

# 呉市地域公共交通ビジョン (案)



この計画（案）は、現段階での考え方をまとめたものです。

平成26年12月  
呉市

# 目 次

<b>第 1 章</b>	<b>ビジョン策定の趣旨と位置付け</b>	<b>1</b>
1-1	ビジョン策定の趣旨	1
1-2	ビジョンの位置付け	2
1-3	ビジョンの計画期間	2
<b>第 2 章</b>	<b>呉市の公共交通の現状と課題</b>	<b>3</b>
2-1	呉市の概況	3
2-2	社会経済情勢の変化	8
2-3	国の動向	11
2-4	呉市の公共交通の現状	17
2-5	公共交通の利用実態と市民の移動ニーズ	26
2-6	呉市の公共交通の課題と課題解決に向けた方向性	40
<b>第 3 章</b>	<b>ビジョンの基本方針</b>	<b>43</b>
3-1	基本理念	43
3-2	基本目標	43
3-3	取組方針	44
3-4	施策体系図	48
<b>第 4 章</b>	<b>具体的な事業展開</b>	<b>49</b>
4-1	みんなで守り，育み，利用する公共交通の意識づくりに向けた施策	49
4-2	持続可能な公共交通体系の構築に向けた施策	53
4-3	コンパクトネットワークの実現に向けた施策	59
4-4	バリアフリーや環境に配慮した施策	63
<b>第 5 章</b>	<b>ビジョンの実現に向けて</b>	<b>66</b>

## 第1章 ビジョン策定の趣旨と位置付け

### 1-1 ビジョン策定の趣旨

近年の人口減少や少子高齢化の急速な進行に伴い、全国各地において、鉄道やバス、航路の減便・廃止などが相次ぐ中、交通空白・不便地域の拡大が問題視されています。

また、過度に自動車利用に依存したライフスタイルは、交通渋滞や交通事故、環境問題などを生じさせるだけではなく、利用者の減少による公共交通の衰退を招き、高齢者や障害者、学生など、自動車を利用できない人々の生活に不可欠な公共交通を、いかに安定して維持・確保していくかが重要な課題となっています。

このような公共交通の衰退と、市街地の拡大による都市機能の拡散は、全国の多くの地方都市が抱える共通の課題となっており、本市においても、平成15年から平成17年にかけての周辺町との合併により市域が大幅に広域化したことで、多極分散型の都市構造となり、公共交通についての課題も地域ごとに多岐に渡っています。

本市の公共交通は、市域を東西に貫くJR呉線と市域の大半をカバーする路線バス、そして、これらを補完する生活バスや乗合タクシー、航路などで構成されており、いずれの交通機関も、高齢化の進行などの影響により、今後、その必要性はより一層高まっていくことが予想されます。

その一方で、モータリゼーション（自動車の大衆化現象）の進行などに伴い、各交通機関ともに利用者の減少傾向が続く中、交通事業者の経営努力だけでは、持続的・安定的に維持・確保していくことが困難な状況となりつつあります。

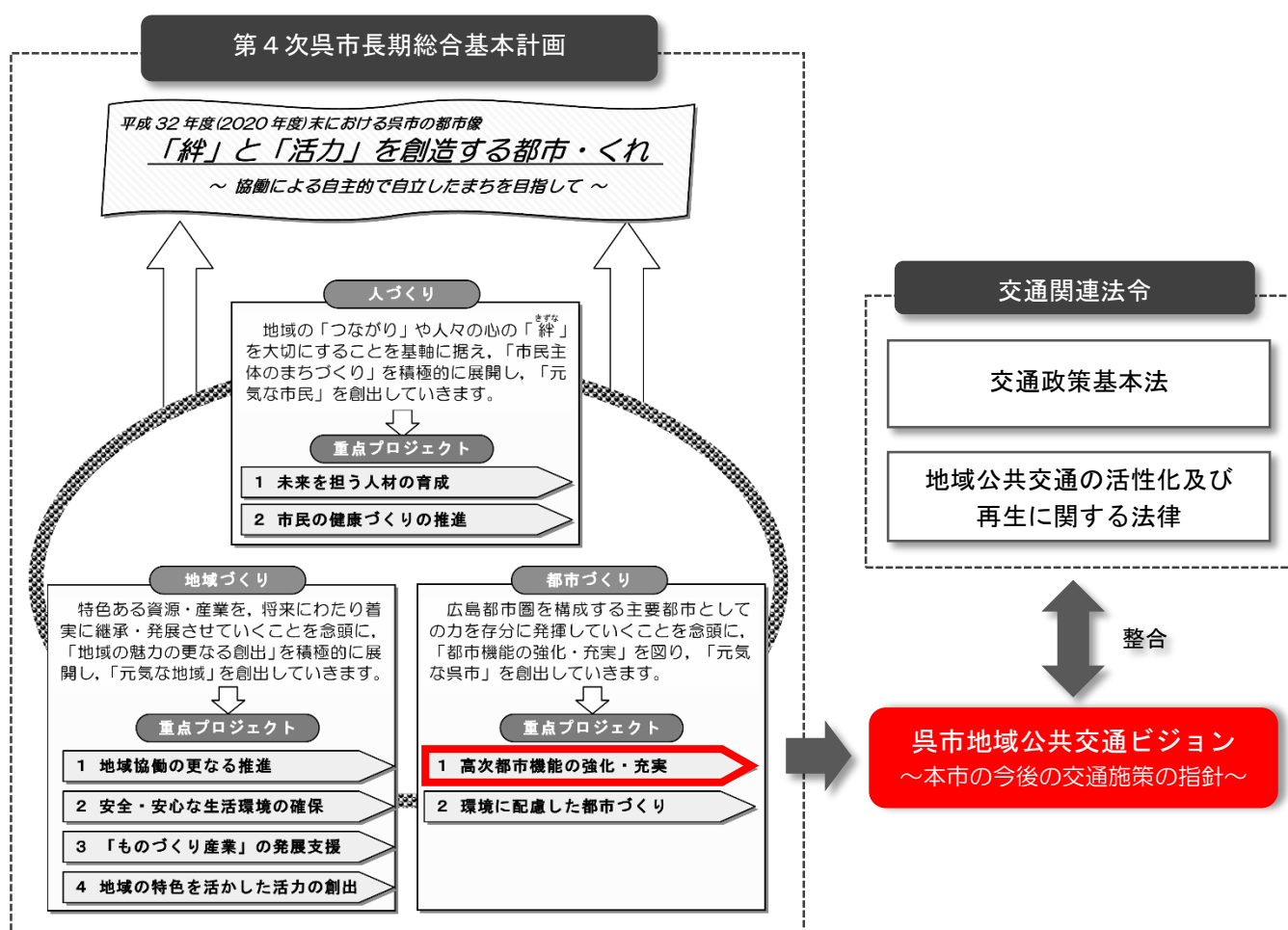
こうした中、平成25年12月に施行された「交通政策基本法」では、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るため、国、地方公共団体及び交通関連事業者などの責務、そして、国民などの役割が明確化され、今後は同法の基本理念などに基づき、関係者間の連携・協力のもと、交通に関する施策を総合的・計画的に推進していくこととなりました。

このように、本市の公共交通を取り巻く情勢が厳しさを増すと同時に、大きな変革期を迎える中、市民生活に不可欠な公共交通を将来にわたり安定して維持・確保しうる、真に持続可能な公共交通体系の構築を目指すため、利用者である「市民」、交通サービスを提供する「交通事業者」、そして行政が一体となって取り組むべき本市の交通政策の指針となる「呉市地域公共交通ビジョン（以下「ビジョン」といいます。）」を策定します。

## 1-2 ビジョンの位置付け

ビジョンは、本市のまちづくりの基本方針である「第4次呉市長期総合計画」を上位計画とし、市の交通施策の指針となる計画として位置付けます。

また、国の「交通政策基本法」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などとの整合を図るとともに、本市における各分野の諸計画との整合や、長期的視点に立ったまちづくりの方向性などにも配慮しつつ展開していきます。



## 1-3 ビジョンの計画期間

ビジョンの計画期間は、平成27年度から平成31年度までの5か年計画とし、社会経済情勢の変化などを踏まえ、随時、見直しを行ってまいります。

## 第2章 呉市の公共交通の現状と課題

### 2-1 呉市の概況

#### 1) 位置・地区区分

本市は、瀬戸内海のほぼ中央部、広島県の南西部に位置し、瀬戸内海に面する陸地部と倉橋島や安芸灘諸島などの島しょ部で構成されています。

市域面積は353.76km<sup>2</sup>で、陸地部と島しょ部（倉橋島、鹿島、下蒲刈島、上蒲刈島、豊島及び大崎下島）は、架橋により陸続きとなっており、東西方向に約38.1km、南北方向に約33.1kmと広がる市域は、瀬戸内海で最も長い約300kmの海岸線を有しています。

明治35年10月1日に宮原村、和庄町、荘山田村、二川町の4町村が合併して市制を施行し、現在の呉市が誕生しました。その後、昭和3年に3町、昭和16年に2町村、昭和31年に3町村と合併し、また、平成15年から平成17年にかけて、下蒲刈町、川尻町、音戸町、倉橋町、蒲刈町、安浦町、豊浜町及び豊町の近隣8町と合併し、現在の市域となっています。

