

大竹市地域公共交通計画 骨子(案)

目 次

1. 計画の目的と概要	1
2. 対象地域の現況	3
3. 市民・バス利用者のニーズ	4
4. 地域公共交通に係る課題	4
5. 計画の基本方針及び事業	9
6. 計画の評価及び展開	10

1. 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るＪＲ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、市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おり、市民生活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る状況のなか、高齢化が進む本市において、市民の暮らしを支える移動手段を将来に向けて守っていくことが大きな課題となっています。

以上の背景のもと、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（本計画の位置づけ）

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和5(2023)年10月改正）」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）」および「第2期大竹市まちづくり基本計画（令和7(2025)年3月策定予定）」、「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）」、「第3期大竹市地域福祉計画（令和2(2020)年3月策定）」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。

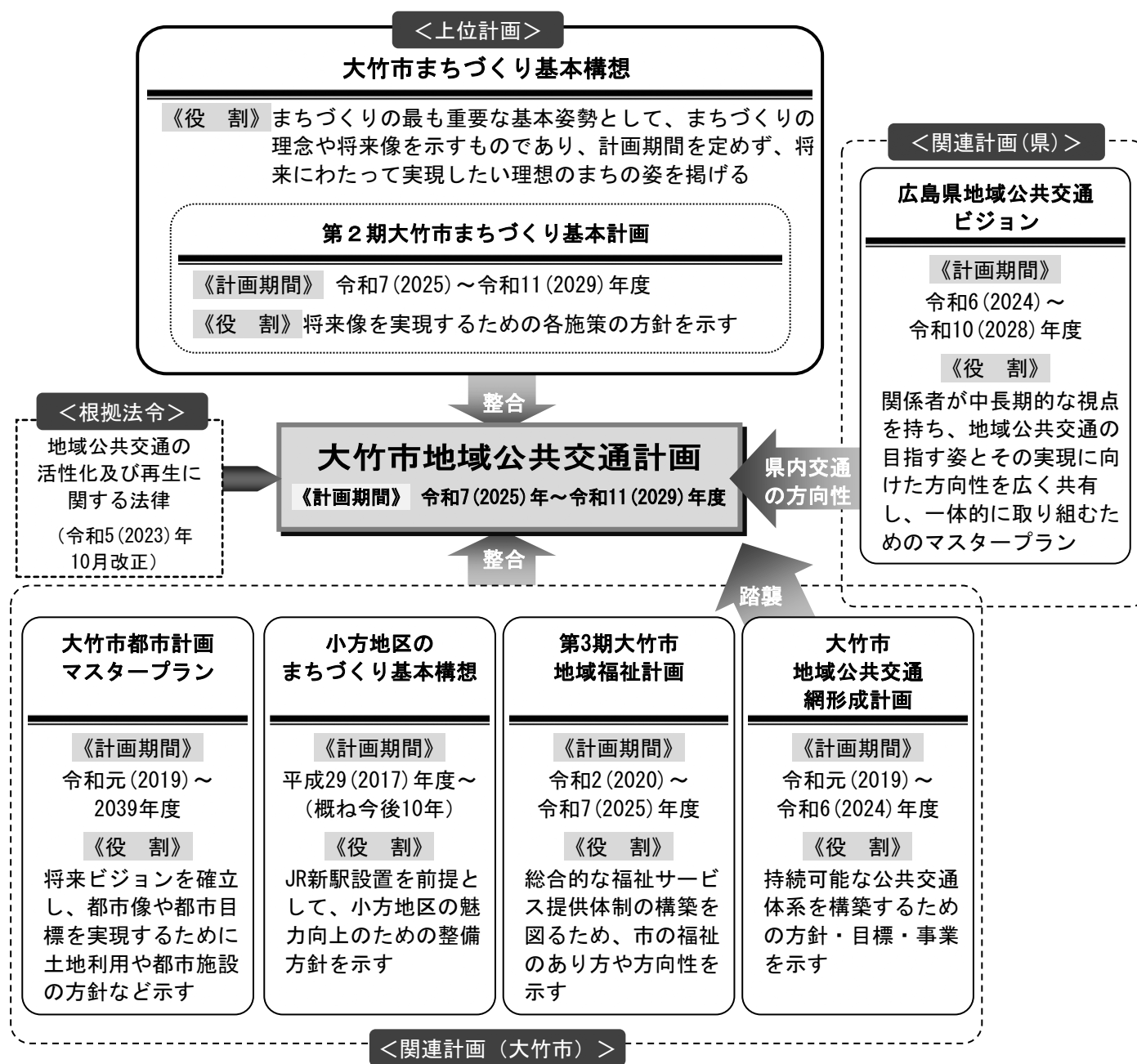


図 本計画の位置づけ

2. 対象地域の現況

2.1 対象地域の概要

★計画書では、統計データ、図表等を活用して、大竹市の人口、人の移動、生活施設分布、観光客数などを整理します。（骨子案では、一部グラフをP4からの“課題”に掲載）

2.2 地域公共交通の概要

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～玖波駅を連絡するバスであり、市内沿岸地域の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、ゆめタウン大竹等）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に加え、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、自治会が実施するタクシー運行に係る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、島民の暮らしや島の来島者の移動を支える。

★計画書では、各手段のサービス内容や利用実態を掲載します。

★また、運行を担う交通事業者の意見を整理、掲載します。

3. 市民・バス利用者のニーズ

★計画書では、市民及びバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果を用いて、利用実態や意見、要望等を整理、掲載します。

