

議案第2号

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価の修正（一部再審議）について

令和8年1月30日提出

東広島市地域公共交通会議  
会長 塚井 誠人

1 提案理由

令和7年度第3回東広島市地域公共交通会議で、議案第1号「地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について」を書面審議により審議をしたが、事業評価の数値に誤りがあり令和7年度の事業評価について再度自己評価した結果、2箇所について評価が変更となったため、その内容について再審議するものである。

2 新旧対照表

別紙「資料2-①」のとおり

3 書面審議の意見と対応案及びその他修正箇所

別紙「資料2-②」のとおり

【意見と対応案】

議事	番号	意見・指摘事項	意見に対する考え方・対応方針	適用
【第3回交通会議】 審議事項1 地域公共交通確保 維持改善事業の事 業評価について	1	・西条市街地循環バス「のんバス」の運賃について、並走する他系統は運賃改定を行なって収支改善を図ったが、のんバスは据え置かれた。  ・結果として、のんバスの公的資金投入額は内回りが2社とも未達成となったが、芸陽バス運行ののんバス内回り利用者増加数に並走他系統との運賃差額を乗算すると目標達成できたとみられ、並走する他系統同様に収支改善を図るべきだったのではないか。	・令和7年2月の民間路線バスの運賃改定時、「のんバス」も改定を検討したが、市の政策的路線としての公共性を踏まえ、運賃は据え置いた。 ・のんバスは短距離利用が特徴で、利用増が続いており、運賃改定は利用減の恐れがあるため、今後の動向を見極めつつ慎重に判断する。  ・収支改善の取り組みとしては、商業施設連携など、利用促進策を継続する。	【資料への反映事項は無し】
	2	・費用高騰の影響を受けて早急にのんバスの運賃を見直すべき（受益者負担の増額を求める）。  ・またインフレのため、昨年の公的資金投入額と比較して実績が単純に増加しているように記載しているが、貨幣価値が変化していることから、当然の結果であり、物価指数（CPI）等のマクロ経済スライドを考慮して、記載すべきではないか。	・「のんバス」運賃値上げについては、前述のとおり  ・次期、令和9年度フィーダー計画での目標値設定に際しては、ご指摘の経済指標も参考にしつつ、適切な目標設定となるよう記載のあり方を検討する。（書面審議時の資料1 別添2「事業の今後の改善点」の欄に記載あり）	【資料への反映事項は無し】
	3	・クロスセクターベネフィットの観点で、もう少し評価するべき。  【クロスセクターベネフィット】 ある部門での行動や支出が他の部門での利益や節約をもたらすこと。 例）公共交通があると「外出機会が増えて健康状態が改善」、「買い物客が増加」など	・地域公共交通確保維持改善事業の事業評価は、国の手引きの中で示す数値指標のうち標準指標である「年間利用者数」、「公的資金投入額」、「収支率」の3つで評価を行っている。 ・その中でクロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）は、推奨指標として分類されているが、今回のような生活交通の系統ごとの指標としてはなじまないため適用しない。	【資料への反映事項は無し】
【第3回交通会議】 審議事項2 竹原港・竹原駅⇔ 広島国際空港線の 運行事業者変更に 伴う東広島市への 乗り入れについて	4	・運行回数が16回と記載されているが、8往復なので8.0回ではないか。	・指摘のとおり修正する。 （竹原市にも確認済み）	【資料2-② p.17、18に反映済み】 ・運行回数ほかを修正 （※修正箇所は赤字表記）
【第3回交通会議】 報告事項2 志和ホテル交通の運 行改善について	5	・参考に令和7年度10月の利用が1.2人と突出している理由は何か？  ・電話予約時間を30分前とされるが、運行ルートや乗降場所などの時間はどのように決定・案内・指示されるのか、教えていただけたいと思います。	・志和ホテル交通の利用状況のうち、令和6年10月～令和7年2月の便別利用者数の誤りを修正する。  ・志和ホテル交通は、運行区域およびダイヤを設定し、予約制の区域運行を実施している。 ・予約センターで受け付けた予約情報をもとに、「運行ルート」「乗降時間」「配車」を決定。1便目のみ予約センターから利用者へ案内がある。	【資料2-② p.19に反映済み】 ・利用状況_グラフの志和ホテル交通の「便平均利用者数」を修正 （※修正箇所は赤字表記）

【その他修正箇所】

【第4回交通会議】 審議事項1 地域公共交通確保 維持改善事業の事 業評価について	1	-	・黒瀬さくらバスの「公的資金投入額」および「収支率」の実績について、誤記を修正する。	【資料2-② p.2、9に反映済み】 ・黒瀬さくらバスの「公的資金投入額」、「収支率」を修正 （※修正箇所は赤字表記）
	2	-	・R5.10月～R6.9月までの「昨年度実績」記載あり⇒記載なしに修正する。 ・表にまとめるなど、分かりやすく整理。	【資料2-② p.5、8、11、15に反映済み】 ・「定量的な目標・効果」の欄に記載していた「昨年度実績」を削除 ・目標値等を表にて整理 （※修正箇所は赤字表記）
	3	-	・おまるめ山バスの「事業の今後の改善点」の文章中の誤記を修正する。	【資料2-② p.14に反映済み】 （※修正箇所は赤字表記）

資料 1 別添 1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

協議会名: 東広島市地域公共交通会議  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月~R7.9月)

令和8年1月 日

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
JRバス中国株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行(2系統) (1)内回り (2)外回り	・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点について、要因は「情報提供不足」と考え、目標を達成できるよう「情報提供の強化」を図り、のんバス協力店舗が6つ新規追加となった。	計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (1)【目標】48,193人以上/年 【実績】60,749人/年 【目標比】105%	・路線全体で見ると、「年間利用者数」および「公的資金投入額」は目標を達成した一方で、「収支率」は未達成であった。また、路線全体では目標を達成した指標についても、系統別に見ると未達成の系統が存在した。目標達成に向けて、定期的に交通事業者との会議を開催し、利用実績のモニタリングを行うとともに、運行改善および利用促進策を検討・実施する体制を構築する。
				公的資金投入額: × (1)【目標】9,107千円以下 【実績】9,682千円 【目標比】106%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行(2系統) (1)内回り (2)外回り		計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (2)【目標】58,500人以上/年 【実績】63,283人/年 【目標比】108%	・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。
				公的資金投入額: ○ (2)【目標】7,263千円以下 【実績】6,755千円 【目標比】93%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行(2系統) (1)内回り (2)外回り		計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (1)【目標】48,855人以上/年 【実績】51,648人/年 【目標比】106%	利用者数(芸陽バス(1)(2)) 【目標】105,676人以上/年 【実績】115,789人/年
				公的資金投入額: × (1)【目標】9,401千円以下 【実績】9,476千円 【目標比】101%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行(2系統) (1)内回り (2)外回り		計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (2)【目標】56,821人以上/年 【実績】64,141人/年 【目標比】113%	公的資金投入額(芸陽バス(1)(2)) 【目標】17,169千円以下/年 【実績】16,334千円/年
				公的資金投入額: ○ (2)【目標】7,693千円以下 【実績】6,858千円 【目標比】89%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行(2系統) (1)内回り (2)外回り		計画通り事業は適切に実施された。	収支率: × (1)【目標】57.4%以上 【実績】51.7% 【目標比】90%	利用者数(芸陽バス(1)(2)) 【目標】105,676人以上/年 【実績】115,789人/年
				収支率: × (2)【目標】68.6%以上 【実績】66.1% 【目標比】96%	

資料 1 別添 1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

協議会名: 東広島市地域公共交通会議  
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月~R7.9月)

