

# 大竹市地域公共交通網形成計画

<最終案>

2019年3月

大 竹 市



## 目 次

第1章 対象と位置付け .....	1
第2章 地域の現況 .....	6
第3章 市民・バス利用者のニーズ .....	31
第4章 交通事業者からの意見 .....	41
第5章 地域公共交通網形成に向けた方針と事業.....	45
第6章 事業の評価と展開 .....	59



# 第1章 対象と位置付け

## 1. 1 計画策定の目的

大竹市では、平成 21(2009)年 3 月に「大竹市地域公共交通総合連携計画」、また平成 26(2014)年 3 月に「第 2 期大竹市地域公共交通総合連携計画」を策定し、「市民の移動を守る」「まちづくりを支援」「住民自らが守り育てる」を基本方針に、市民にとって利便性が高い公共交通体系の構築に係る各種事業に取り組んできました。その結果、従来から運行していた鉄道（JR 山陽本線）や路線バス（大竹・栗谷線、坂上線）に加えて、市街地を運行する大竹幹線バス（以下、愛称の“こいこいバス”と称す）や、複数の地区において幹線交通と住宅地とを結ぶ支線交通の運行が始まるなど、従前に比べると市民生活の利便性はより高まったといえます。

しかし一方で、路線バスは利用が低迷しており、運行に係る赤字額が増大傾向にあります。また、支線交通も全ての路線が、市の経費補填により運行が支えられている現状もあります。さらに、高齢化が急進する今の社会環境においては、本市の地域公共交通の利便性を高めることはもちろんですが、持続可能なサービスとして、将来に向けて地域の移動を支え続けることが、今後、一層重要視されると考えられます。

以上のような背景のもと、本市において持続可能で利便性の高い地域公共交通網を構築するため、「大竹市地域公共交通網形成計画（以下、“本計画”と称す）」を策定します。

## 1. 2 計画の対象区域

本計画の対象区域は、大竹市全域とします。

## 1. 3 計画の対象期間

本計画の対象期間は、2019 年度～2023 年度の 5 年間とします。

## 1. 4 計画の位置付け

### (1) 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 26(2014)年 11 月施行）」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、「第五次総合計画（わがまちプラン）基本構想（平成 23(2011)年 6 月策定）」および「わがまちプラン後期基本計画（平成 28(2016)年 3 月策定）」、「大竹市都市計画に関する基本的な方針（大竹市都市計画マスタープラン）（平成 12(2000)年 4 月策定）」、「小方地区のまちづくり基本構想（平成 29(2017)年 3 月策定）」、「第 2 期大竹市地域福祉計画（平成 25(2013)年 3 月策定）」と整合を図るとともに、「第 2 期大竹市地域公共交通総合連携計画（平成 26(2014)年 3 月策定）」で掲げた公共交通づくりの基本的な考え方を原則踏襲するものです。

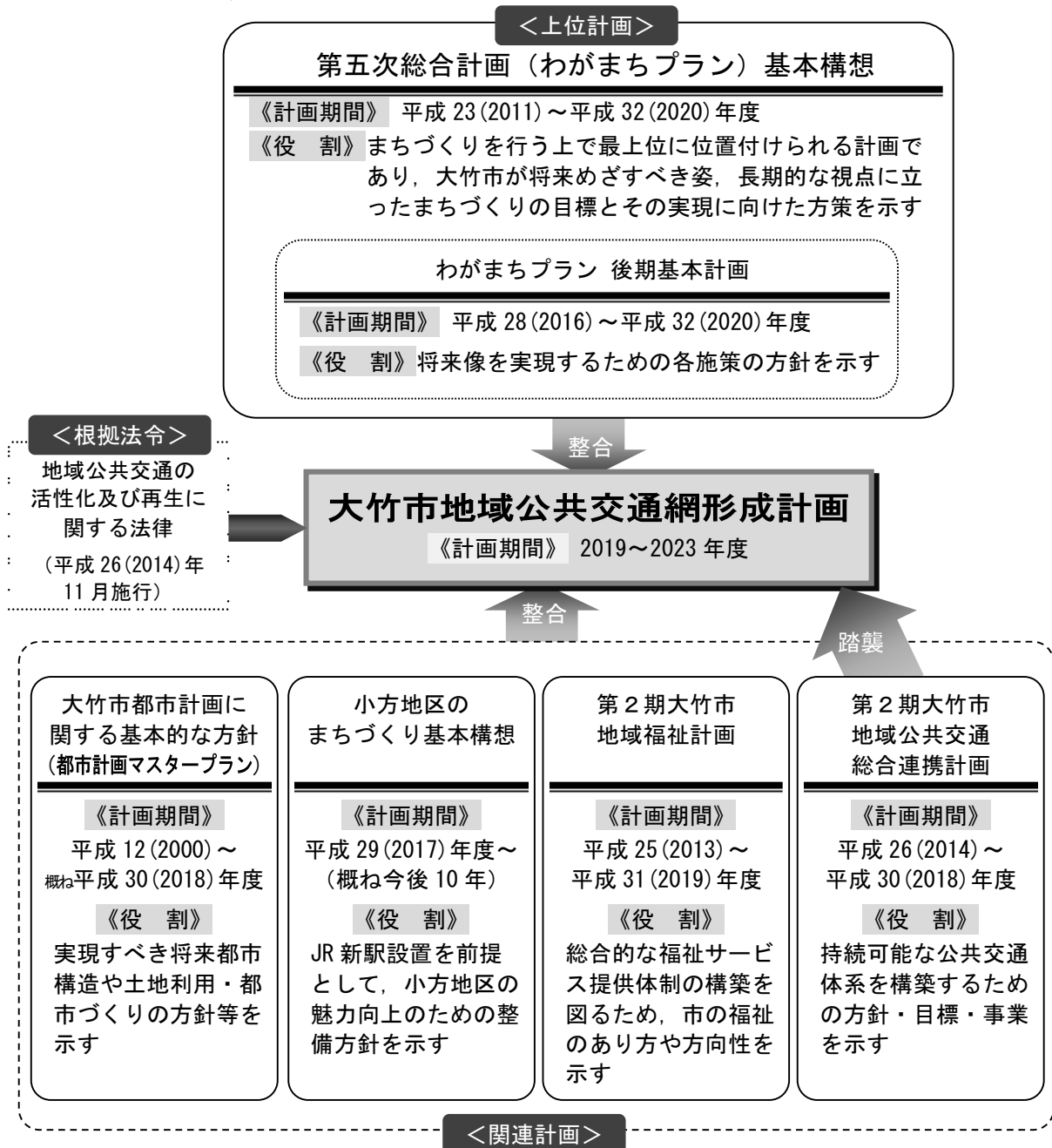


図 地域公共交通網形成計画の位置づけ

## (2) 主な関連計画における地域公共交通の位置付け

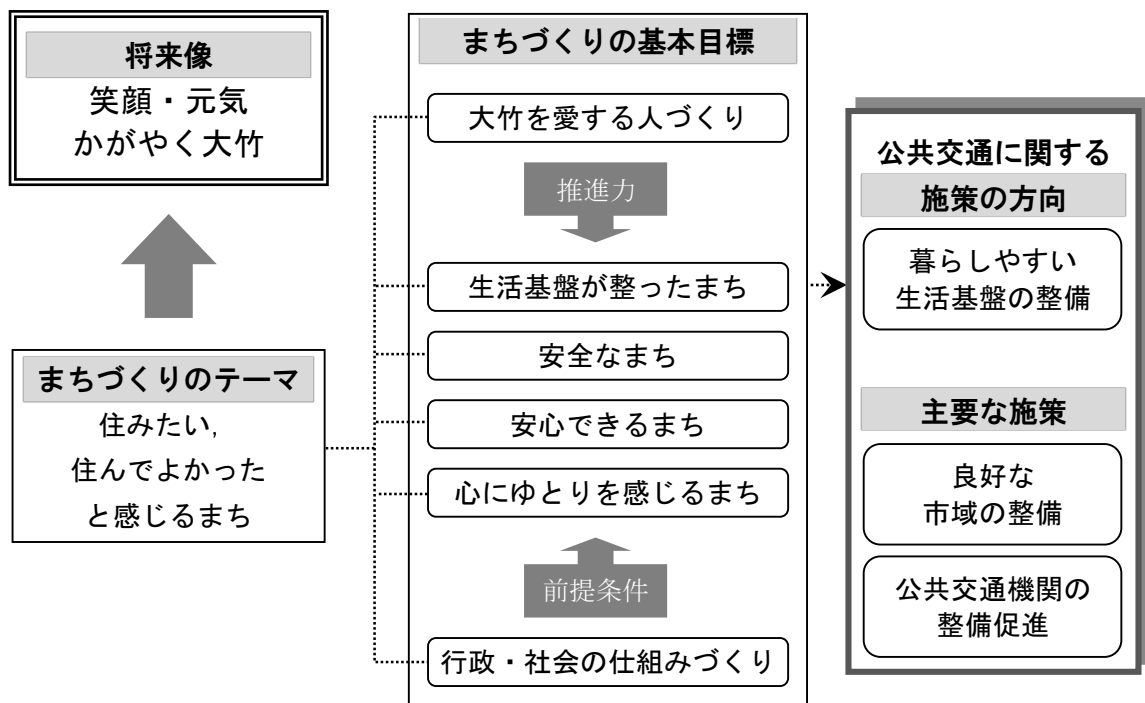
### ① 第五次総合計画（わがまちプラン）基本構想

■ 計画期間：平成 23（2011）～平成 32（2020）年度

#### ■ 基本構想の役割

まちづくりを行う上で最上位に位置づけられる計画であり、  
長期的な視点に立ったまちづくりの目標とその実現に向けた方策を示す。

基本構想に示す6つの基本目標のうち『生活基盤が整ったまち』は、本市に「住みたい」と思ってもらうための重要度の高い基本目標であり、施策の方向として『暮らしやすい生活基盤の整備』（＝ハード面から生活環境を整備し、暮らしやすいまちをめざすこと）を明記しています。



（資料）第五次総合計画（わがまちプラン）基本構想（平成 23(2011)年 6 月策定）

図 第五次総合計画(わがまちプラン)基本構想の枠組みと地域公共交通の位置づけ

### ② 小方地区のまちづくり基本構想

■ 計画期間：平成 29（2017）年度～（概ね今後 10 年の実現プログラムを明記）

#### ■ 基本構想の役割

小方地区への JR 新駅設置を前提として、近接する遊休地を含む周辺一帯を有効に活用し、子育て世代が住みたいと感じるまちづくりの促進や、市の魅力向上のための整備指針を示す。

市役所や買物施設等が立地する小方地区のまちづくりのコンセプト、基本方針、地域公共交通に関する整備方針を、次のように明記しています。

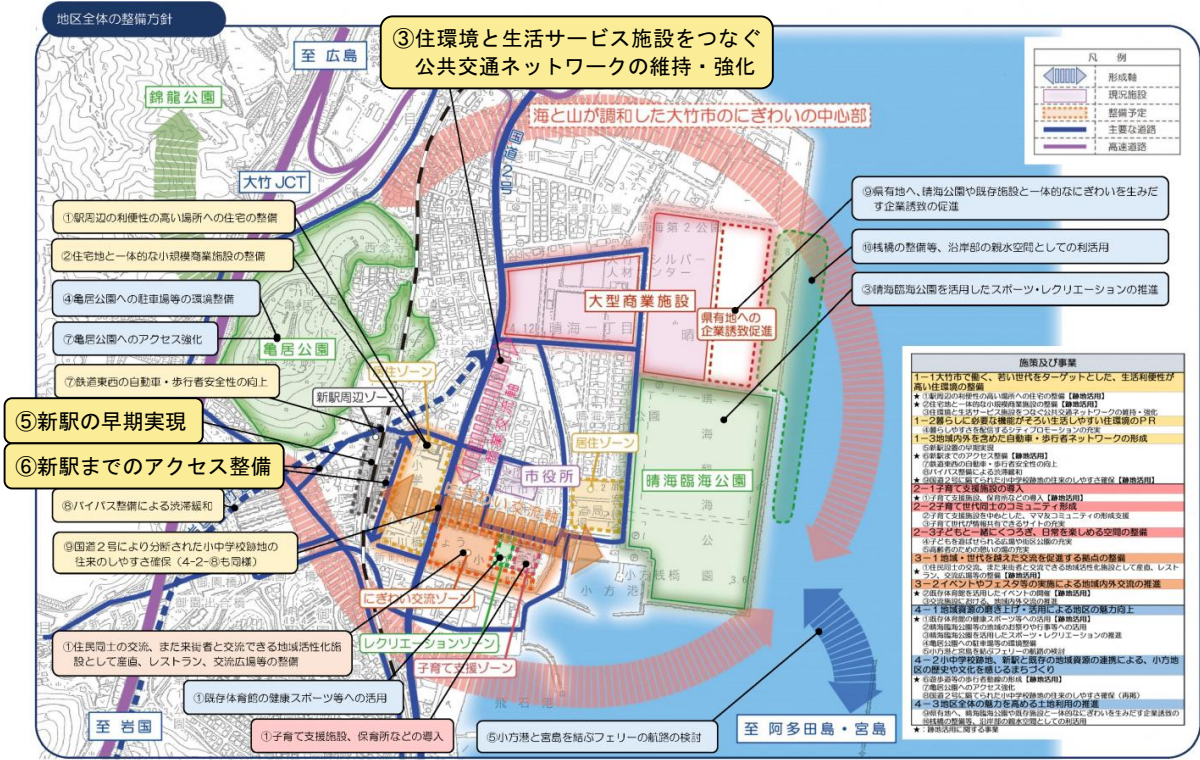
**まちづくりのコンセプト**  
 気になる 大竹, 気に入る 大竹  
 -小方“宝箱構想”-

- 基本方針**
1. 住みたくなるまち
  2. 子育てが楽しくなるまち
  3. みんなが集いにぎわうまち
  4. 地域の魅力が輝くまち

- 公共交通に関する  
まちづくりの整備方針**
- 大竹市で働く、若い世代をターゲットとして、生活利便性が高い住環境の整備
    - 住環境と生活サービス施設をつなぐ公共交通ネットワークの維持・強化
  - 地域内外を含めた自動車・歩行者ネットワークの形成
    - 新駅設置の早期実現
    - 新駅までのアクセス整備

(資料) 小方地区のまちづくり基本構想 (平成 29(2017)年 3月策定)

図 小方地区のまちづくり基本構想の枠組みと地域公共交通の位置づけ



(資料) 小方地区のまちづくり基本構想 (平成 29(2017)年 3月策定) , 一部加筆

図 小方地区全体の整備方針



### ③ 第2期大竹市地域公共交通総合連携計画

■ 計画期間：平成26（2014）～平成30（2018）年度

■ 計画の役割

持続可能な公共交通体系を構築するための整備方針・目標・事業を示す。

これまで本市では、以下に示す基本方針、整備コンセプトに基づき、公共交通体系づくりを推進してきました。本計画（大竹市地域公共交通網形成計画）では、これらの方向性を踏襲して、持続可能な地域公共交通体系の形成を目指します。

#### ◆公共交通体系づくりの基本方針



（資料）第2期大竹市地域公共交通総合連携計画  
（平成26(2014)年3月策定）

図 公共交通体系づくりの基本方針

#### ◆公共交通体系の整備コンセプト

- ①既に運行している沿岸地域の3拠点（大竹地区，小方地区，玖波地区）間を連絡する幹線交通の維持・活性化に取り組む。
- ②住宅地と幹線交通とを接続するフィーダー交通の導入に取り組む。また，既に導入された路線については，地域住民と連携して，維持・活性化に取り組む。
- ③沿岸地域と内陸地域との連絡性を向上させるとともに，将来にわたり維持・活性化が可能となるように，公共交通ネットワークを再編・導入する。

#### ◆計画の目標達成度を測るための主要指標

- 指標1：【移動のしやすさに対する市民の幸福感】 目標値：60%（H30(2018)年度）  
※「大竹市民の幸せ感に関するアンケート調査」（一般市民を対象）において、「目的地までの移動がしやすいまちだと思ふ」の設問に対する「はい」の割合
- 指標2：【離島航路を除く市内の公共交通の運賃収支率】 目標値：53%（H30(2018)年度）  
※市が運行・補助する公共交通の運行経費に対する運賃収入の割合

表 主要指標の実績値

指標	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)
1 移動のしやすさに対する市民の幸福感	48.1%	55.9%	52.9%	53.0%	49.4%	50.7%	50.0%
2 離島航路を除く市内の公共交通の運賃収支率	41.4%	40.0%	39.5%	41.4%	46.7%	58.9%	57.1%

（資料）大竹市地域公共交通活性化協議会における数値目標の達成状況資料

## 第2章 地域の現況

### 2. 1 対象地域の位置

大竹市は、昭和 29(1954)年 9 月 1 日に近隣と合併してできた市であり、面積は 78.66 km<sup>2</sup>で、広島県の約 9%を占めています。

広島県の西端に位置しており、主要都市への距離は、広島市へは約 30km、岩国市へは約 6kmです。



図 大竹市の位置

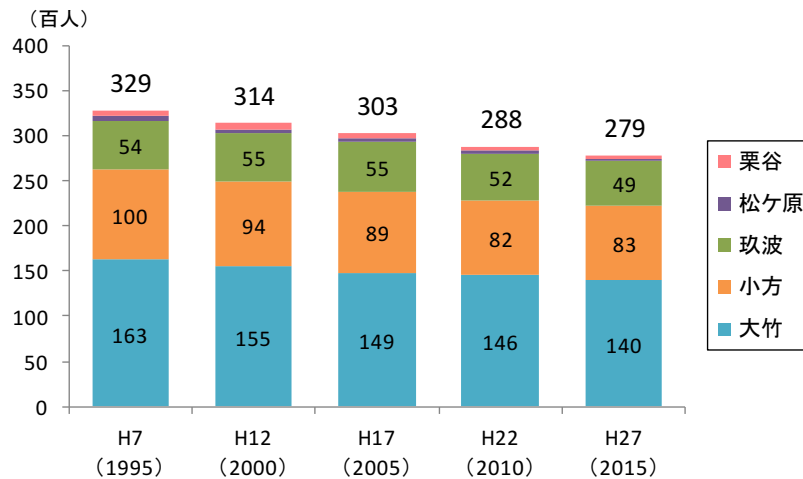
## 2. 2 対象地域の人口と産業

### (1) 常住人口

本市の常住人口は一貫した減少傾向にあります。

本市を5つに分けた地域別でも、全ての地区で減少傾向です。中でも栗谷地域、松ヶ原地域において減少率が高く、平成27(2015)年は平成7(1995)年と比べてそれぞれ4割程度減少しています。

また、本市の常住人口は、将来にかけても減少の継続が見込まれています。

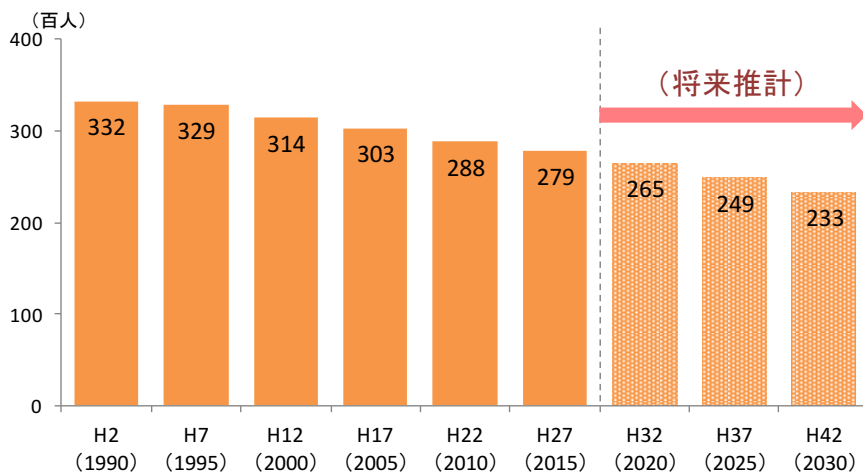


(単位: 人) (伸び率)

	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	2015/1995
大竹	16,262	15,458	14,870	14,566	14,003	0.86
小方	9,984	9,394	8,910	8,249	8,298	0.83
玖波	5,449	5,486	5,546	5,217	4,850	0.89
松ヶ原	435	392	346	310	261	0.60
栗谷	720	675	607	494	453	0.63
市全体	32,850	31,405	30,279	28,836	27,865	0.85

