

## 第8章 基本的な方針と目標

### 1 基本理念と基本方針

#### (1) 基本理念

吉賀町の公共交通は、安心して健康に暮らし続けるために必要な移動手段であり、地域社会全体の価値向上やまちの賑わいの創出と交流の活性化を担うものです。これらの役割を果たすためには、公共交通を確保し、利用環境を整備した上で、町民、各種団体、交通事業者、行政等の関係者が知恵を出し合い、みんなで守り育てる必要があります。

上記を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定します。

**生活と交流を支える公共交通を、みんなで守り育てます**

#### (2) 基本方針

吉賀町における公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえて、地域公共交通の基本方針（地域公共交通の在るべき姿）を以下の通り設定します。

#### **基本方針 1. 便利で持続可能な公共交通網**

吉賀町が目指す将来像を見据え、誰でも交通サービスを享受できるよう、便利で持続可能な地域公共交通網を形成します。

#### **基本方針 2. 誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境**

町民に限らず、来訪者にとっても、分かりやすく使いやすい公共交通を目指して環境整備を行います。

#### **基本方針 3. 公共交通に関する取組における関係者間の連携・協働**

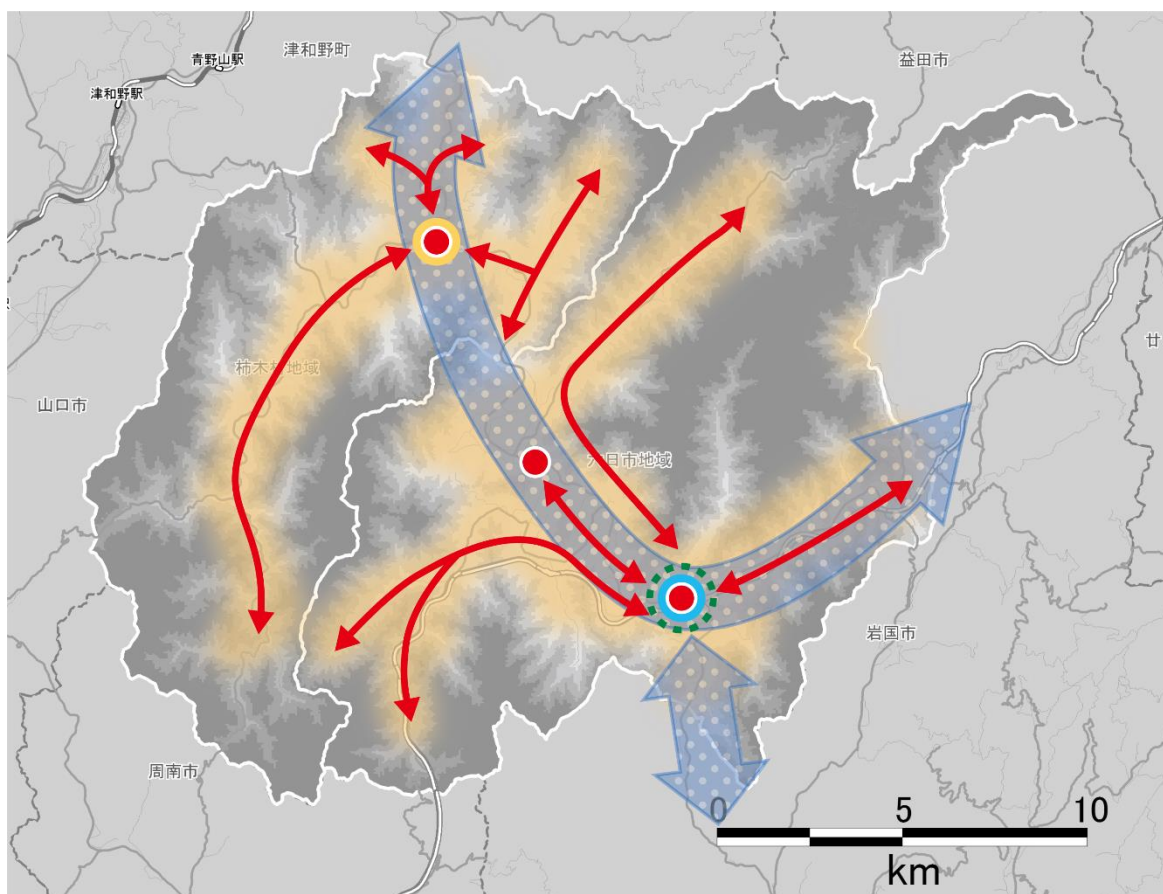
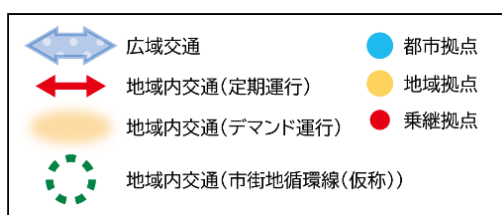
町民・各種団体・交通事業者・行政等が連携・協働し、公共交通の維持や活用、利用促進策等の取組を推進し、みんなで公共交通を守り育てていきます。