令和8年1月 日

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
JRバス中国株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行 (1)内回り		A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (1)【目標】48,193人以上/年 【実績】50,749人/年 【目標比】105%	・路線全体で見ると、「年間利用者数」および「公的資金投入額」は目標を達成した一方で、「収支率」は未達成であった。また、路線全体では目標を達成した指標についても、系統別に見ると未達成の系統が存在した。目標達成に向けて、定期的に交通事業者との会議を開催し、利用実績のモニタリングを行うとともに、運行改善および利用促進策を検討・実施する体制を構築する。
				公的資金投入額: × (1)【目標】9,107千円以下 【実績】9,682千円 【目標比】106%	
JRバス中国株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行 (2)外回り		A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (2)【目標】58,500人以上/年 【実績】63,283人/年 【目標比】108%	・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。
				公的資金投入額: ○ (2)【目標】7,263千円以下 【実績】6,755千円 【目標比】93%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行 (1)内回り		A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (1)【目標】48,855人以上/年 【実績】51,648人/年 【目標比】106%	利用者数(芸陽バス(1)(2)) 【目標】105,676人以上/年 【実績】115,789人/年
				公的資金投入額: × (1)【目標】9,401千円以下 【実績】9,476千円 【目標比】101%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行 (2)外回り		A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: ○ (2)【目標】56,821人以上/年 【実績】64,141人/年 【目標比】113%	公的資金投入額(芸陽バス(1)(2)) 【目標】17,169千円以下/年 【実績】16,334千円/年
				公的資金投入額: ○ (2)【目標】7,693千円以下 【実績】6,858千円 【目標比】89%	
芸陽バス株式会社	市街地循環線(のんバス)の運行 (2)外回り		A 計画通り事業は適切に実施された。	収支率: × (1)【目標】57.4%以上 【実績】51.7% 【目標比】90%	利用者数(芸陽バス(1)(2)) 【目標】105,676人以上/年 【実績】115,789人/年
				収支率: × (2)【目標】68.6%以上 【実績】66.1% 【目標比】96%	

旧

資料1 別添1

**地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)**

資料1 別添1

協議会名: 東広島市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月～R7.9月)

令和8年1月 日

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
JRバス中国株式会社	黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行(6系統) (1)法・長貴～ショージ～黒瀬支所線 (2)法・長貴～黒瀬支所線 (3)八畝ヶ畑～黒瀬支所線 (4)洋国団地～黒瀬支所線 (5)楢原～黒瀬支所線 (6)上条～黒瀬支所線	・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」との助言については、要因を「情報提供不足」と考えた。昨年度は目標達成までとわず(1便当たり平均利用者数+0.3人)であったことから、目標達成に向けて、地元運行協議会が主体となり、アンケート調査を実施し、地域住民の利用実態を把握し、これまで取り組んできた「情報提供の強化」を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: × (1)【目標】1,126人以上/年 【実績】908人/年 【目標比】81%	利用者数(事業全体) 【目標】4,969人/年 【実績】5,274人/年
				公的資金投入額: × (1)【目標】1,729千円以下 【実績】2,268千円 【目標比】131%	
				収支率: × (1)【目標】12.6%以上 【実績】7.8% 【目標比】62%	路線全体で見ると、「年間利用者数」および「公的資金投入額」は目標を達成した一方で、「収支率」は未達成であった。また、目標を達成した指標についても系統別にみると未達成の系統があった。
				利用者数: × (2)【目標】492人以上/年 【実績】473人/年 【目標比】96%	
				公的資金投入額: ○ (2)【目標】1,330千円以下 【実績】1,116千円 【目標比】84%	・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。
				収支率: × (2)【目標】11.0%以上 【実績】8.1% 【目標比】74%	
				利用者数: × (3)【目標】341人以上/年 【実績】278人/年 【目標比】82%	
				公的資金投入額: ○ (3)【目標】1,241千円以下 【実績】900千円 【目標比】73%	
				収支率: × (3)【目標】10.1%以上 【実績】6.5% 【目標比】64%	
				利用者数: ○ (4)【目標】744人以上/年 【実績】806人/年 【目標比】108%	
				公的資金投入額: ○ (4)【目標】2,161千円以下 【実績】1,054千円 【目標比】49%	
				収支率: × (4)【目標】15.7%以上 【実績】13.0% 【目標比】83%	
				利用者数: ○ (5)【目標】1,425人以上/年 【実績】1,658人/年 【目標比】116%	
				公的資金投入額: ○ (5)【目標】2,459千円以下 【実績】1,846千円 【目標比】75%	
				収支率: × (5)【目標】16.8%以上 【実績】14.7% 【目標比】88%	
				利用者数: ○ (6)【目標】841人以上/年 【実績】1,150人/年 【目標比】137%	
				公的資金投入額: ○ (6)【目標】2,665千円以下 【実績】2,198千円 【目標比】82%	
				収支率: × (6)【目標】9.8%以上 【実績】9.7% 【目標比】99%	

新

資料1 別添1

**地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)**

資料1 別添1

協議会名: 東広島市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月～R7.9月)

令和8年1月 日

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
JRバス中国株式会社	黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行 (1)法・長貴～ショージ～黒瀬支所線  黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行 (2)法・長貴～黒瀬支所線  黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行 (3)八畝ヶ畑～黒瀬支所線  黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行 (4)洋国団地～黒瀬支所線  黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行 (5)楢原～黒瀬支所線  黒瀬地域におけるフィーダーバスの運行 (6)上条～黒瀬支所線	・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」との助言については、要因を「情報提供不足」と考えた。昨年度は目標達成までとわず(1便当たり平均利用者数+0.3人)であったことから、目標達成に向けて、地元運行協議会が主体となり、アンケート調査を実施し、地域住民の利用実態を把握し、これまで取り組んできた「情報提供の強化」を図った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: × (1)【目標】1,126人以上/年 【実績】909人/年 【目標比】81%	利用者数(事業全体) 【目標】4,969人/年 【実績】5,274人/年
				公的資金投入額: × (1)【目標】1,729千円以下 【実績】3,371千円 【目標比】195%	
				収支率: × (1)【目標】12.6%以上 【実績】4.4% 【目標比】35%	路線全体で見ると、「年間利用者数」は目標を達成した一方で、「公的資金投入額」および「収支率」は未達成であった。また、目標を達成した指標についても系統別にみると未達成の系統があった。
				利用者数: × (2)【目標】492人以上/年 【実績】473人/年 【目標比】96%	
				公的資金投入額: × (2)【目標】1,330千円以下 【実績】1,660千円 【目標比】125%	・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。
				収支率: × (2)【目標】11.0%以上 【実績】4.6% 【目標比】42%	
				利用者数: × (3)【目標】341人以上/年 【実績】278人/年 【目標比】82%	
				公的資金投入額: × (3)【目標】1,241千円以下 【実績】1,332千円 【目標比】107%	
				収支率: × (3)【目標】10.1%以上 【実績】3.5% 【目標比】34%	
				利用者数: ○ (4)【目標】744人以上/年 【実績】806人/年 【目標比】108%	
				公的資金投入額: ○ (4)【目標】2,161千円以下 【実績】1,597千円 【目標比】74%	
				収支率: × (4)【目標】15.7%以上 【実績】8.0% 【目標比】51%	
				利用者数: ○ (5)【目標】1,425人以上/年 【実績】1,658人/年 【目標比】116%	
				公的資金投入額: × (5)【目標】2,459千円以下 【実績】2,816千円 【目標比】115%	
				収支率: × (5)【目標】16.8%以上 【実績】9.2% 【目標比】55%	
				利用者数: ○ (6)【目標】841人以上/年 【実績】1,150人/年 【目標比】137%	
				公的資金投入額: × (6)【目標】2,665千円以下 【実績】3,289千円 【目標比】123%	
				収支率: × (6)【目標】9.8%以上 【実績】5.7% 【目標比】58%	

資料1 別添1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

資料1 別添1 令和8年1月 日

協議会名:東広島市地域公共交通会議  
評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月~R7.9月)

利用者数  
公的資金投入額  
収支率

Table with 6 columns: ①補助対象事業者等, ②事業概要, ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況, ④事業実施の適切性, ⑤目標・効果達成状況, ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む). Rows include bus routes like 'おまるめ山バスの運行' and '白市駅~大原中'.

資料1 別添1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

資料1 別添1 令和8年1月 日

協議会名:東広島市地域公共交通会議  
評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月~R7.9月)

利用者数  
公的資金投入額  
収支率

Table with 6 columns: ①補助対象事業者等, ②事業概要, ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況, ④事業実施の適切性, ⑤目標・効果達成状況, ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む). Rows include bus routes like 'おまるめ山バスの運行' and '白市駅~大原中'.

