

福山・笠岡地域公共交通計画 (骨子案)

2023年（令和5年）5月

福山市・笠岡市

目 次

第1章 計画の目的と位置づけ	1
1 計画作成の目的	1
2 対象区域	1
3 対象期間	1
4 計画の位置づけ	1
第2章 福山・笠岡地域の現況	2
第3章 地域公共交通に関するニーズ	6
第4章 交通事業者の意見	10
第5章 前計画の評価	11
第6章 地域公共交通の役割と課題の整理	16
1 地域公共交通の役割	16
2 地域公共交通の問題点	17
3 課題解決の方向性	18
第7章 地域公共交通計画における取組	21
1 基本的な方針	21
2 取組の方向性（案）	23

第1章 計画の目的と位置づけ

1 計画作成の目的

福山市及び笠岡市では、2017年（平成29年）に地域公共交通網形成計画を作成し、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築に向けた施策に取り組んできた。

しかしながら、人口減少やモータリゼーションの進展による長期的な利用者数の落ち込みに加えて、新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化、乗務員の担い手不足など、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しいものとなっている。また、運転免許返納者の増加に伴う高齢者等の移動手段の確保や、公共交通への利用転換による環境負荷の低減など、地域公共交通は重要性を増している。

このような状況の中、2020年（令和2年）11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正^{*}を踏まえ、地域の社会経済活動を支える社会基盤（ベーシックインフラ）である地域公共交通を、地域の特性や移動需要に合った、暮らしを支える質の高い地域交通サービスとして持続的に確保していくため、周辺市町との広域連携を含めた福山・笠岡地域公共交通計画を作成する。

2 対象区域

計画対象地域は、福山市、笠岡市とする。なお、計画に基づき具体的な取組を実施するにあたっては、日常生活において人の移動が多い周辺市町と連携を図るものとする。

3 対象期間

計画の対象期間は、2024年度（令和6年度）～2028年度（令和10年度）の5年間とする。

4 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に基づき、県や福山市及び笠岡市の関連計画との整合を図りつつ策定する。



図 1-1 計画の位置づけ

^{*}地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープランとなる「地域公共交通計画」を作成し、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進する法律。

第2章 福山・笠岡地域の現況

(1) 利用者数の状況

- ・2019年（令和元年）までは利用者数・補助金額は横ばい傾向で推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は大きく減少し、補助金額は大幅に増大した。
- ・陸上交通の利用者数は、福山市および笠岡市ともに横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少している。また、市補助金については、新型コロナウイルス感染症の影響により一時的に増加。
- ・海上交通の利用者数は、福山市は減少傾向にあり、笠岡市は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少している。また、市補助金については、新型コロナウイルス感染症の影響により一時的に増加。

【公共交通全般の利用者数】



出典：福山市, 笠岡市資料

図 2-1 公共交通全般の利用者数

【公共交通全般の補助金額】



出典：福山市, 笠岡市資料

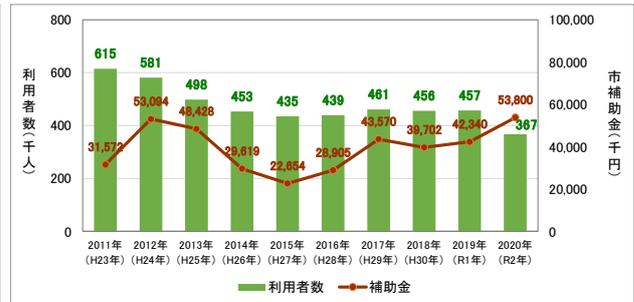
図 2-2 公共交通全般の補助金額

【陸上交通（鉄道を除く）】



出典：福山市資料

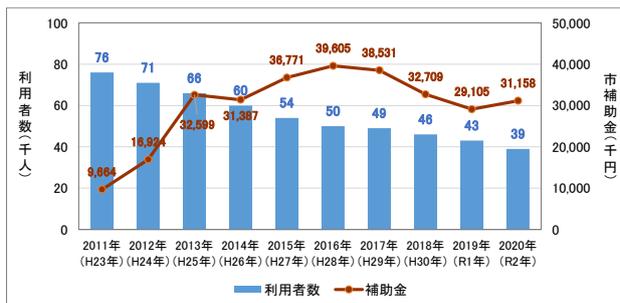
図 2-3 利用者数及び補助金推移（福山市）



出典：笠岡市資料

図 2-4 利用者数及び補助金推移（笠岡市）

【海上交通】



出典：福山市資料

図 2-5 利用者数及び補助金推移（福山市）



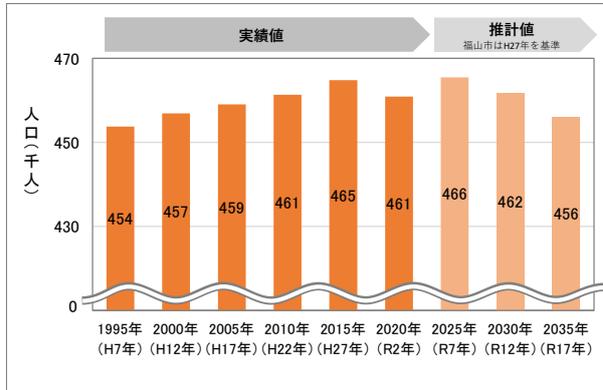
出典：笠岡市資料

図 2-6 利用者数及び補助金推移（笠岡市）

(2) 人口動態

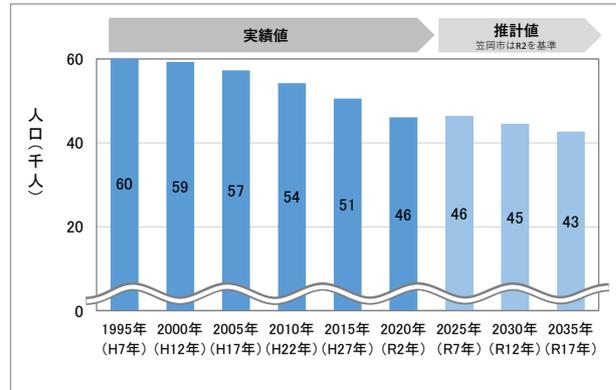
①人口推移

・両市ともに今後は人口が減少する見通しである。



出典：国勢調査，福山みらい創造ビジョン（2021，3）を基に作成

図 2-7 人口の推移(福山市)

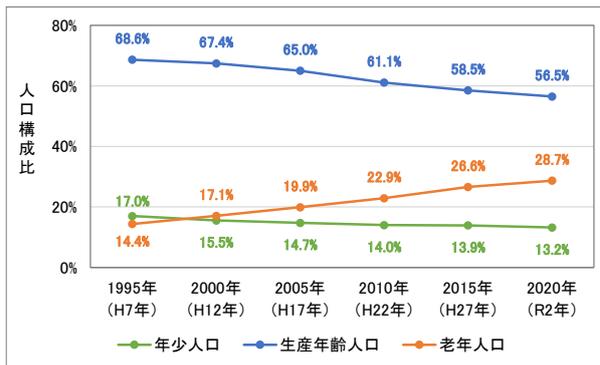


出典：国勢調査，笠岡市都市計画マスタープラン（R4，3改訂）を基に作成

図 2-8 人口の推移(笠岡市)

②人口構成比

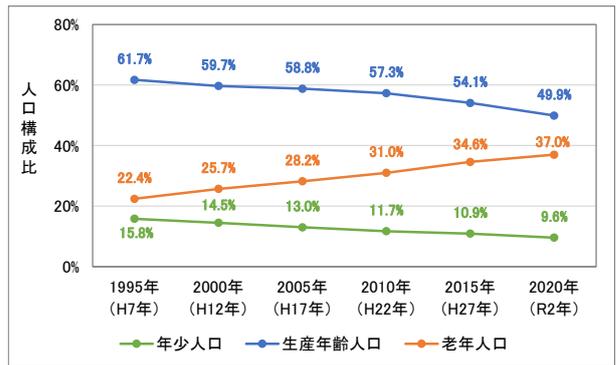
・両市とも少子高齢化が進行。老年人口の構成比が上昇し，年少人口は低下している。



出典：国勢調査

(各年齢階層人口に年齢不詳を含む総人口で除して算出)

図 2-9 人口構成比 (福山市)



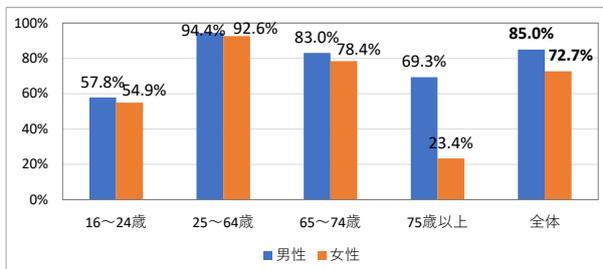
出典：国勢調査

(各年齢階層人口に年齢不詳を含む総人口で除して算出)

図 2-10 人口構成比 (笠岡市)

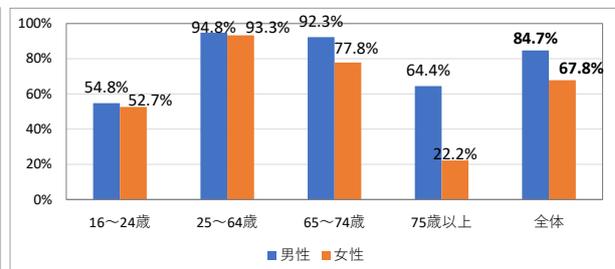
③運転免許保有率

・高齢になるほど免許保有率は低くなり，特に75歳以上の女性の免許保有率が低い。



出典：(免許保有者数) 広島県警/(人口) 住民基本台帳

図 2-11 年齢階層別運転免許保有率 (福山市)

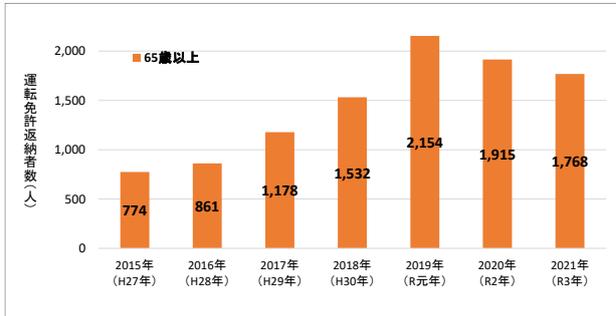


出典：(免許保有者数) 岡山県警/(人口) 住民基本台帳

図 2-12 年齢階層別運転免許保有率 (笠岡市)

