

竹原市の公共交通を考えるための視点(案)・取り組みの方向性(案)

■ 各交通機関の個別の現状及び問題等 （前回の再掲につき説明省略）

路線バス

〔現状、利用実態より〕

- ・路線バスの利用客数は減少傾向。収支面はますます厳しくなっている。
- ・路線バスの利用客は少なく、中でも利用客数が極めて少ない路線がある。市内～市外の利用は特に少ない。
- ・市内での利用客の行動パターンに合致していない可能性がある。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数、最終便の時刻等へのニーズが多い。
- ・利用の多い店舗・病院等からバス停が遠い場所、バス停がない場所等がある。
- ・高齢者にとってバス情報がわかりにくい。バス待ち環境の改善へのニーズが多い。
- ・観光スポットの最寄りバス停等の認知度が低い。利用客にかぐや姫号の人気は高いが、事前情報が不十分との声がある。

福祉バス

〔現状、利用実態より〕

- ・福祉バスの1日の利用客数は、15～35人程度。
- ・市内での利用客の行動パターンに合致していない可能性がある。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・複数曜日の運行、運行日のダイヤの見直しに対するニーズが多い。
- ・利用の多い店舗からバス停が遠い場所、バス停がない場所等がある。
- ・利用する人はほぼ決まっている。福祉バスの認知度は高くない。
- ・高齢者は買い物荷物の苦勞。ドアトゥドアの移動を望む声も多い。

鉄道（呉線）

〔現状、利用実態より〕

- ・鉄道（呉線）は、多様な目的で利用されている。
- ・鉄道の利用客は、年々減少。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数、最終便の時刻等へのニーズが多い。
- ・遅延・運休等があり、通勤で使うには不安との声が多い。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎは少数。特に、目的地側（市内）の乗り継ぎはほとんどない。
- ・無人駅であるため、高齢者や観光客等に不案内。
- ・駅を快適にすることへのニーズが多い。

航路

〔現状、利用実態より〕

- ・近年、大久野島観光での航路利用客のみ急増。
- ・離島（他市町）～本市の航路は、日常生活で利用されている。また、複数の場所をまわる人が多い。
- ・竹原市側で、航路と鉄道・バスの乗り継ぎが多い。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数、最終便の時刻等へのニーズが多い。
- ・フェリー近くに待合所等がほしい、待合所を充実してほしいとの声がある。
- ・航路のダイヤの情報や、乗り継ぎの情報がわかりにくいとの声がある。

広島空港行き乗合いタクシー

〔現状、利用実態より〕

- ・近年、観光に伴い増加。利用客の大半は県外客。
- ・空送する便が少なくない。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・広島空港行き乗合いタクシーの認知度は高くない。
- ・利用客の満足度は高い。一部、ダイヤの見直しへのニーズもある。

■ 複数の交通機関にまたがる現状及び問題等（再掲）

平常時について

乗り継ぎ距離が長く負担が大きい。
ダイヤ上、乗り継ぎが困難なケースが多い。
鉄道と路線バスが運行する区間でも選択可能なわけではない。
交通機関相互の、乗り継ぎ案内等は不十分。

遅延・運休時について

遅延等の際、異なる交通機関の間の待ち合わせ等を行われていない。
遅延・運休等の情報は、乗り継ぎしようとする利用客に提供されていない。
鉄道と路線バスが運行する区間でも代替輸送等を行われていない。

■ 竹原市の公共交通全体の現状及び問題等（再掲）

ネットワークについて

市の中心部を回遊するような、わかりやすい公共交通がない。
複数ある人気の高い観光スポットを活かすような公共交通がない。
クルマも送迎者もない高齢者は、少数だが各地に分布している状況であり、市域の一部に公共交通不便地区がある。
市全体の公共交通の情報や PR が少なく、また高齢者や観光客等にはわかりにくい面もある。
市内の公共交通は、全体として利用客が少なく、運営面で厳しい状況
(利用者が少ない状況で、市は補助金や移動手段の提供・支援等に多くの費用を要している)。* 前回から追加

クルマへの依存、公共交通への抵抗感について

高齢者も含め、クルマ依存が極めて高い。
歩ける短距離でも、クルマを利用。
公共交通を使ったライフスタイルに抵抗感。ドアトゥドアの移動手段が望まれ、バスは移動手段として意識されていない。
公共交通の料金に対する抵抗感が高い（特にバス料金を安価にすることへの希望が多い）。
(これに対し、現状では、抵抗感の軽減や、動機づけにつながるような施策は少ない。)
(高齢者が免許返納を考える条件として、料金割引や、ドアトゥドアの移動手段の確保への希望が多い。)
* 前回から追加
観光客も、クルマ中心。回遊観光は少数派。
公共交通の利用客が少なく厳しい運営状況であることが、市民等に伝わっていない可能性がある。
現在は、クルマ依存や公共交通の大切さを、知ったり考えたりする機会を提供する取り組みは少ない。
(現状では、他に手段がないのではなく、便利さからクルマを選択する人が大半。何れの年代でも同様。)* 前回から追加

■これからの竹原市の公共交通を考えるための視点（案）

<持続可能な公共交通の確保・充実>

今後の高齢化の進展を考慮し、日常生活に必要な移動手段を確保し、将来まで持続可能な公共交通を目指す。

- ・現状で、竹原市の公共交通は利用客が少なく、今後、人口減少・少子化が進んだ場合、さらに厳しい運営状況となります。また、公共交通利用客の多くは高齢者や運転免許を持たない学生等です。竹原市では、今後とも高齢化が進展するものと考えられるため、誰でも利用できる移動手段として、公共交通の役割はますます重要になると考えられます。

<利便性向上・利用促進>

市中心部に集まる施設や市外への外出に関する市民のニーズや外出動向等を考慮して、公共交通をなるべく多くの人に利用して頂くことを目指す。

- ・竹原市の中心部には、規模の大きい病院や店舗等が集まって立地しており多くの市民が利用しています。また、市民が市外へ外出する機会もあります。これらを考慮し、公共交通サービスについて可能な見直しを行い、なるべく多くの人に利用して頂くことを目指す必要があります。

