

# 竹原市地域公共交通計画 (案)

令和 7(2025)年●月

竹原市



# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1. 計画策定の背景・目的 .....	1
2. 計画の区域・期間 .....	1
<b>第2章 地域公共交通に求められる役割</b> .....	<b>2</b>
1. 上位・関連計画の整理 .....	2
2. 地域公共交通に求められる役割 .....	6
<b>第3章 地域公共交通の現状</b> .....	<b>7</b>
1. 地域公共交通を取り巻く地域概況 .....	7
2. 地域公共交通サービスと利用傾向 .....	12
<b>第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等</b> .....	<b>41</b>
1. 市民の移動実態・ニーズ .....	41
2. 若年層の移動実態・ニーズ .....	48
3. 市内の従業員の移動実態・ニーズ .....	51
4. 関係機関等のニーズ .....	56
<b>第5章 地域公共交通の問題点と課題</b> .....	<b>59</b>
1. 地域公共交通の問題点と課題 .....	59
2. 地域公共交通ネットワークの配置方針 .....	71
<b>第6章 基本方針・目標</b> .....	<b>75</b>
1. 基本方針 .....	75
2. 計画の目標 .....	76
3. 数値指標・目標値 .....	77
<b>第7章 目標達成に向けた施策・事業</b> .....	<b>81</b>
1. 実施施策・事業(事業概要・実施主体・スケジュール).....	81
<b>第8章 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>96</b>
1. 推進体制 .....	96
2. 達成状況の評価と見直し.....	97



# 第1章 はじめに

## 1. 計画策定の背景・目的

本市では、令和2年3月に「竹原市地域公共交通網形成計画」を策定し、進展する人口減少や少子高齢化を見据え、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系の構築に向け、路線バスや乗合タクシーの運行などについて、適宜見直しを実施してきました。

しかしながら、竹原市地域公共交通網形成計画の最終年を迎えるなか、利用者減少や収支の悪化、運転手不足など需要と供給の両面での人口減少の影響に加え、令和2年からの新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々の行動変容等、地域公共交通を取り巻く状況が大きく変化しています。

また、本市では、令和6年3月に「第6次竹原市総合計画後期基本計画」を策定し、目指す将来像「元気で笑顔が織り成す暮らし誇らし、竹原市。」の実現に向けた取組のひとつとして、「持続可能な公共交通体系の構築と利用促進」を進めることとしています。

こういった状況のなか、地域の持続可能な地域公共交通サービスの提供を将来的に確保するため、地域特性や市民の移動実態、地域公共交通の利用状況やニーズ等を踏まえ、地域の実情に応じた地域公共交通の今後のあり方を示した「竹原市地域公共交通計画」(以下、「本計画」という。)を策定するものです。

## 2. 計画の区域・期間

### 1) 計画の区域

本計画の区域は市全域としますが、必要に応じて周辺市町と連携した取組を検討します。

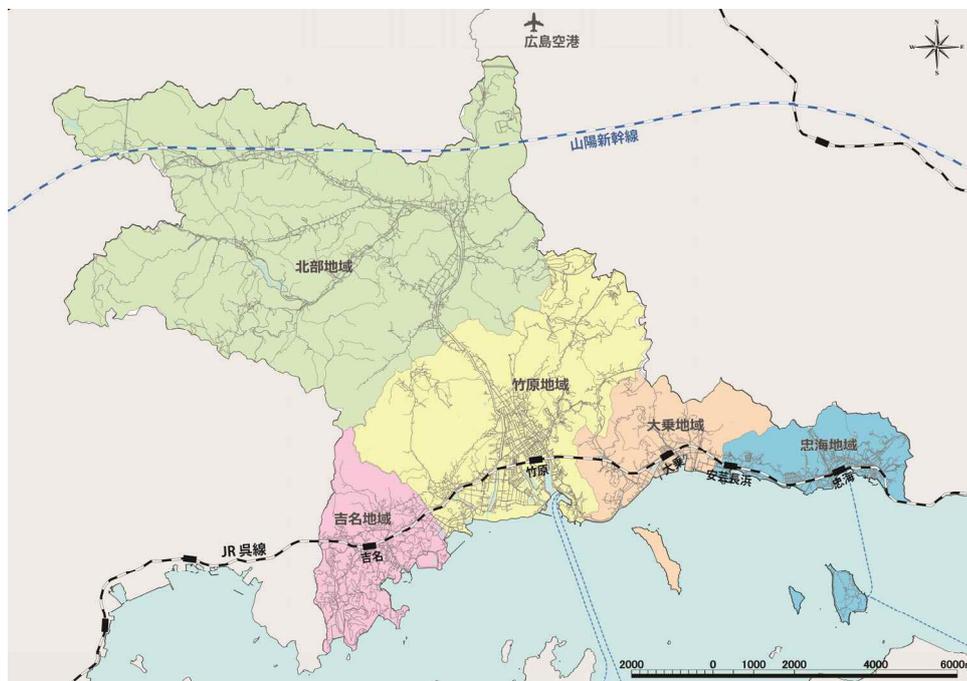


図 計画の区域

出典：国土数値情報ほか

### 2) 計画期間

本計画の期間は、令和7年(2025年)4月から令和12年(2030年)3月までの5年間とします。なお、計画期間内においても、必要に応じて計画の見直し及び修正を行います。

# 第 2 章 地域公共交通に求められる役割

## 1. 上位・関連計画の整理

本計画の策定にあたり、計画の方針や取組について、反映すべきもの、整合を図るべきものとして、地域公共交通に関連する内容を含む、上位・関連計画を整理しました。

本計画と上位・関連計画との関係性を下図に示します。

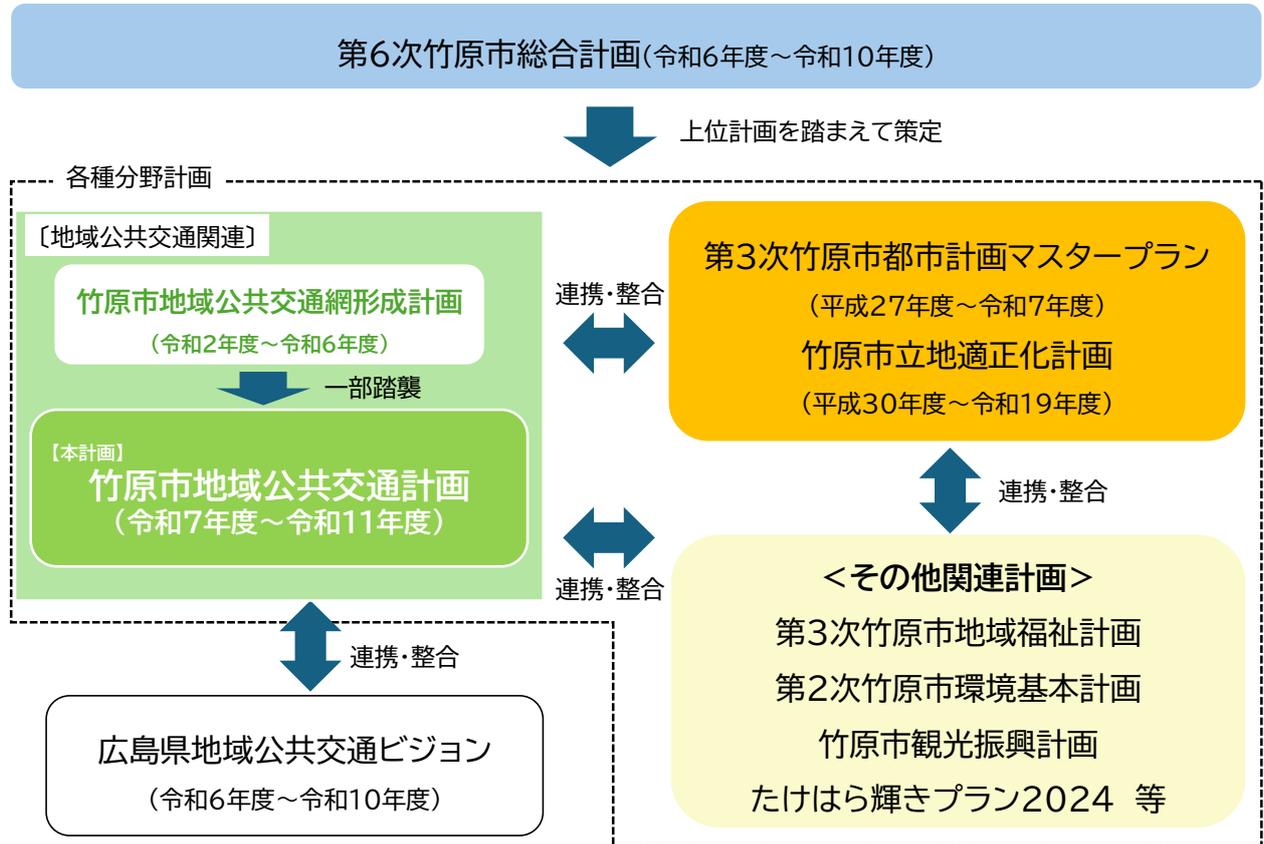


図 本計画と上位・関連計画との関係を表す体系図

上位・関連計画のうち、「第 6 次竹原市総合計画」、「第 3 次竹原市都市計画マスタープラン」、「竹原市立地適正化計画」、「広島県地域公共交通ビジョン」の 4 つの計画について、地域公共交通との関連が深い記載の一部を抜粋し、次頁以降に示します。

## 1) 第6次竹原市総合計画

項目		内容
計画期間		令和6(2024)年度～令和10(2028)年度
将来像・目標等	将来像	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自然・歴史・文化に生まれ、人々に守られ磨かれた資源が人々を魅了する賑わいのあるまち</li> <li>2. “文教のまちたけはら”の精神を受け継ぎ、地域を支え、世界中で活躍する人々を輩出するまち</li> <li>3. 誰もがいつまでもいきいきと自分らしく輝く活力と優しさがあふれるまち</li> <li>4. 瀬戸内の恵まれた風土と市民の絆のもと、誰もが安全・安心で快適に生活できるまち</li> </ol>
	目標像	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 竹原らしさを感じるまちに人々が集まり賑わいが生まれている</li> <li>2. 子供たちが夢の実現に向け挑戦できる環境が確保されている</li> <li>3. 市民一人一人が自ら学び、様々な場面で協力しながら活躍している</li> <li>4. 様々な仕事に挑戦できる元気な産業が育ち、活気に満ちている</li> <li>5. 誰もがお互いに尊重し合い、いつまでもはつらつと活躍している</li> <li>6. 生活の基盤が整備され、快適に暮らしている</li> <li>7. 市民が支え合う絆を大切にし、安全・安心な生活環境が確保されている</li> </ol>
公共交通に関連する施策		<p>■目標像 1 施策の方向性:コンパクトな市街地とネットワークの形成の観点</p> <p>■主な取組 ・地域公共交通計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の生活の基盤となる交通手段の維持・確保</li> <li>・デジタルを活用した時刻表などの情報発信</li> <li>・快適な待合環境及び充実した乗換環境の整備の検討</li> </ul>

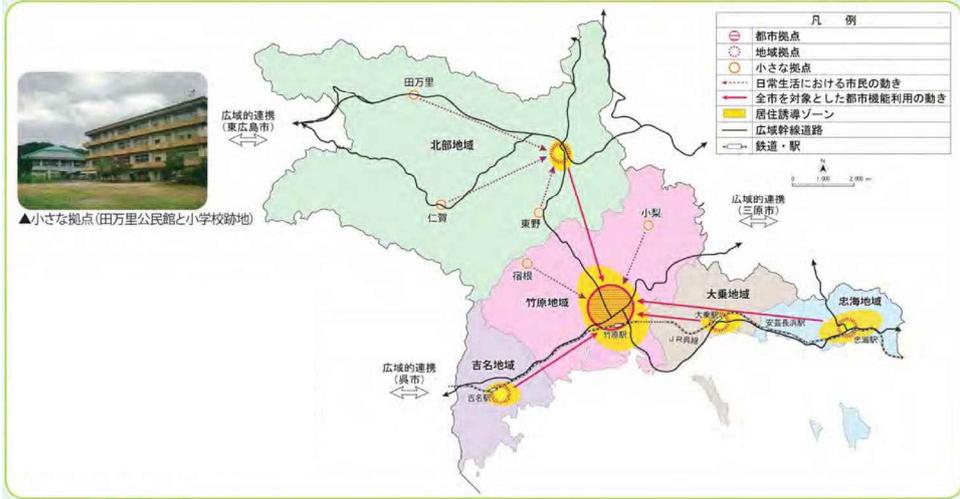
## 2) 第3次竹原市都市計画マスタープラン

項目		内容
計画期間		平成27(2015)年度～令和7(2025)年度
将来像・目標等	将来都市像	住みよさ実感 瀬戸内交流文化都市 たけはら
	都市づくりのテーマ	瀬戸内に映える持続可能な都市づくり
	都市づくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市機能がコンパクトに集積し、環境負荷の少ない持続可能な都市</li> <li>2. 地域資源と特性が有効に活かされ、魅力と賑わいに満ちた都市</li> <li>3. 安全、快適で定住条件が整い、若者、子育て世帯、高齢者が定着する都市</li> </ol>
	基本的方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 活力ある都市生活と産業活動を支える拠点形成</li> <li>2. 公共交通ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域と連絡する公共交通ネットワークの充実</li> <li>・市内の各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの充実</li> </ul> </li> <li>3. 都市と緑・農が調和した豊かな都市づくり</li> <li>4. 地域資源と特性を活かした魅力ある都市づくり</li> <li>5. 観光・交流豊かな賑わいのある都市づくり</li> <li>6. 子育て環境の整った都市づくり</li> <li>7. 子どもから高齢者まで、誰もが快適に暮らせる都市づくり</li> <li>8. 災害に強く、安全に暮らせる都市づくり</li> </ol>

集約型都市構造形成の方向

【集約型都市構造形成の方向】

	都市機能の集約化	居住の誘導	公共交通ネットワーク
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市の中心地としての都市機能の集積                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・全市域を対象とした都市的サービス機能</li> <li>・業務機能</li> <li>・観光・交流機能</li> <li>・交通機能</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生活の利便性の高い都市拠点周辺への誘導による誰もが歩いて暮らせる居住地の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域と連絡する公共交通ネットワークの充実</li> <li>○地域拠点や小さな拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実</li> </ul>
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活圏の中心地としての都市機能の充実                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を対象とした都市的サービス機能</li> <li>・地域特性に応じた観光、交流機能</li> <li>・交通機能</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生活の利便性の高い地域拠点周辺、鉄道駅周辺への誘導による誰もが歩いて暮らせる居住地の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市拠点や小さな拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実</li> </ul>
小さな拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市拠点、地域拠点から離れた地区の生活サービス機能の維持、充実                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に必要な商業等の生活サービス機能</li> <li>・集会機能</li> <li>・外出支援・買い物支援など</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現在の居住の維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○最適な交通手段による地域拠点、都市拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実</li> </ul>



公共交通に関連する施策

■部門別構想

2.都市施設の整備・活用の方針

2-1 道路・公共交通等

■基本的な考え方

・持続可能な公共交通体系の整備

1. 都市機能の集約化の方向性を踏まえ、市民や来訪者の交通の利便性を確保するため、持続可能な公共交通体系の整備を進めます。
2. 島しょ部との交通結節点である竹原港及び忠海港の港湾機能の充実を進めます。

■具体的な取組の方針

・公共交通ネットワークの充実

1. JR呉線、高速バス、路線バスなど広域交通、都市内交通の充実
2. 持続可能な公共交通に向けた運行モードのあり方の検討
3. 公共交通関係者との協議を踏まえた公共交通ネットワークの充実

・公共交通環境の整備

1. JR駅周辺環境整備
2. JR駅、バス停などのバリアフリー化、ユニバーサルデザインの導入の促進

・公共交通の利用促進

1. 公共交通に関する情報提供の充実
2. 生活交通として必要な路線バス、乗合タクシーなどの運行支援

### 3) 竹原市立地適正化計画

項目		内容
計画期間		平成 30(2018)年度～令和 19(2037)年度
将来像・目標等	将来づくりのテーマ	都市計画マスタープランと同様
	都市づくりの目標	
	基本方針	
	将来都市構造	
公共交通に関連する施策		<p>■具体的な誘導施策</p> <p>■基本方針 1 都市機能がコンパクトに集積し、利便性の高い持続可能な都市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性、市民ニーズに応じた持続可能な公共交通施策の推進</li> <li>→今後の高齢化社会に対応して、将来にわたり持続可能な地域公共交通のあり方について検討し、市民にとって公共交通を利用しやすい環境の創出と利用促進につながる普及啓発活動に取り組みます。</li> <li>→地域公共交通に関する市民ニーズや現状分析を踏まえ、市民・学識経験者・交通事業者等による地域公共交通会議において総合的、多角的な検討を行い、官民が連携して具体的な公共交通施策に取り組みます。</li> </ul> <p>■基本方針 3 安全、快適で定住環境が整い、若者、子育て世帯、高齢者が定着する都市</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の魅力向上により、高齢者が歩いて暮らせるまちづくりの推進</li> <li>→過度に依存する車社会から脱却するため、利便性の高い公共交通について検討し、高齢者の歩行機会の創出に取り組みます。</li> </ul>

#### 4) 広島県地域公共交通ビジョン

項目		内容
計画期間		令和 6(2024)年度～令和 10(2028)年度
将来像・目標等	基本方針	1. 拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実 2. 暮らしを支える生活交通の確保 3. 交通事業者等の経営力強化 4. 地域公共交通を通じた社会課題の解決
	施策の方向性	■基本方針 1 ・広域ネットワークの強化 ・集約型拠点形成によるまちづくり ・新たな需要の獲得 ・生活様式に応じた利用促進 ■基本方針 2 ・コミュニティ内の移動の確保 ・交通と生活サービスの一体化 ・潜在需要の掘り起こし ・バリアフリー対策 ■基本方針 3 ・将来を見据えた設備投資 ・交通データの利活用 ・交通人材の育成・強化 ■基本方針 4 ・交通 GX の推進 ・交通レジリエンスの向上 ・災害に強い連携体制

## 2. 地域公共交通に求められる役割

上位関連計画の内容を踏まえ、本市の地域公共交通に求められる役割は以下のとおりです。

### 人々が集い、賑わいを感じられるまちづくり

○コンパクトな市街地の形成と併せて、持続可能な公共交通ネットワークの構築により、市民や観光客が集い、賑わいの生まれるまちづくりが求められています。

### 広域連絡や市内の各拠点間移動を担う公共交通ネットワークの充実

○広島市や周辺市町との広域移動を確保するとともに、市内の各拠点を結ぶ市内の移動を円滑にする公共交通ネットワークが求められています。

### 高齢者も暮らしやすいまちづくり

○高齢化社会の進展や過度に依存する車社会からの脱却に向けて、利便性の高い公共交通の充実が求められています。

### 地域公共交通を通じた社会課題の解決

○交通レジリエンスの向上や災害に強い連携体制など、公共交通という地域資源を有効活用した社会課題の解決が求められています。

# 第3章 地域公共交通の現状

## 1. 地域公共交通を取り巻く地域概況

### 1) 位置・地勢

竹原市は広島県の瀬戸内海沿岸部のほぼ中央に位置し、温暖な気候に恵まれています。市内の南北に2級河川「賀茂川」が流れ、周囲は朝日山などの山地に囲まれています。

瀬戸内海には大久野島のほか、本市と航路で結ばれている大崎上島、大三島等の島々があります。

本市は、竹原地域・吉名地域・大乘地域・忠海地域・北部地域の5つの地域から構成され、竹原地域が市の中心部としての役割を果たしています。

本市内にはJR呉線の5つの駅や2つの港、国道2号、185号、432号も整備されており、近隣には広島空港や山陽自動車道もありアクセスが容易で、交通利便性が高い都市となっています。

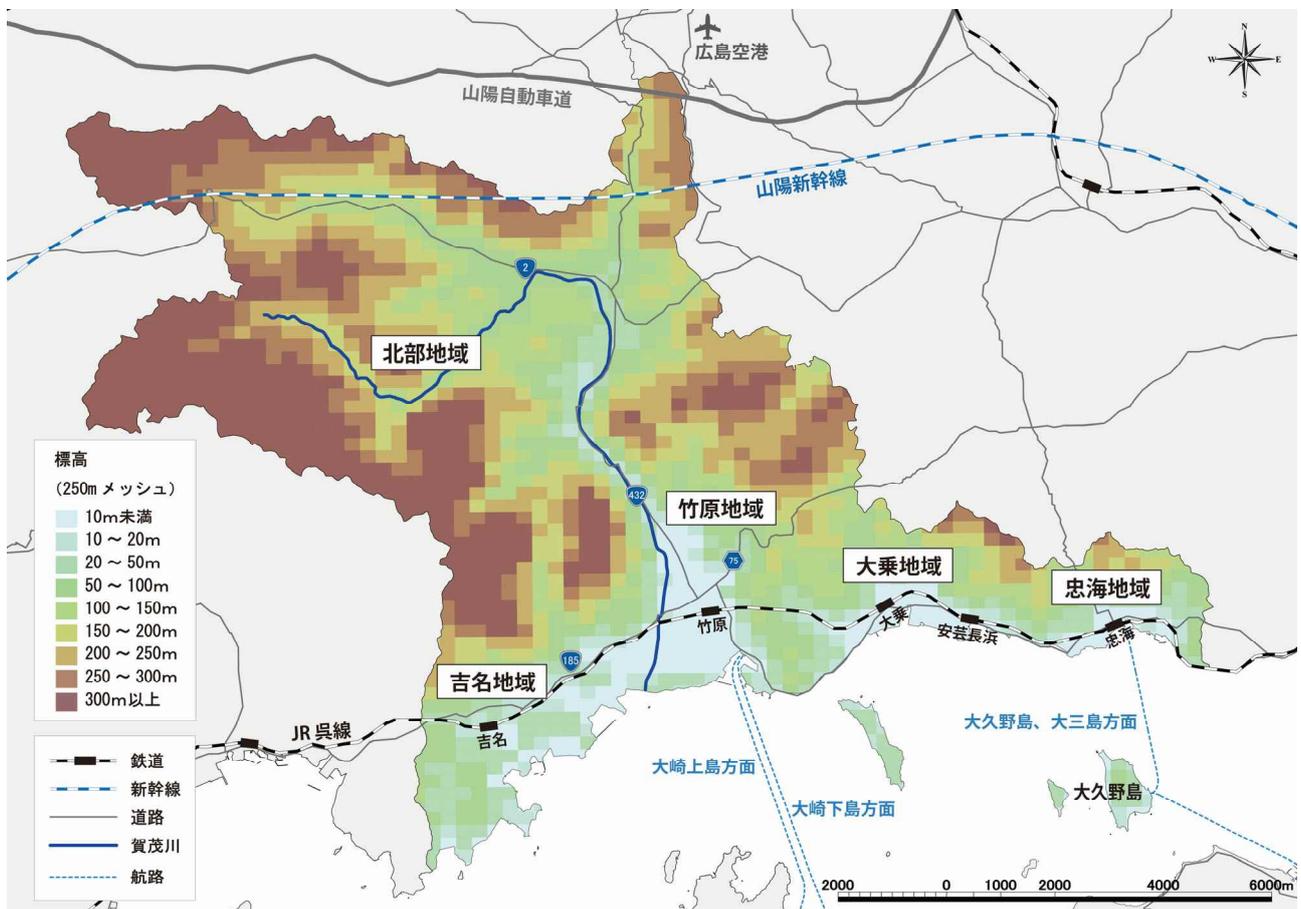


図 竹原市の地勢

出典：国土交通省「国土数値情報 標高・傾斜度 5次メッシュデータ」平成2(1990)年度  
「国土数値情報 河川データ」平成20(2008)年度 等

## 2) 人口

### ① 人口推移

令和2(2020)年の本市の人口は約25,100人であり、減少傾向で推移しており、今後も継続的に減少することが予測されています。令和12(2030)年には人口2万人を切る予測となっています。

一方で、高齢化率は令和2(2020)年時点で4割を超え、今後も上昇していき、令和22(2040)年には約半数が高齢者となる予測となっています。

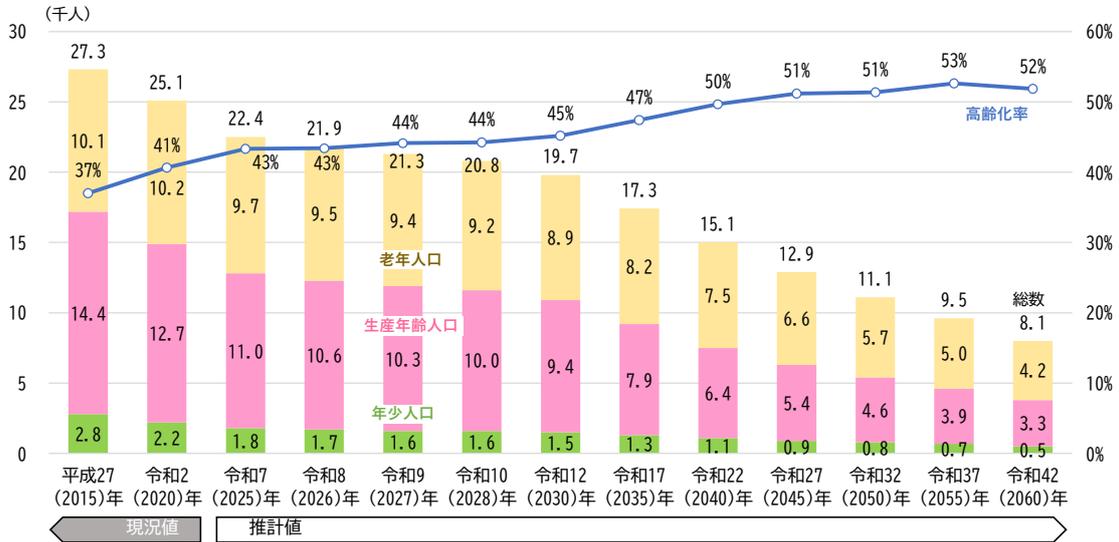


図 人口と高齢化率の推移

出典:竹原市「第6次竹原市総合計画 後期基本計画」令和6(2024)年、「住民基本台帳」

### ② 人口分布

人口は、竹原地域に集中しており、竹原地域の人口が竹原市全体の約半数を占めており、特に都市機能が集積する市役所や竹原駅周辺など、竹原市立地適正化計画で設定する居住誘導区域に集中しています。一方で、幹線道路から離れた地域や北部地域などでは、人口は低密に分布しています。

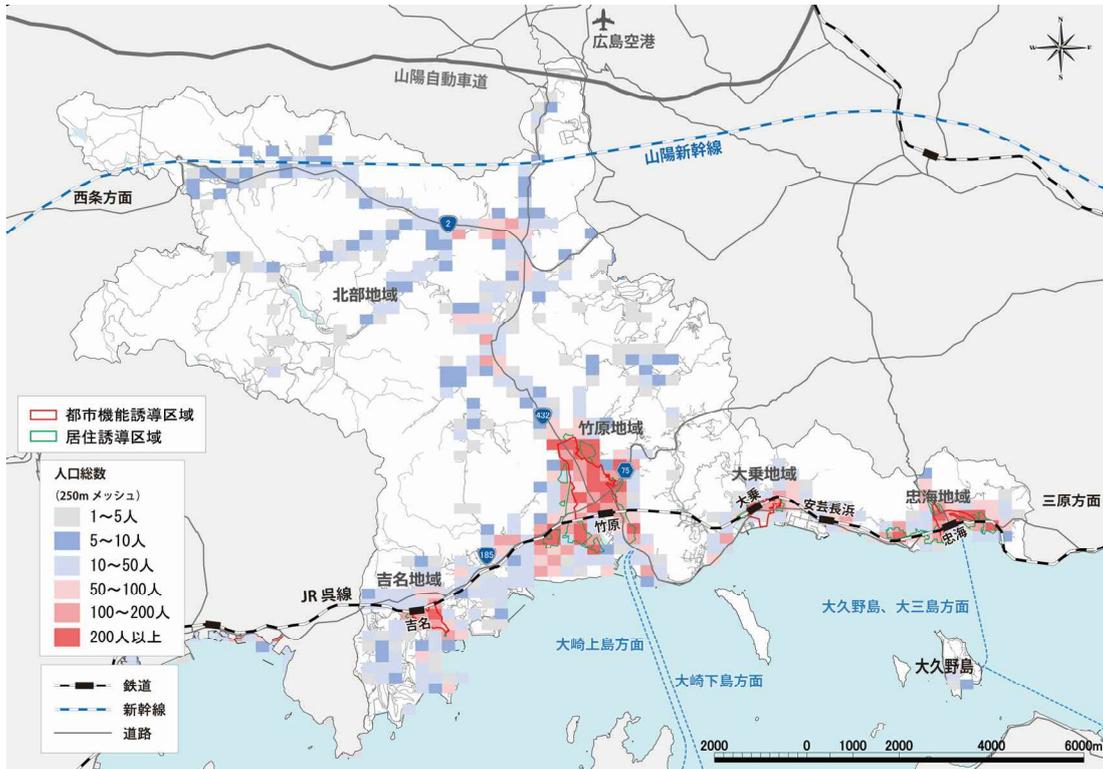


図 人口分布

出典:総務省統計局「国勢調査 人口及び世帯」令和2(2020)年

### 3) 移動状況

#### ① 人の流れ

通勤・通学流動では、本市に在住する通勤・通学者のうち約 66%は、市内で通勤・通学しているほか、市域を跨ぐ通勤・通学流動は、東広島市、三原市とのつながりが強く、相互の流動が見られます。

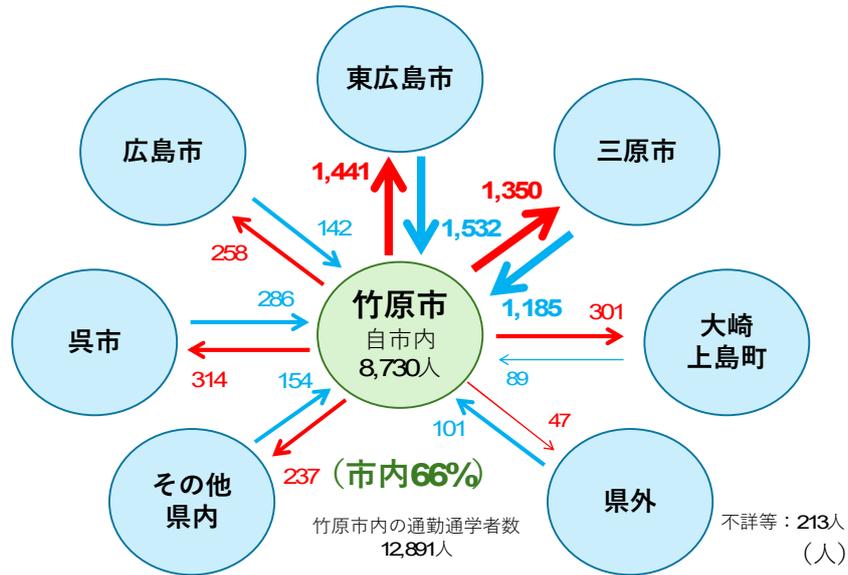


図 通勤・通学流動

出典：総務省統計局「国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計」令和 2(2020)年

#### ② 移動手段

竹原市及び隣接する三原市や東広島市の通勤・通学時の移動手段では、3 市とも各自市内での就業・通学者の約 7 割が「自家用車」を利用しています。

一方で、各市から県内他市町で就業・通学する移動手段は、自市内での移動に比べ、竹原市では「自家用車」利用の割合が多く 8 割を超えているのに対し、東広島市では「鉄道・電車」や「乗合バス」利用が多くなっており、広域移動において、竹原市では「自家用車」を、東広島市では「公共交通」を選択される傾向が見られます。

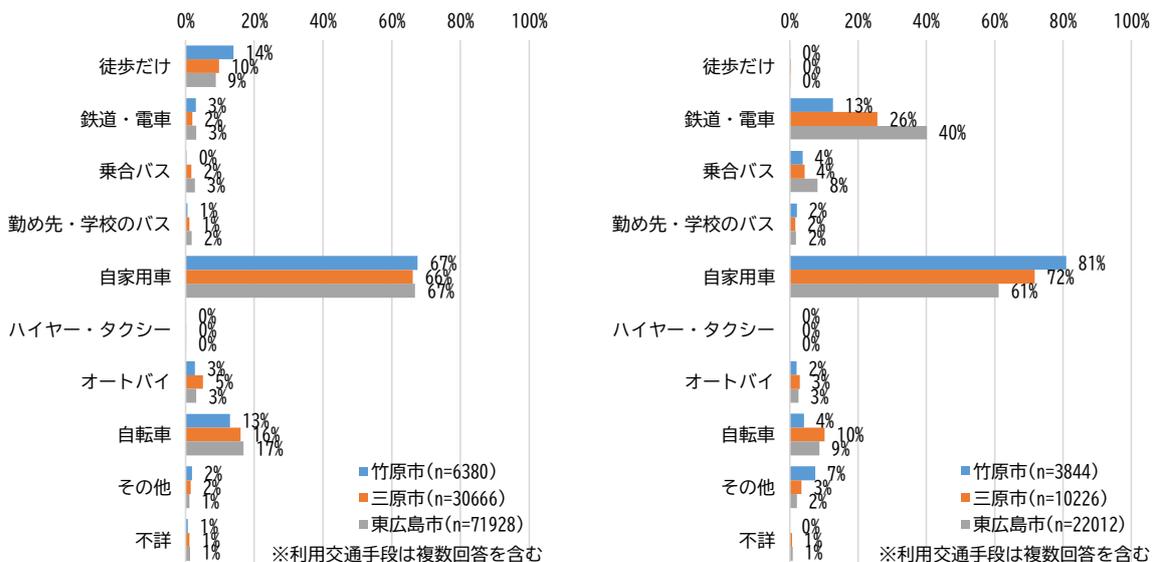


図 自市内で就業・通学者の通勤・通学手段

図 県内他市町で就業・通学者の通勤・通学手段

出典：総務省統計局「国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計」令和 2(2020)年

## 4) 主要施設の立地状況

公共施設は主に JR 呉線や国道 185 号、432 号など幹線道路沿線に立地しています。市役所などの主要施設や医療施設は、竹原地域の中心部に集中しているほか、忠海駅周辺にも、集積が見られます。

病院は市内に 3 施設あり、竹原地域 2 施設、忠海地域に 1 施設立地している一方で、吉名地域や大乗地域、北部地域には、病院や一般診療所がなく、診察が必要な場合には、竹原地域や忠海地域、または市外への通院が必要となります。

大規模小売店舗やスーパーマーケット、コンビニ等の商業施設も、医療施設と同様に主に竹原市中心部等の都市機能誘導区域内に集中しています。また、JR 呉線の各駅周辺や北部地域の国道 2 号沿線などにもスーパーやコンビニが点在しています。

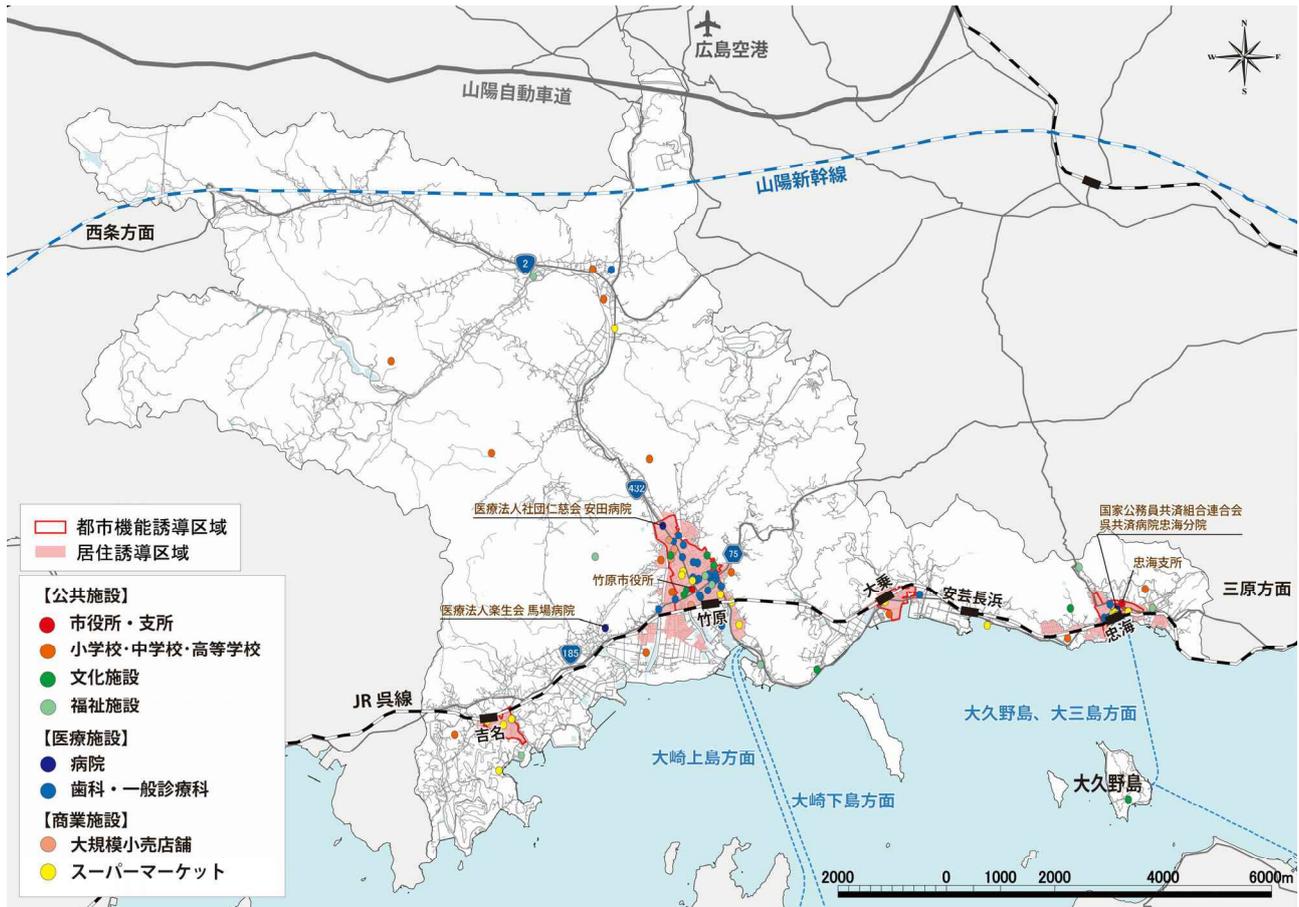


図 各種施設の立地状況

出典：竹原市「市内施設」、

日本医師会「地域医療情報システム」、

東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2023 年版」、

NTT タウンページ株式会社「i タウンページ」、

竹原市立地適正化計画 等

## 5) 観光動向

### ① 主な観光スポット

本市には、町並み保存地区、大久野島(ウサギの島)、湯坂温泉郷等、多様な観光資源があります。町並み保存地区は竹原駅から約 750m に位置し、道の駅を含む各種施設が立地しています。

外国人観光客からも人気のある大久野島は、忠海港からフェリーや旅客船で、約 15 分で行くことができ、湯坂温泉郷は竹原駅から路線バスで約 20 分の位置にあります。



図 主な観光スポットの立地状況

出典:ひろしま竹原観光ナビ「パンフレット 歴史情緒と潮風が薫る町たけはら」平成 27(2015)年

### ② 観光動向

市内の観光地として、町並み保存地区や大久野島(ウサギの島)の人気が高く、多くの観光客が訪れています。入込観光客数は、100 万人に到達した平成 27(2015)年をピークに、平成 30(2018)年に発生した西日本豪雨災害や、令和 2(2020)年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたことで激減しましたが、令和 4(2022)年にはやや回復傾向が伺えます。

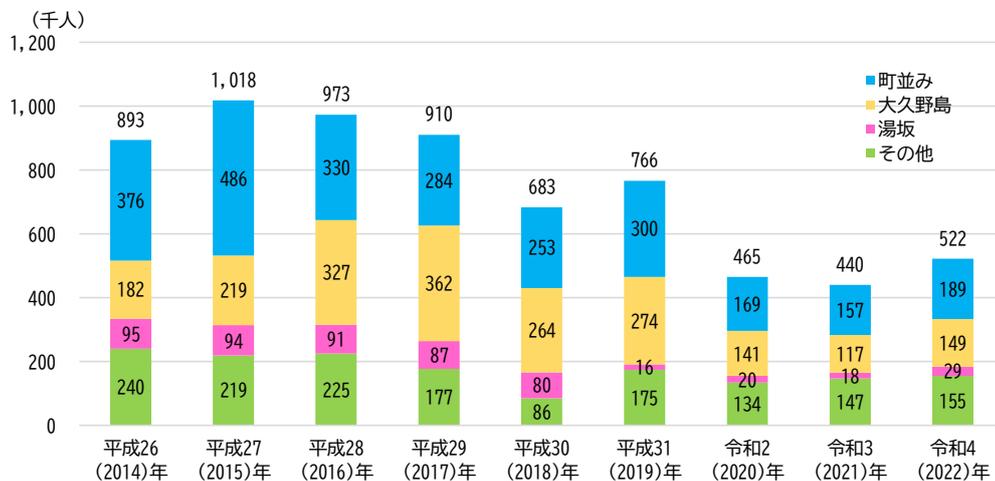


図 入込観光客の推移

出典:市資料

## 2. 地域公共交通サービスと利用傾向

### 1) 本市の地域公共交通

本市の地域公共交通には、陸上交通として鉄道、路線バス、福祉バス、空港行き乗合タクシー、乗合タクシー、福祉タクシー、通学タクシーがあります。

福祉バスや乗合タクシー、福祉タクシー、通学タクシーは、路線バスの運行がない地域を中心に運行しており、人々の生活移動を支援しています。

海上交通としては、竹原港と忠海港の2つの港から、市内の大久野島のほか、大崎上島町や呉市の大崎下島、愛媛県今治市の大三島を結ぶ航路があります。

また、竹原市立地適正化計画では、竹原地域の国道432号沿線やJR呉線の駅周辺を中心に、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定しています。