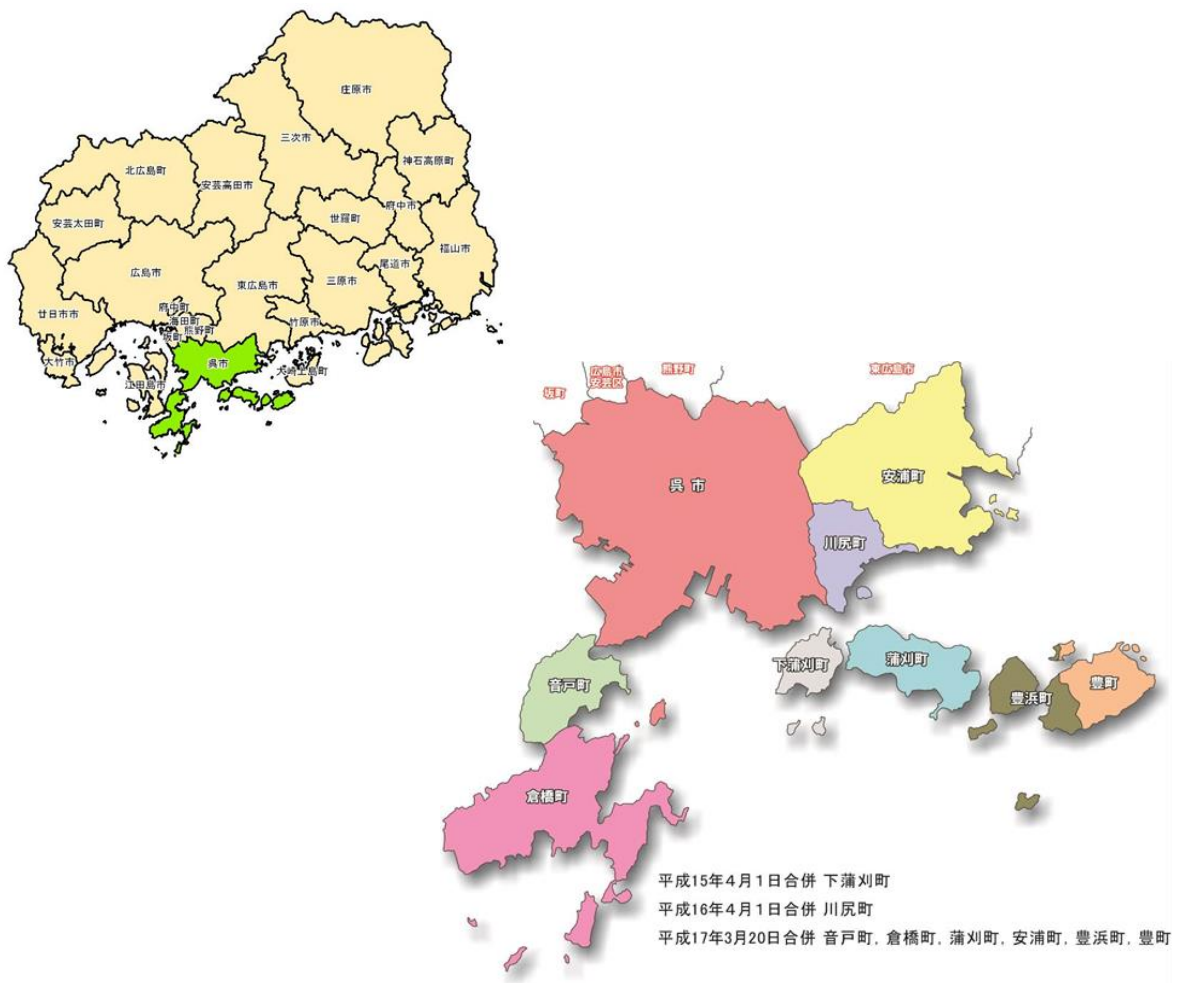


図 呉市の位置、地区区分

## 2) 地勢

本市は、面積の大半が山地であり、陸地部の北部には、灰ヶ峰や野呂山をはじめ、標高300～800m前後の山々が連なり、島しょ部においても、標高200～500m前後の山が存在しています。

このことから、市域全体を通じて平坦地が少なく、海まで張り出した山塊によって、市街地や集落が分断された形となっています。

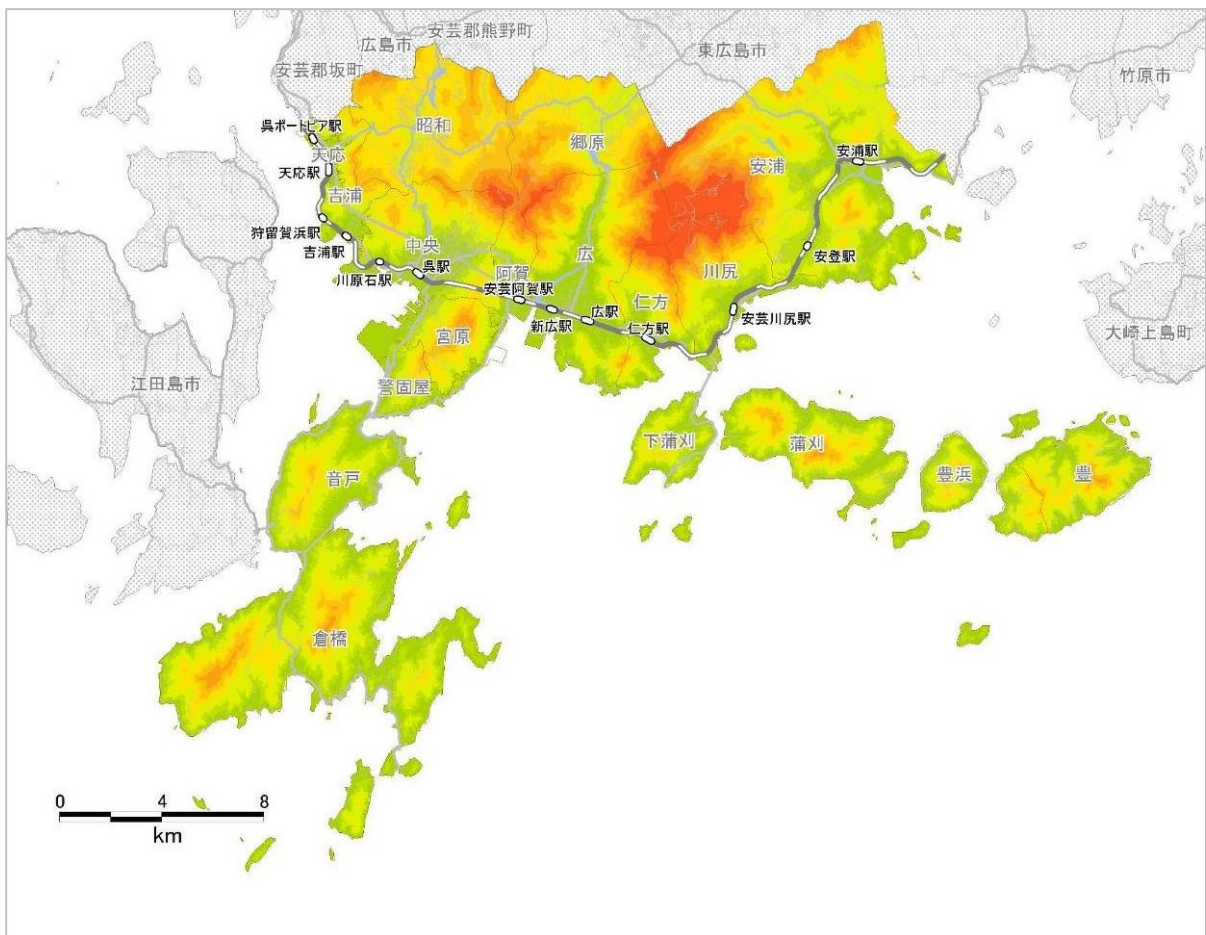


図 呉市の地勢

### 3) 人口分布

人口分布の特徴としては、旧呉市の平地部に人口が集積し、特にJR呉駅や広駅周辺、昭和地区の住宅団地で大きな人口集積が見られ、その他の陸地部では、JRや国道・県道沿線に人口が集積しています。