(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」

図 地区別人口の推移



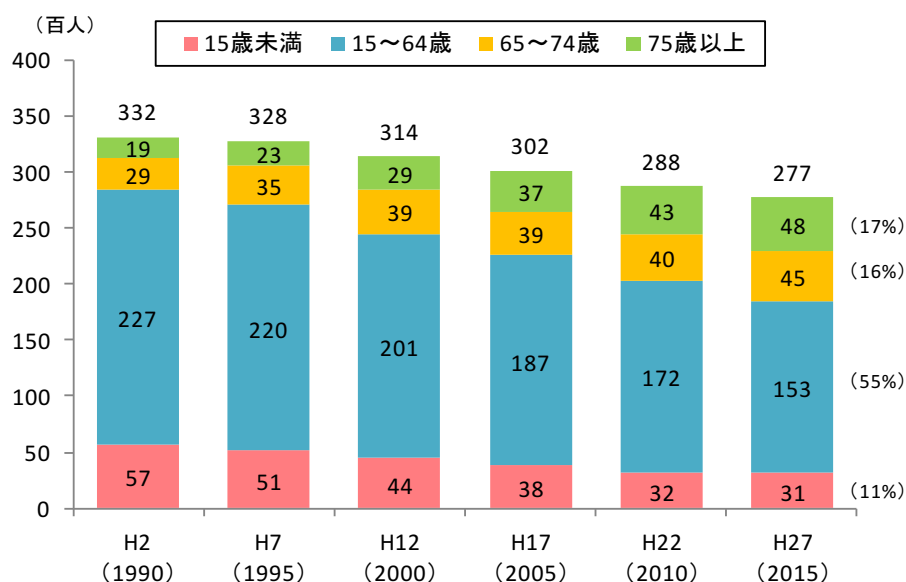
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)

図 将来人口の見込み

## (2) 年齢別人口

年齢別人口は、15歳未満の割合が減少し、逆に65歳以上の割合が拡大するといった、少子高齢化の傾向が顕著に現れています。

平成27(2015)年の年齢構成をみると65歳以上が約33%であり、3人に1人が高齢者です。

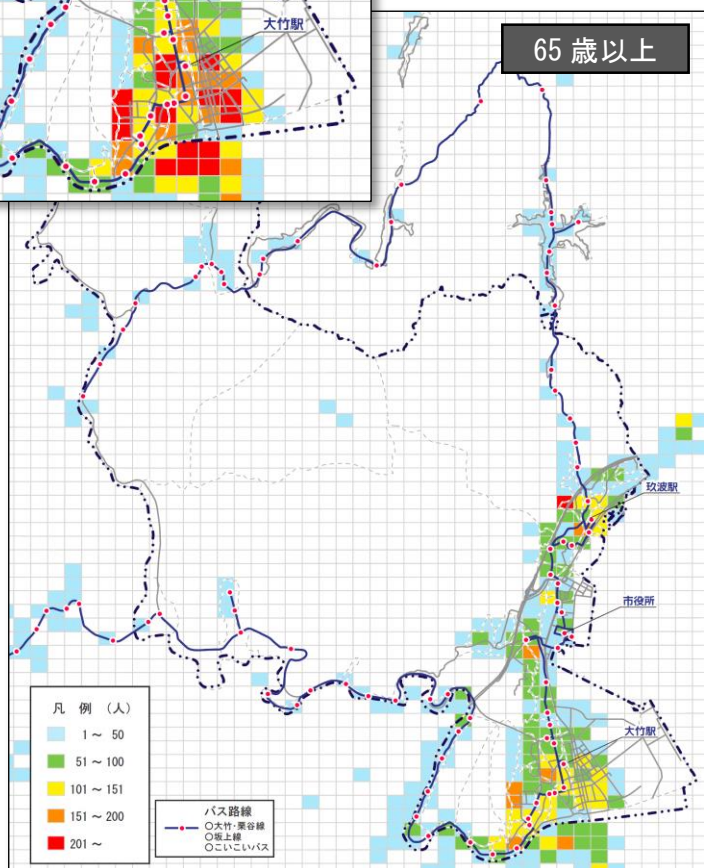
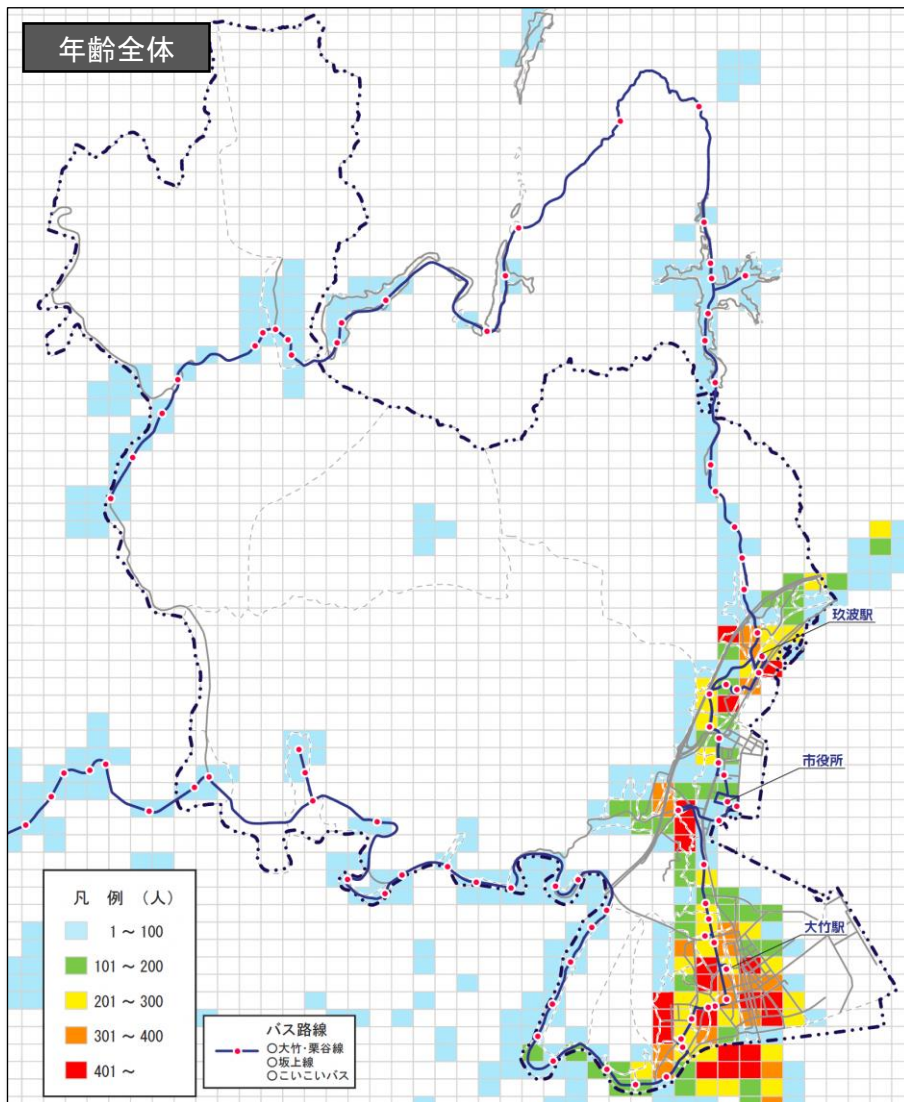


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」※年齢不詳を除く

図 年齢別人口の推移

## (3) 人口集積地域

市民の居住地は沿岸地域に集中しており、特に大竹駅が位置する大竹地域に多くの市民が居住しています。また高齢者に限ってみても傾向は同様ですが、特に大竹駅よりも西側の地域に住む人が多くなっています。



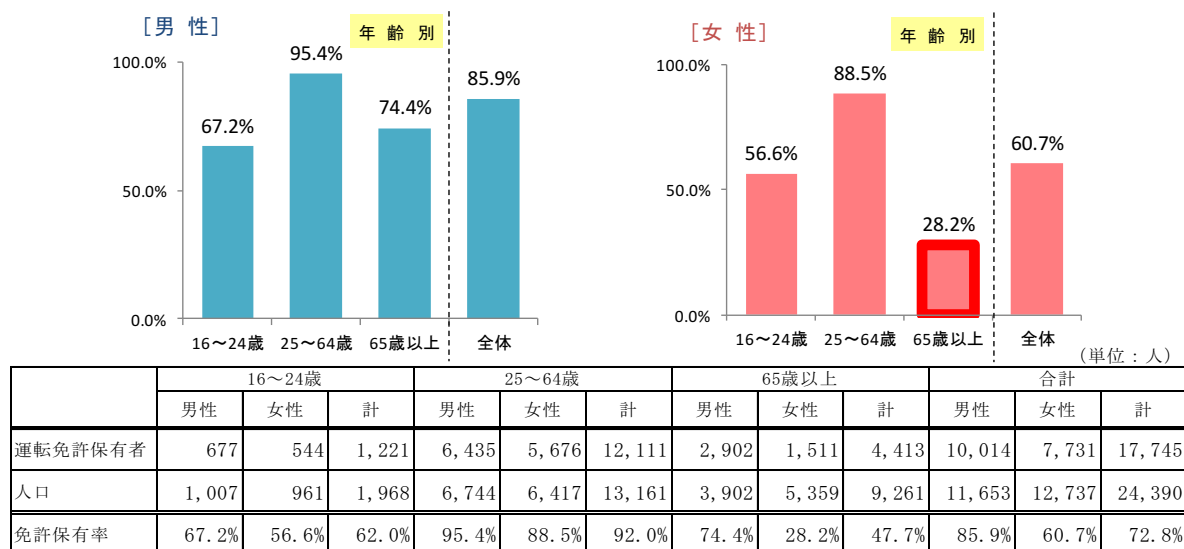
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」(平成 27 (2015) 年)

図 250m メッシュ人口

#### (4) 運転免許保有率

本市の運転免許保有率は約 73%で、男女別では男性の方が保有率は高いものの、女性も約 6 割が保有しています。

しかし、高齢女性に限定すると保有率は低く、3 割程度となっています。



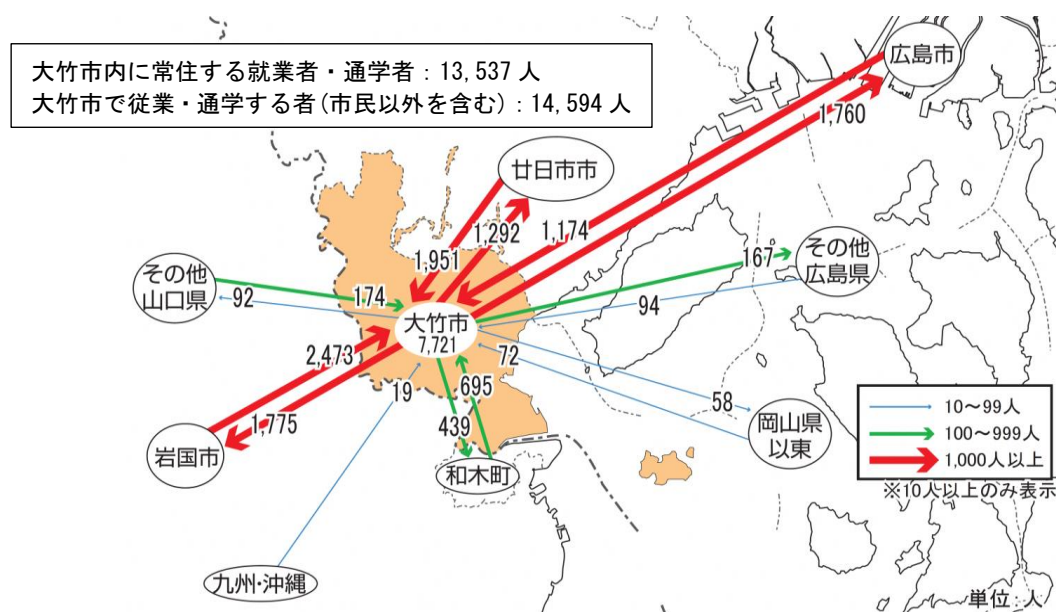
(資料) 広島県警察(平成 27(2015)年 12 月末), 総務省統計局「国勢調査報告」(平成 27(2015)年)

図 運転免許保有の状況

#### (5) 通勤・通学での移動

大竹市内に常住する就業者・通学者は 13,537 人で、うち市内で従業・通学する人は 7,721 人です。また市外へ通勤・通学する場合の行き先は、岩国市が 1,775 人で最も多く、次いで広島市、廿日市市の順です。

逆に市外から市内に通勤・通学する人をみると、岩国市からが 2,473 人と最も多く、次いで廿日市市、広島市の順となっています。



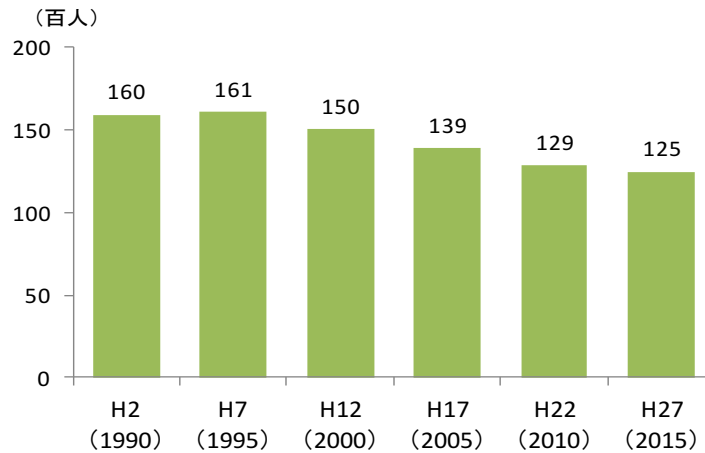
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」(平成 27(2015)年)

図 通勤・通学の状況



## (6) 従業者数の推移

本市の従業者数は約 125 百人で、平成 7(1995)年以降一貫して減少する傾向にあります。

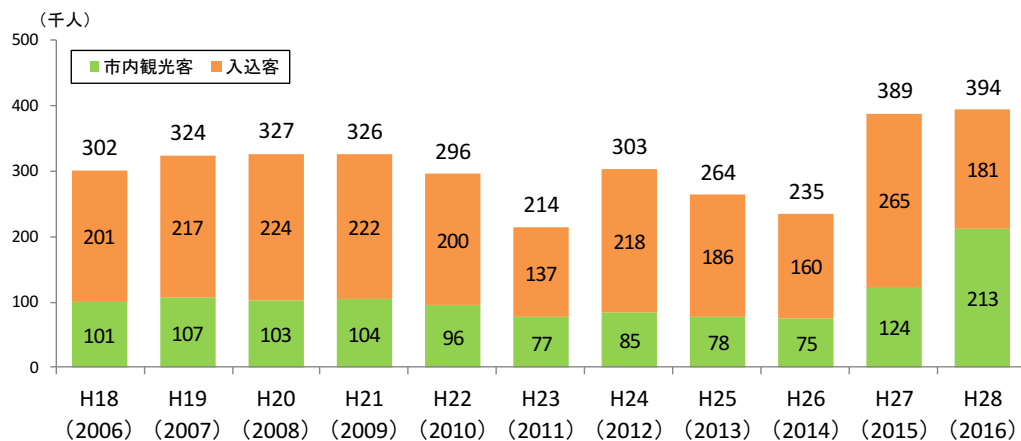


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」

図 従業者数の推移

## (7) 観光客数の状況

本市の観光客数は、平成 26(2014)年まで若干減少していましたが、平成 27(2015)年に増加に転じています。その要因としては、晴海臨海公園が供用した影響が考えられます。

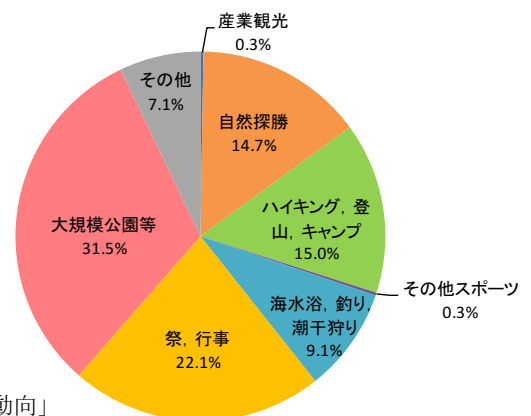


(資料) 広島県観光課「広島県観光客数の動向」

図 観光客数の推移

(単位：千人)

目的	観光客数
産業観光	1
自然探勝	58
ハイキング、登山、キャンプ	59
その他スポーツ	1
海水浴、釣り、潮干狩り	36
祭、行事	87
大規模公園等	124
その他	28
合計	394



(資料) 広島県観光課「平成 28(2016)年 広島県観光客数の動向」

図 目的別観光客数の構成比

## (8) 沿岸地域における住宅団地

本市の沿岸地域では、高台に多くの団地が立地しています。また、整備した時期をみると昭和40年代、50年代の団地が多いため、居住者は高齢化している状況がうかがえます。

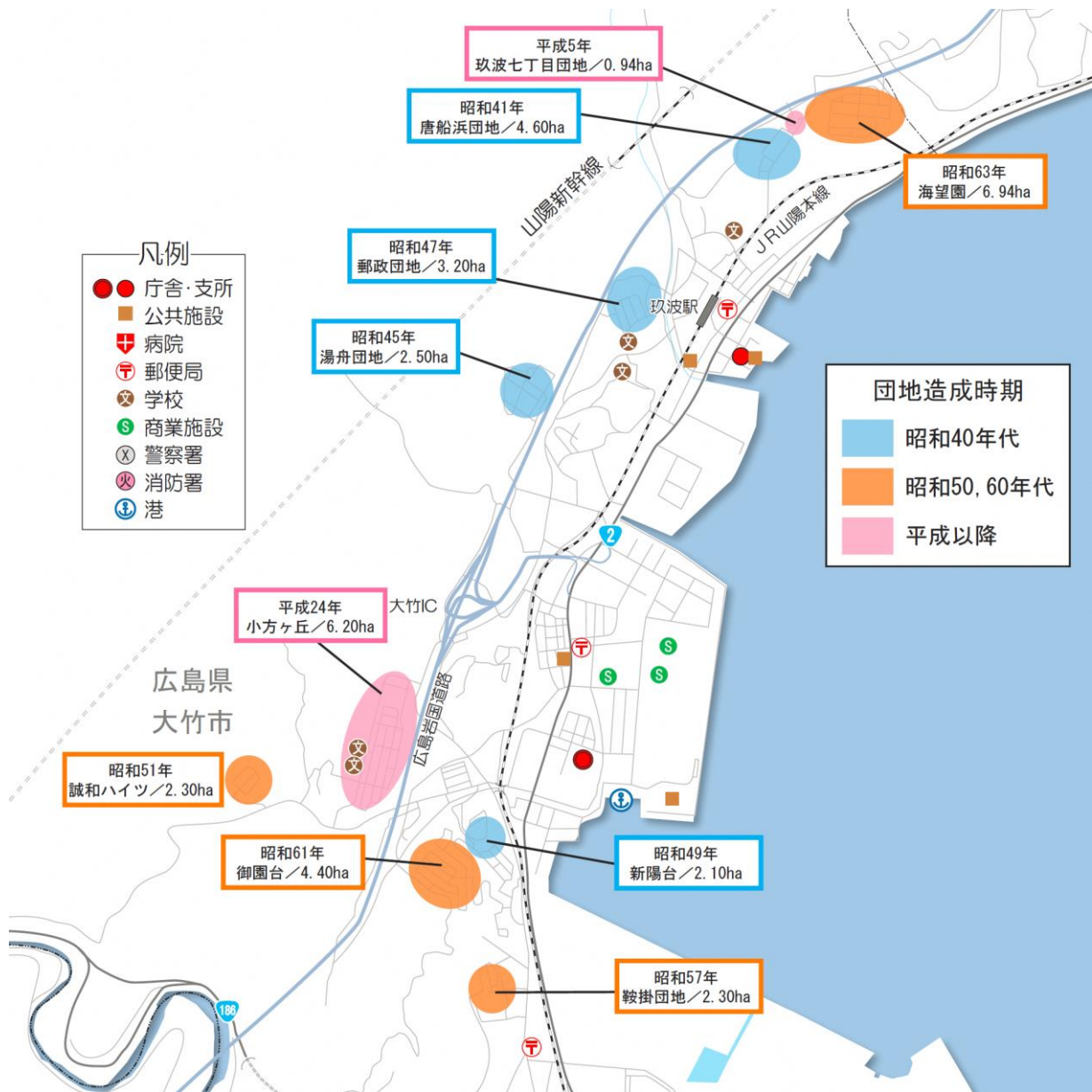


図 沿岸地域の住宅団地の整備時期





## 2. 3 対象区域の公共交通

本市を運行する公共交通等には、以下の種類があります。

表 大竹市の公共交通

種 類		名 称	概 要
鉄道		○ J R 山陽本線	沿岸地域に位置しており、特に市域の内外を跨ぐ通勤・通学・生活移動等を支える広域幹線軸としての役割を担う。市内には大竹駅、玖波駅が位置する。
路線バス		○大竹・栗谷線 ○坂上線	本市の内陸地域や岩国市美和町と、生活施設が多く立地する沿岸地域とを連絡するバスであり、地域の生活を支える連絡軸としての役割を担う。
コミュニティ交通	コミュニティバス	○こいこいバス	大竹駅～大竹市役所～玖波駅を連絡するバスであり、市内の幹線軸としての役割を担う。
	支線交通	○三ツ石地区乗合タクシー ○ひまわりタクシー ○湯舟のりあいタクシー ○栄ぐるりんタクシー ○あじさいタクシー	沿岸地域の拠点（駅、市役所、ゆめタウン大竹等）と住宅地を連絡するデマンド型乗合タクシーであり、幹線軸と連絡する支線交通としての役割を担う。地域住民の主導で導入。
タクシー		○タクシー	個人のニーズに対応可能な、自由度が高いサービスを提供する移動手段。
		○広原地区及び谷和地区 タクシー運行補助事業	広原地区、谷和地区の生活交通手段を確保するため、タクシー運行に対する事業費の一部を補助する制度。
航路		○阿多田島航路	小方港と阿多田島を連絡する航路であり、島民の暮らしや島内の産業、また観光(釣り)での来島者の移動を支える。