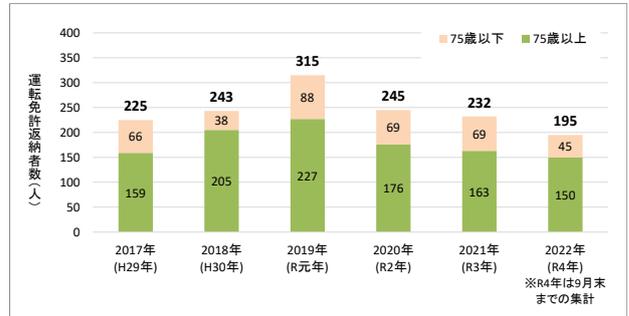
④ 運転免許返納者数

・福山市、笠岡市ともに高齢者の運転免許の返納状況は、直近は新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少しているものの、人口構成比及び運転免許保有率の状況から、今後高齢者等の移動困難者の増加が見込まれる。



出典：広島県警資料

図 2-13 運転免許返納者数 (福山市)



出典：岡山県警資料

図 2-14 運転免許返納者数 (笠岡市)

(3) 新型コロナウイルス感染症の交通事業者への影響

・新型コロナウイルス感染症の影響により、各交通事業者の収入が減少している。
 ・直近では少しずつ回復傾向にあるものの、鉄道、一般乗合バス、タクシーについては、新型コロナウイルス感染拡大前の8割程度にしか回復していない。

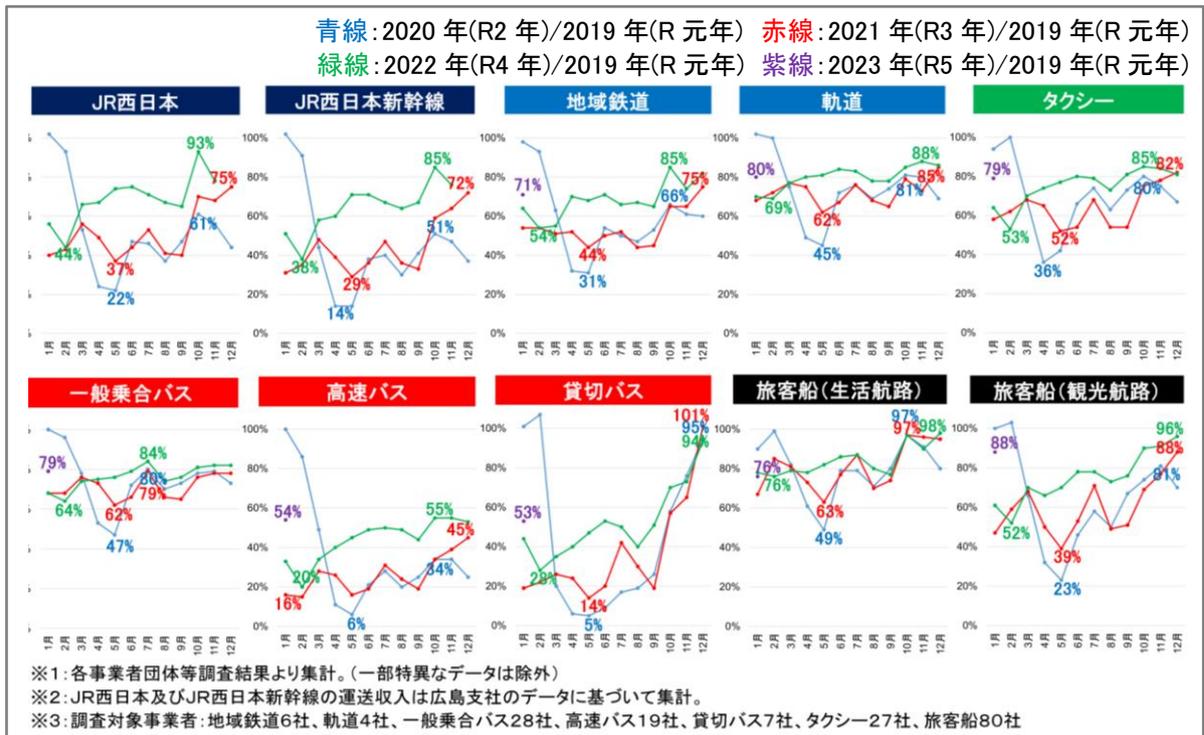


図 2-15 運送収入 (令和元年同月比)

出典：中国運輸局資料

(4) 新たな交通サービスの導入状況

- ・福山市ではオンデマンド（予約式）乗合タクシー， 笠岡市では自家用有償運送によるグリーンスローモビリティをそれぞれ導入し， 地域の移動手段となっている。



出典：福山市資料

図 2-16 オンデマンド(予約式)乗合タクシー

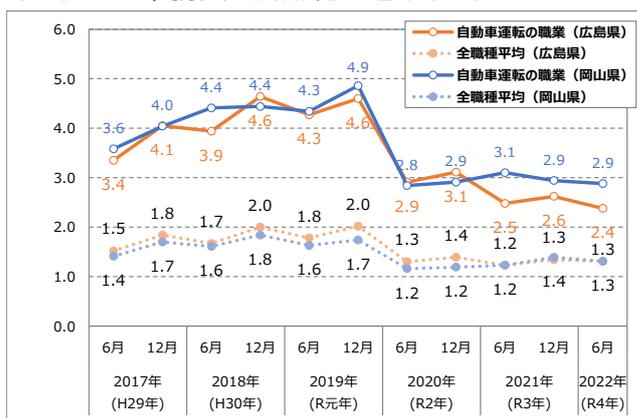


出典：笠岡市資料

図 2-17 グリーンスローモビリティ

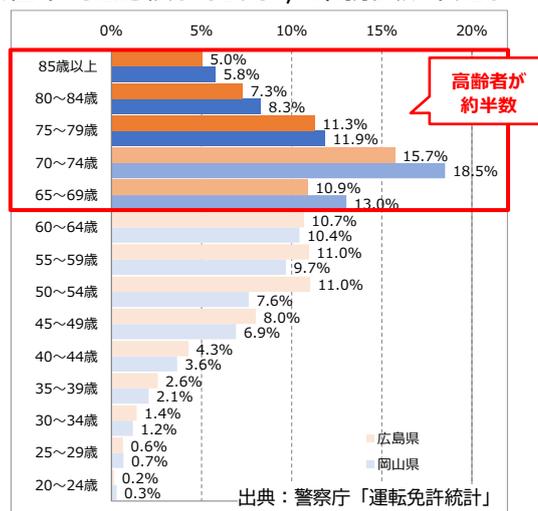
(5) 乗務員の担い手不足

- ・バス・タクシー等の自動車運転の職業の求人倍率は全職種平均と比較しても高く， 乗務員が不足している。また乗務員の高齢化も進んでいる。



出典：広島労働局/岡山労働局「職業別有効求人・求職及び賃金の状況」

図 2-18 広島県内・岡山県内の有効求人倍率の推移 (バス・タクシー等の自動車運転及び全職業平均)



出典：警察庁「運転免許統計」

図 2-19 広島県内・岡山県内の大型二種免許保有者数(2021年(令和3年))

(6) 広域連携の必要性

- ・福山市， 笠岡市との通勤・通学の移動に加えて， 尾道市， 府中市， 井原市， 倉敷市など， 他の周辺市町への移動も多くみられる。
- ・両市を含む備後圏域においては「第2期びんご圏域ビジョン」に基づく連携中枢都市圏の形成が進められている。

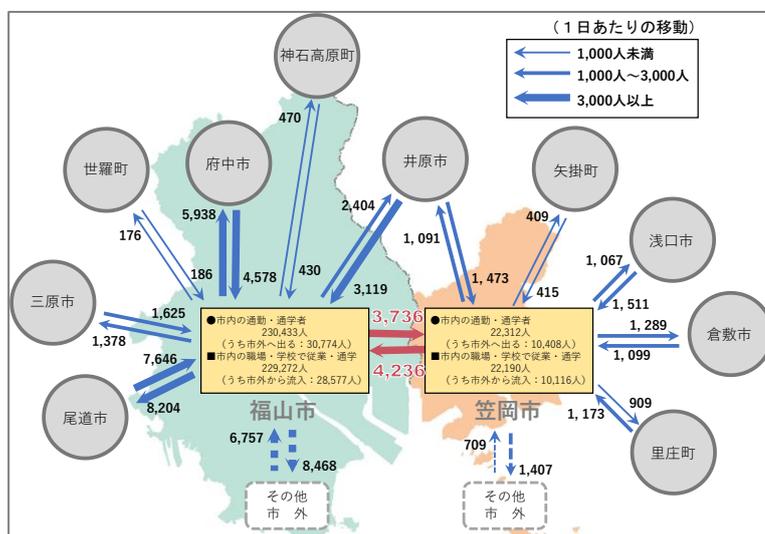


図 2-20 通勤・通学による移動

出典：国勢調査

第3章 地域公共交通に関するニーズ

福山市，笠岡市の市民を対象に地域公共交通に関するアンケート調査を行った。

表 3-1 市民へのアンケート調査

調査対象	市内在住の15歳以上の男女・個人
調査時期	2022年（令和4年）11月1日（火）～同年11月29日（火）
調査方法	郵送及びWEBの併用
有効回収件数	2,072件（37.7%） ※標本数：5,500人

（1）外出時の自家用車利用への依存

- ・買物先への交通手段として，両市とも8割弱が自家用車を利用しており，公共交通の利用は1割もない。
- ・また通院時の交通手段についても，福山市では約7割，笠岡市では約8割が自家用車であり，公共交通の利用は1割もない。

