

安芸太田町
地域公共交通計画

令和5年3月

目次

第1章 計画の策定について	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の区域	3
4 計画の期間	3
第2章 地域公共交通を取り巻く環境の変化	3
1 国の動向など	3
2 安芸太田町の現状.....	4
第3章 地域旅客運送サービスの現状	8
1 安芸太田町内の地域公共交通網	8
2 交通不便地域の状況	20
第4章 地域公共交通計画に係る課題の整理	21
1 前計画で位置付けられた事業の実施状況.....	21
2 目標の達成状況の評価	22
3 公共交通に関する課題	23
4 協働・共創に関する課題.....	28
5 生活 MaaS の推進、新技術の活用の課題	29
第5章 地域公共交通計画の体系(基本理念、計画目標)	30
1 基本理念及び計画目標	30
2 地域公共交通網の将来像(あるべき姿)及び公共交通の役割.....	31
3 計画の目標	34
第6章 目標を達成するための施策及び実施主体	35
1 目標及び目標を達成するための施策の体系、スケジュール	35
2 施策の概要	36
第7章 目標の評価指標及び進行管理	48
1 数値目標.....	48
2 目標の進行管理	50

第1章 計画の策定について

1 計画策定の目的

本町では、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）（以下、「活性化再生法」という。）」に沿い、平成29年3月に「安芸太田町地域公共交通網形成計画」（以下、「前計画」という。）を策定し、計画目標を達成するための施策を実施してきましたが、前計画は令和5年3月に計画期間が満了となります。

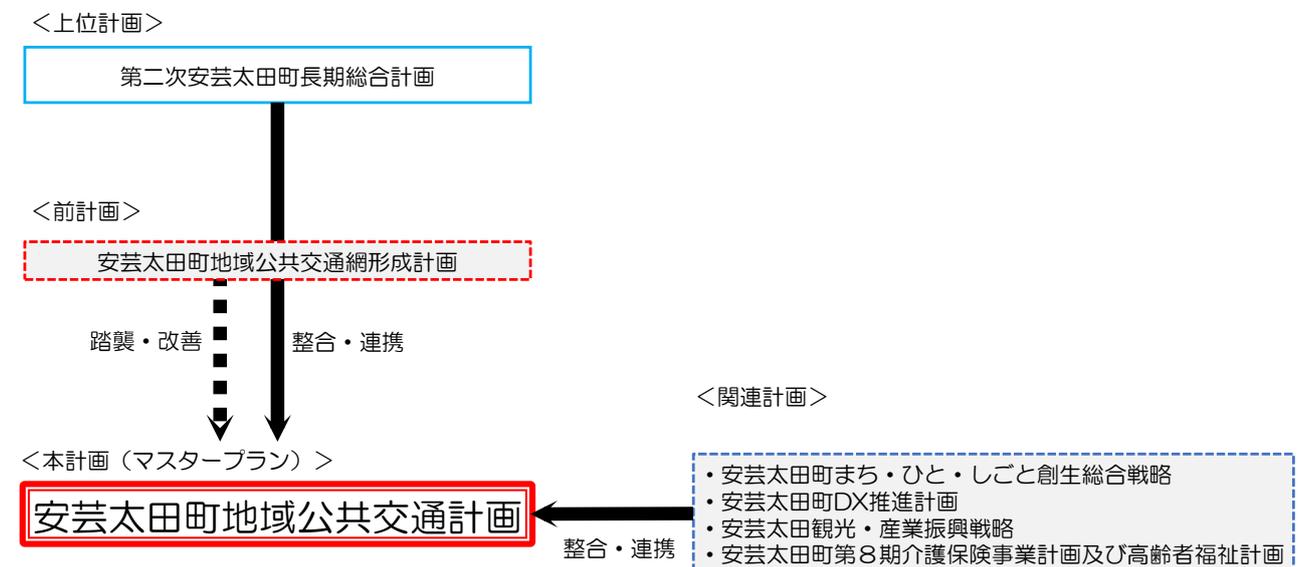
令和2年11月27日に活性化再生法等の一部を改正する法律が施行され、公共交通機関に加え、福祉輸送、スクールバス等地域の輸送資源を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」（法定計画）の策定が地方公共団体の努力義務とされました。

本計画では前計画期間の満了、活性化再生法の改正、本町を取り巻く社会状況の変化や前計画からの課題を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成、町民の移動手段の維持・確保のため、公共交通が果たすべき役割を明確にし、安芸太田町の地域公共交通の将来像とその実現に向けた事業について示します。

2 計画の位置付け

本計画は、総合計画等をはじめとした上位・関連計画と連携し、整合性を確保した、安芸太田町の公共交通政策のマスタープランとして位置付けます。

計画の位置付け



上位・関連計画における公共交通の役割及び公共交通に関連する施策・事業は以下に示すとおりです。

上位・関連計画の概要

項目	計画の名称等 「策定年月」	公共交通の役割等	公共交通に関する 施策・事業等
上位	第二次安芸太田町長期総合計画（後期基本計画）「令和2年3月」 安芸太田町まち・ひと・しごと創生総合戦略「令和2年3月改定」	生活利便性の高い交通体制の確保により、居住地域や年齢等に関わらず、標準的な日常生活を送ることができる	<ul style="list-style-type: none"> ・快適で利用しやすい公共交通環境をつくる 目標値 令和6年 公共交通の利用者数（町内）33,000人 公共交通の利用者数（町外）115,000人
関連	安芸太田町DX推進計画「令和4年5月」	DX推進の4つのリーディングプロジェクトの1つとして生活MaaSを導入し、交通事業者、利用者、受益者が連携するとともに、実情に応じたデジタル技術で情報利便性を向上させる	<ul style="list-style-type: none"> ・生活MaaS 定額タクシー利用者が乗車時および降車時にペアカードをかざすことで、乗降場所や時刻、メーター料金などの情報を集約・蓄積し、分析します。
	安芸太田町過疎地域自立促進計画「令和3年3月一部変更」	住民の生活利便性の維持・確保や観光客の来訪促進	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の公共交通機関を組み合わせた公共交通網の整備 ・観光客、町外者の幹線バス便利用促進
	安芸太田町観光・産業振興戦略「令和4年5月」	安全・安心・快適な魅力ある観光の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・2次交通の充実
	安芸太田町第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画「令和3年3月」	公共交通を利用できる方の輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・安芸太田町移送支援事業 身体機能の低下により公共交通機関による移動が困難な高齢者、寝たきりや重度身体障がい者、認知症、精神障がい者等を対象に、車いす専用車両により利用者の居宅と医療機関等との間を送迎する移送サービス

3 計画の区域

本計画の対象区域は、安芸太田町全域とします。

4 計画の期間

計画の期間は令和5年4月から令和10年3月までの5年間とします。

第2章 地域公共交通を取り巻く環境の変化

1 国の動向など

(1)アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会からの提言

国土交通省で住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する方策が検討されています。

提言の概要

資料：国土交通省ホームページ

提言の概要

1. はじめに

○ 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

○ 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

○ 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「**交通DX**」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「**交通GX**」、そして「**3つの共創**」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン**」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

(2)新技術を活用したサービスの提供

複数の公共交通やその他のサービスを組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うことができる MaaS (Mobility as a Service) や交通事故の減少、渋滞の緩和だけでなく、省人化による人的コストの削減や運転手不足問題の解決が期待される自動運転の取組、AI を活用した配車サービス等が全国各地で進められています。

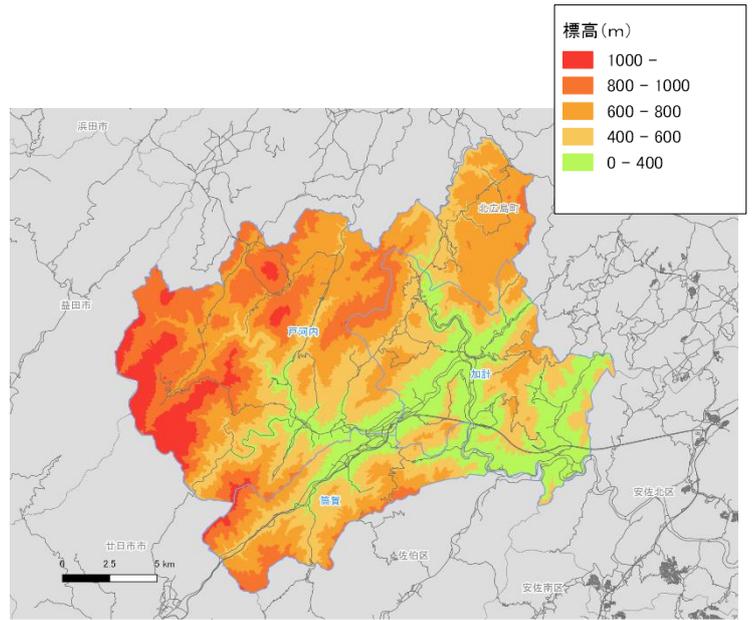
(3)広島県交通ビジョン

現在、広島県で、広島県全域の交通ビジョンが策定されています。

2 安芸太田町の現状

(1) 位置・地勢

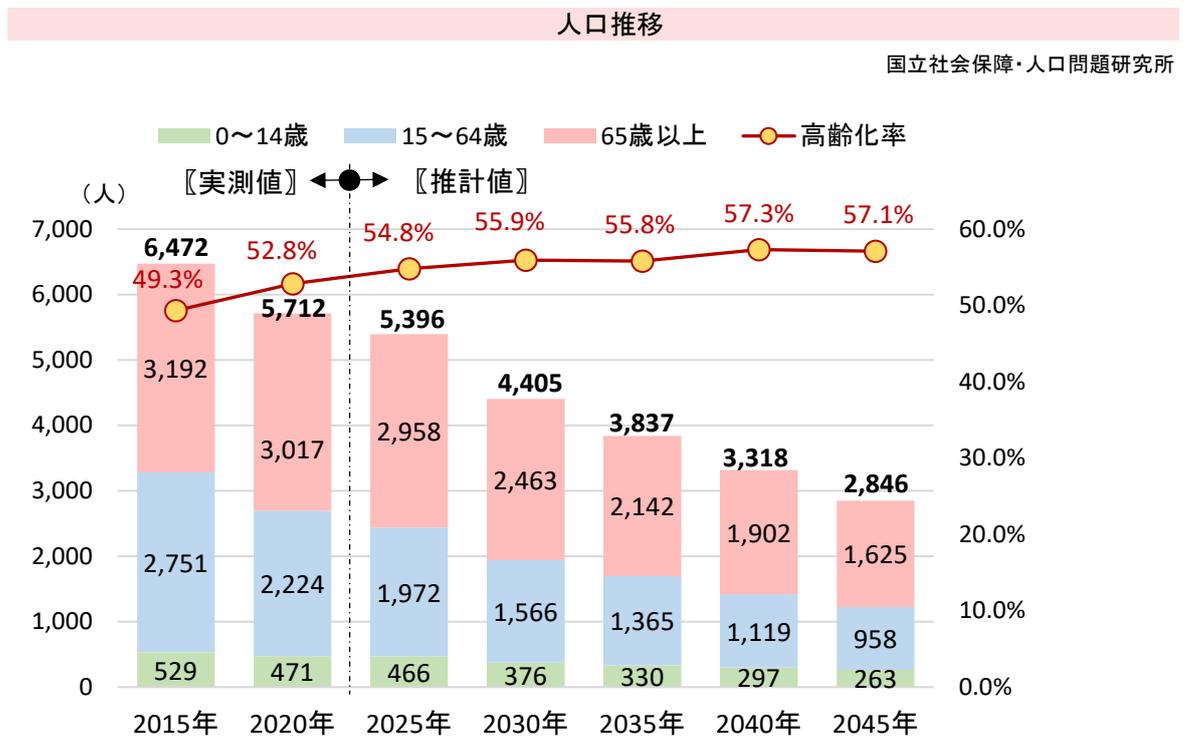
広島県の北西部の中山間部に位置しています。一部の地域では「豪雪地域」の指定を受けており、冬季には積雪 1m 以上となる集落もあります。



(2) 人口減少及び高齢化の状況

安芸太田町では少子高齢化が進展しており、2020年時点で町全体の人口は 5,712 人、高齢化率は 52.8% となっています。

人口は町の南部を中心に、幹線道路である国道 191 号、186 号及び 433 号沿線に多く集中している。それ以外は、町全体として幹線道路沿いに、小規模の集落が広範囲に点在しています。

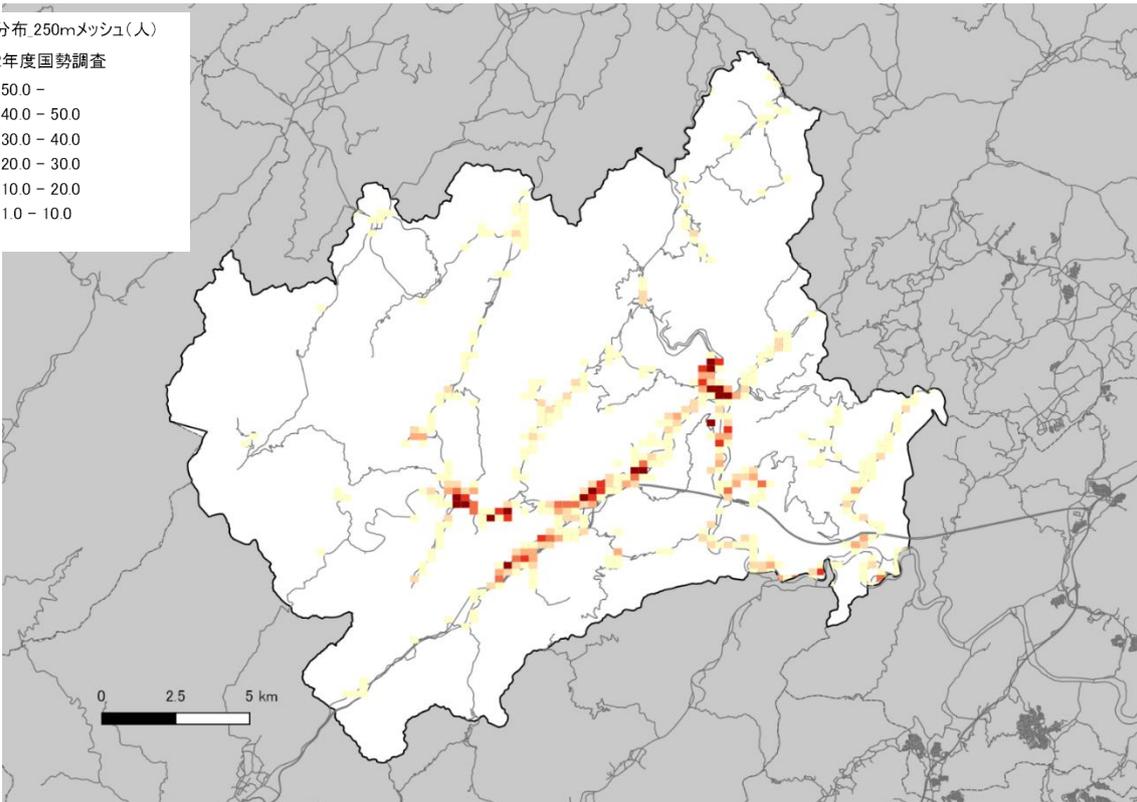
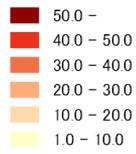


人口分布

令和2年国勢調査

人口分布 250mメッシュ(人)

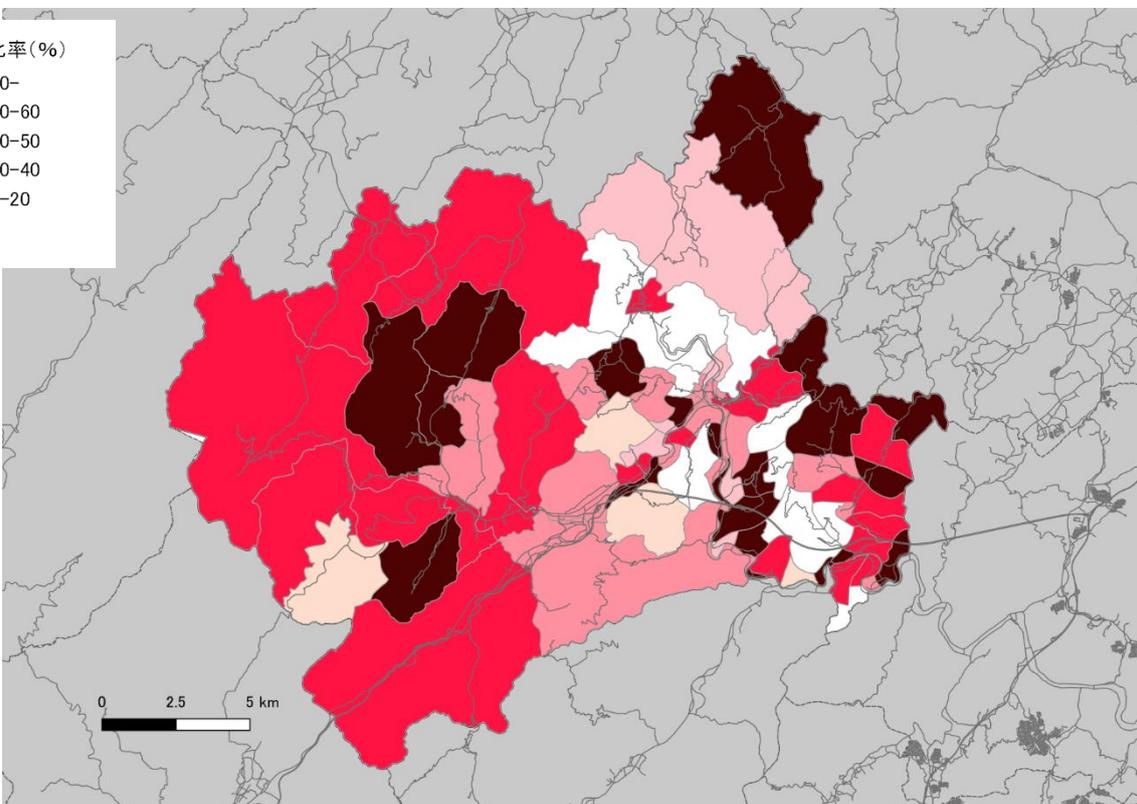
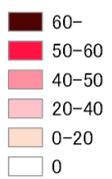
令和2年度国勢調査



