10	美土里南北線	風の谷内山	美土里支所・湯治村	高田ICバスセンター	6,026.8km
11	高宮美土里線	高宮支所	美土里小学校	吉田営業所	11,290.8km
12	高宮美土里線	高宮支所	美土里支所	高田ICバスセンター	50,778.0km
13	高宮美土里線	高宮支所	美土里支所・美土里小	高田ICバスセンター	13,334.4km
14	津々羅線	津々羅	多治比	吉田営業所	37,444.9km
15	高宮甲田線	高宮支所	房後・甲田支所	吉田営業所	61,254.9km
16	高宮甲田線	高宮支所	来女木・甲田支所	吉田営業所	16,701.1km
17	船佐線	船佐駅	高宮支所・来女木・甲田支所	吉田営業所	83,834.8km
18	川根線	川根農協	式敷駅	高宮支所	29,407.1km
19	船佐線	船佐駅	水谷	高宮支所	4,714.2km
20	生田線	生田車庫	北市・上来女木	高宮支所	7,338.6km
21	吉田-向原線	向原駅	吉田口駅	吉田営業所	78,035.3km
22	有留線	上有留	保垣	向原駅	20,772.6km
23	有留線	上有留	里栗	向原駅	6,657.6km
24	志屋線	馬場車庫	井原市駅前	向原駅	63,042.0km
25	志屋線	安佐市民病院	ゆずりは農道	馬場車庫	42,330.0km
26	志屋線	下長田	川の内	向原駅	2,187.0km
27	吉田-向原線	谷坂	出口橋・山田	向原駅	39,937.8km
28	吉田線	庄原バスセンター	三次・甲立	吉田営業所	122,770.9km
					889,098.1km

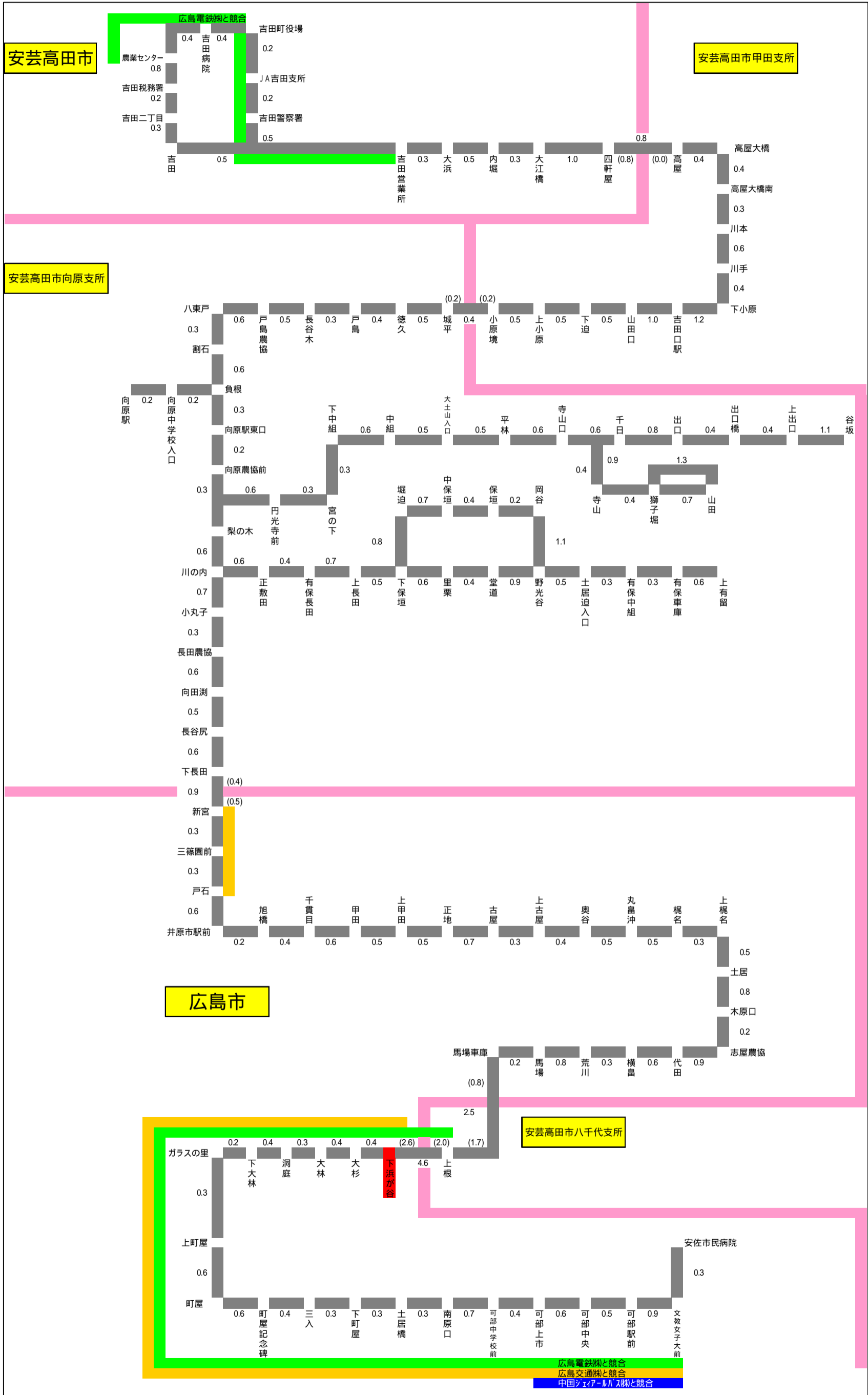
# 安芸高田市内バス路線図



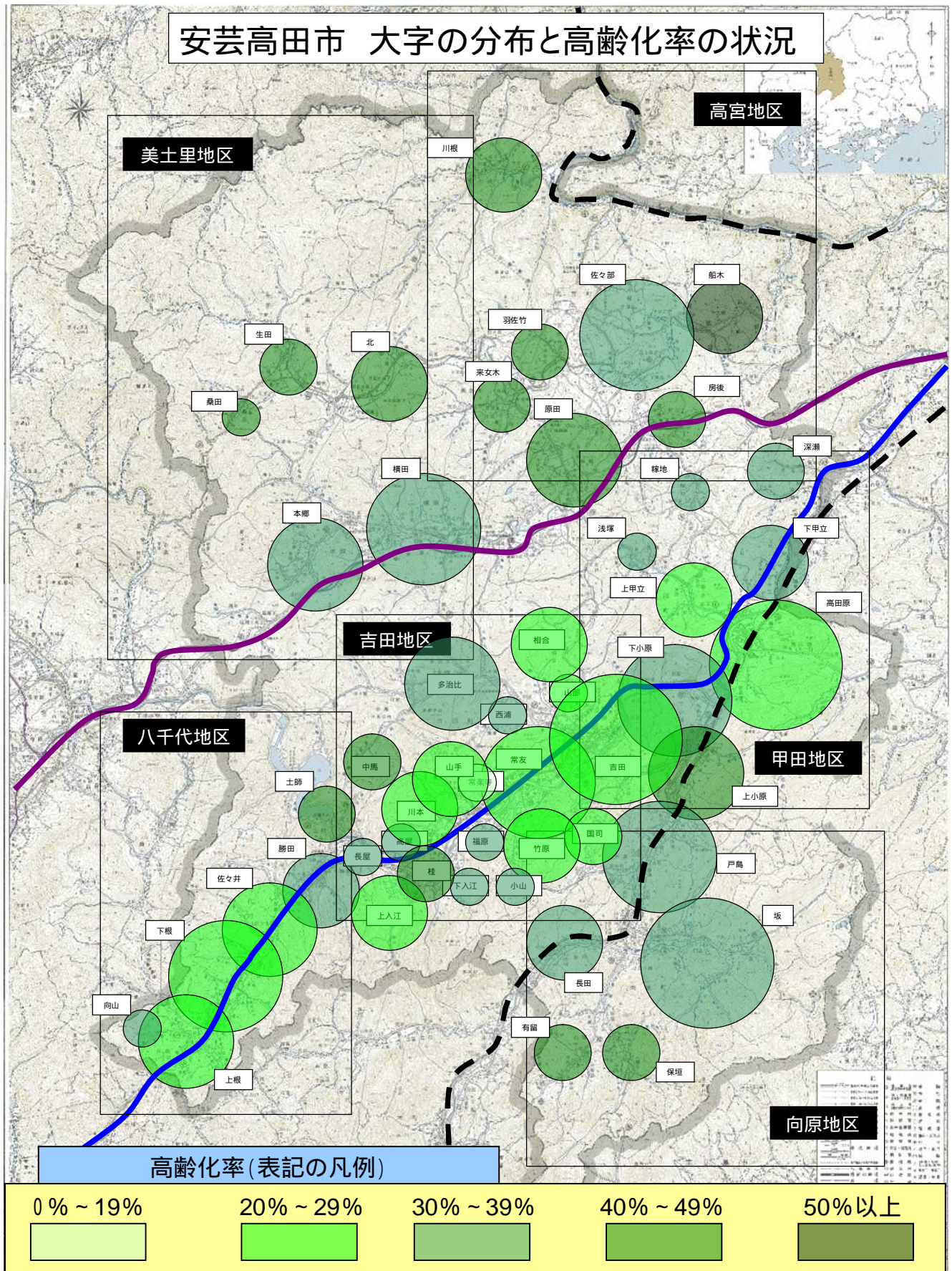
# 備北交通 吉田北部路線図



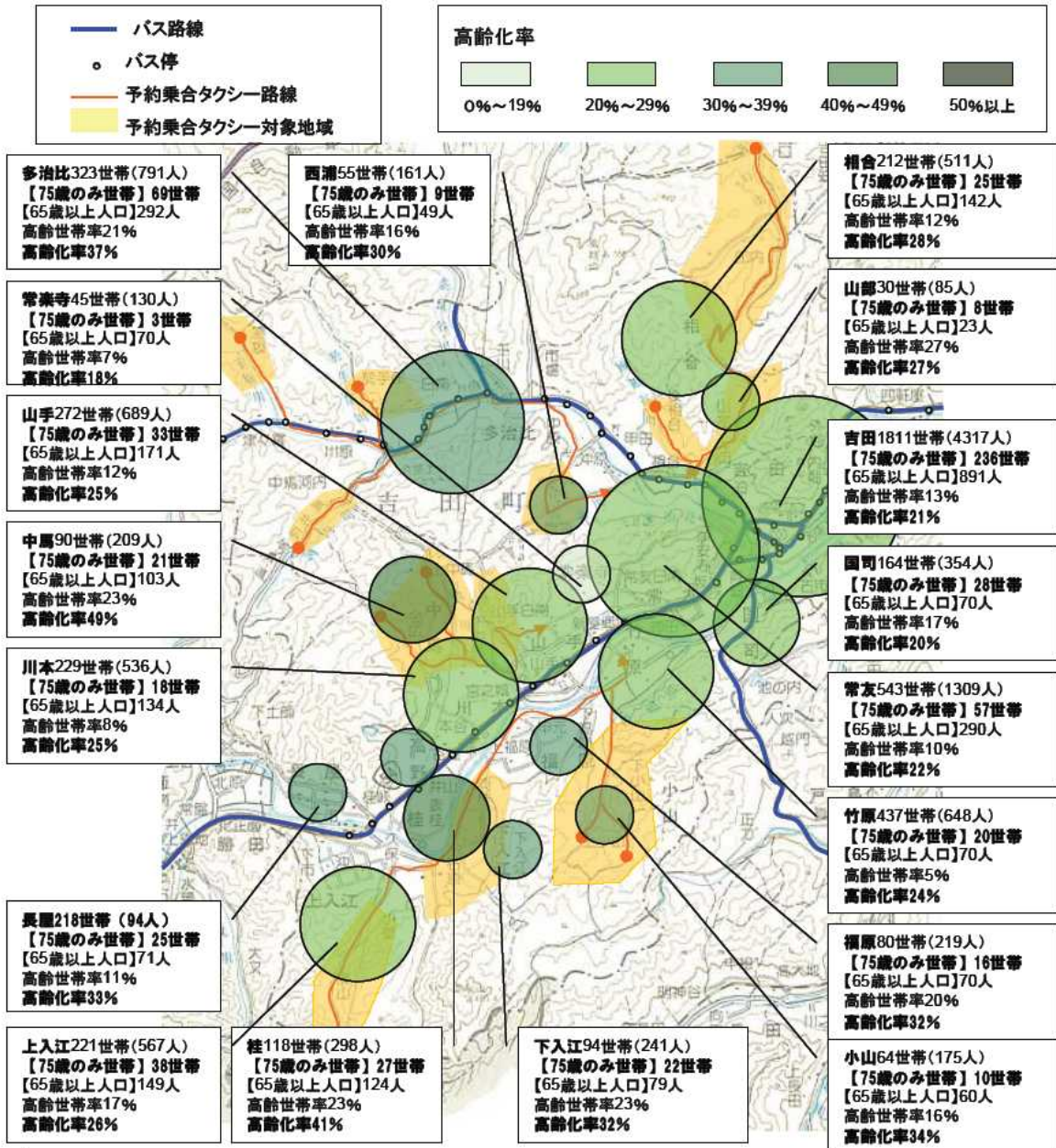
# 備北交通 吉田南部路線図



(3) 安芸高田市の集落位置図

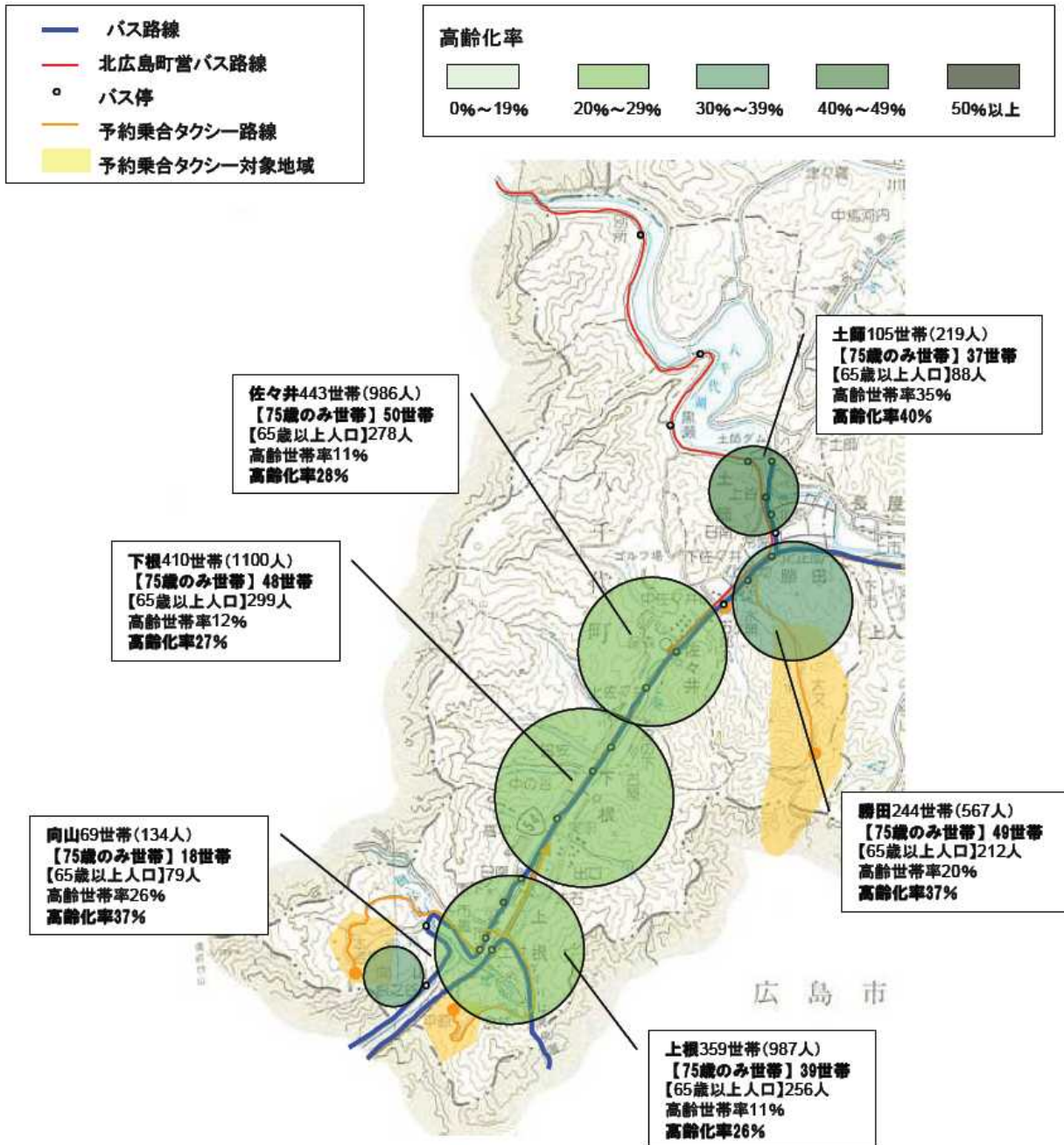


# 集落分布状況と公共交通の現状【吉田地区】



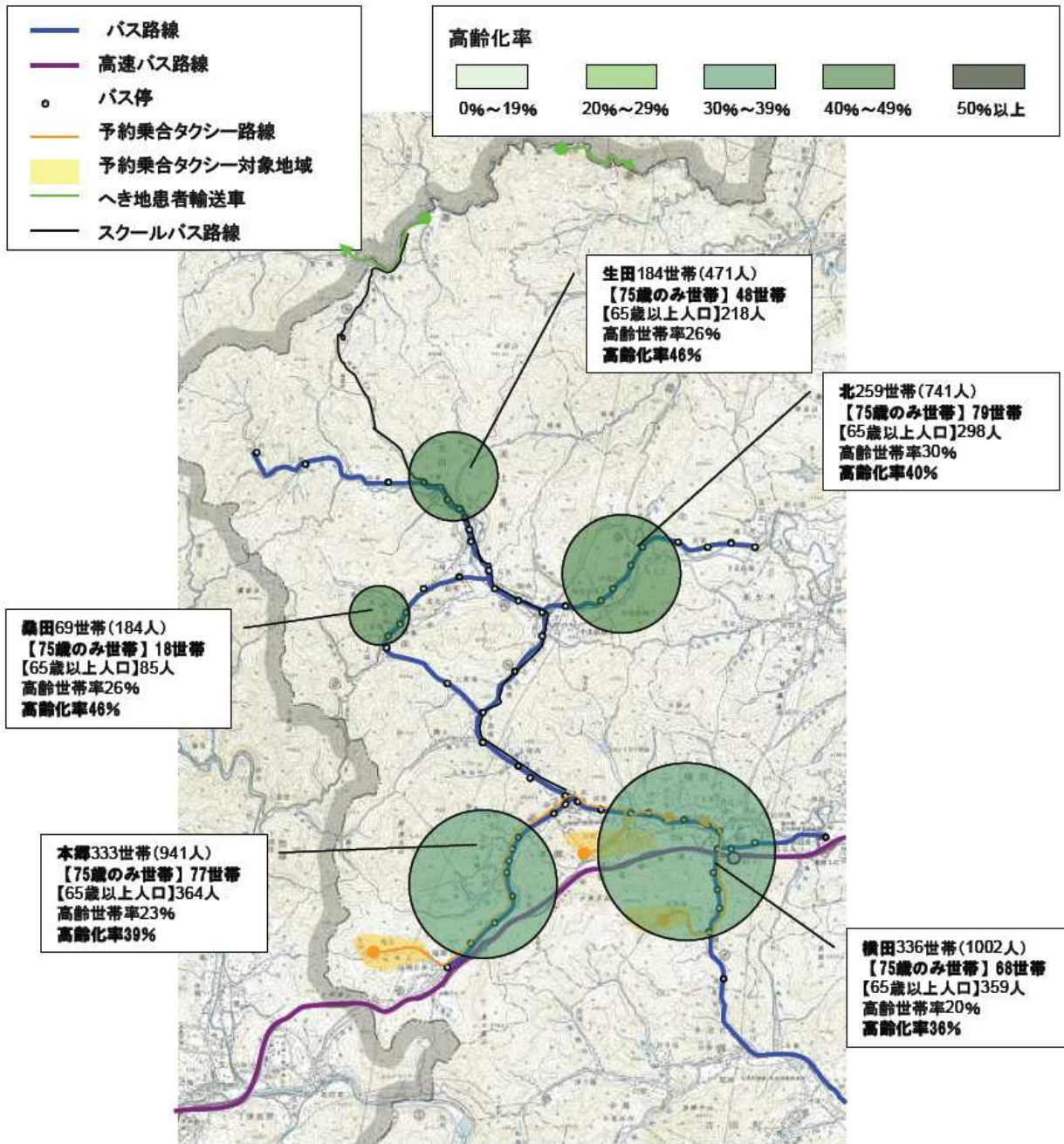
世帯数・人口	4920世帯 11,551人
公共交通の現状	路線バス 吉田-広島間 1日 往路32便 復路32便 路線バス 津々羅-吉田間 1日 往路3便 復路4便 予約乗合タクシー 週1回1往復 吉田1号線(室坂、中馬河内、於手保、西浦) 吉田2号線(山手日南、中馬、明広) 吉田3号線(印内、後相合、山部、金口) 吉田4号線(小山、下入江、横山)

## 集落分布状況と公共交通の現状【八千代地区】



世帯数・人口	1630世帯 3993人
公共交通の現状	路線バス 吉田-広島間 1日 往路32便 復路32便 路線バス 下土師-広島間 1日 往路4便 復路5便 路線バス 上根-安佐市民病院(向原便) 1日 往路4便 復路4便 北広島町営バス 八千代支所-千代田IC 1日 往路4便 復路4便 予約乗合タクシー 週1回1往復 八千代1号線(大又) 八千代2号線(本郷、平原)

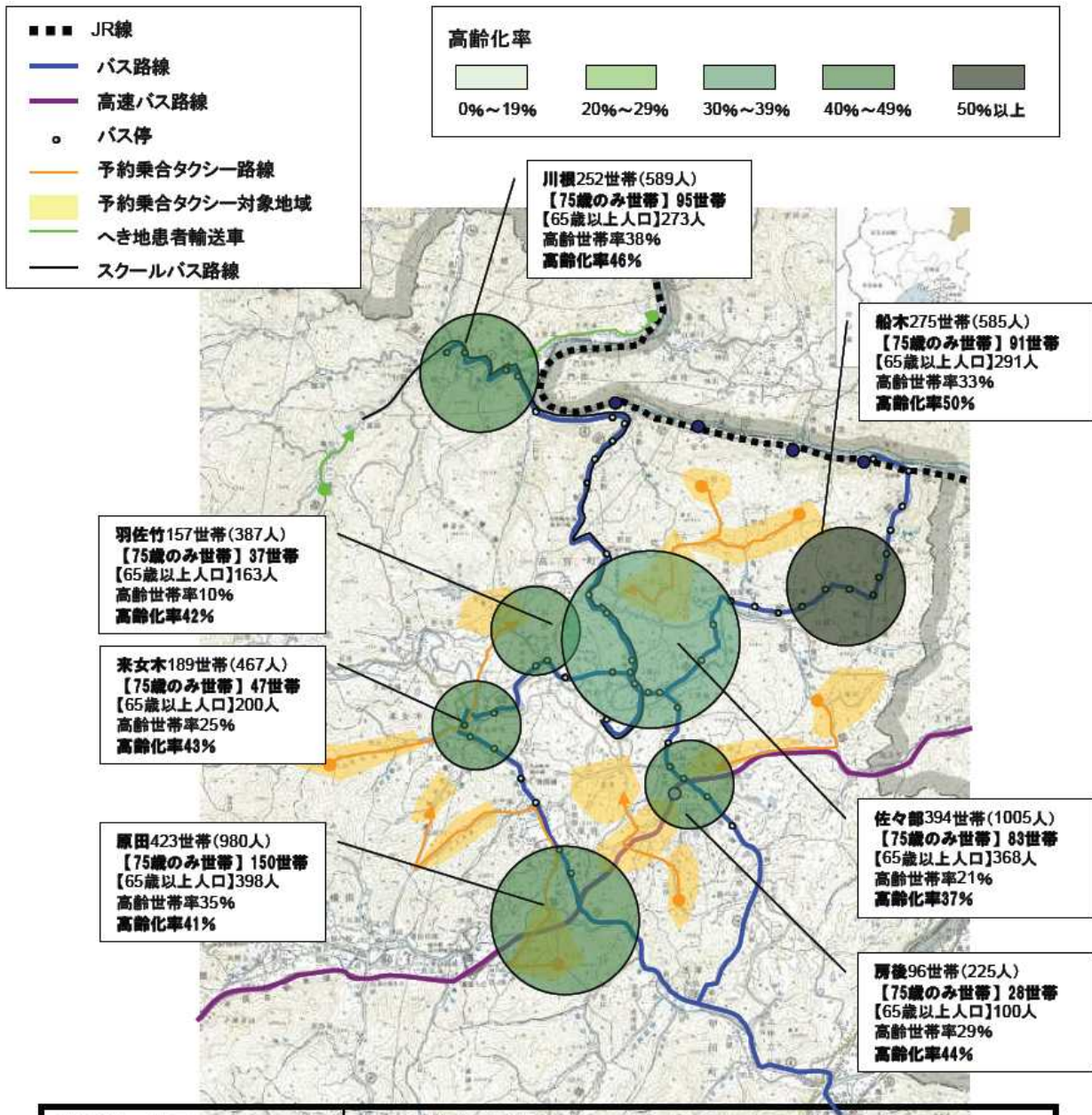
## 集落分布状況と公共交通の現状【美土里地区】



世帯数・人口	1181世帯 3339人
公共交通の現状	高速バス 三次方面-広島間 1日 往路39便 復路44便 路線バス 風の谷内山-吉田間 1日 往路3便(生田車庫発含む) 復路4便 路線バス 曾我神社-吉田間 1日 往路3便 復路4便 路線バス 塩瀬-吉田間 1日 往路3便 復路4便 予約乗合タクシー 週1回1往復 美土里1号線(亀谷、矢賀、奈良谷) へき地患者輸送車 月7回運行 1往復

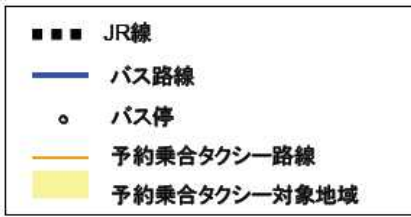


# 集落分布状況と公共交通の現状【高宮地区】

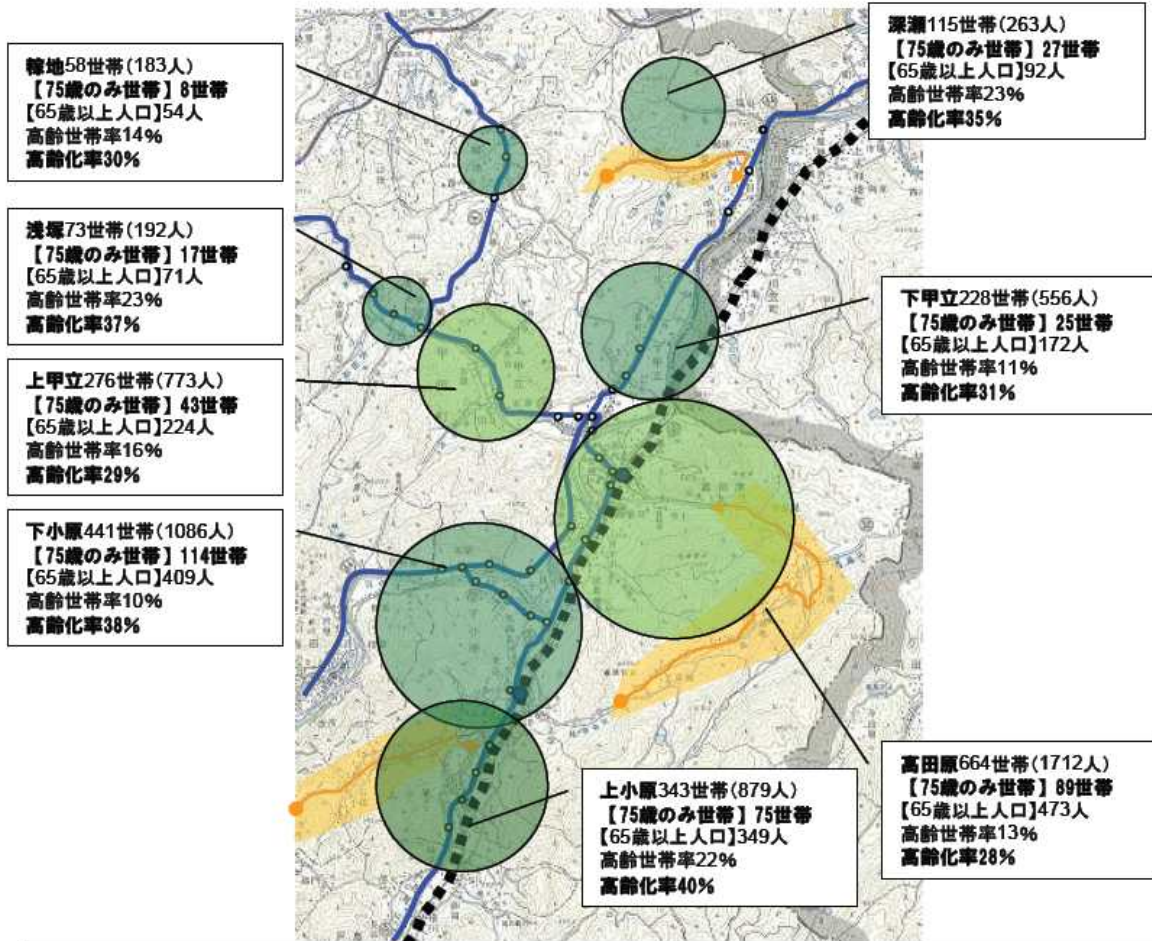
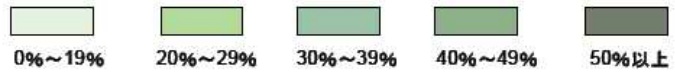


世帯数・人口	1786世帯 4238人
公共交通の現状	<p>JR三江線 三次方面—江津間 1日 往路5便 復路5便</p> <p>高速バス 三次方面—広島間 1日 往路39便 復路44便</p> <p>路線バス 川根—吉田間 1日 往路3便 復路4便</p> <p>路線バス 船佐駅—吉田間 1日 往路4便(支所止め1便含む) 復路4便</p> <p>予約乗合タクシー 週1回1往復 高宮1号線(上野、志部府、用地)</p> <p>高宮2号線(上羽佐竹、茂谷) 高宮3号線(細河内、宮野、中原、すだれ)</p> <p>高宮4号線(枹原、仁王丸、山田) 高宮5号線(福田、新迫)</p> <p>へき地患者輸送車 月7回運行 1往復</p>

## 集落分布状況と公共交通の現状【甲田地区】

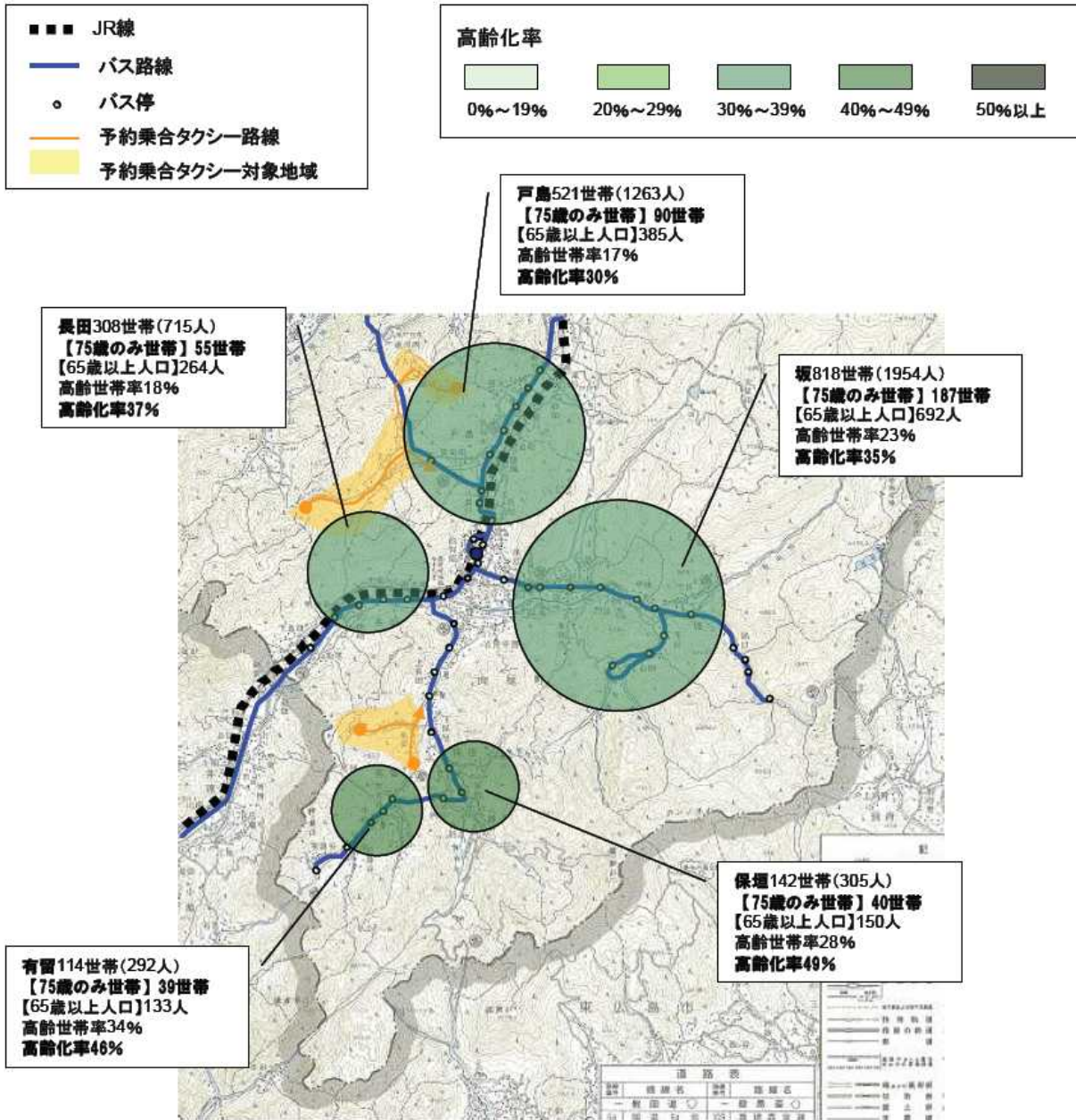


### 高齢化率



世帯数・人口	2198世帯 5644人
公共交通の現状	JR芸備線 甲立駅 三次方面—広島間 1日 往路21便 復路22便 JR芸備線 吉田口駅 三次方面—広島間 1日 往路15便 復路16便 路線バス 高宮—吉田間 1日 往路8便 復路7便 路線バス 向原—吉田間 1日 往路6便 復路5便 路線バス 吉田—庄原間 1日 往路4便 復路4便 予約乗合タクシー 週1回1往復 甲田1号線(火の谷) 甲田2号線(長屋、高地) 甲田3号線(山田)

## 集落分布状況と公共交通の現状【向原地区】



世帯数・人口	1903世帯 4529人
公共交通の現状	<p>JR芸備線 三次方面—広島間 1日 往路21便 復路22便</p> <p>路線バス 安佐市民病院—向原駅間 1日 往路6便 復路7便 (長田—吉田間 1日 往路3便 復路5便)</p> <p>路線バス 有留—向原駅間 1日 往路3便 復路4便 (有留—吉田間 1日 往路3便 復路3便)</p> <p>路線バス 谷坂—向原駅間 1日 往路3便 復路4便</p> <p>予約乗合タクシー 週1回1往復 向原1号線(越門、人次、正力) 向原2号線(迫、里栗)</p>

