



竹原市地域 公共交通網 形成計画 (素案)



TAKHARA

目 次

はじめに	1
1 竹原市の上位・関連計画等	3
2 地域の現状	8
1. 位置・地勢	8
2. 人口	9
3. 通勤・通学流動	10
4. 多くの人の目的地となる施設の立地状況	11
5. 観光の動向	13
3 公共交通の現状	14
1. 竹原市の公共交通	14
2. 鉄道・路線バス	16
3. 航路	23
4. タクシー	27
5. (参考) 竹原市のクルマ依存の状況について	30
6. 竹原市の公共交通に関する取り組みの概要	32
7. (参考) 2018年の豪雨災害について	39
4 公共交通に関する種々の調査	45
5 竹原市の公共交通の課題	68
1. 公共交通に関する現状及び問題等	68
2. これからの竹原市の公共交通を考えるための視点	72
6 竹原市の公共交通の基本目標と今後の取り組み	75
1. 竹原市の公共交通が目指す姿(基本目標)	75
2. 今後の取り組み(事業)	76
3. 各取り組み(事業)の概要	77
(1) 外出スタイル・ニーズに呼応した運行方法の見直し・調整	78
(2) 交通待合の時間・環境など、交通利用環境の向上	82
(3) 病院・店舗～公共交通の間の移動の負荷軽減	85
(4) 運行情報の充実や、施設案内の整備等による乗り継ぎ環境の充実	87
(5) 悪天候による遅延、運休情報等、情報発信方策の検討	91
(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策の検討	94
(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等の検討	97
(8) 公共交通空白地・不便地区への交通サービスの提供	102
(9) 公共交通利用等の促進に向けた情報提供や意識醸成など交通環境づくり	105
7 計画の達成状況の評価について	110

1. 計画の目的

本市の公共交通は、主に、沿岸部を東西に横断する JR 呉線、竹原駅を中心に東西北の3方面へ走る路線バス、竹原港・忠海港から運航する航路、タクシー等で構成されていますが、近年の人口減少やモータリゼーションの進展などにより、公共交通全体の利用客は年々減少している状況です。一方、高齢化の進展に伴い、クルマを運転できない高齢者等の日々の外出手段として公共交通の重要性はますます大きくなっています。

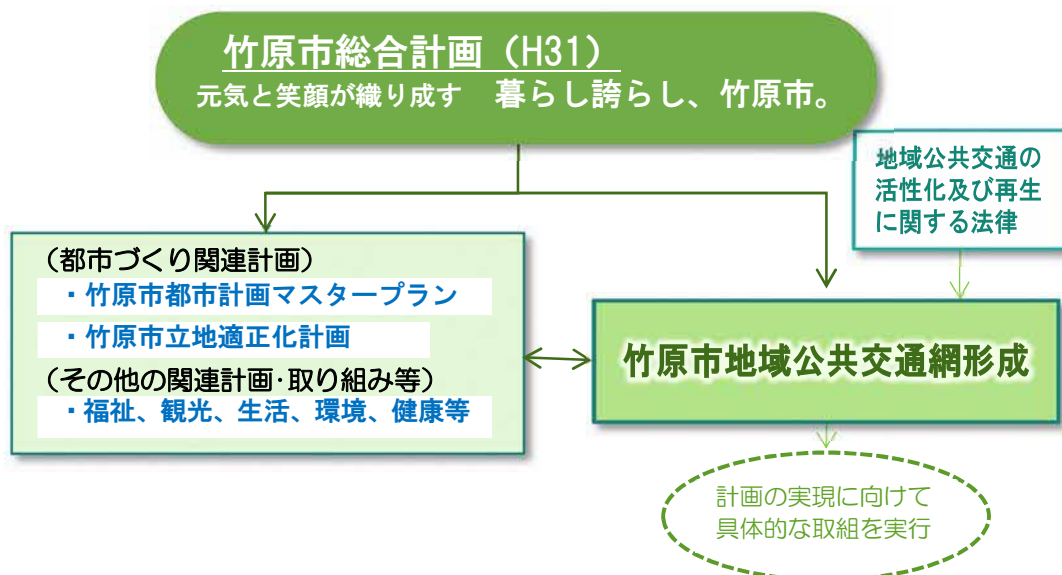
このような状況の中、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の果たすべき役割などを定める「交通政策基本法」が平成 25 年に施行され、平成 26 年施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」では、地方公共団体が中心となり、公共交通事業者や住民と連携し、持続可能な地域公共交通網の形成に取り組むことが示されています。

本市においては、「第 6 次総合計画基本構想」の中で、「瀬戸内に映えるコンパクトで住みやすい都市づくり」という 10 年後の目指す姿に向けて「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。

これらをふまえ、公共交通に関する現状等の調査を行ったうえで、市民、利用客、公共交通事業者、行政等が連携しながら取り組めるよう、本市の公共交通に関する今後の目標や取り組みの方向性を示す計画として、「竹原市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

「竹原市地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、本市の最上位計画である「竹原市総合計画」によるまちづくりの考え方を受けるとともに、都市計画マスタープラン、立地適正化計画をはじめとする関連計画との連携を図った、地域公共交通の今後の目標や取り組みの方向性を示す計画です。



3. 計画の区域

本計画は、竹原市全域を対象とします。



4. 計画の期間

計画期間は、令和2年度(2020年度)から令和6年度(2024年度)の5年間とします。

1

竹原市の上位・関連計画等

本市の最上位計画として「竹原市総合計画」があり、新たな第6次総合計画基本構想を平成31年に策定しました。

また、竹原市総合計画を受けた都市づくりに関する計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画等をはじめ、種々の関連する計画や取り組みがあります。

総合計画では、「持続可能な公共交通体系の構築と利用促進」との考え方が示されており、公共交通に関する今後の取り組みは、この考え方に即するとともに、関連分野の計画や取り組みとの連携、あるいは貢献を目指します。

「竹原市総合計画（H31）」 元気で笑顔が織り成す 暮らし誇らし、竹原市。

【本市の最上位計画】

- ・ 集約したコンパクトで住みやすい都市づくり。
（持続可能な公共交通を目指す。公共交通の利用促進に取り組む。）
- ・ 観光客の滞在時間が伸び、観光消費額が増加。
- ・ 住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる。 等

「竹原市地域公共交通網形成計画」

は、総合計画の考え方に即するとともに、関連する計画・取り組みとの連携、あるいは貢献を目指します。

（都市づくり関連計画）

- 竹原市都市計画マスタープラン
- 竹原市立地適正化計画
 - ・ 瀬戸内に映える
持続可能な都市
 - ・ コンパクト+ネットワーク
のまちづくり

（その他の関連計画・取り組み等）

- 竹原市人口ビジョン、
竹原市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- たけはら輝きプラン 2018
- 第2次竹原市地域福祉計画
- 竹原市子ども・子育て支援事業計画
- 竹原市環境基本計画
- 第2次健康たけはら21
- その他、観光等まちづくりの取り組み 等

《竹原市総合計画》

本市の公共交通に関し、「持続可能な公共交通を目指すこと」「利用促進に取り組むこと」が示されています。また、観光振興の取り組みや、日常生活サービスの充実等についての考え方が示されています。

●まちづくりの基本理念

「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

●将来都市像

元気と笑顔が織り成す **暮らし誇らし、竹原市。**

●計画の中で関連する事項

〔公共交通に直接関連する事項〕

目標像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

10年後の目標像

瀬戸内に映えるコンパクトで住みやすい
都市づくりができている

- 持続可能な公共交通を目指す。
- 公共交通の利用促進に取り組む。

② 持続可能な公共交通体系の構築と利用促進

- 交通事業者等と連携し、生活路線の利便性向上、高速交通体系との連絡、市内観光スポットの連絡・回遊性の向上など、公共交通のあり方を検討し、市民や観光客が利用しやすい持続可能な公共交通ネットワーク体系を構築します。
- 時刻表などの運行情報、乗換情報の提供等の情報発信やベンチなどのある快適な待合環境づくり、案内表示の充実した乗換環境づくりなど、公共交通の利用促進に取り組みます。

主な取組

- 地域公共交通網形成計画の策定
- 市民の生活の基盤となる交通手段の維持・確保
- 分かりやすく利用しやすい時刻表などの情報発信
- 快適な待合環境・充実した乗換環境の整備の検討 など

〔その他、関連する事項〕

10年後の目指す姿

観光客の滞在時間が延び、
観光消費額が増加している

- 観光コンテンツの開発、広域観光ルートの開発。
- 観光プロモーション。

① 観光コンテンツと広域観光ルートの開発

- 竹原の魅力に触れる機会を創出するため、瀬戸内海を活用した体験メニューなど新たな観光コンテンツの開発に取り組みます。
- 本市を含む瀬戸内海地域への来訪機会の拡大と滞在時間の延長を図るため、近隣自治体と連携し、広域観光ルートの開発に取り組みます。

主な取組

- 着地型旅行商品^{※5}の開発
- 瀬戸内海クルーズの企画・実施
- 近隣自治体と連携した広域観光ルートの開発 など

③ 観光プロモーション^{※6}の展開

- 本市の認知度向上に向け、広島県など関係機関と連携した継続的な観光プロモーション活動を展開します。

主な取組

- 大都市圏での観光プロモーション活動への参画 など

10年後の目指す姿

いつまでも住み慣れた地域でその人らしく
自立し、安心して暮らし続けている

- 多様な主体によるサービスの充実

② 地域で安心して暮らし続けるための介護・生活支援

- 介護保険サービスに加え、NPO法人、民間企業、住民等による見守りなど、多様な主体によるサービスの充実と支援体制の構築を図り、地域包括ケアシステムを深化させます。
- 要支援者等の自立を促すケアマネジメント^{※2}を推進し、その人らしい生活を実現していくことを支援します。

主な取組

- 地域包括ケアシステムの核となる地域包括支援センターとプラチ（在宅介護支援センター）の機能・取組強化
- 地域包括ケアシステムを深化させるための地域ケア会議の充実
- 竹原地域医療介護推進協議会との連携による在宅医療・介護連携の推進
- 在宅生活を支える介護サービス・生活支援の充実 など

10年後の目指す姿

道路や港など災害に強い社会基盤が整い、
産業・物流・交流を支えるとともに、市民
が快適に暮らしている

- 忠海駅と忠海港のアクセス改善

③ 港湾の計画的な整備と産業・物流・交流拠点としての充実

- 周辺島しょ部をはじめとした芸南地域の暮らしと産業を支える連絡基地として、計画的な港の整備を促進し、観光施設と港の連携や、駅と港のアクセス改善を図ることで利便性の向上など、港の機能の維持・充実と交流人口の拡大に取り組みます。
- 周辺島しょ部やにぎわいづくりのノウハウを持つ団体、地域住民と連携した港のにぎわいづくりに取り組みます。
- 竹原港・忠海港の安全利用や航路の安全確保のため、プレジャーボートのマナー・ルールの設定や広報啓発活動に努めます。

主な取組

- たけはら海の駅と道の駅たけはら等との連携強化
- 忠海駅とのアクセス改善に向けた忠海港の整備促進
- 「みなどオアシス」制度を活用したにぎわいの創出
- 放電艇対策の推進 など

《竹原市都市計画マスタープラン》《竹原市立地適正化計画》

都市機能がコンパクトに集積し、公共交通ネットワークでつなく、まちづくりの考え方が示されています。

●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

●都市計画マスタープラン：都市づくりの目標、基本的方針

【都市づくりの目標】	【基本的方針】
目標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	■活力ある都市生活と産業活動を支える拠点形成 ■公共交通ネットワークの充実
目標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	■都市と緑・農が調和した豊かな都市づくり ■地域資源と特性を活かした魅力ある都市づくり ■観光・交流豊かな賑わいのある都市づくり
目標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	■子育て環境の整った都市づくり ■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 ■災害に強く、安全に暮らせる都市づくり

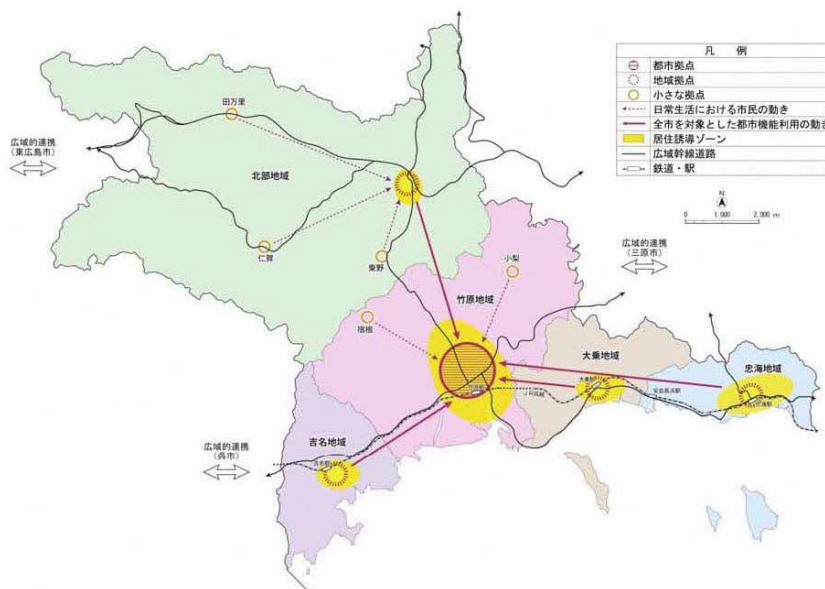
コンパクト
+ネットワークの
まちづくり

●立地適正化計画：基本方針

〈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**

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
基本方針② 地域資源と特性が有効に活用され、魅力と賑わいに満ちた都市
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

●目指す集約都市構造のイメージ



《その他関連計画等》

本市には、その他にも関連する計画として、以下のようなものがあります。計画以外にも、観光関連など、まちづくりに関する種々の取り組みが行われています。

「竹原市人口ビジョン」「竹原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

- まちの創生の一つとして、コンパクトな市街地と公共交通の取り組み。観光等の分野で広域的な連携。

「たけはら輝きプラン2018」(竹原市高齢者福祉計画及び第7期介護保険事業計画)

- 生活支援として、通院や買物等の外出支援のため、低料金で福祉バスを運行。社会参加、生きがいづくり、閉じこもり予防等のため、周知、利用促進。
- 関係機関と調査研究を行い、公共施設、交通等のバリアフリー化を推進

「第2次竹原市地域福祉計画」

- 歩いて暮らせるまちづくりの推進。
- 外出しやすいまちづくりのため、福祉バスの運行、地域公共交通対策の推進、買い物困難者対策の検討。

「竹原市子ども・子育て支援事業計画」

- 安心して外出できる環境の整備のため、公共交通機関など不特定多数の人が利用する民間施設についてバリアフリーを働きかけ。

「竹原市環境基本計画」

- CO₂排出による地球温暖化への悪影響の防止。

「第2次健康たけはら21」

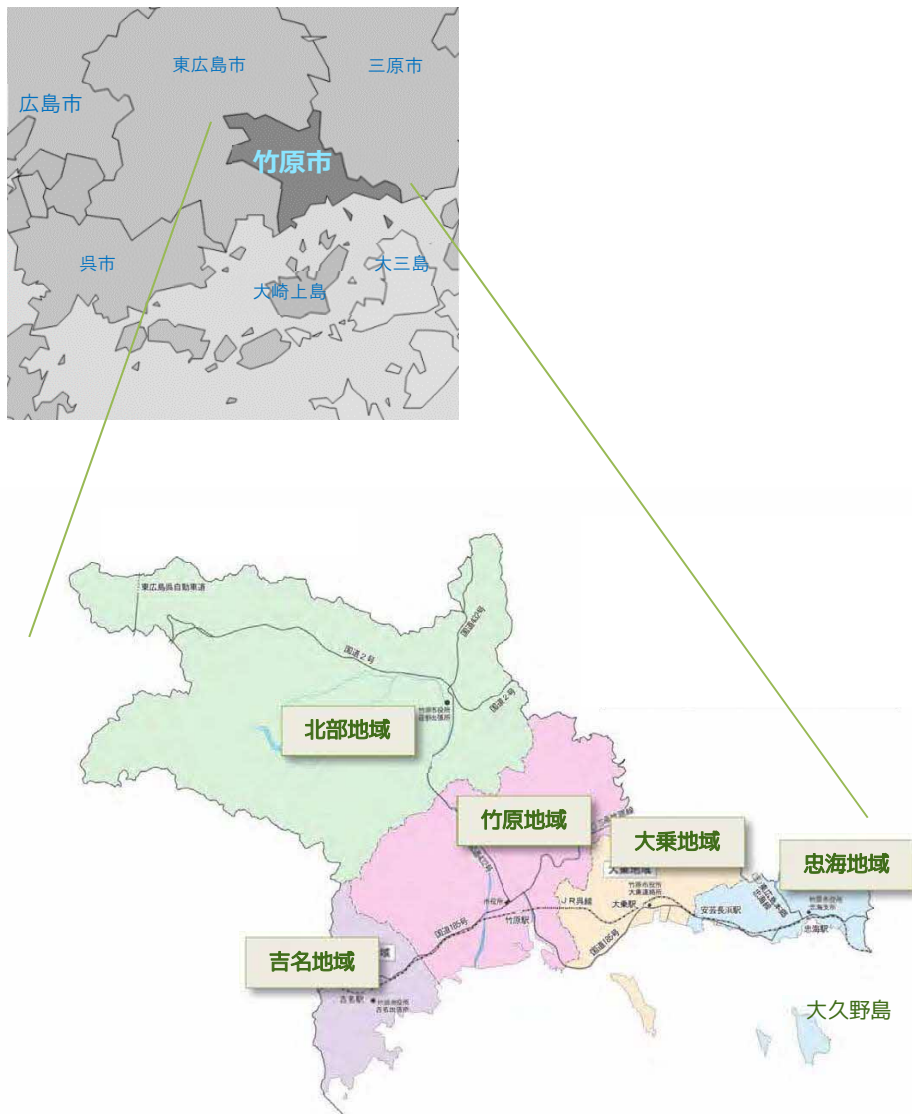
- 日頃から身体を動かすとともに、個人にあった手軽にできる運動を継続。

2

地域の現状

1. 位置・地勢

竹原市は、広島県沿岸部のほぼ中央に位置し、地域の面積は、118.23 km²。瀬戸内海の豊かな自然と温暖な気候に恵まれた市です。市内南北を2級河川「賀茂川」が流れ、周囲は朝日山を中心に三方を山に囲まれています。瀬戸内海に大久野島（本市の有人島）のほか、本市から近い距離に大崎上島、大三島等の島があり、航路で結ばれています。本市は、竹原・吉名・大乘・忠海・北部の5つの地域から成り、市の中心は竹原地域の竹原駅周辺です。市内にはJR呉線、国道2・185・432号等が通っているほか、広島空港やJR山陽本線、山陽自動車道にもアクセスでき、空・陸・海の交通拠点都市となっています。

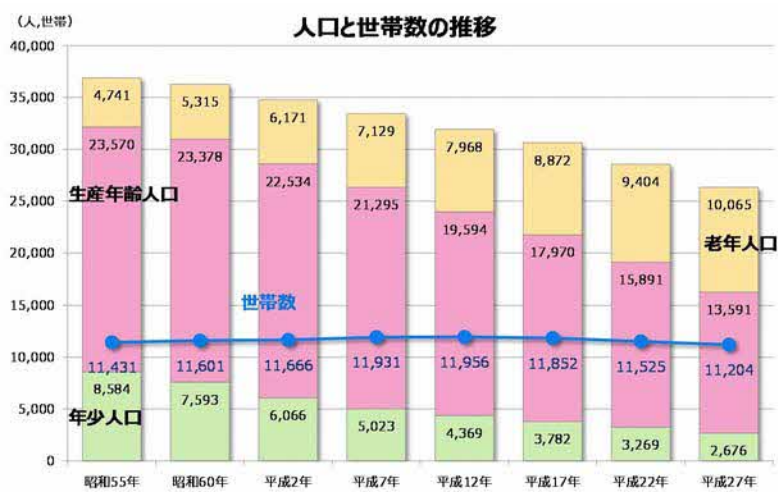


2. 人口

1) 人口と高齢化の推移

平成 27 年（2015 年）国勢調査による本市の人口は約 2 万 6 千人と、平成 17 年（2005 年）からの 10 年間で約 4,000 人（約 16%）減少しています。

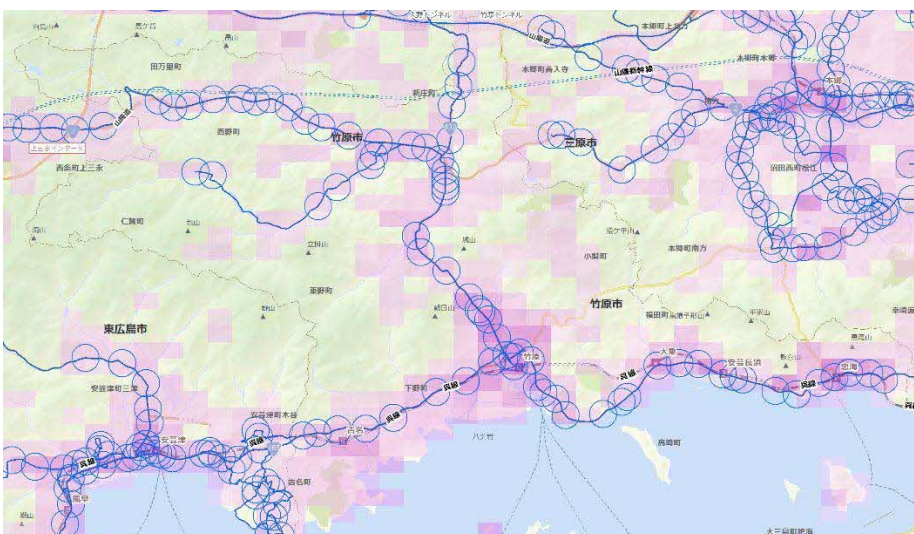
一方、平成 27 年の高齢化率（65 歳以上の人口割合）は 38%と、平成 17 年からの 10 年間で 9 ポイント上昇しており、高齢者の人口そのものも増加しています。世帯数は、ほぼ横ばい傾向にあり、今後、高齢者のみの世帯や一人暮らしの高齢者が増加していくものと想定されます。これらのことから、移動手段として公共交通の担う役割は、ますます重要になると考えられます。



2) 人口分布

国勢調査より

人口分布では、本市の中央に位置する竹原地域、なかでも中心駅であり市役所、大型店舗等が集まる竹原駅周辺に人口が集まっています。次いで忠海地域の特に忠海駅周辺が多く、その他では概ね JR 呉線及び国道に沿って人口が集まっています。北部等その他の市域は山地が多くを占め、人口が広く分布している状況です。

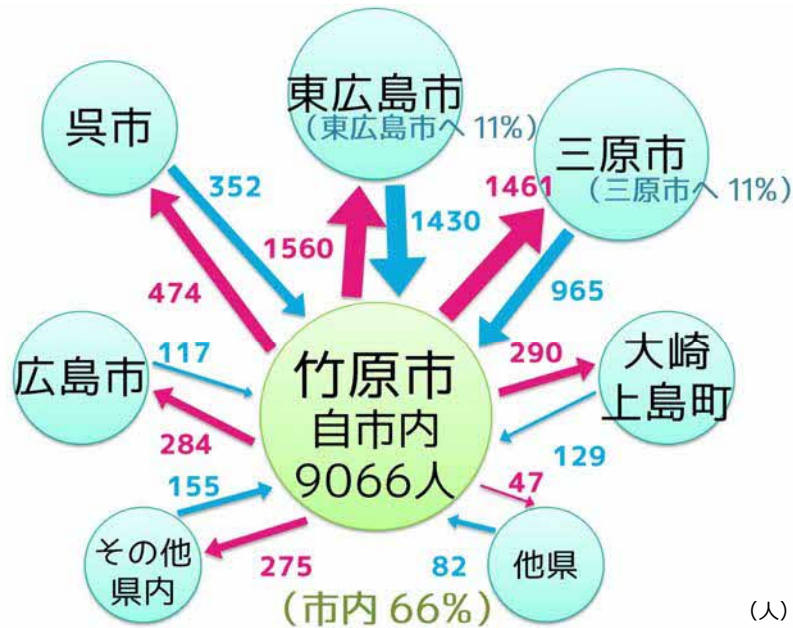


地域	人口 (人)	割合 (%)
竹原地域	13,007	50.5%
吉名地域	2,871	11.2%
大乘地域	2,036	7.9%
忠海地域	4,426	17.2%
北部地域	3,401	13.2%
合計	25,741	100.0%

地域別人口（竹原市：平成30年10月末現在）

3. 通勤・通学流動

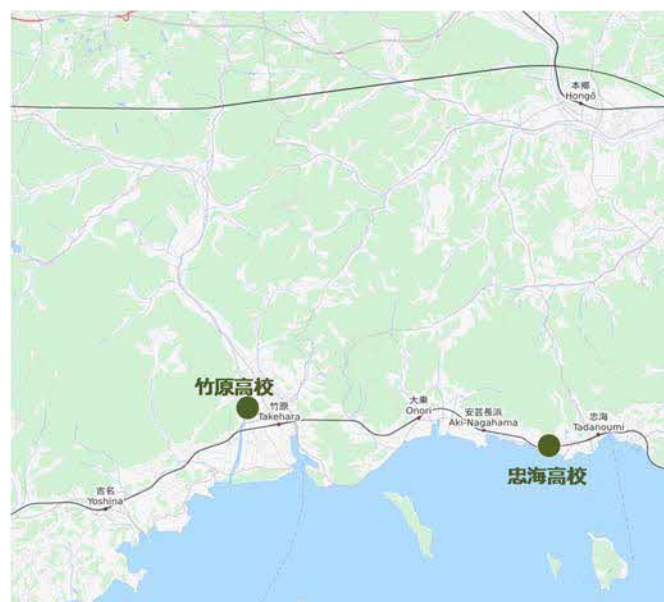
本市の通勤・通学流動をみると、市内で通勤・通学する市民が66%を占めます。市外との間の通勤・通学は、市内へ通う人よりも市外へ通う人が多く、その中で、三原市・東広島市との行き来が多くこれらが主な動きとなっています。その他では、呉市や広島市との間を通う人や航路を利用し大崎上島町との間を通う人も見られます。