図 竹原市内の公共交通

出典:市資料、竹原市立地適正化計画、

総務省統計局「国土数値情報 バスルート」令和4(2022)年、

「国土数値情報 鉄道データ」令和2(2020)年

人口が集中している地域(250m メッシュ内に 100 人以上)は、鉄道駅から半径 1km 圏域もしくは、バス停から 300m 圏域で概ねカバーしています。

一方で、JR 呉線や路線バスの運行ルートから離れた人口が疎らに点在している地域(250m メッシュ内に 50 人未満)では、鉄道駅やバス停圏域に含まれていない地域も多くあり、それらの地域には福祉バスや乗合タクシー、福祉タクシーなどを運行していますが、一部行き届いていない地域もあります。

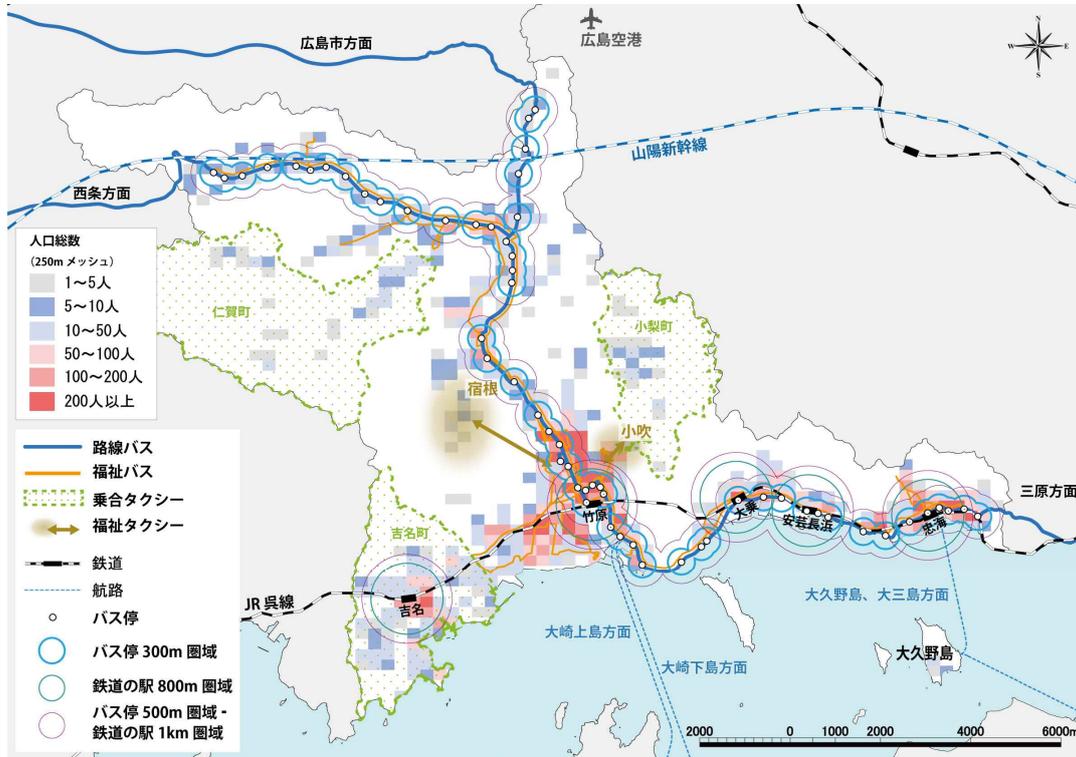


図 竹原市内の人口分布と地域公共交通体系

出典：総務省統計局「国土数値情報 バスルート」令和 4(2022)年、「国土数値情報 鉄道データ」令和 2(2020)年、「国勢調査 人口及び世帯」令和 2(2020)年

表 竹原市内の地域公共交通一覧

交通モード	事業者	路線
鉄道	・西日本旅客鉄道株式会社	・呉線
路線バス	・芸陽バス株式会社	・西条～竹原線 ・三原～竹原線 ・フェリー線 ・かぐや姫号
福祉バス	・竹原市	・築地・塩町コース ・新庄・田万里コース ・忠海コース ・西野・宮原コース
航路	・大崎汽船株式会社 ・山陽商船株式会社	・竹原～白水・垂水(大崎上島)
	・土生商船株式会社	・竹原～めばる(大崎上島)～大長(大崎下島)
	・大三島フェリー株式会社	・忠海～大久野島～盛(大三島)
市内のタクシー	・株式会社山陽タクシー ・有限会社吉名交通 ・株式会社安全タクシー	
広島空港行き乗合タクシー	・広島空港	・竹原～広島空港
デマンド型乗合タクシー	・竹原市	・竹原～仁賀 ・竹原～吉名
地域乗合タクシー	・竹原市	・竹原～小梨
福祉タクシー	・竹原市	・宿根コース ・小吹コース
通学タクシー	・竹原市	・竹原～小梨 ・竹原～仁賀

出典：市資料

## 2) 鉄道・路線バス

### (1) 鉄道

#### ① 運行サービスの状況

本市の沿岸部に沿って JR 呉線が運行しており、竹原市から三原方面、呉・広島方面に向けて路線が伸びています。市内には、竹原駅・吉名駅・大乘駅・安芸長浜駅・忠海駅の 5 駅あり、竹原駅が市内の中心部に位置しています。

運行本数は、三原方面、呉・広島方面ともに、1 時間に 1 本程度で、運行のない時間帯も存在します。



図 JR 呉線の路線図

表 鉄道の運行概要(2024 年 5 月時点)

路線	方面	運行概要
JR 呉線	三原方面	平日 17 便 土日 18 便
	呉・広島方面	平日 18 便 土日 19 便

出典:JR おでかけネット

#### ② 利用傾向

竹原市内の駅では、竹原駅の利用者が最も多く年間約 20 万人/年、次いで忠海駅で約 12 万人/年、その他の 3 駅はそれぞれ約 3 万人/年の利用があります。

年間利用客数は、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2(2020)年度以降で減少しましたが、令和 4(2022)年度には、回復傾向が見られます。

利用乗車券別の割合では、約 3 割が定期利用で、通勤や通学等で日常的に利用されていることがわかります。

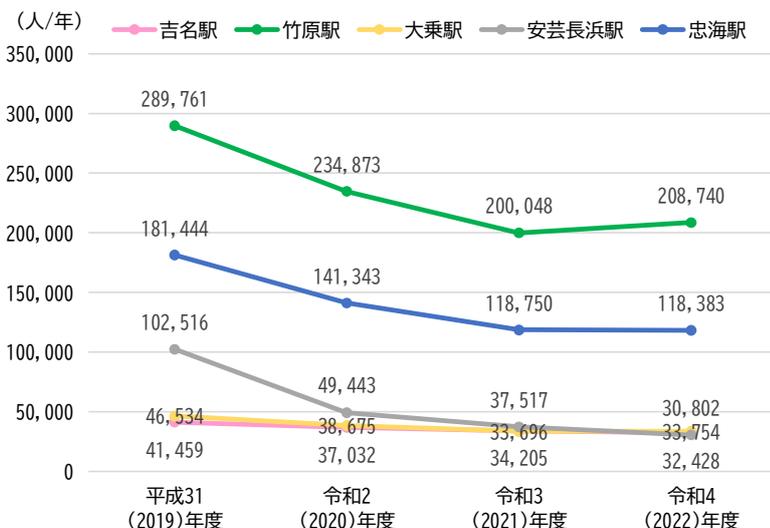


図 駅別の年間利用者数の推移

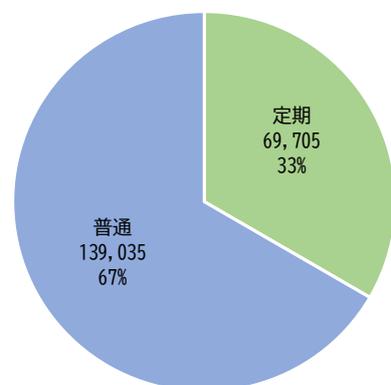


図 竹原駅の利用乗車券別割合 (令和 4(2022)年度)

出典:西日本旅客鉄道株式会社

### ③ 運休・遅延状況

JR 呉線は、月平均で1日程度、利用者に影響がある遅延や運休が発生しています。台風の到来等で全路線が運休することもあり、多い月では100便を超える便に影響が及ぶこともあります。また、過去2年間では、延べ約4万人の利用者に影響が生じています。

運休・遅延の要因として最も多いのは、天候によるもので、約8割を占めています。

遅れが発生した日の最大遅れ時間は、「1時間以上2時間未満」が最も多く、通勤や通学に支障をきたしていると考えられます。

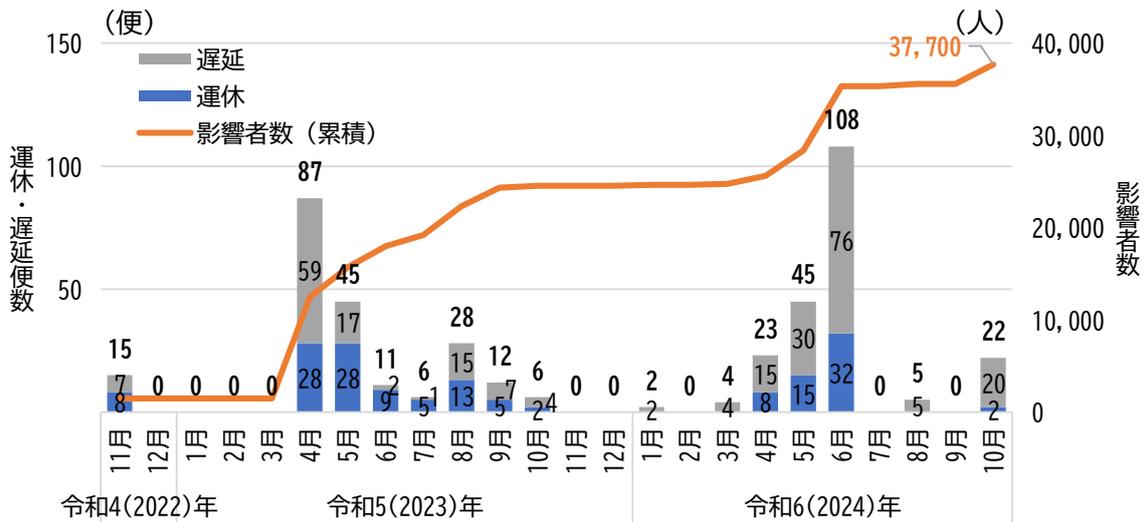


図 遅延・運休の便数と影響者数

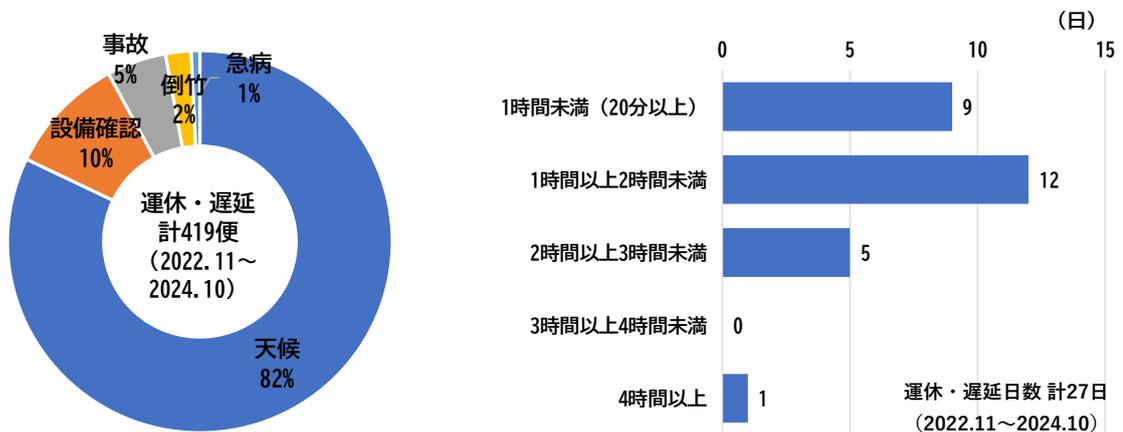


図 運休・遅延の要因

図 遅れが発生した日の最大遅れ時間

出典:西日本旅客鉄道株式会社(令和4(2022)年11月~令和6(2024)年10月)

※利用者への影響が大きい運休・遅延を抽出

## (2) 路線バス

### ① 運行サービスの状況

本市の路線バスは芸陽バス株式会社が運行しており、竹原駅から西条方面を結ぶ「西条・竹原線」、三原方面を結ぶ「三原・竹原線」、中通と竹原港前を結ぶ「フェリー線」、忠海駅や竹原港から広島市方面を結ぶ高速バス「かぐや姫号」の4路線があります。

バス停区間ごとの運行本数を見ると、竹原地域内の都市機能誘導区域、居住誘導区域内では、1日50便以上のサービス水準となっています。市内で最も運行の多い区間は、竹原駅前から国道185号(竹原市役所南交差点)までの区間で75便/日、市内で最も運行の少ない区間は、JR呉線と並行する忠海駅から三原方面の区間で14便/日の運行で、1時間に1本ないサービス水準となっています。



図 竹原市内のバス路線

出典:総務省統計局「国土数値情報 バスルート」令和4(2022)年、  
「国土数値情報 鉄道データ」令和2(2020)年

表 路線バスの運行概要

路線	方面 平日便数・土日便数	系統(区間)
西条-竹原線	西条駅方面 平日 10 便・土日 8 便	○竹原駅～西条駅 ○竹原駅-銀山橋 ○竹原駅～フジ竹原店～西条駅
	竹原駅方面 平日 9 便・土日 7 便	○西条駅～竹原駅 ○西条駅～フジ竹原店～竹原駅
三原～竹原線	中通方面 平日 7 便・土日 4 便	○中通～三原営業所 ○中通～フジ竹原店～三原営業所
	三原方面 平日 7 便・土日 4 便	○三原営業所～中通
フェリー線	中通方面 平日 8 便・土日 11 便	○竹原フェリー～中通 ○竹原フェリー～フジ竹原店～中通
	竹原フェリー方面 平日 10 便・土日 10 便	○竹原駅～竹原フェリー ○中通～竹原フェリー ○中通～道の駅～竹原フェリー
かぐや姫号	広島バスセンター方面 平日 12 便・土日 11 便	○忠海駅前～広島バスセンター ○竹原フェリー～広島バスセンター
	忠海駅前方面 平日 12 便・土日 11 便	○広島バスセンター～忠海駅 ○広島バスセンター～竹原フェリー

出典:バスルート(<https://bus-routes.net>)



図 竹原市内の路線バス運行便数(片道 1 便で計上)

出典:芸陽バス株式会社「路線のご案内」

## ② 利用傾向

### a.利用者数と営業走行キロの推移

路線バスの利用者数は、20万人前後で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2(2020)年度から減少傾向となっています。

また、営業走行キロは、令和3(2021)年度に竹原市中心部から吉名地域方面に運行していた安芸津・西条線の廃止したことに伴い大きく減少し、そのままの水準で推移しています。

各路線に着目すると、令和3(2021)年度以降、西条・竹原線の利用者数は、平成30(2018)年度以前の水準にまで回復しています。一方、フェリー線の利用者数は減少、竹原・三原線は変動を繰り返しています。

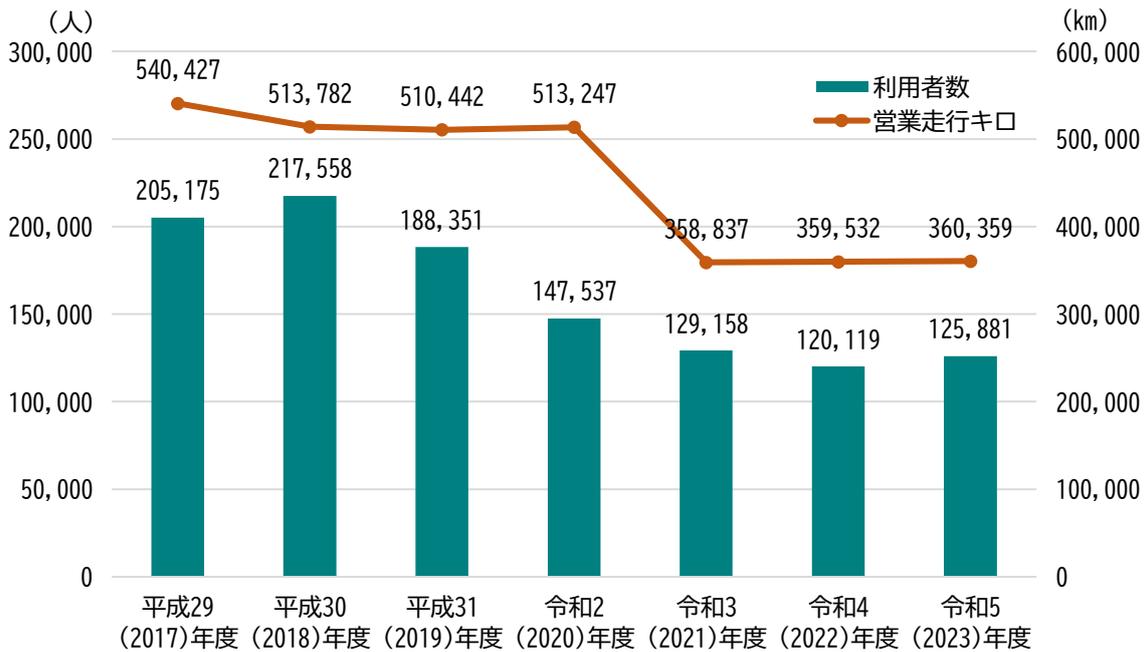


図 路線バスの総利用者数と営業走行キロ(かぐや姫号を含まない)

出典: 芸陽バス株式会社  
※10月1日～翌9月30日までの1年間

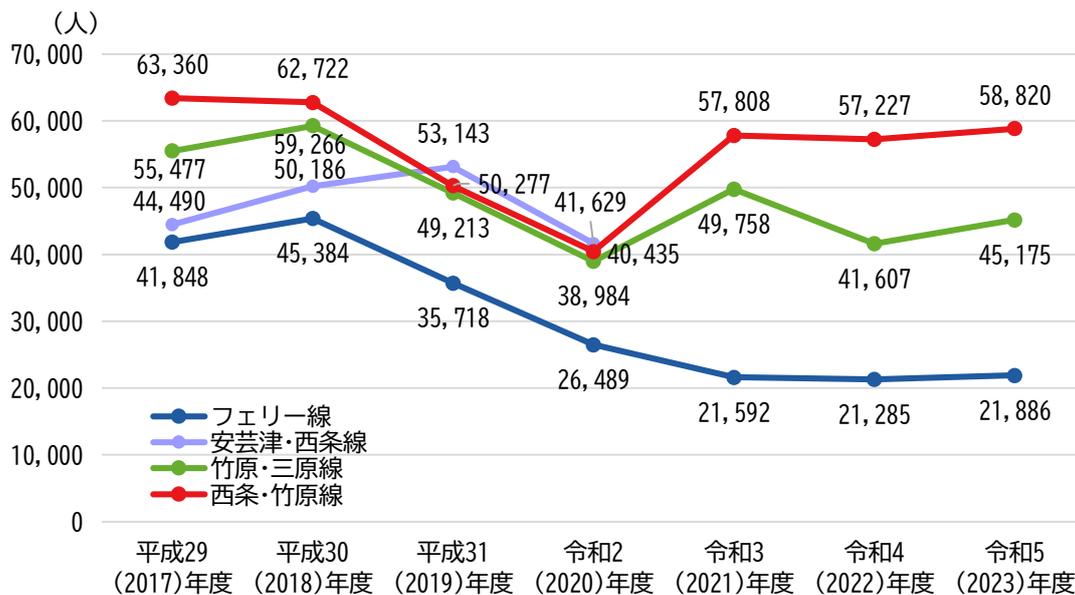


図 路線別の路線バスの利用者数(かぐや姫号を含まない)

出典: 芸陽バス株式会社  
※10月1日～翌9月30日までの1年間

かぐや姫号は、令和 2(2020)年度にその他の路線バスの利用者数と同傾向で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け大きく減少しましたが、徐々に回復傾向にあります。

営業走行キロは、平成 29(2017)年度から令和 2(2020)年度まで減少しており、令和 2(2020)年度以降は約 54 万 km で推移していますが、利用者数はやや増加傾向となっています。

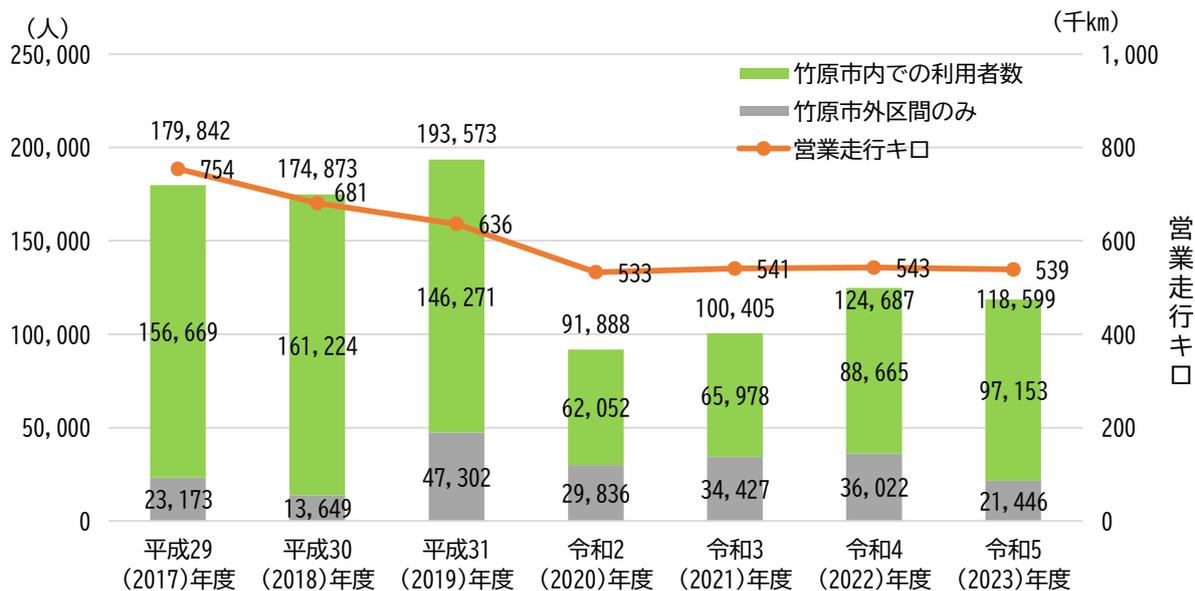


図 かぐや姫号の利用者数と営業走行キロ

出典: 芸陽バス株式会社

※10月1日～翌9月30日までの1年間

## b. 路線ごとの利用傾向

路線バスの各路線の乗車-降車場所の利用傾向をみると、西条竹原線の運行延長は、竹原市内が半分以上を占めるも関わらず、竹原市で乗車または降車する「竹原市内々」「竹原市⇒東広島市」「東広島市⇒竹原市」の利用がそれぞれ約 1 割で、竹原市外のみでの利用が約 7 割となっています。

三原竹原線は、「竹原市内々」での利用が約 3 割を占め、JR が並行している竹原⇄三原区間の「竹原市⇒三原市」「三原市⇒竹原市」の利用はそれぞれ 1 割未満となっています。

かぐや姫号は、他の路線と比べ利用者が多く、竹原市⇄広島市間の移動が両方向それぞれで 4 割を占め、広域移動で多く利用されています。

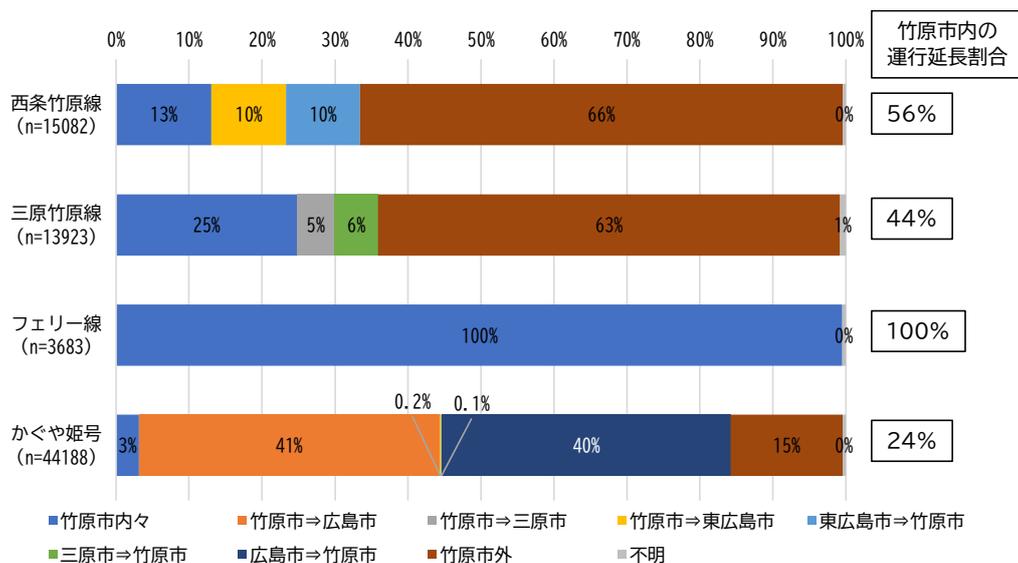


図 路線ごとの乗降場所ペアの割合 (令和 5(2023)年 4 月 1 日～令和 5(2023)9 月 30 日の利用者数)

出典: 広島県モビリティデータ連携基盤、芸陽バス株式会社「路線のご案内」

### c.バス停ごとの乗降客数割合

竹原市内で乗車・降車数が最も多いバス停は「竹原駅」で、次いで「竹原フェリー(フェリー前)」が多く、この2つのバス停利用者が、竹原市全体のバス停利用者の約半数を占めており、JR やフェリーとの乗り継ぎ利用が多いことが伺えます。

駅や港以外では、竹原市内中心部での利用が集中している傾向が見られます。

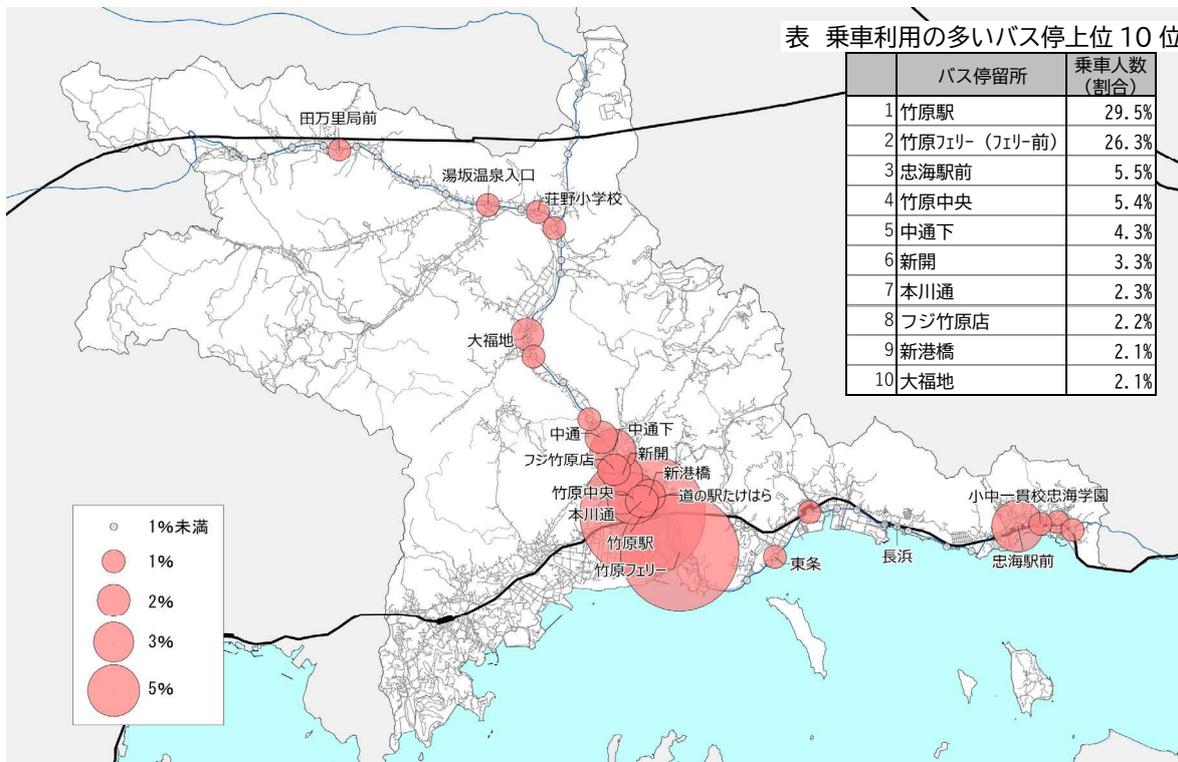


図 バス停ごとの乗車客数割合

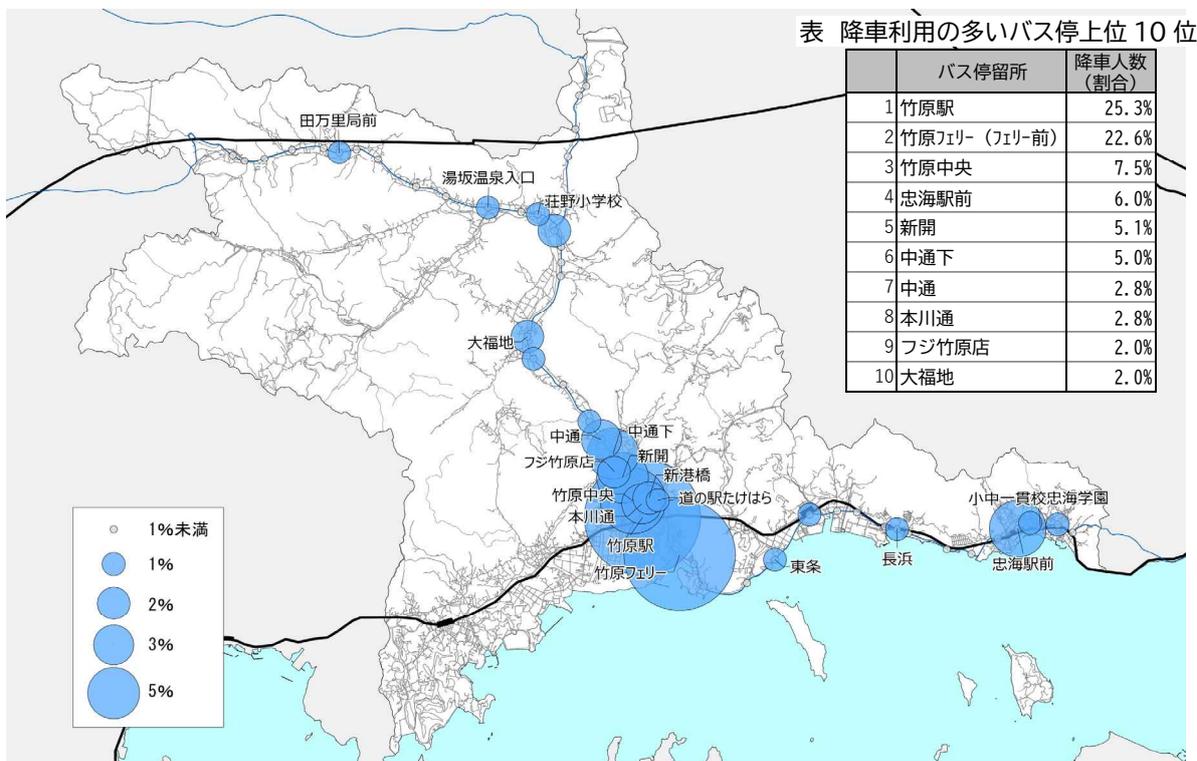


図 バス停ごとの降車客数割合

※令和 5 (2023) 年 4 月 1 日～令和 5 (2023) 9 月 30 日の竹原市内のバス停利用者数を母数とした割合を表示

出典:広島県モビリティデータ連携基盤

#### d.乗車-降車バス停間ごとの利用者数割合

バス停間の利用状況では、「竹原駅⇄竹原フェリー」と広島市内のバス停間での利用が多く、かぐや姫号を利用した竹原市内と広島市内のバス停間での利用が上位 8 位までを占めています。

竹原市内のみでの利用では、「竹原フェリー⇄竹原駅」の往復利用で 2 割以上を占め、次いで「竹原フェリー⇄本川通」の往復利用が多く、いずれも短区間での利用が多い傾向が見られます。

表 竹原市内に関連する利用の多い乗降バス停ペア  
上位 10 位

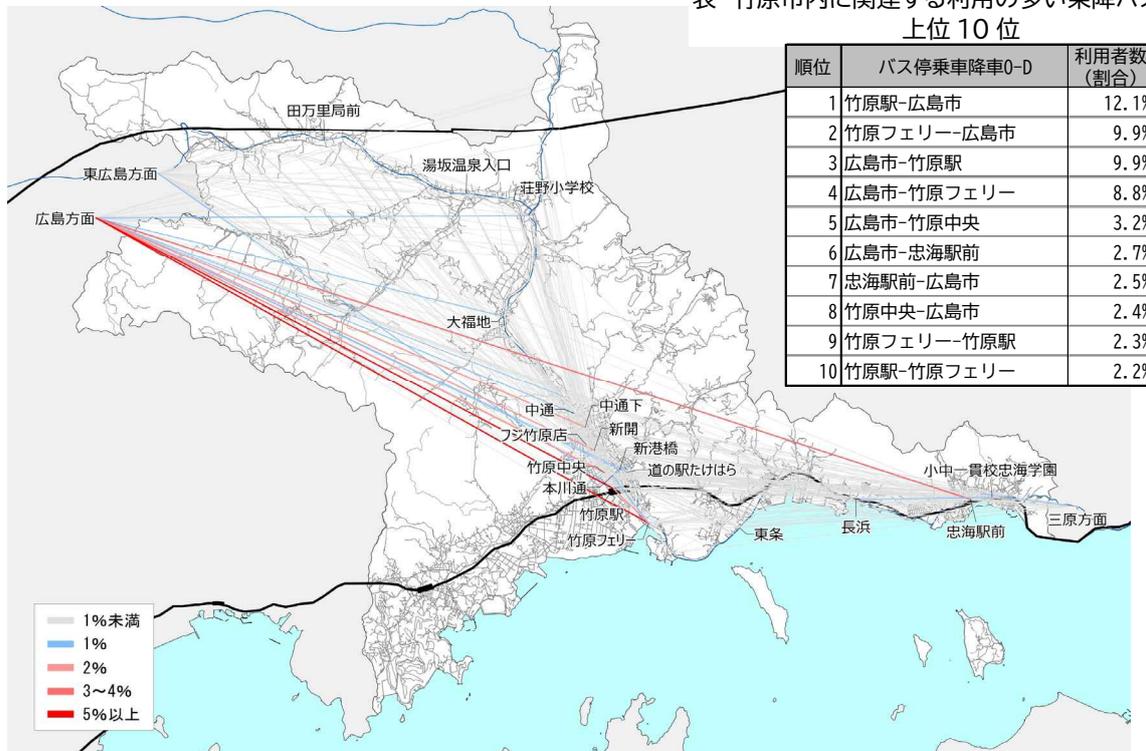


図 竹原市内のバス停で乗車または降車する乗降バス停ペアの利用割合

表 竹原市内での利用の多い乗降バス停ペア  
上位 10 位

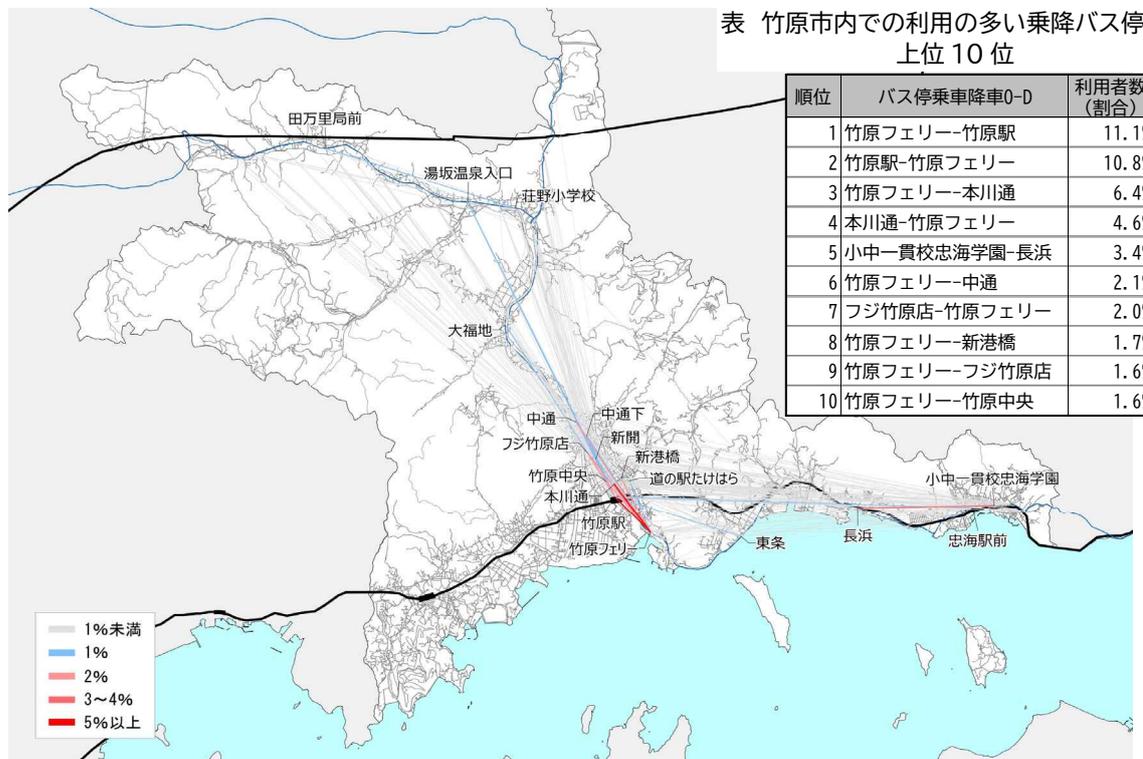


図 竹原市内のバス停で乗降する乗降バス停ペアの利用割合

※令和 5(2023)年 4 月 1 日～令和 5(2023)9 月 30 日の竹原市内のバス停利用者数を母数とした割合を表示

出典:広島県モビリティデータ連携基盤

### (3) 福祉バス

#### ① 運行サービスの状況

本市では、市内の医療施設への通院やショッピングセンター等への買い物等、高齢者の外出支援を目的に、福祉バスを運行しています。コースは現在 4 コースあり、月曜日は築地・塩町コース、火曜日は新庄・田万里コース、水曜日は忠海コース、金曜日は西野・宮原コースで運行しています。便数はどのコースも午前・午後に各 1 便ずつとなっています。

築地・塩町コースと西野・宮原コースは、令和 3(2021)年度から運行を開始しました。以前は、吉名コースと西野・仁賀コースも運行していましたが、令和 3(2021)年からデマンド型乗合タクシーに移行しています。

利用料金 1 回 100 円で利用できる対象者は、65 歳以上の高齢者、40 歳以上で介護認定を受けている方、身体障害者手帳等を所有している方となります。

表 福祉バスの概要

運行日・コース	月曜日:築地・塩町コース 火曜日:新庄・田万里コース 水曜日:忠海コース 金曜日:西野・宮原コース
便数	午前・午後 各 1 便
利用対象者	・65 歳以上の高齢者 ・40 歳以上で介護認定を受けている方 ・身体障害者手帳等を所有している方 ※上記以外の利用者也普通料金で利用可能
利用料金	1 回 100 円(介護者は無料)