地区別の高齢化率

令和2年国勢調査

高齢化率(%)

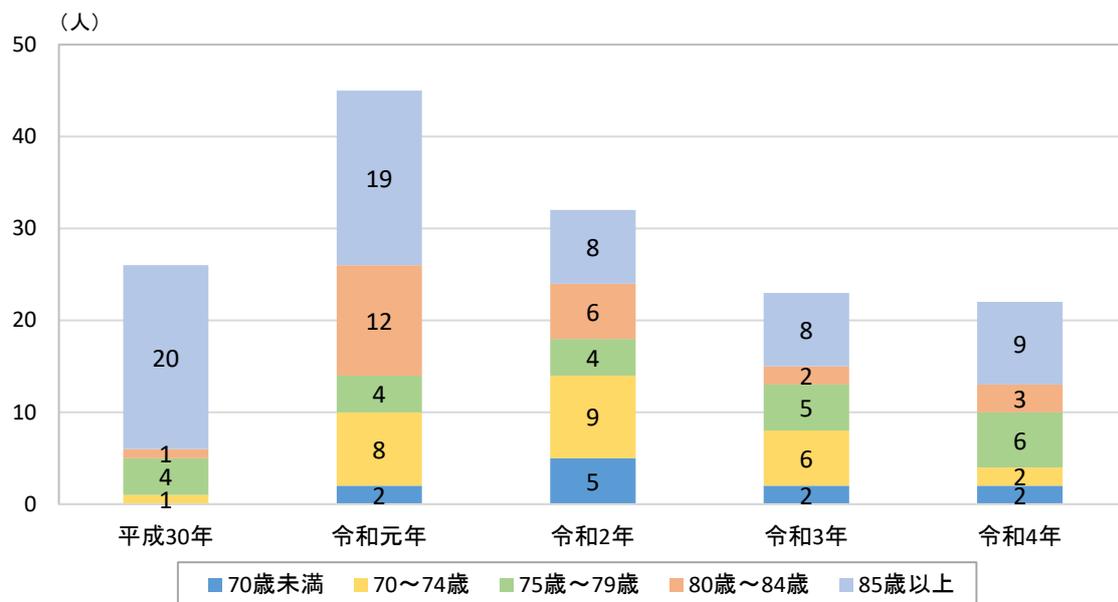


(3) 運転免許返納者数の推移

毎年、運転免許返納者がいます。定額タクシー導入後は、定額タクシーを利用することで町内どこでも移動ができるようになっており、導入前と比較して町民が運転免許を返納しやすい環境となっています。

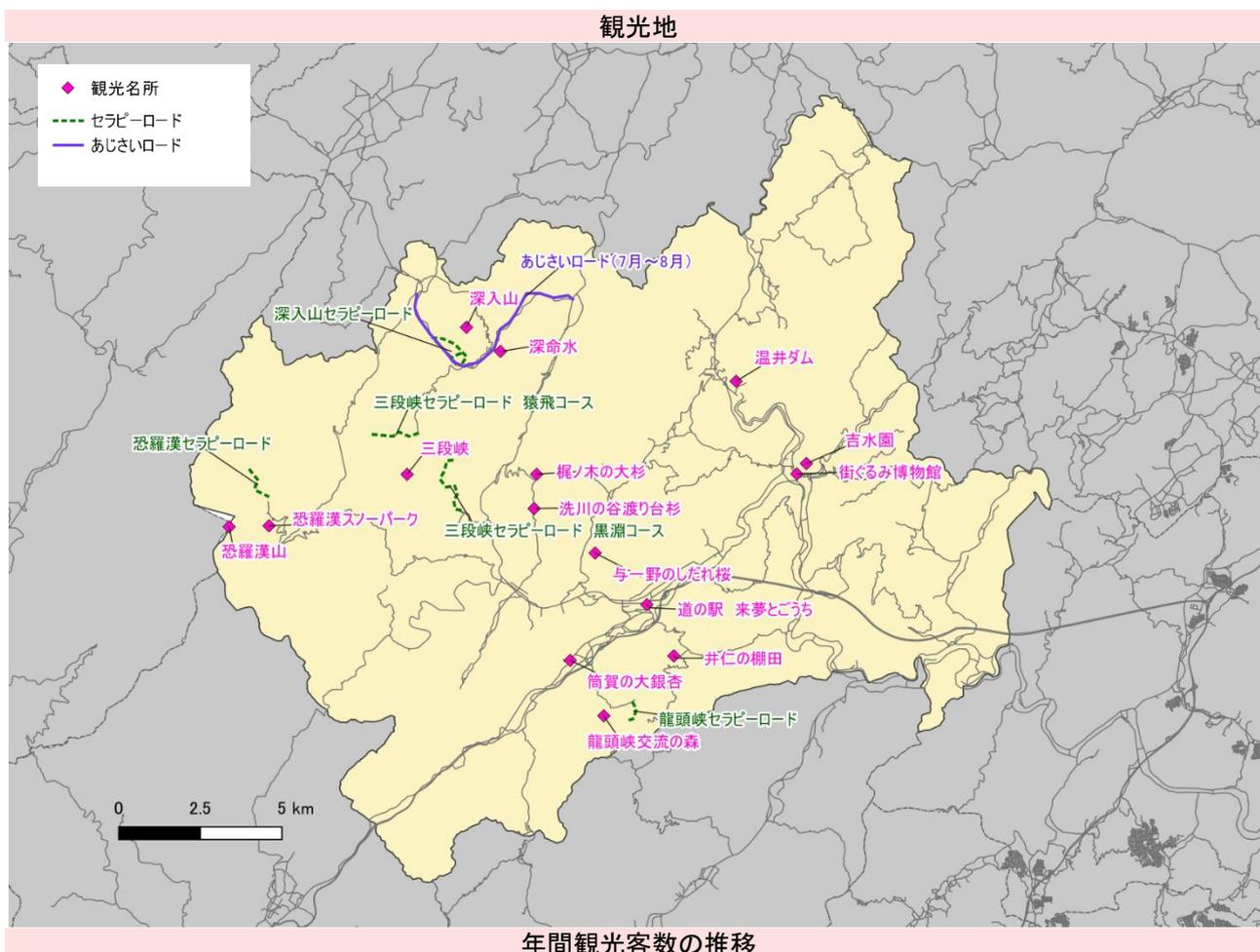
運転免許返納者数の推移

山県警察署提供



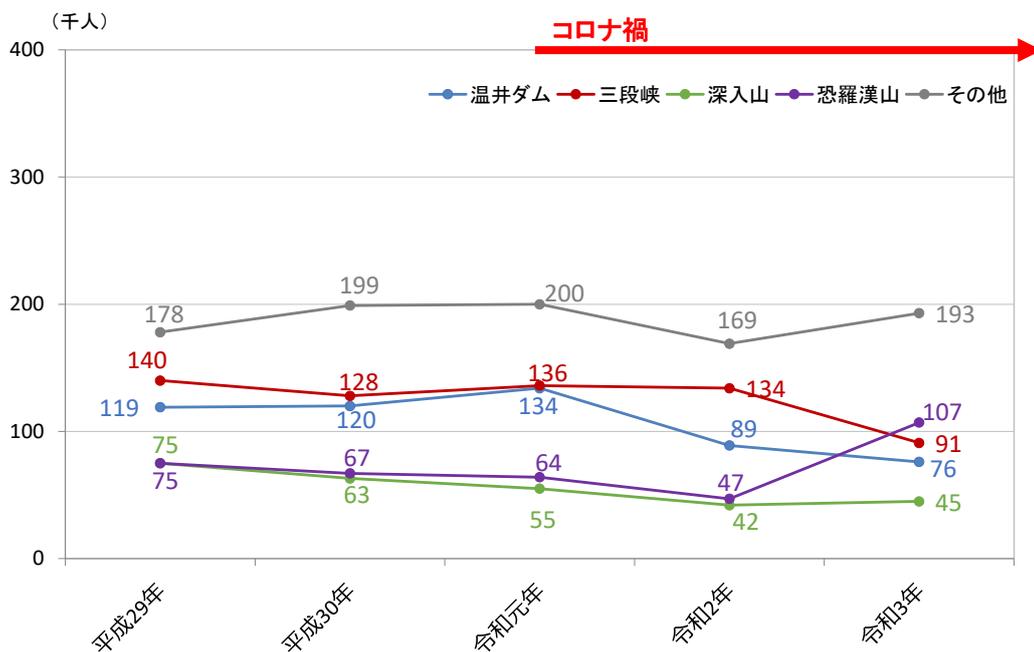
(4) 観光動向

国の特別名勝に指定されており、絶景スポットである「三段峡」があり、毎年多くの観光客が来訪されています。令和3年の大雨により一部の散策路が通行止めとなっており、来訪者数が一時的に減少しています。



年間観光客数の推移

広島県統計年鑑

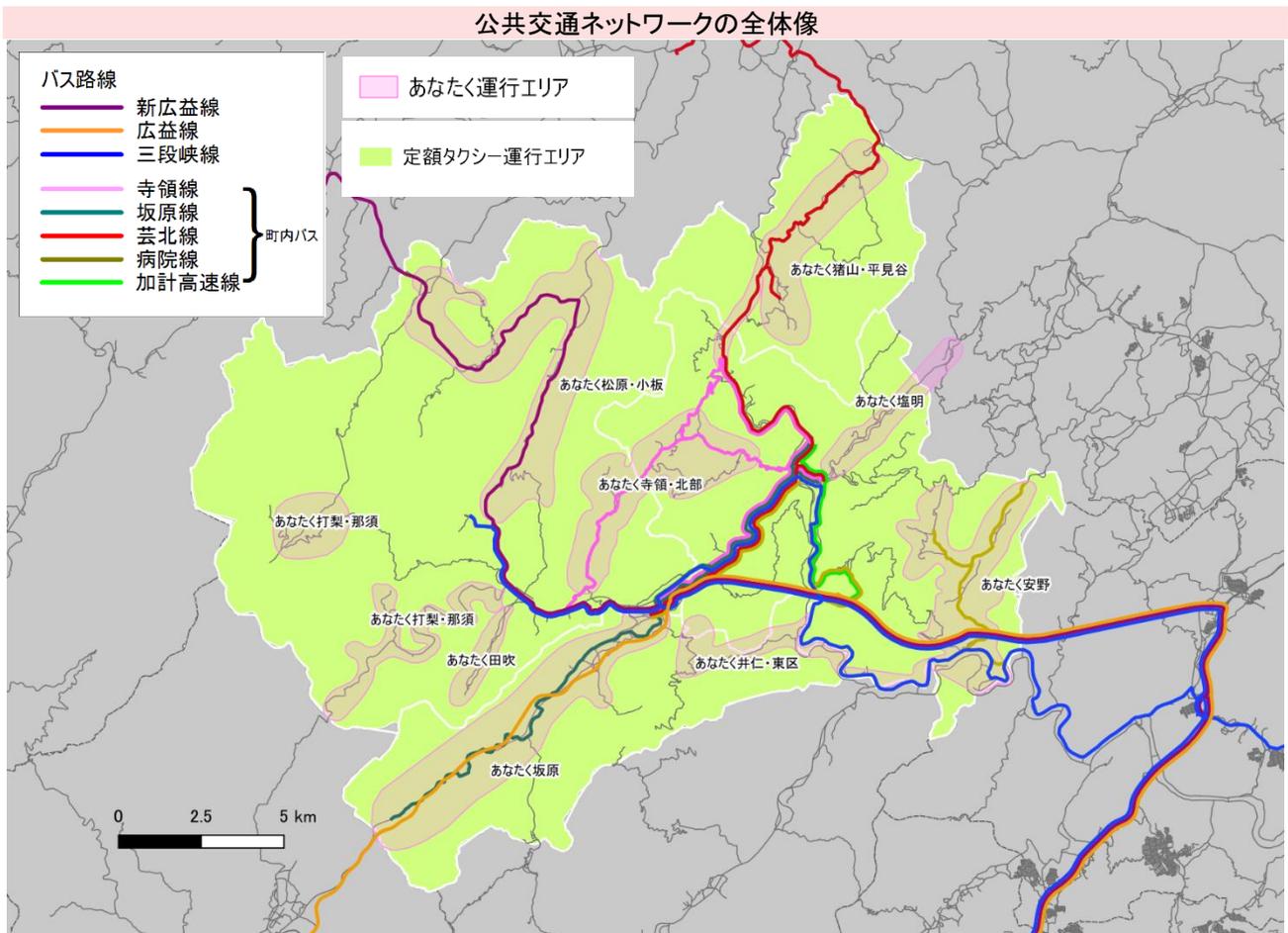


第3章 地域旅客運送サービスの現状

1 安芸太田町内の地域公共交通網

本町では、民間の路線バス 3 路線が運行しています。また、主に町内の移動を担う、町内バス 5 路線が運行しています。路線バスは、国道や中国自動車道といった幹線道路を運行しています。

これら幹線交通に接続する形で、デマンド型乗合タクシー「あなたく」が各地区を運行しており、町内全域の高齢者等の移動手段として機能しています。加えて、町内のどこでも移動できる定額タクシーが運行しています。



(1) 民間路線バス

広島電鉄株式会社、石見交通株式会社により、国道や中国自動車道といった幹線道路を經由する三段峡線及び新広益線・広益線を運行しています。

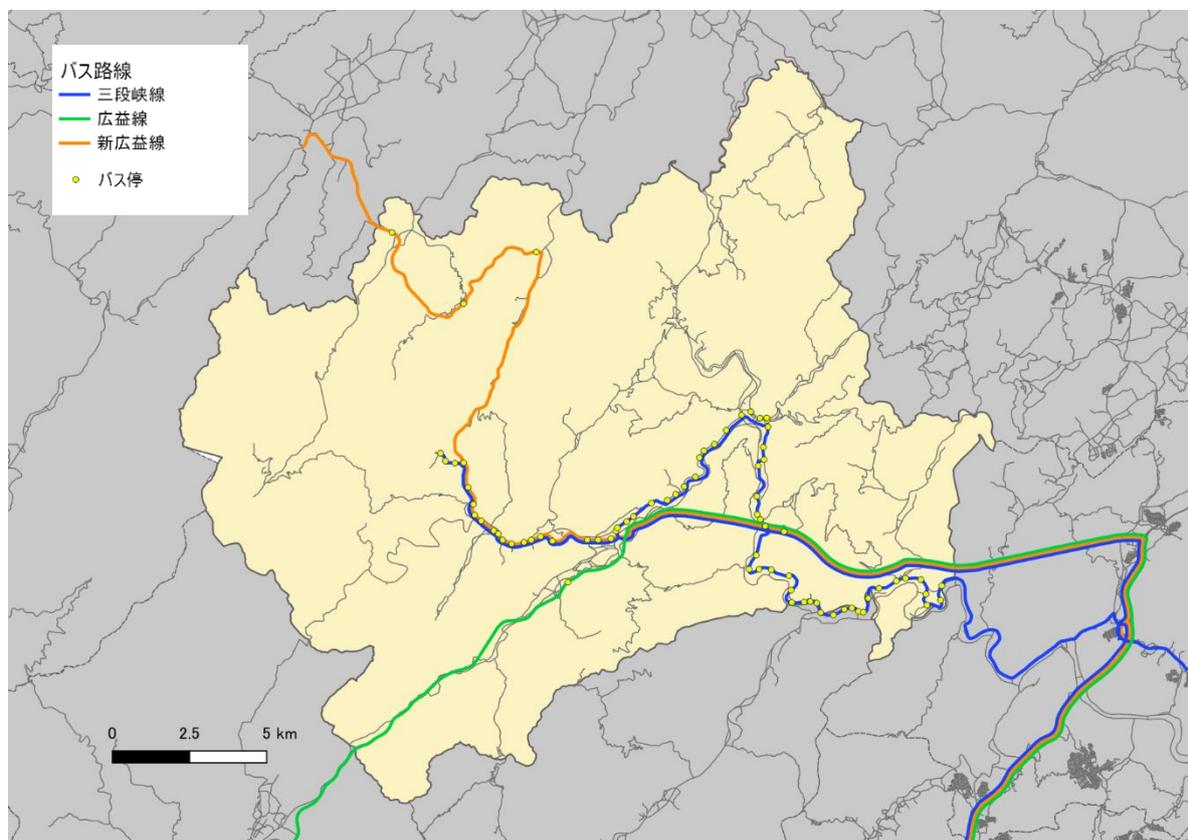
三段峡線（在来線）は国道を經由して広島市内の中心部まで運行しており、安芸太田町役場から広島バスセンターまでの所要時間は2時間超となっています。

新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、利用者数が減少しています。

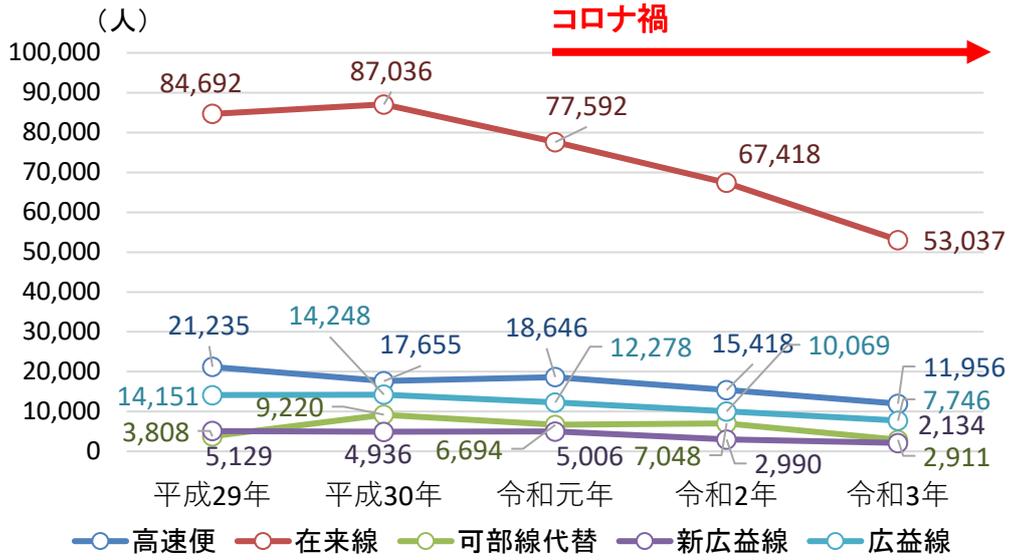
運行回数(令和4年10月1日時点)※平日の運行頻度

運行事業者	路線名	運行経路	平日運行便数 ※便=片道	運行時間
広島電鉄	三段峡線(高速便)	三段峡-加計BC-広島バスセンター	6便	6:20~20:36
	三段峡線(在来線)	三段峡-広島バスセンター	14便	5:45~20:43
	三段峡線(可部線代替)	三段峡-可部駅前	3便	11:20~21:52
石見交通	新広益線	益田駅前-広島駅新幹線口	4便	7:00~21:32
	広益線	石見交通本社-広島駅新幹線口	12便	5:52~20:53