#### (4) 安芸高田市で行っている交通施策の現状

##### 乗合バスに関する支援策

本市においては、平成 16 年 3 月の合併後から生活交通に関する再編計画を立案し、各種施策を推進してきました。

なかでも、乗合バスについては、平成 17 年と平成 19 年に再編および再々編を行ってきました。

その主な実施内容と結果に対する考察は以下のとおりです。

##### バス路線再編の経緯

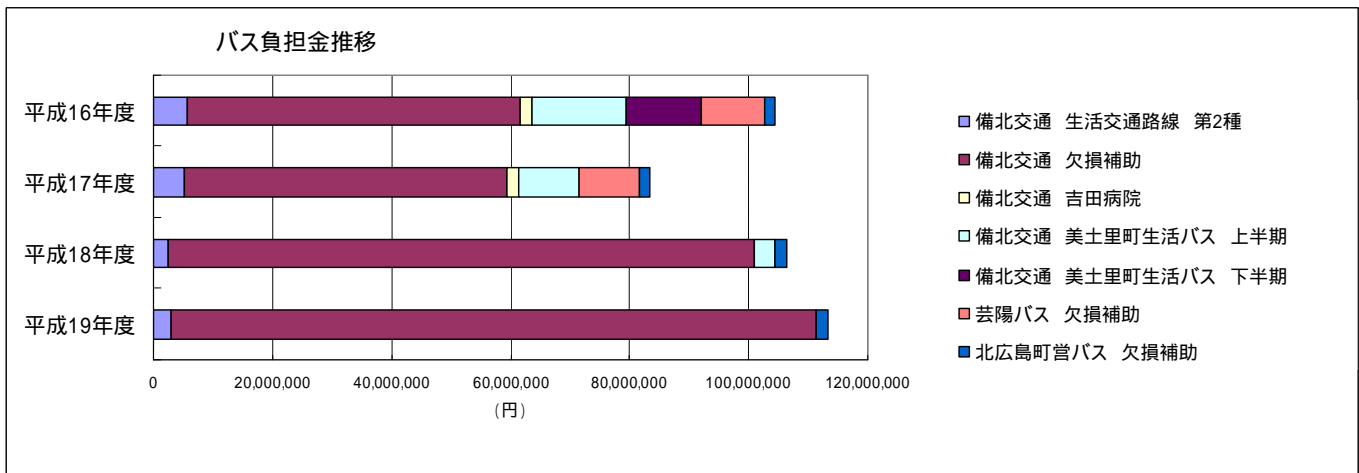
	平成 17 年再編	平成 19 年再々編
実施	平成 17 年 11 月	平成 19 年 10 月
実施概要	<p>《予約乗合タクシー制度との組み合わせに基づく再編計画》</p> <p>市内バス路線を市内幹線路線バスと地区間連絡バスとに区分。            市内幹線バス路線【吉田町中心市街地から各支所等を連絡する路線】            地区間連絡バス路線【生活交通確保のための各支所と周辺支所を連絡する路線】            市内幹線バス路線から地区間連絡バス路線に各支所で乗り継ぎを行う</p>	<p>17 年の再編結果を踏まえて、できる限り直通便を運行            経費抑制の面からは、事業者との協議により、通学・通院に必要最低限の便数に絞込み</p>
再編項目	<p>通学・通院を基本とする時間帯への配慮            市内幹線路線バス 7 便程度、地区間連絡バス路線 5 便            バス料金に上限設定</p>	<p>各路線の便数は概ね 3.5 便に減少</p>
目標	<p>バスの重複運行解消による運行経費の抑制。            利用者負担の軽減</p>	<p>直通便増加による利用者の利便性向上            便数削減による経費の抑制</p>
結果考察	<p>経費節減を達成            しかし、上限運賃設定と大幅な利用者減により減収            乗り継ぎのわずらわしさが利用者減の大きな要因となったと推察</p>	<p>利用者減少            ダイヤの大幅な改定により通院に支障をきたす、鉄道との連携が不十分といった意見も            《詳細は第 2 章において掲載》</p>

前ページ掲載表の再編経過をたどるなかで、バス事業に関する行政負担額は年々増加する一方、利用者の満足度は低下しており、費用対便益の視点から根本的な見直しを行うことが喫緊の課題となっています。

バス事業への行政負担額の推移

単位：円

	備北交通						芸陽バス	北広島町	広島電鉄	合計
	生活交通路線		欠損補助	吉田病院	美土里町生活バス		欠損補助	欠損補助	欠損補助	
	第1種	第2種			上半期	下半期				
平成16年度		5,800,000	55,893,000	1,947,000	15,704,000	12,591,000	10,819,000	1,581,000	0	104,335,000
平成17年度		5,074,000	54,247,000	1,947,000	10,297,000	0	10,100,000	1,814,000	0	83,479,000
平成18年度		2,564,000	98,331,000		3,562,000			1,819,000	0	106,276,000
平成19年度		3,020,000	108,437,000					1,874,000	88,679	113,419,679



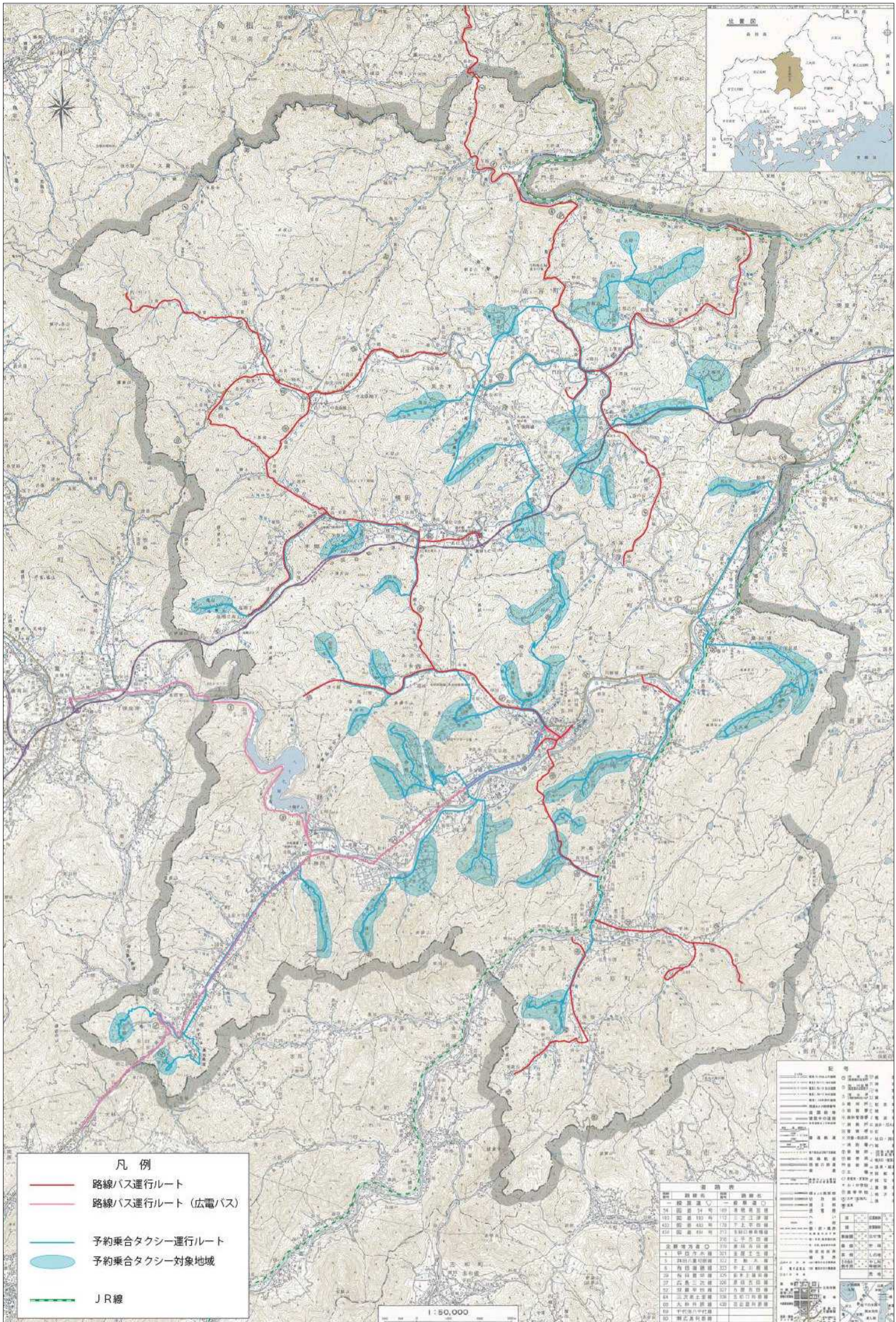
### 予約乗合タクシー

本市では、平成 17 年の再編計画に基づき、予約乗合タクシーの試験運行を開始しました。その概要は以下のとおりです。

#### 予約乗合タクシーの概要

項目	内容	
試験運行の目的	生活交通バス路線から離れた集落における高齢者等の生活交通の確保をめざし、その有効性を検証する。	
試験運行地区	1	吉田町 室坂 中馬河内 於手保 西浦
	2	山手日南上 下中馬上 上中馬
	3	印内 後相合 山部 金口(甲田)
	4	小山 下入江 石原 向桂 中束 横山
	5	八千代町 大又
	6	本郷 平原
	7	美土里町 亀谷 矢賀 奈良谷
	8	高宮町 上野吉広 志部府 用地 竹部迫
	9	羽佐竹上 茂谷
	10	細河内 中原 すだれ
	11	粒原 仁王丸 山田
	12	福田 新迫
	13	甲田町 火の谷
	14	長屋 高地
	15	山田
	16	向原町 戸島 5 区(越門、人次) 戸島 7 区(正力)
	17	有留 1 区(里栗) 有留 2 区(迫)
対象者	以下のすべてを満たす者 上記対象地区内に居住していること 自家用車等の交通手段を有しない 規定に基づき市所管部署に登録を行っていること	
運行ルート	原則 ・試験運行地域から各町の支所(本庁)周辺までを基本ルートとし、病院・商業地などの経由地は地域の実情、タクシー事業者との協議により決定する	
試験運行日	週 1 日 1 日 1 便 実施日は事業者との協議により決定	
試験運行時間	出発便 8 時 20 分 ~ 9 時 00 分 帰宅便 11 時 30 分 ~ 12 時 00 分 どちらかみの利用も可	
利用申し込み	利用前日の 17 時までにはタクシー事業者に直接申し込む	
利用者の運賃	片道 500 円	
試験運行の期間	平成 17 年 6 月 30 日 ~ 平成 21 年 3 月 31 日	
延べ利用者数	平成 17 年度(8 月 17 日 ~ 3 月 31 日) 1,270 人 平成 18 年度 2,317 人 平成 19 年度 2,624 人	

# 予約乗合タクシー試験運行地区



### へき地患者輸送車

本市では、医療機関から遠距離で乗合バスの利用が不便な美土里地区智教寺地区や高宮町川根地区においては、高齢者の通院手段を確保するためにへき地患者輸送車を運行し、最寄りの診療所への通院手段を確保しています。

現在、智教寺地区では邑南町瑞穂の診療所、川根地区では川根診療所および川根歯科診療所に連絡しています。

### へき地患者輸送車経路



### スクールバス

智教寺地区においては、乗合バスの運行が実施されていないことからスクールバスを運行し、一般にも利用できるようにしています。

川根地区においては、地区内生徒の高宮中学校への通学手段を確保するため、スクールバスを運行しています。

また、平成20年度末での美土里中学校寄宿舎廃止に伴う経過措置としてH21年4月1日から、新たにスクールバスが運行を開始する予定です。



### 外出支援サービス

本市では、高齢者等の外出支援を目的とする外出支援サービス（市内医療機関への移送サービス）を実施しています。対象はおおむね65歳以上の介護保険対象者および身体障害者の方です。具体的な判定基準は、要介護3以上の認定者又は要支援の認定者で下肢、体幹機能、視力障害で身体障害者1.2級以上および同等以上の方を対象としています（本人年間所得が200万円未満）。

希望者の申し込み方式で、利用対象者と認定された場合には、外出支援サービス利用券（タクシー利用助成券）が、1月4枚を上限として交付されます。

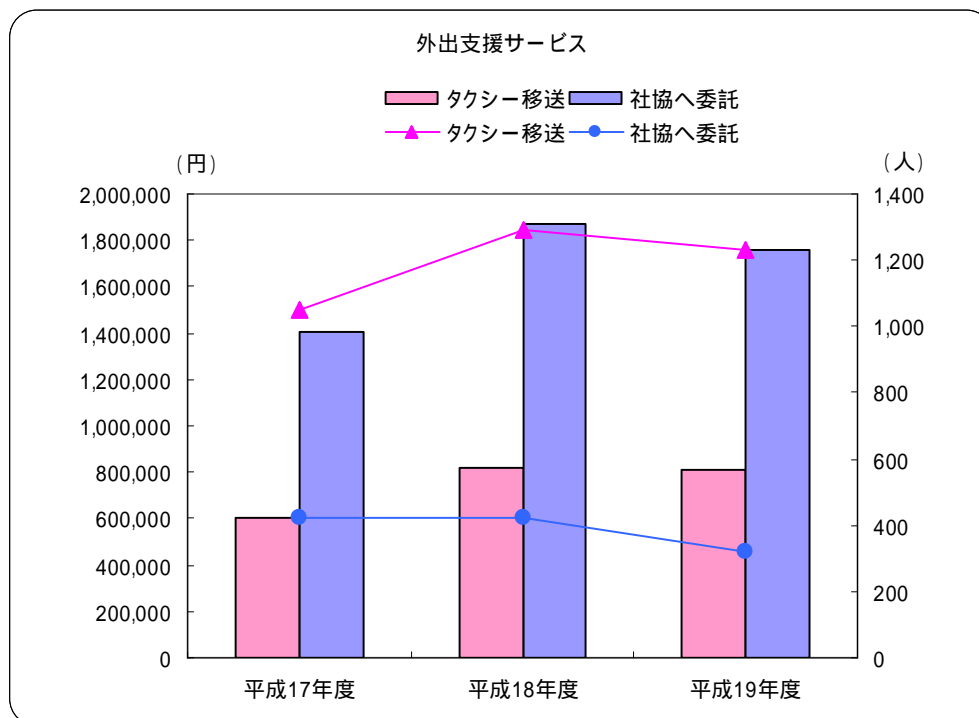
### 外出支援サービス

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
延利用者	2,908	1,716	1,546
市負担額	2,016,640	2,683,260	2,567,330

平成17年度の延利用者は、リハビリ、いきいき通所サービスなど他のサービスの利用者も含まれています。

### 内訳

		平成17年度	平成18年度	平成19年度
タクシー移送	利用者	1,049	1,291	1,229
	市負担額	607,260	815,260	809,030
社協へ委託	利用者	425	425	317
	市負担額	1,409,380	1,868,000	1,758,300



## 障害者に関する事業

### 1) 障害者等交通費補助金支給事業

地域に居住するじん臓機能障害者、知的障害者、身体障害児、精神障害もしくは難病により本人や保護者が医療機関に通院または児童福祉法第24条1項にいう指定知的障害児施設等に通う人に対し、交通費の一部助成を実施しています。

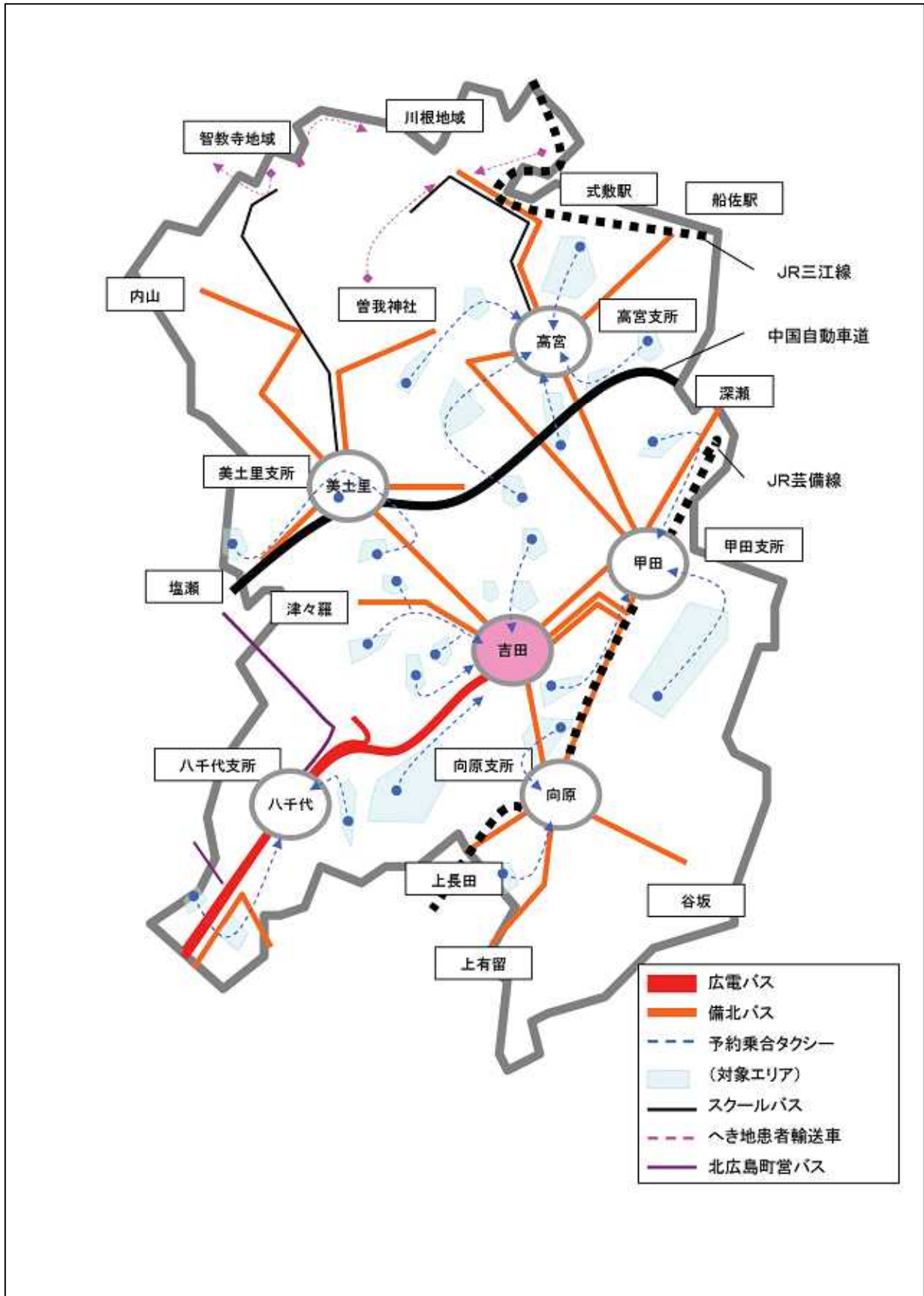
### 2) 重度身体障害者移動支援事業

市内に居住する肢体不自由者（1、2級所持者、療育手帳 A、A、そのほか福祉事務所長が認めた方）を対象として、社会参加のための自動車の無償貸出しを行っています。また、支援員派遣事業として、制度を利用したくても運転ができない人に対して、自動車運転者として、ボランティア登録者（有償ボランティア）を派遣する事業を実施しています。

### 3) 障害者授産施設等通所者交通費助成事業

福祉施設に公共交通や自家用車を利用して施設に通所する人を対象に、通所に要する交通費の一部を助成しています。

( 4 ) 既存交通体系概要図



## 2 公共交通体系についての分析

### (1) ニーズ調査等の実施状況

本計画の策定にあたっては、主たる生活交通利用層のなかで、特に移動手段の限られることの多い、高齢者層のニーズ把握を行いました。調査手法は、公共交通に関するアンケート調査、交通不便地区における聞き取り調査の2つの手法によって行いました。

#### 公共交通に関するアンケート調査

本アンケート調査の実施概要は以下のとおりです。

#### 1) 調査目的

安芸高田市の新たな公共交通体系構築の基礎資料とする

#### 2) 調査内容

乗合バス、予約乗合タクシーに関する利用状況、満足度などを選択、記述での回答を得る

#### 3) 調査対象

市内に在住する60歳以上の男女を対象として無作為に抽出した3,000人を対象とした

#### 4) 調査方法

郵送による調査票配布、郵送による回収方式による

#### 5) 調査期間

発送日 平成20年8月27日

回収期限 平成20年9月8日

#### 6) 回収状況

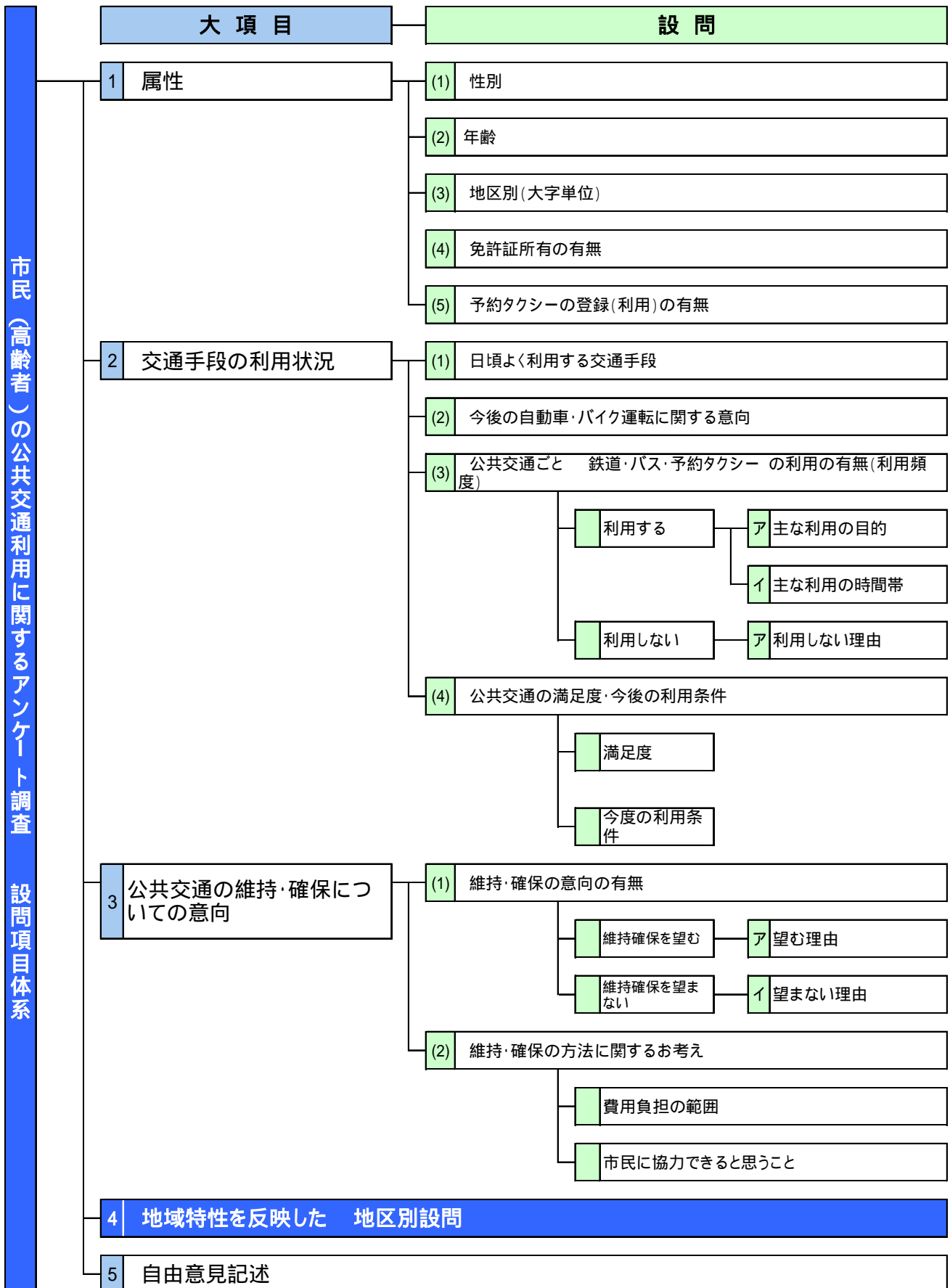
回収件数 1,843件(内 無効2件)

回収率 61.4%

#### 7) 設問構成

次頁掲載表のとおり

設問構成



交通不便地区における聞き取り調査  
本聞き取り調査の実施概要は以下のとおりです。

1) 調査目的

アンケート調査結果を踏まえ、より詳細な公共交通へのニーズを聞き取りにより把握し、安芸高田市の新たな公共体系構築の基礎資料とする

2) 調査内容

日常的な利用実態についての困りごと、要望などを聞き取る

3) 調査対象

交通不便地区に在住する高齢者を対象とした

4) 調査方法

グループインタビュー方式により地区内で調査を行った

5) 調査期間

平成 20 年 10 月～11 月

---

## (2) ニーズ調査からみた公共交通の課題

ニーズ調査に基づき把握した主な課題は以下のとおりです。

### 1. 公共交通体系のあり方について

費用対便益を確保できる複合的な公共交通体系の検討  
地域特性を反映した具体策の検討  
大字単位で、目的希望先などが明確に分かれている場合が多く、町単位と大字単位のニーズ把握から可能な限り計画反映を行うことが必要。  
市民の自主運行モデル地区導入の検討  
観光振興・市民の生きがいづくりを助けるルート等の検討

### 2. 乗合バス

利用ニーズの高い地区、層にサービス提供できる対応策の検討  
朝夕の通学・通勤時間帯ダイヤについては、一定量・同時移送サービスへのニーズがある  
再編により財政効果がみえつつあるが、利用者収入は減  
総合的な利用満足度は、満足層2割、不満足層3割  
通院の目的先は市内と市外ほぼ2分。買い物では市外が最多  
地域別利用者ニーズを踏まえた利用時刻の再検討  
運行ダイヤ、ルート、便数とも吉田町、八千代町では満足層が多く、他地区では不満足層が多い  
低床への改善ニーズが高い  
乗客の少ない時間帯などで小型車両の導入を希望する人が多い  
バス運賃に対する満足度：全域で満足度のほうが高い  
温泉、観光施設のルート化検討  
イベント開催時の移動手段の検討  
高齢者のバス利用促進のための制度化を検討

### 3. 予約乗合タクシー

利用ニーズの高い地区、層にサービス提供できる対応策の検討  
対象エリアの拡大検討  
目的地、ルートの改善検討  
利用促進方策の検討  
運行回数の検討  
利用者ニーズを踏まえた利用時刻の再検討  
交通不便地区での通学利用などへの活用検討  
わかりやすいPR、制度普及方策の検討  
運行体制を維持・確保できる事業者との協力強化の検討

#### 4. 公共交通機関利用のための環境整備

バス停の場所に対する満足度：全域で満足度が高い  
バス停設備の改善。施設活用による安心して待機できる停留所の検討  
バイクや自転車などと公共交通の併用可能な環境づくりの検討

#### 5. 児童生徒の通学に関連する移動サービス(今後の検討)

一定量を移送する必要の高い通学時とそれ以外の時間帯に応じた最適な手段の組合せの検討  
費用対便益の視点から検討  
将来的なスクールバス導入・混乗制度の検討

### (3) 課題解決のための重要要因

以上の課題を踏まえ、本計画における課題解決のための重要要因を以下の3項目に整理します。

#### 課題解決のための重要要因

誰もが気兼ねなく移動・外出できる生活交通環境の実現  
持続可能な生活交通体系の構築  
利用者に愛され続ける運行サービスの提供



### 3 新交通体系構築に関する考え方

#### (1) 新たな交通体系構築の基本的なスタンス

上位計画との位置づけ

##### 1) 安芸高田市総合計画の構成

安芸高田市総合計画は、本市の将来像とその実現に向けた施策の基本方向を明らかにした基本構想と、その基本構想に基づいて、まちづくりを進めていくための各行政分野ごとの施策の方針と具体的施策を体系的に明らかにした基本計画、そして、基本計画に基づいて、財政計画との整合性を図りつつ、実施する主要な事業を明らかにした実施計画から構成されています。

##### 2) 安芸高田市総合計画の目標年次

総合計画の目標計画は、平成 26 年とし、計画期間は、平成 17 年度から平成 26 年度の 10 年間です。

##### 3) 将来像

「人 輝く・安芸高田」～住民と行政が奏でる協働のまちづくりを目指して～

将来像を支えるまちづくりの基本方針として、次の 3 つを掲げ、本市の総力をあげて取り組んでいます。

#### 「地域の個性と魅力を創出し、誇りの持てるまちへ」

本市の抱える豊かな歴史・文化資産、自然、田園生活等を新しい発想で見直し、再創造することにより、それぞれの地域の個性を生かしながら「安芸高田」らしい個性と魅力を創出し、住民一人ひとりが誇りと愛着を持って住むことができるまちの実現を目指します。

#### 「人と自然が共生し、心豊かな暮らしを創造するまちへ」

緑と清流の豊かな自然環境と共生しながら、潤いとやすらぎのある安全で快適な環境を創出し、住民一人ひとりが地域のなかで自立し、互いに支えあいながら心豊かに生活し、地域社会全体で時代を担う活力ある人材をはぐくむまちの実現を目指します。

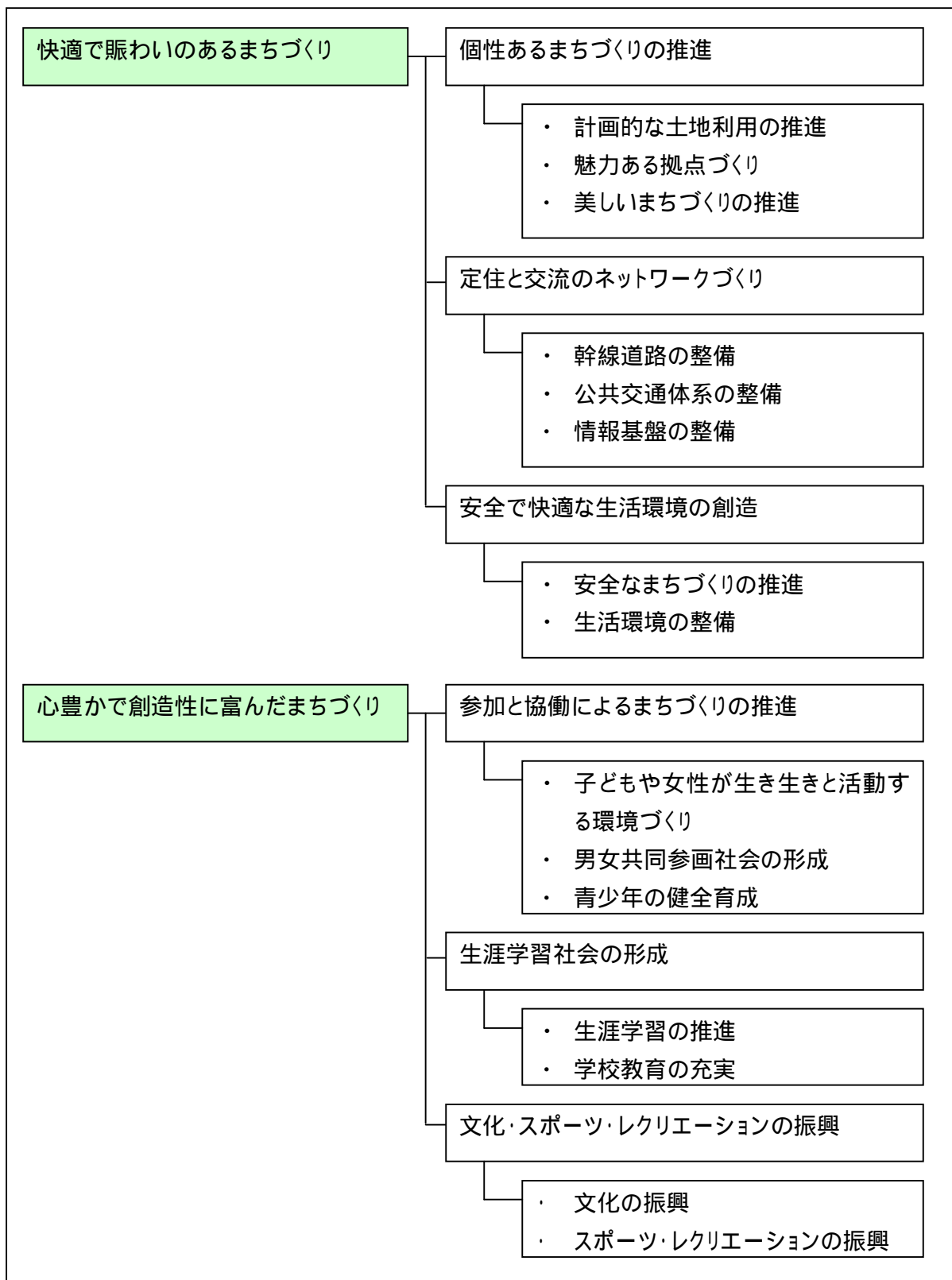
#### 「交流・連携を通じて創造性と活力を創出するまちへ」

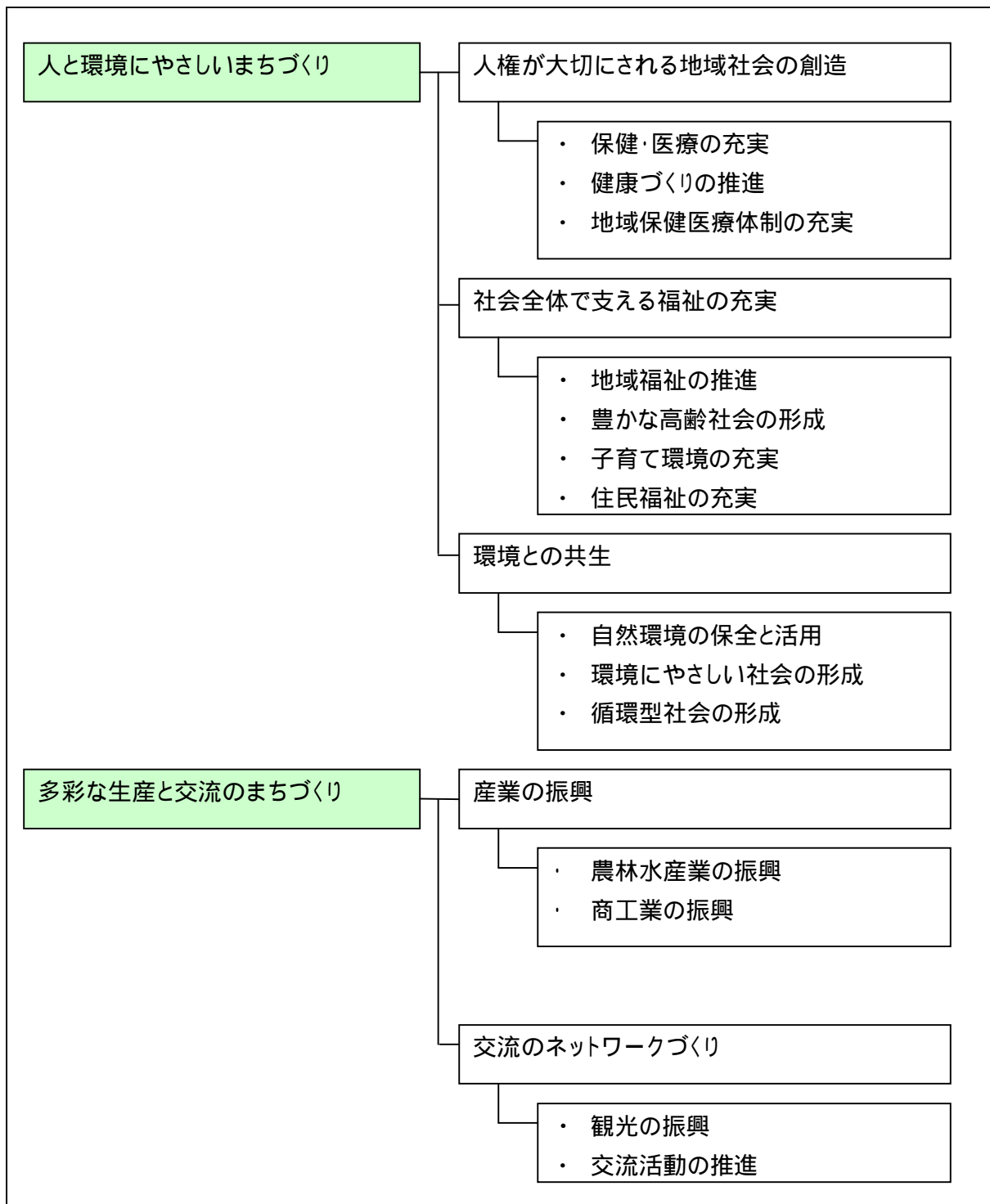
大都市に近接した立地性や良好な交通利便性、高度情報通信網の整備、多彩な交流資源や特色ある農産物などを多様に活用し、他分野における交流と連携を積極的に行い、地域の創造性と活力を創出するとともに、魅力的な出会いの舞台として、多くの人々の共感をえることのできるまちの実現を目指します。

#### 4) 安芸高田市の将来像実現に向けた体系

将来像の実現に向け、基本方針をもとに施策の体系を次のとおり定め、総合的かつ計画的に施策を展開しています。

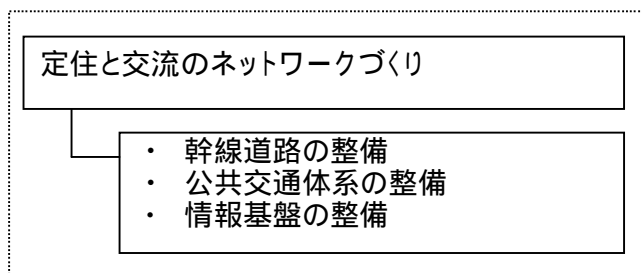
##### 安芸高田市総合計画の体系





### 5)安芸高田市の将来像の実現の具体策

「快適で賑わいのあるまちづくり」に基本方向の中の、「定住と交流のネットワークづくり」に右図のように体系を示しています。



## 6) 安芸高田市総合計画と地域公共交通総合連携計画との位置づけ

本計画は、安芸高田市総合計画の1つの基本方向の「定住と交流のネットワークづくり」の、1つの施策である「公共交通体系の整備」を具体的に取り組むための計画として位置づけます。

### 「公共交通体系の整備」の大綱

公共交通の体系的な整備をすすめ、住民生活の利便性を確保していくため、JR芸備線については、時間短縮と運行頻度の向上を促進するとともに、JR向原駅における交通環境の整備を推進します。