<まちの活性化に資する公共交通>

市内の人気の高い観光地への来訪客や、高校生など若い世代等にも使いやすく、まちの活性化に寄与できる公共交通を目指す。

- ・竹原市には、人気の高い観光地（大久野島、町並み保存地区等）があるとともに、本市の高校へは市内外から多くの生徒が通っています。市民や高齢者だけでなく、観光客や、高校生など若い世代等にも使いやすい公共交通にして、まちの活性化につなげていくことが必要と考えられます。

<都市計画等との整合性>

現在のまちの特徴を活かすとともに、都市計画等に合わせた公共交通ネットワークとするために、必要な方策を模索する。

- ・現在、本市には、病院・店舗・公共施設等が市中心部等を集まり、また各地域の居住地もある程度まとまっており、人気の高い観光地等もあります。都市計画に位置づけられたこれらの各拠点間を繋ぐ公共交通が、現在及び将来のまちづくりをより有効にするために必要な方策を模索します。

<運行・運営面の工夫や新たな移動手段の導入>

利用客の目線で、公共交通サービスの細かな工夫やアイデアを考えるとともに、新たな移動手段や手法の導入の可能性を模索する。

- ・公共交通の使いにくい面を少しでも解消し、より多くの人に利用して頂くため、市民や利用客の目線で、可能な工夫やアイデアを考えるとともに、新たな移動手段や手法の可能性も模索します。

<複数の公共交通・主要施設等の連携>

複数の公共交通や、病院・店舗等の協力により、利用客へのサービスを充実するなど、全体として利便性の向上を目指す。

- ・竹原市には、複数の公共交通があり、また規模の大きい病院、店舗、人気の高い観光地等が立地しています。公共交通全体としての利便性の向上のため、待合環境を充実するなど、できる範囲で、利用客へのサービス面で連携する可能性を模索します。

<市民・利用者の意識・行動の変容>

公共交通の利用促進だけでなく、地球環境面や市民の健康面等も考慮して、できる範囲で過度なクルマ利用を自発的に見直すことを促す手法を模索する。

- ・竹原市では、クルマ利用への志向が高い状況にあるため、いくら公共交通サービスの工夫や見直しを行ったとしても、思うように利用されない事態に陥る危惧があります。過度なクルマ利用は、地球環境面、市民の健康面、まちの賑わい等の面への悪影響が危惧されるため、本市の将来を考えて、できる範囲で意識や行動の変容を促す手法を模索します。

これからの竹原市の公共交通を考えるための視点 (案)

<持続可能な公共交通の確保・充実>

今後の高齢化の進展を考慮し、日常生活に必要な移動手段を確保し、将来まで持続可能な公共交通を目指す。

<利便性向上・利用促進>

市中心部に集まる施設や市外への外出に関する市民のニーズや外出動向等を考慮して、公共交通をなるべく多くの人に利用して頂くことを目指す。

<まちの活性化に資する公共交通>

市内の人気の高い観光地への来訪客や、高校生など若い世代等にも使いやすく、まちの活性化に寄与できる公共交通を目指す。

<都市計画等との整合性>

現在のまちの特徴を活かすとともに、都市計画等に合わせた公共交通ネットワークとするために、必要な方策を模索する。

<運行・運営面の工夫や新たな移動手段・手法の導入>

利用客の目線で、公共交通サービスの細かな工夫やアイデアを考えると、新たな移動手段や手法の導入の可能性を模索する。

<複数の公共交通・主要施設等の連携>

複数の公共交通や、病院・店舗等の協力により、利用客へのサービスを充実するなど、全体として利便性の向上を目指す。

<市民・利用者の意識・行動の変容>

公共交通の利用促進だけでなく、地球環境面や市民の健康面等も考慮し、できる範囲で過度なクルマ利用を自発的に見直すことを促す手法を模索する。

■竹原市の公共交通が抱える課題等の改善に向けた取組の方向性 (案)

(* アイデアに関する意見交換の材料・例として)

(1) 市民等の外出時の動き方等に対応する運行方法の調整

(2) 高齢者等の待ち時間の負荷軽減

(3) 病院・店舗から公共交通の間の移動の負荷軽減

(4) 乗り継ぎの利便性向上

(5) 遅延・運休時の連携

(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策

(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等

(8) 点在する公共交通不便地区、ドアアウトアに近いサービスを望む人への対応

(9) 市民等の利用に関する抵抗感軽減策、動機づけ策等

(10) クルマ中心のライフスタイルの変容、公共交通・徒歩に対する意識の醸成

次頁以降は、今後に向けたアイデアのイメージです。

現段階で決定するものではなく、今後に向けて、他のアイデアや工夫も含め、可能性の模索や取舍選択について意見交換を行っていくものです。

(1) 市民等の外出時の動き方等に対応する運行方法の調整

【背景・現状・ねらい等】

- 全体として、公共交通の便数を増やすことへの希望が多く得られています。一方、極端に利用客の少ないバスの路線・便もあります。
- 現状では、通院、買い物等の複数の用事のため路線バスで出かけた高齢者等が、市中心部を徒歩・タクシーでまわるケースが見られます。また、往路・復路で、異なる手段（バス、病院等の送迎サービス、タクシー等）を利用するケースも見られます。なお、福祉バスは、週に1日1往復のダイヤとなっています。
- 週末や休日の市外への遊び等のお出かけについて、若者や離島の居住者等から、もう少し遅い時間の便がほしいとの意見が多く得られています。
- 高校生から、休日や夏休みの部活等の際の、特に昼の下校に対応した便（特に鉄道）がほしいとの意見が多く得られています。また、朝夕に家族に送迎してもらう高校生も多くみられます。
- 以上に対し、利用客のお出かけニーズに対応し利便性を向上するよう、ダイヤ等を調整できるかどうか検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

