

大竹市地域公共交通計画  
(素案)

令和7(2025)年2月

大 竹 市

## 目 次

第1章 計画の目的と概要.....	2
第2章 地域の現況.....	8
第3章 市民・バス利用者のニーズ.....	37
第4章 交通事業者からみる課題.....	50
第5章 地域公共交通に係る課題.....	53
第6章 計画の基本方針及び事業.....	55
第7章 計画の評価及び展開.....	68

# 第1章 計画の目的と概要

## 1. 1 計画の目的

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」、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」、平成 31(2019)年 3 月に「大竹市地域公共交通網形成計画」を策定して、市民にとって利便性が高い地域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、以前より運行していた J R 山陽本線や大竹・栗谷線バス、坂上線バスに加えて、市街地を運行する定時定路線型のこいこいバスや、地域住民の暮らしを支えるデマンド型乗合タクシーの運行が始まるなど、徐々に市内の地域公共交通サービスが増えて、市民の移動環境の利便性は高まったといえます。

しかしながら、近年をみると新型コロナウイルス感染症の蔓延を発端とする地域公共交通利用者の減少、深刻な乗務員不足の問題、また、燃料費等の物価高や人件費の高騰など、地域公共交通の事業環境は年々厳しさを増しています。そうした状況のなか、高齢化が進む本市において、市民が安心して暮らしていける移動手段を将来に向けて確保することが重要となっています。

こうした背景のもと、本市において持続可能で利便性の高い地域公共交通を構築するため、「大竹市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）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 計画期間

本計画の期間は、令和 7(2025)年度から令和 11(2029)年度までの 5 年間とします。

## 1. 4 関連計画（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」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、「大竹市まちづくり基本構想（令和3(2021)年3月策定）」及び「第2期大竹市まちづくり基本計画（令和7(2025)年3月策定）」、「大竹市都市計画マスタープラン（令和元(2019)年10月改定）」、「小方地区のまちづくり基本構想（平成29(2017)年3月策定、令和4(2022)年11月一部見直し）」と整合を図るとともに、県が策定した「広島県地域公共交通ビジョン（令和6(2024)年3月策定）」、「大竹市地域公共交通網形成計画（平成31(2019)年3月策定）」で掲げた基本的な考え方や方向性を原則踏襲するものです。

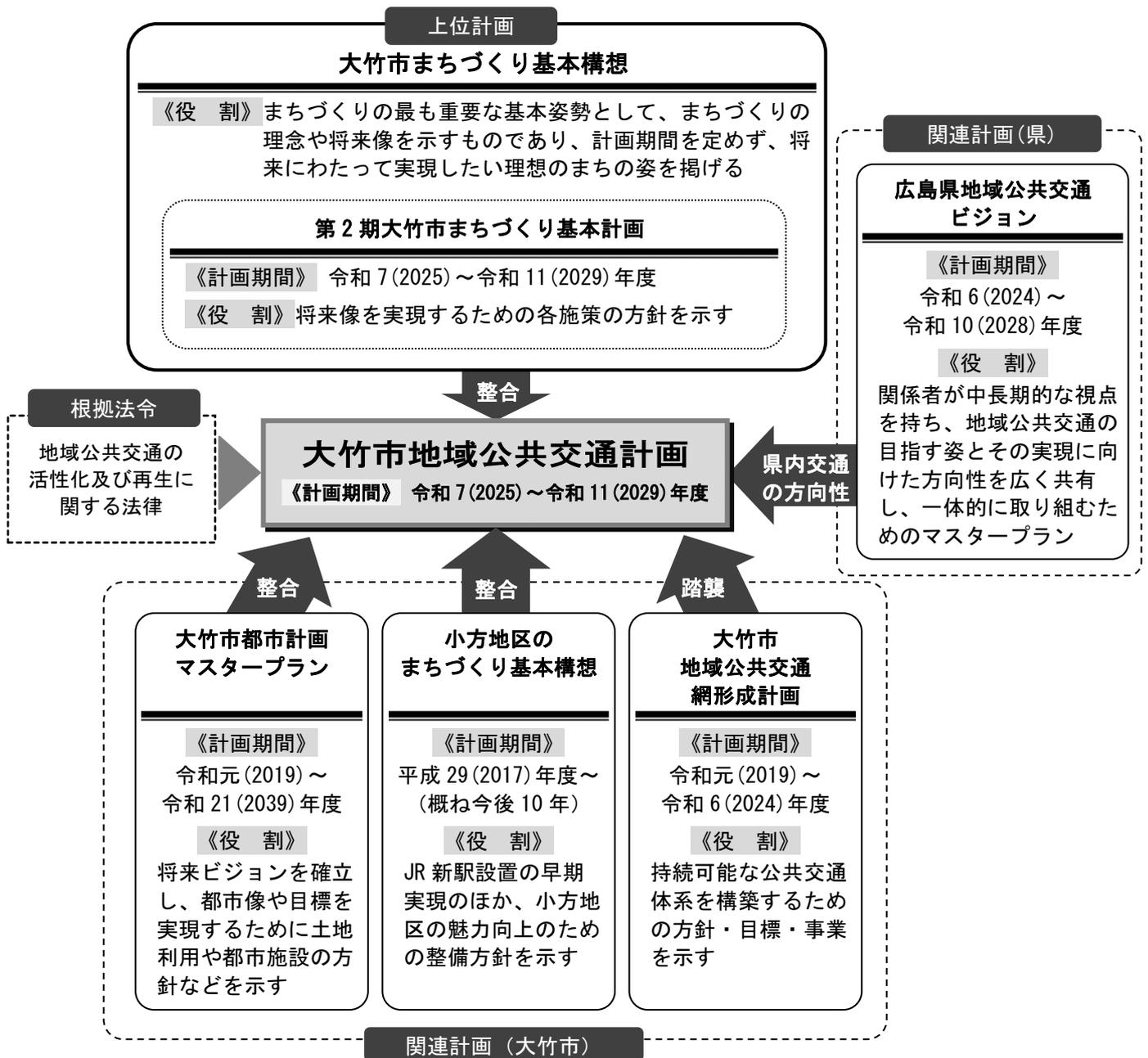


図 本計画の位置付け

(1) 主な関連計画における地域公共交通の位置付け

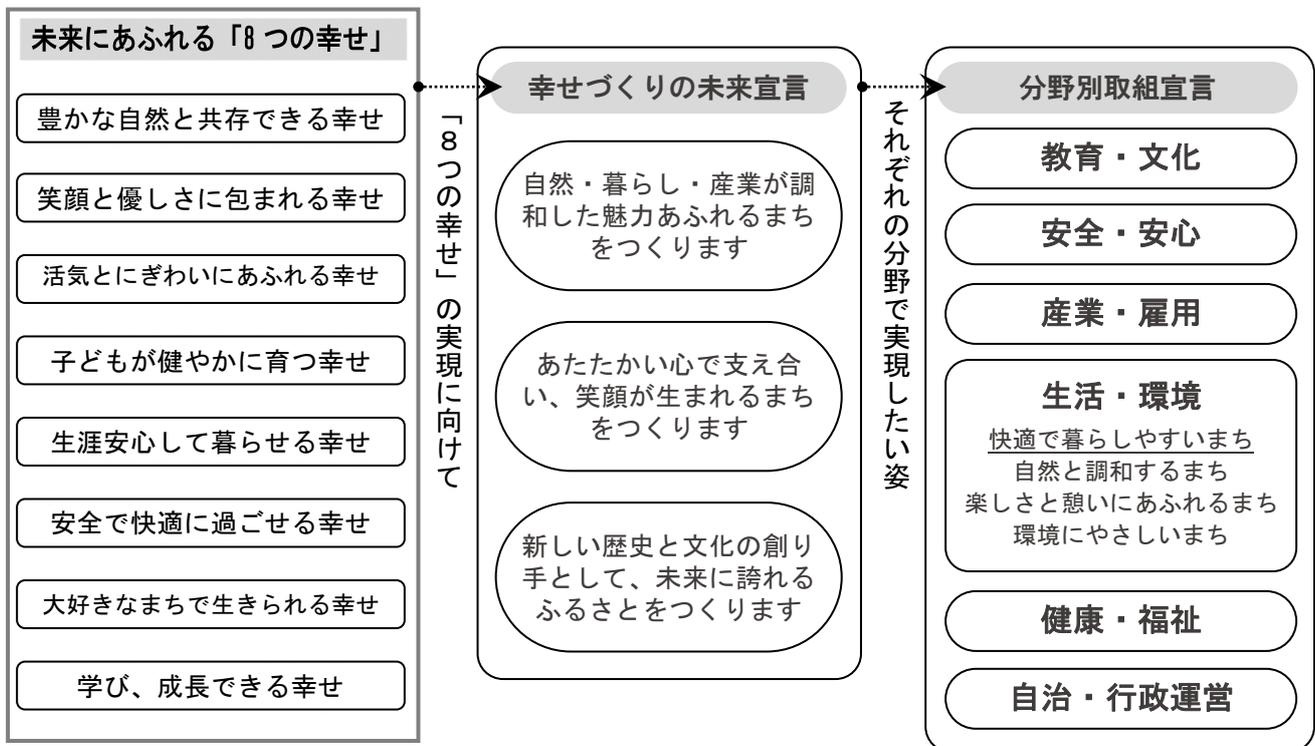
① 大竹市まちづくり基本構想

■大竹市まちづくり基本構想の役割

まちづくりの最も重要な基本姿勢として、まちづくりの理念や将来像を示すものであり、計画期間を定めず、将来にわたって実現したい理想のまちの姿を掲げる。

「未来にあふれる「8つの幸せ」の実現に向けて、市全体で共有すべき、普遍的なまちづくりの理念を「幸せづくりの未来宣言」として示すとともに、市民生活に関わる分野別のまちのあり方などを「分野別取組宣言」として示しています。

「分野別取組宣言」のうち、特に「生活・環境」の「快適で暮らしやすいまち」は、地域公共交通を含む生活基盤の整備に大きく関係する内容といえます。



(資料) 大竹市まちづくり基本構想 (令和3(2021)年3月策定)

図 大竹市まちづくり基本構想の枠組みと公共交通の位置付け

## ② 大竹市都市計画マスタープラン

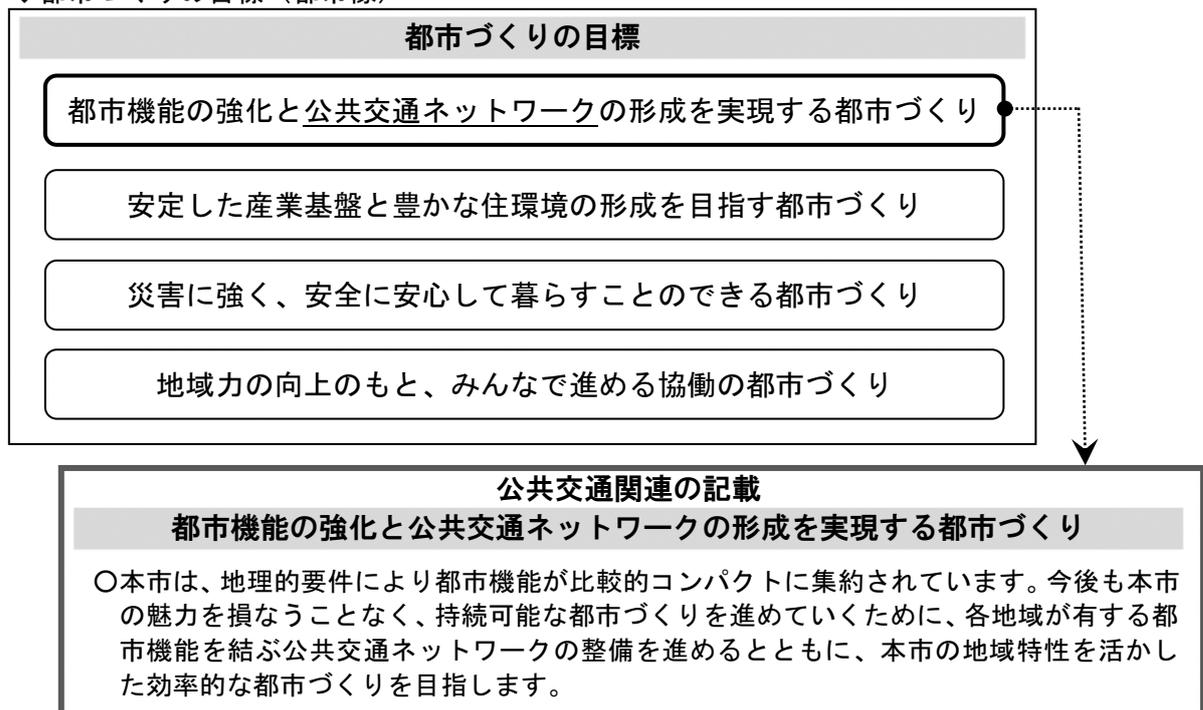
■計画期間：令和元(2019)～令和21(2039)年度

■大竹市都市計画マスタープランの役割

将来ビジョンを確立し、都市像や目標を実現するために土地利用や都市施設の方針など示す。

4つの「都市づくりの目標」に基づき、本市の将来像や地域公共交通に関する整備の方向等を、以下のように明記しています。

### ◆都市づくりの目標（都市像）



### ◆公共交通整備の方針

- バリアフリー化の推進
  - ・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、公共交通施設のバリアフリー化を推進します。
- 大竹駅周辺整備の推進
  - ・大竹駅の橋上化とともに周辺整備を進め、駅東西を結ぶ連絡道により回遊性を向上させ、まちの魅力を高めることで、交通の利便性向上と賑わいを創出します。
  - ・JR 大竹駅の東西交通広場の整備を進めます。
- 小方新駅等の設置
  - ・小方地域の交通利便性と拠点性を高めるため、JR 新駅の設置や駅前広場の整備を推進します。
- 海上交通の充実
  - ・小方港と阿多田島を結ぶ海上交通の利便性の向上を図るとともに、ターミナル機能の強化に努めます。
  - ・整備においては海辺の環境を活かしながら、憩いとうるおいの場、交流の場などを生み出し、訪れてみたい港づくりに努めます。
- パーク・アンド・ライドを支える施設整備
  - ・鉄道駅周辺においては、自家用車や自転車等から鉄道に乗り換えるための駐車場・駐輪場の整備に努めます。
- 公共交通施設の利便性の向上
  - ・公共交通については、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、改善等を検討します。

(資料) 大竹市都市計画マスタープラン (令和元(2019)年10月改定)

図 都市づくりの目標(将来像)と公共交通整備の方針

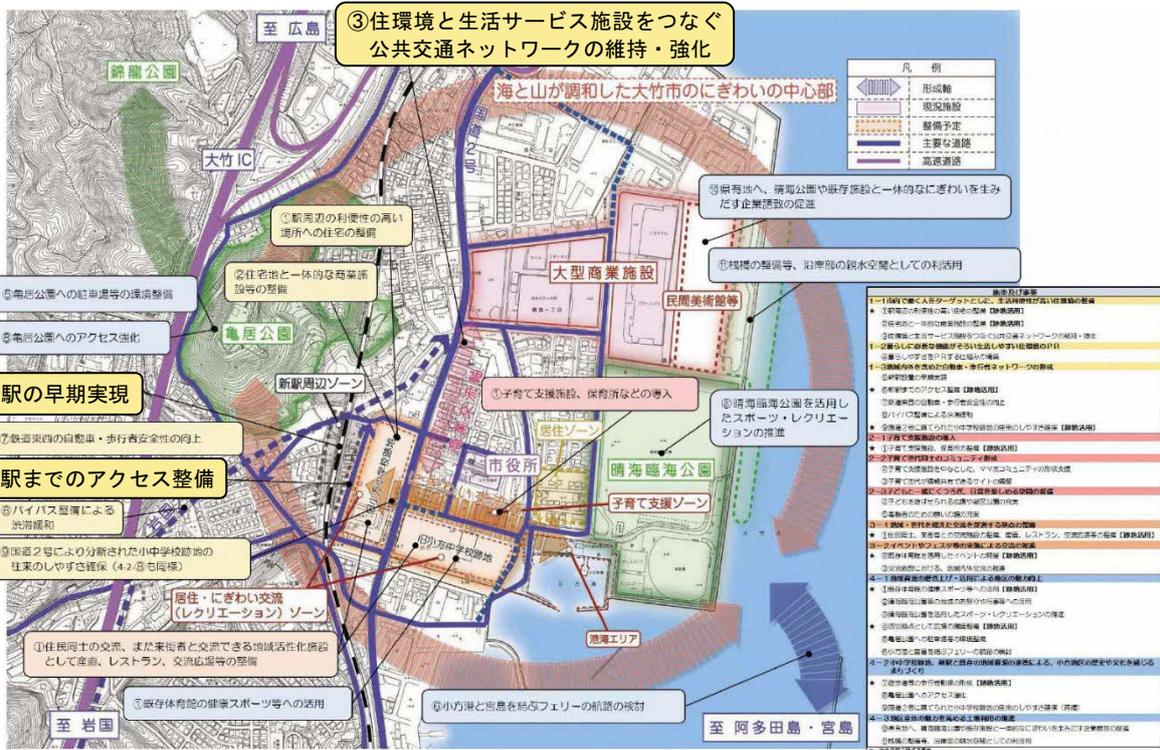
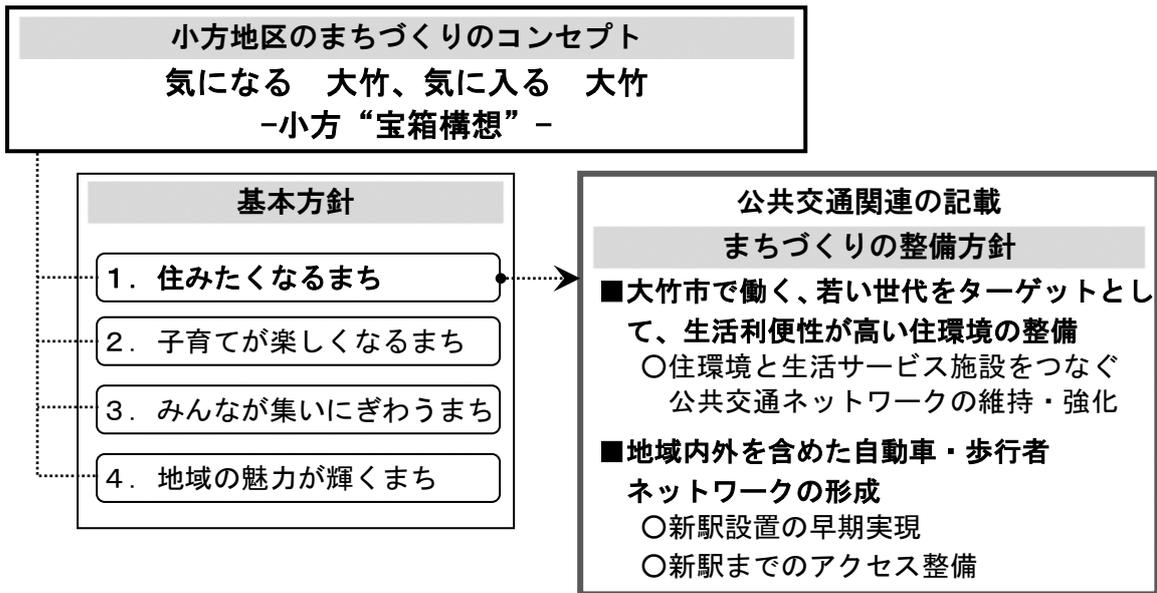
### ③ 小方地区のまちづくり基本構想

■ 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）

#### ■ 小方地区のまちづくり基本構想の役割

小方地区への J R 新駅設置の早期実現を目指すほか、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。



（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、令和 4(2022)年 11 月一部見直し）、一部加筆

図 小方地区のまちづくり基本構想の枠組みと公共交通の位置付け

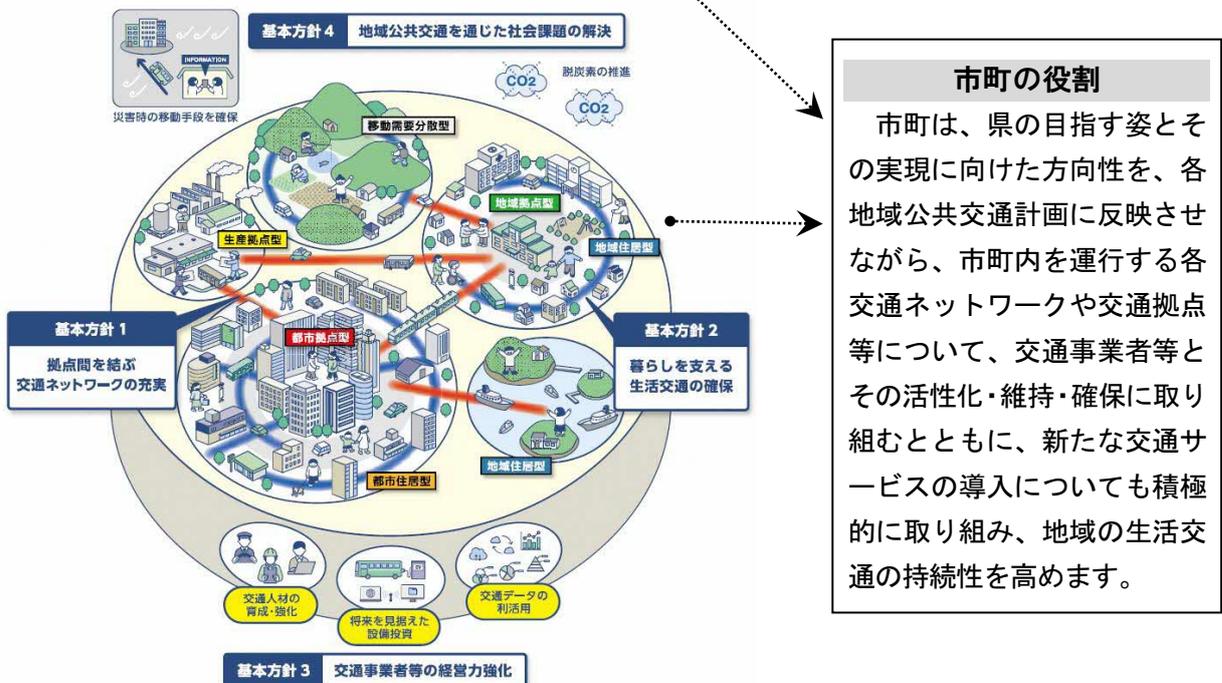
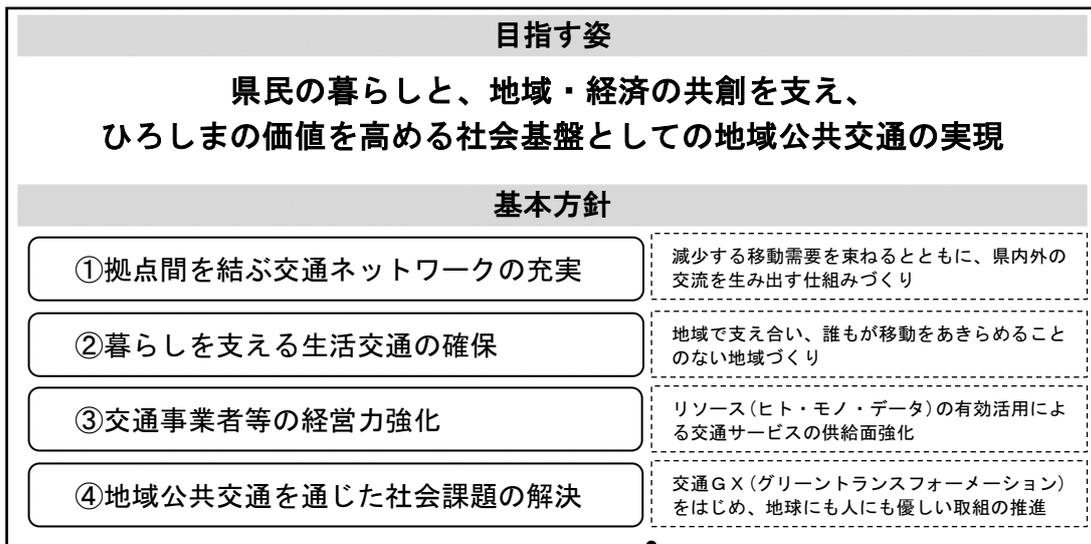
#### ④ 広島県地域公共交通ビジョン

■ 計画期間：令和 6(2024)～令和 10(2028)年度

##### ■ 広島県地域公共交通ビジョンの役割

関係者が中長期的な視点を持ち、地域公共交通の目指す姿とその実現に向けた方向性を広く共有し、一体的に取り組むためのマスタープラン。

広島県全体の地域公共交通の目指す姿とその実現に向けた方向性が示されており、本市ではこの基本的な考え方を踏まえて、大竹市地域公共計画を策定します。



(資料) 広島県地域公共交通ビジョン (令和 6(2024)年 3 月策定)