また、総合的な生活交通確保対策を推進し、バス路線の維持・再編や効率的なバス運行などを進め、住民に身近な生活交通サービスの維持・向上、利便性の高い生活交通ネットワークの形成を図ります。

## 4 安芸高田市地域公共交通総合連携計画

### (1) 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

安芸高田市地域公共交通総合連携計画に求められる役割

#### 1) 背景

安芸高田市は、平成16年3月1日に、高田郡6町が合併して誕生した人口約33000人、面積約537km<sup>2</sup>の中山間地域です。

本市では、平成17年度に「生活交通確保対策推進計画」を策定し、乗合バスの再編に取り組んできました。しかしながら、交通手段が公共交通からマイカーへと移行していること、少子高齢化・過疎化の進行などを理由に、バス利用者は減少し、ほとんどの系統が赤字路線となり、市が補助金を支出しなければ路線を維持できない状態になっていました。これまでに補助金額抑制のために、利用の少ない区間の廃止や利用の少ない時間帯の便数を削減するなど、様々な合理化を実施してきました。どの対策も利用者には利便性の低下につながり、利用者の更なる減少という悪循環に陥っている状況でした。

こうしたこれまでの公共交通体系を見直し、各地域の住民ニーズを十分に反映した、満足度の高い、新たな公共交通システムの実現を目指して、平成20年3月に安芸高田市公共交通協議会を設立し、安芸高田市地域公共交通総合連携計画策定のための調査検討を実施してきました。

#### 2) 基本的な考え方

地域特性に応じて、だれもが気兼ねなく利用できる持続可能な生活交通体系の構築を目標に、高齢者・児童生徒・その他自らで移動する手段を持たない人それぞれの交通に関する不便な状態の改善を目指して各施策に取り組みます。

その上で、本計画における公共交通の条件を以下のとおり設定します。

##### 公共交通の対象者の条件設定

高齢者が気兼ねなく通院することができる  
自ら移動手段を持たない人が気兼ねなく公共交通機関を利用することができる  
児童生徒が気兼ねなく通学することができる

以上の条件設定を踏まえ、基本的な考え方を以下のとおり設定します。

#### 〈基本的な考え方〉

高齢者をはじめとする公共交通の対象者のみなさんにとって、  
便利で使いやすい身近な生活交通環境づくりを進めます。

地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

## 1)基本方針

安芸高田市の地域公共交通の活性化及び再生を総合的・一体的かつ効率的に推進するため、以下を基本的な方針とします。

### 《基本方針》

高齢者にやさしく便利が良い交通体系を確立する。  
地域・事業者・行政の連携による持続可能な生活交通体系を構築する。

## 2)基本認識

安芸高田市地域公共交通総合連携計画については、以下の認識に基づき運営、施策の実施、検討を行います。

- ・高齢者が移動手段を失ってしまうと外出する意欲も低下してしまうということを踏まえ、第一に高齢者にとって乗りやすい状況を考えて、高齢者の生きがいづくりにつながる、高齢者にやさしいドア・ツー・ドアによるデマンド交通運行体系を目指します。

デマンド交通とは

利用者からの事前予約に応じて、路線を定めることなく乗合車両を運行するサービス

- ・朝・夕の通学、通勤者の交通移動手段を確保するため、スクールバスを含めた定期路線運行を行います。
- ・交通空白地域においては、市所有の車両による市町村有償運行を導入して、交通空白地の解消を目指します。

公共交通サービスの整備方針

### 1)デマンド交通運行体系の確立

高齢者が抱えるバスに関する課題は、大きく3つあることが各調査から分かりました。1つ目は目的地で、長年にわたり築かれてきた主たる生活圏とバス運行の方向が一致しておらず、目的地に行けない地域があることが分かりました。2つ目は時間帯で、午後2時ごろに市中心部から各地域に帰る便や、利用しやすいJR便との連結する便など、真に必要な時間帯にバスが走っていないため不便であることが分かりました。3つ目が身体的な課題で、バスに乗りたくてもバス停まで足が痛くて行けないとか、バスの乗り降りに不安があることが分かりました。これらを解消させるため、昼間の時間帯、高齢者の移動を主な対象として、家から目的地までを結ぶデマンド交通運行体系を確立し、最終的には市全域に広げ、高齢者など利用者の利便性の向上をめざします。

このデマンド交通体系を確立するため、車両と利用者の予約受付を一括集中運行管理を行うITシステムを導入し、これを受付センターに設置します。運行管理システムを

導入することで、一人ひとりの予約データが管理され、路線別、時間別、車両別のデータを集計できるため、そのデータに基づいた改善・改良を繰り返すことができます。

## 2)朝・夕の定時定路線の運行

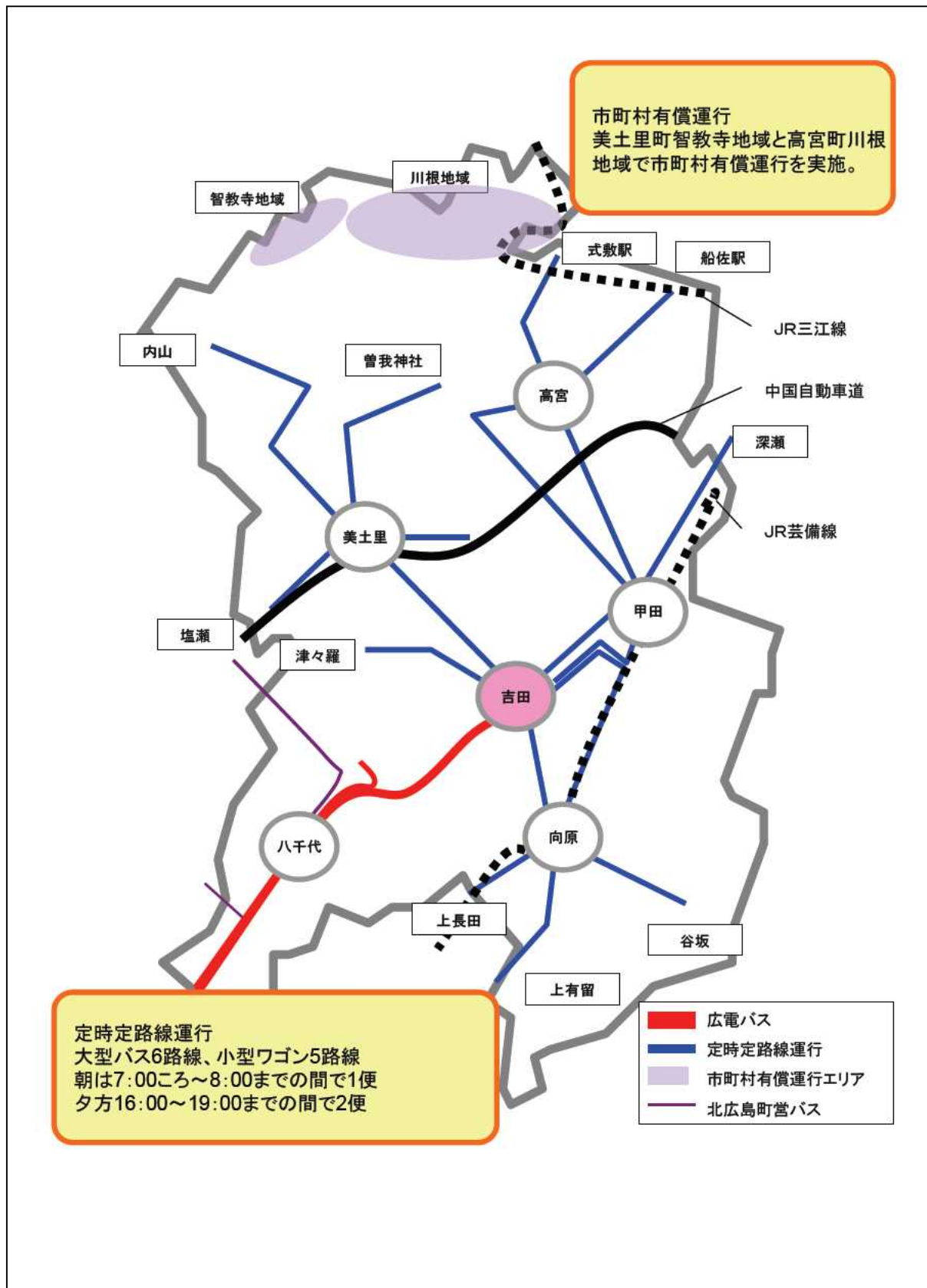
学校統合により遠距離通学を余儀なくされている児童・生徒たちの朝・夕の通学や、通勤者の移動手段を確保するため、各地域と吉田とを結ぶ定期路線運行を行います。各地域の利用者の状況を考慮して、利用者の規模にあった大きさの車両を運行させます。

## 3)交通空白地域に市町村有償運行を導入

地理的に公共交通の運行が困難であった美土里町智教寺地域と高宮町川根地域で、これまで個人委託であったスクールバスとへき地患者輸送の業務を地域組織に委託して、これらの業務に併せ、地域の実情にあった運行体系の構築に取り組みます。

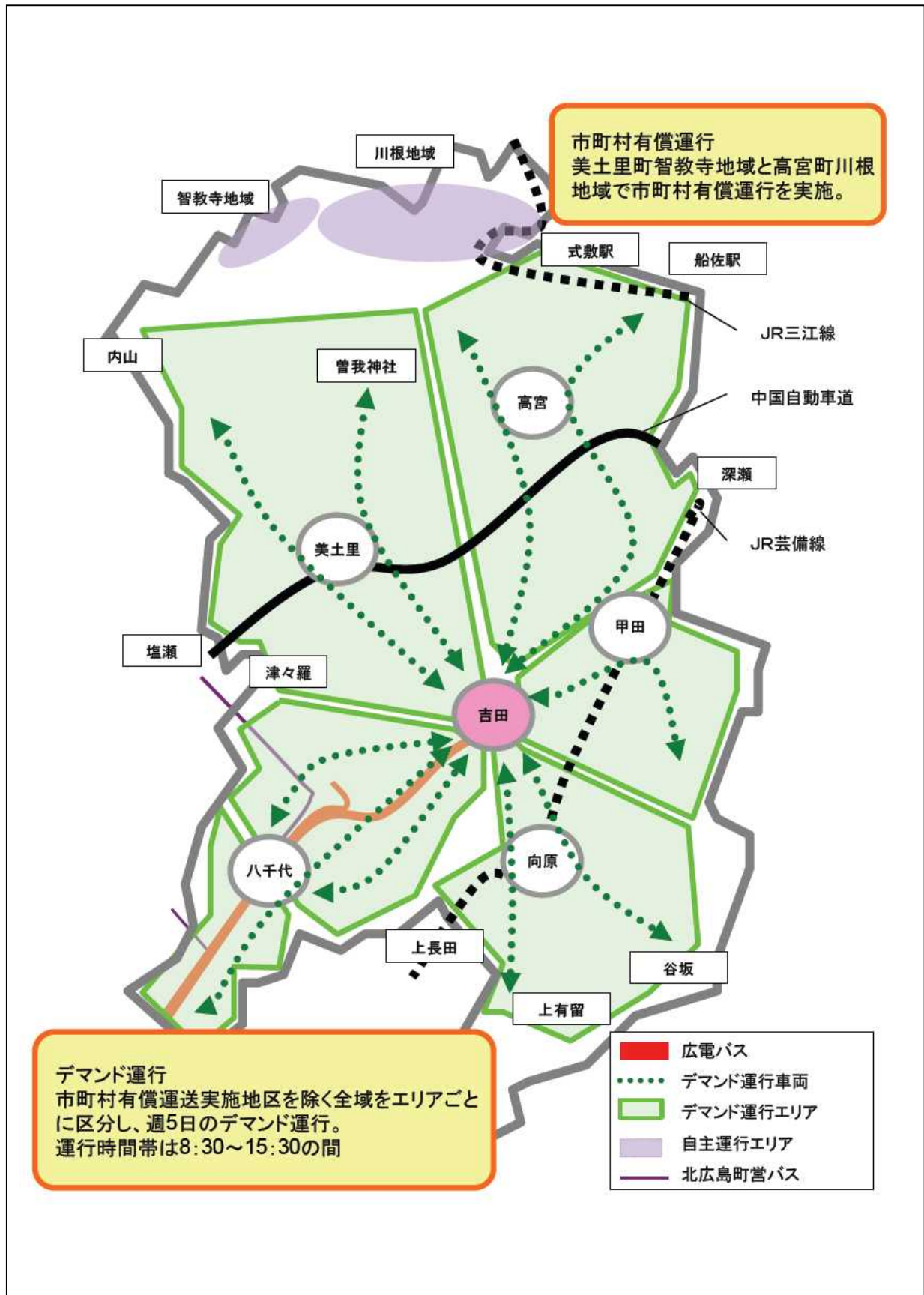
## (2) 新たな交通体系の全体像

定時定路線運行と市町村有償運行（朝・夕）





デマンド運行と市町村有償運行



### ( 3 ) 地域公共交通総合連携計画の区域

安芸高田市地域公共交通総合連携計画の区域は、安芸高田市全域(吉田地区、八千代地区、美土里地区、高宮地区、甲田地区、向原地区)とします。

### ( 4 ) 地域公共交通総合連携計画の目標

市民への公平性・利便性の向上を図り、市民生活の満足度向上を図るため、以下の目標を掲げ、安芸高田市内各地の地域実態に即した市民起点による公共交通体系の実現をめざすこととします。

#### デマンド運行の段階的实施

試験的に実施してきた予約乗合タクシー制度を発展させた新たなデマンド運行を実施します。

具体的には、安芸高田市内を10のエリアに分け、昼間、各地域の中心部と吉田地域中心部とを結ぶ予約制のワゴン車を平日の週5日、2時間おきに3往復運行させることとします。

なお、上記設定は完全実施の段階でのダイヤとし、平成21年度においては、4エリアで試験的に実施します。また、他の地域においては、現行の予約乗合タクシー試験運行を継続して実施します。

運行の形態や運行の区域については、運行に向けた協議・実証運行の中で、利用者の満足度が高まる形態に向けて、随時、見直していきます。

#### 目標数値

- ・ 一日平均利用者数(市全域実施) 160人(65歳以上人口の1.5%利用として設定)  
年間利用者数 160人×245日=39,200人
- ・ 利用者のうち、吉田までのデマンド運行によって便利になったと感じる人70%
- ・ 利用者のうち、デマンド運行の利用によって外出機会が増えた人70%

### 朝夕の定時定路線運行

児童生徒が通学するためのバス、また高校や通勤に利用される路線として、朝 1 便・夕 2 便の計 3 便の定期路線運行を確保するため、各路線の利用者数に応じた車両(バス・ワゴン車)による運行を、全域を対象として実施します。

#### 目標

- ・一日平均利用者数(1台あたり5人乗車×11台) 55人  
小学生の利用者を除く。
- ・年間利用者数 55人×293日 = 16115人

### 市町村有償運行による交通空白地の解消

交通空白地域となっている美土里町智教寺地域と高宮町川根地域を、自主運行のモデル地区に指定します。現在、個人に委託しているスクールバスとへき地患者輸送車の業務を地域にあわせて委託することによって、地域住民にとって利便性が高く、効率的な運行を目指します。

#### 目標数値

外出機会が増えた高齢者が70%以上

### 福祉移送サービスの利用促進

#### 介護タクシーの利用促進

介護タクシーのPRを積極的に行う。要介護者の外出機会を支援し、社会参画や生きがいの創出をめざします。

#### 目標数値

介護タクシーの利用回数が10%以上増加

## ( 5 ) 利用促進方策の導入と快適な公共交通利用環境の整備の目標

---

### 待合施設等の整備

#### デマンド運行乗り継ぎ拠点等の整備

デマンド運行を乗り継いで他の地域に移動することを想定して、快適に過ごすことができる乗り継ぎ待合場所を整備します。現在、主要施設等の前に整備されている待合施設は、必要性に応じてリニューアルします。

### 主要バス停の整備

主要なバス停に簡易屋根、風除け、ベンチなどを整備し、自転車・電動車等を置きやすいように整備します。

### 高齢者にやさしいPR用資料・時刻案内・系統図の作成

新たに実施するデマンド運行の内容と仕組みわかりやすく説明するPR用の映像資料や紹介パンフレットなどを作成する。また、定時定路線運行の時刻表、バス停に張り出す時刻表、新交通体系の系統地図などを作成します。

### 目標

デマンド運行の利用方法を知っている人が80%以上

## (6) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### デマンド運行の段階的实施

#### 1) 実施目的

ドア・ツー・ドアによる高齢者に優しい交通運行体系を確立するため、本市の全域（一部地域を除く）を対象とするデマンド運行を実施し、高齢者や自ら移動手段を持たない人の通院などの移動手段を確保します。

なお、この取り組みは、市内全域を10エリアに区分・路線設定の上で実施をめざしますが、平成21年度においては試験的に4エリアで実施し、デマンド運行に移行していない地域では、現行の予約乗合タクシー試験運行を継続して実施するものとします。

#### 2) 運行日

平日 週5日

#### 3) 運行の形態

8:30～15:30の間、片道1時間、往復2時間の3往復、定員15人の小型ワゴン型車両を用いてデマンド（予約制）による区域運行を行います。

#### 4) 運行の区域

新たに設定する10エリアを基本単位とし、市内各地域の中心部と吉田地域中心部を結ぶ運行を実施します。

対象となる10エリア

- 1 国道北部エリア（可愛・郷野・勝田・土師）
- 2 国道南部エリア（可愛・郷野・勝田）
- 3 八千代エリア（佐々井・下根・上根・向山）
- 4 丹比・南美土里エリア（丹比・横田・本郷）
- 5 北美土里エリア（北・生桑）
- 6 西高宮・浅塚エリア（佐々部・羽佐竹・来女木・原田・浅塚・甲立）
- 7 東高宮・稼地・深瀬エリア（船木・房後・佐々部・原田・稼地・深瀬・甲立）
- 8 南甲田エリア（高田原・小原）
- 9 東向原エリア（戸島・坂）
- 10 西向原エリア（長田・有留・保垣・坂）

ただし、平成21年度においては次頁掲載の4エリアで実施し、完全施行に向けて順次実施区域を拡大していくこととします。

運行の形態や運行の区域については、運行に向けた協議・実証運行の中で、利用者の満足度が高まる形態に向けて、随時、見直していきます。

## 平成 21 年度実施 4 エリア（路線）

- |                                   |
|-----------------------------------|
| 1 南美土里エリア（横田・本郷）                  |
| 2 北美土里エリア（北・生桑）                   |
| 3 西高宮・浅塚エリア（佐々部・羽佐竹・来女木・原田・浅塚・甲立） |
| 4 東高宮・稼地エリア（船木・房後・佐々部・原田・稼地・甲立）   |

## 5）区域運行の利用

利用にあたっては、利用の 30 分前までに受付センターに電話等で利用申込みを行います。

## 6）利用対象

高齢者および自ら移動手段を持たない方

## 7）利用運賃

地域内 300 円 地域外 500 円 小学生以下はいずれも半額

## 8）事業実施主体

安芸高田市、（財）安芸高田市地域振興事業団、市内タクシー事業者、地域振興組織

## 9）計画期間

平成 21 年度から平成 25 年度まで（平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。）

### （財）安芸高田市地域振興事業団とは

財団法人安芸高田市地域振興事業団は、「文化・歴史事業」、「まちづくり事業」、「受託事業」の 3 つを事業の柱とし、まちづくり、ひとづくりに取り組まれています。これまで安芸高田市の運動公園等のスポーツ施設をはじめとする数々の公共施設の管理・運営にあたられ、また、市内の団体・グループの事務処理・事務管理を受託しているなどの実績があります。さらには、平成 17 年 4 月に厚生労働省の認可を受け、人材派遣事業への取り組みをはじめられており、適切な職場に役立つ人材を育成して派遣し、雇用機会を創出に取り組まれています。こうした、施設の管理・運営、事務処理・受託、人材育成と、この度の安芸高田市新公共交通システム運営にあたり必要な 3 つの要素を既に備えられていることから、財団法人安芸高田市地域振興事業団に予約管理主体としての業務を委託します。

## 朝夕の定時定路線運行

### 1) 実施目的

児童生徒が通学するためのバス、また高校や通勤に利用される朝・夕の運行ニーズに応えるとともに、運行コストの低減を図るため、利用者数に応じた車両（バス・ワゴン車）による定時定路線運行を確保し、大型バス運行 6 路線、小型ワゴン車運行 5 路線を実施します。

なお、この取り組みは、デマンド交通との相関性を踏まえ、平成 21 年度においては、大型バスによる 5 路線の運行と小型ワゴン車による 1 路線の運行により実施します。

### 2) 運行日

月曜日～土曜日に運行

### 3) 運行の形態

7:15～8:00 の間に 1 便、夕方の 16:00 頃～19:00 頃の間には 2 往復運行します。使用車両は、各路線の利用者数に応じて大型バスと小型ワゴン車で運行します。

なお、各路線の車両区分は、下記 4) 運行路線に掲載の表を参照ください。

### 4) 運行路線

現在の児童生徒が通学するためのバス、また高校や通勤に利用される朝・夕の運行を確保するものとし、下表のとおり、大型バス運行 6 路線、小型ワゴン運行 5 路線により構成します。

#### 運行路線と車両形態

##### 《大型（バス）》

大 1 津々羅 - 吉田

大 2 内山 - 高田 IC - 吉田

大 3 下北 - 塩瀬 - 吉田

大 4 吉田 - 美土里中央

大 5 式敷駅 - 支所 - 房後 - 甲田 - 吉田

大 6 船佐駅 - 支所 - 来女木 - 原田 - 甲田 - 吉田

##### 《小型（ワゴン車）》

小 1 吉田 - 高宮高校

小 2 深瀬 - 吉田

小 3 谷坂 - 吉田

小 4 上有留 - 吉田

小 5 長田 - 吉田

ただし、平成 21 年度においては次頁表のとおり、大型バス運行 5 路線、小型ワゴン運行 1 路線により実施し、順次を拡大していくこととします。

## 平成 21 年度実施路線

### 《大型（バス）》

大 1 内山 - 高田 IC - 吉田

大 2 下北 - 塩瀬 - 吉田

大 3 吉田 - 美土里中央

大 4 式敷駅 - 支所 - 房後 - 甲田 - 吉田

大 5 船佐駅 - 支所 - 来女木 - 原田 - 甲田 - 吉田

### 《小型（ワゴン車）》

小 1 吉田 - 高宮高校

## 5) 利用対象

- ・ 遠距離通学児童の通学
- ・ 吉田高校へ通学
- ・ 高宮高校への通学
- ・ 吉田方面への通勤

## 6) 事業実施主体

安芸高田市、(財)安芸高田市地域振興事業団、交通事業者、地域振興組織

## 7) 計画期間

平成 21 年度から平成 25 年度まで(平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。)



安芸高田市新公共交通システム（デマンド運行・定時定路線運行）の概要

完全施行時

7:00

12:00

19:00

定時定路線

7:15頃～

デマンド交通 8:30～15:30

定時定路線

16:00頃～

定時定路線	デマンド交通	定時定路線														
<p>路線</p> <p>大型(バス)</p> <p>大1 津々羅 - 吉田</p> <p>大2 内山 - 高田 IC - 吉田</p> <p>大3 下北 - 塩瀬 - 吉田</p> <p>大4 吉田 - 美土里中央</p> <p>大5 式敷駅 - 支所 - 房後 - 甲田 - 吉田</p> <p>大6 船佐駅 - 支所 - 来女木 - 原田 - 甲田 - 吉田</p> <p>小型(ワゴン車)</p> <p>小1 吉田 - 高宮高校</p> <p>小2 深瀬 - 吉田</p> <p>小3 谷坂 - 吉田</p> <p>小4 上有留 - 吉田</p> <p>小5 長田 - 吉田</p>	<p>エリア</p> <p>1 国道北部エリア (可愛・郷野・勝田・土師)</p> <p>2 国道南部エリア (可愛・郷野・勝田)</p> <p>3 八千代エリア (佐々井・下根・上根・向山)</p> <p>4 丹比・南美土里エリア (丹比・横田・本郷)</p> <p>5 北美土里エリア (北・生桑)</p> <p>6 西高宮・浅塚エリア (佐々部・羽佐竹・来女木・原田・浅塚・甲立)</p> <p>7 東高宮・稼地・深瀬エリア (船木・房後・佐々部・原田・稼地・深瀬・甲立)</p> <p>8 南甲田エリア(高田原・小原)</p> <p>9 東向原エリア(戸島・坂)</p> <p>10 西向原エリア (長田・有留・保垣・坂)</p>	<p>路線</p> <p>大型(バス)</p> <p>大1 吉田 - 津々羅</p> <p>大2 吉田 - 高田 IC - 内山</p> <p>大3 吉田 - 塩瀬 - 下北</p> <p>大4 美土里中央 - 吉田</p> <p>大5 吉田 - 甲田 - 房後 - 支所 - 式敷駅</p> <p>大6 吉田 - 甲田 - 原田 - 来女木 - 支所 - 船佐駅</p> <p>小型(ワゴン車)</p> <p>小1 高宮高校 - 吉田</p> <p>小2 吉田 - 深瀬</p> <p>小3 吉田 - 谷坂</p> <p>小4 吉田 - 上有留</p> <p>小5 吉田 - 長田</p>														
ダイヤ	運行時間のめやす	ダイヤ														
<p>地域7:15出発</p> <p>8:00吉田到着</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>吉田</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8:30発</td> <td>9:30着</td> </tr> <tr> <td>10:30着</td> <td>9:30発</td> </tr> <tr> <td>10:30発</td> <td>11:30着</td> </tr> <tr> <td>13:30着</td> <td>12:30発</td> </tr> <tr> <td>13:30発</td> <td>14:30着</td> </tr> <tr> <td>15:30着</td> <td>14:30発</td> </tr> </tbody> </table>	地域	吉田	8:30発	9:30着	10:30着	9:30発	10:30発	11:30着	13:30着	12:30発	13:30発	14:30着	15:30着	14:30発	<p>吉田16:00出発</p> <p>17:00 地域到着</p> <p>吉田18:00出発</p> <p>19:00 地域到着</p>
地域	吉田															
8:30発	9:30着															
10:30着	9:30発															
10:30発	11:30着															
13:30着	12:30発															
13:30発	14:30着															
15:30着	14:30発															

エリアや運行時間については、運行に向けた協議・実証運行の中で、利用者の満足度が高まる形態に向けて、随時、見直していきます。

平成 21 年度の運行

7 : 0 0

1 2 : 0 0

1 9 : 0 0

定時定路線  
7:15 頃 ~

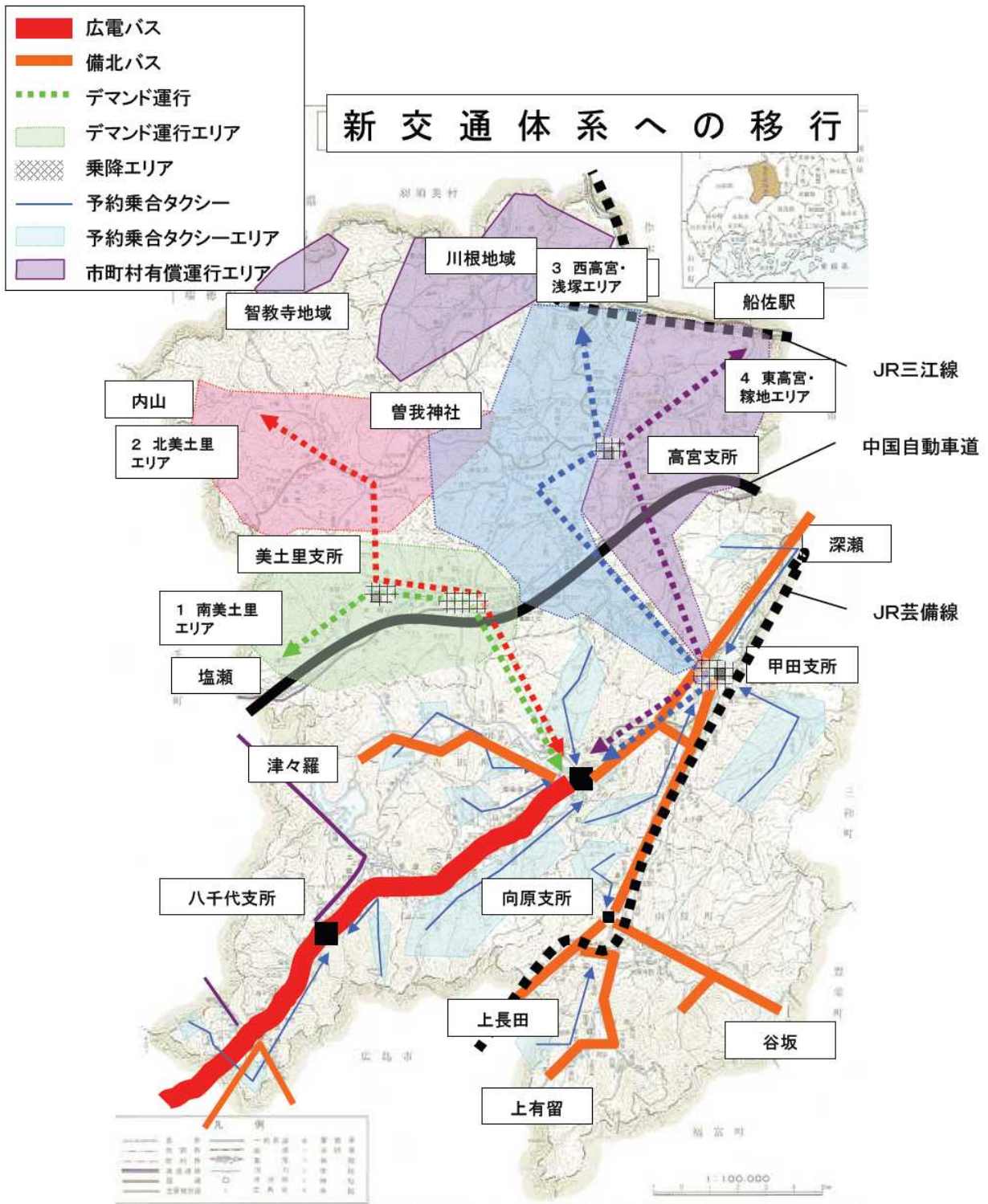
デマンド交通 8:30 ~ 15:30

定時定路線  
16:00 頃 ~

定時定路線	デマンド交通	定時定路線														
<b>路線</b> 大型(バス) 大1 内山 - 高田 IC - 吉田 大2 下北 - 塩瀬 - 吉田 大3 吉田 - 美土里中央 大4 式敷駅 - 支所 - 房後 - 甲田 - 吉田 大5 船佐駅 - 支所 - 来女木 - 原田 - 甲田 - 吉田 小型(ワゴン車) 小1 吉田 - 高宮高校	<b>エリア</b> 1 南美土里エリア (横田・本郷) 2 北美土里エリア (北・生桑) 3 西高宮・浅塚エリア (佐々部・羽佐竹・来女木・原田・浅塚・ 甲立) 4 東高宮・稼地エリア (船木・房後・佐々部・原田・稼地・甲立)	<b>路線</b> 大型(バス) 大1 内山 - 高田 IC - 吉田 大2 下北 - 塩瀬 - 吉田 大3 吉田 - 美土里中央 大4 式敷駅 - 支所 - 房後 - 甲田 - 吉田 大5 船佐駅 - 支所 - 来女木 - 原田 - 甲田 - 吉田 小型(ワゴン車) 小1 吉田 - 高宮高校														
ダイヤ	運行時間のめやす	ダイヤ														
地域7:15出発 8:00吉田到着	<table border="0"> <tr> <td>地 域</td> <td>吉 田</td> </tr> <tr> <td>8:30発</td> <td>9:30着</td> </tr> <tr> <td>10:30着</td> <td>9:30発</td> </tr> <tr> <td>10:30発</td> <td>11:30着</td> </tr> <tr> <td>13:30着</td> <td>12:30発</td> </tr> <tr> <td>13:30発</td> <td>14:30着</td> </tr> <tr> <td>15:30着</td> <td>14:30発</td> </tr> </table>	地 域	吉 田	8:30発	9:30着	10:30着	9:30発	10:30発	11:30着	13:30着	12:30発	13:30発	14:30着	15:30着	14:30発	吉田16:00出発 17:00地域到着 吉田18:00出発 19:00 地域到着
地 域	吉 田															
8:30発	9:30着															
10:30着	9:30発															
10:30発	11:30着															
13:30着	12:30発															
13:30発	14:30着															
15:30着	14:30発															

エリアや運行時間については、運行に向けた協議・実証運行の中で、利用者の満足度が高まる形態に向けて、随時、見直していきます。

# 平成 21 年度 デマンド運行

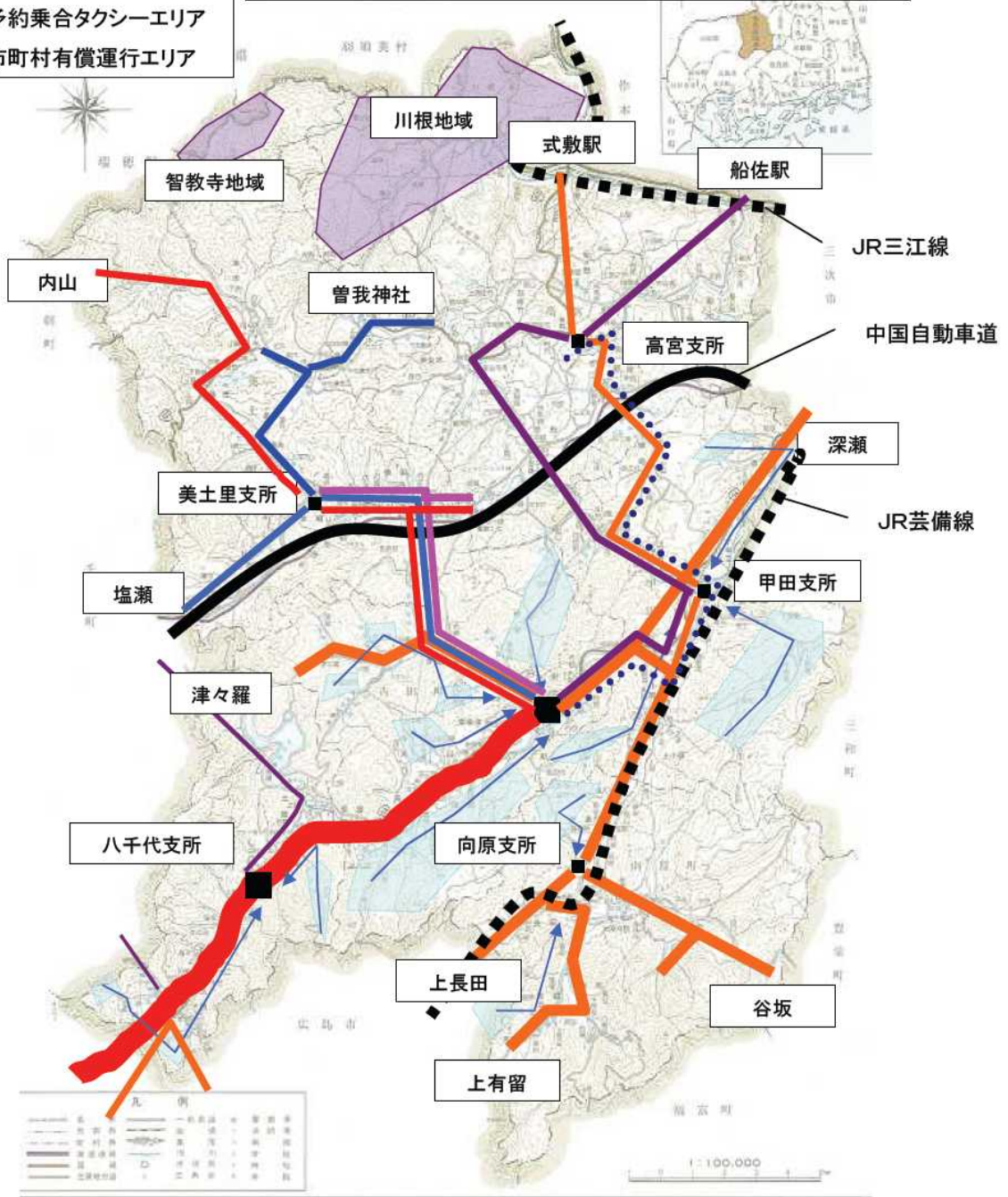


エリア等については、運行に向けた協議・実証運行の中で、利用者の満足度が高まる形態に向けて、随時、見直していきます。

平成 21 年度 朝夕 定時定路線運行

- 広電バス
- 備北バス
- 定時定路線バス
- 予約乗合タクシー
- 予約乗合タクシーエリア
- 市町村有償運行エリア

新交通体系への移行（朝・夕）



市町村有償運行による交通空白地の解消  
交通空白地となっている川根地区、智教寺地区において市町村有償運行を実施します。

## A 川根地区における運行

### 1) 実施目的

川根地域住民を対象に、地域が主体となる自主運行を行うことにより、交通空白地を解消し、住民の利便性を高めます。

### 2) 運行日

地域の実情に応じて運行

### 3) 運行の形態

朝夕は高校生や中学生を主な利用者としたスクールバスの役割を果たす乗り物を運行します。昼間は、デマンドにより高齢者などの通院や買い物の役割を果たす乗り物を運行します。