（★：中心的なアイデア）

- ① 市内で複数の用事のある高齢者等に対応する「便」の調整（★）
（帰りの便の時間帯、運行曜日等）
- ② 往復で異なる公共交通・送迎サービスを利用する場合の「連携」
（便の連携、案内情報等）
- ③ 利用の実態に即した始発便・終発便の調整
- ④ 若者等の市外への外出ニーズに対応する「便」の調整（★）
（帰りの最終便、週末の特別便等）
- ⑤ 離島から市外への外出に対応する「便」の調整
（帰りの最終便等）
- ⑥ 高校生の休日・休暇期間の登下校（部活等）に対応する「便」の調整
- ⑦ 異なる公共交通で相互に時間帯を補完するような「便」の調整
- ⑧ 極端に利用客の少ない路線・便の見直し・調整

対象の分類	個別の交通機関	複数の交通機関にまたがる
-------	---------	--------------

関係する 事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇運行の可能性の検討
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇病院の連携 ◇学校の連携
	市・その他	◇福祉バスでの支援

竹原市の公共交通等



芸陽バス



福祉バス



タクシー



JR 呉線



航路



島側の交通手段（大崎上島のおと姫バス）



かぐや姫号



病院の送迎サービス

(定時ダイヤで運行、安田病院は帰路のみ)

参考例等



深夜便の例（長崎）（主に 22 時台に運行）



深夜便の例（東京）
（終電後の便、料金は通常の 2 倍程度）



週末限定高速バスの例（仙台）



ダイヤ調整の例（青森）
（病院の受付に間に合うようにダイヤを調整）

(2) 高齢者等の待ち時間の負荷軽減

【背景・現状・ねらい等】

- 現状では、バス停、主要駅以外の駅の待ち合い施設の改善への意見が多く得られています。（特に酷寒・猛暑・荒天の際には、高齢者等にとって過酷な状況にあります。）また、港で長時間を待つケースもあり、港の待合所の充実を望む意見もあります。
- 現状では、用事の済んだ高齢者等が、病院・店舗等から離れたバス停まで行き、そこで便がないことを知って長時間待つ、あるいは乗車を諦めるようなケースもあります。
- 以上に対し、待ち合い施設の設備面での方策のほか、買い物やおしゃべり等ができるようにして待ち時間を充実する方策、乗車直前まで行先の施設（病院・店舗等）で待てるようにする方策が考えられるため、その可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

（★：中心的なアイデア）

- ① **「待ち合い施設」の設備を充実**
（停留所の屋根・ベンチ・自販機、主要駅以外の駅の酷寒・猛暑・荒天対策、港の待合所の充実、地域ボランティア協力等による座布団・傘等の提供等）（★）
- ② **「待ち時間」を充たす方策**
（近傍へのコンビニ等の誘致、または営業所・空き施設等のコミュニケーションスペースとしての待合場所の確保等）
- ③ **病院・店舗など「行先の建物内」で直前まで待てるようにする方策**
（病院・店舗内、待合所内等での「リアルタイムな運行情報」の提供等）（★）

対象の分類	個別の交通機関
-------	---------

関係する 事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用） ◇地域での協力等
	公共交通事業者	◇施設、情報提供に関わる可能性検討
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇病院・店舗等の協力
	市・その他	◇施設に関わる可能性検討・コーディネート

竹原市の待ち施設



芸陽バス待合所（竹原駅前）



竹原駅



たけはら海の駅



中通バス停（芸陽バス営業所前・安田医院の北方面）



大乗駅



忠海港待合所



中通下バス停（安田病院の南方面）



大井バス停（馬場病院最寄り）



竹原中央バス停（ゆめタウン最寄り）

参考例等



アーティスト作のバス停（海外）



間伐材製のバス停（長野）



かやぶき屋根のバス停（長野）



空き店舗を待合所にした例（北海道）



コンビニと連携したバス待ち環境の例（京都）



広島県内のバスで運用中のリアルタイムネット情報「BUSit」（芸陽バス・竹原フェリー前バス停の情報）

(3) 病院・店舗から公共交通の間の移動の負荷軽減

【背景・現状・ねらい等】

- 現状では、多くの人々が利用する店舗・病院で、建物入り口からバス停等までが離れている施設、あるいは、停留所がない施設があります。
- 買い物等の荷物（シルバーカー等）を持つ高齢者が、バスに乗車する際に、苦勞するケースや時間がかかるケースも見られます。
- 港・駅等の敷地の中で、乗降場所と待合場所等との行き来を楽にしてほしいと高齢者の意見もあります。
- 以上に対し、停留所・乗降場所等を調整して移動距離を減らすことや、荷物の積み下ろしの介助等によって、高齢者等の負担を軽減できる可能性があるか否か検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

(★：中心的なアイデア)

- ① 「病院・店舗等の敷地内」への乗り入れ (★)
- ② 利用者の多い施設への「停留所の追加等」 (★)
- ③ 高齢者等を考慮した「駅・港の待合所・停留所・乗降場等の位置関係」の調整
- ④ 荷物の多い公共交通利用客に対する「店舗等と公共交通が連携した支援（乗降場所の調整、荷物の積み下ろしの介助等）」
- ⑤ その他バリアフリー策

対象の分類	個別の交通機関
-------	---------

関係する 事項等	市民・利用客等	(・現在よりも積極的な利用)
	公共交通事業者	◇運行の可能性の検討 ◇施設、乗り物等に関わる可能性検討・連携 ◇現場でのフォロー
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇病院・店舗等の協力
	市・その他	◇福祉バスでの支援 ◇施設・乗り物等に関わる可能性検討・支援

竹原市内の施設



パーティ (路線バスのみ乗り入れ)



藤三 (近いバス停は竹原駅か竹原中央)



ゆめタウン、藤三等の店舗周辺には、大量の買い物荷物や、シルバーカーを伴うお年寄りもいます



呉共済会忠海分院 (バス停あり)



安田病院 (福祉バスのみ乗り入れ)



馬場病院 (福祉バスのみ乗り入れ)