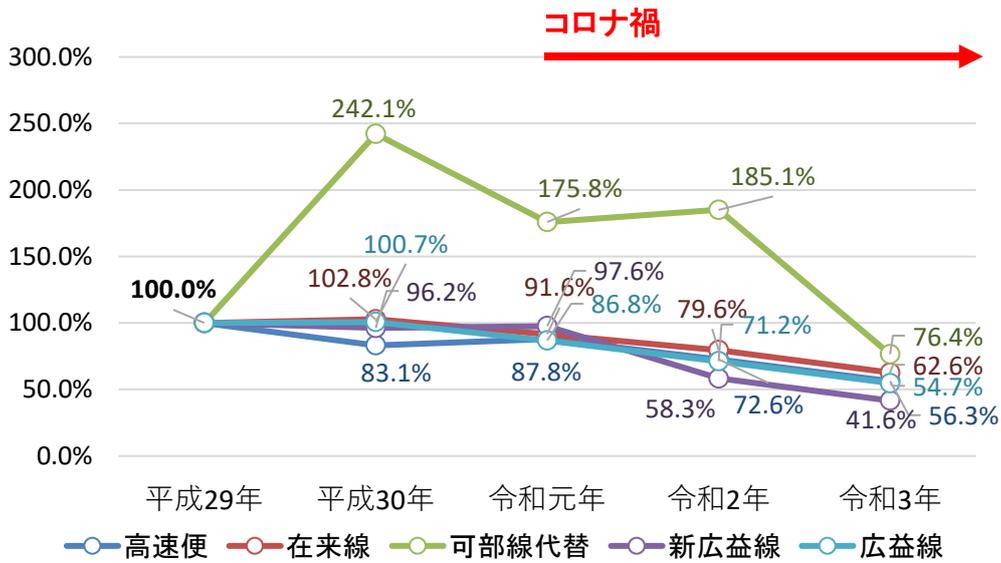
バス路線網



年間利用者数の推移



年間利用者数の増減率



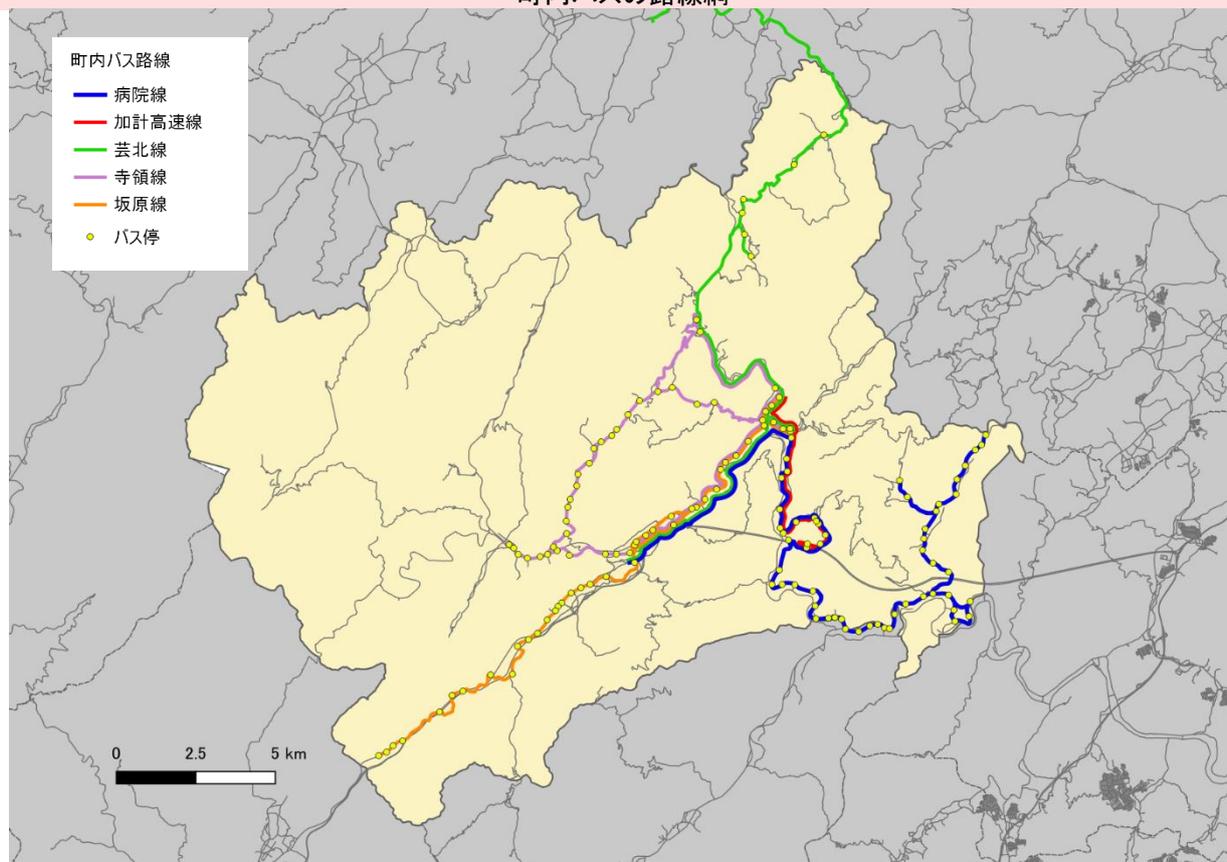
(2) 町内バス

町内バスは、加計交通株式会社、三段峡交通株式会社、有限会社総合企画により 5 路線運行しています。新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、利用者数が減少しています。財政支出は横ばいとなっており、令和 3 年度の 1 利用あたりの財政支出は全路線平均で 4,619 円となっています。

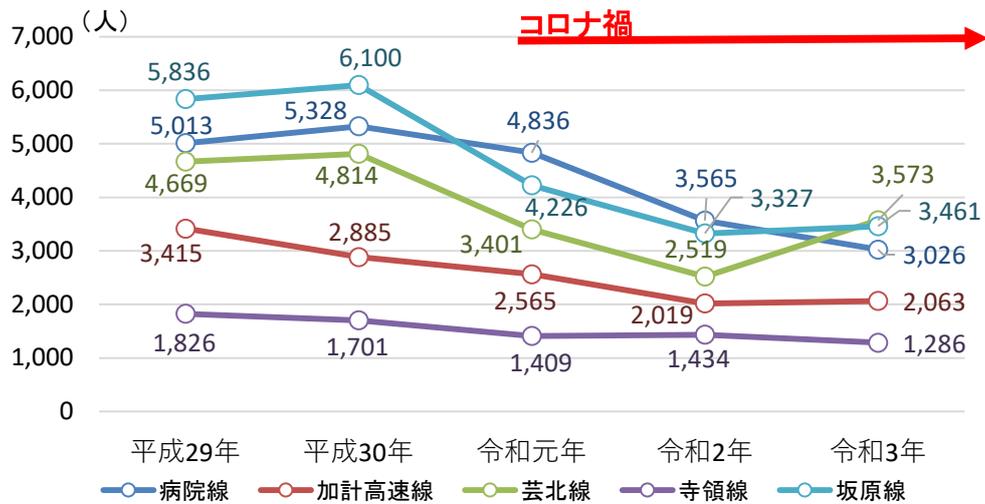
運行頻度(令和 4 年 10 月時点)※平日の運行頻度

運行事業者	路線名	運行経路	平日運行便数 ※便=片道	運行時間
加計交通	病院線(船場経由)	昌原-船場-戸河内IC	2便	7:15~12:48
	病院線	戸河内IC-昌原	1便	17:45~18:46
	加計高速線	川・森・文化交流センター-加計高速	6便	9:11~19:31
総合企画	芸北線	戸河内IC-上荒神原	5便	8:25~15:55
		戸河内IC-芸北支所	1便	16:40~17:48
三段峡交通	寺領線	安芸太田町役場-寺領-加計ショッピング	2便	7:36~16:49
		安芸太田町役場-安芸太田病院-加計ショッピング	2便	8:10~16:15
	寺領線(冬季ダイヤ) (12月中旬~3月中旬)	安芸太田町役場-温井-加計ショッピング	2便	7:22~17:03
		安芸太田町役場-安芸太田病院-加計ショッピング	2便	8:10~16:15
	坂原線(上殿経由)	坂原上の橋-加計ショッピング	3便	8:11~17:07
	坂原線(バイパス経由)	坂原上の橋-加計ショッピング	2便	7:33~18:54

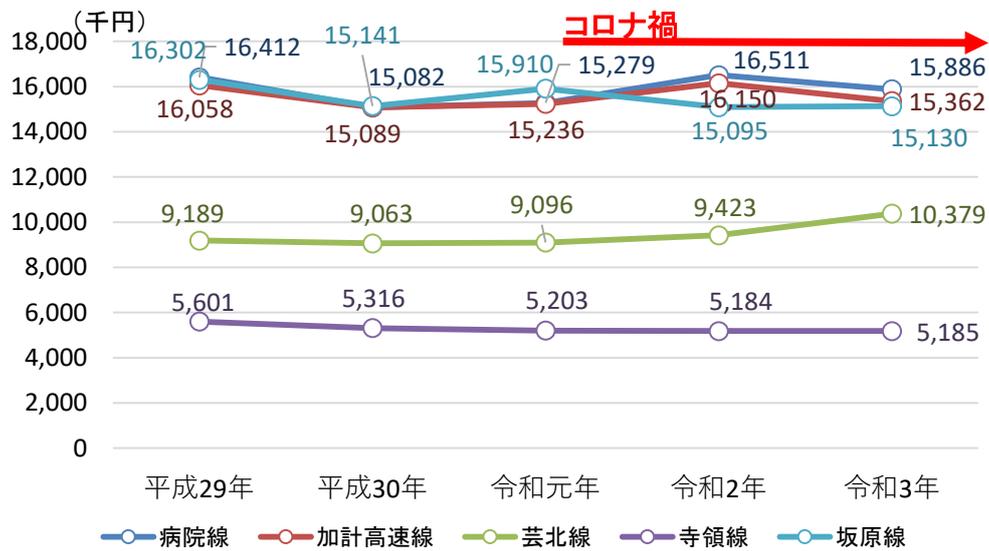
町内バスの路線網



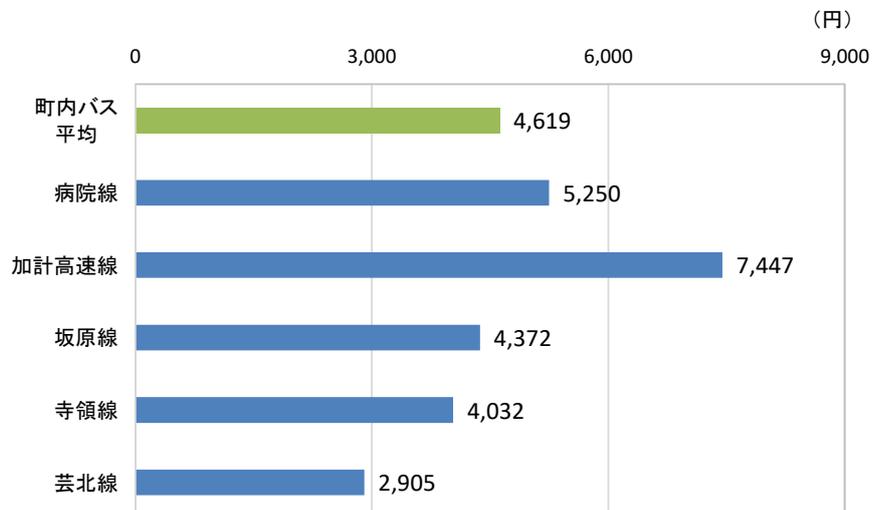
年間利用者数の推移



財政支出の推移



1利用あたりの財政支出(令和3年度)



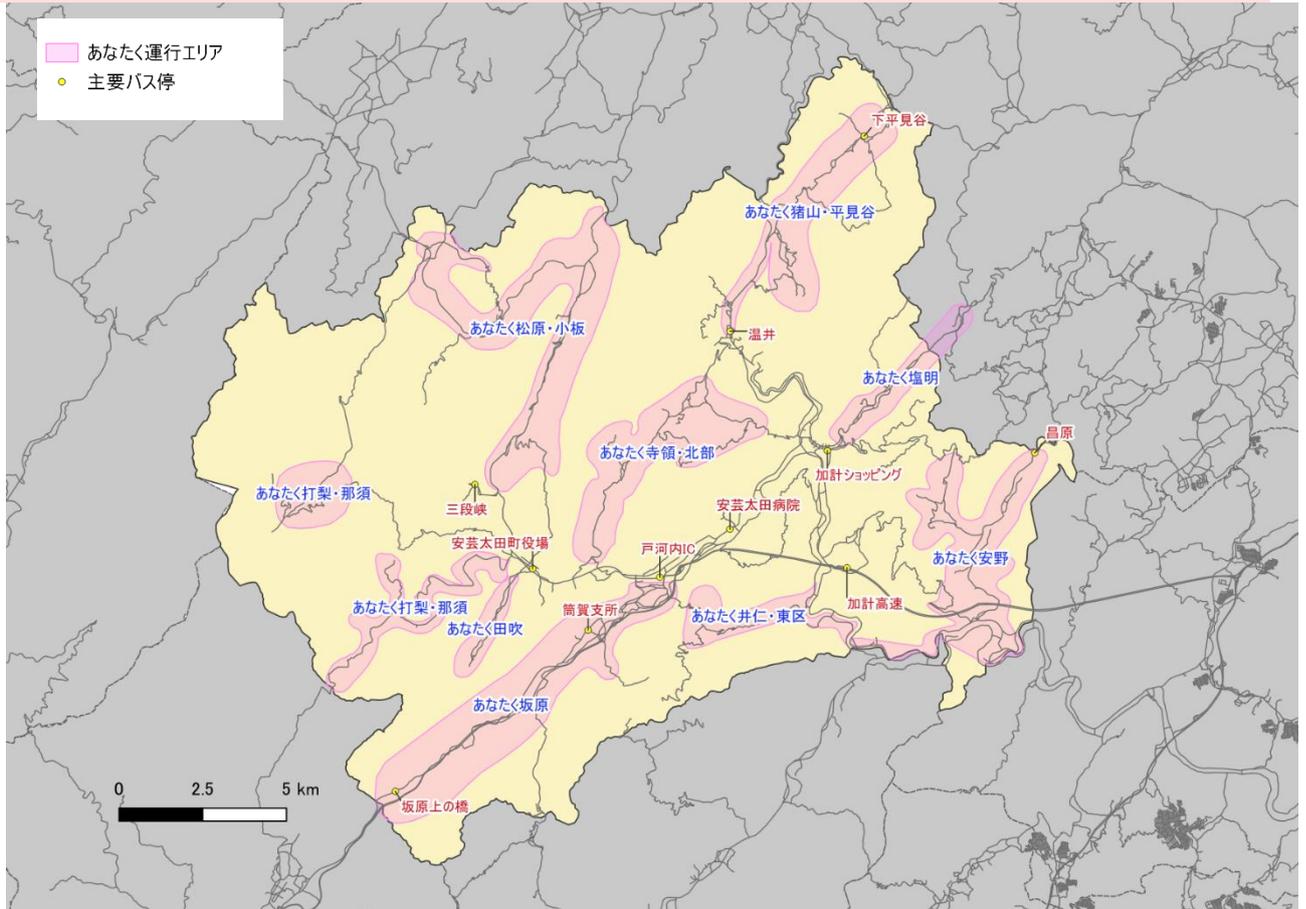
(3) あなたく

あなたくは、予約（30分前まで電話予約が可能）に応じてドア・トゥ・ドアで運行する乗合型デマンドタクシーです。あなたくは、土・日・祝日・年末年始を除く月～金に運行しており、ダイヤが決められています。新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、利用者数が減少しています。財政支出は近年横ばいでしたが、令和3年度にあなたくの利用が少ない土曜日の運行を廃止し、定額タクシーへ移行したことで一定の利便性を確保したまま財政支出を削減することができました。令和3年度の1利用あたりの財政支出は全路線平均で5,789円となっています。