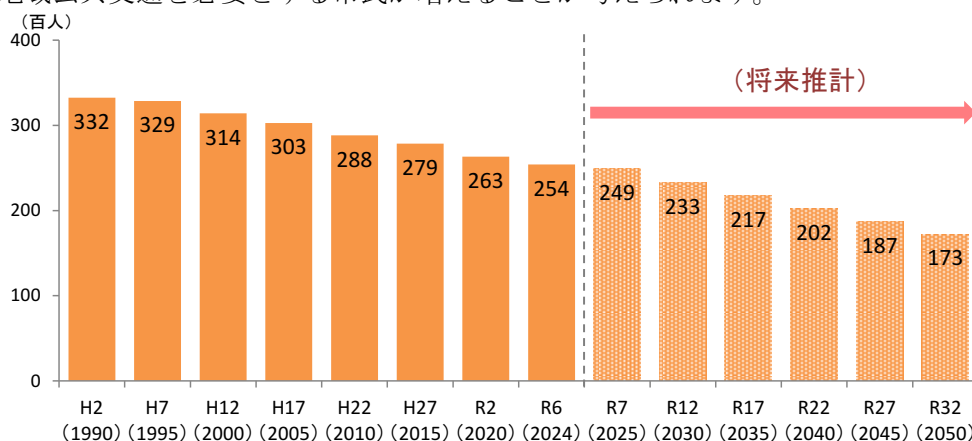
★本協議会の資料4,5,6がここに該当。

4. 地域公共交通に係る課題（※現時点での整理）

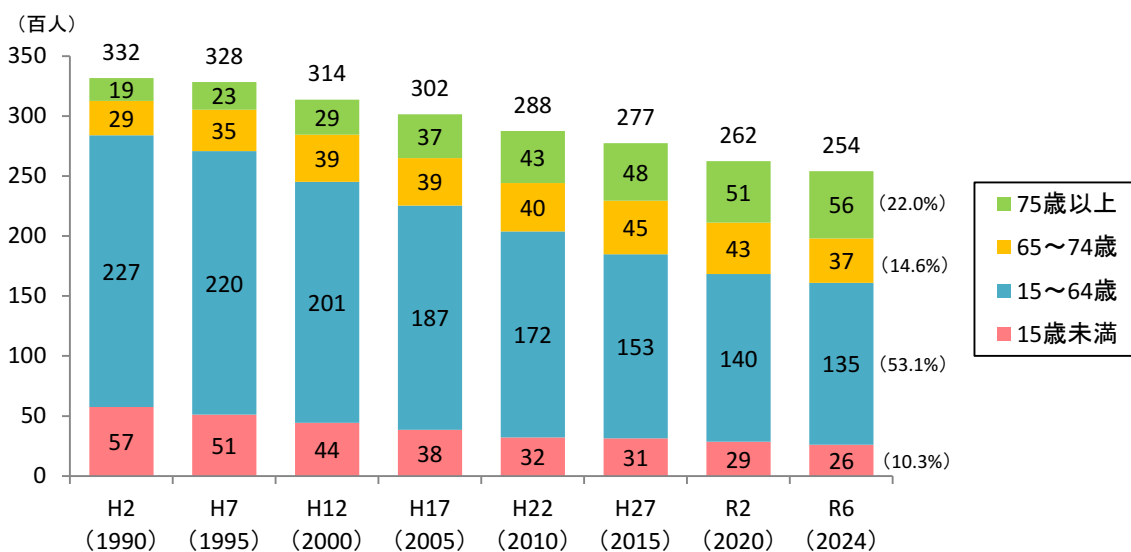
(1) 急進する人口減少・高齢化

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、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人が高齢者です。

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、一方で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増えることが考えられます。



(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）、
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」（令和5(2023)年推計）