### 4) 運行の区域

主として川根地域内及び高宮町地域内

### 5) 区域運行の利用

利用にあたっての登録は必要ありませんが、利用にあたっては2時間前を目安に利用申込を行います。

### 6) 事業実施主体

安芸高田市、川根振興協議会

### 7) 計画期間

平成21年度から平成25年度まで(平成21年度から平成23年度までの3年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。)

川根振興協議会とは

川根地区で組織する川根振興協議会は、1972(昭和47)年発足以来、将来への夢を描いた「川根夢ロマン宣言」によって、つぎつぎと整備が進められています。交流と地域活性化の拠点として建設された「エコミュージアム川根」の運営、農業を守るF・F21の営農活動、1日1円福祉募金活動など支え合う福祉の実践、河川清掃等地域美化運動など自然をまもり、住んでいる人が自分の生活に生きがいをもち、個性豊かな地域づくりが進められています。このたび地域経営の新たなテーマとして公共交通に着目され、地域と行政とで担う協働の公共交通づくりに取り組みます。

## B 智教寺地区における運行

### 1) 実施目的

智教寺地域住民を対象に、地域が主体となる自主運行を行うことにより、交通空白地を解消し、住民の利便性を高めます。

### 2) 運行日

地域の実情に応じて運行

### 3) 運行の形態

朝夕は高校生や小・中学生を主な利用者としたスクールバスの役割を果たす乗り物を運行します。昼間は、デマンドにより高齢者などの通院や買い物の役割を果たす乗り物を運行します。

### 4) 運行の区域

主として美土里町地域内・邑南町の一部

### 5) 区域運行の利用

利用にあたっての登録は必要ありませんが、利用にあたっては2時間前を目安に利用申込を行います。

### 6) 事業実施主体

安芸高田市、智教寺集落

### 7) 計画期間

平成21年度から平成25年度まで(平成21年度から平成23年度までの3年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。)

#### 智教寺集落とは

島根県との県境に位置する安芸高田市の最北部に位置する美土里町生田の智教寺集落は、世帯数13世帯、人口34人、高齢化率は50%と2人に1人は65歳以上の集落です。これまでこの地域の公共交通は、小中学生のスクールバスと、通院のためのへき地患者輸送車でした。市の各部署から個人へ委託されていた2つの業務を集落に委託して、効率的で地域の実情にあった運行体系の構築に取り組みれます。

福祉移送サービスの利用促進

## 介護タクシーの利用促進

### 1) 実施目的

介護タクシーの PR を積極的に行います。要介護者の外出機会を支援し、社会参画や生きがいの創出をめざします。

### 2) 事業実施主体

安芸高田市、交通事業者

### 3) 計画期間

平成 21 年度から平成 25 年度まで(平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。)

## ( 7 ) 利用促進方策の導入と快適な公共交通利用環境の整備

---

### 待合施設等の整備

#### 1) 実施目的

デマンド運行を乗り継いで他の地域に移動することを想定して、快適に過ごすことができる乗り継ぎ待合場所を整備します。現在、主要施設等の前に整備されている待合施設は、必要性に応じて改修・改善します。

#### 2) 事業実施主体

安芸高田市

#### 3) 計画期間

平成 21 年度から平成 25 年度まで（平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。）

### 主要バス停の整備

#### 1) 実施目的

地域内の主要なバス停、利用率の高いバス停に、快適に、安心してバスを待つことができるようバス停の機能向上を図ります。

#### 2) 事業実施主体

安芸高田市

#### 3) 計画期間

平成 21 年度から平成 25 年度まで（平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間、地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。）

### 高齢者にやさしい PR 用資料・時刻案内・系統図の作成

#### 1) 実施目的

各地域で説明会を開催する際に用いる映像資料やパンフレットを作成します。また、バス停に配置するわかりやすい時刻表、系統地図、各戸配布用のバスダイヤを制作します。

#### 2) 事業実施主体

安芸高田市

#### 3) 計画期間

平成 21 年度から平成 25 年度まで（平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間、



地域公共交通活性化・再生総合事業による実証実験を実施します。)

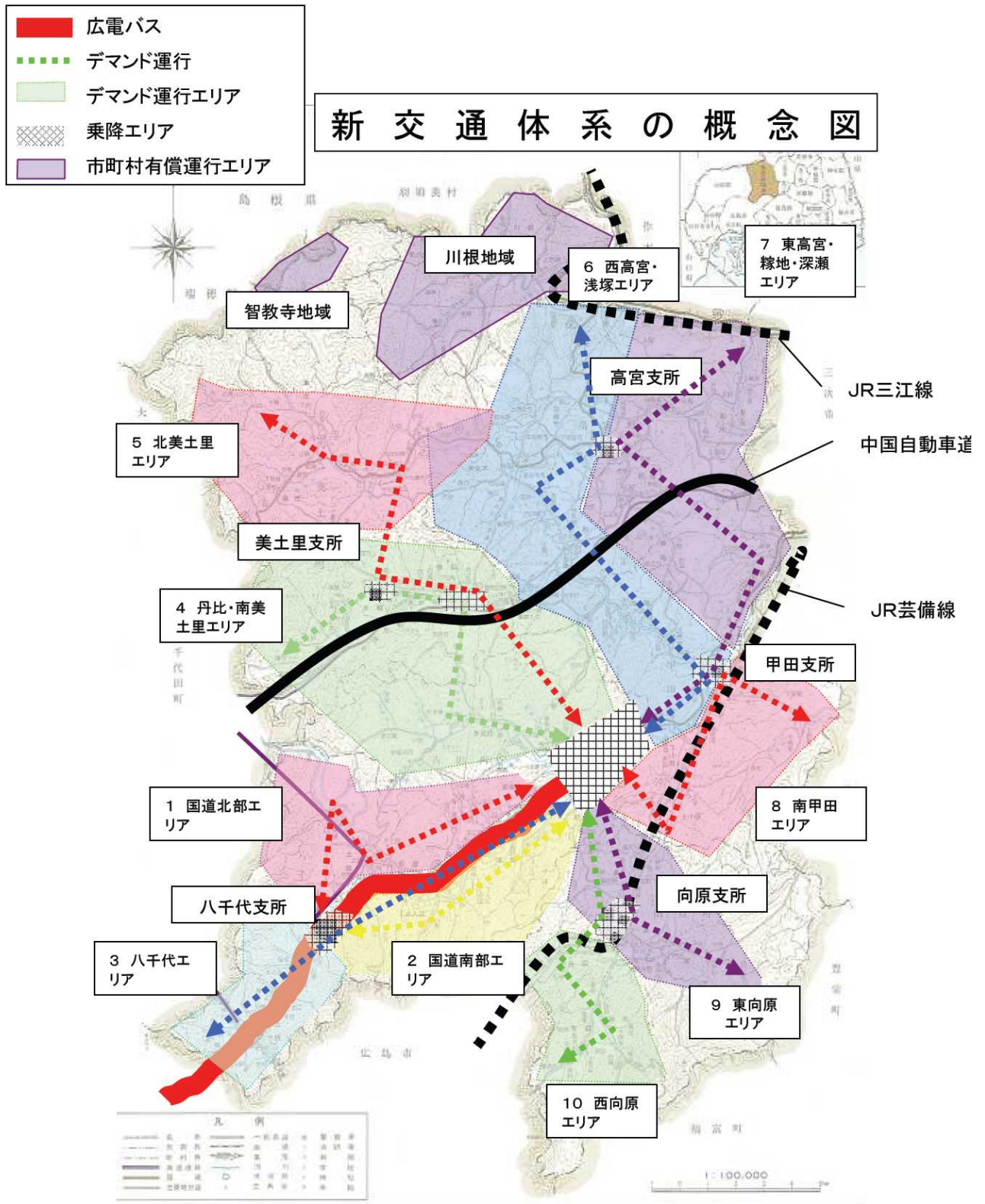
#### **( 8 ) 地域公共交通総合連携計画書の計画期間**

---

安芸高田市の地域公共交通総合連携計画の期間は、平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間とします。

なお、計画の推進にあたっては、必要に応じて計画期間の見直しを行うことができるものとします。

# 安芸高田市新交通体系概念図 デマンド運行

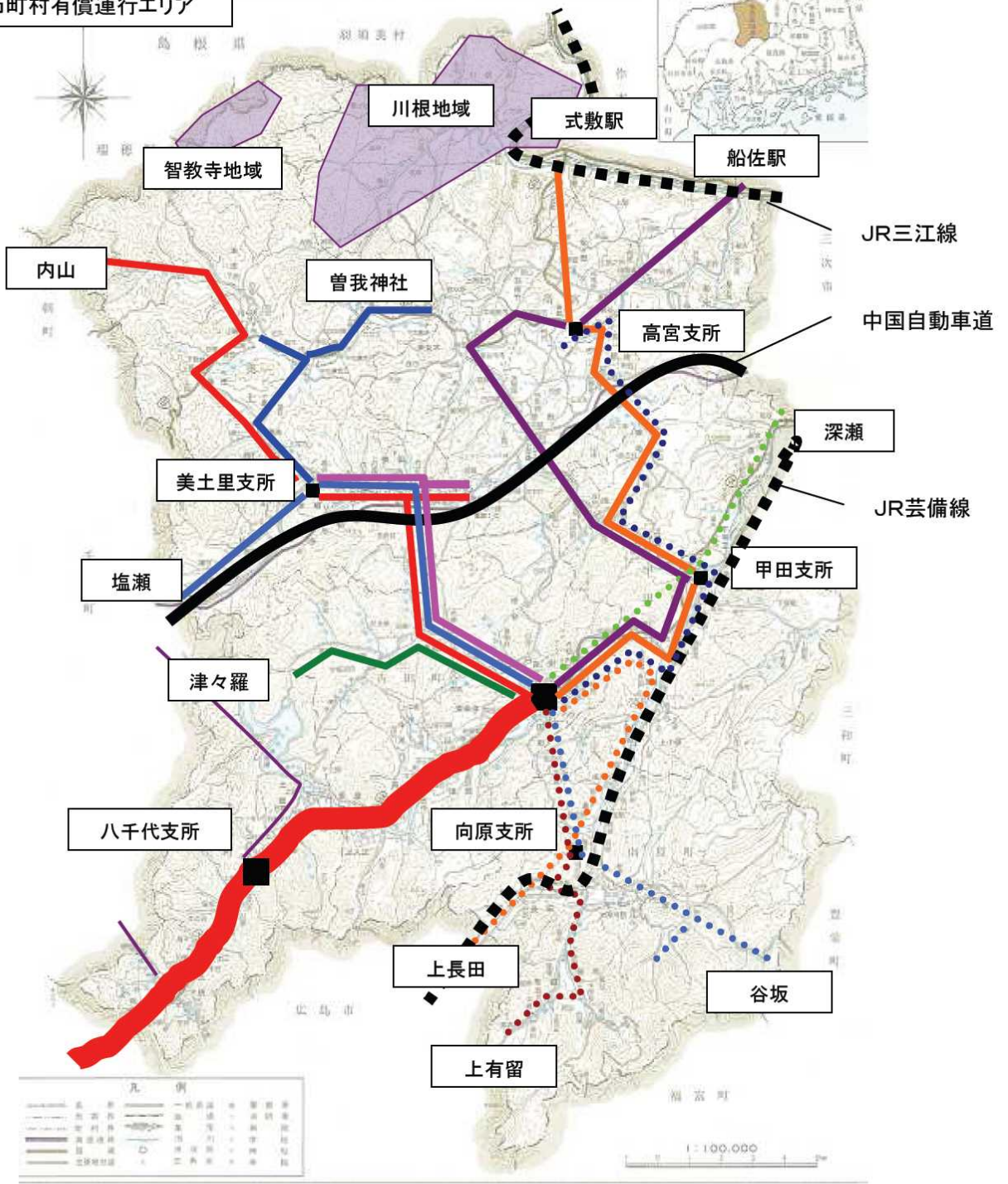


エリア等については、運行に向けた協議・実証運行の中で、利用者の満足度が高まる形態に向けて、随時、見直していきます。

安芸高田市新交通体系概念図 定時定路線運行

- 広電バス
- 定時定路線運行(大型)
- 定時定路線運行(小型)
- 北広島バス
- 市町村有償運行エリア

新交通体系の概念図(朝・夕)



## 資料編

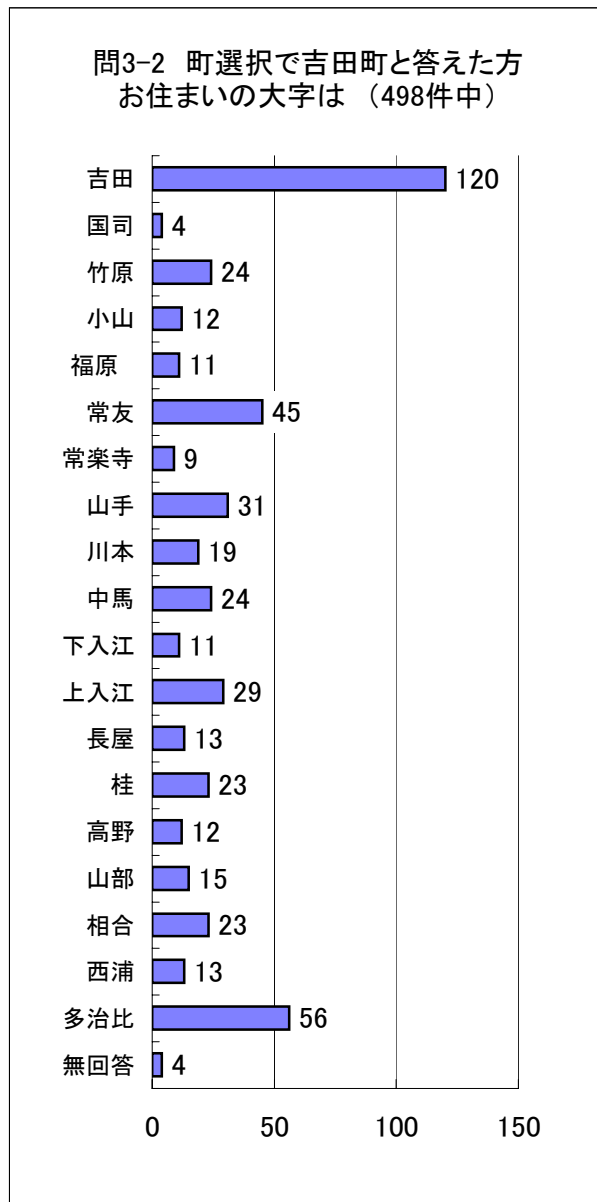
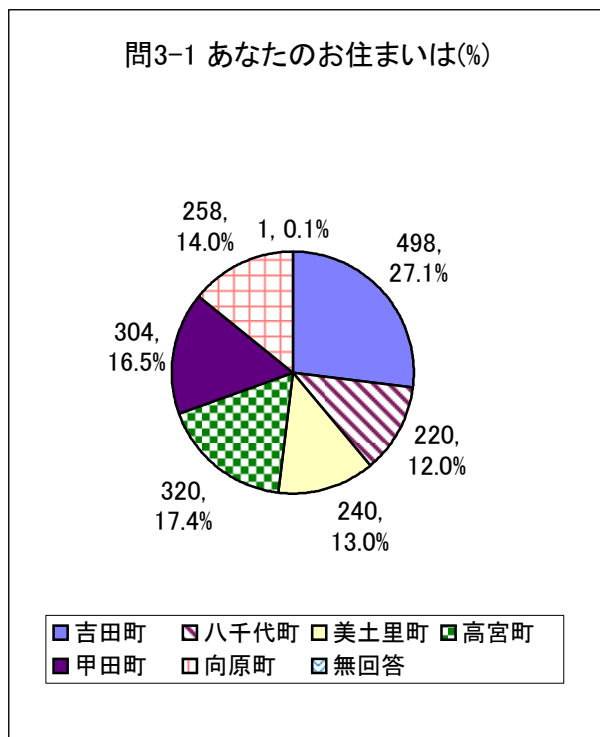
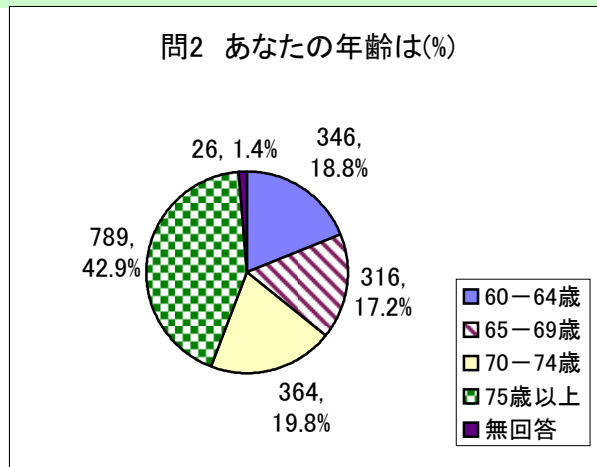
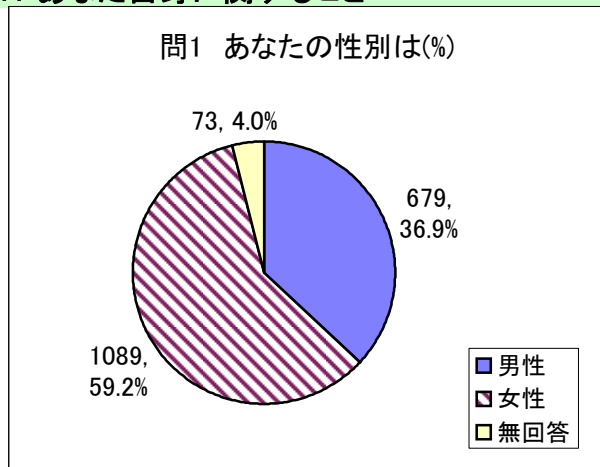
## 公共交通アンケート調査結果

回収状況	
吉田町	小計 累計 回収率(n=849) 498 58.7%
八千代町	小計 累計 回収率(n=360) 220 61.1%
美土里町	小計 累計 回収率(n=370) 240 64.9%
高宮町	小計 累計 回収率(n=510) 320 62.7%
甲田町	小計 累計 回収率(n=499) 304 60.9%
向原町	小計 累計 回収率(n=410) 258 62.9%
	地域非特定 1 0.03%
合計	合計
	無効 2
	総数 1,843 回収率(n=3000) 61.4%

公共交通に関するアンケート調査 結果

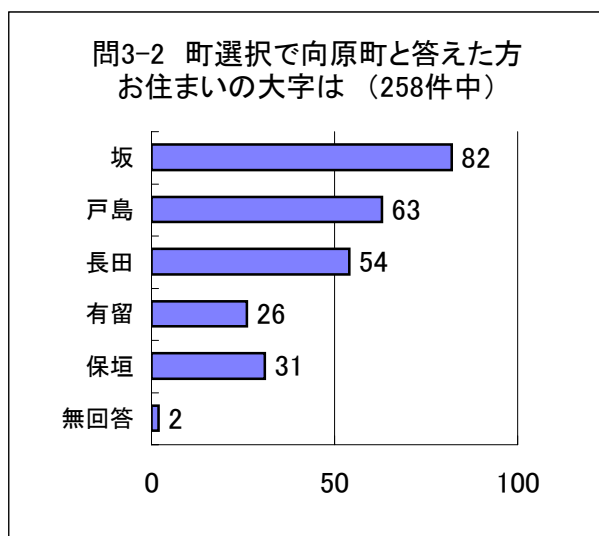
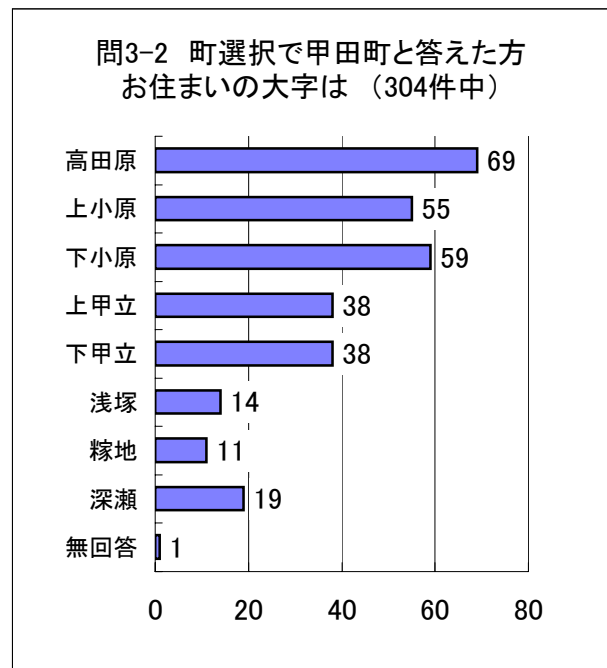
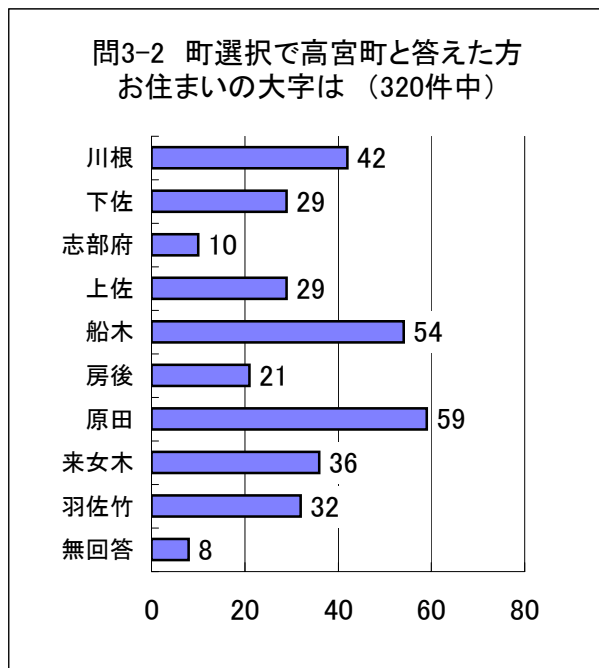
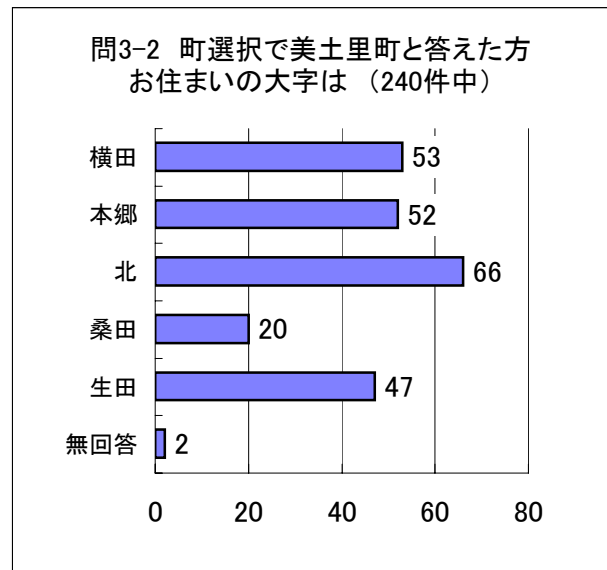
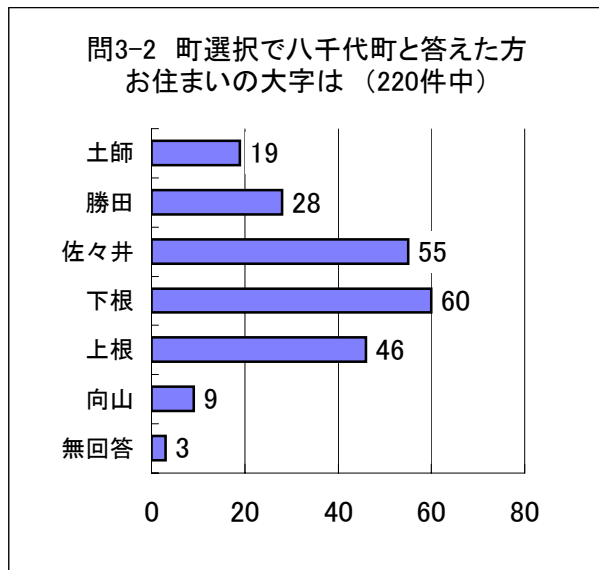
1. 単純集計結果

1. あなた自身に関すること



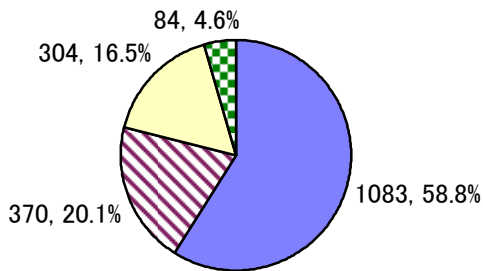
回答者の属性

- 性別では女性が6割近くを占めています。
- 世代では75歳以上が4割以上でもっとも高くなっています。
- 居住地では吉田町がもっとも多く、以下高宮町、甲田町、向原町、美土里町、八千代町の順となっています。
- 各地域の大字単位での構成はグラフのとおりです。大字ごとの構成比グラフは地区別問題集計ページに掲載しています。



2. 自動車やバイクに関すること

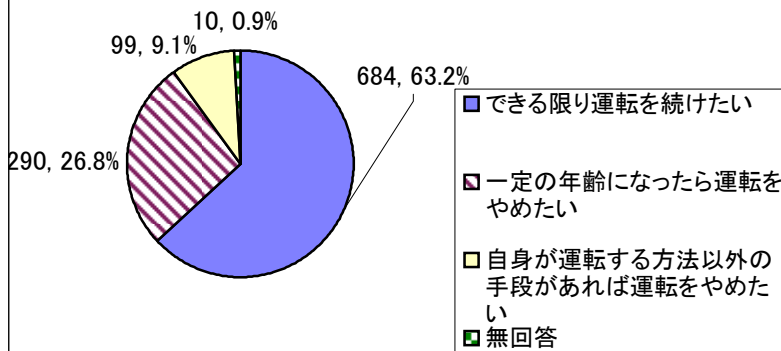
問4 自動車・バイクの免許証保有の有無(%)



- 自動車やバイクの免許証を持っている(両方持っている人を含みます)
- 持っていない
- 自分は持っていないが同居する家族が持っている
- 無回答

■ 自動車・バイクを所有している高齢者が6割近くを占めています。  
 ■ 同居家族が所有している高齢者は16.5%となっています。

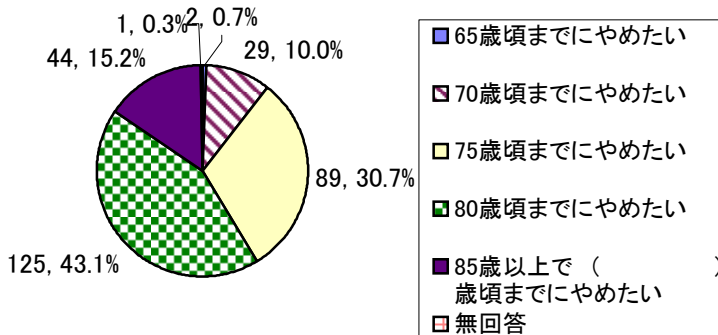
問5 問4で自動車やバイクの免許証を持っていると答えた方将来の運転継続意志(%)



- できる限り運転を続けたい
- 一定の年齢になったら運転をやめたい
- 自身が運転する方法以外の手段があれば運転をやめたい
- 無回答

■ できる限り運転したいが6割を超えています。  
 ■ 一定年齢でやめたい人は26.8%、ほかの手段があればやめたい人は9.1%でした。

問6 問5で「一定の年齢になったら運転をやめたい」と答えた方将来運転をやめたいと思う年齢(%)

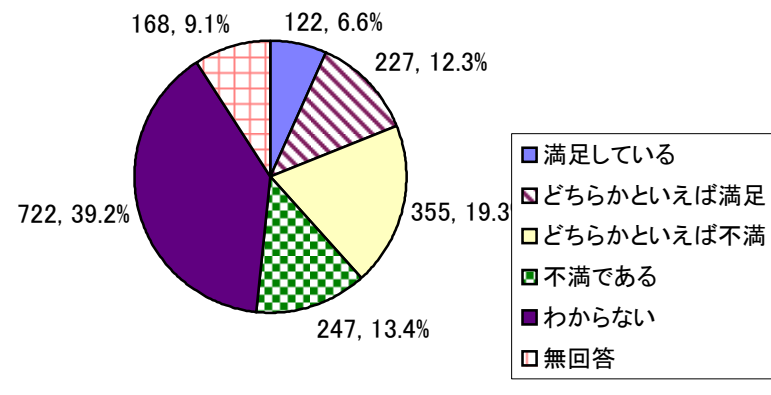


- 65歳頃までにやめたい
- 70歳頃までにやめたい
- 75歳頃までにやめたい
- 80歳頃までにやめたい
- 85歳以上で( )歳頃までにやめたい
- 無回答

■ 80歳頃までにやめたい人が4割を超えています。  
 ■ 75歳頃までにやめたい人は30.7%、85歳以上でやめたい人は15.2%でした。

3. 公共交通全般に関する総合評価

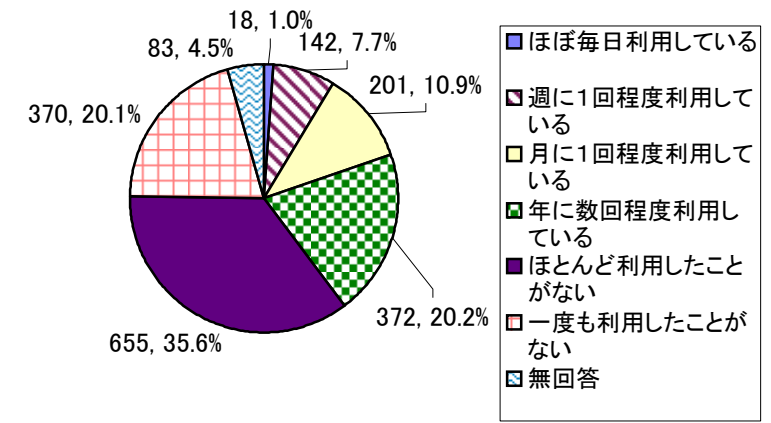
問7 市内公共交通機関への総合満足度(%)



■ 満足している人は、どちらかといえば満足を含めて18.9%でした。  
 ■ 不満をもっている人は、どちらかといえば不満を含めて32.7%となっており、満足を不満が上回っています。

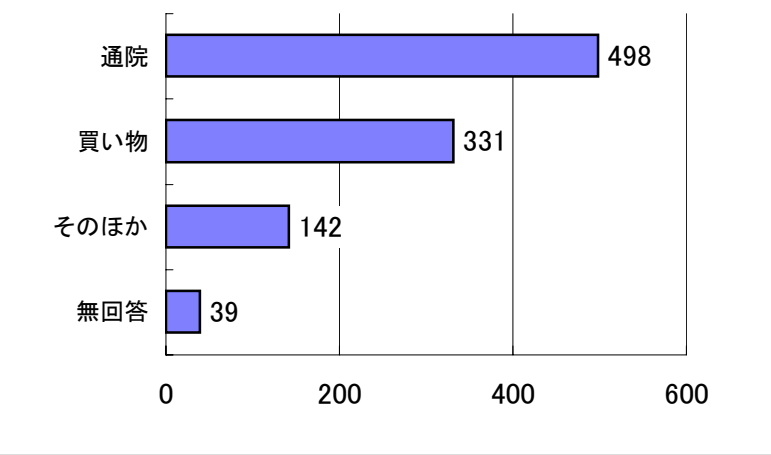
4. 乗合バスに関すること

問8 路線バスの利用頻度(%)



■ 利用経験者は39.8%と4割弱にすぎず、そのうち利用頻度でもっとも高い割合を示したのは年に数回程度で20.2%でした。  
 ■ ほぼ毎日利用は1.0%、週1回程度利用は7.7%と低い一方で、利用経験のない人が20.1%となっています。

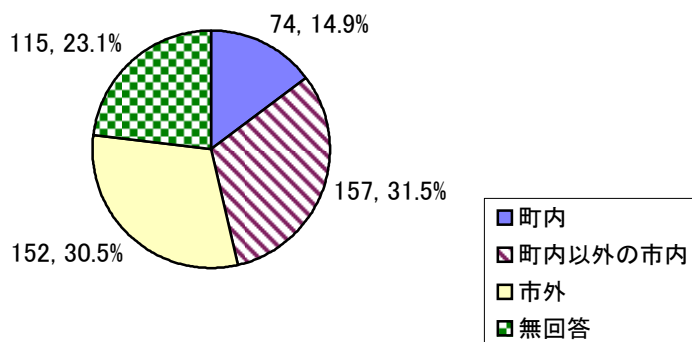
問9-1 問8で利用経験があると答えた方  
 主な目的先(2つまで) (733件中)



■ 通院が498件(49.3%)と半数近くを占め、次いで買い物が331件(32.8%)となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、広島市内へ出かけるとき、飲酒するとき、最寄駅までなどの意見がありました。

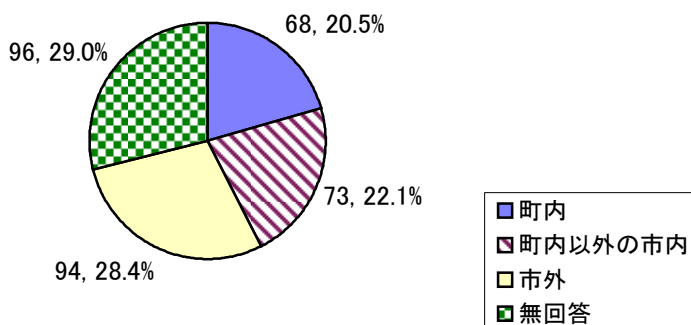


問9-1a 問9-1で通院と答えた方  
目的医院の所在地(%)



■路線バスを利用して通院している医療機関の所在地では、町内以外の市内が31.5%と最も多く、市外も30.5%とそのさは1ポイントとなっています。  
■町内を含めた市内の合計では、46.4%となっています。

問9-1b 問9-1で買い物と答えた方  
目的医院の所在地(%)

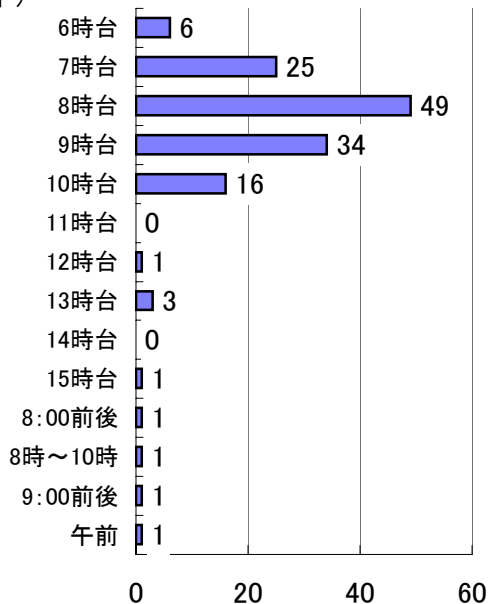


■路線バスを利用して通っている商業施設の所在地では、市外が28.4%でもっとも多くなっています。  
■町内を含めた市内の合計では、42.6%となっています。

問9-3

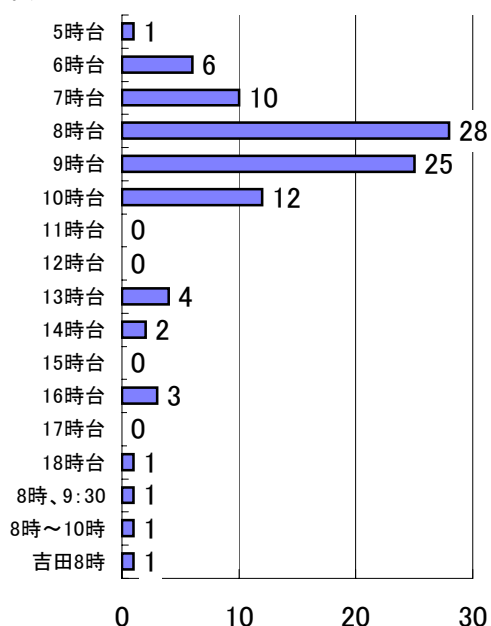
問8で利用経験があると答えた方  
現在主に利用する行きの時刻(139件中)