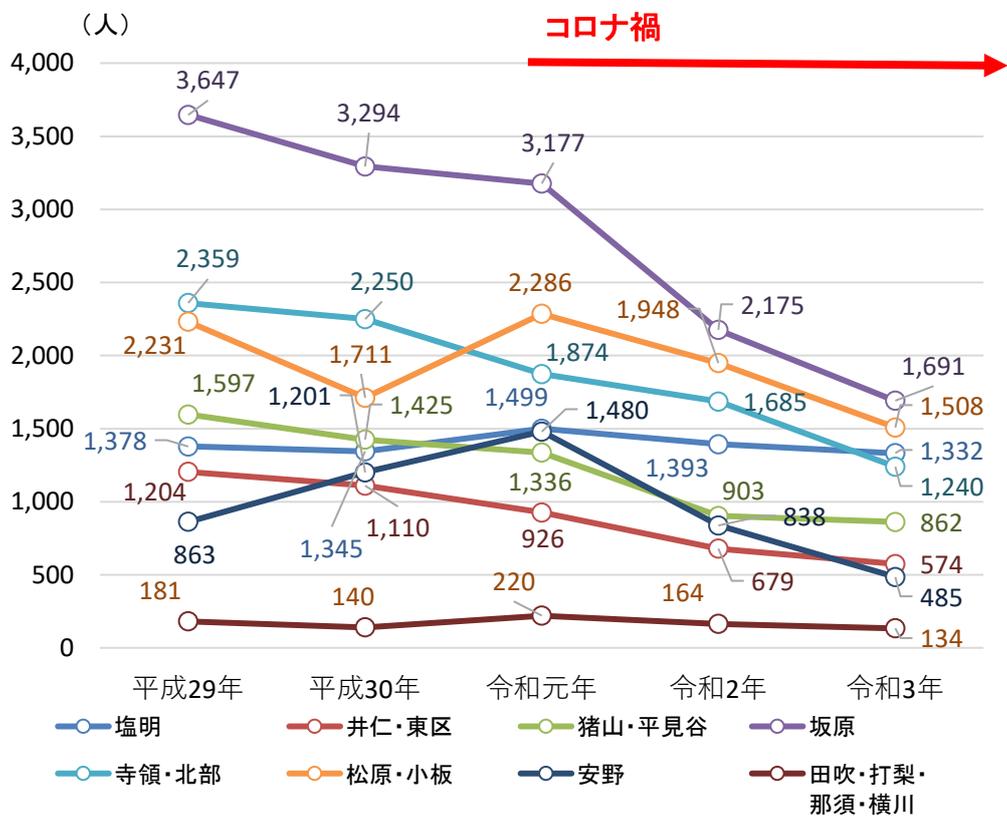
あなたくの運行頻度

路線名	行先（方面）	平日運行便数 ※便＝片道	運行時間	運行日
あなたく塩明	安芸太田病院方面	5便	7：50～17：15	月～金
	鶉木方面	5便	8：50～18：35	月～金
あなたく井仁・東区	安芸太田病院方面	4便	7：40～17：05	月～金
	東区方面	4便	11：50～18：25	月～金
あなたく猪山・平見谷	安芸太田病院方面	3便	7：20～10：35	月～金
	平見谷方面	2便	12：30～18：50	月～金
あなたく坂原	安芸太田病院方面	4便	9：10～15：10	月～金
	坂原方面	4便	8：30～14：40	月～金
あなたく寺領・北部	安芸太田病院方面	4便	10：10～18：10	月～金
	役場方面	7便	7：40～18：50	月～金
あなたく松原・小坂	安芸太田病院方面	6便	7：25～17：20	月～金
	小坂方面	5便	10：20～18：40	月～金
あなたく田吹	安芸太田病院方面	4便	7：30～15：30	月～金
	上田吹方面	3便	10：50～18：00	月～金
あなたく打梨・那須	安芸太田病院方面	3便	9：00～17：35	月～金
	打梨那須方面	3便	8：30～16：55	月～金
あなたく横川	横川発	2便	10：15～14：25	月～金
	役場発	1便	13：20～13：50	月～金
あなたく安野	澄合方面	4便	7：45～14：45	月～金
	昌原方面	7便	10：40～17：55	月～金
	飯室方面	4便	8：10～14：45	金
	昌原方面	7便	11：30～17：55	金

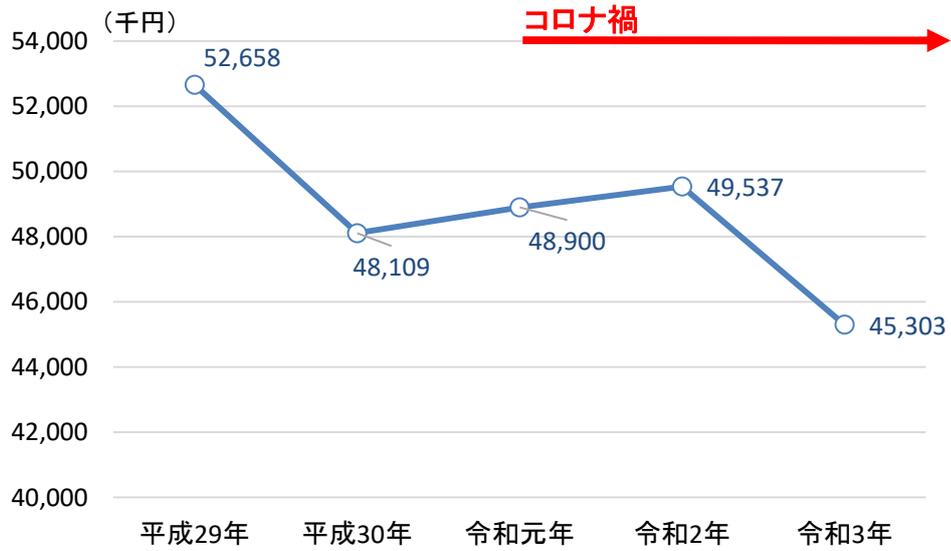
あなたくの路線網



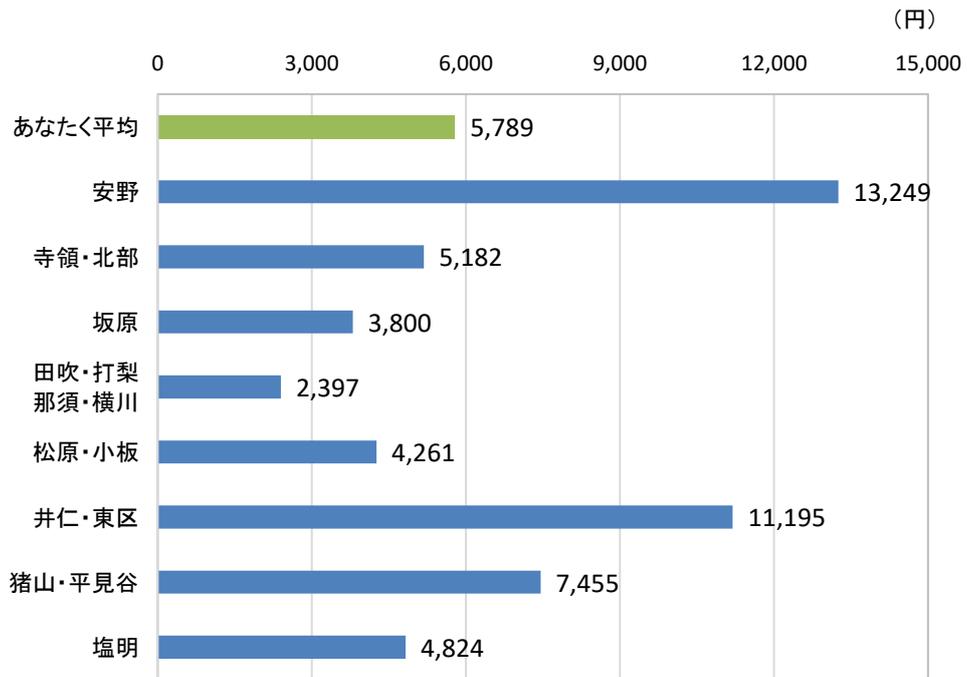
年間利用者数の推移



財政支出の推移



1利用あたりの財政支出(令和3年度)



(4) 定額タクシー

定額タクシーは、1回700円で町内のどこでも移動可能なタクシー助成制度です。令和2年度に社会実験を行い、令和3年10月から本格運行を実施しています。令和4年12月から地域通貨（もりか）での利用料金支払いでキャッシュレス決済が可能となり、さらに便利となりました。

現在、月に約1,000回の利用があり、月の財政支出が約170万円となっています。1利用あたりの財政支出は、令和3年度（6か月）で1,433円でした。

定額タクシーの利用時間帯は、10時をピークとして9時から11時に集中しています。

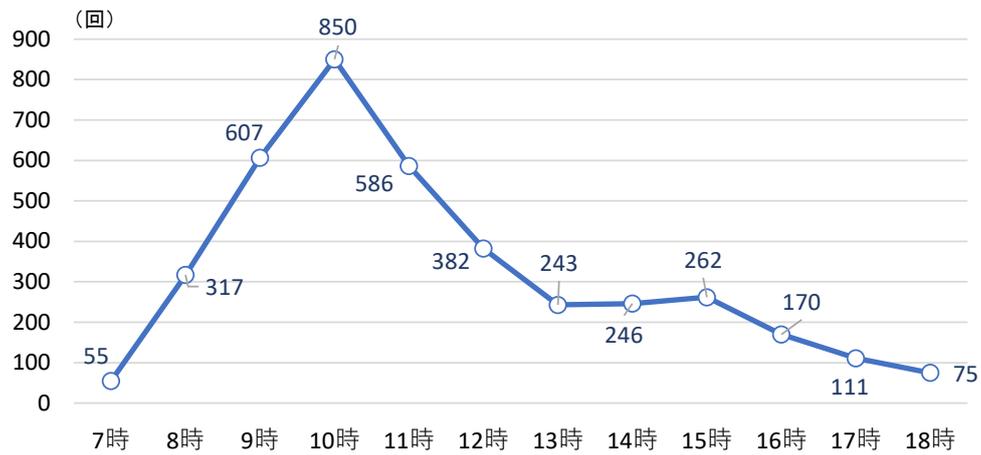
定額タクシーのサービス内容

項目	詳細
利用料金	700円/台
利用回数	96回/年
利用可能エリア	町内全域 一部広島市（宇佐・水内周辺）を含む 
相乗り	複数名で利用可能 (2名なら350円ずつで利用できます。)
目的地	○町外まで利用する際は、町境（町境を目的地とする）までを対象とします。 ○高速道路を利用する場合は、インター入り口までを対象とします。 ○自宅から目的地でタクシーを待機させ、自宅に戻る利用はできません。 ○目的地へのルート上で、1ヶ所のみ10分以内であれば「寄り道」可とします。 例えば銀行 ATM・コンビニ・郵便局など社会通念上「少しの寄り道」程度と考えます。

1利用あたりの財政支出(令和3年度)

町内移動手段	1利用当たりの行政負担(円)	利用者数(人)
定額タクシー	1,433	6,306
あなたく	5,789	7,826
町内バス	4,620	13,409

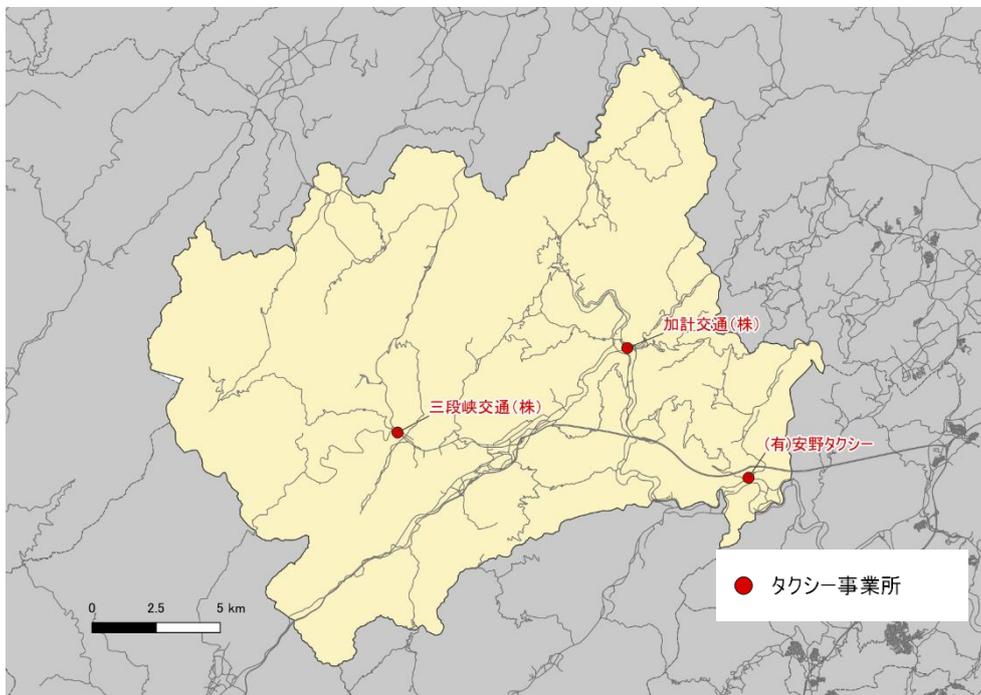
乗車時間帯別月平均利用回数



(5) タクシー

タクシー事業者は町内に3社（1営業所）あり、どの地域でもタクシーが利用できる状況です。町内3社があなたく、定額タクシーを運行しています。

タクシーの営業所の位置



(6) ボランティア輸送

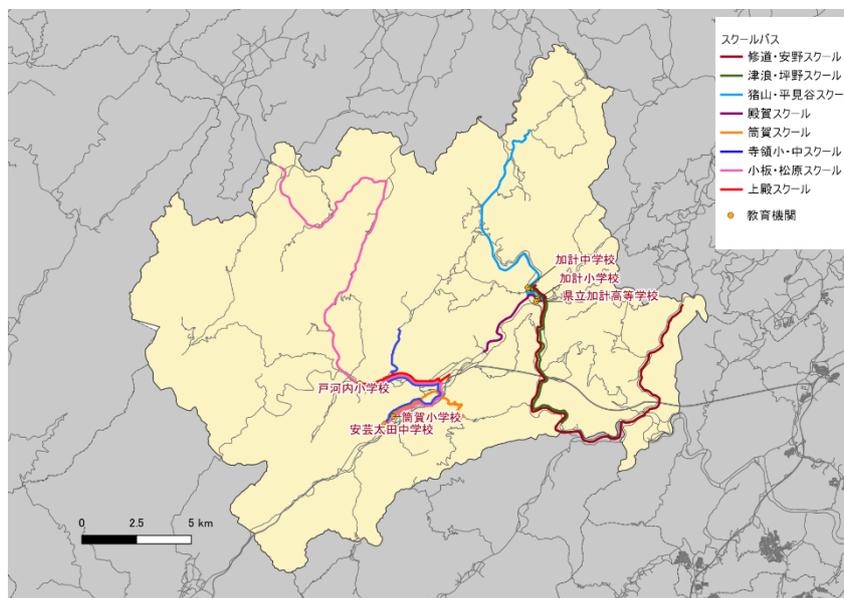
町内では、以下の福祉輸送・ボランティア輸送サービスが利用可能です。ボランティア輸送は運行の継続が課題となっています。

名称	利用対象者
安芸太田町移送支援事業	本町に在住し会員登録したもので、日常何らかの身体介護を要し、移動が困難な次の各号のいずれかに該当する者 <input type="checkbox"/> 寝たきりまたは認知症状のため、公共交通機関等の利用が困難な者 <input type="checkbox"/> 身体障害、精神障害等のため、公共交通機関等の利用が困難な者
田吹地域高齢者等生活支援（移動支援）事業	次の各号に該当する方 <input type="checkbox"/> 田吹地域にお住まいの方（必須） <input type="checkbox"/> けがや病気等であなたくへの乗降が困難な方及びその付添の方 <input type="checkbox"/> けがや病気等で車の運転が困難な方及びその付添の方
上殿地域高齢者等生活支援サービス事業	次の各号に該当する方 <input type="checkbox"/> 上殿地域にお住まいの方（必須） <input type="checkbox"/> 一人暮らしや高齢者世帯で、買い物や通院が不自由な方（どなたでも） <input type="checkbox"/> 発地若しくは着地が上殿地区であること