## (1) 鉄道（JR山陽本線）の現状

JR山陽本線は、本市の沿岸地域を南北に走っています。市内の鉄道駅としては、大竹駅と玖波駅がありますが、快速列車の一部は玖波駅には停車しません。

1日あたりの乗車人員は、大竹駅で約3,400人、玖波駅で約1,800人であり、大竹駅の方が利用者は多くなっています。

また大竹駅は現在、利便性向上に向けて、橋上駅化（自由通路、東口改札口整備含む）等の事業が進められています。

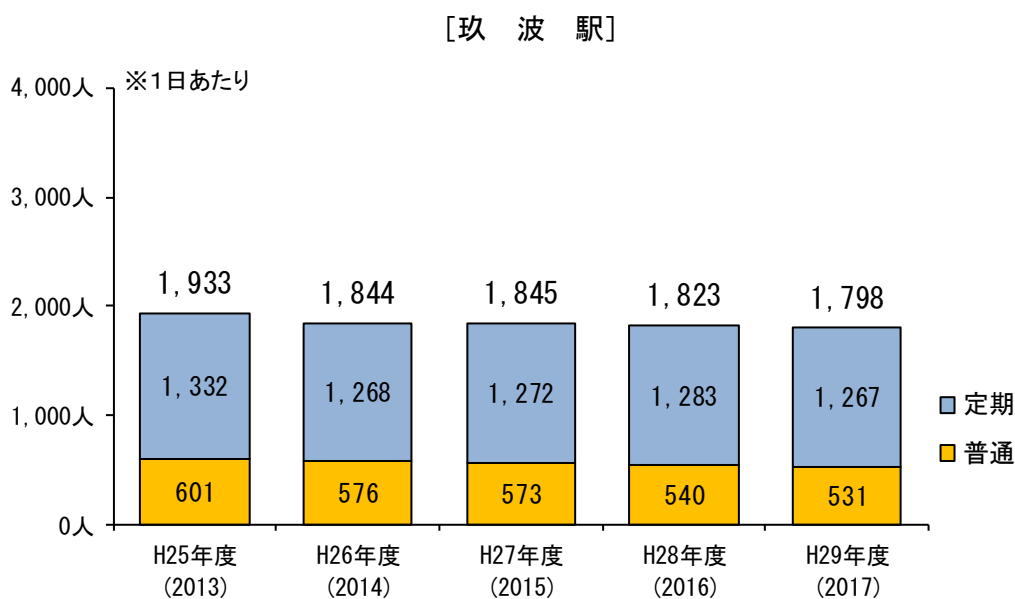
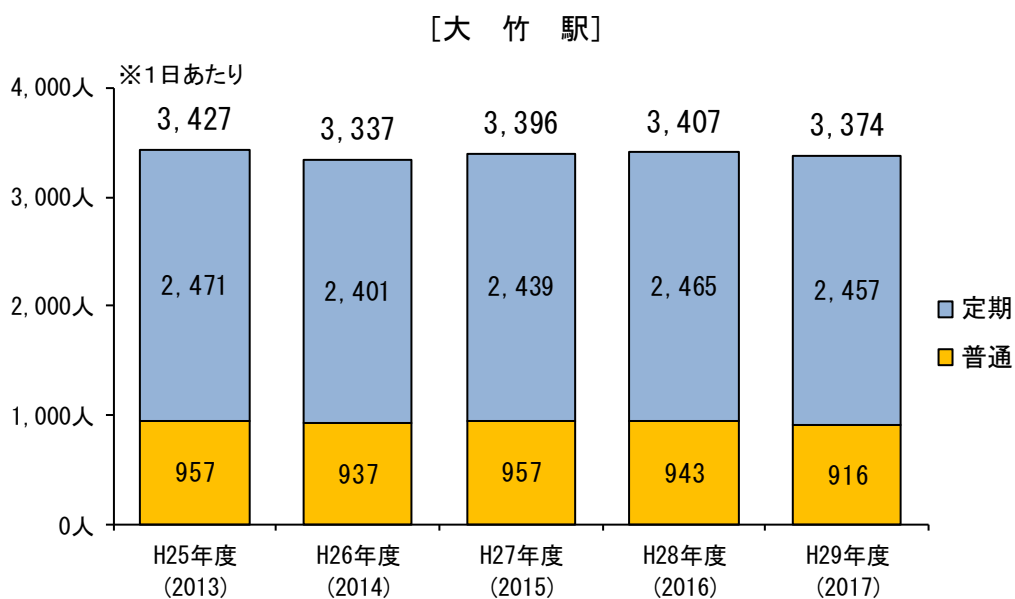


図 大竹駅・玖波駅における1日あたりの旅客乗車人員

## (2) 路線バス（大竹・栗谷線，坂上線）の現状

路線バスの大竹・栗谷線は，市の沿岸地域と内陸の栗谷地区を連絡しています。また，坂上線は，大竹駅と岩国市美和町の鮎谷地区とを連絡しています。



図 大竹・栗谷線，坂上線の運行ルート

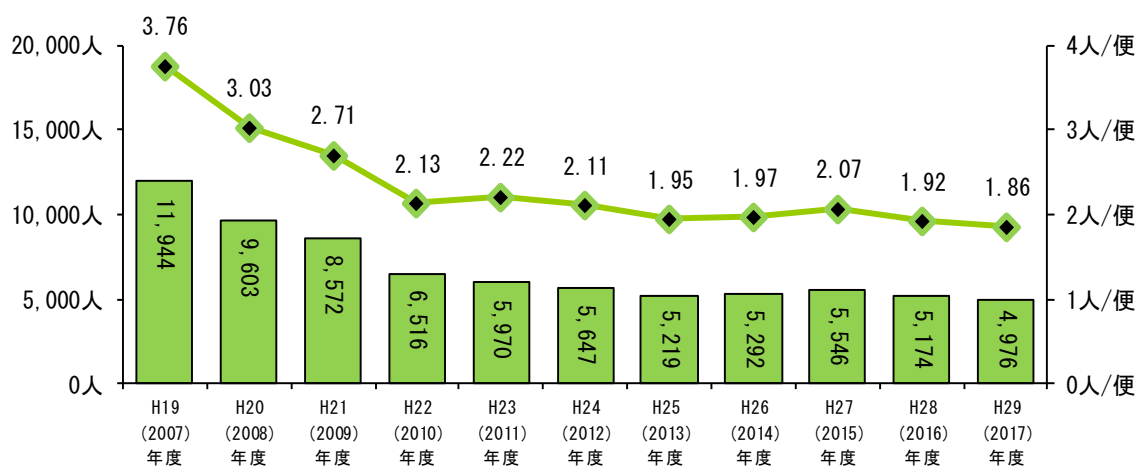
表 大竹・栗谷線，坂上線の運行内容

	大竹・栗谷線	坂上線
運行区間	大竹駅～大三郎口 (便により運行しない区間あり)	大竹駅～岩国市美和町（鮎谷）
運行本数	片側 4 本（平日），3 本（土日祝）	片側 6 本（平日），4 本（土日祝）
所要時間	約 1 時間	約 45 分
運営主体	大竹市	大竹市・岩国市 共同運行
運行事業者	(有) 大竹交通	(有) 大竹タクシー

大竹・栗谷線の利用者数の推移をみると、近年概ね横ばいの傾向であり、また1便あたりの利用者数は約2人です。しかしながら、平成30(2018)年度では10月までの実績が前年度より減少しています。

坂上線の利用者数は、年々減少しています。1便あたりの利用者数は約5人です。また、平成30(2018)年度の10月までの実績は、前年度と同程度です。

[大竹・栗谷線]



[坂上線]

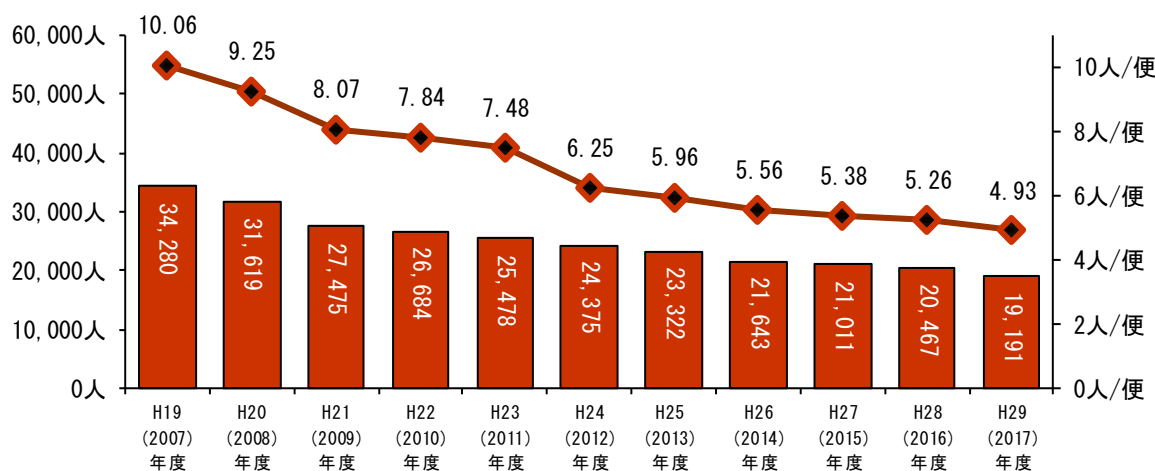


図 大竹・栗谷線、坂上線の利用者数

表 大竹・栗谷線、坂上線の利用者数(平成30(2018)年度)

	平成30(2018)年度	前年度	前年比
大竹・栗谷線の利用者数(人/7ヶ月)	2,544	3,098	0.82
坂上線の利用者数(人/7ヶ月)	11,503	11,708	0.98

※集計期間：平成30(2018)年4月～10月

### (3) コミュニティバス（こいこいバス）の現状

こいこいバスは、人口や生活施設が集積している沿岸地域を運行するコミュニティバスであり、大竹駅～玖波駅間を毎日 17 往復（土日祝は 16 往復）しています。



図 こいこいバスの運行ルートと車両

表 こいこいバスの運行内容

運行区間	大竹駅～大竹市役所～玖波駅
運行開始	平成 21(2009)年 10 月
運行本数	片側 17 本（平日），16 本（土日祝）
運賃	大人 200 円，小学生 100 円
運営主体	大竹市
運行事業者	（有）大竹交通，（有）大竹タクシー
これまでの経緯	<p>平成 21(2009)年 5 月 : 幹線交通検討分科会を設置</p> <p>平成 21(2009)年 10 月 : 実証運行開始</p> <p>平成 22(2010)年 10 月 : ダイヤ改正等</p> <p>平成 23(2011)年 5 月 : 「こいこいバス」の愛称使用開始</p> <p>平成 24(2012)年 4 月 : 新型車両による運行開始</p> <p>〃 : 本格運行開始</p> <p>平成 30(2018)年 10 月 : 恵川橋バス停(大竹駅行き)廃止</p>

利用者は年々増加しており、平成 28(2016)年以降は運賃収支率が 100%を超過しています。平成 29(2017)年時点の 1 便あたりの利用者は約 12 人です。

また、平成 30(2018)年度では、10 月までの実績が前年度より若干減少しています。

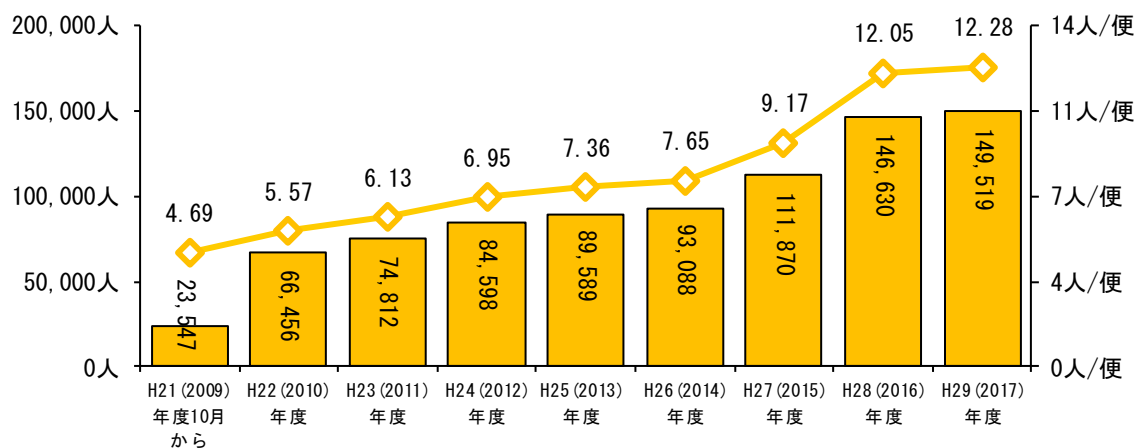


図 こいこいバスの利用者数

表 こいこいバスの利用者数(平成 30(2018)年度)

	平成 30 (2018) 年度	前年度	前年比
利用者数 (人/7 ヶ月)	85,956	89,629	0.96
運行日あたり利用者数 (人/日)	401.7	418.8	0.96
1 便あたりの利用者数 (人/便)	12.0	12.6	0.96

※集計期間：平成 30(2018)年 4 月～10 月

※四捨五入の関係で、「前年比」が計算値と合わない場合があります



#### (4) 支線交通の現状

沿岸地域の住宅地において、幹線交通（鉄道、こいこいバス）と接続する支線交通が、地域住民の主導で導入されています。

現在は5つの地区で運行されています。全てデマンド型であり、運行曜日や便数などは、地域内の住民組織が定めています。

利用者数の傾向は以下のとおりです。

○三ツ石地区乗合タクシー	: 利用者数は、近年横ばい傾向。
○ひまわりタクシー	: 利用者数は、近年微減傾向。
○湯舟のりあいタクシー	: 平成 28(2016)年に大きく伸び、平成 29(2017)年に少し減少したが、高い水準を維持。
○栄ぐるりんタクシー	: 平成 30(2018)年 3 月に運行形式を変更。4 月～10 月は 1 運行日あたり 4.2 人の利用。
○あじさいタクシー	: 平成 30(2018)年 7 月に運行を開始したばかり。7 月～10 月は 1 運行日あたり 1.1 人程度と利用は多くない。



図 支線交通の位置



① 三ツ石地区乗合タクシー

表 三ツ石地区乗合タクシーの運行内容

運行区間	三ツ石地区 ～ 大竹市役所・ゆめタウン大竹
運行開始	平成 21 (2009) 年 10 月
運行本数/運行曜日	行き 5 本, 帰り 6 本 / 月・火・金
運賃	250 円 (小学生以上)
運営主体	大竹市
運行事業者	(有) 大竹交通
これまでの経緯	平成 20 (2008) 年 3 月 : 三ツ石地区内に「ワーキングチーム」が発足 平成 20 (2008) 年 7 月 : 三ツ石地区内に「プロジェクトチーム」が発足 平成 21 (2009) 年 10 月 : 実証運行開始 平成 22 (2010) 年 7 月 : ダイヤ改正等 平成 24 (2012) 年 4 月 : 本格運行開始

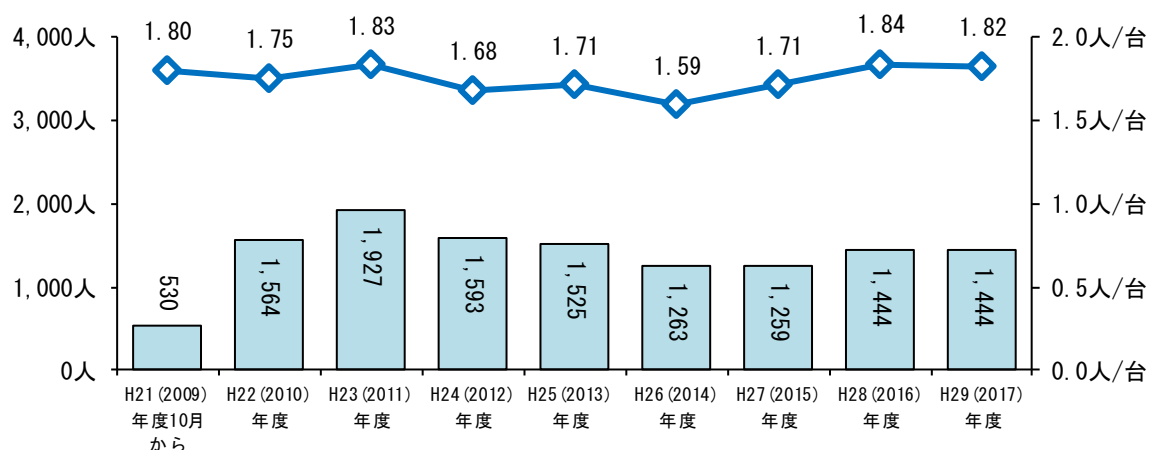


図 三ツ石地区乗合タクシーの利用者数

表 三ツ石地区乗合タクシーの利用者数 (平成 30(2018)年度)

	平成 30 (2018) 年度	前年度	前年比
利用者数 (人/7ヶ月)	924	879	1.05
運行日あたり利用者数 (人/日)	10.0	9.6	1.05
1台あたりの利用者数 (人/台)	1.8	1.9	0.95

※集計期間：平成 30 (2018) 年 4 月～10 月

※四捨五入の関係で、「前年比」が計算値と合わない場合があります

② ひまわりタクシー

表 ひまわりタクシーの運行内容

運行区間	玖波7丁目・8丁目 ～ 玖波駅・広島西医療センター
運行開始	平成23(2011)年7月
運行本数/運行曜日	行き5本, 帰り6本 / 月・水・金
運賃	玖波7丁目 200円(小学生以上) 玖波8丁目 250円(小学生以上)
運営主体	大竹市
運行事業者	(有)大竹交通
これまでの経緯	平成22(2010)年12月 : 玖波7丁目に「玖波7丁目交通体系ワーキングチーム」が発足 平成23(2011)年5月 : 玖波8丁目に「玖波8丁目に乗合タクシーを走らせよう会」が発足 平成23(2011)年7月 : 玖波7丁目で実証運行開始 平成24(2012)年1月 : 運行区域に玖波8丁目を編入 平成24(2012)年5月 : 「玖波7丁目交通体系ワーキングチーム」と「玖波8丁目に乗合タクシーを走らせよう会」を統合し、「ひまわりタクシー運行協議会」が発足 平成24(2012)年9月 : 試験増便開始 平成29(2017)年7月 : ルート・ダイヤ改正等

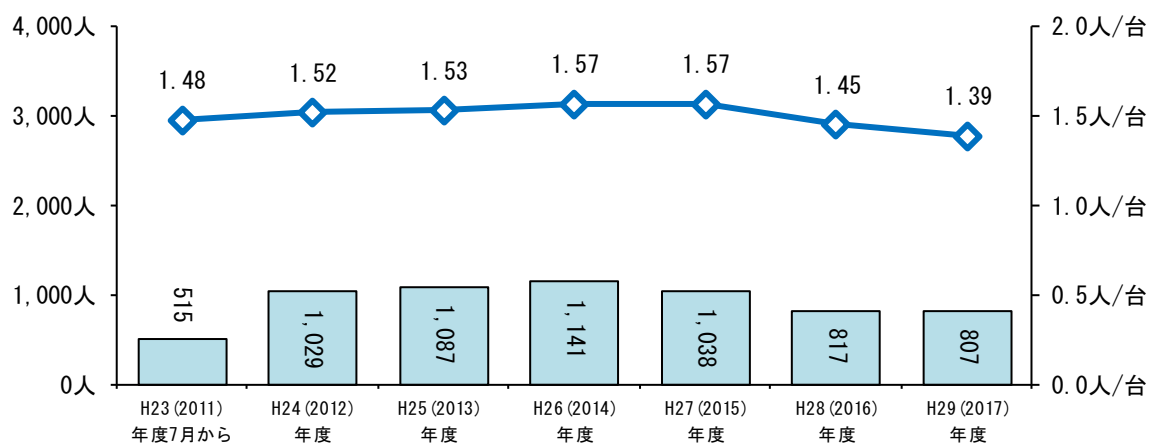


図 ひまわりタクシーの利用者数

表 ひまわりタクシーの利用者数(平成 30(2018)年度)