吉名駅・大乗駅・安芸長浜駅は、ホームまでに階段等あり



参考例等



店舗敷地内への乗り入れの例 (香川)
(乗り入れと合わせて、その店舗でバスを乗り継いでも料金が掛からない停留所に指定)



店舗前のバス設置の例 (香川)
(合わせて、バス停名に名称を入れる対価として、スポンサー料を得る仕組みもあり)



名物車掌によるホスピタリティ (静岡)



竹原市の福祉バスには補助スタッフが同乗していますが、一人で多くの荷物を積み下ろしするのは、大変とのこと。

(4) 乗り継ぎの利便性向上

【背景・現状・ねらい等】

- 特に、船と鉄道、鉄道とバスの乗り継ぎ（ダイヤ）が良くないとの意見が多く得られています。（港～バス～駅の乗り継ぎ以外は基本的に考慮されていません。）
- 特に、船と鉄道の乗り継ぎ時間が数分しかなく、高齢者や不慣れな観光客等では間に合わない、あるいは負担が大きいケースもあります。また、無人の駅で、観光客や土地勘のない人等が乗り継ぎ等の情報を得られないこともあります。
- 現状では、竹原市内の駅に到着した鉄道利用客が、バスに乗り継いで市内の目的地へ移動するケースは僅少です。
- なお、竹原市では、クルマ志向が高く、公共交通の利用自体に抵抗感を持つ人が多く、乗り継ぎが不便との声もあります。
- 以上に対し、乗り継ぐ公共交通機関の間での調整・連携等によって、乗り継ぎ利用の利便性を向上する方策、乗り継ぎへの抵抗感を軽減する方策が考えられるため、その可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

（★：中心的なアイデア）

- ① 異なる公共交通機関相互の、ダイヤに関する事前の「情報交換等」（★）
- ② 異なる公共交通相互の、利用客への「運行情報・乗り継ぎ案内等」（★）
（人による案内、リアルタイム情報等）
- ③ 乗り継ぎ距離が長い場所（港・駅）での「経路の改善」
- ④ 乗り継ぎ距離が長い場所（港・駅）での高齢者、不慣れな観光客等を考慮した「便」の調整
- ⑤ 乗り継ぎをより便利にするための「駅・港の待合所・停留所・乗降場等の位置関係」の調整
- ⑥ 乗り継ぎ利用に対する「特典の企画等」「料金面の優遇等」
（公共交通機関で連携）
- ⑦ 各地域の乗り継ぎ拠点の充実
（施設・案内等）

対象の分類

複数の交通機関にまたがる

関係する 事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇情報交換 ◇情報提供、施設等に関する可能性検討・連携 ◇現場でのフォロー ◇企画等の可能性検討
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	—
	市・その他	◇情報提供、施設等に関わるコーディネート・調整・支援 ◇企画等に関する支援

竹原市の乗り継ぎ箇所等



竹原駅（駅舎の正面はタクシー乗り場）



大乗駅前（バス停はやや離れている）



忠海港～忠海駅（迂回した経路）



吉名駅前（駅前には福祉バスのバス停のみ）



竹原港（タクシー、バスの乗降場所は、建物を挟んで、船の乗り場の反対側）

参考例等



乗り継ぎダイヤの調整の例（香川）
（駅で、隣接する市のコミバスと鉄道との乗り継ぎを考慮してダイヤを調整）



西鉄大橋駅				西鉄大橋駅 のりかえ案内 10:53 直前の状況	
番号	行先	経由	所定	現在地	残車数
1	250	220	180	160	
2	3	6	7	8	
3	5	9	10	11	12
4	13	14	15	16	
62	那珂川(池)	老司 片桐	10:54	発車前	
49	博多南駅	弥永田地	10:58	発車前	
42	月の浦営業所	大土居	11:02	発車前	

乗り継ぎダイヤ調整の例（福岡）
（わかりやすく等間隔のダイヤに調整。乗り継ぎ割引サービスに加え、乗り継ぎ回数に応じてICカードにポイントを付与あわせて、バス車内に、乗り換え案内を表示。）



店内に置いた簡易なタブレットでのバスロケの例（横浜）

(5) 遅延・運休時の連携

【背景・現状・ねらい等】

- ・現状では、路線バス、鉄道、船が若干遅延した場合でも、待ち合わせ等が行われないケースが大半です。以前はバスから船の乗客の様子が見えたため、若干の調整が可能でしたが、現在は不可能となっています。
- ・現状では、大幅な遅延・運休が生じた際に、乗り継ごうとする利用客が、その情報を把握できないケースもあります。乗り継ぎ先の公共交通の大幅な遅延・運休等を知らずに、島から出てきてしまうケースもあります。
- ・遅延・運休等を考えると通勤・仕事では公共交通を使いにくいとの意見もあります。
- ・以上に対し、乗り継ぐ公共交通機関間での調整・連携等によって、遅延・運休時における対応を図る方策が考えられるため、その可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

(★：中心的なアイデア)

- ① 若干の遅延等の際の、乗り継ぎ公共交通の間での「待ち合わせ等」
- ② 大幅な遅延、運休等に関する、乗り継ぎ公共交通の「相互の利用客への運行情報提供」
(人による案内、リアルタイムな運行情報等) (★)
- ③ 大幅な遅延、運休等の際の、並行する公共交通等の間での「代替（案内等）」

対象の分類

複数の交通機関にまたがる

関係する 事項等	市民・利用客等	(・現在よりも積極的な利用)
	公共交通事業者	◇対応に関わる可能性検討・連携 ◇情報提供の可能性検討・連携 ◇現場でのフォロー
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	—
	市・その他	—

竹原市の乗り継ぎ箇所等



竹原駅



忠海駅



竹原港



忠海港



島側の港の待合所



船中



参考例等



(再掲)

店内に置いた簡易なタブレットでのバスロケの例 (横浜)



駅サービスマネージャの例 (大阪)