また、島しょ部においては、音戸地区では沿岸部全域にわたって人口の分布が見られますが、その他の地区では、沿岸部の平地に小規模の集落が点在しています。

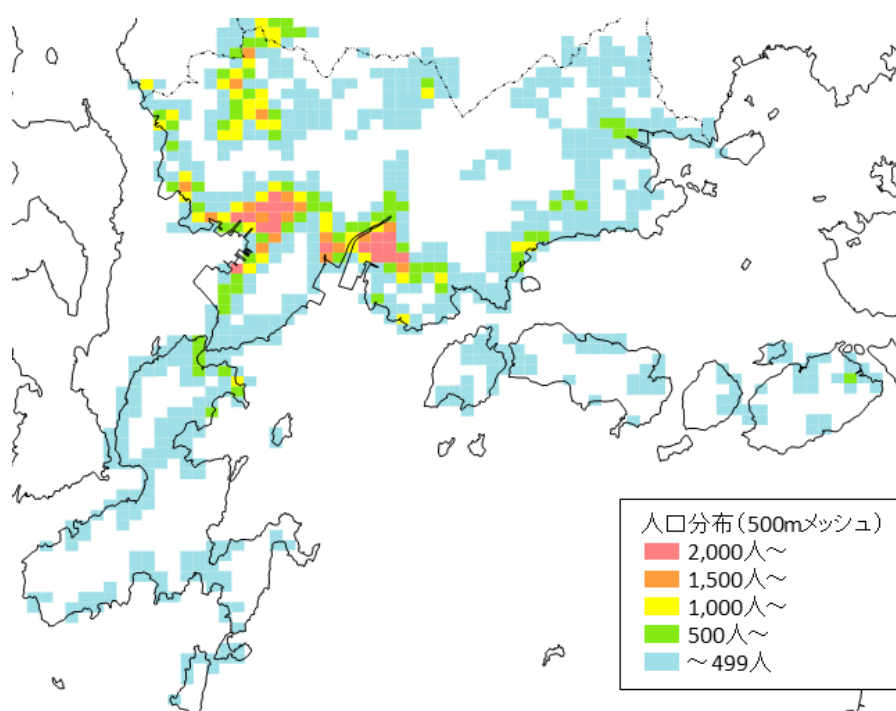


図 呉市の人口分布（平成22年国勢調査）

#### 4) 土地利用

本市は、陸地部の半分以上が森林で、平坦地が少なく、山で区切られた複数の臨海部市街地と高地部市街地から成り立っています。

臨海部は、重工業地帯で占められ、急傾斜地に民家が密集した特異な土地利用形態となっており、内陸部や島しょ部は、主に住宅地及び農地として利用されています。

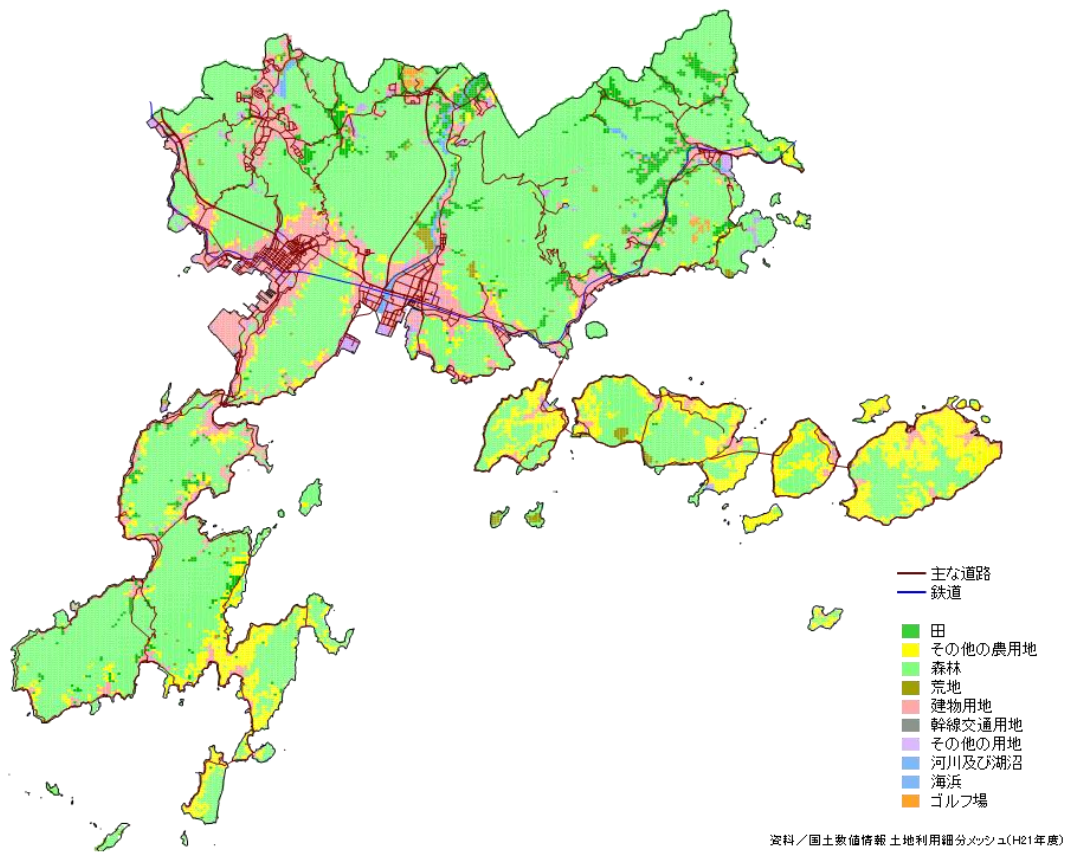


図 呉市の土地利用状況



## 5) 道路網

本市には、一般国道として、中央地区と東部を結ぶ国道 185 号、中央地区から広島市方面を結ぶ国道 31 号、中央地区と江能倉橋地域を結ぶ国道 487 号、そして、広地区から郷原地区を通過して山陰方面へ延びる国道 375 号があり、主要地方道としては、呉環状線や呉平谷線などの幹線道路があります。

また、本市と広島市を結ぶ広島呉道路や、中央地区と東部地区を結ぶ休山新道、警固屋音戸バイパス（第二音戸大橋含む）なども整備されているほか、平成 26 年度内には、本市と山陽自動車道を直結する東広島・呉自動車道が全線供用開始される予定となっています。



図 呉市の道路網

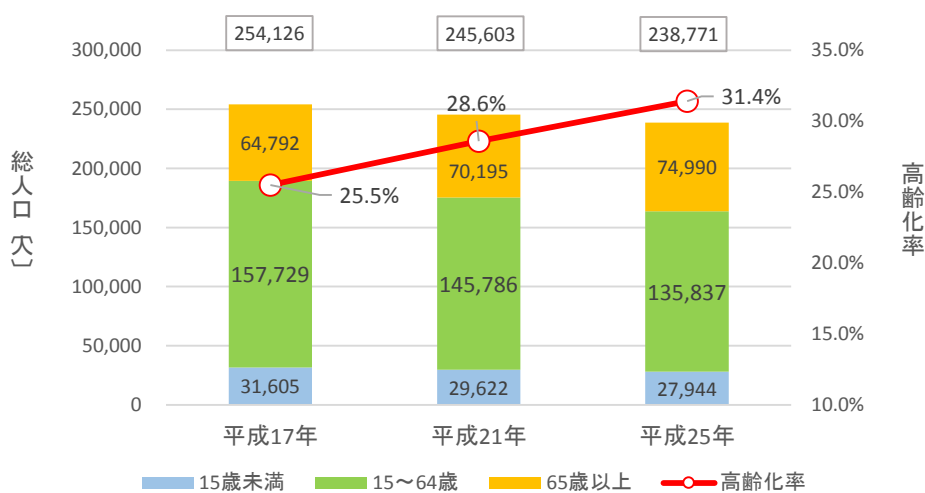
## 2-2 社会経済情勢の変化

### 1) 人口減少・少子高齢化の進行

本市の人口は、平成17年から平成25年までの推移を見ると、15,355人（▲6.0%）減少しています。

また、人口減少とともに高齢化率の上昇も顕著であり、平成17年から平成25年までの間で、5.9%上昇しています。

なお、広島県の各市町にあってはほぼ中位に位置していますが、これまでの推移状況から、今後も同様の傾向が続くものと推察されます。



出典：住民基本台帳（各年9月末現在の人口）

図 年齢別人口及び65歳以上人口比率の推移

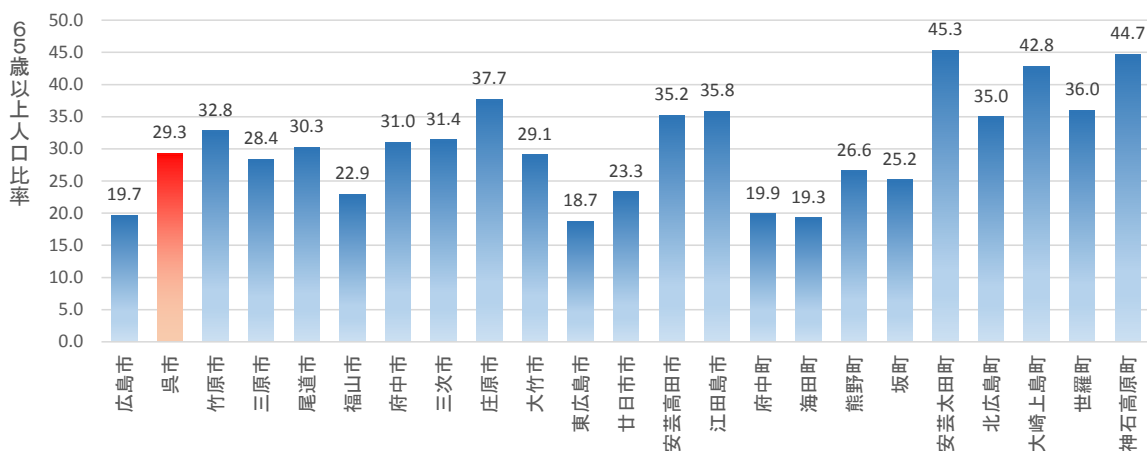


図 平成22年国勢調査による広島県内各市町村の65歳以上人口比率

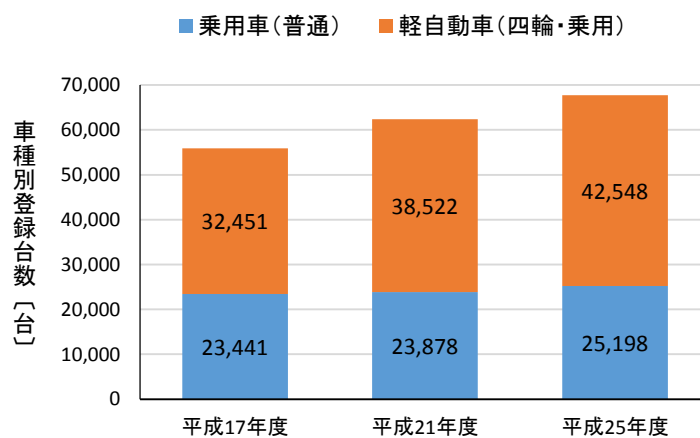
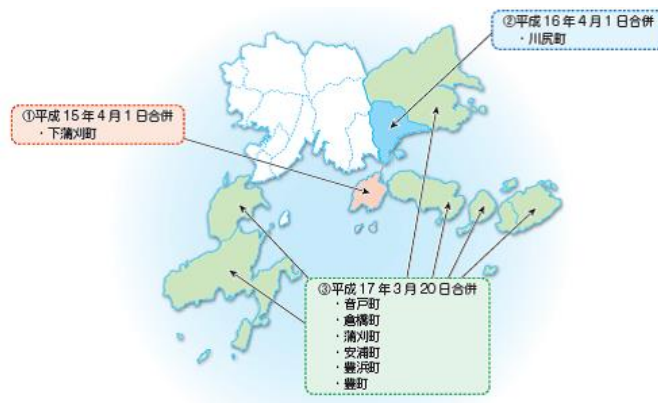
## 2) モータリゼーションの進行

