

竹原市の地域公共交通に関する基礎調査

基礎調査を通して見える現状及び問題・課題等

■ 各交通機関の個別の現状、問題・課題等

路線バス

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
〔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。 ○路線バスの利用客数は、かぐや姫号を除き全体として低調で、減少傾向です。 ○営業走行キロはほぼ横ばいであり、収支面は厳しくなっています。	参考資料①P7
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。 ○竹原市内の路線バスの平日 1 日の利用客数は、350 人程度です。 ○特に竹原市の安芸津・西条線の市内利用客数は僅少（十人余り）です。 ○市内～市外（西条方面、三原方面）の利用客はごく少数です。 ○概ね、竹原駅（藤三最寄り）や竹原フェリー、安田病院のある中通やゆめタウン（イズミ）のある竹原中央での乗降客が多くなっています。 ○利用客は、ほぼ同じ路線・便を利用しており、使い慣れた路線以外を利用するケースは少ない状況です。（使い慣れていない路線は分かりにくいとの声もあります） ○路線バスは、バス停から概ね 500m 以内に住む人に使われています。	参考資料②P3 参考資料②P5 参考資料②P5～6 参考資料②P18 参考資料②P14 上 利用客への取材より 参考資料②P19
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。 ○片道だけの利用客がみられます。市内（例えば安田病院～イズミ・藤三等）を周る際に徒歩・タクシーで移動する利用客が多くみられ、バスが行動パターンに合致していない可能性があります。 ○病院の送迎等では、基本的に、通院の帰りの買い物先等への送迎は行われていません。 ○路線バスは、高校生の通学には、ほとんど使われていません。	 参考資料②P 20 上、21 上、22 上 病院への取材より 参考資料②P 66 高校への取材より
〔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。 ○運行本数が少なく、使いにくい面があるとの声が特に多くなっています。（ニーズは 30 分に 1 便、少なくとも 1 時間に 1 便等） ○最終便の時間帯が早いいため、週末や休日等のお出かけに利用しにくい（かぐや姫号、市外便等）との声があります。	参考資料②P23、24、55～57、59

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。 ○利用の多い店舗、病院の建物直近にバス停がなく、歩くのが辛い高齢者等にとって不便な場所があります（藤三、エブリイ、安田病院、馬場病院等）。 ○バンブー・ジョイ・ハイランドへ向かう便がほしいとのニーズがあります（市民）。町並み保存地区の直近にバス停がほしいとのニーズがあります（観光客）。	 参考資料② P24、25、58、59、93 利用客、病院利用者への取材より
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。 ○例えば、病院からバス停が離れている場合、高齢者が、バス停まで時刻表を見に行き、便がなければ、諦めて店舗・駅・港等まで長距離を歩くケースがあります。 荒天や酷暑・酷暑のなか、バス停で長時間待つ高齢者もあり、バス待ち環境の改善へのニーズもあります。	参考資料② P55～57、59、86、87 利用者、病院利用者への取材より
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。 ○特に、町並み保存地区の最寄りバス停の観光客の認知度は、極めて低い状況です。かぐや姫号が忠海駅まで運行していることを知らない観光客も多くいます。 ○観光客から、かぐや姫号を事前に知っていれば利用したとの声が得られています。	 参考資料② P91、92、93 観光客への取材より

福祉バス

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
〔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。 ○福祉バスは、各路線が、週1日・2便の運行で、1日の利用客数は、15から35人程度です。 ○概ね、安田病院、竹原駅（藤三最寄り）、ゆめタウン（イズミ）のある竹原中央での乗降客が多くなっています。 ○福祉バスは、バス停から概ね500m以内に住む人に使われています。	参考資料②P3下 参考資料② P 8～11、P18 参考資料②P19