資料1 別添1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

資料1 別添1

利用者数  
公的資金投入額  
収支率  
令和8年1月 日

協議会名: 東広島市地域公共交通会議  
評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月~R7.9月)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
八本松タクシー	志和ホテル交通の運行(3系統) (1)志和堀地区 (2)東志和地区 (3)西志和地区	・「新たに運行を開始した2事業(おまるめ山バス、志和ホテル交通)について、曜日や時間帯、乗降場所ごとの利用状況を分析し、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待します。」との助言については、利用実績をモニタリングし、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行った。  ・運行協議会が主体となり把握した住民ニーズに対応するため、次年度、予約受付時間の変更や乗降場所の追加・変更を予定している。	A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: × (1)【目標】889人以上/年 【実績】81人/年 【目標比】9%	利用者数(事業全体) 【目標】2,667人以上/年 【実績】410人/年	
				公的資金投入額: ○ (1)【目標】3,189千円以下 【実績】935千円 【目標比】29%		公的資金投入額(事業全体) 【目標】9,567千円以下/年 【実績】3,075千円/年
				収支率: × (1)【目標】4.5%以上 【実績】2.3% 【目標比】51%	利用者数: × (2)【目標】889人以上/年 【実績】113人/年 【目標比】13%	
				収支率: × (2)【目標】4.5%以上 【実績】2.7% 【目標比】60%		・路線全体で見ると、「公的資金投入額」は目標を達成したが、「年間利用者数」、「収支率」は未達成であった。地元運行協議会主体で、利用実績のモニタリングを行うとともに、住民ニーズを踏まえた運行改善および利便性向上策を検討する。
				利用者数: × (3)【目標】889人以上/年 【実績】216人/年 【目標比】24%	・次年度、住民ニーズに対応するため予約受付時間の変更や乗降場所の追加・変更を予定している。	
				公的資金投入額: ○ (3)【目標】3,189千円以下 【実績】1,115千円 【目標比】35%		・「公的資金投入額」、「収支率」については、人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。
				収支率: ○ (3)【目標】4.5%以上 【実績】4.8% 【目標比】107%		

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

資料1 別添1

利用者数  
公的資金投入額  
収支率  
令和8年1月 日

協議会名: 東広島市地域公共交通会議  
評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(R6.10月~R7.9月)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
八本松タクシー	志和ホテル交通の運行 (1)志和堀地区	・「新たに運行を開始した2事業(おまるめ山バス、志和ホテル交通)について、曜日や時間帯、乗降場所ごとの利用状況を分析し、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待します。」との助言については、利用実績をモニタリングし、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行った。  ・運行協議会が主体となり把握した住民ニーズに対応するため、次年度、予約受付時間の変更や乗降場所の追加・変更を予定している。	A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: × (1)【目標】889人以上/年 【実績】81人/年 【目標比】9%	利用者数(事業全体) 【目標】2,667人以上/年 【実績】410人/年
				公的資金投入額: ○ (1)【目標】3,189千円以下 【実績】935千円 【目標比】29%	
					収支率: × (1)【目標】4.5%以上 【実績】2.3% 【目標比】51%
	志和ホテル交通の運行 (2)東志和地区		A 計画通り事業は適切に実施された。	公的資金投入額: ○ (2)【目標】3,189千円以下 【実績】1,025千円 【目標比】32%	・路線全体で見ると、「公的資金投入額」は目標を達成したが、「年間利用者数」、「収支率」は未達成であった。地元運行協議会主体で、利用実績のモニタリングを行うとともに、住民ニーズを踏まえた運行改善および利便性向上策を検討する。
				収支率: × (2)【目標】4.5%以上 【実績】2.7% 【目標比】60%	
	志和ホテル交通の運行 (3)西志和地区		A 計画通り事業は適切に実施された。	利用者数: × (3)【目標】889人以上/年 【実績】216人/年 【目標比】24%	・「公的資金投入額」、「収支率」については、人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。
				公的資金投入額: ○ (3)【目標】3,189千円以下 【実績】1,115千円 【目標比】35%	
				収支率: ○ (3)【目標】4.5%以上 【実績】4.8% 【目標比】107%	

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

**定量的な目標・効果** **西条市街地循環バス(のんバス)**

(目標)

- ・JRバス中国 内回り 年間利用者数を48,193人以上とする(昨年度実績50,996人)
- ・JRバス中国 外回り 年間利用者数を58,500人以上とする(昨年度実績63,023人)
- ・JRバス中国 内回り 公的資金投入額を9,107千円以下とする(昨年度実績9,059千円)
- ・JRバス中国 外回り 公的資金投入額を7,263千円以下とする(昨年度実績6,625千円)
- ・JRバス中国 内回り 収支率を42.6%以上とする(昨年度実績40.6%)
- ・JRバス中国 外回り 収支率を51.7%以上とする(昨年度実績51.2%)
- ・芸陽バス 内回り 年間利用者数を48,855人以上とする(昨年度実績50,753人)
- ・芸陽バス 外回り 年間利用者数を56,821人以上とする(昨年度実績60,417人)
- ・芸陽バス 内回り 公的資金投入額を9,401千円以下とする(昨年度実績9,071千円)
- ・芸陽バス 外回り 公的資金投入額を7,693千円以下とする(昨年度実績7,301千円)
- ・芸陽バス 内回り 収支率を57.4%以上とする(昨年度実績58.2%)
- ・芸陽バス 外回り 収支率を68.6%以上とする(昨年度実績69.8%)

(目標 路線まとめ)

年間利用者数 212,369人以上とする(昨年度実績225,189人)  
 公的資金投入額 33,464千円以下とする(昨年度実績32,056千円)  
 収支率58.2%以上とする(昨年度実績53.0%)

(効果)

- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性向上
- ・中心市街地の賑わい創出
- ・都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築

**昨年度の自己評価に対するフォローアップ**

- ・昨年度と同様に協力店舗連携の拡大も含めて沿線協力店舗と連携し、周知活動、公共交通の利用促進を図った。
- ・協力店舗にゆめモール西条の6店舗が新規追加。

**実施した利用促進策**

- ・保育園、小学校のイベントでの団体乗車。
- ・路線沿線の協力店舗との連携(乗車証明書を提示することにより、協力店舗の特典がつけられる。店舗数73+6店(図書館含む))。
- ・交通会議公式SNS(X,インスタグラム)へ協力店舗追加について投稿。

**昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ**

- ・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点について、要因は「情報提供不足」と考え、目標を達成できるよう「情報提供の強化」を図り、のんバス協力店舗が6つ新規追加となった。

**地域住民の意見の反映**

- ・地元住民の意見を反映した運行計画となるよう、引き続き地域のニーズ把握に努めていく。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

**定量的な目標・効果** **西条市街地循環バス(のんバス)**

(目標:路線まとめ) R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
212,369人以上	33,464千円以下	58.2%以上

(効果)

- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性向上
- ・中心市街地の賑わい創出
- ・都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築

(目標:系統別) R6年10月～R7年9月

路線名		目標値		
		年間利用者数	公的資金投入額	収支率
JRバス中国	(1)内回り	48,193人以上	9,107千円以下	42.6%以上
	(2)外回り	58,500人以上	7,263千円以下	51.7%以上
芸陽バス	(1)内回り	48,855人以上	9,401千円以下	57.4%以上
	(2)外回り	56,821人以上	7,693千円以下	68.6%以上

表で記載  
昨年度実績を削除

**昨年度の自己評価に対するフォローアップ**

- ・昨年度と同様に協力店舗連携の拡大も含めて沿線協力店舗と連携し、周知活動、公共交通の利用促進を図った。
- ・協力店舗にゆめモール西条の6店舗が新規追加。

**実施した利用促進策**

- ・保育園、小学校のイベントでの団体乗車。
- ・路線沿線の協力店舗との連携(乗車証明書を提示することにより、協力店舗の特典がつけられる。店舗数73+6店(図書館含む))。
- ・交通会議公式SNS(X,インスタグラム)へ協力店舗追加について投稿。

**昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ**

- ・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点について、要因は「情報提供不足」と考え、目標を達成できるよう「情報提供の強化」を図り、のんバス協力店舗が6つ新規追加となった。

**地域住民の意見の反映**

- ・地元住民の意見を反映した運行計画となるよう、引き続き地域のニーズ把握に努めていく。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性 西条市街地循環バス(のんバス)

・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金:計画どおり実施されている。協力店舗の拡大、特典連携、団体乗車の実施等により、公共交通の利用機会および認知度が向上し、利用者数は増加傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標:路線まとめ)	目標達成状況	備考
年間利用者数	229,821人で、目標212,369人以上を達成。	JRバス中国 全2系統中2系統が達成 芸陽バス 全2系統中2系統が達成
公的資金投入額	32,771千円で、目標33,464千円以下を達成。	JRバス中国 全2系統中1系統が達成 芸陽バス 全2系統中1系統が達成
収支率	50.4%で、目標58.2%以上を未達成。	JRバス中国 全2系統中2系統が未達成 芸陽バス 全2系統中2系統が未達成