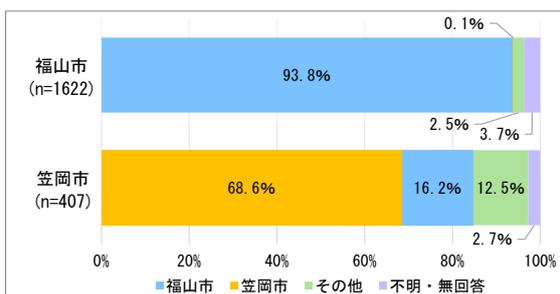


図 3-1 買物先

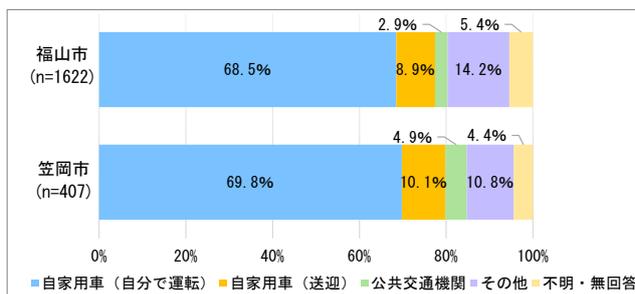


図 3-2 買物の交通手段

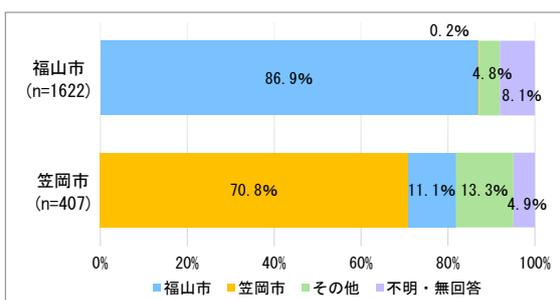


図 3-3 通院先

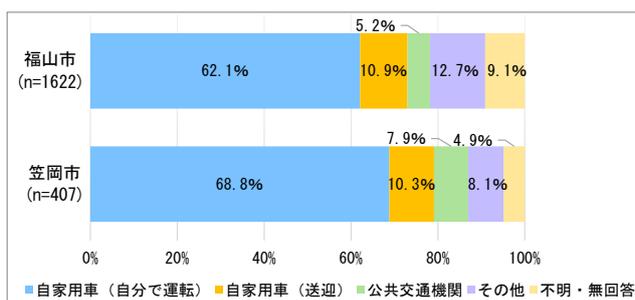


図 3-4 通院の交通手段

(2) 外出時の移動の課題

- ・買物や通院など、外出時に交通手段で困る人が両市で約3割いる。
- ・このうち特に、駅、病院、買物施設へ公共交通の路線で行く時の問題点として、「本数が少ない」、「自宅近くを通っていない」との意見が多い。

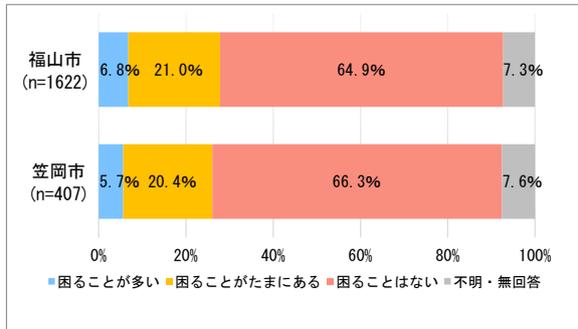


図 3-5 外出交通手段がなくて困ること

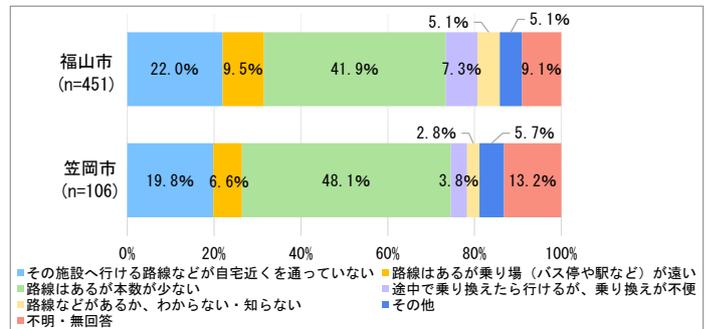


図 3-6 駅や病院等公共交通で行く時の問題点

(3) 新型コロナウイルス感染症による外出機会の変化

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、7割を超える人が、買物目的の外出を控えるようになった。
- ・また、第2回市政モニターアンケート（福山市）の結果によると、公共交通から自家用車や自転車に交通手段を変更していることが伺える。
- ・また公共交通の利用に抵抗を感じるようになった人が5割を超えており、かつ今後もこうした抵抗感が続くという回答した人が4割弱である。

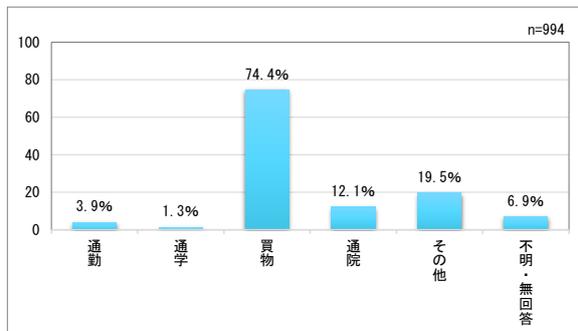


図 3-7 外出回数の減少・交通手段の変更 (福山市)

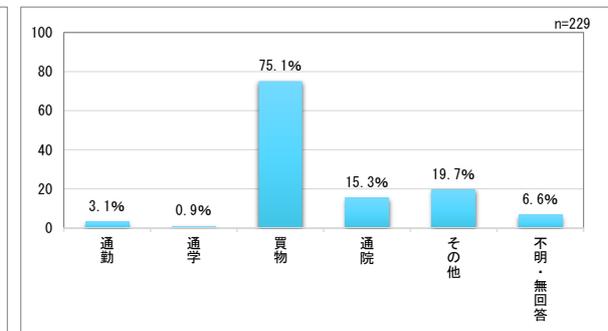


図 3-8 外出回数の減少・交通手段の変更 (笠岡市)