(7) 通学に特化した移動手段

小・中学校の統廃合に伴い、スクールバス・スクールタクシーが小・中学校の通学を担っています。

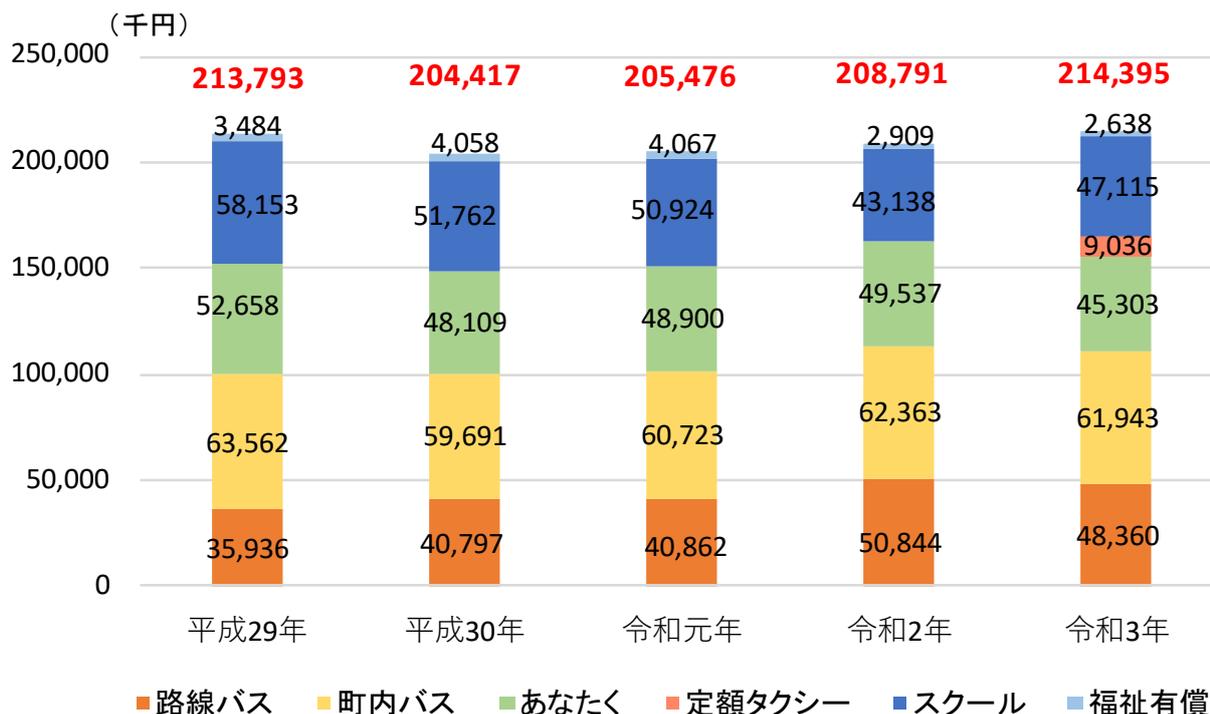
スクールバスの路線網



(8) 移動に係る財政支出

令和3年度の移動に係る財政支出は約2億1千4百万円でした。平成29年から平成30年では財政支出が減少しましたが、その後増加傾向にあります。

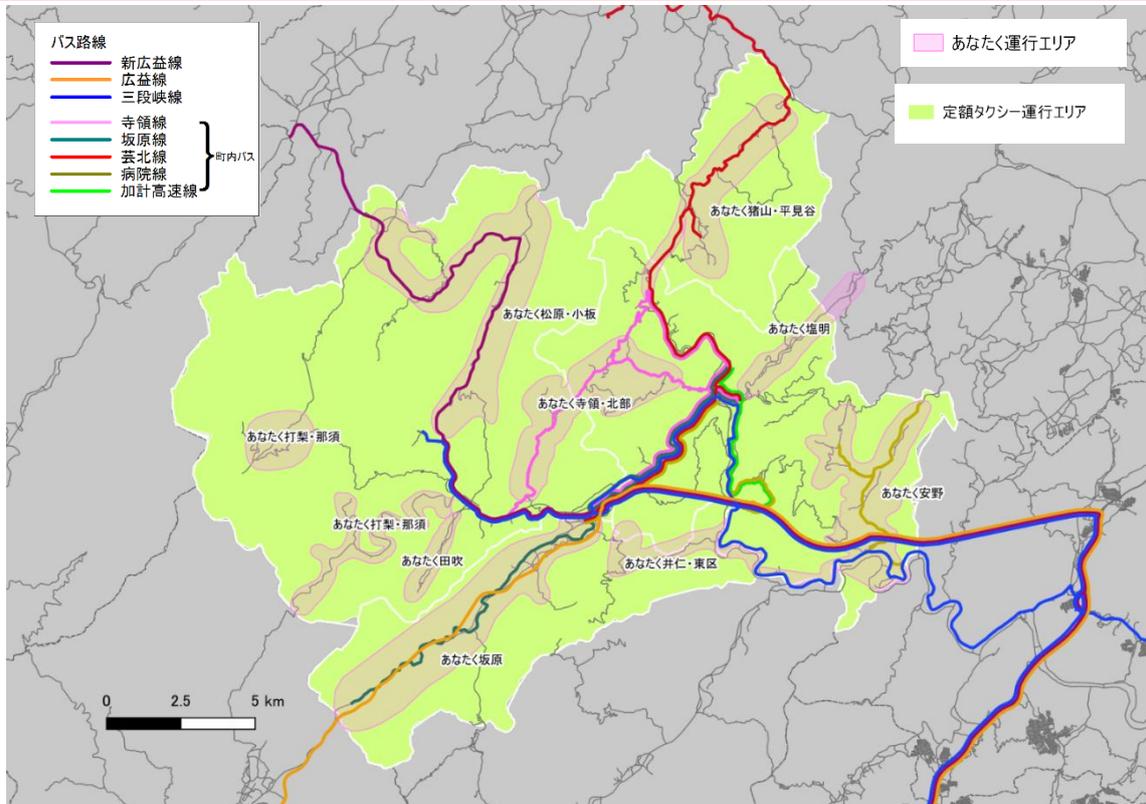
移動にかかる財政支出の推移



2 交通不便地域の状況

令和2年10月に、町内どこでも移動できる「定額タクシー」を導入したことで、交通不便地域の人口割合は0%となっています。

交通不便地域の状況



第4章 地域公共交通計画に係る課題の整理

1 前計画で位置付けられた事業の実施状況

前計画で位置づけられた事業は概ね実施しました。観光タクシーの検討については、新型コロナウイルス感染症の影響から事業性を含む検討を行うことが難しい状況でした。

事業	実施状況	事業内容など
1. 町内バス、あなたく等の効率化	◎	<町内バス> ①H30.10.1 坂原線 最終便降車専用区間の設定 ②R3.4 町内バス車両小型化 R3.8.16 こども園とごうちバス停新設 ③R4.10 加計戸河内線 減便 <あなたく> ①H30.4 田吹線 委託契約見直しタクシーメーター支払い ②R3.10 あなたく土曜日運休
2. 車両のバリアフリー化(補助ステップ整備)	◎	①H29.3 補助ステップ導入 ②R3.4 町内バス補助ステップ付車両の導入
3. 乗継時間の調整	◎	①H29.10 安野線 ダイヤ改正 9:40 坪野まで運行 ②H30.10 安野線 ダイヤ新設 16:00 便 ③R3.5 安野線 ダイヤ改正
4. 荷物運搬サービス導入の検討	◎	①H30.5 町内バス「貨客混載」制度導入
5. 地域・集落単位で「公共交通を考える会」を開催	◎	①交通計画期間中 12回開催 ②考える会とは別に、地域サロンなどに参加し、高齢者の利用状況について聞き取りを行った
6. あなたくの利用促進	◎	①H31.4.22 井仁・東区 加計 SC 延伸 ②H31.4.27 坂原線 加計 SC 延伸 ③R4.4 あなたく安野線 飯室行き追加
7. 広島都心部への広域移動サービス向上の検討	△	①検討したが、具体的な実施には至らず
8. 交通結節点の待合環境の整備	◎	①安芸太田病院待合所へバスロケーションシステムを実験的に設置。
9. 観光タクシーの検討	△	①観光タクシーの導入は未実施

◎：実施 ○：実施し、一部課題が残る △：未実施

2 目標の達成状況の評価

新型コロナウイルス感染症など計画策定時では予測できない著しい外部環境の変化により、利用者数に関する目標は達成できていないものがあります。

基本方針1 住民の生活を守る持続可能な公共交通網の形成

目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	現状値
目標 1-1 公共交通への適切な投資のもと、日常生活のための移動サービスを確保します	あなたくの投資効果	328 人/ 百万円	400 人/ 百万円	198 人/ 百万円
	町内バスの投資効果	345 人/ 百万円	450 人/ 百万円	206 人/ 百万円
目標 1-2 公共交通の利用環境を改善します	町内バス・あなたくの補助ステップ搭載車両数	4 台	8 台	7 台
	利便性の高い公共交通の整備に関する満足度	16.8 %	30.0 %	19.58 %
目標 1-3 公共交通の利用促進を図ります	「公共交通を考える会（活かす会）」の開催回数	2 回/年	8 回/年	2 回/年

基本方針2 広島市への円滑な移動環境の整備

目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	現状値
目標 2-1 広島市内のアクセス性の向上を図ります	三段峡線の町内利用者数（平日 PASPY 利用者）	249 人/日	249 人/日	111 人/日
	広益線、新広益線の町内利用者数	51 人/日	51 人/日	27 人/日

基本方針3 まちづくりや観光振興に寄与する公共交通

目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	現状値
目標 3-1 観光客が利用できる環境を整備します	バス利用観光客数	38 千人/ 年	40 千人/ 年	42 千人/ 年

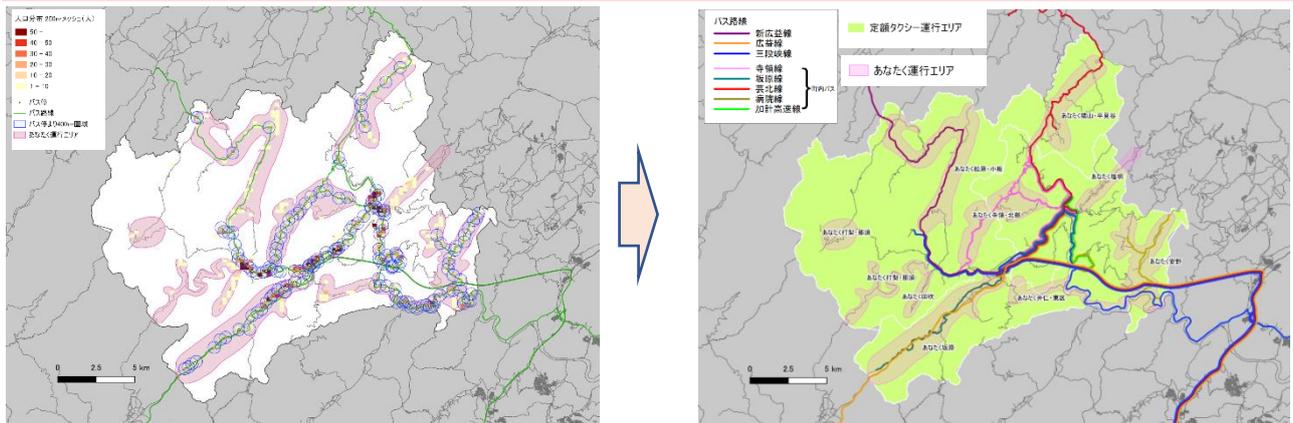
3 公共交通に関する課題

前項におけるまとめを踏まえ、安芸太田町の取り組むべき公共交通の課題を、次のように整理します。

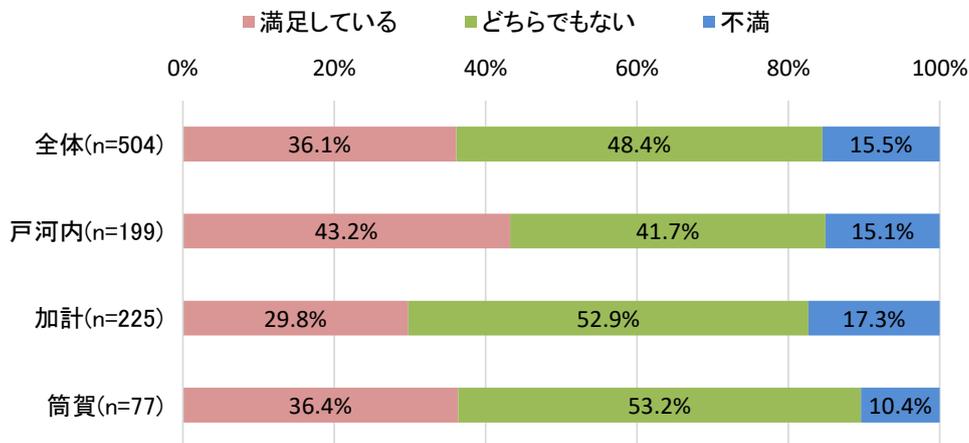
(1) 町内移動のしやすさを実感できる移動環境づくり

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額タクシー導入前に実施した平成 31 年 2 月実施のまちづくりアンケートでは、「公共交通」は施策の重要度が高く、満足度が低いという結果でした。 ● 定額タクシーを本格導入したことで、公共交通が利用できない「交通不便地域」は町内ではゼロとなりました。 ● 定額タクシー導入後の令和 4 年度のアンケート調査では、「公共交通」の不満は 15.5%と低く、満足度が高い結果となりました。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額タクシーの導入により町内どこでも移動できるようになり、町内移動のしやすい利便性の高い交通環境となったと考えています。マイカー利用メインの方も含めて町内移動のしやすさを実感できるようにすることが必要です。

公共交通不便地域の状況(定額タクシー導入前、導入後)



現在の公共交通の満足度(令和 4 年度の実験のアンケート調査)



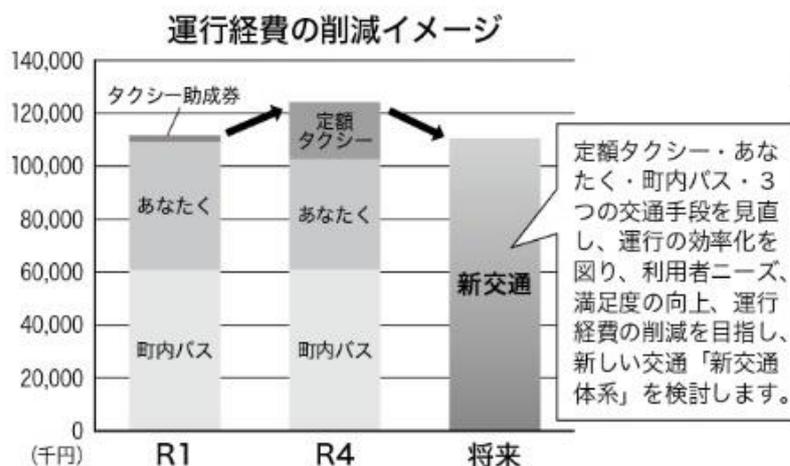
(2)より効率的な交通体系への移行

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● かつては町内バス、あなたくが町内の移動手段の主力でしたが、近年、人口減少に伴い1利用あたりの財政支出が増大しています。令和3年度時点の1利用あたりの財政支出が、町内バスで4,620円、あなたくで5,789円でした。一方で、定額タクシーは1,433円であり、現在の需要環境では投資効果の高い移動手段であることが確認されました。 ● 令和4年11月のあなたくと定額タクシーの統合の実験では、あなたくの一部を運休しても定額タクシーの定時性、利便性、車両の運用に大きな支障はないことが確認されました。実験後の交通事業者ヒアリングで、あなたくと定額タクシーの統合の実施段階では、交通事業者の事業継続性への配慮が必要であることがわかりました。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 1利用あたりの財政支出も小さく、利用者の満足度が高い定額タクシーを基軸とした交通体系への移行が必要です。 ● 利便性を確保し、交通事業者の事業継続性を考慮しつつ、町内バス、あなたくの見直しを行う必要があります。
----	--

1利用あたりの財政支出(令和3年度)

町内移動手段	1利用当たりの行政負担(円)	利用者数(人)
町内バス	4,620	13,409
あなたく	5,789	7,826
定額タクシー	1,433	6,306



(3)限られた交通資源を有効活用するための需要の集約(定額タクシーのあいのり)

<p>現状 ・ 問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和4年9月では、定額タクシー利用の16.9%があいのり利用となっています。あいのりの多くが家族、知人との同乗となっています。 ● 令和4年11月の実験では、町の広報の特集記事であいのりを促すとともに、安芸太田病院にあいのりブースを設置し、コンシェルジュを介したあいのりマッチングを行いました。あなたくの利用者が1.5人未満となる便との統合実験であり、相乗りは苦戦することが予想されましたが、相乗り組数が6組、マッチングできた人数が17人と、相乗りを成約することができました。 ● 令和4年度の実験のアンケート調査では、40.8%が期間中にあいのりしたとの回答。家族とのあいのりが30.7%、知人が37.1%、近所の人が28.8%という結果でした。
-------------------------	--

<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 限られた交通資源を有効活用するためには、あいのり率を高めるとともに、家族や知人以外もあいのりできる仕組みが必要です。
-----------	--

あいのり促進記事

●「あいのり」のいいところ
 ①安い利用料金で利用することができます。
 ②希望した時間にタクシーの配車ができるようになり、待ち時間が減少します。
 定額タクシーのスムーズな運行のため「あいのり」へのご協力をお願いします。

9月のあいのり利用率は16.9%でした。6月の相乗り利用率に比べ2.2%割合が減少しています。相乗り率の目標は30%としていますので、ご協力をお願いします。



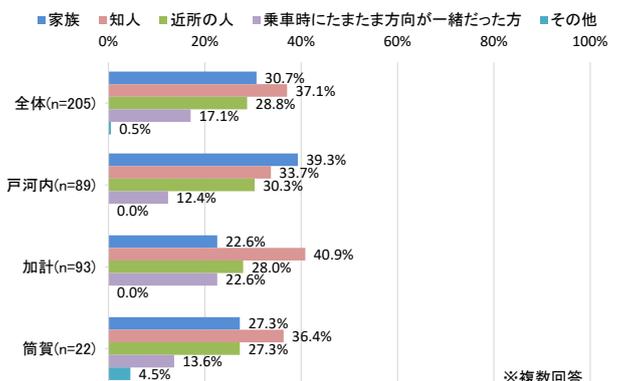
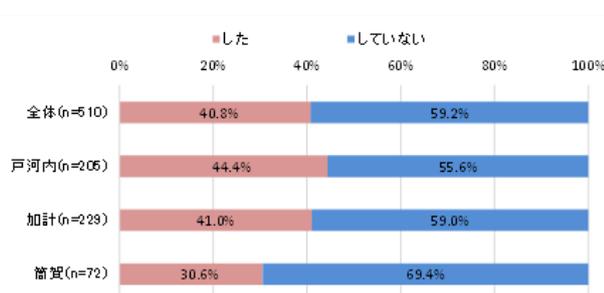
令和4年実験で設置した安芸太田町のあいのりブース(左)、あいのりマッチングツール(中)、あいのり写真(右)



アンケート調査結果

【令和4年度の実証実験中にあいのりしたか?】

【だれとあいのりしたか?】

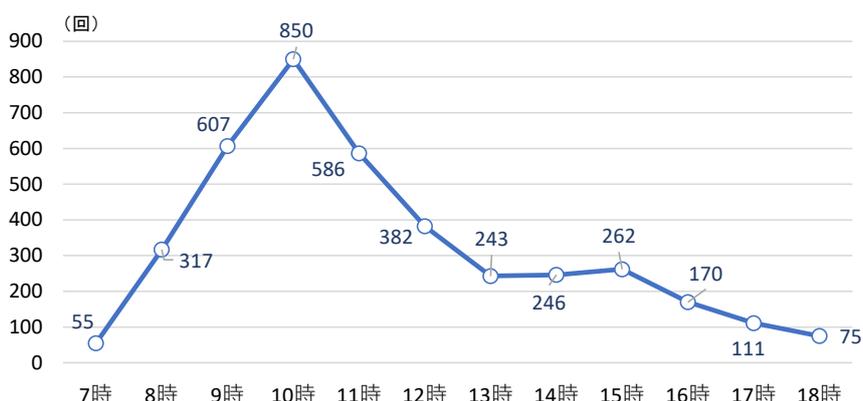


(4)限られた交通資源を有効活用するためのピーク需要の平準化(定額タクシーの需要の平準化)

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額タクシーの利用の多くが午前中に行われています。10時をピークとして、9時から11時に集中しています。 ● 交通事業者ヒアリング調査で、需要が集中する時間帯では、定額タクシー利用の待ち時間が長くなる場合があることが確認されています。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要が集中する時間帯では、長時間の待ち時間の発生を防ぐため、「需要の少ない時間帯での利用」を勧めるなど利用方法の工夫も必要です。
----	--