	平成 30 (2018)年度	前年度	前年比
利用者数 (人/7ヶ月)	603	486	1.24
運行日あたり利用者数 (人/日)	6.6	5.3	1.23
1台あたりの利用者数 (人/台)	1.4	1.4	0.99

※集計期間：平成 30(2018)年 4 月～10 月

※四捨五入の関係で、「前年比」が計算値と合わない場合があります

③ 湯舟のりあいタクシー

表 湯舟のりあいタクシーの運行内容

運行区間	湯舟地区 ～ ゆめタウン大竹・広島西医療センター
運行開始	平成 24(2012)年 1 月
運行本数/運行曜日	行き 5 本, 帰り 5 本 / 火・水・金
運賃	250 円 (小学生以上)
運営主体	大竹市
運行事業者	(有) 大竹交通
これまでの経緯	<p>平成 23(2011)年 7 月 : 湯舟地区内に「湯舟町乗合タクシー導入検討会」が発足</p> <p>平成 24(2012)年 1 月 : 実証運行開始</p> <p>平成 24(2012)年 12 月 : 「湯舟町乗合タクシー導入検討会」から、利用促進検討を担う「湯舟のりあいタクシー運行委員会」へ移行</p> <p>平成 25(2013)年 9 月 : ダイヤ改正等</p> <p>平成 26(2014)年 12 月 : ルート・ダイヤ改正等</p> <p>平成 28(2016)年 2 月 : ダイヤ改正</p> <p>平成 29(2017)年 6 月 : 本格運行開始</p>

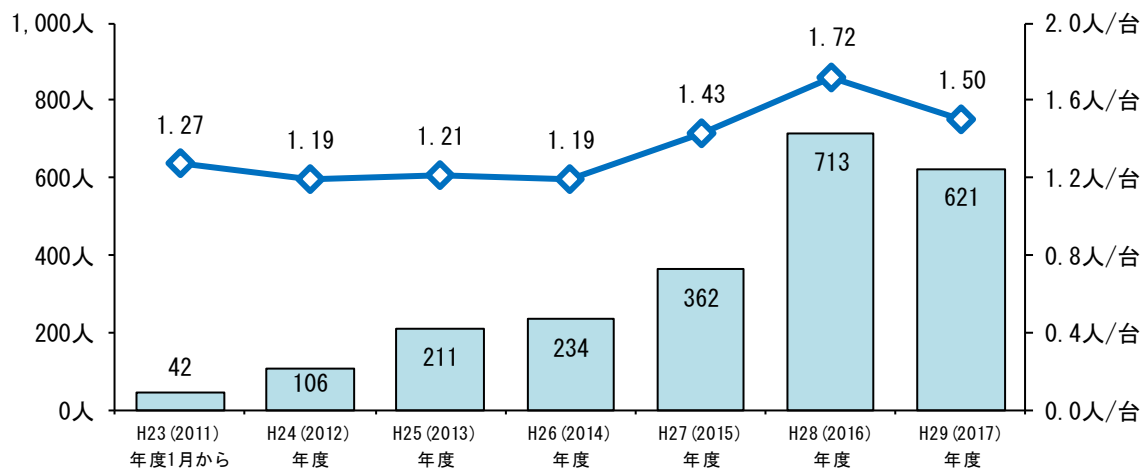


図 湯舟のりあいタクシーの利用者数

表 湯舟のりあいタクシーの利用者数(平成 30(2018)年度)

	平成 30 (2018) 年度	前年度	前年比
利用者数 (人/7ヶ月)	447	385	1.16
運行日あたり利用者数 (人/日)	4.9	4.2	1.15
1台あたりの利用者数 (人/台)	1.7	1.5	1.12

※集計期間：平成 30(2018)年 4月～10月

※四捨五入の関係で、「前年比」が計算値と合わない場合があります

④ 栄ぐるりんタクシー

表 栄ぐるりんタクシーの運行内容

運行区間	栄町地区 ～ 総合市民会館・大竹駅 ※栄町地区内にも、乗降が可能な箇所（目的施設）を設定
運行開始	平成 30(2018)年 3 月
運行本数／運行曜日	行き 5 本, 帰り 6 本 / (南地区)月・水・金 (北地区)火・木・金
運賃	250 円 (小学生以上)
運営主体	大竹市
運行事業者	(有) やまとタクシー
これまでの経緯	平成 22(2010)年 12 月 : 栄町地区内に「小島地区公共交通バス運行推進委員会」が発足 平成 24(2012)年 2 月 : 定時定路線の「栄ぐるりんバス」実証運行開始 平成 24(2012)年 6 月 : 「小島地区公共交通バス運行推進委員会」から、利用促進検討を担う「栄ぐるりんバス運行委員会」へ移行 平成 25(2013)年 9 月 : ルート・ダイヤ改正等 平成 27(2015)年 4 月 : ルート・ダイヤ改正 平成 28(2016)年 2 月 : 運行日改正 平成 30(2018)年 3 月 : 運行方式をデマンド型乗合タクシーに変更した「栄ぐるりんタクシー」実証運行開始

表 栄ぐるりんタクシーの利用者数(平成 30(2018)年度)

利用者数 (人/7ヶ月)	606
運行日あたり利用者数 (人/日)	4.2
1台あたりの利用者数 (人/台)	1.3

※集計期間：平成 30(2018)年 4 月～10 月

⑤ あじさいタクシー

表 あじさいタクシーの運行内容

運行区間	御園台地区～ゆめタウン大竹
運行開始	平成 30(2018)年 7 月
運行本数／運行曜日	行き 4 本, 帰り 4 本 / 火・木
運賃	250 円 (小学生以上)
運営主体	大竹市
運行事業者	(有) やまとタクシー
これまでの経緯	平成 30(2018)年度 : 自治会主導により導入検討開始 平成 30(2018)年 7 月 : 実証運行開始

表 あじさいタクシーの利用者数(平成 30(2018)年度)

利用者数 (人／4 ヶ月)	37
運行日あたり利用者数 (人／日)	1.1
1 台あたりの利用者数 (人／台)	1.0

※集計期間：平成 30(2018)年 7 月～10 月

## (5) 路線バスと地域コミュニティ交通の運賃収支率

路線バスと地域コミュニティ交通の運賃収支率をみると、こいこいバスを除く全てで 40% を下回り、特に大竹・栗谷線では約 14% (平成 29(2017)年度)と低い水準になっています。なお、同じく値が低い栄ぐるりんバスは、運行内容を見直し、現在は栄ぐるりんタクシーとして運行しています。

全体の運賃収支率は増加する傾向にありますが、これはこいこいバス利用者が増加した影響が大きいと考えられます。

表 路線バスと地域コミュニティ交通の運賃収支率

単位：%

	平成 26 (2014)年度	平成 27 (2015)年度	平成 28 (2016)年度	平成 29 (2017)年度
こいこいバス※ <sub>1</sub>	67.70	82.23	108.76	105.91
三ツ石地区乗合タクシー	38.97	39.81	38.71	38.32
ひまわりタクシー	36.87	35.29	29.92	27.08
湯舟のりあいタクシー	30.71	32.73	36.24	31.64
栄ぐるりんバス※ <sub>1</sub>	14.09	11.32	10.08	6.00※ <sub>2</sub>
栄ぐるりんタクシー	—	—	—	33.33※ <sub>2</sub>
幹線・支線計	51.69	62.17	83.39	81.93
大竹・栗谷線	15.39	16.12	15.63	13.87
坂上線	38.06	36.75	38.10	35.82
全 体	41.38	46.75	58.88	57.09

※<sub>1</sub> こいこいバス、栄ぐるりんバスの運賃収入には広告収入を含む。

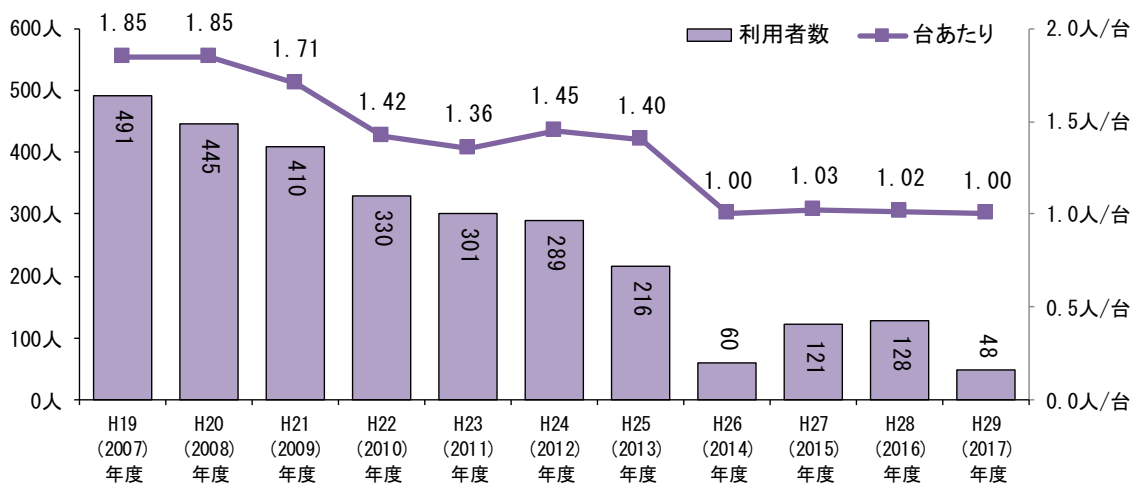
※<sub>2</sub> 平成 29(2017)年度は 4 月～2 月に栄ぐるりんバス、3 月に栄ぐるりんタクシーが運行

## (6) 広原地区及び谷和地区タクシー運行補助事業

本市の内陸部に位置する広原地区及び谷和地区の生活交通手段を確保するため、タクシー運行事業に対して事業費の一部を補助しています。

運行事業者は、(有)大竹タクシー、(有)やまとタクシー、(有)大竹交通、佐伯交通(有)です。利用者数は、長期的に減少する傾向がありますが、谷和地区では、近年、微増しています。

[広原地区タクシー]



[谷和地区タクシー]

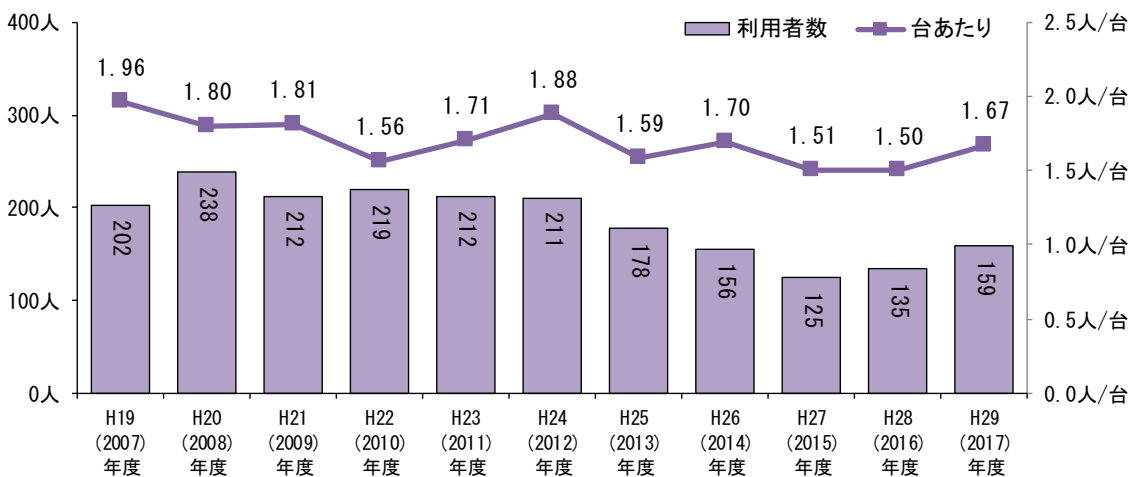


図 広原・谷和地区タクシー助成制度の利用者数



## (7) 阿多田島航路の現状

阿多田島航路は、阿多田島に居住する市民の暮らしを支える航路であり、島と小方港とを連絡しています。

利用者数の推移をみると概ね横ばいの傾向にありますが、平成 28(2016)年以降は増加しています。定期利用者は、全体の4分の1程度です。

表 阿多田島航路の運航内容

運航区間	阿多田港～小方港
運航本数	片道：5便
所要時間	35分
運賃	大人：700円、子供：350円 ※回数券、通勤通学定期、団体割引あり 車両：2,830円～（運転者1名含む）
運航事業者	(有)阿多田島汽船



(資料) 有限会社阿多田島汽船ホームページ

図 運航フェリー

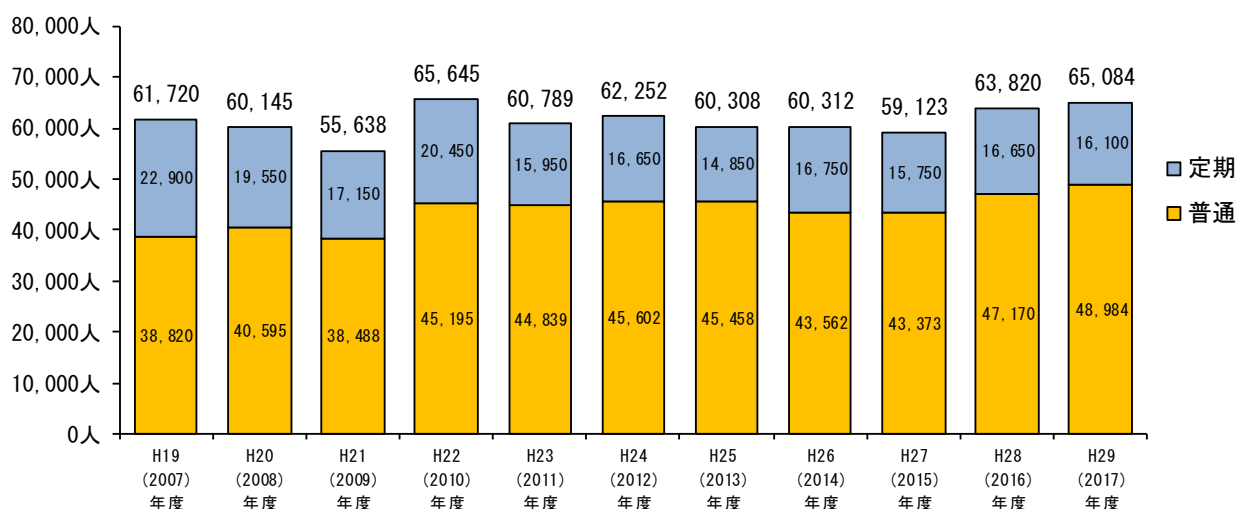
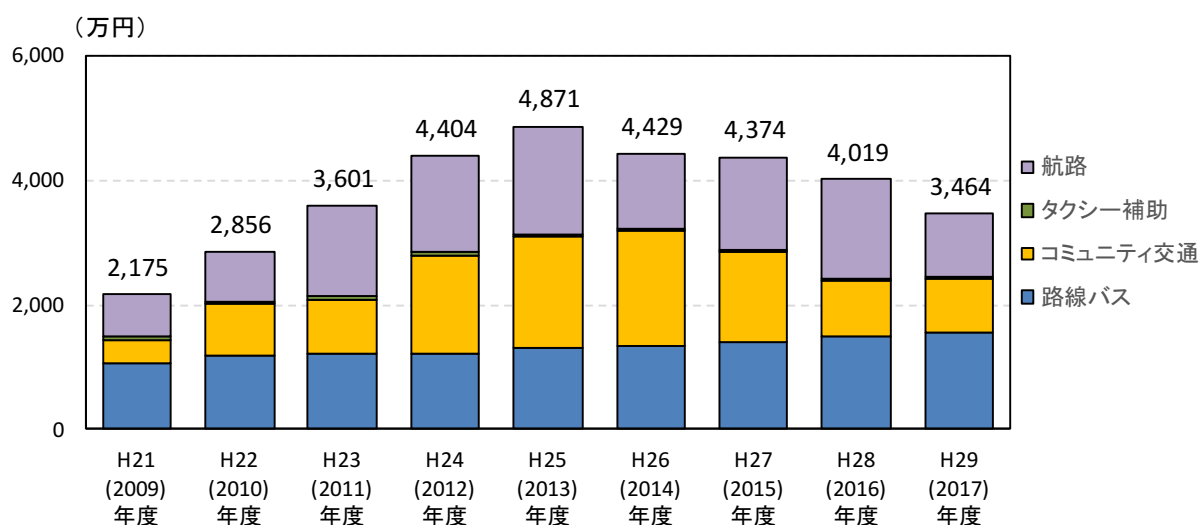


図 阿多田島航路の利用者数

## (8) 地域公共交通維持に係る本市の支出

地域公共交通を維持するための本市の支出額は、コミュニティ交通の導入を開始した平成21(2009)年から平成25(2013)年までは増加傾向にありましたが、それ以降は減少しています。減少の要因としては、コミュニティ交通についてはこいこいバス利用者の増加、栄ぐるりんバスの運行内容見直しや乗合タクシーへの転換、また航路については船舶の減価償却期間が終わった影響があげられます。

その一方で、路線バスへの支出額は年々増加しています。



単位：円

		H21(2009) 年度	H22(2010) 年度	H23(2011) 年度	H24(2012) 年度	H25(2013) 年度	H26(2014) 年度	H27(2015) 年度	H28(2016) 年度	H29(2017) 年度
路線バス	路線バス 大竹・栗谷線	7,618,000	8,959,830	8,998,000	9,076,000	9,935,000	10,169,000	10,749,000	11,299,022	11,597,500
	路線バス 坂上線	3,021,000	3,023,000	3,022,000	3,177,500	3,137,000	3,150,000	3,314,500	3,652,500	3,933,000
コミュニティ交通	こいこいバス	3,648,597	7,855,918	8,160,708	10,217,894	9,493,742	8,565,645	4,742,654	0	0
	三ツ石地区乗合タクシー	67,700	214,700	248,270	489,359	456,214	449,520	432,579	519,624	528,263
	ひまわりタクシー	—	—	94,516	373,630	389,667	411,917	404,563	403,287	452,158
	湯舟のりあいタクシー	—	—	6,401	35,736	69,837	97,403	169,072	285,080	304,908
	栄ぐるりんバス	—	—	351,500	4,590,288	7,549,461	9,194,200	8,633,944	7,592,820	7,415,902
	栄ぐるりんタクシー	—	—	—	—	—	—	—	—	40,000
タクシー補助	谷和地区タクシー	187,000	250,000	229,100	201,000	222,000	196,500	183,110	218,690	243,300
	広原地区タクシー	290,100	289,300	282,200	240,900	201,840	74,500	169,500	195,500	96,200
航路	阿多田島汽船	6,919,558	7,965,834	14,618,757	15,640,224	17,255,513	11,981,431	14,942,861	16,022,972	10,026,848
合計		21,751,955	28,558,582	36,011,452	44,042,531	48,710,274	44,290,116	43,741,783	40,189,495	34,638,079

※期間は年度、ただし阿多田島汽船は10月はじまり

図 地域公共交通の維持に係る市支出額

### 第3章 市民・バス利用者のニーズ

市民及びバス利用者を対象に実施した以下の調査結果を用いて、地域公共交通の利用実態や意見、要望等を整理します。

表 ニーズ調査の実施概要

市民 アンケート調査	(実施期間) 平成 30(2018)年 8 月～9 月 (調査方法) 郵送による調査票の配布・回収 (調査対象) 15 歳以上の市民 2,500 人 (有効回答数) 1,253 件
バス利用者 アンケート・ ヒアリング調査	(実施時期) 平成 30(2018)年 9 月 (調査方法) 大竹・栗谷線 : 車内で聞きとり, または調査票を配布 坂上線 : 車内で聞きとり, または調査票を配布 こいこいバス : 車内で調査票を配布 (有効回答数) 大竹・栗谷線 32 件, 坂上線 75 件, こいこいバス 303 件