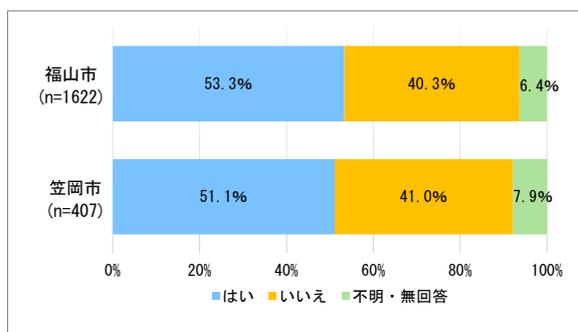


図 3-9 公共交通利用の抵抗感

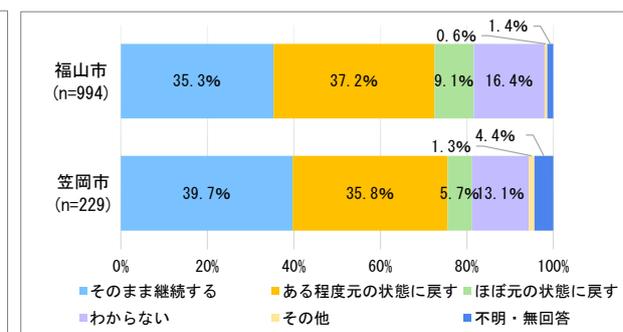


図 3-10 今後の見通し

(4) 交通環境の満足度

・両市ともに、約6割の人が普段の交通環境に満足している。前計画の目標1-1の実績値として不満割合（大変不満、やや不満）は図3-13に示す16.8%となっている。

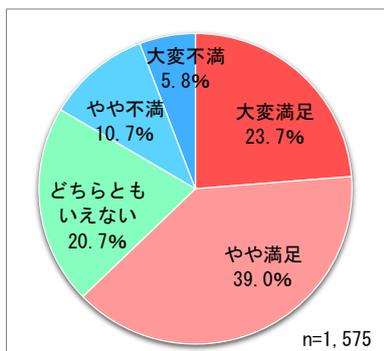


図3-11 普段の交通環境の満足度（福山市）

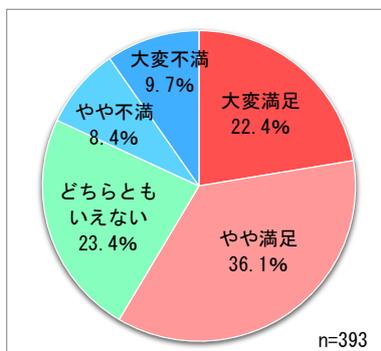


図3-12 普段の交通環境の満足度（笠岡市）

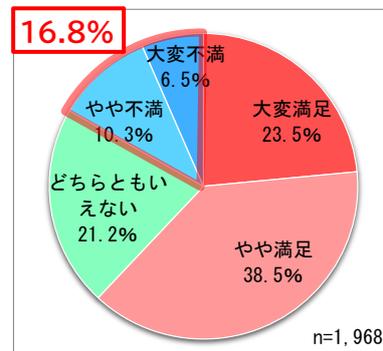


図3-13 普段の交通環境の満足度（福山市+笠岡市）

(5) 公共交通の満足度

① 路線バスの利用状況

・約6～8割の人が路線バスは「利用しない」と回答しており、その理由として「クルマなど、ほかに便利な手段がある」、「本数が少ない」との意見が多い。

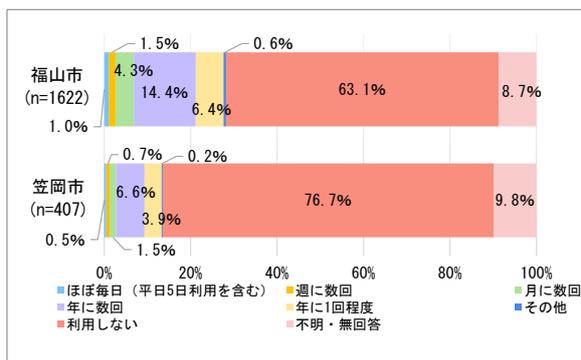


図3-14 路線バスの利用頻度

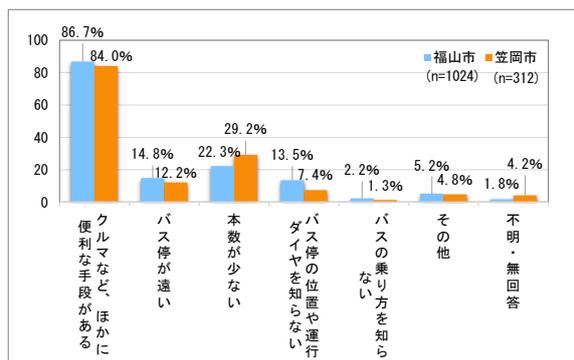


図3-15 路線バスを利用しない理由

② 路線バスの満足度

・路線バスは、不満割合が満足割合を上回っており、特に笠岡市では不満が多い。

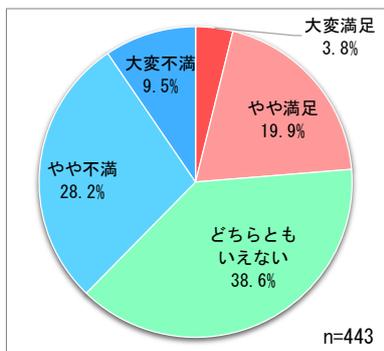


図3-16 路線バスの満足度（福山市）

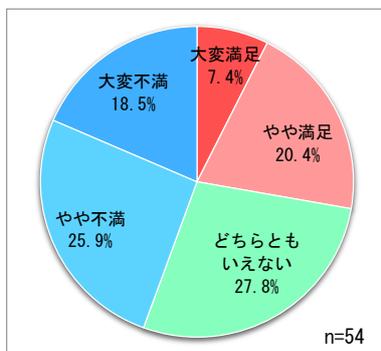


図3-17 路線バスの満足度（笠岡市）

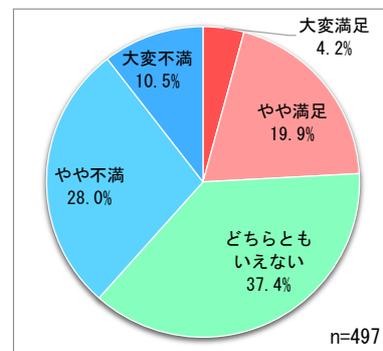


図3-18 路線バスの満足度（福山市+笠岡市）

③免許非保有者の路線バスの満足度

・免許非保有者の路線バス満足度は、満足割合と不満割合が同程度の状況である。前計画の目標 3-1 の実績値として不満割合（大変不満、やや不満）は図 3-21 に示す 30.7%となっている。

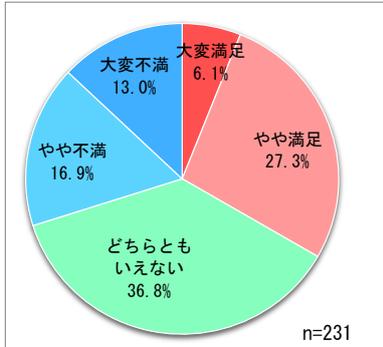


図 3-19 免許非保有者の路線バスの満足度 (福山市)

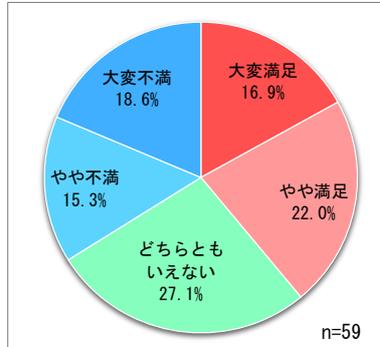


図 3-20 免許非保有者の路線バスの満足度 (笠岡市)

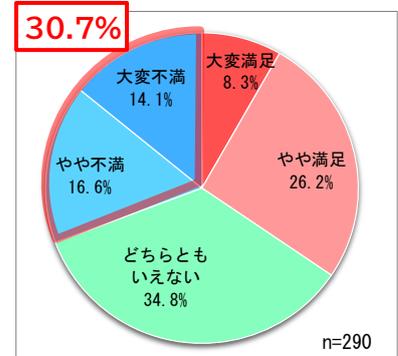


図 3-21 免許非保有者の路線バスの満足度 (福山市+笠岡市)

④地域住民のニーズ

- ・路線バスの増便，情報提供，バス停までの移動手段の確保，運賃値下げの要望が多い。
- ・公共交通の必要性や維持のための行政支援の必要性を認める人が 8 割以上。

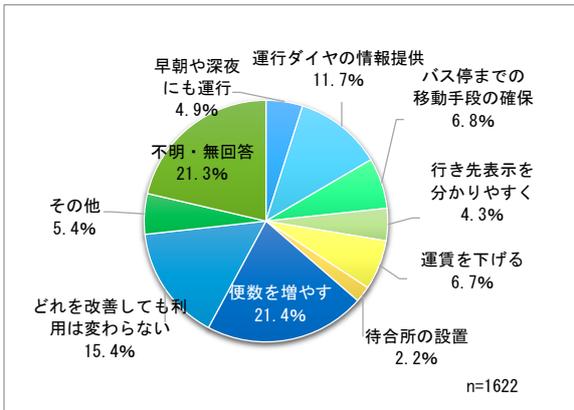


図 3-22 路線バスの改善点 (福山市)

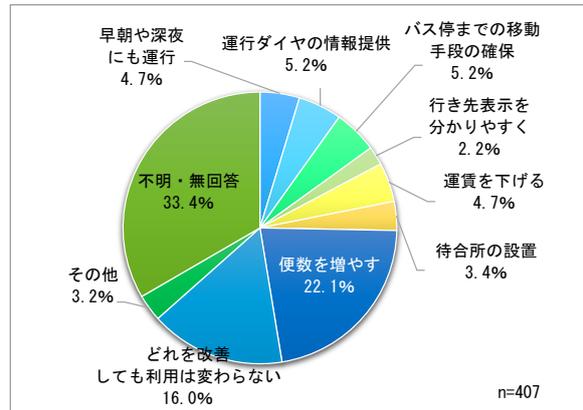


図 3-23 路線バスの改善点 (笠岡市)

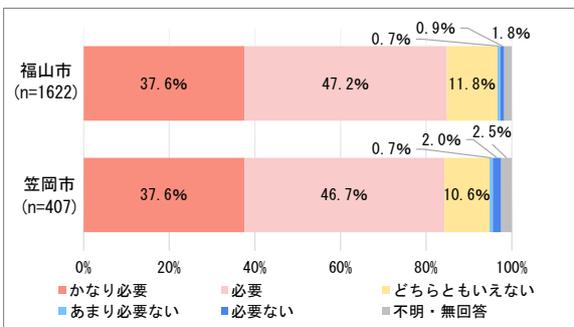


図 3-24 行政支援の必要性

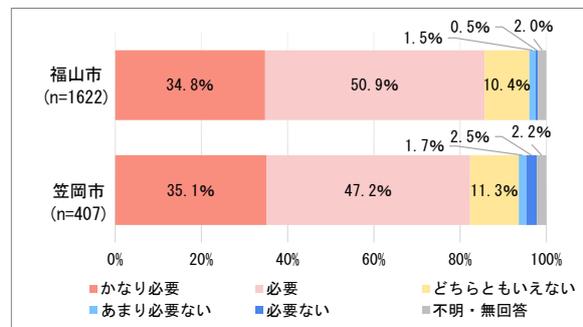


図 3-25 公共交通の必要性

第4章 交通事業者の意見

交通事業者（鉄道、バス、タクシー、航路）を対象にヒアリング等を行った。

（各事業者に共通する事項）

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、リモートワーク、交通手段の変更、外出機会の減少等で、利用者数は大きく減少し、公共交通事業者においては、輸送収入の減少が生じ、公共交通の存続に影響を与えている。また公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の収束後も、完全には元に戻らないと考えている。
- ・世界情勢の不安定化の影響により、原油・原材料費が高騰し、事業継続が難しくなっている。
- ・運行を維持していくためには赤字補填（行政支援）が必要。
- ・乗務員の確保が難しい中、人手不足へ対応するため、人件費等の経費を増やす必要があるなど、事業継続を難しくしている。

（バス事業者）

- ・2025年（令和7年）3月でPASPY（交通系ICカード）が廃止される予定で、代替システムを導入するには、大きな投資が必要になる。

（タクシー事業者）

- ・オンデマンド乗合タクシーの主な利用者である高齢者がスマホ（アプリ予約）を使用できない場合、電話対応が必要であるが、そのためのオペレーターの確保が人手不足で困難になっている。
- ・タクシー事業において、アプリ配車が主流になる。相乗りサービス等スマホアプリに活用が増えていく為、利用者のサービス向上に努めていかないといけない。

（航路事業者）

- ・航路利用者は、島内の海岸清掃事業の中止等もあり、島外からの利用が減ったことで大きな影響を受けている。
- ・今後事業者が連携してまたは地域と一体となって複数のサービスを組み合わせることが必要になる。

第5章 前計画の評価

前計画（福山・笠岡地域公共交通網形成計画）の評価指標の達成状況及び施策の実施状況について整理した。

（1）前計画の施策体系図

・前計画の施策体系図について以下に示す。



(2) 前計画の評価

- ・前計画の評価指標に対する達成状況を整理した。
- ・「交通環境への不満割合の減少」など、目標値を達成した指標がある一方で、新型コロナウイルス感染症の影響による外出機会の減少や公共交通の利用機会減少等が要因となり未達成の指標もある。
- ・今後は、新型コロナウイルス感染症拡大での生活様式の変化等も踏まえた評価指標や目標値の設定が必要となる。