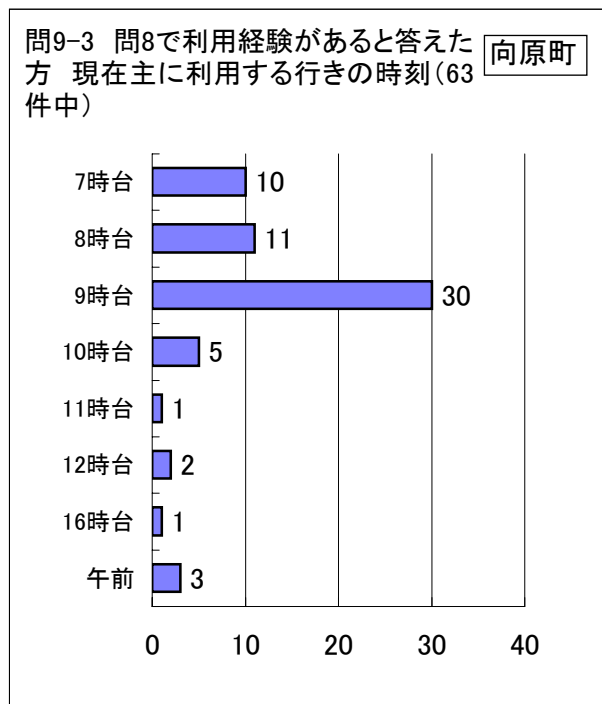
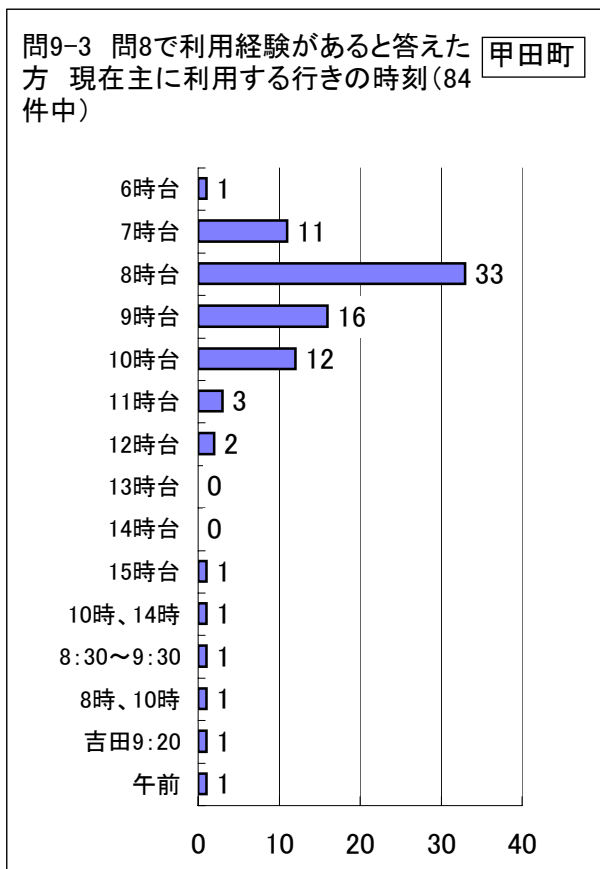
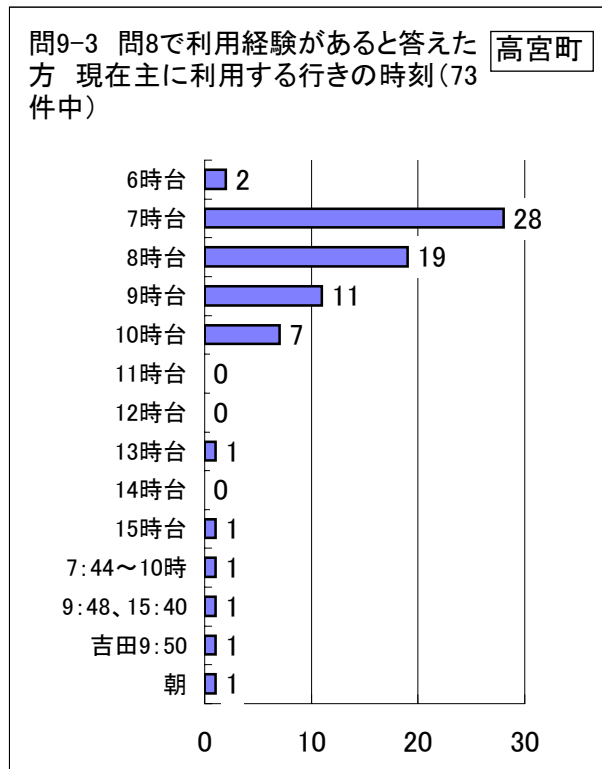
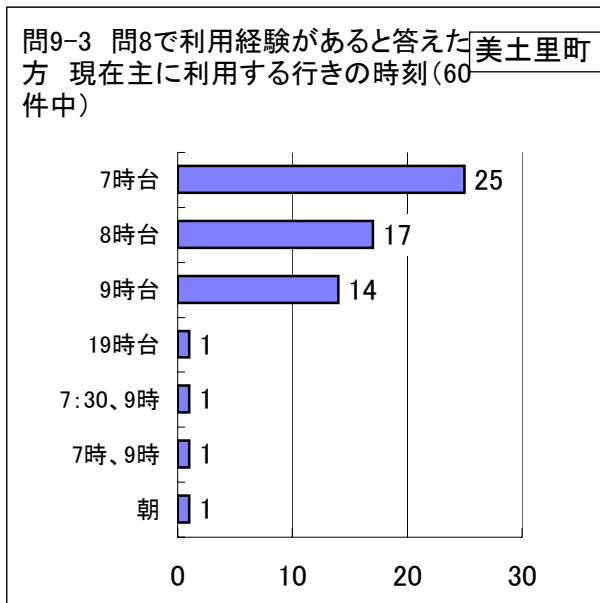
吉田町



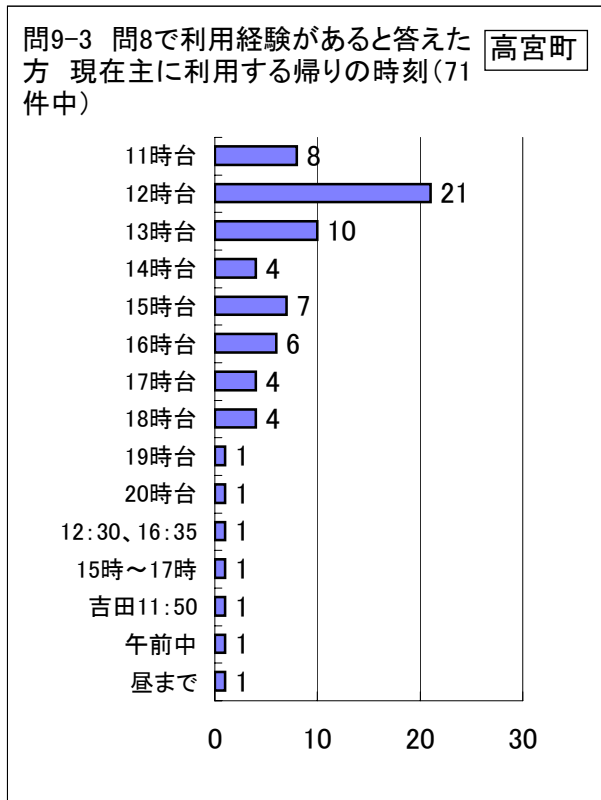
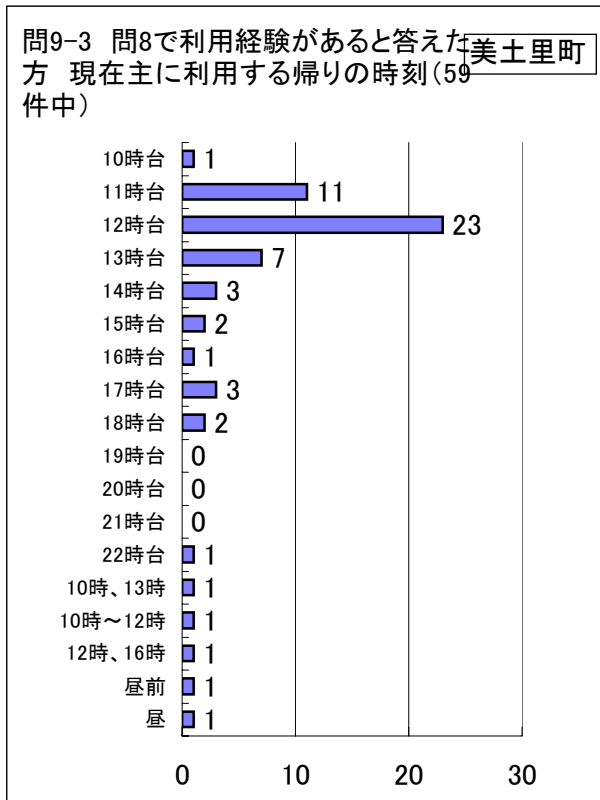
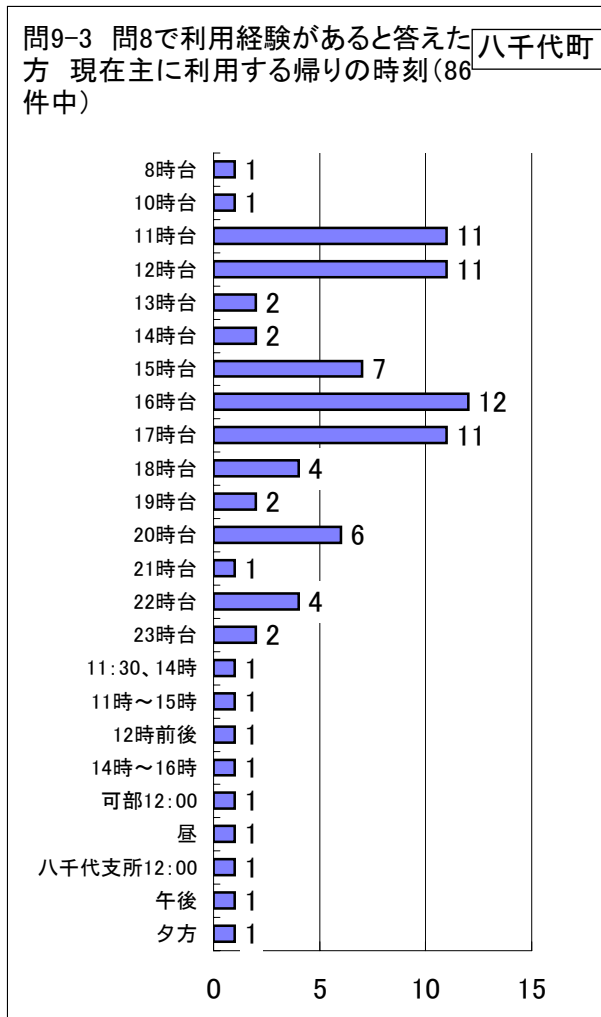
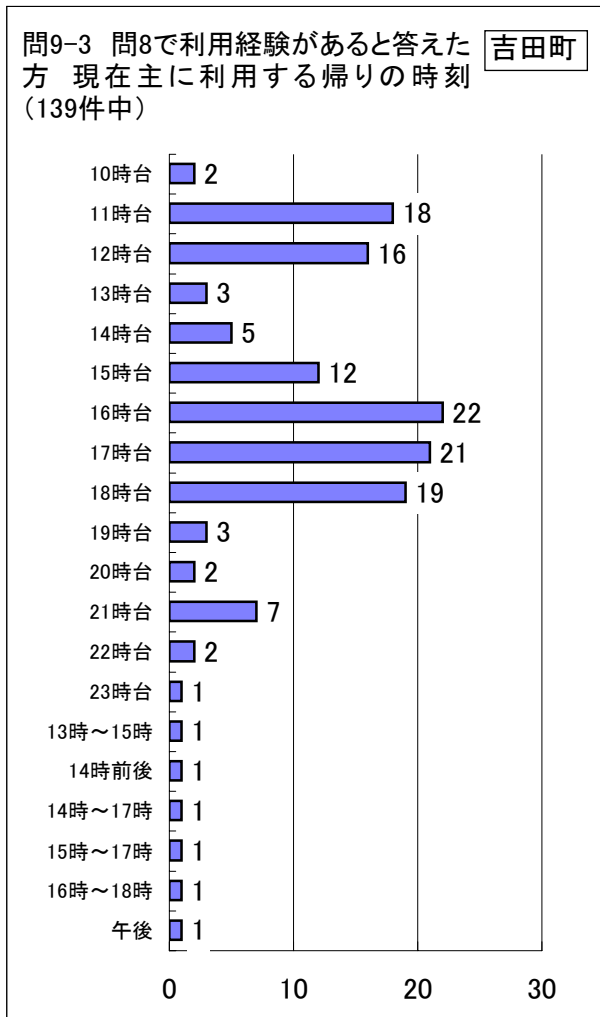
問9-3 問8で利用経験があると答えた方  
現在主に利用する行きの時刻(95件中)

八千代町

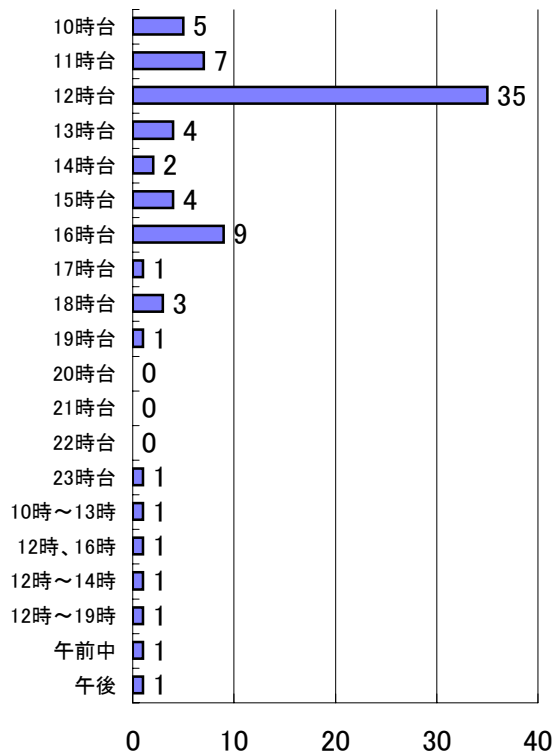




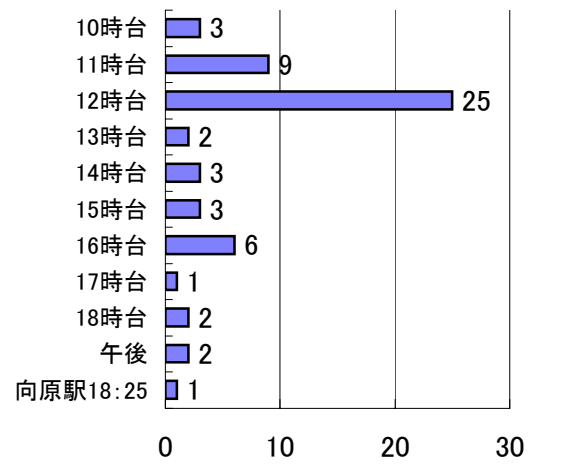
■現在の利用現況は、吉田町は8時台が49件(35.3%)と最も多く、八千代町では8時台が28件(29.5%)となっています。美土里町では7時台が25件(41.7%)、高宮町では7時台が28件(26.0%)、甲田町では8時台が33件(39.3%)、向原町では9時台が30件(47.6%)と最も多くなっています。



問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する行きの時刻(78件中) **甲田町**

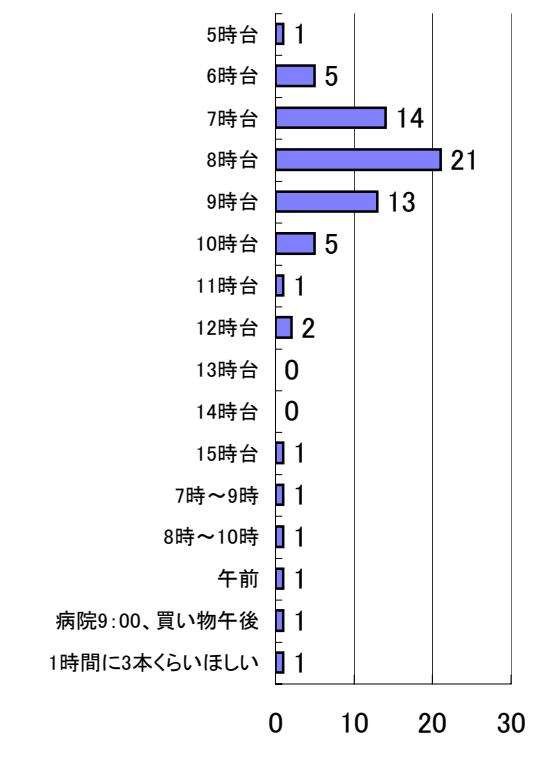


問9-3 問8で利用経験があると答えた方 現在主に利用する帰りの時刻(57件中) **向原町**

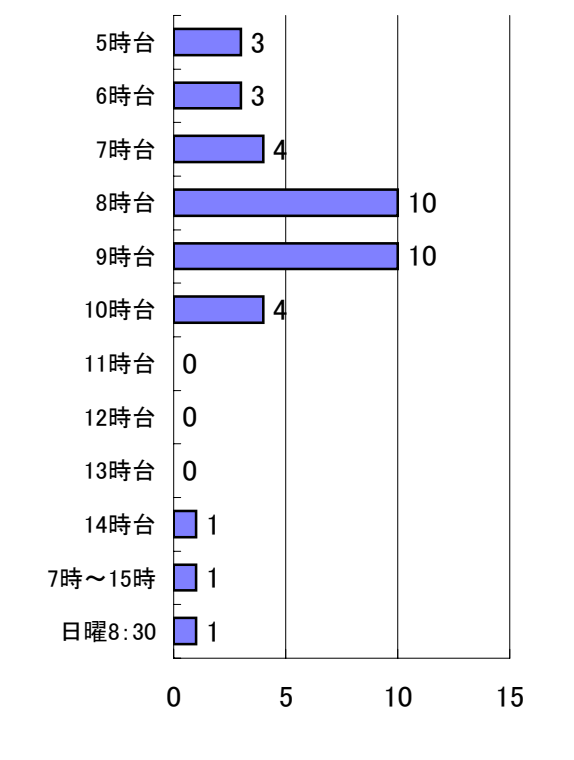


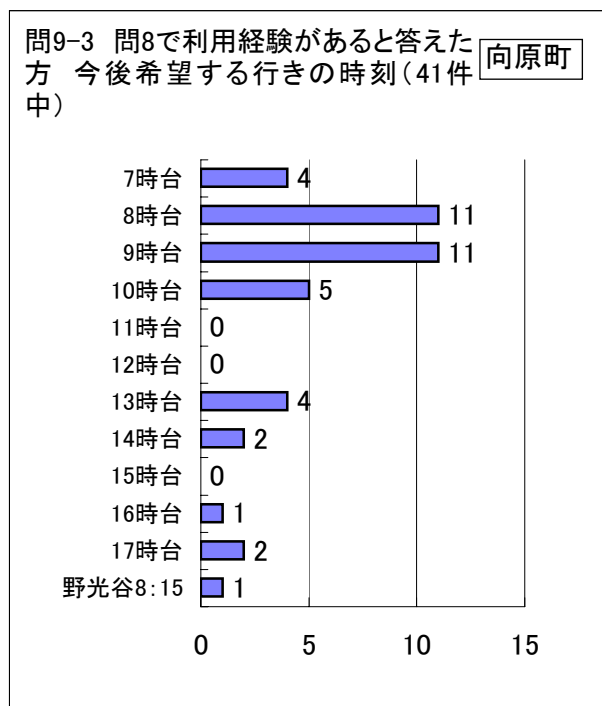
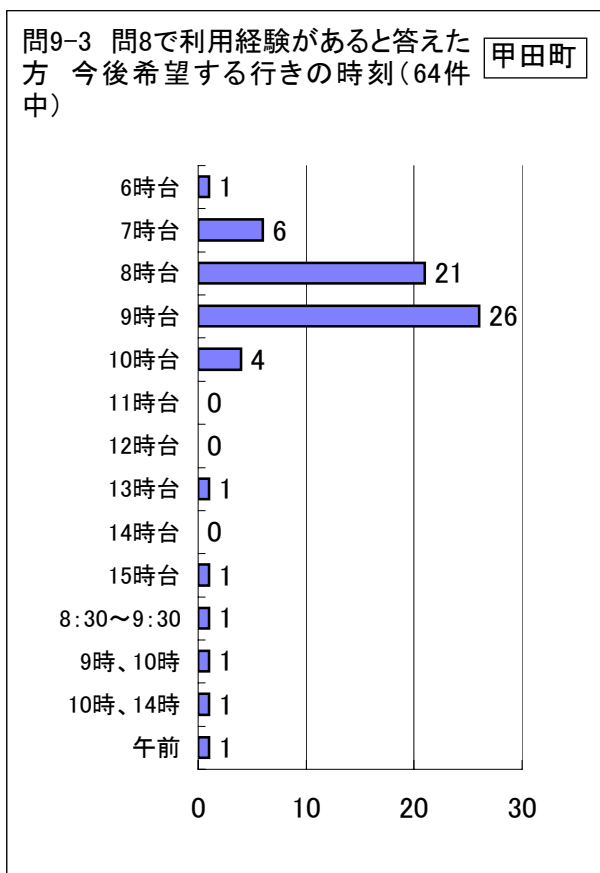
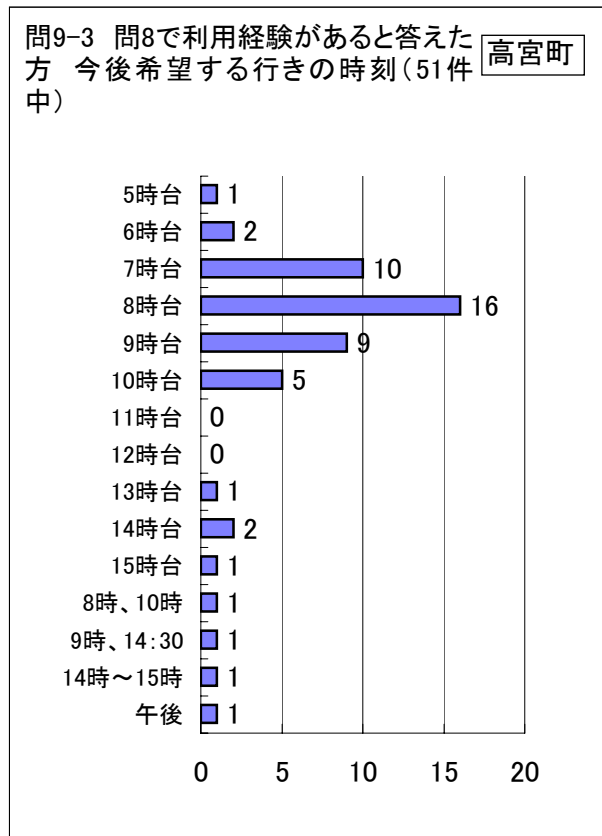
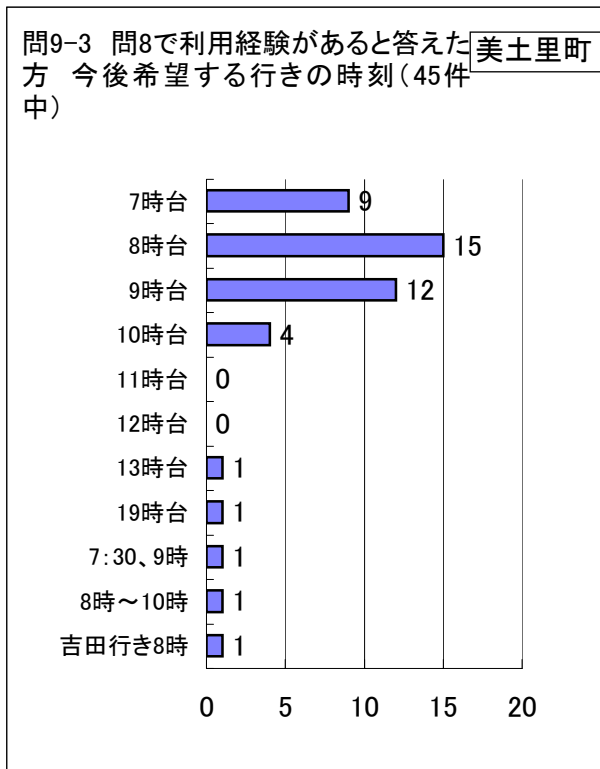
■現在の利用現況は、吉田町は16時台が22件(15.8%)と最も多く、八千代町では16時台が12件(14.0%)となっています。美土里町では12時台が23件(39.0%)、高宮町では12時台が21件(29.6%)、甲田町では12時台が35件(44.9%)、向原町では12時台が25件(43.9%)と最も多くなっています。

問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する行きの時刻(68件中) **吉田町**



問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する行きの時刻(37件中) **八千代町**

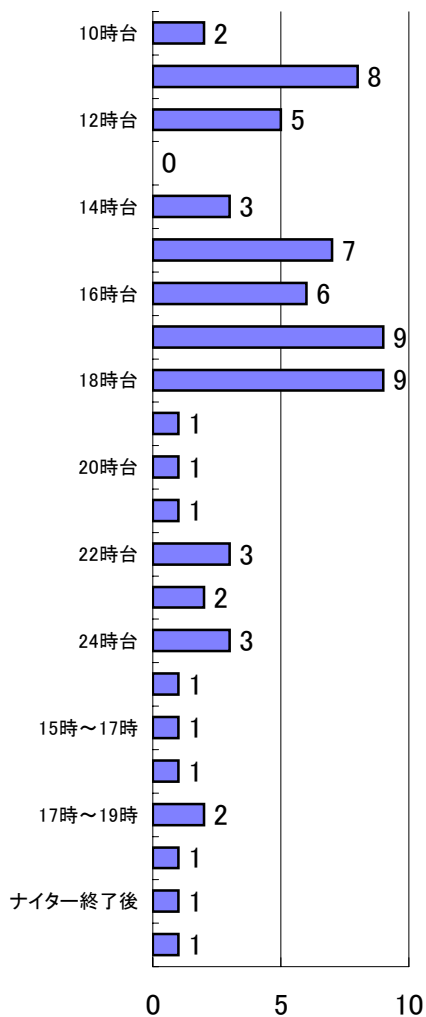




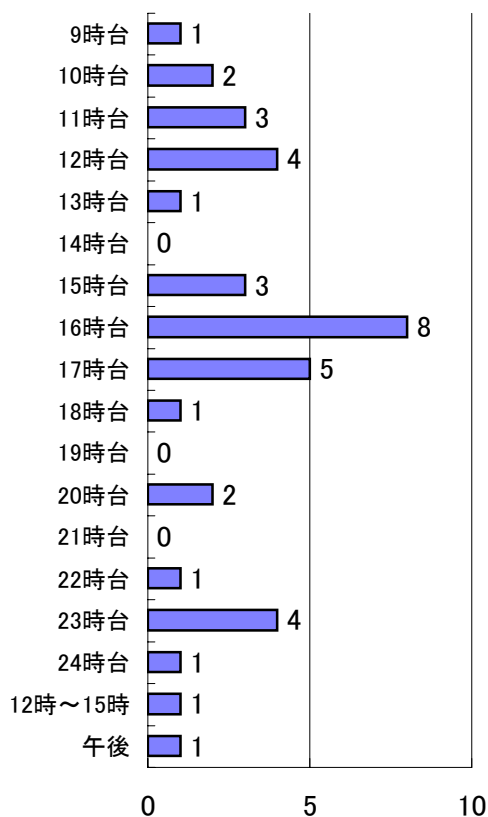
■ 今後の希望時刻は、吉田町は8時台が21件(30.9%)と最も多く、八千代町では8時台と9時台が10件(27.0%)となっています。美土里町では8時台が15件(33.3%)、高宮町では8時台が16件(31.4%)、甲田町では9時台が26件(40.6%)、向原町では8時台と9時台が11件(26.8%)と最も多くなっています。

安芸高田市 公共交通に関するアンケート調査

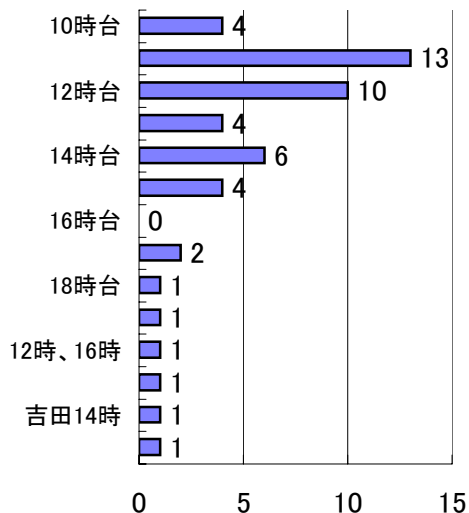
問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する帰りの時刻(68件中) 吉田町



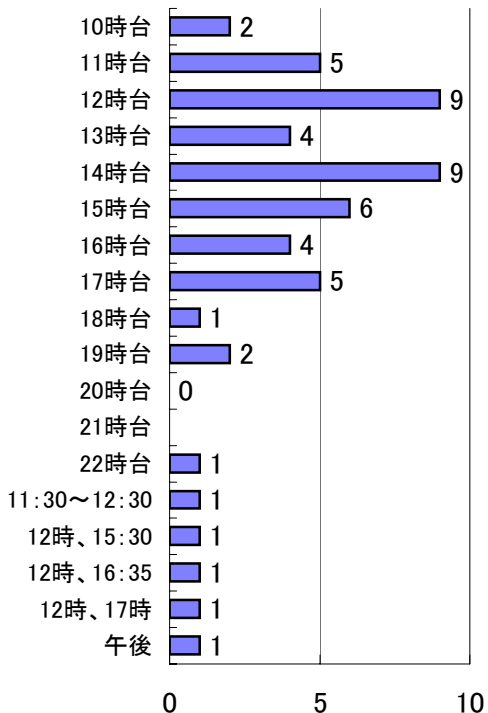
問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する帰りの時刻(38件中) 八千代町

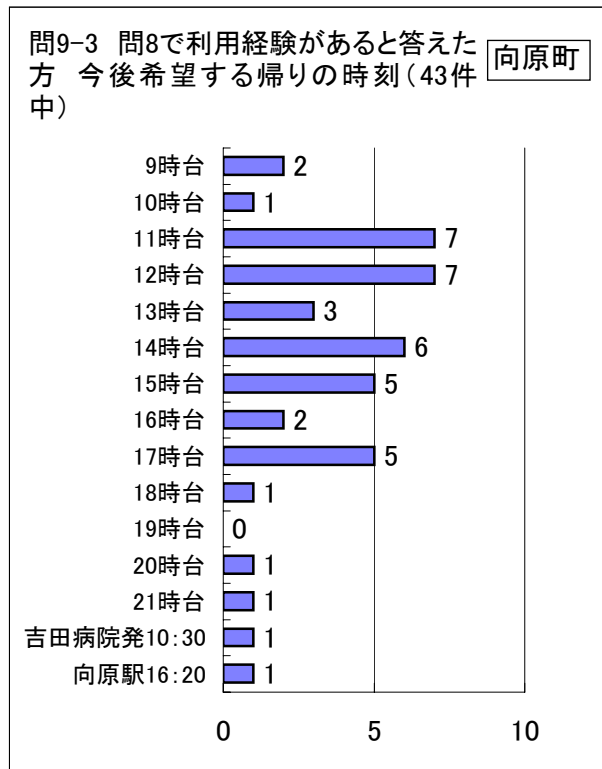
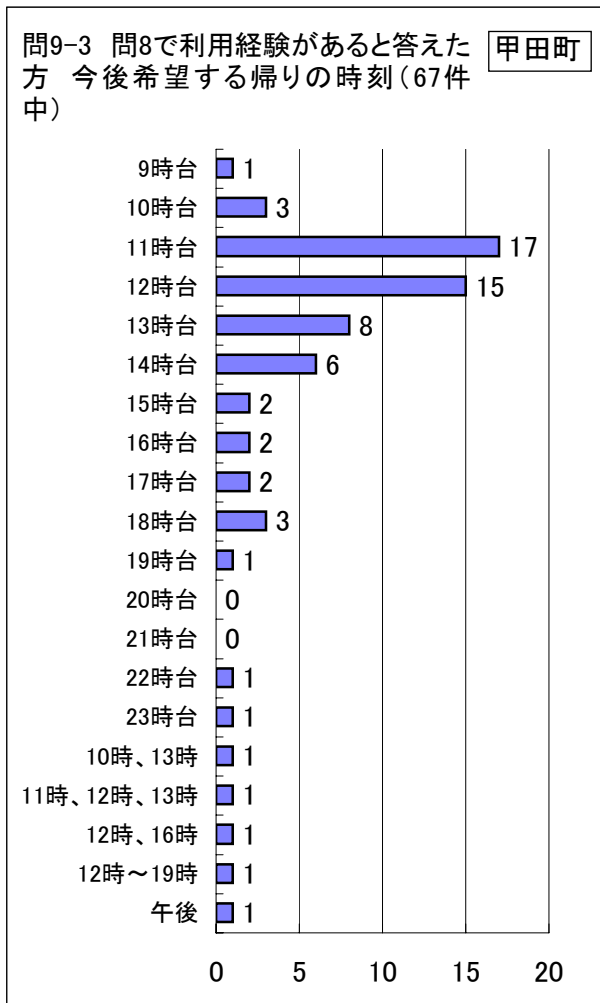


問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する帰りの時刻(49件中) 美土里町

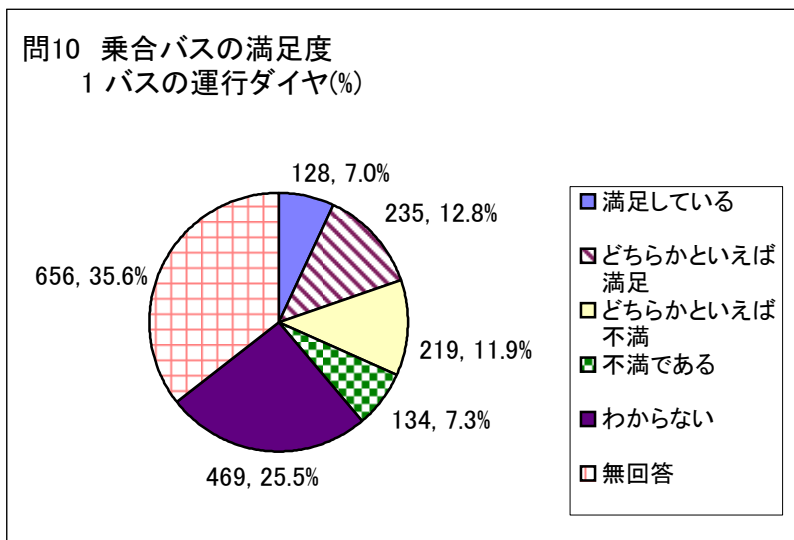


問9-3 問8で利用経験があると答えた方 今後希望する帰りの時刻(53件中) 高宮町



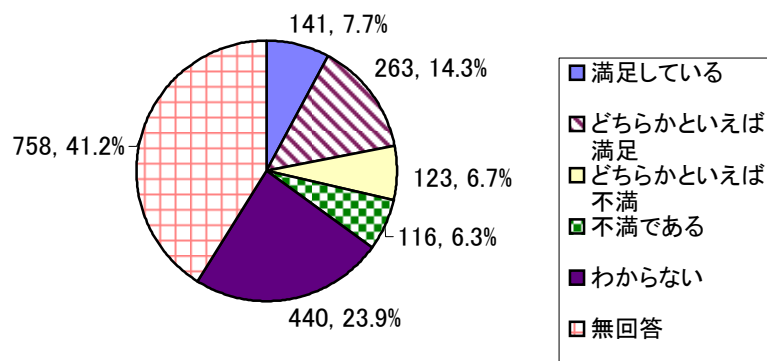


■今後の希望時刻は、吉田町は17時台と18時台が9件(13.2%)と最も多く、八千代町では16時台が8件(21.1%)となっています。美土里町では11時台が13件(26.5%)、高宮町では12時台と14時台が9件(17.0%)、甲田町では11時台が17件(25.4%)、向原町では11時台と12時台が7件(16.3%)と最も多くなっています。



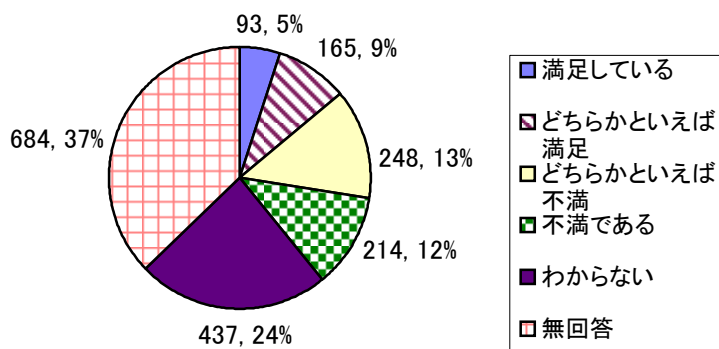
■バスの運行ダイヤに対する満足度では、満足とどちらかといえば満足の合計が19.8%となっています。  
■不満、どちらかといえば不満の合計は19.2%となっています。  
■運行ダイヤは評価を2分する結果となっています。

問10 乗合バスの満足度  
2 バスの出発地・目的地など運行ルート(%)