出典:市資料

#### ■月曜日運行:築地・塩町コース

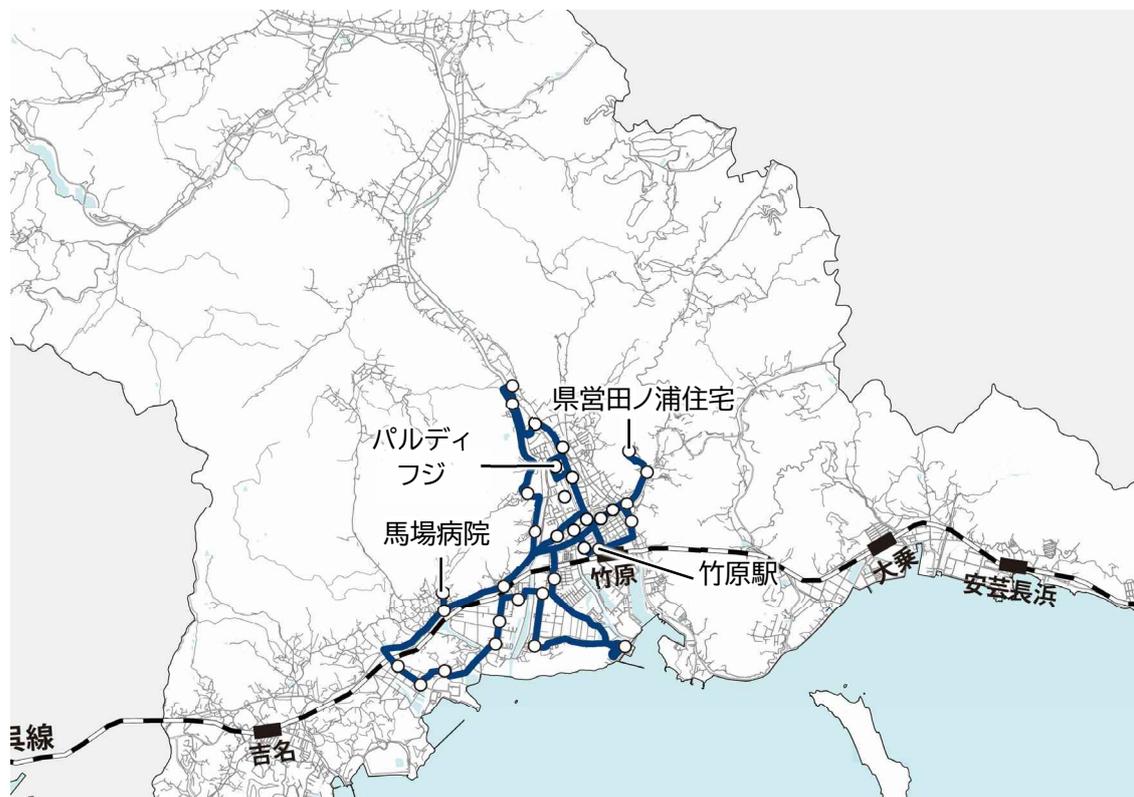


図 築地・塩町コース

出典:市資料

■火曜日運行:新庄・田万里コース

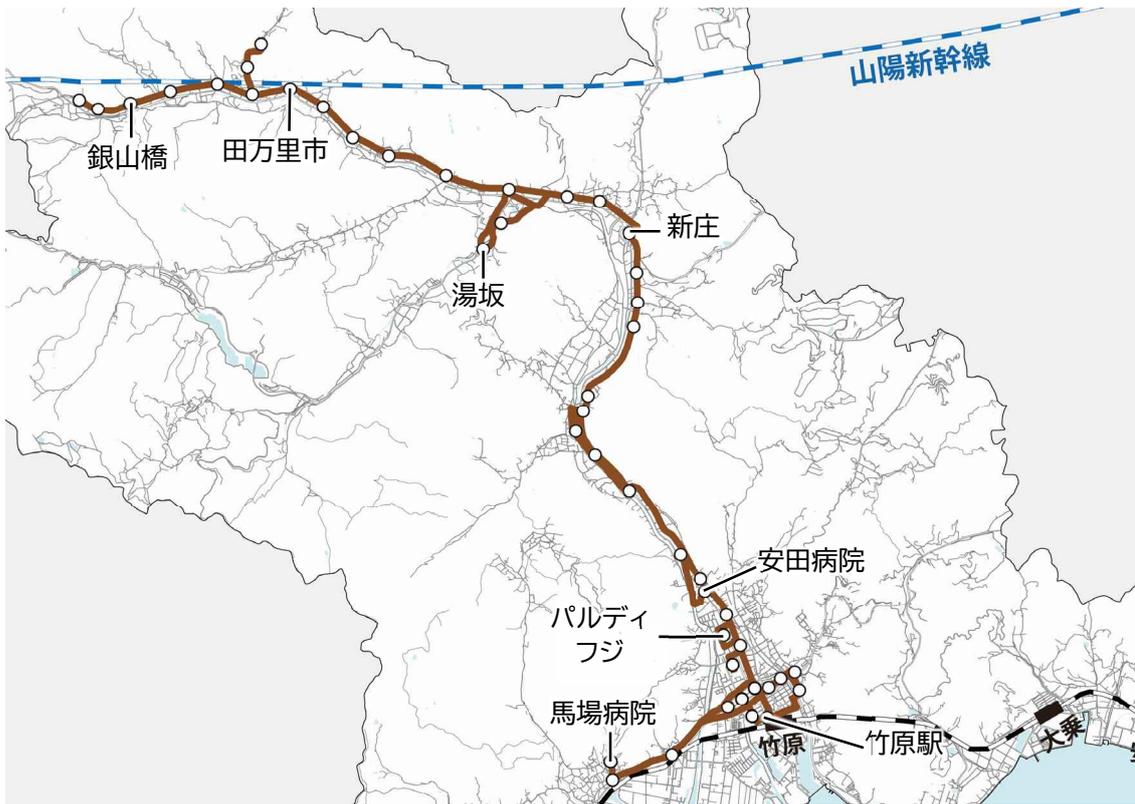


図 新庄・田万里コース

■水曜日運行:忠海コース



図 忠海コース

出典:市資料

■金曜日運行:西野・宮原コース

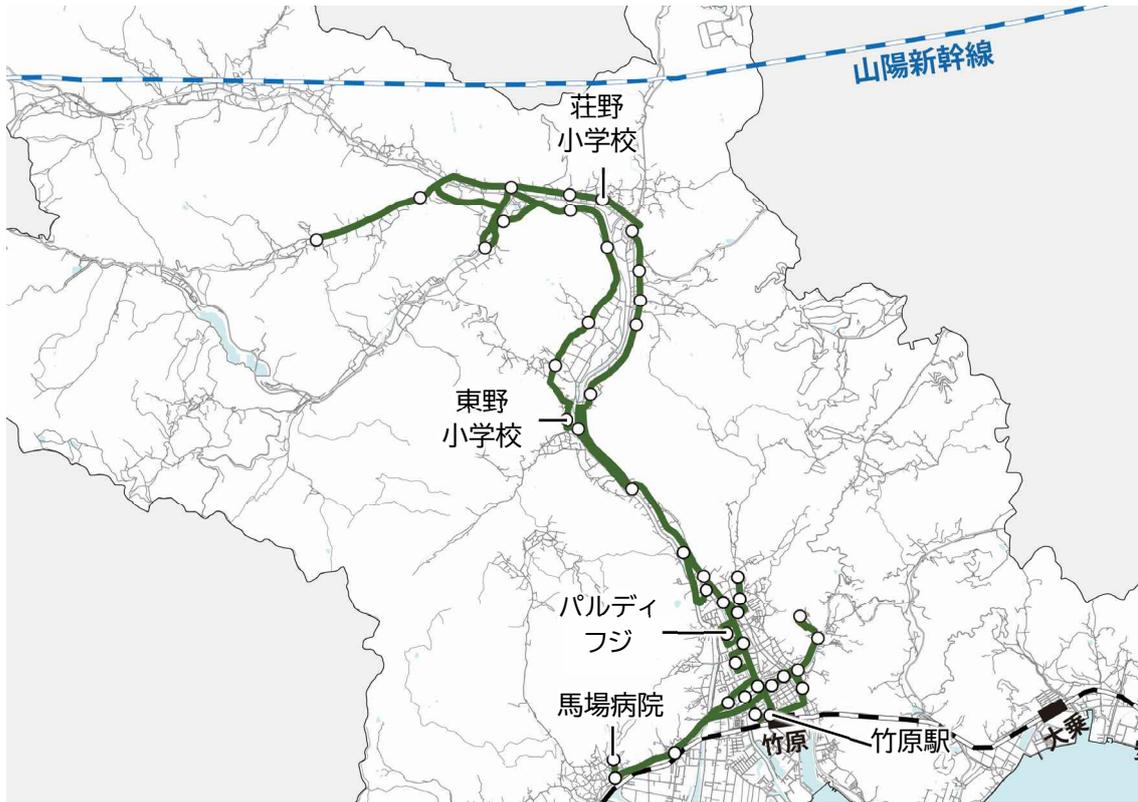


図 西野・宮原コース

② 利用傾向

新庄・田万里コースの利用者数は、令和 2(2020)年度に大きく減少しましたが、それ以降は増加傾向にあります。忠海コースの利用者数は、令和 2(2020)年度にかけて増加していましたが、それ以降は減少傾向にあります。築地・塩町コース及び西野・宮原コースは令和 4(2022)年度以降ほぼ横ばいで推移しています。

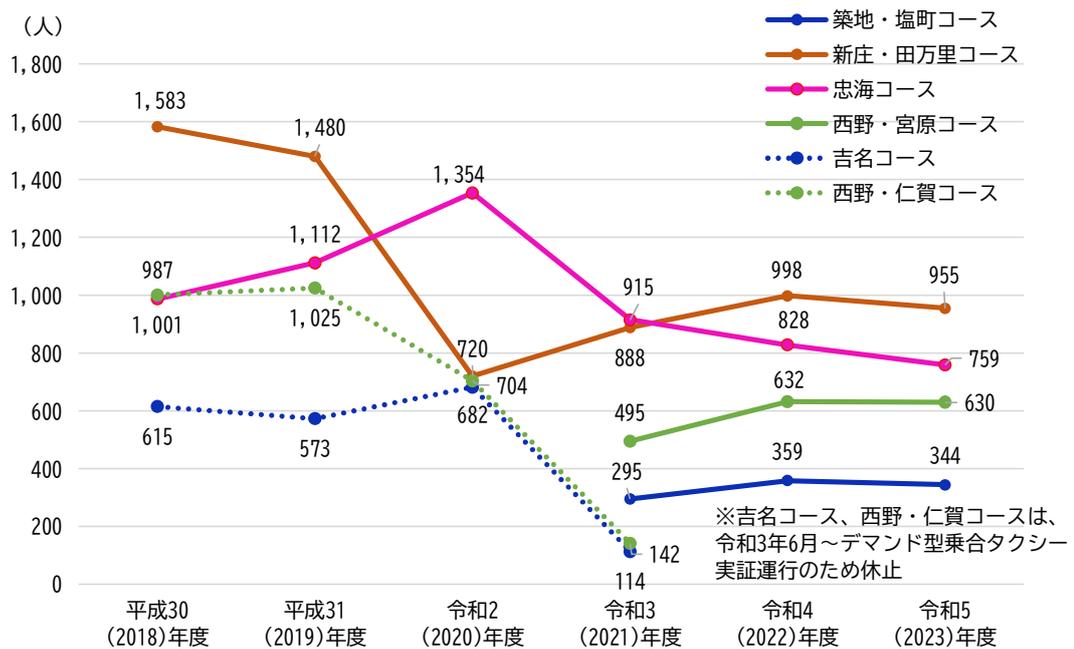


図 コースごとの利用者数の推移

出典:市資料

### 3) 航路

竹原市の本土側には、竹原港と忠海港の 2 つの港があります。

竹原港からは主に垂水港・白水港(大崎上島)方面と、大長港(大崎下島)方面の航路があり、忠海港からは主に大久野島を経由し、盛港(大三島)へ向かう航路があります。

各港には近接して、バス停が整備されています。

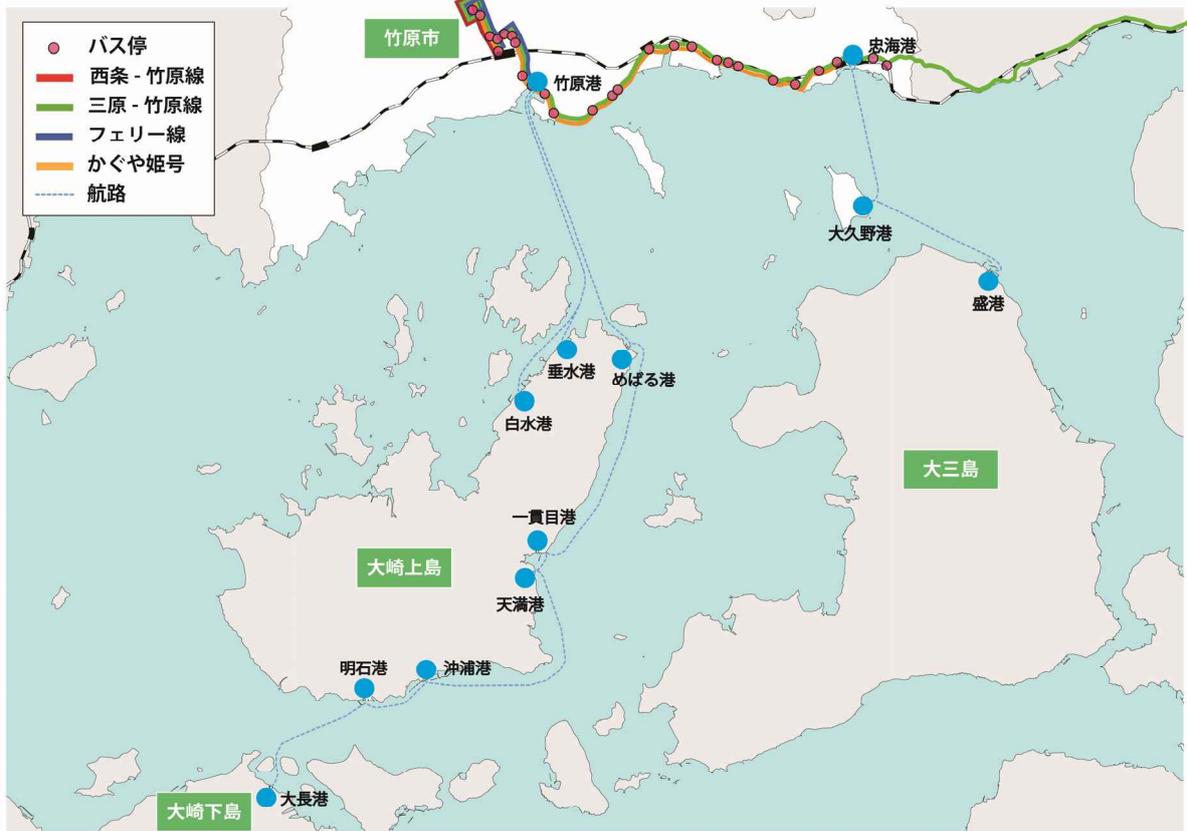


図 竹原市の航路

出典:市資料

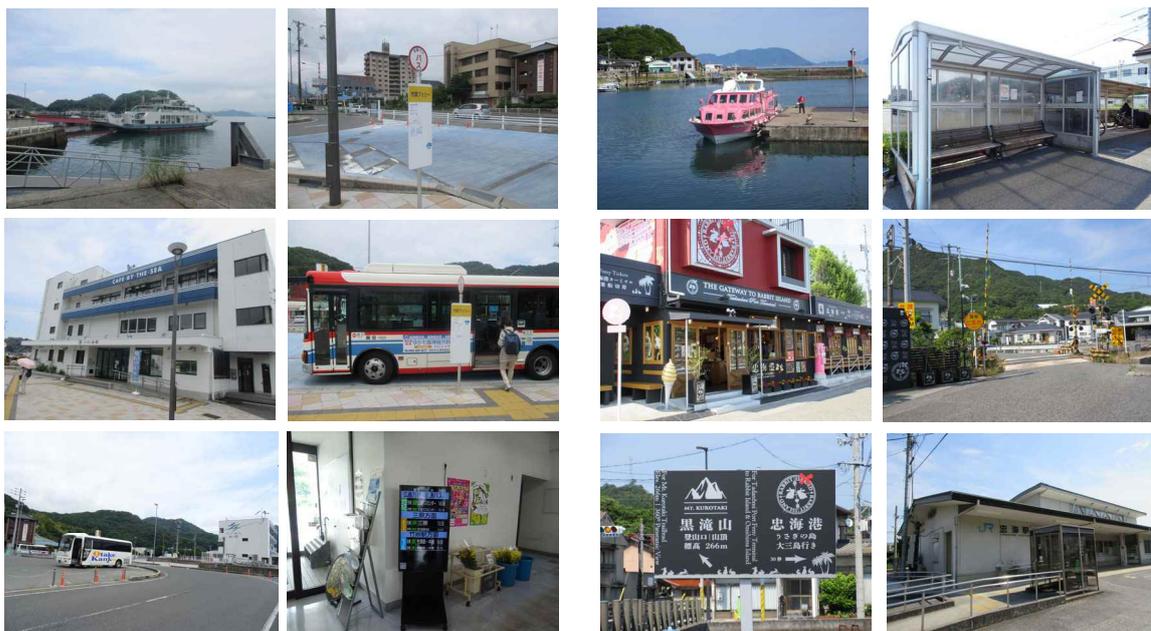


写真 竹原港の様子

写真 忠海港の様子

## (1) 運行サービスの状況

### ① 竹原港

竹原港から垂水港方面には1日に14往復、白水港方面には1日に18往復の運航があります。また、大長港方面には1日で7往復の運航がありますが、令和7(2025)年3月31日をもって運航休止となることが決まっています。

旅客運賃は、垂水港方面は片道350円、白水港方面は片道360円、大長港方面は片道490～1,510円となっています。

垂水港・白水港方面の竹原港発の始発は6時台、最終の竹原港着は21時台で、大長港方面の竹原港発は7時台、最終の竹原港着は19時台となっています。

表 竹原港からの航路の概要(令和6(2024)年4月時点)

航路	事業者	区間	運航本数	旅客運賃	自動車航送運賃
竹原～垂水・白水 (大崎上島)	大崎汽船 山陽商船	竹原～垂水	14往復/日	片道350円 往復670円	片道1,980円 往復3,770円
		竹原～白水	18往復/日	片道360円 往復690円	
竹原～大長 (大崎下島) ※令和7(2025) 年3月31日をも って運航休止	土生商船 グループ (しまなみ海 運株式会社)	竹原～大長	7往復/日	片道490～ 1,510円	

出典：山陽商船「時刻・運賃」、大崎汽船「時刻表・運賃」、土生商船グループ「竹原・大崎上島・大崎下島」

※自動車航送運賃は、3m以上4m未満の場合

### ② 忠海港

忠海港からは、大久野島、盛方面にフェリーで1日に10往復の運航があります。そのほか、休暇村が運航する旅客船が平日は1日8往復、休日は10往復運航されています。

大久野島、盛方面のフェリーの忠海港発の始発は7時台、最終の忠海港着は19時台で、客船の忠海港発の始発は7時台、最終の忠海港着は19時台となっています。

表 忠海港からの航路の概要(令和6(2024)年4月時点)

航路	事業者	区間	運航本数	旅客運賃	自動車航送運賃
忠海～大久野島 ～盛(大三島)	大三島 フェリー 株式会社	忠海～盛	10往復/日	片道370円 往復740円	片道2,100円 往復3,790円
		忠海～ 大久野島		片道360円 往復720円	片道1,490円
		大久野島～盛		片道360円 往復720円	片道1,490円
忠海～ 大久野島	休暇村客船	忠海～ 大久野島	8往復/日 ※休日10往 復/日	片道360円	

出典：大三島フェリー株式会社「時刻・運賃」、たけはら公共交通時刻表(令和6(2024)年4月版)、

瀬戸内国立公園休暇村大久野島 HP

※自動車航送運賃は、3m以上4m未満の場合

## (2) 利用傾向

### ① 竹原港

竹原港と白水港、垂水港を結ぶ航路の利用者数は、平成 31(2019)年までは 70 万人以上の水準で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和 2(2020)年には利用者数が約 54 万人にまで大きく減少しました。

人々の生活様式の変化や観光客数の減少等が要因となり、令和 3(2021)年以降も利用者数は大きく改善せず、令和 5(2023)年の利用者数は約 57 万人程度で、以前の水準には戻っていないのが現状です。

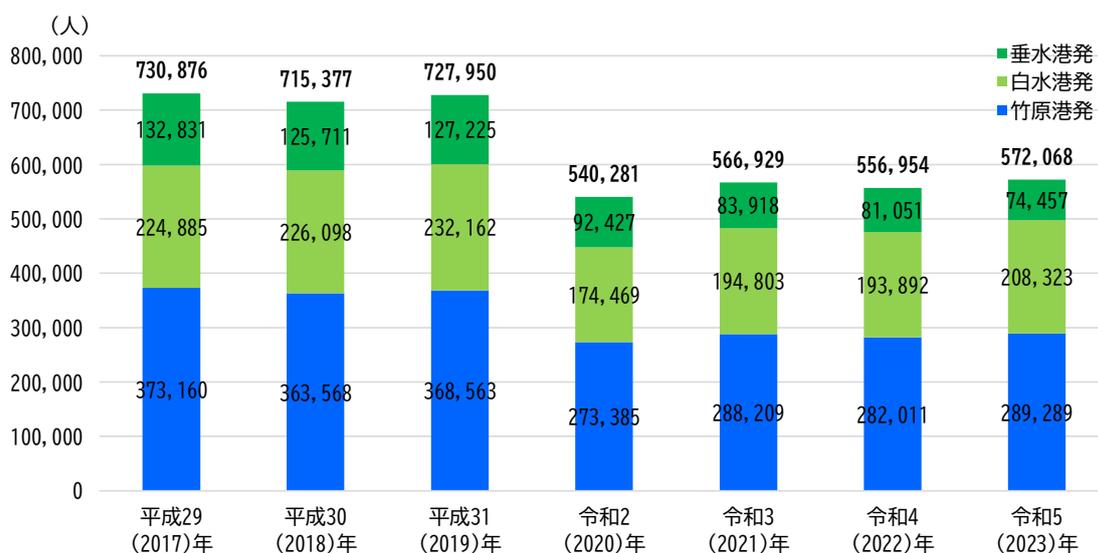


図 竹原港関連航路の港別利用者数の推移

出典：大崎汽船、山陽商船

### ② 忠海港

大久野島港と忠海港、盛港を結ぶ航路の利用者数は、以前は 30 万人を超える水準で推移していましたが、令和 2(2020)年から新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け激減しました。令和 4(2022)年には回復傾向が見られますが、元の水準には戻っていない状況です。

なお、忠海港と大久野島港の利用者数が多く、大久野島への観光目的で利用されています。

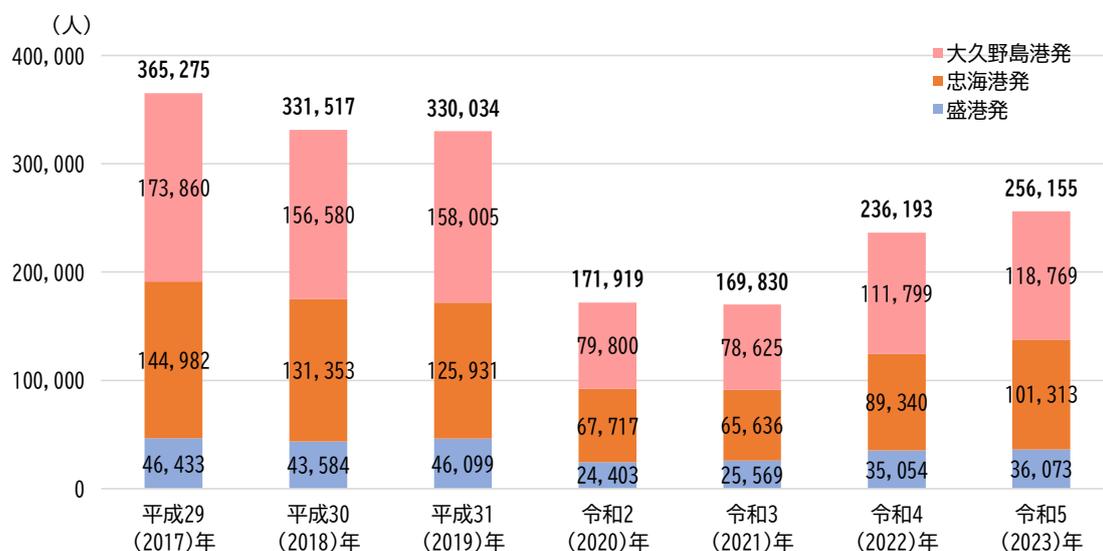


図 忠海港関連航路の港別利用者数の推移

出典：大三島フェリー

### (3) 島内での交通手段

#### ① 大久野島内での交通手段

大久野島内での移動は、徒歩が中心となりますが、島内にはレンタサイクルがあり、休暇村大久野島にて自転車を借り、島内を移動する方法もあります。また、C+walk という立ったまま操縦して移動できるモビリティを貸し出すサービスも実施されています。



写真 大久野島のレンタサイクル



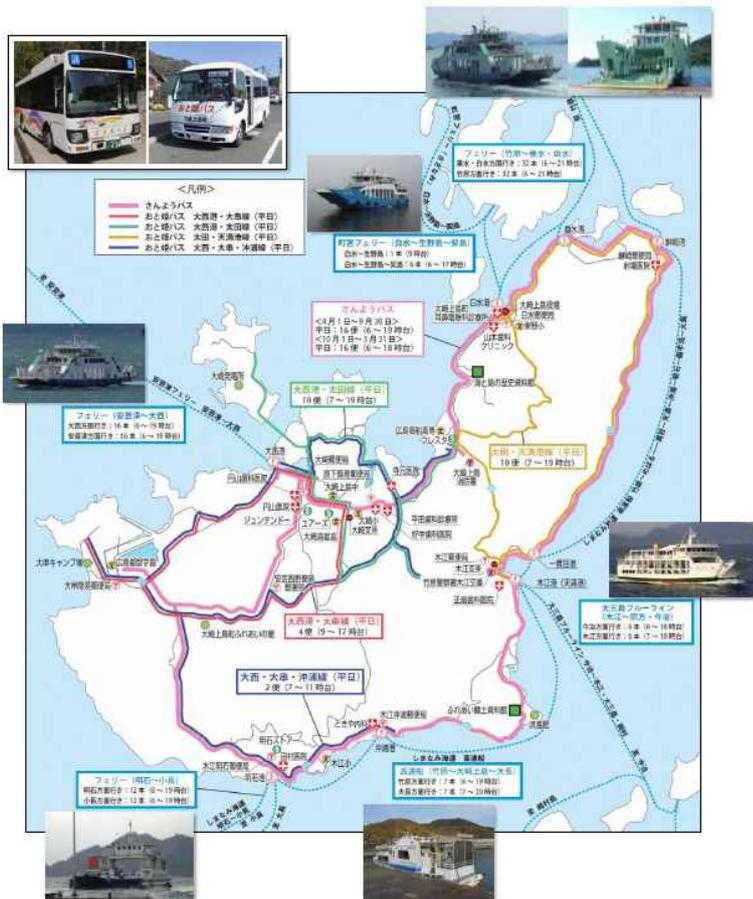
写真 大久野島の C+walk レンタルサービス

出典:ひろしま竹原観光ナビ「What's 大久野島」

#### ② 大崎上島町内での交通手段

竹原港からの主な寄港先となる大崎上島町での交通手段には、民間のさんようバス、町営のおと姫バス、デマンド型おと姫バス、タクシーがあります。

デマンド型おと姫バスは、利用者からの予約に応じて運行する乗合バスであり、令和 4(2022)年度、令和 5(2023)年度に実施された実証運行で多くの方に利用され、高い評価を受けたことから、令和 6(2024)年度から本格運行が開始されています。



## デマンド型 おと姫バス

(予約型)

令和6年4月から  
**本格運行が始まりました**

問い合わせ: 電話予約・運行について さんようバス 電話 0846-65-3531  
大崎上島町企画課 電話 0846-65-3112

運行全線について

「デマンド型 (予約型) おと姫バス」の運行概要	
<b>運行日</b>	毎日運行 (1月1日~1月3日は連休)
<b>運行時間</b>	午前7時~午後6時
<b>運賃</b>	大人 100円 小学生以下 50円 未就学児童は大人の同伴者1人につき1人無料 障がい者手帳等所持者及び同伴者は 50円
<b>運行台数</b>	2台で運行する時間: 7時台~9時台、15時台、16時台 1台で運行する時間: 10時台~14時台、17時台

図 大崎上島町の公共交通とデマンド型おと姫バス

出典:「大崎上島町地域公共交通計画 概要版」令和 3(2021)年 3月、  
「広報大崎上島 4月号」令和 6(2024)年

## 4) タクシー

### (1) 市内のタクシー

本市内には、一般のタクシー事業者として株式会社山陽タクシー、株式会社安全タクシー、有限会社吉名交通の3社があります。株式会社山陽タクシーと株式会社安全タクシーは竹原地域内に営業所があり、有限会社吉名交通は吉名地域にあります。

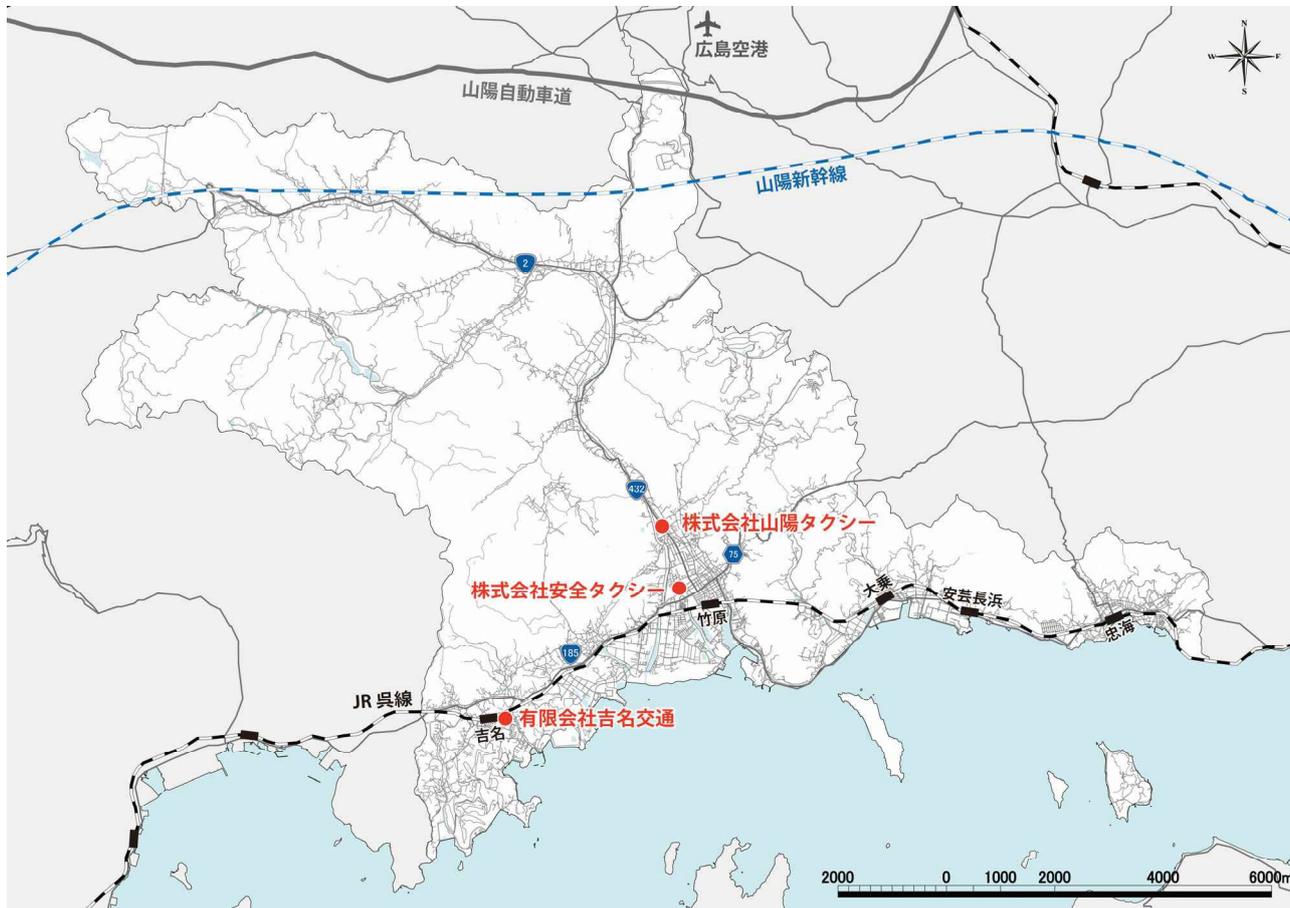


図 市内のタクシー事業者の営業所

出典：市資料

## (2) 広島空港行き乗合タクシー

広島空港行き乗合タクシーは、本市内と広島空港間を運行する乗合タクシーであり、株式会社安全タクシーと株式会社山陽タクシーが連携して運行しています。

株式会社安全タクシーは、広島空港と竹原港間を定員 9 人のジャンボタクシーで運行しています。乗降場所は広島空港、竹原駅、竹原港が主要となりますが、事前に電話で予約することで、芸陽バス株式会社の停留所で乗降することも可能です。

一方、株式会社山陽タクシーは広島空港と忠海駅間を定員 18 人のマイクロバスで運行しており、途中の乗降場所はなく、広島空港と忠海駅のみの乗降に限定されています。事前に電話もしくはホームページから予約することで、利用できます。

運行ダイヤはいずれも飛行機のフライトスケジュールに、概ね合わせたものとなっています。

表 広島空港行き乗合タクシーの概要(令和6(2024)年 8 月時点)

事業者	株式会社安全タクシー	株式会社山陽タクシー
乗降場	広島空港、竹原駅、竹原港 ※電話での予約で、芸陽バスの停留所で乗降可能	広島空港、忠海駅
定員	9 人	18 人
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■広島空港→竹原港</li> <li>・始発便 広島空港発(8:50)</li> <li>・最終便 広島空港発(20:00)</li> <li>・運行頻度 概ね 1 時間半に 1 本</li> <li>■竹原港→広島空港</li> <li>・始発便 竹原港発(8:05)</li> <li>・最終便 竹原港発(19:20)</li> <li>・運行頻度 概ね 1 時間半に 1 本</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■広島空港→忠海駅</li> <li>・始発便 広島空港発(9:10)</li> <li>・最終便 広島空港発(16:45)</li> <li>・運行頻度 概ね 2 時間半に 1 本</li> <li>■忠海駅→広島空港</li> <li>・始発便 忠海駅発(10:00)</li> <li>・最終便 忠海駅発(17:40)</li> <li>・運行頻度 概ね 2 時間半に 1 本</li> <li>※予約がない時間帯は運休、土日祝のみの運行</li> </ul>
運賃	片道 大人 1,500 円、小児 750 円	片道 大人 2,000 円、小児 1,000 円

出典:広島空港「ジャンボタクシー時刻表」、株式会社山陽タクシー「運行時刻表」

広島空港と竹原港間の利用者数は、平成 31(2018)年度までは年間 1 万人以上で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和 2(2020)年度には約 2 千人にまで大幅に減少しました。その後、徐々に回復傾向にありますが、以前の水準には戻り切っていない状況です。

また、広島空港と忠海駅間は、令和 5(2023)年 1 月から運行を開始し、令和 5(2023)年度では、599 人の利用がありました。

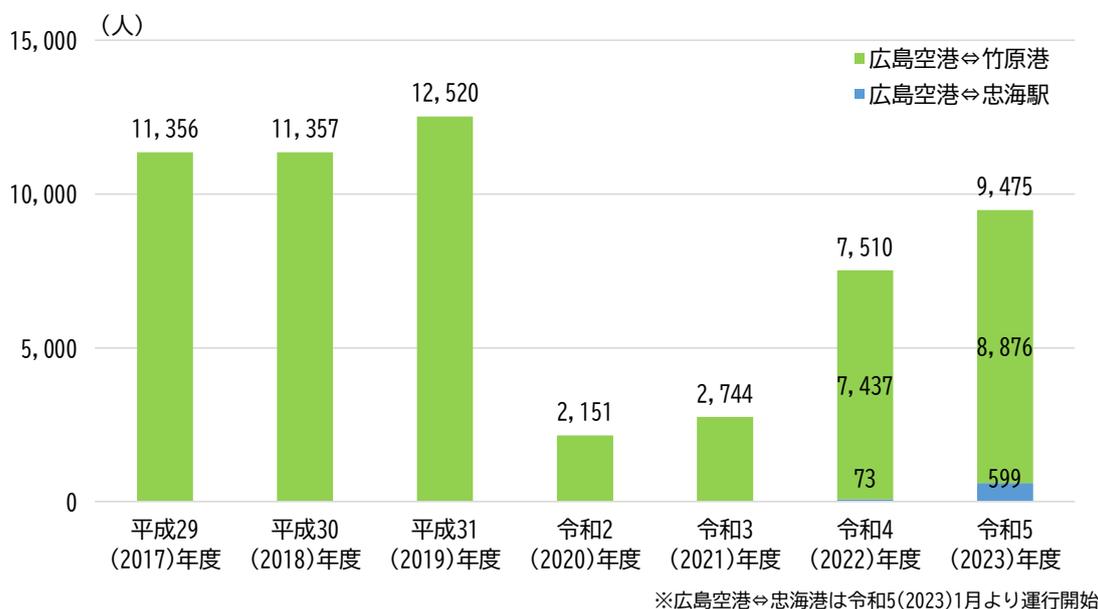


図 広島空港行き乗合タクシーの利用者数の推移

出典:市資料

月別の利用者数は、3 月や 4 月、10 月といった春や秋のシーズンの利用が多い傾向にあり、800 人から 1,000 人程度で推移しています。

また、1 便あたりの平均乗車人数は、広島空港と竹原港間では 1.5~2.3 人/便、広島空港と忠海駅間では 1.9~2.9 人/便で推移し、全体を通して車両サイズの大きい広島空港から忠海駅間での利用の方が多い傾向にあります。

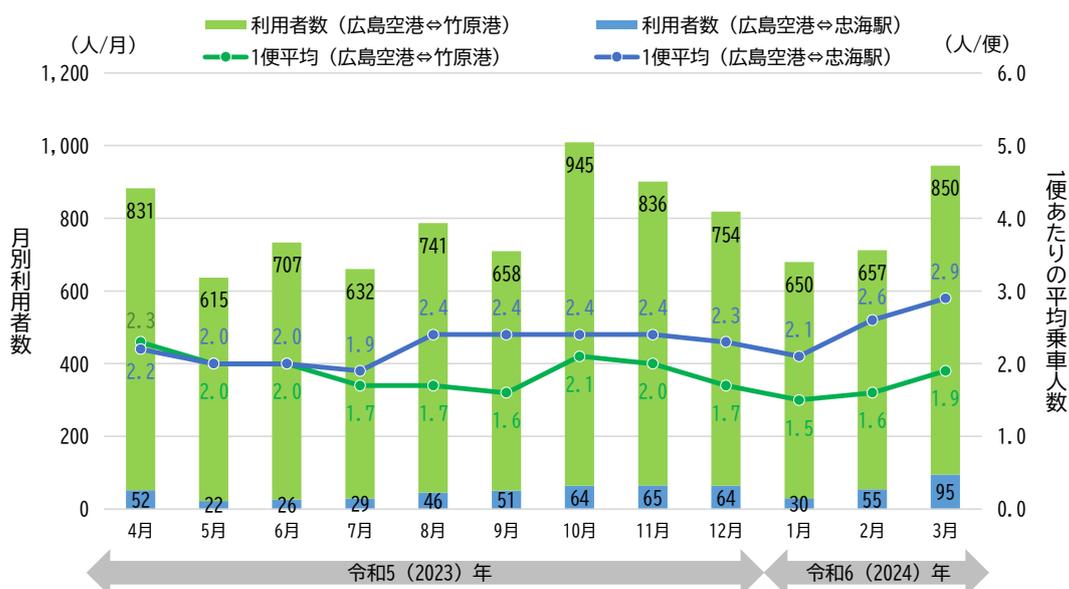


図 月別の乗車人数と 1 便あたりの平均乗車人数の推移

出典:市資料

### (3) 乗合タクシー

本市では、市内の医療施設への通院やショッピングセンター等への買い物等、高齢者の外出支援を目的に乗合タクシーを運行しています。乗合タクシーとしてデマンド型乗合タクシーと、地域乗合タクシーの運行があり、いずれも対象区域内と竹原市中心部間で利用できる区域運行ですが、デマンド型乗合タクシーでは竹原市中心部で 10 地点以上の乗降場所から乗降できるのに対し、地域乗合タクシーは竹原市役所でのみ乗降できる運用となっています。

#### ① デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは、令和 3(2021)年度から令和 4(2022)年度の 2 年間で実証運行を行い、令和 5(2023)年度に仁賀コースと吉名コースの本格運行を開始しました。

仁賀コースの年間利用者数はごくわずかで、実証運行の初年度の 149 人をピークに、本格運行開始の令和 5(2023)年度にかけて減少傾向にあり、吉名コースは、実証運行の初年度から継続的に増加しており、令和 5(2023)年度の年間利用者数は 2,236 人にまで増加しています。