定額タクシーの乗車時間帯別月平均利用回数



町内移動手段の運行時間帯

交通事業者	項目	運行時間帯																
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
三段峡交通(株)	あなたく		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	町内バス		●	●								●	●		●	●	●	●
加計交通(株)	あなたく		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	町内バス		●	●					●	●						●	●	●
(有)安野タクシー	あなたく		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
(有)総合企画コーポレーション	町内バス		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

(5)交通資源の総動員

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 登校時のスクールバスは乗車人数が多く、児童・生徒以外の混乗が難しい。 ● ボランティア輸送が運行しており、町内移動手段の1つとして機能しています。運行継続が課題となっています。
----------------	---

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● ボランティア輸送、施設の送迎サービスなどと連携を図り、町内の移動環境をより充実させることが望ましいです。
----	--

(6) 交通事業者の事業継続

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 町内バス、あなたく、定額タクシーといった町内移動手段の担い手となっている交通事業者は新型コロナウイルス感染症による収入減の影響を受けています。そのような状況下で、公共交通の見直しは交通事業者の事業継続に影響することが懸念されます。● 長期的には、移動需要回復後の運転手不足、乗務員の高齢化などの潜在的な問題を抱えています。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none">● 将来にわたり町内移動の移動手段を確保するためには、交通事業者の事業継続を考慮する必要があります。
----	--

(7) 広域の移動手段の確保

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 広域路線バスは広島市内への通勤・通学での利用や加計高校への通学で広く利用されています。● 広島市の交通計画（広島市地域公共交通計画）では、都心へ直結する路線について可部駅等の交通結節点でのフィーダー化が予定されています。
----------------	---

課題	<ul style="list-style-type: none">● 広域路線バスを維持し、町民が広島市内へ通勤・通学ができ、町外から加計高校へ通学できる移動手段を確保する必要があります。● 広域の路線バスのフィーダー化を見据えた町のあるべき姿を検討し、可部駅等の交通結節点までの運行サービスを設定することが必要です。
----	---

(8) 観光集客につながる広域移動手段の確保

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 国の特別名勝、日本百景である三段峡があり、広域から集客できる観光スポットとなっています。他にも、数多くの観光スポットが町内に点在しています。● 「道の駅 来夢とごうち」で「地域商社あきおおた」により町内の観光スポットの紹介が行われています。観光スポットへはタクシーまたはカーシェアを利用して移動することが可能です。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none">● 国の特別名勝、日本百景である「三段峡」、観光拠点として機能している「道の駅 来夢とごうち」への広域アクセスを確保する必要があります。● 「道の駅 来夢とごうち」から町内に点在する観光スポットへタクシー、カーシェアの車等で移動できることを周知する必要があります。
----	---

4 協働・共創に関する課題

(1) 住民との協働、地域が公共交通を支える取組の構築

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通を考える会で公共交通にかかる意見を集約し、行政と対話する仕組みがあり、公共交通のあり方に関する意見交換が行われています。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通を考える会で、地域ごとに様々な課題について意見交換を行い、公共交通の利用促進につなげることが望ましいです。
----	---

(2) 地域との共創

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 様々な主体が協力し、便利で豊かなまちの実現のために地域通貨、もりかカードが導入されています。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none">● 地域通貨、もりかカードを活用して、医療機関、商業施設との共創に取り組めます。
----	--

(3)交通事業者間の共創

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 路線バスへの接続を考慮して町内バス、あなたくの運行時刻が設定されています。● 路線バスの到着時刻の遅延情報を共有し、町内バス、あなたくの運行時刻の調整を行っています。● 定額タクシーの利用者の待ち時間が長時間とならないように、利用希望者へ定額タクシーを運行する他社の利用の紹介を行っています。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none">● これまでの事業者間の連携を引き続き実施するとともに、情報のデジタル化への対応を検討します。● 定額タクシーの予約・配車システムを導入し、一体的に運用することで利用者の待ち時間短縮などの利便性向上と業務の効率化を図ることが期待されます。
----	--

5 生活 MaaS の推進、新技術の活用の課題

(1)利用者目線に立ったわかりやすい情報提供

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 町のホームページで、路線バス、町内バス、あなたく、定額タクシーの運行情報、利用方法の情報を提供しています。利用者特性を考慮して町内バス、あなたくの乗換検索の情報は提供していません。● 高齢者においてもスマートフォンの普及が進んでいます。
----------------	---

課題	<ul style="list-style-type: none">● 高齢者等にわかりやすい情報を提供する必要があります。高齢者のスマートフォンの普及が進むなど状況は変化しています。安芸太田町の DX 推進の効果を最大限享受するためにも高齢者のデジタル化への対応、生活 MaaS の推進、公共交通の情報の共有化を進めることが望ましいです。
----	--

(2)新技術の活用

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● 令和 4 年 12 月から地域通貨もりかでの定額タクシーの利用料金の決済が可能となりました。スマートフォン、タブレットを用いた定額タクシーの予約が可能となれば、さらなる利便性の向上が期待されます。● 運転士不足が深刻化する中、AI 配車技術や人的資源不足補填の可能性のある自動運転等の導入を検討していく必要があります。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none">● 生活様式の変化や人的資源不足、公共交通の利便性向上や利用促進において、急速に発達しているデジタル技術等の新技術を活用することにより、問題解決に資する実現可能な技術を選定し、導入していくことが課題です。
----	--

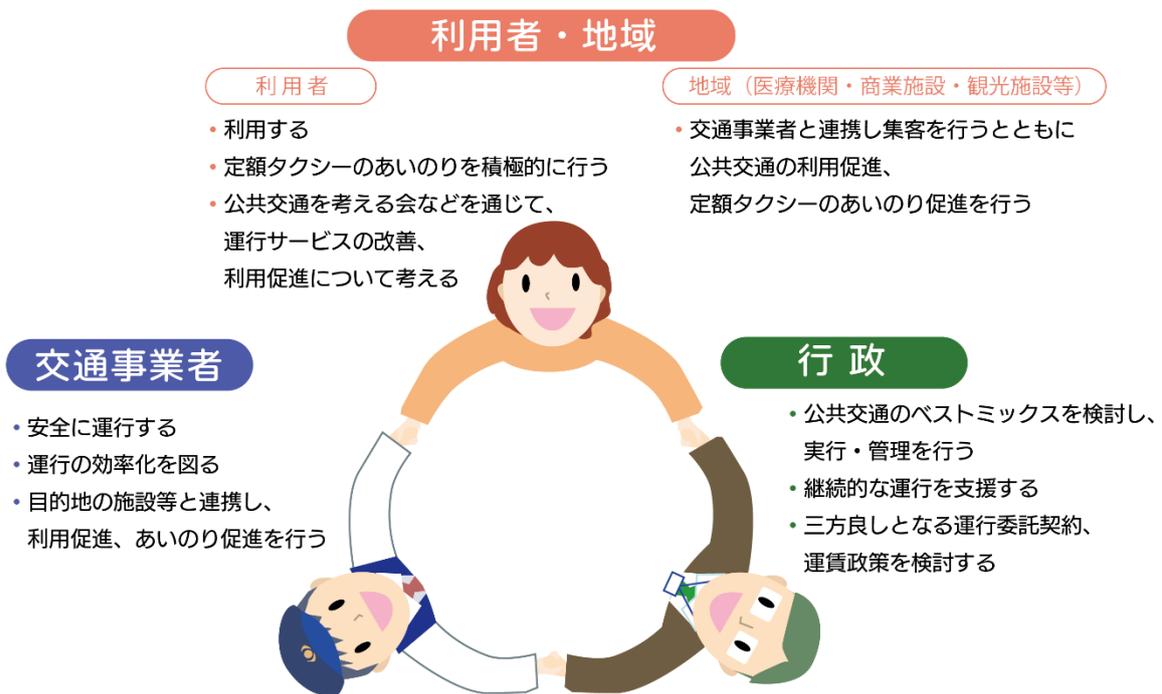
第5章 地域公共交通計画の体系(基本理念、計画目標)

1 基本理念及び計画目標

安芸太田町総合計画が目指す将来像や基本理念と整合性を図りつつ、公共交通の課題や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画が目指す将来像、計画目標（地域公共交通のあるべき姿）を以下の通り設定します。

基本理念

利用者、交通事業者、行政の三方良しの公共交通を通じて、「ほどほど便利 とびきり幸せ 笑顔かがやく里山のまち」を実現する



計画目標 1

便利で持続可能な町内移動環境を構築する

計画目標 2

仕事、教育の視点をもって広島市への円滑な移動環境を整える

計画目標 3

観光訪問先として選ばれる移動環境を整える

計画目標 4

町の DX 推進の他の施策と連携した生活 MaaS の実装で安全で安心な暮らしや豊かさを実感できる社会を実現する

2 地域公共交通網の将来像(あるべき姿)及び公共交通の役割

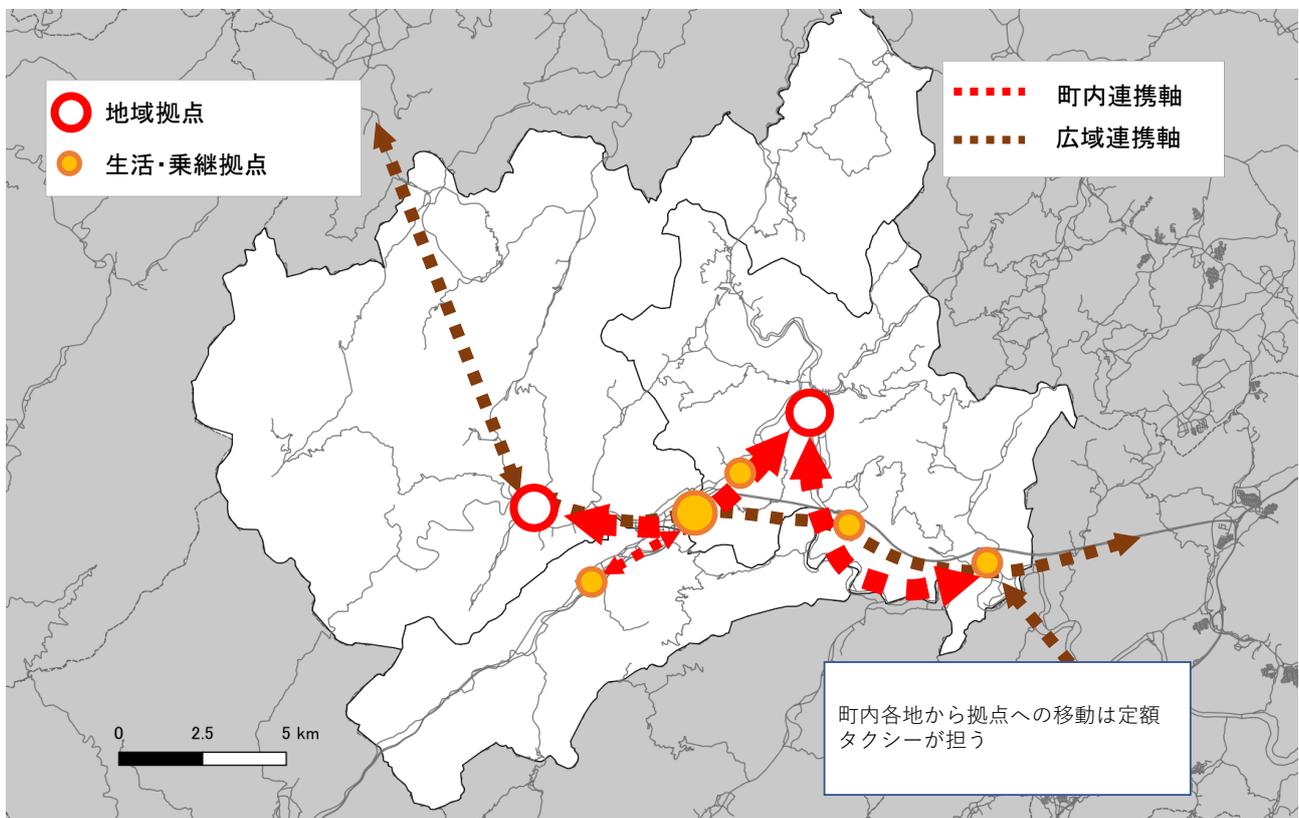
(1)各交通手段の位置付けと将来の方向性

日常生活と観光の視点から地域公共交通の将来像を設定します。日常生活の将来像では、将来のまちづくりを考慮して地域拠点を戸河内、加計に、生活・乗継拠点を筒賀、戸河内 IC 付近、安芸太田病院、澄合に設定します。加えて、町内連携軸、広域連携軸の2種類の交通軸を設定し、町内の拠点間の連携および広島市などの周辺都市とのアクセス性を高めます。

また、拠点や軸へのアクセスやきめ細やかな日常生活の移動ニーズに対応する移動手段として、新名称移動手段、ボランティア輸送、タクシー、ライドシェアを位置付けます。

地域を跨ぐ広域バス路線のうち、運賃収入のみでは採算が取れないバス路線については、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国・県と連携して支援することで移動手段を継続的に確保します。

地域公共交通の将来像(日常生活)



拠点名称	位置	役割
地域拠点	戸河内、加計	・行政、商業機能を有する地域の拠点
生活・乗継拠点	筒賀、戸河内 IC 付近、安芸太田病院、澄合	・日常生活の拠点、または乗継の拠点、もしくはその両方の機能を持つ拠点

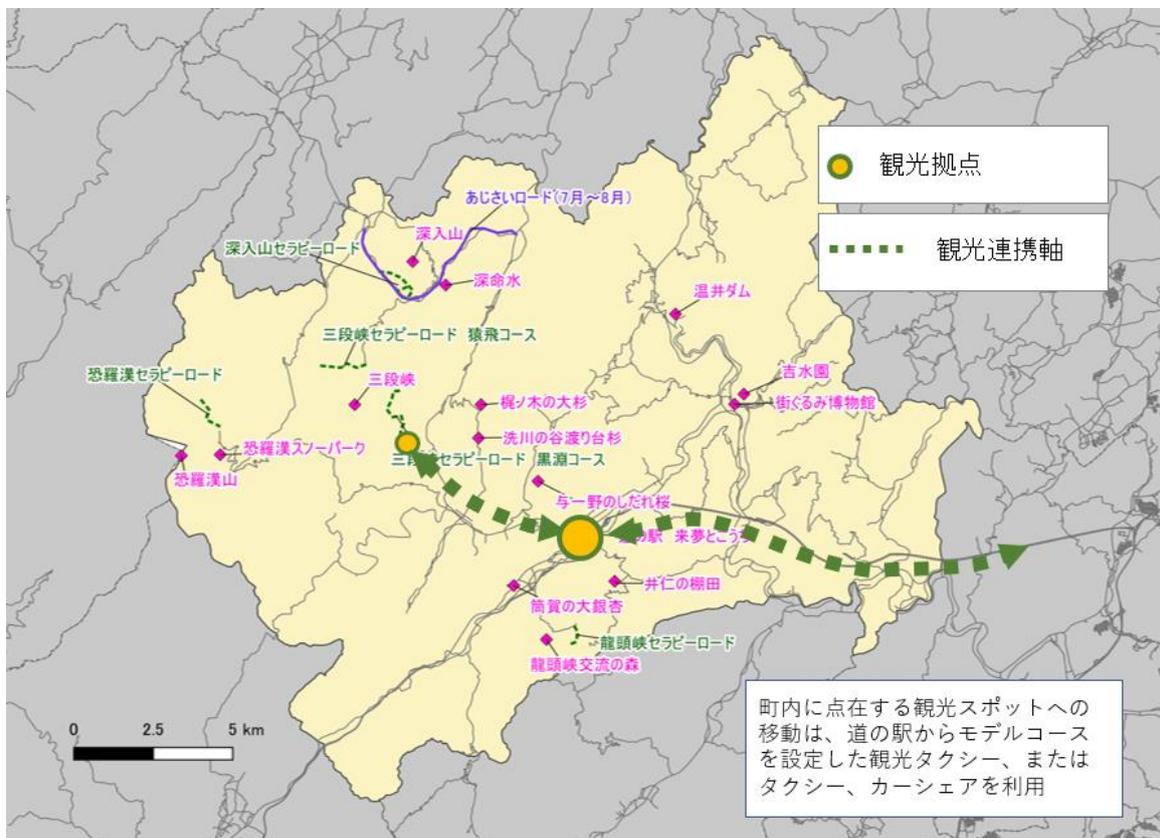
将来像	交通機関	対象路線	役割
広域連携軸	路線バス	三段峡線（高速）※国幹 広益線※国幹 新広益線 三段峡線(在来) ※国幹	✓ 町内拠点と周辺市町の拠点を結ぶ広域幹線を担う軸として機能する
町内連携軸	路線バス 町内バス	三段峡線(在来) ※国幹	✓ 町内の拠点を結ぶ幹線を担う軸として機能する
町内生活移動	あなたくと定額タクシーの統合	新たな移動手段 ※国フ（検討）	✓ 町内のどこでも移動できる手段として機能する ✓ 運行の向きと時刻をあらかじめ定めた利用推奨便を設定するなど、あいのりしやすい仕組みを検討する
	ボランティア輸送	上殿地域高齢者等生活支援サービス事業	✓ 定額タクシーと補完しあい町内のどこでも移動できる手段として機能する
	福祉有償運送		✓ 独力で公共交通、定額タクシーを利用できない方の移動を担う手段として機能する
その他	スクールバス	—	✓ 小学校・中学校の通学を担う手段として機能する
	施設の送迎サービス	—	✓ 施設の送迎を担う手段として機能する ✓ 施設利用者以外の利用も必要に応じて検討する
	タクシー	—	✓ 町内の移動手段として機能する ✓ 町内の観光スポットへのアクセス手段の1つとしても機能する
	カーシェア	現在は道の駅にてサービス提供中	✓ 町内の移動手段として機能する ✓ 町内の観光スポットへのアクセス手段の1つとしても機能する
	ライドシェア ※1	現在、ライドシェアを促進する仕組みなし	✓ 公共交通が利用しにくい環境での共助による移動

確保維持改善事業の幹線系統に該当する路線を「※国幹」、フィーダー系統に該当する路線を「※国フ」と記載

※1 ライドシェアとは、アプリ等を活用し、移動したい人とドライバーを結びつけ、車移動をシェアするサービス。

観光の将来像では、広域集客力を有する三段峡、町の観光の玄関口となる拠点である戸河内 IC 付近を観光拠点に設定し、拠点間の連携を強化し、観光客の円滑な移動を実現するために観光軸を設定します。