#### 3. 1 市民の移動環境

##### (1) 移動環境の満足度

暮らしにおける移動環境に対しては、「満足」している人が約 29%で最も多く、「やや満足」と合わせると『満足』が約 55%となっています。一方、『不満』（「やや不満」と「不満」の合計）は約 12%です。

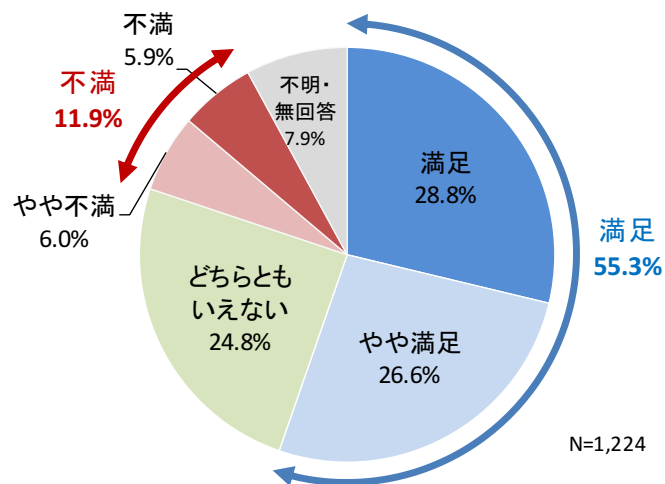


図 移動環境の満足度(市民アンケート)

移動環境の満足度を年齢別にみると、すべての年齢で『満足』が『不満』を上回っていますが、『満足』の割合は80歳以上が最も低くなっており、『不満』の割合は50歳代以下が最も高くなっています。

また、自由に使える移動手段別にみると、自動車を利用できない方が、『満足』は低いことがわかります。

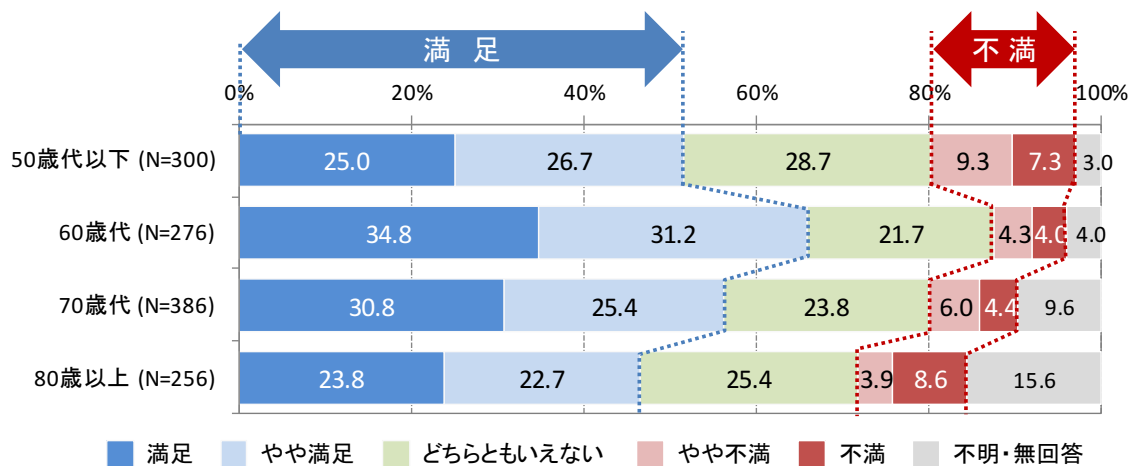
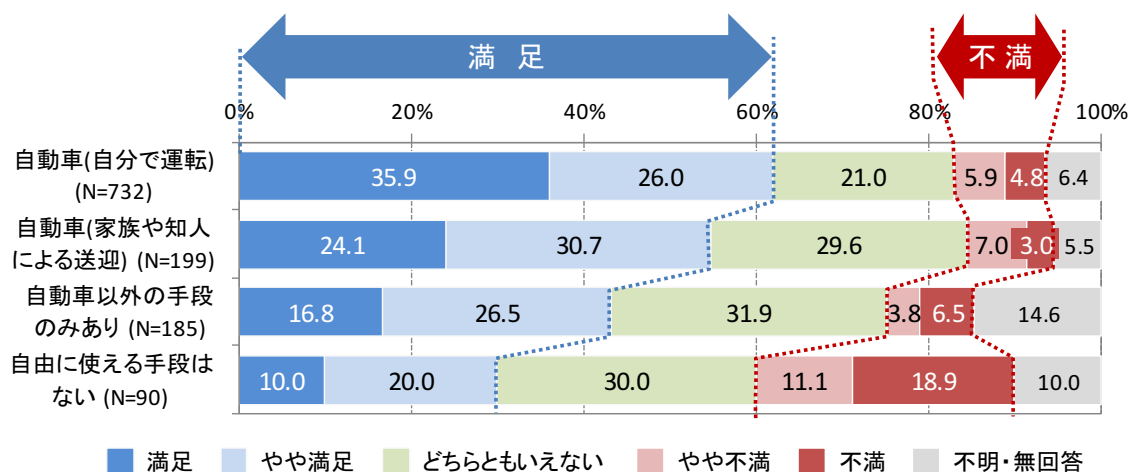


図 年齢別にみる移動環境の満足度(市民アンケート)



※「自由に使える移動手段」は複数回答の設問であるため、以下の考え方で集計した。  
 ①「自動車(自分で運転)」は、該当する回答者の集計結果  
 ②「自動車(家族や知人による送迎)」は、①の回答者を除いた回答者の集計  
 ③「自動車以外の手段のみあり」は、①②の回答者を除いた回答者の集計  
 ④「自由に使える手段はない」は、該当する回答者の集計結果(①②③の回答者とは重複しないため)  
 なお、手段の回答が「その他」「不明・無回答」は除いている。

図 自由に使える移動手段別にみる移動環境の満足度(市民アンケート)

居住地域別にみると、すべての地域で『満足』が『不満』を上回っており、中でも『満足』の割合が最も高いのは玖波地域（約63%）です。一方、『不満』の割合が最も高いのは栗谷地域（約14%）となっています。

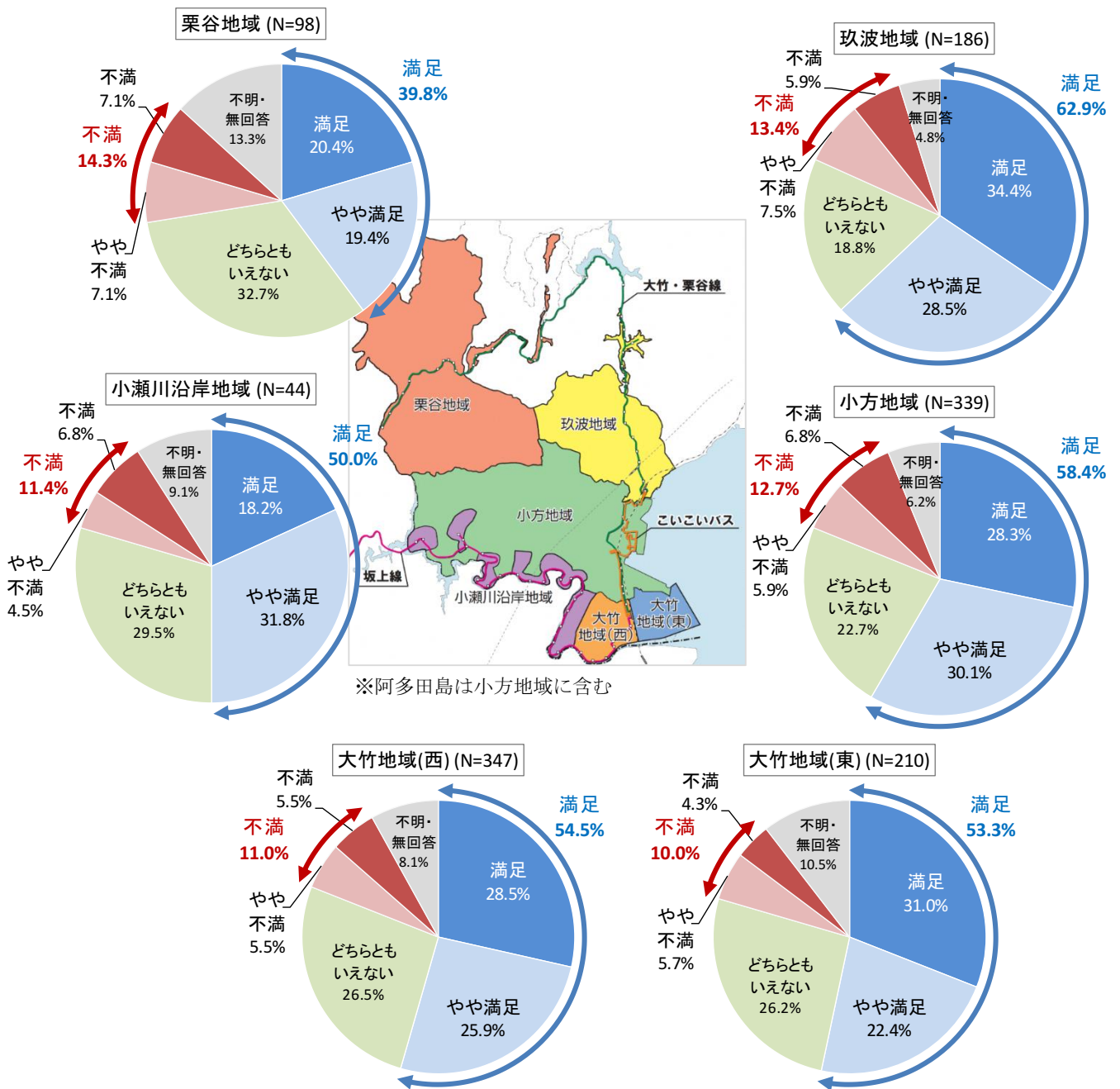


図 地域別にみる移動環境の満足度(市民アンケート)

## (2) 主な不満の理由

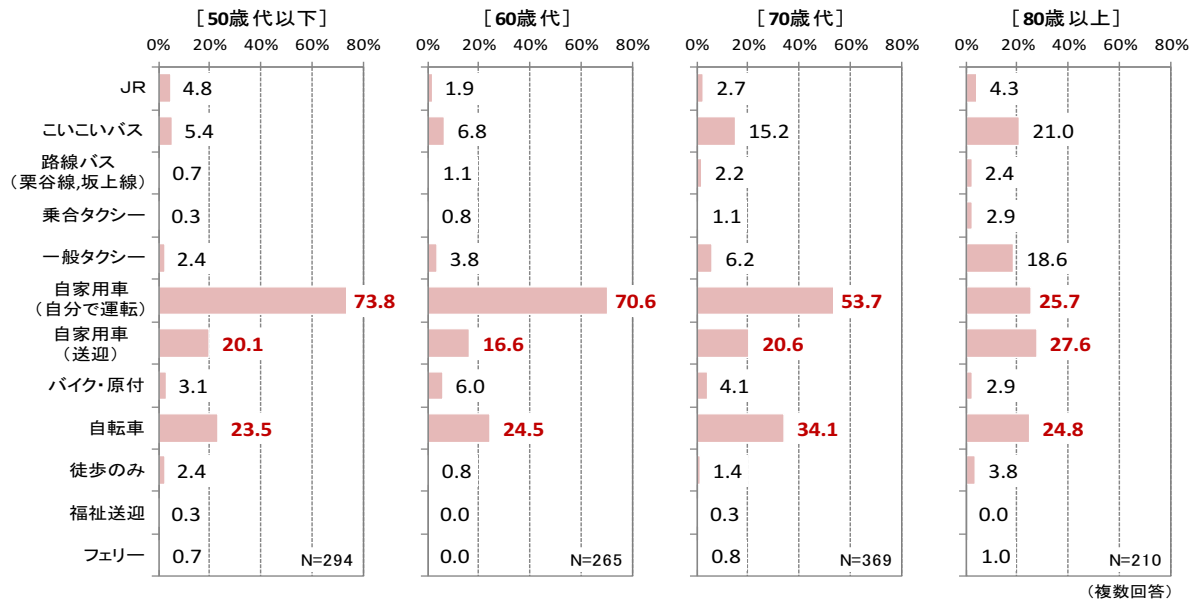
交通環境に不満を感じる理由としては、「バス路線が通っていない」、「便数が少ない」等の公共交通の不便さや、自動車で送迎される方が「運転者に気を使う」などの意見が多くあがっています。

### 3. 2 市民の生活移動

#### (1) 市民の買物・通院の移動手段

市民の買物や通院の移動手段は「自家用車(自分で運転)」の回答が最も多いですが、年齢が上がるにつれ利用は減っており、80歳以上では「自家用車(送迎)」、「一般タクシー」の利用が増えています。

#### 《買物》



#### 《通院》

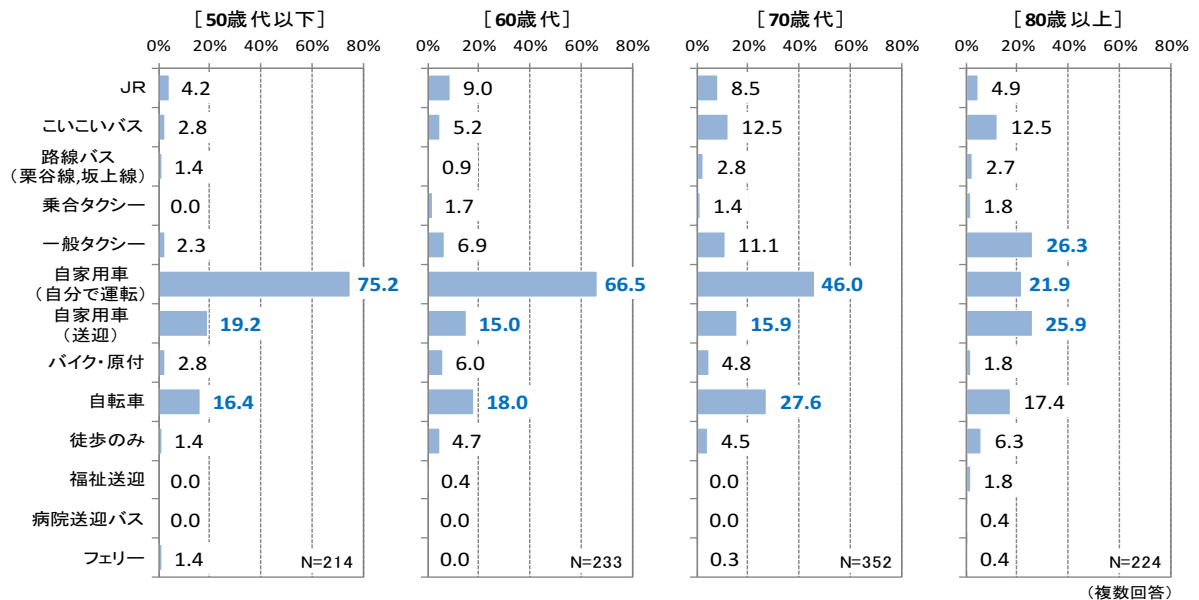
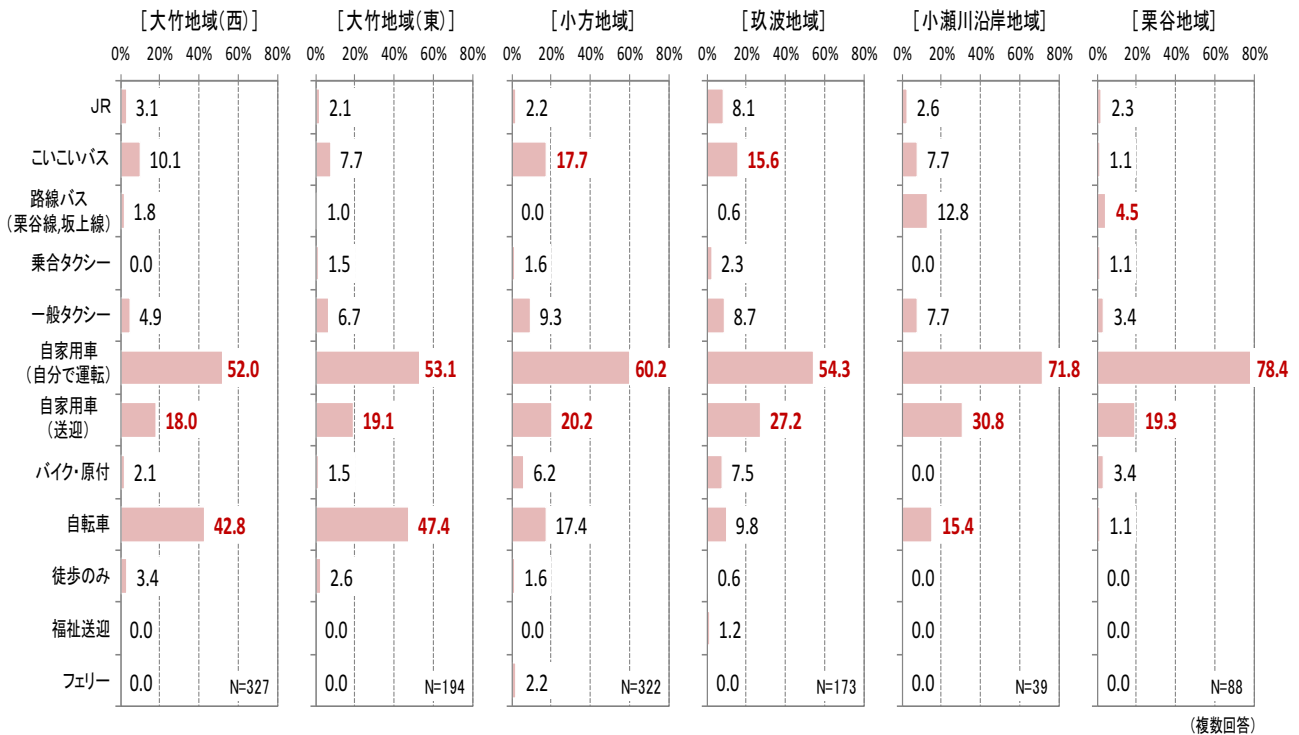


図 年齢別にみる大竹市内の主な買物と通院の交通手段(市民アンケート)

居住地域別の買物や通院の移動手段では、全ての地域で「自家用車(自分で運転)」の回答が最も多く、その他では、大竹地域(西)と大竹地域(東)は「自転車」、他の地域では「自家用車(送迎)」が多くなっています。

### 《買物》



### 《通院》

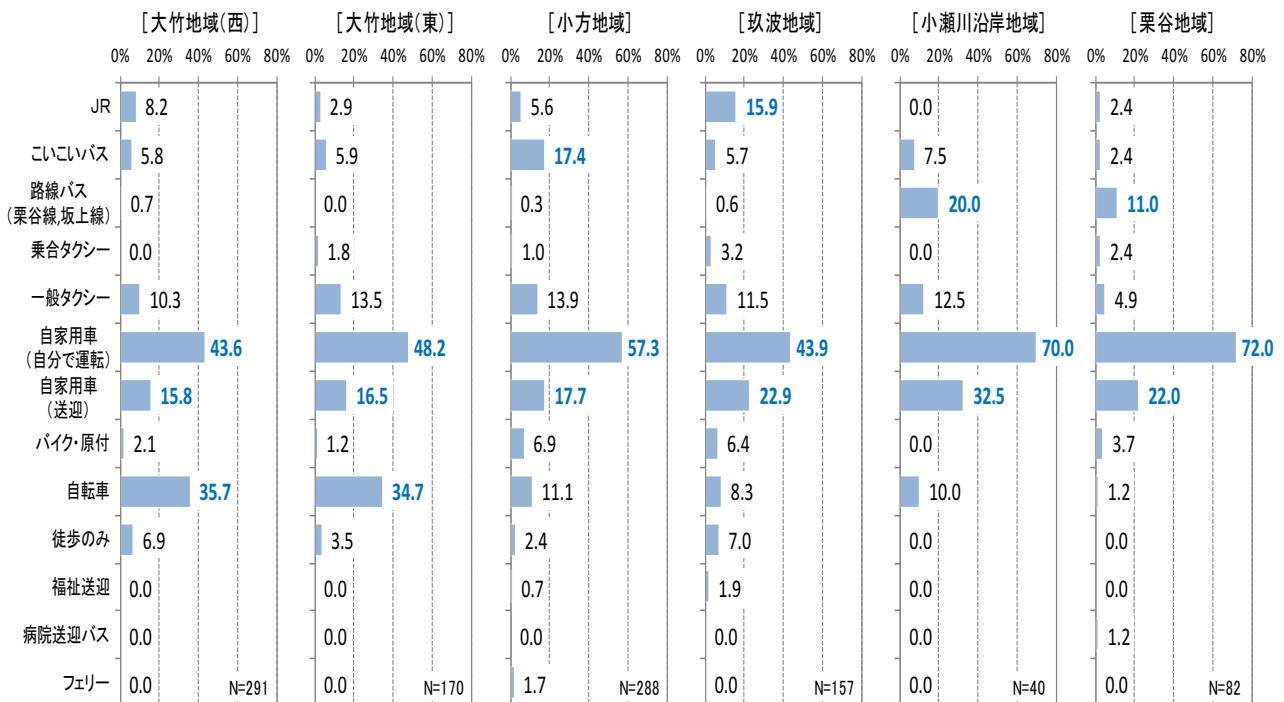


図 地域別にみる大竹市内の主な買物と通院の交通手段(市民アンケート)