表 デマンド型乗合タクシーの概要

	仁賀コース	吉名コース
運行ルート	竹原市中心部～仁賀町 ※竹原市中心部で 12 の乗降場所から選択可	竹原市中心部～吉名町 ※竹原市中心部で 13 の乗降場所から選択可
運行便数等	毎週金曜日に往復 1 便ずつ運行 仁賀町→竹原市中心部 8:30 発 竹原市中心部→仁賀町 13:30 発	毎週火・金曜日に往復 2 便ずつ運行 吉名町→竹原市中心部 8:30 発 13:15 発 竹原市中心部→吉名町 11:45 発 15:15 発
運賃	1 回の乗車につき 500 円	1 回の乗車につき 300 円
利用方法	交通事業者に予約(利用前日の 18 時まで)	交通事業者に予約(利用前日の 18 時まで)

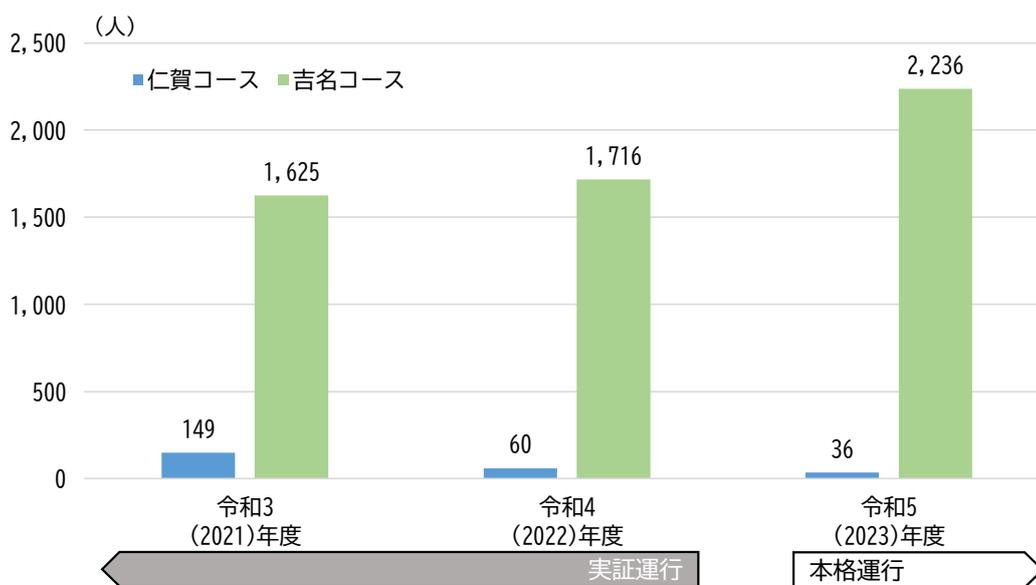


図 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移

出典:市資料

## ② 地域乗合タクシー

地域乗合タクシーは、令和 2(2020)年度までは、小梨コースと仁賀コースで運行を行っていましたが、仁賀コースは令和 3(2021)年度にデマンド型乗合タクシーとして運行を開始したため、地域乗合タクシーとしての運行は令和 3(2021)年度以降休止しています。

現在は、小梨コースのみで運行を行っていますが、利用者数は令和 2(2020)年頃から減少傾向にあります。

表 地域乗合タクシーの概要

	小梨コース
運行ルート	小梨町～竹原市役所
運行便数等	毎週火曜日・金曜日に往復 1 便ずつ運行 小梨町→竹原市役所 9:00 発 竹原市役所→小梨町 13:00 発
運賃	1 回の乗車につき 200 円
その他	利用前日までに小梨地域交流センターに予約

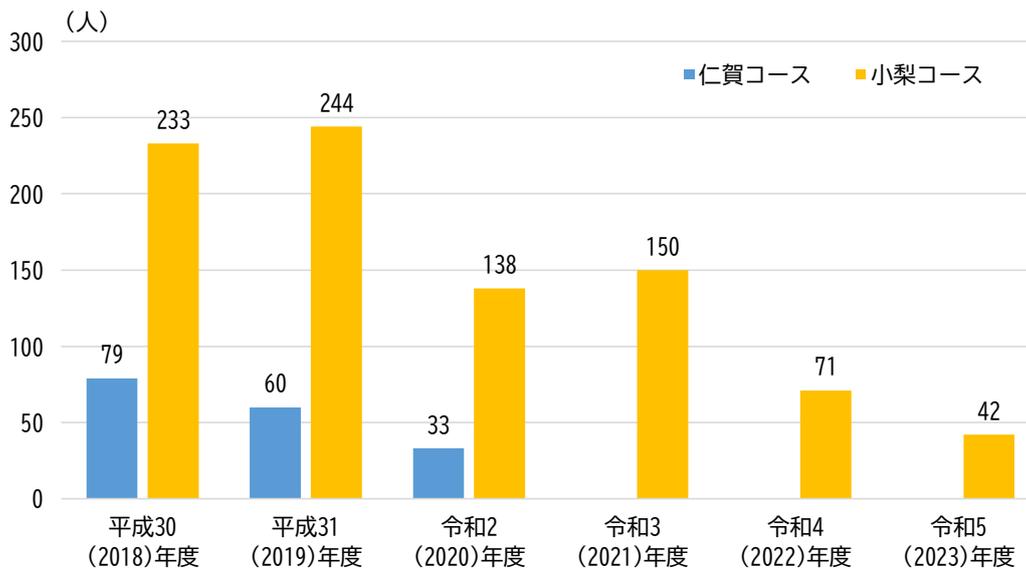


図 地域乗合タクシーの利用者数の推移

※仁賀コースは、令和 3(2021)年度からデマンド型乗合タクシーに移行

出典:市資料

#### (4) 福祉タクシー

福祉タクシーは、市内の医療機関への通院、ショッピングセンターへの外出支援サービスを提供し、高齢者が永年住み慣れた地域社会の中で引き続き生活していくことを支援することにより、保健福祉の向上を図ることを目的として運行しています。

宿根コースの年間利用者数は10人前後で推移しています。

小吹コースの年間利用者数は令和3(2021)年度に130人に上りましたが、令和5(2023)年度は96人に減少しました。

表 福祉タクシーの概要

コース	宿根コース(宿根地区)	小吹コース(小吹地区)
運行ルート	石碑公園⇄安田病院	小吹作業所跡⇄藤三竹原店
運行日	毎週火曜日(第2週目は金曜日)	毎週火曜日
運行頻度	1日1往復ずつ	1日1往復ずつ
出発時刻	宿根発 8:30 安田病院発 11:30	小吹発 9:00 藤三竹原店発 11:30
車両	利用者数4人以内:普通車 利用者数5人~9人:特定大型車 利用者数10人以上:協議の上、決定	
その他	利用者数が0人の場合は、運行を休止	

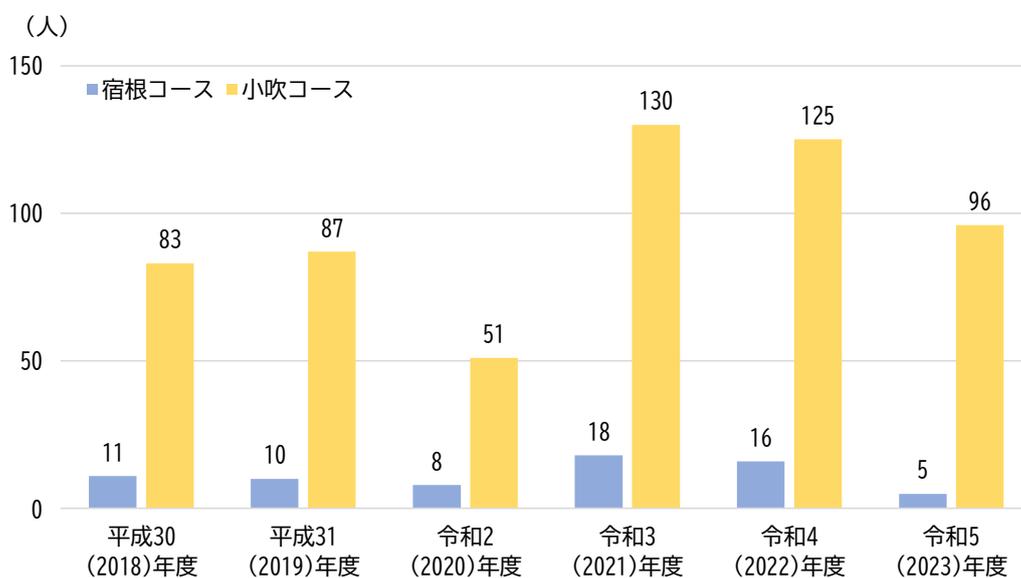


図 福祉タクシーの年間利用者数

出典:市資料

## (5) 通学支援

本市では、学校の統廃合や安全性の観点から、小学校・中学校・義務教育学校の一部校区で通学支援を実施しています。路線バスや JR を利用できる区域では、それらの定期代を支援しているほか、公共交通の運行がない地域では通学タクシーを運行することで、児童・生徒の通学支援を行っています。

また、今後、統合再編を進める学校においては、通学距離が小学校 4km、中学校 5kmを超える場合（小学校及び義務教育学校 1、2 年生においては 2.5kmを超える場合）に、路線バスや通学タクシー等の通学支援を実施する予定です。

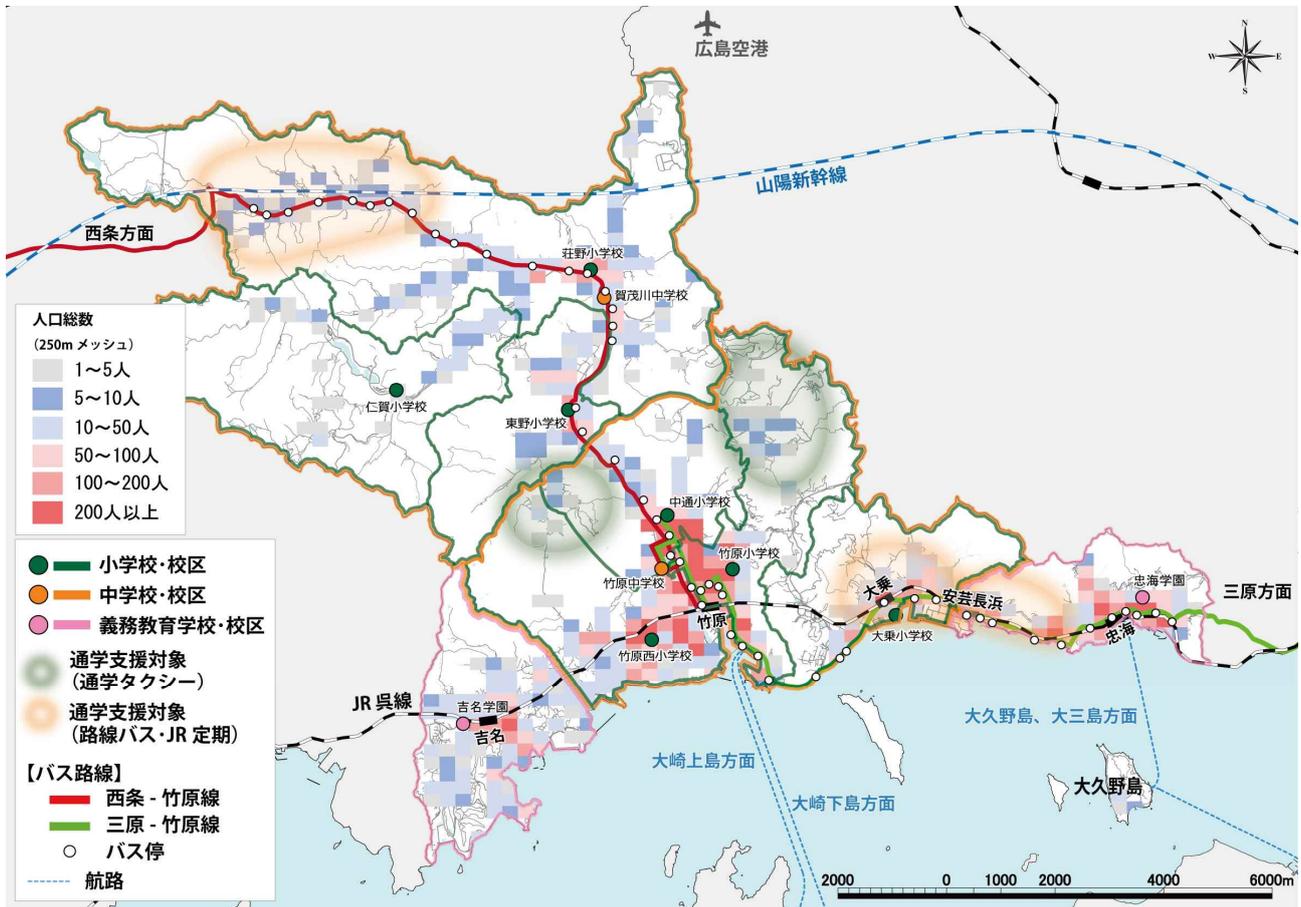


図 小中学校・義務教育学校の配置と通学支援の概要(令和 6(2024)年度時点)

表 通学支援の概要

分類	内容
通学タクシー (小学生)	対象:小梨地区、宿根地区 運行ルート:小梨地区～竹原小学校、宿根地区～竹原西小学校 便数:登校時・下校時 車両:タクシー車両(各地区ごとにタクシー事業者への運行委託)
通学タクシー (中学生)	対象:小梨地区 運行ルート:小梨地区～竹原中学校 便数:登校時・下校時 車両:タクシー車両(各地区ごとにタクシー事業者への運行委託)
通学バス・ JR 定期券 (小学生・中学生)	支援内容:通学支援対象者の路線バス及び JR 定期券補助 対象:田万里地区、長浜地区(忠海団地)、大乘地区 対象路線:路線バス(西条-竹原線、三原-竹原線)、JR 呉線

出典:市資料

## 5) その他の公共交通に関する取り組み

### (1) 福祉有償運送

本市には、竹原市社会福祉協議会がすすめる住民同士が支え合う生活支援の1つとして、福祉有償運送があります。公共交通機関等を使用して移動することが困難な高齢者や障害者・要介護者の方を対象に、通院等を目的に有償で行う福祉車両による移送サービスです。

表 福祉有償運送の概要

利用対象	• 障害があり、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難であると確認され、竹原市福祉有償運送等運営協議会で承認された方
利用料金	• 140円/km

出典:竹原市社会福祉協議会「元気！！たけはら～住民参加型日常生活応援活動～」

### (2) 福祉タクシー利用料金の助成

屋外での移動が困難な障害者等が、社会生活上不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出をする際に、障害者等の移動について必要な介助及び介護等の便宜の供与に必要な費用を助成しています。

表 福祉タクシー利用料金の助成の概要

対象者	• 身体障害者 身体障害者手帳1～3級所持者 • 知的障害者 療育手帳○A、A、○B所持者 • 精神障害者 精神障害者保健福祉手帳1級所持者
助成額	• 初乗り基本料金
交付枚数	• 年間24枚(年度途中で手帳交付を受けた場合は、交付月より月2枚の計算) ※人工透析治療を受けている方は、申請月から月4枚加算

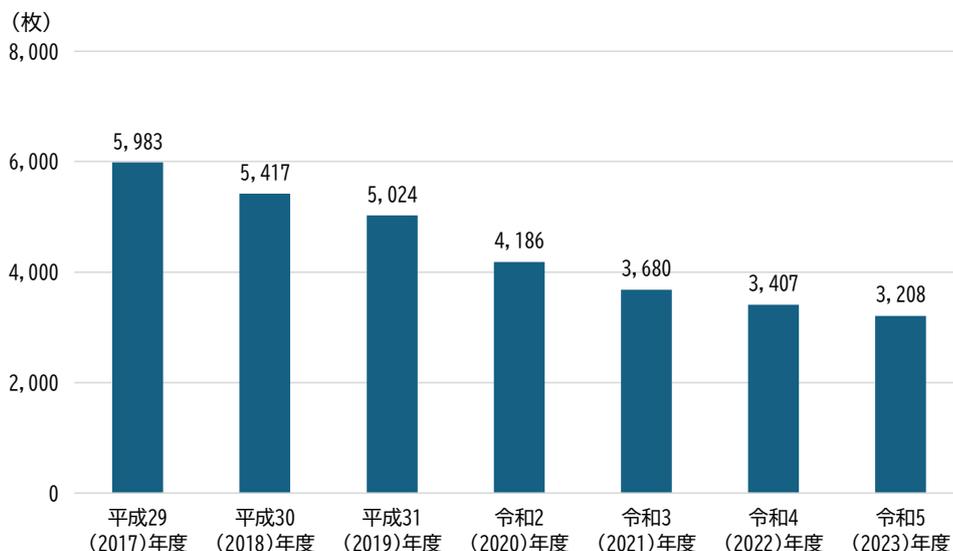


図 福祉タクシー利用料金の助成券の利用枚数

出典:市資料

## 6) 地域公共交通の維持に関する取り組み

### (1) 地域公共交通への支出

本市の地域公共交通に関連する支出は、総務費に含まれる「地域公共交通に要する経費」と、民生費に含まれる「福祉タクシー乗車助成費」、「福祉有償運送事業補助金」、「移動支援事業給付金」、教育費に含まれる「遠距離通学費」で構成されています。

本市の令和6(2024)年度の歳出額の予定は166億1,845万円であり、そのうち地域公共交通への支出額は合計で約3,740万円(約0.2%)となっています。

地域公共交通の運行補助・委託料のモード毎の令和5(2023)年度の内訳では、路線バスへの補助金が約7割を占め、次いで福祉バスが約2割、デマンド型乗合タクシーが約1割を占めています。

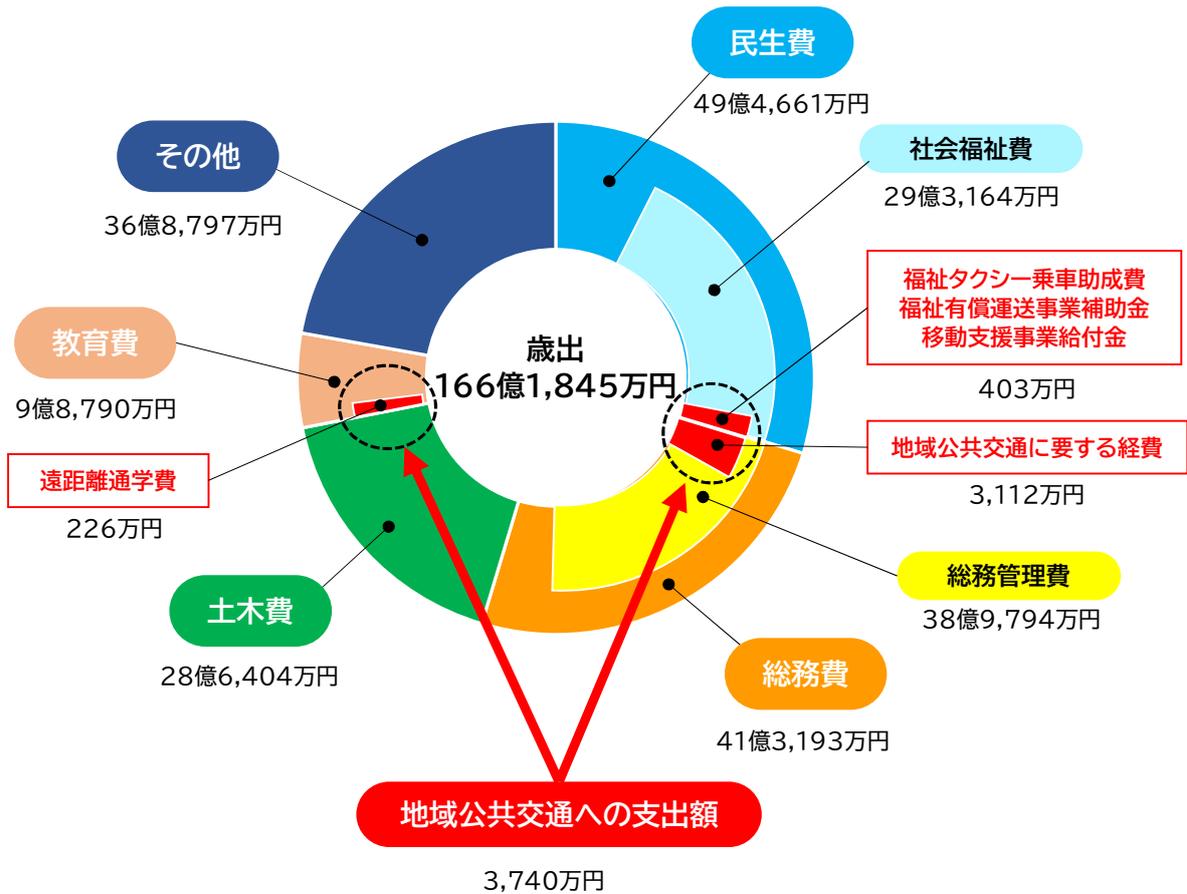


図 歳出額に対する地域公共交通への支出額

出典:竹原市「竹原市予算書並びに予算に関する説明書」令和6(2024)年度を基に作成



図 地域公共交通の運行補助・委託料の内訳

出典:市資料

## (2) 路線バス

路線バスへの補助金の交付額は、平成 31(2019)年度から数年間は、新型コロナウイルス感染症対策の一環として、国や県による追加の財政支援が講じられたことから、市からの補助金が減少しましたが、令和 5(2023)年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで戻っています。

一方で、利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少したまま、回復していない状況です。走行キロは、令和 3(2021)年度に 1 路線廃止された以降は、大きな変化なく推移しています。

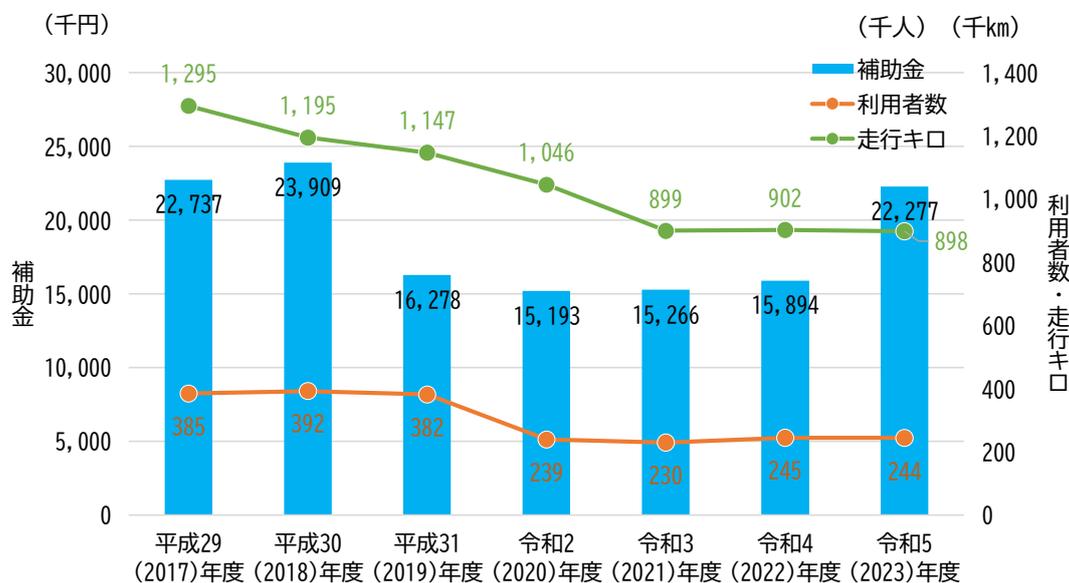


図 路線バスへの補助金の交付額の推移

出典:市資料 ※利用者数、走行キロは路線バスの各路線とかぐや姫号の合計

## (3) 福祉バス

福祉バスの委託料は、デマンド型乗合タクシーの運行に伴い、令和 3(2021)年度から一部コースを見直したことや令和 4(2022)年度に燃料費高騰を受けたことから、増加傾向にあります。

利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響やデマンド型乗合タクシーの運行に伴い令和 2(2020)年度から減少しています。

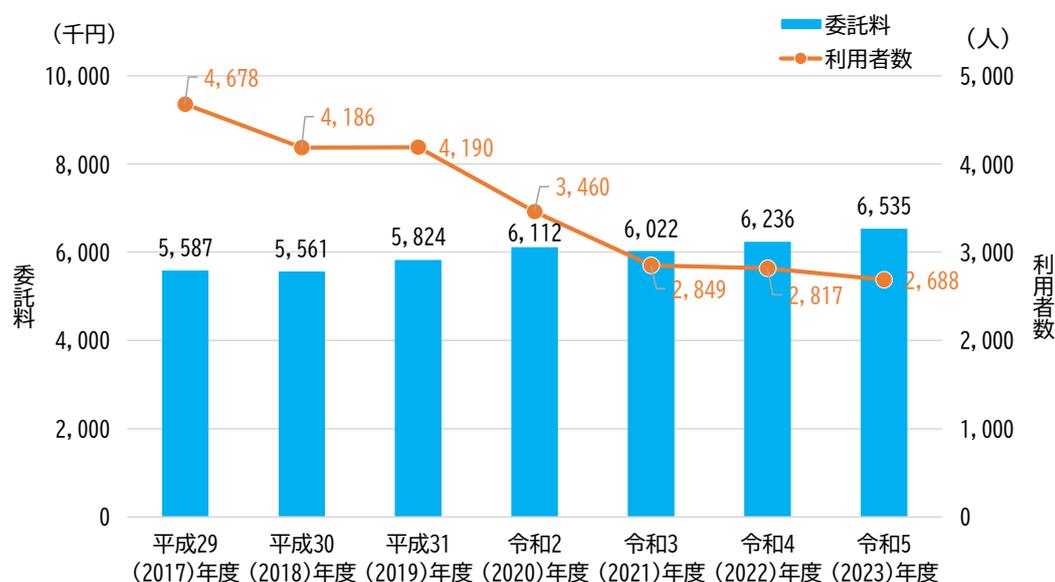


図 福祉バスの委託料と利用者数の推移

出典:市資料

## (4) デマンド型乗合タクシー

デマンド型乗合タクシーは、令和3(2021)年度と令和4(2022)年度の2年間の試験運行を行った際の費用で、2年目は仁賀コース、吉名コース共に減少しました。

令和5(2023)年度から本格運行を開始し、試験運行時とは委託料の設定が異なり単純比較はできませんが、仁賀コースは実証運行時点から減少しています。一方、吉名コースは利用者が増加したことで、委託料は増加しています。

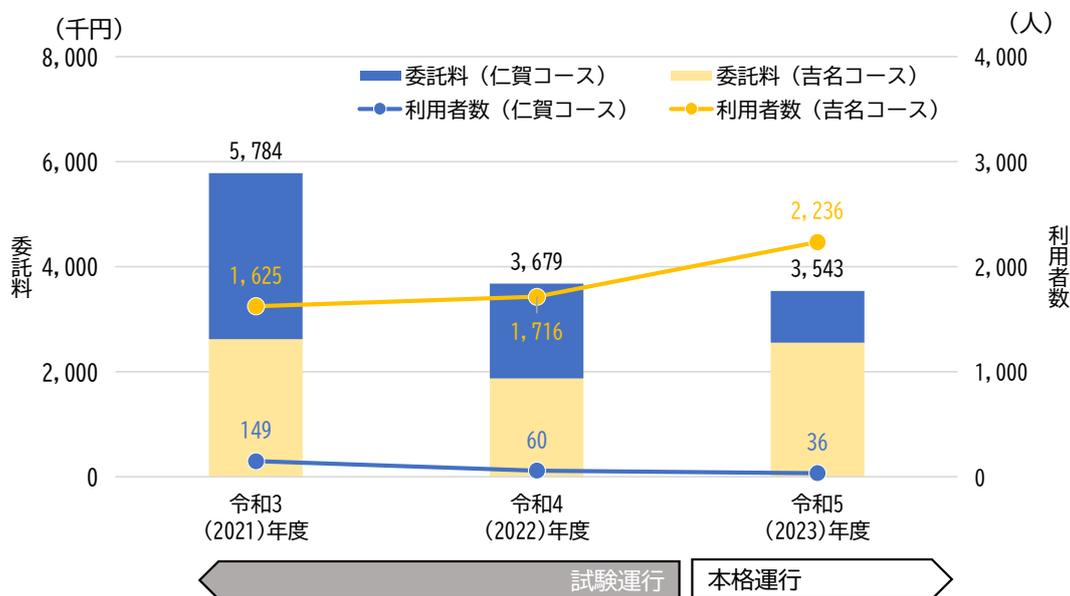


図 デマンド型乗合タクシーの委託料の推移

出典:市資料

## (5) 地域乗合タクシー

地域乗合タクシーの運行委託料は、豪雨災害があった平成30(2018)年度は大幅に増加していますが、予約に応じて運行するため、利用者数の減少に伴い、運行委託料も減少しています。

令和3(2021)年度からは、仁賀地区で地域乗合タクシーからデマンド型乗合タクシーに移行したことや、小梨コースにおいても年々減少傾向にあります。

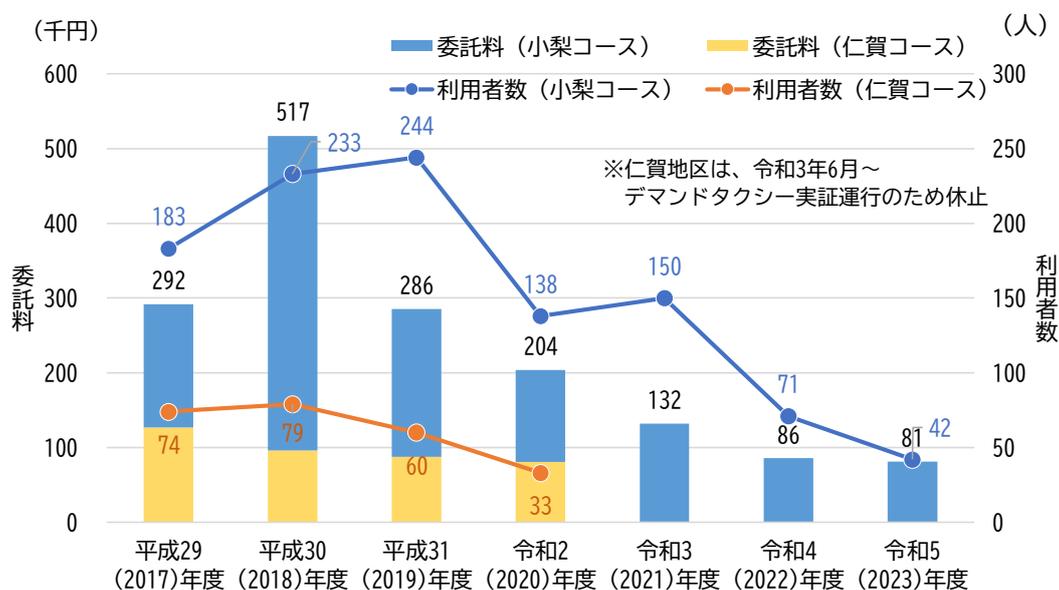


図 地域乗合タクシーの委託料の推移

出典:市資料

## (6) 福祉タクシー

福祉タクシーへの委託料は令和 2(2020)年度にかけて減少していましたが、令和 3(2021)年度に大きく増加し、それ以降は再び減少傾向にあります。

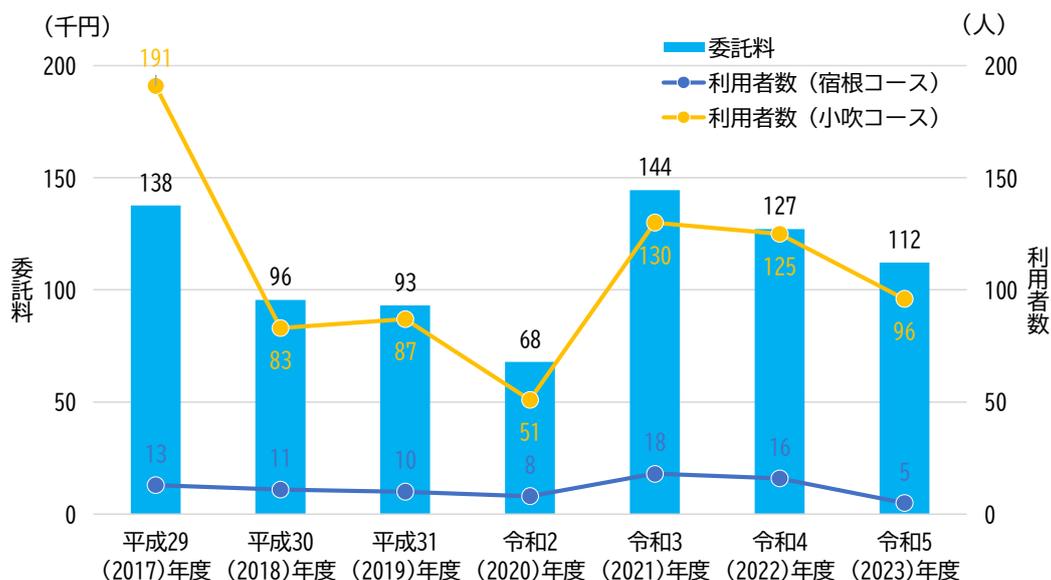


図 福祉タクシーの委託料の推移

出典:市資料

## (7) 通学支援

小中学校の統廃合により、遠距離通学となる児童・生徒に対する、通学タクシーの運行または通常の路線バスや JR を利用するための定期券購入補助にかかる経費は、平成 31(2019)年度に減少したまま年間約 400 万円弱で推移しています。

竹原市教育委員会「竹原市学校適正配置計画」(令和 4(2022)年 12 月策定/令和 5(2023)年 6 月改訂)において、令和 9(2027)年度までの統合再編を進める計画を示しており、統合や再編が進むことで、通学支援にかかる経費が大きく変動することが予測されます。

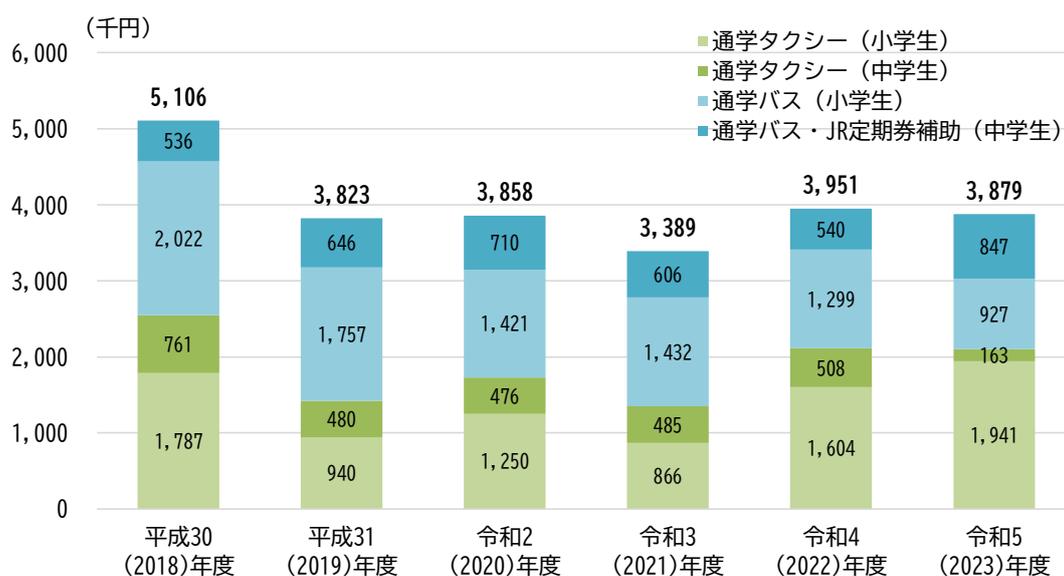


図 通学支援に係る経費

出典:市資料

# 第 4 章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

## 1. 市民の移動実態・ニーズ

### 1) 実施概要

地域公共交通計画の策定にあたっての基礎調査として、市民を対象に日常生活での移動状況、公共交通の利用実態やニーズを把握するため、アンケート調査を実施しました。

表 市民アンケート調査実施概要

項目	内容
対象	19 歳以上の竹原市民(無作為抽出) 2,500 票
目的	市民の日常生活での移動の状況及び公共交通の利用実態を把握
実施期間	6/17(月)~7/5(金)
回収・配布	郵送配布・回収 ※WEB 併用
回収数	834 票 回収率 33.5%(紙:672 票 WEB:162 票)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性</li> <li>・普段の移動実態</li> <li>・路線バス(かぐや姫号を除く)の利用について</li> <li>・かぐや姫号の利用について</li> <li>・福祉バスの利用について</li> <li>・デマンド型乗合タクシーの利用について</li> <li>・鉄道の利用について</li> <li>・航路の利用について</li> <li>・タクシーの利用について</li> <li>・公共交通に対する考え など</li> </ul>

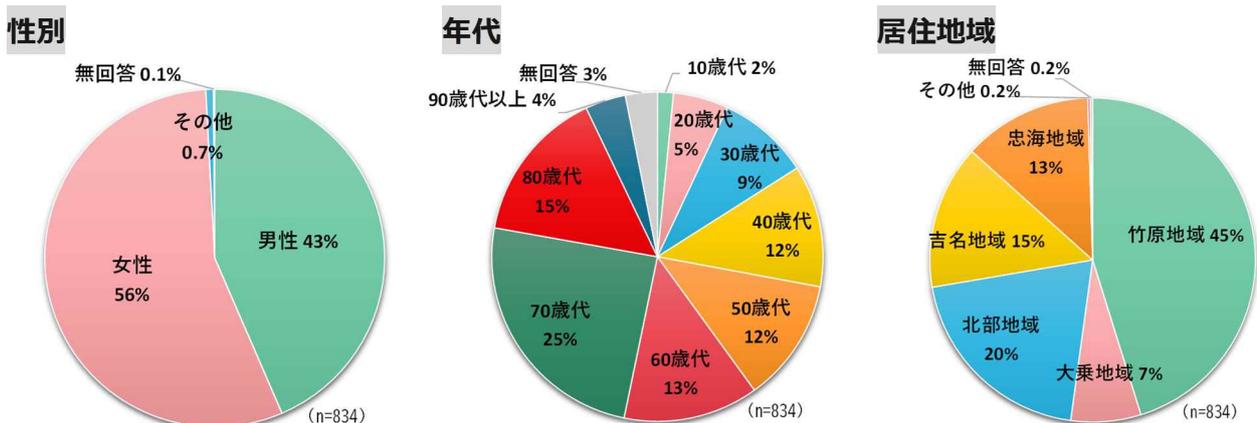
※回収率には、宛所不明返送分 12 票を含めません。

### 2) 調査結果 (以下、1%未満は小数点以下まで表示)

#### (1) 回答者の個人属性

##### ■ 性別・年代・居住地域について

性別、年代、地域ともに本市の人口規模と同程度となっており、幅広い市民からの意見が得られています。



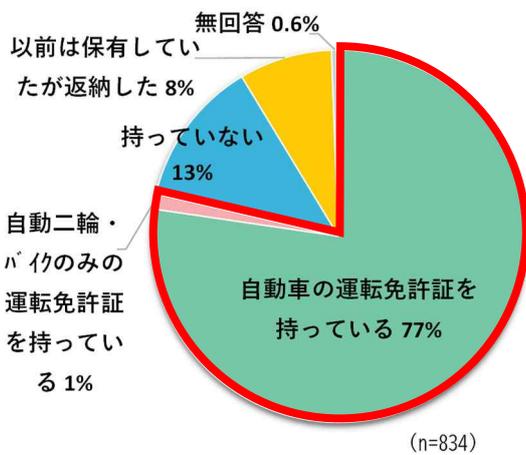
## ■ 運転免許証の保有・返納について

運転免許証の保有状況では、「自動車の運転免許証を持っている」が約 8 割と多くを占めていますが、「持っていない」、「以前は保有していたが返納した」合わせて、2 割以上が保有していない状況です。

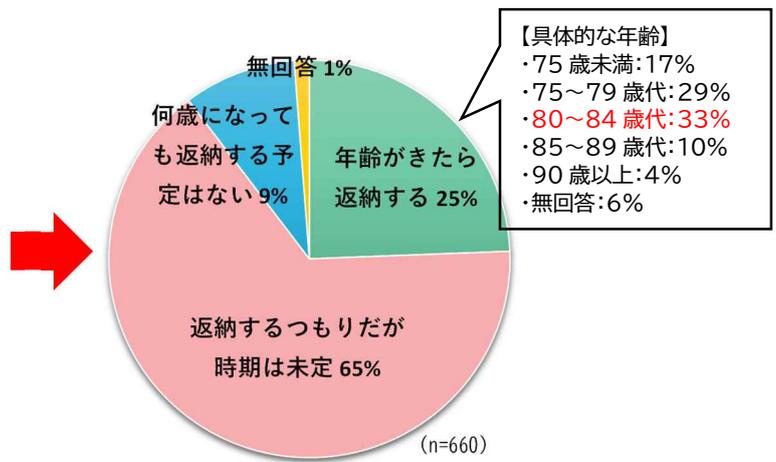
年代別では、20～70 歳代までは約 8 割以上が運転免許証を保有しているのに対し、80 歳代以上では 5 割未満となっています。

また、運転免許証の返納意向については、運転免許証の保有者のうち、「返納するつもりだが時期は未定」が約 7 割と最も多く、次いで「年齢がきたら返納する」が約 3 割を占めており、具体的には 80～84 歳くらいを想定している人が多い結果となっています。また、「何歳になっても返納する予定はない」も約 1 割を占めています。