図 広島県地域公共交通ビジョンの基本方針

## 第2章 地域の現況

### 2. 1 地域の現況

#### (1) 対象地域の概要と位置

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ました。昭和29(1954)年9月1日に近隣と合併して大竹市として市制を施行し、現在に至っています。

気象は、瀬戸内式気候に属し、年間を通じて温暖であり、比較的雨量も多くなっています。また、地形は沿岸部の市街地を除いては平地が少なく、海岸線近くまで山々の急傾斜が迫っています。沿岸部には瀬戸内海が広がり、内陸部には三倉岳や蛇喰磐などの雄大な自然があります。

本市は、広島市までは約30km圏内、山口県岩国市までは約10km圏内に位置し、JR山陽本線の駅、山陽自動車道（広島岩国道路）のインターチェンジがあり、相互に通勤圏内に収まっています。大竹市から市外に通勤する人は約5,400人、逆に市外から大竹市に通勤する人は約6,800人（令和2(2020)年）となっており、交流人口が多いのが本市の特徴の一つです。

一級河川小瀬川のきれいで豊かな水に恵まれた本市では、後に基幹産業となったパルプ、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ます。

水産業も盛んで、漁獲量、収穫量は県内有数となっています。海上約8.5kmに位置する阿多田島では、イワシ漁や魚類養殖、カキの養殖などが営まれています。

観光面は、瀬戸内海有数の好漁場として、1年を通じて多くの釣り客が来島していましたが、近年、大型魚の引きが楽しめる釣り堀ができたこともあり、来島客が増加しています。

令和5(2023)年3月に本市晴海地区に完成した下瀬美術館は、パリのユネスコ本部で行われたベルサイユ賞の美術館・博物館部門において、世界で最も美しい美術館に選ばれたことから、国内や、海外からの観光客が増えています。



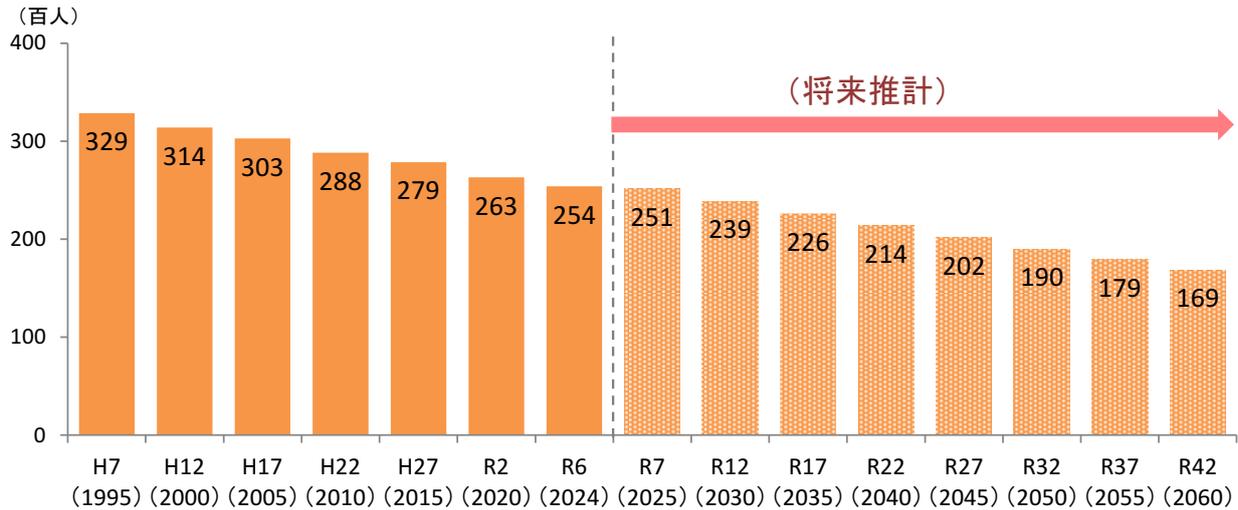
図 大竹市の位置

## 2. 2 対象地域の人口と産業

### (1) 常住人口

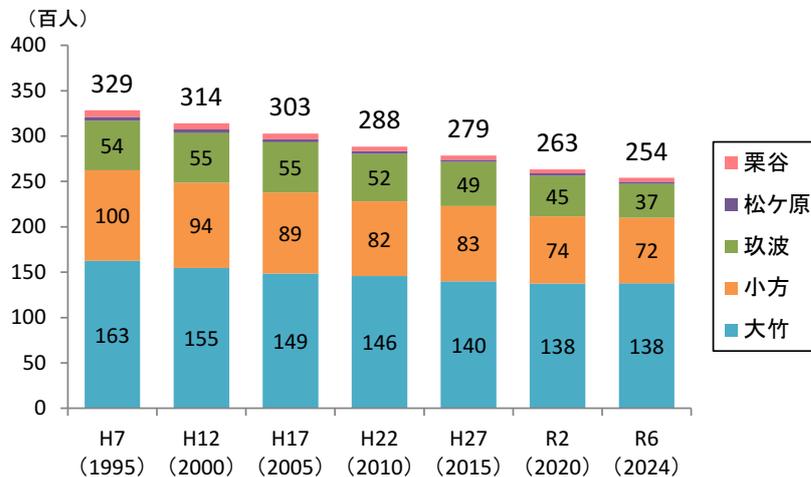
本市の常住人口は一貫した減少傾向にあり、令和 6(2024)年は平成 7(1995)年と比べて約 23%減少しています。また、将来にかけても減少の継続が見込まれています。

本市を 5 つに分けた地域別でも全ての地域が減少傾向にあり、特に栗谷地域、松ヶ原地域において減少率が高く、平成 7(1995)年から令和 6(2024)年の減少率は、大竹、小方、玖波の平均 25%に対し、松ヶ原地域は約 47%、栗谷地域は約 41%減少しています。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、住民基本台帳(令和 6(2024)年 10 月 1 日)、  
「大竹市人口ビジョン (令和 7(2025)年 3 月)」

図 人口推移及び将来の見込み



地域	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R6 (2024)	2024/1995
大竹	16,262	15,458	14,870	14,566	14,003	13,766	13,790	0.85
小方	9,984	9,394	8,910	8,249	8,298	7,394	7,206	0.72
玖波	5,449	5,486	5,546	5,217	4,850	4,480	3,746	0.69
松ヶ原	435	392	346	310	261	260	230	0.53
栗谷	720	675	607	494	453	419	426	0.59
市全体	32,850	31,405	30,279	28,836	27,865	26,319	25,398	0.77

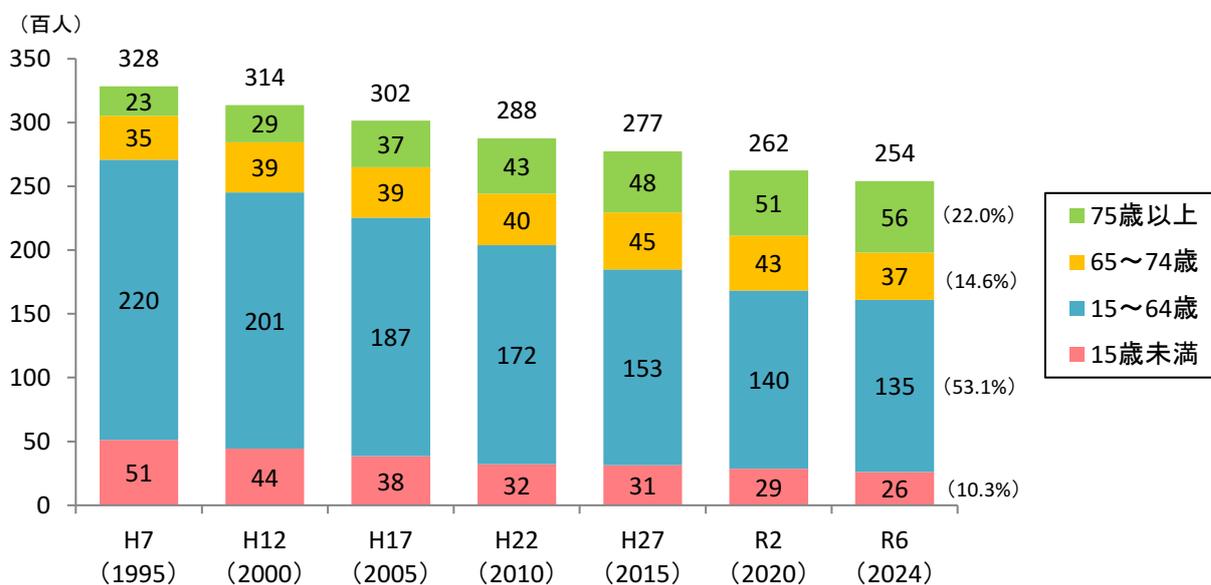
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、住民基本台帳(令和 6(2024)年 10 月 1 日)

図 地域別人口の推移

## (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。

令和6(2024)年の年齢構成をみると65歳以上が約37%であり、3人に1人が高齢者となっています。



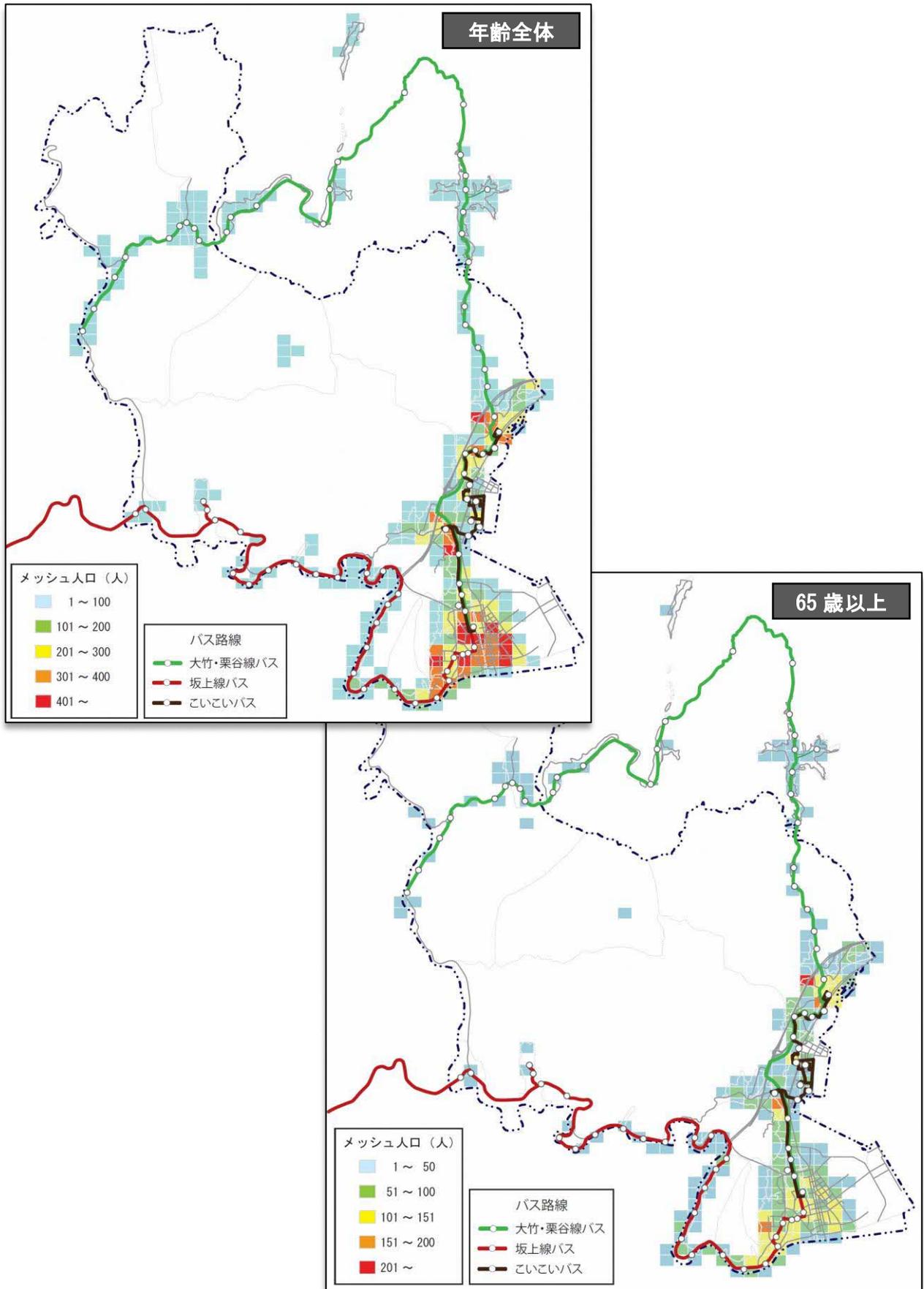
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、住民基本台帳(令和6(2024)年10月1日)  
 ※年齢不詳者を除いているため、「地域別人口の推移」の人口と一致しません。

図 年齢別人口の推移

## (3) 人口集積地域

本市の人口は、令和6年10月1日現在で、25,398人となっています。そのうち沿岸地域である大竹、小方、玖波地区人口は24,742人で、本市の人口の97.4%を占めています。

なお、内陸地域の松ヶ原、栗谷地区人口は656人で、本市の人口の2.6%となっています。



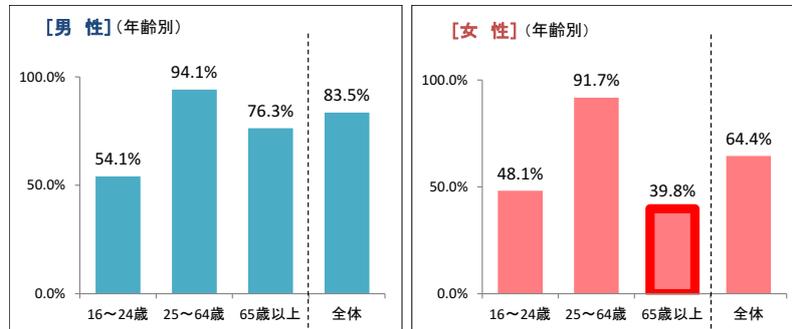
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」(令和2(2020)年)

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 74%で、男女別では男性が約 84%と保有率は高いものの、女性も約 64%が保有しています。

しかし、65歳以上の女性に限定すると保有率は低く、約 40%となっています。



(単位：人)

	16~24歳※			25~64歳			65歳以上			合計		
	男性	女性	計	男性	女性	計	男性	女性	計	男性	女性	計
運転免許保有者	634	490	1,124	5,616	4,948	10,564	3,049	2,108	5,157	9,299	7,546	16,845
人口	1,171	1,018	2,189	5,966	5,395	11,361	3,995	5,303	9,298	11,132	11,716	22,848
免許保有率	54.1%	48.1%	51.3%	94.1%	91.7%	93.0%	76.3%	39.8%	55.5%	83.5%	64.4%	73.7%

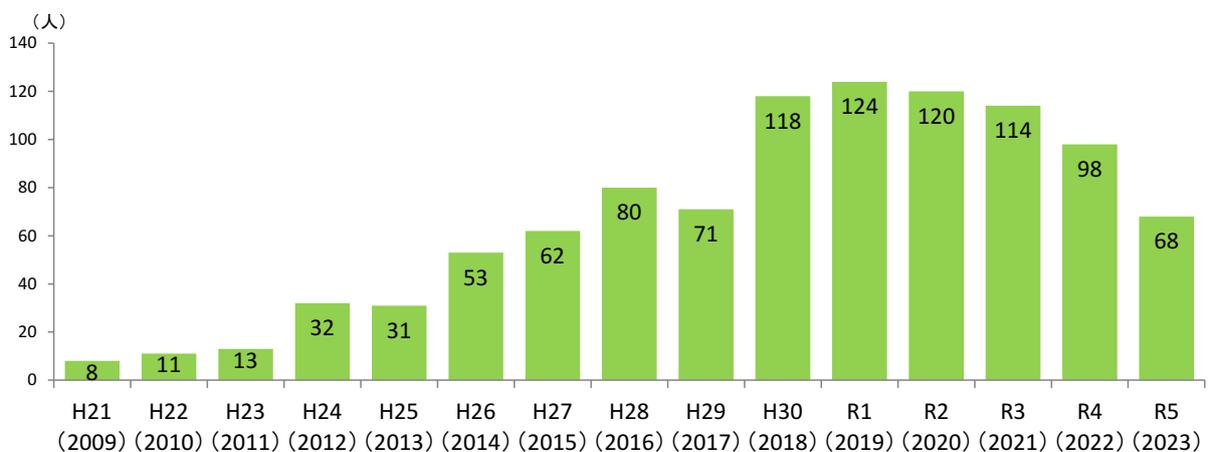
(資料) 広島県警察(令和 6(2024)年 6 月末)、住民基本台帳(令和 6(2024)年 7 月 1 日)

※「16~24歳」保有率は、「15歳~24歳」人口を用いて算出

図 運転免許保有の状況

#### (5) 運転免許自主返納者数

本市の運転免許自主返納者数は、平成 21 (2009) 年度以降、徐々に増加していき、平成 30 (2018) 年度に初めて年間 100 人を超えて、その状況は令和 3 (2021) 年度まで続きましたが、令和 5 (2023) 年の返納者数は、68 人と減少しています。ただし、5 年スパンでみると増加傾向とも言えます。



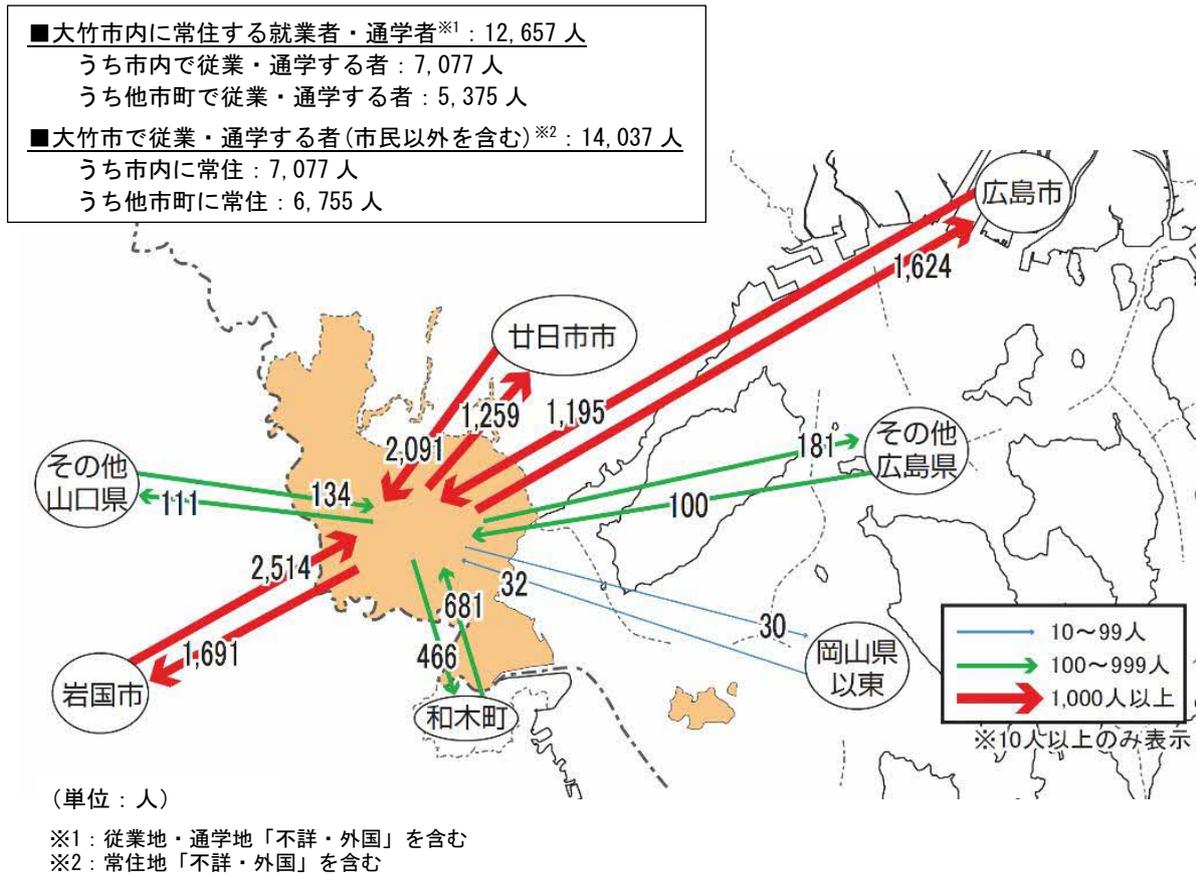
(資料) 大竹警察署調べ

図 運転免許自主返納者数の状況

## (6) 通勤・通学での移動

大竹市内に常住する就業者・通学者は 12,657 人で、うち市内で従業・通学する人数は 7,077 人です。また、市外へ通勤・通学する人数は 5,375 人で、その行き先は、岩国市が 1,691 人で最も多く、次いで広島市 1,624 人、廿日市市 1,259 人の順となっています。

逆に市外から市内に通勤・通学する人数は 6,755 人で、岩国市からが 2,514 人と最も多く、次いで廿日市市 2,019 人、広島市 1,195 人の順となっています。

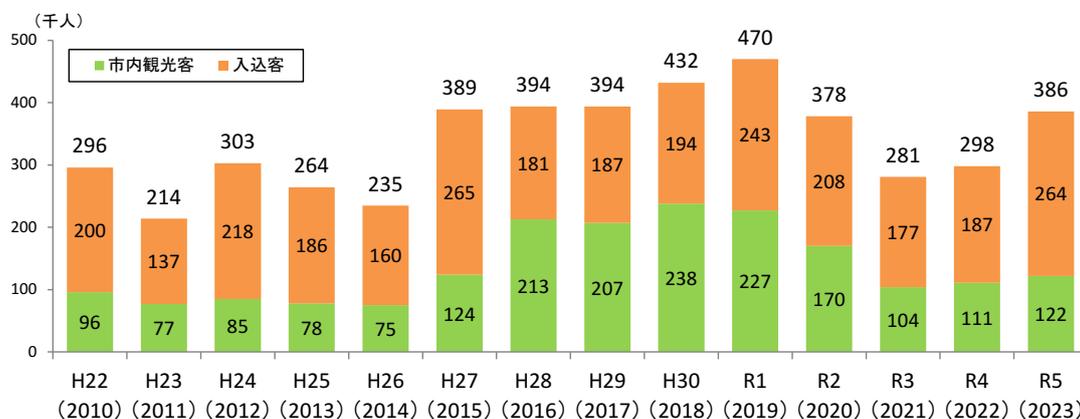


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」(令和 2(2020)年)

図 通勤・通学の状況

## (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、晴海臨海公園が供用開始された平成 27(2015)年から増加しています。令和 2(2020)年以降は新型コロナウイルス感染症蔓延の影響により減少しましたが、下瀬美術館が開館した令和 5(2023)年は増加しています。

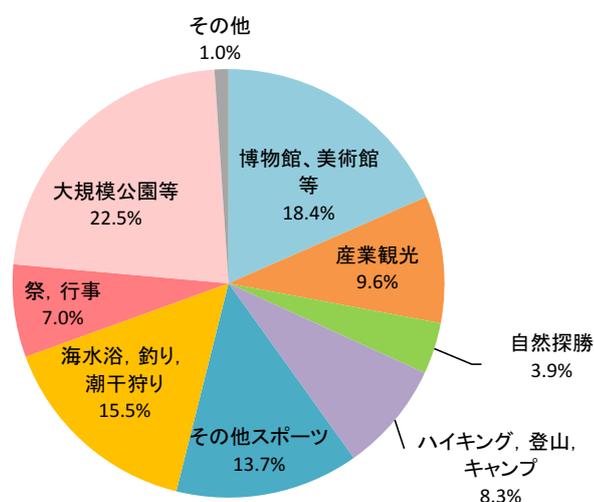


(資料) 広島県観光課「広島県観光客数の動向」

### 図 観光客数の推移

(単位：千人)

目的	観光客数
博物館、美術館等	71
産業観光	37
自然探勝	15
ハイキング、登山、キャンプ	32
その他スポーツ	53
海水浴、釣り、潮干狩り	60
祭、行事	27
大規模公園等	87
その他	4
合計	386



(資料) 広島県観光課「令和 5(2023)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年代の団地が多く、高齢化した居住者の割合が高くなっている状況が推察できます。

