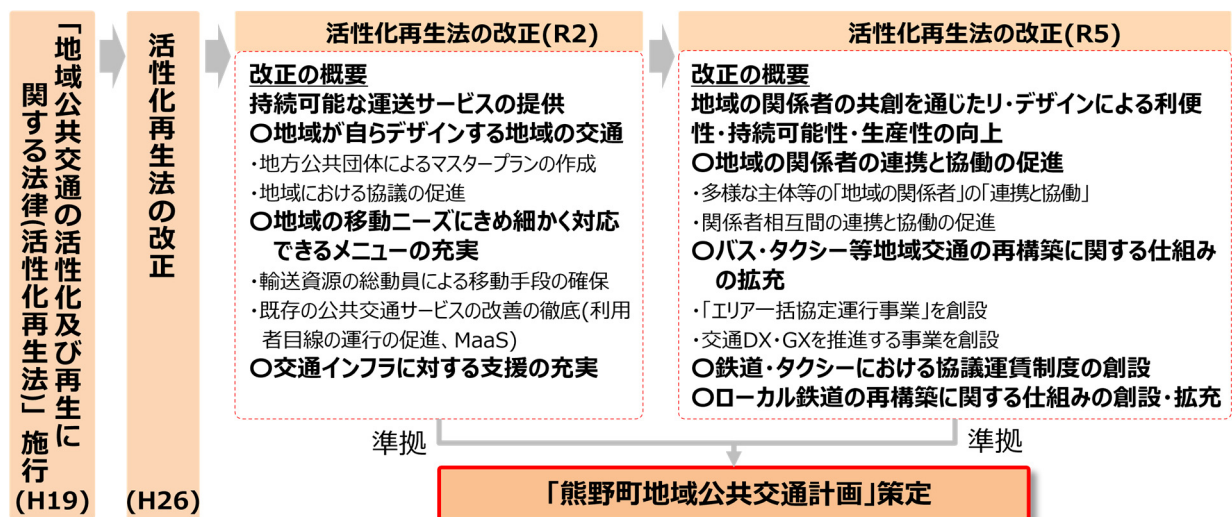


1. はじめに

1-1 背景と目的

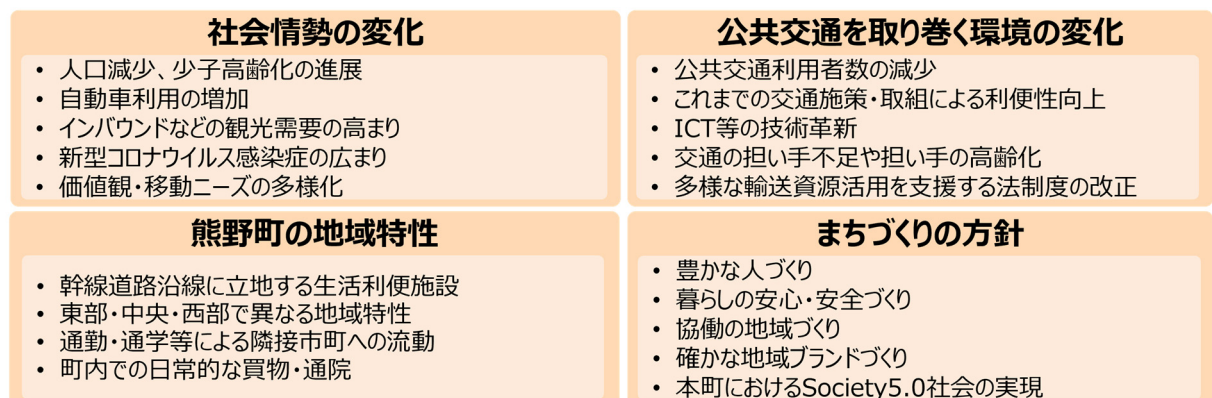
本町では広電バスと朝日交通などによる路線バスが運行されており、町内の移動や広島市等への通勤・通学などに利用されています。また、平成25年4月から無料の生活福祉交通「おでかけ号」を町内3地域で運行しています。全国的にも少子高齢社会における公共交通の重要性が増している一方で、人口減少やマイカー利用の増加、移動ニーズの多様化などにより、これまでのような公共交通体系ではサービスの維持が困難な状況にあります。