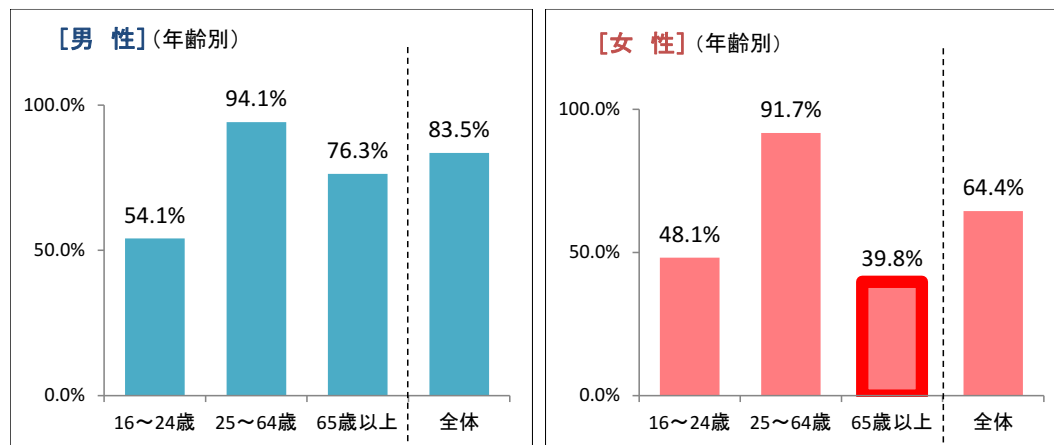


(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」※年齢不詳を除く、住民基本台帳（令和6(2024)年10月1日）

図 人口(将来含む)及び年齢別人口の推移

(2) 生活の移動に困る高齢者の増加

特に女性の高齢者は、若い年齢層に比べて自動車運転免許の保有率が低く、買物や通院等の移動手段で困る方が多いと考えられます。地域公共交通は、高齢者などの暮らしを支える大切な移動手段であり、ニーズに適したサービスを確保、維持することが必要です。



(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

(3) 地域公共交通利用者の減少

本市の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が維持するためには、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。