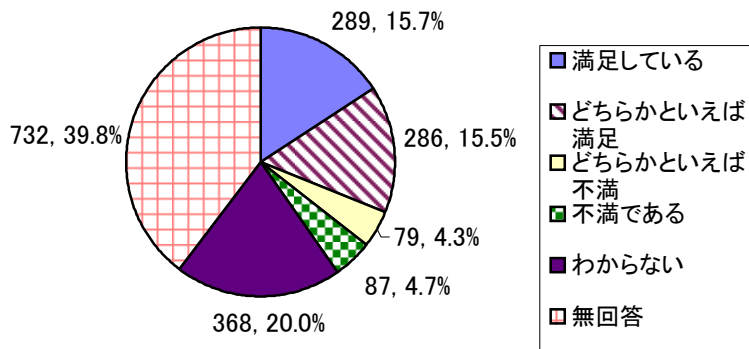
■ バスの出発地・目的地などの運行ダイヤに対する満足度では、満足とどちらかといえば満足の合計が22.0%となっています。  
 ■ 不満、どちらかといえば不満の合計は13.0%となっています。  
 ■ 出発地・目的地への利用満足度は不満足度を上回っています。

問10 乗合バスの満足度  
3 バスの運行便数(%)



■ バスの運行便数に対する満足度では、満足とどちらかといえば満足の合計が14.1%となっています。  
 ■ 不満、どちらかといえば不満の合計は25.1%となっています。

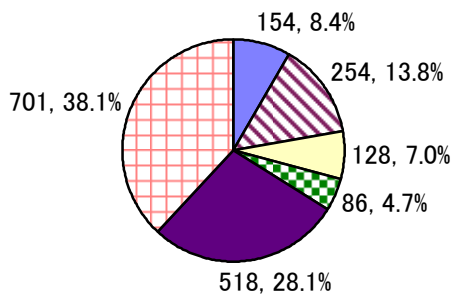
問10 乗合バスの満足度  
4 バス停の場所(%)



■ バス停の場所に対する満足度では、満足とどちらかといえば満足の合計が31.2%となっています。  
 ■ 不満、どちらかといえば不満の合計は9.0%となっています。  
 ■ バス停の場所への利用満足度は不満足度を上回っています。



問10 乗合バスの満足度  
5 バス利用の運賃(%)

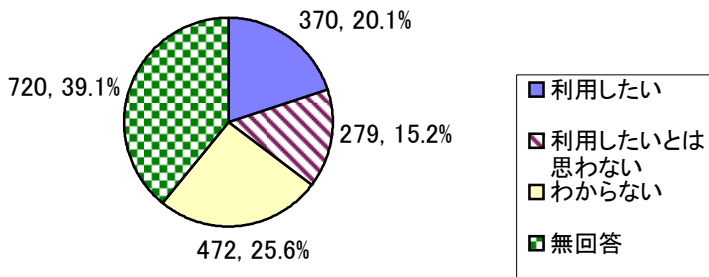


- 満足している
- どちらかといえば満足
- どちらかといえば不満
- 不満である
- わからない
- 無回答

■ バス運賃に対する満足度では、満足とどちらかといえば満足の合計が22.2%となっています。  
■ 不満、どちらかといえば不満の合計は11.7%となっています。  
■ バス運賃への利用満足度は不満足度を上回っています。

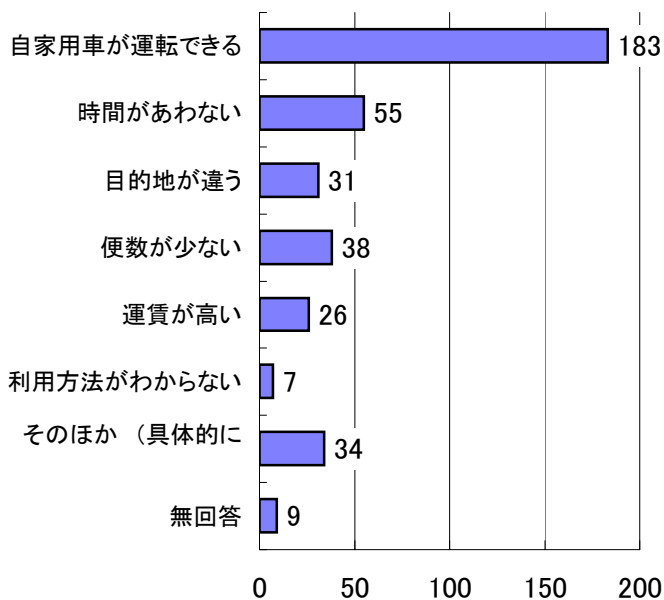
5. 予約乗合タクシーに関すること

問11 予約乗合タクシー利用の希望(%)



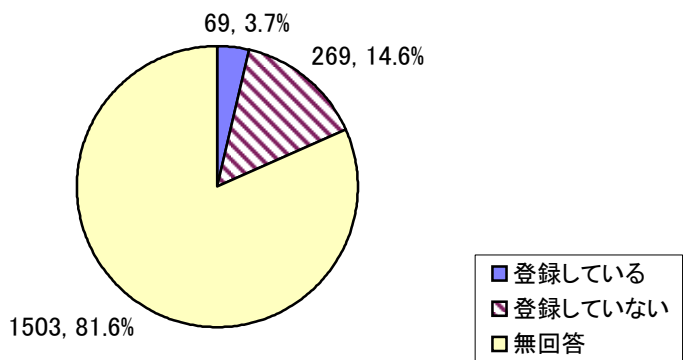
■ 利用したい人は20.1%、利用したいとは思わない人が15.2%で利用したい人が上回っています。

問12 問11で利用したいとは思わないと答えた方  
利用したくない理由(複数回答) (279件中)



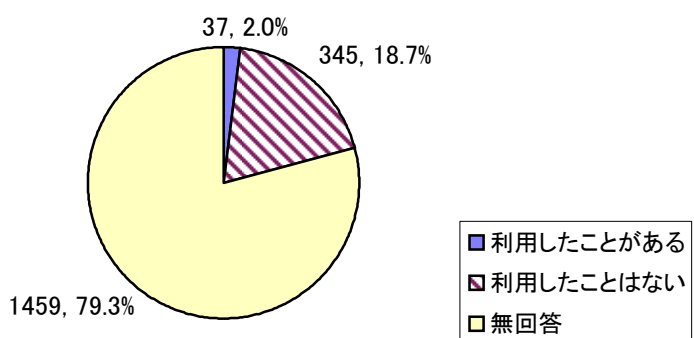
■ 利用したいと思わない理由のうち、最も多いものは自家用車が運転できることで183件(47.8%)、全体の半数近くを占めています。  
 ■ 次いで、時間が合わないが55件(14.4%)となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、家族の送迎あるいは乗合バス利用で間に合っている、制約があって自由がない、時間の余裕がほしいなどの意見がありました。

問13 予約乗合タクシー登録の有無(%)

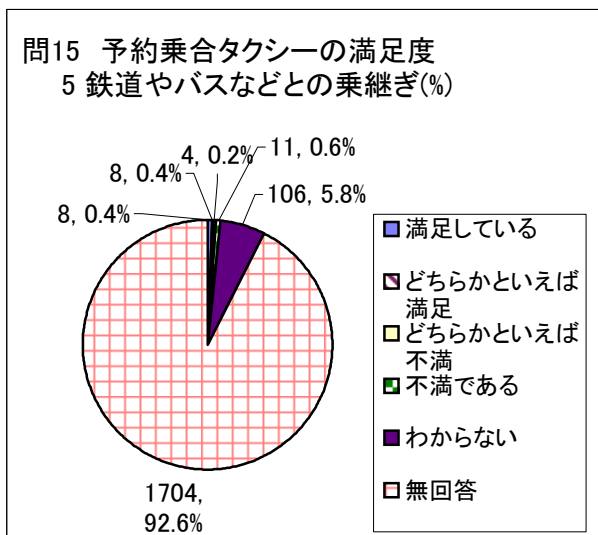
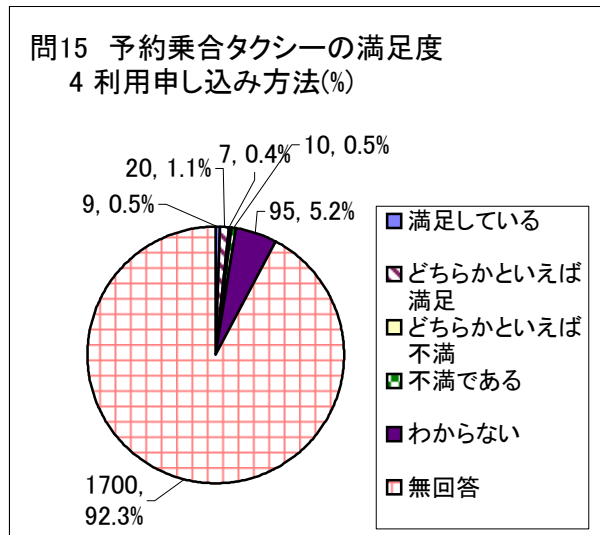
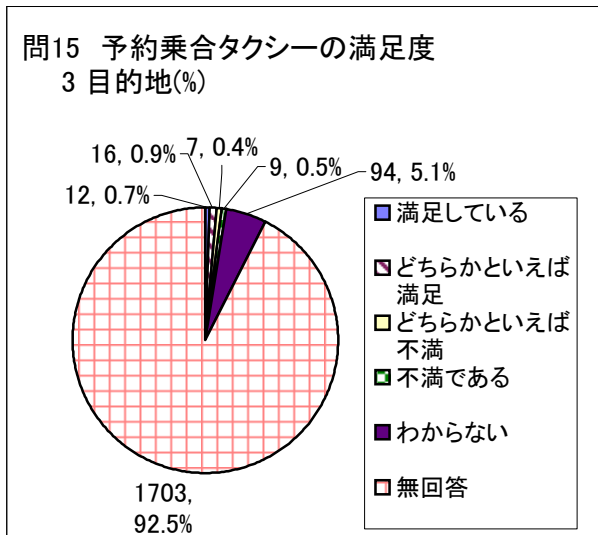
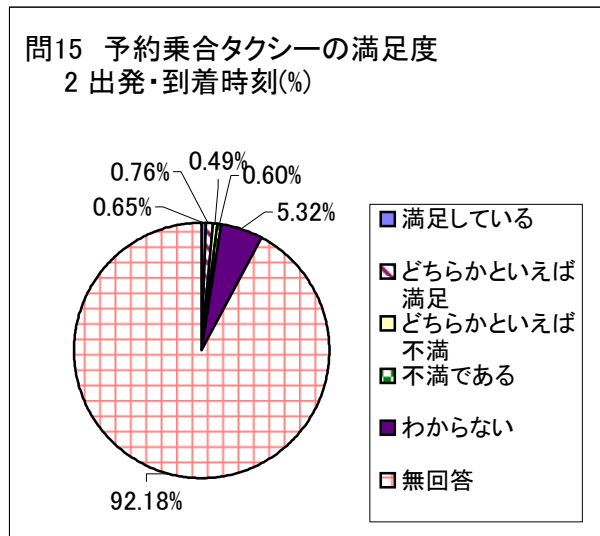
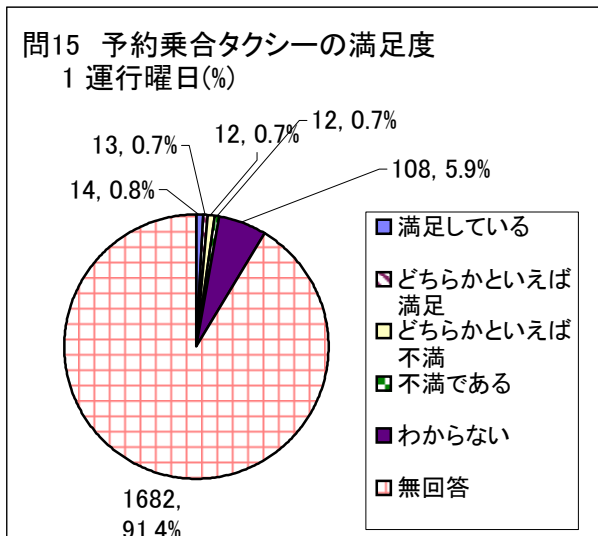


■ 登録者は3.7%、非登録者は14.6%と回答されていますが、無回答が8割以上を占めており、事業の認知度が低いことも想定されます。

問14 予約乗合タクシー利用の有無(%)

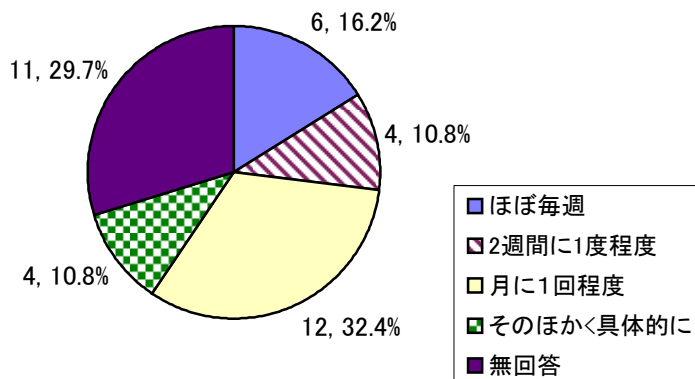


■ 利用経験者はわずか2.0%、非経験者は18.7%と回答されていますが、前問と同じく無回答が8割近くを占めており、事業の認知度が低いことも想定されます。



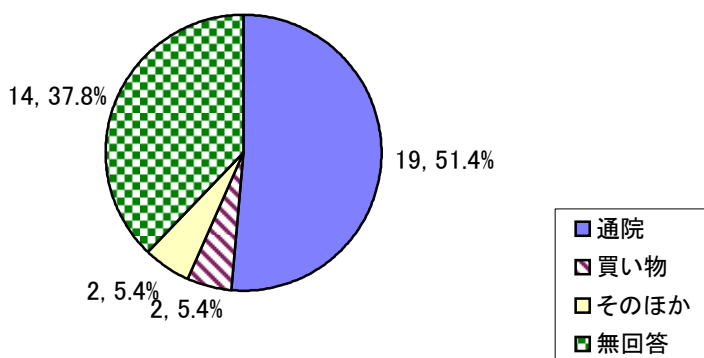
■ 問15の項目1-5については、いずれも無回答が9割を超えています。  
 ■ 予約乗合タクシーは、地区が限定されていることなどから現状では利用者は限られ、リピーター利用がほとんどとなっています(市およびタクシー事業者ヒアリング調査結果)。このため全体の割合として、利用経験者そのものがわずかな層にとどまることから、アンケートを踏まえた地域ヒアリングにより聞き取りを進める必要があります。

問16-1 問14で予約タクシーを利用したことがあると答えた方 利用回数(%) (37件中)



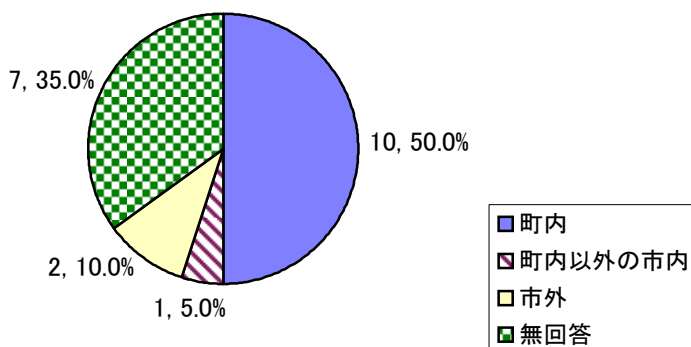
■月に1回程度の利用が最多で32.4%。次いでほぼ毎週の16.2%となっています。

問16-2a 問14で予約乗合タクシーを利用したことがあると答えた方 主な利用目的(%) (37件中)



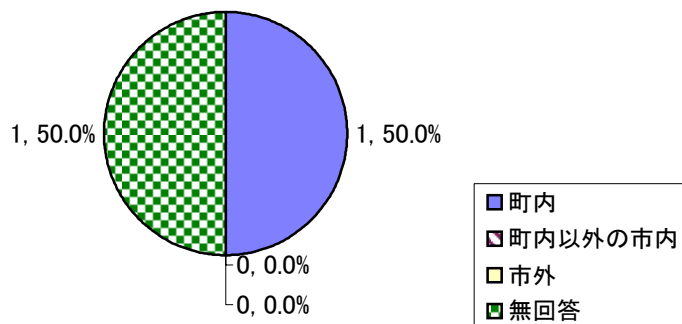
■通院が最多で51.4%と過半数を占めています。また、買い物は5.4%となっています。

問16-2b 問16-2aで「通院」と答えた方 目的医院の所在地(%) (20件中)



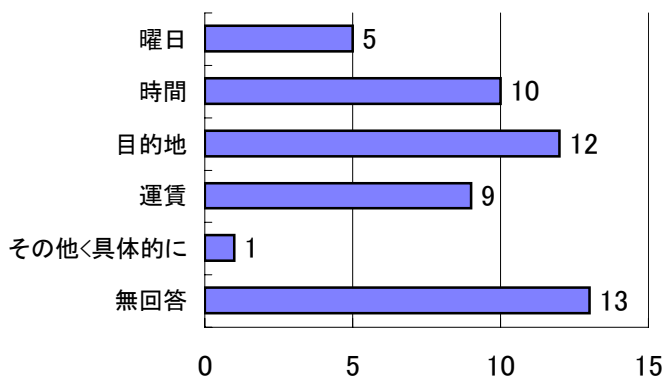
■町内が最多で50.0%とちょうど半数を占めています。  
■市外は10.0%となっています。

問16-2c 問16-2aで「買い物」と答えた方  
目的施設の所在地(%) (2件中)



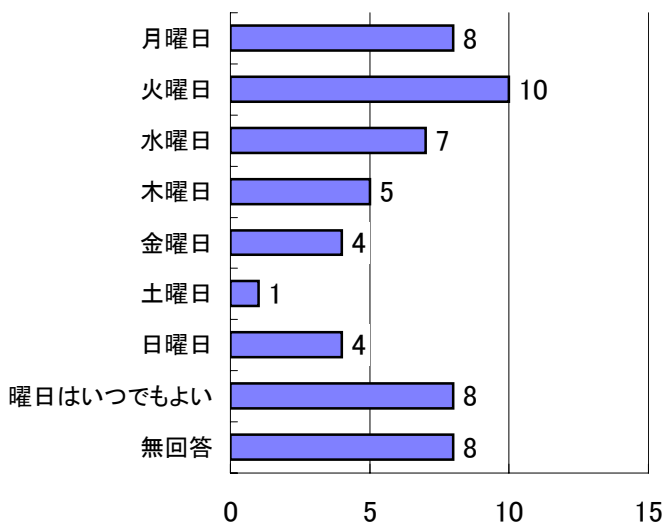
■ 買い物と回答した方は2件しかなく、そのうち1件は町内、もう1件は無回答となっています。

問16-3 問14で予約乗合タクシーを利用したことがあると答えた方 利用のメリット(複数回答) (37件中)



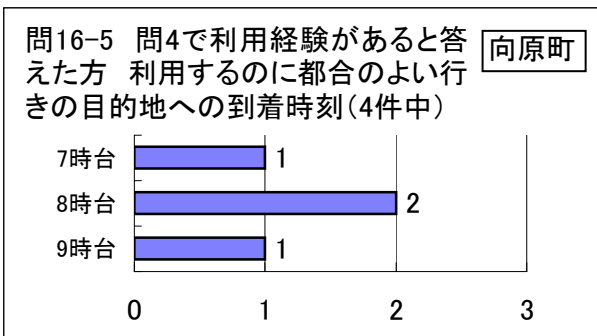
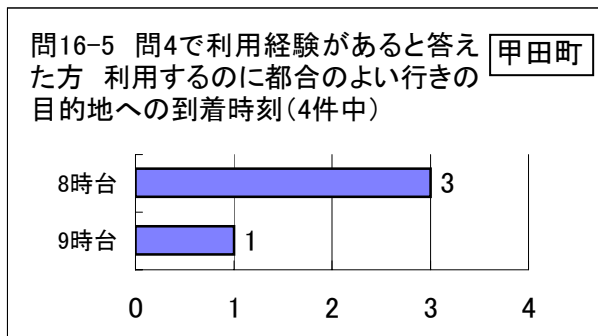
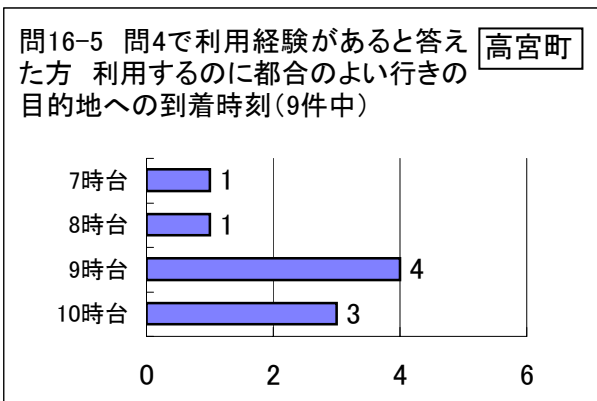
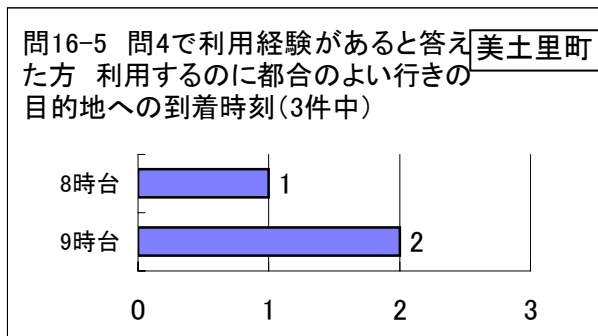
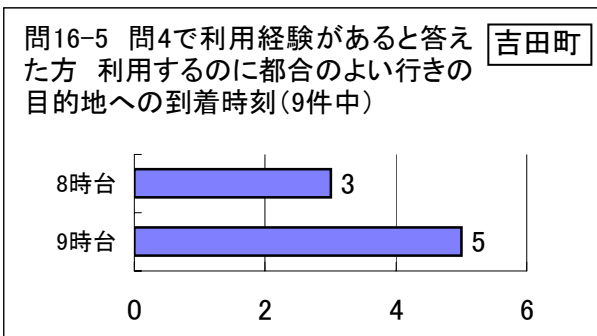
■ 利用するのによいこととして、目的地を選んだ人が最も多く12件(24.0%)となっています。  
 ■ 次いで時間が10件(20.0%)となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、安心して乗れるという意見がありました。

問16-4 問14で予約乗合タクシーを利用したことがあると答えた方 利用しやすい曜日(複数回答) (486件中)

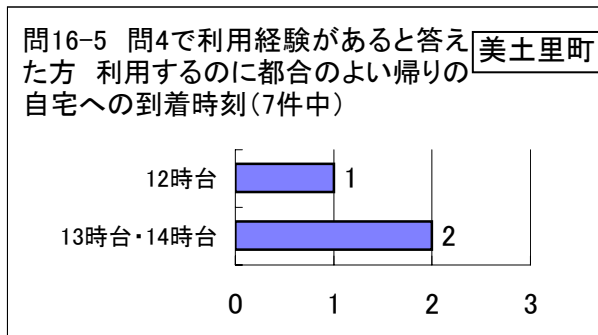
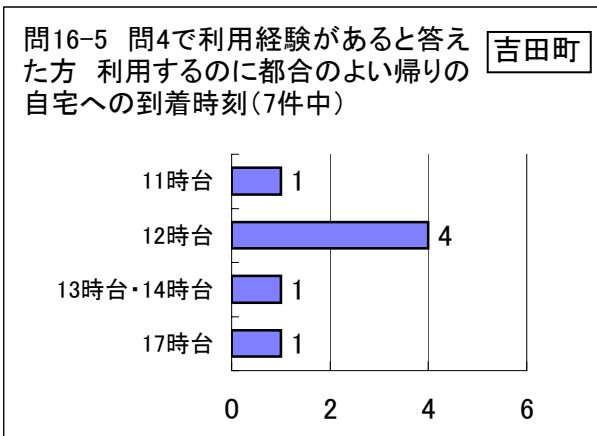


■ 火曜日が最も多く10件(18.2%)となっています。  
 ■ 次いで月曜日、曜日はいつでもよいで8件(14.5%)、水曜日が7件(12.7%)となっています。

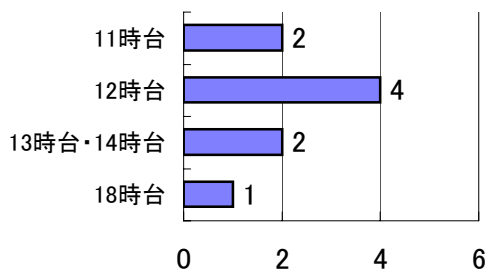
安芸高田市 公共交通に関するアンケート調査



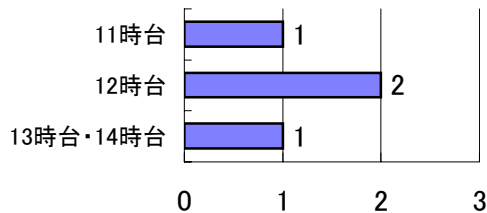
■吉田町、美土里町、高宮町で  
はともに9時台という意見が多く  
ありました。  
■八千代町では意見がありません  
でした。



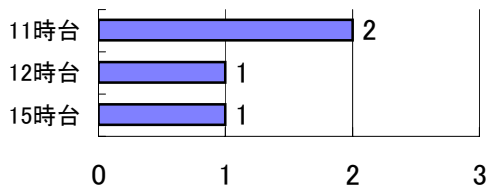
問16-5 問4で利用経験があると答え  
た方 利用するのに都合のよい帰りの  
自宅への到着時刻(7件中) **高宮町**



問16-5 問4で利用経験があると答え  
た方 利用するのに都合のよい帰りの  
自宅への到着時刻(7件中) **甲田町**

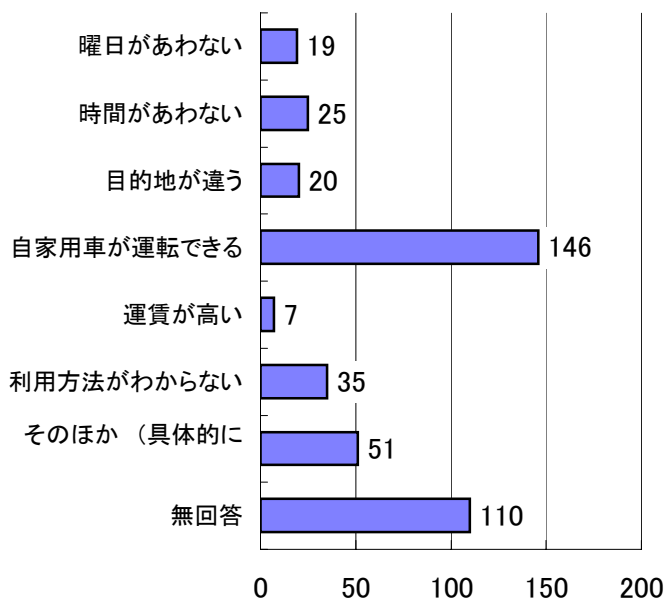


問16-5 問4で利用経験があると答え  
た方 利用するのに都合のよい帰りの  
自宅への到着時刻(7件中) **向原町**



■吉田町、高宮町ではともに12時台という意見が多くありました。美土里町では13時台と14時台、河田町では12時台、向原では11時台が多くありました。  
■八千代町では意見がありませんでした。

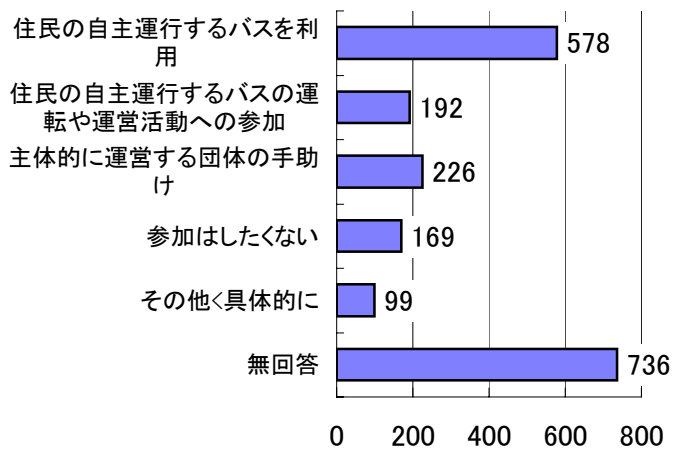
問17 問14で予約乗合タクシーを利用したことが  
ないと答えた方 利用しやすい曜日(複数回答)(345  
件中)



■自家用車が運転できるという理由が最多で146件(35.4%)となっています。  
■次いで、そのほか51件(12.3%)、利用方法がわからないが35件(8.5%)となっています。  
■そのほかを選択した回答には、家族の送迎、自家用車・バイク・自転車の利用が多数、予約乗合タクシーがあることをしらなかった、乗降地が不明、自分だけが利用の場合は気が引けるといった意見がありました。



問18 地域の自主的活動として参加可能な取組み  
(複数回答)



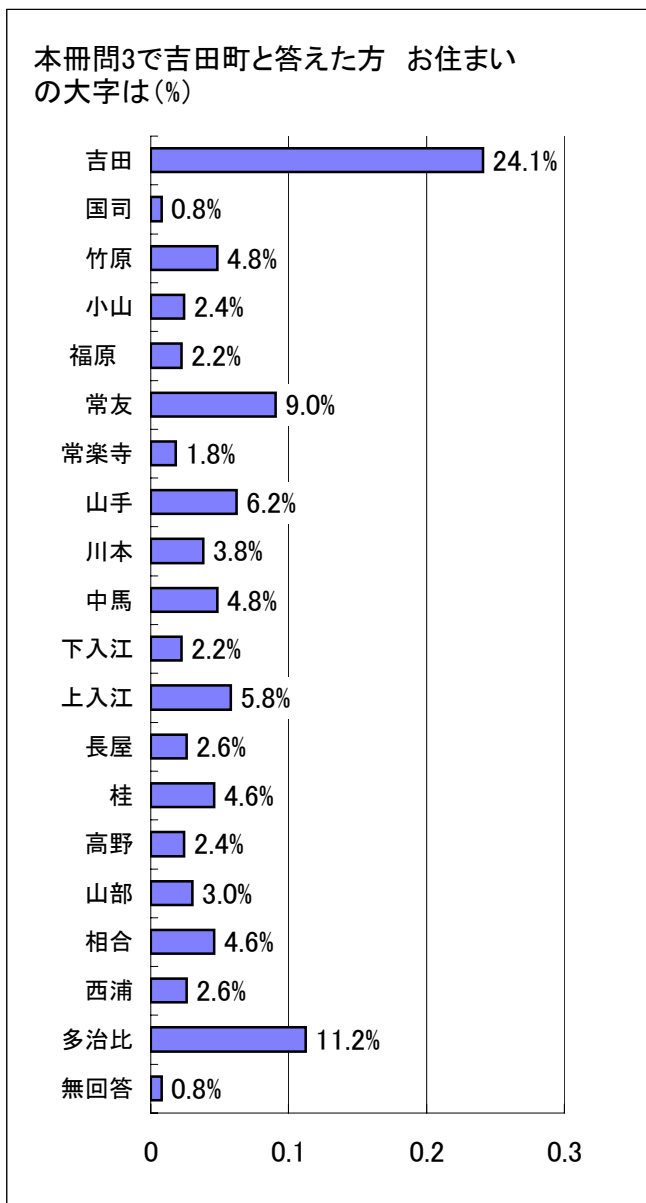
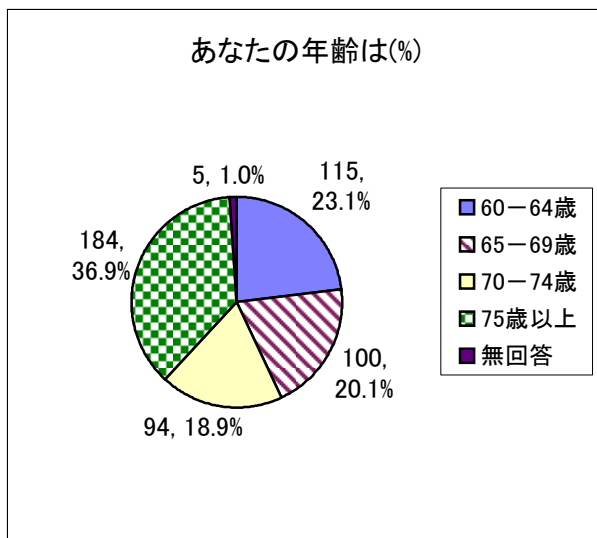
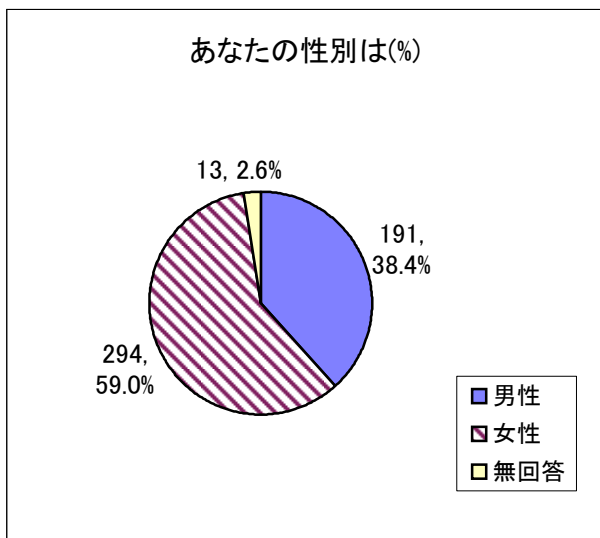
■ 自主運行バスを利用するが最多で578件(28.9%)となっています。

■ 次いで、運営団体への協力で226件(11.3%)となっています。

■ 運営に参画するとの回答も192件(9.6%)あります。

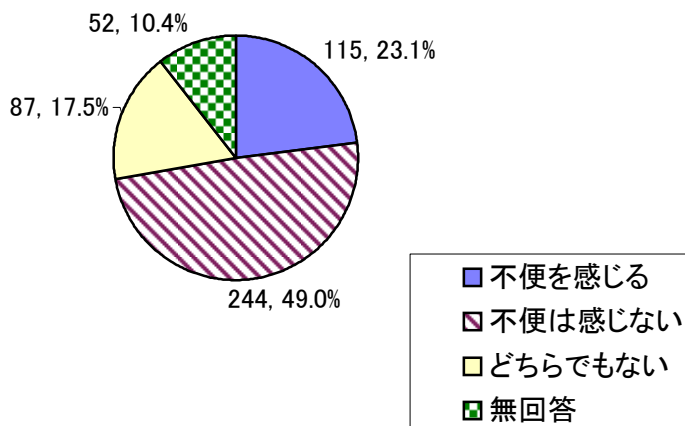
■ そのほかを選択した回答には、わからない、体が不自由で参加できないが多数、過疎地では難しいのではないかという意見がありました。

地区問題 吉田町



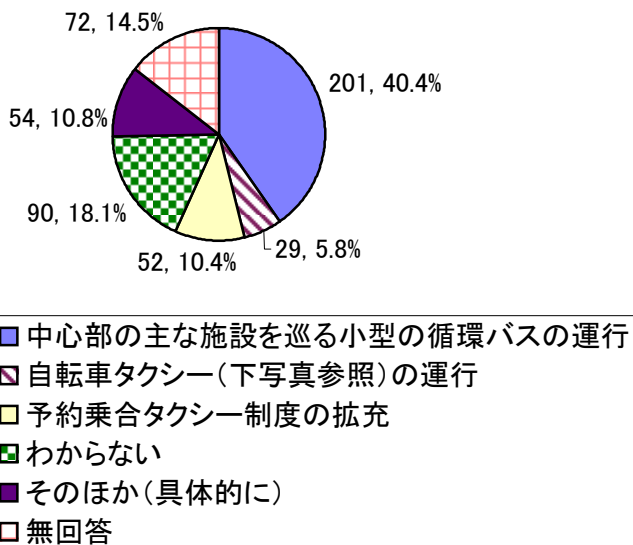
■ 回答者の属性のうち性別では、女性が6割近い割合となっています。  
 ■ 年齢では75歳以上が36.9%で最多となっています。  
 ■ 大字では吉田が最多で24.1%です。

問1 吉田町中心部の施設や拠点間移動の利便性(%)