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。 ○片道だけの利用や、行きと帰りのバス停が違う利用がみられ、市内（例えば安田病院～イズミ・藤三等）を周る際に徒歩・タクシーで移動する利用客が多く、バスが行動パターンに合致していない可能性があります。 ○毎週利用する人も多く、各路線で、概ね利用する人が決まっているような状況です。	 参考資料② P 8 ～11、P 20 中、21 中、22 中 参考資料② P 13 中、 14 中 事業者への取材より
〔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。 ○各コースを複数曜日に運行してほしいとの声が多い状況です。 ○通院・買い物など複数の用事で出かける人が多く、1日の運行便数を増やしてほしい、帰宅時の遅い便がほしいとの声が多くなっています。	参考資料② P23、 24、59
人気店舗からバス停が遠い場所、バス停がない場所等がある。 ○人気の高い店舗の直近にバス停がなく、歩くのが辛い高齢者等にとって不便な場所があります（藤三、パルティ(乗入れなし)、エブリイ等）。	 参考資料② P24、 25、58、59
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。 ○福祉バスの存在を知らない市民も多くいます。（高齢者以外も利用できることを知らない人が大半です。）	事業者への取材、市 民等への取材より
高齢者は買い物の荷物で苦勞。ドアトゥドアの移動を望む声も多い。 ○バスではなく、ドアトゥドアの乗り合いタクシーなど個別の交通手段を望む声も多く得られています。 ○週1回の買い物の大量の荷物をシルバーカーで運ぶ高齢者が複数いて、福祉バスに積み込む際に苦勞する場合があります（介助スタッフにも重労働）。	 参考資料② P24、59 事業者への取材、利 用客への取材より

鉄道（呉線）

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
〔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。 ○鉄道は、通勤・通学、買い物・通院など多様な目的で利用されています（竹原駅、忠海駅は、高校の最寄り駅であり、通学でのバス利用はほとんどなく、鉄道利用が多い）。忠海駅では、観光客の利用が特に多くなっています。	参考資料②P29、66
鉄道の利用客は、年々減少。 ○竹原駅の例では、利用客は<u>年々減少</u>しています（平成2年から1/3に減少）。 ○特に、吉名駅、大乘駅、安芸長浜駅の乗降客数は<u>少数</u>です（200人未満）。	参考資料①P3
〔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。 ○<u>運行本数が少なく、使いにくい</u>との声が、特に多く得られています。 （ニーズは30分に1便、少なくとも1時間に1便等） ○高校生の<u>土曜日、夏休み等の部活動等での通学に不便</u>との声が特に多く得られています（昼の便がないため、部活から帰宅して昼食をとるのが遅くなる等）。 ○<u>もう少し遅くまで運行してほしい</u>（鉄道でもバスでもよい）とのニーズがあります。	 参考資料②P33、34、59、68
遅延・運休等があり、通勤で使うには不安との声が多い。 ○気象等により<u>大幅な遅延・運休等</u>があるため、通勤等では使い難いとの声が多くあります。	参考資料②P33、34、59 市民等への取材より
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。 ○市内での、鉄道と路線バスとの乗り継ぎ利用は少数です。特に、市内の目的地側の駅での、鉄道と路線バスの乗り継ぎはほぼ皆無で、鉄道は、<u>駅から徒歩圏へ行く場合にしか利用されていないもの</u>とみられます。	参考資料②P31

無人駅であるため、高齢者や観光客等に不案内。

○観光客の多い忠海駅では特に、案内情報等が不足しています。ホームを間違える観光客や、電車に乗り遅れた際の対処方法が分からない高齢者や観光客がみられます。



参考資料②P33、34
観光客への取材より

駅を快適にすることへのニーズが多い。

○市民、観光客とも、トイレをきれいにしてほしい、待合室を快適にしてほしい等の声が多く得られています。



参考資料②P34
利用客、高校生、観光客への取材より

航路

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
〔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。 ○大久野島（ウサギの島）への観光に伴い、<u>忠海港</u>の航路の利用客が顕著に増加しています。<u>竹原港</u>の航路利用客数は、<u>微減または横ばい</u>の状況です。 ○<u>大久野島行き</u>の航路は、<u>観光客が集中し、船に乗れない</u>場合も生じています（帰りの便は、大久野島休暇村・大三島汽船が協力して対応）。	参考資料②P11 事業者への取材より
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。 ○<u>大崎上島、大三島等</u>から本市の病院、店舗等へ、出かける人が多くみられます。 ○<u>本市から大崎上島等</u>へ、通勤している人もいます。 ○大崎上島等から出かけてきた人は、竹原市内で複数の場所をまわることが多くなっています。	参考資料②P36、38、39 事業者、利用客への取材より
竹原市側で、航路と鉄道・バスの乗り継ぎが多い。 ○島内ではマイカー利用者が多く、竹原市内ではバス・鉄道に乗り継ぐ人が多くなっています。ただし、竹原市内にクルマを置いて利用している人もいます。	参考資料②P37 事業者への取材より
〔利用者・市民・観光客の意見・ニーズより〕 運行本数、最終便の時刻等へのニーズが多い。 ○<u>長時間、便がない時間帯</u>があり、便を増やしてほしいとの声が多く得られています（特に<u>乗り継ぎで、乗り遅れた場合</u>に、長時間待つことになる時間帯等） ○遊びに行った際等に、<u>もう少し遅くまで便がほしい</u>との声もあります。	参考資料②P41、93 事業者、利用客、観光客への取材より
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。 ○特に竹原港で、<u>フェリー～待合所の移動</u>を苦痛に感じる高齢者等がいます。（忠海港～忠海駅については後述） ○特に観光シーズンに、<u>忠海港で長時間待つ場合</u>に、観光客に気を遣うとの声があります。	参考資料②P41 利用客への取材より