## 2 公共交通の将来像

広域交通は、本町と町外を結び、かつ都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通を位置付けます。地域内交通は、朝夕は定期運行、日中はデマンド運行として役割を分けて位置付けます。

その他として、都市拠点周辺の公共施設、医療機関、商業施設を結ぶ公共交通を市街地循環線（仮称）と位置づけ、タクシーを含むこれらの公共交通を組み合わせることで、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、都市拠点は町の中心拠点であるとともに六日市地域における拠点、地域拠点は柿木村地域における拠点、乗継拠点は公共交通の結節点となる拠点を位置付けます。



図表-68 公共交通の将来イメージ

分類	役割	再編前	再編後	
広域交通	行政区域を超えた広域的な移動手段 拠点間の移動手段	○広益線 ○広域線 ○六日市線	○広益線 ○広域線 ○六日市線	
地域内交通	定期運行	○蔵木線【路線定期】	○蔵木線【路線定期】	
		○蓼野線【路線定期】	○蓼野線【路線定期】	
		○高尻線【路線定期】	○高尻線【路線定期】	
		○六七線【路線定期】	○六七線【路線定期】	
		○大井谷杉山循環線【区域デマンド】	○大井谷杉山循環線【区域デマンド】	
		○吉賀町スクールバス (柵谷線)【路線定期】	○吉賀町スクールバス (柵谷線)【路線定期】	
		○吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)【路線定期】	○吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)【路線定期】	
	デマンド運行	○蔵木線【路線不定期】	○蔵木エリア(仮称)【区域デマンド】	
		○蓼野線【路線不定期】	○蓼野エリア(仮称)【区域デマンド】	
		○高尻線【路線不定期】	○高尻エリア(仮称)【区域デマンド】	
		無し	○立河内・幸地エリア(仮称) 【タクシー助成】 ※実証実験	
		○柵谷線【区域デマンド】	○柵谷エリア(仮称)【区域デマンド】	
		○大野原木部谷線【区域デマンド】	○大野原・木部谷エリア(仮称) 【タクシー助成】 ※実証実験	
		○大井谷杉山下須線【区域デマンド】	○大井谷・杉山・下須エリア(仮称) 【区域デマンド】	
	その他	町中心部の公共施設、医療機関、商業施設間の周遊性を向上させる公共交通	無し	○市街地循環線(仮称) 【路線定期または区域デマンド】
		きめ細やかなニーズに対応する移動手段	○タクシー	○タクシー

※緑字は変更、赤字は新設

※大井谷杉山循環線(区域デマンド)は小・中学生の通学利用があるため定期運行に分類する。

図表-69 各路線の役割と対象交通機関

### 3 公共交通のサービス水準と見直し基準

#### (1) 公共交通のサービス水準

必要な移動手段を確保するために、広域交通、地域内交通（定期運行・デマンド運行）は、町として確保する公共交通サービス水準を次の通り設定します。

ただし、地域内交通（デマンド運行）は、見直しの検討フローに従い、見直し基準に満たない場合は、減便やタクシー助成、市町村運営有償運送への変更を検討します。

分類	町として確保する公共交通のサービス水準	考え方	(参考) 現状
広域交通	8. 5 往復/日 (月～土)	平均して 90 分で1往復程度を確保する。	8. 5 往復 (月～土)
地域内交通 ・定期運行 ・デマンド運行	4. 0 往復/日 (月～金)	各エリアの路線定期と区域デマンドの便数を合算して4往復確保する。	2～5往復 (月～金) ※六七線を除く ※一部土曜日運行あり