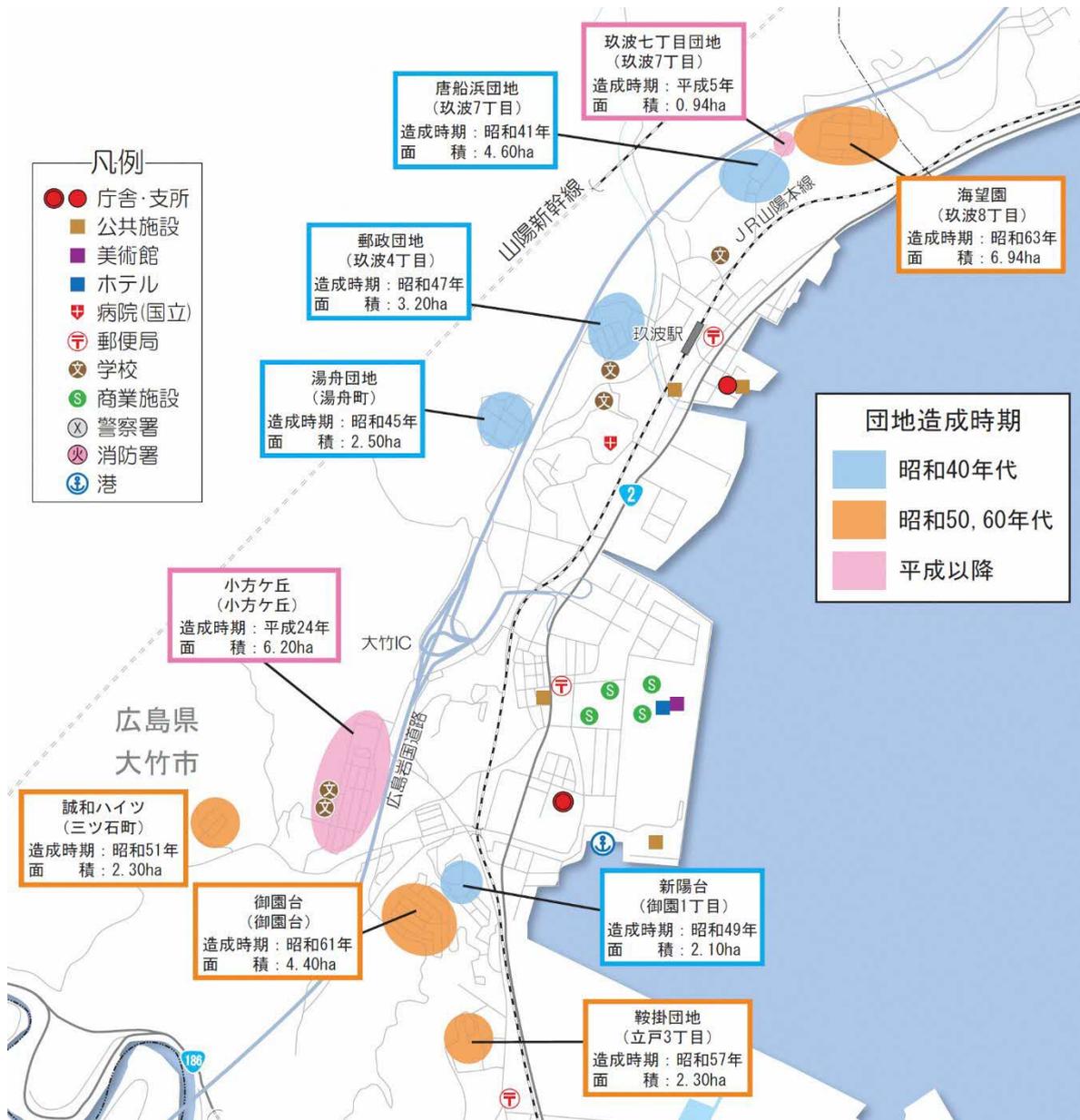


図 沿岸地域の住宅団地の整備時期

### (9) 沿岸地域における生活関連施設

本市では、沿岸地域に生活関連の施設が集中して立地しています。

特に多くの市民が利用している大型商業施設「ゆめタウン大竹」や大竹市役所は、小方地区に位置していますが、その付近には鉄道駅がありません。

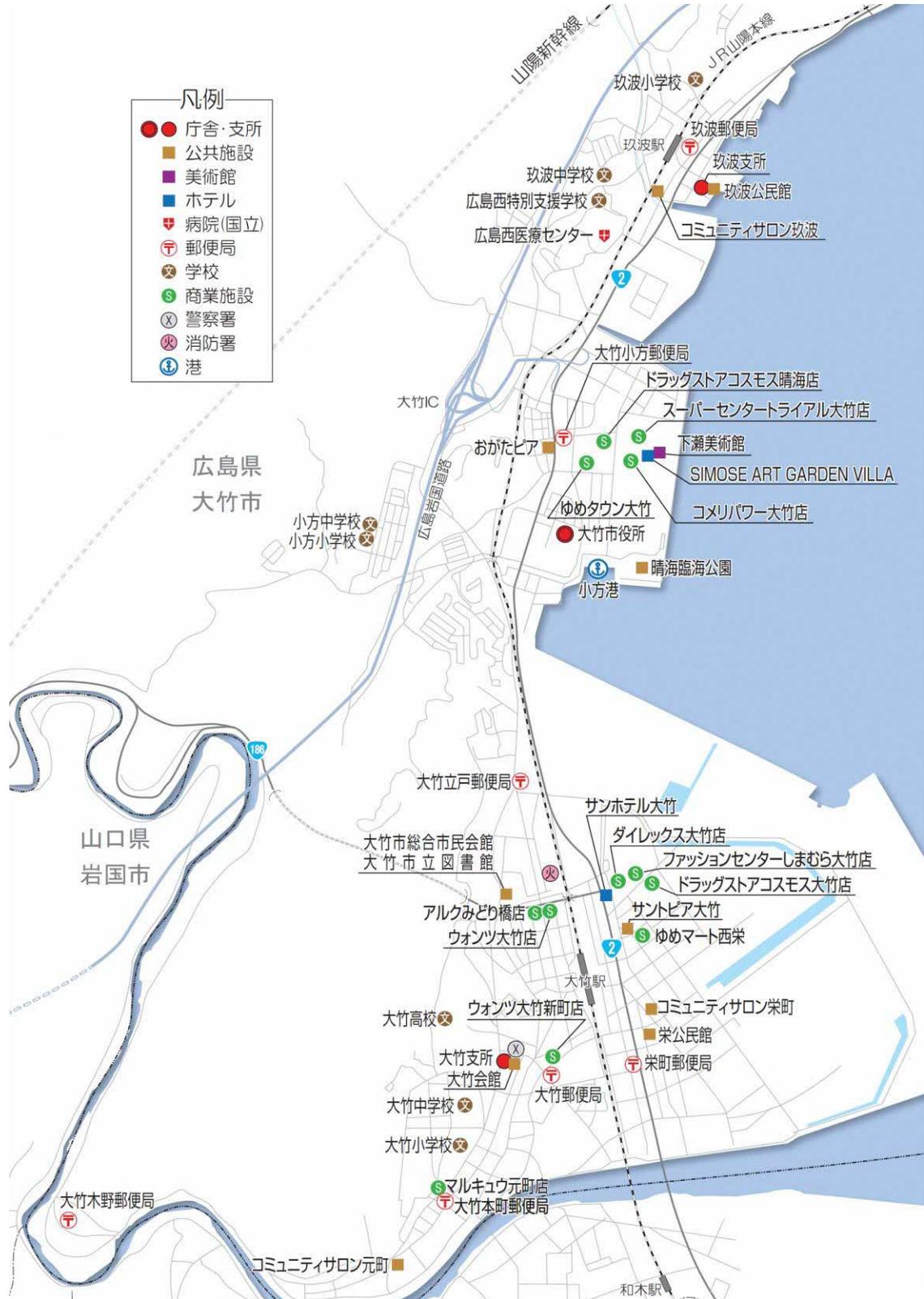


図 沿岸地域の主な生活関連施設

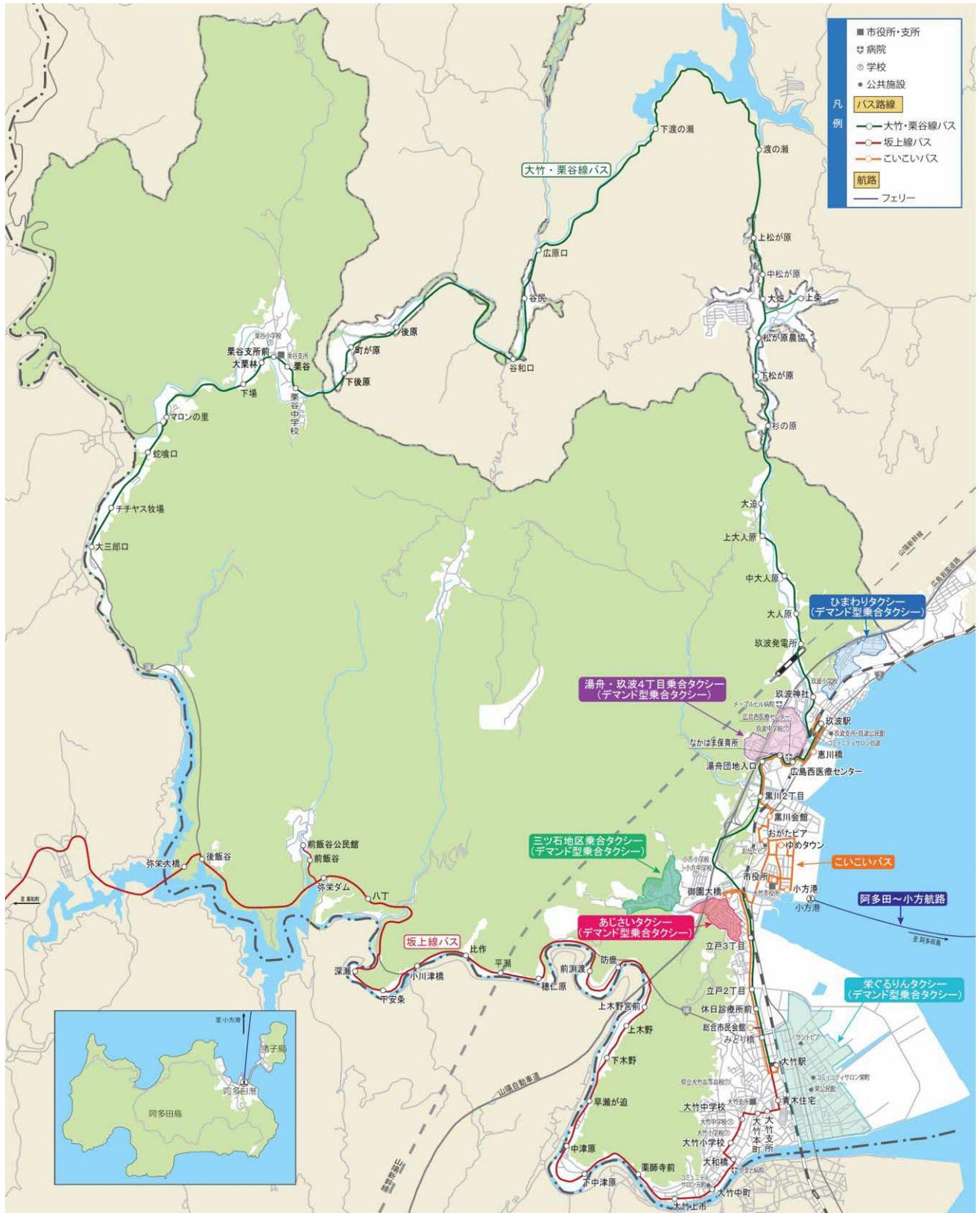
令和6年9月調べ

## 2. 3 対象区域の地域公共交通

市内を運行する地域公共交通には、以下の種類があります。

表 大竹市の地域公共交通

種 類	名 称	概 要
鉄道	・ J R 山陽本線	沿岸地域に位置し、特に市域の内外をまたぐ通勤・通学・生活移動等を支える広域幹線交通としての役割を担う。市内には大竹駅、玖波駅がある。
定時定路線型 バス	・ 大竹・栗谷線バス ・ 坂上線バス	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を連絡するバスであり、地域の生活を支える連絡交通としての役割を担う。
	・ こいこいバス	大竹駅と玖波駅の間を連絡するバスであり、市内沿岸地域の主要施設等に接続する幹線交通としての役割を担う。
デマンド型 乗合タクシー	・ 三ツ石地区乗合タクシー ・ ひまわりタクシー ・ 湯舟・玖波4丁目のりあい 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、大型店舗等）と住宅地を連絡するデマンド型の乗合タクシーであり、幹線交通と連絡する支線交通としての役割や、バスの利用が難しくなった高齢者等の生活に必要な買い物や通院などの移動手段としての役割を担う。地域住民の主導で導入している。
タクシー	・ タクシー	個人の細やかな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 タクシー運行事業補助	広原地区、谷和地区の生活交通手段を確保するため、自治会が実施するタクシー運行事業費の一部を補助する制度
フェリー	・ 阿多田～小方航路	小方港と阿多田島を連絡する航路であり、島民の暮らしや来島者の移動を支える。



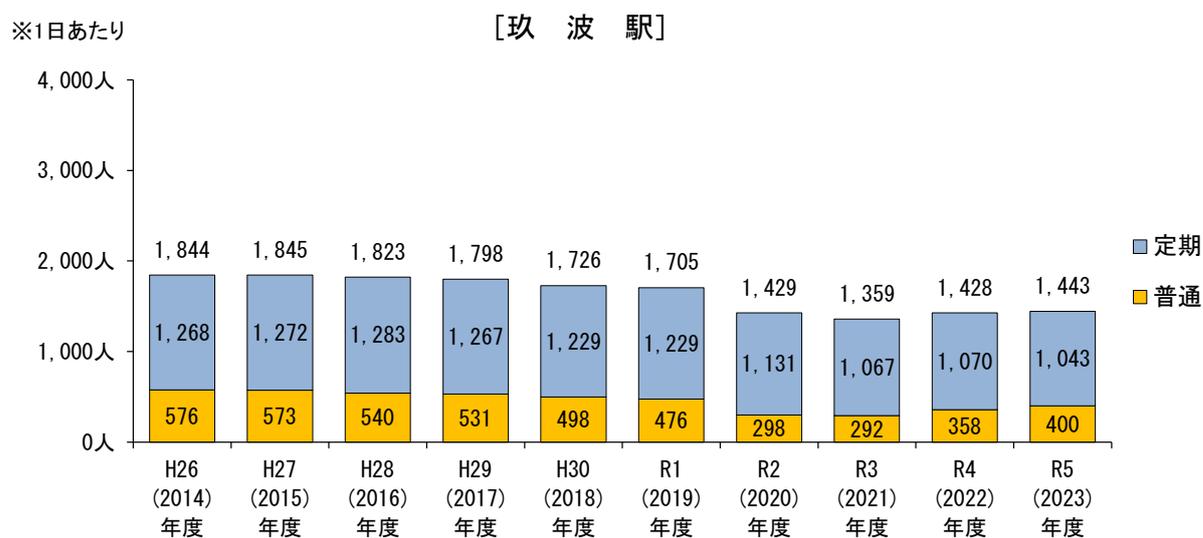
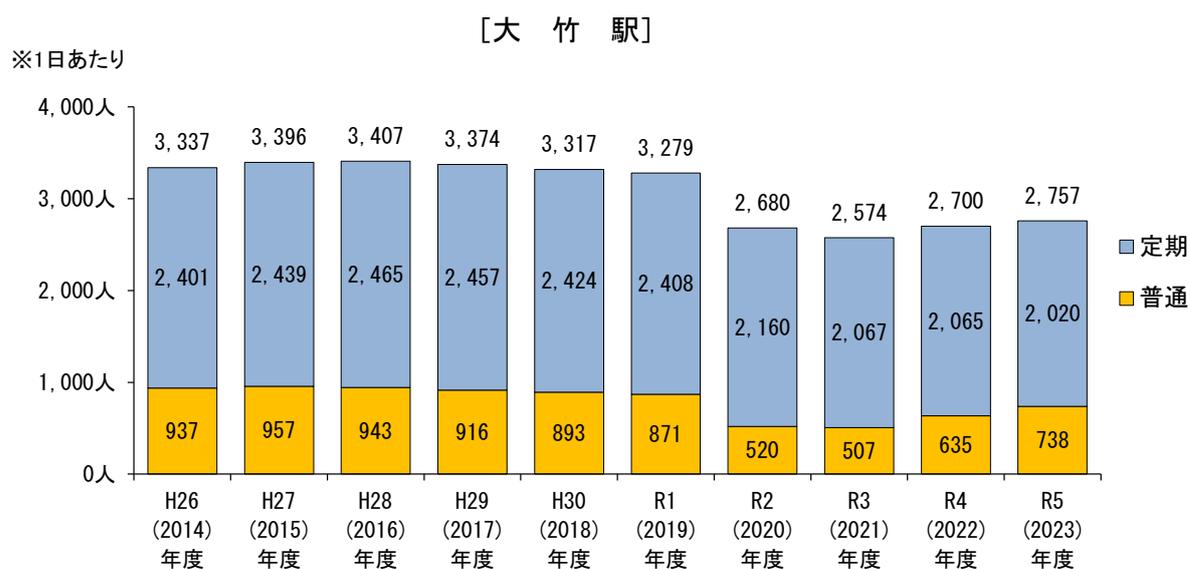
※こいこいバスは、令和7(2025)年4月からのルート

図 大竹市の地域公共交通

## (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日当たりの乗車人員は、大竹駅で約2,800人、玖波駅で約1,400人であり、大竹駅の方が利用者は多くなっています。推移をみると、以前は概ね横ばいの傾向にありましたが、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で大きく減少しました。しかし、その後は徐々に増加しています。



(資料) 第68回広島県統計年鑑(令和5年版)、JR西日本

図 大竹駅・玖波駅における1日当たりの旅客乗車人員

## (2) 定時定路線型バスの現状

### ① 大竹・栗谷線バス、坂上線バス

大竹・栗谷線バスは、市の沿岸地域と内陸の栗谷地区及び松ヶ原地区を連絡しています。また、坂上線バスは、大竹駅と岩国市美和町の鮎谷地区を連絡しています。



図 大竹・栗谷線バス、坂上線バスの運行ルート

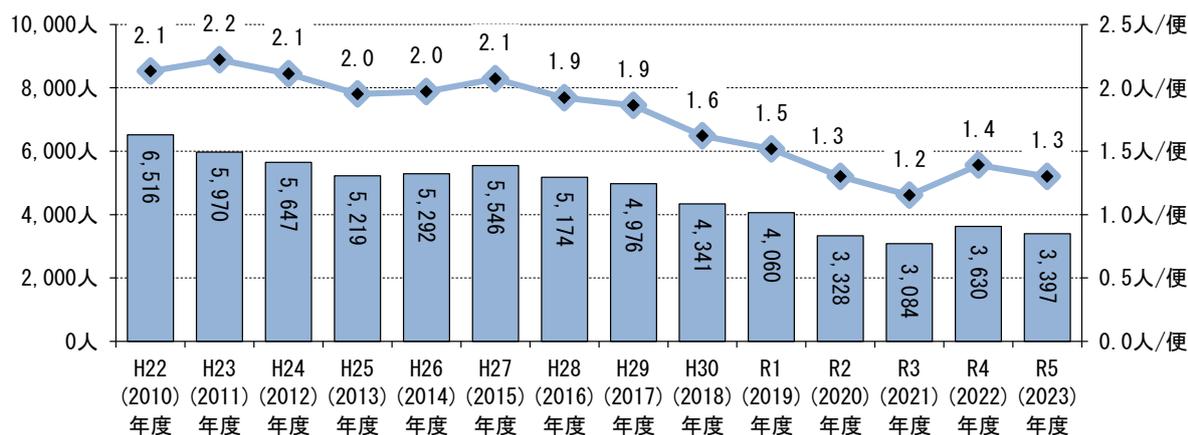
表 大竹・栗谷線バス、坂上線バスの運行内容

	大竹・栗谷線バス	坂上線バス
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
実施主体	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・栗谷線バスの利用者数の推移をみると、長期的な減少傾向にあり、近年は新型コロナウイルス感染症蔓延の影響もあり減少速度が上がりました。令和4(2022)年度は増加に転じましたが、令和5(2023)年度には再び減少しました。

坂上線バスの利用者数も同じく年々減少しており、令和5(2023)年度になっても新型コロナウイルス感染症蔓延に伴う急減から回復できていない状況にあります。

[大竹・栗谷線バス]



[坂上線バス]

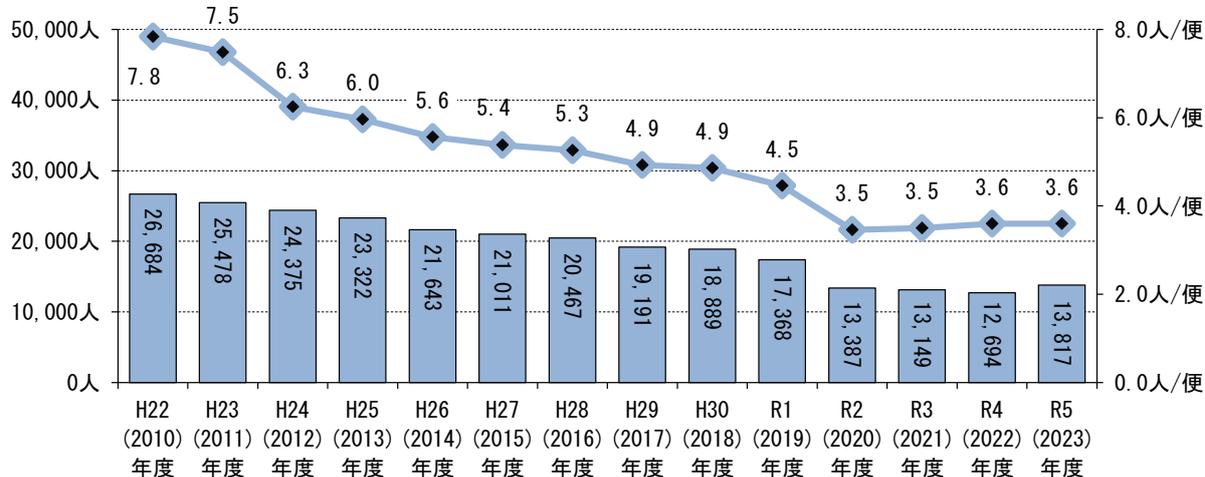


図 大竹・栗谷線バス、坂上線バスの利用者数

## ② こいこいバス

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
実施主体	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>

利用者数は、平成 28(2016)年まで増加し、令和元(2019)年度までは高い水準を維持していましたが、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で令和 2(2020)年度に急減しました。しかしながら、その後は徐々に回復傾向にあります。

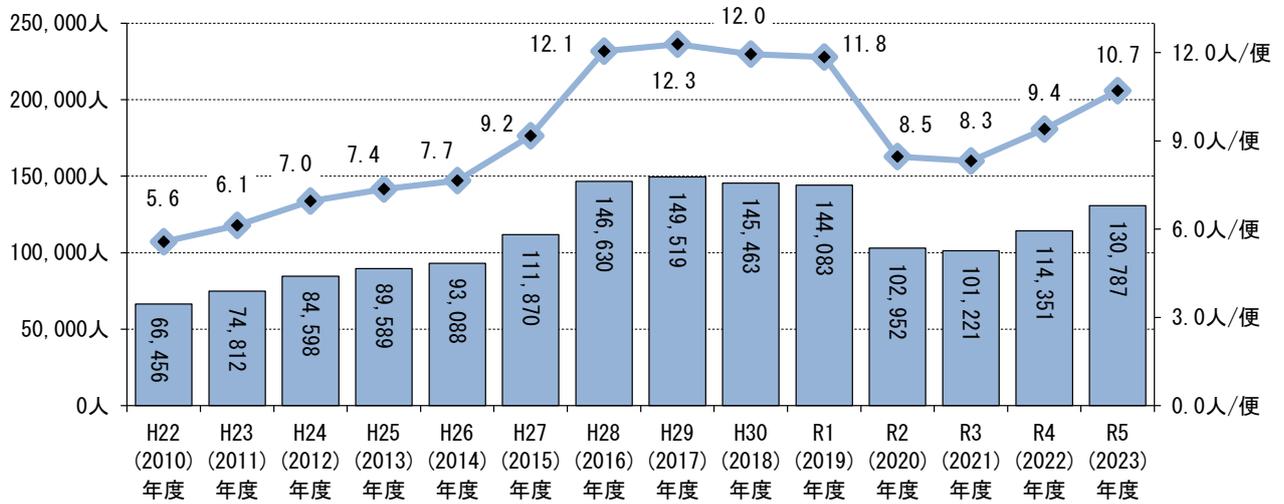


図 こいこいバスの利用者数

なお、こいこいバスは、運行ルート内の小方橋架け替え・道路改良工事等に伴い、令和 7(2025)年 4 月中旬より約 2 年間、ルートを変えて運行する予定です。



図 令和 7(2025)年 4 月中旬からの期間限定ルート(予定)