本市では、平成15年から平成17年にかけての市町村合併により、市域面積が大幅に拡大しました。

こうした市域面積の拡大に加え、大規模店舗の郊外立地や人口・集落の分散化などの影響により、近年、市民の自動車保有台数は増加傾向にあります。

モータリゼーションの進行は、公共交通離れによる利用者の減少を引き起こすだけでなく、二酸化炭素排出量の増加による環境負荷や道路交通渋滞、さらには、交通事故などの弊害を招く危険性を高めることが懸念されます。

このように、環境問題や道路交通問題への対応などの観点からも、公共交通のあり方について、検討していく必要があります。



出典：乗用車台数は中国運輸局資料，軽自動車台数は呉市統計資料

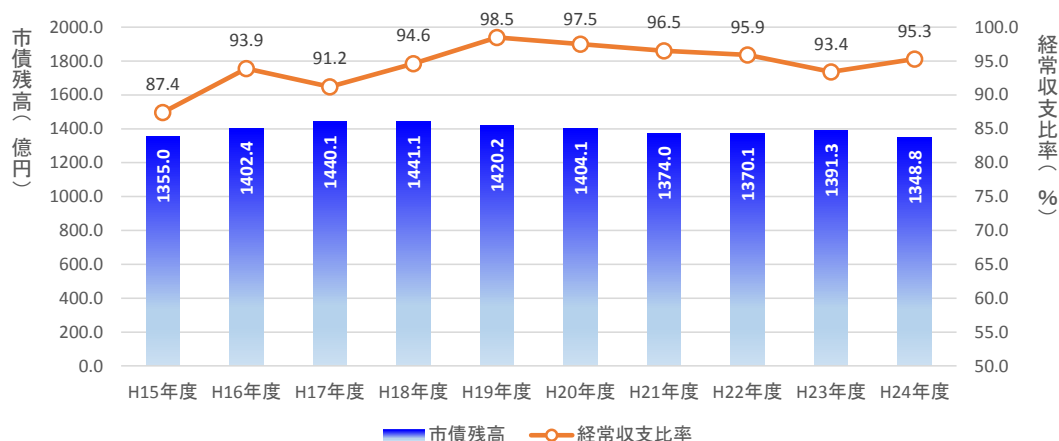
図 車種別登録台数の推移

### 3) 呉市の財政状況

本市では、平成19年9月に「呉市財政集中改革宣言」を行うとともに、平成20年3月には、「呉市財政集中改革プログラム」を策定し、財政健全化に向けた取組みを推進した結果、財政不足額の解消を達成することができました。

その一方で、今後、加速的な進行が予想される人口減少や少子高齢化などの影響により、生産人口の減少による生産力の低下が見込まれる中、大幅な税収の増加は望めず、また、高齢者に対する社会保障費などの経費の増大が懸念されるところです。

このように、本市の財政状況が厳しさを増す中、財政負担の軽減による効率的・効果的な公共交通のあり方について検討していくことが喫緊の課題となっています。



出典：呉市HP（行政情報一企画・財政）[http://www.city.kure.hiroshima.jp/kureinfo/info\\_gyousei\\_kikaku.html](http://www.city.kure.hiroshima.jp/kureinfo/info_gyousei_kikaku.html)

図 呉市の市債残高及び経常収支比率

表 呉市の財政力指標及び健全化判断比率

年度	財政力指数	健全化判断比率			
		実質赤字比率 (%)	連結実質赤字比率 (%)	実質公債費比率 (%)	将来負担比率 (%)
平成18年度	0.61	2.24	-	15.4	-
平成19年度	0.64	2.30	5.51	12.3	209.1
平成20年度	0.67	1.60	9.68	13.3	189.7
平成21年度	0.66	2.18	-	14.0	173.0
平成22年度	0.64	-	-	13.4	139.6
平成23年度	0.61	-	-	13.0	136.1
平成24年度	0.60	-	-	12.6	127.1

【財政力指数】地方公共団体の財政力を示す指標であり、基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値。財政力指数が1.0を上回れば地方交付税交付金の不交付団体となり、下回れば地方交付税交付金の交付団体となる。

【健全化判断比率】

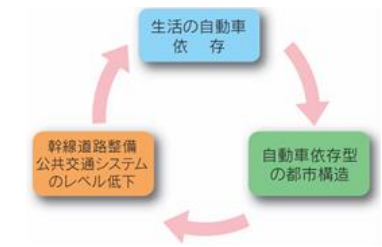
- 実質赤字比率…自治体が自由に使える収入の標準額に対し、一般会計と病院や下水道といった「公営事業会計」を除くすべての特別会計の赤字額の合計がどの程度かを示す割合
- 連結実質赤字比率…自治体が自由に使える収入の標準額に対する、公営事業を含む全会計の赤字額の合計の割合
- 実質公債費比率…自治体の収入に対する負債返済の割合、通常、3年間の平均値を使用
- 将来負担比率…今後、返済が必要な自治体の借金の総額が、収入の何倍に相当するかを示す数値

出典：呉市HP（行政情報一企画・財政）[http://www.city.kure.hiroshima.jp/kureinfo/info\\_gyousei\\_kikaku.html](http://www.city.kure.hiroshima.jp/kureinfo/info_gyousei_kikaku.html)

## 2-3 国の動向

### 1) 集約型都市構造への転換

従前、市街地は公共交通沿線に形成されてきましたが、高度成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに、郊外に幹線道路を整備した結果、大規模商業施設などが立地し、自動車依存型の都市構造に変容してきました。



▲モータリゼーション・スパイラル

また、新たな交通需要の発生が更なる幹線道路整備の必要性を高め、道路整備による利便性向上が自動車依存を高めていくというモータリゼーション・スパイラルが発生し、その結果、市街地は外延化し、市街地密度が低下するといった状況が生じました。

国においては、こうした状況を打開するため、今後、少子・超高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編を進めることとしています。



出典：「集約型都市構造の実現に向けて」（H19.3 国土交通省パンフレット）

図 集約拠点の形成イメージ

## 2) 関連法制度の改正

### ①道路運送法

道路運送法では、平成 18 年の法改正に伴い、自家用自動車による有償運送制度の見直しが行われるなど、公共交通の枠組みが大きく変更されました。

また、平成 26 年 6 月には、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（地域主権改革第 4 次一括法）」<sup>※1</sup>による道路運送法の一部改正<sup>※2</sup>により、自家用有償旅客運送の登録、監査などに関する事務と権限が希望する市町村に移譲できることとなり、地域の実情に応じてより弾力的な運用が図られる環境が整備されました。

※1 関連 URL : <http://www.cao.go.jp/bunken-suishin/kakugiketteitou/kakugiketteitou-index.htm>