図表-70 公共交通サービス水準

#### (2) 公共交通の見直し基準

##### ① 広域交通

町内の地域拠点間の移動手段であり、町民の生活や交流を支える必要な移動手段であることから、見直し基準は設けず、確保・維持を図ります。

##### ② 地域内交通（定期運行）

小・中学生の通学手段であることから、見直し基準は設けず、児童・生徒の通学状況に応じて適宜見直しを行います。

### ③ 地域内交通（デマンド運行）

「一定の利用があるか」、「採算性は妥当か」の2つの視点から見直し基準を設定します。

「一定の利用があるか」を図る指標として、「1便当たりの利用者数」と「稼働率」を設定します。「1便当たりの利用者数」は、乗合が成立する条件である1.1人/便を基準値とし、「稼働率」は運行可能日の半数以上運行する50%とします。

「採算性は妥当か」を図る指標として、「収支率」を設定し、基準値は現状を踏まえ10%と設定します。

「1便当たりの利用者数」、「稼働率」、「収支率」のいずれか1つでも基準に満たない場合は、見直しの対象とします。

分類	一定の利用があるか		採算性は妥当か
	1便当たりの利用者数	稼働率	収支率
地域内交通 (デマンド運行)	1. 1人/便以上	50%以上	10%以上

図表-71 地域内交通(デマンド運行)の見直し基準

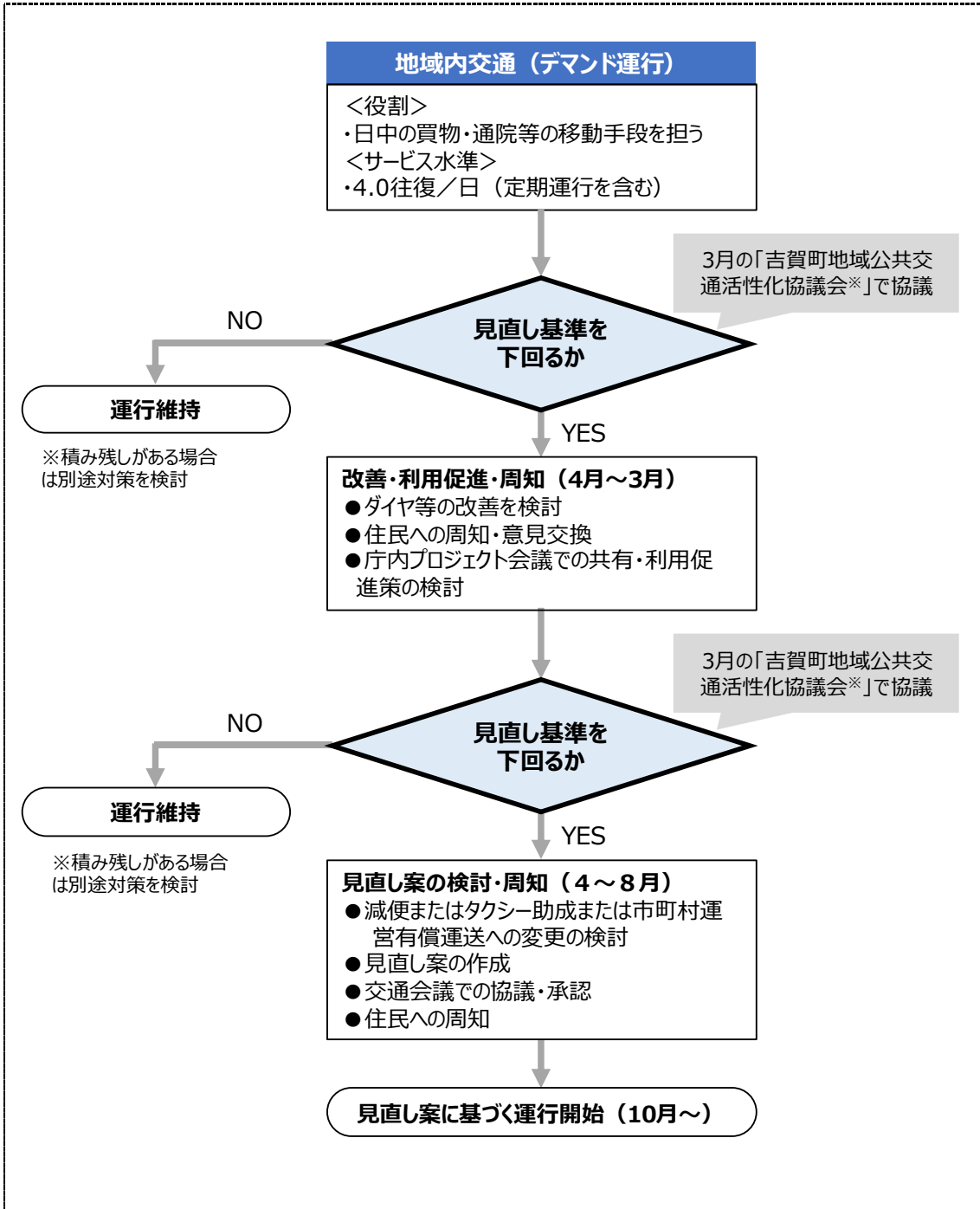
地域	路線名	輸送人数 (人)	1便当たりの 利用者数(人 /便)	運行可能日 数(日)	運行日数 (日)	稼働率	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率
六日市	蔵木線	633	1.3	296	238	80.4%	1,255	227	18.1%
	蓼野線	2,079	1.8	296	285	96.3%	5,970	987	16.5%
	高尻線	3,115	2.7	296	289	97.6%	4,193	1,199	28.6%
柿木村	大井谷杉山下須線	332	0.6	296	140	47.3%	1,618	92	5.7%
	椀谷線	702	0.9	296	203	68.6%	3,110	257	8.3%
	大井谷杉山循環線	2,459	4.1	296	198	66.9%	1,610	290	18.0%
	大野原木部谷線	136	0.4	296	82	27.7%	971	66	6.8%