### (3) デマンド型乗合タクシーの現状

沿岸地域の住宅地において、鉄道駅、こいこいバス停留所、主要施設と連絡するデマンド型乗合タクシーが、地域住民組織の主導で導入されており、現在は5つの地区で運行されています。

全てデマンド型(予約式)で、以前は「こいこいバスに接続する支線交通」として位置付け、運行日数を週3日、住宅地からの目的地をそれぞれ2か所(一部例外あり)と定めていましたが、「バスの利用が難しくなった高齢者等の生活に必要な買い物や通院等の移動手段としての役割」も担うこととして利便性を向上させて、令和7(2025)年2月から次のルールで運行しています。

表 デマンド型乗合タクシーの運行ルール(令和7(2025)年2月より)

運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日5日(月～金)</li> <li>・なお祝日の扱い等は、運行事業者との調整の結果に従う</li> </ul>
目的地の設定数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1実施区域の住民組織1自治会につき、目的地の設定数は3か所まで</li> <li>・上記住民組織に自治会が1つ増えるごとに目的地の設定数を1か所増やすことができる(10か所を上限とする)</li> </ul>
目的地の種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド型乗合タクシーは、幹線交通である「こいこいバス」に接続する支線交通としての役割を持つことから、目的地の1つは「こいこいバス」停留所が設置されている施設等を設定する</li> <li>・また、バスの利用が難しくなった高齢者等の生活に必要な買い物や通院等の移動手段としての役割を持つことから、実施区域が含まれる地区内に生活に必要な施設等がない場合は、市内の主要施設等から設定することができる。(「市内の主要施設等」以外の施設を目的地に設定する場合は、住民組織、運行事業者、市の三者が協議の上、可否を決定する)</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃は250円、500円(運行する地区間に応じて設定)</li> </ul>

表 [参考]デマンド型乗合タクシーの運行ルール(令和7(2025)年1月まで)

運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日(月～金)の3日以内</li> </ul>
目的地の設定数及び種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1実施区域につき、目的地の設定数は2か所まで</li> <li>・デマンド型乗合タクシーは、支線交通の役割を持つことから、原則実施区域の地区(大竹、小方、玖波)の範囲内で、こいこいバス停留所の設置施設を目的地に設定すること</li> <li>※ただし、栄ぐるりんタクシーは、旧栄ぐるりんバスより変更した経緯から目的地を8か所設置</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃は250円(一部200円)</li> </ul>

各デマンド型乗合タクシーの実施区域、及びそれぞれの目的地は下図のとおりです。

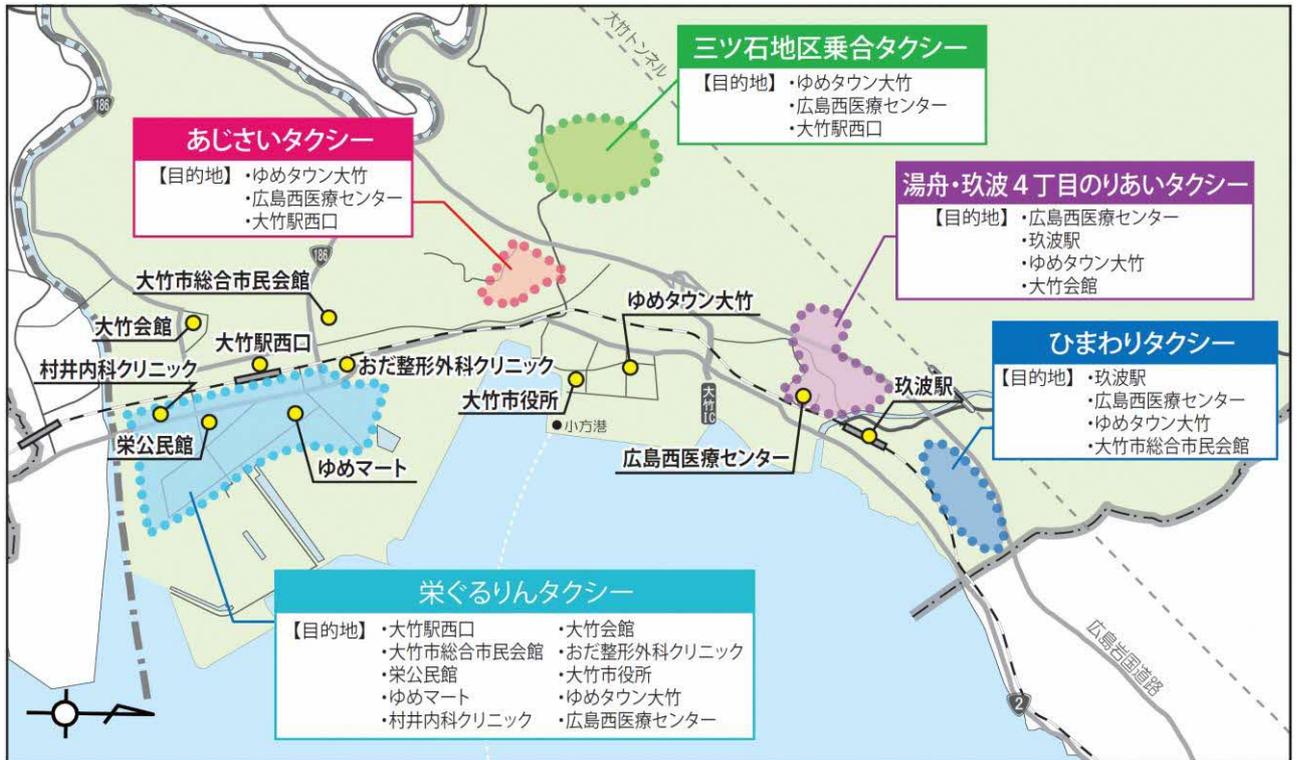


図 デマンド型乗合タクシーの位置

各デマンド型乗合タクシーの利用者数の傾向は以下のとおりです。なお、この利用者数は、運行内容を変更する以前の令和 5(2023)年度までの実績になります。

○三ツ石地区乗合タクシー

・利用者数は、平成 27(2015)年度から微増していたが、令和 2(2020)年度に減少し、以降は横ばい傾向。

○ひまわりタクシー

・利用者数は、平成 26(2014)年度から減少していたが、近年は増加傾向。

○湯舟・玖波 4 丁目のりあいタクシー

・平成 30(2018)年度以降、減少が続いている。

○栄ぐるりんタクシー

・平成 30(2018)年 3 月に運行形式を変更。南地区では令和 2(2020)年度まで増加傾向だったが、その後は減少。北地区は近年横ばい傾向にあったが令和 5(2023)年度に減少。

○あじさいタクシー（御園台・御園市営乗合タクシー）

・平成 30(2018)年 7 月の運行開始以来、増加が続いている。

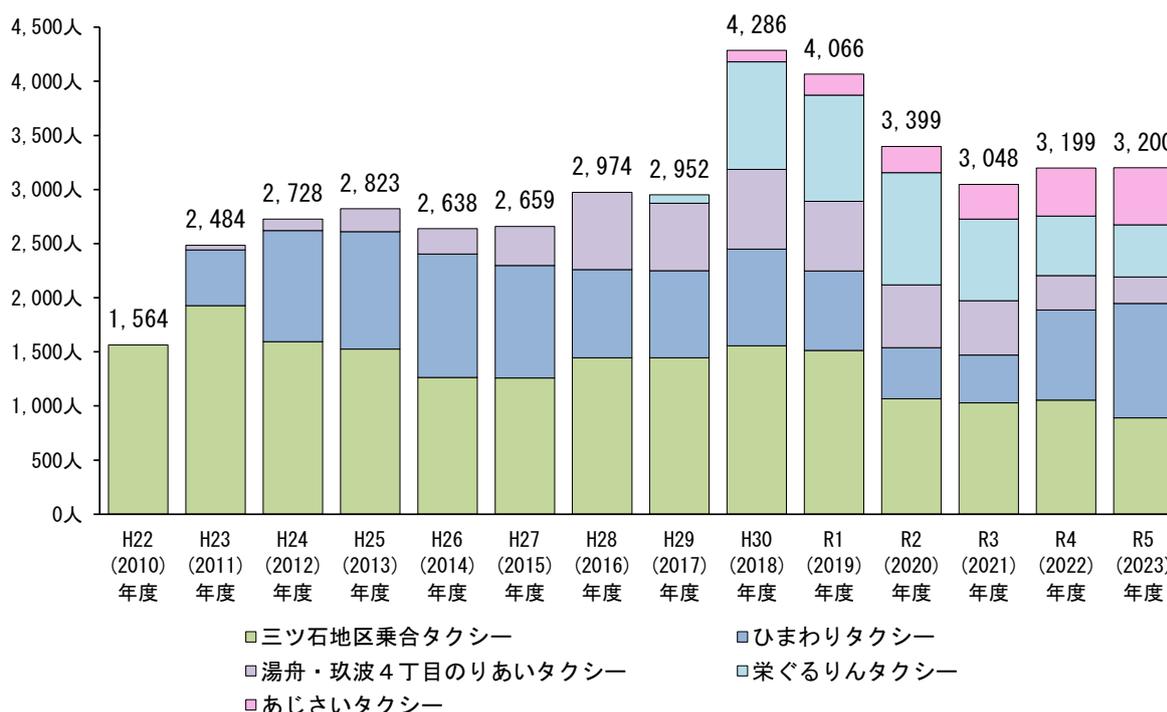


図 デマンド型乗合タクシー利用者の推移

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

名称	三ツ石地区乗合タクシー		
住民運営組織	三ツ石地区乗合タクシー運行協議会		
運行開始	平成 21 (2009) 年 10 月		
[旧] 令和 7 (2025) 年 1 月まで	運行区間	三ツ石地区 ～ ゆめタウン大竹・大竹市役所	
	運行曜日	月・火・金	
	運行本数	行き 5 本、帰り 6 本	
	運賃	250 円 (小学生以上)	
令和 7 (2025) 年 2 月以降	運行区間	三ツ石地区 ～ ゆめタウン大竹・広島西医療センター・大竹駅西口	
	運行曜日	平日 (月～金)	
	運行本数	行き 5 本、帰り 6 本	
	運賃	250 円 (小学生以上)	
実施主体	大竹市		
運行事業者	(有) 大竹交通		
これまでの経緯	<p>平成 20 (2008) 年 3 月 : 三ツ石地区内に「ワーキングチーム」が発足</p> <p>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 (現在の三ツ石地区乗合タクシー運行協議会)</p> <p>平成 21 (2009) 年 10 月 : 実証運行開始</p> <p>平成 22 (2010) 年 7 月 : ダイヤ改正等</p> <p>平成 24 (2012) 年 4 月 : 本格運行開始</p> <p>令和 7 (2025) 年 2 月 : 運行区間、ダイヤ・運行曜日改正等</p>		

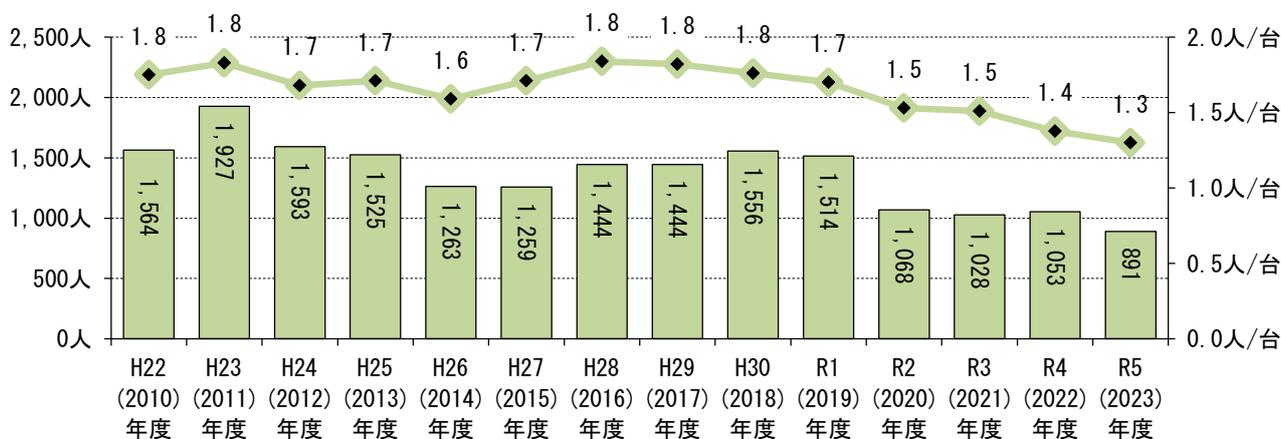


図 三ツ石地区乗合タクシーの利用者数

② ひまわりタクシー

表 ひまわりタクシーの運行内容

名称	ひまわりタクシー	
住民運営組織	ひまわりタクシー運行協議会	
運行開始	平成 23(2011)年 7 月	
[旧] 令和 7(2025)年 1月まで	運行区間	玖波 7 丁目・8 丁目 ～ 玖波駅・広島西医療センター
	運行曜日	月・水・金
	運行本数	行き 4 本、帰り 7 本
	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)
令和 7(2025)年 2月以降	運行区間	玖波 7 丁目・8 丁目 ～ 玖波駅・広島西医療センター ・ゆめタウン大竹・大竹市総合市民会館
	運行曜日	平日 (月～金)
	運行本数	行き 4 本、帰り 7 本
	運賃	250 円 (小学生以上)
実施主体	大竹市	
運行事業者	(有) 大竹交通	
これまでの経緯	<p>平成 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</p> <p>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</p> <p>平成 23(2011)年 7 月 : 玖波 7 丁目で実証運行開始</p> <p>平成 24(2012)年 1 月 : 運行区域に玖波 8 丁目を編入</p> <p>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</p> <p>平成 24(2012)年 9 月 : 試験増便開始</p> <p>平成 29(2017)年 7 月 : ルート・ダイヤ改正等</p> <p>令和 5(2023)年 2 月 : ダイヤ改正</p> <p>令和 7(2025)年 2 月 : 運行区間、運行曜日改正等</p>	

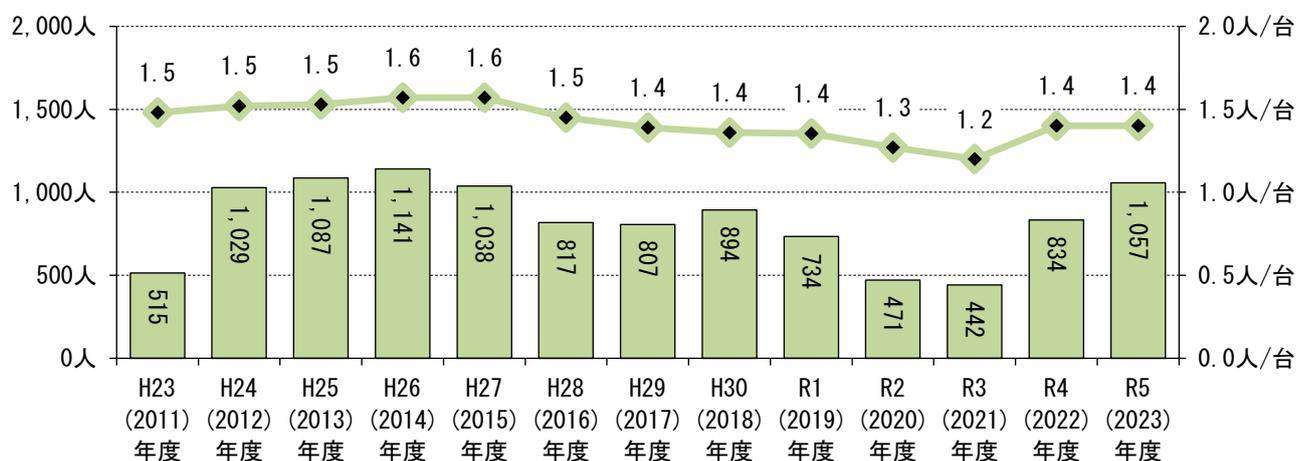


図 ひまわりタクシーの利用者数

③ 湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー

表 湯舟・玖波4丁目のりあいタクシーの運行内容

名称	湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー	
住民運営組織	湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー運営委員会	
運行開始	平成24(2012)年1月	
[旧] 令和7(2025)年 1月まで	運行区間	湯舟地区 ～ 広島西医療センター・ゆめタウン大竹
	運行曜日	火・水・金
	運行本数	行き5本、帰り5本
	運賃	250円(小学生以上)
令和7(2025)年 2月以降	運行区間	湯舟地区 ～ 広島西医療センター・玖波駅・ゆめタウン大竹・大竹会館
	運行曜日	平日(月～金)
	運行本数	行き5本、帰り5本
	運賃	250円(小学生以上) 500円(小学生以上) ※目的地が大竹会館の場合
実施主体	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> <p>令和7(2025)年2月 : 運行区域に玖波4丁目を編入し「湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー運営委員会」が発足、運行区間、運行曜日改正等</p>	

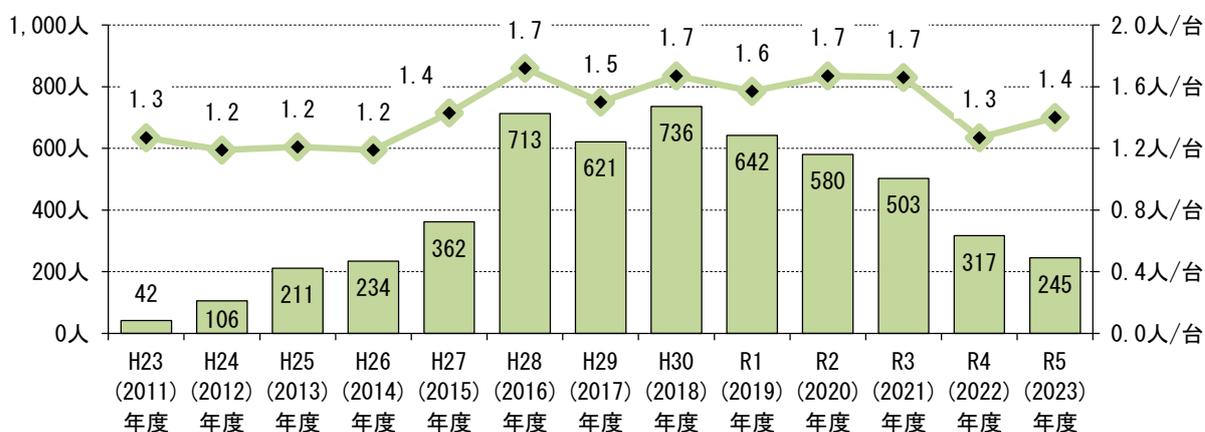


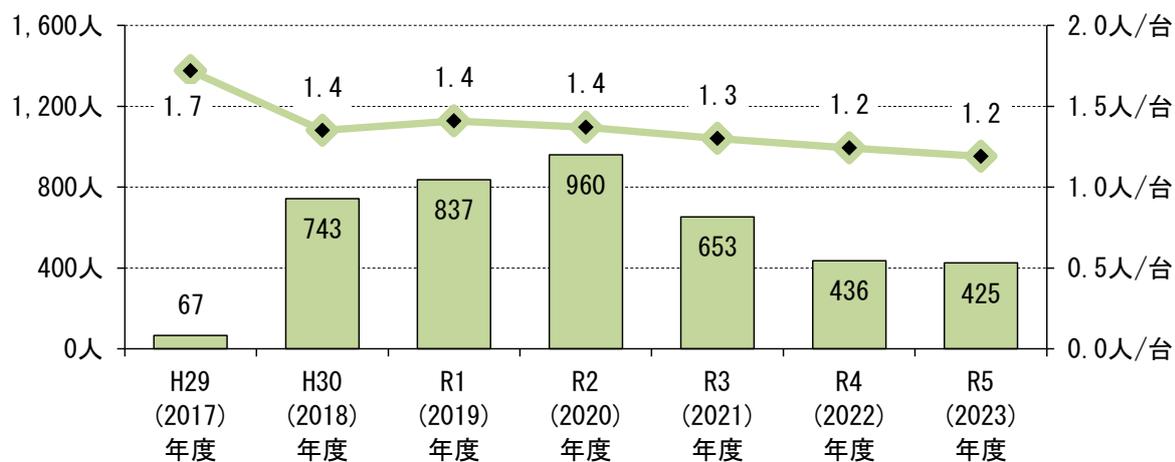
図 湯舟・玖波4丁目のりあいタクシーの利用者数

④ 栄ぐるりんタクシー

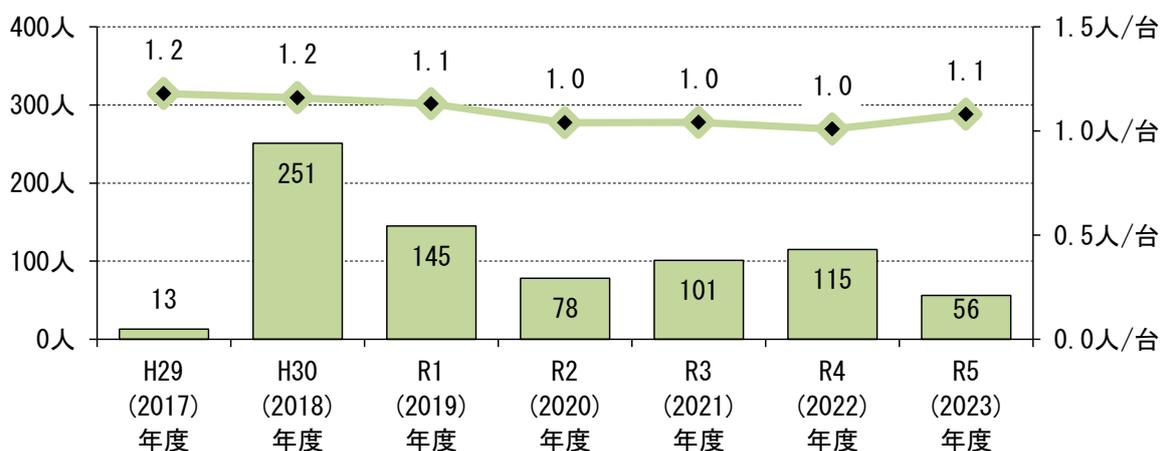
表 栄ぐるりんタクシーの運行内容

名称		栄ぐるりんタクシー
住民運営組織		栄ぐるりんタクシー運行委員会
運行開始		平成 30(2018)年 3 月
[旧] 令和 7(2025)年 1 月まで	運行区間	栄町地区 ～ 大竹駅西口・大竹市総合市民会館・栄公民館・ゆめマート・村井内科クリニック・松前内科・しまむら大竹店・コミュニティサロン栄町（目的地 8 か所）
	運行曜日	（南地区）月・水・金 （北地区）火・木・金
	運行本数	行き 5 本、帰り 6 本
	運賃	250 円（小学生以上）
令和 7(2025)年 2 月以降	運行区間	栄町地区 ～ 大竹駅西口・大竹市総合市民会館・栄公民館・ゆめマート・村井内科クリニック・大竹会館・おだ整形外科クリニック・大竹市役所・ゆめタウン大竹・広島西医療センター（目的地 10 か所）
	運行曜日	平日（月～金）
	運行本数	行き 6 本、帰り 5 本
	運賃	250 円（小学生以上） 500 円（小学生以上）※目的地が広島西医療センターの場合
実施主体		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、運営組織が「栄ぐるりんタクシー運行委員会」へ移行 令和 7(2025)年 2 月 : 南地区と北地区を廃止し、実施区域をひとつに統合 乗り場を廃止し、自宅前で乗降できるように変更 運行区間、ダイヤ・運行曜日改正等

(南地区)



(北地区)



(南地区・北地区合計)