(再掲) 広島県内のバスで運用中のリアルタイムネット情報「BUSit」

(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策

【背景・現状・ねらい等】

- 竹原の市中心部や忠海には、港、駅、規模の大きい病院・店舗が立地しており、多くの人々が利用しています。また多くの方は、これらのうち 1 か所だけに行くのではなく、複数の場所を回っています（ただし大半の人がクルマを利用）。
- クルマを利用しない高齢者等は、市中心部等を回る際、徒歩やタクシーを利用しています。これらの施設間の距離は、高齢者等にはやや遠く負担となっている場合もあります。（現状では、市中心部を循環するような交通手段はありません。）
- また、主要な施設が市中心部や忠海に集まっているという利点を活かし、公共交通と徒歩による外出を便利にし、まちなかでの回遊を促すことで、まちなかの賑わいにつなげることができると考えられます。
- 以上に対し、市中心部等への公共交通での来訪や、市中心部等での公共交通＋徒歩での回遊行動の支援・促進のための、移動手段や、周知広報、利用促進などの方策の可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

（★：中心的なアイデア）

- ① 市中心部の主要施設を循環する、利便性が高い「新たな交通手段」の導入（★）
- ② 市中心部での回遊行動を促進するための、異なる公共交通が連携した「特典の企画等」、複数回の乗降に対する「料金面の優遇等」
- ③ 市中心部等の循環交通を導入した場合の既往路線の調整

対象の分類		複数の交通機関にまたがる	市の公共交通全体
関係する 事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）	
	公共交通事業者	◇運行の可能性検討 ◇既往路線の調整 ◇企画等の可能性検討	
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇病院・店舗等の協力	
	市・その他	◇運行の可能性検討・支援 ◇企画等に関する支援	

竹原市中心部等の施設



参考例等



循環ワゴンの例（山口）
（“実証運行”として、市街地を循環するワゴン車を運行。
大人 200 円、1 日乗車券 500 円）



循環バスの例（秋田）
（主要スポットを循環するバスを運行。
大人 100 円、1 日乗り放題券 300 円）
（市内の施設の特典あり）

(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等

【背景・現状・ねらい等】

- ・竹原には、人気の高い観光地（大久野島、町並み保存地区等）がありますが、マイカーまたは観光バスで来訪する観光客が多くいます。
- ・竹原市内で、複数の場所を回遊する観光客は少数派です。
- ・現状では、市全体の公共交通に関する、観光客向けの事前情報やPR情報は少ない状況です。
- ・人気の高い観光地から公共交通の乗り場等が離れており、観光客等にとってわかりにくい面があります。（現状では、市内の観光地を巡るような交通手段はありません。）
- ・観光客が特に集中するシーズンにおいて、公共交通に乗り切れないケースも見られます。
- ・以上に対し、本市への観光客の公共交通での来訪や、公共交通＋徒歩での回遊の支援・促進のための、移動手段や、周知広報、利用促進などの方策の可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例

（★：中心的なアイデア）

- ① 不慣れな行先の公共交通への抵抗感を緩和するための「ビジター向け利用の仕方の基本情報」（事前の情報）の作成
- ② 民間等の観光・旅行情報メディア、市内観光施設等の協力による「公共交通のPR情報」（来訪前の情報）の発信（★）
- ③ 公共交通機関や観光施設が連携した、観光客向けの「特典の企画等」
- ④ 観光客等が戸惑う場所での「人による案内・ホスピタリティ向上」等
- ⑤ 利用客が極端に多いシーズンの「便」の調整等
- ⑥ 主要観光スポット（町並み保存地区、忠海港等）へのアクセスに配慮した「停留所等の位置関係」の調整
- ⑦ 主要観光スポット（町並み保存地区、忠海港等）間の行き来を容易にする、「新たな交通手段」の導入（★）

対象の分類	個別の交通機関	複数の交通機関にまたがる	市の公共交通全体
-------	---------	--------------	----------

関係する事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇情報に関する協力 ◇企画等の可能性検討 ◇現場でのフォロー ◇運行の可能性検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇観光施設等の理解・協力 ◇現場での協力
	市・その他	◇情報、企画等に関するコーディネート・支援 ◇運行の可能性検討・支援

竹原市の観光スポット



町並み保存地区



大久野島



忠海港

参考例等



観光客にも市民にも使われる循環バスの例（山口）
 （駅、港、人気店舗、観光スポット等を巡回。
 2コースあり、30分のパターンダイヤで乗り継ぎ可能）



観光スポットをまわる循環バスの例（岩手）
 （文化遺産等を巡回、一般市民も利用）



観光客向けのPR 広報

ZAQ おでかけガイド

早良郡バス「さんるん」
 0971 本町の駅

路線番号	
路線	
運行本数	
乗降	
乗車券	
乗車時間	
乗車料金	
乗車時間	

平泉駅周辺で
 フレイクタイム

<p>こびるカフェ平泉 営業時間/10:30～16:30 定休日/無休 住所/平泉字豊庭35-3 TEL/0191-46-3905</p>	<p>SATO 営業時間/9:30～18:00 定休日/月曜日 住所/平泉字豊庭73-4 TEL/0191-48-5011</p>	<p>KOZENJI Cafe 営業時間/10:00～18:00 (4～10月) 10:30～17:00 (11～3月) 定休日/月曜日 住所/平泉字雄凌50-2 TEL/0191-46-3066</p>	<p>cafe & bar 琥珀 営業時間/11:00～19:00 定休日/不定休 住所/平泉町字志摩山8-34 TEL/0191-46-2721</p>
--	--	--	--

店舗等とのタイアップ

(8) 点在する公共交通不便地区、ドアトゥドアに近いサービスを望む人への対応

【背景・現状・ねらい等】

- 本市には、複数の公共交通が運行しているほか、乗り合いタクシーや送迎サービス等があり、市域を概ねカバーしているものの、居住地は点在しており、公共交通の利用が不便な高齢者等が残っています。
- 今後、高齢化が進めば、クルマを運転できない高齢者等がさらに増加することが想定されます。
- 本市では、ドアトゥドアのような移動手段を望む人が多い状況であり、市域に点在する高齢者等の外出の希望をかなえるには、路線バス等のような公共交通では対応することが困難と考えられます。
- 以上に対し、既存の交通機関等によって移動手段を補う方策や、新たな仕組みのアイデアで移動支援を行う方策が考えられるため、その可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