地域公共交通の将来像(観光)



拠点名称	位置	役割
観光拠点	三段峡、戸河内 IC 付近（道の駅来夢とごうち）	・広域集客力を有する観光スポット、または町の観光の玄関口となる拠点

将来像	交通機関	対象路線	役割
観光連携軸	路線バス	三段峡線（高速） 広益線 新広益線	✓ 周辺市町の拠点、交通結節点と町内の観光拠点を結ぶ観光の軸
	新たな移動手段	現在なし	✓ 町内の観光拠点を結ぶ軸として機能する
その他	タクシー・観光タクシー		✓ 町内の観光スポットへのアクセス手段の1つとしても機能する
	カーシェア		✓ 町内の観光スポットへのアクセス手段の1つとしても機能する

3 計画の目標

地域公共交通のあるべき姿を実現するために、地域公共交通課題の解決に向けた本計画の目標を次のように設定します。

計画の目標



第6章 目標を達成するための施策及び実施主体

1 目標及び目標を達成するための施策の体系、スケジュール

基本理念	計画目標	施策	取組	実施主体・関係主体					事業年度												
				安芸太田町	交通事業者	地域住民・組織	沿線施設	その他関係者	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								
利用者・地域、交通事業者、行政の三方良しの「公のまち」を通じて、「ほとほど便利」とびきり幸せ笑顔がややく里山	計画目標1 便利で持続可能な町内移動環境を構築する	① 定額タクシーを基軸とした交通体系の構築	(1)あなたくと定額タクシーの統合 -あなたくと定額タクシーに取り込み -定額タクシーに、運行の向き、時刻を定めた利用促進便の設定し、あいのりを促進	○	○																
			(2)地域公共交通の利便性、持続可能性を高める交通事業者の運行委託契約	○	○																
			(3)三方良しとなる町内移動手段の運賃政策の検討	○	○	○															
			(4)公共交通以外の移動手段との共存 -スクールバスと連携した効率的な移動手段の確保 -ボランティア輸送との連携 -夜間（タクシー営業時間外）の移動手段の検討	○	○	○															
		② 町内バスの見直しによる町内連携軸の形成	(1)町内バスの見直し	○	○																
			(2)待合環境の維持・整備	○	○		○														
		③ 関係者との協働・連携	(1)医療機関、商業施設と連携したあいのり促進活動	○			○														
			(2)公共交通を考える会での利用促進の検討	○	○	○															
			(3)町内移動手段の担い手の確保 -町の移住・定住支援制度と連携した町内移動手段の担い手の確保 -高校新卒者の町内交通事業者への就職支援 -あきおた未来創造協同組合での乗務員の確保	○	○			○													
			(4)商業施設等と連携した需要の平準化 -昼活モデルコース、夕活モデルコースの設定	○	○		○														
		計画目標2 仕事、教育の視点を持って広島市への円滑な移動環境を整える	④ 広域幹線バスの維持・広域アクセス性の向上策	(1)広域路線バスの維持・広域路線バスでの円滑な移動環境の整備、バス利用促進	○	○				○											
				(2)通勤・通学環境の整備、バス利用促進	○	○		○	○												
	(3)路線バスの乗り継ぎを考慮した町内移動手段の運行			○	○																
	⑤ 路線バスの乗り継ぎを考慮した町内移動手段の運行		(1)乗継ダイヤの設定 路線バスの運行遅延情報の共有による町内移動手段の運行時刻の調整	○	○																
			⑥ 三段峡線（在来線）のフィーダー化	(1)三段峡線（在来線）の見直しの検討	○	○				○											
	計画目標3 観光訪問先として選ばれる移動環境を整える	⑦ 観光拠点から町内観光スポットの移動方法の周知、高速バスとの連携	(1)観光客向けPR活動 -町内観光スポットへのタクシー、カーシェア等での移動方法の周知 -高速バス乗車券とタクシー、カーシェア利用券のセット券の販売の検討 -観光タクシーのモデルコースの設定、タクシー利用観光割引事業などの検討	○	○		○	○													
			⑧ 観光拠点間の移動手段の検討	(1)三段峡線、道の駅間の移動手段の検討	○	○															
	計画目標4 町のDX推進の他の施策等と連携した生活MaaSの実装で安全で安心な暮らしや豊かさを実感できる社会を実現する	⑨ 生活MaaSの推進	(1)データに基づく施策評価	○	○																
			(2)地域（医療機関、商業施設、学校等）との連携 -もりかカードを活用した通院・通学の見守り通知 -町内移動手段利用者に対する商業施設、温泉施設などでの割引 など	○	○		○														
(3)町内移動手段のデジタル対応 ・タブレット、スマートフォンによる予約 など			○	○																	
(4)新技術の導入 -自動運転等の導入検討 など			○	○				○													

2 施策の概要

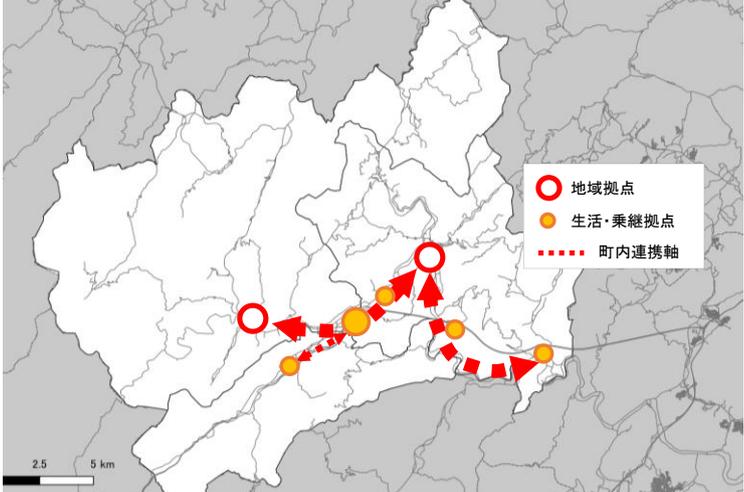
(1) 計画目標1 便利で持続可能な町内移動環境を構築する

施策①	定額タクシーを基軸とした交通体系の構築																																																																																																																																																																																																														
取組名(1)	あなたくと定額タクシーの統合																																																																																																																																																																																																														
対応課題	課題1、2																																																																																																																																																																																																														
取組の概要	<p>1 利用当たりの行政負担額が低く、町民から中心となる公共交通としての希望の多い「定額タクシー」を基軸とした交通体系を構築します。</p> <p>▼中心となる公共交通の希望（2022年アンケート調査）</p> <table border="1"> <caption>希望する公共交通の中心となるもの (2022年アンケート調査)</caption> <thead> <tr> <th>対象</th> <th>町内バスを希望</th> <th>あなたくを希望</th> <th>定額タクシーを希望</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体(n=519)</td> <td>17.5%</td> <td>11.9%</td> <td>80.9%</td> </tr> <tr> <td>戸河内(n=210)</td> <td>13.8%</td> <td>12.9%</td> <td>83.3%</td> </tr> <tr> <td>加計(n=232)</td> <td>21.6%</td> <td>5.6%</td> <td>81.5%</td> </tr> <tr> <td>筒賀(n=75)</td> <td>14.7%</td> <td>28.0%</td> <td>74.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※複数回答</p> <p>2022年11月に実施したあなたくと定額タクシーの統合の実証実験では、公共交通の定時性、利便性を確保しつつ、既存のあなたくの効率化を図ることができることが実証されました。2023年度からあなたくと定額タクシーの統合を図っていきます。</p> <p>ただし、待ち時間が長い状況が頻繁に発生するようであれば、時刻を持つ便を設定することで移動環境の改善を行います。</p> <p>▼需要、移動環境に応じた運行方法のマネジメント（年単位で見直し）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">あなたく</th> <th rowspan="2">定額 タクシー</th> </tr> <tr> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>6時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>■ : 利用可能時間帯</p> <p>あいのり促進、ピーク時需要の平準化策</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">時刻設定便</th> <th rowspan="2">時刻なし</th> </tr> <tr> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>6時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>時刻を持つ便を検討</p> <p>あいのり促進、ピーク時需要の平準化策</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">時刻設定便</th> <th rowspan="2">時刻なし</th> </tr> <tr> <th>往路</th> <th>復路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>6時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>14時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>16時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>17時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>18時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>19時台</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>待ち時間が長い状況の発生頻度が高い場合</p>	対象	町内バスを希望	あなたくを希望	定額タクシーを希望	全体(n=519)	17.5%	11.9%	80.9%	戸河内(n=210)	13.8%	12.9%	83.3%	加計(n=232)	21.6%	5.6%	81.5%	筒賀(n=75)	14.7%	28.0%	74.7%	時刻	あなたく		定額 タクシー	往路	復路	6時台				7時台				8時台				9時台				10時台				11時台				12時台				13時台				14時台				15時台				16時台				17時台				18時台				19時台				時刻	時刻設定便		時刻なし	往路	復路	6時台				7時台				8時台				9時台				10時台				11時台				12時台				13時台				14時台				15時台				16時台				17時台				18時台				19時台				時刻	時刻設定便		時刻なし	往路	復路	6時台				7時台				8時台				9時台				10時台				11時台				12時台				13時台				14時台				15時台				16時台				17時台				18時台				19時台			
対象	町内バスを希望	あなたくを希望	定額タクシーを希望																																																																																																																																																																																																												
全体(n=519)	17.5%	11.9%	80.9%																																																																																																																																																																																																												
戸河内(n=210)	13.8%	12.9%	83.3%																																																																																																																																																																																																												
加計(n=232)	21.6%	5.6%	81.5%																																																																																																																																																																																																												
筒賀(n=75)	14.7%	28.0%	74.7%																																																																																																																																																																																																												
時刻	あなたく		定額 タクシー																																																																																																																																																																																																												
	往路	復路																																																																																																																																																																																																													
6時台																																																																																																																																																																																																															
7時台																																																																																																																																																																																																															
8時台																																																																																																																																																																																																															
9時台																																																																																																																																																																																																															
10時台																																																																																																																																																																																																															
11時台																																																																																																																																																																																																															
12時台																																																																																																																																																																																																															
13時台																																																																																																																																																																																																															
14時台																																																																																																																																																																																																															
15時台																																																																																																																																																																																																															
16時台																																																																																																																																																																																																															
17時台																																																																																																																																																																																																															
18時台																																																																																																																																																																																																															
19時台																																																																																																																																																																																																															
時刻	時刻設定便		時刻なし																																																																																																																																																																																																												
	往路	復路																																																																																																																																																																																																													
6時台																																																																																																																																																																																																															
7時台																																																																																																																																																																																																															
8時台																																																																																																																																																																																																															
9時台																																																																																																																																																																																																															
10時台																																																																																																																																																																																																															
11時台																																																																																																																																																																																																															
12時台																																																																																																																																																																																																															
13時台																																																																																																																																																																																																															
14時台																																																																																																																																																																																																															
15時台																																																																																																																																																																																																															
16時台																																																																																																																																																																																																															
17時台																																																																																																																																																																																																															
18時台																																																																																																																																																																																																															
19時台																																																																																																																																																																																																															
時刻	時刻設定便		時刻なし																																																																																																																																																																																																												
	往路	復路																																																																																																																																																																																																													
6時台																																																																																																																																																																																																															
7時台																																																																																																																																																																																																															
8時台																																																																																																																																																																																																															
9時台																																																																																																																																																																																																															
10時台																																																																																																																																																																																																															
11時台																																																																																																																																																																																																															
12時台																																																																																																																																																																																																															
13時台																																																																																																																																																																																																															
14時台																																																																																																																																																																																																															
15時台																																																																																																																																																																																																															
16時台																																																																																																																																																																																																															
17時台																																																																																																																																																																																																															
18時台																																																																																																																																																																																																															
19時台																																																																																																																																																																																																															
実施主体	安芸太田町、交通事業者																																																																																																																																																																																																														
実施期間	令和5年度から令和9年度																																																																																																																																																																																																														

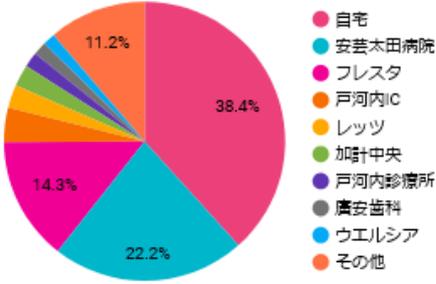
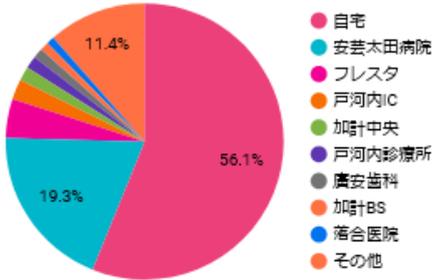
施策①	定額タクシーを基軸とした交通体系の構築
取組名(2)	地域公共交通の利便性、持続可能性を高める交通事業者の運行委託契約
対応課題	課題2、3、6、11
取組の概要	利便性が高く、持続可能な移動環境を構築するために、以下の要素を考慮した交通事業者との運行委託契約方法を検討します。 <ul style="list-style-type: none"> ・あいのり回数等の成果指標と連動 ・交通事業者の事業継続性 ・交通事業者間の連携
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策①	定額タクシーを基軸とした交通体系の構築
取組名(3)	三方良しとなる町内移動手段の運賃政策の検討
対応課題	課題1、3、4、6、9、10、11、12
取組の概要	<p>利用者、交通事業者、行政の三方良しとなる運賃政策を検討します。地域通貨(もりか)での決済が可能となったため、様々な実証実験を行いやすい環境が整いました。定額タクシーを軸とした移動環境の構築で、住民の利便性は向上されますが、さらに次の段階を目指した運賃設定を行うことを検討します。</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 定額タクシー(1乗車定額・回数制限あり、町民のみ) ✓ あなたく(エリア制運賃) ✓ 町内バス(距離制運賃) </div> <p style="text-align: center;">↓ 現在の設定を基本として発展</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ✓ あいのり運賃割引 ✓ 月額定期運賃(サブスクリプション) ✓ 時間帯別運賃(ピーク時間帯運賃、オフピーク時間帯割引) ✓ 通院など対象者を限定した運賃割引 ✓ エリア乗り放題(来町者利用含む)など </div> <p>また、マイナンバーカードと連携した地域通貨カードの活用で、町の他の政策と連動した取組を検討します。基礎データを活用して、施策の効果試算を行うことが可能です。加えて、施策実施の効果を利用者属性ごとに把握することが可能となり、より効果的な方法を検討できます。</p> <ul style="list-style-type: none"> -免許返納者割引 -移住者に対する移住初年度期間限定割引 -長寿者・還暦者等への誕生日割引 -町主催イベント参加者を対象としたあいのり利用割引 など
実施主体	町民、安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施 策 ①	定額タクシーを基軸とした交通体系の構築
取組名 (4)	公共交通以外の移動手段との共存
対応課題	課題 1、2、5
取組の概要	<p>スクールバス、ボランティア輸送など、公共交通以外の移動手段と連携し町民の移動手段を確保しています。引き続き、これらの移動手段と連携を図るとともに、町外の通院バスなどとの連携も検討します。</p> <p>また、タクシー営業時間外の夜間の移動手段の確保についても検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスと連携した効率的な移動手段の確保 ・ボランティア輸送との連携 ・夜間（タクシー営業時間外）の移動手段の検討
実施主体	町民、安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施 策 ②	町内バスの見直しによる町内連携軸の形成
取組名 (1)	町内バスの見直し
対応課題	課題 1、2
取組の概要	<p>前計画（地域公共交通網形成計画）で示した見直し検討を引き続き行います。</p> <p>加えて、三段峡線（在来線）のフィーダー化にあわせて、町内連携軸の形成、効率的な交通体系への移行の観点から町内バスの再編を行います。</p> <p>▼日常生活を支える町内連携軸</p> 
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策②	町内バスの見直しによる町内連携軸の形成
取組名(2)	待合環境の維持・整備
対応課題	課題1、2
取組の概要	<p>広域路線バス、他の町内移動手段との乗継を円滑にできるように、整備済みの待合施設の維持を図ります。</p> <p>▼安芸太田病院の整備済み待合環境（室内モニターでバス接近確認可）</p>  
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策③	関係者との協働・連携
取組名(1)	医療機関、商業施設と連携したあいのり促進活動
対応課題	課題1、2、3、9
取組の概要	<p>定額タクシーを、便利に使っていただくためにはあいのりが必要です。定額タクシーの主な乗降場所である医療機関、商業施設と連携し、あいのり促進活動を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あいのり促進キャンペーンの実施 ・施設におけるあいのり情報の提供、マッチングの仕組み検討 ・診察予約と連動したあいのり促進の仕組みの検討 ・商業施設等でのあいのり利用者への特典の検討 等 <p>▼定額タクシー乗車場所</p>  <p>▼定額タクシー降車場所</p> 
実施主体	安芸太田町、医療機関、商業施設等
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策③	関係者との協働・連携
取組名(2)	公共交通を考える会での利用促進の検討
対応課題	課題1、3、4、9
取組の概要	公共交通を考える会では、公共交通にかかる多様な課題について意見交換を行っています。三方良しの持続可能な公共交通とするため、引き続き町民、交通事業者、行政の三者で意見交換を行います。また、公共交通の使い方の周知や利用促進や定額タクシーのあいのり促進についても検討します。
実施主体	安芸太田町、町民、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策③	関係者との協働・連携
取組名(3)	町内移動手段の担い手の確保
対応課題	課題1、6
取組の概要	乗務員不足や乗務員の高齢化へ対応するために、町内移動手段の担い手の確保の支援を検討します。 <ul style="list-style-type: none"> ・町の移住・定住支援制度と連携した町内移動手段の担い手の確保 ・高校新卒者の町内交通事業者への就職支援 ・あきおおた未来創造協同組合での乗務員の確保
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策③	関係者との協働・連携
取組名(4)	商業施設等と連携した需要の平準化
対応課題	課題1、4、10
取組の概要	朝ピーク時に発生する長い待ち時間を減らし、利便性を向上させるために、商業施設等と連携し、朝ピーク時の需要の平準化に取り組みます。 <ul style="list-style-type: none"> ・昼活モデルコース、夕活モデルコースの設定
実施主体	安芸太田町、安芸太田商工会、商業施設等
実施期間	令和5年度から令和9年度

