

江田島市地域公共交通計画の策定について

1 概要

- 現在、前計画となる江田島市地域公共交通網形成計画（平成 2 8 ～令和 2 年度末）の計画期間が終了したため、その更新版となる「江田島市地域公共交通計画」（以下「交通計画」）を策定しているところです。
- 交通計画の策定に先立ち、現状整理及び交通事業者等に対するヒアリング調査の結果を取りまとめました。

2 江田島市の概況と公共交通の現状

別紙参照

3 今後のスケジュール

今後は、現状等に基づく課題の抽出や対応策を整理した上で、交通計画を策定していきます。

日 付	項 目
令和 3 年 1 2 月下旬	江田島市公共交通協議会の開催（課題の抽出や対応策の検討）
令和 4 年 1 月～2 月	交通計画（案）のパブリックコメントを実施
令和 4 年 3 月下旬	江田島市公共交通協議会の開催（交通計画の取りまとめ）

江田島市の概況と公共交通の現状（総括）

地域の現状

人口

- ・ 昭和22年をピークに一貫して減少を続けており、人口減少と高齢化に歯止めがかからない状況である。

通勤・通学

- ・ 広島市、呉市との間で通勤・通学利用が多いものの、利用を支える通勤・通学者総数が減少している。
- ・ 市内に進出する企業が相次いでおり、通勤やビジネス移動の需要の変化が予想される。

主な施設の分布

- ・ 商業施設等が集積している市中心部での買い物や医療機関への移動需要がある。
- ・ 近年、江田島市役所本庁舎、島の病院おおたに、江田島荘など、移動の目的地となる施設の新設・移転が相次いでいる。

観光

- ・ 観光客数は近年50万人で推移していたが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響により、観光客数は約半数に減少した。
- ・ 観光客の5割以上が、公共交通機関ではなく、自家用車で移動している。
- ・ 新しい宿泊施設のオープンや、江田島市の自然や食を満喫する体験型観光ツアーの造成が行われるなど、様々な取組が行われている。

地域旅客運送サービスの現状

海上交通

- ・ 広島市や呉市を結ぶ7航路が運航しており、年間乗降客数（令和元年度）は1,986千人となっている。
- ・ 年々、乗降客数は減少しており、警固屋音戸バイパスの影響等により、車両航送台数も減少している。
- ・ 人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う収入減により、航路事業者の経営がひっ迫している。

陸上交通

＜路線バス＞

- ・ 近年、利用者数は概ね47～49万人で推移していた。
- ・ 令和2年度は、新型コロナウイルスの影響により、利用者数が約 1 0 %減少した。貸切収入においては、約 5 0 %減少した。
- ・ Y字型の地形や拠点の多さから、バス路線網が複雑になっている。
- ・ 船ダイヤとの接続に配慮したダイヤ編成が必要となるが、特に起終点が異なる桟橋となっている系統は、バスと航路の接続が図りづらくなっている。
- ・ Google検索への対応やバスロケーションシステム・PASPYの導入など、利用環境の向上に努めている。

＜おれんじ号＞

- ・ 人口減少や高齢化により、利用者は減少傾向である。令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、約17%減少した。

＜タクシー＞

- ・ タクシー事業者が7社あり、市内全域をカバーしている。

＜その他＞

- ・ 市内各拠点にカーシェアやレンタサイクルを設置している。

公共交通等の運航（行）確保に要する経費

- ・ 人口減少による運航（行）赤字の拡大や、通学定期券購入補助制度や新型コロナウイルスに対応するための交通事業者への補助制度の創設等により、行政負担額が2億円を超過している。

ヒアリング調査の結果（交通事業者・市民・関係機関）

海上交通

＜航路事業者＞

- ・ 通勤・通学、通院、海上自衛隊第1術科学校への見学等に利用されている。朝夕の利用が多い。
- ・ 在宅勤務や休校、市外への通院控えやイベントの減少等の影響もあり、利用が20%前後減少している。
- ・ 船員が不足している状況ではないが、江田島市内で新たな担い手を確保するのは、どこも厳しい状況。
- ・ 所有船舶が老朽化しているが、経営状況が厳しいため、更新の目処が立たない。

陸上交通

＜路線バス事業者＞

- ・ 朝夕は通勤・通学利用が多く、日中は通院・買い物利用（特に各地区からゆめタウンまでの利用）が多い。
- ・ 運転士の高齢化が進んでいるため、計画的に新規採用を行い、新陳代謝を図る。
- ・ 乗務員数と車両数の適正化を図りながら、固定費を削減していく。

＜おれんじ号・タクシー事業者＞

- ・ 高齢者が買い物や通院のために利用することが多い。
- ・ 運転士が高齢化しており、業界全体として運転士の確保が問題となっている。

市民・関係機関

＜通院・買い物＞

- ・ 11:00～14:00等、買い物帰りの時間帯にバスの便数が少ない。
- ・ 島の病院おおたにの午前中の通院とバスの時間帯が合わない。
- ・ 日中、船とバスが接続していないことがある。
- ・ おれんじ号は、行きは利用しやすいが、特に市外の病院帰りの時間が読めないため、使いづらい。
- ・ 家族の支援が無くなった際の移動手段に不安を感じる人もいる。

＜通学＞

- ・ 土日の昼に部活動が終わってもバスが無く、家族に送迎してもらっている。（スクールバスの臨時便を出すこともある）
- ・ 大柿高校へ通う生徒は、小用桟橋の利用が多い。
- ・ 小用桟橋から大柿高校間は路線バスが充実しているが、中町桟橋から大柿高校間の路線バスは、便数が少ない。

＜観光＞

- ・ 来訪者の半数が自家用車。小用桟橋から第1術科学校までタクシー又はバスで行けるが、その他の場所を周遊する人は自家用車を利用。
- ・ 第1術科学校のみが目的で広島市に戻る場合も多い。
- ・ 外国人観光客は、広島市から江田島市へ移動する際に、桟橋の選択肢が多く、迷いが生じるようである。

問 題 点

○人口減少やコロナ禍による移動需要の減少 ○行政負担額の増加

江田島市の概況と公共交通の現状

目 次

第1章	地域の現状	1
1-1	地理・地勢.....	1
1-2	人口.....	2
1-3	通勤・通学の状況.....	3
1-4	主な施設の分布.....	6
1-5	観光.....	8
第2章	江田島市が目指すまちづくりの方向性	11
第3章	地域旅客運送サービスの現状	14
3-1	海上交通.....	14
3-2	陸上交通.....	18
3-3	公共交通等の運航（行）確保に要する経費.....	27
3-4	交通事業者等に対するヒアリング結果.....	31
3-5	前計画に位置づけた事業の実施状況.....	33

第1章 地域の現状

1-1 地理・地勢

江田島市は広島県南西部の島しょ部に位置し、広島市から南に約 7.5km、呉市から西に約 6.0km の瀬戸内海上に浮かぶ離島となっています。市域は江田島湾を囲んだ Y 字型であり、山地や丘陵地が多い島しょ部固有の地形を有し、平地は沿岸部に集中しています。本土とは市南部に位置する早瀬大橋で結ばれています。

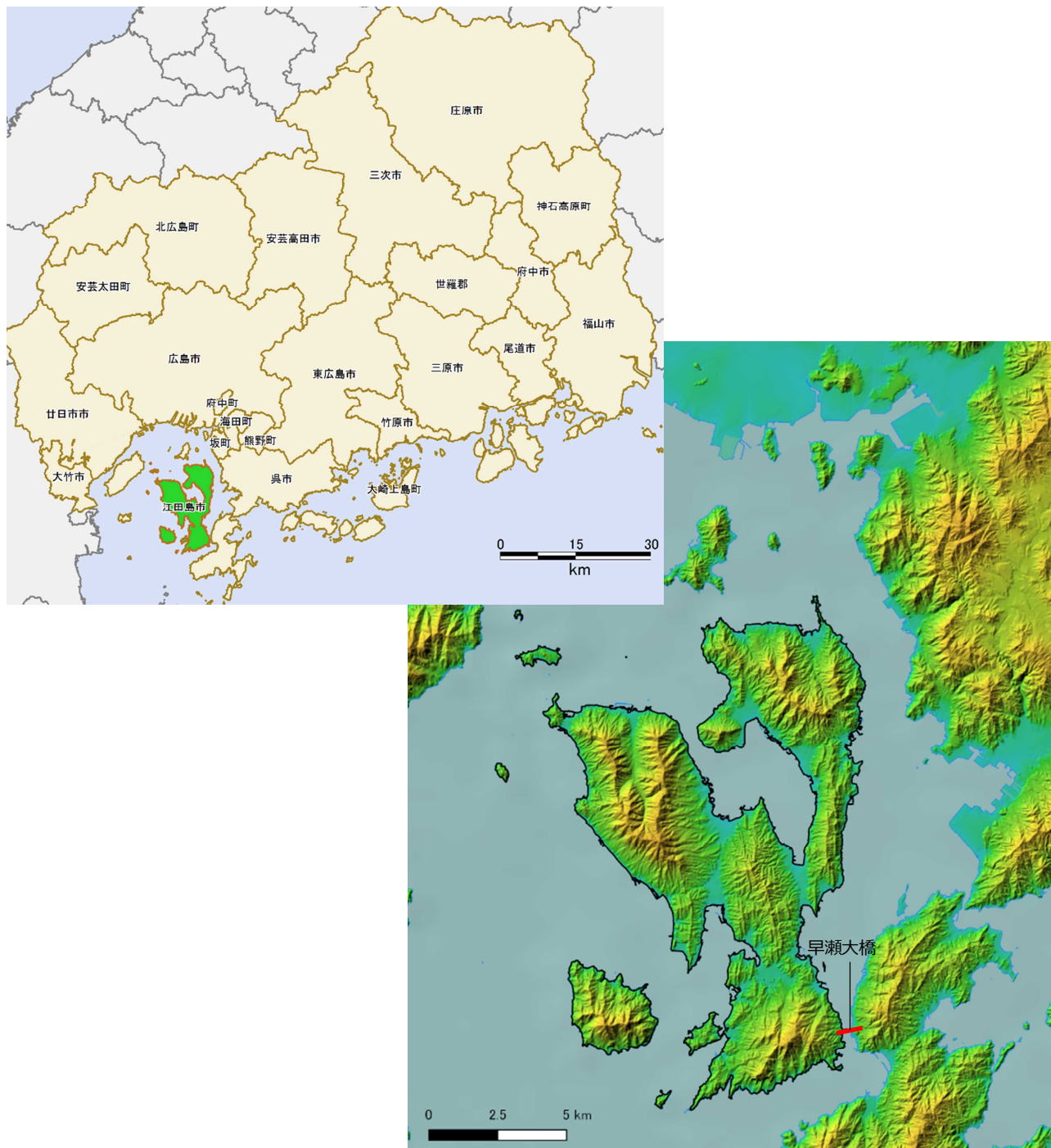
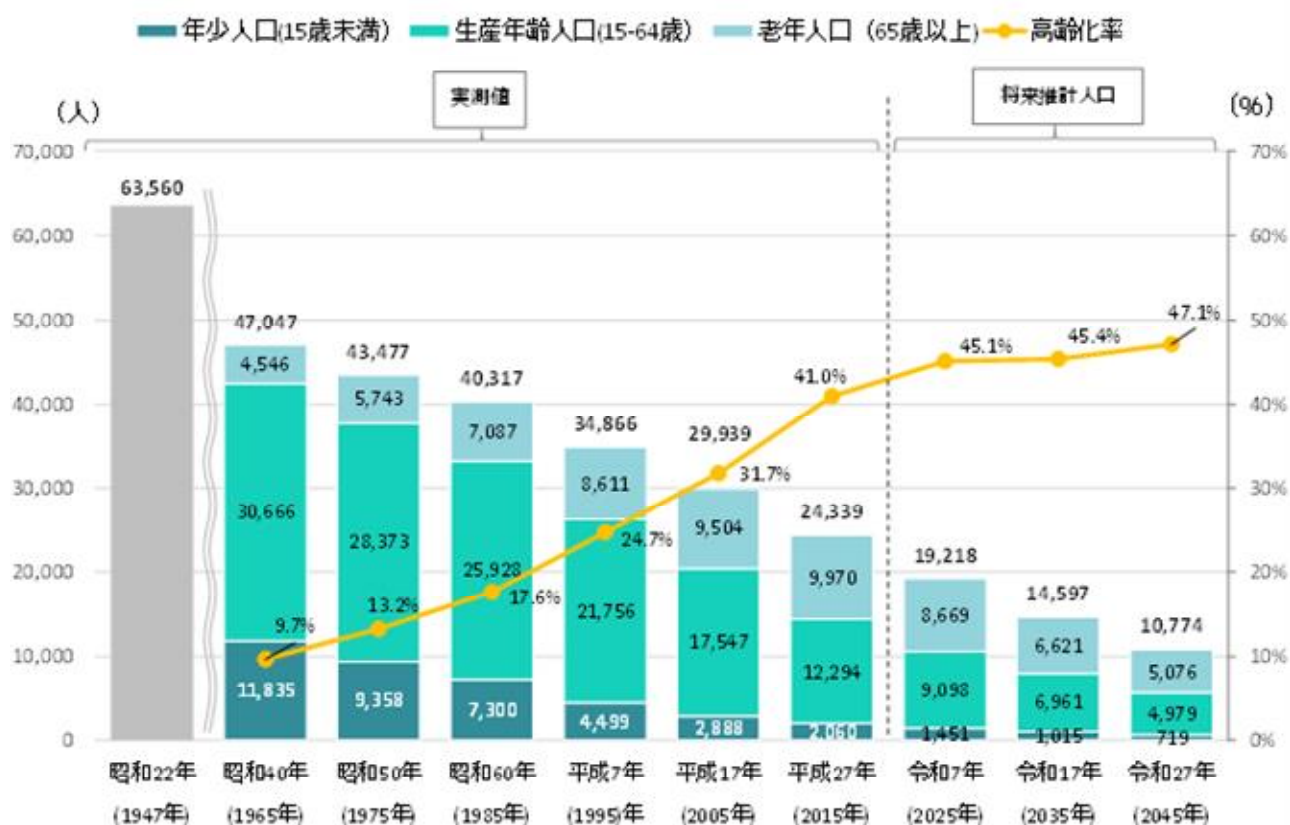