(人)

当地に常住する就業者・通学者：計13733人
当地で従業・通学する者：計12572人

通勤・通学の動き（平成22年国勢調査より）



竹原市内の高校

4. 多くの人の目的地となる施設の立地状況

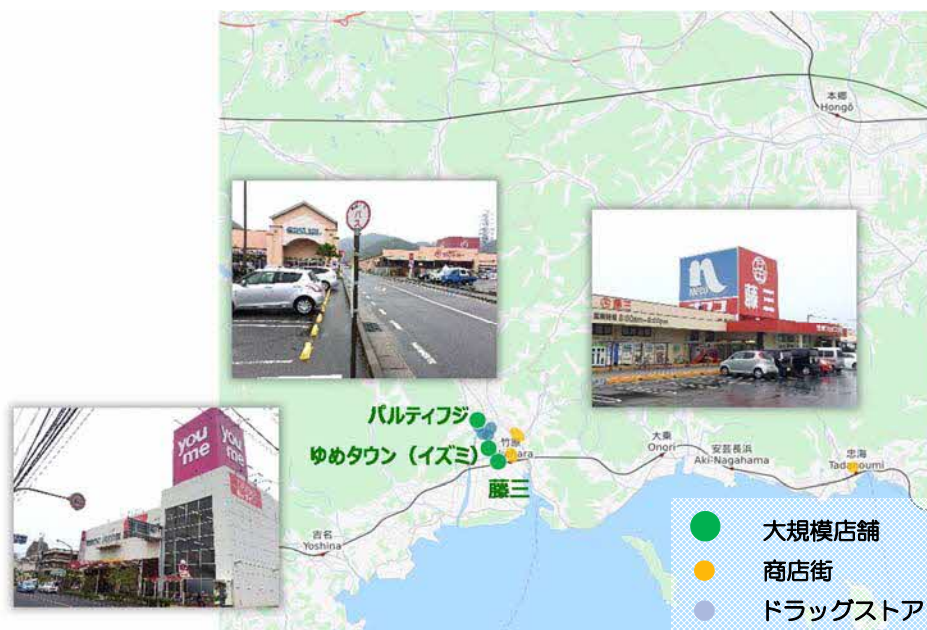
1) 主な医療施設

病院・診療所は、竹原駅周辺、及び忠海駅周辺に集中して立地しています。特に、安田病院、馬場病院、呉共済病院忠海分院は、多くの人が利用する病院であり、市民のほか、市外・離島からの通院患者も多い状況です。



2) 主な商業施設

市内の店舗は、各駅の周辺に多く立地しています。特に、大規模店舗やショッピングセンター（ゆめタウン(イズミ)、藤三、パルティフジ）や、規模の大きいドラッグストア等は、多くの市民が買い物に出かける人気店であり、これらはすべて竹原駅の周辺に立地しています。



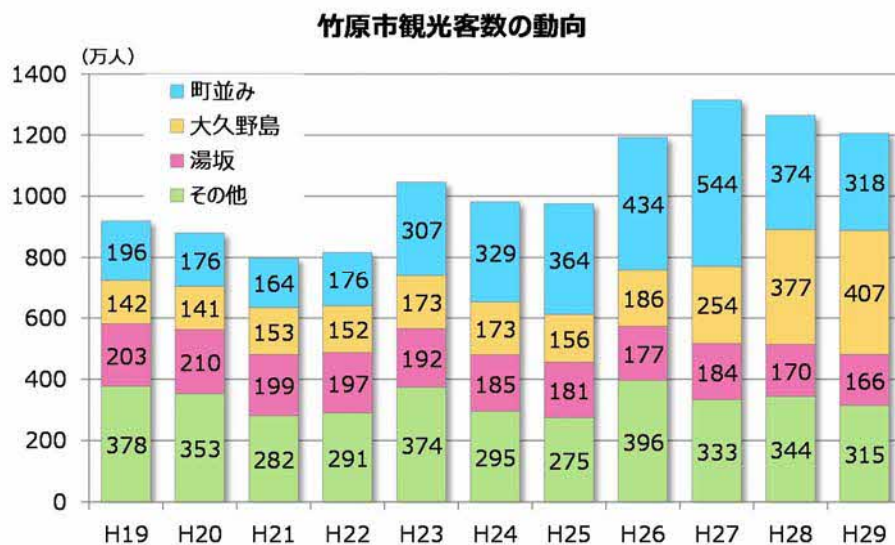
3) 主な観光スポット

町並み保存地区、大久野島（ウサギの島）、湯坂温泉郷など、本市には多様な観光資源があります。特に、近年、町並み保存地区、大久野島は人気が高く、多くの観光客が訪れています。町並み保存地区は、竹原駅から約750m、大久野島は、忠海港から航路で約15分の位置にあります。



5. 観光の動向

本市の観光客数は、近年 100 万人超で推移しています。特に、町並み保存地区、大久野島（ウサギの島）の人気が高く、観光シーズンには多くの人を訪れています。ただし、この 2 スポットのみにおいて観光客が多く、市全体の観光振興には活かしきれない状況です。



竹原市資料より

3

公共交通の現状

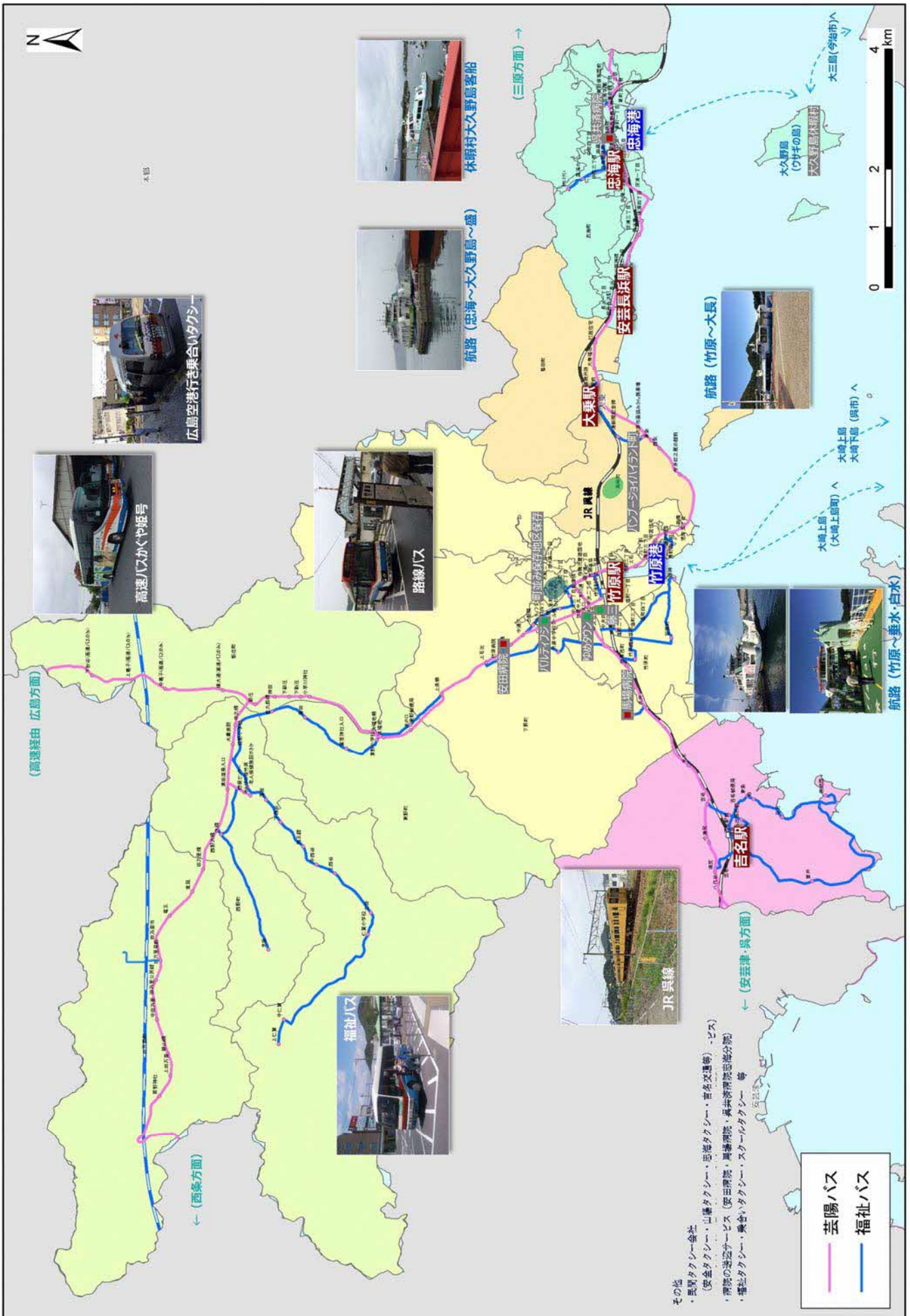
1. 竹原市の公共交通

本市の公共交通として、鉄道はJR呉線が通り、市内に5駅があり、中心駅は竹原駅です。路線バスは、本市と東広島市方面（西条・安芸津）・三原市方面とを連絡する広域バス路線、竹原フェリー・竹原駅・中通を結ぶ市内路線、竹原～広島市間的高速バス「かぐや姫号」があるほか、高齢者等を主な対象とし各地域から市中心部を回る福祉バス、広島空港行き乗合いタクシー等があります。

航路は、竹原港から大島上島・大島下島行き、忠海港から大久野島・大三島行きが運航しています。

タクシー会社は、竹原地域、吉名地域に営業所があり、概ね市内をカバーしています。その他、個別のサービスとして、福祉タクシー、病院の送迎サービス、スクールバス等があります。



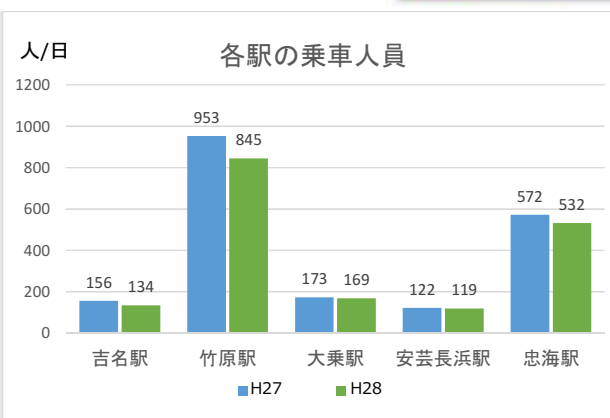
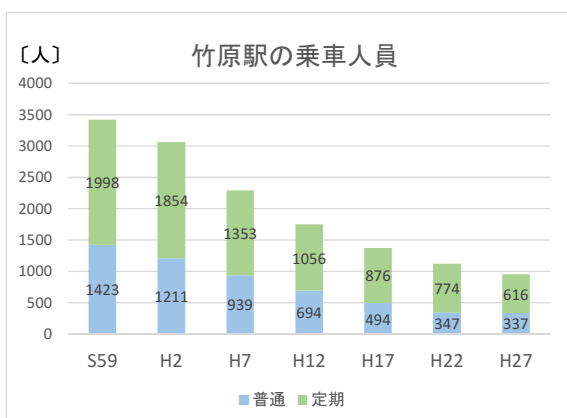
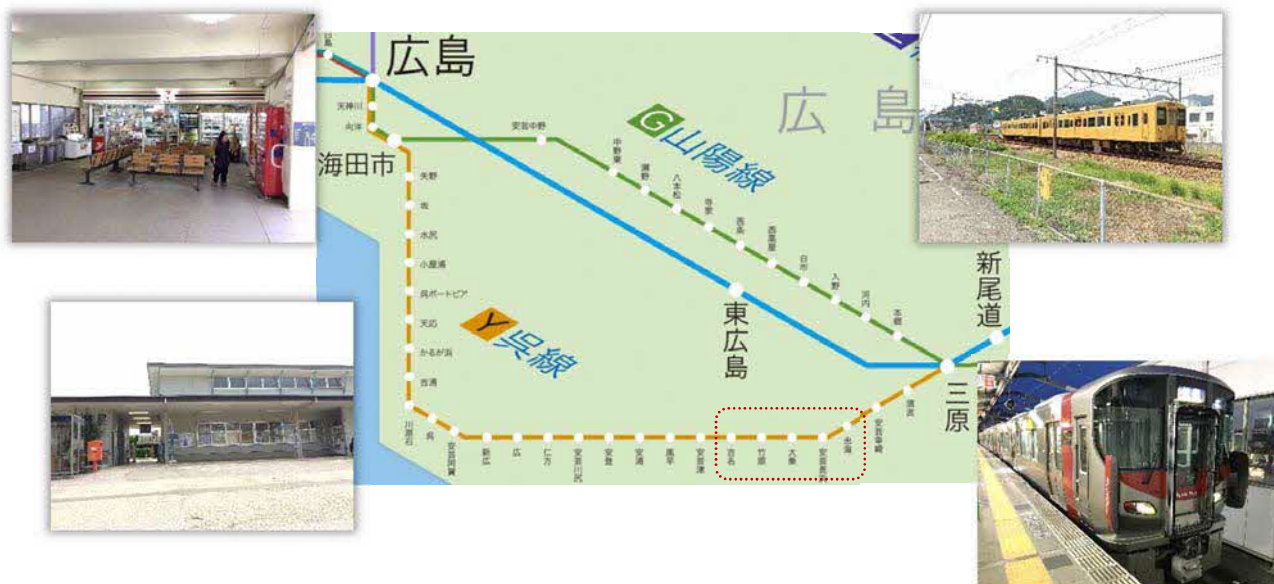


2. 鉄道・路線バス

1) 鉄道

本市の沿岸部に、JR 呉線が運行しており、三原方面、呉・海田・広島方面をつなぐ東西方向の基軸となっています。市内に5駅があり、中心駅は竹原駅ですが、利用客は年々減少しています。なお、2018年7月の豪雨災害により運休となりましたが、同年12月に全線復旧しています。

路線	方面	運行
JR 呉線	三原方面	<ul style="list-style-type: none"> 概ね1時間に1本、8・18・19時台は2本 始発5時台、終発22時台
	呉・海田・広島方面	<ul style="list-style-type: none"> 概ね1時間に1本、5・17・22時台は2本 始発5時台、終発22時台

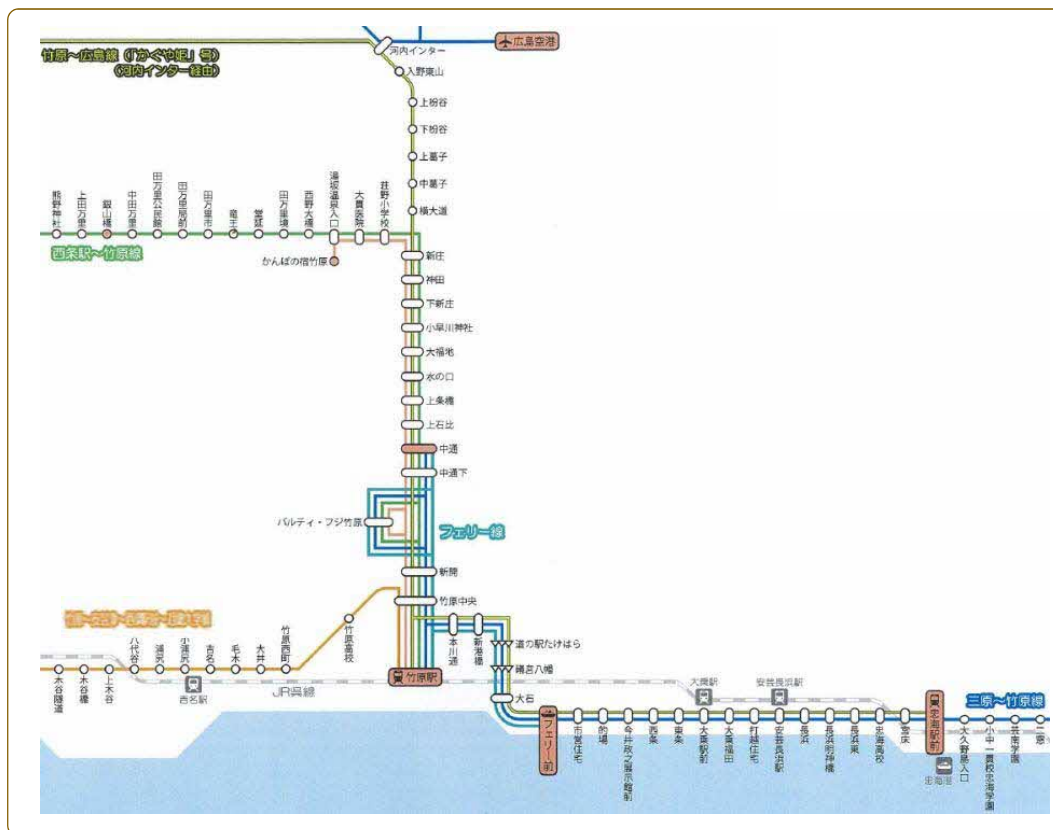


JR 西日本データ

2) 路線バス

路線バスは、芸陽バスの路線があり、竹原駅を中心とした放射状に、西条方面、三原方面、竹原フェリー等を結ぶ路線、及び広島方面への高速バス「かぐや姫号」が運行しています。利用客は、人気の高いかぐや姫号を除き減少傾向となっています。

なお、2018年7月の豪雨災害により運休、減便となった路線があり、2019年3月時点でも、災害発生前の運行状況とはなっていません（特に、かんぼの宿が休館となり、アクセスするバス路線も運休）。



*かんぼの宿方面のバス系統は、2018年7月の豪雨災害によるかんぼの宿の休館に伴い運休。その後、かんぼの宿は、2019年12月20日をもって営業終了となりました。

(参考) 路線バスの運行本数等 (2018年3月時点)

路線	方面	運行
〔西条・竹原線〕 西条～竹原	西条駅方面	(平日) 1日13便、(休日) 1日8便 朝以外は概ね1時間に1便 始発6時台
	竹原駅方面	(平日) 1日13便、(休日) 1日8便 朝以外は概ね1時間に1便 終着20時台
〔竹原・三原線〕 三原～忠海～竹原	三原方面	(平日) 1日8便、概ね1～2時間に1便 (休日) 1日2便 始発6時台
	竹原方面	(平日) 1日8便、概ね1～2時間に1便 (休日) 1日2便 終着18時台
〔安芸津・西条線〕 竹原～安芸津～西条～ 近畿大学	安芸津・西条方面	(平日) 1日5便、(休日) 土日のみ1便 概ね2時間に1便 始発6時台
	竹原方面	(平日) 1日6便、(休日) 土日のみ1便 概ね2時間に1便 終着18時台
〔フェリー線〕 竹原フェリー～中通	フェリー方面	(平日) 1日12便 (休日) 1日14便 概ね1時間に1～2便 始発7時台、終着18時台
	中通方面	(平日) 1日13便 (休日) 1日16便 概ね1時間に1～2便 始発7時台、終着19時台
かぐや姫号	広島方面	1日18便 (忠海発は5便) 概ね1時間に1～2便 始発6時台
	竹原方面	1日約16便 (忠海着は4便) 概ね1時間に1～2便 終着22時台

《路線バスの経路》



(2018年3月時点)

路線バスの1日の利用客数（竹原市内の乗降客数）

路線	竹原市内で乗降する利用客数(人)
西条・竹原線（竹原駅～湯坂温泉入口～東広島駅～西条駅前）	87
竹原・三原線（中通～竹原駅～忠海駅前～三原営業所）	133
安芸津・西条線（竹原駅～安芸津駅～東広島駅～西条駅前～近畿大学）	14
フェリー線（フェリー前～竹原駅～中通）	118
計	352

路線バスの乗降調査結果より

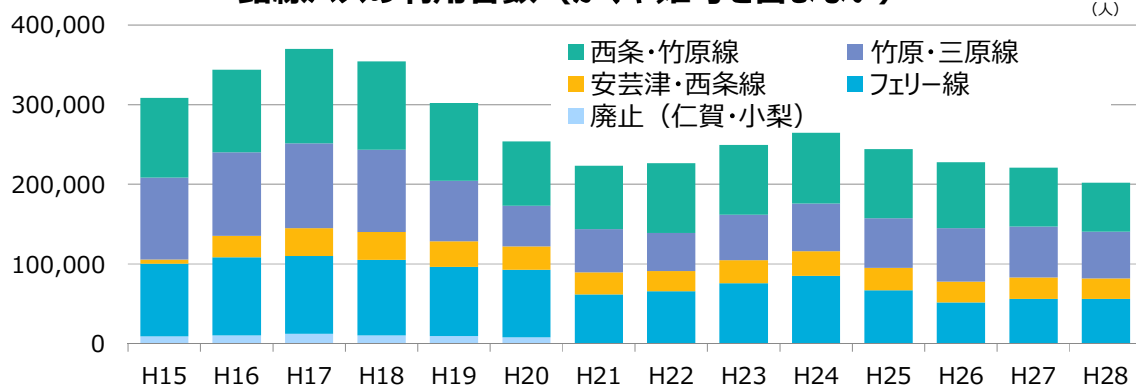


* 高速バス「かぐや姫号」は人気が高く、利用客数は概ね1日500人以上。

通勤時間帯等には、満員で、全員が乗車できないこともあります。



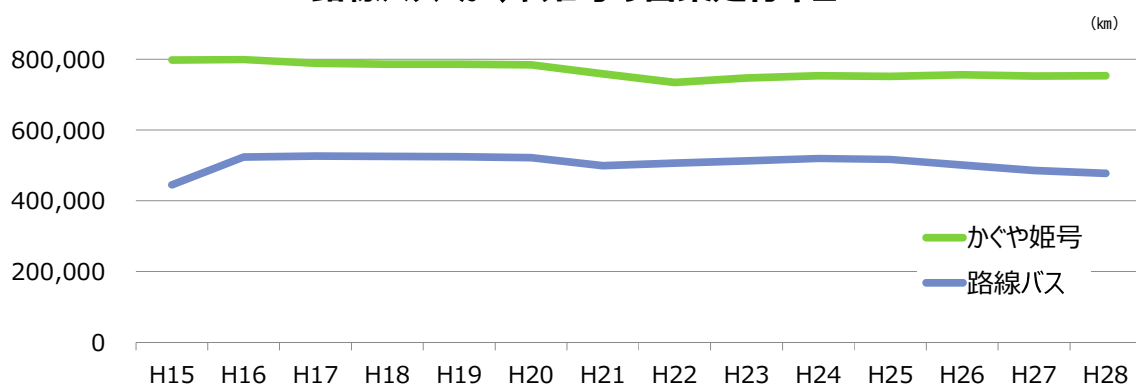
路線バスの利用客数（かぐや姫号を含まない）



かぐや姫号の利用客数



路線バス・かぐや姫号の営業走行キロ



データ提供：芸陽バス
 (集計条件が異なる場合等があるため参考値)

3) 福祉バス

福祉バスは、本市の高齢者等への移動支援サービスを目的として運行しており、4地区を回るコースがあります。各コースの運行は、週1日で、午前・午後各1便（利用者にとって、外出の行きと帰りで1便ずつ）となっています。通常バス料金を支払えば、対象者以外でも乗車できますが、利用する人はほとんどおられません。

福祉バスは、市内の医療機関への通院、ショッピングセンターへの買物等の外出支援のサービスを提供し、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。

運行日・コース	月曜日 吉名コース 水曜日 忠海コース 火曜日 新庄・田万里コース 金曜日 西野・仁賀コース (平日のみの運行で年末年始は除く)
便数	午前・午後 各1便
利用対象者	65歳以上の高齢者で、一般の交通機関を利用することが困難な方 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
利用料金	1回 100円 (介助者は無料)

忠海コース (平日の水曜日)



吉名コース (平日の月曜日)



新庄・田万里コース (平日の火曜日) 西野・仁賀コース (平日の金曜日)