(2)計画目標2 仕事、教育の視点をもって広島市への円滑な便利で持続可能な移動環境を構築する

施策④	広域幹線バスの維持・広域アクセス性の向上策
取組名(1)	広域路線バスの維持・広域路線バスでの円滑な移動環境の整備、バス利用促進
対応課題	課題1、7
取組の概要	<p>地域を跨ぐ広域バス路線のうち、運賃収入のみでは採算が取れないバス路線については、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国・県と連携して支援することで移動手段を継続的に確保します。</p> <p>本町が進めている定住促進施策において、広島市中心部への利便性の向上（通勤・買い物など）を図ることは非常に重要です。広島市の市街地への広域路線バスでの円滑な通勤・通学環境の整備を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島都心部までの所要時間短縮等の検討 <ul style="list-style-type: none"> －便数の増加や三段峡線（高速線）の西風新都経由便の導入 ・高速バス（広益線）の戸河内ICバス停の検討 ・三段峡線（高速線）の加計スマートIC利用の検討 ・遅い時間帯の広島都心部からの帰宅便の検討 <ul style="list-style-type: none"> －三段峡線（高速便）の遅い時間帯の増便 －深夜乗合タクシー等 <p>あわせて、路線バスの利用促進を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安芸太田町在住の中高生へ広島市までのバス往復利用の支援
実施主体	安芸太田町、交通事業者、関係市
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策④	広域幹線バスの維持・広域アクセス性の向上策
取組名(2)	通勤・通学環境の整備、バス利用促進
対応課題	課題1、7
取組の概要	<p>子育て・教育における経済的な不安を軽減するとともに、公共交通の維持のため、町内外の高等学校、大学、専門学校への通学費の一部を助成します。</p>
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施 策 ⑤	路線バスの乗り継ぎ利便性の向上策
取組名(1)	路線バスの乗り継ぎを考慮した町内移動手段の運行
対応課題	課題1、7、11
取組の概要	<p>広域路線バスの利用を促進するためには町内移動手段との接続が不可欠です。引き続き、広域路線バスと町内移動手段が円滑に乗り継げるように取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの乗継を考慮した町内移動手段の運行時刻の設定(毎年) ・路線バス運行遅延情報共有による町内移動手段の運行時刻の調整 ・路線バスの乗り継ぎを確実にするための定額タクシーの利用を予約運用ルールづくり <p>等</p>
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

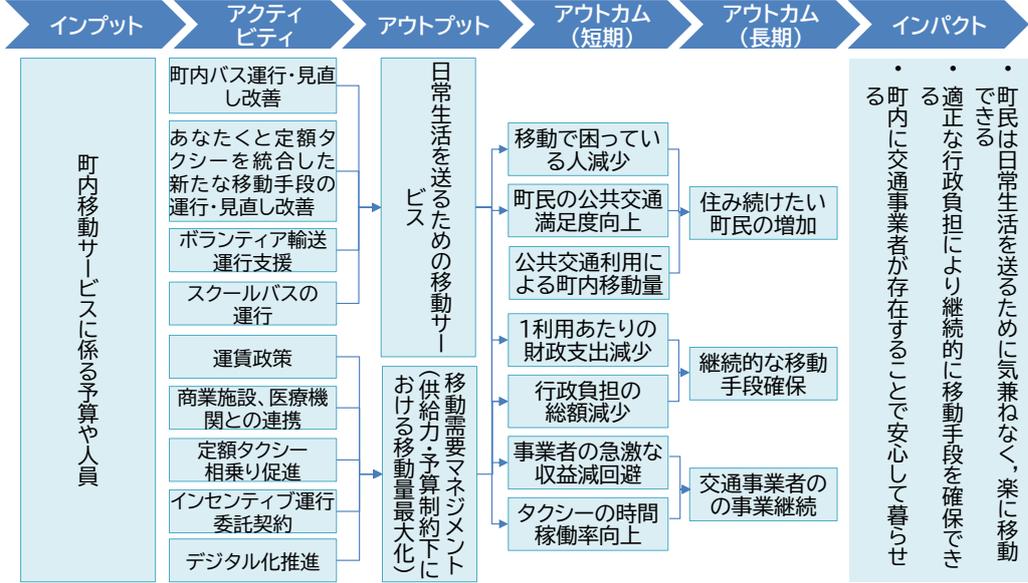
施 策 ⑥	三段峡線(在来線)のフィーダー化
取組名(1)	三段峡線(在来線)の見直しの検討
対応課題	課題1、7
取組の概要	<p>三段峡線(在来線)のフィーダー化が予定されています。町民の日常生活の移動手段の確保、定住促進などの視点から路線の見直しを検討します。見直し検討にあたり、広島市、広島県、交通事業者などの関係者と協議を行います。フィーダー化後のサービス維持だけでなく、デマンド交通への転換などを含む幅広い選択肢を検討します。</p> <p>▼比較検討(案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安芸太田町内-可部駅間の路線バスの運行 ・安芸太田町内-飯室間の路線バスの運行 (飯室-可部駅間の移動は他の路線バスでの乗り継ぎを前提) ・安芸太田町内-飯室・可部の医療機関・商業施設間のデマンド交通の運行
実施主体	安芸太田町、交通事業者、関係市
実施期間	令和5年度から令和9年度

(3)計画目標3 観光訪問先として選ばれる移動環境を整える

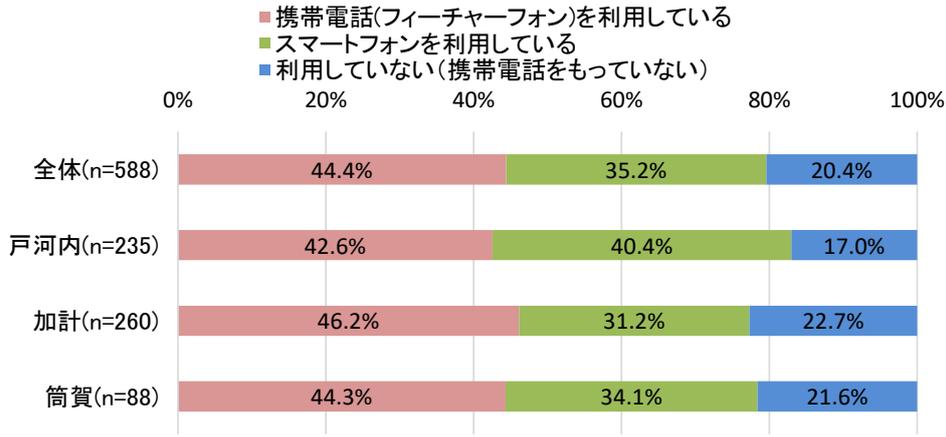
施 策 ⑦	観光拠点から町内観光スポットへの移動方法の検討、移動方法の周知
取組名(1)	観光客向けPR活動
対応課題	課題1、2、7、8、12
取組の概要	<p>町にとって観光は重要な産業の一つです。</p> <p>公共交通利用の観光客から観光訪問先として選ばれるように、町内の観光スポットへ移動できることを周知することが重要です。あわせて、高速バス乗車券とタクシー、カーシェア利用券のセット券の販売など、高速バスとの連携を検討します。加えて、タクシーを活用した観光促進策を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域路線バスで、安芸太田町の玄関口である「道の駅来夢とごうち」に到着すれば、町内の観光スポットへタクシー、カーシェアで移動できることを周知します。 ・令和4年10月から令和5年1月に広島県内の高速バスの利用促進キャンペーンが実施され、三段峡線(高速)は広島都心の商業施設、地域商社あきおたと連携した企画乗車券を販売。今後は、町内の観光スポットへのタクシー、カーシェアの利用券と高速バスの乗車券のセット券の販売等を検討します。 ・観光タクシーのモデルコースの設定、タクシー利用観光割引事業などを検討します。
実施主体	安芸太田町、交通事業者、観光関連事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

施 策 ⑧	観光拠点間の移動手段の検討
取組名(1)	三段峡、道の駅間の移動手段の検討
対応課題	課題1、8、11、12
取組の概要	<p>全国的な集客力のある三段峡、町の玄関口である道の駅間を観光客が円滑に移動できる環境をつくることが重要です。三段峡線(在来線)の見直し後を見据えた検討が必要です。新型コロナウイルスの影響なども考慮しながら、デマンド運行など、実現可能性の高い移動手段について検討するとともに、将来的な自動運転車両の導入などについても研究します。</p>
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和5年度から令和9年度

(4)計画目標4 町の DX 推進の他の施策等と連携した生活 MaaS の実装で安全で安心な暮らしや豊かさを実感できる社会を実現する

施策 ⑨	生活 MaaS の推進
取組名 (1)	データに基づく施策評価
対応課題	課題 1、2、3、6、12
取組の概要	<p>2022 年 12 月のもりかカードの導入により決済情報、定額タクシーの利用履歴データを蓄積することが可能となり、そのデータを分析するツールを開発しました。今後は、安全で安心な暮らしや豊かさを実感できる社会の実現に向けて、ロジックモデルを活用し、俯瞰した視点から町内移動に係る各種施策をデータに基づいて評価を行います。この仕組みで評価を行うことで、目的達成のためにより効果的な施策、取組内容を把握することが可能となります。</p> <p>▼各種施策、取組内容の評価に用いるロジックモデル (案)</p>  <p>▼生活 MaaS の分析ツール (例)</p> 
実施主体	安芸太田町、交通事業者
実施期間	令和 5 年度から令和 9 年度

施策⑨	生活 MaaS の推進
取組名(2)	地域(医療機関、商業施設、学校等)との連携
対応課題	課題1、10
取組の概要	<p>全町民が保有し、マイナンバーと連携した地域通貨決済カードであるもりかカードが導入されたことで、今後、町民の暮らしを豊かにする多様な施策を検討することが可能となりました。</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者・子供の安全・家族の安心に寄与するもりかカードを活用した通院・通学の見守り通知 ・町内移動手段利用者に対する商業施設、温泉施設などでの割引 ・健康寿命の延伸を狙った商業施設、温泉施設などと連携した外出支援、定額タクシー利用の月の外出回数の本人や家族への記録通知 ・医療機関における診療予約・会計時にお奨めの移動手段の情報提供、移動手段を考慮した診療予約 ・IT活用による定額タクシーのあいのりマッチングシステム ・災害時などにおける定額タクシーを活用した避難者の把握 
実施主体	安芸大田町、医療機関、商業施設、学校など
実施期間	令和5年度から令和9年度

施策⑨	生活 MaaS の推進																				
取組名(3)	町内移動手段のデジタル対応																				
対応課題	課題1、2、3、4、11																				
取組の概要	<p>町内移動手段のデジタル化を進めます。現在、タブレット端末で決済、利用実績の記録が可能となっています。定額タクシー申請者のアンケート調査では、35%がスマートフォンを利用しており、44%が携帯電話を利用していると回答しました。今後は、デジタル化を進め、便利で効率的な移動環境を構築します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タブレット、スマートフォンによる予約 ・定額タクシーの事業者間連携（配車など） 検討中 ・公共交通の乗換検索、位置情報の提供 <p>▼定額タクシー利用料のキャッシュレス支払い</p>  <p>▼携帯電話・スマートフォンの利用状況（定額タクシーアンケート調査）</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>グループ</th> <th>携帯電話(フィーチャーフォン)を利用している</th> <th>スマートフォンを利用している</th> <th>利用していない(携帯電話をもっていない)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体(n=588)</td> <td>44.4%</td> <td>35.2%</td> <td>20.4%</td> </tr> <tr> <td>戸河内(n=235)</td> <td>42.6%</td> <td>40.4%</td> <td>17.0%</td> </tr> <tr> <td>加計(n=260)</td> <td>46.2%</td> <td>31.2%</td> <td>22.7%</td> </tr> <tr> <td>筒賀(n=88)</td> <td>44.3%</td> <td>34.1%</td> <td>21.6%</td> </tr> </tbody> </table>	グループ	携帯電話(フィーチャーフォン)を利用している	スマートフォンを利用している	利用していない(携帯電話をもっていない)	全体(n=588)	44.4%	35.2%	20.4%	戸河内(n=235)	42.6%	40.4%	17.0%	加計(n=260)	46.2%	31.2%	22.7%	筒賀(n=88)	44.3%	34.1%	21.6%
グループ	携帯電話(フィーチャーフォン)を利用している	スマートフォンを利用している	利用していない(携帯電話をもっていない)																		
全体(n=588)	44.4%	35.2%	20.4%																		
戸河内(n=235)	42.6%	40.4%	17.0%																		
加計(n=260)	46.2%	31.2%	22.7%																		
筒賀(n=88)	44.3%	34.1%	21.6%																		
実施主体	安芸太田町、交通事業者																				
実施期間	令和5年度から令和9年度																				

施 策 ⑨	生活 MaaS の推進
取組名 (4)	新技術の導入
対応課題	課題 1、7、8、12
取組の概要	<p>新技術の導入を検討します。</p> <p>(1) 自動運転の導入の検討</p> <p>自動運転車両の実装が世界各地で行われています。日本でも社会実装に向けた取り組みが行われており、群馬県前橋市では、自動運転システムを架装した営業用車両を用いた 2 カ月にわたる実証実験が行われています。自動運転は、運転手不足、財政支出などの課題解決が期待されます。自動運転をはじめ、様々な新技術の導入について検討を行います。</p> <p>(2) 人、環境に配慮した車両の導入</p> <p>カーボンニュートラルの観点から EV (電気自動車) の導入が望ましいです。導入・ランニングコスト、地域内でのエネルギー循環などの視点を持って EV の導入を検討します。</p> <p>また、バス車両はバリアフリーの導入を図るとともに、小型の車両についても高齢者等の利用がしやすい車両の導入を検討します。</p> <p>(3) 他の MaaS 等との連携</p> <p>本町では、日常生活の移動に特化した生活 MaaS の実装を行っています。全国では、観光に特化したタイプ、鉄道を軸に展開しているタイプなど、様々な MaaS が検討、実装されています。広島観光に着目すると、西日本旅客鉄道株式会社と広島電鉄株式会社、JR 西日本が運営する観光型 MaaS 「setowa」と、広島電鉄が運営する「MOBIRY」とで、相互に連携することに合意するなど、MaaS 間での連携が進んでいます。</p> <p>キャッシュレス決済、乗継割引、エリア乗り放題などデータ連携によるサービス提供、データの利活用など、他の MaaS との連携を検討します。</p>
実施主体	安芸太田町、交通事業者、他の MaaS 事業者
実施期間	令和 5 年度から令和 9 年度

第7章 目標の評価指標及び進行管理

1 数値目標

目標を立て、定期的にモニタリング・評価します。そうすることで、関係者全員で地域公共交通の実態を共有し、行政が関係者と連携しながら事業改善を図ります。

<公共交通全般の評価>

公共交通全般の評価を行うために以下の指標及び目標値を設定します。

評価指標	現状値	目標値
①移動手段の延べ利用人数	年間111,000人	(令和9年) 年間111,000人
②公共交通に関する満足度	19.58%	(令和9年) 30.0%
③公共交通関連財政支出額	年間167,000千円	(令和9年) 年間150,000千円

①は毎年交通事業者から提供を受ける。②は町の住民意識調査等で把握する。③は町でとりまとめる。

<町内移動環境及び取組の実施状況の評価>

町内移動環境及び取組の実施状況の評価を行うために以下の指標及び目標値を設定します。

評価指標	現状値	目標値
①1利用あたりの財政支出	4,222円	(令和9年) 3,000円
②定額タクシーのあいり率	21.3%	(令和9年) 30.0%
③町内バスの収支率	4.7%	(令和9年) 5.0%
④公共交通を考える会の開催回数	年2回	(令和9年) 年8回
⑤交通事業者の経営健全を表す代替指標(保有車両台数)	セダン:11台 ジャンボ:6台	(令和9年) セダン:11台 ジャンボ:6台

①~⑤は町がとりまとめる。

< 広域移動環境及び取組の実施状況の評価 >

広域移動環境及び取組の実施状況の評価を行うために以下の指標及び目標値を設定します。

評価指標	現状値	目標値
①広域路線バスの利用促進の取り組みの実施	年 2 回	(令和 5~9 年) 年 4 回

①は町がとりまとめる。(通学等各種補助事業等の周知・時刻表等の周知など)

< 観光移動環境及び取組の実施状況の評価 >

観光移動環境及び取組の実施状況の評価を行うために以下の指標及び目標値を設定します。

評価指標	現状値	目標値
①三段峡バス停の降車数	年間 7 2 9 回	(令和 9 年) 年間 1, 4 5 0 回
②観光移動環境改善の取り組みの実施	年 0 回	(令和 5~9 年) 年 2 回

①は交通事業者から提供を受ける。②は町がとりまとめる。

< 生活 MaaS の推進 >

生活 MaaS の推進の評価を行うために以下の指標及び目標値を設定します。

評価指標	現状値	目標値
①生活 MaaS の推進の取り組みの実施	年 2 回	(令和 9 年) 年 5 回

①は、町がとりまとめる。(交通分析・キャッシュレス決済・見守り機能・分析活用施策・時間別、目的別運賃設定など)

2 目標の進行管理

近年、公共交通を取り巻く環境は著しく変化しており、地域旅客運送サービスが計画の対象期間内にどのような影響を受けるのか、先が見えづらい状況です。

そのような状況の中、生活 MaaS の分析ツール等を活用し、地域公共交通の利用実態、財政支出状況、車両の稼働状況などのモニタリングを行いつつ、目標の達成状況の評価を行います。

評価の結果、外部環境の変化等により事業の変更が望ましいと認められる場合、または目標値と実績値に乖離が生じた場合は、事業及び目標値の変更を検討します。また、必要に応じて事業及び目標値の見直しを検討します。以下に評価・検証のスケジュールの一部を示します。令和7年度以降も計画期間の終了年度となる令和9年度まで同じ周期で評価検証を行います。

評価・検証のスケジュール