このような状況下において公共交通の整備方針に関する情勢は変化しており、公共交通は新たな交通体系への転換期にあります。令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正では、従来の「ネットワーク」に主眼を置いた考え方から、「持続可能な運送サービスの提供」が重要視されています。さらに、令和5年の法改正では、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じて、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となっています。



本町の住民生活や経済活動を支える公共交通を維持・確保するためには、社会情勢の変化や公共交通を取り巻く環境の変化に対して、本町の特性を踏まえ、まちづくりと連携して進める必要があります。

本計画は、持続可能な都市の実現のために、町全体の生活利便性の向上に資する公共交通の充実に図り、事業者や住民と連携しながら持続的に取り組むことを目的に策定するものです。



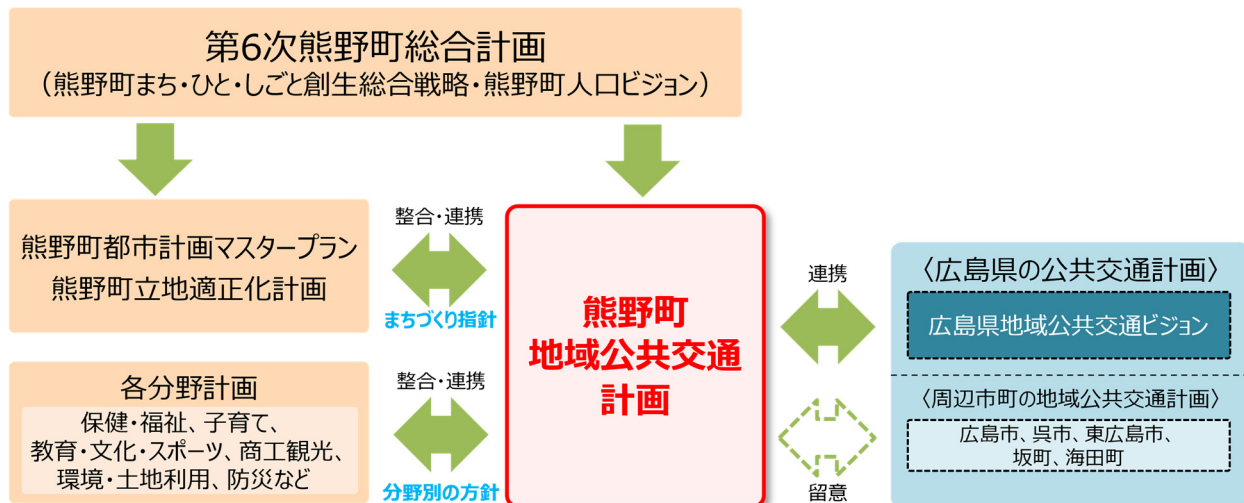
社会情勢の変化に対応した公共交通の充実や
利害関係者との持続的な取組による公共交通の維持が必要

持続可能な都市経営の実現に向けて公共交通が地域活性化に資する仕組み・体制づくり

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づき、熊野町地域公共交通活性化協議会と協議のうえ策定するものです。

本計画は、本町の最上位計画である「第6次熊野町総合計画」を踏まえるとともに、都市計画の方針である「熊野町都市計画マスタープラン」及び「熊野町立地適正化計画」などの各分野における計画との整合・連携を図ります。また、県全域における公共交通の目指す姿を示した「広島県地域公共交通ビジョン」との連携を図り、周辺の市町の地域公共交通計画等に留意します。