- (効果)
- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性を向上できた。
  - ・中心市街地の賑わいを創出できた。
  - ・都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築につながっている。

#### (目標:系統別)

西条市街地循環バス(のんバス) JRバス中国 内回り	(目標)年間利用者数は50,749人で、目標48,193人以上を達成した。
西条市街地循環バス(のんバス) JRバス中国 外回り	(目標)年間利用者数は63,283人で、目標58,500人以上を達成した。
西条市街地循環バス(のんバス) JRバス中国 内回り	(目標)公的資金投入額は9,682千円で、目標9,107千円以下を達成しなかった。
西条市街地循環バス(のんバス) JRバス中国 外回り	(目標)公的資金投入額は6,755千円で、目標7,263千円以下を達成した。
西条市街地循環バス(のんバス) JRバス中国 内回り	(目標)収支率は37.7%で、目標42.6%以上を達成しなかった。
西条市街地循環バス(のんバス) JRバス中国 外回り	(目標)収支率は50.3%で、目標51.7%以上を達成しなかった。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性 西条市街地循環バス(のんバス)

・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金:計画どおり実施されている。協力店舗の拡大、特典連携、団体乗車の実施等により、公共交通の利用機会および認知度が向上し、利用者数は増加傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)	目標達成状況	備考
年間利用者数	229,821人で、目標212,369人以上を達成	JRバス中国 全2系統中2系統が達成 芸陽バス 全2系統中2系統が達成
公的資金投入額	32,771千円で、目標33,464千円以下を達成	JRバス中国 全2系統中1系統が達成 芸陽バス 全2系統中1系統が達成
収支率	50.4%で、目標58.2%以上を未達成	JRバス中国 全2系統中2系統が未達成 芸陽バス 全2系統中2系統が未達成

- (効果)
- ・ニーズの高い施設への公共交通でのアクセス性を向上できた。
  - ・中心市街地の賑わいを創出できた。
  - ・都市の健全な発展と秩序ある整備につながる交通網の構築につながっている。

#### (目標及び実績:系統別)

部分...未達成

路線名			目標値			実績値(R6年10月~R7年9月)		
			年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率
JRバス中国	西条市街地循環バス(のんバス)	(1)内回り	48,193人以上	9,107千円以下	42.6%以上	50,749人	9,682千円	37.7%
		(2)外回り	58,500人以上	7,263千円以下	51.7%以上	63,283人	6,755千円	50.3%
芸陽バス		(1)内回り	48,855人以上	9,401千円以下	57.4%以上	51,648人	9,476千円	51.7%
		(2)外回り	56,821人以上	7,693千円以下	68.6%以上	64,141人	6,858千円	66.1%

表で記載

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 目標・効果達成状況

#### 西条市街地循環バス(のんバス) 続き

西条市街地循環バス(のんバス) 芸陽バス 内回り	(目標)年間利用者数は51,648人で、目標48,855人以上を達成した。
西条市街地循環バス(のんバス) 芸陽バス 外回り	(目標)年間利用者数は64,141人で、目標56,821人以上を達成した。
西条市街地循環バス(のんバス) 芸陽バス 内回り	(目標)公的資金投入額は9,476千円で、目標9,401千円以下を達成しなかった。
西条市街地循環バス(のんバス) 芸陽バス 外回り	(目標)公的資金投入額は6,858千円で、目標7,693千円以下を達成した。
西条市街地循環バス(のんバス) 芸陽バス 内回り	(目標)収支率は51.7%で、目標57.4%以上を達成しなかった。
西条市街地循環バス(のんバス) 芸陽バス 外回り	(目標)収支率は66.1%で、目標68.6%以上を達成しなかった。

前ページに表で記載

### 事業の今後の改善点

#### 西条市街地循環バス(のんバス)

- ・路線全体で見ると、「年間利用者数」および「公的資金投入額」は目標を達成した一方で、「収支率」は未達成であった。また、路線全体では目標を達成した指標についても、系統別に見ると未達成の系統が存在した。目標達成に向けて、定期的に交通事業者との会議を開催し、利用実績のモニタリングを行うとともに、運行改善および利用促進策を検討・実施する体制を構築する。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した評価方法等について検討を行う。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業の今後の改善点

#### 西条市街地循環バス(のんバス)

- ・路線全体で見ると、「年間利用者数」および「公的資金投入額」は目標を達成した一方で、「収支率」は未達成であった。また、路線全体では目標を達成した指標についても、系統別に見ると未達成の系統が存在した。目標達成に向けて、定期的に交通事業者との会議を開催し、利用実績のモニタリングを行うとともに、運行改善および利用促進策を検討・実施する体制を構築する。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」の目標未達については、運転手の人件費、燃料費などの高騰の影響を受けていると考えられる。人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。

東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

**定量的な目標・効果** **黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)**

① 渋・長貫～シヨージ～黒瀬支所線  
 ② 渋・長貫～黒瀬支所線  
 ③ 八畝ヶ畑～黒瀬支所線  
 ④ 洋国団地～黒瀬支所線  
 ⑤ 檜原～黒瀬支所線  
 ⑥ 上条～黒瀬支所線

(効果)  
 ・交通不便地域の解消  
 ・買物弱者支援  
 ・医療施設への移動手段の確保  
 ・自ら外出する機会が増えることによる、高齢者の健康増進、生きがい創出

(目標)  
 ・①年間利用者数を1,126人以上とする(昨年度実績1,062人)  
 ・②年間利用者数を492人以上とする(昨年度実績494人)  
 ・③年間利用者数を341人以上とする(昨年度実績397人)  
 ・④年間利用者数を744人以上とする(昨年度実績761人)  
 ・⑤年間利用者数を1,425人以上とする(昨年度実績1,475人)  
 ・⑥年間利用者数を841人以上とする(昨年度実績1,061人)

・①公的資金投入額を1,729千円以下とする(昨年度実績2,074千円)  
 ・②公的資金投入額を1,330千円以下とする(昨年度実績1,098千円)  
 ・③公的資金投入額を1,241千円以下とする(昨年度実績851千円)  
 ・④公的資金投入額を2,161千円以下とする(昨年度実績979千円)  
 ・⑤公的資金投入額を2,459千円以下とする(昨年度実績1,731千円)  
 ・⑥公的資金投入額を2,665千円以下とする(昨年度実績2,165千円)

・①収支率を12.6%以上とする(昨年度実績9.6%)  
 ・②収支率を11.0%以上とする(昨年度実績8.8%)  
 ・③収支率を10.1%以上とする(昨年度実績8.9%)  
 ・④収支率を15.7%以上とする(昨年度実績13.2%)  
 ・⑤収支率を16.8%以上とする(昨年度実績14.1%)  
 ・⑥収支率を9.8%以上とする(昨年度実績9.3%)

(目標 路線まとめ)  
 年間利用者数 4,969人以上とする(昨年度実績5,250人)  
 公的資金投入額 11,585千円以下とする(昨年度実績6,969千円)  
 収支率 12.8%以上とする(昨年度実績10.7%)

東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

**定量的な目標・効果** **黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)**

(1) 渋・長貫～シヨージ～黒瀬支所線  
 (2) 渋・長貫～黒瀬支所線  
 (3) 八畝ヶ畑～黒瀬支所線  
 (4) 洋国団地～黒瀬支所線  
 (5) 檜原～黒瀬支所線  
 (6) 上条～黒瀬支所線

(効果)  
 ・交通不便地域の解消  
 ・買物弱者支援  
 ・医療施設への移動手段の確保  
 ・自ら外出する機会が増えることによる、高齢者の健康増進、生きがい創出

(目標:路線まとめ) R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
4,969人以上	11,585千円以下	12.8%以上

(目標:系統別) R6年10月～R7年9月

路線名	目標値			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
黒瀬さくらバス	(1) 渋・長貫～シヨージ～黒瀬支所線	1,126人以上	1,729千円以下	12.6%以上
	(2) 渋・長貫～黒瀬支所線	492人以上	1,330千円以下	11.0%以上
	(3) 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	341人以上	1,241千円以下	10.1%以上
	(4) 洋国団地～黒瀬支所線	744人以上	2,161千円以下	15.7%以上
	(5) 檜原～黒瀬支所線	1,425人以上	2,459千円以下	16.8%以上
	(6) 上条～黒瀬支所線	841人以上	2,665千円以下	9.8%以上