(★：中心的なアイデア)

- ① 既存の交通手段（乗合い交通等）のサービス拡大
- ② 既存の公共交通の割引制度等（一般タクシー等）での支援
- ③ 地域で支えあう「新たな交通手段や手法」による移動支援（★）
- ④ 地域内の移動手段と、他の公共交通（路線バス等）との「乗り継ぎを容易に」する方策

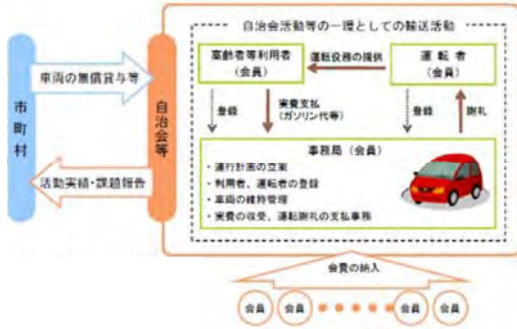
対象の分類	個別の交通機関	複数の交通機関にまたがる	市の公共交通全体
-------	---------	--------------	----------

関係する 事項等	市民・利用客等	◇新たなアイデアの可能性検討（地区でのミーティング等） （・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇既存サービスの可能性検討 ◇アイデアへの協力、連携
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	—
	市・その他	◇既存サービスの可能性検討 ◇アイデアのコーディネート・支援

参考例等



地域が主体的に運行する公共交通サービスの例（岐阜）
 （自治会運営委員会が主体となって、有償運送事業（デマンド方式）を運営）
 （市が運行するバスと乗り継ぎできるようダイヤ調整、運賃割引あり）
 （運転手は、地元で募集）



自治会活動の一環としての輸送活動の例（島根）
 （自治会等が主体となって、高齢者等（会員）を送迎）
 （車両は、市町村から貸与）
 （利用者は、ガソリン代等の実費のみ負担）

カーシェアから生まれたコミュニティ



カーシェアから生まれた送迎活動の例（宮城）
 （もともとは、被災地でクルマを失った人のための仕組み）
 （グループに車両を貸出し、グループは、実費を支払い、
 ドライバーはボランティア、利用料はカンパ）



サイクル&ショップライドの例（高知）
 （量販店の駐輪場に自転車を止め、バスに乗車する仕組み）（乗り換えの際に買い物する乗客があり店舗にもメリット）



(9) 市民等の利用に関する抵抗感軽減策、動機づけ策等

【背景・現状・ねらい等】

- 本市で公共交通を利用する人は、高齢者、免許を持たない学生等が多い状況です。それ以外の人は公共交通を移動手段の選択肢として認識していない状況です。
- 市民等は、日常的な外出で公共交通をあまり使っていない状況です。
- 公共交通を利用する市民等にとっても、ルートやダイヤがわかりにくい面があり、利用する路線等がほぼ決まっている状況です。
- 現状では、市全体の公共交通に関する情報やPR企画等は少ない状況です。また、既往の情報は、主な利用客である高齢者にわかりやすい物にはなっていません。
- 以上に対し、公共交通への抵抗感を軽減する方策、利用の動機づけを行う方策の可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

(★：中心的なアイデア)

- ① 市内の公共交通が一体となった「PR・情報提供」
(マップ・HPの充実、媒体の増加等) (★)
- ② 市内の病院、店舗、観光施設等の協力による「PR・情報提供の機会」の拡大
- ③ 高齢者等が戸惑う場所での「人による案内」「高齢者等向けのわかりやすい案内情報」等
- ④ 公共交通の利用頻度や、乗り継ぎに応じた料金面での「特典の企画等」 (★)
- ⑤ 往復で異なる公共交通を利用する場合の「特典の企画等」
- ⑥ 公共交通と店舗等がタイアップした「特典の企画等」 (★)
- ⑦ 公共交通に馴染みのない高齢者等を対象とした「お試し乗車を促す企画等」

対象の分類	複数の交通機関にまたがる	市の公共交通全体
--------------	--------------	----------

関係する 事項等	市民・利用客等	◇積極的な情報収集、周囲への推奨
	公共交通事業者	◇企画等の可能性検討 ◇現場での対応 ◇事業者としての情報PRの取り組み
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇地域としての協力 ◇現場での協力
	市・その他	◇情報、企画等に関するコーディネート・支援 ◇企画運営

参考例等



公共交通マップの例（広島）（船・バス等の路線マップや時刻表）



終電情報等の入ったマップの例（岡山）

津久茂⇒小用 船の時刻表は 12・13ページを参照

津久茂	小用	小用⇒(広島) 小用⇒(興)
●7:10	7:29	7:40(8:02) 7:37(7:47)
●8:08	8:27	8:37(8:54) 8:33(8:43)
●9:20	9:39	9:50(10:12) 9:54(10:10)
10:13	10:31	10:38(11:00) 10:40(11:00)
11:55	12:13	
13:10	13:28	13:32(13:54) 13:37(13:47)
15:08	15:26	15:36(15:58) 15:39(15:53)
16:01	16:19	16:26(16:46) 16:29(16:45)
●16:48	17:07	17:15(17:36) 17:14(17:25)
●18:07	18:26	18:34(18:55) 18:35(18:55)
19:00	伊勢タウンへ	
19:45	伊勢タウンへ	

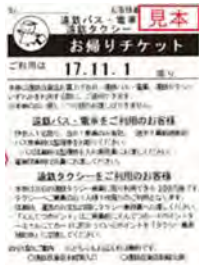
・船・バスの乗り継ぎ情報あり

定期券	回数券
2枚切符	隔がいき割引
団体割引	1日フリーバス
せとうちサイクルSPASS割引	せとうちCamperクルーズ割引
JAF会員割引	mont.beiクラブ会員割引
子供割引サービス	おさんぽクルーズ割引
妊産健康診査同乗者割引	