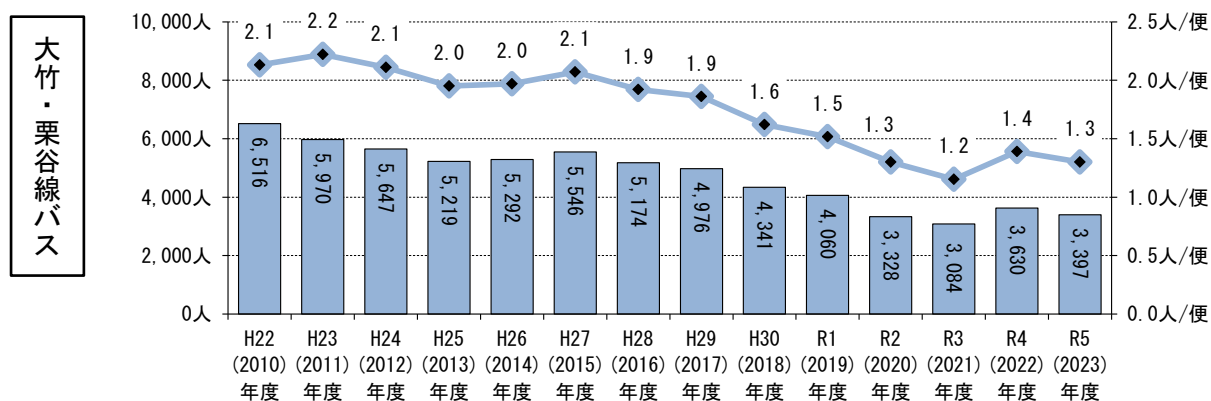
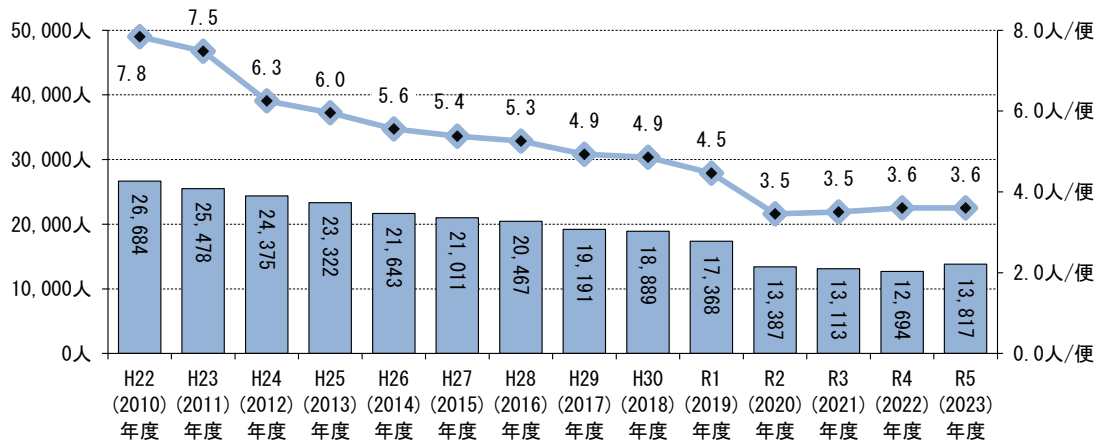
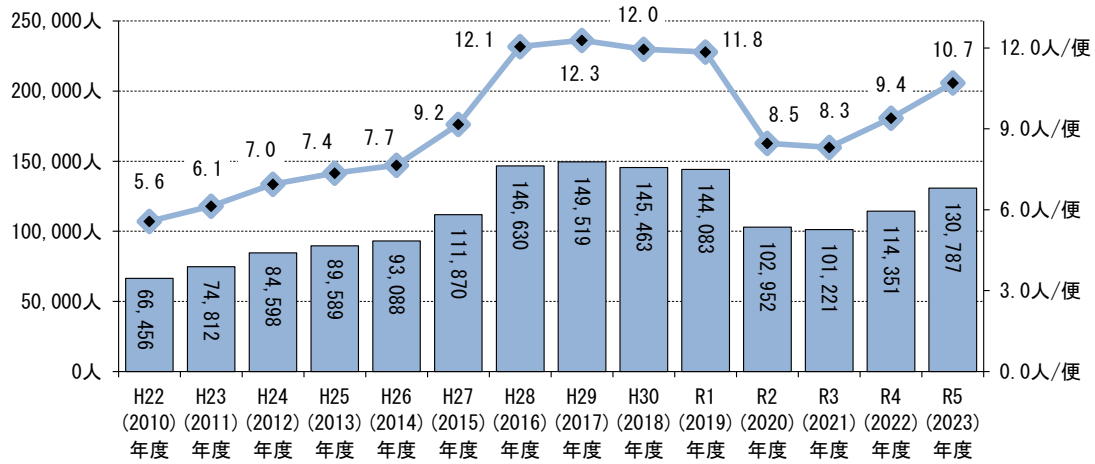


図 地域公共交通の利用者数(大竹・栗谷線バス)