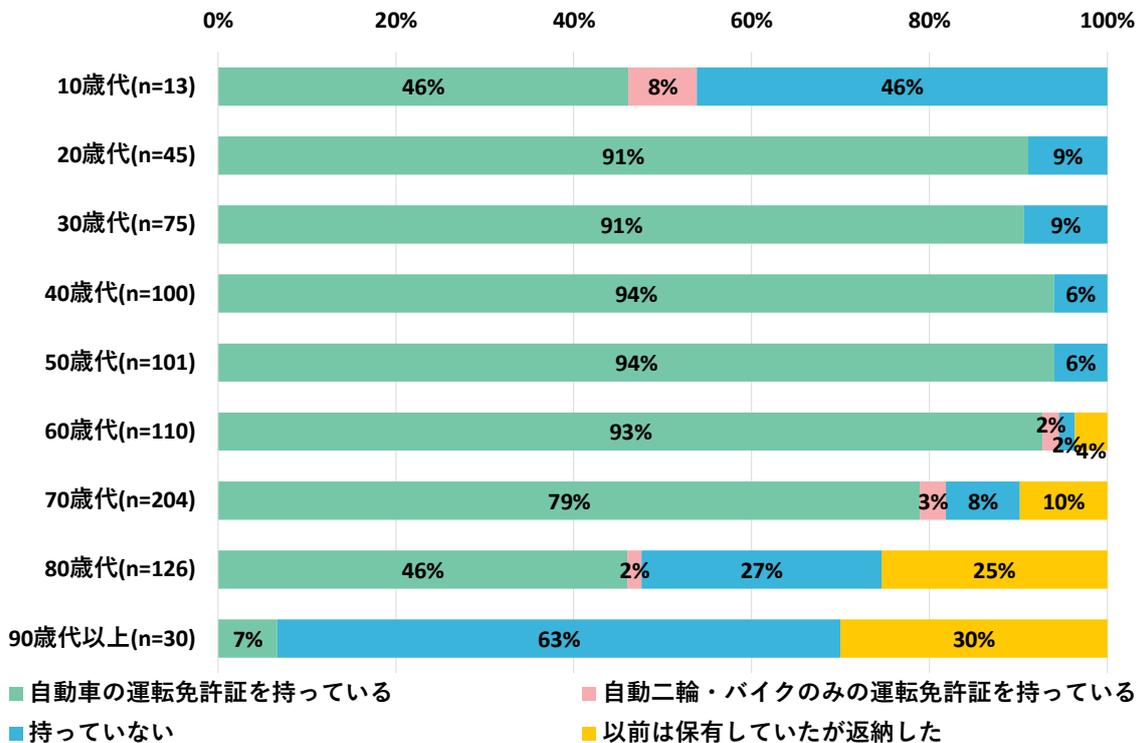
### 運転免許証の保有状況



### 将来の運転免許証の返納意向



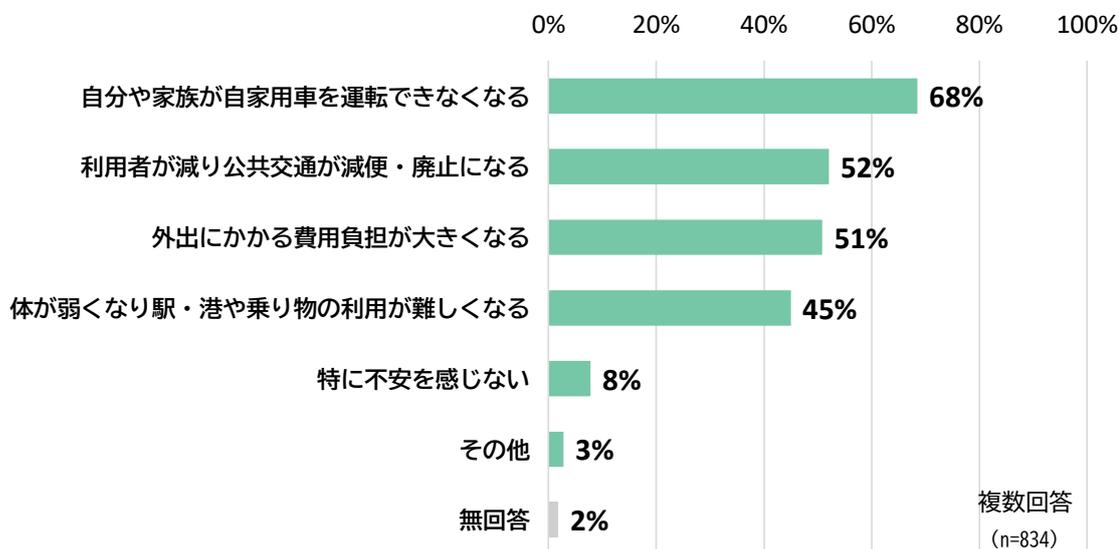
### 年齢別の運転免許保有率



## ■ 将来の交通手段への不安について

将来の交通手段への不安としては、「自分や家族が自家用車を運転できなくなる」が約 7 割を占め多く、次いで「利用者が減り公共交通が減便・廃止になる」や「外出にかかる費用負担が大きくなる」などが続き、「特に不安を感じない」人は、1 割未満で多くの人が不安を抱えています。

### 将来の交通手段への不安

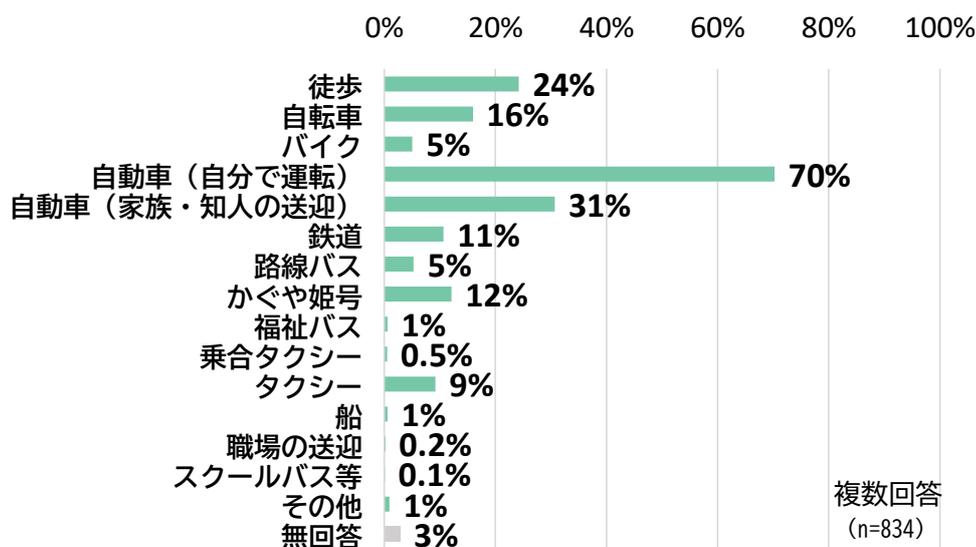


## (2) 普段の外出（買い物、通院、通勤・通学等）について

### ■ 普段の交通手段について

市内での外出の際に主に利用する交通手段は、「自動車(自分で運転)」が約 7 割と最も多く、次いで「自動車(家族・知人の送迎)」が約 3 割となっています。「鉄道」や「路線バス」、「かぐや姫号」などの公共交通利用はそれぞれ1割程度であまり利用されていない状況です。

### 普段の外出の際、あなたが主に利用する竹原市内での交通手段は何ですか？



## ■ 普段の外出で困ること・諦めることについて

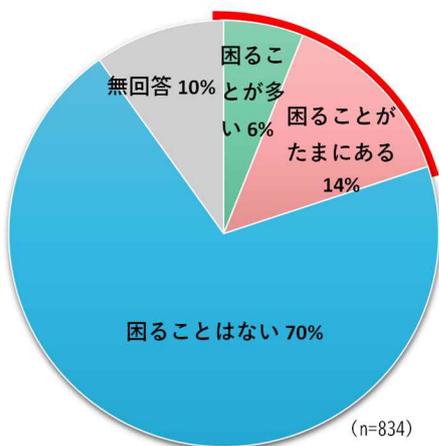
普段の外出で困ることがあるかどうかについて、約 7 割は「困ることはない」と回答しています。一方で、「困ることが多い」、「困ることがたまにある」と回答した人も合わせて約 2 割存在しています。

外出で困る具体的な理由は、「公共交通機関の便数が少ないため」、「自家用車(送迎含む)しか手段がない」「高齢となり車の乗り降りや歩行が難しい」などが挙げられています。

公共交通が原因で外出を諦めることがあるかについて、約 7 割は「諦めることはない」と回答しています。一方で、「諦めることがある」、「諦めることがたまにある」と回答した人も合わせて約 2 割存在し、その理由も、「公共交通の運休や遅延しているとき」、「利用したい時間の運行がないとき」などが挙げられており、公共交通の定時性確保や生活スタイルにあった運行が課題となっています。

世帯構成別では、ひとり暮らしの方は「困ることが多い」の割合がその他と比較し高く、約 3 割を占めています。理由としては、「乗り物がないため」、「友達の送迎に頼ってしまうため」等が挙げられました。また、夫婦のみの世帯では、「2人で1台の車を使用しているため」等が挙げられ、親もしくは子供との二世帯の世帯では、「外出の日時と家族の都合が合わないため」等が挙げられました。

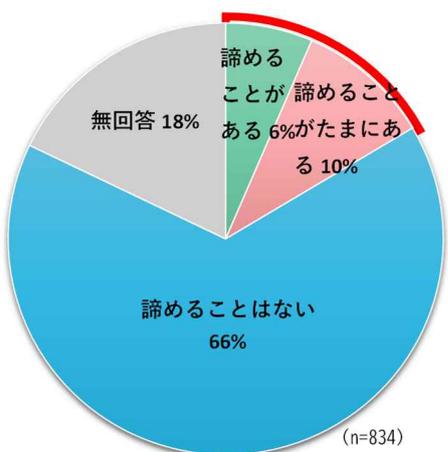
### 普段の外出で困ることがありますか？



#### 【外出で困る具体的な理由】

- ・公共交通機関の便数が少ないため
- ・自家用車(送迎含む)しか手段がない
- ・高齢となり車の乗り降りや歩行が難しい
- ・自由に使える移動手段がない
- ・タクシー以外で利用できる公共交通手段がない
- ・運休や遅延が多いため
- ・終電・バスの最終便が早い など

### 公共交通が原因で普段の外出を諦めることがありますか？



#### 【諦める具体的な理由】

- ・公共交通の運休や遅延しているとき
- ・利用したい時間の運行がないとき
- ・自家用車(送迎含む)が利用できないとき など

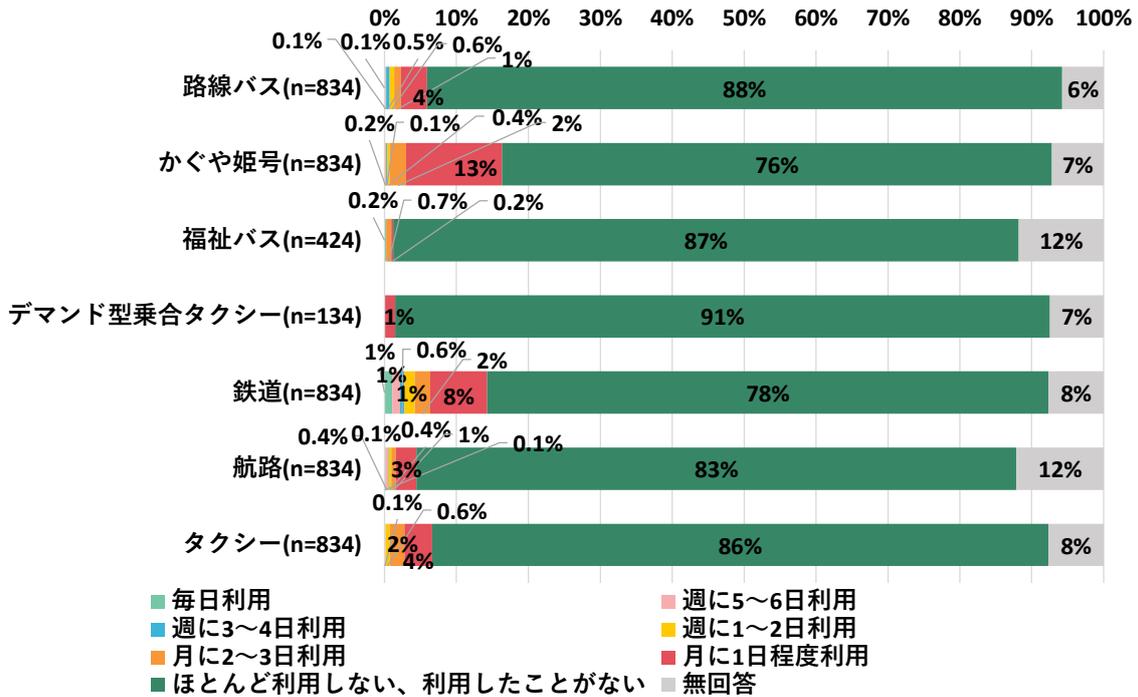
### (3) 交通手段別の利用状況について

#### ■ 利用頻度、満足度

公共交通の利用頻度は、最も利用の多いかぐや姫号においても約8割が「ほとんど利用しない、利用したことがない」と回答しているなど、利用頻度は低い状況です。

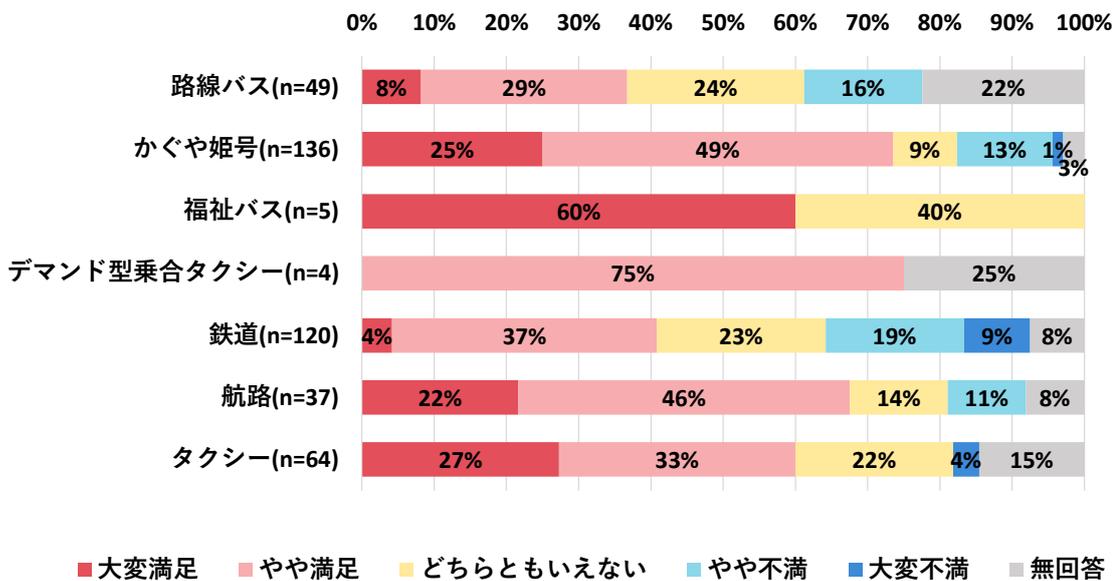
利用満足度は、どの交通手段も「大変満足」「やや満足」が多く占めているなど、利用者にとっての満足度は高いことが伺えます。

#### 利用頻度を教えてください



※福祉バスは、「毎週利用」を「毎日利用」として集計

#### 利用満足度を教えてください（各公共交通の利用者のみ回答）



## (4) 公共交通に対する考え

### ■ 公共交通の利用の変化

令和2年度以降、公共交通の利用に変化があったかどうかについて、「変化はなかった」と回答した人が半数を占めています。

一方で「公共交通の利用機会が増えた」、「利用機会は変わらないが、公共交通への関心が高まった」と回答した人も約2割おり、一部の方の利用機会の増加や関心の高まりも見られます。

「公共交通を利用する機会は減った」と回答した人も約2割いますが、新型コロナウイルス感染症が要因となっていると考えられます。

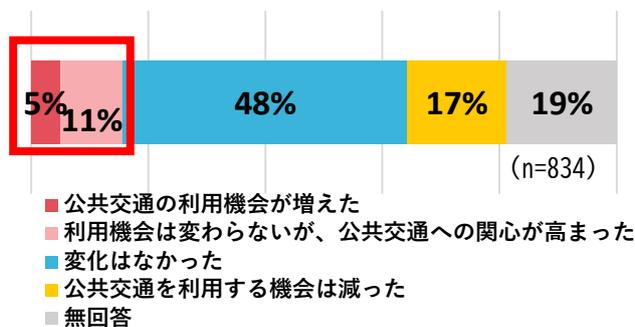
『公共交通の利用機会が増えた要因』としては、「運転免許証の返納等、車利用を控えるきっかけがあったため」など自家用車からの転換がみられる他、「通院回数が増加したため」、「通学で利用するようになったため」など生活の変化、「かぐや姫号が便利のため」、「公共交通が近くまで来るため」、「子供たちに公共交通を紹介するため」等、公共交通の利便性向上や利便性への気づき、おすすめされたことが要因となっているケースもみられます。

『公共交通の利用が増えて変化したこと』としては、「外出頻度が増えた」、「行先が増えた」、「遠出するようになった」、「知らないお店を知ることが出来た」、「飲酒しやすくなった」等の行動の幅が広がる変化が挙げられました。その他にも、「よく歩くようになった」、「体が楽になった」等の健康面に良い変化が出ている回答がありました。中には「子供が喜ぶようになった」という副次的な効果に関する意見もありました。

一方で、「移動時間が長くなってしまった」、「電車の便数が減少していく様子を知り不安になった」等の悪い変化があったという意見もありました。

### この5年間（令和2年～令和6年）で公共交通の利用に変化はありましたか？

0% 20% 40% 60% 80% 100%



#### 【公共交通の利用機会が増えた要因】

- ・運転免許証の返納等、車利用を控えるきっかけがあったため
- ・通院回数が増加したため
- ・通学で利用するようになったため
- ・かぐや姫号が便利のため
- ・公共交通が近くまで来るため
- ・子供たちに公共交通を紹介するため など

#### 【公共交通の利用が増えて変化したこと】

##### <行動に関する変化>

- ・外出頻度が増えた ・行先が増えた ・遠出するようになった ・飲酒しやすくなった
- ・知らないお店を知ることが出来た など

##### <健康面に与える変化>

- ・よく歩くようになった ・体が楽になった ・子供が喜ぶようになった など

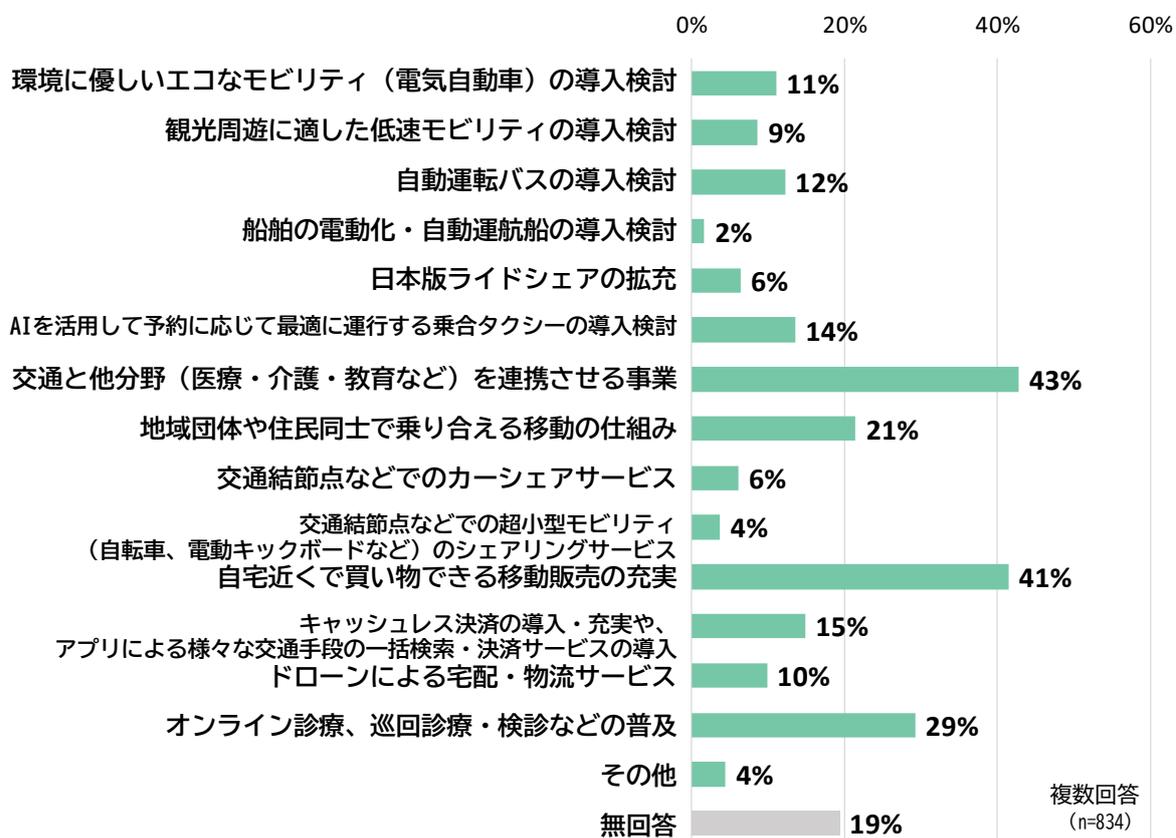
##### <悪い変化>

- ・移動時間が長くなってしまった ・電車の便数が減少していく様子を知り不安になった など

## ■ 竹原市で進めるべきと考える施策・事業

進めるべき施策としては、「交通と他分野(医療・介護・教育など)を連携させる事業」を求める回答が約 4 割と最も多く、次いで「自宅近くで買い物できる移動販売の充実」が約 4 割、「オンライン診療、巡回診療・検診などの普及」が約 3 割となっており、自らが移動するための事業と、目的となるものが自宅近くに来る事業の両方が挙がっています。

### 今後の竹原市で、特にあなたが進めるべきと考える施策・事業を教えてください



## 2. 若年層の移動実態・ニーズ

### 1) 実施概要

運転免許証を持たない若年層の移動実態やニーズを把握するため、高校生を対象としたアンケートを実施しました。

表 市民(若年層)アンケート調査実施概要

項目	内容
対象	・15歳～18歳の竹原市民(全配布) 683票 ・市内高校への市外からの通学者 163票
目的	通学時の移動状況や公共交通利用に関する実態を把握
実施期間	6/17(月)～7/5(金)
回収・配布	・郵送配布・回収 ※WEB併用 ・高校を通じて市外の通学者への配布
回収数	239票 回収率 28.3%(紙:146票 WEB:93票) →15歳～18歳の竹原市民へ郵送配布:179票(紙:100票 WEB:79票) →市外からの通学者へ高校を通じて配布:60票(紙:46票 WEB:14票)
調査項目	・属性 ・通学時の移動手段 ・通学以外(下校後や休日など)の移動手段 ・公共交通に対する考え

※回収率には、宛所不明返送分2票を含めない

### 2) 調査結果 (以下、1%未満は小数点以下まで表示)

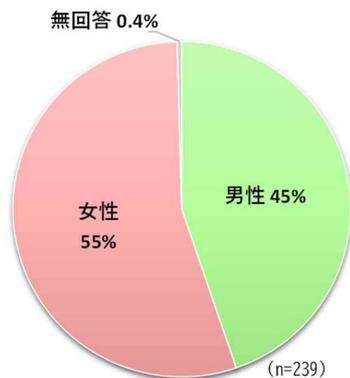
#### (1) 回答者の個人属性

※運転免許証を持っていないと想定される高校生を対象に集計

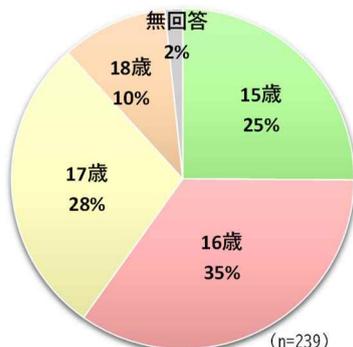
##### ■ 性別・年代・居住地域について

性別、年代、地域ともに幅広い市民からの意見が得られています。

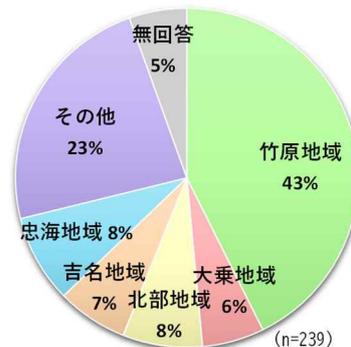
##### 性別



##### 年代



##### 居住地区



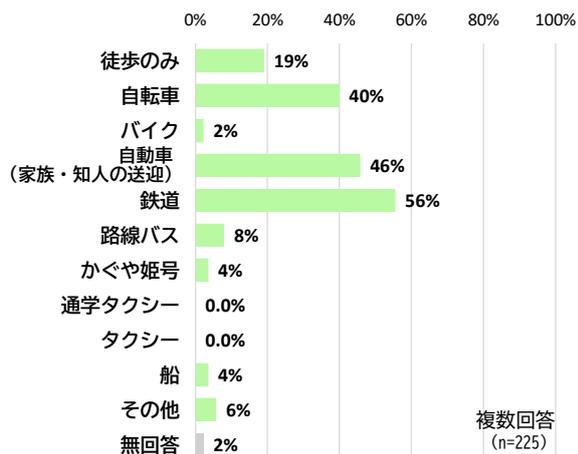
## (2) 日常生活や通学等での移動実態

### ■ 通学時・下校時の移動手段について

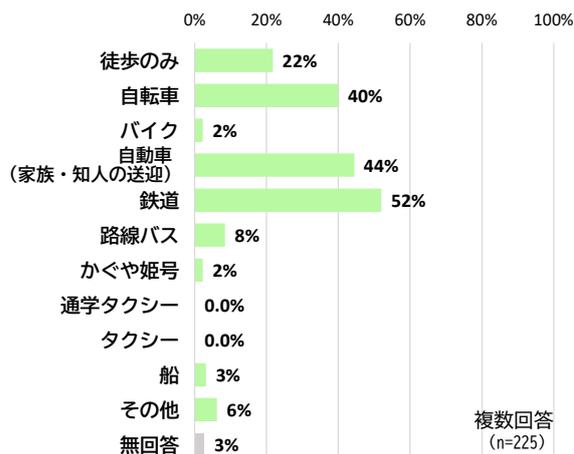
通学時の移動手段は、「鉄道」が約 6 割と最も多く、次いで「自動車(家族・知人の送迎)」が約 5 割、「自転車」が約 4 割と多い傾向にあり、「路線バス」利用は 1 割未満となっています。

下校時の移動手段は、「鉄道」が約 5 割と最も多く、次いで「自動車(家族・知人の送迎)」、「自転車」がそれぞれ約 4 割で、通学時と概ね同傾向となっています。「路線バス」利用も、通学時と同傾向で、1 割未満となっています。

#### 通学時の移動手段を教えてください



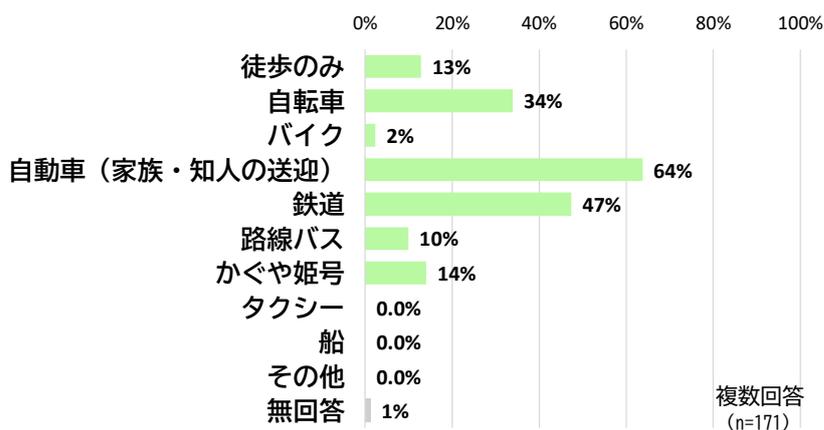
#### 下校時の移動手段を教えてください



### ■ 帰宅後や休日等に出かける際の移動手段・利用頻度

帰宅後や休日等に出かける際の移動手段は、「自動車(家族・知人の送迎)」が約 6 割と最も多く、通学以外でも家族等による送迎が必要な状況となっています。

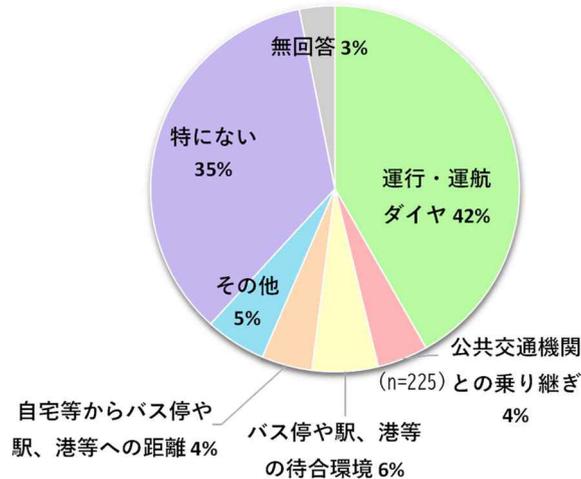
#### 帰宅後や休日等に出かける際の移動手段を教えてください



■ 通学時・下校時の移動手段として、公共交通サービスで改善して欲しいこと

公共交通サービスへの改善要望では、「運行・運航ダイヤ」が約 4 割と最も多くを占めています。一方で、「特にない」という意見も約 4 割となっています。

通学時・下校時の移動手段として、公共交通サービスで改善して欲しいことはありますか？



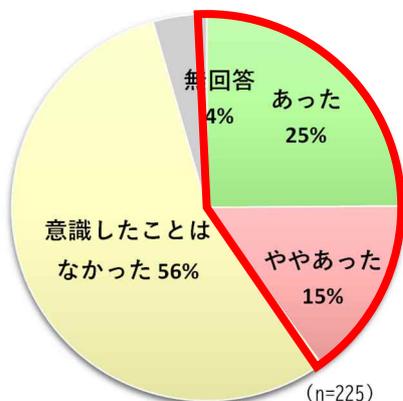
■ 日常生活や通学等において、公共交通のサービス状況が理由で、支障になること

日常生活や通学等において、公共交通のサービス状況が理由で、支障になることについて、「意識したことはなかった」が約 6 割を占める一方で、「あった」「ややあった」と回答した人が約 4 割いました。

具体的に支障となった状況としては、「鉄道の遅延・運休により遅刻もしくは登校できない」、「乗り継ぎが悪いため早く登校する必要がある」等のほか、「親の出勤時間を合わせて登校する必要がある」「家族の送迎の負担が大きい」等、公共交通サービスを利用しづらいことで家族による送迎に頼っており、送迎においても支障が生じていること等が挙げられました。

さらに、「進学先の検討に影響があった」等、移動環境が原因で進路の制約も発生しています。

問. 日常生活や通学等において、公共交通のサービス状況が理由で、支障になることはありましたか？



「あった」「ややあった」と回答した人の具体的な支障状況

- 鉄道の遅延・運休により遅刻もしくは登校できない
- 乗り継ぎが悪いため早く登校する必要がある
- 親の出勤時間に合わせて登校する必要がある
- 家族の送迎の負担が大きい
- 進学先の検討に影響があった など

### 3. 市内の従業員の移動実態・ニーズ

#### 1) 実施概要

竹原市内に立地する企業・事業所への通勤実態やニーズを把握するため、JRやバス路線等の沿線地域に位置する企業や事業所の従業員を対象としたアンケートを実施しました。

表 市内の従業員アンケート調査実施概要

項目	内容
対象	竹原市内のJRやバス路線等の沿線地域に立地する企業や病院等の従業員
目的	通勤時の移動状況や公共交通利用に関する実態を把握
実施期間	9/4(水)～9/21(土)
回収・配布	WEB
回収数	167票
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性</li> <li>・普段の通勤状況</li> <li>・竹原市内の公共交通の利用</li> <li>・公共交通を利用しない理由</li> <li>・公共交通全般について</li> </ul>

※回収数は、全設問を回答されたもののみとし、未完了の回答を含めない

#### 2) 実施結果 (以下、1%未満は小数点以下まで表示)

##### (1) 回答者の個人属性

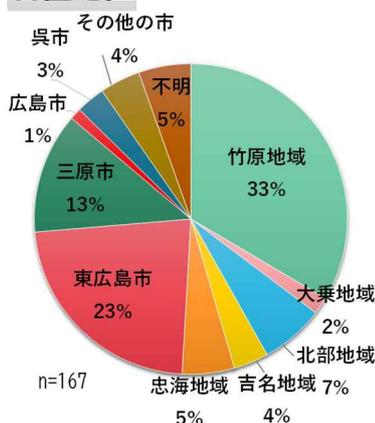
###### ■ 回答者について

回答者のうち市内在住者が約半数を占め、市内でも竹原地域在住者が約3割と最も多くを占めています。また、市外からの通勤者も半数程度を占め、そのうち東広島市が約2割、三原市が約1割で一定数存在します。

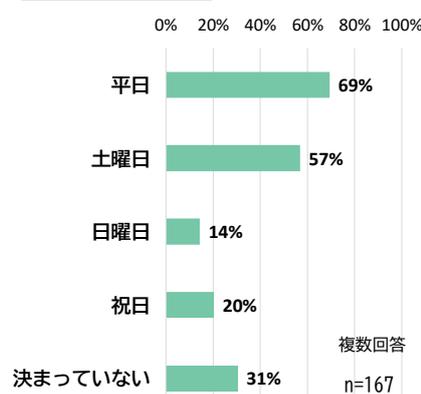
通常の出勤日は、「平日」が約7割と最も多く、「土曜日」勤務も約6割となっています。

1週間の通勤頻度は、「5日程度/週」が約9割と最も多く、次いで「4日程度/週」が約1割を占めています。

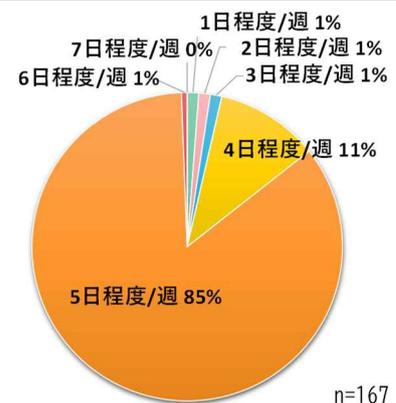
##### 居住地区



##### 通常の出勤日



##### 1週間の平均的な勤務先への通勤頻度



## (2) 普段の通勤状況

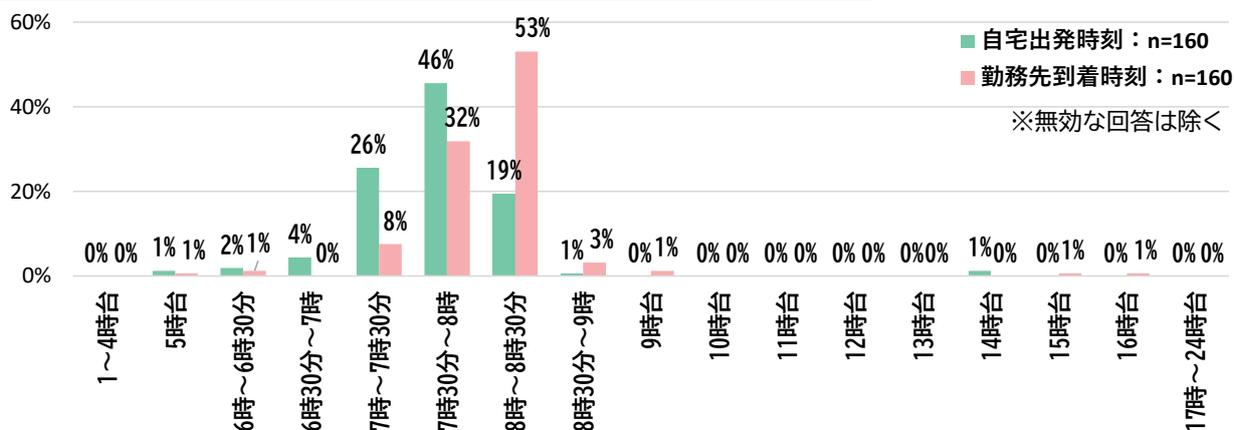
### ■通勤・帰宅時刻

通勤時の「自宅出発時刻」は、「7時30分～8時」の時間帯がピークで最も多く、前後30分の時間帯もやや多い傾向にあります。「勤務先到着時刻」は、「8時～8時30分」や「7時30分～8時」が多く、8時30分までに勤務先に到着する需要が多いことがわかります。

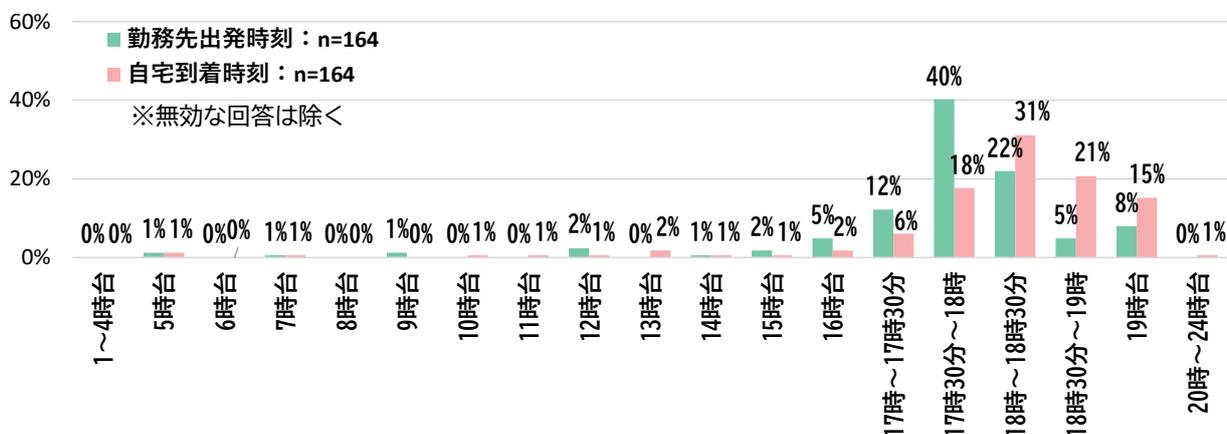
帰宅時の「勤務先出発時刻」は、「17時30分～18時」の時間帯がピークで、「自宅到着時刻」は「18時～18時30分」の時間帯がピークとなっており、朝の通勤時と比べ緩やかなピークとなっています。

通勤時・帰宅時の所要時間は、20分未満が約3割で多い一方、1時間以上も約4割を占めています。また、通勤時より帰宅時の所要時間が長いことから、帰宅時は立ち寄りもあることが伺えます。

#### 通勤時の平均的な「自宅出発時刻」、「勤務先到着時刻」を教えてください



#### 帰宅時の平均的な「勤務先出発時刻」、「自宅到着時刻」を教えてください

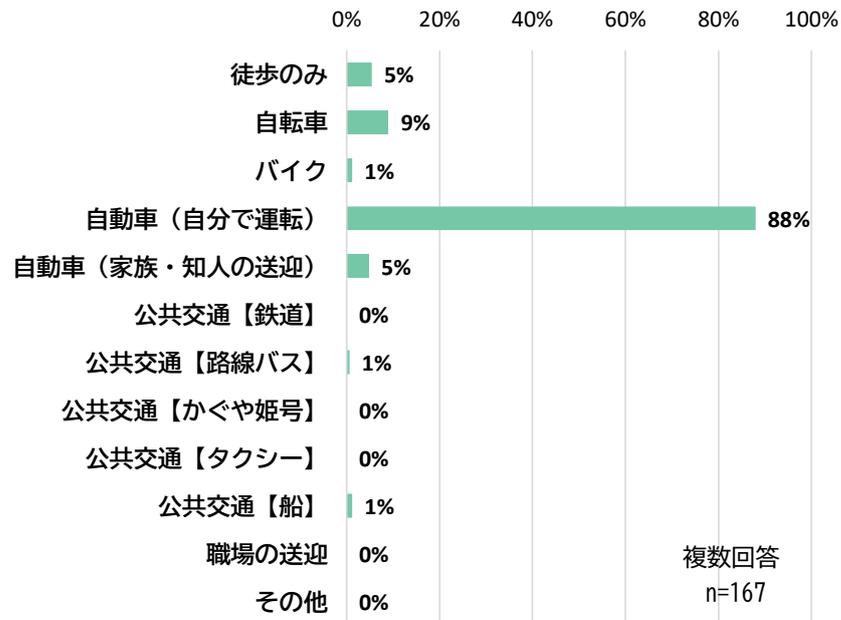


## ■ 通勤手段

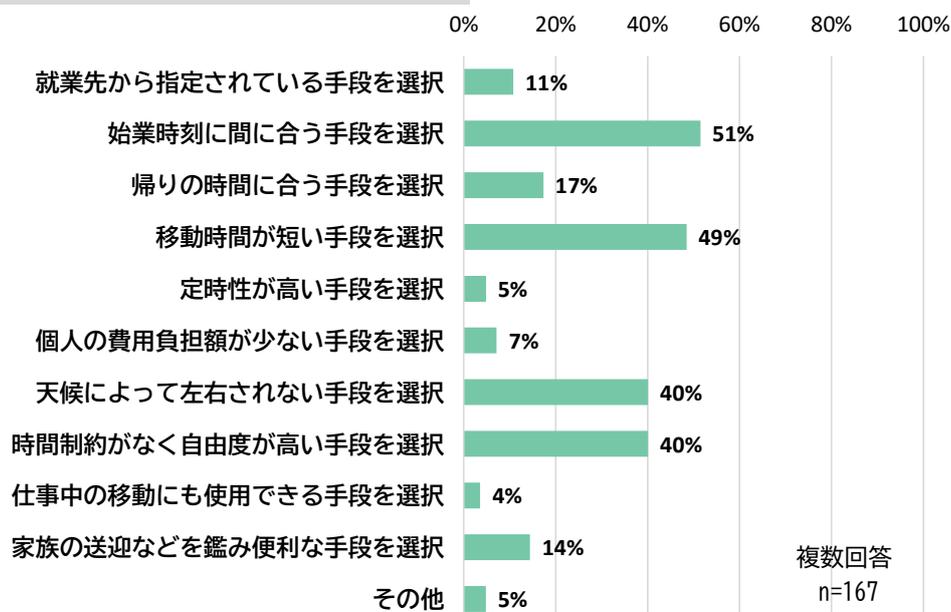
普段、通勤に利用している移動手段は、「自動車(自分で運転)」が約 9 割と最も多くを占め、公共交通は、ほとんど利用されていない状況です。

