

福山・笠岡地域公共交通網形成計画

(案)

2017年(平成29年)3月

福山市・笠岡市

目次

第1章	計画の目的と位置付け	1
1.1	計画策定の目的	1
1.2	計画の対象区域	1
1.3	計画の対象期間	1
1.4	計画の位置づけ	2
第2章	福山・笠岡地域の現況	6
2.1	対象地域の位置	6
2.2	地域の人口や産業	7
2.3	地域公共交通の状況	19
第3章	生活交通に関するニーズ	49
3.1	市民の交通行動	49
3.2	交通環境の満足度	50
3.3	移動が不便な行き先	52
3.4	路線バスの満足度と不満	54
3.5	重要な公共交通の取組	55
3.6	高齢者の移動支援のアイデアなど	56
第4章	交通事業者等からの意見	57
4.1	バス事業者からの意見	57
4.2	航路事業者からの意見	59
4.3	NPO法人（自家用有償旅客運送の運営主体）からの意見	60
4.4	タクシー事業者からの意見	60
第5章	地域公共交通に係る問題点と課題	62
5.1	地域公共交通を取り巻く環境からみる問題点	62
5.2	地域公共交通の現況からみる問題点	63
5.3	地域公共交通網形成に向けた課題	65

第 6 章	地域公共交通網形成に向けた取組	66
6.1	基本的な方針	66
6.2	計画の目標と評価指標	72
6.3	目標を達成するための事業	77
第 7 章	目標達成状況の評価と事業展開	90
7.1	目標達成状況の評価方針	90
7.2	事業展開	91
資 料 編		93

第1章 計画の目的と位置付け

1.1 計画策定の目的

福山市及び笠岡市で構成される福山・笠岡地域では、鉄道、路線バス、タクシー、旅客船、フェリーなど、多様な公共交通が運行（運航）されており、都市間移動をはじめ、多くの市民の日常生活を支える移動手段として、重要な役割を担っている。しかしながら、人口減少やモータリゼーションの進展等を要因とする利用者の減少など、公共交通の運営環境は厳しさを増している。

一方で、地域の高齢化の進行に伴い、今後、自ら移動する手段を持たない交通弱者の増加が懸念されており、地域での暮らしを守るために、高齢者にとっても優しい生活交通手段を持続的に確保することが一層重要となっている。

こうした状況を受け、福山市及び笠岡市では、これまでに「福山市総合計画」、「笠岡市総合計画」など、行政運営やまちづくり計画において公共交通確保の必要性を掲げ、また2006年(平成18年)3月策定の「福山市生活バス交通利用促進計画」、2009年(平成21年)3月策定の「笠岡市地域公共交通総合連携計画」に基づき、公共交通の維持、確保に向けた事業に取り組んできた。

また、2014年(平成26年)には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年(平成19年)法律第59号）」の一部が改正され、まちづくり施策と一体となった、戦略的な公共交通運営の必要性がより明確に提示されたところである。

「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」は、地域間交流が深く、また日常生活圏を同じくする福山市、笠岡市が連携して、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、福山・笠岡地域公共交通活性化協議会を設置し、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通網の形成に向けた方針、及び事業内容等を示すことを目的として策定するものである。

1.2 計画の対象区域

計画の対象区域は、福山市、笠岡市より構成される福山・笠岡地域とする。

1.3 計画の対象期間

計画の対象期間は、2017年度(平成29年度)～2022年度(平成34年度)の6年間とする。

1.4 計画の位置づけ

計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2014年(平成26年)11月施行）」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、福山市及び笠岡市のまちづくりや、地域公共交通網形成の方向性を定めた既往計画等と整合を図るものとする。

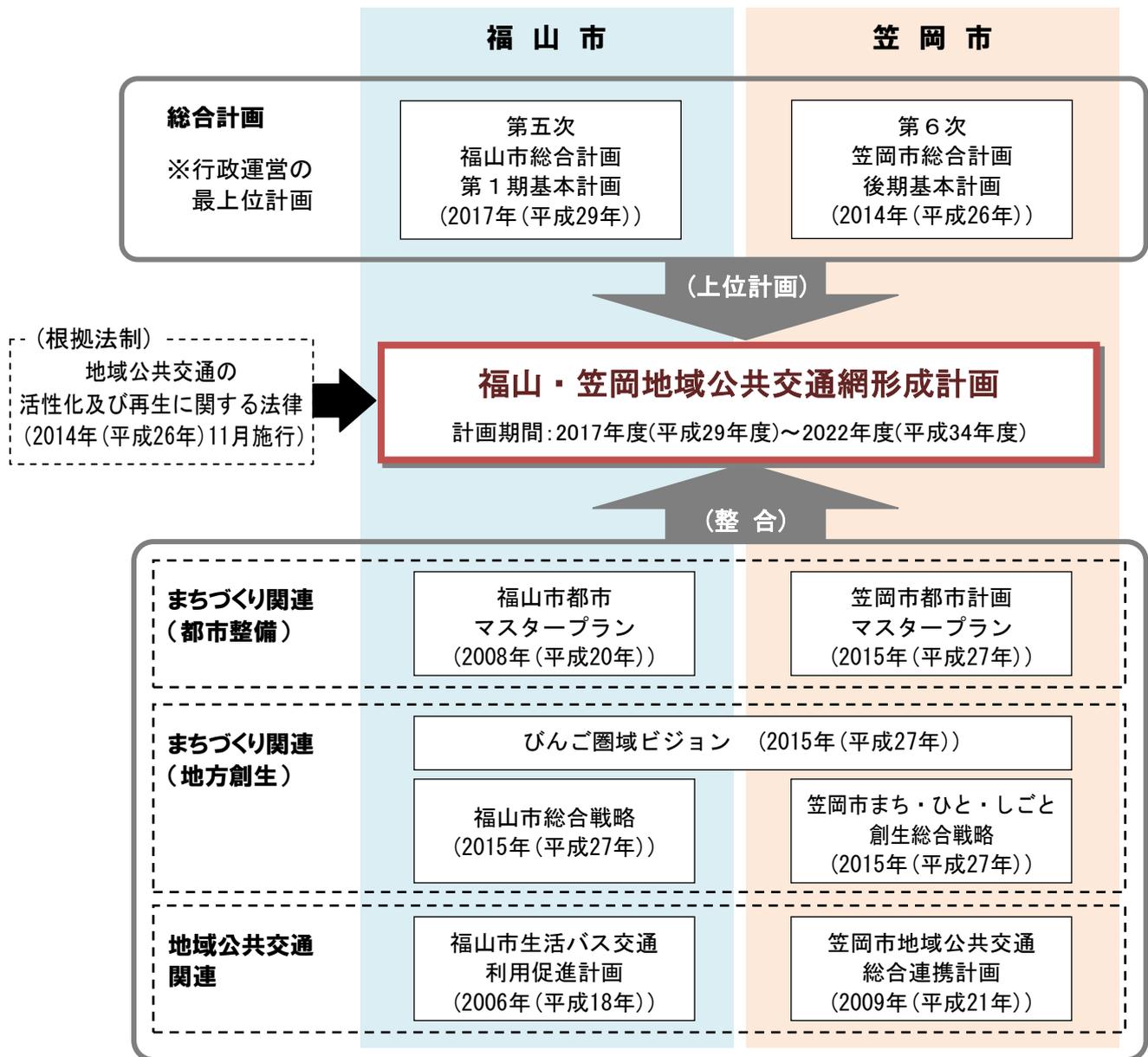


図 地域公共交通網形成計画の位置づけ

※計画は、地域公共交通網形成に向けたマスタープランとしての位置付け。

※事業の対象とする具体的な路線、箇所等は、計画期間内に福山・笠岡地域公共交通活性化協議会において検討し、各種事業を推進する。

(1) 将来の都市構造に係る計画

先述したとおり，本計画の関連計画には，総合計画，まちづくり関連，地域公共交通関連の計画が挙げられる。このうち，両市の都市計画マスタープランより，地域公共交通網形成に係る関係性が深い都市構造のあり方に関する計画について，次に示す。

① 福山市都市マスタープラン

本市の都市づくりにおいては，多くの人にとっての暮らしやすさを確保する観点から，市街地の拡散を抑制するとともに，都市の既存ストックを有効活用しつつ，様々な都市機能がコンパクトに集積した集約型の都市構造の形成をめざします。

市街地の集約については，地域の特性や都市機能の状況に応じて，日常生活機能が集積する「地区拠点」から，基礎的な都市機能が集積する「地域拠点」，より高次の都市機能の集積・充実を図る「都心地区」まで，段階的な都市拠点の形成をめざします。

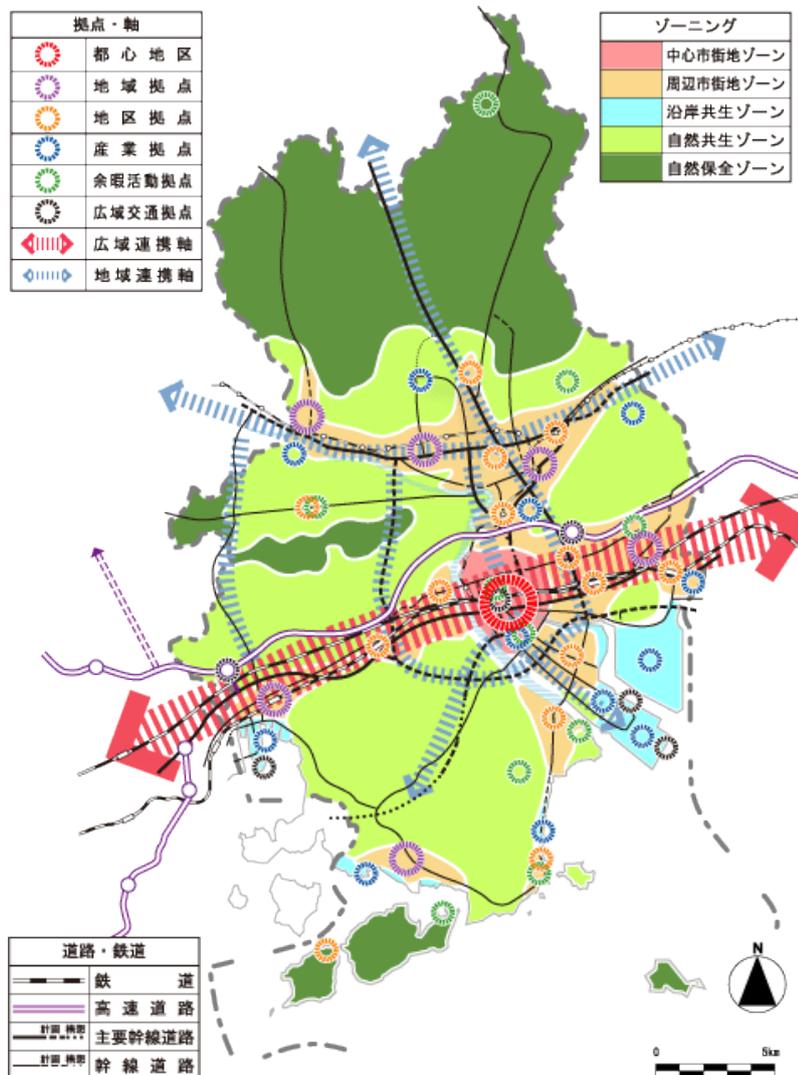


図 将来都市構造（福山市）

② 笠岡市都市計画マスタープラン

「拠点」各種都市機能の集積や整備充実を図ることによって、人・モノ・情報等の交流が一層活性化する地区の形成を目指します。

「都市軸」各拠点を相互に連携し、人・モノ・情報等の往来を支援するとともに新たな機能を誘導する交通軸の強化を目指します。



図 将来都市構造（笠岡市）

すなわち、福山市、笠岡市の今後のまちづくりは、地域拠点への機能集約及び拠点間の連絡強化を重点化する、コンパクト・プラス・ネットワークの方向性を有する。地域公共交通網の形成にあたっては、まちづくりの方向性と整合を図り、かつその推進の支援を基本とする。

(2) 地域公共交通網形成に係る記載

関連計画には、地域公共交通網形成に係る取組や事業が盛り込まれている。これらを整理し、下表に示す。

表 関連計画における地域公共交通網に係る記載

計 画	記載がある項目など	関連する主な取組・事業など
○第五次 福山市総合計画	暮らしを支える 地域交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> ◆地域公共交通の活性化 ◆走島定期船運航の確保
○福山市都市 マスタープラン	交通施設整備の 方針	<ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道駅周辺では、駅前広場やアクセス道路の整備を進めるほか、各公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上など、交通結節機能の強化を図るとともに、交通施設のバリアフリー化を推進し、だれもが利用しやすい安全な交通環境を形成。 ◆生活バスについては、地域特性に応じて、ループバスやゾーンバスシステムの導入を進めるとともに、バスロケーションシステムの導入などによる便利で効率的なバスサービスを提供。
○びんご圏域ビジョン ○福山市総合戦略	高次の都市機能の 集積・強化／圏域全 体の生活関連機能 サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ◆備後圏域の将来の発展を見据え、公共交通網の整備等、圏域全体の住民の利便性の向上や企業の拠点強化につながる都市基盤の整備に取り組む。 ◆住民の移動手段を確保するため、圏域における公共交通体系と圏域の市町のデマンド交通の在り方の研究に取り組む。
○第6次 笠岡市総合計画	公共交通を利用 しやすいまち	<ul style="list-style-type: none"> ◆分かりやすく利便性の高い公共交通体系の構築 ◆利用者のニーズに応じた運行(航)の見直し ◆地域資源や中心市街地との連携 ◆各交通手段間の連携強化 ◆市民、交通事業者、行政の協働による持続可能な仕組みづくり
○笠岡市都市計画 マスタープラン	総合的サービスに 優れた公共交通網 の確立	<ul style="list-style-type: none"> ◆JR笠岡駅と笠岡港(住吉地区)の連携強化を図るとともに、交通結節点としてふさわしい環境整備を行い、公共交通利用者の利便性の向上を図る。 ◆既存の路線バスについては、事業者の協力のもと買い物バスの運行をはじめ、停留所や運行ルートの見直し等により中心市街地の商業施設や医療機関との連携を強化し、買い物や通院等の移動手段を確保する。 ◆路線バスの維持が困難な路線については、地域の実情に応じ、地域との協働によるデマンド型乗合タクシーなど新たな運行方法への転換を検討する。 ◆海上交通については、利便性の向上と効率化を図り航路の維持・確保に努める。 ◆笠岡諸島の生活基盤の強化と観光振興等のため、旅客船・フェリーの乗り場については、駐車場や緑地などを確保し、誰でも利用しやすい環境に改善し利便性の向上を図る。
○笠岡市まち・ひと・ しごと創生総合戦略	時代に合った特色 ある地域をつくり、 地域と地域の連携 をすすめる	<ul style="list-style-type: none"> ◆JR笠岡駅周辺について計画的な整備を図り、拠点性を高めることで、中心市街地に賑わいを取り戻す。 ◆地域公共交通の維持確保、道路・橋梁等の老朽化施設の長寿命化対策、狭あい道路整備等を図り、移動しやすいまちを形成する。

第2章 福山・笠岡地域の現況

2.1 対象地域の位置

福山・笠岡地域（以下、対象地域）は、広島県と岡山県の県境に跨がる福山市、笠岡市の2市より構成される地域であり、面積約654.53km²（福山市518.14km²、笠岡市136.39km²）の大きさを有している。

福山市は、広島県の東部に位置し、東は岡山県笠岡市、井原市と、北と西は広島県神石高原町、府中市、尾道市に接しており、また南は瀬戸内海を隔てて香川県、愛媛県と接している。

笠岡市は、岡山県の西部に位置し、西は広島県福山市と、北と東は岡山県井原市、矢掛町、浅口市、里庄町に接しており、また南は笠岡諸島を含み、瀬戸内海を隔てて香川県と接している。



図 対象地域の位置

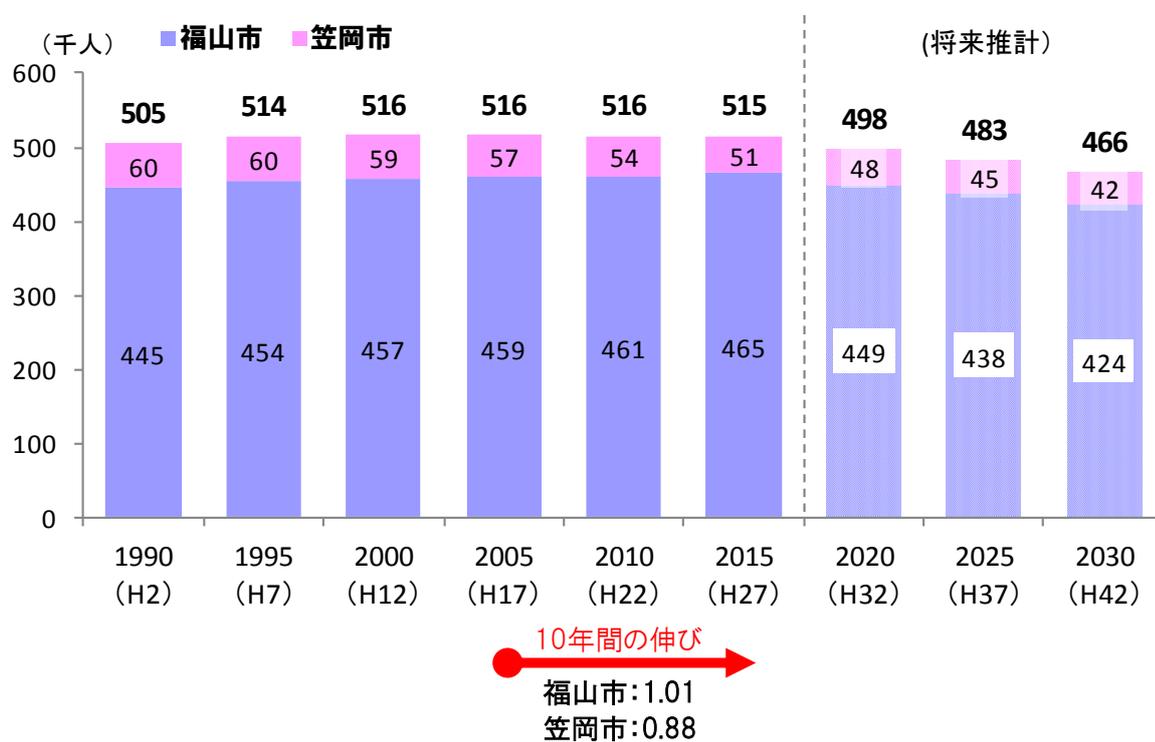
2.2 地域の人口や産業

(1) 人口や世帯の状況

① 常住人口の推移と見込み

対象地域全体の人口は、近年、概ね横ばい傾向を示している。ただし、市別でみると福山市は増加し、笠岡市では一貫した減少傾向を示している。

また将来に向けては、対象地域全体の人口の減少が見込まれている。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、国立社会保障・人口問題研究所
※福山市は、現在のエリア(市町合併後)で算出

図 常住人口の推移と見込み

② 各市地域別人口の推移

ア) 福山市

福山市では、中心市街地を含む人口が最も多い中央地域、及び北部地域、北東地域において、近年人口が増加しているが、逆に西部地域や南部地域では、もともと居住者は多くなく、さらに経年的に減少する傾向がみられる。ただし西部地域では、近年人口が増加している。

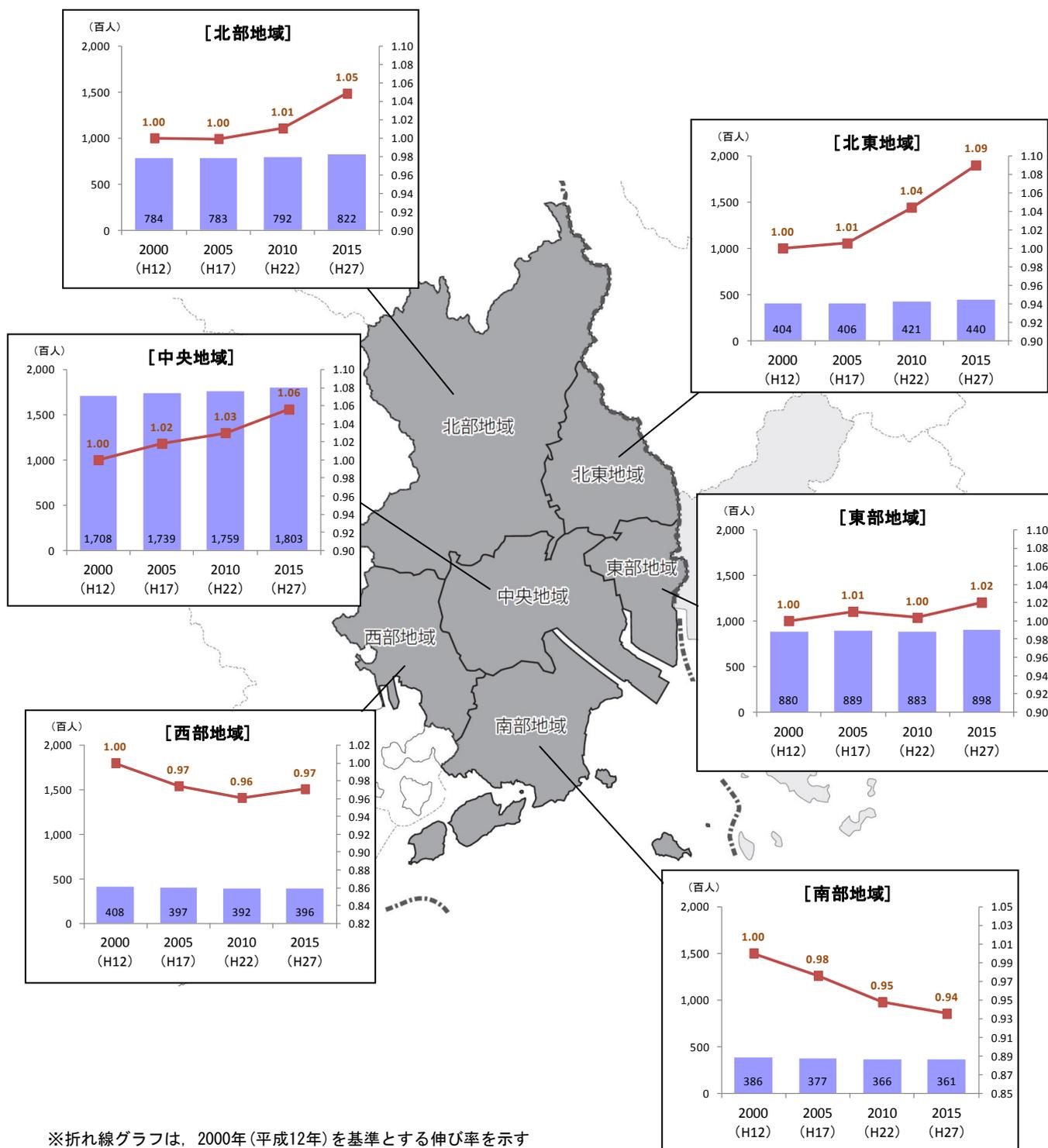
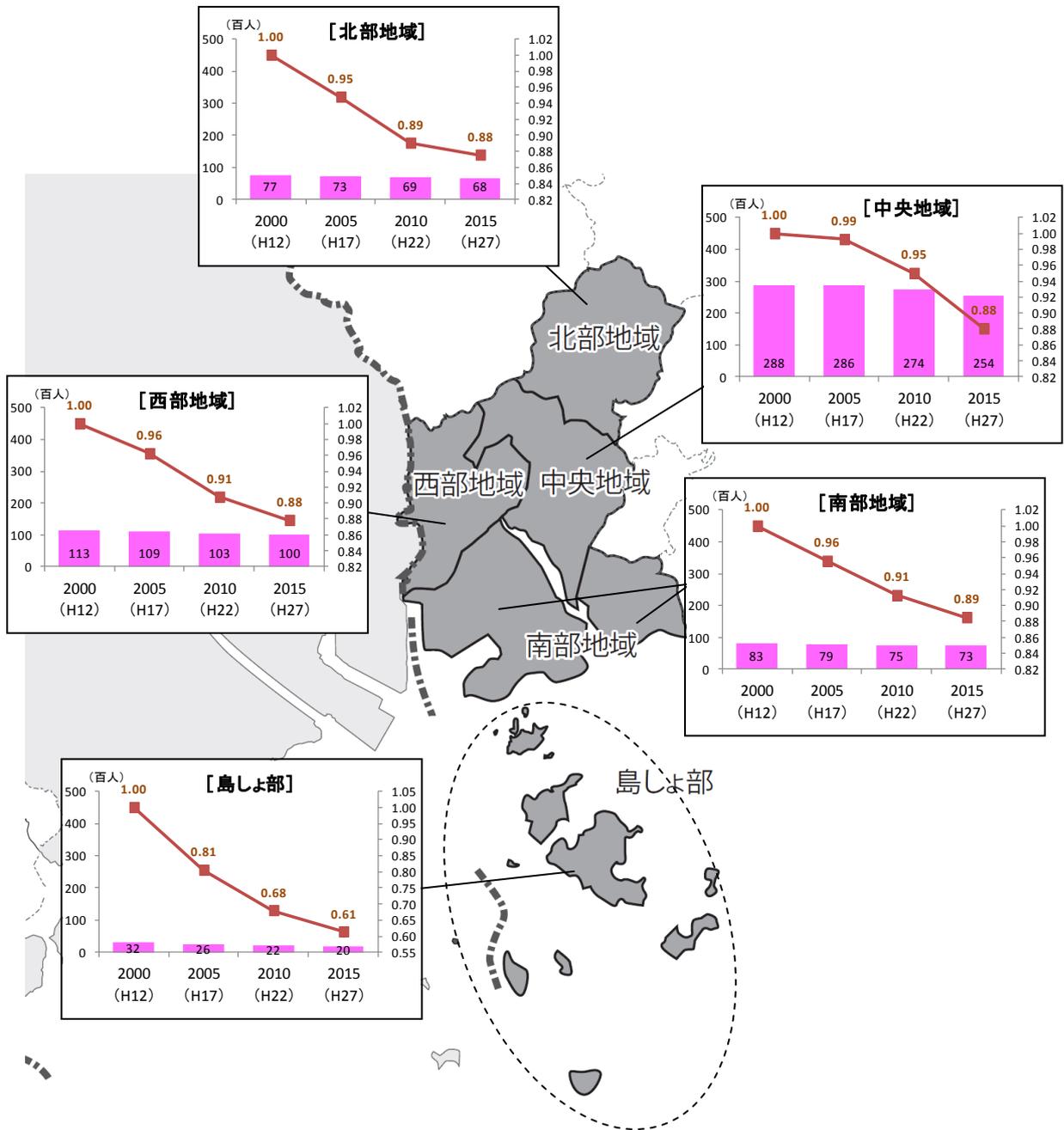


図 地域別人口の推移(福山市)

イ) 笠岡市

笠岡市では、いずれの地域でも人口が減少しており、特に島しょ部では、近年急激に居住者が減少している。



※折れ線グラフは、2000年(平成12年)を基準とする伸び率を示す

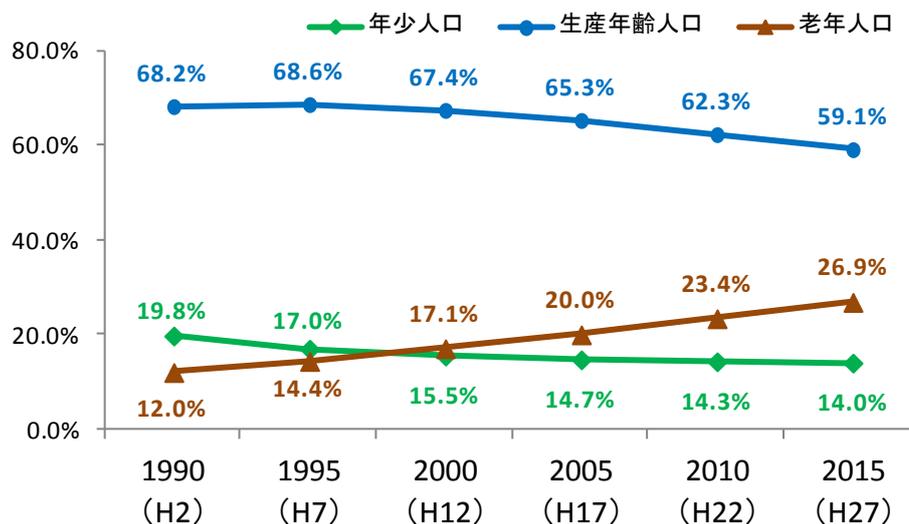
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」、住民基本台帳(2015年(平成27年)10月末)

図 地域別人口の推移(笠岡市)

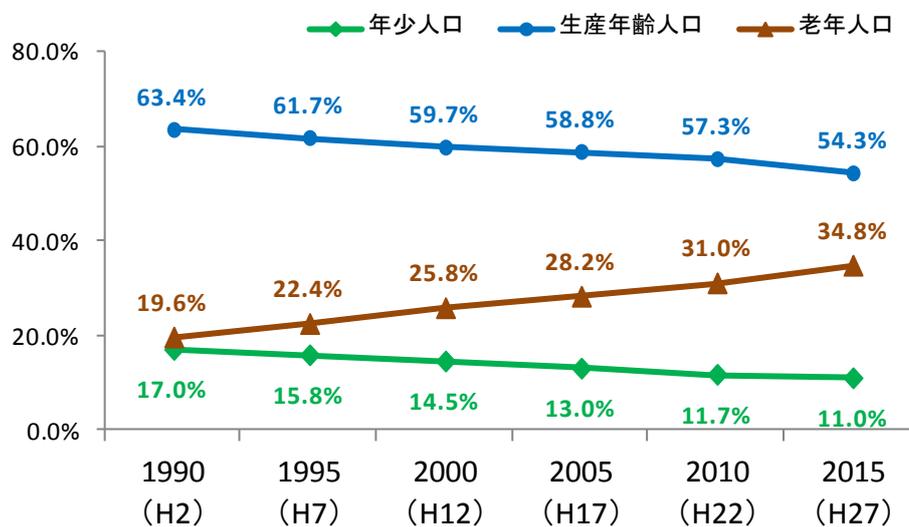
③ 年齢別人口の構成比

福山市，笠岡市ともに，少子・高齢化が進行しており，特に笠岡市において顕著に表れている。こうした少子・高齢化の進行は，今後も継続すると見込まれる。

〔福山市〕



〔笠岡市〕



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」
 ※福山市は，現在のエリア(市町合併後)で算出

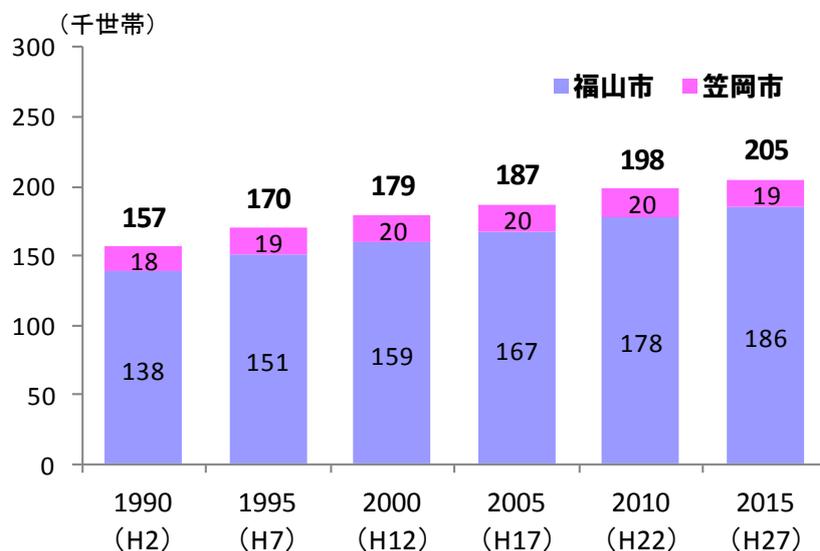
[年少人口]：15歳未満
 [生産年齢人口]：15～64歳
 [老年人口]：65歳以上