※2 平成 27 年 4 月 1 日から施行

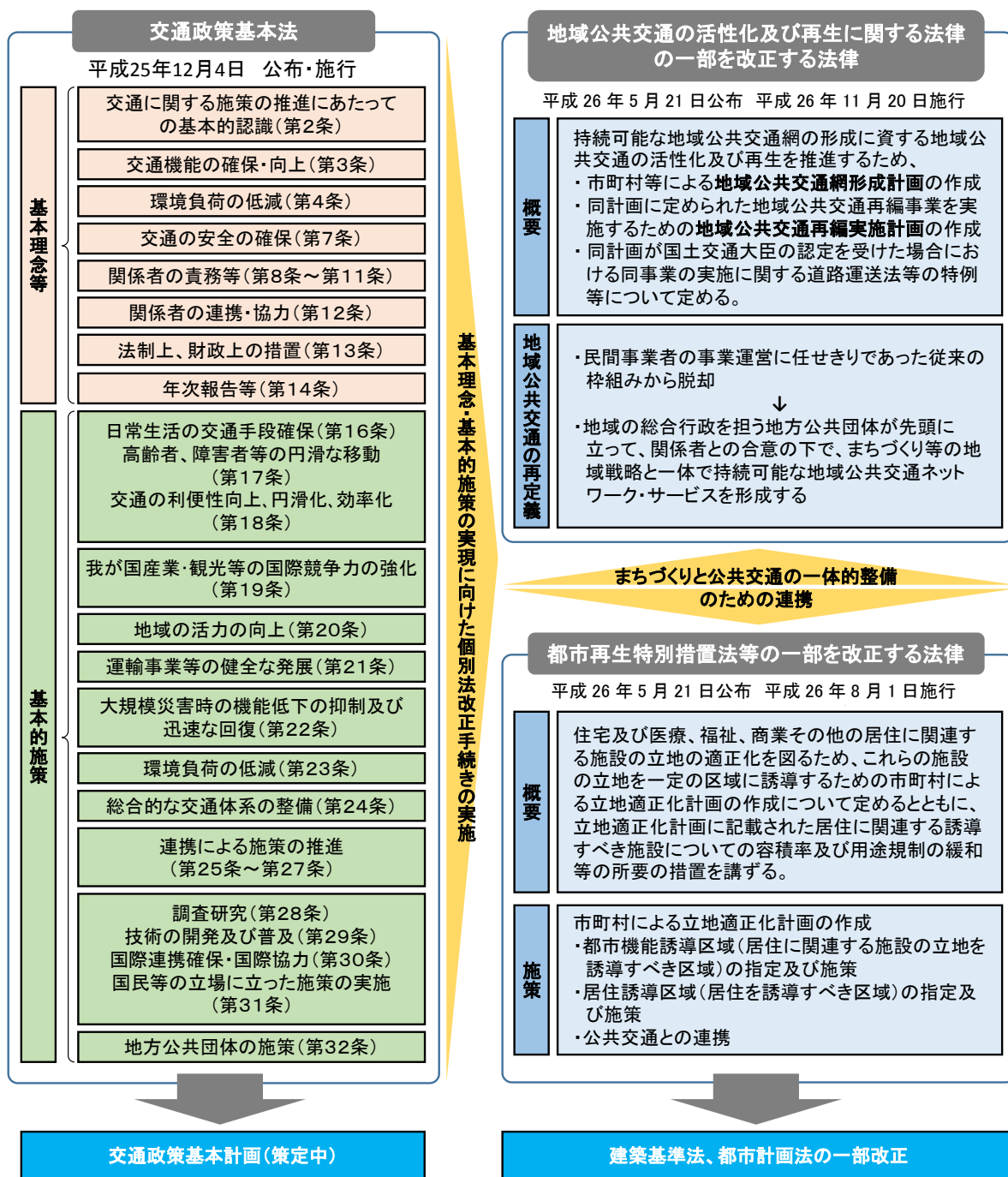
### ②交通政策基本法

交通政策基本法は、豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通に関する諸課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進していくための法律として、平成 25 年 12 月 4 日公布・施行されました。

同法に基づき、政府が定める「交通政策基本計画」の実行により、国民の生活の安定向上・国民経済の健全な発展の実現を目指すこととしています。

なお、地域公共交通の関連法律としては、同法に定められた施策のうち、「まちづくりと公共交通の一体的整備」の実現の観点から、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が平成 26 年 8 月 1 日に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が平成 26 年 11 月 20 日に施行されました。

これらは、交通政策基本法の理念に則り、コンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの構築を両輪として、各種課題の解決を図るとともに、交通政策基本法と連携しながら、柔軟で効率的、かつ、持続可能な交通体系の実現を目指すものとされています（上記各法の概要及び相互関係については次頁を参照）。



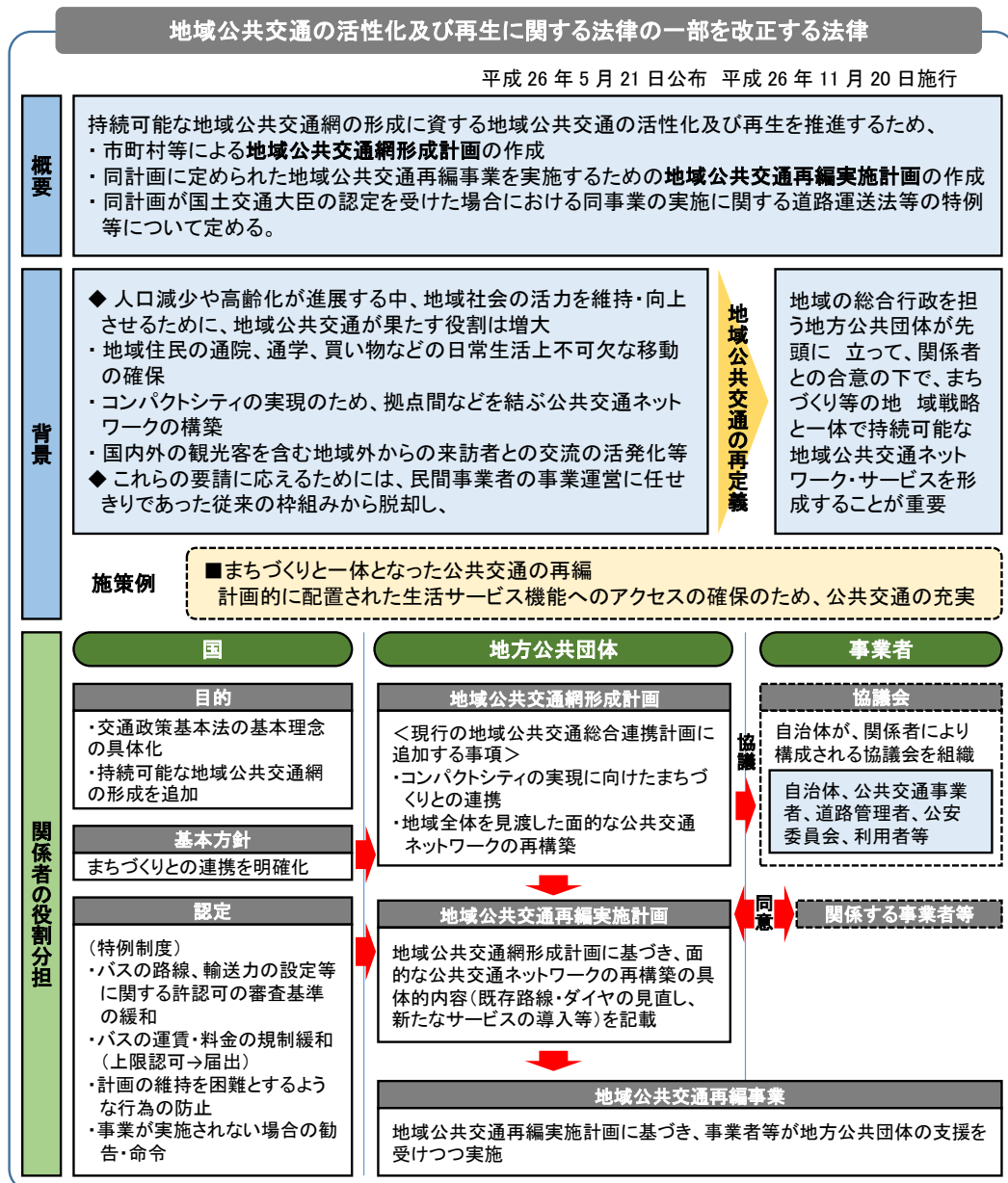
注：上図は、以下を参考に作成したものです。  
 国土交通省HP「交通政策基本法案について」  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000053.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000053.html)  
 国土交通省HP「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について」  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000059.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000059.html)  
 国土交通省HP「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案について」  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07\\_hh\\_000079.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000079.html)

図 交通政策基本法及び関連法の概要と相互関係

### ③地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

交通政策基本法の制定に伴い、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成26年5月21日に公布、同年11月20日に施行されました。

同法では、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村などによる「地域公共交通網形成計画」の作成及び同計画に基づく地域公共交通再編事業を実施するための「地域公共交通再編実施計画」の作成などについて定められています。



注：上図は、国土交通省HP「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について」を参考に作成 ([http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000059.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000059.html))