1-3 計画の対象地域

計画区域は熊野町全域とします。なお、日常的な交通行動は町域を跨っているため、周辺市町も考慮した内容とします。

1-4 計画の期間

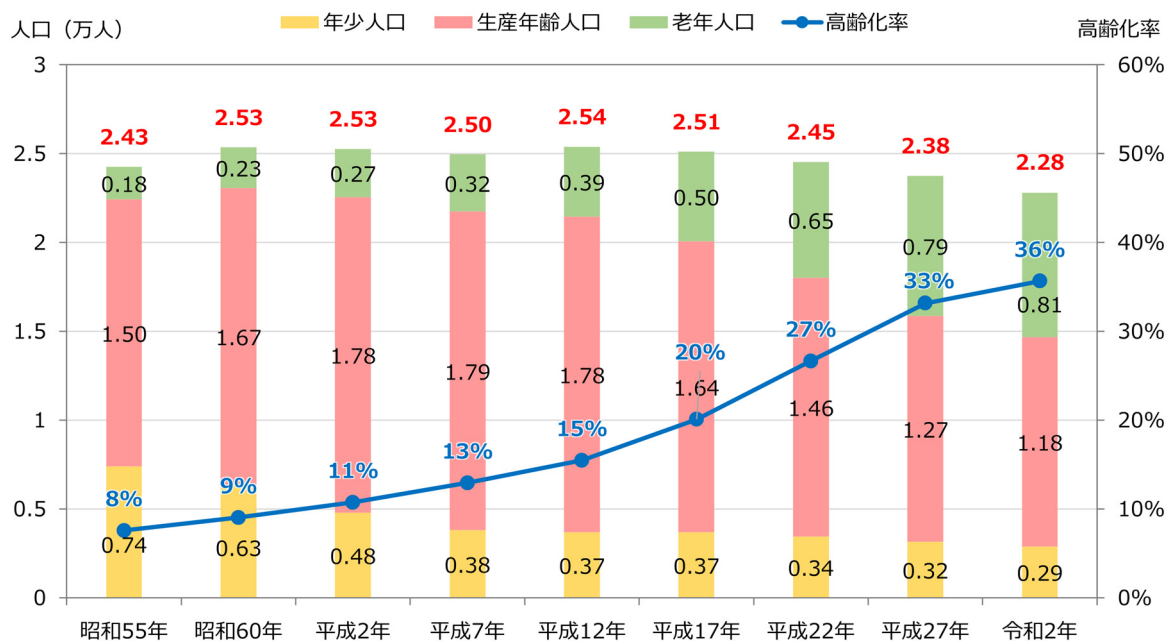
本計画は、中長期的なまちづくりの方向性を視野に入れ、15～20年後を展望しつつ、「第6次熊野町総合計画」の目標年度と整合を図り、**計画期間を令和12年度まで**とします。ただし、今後の社会情勢の変化や上位計画等の改訂に対応するため、必要に応じて見直すものとします。



1-5 公共交通に取組む理由

1-5-1 人口の現状

本町の人口は平成12年の2.54万人を境に減少局面に突入し、**令和2年には2.28万人とピーク時から約1割減少**しています。その間に急速な高齢化が進み、**生産年齢や年少の人口は2～3割減少**しています。