図 年齢別人口の構成比の推移

④ 世帯数、世帯人員の推移

対象地域全体の世帯数は、年々増加する傾向にあり、特に福山市で大きな増加を示している。

増加の一因としては、核家族化など、世帯の分離が進んでいることが挙げられる。また、その結果として世帯を構成する人員が年々少なくなっており、特に単独世帯（世帯人員1人）の構成比が大きく増加している。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」 ※福山市は、現在のエリア(市町合併後)で算出

図 対象地域の世帯数の推移

[福山市]



[笠岡市]



■ 1人 ■ 2人 ■ 3人 ■ 4人 ■ 5人 ■ 6人 ■ 7人以上

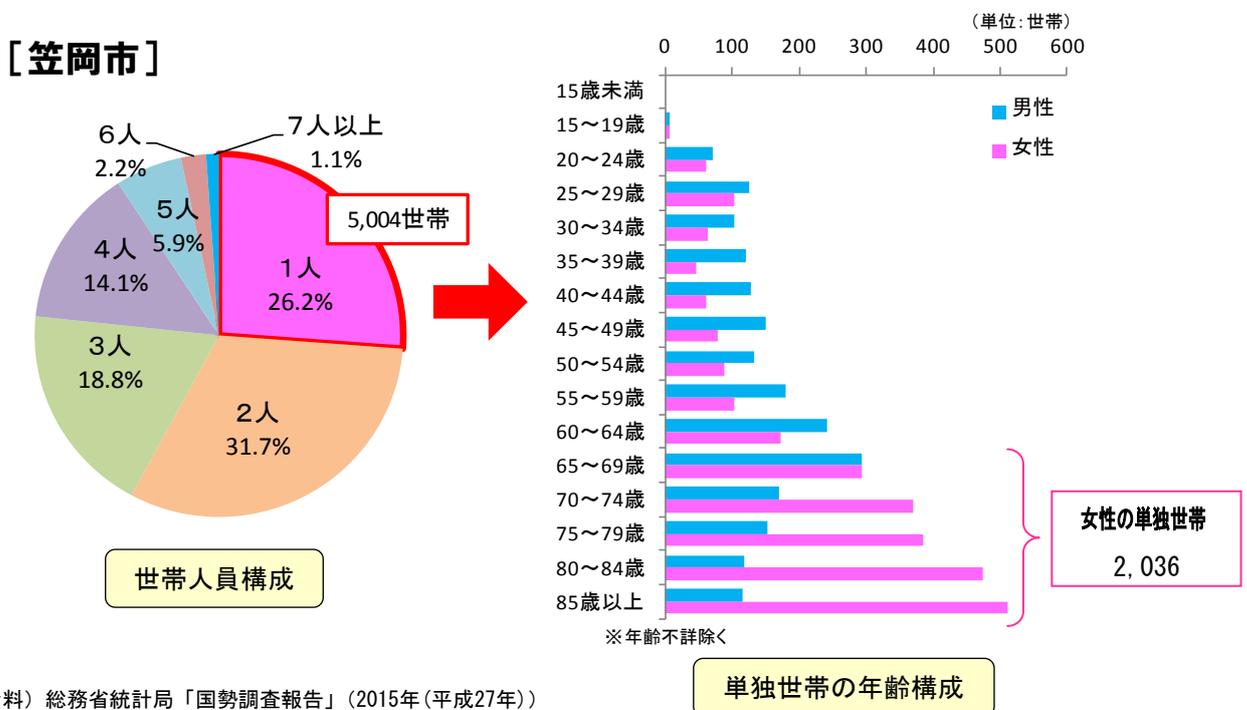
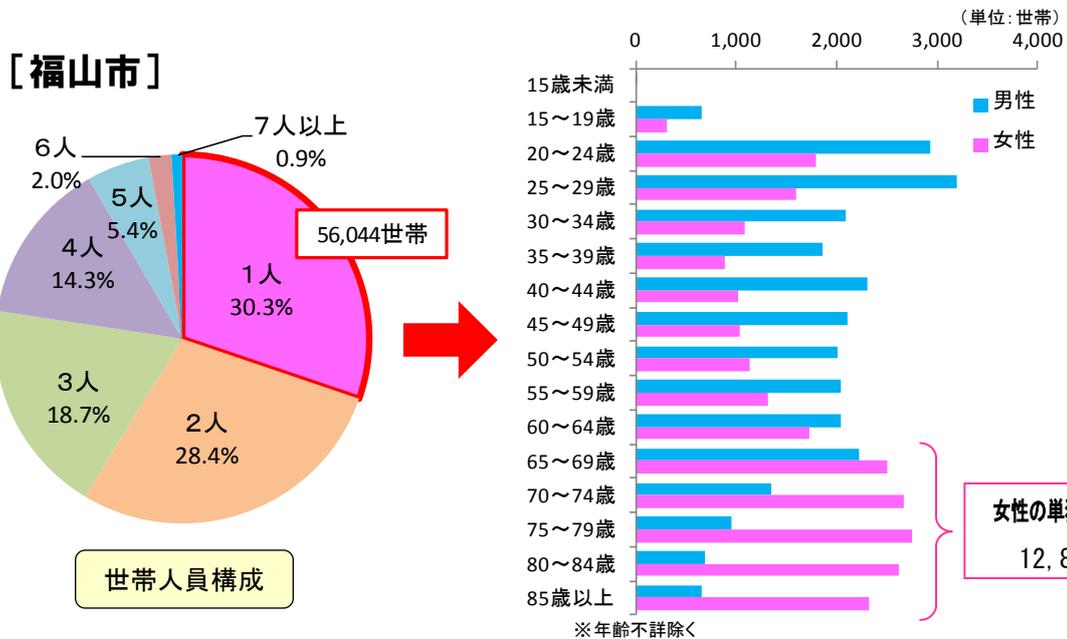
(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」 ※福山市は現在のエリア(市町合併後)で算出

図 世帯の人員構成の推移

⑤ 単独世帯における年齢や性別

単独世帯における男女別の年齢構成をみると、福山市では就業先が多いという地域特性から、若い年齢層かつ男性の単独世帯が多いが、一方で女性の高齢者における単独世帯も同様に多くなっている。

笠岡市の単独世帯は、高齢者層だけで多くなっており、特に女性の単独世帯が多い。



(資料) 総務省統計局「国勢調査報告」(2015年(平成27年))

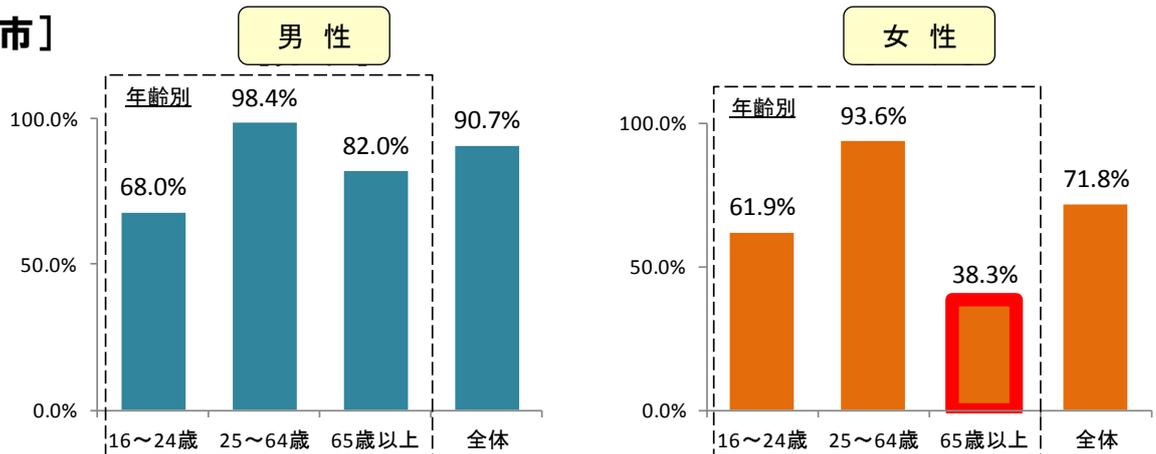
図 単独世帯の年齢構成 (2015年(平成27年))

(2) 運転免許保有率

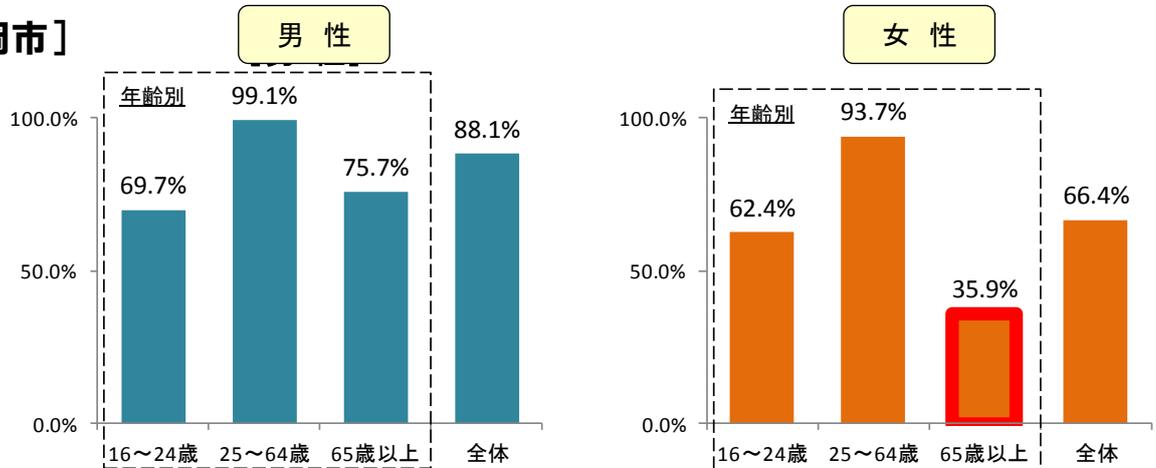
福山市、笠岡市の運転免許の保有率をみると、男性では約9割、女性では約7割が運転免許を保有しており、自動車が生活移動で多く利用されている状況がうかがえる。

一方で、65歳以上の女性に限定すると、約6割の市民が運転免許を保有していない、すなわち自ら自動車等を運転できない状況にある。

[福山市]



[笠岡市]



(資料) 広島県警察, 岡山県警察 (2015年(平成27年)12月末), 総務省統計局「国勢調査報告」(2015年(平成27年))

※運転免許保有率は、各年齢層の免許保有者数を人口で除して算出。

図 運転免許保有率 (2015年(平成27年))

(3) 通勤・通学での移動

福山市，笠岡市間は，1日に約8,000人(15歳以上，2010年(平成22年)時点)の通勤者・通学者が往来している。特に笠岡市の居住者は，福山市に通勤・通学する割合が高く，市外に通勤・通学する人の約4割を占めている。

<福山市> (人)

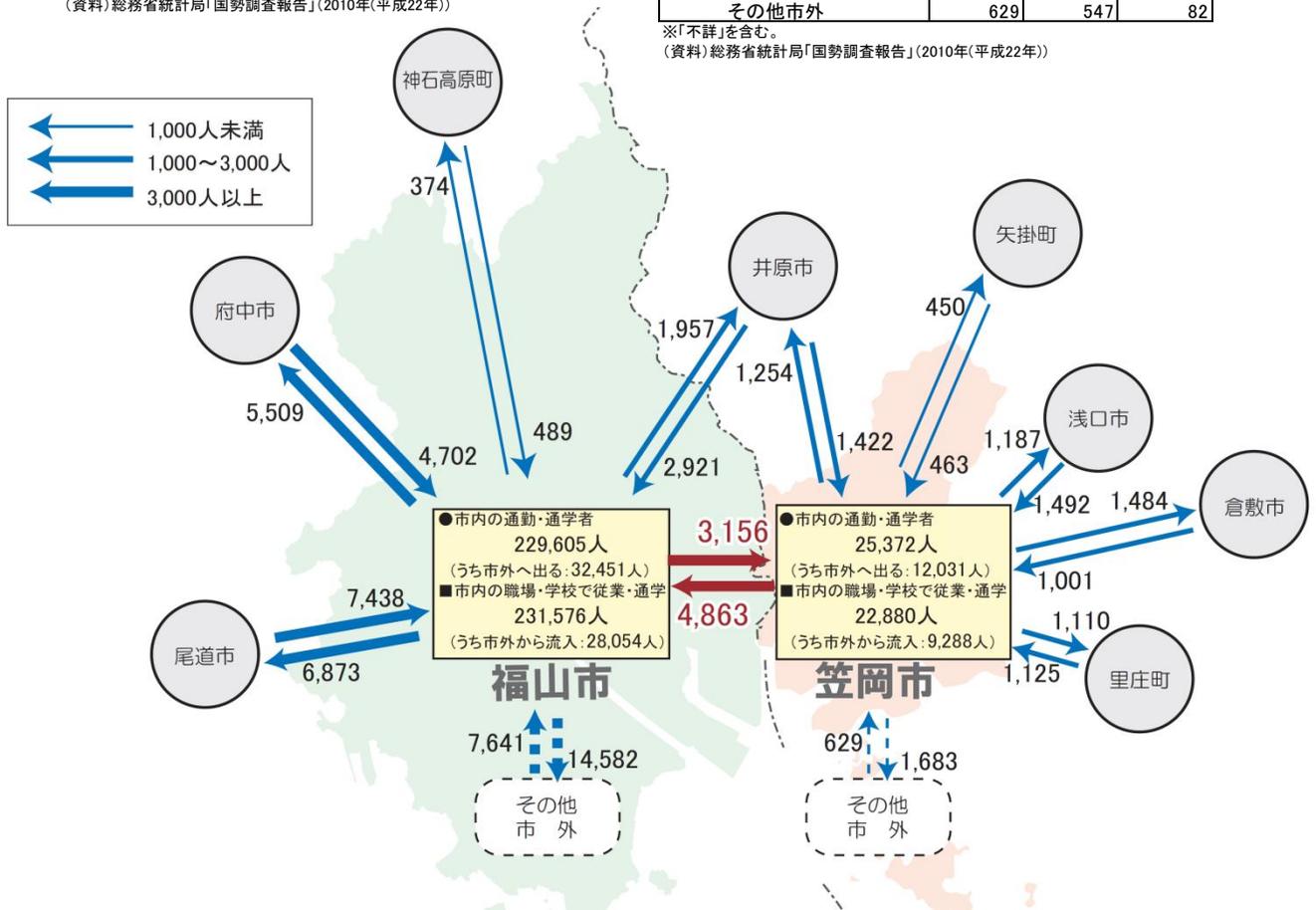
	総数 (15歳以上)	就業者 (15歳以上)	通学者 (15歳以上)
福山市常住者の通勤先・通学先			
福山市に常住する就業者・通学者※	229,605	209,716	19,889
うち市内で従業・通学	192,845	177,471	15,374
うち他市町村で従業・通学※	32,451	28,344	4,107
尾道市	6,873	6,505	368
府中市	5,509	5,048	461
神石高原町	374	367	7
笠岡市	3,156	2,906	250
井原市	1,957	1,869	88
その他市外※	14,582	11,649	2,933
福山市に通勤・通学する者の常住地			
福山市で従業・通学する者※	231,576	212,628	18,948
うち市内に常住	192,845	177,471	15,374
うち他市町村に常住	28,054	25,607	2,447
尾道市	7,438	6,666	772
府中市	4,702	4,180	522
神石高原町	489	442	47
笠岡市	4,863	4,692	171
井原市	2,921	2,798	123
その他市外	7,641	6,829	812

※「不詳」を含む。
(資料)総務省統計局「国勢調査報告」(2010年(平成22年))

<笠岡市> (人)

	総数 (15歳以上)	就業者 (15歳以上)	通学者 (15歳以上)
笠岡市常住者の通勤先・通学先			
笠岡市に常住する就業者・通学者※	25,372	22,864	2,508
うち市内で従業・通学	13,109	11,834	1,275
うち他市町村で従業・通学※	12,031	10,833	1,198
倉敷市	1,484	1,300	184
井原市	1,254	1,098	156
浅口市	1,187	996	191
里庄町	1,110	1,109	1
矢掛町	450	421	29
福山市	4,863	4,692	171
その他市外※	1,683	1,217	466
笠岡市に通勤・通学する者の常住地			
笠岡市で従業・通学する者※	22,880	20,311	2,569
うち市内に常住	13,109	11,834	1,275
うち他市町村に常住	9,288	8,066	1,222
倉敷市	1,001	931	70
井原市	1,422	1,143	279
浅口市	1,492	1,203	289
里庄町	1,125	958	167
矢掛町	463	378	85
福山市	3,156	2,906	250
その他市外	629	547	82

※「不詳」を含む。
(資料)総務省統計局「国勢調査報告」(2010年(平成22年))



(資料)総務省統計局「国勢調査報告」(2010年(平成22年))

図 通勤・通学での移動 (2010年(平成22年))

(4) 生活関連施設の分布

対象地域における生活関連施設（公共施設，医療施設，学校等）は，各市の中心部に集積している他，路線バス等のルート沿線に比較的多く分布している。



(資料) 国土交通省「国土数値地図ダウンロードサービス」(一部修正)

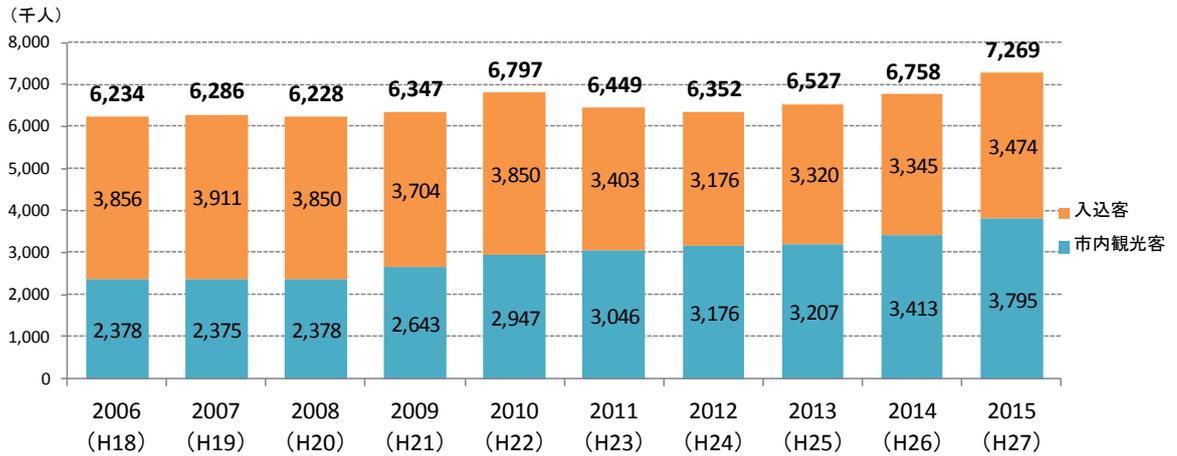
図 生活関連施設の位置

(5) 観光客数の推移

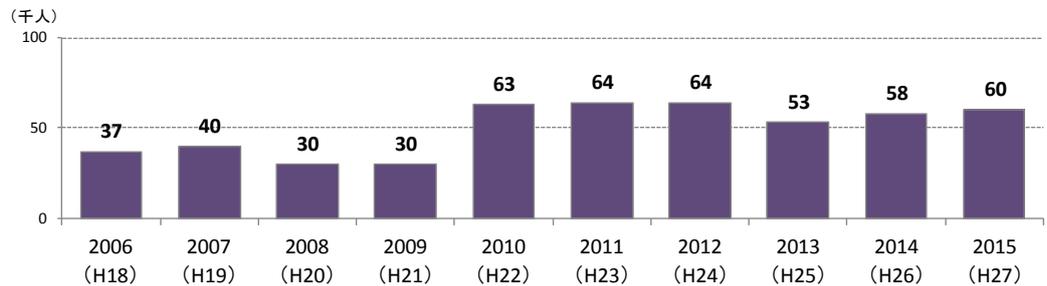
福山市における観光客数は、近年微増する傾向にあり、なかでも市内観光客が増えている。また、海外からの来訪に限定すると、2010年(平成22年)以降に伸びている。

笠岡市でも、観光客数が徐々に増加する傾向がみられる。なお、2014年(平成26年)の観光入込客数が急増している要因は、この年より統計に「道の駅笠岡ベイファーム」が含まれたためである。

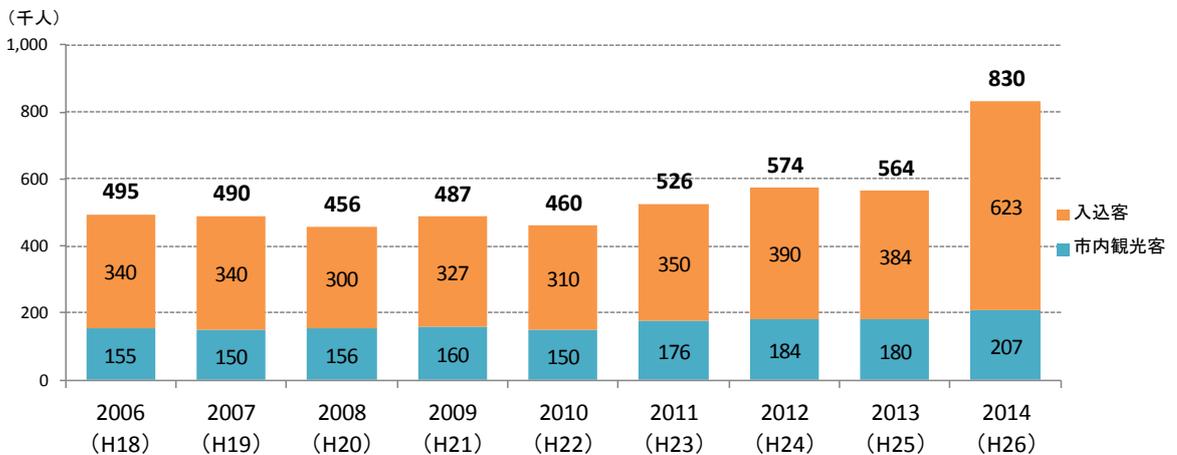
[福山市]



(うち海外から)



[笠岡市]



(資料) 広島県観光課「広島県観光客数の動向」、笠岡市経済観光活性化課

図 観光客数の推移

(6) まとめ

- 福山市，笠岡市全体の人口は近年横ばいの傾向であるが，市別でみると福山市において増加し，笠岡市で減少している。ただし，福山市でも南部地域では減少がみられる。また，将来にかけては両市ともに人口が減少する見込みである。
- 対象地域の高齢化率は，2015年(平成27年)時点で27.6%（福山市：26.9%，笠岡市：34.8%）であり，今後，地域の高齢化はさらに進行する見込みである。
- 世帯を構成する人員は年々少なくなっており，特に単身世帯の増加が顕著である。また単身世帯の多くが，高齢の女性が世帯主であり，さらに高齢女性の運転免許保有率が低いことから，生活移動の手段がなくて困る方が増えている状況が推察できる。
- 通勤・通学の移動では，福山市，笠岡市間を1日に約8,000人(2010年(平成22年)時点)が往来している。特に笠岡市の居住者は，福山市に通勤・通学する割合が高く，市外に通勤・通学する人の約4割を占めるなど，都市間の結びつきは強い状況にある。
- 生活関連施設の分布は，各市の中心部に集積している他，路線バスなどのルート沿線に分布している。
- 観光入込客数は，福山市，笠岡市ともに微増する傾向にある。また，福山市では，海外からの観光客が増加している傾向も確認できる。

2.3 地域公共交通の状況

(1) 地域の公共交通体系

対象地域では、下表に示す多様な公共交通が連携するとともに、各々の機能に応じた移動サービスを提供している。また、福山市、笠岡市ともに公共交通を補完して生活移動を支援する制度等を設けている。

表 対象地域の公共交通体系

主な役割		種類	福山市	笠岡市	
陸上交通	広域的な行動を含めた多様な範囲の移動を支える	鉄道	広域的な都市間、及び本市と周辺市とを連絡 ＜運行事業者＞ JR西日本（新幹線、在来線）、井原鉄道	本市と周辺市とを連絡 ＜運行事業者＞ JR西日本（在来線）	
		高速バス	本市と関東、近畿、山陰、四国、広島等とを連絡 ＜運行事業者＞ 伊予鉄道、因の島バス、小田急バス、近鉄バス、しまなみバス、瀬戸内バス、中国バス、鞆鉄道、広島交通、本四バス、JRバス	本市と近畿とを連絡 ＜運行事業者＞ 中国バス	
	主に日常生活圏における移動を支える	路線バス	市内全域で運行 ＜運行事業者＞ 中国バス、鞆鉄道、北振バス、井笠バスカンパニー	市内全域で運行 ＜運行事業者＞ 井笠バスカンパニー	
		中心部循環路線	中心市街地で運行する定時定路線型バス「まわローズ」 ＜運行事業者＞ 中国バス、鞆鉄道、井笠バスカンパニー	—	
		乗合タクシー	竹尋学区、中条学区を運行するデマンド型乗合タクシー ＜運行事業者＞ 井笠バスカンパニー	大島地区、尾坂地区を運行するデマンド型乗合タクシー ＜運行事業者＞ 井笠バスカンパニー	
		自家用有償旅客運送	—	北木島内で運行する定時定路線型の自家用有償旅客運送 ＜運行事業者＞ NPO法人かさおか島づくり海社	
		タクシー	個人の移動ニーズに対応		
		その他※	公共交通を補完して、市民の生活移動を支援する制度あり		
海上交通	島内居住者の暮らしを支える	旅客船・フェリー ＜航路事業者＞ 走島汽船	走島と鞆港とを連絡 ＜航路事業者＞ 走島汽船	笠岡諸島と笠岡港住吉（旅客船）・伏越（フェリー）とを連絡 ＜航路事業者＞ 笠岡フェリー、三洋汽船、瀬戸内クルージング	

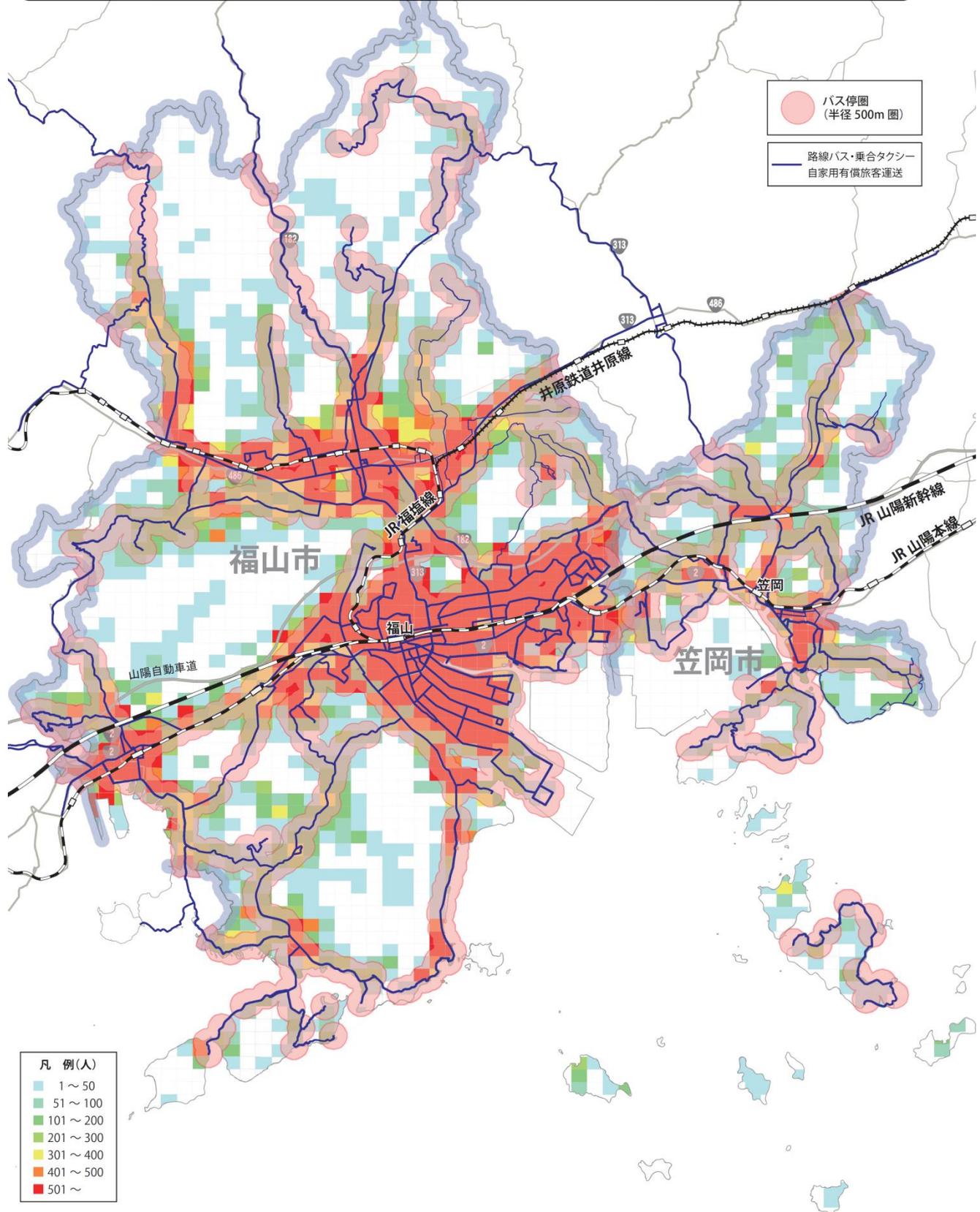
※福山市「高齢者おでかけ支援事業」「福山市老人交通費助成」、笠岡市「金浦地区の買物タクシー」など



※図中の中国バス、鞆鉄道、北振バス、井笠バスカンパニーは「路線バス」を示す
 ※「タクシー」は記載を省略している

図 対象地域の公共交通体系

バス停圏に含まれていない地域で、居住者がいる地域（公共交通空白地域）が存在している



(資料) 総務省統計局「国勢調査人口500mメッシュ」(2010年(平成22年))

図 公共交通体系（陸上交通）のカバーエリア

(2) 陸上交通の概況

① 鉄道

ア) 運行状況

対象地域の鉄道は、JR西日本（山陽新幹線、山陽本線、福塩線）、井原鉄道（井原線）により運行されている。

JR山陽本線は、日々大量の輸送を担っており、日あたりの運行本数が70本（平日、福山駅～笠岡駅間の上下平均）、58本（平日、松永駅～福山駅間の上下平均）など、対象地域内ではサービス水準が高い公共交通といえる。また、福山市と笠岡市とは山陽本線で連絡されており、連絡時間（福山駅～笠岡駅）は約14分となっている。

JR福塩線は、山陽本線に比べると利用者は少なく、日あたりの運行本数は28本（平日、福山駅～新市駅の上下平均）である。

井原鉄道井原線は、福山市神辺駅と井原市方面とを連絡する鉄道であり、日あたりの運行本数が26本（平日、神辺駅～御領駅間の上下平均）である。また、そのうち3本はJR福塩線に乗り入れ、福山駅まで直通運行を行っている。



図 鉄道の運行状況 (2016年(平成28年)10月現在)

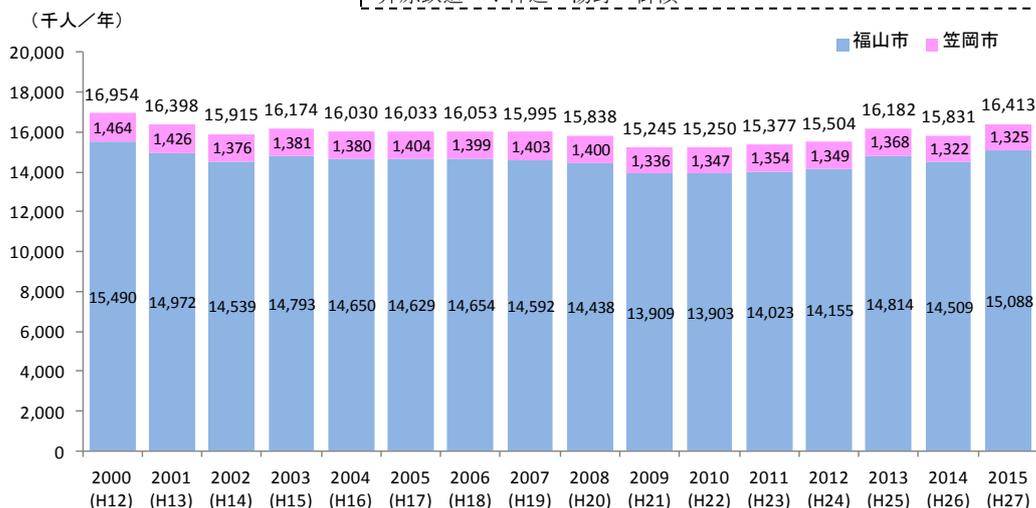
イ) 利用状況

対象地域内の鉄道利用者数は、長期的な減少傾向がみられるが、近年は微増している。また主要駅である福山駅、笠岡駅を比較すると、福山駅において普通利用の割合が高いことが特徴的である。