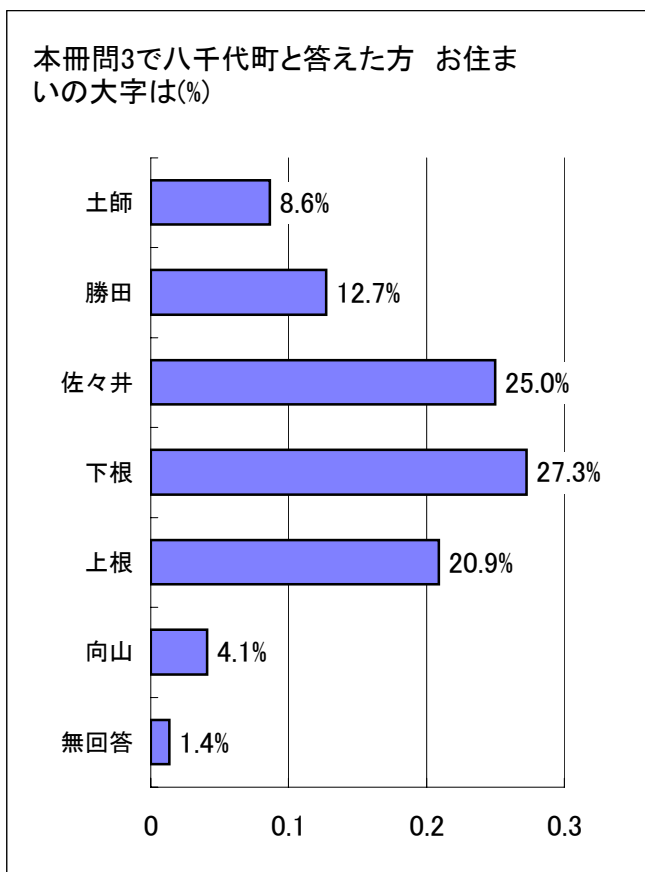
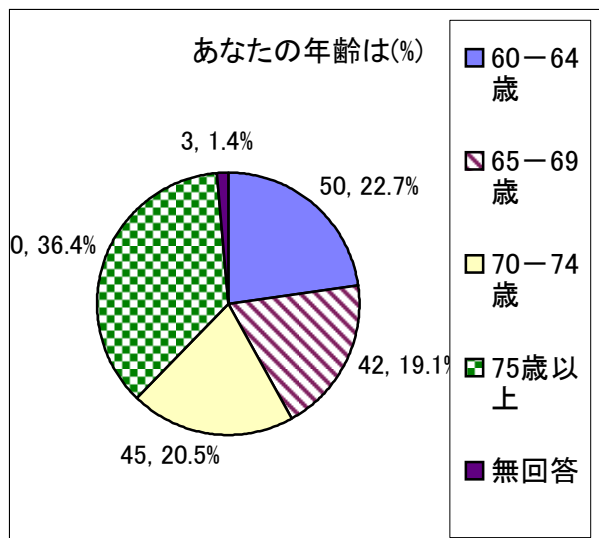
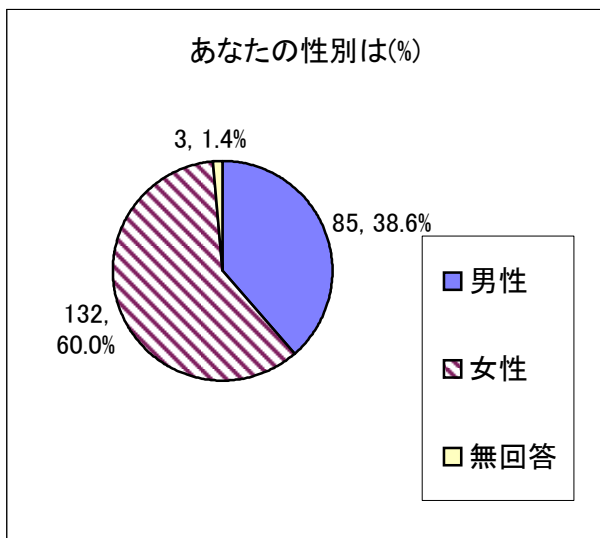
■不便は感じないが49.0%で5割近い割合となっています。  
■不便を感じている人は23.1%です。

問2 吉田町中心部の施設や拠点間の移動にあると便利だと思う公共交通機関(%)



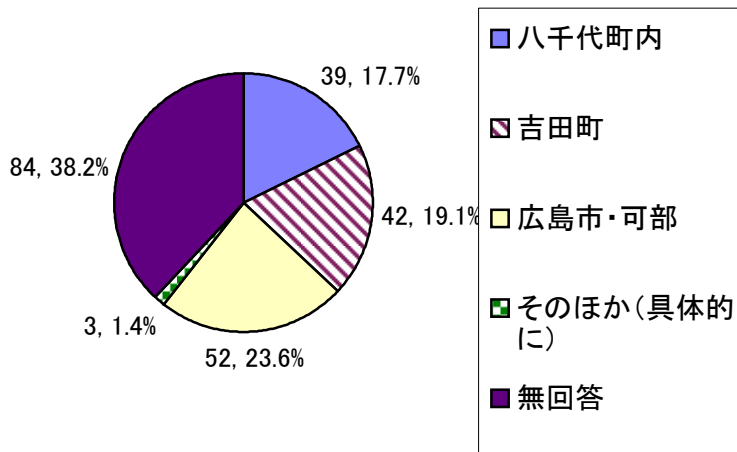
■小型循環バスが40.4%で5割近い割合となっています。  
■次いで、そのほか(具体的に)が10.8%、予約乗合タクシー制度の拡充で10.5%となっています。  
■そのほかを選択した回答には、タクシー、乗合タクシー、タクシー代の補助、乗り捨て自転車、自転車タクシー、ボランティアによる代行運転、循環バスの意見がありました。

地区問題 八千代町



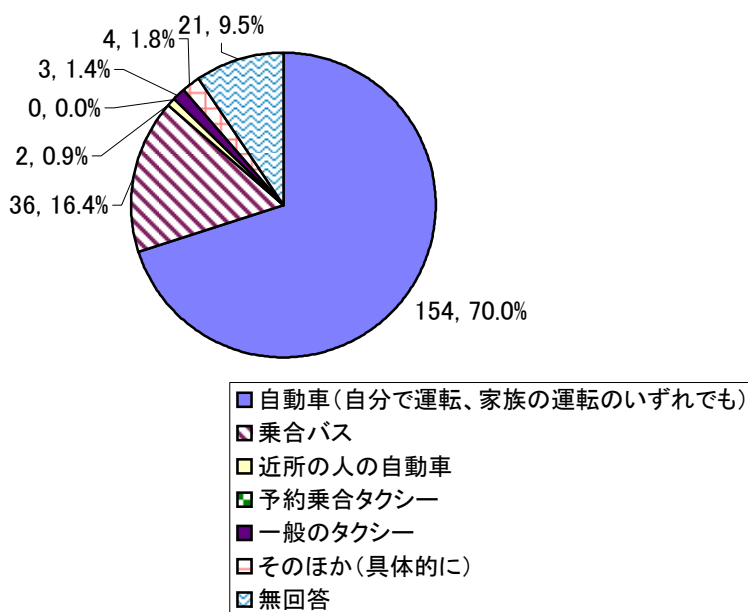
■ 回答者の属性のうち性別では、女性が6割を占めています。  
 ■ 年齢では75歳以上が36.4%で最多となっています。  
 ■ 大字では下根が最多で27.3%です。

問1 病院への通院や買い物での主な行き先(%)



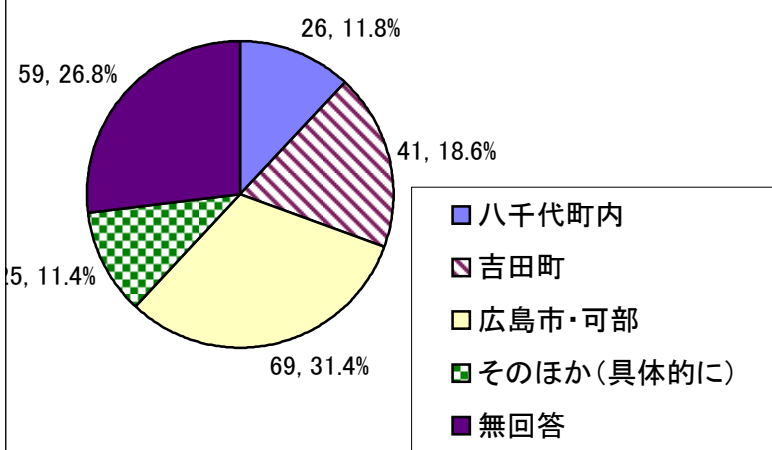
■ 広島市・可部が23.6%で最多となっています。  
 ■ 次いで、吉田町が19.1%、八千代町内17.7%となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、北広島町の意見がありました。

問2 問1の行き先への主な利用交通手段(%)



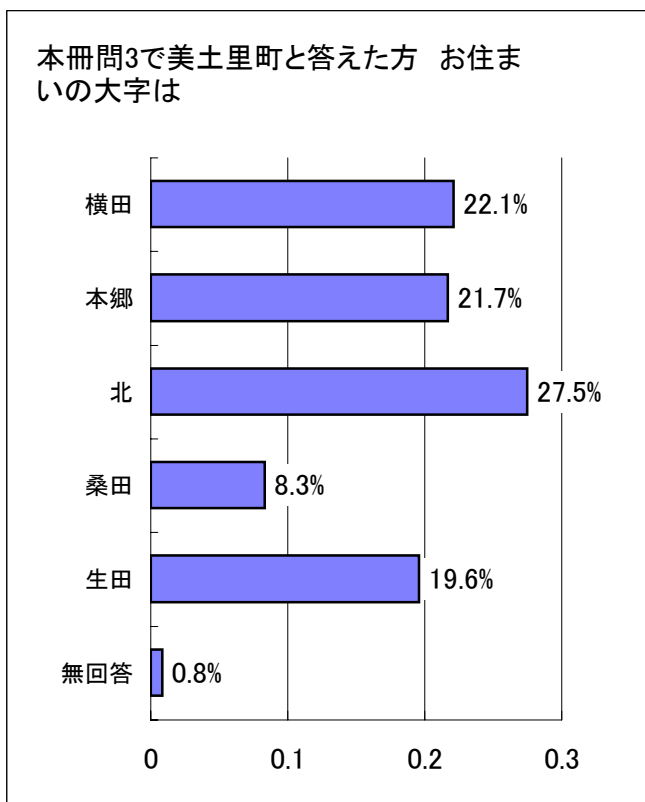
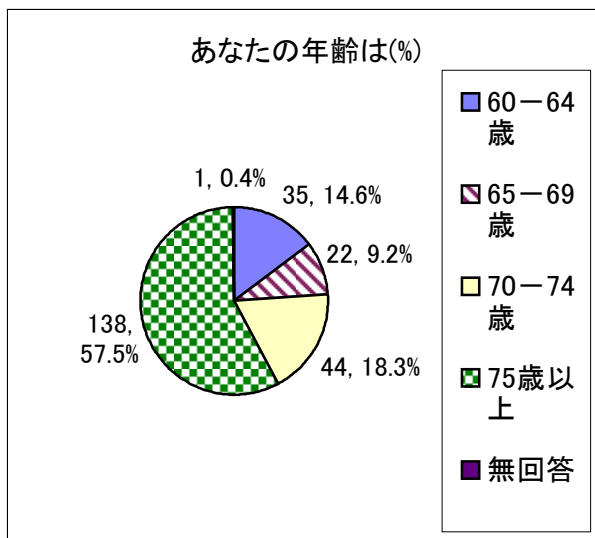
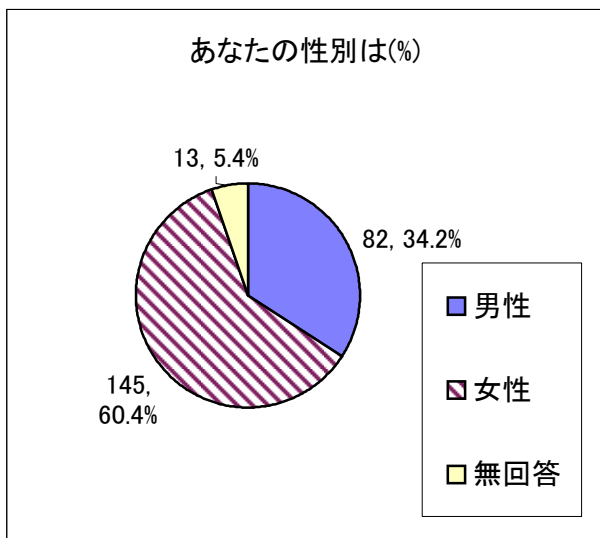
■ 自動車が70.0%圧倒的に多く最多となっています。  
 ■ 次いで、乗合バスで16.4%となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、バイクの意見がありました。

問3 今後、充実を望む運行先(%)



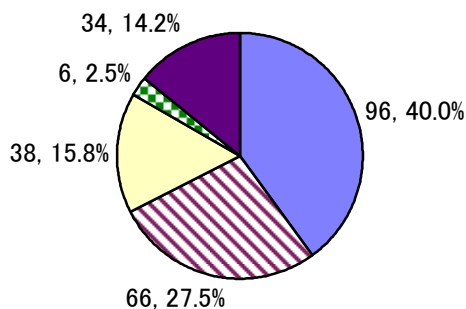
■ 広島市・可部が31.4%で最多となっています。  
 ■ 次いで、吉田町が18.6%、八千代町内が11.8%となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、千代田方面が最も多く、次いで三次方面、北広島町などの意見がありました。

地区問題 美土里町



■回答者の属性のうち性別では、女性が6割を超えています。  
 ■年齢では75歳以上が57.5%で5割を超え、最多となっています。  
 ■大字では北が最多で27.5%です。

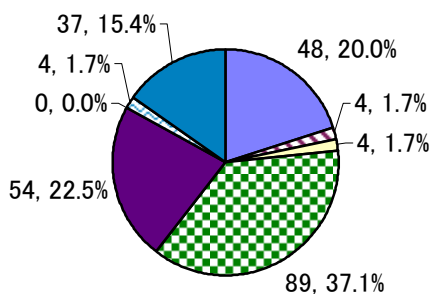
問1 乗合いバスなどのルートについて、吉田直通あるいは自宅により近い地点までのどちらの運行を優先的に希望するか(%)



- 直通バスを優先して考えるべき
- 乗継が1回程度あってもいいので、できるだけきめ細かく各集落を巡回運行することを優先して考えるべき
- どちらともいえない
- そのほか(具体的に)
- 無回答

■ 直通バス優先を求める回答者が40.0%で最多となっています。  
 ■ 次いで、乗換えがあっても各集落を巡回運行を望む回答で27.5%となっています。

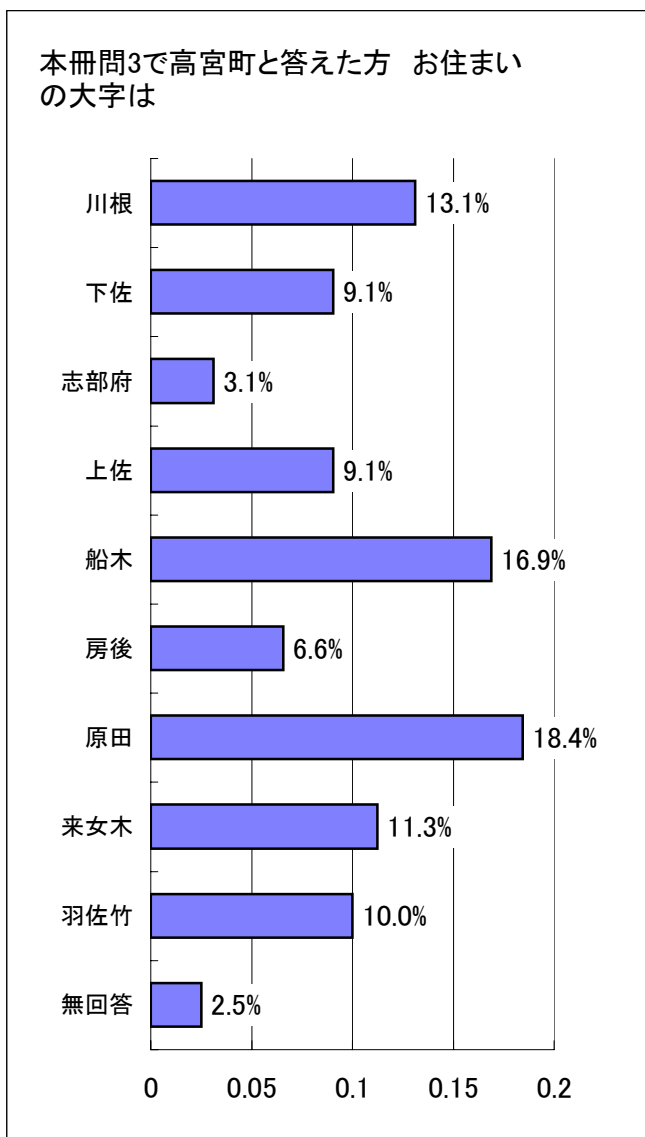
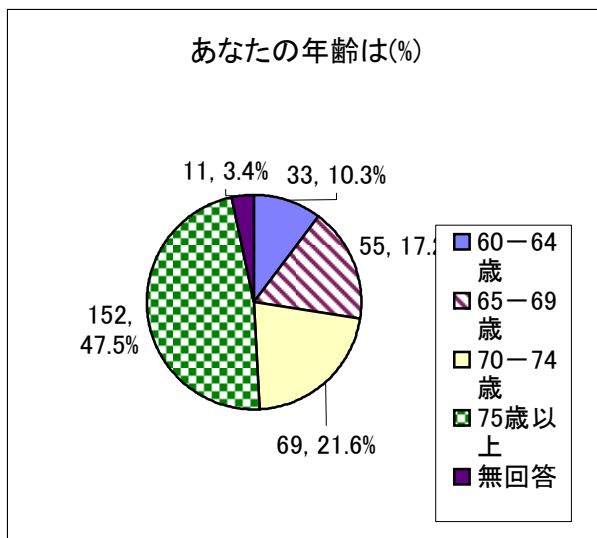
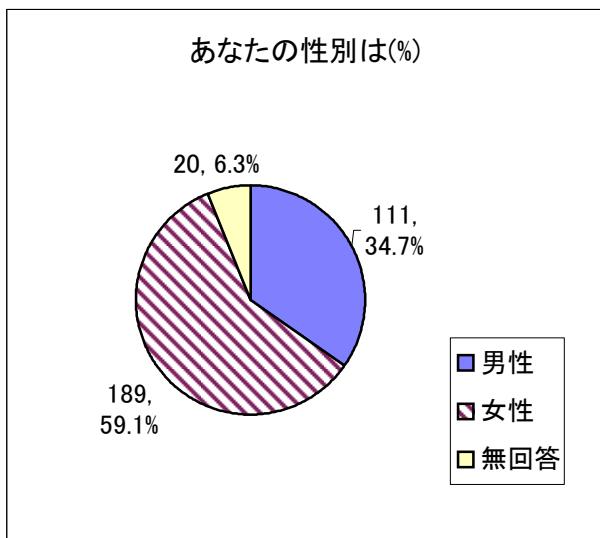
問2 冬季、積雪のある日に通院や買い物に出かける場合の主な利用交通手段(%)



- 乗合バス
- 予約乗合タクシー
- タクシーの一般利用
- 自分で車を運転して
- 家族や近所の人運転する車で
- 冬季は自宅を離れている(他地域で暮らす家族宅での生活など)
- そのほか(具体的に)
- 無回答

■ 自分で車を運転してが37.1%で最多となっています。  
 ■ 次いで、家族や近所の人運転する車だが22.5%、乗合バス20.0%となっています。

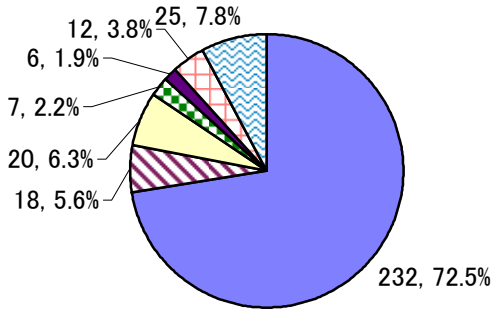
地区問題 高宮町



■ 回答者の属性のうち性別では、女性が59.1%となっています。  
 ■ 年齢では75歳以上が47.5%で最多となっています。  
 ■ 大字では原田が最多で18.4%です。



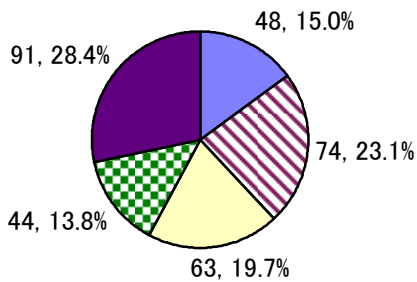
問1 三次市中心部に出かける場合、主に利用する交通手段(%)



- 自動車 (自分で運転、家族の運転のいずれでも)
- JR線 (芸備線または三江線)
- 高速バス
- 予約乗合タクシー、乗合バス、高速バスの併用
- 予約乗合タクシー、乗合バス、JR三江線の併用
- そのほか (具体的に)
- 無回答

■ 自動車が72.5%と圧倒的多数を占めています。  
 ■ 次いで、高速バスが6.3%、JR線が5.6%となっています。

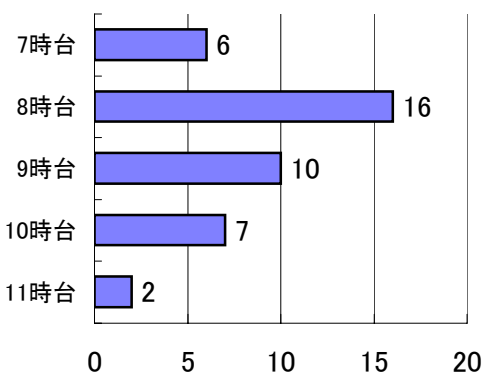
問2 三次市中心部に出かける場合、乗合いバスと高速バス、乗合いバスとJR三江線の乗継ぎの利便性(%)



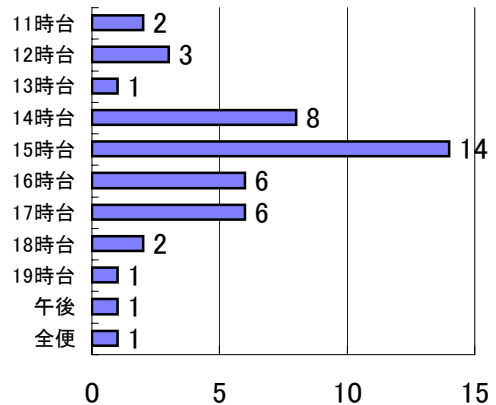
- 乗継ぎはおおむね良く、便利だと思う
- 乗継ぎが悪く便利ではない
- どちらでもない
- そのほか (具体的に)
- 無回答

■ 乗継ぎが悪く不便との回答が23.2%で最多了。  
 ■ 乗り継ぎはよく便利との回答は15.5%となっています。  
 ■ 希望する行きの到着時刻は8時台の便が16件(39.0%)と最も多く、次いで9時台が10件(24.4%)となっています。  
 ■ 希望する帰りの到着時刻は15時台の便が14件(31.1%)と最も多く、次いで14時台が8件(17.8%)となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、わからない、利用したことがないという意見が多数でした。

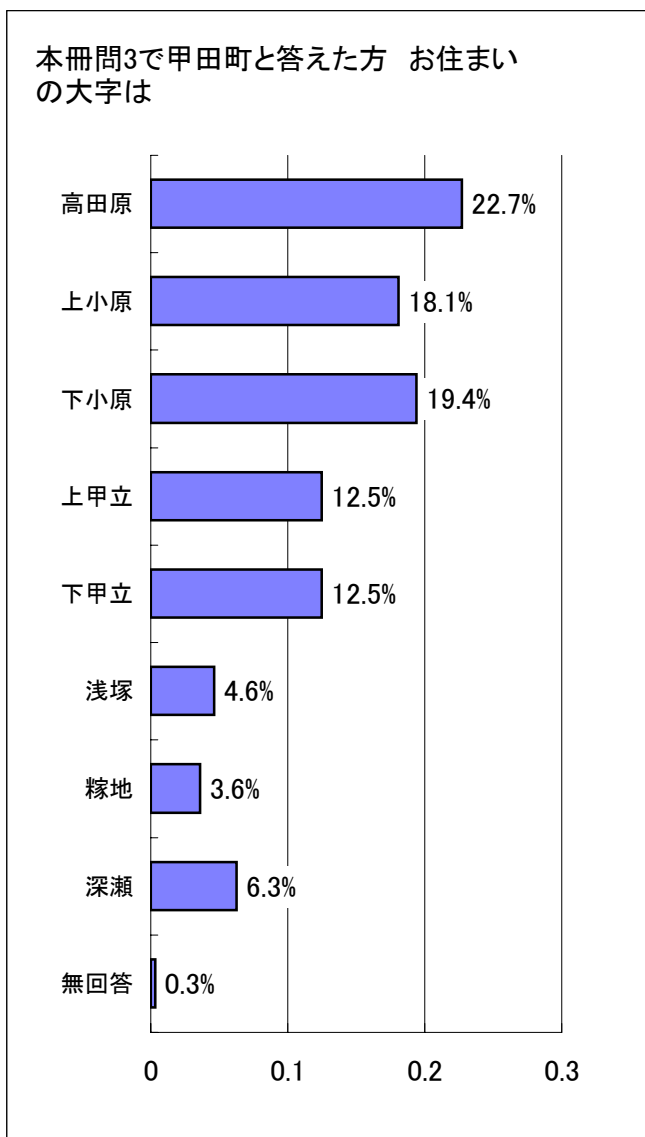
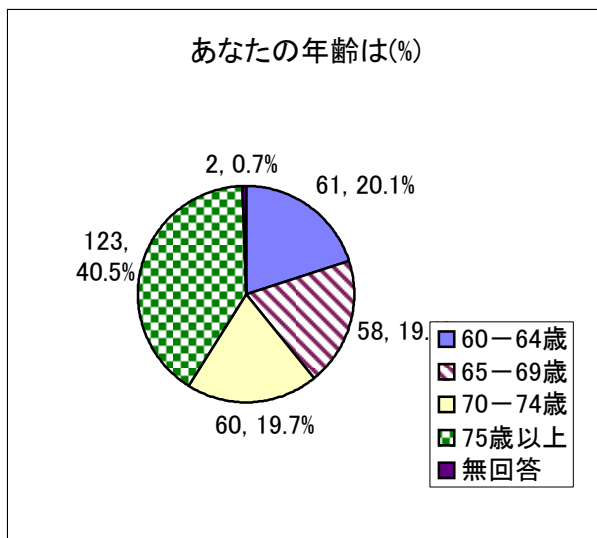
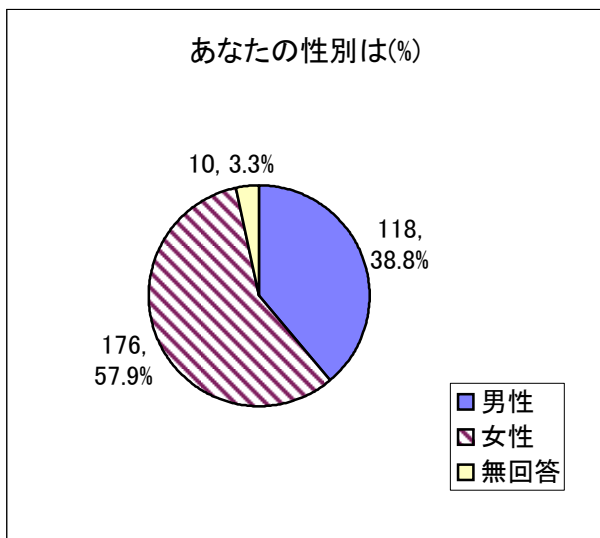
問3 問2で乗継ぎが悪く便利でないと答えた方 希望する行きの到着時刻(41件中)



問3 問2で乗継ぎが悪く便利でないと答えた方 希望する帰りの到着時刻(45件中)

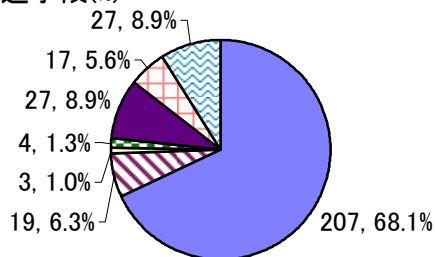


地区問題 甲田町



■ 回答者の属性のうち性別では、女性が57.9%となっています。  
 ■ 年齢では75歳以上が40.5%で最多となっています。  
 ■ 大字では高田原が最多で22.7%です。

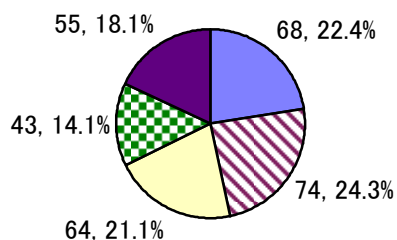
問1 市外に通院や買い物に出かける場合の主な利用交通手段(%)



- 自動車 (自分で運転、家族の運転のいずれでも)
- 乗合バス
- 予約乗合タクシー、乗合いバスの併用
- 予約乗合タクシー、乗合いバス、JRの併用
- JR線(芸備線)
- そのほか(具体的に)
- 無回答

■ 自動車が68.1%と圧倒的多数を占めています。  
 ■ 次いで、JR芸備線で8.9%、乗合バス6.3%となっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、個人タクシー、自転車の意見がありました。

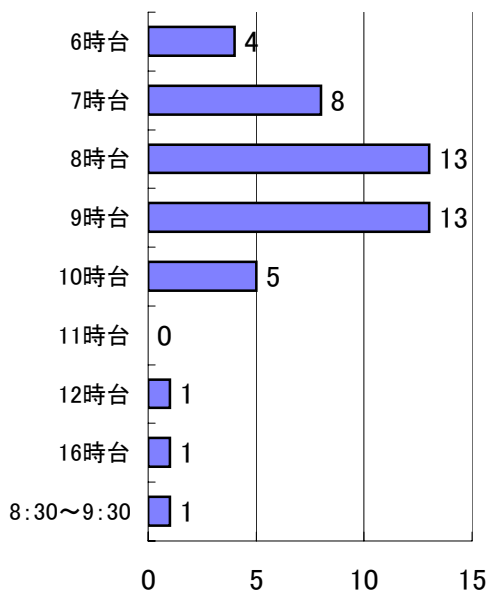
問2 公共交通を使って市外に出かける場合の乗合バスとJRの乗継ぎの利便性確保について(%)



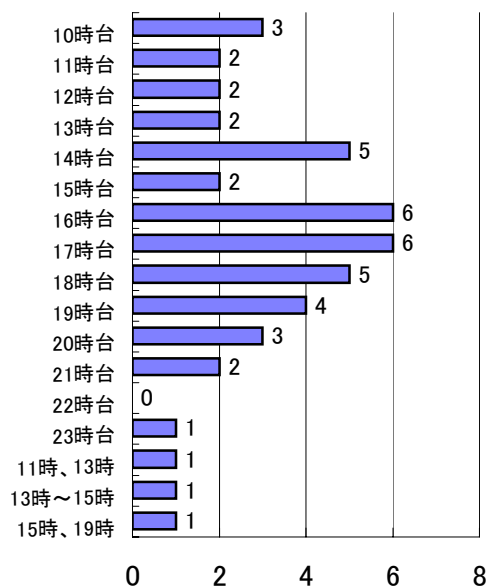
- 乗継ぎはおおむね良く、便利だと思う
- 乗継ぎが悪く便利ではない
- どちらでもない
- そのほか (具体的に)
- 無回答

■ 乗継ぎが悪く不便との回答が24.3%で最多です。  
 ■ 乗り継ぎはよく便利との回答は22.4%となっています。  
 ■ 希望する行きの到着時刻は8時台と9時台の便がともに13件(28.3%)と最も多くなっています。  
 ■ 希望する帰りの到着時刻は16時台と17時台の便がともに6件(13.0%)と最も多くなっています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、わからない、利用したことがないという意見が多数でした。

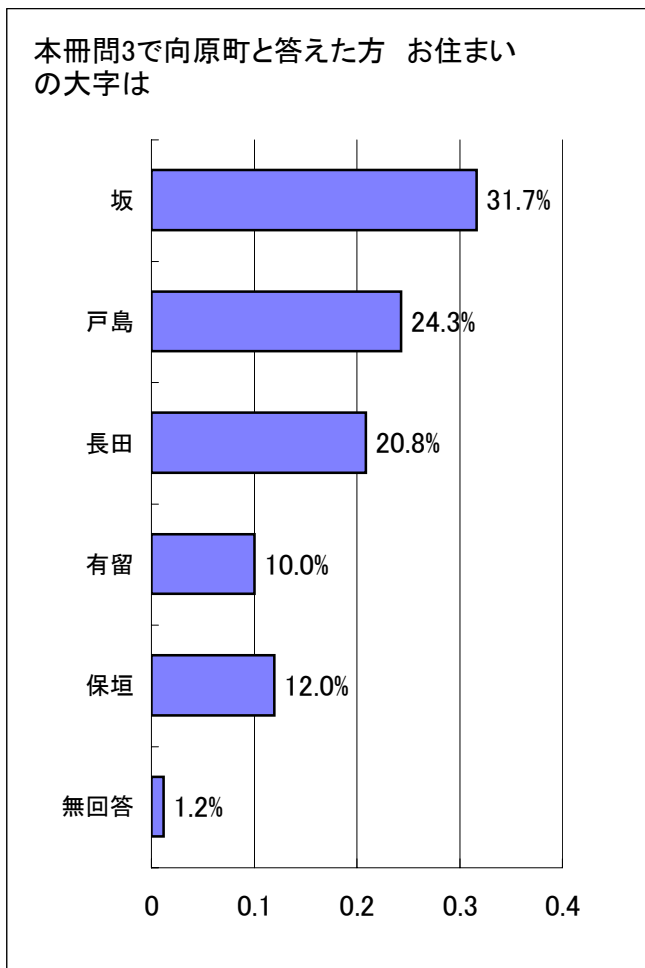
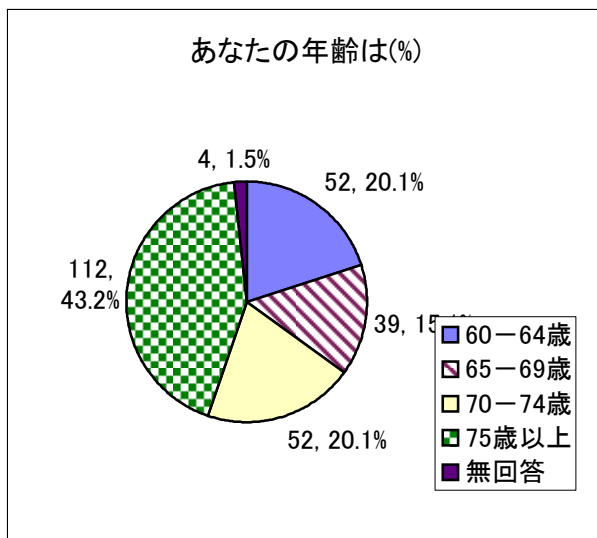
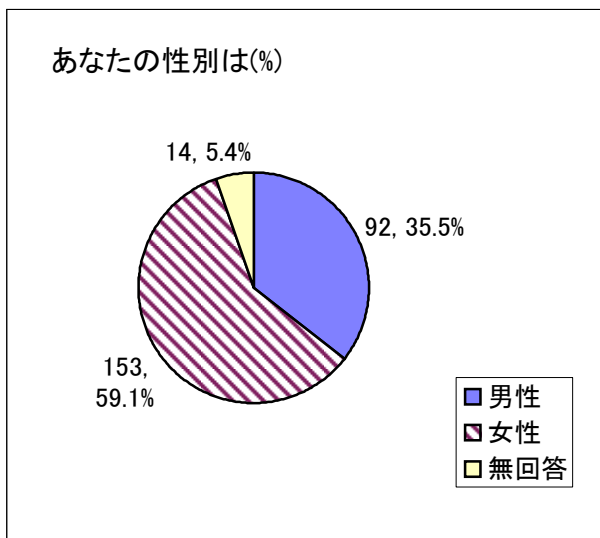
問3 問2で乗継ぎが悪く便利でないと答えた方 希望する行きの到着時刻(46件中)



問3 問2で乗継ぎが悪く便利でないと答えた方 希望する帰りの到着時刻(46件中)

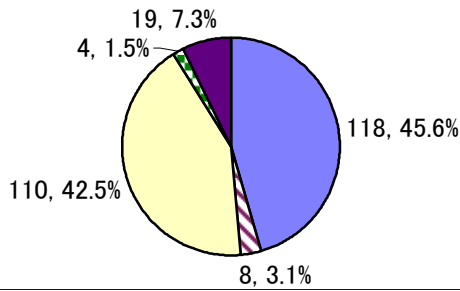


地区問題 向原町



■ 回答者の属性のうち性別では、女性が59.1%となっています。  
 ■ 年齢では75歳以上が43.2%で最多となっています。  
 ■ 大字では坂が最多で31.7%です。

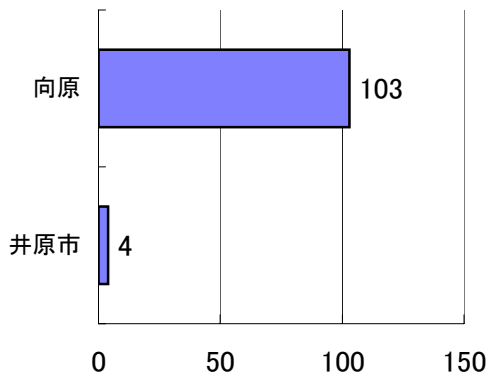
問1 広島市内に通院や買い物に出かける場合の主な利用交通手段(%)



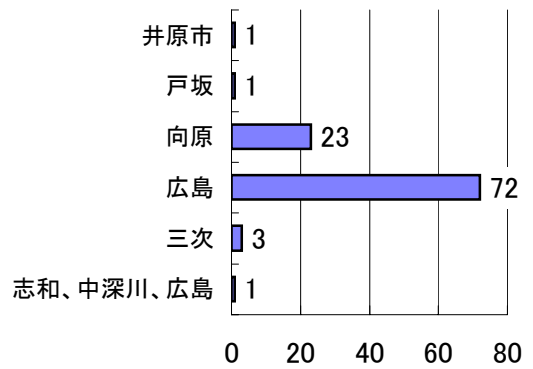
- 自動車 (自分で運転、家族の運転のいずれでも)
- 乗合バス
- JR線(芸備線)
- そのほか(具体的に)
- 無回答