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。

○特に忠海港で、2種類の運航会社のダイヤがあることが、観光客にとって分かりにくいとの声があります。また、鉄道等との乗り継ぎ可能かどうかの問い合わせが多くあります。

○島内へ行ってからの交通手段の情報が少ないとの声があります。



参考資料②P41
観光客への取材より

広島空港行き乗合いタクシー

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
〔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。 ○近年、観光客の増加に伴い、利用客が顕著に増加しています。 ○利用客の大半は県外からの来訪客であり、竹原市民の利用は少数です。	参考資料①P12 参考資料②P44
空送する便が少ない。 ○片道利用も多く、客を乗せずに空走する便が少なくありません。 （便が合わないのではなく、行動が、竹原～空港ではないためです）	参考資料①P12 参考資料②P47
〔利用者・市民・観光客の意見・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。 ○現地に来てから乗り合いタクシーのことを知る来訪客が少なくありません。 ○事前予約できることが分かりにくいとの声があります（乗れないのではないかと不安等）。	参考資料②P48 下、 91 上
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。 ○飛行機の便と乗り継いでいない、乗り継ぎ時間が短い等の声があります。 ○竹原に到着してからの乗り継ぎに対応していないとの声があります。  	参考資料②P48 上、 P91 下

■複数の交通機関にまたがる現状、問題・課題等

平常時について

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
乗り継ぎ距離が長く負担が大きい。 ○<u>忠海駅～忠海港の乗り換え</u>は、迂回した経路となっており、高齢者や、荷物の多い観光客等にとっては<u>負担が大きい</u>と考えられます。 ○<u>竹原のフェリー前でバス等を降りたい</u>という高齢者の声もあります。	参考資料②P34、41 事業者、利用客、観光客への取材より
ダイヤ上、乗り継ぎが困難なケースが多い。 ○<u>忠海駅～忠海港（鉄道⇄航路）の乗り換え時間</u>が短く、<u>歩くのが遅い</u>高齢者や不案内な観光客には<u>乗り継ぎが困難なダイヤ</u>があります。（乗り遅れた場合は、長時間待つことになります。） ○<u>竹原港～竹原駅（鉄道⇄バス⇄航路）</u>以外は、<u>鉄道と路線バスの乗り継ぎは考慮されていません</u>。なお、<u>竹原駅出口前には、バス乗り場よりもタクシー乗り場が近い位置</u>にあります。 ○利用客からも、<u>乗り継ぎの改善へのニーズ</u>が多く得られています。	参考資料②P23、24、33、34、41、56、59 事業者、利用客、観光客への取材より
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。 ○<u>鉄道と路線バスの両方が運行する区間</u>で、相互の便を補完するようなダイヤにはなっていません。 ○<u>吉名駅は、路線バスのバス停が離れており</u>、乗り継ぎや代替利用（乗り遅れた際にもう片方を利用する等）が困難です。	事業者、利用客への取材より
交通機関相互の、乗り継ぎ案内等は不十分。 ○<u>竹原駅以外の駅は無人のため</u>、乗り継ぎ案内等が得られません。 ○<u>有人の竹原駅や港・船中等でも、時刻表が貼ってある程度</u>です。	参考資料②P23、24、33、34、41、56、59 事業者への取材より

遅延・運休時について

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
遅延等の際、異なる交通機関の間の待ち合わせ等が行われていない。 ○例えば、<u>忠海港</u>で船が遅延した場合、若干でも、<u>鉄道や路線バス</u>が待ち合わせ等はしていません。逆の場合も同様です。 ○<u>竹原港</u>で、<u>鉄道や路線バス</u>が遅延した場合も、船が待ち合わせ等はしていません。逆の場合も同様です。（以前は、<u>バス乗務員から船の乗客の様子が見える位置関係</u>だったため、移動が遅い高齢者がいれば、バスが待つことも可能でしたが、現在は困難です。） 	事業者、利用客への取材より
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。 ○遅延・運休等の情報交換は、交通機関の間でなされておらず、<u>乗り継ごうとする利用客が知らない</u>場合があります。 ○例えば、<u>鉄道が運休</u>した場合、その情報を知らない高齢者が<u>島から船で出てくる</u>こともあります。 ○<u>駅や港の係員等</u>も、それらの情報を得られないため、利用客に案内することができない状況です。 	事業者、利用客への取材より
鉄道と路線バスが運行する区間でも代替輸送等が行われていない。 ○<u>鉄道と路線バスの両方が運行する区間</u>で、代替輸送等はありません。 	事業者、利用客への取材より