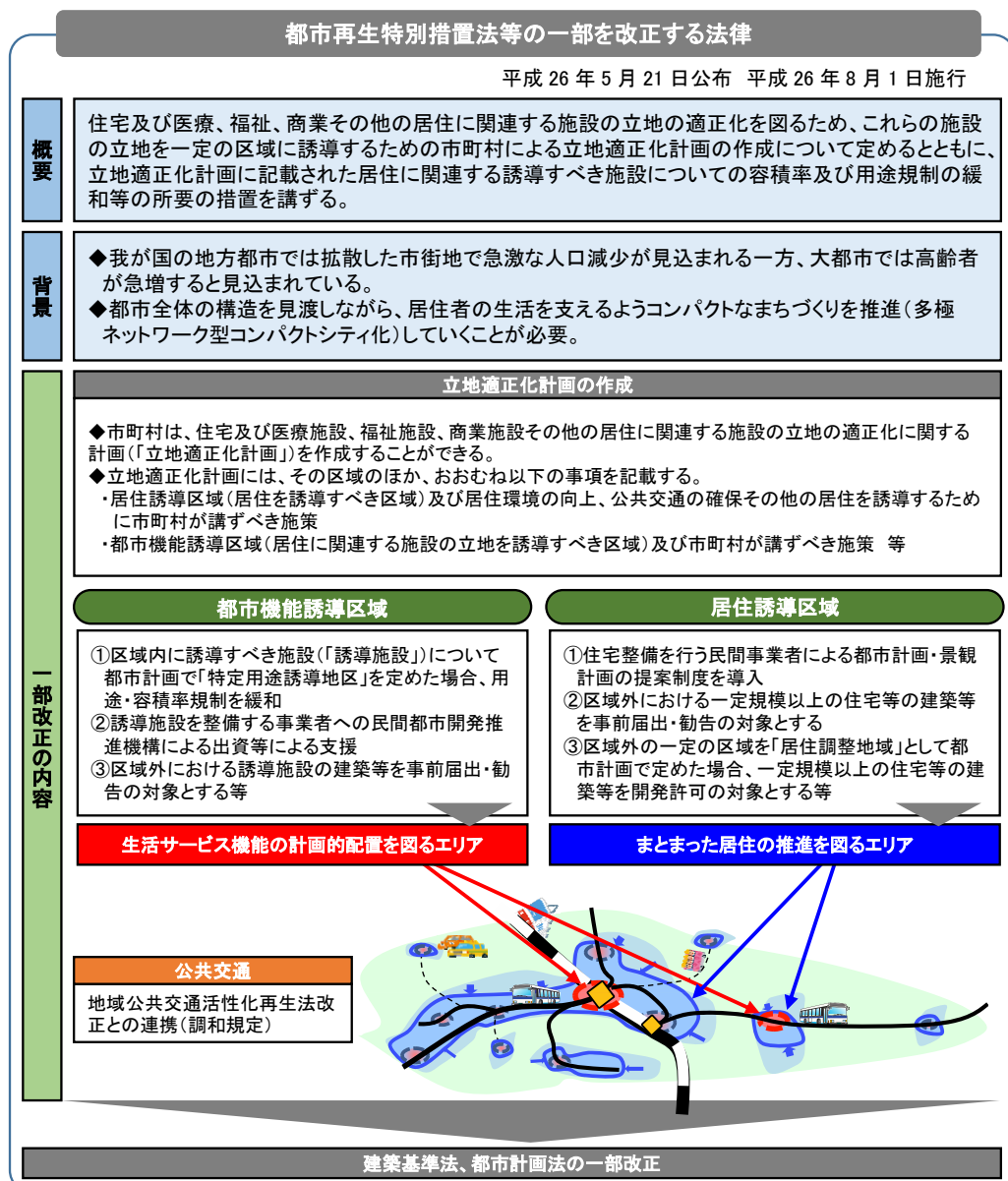
図 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要



#### ④都市再生特別措置法等の一部を改正する法律

交通政策基本法の制定に伴い、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が平成26年5月21日に公布、同年8月1日に施行されました。同法は、施設立地の適正化を図るため、これらの施設の立地を一定の区域に誘導するための市町村による立地適正化計画の作成などについて定められています。

また、同法では、コンパクトなまちづくりにおける公共交通との連携が明確に定義されていることから、立地適正化計画においても、これらに関する措置について記載することが求められています（詳細は次頁を参照）。



注：上図は、国土交通省HP「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案について」を参考に作成  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07\\_hh\\_000079.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000079.html)

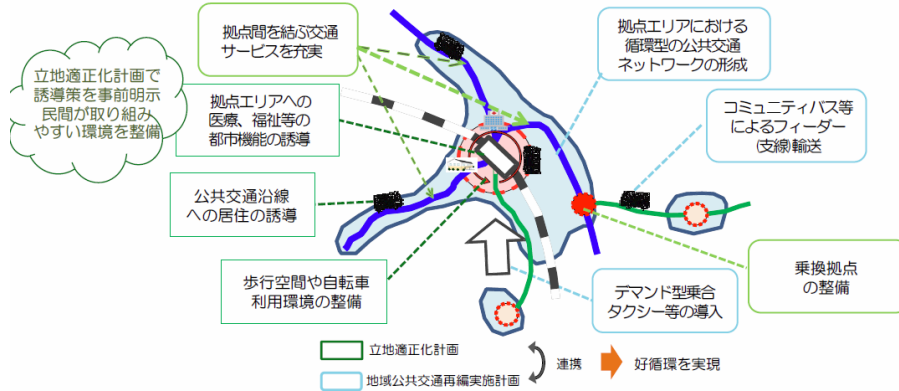
図 都市再生特別措置法の一部を改正する法律の概要

### 都市全体を見渡したマスタープラン

一部の機能だけではなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全体を見渡したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版です。

### 都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。



### まちづくりへの公的不動産の活用

財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進めます。

### 市街地空洞化防止のための選択肢

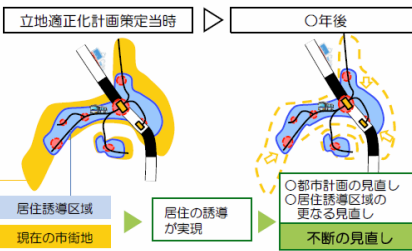
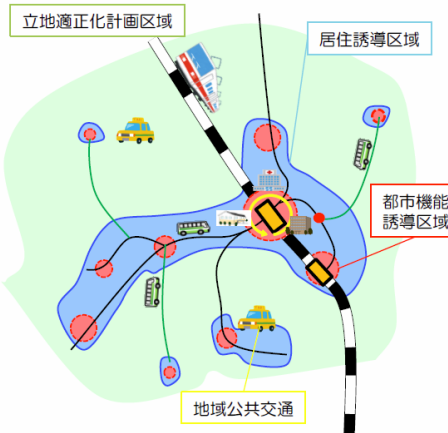
居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

### 都市計画と民間施設誘導の融合

民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画との融合による新しいまちづくりが可能になります。

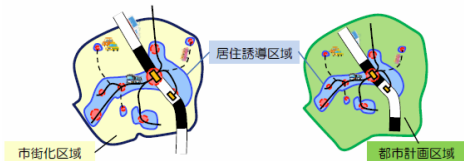
### 時間軸をもったアクションプラン

計画の達成状況を評価し、状況に合わせて、都市計画や居住誘導区域を不断に見直すなど、時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりが可能になります。



居住の誘導を図り一定の人口密度の維持を図ることが可能に。

線引きの場合      非線引きの場合



### 市町村の主体性と都道府県の広域調整

計画の実現には、隣接市町村との協調・連携が重要です。都道府県は、立地適正化計画を作成している市町村の意見に配慮し、広域的な調整を図ることが期待されます。

立地適正化計画  
市町村がまちづくりの担い手として作成

都市計画区域マスタープラン  
都道府県が広域的観点から作成

出典：「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット(平成26年8月1日時点版)

図 立地適正化計画制度の意義と役割

## 2-4 呉市の公共交通の現状

### 1) 概況

本市の公共交通は、鉄道、バス及び航路の3つに大別でき、市域を東西に貫くJR呉線と市域の大半をカバーする路線バスを基軸とし、これらを補完する移動手段として、生活バスや乗合タクシー、本土と離島とを結ぶ航路などで構成されています。

路線バスについては、平成24年4月の市交通事業の一括完全民間移譲により、呉市交通局のバス路線が広島電鉄株式会社に引き継がれ、移譲後2年間は、原則として、移譲時の路線、運行回数、運行ダイヤ、運賃制度などが維持されてきましたが、移譲後3年目となる平成26年4月以降、民間手法の導入による路線の再編・見直しや、ニーズに見合った効率的な運行ダイヤの設定、運賃制度の改正などが実施されました。

この見直しの一環として、平成26年10月から、呉倉橋島線「さざなみ」、横路交叉点循環線、白石白岳交叉点循環線及び昭和循環線の4路線について、広島電鉄株式会社が路線退出し、新たに生活バスとして運行しています。

また、離島航路では、国の補助航路として指定されている「三角航路（三角～久比）」と「斎島航路（斎島～久比）」の持続的・効率的な運航を目指すため、平成27年4月からの経営主体一元化に向けた取組を進めているところです。

こうした取組の背景には、昨今の人口減少や少子高齢化、さらには、モータリゼーションの進行などの影響により、各公共交通利用者が減少傾向を続ける中、市民生活に不可欠な移動手段である公共交通を、将来にわたり、持続的・安定的に確保していくことが共通の課題となっていることが挙げられます。



新規生活バス（横路交叉点循環線）



三角航路（運航船舶：みかど）

市内の公共交通の運行状況（平成26年12月現在）

【JR呉線】

運行事業者	運行区間	運行本数（平日）		
		上り（糸崎方面）	下り（広島方面）	合計
西日本旅客鉄道株式会社	広島駅～呉駅	61本	59本	120本
	呉駅～広島	58本	56本	114本
	広島～安浦駅	26本	27本	53本

【路線バス】

運行事業者	運行区域	路線数	路線名
広島電鉄(株)	市内全域	11路線	宮原線、阿賀音戸の瀬戸線、呉倉橋島線、広長浜呉駅線、天応川尻線、郷原黒瀬線、辰川線、長の木長迫線、三条二河宝町線、焼山熊野苗代線、呉探訪ループバス線
	呉市～広島市	2路線	広島呉線、広島焼山線
	その他	1路線	エアポートバス「呉広島空港線」
中国ジェイアールバス(株)	呉市～東広島市間	1路線	西条線
	呉市～広島市	1路線	広島呉線
瀬戸内産交(株)	中国労災病院～沖友天満宮間	1路線	とびしまライナー（中国労災病院線）
さんようバス(株)	広島バスセンター～沖友天満宮間	1路線	とびしまライナー（広島バスセンター線）