福山市内・笠岡市内全体

※対象駅

J R西日本：笠岡、大門、東福山、福山、備後赤坂、松永、備後本庄、横尾、神辺、湯田村、道上、万能倉、駅家、近田、戸手、上戸手、新市
井原鉄道：神辺・湯野・御領

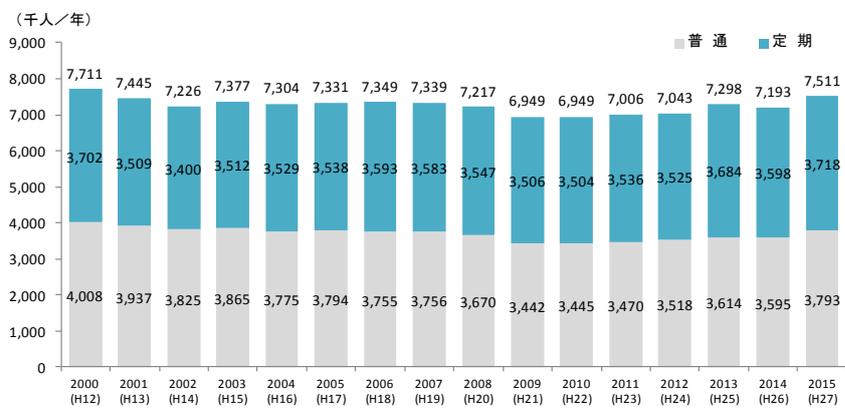


(資料) 広島県統計年鑑, 岡山県統計年報, J R西日本(株), 井原鉄道(株)

※井原鉄道(株)の利用者数は、井原鉄道(株)が2013 (H25) 年度に実施した駅別の利用実態調査を基に推計

図 鉄道利用者数の推移

福山駅



笠岡駅



(資料) 広島県統計年鑑, 岡山県統計年報, J R西日本(株)

図 主な駅の乗車人員の推移

② 高速バス

対象地域に関連する高速バスでは、関西や関東、また九州方面等と連絡する路線が、数多くの交通事業者により運営されている。なかでも、福山市と広島市とを連絡するローズライナーの運行本数が最も多い。

表 高速バスの運行状況 (2016年(平成28年)11月現在)

行き先	主な経由地	本数		運行事業者	名称
		往	復		
広島	福山～広島	36	36	中国バス・鞆鉄道・広島交通	ローズライナー
今治	福山～今治	16	16	中国バス・鞆鉄道・しまなみバス・瀬戸内バス	しまなみライナー
因島	福山～因島	15	15	中国バス・因の島バス・本四バス	シトラスライナー
広島空港	福山～広島空港	12	12	中国バス・鞆鉄道	リムジンバス
大阪	尾道・府中・福山～大阪	7	7	中国バス・近鉄バス	びんごライナー
松山	福山～松山	4	4	中国バス・本四バス・しまなみバス・伊予鉄道	キララエクスプレス
神戸	甲山・府中～福山～神戸	3	3	中国バス	神戸ライナー
京都	福山～京都	2	2	中国バス	みやこライナー
東京(町田)・横浜	広島～福山～町田・横浜	2	2	中国バス	メープルハーバー号 ドリームスリーパー号
大阪	神辺～笠岡～大阪	2	2	中国バス	カブトガニ号
東京(新宿)	三原～福山～新宿	1	1	中国バス・小田急バス	エトワールセット号
福岡	福山～福岡	1	1	中国バス・JRバス	広福ライナー

※中国バス「クロスウェイエクスプレス」(福山・尾道～松江・米子)は2016年(平成28年)11月13日で運行終了

③ 路線バス

ア) 運行状況

対象地域の路線バスにおいては、複数の交通事業者が連携することで、地域内のほぼ全域を網羅するネットワークが構築されている。

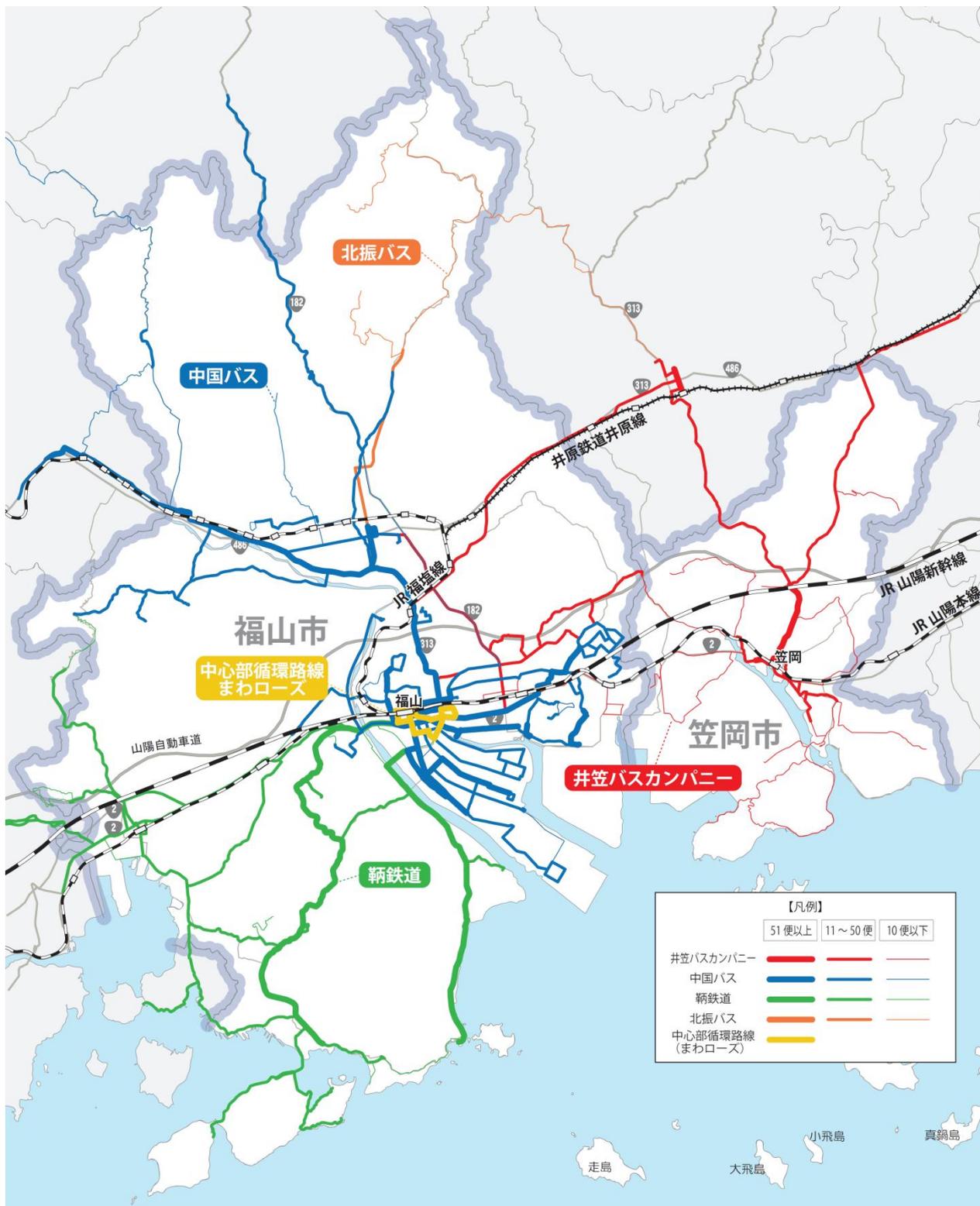


図 路線バスの運行状況 (2016年(平成28年)10月現在)

○福山市の路線バス

対象地域のうち福山市では、数多くの系統が福山駅を発着しており、駅前広場が路線バス同士、また鉄道と路線バスとの乗換拠点となっている。なお、福山駅前広場は、2012年(平成24年)3月に完成した。



図 福山駅前広場（福山市）

また、市周辺部におけるバス路線体系の効率化を目指して、2006年(平成18年)よりゾーンバスシステム（※）の導入が進められており、現在では4箇所の乗り継ぎ拠点が設定されている。

※ゾーンバスシステムとは

幹線となるバス路線から、交通結節点のバスターミナル（乗り継ぎ拠点）で各住宅地等へ向かう支線バスへ乗り継ぐシステム

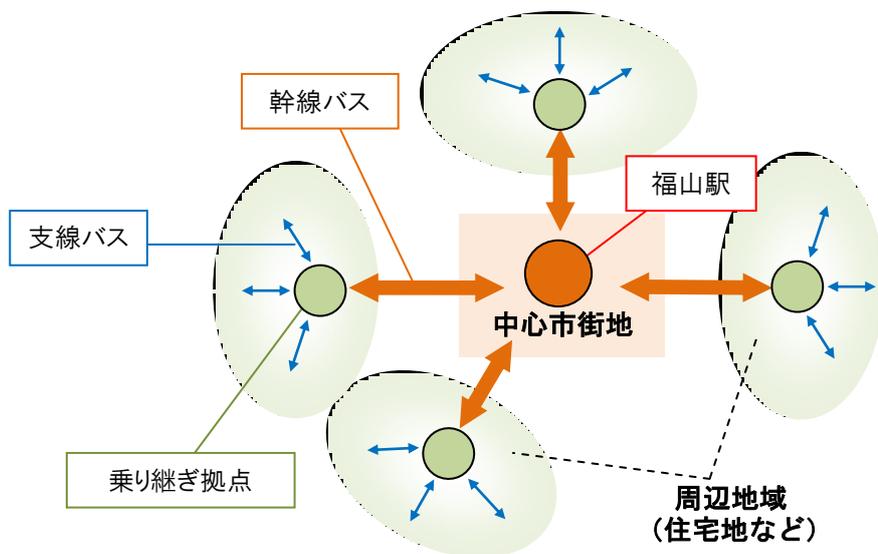


図 ゾーンバスシステムのイメージ（福山市）



北部／中国中央病院



東部／伊勢丘三丁目



南部／沼隈支所



西部／松永駅

図 乗り継ぎ拠点（福山市）

○笠岡市の路線バス

笠岡市の路線バスは、2012年(平成24年)の井笠鉄道(株)の事業撤退に伴い、運行の効率化を図り、持続可能なサービスとするために同社が運行していた路線の整理・再編を行った上で、現在の(株)井笠バスカンパニーが事業を引き継いでいる。

現在のバス路線は、全てが笠岡駅前前で発着（一部、笠岡市立市民病院が起終点）しており、放射状の分かりやすいネットワークを形成している。



図 笠岡駅前広場（笠岡市）

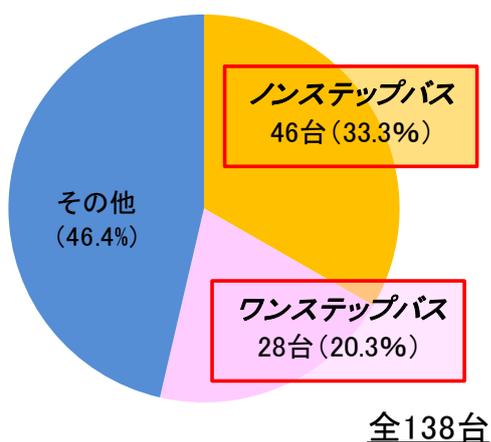
また、新しい交通拠点として 2014 年(平成 26 年)に「美の浜バスターミナル（笠岡市交通交流センター併設）」が整備され、単なる乗降地点ではなく、例えば市民向けの利用促進イベントである「バスまつり」会場として活用されるなど、路線バス事業の活性化に資する拠点として期待されているほか、一部の医療機関や障害福祉施設の送迎車両の乗降にも利用されており、地域に根ざした交通拠点としても活用されている。



図 美の浜バスターミナル（笠岡市）

イ) 車両のバリアフリー化の状況

福山市・笠岡市内に在籍する路線バス車両は、2015 年度(平成 27 年度)時点で 138 台であり、全車両の約 33%の 46 台がノンステップバス、約 20%の 28 台がワンステップバスである。



在籍地	台数	うち ノンステップ	うち ワンステップ
福山市内	114台	41台	21台
笠岡市内	24台	5台	7台
計	138台	46台	28台

(資料) 各交通事業者

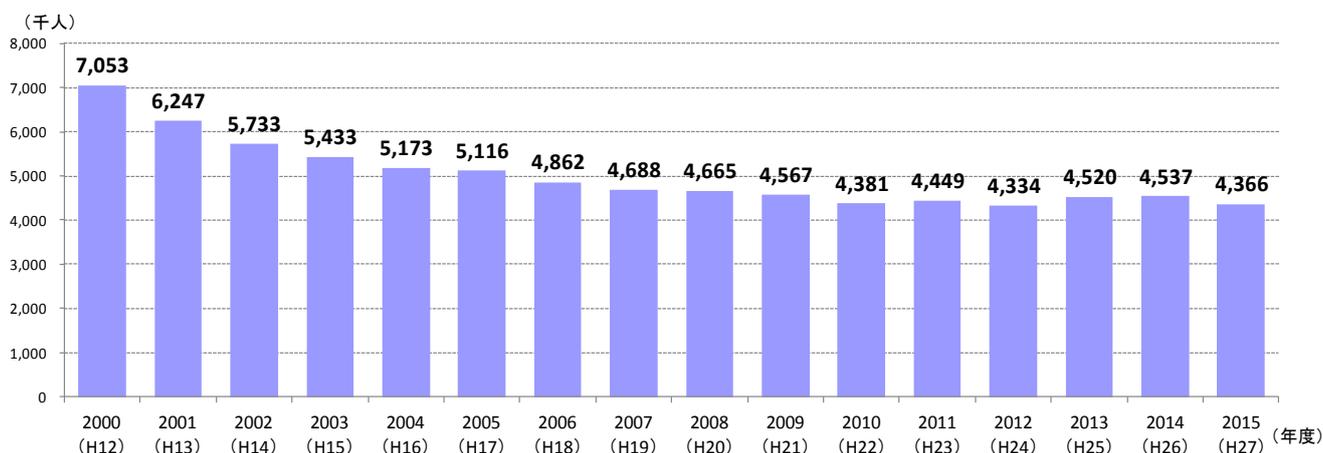
図 車両バリアフリー化 (2015 年度(平成 27 年度))

ウ) 利用状況

○利用者数の推移

福山市内を運行する路線バスの利用者数は、長期的な減少傾向を示しているが、近年では横ばいしている。

笠岡市内においても利用者は減少しており、さらに近年になっても一貫した減少傾向が続いている。

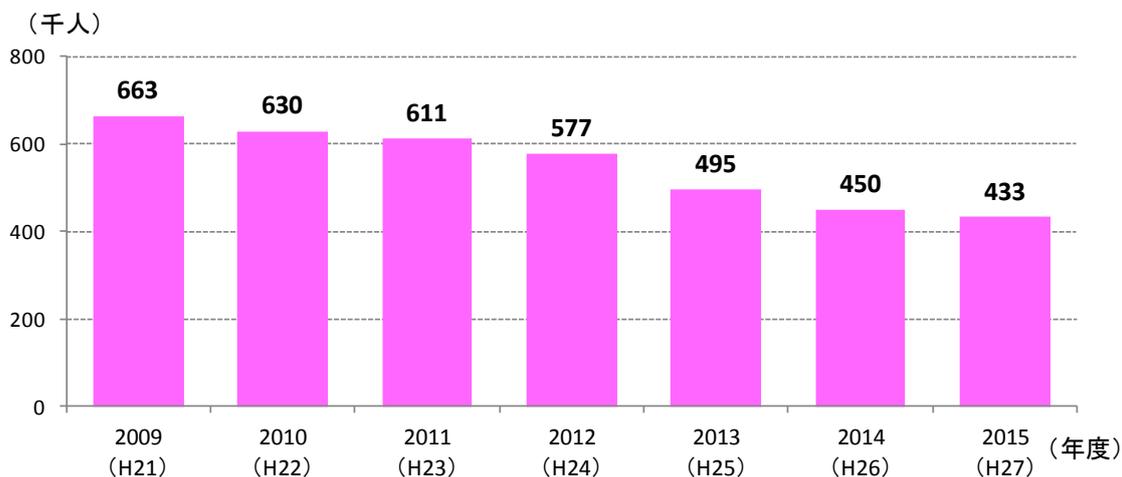


※前年10月1日～9月30日までの1年間

※中心部循環路線を含む

(資料) 各交通事業者

図 路線バス利用者数の推移 (福山市)



※前年10月1日～9月30日までの1年間

(資料) 井笠バスカンパニー

図 路線バス利用者数の推移 (笠岡市)

○利用が多い停留所

福山市内の路線バスにおいて、平日に最も乗車が多い停留所は福山駅前であり、その利用者数は他の停留所を抜きこんでいる。また、次に多い停留所は明王台センター、明王台中である。

停留所間の移動量をみると、平日では福山駅前－明王台センター間の利用が非常に多く、通学目的の利用者が多いと推察できる。また、福山駅を発着する移動が多い点も特徴的である。

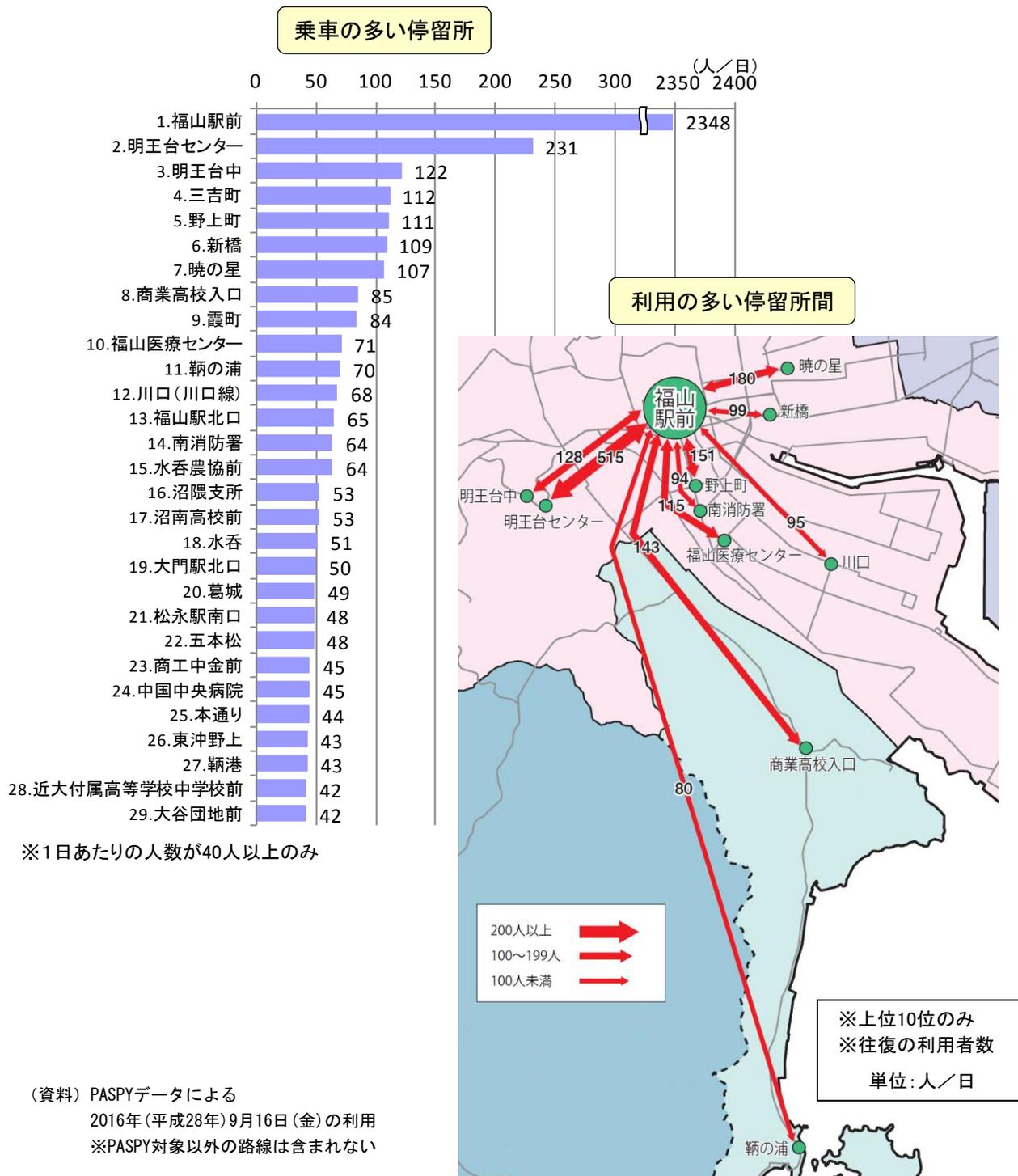


図 乗車の多い停留所・利用者数が多い停留所間(福山市)

笠岡市内の路線バスにおいて、平日に最も乗車が多い停留所は笠岡駅前であり、その利用者数は他の停留所を抜きこんでいる。次に、笠岡市役所前、くじばと続く。

また、停留所間の移動量をみると、笠岡駅前－西備支援学校前、笠岡駅前－追分、笠岡駅前－井原バスセンターなど、笠岡～井原間を結ぶ県道34号笠岡井原線に沿った利用が多いこと、及び笠岡駅を発着する利用者が多いことが特徴的である。

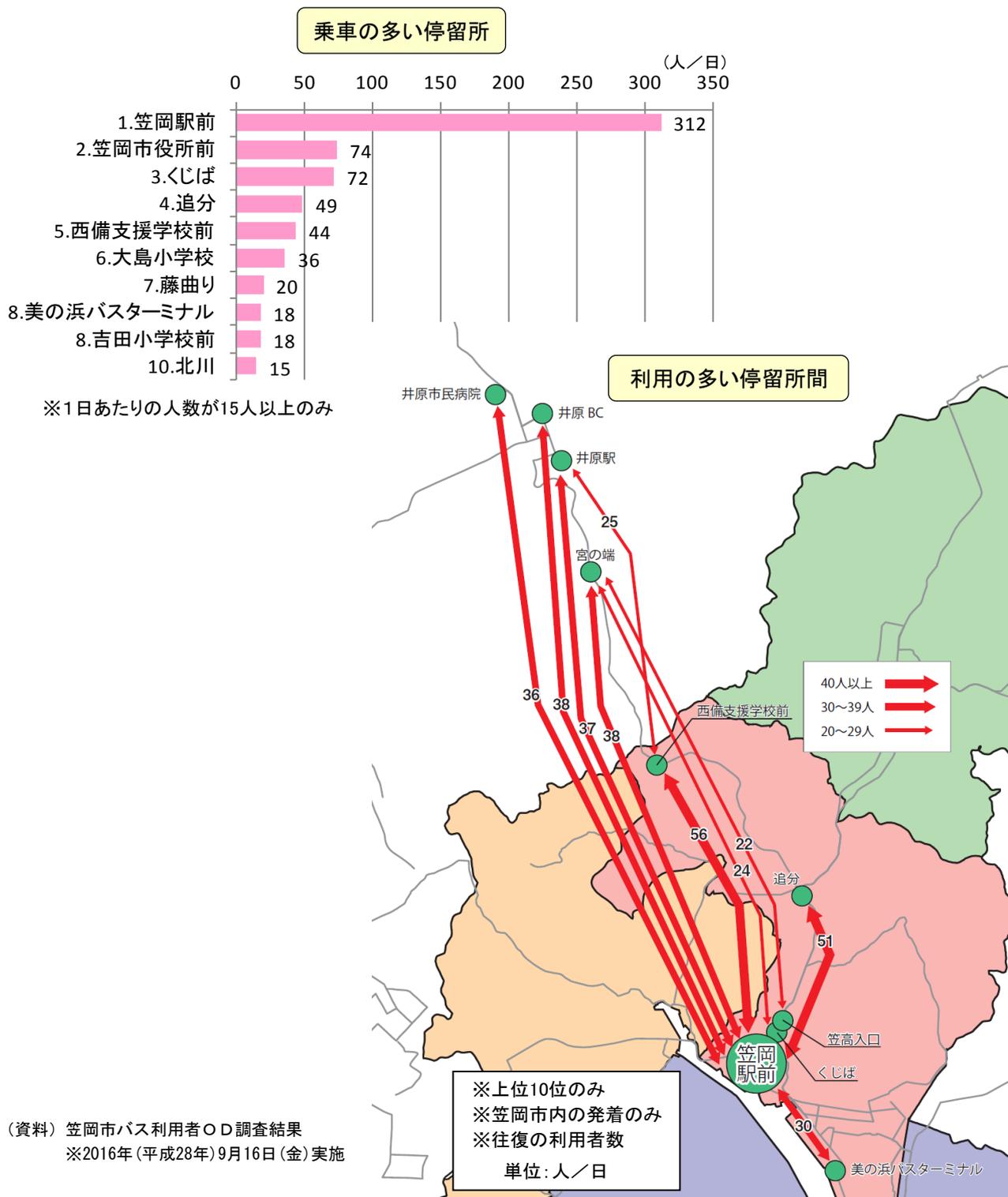


図 乗車の多い停留所・利用者数が多い停留所間（笠岡市）

福山市内、笠岡市内において乗車が多い停留所のうち、特に利用が多い福山駅前、笠岡駅前、明王台センターでは上屋が整備されているものの、上位に位置する他の停留所の中には上屋等の整備がなされていない箇所もみられる。

エ) 系統別の収益状況

福山市内では、運行する 118 系統の約 8 割に当たる 98 系統が赤字系統（経常収益率（※）が 100% を下回る系統）であり、さらに経常収益率が 30% を下回るものは全体の約 2 割を占めている。

笠岡市内では、運行する 20 系統の全てが赤字系統であり、さらに経常収益率が 30% を下回る系統は全体の約 4 割を占めている。

※経常収益率とは、経常支出に対する経常収入の割合のこと。

表 経常収益率ランク別の系統数（福山市）
（2015年度(平成27年度)）

経常収益率	系統数	構成比
100%以上	20	16.9%
50%以上～100%未満	58	49.2%
30%以上～50%未満	15	12.7%
15%以上～30%未満	9	7.6%
15%未満	16	13.6%
計	118	100.0%

※前年10月1日～9月30日までの1年間
※中心部循環路線を含む

30%未満が約2割

表 経常収益率ランク別の系統数（笠岡市）
（2015年度(平成27年度)）

経常収益率	系統数	構成比
100%以上	0	0.0%
50%以上～100%未満	6	30.0%
30%以上～50%未満	6	30.0%
15%以上～30%未満	7	35.0%
15%未満	1	5.0%
計	20	100.0%

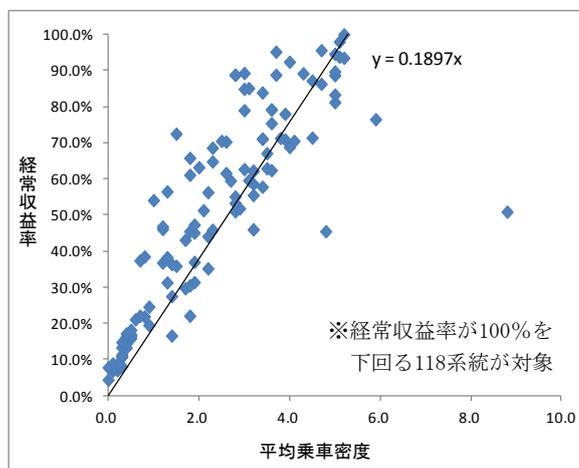
※前年10月1日～9月30日までの1年間

30%未満が約4割

○経常収益率と平均乗車密度（※）との関係について

地域内を運行する経常収益率が 100% を下回る 118 系統を対象として、収益状況（経常収益率）と利用状況（平均乗車密度）との関係について分析すると、下図に示すとおり、“平均乗車密度 1 人” に対応する経常収益率は、概ね 19% となっている。

※平均乗車密度とは、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。



④ 中心部循環路線

ア) 運行状況

福山市では、2009年(平成21年)2月より、買物施設や医療機関等の高次都市サービスが集積する中心市街地を循環する「まわローズ(愛称)」が運行されている。

表 中心部循環路線の概要 (2016年(平成28年)10月現在)

項目	内容
名称	中心部循環路線(愛称:まわローズ)
エリア	福山市中心部
運行事業者	中国バス, 鞆鉄道, 井笠バスカンパニー
運行系統・本数	運行系統:2系統 青ルート(右まわり), 赤ルート(左まわり) 運行本数:各系統29便/日 ※始発9時00分~終発18時40分を20分間隔で運行
所要時間	1循環30分
運賃(1乗車)	大人150円, 小人80円(定額)



図 運行車両(中心部循環路線)

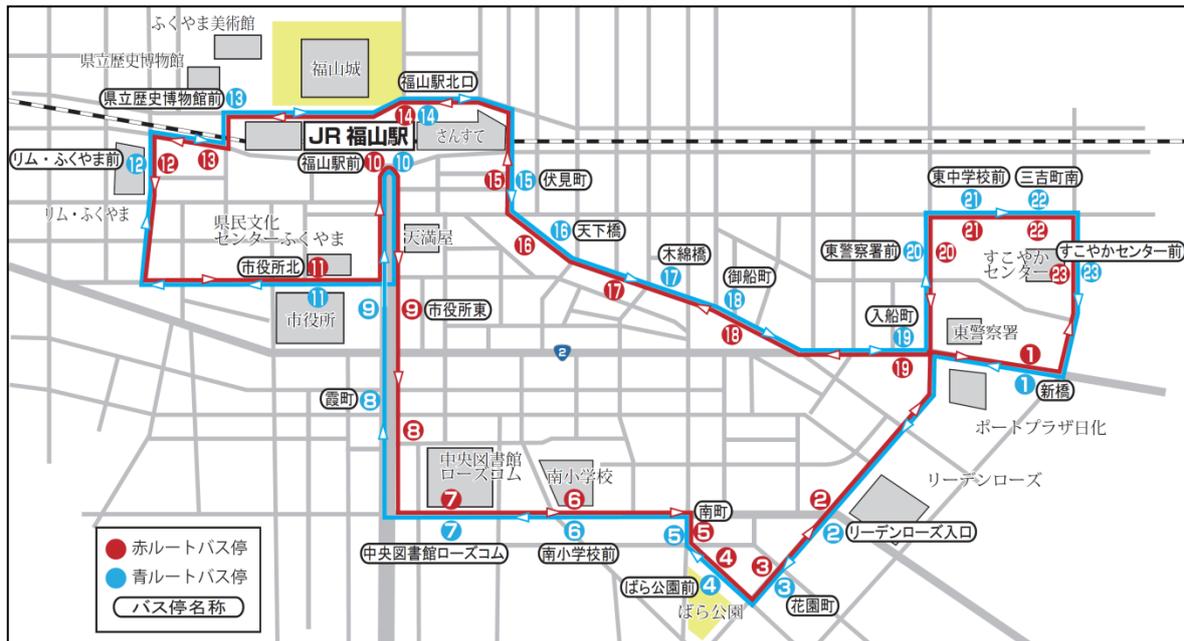


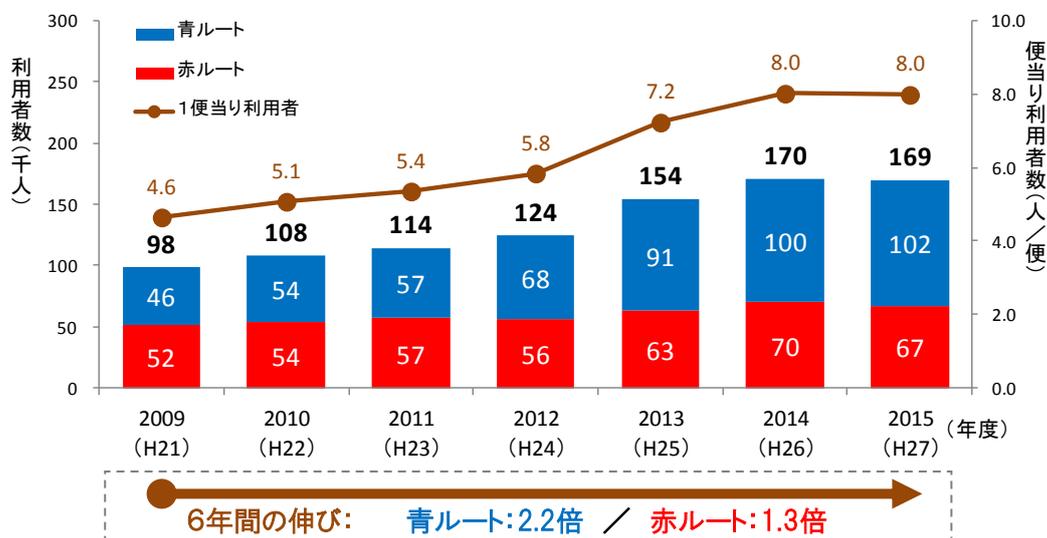
図 中心部循環路線の運行ルート(福山市)