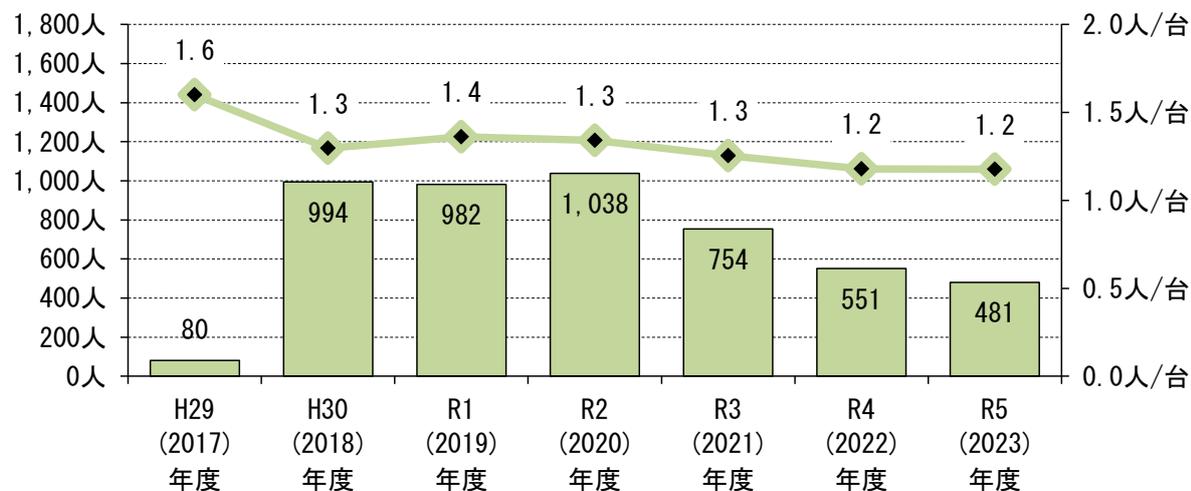


図 栄ぐるりんタクシーの利用者数

⑤ あじさいタクシー

表 あじさいタクシーの運行内容

名称	あじさいタクシー（御園台・御園市営乗合タクシー）	
住民運営組織	あじさいタクシー運営委員会	
運行開始	平成 30(2018)年 7 月	
[旧] 令和 7(2025)年 1 月まで	運行区間	御園台地区・御園市営 ～ ゆめタウン大竹
	運行曜日	火・木
	運行本数	行き 4 本、帰り 4 本
	運賃	250 円（小学生以上）
令和 7(2025)年 2 月以降	運行区間	御園台地区・御園市営 ～ ゆめタウン大竹・広島西医療センター・大竹駅西口
	運行曜日	平日（月～金）
	運行本数	行き 5 本、帰り 5 本
	運賃	250 円（小学生以上）
実施主体	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、「あじさいタクシー運営委員会」が発足 平成 30(2018)年 7 月 : 実証運行開始 令和 4(2022)年 4 月 : ルート改正 令和 7(2025)年 2 月 : 運行区間、ダイヤ・運行曜日改正等	

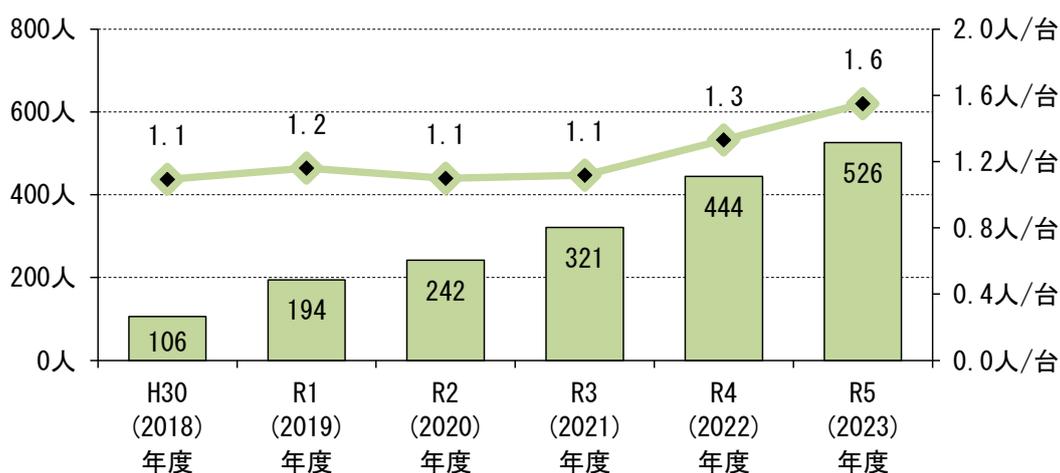


図 あじさいタクシーの利用者数

#### (4) 定時定路線型バスとデマンド型乗合タクシーの運賃収支率

定時定路線型バスとデマンド型乗合タクシー全体での運賃収支率は、新型コロナウイルス感染症が蔓延した令和 2(2020)年度に大きく下がり、その後は概ね横ばいの傾向にあります。また、令和 5(2023)年度の運賃収支率をみると、こいこいバスが最も高く約 62%、逆に最も低いのは大竹・栗谷線バスの約 10%です。

表 定時定路線型バスとデマンド型乗合タクシーの運賃収支率

単位：%

	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) 年度	令和 5 (2023) 年度
大竹・栗谷線バス	12.6	11.8	9.6	9.1	10.7	10.0
坂上線バス	31.1	23.7	20.4	19.7	22.1	22.7
こいこいバス※	93.1	88.3	63.4	64.1	59.3	62.0
定時定路線型バス計	57.0	52.1	38.6	38.6	37.4	40.1
三ツ石地区乗合タクシー	37.1	35.4	30.8	30.6	28.3	26.4
ひまわりタクシー	28.0	27.2	25.0	24.4	27.3	25.8
湯舟・玖波 4 丁目 のりあいタクシー	35.1	32.6	33.9	33.7	26.6	28.5
栄ぐるりんタクシー	27.0	28.0	26.8	25.1	23.6	22.7
あじさいタクシー	23.0	24.2	22.2	22.7	27.1	33.5
デマンド型乗合タクシー計	31.4	30.7	28.3	27.5	26.7	26.7
全 体	55.8	51.1	38.2	38.2	37.0	39.6

※こいこいバスの運賃収入には広告収入を含む。

## (5) 広原地区及び谷和地区タクシー運行事業補助

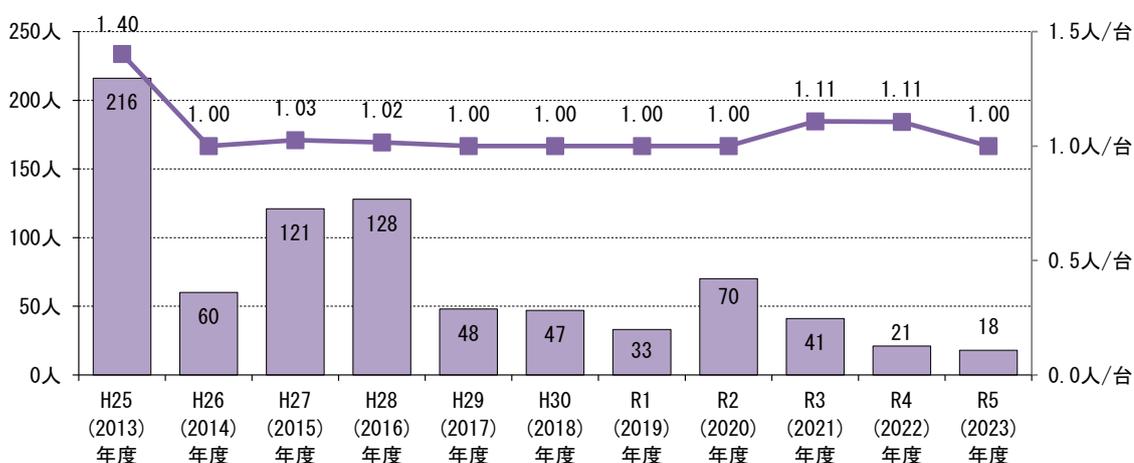
本市の内陸部に位置し、地域公共交通のルートから外れている広原地区及び谷和地区住民の生活交通手段を確保するため、各地区の自治会が実施するタクシー運行事業に対して事業費の一部を補助しています。

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。

利用状況をみると、広原地区は長期的に減少傾向があり、令和2(2020)年度に微増しましたが、その後減少しています。

谷和地区では、令和元(2019)年度に増加しましたが、その後は減少しています。

### [広原地区]



### [谷和地区]

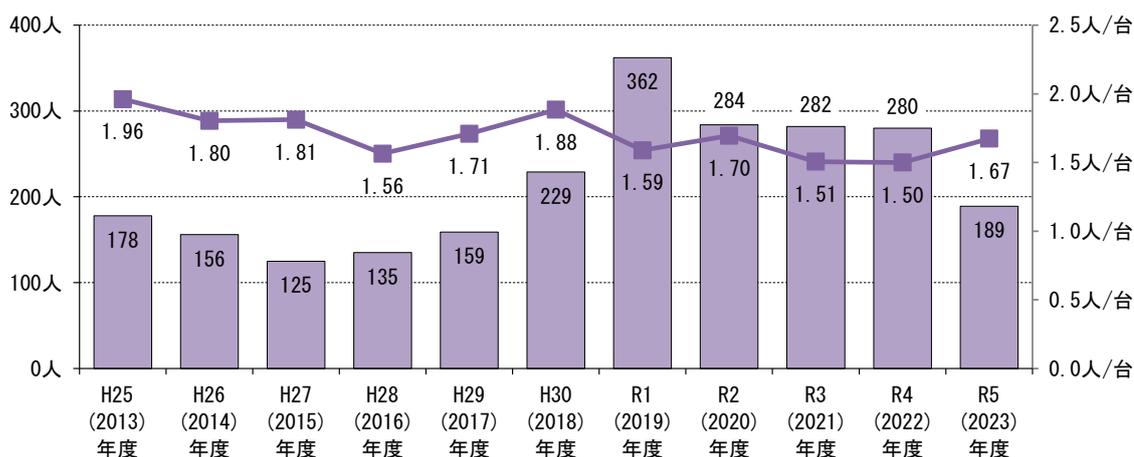


図 広原・谷和地区タクシー助成制度の利用者数

## (6) フェリー（阿多田～小方航路）の現状

阿多田～小方航路のフェリーは、阿多田島に居住する市民の暮らしを支える航路であり、有限会社阿多田島汽船が運航し、阿多田港と小方港を連絡しています。

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、令和元(2019)年度に増加し、その後は新型コロナウイルス感染症蔓延の影響もあり減少しましたが、令和6(2024)年度は微増しています。

表 阿多田～小方航路の運航内容

運航区間	阿多田港～小方港
運航本数	片側：5便
所要時間	35分
運賃	大人：710円、子供：360円 ※回数券、通勤通学定期、団体割引あり 車両：2,890円～（運転者1名含む）
運航事業者	(有)阿多田島汽船



船名：「悠風」旅客フェリー  
 総トン数：99トン  
 旅客定員：150人  
 速力：11.46ノット  
 最大車両搭載数量  
 :普通車で6～7台まで

(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

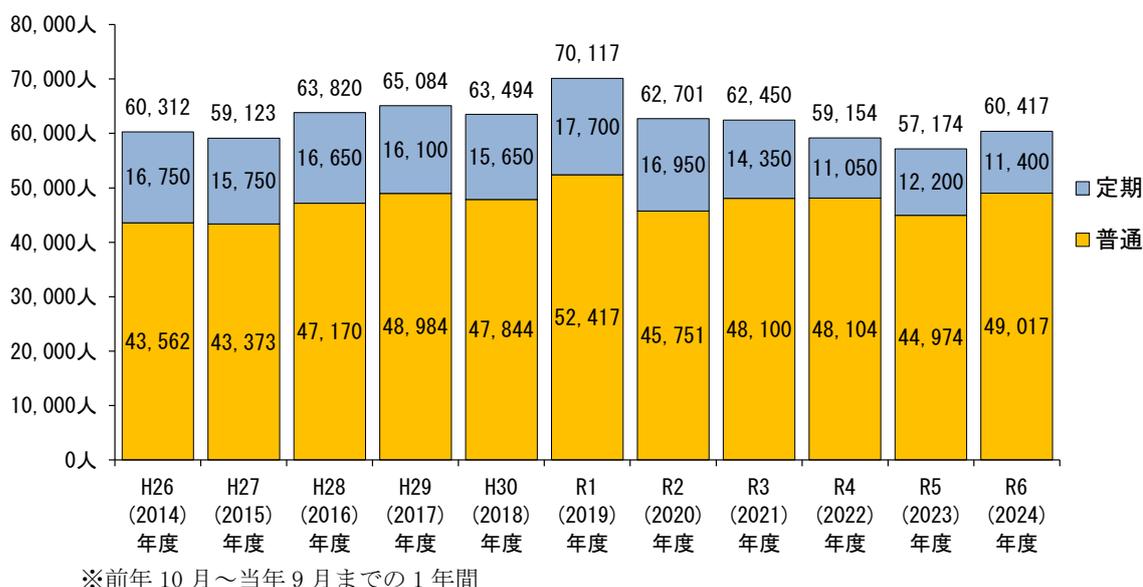
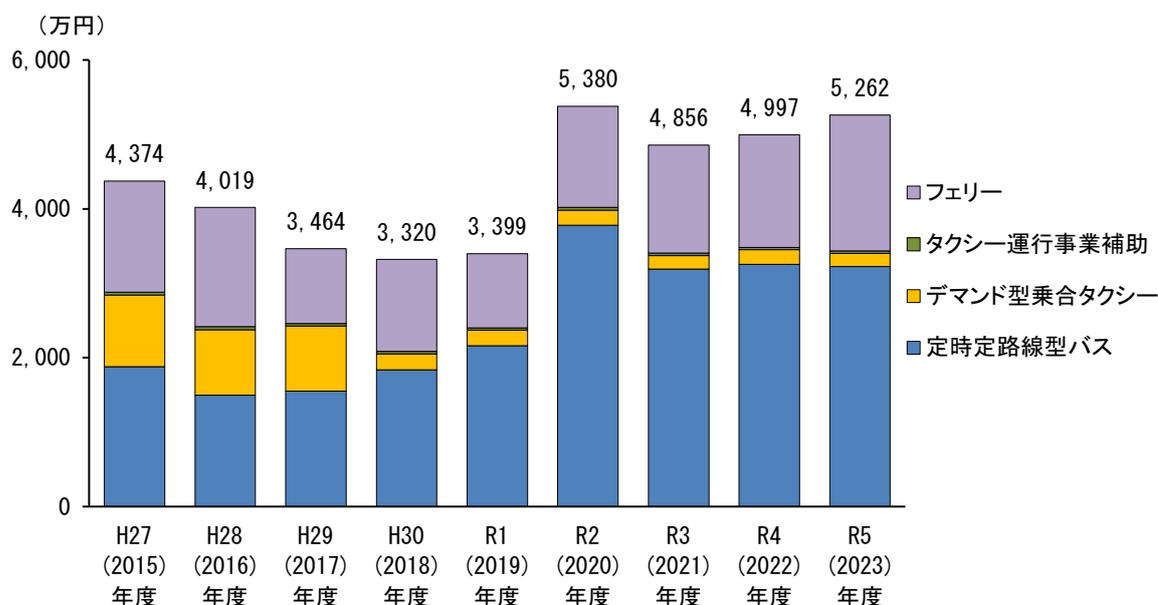


図 阿多田島航路の利用者数

## (7) 地域公共交通の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、こいこいバス利用者数の増加、また栄ぐるりんバスの運行形態見直しなどの要因より、令和元(2019)年度までは減少傾向にありましたが、令和2(2020)年度以降は、新型コロナウイルス感染症による利用者減少、また燃料費等の運行コストの増加等により、支出額が増加しています。



単位：円

		H27(2015)年度	H28(2016)年度	H29(2017)年度	H30(2018)年度	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度
定時定路線型バス	大竹・栗谷線バス	10,749,000	11,299,022	11,597,500	11,755,500	12,517,500	13,259,000	14,496,828	13,883,210	13,856,120
	坂上線バス	3,314,500	3,652,500	3,933,000	4,562,000	5,431,500	12,881,000	6,487,000	6,955,000	6,591,000
	こいこいバス	4,742,654	0	0	2,040,281	3,651,722	11,680,998	10,921,439	11,707,964	11,822,193
	栄ぐるりんバス	8,633,944	7,592,820	7,415,902	—	—	—	—	—	—
	小計	27,440,098	22,544,342	22,946,402	18,357,781	21,600,722	37,820,998	31,905,267	32,546,174	32,269,313
デマンド型乗合タクシー	三ツ石地区乗合タクシー	432,579	519,624	528,263	600,008	627,534	544,637	529,090	606,288	517,239
	ひまわりタクシー	404,563	403,287	452,158	481,931	400,609	280,246	274,735	459,552	505,192
	湯舟のりあいタクシー	169,072	285,080	304,908	309,013	301,196	256,829	225,047	199,000	128,427
	栄ぐるりんタクシー	—	—	40,000	671,900	631,470	708,000	562,750	446,000	349,250
	あじさいタクシー	—	—	—	80,675	138,354	192,525	248,490	272,060	237,638
	小計	1,006,214	1,207,991	1,325,329	2,143,527	2,099,163	1,982,237	1,840,112	1,982,900	1,737,746
タクシー運行事業補助	谷和地区タクシー	183,110	218,690	243,300	229,430	214,470	218,800	226,000	231,700	289,700
	広原地区タクシー	169,500	195,500	96,200	105,700	82,650	163,900	79,000	46,600	44,480
	小計	352,610	414,190	339,500	335,130	297,120	382,700	305,000	278,300	334,180
フェリー	阿多田～小方航路	14,942,861	16,022,972	10,026,848	12,365,101	9,991,586	13,610,519	14,512,563	15,166,851	18,277,731
合計		43,741,783	40,189,495	34,638,079	33,201,539	33,988,591	53,796,454	48,562,942	49,974,225	52,618,970

※ 国庫補助金、県補助金を差し引いた純粋な市の支出額を計上している

※ 阿多田～小方航路は前年10月～当年9月までの1年間

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

地域公共交通計画策定に向けた資料とするため、市民及びバス利用者を対象に、以下のアンケート調査を実施しました。

表 ニーズ調査の実施概要

市民 アンケート調査	(実施期間) 令和6(2024)年10月 (調査方法) 調査票の配布は郵送、回収は郵送・WEB併用 (調査対象) 15歳以上の市民2,500人 (有効回答数) 1,203件(うち、ひとりで外出可能な人1,156件)
バス利用者 アンケート調査	(実施時期) 令和6(2024)年9～11月 (調査方法) [大竹・栗谷線バス][坂上線バス] 調査票の配布は車内留置(14日間)、回収は郵送・WEB併用、及び、車内で聞き取り(2日)を実施 [こいこいバス] 調査票の配布は車内手渡し(3日間)、車内留置(11日間)、回収は郵送・WEB併用 (有効回答数) [大竹・栗谷バス]21件、[坂上線バス]52件、 [こいこいバス]245件

結果概要を次より示します。

#### 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」と合わせると約57%の人が『満足』となっています。一方、「不満」と「やや不満」を合わせると約15%の人が『不満』となっています。

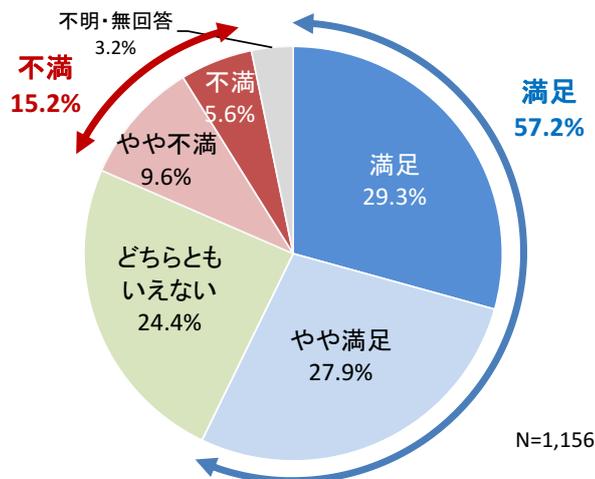


図 移動環境の満足度(市民アンケート)

※アンケート調査結果における構成比は、四捨五入の関係で合計が100%にならない場合があります(以降も同様)

移動環境の満足度を年齢別にみると、全ての年齢層で『満足』が『不満』を上回っています。しかし、70歳代以下の方は「満足」が60%近くになっているのに対し、80歳代以上では「満足」が約50%と最も低くなっており、『不満』の割合も80歳以上が最も高く、約19%となっています。

また、市内でよく使う移動手段別にみると、「公共交通のみ」や「自由に使える手段がない」方が、満足度が低いことがわかります。

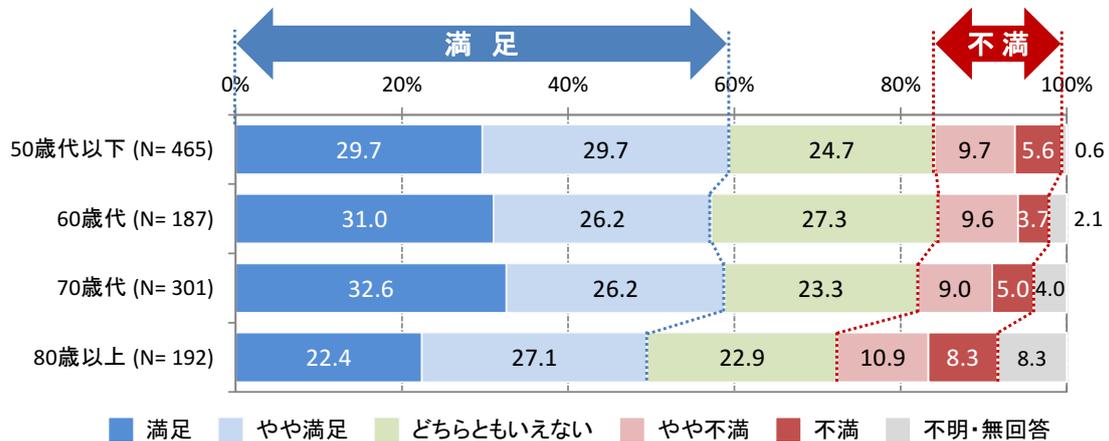
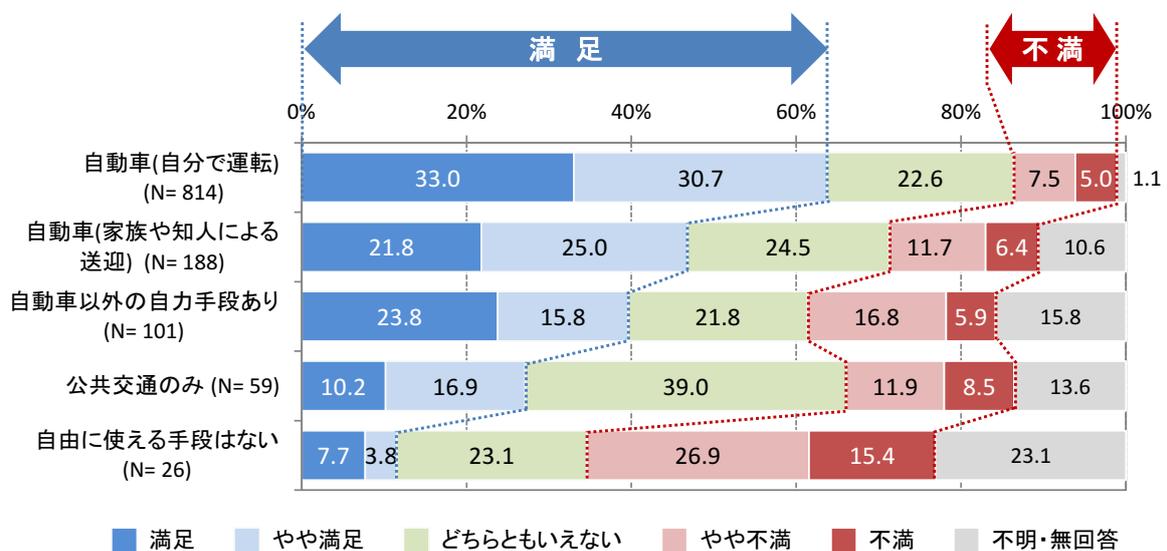


図 年齢別にみる移動環境の満足度(市民アンケート)



※「市内でよく使う移動手段」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「自動車以外の自力手段あり」は、①②の回答者を除いた回答者の集計(バイク・原付、自転車、電動カート・シニアカー利用者)
  - ④「公共交通のみ」は、①②③の回答者を除いた回答者の集計
  - ⑤「自由に使える手段はない」は、該当する回答者の集計結果(①②③④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 市内でよく使う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、全ての地域で『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大竹地域(東)の約66%で、大竹地域(西)、小方地域、玖波地域も60%弱の方が「満足」となっています。一方、小瀬川沿岸地域と栗谷地域は「満足」の割合が50%弱となっており、「不満」の割合も20%を超えています。