・割引サービス等の情報あり



だれにも分かりやすい単純なバス情報のスマホアプリの例



店舗とタイアップした無料乗車券（お帰りチケット、お買い物きっぷ等）の例（静岡）
（百貨店、スーパー、SC等での、一定金額以上お買い上げで、バス・電車・タクシーに利用できるチケットを呈呈）

特典バスケットご提供額	特典バスケット付金額	特典バスケット (定額込み含む)	たとえば
1,000円	100円	100円	支払額 1,000円で 特典バスケット100円提供 ※バス利用可能額1,100円
2,000円	100円	200円	
3,000円	160円	360円	利用額が増えるほど さらにお得に
4,000円	160円	520円	
5,000円	330円	850円	支払額 5,000円で 合計550円の特典バスケット ※バス利用可能額5,550円
6,000円	170円	1,020円	
7,000円	180円	1,200円	支払額 10,000円で 合計1,740円の特典バスケット ※バス利用可能額11,740円
8,000円	180円	1,380円	
9,000円	180円	1,560円	
10,000円	180円	1,740円	

利用額に応じたポイント付与の例（関東）（PASMO、Suicaの利用）



PASPYの乗り継ぎ割引

(10) クルマ中心のライフスタイルの変容、公共交通・徒歩に対する意識の醸成

【背景・現状・ねらい等】

- 本市では、クルマ中心のライフスタイルが定着しており、公共交通が利用可能な状況でも、クルマが選択されています。
- 高齢者でも、運転できる限りクルマを利用する人が多い状況であり、他に手段がないわけではなく、早い、いつでも乗れるという理由で、クルマが選択されています。
- 若い世代も含め、歩けるような極めて短い距離で、クルマを利用することのある人も見られます。
- ただし、将来の移動手段について不安を抱く人も多いため、クルマ中心の意識を変えたり、公共交通・徒歩に対する意識を醸成したりする余地はあるように見受けられます。
- 以上に対し、市民や学校・事業所等を対象としたMM施策（知る機会、考える機会を提供し、少しずつ自発的に考え方が変わるよう促す方策）の可能性を検討します。

【上記の課題解決のための取組例・アイデア例】

（★：中心的なアイデア）

- ① 公共交通の現状を「知る機会の提供」
（情報やイベント等）
- ② 健康・地球環境等をテーマとした「考える機会の提供」（情報やイベント等）
- ③ 児童や生徒を対象とした「知る機会の提供」
（教育、イベント等）（★）
- ④ 公共交通に馴染みのない高齢者等を対象とした「知る機会の提供」
（教育、イベント等）（★）
- ⑤ 事業所や自治会等を通じた「考える機会の提供」
（MM アンケートやイベント等）（★）
- ⑥ 公共交通利用等について努力している事業所等の「名称の公表・表彰等」

対象の分類

市の公共交通全体

関係する 事項等	市民・利用客等	◇積極的な参加、周囲への推奨 ◇意識の変容・醸成、ライフスタイル等の見直し
	公共交通事業者	◇情報・イベント等への協力 ◇事業者としてのMMへの取り組み
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇地域としてのMMへの理解・協力
	市・その他	◇企画運営

参考例等



公共交通コンシェルジュの例（北海道）
 （公共交通の利用促進と普及啓発を目的とした組織（コンパス）を設立）
 （各種相談窓口、情報の発信、バス情報介助の世話等を実施）



市民や事業所の従業員を対象としたMMの例（山梨）
 （大小の事業所を通じて、従業員に対し、通勤・日常生活のクルマ利用を考える機会を提供）
 （その他、転入者、買い物客、居住者等にも呼びかけ）
 （小冊子、エコ通勤体験談、MMアンケート、グッズ等での呼びかけ等）