イ) 利用状況

○利用者数の推移

中心部循環路線の利用者数は、近年、大幅に増加している。

コース別の伸び率をみると、2009年度(平成21年度)から2015年度(平成27年度)にかけて青ルートが2.2倍、赤ルートが1.3倍に伸びており、青ルートの利用の増加が著しい状況にある。

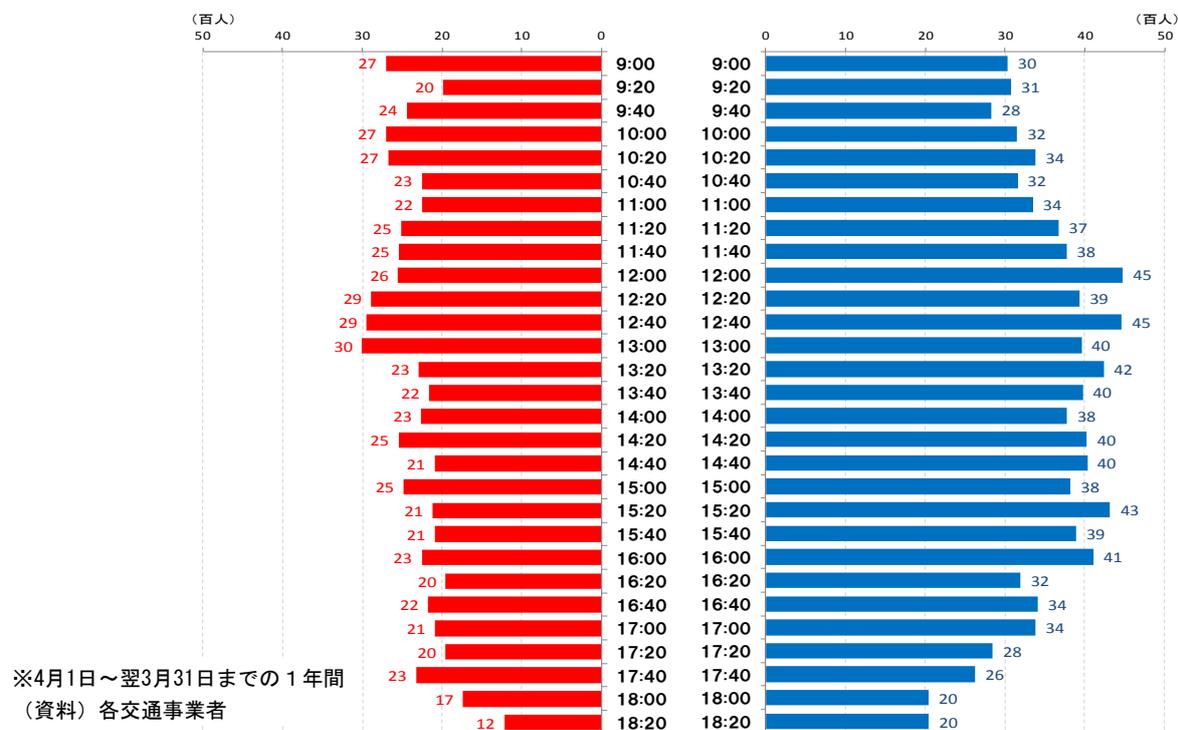


※4月1日～翌3月31日までの1年間
(資料) 各交通事業者

図 中心部循環路線利用者数の推移

○利用の時間分布

便別の利用では12時頃～16時頃の利用が多くなっており、また全ての時間帯において、青ルートの利用者が赤ルートを上回っている。



※4月1日～翌3月31日までの1年間
(資料) 各交通事業者

図 便別の年間利用者数 (2015年度(平成27年度))

○利用が多い停留所間

平日において、最も利用者数の多い停留所間は新橋（ポートプラザ付近）から福山駅前、次いで福山駅北口から新橋であり、青ルートの利用が多いことがうかがえる。

また休日でも、福山駅と新橋間の利用が多く、平日、休日で概ね同様の使われ方をされていることがわかる。

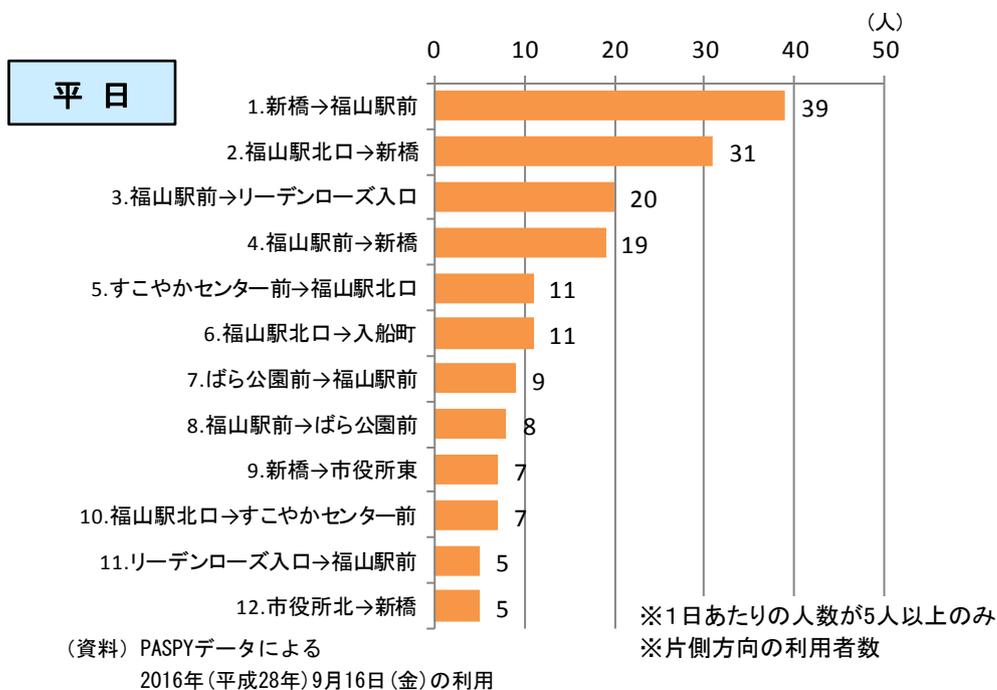


図 利用者数の多い停留所間／平日（中心部循環路線）

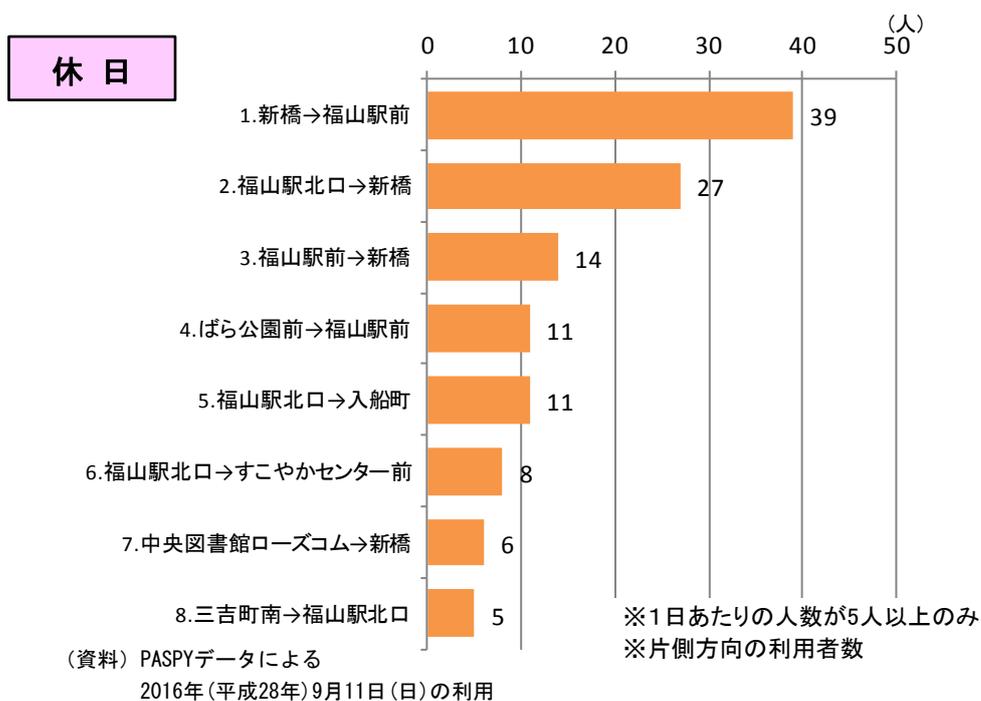


図 利用者数の多い停留所間／休日（中心部循環路線）

⑤ 乗合タクシー

ア) 運行状況

対象地域の乗合タクシーは、利用低迷が継続する路線バスの廃止等に伴い、利用需要の小さい地域における持続可能な公共交通を目指して導入されている。

一般的な路線バスと同様に時刻表に応じて運行するが、小型サイズの車両を活用するため狭隘な道路でも走行可能であり、また効率的な運用を図るため、デマンド型（予約制）の仕組みにより、カラ便（利用者が0人の便）を排除している。

表 乗合タクシーの概要（2016年(平成28年)10月現在）

【福山市】

エリア	系 統	運行曜日／本数	運賃（1乗車）
竹尋学区	①境前・川東⇄湯野方面	① 火曜日，木曜日，土曜日 ／1日2往復，※土曜日のみ1.5往復	350円
	②下竹田轟⇄湯野方面	② 金曜日／1日1往復	400円
	③八尋⇄湯野方面	③④ 水曜日／1日1往復	
	④上竹田境前⇄福山市民病院方面		
中条学区	①三谷⇄中国中央病院	月曜日，水曜日，金曜日／1日1往復	500円
	②三谷⇄神辺駅		
運営主体：乗合タクシー運営委員会・福山市 / 運行事業者：井笠バスカンパニー			

【笠岡市】

エリア	系 統	運行曜日／本数	運賃（1乗車）
大島地区	①大島⇄笠岡市民病院	火曜日，木曜日，土曜日 / 1日4往復	300円
尾坂地区	①尾坂⇄笠岡市民病院	月曜日，金曜日 / 1日3往復	500円
運営主体：笠岡市 / 運行事業者：井笠バスカンパニー			

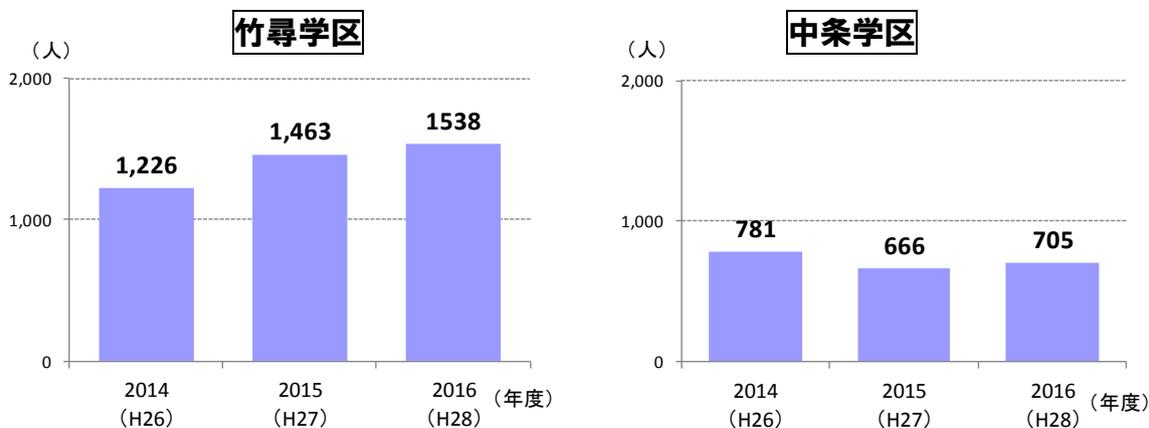


図 乗合タクシーの運行エリア（2016年(平成28年)10月現在）

イ) 利用状況

福山市における乗合タクシーの利用者は、2014年度(平成26年度)から2016年度(平成28年度)にかけて竹尋学区では増加しているが、中条学区では概ね横ばいである。

便別の利用状況では、利用者が非常に少ないコースもみられ、また1人だけで乗車する状況が多いことがうかがえる。



※前年10月1日～9月30日までの1年間
(資料) 井笠バスカンパニー

図 乗合タクシー利用者数の推移 (福山市)

表 便別の利用状況 (福山市) (2016年度(平成28年度))

【竹尋学区】

単位：人

			利用者数	便あたり
行き	境前・川東→湯野方面	(火・木・土)8:50 発	685	4.6
		(火・木)14:00 発	24	1.2
	下竹田轟→湯野方面	(金)8:50 発	53	1.4
	八尋→湯野方面	(水)9:40 発	15	1.0
	上竹田境前→福山市民病院	(水)7:30 発	42	1.6
帰り	湯野→境前・川東	(火・木・土)11:40 発	437	3.0
		(火・木・土)17:00 発	206	1.9
	湯野→下竹田轟	(金)11:40 発	24	1.0
	湯野→八尋	(水)11:10 発	15	1.0
	福山市民病院→上竹田境前	(水)16:00 発	37	1.6

【中条学区】

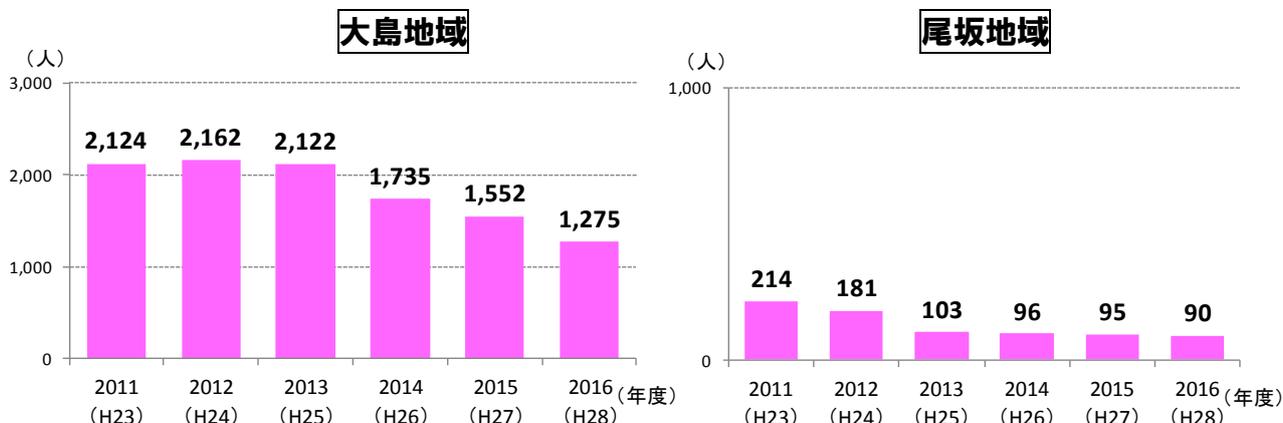
単位：人

			利用者数	便あたり
行き	三谷→中国中央病院	(月・水・金)9:00 発	419	3.2
		(月・水・金)10:10 発	107	1.6
帰り	中国中央病院→三谷	(月・水・金)12:30 発	127	1.5
		(月・水・金)15:45 発	52	1.1

※前年10月1日～9月30日までの1年間
(資料) 井笠バスカンパニー

笠岡市における乗合タクシーの利用者では、特に尾坂地域の利用が少なく、また大島地域、尾坂地域ともに近年減少する傾向にある。

便別の利用状況をみると、比較的利用が多い大島地区でも、行きの1便や帰りの4便では利用が極端に少ない。



※前年10月1日～9月30日までの1年間

(資料) 井笠バスカンパニー

図 乗合タクシー利用者数の推移 (笠岡市)

表 便別の利用状況 (笠岡市) (2016年度(平成28年度))

【大島地区】

単位：人

			利用者数	便あたり
行き	松尾→笠岡市民病院	(火・木・土)7:16 発	23	1.0
		(火・木・土)8:41 発	491	3.3
		(火・木・土)12:21 発	153	1.6
		(火・木・土)14:21 発	65	1.4
帰り	笠岡市民病院→松尾	(火・木・土)10:20 発	177	1.9
		(火・木・土)13:30 発	145	1.8
		(火・木・土)15:30 発	196	1.8
		(火・木・土)17:30 発	25	1.3

【尾坂地区】

単位：人

			利用者数	便あたり
行き	尾坂上→笠岡	(月・金)8:30 発	26	1.2
		(月・金)10:15 発	11	1.0
		(月・金)13:45 発	18	1.0
帰り	市民病院前→尾坂	(月・金)11:00 発	17	1.1
		(月・金)12:00 発	16	1.1
		(月・金)15:00 発	2	2.0

※前年10月1日～9月30日までの1年間

(資料) 井笠バスカンパニー

⑥ 自家用有償運送

ア) 運行状況

笠岡諸島に位置する北木島では、島内の交通手段を持たない高齢者の診療所への通院手段等を確保するため、NPO法人かさおか島づくり海社が運営主体を担い、2006年(平成18年)より自家用有償運送を行っている。

北木島両端の地区間(丸岩～瀬戸)を、診療所・大浦港・各地区・各港などの地点を停留所として運行しており、診療所が開く月・水・金の週3日に、1日3往復している。また、2015年(平成27年)6月には、より利便性を高めるため、観光や帰省で滞在されている方など島民以外でも利用できるように見直しを図っている。

表 北木島コミュニティバスの概要(2016年(平成28年)10月現在)

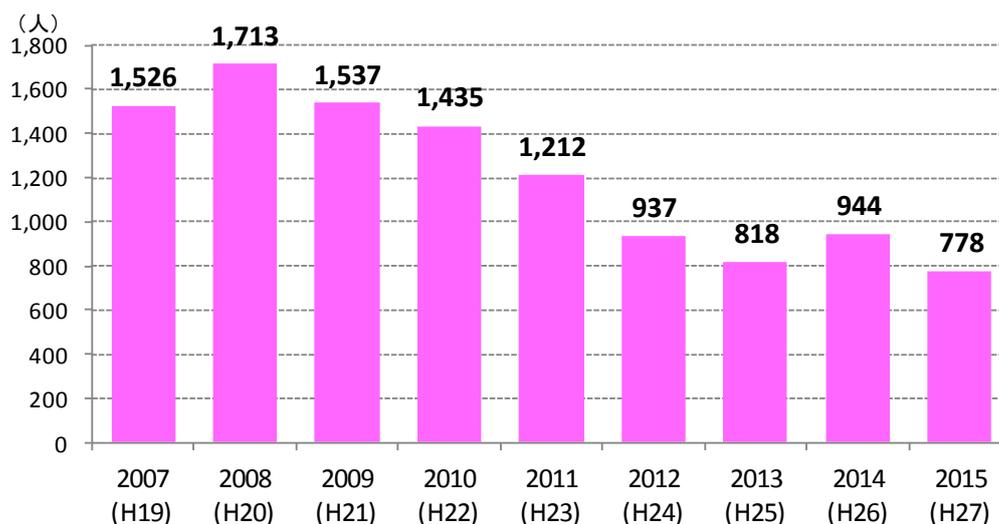
項目	内容
名称	北木島コミュニティバス
エリア	北木島内
運営主体	NPO法人かさおか島づくり海社
運行曜日 ／便数	月曜日、水曜日、金曜日／1日3往復
所要時間	約45分(12km)
運賃(1乗車)	240円、360円



図 運行車両(北木島コミュニティバス)

イ) 利用状況

利用者数は、島内人口の減少や高齢化に伴い、運行開始当初に比べて大幅に減少している。



※1月1日～12月31日までの1年間、ただし2007年(平成19年)は4月1日～12月31日
(資料) NPO法人かさおか島づくり海社

図 北木島コミュニティバス利用者数の推移

⑦ その他の移動支援制度例

ア) 高齢者おでかけ支援事業（福山市）

○事業概要

福山市では、高齢者の移動支援を目的として、高齢者おでかけ支援事業を推進している（公共交通の範疇には含まれない）。

当事業は、通院や買い物等が困難な地域において、小学校区を単位として、地元住民・団体が主体となり、高齢者の無償運送を行うものである。

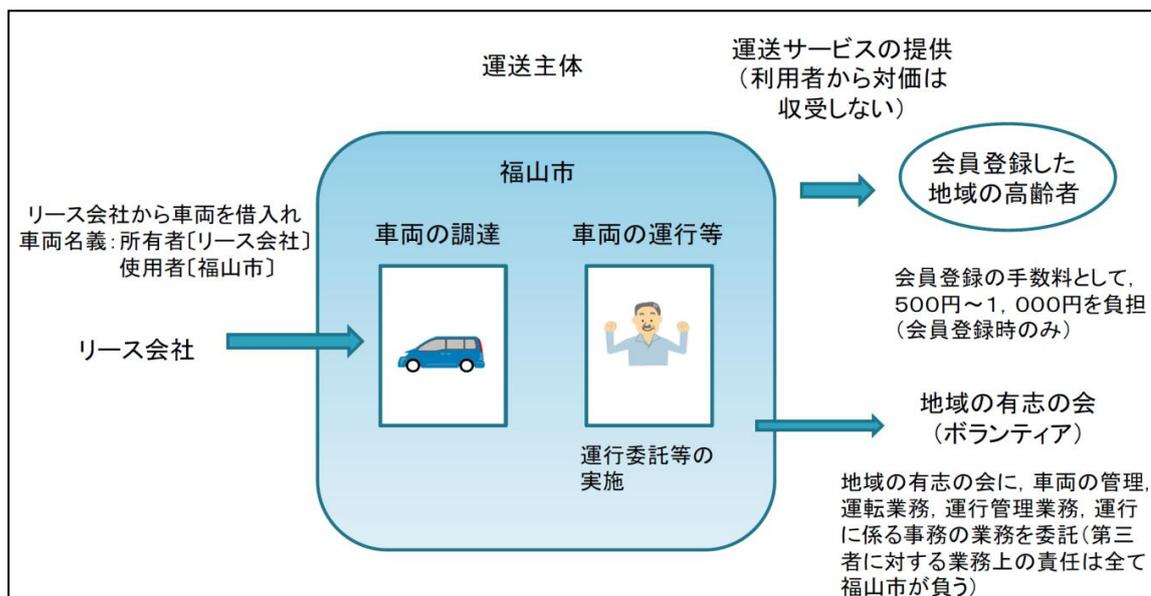


図 高齢者おでかけ支援事業実施イメージ

○利用状況

2009年度(平成21年度)から事業を開始し、2016年度(平成28年度)時点では、9学区において実施している。

当事業の2015年度(平成27年度)における利用者数は13,143人と多く、また2016年(平成28年)3月末時点の会員数・運転ボランティア数は、それぞれ467人、120人である。



図 高齢者おでかけ支援事業の利用の様子

表 高齢者おでかけ支援事業の利用者数等

地区名	構成団体	使用車	運行日数	利用者数	会員数	運転 ボランティア数
常金丸	自治・福祉	ワゴン	週4日	1,771人	87人	22人
常石	自治・福祉・ボラ	ワゴン	週5日	1,242人	40人	4人
山野	まち・福祉・町内・ボラ	セダン	週4日	557人	56人	17人
走島	自治・福祉・女性・ボラ	軽自動車	週3日	1,595人	50人	8人
内浦	自治・福祉・ボラ	ワゴン	週5日	1,817人	43人	12人
服部	まち・老人・福祉・女性	ワゴン	週5日	2,038人	52人	19人
熊野	まち・福祉・老人	ワゴン	週5日	1,517人	75人	6人
山南	福祉・民生・自治・公民・ボラ	ワゴン	週4日	1,222人	25人	16人
日吉台	福祉・民生・自治・公民・ボラ	ワゴン	週2日	1,384人	39人	16人
計				13,143人	467人	120人

※2015年度(平成27年度)実施状況(会員数・運転ボランティア数は、2016年(平成28年)3月末現在)

＜上表の[構成団体]の略称について＞
「自治・町内」：自治会・町内会連合会 「福祉」：福祉を高める会
「ボラ」：ボランティアの会 「まち」：まちづくり推進委員会
「老人」：老人クラブ連合会 「女性」：女性会
「公民」：公民館・運営委員会 「民生」：民生・児童委員会

イ) 福山市老人交通費助成(福山市)

福山市では、高齢者に対し、敬老の意を表するとともに社会生活の拡大を図ることで、高齢者福祉の推進に寄与することを目的に、バス及びタクシー等に利用できる共通乗車券(おでかけ乗車券)の交付を行っている。

表 福山市老人交通費助成の制度概要

項目	内容
乗車券の名称	おでかけ乗車券
制度の対象者	当該年度の10月1日において福山市に住所を有する満75歳以上の者であって、かつ、当該年度分の市町村民税を課されていない者 ※ただし、寝たきり等でバス及びタクシー等に乗車できない状態にある者は除く
交付枚数	1人当たり100円券30枚の乗車券を交付
有効期間	有効期間は、発行年の10月1日から翌年の9月30日まで
申請手続	乗車券の交付を受けようとする者は、所定の老人交通費乗車券交付申請書を市長に提出しなければならない。
利用条件等	・利用区間は福山市内に限る。ただし、乗降のいずれかが福山市内であるときは、この限りでない。 ・乗車券の1回の使用枚数は制限しない。 ・乗車券は、本人以外は使用できない。 など
協力機関への支払	協力機関(バス、タクシー事業者等)は、利用者から受け取った乗車券を1か月ごとにとりまとめ、所定の請求書に乗車券を添付して翌月の10日までに市に提出。市は、請求書と乗車券を確認し、代金を支払う。

ウ) 金浦地区の買物タクシー（笠岡市）

笠岡市の金浦地区では、地域住民の高齢化と路線バスの運行縮小化等により、日常生活のなかで買物に不自由を感じる世帯が増えたことを受けて、金浦地区まちづくり自治協議会の買物支援事業として、一定の条件をクリアした地区において「買物タクシー」を運行している。

表 買物タクシーの運行条件等

項目	内容
運行回数	2回／月
使用車種	ジャンボタクシー（9人乗り）
利用可能者	10名以上（メンバー登録が必要）
代表者	上記メンバーの中から、タクシー会社との連絡や会計処理を行うための人選が必要
費用負担	個人負担6割（4割は協議会負担）
行き先	笠岡市内の店舗に限定

現在、金浦地区袖解の「いきいきサロン・袖解さくら会」において、この制度が活用されている。

(3) 海上交通の概況

対象地域では、走島（福山市）や笠岡諸島（笠岡市）に居住する市民の暮らしを支えるため、旅客船・フェリーを運航している。

① 走島航路

ア) 運航状況

福山市では、走島汽船により、鞆港から走島を連絡するフェリーが運航されている。運航本数は1日に5往復であり、所要時間は約30分である。



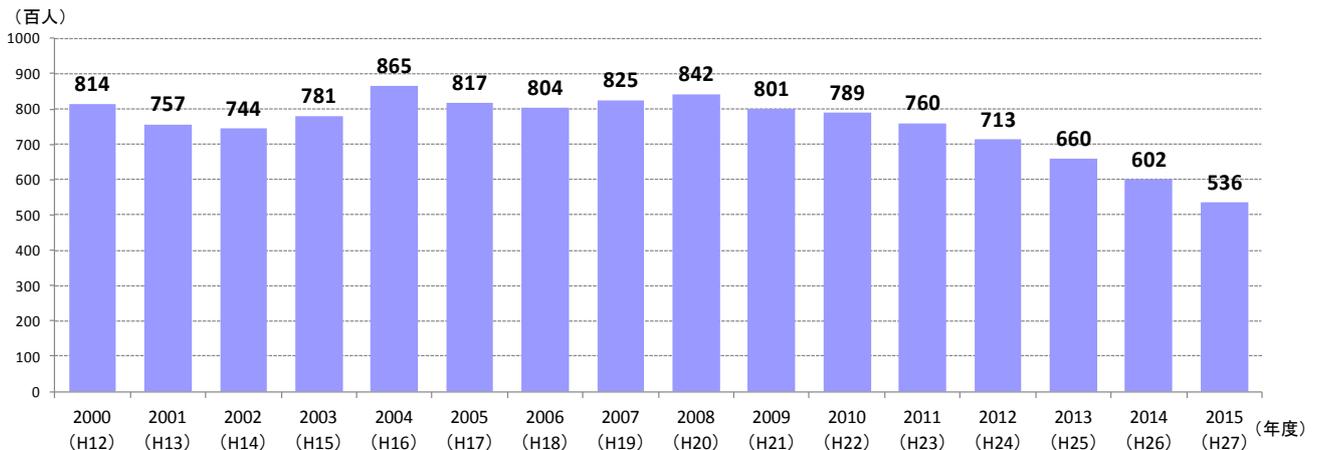
(資料) 走島汽船ホームページ

図 運航するフェリー船

図 走島航路の運航本数 (2016年(平成28年)10月現在)

イ) 利用状況

走島航路の利用者数は、2008年度(平成20年度)以降、一貫した減少傾向を示している。その主たる要因としては、航路を利用する島内人口自体の減少が挙げられる。



※前年10月1日～9月30日までの1年間

(資料) 走島汽船

図 走島航路利用者数の推移 (福山市)

② 笠岡諸島の航路

ア) 運航状況

笠岡諸島関連の海上交通には旅客船とフェリーがあり、笠岡港（住吉）から旅客船（三洋汽船）が、笠岡港（伏越）からフェリー（三洋汽船、笠岡フェリー、瀬戸内クルージング）が運航している。人口規模の大きい白石島、北木島へは旅客船とフェリーの両方が運航しているが、高島、真鍋島、大飛島、小飛島、六島へは旅客船のみの運航となっている。

なお旅客船は、かつては3社で運航していたが、利用者減少が著しい状況を踏まえて、2011年（平成23年）10月より現行の1社で運航する体制となり、併せて航路の見直しを行っている。

表 笠岡諸島航路の運航事業者

事業者	種類	航路 ※主な寄港地
三洋汽船	定期旅客船	・笠岡港（住吉）～高島～白石島～北木島～真鍋島 ・笠岡港（住吉）～飛島～六島～真鍋島
	高速旅客船	・笠岡港（住吉）～白石島～北木島～真鍋島
	フェリー	・笠岡港（伏越）～白石島
笠岡フェリー	フェリー	・笠岡港（伏越）～北木島
瀬戸内クルージング	フェリー	・笠岡港（伏越）～白石島～北木島

