

平成29年 竹原市地域公共交通会議 議事要旨

<日 時> 平成29年12月13日(水) 15時～16時10分

<議 題> 1 開会

2 あいさつ

3 議題

竹原市地域公共交通現状分析調査を通して見える現状及び問題・課題等について

4 閉会

<会議結果要旨>

1 開会

事務局から開会を宣言した。

2 あいさつ

副市長からあいさつ

3 議題

竹原市地域公共交通現状分析調査を通して見える現状及び問題・課題等について

事務局から、議題について説明(資料1・参考資料①・参考資料②)

〔内容〕

○基礎調査の背景・目的を説明(参考資料② 1ページ)

○実施した基礎調査を紹介(参考資料② 2ページ)

○竹原市の公共交通の運行状況等を説明(参考資料①)

JR呉線(参考資料①: 3ページ)

路線バス(参考資料①: 4～7ページ)

航路(参考資料①: 9～11ページ)

広島空港行き乗合タクシー(参考資料①: 12ページ)

自家用車への依存(参考資料①: 13ページ)

○基礎調査から見える現状及び問題・課題等について説明(資料1・参考資料②)

(1) 各交通機関の個別の現状及び問題・課題等

①路線バス(資料1: 1～2ページ)

【現状】

利用客数はかぐや姫号を除く全路線バスで減少傾向にある。(参考資料①: 7ページ)

市内での乗り降りがほとんどで、市外への利用はごくわずかである。(参考資料②: 6ページ)

※OD調査: 利用客の乗ったバス停と降りたバス停の調査

今回は竹原市内のバス停で、乗車・降車された方を対象として実施

バスで出かけた日は複数の場所をまわられる人が半数以上いる。(参考資料②：21ページ)

2か所目・3か所目への移動手段は徒歩やタクシーを利用している人がみられる。(参考資料②：22ページ)

片道だけバスを利用している人が2～3割いる。(参考資料②：23ページ)

高校生の通学に使われていない。(参考資料②：67ページ)

【ニーズ】

「運行間隔(本数)」、「最終便の時刻」、「鉄道との乗り継ぎ」、「船との乗り継ぎ」など、ダイヤへの希望が多くなっている。(参考資料②：24ページ)

「鉄道・バスの便数を増やしてほしい。」、「最終バスが早すぎる。」との意見が多く、その他に「バスの運行をこのまま続けてほしい。」、「船との乗り継ぎを良くしてほしい。」、「お店・病院のなるべく近くにバス停が欲しい。」、「市内をまわる小さなバス等で、便数の多い乗り物が欲しい。」との意見もあった。(参考資料②：25ページ)

市民アンケート等でも同様の意見がある。(参考資料②：56～57ページ)

病院への来院者の聞き取りでは、「病院の最寄りバス停までの移動」、「バス・鉄道・船の便」、「便を待っている場所」、「行先やダイヤの案内・わかりやすさ」、についての改善の希望が多くなっている。(参考資料②：87ページ)

②福祉バス(資料1：2～3ページ)

【現状】

福祉バスは、4コースあり、各コースとも週に1日、午前に1便、午後に反対回りで1便走っている。

1日の利用者数は1コースあたり、16人～35人。(参考資料②：4ページ)

(ルートごとの結果は、参考資料②：9～12ページ参照)

吉名コースでは、竹原駅、イズミのある竹原中央への利用が多くなっている。なお、利用者アンケートによると、竹原駅で電車に乗り継ぐ人はほとんどいないので、竹原駅のバス停のお客が多いのは、藤三等が近いからではないかと思われる。(参考資料②：9ページ)

新庄・田万里コースを例に見ると、行きの便と帰りの便で利用するバス停が違う人がいることが特徴としてあげられる。これらの人は、病院やお店の間を徒歩やタクシーなどの他の手段で移動されているようである。(参考資料②：10ページ)

(その他のコースでも竹原中央や竹原駅、安田病院等での乗降車が多くなっており、同様の事象がある。)

福祉バスは、1日に、行きと帰りの便しかありませんので、現在のところ、福祉バスだけを利用して複数の場所をまわるのは困難です。

福祉バスは各コース週1回の運行。毎週利用している人が多く、日常生活で必要不可欠な移動手段となっていることがうかがえる。(参考資料②：14ページ)