主に「自動車(自分で運転)」で通勤する理由としては、「始業時刻に間に合う手段を選択」、「移動時間が短い手段を選択」が約 5 割、「天候によって左右されない手段を選択」、「時間制約がなく自由度が高い手段を選択」が約 4 割を占めています。

### 普段、通勤に利用されている移動手段を教えてください



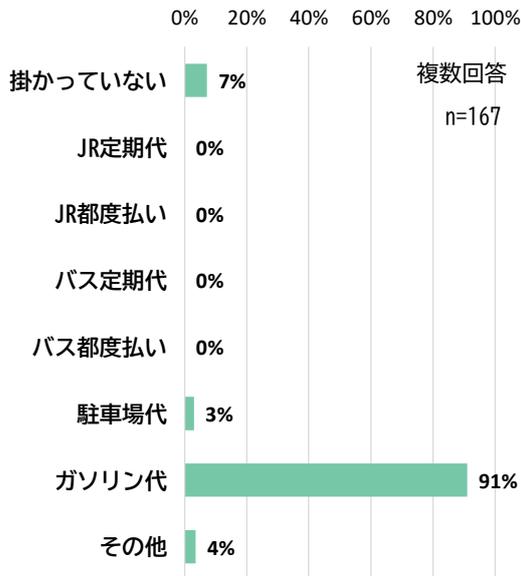
### 上記の通勤手段を使われている理由を教えてください



## ■ 通勤に掛かる費用

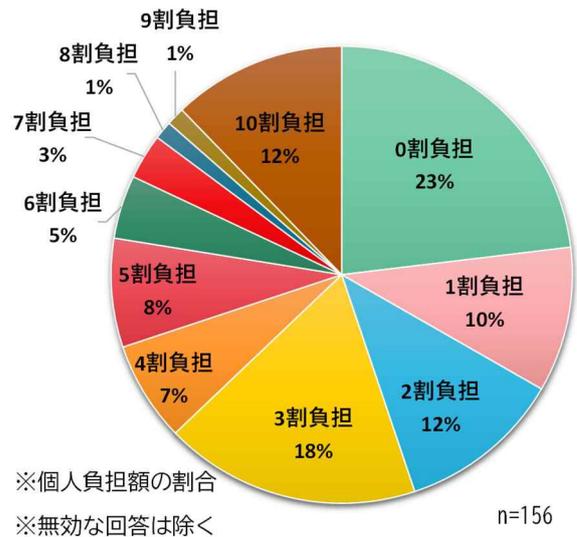
通勤に掛かる1か月当たりの費用は、「5,000円未満」が約4割と最も多い結果で、通勤で掛かる費用のうち個人負担額の割合は、「0割負担(個人負担無し)」が約2割と最も多く、個人負担が3割以下の人が6割以上を占めており、実際の個人負担額は5,000円/月未満が大多数を占め、勤務先による自動車通勤に対する通勤手当が比較的充実していることがわかります。

### 通勤手段費用が生じている費目を教えてください



### 個人と就業先の負担額の割合を教えてください

※グラフは個人負担額の割合

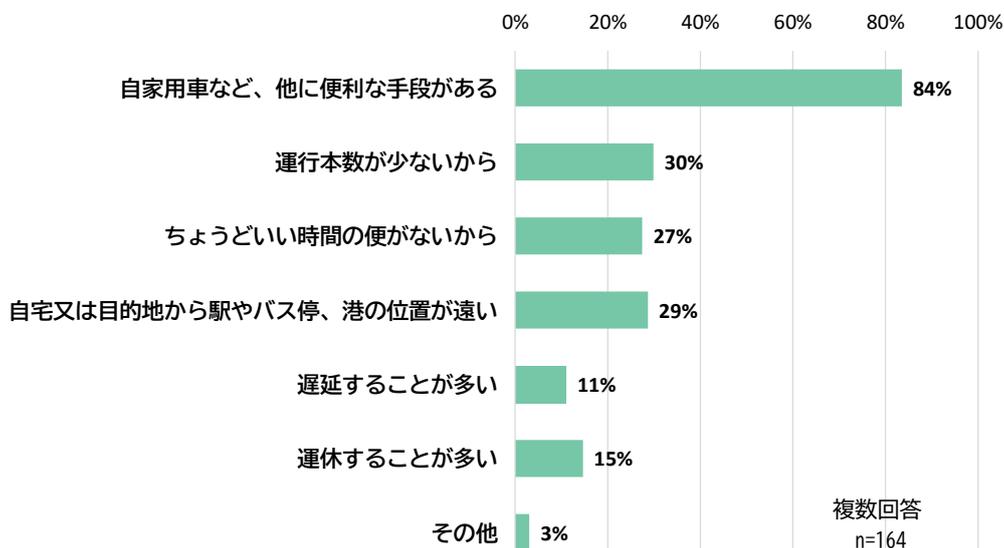


## (3) 公共交通を利用しない理由

### ■ 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「自家用車など、他に便利な手段がある」が約8割と最も多く、次いで、「運行本数が少ないから」、「ちょうどいい時間の便がないから」、「自宅又は目的地から駅やバス停、港の位置が遠い」等が約3割を占め、公共交通の利便性が低いことで、自家用車への依存傾向が強い生活スタイルとなっていることが伺えます。

### 公共交通を利用しない理由を教えてください

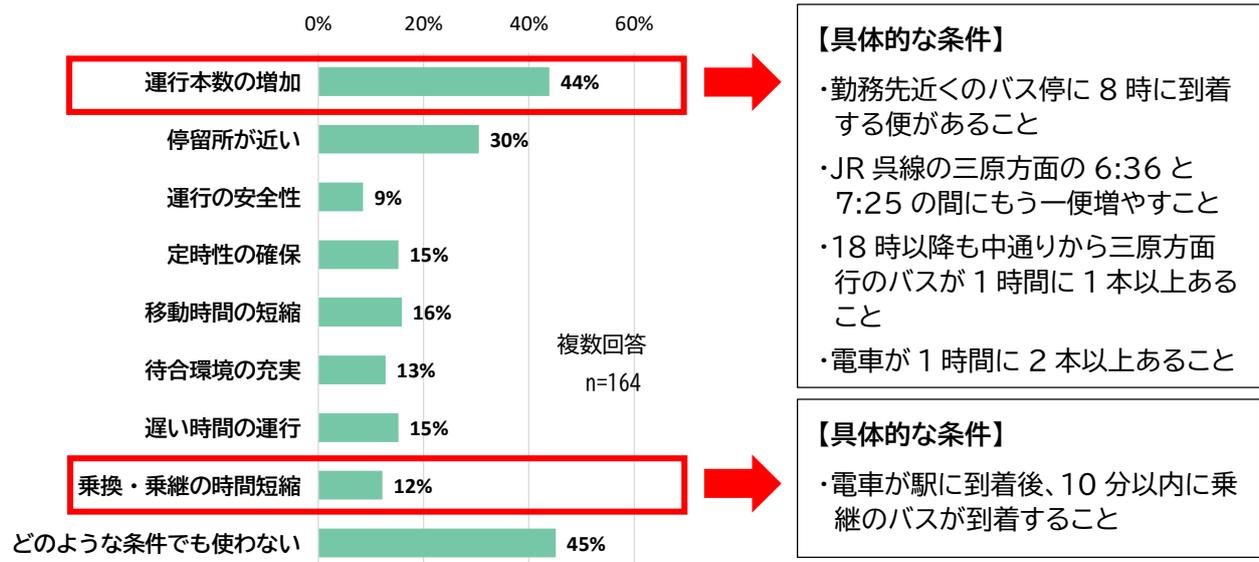


## ■ 公共交通に転換するための条件

公共交通に転換するための条件は、「どのような条件でも使わない」が最も多く、「運行本数の増加」と同程度で約 4 割となっています。

具体的な条件としては、「運行本数の増加」では「勤務先近くのバス停に 8 時に到着する便があること」、「JR 呉線の三原方面の 6:36 と 7:25 の間にもう一便増やすこと」、「18 時以降も中通りから三原方面行のバスが 1 時間に 1 本以上あること」、「電車が 1 時間に 2 本以上あること」が挙げられ、「乗換・乗継の時間短縮」では、「電車が駅に到着後、10 分以内に乗継のバスが到着すること」が挙げられました。

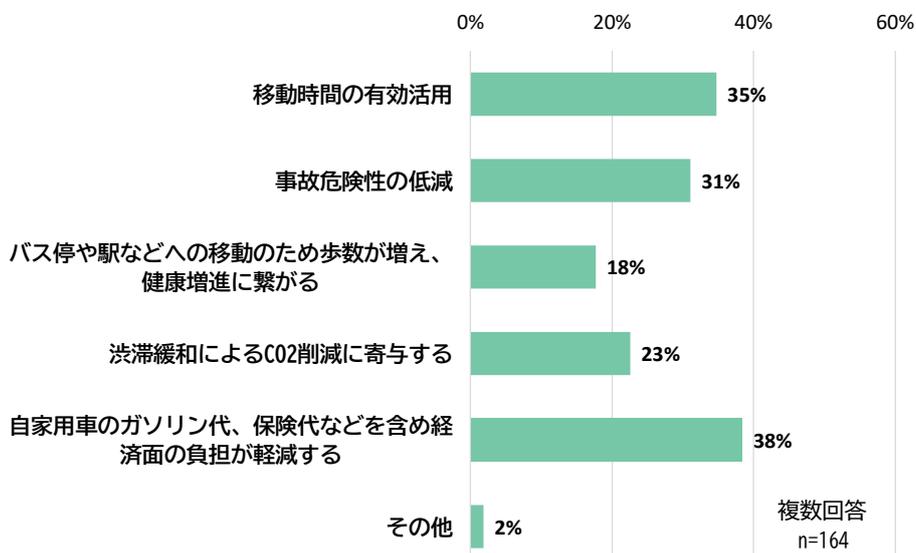
## 公共交通利用に転換するための条件を教えてください ※条件がある場合、具体的にご入力ください



## ■ 公共交通を利用するメリット

公共交通利用のメリットとしては、「自家用車のガソリン代、保険代などを含め経済面の負担が軽減する」が 4 割と最も多く、次いで「移動時間の有効活用」や「事故危険性の低減」なども多く、費用・時間・安全性の面でメリットがあることが認識されています。

## 公共交通を利用することでどのようなメリットがあると思いますか？



## 4. 関係機関等のニーズ

### 1) 実施概要

以下のとおり交通事業者ヒアリング調査を実施し、交通事業者の意向やニーズ等を把握した。

表 交通事業者ヒアリング調査実施概要

項目	内容
目的	交通事業者としての意向やニーズ、利用者の利用実態、事業継続にあたっての問題点等を把握
把握方法	直接訪問・聞き取り
対象事業者	8 団体
調査項目	・事業概要(従業員数、所有台数、バリアフリーの対応状況など) ・サービス提供状況の変化(コロナ禍等、過去 5 年間程度を対象) ・運行サービスの利用者の利用実態 ・利用者からの要望 ・運行上・経営上の課題・問題点 ・将来展望 ・他の公共交通との連携可能性 など

### 2) 調査結果

#### ① 鉄道

##### 現在の利用状況、利用者の傾向、要望など

○コロナ禍で利用者数は減少した。加えて少子化の影響は大きく、今後も減少傾向と予想している。

○近年は外国人観光客が平日・休日問わず増加傾向にあり、観光列車の「etSETOra(エトセトラ)」、「瑞風」の需要も多く、利用者は増加傾向にある。特に韓国や中国からの観光客は広島空港の直行便運航の影響で大幅に増加している。

##### 交通事業に関する課題・問題点と将来展望

○近年は外国人観光客の増加により、海外向けサービスを重要視しており、引き続き翻訳アプリを活用した掲示の多言語化に取り組んでいきたい。

○地元イベントとタイアップして駅構内の装飾を施しているが、駅員 1 名で対応しているため、実施できない時期もあるのが惜しい。学校と連携することで、学生と装飾を行うなど地域共創の取組として実施できないかと考えている。

##### 他の公共交通との連携の可能性について

○観光面では 2 次交通を強化 する必要がある。来訪者を駅まででなく地域内へ誘導し、地域内でお金を落とす仕組みが構築できると良い。特に、賀茂川荘などの遠距離移動を伴う際には、ただ単にタクシー輸送などで済ませず、上手く工夫して利用者の増加になるような取組に期待したい。

## ② 路線バス（かぐや姫号含む）・福祉バス

### 現在の利用状況、利用者の傾向、要望など

- コロナ禍を乗り越えても利用者は戻っていない。特に路線バスでは、コロナ禍前の7割まで回復したものの、完全に戻らないまま、ほぼ横ばいで推移している。
- 2024年問題で運転士の休憩時間の確保が厳しくなったことなどもあり、ドライバー確保に苦戦している。
- 路線バスと船との乗り継ぎがスムーズになるようにしてもらいたいとの要望がある。

### 交通事業に関する課題・問題点と将来展望

- 路線バスの運行便数は、利用者ニーズを踏まえると、これ以上減らせない状況。一方で、経営面での出費も多く、今後ドライバーの確保もできなかった場合には、運行内容の見直しをせざるを得ない状況にある。観光客や来訪者などの外からの利用を増やし、且つ日常生活でバスを利用してもらえる生活スタイルを構築していきたい。また、竹原市のコンパクトシティ構想により移住促進や観光資源の活用が進めば、人材の確保や利用者の増加にもつながると期待している。
- 福祉バスを認知していない市民が多くいるため、広報の強化が必要。高齢の利用者に向けた取組であるため、一人ひとりに具体的な利用方法を提案するような丁寧な対応が必要。
- 「福祉バス」の名称を愛着のわく分りやすい名称に変えることで、利用が促進されると考えられる。

### 他の公共交通との連携の可能性について

- 観光客向けの企画乗車券の満足度向上のため、さらなる周知と多様なニーズへの対応が必要。
- まちづくりと一体となった公共交通網により、マイカー依存からの脱却を目指していきたい。例えば、市による通学定期の購入助成なども検討いただきたい。定期券の割引率は、鉄道と比べるとバスは高く、通学に利用されにくい。
- また、観光需要に対しては、市や観光協会などと連携し、より幅広い周知と満足度の高いサービス提供を目指していきたい。

## ③ 航路

### 現在の利用状況、利用者の傾向、要望など

- 船員の年齢層は平均40～50歳代。地元で働けることや決まった休みが確保できることから、若い船員の注目が運輸業界にも集まりつつある。一方で、陸上交通の質上げが激しく、比較することで魅力が低下している面もある。
- コロナ禍でも生活航路のため減便はしなかった。利用者は3割まで減少したが、その後も生活スタイルが変化したのか、コロナ禍前に戻り切っていない。
- 大久野島方面行きは、ピーク時に先着順で並ぶ必要があり、待ち時間を解消するため、予約制にしてほしいとの声がある。(ファストパスとして、20-30名の枠を事前に設ける実証実験を昨年実施)

### 交通事業に関する課題・問題点と将来展望

- 船齢も20年近く経ち新船建造したいものの、建造費用が従来の1.5～2倍の値段となっており、協議はしているが、現状は厳しい。また、離島航路ではないため補助もない。
- 旅客船協会の取組により、海の日とこどもの日は小学生の乗船無料だが、利用者は増えない。その他の企画乗車券も、サイクルーズパスは一定の利用はあるものの、のっとこクルーズやせとうちcamperクルーズの利用はほとんどなく、こうした取組を認知してもらうことが必要。

### 他の公共交通との連携の可能性について

- 現在はJRのtabiwa by WESTERに加入しており、新たに実施する取組は考えていない。ただし、利用は4～5件/月でほとんど利用はないため、周知や広報が必要。

④ タクシー（空港行き乗合タクシー、福祉タクシー、デマンド型乗合タクシー、地域乗合タクシー、通学タクシー）

現在の利用状況、利用者の傾向、要望など

- 現在の利用者数はコロナ禍前と比較し約3割減少している。
- 大井地区にもデマンドタクシーを乗り入れしてほしいとの要望がある。

交通事業に関する課題・問題点と将来展望

- タクシードライバーの平均年齢は60歳代で、高齢化が進んでおり、近年は2024年問題もあるなど、ドライバー確保や経営が厳しい状況にある。一方で、積極的に採用しても希望する給与には応えられないため、採用は控えざるを得ない。
- 吉名地区のデマンドタクシーについて、ジャンボタクシーの乗車定員を超えた予約が入るときは、予備車両を活用しているが、ほとんど稼働しない。経費はかかっていることから、1台で回せるように利用を分散したく、運行日を週3日にできないか検討したい。
- また、運行ダイヤは朝9時発だが、利用者が多く立ち寄り先が複数あるため、予約に間に合わせるには8時前に出発する必要があり、ダイヤは見直した方がよい。
- また、運行地域ではタクシーは“贅沢な乗り物”という考え方も根強く、利用されづらい面もあると思う。また、予約が手間という意見もあるため、改善が必要。
- ドライバーは不足しているが、増員すると給料配分や業務分担が厳しくなるため、現時点では難しいが、将来的には増員をしていきたい。
- 災害時の避難場所への移動手段として、タクシーの必要性は高まると考えている。今後、竹原市と協定を結び、災害時にタクシー車両が活用できるようにする等、支援ができるとよい。
- 新たな公共交通として、以下のような取組も検討できるとよい。
  - ・若者の通学を目的として、本郷駅をはじめとしたJR山陽本線に向かうタクシーの導入
  - ・道の駅から街並み保存地区を周遊するデマンド型乗合タクシー
  - ・利用が見込まれる特定の企業への通勤者や、市内の高校への通学者をターゲットとする公共交通の導入

その他意見・ご提案

- 竹原市では免許返納の際に公共交通などへの利用助成がないことから、返納したがない人が多く、高齢者は自家用車に依存せざるを得ない状況にある。免許返納が進みやすい取組を実施すべき。

# 第 5 章 地域公共交通の問題点と課題

## 1. 地域公共交通の問題点と課題

### 1) 現状のとりまとめ

#### (1) 地域公共交通の現状

##### ①地域公共交通を取り巻く状況

- 本市は、JR 呉線や複数の港を有しており、広島空港やJR山陽本線、山陽自動車道へのアクセスが容易な空・陸・海の交通拠点都市
- 人口は減少傾向であり、高齢化が進行
- 市内人口の半数は、竹原地域の中心部や JR 駅周辺、幹線道路沿線に集中する一方で、北部地域や幹線道路から離れた地域にも低密度に広く分布
- 市内在住の通勤通学者のうち、約 7 割が市内に通勤・通学しているほか、市外への通勤通学流動としては、東広島市や三原市への移動が主流となっている。通勤通学時の移動手段としては、自家用車が多くを占めており、周辺市町と比較しても、自家用車への依存傾向が顕著
- 市内の運転免許返納者数は、一時増加傾向にあったものの減少傾向に転じている。
- 入込観光客数は令和 2(2020)年以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け激減し、近年は回復傾向にあるものの、戻り切っていない。

##### ②地域公共交通の現状

- 市内を運行する地域公共交通として、鉄道、航路、路線バス、高速バス、タクシーのほか、福祉バス、デマンド型乗合タクシー、地域乗合タクシー、福祉タクシー、通学タクシーなど、高齢者等の交通弱者の移動支援策として、様々な運行や利用方法の交通モードが存在
- 幹線道路から離れた人口密度が低い地域(250m メッシュ内に 50 人未満)では、駅・バス停留圏域に含まれていない場所も数多く存在
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、市内の JR 各駅、市内を運行する路線バス、本市と広島市を結ぶ高速バスかぐや姫号、竹原港や忠海港に寄港する航路など、地域公共交通全般で利用者数は激減し、近年徐々に回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には戻っていない。

#### (2) 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

##### ①市民の移動実態・ニーズ

- 市民の約 8 割は運転免許証を保有しており、90 歳代でも約 1 割が保有
- 普段の外出で利用する移動手段として、自家用車(自分で運転)が約 7 割と大半を占めており、公共交通利用は 1 割に満たないものもあるなど、自家用車への依存が顕著
- 公共交通の利用頻度は、いずれの公共交通においても 6 割以上が「ほとんど利用しない、利用したことがない」と回答しており、公共交通の利用率は低い。
- 普段の外出で困ることとして、バス停や駅までが遠く、自家用車を利用せざるを得ない、バスや鉄道の運行本数が少ないことが挙げられている。
- 公共交通が原因で普段の外出を諦める原因として、公共交通の運休や遅延、利用時間に合わないことなどが挙げられている。
- 交通と他分野(医療・介護・教育など)を連携させる事業を進めるべきと考えている市民が多く、約 4 割を占めている。
- 公共交通サービスへの改善要望として、「運行・運航ダイヤ」、「公共交通機関との乗り継ぎ」が挙げられている。

## ②若年層の移動実態・ニーズ

- 通学手段がないことで、進学先の選択肢が限定されることや、親の送迎がないと通学できないなどの支障が出ている。
- 通学時の移動手段は鉄道が最も多く、次いで自家用車が多いなど、高校生も自家用車に依存した交通体系
- 帰宅時や休日等に出かける際の移動手段でも、自家用車が最も多く約6割を占めており、通学以外でも家族等による送迎が必要な状況
- 公共交通サービスへの改善要望として「運行・運航ダイヤ」が挙げられている。

## ③関係機関等のニーズ

- まちづくりと一体となった地域公共交通網の構築により、自家用車依存からの脱却を目指したい。
- 公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で激減し、現在は回復傾向にあるものの戻りきっておらず、今後も、人口減少や少子化の影響を受けて、減少傾向になることが想定される。
- 路線バスやタクシー事業では、特に運転士の高齢化と後継者不足の問題が顕在化しており、2024年問題もあり、ドライバー確保に苦戦している。
- 航路事業では、船舶の更新時期が来ているものの、新船建造費用が従来の1.5～2倍に高騰しており、費用確保に向けて関係機関と調整を行っているが、実現が厳しい状況
- 福祉バスの存在を知らない市民が多く、広報・周知の強化が必要
- 旅客船協会では、利用促進に向けた取組を実施しているものの利用者が少なく、認知度を上げていくことが必要
- 「地元イベントと連携した駅構内の装飾」など、地域公共交通への関心を高める地域と連携した取組に興味・関心がある。
- 近年は外国人観光客が増加傾向にあることを活かし、観光客や来訪者の公共交通利用者を増やす取組が必要
- 利用者から「路線バスと船との乗り継ぎをスムーズに」「大井地区にもデマンド型乗合タクシーの運行を」「吉名地区のデマンド型乗合タクシーの運行日の増加及び、ダイヤ見直し」などの要望を聞いている。
- 災害時の避難場所への移動手段として、タクシーの必要性は高まると考えている。今後、竹原市と協定を結び、災害時にタクシー車両が活用できるようにするなどの支援を検討したい。

## ④市内の従業員のニーズ

- 通勤時の移動手段も自家用車(自分で運転)が約9割で、公共交通利用はごくわずか
- 公共交通利用により、費用面・時間・安全面のメリットがあることを認識されているものの、サービス内容の不一致などから利用につながっていない。
- 事業者の自動車通勤者に対する通勤手当が手厚く、個人負担額は比較的少なく、公共交通利用による費用負担軽減のメリットが半減している。
- 公共交通を通勤手段として利用するためには、運行本数の増加、通勤時間に合致する運行がある必要がある。

### (3) 地域公共交通網形成計画(令和2(2020)年度～令和6(2024))年度の振り返り

表 目標値の達成状況

指標	計画作成時		計画終了時(暫定値)	
	現況値	目標値 (令和6(2024)年度)	評価値	結果
「日常づかいができる公共交通」⇒公共交通で外出する人の増加				
竹原駅の乗車人員(JR 西日本データ)	825 人/日(2017 年)*	現状維持	572人/日(2022年)	未達成
忠海駅の乗車人員(JR 西日本データ)	537 人/日(2017 年)*	現状維持	324人/日(2022年)	未達成
竹原市内の路線バス利用客数(かぐや姫号を含む)(芸陽バスデータ)	363 千人/年(2017 年)	現状維持	223千人/年(2023年)	未達成
福祉バス・福祉タクシー・乗合タクシーの利用客数(今後の代替交通を含む)(市データ)	51 百人/年(2017 年)	56 百人/年	51百人/年(2023年)	未達成
路線バス(かぐや姫号を除く)に対する利用客の満足度(利用客へのアンケート)	約25%	35%	37%(2024年)	達成
「観光にぎわいにつながる公共交通」⇒公共交通で来訪する観光客の増加、周遊の促進				
自家用車で来訪する観光客の割合(観光客へのアンケート)	約65%	55%	68%(2022年)	未達成
忠海港・竹原港の乗降人員(港湾統計)	1106 千人/年(2017 年)	1217 千人/年	858千人/年(2022年)	未達成
忠海駅の乗車人員(JR 西日本データ)【再掲】	537 人/日(2017 年)	現状維持	【再掲】	
かぐや姫号の利用客数(芸陽バスデータ)	180 千人/年(2017 年)	198 千人/年	97千人/年(2023年)	未達成
市内の滞在時間が半日以下の観光客の割合(観光客へのアンケート)	約73%	65%	※調査未実施	-
「コンパクトなまちにつながる公共交通」⇒徒歩等と公共交通による外出スタイルの促進、まちなかの人の往來の増加				
自家用車(運転)で日常の外出をする市民の割合(市民へのアンケート)	約71%	60%	78%(2024年)	未達成
竹原駅前の歩行者通行量(通行量調査:県246 号グリーンスカイホテル付近とアイフル通りの断面計)	991 人/日(2017 年)*	1090 人/日	907 人/日(2022年)	未達成
福祉バス・福祉タクシー・乗合タクシーの利用客数(今後の代替交通を含む)(市データ)【再掲】	51 百人/年(2017 年)	56 百人/年	【再掲】	
全体に関わる事項 ⇒ 将来まで持続可能な公共交通, 継続的な取組				
路線バスの延べ利用客数と市補助金額との比率(年間補助額/利用客数)(市及び芸陽バスデータ)	97 円/人(2017 年)	87 円/人	100円/人(2023年)	未達成
福祉バス・福祉タクシー・乗合タクシーの延べ利用客数と市委託料(計)との比率(同上)	1,171 円/人(2017 年)	1054 円/人	2,246円/人(2023年)	未達成
各公共交通事業者及び市による意見交換のためのミーティングの開催回数	なし	年間1 回以上	0回	未達成
市民等を対象としたモビリティ・マネジメントの取組(コミュニケーション機会)の実施回数	なし	年間1 回以上	0回	未達成

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、リモートワークや在宅勤務の普及など人々の生活様式や社会環境が大きく変化した。その結果、公共交通の利用者数などは近年回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には戻りきっておらず、多くの目標値が達成できなかった。(公共交通利用者数の減少、路線バス市補助金額の増加、観光客数の減少、市民の自動車利用割合の増加、歩行者通行量の減少など)
- 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、大人数の集まりを自粛する必要があるため、市民とのコミュニケーション機会の実施や、交通事業者との意見交換会は実施できず、達成に至らなかった。
- かぐや姫号の利用客の満足度は目標値を達成しており、広域移動を担う交通手段として、利便性が認められ、利用者からの評価が向上した。

## 2) 地域公共交通の問題点

前項までの整理を踏まえて、本市における地域公共交通の問題点を以下に示します。

### 問題点1: 自家用車に依存した交通体系

- 市民の約8割が運転免許証を保有しており、日常的な移動手段も自家用車が約7割を占め、自家用車への依存傾向が伺えます。
- 通勤通学時の移動手段においても、自家用車利用が大半を占め、周辺市と比較しても、自家用車への依存傾向が顕著となっています。
- 運転免許証の自主返納は平成 29(2017)年以降一時増加しましたが、近年は減少傾向にあります。将来的な移動手段として、運転ができなくなることへの不安が強く、運転を続けざるを得ないと考えられており、安心して免許返納ができる環境づくりや取組が求められています。
- 幹線道路から離れた人口密度が低い地域には、駅・バス停圏域に含まれない地域も多く存在しており、自家用車以外の交通手段がない地域もあります。

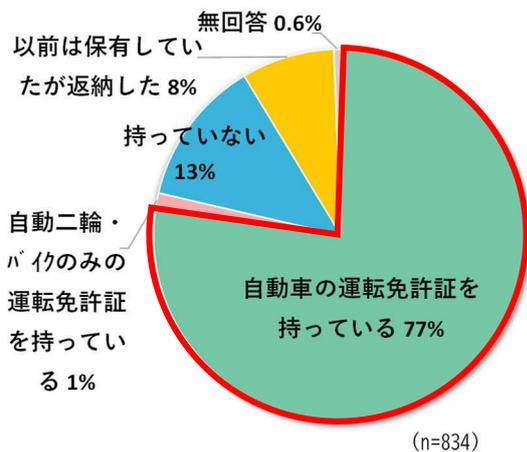


図 運転免許証の保有状況

出典: 市民アンケート(令和 6 年度)

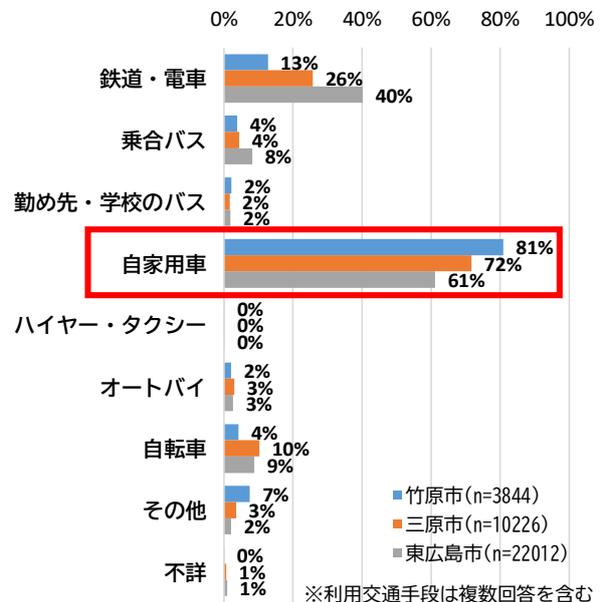


図 県内他市町で就業・通学者の移動手段

出典: 国勢調査(令和 2 年)

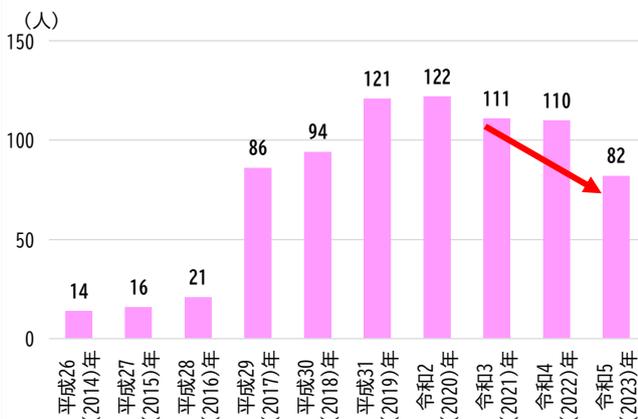


図 竹原市での運転免許返納者数

出典: 広島県警察

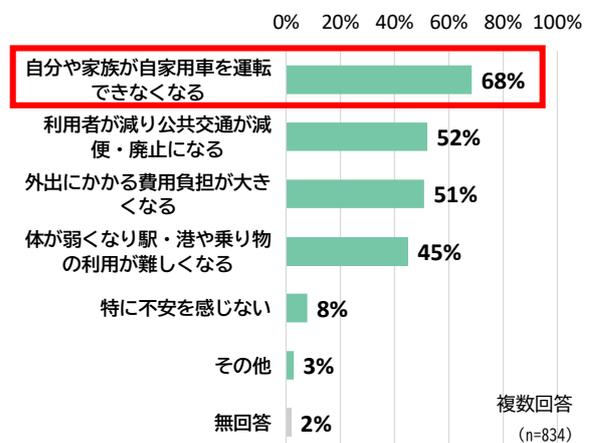


図 将来の交通手段への不安

出典: 市民アンケート(令和 6 年度)

## 問題点 2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機

- 路線バスやタクシー事業における運転士の高齢化、後継者不足が問題となっており、さらに 2024 年問題もあり、運転士確保に苦戦しているなど、人材不足が深刻化しています。
- 公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け大きく減少し、回復傾向にあるものの、今後も人口減少や少子化の影響もあり、運賃収入も比例して減少していくことが見込まれ、運賃収入のみでの運行経費の確保は難しく、存続が厳しい状況にあります。
- 航路事業では、船舶の更新時期が来ても新船建造にかかる費用が高騰しており、予算確保の目途が立たない状況です。

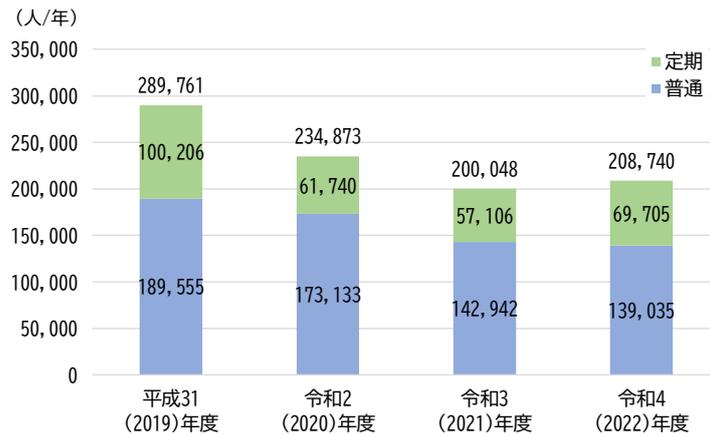


図 竹原駅の利用乗車券別の年間利用客数の推移

出典: 西日本旅客鉄道株式会社

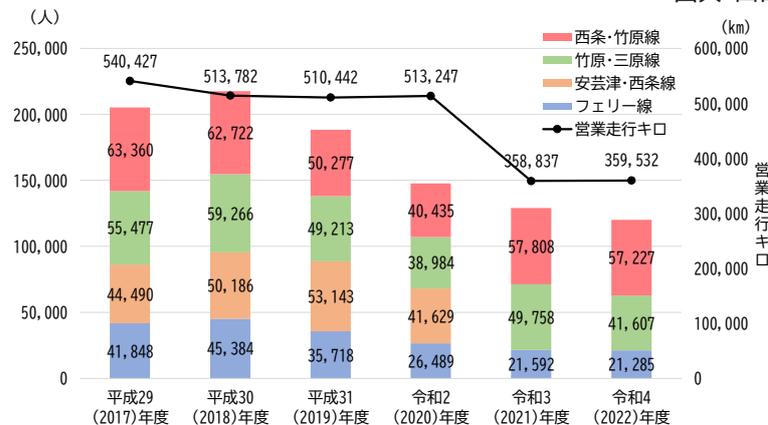


図 路線バスの路線別利用者数と営業走行キロ

出典: 芸陽バス株式会社

### ■ 交通事業者へのヒアリング結果(抜粋)

#### ○ 路線バスの人材確保に関する問題点

・2024 年問題で運転士の休憩時間の確保が厳しくなったことなどもあり、ドライバー確保に苦戦している。

#### ○ タクシーの人材確保に関する問題点

・タクシードライバーの平均年齢は 60 歳代で、高齢化が進んでおり、近年は 2024 年問題もあるなど、ドライバー確保や経営が厳しい状況にある。一方で、積極的に採用しても希望する給与には応えられないため、採用は控えざるを得ない。

#### ○ 航路事業の経営面での問題点

・船舶も 20 年近く経ち新船建造したいものの、建造費用が従来の 1.5~2 倍の値段となっており、協議はしているが、現状は厳しい。また、離島航路ではないため補助もない。

### 問題点 3:公共交通のサービス内容と移動ニーズが合致していない

○ アンケート調査では下記のような意見があり、移動ニーズに合った公共交通サービスの見直しが求められています。

- ・ 路線バスや鉄道の運行本数が少なく普段の外出で困っている。
- ・ 天候による公共交通の遅延や運休が多く、外出を諦めることがある。
- ・ 路線バスと航路との乗り継ぎの利便性が悪い。
- ・ デマンド型乗合タクシーに乗り入れて欲しい地域がある。
- ・ 公共交通を通勤手段として利用するためには、運行本数の増加、通勤時間に合致する運行が求められている。等

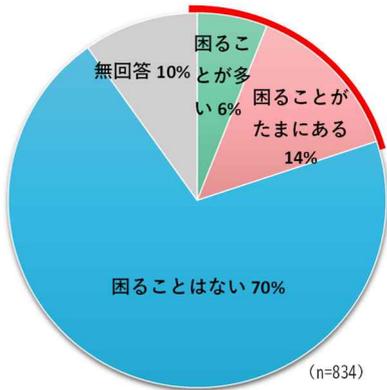


図 普段の外出で困ることがあるか

#### 【外出で困る具体的な理由】

- ・公共交通機関の便数が少ない
- ・自家用車(送迎含む)しか手段がない
- ・高齢となり車の乗り降りや歩行が難しい
- ・自由に使える移動手段がない
- ・タクシー以外で利用できる公共交通手段がない
- ・運休や遅延が多い
- ・終電・バスの最終便が早い など

出典:市民アンケート(令和6年度)

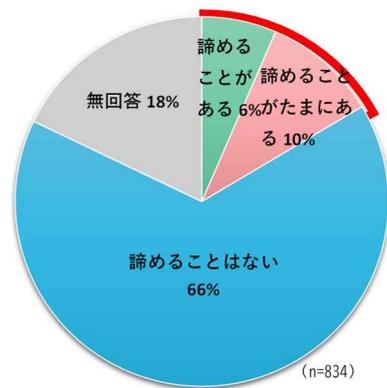


図 公共交通が原因で普段の外出を諦めることがあるか

#### 【諦める具体的な理由】

- ・公共交通の運休や遅延しているとき
- ・利用したい時間の運行がないとき
- ・自家用車(送迎含む)が利用できないときなど

出典:市民アンケート(令和6年度)

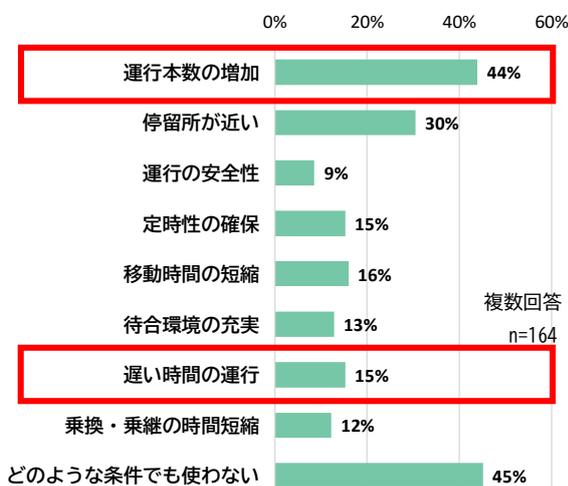


図 公共交通利用に転換するために必要な条件

#### 【運行本数に関する具体的な条件】

- ・勤務先近くのバス停に8時に到着する便があること
- ・JR 呉線の三原方面の6:36と7:25の間にもう一便増やすこと
- ・電車が1時間に2本以上あること

#### 【遅い時間の運行に関する具体的な条件】

- ・電車が駅に到着後、10分以内に乗継のバスが到着すること

出典:従業員アンケート(令和6年度)