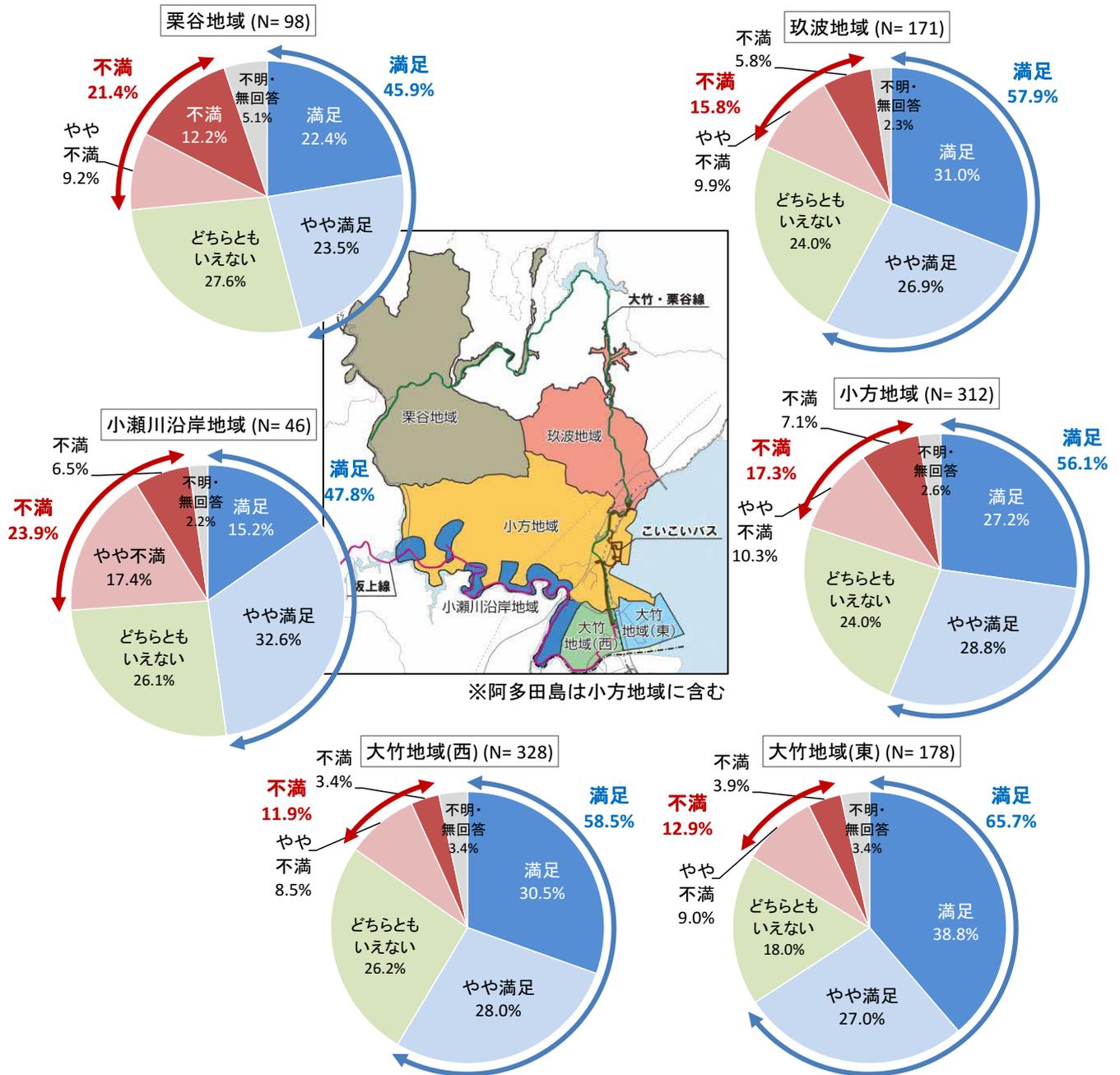


図 地域別にみる移動環境の満足度(市民アンケート)

## (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、「便数が少ない」、「バス停が近くにない」、「鉄道駅が遠い」等の公共交通の不便さや、自動車で送迎してもらう方が「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) 市民の移動手段

居住地域別の市内でよく使う移動手段では、全ての地域で「自家用車(自分で運転)」の回答が最も多く、次いで、大竹地域(西)と大竹地域(東)では「自転車」、小方地域では、「自家用車(家族や知人の送迎)」と「こいこいバス」、玖波地域では、「自家用車(家族や知人の送迎)」、小瀬川沿岸地域では「坂上線バス」、栗谷地域では「自家用車(送迎)」が多くなっています。

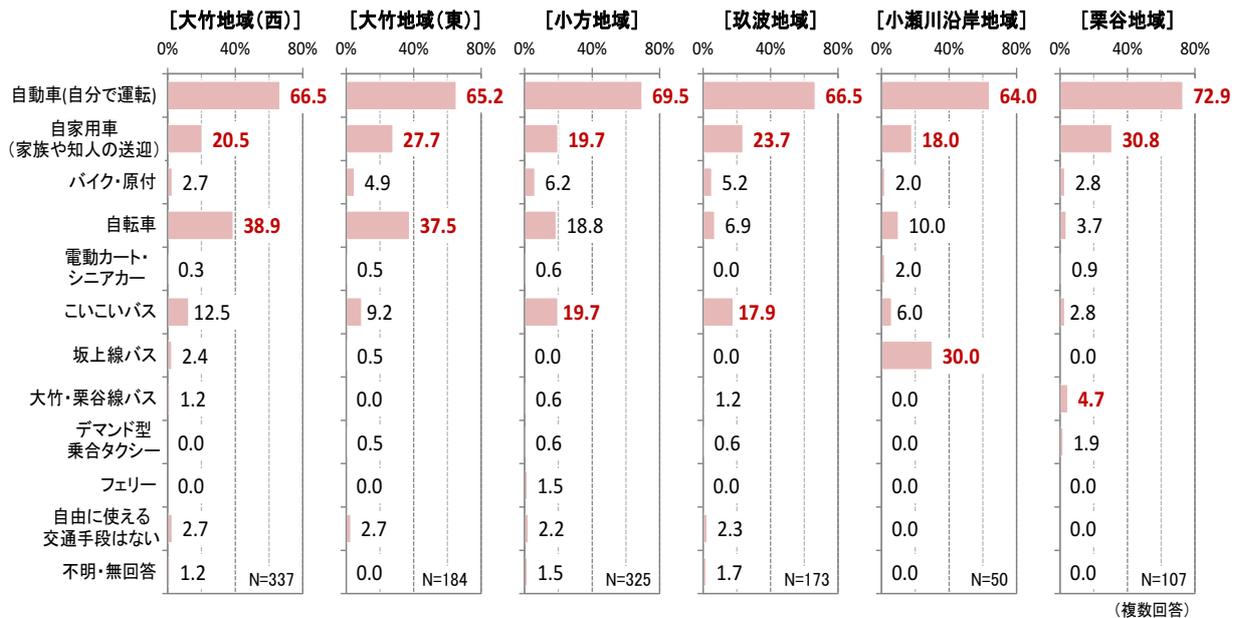


図 地域別にみる大竹市内でよく使う移動手段(市民アンケート)

市内でよく使う移動手段は、「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、その割合は低くなっており、80歳以上では自動車(自分で運転)の割合は急激に下がり、「自家用車(送迎)」、「自転車」、「こいこいバス」の利用が増えています。

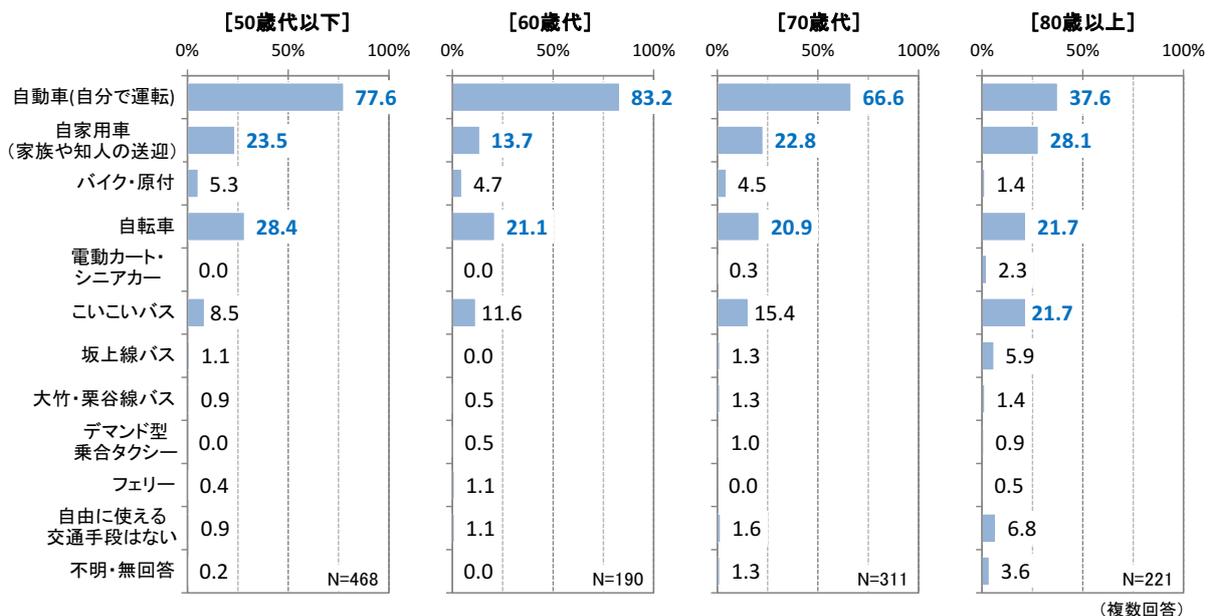


図 年齢別にみる大竹市内でよく使う移動手段(市民アンケート)

## (2) 買い物・通院の移動で困ることの有無

買い物や通院の移動で「困ることはない」方は70%を超えていますが、一方、約20%の方が『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、小瀬川沿線地域と栗谷地域で『困る』市民の割合が高くなっています。また、年齢別では、80歳以上の方の40%以上が「困る」と回答しており、概ね高齢になるほど『困る』割合が高くなっています。

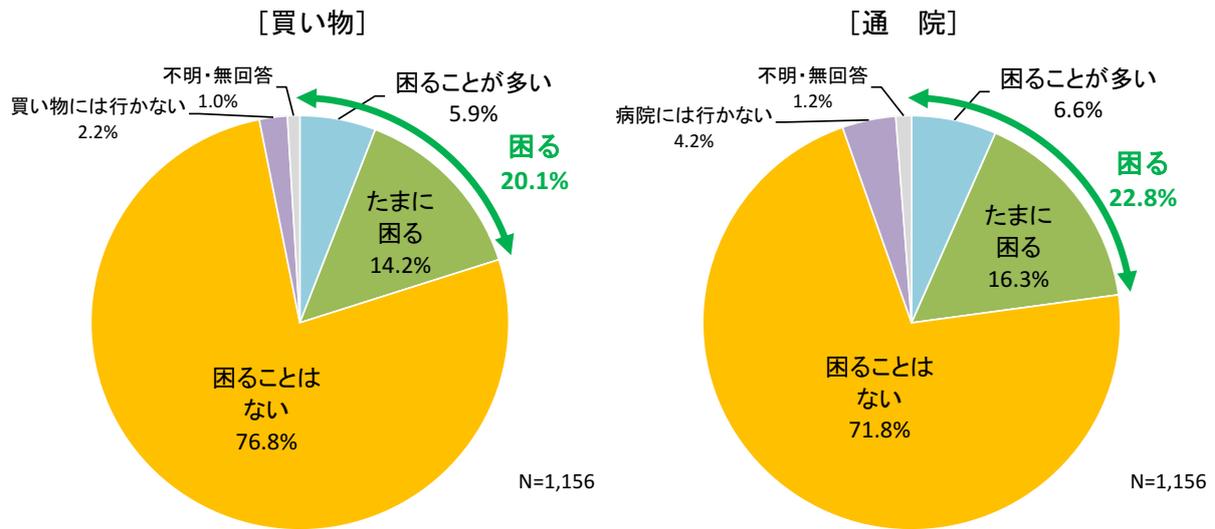


図 買い物や通院の移動手段で困ることの有無 (市民アンケート)

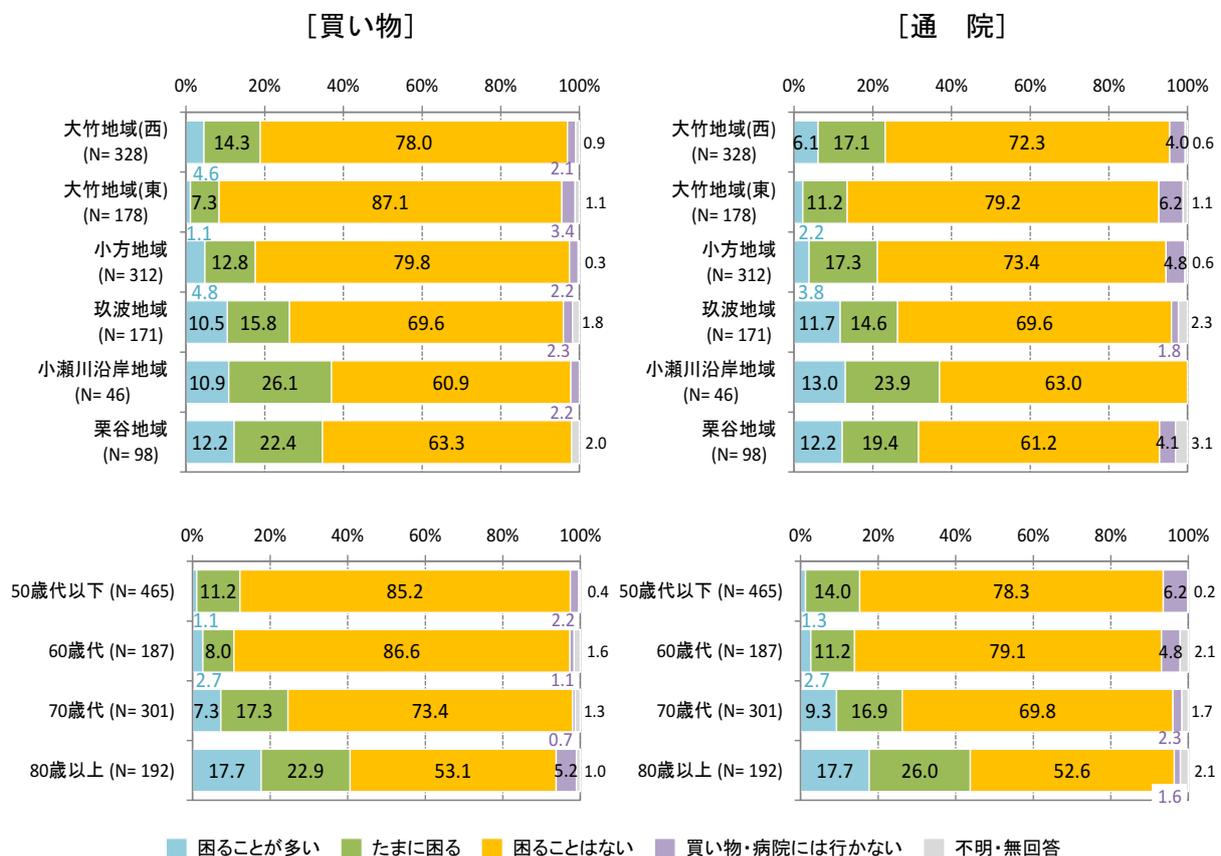


図 地域別・年齢別にみる買い物や通院の移動手段で困ることの有無 (市民アンケート)

### (3) 数年後の暮らしの移動環境への不安

数年後の暮らしの移動環境に『不安』（「やや不安」と「とても不安」の合計）を感じている方の割合は、半数を超える約52%となっています。居住地域別にみると、玖波地域、小瀬川沿岸地域、栗谷地域では『不安』を感じる人が60%以上となっています。また、年齢別では高齢になるほど『不安』を感じる割合が高くなっており、60歳代以上では60%以上の方が『不安』と回答しています。

不安を感じる具体的な理由では、「自分が車・バイクが利用できなくなった場合」や「家族等による送迎が無理になった場合」の移動環境への不安、買い物や通院への不安（近くにないを含む）などの意見が多くあがっています。

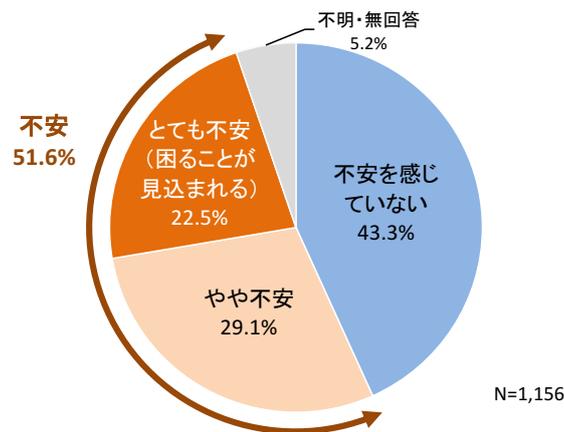


図 数年後の暮らしの移動環境への不安 (市民アンケート)

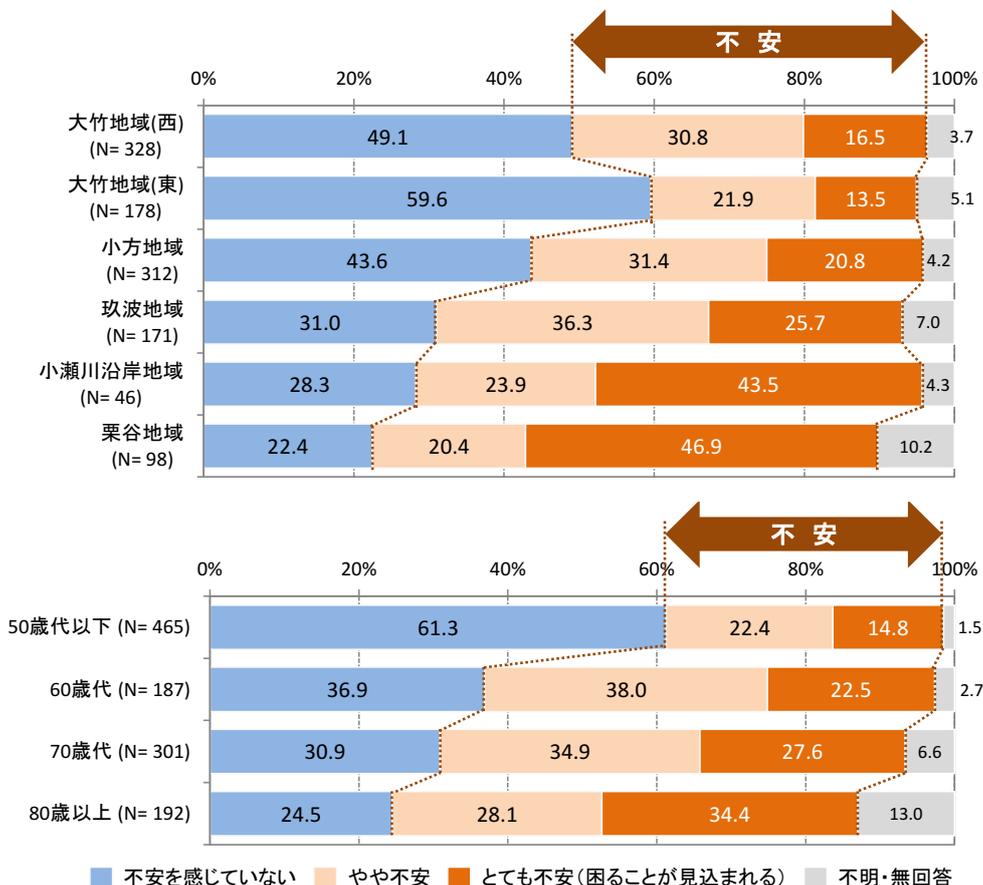


図 地域別・年齢別にみる数年後の暮らしの移動環境への不安 (市民アンケート)

### 3. 3 大竹・栗谷線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

大竹・栗谷線バスの利用者は、「女性」の割合が約 76%を占め、年齢では 60 歳以上の割合が約 71%、70 歳以上の割合が約 57%と多くなっています。利用目的は、「買い物」と「通院・看護」が同率で最も多く、次いで「登山・山歩き」となっています。

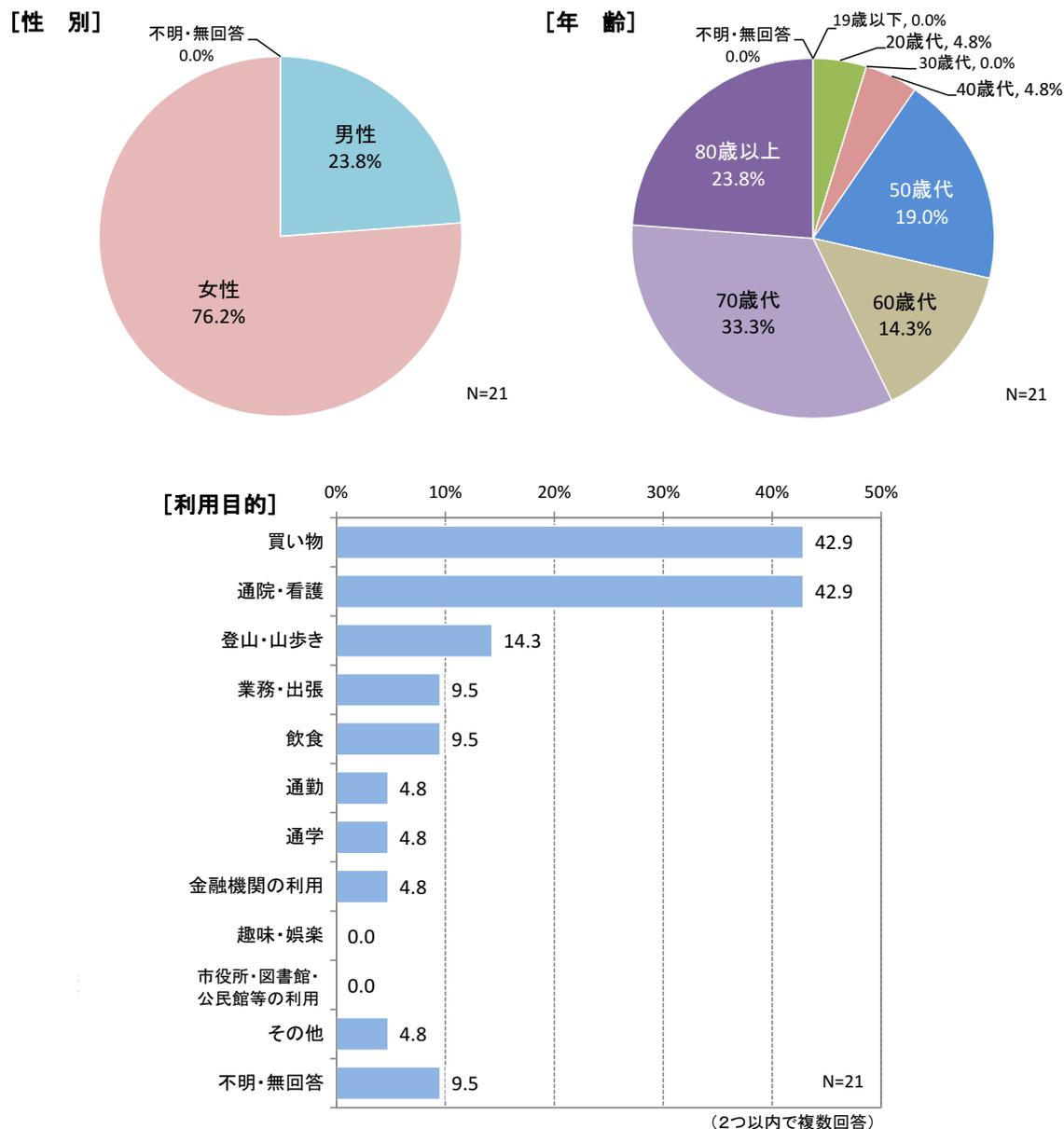


図 大竹・栗谷線バス利用者の性別・年齢と利用目的(利用者アンケート)

## (2) 利用者の満足度

満足度は、「非常に満足」と「満足」を合わせた割合が約 57%で、「不満」と回答した約 5%を大きく上回っており、満足度は高いといえます。

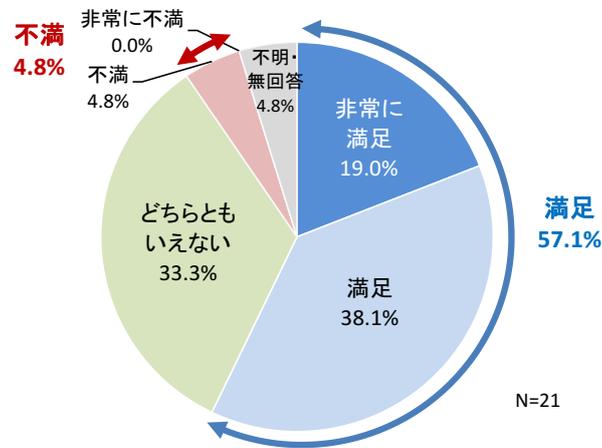


図 大竹・栗谷線バス利用者の満足度(利用者アンケート調査)