福祉バスに乗り込み、乗り降りの介助を行っている社会福祉協議会へ聞き取りをしたところ、概ね利用する人は決まっているとのことである。

【ニーズ】

路線バスと同様に「運行間隔（本数）」など、ダイヤへの希望が多くなっている。

「複数曜日に運行してほしい。」や「1日の運行便数を増やしてほしい。」、「バス停が遠い店舗がある。」などの意見がある。

③鉄道（資料1：4～5ページ）

【現状】

鉄道の利用者数は年々減少傾向にある。（参考資料①：3ページ）

通勤・通学・買い物・通院など多様な目的で利用されている。（参考資料②：30ページ）

バスと同様に、ダイヤへの希望が多くなっています。その他では、「鉄道・バス・船の遅延・運休時の情報や乗り継ぎ等」に改善の希望が多くなっている。（参考資料②：34ページ）

電車に乗るため、自宅から竹原駅へ行く人の移動手段としてバスを利用する人は少数はいるが、竹原駅周辺を目的地とする人の竹原駅から目的地までの移動手段として、聞き取りをした範囲では、電車を降りて、バスに乗り継ぐ人はいなかった。（参考資料②：32ページ）

【ニーズ】

便を増やしてほしい、乗り継ぎを良くしてほしい、との意見が多数あり、無人駅であるため不安という声も多くあった。例えば、観光客から忠海駅でホームを間違ったり、電車に乗り遅れた時に相談する人がいない等の声があった。（参考資料②：35ページ）

④航路（資料1：6～7ページ）

【現状】

（忠海港を生活航路として利用している人が少なく回答数が5名だったため、竹原港を中心に説明。なお、観光客へのアンケートは別途行っている。）

利用者数は、竹原港では横ばいか微減しており、忠海港では、大久野島への観光客の増加に伴って、飛躍的に増加している。（参考資料①：11ページ）

航路利用者の利用目的は、通院や買い物が多い。（参考資料②：37ページ）

出かけてきた人は、竹原市内で複数の場所を回ることが多くなっており、日常生活で必要な移動手段となっていることがうかがえる。（参考資料②：41ページ）

利用者の多くの人が島内ではマイカーを利用しているが、竹原市内ではバスや鉄道を乗り継ぐ人が多くなっている。ただし、竹原市内でもクルマを利用している人も39.5%と少なくない。（参考資料②：38ページ）

【ニーズ】

生活航路としている利用者アンケートでは、運行本数や最終便の時刻などの要望があり、観光客への聞き取りではダイヤの情報や乗り継ぎの情報が分かりにくい等の意見がある。

（参考資料②：42ページ）

⑤広島空港行き乗合タクシー（資料１：８ページ）

【現状】

広島空港行き乗合タクシーの利用者の居住地のグラフを掲載しております。県外の方が大半で、竹原市民の利用は少数です。（参考資料②：４５ページ）

１便当たりの乗車人数が０人の便も少なくない。（参考資料①：１２ページ）

観光客に対する認知度を見ると、広島空港行き乗合タクシーがどこで乗れるか知らない人が８６．５％でした。

【ニーズ】

運行ダイヤの改善に対する声が多くあった。（参考資料②：９２ページ）

（２）複数の交通機関にまたがる現状及び問題・課題等

①平常運行時（資料１：９ページ）

鉄道利用者アンケートや航路利用者アンケートでは、船と鉄道の乗り継ぎの距離が長く、高齢者や荷物の多い観光客にとって負担となっているとの声がある。また、乗り換え時間が短く、歩くのが遅い高齢者や不案内な観光客には乗り継ぎが困難なダイヤがあるとの声もあり、乗り継ぎへのニーズが多く得られた。（参考資料②：３５ページ，４２ページ）

②遅延・運休時（資料１：１０ページ）

利用者等への聞き取りで、遅延等の際、異なる交通機関での待ち合わせが行われておらず、一つの交通機関で遅延等があった場合、乗り継ぎができないとの声がある。また、遅延・運休等の情報が交通機関の間で共有されていないため、乗り継ごうとしている利用者が知らない場合があり、例えば、鉄道が運休した場合、その情報を知らない利用者が島から船で竹原市へ来てしまうこともあるようである。

（３）竹原市の公共交通全体の現状及び問題・課題等】

①ネットワーク（資料１：１１，１４～１６ページ）

高齢者や観光客のニーズを踏まえた問題点として、竹原市では市中心部を回遊する路線バスはなく、比較的長い距離を徒歩で移動する高齢者やタクシーで移動する人がいる。（資料１：１５ページ）また、人気の高い観光スポットである町並み保存地区と大久野島に渡る航路のある忠海港を直通できるわかりやすい公共交通がなく、回遊している観光客は多くない。（参考資料②：９１ページ）

