

広島県大竹市の概要

広島県の瀬戸内海側にあり、最西端に位置する。山口県和木町と岩国市に隣接する。空港は岩国空港（岩国錦帯橋空港）を利用し、大竹市に至る海岸線には、石油化学コンビナートが並び、旧財閥の名前を冠した企業群の建物が続く。

いただいた資料によると、令和6年12月1日現在)

人口 25,369 人、世帯数 12,752 世帯、高齢化率 36.68%、面積 78.66 km²、人口密度 525.5 人/km²。

ただし、景観上は山が海に迫り、市域の大半が山をなしており、海岸線に人口が密集し、市域の外縁部に細く、人家が連なっている様相である。特に、海岸部には大きな工場があり、住宅地の密集度は、大竹市の人口密度に比して比べ物にならないほど高くなっていると思われる。

地方の小都市には珍しく、大竹市から市街に通勤する人が 5,000 人、逆に市内に通勤してくる人が 6,500 人と言う。大竹地域に大企業の大工場が多く誘致されているからであろう。岩国市との相互交通が多いと言う。

また、工場が高度成長期に作られたと言い、海岸線から見て、沿岸部の高台地区はその多くが住宅地となっている。*できた当時は、大きな人気を博したと思われる。

広島県大竹市の地域公共交通について①

市内には、山陽本線が貫通するが、駅は市域沿岸部に南部の大竹駅と、北部の玖波駅があり、玖波駅寄りの中間点付近である市内中心部に市庁舎がある。また、ショッピングモールのゆめタウンが巨大さを示している。



そうした人口集中地域の幹線交通は、「こいこいバス」が大竹駅⇄玖波駅間に走っており、AM7:20 ~ PM7:25 の間、1 時間に 1 - 2 本走っている。市庁舎でその利用状況を見て、ゆめタウンの乗降所ではその乗車体験を行った。

上記の高台は、建設当時は住居環境が良かったと思われるが、現在の居住者にとって、街に出かけるにも、徒歩移動は難しく、バスが入ってくる規模でもなく、デマンド型乗合タクシーが稼働している。*デマンド型乗合タクシーというには、事前に連絡を取って自宅に来てもらい乗車するタクシーで、料金が個人単位となっている。大竹市の場合、こいこいバスの停留所が目的地となる。バスの乗り換えが基本になっている。個人単位で負担額は安いと考えられ、ただし、複数名の乗車申し込みがあった場合、回り道を強いられることになる。また、車両が乗用車であることで、定員以上の人が申し込むと積み残しを発生させる欠点もある。

その他に、定期路線バスとして、北部の内陸部に向かう大竹・栗谷線があり、さらに、南部の内陸部方面域は坂上線があり、岩国市と共同運航を取り入れている。運行回数は1日に数本に限られている。

広島県大竹市の地域公共交通について②

デマンド型乗合タクシーに関して、元は三ツ石地区と言われるところで始まったが、現在は他に4ルートが拡大されていることで、このデマンド型乗合タクシーの住民需要が高いと見なすことができる。

所感

まず、人口の減少が前提になっています。平成2年に比べ令和7年は25%減、令和32年(2050年)は50%の減を見込んでおり、その時期の制度設計がどのようなものか見込みは立てられていないと思われます。



市庁舎から、北側を見る。山が海に迫っている。



ただし、こいこいバスの利用者は、コロナ期の減少から回復期にあり、早晚最盛期（h28 年—令和元年）に戻る数値の棒グラフを見れば明らかであり、当分の間、運行改善の方策は十分に可能でしょう。

デマンド型乗合タクシーの住民需要が高いと書きましたが、個別の表を見ると、乗車数が横ばいのところもあれば、明らかに減少している地区があり、個別の増減、あるいは大幅減の理由を勘案しないと費用対効果の話題が提起されるかも知れません。

さらに市の担当者の説明によれば、デマンド型乗合タクシーは「こいこいバス」は交通機関の乗り換え利用ではなく、沿岸部の病院などの目的地に移動することにも利用が拡大されていることで、さらに新たな需要が生まれると思われます。料金は大人は 200 円均一でした。子どもは 100 円となっています。



こいこいバスの名称については、大竹市のシンボルがこいのぼりであること、あるいは市民の祭りとして、「コイ・こいフェスティバル」が浸透しているとして、定められたものでした。



他の議員が撮影したものを使用。

また、「デマンド型乗合タクシー」は、一般のタクシーを利用して使用されます。「デマンド型乗合タクシー」の表示のみが行われるとのことでした。料金は一人 250 円（小学生以上）が基本になっていました。細かく言うと、路線によって、あるいは区簡によっても異なっていました。

さらに、路線によって、営業日が異なっていたり、全体として、毎日運航しているわけではないので、それに合わせた生活をする必要があるものです。

なお、写真が撮影する機会がありませんでした。



他の議員、あるいは日本青年館の担当者が撮影したものを利用した。

大竹・栗谷線や坂上線は、旧電鉄会社や JR バスが運行していたとありますが、現在の形態になっており、（これを「デマンド型乗合タクシー」のする話もあると出ていますが、）1 日に数便の運航であり、住民の生活の足を確保するという観点で運行されていることが推測されます。

さらに、上記のバス路線から外れた場所の広原地区および、谷和地区ではタクシー運行補助事業として、自治会がタクシー運行会社に一定の補助を行っているとのことでした。

その他に、離島がありますが、こちらはまた、全く別の運賃体系、あるいは国や県の補助もある説明でしたが、詳細を尋ねる見解はありませんでした。離島の議員がいなかったためです。



超党派地方議員の研修セミナー：清溪セミナーのメンバーで訪問した。大竹市議会の本会議場も見学。メンバーの寺岡公章副議長が手配された。

一方で、東京都は高齢者のシルバーパスを4割も引き下げ、現行の20510円を12000円にするものですが、高齢者は大喜びでしょう。高齢者の社会参加を促すためとされていますが、上記は年額の話であり、バスと都営地下鉄（おそらく、都電も含むだろう）が利用できるというものです。JR、私鉄、メトロの利用者はそのシルバーパスの対象者ではないので、メリットがあるのはバスと都営路線があるところということになります。町田市の大半の利用者には役立たないでしょう。

また、この東京都の高齢者のシルバーパスの料金4割引きは、若者からは高齢者優遇と受け止められ、ひんしゆくを買う施策でしょう。小池都知事の施策の失点とされる可能性もあるものです。

さて、大竹市の交通施策ですが、海岸沿いの人が張り付いている地域と過疎地が極端な様相の違いを示しています。さらに、海岸と山の間付近にある高台の住宅地でも交通不便地区の問題があり、その交通対策も大竹市の課題でした。それらを学んだものです。