介助スタッフが同乗しています

路線	1日の利用客数(人)
吉名コース	17
新庄・田万里コース	35
忠海コース	16
西野・仁賀コース	21
計	89

路線バスの乗降調査結果より

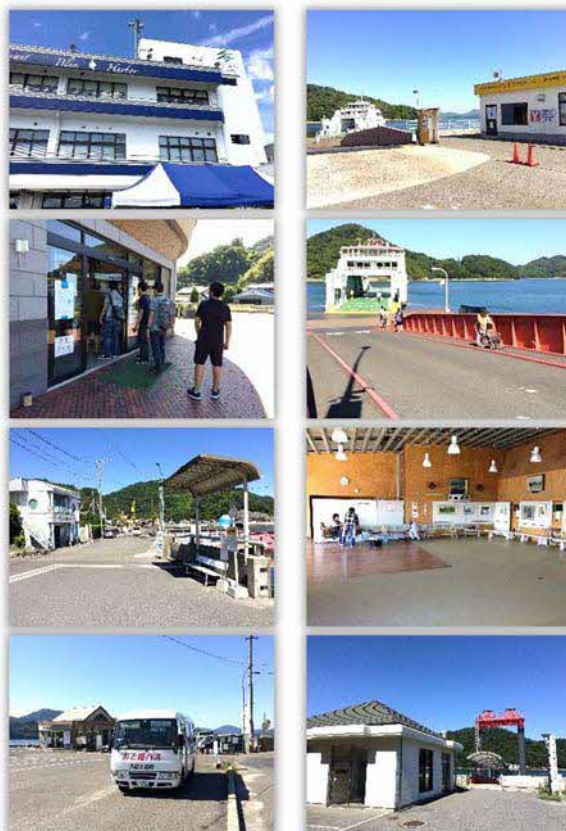
3. 航路

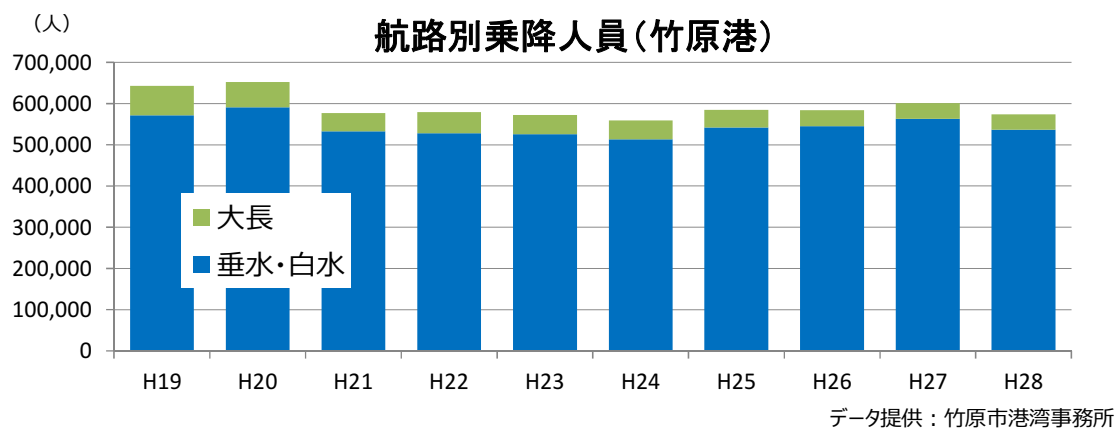
竹原港から、大崎上島、大崎下島への航路があり、大崎汽船、山陽商船、しまなみ海運が運行しています。忠海港からは、大久野島、大三島への航路があり、大三島フェリーと休暇村大久野島客船が運行しています。人気の高い観光スポットである大久野島（ウサギの島）行きのみ好調であり、他の航路の利用客数は低い水準で横ばいの状況です。

1) 竹原港からの航路



竹原～垂水・白水 (フェリー)	大崎汽船と山陽商船が運航しており、合わせて1日32往復 概ね1時間に2～3往復、始発6時台・終着21時台 旅客運賃は、竹原～垂水・白水が340円・350円、車両運賃1950円（4m未満）往復割引あり
竹原～大長 (高速船)	しまなみ海運が運航しており、1日7往復 概ね2時間に1往復、竹原始発は7時台、竹原終着は19時台 旅客運賃は、竹原～大崎上島450～1180円、竹原～大崎下島1380円

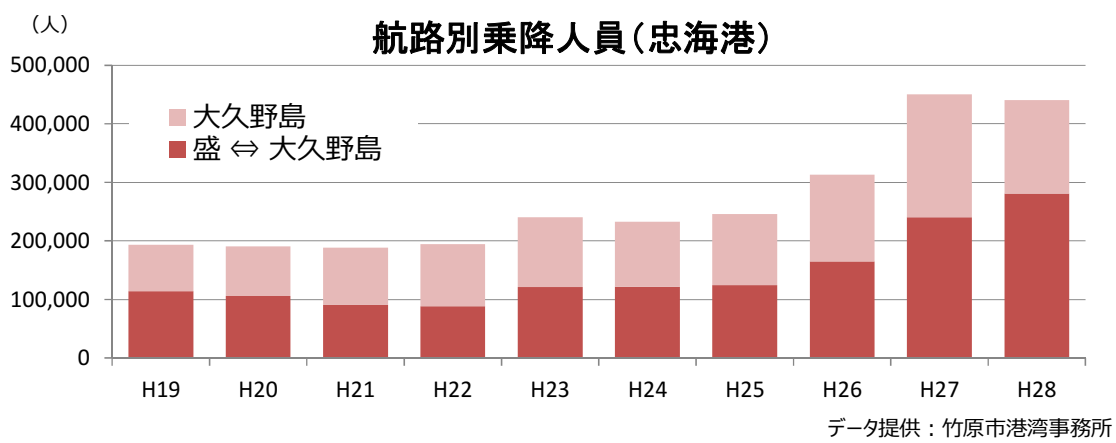
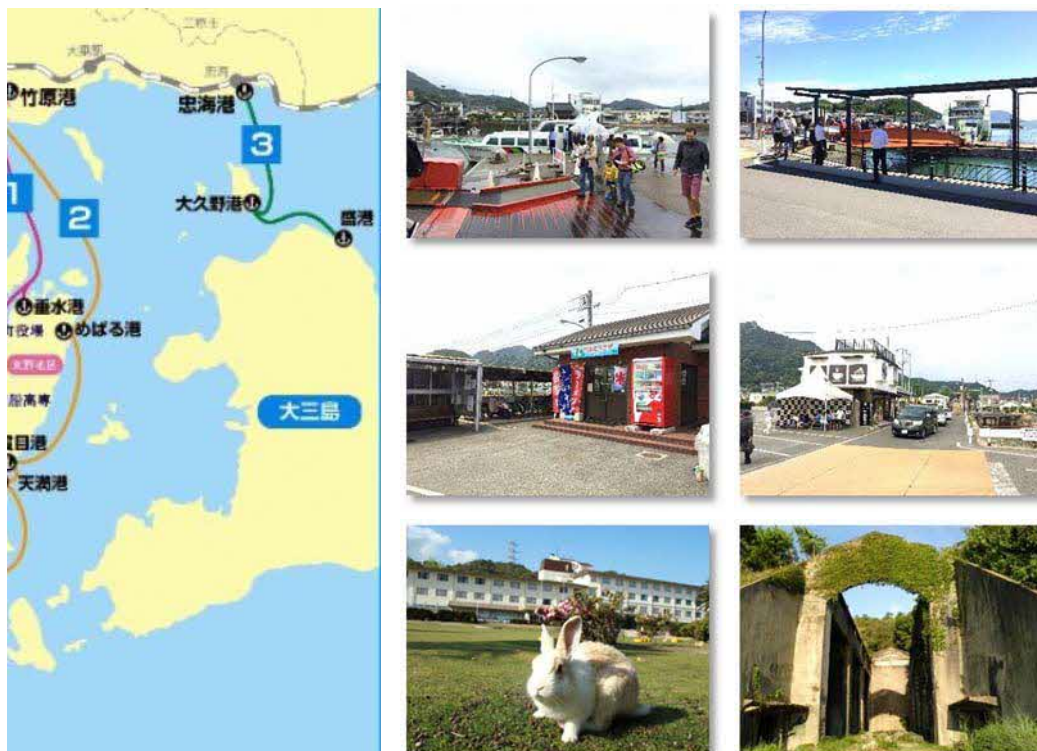




2) 忠海港からの航路



忠海～大久野島 ～盛 (フェリー)	大三島フェリーが運航しており、1日10往復 概ね1時間に1往復、始発7時台・終着19時台 旅客運賃は、忠海～大久野島・盛が310円・360円、車両運賃1730円(3名未満)
休暇村大久野島 客船	休暇村大久野島が運航しており、平日1日7往復・休日1日10往復 概ね1～2時間に1往復、忠海始発7時台、忠海終着は19時台 旅客運賃は、310円



3) 島側の交通手段

竹原港から最も近い大崎上島には、公共交通として、民間のさんようバスと町営のおと姫バスが運行しているほか、タクシー営業所もあります。ただし、島内の移動手段として、クルマを利用する人も多く見受けられます。大崎下島にも路線バスがあり竹原航路の港に発着しています。忠海港から最も近い大久野島には、クルマで乗り入れることができません。さほど広い島ではなく、徒歩やレンタサイクルで観光する人が多く見られます。なお、休暇村～乗船場の間には無料のシャトルバスが運行しています。大三島には路線バスがありますが、忠海航路の港に発着する路線はありません。

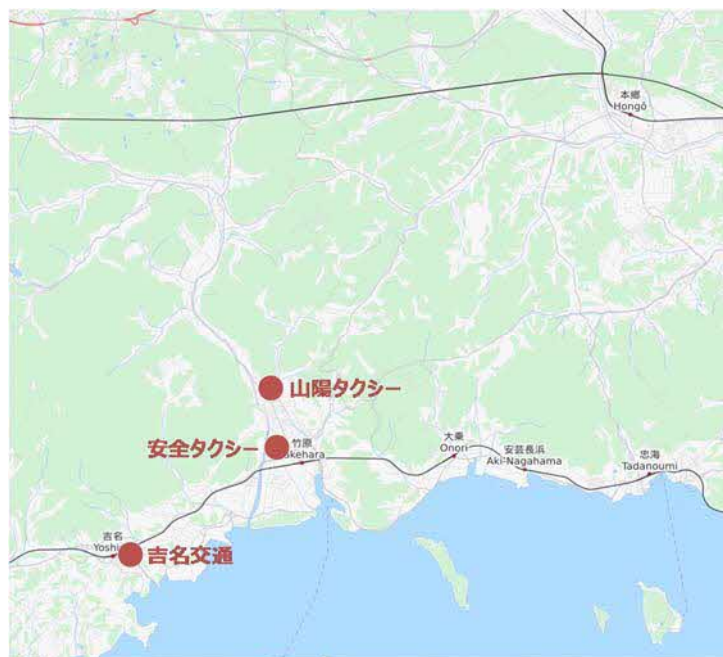


4. タクシー

1) 市内のタクシー

竹原市内には、一般のタクシー営業所が3箇所（2営業所は竹原地域、1営業所は吉名地域）にあります。

時間帯によって、竹原駅前、忠海駅前、吉名駅前等に、タクシー車両が待機しています。また、竹原港等には、タクシー乗降場所が設けられています。



2) 広島空港行き乗合いタクシー

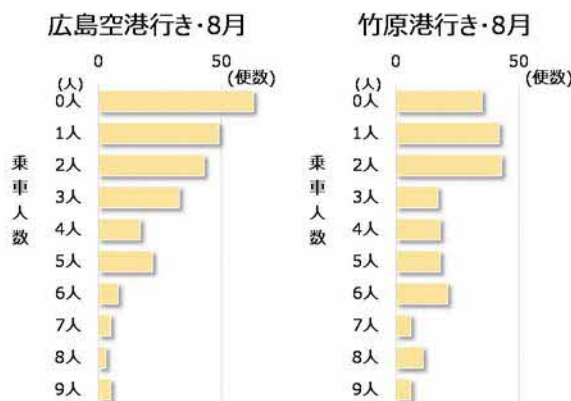
竹原市内～広島空港の間を運行する乗合タクシーであり、安全タクシーが運行しています。事前予約が可能であり、芸陽バスの停留所で乗降できます。路線の性格上、往路・復路のうち何れかが空車となるケースが多くなっています。

広島空港行き
乗合タクシー

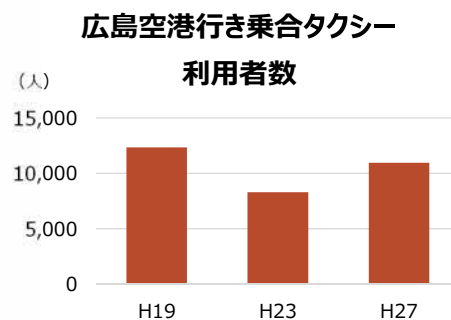
- ・乗降場：たけはら海の駅、JR 竹原駅、広島空港
 * 予約すれば、芸陽バスの停留所で乗降可能
 (空港行き・竹原港行きで異なる)
- ・概ね飛行機のフライトスケジュールに合わせたダイヤで運行
- ・運賃：片道 大人 1000 円・小児 500 円
- ・ジャンボタクシー 定員 9 名
 (竹原フェリー ⇒ 広島空港)
 ・始発 6 時台 (6:40 発)、最終 19 時台 (20:10 着)
 ・概ね 1 時間半に 1 便
 (広島空港 ⇒ 竹原フェリー)
 ・始発 8 時台 (8:50 発)、最終 20 時台 (20:45 着)
 ・概ね 1 時間半に 1 便



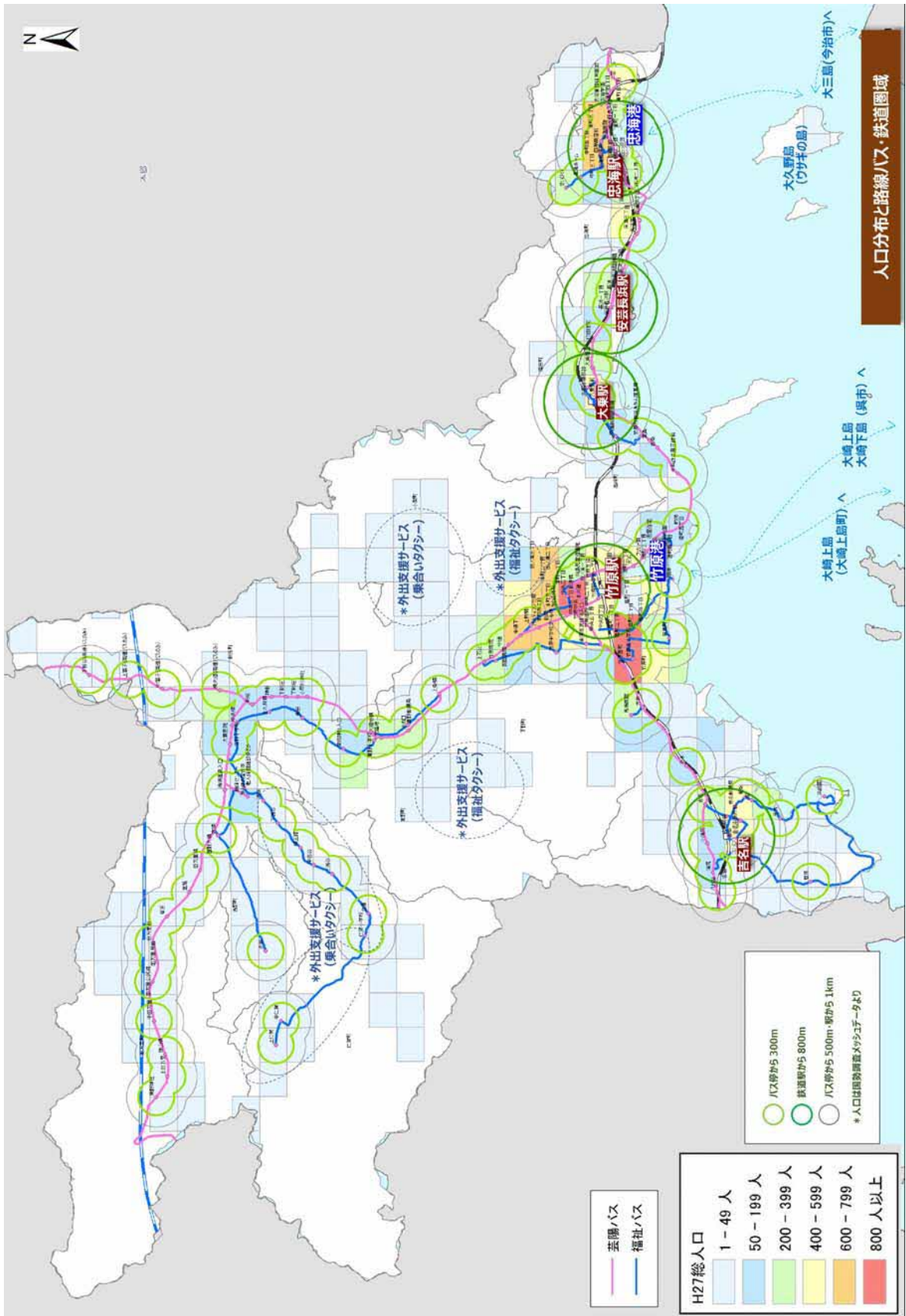
1 便あたりの乗車人数別の便数 (H29年8月)



* 0 人は、空送だったことを意味します



データ提供：安全タクシー

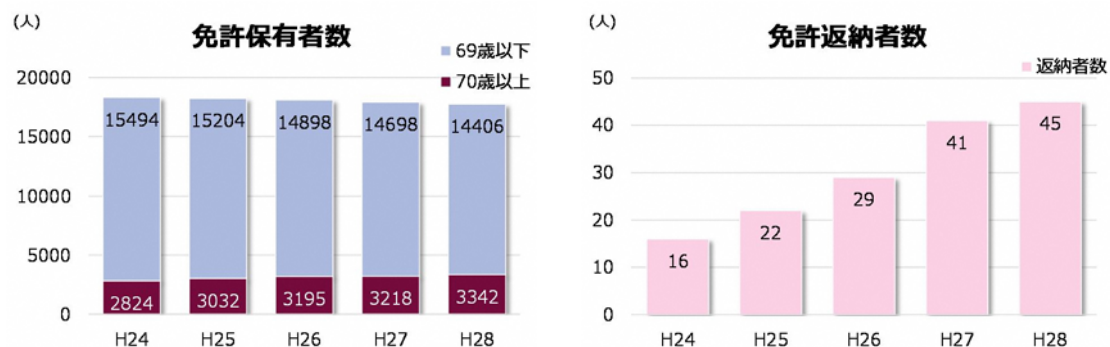


5. (参考)竹原市のクルマ依存の状況について

〔運転免許保有者数の状況〕

竹原市では、人口減少に伴い、運転免許の保有者数は減少傾向にあります。そのような中、高齢者の免許保有者数は、増加しています。

運転免許の返納者は増加傾向にあります。人数自体が少なく、高齢ドライバーの増加傾向の抑制には至っていません。



広島県警資料より

〔自動車の保有台数〕

竹原市の自動車保有台数は、下記の通りです。自動車保有台数は多い状況です。

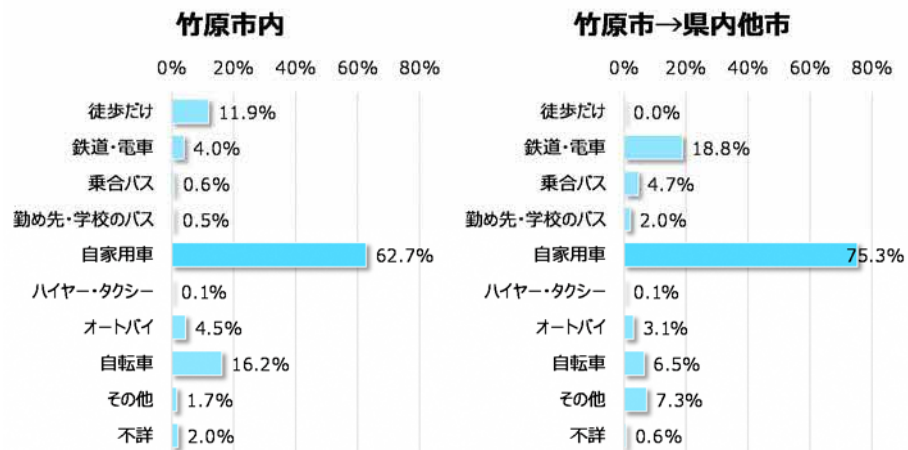


参考：平成 27 年の竹原市の
20 歳以上の人口は、22,599 人

広島県警資料より

〔通勤・通学の交通手段〕

通勤・通学の例をみると、竹原市民の交通手段はクルマ利用が極めて多く、路線バス利用者は僅少となっています。



平成 22 年国勢調査より

6. 竹原市の公共交通に関する取り組みの概要

■ 移動手段の支援

本市では、クルマを運転できない高齢者や小中学生等への移動手段の支援サービスとして、以下のような取り組みを行っています。

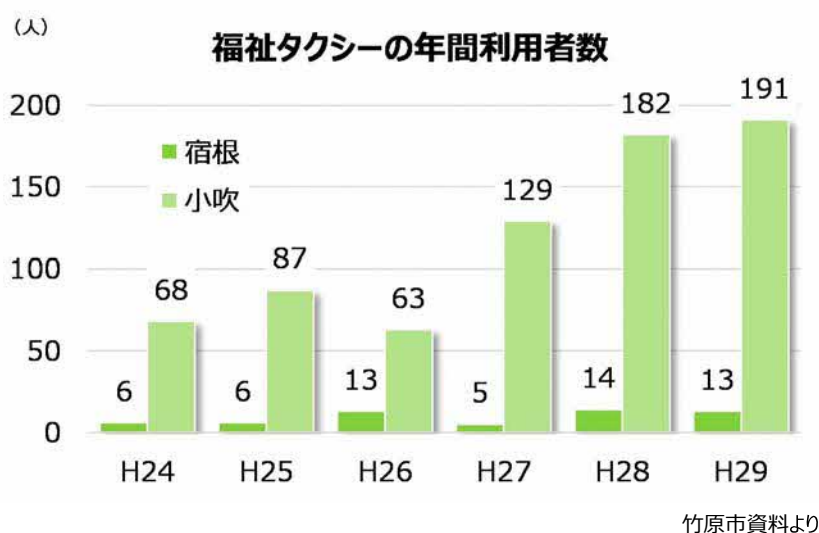
1) 福祉バス（再掲につき内容省略）

* 参考：平成 29 年度の福祉バス委託料は、約 559 万円

2) 福祉タクシー

福祉バス及び福祉タクシーは、市内の医療機関への通院、ショッピングセンターへの買物等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。

運行ルート	・宿根コース（市役所まで） ・小吹コース（市役所まで）
運行便数等	毎週火曜日、1 日片道 1 便ずつ（1 往復）
車両	タクシー車両（小型、特定大型）
その他	当該地域に居住する 65 歳以上 本人負担は無料、事前予約制

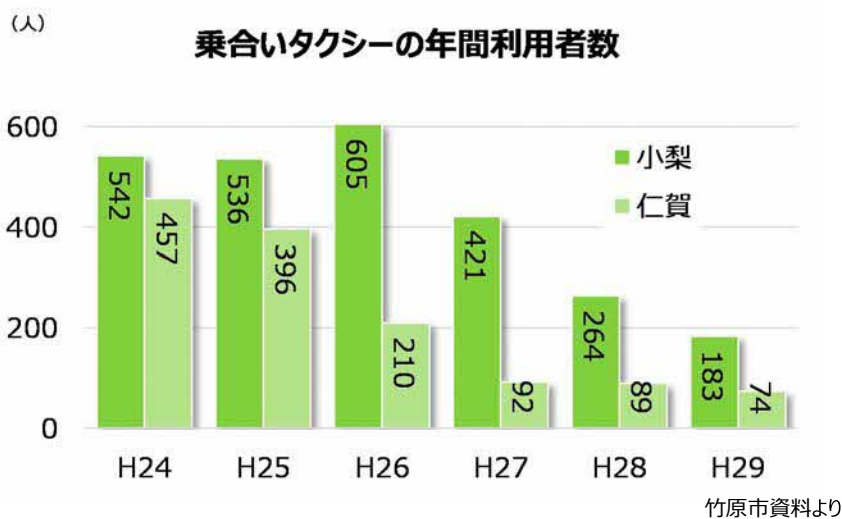


* 参考：平成 29 年度の福祉タクシー委託料は、宿根・約 2 万円
小吹・約 12 万円

3) 乗合いタクシー

乗合タクシーは、市内の医療機関への通院、ショッピングセンターへの買物等の外出支援サービスを提供することにより、各地域の市民のまちなかへのアクセスを維持し、利便性を確保することを目的として運行しています。

運行ルート	・小梨地域内（十八原・小梨地区）～市役所
運行便数等	毎週火曜日・金曜日 ・1日片道1便ずつ（1往復）
車両	タクシー車両（小型、特定大型）
利用料金	1人200円
その他	事前に、公民館から利用者数を予約
運行ルート	・仁賀地区（上仁賀バス停）～竹原駅
運行便数等	毎週月曜日・水曜日 ・1日片道1便ずつ・1往復
車両	タクシー車両（小型、特定大型）
利用料金	1人500円
その他	事前に、公民館から利用者数を予約



* 参考：平成29年度の乗合いタクシー委託料は、仁賀地区・約13万円
小梨地区・約17万円

4) 通学タクシー（小中学児童生徒の通学送迎）

通学タクシーは、小梨地区で遠距離通学となる児童に対して、タクシー車両を用いて竹原小学校及び竹原中学校に送迎することにより、移動負担を軽減し、健全な学校生活を過ごしていただくことを目的として運行しています。

運行ルート	・小梨公民館～竹原小学校・竹原中学校
運行便数等	・登校・下校
車両	タクシー車両（小型、特定大型）
その他	・開校日を基本とし、休日の諸行事、夏休みの水泳練習、クラブ活動等にも対応。

・利用する児童生徒の人数

年度	小学生	中学生	計
H25	6	1	7
H26	4	2	6
H27	4	2	6
H28	4	1	5
H29	3	2	5

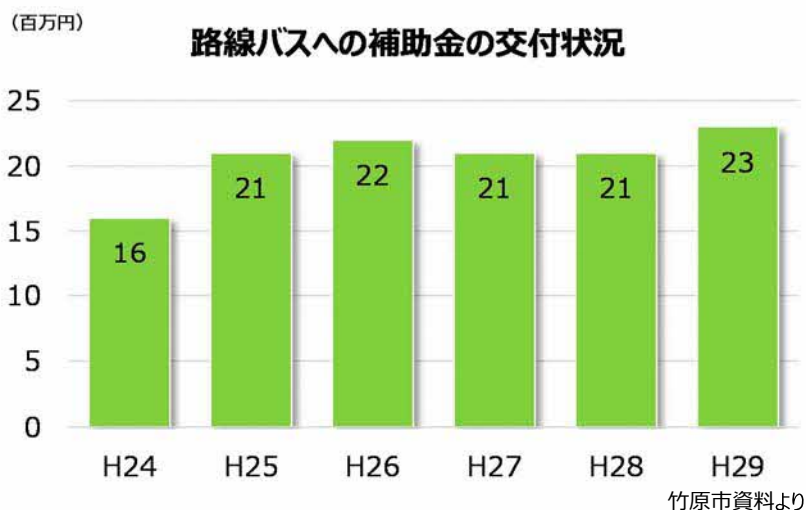
* 参考：平成 29 年度の通学タクシー委託料は、約 167 万円

5) 障がい者への支援

屋外での移動が困難な障がい者等が、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、障がい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。