## 問題点 4:公共交通の利用頻度や関心が低い

- 公共交通の利用頻度は低く、最も利用されているかぐや姫号でも、約8割が「ほとんど利用しない、利用したことがない」と回答しています。
- 公共交通サービスへの改善要望では、約半数が「特にない」と回答しており、関心の低さが伺えます。
- タクシー利用は贅沢だという意識がある方もおり、利用を控える傾向もあります。潜在的な意識を変えていくためには、多分野で連携し、継続的な取組が求められます。
- 通勤利用では、公共交通利用により、費用面・時間・安全面のメリットがあることを認識されているものの、サービス内容の不一致などから利用につなげていないことが伺えます。

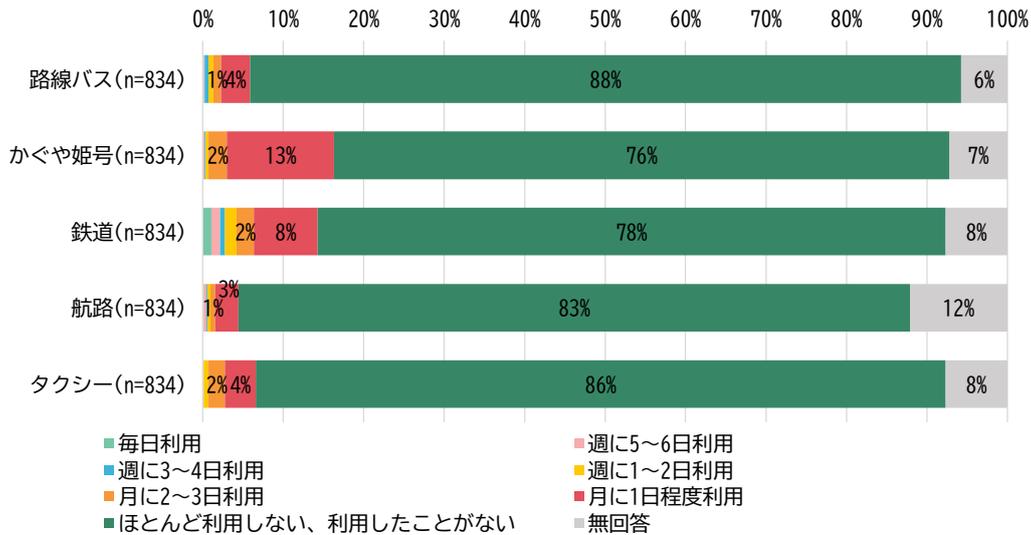


図 公共交通手段別の利用頻度

出典:市民アンケート(令和6年度)

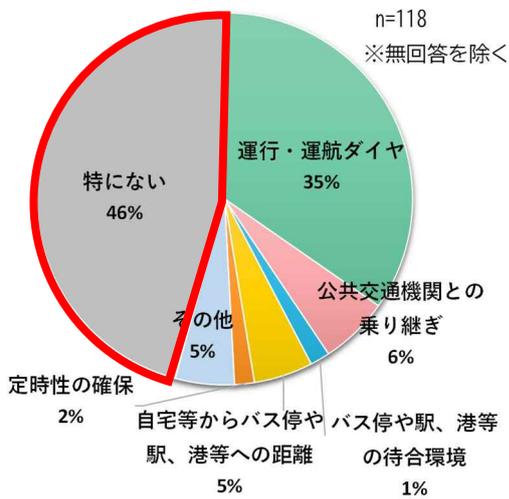


図 公共交通サービスで改善してほしいこと

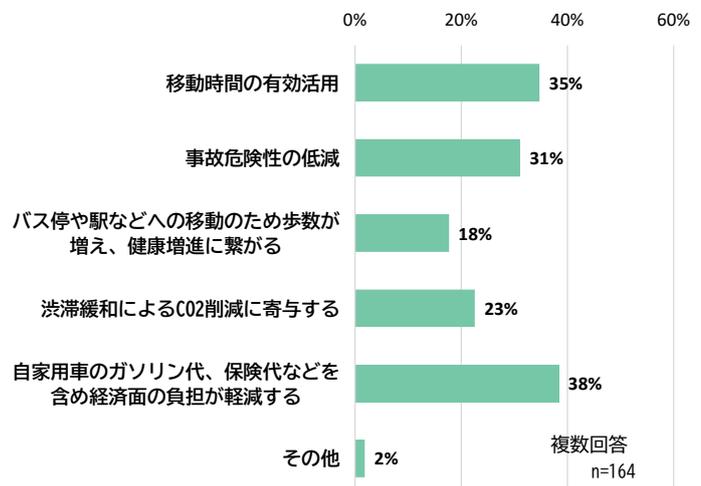


図 公共交通を利用することでのメリット

出典:従業員アンケート(令和6年度)

### ■タクシー事業者へのヒアリング結果(抜粋)

#### ○タクシー利用への関心の低さ

・運行地域では、タクシーは”贅沢な乗り物”という考え方も根強く、利用されづらい面もあると思う。また、予約が手間という意見もあるため、改善が必要。

## 問題点 5:公共交通のサービス内容や取組に関する市民の認知度が低い

- 市内を運行する公共交通サービスの認知度が低く、特に福祉バスやデマンド型乗合タクシーの利用者が限定的になっています。
- 利用者は限定的であるものの、利用者満足度は高い結果が得られており、運行事業者からは、下記に関する広報・周知が必要だと、意見が挙げられています。
  - ・ 福祉バスの存在、利用できる対象者や運行内容。
  - ・ 航路で実施している子供の日の運賃割引や航路やバスと連携した企画乗車券の存在、使い方。
  - ・ デマンド型乗合タクシーの利用方法。等

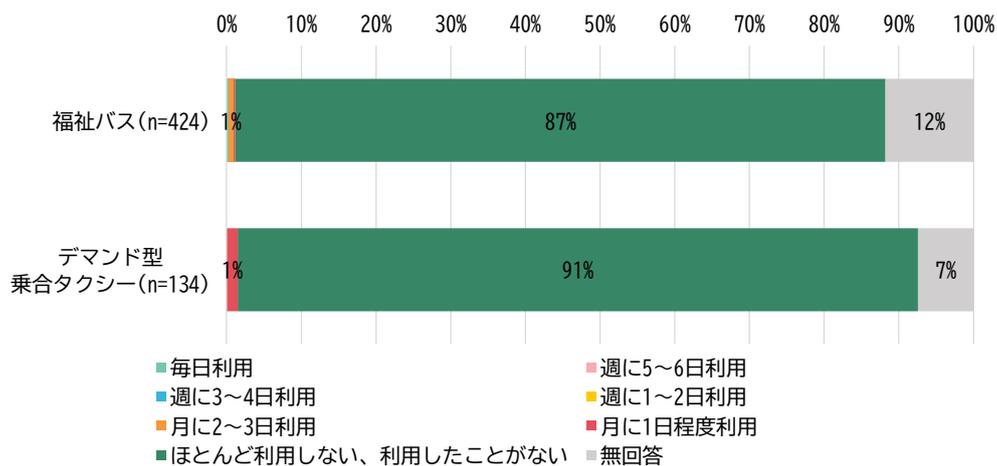


図 福祉バス、デマンド型乗合タクシーの利用頻度

出典:市民アンケート(令和6年度)

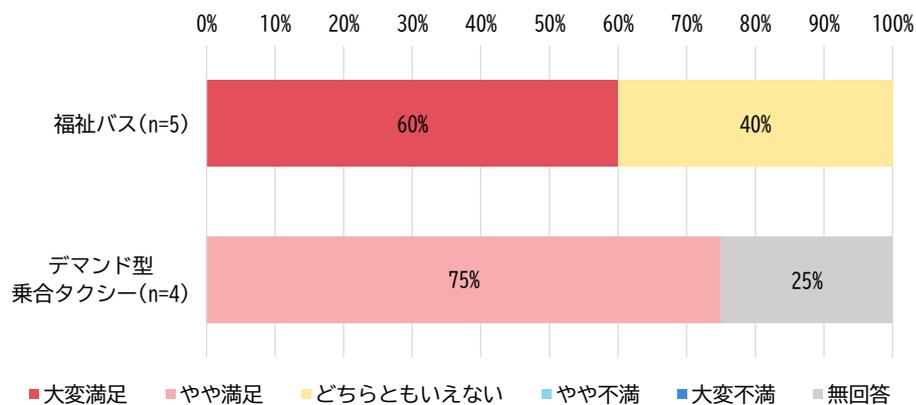


図 福祉バス、デマンド型乗合タクシーの利用満足度

出典:市民アンケート(令和6年度)

### ■ 運行事業者へのヒアリング結果(抜粋)

#### ○福祉バスについて

- ・福祉バスを認知していない市民が多くいるため、広報の強化が必要。高齢の利用者に向けた取組であるため、一人ひとりに具体的な利用方法を提案するような丁寧な対応が必要。
- ・「福祉バス」の名称を愛着のわく分かりやすい名称に変えることで、利用が促進されると考えられる。

#### ○航路の利用促進事業について

- ・旅客船協会の取組により、海の日とこどもの日は小学生の乗船無料だが、利用者は増えない。その他の企画乗車券も、サイクルーズパスは一定の利用はあるものの、のっとこクルーズやせとうち camper クルーズの利用はほとんどなく、こうした取組を認知してもらうことが必要。

## 問題点 6:若者も自家用車に依存せざるを得ず、進学先や学生生活に影響が生じている

- 高校生も自家用車に依存した生活スタイルとなっています。通学時の移動手段としては、鉄道が多く利用されていますが、雨天時には遅延や運休が多いため、家族の送迎に頼らざるを得ない状況や、休日等に出かける際にも、家族等の送迎に頼っている状況です。
- 高校への通学手段がないことで、進学先の選択肢が限定的になったり、送迎がないと通学できないなど、若者の将来の可能性や自由な移動が制限されるなどの支障が生じています。
- 高校生からの公共交通サービスに対する改善要望として、運行・運航ダイヤ、駅での待合環境の充実、公共交通機関との乗継を望む意見があります。

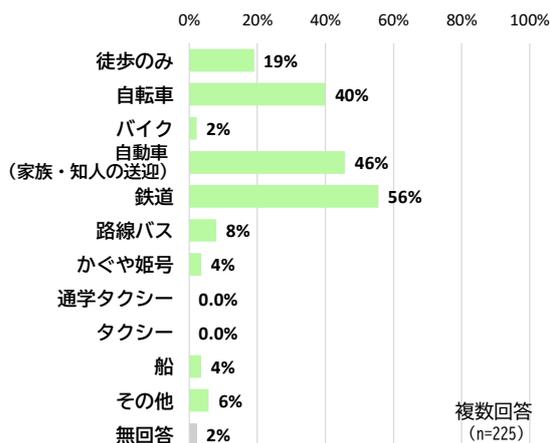


図 通学時の移動手段

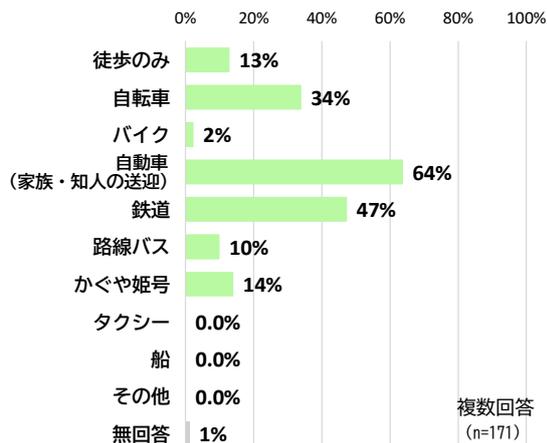
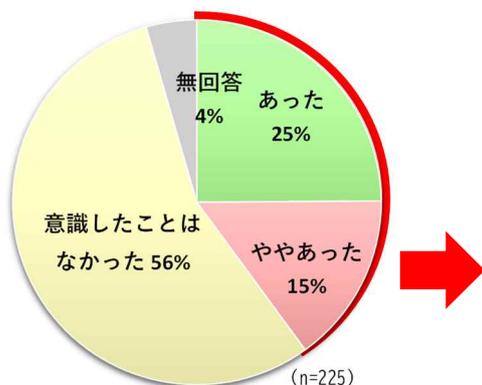


図 帰宅後や休日等に出かける際の移動手段



### 「あった」「ややあった」と回答した人の具体的な支障状況

- 鉄道の遅延・運休により遅刻もしくは登校できない
- 乗り継ぎが悪いため早く登校する必要がある
- 親の出勤時間に合わせて登校する必要がある
- 家族の送迎の負担が大きい
- 進学先の検討に影響があった など

図 公共交通のサービス状況が理由で、支障になること

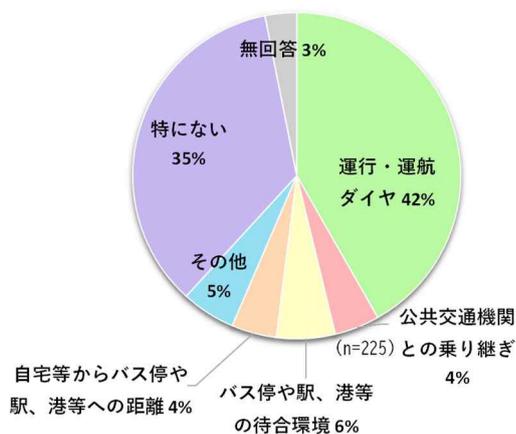


図 帰宅後や休日等に出かける際の移動手段について、公共交通サービスで改善して欲しいこと

出典:高校生アンケート(令和6年度)

## 問題点 7:国内外からの観光客数の増加が公共交通の需要拡大につながっていない

- 以前は、竹原市に訪れる観光客数は外国人観光客も含め、増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け激減しました。近年、国内観光客も含め回復の兆しが見られます。
- 竹原市へ訪れる観光客が利用する交通機関は、県内の他市と比べると船舶利用という特徴があることもあり、自家用車の割合は高くないものの約 6 割を占めています。
- 交通事業者からは、「公共交通の維持・確保のためにも、日常生活での利用だけでなく、観光客や来訪者の利用を拡大していくことが必要」との意見があります。

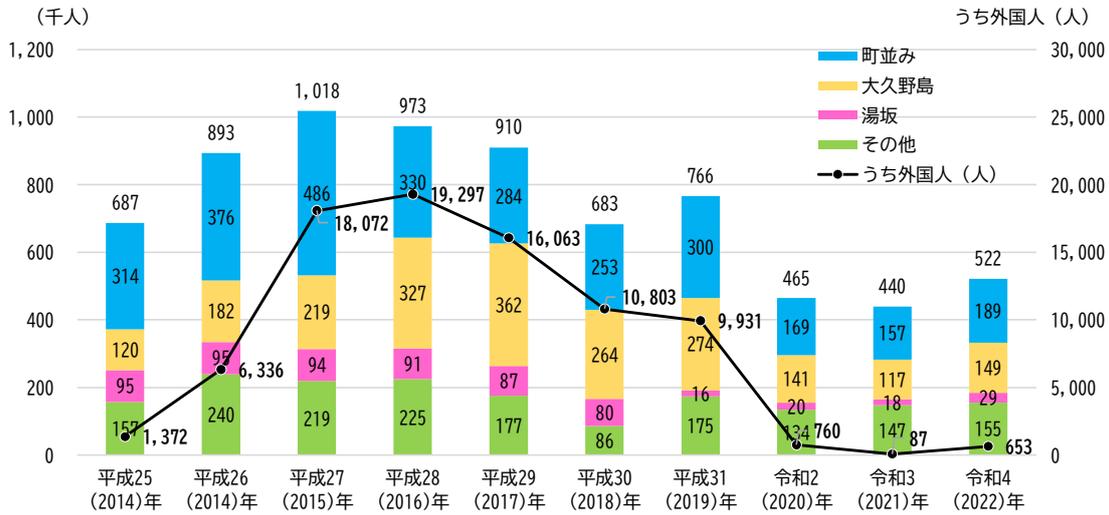


図 入込観光客の推移

出典:市資料

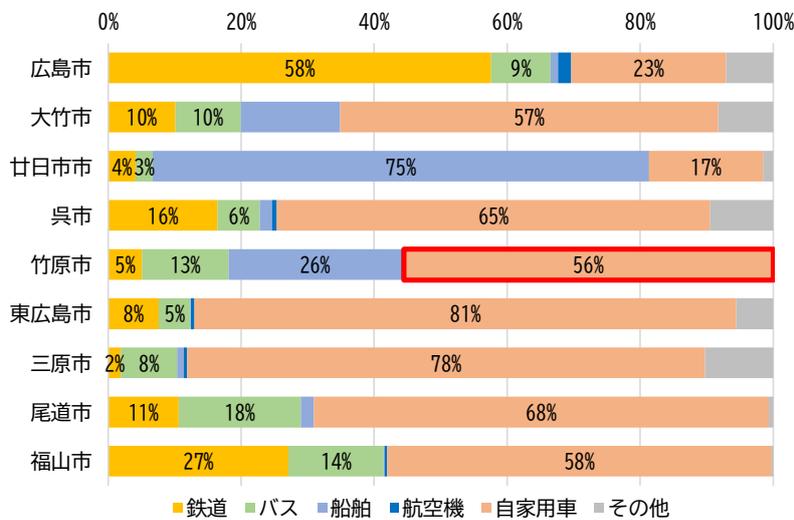


図 JR 山陽本線・呉線沿線地域への観光客の交通機関割合 出典:令和5年広島県観光客数の動向

### ■鉄道事業者へのヒアリング結果(抜粋)

#### ○外国人観光客が増加傾向

・近年は外国人観光客が平日・休日問わず増加傾向にあり、観光列車の「etSETOra(エトセトラ)」、「瑞風」の需要も多く、利用者は増加傾向にある。特に韓国や中国からの観光客は広島空港の直行便運航の影響で大幅に増加している。

#### ○外国人観光客向けに取り組むサービス

・近年は外国人観光客の増加により、海外向けサービスを重要視しており、引き続き翻訳アプリを活用した掲示の多言語化に取り組んでいきたい。

## 問題点 8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

- 本市には複数の交通モードが存在していますが、「バスと航路との乗継利便性が悪い」など公共交通の相互連携に関する改善要望の意見があります。
- 市内を運行する地域公共交通として、鉄道、航路、路線バス、高速バス、タクシーのほか、福祉バス、デマンド型乗合タクシー、地域乗合タクシー、福祉タクシー、通学タクシーなど、高齢者等の交通弱者の移動支援策として、様々な運行や利用方法の交通モードが混在しており、分野(医療・介護・教育など)を越え連携する事業の必要性が高まっています。
- 災害時の避難場所への移手段として、タクシーを活用できる協定締結などについての提案もあります。

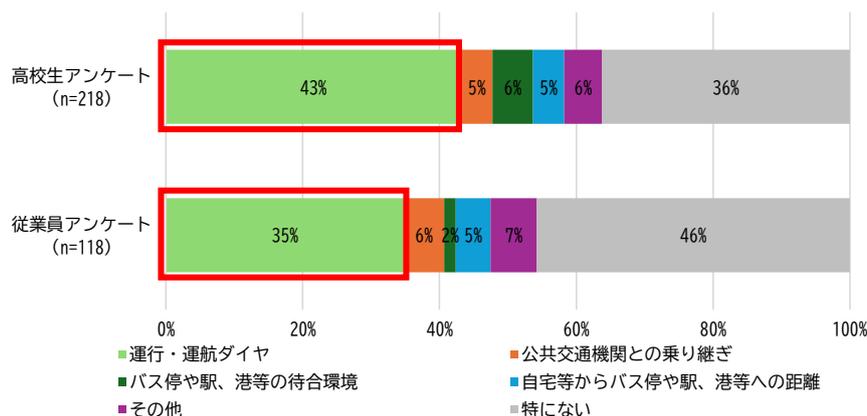


図 公共交通サービスで改善して欲しいこと

出典: 高校生アンケート・従業員アンケート(令和 6 年度)

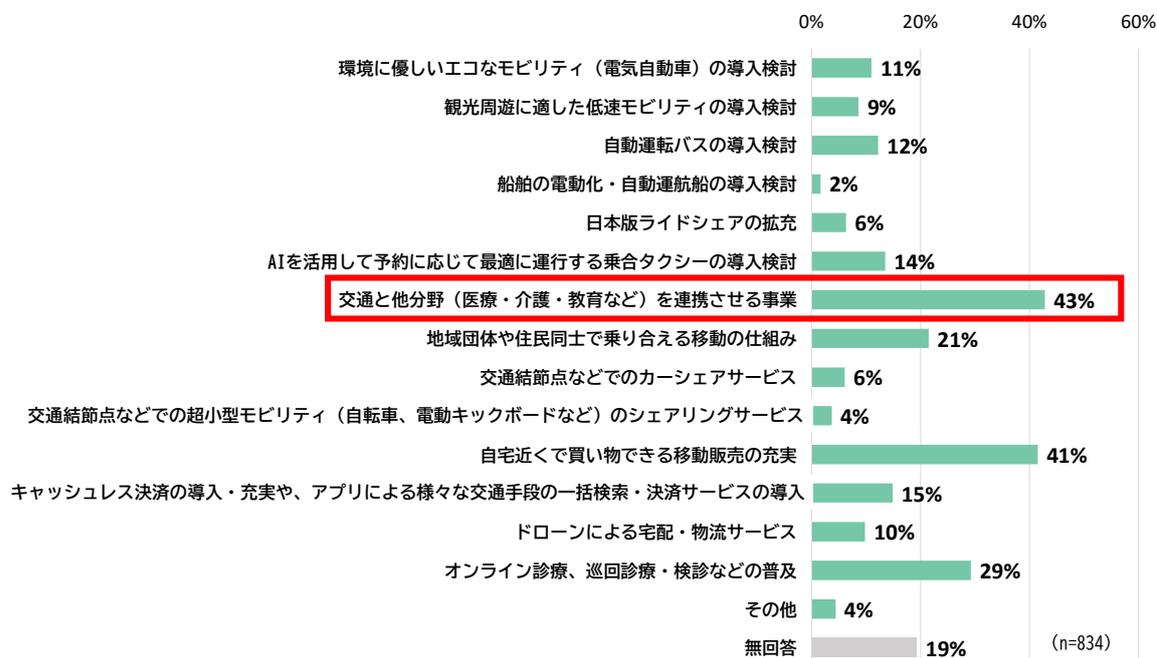


図 今後の竹原市で、進めるべきと考える施策・事業

出典: 市民アンケート(令和 6 年度)

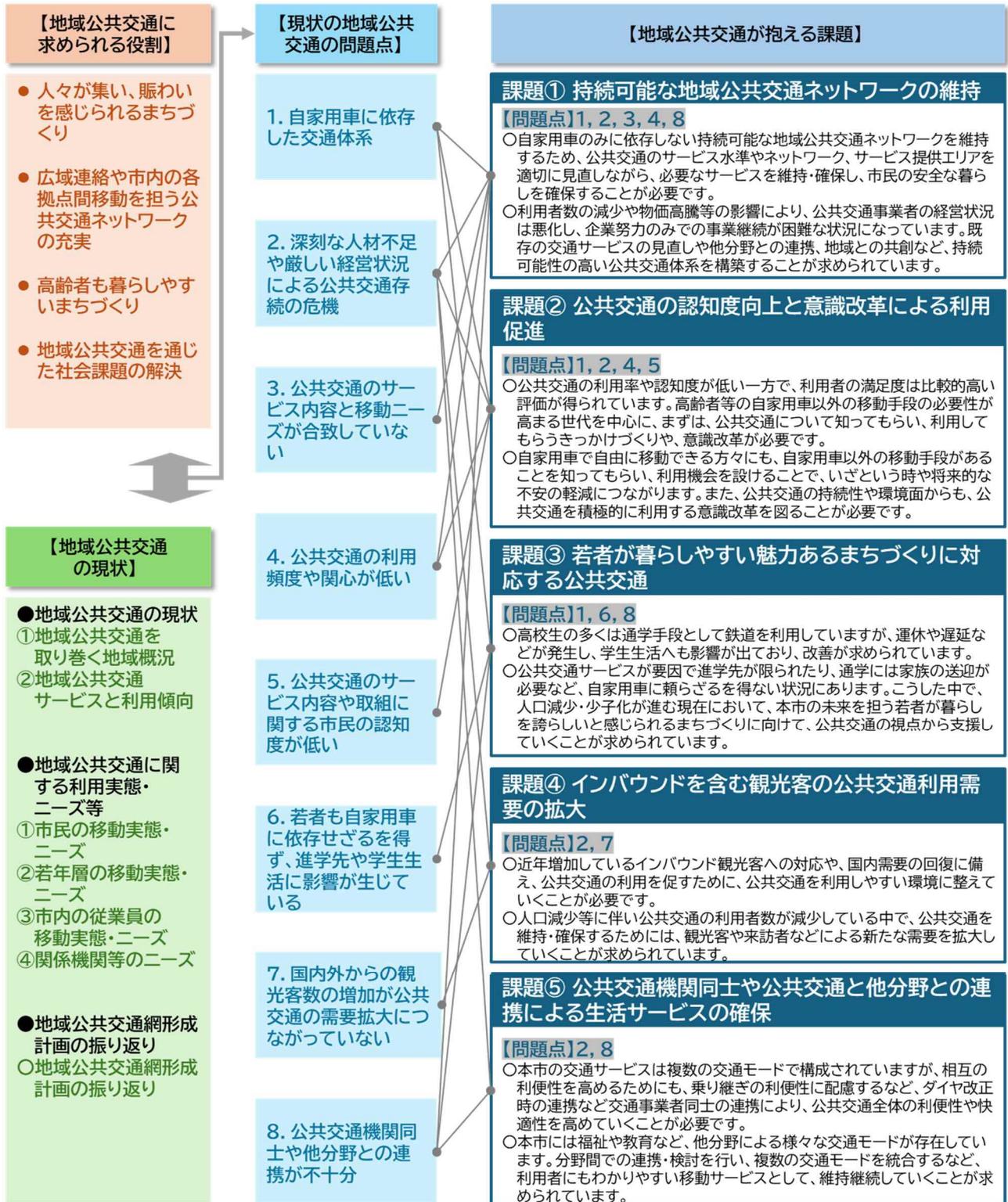
### ■タクシー事業者へのヒアリング結果(抜粋)

#### ○災害時でのタクシー利用の有効性

- ・災害時の避難場所への移手段として、タクシーの必要性は高まると考えている。今後、竹原市と協定を結び、災害時にタクシー車両が活用できるようにする等、支援ができると良い。

### 3) 地域公共交通の課題

前項までに整理した問題点を踏まえ、地域公共交通の課題を以下のとおり設定します。



## 2. 地域公共交通ネットワークの配置方針

### (1) 地域公共交通ネットワークの配置方針

地域公共交通ネットワークの配置方針について、本市の目指す将来的な地域公共交通ネットワークの配置方針を以下のとおり示します。



図 現在の公共交通ネットワークの概略図



図 目指す公共交通ネットワークの配置方針

都市拠点(市中心部である竹原駅周辺)と地域拠点(忠海、北部、吉名、大乘の各地域の拠点)を、広域幹線交通が結びます。これらの拠点と小さな拠点を、支線及び沿線集落フィーダー交通が結びます。

また、市中心部や主要観光スポットをまわるのに便利な循環フィーダー交通を検討します。

表 拠点の役割

拠点分類	まちづくり上の位置づけ	公共交通ネットワークに求める役割
都市拠点	○市の中心地としての都市機能の集積【竹原地域】	○広域と連絡する公共交通ネットワークの充実 ○地域拠点や小さな拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実
地域拠点	○日常生活圏の中心地としての都市機能の充実【吉名地域、大乘地域、忠海地域、北部地域】	○都市拠点や小さな拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実
小さな拠点	○都市拠点、地域拠点から離れた地区の生活サービス機能の維持、充実【小梨、宿根、田万里、仁賀、東野】	○最適な交通手段による地域拠点、都市拠点と連絡する公共交通ネットワークの充実
乗り換え拠点	○航路やバス、鉄道等のモード間の乗り換えが快適にできる機能の強化【竹原駅、竹原港、忠海駅、忠海港】	○交通モード間の連携(乗り継ぎ環境、運行内容など)の強化による公共交通ネットワークの充実

表 地域公共交通の配置方針

位置づけ		既存の交通モード	再編後の交通モード	配置方針
幹線	広域幹線交通	・鉄道 ・航路 ・路線バス ・高速バス	・鉄道 ・航路 ・路線バス ・高速バス	○鉄道や航路、路線バス、高速バスは、市民の生活の足として、今後も維持・確保します。 ※路線バスは、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)の活用を想定
	市街地循環フィーダー交通	—	・路線バスフェリー線の活用を想定	○観光客や市民生活の利便性を高めるため、市中心部を周遊する路線の強化を検討します。
	沿線集落フィーダー交通	・福祉バス	・コミュニティバス	○拠点と小さな拠点を結ぶ役割として運行する福祉バスについて、コミュニティバスとしての運行を検討します。 ○また、利用者数の少ない路線は、乗合タクシーへの転換や運行内容の見直しを行います。(築地・塩町コース、西野・宮原コース)
支線	区域運行等実施地区	・デマンド型乗合タクシー ・地域乗合タクシー ・福祉タクシー ・通学タクシー	・デマンド型乗合タクシー	○複数の交通サービスと連携・協力し、持続可能性と利便性の高い運行に見直しします。 例:小梨地区の地域乗合タクシーと小吹地区の福祉タクシーの統合 例:吉名地区のデマンド型乗合タクシーと福祉バスの築地・塩町コースの統合 など

## (2) 地域公共交通の位置づけ、確保・維持策

本市の地域公共交通の位置づけ、確保・維持策は以下のとおりです。

表 地域公共交通の役割、確保・維持策

位置づけ		交通モード	役割	確保・維持策
幹線	広域幹線交通	鉄道(JR呉線)	○本市の都市拠点や地域拠点と、広島市や三原市などの広域な拠点との移動を担います。	○交通事業者と協議のうえ、利用者のニーズに合った運行内容となるよう、連携して取り組みます。
		航路 (竹原～白水・垂水、忠海～大久野島～大三島)	○本市と大崎上島間の生活航路としての移動を担います。 ○忠海港と大久野島間の観光移動を担います。	○交通事業者と協議のうえ、利用者のニーズに合った運行内容となるよう、連携して取り組みます。
		高速バス (かぐや姫号)	○本市と広島市との利便性の高い広域移動を担います。	○地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行います。
		路線バス (西条-竹原線)	○本市と東広島市との、地域住民の日常的な広域移動を担います。	○地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行います。
		路線バス (三原-竹原線)	○本市と三原市との、地域住民の日常的な広域移動を担います。	○地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行います。
		路線バス (フェリー線)	○竹原港から竹原地域間の地域住民の日常移動や観光移動を担います。	○交通事業者と協議のうえ、利用者のニーズに合った運行内容となるよう、連携して取り組みます。
支線	市街地循環フィーダー交通	路線バス (フェリー線)	○竹原市内～竹原港間の移動の利便性を高め、竹原市内の周遊を促進します。	○交通事業者との協議や利用者意見などを踏まえ、路線の強化を検討します。
	沿線集落フィーダー交通	福祉バス	○公共交通の利用が難しい高齢者などを対象に、日常移動を担います。	○交通事業者や地域住民の意見も踏まえながら、ニーズに合った運行内容となるよう連携して取り組みます。
	区域運行等実施地区	乗合タクシー他	○公共交通路線がなく、不便な地域へ居住する市民を対象に、日常移動を担います。	○交通事業者や地域住民の意見も踏まえながら、ニーズに合った運行内容となるよう連携して取り組みます。

※ ■ : 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し確保する路線

※ ■ : 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助(フィーダー補助)の活用も検討しながら、維持・確保する路線



図 本市の地域公共交通

# 第6章 基本方針・目標

## 1. 基本方針

本計画の基本方針は、竹原市地域公共交通網形成計画の考え方を継続し、以下のとおりとします。

今後も引き続き、市民及び来訪者、公共交通事業者、行政等の関係者が役割分担・連携し、本市の強みを活かしながら取組を行うことにより、日々の活発な外出、市内観光の回遊等を通して、多くの人の「元気」と「笑顔」に貢献し、将来まで持続する地域公共交通サービスの実現を目指します。

### ■基本方針

## たけはらの強みを活かし、 「元気」と「笑顔」を生み出す公共交通サービスの実現

【参考】竹原市が目指す将来都市像(総合計画より)

将来都市像

元気と笑顔が織り成す  
暮らし誇らし、竹原市。

「元気」は、  
市民の誰もが「いきいきと活躍する姿」と  
本市の魅力を活かした  
「交流や産業による賑わうまち」を表現しています。

「笑顔」は、  
市民の「安全・安心で快適な心地いい暮らし」と  
「互いに支え合う優しさ」を表現しています。

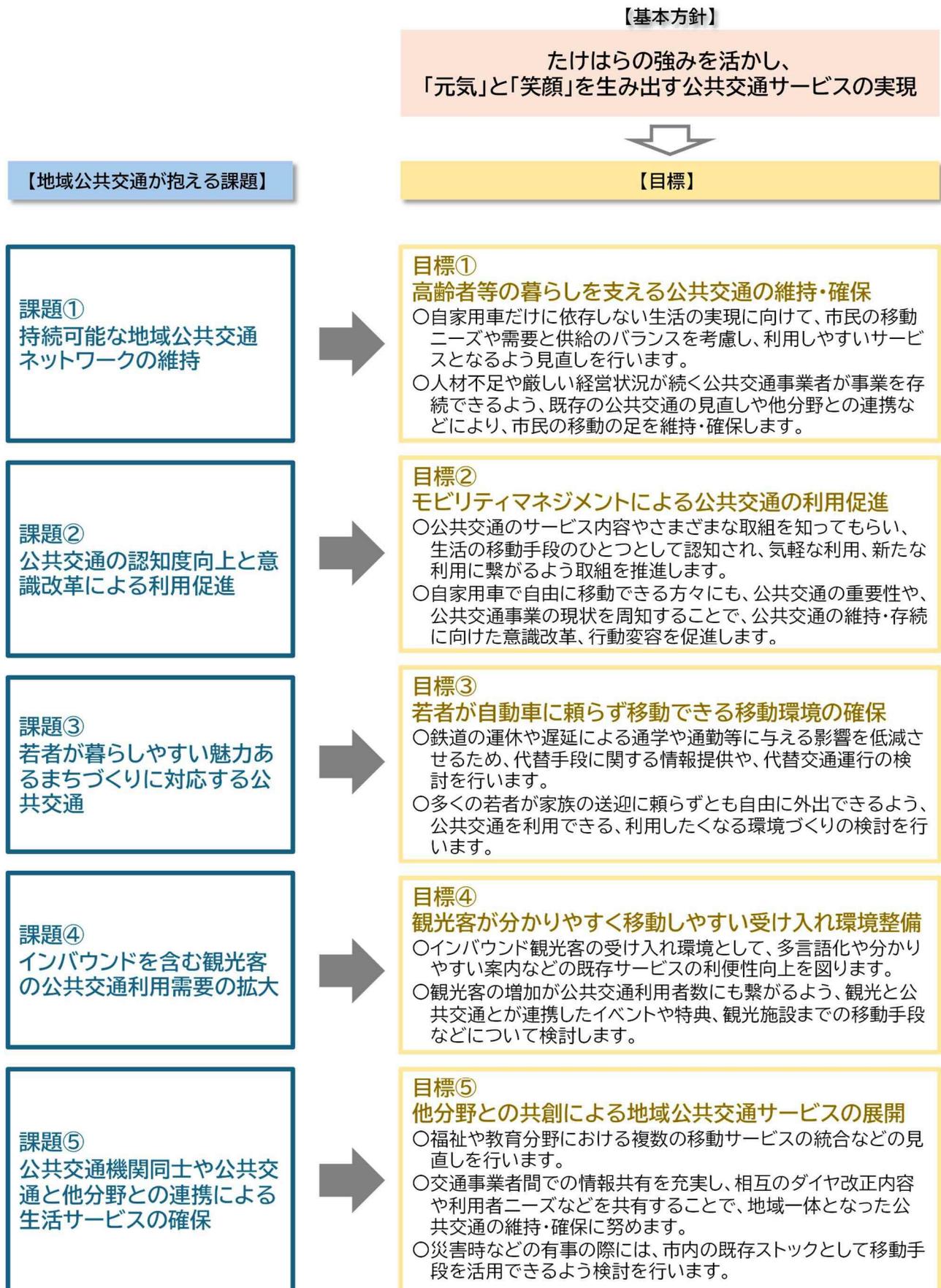
あふれる元気と輝く笑顔が、幾重にも重なり、  
市民一人一人が「たけはら暮らし」が「誇らしい」と思う。

本市は、  
「生まれて良かった、住んで良かった、帰ってきたい、住んでみたい」と  
思える元気な竹原市の実現に向け、  
『誰もが住みやすいと実感し、誇らしく思えるまち』を  
目指します。



## 2. 計画の目標

本計画の基本目標を以下のとおり示します。



### 3. 数値指標・目標値

前項で整理した基本方針の実現に向けて、目標の達成状況を図る数値指標と目標値を以下のとおり設定します。

#### 目標①：高齢者等の暮らしを支える公共交通の維持・確保

数値指標①-1 地域公共交通(路線バス)の収支率【標準指標】

数値指標①-2 地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】

数値指標①-3 「持続可能な公共交通体系が構築されているか」に対し「良くなった」と回答された人の割合

#### 数値指標①-1 地域公共交通(路線バス)の収支率【標準指標】

○路線バスの収支率は、西条竹原線、三原竹原線及びフェリー線の3路線を対象に、「経常収入を経常費用で割った比率」として算出します。

○目標値の設定にあたっては、検討予定の新設路線の経費及び、近年の標準経常費用の変動率を考慮します。また、収入面では人口減少による利用者数の減少を見込みつつも、コロナ禍前かつ安芸津西条線の廃止前である平成30年度の人口当たりの利用率まで回復させることとし、現状維持を目指します。

現況値	目標値
33%(令和5年度)	33%(令和10年度)

#### 数値指標①-2 地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】

○公共交通への公的資金投入額は、路線バスへの補助金、福祉バスおよびデマンド型乗合タクシー、地域乗合タクシーの運行委託料、さらに福祉タクシーへの委託料を合算して算出します。

※通学支援にかかる費用は、児童・生徒の変動に左右されることや、学校適正配置計画が進められていることを踏まえ、対象外とします。

○目標値の設定にあたっては、路線バスは利用者数目標(指標②-1)や運行経費の上昇率を考慮し、令和5年度の水準における利用者一人当たりの市負担額を目指します。その他、フィーダー交通の充実を図り、利用促進と利便性の向上を目指します。

現況値	目標値
32,548 千円(令和5年度)	40,272 千円(令和10年度)

#### 数値指標①-3 「持続可能な公共交通体系が構築されているか」に対し「良くなった」と回答された人の割合

○第6次竹原市総合計画後期基本計画策定時に実施した市民アンケート調査において、「概ね5年前との比較」に関する設問での「持続可能な公共交通体系が構築されているか」について、「良くなった」および「やや良くなった」と回答した人の割合を算出します。

○目標値の設定にあたっては、同設問における「良くなった」「やや良くなった」と回答した人の割合が、総合計画の各分野における評価(改善度)の平均値に達することを目指します。

現況値	目標値
10.4%(令和5年度)	16.7%(令和10年度)

## 目標②：モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進

数値指標②-1 地域公共交通の総利用者数【標準指標】

数値指標②-2 公共交通に関するイベント開催回数

### 数値指標②-1 地域公共交通の総利用者数【標準指標】

- 地域公共交通の総利用者数は、JR、路線バス、かぐや姫号、旅客船・フェリー、空港デマンドタクシー、福祉バス、デマンド型乗合タクシー、地域乗合タクシー、福祉タクシーの利用者数を合計して算出します。
- 目標値の設定にあたっては、人口減少を考慮しつつ、人口一人当たりの利用率の維持・改善を目指します。特に路線バスについては、平成30年度(コロナ禍前かつ安芸津西条線廃止前)の人口一人当たりの利用率まで向上させることを目指します。また、フィーダー交通については、今後の連携・統合の可能性を視野に入れ、人口一人当たりの福祉バス(コミュニティバスに移行予定)の利用率の維持・改善を目指します。

現況値	目標値
1,074 千人(令和5年度)	1,008 千人(令和10年度)

### 数値指標②-2 公共交通に関するイベント開催回数

- 目標値として、子ども向け乗り方教室の開催、高齢者サロンでの公共交通を活用するイベント開催、市民向けのバスイベントの実施など、計画期間中に公共交通に関するイベントを毎年1回以上実施することを目指します。

現況値	目標値
-(令和5年度)	1 回/年以上

### 目標③：若者が自動車に頼らず移動できる移動環境の確保

#### 数値指標③-1 通勤・通学定期券の利用割合

#### 数値指標③-2 通学時の公共交通利用者の割合

#### 数値指標③-1 通勤・通学定期券の利用割合

- 定期券の現況値の利用割合は、通勤・通学に利用されている西条竹原線、三原竹原線、竹原広島線(かぐや姫号)の3路線を対象に、将来値は3路線に加え、検討予定の新設路線を含めた4路線を対象に、竹原市内のバス停で乗車または降車する利用者に占める定期利用者の割合を、広島県モビリティデータ連携基盤から把握し算出します。
- 目標値の設定にあたっては、現況の3路線に加え、検討予定の新設路線の定期利用率を高めることを目指します。

現況値	目標値
12%(令和5年度)	14%(令和10年度)

