

# 大竹市地域公共交通総合連携計画

[ 資料編（大竹市の現状と市民ニーズ） ]

（中間案）

大竹市地域公共交通活性化協議会

## 目 次

1 . 対象区域の概要 .....	1
2 . 対象区域の公共交通 .....	7
3 . 上位計画 .....	12
4 . 市民・バス利用者アンケート結果.....	14
5 . ワークショップ実施結果 .....	50
6 . 大竹市が抱える課題・バス整備にあたっての留意点 .....	64

## 1. 対象区域の概要

### 1.1 地勢・沿革

大竹市は広島県の西端に位置し、古代には遠管郷（おかのさと）と呼ばれ、当時の都と九州・大宰府を結ぶ古代山陽道の安芸の国の終駅として、また交通の要所として栄えてきた。

昭和29年9月1日に近隣と合併して大竹市として市制を施行。その後、パルプ、化学繊維、石油化学等の大企業を誘致し、瀬戸内地域で有数の臨海工業地区に発展している。

市制施行	昭和29年9月1日
面積	78.55 平方キロメートル（平成20年4月1日現在）
人口	29,807 人（平成20年4月1日現在）



図 大竹市の位置

## 1.2 人口動向等

### (1) 地域別人口の推移

- 昭和50年までは増加しているが、それ以降は減少傾向にある。
- 特に大竹地区において、人口の変動、すなわち近年の人口減少が著しい。

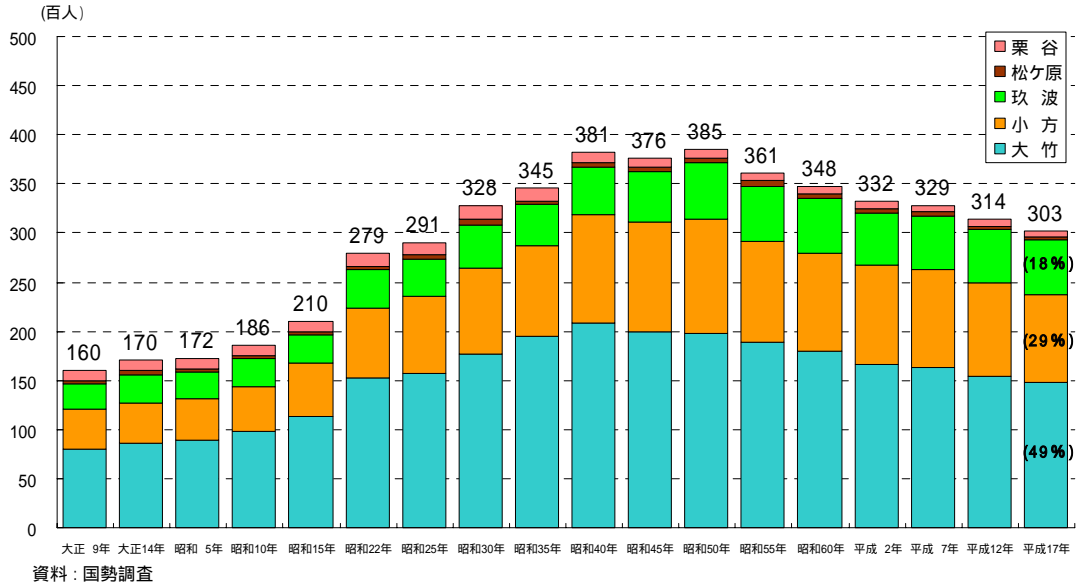


図 地区別人口の推移

### (2) 年齢別人口の推移

- 15歳未満の人口割合が減少、逆に65歳以上の割合が大きくなっており、少子高齢化の傾向が顕著に現れている。
- 平成17年では、65歳以上の割合が約25%、すなわち4人に1人が高齢者である。

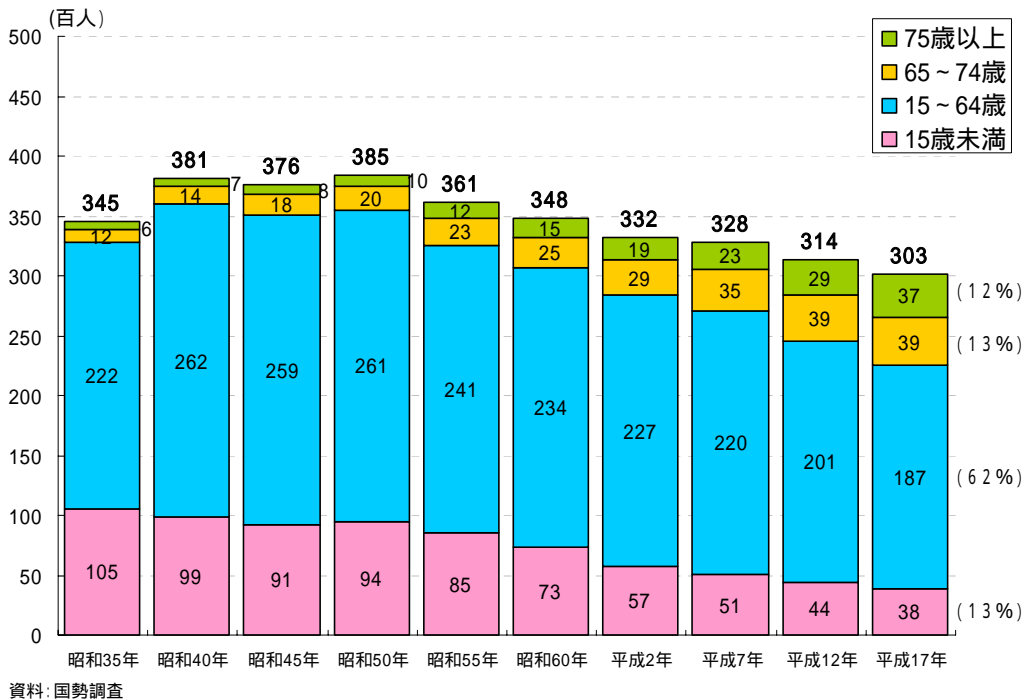


図 年齢別人口の推移

### (3) 運転免許保有者数

- 運転免許保有率は市内で約 61%、男女別では男性の値が大きいですが、女性も概ね半数は保有している。
- 高齢者に限定すると保有率は大幅に低下しており、特に女性では約 15%程度である。

	男	女	計
人口	14,523	15,460	29,983
運転免許保有者数	10,477	7,659	18,136
<b>割合</b>	<b>72.1%</b>	<b>49.5%</b>	<b>60.5%</b>

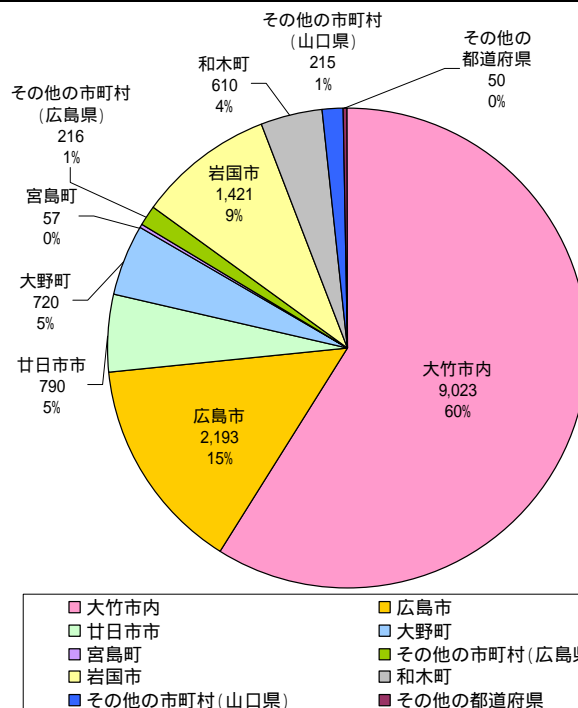
	男	女	計
うち65歳以上の人口	3,276	4,561	7,837
うち65歳以上の 運転免許保有者数	2,266	679	2,945
<b>割合</b>	<b>69.2%</b>	<b>14.9%</b>	<b>37.6%</b>

大竹市人口は、平成20年1月1日現在のもの。

運転免許保有者数は、平成19年12月末現在のもの。(広島県警資料より)

### (4) 通勤・通学先

- 大竹市内常住の就業者・通学者は、約 15 千人。
- 通勤・通学先は、約 60%が大竹市内と半分以上を占め、広島市、岩国市、廿日市市、大野町がそれぞれ約 15%、9%、5%、5%であり、上記 6 市町村で全体の約 90%。



資料：H17 国勢調査

図 通勤・通学の状況

(5) 住宅団地の整備状況

- 玖波駅周辺に、昭和40年代の団地が3ヶ所集中している。
- 昭和50、60年代に整備された団地は大竹市役所より南側に3ヶ所集中している。
- 平成以降の団地は玖波駅の北側にある「玖波七丁目団地」のみで、規模も小さい。
- ほぼ全ての団地が高台に立地している。



図 住宅団地の整備時期

### 1.3 社会経済の現状

#### (1) 事業所数の推移

- 卸売・小売業が5年間で約2割減少している。
- 全体では、5年間で約1割減少している。

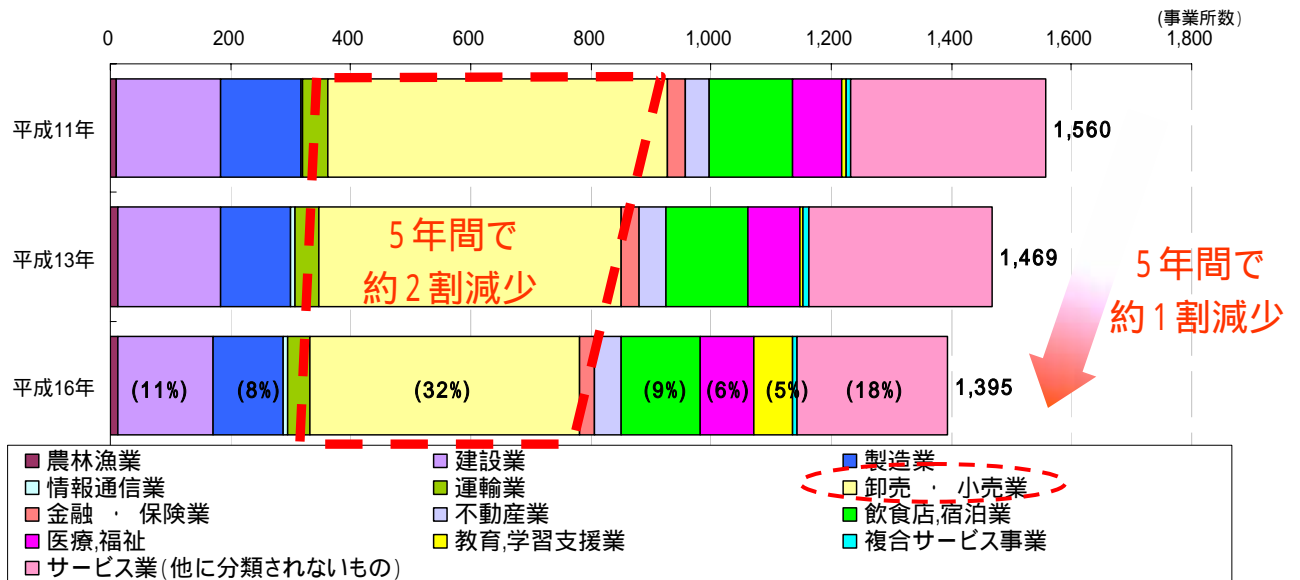
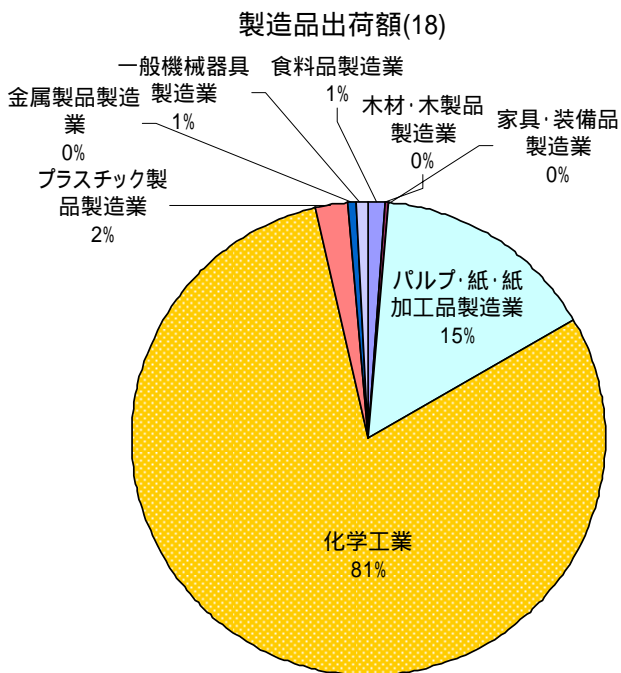


図 事業所数の推移

#### (2) 大竹市の主要産業

- 市の基幹産業は、パルプ、化学繊維、石油化学等。
- これらの事業所は沿岸部に集中している。



資料：工業統計調査

図 製造品出荷額の構成



図 事業所の分布

#### 1.4 沿岸地域における主要施設分布

- 玖波地区には、大竹市民の多くが利用する、広島西医療センターがある。
- 小方地区には、大型商業施設である「ゆめタウン大竹」や市役所がある。
- 大竹地区は、病院が集中して立地しており、またスーパーなどの数も多い。

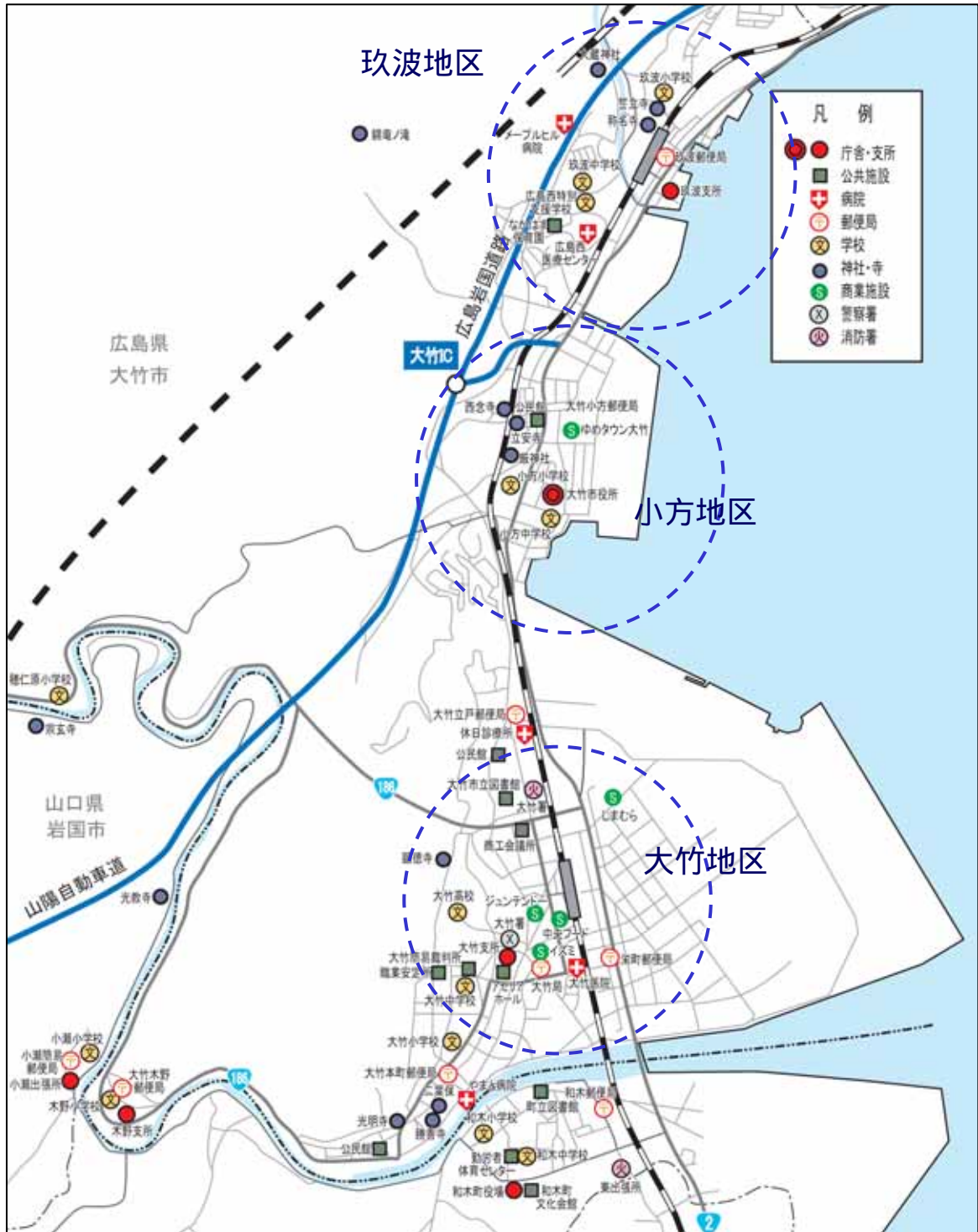


図 沿岸地域の施設分布

## 2. 対象区域の公共交通

### 2.1 路線バス（大竹・栗谷線、坂上線）の現状



図 大竹・栗谷線、坂上線 路線図

表 路線別運行内容

	大竹・栗谷線	坂上線
運行本数	片側5本(平日) 3本(土日祝) (便により運行しない区間あり)	片側5本(平日) 4本(土日祝)
経路	大竹駅～大三郎口	大竹駅～鮎谷
所要時間	1時間	45分
時刻表	<b>【玖波駅】</b> 上り(大竹駅方面) 7:37/9:54/14:54/17:17/18:24 下り(大三郎口方面) 8:13/13:13/15:28/17:53/18:48	<b>【大竹駅】</b> 上り(大竹駅方面) 7:06/8:56/11:16/14:36/18:21 下り(鮎谷方面) 7:12/9:30/11:50/16:30/18:30
運行主体	大竹市	大竹市・岩国市 共同運行

- 坂上線では、乗降客数が17年に約15%減少し、その後は横ばいとなっている。
- 大竹・栗谷線では、乗降客数は概ね横ばいである。
- 2路線ともに、年々運賃収入が減少し、市の補助金は増加している。

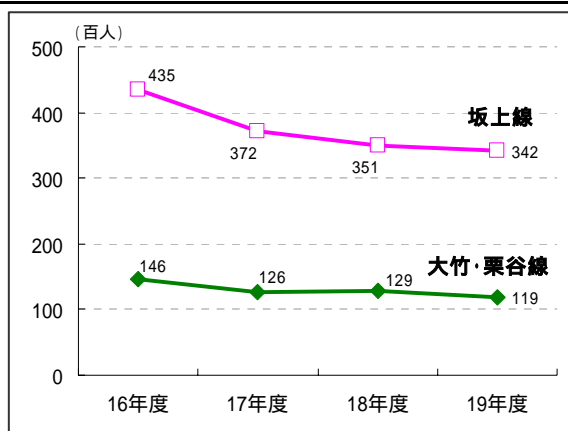


図 乗降客数の推移

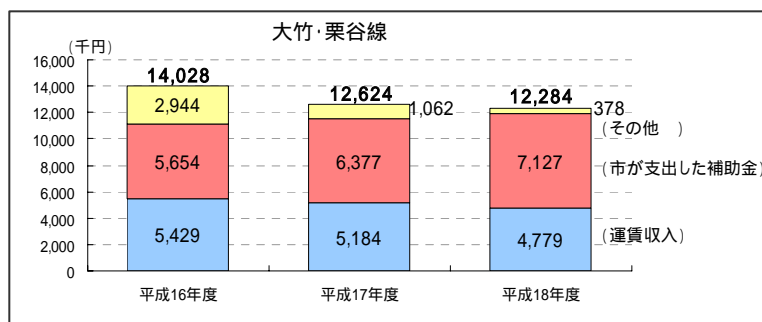


図 運賃収入・補助金の推移

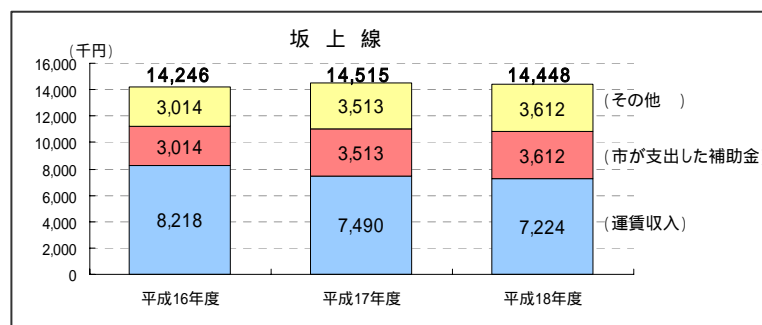


図 運賃収入・補助金の推移

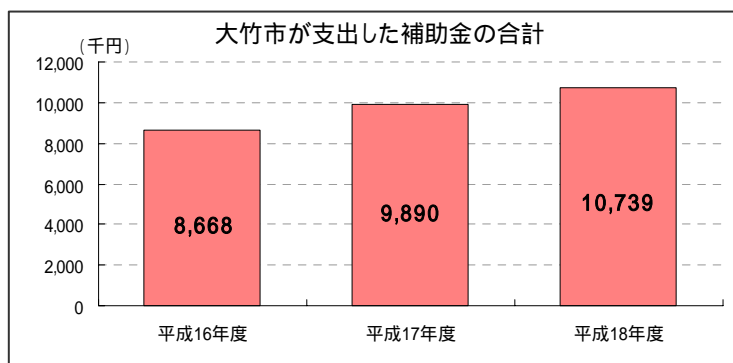
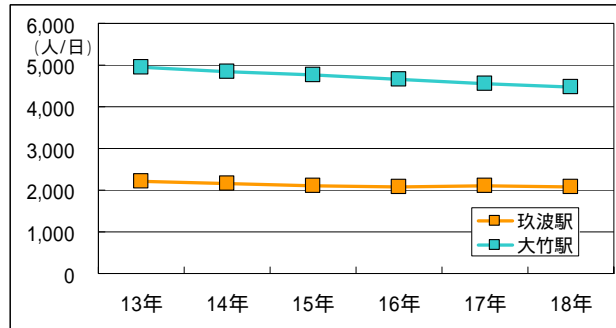


図 大竹市補助金の推移

## 2.2 鉄道（JR山陽本線）の現状

- 大竹駅の旅客乗車人員は減少傾向にある。
- 玖波駅では、ほぼ横ばいとなっている。

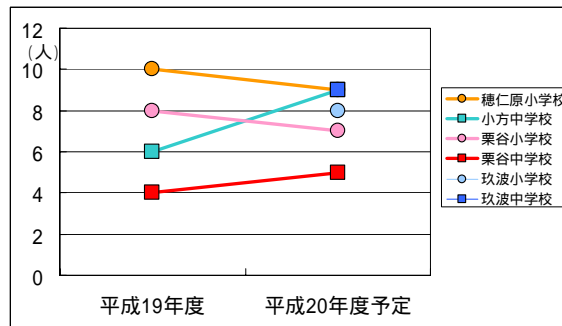


資料：H17 国勢調査

図 1日あたりの旅客乗車人員

## 2.3 スクールバスの現状

- 各路線とも、ほぼ横ばいとなっている。

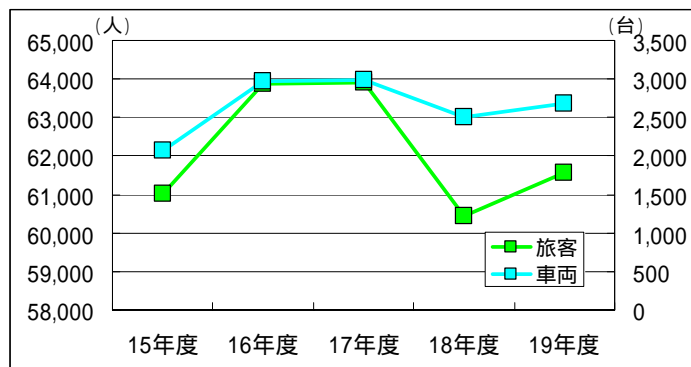


資料：大竹市市民交通体系調査プロジェクトチーム報告書(資料編)