観光客の滞在期間は半日以下がほとんどとなっている。（参考資料②：９０ページ）

観光客の竹原市の公共交通の認知度は、船と鉄道以外の認知度は非常に低い状況となっており、観光客が触れる媒体への情報が十分ではないことが考えられる。（参考資料②：９２ページ）

竹原市には路線バス・鉄道に加え、福祉バスや乗合タクシーを運行しており、概ね市域をカバーしていますが、一部公共交通不便地域が残存している。（資料１：１６ページ）

（四角いマスに水色から赤色で示しているのがそれぞれの地域の人口分布。緑の円は、バス停から３００メートル、鉄道駅から８００メートルの範囲。）

②クルマへの依存（資料１：１２）

高齢者も含めクルマへの志向がきわめて高い状況がある。

市民アンケートでは、５０メートルや１００メートルでもクルマを利用することのある人がいるという結果となっている。（参考資料②：５５ページ）

公共交通を使ったライフスタイルに抵抗感を感じている方もおられるようで、自宅前にバス停があっても、タクシーを利用する人や、バスがあっても乗ったことがない高齢者もおられ、バスよりもタクシーや送迎を望まれる傾向があるようです。（市民への聞き取り）

また、先ほども申し上げましたとおり、観光客への公共交通の認知度は低く、竹原では、公共交通を使って歩いて巡る観光のイメージはなく、クルマが中心となっており、事前に公共交通のことを調べていない人も多い状況のようです。（観光客への聞き取り）

市民アンケートで、公共交通が希望通り充実した場合の利用状況を聞いた結果、「回数は少ないが、今よりは利用する」という回答が一番多い結果となった。「充実しても利用しない」という回答も１１～１８％程度あり、市民の意識やライフスタイルの中で、公共交通が選択肢となっていないことがうかがえる。

以上の状況から、公共交通を充実した場合でも、利用されない可能性がある。

〔質疑〕

委員：資料１の９ページ「乗り継ぎの距離が長く負担が大きい。」の２段目「竹原のフェリー前でバス等を降りたいという高齢者の声もある。」とは、具体的にどういう意見があったのか知りたい。

調査会社：

利用客からの聞き取りで直接聞いたご意見です。以前は、竹原港のバス停が、フェリーの船着き場の近くにあったが、現在は、海の駅を挟んで、船着き場とバス停のロータリーがあり、待合室は海の駅の中にあります。高齢者が歩くには遠いので、乗り継ぐために船の近くでバスやタクシーを乗り降りしたい、船を待つ際も近くで待ちたい、ということでした。

会長：乗り継ぎの問題やバス停と船の乗り場の距離について意見があったようですが、具体的に、何と何の乗り継ぎで何分の乗り継ぎ時間しかない、ここの乗り継ぎに時間がかかる等、個別の要望、問題への指摘はあったか。

調査会社：

具体的な意見としては、船と鉄道の乗り継ぎが挙げられています。公共交通事業者様はご存知のことと思いますが、忠海で、昼の１２時頃の JR から船の乗り継ぎが５分程度しかなく、高齢者や不慣れな観光客には時間が足りなく、これに乗り遅れると２時間待ちとなってしまいます。また、竹原港から竹原駅での、船、バス、JR の乗り継ぎは考慮されていますが、その他のバスと JR の乗り継ぎは考慮されていないため、タイミングが悪いと乗り継げないという意見がありました。

会長：乗り継ぎがよくないケースに関しては、アンケートでなくても列車や船のダイヤでそれぞれ分かるので、主要な乗り継ぎのところで、具体的に乗り継ぎ時間がどうなっているかというのを別途まとめられてもいいかと思います。

副会長：全体的なトレンドは、今の説明の中で見えてきたかと思うが、今後どういうふうな媒体を使っていくのかというところを検討していく上で参考になると思うので、年代や地域など属性による特徴・違いを紹介していただきたい。例えば高齢者や若者など大きなくくりで構わないので、少しご紹介いただけないかと思います。

事務局：今回は、調査結果を報告させていただきました、行政としても、まだ分析が甘いところがあると認識しています。ダイヤ・乗り継ぎの部分、年代や地域のトレンドについても今後、整理したいと思っています。年代や地域のトレンドの部分については、この後、委託業者から分かる範囲で、説明しますが、今後より一層分析を進めていきたいと考えております。