図 1 江田島市の位置・地勢

1-2 人口

江田島市の総人口は、昭和22年（1947年）の63,560人をピークに一貫して減少を続けており、平成27年（2015年）国勢調査では24,339人、高齢化率41.0%と、人口減少と高齢化に歯止めがかからない状況が続いています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、江田島市の総人口は今後も減少を続け、令和27年（2045年）時点で10,774人、高齢化率は47.1%になると見込まれています。年齢3区分別で見ると、生産年齢人口（15～64歳）は4,979人と、平成27年（2015年）国勢調査の12,294人から約60%減少する推計となっています。



出典：国勢調査（1947～2015年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（平成30年推計）」

図2 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

1-3 通勤・通学の状況

① 市内外の通勤・通学の状況

広島市、呉市との間で通勤・通学が非常に多くなっています。

江田島市における通勤者の人数は、平成22年（2010年）は4,106人、平成27年（2015年）は3,929人で、177人の減となっています。通学者数は平成22年（2010年）は655人、平成27年（2015年）は530人で、125人の減となっています。

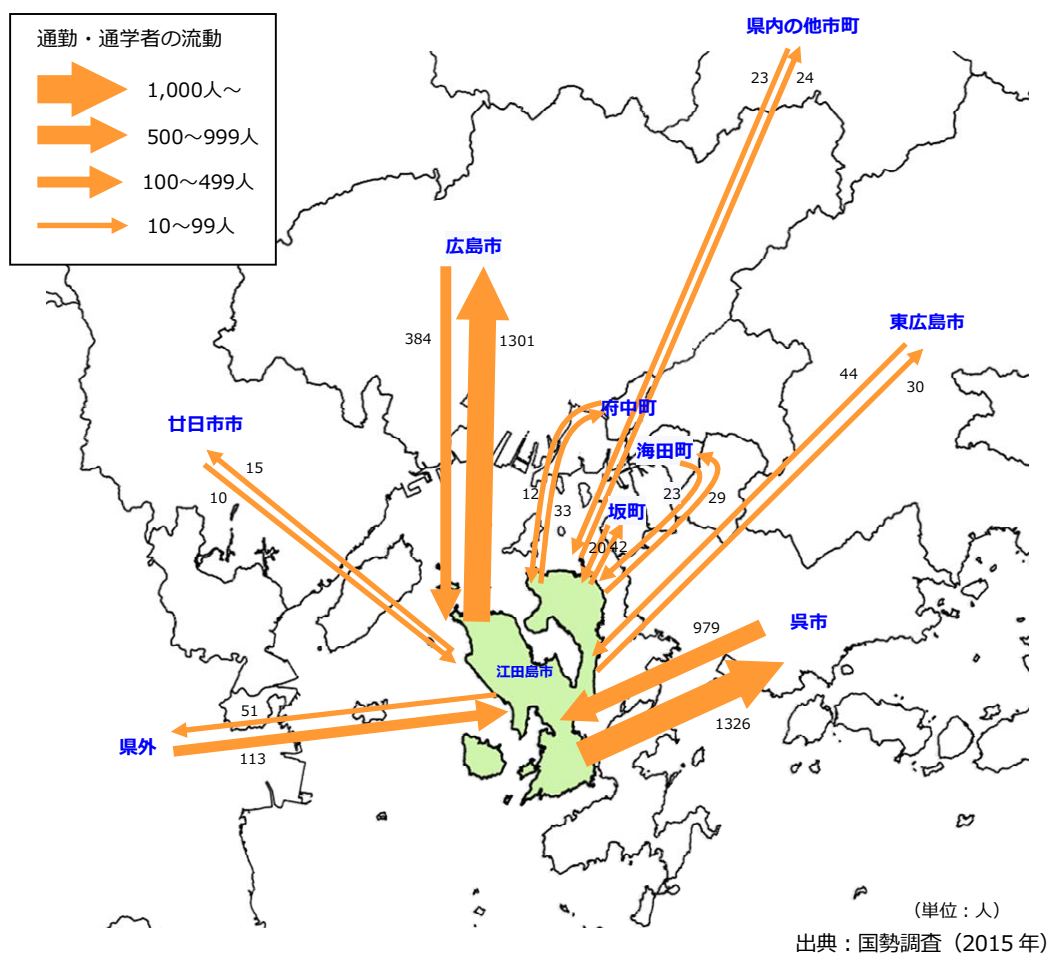


図3 江田島市における15歳以上の通勤・通学者の流動状況

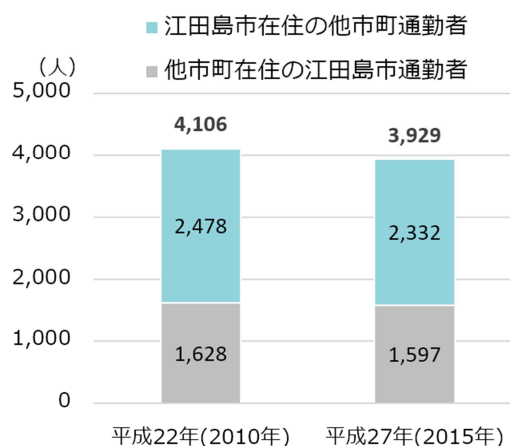


図4 江田島市における通勤者数の推移

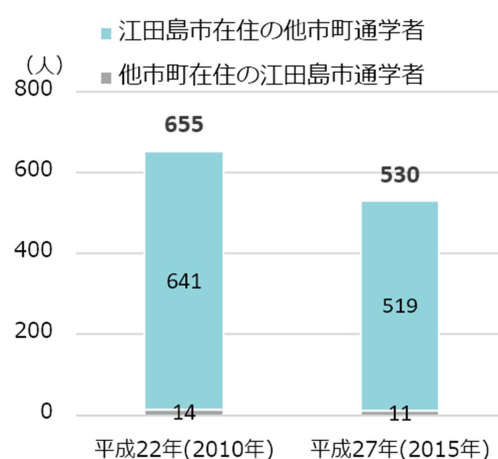
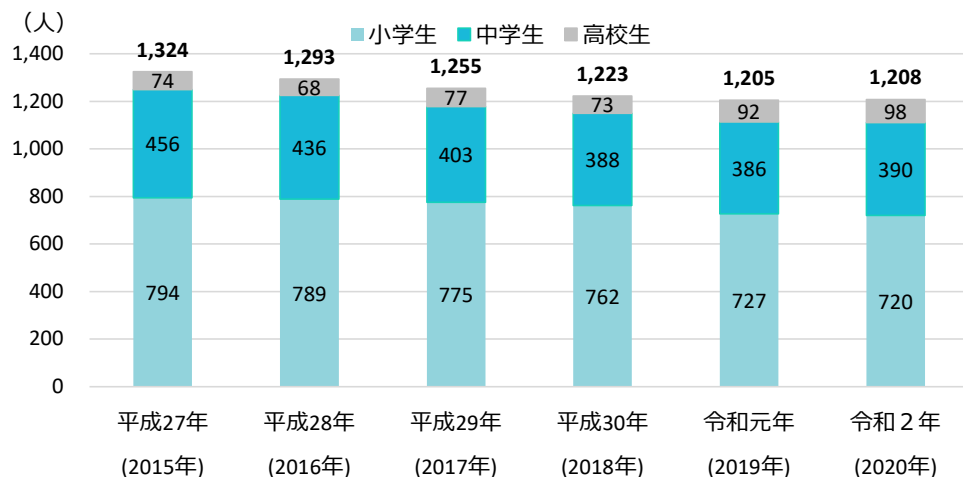


図5 江田島市における通学者数(15歳以上)の推移

② 市内小中高校生の生徒数の推移

江田島市内の小学生、中学生ともに年々減少傾向にあります。市内学生数は、平成 27 年(2015 年)は 1,324 人、令和 2 年(2020 年)は 1,208 人で、116 人の減となっています。

減少傾向で推移していることから、市内の学校に通う学生の通学需要は低下していると考えられます。



出典：学校等基本調査

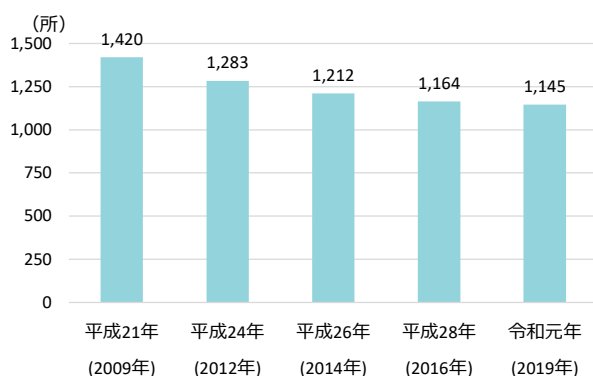
図 6 市内学生数の推移

③ 市内事業所の状況

江田島市内の平成 21 年(2009 年)の事業所は総数 1,420 事業所、令和元年(2019 年)は総数 1,145 事業所であり、275 事業所の減となっています。

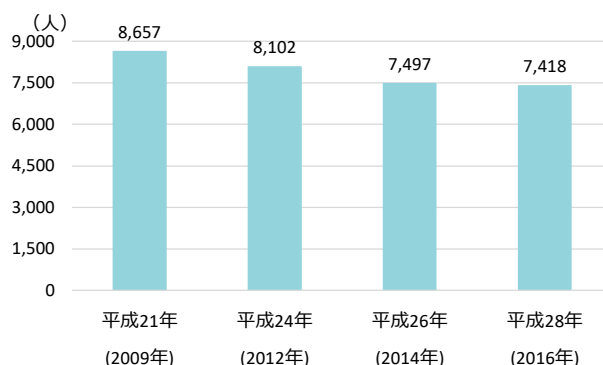
また、江田島市内の平成 21 年(2009 年)の事業所の従業者は総数 8,657 人、平成 28 年(2016 年)は、総数 7,418 人で、1,239 人の減少となっています。

事業所・従業者ともに減少傾向にあることから、市内事業所における就業者の通勤需要は低下していると考えられます。



出典：経済センサス

図 7 市内事業所数の推移



出典：経済センサス

図 8 市内従業者数の推移

④ 企業立地等に関する近年の動向

江田島市では、平成 30 年(2018 年)4 月から、サテライトオフィス誘致促進事業として、広島県と連携し、企業のオフィス誘致を行ってきました。今後も新たな企業立地等が計画されており、通勤やビジネス移動の需要の変化が予想されます。

- 江田島町切串にある、旧切串中学校跡地に、広成建設株式会社が、令和 4 年(2022 年)4 月に、同社の研修センターを開所予定。
- 江田島町秋月にある、旧秋月小学校跡地に、オーシャンポイント株式会社が、令和 5 年(2023 年)1 月の稼働を目指して、水産加工工場（従業員数 65 人（予定））を建設する予定。
- 令和 3 年度(2021 年度)に、リベラ株式会社から、大柿町大君の旧ユウホウ紡績工場跡地などに係る土地及び構造物について、寄附の申し出を受け、有効活用を図る予定。
- 令和 3 年(2021 年)に、バレットグループ株式会社や合同会社 GeneLeaf などの IT 企業が、江田島市内に進出。