図 スクールバスの利用者数

## 2.4 阿多田航路の現状

- 旅客・車両ともに H18 年度で大幅に減少したが、H19 年度に増加傾向となった。



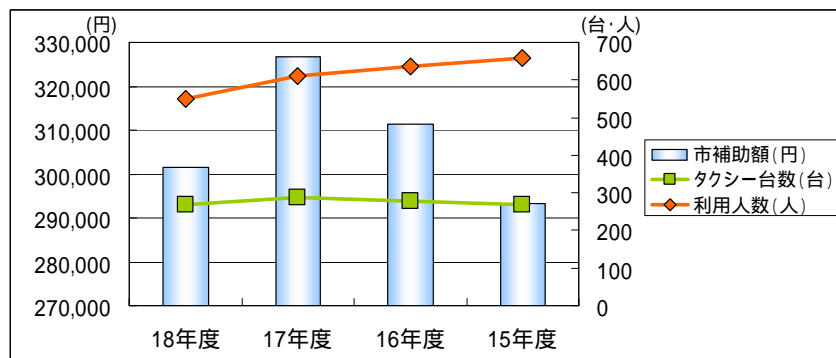
資料：大竹市ホームページ

図 輸送状況の推移

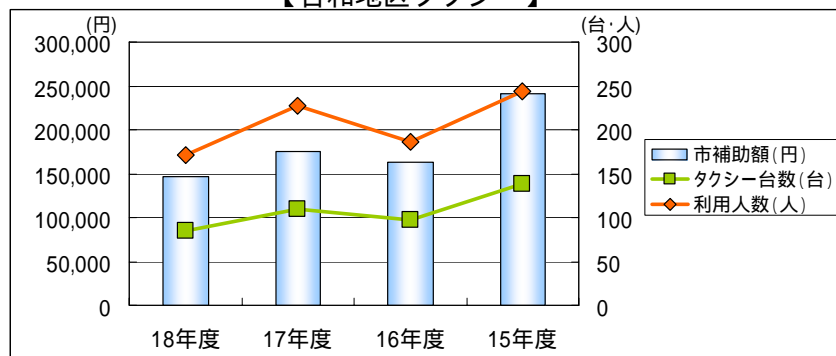
## 2.5 タクシー助成の現状

- 広原地区では利用人数が増加傾向で、市補助額は減少傾向となっている。
- 谷和地区では、利用人数・市補助額ともに増加・減少を繰り返している。

【広原地区タクシー】



【谷和地区タクシー】

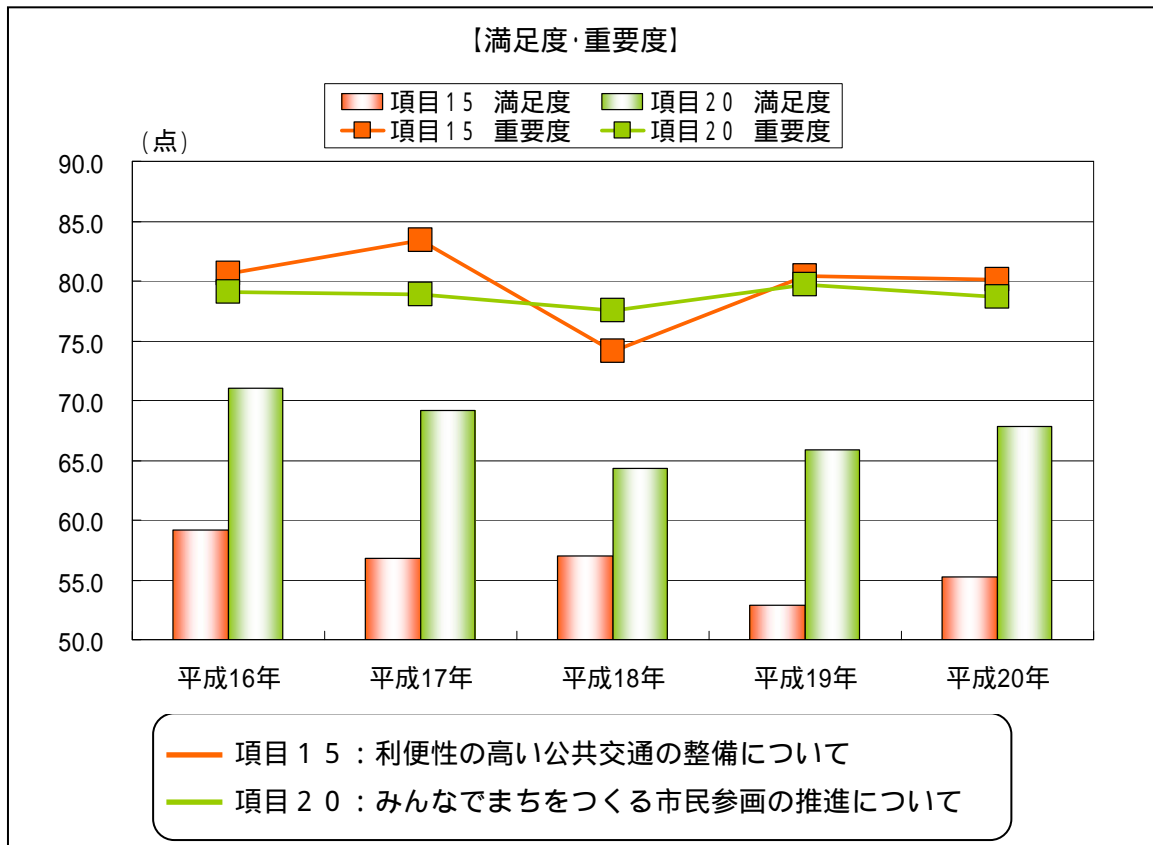


資料：大竹市市民交通体系調査プロジェクトチーム

図 広原・谷和地区タクシー助成制度実績

## 2.6 満足度、重要度の現状

- 「利便性の高い公共交通の整備について」の満足度が低く、公共交通について不満を抱えている市民が多いことが分かる。重要度について見ると、80点前後で推移しており、重要だと考えている市民は多いことが分かる。
- 「みんなでまちをつくる市民参画の推進について」の満足度は、65～70点で推移している。



資料：大竹市ホームページ

図 大竹市の取り組みに関する満足度・重要度アンケート調査結果

### 3. 上位計画

#### 3.1 第四次総合計画の概要

- 上位計画である「第四次総合計画」では、「優しさいっぱい・多彩都市おおたけ」を目指し、平成13年～平成22年の計画が定められている。



図 第四次総合計画概念図

### 3.2 公共交通の位置付け

- 基本方向「自然と共生 / 豊かな自然とふれあい、活力を支える都市環境づくり」の事業項目に、「利便性の高い公共交通の整備」が盛り込まれている。
- 現在抱える課題を解決するため、「公共交通の利便性を高める」、「交通結節機能の強化」の2つを基本方針として様々な施策の展開を目指している。

#### < 公共交通機関の整備促進 >

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">現況と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道とバスの利便性の向上、利用者のニーズに対応した機能の充実が求められている。</li> <li>● 鉄道駅を結節点として、バス、タクシー、自動車・二輪車などと複合的に相互連絡することによる利便性の向上が望まれている。</li> <li>● JR大竹駅とJR玖波駅の交通結節機能を強化し、公共交通の利便性の向上を図る。</li> <li>● 晴海地区の整備や小方地区周辺の宅地整備にともない、鉄道利用者の増加が見込まれるため、小方地区にJR新駅の設置が必要。</li> <li>● 列車本数の増加にともなう、踏切事故を防止するため、踏切の改良・整備が必要。</li> <li>● マイカー利用者の増加により、バス利用者が減少傾向にある。バス路線の廃止や便数の減少の要因となっている。</li> <li>● バス利用者の大半が学生、高齢者であるため、通学・通院の交通手段の確保(路線・便数)が必要。</li> <li>● 民間のバス会社では、経営が困難な地域については、公共や第三セクターなどによる市民の交通手段を確保する必要がある。</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">基本方針</p>	<p><b>【公共交通の利便性を高める】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● JR新駅の設置</li> <li>● 鉄道駅周辺の整備・拡充</li> <li>● バス路線の便数の確保</li> <li>● 市民の交通手段の確保</li> </ul> <p><b>【交通結節機能の強化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● JR大竹駅とJR玖波駅の交通結節機能の強化</li> <li>● 鉄道施設の安全性の向上を要請</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">施策の展開</p>	<p><b>(1) 交通結節機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道からバス・タクシー・自動車・二輪車への乗り換えの利便性を高めるため、JR大竹駅・玖波駅周辺の道路、駅前広場、駐車場、駐輪場などの施設整備を進める。</li> </ul> <p><b>(2) 鉄道の利便性・安全性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 目的地までの時間短縮を図るため、運行本数の増加、スピードアップを要請。</li> <li>● 鉄道施設のバリアフリー化や安全性の向上を関係機関に要請。</li> </ul> <p><b>(3) 新駅設置の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 晴海地区の整備や小方地区の宅地開発にともない、増加する鉄道利用者のニーズにこたえるため、JR大竹駅、玖波駅の間地点である小方地区にJR新駅を設置促進する。</li> </ul> <p><b>(4) バスの利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス停に屋根やベンチ、駐輪場の設置など、関連施設の整備を関係機関に要請。</li> <li>● 高齢者や障害者の利便性の向上のため、低床型バスの導入。</li> <li>● 利用者のニーズに対応した路線網の整備を進める。(過疎地域の主要交通手段の確保)</li> <li>● 市民の交通手段を確保するため、巡回バスの運行を検討。</li> </ul>

図 「第四次総合計画」公共交通機関の整備促進

## 4 . 市民・バス利用者アンケート結果

### 4 . 1 アンケートの概要

平成20年度に大竹市民を対象に、公共交通や日々の移動に関するアンケートを実施した。概要は下表のとおりである。

表 アンケート実施要領

	実施要領	配布件数
市民アンケート	(実施期間) 9月1日～12日 (配布回収方法) 郵送配布・郵送回収 (調査対象) 15歳以上 1世帯あたり2枚の調査票を配布。	大竹地域 : 1451世帯 小方地域 : 812世帯 玖波地域 : 497世帯 川手地域 : 37世帯 栗谷地域 : 130世帯 松ヶ原地域 : 73世帯 合計 : 3,000世帯
バス利用者アンケート	(実施日) 9月2日(火) (配布方法) 調査員がバスに乗り、手渡しにより配布。 同一人物に2枚以上配布しない 小学生以下には配布しない	坂上線 : 70件 大竹・栗谷線 : 23件

表 アンケート配布・回収状況

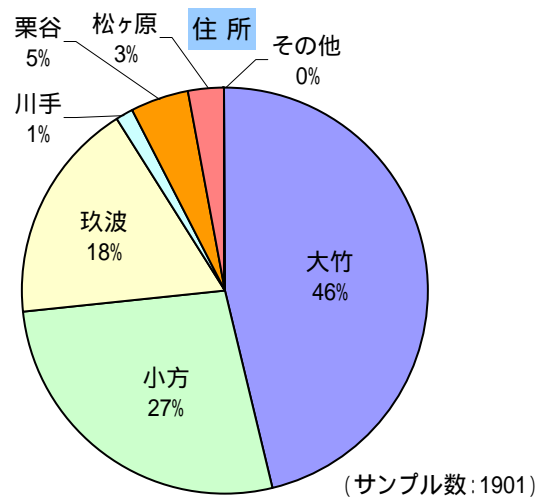
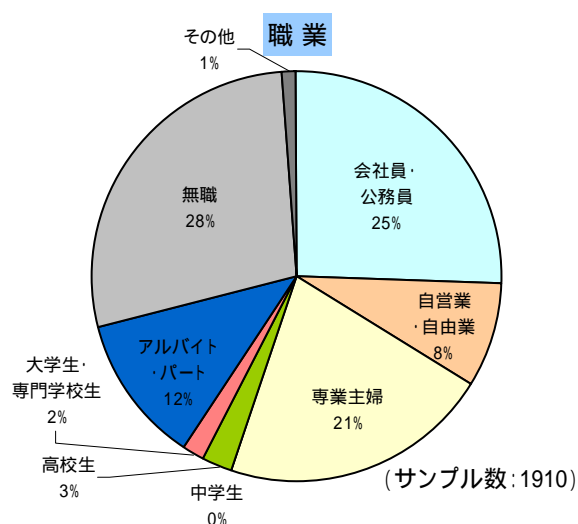
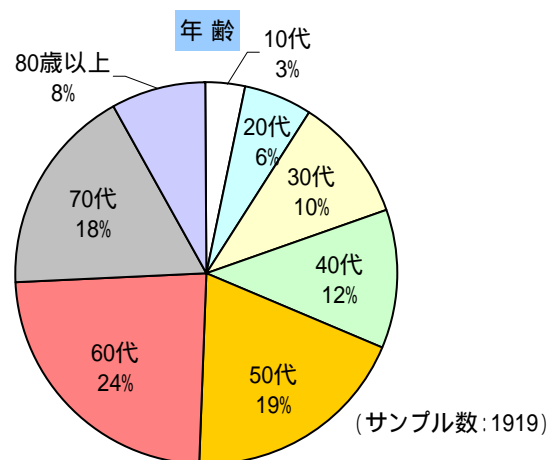
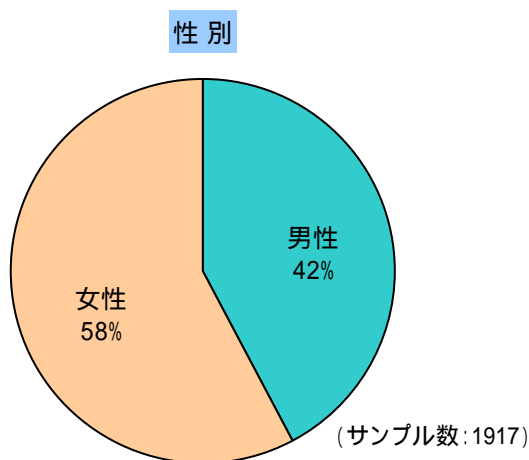
	配布件数	回収件数	回収率
市民アンケート	3,000世帯	1,171世帯(1,925件)	39%(世帯数)
バス利用者アンケート (坂上線)	70件	37件	53%
バス利用者アンケート (大竹・栗谷線)	23件	10件	43%

## 4.2 市民アンケートの結果概要

### (1) 回答者属性

性別・年齢・ご職業・お住まい

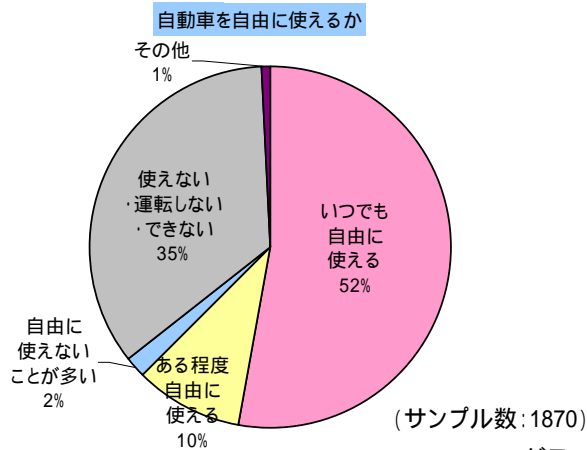
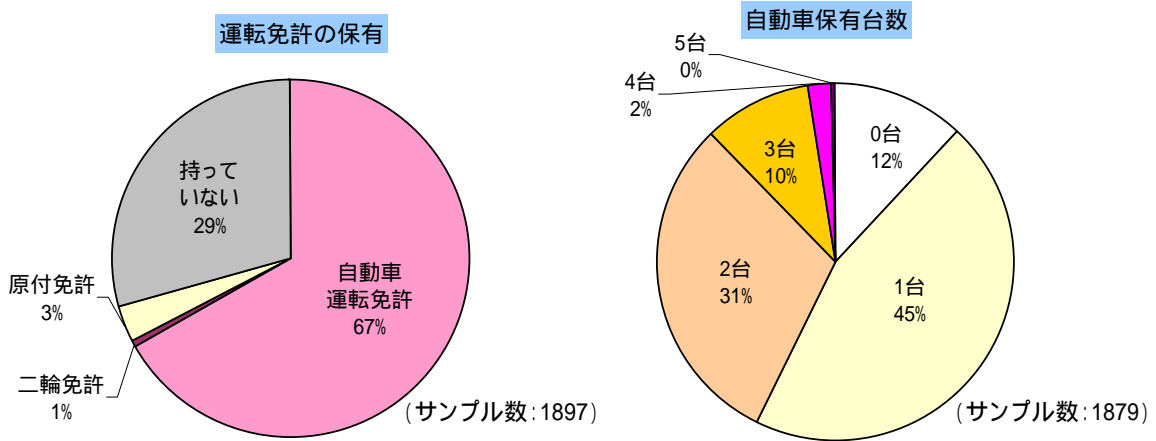
- 回答者の約6割が「女性」。
- 約半数が「60歳代以上」だが、「10～30歳代」といった若い世代も約2割を占める。
- 人口が多い沿岸地域の回答者が多く、「大竹地域」が約46%、「小方地域」が約27%、「玖波地域」が約18%。
- ただし内陸地域でも、「栗谷地域」が87件、「松ヶ原地域」が51件、「川手地域」が27件の回収数を得られている。



グラフは、不明サンプルを除

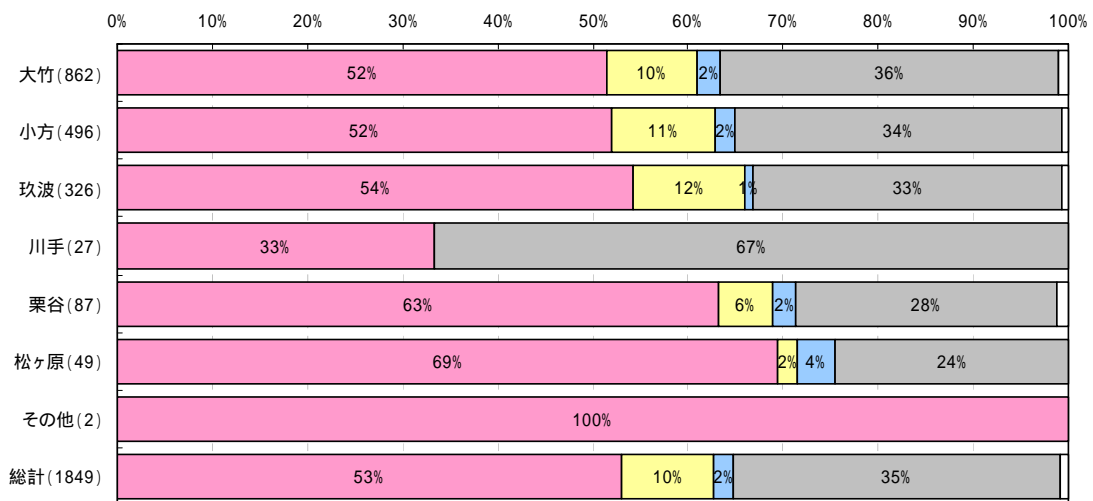
## 自動車の利用

- 「自動車免許を保有する」、また「いつでも自動車を使える」人が過半数を占める。
- 自動車利用の自由度を地域別にみると、内陸地域の「栗谷」「松ヶ原」で、特に自由度が高い。

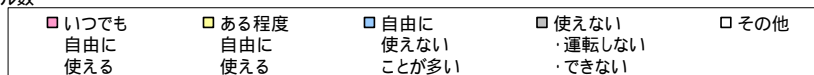


グラフは、不明サンプルを除く

### < 地域 × 自動車利用の自由度 >



( )内はサンプル数

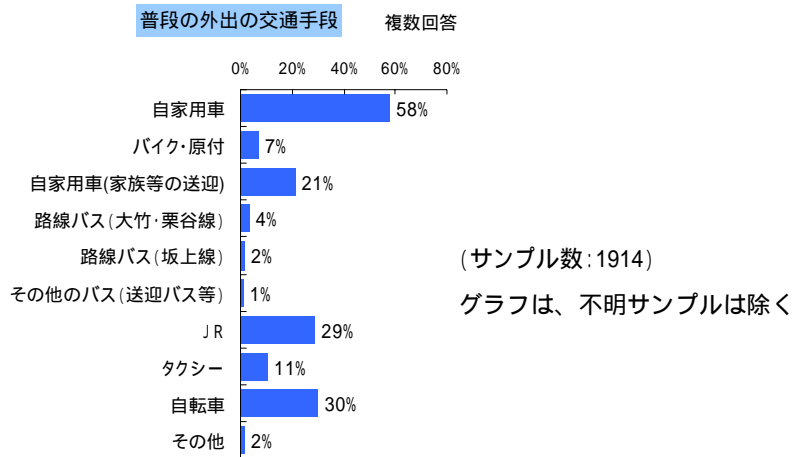


グラフは、不明サンプルを除く

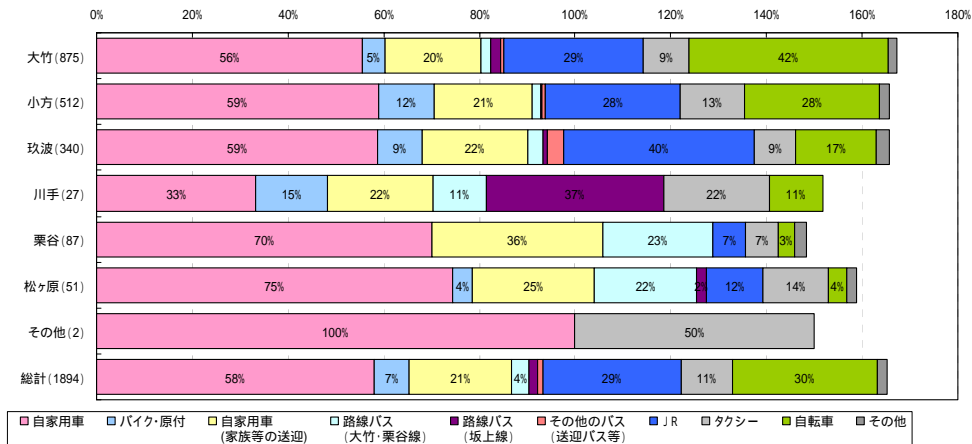
## (2) 普段の外出時の交通環境

### よく利用する交通手段

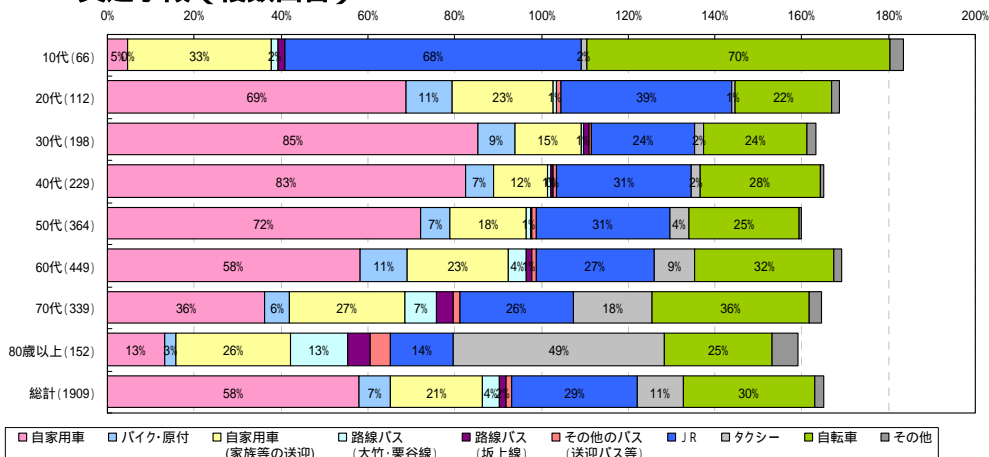
- 「自家用車」を良く利用する人が最も多く、次いで「JR」や「自転車」の順。
- 地域別でみると、特に内陸地域の松ヶ原、栗谷において、「自家用車」利用が多い。また沿岸地域では、「JR」、「自転車」の割合が比較的多い。
- 年齢別では、高齢になるほど「自家用車」の割合が減少している。特に80歳以上では、「タクシー」が約49%と、多くを占めているのが特徴的。また「自転車」は高齢であっても利用が多い。



### <地域 × 交通手段(複数回答)>

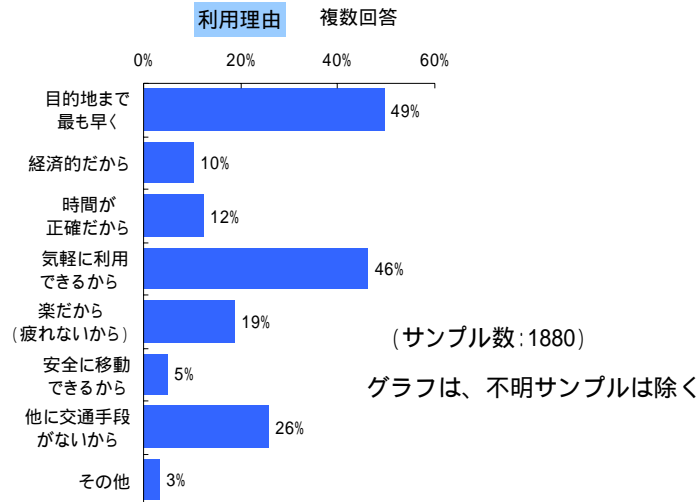


### <年齢 × 交通手段(複数回答)>

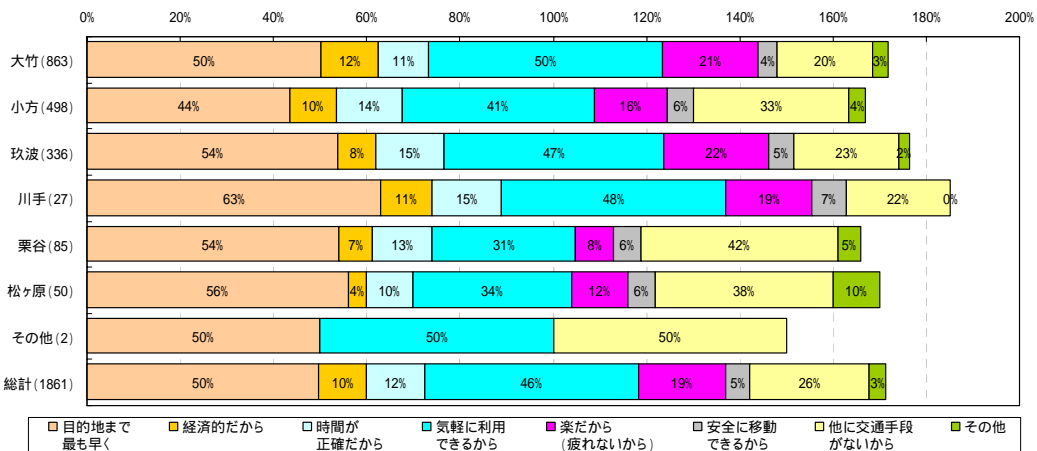


### その交通手段の利用理由

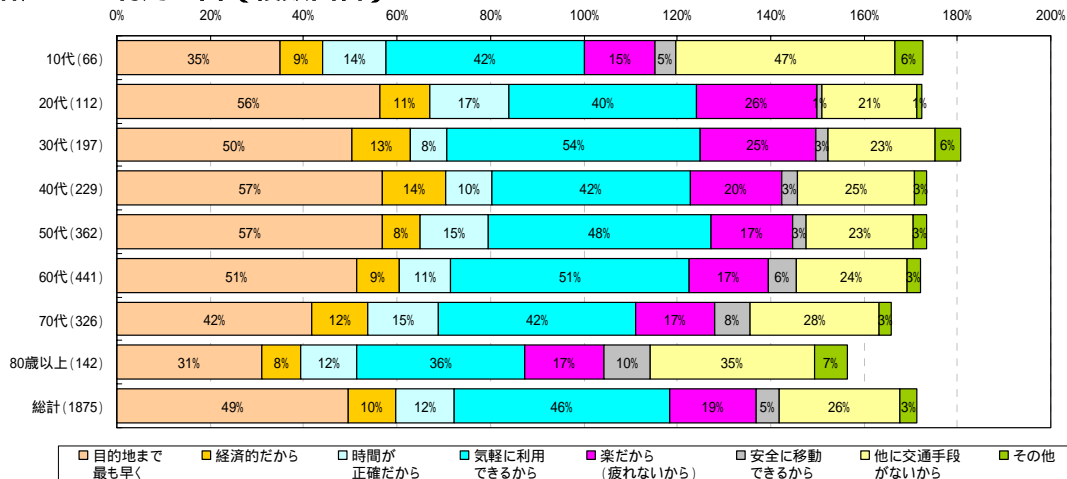
- 「目的地まで最も早く行ける」、「気軽に利用できる」の回答が多く、約半数を占める。
- また厳しい交通環境を示唆する「他に交通手段がない」も全体の約 25% を占める。
- 地域別では、内陸地域において「他に交通手段がない」を挙げる人が比較的多い。
- また年齢別では、70 歳以上の高齢者において「他に交通手段がない」を挙げる人が比較的多い。