表 5-1 前計画での評価指標の達成状況

【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							
個別目標		評価指標			達成状況	評価	
目標 1-1	市民における交通環境への不満の削減	市民における交通環境への不満割合	計画策定時	2016年度 (平成28年度)	21.1%	達成	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の不満割合は計画策定時に比べて低下し、目標を達成している。 ・ただし、その内訳をみると、自動車を利用可能な人の不満割合の減少が大きく、それ以外の人の不満割合はほとんど変化がないため、自動車利用者における交通環境の改善により、不満が減少したものと考えられる。 ・一方で、路線バス利用者の不満割合もやや減少しており、現在自動車を利用できない人や路線バスを利用できない状況にある人にとっては、交通環境の不満は存続しているものと考えられる。
			目標値	2022年度 (令和4年度)	21%以下		
			実績値	2022年度 (令和4年度)	16.8%		
目標 1-2	地域公共交通の利用者数の維持	鉄道、路線バス等、航路の利用者数	計画策定時	2015年度 (平成27年度)	21,447千人/年	未達成	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年度(令和元年度)までは、2市合計の利用者数は横ばいの傾向で推移していたが、その後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、市民の外出回数が減少し、公共交通の利用を控える人も多く、公共交通利用者数が大きく減少し、目標値は未達成となった。
			目標値	2021年度 (令和3年度)	21,500千人/年		
			実績値	2021年度 (令和3年度)	16,618千人/年		
【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							
個別目標		評価指標			達成状況	評価	
目標 2-1	路線バスの健全化の向上	経常収益率15%未満の系統数	計画策定時	2015年度 (平成27年度)	17系統	未達成	<ul style="list-style-type: none"> ・福山市においては、該当路線について系統廃止・変更と他モードへの変更等の見直しを行い該当系統数は減少(16系統→4系統)した。笠岡市においては、利用者数が微減傾向にあった上に新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受けて利用者数が更に減少し、該当系統数が増加(1系統→7系統)した。2市合計での目標値(8系統以下)の達成には至らなかった。
			目標値	2021年度 (令和3年度)	8系統以下		
			実績値	2021年度 (令和3年度)	11系統		
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	公共交通維持に係る市の負担額	計画策定時	2015年度 (平成27年度)	福山市:176,690千円 笠岡市:36,452千円	未達成	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年度(令和元年度)までは、2市ともに経常収益率の低い系統等の効率化を進める一方で、行政支援が必要な系統には必要な対応を行った。その後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少に伴う事業者への支援により、市負担額が一時的に増加したため、目標値の達成には至らなかった。 ・ただし、運行(運航)維持にかかる市負担額の水準を維持しながら、新型コロナウイルス感染症拡大により利用が一時的に激減した路線について、運行サービスを確保したことは評価できると考えられる。
			目標値	2021年度 (令和3年度)	福山市:180,000千円 笠岡市:40,000千円		
			実績値	2021年度 (令和3年度)	福山市:196,175千円 笠岡市:56,122千円		
【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手段の確保							
個別目標		評価指標			達成状況	評価	
目標 3-1	移動制約者における交通環境への不満の削減	免許を持たない市民における交通環境への不満割合	計画策定時	2016年度 (平成28年度)	32.7%	達成	<ul style="list-style-type: none"> ・不満割合は低下し、目標を達成しており、実施した事業(乗合タクシーの運行改善及び再編、海上交通の運行改善、移動支援に係る制度の推進等)により、不満度を抑制する要因の一つになったものと考えられる。 ・ただし、満足割合が増加したものではないため、引き続き対応が求められる。
			目標値	2022年度 (令和4年度)	32%以下		
			実績値	2022年度 (令和4年度)	30.7%		
【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							
個別目標		評価指標			達成状況	評価	
目標 4-1	地域公共交通の利用者数の維持(※再掲)	鉄道、路線バス等、航路の利用者数	計画策定時	2015年度 (平成27年度)	21,447千人/年	未達成	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年度(令和元年度)までは、2市合計の利用者数は微増の傾向で推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、市民の外出回数が減少し、公共交通の利用を控える人もいたことから、公共交通利用者が大きく減少し、目標値は未達成となった。(※再掲)
			目標値	2021年度 (令和3年度)	21,500千人/年		
			実績値	2021年度 (令和3年度)	16,618千人/年		
目標 4-2	関係主体による積極的な利用促進活動の推進	市民向けの利用促進活動の実施回数	計画策定時	2016年度 (平成28年度)	9回	未達成	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年度(令和元年度)までは、2市ともに年10回程度の利用促進の活動を行っており、2019年度(令和元年度)は12回の活動を行い、目標値を超える実績であった。その後は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、イベント等の活動を大幅に自粛したことにより、目標年次における目標値の達成に至らなかった。
			目標値	2021年度 (令和3年度)	10回		
			実績値	2021年度 (令和3年度)	4回		

・前計画の基本方針①～④に基づく15施策の実施状況は、次のとおりである。

表5-2 施策の実施状況(1/3)

施策	実施/ 未実施	前計画に記載の 具体的な取組内容	実施内容	成果と今後の課題
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	実施	①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、運行サービスを維持。ただし、運行サービス内容が適していない場合は、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施。 ②路線バスの再編を推進。	①収益率15%未満の系統（服部線、駅家団地線、柞磨線、天満線、宮の前線、郷分線など）は、地域住民との協議を図り、乗合タクシーへ転換。計画前には、2地区であったが、タクシー事業者の協力により、新たに6地区で運行。 ②新浜循環線と曙循環線の統合を実施。向陽循環線や津之郷線など、一部路線を減便。	【成果】 路線バスの健全化を目標として、経常収益率15%未満の系統について、地域住民と協議を図り、系統廃止や路線変更、路線新設を実施し、持続可能なバス路線の形成が図られた。 【今後の課題】 しかしながら、特に笠岡市を中心として、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による利用者減少に伴い、経常収益率が更に悪化しつつある系統が依然として存在しているため、今後も継続的に路線バスの運行・改善及び再編について検討していくことが必要である。
[施策②] 地域間交流を促進する 公共交通の導入検討	実施	①福山市と笠岡市の地域間移動の利便性を高めるために、利用ニーズに適した新たな公共交通の導入を検討。	①2018年12月から3か月間、福山・笠岡両市を結ぶ「笠岡・福山買物ライナー」の実証運行を実施。	【成果】 2018年12月から3か月間、福山・笠岡両市を結ぶ「笠岡・福山買物ライナー」（定時定路線型バス、1日3往復、毎日運行、対距離制運賃）の実証運行を実施したが、1日あたりの利用者数は10人未満であり、運行内容の見直し求められる結果となった。 【今後の課題】 両市間では一定の生活移動のニーズが確認されることから、引き続き、生活移動の実態やニーズに応じた持続可能な運行内容により、移動サービスを提供していくことが必要である。
[施策③] 乗合タクシーの 運行・改善及び再編	実施	①福山市竹尋学区、福山市中条学区、笠岡市大島地区、笠岡市尾坂地区は、運行サービスを維持。 ② [施策①] に伴って乗合タクシーに転換した場合や新たに地域ニーズにより導入した場合は、市が支援を行いつつ住民、交通事業者、市の協働により、運行サービスの維持を図る。	①福山市竹尋学区、福山市中条学区、笠岡市大島地区、笠岡市尾坂地区は、運行サービスを維持。 ②新たに6地区でタクシー事業者との協力による乗合タクシーを導入。導入した地域では、住民、交通事業者、市の協働により、運行内容の改善に取り組み、運行サービスの維持を図っている。	【成果】 路線バスの系統廃止となった地域において、移動手段の確保のため、乗合タクシーを現在8地域に導入し、移動手段の確保が図られた。 【今後の課題】 今後、乗合タクシーの利便性・効率性をより高めるため、既存の乗合タクシーのサービス内容を適宜見直すとともに、必要な地域への導入を積極的に進めていくことが必要である。
[施策④] 自家用有償旅客運送の 運行・改善及び再編	実施	①北木島コミュニティバスは、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。 ② [施策①] に伴って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。	①北木島コミュニティバスは、地域住民と協議を行い、定時定路線運行を縮小し、新たに予約制タクシーを導入。 ②笠岡市では、利用者ニーズに対応する為、R3年度とR4年度の2回に分けて、段階的に増便を図り、毎日運行とした。	【成果】 笠岡市北木島地域での自家用有償旅客運送について、需要にあった運行内容に改善するため、地域住民と協議を行い、コミュニティバスでの定時定路線運行を縮小し、新たに予約制タクシーを導入して利便性の向上を進めた。 【今後の課題】 今後も住民や来訪者の需要を確認しながら、運行内容の改善を行うことが必要である。
[施策⑤] 住民主導による 公共交通導入の仕組み づくり	実施	①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。 ②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	①各地域において運営委員会を設置。住民主体路線の導入を推進。 ②「住民主体路線（ふくやま乗合タクシー）導入マニュアル」をとりまとめた。	【成果】 地域公共交通の利用が不便な地域において、日常生活における移動手段を確保するため、「住民主体路線（ふくやま乗合タクシー）導入マニュアル」をとりまとめ、市民への周知を図った。 【今後の課題】 乗合タクシーの導入が必要な地域においては、今後も継続的に導入を図り、移動手段を確保していく必要がある。

表 5-3 施策の実施状況(2/3)