図 9 旧秋月小学校跡地に建設予定の水産加工工場イメージ



図 10 旧ユウホウ紡績工場跡地



図 11 バレットグループ株式会社のオフィス
「COCODEMO(ココデモ)」

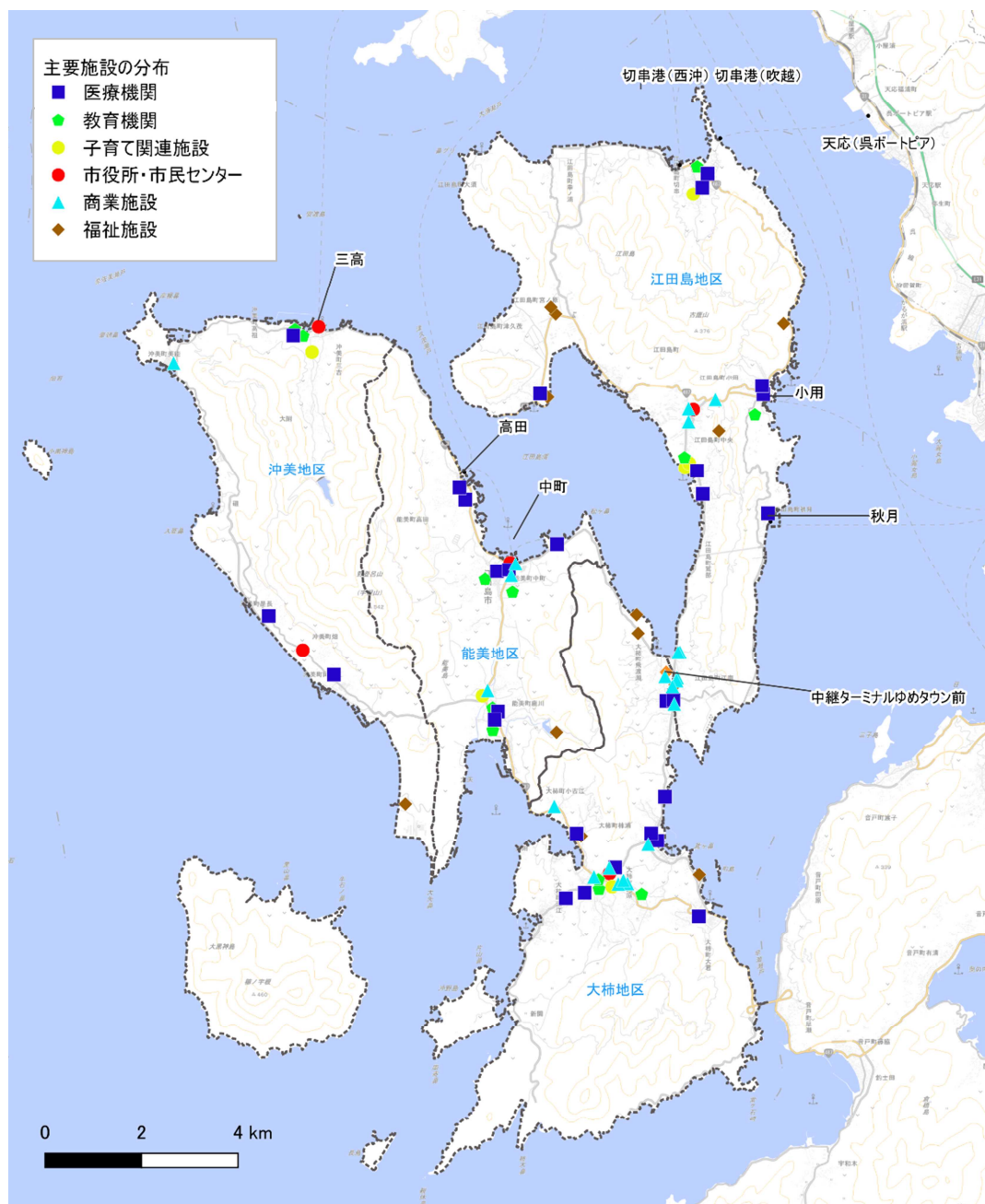


図 12 コワーキングスペース『フウド』

1-4 主な施設の分布

市内にある移動の目的となる施設等は、次のものがあります。規模の大きな生鮮食品スーパーのある市の中心部での買い物や医療機関への移動需要があります。

近年、江田島市市役所本庁舎、島の病院おたに、江田島荘など、移動の目的地となる施設の新設・移転が相次いでいます。



出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

図 13 主な施設の分布



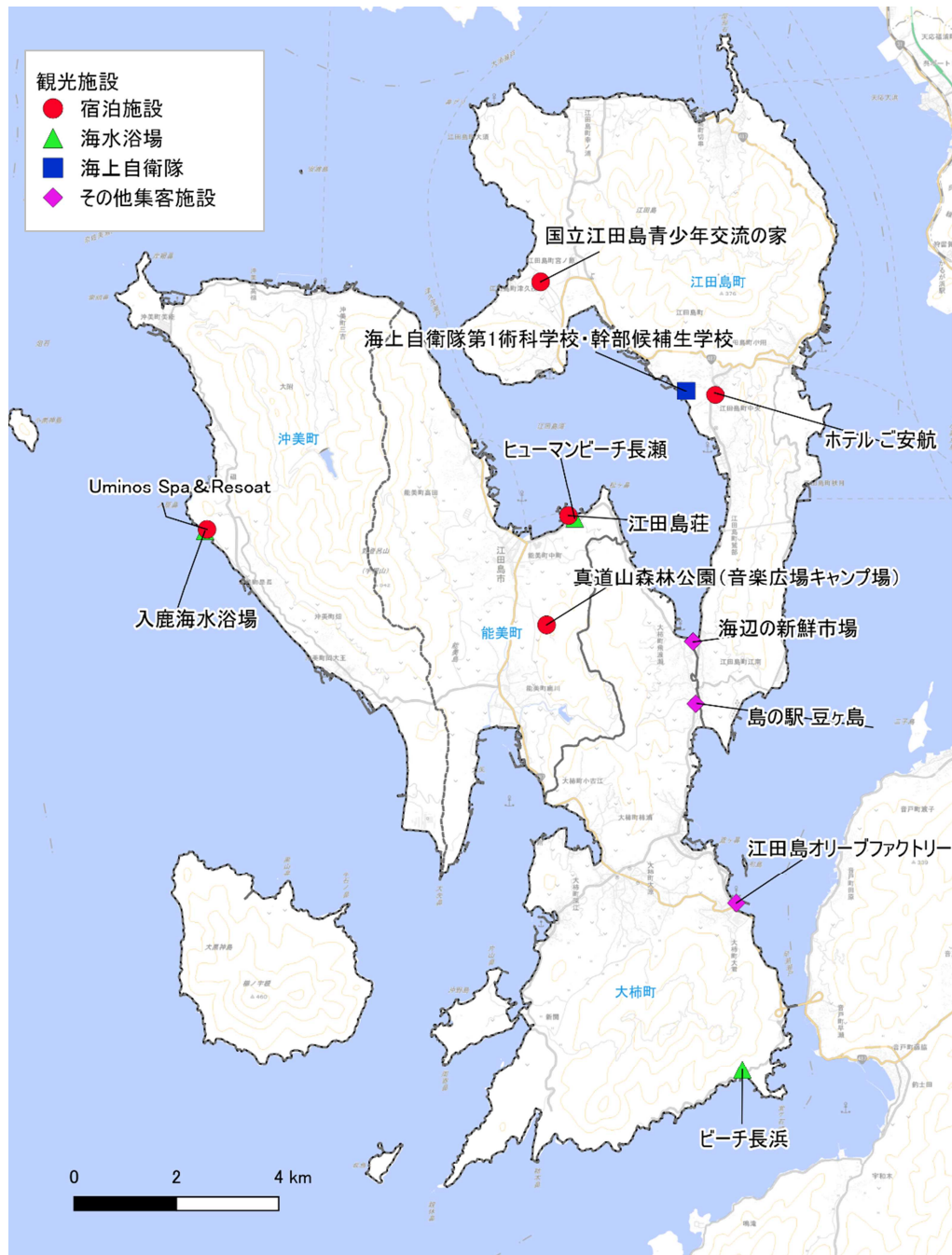
出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

図 14 移動の目的地となる施設の新設・移転状況

1-5 観光

① 観光資源の状況

江田島市の主な観光資源（集客施設）として、海軍ゆかりの歴史資源や温泉施設、海水浴場など、以下のようなものがあります。



出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

図 15 来訪者の目的地となる観光施設の分布

近年は新しい宿泊施設のオープンや、江田島市の自然や食を満喫する体験型観光ツアーの造成が行われるなど、様々な取組が行われています。

- 令和元年（2019年）7月に、「サンビーチおきみ」が「Uminos Spa & Resort」としてリニューアルオープン。
- 令和3年(2021年)7月、能美町中町に、ホテル「江田島荘」がオープン。
- 同年3月には、江田島町中央に、ホテル「ご安航」がオープン。
- 令和3年(2021年)2月、江田島の暮らしを島暮らしや観光体験ができるオンラインイベント「えたじまものがたり 博覧会」を実施。



図 16 近年オープンした宿泊施設（左：Uminos Spa & Resort、中：江田島荘、右：ホテルご安航）



出典：江田島市観光協会

図 17 オンラインイベント「えたじまものがたり博覧会」

② 観光客数の推移

江田島市の観光客数は、近年、概ね 50 万人台で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症がまん延した令和元年(2019 年)以降は、大幅な落ち込みが生じています。

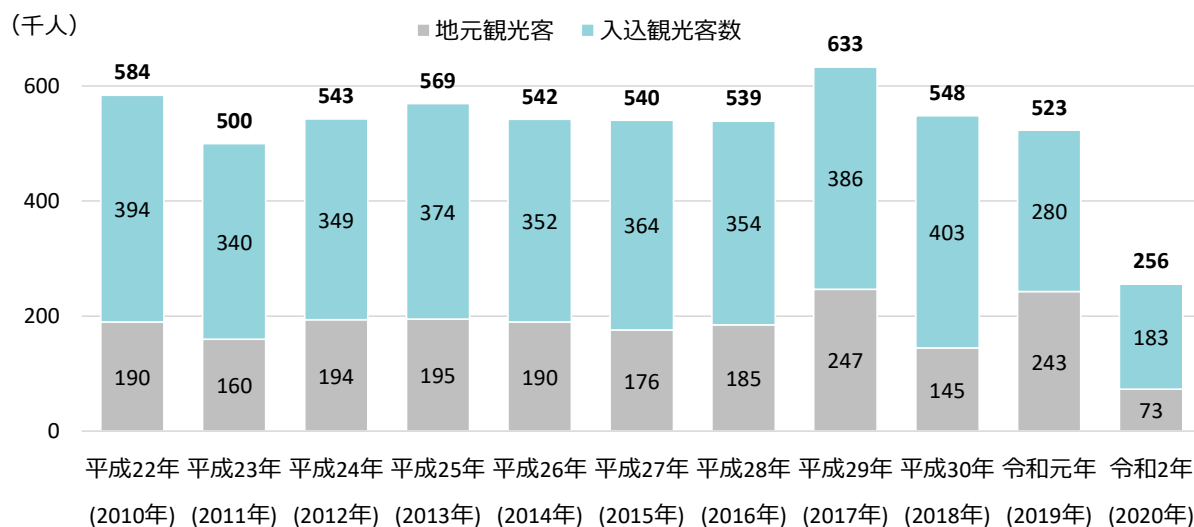


図 18 江田島市の観光客数の推移

また、観光客数の交通機関別割合によると、総観光客数の 5 割以上は、自家用車による来訪となっており、豪雨災害や新型コロナウイルス感染症の影響を受けた平成 30 年(2018 年)以降は、公共交通機関の利用割合がさらに減少しています。

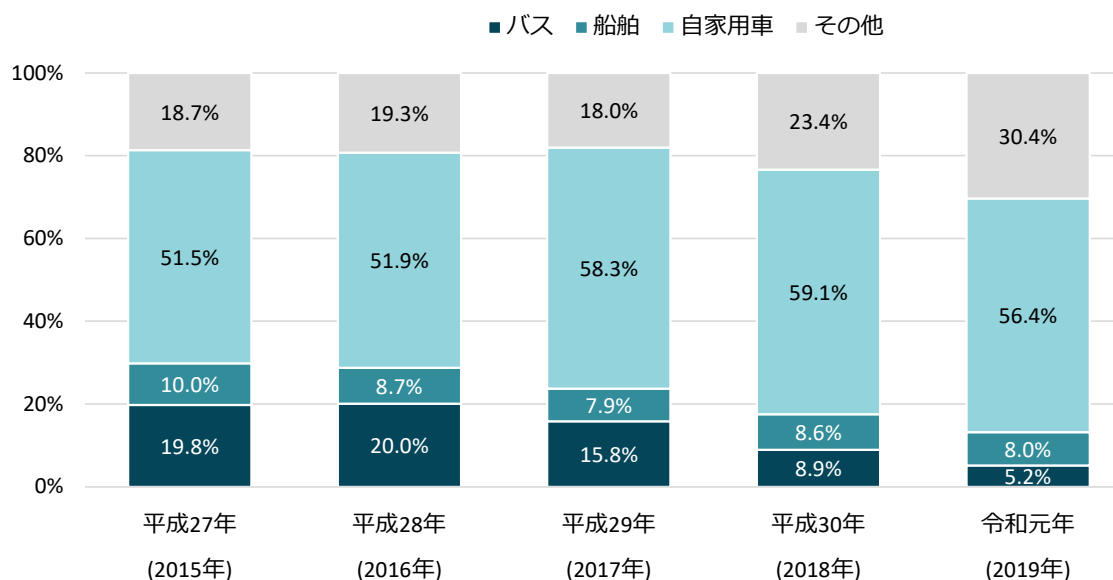


図 19 江田島市の総観光客数の交通機関別割合の推移

第2章 江田島市が目指すまちづくりの方向性

① 第2次江田島市総合計画

平成26年度(2014年度)に策定した第2次江田島市総合計画(平成27年度(2015年度)～令和6年度(2024年度))は、10年後の目指す姿として、「協働と交流で創りだす『恵み多き島』えたじま」を掲げています。10年後(令和6年度(2024年度))の目標人口を23,000人と設定していますが、既に人口はこれを割り込み、達成は難しい状況になっています。

まちづくりの基本戦略としては、市民の暮らしの満足度を高める「市民満足度の高いまちづくり」と、交流人口の増加を図る「未来を切り開くまちづくり」の2つを設定し、取り組みを進めています。公共交通については、「市民満足度の高いまちづくり」の「基盤」の一つとして、「生活交通の確保」を掲げています。

毎年実施している市民満足度調査においては、満足度ポイントは上昇傾向にありますが、市民が感じる施策の重要度と満足度の差(ポイントの差)は、縮小傾向にあるとはいえ、まだ乖離がある状況です。



図20 第2次江田島市総合計画

表1 市民満足度調査の結果(重要度ポイントと満足度ポイントの推移)

		平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)
確保 海上交通の	重要度	79.7	80.4	79.1	78.9	78.8	78.8	79.6	77.8
	満足度	48.9	49.3	51.1	51.3	52.0	52.4	52.9	54.3
	差引	30.8	31.1	28.0	27.6	26.8	26.4	26.7	23.5
確保 バスなどの	重要度	74.8	76.2	74.7	75.5	75.0	75.1	76.9	74.7
	満足度	48.5	49.6	50.6	50.5	50.5	50.3	49.5	52.7
	差引	26.3	26.6	24.1	25.0	24.5	24.8	27.4	22.0

② 江田島市第2期人口ビジョン・総合戦略

令和2年度（2020年度）に策定した、江田島市第2期人口ビジョン・総合戦略(令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度))は、江田島市の人口の現状把握と将来推計に基づき、「しごとづくり」「人の流れづくり」「子育て環境づくり」「健康づくり」に資する各プロジェクトに取り組むこととしています。

交通関連の取組としては、「人の流れづくり」の項目における「次世代公共交通システムの研究・実施」、「健康づくり」の項目の「住民相互の送迎や乗り合わせによる移動の推進」、「子どもが育つ環境づくり」の項目の「通学定期補助制度の運営」が掲げられています。



基本姿勢1 現在を支える世代の定住を図る。

基本姿勢2 次代を担う子どもを増やす。

江田島市の目指すべき将来の方向

基本目標Ⅰ 地域で暮らすためのしごとをつくる。

- プロジェクト1 しごとをつくる・しごとの場を確保する。
～創業・起業促進、企業誘致、地場産業の活性化、担い手確保、生産基盤の有効活用
- プロジェクト2 しごとで稼ぐ。
～生産量増加、高付加価値化、6次化、販路拡大、PR
- プロジェクト3 お客を呼び込む。
～観光魅力づくり、観光情報の発信、受け入れ体制整備
- プロジェクト4 しごとと人をマッチングする。
～求人情報の提供、求職者とのマッチング

基本目標Ⅱ 人の流れをつくり、緑を有する人を増やす。

- プロジェクト1 知ってもらふ・興味を持ってもらふ。
～イメージづくり、情報発信
- プロジェクト2 来てもらふ、滞在してもらふ。
～来訪のきっかけづくり
- プロジェクト3 江田島市を好きになってもらふ。
～緑づくり、愛着の醸成、関係人口の創出
- プロジェクト4 暮らしてもらふ。
～定住促進、住環境、地域コミュニティ