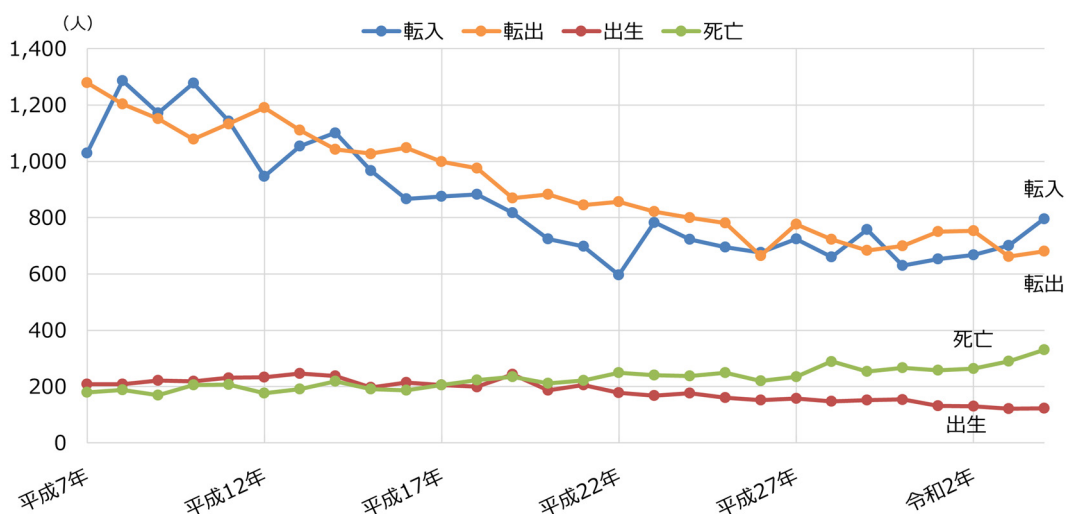


▲人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査

平成12年以降の人口減少は、転出超過に伴う社会減少と、少子高齢化に伴う自然減少によるものです。本町は、昭和40年代の初めの県営熊野団地の造成を契機として、**広島市をはじめとする周辺市町のベッドタウンとしての役割**を担っており、転入超過と転出超過を繰り返して来ましたが**平成15年以降、転出が超過する傾向**にありました。直近では、新型コロナウイルス感染症の拡大による地方移住への関心の高まりをはじめ、県道矢野安浦線の拡幅や広島熊野道路の無料化、集客施設の出店による本町の利便性向上などにより、**再び転入が超過**しています。

一方、65歳以上の割合が20%に達した平成17年以降、死亡が出生を上回りはじめ、超高齢社会に突入した近年では、その差が顕著になっています。

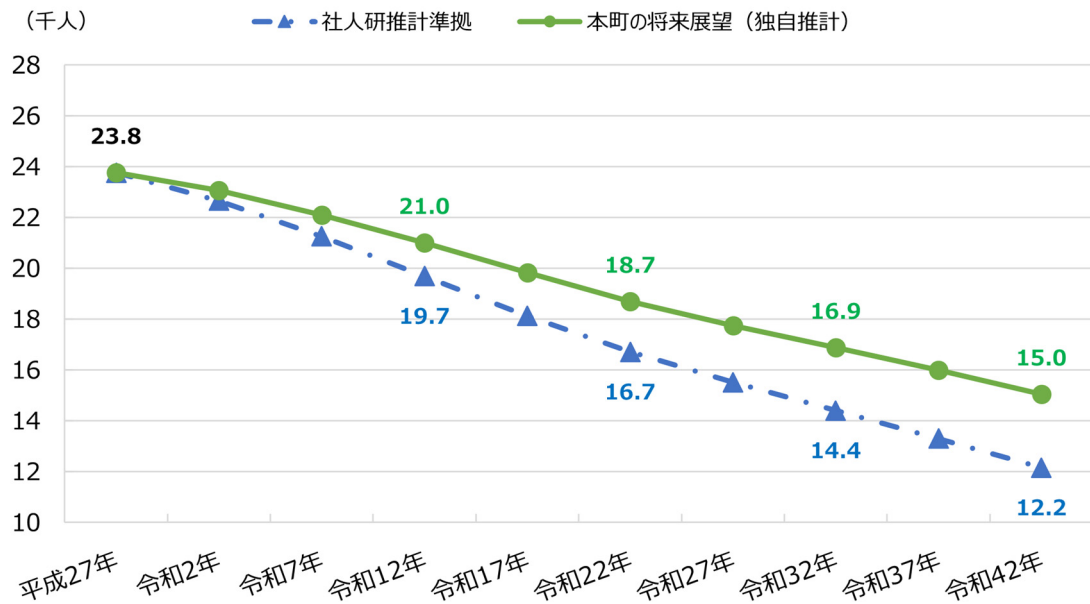


▲出生・死亡、転入・転出の推移

出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

1-5-2 人口ビジョン（目指すべき将来の方向）

本町においては、第6次総合計画において、「ひと まち 育む 筆の都 熊野」を目指す将来像とし、令和12年の人口を21,000人とする目標を掲げて、まちづくりを進めています。この目標に向けた目指すべき将来の方向として、『町民の定住及び町外の方の移住に関する希望を実現する』、『若い世代の出産、子育てに関する希望を実現する』ことを人口減少に対応するための基本視点としています。