【生活バス】

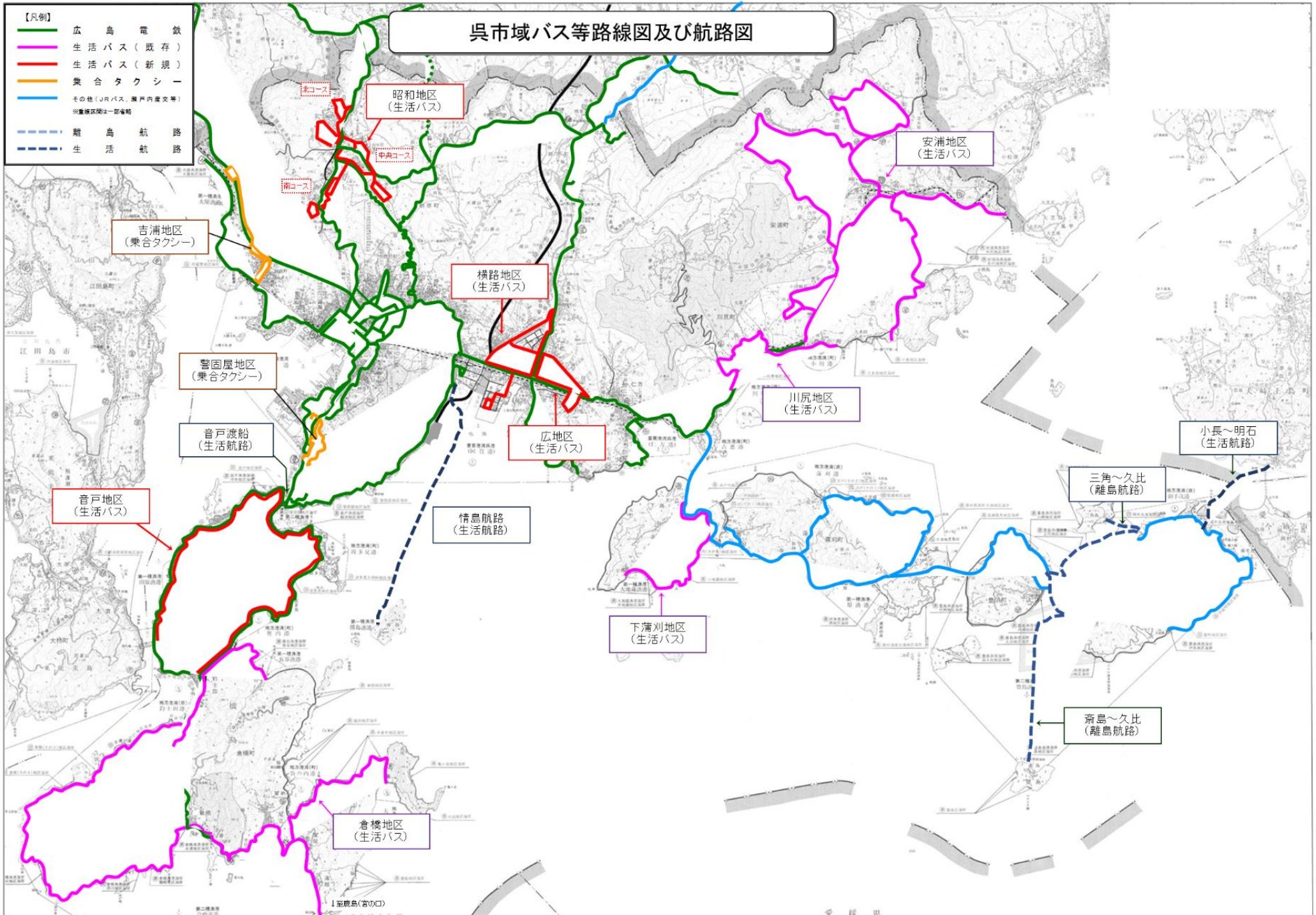
路線名	運行事業者	運行区域	路線数	備考
下蒲刈地区生活バス	ひまわり交通(株)	下蒲刈地区	1路線	
川尻地区生活バス	㈱野呂山タクシー	川尻地区	1路線	
倉橋地区生活バス	㈱倉橋交通	倉橋地区	4路線	
安浦地区生活バス	安浦交通(株)	安浦地区	4路線	
音戸さざなみ線	㈱なべタクシー	音戸地区	1路線	
横路交叉点循環線	富士交通(株)	横路地区	1路線	
白石白岳交叉点循環線	㈱野呂山タクシー	広地区	1路線	※平成26年10月から運行開始
昭和循環線北コース	朝日交通(株)	昭和地区	1路線	
昭和循環線中央コース	㈱東和交通		1路線	
昭和循環線南コース	呉交タクシー(株)		1路線	

【乗合タクシー】

運行主体	運行事業者	運行区域	路線数	備考（愛称等）
吉浦地区乗合タクシー 運行協議会	平和タクシー(株)	吉浦地区	1路線	あじさい号 ※平成23年4月から運行開始
警固屋地区乗合タクシー 運行協議会	㈱なべタクシー	警固屋地区	1路線	おでかけバス ※平成22年7月から運行開始

【航路】

種別	航路名	運航主体	運航区域
離島航路 (国庫補助航路)	三角～久比航路	市	豊地区（三角島～久比港間）
	斎島～久比航路	斎島汽船(株)	豊浜・豊地区（斎島～大浜港～豊島港～立花港～久比港間）
生活航路	小長明石航路	しまなみ海運(株)	豊地区・大崎上島町（小長港～明石港）
	情島航路	一真海運(株)	情島～阿賀港間
	音戸渡船	花本 智博	音戸町引地～警固屋間



## 2) 公共交通の利用状況等

### ① JR

JR呉線（呉ポートピア駅から安浦駅間）の年間の乗車人員は、平成17年度以降、大きな変動はないものの、減少傾向で推移しています。

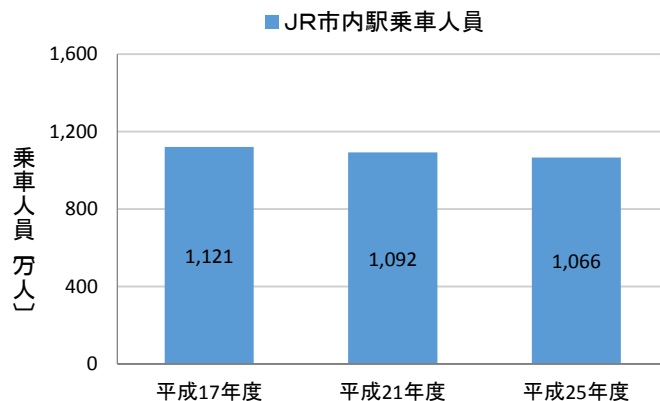


図 JR呉線の年間乗車人員（呉ポートピア駅～安浦駅間）の推移

また、駅別の乗車人員では、呉駅が最も多く、平成25年度には年間で約436万人となっており、次いで、広駅、新広駅、安芸阿賀駅の順になっています。

年間乗車人員の推移では、呉駅の減少が顕著である一方で、新広駅や呉ポートピア駅で増加傾向にあり、その他の駅については、いずれもほぼ横ばい、あるいは、若干の減少となっています。