・障がい者への移動支援として、福祉タクシー利用券（初乗り基本料金を助成）の交付（H29 年度助成額・約 370 万円）、福祉有償運送（H29 年度助成額・約 76 万円）等を行っています。


6) 路線バスへの補助金の交付状況



■公共交通の案内情報・PR等

本市では、公共交通の案内情報の提供、PR策として、以下のような取り組みを行っています。特に、「たけはら公共交通時刻表」は、毎年更新し、市内で全戸配布をするほか、市役所・支所・観光案内所等に据え置きしています。

○「たけはら公共交通時刻表」



Takehara Public Traffic Timetable

目次
 ●かやや短... ●フェリー・船舶... ●着面
 ●JR路線... ●路線バス... ●着面

広島空港行線タクシー

竹原フェリー～広島空港 (9人乗りジャンボタクシー)

安全タクシー ☎ 0846-22-0842

〇ルート：竹原フェリー～竹原駅～広島空港(タクシー専用道路)～竹原フェリー(約70分)
 〇所要時間：30分
 〇料金：乗客1名以上乗車1,000円(小児500円)
 〇大人7名以上の団体は別途、予約運行が可能です。(乗客8名以上で予約すると「空港行線」は広島県庁前所定のバス停(広島県庁前)で乗降が行われます。運行ルート所定のバス停(広島県庁前)で乗降が行います。運行ルート所定のバス停(広島県庁前)で乗降が行います。(予約のみ)。

路線バス(株)竹原営業所 ☎ 0846-22-2234

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00
9:00	9:10	9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10
11:20	11:30	11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30
13:40	13:50	14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50
16:00	16:10	16:20	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10
18:20	18:30	18:40	18:50	19:00	19:10	19:20	19:30	19:40	19:50	20:00	20:10	20:20	20:30
20:40	20:50	21:00	21:10	21:20	21:30	21:40	21:50	22:00	22:10	22:20	22:30	22:40	22:50

バス時刻表(バス) 竹原営業所 ☎ 0846-22-1402

広島空港行線タクシー

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10
9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30
11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50
14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10
16:20	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:30
18:40	18:50	19:00	19:10	19:20	19:30	19:40	19:50	20:00	20:10	20:20	20:30	20:40	20:50
21:00	21:10	21:20	21:30	21:40	21:50	22:00	22:10	22:20	22:30	22:40	22:50	23:00	23:10
23:20	23:30	23:40	23:50	24:00	24:10	24:20	24:30	24:40	24:50	25:00	25:10	25:20	25:30

三原方面行

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10
9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30
11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50
14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10
16:20	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:30
18:40	18:50	19:00	19:10	19:20	19:30	19:40	19:50	20:00	20:10	20:20	20:30	20:40	20:50
21:00	21:10	21:20	21:30	21:40	21:50	22:00	22:10	22:20	22:30	22:40	22:50	23:00	23:10
23:20	23:30	23:40	23:50	24:00	24:10	24:20	24:30	24:40	24:50	25:00	25:10	25:20	25:30

広島空港行線タクシー

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10
9:20	9:30	9:40	9:50	10:00	10:10	10:20	10:30	10:40	10:50	11:00	11:10	11:20	11:30
11:40	11:50	12:00	12:10	12:20	12:30	12:40	12:50	13:00	13:10	13:20	13:30	13:40	13:50
14:00	14:10	14:20	14:30	14:40	14:50	15:00	15:10	15:20	15:30	15:40	15:50	16:00	16:10
16:20	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30	17:40	17:50	18:00	18:10	18:20	18:30
18:40	18:50	19:00	19:10	19:20	19:30	19:40	19:50	20:00	20:10	20:20	20:30	20:40	20:50
21:00	21:10	21:20	21:30	21:40	21:50	22:00	22:10	22:20	22:30	22:40	22:50	23:00	23:10
23:20	23:30	23:40	23:50	24:00	24:10	24:20	24:30	24:40	24:50	25:00	25:10	25:20	25:30

○市のホームページ（竹原市の公共交通）

竹原市 公共交通

竹原市の公共交通として、JR呉線、バス路線、船運等があります。
JR呉線は、本市の中心部を通り、市内に5つの駅（忠海駅、安芸高松駅、大塚駅、竹原駅、宮名駅）があります。
バス路線は、竹原～広島間を結ぶ高速バス「かぐや姫号」、周辺市町と連絡する広域バス路線や市内バス路線があります。
また、竹原港、忠海港の2つの地方港湾があり、竹原～大崎上島・下島航線と忠海～大久野島～大三島航線があります。

第三種第三号JR呉線

- 高速バス「かぐや姫号」
- 広域バス
- 広島県内行き乗合タクシー
- 市内バス
- フェリー・高速船

また竹原市公共交通時刻表(H30.4版)が完成しました。市役所、支所・出張所、観光案内所などで配布しています。



竹原市 公共交通

瀬戸内海の島々で、リクリングとクルージングを一緒に楽しみたい皆さんにお勧め「せとちしサイクルーズPASS」。自転車と乗船できる。乗船料が割引（1割～5割）される。観光船共通の乗船割引カードです。

観光船共通の乗船割引のP.A.S.S.を要する割引を受けられます。

（ひ）、リクリング＋クルージングを楽しんでください！

【竹原市内の観光船】
ホテル大塚船
お夜半船（毎日）

【サイクルーズPASS対象エリア】
広島県内航路（内）より

運航船名	割引対象区間	割引率	割引額 （1日以内は大人2人以内）
忠海～大久野島	忠海～大久野島	2.7.9%	310円（200円）
大久野島～大久野島	忠海～大久野島（船）	2.7.9%	340円（210円）
大久野島～大久野島	大久野島～大久野島（船）	2.7.9%	310円（200円）
山崎西船	竹原～大崎上島（内航）	1.8.0%	390円（240円）
大崎上島	竹原～大崎上島（内航）	1.8.0%	390円（240円）

※各運航船は各運航船の時刻表を参照してください。詳しくは、各運航船のホームページをご覧ください。

竹原駅周辺地図

竹原市役所

竹原市役所利用案内

バス路線	バス種別	バス名	バス種別	バス名
竹原～大久野島	高速バス	かぐや姫号	竹原～大久野島	高速バス
竹原～大久野島	高速バス	かぐや姫号	竹原～大久野島	高速バス
竹原～大久野島	高速バス	かぐや姫号	竹原～大久野島	高速バス

現状では、観光客等へ
プッシュするような
PRは行っていません。

竹原（忠海）～広島 高速バス「かぐや姫」号

行先	バス名	乗車券	乗車時間	乗車料	乗車時間	乗車料
竹原	かぐや姫号	乗車券	17:30	310円	18:30	310円
大久野島	かぐや姫号	乗車券	18:30	310円	19:30	310円
大久野島	かぐや姫号	乗車券	19:30	310円	20:30	310円

* その他、時刻表等は、各公共交通事業者や、駅、港、空港等のホームページにリンクしています。

なお、MM(モビリティ・マネジメント)の取り組みは、H22～26の小学生対象の乗り方教室のみであり、それ以降は、行っていません。

《参考：公共交通にかかわる経費》

(円)

		H25	H26	H27	H28	H29
福祉バス委託料		5,275,110	5,481,850	5,512,690	5,638,880	5,586,660
福祉タクシー委託料	宿根	5,640	10,500	6,970	19,040	20,070
	小吹	66,180	61,120	74,140	69,190	117,540
	計	71,820	81,620	81,110	115,230	137,610
乗り合いタクシー委託料	仁賀	471,040	413,150	224,000	217,590	126,700
	小梨	206,620	234,710	262,190	280,560	165,070
	計	677,660	617,860	486,190	498,150	291,770
通学タクシー料金		1,408,791	1,417,222	1,603,122	1,731,601	1,672,950
路線バス補助金		21,315,737	22,179,542	21,304,877	20,834,634	22,736,581
福祉タクシー（障がい者）利用券助成額		3,950,240	3,836,700	3,958,090	4,009,370	3,715,400
福祉有償運送（障がい者）補助金		763,846	886,000	729,955	704,352	760,000
合計		33,463,204	34,500,794	33,676,034	33,532,217	34,900,971

竹原市資料より

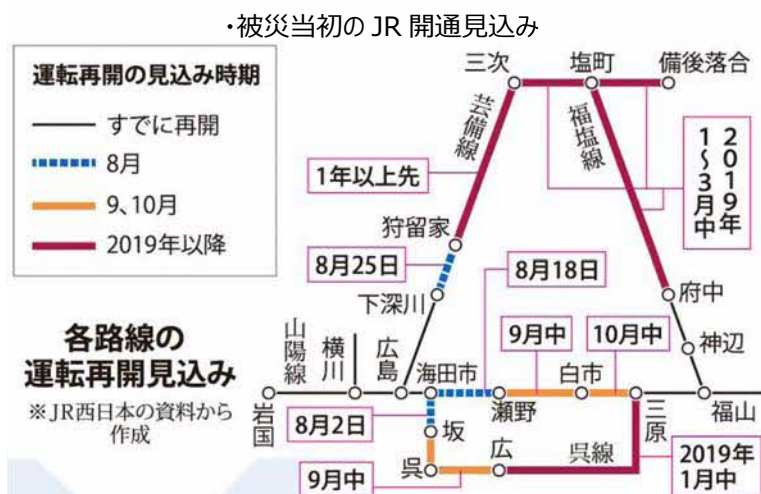
*上記以外に、「たけはら公共交通時刻表」の印刷に、年間36万円程度（H28）。

7. (参考) 2018年の豪雨災害について

2018年7月に発生した豪雨災害により、本市も甚大な被害を受け、鉄道・バス等の公共交通は一時運休となりました。関係者が協力し順次復旧しましたが、特にJR呉線は長期間の運休となったため、代行バス、芸陽バス路線等による対応を行いました。この経験を今後に継承するため、参考として、災害発生後の取り組みの経過を以下に示します。(2019年3月時点)

●鉄道

- 7月5日三原～広間災害運休
- 7月6日広～海田市間の運休に伴い、全線で運休
- 8月2日坂～海田市間運転再開
- 8月2日～10日竹原市通学支援バス竹原市～呉市総合体育館オークアリーナ
- 8月11日～広～三原間でJR代行バスの運行
- 8月20日広～呉間部分折り返し運転再開
- 9月9日広～海田市間運転再開
- 10月14日安芸川尻～広間運転再開
- 10月28日安浦～安芸川尻間運転再開
- 12月15日海田市～三原呉線全線で運転再開



●バス

【高速バス（かぐや姫号）】

7月6日全区間で運休

7月14日7:00～国道432号が開通

交通混乱が続いていたため、すぐには運行再開していない。

7月17日～通常ダイヤから5割程度減便の臨時ダイヤで運行再開

7月21日～通常ダイヤから2割程度減便の臨時ダイヤで運行

呉-広島方面の道路が不通となっていることから、山陽道・東広島呉道路が迂回となり、山陽道広島東IC～志和トンネル間で朝夕の渋滞が激しくなっていることから、計画通りの車両運行が確保できないため、当面臨時ダイヤとして運行。

山陽本線や呉線の復旧による交通の流れを見ながら通常ダイヤへの復旧のタイミングをはかる。

8月1日～19:50発最終広島行き高速バスを減便

9月22日～通常ダイヤ

【竹原-西条線】

7月6日全区間で運休

7月10日西条-東広島駅間で運行再開

7月17日～減便ダイヤで運行再開

8月2日～10日竹原市通学支援バス

JRの通学定期の提示により路線バス（竹原-東広島間）が無料で利用可能

9月9日以降のJR復旧による交通の流れを見ながら通常ダイヤへ復旧

9月22日～通常ダイヤへ復旧



▲国道432号 葛子橋付近（竹原市新庄町）



▲国道432号 大仙BP付近（竹原市新庄町）



▲国道2号コリコ付近（竹原市田万里町）

【竹原-かんぼ線、中田万里線】

7月6日全区間で運休

→JR呉線が運休している関係上、三原竹原線の利用者が多く、他路線との車両運用上の都合で運休が続く。

9月22日中田万里線運行再開

→かんぼの宿たけはらの休館が続いていることから、かんぼ線については運行再開の目途はたっていない。

【三原-竹原線】

7月6日全区間で運休

7月8日運行再開国道185号通行止め区間(的場)については、迂回して運行再開。

7月14日国道185号通行止め解除、正常ルートで運行再開

8月2日～10日竹原市通学支援バス

JR通学定期の提示により路線バス(竹原-三原間)が無料で利用可能

8月11日JR代行バス運行開始

→JR 呉線が運休している関係上、三原竹原線の利用客が多くなっているが、増発までの対応は行っていない。8月11日以降JR代行バスも運行されだしたことから、混雑は緩和された。路線バスと代行バスの運行時間は、調整を図っている。

【竹原-安芸津線】

7月6日全区間で運休

7月23日県道下三永安芸津線の通行止め解除により運行再開

8月1日安芸津駅前付近通行止め解除により、安芸津駅、安芸津病院前停留所の運用開始

8月2日～10日竹原市通学支援バス

JR通学定期の提示により路線バス(吉名-竹原間)が無料で利用可能

8月11日JR代行バス運行開始

→8月31日現在、通常運行だが、JR運休中のため利用者が増加している。(1便あたり14,5人程度)



▲被災直後 湯坂温泉空撮
かんぼの宿裏土砂崩れ(竹原市西野町)



▲国道185号 的場公園付近(竹原市港町)



▲国道185号 西町付近(竹原市竹原町西町)

なお、かんぼの宿たけはらは、この豪雨により建物内が浸水する被害が発生し、休館が続いていましたが、その後、2019年12月20日をもって、営業終了となりました。

【竹原-フェリー線】

7月6日全区間で運休

7月7日15:00ごろから徐々に運行再開

→主に市街地内の平坦区間のため、路線自体の被災はなかったが、広域的な被災のため職員が出勤できず、運転手が確保できなかったため運休となっている。



【竹原市福祉バス】（芸陽バスへの委託運行）

7月7日全線で運休

運休17日間

7月23日新庄・田万里コース、西野・仁賀コースの通行止め区間のルートを変更し、全コースで運行再開

8月7日新庄・田万里コースについて、通常コースへ復旧

11月30日西野・仁賀コースの一部を正常ルートに復旧



▲吉名コース吉名中学校付近



▲西野・仁賀コース下賀茂神社付近

●**タクシー**

【福祉タクシー】（安全タクシー委託運行）

7月7日被災後、1週間運休。

7月14日～一部迂回で運行再開



▲市道大井宿根線橋梁被災（竹原市下野町）

【乗合タクシー】

7月7日被災後、1週間運休

7月14日～運行再開

※小梨方面については、県道の通行止めが続いているため、日名内-新庄交差点を經由する2号線を通る迂回ルートにて竹原方面へ運行中。県道の通行止め解除は、平成31年2月を予定。

●町並みライトアップイベント「憧憬の路」臨時バス

平成30年10月27日、28日のライトアップイベント「憧憬の路」に合わせて、鉄道運休に伴う観光客向けに臨時バスが運行。臨時バス運行にあたっては、JR各駅へポスターを掲示するとともに、運行当日は、特性ヘッドマークを装備し、観光客へアピールをおこなった。

町並み竹灯りだけはら憧憬の路 2018 白市⇔竹原駅間臨時バス利用実績【人】

往路			復路		
白市駅発	10月27日	10月28日	竹原駅発	10月27日	10月28日
12:45	4	4	18:30	7	4
13:45	4	6	19:00	12	9
14:45	10	6	19:35	20	28
15:35	13	14	20:15	37	24
16:00	6	5	20:40	9	9
16:55	12	3	21:20	35	20
小計	49	38	小計	120	94
合計		87	合計		214

呉線沿線利用客については、鉄道代行バスの利用が増えている。西条方面については、18:45 竹原フェリー発の高速バス「かぐや姫号」の出発以降は、復路の利用客は多くなっている。



●災害に伴う通学支援バスの利用状況

災害に伴う通学支援4路線（貸切1路線、路線バス3路線）の利用状況については、次のとおり。

① 竹原～広～オークアリーナ間（市の貸切運行による通学支援）【人】

	発着地	計	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9	8/10
			木	金	土	日	月	火	水	木	金
往路	竹原→広	145	18	22	5	－	27	16	10	25	22
	吉名BS→広	4	0	1	0	－	2	0	0	0	1
小計		149	18	23	5	－	29	16	10	25	23
復路	広→吉名BS	14	0	0	0	－	1	0	0	0	13
	広→竹原	63	12	9	3	－	11	11	2	15	0
小計		77	12	9	3	－	12	11	2	15	13
合計		226	30	32	8	－	41	27	12	40	36

② 竹原～忠海・三原間（路線バスによる通学支援）【人】

	発着地	計	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9	8/10
			木	金	土	日	月	火	水	木	金
往路	竹原→忠海	74	8	12	2	4	12	11	7	3	15
	竹原→三原	139	17	27	4	0	19	19	20	14	19
小計		213	25	39	6	4	31	30	27	17	34
復路	三原・忠海 →竹原	218	26	32	5	0	28	31	47	16	33
小計		218	26	32	5	0	28	31	47	16	33
合計		431	51	71	11	4	59	61	74	33	67

③竹原～東広島駅間（路線バスによる通学支援）

④吉名～竹原間（路線バスによる通学支援）

- ・③ ④路線については、通学定期による路線バス利用はなかった。

4

公共交通に関する種々の調査

市民や来訪客の交通手段選択の実態・意識、及び個々の交通手段だけでなく、複数の交通手段の乗り継ぎや、本市の公共交通全体に関わる改善に向けた着眼点等を把握するため、下記の調査を行いました。調査結果からポイントとなる事項を以降に示します。

1. 路線バス・福祉バス OD 調査

- 路線バス・福祉バスの利用実態を把握するため、乗車バス停～降車バス停の利用客数を調査（平日 1 日、全便、市内のバス停で乗・降の何れかを行う利用客全員（福祉バスは各ルート 1 日ずつの調査））

*2017 年 7 月実施，市内の路線バス(かぐや姫号を除く)、福祉バスの全便、利用客全員が対象（当日の利用客数は調査結果参照）（OD 調査：利用客の起点・終点の調査）

2. バス利用客アンケート（路線バス・福祉バス）

- 路線バス・福祉バスの利用客の利用状況、改善の要望等を把握するため、OD 調査とあわせて、アンケートを配布（車内据え置きも実施）

*2017 年 7 月実施（据え置きは継続，福祉バスは 9 月に追加配布，かぐや姫号は 10 月に駅にて配布），回答数は路線バス(かぐや姫号除く)97 人、福祉バス 45 人、かぐや姫号 17 人。

3. 利用客アンケート（鉄道）

- 鉄道利用客の利用目的、乗り継ぎ状況や、改善の要望等の概ねの傾向を把握するため、市内各駅で、聞き取り調査（一部、駅前の据え置きも実施）

*2017 年 10 月実施（据え置きは継続），回答数は 129 人

4. 航路利用客アンケート

- 航路利用客の利用目的、乗り継ぎ状況や、改善の要望等の概ねの傾向を把握するため、聞き取り調査（竹原港・忠海港）（主に、観光以外の利用客が対象）

*2017 年 8 月実施，回答数は竹原港 45 人、忠海港 5 人。

5. 広島空港行き乗り合いタクシー利用客アンケート

- 空港乗り合いタクシー利用客の利用目的、乗り継ぎ状況や、改善の要望等の概ねの傾向を把握するため、車内でアンケートを実施

*2017年10月実施、回答数は153人

6. 市民アンケート

- 現在、公共交通を利用していない人も含め、市民の外出状況、利用交通手段、公共交通への要望等を把握するため、アンケートを配布（各地域から無作為抽出）

*2017年9月実施、各地域500人ずつの計2500人に配布（家族分含め2票ずつ）、回答数は計1323人

7. 高校生アンケート

- まだクルマを利用できず、主に公共交通を利用する高校生の外出状況、利用交通手段、公共交通への要望等を把握するため、アンケートを実施（市内2校の1・2年生）（別途、市内に住み市外へ通う高校生についても実施）

*2017年9月実施、市内2校の回答者数は140及び185人、市外への通学生49人

8. 来院者アンケート

- 高齢者を中心に、通院での利用交通手段の状況、公共交通への要望等の概ねの傾向を把握するため、市内3病院において、聞き取り調査。

*2017年10月実施、市内3病院の回答者数は48、49及び32人

9. 観光客アンケート

- 観光客の行動、利用交通手段、公共交通への要望等の概ねの傾向を把握するため、忠海港・町並み保存地区・道の駅たけはら・たけはら海の駅において、聞き取り調査。

*2017年8月実施、回答者数は町並み保存地区18人、道の駅たけはら28人、忠海港40人、竹原港4人、外国人は別途24人

1. 路線バス・福祉バス OD 調査

路線バス・福祉バス OD 調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



《利用客数》

- OD 調査当日の各路線の利用客数は、下記の通りです。
- 路線バス（芸陽バス）を竹原市内で乗降する利用客は、1日約350人です。そのうち、竹原・三原線、フェリー線の利用客は各々100人以上、安芸津・西条線は極めて少ない状況です。
- 福祉バスの利用客数は、コースによって異なっており、1日15人～35人です。

〔路線バス（芸陽バス）〕

路線	竹原市内で乗降する 1日の利用客数(人)
西条・竹原線（竹原駅～湯坂温泉入口～東広島駅～西条駅前）	87
竹原・三原線（中通～竹原駅～忠海駅前～三原営業所）	133
安芸津・西条線（竹原駅～安芸津駅～東広島駅～西条駅前～近畿大学）	14
フェリー線（フェリー前～竹原駅～中通）	118
計	352

〔福祉バス〕

路線	1日の利用客数(人)
吉名コース	17
新庄・田万里コース	35
忠海コース	16
西野・仁賀コース	21
計	89



《乗降バス停》路線バス

(1 西条・竹原線)

- 1日の利用客は87人。
- 竹原駅から中通（竹原の中心部）の間にあるバス停での乗降が、比較的多くなっています。
- 竹原駅、竹原中央、パルティは、人気店舗の最寄りバス停、中通・中通下は安田病院の最寄りバス停であり、当路線の市内各バス停からの行き来があります。
- 荘野小学校バス停の利用客の多くは、田万里付近と行き来しています。
- なお、当路線を、市外（西条方面）との行き来に利用する人は少数です。
- 分岐するかんぼの宿までの区間の利用客は極めて少ない状況です。

(2 竹原・三原線)

- 1日の利用客は133人。
- 竹原駅バス停、フェリー前バス停の乗降が多く、これは竹原駅～フェリー前の利用客が非常に多いためです。
- 長浜バス停、小中一貫校忠海学園バス停の乗降が多いのは、児童生徒が長浜バス停で集合して通学しているためです。
- なお、当路線を、市外（三原方面）との行き来に利用する人は極めて少ない状況です。

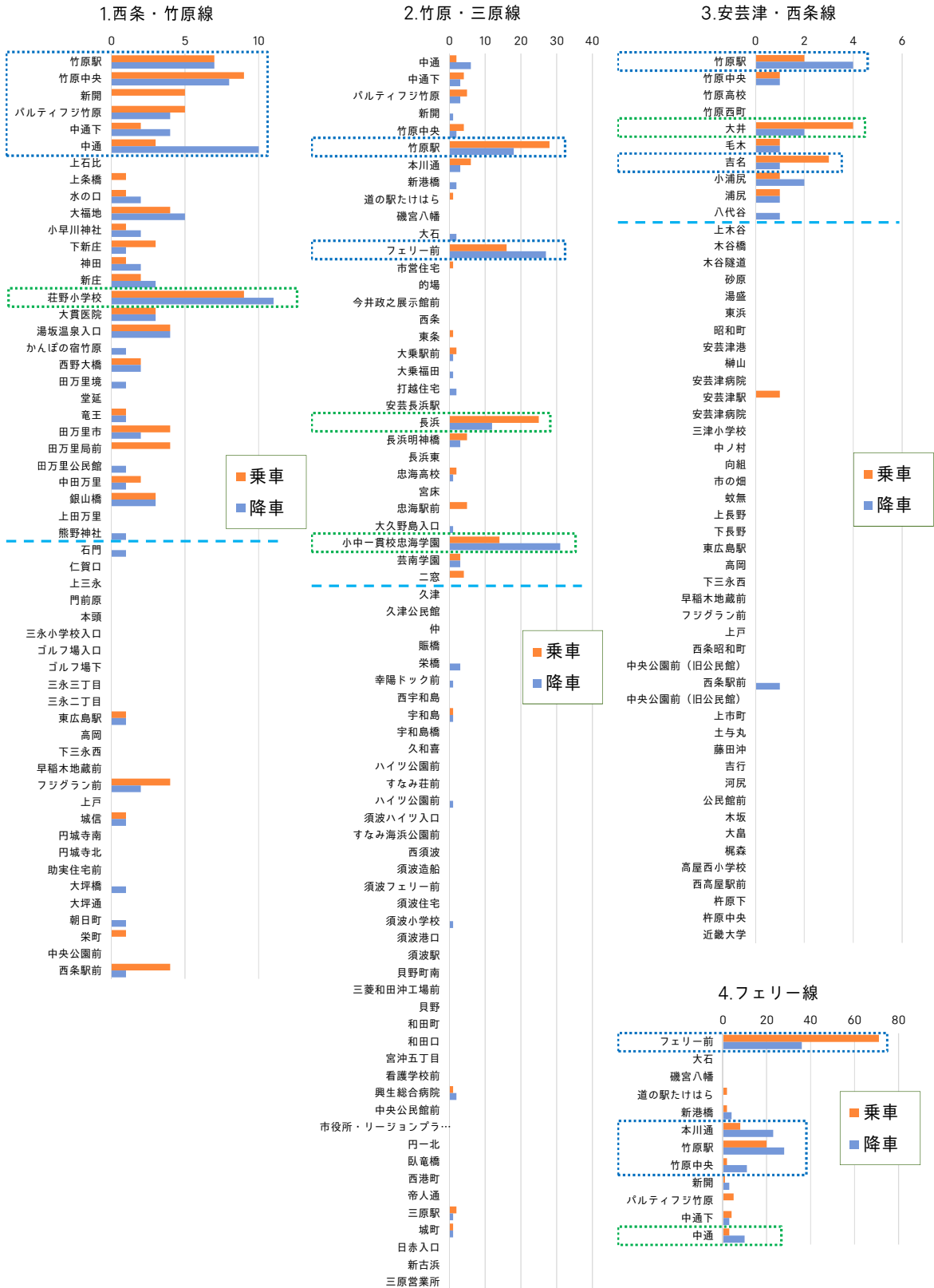
(3 安芸津・西条線)