▲熊野町人口ビジョンにおける将来人口

出典：熊野町人口ビジョン（令和2年10月）

1-5-3 なぜ今、公共交通に取り組むのか

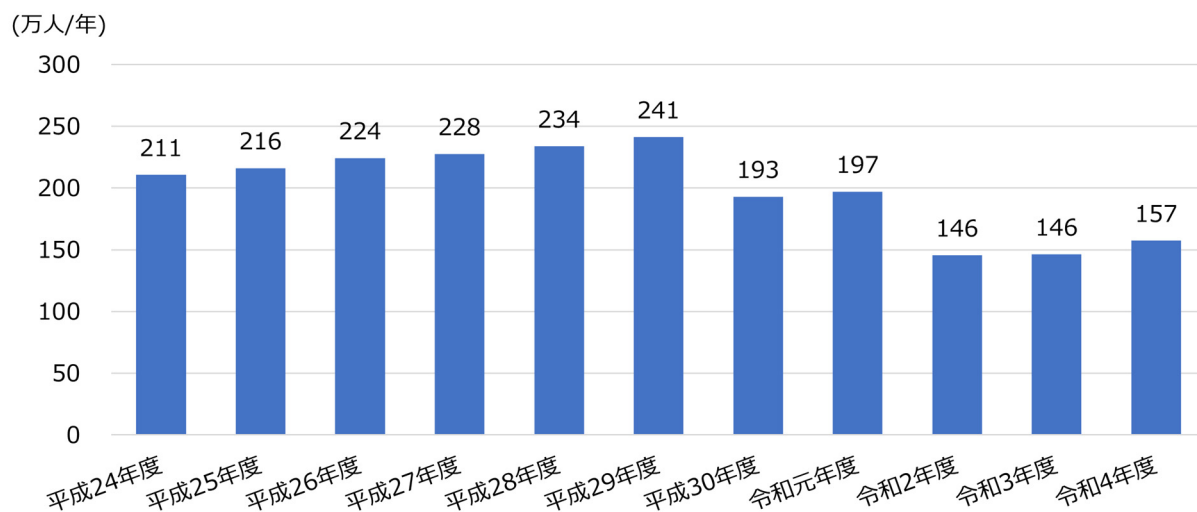
本町を走る路線バスの利用者数は増加傾向にありましたが、平成30年7月豪雨の影響や令和2年からの新型コロナウイルス感染症の拡大により利用者数は減少し、令和4年度は平成29年度の65%に激減しています。直近では、新型コロナウイルス感染症の拡大による経営状況の悪化から改善しつつありますが、それ以前の水準には回復していません。さらに燃料高騰や運転士の高齢化・人材不足なども影響し、**運送サービスの経営は依然として厳しい状況**になっており、本町の**公共交通に対する行政負担額は、年々増加**しています。

このように、人口減少や少子高齢化に伴う公共交通利用者の減少は、運送サービスの経営状況を悪化させ、サービスの低下や利便性の低下を招きます。これにより、利用者がさらに減少し、運送サービスを維持・確保するための行政負担がさらに増加する悪循環に陥ることが予想されます。

今後、この悪循環がさらに進むと、地域の活力が低下し、公共交通のみならず、生活機能の維持も困難になることが想定されます。これにより、ベッドタウンとしての住みよさや生活利便施設の適度な立地が失われ、やがて“過疎地化”し、自家用車を運転できる人しか生活することできない町に衰退していくことが懸念されます。