施策	実施/未実施	前計画に記載の具体的な取組内容	実施内容	成果と今後の課題
【施策⑥】 海上交通の運航・改善	実施	①定期航路は、住民、交通事業者、行政の協働により、航路改善に取り組み、運航サービスの維持を図る。 ②住民ニーズ等に適していない場合、利用者が大きく減少する場合等は、交通事業者と市が協議し、必要な改善について検討、実施。	①笠岡市の定期航路は、寄港地の見直しやダイヤ改定、新船導入を行った。福山市では、離島航路（走島～鞆航路）の運行サービス維持を図った。 ②学校関係者や観光客、住民等の利用者ニーズに応じて、飛島・六島航路のダイヤ改善及び、真鍋島航路のダイヤ改善に係る検討を行った。	【成果】 笠岡市の定期航路について、需要に合った運航内容に改善するため、寄港地の見直しやダイヤ改定を行うとともに、新船導入により安全性・快適性の向上を図った。 【今後の課題】 今後も定期的に利用実態や利用者・地域住民の意見等を把握しながら、適宜サービス内容の改善、見直しについて検討・実施を行うことが必要である。
【施策⑦】 移動支援に係る制度の推進	実施	①「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。 ②新たに導入する地域は、路線バスとの競合に配慮しながら、支援。 ③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。	①「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。 ②福山市では、「おでかけ乗車券」の交付を実施。 ③新たな移動支援として、「高齢者タクシー料金助成事業」、「生活支援訪問サービス事業」を開始。	【成果】 地域公共交通を補完する移動支援として、福山市では「高齢者おでかけ支援事業」、「高齢者老人交通費助成」を、笠岡市では「買物タクシー（金浦地区）」を、市関係部署間で連携して推進し、高齢者を対象とした移動支援を確保した。 【今後の課題】 また、笠岡市では、新たな移動支援として、2017年7月から「高齢者タクシー料金助成事業」、2021年7月から「生活支援訪問サービス事業」（買物等の移動・付添支援）を開始しており、今後も継続して取り組む。
【施策⑧】 将来を見据えた新しい移動サービスの研究	実施	①関連する情報を収集、把握する。 ②地域への導入可能性等について研究を行う。	①自動運転やMaaS、AIオンデマンドシステムについての関連する情報の収集を実施した。 ②地域への導入可能性等について、福山市でのバスの自動運転の実証実験や駅周辺でのグリーンズローモビリティの実証実験等を行った。	【成果】 福山市では、運行事業者の運転手不足への対応のため、バスの自動運転の実証実験を進め、実装に向けた検証を進めている。また、2市ともに、駅周辺中心市街地での周遊性を高めるため、グリーンズローモビリティの実証運行を行い、その効果の検証を進め、一部で実装。 【今後の課題】 今後も継続して、新たな移動サービスの導入に向けて取り組むことが必要である。
計画事業2 交通結節点における乗り継ぎ・待合環境の改善				
【施策①】 乗り継ぎ拠点の設置	実施	①路線バスと鉄道、路線バスと航路、路線バス同士など、「乗り継ぎ拠点」の設置を検討する。	①「乗り継ぎ拠点」の設置 ・乗り継ぎ拠点（エフピコアリーナバス停（路線バス同士）、駅家駅、戸手駅（乗合タクシーと鉄道）を設置した。 ・白石島待合所の既存交通拠点を整備した。また、これに伴い、旅客船と鉄道、旅客船とバスのダイヤ改善を行い、接続を強化した。	【成果】 新たな公共施設の設置に伴い、バス路線の新設と路線バス間の乗り継ぎの円滑化のため、バス停上屋やベンチを設置して、乗継拠点としての機能向上を図った。 【今後の課題】 今後も、路線バスの再編や見直しに応じて、適切な乗り継ぎ拠点の配置と機能確保を検討し整備していくことが必要である。
【施策②】 バス停留所における利用環境整備	実施	①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。	①諸課題の整理をして段階的に整理している。具体的には、高齢者の利用の多いバス停を中心として、ベンチ設置を実施。 （福山医療センター、大田記念病院、伊勢丘三丁目など）	【成果】 高齢者の利用の多いバス停を中心として、バス停へのベンチ設置を実施し、利用環境の向上を図った。 【今後の課題】 今後も利用環境改善のため、利用者の意見等を把握し、継続して取り組む。
【施策③】 港湾における利用環境整備	実施	①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	①利用しやすい環境の整備 ・笠岡市白石島を対象に棧橋や待合所の整備を行った。 ・笠岡港へデジタルサイネージを設置し、バス・鉄道・航路の乗り継ぎ情報を発信するとともに、観光情報の発信も行った。	【成果】 笠岡諸島の玄関口である棧橋及び待合所を、住民や観光客等が安全かつ快適に利用できるよう整備を実施している。 【今後の課題】 今後も利用環境改善のため、利用者の意見等を把握しながら継続して取り組む。

表 5-4 施策の実施状況(3/3)

施策	実施/ 未実施	前計画に記載の 具体的な取組内容	実施内容	成果と今後の課題
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	実施	①公共交通マップ（紙媒体）の作成 ②公共交通総合時刻表の作成 ③ホームページ掲載情報の充実	①公共交通マップ（紙媒体）の作成 ②公共交通総合時刻表の作成 ・上記2点を作成し、公民館や主要 駅、バス案内所等へ設置 ③ホームページ掲載情報の充実	【成果】 公共交通マップ・公共交通総合時刻表 を作成し、地域公民館や主要駅、バス 案内所などに設置し、情報提供するこ とで利用者の利便性の向上を図った。 【今後の課題】 利用促進のため、SNSの活用などによ り、より伝わる情報提供に取り組むこ とが必要である。
[施策②] 公共交通の 利用意識の向上	実施	①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 ②地域住民や高齢者を対象とした取組 ・バスの乗り方教室、体験乗車会等、 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 ③転入者を対象とした取組 ・わかりやすい公共交通の情報媒体を 提供 ④地球環境に着目した取組 ・「ベスト運動」やノーマイカーデー など。	①教育機関と連携した取組 ・駅家西小学校でのTFP教室を開催 し、小学校授業と連携してバス利用促 進を図った。 ②地域住民や高齢者を対象とした取組 ・老人大学での講習やバスに親しむイ ベント、乗り方教室を開催した。 ③転入者を対象とした取組 ・公共交通マップや総合時刻表など、 公共交通の情報媒体を提供した。 ④地球環境に着目した取組 ・「ベスト運動」を継続的に実施し た。	【成果】 老人大学や小学校でのバスの乗り方教 室等の開催やバスに親しむイベント （「バスマつり」）の開催により、市 民の利用意識の向上につながった。 【今後の課題】 今後も、「福山都市圏交通円滑化総合 計画」における取組と連携し、環境負 荷軽減の視点もPRしながら、新たな ターゲットや方法等にも留意して取り 組むことが必要である。
[施策③] 観光目的等での 公共交通利用の促進	実施	①観光関連のイベント等と連携した取 組 ・井笠BCによる「笠岡いいとこ巡り バス」など ・伝統文化・行事、イベントなどと連 携した取組みを推進 ②観光客向け公共交通情報提供媒体の 充実 ・海外からの観光客向けの鉄道駅周辺 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 ・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	①観光関連のイベント等と連携した取 組 ・井笠BCによる「笠岡いいとこ巡り バス」の運行継続。 ②観光客向け公共交通情報提供媒体の 充実 ・バス車内表示への英語併記を実施や 市民や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した。	【成果】 バス車内表示への英語併記を実施し、 インバウンド対応につなげた。 福山市では、「鞆の浦」や「福山城」 において、来訪者が容易に周遊できる ようグリーンズローモビリティを導入 している。また、笠岡市では、笠岡駅 ～笠岡港の移動支援として、グリーン ズローモビリティの実証実験を実施し た。来訪者の周遊性の確保が図られ た。 【今後の課題】 今後、これらの取組を継続するととも も、観光地への2次交通となる地域公 共交通の強化についても検討、実施し てくことが必要である。
[施策④] 車両・運賃等に係る取組	実施	①路線バス車両に係る取組 ・低床バスの導入、または補助ステッ プ設置車両の促進 ②運賃に係る取組 ・ICカードの利用エリア拡大を検討 ・期間限定で利用可能な乗り放題切符 など ・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 ③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。	①路線バス車両に係る取組 ・ノンステップバス18台の導入を 行った。 ②運賃に係る取組 ・交通事業者独自でサマーキッズ定期 券を導入した。 ③その他 ・路線バス車内にアンケートハガキを 設置して利用者意見を把握した。	【成果】 運賃に係る取組として、サマーキッズ 定期券など交通事業者独自の企画切符 を実施し、その他の取組として、路線 バス車内へのアンケートはがきを設置 し、利用者の意見や要望の把握に努め た。 【今後の課題】 今後も、利用促進を図るため、利用者 がより使いやすい車両・運賃制度等 について検討していくことが必要であ る。 PASPYの廃止に伴い、交通系ICカード の導入を検討する必要がある。

第6章 地域公共交通の役割と課題の整理

1 地域公共交通の役割

地域公共交通に求められる役割について、国の法令や関連計画等を踏まえて次のように整理する。

【国の関連法令・計画】	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	<p>■目的（第1条 抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保 ・観光その他の地域間の交流の促進 ・活力ある都市活動の実現 ・交通に係る環境への負荷の低減 <p>を図るための基盤となる地域旅客運送サービスの提供を確保</p>
地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針	<p>■1-2 地域公共交通の活性化及び再生の目標（抜粋）</p> <p>(1) 住民、来訪者の移動手段の確保</p> <p>(2) 地域社会全体の価値向上</p> <p>①コンパクトなまちづくりの実現 ②まちのにぎわいの創出や健康増進</p> <p>③観光振興施策との連携による人の交流の活性化 ④地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応</p> <p>(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供</p> <p>(4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進</p>
【福山市、笠岡市等の関連計画】	
計画	公共交通に求められる役割の関連記載
福山みらい創造ビジョン	<p>■3-6 安心・安全な暮らしの確保</p> <p>挑戦3：人や企業が安心・安全に活躍できる都市環境の構築</p> <p>地域公共交通サービスのスマート化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域交通の維持・確保 ・オンデマンド交通やMaaSなどのモビリティサービスの実装
福山市都市マスタープラン	<p>■第4章 都市整備の基本方針</p> <p>2. 交通施設整備の方針（1）整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点間を結ぶ交通施設は、集約型都市構造を形成する上で重要な役割を担っており、通勤・通学者の移動手段の確保、高齢者や障がいのある人などの自立支援、また交通混雑の緩和や環境負荷軽減のために、公共交通の機能を充実し利用促進を図ります。
福山市立地適正化計画	<p>■第2章 豊かさあふれる「ふるさと福山」の実現</p> <p>4 立地適正化計画の作成（3）地域公共交通網形成計画との連携の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画においても、自家用車の利用が困難となる後期高齢者が一気に増加する2025年（令和7年）までに、都市機能誘導区域をネットワークする利便性の高い公共交通軸を確立することが重要となることから、地域公共交通網形成計画と連携して取り組んでいます。
笠岡市総合計画	<p>■活性化戦略2-4 利用しやすい公共交通システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バス、タクシー、旅客船、フェリー等の多様な交通モードを連携し、市民の利用ニーズはもちろん交流人口の増加に資するため、観光客等のニーズにも適した利用しやすい公共交通システムを構築します。
笠岡市都市計画マスタープラン	<p>■第2節 都市施設整備方針（p.29）</p> <p>1. 交通施設（2）整備方針 『総合サービスに優れた公共交通網の確立』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用における快適性・周遊性の確保 ・路線バスの維持と利便性の向上 ・笠岡港の整備充実と海上交通の利便性向上 ・環境に優しい公共交通システムの確保 ・公共交通ネットワークの形成
笠岡市立地適正化計画	<p>■公共交通関連施策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進に向けた新たな交通システムへの見直しの検討、路線バスのサービス維持・利便性向上、JR笠岡駅の拠点性向上や各種交通機関の連携強化、技術革新が進む移動サービスの地域への導入可能性検討などが位置づけられている。
笠岡市都市・地域総合交通戦略	<p>■戦略の基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・戦略目標①中心市街地等の魅力を高める移動環境づくり ・戦略目標②多様な交通モードをスムーズに連携する交通環境づくり ・戦略目標③誰もが中心市街地へ快適に移動できる交通体系づくり
備後圏域	<p>第2期びんご圏域ビジョン</p> <p>■基本施策 広域的な都市基盤の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏域の将来の発展を見据え、公共交通網の整備や中心市街地の活性化など、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