表で記載  
 昨年度実績を削除

旧

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性

### 黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)

・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金:計画どおり実施されている。イベント実施による認知度向上、周知活動の継続等により、公共交通への理解が深まり、利用者数は微増傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	5,274人で、目標4,969人以上を達成。	全6系統中3系統が達成
公的資金投入額	9,381千円で、目標11,585千円以下を達成。	全6系統中5系統が達成
収支率	10.2%で、目標12.8%以上を未達成。	全6系統中6系統が未達成

(効果)

- ・交通不便地域の解消につながっている。
- ・買物弱者への支援として有効に機能している。
- ・医療施設への移動手段を確保することができている。
- ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

(目標:系統別)

黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ① 渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線	(目標)年間利用者数は909人で、目標1,126人以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ② 渋・長貫～黒瀬支所線	(目標)年間利用者数は473人で、目標492以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ③ 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	(目標)年間利用者数は278人で、目標341人以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ④ 洋国団地～黒瀬支所線	(目標)年間利用者数は806人で、目標744以上を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ⑤ 檜原～黒瀬支所線	(目標)年間利用者数は1,658人で、目標1,425人以上を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ⑥ 上条～黒瀬支所線	(目標)年間利用者数は1,150人で、目標841以上を達成した。

新

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性

### 黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス)

・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金:計画どおり実施されている。イベント実施による認知度向上、周知活動の継続等により、公共交通への理解が深まり、利用者数は微増傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	5,274人で、目標4,969人以上を達成	全6系統中3系統が達成
公的資金投入額	14,065千円で、目標11,585千円以下を未達成	全6系統中1系統が達成
収支率	6.1%で、目標12.8%以上を未達成	全6系統中6系統が未達成

(効果)

- ・交通不便地域の解消につながっている。
- ・買物弱者への支援として有効に機能している。
- ・医療施設への移動手段を確保することができている。
- ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

(目標及び実績:系統別)

部分・・・未達成

路線名	目標値			実績値(R6年10月～R7年9月)			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
黒瀬さくらバス	(1) 渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線	1,126人以上	1,729千円以下	12.6%以上	909人	3,371千円	4.4%
	(2) 渋・長貫～黒瀬支所線	492人以上	1,330千円以下	11.0%以上	473人	1,660千円	4.6%
	(3) 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	341人以上	1,241千円以下	10.1%以上	278人	1,332千円	3.5%
	(4) 洋国団地～黒瀬支所線	744人以上	2,161千円以下	15.7%以上	806人	1,597千円	8.0%
	(5) 檜原～黒瀬支所線	1,425人以上	2,459千円以下	16.8%以上	1,658人	2,816千円	9.2%
	(6) 上条～黒瀬支所線	841人以上	2,665千円以下	9.8%以上	1,150人	3,289千円	5.7%

表で記載

東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

目標・効果達成状況

黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) 続き

黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ① 渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線	(目標) 公的資金投入額は2,268千円で、目標1,729千円以下を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ② 渋・長貫～黒瀬支所線	(目標) 公的資金投入額は1,116千円で、目標1,330千円以下を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ③ 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	(目標) 公的資金投入額は900千円で、目標1,241千円以下を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ④ 洋国団地～黒瀬支所線	(目標) 公的資金投入額は1,054千円で、目標2,161千円以下を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ⑤ 檜原～黒瀬支所線	(目標) 公的資金投入額は1,845千円で、目標2,459千円以下を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ⑥ 上条～黒瀬支所線	(目標) 公的資金投入額は2,198千円で、目標2,665千円以下を達成した。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ① 渋・長貫～ショージ～黒瀬支所線	(目標) 収支率は7.8%で、目標12.6%以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ② 渋・長貫～黒瀬支所線	(目標) 収支率は8.1%で、目標11.0%以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ③ 八畝ヶ畑～黒瀬支所線	(目標) 収支率は6.5%で、目標10.1%以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ④ 洋国団地～黒瀬支所線	(目標) 収支率は13.0%で、目標15.7%以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ⑤ 檜原～黒瀬支所線	(目標) 収支率は14.7%で、目標16.8%以上を達成しなかった。
黒瀬地域内フィーダー系統(黒瀬さくらバス) ⑥ 上条～黒瀬支所線	(目標) 収支率は9.7%で、目標9.8%以上を達成しなかった。

前ページに表で記載

前ページに表で記載

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 定量的な目標・効果

#### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

- ①大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院
- ②大原東団地～なんぶ内科医院
- ③白市駅～大原中
- ④あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地
- ⑤惣田地南～白市ショージ前
- ⑥扱和～白市駅
- ⑦白市駅～惣田地南
- ⑧白市駅～扱和

#### (効果)

- ・交通不便地域の解消
- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移手段の確保
- ・自ら外出する機会が増えることによる、高齢者の健康増進、生きがい創出

(目標) 昨年度実績は新系統化(令和6年9月～)に伴い、昨年度実績は1か月分のみ

- ・①年間利用者数を223人以上とする(昨年度実績26人/月)
- ・②年間利用者数を223人以上とする(昨年度実績8人)
- ・③年間利用者数を223人以上とする(昨年度実績12人)
- ・④年間利用者数を223人以上とする(昨年度実績7人)
- ・⑤年間利用者数を237人以上とする(昨年度実績28人)
- ・⑥年間利用者数を237人以上とする(昨年度実績14人)
- ・⑦年間利用者数を237人以上とする(昨年度実績23人)
- ・⑧年間利用者数を237人以上とする(昨年度実績7人)

- ・①収支率を3.5%以上とする(昨年度実績6.6%)
- ・②収支率を8.3%以上とする(昨年度実績4.9%)
- ・③収支率を5.3%以上とする(昨年度実績4.6%)
- ・④収支率を4.2%以上とする(昨年度実績2.1%)
- ・⑤収支率を3.8%以上とする(昨年度実績6.9%)
- ・⑥収支率を4.9%以上とする(昨年度実績4.4%)
- ・⑦収支率を4.0%以上とする(昨年度実績6.0%)
- ・⑧収支率を5.4%以上とする(昨年度実績2.4%)

- ・①公的資金投入額を1,089千円以下とする(昨年度実績59千円)
- ・②公的資金投入額を429千円以下とする(昨年度実績25千円)
- ・③公的資金投入額を703千円以下とする(昨年度実績40千円)
- ・④公的資金投入額を896千円以下とする(昨年度実績52千円)
- ・⑤公的資金投入額を1,040千円以下とする(昨年度実績61千円)
- ・⑥公的資金投入額を802千円以下とする(昨年度実績49千円)
- ・⑦公的資金投入額を986千円以下とする(昨年度実績58千円)
- ・⑧公的資金投入額を726千円以下とする(昨年度実績45千円)

#### (目標 路線まとめ)

年間利用者数 1,840人以上とする(昨年度実績1,980人)  
 公的資金投入額 6,671千円以下とする(昨年度実績9,887)  
 収支率 4.9%以上とする(昨年度実績4.2%)

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 定量的な目標・効果

#### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

- (1)大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院
- (2)大原東団地～なんぶ内科医院
- (3)白市駅～大原中
- (4)あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地
- (5)惣田地南～白市ショージ前
- (6)扱和～白市駅
- (7)白市駅～惣田地南
- (8)白市駅～扱和

#### (効果)

- ・交通不便地域の解消
- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移手段の確保
- ・自ら外出する機会が増えることによる、高齢者の健康増進、生きがい創出

(目標:路線まとめ)R6年10月～R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
1,840人以上	6,671千円以下	4.9%以上

(目標:系統別)R6年10月～R7年9月

路線名	目標値			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
おまるめ山バス	(1)大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院	223人以上	1,089千円以下	3.5%以上
	(2)大原東団地～なんぶ内科医院	223人以上	429千円以下	8.3%以上
	(3)白市駅～大原中	223人以上	703千円以下	5.3%以上
	(4)あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地	223人以上	896千円以下	4.2%以上
	(5)惣田地南～白市ショージ前	237人以上	1,040千円以下	3.8%以上
	(6)扱和～白市駅	237人以上	802千円以下	4.9%以上
	(7)白市駅～惣田地南	237人以上	986千円以下	4.0%以上
	(8)白市駅～扱和	237人以上	726千円以下	5.4%以上