#### 数値指標③-2 通学時の公共交通利用者の割合

- 通学時の公共交通利用者の割合は、高校生アンケート調査により、「通学時の交通手段」から、公共交通(鉄道、路線バス、かぐや姫号、通学タクシー、タクシー、船のいずれか)を利用する割合を算出します。
- 目標値の設定にあたっては、公共交通利用割合が「自動車(家族・知人の送迎)のみ」から5ポイント転換することを目指します。

現況値	目標値
61%(令和5年度)	66%(令和11年度)

### 目標④：観光客が分かりやすく移動しやすい受け入れ環境整備

#### 数値指標④-1 駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化

#### 数値指標④-1 駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化

- 目標値の設定にあたっては、観光客の来訪が多く、交通結節点である竹原駅、忠海駅、忠海港において、多言語化の取組を実施することとし、3箇所での対応を目指します。

現況値	目標値
-(令和5年度)	3箇所程度 ※計画期間中

目標⑤：他分野との共創による地域公共交通サービスの展開

数値指標⑤-1 ※再掲 地域公共交通の収支率【標準指標】

数値指標⑤-2 ※再掲 地域公共交通への公的資金投資額【標準指標】

数値指標⑤-3 各公共交通事業者及び市による意見交換回数

数値指標⑤-1 ※再掲 地域公共交通の収支率【標準指標】

※数値指標①-1 のとおり

数値指標⑤-2 ※再掲 地域公共交通への公的資金投資額【標準指標】

※数値指標①-2 のとおり

数値指標⑤-3 各公共交通事業者及び市による意見交換回数

○ダイヤ改正や運行内容の見直し等に関する各公共交通事業者及び市による意見交換について、竹原市地域公共交通網形成計画期間中にはコロナ禍等の影響で実施できなかったことを踏まえ、目標値の考え方を継承し、計画期間中毎年1回以上の開催を目指します。

現況値	目標値
-(令和5年度)	1回/年以上

# 第7章 目標達成に向けた施策・事業

## 1. 実施施策・事業（事業概要・実施主体・スケジュール）

前項までに整理した目標の達成に向けて、実施する施策・事業を以下のとおり示します。

【基本方針】

たけはらの強みを活かし、「元気」と「笑顔」を生み出す公共交通サービスの実現

【目標】	【数値指標・目標値】		【目標達成に向けた施策・事業】		
		現況値	目標値		
高齢者等の暮らしを支える公共交通の維持・確保	①-1	地域公共交通(路線バス)の収支率【標準指標】	33% (令和5年度)	33% (令和10年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■施策①-1 ニーズに合わせた運行内容の見直し</li> <li>■施策①-2 持続可能性の高いネットワークの検討</li> <li>■施策①-3 快適な待合環境の整備</li> </ul>
	①-2	地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】	32,548千円 (令和5年度)	40,272千円 (令和10年度)	
	①-3	「持続可能な公共交通体系が構築されているか」に対し「良くなった」と回答された人の割合	10.4% (令和5年度)	16.7% (令和10年度)	
モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進	②-1	地域公共交通の総利用者数【標準指標】	1,074千人 (令和5年度)	1,008千人 (令和10年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■施策②-1 高齢者等の公共交通の利用に関する意識啓発</li> <li>■施策②-2 通勤利用者を対象にした自動車からの転換</li> <li>■施策②-3 幼児や学生の親世代を対象にした公共交通の利用機会の創出</li> </ul>
	②-2	公共交通に関するイベント開催回数	-	1回/年以上 ※計画期間中毎年	
若者が自動車に頼らず移動できる移動環境の確保	③-1	通勤・通学定期券の利用割合	12% (令和5年度)	14% (令和10年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■施策③-1 公共交通の遅延・運休の分かりやすい情報提供</li> <li>■施策③-2 若者向けの公共交通利用促進(送迎に頼らない移動手段の提案)</li> </ul>
	③-2	通学時の公共交通利用者の割合	61% (令和6年度)	66% (令和11年度)	
観光客が分かりやすく移動しやすい受け入れ環境整備	④-1	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	-	3箇所程度 ※計画期間中	<ul style="list-style-type: none"> <li>■施策④-1 公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上</li> <li>■施策④-2 外国人観光客に向けた多言語対応</li> </ul>
他分野との共創による地域公共交通サービスの展開	⑤-1	※再掲 地域公共交通の収支率【標準指標】	33% (令和5年度)	33% (令和10年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■施策⑤-1 福祉や教育など市内の関係部署との連携強化</li> <li>■施策⑤-2 災害時の公共交通の活用</li> <li>■施策⑤-3 公共交通事業者間の連携強化</li> </ul>
	⑤-2	※再掲 地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】	32,548千円 (令和5年度)	40,272千円 (令和10年度)	
	⑤-3	各公共交通事業者及び市による意見交換回数	-	1回/年以上 ※計画期間中毎年	

目標① 高齢者等の暮らしを支える公共交通の維持・確保

施策①-1 ニーズに合わせた運行内容の見直し

対応する問題点

- 問題点1:自家用車に依存した交通体系
- 問題点2:深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機
- 問題点3:公共交通のサービス内容と移動ニーズが合致していない
- 問題点4:公共交通の利用頻度や関心が低い
- 問題点8:公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

事業イメージ

地域公共交通の運行内容の見直し

- 利用者の少ない路線や利用ニーズがある路線、重複している路線などを踏まえ、需要と供給バランスを考慮し、「幹線軸としての路線バスの強化」、「フィーダー交通による補完」、「観光二次交通の充実」の主に3つの視点で地域公共交通網の見直しを行います。

《見直しのポイント》

- 幹線軸としての路線バスの強化
  - 現状の運行形態を見直すとともに、通勤・通学の利便性を向上させるため、白市駅行のバス路線を検討
- フィーダー交通による補完
  - 多様な交通モードを統合し誰でも利用しやすいサービスに
  - サービスエリアを広げ空白地への対応も検討
- 観光二次交通の充実
  - 大久野島～町並み保存地区をスムーズに結ぶ
  - 町並み保存地区内ではパーソナルモビリティ導入を検討

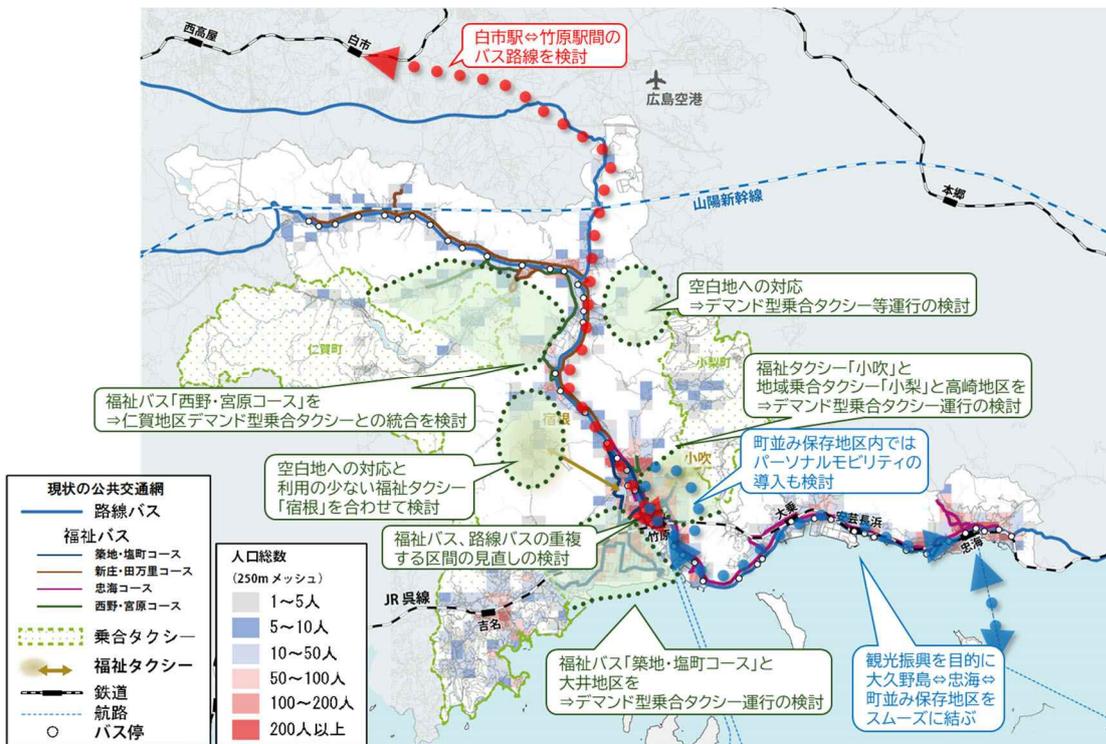
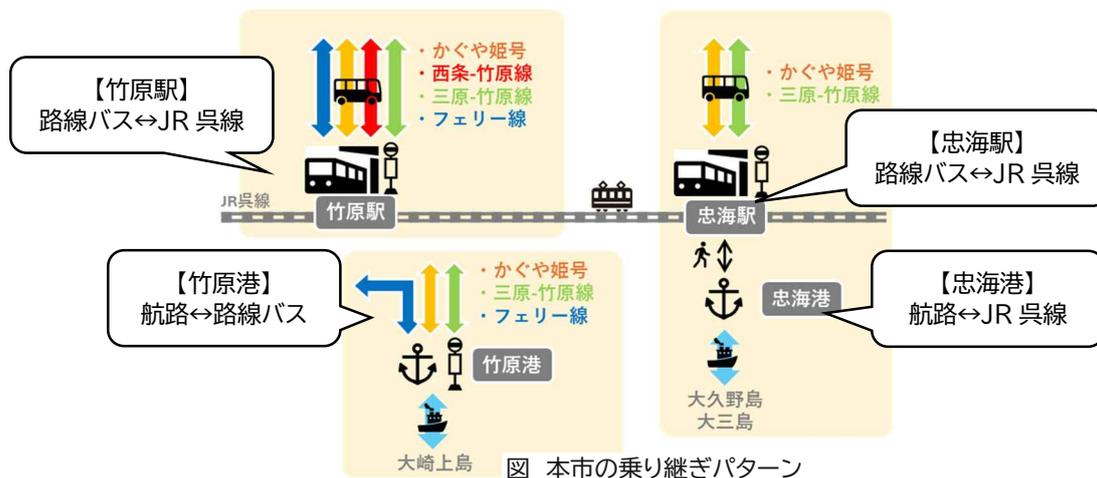


図 地域公共交通ネットワーク見直しの方向性

## 施策①-1 ニーズに合わせた運行内容の見直し

### 乗り継ぎ利便性の高いダイヤの見直し

- 本市には多くの交通モードがあるため、それらの相互連携を高めることにより、利便性の向上を図ります。特に航路と路線バスの乗り継ぎでは、待ち時間が長く、利用者からもダイヤの見直しに関する要望が多くあることから、異なる交通モード間の乗り継ぎに配慮したダイヤの見直しについて検討します。



### ■利用ケースによる待ち時間 [例:大崎上島町から竹原市内への買物・通院の移動]



#### ■竹原港で船からバスへの乗継ぎ待ち時間

	竹原港着 (船)	竹原港発 (バス)	待ち時間
7時台	7:45 白水港	8:20 フェリー線	0:35
	8:05 垂水港	8:28 かぐや姫号	0:15
8時台	8:25 白水港	8:55 フェリー線	0:03
	8:55 垂水港	9:25 竹原三原線	0:30
9時台	9:00 白水港	9:20 フェリー線	0:20
	9:25 白水港	9:25 竹原三原線	0:25
	9:25 垂水港	9:28 かぐや姫号	0:03
	9:45 白水港	9:45 フェリー線	0:20
10時台	9:55 白水港	10:20 フェリー線	0:25
	10:10 白水港	10:33 かぐや姫号	0:23
	10:40 白水港	10:40 フェリー線	0:30
	10:40 垂水港	11:00 フェリー線	0:20

#### ■竹原港でバスから船への乗継ぎ待ち時間

	竹原港着 (バス)	竹原港発 (船)	待ち時間
13時台	13:25 フェリー線	13:55 白水港	0:30
	13:30 竹原三原線	14:20 垂水港	0:25
14時台	14:08 かぐや姫号	14:20 白水港	0:12
	14:20 フェリー線	15:05 白水港	0:45
	14:35 フェリー線	15:20 垂水港	0:30
15時台	15:13 かぐや姫号	15:20 白水港	0:07
	15:20 フェリー線	16:05 垂水港	0:45
	15:25 竹原三原線	16:05 白水港	0:40
16時台	16:05 フェリー線	16:20 垂水港	0:15
	16:18 かぐや姫号	16:45 白水港	0:02
	16:45 フェリー線	17:10 垂水港	0:27
	16:45 フェリー線	17:10 白水港	0:25

ほとんどの乗り継ぎで15分以上(最大45分など)の待ち時間が発生

※待ち時間 15 分未満を基準にした場合で、超過する接続に着色  
 ※待ち時間 15 分未満は、アクセシビリティ指標活用の手引き(案)の待ち時間の期待値を参考に、竹原港の垂水方面の航路運航本数を基準に算出

## 取組主体

市、県、国、交通事業者

## スケジュール

事業	R7 年度 (2025 年度)	R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)
地域公共交通の 運行内容の見直し	調査・再編計画策定	試験運行含め、段階的に実施			
乗り継ぎ利便性の高いダイヤ の見直し	準備・調整	実施	モニタリング・検証		

## 施策①-2 持続可能性の高いネットワークの検討

### 対応する問題点

- 問題点 1: 自家用車に依存した交通体系      問題点 4: 公共交通の利用頻度や関心が低い  
 問題点 2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機  
 問題点3: 公共交通のサービス内容と移動ニーズが合致していない      問題点 8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

### 事業イメージ

#### 地域公共交通の運行支援

- 周辺市町と連絡する幹線は、学生の通学や高齢者等の通院・買物等の地域住民の生活移動を支える路線であり、本市の地域公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者努力だけでは路線の維持が困難なため、幹線補助(地域公共交通確保維持事業)や市からの運行補助により運行を確保・維持していきます。
- 地域拠点等から離れた集落と幹線を繋ぐ役割を持つ支線は、高齢者等の生活移動を支える重要な役割を担っているため、今後検討を進める交通ネットワーク再編の方向性を踏まえ、フィーダー補助(地域公共交通確保維持事業)の活用可能性も含め検討し、維持・確保していきます。

表 地域公共交通確保維持事業を活用する路線・系統及び実施主体

位置づけ	交通モード	路線・系統	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
幹線	高速バス	かぐや姫号	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助※1
	路線バス	西条～竹原線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助※1
	路線バス	三原～竹原線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助※1
支線	路線バス	フェリー線	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助※2の活用を検討
	コミュニティバス	—	今後検討・調整	路線定期運行を想定	竹原市(運行は交通事業者へ委託)を想定	フィーダー補助※2の活用を検討
	デマンド型乗合タクシー	—	今後検討・調整	区域運行を想定	竹原市(運行は交通事業者へ委託)を想定	フィーダー補助※2の活用を検討

※1 幹線補助(正式名称:地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)は、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援するものです。

※2 フィーダー補助(正式名称:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)は、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援するものです。

#### 地域公共交通の配置方針の検討

- 利用者が限定的な交通モードが複数存在しているため、各モードが所有する車両や運転手などの資源を活用し、誰でも利用しやすいコミュニティバスや、デマンド型乗合タクシーなどに集約していくことの検討を行います。

表 地域公共交通の配置方針

位置づけ	既存の交通モード	再編後の交通モード	配置方針
市街地循環 フィーダー 交通	—	路線バス フェリー線の 活用を想定	○観光客や市民生活の利便性を高めるため、市中心部を周遊する路線の強化を検討
沿線集落 フィーダー 交通	【社会福祉費】 福祉バス	コミュニティバス	○拠点と小さな拠点を結び役割として運行する福祉バスについて、コミュニティバスとしての運行を検討 ○利用者数の少ない路線は、乗合タクシーへの転換や運行内容を見直し
			○複数の交通サービスと連携・協力し、持続可能性と利便性の高い運行を見直し
区域運行等 実施地区	【総務費】 デマンド型乗合タクシー 地域乗合タクシー 【社会福祉費】 福祉タクシー 【教育費】 通学タクシー	デマンド型乗合タクシー	○複数の交通サービスと連携・協力し、持続可能性と利便性の高い運行を見直し

モードをまとめ、不特定多数の人が利用しやすい形態に

### 取組主体

市、交通事業者、市民

### スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
地域公共交通の運行支援	実施	実施	追加・実施	実施	実施
地域公共交通の配置方針の検討	準備・調整		段階的に実施		

## 施策①-3 快適な待合環境の整備

### 対応する問題点

- 問題点1: 自家用車に依存した交通体系
- 問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機
- 問題点3: 公共交通のサービス内容と移動ニーズが合致していない
- 問題点4: 公共交通の利用頻度や関心が低い
- 問題点8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

### 事業イメージ

#### バス停留所の待合環境の整備

- 市内バス路線においては待ち時間が長くなる時間帯もあることから、利用者が快適に公共交通を利用するには、待合環境の整備が必要です。そのため、既存の停留所において、利用者が多い停留所などを選定し、上屋やベンチの設置など、雨天時や気温の高い日も快適に待つことができる環境を整備します。



図 市内の停留所整備例(新庄バス停)



図 停留所整備イメージ

出典: 国土交通省関東運輸局

#### 停留所における待ち時間表示の充実

- 公共交通を利用する際、運行本数が少ない時間帯においても、到着時刻や待ち時間などがリアルタイムで案内されることで、利用者の安心感につながります。そのため、竹原駅や忠海港、利用者が多く複数の交通モードが接続する箇所を対象に、デジタルサイネージの設置や待ち時間表示のあるバス停の整備を行います。



図 停留所整備イメージ 出典: 山口県下関市



図 竹原港のデジタルサイネージ

### 取組主体

市、交通事業者、道路管理者、施設管理者、交通管理者

### スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
バス停留所の待合環境の整備	準備・調整 →	実施 →		モニタリング・検証 →	
停留所における待ち時間表示の充実		準備・調整 →	実施 →	モニタリング・検証 →	

目標② モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進

**施策②-1 高齢者等の公共交通の利用に関する意識啓発**

**対応する問題点**

- 問題点 1: 自家用車に依存した交通体系
- 問題点 2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機
- 問題点 4: 公共交通の利用頻度や関心が低い
- 問題点 5: 公共交通のサービス内容や取組に関する市民の認知度が低い

**事業イメージ**

**運賃定額バスなどの実証運行**

- 高齢者の免許返納を促すだけでなく、公共交通を利用した外出のきっかけづくりや若年層の公共交通の利用機会の創出などを目的とし、市内路線を対象とした運賃定額バスまたはバス無料デーなどの実証運行の検討を行います。

**運転免許返納者を対象とした地域と連携したサービスの提供**

- 運転に不安のある方、運転したくないと思われるにも関わらず、自家用車に頼らざるを得ない状況の方の運転免許自主返納を促すため、運行内容の見直しのほか、自主返納者へ地域の事業者等と連携したサービスの提供を検討します。

**高齢者サロン等でのバスを利用したイベントの実施**

- バス等の公共交通を利用する機会がなく、免許返納後の交通手段に不安を抱く高齢者もいるため、高齢者サロン等の機会を活用して、バス利用のきっかけを設けるよう働きかけます。

**取組主体**

市、交通事業者、地域コミュニティ

**スケジュール**

事業	R7 年度 (2025 年度)	R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)
<b>運賃定額バスなどの 実証運行</b>	準備・調整 → 実証	検証・検討	実施	モニタリング・検証	
<b>運転免許返納者を対象 とした地域と連携した サービスの提供</b>	準備・調整 →	実施			
<b>高齢者サロン等でのバスを 利用したイベントの実施</b>	準備・調整 →	実施			

## 施策②-2 通勤利用者を対象にした自動車からの転換

### 対応する問題点

- 問題点1:自家用車に依存した交通体系
- 問題点2:深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機
- 問題点4:公共交通の利用頻度や関心が低い
- 問題点5:公共交通のサービス内容や取組に関する市民の認知度が低い

### 事業イメージ

#### エコ通勤の啓発活動の実施

- 市内企業へエコ通勤を呼びかけ、通勤時の公共交通利用への意識を高めていく必要があります。
- 公共交通を利用することで、ガソリン代等の負担軽減や、移動時間の有効活用などのメリットがあると認識されながら、車通勤者への通勤手当が充実している傾向も見られ、公共交通への利用転換に繋がっていない要因と考えられます。
- 市内企業に対し、従業員のエコ通勤を促す意識を高めてもらうため、エコ通勤に関するリーフレットの配布等により啓発活動を促進します。



図 エコ通勤啓発リーフレット

出典:公共財団法人交通エコロジー・モビリティ財団



図 エコ通勤割引バス

出典:鹿児島県

### 取組主体

市、地元企業

### スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
エコ通勤の啓発活動の実施	準備・調整	実施			

## 施策②-3 幼児や学生の親世代を対象にした公共交通の利用機会の創出

### 対応する問題点

- 問題点1: 自家用車に依存した交通体系
- 問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機
- 問題点4: 公共交通の利用頻度や関心が低い
- 問題点5: 公共交通のサービス内容や取組に関する市民の認知度が低い

### 事業イメージ

#### 地元学校等の協力による待合環境の装飾

- 公共交通の利用機会が少ない幼児や学生等の親世代を対象に、学校や園などの子供の活動を通じて、公共交通に触れるきっかけをつくる必要があります。
- 竹原駅や忠海駅を対象に、地元学校や団体等と連携して子供たちが駅構内に装飾等を行うなど、公共交通に関する施設に子供たちが関わることで、子供たちだけでなく親世代や家族の関心を高めるとともに、交通結節点における地域の魅力向上にもつながります。



図 地元高校生によるバス待合所の装飾  
出典:防長バス

#### バスの乗り方教室の開催

- 家族等の送迎による自家用車を中心とした移動では、子供たちが公共交通を利用するきっかけがないまま大人になり、さらに公共交通離れを加速させてしまうことが懸念されます。
- 学校や地域団体が、気軽にバスの乗り方教室などの開催依頼ができるよう、自治体が窓口となり、交通事業者と連携して、公共交通に触れるきっかけを創出します。



図 バスの乗り方教室の開催の様子  
出典:広島県府中市

#### 【再掲】運賃定額バスなどの実証運行

- 子供たちをはじめ、市民が路線バスを利用するきっかけを創出するため、運賃定額バスまたはバス無料デーなどの実証運行を検討します。

### 取組主体

市、交通事業者、学校、地域コミュニティ

### スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
地元学校等の協力による 待合環境の装飾	準備・調整 → 実施	準備・調整 → 実施	準備・調整 → 実施	準備・調整 → 実施	準備・調整 → 実施
バスの乗り方教室の開催	実施				

目標③ 若者が自動車に頼らず移動できる移動環境の確保

施策③-1 公共交通の遅延・運休の分かりやすい情報提供

対応する問題点

問題点1: 自家用車に依存した交通体系

問題点6: 若者も自家用車に依存せざるを得ず、進学先や学生生活に影響が生じている

問題点8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

事業イメージ

代替手段となる公共交通も含めた情報提供の実施

- 公共交通の遅延・運休は市民生活に支障をきたすため、遅延・運休が生じた場合、代替交通も含めた情報提供が必要であり、そういった情報を提供する民間サイト等の周知・広報を推進します。
- 日常的に公共交通を利用していない方にも情報を届きやすくするよう、HP 等の利用者が情報を取りに行くプル型の情報発信だけでなく、プッシュ型の情報発信の手法として、本市のメール配信サービスの活用等も検討します。



図 代替交通に関する事前の情報提供

出典: JR 西日本



図 リアルタイムな運行情報を提供するアプリ等の PR

出典: 列車運行アプリ(JR 西日本)

取組主体

市、交通事業者

スケジュール

事業	R7 年度 (2025 年度)	R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)
代替手段となる公共交通も 含めた情報提供の実施	準備・調整 →	実施 →			



目標④ 観光客が分かりやすく移動しやすい受け入れ環境整備

## 施策④-1 公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上

### 対応する問題点

問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機

問題点7: 国内外からの観光客数の増加が公共交通の需要拡大につなげていない

### 事業イメージ

#### 公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上

- 本市で最も多く観光客が訪れるたけはら町並み保存地区は、竹原駅から約1kmの距離があるとともに、たけはら町並み保存地区内は移動手段が徒歩に限られている状況です。そのため、観光客の増加が公共交通利用者数にも繋がるよう、観光施設等を繋ぐ分かりやすい交通手段の導入や既存公共交通の見直しを検討します。

#### 既存の公共交通を活用した企画ツアーのPR・見直し

- 市内の公共交通のうち、航路や高速バスでは、その他公共交通等と連携した企画ツアーや既存の観光バスなどを発行していますが、それらの認知度は低く、利用も少ない状況となっています。そのため、既存の企画ツアー等のPRを行うとともに、利用状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。



図 バス & 乗船券パック  
出典: 芸陽バス株式会社



図 広島ワイドパス  
出典: tabiwa by WESTER



図 せとうちサイクルーズパス  
出典: 中国旅客船協会

### 取組主体

市、交通事業者、国、県、周辺市

### スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
公共交通を活用した観光施設までの移動利便性向上	準備・調整		実証実験等	実施	
既存の公共交通を活用した企画ツアーのPR・見直し	実施・検証				

## 施策④-2 外国人観光客に向けた多言語対応

### 対応する問題点

問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機

問題点7: 国内外からの観光客数の増加が公共交通の需要拡大につがっていない

### 事業イメージ

#### 外国人観光客に向けた多言語対応

- 近年増加傾向にあるインバウンド観光客の公共交通利用を促すことも重要であり、外国人観光客の公共交通利用環境整備として、多言語化や分かりやすい案内などの既存サービスの利便性向上を図ります。特に観光客の利用が多い竹原駅、忠海駅、忠海港等において利便性向上を図るものとし、各施設の利用状況や国庫補助事業の活用等を踏まえ、実施内容を検討します。



図 忠海港での多言語表記の案内



図 多言語バス停標識  
出典: 青森市



図 多言語対応による施設案内標示  
出典: 新上五島町



図 乗車方法などの多言語対応の広報  
出典: あわら市

### 取組主体

市、交通事業者、施設管理者

### スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
外国人観光客に向けた 多言語対応	準備・調整 →	実施 →	維持管理 →		

目標⑤ 他分野との共創による地域公共交通サービスの展開

施策⑤-1 福祉や教育など庁内の関係部署との連携強化

対応する問題点

問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機

問題点8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

事業イメージ

交通事業者や福祉、教育事業における交通サービスの統合・連携

- 本市では福祉タクシーや通学タクシー等の多分野で交通サービスを提供しています。目的に応じて対象者の移動を支援する一方で、効率性に欠ける部分もあります。そのため、統合できる交通モードは分野を跨ぎ、各サービスの統合・連携を検討し、新たな利用者の確保に繋がります。

■事例: スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約(茨城県常陸太田市)

【実施内容】

- コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合。
- 運賃を、対距離料金で統一化し、学生は全額助成、75歳以上には半額助成を適用。
- 統合後の路線バスは、601便/週から673便/週に増便(+72便)

再編前	年間走行キロ
路線バス	毎日運行(403便/週) 366,552km
コミュニティバス	毎日運行(68便/週) 96,761km
患者輸送バス	毎日運行(70便/週) 105,569km
スクールバス	毎日運行(60便/週) 42,883km
合計	601便/週 613,765km

再編後	年間走行キロ
路線バス	毎日運行(673便/週) 677,385km

再編前からの変化: 72便増, 63,620km増

年間負担額(千円)

再編前(H26)	再編後(H29)
市負担額: 21572	市負担額: 1705
国・県補助額: 20440	国・県補助額: 2679

市負担 1,400万円減

資料: 常陸太田市資料より作成

出典: 常陸太田市

出典: 国土交通省「地域関係者による連携・協働のカタログ」

取組主体

市、交通事業者

スケジュール

事業	R7年度 (2025年度)	R8年度 (2026年度)	R9年度 (2027年度)	R10年度 (2028年度)	R11年度 (2029年度)
交通事業者や福祉、教育事業における交通サービスの統合・連携	準備・調整		段階的に実施		

## 施策⑤-2 災害時の公共交通の活用

### 対応する問題点

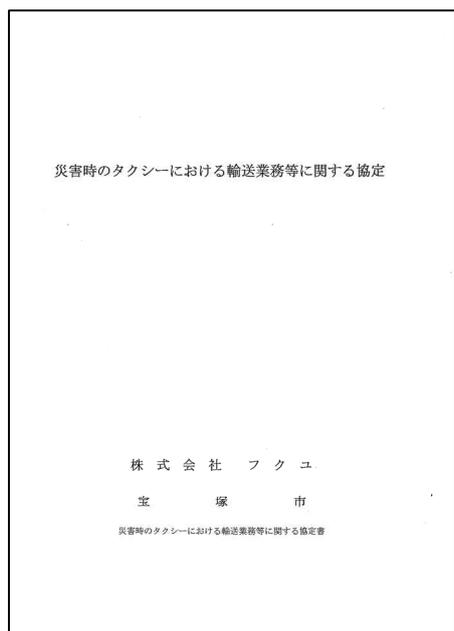
問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機

問題点8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

### 事業イメージ

#### 自治体と交通事業者との災害時の連携

- 地域公共交通事業者は、地域住民の移動を担うサービスを提供していることから、地域の地理的状況を詳しく把握しており、災害時において住民の避難所への輸送や物資輸送など、地域の災害応急対応に活躍することが期待されるため、日常移動を担うだけでなく、自治体の災害対応の一部を担うなどの連携について検討します。



令和5年（2023年）2月21日、株式会社フクユと「災害時のタクシーにおける輸送業務等に関する協定」を締結しました。

本協定は、災害時の支援協力の手続きを定めることで災害応急対策を円滑に遂行することを目的としています。災害時にタクシーによる物資や人員の輸送、要援護者の輸送、タクシー車両の借り上げによる輸送業務などで協力いただきます。また協定締結を機に、平時においても地域の防災訓練等への参加などを通して、顔の見える関係を構築し、連携強化を進めていきます。

図 災害時のタクシー事業者との協定締結

出典: 兵庫県宝塚市

### 取組主体

市、交通事業者

### スケジュール

事業	R7 年度 (2025 年度)	R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)
自治体と交通事業者との 災害時の連携	準備・調整 →	実施 →			

## 施策⑤-3 公共交通事業者間の連携強化

### 対応する問題点

問題点2: 深刻な人材不足や厳しい経営状況による公共交通存続の危機

問題点8: 公共交通機関同士や他分野との連携が不十分

### 事業イメージ

#### 異なる公共交通機関及び市との意見交換会の開催

- 本市には複数の交通モードが存在しており、特に交通結節点における乗り継ぎ等の調整は必要不可欠です。利用者の利便性向上のため、ダイヤ改正時や運行内容見直しの際には、関連する交通事業者間で乗り継ぎの連携がとれるよう、定期的な意見交換会を開催します。また、待合環境の整備や案内表示、利用者向けの案内なども連携して実施できるよう、内容を意見交換の場で共有します。



図 竹原港での乗継状況(バスやタクシーへの乗り継ぎ時間を待合所で過ごすことが可能)



図 忠海駅での乗継状況  
(忠海港まで迂回した移動経路)



図 忠海駅での乗継状況  
(福祉施設が駅舎の複合施設として整備)



図 竹原駅での乗継状況  
(駅に隣接してバス待合所を整備)

### 取組主体

市、交通事業者

### スケジュール

事業	R7 年度 (2025 年度)	R8 年度 (2026 年度)	R9 年度 (2027 年度)	R10 年度 (2028 年度)	R11 年度 (2029 年度)
異なる公共交通機関及び市との意見交換会の開催	調整・実施 →	調整・実施 →	調整・実施 →	調整・実施 →	調整・実施 →

# 第 8 章 計画の達成状況の評価

## 1. 推進体制

本計画の推進体制は、本市が法定協議会として位置付ける「竹原市地域公共交通会議」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。また、事業の実施段階では庁内関係部署や周辺自治体とも連携し、効果的な実施を目指します。

計画の推進にあたっては、行政のみならず、地域(市民・企業)や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。地域全体の協力体制を築くことで、より効率的かつ効果的な公共交通を構築します。

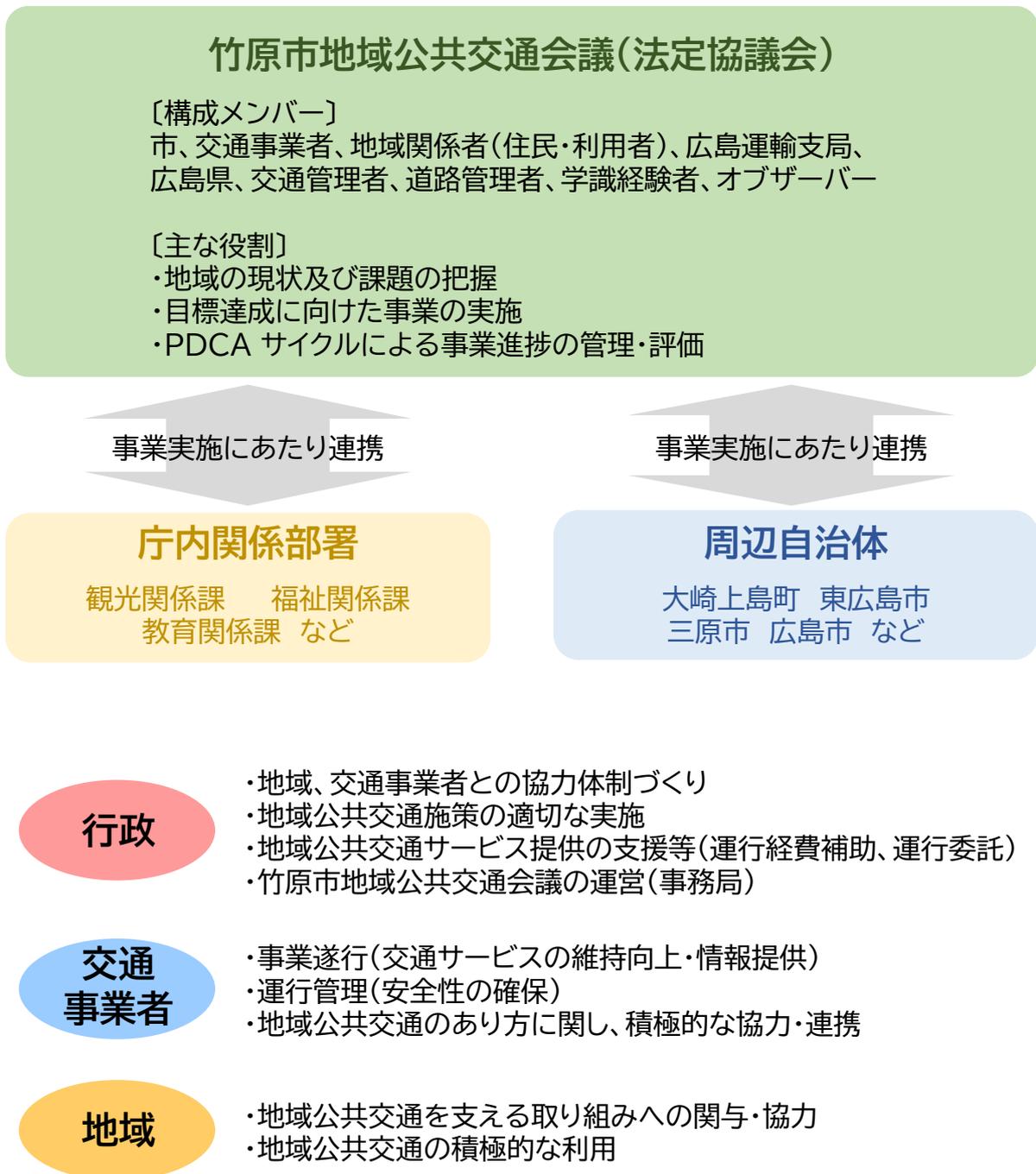


図 推進体制

## 2. 達成状況の評価と見直し

### 1) PDCA サイクルによる評価・検証

本計画の目標達成に向けて、事業の進捗状況をモニタリングし、PDCA サイクルを実施することで、計画の実効性を高めます。PDCA サイクルを適切に運用するためには、市の予算要求時期や次期計画の見直し時期など、行政的なスケジュールとの連携も必要です。

以下に示す計画期間及び年間スケジュールに基づき、本計画を適切に評価・検証しながら、着実に実施していきます。

表 計画期間における進捗管理・評価スケジュール

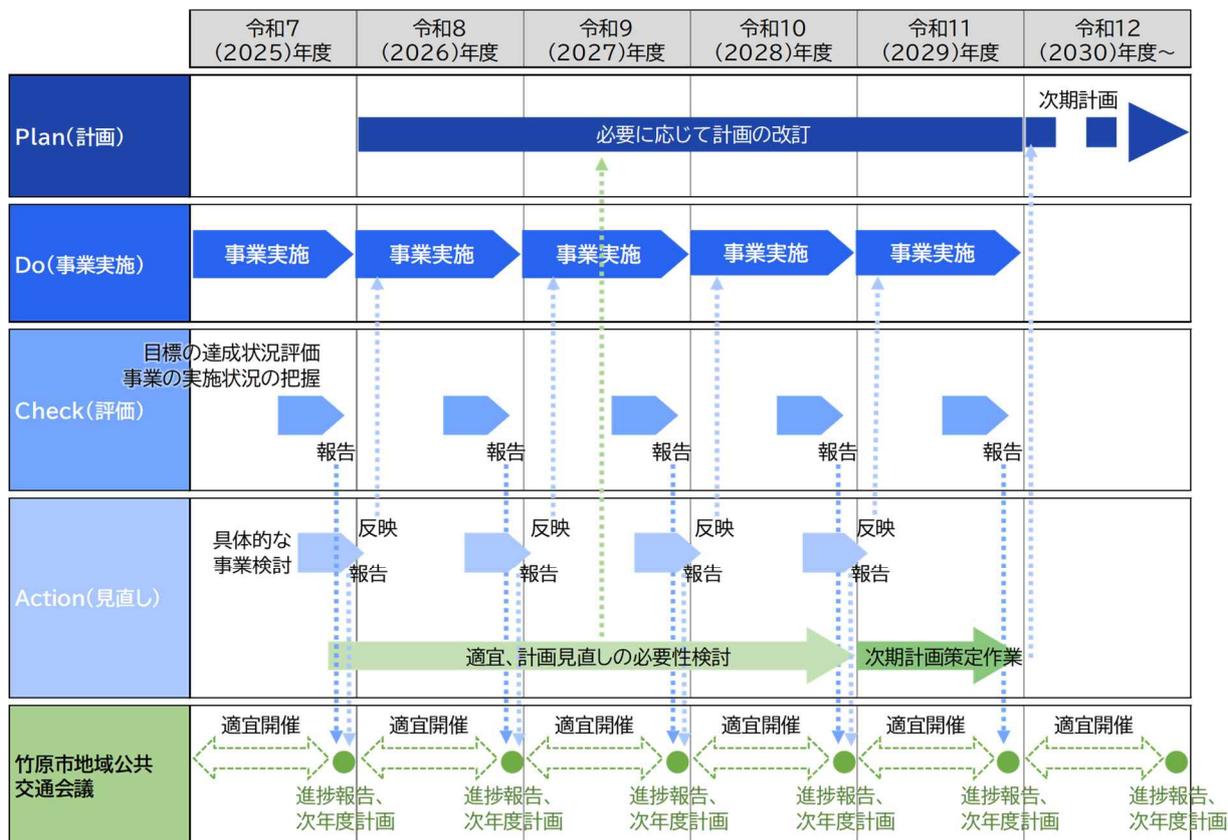


表 年間単位の進捗管理・評価スケジュール



## 2) 数値指標の評価方法等

本計画の達成状況は、設定した数値指標に基づき、評価・検証を行います。特に、収支率や公的資金投入額に関しては、今後も運行単価の上昇や料金変動などの外的要因が生じることが予想されるため、評価の際には、計画の成果によるものか、外的要因によるものなのかを適切に判断し、評価することが必要です。毎年開催する竹原市地域公共交通会議等において、関係者間で状況確認も実施しながら、適宜見直しを行い、柔軟に対応していきます。

表 数値指標の評価方法等

目標	数値指標	評価時期	評価方法
目標①	地域公共交通(路線バス)の収支率【標準指標】	毎年度	交通事業者からの提供データにより確認
	地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】	毎年度	交通事業者からの提供データ及び事務局による確認
	「持続可能な公共交通体系が構築されているか」に対し「良くなった」と回答された人の割合	令和10 (2028)年度	総合計画作成時のアンケート調査を使用して確認
目標②	地域公共交通の総利用者数【標準指標】	毎年度	交通事業者からの提供データ及び事務局による確認
	公共交通に関するイベント開催回数	毎年度	事務局による確認
目標③	通勤・通学定期券の利用割合	毎年度	広島県モビリティ連携基盤データを使用して確認
	通学時の公共交通利用者の割合	最終年度	高校生アンケートを実施して確認
目標④	駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化	毎年度	事務局による確認
目標⑤	※再掲 地域公共交通の収支率【標準指標】	毎年度	交通事業者からの提供データにより確認
	※再掲 地域公共交通への公的資金投入額【標準指標】	毎年度	交通事業者からの提供データ及び事務局による確認
	各公共交通事業者及び市による意見交換回数	毎年度	事務局による確認