## (2) 買物・通院の移動で困ることの有無

買物や通院の移動で「困ることはない」とする市民は約7割を占め、逆に約1割が『困る』（「困ることが多い」と「たまに困る」の合計）と回答しています。

居住地域別にみると、小瀬川沿線地域で『困る』市民の割合が高くなっています。また年齢別では、高齢になるほど『困る』割合が高くなります。

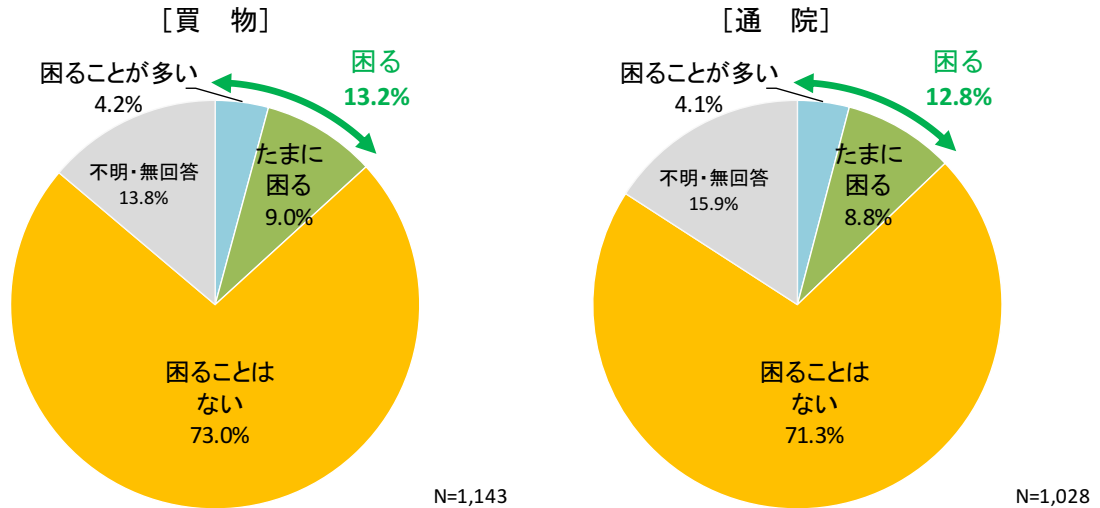


図 買物や通院の移動手段で困ることの有無(市民アンケート)

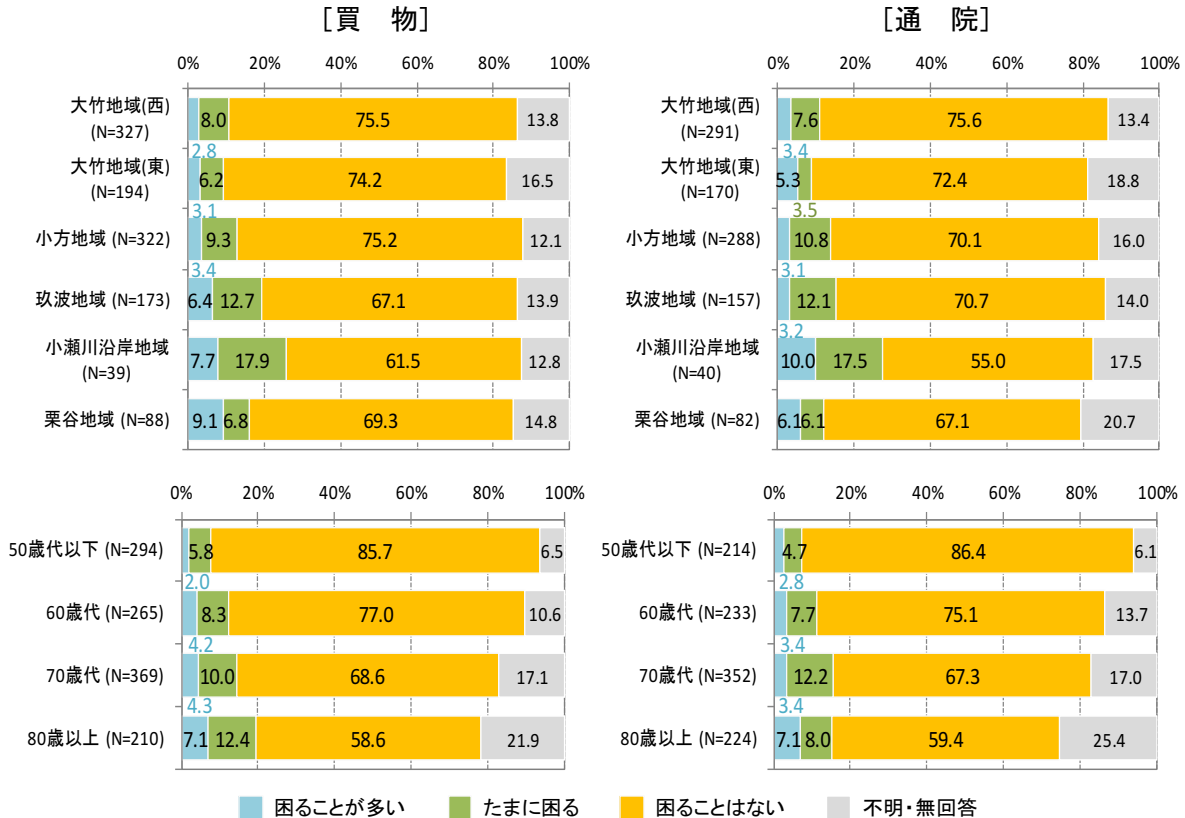


図 地域別・年齢別にみる買物や通院の移動手段で困ることの有無(市民アンケート)



### (3) 移動で困る内容

移動で困る内容では、バス、自動車、自転車利用の際に困る方が多いことから、「バス等のダイヤ・便数・ルートの問題」、「雨天・積雪のとき」、「荷物が重いとき」、「車が使えないとき」などの意見が多くあがっています。

## 3. 3 路線バス・こいこいバスの利用実態と満足度

### (1) 利用者の性別・年齢と利用目的

#### ① 大竹・栗谷線

大竹・栗谷線の利用者は、70歳以上が過半数を占めており、性別では「女性」が若干多いものの、「男性」の利用割合が他のバスよりも高くなっています。利用目的は、「通院」や「買物」の他、「通勤」、また市外からの「登山」目的での利用もあります。

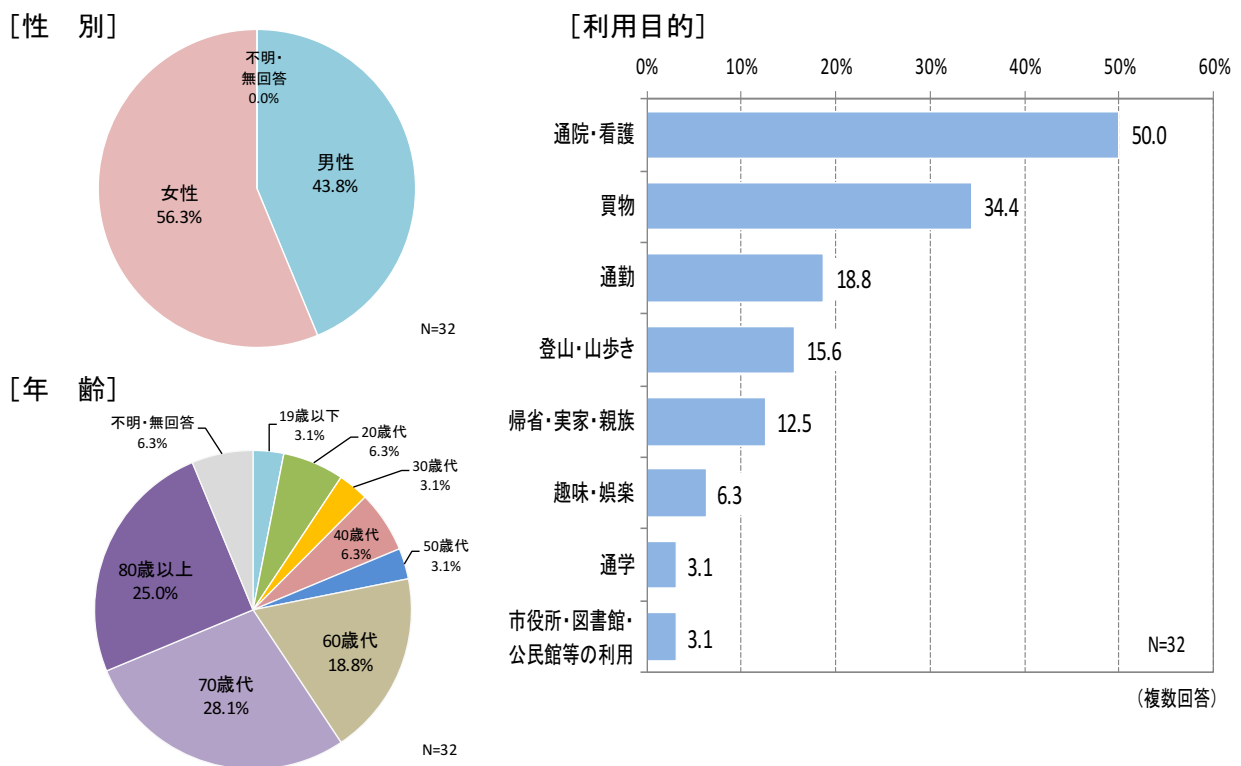


図 大竹・栗谷線利用者の性別・年齢と利用目的(利用者アンケート)

## ② 坂上線

坂上線の利用者は、性別では「女性」が約65%を占めており、また年齢は60歳以上の割合が高いものの、19歳以下の利用者も比較的多くなっています。利用目的は、「買物」と「通院」での利用が多いです。

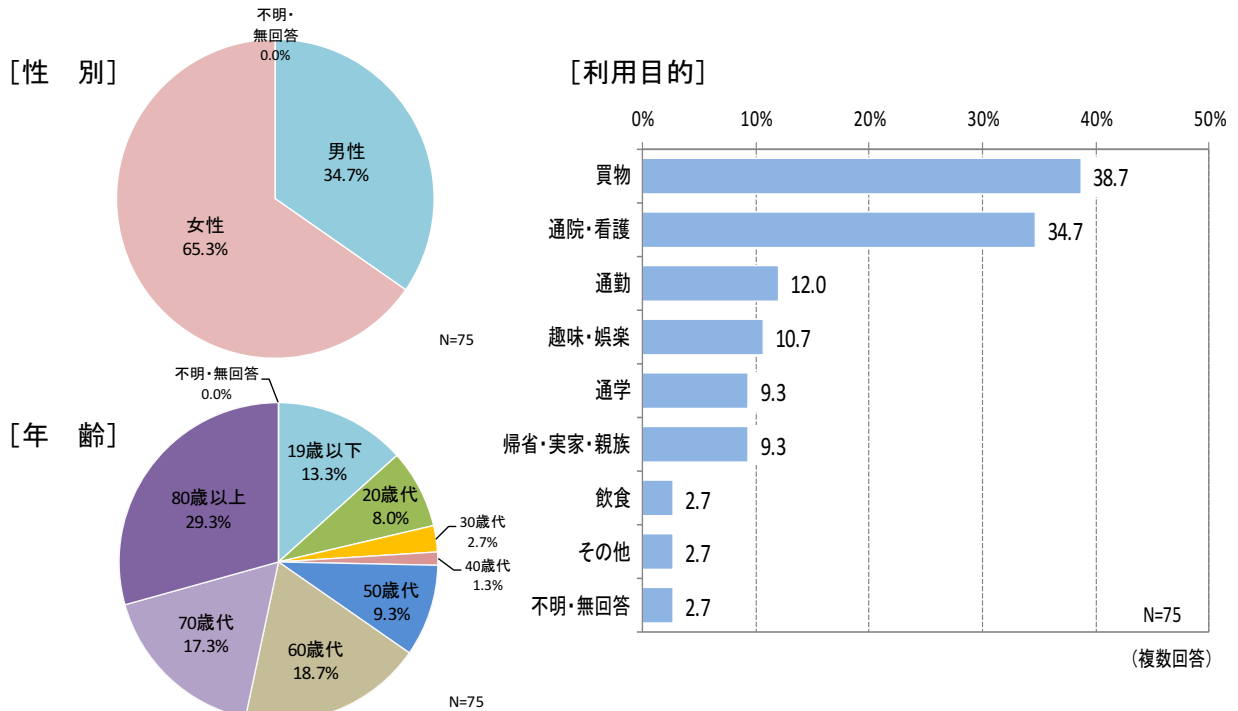


図 坂上線利用者の性別・年齢と利用目的(利用者アンケート)

## ③ こいこいバス

こいこいバスの利用者は、他のバスよりも「女性」の割合が高く、年齢では60歳以上の割合が高いです。利用目的は、「買物」が最も多く、次いで「通院」、「通勤」となっています。

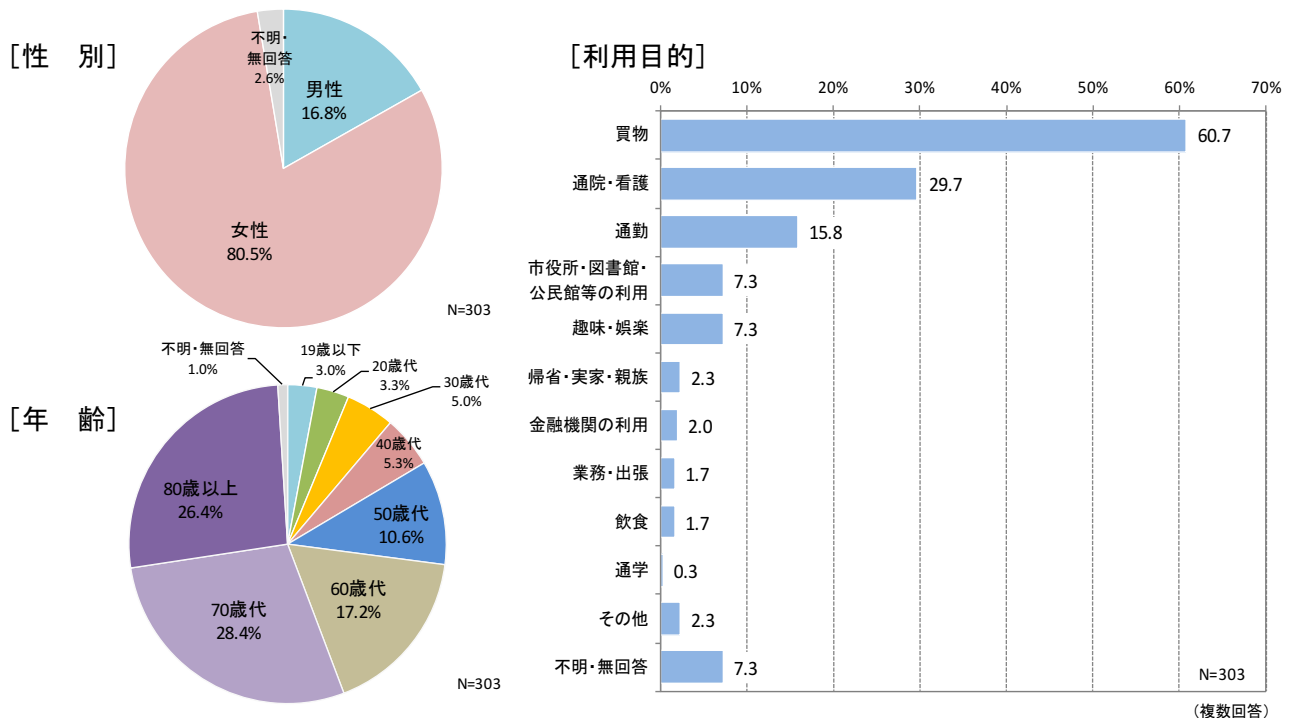


図 こいこいバス利用者の性別・年齢と利用目的(利用者アンケート)

## (2) 満足度

満足度は、いずれのバスも「満足」が「不満」を上回っており、特に大竹・栗谷線では「不満」と回答された利用者はいません。当路線は、便数は多くないものの、存続要望の意見が多いため、こうした結果になったと推察できます。逆にこいこいバスは「不満」の割合が比較的高く、特に運行便数やダイヤに関して、「不満」に感じる割合が高くなっています。

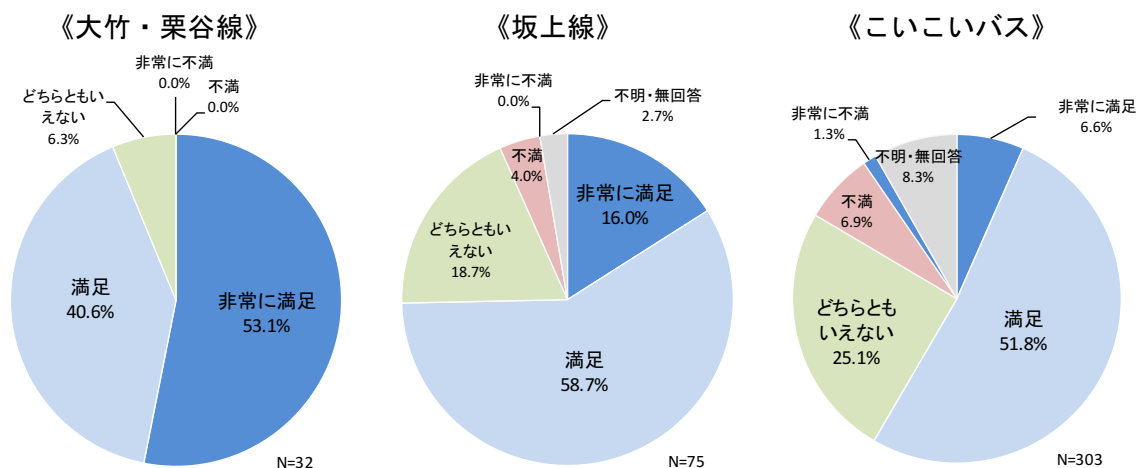


図 バス利用者の満足度(利用者アンケート)

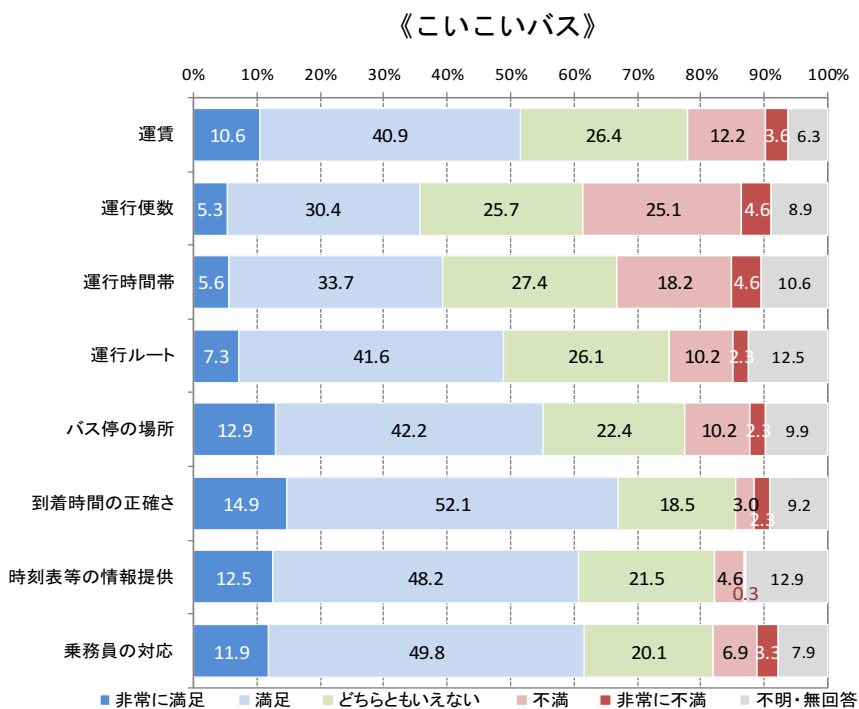


図 こいこいバス利用者の項目別の満足度(利用者アンケート)