■ 竹原市の公共交通全体の現状、問題・課題等

ネットワークについて

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
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。 ○本市は、大きく分けると、市中心部（竹原地域）と4つの地域で構成されており、市中心部には、利用者の多い病院や、店舗、町並み保存地区等が立地していますが、やや距離が離れています。 路線バス・鉄道のネットワークは、竹原駅付近を中心に各方面へ広がっており、市中心部と4つの地域の拠点を結ぶように通っています。 ○ただし、「<u>市中心部を巡る（回遊する）わかりやすい公共交通</u>」がなく、市中心部内を移動するには不便です（…<u>比較的コンパクトにまとまったまちと公共交通ネットワークが活かしきれていません</u>）。 ○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も多くみられます。 	本資料 P15
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。 ○人気の高い観光スポットである「<u>太久野島</u>」行きの<u>忠海港～「町並み保存地区」</u>の移動には、<u>わかりやすい公共交通がなく</u>、市内の回遊につながっていません。 ○現状では、複数のスポットを巡る観光客は少数派で、半日以下の滞在が大半です。 	観光客への取材より 参考資料②P90
市内に公共交通不便地区が残存。 ○路線バス・鉄道に加え、福祉バスを運行しており、概ね市域をカバーしていますが、一部、<u>公共交通不便地区が残存</u>しています。 ○外出支援サービス（福祉タクシー等）を提供していますが、<u>細部まではカバーしきれていない状況</u>です。	本資料 P16
市内の公共交通は、全体として PR 不足。 ○観光客にとって、船、鉄道以外の公共交通の認知度は低く、個別の情報が不足するとともに、乗り継ぎや回遊など、複数の交通機関の利用に関する情報も不足しています。（観光客が触れる媒体に情報がないものと考えられます。） ○市民も、普段利用する路線はほぼ決まっており、それ以外は知らない人が多いものとみられます。（市のホームページやリーフレットの認知度は低い）	参考資料②P91 利用客、観光客への取材より

クルマへの依存について

現状、問題・課題等	参考資料ページ番号
高齢者も含め、クルマ依存が極めて高い。 ○当地域では、高齢者も含め、クルマへの志向が極めて高い状況で、<u>運転できなくなる極限の年齢までクルマを利用されています。</u> ○高校生の時点でも、<u>すでに、将来のクルマ中心の生活がイメージされています。</u>	参考資料②P75、78 参考資料①P13
歩ける短距離でも、クルマを利用。 ○<u>300m程度の距離でもクルマを利用する人が少なくなく、中には100m以下でクルマを利用する人もいます。</u>	参考資料②P54
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。 ○公共交通を使ったライフスタイルに抵抗感があり、なかには、<u>自宅前にバス停があっても、タクシーを利用する人や、近所にバスがあっても乗ったことがない高齢者等もいます。</u> ○バスよりもタクシーや送迎が望まれており、市民にバスの評価をたずねても、<u>知らないのだからわからない</u>との反応が多くみられます。	市民、病院利用者への取材より
観光客も、クルマ中心。回遊観光は少数派。 ○観光客にとって、竹原は、公共交通を使って歩いて巡る観光のイメージはなく、<u>事前に公共交通のことを調べもしない人も多い状況です。</u> ○例えば、竹原駅前～町並み保存地区の人通りは少なく、賑わいを失っています。	参考資料②P91
(以上の状況から、) 公共交通を充実しても、使われない危惧がある。 ○公共交通を充実した場合、現在の公共交通利用者からは、頻繁に利用するようになるとの意向が得られていますが、利用していない人からは、今よりも利用するようになる程度との意向が得られています。	—





太枠 は、複数の交通手段にまたがる問題点

例) 路線バスの市外区間利用者

- ・現状で、高速バス「かぐや姫号」の利用客は非常に多いが、他の路線バスは、竹原市内～市外の利用客が極めて少ない。



例) 鉄道・バスのダイヤ

- ・鉄道・路線バスとも、便が少なく使いにくいとの声が多い。(現行は、概ね1時間に1便以下。)
- ・竹原港～竹原駅の乗り継ぎ以外、鉄道・路線バスのダイヤは考慮されておらず、長時間の待ちとなるケースがある。
- ・週末・休日などに、終便を遅くしてほしいとの声が多い。