### 3. 4 坂上線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

坂上線バスの利用者は、「女性」の割合が約73%を占め、年齢では60歳以上の割合が約65%、70歳以上の割合が約37%となっています。利用目的は、「買い物」が最も多く、以下「通院・看護」、「通勤」、「通学」となっています。

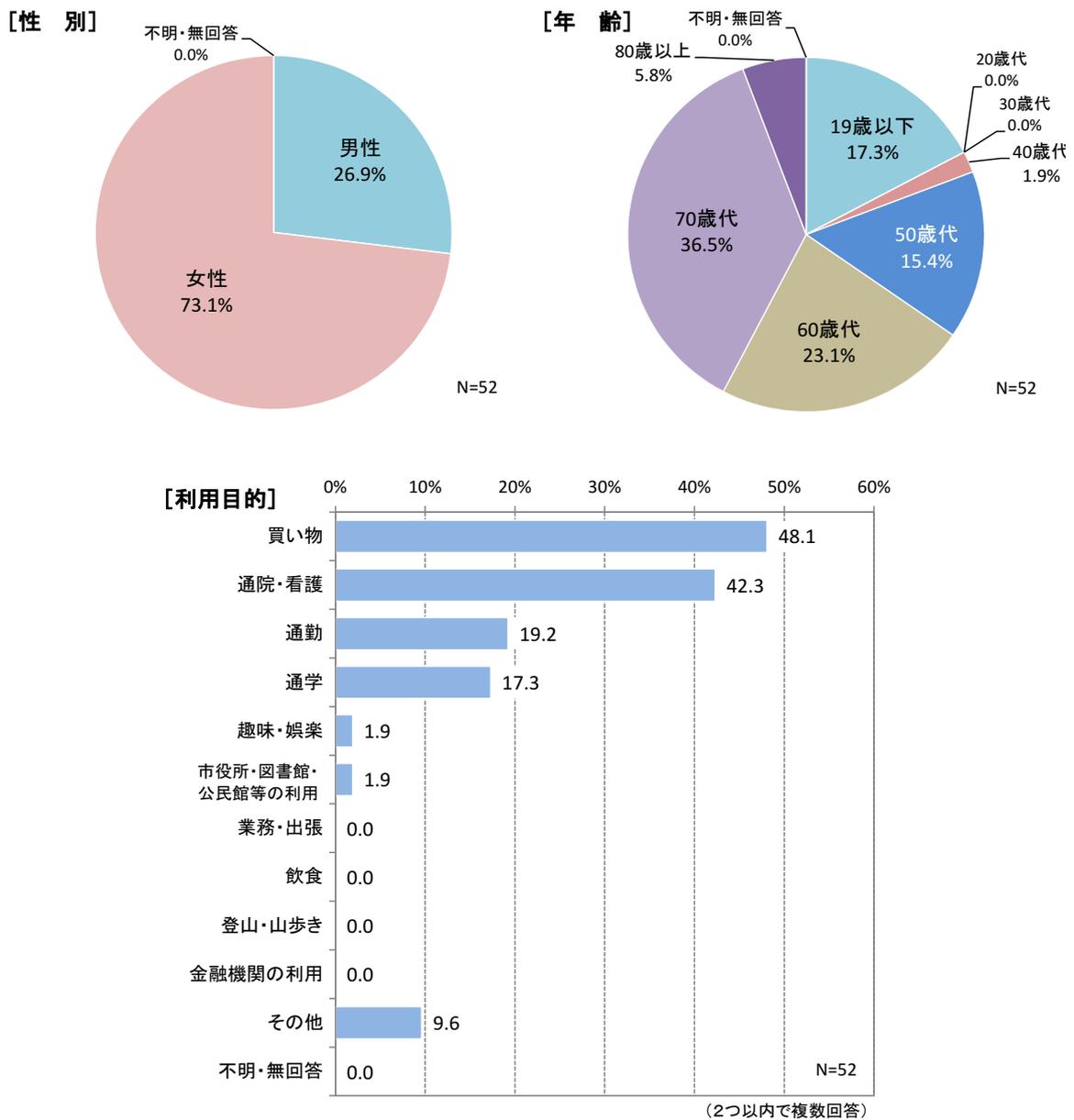


図 坂上線バス利用者の性別・年齢と利用目的(利用者アンケート)

## (2) 利用者の満足度

満足度は、「満足」が約 58%、「非常に満足」が約 33%となっており、合わせると約 90%の方が『満足』と回答しています。『不満』と回答した人はおらず、非常に満足度が高くなっています。

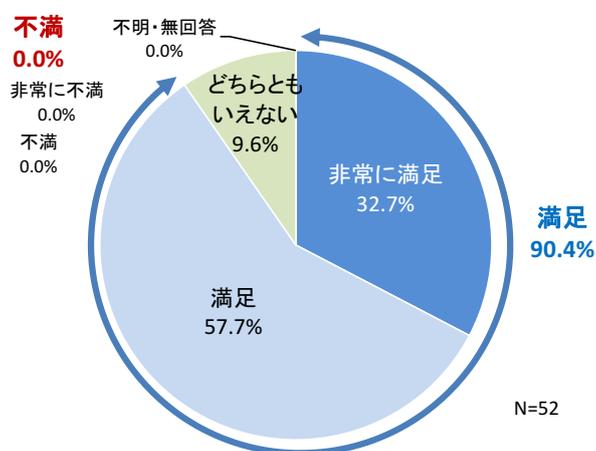


図 坂上線バス利用者の満足度(利用者アンケート調査)

### 3. 5 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

こいこいバスの利用者は、「女性」の割合が約 77%を占め、年齢では 60 歳以上の割合が約 70%、70 歳以上の割合が約 57%となっています。利用目的は、「買い物」が最も多く、以下「通院・看護」、「通勤」となっています。

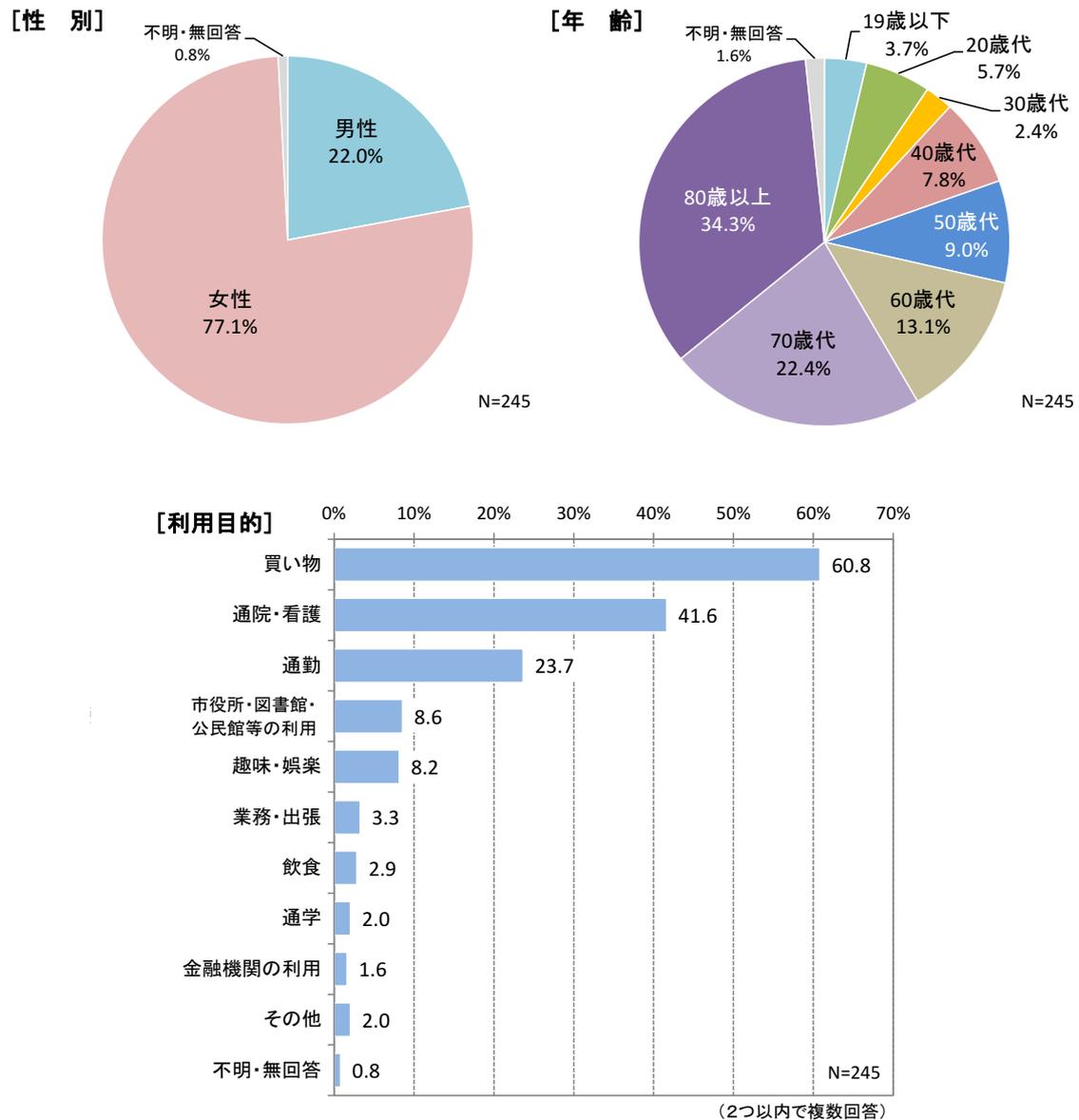


図 こいこいバス利用者の性別・年齢と利用目的(利用者アンケート)

## (2) 利用者の満足度

満足度は、「非常に満足」と「満足」を合わせた割合が約 64%で、「非常に不満」と「不満」を合わせた割合の約 4%を大きく上回っており、満足度は高いといえます。

満足度を項目別にみると、『満足』の割合が最も高いのは「乗務員の対応」が約 73%となっており、次に「到着時間の正確さ」が約 67%、次に「運賃」と「バス停の場所」が約 63%の順となっています。一方、「不満」の割合が最も高いのは、「運行便数」が約 25%となっており、次に「運行時間帯」が約 18%となっています。

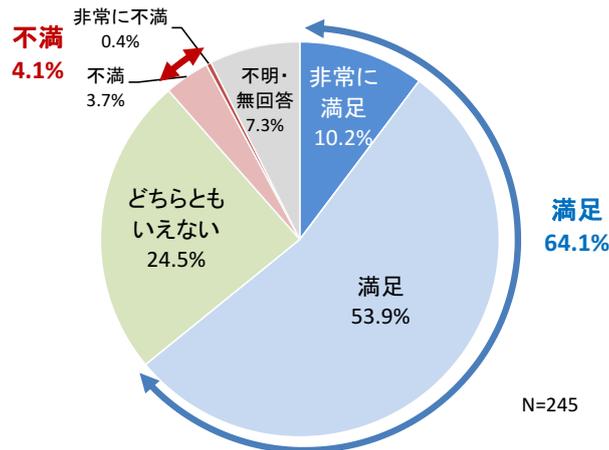


図 1 こいこいバス利用者の満足度(利用者アンケート調査)

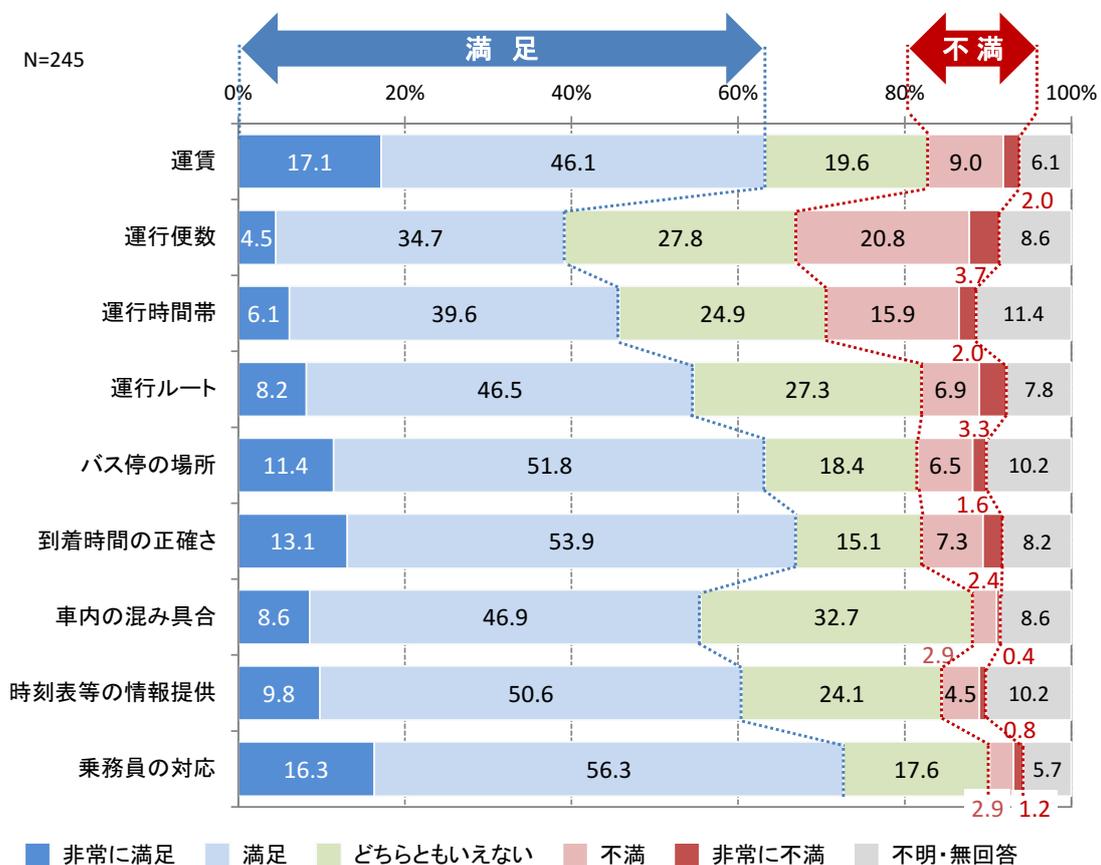


図 2 こいこいバス利用者の項目別の満足度(利用者アンケート調査)

### 3. 6 今後の利用意向と地域公共交通に係る意見

#### (1) 今後の利用意向

今後の利用意向は、「つづけて利用する」の割合が全てのバスで90%を超えています。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、「バス停まで歩くのが難しい」、などの意見があります。

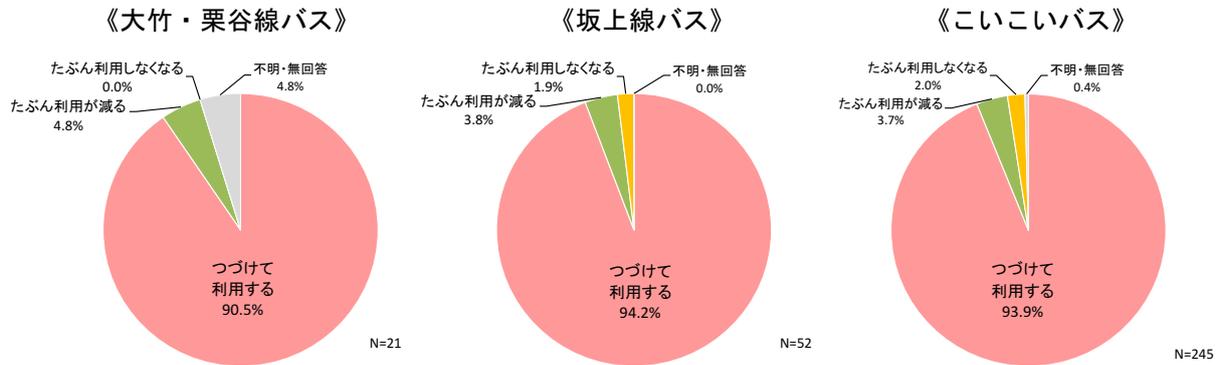
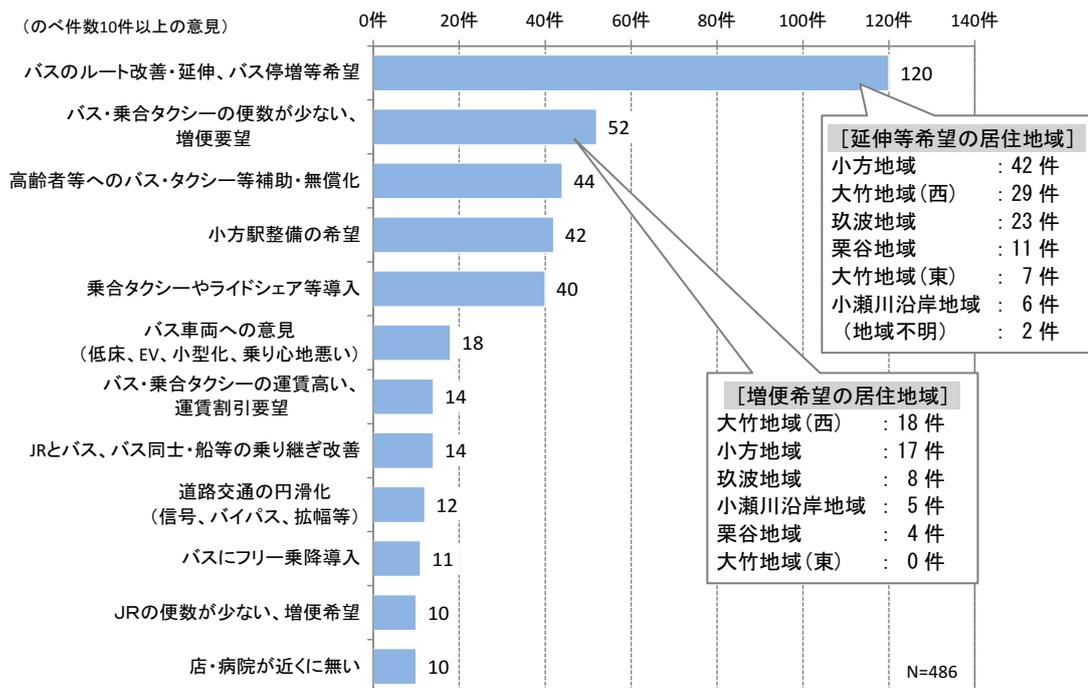


図 バス利用者の今後の利用意向(利用者アンケート)

#### (2) 地域公共交通に係る意見

市民アンケート調査による地域公共交通に係る意見・改善のアイデア(自由意見)では、自宅付近などへのバスルート延伸やバス停の増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は、小方地域が最も多いです。

その他、バスや乗合タクシーの増便要望、高齢者等への運賃補助・無償化、小方駅の整備要望、乗合タクシーやライドシェア等の導入要望などの意見があげられています。



\* 市民アンケート調査の自由意見を項目別にカウントしたうえで、多い意見をグラフ化

図 地域公共交通への主な意見・改善アイデアなど(市民アンケート)

## 第4章 交通事業者からみる課題

定時定路線型バスやデマンド型乗合タクシーの運行事業者及び航路事業者への聞き取り調査結果より、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みる課題

#### (1) 大竹・栗谷線バス

- 利用動向について、新型コロナウイルス感染症の蔓延以前より、通勤、通学目的の利用は減少していた。また、利用者が一層高齢になり、身体的な理由で利用をやめた、頻度が減ったという事例もみられている。
- 利用者からは、便数が少ないといった声も聞くが、むしろ有難いサービスであり、なくなっては困る、という意見が多い。
- 運行距離が長いため、乗務員の1日の拘束時間が長いのが問題である。
- 運行ルートを国道186号経由にする見直しも、試験的に実施するのがよいのではないか。

#### (2) 坂上線バス

- 利用動向について、感覚的には新型コロナウイルス感染症の蔓延以前より大きく変わっていないように思う。
- 利用者からは、便数等の要望をあまり聞かない。皆サービス内容を熟知した上でうまく使っているためではないか。
- ダイヤについて、土日祝に5分休憩のパターンがあり、便数自体は少ないものの、乗務員は大変である。現在は2名体制で運行しているが、休憩を15分とれるダイヤになれば乗務員1名で対応できるため有難い。
- ダイヤについて、早発を避けるため時間調整を要する場合があるが、道幅が狭い区間（中津原から大和橋）では停車しての調整ができない。
- 一部区間（大竹支所～大竹本町間）のバス停間が短すぎるため集約してもよい。
- 街灯がなく暗い区間があり、夕方の時間帯は停留所（特に小屋がある箇所）で待つ人の確認が難しい。

### (3) こいこいバス

- 利用動向について、新型コロナウイルス感染症蔓延の影響で減少したものの、その後増えている。下瀬美術館がユネスコ「世界で最も美しい美術館」の最優秀賞をとったことも関係しているのではないかと。
- 利用者からは、回数券の車内以外での購入、フリー乗降(バス停以外での乗降)の導入、最終便を遅くして欲しい、またバス待機中(乗務員の休憩中)に乗車させて欲しいという声を聞く。
- 乗務員の休憩時間が少ないのが問題だが、令和7(2025)年4月からのダイヤ見直しで改善されると期待している。
- 下瀬美術館の受賞後、行き方を乗務員に問い合わせる人が増えた。外国人の利用もあるため、英語の音声案内があると乗務員が助かる。また、美術館に直接接続することを希望する声もある。
- ルートに関して、府中町で実施しているような8の字にループする方が利用しやすいかもしれない。

### (4) デマンド型乗合タクシー

- 利用者の中に、正しい利用方法に慣れておらず、出発直前に予約する人や、JRの遅延に合わせて待つことを要請する人など、一般タクシーの感覚で思われている人がいる。バスと同じ「乗合」と理解した上で利用して欲しく、周知をお願いしたい。
- 住民の加齢が進み、ひとりで乗車できない方もみられる。乗務員はできるだけ柔軟に対応しているが、会社としては対応が難しく、事前にわかっている場合はお断りするようにしている。
- 例えば、車イスを利用する人やトランク大の大きな荷物がある場合などは、乗合ではなく、一般のタクシーを活用いただきたく、こうしたケースのルールを検討して欲しい。
- フェリーが運休の場合は、市内に放送を流して周知を図っているが、大雪、冠水の際は通行止め等のためタクシーが動けないこともあり、同様の周知を検討して欲しい。また、市で把握している、例えば道路の通行止め情報等を共有いただけると有難い。
- デマンド型乗合タクシーのサービスが充実した後、利用予約が増える状況を念頭に、例えば利用が多い時にはジャンボタクシーが使える、その適切な経費がいただけるように検討いただきたい。まや、今後、栗谷地域など市山間部で実施する場合は、迎車の費用も含めて考えていただきたい。

### (5) 谷和地区タクシー運行事業補助

- 利用状況は、以前からそれほど変化はない。
- 地域に高齢者が多いため外出しやすい環境づくりを進めるべき。もし外出されないなら、例えば宅配での買い物サービスを導入し、タクシーを使って商品を運ぶという方法もある。タクシー会社の収益になるし、地域とのコミュニケーションもでき、安否確認にもなる。
- 精算などの事務を自治会長が行っているが、高齢でもあり、伝票類を当社に持参いただくのも大変負担だと思う。こうした事務を市が担うのがよいのではないかと。

#### (6) 市内での運行サービス継続のための課題

- 一般タクシーを含めると、乗務員不足・人手不足に関しては厳しい状況である。(3社共通)。
- 求人活動は行っているが獲得は難しい。さらに、乗務員が高齢化しており、この先何年運転してくれるのかという状況。
- 乗務員不足もあり、大竹市は夜の一般タクシーの運行が少なく、夜19時以降の市内の交通手段が希薄となっている。まちの活性化と同時に動かないと台数を増やせない。
- 山口市は深夜のタクシー運行を増やすための補助金を出しており、大竹市でも実施してはどうか。

### 4. 2 航路事業者からみる課題

#### (1) 阿多田～小方航路

- 新船の造船時に利用者へのアンケート調査を実施して要望を確認したところ、運賃が高い、乗船時間が長い等の意見があった。
- 現在でも船員が不足(1人)しており、今後更に船員が少なくなる可能性がある。ただし、船員を募集しても阿多田島内に綺麗な住居施設がないため、特に若い人材の確保が難しい。船員不足は島民にとって重要な問題であり、検討して欲しい。
- 運賃に関して、米軍からの補助金が大竹市にあるが、騒音被害を受ける阿多田島民に還元するためにも、補助を使って普通のバス料金程度にまで運賃を下げることはできないか。