表で記載

昨年度実績を削除

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性

### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金:計画どおり実施されている。利用実績の継続的な分析に基づく改善、地域行事での周知、住民同士の利用促進活動により、公共交通としての認識が浸透し、利用者数は増加傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標:路線まとめ)	目標達成状況	備考
年間利用者数	2,020人で、目標1,840人以上を達成。	全8系統中3系統が達成
公的資金投入額	6,666千円で、目標6,671千円以下を達成。	全8系統中3系統が達成
収支率	5.1%で、目標4.9%以上を達成。	全8系統中3系統が達成

(効果)  
 ・交通不便地域の解消につながっている。  
 ・買物弱者への支援として有効に機能している。  
 ・医療施設への移動手段を確保することができる。  
 ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

#### (目標:系統別)

小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ①大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院	(目標)年間利用者数は345人で、目標223以上を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ②大原東団地～なんぶ内科医院	(目標)年間利用者数は199人で、目標223人以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ③白市駅～大原中	(目標)年間利用者数は204人で、目標223以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ④あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地	(目標)年間利用者数は202人で、目標223以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑤惣田地南～白市ショージ前	(目標)年間利用者数は359人で、目標237人以上を達成した。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性

### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金:計画どおり実施されている。利用実績の継続的な分析に基づく改善、地域行事での周知、住民同士の利用促進活動により、公共交通としての認識が浸透し、利用者数は増加傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標達成状況:路線まとめ)	目標達成状況	備考
年間利用者数	2,020人で、目標1,840人以上を達成	全8系統中3系統が達成
公的資金投入額	6,666千円で、目標6,671千円以下を達成	全8系統中3系統が達成
収支率	5.1%で、目標4.9%以上を達成	全8系統中3系統が達成

(効果)  
 ・交通不便地域の解消につながっている。  
 ・買物弱者への支援として有効に機能している。  
 ・医療施設への移動手段を確保することができる。  
 ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

#### (目標及び実績:系統別)

■ 部分・・・未達成

路線名	目標値			実績値(R6年10月～R7年9月)		
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率
(1)大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院	223人以上	1,089千円以下	3.5%以上	345人	1,078千円	5.4%
(2)大原東団地～なんぶ内科医院	223人以上	429千円以下	8.3%以上	199人	437千円	7.5%
(3)白市駅～大原中	223人以上	703千円以下	5.3%以上	204人	713千円	4.9%
(4)あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地	223人以上	896千円以下	4.2%以上	202人	909千円	3.8%
(5)惣田地南～白市ショージ前	237人以上	1,040千円以下	3.8%以上	359人	1,017千円	5.9%
(6)扱和～白市駅	237人以上	802千円以下	4.9%以上	212人	806千円	4.5%
(7)白市駅～惣田地南	237人以上	986千円以下	4.0%以上	293人	975千円	5.1%
(8)白市駅～扱和	237人以上	726千円以下	5.4%以上	206人	731千円	4.8%

おまるめ山バス

表で記載

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 目標・効果達成状況

### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) 続き

小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑥扱和～白市駅	(目標)年間利用者数は212人で、目標237以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑦白市駅～惣田地南	(目標)年間利用者数は293人で、目標237以上を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑧白市駅～扱和	(目標)年間利用者数は206人で、目標237人以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ①大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院	(目標)公的資金投入額は1,078千円で、目標1,089千円以下を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ②大原東団地～なんぶ内科医院	(目標)公的資金投入額は437千円で、目標429千円以下を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ③白市駅～大原中	(目標)公的資金投入額は713千円で、目標703千円以下を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ④あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地	(目標)公的資金投入額は909千円で、目標896千円以下を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑤惣田地南～白市ショージ前	(目標)公的資金投入額は1,017千円で、目標1,040千円以下を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑥扱和～白市駅	(目標)公的資金投入額は806千円で、目標802千円以下を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑦白市駅～惣田地南	(目標)公的資金投入額は975千円で、目標986千円以下を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑧白市駅～扱和	(目標)公的資金投入額は731千円で、目標726千円以下を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ①大原中～あおぞらばん屋さん・門川内科医院	(目標)収支率は5.4%で、目標3.5%以上を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ②大原東団地～なんぶ内科医院	(目標)収支率は7.5%で、目標8.3%以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ③白市駅～大原中	(目標)収支率は4.9%で、目標5.3%以上を達成しなかった。

前ページに表で記載

前ページに表で記載

旧

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 目標・効果達成状況

### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) 続き

小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ④あおぞらばん屋さん・門川内科医院～大原東団地	(目標)収支率は3.8%で、目標4.2%以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑤惣田地南～白市ショージ前	(目標)収支率は5.9%で、目標3.8%以上を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑥扱和～白市駅	(目標)収支率は4.5%で、目標4.9%以上を達成しなかった。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑦白市駅～惣田地南	(目標)収支率は5.1%で、目標4.0%以上を達成した。
小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス) ⑧白市駅～扱和	(目標)収支率は4.8%で、目標5.4%以上を達成しなかった。

前ページに表で記載

### 事業の今後の改善点

### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

- ・路線全体でみると、「年間利用者数」、「公的資金投入額」は目標を達成したが、「収支率」は未達成であった。また、目標を達成した指標についても系統別にみると未達成の系統があった。地元運営協議会主体で、利用実績のモニタリングを行うとともに、利用者、地域住民の声を集め、需要に即したダイヤ・経路の見直しを継続する必要がある。併せて、住民意見の収集手法の多様化と効果的な利用促進策の検討を進め、安定的な利用確保につなげる。
- ・令和8年2月から商業施設での待ち時間等を考慮したダイヤの見直し、利用増が見込める経路の延伸などの運行改善を予定している。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」については、人件費・物価変動等を考慮した評価方法等について検討を行う。

新

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業の今後の改善点

### 小谷地域内フィーダー系統(おまるめ山バス)

- ・路線全体でみると、「年間利用者数」、「公的資金投入額」、「収支率」のいずれも目標を達成したが、系統別にみると未達成の系統があった。地元運営協議会主体で、利用実績のモニタリングを行うとともに、利用者、地域住民の声を集め、需要に即したダイヤ・経路の見直しを継続する必要がある。併せて、住民意見の収集手法の多様化と効果的な利用促進策の検討を進め、安定的な利用確保につなげる。
- ・令和8年2月から商業施設での待ち時間等を考慮したダイヤの見直し、利用増が見込める経路の延伸などの運行改善を予定している。
- ・「公的資金投入額」、「収支率」については、人件費・物価変動等を考慮した目標設定等について検討を行う。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)

#### 定量的な目標・効果

- ①志和堀地区 ②東志和地区 ③西志和地区  
 (目標) 運行開始(令和6年3月~)に伴い、昨年度実績は7か月分のみ)
- ・①年間利用者数を889人以上とする(昨年度実績38人)
  - ・②年間利用者数を889人以上とする(昨年度実績72人)
  - ・③年間利用者数を889人以上とする(昨年度実績82人)
  - ・①公的資金投入額を3,189千円以下とする(昨年度実績557千円)
  - ・②公的資金投入額を3,189千円以下とする(昨年度実績637千円)
  - ・③公的資金投入額を3,189千円以下とする(昨年度実績549千円)
  - ・①収支率を4.5%以上とする(昨年度実績2.0%)
  - ・②収支率を4.5%以上とする(昨年度実績2.3%)
  - ・③収支率を4.5%以上とする(昨年度実績3.8%)

#### (効果)

- ・交通不便地域の解消
- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・自ら外出する機会が増えることによる、高齢者の健康増進、生きがい創出

#### (目標 路線まとめ)

年間利用者数 2,667人以上とする(昨年度実績192人)  
 公的資金投入額 9,567千円以下とする(昨年度実績1,742千円)  
 収支率 4.5%以上とする(昨年度実績2.6%)

#### 昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・志和町地域交通運行協議会(以下、運行協議会)が運行継続に向けて需要を掘り起こすため、運行協議会が実施したアンケート調査結果等をもとに、運行改善を検討し、令和7年2月に運行改善予定。
- ・併せて、運行協議会による移動に困っている人(免許返納者など)の個別訪問等の草の根的な利用促進策についても実施した。

#### 実施した利用促進策

- ・運行協議会が主体となり、免許返納者を中心とした地域住民への個別説明の実施。効果的な方法を模索し、試行錯誤している。

#### 地域住民の意見の反映

- ・月に1回の頻度で運行協議会を開催し、利用状況のモニタリング、地域住民の意見の集約を行い、運行改善や利用促進について検討を行った。
- ・運行協議会は、自治会長・区長が参加する総会への事業説明、見直し等の合意形成を行っている
  - 令和7年2月臨時総会で、運行見直し内容の共有、検討している利用促進策についての報告
  - 令和7年6月の定期総会で、利用状況、利用促進策について報告