例) 病院～バス停の移動

- ・路線バスのバス停から病院まで距離がある。バス停まで行ってダイヤを知り長時間待つ高齢者もいる。

例) 病院～買い物先の移動

- ・居住地のほか、駅・港への病院の送迎はあるが、基本的に、通院の帰りの買い物先等への送迎は行われていない。長距離を歩く高齢者もいる。

例) 路線バス・鉄道の使い分け

- ・吉名駅は路線バスのバス停と位置が離れており、またダイヤは調整されていない。



例) 福祉バスはパーティに乗り入れていない

例) 藤三まで行くバス路線はない

■ クルマへの依存

- ・当地域では、高齢者も含め、クルマ利用への志向が極めて高い。

例) 歩けるような短距離でもクルマを利用。運転できなくなる極限の高齢までクルマを利用。公共交通が移動手段として意識されておらず、これまで利用経験がないため、公共交通を使ったライフスタイルに抵抗感を持つ高齢者も多い(自宅の前にバス停があってもタクシーを利用する等)。

例) 町並み保存地区のバス停

- ・観光客に、町並み保存地区の最寄りのバス停がわかりにくい。
- ・町並み保存地区の北側(奥側)にバス停はない(路線バスでの来訪者はほぼ皆無)



例) 駅での利用客への案内

- ・忠海駅は国内外から観光客が多いが、無人駅のため、乗り継ぎ等の案内ができない。列車のホームを間違える人もいる。



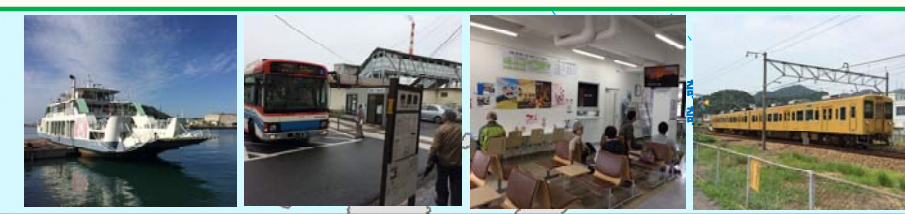
例) 病院～買い物先の移動

- ・居住地のほか、駅・港への病院の送迎はあるが、基本的に、通院の帰りの買い物先等への送迎は行われていない。

例) バンブー・ジョイ・ハイランドへ行くバス路線はない

例) 航路・バス・鉄道の運休・遅延時等の情報伝達・連携

- ・航路・バス・鉄道の運休遅延等の際の、情報伝達・連携が、事業者間でできていない。(竹原港で船の遅延しバスに乗り遅れるケース、鉄道の運休を知らず島から出てきてしまうケース等)



その他 現状の問題点等(主な例)



(高速経由 広島方面)

市中心部や観光スポットを巡るわかりやすい公共交通がない。

○「市中心部を巡る(回遊する)」わかりやすい公共交通がなく、駅・港・病院・人気店舗・町並み保存地区を移動するには不便です。

○また、人気の高い観光スポットである「太久野島」行きの忠海港～「町並み保存地区」の移動には、わかりやすい公共交通がなく、市内の回遊につながっていません。

← (西条方面)



(市中心部での高齢者等の移動)

・市中心部を循環するような公共交通はなく、主要な施設は、やや離れて立地しています。病院～店舗等の比較的に長い距離を歩いて移動する高齢者や、市中心部内をタクシーで移動する高齢者も少なくありません。

(三原方面) →



(観光客等の移動)

・人気の観光スポット(町並み保存地区、大久野島)へ多くの観光客が訪れていますが、ピンポイントの来訪のみで、市内を回遊する人は少ない状況です。例えば、竹原の駅前通りは、まちの中心にあり、駅～町並み保存地区の徒歩の経路ですが、人通りは少なく、賑わいを失っています。



← (安芸津・呉方面)

現状の路線バス・鉄道のネットワークの構成



市内に公共交通不便地区が残存。

○現況では、路線バス・鉄道に加え、福祉バスを運行しており、概ね居住地をカバーしていますが、一部、公共交通不便地区が残存しています。

○外出支援サービス（福祉タクシー）等を提供していますが、細部まではカバーしきれていない状況です。

— 芸陽バス
— 福祉バス

H27総人口



* 人口は国勢調査メッシュデータより

人口分布と路線バス・鉄道圏域