基本目標Ⅲ 子どもが生まれ、育つ環境をつくる。

- プロジェクト1 子どもが郷土で育まれる。
～保育・幼児教育
- プロジェクト2 郷土でしっかりと学ぶ。
～学校教育
- プロジェクト3 子育てしやすい環境をつくる。
～子育て情報、子育て支援、医療の確保、子どもの居場所（遊び場）づくり

基本目標Ⅳ 元気に暮らし続けられるまちをつくる。

- プロジェクト1 元気なからだを保つ。
～医療、介護予防、意識啓発
- プロジェクト2 出かけていく場をつくる。
～交通・活躍の場づくり
- プロジェクト3 みんなで支える体制をつくる。
～医療・福祉の推進体制

図 21 江田島市第2期人口ビジョン・総合戦略

③ 江田島市都市計画マスタープラン

平成 22 年度（2010 年度）に策定した、江田島市都市計画マスタープラン（終期：令和 7 年度（2025 年度））は、都市の将来ビジョンを明らかにし、その実現に向けた土地利用の方針、都市施設の整備方針、市街地の整備・開発・保全の方針などを定めるものです。

このプランでは、江南・飛渡瀬地区を都市拠点と位置付け、他に生活圏における地域拠点、生活拠点を設定するとともに、ゾーニングを図りつつ、道路などのネットワーク軸を構築することとしています。

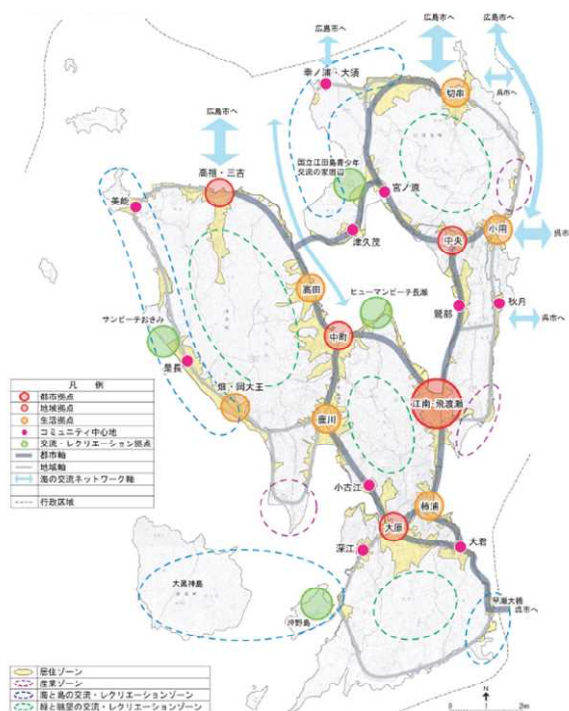


図 22 江田島市都市計画マスタープラン

④ 江田島市観光振興計画

平成 28 年度（2016 年度）に策定した、江田島市観光振興計画(平成 29 年度(2017 年度)～令和 6 年度（2024 年度））は、市の観光客数と観光消費額の増加を図るための基本方針と具体的施策を示しています。

本計画は、プロモーション活動の実施や観光商品の開発のほか、観光客の市内周遊を促進するため、「観光客の利便性を考えた公共交通の見直し」「観光客に使いやすい公共交通ダイヤの情報集約・発信」を行うこととしています。

江田島市観光振興計画

～はじめの一步宣言～

5) 受入体制の整備

(1) 市内周遊を促進させる環境整備

江田島市の観光振興の課題となっているアクセスについては、マイカーやレンタカー、自転車走りやすい島内の道路整備を進めるとともに、利便性の高い海上及び陸上の公共交通サービスの確保を進めます。また、観光客の島内周遊促進のための施設整備、案内看板整備とともに、観光マップ、観光アプリ等、情報ツールの開発を進めます。

<プロジェクト>

① アクセス向上プロジェクト

自動車及び自転車の走行が困難な狭隘道路については、一部拡幅する等の道路整備を進め、団体バスの通行経路確保とともに、サイクリングロード整備計画に基づき、「かきしま海道サイクリングロード」の整備を進めます。また、海上交通及び陸上交通において、効率的かつ効果的な地域公共交通サービスの提供を図るため、市民や事業者などと協議・調整し、必要な取組や支援を行うとともに、観光客が利用しやすいレンタカーサービス等について検討します。

<主な事業>

	H29～H36		
道路整備事業	・サイクリングロード整備に伴う拡幅・改修 ・サイクリングロード整備事業継続		
	H29～30	H31～33	H34～H36
公共交通の利便性向上	・観光客の利便性を考えた公共交通の見直し ・観光客に使いやすい公共交通ダイヤの情報集約・発信	・利便性向上に向けた取組推進	・利便性向上に向けた取組推進

図 23 江田島市観光振興計画

第3章 地域旅客運送サービスの現状

3-1 海上交通

① 概要

島しょ部にある江田島市は、通勤・通学、通院、買い物などの日常生活において、広島市及び呉市との移動が活発です。このため、江田島市と両市の間を結ぶ航路が重要な移動手段となっています。

航路は、広島市との間に4航路、呉市との間に3航路が運航しており、運航主体は、民間事業者4社と江田島市となっています。

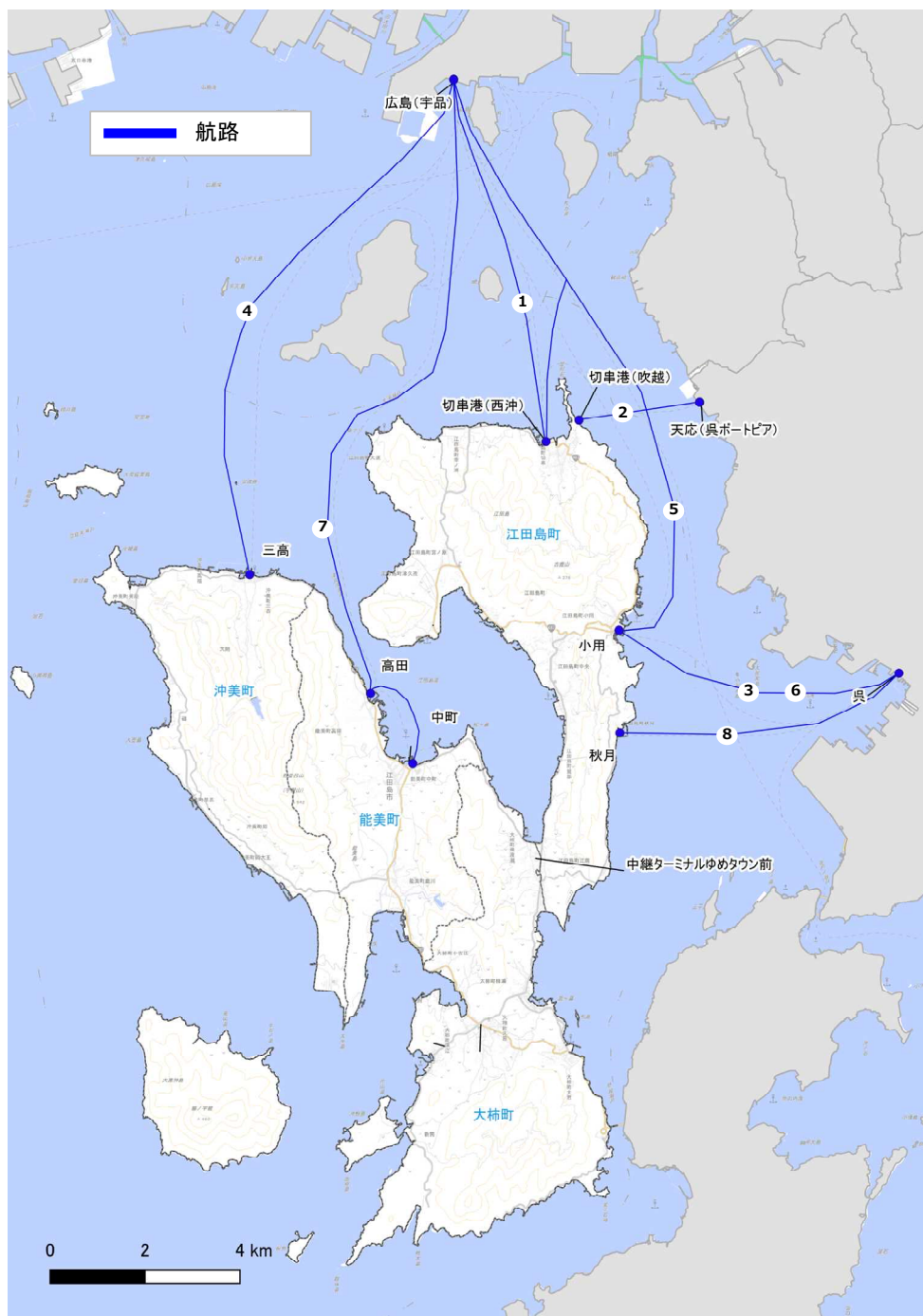


図 24 航路網

全航路の運航便数は、平日で往復約 130 便、運航時間帯は 5 時台から 23 時台となっています。
また、片道運賃は、広島市との間の航路が 470 円～1,080 円、呉市との間の航路が 340 円～560 円となっています。

表 2 航路別運航概要

	航路	種別	運航主体	便数 (往復)	所要 時間	運航時間帯	運賃※ (円)
①	切串西沖 ～宇品	フェリー	上村汽船株式 会社	(平土)22 (日祝)21	約 30 分	(平土)6:40～22:00 (日祝)6:40～21:15	470 (2,600)
②	切串吹越 ～天応	フェリー	さくら海運株式 会社	(平土)20 (日祝)18	12 分	(平土)5:45～21:19 (日祝)6:20～20:34	340 (1,900)
③	小用～呉	フェリー	瀬戸内 シーライン株式 会社	13	約 20 分	6:25～19:20	400 (1,500)
④	三高～宇品	フェリー	瀬戸内 シーライン株式 会社	14	約 40 分	6:08～21:37	690 (2,500)
⑤	小用～宇品	高速船	瀬戸内 シーライン株式 会社	(平)20 (土日祝)19	21 分～ 28 分	(平)6:16～22:53 (土日祝)6:50～ 22:53	1,080
⑥	小用～呉	高速船	瀬戸内 シーライン株式 会社	(平土)13 (日祝)10	約 10 分	(平土)5:50～22:52 (日祝)7:09～22:52	560
⑦	中町・高田 ～宇品	高速船	江田島市 (公設民営) ※平成 27 年 10 月から	(平土)20 (日祝)18	約 30 分	(平土)5:47～23:10 (日祝)6:27～22:10	980
⑧	秋月～呉	旅客船	有限会社バン カー サブライ	(平土)4 (日祝)運休	16 分	(平土)7:45～18:16	530

※ () 内は普通車の車両運賃。

※運行便数や運航時間帯、運賃等は令和 3 年 10 月現在。

※秋月～呉航路は令和 2 年 (2020 年) 11 月 16 日～令和 4 年 (2022 年) 3 月 31 日まで運休中。

② 乗降客数

人口減少に伴い、江田島市の航路の乗降客数も減少傾向にあり、平成 22 年（2010 年）から令和元年（2019 年）までの減少率は約 27.1%となっています。

なお、令和 2 年(2020 年)以降、新型コロナウイルス感染症のまん延により、大幅な乗降客数の減少が見込まれています。

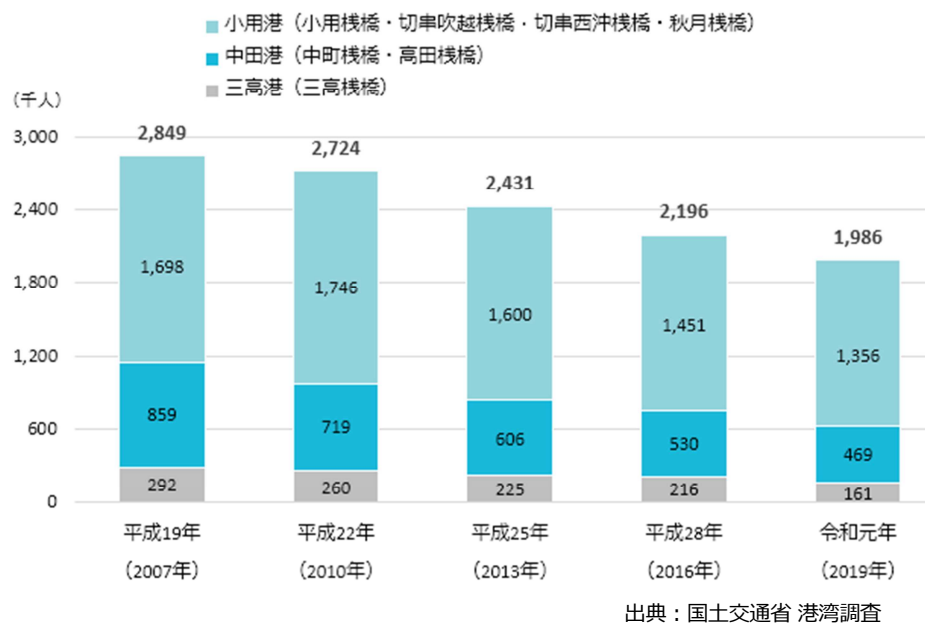


図 25 海上交通の乗降客数の推移

③ 自動車航送車両台数

平成 25 年（2013 年）に警固屋音戸バイパスが開通した影響等に伴い、江田島市のフェリー航路が運送する車両台数は減少傾向にあります。（なお、航路の集約により、平成 22 年度から中町宇品航路のフェリー便は廃止となっています。）