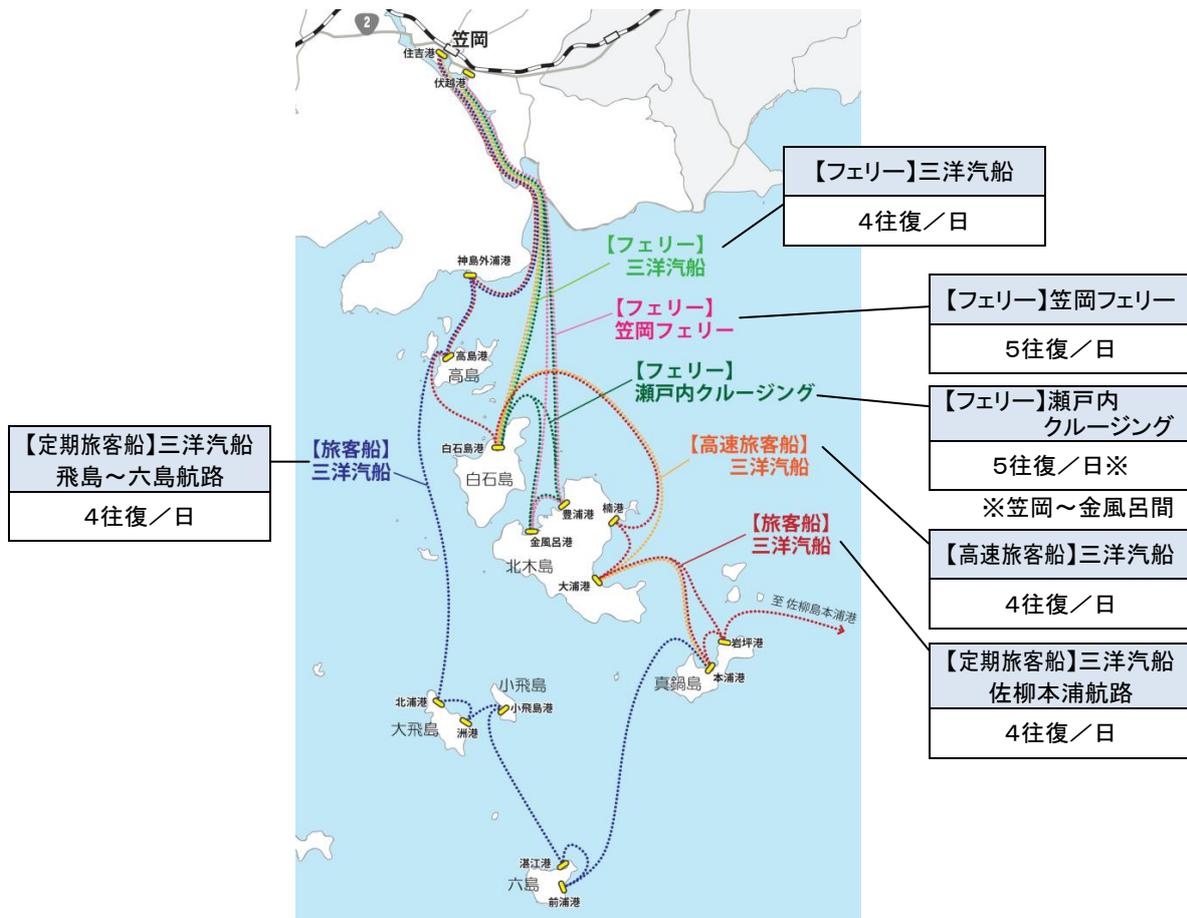


図 笠岡諸島航路の運航本数（2016年（平成28年）10月現在）

表 笠岡陸地部と各島の連絡本数 (2016年(平成28年)10月現在)

	陸地部行き (上り)	笠岡諸島行き (下り)
高 島	(定期旅客船) 5 便	(定期旅客船) 5 便
白石島	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/三洋汽船) 4 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 3 便	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/三洋汽船) 4 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 2 便
北木島	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/笠岡フェリー) 5 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 5 便	(定期旅客船) 4 便 (高速旅客船) 4 便 (フェリー/笠岡フェリー) 5 便 (フェリー/瀬戸内クルージング) 5 便
真鍋島	(定期旅客船) 5 便 (高速旅客船) 4 便	(定期旅客船) 5 便 (高速旅客船) 4 便
飛 島	(定期旅客船) 4 便	(定期旅客船) 4 便
六 島	(定期旅客船) 4 便	(定期旅客船) 4 便

※便数は1日あたり

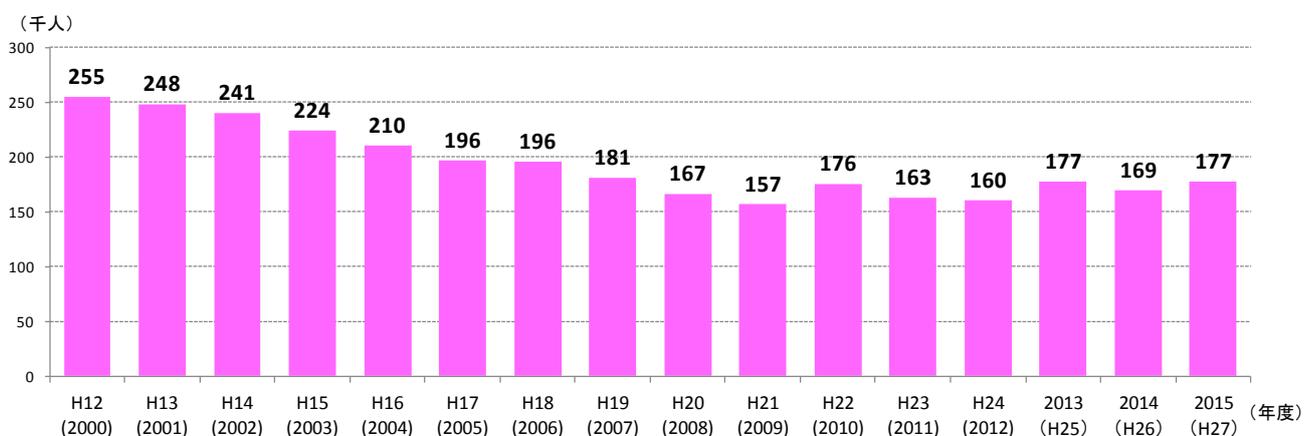
※旅客船・高速旅客船の運航事業者は全て三洋汽船

イ) 利用状況

旅客船の利用者数は、島内人口の減少や産業の停滞に伴い、長期的に減少している。ただし、近年は横ばいを維持しており、この要因としては、観光目的での島しょ部への来訪者が増えたこと等が考えられる。

ただし、フェリー航路においては、利用者が大幅に減少している状況にある(※)。

※航路事業者へのヒアリング調査結果より



※4月1日～翌3月31日までの1年間

(資料) 各航路事業者

図 旅客船利用者数の推移 (笠岡市)

(4) 公共交通への補助金の推移

対象地域における路線バス、乗合タクシー、航路等、多くの公共交通は赤字の状況にあり、その運営は行政からの補助金が支えている。

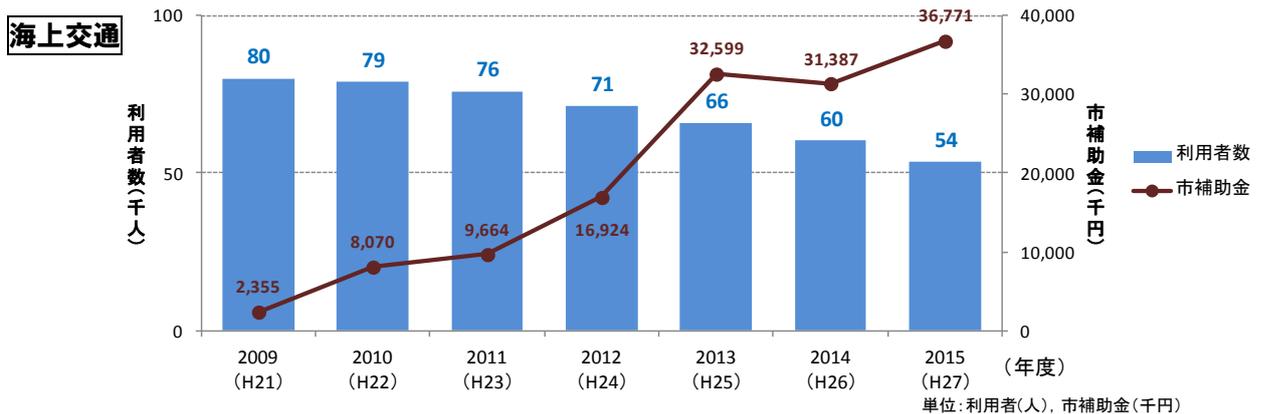
福山市では、2012年度(平成24年度)以降、陸上交通における不採算路線の見直しの影響から補助金額は低下する傾向にあるが、海上交通における補助金額は年々増加する傾向にある。2015年度(平成27年度)の補助金額は、約16,200万円となっている。



単位: 利用者(人), 市補助金(千円)

	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠鉄道㈱	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠BC	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠BC	㈱中国バス ㈱鉄道㈱ 北振バス㈱ 井笠BC	
路線数	85	82	82	82	72	65	65	中心部循環路線含む
系統数	128	130	132	133	124	119	117	
利用者数	4,566,797	4,380,984	4,449,726	4,334,330	4,520,608	4,539,521	4,368,141	
路線バス	4,566,797	4,380,984	4,449,726	4,334,330	4,520,608	4,537,514	4,366,012	
乗合タクシー(中条)						781	666	H25年10月運行開始
乗合タクシー(竹尋)						1,226	1,463	
市補助金	118,115	134,837	142,605	189,320	166,955	136,782	125,576	

※路線バス、乗合タクシーの利用者数は前年10月1日～9月30日



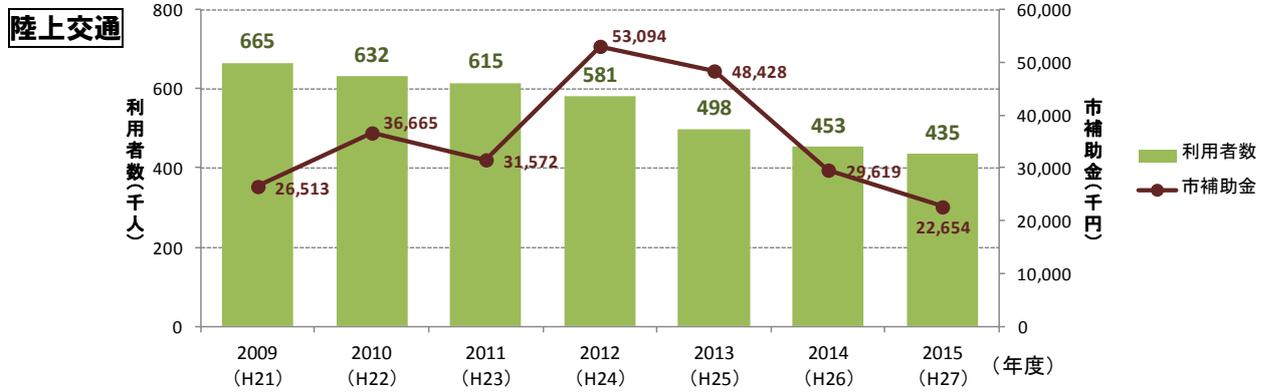
単位: 利用者(人), 市補助金(千円)

	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	走島汽船((有))							
利用者数	80,144	78,855	75,977	71,277	66,067	60,226	53,553	
市補助金	2,355	8,070	9,664	16,924	32,599	31,387	36,771	

※海上交通の利用者数は前年10月1日～9月30日

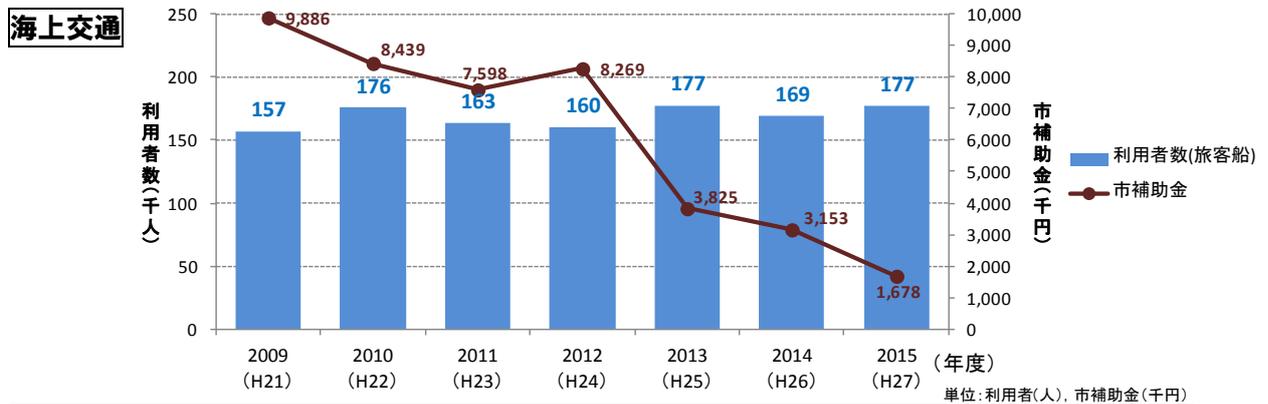
図 公共交通への補助金の推移 (福山市)

笠岡市では、2012年度(平成24年度)以降、陸上交通では不採算路線の見直しや、海上交通では事業者統合等の影響から補助金額は低下する傾向にある。2015年度(平成27年度)の補助金額は、約2,400万円となっている。



	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	井笠鉄道(株)	井笠鉄道(株)	井笠鉄道(株)	井笠鉄道(株) (株)中国バス	(株)井笠バス カンパニー	(株)井笠バス カンパニー	(株)井笠バス カンパニー	
路線数	20	20	20	14	13	12	12	
系統数	30	30	30	21	21	20	20	
利用者数(a)	663,146	630,190	613,372	579,660	497,652	451,711	434,479	
路線バス	663,146	629,797	611,034	577,317	495,427	449,880	432,832	
乗合タクシー(大島)		304	2,124	2,162	2,122	1,735	1,552	H22～23年は実証運 行、H24から本格運行
乗合タクシー(尾坂)		89	214	181	103	96	95	
市補助金(b)	25,751	35,354	30,477	52,177	47,277	28,497	21,425	
自家用有償旅客運送 利用者数(c)	1,537	1,435	1,212	937	818	944	778	
市補助金(d)	762	1,311	1,095	917	1,151	1,122	1,229	
利用者数(a+c)	664,683	631,625	614,584	580,597	498,470	452,655	435,257	
市補助金(b+d)	26,513	36,665	31,572	53,094	48,428	29,619	22,654	

※路線バス、乗合タクシーの利用者数は前年10月1日～9月30日、自家用有償旅客運送の利用者数は1月1日～12月31日



	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
事業者名	三洋汽船(株) 豊浦汽船(株) 六島航路(有)	三洋汽船(株) 豊浦汽船(株) 六島航路(有)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	三洋汽船(株)	
航路名	・笠岡～佐柳本浦 ・飛鳥～笠岡(補) ・六島～真鍋島～笠岡 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・飛鳥～笠岡(補) ・六島～真鍋島～笠岡 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	・笠岡～佐柳本浦 ・笠岡～飛鳥～六島 (補)	(補): 補助金対象航路
利用者数(旅客船)	156,973	175,553	163,405	160,162	177,468	169,142	177,323	
三洋汽船(株)	118,633	141,362	146,660	160,162	177,468	169,142	177,323	
豊浦汽船(株)	30,796	27,002	13,053	統合	統合	統合	統合	H23年10月から三洋 汽船に統合
六島航路(有)	7,544	7,189	3,692	統合	統合	統合	統合	
市補助金	9,886	8,439	7,598	8,269	3,825	3,153	1,678	

※海上交通の利用者数は4月1日～翌3月31日

図 公共交通への補助金の推移(笠岡市)

(5) まとめ

- 対象地域では、鉄道、路線バス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送、旅客船・フェリー等、多様な公共交通が連携するとともに、各々の機能に応じた移動サービスを提供しており、広域的な移動や、地域内での日常的な移動などを支えている。
- 対象地域には、公共交通の利用が困難な公共交通空白地域が存在している。
- 公共交通（陸上交通、海上交通）の利用者数は、人口減少・高齢化やモータリゼーションの進展、島内産業の低迷などの要因により、長期的に減少している。
- 特に現時点で利用者数が極めて少ないバス路線等においては、沿線地域の高齢化などより、今後も更なる減少が懸念される。
- 対象地域における多くの公共交通は赤字で運営している。そのため、損失補填は、市からの補助金等が支えている。市の支出額は、バス路線・航路の再編等に伴い、近年減少している。

第3章 生活交通に関するニーズ

市民やバス利用者等へのアンケート調査結果より、対象地域内を運行（運航）する地域公共交通のニーズや課題などを整理する。

市民アンケート ：福山市，笠岡市の市民（15歳以上の市内居住者）を対象に，地域公共交通の利用実態，満足度，要望等を把握するための調査。（有効サンプル数 2,546件（福山市：2,077件，笠岡市：469件））
路線バス利用者アンケート ：福山駅前，笠岡駅前の乗り場よりバスを利用する人を対象に，利用実態，満足度や問題点等を把握するための調査。（有効サンプル数 628件（福山駅前：555件，笠岡駅前：73件））
民生委員児童委員アンケート ：福山市，笠岡市の民生委員児童委員（民協区会長，理事）を対象に，高齢者の移動支援に係る意見等を把握するための調査。（有効サンプル数 40件（福山市：29件，笠岡市：11件））

※資料編に，市民アンケート，路線バス利用者アンケート，及び本編に未掲載の乗合タクシー利用者アンケートの調査結果の詳細を掲載する。

3.1 市民の交通行動

通勤や通院，買物などの主な行き先では，自市内に目的地を持つ場合が多いものの，笠岡市民の2割以上は県境を越えて福山市に通勤しており，また1～2割程度は福山市で通院，買物を行っている。さらに笠岡市の西部地域に限ると4割以上の住民が福山市を買物先として挙げている。

これらより，日常生活において2つの市を跨ぐ移動が比較的多い事が確認できる。

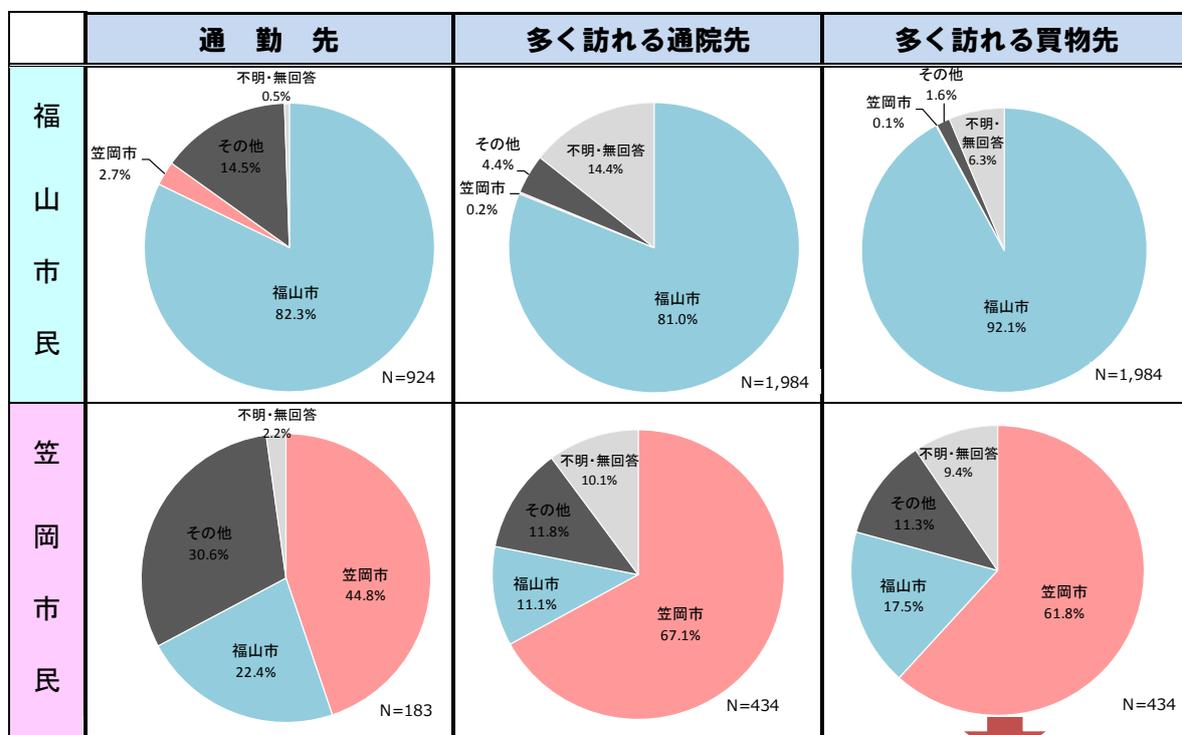


図 通勤先，多く訪れる通院先・買物先
（市民アンケート結果より）

笠岡市の「西部地域」居住者に限ると，最も多く訪れる買物先として，福山市をあげた回答が4割以上を占める

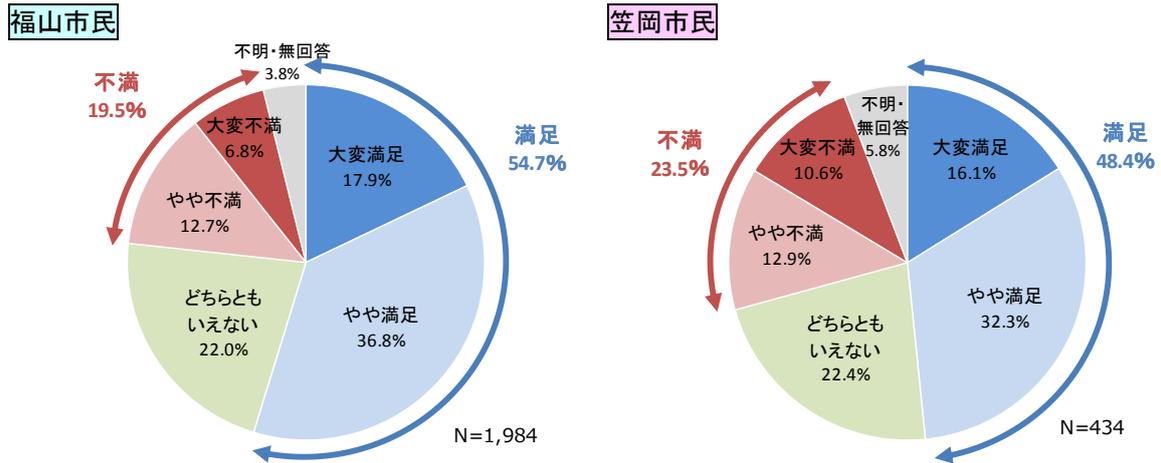
3.2 交通環境の満足度

(1) 交通環境の満足度

福山市民では、半数以上が交通環境に満足していると回答しており、逆に不満を感じる市民は約2割程度である。

笠岡市民では、交通環境に満足する市民は半数弱であり、不満の回答は約24%である。

性別・年齢別の結果をみると、特に「80歳以上の女性」において、交通環境への不満が大きい状況がうかがえる。

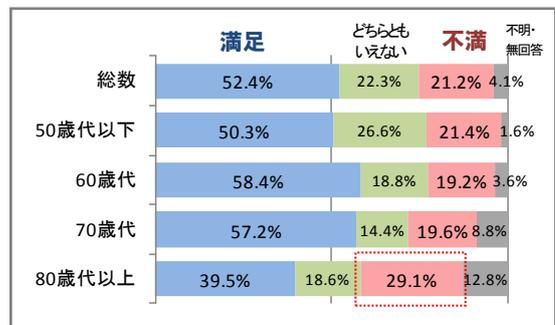
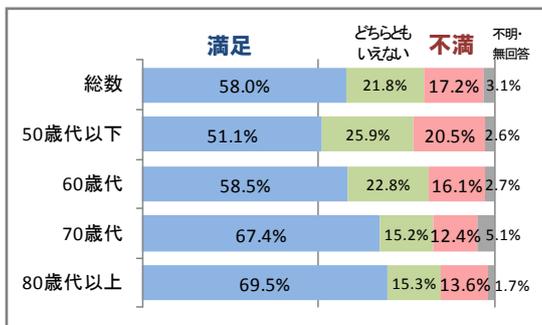


<性別・年齢別>

[男性]

[女性]

福山市民



笠岡市民

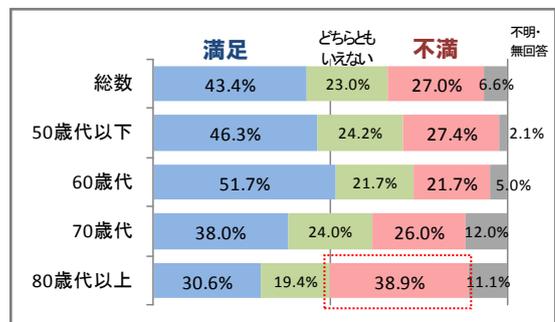
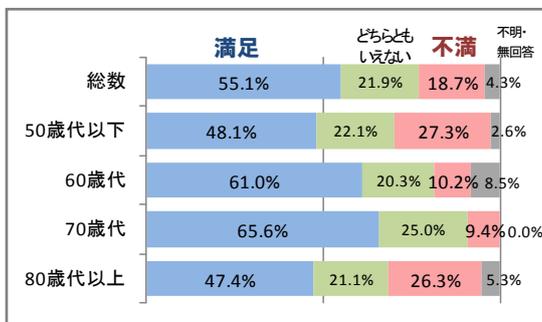
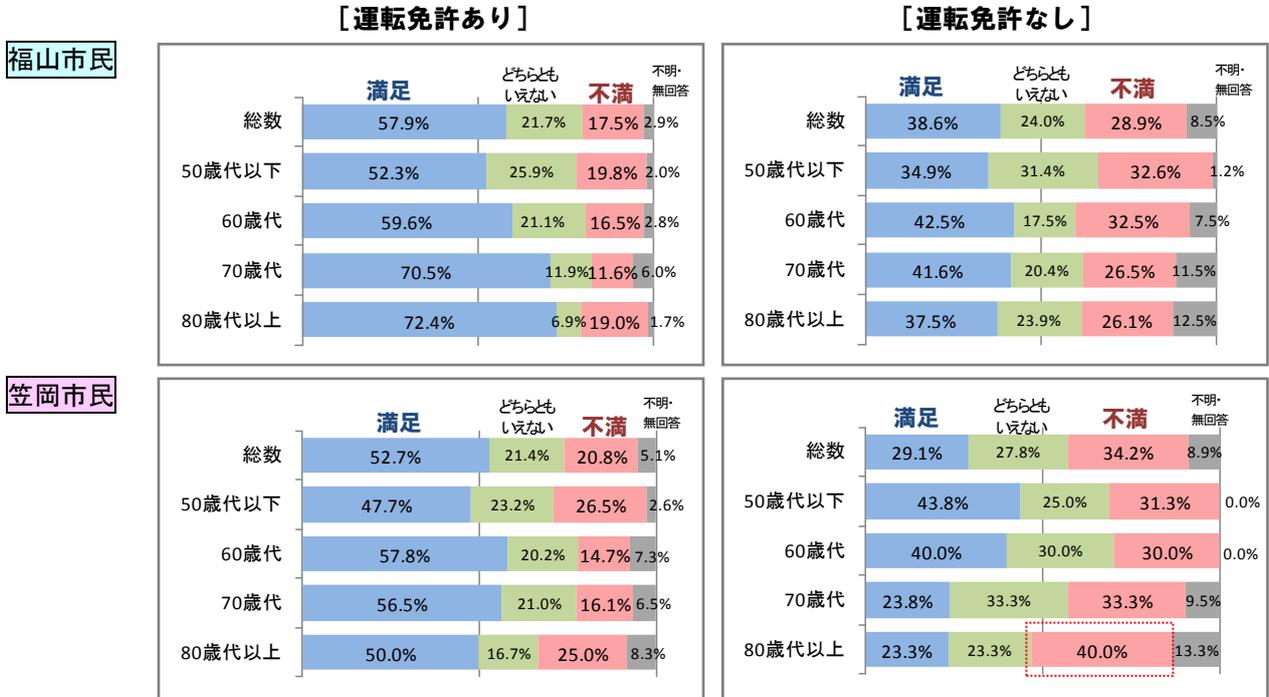


図 交通環境の満足度（市民アンケート結果より）

また、運転免許（自動車・バイク・原付）の有無別で交通環境の満足度をみると、両市民とも運転免許を持っていない方が「不満」を感じる割合が高くなっており、特に笠岡市の「80歳代以上」では、約4割が交通環境に不満を感じている。

<運転免許の有無別>



※運転免許は、自動車、バイク、原付の運転免許のこと

図 交通環境の満足度（市民アンケート結果より）

(2) 不満の理由

交通環境に不満を感じる理由としては、両市民ともに「バスの本数の少なさ」を挙げる意見が最も多い。その他の意見としては、福山市民では、「渋滞がひどい」、笠岡市民では「駅が近くにない・アクセスが悪い」と「バス停が近くにない」が多い。

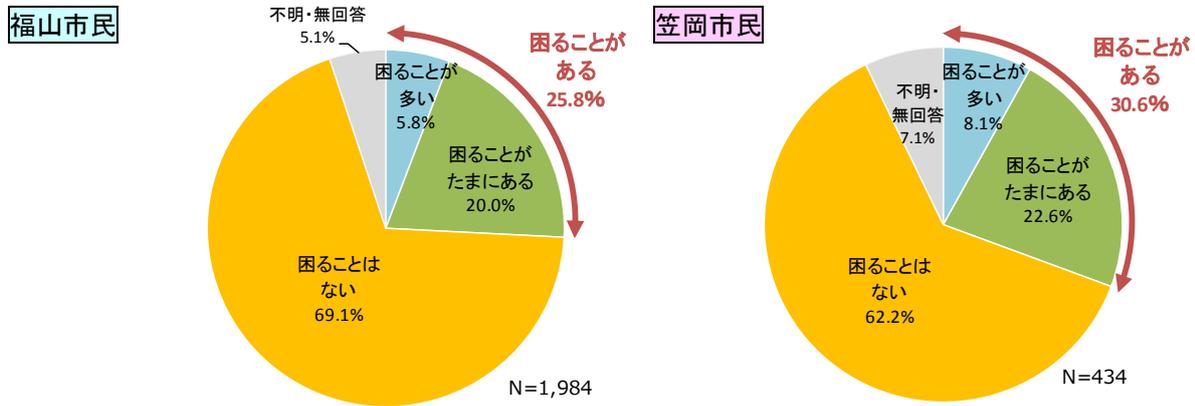
※アンケート結果については、資料-15を参照

3.3 移動が不便な行き先

(1) 外出時に交通手段がなくて困ること

外出時の交通手段に関して困っている方の割合は、両市民とも約3割である。

また性別・年齢別の結果より、性別では男性よりも女性の方が、また年齢別では70歳以上において困る人が多いことがわかる。

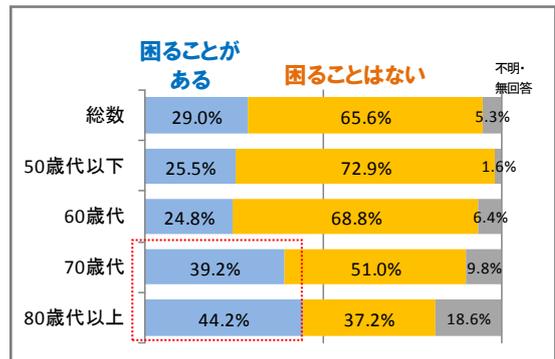
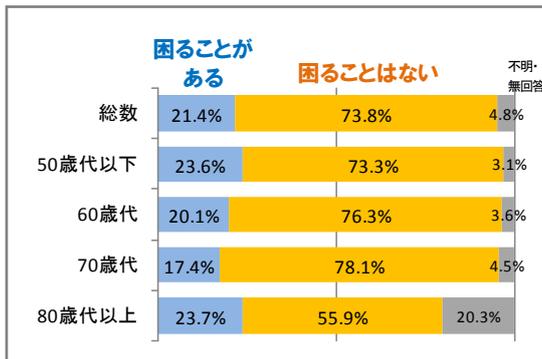


<性別・年齢別>

[男性]

[女性]