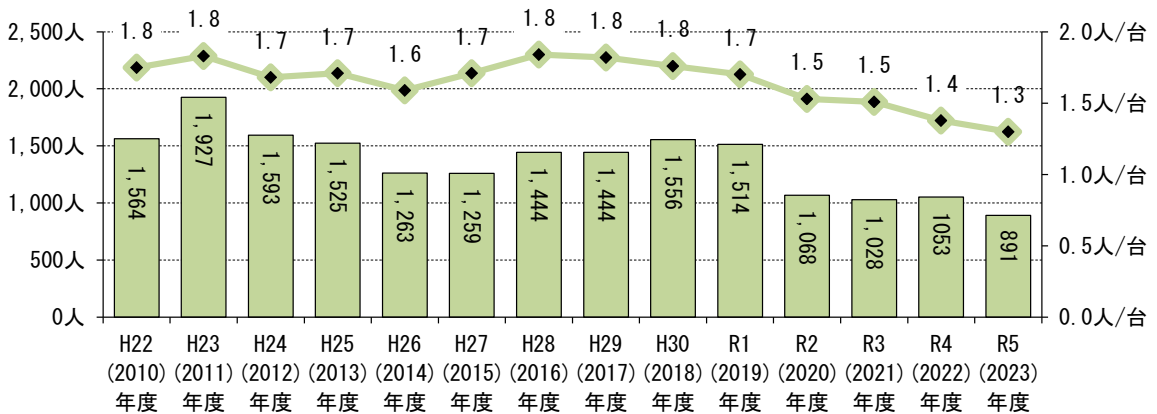
坂上線バス



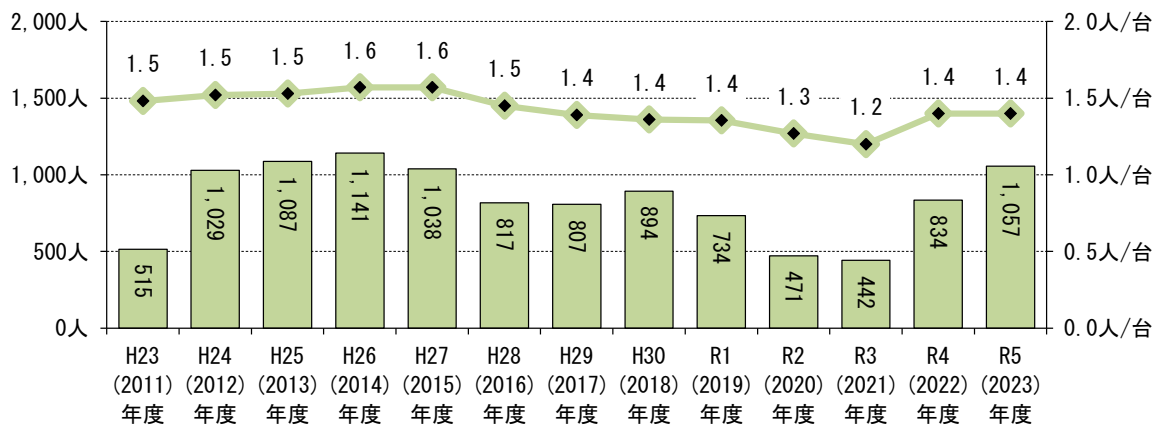
こいこいバス



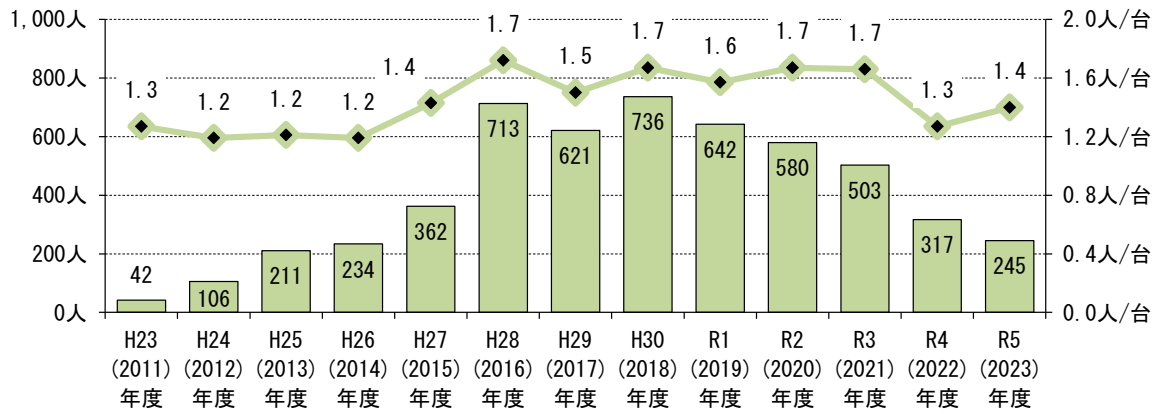