自動車航送車両台数においても、新型コロナウイルス感染症のまん延による減が生じていると見込まれます。

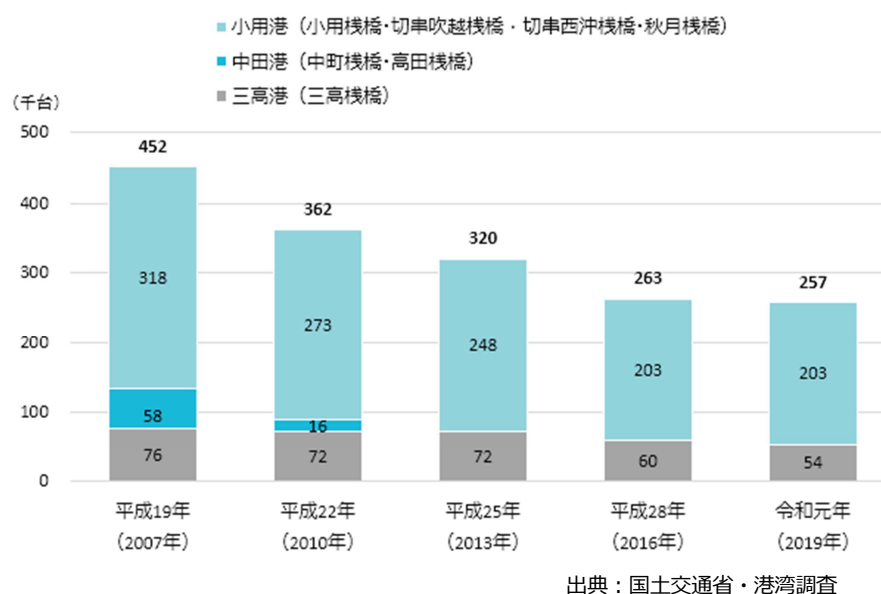


図 26 自動車航送車両台数の推移（各桟橋を出入りした車両の総数）

④ 中町・高田～宇品航路の運航収支

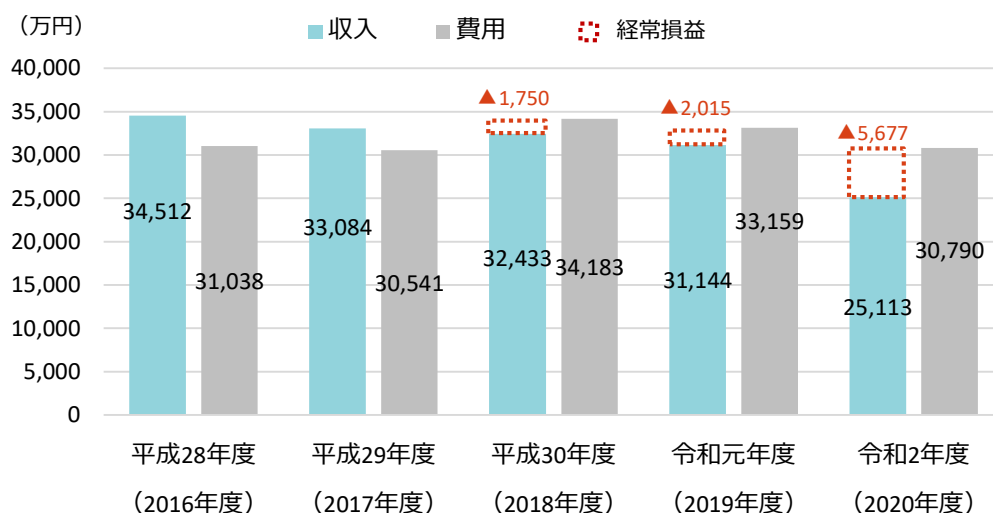
市が運航主体である中町・高田～宇品航路は、平成 27 年度(2015 年度)10 月に、市企業局による運航から、指定管理者による運航に切り替わりました。

その後、同航路の経営状況については、毎年、モニタリングのうえ、公表しています。

同航路は、当初 2 期は、黒字運航となったものの、平成 29 年度(2017 年度)10 月からの期は、再び赤字航路となり、令和元年度(2019 年度)10 月からの期は、新型コロナウイルス感染症の世界的なまん延とその長期化の影響を受け、大幅な赤字が生じています。

これを受け、令和 2 年度(2020 年度)10 月からは、収支の均衡を目指し、減便や通勤定期・回数券の値上げを行いました。新型コロナウイルス感染症による需要減を回復できない状況が続いています。

新型コロナウイルス感染症による需要減は、他航路にも生じており、運航事業者の経営に大きな影響を与えていると考えられます。



出典：江田島市

※各年度の期間は前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日まで

図 27 中町・高田～宇品航路の運航収支

3-2 陸上交通

(1) 路線バス

① 概要

江田島市内の路線バスは、第3セクターの江田島バス株式会社1社が運行しています。

Y字型の地勢のため、バス路線網はシンプルなものとならず、5路線29系統を車両15台で運行しています。

江田島市には、鉄道駅が無く、定期航路の桟橋が最も重要な交通結節点となるため、船ダイヤとの接続に配慮したダイヤ編成が必要となりますが、特に起終点が異なる桟橋となっている系統は、バスと航路の接続が図りづらくなっています。

なお、江田島市都市計画マスタープランで都市拠点と位置付けられている江南・飛渡瀬地区は、大型商業施設が集積しており、かつ、Y字型の島の左右の付け根に位置していることから、バスの中継ターミナルが設けられています。



出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

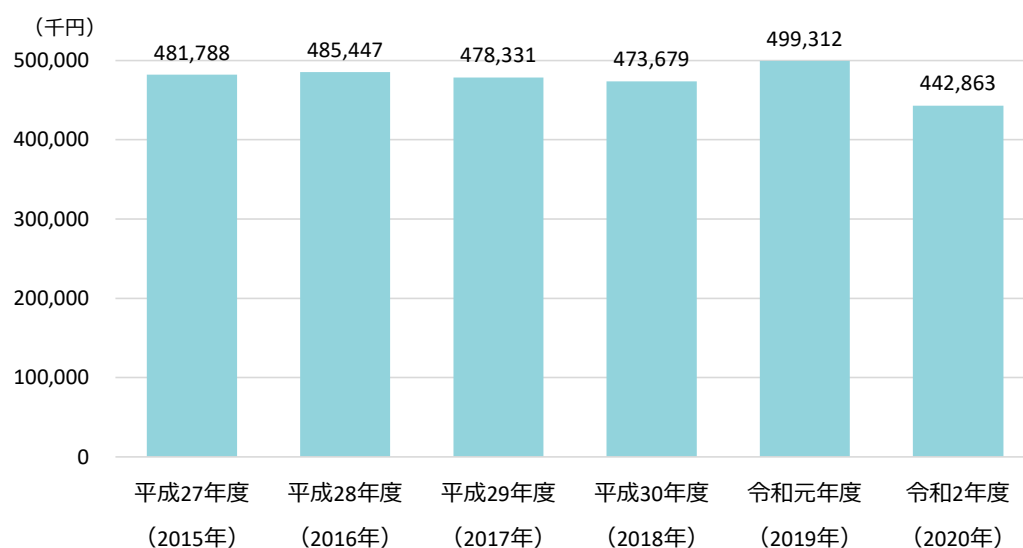
図 28 路線バス網

② 利用者数

江田島市内の人口は減少しているものの、近年の路線バスの乗降客数においては、顕著な減少傾向は見られず、概ね 47 万～49 万人台で推移しています。

しかし、令和 2 年度（2020 年）は、新型コロナウイルス感染症のまん延により、乗降客数の減少が生じています。

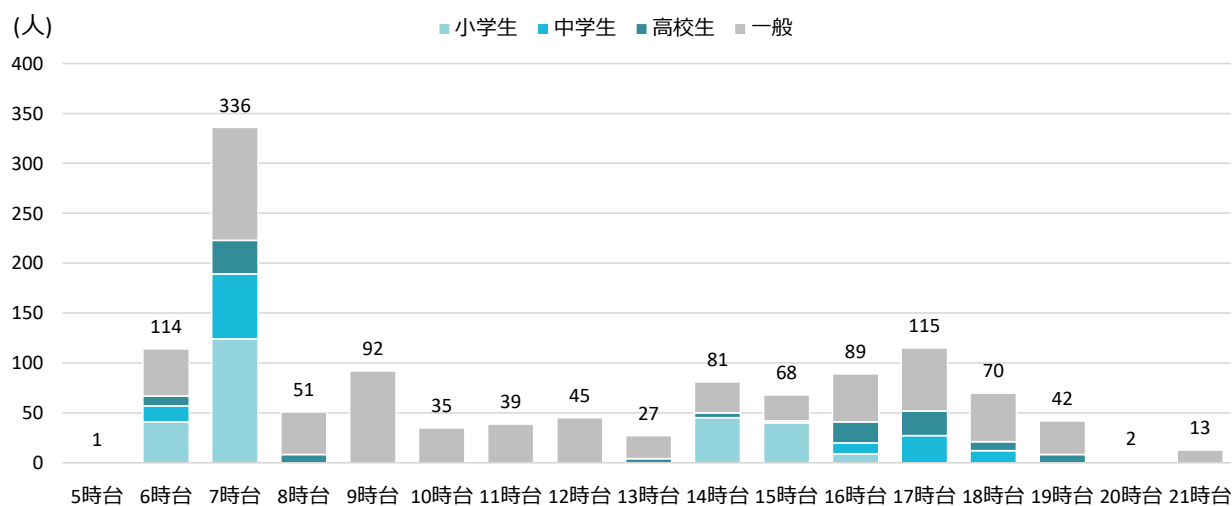
路線バスの時間帯別・利用属性別の利用者数によると、朝夕の時間帯は、小中学生の通学及び通勤等に主に利用されています。



出典：江田島バス

※各年度の期間は前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日まで

図 29 路線バスの利用者数の推移



出典：江田島バス乗降調査（2021 年 6 月の平日に実施）

図 30 路線バスの時間帯別・利用属性別利用者数の推移

③ 航路との接続状況

小用及び中町桟橋での路線バスと航路の接続状況は以下の通りです。航路との接続を図っていますが、特に中町桟橋においては、小用桟橋と比べてバス路線が分かれており、便数そのものが少なくなっていることから、乗り継ぎ時間の平均値が小用桟橋に比べて長くなっています。

表 3 小用～呉中央航路と路線バスの接続状況

小用		ゆめタウン方面		津久茂方面	
		バスとの接続			
		行き	帰り	行き	帰り
便数	高速船・フェリー	26	26	26	26
	バス	33	30	10	12
	(乗継25分以内)	29	25	10	11
乗継 時間	最小	0:04	0:04	0:06	0:05
	最大	0:51	1:00	0:17	0:20
	平均	0:16	0:14	0:09	0:10

表 4 小用～宇品航路と路線バスの接続状況

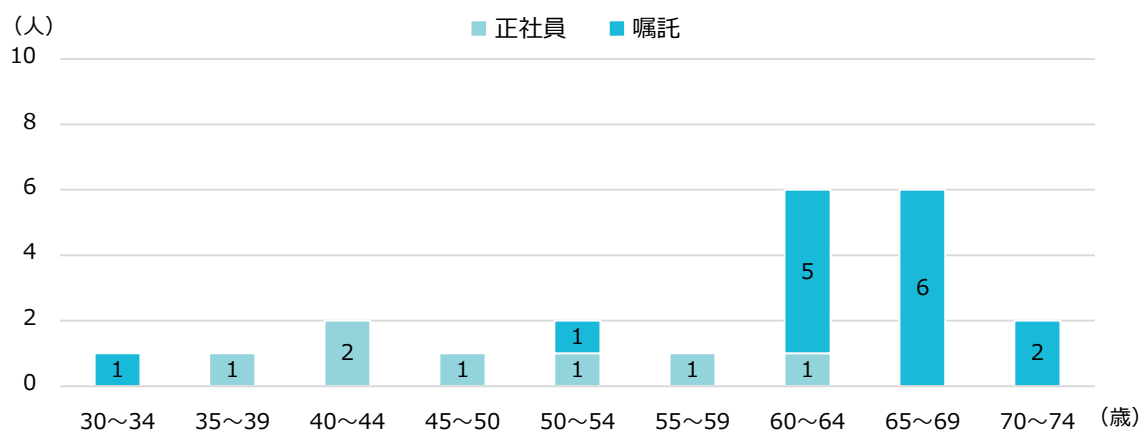
小用		ゆめタウン方面		津久茂方面	
		バスとの接続			
		行き	帰り	行き	帰り
便数	高速船	20	20	20	20
	バス	33	30	10	12
	(乗継25分以内)	27	18	10	9
乗継 時間	最小	0:04	0:03	0:05	0:05
	最大	1:10	0:30	0:17	0:21
	平均	0:19	0:07	0:09	0:09

表 5 中町・高田～宇品航路と路線バスの接続状況

中町桟橋		大柿高校方面		ゆめタウン方面	
		バスとの接続			
		行き	帰り	行き	帰り
便数	高速船	20	20	20	20
	バス	14	12	11	10
	(乗継25分以内)	10	10	7	8
乗継 時間	最小	0:06	0:03	0:06	0:03
	最大	2:21	3:16	2:21	3:16
	平均	0:36	0:40	0:42	0:46

④ 運転士確保に係る状況

運転士の高齢化が進んでおり、運転士の年齢構成は 60 歳以上に偏る傾向にあります。現時点では人員不足等の問題は起こっていないものの、今後定年退職等に伴い人員不足に陥る可能性があります。



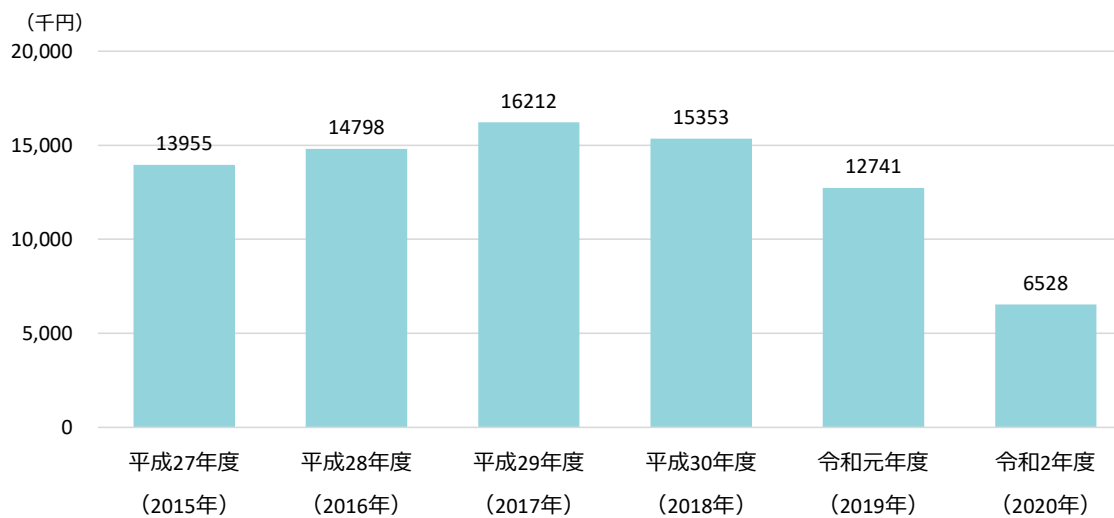
出典：江田島バス

図 31 江田島バス(株)の乗合バス事業の運転士年齢構成 (2021 年 8 月 31 日時点)