福山市民



笠岡市民

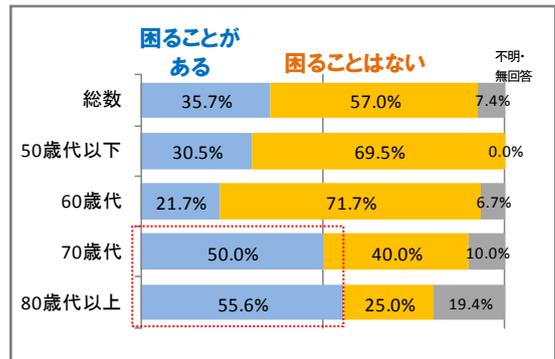
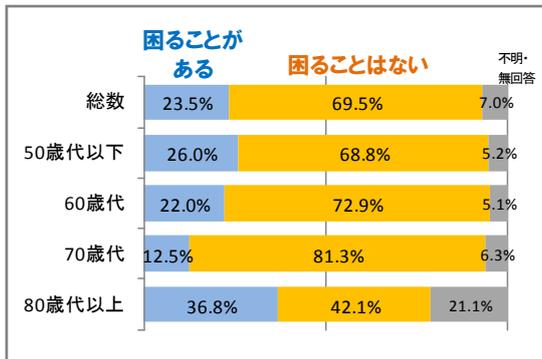


図 外出時に交通手段がなくて困ることの有無（市民アンケート結果より）

(2) 移動で困る場合の行き先

訪問する手段で困ることがある行き先（施設）では、福山市民，笠岡市民共に「駅」を挙げる回答が最も多く，次いで「病院」が多い。

具体的な施設としては，福山市民の「駅」では福山駅，「病院」では福山市民病院，また笠岡市民の「駅」では笠岡駅，「病院」では笠岡第一病院，笠岡市立市民病院などの回答が挙がっている。

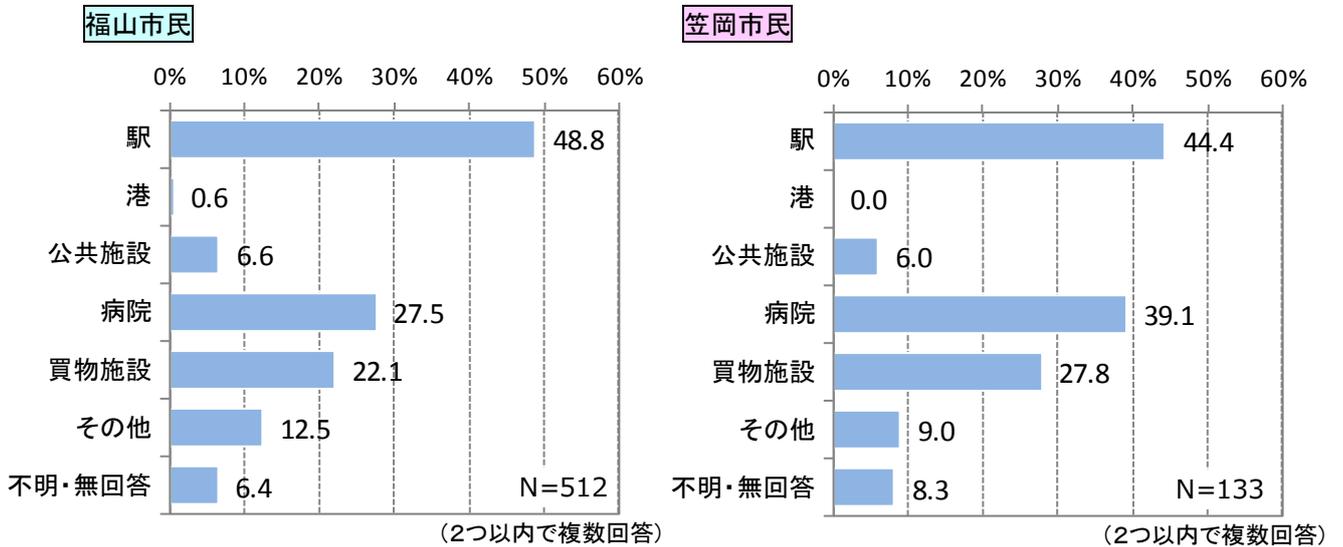


図 移動に困る行き先の種類（市民アンケート結果より）

(3) 移動で困る場合の行き先（路線バス利用者の状況）

路線バス利用者アンケートでは，過半数が外出時の交通手段で困っていると回答している。

また訪問する手段で困る行き先（施設）としては，市民アンケートと同じく，「駅」を挙げる回答が最も多い。

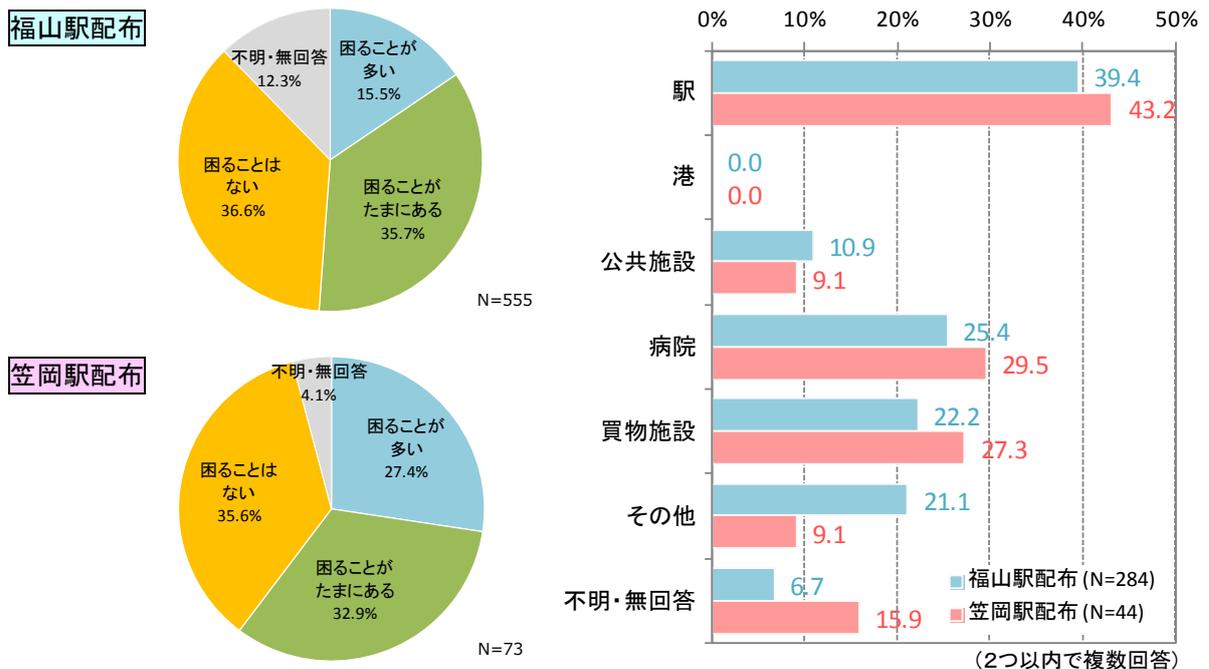


図 外出時に交通手段がなくて困ることの有無（路線バス利用者アンケート結果より）

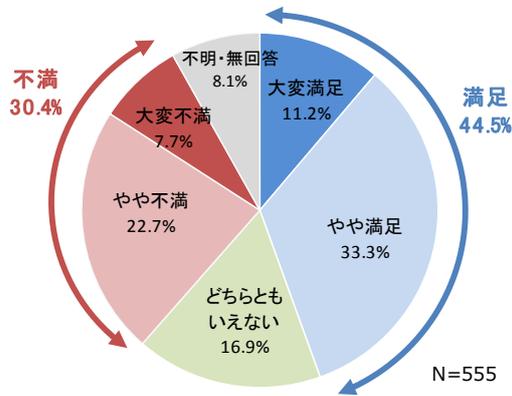
図 移動に困る行き先の種類（路線バス利用者アンケート結果より）

3.4 路線バスの満足度と不満

(1) 路線バスの満足度

利用者における路線バスの満足度は、「満足」の割合が「不満」を上回っており、比較的利便性の高い移動手段になっているといえる。

福山駅配布



笠岡駅配布

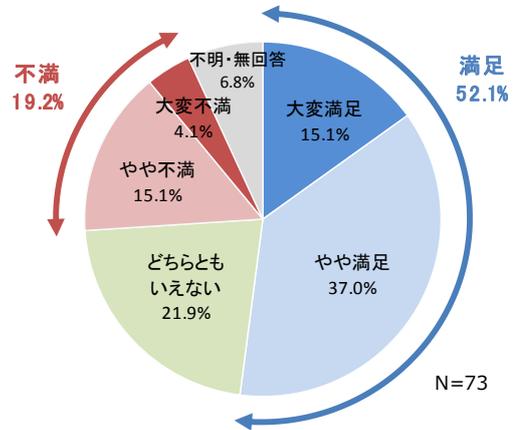
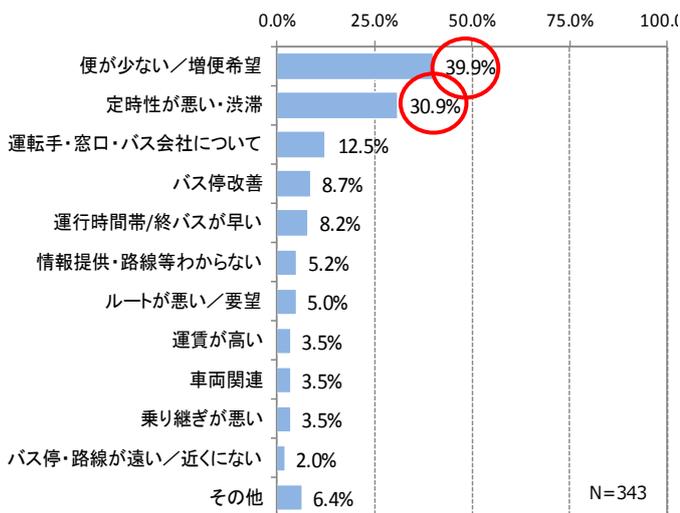


図 利用者における路線バスの満足度（路線バス利用者アンケート結果より）

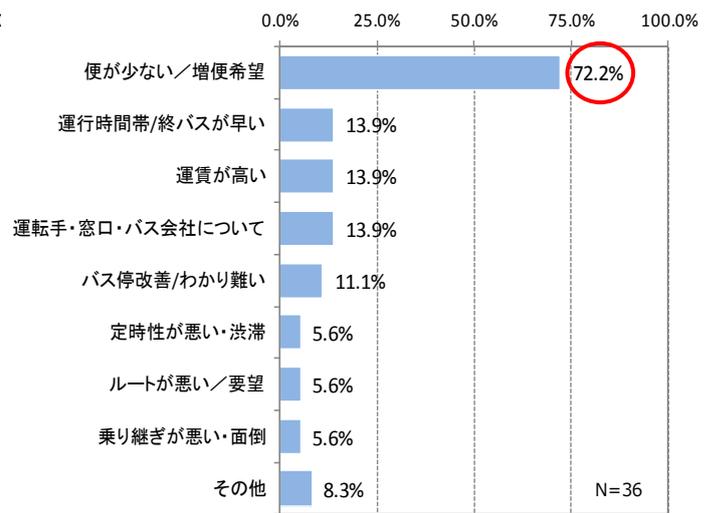
(2) 路線バスの不満や要望など

路線バス利用者アンケート結果によると、「増便」に関する要望が最も多く、特に笠岡駅配布の結果では回答の約7割を占める。その他の意見としては、福山駅配布において「定時性の悪さ・渋滞」に関する意見が多いことが特徴的である。

福山駅配布



笠岡駅配布



※複数回答

図 利用者が不満に思う内容や改善要望（路線バス利用者アンケート結果より）

※なお、バスを利用しない回答者を含む市民アンケート結果でも、上図と同様の項目が挙がっており、特に「便数が少ない／増便希望」に関する意見が極端に多くなっている。

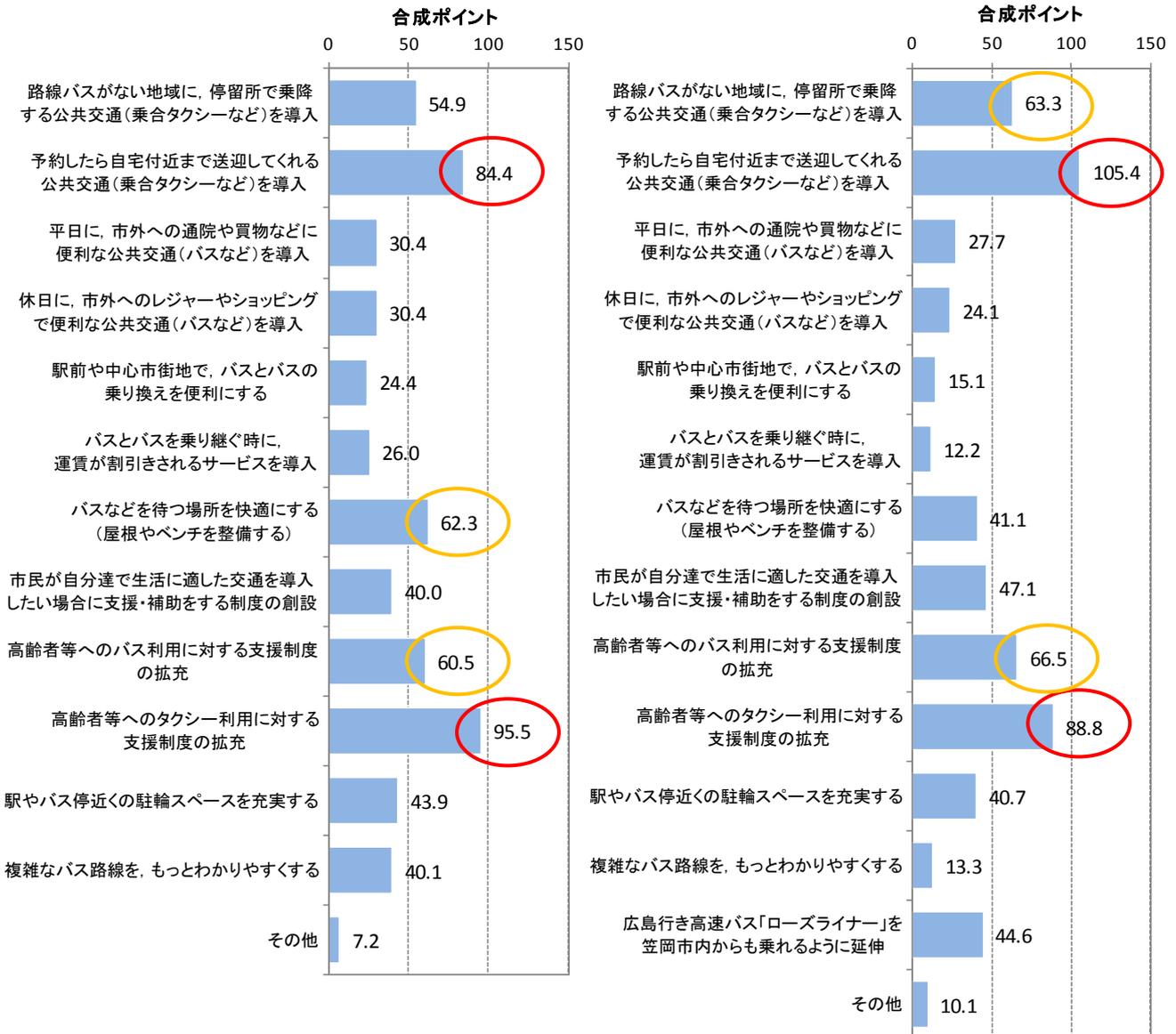
3.5 重要な公共交通の取組

重要と考える公共交通の取組では、福山市民、笠岡市民ともに、「高齢者等へのタクシー利用に対する支援制度の拡充」、「予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通を導入」が上位に位置する。その他では、「高齢者等へのバス利用に対する支援制度の拡充」、「路線バスがない地域に、停留所で乗降する公共交通を導入」、「バスなどを待つ場所を快適にする」が多い。

これらより、高齢者に対する移動支援への要望や、自宅近くへの新たな公共交通の導入等のニーズが高いことがわかる。

福山市民

笠岡市民



※合成ポイント算出方法：

重要と思う「第1位」、「第2位」、「第3位」の取組の(不明・無回答を除いた)構成比(×100)に対して、「第1位」を3ポイント、「第2位」を2ポイント、「第3位」を1ポイントとして、合成ポイントを算出。

図 重要と思う公共交通の取組 (市民アンケート結果より)

3.6 高齢者の移動支援のアイデアなど

高齢者の暮らしを支援している民生委員児童委員からは、例えば各地域（自宅付近）と病院・買物先とを結ぶ小型車両を用いた交通システムの導入など、公共交通に関する多様な意見・アイデア、及び福祉関連の取組や住民主導で移動を守る取組（ボランティア、共助）に関する意見などが挙げられている。

<民生委員児童委員からの主な意見（民生委員児童委員アンケート結果より）>

○公共交通の充実・整備など

- ・既存バスの便数の充実。
- ・「まわローズ」のコースや地域を広げ、市民が利用しやすくする。
- ・JR笠岡駅前より病院、スーパー等を巡回する小型バスの運行。
- ・学区（公民館）等から、スーパー、病院のコースでまわる定期バス（マイクロ・低床）の開設。
- ・タクシーの様に、乗る人の行き先を聞いて、門先まで送迎できるようなシステムの構築。

○運賃等への助成

- ・タクシー割引制度。移動距離によって割引率を調整。
- ・お出かけ乗車券のサービス向上。（75才以上の全員にバスの無料パス券を支給するなど）

○福祉サービスの充実

- ・福祉タクシー、福祉施設の支援サービスの充実。
- ・福山市高齢者おでかけ支援事業の充実。
- ・有料ボランティアによる送迎車。
- ・病院に通う時など付き添い。（必要な人が今後増えると思う）
- ・自宅訪問介護を充実させる。その中で会話をしながら買物等日常生活を手助け。

○その他

- ・移動販売車の運行。
- ・地域（町内会）毎のボランティア、地域内での協力、声かけが必要。
- ・「支える側・支えられる側」という垣根を取り払い、自助・互助・共助の仕組みづくり。

など

第4章 交通事業者等からの意見

バス事業者及び航路事業者等への聞き取り調査結果、及びタクシー事業者へのアンケート調査結果より、公共交通を運行（運航）する交通事業者等からみる問題点や課題などを整理する。

(聞き取り調査)

バス事業者：株式会社中国バス、鞆鉄道株式会社、株式会社井笠バスカンパニー、北振バス株式会社

航路事業者：走島汽船有限会社、三洋汽船株式会社、有限会社笠岡フェリー、瀬戸内クルージング

NPO法人：かさおか島づくり海社（自家用有償旅客運送の運営主体）

(アンケート調査)

タクシー事業者：福山市、笠岡市内に営業所を持つ事業者へのアンケート調査（有効サンプル数20件(※)）

※31件（31事業者）配布し、20件（グループとしての回答を含めて23事業者分）回収

4.1 バス事業者からの意見

(1) 利用者数の動向

① 路線バスの利用動向

- 各社の利用者数は横ばい～減少傾向にあり、特に山間部に位置する路線では減少傾向が著しい。
- 主な減少要因としては、沿線人口の減少・高齢化・モータリゼーションの影響の他、私立高校のスクールバス導入に伴う通学利用の減少などが挙げられる。

② 中心部循環路線「まわローズ」の利用動向

- 福山市の中心部循環路線「まわローズ」は、利用者数が増加傾向にある。
- 増加要因としては、サービスの浸透により利用が徐々に定着し、特に青ルートにおいて朝に買物等へ訪れる利用パターンが安定して増えたこと、また競合するバス路線の再編の影響等が考えられる。

(2) 利用者からの要望など

- 交通渋滞を原因とする時間の遅れに対する苦情や、便数に対する要望などの意見が聞かれる。
- （福山駅を経由せずに）福山医療センター等の目的地に直接行ける路線の要望がある。
- 利用者からの意見を把握するため、事業者独自で、車内へのアンケート票の設置、定期的なアンケート調査を実施している。

(3) 事業等に係る主な課題

① 乗務員の不足

- （全ての事業者において）乗務員不足が大きな問題であり、今後の事業継続に向けて大きな課題となっている。

※例えば、現時点で不足している事業者はグループ内での応援（出向）でカバーしている。また、今は不足していなくても、乗務員が高齢化しているため、今後に不安を抱えている事業者もある。

② 定時性の確保

- 特に福山市街地では、通勤ラッシュ時における交通渋滞が著しく、その結果、バス運行における定時性の確保が困難になっている。

③ 人口減少・高齢化

- 沿線人口の減少や高齢化が、利用者の減少に拍車をかけることが懸念される。今以上に利用者数が少なくなると、サービス維持が危機的な状況になる。

(4) 今後の事業継続のあり方、要望など

① 今後のバス事業のあり方

- 事業環境が厳しくなることが見込まれるため、現行のサービス内容（※）を見直し、住民生活に必要な生活交通の持続を図る必要がある。

※例えば、経由地をできるだけ統一するように見直して便数を確保する、デマンド交通や乗合タクシー、自家用有償旅客運送など利用実態に沿ったサービスへ移行するなど。

② 結節点・バス停の整備

- バスの新しい結節点の整備や上屋の老朽化への対応などが必要である。

※例えば、福山競馬場跡地は広い土地があるため、バスターミナルを整備するなど、バス利用に繋がるものにして頂きたい。

③ 交通渋滞解消への取組

- 特に福山市中心市街地では、バスの定時性の確保が大きな課題であり、交通渋滞の改善に向けた対策をお願いしたい。

④ 見直しの判断について

- 既存の路線バスサービスの見直しの判断に向けては、対象地域全体を同等とみなすのではなく、地域性についても考慮するべきである。

⑤ 住民の地域交通への関わり方について

- これからは交通事業者だけではなく、地域住民も一緒に、かつ具体的に、バス路線を守る意識を持つことが必要である。

※例えば、地域で回数券を購入してバスを利用している地区がある。住民にこうした精神がないと地方バスは衰退していくばかりである。

⑥ 行政の地域交通への関わり方について

- 地域交通に係る予算や権限を、もっと市へ移管した方が、地に足のついた機転や変更などにも柔軟に対応できるのではないか。

4.2 航路事業者からの意見

(1) 利用者の動向など

- (全ての航路において) 利用者が減少している。その主な要因は、島内人口の減少や高齢化、及び島内産業の停滞などである。
- 一方で、笠岡諸島の旅客船では観光目的で訪れる若い利用者が増えている。

(2) 利用者からの要望など

- 利用者からの要望では、便数(ダイヤ)に係る意見が多い。
- 高齢者が増えたことで、(対応設備がない船では)バリアフリー対応の要望がある。しかし、エレベータ整備などの対応は困難である。

(3) 事業等に係る主な課題

① 船員の不足

- 現在は運営可能な体制が組めているが、(多くの事業者において)船員確保に関わる問題を感じている。

② 効率化の取組

- 運航事業の効率化(コスト削減等)に向けた努力も進めているが、既にやり尽くしている。
- 効率化に向けては減便すれば良いが、現状が島民の生活を守るために限界の便数であろう。

(4) 今後の事業継続のあり方、要望など

① 島の活性化や観光振興

- 島の人口が減少する状況を念頭に、今後の事業継続に向けては島の活性化が必要である。
※例えば
 - ・観光等で外から人を呼ぶことを考えないといけない。
 - ・(笠岡諸島に関して)島の活性化には7島が協力して、何か注目される大きなことに取り組む必要がある。
 - ・住むためには収入源が必要であり、島に、例えば、国や県の機関や設備を設けるなど、恒久的な施設をつくり、人が働けて住める場所を整えて頂きたい。

② 港湾整備の要望

- 笠岡市は多くの有人島を抱えているものの、港湾整備が遅れている。観光振興に向けても、港湾などの利便性を高める必要がある。
- 笠岡港周辺エリアの総合的な開発や、笠岡駅から港までの経路全体のバリアフリーも必要である。
- 鞆港の栈橋は、車イスは通れるが(干満の差が大きく)高齢者にとって良い環境とは言えない。

③ 行政からの支援について

- 航路に対する行政の基本姿勢を明確にすることが重要である。
- 今後、継続して運行するにあたっては民間業者だけでは担えなくなるであろう。公設民営の考えで、例えば、“公”に船を整備して頂くなど、事業が取り組みやすい環境を整えて頂きたい。

4.3 NPO法人(自家用有償旅客運送の運営主体)からの意見

(1) 利用者の動向など

- 利用者数は大きく減少する傾向にあり、その要因は島内の人口減少と高齢化である。
- 利用者は昔から使っている方だけで、新規に利用を始める人はいない。

(2) 今後の事業継続に向けて

- (運営主体であるNPO法人は)笠岡諸島の活性化に係る事業を広く実施しているが、その中で、コミュニティバスの運行は重要な事業として位置付けている。
- 診療所や買物などに出かけることは島民の喜びになっており、今後も事業を続けたい。
- 仮に、笠岡諸島の北木島以外の島において交通空白の状況が生じる場合は、移動支援に係る事業展開を図ることも考えられる。

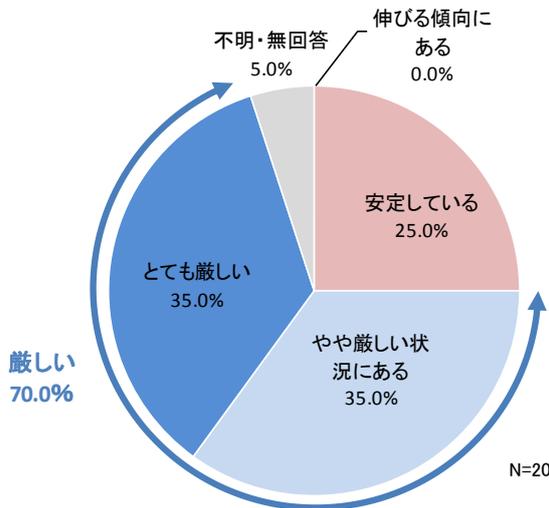
4.4 タクシー事業者からの意見

(1) タクシー事業の業況や課題

① 業況と見通し

- 現在の業況を厳しいと感じている事業者は全体の約7割、また今後の見通しを厳しいとする事業者は約8割である。

[現在の業況]



[今後の見通し]

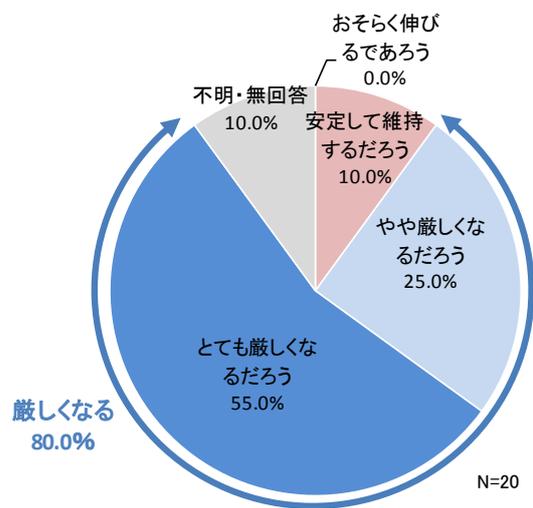


図 タクシー事業の業況と見通し (事業者アンケート結果より)

② 事業継続に向けた課題 ※見通しとして「厳しくなるだろう」と回答した事業者のみ

- 回答があった17件のうち、15件が乗務員の不足や高齢化の問題を指摘している。その他では、他の業態との競合や、人口減少等の環境変化などの問題が挙げられている。

(2) 乗合事業への参画意向など ※これまで取り組んだことがない事業者のみ

※タクシー事業者アンケートにおいて、回答する事業者に示した「乗合タクシー」「運行委託」の定義は、下表のとおりである。

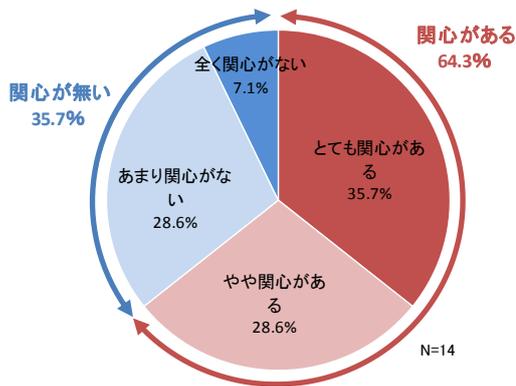
表 事業者アンケートにおける乗合タクシー・運行委託の定義

乗合タクシー	タクシー事業者が、タクシーの許可に加えて乗合の許可（道路運送法第4条許可）を取得し、乗車定員11人未満のタクシー車両（ジャンボ型及びセダン型）を使い、時刻表に従って旅客の乗り合わせによる運行を行うこと。これには、いわゆる「デマンド交通」が含まれる。
運行委託	主に、市町自らが自家用有償旅客運送の登録（道路運送法第78条）や運営を行う場合に、タクシー事業者が運転等の業務の委託を受けること。

① 関心度合い

○ 関心度合いについて、乗合タクシー、運行委託ともに約6割の事業者が関心を持っている。また、「とても関心がある」の回答は、乗合タクシーの方が多い。

【乗合タクシー】



【運行委託】

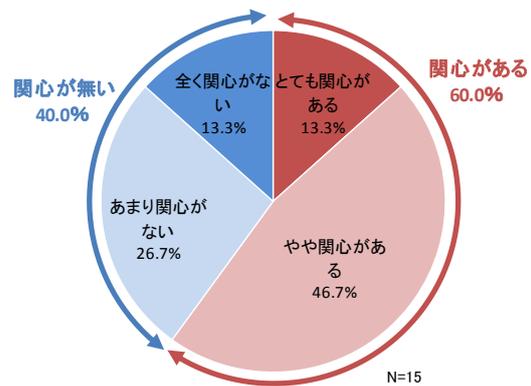
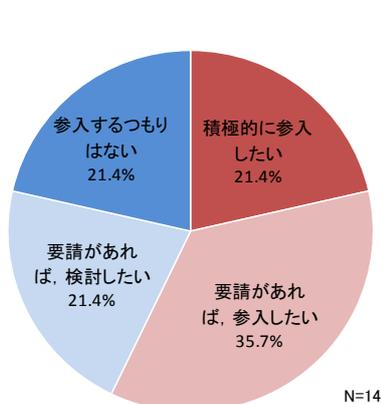


図 関心度（事業者アンケート結果より）

② 「乗合タクシー」等への参入意向

○ 乗合タクシー、運行委託ともに、事業への参入の意向は高いといえる。

【乗合タクシー】



【運行委託】

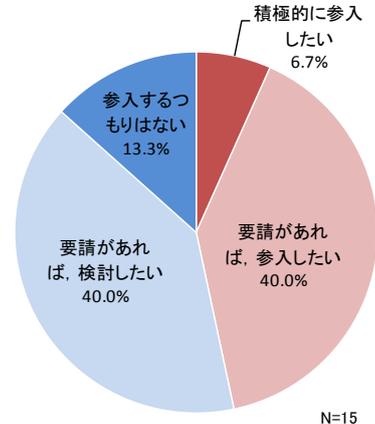


図 参入意向（事業者アンケート結果より）

第5章 地域公共交通に係る問題点と課題

5.1 地域公共交通を取り巻く環境からみる問題点

(1) 人口減少や高齢化に伴う公共交通利用者の減少

- 人口の減少や高齢化，モータリゼーションの進展などに伴い，対象地域において運行（運航）される多くの公共交通の利用者数は減少傾向にある。
- さらに，若年層や生産年齢人口の減少は，通学・通勤目的などの流動量の減少に繋がるため，今後，公共交通の利用者の減少に拍車がかかることが懸念される。
- 特に周辺部や島しょ部においては人口減少・高齢化が著しく，公共交通の利用者数の減少は今後加速度的に進むことが想定できる。

(2) 高齢化による移動の制約

- 2015年(平成27年)の対象地域の高齢化率は27.6% (福山市：26.9%，笠岡市：34.8%) であり，年々その値は大きくなっている。
- 一般的に，加齢に伴い歩行能力は低下するため，地域の高齢化は，鉄道駅やバス停留所まで徒歩で訪れることが困難な市民の増加につながる。その結果，既存の公共交通サービスと地域の利用ニーズに大きなギャップが生じる状況が想定できる。
- 対象地域では，約6割の高齢女性が運転免許を保有していない。また高齢女性が世帯主となる単身世帯が多く，14,878世帯(福山市：12,842世帯，笠岡市：2,036世帯)となっている。こうした状況により，高齢女性では，普段の移動環境に不満を感じる方が多い。(市民アンケート結果より)