### <地域 × 利用理由 (複数回答)>



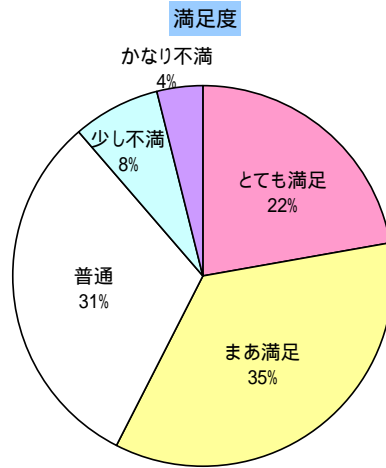
### <年齢 × 利用理由 (複数回答)>



グラフは、不明サンプルは除く

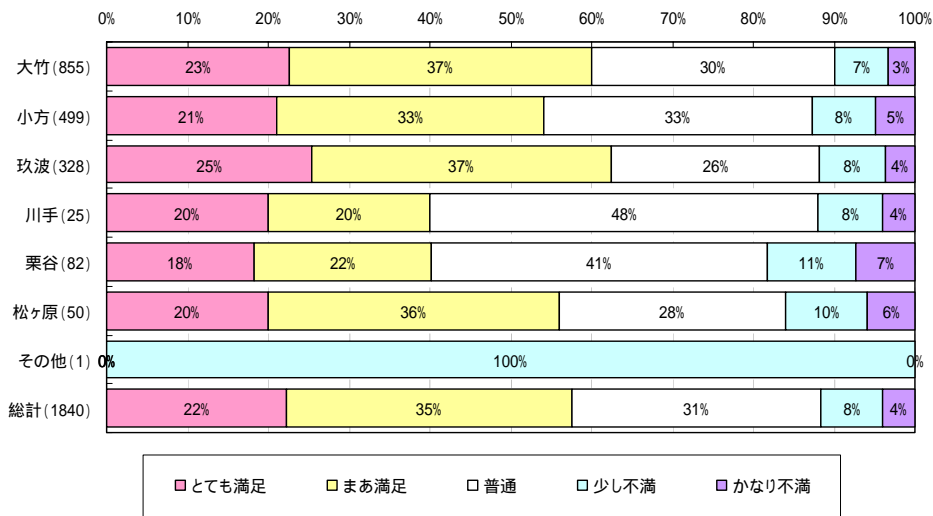
## 交通手段の満足度

- 利用する交通手段に「満足」する人は過半数を占める。
- 一方で「不満」と感じる人は1割強だが、地域別でみると「栗谷」「松ヶ原」など内陸地域の方が、沿岸地域より不満の割合が高い。



(サンプル数:1859)  
グラフは、不明サンプルは除

### < 地域 × 交通手段の満足度 >



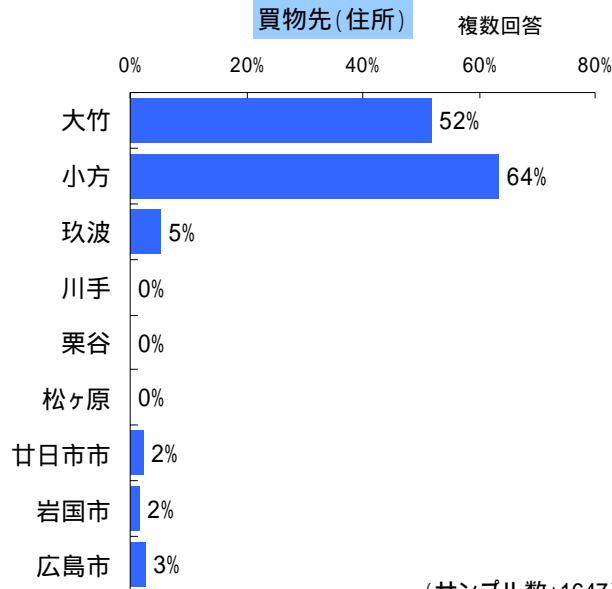
( )内はサンプル数

グラフは、不明サンプルは除く

(3) 普段の外出行動(買物)

よく行く買物先

- 買物先の住所では、「小方」が約64%と最も多い。

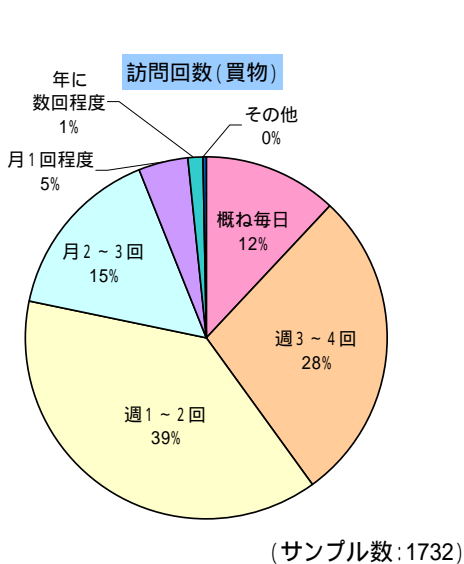


(サンプル数:1647)

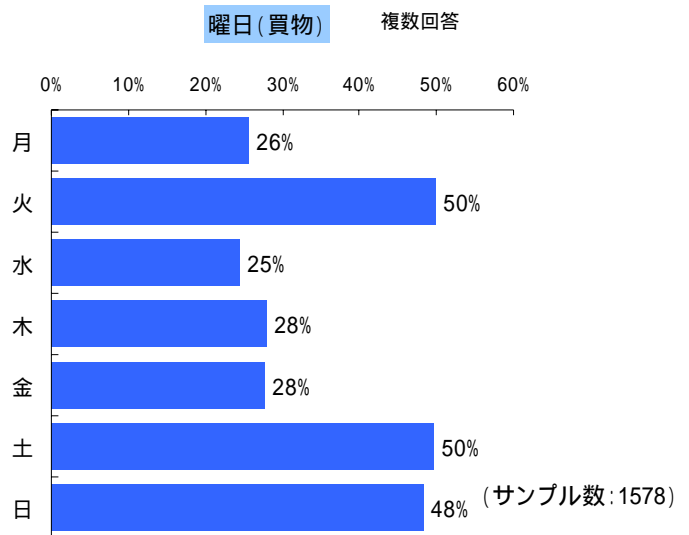
グラフは、不明サンプルを除く

物先への訪問回数と曜日

- 買物への訪問回数は、週1~2回が約4割、週3~4回が約3割を占める。
- 訪問する曜日は、平日では火曜日が最も多い。また土曜、日曜はいずれも多い。



(サンプル数:1732)

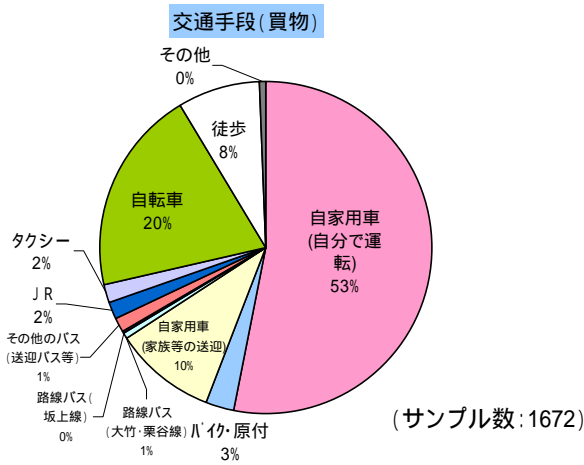


(サンプル数:1578)

グラフは、不明サンプルを除く

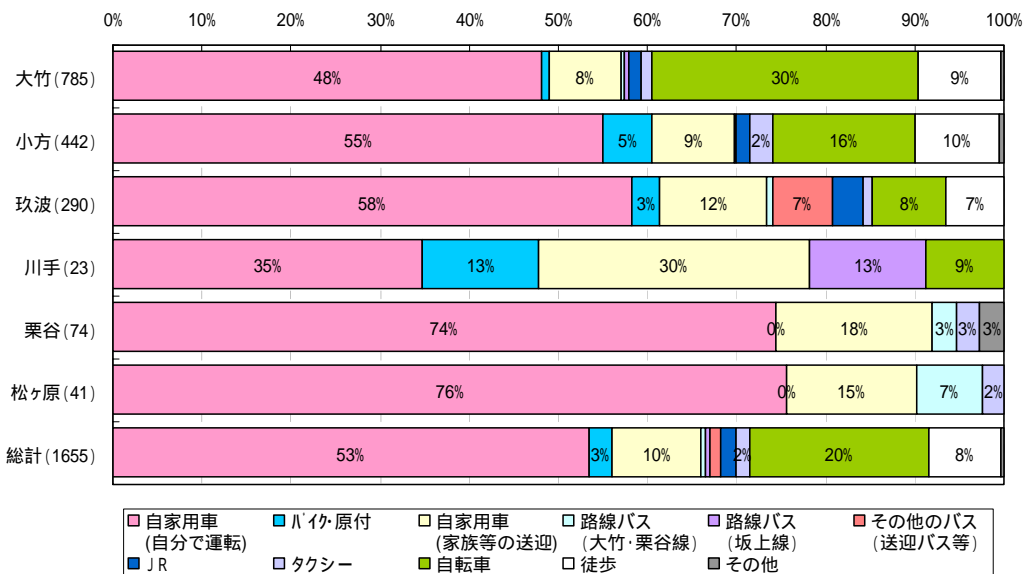
買物先までの交通手段

- 自家用車(家族等の送迎含む)が約6割を占めて最も多く、次は自転車が約2割、徒歩が約1割。
- 地域別では、特に内陸地域において「自家用車」利用の割合が高い。一方、大竹では「自転車」利用も比較的多い。



グラフは、不明サンプルを除く

< 地域 × 交通手段(買物) >



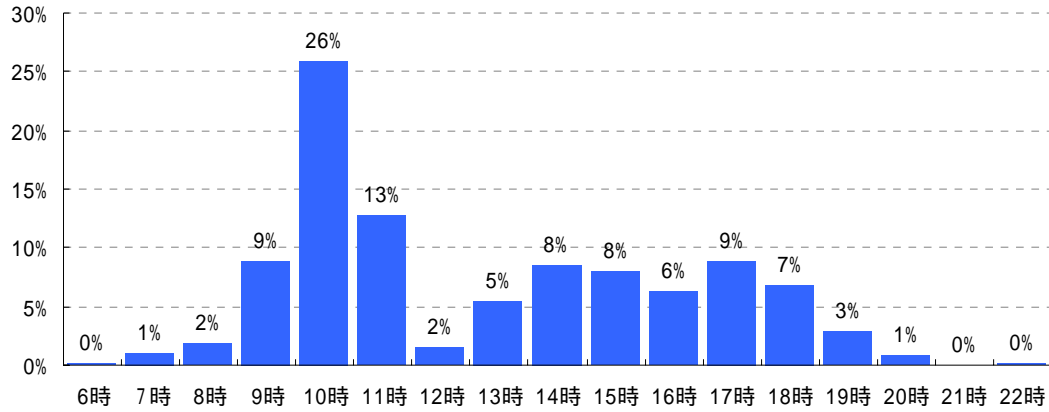
( )内はサンプル数

グラフは、不明サンプルを除く

## 買物の出発時間と所要時間

- 自宅の出発時間は、「10時」が最も多く、約26%を占める。
- 買物先までの所要時間は、「10分～20分」が約半数である。

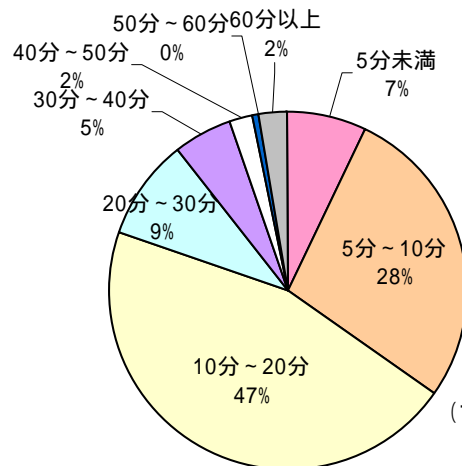
出発時間(買物)



(サンプル数:1396)

グラフは、不明サンプルを除

所要時間(買物)



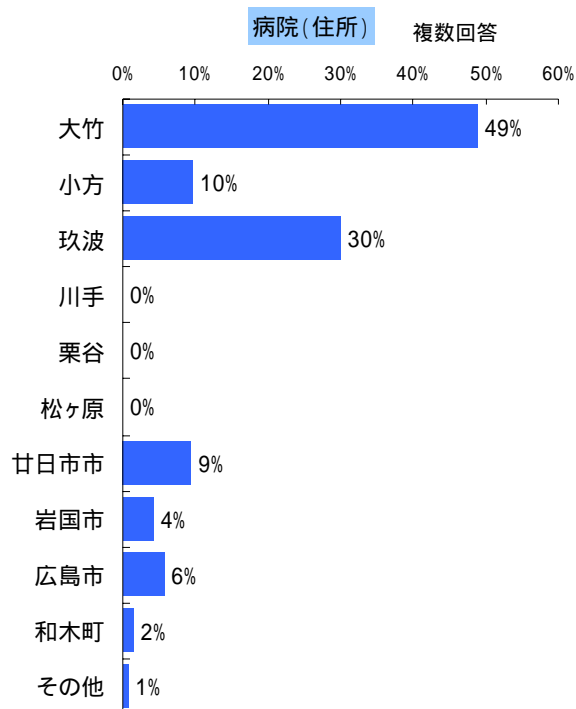
(サンプル数:1708)

グラフは、不明サンプルを除

#### (4) 普段の外出行動(病院)

##### よく行く病院

- 通院先の住所では、多くの病院が位置する「大竹」が約5割を占めて最も多い。次いで「広島西医療センター」が位置する「玖波」が約3割を占める。

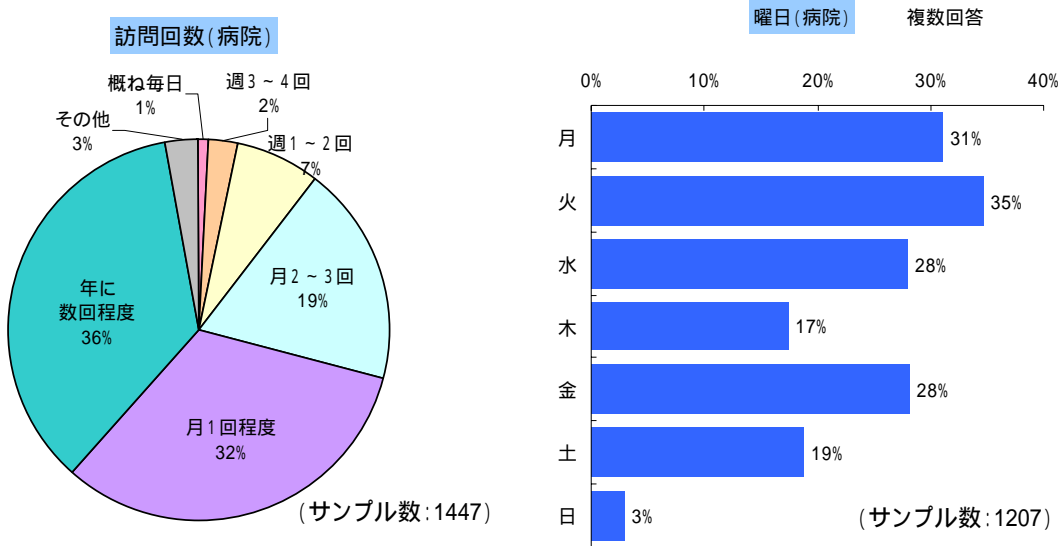


(サンプル数:1387)

グラフは、不明サンプルを除く

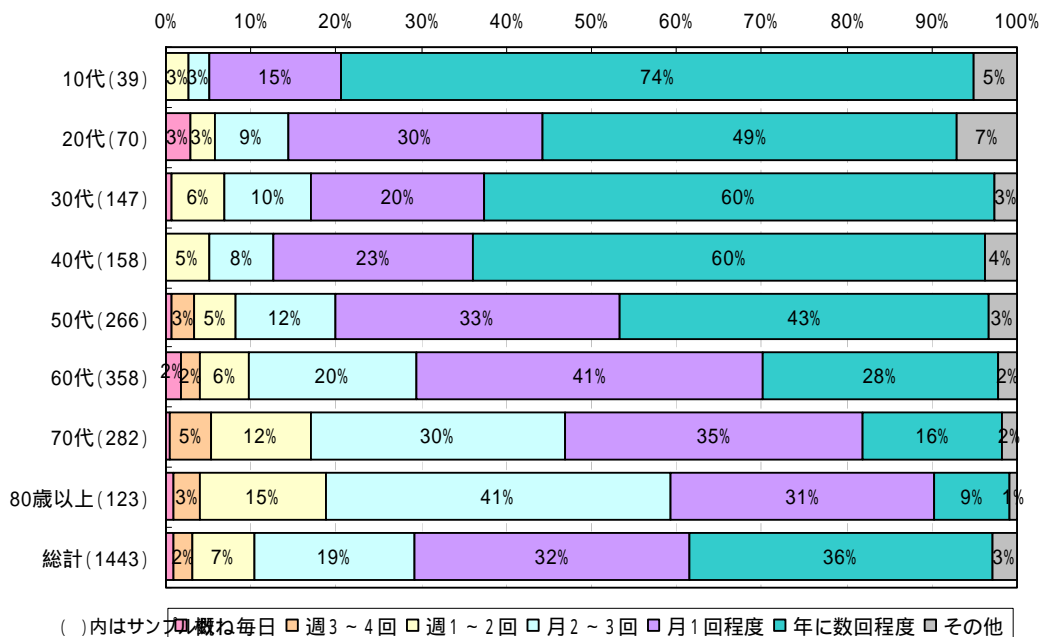
### 病院への訪問回数と曜日

- 病院への訪問回数は、「年に数回」が約 36%、月 1 回が約 32%、「月に 2 ~ 3 回」が約 19% を占める。
- 年齢別では、高齢になるほど頻度が高くなっており、80 歳以上では約 2 割が「週 1 回以上」。
- 訪問する曜日は、「火曜日」が最も多いものの、木曜日を除くと、平日は特定曜日への偏りは少ない。



グラフは、不明サンプルを除く

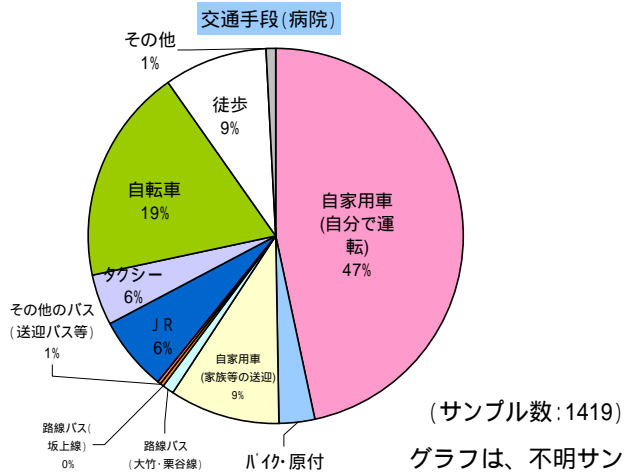
### < 年齢 × 訪問回数 (病院) >



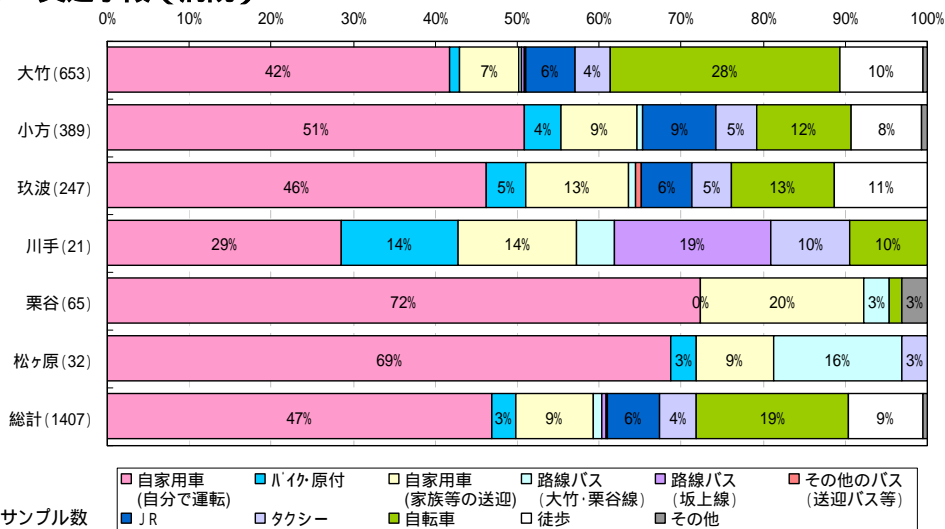
グラフは、不明サンプルを除く

病院までの交通手段

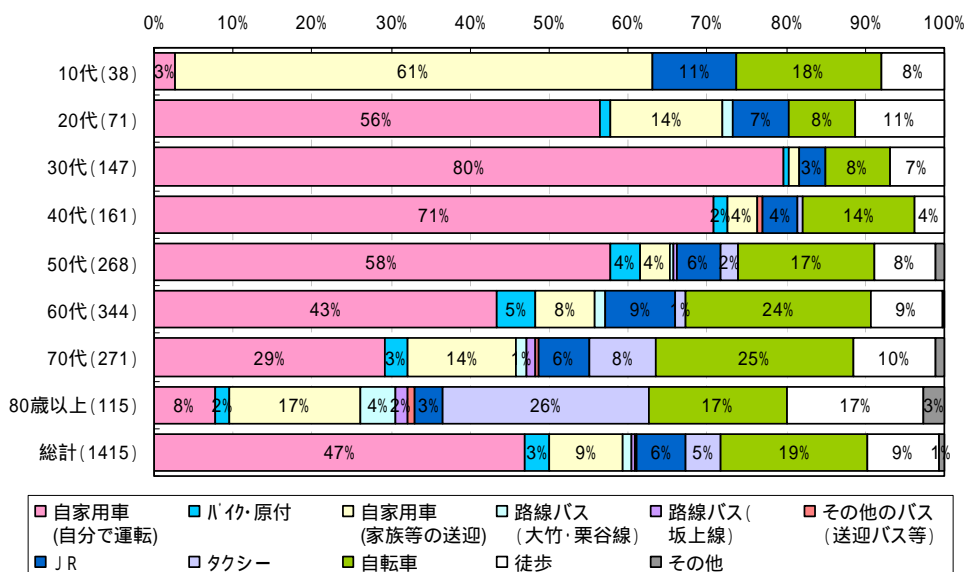
- 自家用車(家族等の送迎含む)が約6割を占めて最も多く、次は自転車が約2割、徒歩が約1割。 買物移動と同じ傾向
- 地域別、年齢別でも、買物移動と同様の傾向にある。



<地域 × 交通手段(病院)>



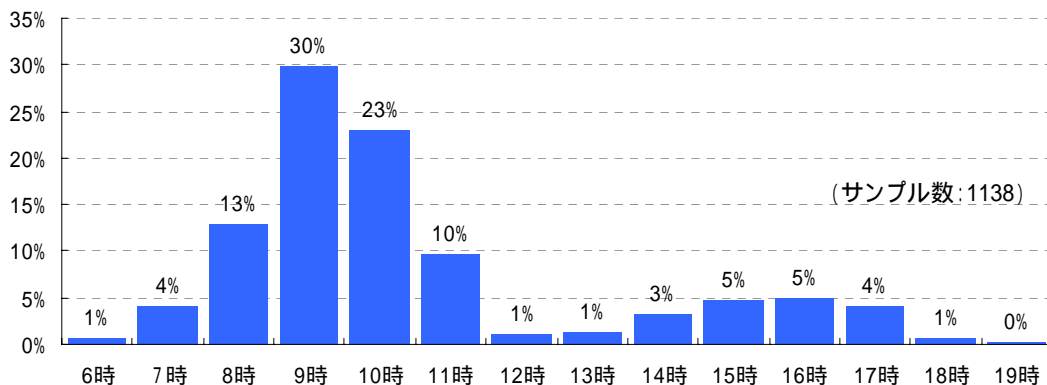
<年齢 × 交通手段(病院)>



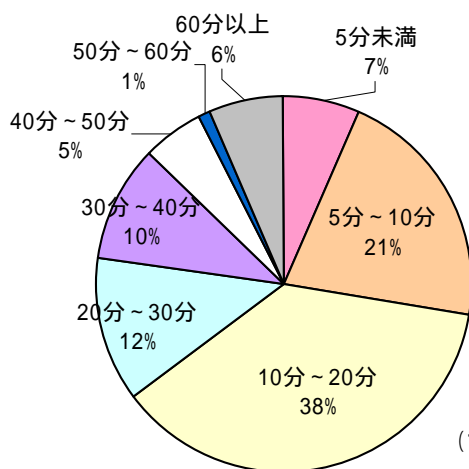
### 通院の出発時間と所要時間

- 自宅の出発時間は、「9時」が最も多く、約30%を占める。次いで「10時」が約23%である。
- 病院までの所要時間は、「10分～20分」が約38%である。先に示した買物先までの所要時間よりも若干長い傾向にある。

出発時間(病院)



所要時間(病院)



(サンプル数:1421)

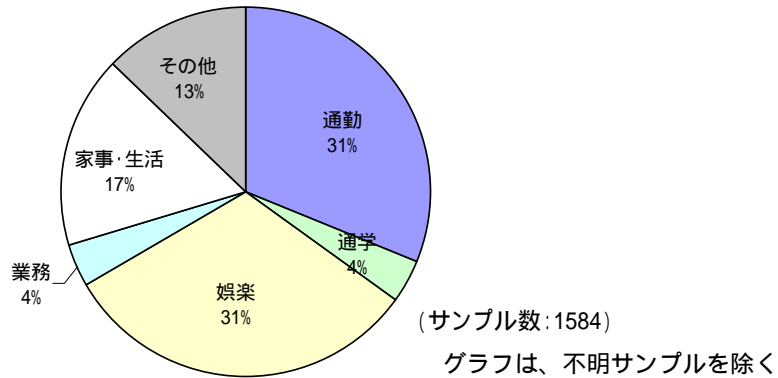
グラフは、不明サンプルを除く

(5) 普段の外出行動(その他)