(2) 貸切バス

貸切旅客運送事業者として江田島市内に営業所を設置しているのは、江田島バス株式会社、有限会社なべタクシー、有限会社和光葬祭の3社です。

うち、収支が公表されている江田島バス株式会社の貸切バス運賃収入を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度(2020年)に大きな減少が生じています。



出典：江田島バス

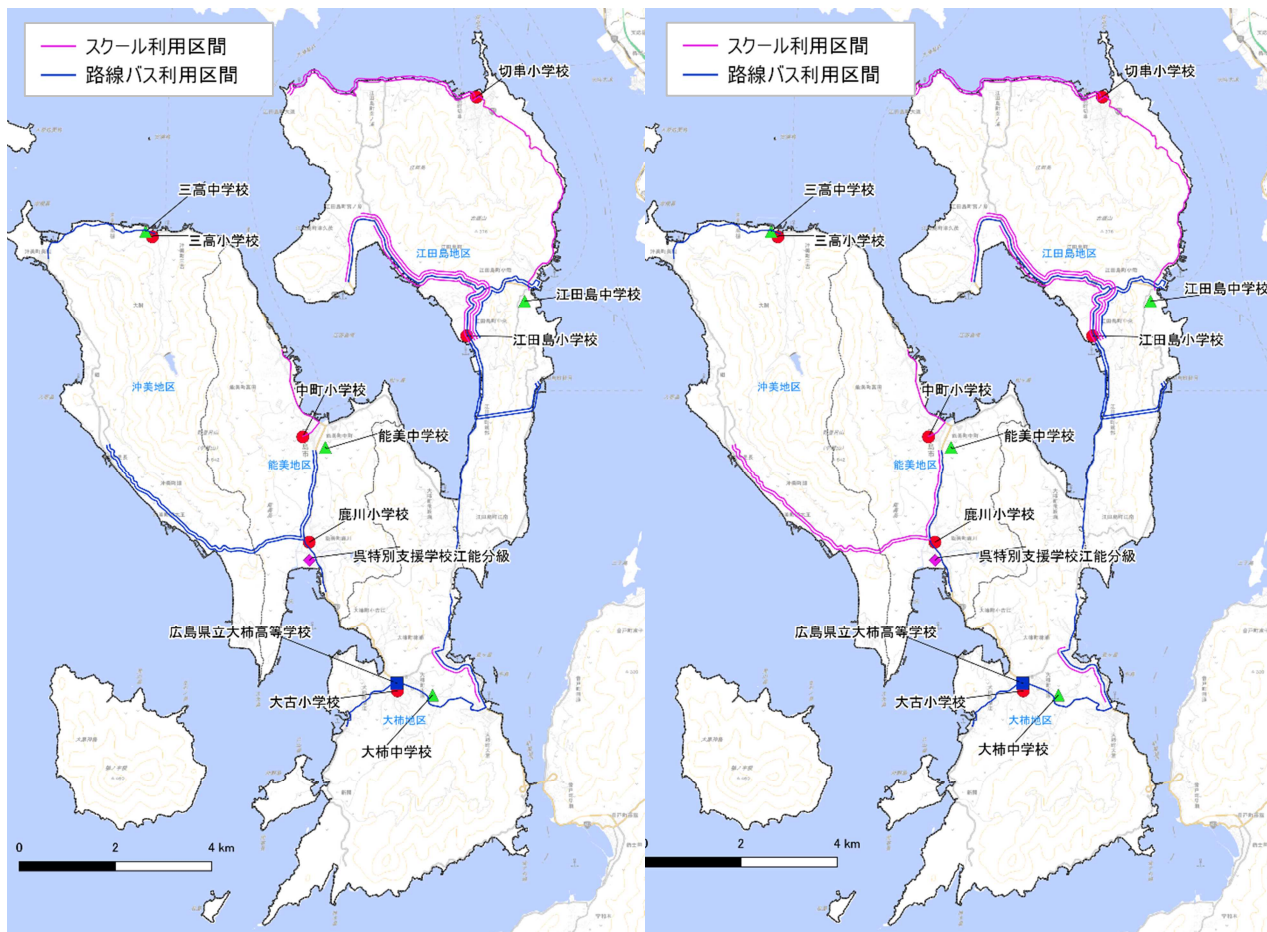
※各年度の期間は前年10月1日から当該年9月30日まで

図 32 江田島バス株式会社の貸切バス運行収入の推移

(3) スクールバス

江田島市は、片道 2 km 以上の遠距離通学の小中学校の児童生徒に対し、路線バス定期代補助のほか、運行事業者への業務委託により、スクールバスを運行しています。

小中学校を合わせると、スクールバス利用者は 150 人、路線バス定期券補助利用者は 299 人となっています。



出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

図 33 登下校時のスクールバス・路線バス定期代補助利用区間（左：登校、右：下校）

(4) おれんじ号

① 概要

バス路線網から離れていたり、路線バスのダイヤに空白が生じている区域・時間帯において、移動手段を確保するため、予約型乗合タクシー「おれんじ号」、定時定路線で運行する乗合タクシー「江田島北部朝夕便」を運行しています。

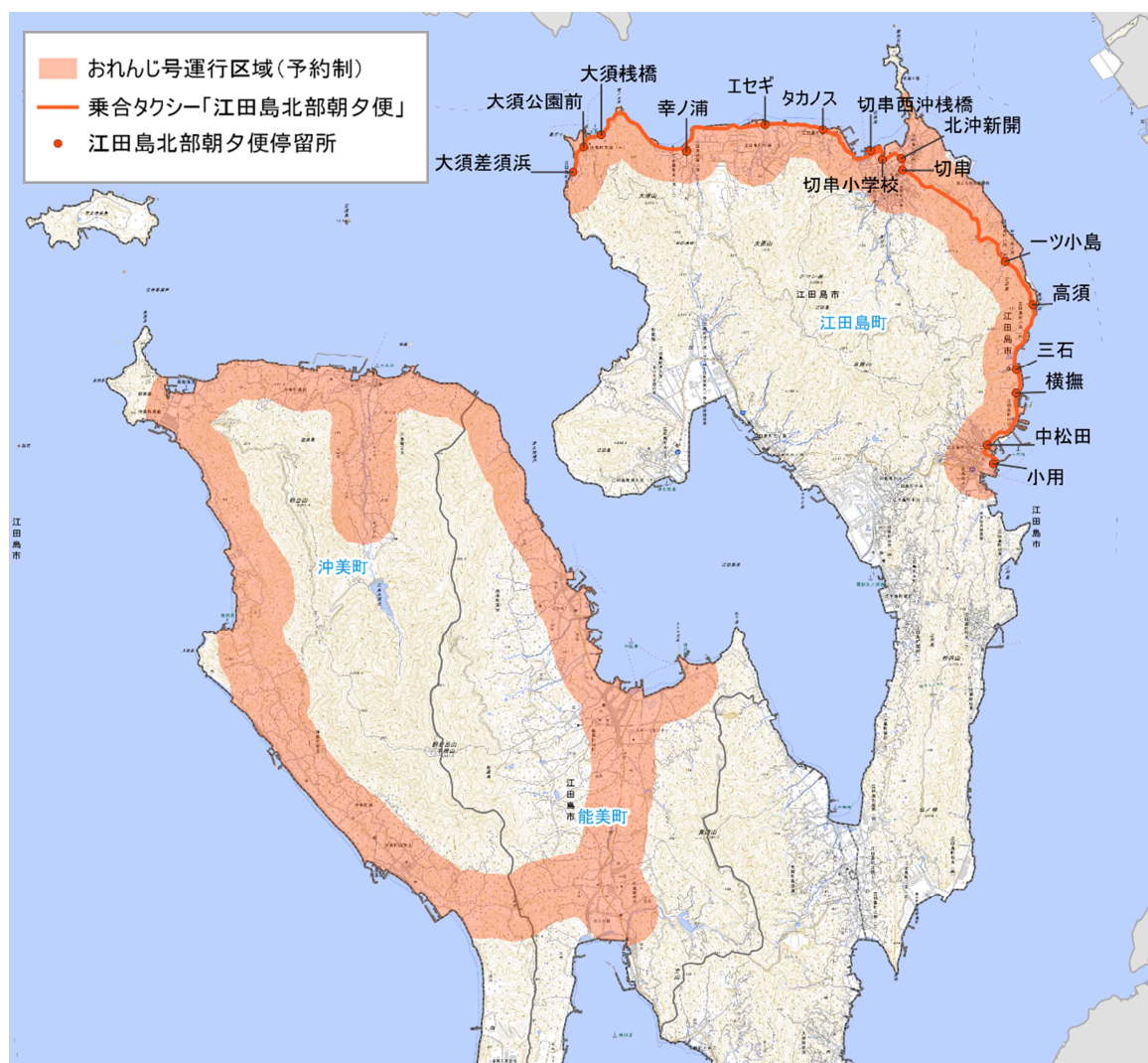
道路運送法上の種別は、一般乗合旅客自動車運送事業の区域運行であり、運行主体である江田島市公共交通協議会が、タクシー事業者に運行を委託しています。

路線は、沖美町の西回り線である「沖美南部線」、沖美町の東回り線である「沖美北部線」、江田島町北部を運行する「江田島北部線」の3路線に、それぞれ4～5便のダイヤを設定しており、利用者からの予約があった場合にのみ運行します。

運行日は、「沖美南部線」が月曜日から土曜日の運行、「沖美北部線」「江田島北部線」が月・水・金曜日（祝祭日・年末年始運休）の運行となっています。

なお、これに加え、江田島北部の大須差須浜～小用間を、定時定路線で運行する「江田島北部線朝夕便」があり、こちらは毎日往復3便を運行しています。

「おれんじ号」は、航路・路線バスといった幹線交通との結節を目的とする交通モードであるため、可能な限りにおいて乗り継ぎに配慮したダイヤ編成となっています。



出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

図 34 おれんじ号路線網

おれんじ号の料金は、1乗車 300 円(江田島北部朝夕便は1乗車 200 円)の均一料金です。

路線バスが運行休止となっている江田島北部線の運行区域においては、大須差須浜 6 時 15 分発を始発として、同バス停 19 時 25 分着までの間を運行しています。

また、路線バスが無いが、早朝・夕方に限られる「沖美北部線」「沖美南部線」の運行区域においては、三高棧橋 7 時 55 分発を始発として、同バス停 16 時 32 分着までの間を運行しています。

表 6 おれんじ号の運行概要

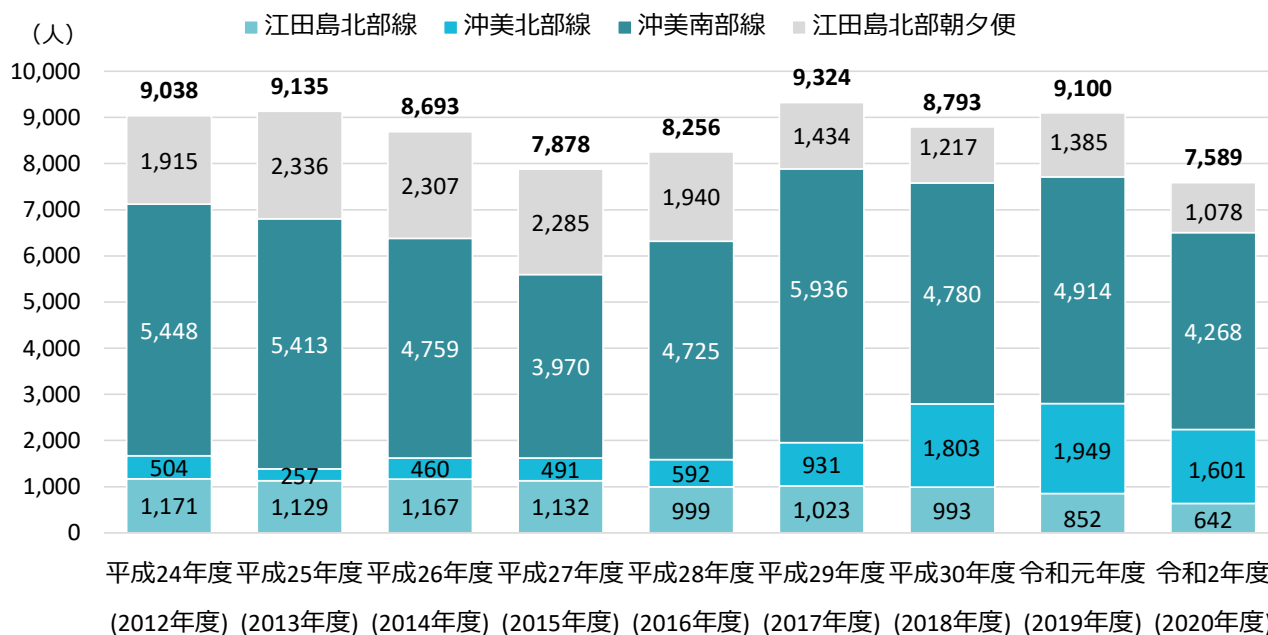
路線名	運行便数 (片道 0.5 便)	運行時間	令和 2 年度 利用者数 (人/年)
江田島北部線	5	小用方面 8:17-15:16 大須方面 8:37-16:23	642
沖美北部線	4	中町方面 8:40-13:58 美能方面 9:15-14:54	1,601
沖美南部線	4.5	中町方面 7:55-15:35 三吉方面 7:24-16:32	4,268
江田島北部朝夕便	3	小用方面 6:15-18:03 大須方面 6:45-19:25	1,078