(3) 公共交通空白地域における移動制約の深刻化

- 対象地域の一部には，公共交通の利用が困難な公共交通空白地域が存在する。こうした地域の住民の多くは自動車で移動しているが，今後，高齢化の一層の進行により自動車の運転ができなくなる方の増加が懸念され，地域での暮らしが成り立たなくなる状況も想定できる。

(4) 公共交通の運営を支える財源の縮小

- 今後の生産年齢人口の減少は，税収の減少に繋がり，その結果，行政サービスに必要な財源確保の困難化が懸念される。
- 路線バス，航路等，多くの公共交通は赤字運営の状況にあり，税金からの損失補填に支えられている実態があるため，税収の減少は，公共交通を維持する環境を一層厳しくすることが懸念される。

5.2 地域公共交通の現況からみる問題点

(1) 公共交通のサービス内容に係る問題

- 市民からは、地域内（自宅の近く）を回るような、小さな需要に対応できる公共交通へのニーズが高い。（市民アンケート結果より）
一方で、既往の乗合タクシーの利用実態をみると、全ての路線において良好とは言えず、人口集積が少ない地域への公共交通の導入は、サービスの維持が非常に難しい。

[福山市のみ関連]

- 福山市内の路線バスでは、頻発する道路交通渋滞の影響により、定時性の確保が困難な状況にある。（市民アンケート結果、バス事業者ヒアリング結果より）

[笠岡市のみ関連]

- 笠岡市内の路線バスでは、特に運行する便数の少なさに不満を感じる意見が多い。（市民アンケート結果、バス利用者アンケート結果より）

(2) 公共交通の利用環境・乗り継ぎ環境に係る問題

- 移動に困っている行き先として「駅」を挙げる市民が多いことから、鉄道乗り継ぎなどのニーズに応じて、駅まで接続する路線バス等が十分に整っていない状況が確認できる。（市民アンケート結果、バス利用者アンケート結果より）
- 対象地域におけるバス路線では、利用者が比較的多い停留所であっても、上屋やベンチの設置等による、良好なバス待ち環境が確保できていない箇所がある。

[福山市のみ関連]

- 福山市では、福山駅前が路線バス同士の乗り継ぎ拠点として機能しているが、地域拠点間の移動（例えば南部から東部など）には、福山駅での乗り継ぎが大きな迂回を伴っており、不便を感じる利用者もいる。（バス事業者ヒアリング結果より）

[笠岡市のみ関連]

- 笠岡諸島の玄関口とも言える住吉港では、定期船待合所の老朽化に伴い、新しい施設整備を進めている（2017年（平成29年）春完成予定）。一方で、航路の活性化に向けては観光客の増加促進が不可欠であるが、笠岡駅～港湾周辺的环境整備は十分とは言えない。（航路事業者ヒアリング結果より）

(3) 福山市・笠岡市間の交流に資する公共交通の問題

- 福山市と笠岡市は、互いに県境を挟む位置にあるものの、毎日多くの人々が通勤等の目的で2つの市の間を移動している。さらに、笠岡市に居住し、福山市内で通院や買物等を行う市民も少なくない。（市民アンケート結果より）
- 2市の間は鉄道（JR山陽本線）が連絡しているが、路線バスについては1路線のみで便数も十分とは言えない。

(4) 乗務員の不足

- 路線バス事業、航路事業における乗務員不足の問題は深刻であり、対象地域の事業者では各々が企業努力を推進しているものの、早期の抜本的な解決は難しいと言える。また、乗務員の高齢化も進んでおり、今後、この問題は一層大きくなる可能性がある。(バス事業者ヒアリング結果、航路事業者ヒアリング結果より)
- こうした乗務員不足の問題は、利用者の減少と相まって、利用者が少ない路線・区間における公共交通の維持を困難にすることが懸念されている。

5.3 地域公共交通網形成に向けた課題

地域公共交通を取り巻く環境や現況からみる問題点を踏まえると、今後の地域公共交通網形成に向けては、大きく「①移動サービスの確保・維持」「②利便性や利用環境の向上」「③利用促進と意識向上」の3項目を積極的に推進する必要がある。そのうち、問題の重要性を鑑みて、「①移動サービスの確保・維持」を最優先課題と位置付ける。

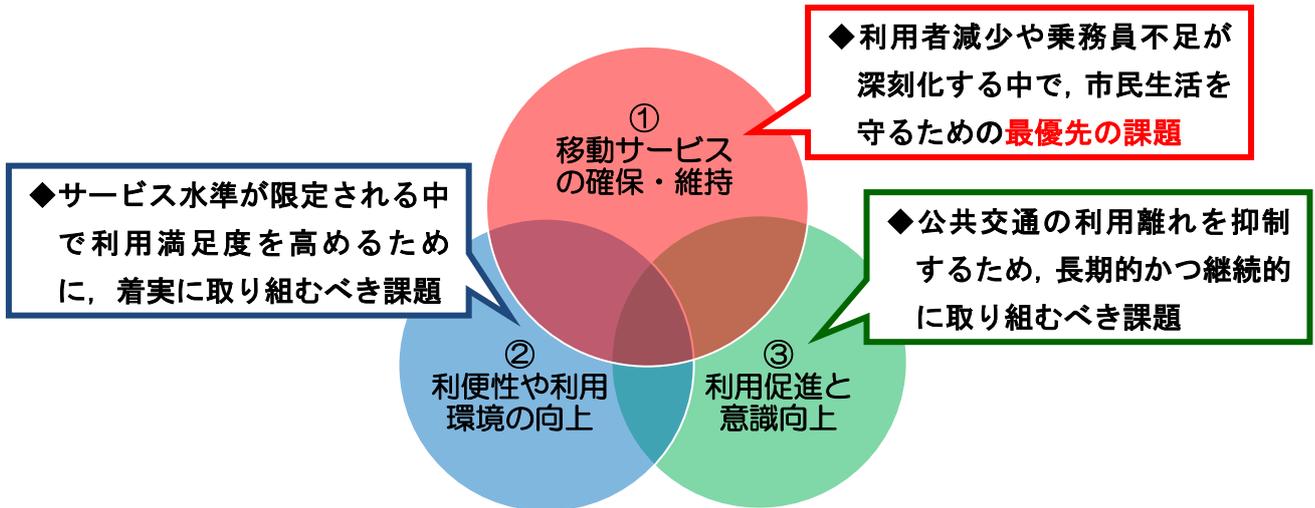
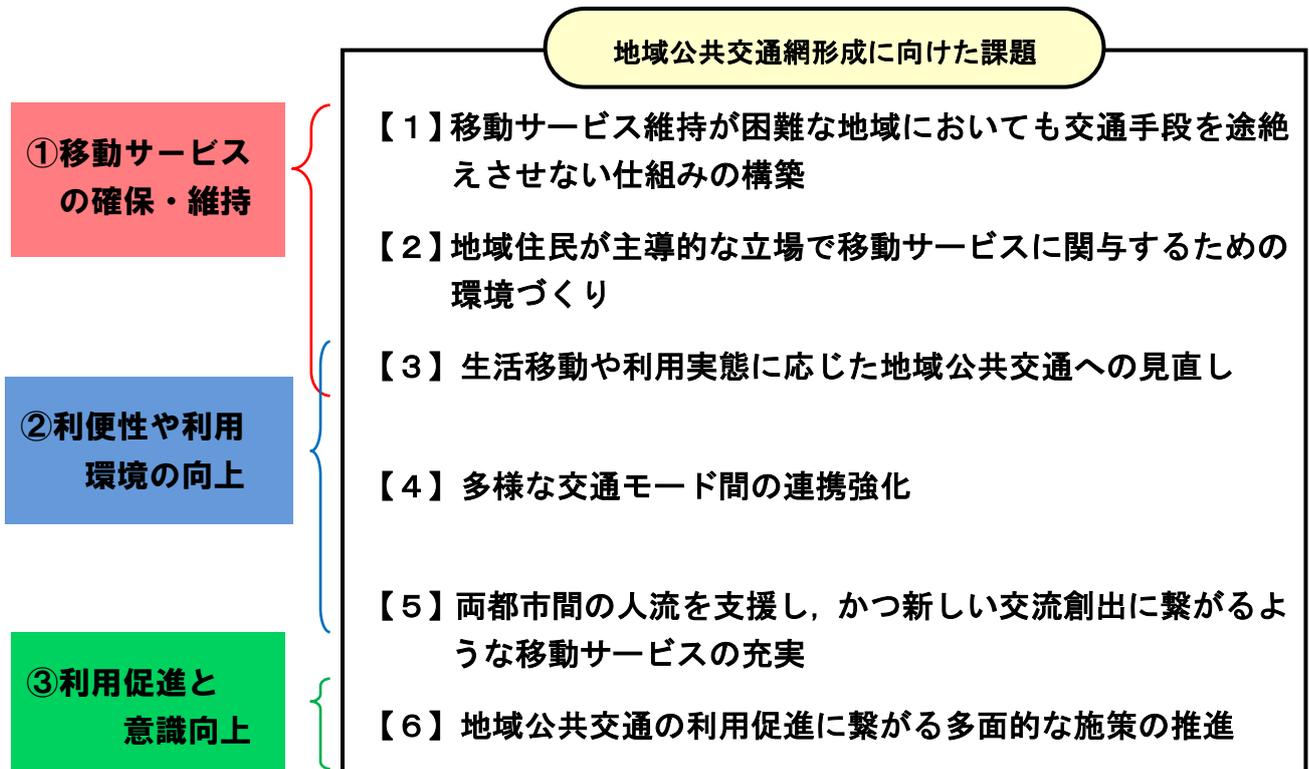


図 地域公共交通網形成に向けた3つの課題

これらをさらに、6つの具体的な課題に整理して、以下に示す。



第6章 地域公共交通網形成に向けた取組

6.1 基本的な方針

(1) 目指すべき将来像 ～地域公共交通ビジョン～

対象地域を構成する福山市，笠岡市では，都市機能が集積する拠点を中心核に据えるとともに，多くの市民が地域公共交通により拠点へアクセスでき，さらには拠点間をスムーズに移動できるよう，「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方によるまちづくりを目指している。

そのため，地域公共交通は，市民生活や暮らしを支え，また，まちの活力の源泉である人の交流を支える重要な都市基盤として，市民，事業者，行政などが協働で維持，確保，活性化に取り組むことが必要である。

これを踏まえ，本計画では，地域公共交通の目指すべき将来像（地域公共交通ビジョン）を以下に定めて，その実現に取り組むものである。

<地域公共交通ビジョン>

誰もが移動しやすく，人の交流が活発になる地域公共交通の実現

地域公共交通ビジョン「誰もが移動しやすく，人の交流が活発になる地域公共交通の実現」を図るために，施策を推進する際の4つの基本方針を以下のとおり定める。

＜施策の基本方針＞

①様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築

対象地域は，都市機能が集積した中心市街地，周辺部，島しょ部など，多様な地域特性を有する。鉄道，バス，乗合タクシーなどの特性のある様々な交通形態を活用し，各々の地域の実情に適した多様な移動サービスを運用するとともに，乗り継ぎの改善等により交通手段間の有機的な連携を強化し，効率的で，利便性の高い地域公共交通網を構築する。

②利用者の需要に応じた持続可能な運行（運航）方法への見直し

地域公共交通ネットワークの維持を図るため，サービス水準と利用状況に著しい乖離^{かいり}がある場合にサービス内容を見直す流れを整え，推進する。

③多様な運行方法による過疎化・高齢化に対応した移動手段の確保

需要が小さく過疎化が進む地域では，路線バス等の公共交通を導入しても維持が困難といえる。また高齢化が進む地域では，より自宅に近い箇所での乗降が可能な移動サービスの意向が強い。こうした，過疎化・高齢化が進む地域が今後増加することを踏まえて，住民主導により，日常生活を支える移動手段を確保し，かつ維持するための事業や仕組みを整え，推進する。

④多様な関係者と連携した積極的な利用促進施策の推進

地域公共交通をより多くの方に活用してもらうために，利用意識の醸成（モビリティ・マネジメント），わかりやすい情報提供など，多様な関係者と連携して多様な機会を活用した利用促進施策を展開する。

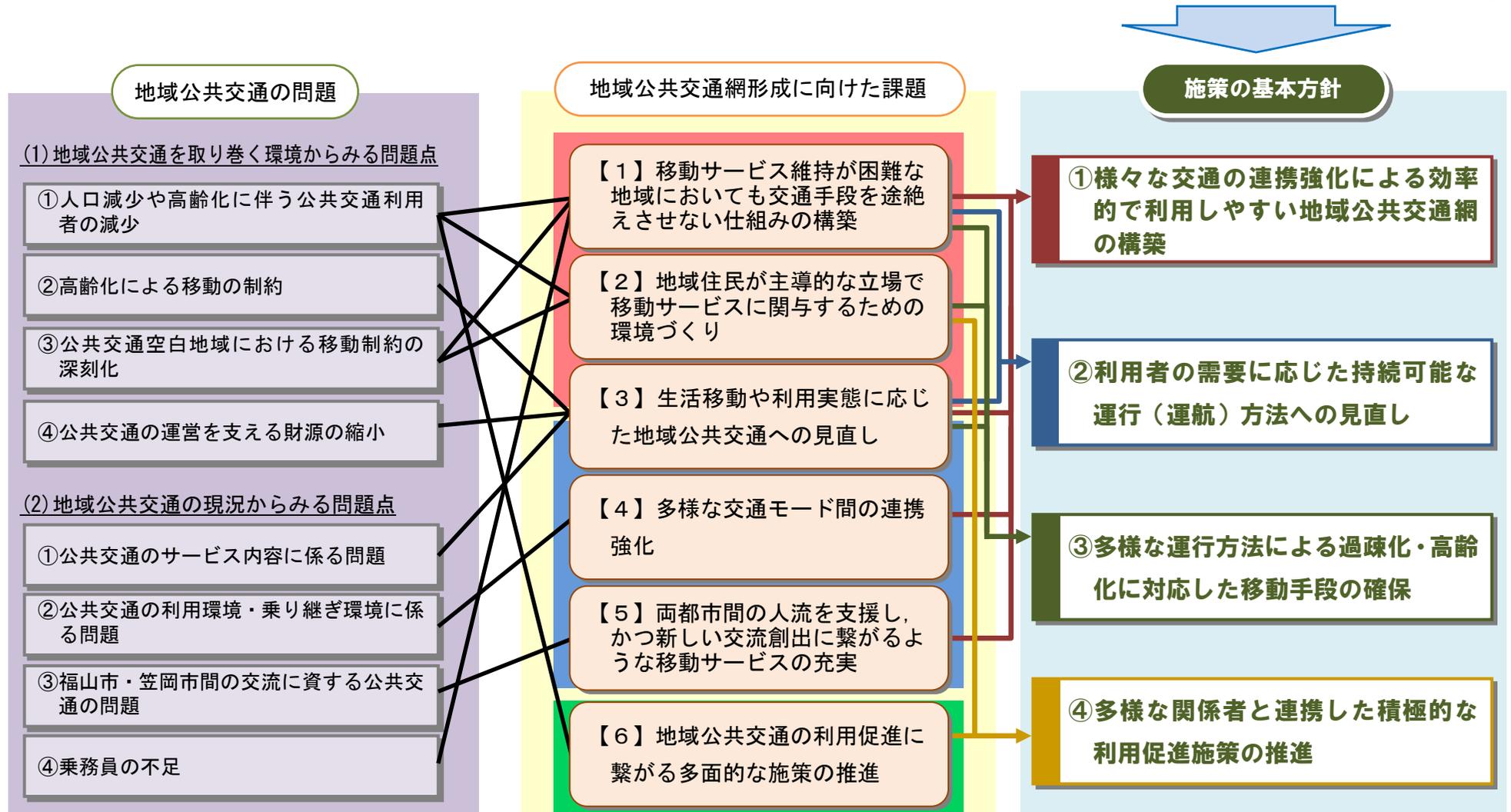


図 課題と施策の基本方針の対応

(2) ビジョン実現に向けた地域公共交通ネットワーク

地域公共交通ビジョン実現に向けては、地域公共交通ネットワークを構成する各モードが、それぞれの機能・役割を果たし、かつ有機的に連携する必要がある。

対象地域においては、地域公共交通ネットワークに求める機能・役割を下表のとおりと考え、それぞれのサービス維持、確保、活性化、並びにモード間連携の強化に取り組む。

表 地域公共交通ネットワークの機能・役割

区 分		機能・役割	
広域的な都市間の移動手段		<ul style="list-style-type: none"> 都市間連絡の骨格を形成し、対象地域と広域的な都市との移動を支える新幹線、高速バス 	
対象地域内々・内外の移動手段	鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> 都市間連絡の骨格を形成し、対象地域内、また対象地域と周辺都市との移動を支えるJR山陽本線、JR福塩線、井原鉄道井原線が該当する 定時性や速達性に優れ、多くの人流を支える都市軸を担う 福山駅及び笠岡駅の駅前広場は、鉄道と路線バス、路線バス同士等、モード間連携の乗り継ぎ拠点としての機能を有す 	
	バス等	幹 線	<ul style="list-style-type: none"> 主に都市間連絡や、中心市街地と各地域の拠点とを結ぶ路線バス 高いサービスを提供することで、多くの人流を支える都市軸を担う
		準幹線	<ul style="list-style-type: none"> 主に中心市街地と近隣住宅地域とを結ぶ路線バス 鉄道、幹線バスを補完して地域間移動を支えるとともに、市街地等の面的な移動をも担う
		支 線	<ul style="list-style-type: none"> 主に各地域拠点や鉄道駅、幹線バス等と、周辺や郊外に位置する居住地・集落とを結ぶ公共交通 路線バス、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送など、地域特性に応じて柔軟なモードで運行
		中心部循環路線	<ul style="list-style-type: none"> 都市サービスが集積する福山市の中心市街地を循環する、高いサービス水準の路線バス
		制 度	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を補完して市民の生活移動を支援する制度
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 自宅玄関から目的地までの送迎等、個人のニーズに対応可能な自由度が高いサービスを提供する移動手段 	
	航 路	<ul style="list-style-type: none"> 島しょ部で暮らす住民の日常生活を支え、また外部から島しょ部への観光等での来訪を支える移動手段 	

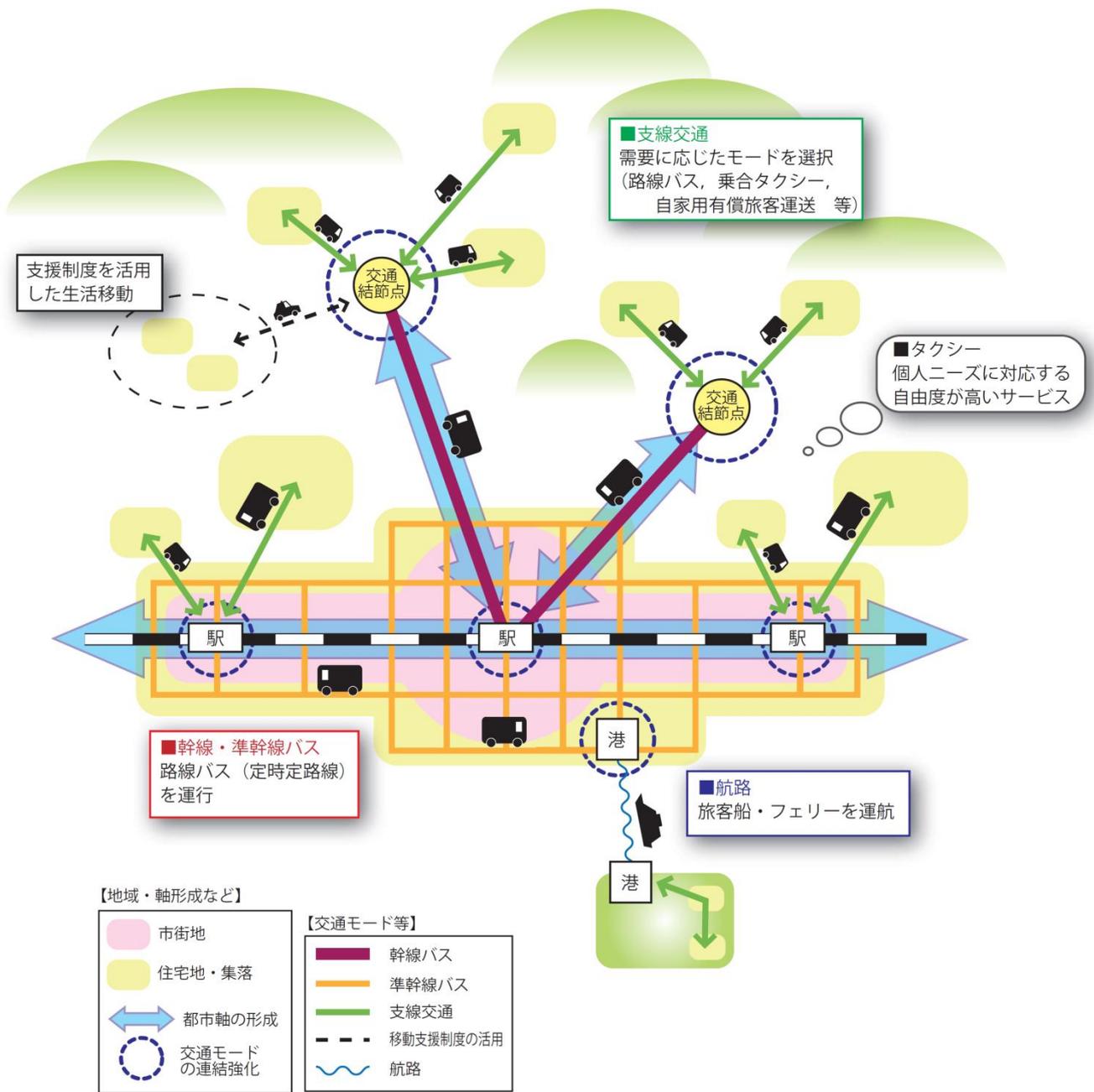


図 地域公共交通ネットワーク形成のイメージ

6.2 計画の目標と評価指標

本計画の目標は、地域公共交通ビジョン「誰もが移動しやすく、人の交流が活発になる地域公共交通の実現」を図ることであり、さらに4つの施策の基本方針に準じて取組を推進し、各方針の実現を図ることである。

以下に、施策の基本方針の達成度を評価する指標、及び目標値を定める。なお、計画では、福山市、笠岡市を一体的な地域とみなして事業を推進することを鑑み、目標値は、福山・笠岡地域として設定する。(目標2-2は除く)

基本方針1	様々な交通の連携強化による効率的で利用しやすい地域公共交通網の構築
--------------	--

目標1-1	市民における交通環境への不満の削減	
評価指標	市民における交通環境の不満割合	
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は、市民アンケート調査結果における交通環境の満足度評価の「不満」の構成比（不明・無回答を除く）を、現況値よりも低くすること。 ・計画期間の最終年に、市が市民アンケート調査を実施して指標値をとりまとめる。 	
目標値	現況 2016年度 (平成28年度) 21.1%	目標 2022年度 (平成34年度) 21%以下

○現況値の算出について

- ・市民アンケート結果における「不明・無回答」の割合が指標値に影響を与えることを避けるため、評価指標は「不明・無回答」を除外して算出している。

①交通環境への満足度合

	合計	1	2	3	4	5	不明・無回答	(1+2)	(4+5)	備考	
		大変満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	大変不満		『満足』	『不満』		
福山市	実数	1,984	355	731	436	251	135	76	1086	386	P50に グラフを掲載
	%	100.0%	17.9%	36.8%	22.0%	12.7%	6.8%	3.8%	54.7%	19.5%	
笠岡市	実数	434	70	140	97	56	46	25	210	102	
	%	100.0%	16.1%	32.3%	22.4%	12.9%	10.6%	5.8%	48.4%	23.5%	
全体	実数	2,418	425	871	533	307	181	101	1296	488	
	%	100.0%	17.6%	36.0%	22.0%	12.7%	7.5%	4.2%	53.6%	20.2%	

②不明・無回答を除く

福山市	実数	1,908	355	731	436	251	135	—	1086	386	オレンジが 現況値
	%	100.0%	18.6%	38.3%	22.9%	13.2%	7.1%	—	56.9%	20.2%	
笠岡市	実数	409	70	140	97	56	46	—	210	102	
	%	100.0%	17.1%	34.2%	23.7%	13.7%	11.2%	—	51.3%	24.9%	
全体	実数	2,317	425	871	533	307	181	—	1296	488	
	%	100.0%	18.3%	37.6%	23.0%	13.2%	7.8%	—	55.9%	21.1%	

目標1-2	地域公共交通の利用者数の維持		
評価指標	鉄道，路線バス等，航路の利用者数		
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標は，地域人口の減少が見込まれるものの，利便性を高め，また利用促進を図ることとで，公共交通利用者数を現況の水準で維持すること。 ・ 毎年，事業者からの報告を受けて，市が指標値をとりまとめる。 		
目標値	現況		目標
	2015年度 (平成27年度)	21,447千人/年	2021年度 (平成33年度)
			21,500千人/年

※鉄道は，対象地域内に位置するJR西日本，井原鉄道の駅の乗車人員とする。

※路線バス等は，路線バス，乗合タクシー，自家用有償旅客運送の利用者数の合計値とする。

(路線バス，乗合タクシーは前年10月1日～9月30日，自家用有償旅客運送は1月1日～12月31日)

※航路は，走島航路，及び笠岡諸島航路の旅客船の利用者数とする。

単位：千人／年

		2015年度 (平成27年度)	備考
福山市	鉄道	15,088	P23に値を掲載
	路線バス等	4,368	
	航路	54	P46に値を掲載
	計	19,510	
笠岡市	鉄道	1,325	P23に値を掲載
	路線バス等	435	
	航路	177	P47に値を掲載
	計	1,937	
全体	鉄道	16,413	オレンジが現況値
	路線バス等	4,803	
	航路	231	
	計	21,447	

基本方針2

利用者の需要に応じた持続可能な運行（運航）方法への見直し

目標2-1	路線バスの健全化の向上		
評価指標	経常収益率15%未満の系統数		
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は、対象地域で運行する路線バスのうちの経常収益率15%未満の系統を、運行方法の見直し等により、現況値の半分以下の数に削減を図ること。 ・毎年、事業者からの報告を受けて、市が指標値をとりまとめる。 		
目標値	現況		目標
	2015年度 (平成27年度)	17系統	2021年度 (平成33年度) 8系統以下

※市別の現況値は、P32に掲載。

※経常収益率15%の説明は、P79に掲載。

目標2-2	公共交通の運行（運航）維持のための市負担額の水準維持		
評価指標	公共交通維持に係る市の負担額		
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は、公共交通（路線バス、乗合タクシー、航路）のサービス維持に向けた福山市、笠岡市の負担額を、近年の水準（2013年度（平成25年度）～2015年度（平成27年度））の平均値で維持すること。目標値は、福山市、笠岡市それぞれで設定する。 ・毎年、市が指標値をとりまとめる。 		
目標値	現況		目標
	2015年度 (平成27年度)	福山市：176,690千円 笠岡市：36,452千円	2021年度 (平成33年度) 福山市：180,000千円 笠岡市：40,000千円

○現況値の算出について

- ・評価指標（市負担）の現況値は、下表のとおり3年間の値を平均している。

単位：千円

		2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
福山市	陸上交通	166,955	136,782	125,576	P46に 値を掲載
	海上交通	32,599	31,387	36,771	
	計	199,554	168,169	162,347	オレンジが 現況値
平均		176,690			

単位：千円

		2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	備考
笠岡市	陸上交通	48,428	29,619	22,654	P47に 値を掲載
	海上交通	3,825	3,153	1,678	
	計	52,253	32,772	24,332	オレンジが 現況値
平均		36,452			

基本方針3

多様な運行方法による過疎化・高齢化に対応した移動手段の確保

目標3-1	移動制約者における交通環境への不満の削減	
評価指標	免許を持たない市民における交通環境の不満割合	
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は、市民アンケート調査結果における自動車・バイク免許を持たない市民の交通環境の満足度評価の「不満」の構成比（不明・無回答を除く）を、現況値よりも低くすること。 ・計画期間の最終年に、市が市民アンケート調査を実施して指標値をとりまとめる。 	
目標値	現 況	目 標
	2016年度 (平成28年度) 32.7%	2022年度 (平成34年度) 32%以下

○現況値の算出について

- ・市民アンケート結果における「不明・無回答」の割合が指標値に影響を与えることを避けるため、評価指標は「不明・無回答」を除外して算出している。

①免許を持たない市民の交通環境への満足度合

	合 計	1	2	3	4	5	不明・無回答	(1+2)	(4+5)	備考	
		大変満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	大変不満		『満足』	『不満』		
福山市	実数	329	26	101	79	50	45	28	127	95	P51に グラフを掲載
	%	100.0%	7.9%	30.7%	24.0%	15.2%	13.7%	8.5%	38.6%	28.9%	
笠岡市	実数	79	5	18	22	11	16	7	23	27	
	%	100.0%	6.3%	22.8%	27.8%	13.9%	20.3%	8.9%	29.1%	34.2%	
全体	実数	408	31	119	101	61	61	35	150	122	
	%	100.0%	7.6%	29.2%	24.8%	15.0%	15.0%	8.6%	36.8%	29.9%	

②不明・無回答を除く

福山市	実数	301	26	101	79	50	45	—	127	95	オレンジが 現況値
	%	100.0%	8.6%	33.6%	26.2%	16.6%	15.0%	—	42.2%	31.6%	
笠岡市	実数	72	5	18	22	11	16	—	23	27	
	%	100.0%	6.9%	25.0%	30.6%	15.3%	22.2%	—	31.9%	37.5%	
全体	実数	373	31	119	101	61	61	—	150	122	
	%	100.0%	8.3%	31.9%	27.1%	16.4%	16.4%	—	40.2%	32.7%	

基本方針4

多様な関係者と連携した積極的な利用促進施策の推進

目標4-1	地域公共交通の利用者数の維持（※再掲）			
評価指標	鉄道，路線バス等，航路の利用者数			
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は，地域人口の減少が見込まれるものの，利便性を高め，また利用促進を図ることで，公共交通利用者数を現況の水準で維持すること。 ・毎年，事業者からの報告を受けて，市が指標値をとりまとめる。 			
目標値	現況		目標	
	2015年度 (平成27年度)	<u>21,447千人/年</u>	2021年度 (平成33年度)	<u>21,500千人/年</u>

※鉄道は，対象地域内に位置するJR西日本，井原鉄道の駅の乗車人員とする。

※路線バス等は，路線バス，乗合タクシー，自家用有償旅客運送の利用者数の合計値とする。

（路線バス，乗合タクシーは前年10月1日～9月30日，自家用有償旅客運送は1月1日～12月31日）

※航路は，走島航路，及び笠岡諸島航路の旅客船の利用者数とする。

目標4-2	関係主体による積極的な利用促進活動の推進			
評価指標	市民向けの利用促進活動の実施回数			
目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目標は，例えば，「バス等の乗り方教室」，「公共交通をPRするイベント」など，公共交通の利用促進に向けた直接的な活動・事業を，毎年10回以上，継続して実施すること。 ・毎年，市が指標値をとりまとめる。 			
目標値	現況		目標	
	2016年度 (平成28年度)	<u>9回</u>	2022年度 (平成34年度)	<u>10回</u>

○現況値は下表を対象とした。

	学校名／イベント名	実施日	実施箇所	内容
福山市	高齢者のり方教室	5/11	長浜公民館	高齢者バスのり方教室
	福山市立多治米小学校2年生	6/20	中国バス福山営業所	社会見学、のり方教室
	まわローズ100万人達成イベント	7/13	福山駅前広場	公共交通PR
	府中市立府中小学校2年生	9/21	中国バス福山営業所	社会見学、のり方教室
	交通安全ファミリーランド	9/24	メモリアルパーク	公共交通PR、バスのり方教室
	健康ふくやま21	10/16	緑町公園	公共交通PR
	ふくやまバスまつり2016	11/3	中央図書館ローズコム	公共交通PR、バスのり方教室
	福山市立駅家小学校	—	福山市立駅家小学校	小学校出前授業(TFP)
笠岡市	交通安全フェスティバル	9/22	笠岡自動車学校	公共交通PR、バスのり方教室