■ 自動車が45.6%で最多となっていますが、JR芸備線も42.5%で高い割合を示しています。  
 ■ そのほかを選択した回答には、タクシーの意見がありました。

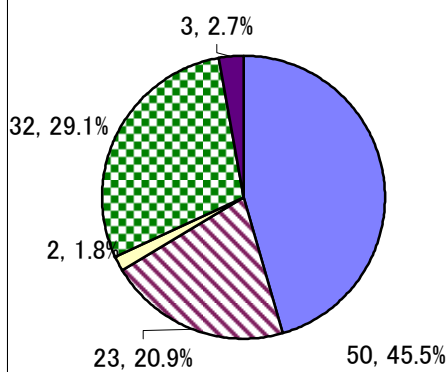
問2-1 問1でJR芸備線と答えた方主に利用する乗車駅(107件中)



問2-1 問1でJR芸備線と答えた方主に利用する降車駅(101件中)



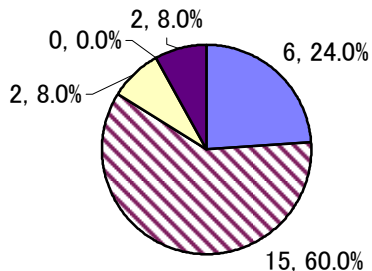
問2-2 問1でJR芸備線と答えた方 乗車駅までの交通手段(%)



- 自動車 (自分で運転、家族の運転のいずれでも)
- 乗合バス
- 予約乗合タクシー
- そのほか(具体的に)
- 無回答

■ JR芸備線を利用する人のうち、利用する乗車駅は向原駅が103件(96.3%)と圧倒的多数を占めています。  
 ■ 利用する降車駅は広島駅が72件(71.3%)と最も多くなっています。  
 ■ 自動車が44.5%で最多となっています。  
 ■ 次いで、乗合バスが20.9%です。  
 ■ そのほかを選択した回答には、徒歩が多数で交通手段としてはタクシー、バイク、自転車の意見がありました。

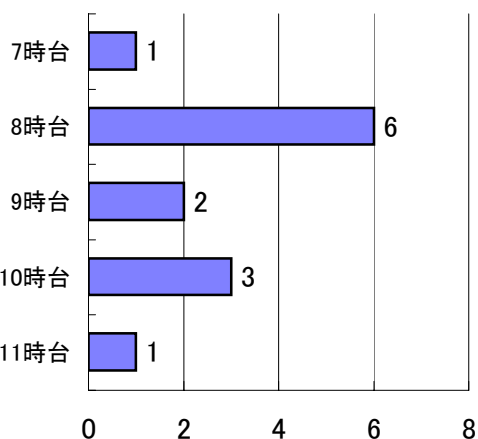
問3 問1で乗合バス、予約乗合タクシーと答えた方 JRの乗継ぎの利便性は確保されている(%)



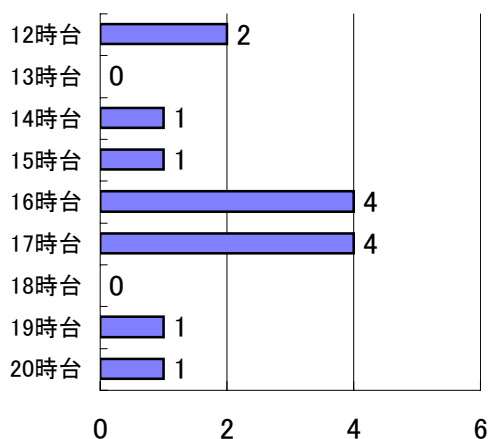
- 乗継ぎはおおむね良く、便利だと思う
- 乗継ぎが悪く便利ではない
- どちらでもない
- そのほか(具体的に)
- 無回答

■ 乗合バスや予約乗合タクシーを利用してJRに乗継いでいる人の6割が、乗継ぎは悪く不便と回答しています。  
 ■ 乗継ぎはよく便利と答の回答は24.0%です。  
 ■ 希望する行きの到着時刻は8時台の便が6件(46.2%)と最も多くなっています。  
 ■ 希望する帰りの到着時刻は16時台と17時台の便がともに4件(28.6%)と最も多くなっています。

問4 問3で乗継ぎが悪く便利でないと答えた方 希望する行きの到着時刻(13件中)



問4 問3で乗継が悪く便利ではないと答えた方 希望する帰りの到着時刻(14件中)



吉田町 19 地区

吉田地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・31 人/119 人(26.1%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」が 2 人/119 人、「週に 1 回利用」が 3 人/119 人と利用頻度は低い状況です。
- 利用目的  
・「通院」がもっとも多く、25 人/65 人(38.5%)となっています。そのうち「町内」2 人、「町内以外の市内」3 人、「市外」18 人です。
- ・「買い物」は 17 人/65 人(26.2%)となっています。そのうち「町内」3 人、「町内以外の市内」2 人、「市外」11 人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」で 17 人/119 人、「運行便数」で 16 人/119 人が不満足の高い項目ですが、他地域に比べて不満足度の割合は低い傾向にあります。  
予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）  
・利用希望者は 14 人/119 人となっています。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、41 人/119 人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は 14 人/120 人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で 32 人/120 人です。

竹原地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・7 人/24 人(29.21%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」が 1 人/24 人、「週に 1 回利用者」が 1 人/24 人と利用頻度は低い状況です。
- 利用目的  
・「通院」がもっとも多く、8 人/16 人(50.0%)となっています。そのうち「町内」1 人、「町内以外の市内」1 人、「市外」4 人です。
- ・「買い物」は 6 人/16 人(37.5%)となっています。そのうち「町内」3 人、「町内以外の市内」2 人、「市外」0 人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」「運行ルート」「バス停の場所」がいずれも 7 人/24 人、「運行便数」8 人/24 人と 4 つの項目で不満足度が高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）  
・利用希望者は 8 人/24 人と約 3 割です。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、12 人/28 人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は 9 人/24 人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で 12 人/24 人です。

国司地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・該当する回答者はいません。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」、「週に 1 回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」は 1 人/4 人(25.0%)となっています。そのうち「町内」0 人、「町内以外の市内」0 人、「市外」1 人です。
- ・「買い物」は 1 人/4 人(25.0%)となっています。そのうち「町内」0 人、「町内以外の市内」0 人、「市外」1 人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」で 1 人/4 人が不満足となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望  
・利用希望回答者はいません。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、2 人/4 人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は 1 人/4 人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で 1 人/4 人です。

小山地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・該当者はいません。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」、「週に 1 回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」は、1 人/6 人となっています。そのうち「町内」1 人、「町内以外の市内」0 人、「市外」0 人です。
- ・「買い物」は 2 人/6 人(33.3%)となっています。そのうち「町内」1 人、「町内以外の市内」0 人、「市外」0 人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」「バス停の場所」への不満足度がいずれも 3 人/10 人となっています。  
予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）  
・利用希望回答者はいません。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1 人/12 人「時間が合わない」2 人/12 人「目的地が違う」1 人/12 人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、9 人/14 人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は 3 人/12 人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で 5 人/12 人です。

福原地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・3人/9人(33.3%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」は、1人/3人(33.3%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。  
・「買い物」は1人/3人(33.3%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・全項目で不満足度が2割を超えていますが、なかでも「運行便数」が4人/9人と最も不満足度が高くなっています。  
・予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/9人で5割強の人が利用を希望しています。  
・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、4人/9人となっています。  
・吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は5人/11人。  
・吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で6人/11人です。

常楽寺地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・1/9人(11.1%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」は、2人/7人(28.6%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」2人です。  
・「買い物」は3人/7人(42.9%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運賃」に対する不満足度が3人/9人となっています。  
・予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は1人/9人です。  
・利用しない理由回答なし。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、7人/11人となっています。  
・吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は2人/9人。  
・吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で6人/9人です。

常友地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・13人/45人(28.9%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が1人/45人で利用頻度は低い状況です。
- 利用目的  
・「通院」は、6人/18人(33.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」3人です。  
・「買い物」は5人/18人(27.8%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」に対する不満足が5人/45人、「運行便数」に対する不満足が6人/45人となっています。  
・予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は11人/45人です。  
・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、19人/47人となっています。  
・吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は6人/45人。  
・吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で13人/45人です。

山手地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・3人/29人(10.3%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用者」が1人/29人、「週に1回利用者」が2人/29人で利用頻度は低い状況です。
- 利用目的  
・「通院」は、5人/15人(33.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」0人です。  
・「買い物」は5人/15人(33.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運賃」に対する不満足度が4人/29人となっています。  
・予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/19人です。  
・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/13人「時間が合わない」1人/13人「目的地が違う」1人/13人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、15人/31人となっています。  
・吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は4人/31人。  
・吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で8人/31人です。



川本地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・2人/19人(10.5%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が1人/19人で利用頻度は低い状況です。
- 利用目的
- ・「通院」は、7人/21人(33.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は8人/21人(38.1%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」7人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行ダイヤ」「運賃」がともに5人/19人となり不満足度が高くなっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は5人/19人です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、10人/19人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は2人/19人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で13人/19人です。

下入江地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・2人/11人(18.2%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的
- ・「通院」は2人/4人(50.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は1人/4人(25.0%)となっています。内訳回答はありません。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行ダイヤ」「運行便数」に対する不満足度が、3人/11人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望回答者はいません。
- ・利用しない理由のなかでは、「時間が合わない」1人/8人「目的地が違う」1人/8人などとなっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、6人/11人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は1人/11人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で5人/11人です。

中馬地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・3人/24人(12.5%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的
- ・「通院」は、5人/12人(41.7%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」1人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は4人/12人(33.3%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」4人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」「運賃」に対する不満足度が、いずれも5人/24人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は1人/24人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」2人/23人「時間が合わない」4人/23人「目的地が違う」1人/23人となっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、15人/25人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は6人/24人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で11人/24人です。

上入江地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・5人/28人(17.9%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が4人/28人です。
- 利用目的
- ・「通院」がもっとも多く、16人/31人(51.6%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」3人、「市外」6人です。
- ・「買い物」は11人/31人(35.5%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」1人、「市外」5人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行ダイヤ」「運行便数」に対する不満足度が、6人/28人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は3人/28人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/8人などとなっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、15人/30人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は12人/29人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で14人/19人です。

長屋地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・3人/12人(25.0%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用者」が、1人/12人です。
- 利用目的  
・「通院」は、4人/6人(66.7%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」3人です。
- ・「買い物」は2人/6人(33.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」「運行便数」「運賃」に対する不満足度が、いずれも2人/12人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は4人/12人で約3割です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、5人/12人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は5人/13人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で8人/13人です。

高野地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・2人/11人(18.2%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が2人/5人です。
- 利用目的  
・「通院」は、4人/10人(40.0%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は4人/10人(40.0%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」「運行便数」「運賃」に対する不満足度が、いずれも1/4人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/11人で約4割強です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、5人/11人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は4人/12人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で6人/12人です。

桂地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・7人/23人(30.4%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が4人/10人です。
- 利用目的  
・「通院」は、4人/13人(30.8%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- ・「買い物」は5人/13人(38.5%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・全項目の不満足度が、3人/23人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/23人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/10人「時間が合わない」1人/10人などとなっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、17人/27人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は8人/23人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で9人/23人です。

山部地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・2人/15人(13.3%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」は、1人/3人(33.3%)となっています。内訳回答はありません。
- ・「買い物」は1人/3人(33.3%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」「運賃」に対する不満足度が、ともに3/12人と高くなっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望回答者はありません。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/13人「時間が合わない」2人/13人「目的地が違う」1人/13人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、4人/15人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は3人/15人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段  
・小型循環バスが最多で5人/15人です。

相合地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・3人/22人(13.6%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「ほぼ毎日利用者」が、1人/11人です。
- 利用目的
- ・「通院」は2人/8人(25.0%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- ・「買い物」は2人/8人(25.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」2人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」に対する不満足度が、4人/22人が不満を持っています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は3人/22人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/9人「時間が合わない」1人/9人となっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、8人/22人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は5人/23人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で12人/23人です。

多治比地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・11人/54人(20.4%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「ほぼ毎日利用者」が、2人/19人、「週に1回利用者」が3人/19人です。
- 利用目的
- ・「通院」がもっとも多く、8人/21人(38.1%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」1人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は9人/21人(42.9%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」2人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」に対する不満足度が高く、15人/54人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は6人/54人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」2人/29人「時間が合わない」1人/29人「目的地が違う」2人/29人となっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、25人/58人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は22人/56人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で30人/56人です。

西浦地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・該当する回答者はいません。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が1人/7人です。
- 利用目的
- ・「そのほか」回答が1人/2人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運賃」以外の4項目はすべて3割以上の不満足度と高くなっており、なかでも「バス停の場所」への不満を持つ人が6人/12人と特に目立っています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望回答者はいません。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」2人/20人「時間が合わない」4人/20人「目的地が違う」1人/20人となっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、8人/13人となっています。
- 吉田市街地中心部の移動に不便を感じる人は3人/13人。
- 吉田市街地中心部の移動にあるといいと思う交通手段
- ・小型循環バスが最多で5人/13人です。

アンケート調査結果からみる地区別ポイント  
八千代町 6 地区

土師地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・7人/18人(38.9%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用」が2人/18人です。
- 利用目的  
・「通院」がもっとも多く、5人/9人(55.6%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」2人、「市外」3人です。
- ・「買い物」は2人/9人(22.2%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」2人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が6人/18人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は6人/18人となっています。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、6人/19人となっています。
- 通院・買い物の主な行く先は、「吉田町」が7人/19人で最多。
- 主な交通利用手段(自家用車回答以外)では、「どちらでもない」が19人/69人で最多。
- 今後充実を望む運行先は、「吉田町」が5人/19人で最多。

佐々井地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・11人/54人(20.4%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用」が11人/54人です。
- 利用目的  
・「通院」が25人/56人(44.6%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」9人、「市外」9人です。
- ・「買い物」は20人/56人(35.7%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」6人、「市外」7人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」が12人/54人でもっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は14人/54人です。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、23人/56人となっています。
- 通院・買い物の主な行く先は、「吉田町」が9人/55人で最多。
- 主な交通利用手段(自家用車回答以外)では、「乗合バス」が8人/55人で最多。
- 今後充実を望む運行先は、「広島市・可部町」が15人/55人で最多。

勝田地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・6人/28人(21.47%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が4人/28人です。
- 利用目的  
・「通院」は12人/27人(44.4%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」2人、「市外」3人です。
- ・「買い物」は10人/27人(37.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」4人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」に対する不満足度が6人/28人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望
- ・利用希望者は3人/28人となっています。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/17人、「時間があわない」1人/17人、「目的地が違う」2人/17人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、10人/30人となっています。
- 通院・買い物の主な行く先は、「吉田町」が10人/28人で最多。
- 主な交通利用手段(自家用車回答以外)では、「乗合バス」が7人/28人で最多。
- 今後充実を望む運行先は、「吉田町」が10人/28人で最多。

下根地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・12人/59人(22.2%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」1人/59人、「週に1回利用者」が7人/59人です。
- 利用目的  
・「通院」は、22人/45人(48.9%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」7人、「市外」13人です。
- ・「買い物」は11人/45人(24.4%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」3人、「市外」8人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が8人/59人でもっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は9人/59人となっています。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、36人/65人となっています。
- 通院・買い物の主な行く先は、「広島市・可部町」が21人/60人で最多。
- 主な交通利用手段(自家用車回答以外)では、「乗合バス」が9人/60人で最多。
- 今後充実を望む運行先は、「広島市・可部町」が24人/60人で最多。

上根地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・10人/54人(22.2%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」2人/45人、「週に1回利用者」が5人/45人です。
- 利用目的  
・「通院」は、12人/35人(34.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」4人、「市外」4人です。  
・「買い物」は13人/35人(37.1%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」3人、「市外」4人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が14人/45人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は7人/45人です。  
・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、29人/49人となっています。  
通院・買い物の主な行く先は、「広島市・可部町」が17人/46人で最多。  
主な交通利用手段(自家用車回答以外)では、「乗合バス」が7人/46人で最多。  
今後充実を望む運行先は、「広島市・可部町」が22人/46人で最多。

向山地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・3人/8人(37.5%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が2人/8人です。
- 利用目的  
・「通院」は、5人/8人(62.5%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」1人、「市外」2人です。  
・「買い物」は2人/8人(25.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」に対する不満足が1人/8人となっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/14人です。  
・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、2人/8人となっています。  
通院・買い物の主な行く先は、「広島市・可部町」が3人/9人で最多。  
主な交通利用手段(自家用車回答以外)では、「乗合バス」が2人/9人で最多。  
今後充実を望む運行先は、「八千代町内」が5人/9人で最多。

美土里町 5地区

横田地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・11人/53人(20.8%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が6人/53人です。
- 利用目的
- ・「通院」がもっとも多く、16人/31人(51.6%)となっています。そのうち9人/16人は「町内以外の市内病院に通院しています。」「市外」への通院は3人です。
- ・「買い物」は10人/31人(32.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」3人、市外2人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」への不満足度が、18人/53人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）
- ・利用希望者は6人/53人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」2人/30人、「時間が合わない」4人/30人、「目的地が違う」2人/30人となっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、28人/56人となっています。
- バスルートの改善方向への意向
- ・「直通バス希望」18人/53人、「きめ細かい集落巡回を希望」15人/53人とほぼ同数となっています。

北地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・15人/65人(23.1%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が7人/65人。
- 利用目的
- ・「通院」がもっとも多く、21人/32人(65.6%)となっています。うち「町内」3人、「町内以外の市内」10人、「市外」5人です。
- ・「買い物」は9人/32人(28.1%)となっています。うち「町内」1人、「町内以外の市内」3人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行ダイヤ」16人/65人、「運行ルート」13/65人、「運行便数」18人/65人についての不満足度が高くなっています。
- 予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）
- ・利用希望者は24人/65人と3割強が利用を希望しています。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、46人/78人となっています。
- バスルートの改善方向への意向
- ・「直通バス希望」27/66人、「きめ細かい集落巡回を希望」17人/66人と「直通バス希望者」が上回っています。

本郷地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・12人/52人(23.1%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が5人/52人です。
- 利用目的
- ・「通院」がもっとも多く、11人/21人(52.4%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」3人、「市外」1人です。
- ・「買い物」は6人/21人(28.6%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」への不満足度が13人/52人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望
- ・利用希望者は9人/52人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/28人「時間が合わない」1人/28人「目的地が違う」2人/28人となっています。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、29人/61人となっています。
- バスルートの改善方向への意向
- ・「直通バス希望」21人/52人、「きめ細かい集落巡回を希望」14人/52人と若干「直通バス希望者」が上回っています。

桑田地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・2人/20人(10.0%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」は0人/。「ほとんど利用したことがない」が9人/20人で非利用者割合の高い地域です。
- 利用目的
- ・「通院」がもっとも多く、3人/6人となっています。「町内」1人で2人は無回答です。
- ・「買い物」は1人/6人(16.7%)となっています。内訳は無回答です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」に対する不満足度が高く、7人/20人が不満を持っています。
- 予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）
- ・利用希望者は6人/20人と約3割が利用を希望しています。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、17人/25人となっています。
- バスルートの改善方向への意向
- ・「直通バス希望」8人/20人、「きめ細かい集落巡回を希望」5人/20人となっています。

生田地区のポイント

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人

- ・13人/45人(28.9%)が該当します。

路線バスの利用頻度

- ・「ほぼ毎日利用者」が、1人/45人、「週に1回利用者」が3人/45人です。

利用目的

- ・「通院」がもっとも多く、17人/27人(63.0%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」6人、「市外」3人です。
- ・「買い物」は8人/27人(29.6%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」3人、「市外」2人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴

- ・「運行便数」への不満足度が、18人/53人となっています。
- ・予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は16人/45人で約3割強の人が利用を希望しています。
- ・利用しない理由回答はありません。

自主バス運行への参加希望

- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、29人/51人となっています。

バスルートの改善方向への意向

- ・「直通バス希望」22/47人、「きめ細かい集落巡回を希望」14人/47人と「直通バス希望者」が上回っています。

## アンケート調査結果からみる地区別ポイント

### 高宮町 9 地区

#### 川根地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・11人/42人(26.2%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」がもっとも多く、9人/16人(56.3%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」2人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は5人/16人(31.3%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」1人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」12人/42人、「運行ルート」11人/42人、「運行便数」10人/42人、「バス停の場所」9人/42人と4項目の不満足度がほぼ同水準です。
- 予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）  
・利用希望者は15人/42人となっています。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、18人/45人となっています。
- 三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が7人/42人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「乗り継ぎ悪く不便」が16人/42人で最多。

#### 志都府地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・3人/8人(37.5%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。
- 利用目的  
・「通院」がもっとも多く、2人/2人(100.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」2人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」2人/8人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）  
・利用希望者は1人/8人です。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、4人/8人となっています。
- 三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「予約乗合いタクシー+乗合いバス+高速バスの乗継ぎ」が1人/10人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「どちらでもない」が3人/10人で最多。

#### 下佐地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・5人/28人(17.9%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が3人/28人と利用頻度は低い状況です。
- 利用目的  
・「通院」は5人/9人(55.6%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」2人、「市外」0人です。
- ・「買い物」は2人/9人(22.2%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」1人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」に対する不満足度が8人/28人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望  
・利用希望者は9人/28人となっています。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、19人/32人となっています。
- 三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が5人/29人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「乗り継ぎ悪く不便」が13人/29人で最多。

#### 上佐地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・2人/27人(7.4%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が2人/27人と利用頻度は低い状況です。
- 利用目的  
・「通院」は、4人/7人(57.1%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」1人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は2人/7人(28.6%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」1人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度がいずれも5人/27人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望（利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。）  
・利用希望者は4人/27人となっています。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、15人/29人となっています。
- 三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」と「高速バス」のいずれも1人/29人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「どちらでもない」が8人/29人で最多。



高宮町 9 地区

船木地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・2人/52人(11.5%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」が1人/52人、「週に1回利用者」が4人/52人です。
- 利用目的  
・「通院」は、18人/31人(58.1%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」7人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は12人/31人(38.7%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」2人、「市外」3人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が17人/52人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は8人/52人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「目的地が違う」1人/18人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、34人/58人となっています。  
三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が4人/54人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「乗り継ぎ悪く不便」「どちらでもない」がともに13人/54人で最多。

原田地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・7/57人(12.3%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」が1人/57人、「週に1回利用」が2人/57人と利用頻度は低くなっています。
- 利用目的  
・「通院」は、11人/18人(61.1%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」2人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は5人/18人(27.8%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」に対する不満足度が11人/57人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は12人/57人です。
- ・利用しない理由のなかでは、「時間が合わない」1人/31人「目的地が違う」1人/31人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、37人/64人となっています。  
三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「高速バス」が5人/59人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「どちらでもない」が16人/21人で最多。

房後地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・2人/20人(10.0%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が2人/20人です。
- 利用目的  
・「通院」は、7人/13人(53.8%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」3人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は4人/13人(30.8%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」3人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」「運行ダイヤ」「運行便数」に対する不満足がいずれも4人/20人となっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は2人/20人です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、9人/21人となっています。  
三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「高速バス」が10人/21人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「どちらでもない」が6人/21人で最多。

来女木地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・7/36人(19.4%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が4人/36人です。
- 利用目的  
・「通院」は、14人/22人(63.6%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」6人、「市外」3人です。
- ・「買い物」は7人/22人(31.8%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」3人、「市外」2人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」に対する不満足度が16人/36人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/36人です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、22人/40人となっています。  
三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「高速バス」「予約乗合いタクシー+乗合いバス+高速バスの併用」がともに1人/36人で最多。
- 乗合バス+高速バス、乗合バス+JR線の乗り継ぎの利便性意識  
・「乗り継ぎ悪く不便」が8人/36人で最多。

羽佐竹地区のポイント

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人

・5人/32人(15.6%)が該当します。

路線バスの利用頻度

・「ほぼ毎日利用」、「週に1回利用」ともに該当する回答者はいません。

利用目的

・「通院」は、5人/9人(55.6%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」2人、「市外」1人です。

・「買い物」は4人/9人(44.4%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」1人、「市外」1人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴

・「運行便数」への不満足度が7人/32人と最も高くなっています。

予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)

・利用希望者は2人/32人です。

・利用しない理由回答はありません。

自主バス運行への参加希望

・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、22人/38人となっています。

三次市中心部に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「予約乗合いタクシー + 乗合いバス + 高速バスの併用」が2人/32人で最多。

乗合バス + 高速バス、乗合バス + JR線の乗り継ぎの利便性意識

・「乗り継ぎ悪く不便」が7人/32人で最多。

アンケート調査結果からみる地区別ポイント

甲田町 8 地区

高田原地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・15人/66人(22.7%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」が1人/66人です。
- 利用目的  
・「通院」がもっとも多く、14人/24人(58.3%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」2人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は8人/24人(33.3%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」1人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が15人/66人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は9人/66人となっています。
- ・利用しない理由のなかでは、「曜日があわない」1人/13人、「目的地が違う」1人/13人となっています。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、34人/67人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が4人/69人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識  
・「どちらでもない」が19人/69人で最多。

下小原地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・9人/59人(15.3%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用」が4人/59人です。
- 利用目的  
・「通院」が18人/34人(52.9%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」2人、「市外」0人です。
- ・「買い物」は11人/34人(32.4%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」1人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」が19人/59人でもっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は17人/59人です。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、30人/63人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が6人/59人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識  
・「乗り継ぎはおおむねよく便利」が18人/59人で最多。

上小原地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・8人/51人(15.7%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が4人/51人です。
- 利用目的  
・「通院」は16人/30人(53.3%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」2人、「市外」0人です。
- ・「買い物」は11人/30人(36.7%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」1人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」に対する不満足度が21人/51人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望
- ・利用希望者は12人/51人となっています。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、39人/59人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が5人/55人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識  
・「乗継が悪く不便」が19人/55人で最多。

上甲立地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・9人/38人(23.7%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」1人/38人、「週に1回利用者」が4人/38人です。
- 利用目的  
・「通院」は、14人/28人(50.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」1人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は11人/28人(39.3%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」1人、「市外」0人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が15人/38人でもっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は9人/38人となっています。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、19人/41人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「乗合バス」が5人/33人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識  
・「乗継が悪く不便」が11人/38人で最多。

甲田町 8 地区

下甲立地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・8人/38人(21.1%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が2人/38人です。
- 利用目的
- ・「通院」は、8人/15人(53.3%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」7人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は5人/15人(33.3%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」2人、「市外」3人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」への不満足度が15人/38人ともっとも高くなっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は11人/38人です。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、27人/42人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が5人/38人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識
- ・「乗継が悪く不便」「どちらでもない」がともに9人/38人で最多。

糠地地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・該当する回答者はいません。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用」が2人/11人と利用頻度は低くなっています。
- 利用目的
- ・「通院」は、4人/8人(50.0%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」2人、「市外」4人です。
- ・「買い物」は2人/8人(25.0%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」に対する不満足度が4人/11人ともっとも高くなっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は2人/11人です。
- ・利用しない理由の回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、6人/12人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「乗合バス」が1人/11人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識
- ・「乗継が悪く不便」が3人/11人で最多。

浅塚地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・2人/14人(14.3%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「週に1回利用者」が1人/14人です。
- 利用目的
- ・「通院」は、6人/9人(66.7%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」3人、「市外」2人です。
- ・「買い物」は2人/9人(22.2%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」3人、「市外」1人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」に対する不満足度が4人/14人となっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は5人/14人です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、6人/15人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が3人/14人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識
- ・「乗り継ぎはおおむねよく便利」が5人/14人で最多。

深瀬地区のポイント

- 自動車免許を保有せず、家族の保有もない人
- ・6人/19人(31.6%)が該当します。
- 路線バスの利用頻度
- ・「ほぼ毎日利用」「週に1回利用者」に該当する回答者はいません。
- 利用目的
- ・「通院」は、8人/15人(53.3%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」6人、「市外」3人です。
- ・「買い物」は6人/15人(40.0%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」3人、「市外」2人です。
- 路線バスに対する項目別不満足度での特徴
- ・「運行便数」に対する不満足度が6人/19人ともっとも高くなっています。
- 予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)
- ・利用希望者は6人/19人です。
- ・利用しない理由回答はありません。
- 自主バス運行への参加希望
- ・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、11人/20人となっています。
- 市外に出かける際に利用する自家用車以外の主な交通手段は、「JR線」が1人/19人で最多。
- 公共交通利用で市外に出かける際の利便性意識
- ・「乗継が悪く不便」が8人/19人で最多。

## アンケート調査結果からみる地区別ポイント

### 向原町 5 地区

#### 坂地区のポイント

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・25人/78人(32.1%)が該当します。

路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」2人/78人、「週に1回利用」が6人/78人です。

利用目的  
・「通院」がもっとも多く、25人/47人(53.2%)となっています。そのうち「町内」5人、「町内以外の市内」9人、「市外」5人です。  
・「買い物」は16人/47人(34.0%)となっています。そのうち「町内」6人、「町内以外の市内」4人、「市外」2人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が25人/78人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は17人/78人となっています。  
・利用しない理由の回答はありません。

自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、41人/84人となっています。  
広島市内に出かける際の主な交通手段では、「JR線」が38人/82人で最多。「自家用車」33人を上回る。  
JR利用で広島市に出かける際の乗車駅までの交通手段では、「乗合バス」が7人/38人で「自家用車」以外では最多。  
乗合バスとJRの乗継ぎの利便性については、「乗継が悪く不便」が6人/7人で最多。

#### 長田地区のポイント

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・9人/52人(17.3%)が該当します。

路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用」が6人/52人です。

利用目的  
・「通院」が17人/31人(54.8%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」4人、「市外」5人です。  
・「買い物」は8人/31人(25.8%)となっています。そのうち「町内」4人、「町内以外の市内」1人、「市外」1人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」が14人/52人でもっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は17人/52人です。  
・利用しない理由回答はありません。

自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、32人/57人となっています。  
広島市内に出かける際の主な交通手段では、「JR線」が19人/82人で「自家用車」以外では最多。  
JR利用で広島市に出かける際の乗車駅までの交通手段では、「乗合バス」が5人/19人で「自家用車」以外では最多。  
乗合バスとJRの乗継ぎの利便性については、「乗継が悪く不便」が3人/6人で最多。

#### 戸島地区のポイント

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・8人/62人(12.9%)が該当します。

路線バスの利用頻度  
・「週に1回利用者」が2人/62人です。

利用目的  
・「通院」は10人/20人(50.0%)となっています。そのうち「町内」0人、「町内以外の市内」5人、「市外」1人です。  
・「買い物」は7人/20人(35.0%)となっています。そのうち「町内」1人、「町内以外の市内」2人、「市外」2人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行ダイヤ」「運行便数」に対する不満足度が、ともに8人/62人ともっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/62人となっています。  
・利用しない理由のなかでは、「方法がわからない」が4人/27人で最多です。

自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、33人/66人となっています。  
広島市内に出かける際の主な交通手段では、「JR線」が33人/63人で最多。「自家用車」24人を上回る。  
JR利用で広島市に出かける際の乗車駅までの交通手段では、「乗合バス」が2人/33人で「自家用車」以外では最多。  
乗合バスとJRの乗継ぎの利便性については、「乗継はおおむねよく便利」「乗継が悪く不便」が、ともに1人/3人で最多。

#### 有留地区のポイント

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人  
・6人/26人(23.1%)が該当します。

路線バスの利用頻度  
・「ほぼ毎日利用」2人/26人、「週に1回利用者」が3人/26人です。

利用目的  
・「通院」は、7人/13人(53.8%)となっています。そのうち「町内」3人、「町内以外の市内」0人、「市外」2人です。  
・「買い物」は4人/13人(30.8%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」0人、「市外」0人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴  
・「運行便数」への不満足度が11人/26人でもっとも高くなっています。  
予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)  
・利用希望者は5人/26人となっています。  
・利用しない理由のなかでは、「方法がわからない」が4人/14人で最多です。

自主バス運行への参加希望  
・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、16人/30人となっています。  
広島市内に出かける際の主な交通手段では、「JR線」が4人/26人で「自家用車」以外では最多。  
JR利用で広島市に出かける際の乗車駅までの交通手段では、「乗合バス」が1人/4人で「自家用車」以外では最多。  
乗合バスとJRの乗継ぎの利便性については、「乗継が悪く不便」が1人/1人で最多。

自動車免許を保有せず、家族の保有もない人

・7人/31人(22.6%)が該当します。

路線バスの利用頻度

・「ほぼ毎日利用」1人/31人、「週に1回利用者」が7人/31人です。

利用目的

・「通院」は、12人/23人(52.2%)となっています。そのうち「町内」2人、「町内以外の市内」4人、「市外」4人です。

・「買い物」は9人/23人(39.1%)となっています。そのうち「町内」4人、「町内以外の市内」0人、「市外」1人です。

路線バスに対する項目別不満足度での特徴

・「運行便数」への不満足度が13人/31人ともっとも高くなっています。

予約乗合タクシー利用希望(利用しない理由項目では「自家用車が運転できる」以外の項目を記載。)

・利用希望者は11人/31人です。

・利用しない理由の回答はありません。

自主バス運行への参加希望

・なんらかのかたちで参加意向を持つ人は、24人/38人となっています。

広島市内に出かける際の主な交通手段では、「JR線」が16人/31人で最多。「自家用車」12人を上回る。

JR利用で広島市内に出かける際の乗車駅までの交通手段では、「乗合バス」が8人/16人で「自家用車」以外では最多。

乗合バスとJRの乗継ぎの利便性については、「乗継が悪く不便」が4人/8人で最多。

## 安曇野市・東御市 公共交通システム 視察



安曇野市 デマンド号「あづみん」 15人乗り。  
おばあさんが大型スーパーから乗り込んだ。



安曇野市社会福祉協議会の中にある「あづみん受付センター」の様子。  
午後3時の時点で、オペレーターは4人。  
1人に一台のパソコンが置かれている。  
オペレーターは電話の対応しながら同時にパソコンで利用登録。



通常のステップの更に低いところにもう1段自動のステップが出る。ドアも自動で開閉。

あづみんの運転席の様子。

助手席に設置されたタッチパネル式のモニターに次便の予約の状況が受付センターから電子メールで届く。

運転手は乗車場所と下車場所の順番を最初に確認し、最初の目的地を目指して出発した。



あづみんの車内。

運転席を含め前列はほぼ利用されないなので、実際には客席は12人乗り。乗り口が広く、真ん中に通路があるので利用者は後部座席への移動も容易。出入り口には手すりを取り付けられている。





同じ便にたまたま知り合いが予約されていた。  
懐かしい思い出話に花が咲いていた。  
車内はとても温かい雰囲気が広がる。



親子連れの利用もあった。  
2歳くらいの子どもが一人で乗り込んでくるところなどを見ると、生活の一部として溶け込んでいることが伺えた。



安曇野市社会福祉協議会のあづみん受付センターの入り口には、  
各便への乗り継ぎ待合所が設けられていた。  
お茶が飲めるよう、無料の機械も設置されていた。(右)



あづみんの行き先第1位となっている安曇野市赤十字病院。  
病院内の公衆電話にはあづみんのポスターがはってある。



JRの駅と駅とを定期的に結ぶ路線もある。朝と夕方限定。  
一部地域には、学生を対象とした夕方限定の予約の乗り物ナイトラインも運行している。



東御市の田中駅前の様子。客を待つタクシーが並ぶ。  
これは安曇野市でも同じ状況だった。  
東御市のデマンド交通システム「とうみレッツ号」はこの駅が乗り継ぎのポイントとなる。



駅前にあるバス停。  
この東御市では朝夕は定期的に通勤・通学のバスが運行している。  
そして昼間は予約制の「とうみレッツ号」が運行する。



とうみレッツ号の運営主体は東御市商工会。商工会の2階に受付センターがある。  
午前中のオペレーターは3人。  
あづみんも、とうみレッツ号も運行ルートはこのオペレーターが決める。  
時間内運行が厳しそうな路線が出ると、3人で相談しつつ、  
運転手とも連携を取りながら予約を受け付けるかどうかの判断を行っている。



とうみレッツ号のオペレーターは、これまでの運行の経験から、  
必要な情報以外に、  
病院ならば診療科目など1つ2つの情報を聞き取るように心がけていると聞いた。  
暮らしの様子や体調の様子が利用の状況と関連してくるらしい。  
このことが、予約受付の時間や運行時間を短縮させ、  
ひいては、1人でも多く乗車させることにつながってくると話されていた。

また、ドライバーとの連携も大切にしておられた。  
両者の間に意識のずれがあるとどんなに良いシステムや取り組みでもうまくいかないそうだ。  
情報を共有し、  
お互いに課題が出れば話し合っってより良いサービスの提供していくことを目指されていた。



大型スーパーで買い物したおばあちゃんが、あづみんを降りて家路に向かう。  
買い物した荷物はダンボールの中。  
このおばあちゃんは、店の前からこの箱を引きずって車に乗り込み、  
また引きずって帰っていった。

このおばあちゃんの買い物を実現させているのが、デマンド交通導入の成果なのだろうと感じた。