② 利用者数

江田島市内の人口減少により、「江田島北部線」「江田島北部線朝夕便」の乗降客数は、減少傾向で推移しています。

ただし、「沖美南部線」「沖美北部線」は、ダイヤ・経路変更により乗降客数が増加に転じた年もあり、明らかな減少傾向は見られません。

しかし、令和 2 年度(2020 年度)は、新型コロナウイルス感染症のまん延により、全路線で乗降客数の減少が生じています。



出典：江田島市

図 35 おれんじ号の利用者数の推移

(5) タクシー・介護タクシー

江田島市内で一般タクシーとして許可を受けている事業者は7社、福祉輸送の許可を受けている事業者は4社です。

江田島市全域が、市内タクシー営業所半径5km圏域（概ね30分以内到達範囲）に含まれており、全域がカバーされています。



出典：地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

図 36 江田島市のタクシー・介護タクシー

(6) カーシェア

市内には、カーシェア（トヨタシェア・ダイハツステーション）のステーションが、航路の棧橋と宿泊施設の4カ所に計5件設置されています。

表7 カーシェアの配置状況

ステーション名	設置台数
小用棧橋	1台
中町棧橋	2台
Uminos Spa & Resort	1台
ホテルご安航	1台



図37 カーシェアステーション（中町棧橋）

(7) レンタサイクル

○（一社）江田島市観光協会では、観光二次交通としてレンタサイクルの貸出を行っています。

表8 レンタサイクルの配置状況（令和3年（2021年）10月時点）

場所	設置台数
小用棧橋	13台
中町棧橋	7台
三高棧橋	8台
切串西沖棧橋	7台
Uminos Spa & Resort	4台
江田島荘	4台
ふるさと交流館	5台



図38 レンタサイクル（三高棧橋）

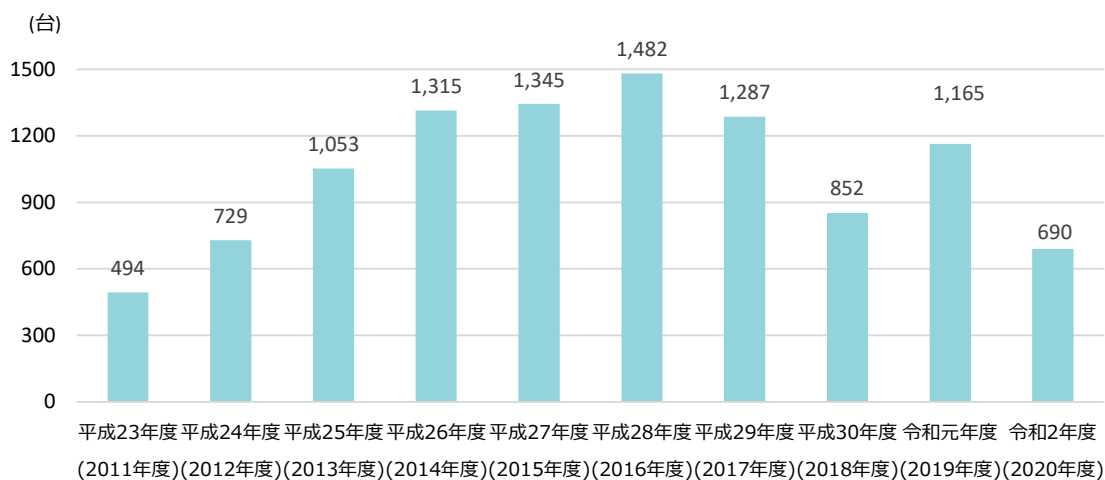


図39 レンタサイクルの利用件数の推移

3-3 公共交通等の運航（行）確保に要する経費

① 総論

公共交通を運航（行）するためには、運転手等の人件費、船舶・車両等の設備機器、燃料費などの費用が必要となります。

これを賄うため、受益者である利用者から運賃収入を徴取することとなりますが、地方部では、人口減少の進展により収支バランスが崩れ、不採算のため維持が困難となる航路・路線が生じています。

原則的には、こうした地域では、収支バランスをとるため、値上げなどによる収入増や、路線廃止・減便などによる支出減を図ることにより運航（行）の継続性を確保していく必要がありますが、受益者である利用者が負担可能な範囲には限界があります。

しかしながら、公共交通は、ライフラインとしての性質を有しており、市場原理のみでサービス水準を決定し難い面があります。

このため、交通事業者がその使命感から、自らの負担により航路・路線を維持するケースも実態として生じています。

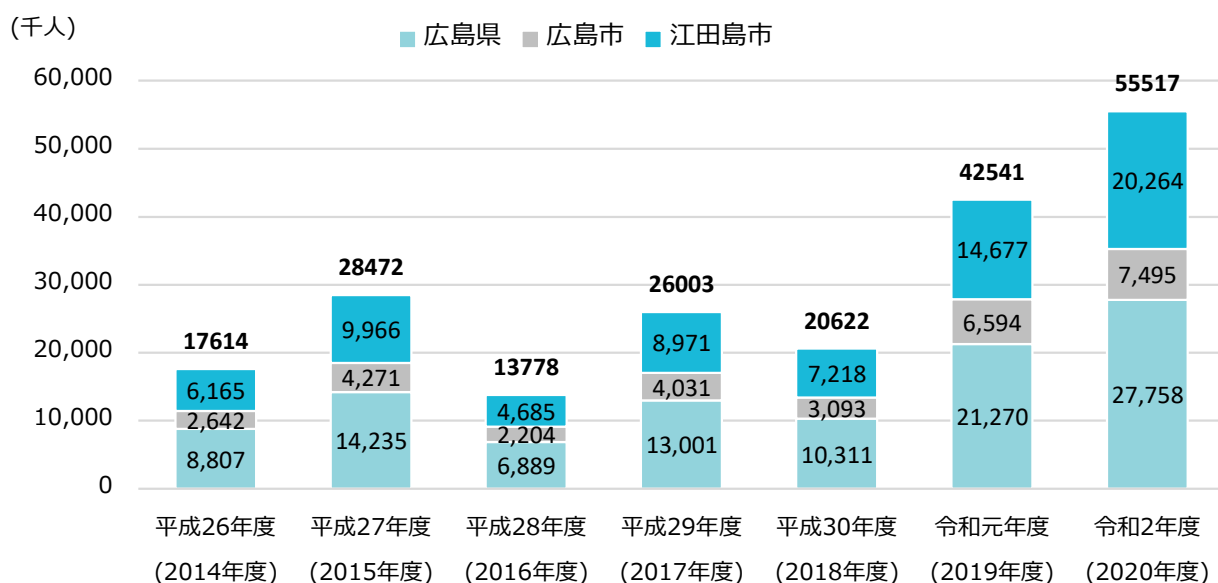
国や地方自治体では、航路・路線の維持に要する経費を支援していますが、人口減少の進展により、これに要する額が拡大傾向にあり、財政の圧迫要因となっています。

② 航路

江田島市内を運行する航路は、国の航路運航補助制度である「離島航路運営費等補助金」の対象となりません。このため、広島県の航路運航補助制度である「広島県生活航路維持確保対策事業」で、補助対象航路の支援を行っています。

これまでの実績としては、事業者からの補助申請がある三高宇品航路の運行赤字に対し、広島県・広島市・江田島市の3者で協調補助しています。

なお、中町宇品航路の運行赤字については、指定管理期間の利用料金については、全額を指定管理者が受領し、市からは指定管理料を支払わない協定内容となっているため、原則的には、赤字が生じた場合は、指定管理者が吸収しています。



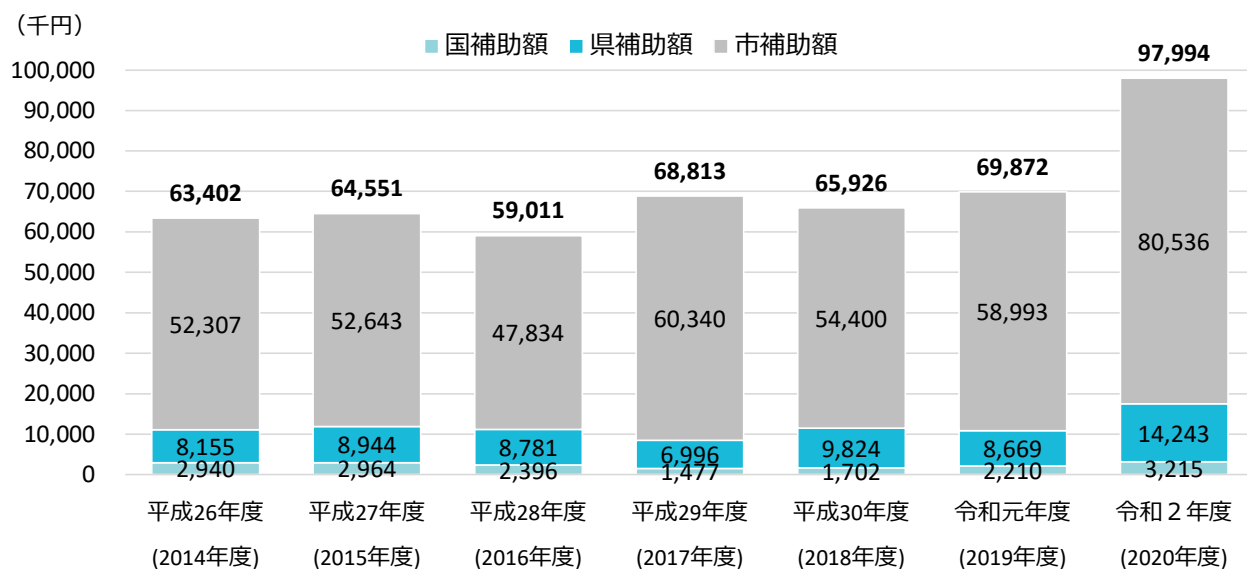
出典：江田島市

図 40 三高航路に対する補助金額の推移

③ 路線バス

路線バスに対しては、路線ごとの輸送量などに応じて、国・広島県・江田島市が協調して、路線運行により生じた赤字に対する補助を行っています。

なお、市内の運行事業者は1社のため、全額が江田島バス株式会社への支出となっています。



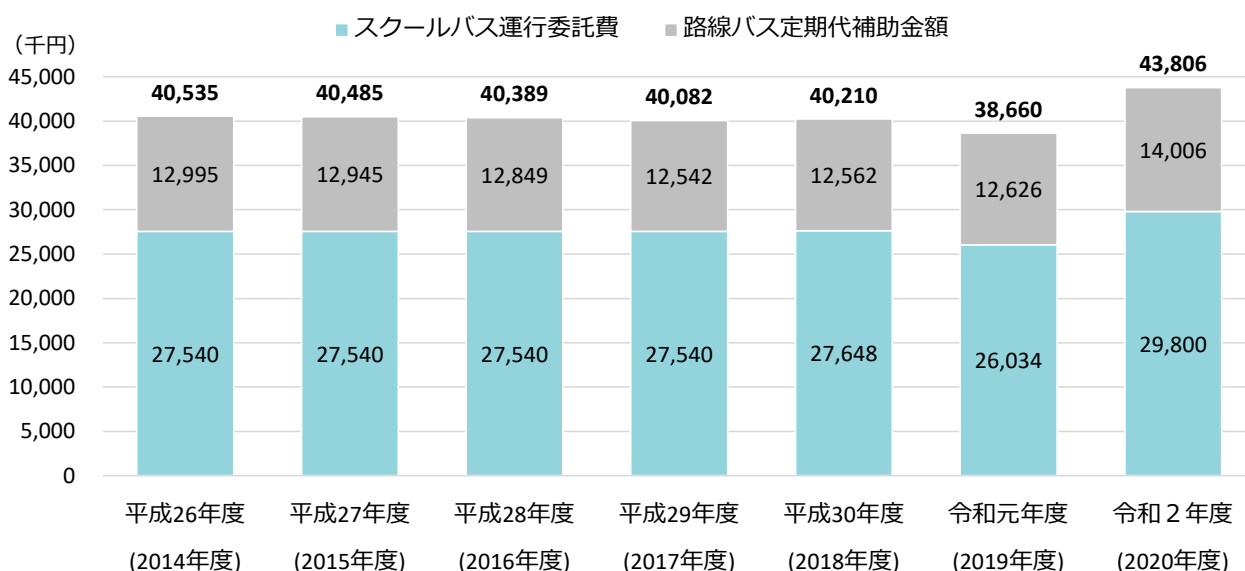
出典：江田島市

図 41 路線バスに対する補助金額の推移

④ スクールバス

江田島市は、小中学校の児童生徒に対する路線バス定期代補助及びスクールバスの業務委託を行っています。

スクールバスの運行の受託事業者は、江田島バス株式会社となっています。



出典：江田島市

図 42 スクールバス運行委託費及び路線バス定期代補助金額の推移

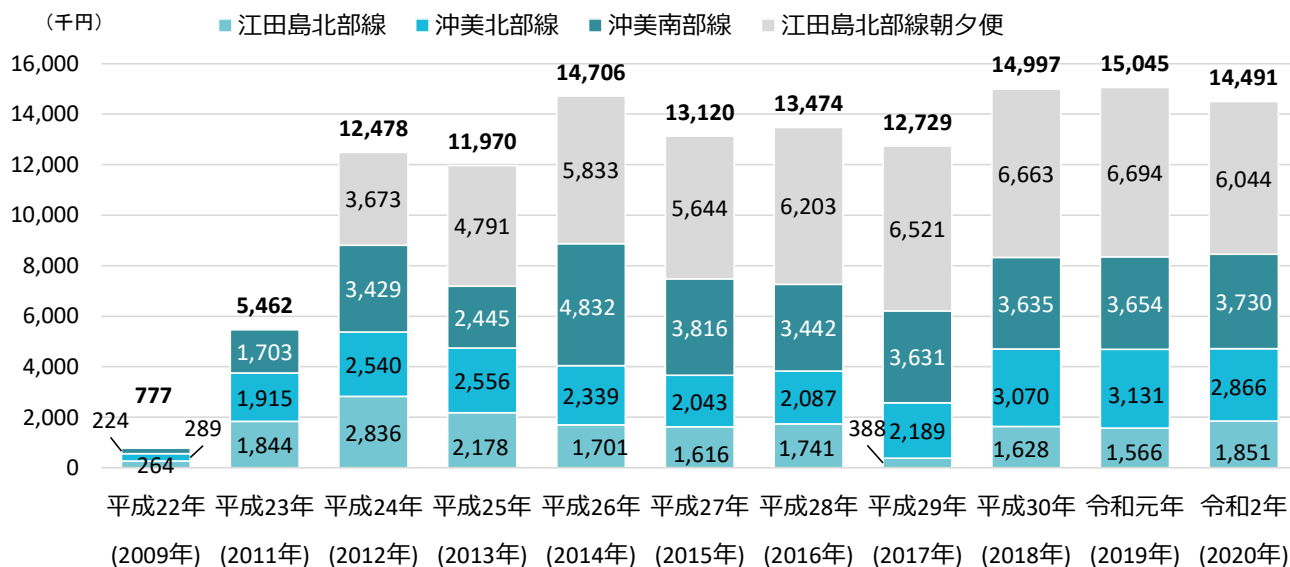
⑤ おれんじ号

おれんじ号は、採算性が見込めず路線バスの空白となっている地域・時間を埋めるための交通モードです。

効率性・利便性を向上させるため、地域と協議しながら、便数・ダイヤの改正を随時行っているものの、その特性上、収支均衡を図ることは非常に困難であり、全路線が赤字運行となっています。