- 1日の利用客は14人と極めて少ない状況です。
- 竹原駅～吉名の利用客が比較的多くなっています。また、大井バス停の利用客が比較的多くなっていますが、特に集中する行き先はありません。
- なお、当路線を、市外との行き来に利用する人はほぼ皆無の状況です。

(4 フェリー線)

- 1日の利用客は118人。
- フェリー前バス停の乗降客が突出して多くなっています。
- フェリー前バス停の利用客は、本川通・竹原駅・竹原中央（市の中心部）まで利用する人が特に多くなっています。
- また、パルティから中通の間のバス停から竹原駅までの利用客も多くなっています。
- 当路線の乗降客は、すべて、フェリー前、竹原駅の何れかで、乗車・降車の一方または両方をする利用客です。

○竹原市内で乗降する利用客の乗降バス停（路線バス）



《乗降バス停》福祉バス

(吉名コース)

- ・利用客数は、1日17人。
- ・午前便は、ゆめタウン前の竹原中央バス停、藤三に近い竹原駅バス停で降車する利用客が大半、午後便の利用客は、すべて竹原駅バス停、または竹原中央バス停から帰る利用客です。
- ・当路線は、吉名地域から市中心部へ買い物に行くのに利用されているといえます。
- ・なお、午前便と比べ、午後便では安田病院、竹原中央から帰るはずの利用客が減少していますが、これらの人は、別な手段で帰宅したか、別な場所へ移動したかの何れかです。

(新庄・田万里コース)

- ・利用客数は、1日35人。
- ・午前便は、ゆめタウン前の竹原中央バス停での降車が最も多く、次いで簡保センター、安田病院が多く、午後便は、竹原中央が特に多く、次いで簡保センターが多くなっています。
- ・当路線は、北部地域から市中心部への買い物、及び通院で出かけるのに利用されているといえます。
- ・なお、午前便と比べ、午後便では、安田病院から帰るはずの利用客が減少し、竹原中央からの利用客が増加しています。これらの人の中には、歩いて、あるいは病院の送迎で、通院先から買い物先へ移動したものと考えられます。

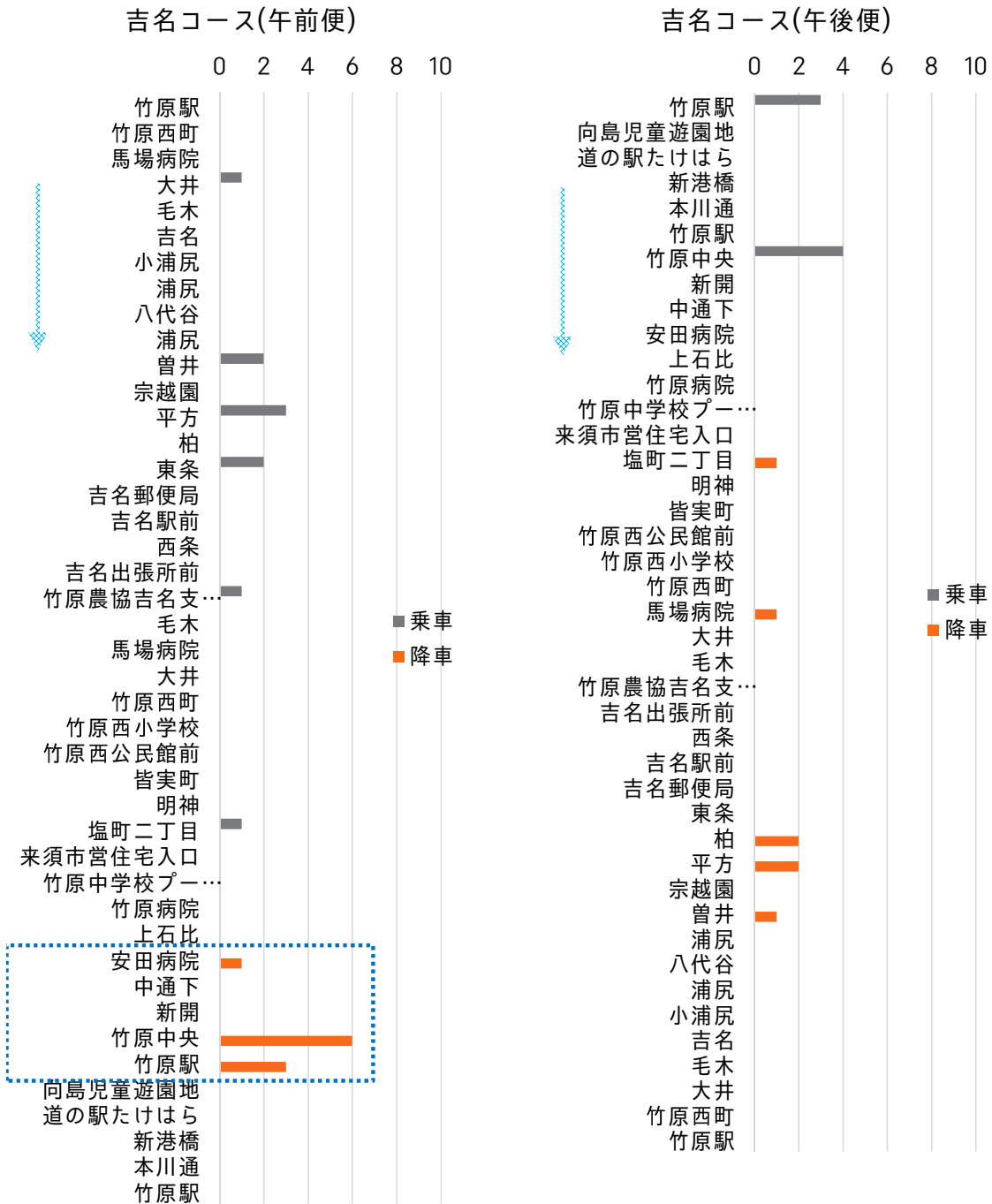
(忠海コース)

- ・利用客数は、1日16人。
- ・午前便は、病院に近い中央三丁目バス停、安田病院での降車が多く、午後便は、ゆめタウン前の竹原中央バス停、藤三に近い竹原駅バス停からの乗車が多くなっています。
- ・当路線は、忠海地域から市中心部への買い物、及び通院で出かけるのに利用されているといえます。
- ・また、これらの利用客は、歩いて、あるいは病院の送迎で、通院先から買い物先へ移動したものと考えられます。

(西野・仁賀コース)

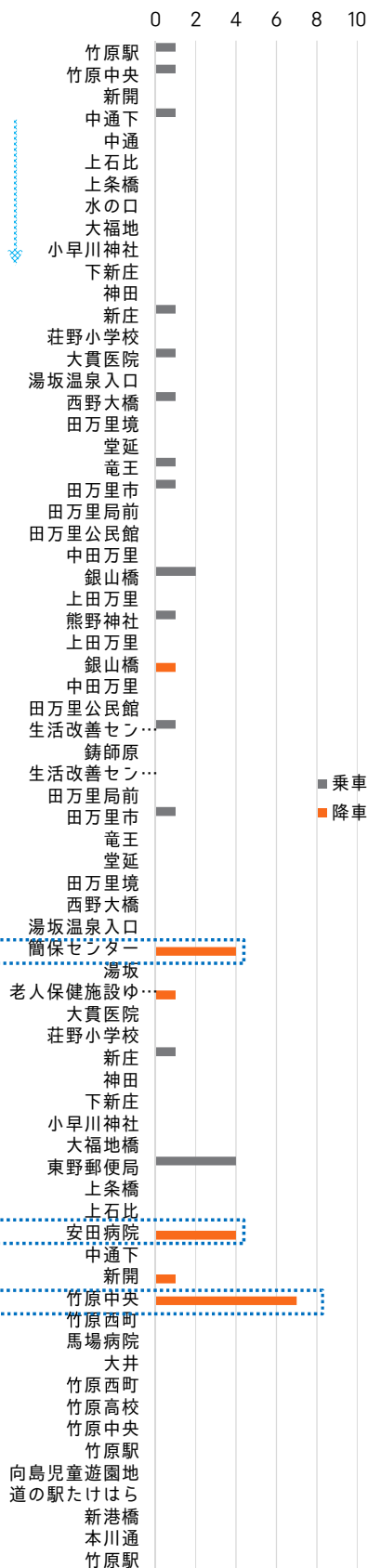
- ・利用客数は、1日21人。
- ・当路線は、他の福祉バスの路線と比較して、特に利用が集中するようなバス停は見られません。
- ・そのなかで、午前便と比較して、午後便は、ゆめタウン前の竹原中央バス停からの乗車客が比較的多くなっています。

○利用客の乗降バス停（福祉バス）

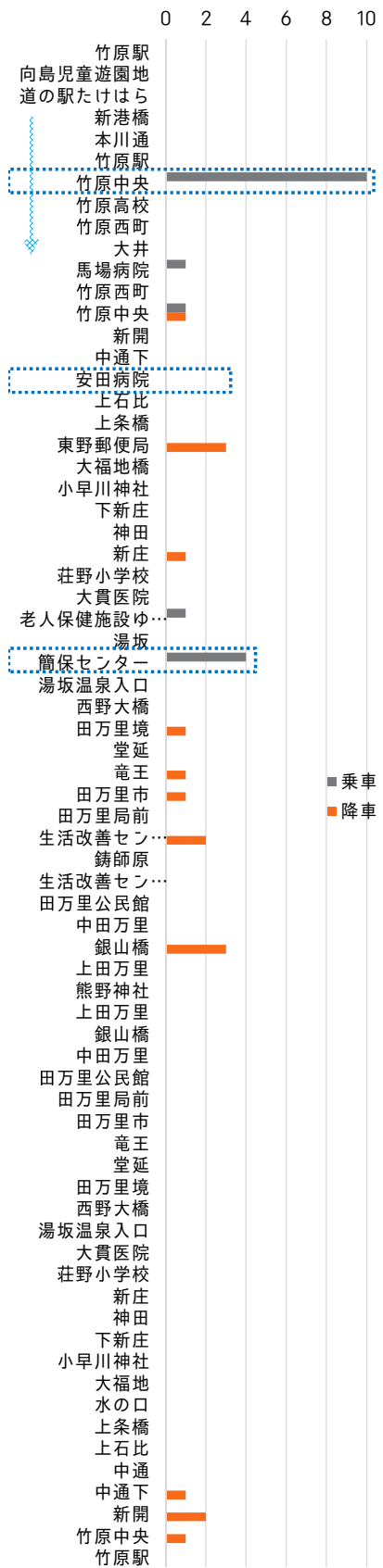


(単位:人)

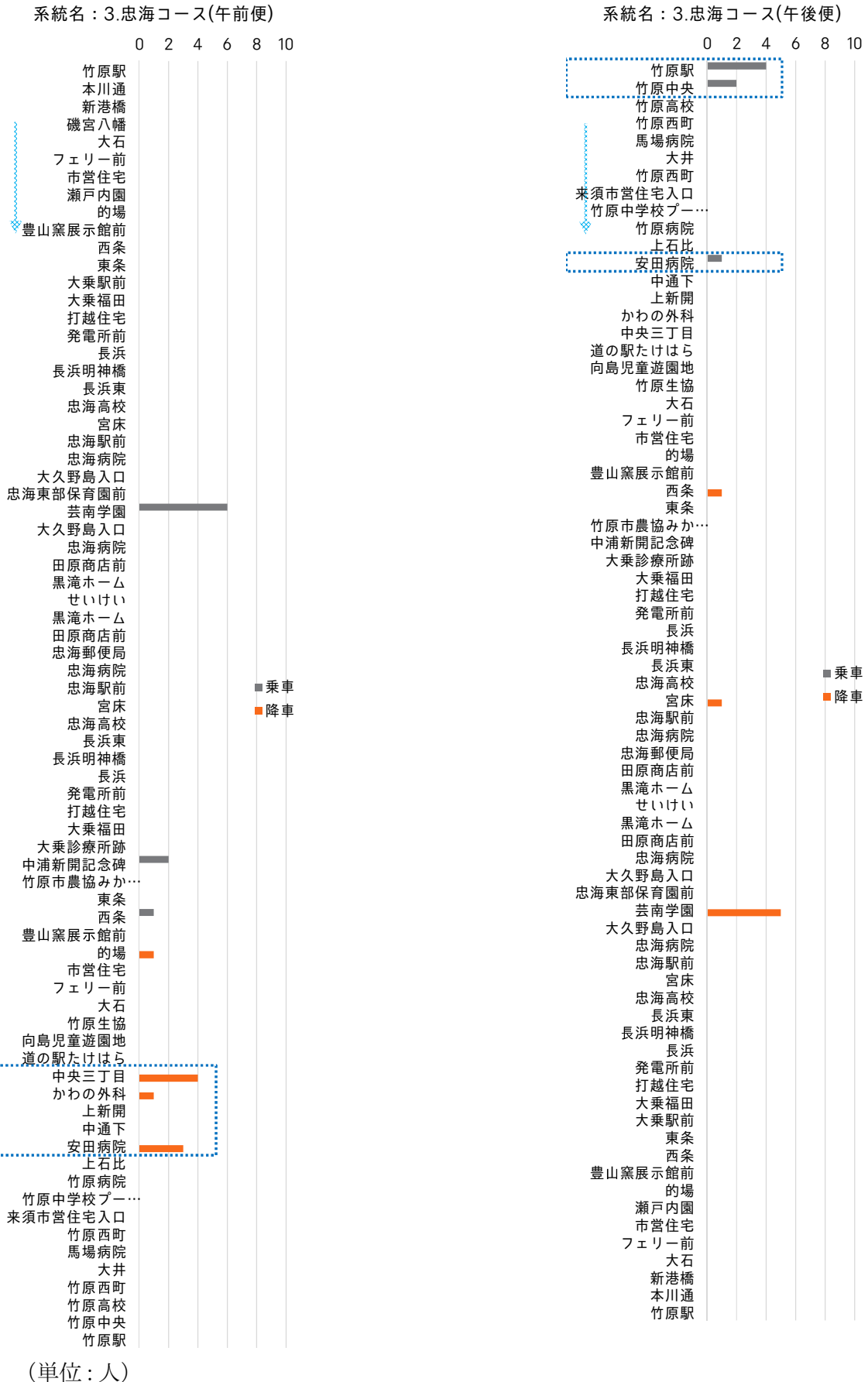
新庄・田万里コース(午前便)

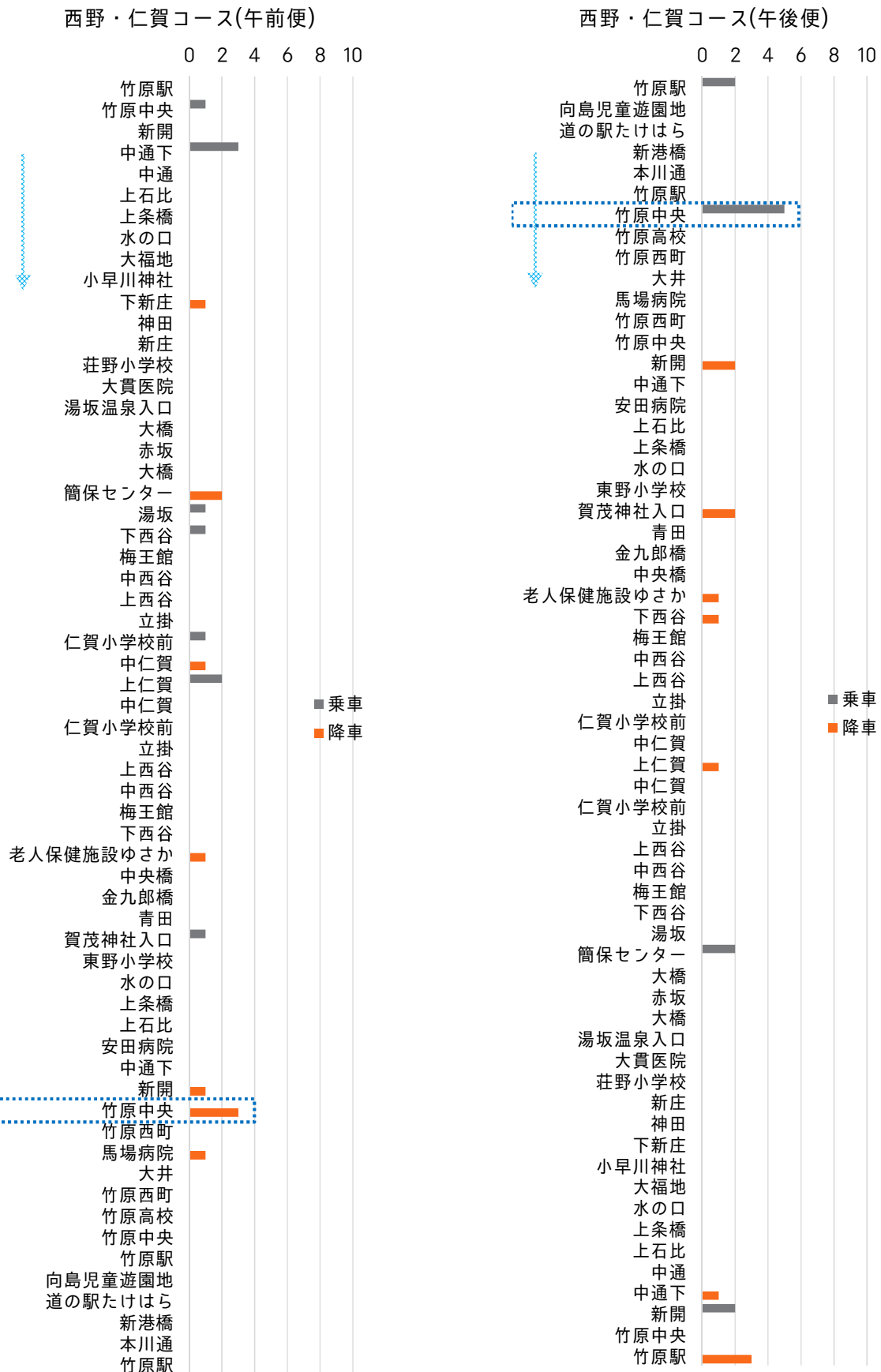


新庄・田万里コース(午後便)



(単位:人)





(単位:人)

2. バス利用客アンケート（路線バス・福祉バス） 調査結果

バス利用客アンケート（路線バス・福祉バス）について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
市内のバスの利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> • <u>路線バス</u>の利用頻度は、<u>週に1~2日の利用が中心</u>ですが、通勤・通学客もいるため、<u>週5日以上</u>の利用が2割弱います。 • <u>福祉バス</u>は各路線が週1日の運行であり、週1~2日の利用客が6割と突出して多くなっています。<u>ほぼ毎週利用</u>されている状況であり、日常生活に不可欠なものとなっています。 • <u>かぐや姫号</u>は、<u>月に1~2回</u>の利用が突出して多くなっており、ビジネスやお出かけ等で使い慣れた人が多いものと見受けられます。
利用路線・便が決まっているかどうか	<ul style="list-style-type: none"> • 何れのバスも、概ね6~7割の利用客が、<u>ほぼ決まった路線・便を利用</u>しています。その傾向は、福祉バス、かぐや姫号の順で顕著です。 • 利用客は、バスを利用した<u>外出パターンが概ね決まっている状況であるため、使い慣れた路線以外を利用する機会が少ないもの</u>と想定されます。
バス利用時の外出目的	<ul style="list-style-type: none"> • <u>路線バス</u>、<u>福祉バス</u>は、<u>通院・買い物</u>での利用客が突出して多くなっています。その傾向は、福祉バスで顕著であり、<u>日常生活に欠かせない外出</u>で利用されています。 • <u>かぐや姫号</u>は、<u>仕事・買い物</u>での利用が多くなっています。長距離移動であるため、この買い物は日々の外出ではなく特別なお出かけであると想定されます。 • <u>路線バス</u>、<u>かぐや姫号</u>は、<u>遊び・観光や知人に会いに行く際</u>にも利用されています。
主な行き先	<ul style="list-style-type: none"> • <u>路線バス</u>、<u>福祉バス</u>は、通院・買い物での利用が多く、<u>竹原の中心部</u>へ出かける人が多くなっています。 • <u>路線バスの市外</u>の行き先では、<u>東広島市（西条等）、広島市、三原市等</u>が多くなっています。 • <u>かぐや姫号</u>については、広島市側の行き先は<u>広島市</u>、竹原市側の行き先は竹原の<u>中心部、忠海、大崎上島</u>です。

<p>主な行き先 (具体的な場所)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>路線バス</u>、<u>福祉バス</u>は、買い物で、<u>ゆめタウン・藤三・パルティ</u>へ行く人が多くなっています。何れも買い物客の多い店舗ですが、ゆめタウンが最も多く、特に福祉バスでは8割を占めます。<u>ゆめタウンの店舗付近に停留所</u>があることや、<u>パルティ内に福祉バスの停留所がないこと</u>、<u>藤三には何れの停留所もないこと</u>等も影響しているものと想定されます。 • <u>路線バス</u>、<u>福祉バス</u>は、通院先として、<u>安田病院</u>への利用が多くなっています。 • <u>かぐや姫号</u>を使った行き先をみると、市内からは、<u>市外のお店</u>へ行く人が特に多くなっています。市外からは、<u>町並み保存地区・道の駅・竹原港</u>への観光客とみられる利用が多くなっています（この調査当日は、忠海港との回答は得られませんでした）。
<p>竹原市内を周るときの 交通手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>路線バス</u>、<u>福祉バス</u>とも、<u>市内を周る際には徒歩</u>で移動する人が極めて多くなっています。特に福祉バスでは、7割の人が徒歩で移動しています。路線バスでは、市内を周る際に<u>タクシー</u>を利用している人もいます。 • これは、<u>市中心部を周るのに便利な公共交通がないこと</u>、バスの便が少なく、特に<u>福祉バスが自宅からの往復の便しかないこと</u>等によるものと考えられます。 • <u>かぐや姫号</u>でも、市内を周る際には、<u>徒歩</u>、<u>タクシー</u>が利用されています（*徒歩の多くは町並み保存地区～道の駅の間の短距離を歩くのみであり、市内の回遊ではないものと見られます）。
<p>バスに充実を望むこと</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>路線バスで充実</u>が望まれている事項は、<u>運行本数</u>が最も多く、次いで<u>料金</u>、<u>最終便</u>、<u>鉄道・船との乗り継ぎ</u>が多くなっています（なお、料金は、重視されていますが、不満は比較的少ない項目です）。 • <u>福祉バスで充実</u>が望まれている事項は、<u>運行本数</u>、<u>最終便</u>、<u>バスの行き先</u>が多くなっています（自宅最寄りのバス停は、不満は多くなっていますが、重視する人はさほど多くありません）。 • <u>かぐや姫号で充実</u>が望まれている事項は、<u>運行本数</u>、<u>最終便</u>が多くなっています（運行本数は、重視されていますが、不満は比較的少ない項目です）。

3. 利用客アンケート（鉄道） 調査結果

利用客アンケート（鉄道）調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
JR 呉線利用時の外出目的	<ul style="list-style-type: none"> 利用目的をみると、<u>通勤・通学</u>が計4割以上を占めています。また、<u>買い物・通院</u>も計4割程度を占めています。これらの利用客にとって、鉄道は不可欠な交通手段となっています。 竹原駅と忠海駅を比較すると、<u>竹原駅で通勤・通院</u>が多く、<u>忠海駅で通学・遊び・観光</u>が多くなっています。これは、竹原周辺の<u>利用者の多い病院</u>、忠海周辺の<u>忠海高校及び忠海港（大久野島）</u>への利用客によるものと考えられます。
竹原市に居住する利用客の駅への手段 行き先が竹原市である利用客の駅からの手段	<p>(駅への交通手段)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自宅から駅まで行く交通手段は、<u>徒歩・自転車</u>が大半です。次いで、<u>クルマで送迎</u>してもらう人が多くなっています。また<u>タクシー</u>を利用する人もいます。 回答者のなかで、鉄道利用のために、<u>路線バスでアクセスする人は少数</u>でした。また、<u>福祉バスの利用者はいません</u>でした。 <u>竹原駅、忠海駅</u>については、<u>路線バス・船と鉄道を乗り継いで利用</u>している人が、少数ながら見られます。 <p>(駅からの交通手段)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅から目的地へ行く交通手段は、<u>9割が徒歩</u>です。このことから、現状では、鉄道は、<u>駅到着後の目的地が徒歩圏の場合以外、ほとんど利用されていない（到着駅での乗り継ぎ利用がない）</u>ものと見られます。 <u>竹原駅</u>については、市中心部にあり、複数のバス路線が発着していますが、徒歩が9割以上、残りはタクシー・船であり、回答者の中に<u>バス等への乗り継ぎ利用は見られません</u>でした。 駅から比較的遠い<u>安田病院、パルティ、バンブー・ジョイ・ハイランド等</u>へも、<u>歩いて行く人がいる</u>状況です。
JR 呉線を使ってよく行く場所	<ul style="list-style-type: none"> 買い物先では、<u>ゆめタウン、藤三</u>へ行く利用客が多くなっています。<u>パルティ、エプリー</u>も、買い物客の多い店舗ですが、上記2店舗と比べると鉄道利用が少なくなっています。これは、<u>駅から歩いて行くには距離</u>があるためと考えられます。 安田病院も同様に、鉄道利用は多くはありません。 遊び・観光関連の施設の中では、<u>町並み保存地区</u>が最も多くなっています。