■ 地域公共交通に求められる役割

- ① 安心安全な暮らしを支える
- ② 中心市街地の活力向上を支える
- ③ 環境負荷が小さいまちづくりに貢献する
- ④ 観光振興や交流促進に貢献する
- ⑤ 備後圏域の連携を支える

2 地域公共交通の問題点

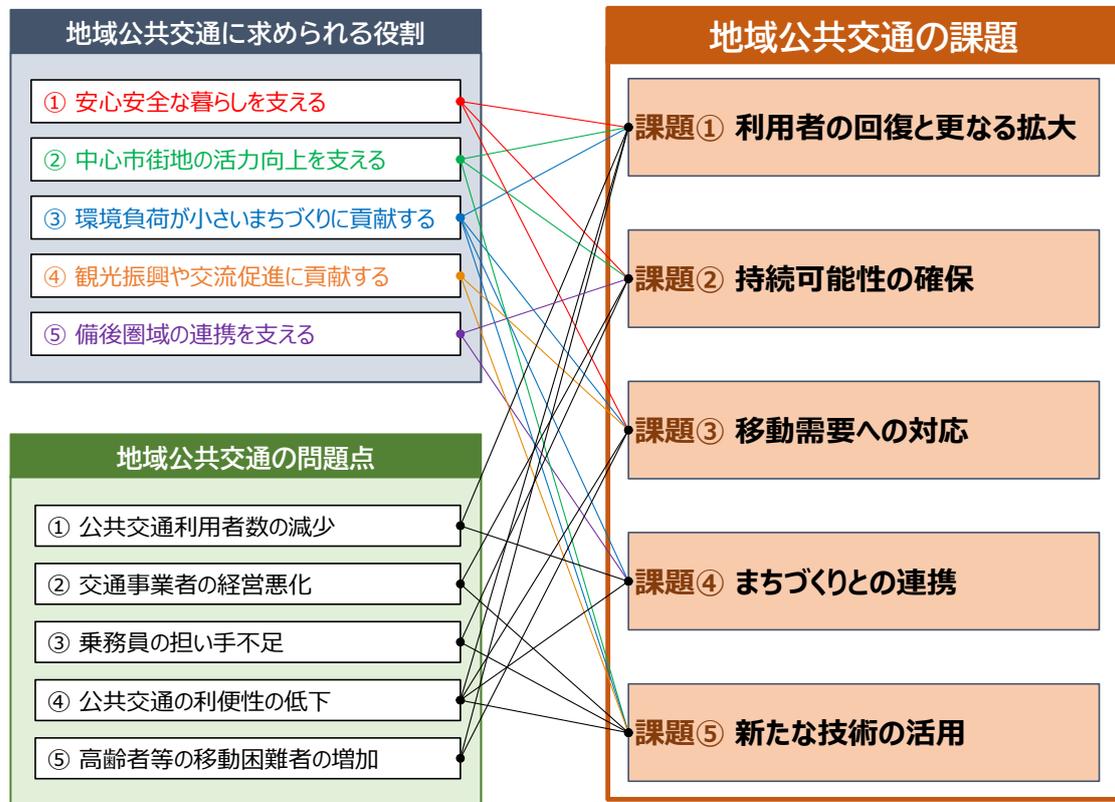
福山・笠岡地域の現況，市民へのアンケート調査，交通事業者へのヒアリング等から，地域公共交通の問題点を次のように整理する。

問題点	状況・要因
① 公共交通利用者数の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少やモータリゼーションの進展による長期的な利用者数の減少。 ・新型コロナウイルス感染症の影響により，リモートワークの増加，外出機会の減少，交通手段の変更（公共交通から自動車への利用転換）等による利用者数の激減。 ・こうした状況は新型コロナウイルス感染症拡大後も継続し，公共交通利用者は完全には元に戻らないと予想されている。
② 交通事業者の経営悪化	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数の落ち込みにより，交通事業者の収入が減少し，公共交通の存続に影響。加えて，原油・原材料費の高騰が，経営を圧迫。 ・2025年（令和7年）3月にPASPY（交通系ICカード）が廃止される予定で，代替システムを導入するために，今後，大きな投資が必要。
③ 乗務員の担い手不足	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の担い手が不足。乗務員の高齢化も進み，今後，より状況が悪化する見通し。 ・雇用促進のために給与を上げたいが，赤字経営の状況では困難。 ・オンデマンド乗合タクシーの主な利用者である高齢者が，スマホ（アプリ予約）を使われないため，電話対応が必要であるが，人手不足により対応が困難な状況になっている。
④ 公共交通の利便性の低下	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケートでは，多くの市民が公共交通の必要性は認識しているものの，実際の買物や通院では，自家用車を利用しているケースが多くを占める。 ・買物，通院等の日常生活において，特に，路線バスに対する不満の回答割合が多く，「路線バスの増便」，「バス停までの移動手段の確保」，「運行ダイヤの情報提供」に関する要望が多い。 ・両市間での移動は多いが，細やかな公共交通サービス（運行（運航）ルート，ダイヤ等）が行き届いていない。 ・来訪者の移動需要に十分対応できていない。
⑤ 高齢者等の移動困難者の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の免許返納者数は，新型コロナウイルス感染症の影響もあり，一時的に減少しているものの，人口構成比及び運転免許保有率の状況から，今後高齢者等の移動困難者の増加が予想される。 ・高齢になるほど免許保有率は低くなり，特に75歳以上の女性の免許保有率が低い。

3 課題解決の方向性

(1) 課題の設定

地域公共交通に求められる役割と問題点から、課題を以下のように設定する。



(2) 課題解決の方向性

上記で設定した課題に対して、解決の方向性を次のように整理する。

課題① 利用者の回復と更なる拡大

関連する「役割」	①安心安全な暮らしを支える	②中心市街地の活力向上を支える	③環境負荷が小さいまちづくりに貢献する	④観光振興や交流促進に貢献する	⑤備後圏域の連携を支える
関連する「問題点」	①公共交通利用者数の減少	②交通事業者の経営悪化	③乗務員の担い手不足	④公共交通の利便性の低下	⑤高齢者等の移動困難者の増加

- 人口減少やモータリゼーションの進展による長期的な利用者数の落ち込みに加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通の利用者が減少しているが、特に免許をもっていない高齢者や学生など車を運転できない人にとって、地域公共交通はなくてはならない移動手段であり、また、地域の社会経済活動を支える社会基盤として、利用者の回復と更なる拡大を図る必要がある。

【課題解決の方向性】

- 利用してもらえる地域公共交通サービスへと改善する必要がある、事業者・市民への意識啓発やわかりやすい情報提供などの**利便性の強化**により、地域公共交通の利用者数を回復させ、さらに**新たなニーズの発掘**にも取り組む。

課題② 持続可能性の確保

関連する「役割」	①安心安全な暮らしを支える	②中心市街地の活力向上を支える	③環境負荷が小さいまちづくりに貢献する	④観光振興や交流促進に貢献する	⑤備後圏域の連携を支える
関連する「問題点」	①公共交通利用者数の減少	②交通事業者の経営悪化	③乗務員の担い手不足	④公共交通の利便性の低下	⑤高齢者等の移動困難者の増加

- 利用者数の落ち込みによる交通事業者の収入の減少や原油・原材料費の高騰，乗務員の担い手不足などによる経営の悪化を改善し，地域公共交通の持続性を高める必要がある。

【課題解決の方向性】

- 地域や交通事業者・国・県・周辺市町など，**官民や分野に捉われない連携・協働**による地域公共交通の維持・確保に取り組むとともに，適正な行政支援のもとで，地域公共交通の事業健全化を図る。

課題③ 移動需要への対応

関連する「役割」	①安心安全な暮らしを支える	②中心市街地の活力向上を支える	③環境負荷が小さいまちづくりに貢献する	④観光振興や交流促進に貢献する	⑤備後圏域の連携を支える
関連する「問題点」	①公共交通利用者数の減少	②交通事業者の経営悪化	③乗務員の担い手不足	④公共交通の利便性の低下	⑤高齢者等の移動困難者の増加

- 利用者の減少に伴う収益の悪化によりサービス水準が低下し，更なる利用者の減少となるいわゆる負のスパイラルの状況にあるが，多くの市民が公共交通の必要性を認識していることから，地域住民や来訪者の移動需要に対応した**適切な交通サービスの提供**が必要である。

【課題解決の方向性】

- 地域特性や移動需要に応じた**交通モードの適材適所な配置**や移動制約者に配慮したサービスの充実など，日常生活や地域の社会経済活動を支える持続可能な地域公共交通サービスを構築する。

課題④ まちづくりとの連携

関連する「役割」	①安心安全な暮らしを支える	②中心市街地の活力向上を支える	③環境負荷が小さいまちづくりに貢献する	④観光振興や交流促進に貢献する	⑤備後圏域の連携を支える
関連する「問題点」	①公共交通利用者数の減少	②交通事業者の経営悪化	③乗務員の担い手不足	④公共交通の利便性の低下	⑤高齢者等の移動困難者の増加

- 都市計画マスタープランで示される将来都市構造や立地適正化計画で示される「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて，将来のまちづくりと整合した地域公共交通ネットワークの構築を進める必要がある。
- 備後圏域においては「第2期びんご圏域ビジョン」に基づく連携中枢都市圏の形成が進められており，圏域の一体的な発展を支えるまちづくりとの連携が求められている。
- 両市ともに環境負荷が小さいまちづくりを目指しており，地域公共交通の利用促進が必要である。

【課題解決の方向性】

- 都市拠点や都市機能誘導区域・居住誘導区域等を有機的に結び、**地域の骨格軸となる地域公共交通ネットワークを構築**する。
- 地域住民や企業等と連携して**マイカー等からの利用転換を促進**し、CO₂排出量の削減に努める。