特に、運行日の多い「沖美南部線」「江田島北部線朝夕便」の赤字額が多い状況にあります。

赤字については、行政が負担しており、その額は14百万円前後で推移しています。



出典：江田島市

図 43 おれんじ号に対する市の負担額の推移

⑥ （参考）公共交通等の維持確保に関する行政負担の状況

江田島市における公共交通に関連する行政負担額は、人口減少による運航（行）赤字の拡大や、通学定期券購入補助制度や新型コロナウイルス感染症に対応するための交通事業者への補助制度の創設などにより増加傾向にあり、近年は2億円を超過しています。

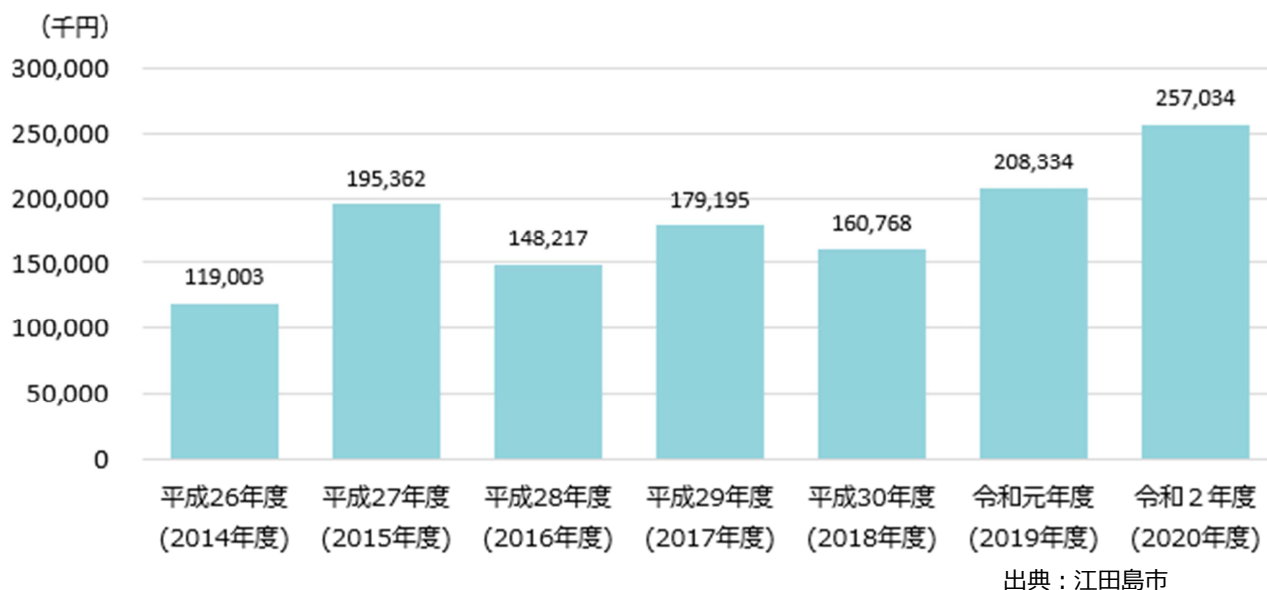


図 44 公共交通等の維持確保に関する行政負担額の推移

表 9 公共交通等の維持確保に関する行政負担の内訳

	平成 26 年度 (2014 年度)	平成 27 年度 (2015 年度)	平成 28 年度 (2016 年度)	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	令和 2 年度 (2020 年度)
航路運航への補助	6,165	9,966	4,685	8,971	7,218	14,676	20,264
路線バス運行への補助	52,307	52,643	47,834	60,340	54,400	58,993	80,536
おれんじ号の運行負担	14,706	13,120	13,474	12,729	14,997	15,044	14,491
スクールバス等の確保	40,535	40,485	40,389	40,082	40,210	38,659	43,806
通学定期券購入補助制度	—	—	—	26,745	27,410	24,742	20,537
交通事業特別会計における歳出	—	56,244	22,643	1,236	1,599	14,617	10,500
新型コロナウイルスへの対応	—	—	—	—	—	—	42,502
その他関連事業	5,290	22,904	19,192	29,092	14,934	41,603	24,398
計	119,003	195,362	148,217	179,195	160,768	208,334	257,034

出典：江田島市

※平成 27 年度(2015 年度)の交通事業特別会計における歳出は、企業局交通事業の清算余剰金として一般会計に繰出した 61 百万円を除いた額とした。

3-4 交通事業者等に対するヒアリング結果

本市の公共交通サービスの現状と課題、取り組むべき施策等を整理するため、2021年7月～9月末にかけて、市内交通事業者・市民・関係機関等に対して、ヒアリング調査を実施しました。

交通事業者へのヒアリング調査の結果は、次のとおりとなっています。

表 10 交通事業者を対象としたヒアリング結果

利用実態等	航路事業者	● 通勤・通学、通院、海上自衛隊第1術科学校への見学等に利用されている。朝夕の利用が多い。 ● 所有船舶が老朽化しているが、経営状況が厳しいため、更新の目処が立たない。 ● 船員が不足している状況ではないが、江田島市内で新たな担い手を確保するのは、どこも厳しい状況である。
	バス事業者	● 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少等により、利用者数は微減傾向。 ● 市外への通勤・通学や市内小中学校の通学に利用されている。 ● 利用の多い区間は、小用～第1術科学校前、小用～江田島小学校前。 ● 朝夕は通勤・通学利用が多く、日中は通院・買い物利用（特に各地区からゆめタウンまでの利用）が多い。 ● 運転士が不足している状況ではないが、運転士の高齢化が進んでいるため、計画的に新規採用を行う予定。 ● 乗務員数と車両数の適正化を図りながら、固定費を削減していく。
	おれんじ号事業者	● 高齢化（入院や施設入所等）により利用者は、減少傾向。 ● 市内の病院への通院や、船に乗り換えて広島市及び呉市の病院への通院に利用されている。
	タクシー事業者	● 通院・買い物等に利用されており、午前中の利用が多い。 ● 運転士が高齢化しており、業界全体として運転士の確保が問題となっている。
新型コロナウイルス感染症による影響	航路事業者	● 在宅勤務や休校、市外への通院控えやイベントの減少等の影響により、利用が約20%減少している。 ● 団体利用（江田島青少年交流の家等）も減少している。
	バス事業者	● 路線バスの定期外利用の収入は、10%程度減少。定期利用の収入は人口減少による減少割合と同程度の減少にとどまった。 ● 貸切事業は、江田島青少年交流の家への課外授業の減少等により、令和2年度の運送収入は約50%減少した。
	おれんじ号事業者	● 高齢化（入院や施設入所等）により利用者は減少傾向。 ● 薬の受け取りを薬局からの郵送や、薬を一度にまとめてもらう等の運用で、広島方面の通院頻度を落とす人が増えた。
	タクシー事業者	● ビジネス客、海上自衛隊第1術科学校の見学、飲み会利用等が減り、利用が約40%減少。 ● 船からタクシーに乗り継いで利用する人も減っている。

市民・関係機関へのヒアリング調査の結果は、次のとおりとなっています。

表 11 市民・関係機関を対象としたヒアリング調査結果

通院・買い物 (市民・関係機関)	● 地域によっては、バスが1日に数本しかなく、とても不便。特に11:00~14:00等、買い物の帰りに必要な時間帯にバスがない。 ● 特に島の病院おたにの通院とバスの時間帯が合わないため、午前中だけでもアクセスの工夫ができないか。 ● 足が悪く、家の前が急な坂でバス停まで行くことができない人がある。 ● 日中、船とバスが接続していないことがある。 ● おれんじ号は、行きは利用しやすいが、特に市外の病院への通院帰りの時間が読めないため、帰りには使いづらい。 ● タクシーは高く、気軽には使えない。 ● 自身で運転して買い物、通院をせざるを得ない状況で、免許返納ができない。 ● 運転免許を持たない人は、家族送迎を利用する人が多い。家族の支援が無くなった際の移動手段に不安を感じる人もいる。
通学(市民・関係機関)	● 土日の部活動の際、12:00に部活動が終わってもバスが無く、家族に送迎してもらっている。場合によっては、スクールバスの臨時便を出すこともある。 ● 大柿高校の生徒数は、近年増加傾向にあり、特に市外から通う生徒が増えている。 ● 大柿高校へ通う生徒は、小用棧橋の利用が多い。小用棧橋から大柿高校間は比較的路線バスが充実しているが、中町棧橋から大柿高校間の路線バスは、便数が少ない。
観光(関係機関)	● 新型コロナウイルス感染症の影響により、来訪者数及びレンタサイクルの利用客は半減している。 ● 観光客の半数以上は自家用車での来訪。 ● 海上自衛隊第1術科学校の見学者は、小用棧橋からバスで現地まで行けるが、その他の場所を周遊する人は自家用車利用の場合が多い。 ● タクシーは、観光では主に小用棧橋から海上自衛隊第1術科学校までの間で利用されている。そこから先は別の方法で周遊を行うか、海上自衛隊第1術科学校のみが目的で広島市に戻る場合も多い。 ● 江田島荘を拠点にした周遊や、体験型観光に力を入れている。 ● 外国人観光客は、広島市から江田島市へ移動する際に、棧橋の選択肢が多く、迷いが生じるようである。 ● 令和3年(2021年)8月から、国内向けに、サイクリングをしながら地元農家との交流を通じて江田島市の自然や食を満喫するレンタサイクルツアー「Otsukai!江田島」を販売開始した。 ● 各棧橋・宿泊施設にポケットーク(携帯型翻訳機)を1台ずつ貸与し、外国人への対応ができるようにしている。

※市民(百歳体操参加者)

※関係機関(江田島市役所所管課・市観光協会)

3-5 前計画に位置づけた事業の実施状況

平成 28 年度（2016 年度）から令和 2 年度（2020 年度）までの市の公共交通に関する計画である「江田島市地域公共交通網形成計画」の期間中、交通事業者や行政により、様々な公共交通の利用環境の改善に関する取組を実施しています。

① 乗換環境の改善

■バスロケーションシステムの導入[平成 28 年度(2016 年度)]

市内を運行するバスの運行状況がスマートフォン等で把握できるバスロケーションシステムを導入するとともに、市内航路の桟橋及び大型商業施設に、運行状況が表示されるデジタルサイネージを導入しました。



バスロケーションシステム

② 運賃負担感の軽減

■通学定期補助制度の導入[平成 29 年度(2017 年度)]

市内を運航（行）する航路・路線バスの通学定期券の購入の際に、市が差額を補てんすることにより、利用者が定価の 2/3 の額で購入できる制度を創設しました。

③ ICカードの導入

■路線バスへの PASPY 導入[令和元年度(2019 年度)]

路線バスに交通系 IC カード PASPY を導入し、キャッシュレス決済を可能としました。

■非接触型の航路発券機の導入[令和 2 年度(2020 年度)]

上村汽船株式会社及び瀬戸内シーライン株式会社が、自社が運航する航路について IC カードで決済できる非接触型券売機を導入し、発着点の桟橋に設置しました。



航路券売機

④ バリアフリー化の推進

■おれんじ号のバリアフリー車両化[平成 28 年度(2016 年度)]

おれんじ号のうちハイエース車両を、手すり・電動ステップを搭載したバリアフリー車両に更新しました。

なお、バス車両についても、更新時にはバリアフリー車両への転換を行っています。



おれんじ号車両

⑤ わかりやすい公共交通情報の提供

■公共交通マップの作成[平成 28 年度(2016 年度)]

路線バスと市内全航路のダイヤ・料金などを掲載した冊子を作成し配布するとともに、HP に掲載しました。



公共交通マップ

⑥ 観光強化による利用者確保

■路線バス 24 時間デジタルチケットの販売[令和 2 年度(2020 年度)]

江田島バス株式会社が、路線バスが 24 時間乗り放題になるデジタルチケットの販売を開始するとともに、自社 HP に、バスを利用した観光周遊コースを掲載しました。

■航路スタンプラリーの実施[令和 2 年度(2020 年度)]

市交通協議会の主催事業として、市内 7 航路に乗船するスタンプラリーを実施しました。

■路線バスダイヤ等の GTFS データの公開[令和 2 年度(2020 年度)]

江田島バス株式会社が、路線バスダイヤ等の情報を GTFS データ化し、公開することにより、google 路線検索に対応可能となりました。

■船舶への Free-Wifi の導入[令和 2 年度(2020 年度)]

上村汽船株式会社及び瀬戸内シーライン株式会社が、船内で活用可能な Free-Wifi を導入しました。

⑦ 地域での意識醸成

■交通啓発記事の連載[平成 29 年度(2017 年度)]

市広報誌において、公共交通に関する啓発記事を連載しました。

■バスの乗り方教室の開催[平成 30 年度(2018 年度)]

自治会を対象に、バスの乗り方教室を開催しました。



バス乗り方教室