外出が多い目的

- 「通勤」、「娯楽」がそれぞれ約3割を占めており、次に「家事・生活」が約2割となっている。

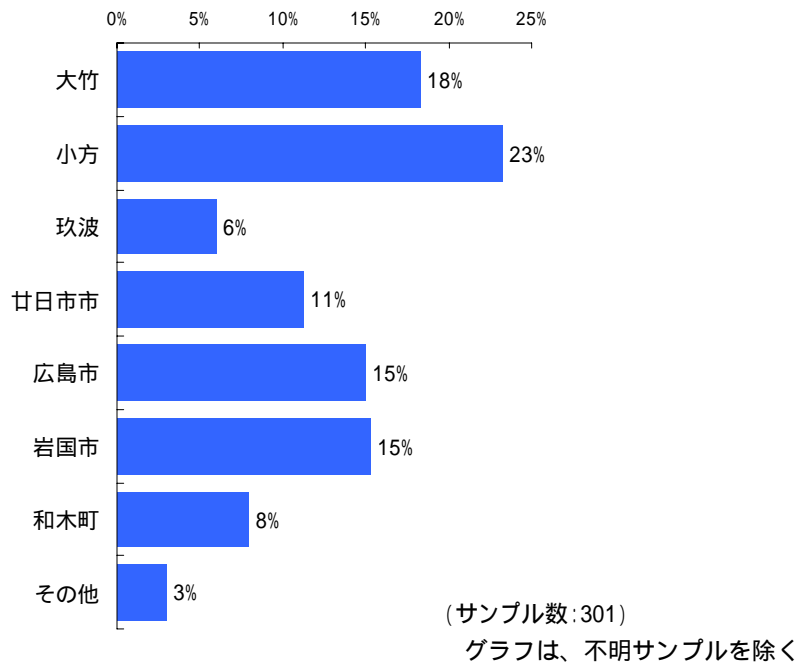
外出目的(その他の移動)



通勤目的での目的地(通勤先住所)

- 通勤目的に限定し、目的地住所を確認すると、「小方」が23%を占めて最も多い。

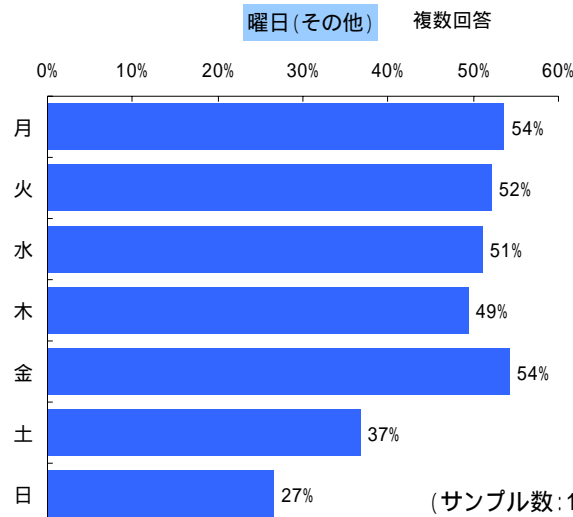
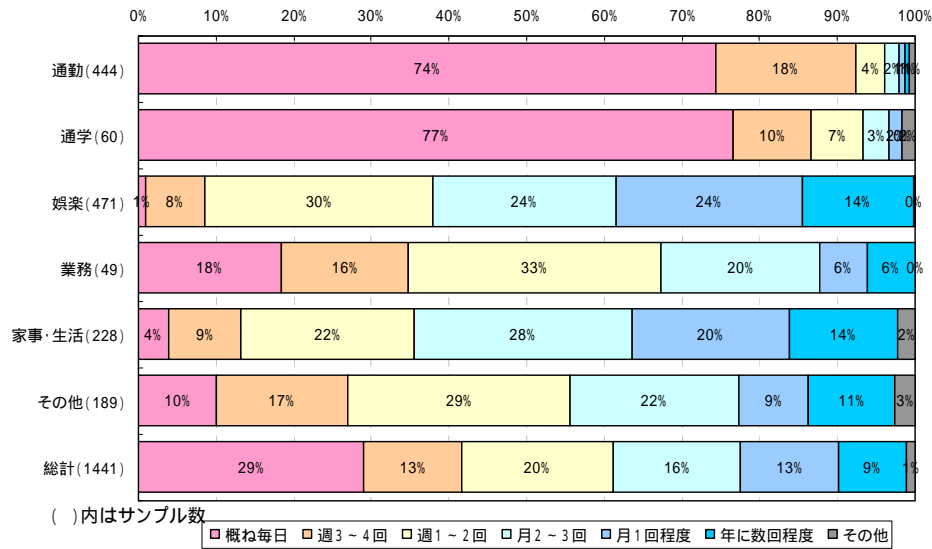
通勤先(住所)



### 目的別の訪問回数と曜日

- 訪問回数は、通勤・通学で「概ね毎日」が約7～8割と多い。他の目的は、分散している。
- 曜日では、平日はいずれも30%台であり、突出した曜日はない。

### <目的 × 訪問回数>

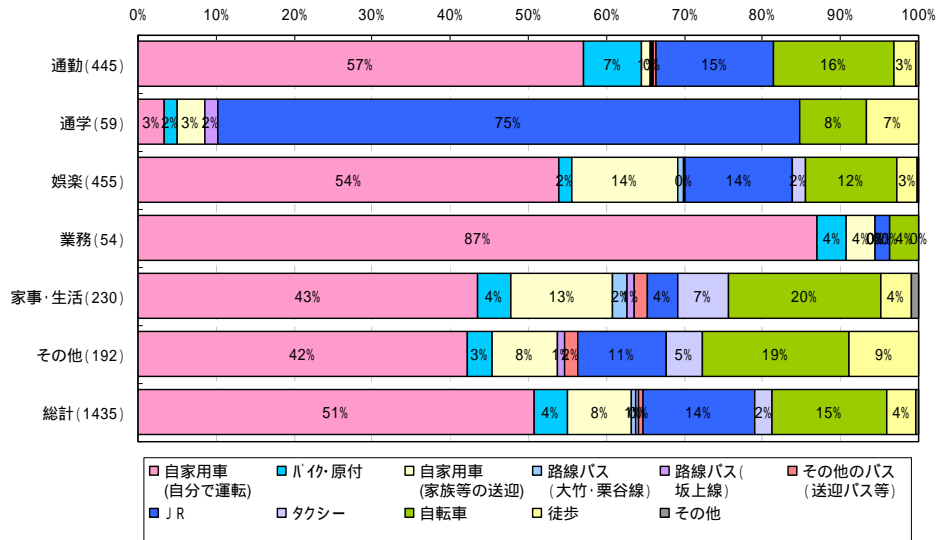


グラフは、不明サンプルを除く

### 目的別の交通手段

- 通学目的を除くと、「自家用車（自分で運転）」の割合が最も多く、特に業務目的では約9割を占める。
- また全体的に、「JR」「自転車」利用も比較的多い。

### <目的 × 交通手段>



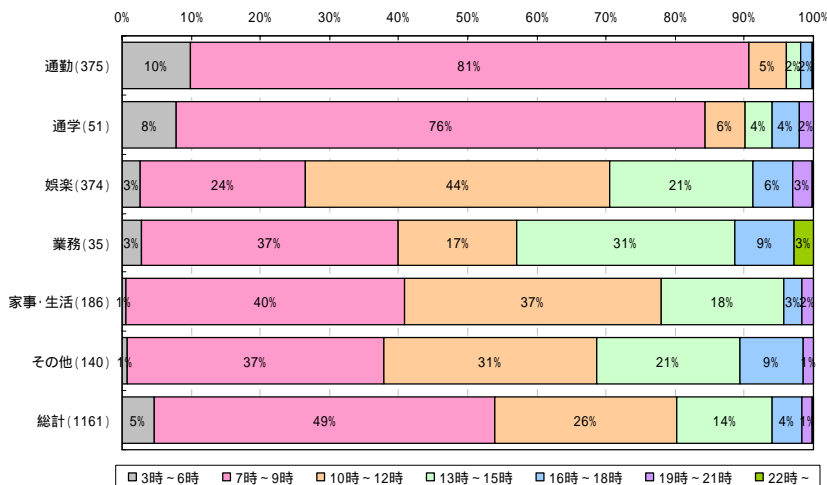
( )内はサンプル数

グラフは、不明サンプルを除く

### 出発時間と目的地までの所要時間

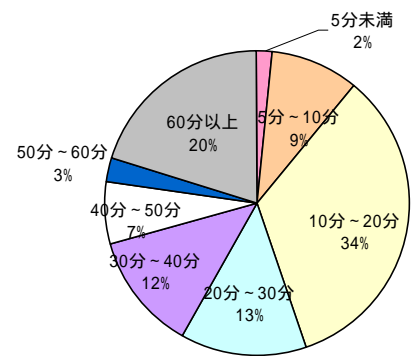
- 自宅の出発時間は、娯楽目的を除き「7時～9時」が多い。娯楽目的では「10時～12時」が多い。
- 目的地までの所要時間は、「10分～20分」が約34%と多い。

### <目的 × 所要時間>



( )内はサンプル数

### 所要時間 (その他の移動)

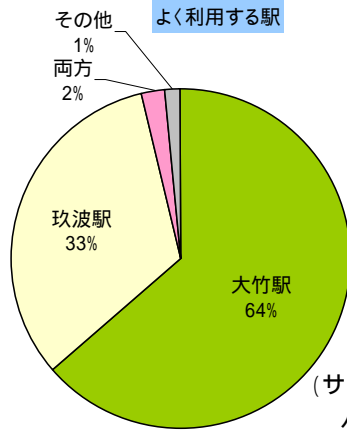


(サンプル数: 1437)

グラフは、不明サンプルは除く

(6) よく利用する鉄道駅  
外出が多い目的

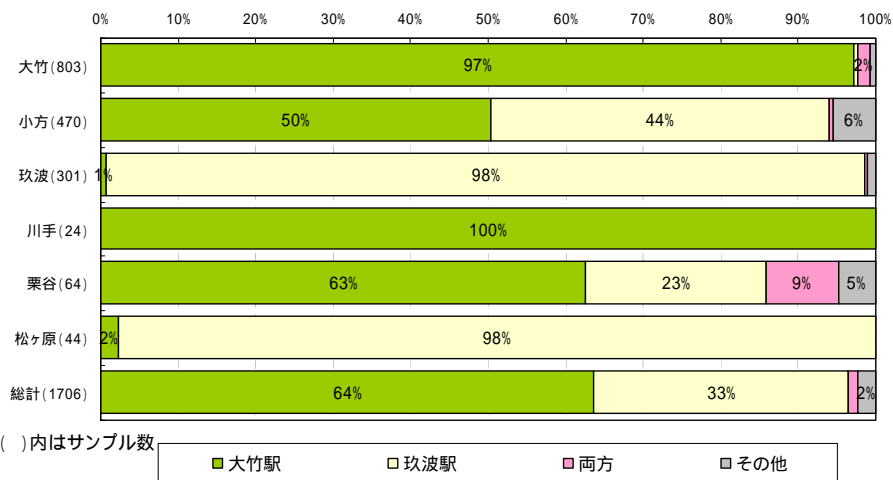
- 「大竹駅」が約 64%、「玖波駅」が約 33%を占める。
- 地域別では、いずれも近隣の鉄道駅を利用する傾向にあるが、小方では「大竹駅」「玖波駅」の両駅をほぼ同程度利用している。



(サンプル数:1721)

グラフは、不明サンプルは除く

<地域 × よく利用する鉄道駅>

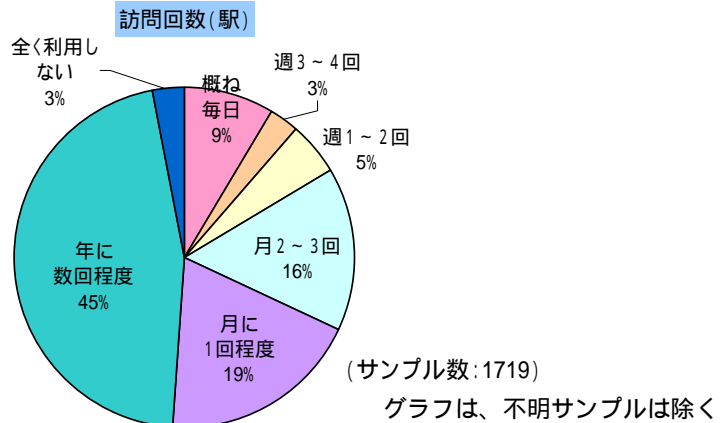


( )内はサンプル数

グラフは、不明サンプルは除く

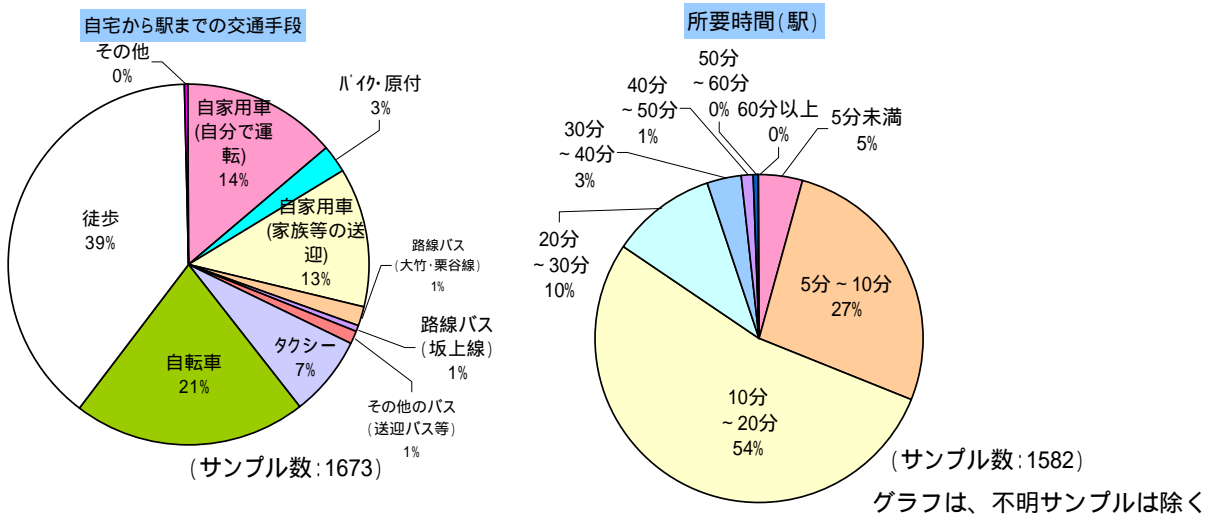
駅の訪問回数

- 「毎日」訪問が約1割で、「週1回以上」では約2割、「月1回以上」では約半数を占める。

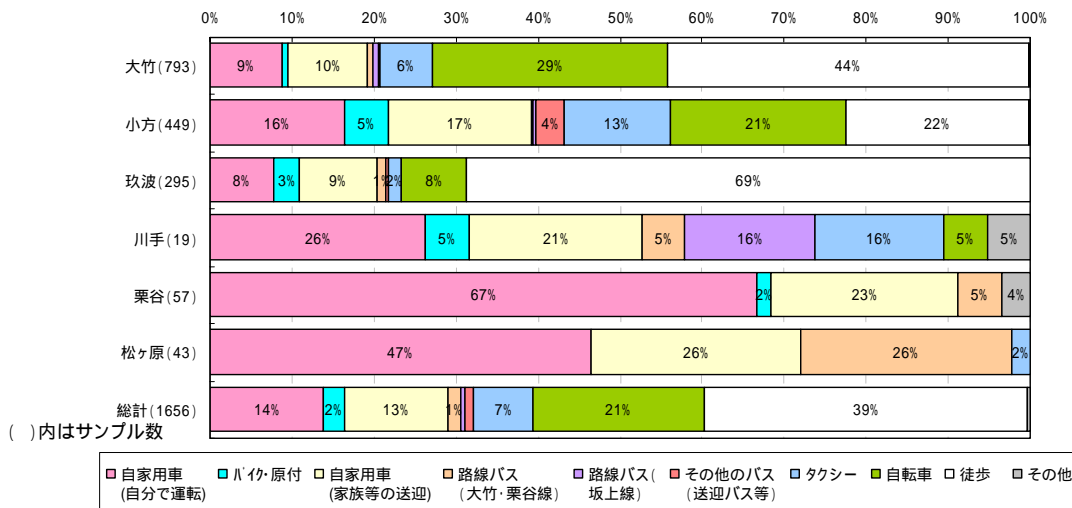


交通手段と所要時間

- 「徒歩」「自転車」での利用が多く、それぞれ約4割、約2割を占める。
- 地域別では、沿岸地域は「徒歩」が多いが、小方では「自家用車」や「自転車」の利用も多い。一方、内陸地域は「自家用車」が多いが、「松ヶ原」「川手」は路線バス利用も比較的多い。
- 所要時間は、「10~20分」が約5割と多く、次いで「5~10分」が約3割である。



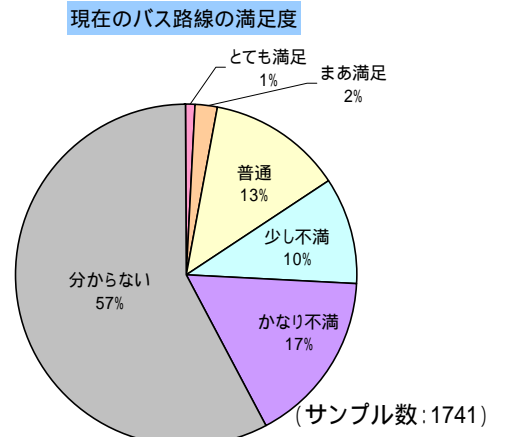
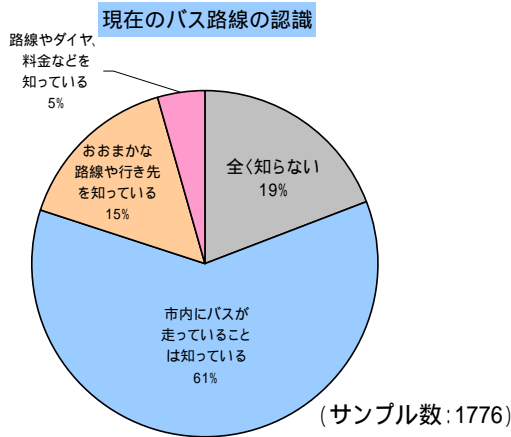
<地域 × 交通手段>



グラフは、不明サンプルは除く

(7) 現在の路線バスについて  
バスの認知度と満足度

- 「バスがあることは知っている」が、行き先等を知らない人が約8割を占める。このうち路線バスを「全く知らない」人は、約2割。
- 「分からない」を除くと、「不満」と感じる人が多く、「満足」「普通」を上回っている。

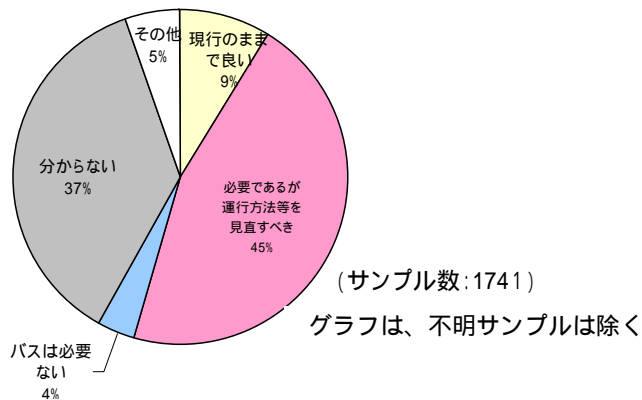


グラフは、不明サンプルは除く

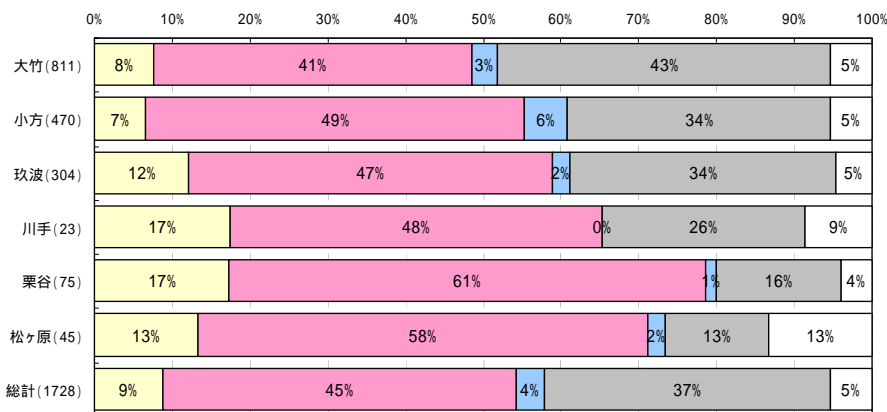
今後の整備の必要性

- 「運行方法等を見直すべき」が約半数を占め、最も多い。
- 「必要ない」もあるが、約4%と少ない。
- 地域別では、「栗谷」「松ヶ原」といった利用者が比較的多い地域で「運行方法等を見直すべき」が多い。

今後バスをどうすれば良いか



< 地域 × 整備の必要性 >



( )内はサンプル数

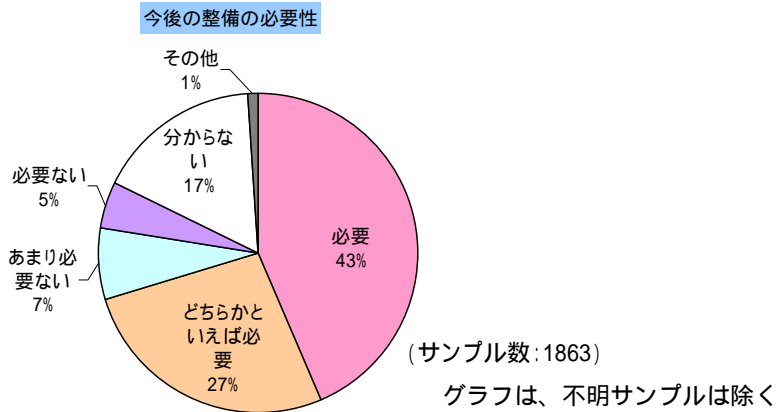
- 現行のままで良い
- 必要であるが運行方法等を見直すべき
- バスは必要ない
- 分からない
- その他

グラフは、不明サンプルは除く

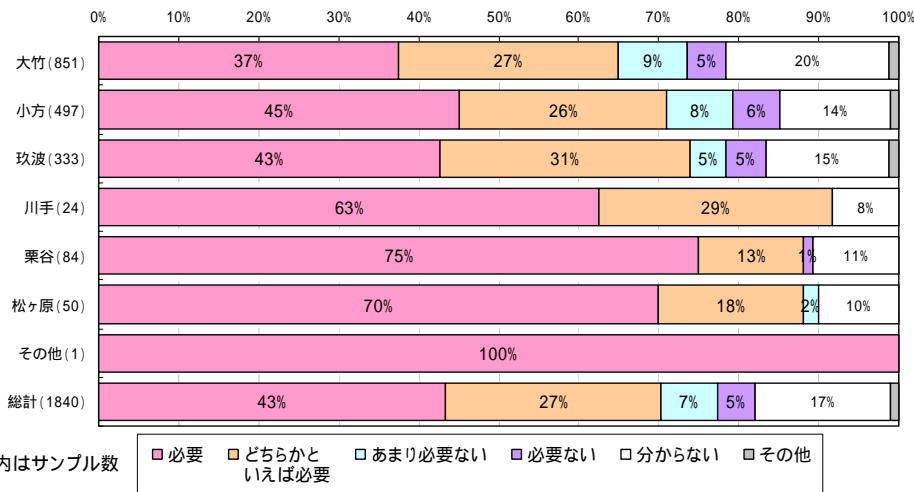
(8) 今後の公共交通のあり方について

新しい公共交通の必要性

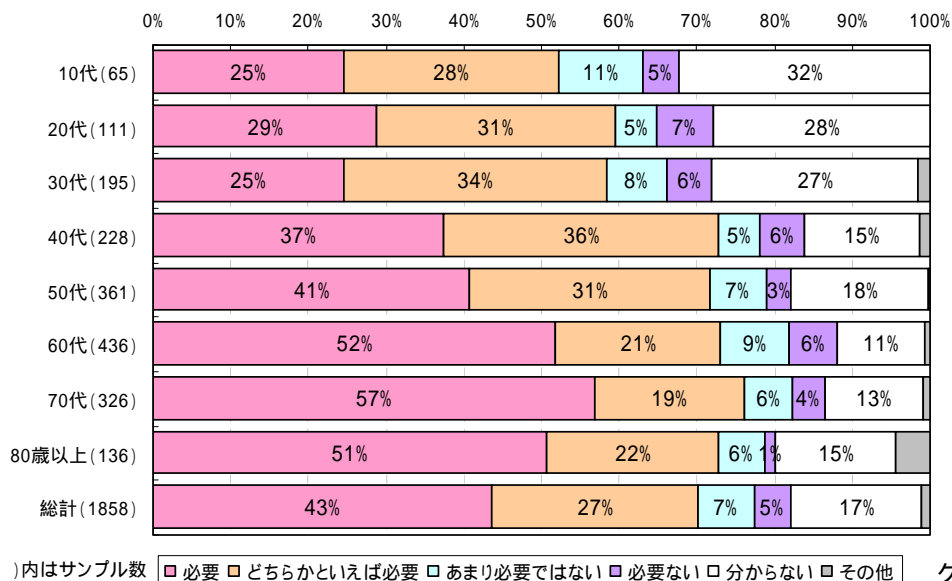
- 「必要」が約4割を占めて最も多く、「どちらかといえば必要」と合わせると約7割を占める。
- 逆に「必要ない」「あまり必要ない」は、合わせて約1割。
- 地域別では、内陸地域において「必要」の割合が高い。
- 年齢別では、高齢になるにつれて、「必要」と感じる割合が高くなっている。