JR 呉線の満足度	<ul style="list-style-type: none">• 利用客の満足度（満足+やや満足）は約 4 割です。• 不満な項目では、<u>通常時のダイヤ</u>が突出して多くなっています。次いで、<u>通常時の乗り継ぎ</u>、<u>遅延・運休時の情報や乗り継ぎ等</u>が多くなっています。• また、<u>案内・わかりやすさ</u>も多くなっていますが、特に観光客が多いが、無人駅である<u>忠海駅</u>での不満が多くなっています。
-----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. 航路利用客アンケート 調査結果

航路利用客アンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
航路利用時の外出目的	<ul style="list-style-type: none"> 竹原航路、忠海航路とも、<u>島民の買い物・通院</u>での利用が多く、これらの利用者にとって、航路が<u>日常生活に欠かせない</u>交通手段となっています。
港からの移動手段	<p>(島側)</p> <ul style="list-style-type: none"> 島内では、港までの移動手段としてクルマ、徒歩、自転車等が多く、<u>なかでもクルマが特に多く、主な手段</u>となっています。 大崎上島には、<u>島内で運行するバス</u>がありますが、航路との乗り継ぎ利用者は<u>少数</u>です。 大久野島にはクルマを乗り入れられないため、徒歩、送迎車（シャトルバス等）が主な移動手段です。 <p>(竹原市内側)</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>竹原市内側</u>では、路線バス・鉄道が多く利用されています。これらの利用客は、<u>航路とバス、鉄道を乗り継いで</u>移動しています（鉄道との乗り継ぎは忠海港のみ）。竹原市内の公共交通は、島民にも多く利用されています。 これらに次いでクルマ利用者が多くなっています。
航路を使った外出の主な行き先	<ul style="list-style-type: none"> 航路を利用した島民の行き先は、<u>竹原の中心部</u>が多くを占めています。ただし、東広島・三原・広島など市外へ向かう人もいます。
航路を使った外出の主な行き先 (具体的な場所)	<ul style="list-style-type: none"> <u>島民の具体的な行き先</u>として、買い物先では、竹原市民にも人気の高い<u>ゆめタウン・藤三・パルティ</u>等が特に多くなっています。 病院では、<u>安田病院</u>が多く、忠海航路についてはすべての回答者が<u>県共済病院忠海分院</u>を利用することがあります。
航路の満足度	<ul style="list-style-type: none"> 航路について<u>不満</u>がある回答者が、改善してほしいと思う事項として、<u>竹原航路では、通常のダイヤ・乗り継ぎ、料金、船・バス・鉄道の遅延・連休時の情報や乗り継ぎの順</u>で多く挙げられています。 <u>忠海航路では、通常のダイヤ・乗り継ぎ、船・バス・鉄道の遅延・連休時の情報や乗り継ぎ、港・バス停・駅の位置関係</u>が挙げられています。 現状では、<u>交通機関の間で、乗り継ぎ、情報連携等が十分ではない</u>面もあり、利用客の不満につながっているものと考えられます。 また現状で、<u>忠海港～忠海駅は、徒歩で迂回するような経路</u>となっているため、利用客が不便と感じています。

5. 広島空港行き乗り合いタクシー利用客アンケート 調査結果

広島空港行き乗り合いタクシー利用客アンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
利用客の居住地	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>県外からの利用客が約7割</u>を占め、竹原市民、大崎上島町民は約1割です。 ・広島空港行き乗り合いタクシーは、<u>ほぼ市外からの来訪者</u>に利用されているといえます。
広島空港行き乗り合いタクシー利用時の主な目的	<ul style="list-style-type: none"> ・遊び・観光、ビジネスでの利用が、大半を占めています。
広島空港行き乗り合いタクシー利用時の行き先	<ul style="list-style-type: none"> ・市内への来訪者の行き先は、<u>町並み保存地区周辺、竹原駅周辺など市中心部</u>が特に多くなっています。 ・また、<u>太久野島、太崎下島、太崎上島</u>へ行く人も多くなっています。
利用区間の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>行き・帰りの何れか一方のみ</u>の利用客がいます。 ・その理由は、<u>経路が竹原～広島空港ではない</u>人が半数以上であり、観光やビジネスの都合であると考えられます。 ・<u>便が合わない等の理由は少数</u>でした。
広島空港行き乗り合いタクシーの満足度	<ul style="list-style-type: none"> ・7割以上の方が満足（満足・やや満足）と回答しており、<u>満足度は非常に高い</u>といえます。 ・不満との回答者は少数ですが、改善の希望は、運行ダイヤが最も多くなっています。 ・具体的に記述のあった中では、飛行機の到着時刻や荷物受け取り時間の都合で、乗り合いタクシーの便が合わないことがある、予約できることがわかりにくい等の意見があります。

6. 市民アンケート 調査結果

市民アンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

項目	結果の概要
通院、買い物、趣味・遊び等によく行く場所	<ul style="list-style-type: none"> ・通院先として、安田病院・馬場病院の利用者が多くなっています。これらは駅・港から離れた場所に立地するため、鉄道・船以外の交通手段で通院する必要があります。県共済病院忠海分院は、忠海地域の中心部（駅・港の直近）にあり、当地域からの通院者が多くなっています。 ・買い物先として、何れの地域の市民にも、藤三、ゆめタウン、パルティ、エブリー等は多く利用されています。 ・竹原駅近くに立地している藤三は、吉名・大乗・忠海の市民が最も多く出かける店舗です。パルティは、北部方面に立地しており、北部地域の市民が最も多く出かける店舗です。 ・なお、忠海地域の市民は地区周辺や市外（三原市）の店舗、北部地域の人は市外（東広島市等）の店舗へ出かける割合も多くなっています。両地域が隣接する他市に大型店があるためと考えられます。
通院、買い物、趣味・遊び等での主な交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・外出時の交通手段に関しては、何れの地域でもクルマ（運転）が突出して多くなっており、市民の生活がクルマに依存している状況がうかがえます。次いで多い手段は、竹原を除く地域で、クルマ（同乗）となっています。 ・竹原、忠海は、主な通院先や買い物先が地域内にあり、徒歩・自転車での外出が比較的多くなっています。 ・多くの人の行き先が、市の中心部及び隣接市にあるため、鉄道、かぐや姫号の利用が比較的多くなっています。 ・何れの地域でも路線バスの利用は僅少であり、北部以外では、タクシーあるいは家族・知人の送迎が、路線バスを上回っている状況です。
市内のバス等の改善の希望	<ul style="list-style-type: none"> ・バス等に対し、改善希望のある人は少数であり、その中でも、何れの地域でも、運行間隔を重視する人が最も多く、また料金を重視する人も多くなっています。 ・その他では、最終便（竹原・大乗・北部）、自宅とバス停の位置関係（吉名・忠海）、鉄道・バスの乗り継ぎ（忠海）、行き先（大乗）、バス停の快適さ（北部）への改善希望があります。
バスで行けるようにしてほしい場所	<ul style="list-style-type: none"> ・大半が、バスで行けるようにしてほしい場所は特にないとの回答です。 ・具体的な記述は少数でしたが、その中でも、バンブー・ジョイ・ハイランドが多く、その他では、藤三、安田病院、エブリーが挙げられています。バンブー・ジョイ・ハイランド以外は近傍にバス路線が通っていますので、より近くにバス停がほしいとの希望であると考えられます。

将来の交通手段の不安	<ul style="list-style-type: none"> 自分や家族が<u>運転できなくなることに対する不安</u>を、7割以上の市民が抱えています。 全体として、<u>将来の交通手段に関する不安</u>を抱える人が多く、不安を感じない人は1割未満です。
今後の公共交通に対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> <u>一人ひとりが利用するよう心掛けるべき、地域で積極的にかかわるべき</u>、との回答が4割程度あり、他よりも多くなっています。 一方、公共交通が<u>大切かどうか考えたことがなかった</u>との回答が、2～3割程度あり、市民に、<u>考える機会</u>を提供することも今後必要と考えられます。 なお、<u>ごく少数ながらも、不採算なら廃止にすべき、最小限にとどめるべき、税金を遣うべきではない</u>、との意見を持つ市民も存在するため、公共交通の大切さに関する<u>意識の醸成</u>を図っていくこと等も今後必要と考えられます。
交通とまちがどのようにしてほしいか	<ul style="list-style-type: none"> 何れの地域でも、<u>公共交通と徒歩が中心で賑やかなまち</u>になってほしいとの回答が多くなっています。その回答は、<u>市の中心部であり町並み保存地区のある竹原地域</u>で、最も多くなっています。 ただし、<u>クルマ中心のまちになってほしい</u>との意見を持つ市民が3割程度も存在します。このことから、<u>クルマ志向</u>が高いまちであることがうかがえ、今後の<u>意識の変容等</u>が重要と考えられます。

7. 高校生アンケート 調査結果

高校生アンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
通学手段	<ul style="list-style-type: none"> 市内の通学、市外への通学とも、<u>徒歩・自転車・鉄道が中心</u>となっています。次いで<u>家族・知人の送迎</u>が多いことに着目され、<u>竹原市内～竹原高校の通学に多く</u>みられます。 竹原高校は<u>直近にバス停</u>がありますが、便が少なく利用する生徒は<u>少数</u>です。竹原駅から約1kmと比較的近く歩く生徒が多くみられます。 特に忠海高校は、<u>市内から鉄道</u>で通う生徒が多くみられます。 忠海高校は<u>直近にバス停</u>がありますが、路線バスで通う生徒は<u>僅少</u>であり、忠海駅から起伏のある<u>約1.3kmを歩く</u>生徒が多くみられます。また、少数ですが、<u>船やかぐや姫号</u>を使う生徒もいます。 市外への通学について、回答者の中に、バス通学者はみられませんでした。
通学で公共交通に改善してほしいこと	<ul style="list-style-type: none"> <u>市内</u>に通う生徒については、<u>特にない</u>との回答が最も多く、次いで、<u>鉄道</u>との回答が多くなっています。 <u>市外</u>へ通う生徒についても、<u>鉄道</u>との回答が多く、次いで、<u>路線バス、乗り継ぎ</u>との回答が多くなっています。 具体的な記述があった意見の中で、主な内容は、ほとんどが、<u>鉄道の便</u>に関する希望です。
休日・夏休み等の外出	<ul style="list-style-type: none"> <u>休日・夏休み等</u>に出かける生徒の行き先は、竹原の中心部よりも、<u>東広島・三原・広島など市外</u>が多くなっています。 外出の目的は、買い物・遊びなどです。
休日・夏休み等の外出の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 休日・夏休み等の交通手段は、主に、家族・知人のクルマ、鉄道、自転車です。 また、<u>休日・夏休み等の外出</u>では、<u>かぐや姫号等の路線バス</u>の利用も比較的多いことに着目されます。
卒業後のライフスタイルの希望	<ul style="list-style-type: none"> 市内の高校に通う生徒（竹原市在住）で、卒業後、<u>クルマ中心の生活をしたい</u>との回答が、なるべくクルマを使わない生活をしたいとの回答と同程度あるいは上回っていることに着目されます。<u>運転できる年齢になる前に、すでにクルマ中心のライフスタイルをイメージ</u>しているものと想定されるため、今後、徒歩・公共交通によるまちを考えていく場合に問題となります。

交通とまちが どのようにしてほしいか	<ul style="list-style-type: none">• <u>公共交通・徒歩が中心で賑やかなまち</u>になってほしいとの回答が多くなっています。• ただし、<u>クルマ中心のまち</u>になってほしいという生徒が2～3割程度もいます。このことから、すでに<u>クルマへの志向</u>が生じている状況がうかがえ、今後の<u>意識の変容</u>が重要になると考えられます。
-----------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

8. 来院者アンケート 調査結果

来院者アンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
来院者の居住地	<ul style="list-style-type: none"> 安田病院は、市内各地からの来院者がいます。ただし、忠海地域からの利用は比較的小数です。また、大崎上島からの来院者が多くみられます。 馬場病院は、竹原地域、吉名地域からの来院者が中心です。 呉共済病院忠海分院は、忠海地域からの来院者が中心です。
病院までの移動手段	<ul style="list-style-type: none"> 何れの病院も、<u>クルマ(自分で運転)</u>が突出して多くなっています。来院者は高齢者が多くを占めますが、自分で運転して通院する人が多いのが現状です。次いで、<u>クルマ(送迎)</u>が多くなっています。 また、<u>タクシー</u>で来院する人も多い状況です。 <u>安田病院、忠海分院</u>は、島からの来院者があるため、<u>船</u>の利用者もいます。 馬場病院は、今回の回答者の中にバス利用者はいませんでした。
来院後の立ち寄り等	<ul style="list-style-type: none"> 来院後そのまま帰る人が半数以上を占めていますが、3割以上の人が、<u>買い物等の立ち寄り</u>をしており、<u>通院で出かけた際に他の用事も済ませるような行動パターン</u>があると考えられます。 特に、<u>市中心部に立地する安田病院</u>で、買い物等をして帰る来院者が多くみられます。これは、<u>比較的近い場所に人気店等</u>が立地しているためです。 何れの病院でも、<u>立ち寄り先の多くは市中心部</u>です。市中心部から離れた馬場病院、忠海分院の来院者も、帰りには市中心部の立ち寄りが多いことに着目されます。
公共交通への改善希望	<ul style="list-style-type: none"> 全体として、<u>ダイヤの改善</u>を希望する通院者が多くなっています。次いで、<u>病院最寄りバス停・駅・港への移動、便を待っている場所、案内:わかりやすさ</u>への希望が多くなっています。 安田病院は、ダイヤへの希望が最も多く、次いで案内:わかりやすさ、送迎サービスが多くなっています。バス停が病院から離れていること、送迎サービスで往路(迎え)のサービスがないこと等が要因と考えられます。 馬場病院は、病院最寄りバス停・駅までの移動への希望が最も多くなっています。路線バスの停留所が病院から離れており高低差が大きいことが要因と考えられます。

9. 観光客アンケート 調査結果

観光客アンケート調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。



項目	結果の概要
竹原市への来訪頻度	<ul style="list-style-type: none"> 初めて来訪した観光客が4～5割程度ですが、その他は2回目以上の観光客であり、<u>リピータが多い</u>といえます。
竹原市での滞在期間	<ul style="list-style-type: none"> 竹原市で過ごす時間が半日以下の観光客が約7割を占め、<u>短い滞在の人が多い</u>状況です。
竹原市への来訪手段	<ul style="list-style-type: none"> 竹原市への来訪手段は<u>クルマが最も多く</u>、観光についてもクルマ依存が高いといえます。 ただし<u>鉄道での来訪者も比較的多く</u>、特に、忠海港（大久野島等）への来訪客で多くなっています。 町並み保存地区・道の駅は、観光バスでの来訪客もいます。
竹原市内での来訪箇所	<ul style="list-style-type: none"> 市内の来訪箇所は、<u>町並み保存地区・道の駅</u>だけはらと、<u>太久野島・忠海港</u>に二分されており、<u>何れか一方のみ</u>を観光する人が大半です。市内を<u>回遊するような観光は少ない</u>状況です。
竹原市の公共交通の認知度	<ul style="list-style-type: none"> 各交通機関をどこで乗れるか知っていたかどうかをたずねたところ、JR呉線以外の<u>路線バス、かぐや姫号、空港タクシーの認知度が特に低く</u>なっています。 知っていた人の認知媒体は、<u>雑誌、運行会社のホームページ</u>等が多くなっています。また、<u>知り合いからのクチコミ</u>も多くなっています。 <u>市のホームページ</u>で知った人は少なく、広く観光客に情報発信するには、<u>工夫が必要</u>と考えられます。 <u>観光スポットの最寄りバス停・駅</u>ですら、<u>場所を知らなかった観光客が多く</u>、<u>特に町並み保存地区</u>の来訪客の認知度は極めて低く、<u>港の来訪客も半数以上が認知していません</u>。 このことから、多くの観光客が、<u>鉄道・バス等を調べることもせず</u>、はじめから<u>クルマで来訪するものと決めている</u>状況がうかがえます。
竹原の観光で公共交通を利用するための希望	<ul style="list-style-type: none"> 船、バス、鉄道の個別の意見のほか、乗り継ぎに対する意見が多く得られています。 具体的な意見としては、便に対する希望のほか、わかりやすさ、PR、町並み保存地区と忠海港との周遊、船と電車・バスの乗り継ぎ等に関する希望があります。

5 竹原市の公共交通の課題

1. 公共交通に関する現状及び問題等

地域、公共交通の状況、及び各種調査結果から、本市の公共交通を取り巻く現状・問題等として、以下の事項が抽出されます。

各交通機関の個別の現状及び問題等

路線バス

〔現状、利用実態より〕

- ・かぐや姫号を除き、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。
- ・中でも**利用客数が極めて少ない路線**（安芸津線・かんぼ線）がある。
市内～市外の利用は特に少ない。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数のほか、**最終便を遅くしてほしい**等のニーズが多い。（特に、週末の最終便）
- ・利用の多い店舗・病院から**バス停が遠い場所**（安田病院等）、**バス停がない場所**等がある（藤三等）。
- ・高齢者にはバス情報が**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。かぐや姫号の人気は高いが、事前情報が不十分。

福祉バス

〔現状、利用実態より〕

- ・1日の利用客数は、15～35人程度。
- ・**週に1日、行き帰り1便**のダイヤであり、通院と買い物をしたいという**高齢者等の行動パターンに合致していない。**

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・利用の多い店舗から**バス停が遠い場所**（パルティ等）、**バス停がない場所**等がある（藤三等）。
- ・ほぼ**決まった人が利用**している。福祉バスの認知度は高くない。
- ・介助スタッフが同乗するが、**買い物の荷物の積み降ろしで苦労**。
乗り降りに時間がかかり**気を遣う高齢者**も。ドアトゥドアの移動を望む人が多い。

鉄道（呉線）

〔現状、利用実態より〕

- ・多様な目的で利用されているが、利用客数は年々減少。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・**運行本数**のほか、**最終便を遅く**してほしいとのニーズが多い。
(特に、休日昼間の部活終了時、及び週末の最終便)
- ・**遅延・運休等**が多く、**通勤で使うには不安**との声が多い。
- ・**鉄道とバス**の乗り継ぎ利用は少数。特に、**目的地側（市内）での乗り継ぎはほとんどない**。
- ・**無人駅**であるため、不慣れな高齢者や**観光客等に不案内**（特に忠海駅）。
- ・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、観光での大久野島の利用客のみ急増。他は横ばいか減少。
- ・離島～本市の航路は、島民の日常生活で利用される。市内で複数の場所をまわるため、**多くの島民が航路と鉄道・バスを乗り継ぐ**。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数のほか、**最終便を遅く**してほしいとのニーズが多い。
- ・高齢者から、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
(特に観光シーズンの忠海港)。
- ・観光客に、航路のダイヤ等の情報が**わかりにくい**。(特に忠海港の2つの航路)

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**。
- ・**片道を空送**する便が少ない。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・具体的な**利用方法の認知度**は高くない（例えば予約制や乗降可能な停留所等）。
- ・利用客の満足度は高い。飛行機の到着・荷物待ちに合わせるのが難しく、一部、ダイヤへの不満もある。

複数の交通機関にまたがる現状及び問題等

平常時について

- ・交通手段間の、**乗り継ぎ距離が長く**、負担あるいは抵抗感が大きい。（忠海港、竹原駅等）
- ・**ダイヤ上、乗り継ぎが困難**なケースが多い。
（鉄道・バスのダイヤは調整されていない 忠海駅～港で乗り換え数分 等）
- ・鉄道・バスが併行する区間でも、便のない時間を補完しあうようなダイヤにはなっていない。
- ・交通機関相互の、**乗り継ぎ案内等是不十分**（観光シーズンにも、忠海で人による案内はない）。

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、乗り継ぎする交通機関の**相互の利用客に提供されていない**。
（知らずに島から出てきてしまう等）
- ・鉄道・バスが併行する区間でも、運休時の代替輸送等を行われていない。（なお、2018年の**豪雨災害**における、代替輸送や情報のやり取りなど関係機関の対応に関する**経験を今後活かす**ことが重要。）

竹原市の公共交通全体の現状及び問題等

ネットワークについて

- ・**市中心部の主要施設を回るのに便利な、わかりやすい公共交通がない。**
- ・複数ある人気の高い**観光スポットを周遊できる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。
(一部地区に対し、**乗合タクシー等**で移動を支援)
- ・**全体としての公共交通の情報やPRが少ない。**高齢者や観光客等にはわかりにくい。
- ・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。

クルマへの依存、公共交通への抵抗感について

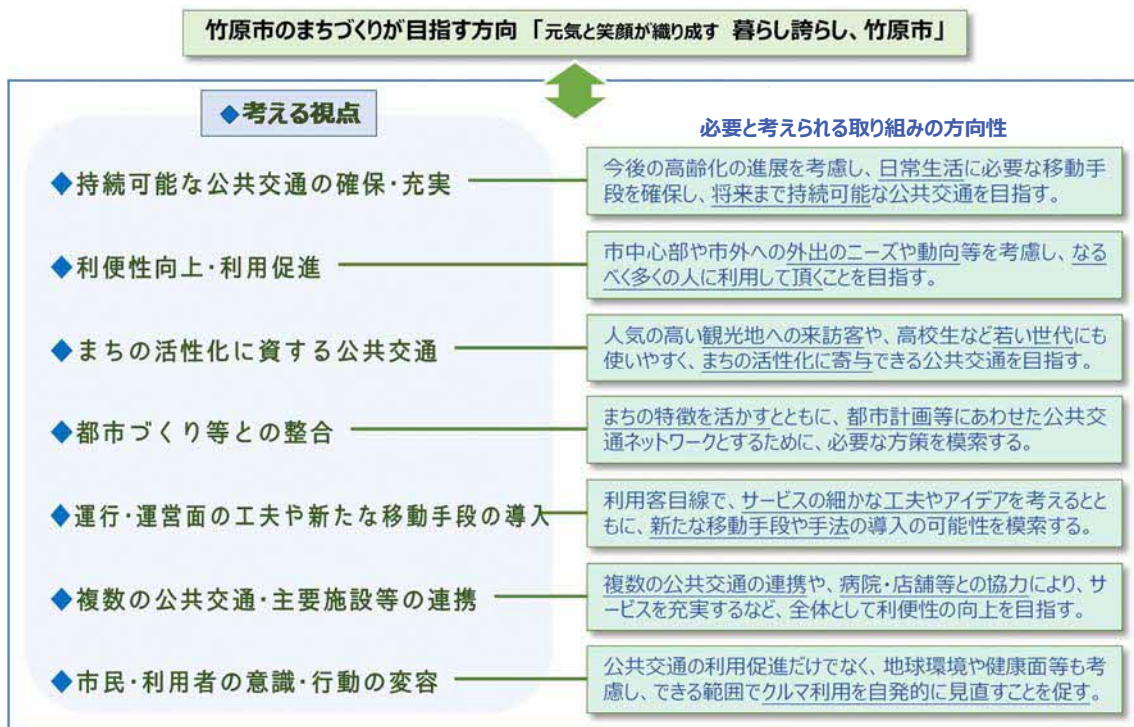
- ・高齢者も含め、**市民のクルマ依存**が極めて高い。(自宅前のバスの行先を知らない等)
- ・歩けるような**短距離でも、クルマ**を利用。(乗合タクシー等の年間利用件数は、**さほど多くない**)
- ・公共交通を使った**ライフスタイル**に抵抗感。**ドアトゥドア**の移動手段が望まれ、**バスは移動手段として意識されていない。**
- ・公共交通の**料金に対する抵抗感**が高い(特にバス料金)。
- ・**観光客もクルマ中心**。クルマでピンポイントの観光を行うため、**周遊観光は少数派**。
- ・現状で、公共交通利用への**抵抗感の軽減や、動機づけにつながるような取り組みは少ない**。
- ・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**。
(*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市民等が大半**。何れの年代でも同様。)

公共交通事業者 共通 (個別ではあるが共通の事項)

- ・当地域において、路線バス、航路、タクシーなど、**何れの公共交通事業者も、乗務員の確保が喫緊の課題**(募集しても応募がない状況、高齢化も進んでいる)。(…将来にわたる路線確保維持に向けた課題)

2. これからの竹原市の公共交通を考えるための視点

本市の「まちづくりの方向性」及び「公共交通の現状・問題等」を踏まえた場合、今後の取り組みを考えていく上で、下記の視点に留意することが必要と考えられます。



◆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

市中心部や市外への外出のニーズや動向等を考慮し、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

人気の高い観光地への来訪客や、高校生など若い世代にも使いやすく、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。

◆都市づくり等との整合

まちの特徴を活かすとともに、都市計画等にあ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に集まり、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

利用客目線で、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

複数の公共交通の連携や、病院・店舗等との協力により、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、地球環境や健康面等も考慮し、できる範囲でクルマ利用を自発的に見直すことを促す。