## (3) 今後の利用意向

今後の利用意向では、全てのバスで「つづけて利用する」の回答が大半を占めています。また、割合は低いですが「利用が減る」「利用しなくなる」とする利用者もいます。その理由としては、高齢になり身体的な理由で利用できなくなる、などの意見があがっています。

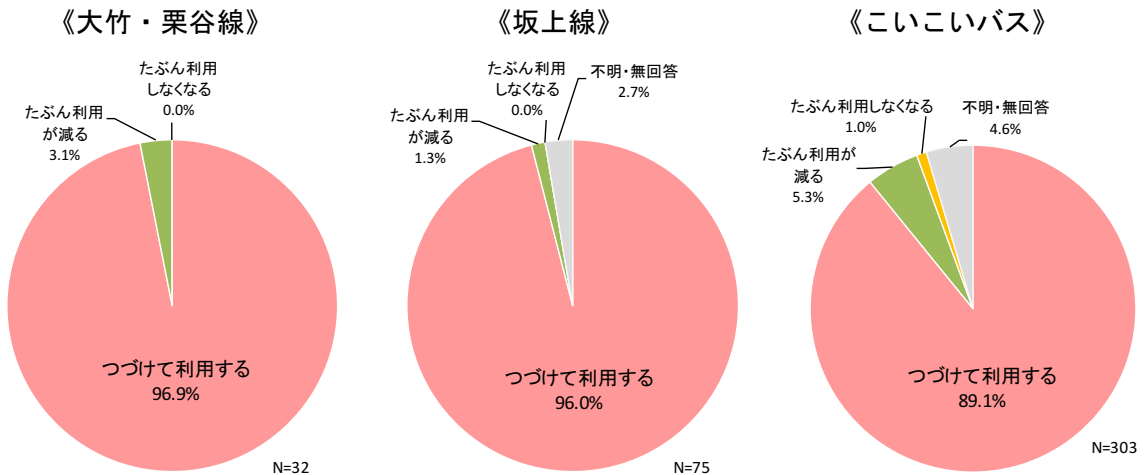
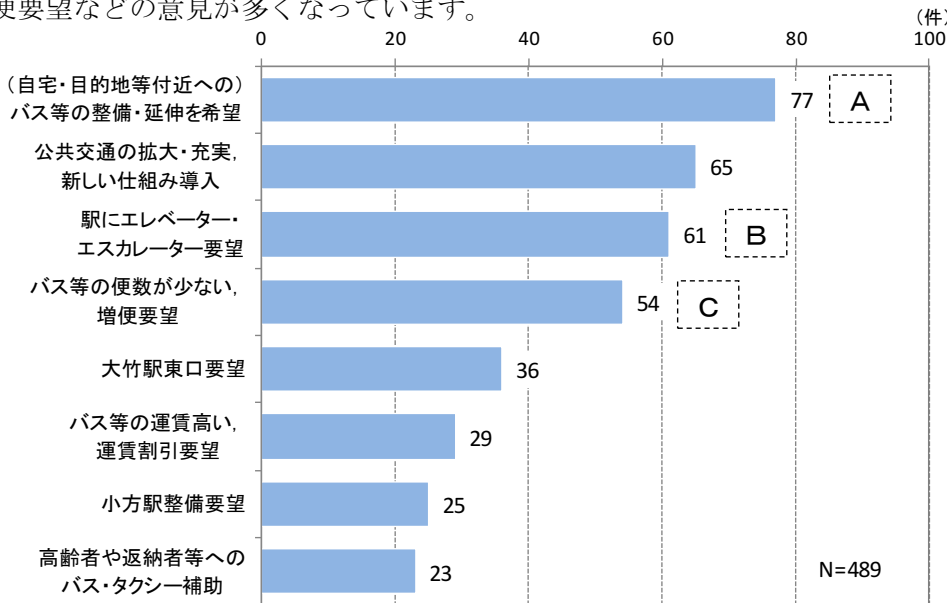


図 バス利用者の今後の利用意向(利用者アンケート)

### 3. 4 地域公共交通に係る意見

公共交通に対する意見・改善のアイデア（自由意見）では、自宅付近などの場所やルートを記載してバス路線延伸・新設を求める内容が最も多くなっています。この内容の回答者の居住地をみると、大竹地域（西）、小方地域が多いです。

その他では、公共交通充実の要望、鉄道駅へのエレベーター・エスカレーター整備、バスの増便要望などの意見が多くなっています。



※アンケート調査の自由意見を、項目別にかウントした上で、多い意見をグラフ化(自由回答の記載は 489 件)

- A : バス路線の新規導入・延伸の希望者の居住地**  
大竹地域（西）：28 件， 大竹地域（東）：7 件， 小方地域：20 件，  
玖波地域：9 件， 小瀬川沿岸地域：6 件， 栗谷地域：7 件
- B : エレベーター等の整備希望者がよく使う鉄道駅**  
大竹駅：43 件， 玖波駅：11 件 （利用駅が不明：7 件）
- C : 増便を希望する路線（記載内容，または居住地より想定）**  
こいこいバス：30 件， 坂上線：14 件， 大竹・栗谷線：8 件， 支線交通：2 件

図 公共交通の主な意見・改善アイデアなど（市民アンケート）

## 第4章 交通事業者からの意見

バス・乗合タクシー事業者及び航路事業者等への聞き取り調査結果より、公共交通を運行（運航）する交通事業者からみる課題などを整理します。

(調査対象)

○バス・乗合タクシー事業者

：有限会社大竹交通，有限会社大竹タクシー，有限会社やまとタクシー

○航路事業者：有限会社阿多田島汽船

### 4. 1 バス・乗合タクシー事業者からの意見

#### (1) 利用者数の動向や利用の仕方など

##### ① 大竹・栗谷線

○利用が本当に少なく，0人の便もある。利用者がいなければ乗務員はやり甲斐がない。

○今後，運転免許の返納が増えることは利用が増える要素と考えられる。今も返納されて利用を始めた方が1，2人いる。

○登山での利用客は，以前に比べて減少しているように思う。

##### ② 坂上線

○利用者は減っている。高齢になり亡くなられたり，利用ができなくなったりしているのではないか。

○特に美和町内の移動や，中津原～大竹駅の利用者が減少している。

##### ③ こいこいバス

○利用者は増えている。ただし，イベント等で大勢が来るなどを除けば，まだ積み残しは生じていないと思う。

##### ④ 乗合タクシー

○利用される方は，ほぼ決まっている。

○ひまわりタクシーは，最近利用が減ってきているように思うが，その要因は，これまで利用されていた方が，デイサービスを使うようになったためと考えられる。

○ひまわりタクシーと，こいこいバスを乗り継ぐ人が2～3人おられる。

#### (2) 利用者からの要望

○坂上線の利用者より，車両を新しく乗りやすくして欲しいという声がある。これに関しては車両を更新すれば対応可能と期待している。

○ひまわりタクシー利用者より，玖波駅の東口，西口両方に行って欲しいとの声がある。東口は，こいこいバスとの乗り継ぎができるので利用があるが，JR上り線を使いたい人は西口を希望される。

○栄ぐるりんタクシーの利用者より，毎日使いたいという意見・要望がある。利用者の中には，かなり多く利用する人がおり，多い日は1日3回使われる場合もあった。

### (3) 乗合タクシーを運行する際の工夫

- 毎回、同じ人が利用されるので、早めに来て待つ人などがわかってくる。また買物の帰りでは時間をゆっくりされる等もある。何方所かで人をひろう場合は、できるだけ利用する人の行動に合わせて、順番などを考えている
- 荷物が重いお客の場合、玄関先まで荷物を運ぶような乗務員がいる。ボランティア精神がないと、乗合タクシーの乗務員はできないと思う。

### (4) 運行に係る問題・課題

#### ① 大竹・栗谷線

- 乗務員より、上条バス停について、今の利用状況では不要ではないかとの声がある。上条の地域に入り込むことで時間を要するため、JRの発車時間に間に合わなくなり、バスの利用を止めた方もおられる。

#### ② 坂上線

- 新しく設置した平瀬、前飯谷のバス停について、今の利用状況では不要ではないか。特に前飯谷は、地域の中に入り込む運行になっている。

#### ③ こいこいバス

- こいこいバスの利用者のマナーアップに向けた取り組みが必要と考えている（車内での携帯電話禁止、飲食禁止、高額紙幣の両替ができないことの周知等）。
- こいこいバスの回数券で栄ぐるりんタクシーも利用できるなど、チケットが統一できれば、乗り換えが便利になり、利用が増えるのではないかな。

#### ④ 乗合タクシー

- 栄ぐるりんタクシーについて、栄公民館、総合市民会館での活動、栄公園でゲートボールをする人もタクシーを使っているのだから、こうした人の動きに合わせた行き先や時間に設定すると、利用が増えるのではないかな。
- 栄ぐるりんタクシーは、北エリア、南エリアを一括りにして、月～金で利用できるようにした方が便利なのではないかな。ただし、運行エリアが広がると待ち時間が長くなるという問題はある。また最終便の時間を18:00にしてくれると有り難い。
- あじさいタクシーの利用を増やすために、地域の方、自治会の方などが実際に使ってみて、サービスの良さをアピールするのが良いのではないかな。
- 乗合タクシーのダイヤを頻繁に変更されると、既に時間をインプットされている利用者が多いので、わからなくなる。できるだけ変更しないで欲しい。
- （オペレーター（1社）の意見より）予約を受ける際に気を使うこともあるが、今は全地域で木曜日の運行がないから対応できている。毎日だったら難しいと思う。

#### ⑤ 乗務員の負担

- こいこいバスは、ひとりの乗務員が朝7:20から19時頃まで運行するので、非常に環境が厳しい。昼に30分程度の休憩があるが、30分では何もできない。
- こいこいバスは、乗務員が休憩できる場所があると良い。休憩時（待機中）に、利用者からは車内で待たせて欲しいとの声も聞くが、それでは乗務員の休憩にならない。
- 坂上線の便数を、増便前に戻して欲しい（1往復減便）。今は1日350km走っており、乗務員が大変な状況にある。増便して10便を12便にしたが、その結果、利用者は増えてない。

#### (5) 事業継続に向けた課題

- 乗務員の不足，高齢化の問題は非常に深刻である。(2社)
- 一般のタクシー事業も，新しいなり手がいない。

#### (6) 今後の事業展開，市への要望・意見

- 他の地域で乗合タクシーの希望があっても，乗務員不足で対応はできない。(2社)
- 乗合タクシーの地域が増える場合に，既存のタクシーの客が取られたら困る。
- 空白地帯等にバス運行を増やすのは賛同できる。バス台数を増やす等の場合であれば，乗務員の確保は可能と考えている。(1社)
- こいこいバス運行により，一般のタクシー事業の利用減少に影響が出ている。タクシー事業者のことも念頭においていただきたい。

## 4. 2 航路事業者からの意見

### (1) 利用者数の動向

- 利用者は増加傾向にある。これは島内の釣り堀の利用客が増えた影響である。(釣り堀客の利用は年間 6,000 人で、年間利用者数の約 10%に該当する。)
- 一方で島内では高齢化が進んでおり、人の動きは少なくなっている。
- 小、中、高校生の利用者もいる。島内には漁業、養殖、いりこ加工等の産業があり、島内で働く方の家族が住んでいる。

### (2) 利用者からの要望

- 船員が、便数や運賃に関する要望を聞くことはある。ただし、これまで積み上げて今の便数等があることを皆知っているので、強い要望ではないと思う。
- 高速船が良いとの要望がある。現行の運航時間は片道 35 分だが、高速船だと 15 分程度短縮されるのではないか。ただし、現実的には高速船への変更は難しい。

### (3) 運営上での課題

- 船員不足の問題は無い。以前、数人退職したが、その際も直ぐに補充できた。
- 今は島内に産業があるから元気があるが、もし今後厳しくなると、観光で活性化を図ることを考える必要があるだろう。

### (4) 今後の事業展開、市への要望・意見

- 便数を減らすことなく、安全な運航に努めることが使命である。今は島が元気なので、便数を減らす理由はないと考えている。
- 島の航路を考えるには、交通面だけではなく、島の将来像をどのように捉えるかが非常に大事である。
- 他の自治体では、交通担当の部署があるのが一般的。大竹市は人口が多くないので難しいかもしれないが、特に航路関係は法制度面でも難しく、専門的に対応しないと難しい部分もあるのではないか。



## 第5章 地域公共交通網形成に向けた方針と事業

### 5. 1 本市の現状にみる地域公共交通に係る問題点

これまでの結果を踏まえて、本市の地域公共交通に係る問題点を整理します。

#### (1) 急進する人口減少・高齢化

本市では人口減少が急進しており、この傾向は将来に向けて継続が見込まれています。また少子高齢化も進行しており、平成 27(2015)年の高齢化率(65歳以上人口の割合)は約 33%と、概ね 3 人に 1 人が高齢者です。こうした人口減少、少子高齢化の進行は、通学・通勤目的等での人の動きの減少に繋がり、その結果として公共交通の利用者の減少が懸念されます。

#### (2) 生活の移動に困る高齢者の増加

高齢者は、若い層よりも自動車運転免許の保有率が低いため、買物や通院等の移動手段に関して困っている方が多くなっています。さらに、一般的に加齢に伴い歩行能力が低下するため、今、バス等を利用している方でも、今後利用が難しくなる高齢者が増えることも懸念されます。

また、広域的な移動を担う鉄道は、多くの市民に利用されています。しかしながら、大竹駅、玖波駅ともにバリアフリー対応の設備が整っておらず、階段が利用できない高齢者等は、鉄道サービスを気軽に利用できません。今のままでは、本市の高齢化の進行に伴い、鉄道の利用が困難になる市民の増加が懸念されます。

#### (3) 高齢層で低い移動満足度、及び市民からの要望

市民アンケートにおける交通環境の満足度をみると、回答者の過半数が満足する結果ですが、年齢別では高齢層において満足の回答割合が低くなっています。高齢化が進む本市では、例えば、自家用車の運転をやめる等により、交通環境を不満に思う市民が、今後更に増加することが懸念されます。

また、市民アンケートにおける公共交通に関する要望・意見では、バス等の自宅付近までの導入、鉄道駅のバリアフリー対応、バス増便などの回答が多くなっています。

#### (4) 路線バス利用者の減少

路線バス大竹・栗谷線、坂上線は、両路線ともに利用者が減少しています。これらの路線は、沿岸地域(市街地)と内陸部とを連絡していますが、特に内陸側の沿線エリアは人口減少や高齢化が著しい状況にあります。そのため、利用者数は今後益々減少することが懸念されます。

#### (5) 公共交通サービスを担う事業者の人手不足

路線バス、乗合タクシーを運行する交通事業者3社のうち、2社は乗務員の不足が深刻な問題となっています。また乗務員の高齢化も進行しており、今後、乗務員不足に拍車がかかる可能性があります。そのため、地域より乗合タクシーの導入要請があった場合、その運行事業の担い手となる交通事業者が見つからない、という事態が生じることが懸念されます。

#### (6) 公共交通維持に必要な財源の縮小

市内の路線バスやコミュニティ交通、航路は、行政が運行経費を負担することでサービスを維持しています。しかし、人口減少、高齢化の進行は、公共交通を支える財源の縮小に繋がると考えられ、公共交通サービスを維持する環境は今後厳しさを増すことが懸念されます。

これらの問題点を踏まえて、本計画の基本方針、目標、具体事業を設定します。

## 5. 2 本計画の基本方針

### (1) 地域公共交通網形成に向けた基本的な考え方

急速に高齢化が進行している本市では、現在は自家用車等を利用して生活している方でも、高齢になり運転ができなくなる、また鉄道駅がバリアフリーに対応していない等により、公共交通の利用すらも難しくなるなど、今後、移動手段に困る市民の増加が懸念されます。将来にわたり快適かつ安心できる生活を守るためには、多くの市民にとって便利で使いやすい公共交通の利用環境を整備することが必要です。

また、本市の路線バスは利用者数が減少しています。公共交通は、その利用者が少なければ運行サービスの維持が困難と言えます。また人口減少や高齢化の進行に伴い、公共交通サービスを確保・維持するための財源確保が厳しさを増す状況も想定できます。したがって、利用者の減少を抑制するため、また市内の移動環境の向上を図るためには、協働の理念を重視し、市民の皆さんも、自ら公共交通を創り・守り・育てるという当事者意識を持つことが不可欠です。

さらに本市では、「小方地区のまちづくり基本構想」を策定するなど、社会情勢の変化等に対応して市民生活の充実を図るため、まちづくりに係る取り組みを推進しています。公共交通の整備は、市の活力を増進させるものであり、「まちづくり」を支援する大きな効果が期待できます。

以上を踏まえ、本計画における「地域公共交通網形成の基本方針」は、次のとおりとします。

#### < 地域公共交通網形成に向けた基本的な考え方 >

##### ■市民の移動環境を確保・維持する

多様な主体の協働により、将来にわたり市民が快適かつ安心して外出・活動できる移動環境を確保し、維持する。

##### ■暮らしやまちづくりを支える

移動環境の整備を通じて、市民の暮らしやまちの活性化を支える。

##### ■市民自らが守り育てる

市民自らが主体的な立場で、移動環境を創り・守り・育てるという意識の向上を図る。

## (2) 網形成に向けた取り組み方針

上記の基本的な考え方に準じて、本市の地域公共交通網形成を推進するための取り組み方針を、以下に列記します。

1. 市民生活を支えている現行の公共交通サービスは維持を基本とする。
2. 持続可能なサービスとするため、公共交通の効率性を高める取り組みを推進する。
3. 地域住民との協働により、移動環境の向上に有効かつ需要に適した地域内交通の整備を推進する。
4. 鉄道事業者等関係機関との協働により、バリアフリー施策等、公共交通の利便性を高める取り組みを推進する。
5. 公共交通サービスの維持に向けて、市民の公共交通の利用意識、及び支援する意識を高める。

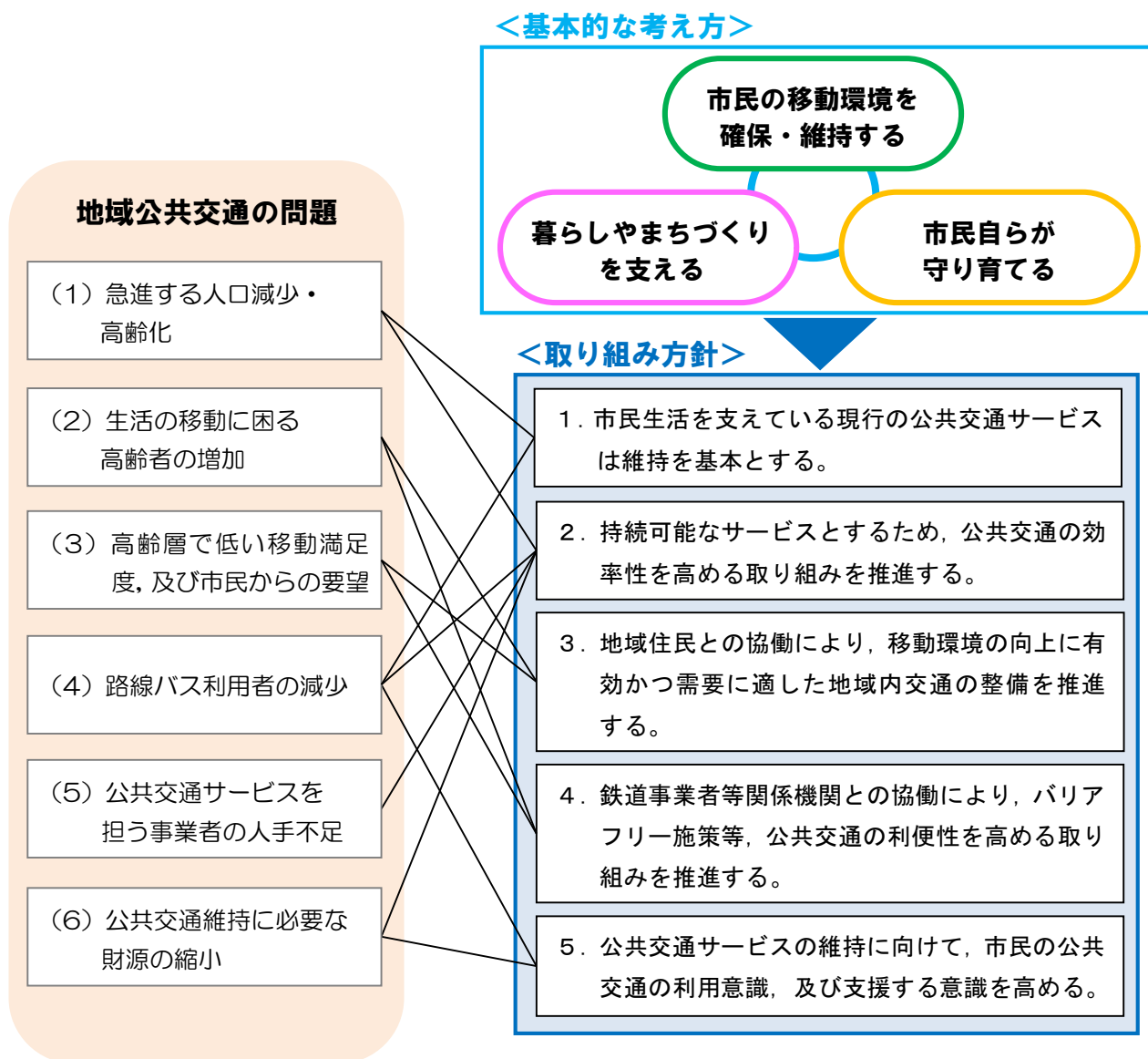


図 地域公共交通の問題と取り組み方針の主な関係



### 5. 3 目標と評価指標

#### (1) 本計画の目標

本計画の基本的な考え方や取り組み方針を踏まえて、持続可能で利便性の高い地域公共交通網を構築するため、以下の目標を設定します。

- 目標 1** 市民生活が便利で、移動環境の満足度が高いまちの実現
- 目標 2** 持続可能な地域公共交通サービスが暮らしを支えるまちの実現
- 目標 3** 地域公共交通を利用・応援する市民意識が高いまちの実現