<地域 × 新しい公共交通の必要性>



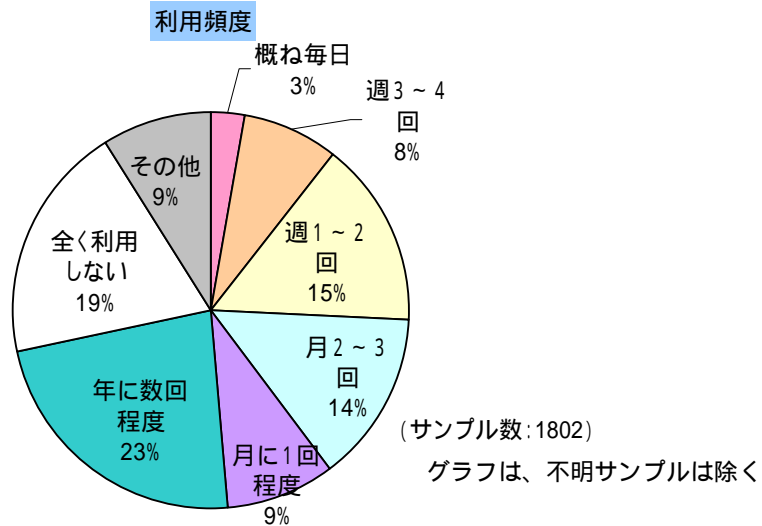
<年齢 × 新しい公共交通の必要性>



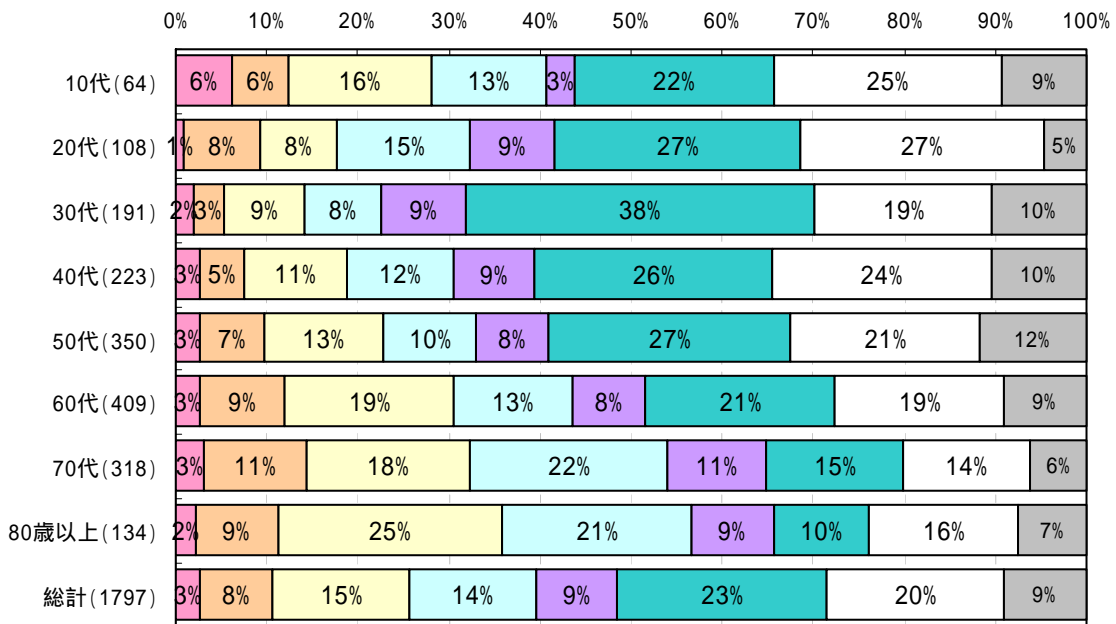
グラフは、不明サンプルは除く

新しい公共交通の利用頻度

- 「週に1回以上」利用する人が約26%を占め、「月に1回以上」では約半数になる。逆に「全く利用しない」も約2割である。
- 年齢別では、高齢になるほど利用頻度が上がる傾向にあり、80歳以上では「週に1回以上」が約36%、「月に1回以上」では約66%を占める。



<年齢 × 新しい公共交通の利用頻度>



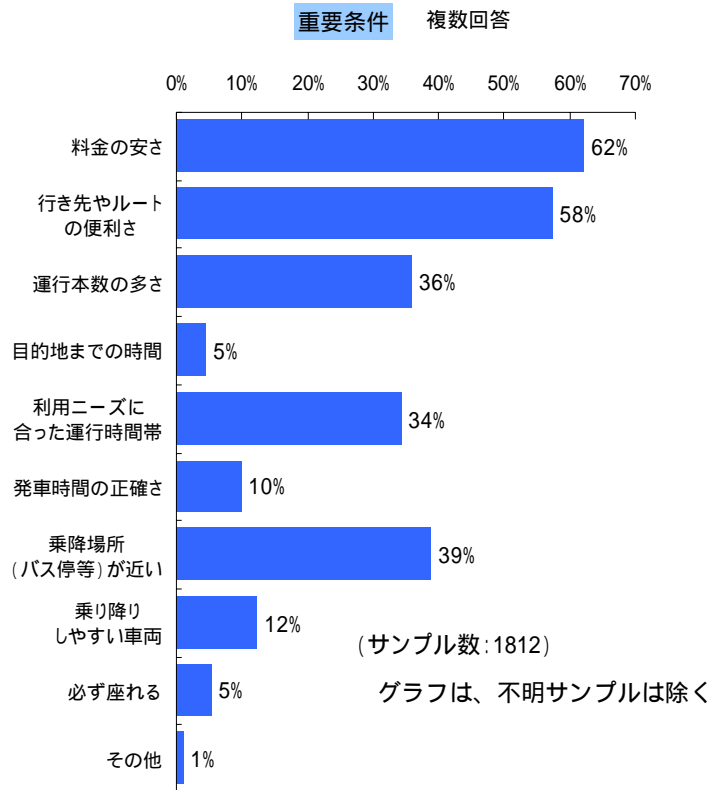
□ 概ね毎日 □ 週3~4回 □ 週1~2回 □ 月に2~3回 □ 月に1回程度 □ 年に数回程度 □ 全く利用しない □ その他

( )内はサンプル数

グラフは、不明サンプルは除く

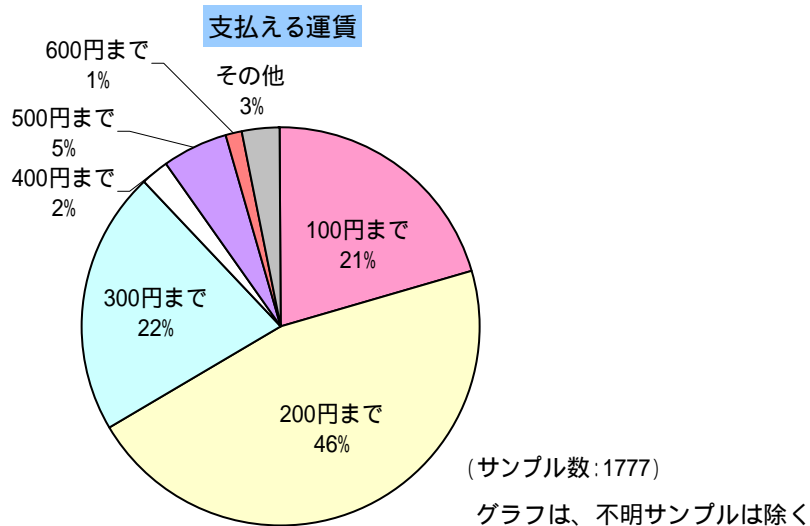
### 公共交通の利用で重要視する条件

- 「料金」「ルート」を挙げる人が多く、それぞれ過半数を占める。次いで「乗降場所」「運行本数」「運行時間帯」の意見が多い。



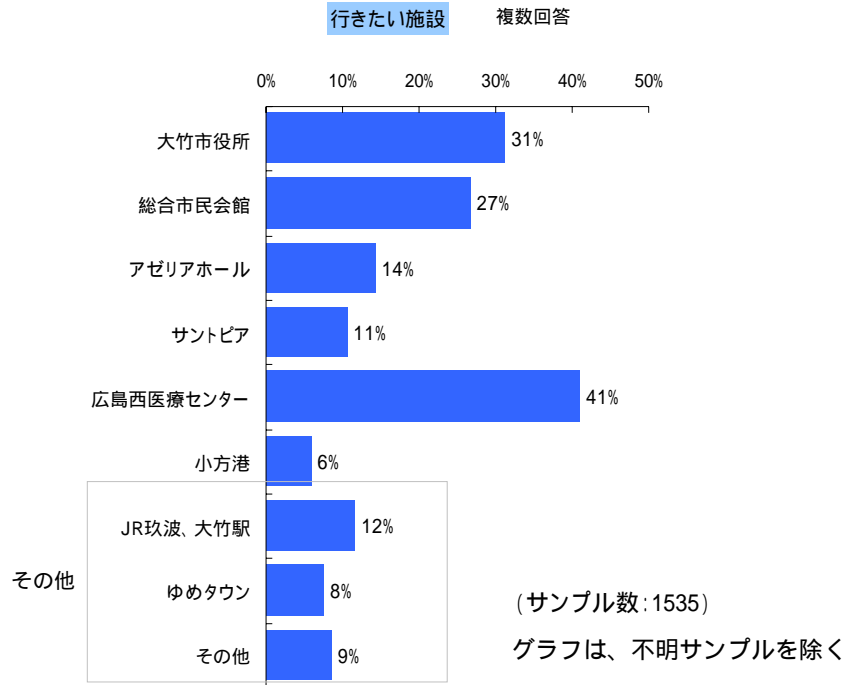
### 払っても良い運賃

- 「200円まで」が最も多く、約46%を占める。次いで「300円まで」「100円まで」が約2割である。



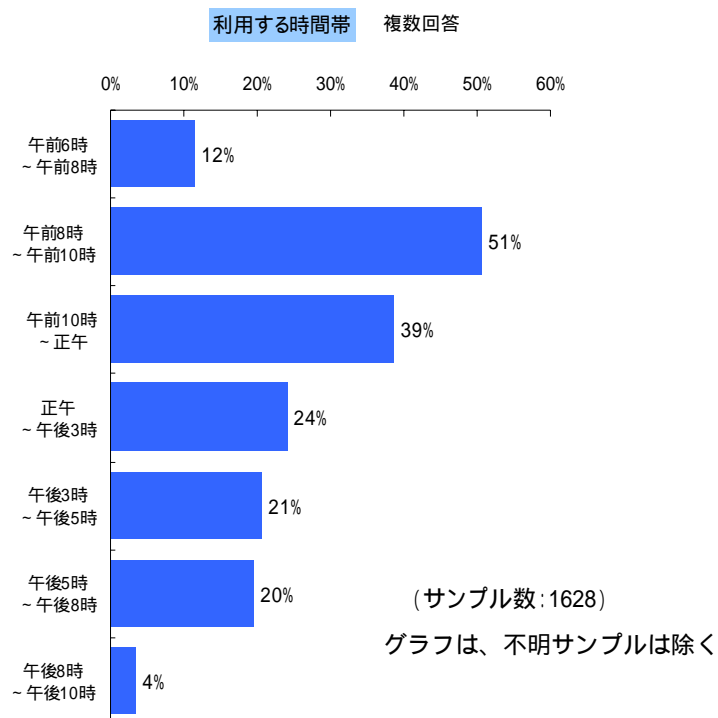
### 行きたい場所

- 行きたい場所では、「広島西医療センター」が最も多く、約4割を占める。次いで「市役所」、「総合市民会館」が約3割を占めている。  
(なお設問において「JR駅」「ゆめタウン」は“選択肢”ではなかったが、「その他」として多くの回答があった。)



### 利用する時間帯

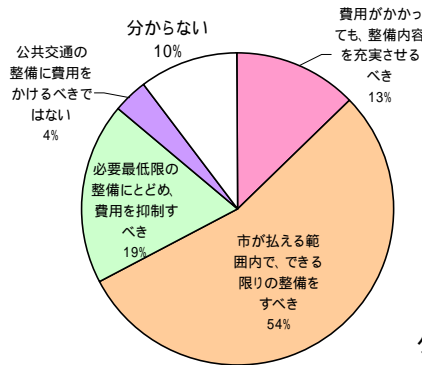
- 「午前8時～10時」が最も多く約4割を占める。次いで「午前10時～正午」が約3割を占めるなど、午前中の利用が多くなっている。



## 整備の考え方

- 「市が払える範囲で出来る限り」が最も多く、過半数を占める。さらに「費用がかかっても充実させるべき」を合わせると、約7割を占める。
- 一方で「費用を抑制すべき」、「費用をかけない」を合わせると、約2割となっている。
- 地域別では、内陸地域において「費用がかかっても充実させるべき」の割合が比較的高い。
- 年齢別では、高齢になるほど整備を望む割合が大きくなる（ただし50歳以上は、概ね同程度）。

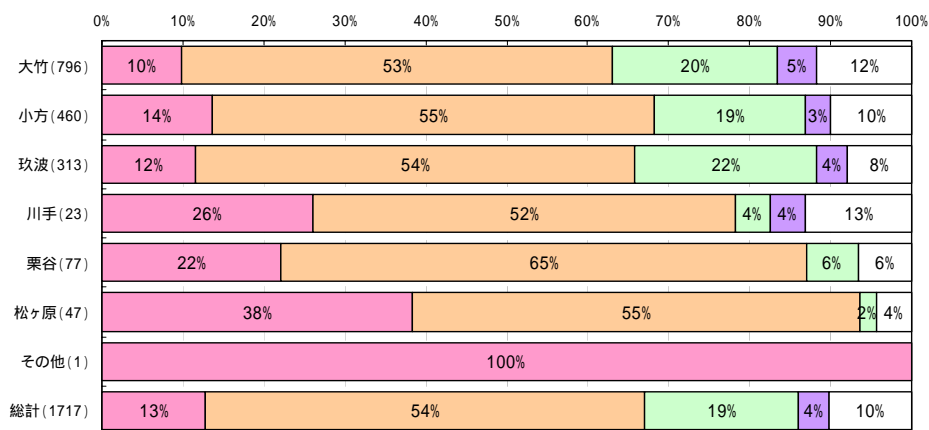
### 望ましい考え方



(サンプル数: 1735)

グラフは、不明サンプルは除く

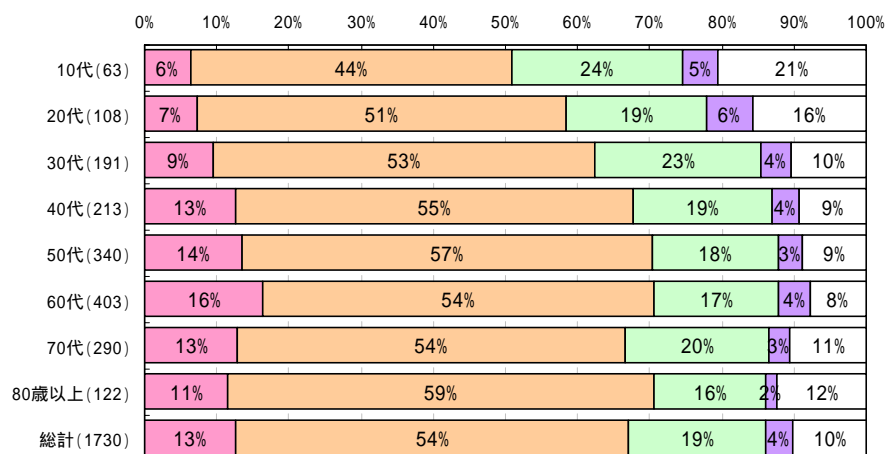
### <地域 × 整備の考え方>



( )内はサンプル数

■ 費用がかかっても、整備内容を充実させるべき
 ■ 市が払える範囲内で、できる限りの整備をすべき
 ■ 必要最低限の整備にとどめ、費用を抑制すべき
 ■ 公共交通の整備に費用をかけるべきではない
 ■ 分からない

### <年齢 × 整備の考え方>



( )内はサンプル数

■ 費用がかかっても、整備内容を充実させるべき
 ■ 市が払える範囲内で、できる限りの整備をすべき
 ■ 必要最低限の整備にとどめ、費用を抑制すべき
 ■ 公共交通の整備に費用をかけるべきではない
 ■ 分からない

グラフは、不明サンプルは除く

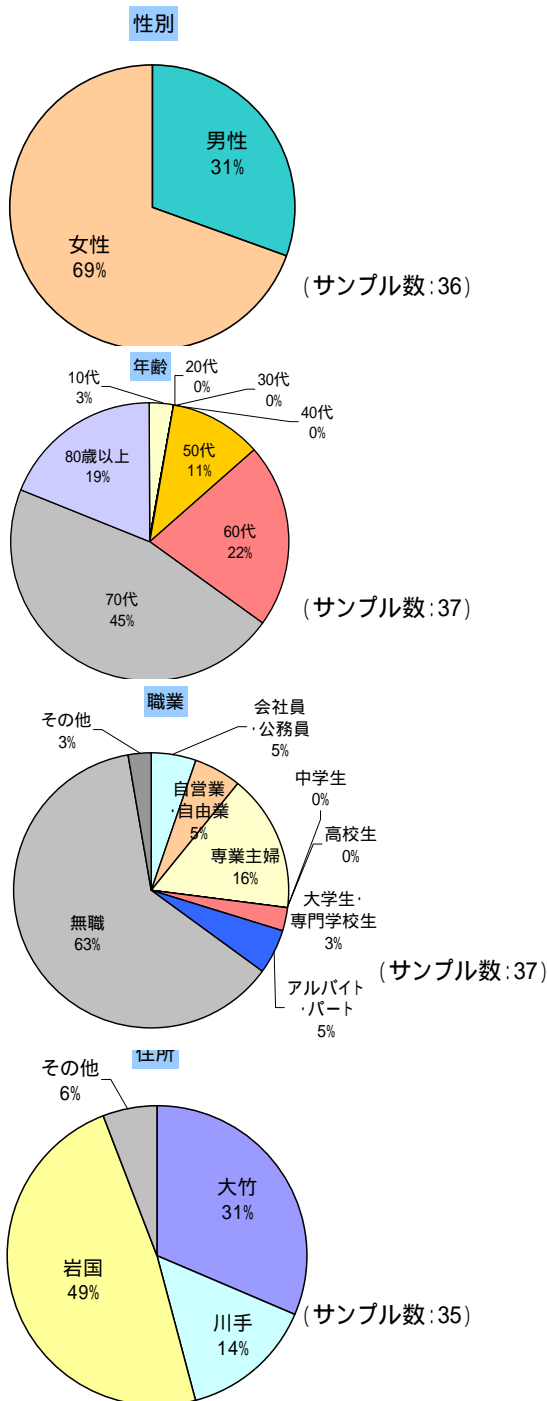
### 4.3 バス利用者アンケートの結果概要

#### (1) 回答者属性

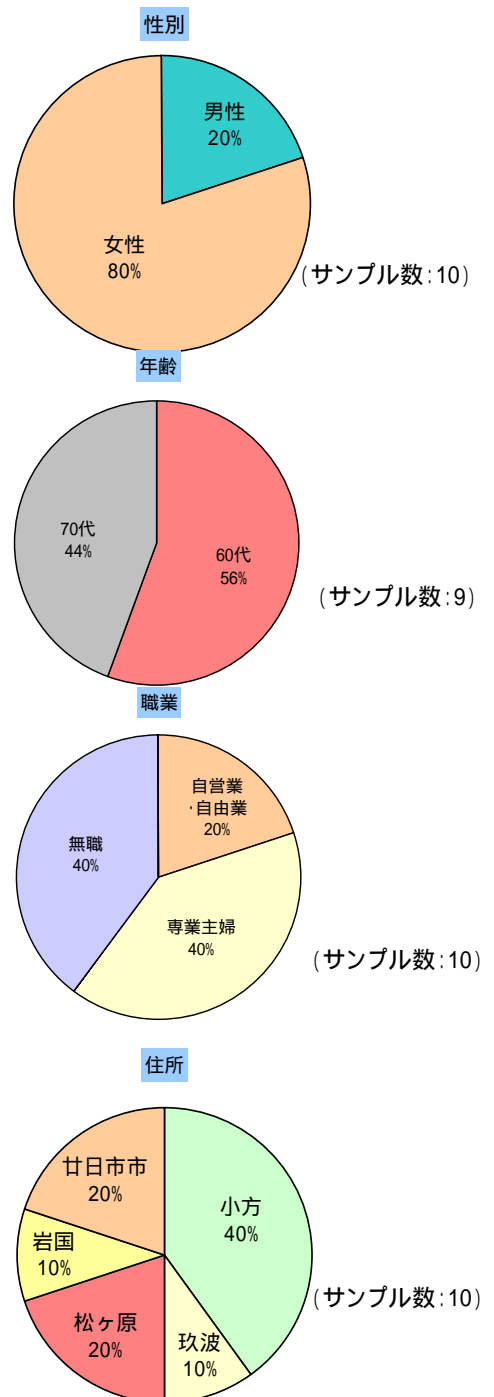
性別・年齢・ご職業・お住まい

- 回答者の属性は、両路線ともに女性・高齢が多い傾向。特に大竹・栗谷線は60歳以上のみ。
- 市民以外の利用は、坂上線で約5割、大竹・栗田瀬線で約3割を占める。

#### ～ 坂上線 ～



#### ～ 大竹・栗谷線 ～



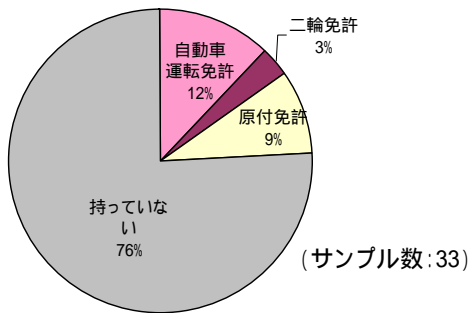
グラフは、不明サンプルは除く

## 自動車の利用

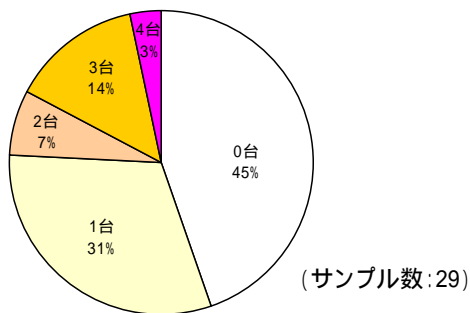
- 免許の保有では、坂上線で約 76%、大竹・栗谷線で約 90%が「持っていない」。
- 自動車利用の自由度では、両路線とも約 9 割が「使えない・運転できない」。

### ～ 坂 上 線 ～

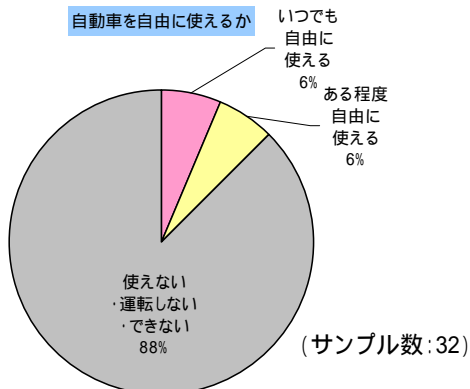
運転免許の保有



自動車保有台数

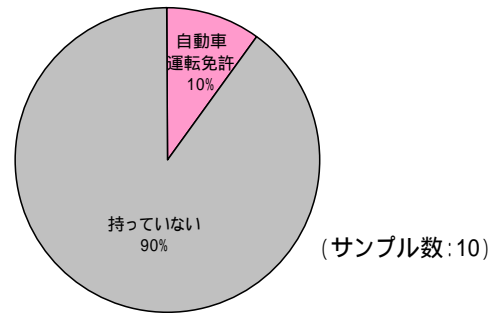


自動車を自由に使えるか

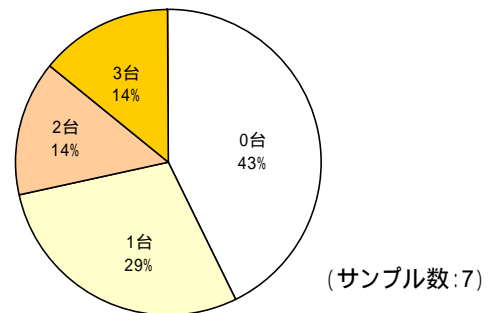


### ～ 大竹・栗谷線 ～

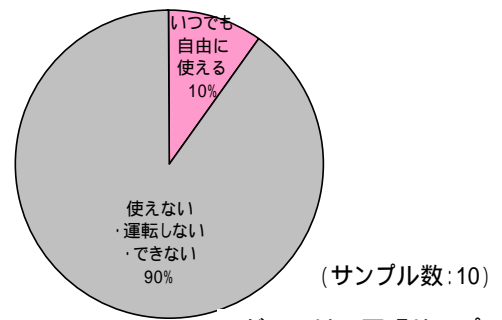
運転免許の保有



自動車保有台数



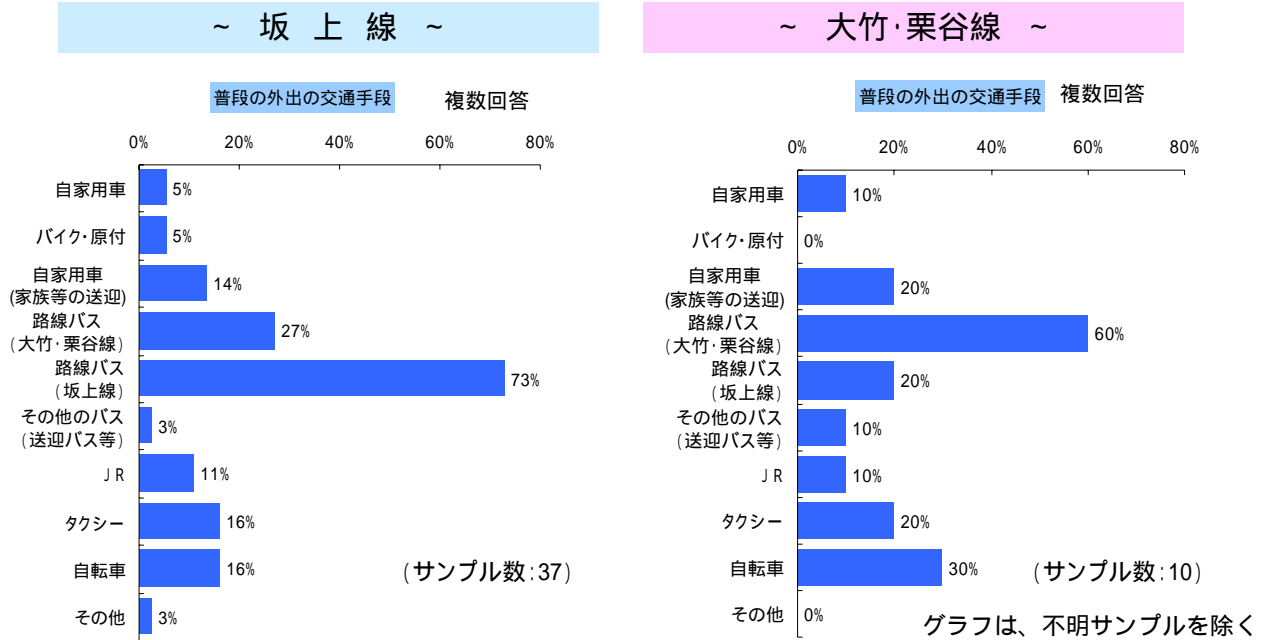
自動車を自由に使えるか



グラフは、不明サンプルは除く

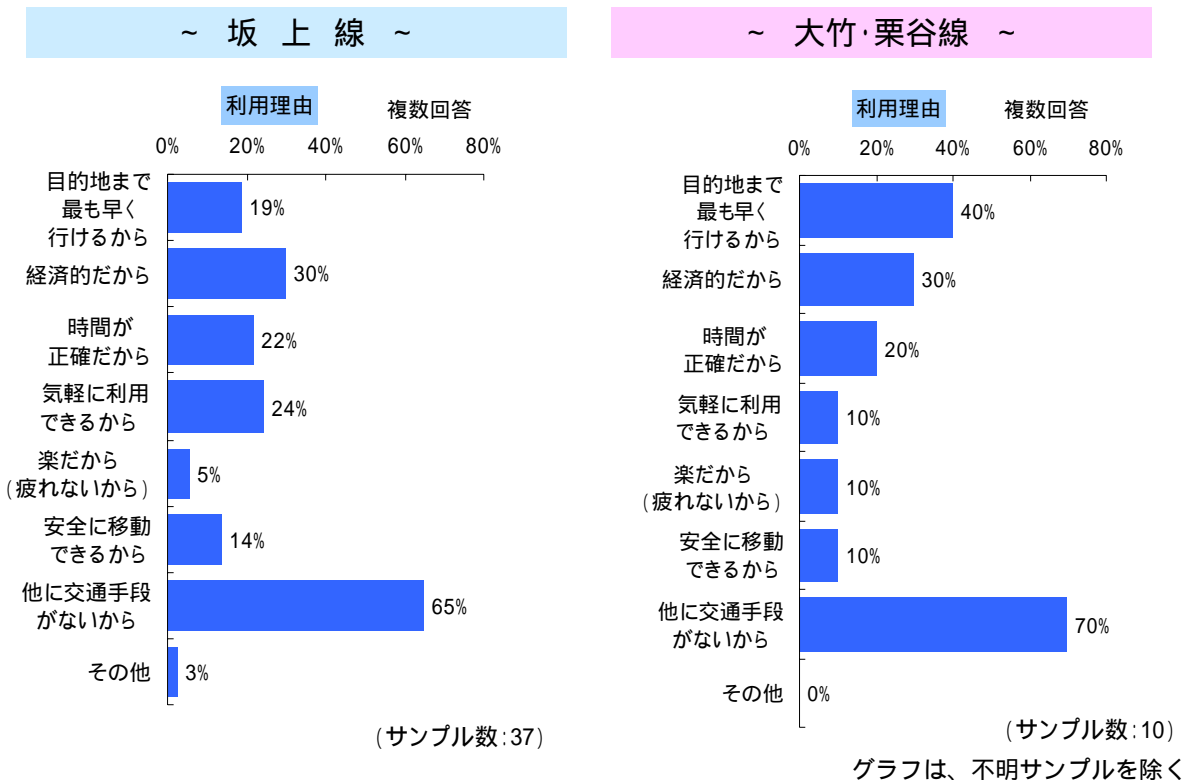
(2) 普段の外出時の交通環境  
よく利用する交通手段

- それぞれ当該バスを挙げる人が多く、「坂上線」では約7割、「大竹・栗谷線」では約6割を占める。
- その他では、「自転車」、「タクシー」、「自家用車(家族の送迎)」が多い。