▽臨時総会での説明状況



#### 昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「新たに運行を開始した2事業(おまるめ山バス、志和ホテル交通)について、曜日や時間帯、乗降場所ごとの利用状況を分析し、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待します。」との助言については、利用実績をモニタリングし、運行改善、利用促進等について継続的に検討を行った。
- ・運行協議会が主体となり把握した住民ニーズに対応するため、次年度、予約受付時間の変更や乗降場所の追加・変更を予定している。

新

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)

#### 定量的な目標・効果

- (1)志和堀地区 (2)東志和地区 (3)西志和地区  
 (目標:路線まとめ)R6年10月~R7年9月

(目標:系統別)R6年10月~R7年9月

年間利用者数	公的資金投入額	収支率
2,667人以上	9,567千円以下	4.5%以上

路線名	目標値			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
志和ホテル交通	(1)志和堀地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上
	(2)東志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上
	(3)西志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上

#### (効果)

- ・交通不便地域の解消
- ・買物弱者支援
- ・医療施設への移動手段の確保
- ・自ら外出する機会が増えることによる、高齢者の健康増進、生きがい創出

表で記載

昨年度実績を削除

#### 昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・志和町地域交通運行協議会(以下、運行協議会)が運行継続に向けて需要を掘り起こすため、運行協議会が実施したアンケート調査結果等をもとに、運行改善を検討し、令和7年2月に運行改善予定。
- ・併せて、運行協議会による移動に困っている人(免許返納者など)の個別訪問等の草の根的な利用促進策についても実施した。

#### 実施した利用促進策

- ・運行協議会が主体となり、免許返納者を中心とした地域住民への個別説明の実施。効果的な方法を模索し、試行錯誤している。

#### 地域住民の意見の反映

- ・月に1回の頻度で運行協議会を開催し、利用状況のモニタリング、地域住民の意見の集約を行い、運行改善や利用促進について検討を行った。
- ・運行協議会は、自治会長・区長が参加する総会への事業説明、見直し等の合意形成を行っている
  - 令和7年2月臨時総会で、運行見直し内容の共有、検討している利用促進策についての報告
  - 令和7年6月の定期総会で、利用状況、利用促進策について報告

▽臨時総会での説明状況



## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)

・計画どおり実施されている。利用状況分析に基づく運行改善検討、移動困難者への個別訪問等の利用促進の結果、利用者数は増加傾向にある。

### 目標・効果達成状況

(目標:路線まとめ)	目標達成状況	備考
年間利用者数	410人で、目標2,667人以上を未達成。	全3系統中3系統が未達成
公的資金投入額	3,075千円で、目標9,567千円以下を達成。	全3系統中3系統が達成
収支率	3.4%で、目標4.5%以上を未達成。	全3系統中1系統が達成

(効果)  
 ・交通不便地域の解消につながっている。  
 ・買物弱者への支援として有効に機能している。  
 ・医療施設への移動手段を確保することができている。  
 ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

#### (目標:系統別)

志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)①志和堀地区	(目標)年間利用者数は81人で、目標889人以上を達成しなかった。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)②東志和地区	(目標)年間利用者数は113人で、目標889人以上を達成しなかった。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)③西志和地区	(目標)年間利用者数は216人で、目標889人以上を達成しなかった。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)①志和堀地区	(目標)公的資金投入額は935千円で、目標3,189千円以下を達成した。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)②東志和地区	(目標)公的資金投入額は1,025千円で、目標3,189千円以下を達成した。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)③西志和地区	(目標)公的資金投入額は1,115千円で、目標3,189千円以下を達成した。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)①志和堀地区	(目標)収支率は2.3%で、目標4.5%以上を達成しなかった。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)②東志和地区	(目標)収支率は2.7%で、目標4.5%以上を達成しなかった。
志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)③西志和地区	(目標)収支率は4.8%で、目標4.5%以上を達成した。

## 東広島市地域公共交通協議会 事業の評価

### 事業実施の適切性 志和地域内フィーダー系統(志和ホテル交通)

・計画どおり実施されている。利用状況分析に基づく運行改善検討、移動困難者への個別訪問等の利用促進の結果、利用者数は増加傾向にある。

### 目標・効果達成状況

#### (目標達成状況:路線まとめ)

	目標達成状況	備考
年間利用者数	410人で、目標2,667人以上を未達成	全3系統中3系統が未達成
公的資金投入額	3,075千円で、目標9,567千円以下を達成	全3系統中3系統が達成
収支率	3.4%で、目標4.5%以上を未達成	全3系統中1系統が達成

(効果)  
 ・交通不便地域の解消につながっている。  
 ・買物弱者への支援として有効に機能している。  
 ・医療施設への移動手段を確保することができている。  
 ・外出機会の増加により、高齢者の健康増進および生きがい創出につながっている。

#### (目標及び実績:系統別)

■ 部分...未達成

路線名	目標値			実績値(R6年10月~R7年9月)			
	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	年間利用者数	公的資金投入額	収支率	
志和ホテル交通	(1)志和堀地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上	81人	935千円	2.3%
	(2)東志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上	113人	1,025千円	2.7%
	(3)西志和地区	889人以上	3,189千円以下	4.5%以上	216人	1,115千円	4.8%

表で記載

旧	新																																																						
<p>資料 2-1 運行概要</p> <p style="text-align: center;">竹原港・竹原駅⇄広島国際空港線運行概要 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料 2-1</span></p> <p>1 運行形態 一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）</p> <p>2 運行事業者 旧) 株式会社安全タクシー → 新) 株式会社山陽タクシー</p> <p>3 運行内容</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td rowspan="3" style="width:10%; text-align: center;">運 行 系 統</td> <td style="width:10%;">系 統 号</td> <td style="width:10%; text-align: center;">1</td> <td style="width:10%;">系 統 名</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">竹原港・竹原駅⇄広島国際空港 線</td> </tr> <tr> <td>起 点</td> <td>竹原フェリー</td> <td>( 経 過 地 )</td> <td>竹原駅</td> <td>終 点</td> <td>広島国際空港</td> </tr> <tr> <td>系 統 キロ程</td> <td style="text-align: center;">19.1</td> <td>運 行 回 数</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">16回</td> </tr> </table> <p>※停留所名称及び停留所間のキロ程は資料 2-2、時間帯及び運行回数は資料 2-3、運行路線図は資料 2-4 のとおり。</p> <p>4 運賃 一律下記運賃を適用するものとする。</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width:30%;">運賃の種類</th> <th style="width:70%;">運賃の額(大人運賃)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">大人</td> <td style="text-align: right;">¥ 1 5 0 0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">小人</td> <td style="text-align: right;">¥ 7 5 0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">幼児・乳児</td> <td style="text-align: right;">¥ 0</td> </tr> </tbody> </table> <p>5 使用車両 定員 10 名以下の車両を使用し、必要に応じ「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」の適用除外申請を行うものとする。</p> <p>6 運行事業者変更予定日 運行準備が整い次第</p> <p>7 その他 車いすをご利用方等ハンデキャップのある方の利用の際には、障害者差別解消法に基づき、可能な範囲で合理的配慮を行ったうえで、現在一般旅客自動車運送事業において実施している方法（車いすはトランクスペースにて対応）により運行する。</p>	運 行 系 統	系 統 号	1	系 統 名	竹原港・竹原駅⇄広島国際空港 線			起 点	竹原フェリー	( 経 過 地 )	竹原駅	終 点	広島国際空港	系 統 キロ程	19.1	運 行 回 数	16回			運賃の種類	運賃の額(大人運賃)	大人	¥ 1 5 0 0	小人	¥ 7 5 0	幼児・乳児	¥ 0	<p style="text-align: center;">竹原港・竹原駅⇄広島国際空港線運行概要 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">資料 2-1</span></p> <p>1 運行形態 一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）</p> <p>2 運行事業者 旧) 株式会社安全タクシー → 新) 株式会社山陽タクシー</p> <p>3 運行内容</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td rowspan="3" style="width:10%; text-align: center;">運 行 系 統</td> <td style="width:10%;">系 統 号</td> <td style="width:10%; text-align: center;">1</td> <td style="width:10%;">系 統 名</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">竹原港・竹原駅⇄広島国際空港 線</td> </tr> <tr> <td>起 点</td> <td>竹原フェリー</td> <td>( 経 過 地 )</td> <td>竹原駅</td> <td>終 点</td> <td>広島国際空港</td> </tr> <tr> <td>系 統 キロ程</td> <td style="text-align: center;">19.1</td> <td>運 行 回 数</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">8.0回</td> </tr> </table> <p>※停留所名称及び停留所間のキロ程は資料 2-2、時間帯及び運行回数は資料 2-3、運行路線図は資料 2-4 のとおり。</p> <p>4 運賃 一律下記運賃を適用するものとする。</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width:30%;">運賃の種類</th> <th style="width:70%;">運賃の額(大人運賃)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">大人</td> <td style="text-align: right;">¥ 1 5 0 0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">小人</td> <td style="text-align: right;">¥ 7 5 0</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">幼児・乳児</td> <td style="text-align: right;">¥ 0</td> </tr> </tbody> </table> <p>5 使用車両 定員 10 名以下の車両を使用し、必要に応じ「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」の適用除外申請を行うものとする。</p> <p>6 運行事業者変更予定日 運行準備が整い次第</p> <p>7 その他 車いすをご利用方等ハンデキャップのある方の利用の際には、障害者差別解消法に基づき、可能な範囲で合理的配慮を行ったうえで、現在一般旅客自動車運送事業において実施している方法（車いすはトランクスペースにて対応）により運行する。</p>	運 行 系 統	系 統 号	1	系 統 名	竹原港・竹原駅⇄広島国際空港 線			起 点	竹原フェリー	( 経 過 地 )	竹原駅	終 点	広島国際空港	系 統 キロ程	19.1	運 行 回 数	8.0回			運賃の種類	運賃の額(大人運賃)	大人	¥ 1 5 0 0	小人	¥ 7 5 0	幼児・乳児	¥ 0
運 行 系 統		系 統 号	1	系 統 名	竹原港・竹原駅⇄広島国際空港 線																																																		
		起 点	竹原フェリー	( 経 過 地 )	竹原駅	終 点	広島国際空港																																																
	系 統 キロ程	19.1	運 行 回 数	16回																																																			
運賃の種類	運賃の額(大人運賃)																																																						
大人	¥ 1 5 0 0																																																						
小人	¥ 7 5 0																																																						
幼児・乳児	¥ 0																																																						
運 行 系 統	系 統 号	1	系 統 名	竹原港・竹原駅⇄広島国際空港 線																																																			
	起 点	竹原フェリー	( 経 過 地 )	竹原駅	終 点	広島国際空港																																																	
	系 統 キロ程	19.1	運 行 回 数	8.0回																																																			
運賃の種類	運賃の額(大人運賃)																																																						
大人	¥ 1 5 0 0																																																						
小人	¥ 7 5 0																																																						
幼児・乳児	¥ 0																																																						