※蔵木線、蓼野線、高尻線は、デマンド運行便のみの実績。運行経費及び定期収入は、総走行距離におけるデマンド便の系統別距離の比率から算出。

※稼働率は2017年度（2016年10月～2017年9月30日）の実績。

※1便当たりの利用者数、収支率は、2018年度（2017年10月～2018年9月）の実績。

図表-72 デマンド便の実績



図表-73 見直し検討フロー

※令和2年度に「吉賀町地域公共交通活性化協議会」は「吉賀町地域公共交通会議」に統合予定であり、統合後は「吉賀町地域公共交通会議」で協議を行う。

#### 4 計画の目標と目標の達成状況の評価

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と、目標の達成状況の評価する指標を定めます。

##### 基本方針 1. 便利で持続可能な公共交通網

###### 目標 1 地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供

評価指標	現状値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 6 年度)
公共交通利用者数	323 百人	323 百人

##### 基本方針 2. 誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境

###### 目標 2 公共交通環境の改善と充実

評価指標	現状値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 6 年度)
地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度について「満足」「やや満足」と回答した人の割合	18.9 %	25 %

##### 基本方針 3. 公共交通に関する取組における関係者間の連携・協働

###### 目標 3 関係者の連携による利用促進や公共交通活用施策の充実

評価指標	現状値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 6 年度)
公共交通の利用促進のために実施したイベント等の回数	1 回	延べ 15 回