その交通手段の利用理由

- 「他に交通手段がない」が突出しており、両路線とも約7割を占める。

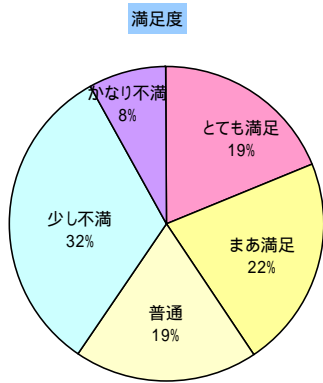


交通手段の満足度

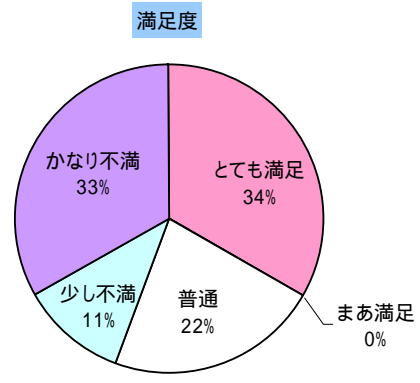
- 「満足」する人は約3～4割、「普通」が約2割、「不満」が約3～4割であり、両路線の傾向は類似している。
- ただし大竹・栗谷線では、「とても満足」が約3割、「かなり不満」が約3割であり、坂上線に比べ回答が大きく分かれているのが特徴的。

～ 坂上線 ～

～ 大竹・栗谷線 ～



(サンプル数:37)



(サンプル数:9)

グラフは、不明サンプルは除く

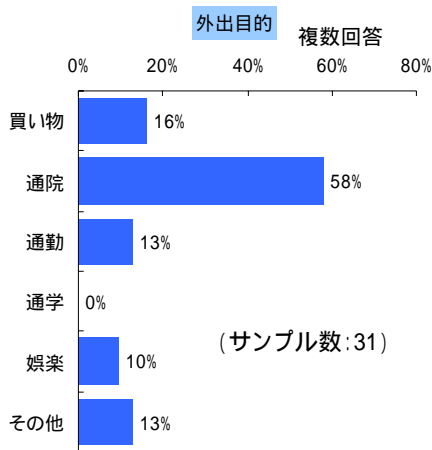
(3) 調査票を受け取ったときの行動(バス利用)

移動の目的と目的地

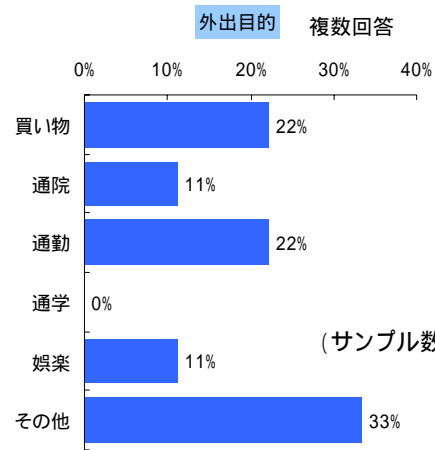
- 坂上線利用の目的は約半数が「通院」である。大竹・栗谷線の目的地は、比較的分散している。
- 目的地は、両路線とも医療機関へ向かう人が比較的多い。

～ 坂上線 ～

～ 大竹・栗谷線 ～



(サンプル数:31)



(サンプル数:9)

グラフは、不明サンプルは除く

【目的地】

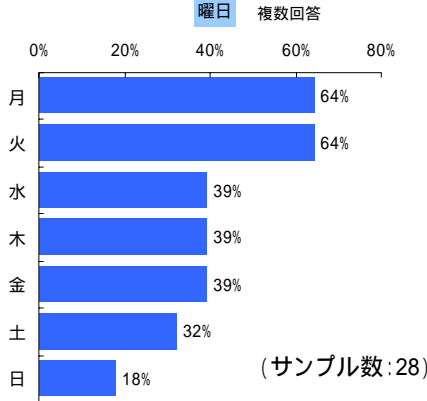
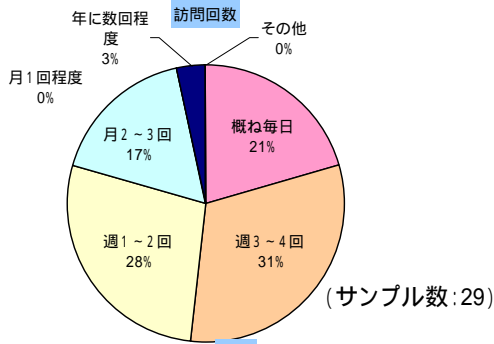
- ・医療機関 (7件・47%)
- ・買物先 (2件・13%)
- ・職場 (1件・7%)
- ・その他 (5件・33%)
- 計 15件(不明除く)

- ・医療機関 (2件・25%)
- ・買物先 (1件・13%)
- ・職場 (1件・13%)
- ・その他 (4件・50%)
- 計 8件(不明除く)

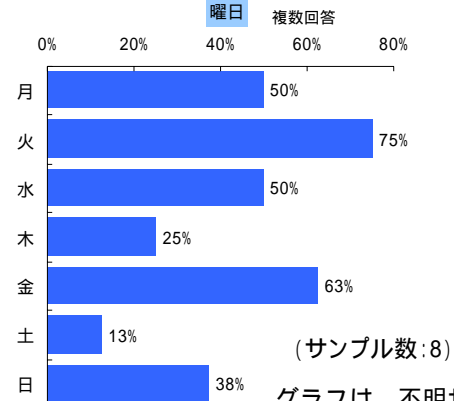
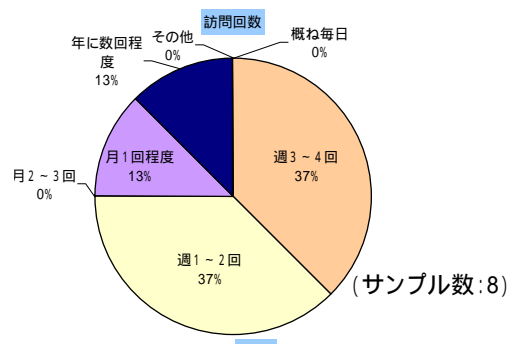
その目的地への訪問回数と曜日

● 両路線とも、全体の約4分の3が「週1回以上」であり、特に坂上線では「概ね毎日」が約2割を占める。

～ 坂上線 ～



～ 大竹・栗谷線 ～



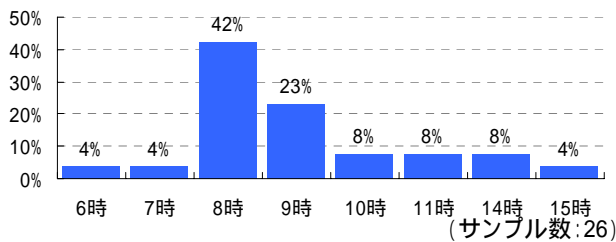
グラフは、不明サンプルは除

出発時間と所要時間

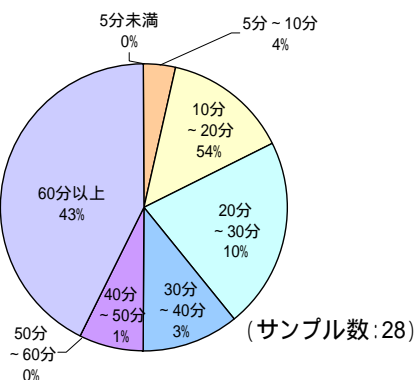
● 坂上線では、自宅の出発時間は「8時」が最も多く、約42%を占める。大竹・栗谷線では、「7時」が最も多く、約44%を占める。

～ 坂上線 ～

出発時間

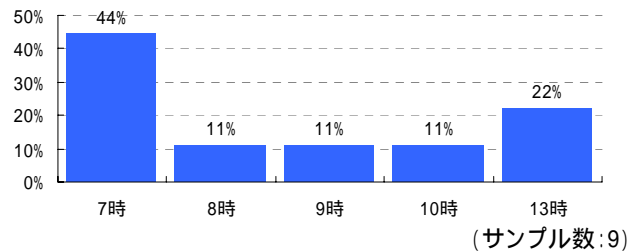


所要時間

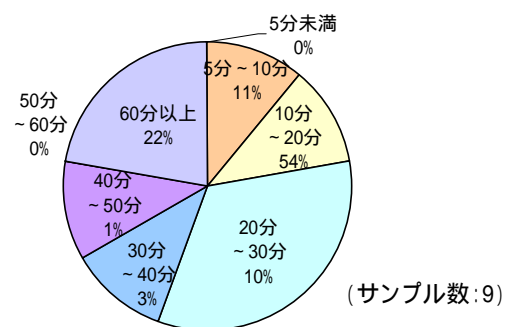


～ 大竹・栗谷線 ～

出発時間



所要時間



グラフは、不明サンプルは除

### 利用したバス停とアクセス手段

- 両路線とも、「10分以内」の回答が多いが、大竹・栗谷線では「徒歩で40分」「徒歩で25分」、また坂上線でも「徒歩で20分」といった回答も見られる。

坂上線

最寄りバス停	アクセス手段	所要時間
大竹駅	JR	90
大和橋	徒歩	3
大和橋	徒歩	10
大和橋	徒歩	1
大和橋	徒歩	5
下中津原	徒歩	2
中津原	徒歩	5
中津原	徒歩	6
中津原	徒歩	8
比作	徒歩	2
比作	徒歩	4
下安条	徒歩	1
弥栄ダム	徒歩	20
岸根	徒歩	7
下佐坂	徒歩	3
下佐坂	徒歩	3
佐坂	徒歩	3
佐坂	徒歩	10
小田口	徒歩	1
名坪	徒歩	2
坂上高校前	徒歩	5
鮎谷	徒歩	20

↑ 起点側  
↓ 終点側

大竹・栗谷線

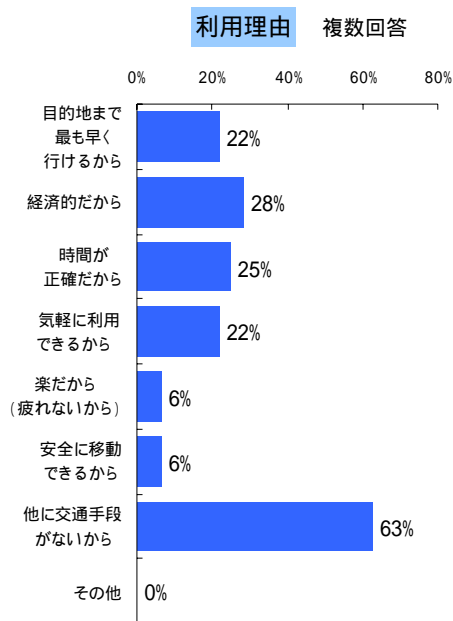
最寄りバス停	アクセス手段	所要時間
立戸郵便局	徒歩	5
立戸3丁目	徒歩	5
小方	徒歩	15
小方	徒歩	25
玖波神社前	徒歩	12~15
松ヶ原小学校前	徒歩	3
松ヶ原小学校前	徒歩	10
渡ノ瀬	自家用車(送迎)	5~6
渡ノ瀬	徒歩	40
大三郎口	徒歩	15

↑ 起点側  
↓ 終点側

### バス利用の理由

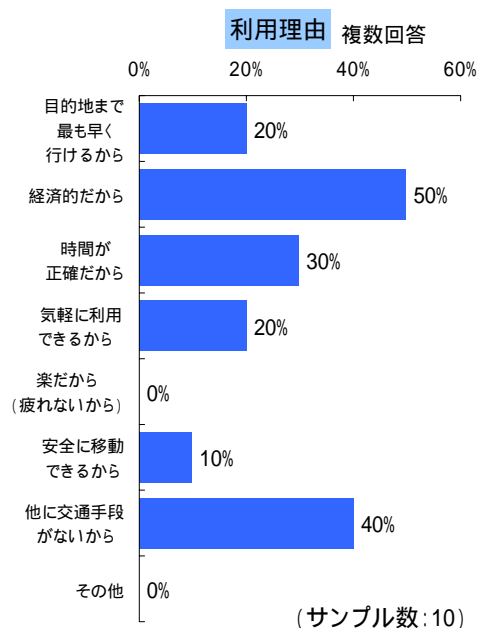
- 坂上線では、約54%が「他に交通手段がないから」を挙げており、次いで「経済的だから」が約24%となっている。
- 大竹・栗谷線では、約半数が「経済的だから」を挙げており、「他に交通手段がないから」は約4割である。

#### ～ 坂上線 ～



(サンプル数:32)

#### ～ 大竹・栗谷線 ～



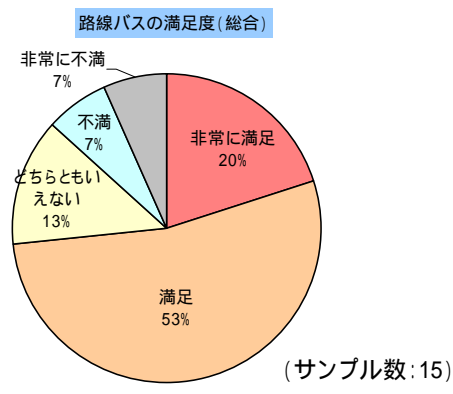
(サンプル数:10)

グラフは、不明サンプルは除く

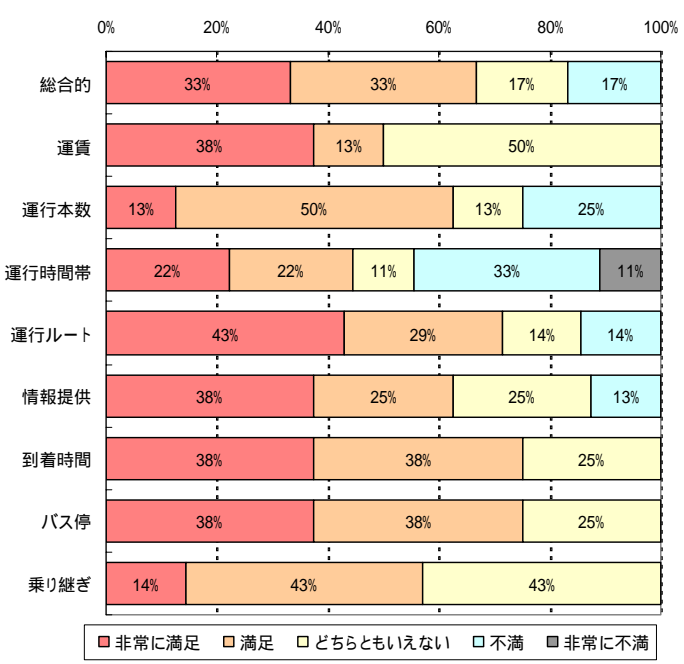
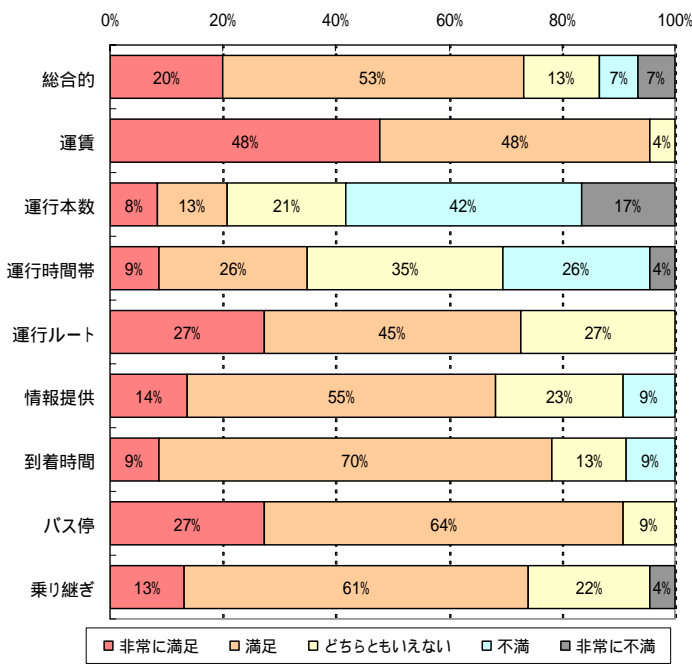
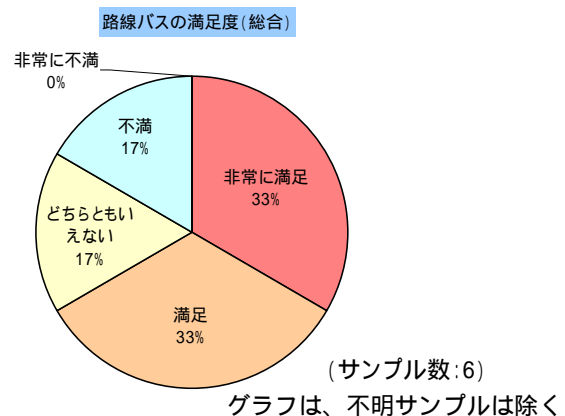
(4) 利用した路線バスについて  
バスの満足度

- ・「非常に満足」「満足」の合計は、両路線とも約7割を占める。
- ・項目別では、坂上線では「運賃」の満足度が高く、「本数」を不満に感じる人が多い。
- ・大竹・栗谷線では、「運行時間帯」を不満に感じる人が比較的多い。

～ 坂上線 ～



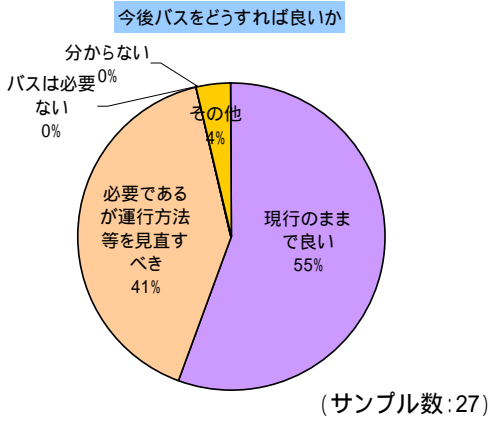
～ 大竹・栗谷線 ～



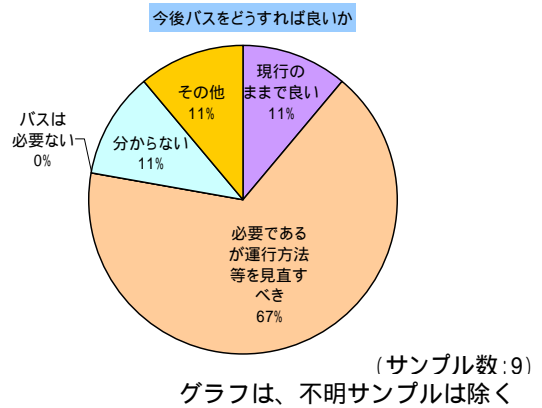
今後の整備の必要性

- 坂上線では「現行のままでよい」が最も多く約 55%。次いで「運行方法等を見直すべき」が約 41%を占める。
- 栗谷・大竹線では「運行方法等を見直すべき」が約 67%を占めて最も多い。「現行のままでよい」は約 11%である。

～ 坂 上 線 ～



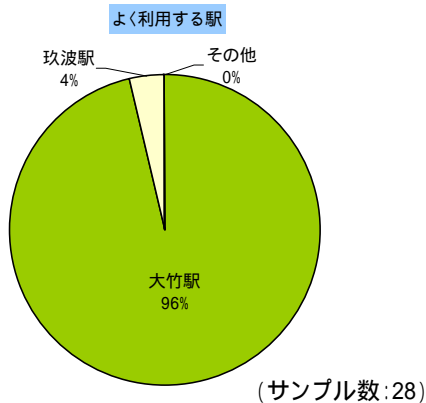
～ 大竹・栗谷線 ～



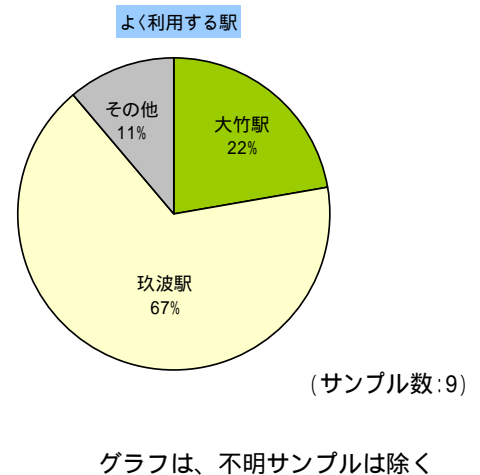
(5) よく利用する鉄道駅  
外出が多い目的

- 坂上線では「大竹駅」が約 96%と多い。
- 大竹・栗谷線では「玖波駅」が約 67%と多くを占めており、「大竹駅」も約 22%と比較的多い。

～ 坂 上 線 ～



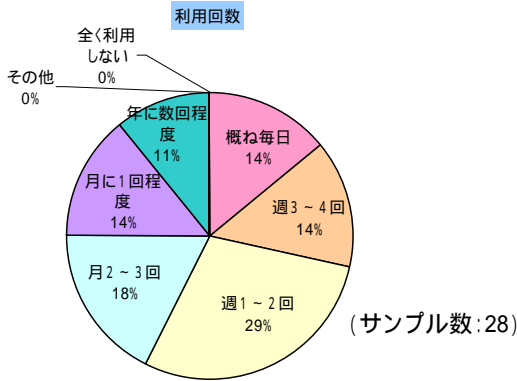
～ 大竹・栗谷線 ～



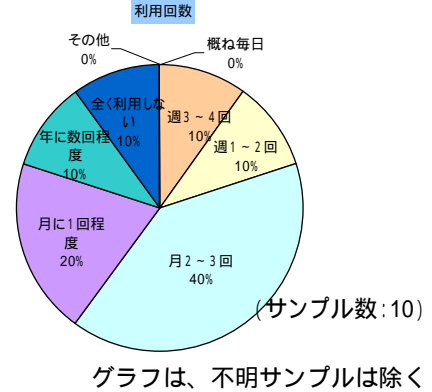
### 駅の訪問回数

- 坂上線では「毎日」訪問が約 14%で、「週 1 回以上」では過半数を占める。
- 大竹・栗谷線では、坂上線より頻度が低く、「週 1 回以上」で約 2 割を占める。

#### ～ 坂上線 ～



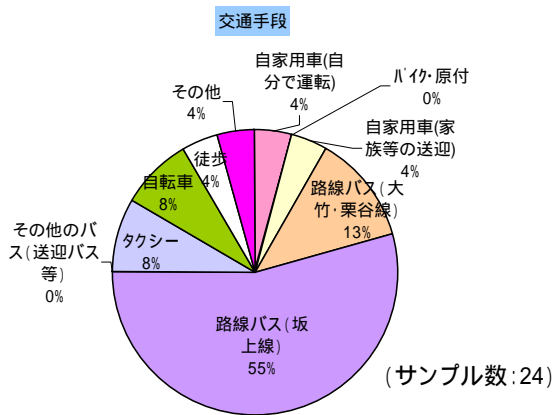
#### ～ 大竹・栗谷線 ～



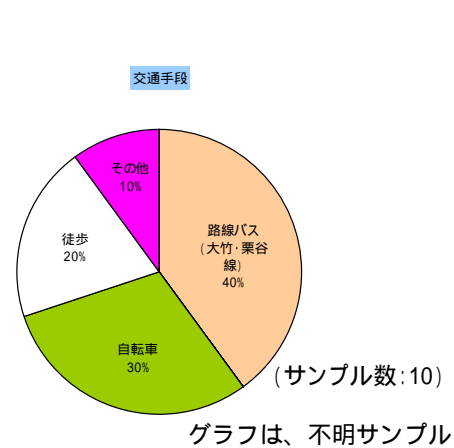
### 交通手段と所要時間

- 当該「路線バス」での利用が多く、坂上線では約 55%、大竹・栗谷線では約 40%を占める。
- 路線バス以外では、「タクシー（坂上線のみ）」「自転車」「徒歩」でのアクセスを挙げる人が多い。
- 所要時間は、「10～20分」が多い。