課題⑤ 新たな技術の活用

関連する「役割」	①安心安全な暮らしを支える	②中心市街地の活力向上を支える	③環境負荷が小さいまちづくりに貢献する	④観光振興や交流促進に貢献する	⑤備後圏域の連携を支える
関連する「問題点」	①公共交通利用者数の減少	②交通事業者の経営悪化	③乗務員の担い手不足	④公共交通の利便性の低下	⑤高齢者等の移動困難者の増加

- 5Gなどの情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）などの新たな技術を活用し、乗務員の担い手不足や公共交通の利便性の低下など、地域公共交通の抱える問題の解決につなげることが必要である。

【課題解決の方向性】

- 地域公共交通の利便性や効率性の向上、事業運営の負担軽減、地域の魅力創出などにおいて交通サービスの検索・予約・決済を一括で行うMaaS（マース：Mobility as a Service）、グリーンローモビリティ（通称「グリスロ」）やAI オンデマンド乗合タクシーなどの新モビリティサービス、自動運転などの新たな技術の活用が期待されており、**社会実装に向けた取組を推進**する。

第7章 地域公共交通計画における取組

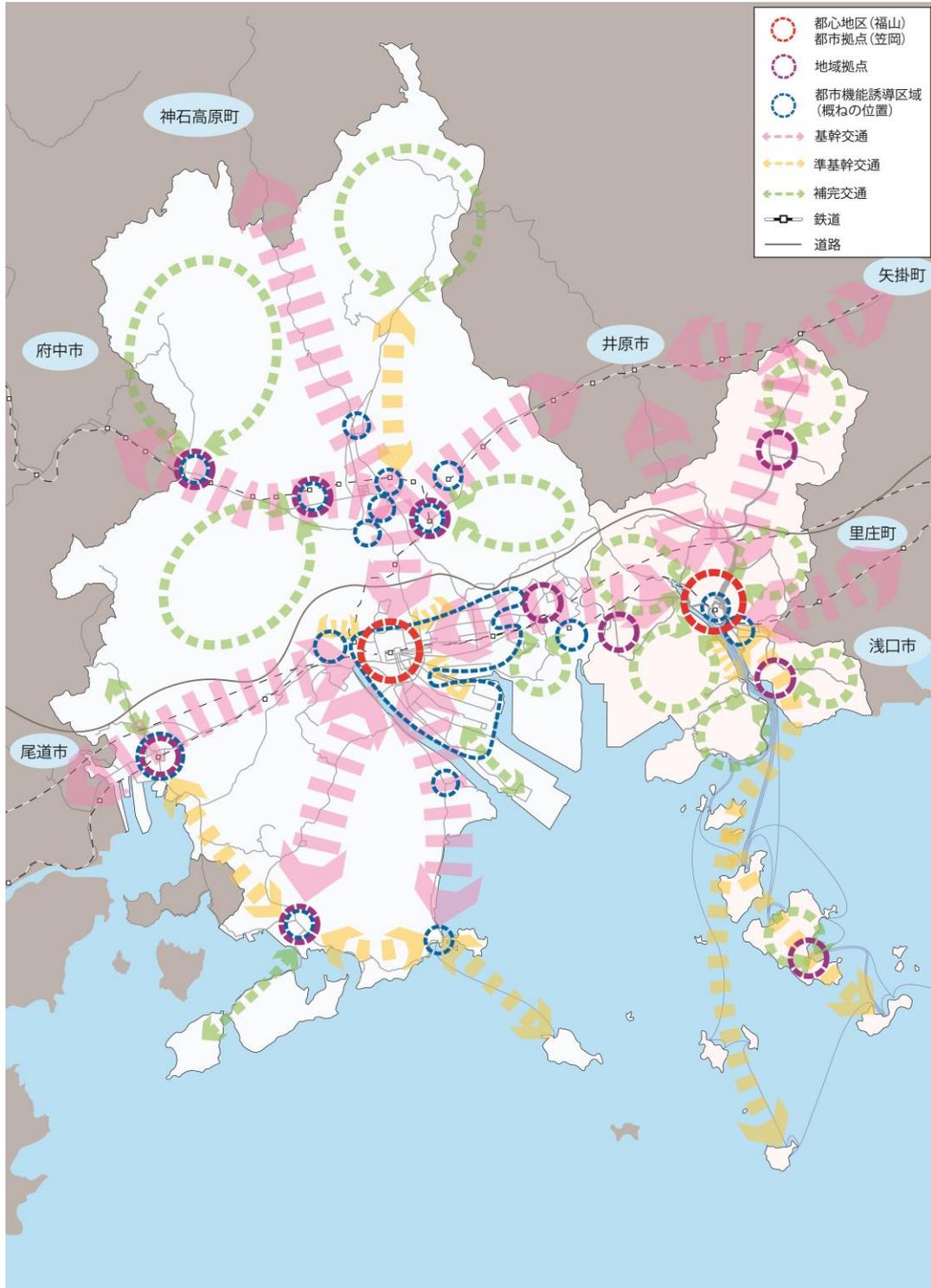
1 基本的な方針

(1) 地域公共交通ビジョンと基本方針

地域公共交通の求められる役割と問題点、課題解決の方向性を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生のための指針となる「地域公共交通ビジョン」並びに「基本方針」を次のように設定する。



(2) 立地適正化計画等と連携した地域公共交通ネットワークの配置方針



分類	配置	機能・役割 (主な交通モード)
基幹交通	都市間	都心地区・都市拠点と近隣市町との広域移動を担うネットワーク (鉄道・バスなど)
	拠点間	都心地区・都市拠点間又は都心地区・都市拠点と地域拠点や都市機能誘導区域との移動を担い、多くの人流を支えるネットワーク (鉄道・バスなど)
準基幹交通	拠点間	上記以外で、基幹交通と地域拠点や主要な市街地等を連絡し、地域の日常生活を支えるネットワーク (バス・航路など)
補完交通	中心部	都心地区・都市拠点内の周遊を支援するネットワーク (バス・タクシーなど)
	地域内	郊外部等の市街地・集落と基幹交通や準基幹交通とを連絡し、人口が低密な地域の移動を支援する交通サービス (バス・タクシー・乗合タクシー・自家用有償など)

2 取組の方向性（案）

各取組の具体的な内容については、今後、交通事業者など関係者との調整検討を経て、協議会で議論する。

基本方針 1 効果的で実効性のある利用促進策の推進

広域
連携

〔取組 1〕 事業者・市民への意識啓発

自家用車から公共交通等への利用転換に取り組む既存の枠組み（ベスト運動）を基に、周辺市町との連携を強化し、環境意識の高い事業者や市民を巻き込んだ公共交通利用の啓発に取り組む。

〔取組 2〕 利用者目線でのわかりやすい情報提供

GTFS(標準的なバス情報フォーマット)の活用や、わかりやすい「目的地別時刻表」の作成、主要路線沿線住民に対するバス停やダイヤの周知など、バスが移動の選択肢になるよう新たな情報提供に取り組む。

〔取組 3〕 柔軟な運賃制度の検討

鉄道、バス、乗合タクシーなどの乗り継ぎ運賃割引など利用しやすい柔軟な運賃制度について検討を行う。

〔取組 4〕 運行回数・ダイヤの改善

路線バスやオンデマンド乗合タクシーなどの利便性を高めるために、地域の特性や移動需要にあった運行回数・ダイヤの改善に取り組む。

〔取組 5〕 待合い環境の向上

バスの待合いや乗り継ぎなどの環境の向上を図るため、利用者の多いバス停へのベンチ設置などの環境整備に取り組む。

〔取組 6〕 移動制約者に配慮したサービスの充実

鉄道駅や車両のバリアフリー化、運転免許返納者への公共交通利用支援など利用のしやすさの向上に取り組む。

基本方針 2 連携・協働による地域公共交通サービスの提供

広域
連携

〔取組 7〕 地域や交通事業者などとの連携・協働による取組

バスやローカル鉄道の利用促進を図るための企画車両の運行やイベント開催など、地域や交通事業者、関係団体、企業などとの共創事業の検討に取り組む。

広域
連携

〔取組 8〕 国・県・周辺市町との連携・協働による取組

国・県・備後圏域における周辺市町と連携して、市町に跨る鉄道やバスの利便性の向上、乗合タクシーなど補完交通の導入などにより公共交通の利用促進に取り組む。

〔取組 9〕 地域公共交通の維持・確保のための行政支援の適正化

国の法改正に伴う補助制度の見直しなどの動向、公共交通ネットワークの再編などに合わせて、地域公共交通の維持・確保のための行政支援の適正化に取り組む。

〔取組 10〕 乗務員確保のための雇用促進、人材育成

乗務員（ドライバー）の不足に対応するため、雇用促進や人材育成に取り組む。

〔取組 11〕 観光周遊を喚起する移動支援の充実

主要な観光地（鞆の浦・福山城・北木島）におけるグリスロの活用，路線バスや航路による観光地へのアクセス性の向上に取り組む。

基本方針 3

まちづくりと一体となった持続可能なネットワークの構築

〔取組 12〕 地域公共交通ネットワークの見直し

社会基盤である地域公共交通の持続可能性を高めるため，効率的な運行となるようにバス路線の再編（系統見直し，フィーダー化など）に取り組む。

〔取組 13〕 交通モードの適材適所な配置

地域特性や移動需要に応じた適材適所な交通モード（バス，乗合タクシー，自家用有償旅客運送，お出かけ支援など）の配置に取り組む。

〔取組 14〕 交通拠点の整備・改善

交通・交流の拠点となる駅前や各種の施設において，鉄道やバスなどの乗り継ぎがしやすい環境の整備・改善に取り組む。

基本方針 4

新たな技術の活用による地域公共交通サービスの向上

〔取組 15〕 Maas の推進

ICOCA などの導入により，様々な交通モードの予約・検索・決済等を一括で行ったり，店舗や施設などのサービスと連携できる MaaS の推進に取り組む。

〔取組 16〕 自動運転技術の活用検討

移動に関する地域課題を解決するために，自動運転技術の活用検討に取り組む。

〔取組 17〕 新たなモビリティサービスの導入

オンデマンド乗合タクシー，グリーンスローモビリティなど新たなモビリティサービスの導入や活用について，官民で連携して取り組む。



・・・特に周辺市町と広域的に連携・協力して実施する取組