三ツ石地区乗合タクシー



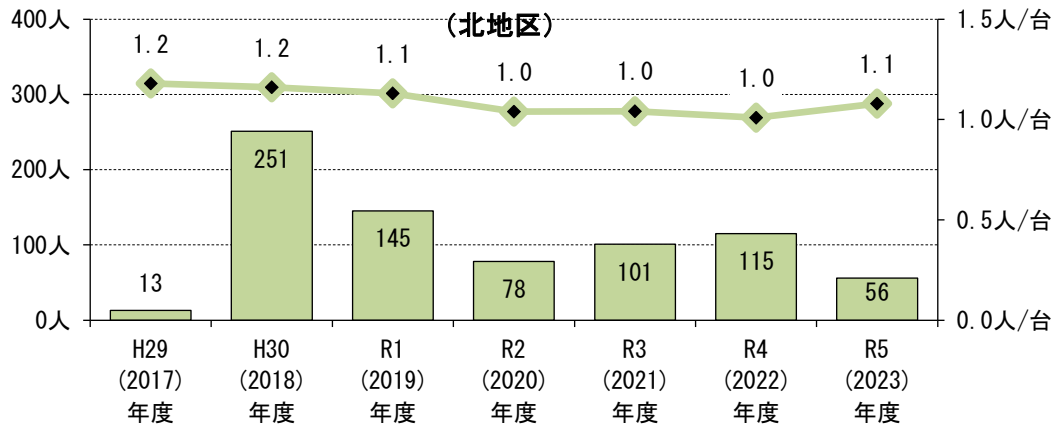
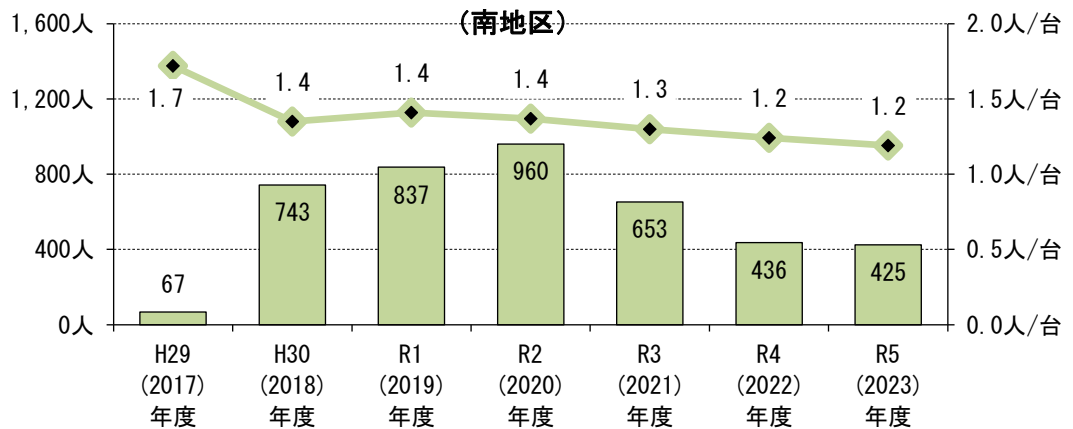
ひまわりタクシー