小学生の学習会の例（宮城）



公共交通に関する相談会の例（大阪）
 （主に高齢者対象）



模型の貸し出し

今後に向け可能性の検討を行っていくことが考えられるアイデア（例）

	分類				区分		●主体 / ◎連携・協力 / ○支援 / △主体未定												
	各 個 別 の 取 り 組 み	交 通 機 関 と ま た が る 取 り 組 み	交 通 機 関 に 複 数 の 取 り 組 み	竹 原 市 の 公 共 交 通 全 体 の 取 り 組 み	ア イ デ ィ ア 中 心 的 な ア イ デ ィ ア	補 完 的 な ア イ デ ィ ア	利 用 客 ・ 市 民	鉄 道 事 業 者	航 路 事 業 者	事 業 者 路 線	バ ス 福 祉	タ ク シ ー 事 業 者	学 校 等 病 院	観 光 施 設 等	市	そ の 他			
(1) 市民等の外出時の動き方等に対応する運行方法の調整																			
① 市内で複数の用事のある高齢者等に対応する「便」の調整	○				★			◎	◎	●	●				○				
② 往復で異なる公共交通・送迎サービスを利用する場合の「連携」		○				△		◎	◎	●	●		◎		○				
③ 利用の実態に即した始発便・終発便の調整	○					△		◎	◎	●	●				○				
④ 若者等の市外への外出ニーズに対応する「便」の調整	○				★			△	△	△	△	△							
⑤ 離島から市外への外出に対応する「便」の調整		○				△		◎	●	◎									
⑥ 高校生の休日・休暇期間の登下校（部活等）に対応する「便」の調整	○					△		●		●			◎						
⑦ 異なる公共交通で相互に時間帯を補完するような「便」の調整		○				△		●		●									
⑧ 極端に利用客の少ない路線・便の見直し・調整	○					△				●									
(2) 高齢者等の待ち時間の負荷軽減																			
① 「待ち合い施設」の設備を充実	○				★		◎	●	◎	●					●				
② 「待ち時間」を充たす方策	○					△				◎					●				
③ 病院・店舗など「行先の建物内」で直前まで待てるようにする方策	○				★					●	△		◎		○				
(3) 病院・店舗から公共交通の間の移動の負荷軽減																			
① 「病院・店舗等の敷地内」への乗り入れ	○				★					●	●		◎		○				
② 利用者の多い施設への「停留所の追加等」	○				★					●	●		◎		○				
③ 高齢者等を考慮した「駅・港の待合所・停留所・乗降場等の位置関係」の調整	○					△		◎	◎	◎	◎	◎			○	●			
④ 荷物の多い公共交通利用客に対する「店舗等と公共交通が連携」した支援	○					△				●	●	●	◎						
⑤ その他バリアフリー策	○					△		△	△	△	△	△			○				
(4) 乗り継ぎの利便性向上																			
① 異なる公共交通機関相互の、ダイヤに関する事前の「情報交換等」		○			★			●	●	●	◎	◎							
② 異なる公共交通相互の、利用客への「運行情報・乗り継ぎ案内等」		○			★			●	●	●					○				
③ 乗り継ぎ距離が長い場所（港・駅）での「経路の改善」		○				△		●	◎	◎					○	●			
④ 乗り継ぎ距離が長い場所（港・駅）での高齢者、不慣れた観光客等を考慮した「便」の調整		○				△		●	●	◎									
⑤ 乗り継ぎをより便利にするための「駅・港の待合所・停留所・乗降場等の位置関係」の調整		○				△		◎	◎	◎	◎	◎			○	●			
⑥ 乗り継ぎ利用に対する「特典の企画等」「料金面の優遇等」		○				△		△	△	△	△	△			○				
⑦ 各地域の乗り継ぎ拠点の充実		○				△		●	◎	●	◎	◎			○	●			
(5) 遅延・運休時の連携																			
① 若干の遅延等の際の、乗り継ぎ公共交通の間での「待ち合わせ等」		○				△		◎	●	●									
② 大幅な遅延、運休等に関する、乗り継ぎ公共交通の「相互の利用客への運行情報提供」		○			★			●	●	●									
③ 大幅な遅延、運休等の際の、並行する公共交通の間での「代替（案内等）」		○				△		●		●									
(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策																			
① 市中心部の主要施設を循環する、利便性が高い「新たな交通手段」の導入			○		★	△					△	△	◎		●				
② 回遊行動のため公共交通が連携した「特典の企画」、複数回乗降に対する「料金の優遇」		○				△		△	△	△	△	△	△		○				
③ 市中心部等の循環交通を導入した場合の既往路線の調整		○				△				●	●	●			○				
(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等																			
① 不慣れた公共交通への抵抗感緩和のための「ビジター向け利用の仕方の基本情報」の作成			○			△		◎	◎	◎		◎	◎		◎	●			
② 観光・旅行情報メディア、市内観光施設等の協力による「公共交通のPR情報」の発信			○		★			◎	◎	◎		◎	◎		◎	●			
③ 公共交通機関や観光施設が連携した、観光客向けの「特典の企画等」			○			△		△	△	△	△	△	△		◎	●			
④ 観光客等が戸惑う場所での「人による案内・ホスピタリティ向上」等		○				△		●	●	●		◎	◎		◎				
⑤ 利用客が極端に多いシーズンの「便」の調整等	○					△		◎	●	●		◎							
⑥ 主要観光スポットへのアクセスに配慮した「停留所等の位置関係」の調整	○					△				●				◎	○	●			
⑦ 主要観光スポット間の行き来を容易にする、「新たな交通手段」の導入			○		★						△	△		◎	●				
(8) 点在する公共交通不便地区、ドアトゥドアに近いサービスを望む人への対応																			
① 既存の交通手段（乗合い交通等）のサービス拡大	○					△						△	△		●				
② 既存の公共交通の割引制度等（一般タクシー等）での支援	○					△						△			●				
③ 地域で支えあう「新たな交通手段や手法」による移動支援			○		★		●				△	△	△		○				
④ 地域内の移動手段と、他の公共交通（路線バス等）との「乗り継ぎを容易に」する方策		○				△					◎	△	△		●				
(9) 市民等の利用に関する抵抗感軽減策、動機づけ策等																			
① 市内の公共交通が一体となった「PR・情報提供」			○		★		◎	◎	◎	◎	◎	◎			◎	●			
② 市内の病院、店舗、観光施設等の協力による「PR・情報提供の機会」の拡大			○			△	◎					◎	◎		◎	●			
③ 高齢者等が戸惑う場所での「人による案内」「高齢者等向けのわかりやすい案内情報」等		○				△	◎	●	●	●	◎	◎							
④ 公共交通の利用頻度や、乗り継ぎに応じた料金面での「特典の企画等」			○		★		◎	△	△	△	△	△			○				
⑤ 往復で異なる公共交通を利用する場合の「特典の企画等」		○				△	◎	△		△	△	△			○				
⑥ 公共交通と店舗等がタイアップした「特典の企画等」			○		★		◎	△	△	△	△	△	◎		○				
⑦ 公共交通に馴染みのない高齢者等を対象とした「お試し乗車を促す企画等」			○			△	◎			●	●	●			○				
(10) クルマ中心のライフスタイルの変容、公共交通・徒歩に対する意識の醸成																			
① 公共交通の現状を「知る機会の提供」（情報やイベント等）			○			△	●	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	●		
② 健康・地球環境等をテーマとした「考える機会の提供」（情報やイベント等）			○			△	●	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	●		
③ 児童や生徒を対象とした「知る機会の提供」（教育、イベント等）			○		★		●	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	●		
④ 公共交通に馴染みのない高齢者等を対象とした「知る機会の提供」（教育、イベント等）			○		★		●	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	●		
⑤ 事業所や自治会等を通じた「考える機会の提供」（MMアンケートやイベント等）			○		★		●	◎	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	●		
⑥ 公共交通利用等について努力している事業所等の「名称の公表・表彰等」			○			△	●									◎	●		

*以上は、今後に向けたアイデアのイメージであり、現段階で決定するものではありません。
今後に向け、他のアイデアや工夫等も含めて、可能性の検討や取捨選択についての意見交換を行っていきます。