- 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。

6

竹原市の公共交通の基本目標と今後の取り組み

1. 竹原市の公共交通が目指す姿（基本目標）

本市における現状やまちづくりの方向性、公共交通の課題を踏まえ、本市の公共交通全体が連携しながら、以下の姿を目指すことを基本目標とします。

今後、市民、来訪客、公共交通事業者、行政をはじめとする関係者が役割分担・連携し、本市の強みを活かしながら取り組みを行うことにより、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、将来まで持続する公共交通サービスの実現を目指します。

また、基本目標の実現に向け、3つの個別目標を掲げ、それらを目指す取り組みを行うことを基本方針とします。

■ 基本目標

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

(基本方針)

- 目標 1** ▶ 日常づかいができる公共交通
(市民の「元気」と「笑顔」)
- 目標 2** ▶ 観光・にぎわいにつながる公共交通
(まちの「元気」と「笑顔」)
- 目標 3** ▶ コンパクトなまちにつながる公共交通
(未来の「元気」と「笑顔」)

2. 今後の取り組み（事業）

本計画の目標の実現に向け、計画期間において、以下の取り組み(事業)を行います。

- 目標1** 日常づかいができる公共交通
(市民の「元気」と「笑顔」)
- 目標2** 観光・にぎわいにつながる公共交通
(まちの「元気」と「笑顔」)
- 目標3** コンパクトなまちにつながる公共交通
(未来の「元気」と「笑顔」)



3. 各取り組み（事業）の概要

各取り組みの概要を以下に示します。なお、各取り組みの中の個々の細目については現時点でのメニュー例であり、計画期間中に各主体によって、方策のアイデアや適用可能性の検討、及び具体的方法の検討・調整等を行った上で実施していきます。

(1) 外出スタイル・ニーズに呼応した運行方法の見直し・調整

【背景・現状・ねらい等】

- 公共交通全体として、便数を増やすこと等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、現在の福祉バスは、週に1日1往復ができる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、及び本市への来訪客等から、もう少し遅い時間に帰れる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生徒も多くみられます。
- 以上の状況に対し、利用客の外出スタイル・ニーズに対応し利便性を向上するような運行方法の見直し・調整について、実証運行も踏まえた取り組みを行います。

- 【上記の課題解決のための取り組み】** (★：中心的な取り組み)
- 市内で複数の用事のある高齢者等に対応する「運行方法」の調整 (★)
 - 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」等
 - 極端に利用客の少ない路線・便の見直し等を含む、
効率的で最適なネットワークの継続的な検討・調整 (★)
 - 若者等の市外との行き来の外出や休日の通学等のニーズに対応する「便」の調整 (★)
 - 離島から市外への外出に対応する「便」の調整
 - 市民など地域ニーズの把握・意見交換及び意識の醸成を図る取組み (★)

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

◆実施主体：市（運行形態の見直し、運行方法の可能性に関する継続的な検討・調整等）

その他関係する事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇運行方法の調整の可能性に関する具体的検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇病院の送迎サービスとの連携 ◇学校の連携
	市・その他	◇市が運行する福祉バス等の調整の可能性に関する具体的検討

(1) 外出スタイル・ニーズに呼応した運行方法の見直し・調整

竹原市の公共交通等



《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 市内で複数の用事のある高齢者等に対応する「運行方法」の調整

- 福祉バスの帰りの便の時間帯、運行曜日に関する調整の可能性を検討します。
(通院の帰りに買い物をして帰ることができるような便の構成、
または、1週間に2回の外出が可能な運行方法等について検討します。)



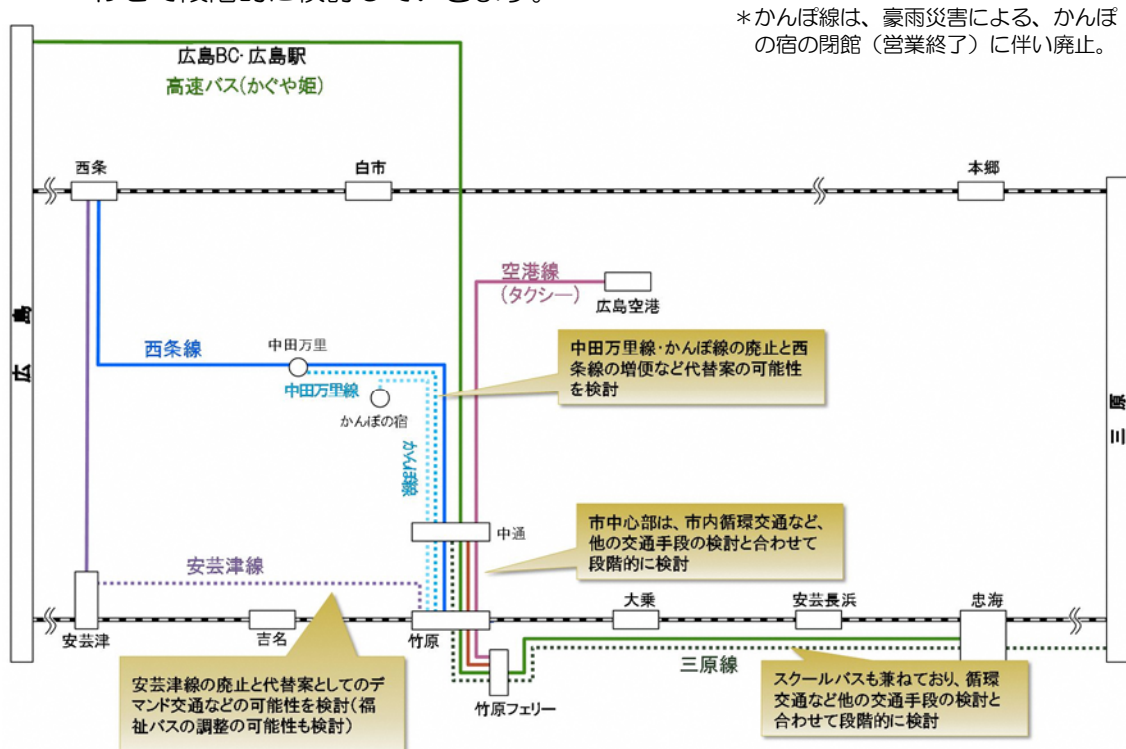
現況の福祉バスのダイヤ

吉名コース	09:30 発～10:43 着
月曜日	12:55 発～14:06 着
忠海コース	09:30 発～10:51 着
水曜日	13:00 発～14:21 着
新庄・田万里コース	09:30 発～10:58 着
火曜日	12:56 発～14:23 着
西野・二賀コース	09:30 発～11:05 着
金曜日	12:55 発～14:30 着

- 状況によっては、1日の外出の中の一部、あるいは、往復のうち一方で、病院の送迎サービス、路線バス、タクシー等を組み合わせることも考慮に入れ、調整の可能性を検討します。
- なお、福祉バスについては、後述の通り、「コミュニティバス」への移行について、「実証運行」を踏まえた検討を行います。

■ 極端に利用客の少ない路線・便の見直し等を含む、効率的で最適なネットワークの継続的な検討・調整

- ・バス OD 調査の結果から、極端に利用客の少ないバス路線（かんぼ線、中田万里線、安芸津線等）の廃止等を含め、代替手段（デマンド交通、他のバス路線による対応等）の可能性について検討を行います。
- ・なお、路線の見直し等を行う際に、後述の循環交通など他の交通手段の検討と合わせて段階的に検討していきます。



★利用客が極端に少ないバス路線、福祉バスを含め、「誰でも利用できるコミュニティバス」としての見直し・導入について、今後、継続的に可能性を検討していきます。

(バス路線については、これまで、利用促進や欠損補助等による路線維持を図ってきましたが、もともと利用客が少ない上に、近年の少子・高齢化の進展等により維持が困難になってきています。また、福祉バスや通学支援バス等により、マイカーを利用できない市民の外出機会を確保してきましたが、個別に利用できる移動手段へのニーズも高い状況であり、将来にわたり維持でき、すべての市民が利用できる公共交通として新たな形態の可能性を検討していく必要があると考えられます。)

★また、本市の公共交通は何れも、近年、「乗務員の確保」が難しくなっており、特に路線バス、福祉バス等の乗務員不足は、喫緊の深刻な問題となっています。今後の運行形態や運行方法の検討に当たり、事業者が将来まで持続できるという点も考慮しながら調整・検討を行うとともに、市民等への広報PRにも注力していきます。

■ **若者等の市外との行き来の外出や休日の通学等のニーズに対応する「便」の調整**

- 路線バスの週末の特別便、遅い時間帯の帰りの最終便等の可能性について検討します。

(例えば、週末等限定で、遅い時間の便について、JR 白市駅～竹原駅の間を運行するバス等を設け JR 山陽本線との乗り継ぎ利用を可能とすることで対応する方策等について検討します。必要に応じ、イベント開催時等における実証運行を行った上で有効性等の確認を行います。)



白市駅～竹原駅「憧れの路」臨時バス



- 午前中に部活動等が終わる日（土曜日・夏休み等）の下校のニーズに対しては、様々な交通手段を含め、対応の可能性を検討します。
- これらの方策の本格導入が可能となった場合、本市内や航路で接続する他の公共交通機関の運行方法の調整も行います。

■ **市民など地域ニーズの把握・意見交換及び意識の醸成を図る取組み**

- 運行方法の見直し・調整にあたっては、現在は公共交通を利用する市民が少ないという現状をふまえ、市民の状況やニーズを把握するとともに、公共交通の大切さや厳しい運営の現状を伝え、意見交換を行う場を設け、さらには市民等の公共交通に対する意識の醸成を図りながら進めます。

(2) 交通待合の時間・環境など、交通利用環境の向上

【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、高齢者等にとって待つ時間が苦痛な状況にあります。）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。
- 以上の状況に対し、待ち合い施設の設備面を充実する方策のほか、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、乗車直前まで目的施設（病院・店舗等）で待てるようにする方策が考えられるため、試行的な設置・運用も踏まえた取り組みを行います。

【上記の課題解決のための取り組み】

（★：中心的な取り組み）

- 「待ち合い施設」の設備の充実（★）
- 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（★）
- その他、「待ち時間」を充たす方策等

対象の分類

個別の交通機関

◆実施主体：市（設備充実に関わる可能性検討、設備の確保、各施設との調整等）

その他関係する事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇設備の設置、提供情報に関わる協力・具体的検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇病院・店舗等との協力
	市・その他	—

(2) 交通待合の時間・環境など、交通利用環境の向上

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）

《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 「待ち合い施設」の設備の充実

- 主要なバス停等を対象に、待ち環境を充実する方策について検討を行います。
（荒天や酷暑の日でも快適に待てるよう、屋根や椅子、近くに自動販売機のあるバス停や、情報版等の整備について検討を行います。例えば、バス停に広告や市政情報の告知スペースを設け、わずかでも広告収入を得ることや、観光客への情報発信に活用する方策についても検討します。）



- その他、主要駅以外の駅の酷暑・猛暑・好転対策、港（特に忠海港）の待合所の充実について、今後の利用状況等を見ながら継続的に検討します。

- また、公共交通利用客の利用実態に応じて、駅前駐輪場の再編し屋根付き駐輪場等を整備することによって、利用環境を向上する方策について検討します。

■ **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**

- 主要な病院、大型店舗、駅・港など施設内の待合スペース、あるいは駅・バス停近傍のコンビニのイートインコーナーや店舗等に、デジタルサイネージ、あるいは簡易なタブレット端末等を設置し、バス等のリアルタイムな運行情報をはじめ、多様な情報を提供する方策について検討を行います（バスが発着する時刻の直前まで、建物内で待てるようにすることを目的とします）。
- 協力を得られる各施設との調整、「試行的な設置・運用」を行いながら、取り組みを進めます。
- 状況によっては、駅・バス停等の近傍への店舗の誘致や、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活用等も考えられます。



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」（芸島バス・竹原フェリー前バス停の情報）



竹原港待合室のバス情報

(3) 病院・店舗～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）を伴う高齢者が、バスに乗車する際に、苦勞するケースや時間がかかり気を遣うケースも見られます。
- 以上の状況に対し、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する方策について、調整・検討を行います。

【上記の課題解決のための取り組み】

（★：中心的な取り組み）

- 「病院・店舗等の敷地内」への乗り入れ（★）
- 利用者の多い施設への「停留所の追加」等（★）
- 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

対象の分類

個別の交通機関

◆実施主体：運行事業者（運行方法調整の可能性に関する検討）

その他関係する事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	—
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇病院・店舗等の協力
	市・その他	◇乗り入れ、バス停設置等の協力に関する調整、コーディネート ◇（市は福祉バスの運行事業者）

(3) 病院・店舗～公共交通の間の移動の負荷軽減

竹原市内の施設



パルティ（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）



呉共済病院忠海分院（バス停あり）



安田病院（福祉バスのみ乗り入れ）



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



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



《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 「病院・店舗等の敷地内」への乗り入れ ■ 利用者の多い施設への「停留所の追加」等

- ・ 主要な病院、大型店舗等のうち、バス停がない、または遠い施設に関し、敷地内、あるいは建物直近へのバス停の設置について、調整・検討を行います。（例えば、パルティ、藤三、ゆめタウン、安田病院、馬場病院、呉共済病院忠海分院など。状況に応じ、小型車両の運行便だけでも敷地内へ乗り入れること等も検討します。）

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、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）



店舗前のバス停設置の例（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）



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、店舗等で多くの荷物を積み下ろしするのは、大変とのこと。

- ・ 乗降場所の調整を行うとともに、協力が得られれば、店舗前のバス停から買い物帰りの高齢者が福祉バス等に乗車する際、介助スタッフと店舗スタッフの協働により、荷物の積みこみのフォローを行うようなサービス体制構築に向け調整・検討を行います。

(4) 運行情報の充実や、案内の整備等による乗り継ぎ環境の充実

【背景・現状・ねらい等】

- 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。（現状では、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、あるいは負荷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ケースもあります。
- 乗り継ぎ利用が念頭にないこともあり、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（大半の人は、駅から徒歩圏にしか行かない）。
- 本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、その中で、乗り継ぎが不便との声もあります。なお、公共交通機関それぞれに便数やダイヤ上の制約があり、これまで調整が難しかった面があります。
- 以上の状況に対し、公共交通機関の間での調整・連携等について情報・意見の交換を行う場を設け、少しでも乗り継ぎ利用の利便性を向上、あるいは乗り継ぎへの抵抗感を軽減する方策の可能性について検討します。また、乗り継ぎ案内については、試行的な設置・運用を踏まえた検討を行います。

【上記の課題解決のための取り組み】

（★：中心的な取り組み）

- 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」（★）
- 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
- 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」（★）
- 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」の調整等（★）

対象の分類

複数の交通機関にまたがる

◆実施主体：公共交通事業者（ダイヤに関する情報交換、運行情報提供・案内、具体的調整等）
市（駅前広場、港待合所等の施設に関する検討、調整等）

その他関係する事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	—
	病院・学校・店舗・観光施設等	—
	市・その他	◇情報提供・案内に関する調整、支援等

(4) 運行情報の充実や、施設案内の整備等による乗り継ぎ環境整備

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）



《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 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」

- 鉄道事業者、バス事業者、航路事業者、タクシー事業者等が会合し、ダイヤの調整等の可能性に関する情報交換・意見交換を行う機会を設けます（年1回程度）。
- この中で、忠海駅～忠海港の乗り継ぎや来訪客への案内などのソフト面の対応についても意見交換を行います。




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)



■ **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」**

- 運行情報やバスの到着時間等をリアルタイムに提供できるデジタルサイネージ、タブレット等の、交通結節点（駅、港等の待合所、船内等）や主な施設、バス停等への設置について検討します。協力が得られる各施設との調整、「試行的な設置・運用」を行いながら、取り組みを進めます。



スマートフォンやタブレット、パソコンから、バスの到着時間をリアルタイムで見ることができるサービス。
 参画事業者：広電、広バス、広交、広交観光、芸陽、備北など各バス事業者

* BUSit ホームページより



- また、多くの観光客が訪れるが無人である忠海駅等については、観光オンシーズンやイベント開催時等に、市の機関や運行事業者等の協力によって、人によるホスピタリティの高い案内等を行うことについても調整・検討を行います。



■ **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」の調整等**

- 竹原駅前について、現況では駅出入口正面に一般車駐車スペース、タクシー乗降スペースがあるため、バス乗降スペースは離れた位置にあり、屋根もありません。このレイアウトを変更するとともに、バス乗り場を改良し、JR 呉線やタクシー等との乗り継ぎ施設としての機能を充実する方法について、可能性の検討を行います。（例えば、一般車駐車スペースを廃止し、バスロータリーを拡張。駅出入口正面にバスを横付けできるようレイアウトを変更し、バリアフリー対応バス車両等の効果を発揮。その上には屋根を設置し、待合環境を快適にするとともに、鉄道・タクシー等を含め、交通モード間の乗り換えをスムーズする 等。）

現況の竹原駅前



- 忠海駅～忠海港について、現況の忠海駅には南側（港側）に出入口がなく、JR 呉線と航路を乗り継ぐ利用客は、迂回したルートの道路を歩かなければならず、途中に踏み切りもあります。この経路を歩かずに済み、よりスムーズに乗り継ぎできるようにする方法について、継続的に検討を行います。



- 竹原港については、待合施設は充実しているものの、乗船場から離れており、歩くのが遅い高齢者等は栈橋で待とうとするため、タクシー等の乗入れ場所や待ち環境等での工夫について検討します。

(5) 悪天候による遅延、運休情報等、情報発信方策の検討

【背景・現状・ねらい等】

- 現状では、路線バス、鉄道、船が少し遅延しても、乗り継ぎ待ち合わせ等が行われないケースが大半です。例えば竹原港では、以前はバスから船の乗客の様子が見えたため、多少の時間であれば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、荒天等による大幅な遅延・運休が生じた際に、利用客が、その情報を把握できていないケースがあります。例えば、乗り継ぎ先の鉄道、路線バス等の大幅な遅延・運休等を知らずに、島から船で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。
- 以上の状況に対し、乗り継ぐ公共交通機関の間での調整・連携等について情報・意見の交換を行う場を設け、遅延・運休時における対応を図るとともに利用客の安心感等の向上を図る方策の可能性について検討します。

【上記の課題解決のための取り組み】

(★：中心的な取り組み)

- 大幅な遅延、運休等に関する、乗り継ぎ公共交通の「相互の情報交換」、大規模災害発生時の「相互の協力」等 (★)
- 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）」
- 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」
- 駅・バス停、港・船中等での乗り継ぎ利用客への情報提供 (★)

対象の分類

複数の交通機関にまたがる

- ◆ **実施主体**：市（遅延、運休等の情報の一元化と、各機関への配信の仕組み等の検討・調整）
公共交通事業者（遅延・運休情報や、災害時の対応に関する意見交換・調整等）

その他関係する事項等	市民・利用客等	(・現在よりも積極的な利用、情報利用の習慣化)
	公共交通事業者	◇提供する情報に関わる協力 ◇各機関の利用客への情報提供、現場での案内方法等に関わる検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	—
	市・その他	—

(5) 悪天候による遅延、運休情報等、情報発信方策の検討

竹原市の乗り継ぎ箇所等



《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 大幅な遅延、運休（計画運休等を含む）等に関する、乗り継ぎ公共交通の「相互の情報交換」、大規模災害発生時の「相互の協力」

- 市、及び鉄道事業者、バス事業者、航路事業者、タクシー事業者が会合し、大幅な遅延、運休等の際の情報交換、及び相互の利用客へ情報提供する方策に関し、意見交換を行う機会を設けます。（例えば、何れかの関係機関に運行情報を一元化し、全ての運行事業者や関係機関に配信する仕組み等を検討します。）
- また、2018の豪雨災害によるJR呉線運休に対し、代行バス、芸陽バス路線、臨時バス等によって対応した経験を活かし、今後の災害発生時における協力等について、意見交換を行います。
- あわせて、荒天等により大幅な遅延や運休（計画運休等）等が予想される場合の代替輸送等の方策や事前案内等のソフト方策、若干の遅延等の場合の、乗り継ぎ交通機関の待ち合わせ等の可能性についても、意見交換を行います。



白市駅～竹原駅「憧れの路」臨時バス



■ 駅・バス停、港・船中等での乗り継ぎ利用客への情報提供

- 駅、港（市内側・島側）、船内等に、簡易なタブレット端末等を設置し、乗継利用客へ鉄道・バス等のリアルタイムな運行情報を提供する方策について検討・調整を行います。（例えば、鉄道やバスの運休・遅延等を知らずに島から出かけてしまうようなケースを防ぐことを目的とします）。各施設等との調整、試行的な設置・運用を行いながら、取り組みを進めます。
- 必要に応じて、不慣れな観光客や高齢者等に対し、人手による案内等で対応することも含め検討・調整を行います。



(再掲)
店内に置いた簡易なタブレットでのバスロケの例
(京都)



(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」



駅サービスマネージャの例
(大阪)



竹原港待合室のバス案内情報

(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策の検討

【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・店舗等が立地しており、多くの方が利用しています。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、1日に複数の場所を回っています（ただし現状では大半の方がクルマを利用）。
- クルマを利用しない高齢者等は、市中心部等を回る際、徒歩やタクシーで移動しています。これらの施設間の距離は、高齢者等にはやや遠く、歩くには負担が大きく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。）
- 今後、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。
- 以上の状況に対し、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+徒歩による回遊行動を支援・促進するため、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り組み】

（★：中心的な取り組み）

- 市中心部の主要施設を循環する、利便性が高い「交通手段」の検討（★）
- 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等
- 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」、「料金面の優遇等」

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

◆実施主体：市（市中心部の交通手段導入の可能性検討）

その他関係する事項等	市民・利用客等	（・現在よりも積極的な利用）
	公共交通事業者	◇循環交通の運行方法等の具体的検討 ◇既往路線の調整等 ◇企画等の可能性検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇市中心部の病院・店舗等との協力
	市・その他	◇本格的な運行、企画等を行う際の支援

(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策の検討

竹原市中心部等の施設



《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 市中心部の主要施設を循環する、利便性が高い「交通手段」の検討

- ・利用者の多い市中心部の主要な施設を周るのに便利な「市中心部循環交通」の導入について検討します。公共事業者のほか、施設等との協力・調整を図りながら、ルートや運行方法の検討を行い、必要に応じ、実証運行等を行った上で有効性の確認等を行いながら取り組みます。

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)



- 市中心部の循環交通を本格導入する場合には、あわせて、市中心部に関わる既往バス路線や、送迎サービス等の調整・見直しも行います。（前述の通り、福祉バスに関し、市民の移動手段としてのコミュニティバスへ移行することも含め、検討を行います。）
- また、運行面だけでなく、回遊行動を促進するため、市中心部へのアクセス手段も含め、異なる公共交通や主要施設等が協力した特典の企画、1日複数回の乗降に対する料金面での優遇等の方策についても、可能性を検討します。
- なお、循環交通の本格導入を検討する際には、運行方法等について、既往のバス、タクシーの活用も念頭におき、事業者と十分に調整しながら進めます。

(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等の検討

【背景・現状・ねらい等】

- 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い状況です。現状では、竹原市内で複数の場所を回遊する観光客は少数派であり、滞在時間も短い状況です。
- 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。
- 以上の状況に対し、本市への観光客の公共交通での来訪や、公共交通+徒歩による周遊観光を支援・促進するため、移動手手段や、周知広報・利用促進などの方策の可能性を検討します。また、既に取り組んでいる企画等もあり、公共交通機関や観光関係者等がアイデア交換を行う機会を設けるなど、連携した企画等について継続的に検討します。

【上記の課題解決のための取り組み】

（★：中心的な取り組み）

- 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」
- 公共交通機関や観光施設が連携した、観光客向けの「企画等」（★）
- 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
- 主要観光スポット(町並み保存地区、忠海港等)の周遊を促す「交通手段」の検討（★）
- 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

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

- ◆ **実施主体：市**（観光と公共交通を合わせたPR、企画等に関する調整、コーディネート等）
（観光循環交通の導入の可能性検討）

その他関係する事項等	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、PR、企画等に関する協力、可能性検討 ◇現場でのフォロー ◇循環交通の運行方法等の具体的検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇観光施設、店舗、関係団体等との協力 ◇現場でのフォロー
	市・その他	—

(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等の検討

竹原市の観光スポット



町並み保存地区

大久野島

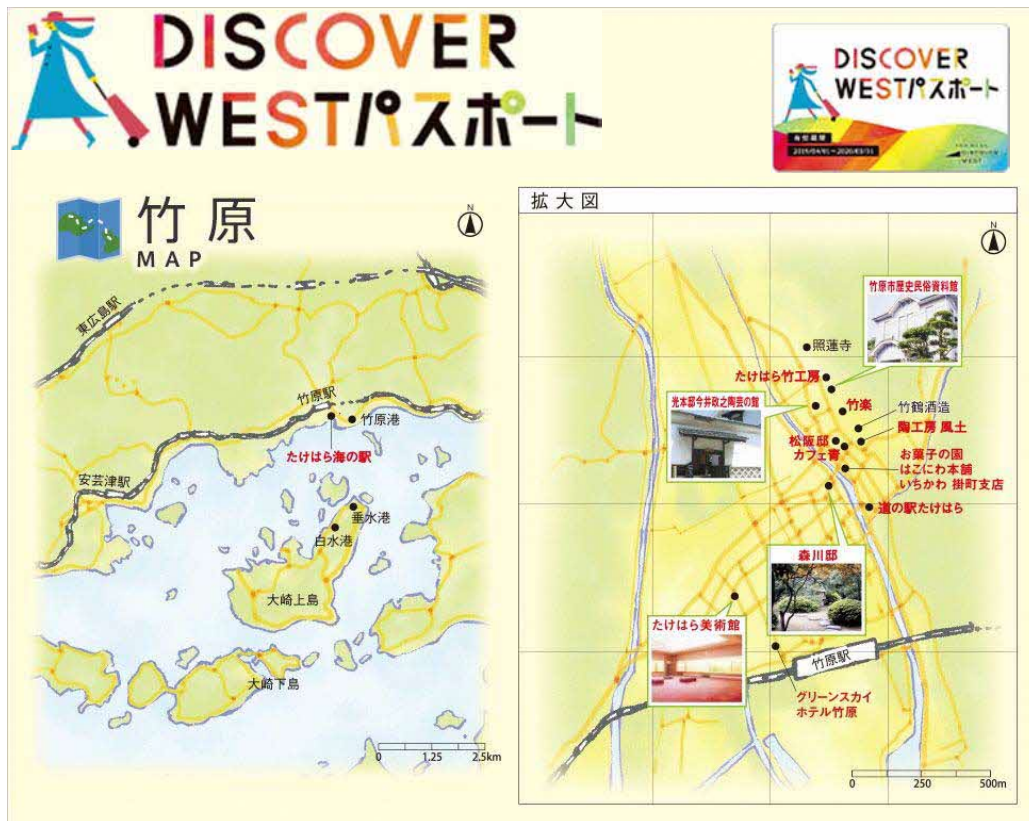
忠海港

《中心的な取り組みのイメージ等》

- 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」
- 公共交通機関や観光施設が連携した、観光客向けの「企画等」