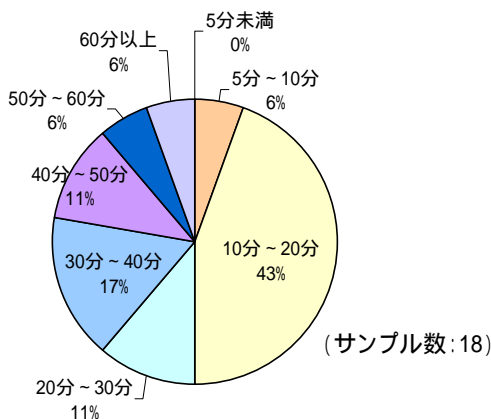
#### ～ 坂上線 ～



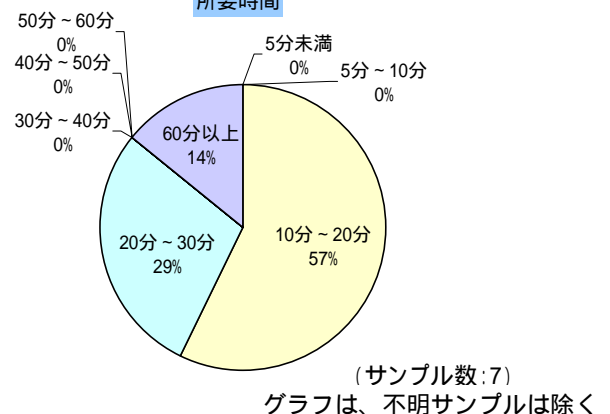
#### ～ 大竹・栗谷線 ～



#### 所要時間



#### 所要時間



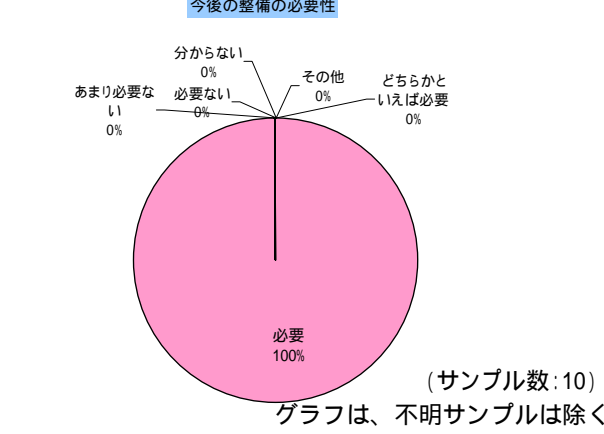
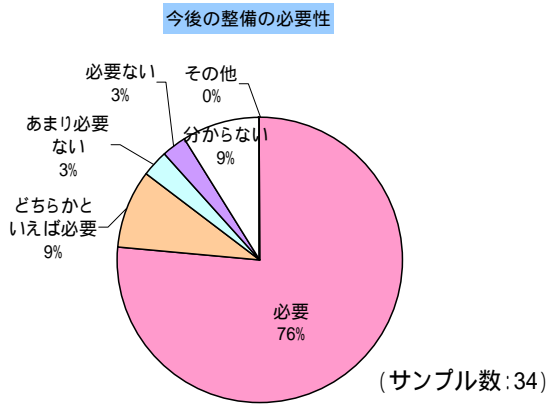
(6) 今後の公共交通のあり方について

新しい公共交通の必要性

- 坂上線では「必要」が約76%、また大竹・栗谷線では全ての回答者が「必要」。

～ 坂上線 ～

～ 大竹・栗谷線 ～

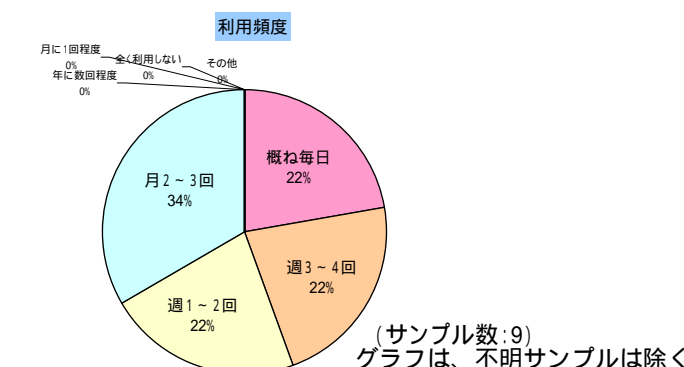
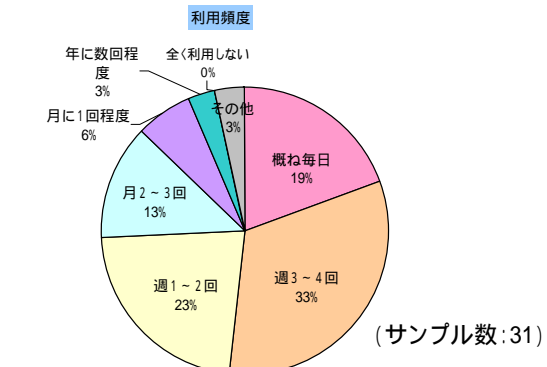


新しい公共交通の利用頻度

- 坂上線では、「週に1回以上」利用する人が約75%占め、特に「概ね毎日」は約19%である。
- 大竹・栗谷線では、「週に1回以上」が約66%、「概ね毎日」は約22%である。

～ 坂上線 ～

～ 大竹・栗谷線 ～

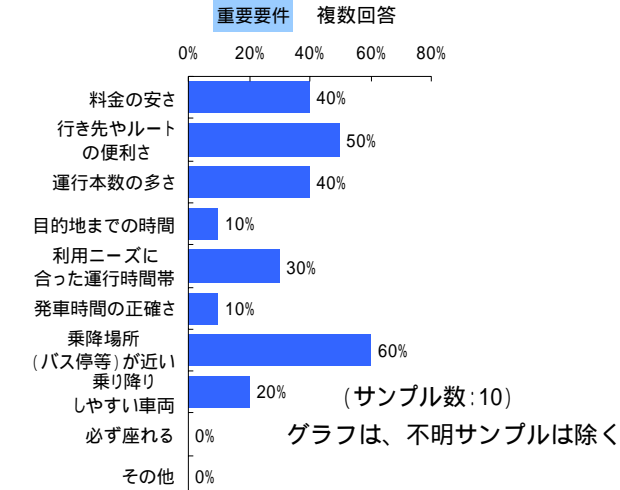
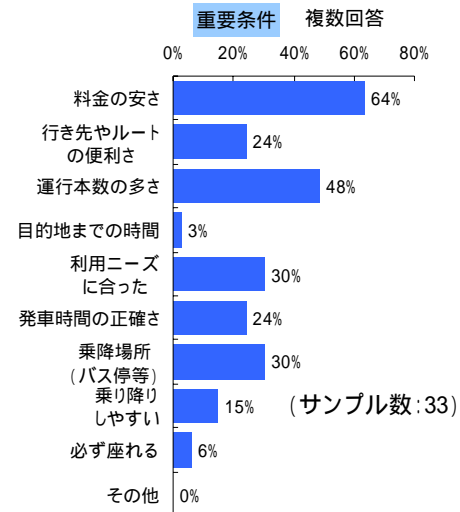


公共交通の利用で重要視する条件

- 坂上線では、「料金」「運行本数」を挙げる人が多い。
- 大竹・栗谷線では、「乗降場所」「ルート」の割合が高く、現在のルートが利用しにくい側面が伺える。

～ 坂上線 ～

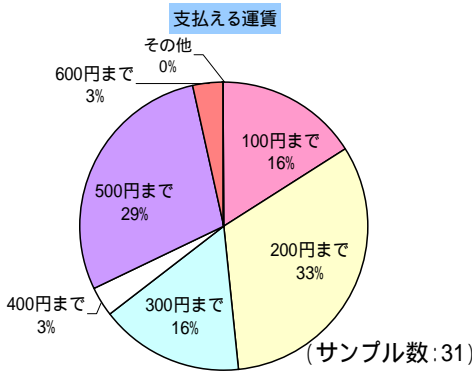
～ 大竹・栗谷線 ～



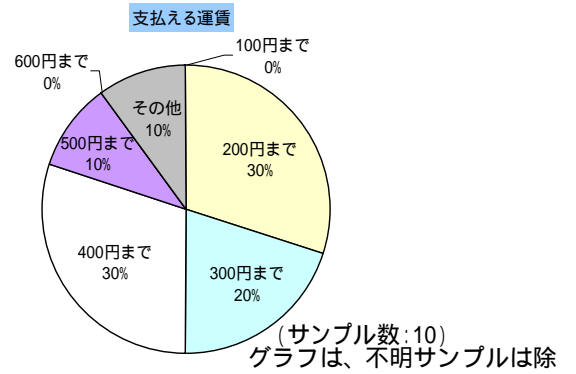
払っても良い運賃

- 「200円まで」が約3割と多いが、現在の料金が高いことから、坂上線では「500円まで」、大竹・栗谷線では「400円まで」も約3割を占めている。

～ 坂 上 線 ～



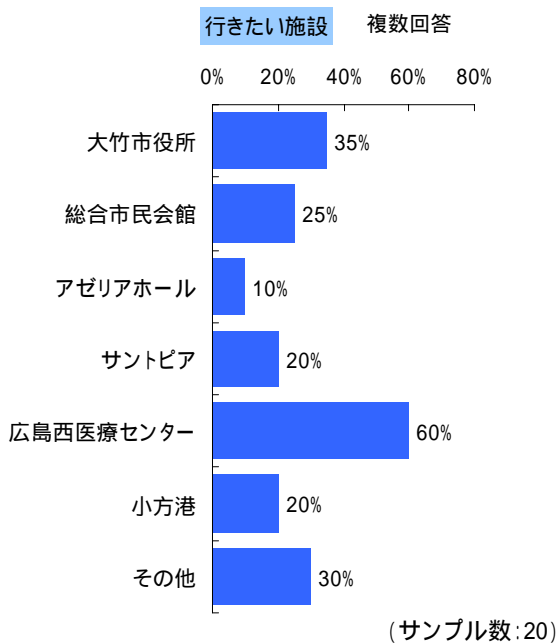
～ 大竹・栗谷線 ～



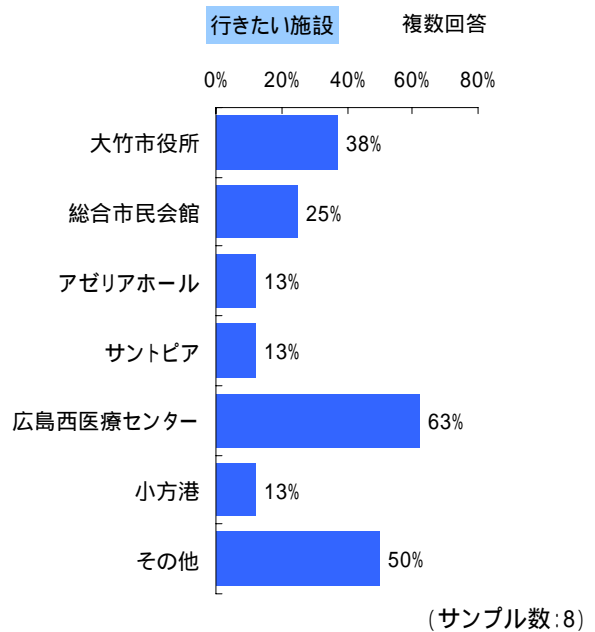
行きたい場所

- 行きたい場所では、「広島西医療センター」が最も多く、坂上線、大竹・栗谷線ともに約6割を占める。

～ 坂 上 線 ～



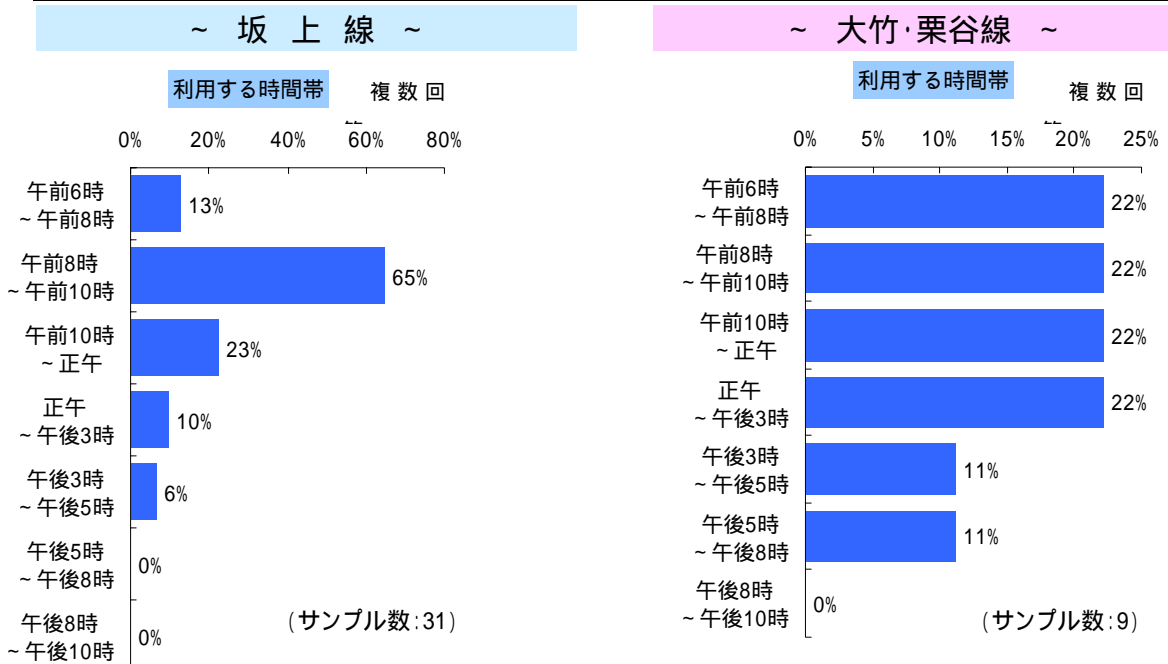
～ 大竹・栗谷線 ～



グラフは、不明サンプルを除く

利用する時間帯

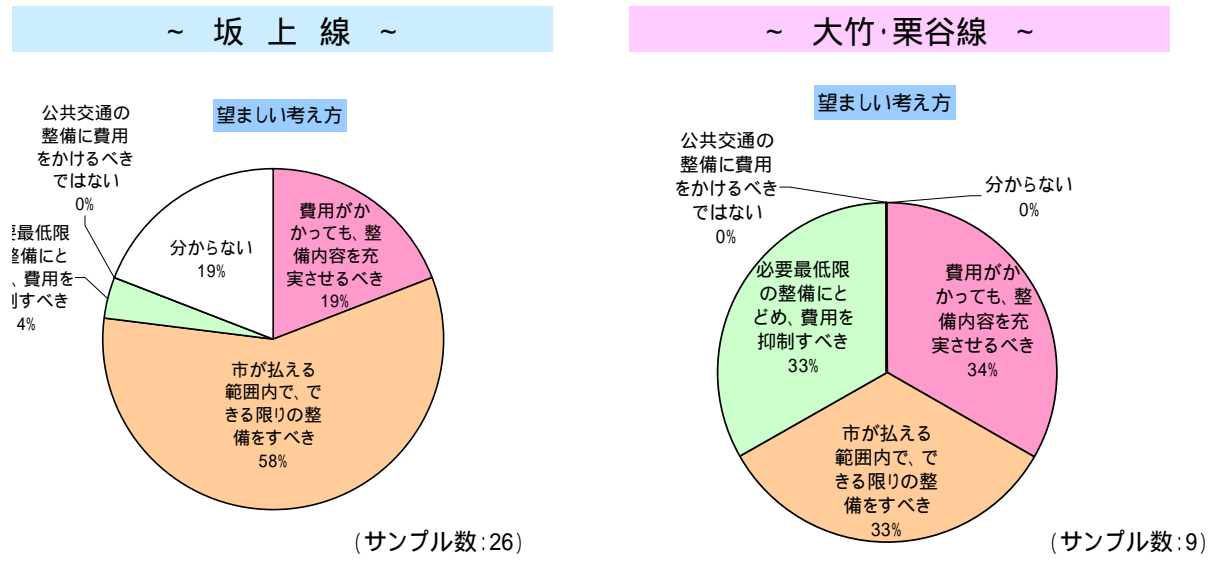
- 坂上線では、「午前8時～10時」が最も多く約54%を占める。
- 一方、大竹・栗谷線では、時間の集中はみられない。



グラフは、不明サンプルは除く

整備の考え方

- 坂上線では「市が払える範囲で出来る限り」が最も多く、約6割を占める。さらに「費用がかかっても充実させるべき」を合わせると、約8割を占める。
- 大竹・栗谷線では「市が払える範囲で出来る限り」が約3割、「費用がかかっても充実させるべき」も約3割であり、過半数が整備の必要性を示している。一方で「費用を抑制すべき」も約3割である。



グラフは、不明サンプルは除く

## 5 . ワークショップ実施結果

### 5 . 1 ワークショップの概要

大竹市では、高齢化が急速に進展しており、現在マイカー等を利用している方でも、近い将来、公共交通を必要とするようになると考えられる。便利で使いやすい公共交通の利用環境の整備が喫緊の課題である。ただし、利用者が少なければサービスを持続することは困難であり、公共交通を利用する市民自ら公共交通を作り・守り・育てるという意識を持つことが必要である。

市民の生活が将来にわたり豊かで便利になり、そして「まち」が元気になることを目的とし、交通環境を整備したいと考えている。

そこで、より良い公共交通づくりの参考にさせていただくため、今後の路線バスや地域の活性化を一緒に考える「ワークショップ」を開催した。いただいた様々な意見やアイデア等を整理する。

#### (1) 住民ワークショップ

日時：11月21日(金), 22日(土)

場所：市内3会場

##### ■ 協議テーマ

- 日常生活の移動において、どんな問題がありますか？
- 新しいバスが、たくさん利用されるには、どんな工夫が必要？

#### (2) 商店街ワークショップ

日時：11月11日(火)

場所：大竹駅前商店街

##### ■ 協議テーマ

- どんなバスがあれば良いですか？
- 商店街に人を呼び込むアイデアは？

## 5.2 住民ワークショップ

### (1) 実施概要

ワークショップは、以下の3地域で実施した。

#### ■ 実施状況

表 実施状況

大竹地域	日時	平成20年11月21日(金)19時00分~
	場所	大竹会館
	参加人数	18人
玖波地域	日時	平成20年11月22日(土)10時00分~
	場所	コミュニティサロン玖波
	参加人数	11人
小方地域	日時	平成20年11月22日(土)14時00分~
	場所	大竹市役所
	参加人数	14人

#### ■ 協議テーマ

普段の移動でバスを利用する場合、どんな問題がありますか？

新しいバスが、たくさん利用されるためには、どんな工夫が必要？

#### ■ 当日のプログラム

表 プログラム

時間は大竹地域の例

19:00 (5分)	<b>はじめに</b> 本日の話し合いの主旨説明 プログラムの説明 ルールの説明
19:05 (40分)	<b>全体説明・ワーキング</b> 大竹市のいま、そして将来 幹線バスについて バス利用の問題点を考えよう
19:45 (5分)	~ 休憩 ~
19:50 (45分)	<b>テーブルワーキング</b> 新しいバスを便利にする工夫、利用者を増やす工夫などを考えよう
20:35 (20分)	<b>まとめ</b> 各テーブルの検討結果を発表 今日の話し合いの整理
20:55	~ 終了 ~

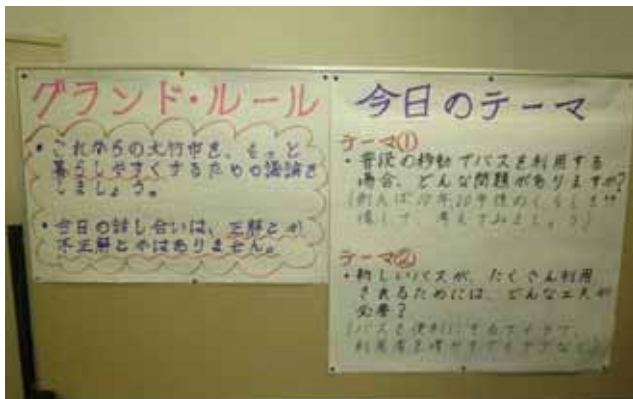
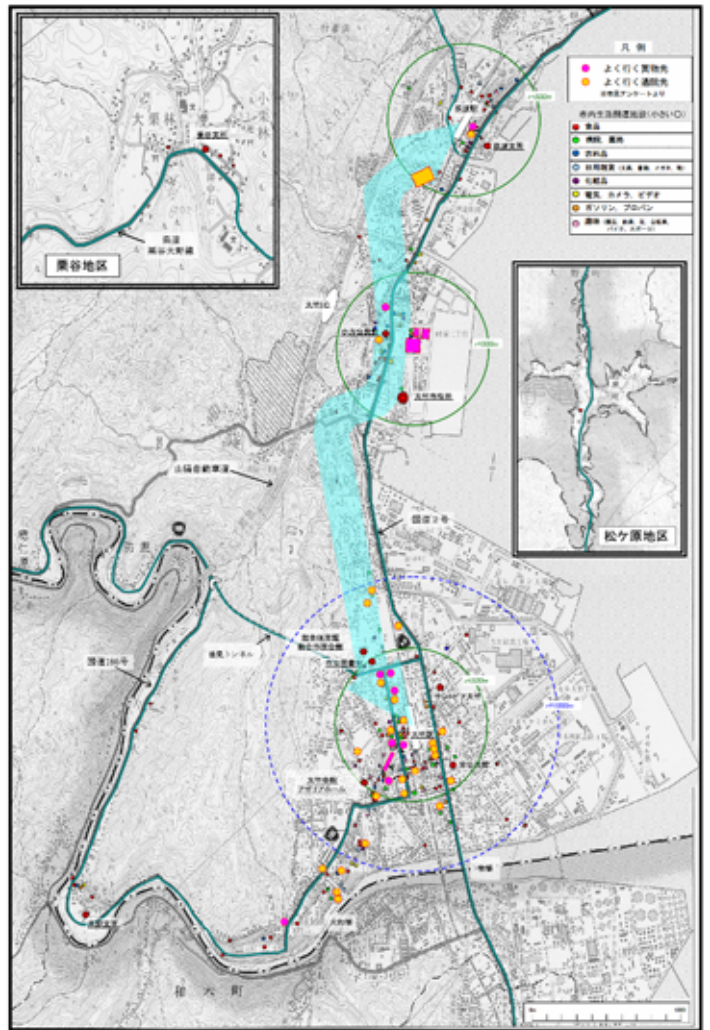
## (2) 配布資料など

配布した資料

- プログラム
- 名札
- テーブルの準備物
  - 大竹市沿岸部の地図
  - カラーマーカー
  - ポストイット
- 会場に貼ったもの
  - グランドルール
  - 協議のテーマ
  - プログラム
  - 新しいバスの考え方



受付のセッティング



グランドルールとテーマ



スケジュールと新しいバスの考え方

### (3) 実施の流れ

#### ■ 【全体ワーク】

事務局スタッフの紹介。

事務局より大竹市の現状（高齢化やバスに関わる状況）について説明。

ファシリテーターが、参加者全員に現在、移動に関して困っていることを設問。意見を集約。

事務局より幹線バスの考え方について説明。

#### ■ 【テーブルワーク】

各テーブルで自己紹介。各自の居住地を地図に記入。

参加者が、幹線バスや新しい公共交通の整備に関して意見を出す。意見は、事務局スタッフがポストイット等に記入し、各テーブルに用意した地図に貼り付ける。

最後に、各テーブルで協議した内容を発表。（情報の共有化を図る。）



図 ワークショップの風景

(4) ワークショップで挙げた主な意見

日常生活の移動で困っていること(全体ワーキングでの話題)

ア) バスを使うのに困ること

- バス便数少ない(特に昼間が少ない)
- 2号線にバスがない
- ステップ高い
- 遠回り

イ) タクシーを使うのに困ること

- お金がかかる

ウ) 自転車・バイクを使うのに困ること

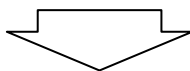
- 雨の日に困る
- 遠くへ行けない
- 自転車に乗れなくなった

エ) 徒歩のとき困ること

- 買物のとき不便

オ) 家族のクルマに乗せてもらうとき困ること

- 他人、家族に頼みにくい
- 家族の都合左右される(休みの日だけしか乗せてもらえない/家族の入院時は外出できない)



現在、クルマに乗っていない人は、不便を感じている人も多い。  
家族等にクルマで送迎してもらう場合は、頼みにくい、自分の都合で行動できないという事情も確認できた。  
今、クルマや自転車などに乗り、不便を感じていない人からも、高齢になると利用できなくなるかもしれない、という意見もあった。

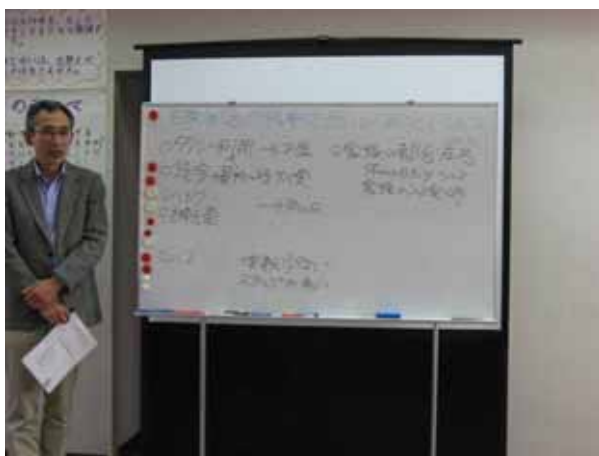


図 意見の例

## 新しいバスを便利にする工夫（グループワーキングでの話題）

### ア) 各地域に共通した主な意見・アイデア

#### ■ 現状について

- 玖波の人は、ハートバスやゆめタウンバスが便利だが、現状の路線バスは、便数が少ない
- 自転車に乗りたいが、車が多いから危険
- 現状のバス路線は、便数が少ない
- 荷物があるので、バスの料金が安くても車に乗る