湯舟・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

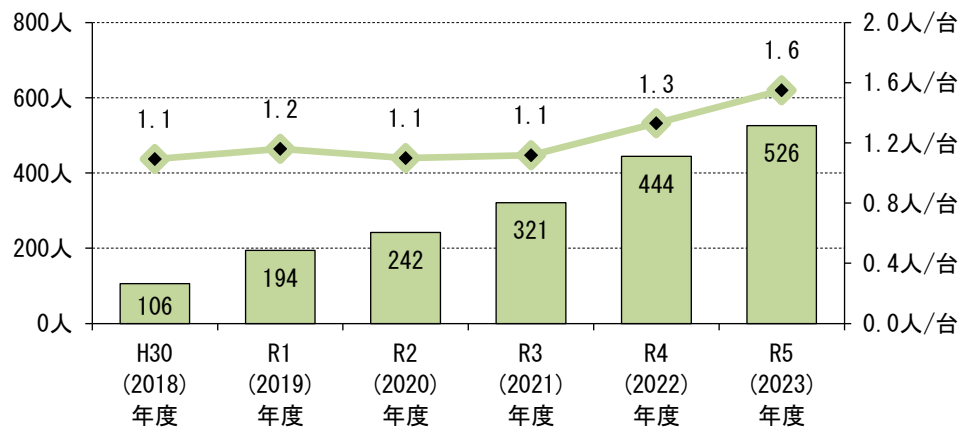


図 地域公共交通の利用者数（湯舟・玖波4丁目のりあいタクシー、栄ぐるりんタクシー、あじさいタクシー）

(4) 地域公共交通を担う事業者の人手不足

市内で地域公共交通を運行する交通事業者では、乗務員等の人手不足が深刻な問題となっており、また、乗務員等の高齢化も進行しており、今後、人手不足の状況がさらに拍車がかかる可能性があります。こうした実情を念頭におき、市、交通事業者が連携してサービス維持に取り組むことが必要です。

(5) 交通DX、GXの推進

地域公共交通の分野において、ICT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（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、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（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り組み）についても全国各地で進んでいく中、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の導入等について、先進的な事例を研究・検討していく必要があります。

(6) 地域公共交通の維持・充実に必要な財源確保

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、行政が運行赤字を補填しています。今後も運行サービスを支え続け、さらに必要性の高まりに伴いサービス充実を図ることも念頭に、市において必要な財源を確保することが必要です。

5. 計画の基本方針及び事業

5.1 基本方針

急速に高齢化が進行している本市では、免許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暮らす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“幸せづくりの未来宣言”における「自然・暮らし・産業が調和した魅力あふれるまち」の実現を図るため、次の基本方針のもとで、地域公共交通づくりを進めます。

＜地域公共交通づくりの基本方針＞

1. 需要に見合っ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. デマンド型乗合タクシーは住民主導で運営・改善などを推進し、市がこれを支援する。
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。

5.2 地域公共交通づくりの目標

地域公共交通づくりの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。

- 目標1** 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

★計画書では、上記目標の達成度を評価するための評価指標(KPI)を設定します。

5.3 目標達成のための事業

★計画書では、上記目標を達成するための具体的な事業、その概要、実施主体について記載します。

6. 計画の評価及び展開

6.1 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。

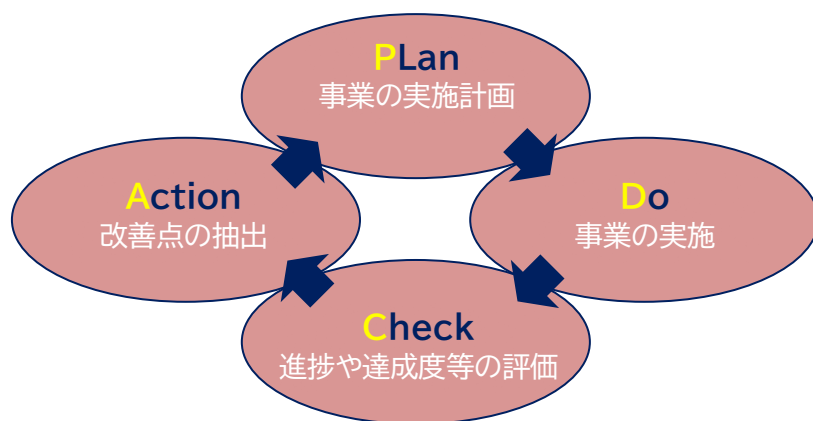


図 事業実施に係る PDCA サイクル

6.2 事業展開

★計画書では、計画事業毎の実施スケジュールを掲載します。