旧

資料 2-3 時間帯及び運行回数

資料 2-3

系統名	起 点	経過地	終 点	曜 日	運行時間帯及び運行回数				総運行回数	始発時刻	終発時刻	運輸をする期間	備 考	
					7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～翌6時台						
竹原駅・竹原港～広島国際空港	竹原フェリー	新庄交差点	広島国際空港	平日	往	1	4	2	1	16回	7:40	19:10	令和8年2月1日以降～	運行全区間でクロスドア方式(空港行きは乗車専用、竹原行きは降車専用)
					復	1	4	2	1		8:50	20:00		
				土曜日	往	同上				同上	同上	同上	同上	
					復	同上								
				日曜日 祝 日	往	7時台～翌6時台				同上	同上	同上	同上	
					復	同上								

新

資料 2-3

系統名	起 点	経過地	終 点	曜 日	運行時間帯及び運行便数				総運行回数	始発時刻	終発時刻	運輸をする期間	備 考	
					7時台～8時台	9時台～15時台	16時台～18時台	19時台～翌6時台						
竹原駅・竹原港～広島国際空港	竹原フェリー	新庄交差点	広島国際空港	平日	往	1	4	2	1	8.0回	7:40	19:10	令和8年2月1日以降～	運行全区間でクロスドア方式(空港行きは乗車専用、竹原行きは降車専用)
					復	1	4	2	1		8:50	20:00		
				土曜日	往	同上				同上	同上	同上	同上	
					復	同上								
				日曜日 祝 日	往	7時台～翌6時台				同上	同上	同上	同上	
					復	同上								

旧 新

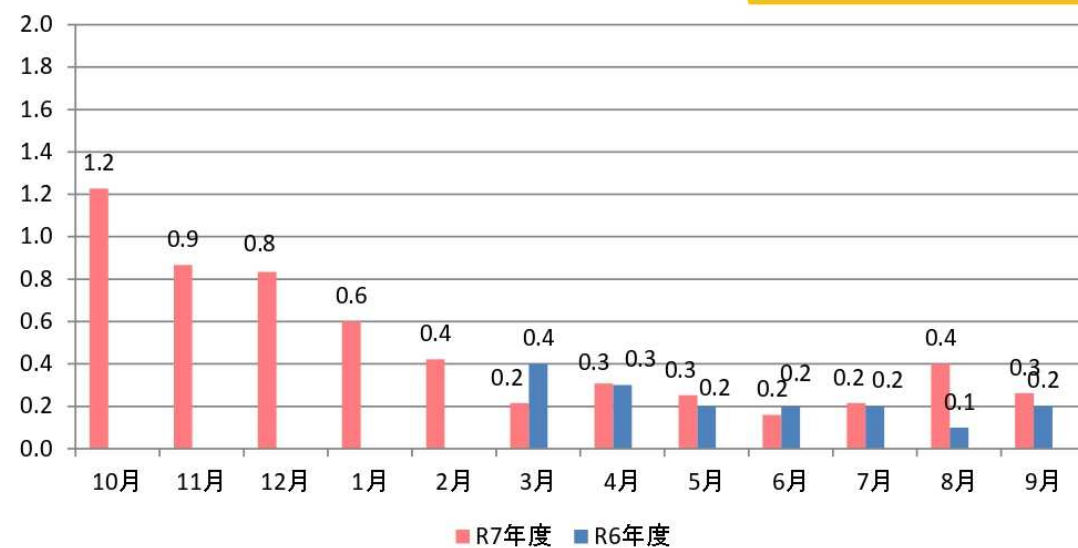
利用状況\_グラフ 新旧対照表

志和ホテル交通利用状況

(単位:人)

	便平均			日平均		
	R7年度	R6年度	R5年度	R7年度	R6年度	R5年度
10月	1.2	-	-	0.8	-	-
11月	0.9	-	-	1.2	-	-
12月	0.8	-	-	1.2	-	-
1月	0.6	-	-	1.7	-	-
2月	0.4	-	-	2.4	-	-
3月	0.2	0.4	-	1.1	2.0	-
4月	0.3	0.3	-	1.5	1.3	-
5月	0.3	0.2	-	1.3	1.1	-
6月	0.2	0.2	-	0.8	0.9	-
7月	0.2	0.2	-	1.1	0.9	-
8月	0.4	0.1	-	2.0	0.6	-
9月	0.3	0.2	-	1.3	0.8	-
平均	0.3	0.2	-	1.3	1.1	-

R7フィーダー計画  
目標値:2.1人/便



志和ホテル交通利用状況

(単位:人)

事業年度 (※)	便平均			日平均		
	R7年度 (R6.10~R7.9)	R6年度 (R5.10~R6.9)	R5年度 (R4.10~R5.9)	R7年度 (R6.10~R7.9)	R6年度 (R5.10~R6.9)	R5年度 (R4.10~R5.9)
10月	0.2	-	-	0.8	-	-
11月	0.2	-	-	1.2	-	-
12月	0.2	-	-	1.2	-	-
1月	0.3	-	-	1.7	-	-
2月	0.5	-	-	2.4	-	-
3月	0.2	0.4	-	1.1	2.0	-
4月	0.3	0.3	-	1.5	1.3	-
5月	0.3	0.2	-	1.3	1.1	-
6月	0.2	0.2	-	0.8	0.9	-
7月	0.2	0.2	-	1.1	0.9	-
8月	0.4	0.1	-	2.0	0.6	-
9月	0.3	0.2	-	1.3	0.8	-
平均	0.3	0.2	-	1.3	1.1	-

※バス補助の年度は、事業年度(毎年10月~翌年9月)を採用しており、一般の会計年度(毎年4月~翌年9月)とは異なる。

R7フィーダー計画  
目標値:2.1人/便