6.3 目標を達成するための事業

目指すべき地域公共交通ビジョンの実現に向けて、本計画において推進する具体的な計画事業の枠組みを整理し、下図に示す。

また各事業の概要、及び実施主体等を次頁より示す。

「施策の基本方針」 ① ② ③	【計画事業1】 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #f1c40f; text-align: left;">[方向性]</th> <th style="background-color: #f1c40f; text-align: left;">[施策]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #f1c40f;"> (1) 地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る 福山・笠岡地域のまちづくりを支援し、将来を見据えた上で、地域間の交流促進に寄与する地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る。 </td> <td rowspan="3" style="border: 2px solid #c0392b; padding: 5px;"> [施策①] 路線バスの運行・改善及び再編 [施策②] 地域間交流を促進する公共交通の導入検討 [施策③] 乗合タクシーの運行・改善及び再編 [施策④] 自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編 [施策⑤] 住民主導による公共交通導入の仕組みづくり [施策⑥] 海上交通の運航・改善 [施策⑦] 移動支援に係る制度の推進 [施策⑧] 将来を見据えた新しい移動サービスの研究 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f1c40f;"> (2) 地域の移動サービスを途絶えさせない 地域の移動サービスを途絶えさせないために、現行の路線バス等の利用実態を踏まえ、必要に応じて適切な公共交通サービスへの転換を図る。 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f1c40f;"> (3) 住民主導による移動サービス導入を支援する 高齢化が進む地域などで公共交通の導入ニーズが高まった場合に、住民主導で移動手段を確保することができる仕組みの構築を目指す。 </td> </tr> </tbody> </table>	[方向性]	[施策]	(1) 地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る 福山・笠岡地域のまちづくりを支援し、将来を見据えた上で、地域間の交流促進に寄与する地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る。	[施策①] 路線バスの運行・改善及び再編 [施策②] 地域間交流を促進する公共交通の導入検討 [施策③] 乗合タクシーの運行・改善及び再編 [施策④] 自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編 [施策⑤] 住民主導による公共交通導入の仕組みづくり [施策⑥] 海上交通の運航・改善 [施策⑦] 移動支援に係る制度の推進 [施策⑧] 将来を見据えた新しい移動サービスの研究	(2) 地域の移動サービスを途絶えさせない 地域の移動サービスを途絶えさせないために、現行の路線バス等の利用実態を踏まえ、必要に応じて適切な公共交通サービスへの転換を図る。	(3) 住民主導による移動サービス導入を支援する 高齢化が進む地域などで公共交通の導入ニーズが高まった場合に、住民主導で移動手段を確保することができる仕組みの構築を目指す。
	[方向性]	[施策]					
(1) 地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る 福山・笠岡地域のまちづくりを支援し、将来を見据えた上で、地域間の交流促進に寄与する地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る。	[施策①] 路線バスの運行・改善及び再編 [施策②] 地域間交流を促進する公共交通の導入検討 [施策③] 乗合タクシーの運行・改善及び再編 [施策④] 自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編 [施策⑤] 住民主導による公共交通導入の仕組みづくり [施策⑥] 海上交通の運航・改善 [施策⑦] 移動支援に係る制度の推進 [施策⑧] 将来を見据えた新しい移動サービスの研究						
(2) 地域の移動サービスを途絶えさせない 地域の移動サービスを途絶えさせないために、現行の路線バス等の利用実態を踏まえ、必要に応じて適切な公共交通サービスへの転換を図る。							
(3) 住民主導による移動サービス導入を支援する 高齢化が進む地域などで公共交通の導入ニーズが高まった場合に、住民主導で移動手段を確保することができる仕組みの構築を目指す。							
「施策の基本方針」 ①	【計画事業2】 交通結節点における乗り継ぎ・待合い環境の改善						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #f1c40f; text-align: left;">[方向性]</th> <th style="background-color: #f1c40f; text-align: left;">[施策]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #f1c40f;"> (1) 地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る (再掲) </td> <td rowspan="2" style="border: 2px solid #c0392b; padding: 5px;"> [施策①] 乗り継ぎ拠点の設置 [施策②] バス停留所における利用環境整備 [施策③] 港湾における利用環境整備 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f1c40f;"> (2) 乗り継ぎ・待合い環境を改善する 公共交通の利便性を高めるために、必要な箇所における乗り継ぎや待合い環境整備などを推進し、交通手段間の乗り継ぎ利用の円滑化を図る。 </td> </tr> </tbody> </table>	[方向性]	[施策]	(1) 地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る (再掲)	[施策①] 乗り継ぎ拠点の設置 [施策②] バス停留所における利用環境整備 [施策③] 港湾における利用環境整備	(2) 乗り継ぎ・待合い環境を改善する 公共交通の利便性を高めるために、必要な箇所における乗り継ぎや待合い環境整備などを推進し、交通手段間の乗り継ぎ利用の円滑化を図る。	
[方向性]	[施策]						
(1) 地域公共交通ネットワークの維持や活性化を図る (再掲)	[施策①] 乗り継ぎ拠点の設置 [施策②] バス停留所における利用環境整備 [施策③] 港湾における利用環境整備						
(2) 乗り継ぎ・待合い環境を改善する 公共交通の利便性を高めるために、必要な箇所における乗り継ぎや待合い環境整備などを推進し、交通手段間の乗り継ぎ利用の円滑化を図る。							
「施策の基本方針」 ④	【計画事業3】 地域公共交通の利用促進施策の推進						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #f1c40f; text-align: left;">[方向性]</th> <th style="background-color: #f1c40f; text-align: left;">[施策]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #f1c40f;"> (1) 積極的な利用促進施策を推進する 市、住民、交通事業者が連携して、モビリティ・マネジメント等を通じた意識啓発や情報提供、またICカードシステムの導入などを進め、公共交通利用の促進を図る。 </td> <td style="border: 2px solid #c0392b; padding: 5px;"> [施策①] 公共交通に係る情報提供の推進 [施策②] 公共交通の利用意識の向上 [施策③] 観光目的等での公共交通利用の促進 [施策④] 車両・運賃等に係る取組 </td> </tr> </tbody> </table>	[方向性]	[施策]	(1) 積極的な利用促進施策を推進する 市、住民、交通事業者が連携して、モビリティ・マネジメント等を通じた意識啓発や情報提供、またICカードシステムの導入などを進め、公共交通利用の促進を図る。	[施策①] 公共交通に係る情報提供の推進 [施策②] 公共交通の利用意識の向上 [施策③] 観光目的等での公共交通利用の促進 [施策④] 車両・運賃等に係る取組		
[方向性]	[施策]						
(1) 積極的な利用促進施策を推進する 市、住民、交通事業者が連携して、モビリティ・マネジメント等を通じた意識啓発や情報提供、またICカードシステムの導入などを進め、公共交通利用の促進を図る。	[施策①] 公共交通に係る情報提供の推進 [施策②] 公共交通の利用意識の向上 [施策③] 観光目的等での公共交通利用の促進 [施策④] 車両・運賃等に係る取組						

図 計画事業の枠組み

施策① 路線バスの運行・改善及び再編

■事業の概要

- 交通事業者が運行する路線バスについては、住民、交通事業者、行政（市、県、国）の協働により、運行サービスの維持を図ることを基本とする。
ただし、運行サービス内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない場合は、効率化や利便性向上を図るため、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施する。
- 対象地域における地域公共交通ネットワークを、より効率的で利便性の高いものとし、その結果として持続可能なサービスとすることを目指して、次の方針に従い、路線バスの再編を推進する。

□路線バス再編の方針について

[再編の目的]

- ①移動手段を途絶えさせないためのサービス見直し
- ②利便性が高く持続可能な路線バスネットワークの形成

[再編の考え方]

①移動手段を途絶えさせないためのサービス見直し

- ・ネットワーク形成上必要な路線において、利用実態や乗務員不足等の問題から、行政から経費補助を受けても運行維持が困難と交通事業者が判断した場合は、移動手段を途絶えさせないために、できるだけ早期に代替サービス等を整える必要がある。
- ・こうした緊急性の高い状況においては、特に当該路線沿線の住民の暮らしを守ることに注力して、市と住民、及び交通事業者の協働で、地域の生活移動ニーズに見合った持続可能な移動サービスの導入を推進する。

②利便性が高く持続可能な路線バスネットワークの形成

ア) 利便性が高い路線バスネットワークの形成

- ・乗り継ぎ拠点を設定して、鉄道と路線バス、船と路線バス、また路線バス同士など、交通手段間の乗り継ぎ利便性の強化を図るとともに、路線バスによる移動実態やニーズを踏まえて、できるだけ利用しやすい路線バスネットワークの形成を推進する。
- ・高齢化が急進している状況などを踏まえると、今後、できるだけ自宅近くで乗降できるような交通手段のニーズが高まることが想定される。こうした住民の要望を捉えて、地域の実態に合った効果的な路線バスネットワークに向けた見直し（交通手段の転換を含む）を推進する。

イ) 持続可能な路線バスネットワークの形成

- ・将来に向けて、市民生活に必要な移動サービスを守り続けるために、対象地域における路線バス等に対して、地域特性や利用実態に合った運行形態（サービス水準、交通手段）への見直しを推進する。

○見直し方針

- ・需要が極めて少ない状況においては、定時定路線型の乗合サービスの必要性は低いと考え、最低需要の基準を設定し、一定以上の需要を持つと見込まれる路線を維持対象とする。

【最低需要の基準（系統別）】

経常費用の15.0%以上の収益があること

※経常収益率15%とは、地域内の赤字のバス路線において、運行区間の概ね8割で利用がある状態。

- ・事業年度毎に各系統の経常収益率を算定し、最低需要の基準を下回る系統が生じた場合は、市、交通事業者、沿線住民が、次の事項に取り組むものとする。
 - i) 市、交通事業者において、経常収益率が基準を下回る要因、（系統を束ねた）路線の経常収益率、また利用実態等を確認して、見直し候補路線の判断を行う。
 - ii) 見直し候補路線を公表するとともに、市、交通事業者、沿線住民が協議し、見直し方針を決定する。

（見直し方針の例）

- ・暫定運行という形で一定期間運行するとともに、基準値を上回るように利用促進策を進める。基準を上回る利用がない場合には廃止を検討する。
- ・沿線住民が主体的に関与する「住民主体路線」として、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等を導入する。
- ・移動サービスに関連する市の支援制度を導入する。 など

- ・なお、最低需要の基準を下回らない路線であっても、持続可能なネットワーク形成に寄与すると判断できる場合は、市、交通事業者、沿線住民が協議の上で、運行形態を見直すこともある。

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者

施策② 地域間交流を促進する公共交通の導入検討

■事業の概要

- 福山市と笠岡市は、県境を跨ぐものの、通勤や買物、通院などの生活移動が多いなど、両市民にとっての日常生活圏になっている。そのため、地域間移動の利便性を高め、一層の交流促進を図るために、利用ニーズに適した新たな公共交通の導入を検討する。

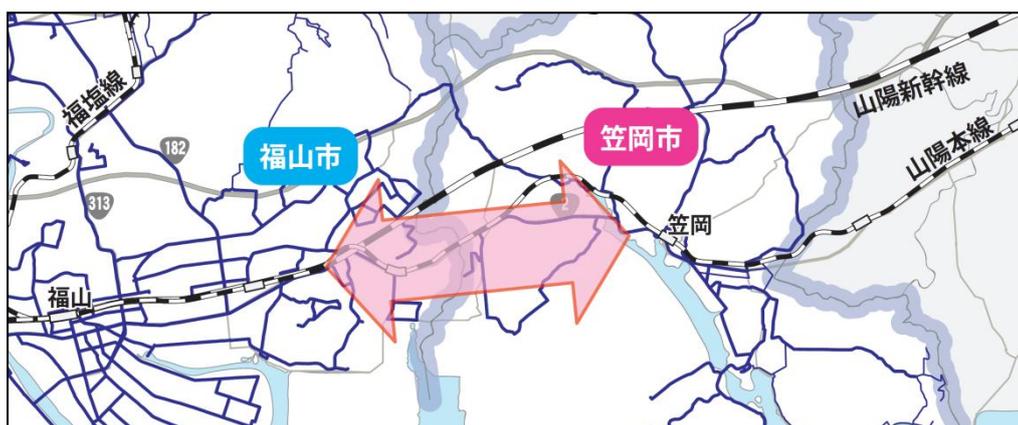


図 導入位置のイメージ

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者

施策③ 乗合タクシーの運行・改善及び再編

■事業の概要

- 地域住民の生活移動に不可欠な乗合タクシー（福山市竹尋学区，福山市中条学区，笠岡市大島地区，笠岡市尾坂地区）については、住民，交通事業者，市の協働により，運行サービスの維持を図ることを基本とする。
ただし，運行サービス内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない場合は，効率化や利便性向上を図るため，住民と交通事業者と市が協議し，必要な改善について検討，実施する。
- 路線バスネットワークの再編〔施策①〕に伴って路線バス等から乗合タクシーに転換した場合や高い住民ニーズがある地域に新たに乗合タクシーを導入した場合においては，市が支援を行いながら住民，交通事業者，市の協働により，運行サービスの維持を図る。

■実施主体

福山市，笠岡市，住民主体の運営組織，交通事業者

施策④ 自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編

■事業の概要

- 地域住民の生活移動に不可欠な自家用有償旅客運送（北木島コミュニティバス）については、運営組織、住民、笠岡市の協働により、運行サービスの維持を図ることを基本とする。
ただし、運行サービス内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない場合は、効率化や利便性向上を図るため、運営団体（NPO法人かさおか島づくり海社）が主体的にサービス内容を見直すものとする。
- 路線バスネットワークの再編〔施策①〕に伴って路線バス等から自家用有償旅客運送に転換した場合や、高い住民ニーズがある地域に新たに自家用有償旅客運送を導入した場合においては、市が支援を行いながら住民、運営組織、市の協働により運行サービスの維持を図る。

■実施主体

福山市，笠岡市，NPO等の運営組織

施策⑤ 住民主導による公共交通導入の仕組みづくり

■事業の概要

- 福山市，笠岡市では，今後，人口減少（過疎化）・高齢化の進行が見込まれ，その結果，マイカーに頼らず，日常生活の移動で困る市民の増加が懸念されている。そのため，新たな地域における公共交通の導入機運が高まると見込まれるが，一方で，人口集積が小さな地域への公共交通の導入は，一般的にサービスの維持が困難な場合が多い。
以上を踏まえ，公共交通を守り，育てるという強い意識を持つ地域住民の主導により，日常生活を支える公共交通を導入し，かつ維持するための仕組みの構築を目指す。
- 仕組みの構築後には，市民への周知を図るためにマニュアル（手引書）を整備する。

□主な検討事項（マニュアルに記載する事項）

- ・ 導入可能な地域の条件等（公共交通の利用環境，住民主体の運営組織の設置など）
- ・ 一般的な移動サービス導入までの流れ
- ・ 行政支援の内容・条件等（運行経費への支援内容や運行維持の条件など）

■実施主体

福山市，笠岡市

施策⑥ 海上交通の運航・改善

■事業の概要

- 福山市，笠岡市に関連する定期航路は，島しょ部住民が安全で安心な日常生活を営む上で必要不可欠な移動手段であり，住民，交通事業者，行政（市，県，国）の協働により，航路改善に取り組み，運航サービスの維持を図ることを基本とする。

運航サービス内容が利用実態や住民ニーズ等に適していない場合，また利用者が大きく減少する等により安定的な運航サービスの提供が困難な状況になった場合は，効率化や利便性向上を図るため，島しょ部住民等の意見を十分に把握するとともに，交通事業者と市が協議し，必要な改善について検討，実施する。

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者

施策⑦ 移動支援に係る制度の推進

■事業の概要

- 公共交通を補完する制度である「高齢者おでかけ支援事業（福山市）」，「買物タクシー（笠岡市）」を継続して推進するとともに，新たに導入を要請する地域がある場合は，路線バスとの競合に配慮しながら，これを支援する。
- タクシー運賃等の助成など，高齢者等の移動を支援する制度を推進する。

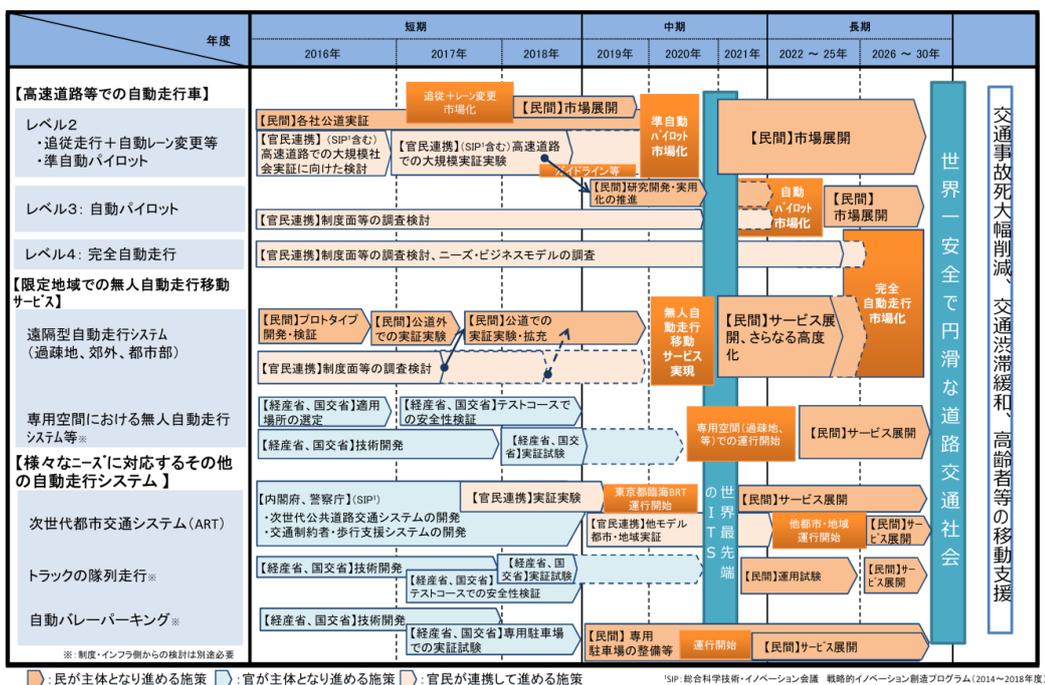
■実施主体

福山市，笠岡市

施策⑧ 将来を見据えた新しい移動サービスの研究

■事業の概要

- 我が国では、科学技術の急速な進展を受けて、自動車・バスの自動走行など、新しい移動サービス等の実用化に向けた開発や実証試験が進められている。また、ネット通販に代表される流通形態の革新は、我々の交通行動に影響を与えており、その影響は今後一層大きくなると考えられる。
- こうした移動サービスに関わる新しい技術や仕組みは、福山市、笠岡市における将来の公共的な移動を支え、住民生活をより豊かにする可能性を秘めている。そのため、地域の将来を見据えて、関連する情報を収集、把握するとともに、地域への導入可能性等について研究を行う。



(資料) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部

「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」(2016年(平成 28 年)5 月)

図 国が進める自動走行システムに係るロードマップ

■実施主体

福山市, 笠岡市

計画事業2 交通結節点における乗り継ぎ・待合い環境の改善

施策① 乗り継ぎ拠点の設置

■事業の概要

- 交通手段間の連携を図ることで、利便性が高い公共交通ネットワークの形成を推進するために、路線バスと鉄道、路線バスと航路、路線バス同士など、交通手段間の乗り継ぎを円滑にするための各種整備を行う「乗り継ぎ拠点」の設置を検討する。

□設置箇所検討の主な考え方

- ・ 路線バスと異なる手段、また路線バス同士の乗り継ぎが可能であること
- ・ 路線バスの再編（計画事業1 [施策①]）と相まって、利便性の高いネットワークが形成できること

□整備の例



図 イメージ 松永駅南口

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者

施策② バス停留所における利用環境整備

■事業の概要

- バス停留所における利用（乗り継ぎ・待合い）環境の改善は、バス利用者からの要望も高く、利用促進に有効な施策である。そのため、次の考え方にに基づき、諸課題（整備主体、整備費用、許認可、管理者等）が整理され、可能な箇所から段階的に整備を推進する。

□整備箇所選定の考え方

- ・ 乗り継ぎのあるバス停留所
- ・ 利用者が多いバス停留所
- ・ 周辺に店舗、病院、公共施設等、移動の目的地となるような施設等があるバス停留所

□整備の例

- ・ 上屋、ベンチ設置
- ・ バス接近表示システム等の設置
- ・ 老朽化・破損しているバス停留所の改修
- ・ 地域住民によるバス停留所等の利用環境の改善

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者，地域住民

施策③ 港湾における利用環境整備

■事業の概要

- 航路の利用者は主には島しょ部住民であるが、島内の高齢化に伴って、利用者も高齢化が進んでいる。また、島内人口は減少しており、航路の利用者を確保するためには、島外からの観光客などによる利用を積極的に増やす必要がある。

そのため、港湾を観光拠点機能も有した海上交通ターミナルと捉え、港湾施設の整備や、交通情報、観光情報の発信を推進し、利用しやすい環境を整える。

□整備の例

- ・ 棧橋や待合所の整備（笠岡市白石島）
- ・ 観光情報の発信
- ・ バス等への乗り継ぎ情報の発信（デジタルサイネージの設置等）

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者

計画事業3 地域公共交通の利用促進施策の推進

施策① 公共交通に係る情報提供の推進

■事業の概要

○ 路線図、時刻表などの公共交通の情報を網羅した媒体を作成することで、利用意向を持つ市民等が、必要な情報を容易に入手できる環境を整え、公共交通の利用促進を図る。

表 施策内容

媒体	概要
・公共交通マップ (紙媒体)の作成	・鉄道、航路、バス路線を記載した、福山市と笠岡市での一体的な公共交通マップを作成する。
・公共交通総合時刻表の作成	・主要なバス停の時刻や鉄道や航路など、各交通手段の乗り継ぎの利便性の向上を目的とした総合時刻表を作成する。
・ホームページ掲載情報の充実	・市ホームページ等に、福山市、笠岡市内の公共交通の情報を網羅したページを作成する。

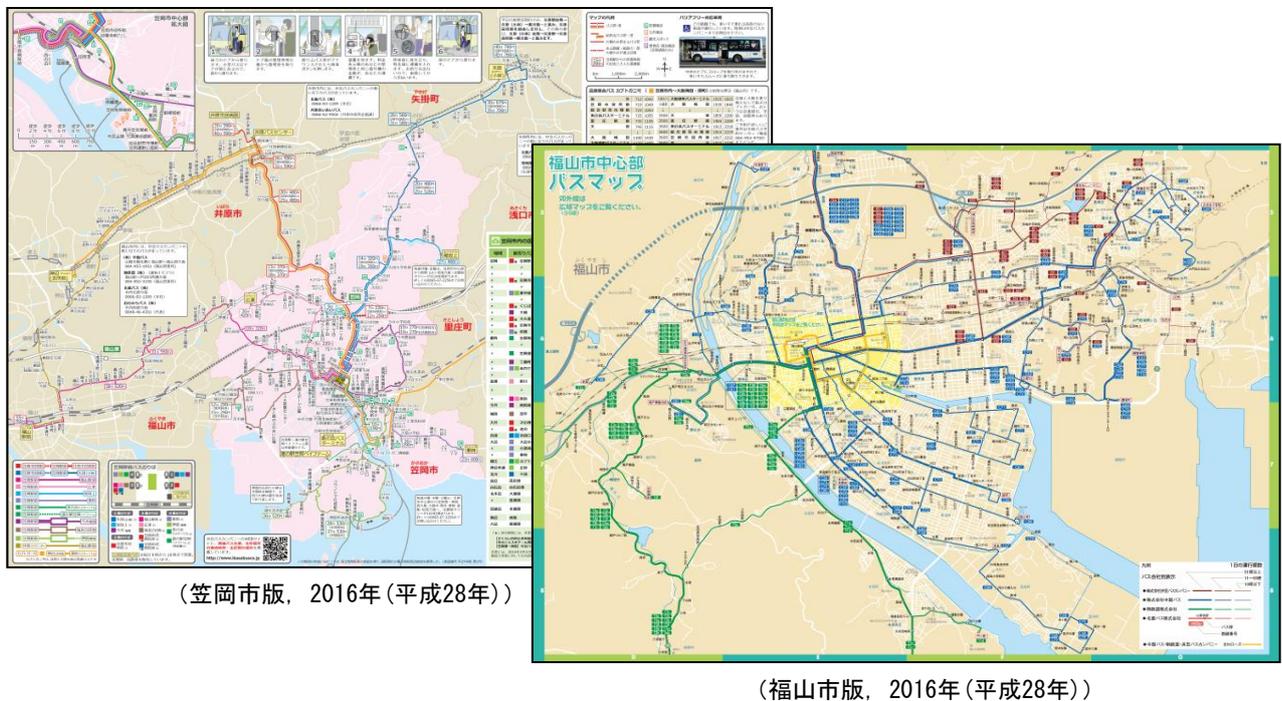


図 公共交通マップ

■実施主体

福山市、笠岡市、交通事業者

施策② 公共交通の利用意識の向上

■事業の概要

- 地域や学校団体等と連携し、公共交通の社会的意義や利用意識の啓発を図るモビリティ・マネジメントを推進するとともに、実際にバスの乗り方などをレクチャーする等、ソフト的な取組を通じて、公共交通の利用を促す。

表 施策内容

施策	概要
・教育機関と連携した取組	・学校の授業と連携したバスの乗り方教室等のモビリティ・マネジメント施策などを通じて、教育機関と連携を図りながら、児童・生徒の公共交通の利用機会の拡大を図る。
・地域住民や高齢者を対象とした取組	・地域住民や高齢者団体に対して、バスの乗り方教室、体験乗車会等を実施し、利用の促進及び、利用時の安全性の向上を図る。 ・バスに親しむイベント開催、また交通安全に係るイベントなど、多様な機会を活用して、積極的に情報提供や利用意識の啓発を図る。
・転入者を対象とした取組	・市の転入者に対して、わかりやすい公共交通の情報媒体を提供することで、利用の促進を図る。
・地球環境に着目した取組	・福山都市圏で推進する「ベスト運動」や岡山県及び県下市町村で取り組むノーマイカーデーなど、地球環境に着目して、公共交通への転換を促す取組を推進する。



(小学校の授業と連携したモビリティ・マネジメント)



(高齢者へのバスの乗り方教室)

図 取組の様子

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者，関連団体（教育機関，ベスト運動協賛企業等）

施策③ 観光目的等での公共交通利用の促進

■事業の概要

- 公共交通の利用者数を安定的に確保するためには、日常生活での活用だけではなく、観光客等にもより多く利用してもらうことが重要である。そのため、観光関連の各種団体が実施する事業等と連携を図り、鉄道、路線バス、航路等の利用促進を図る。

表 施策内容

施策	概要
・観光関連のイベント等と連携した取組	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設への連絡バス（井笠BCによる「笠岡いいとこ巡りバス」）など、観光客の利用を見込んだ公共交通サービスの充実を図る。 ・笠岡諸島における伝統文化・行事、イベントなどと連携した取組みを推進する。
・観光客向け公共交通情報提供媒体の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・国内のみならず海外からの観光客が、路線バス、航路等の公共交通の情報を容易に取得できるように、鉄道駅周辺などの乗り継ぎ拠点や観光資源周辺へ交通案内看板やデジタルサイネージ（電子看板）等の設置、及び交通案内情報の多言語化を推進する。 ・観光客向けのチラシ等の情報媒体に、公共交通の利用案内を掲載するように働きかけを行う。



図 笠岡いいとこ巡りバス



図 デジタルサイネージによる情報提供

■実施主体

福山市、笠岡市、交通事業者、関連団体（観光関連）

施策④ 車両・運賃等に係る取組

■事業の概要

- 低床車両の導入や運賃に係る取組など、公共交通サービスの利便性を高める取組を実施し、市民が公共交通を利用しやすい環境を整える。

表 施策内容

施策	概要
・路線バス車両に係る取組	・低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）の導入，または補助ステップ設置車両の導入を促進する。
・運賃に係る取組	・（未導入路線において）ICカードの利用エリア拡大を検討する。 ・福山・笠岡地域内を期間限定で利用可能な乗り放題切符など，交通事業者が連携して，新しい企画切符を検討する。 ・サマーキッズ定期券など，交通事業者独自で企画切符を導入する。
・その他	・路線バス車内にアンケートハガキを設置するなど，利用者の意見や要望を聞き入れやすい環境を整える。 ※収集した利用者の意見等は，各交通事業者が福山・笠岡地域公共交通活性化協議会に報告するとともに，路線の見直し等に活かす。



図 低床車両・補助ステップ



図 サマーキッズ定期券等のチラシ

■実施主体

福山市，笠岡市，交通事業者

第7章 目標達成状況の評価と事業展開

7.1 目標達成状況の評価方針

地域公共交通ビジョンの実現に向けた計画事業を着実に実行し、本計画で掲げた目標の達成を目指すために、評価、改善の仕組みを次のとおり定める。

(1) 評価の体制

本計画の評価は、福山・笠岡地域公共交通活性化協議会において行う。また、福山市、笠岡市それぞれの地域に関わる計画事業の推進やその評価に関しては、福山地域部会、笠岡地域部会で検証を実施した上で、福山・笠岡地域公共交通活性化協議会に諮るものとする。

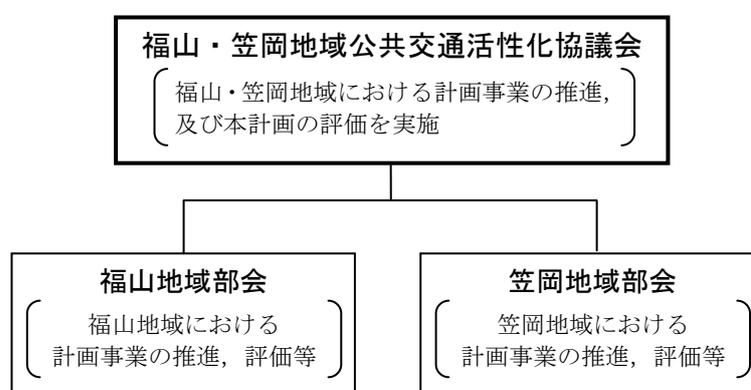


図 計画事業の推進・評価の体制

(2) 評価の方法

① 短期的な評価（1～2年毎）

実施した計画事業の進捗状況や実施効果などについて検証するとともに、検証の結果を踏まえ、必要に応じて計画事業内容の見直しを行い、再び取り組むといった、いわゆる「PDCAサイクル」の流れに基づく評価を実施する。

② 長期的な評価（6年間）

計画期間の最終年には、期間全体を通じた計画事業の全体の検証を行うとともに、評価指標を用いた目標の達成状況、また新たに生じた課題等について検証する。こうした検証の結果を踏まえて、必要性に応じて、次期の地域公共交通網形成計画の策定を行う。

7.2 事業展開

本計画の対象期間は、2017年度(平成29年度)～2022年度(平成34年度)の6年間であり、各事業の展開計画は下表のとおりである。

表 計画期間の事業展開

	2017年度 (H29年度)	2018年度 (H30年度)	2019年度 (H31年度)	2020年度 (H32年度)	2021年度 (H33年度)	2022年度 (H34年度)
【計画事業1】 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築						
[施策①] 路線バスの運行・改善及び再編 ○移動手段を途絶えさせないためのサービス見直し ○利便性が高く持続可能な路線バスネットワークの形成						
[施策②] 地域間交流を促進する公共交通の導入検討						
[施策③] 乗合タクシーの運行・改善及び再編						
[施策④] 自家用有償旅客運送の運行・改善及び再編						
[施策⑤] 住民主導による公共交通導入の仕組みづくり						
[施策⑥] 海上交通の運航・改善						
[施策⑦] 移動支援に係る制度の推進						
[施策⑧] 将来を見据えた新しい移動サービスの研究						
【計画事業2】 交通結節点における乗り継ぎ・待合い環境の改善						
[施策①] 乗り継ぎ拠点の設置						
[施策②] バス停留所における利用環境整備						
[施策③] 港湾における利用環境整備						
【計画事業3】 地域公共交通の利用促進施策の推進						
[施策①] 公共交通に係る情報提供の推進						
[施策②] 公共交通の利用意識の向上						
[施策③] 観光目的等での公共交通利用の促進						
[施策④] 車両・運賃等に係る取組						

	期間を通じて実施
	具体化に向けた検討