#### ■ 市の提案ルートに関して

- 大竹地域と玖波地域とを跨ぐ利用は少ない
- バス停は便利な場所に、近くまで来ないと乗らない
- 停留所は目的に応じて設定するのが良い（買い物なら粗く、通院なら密に）
- なぜ大竹～ゆめタウンが無いのか、大竹～ゆめタウンを走らせた方がよい
- 市役所、ゆめタウンは通らないルートでは時間短縮するのはどうか？
- 通院が目的の場合、ドアトゥドアが出来ないバスは不向き
- ゆめタウンバスの競合するルートを調整すべき

#### ■ 幹線へのアクセスルートに関する提案

- 拠点をつぶルートは幹線とは別に考えた方がよい
- 拠点や幹線バスと繋ぐフィーダーバスや循環バスの整備が大事
- 特に高齢者の多い地域や、高台の団地などにフィーダーの整備が必要
- その際、団地内の集会所を発着地にしてはどうか
- 拠点や幹線バスと結ぶ福祉バスや乗合タクシーの仕組みを
- 地域内のボランティアでシャトル的なことをやってもらったらどうか？
- 乗換なしのルートで行けるほうがよい

#### ■ バスの車両やシステムに関して

- ノンステップや低床タイプのバス
- ジャンボタクシーや小さなバスで増便する
- 小型のバス（マイクロバス）にして、細かく回ってほしい
- 駅や拠点までは乗合タクシーでもよい
- デマンド方式も検討してみてはどうか
- 廿日市の、さくらバス、ハートバスのようなものが便利
- 利用者のターゲットにより車の大きさを決めるのはどうか？

#### ■ バスのダイヤ・運行間隔に関して

- 30分で結ばれることを重視した方がよい
- 20分～30分間隔の運行
- 通勤通学や通院などニーズの高い朝夕を中心としたダイヤの設定
- 本数を多くすると、バスの台数も多く必要で、お金がかかる
- まず30分間隔で運行し利用状況を見ながら改善すれば？

■ バスの運賃に関して

- 回数券や定期券の発行を！
- ワンコインバスなど、支払いやすい料金
- 持続するには300円くらい、それでもタクシーより安い
- バス料金は距離次第。近くて300円は高い。距離制料金にしてはどうか？

■ 経営に関する意見・アイデア

- バスの車内や停留所に広告を付けて広告料を取っては？
- 採算性よりも必要性が大事
- 退職者の採用など、経費を抑えることが重要
- 目的税として徴収し、運行経費にする

■ その他のバスに関する意見・アイデア

- 住民意識が大事、市民と市が一緒につくるバスを！
- 成功事例を作るべきである。長く続くバスを！
- 栗谷線の増便や、ゆめタウンバスのルート変更など、既存バスの活用
- スクールバスの混乗を考えてはどうか？
- 病院行き、買い物行きなど、目的に応じたバスルートの設定を
- 地域の特性を考え、本当に市民が乗れるバスにすることが大切
- バスは、一度出来ると無くなったときに相当の不便を感じる
- バスに関する情報提供が大切

■ バス以外の意見

- 小方にJRの駅があればいい
- 大竹駅や玖波駅のバリアフリー化を！
- 自転車が安全に走れる道路環境の整備を
- 事故を減らすために、車に乗らないよう警察からの指導は出来ないか？
- JRを跨ぐ陸橋を渡るのがつらい
- 買物などで外に出るのは、ストレス発散になる

1) 地域の特徴として挙げられた主な意見・アイデア

■ 大竹地域

- 駅の駐輪代が高い
- 大和橋まで延伸したルートがよい(和木の人も乗る)
- 大竹駅を中心として、元町方面やサントピア方面の循環バスをつくるのは？
- 坂上線が継続されれば、元町の人もカバーされる
- そもそも大竹地域の方は、大竹地域内の移動が多く、玖波まで行く人は少ない
- 地元の商店街を考えるとない方がよいかも

■ 玖波地域

- 団地からの自転車は、帰りの坂道が辛い
- 高台にある玖波7、8丁目までのルートが欲しい
- 玖波8丁目～湯舟まで回るルートがよい
- 玖波地域の人は、大竹市役所くらいまでが生活圏で、大竹地域へは行かない(JRを使えば良い)

■ 小方地域

- 三ツ石地区など高齢者率の高い団地と接続するバスが必要
- 2号線沿いの住人は青木線まで行くのは遠い

<各テーブルの検討成果>

ア)大竹地域

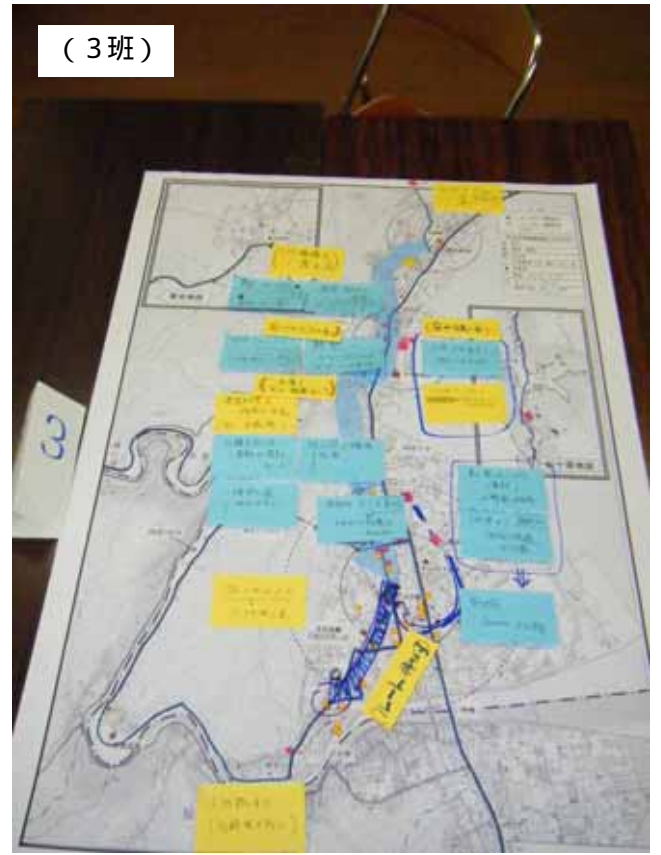
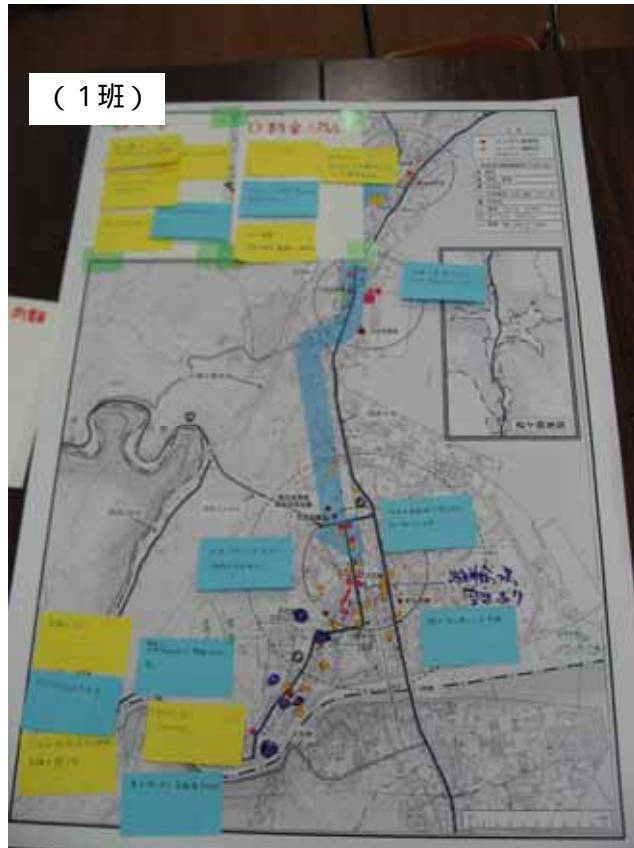
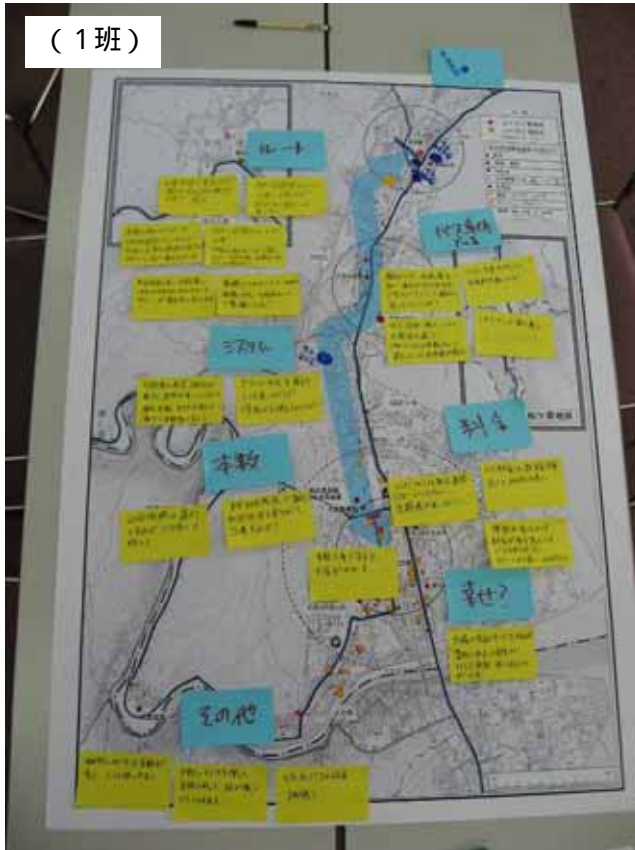


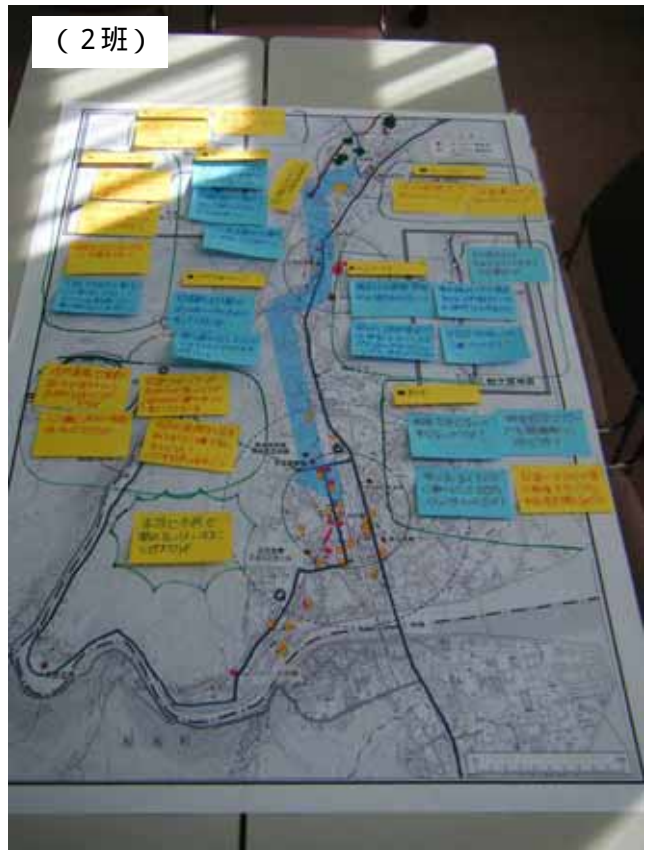
図 ワークショップ結果(大竹地域)

イ) 玖波地域

(1班)



(2班)



ウ) 小方地域

(1班)



(2班)

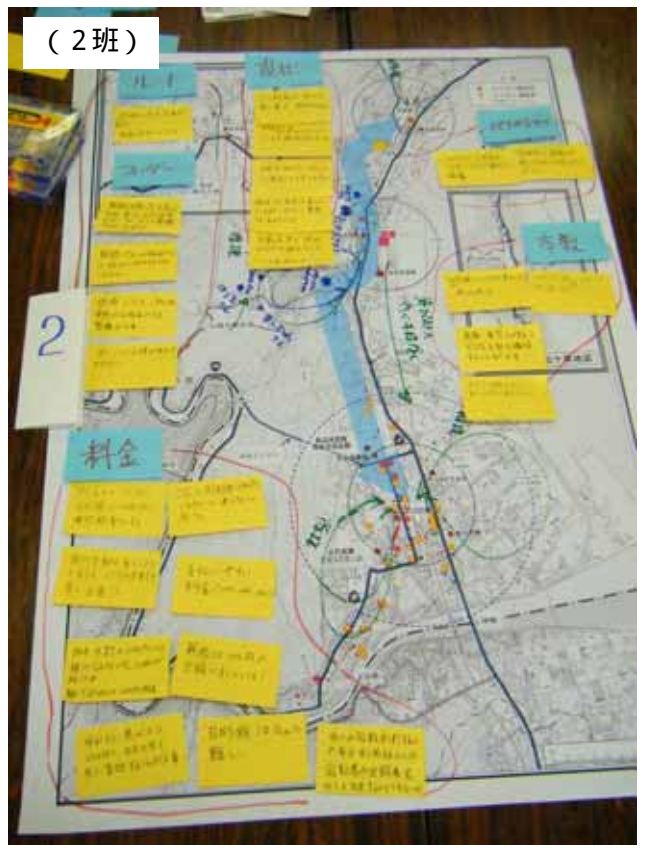


図 ワークショップ結果(玖波・小方地域)

### 5.3 商店街ワークショップ

#### (1) 実施概要

- 日時：平成20年11月11日(火)19時00分～
- 場所：竹の子の里 安心ホームみくら
- 参加人数：11人
- 協議テーマ

(導入検討中の)新しい路線バスを利用して、「大竹駅前商店街」の活性化に繋がる方策を探る。  
どんなバスがあれば良いですか？  
人を呼び込むアイデアは？(バスの活用方法は？)

#### ■ 当日のプログラム

表 プログラム

19:00 (5分)	<b>はじめに</b> 本日の話し合いの主旨説明 スケジュールの説明 ルールの説明
19:05 (20分)	<b>全体説明</b> 大竹市の状況について 幹線バスについて 他の商店街の取り組み事例などについて
19:25 (5分)	～ 休憩 ～
19:30 (60分)	<b>全体ワーキング(商店街を元気にするには?)</b> 進め方の説明 各自でアイデアなどを考え、ポストイットに記入。 皆でアイデアなどについて考える。 まとめ
20:30	～ 終了 ～

(2) 配布資料など

配布した資料

- プログラム
- 商店街活性化の事例
- ポストイットを貼り付けたクリアファイル  
(各自が意見を記入するため)

テーブルの準備物

- 黒のマーカー
- ポストイット
- 菓子

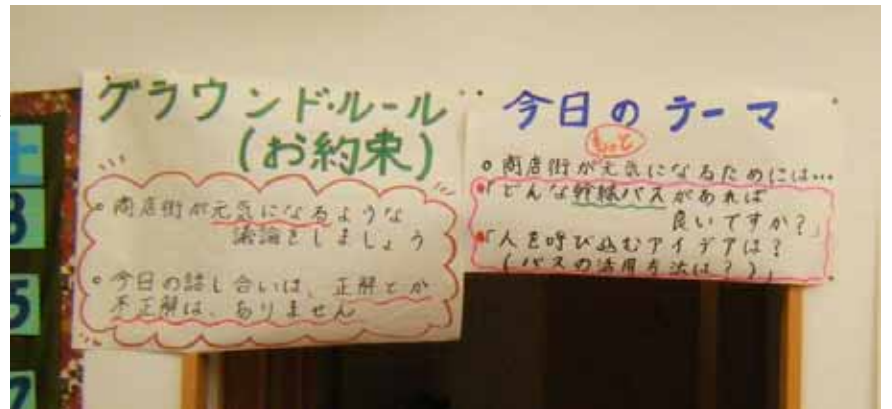
会場に貼ったもの

- グラドルルール
- 協議のテーマ
- 商店街活性化のアイデア集

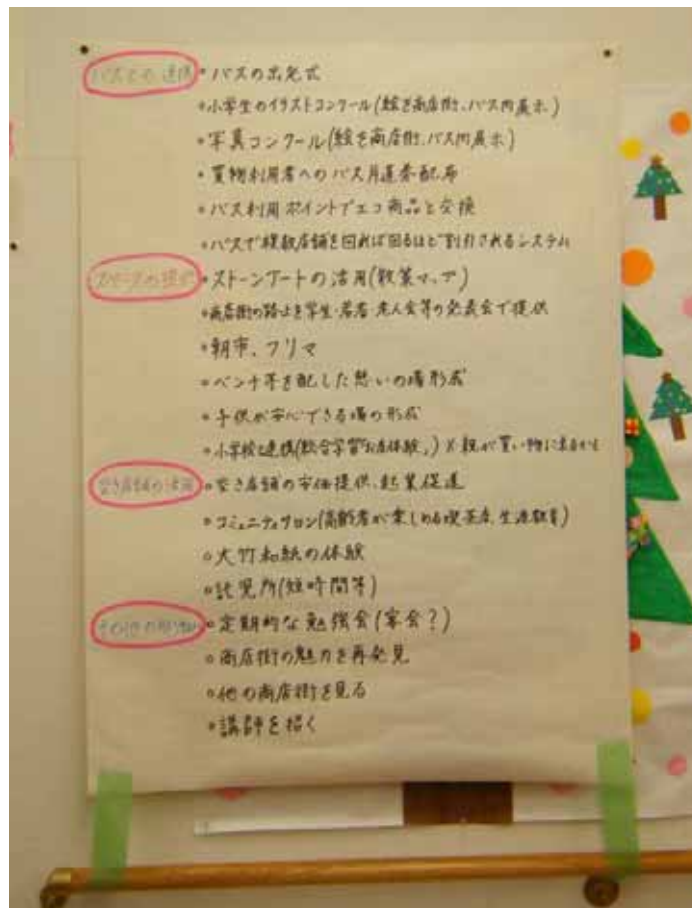


クリアファイルに貼り付けたポストイット

テーブルの準備物など



グラドルルールとテーマ



### (3) 実施の流れ

参加者全員が自己紹介。

事務局より大竹市の現状（高齢化やバスに関わる状況）について説明。

事務局より幹線バスの考え方について説明。

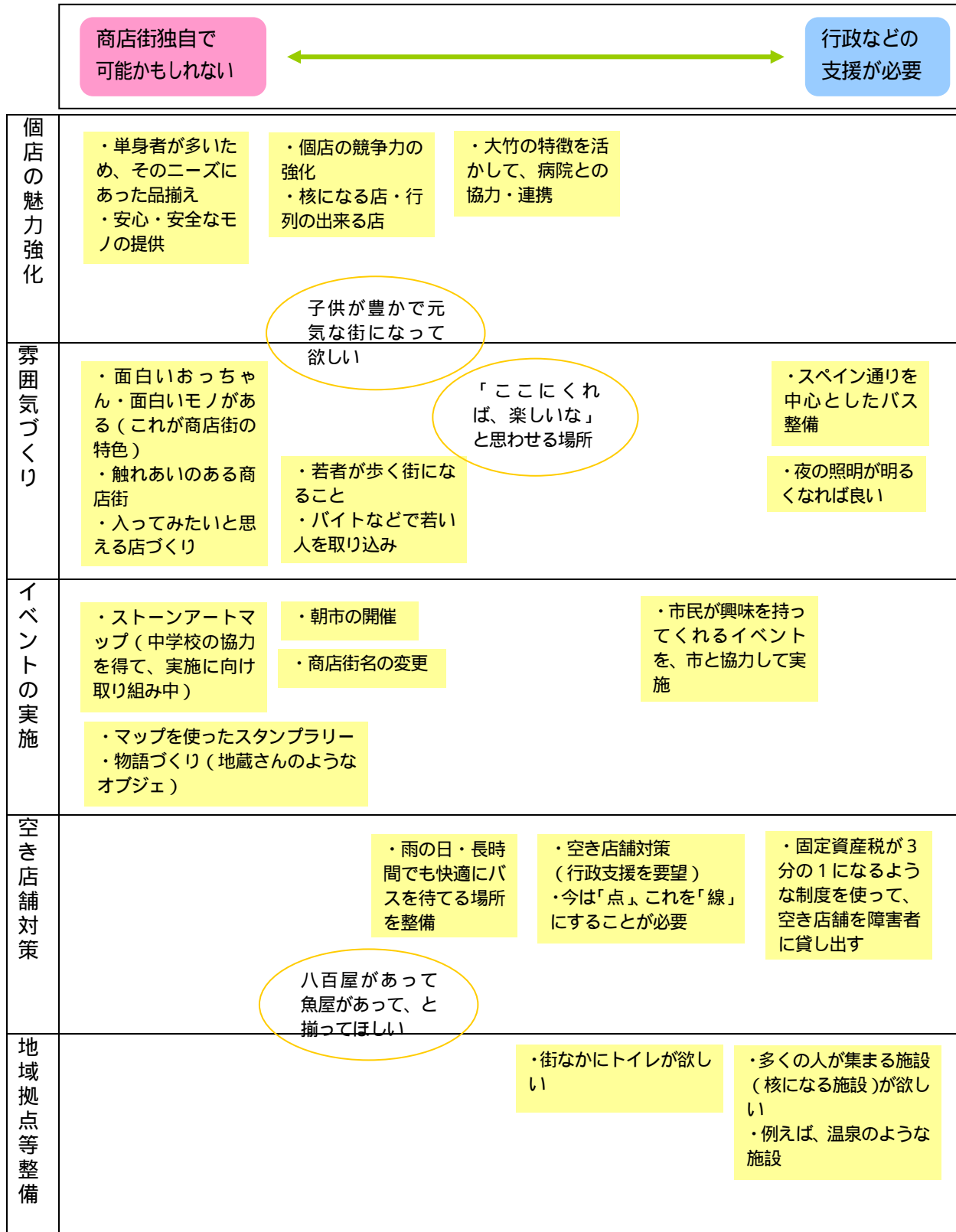
参加メンバー各自がポストイットに商店街の活性化のアイデアや、幹線バスの問題点・改善アイデア等について記入。

各参加メンバーが記入内容を発表。（情報の共有化を図る。）



図 ワークショップの風景

(4) ワークショップで挙がった主な意見  
商店街活性化に向けたアイデア・意見



意見配置の場所は、イメージ

図 主な意見

## バス路線に対するアイデア・意見

### ■ 運行コースについて

- 幹線バスよりも市内を大きく回るバスを作るべき。こまめに住宅地を巡回するようなバスルートの方が良い。
- 大きな巡回は経費がかかるため、地域を分け、各地域の中で高い水準のサービスを提供する方が良い。
- 大竹～元町を巡回するバスが良い。
- 木野～大竹の路線バスを多くして欲しい。
- 病院に行くコースが良い。病院と商店街を結ぶバスが良い。

### ■ サービス内容について

- バスの便数を増やす。
- 年金が支給される偶数月15日に、銀行と郵便局と商店街を結ぶバスが良い。
- バス運行の際は、ゆめタウンやイズミにも費用面で協力してもらおう。
- マイクロバスなどで、バス停以外でも手を挙げたら乗降出来るようにする。
- スペイン通りはフリー乗降にする。

### ■ 晴海エリアとの関係について

- バス路線次第で、晴海へ運ぶことが予想される。
- 駅前からの流出を防ぐ注意が必要。

### ■ その他の意見

- 今のバスの利用者からの意見をもっと整理した方がよい。健康な人の意見では、まともに利用しない。
- すべてを網羅するのではなく、外出したいけどできないようなお年寄りをターゲットとした方が良い。
- 幹線バスについては利用者数や経費が分からないと判断つかない。



図 ワークショップ結果

## 6 . 大竹市が抱える課題・バス整備にあたっての留意点

前節までに整理した大竹市の現状やワークショップで出された意見などから、大竹市が抱える課題やバス路線整備にあたっての留意点を整理する。

### 6 . 1 現状の課題

#### (1) 人口動向

- 人口の減少や高齢者の増加が著しく、平成 17 年では、65 歳以上の割合が約 25%、すなわち 4 人に 1 人が高齢者である。
- よって、高齢者でも安心・安全に移動できるような公共交通の整備など、高齢化を見据えた行政サービスの検討が必要である。

#### (2) 社会経済状況

- 市内の事業所数は全体では、5 年間で約 1 割減少、特に卸売・小売業が 5 年間で約 2 割減少。
- 大竹市の「顔」となるべき駅前商店街は、来訪者が減少し、シャッターを下ろす店舗もあり、活気・賑わいが低下している。
- 以上より、産業の振興による市全体の活性化が求められている。

#### (3) 主要施設の分布状況

- 大竹市には、大竹地域・小方地域・玖波地域という 3 つの生活拠点がある。
- 生活に必要な施設は分散しており、大竹地域には商店街や病院、小方地域には市役所や大型商業施設、玖波地域には大竹市内で最も大きい広島西医療センターがある。
- 大竹地域と玖波地域は JR で移動できるが、小方地域と他地域を結ぶサービス水準の高い公共交通は運行されていないため、これら 3 拠点を結ぶ公共交通の整備が求められている。

#### (4) 路線バスの現状

- 現在 2 本の路線バスが運行されているが、サービス水準が低く、市民の「利便性の高い公共交通」に対する満足度は非常に低い。
- バスの運行経費の約 5 割は行政からの補助で、その負担額は年々増加している。
- サービス水準の改善による満足度の向上、利用者増による収入増などが必要である。

#### (5) 市民の交通行動における問題点

- 多くの市民は通勤・買い物など日常生活に自動車を利用しており、内陸の方も自動車で沿岸地域へ移動している。
- 一方、自動車を運転出来ない高齢者などは「家族の送迎」や「タクシー」を利用しており、移動に対する不満を抱えている方も少なくない。
- 現在、自動車や自転車を利用しており不満を感じていないが、高齢になり利用できなくなった場合を考えると不安だという方も多い。
- 内陸地域の方が沿岸地域へ移動する際、利用可能なサービス水準の高い公共交通がない。

### 6 . 2 バス路線整備にあたっての留意点

- 地域住民と市が共に支え、将来に渡って継続されるバス路線をつくることが重要である。
- 幹線バスの路線次第で、晴海へ運ぶことが予想されるため、駅前からの流出を防ぐ注意が必要である。
- 市が払える運行経費の範囲内、ニーズに合わせたサービス水準で運行することが重要である。