<評価指標の算定方法、評価時期、目標値設定の考え方>

◆公共交通利用者数

評価指標の算出方法

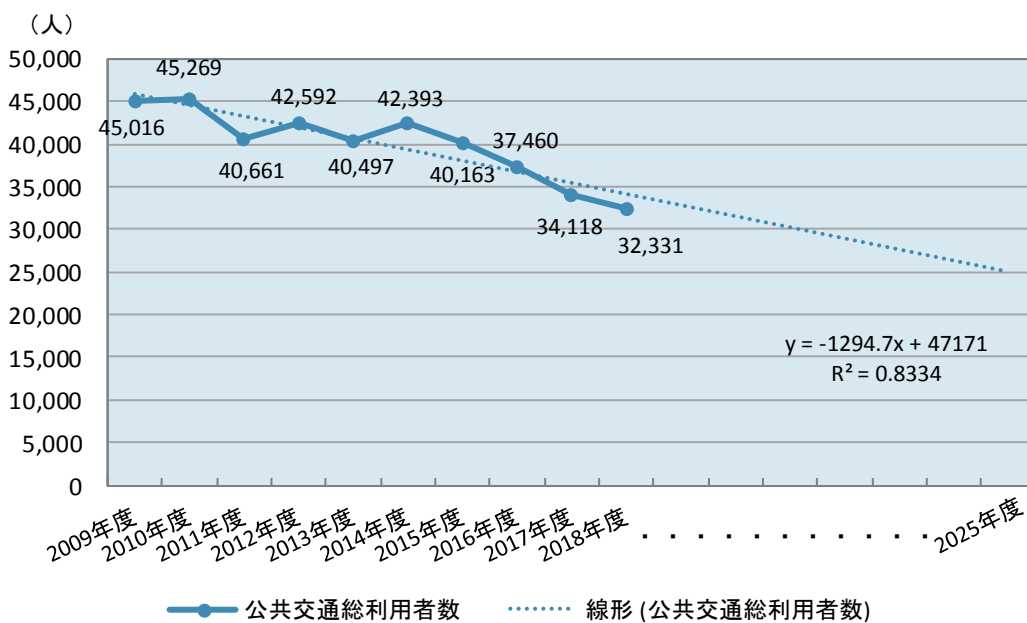
- ・ 広域路線バス（広益線を除く）、町内完結路線バス（吉賀町スクールバスは一般利用のみ）、デマンド型乗合交通の利用者数の計。
- ・ 交通事業者、岩国市が提示する利用実績を基に算出。

評価時期

- ・ 毎年

目標値設定の考え方

- ・ 公共交通利用者数は下図の通り減少傾向にあり、今後対策を実施しない場合、2025年度は25,000人程度に減少する可能性があります。
- ・ 目標1に掲げる事業（公共交通サービスの改善と新たな公共交通の導入）を実施することで、利用者数の現状維持を目指します。



図表-74 公共交通総利用者の推移と推計



## ◆地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度について「満足」「やや満足」と回答した人の割合

### 評価指標の算出方法

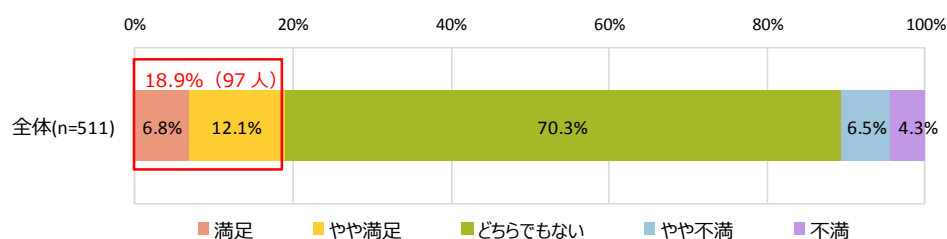
- ・ 町民を対象としたアンケート調査による、地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度に対する回答の「満足」、「やや満足」の割合の計。

### 評価時期

- ・ 令和6年度

### 目標値設定の考え方

- ・ 現状では、「満足」「やや満足」と回答した人は18.9%（97人）です。一方、「どちらでもない」と回答した人が70.3%を占めており、「どちらでもない」と回答した人の98.4%（無回答を除く）は地域内交通を利用していません。
- ・ 目標2に掲げる事業（利用環境の改善や情報提供）を実施することで、新規利用者の増加と公共交通に対する不安や不満の解消により満足度の向上を図ります。
- ・ 「満足」「やや満足」の回答者数を1.3倍の約130人に増加することを目標とし、全体に占める割合の目標を25%と設定します。



資料：住民アンケート調査

図表-75 路線バス(町内完結)、デマンドバスの総合的な満足度

## ◆公共交通の利用促進のために実施したイベント等の回数

### 評価指標の算出方法

- ・ 公共交通教室やバス車両の展示など、町民が参加できる公共交通に関するイベント回数の計。

### 評価時期

- ・ 毎年3月末

### 目標値設定の考え方

- ・ 小学生を対象とした公共交通教室は1回/年実施し、高齢者を対象とした公共交通教室は公民館単位等で少なくとも1回/年実施します。（延べ10回）
- ・ 町内のイベント等でバス車両等の展示を1回/年実施します。（延べ5回）