- ・本市による観光情報や、公共交通事業者、観光・旅行関係のメディア、市内観光施設等に対し、来訪前の情報発信や広報・PRを行う際に、公共交通での来訪を呼びかけるよう協力を依頼します。
- ・また、公共交通機関や観光施設が連携した、種々の媒体による広報・PRや、公共交通で来訪する観光客向けの特典つきツアー、特別列車等の企画について、実現の可能性を検討するため、アイデア交換を行う機会を設けます。

◆竹原市にかかわる企画の例



(観光スポットでの特典付き周遊パス)

*JR 西日本ホームページより

◆竹原市にかかわる企画の例



(せとうちパレットプロジェクト、JR 西日本のフリーきっぷ)



* JR 西日本ホームページより

(フリーきっぷ)

◆既存の鉄道を使ったツアー企画等の例

(サンダーバードツアー：小浜線に乗り入れ)

(錦江湾奥スタンプラリー)

* 鹿児島市観光サイトより

(小浜線とバスで行く・おい町グルメツアー)

* JR 西日本ホームページより

- あわせて、観光客等が多く、観光施設への行き方や乗り継ぎ等について、戸惑う可能性のある場所での人による案内など、ホスピタリティ向上等の方策についても検討します。
- なお、現状では、公共交通に関する外国人向けの案内がほとんどないため、PR 等の方策を検討します。(訪日外国人観光客を対象とした広島県内のバス、広島電鉄、宮島航路がセットになった周遊乗車券が、2018 年から発売され、「かぐや姫号」など芸陽バスも参画しています。忠海へ呉線で来訪する外国人観光客も多くいますが、バスでの来訪は認知度が低く、受け入れ環境も整っていません。)

(外国人観光客向けの案内がほとんどない)

オモテ

ウラ

△中国新聞 平成29年12月記事

■主要観光スポット(町並み保存地区、忠海港等)周遊を促す「交通手段」の検討

- 町並み保存地区、忠海港など、市内の主要な観光スポットを周遊するのに便利な「観光循環交通」の導入の可能性について検討します。公共事業者のほか、観光施設等の協力・調整を図りながら、ルートや運行方法の検討を行い、必要に応じ、実証運行等を行った上で有効性等の確認等を行いながら取り組みます。



- なお、町並み保存地区や、忠海周辺は、道路状況が必ずしもよくなく、大型の路線バスが走行できるルートは限られているため、観光客や市民の回遊性向上を図るとともに、観光地のネットワーク、市街地のドアトゥドアサービスでの活用の可能性も考慮し、グリーンスローモビリティも含めて実証運行に関する検討を行います。



- 観光周遊のための交通手段の検討にあたっては、主要スポットにおける観光行動の利便性に配慮した停留所等の位置関係の調整の可能性についても検討します。(例えば、町並み保存地区の両端や、忠海港の直近で乗降できるようにする等)
- また、観光周遊の交通手段の検討とあわせて、市内の観光周遊を促すため、公共交通機関や観光スポットがタイアップした特典をセットにするなど、観光シーズン、週末、あるいはイベント開催時向けの周遊きっぷやフリーきっぷ等の企画について、可能性を検討します。

◆周遊バス・鉄道が1日乗り放題の企画きっぷの例
(大阪ワンダーループチケット：周遊バスの例)



- 周遊バス 1日乗り放題（乗り降り自由）、地下鉄1日券付き。クルーズ1回乗船券付き。
- 車両は、オープントップバス ・観光ガイドが同乗
- 1日券提示で受けられる、観光施設の割引特典あり



* 福井県小浜市レトロバス



* 長崎県大村市
観光情報サイトより



* 宇都宮観光
コンベンション協会 HP より

- なお、現状においても、利用客が極端に集中する日には、航路やかぐや姫号等が満席となるケースがあるため、観光来訪に関するPRを行う場合には、既往の公共交通を含め、便の調整、あるいは満席が予想される場合の対応方策や事前案内等についても検討を要します。
- 観光循環交通等の本格導入を検討する際には、当該区間の既往バス路線等の調整・見直しも合わせて行います。運行方法等について、既往のバス、タクシーの活用も念頭におき、事業者と十分に調整しながら進めます。

(8) 公共交通空白地・不便地区への交通サービスの提供

【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、一部に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、クルマ中心のライフスタイルの人が大半で、ドアトゥドアのような移動手段を望む人が多い状況にあり、市域に広く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。
- 以上の状況に対し、現行の公共交通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、今後とも地域の状況を注視し、地区を限定した実証運行等を踏まえながら、継続的に取り組んでいきます。

【上記の課題解決のための取り組み例】

(★：中心的な取り組み)

- 現行の移動支援策等に関する継続的な取り組み (★)
- 地域で取り組む「新たな方策」による移動支援等の検討
- 市民など地域ニーズの把握・意見交換及び意識の醸成を図る取組み (★)

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

◆実施主体：市（現行の移動支援策、新たな方策等に関する継続的な検討）

その他関係する事項等	市民・利用客等	(現行の公共交通やサービスの積極的な利用) ◇今後の移動に関して地域で話あう機会
	公共交通事業者	◇現行の公共交通やサービスによる協力の可能性検討 ◇新たな方策への協力の可能性検討
	病院・学校・店舗・観光施設等	◇送迎サービスでの協力等
	市・その他	—

(8) 公共交通空白地・不便地区への交通サービスの提供

《中心的な取り組みのイメージ等》

■ 現行の移動支援策等に関する継続的な取り組み

- 市が現在行っている移動支援策としての福祉タクシー、乗合タクシー、通学タクシー等について、継続的に取り組んでいきます。現状では、ドアトゥドア志向が高いこともあり、移動支援サービスを提供しても、利用者が少ないコースもあるため、今後とも定期的に市民の状況や意見を把握しながら、必要に応じて見直し等を行っていきます。
- 公共交通の不便地区で、ドアトゥドア志向が 高い地区への対応方策として、「デマンド型乗合タクシー（定時運行型）」について、実証運行等を踏まえながら取り組みを行います。



デマンド型乗合タクシーの例（大阪）

- 今後の状況によっては、例えば、地域で考え、地域で取り組む新たな仕組みへの支援や、地域内の移動手段と路線バス等との乗継利用を便利にする方策等も含め検討します。





地域が主体的に運行する公共交通サービスの例（岐阜）
 （自治区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）

カーシェアから生まれたコミュニティ





エコナビ HP より

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）

■ **市民など地域ニーズの把握・意見交換及び意識の醸成を図る取り組み**

- 交通サービスの検討にあたっては、現行の福祉バス、福祉タクシー、乗合いタクシー等の利用が多くないという状況をふまえ、市民の現状やニーズを把握するとともに、公共交通の大切さや厳しい運営の現状を伝え、意見交換を行う場を設け、さらには市民等の公共交通に対する意識の醸成を図りながら進めます。

(9) 公共交通利用等の促進に向けた情報提供や意識醸成など交通環境づくり

【背景・現状・ねらい等】

- 本市で公共交通を利用する人は免許を持たない高齢者、学生等が中心で、それ以外の市民等には移動手段の選択肢として認識されず、日常的な外出であまり使われていない状況です。
- 公共交通を利用している人にとっても、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ます。現状では、市全体の公共交通に関する情報等は少なく、また、主な利用客である高齢者にわかりやすくはなっていないものと考えられます。
- 市民に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、早い、いつでも乗れるという理由から、クルマが選択されています。また若い世代も含め、歩けるような極めて短い距離でも、クルマを利用することがある状況です。
- ただし、将来の移動手段について不安を抱く人も多く、クルマ中心の意識を変えたり、公共交通や歩くこと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。
- 以上の状況に対し、公共交通への抵抗感の軽減、利用の動機づけなど、モビリティ・マネジメント（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）の取り組みを、市・公共交通事業者等が協力して継続的に行っていきます。

【上記の課題解決のための取り組み】

(★：中心的な取り組み)

- 市内の公共交通が一体となった「PR・情報提供」 (★)
- 高齢者等向けの「わかりやすい案内情報」等
- 往復で異なる公共交通を利用する場合の「特典の企画等」 (★)
- 公共交通と店舗等がタイアップした「特典の企画等」
- 小学生・高齢者等を対象としたモビリティ・マネジメント (★)
- 事業所や自治会等を通したモビリティ・マネジメント (★)
- 市民など地域ニーズの把握・意見交換と合わせた意識の醸成を図る取り組み (★)

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

◆実施主体：市（公共交通全体のPR、企画、MM等の取り組みの検討、コーディネート等）

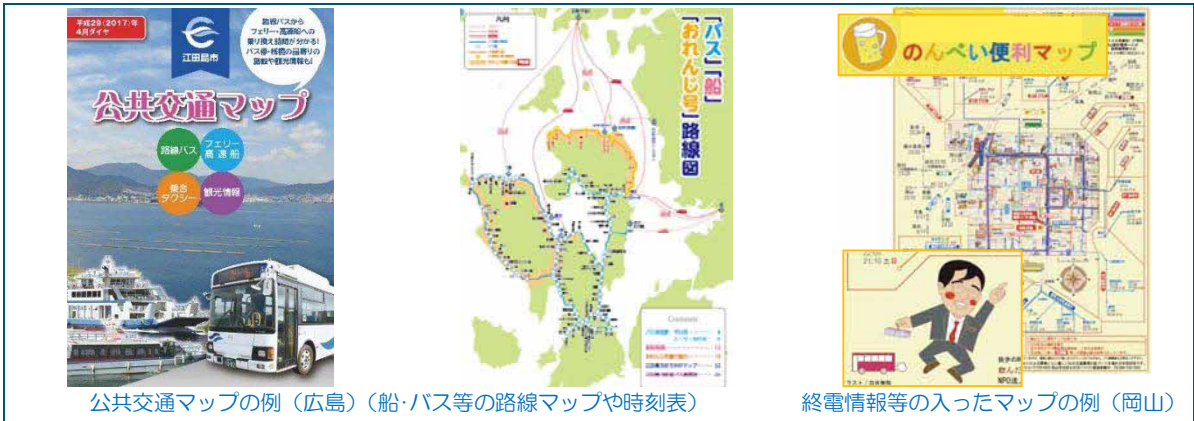
その他関係する事項等	市民・利用客等	◇積極的な情報収集・参加、考え方・ライフスタイルの変容、 周囲への呼びかけ等の取り組み
	公共交通事業者	◇情報提供、イベント、企画等への協力 ◇事業者としての情報提供、PR、MMの取り組み
	病院・学校・店舗・ 観光施設等	◇地域としての理解・協力
	市・その他	—

(9) 徒歩・公共交通利用の促進に向けた情報提供や意識醸成などの交通環境づくり

《中心的な取り組みのイメージ等》

■市内の公共交通が一体となった「PR・情報提供」

- ・鉄道、バス、航路、タクシー等が一体となった、わかりやすいマップ、HP 等の充実に取り組みます。



◆観光と鉄道がタイアップした沿線マップの例



(# つるがバスさんぼの企画の例)

つるがバスさんぼ (SNS写真投稿キャンペーン)

つるがバスさんぼ

① SNSで写真を投稿
 ② 写真のタグを # つるがバスさんぼ
 ③ Hashtag # つるがバスさんぼ
 ④ 写真のURLをTwitterで共有
 ※ 写真のURLをTwitterで共有し、1000名以上のいいねがもらえたら、1000円分のギフト券をプレゼント

コミュニティバスで行ける数箇所のインスタ映えスポットを撮影しよう！

① コミュニティバスで行ける数箇所のインスタ映えスポットを撮影しよう！
 ② インスタ映えスポットを撮影したら、その写真をSNSで共有しよう！
 ③ SNSで共有したら、1000名以上のいいねがもらえたら、1000円分のギフト券をプレゼント



・観光スポットを巡るバスのPRの例（リポーターによる）



- ・また、必要に応じて、高齢者などに対象を絞り、公共交通を使って様々な場所に出かけるのに役立つような、わかりやすい情報案内の方法について検討します。

■ 往復で異なる公共交通を利用する場合の「特典の企画等」

- 例えば、便の都合等で、行きはバス、帰りはタクシー等を利用する場合等について、割引等の特典の企画について、検討を行います（企画の可能性があると考えられる公共交通事業者、市等の関係者による意見交換のための会合を設けます）。



PASPYの乗り継ぎ割引

◆ 店舗とタイアップした割引切符の例



- 一定金額以上のお買い上げで、バス・電車・タクシーのチケットを進呈。

- 検討の状況によっては、利用客の多い店舗等の参加協力を得ることや、ICカード機能の活用など、多様な企画のアイデアについても可能性を検討します。

■ 小学生、高齢者等を対象としたモビリティ・マネジメント

■ 事業所や自治会等を通じたモビリティ・マネジメント

- 小学生等を対象とした乗り方教室、高齢者等を対象とした相談会や、本市の公共交通の現状・大切さや、クルマの使いすぎがよくないことに関する学習会、PRイベントなどのモビリティ・マネジメント（知る機会、考える機会等の提供）の施策に取り組みます。
- また、事業所や自治会等の団体を対象として、過度なクルマ利用を見直すことや、少しずつでも徒歩・公共交通で出かける機会を増やすことを呼びかけ、考える機会を提供するモビリティ・マネジメントの施策に取り組みます。
- これらの施策に関しては、市、公共交通事業者などが参加し、関係者の協力体制によって取り組みます。

■ 市民など地域ニーズの把握・意見交換と合わせた意識の醸成を図る取組み

- 路線バス等の運行方法の見直しや、公共交通空白地・不便地域への交通サービスの検討を行う際、市民の現状やニーズを把握するとともに、公共交通の大切さや厳しい運営の現状を伝え、意見交換を行う場を設け、さらには市民等の公共交通に対する意識の醸成を図りながら進めます。

*なお、近年、高齢ドライバー等による交通事故が社会問題になっていることも踏まえ、あわせて、運転免許の返納者に対する公共交通、商業施設等の優遇制度やわかりやすい案内方法を検討するなど、警察や市等の行政機関、民間事業者が連携した取り組みを行います。

【イメージ例】

◆モビリティ・マネジメントの取り組みの例

(MM 小冊子、ツールの例)



(高齢者中心の公共交通についての相談会の例)



(小学生の公共交通についての勉強会、乗車体験の例)



(一般市民等による応援隊等の例)



(エコ通勤の取り組みの例)

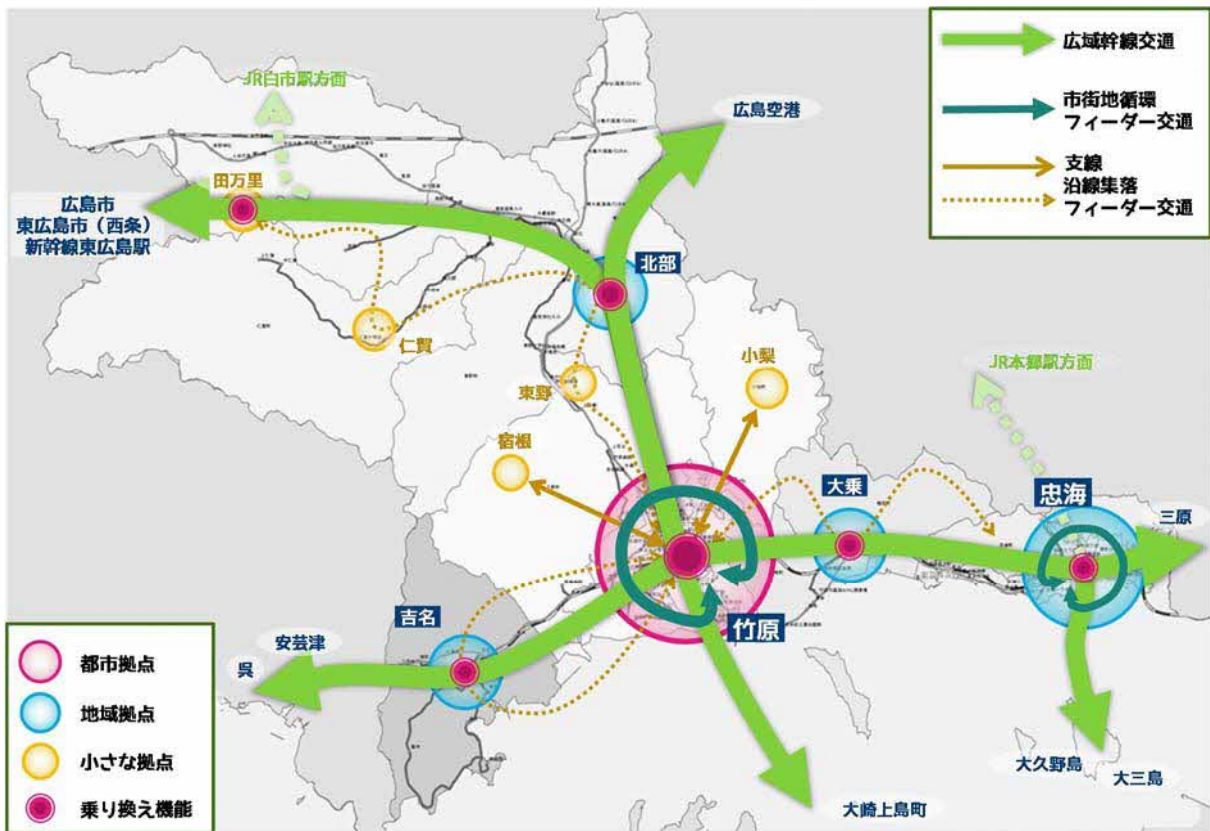


(中国運輸局の小冊子の例)



*近年、バス、タクシー、航路など、公共交通を維持していく上で、「乗務員の確保」が喫緊の課題となっています。今後、種々の取り組みを行っていくにあたり、事業者と行政機関等の協力によるPR活動や乗務員確保策の検討も今後重要となります。

■竹原市の公共交通ネットワークの将来イメージ



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、大乗の各地域の拠点）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。

交通機能	既存の交通モード	再編後の交通モード	再編に設けた取組方針
広域幹線交通	JR鉄道、フェリー航路、路線バス、高速バス	JR鉄道、フェリー航路、路線バス、高速バス	極端に利用人数の少ない路線バスの再編を行い、利便性の高い路線の充実を図る。
市街地循環フィーダー交通	無し	コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー（定時運行）	利用ニーズや交通事業者の役割分担を踏まえ、拠点特性に応じた交通モードを検討する。
沿線集落フィーダー交通	福祉バス	コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー（定時運行）	福祉バスの運行形態見直しを契機に、利用ニーズや交通事業者の役割分担を踏まえ、拠点特性に応じた交通モードを検討する。
支線	福祉タクシー、乗合タクシー、通学タクシー	デマンド型乗合タクシー	利用ニーズや地域特性を考慮し、デマンド型乗合タクシーの利便性向上を図る。

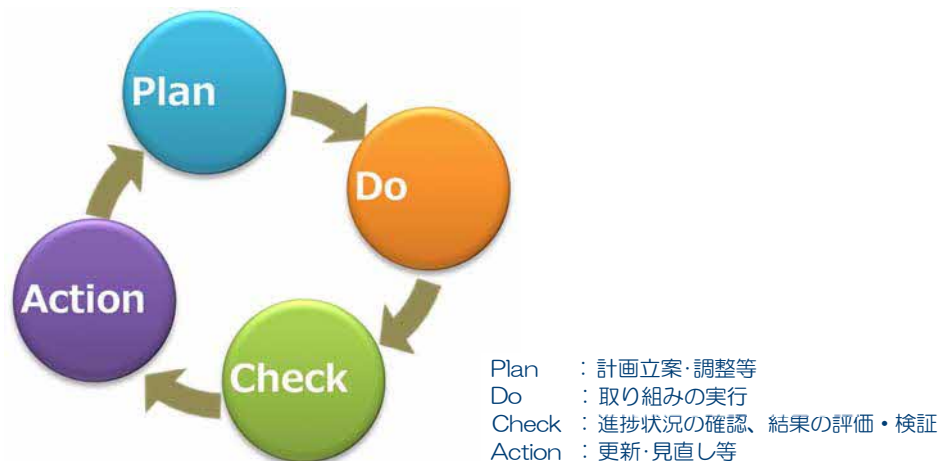
計画の達成状況の評価について

今後、本市の公共交通が目指す姿を実現するため、計画期間中に達成すべき「目標値」を設定し、取り組んでいきます。

《達成状況の評価》

計画を進めるにあたっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。

目指す目標を実現するための取り組みの詳細を計画立案・調整、実行し、各取り組み（事業）についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価・検証を行います。得られた結果のほか今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化等によっては、計画内容の更新、見直し等を行うことも必要となります。



《目標の評価指標》

これからの竹原市の公共交通が目指す姿・基本方針を実現するため、期間中に達成すべき目標と評価指標を以下のように設定します。

なお、評価指標・目標については、次の点を考慮して選定しました。

- ・個別目標である「日常づかいができる公共交通」「観光・にぎわいにつながる公共交通」「コンパクトなまちにつながる公共交通」をあらわす評価指標を設定する。
- ・本市の公共交通の利用促進は、路線網・運行方法や利用環境の充実等だけでなく、認知度向上、抵抗感低減のほか、市民の考え方、ライフスタイルの変容、観光客にとってのコンテンツの魅力、アピール性等による部分が多い。具体的には今後において企画・検討するものであり、それらの複合効果を現時点で想定することは難しいため、市民、関係者等が共有する努力目標として目標値を設定する。
- ・本市の公共交通全体の目標であり、市全域の、各交通機関にわたって状況を把握する必要があるため、定期的な数値をなるべく容易に取得可能な指標であることが望ましい。

—目標の評価指標—

- 目標 1 「日常づかいができる公共交通」
⇒市民等の日々の暮らしの外出手段の充実、利便性の向上
- 目標 2 「観光・にぎわいにつながる公共交通」
⇒観光客等の来訪、周遊等の促進
- 目標 3 「コンパクトなまちにつながる公共交通」
⇒「歩く」+「公共交通利用」が中心の、まちなかの行動スタイルへの変容
(将来まで持続可能な公共交通について、継続的な取り組み・検討)

(候補案)

指標	現況値	目標値(将来)
「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(減少傾向に、歯止めをかけることを目指します。)
忠海駅の乗車人員(JR西日本データ)	537人/日 (2017年)*	現状維持(減少傾向に、歯止めをかけることを目指します。)
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(減少傾向に、歯止めをかけることを目指します。)
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(1割増を目指します。)
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%(10ポイント向上を目指します)
「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%(10ポイント低減を目指します)
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(微減傾向にあるなか、1割増を目指します。)
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(減少傾向に、歯止めをかけることを目指します。)
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(1割増を目指します。)
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%(10ポイント低減を目指します。)
「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、まちなかの人の往来の増加		
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%(10ポイント低減を目指します。)
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(1割増を目指します)
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(1割増を目指します。)

(*) 2018年豪雨災害に伴い呉線が長期間運休となったため、駅乗車人員、駅前歩行者通行量は2017年値を採用。

《進捗管理》

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証(PDCAの“C”)を行う主体が必要であり、「竹原市地域公共交通会議」において行います。

《今後の取り組みスケジュール》

取り組みごとに、実施主体について調整・決定したうえで、令和2年度以降の5年間で、細目メニューの可否・要否の検討、具体的方法の検討を行った上で、取り組みを実施します。必要に応じて、試行実施、実証運行等を踏まえた検討を行います。

取り組み（事業）	スケジュール					
	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	
(1) 外出スタイル・ニーズに呼応した 運行方法の見直し・調整	検討・調整・準備 一部、実証運行				一部、本格運行	本格実施
(2) 交通待合の時間・環境など、 交通利用環境の向上	検討・調整・準備 一部、試行実施（案内情報等）					本格実施
(3) 病院・店舗～公共交通の間の 移動の負荷軽減	検討・調整・準備（必要に応じて試行実施）					本格実施
(4) 運行情報の充実や、施設案内の 整備等による乗り継ぎ環境整備	検討・調整・準備 公共交通機関相互の意見交換、一部、試行実施（案内情報等）					本格実施
(5) 悪天候による遅延、運休情報等、 情報発信方策の検討	検討・調整・準備 公共交通機関相互の意見交換、一部、試行実施（案内情報等）					本格実施
(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する 方策の検討	検討・調整・準備（必要に応じて試行実施）					本格実施
(7) 観光客等に対する情報発信策、 回遊促進策等の検討	検討・調整・準備（必要に応じて試行実施）					本格実施
(8) 公共交通空白地・不便地区への 交通サービスの提供	検討・調整・準備 一部、実証運行				一部、本格運行	本格実施
(9) 徒歩・公共交通利用の促進に向けた 情報提供や意識醸成などの交通環境づくり	検討・調整・準備 一部、試行実施（MM等）、継続的な取り組み					本格実施