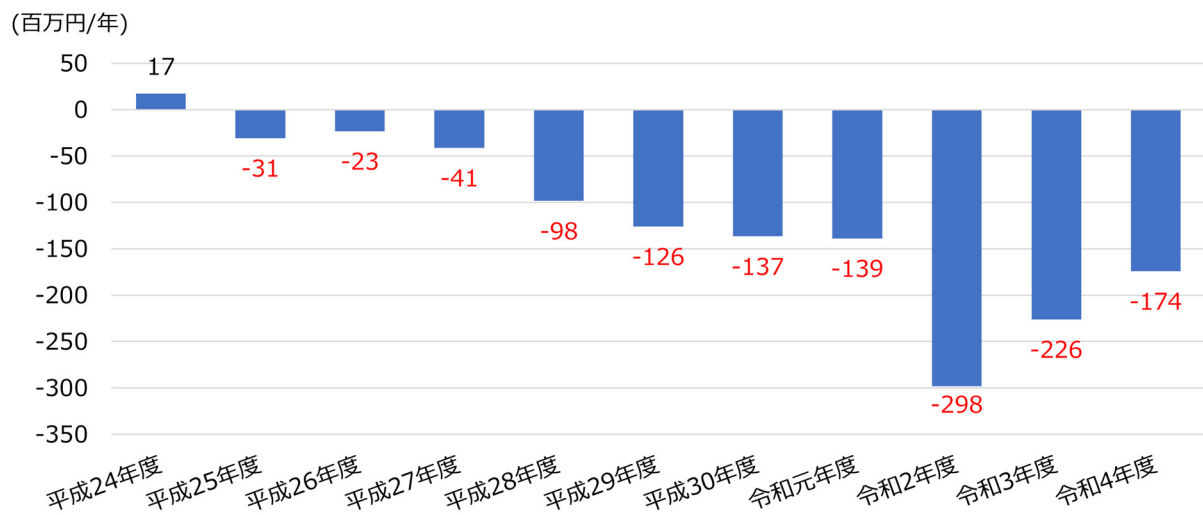
公共交通は自家用車を運転できない子どもや高齢者、公共交通機関を乗り継ぐ通勤・通学者などの移動手段として、また、飲食・飲酒、観光などの場面では、自家用車を持っている人でも利用する、生活に欠かせない移動手段です。このため**公共交通の利便性は、定住や移住の選択肢としての重要な判断材料**となっており、自家用車等での移動が困難な人の**移動機会・外出機会を確保・創出することは、地域の活力の向上**につながります。

本町は広島市等のベッドタウンとしての役割を担っていることや、スーパーや病院、金融機関などの生活利便施設がバス路線沿線に集積する**本町の特性を伸ばし、人を留まらせ、呼び込むために、公共交通の利便性向上は大きな期待値を持つ最も重要な施策の一つ**となっています。



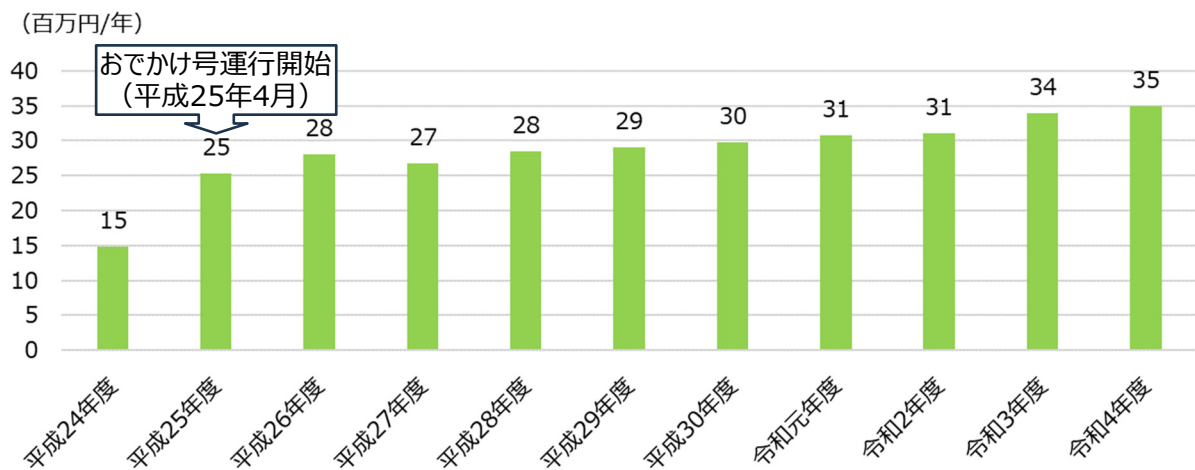
▲本町を走る路線バスの利用者数の推移

出典：交通事業者提供データ
(熊野町外の利用者数を含む)



▲本町を走る路線バスの収支状況の推移

出典：交通事業者提供データ



▲本町の公共交通に対する行政負担額の推移

出典：熊野町