調査会社：

まだ詰め切れていない部分がありますが、目安となるように参考資料②の2ページへ各調査の概要を載せています。それぞれの調査の最後に回答数がどれだけで、この年代が中心になっている等の注釈は載せていますので、傾向を見ていただくときの参考にさせていただければと思います。

委員（代理）：

ダイヤ・乗り継ぎの精査など、客観的なデータの分析は今後進めるとのことでしたが、公共交通について、支援や補助などの市の施策も示していただいたほうがいいかと思えます。行政側の取組を紹介していただいたうえで、アンケートと比較することで、施策とのミスマッチも分析できるのではないかと思います。

事務局：ご指摘のとおりと認識しております。竹原市としましても各種交通事業者様へ一定の支援をしていますし、利用促進ということで、各交通事業者さんのダイヤが一つで分かる時刻表を作成しています。行政の取組の部分は、調査結果へ記載しておりませんが、そこも提示させていただき、行政の財政負担も踏まえて、ご報告を改めてさせていただけたらと考えております。

会長：施策について、バスの位置情報を発信しているバスロケを広島県さんの方でやっていただいております、竹原市内も芸陽バスさんのバスは、全てのバス停で分かる状態になっていると思います。バスロケの情報をどれくらい見ているかも、分析をしていく中で参考になると思います。

事務局：そこにつきましては、確認しておりませんので、少し検討させていただければと思います。やり方については、今年度中は難しい可能性はありますが、この会議は来年度も実施していきたいと考えておりますので、将来的にはその部分についてもニーズ把握も含めて調査していきたいと考えております。

委員：調査をしていただいたことにお礼申し上げます。呉線内での利用客の動向については掴んでいるが、駅を出てからどのような行動をしているか等については把握しておらず、今回の調査で知ることができた。ダイヤは交通事業者にとって商品であり、お客様のニーズに合わせるといいながらも、新幹線のある三原駅や、呉・広が乗り継ぎの拠点になっているので、断面的に竹原駅だけで調整するという訳にはいかないが、この様な意見が聞けることは大変ありがたいと考えている。

委員：本町二丁目に住んでいる。資料1の15ページにありますけど、中央三丁目から田ノ浦三丁目のところへは福祉バスが入っていない。ここには、県営住宅や市営住宅、一般の住宅が多くあり、住んでいる人は、歩いては行けないので、通院でタクシーを利用して。何とか福祉バスをまわすことはできないか。

事務局：そういったご要望があったということで、ご意見についてはお預かりさせていただきます。福祉バスについても、お示し出来る範囲で、ニーズや便数、利用者数を今回出させていただきます。福祉バスは福祉部門で走らせていますが、法律上の制約もございまして、そこを走らせることができるのか、路線の変更も含め、今後の議論として、預からさせていただきますということで、今回はご理解いただきたいと思っています。

会長：市民アンケートの郵送で回答しているものについて、どちらにお住まいの方からの回答かということは分かるのでしょうか。

事務局：分かります。

会長：公共交通が空白になっている地域で、どういう現状になっていて、どういうニーズがあるのかという視点でも分析を進めてもらえたらと思います。

事務局：今の部分を確認させていただきます。地域別・属性別でどういうニーズが地域にあるかという部分を把握し、見える化をするということでよろしかったでしょうか。

会長：はい。

事務局：承知しました。

会長：またじっくり資料を見ていただいて、お気づきの点等あれば、事務局へお知らせいただければと思います。それを踏まえていろいろ分析を進めてください。

〔その他〕

事務局：行政から今後の進め方について、説明させていただきます。本日この様な形で調査結果を報告させていただき、簡単ではございましたが、問題点や課題といったものを示させていただきました。ご指摘をいただきました部分も含め、次回までにさらに分析を進め、一定の資料を皆さまにご提示させていただきたいと思っております。

会長からもありましたが、分析が甘い部分やもっと別の角度で情報を提示すべきではないかというものがありましたら、後日でも結構ですので、事務局へご連絡いただければと思いますし、私どもの方からも皆さまにご確認させていただこうと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、次回での議論につきましては、その間に取りまとめましたものをご提示させていただきます。将来的に竹原の公共交通をどうしていくのかを考える上で、時間軸も必要となりますので、すぐ出来ること、時間をかけてやらなければいけないこと、また、最終的に目指していくものは何か等、役割分担や財源の負担という部分もどういうふうやっていくのかということも検討が必要になるかと思っております。いろいろ難しい議論になるかとは思いますが、ご指導いただければと思っております。

(意見交換終了)