#### (2) 目標の評価指標

##### 目標 1 市民生活が便利で、移動環境の満足度が高いまちの実現

地域公共交通の整備は、それ自体が目的ではなく、市民生活を便利で豊かにすることを目的としています。これを踏まえて、市民の暮らしにおける移動環境の満足度の向上を目標として、その「不満の割合（市民アンケート調査結果より）」を評価指標として採用します。

<b>評価指標 1</b>	<b>市民の暮らしにおける移動環境の不満割合</b>
---------------	----------------------------

<b>概要</b>	○市民アンケート調査結果による、市民の暮らしにおける移動環境の満足度評価の結果（不明・無回答を除く）より算出。 ○計画事業を推進して、不満割合を10%以下にすることを目指す。	
<b>指標値</b>	基準値（平成30(2018)年）	13.0%
	目標値（2023年）	10%以下
<b>評価の実施主体</b>	○計画期間の最終年に、本市が市民アンケート調査を実施し、指標値をとりまとめる。	

表 基準年の指標値（市民アンケートにおける移動環境の不満割合）

	総数		不明・無回答除く		『不満』の割合	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
1 満足	352	28.8%	352	31.2%	146	13.0%
2 やや満足	325	26.6%	325	28.8%		
3 どちらともいえない	304	24.8%	304	27.0%		
4 やや不満	74	6.0%	74	6.6%		
5 不満	72	5.9%	72	6.4%		
6 不明・無回答	97	7.9%	—	—		
合計	1,224	100.0%	1,127	100.0%		

## 目標2 持続可能な地域公共交通サービスが暮らしを支えるまちの実現

地域公共交通が暮らしを支えるサービスとしての役割を担うためには、市民等にどの程度利用されているかという視点が重要と考え、「公共交通の利用者数（タクシー補助制度、航路を除く）」を評価指標とします。

また公共交通サービスを持続させるという観点より「公共交通の運賃収支率（タクシー補助制度、航路を除く）」を評価指標として採用します。これは利用促進施策や運行事業者の経営努力にも直結する指標といえます。

評価指標2	公共交通の利用者数（タクシー補助制度、航路を除く）
-------	---------------------------

概要	<p>○路線バス（大竹・栗谷線と坂上線）、地域コミュニティ交通（こいこいバス、支線交通）それぞれの年間利用者数。</p> <p>○目標の考え方は、以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスは利用者数が減少傾向にあり、平成24(2012)年から平成29(2017)年にかけて約2割減少しているが、利用促進を図ることで、減少を1割程度まで抑制することを目指す。</li> <li>・地域コミュニティ交通は、沿線人口の減少が進むものの利用促進を図ることで、基準値の水準を維持する。</li> </ul>		
指標値		路線バス（※ <sub>1</sub> ）	地域コミュニティ交通（※ <sub>2</sub> ）
	基準値（平成29(2017)年度）	24,167人	155,327人
	目標値（2022年度）	22,000人以上	155,000人以上
評価の実施主体	○毎年、本市がとりまとめる。		

※<sub>1</sub>：大竹・栗谷線、坂上線

※<sub>2</sub>：こいこいバス、三ツ石地区乗合タクシー、ひまわりタクシー、湯舟のりあいタクシー、栄ぐるりんタクシー、あじさいタクシー（基準年は、栄ぐるりんバスが運行、あじさいタクシーが未運行）

表 基準年の指標値（利用者数）

単位：人

	平成29 (2017)年度
大竹・栗谷線	4,976
坂上線	19,191
合計	24,167

	平成29 (2017)年度
こいこいバス	149,519
三ツ石地区乗合タクシー	1,444
ひまわりタクシー	807
湯舟のりあいタクシー	621
栄ぐるりんバス（4～2月）	2,856
栄ぐるりんタクシー（3月）	80
合計	155,327

評価指標 3	公共交通の運賃収支率（タクシー補助制度，航路を除く）
--------	----------------------------

概 要	○路線バス及び地域コミュニティ交通の運賃収支率。 ○人件費，燃料費，消費税等の増加が見込まれる一方で，人口の減少等に 伴い利用者の減少が予想されるため，運賃収支率は低下が想定される が，利用促進を図ることで50%以上の水準の確保を目指す。	
指標値	基準値（平成 29(2017)年度）	57.1%
	目標値（2022 年度）	50%以上
評価の 実施主体	○毎年，本市がとりまとめる。	

表 基準年の指標値（運賃収支率） 単位：%

	平成 29 (2017)年度
大竹・栗谷線	13.9
坂上線	35.8
こいこいバス	105.9
三ツ石地区乗合タクシー	38.3
ひまわりタクシー	27.1
湯舟のりあいタクシー	31.6
栄ぐるりんバス（4～2月）	6.0
栄ぐるりんタクシー（3月）	33.3
全 体	57.1

### 目標 3 地域公共交通を利用・応援する市民意識が高いまちの実現

地域公共交通の運営環境が厳しさを増す中で，運行サービスを持続可能なものとするためには，市民の皆さんの理解（公共交通を利用する意識，運営を応援する意識）を高めることが大切といえます。そのため本市では，市広報「広報おおたけ」を活用した情報発信を積極的に行っていますが，引き続き着実に実施するため，「市広報を活用した情報発信回数」を評価指標として採用します。

また，子ども世代からバス利用に親しむことは，公共交通の利用意識向上にも寄与するとの考えより，こいこいバスの家族での利用を促す取り組みである「バスエコファミリーキャンペーン（※）の利用者数」を評価指標として採用します。

※バスエコファミリーキャンペーンとは，こいこいバスの運賃を11月の土日祝日に限り，大人に同伴する小学生を無料とするキャンペーンのこと。



評価指標 4	市広報を活用した情報発信回数
--------	----------------

概要	<p>○市広報を活用した地域公共交通に係る情報（利用実態の周知や利用促進に繋がる内容等）の発信回数。</p> <p>○地域公共交通の維持、活性化に向けた意識醸成は、短期間で実現するものではなく、継続した取り組みが重要であるため、広く周知が可能な市広報を活用した情報発信の継続を目指す。</p>	
指標値	基準値（平成 30(2018)年度）	5 回／9 か月（4 月号～12 月号）
	目標値（2019～2023 年度）	毎年 6 回以上／12 か月
評価の実施主体	○毎年、本市がとりまとめる。	

評価指標 5	バスエコファミリーキャンペーン利用者数
--------	---------------------

概要	<p>○バスエコファミリーキャンペーンのこいこいバス利用者数。</p> <p>○天候等の要因もあり、年により利用者数に変動があるため、5 年間の平均利用者数を、基準値より多い 110 人以上にすることを目標とする。</p>	
指標値	基準値（平成 26(2014)年～平成 30(2018)年の平均値）	100.8 人
	目標値（2019～2023 年の平均値）	110 人以上
評価の実施主体	○毎年、本市がとりまとめる。	

表 基準年の指標値（バスエコファミリーキャンペーン利用者数）

	利用者数		利用者数
平成 26(2014)年	50 人	平成 29(2017)年	89 人
平成 27(2015)年	125 人	平成 30(2018)年	128 人
平成 28(2016)年	112 人	平均	100.8 人

## 5. 4 目標達成のための事業

地域公共交通網形成の目標達成に向けて、本計画において推進する計画事業は下図のとおりである。

また各事業の概要、及び実施主体等を次頁より示す。

目 標	計 画 事 業
<p><b>目標 1</b> 市民生活が便利な、移動環境の満足度が高いまちの実現</p> <p><b>目標 2</b> 持続可能な地域公共交通サービスが暮らしを支えるまちの実現</p>	<p><b>計画事業1 暮らしを支える地域公共交通網の形成</b></p> <p>市民の暮らしやまちづくりを支える地域公共交通網を形成・維持するため、利便性・持続性の高い運行サービスの実施や支援、改善等を行う。</p> <p><b>【施策】</b></p> <p>(1) 路線バスの運行・改善            (2) 地域コミュニティ交通の運行・改善・導入            (3) 広原地区及び谷和地区タクシー運行補助事業            (4) 阿多田島航路の運航支援            (5) 大竹駅自由通路・橋上駅舎化等整備及び鉄道関連の取り組み</p> <p><b>計画事業2 地域公共交通の待合い環境などの改善</b></p> <p>公共交通をより便利で利用しやすい移動手段とするため、待合い環境の改善に資する取り組みを推進する。</p> <p><b>【施策】</b></p> <p>(1) バス停留所における待合い環境の整備            (2) バスロケーションシステムの導入検討</p>
<p><b>目標 3</b> 地域公共交通を利用・応援する市民意識が高いまちの実現</p>	<p><b>計画事業3 地域公共交通の利用促進施策の推進</b></p> <p>市民の公共交通の利用意識、運営を応援する意識を高めるため、関連情報の発信、意識醸成に資する取り組みを推進する。</p> <p><b>【施策】</b></p> <p>(1) 公共交通の利用促進に繋がる情報提供の推進            (2) 公共交通に係る意識向上に繋がる施策の推進</p>

図 目標と計画事業

## 計画事業1 暮らしを支える地域公共交通網の形成

### (1) 路線バスの運行・改善

概要	<p>○栗谷地区、松ヶ原地区と沿岸地域とを結ぶ大竹・栗谷線、及び岩国市美和町から川手地区・木野地区を経由して大竹駅を結ぶ坂上線は、市民の暮らしに不可欠な移動手段であり、交通事業者、行政（市、県）の協働により、運行サービスの維持を図ることを基本とする。</p> <p>○ただし、運行サービス内容が利用実態や利用ニーズ等に適していない場合は、効率化や利便性向上を図るため、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施する。</p> <p>○大竹・栗谷線については、利用状況が良好とは言えないものの、利用者における満足度が高い現状を踏まえサービスを維持するが、合わせて将来を視野に入れ、栗谷地区等の生活移動を支える移動手段について検討を行う。</p>
実施主体	大竹市、交通事業者

### (2) 地域コミュニティ交通の運行・改善・導入

概要	<p>○市内の幹線軸であるこいこいバス、及び支線としての役割を担う乗合タクシー(※)は、市民の暮らしに不可欠な移動手段であり、住民、市、交通事業者の協働により、運行サービスの維持を図ることを基本とする。</p> <p style="text-align: center;">※三ツ石地区乗合タクシー、ひまわりタクシー、湯舟のりあいタクシー、栄ぐるりんタクシー、あじさいタクシー</p> <p>○ただし、運行サービス内容が利用実態や利用ニーズ等に適していない場合は、効率化や利便性向上を図るため、住民と交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施する。</p> <p>○また、新たな地域において乗合タクシーの導入要請等がある場合は、各地域に適した公共交通を住民主体で検討、導入できるように市が支援を行う。</p> <p>○また更に、生活施設、公共施設が多く位置し、かつ高齢者等の居住者が非常に多い大竹地区において、既存の公共交通（坂上線等）との連携・活用なども念頭におき、移動の利便性を高める方策について検討する。</p>
実施主体	大竹市、交通事業者、市民



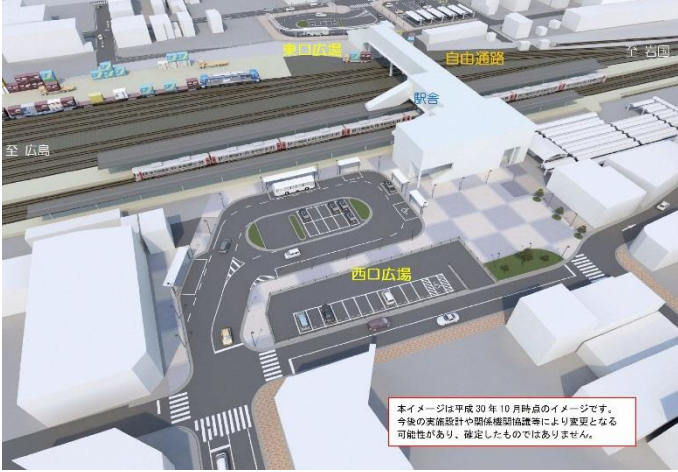
### (3) 広原地区及び谷和地区タクシー運行補助事業

<b>概要</b>	<p>○本制度は、広原地区及び谷和地区住民にとって、暮らしに必要な生活移動を支える不可欠な制度であり、維持を図る。</p> <p>○ただし、利用実態や運行事業者からの要請等に応じて、必要があれば改善について検討、実施する。</p>
<b>実施主体</b>	大竹市，交通事業者

### (4) 阿多田島航路の運航支援

<b>概要</b>	<p>○阿多田島航路は、島民が安心して日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり、住民、交通事業者、行政（市，県，国）の協働により、運航サービスの維持を図ることを基本とする。</p> <p>○ただし、運航サービス内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない等の場合は、効率化や利便性向上を図るため、島民等の意見を十分に把握するとともに、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施する。</p>
<b>実施主体</b>	大竹市，交通事業者

### (5) 大竹駅自由通路・橋上駅舎化等整備及び鉄道関連の取り組み

<b>概要</b>	<p>○大竹駅自由通路・橋上駅舎化及び東西駅前広場等関連整備を，市，西日本旅客鉄道株式会社等の協働により推進し，早期の開業を目指す。</p> <p>○JR小方駅の新規整備，及び駅のバリアフリー施設整備についても，市民からの要望が極めて大きいため，市より西日本旅客鉄道株式会社への要望等を行い，実現を目指す。</p>
 <p style="font-size: small; text-align: right;">本イメージは平成30年10月時点のイメージです。 今後の実態設計や関係機関協議等により変更となる可能性があり、確定したものではありません。</p>	
<p>(大竹駅自由通路・橋上駅舎化の整備後イメージ)</p>	
<b>実施主体</b>	大竹市，交通事業者

## 計画事業2 地域公共交通の待合い環境などの改善

### (1) バス停留所における待合い環境の整備

概要	<p>○利用しやすさや安全性の向上を図るために、必要性が高く、設置場所等の条件が整った場合に、バス停留所における待合い環境に係る整備を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチの設置等，待合い施設の整備</li> <li>・バス停やベンチの固定化 など</li> </ul>  <p>(待合箇所を整備した御園大橋バス停)</p>
実施主体	大竹市

### (2) バスロケーションシステムの導入検討

概要	<p>○公益社団法人広島県バス協会が運営するバスロケーションシステム『広島公共交通ナビ「くるけん」』，及びバスの運行状況・待ち時間をスマートフォン等に表示するサービス「BUSit (バスイット)」は，バス利用者の利便性の向上に有効な仕組みであり，本市で運行するバスへの導入を検討する。</p>  <p>(資料) 公益社団法人広島県バス協会ホームページ (バスロケーションシステムの活用イメージ)</p>
実施主体	大竹市，交通事業者






## 計画事業3 地域公共交通の利用促進施策の推進

### (1) 公共交通の利用促進に繋がる情報提供の推進

<b>概要</b>	<p>○公共交通の利用を促進するため、バス路線や時刻表を掲載したチラシ等の広報媒体の作成・配布、市広報紙等を活用した関連情報の提供等を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表、チラシ等の作成・配布</li> <li>・市広報紙等を活用した情報提供 など</li> </ul>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(こいこいバスの時刻表・利用ガイド)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(市広報による情報発信の例)</p> </div> </div>
<b>実施主体</b>	大竹市、交通事業者

### (2) 公共交通に係る意識向上に繋がる施策の推進

<b>概要</b>	<p>○地域住民と連携した乗り方の学習機会の創出やキャンペーン企画等、公共交通の利用意識を高める取り組みを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスエコファミリーキャンペーンの実施</li> <li>・高齢者を対象とした乗合タクシー等の乗り方教室の開催</li> <li>・地域住民主導による利用促進の方策検討・実施</li> <li>・利用促進に繋がるグッズ作成・配布</li> <li>・既存イベントとの連携 など</li> </ul>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(自治会独自の新聞への掲載)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(PRグッズ(ポケットティッシュ))</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(バスエコファミリーチラシ)</p> </div> </div>
<b>実施主体</b>	大竹市、交通事業者、市民

## 第6章 事業の評価と展開

### 6.1 本計画の評価と改善

本計画で示した各事業は、着実な実施はもちろんですが、目的達成のためには事業に影響する社会環境の変化等にも適切に対応することが求められます。そのため各事業は、いわゆるPDCAの流れに準じ、事業の計画、実施、進捗状況や達成度等の評価、改善点の抽出のステップを経て、よりよい効果が得られるように管理を行い、事業を進めます。

また、本計画全体に関しては、最終年次に目標指標に対する検証を行い、その結果を踏まえて、本市が次期の地域公共交通に係る計画策定の必要性を判断します。

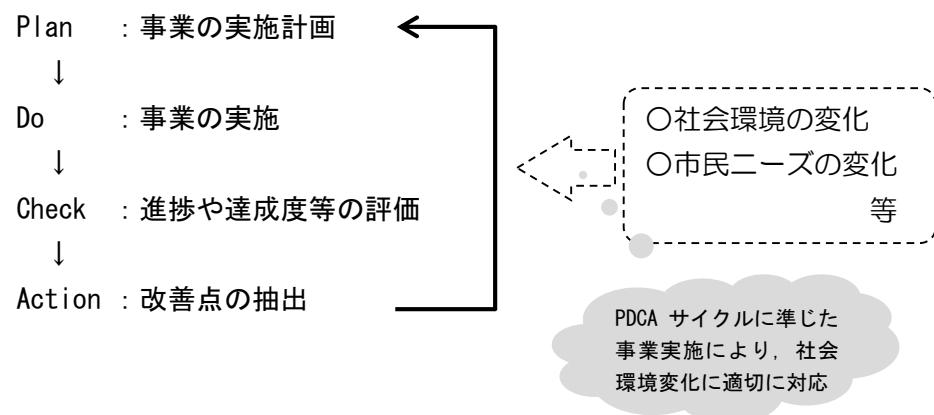


図 事業実施に係るPDCAサイクル



本計画に係る評価・検証は、市民、利用者、交通事業者、警察署、国、県、市等で構成する大竹市地域公共交通活性化協議会において実施します。

## 6. 2 事業展開

計画期間内における各事業における展開（実施工程）は以下のとおりです。

表 事業展開

事業名		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
計画事業1 暮らしを支える地域公共交通網の形成	(1) 路線バスの運行・改善					
	(2) 地域コミュニティ交通の運行・改善・導入					
	(3) 広原地区及び谷和地区タクシー運行補助事業					
	(4) 阿多田島航路の運航支援					
	(5) 大竹駅自由通路・橋上駅舎化等整備及び鉄道関連の取り組み		(自由通路・橋上駅舎化建設工事予定)		(2023年3月末 橋上駅舎開業・自由通路供用予定)	(東西広場供用予定)
計画事業2 地域の待合環境の改善	(1) バス停留所における待合環境の整備					
	(2) バスロケーションシステムの導入検討	(検討)				
計画事業3 地域の公共交通の推進	(1) 公共交通の利用促進に繋がる情報提供の推進					
	(2) 公共交通に係る意識向上に繋がる施策の推進					

 期間を通じて実施  
 計画期間内の必要な時期に実施