#### (2) その他の意見

- 阿多田島への移住者もいたが、暮らしが合わないとの理由で出ていった。島内に就業できる場所や飲食、買い物(土産)できる施設があるとよいのではないか。
- 下瀬美術館前や晴海公園前に、こいこいバスの停留所があるとよい。歩いても遠くはないが、子連れの方などは大変である。
- 下瀬美術館の案内情報等がなくて分かりにくく、外国人などが迷子になっている状況を見かける。なお、下瀬美術館に行きたい方が道を尋ねに小方港の窓口に来ることもあるため、案内図を作成し掲示している。

## 第5章 地域公共交通に係る課題

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、課題を整理します。

### (1) 人口減少・高齢化の進行

本市では人口減少が進んでおり、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、令和6(2024)年の高齢化率(65歳以上人口の割合)は約37%と、概ね3人に1人が高齢者となっています。

こうした高齢化の進行に伴い、暮らしの中で地域公共交通を必要とする市民が、今後ますます増えることが考えられます。

### (2) 地域公共交通利用者の減少

本市の人口減少は、地域公共交通の利用者数の減少に繋がりますが、地域公共交通のうち定時定路線型の大竹・栗谷線バス及び坂上線バスの利用者数は、長期的な減少傾向にあります。特に、両路線の内陸側での沿線エリアは人口減少や高齢化が著しい状況にあるため、利用者数は今後益々減少することが懸念されます。

また、新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴いデマンド型乗合タクシーの一部路線でも利用者数が減少し、かつ5類感染症へ移行後も利用状況が回復していない路線もあります。

今後も運行サービスを維持するためには、利用状況の著しい低下を抑制するべきであり、かつ利用需要に適した運行内容への見直し等を含め、効率性、利便性の向上に資する適切な対策を講じる必要があります。

### (3) 生活の移動に困る高齢者の増加

市民及びバス利用者アンケート調査結果において、よく使う移動手段としては、市内の全ての地域及び年齢層で「自家用車(自分で運転)」が最も多くなっていますが、自分が運転できなくなった場合、移動手段に困ることが想定されます。

また、現在、買い物や通院の移動で困っている方の割合が、高齢の年齢層になるほど高く、70歳代で約25%、80歳代以上で約40%の方が困っていると回答しています。特に女性の高齢者は、自動車運転免許の保有率が低いため、移動手段に困っている方が多いと考えられます。

さらに、数年後の暮らしの移動環境に不安を感じている方の割合は約52%と半数を超えており、60歳代以上になると60%を超える方が不安と感じています。

そうしたことから、地域公共交通は、交通弱者の方の暮らしを支える大切な移動手段として、市民ニーズに適したサービスを提供するとともに、維持していくことが必要です。

### (4) 地域公共交通を担う交通事業者の乗務員不足

市内で地域公共交通を運行する交通事業者では、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、乗務員不足の状況に拍車がかかる可能性があります。本市の地域公共交通の安定的な運行を維持していくため、市、交通事業者が連携して乗

務員の確保に取り組む必要があります。

## (5) 交通DX、GXの推進

地域公共交通の分野において、ICT※<sub>1</sub>等の新しい技術の実用化が全国各地で進んでいます。交通DX※<sub>2</sub>（交通のデジタル化）は、多様な課題が山積する地域公共交通において、利便性や快適性を高めるために不可欠といえます。そのため本市においても、キャッシュレス決済の導入など先進的な事例を研究して、効果が期待できる施策は積極的に取り組む姿勢が必要です。

また、交通GX※<sub>3</sub>（グリーントランスフォーメーションを交通分野で実現するための取組）についても全国各地で取組が進む中、公共交通のGX化の推進に向けて、EVバス、燃料電池バス、電気スタンド、水素ステーションなどについて、先進的な事例を研究・検討していく必要があります。

- ※<sub>1</sub> 「ICT」とは、「情報通信技術」のことであり、インターネットを活用して、デジタル化された情報をやり取りする技術の総称のこと
- ※<sub>2</sub> 「交通DX」とは、交通分野でデジタル技術を駆使して社会や暮らしをより良くする取組のこと
- ※<sub>3</sub> 「交通GX」とは、交通分野における脱炭素社会の実現に向けた取組のこと

## (6) 地域公共交通の維持・充実に必要な財源確保等

市内の定時定路線バス、デマンド型乗合タクシー、フェリーは、行政が運行（運航）赤字を補填しています。今後もサービスを支え続け、さらに必要性に応じてサービス内容の充実を図ることも踏まえ、市において必要な財源を確保するとともに市民の地域公共交通の利用を促進するための施策が必要です。

これらの問題点や課題を踏まえて、本計画の基本方針、目標、具体事業を設定します。

## 第6章 計画の基本方針及び事業

### 6. 1 基本方針と目標

#### (1) 本計画の基本方針

高齢化が進行している本市では、運転免許証の自主返納等で自家用車に頼れなくなる状況を念頭に、これからの移動手段に不安を感じる市民が少なくありません。そのため、将来にわたり快適かつ安心できる暮らしを守り続けるためには、多くの市民が利用しやすい移動手段を確保することが必要です。

本計画では、上位計画である「大竹市まちづくり基本構想」で掲げる「快適で暮らしやすいまち」の実現を図るため、次の基本方針のもとで、地域公共交通の形成を進めます。

#### ＜地域公共交通の形成に向けた基本方針＞

1. 移動需要に適した地域公共交通により、持続可能かつ最適なネットワークづくりを推進する。
2. 市民・交通事業者・市が協働し、暮らしを支える地域公共交通の導入、運営、改善などを推進する。
3. 市内の地域公共交通の確保・維持を図るため、市民の利用意識を高める。

#### (2) 本計画の目標

地域公共交通の形成に向けた基本方針を踏まえて、持続可能かつ最適な地域公共交通ネットワークを構築するため、以下の目標を設定します。

#### 本計画の3つの目標

- 目標 1** 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 2** 市民が暮らしの移動で不満や不安を感じないまちの実現
- 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

## 6. 2 目標達成のために推進する事業

本計画の3つの目標達成に向けて、本計画において推進する事業は次のとおりです。  
また、各事業の概要、及び事業主体等を次頁より示します。

**目標1** 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

### 事業1

#### 効率的で持続可能な地域公共交通体系の形成

市民の暮らしやまちづくりを支える持続可能な地域公共交通体系を形成するため、利便性・効率性の高い運行（運航）サービスの実施、改善等を行う。

- (1) 定時定路線型バスの運行・改善
- (2) デマンド型乗合タクシーの運行・改善
- (3) 広原、谷和地区等タクシー運行事業
- (4) 阿多田～小方航路の運航
- (5) 乗務員確保に向けた取組の推進

**目標2** 市民が暮らしの  
移動で不満や不安を感じ  
ないまちの実現

### 事業2

#### 移動の利便性を高める地域公共交通サービスの推進

市民に身近な地域公共交通を、より便利で利用しやすい移動手段とするための取組を推進する。

- (1) こいこいバスの車両の更新
- (2) キャッシュレス決済の導入
- (3) デマンド型乗合タクシーの新規導入の推進
- (4) 地域公共交通を利用しやすい環境の整備
- (5) 交通DX・交通GXの実現に向けた新技術の活用検討

**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

### 事業3

#### 地域公共交通の利用促進施策の推進

市民の地域公共交通の利用意識を高めるとともに、利用の促進に繋げるための取組を推進する。

- (1) 地域公共交通の利用促進に繋がる情報提供の推進
- (2) 地域公共交通に係る意識向上に繋がる施策の推進

図 目標と事業の関係

(1) 定時定路線型バスの運行・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・栗谷線バス、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バス、市街地内を運行するこいこいバスは、市民の暮らしに不可欠な移動手段であり、交通事業者、市の協働により、運行サービスの維持を図ることを基本としつつ、必要に応じて改善等を行う。</p> <p>○路線別での改善の方針は、以下のとおりである。</p> <p>「大竹・栗谷線バス」・・・利用者の満足度は高いが、利用者数が減少傾向にあることや沿線人口の減少や高齢化が進行していること等を踏まえて、効率化や利便性向上を図るために、公共交通のあり方等について関係自治会と連携して、検討、実施する。</p> <p>「坂上線バス」・・・岩国市立美和病院の移転に伴い、令和7(2025)年度に運行ルート及びダイヤの見直しを実施する。また運行内容が利用実態や需要に適していないと判断できる場合は、持続可能な運行サービスとするため、効率化や利便性向上に必要な改善等を検討、実施する。</p> <p>「こいこいバス」・・・小方橋架け替え・道路改良工事に伴う通行止めに伴い、令和7(2025)年度に運行ルート及びダイヤの見直しを実施するとともに、通行止め解除後には、再度、市の情勢を踏まえた運行ルート等の見直しを行う。また運行内容が利用実態や需要に適していないと判断できる場合は、持続可能な運行サービスとするため、効率化や利便性向上に必要な改善等を検討、実施する。</p>
事業主体	大竹市、交通事業者、市民

(2) デマンド型乗合タクシーの運行・改善

概要	<p>○予約に応じて運行するデマンド型乗合タクシーは、市民の暮らしに不可欠な移動手段であり、地域住民、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>○ただし、運行内容が利用実態や需要に適していないと判断できる場合は、持続可能な運行サービスとするため、地域住民と交通事業者と市が協議し、効率化や利便性向上に必要な改善等を検討、実施する。</p>
事業主体	大竹市、交通事業者、市民

### (3) 広原、谷和地区等タクシー運行事業

<b>概 要</b>	<p>○広原自治会及び谷和自治会が実施するタクシー運行事業は、当該住民にとって、暮らしに必要な生活移動を支える不可欠なものであり、その費用の一部を市が支援することを基本とする。</p> <p>○ただし、住民や運行事業者等からの要請に応じて、必要があれば改善について検討、実施する。</p> <p>○地域公共交通のルートから外れている自治会から事業導入の相談があれば、市は導入の支援をする。</p>
<b>事業主体</b>	大竹市、交通事業者、市民

### (4) 阿多田～小方航路の運航

<b>概 要</b>	<p>○(有)阿多田島汽船が運航する阿多田～小方航路のフェリーは、阿多田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、交通事業者は安定的な運営に努める。</p> <p>○交通事業者の経営健全化や運航サービスの維持に向けて、行政(市、県、国)が連携して、運営を支援する。</p>
<b>事業主体</b>	大竹市、交通事業者

### (5) 乗務員確保に向けた取組の推進

<b>概 要</b>	<p>○交通事業者は、市内の地域公共交通の運行(運航)に必要な乗務員確保に努める。</p> <p>○バスやタクシー等の乗務員不足が社会的な問題となっている中、市は、市内の地域公共交通の安定的な運行を維持していくため、市内の交通事業者が乗務員を確保しやすい環境づくりを検討し、実施する。</p>
<b>事業主体</b>	大竹市、交通事業者

## 事業 2

## 移動の利便性を高める地域公共交通サービスの推進

### (1) こいこいバスの車両の更新

<b>概要</b>	<p>○平成 24 (2012) 年 3 月に整備したこいこいバスが老朽化しているため、車両 2 台を更新する。車両は、すべての人が利用しやすい構造や機能を装着する。 (※国土交通省標準仕様ノンステップバス認定車両、車高調整装置、車いす・ベビーカー対応装備)</p>
<b>事業主体</b>	大竹市

### (2) キャッシュレス決済の導入

<b>概要</b>	<p>○こいこいバス利用者において、交通系 IC カードの「ICOCA」による運賃のキャッシュレス決済のニーズが高いことから、利便性向上を図るため、バスを降りる際、ICOCA カード又は ICOCA アプリが入ったスマートフォンを読み取り機にタッチするだけで運賃が支払える「バス ICOCA システム」をこいこいバスに導入する。</p> <p>○その他のキャッシュレス決済の導入についても、状況に応じて検討を行う。</p>
<b>事業主体</b>	大竹市

### (3) デマンド型乗合タクシーの新規導入の推進

<b>概要</b>	<p>○デマンド型乗合タクシーは、本市の高齢化が進む中、バスの利用が難しくなった方や、運転免許証の自主返納を考えている方が増えているため、市域全体を見据えて利便性を向上させた運用の見直しを行ったことから、新規導入の推進を図る。</p> <p>○生活に必要な交通手段に困っている地域の自治会から市に相談があれば、住民自らが主体的に導入に向けて取り組むとともに、市と交通事業者も協働して、導入支援を行う。</p>
<b>事業主体</b>	大竹市、交通事業者、市民

#### (4) 地域公共交通を利用しやすい環境の整備

<b>概 要</b>	<p>○運行ルートの変更時において、市の情勢を踏まえたルートやバス停設置等について検討を行う。</p> <p>○本市への観光客数が増加していることを踏まえ、市外から訪問される方が、本市の地域公共交通を利用しやすい環境を整備する。</p> <p>○本市の地域公共交通が気軽に利用しやすいサービスとなるよう運賃体系、割引運賃について調査、検討を行う。</p>
<b>事業主体</b>	大竹市

#### (5) 交通DX・交通GXの実現に向けた新技術の活用検討

<b>概 要</b>	<p>○本市の地域公共交通を含む移動サービスを、より便利かつ社会に対して有益なものとするため、交通DX※<sub>1</sub>（デジタルトランスフォーメーション）、交通GX※<sub>2</sub>（グリーントランスフォーメーション）に着目し、先進的な事例を研究するとともに、必要に応じて導入等の可能性を検討する。</p> <p>（交通DX関連）</p> <p>○こいこいバスの車両更新時に、AI（人工知能）を搭載した安全装置を装着するなど、安全機能を高めます。</p> <p>○こいこいバス車両更新に合わせて、キャッシュレス決済ができるバスICOCAシステムを導入し、利便性を高めます。</p> <p>○本市の情勢を見据えながら、本市の地域公共交通に有効と考えられるデジタル技術について、調査・研究を行います。</p> <p>（交通GX関連）</p> <p>○小方地区まちづくり事業の進捗状況を見据えながら、新たな拠点施設と周辺施設を結ぶ地域公共交通に関して、脱炭素社会に貢献できる車両等の調査・研究を行います。</p> <p>※<sub>1</sub> 「交通DX」とは、交通分野でデジタル技術を駆使して社会や暮らしをより良くする取組のこと</p> <p>※<sub>2</sub> 「交通GX」とは、交通分野における脱炭素社会の実現に向けた取組のこと</p>
<b>事業主体</b>	大竹市

(1) 地域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>○地域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> <p>○市民の方は、一人一人が将来の自分、さらに次の世代を考えて、日頃から地域公共交通を利用することで、将来の交通手段を守り育てていく。</p> <p>○地域公共交通に関わる交通事業者は利便性を高め、より利用しやすい環境を整備する。</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</li> </ul>
	など
	<p>(こいこいバスの時刻表・利用ガイド) (市広報による情報発信の例)</p>
<b>事業主体</b>	大竹市、交通事業者、市民

(2) 地域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キャンペーン企画等、公共交通の利用意識を高める取組を推進する。</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>・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</li> </ul>
	など
	<p>(自治会独自の新聞への掲載) (PRグッズ(ポケットティッシュ)) (バスエコファミリーチラシ)</p>
<b>事業主体</b>	大竹市、交通事業者、市民

### 6. 3 目標の評価指標

事業の実施に伴う、本計画の目標の達成度を評価するため、目標ごとに評価指標（KPI）を設定します。

表 本計画の目標と評価指標

本計画の目標	評価指標（KPI）
<b>目標1</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	①地域公共交通の利用者数（タクシー事業補助と航路を除く） ②地域公共交通の運賃収支率（タクシー事業補助と航路を除く） ③地域公共交通維持に係る市負担額（航路を除く）
<b>目標2</b> 市民が暮らしの移動で不満や不安を感じないまちの実現	④市民の暮らしにおける移動環境の不満割合 ⑤デマンド型乗合タクシー導入区域数
<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	⑥市広報を活用した情報発信回数 ⑦バスエコファミリーキャンペーン利用者数

#### **目標1** 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の評価指標

本市の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であり、「定時定路線型バス及びデマンド型乗合タクシーの利用者数（タクシー事業補助、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視点より「地域公共交通の運賃収支率（タクシー事業補助、航路を除く）」を評価指標とします。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。

さらに、本市の地域公共交通サービスの提供には行政からの支援が不可欠ですが、将来にわたり持続的なものとする必要と考え、「地域公共交通維持に係る市負担額（航路を除く）」を評価指標とします。

**評価指標① 地域公共交通の利用者数（タクシー事業補助、航路を除く）**

<b>概要</b>	<p>○定時定路線型バス及びデマンド型乗合タクシーの年間利用者数。</p> <p>○目標の考え方は、以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大竹・栗谷線バス、坂上線バスは、長期的な減少傾向となっているが、新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込んでいたこいこいバスは、近年は回復傾向となっているため、目標としては、年間165千人を目指す。</li> <li>・デマンド型乗合タクシーは、基準年よりも利便性を向上させたことや、導入区域数の拡大も目指すことから、基準年よりも多い年間5千人を目指す。</li> </ul>	
<b>指標値</b>		<b>年間利用者</b>
	<b>基準値（令和5(2023)年度）</b>	定時定路線型バス 148,001人 デマンド型乗合タクシー 3,200人
	<b>目標値（令和10(2028)年度）</b>	定時定路線型バス 165,000人 デマンド型乗合タクシー 5,000人
<b>評価の実施主体</b>	○毎年、市がとりまとめる。	

**表 基準年の指標値（利用者数） 単位：人**

区 分		R1(2019) 年度	R2(2020) 年度	R3(2021) 年度	R4(2022) 年度	R5(2023) 年度
定時定 路線型 バス	大竹・栗谷線バス	4,060	3,328	3,084	3,630	3,397
	坂上線バス	17,368	13,387	13,149	12,694	13,817
	こいこいバス	144,083	102,952	101,221	114,351	130,787
	小計	165,511	119,667	117,454	130,675	148,001
デマン ド型乗 合タク シー	三ツ石地区乗合タクシー	1,514	1,068	1,028	1,053	891
	ひまわりタクシー	734	471	442	834	1,057
	湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー	642	580	503	317	245
	栄ぐるりんタクシー	982	1,038	754	551	481
	あじさいタクシー	194	242	321	444	526
	小計	4,066	3,399	3,048	3,199	3,200
合計		169,577	123,066	120,502	133,874	151,201

評価指標② 地域公共交通の運賃収支率（タクシー事業補助、航路を除く）

概要	<p>○定時定路線型バス、デマンド型乗合タクシーの運賃収支率。</p> <p>○人件費、燃料費等の増加が見込まれることや、人口の減少が予想されるため、運賃収支率を上げることはハードルが高いが、利用を促進し、利用者の増加を図ることで40%以上の水準の確保を目指す。</p>	
指標値	基準値（令和5(2023)年度）	39.6%
	目標値（令和10(2028)年度）	40.0%以上
評価の実施主体	○毎年、市がとりまとめる。	

表 基準年の指標値（運賃収支率） 単位：%

区 分		令和5(2023)年度
定時定路線型バス	大竹・栗谷線バス	10.0
	坂上線バス	22.7
	こいこいバス	62.0
	小計	40.1
デマンド型乗合タクシー	三ツ石地区乗合タクシー	26.4
	ひまわりタクシー	25.8
	湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー	28.5
	栄ぐるりんタクシー	22.7
	あじさいタクシー	33.5
	小計	26.7
合計		39.6

**評価指標③ 地域公共交通維持に係る市負担額（航路を除く）**

概要	○地域公共交通のうち、定時定路線型バス、デマンド型乗合タクシー及びタクシー事業補助の維持に係る市負担額。 ○令和6年度から働き方改革関連法の適用が運送業界にも開始され人件費が増加したことや燃料費等の物価高の影響等により、今後、運行コストの増加が見込まれるが、過度な増加を抑制し、運行サービスの維持を図る。	
指標値	基準値（令和5(2023)年度）	3,434万円
	目標値（令和10(2028)年度）	6,000万円以下
評価の実施主体	○毎年、市がとりまとめる。	

表 地域公共交通維持に係る市負担額 単位：円

	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度	R4(2022)年度	R5(2023)年度
市負担額 (航路除く)	23,997,005	40,185,935	34,050,379	34,807,374	34,341,239

**目標2 市民が暮らしの移動で不満や不安を感じないまちの実現の評価指標**

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。

また、生活に必要な買い物や通院等の移動手段が確保でき、将来の暮らしへの不安が軽減されるという視点より「デマンド型乗合タクシー導入区域数」を評価指標とします。

**評価指標④ 市民の暮らしにおける移動環境の不満割合**

概要	○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。 ○事業を推進して、不満割合を12.5%以下にすることを目指す。	
指標値	基準値（令和6(2024)年度）	15.7%
	目標値（令和11(2029)年度）	12.5%以下
評価の実施主体	○計画期間の最終年に、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(令和 6(2024)年度)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	339	29.3%	339	30.3%		
2 やや満足	322	27.9%	322	28.8%		
3 どちらともいえない	282	24.4%	282	25.2%		
4 やや不満	111	9.6%	111	9.9%	176	15.7%
5 不満	65	5.6%	65	5.8%		
6 不明・無回答	37	3.2%		—		
合計	1,156	100.0%	1,119	100.0%		

評価指標⑤ デマンド型乗合タクシー導入区域数

概要	<p>○デマンド型乗合タクシーを導入している区域の数。</p> <p>○デマンド型乗合タクシーの周知を図るとともに、生活に必要な買い物や通院等の移動手段に困っている地域の自治会から、市に相談があれば、住民自らが主体的に導入に向けて取り組むとともに、市と交通事業者も協働して、導入支援を行い、導入区域数の拡大を目指す。</p>	
指標値	基準値 (令和 6 (2024) 年度)	5 実施区域
	目標値 (令和 11 (2029) 年度)	8 実施区域
評価の実施主体	○毎年、市がとりまとめる。	

### 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の評価指標

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、市民の方に「公共交通を利用する意識」、「運営を応援する意識」を高めてもらう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、子どもの頃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から、こいこいバスを保護者と一緒に利用を促す取組である「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⑥ 市広報を活用した情報発信回数

概要	○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。 ○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、継続した取組が重要であるため、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。	
指標値	基準値（令和元(2019)～5(2023)年度平均）	6.4回/年
	目標値（令和7(2025)～10(2029)年度平均）	7.0回以上/年
評価の実施主体	○毎年、市がとりまとめる。	

#### 評価指標⑦ バスエコファミリーキャンペーン利用者数

概要	○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。 ○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75人以上にすることを目標とする。	
指標値	基準値（令和元(2019)～5(2023)年度平均）	68.2人
	目標値（令和7(2025)～11(2029)年度平均）	75.0人以上
評価の実施主体	○毎年、市がとりまとめる。	

## 第7章 計画の評価及び展開

### 7.1 評価と改善のステップ

本計画で示す各事業を着実かつ適切に実施するため、事業の計画、実施、進捗や達成度等の評価、改善点の抽出のステップを経る、いわゆるPDCAの流れに準じて、事業を推進します。

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。

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。

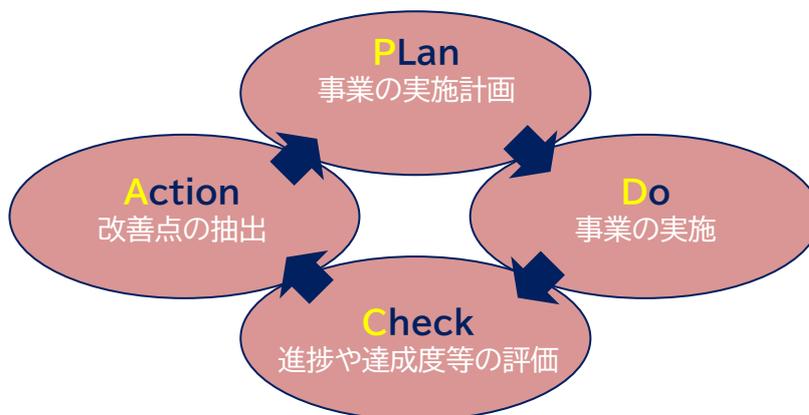


図 事業実施に係るPDCAサイクル

## 7. 2 事業展開

計画期間内における各事業の展開（実施工程）は以下のとおりです。

表 事業展開

事業名		令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度
形成 効率的 事業1 で持続 可能な 地域公 共交通 体系の	(1) 定時定路線型バスの運行・改善					
	(2) デマンド型乗合タクシーの運行・改善					
	(3) 広原、谷和地区等タクシー運行事業					
	(4) 阿多田～小方航路の運航					
	(5) 乗務員確保に向けた取組の推進					
移動の 推進 の利便 性を高 める地 域公 共交通 サービ	(1) こいこいバスの車両の更新					
	(2) キャッシュレス決済の導入					
	(3) デマンド型乗合タクシーの新規導入の推進					
	(4) 地域公共交通を利用しやすい環境の整備					
	(5) 交通DX・交通GXの実現に向けた新技術の活用検討					
策の 推進 の地 域公 共交 通	(1) 地域公共交通の利用促進に繋がる情報提供の推進					
	(2) 地域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