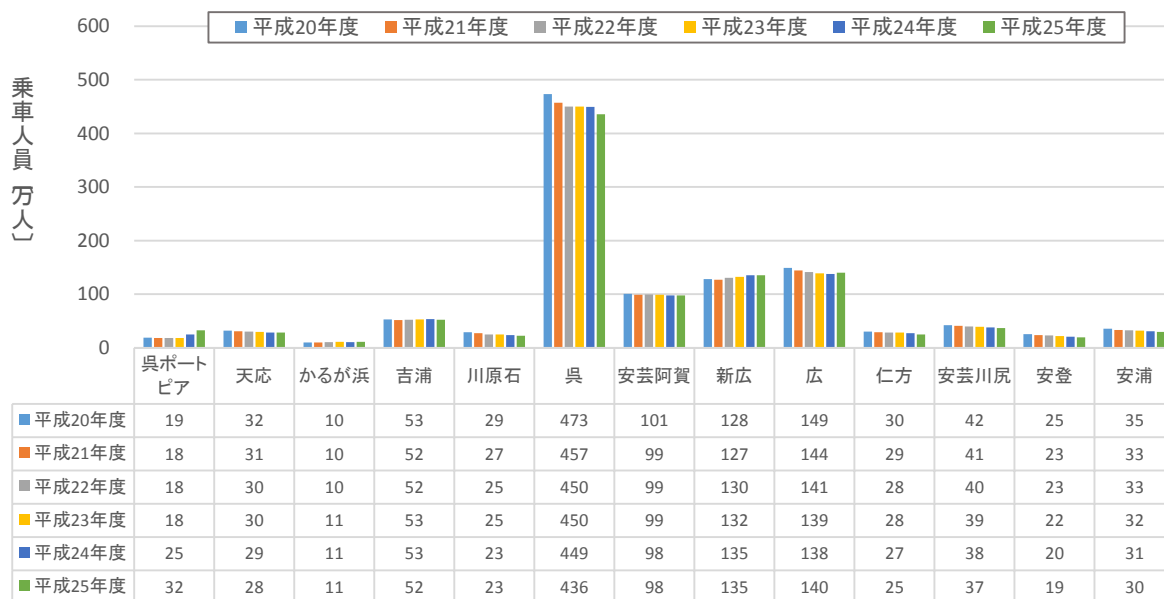


図 JR呉線の市内各駅における乗車人員の推移

## ② バス・乗合タクシー

市域の大半を担う広島電鉄株式会社が運行する路線バス（平成23年度以前は、旧呉市交通局が運行）の乗車人員は、平成17年度以降、大きく減少しています。

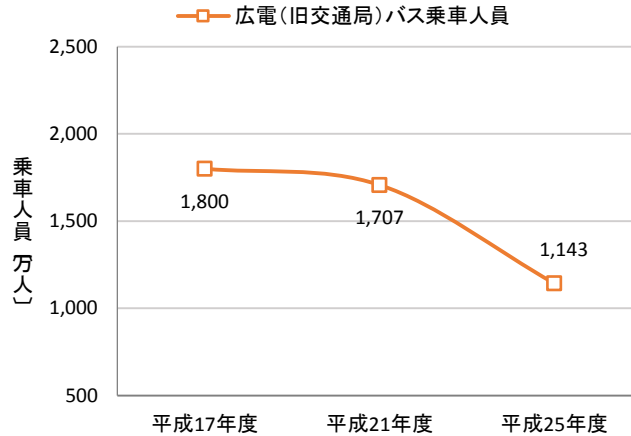
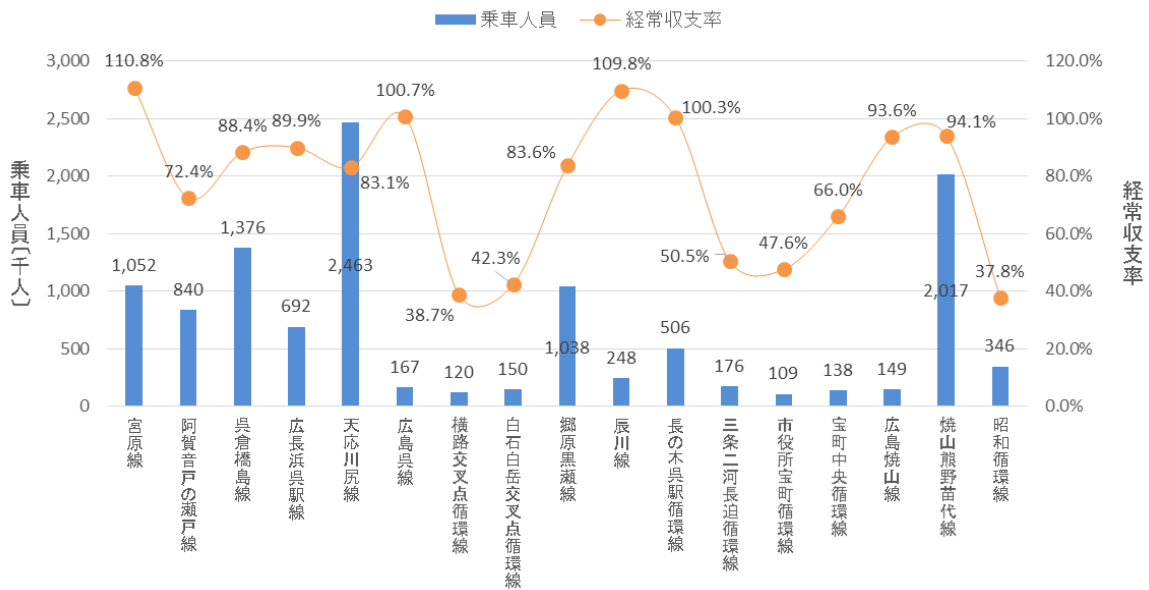


図 広島電鉄が運行するバス路線の年間乗車人員の推移

また、平成25年度の路線別経常収支率では、「宮原線」、「広島呉線」、「辰川線」、「長の木呉駅循環線」の4路線が100%を上回り、黒字となっていますが、その他の路線については、100%を下回り、赤字となっています。



※経常収支率…経常支出に対する経常収入の割合であり、経常収支率100%の時が収支が釣り合っている状態（経常収益÷経常経費×100）。

図 広島電鉄が運行するバス路線の平成25年度経常収支率

次に、島しょ部地域などで運行する生活バスの乗車人員を見ると、「下蒲刈地区」と「川尻地区」では、平成21年度以降、減少傾向にあります。

その一方で、「倉橋地区」では、平成23年度に実施したバス路線の再編により、また、「安浦地区」では、学校統合に伴い平成25年度から一部の小学生児童の通学手段がスクールバスから生活バスに変更されたことにより、両地区ともに増加傾向にあります。

なお、吉浦地区や警固屋地区で運行されている乗合タクシーの乗車人員は、平成23年度以降、ほぼ横ばいで推移しています。

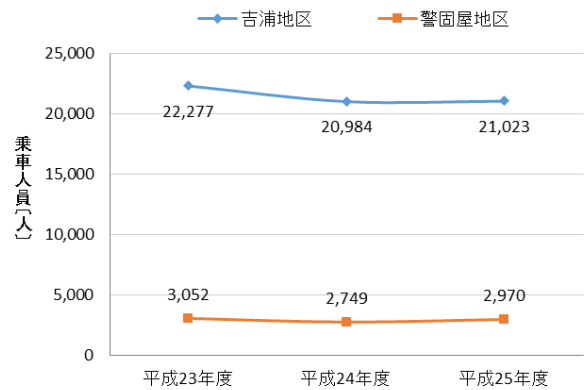
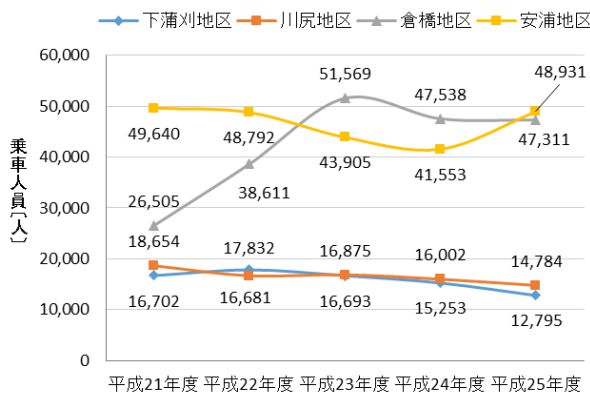


図 生活バスの年間乗車人員の推移

図 乗合タクシーの年間乗車人員の推移

また、平成25年度の生活バスと乗合タクシーの経常収支率を見ると、各地区とも100%を下回り、赤字となっていますが、とりわけ、「下蒲刈地区」、「川尻地区」の生活バス、「警固屋地区」の乗合タクシーで、経常収支率が低くなっています。

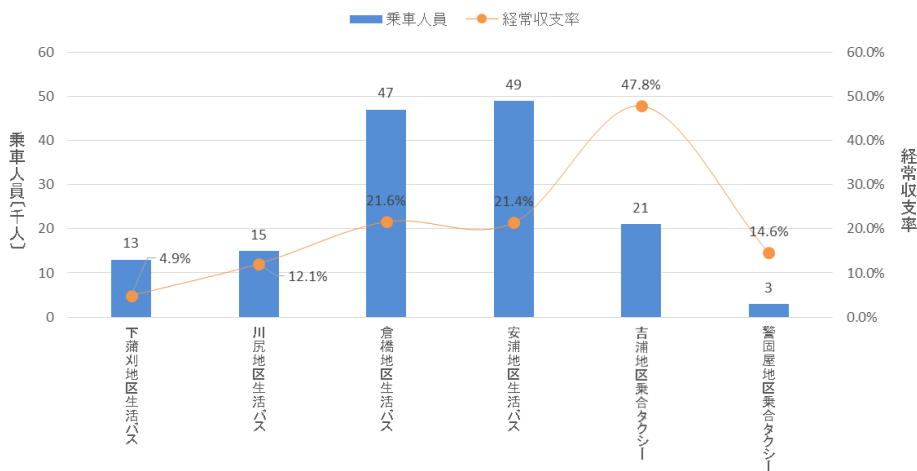


図 生活バスと乗合タクシーの平成25年度経常収支率



### ③ 航路

航路の乗船人員を見ると、国の離島航路補助対象航路である「三角航路（三角～久比）」と「斎島航路（斎島～久比航路）」，生活航路である「情島航路」では、年度ごとに増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移しています。

その一方で、平成21年11月より運航開始した「小長明石航路」の乗船人員は、年々、大きく減少しており、音戸渡船についても、NHK大河ドラマ「平清盛」の放映などの効果により、平成24年度には大きく増加しましたが、平成25年3月の第二音戸大橋の開通の影響により、平成25年度は大きく減少しています。

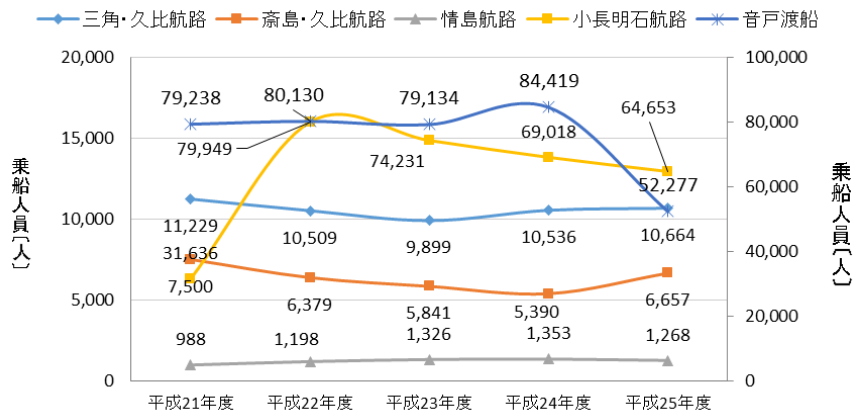


図 航路の年間乗船人員の推移

### ④ その他

本市の福祉施策として実施している、70歳以上の高齢者などを対象にした「敬老優待制度」の状況を見ると、平成23年度以降、70歳以上人口の増加に伴い、市がバス事業者に対して負担するバス敬老優待乗車運賃負担金の額も増加傾向にあります。

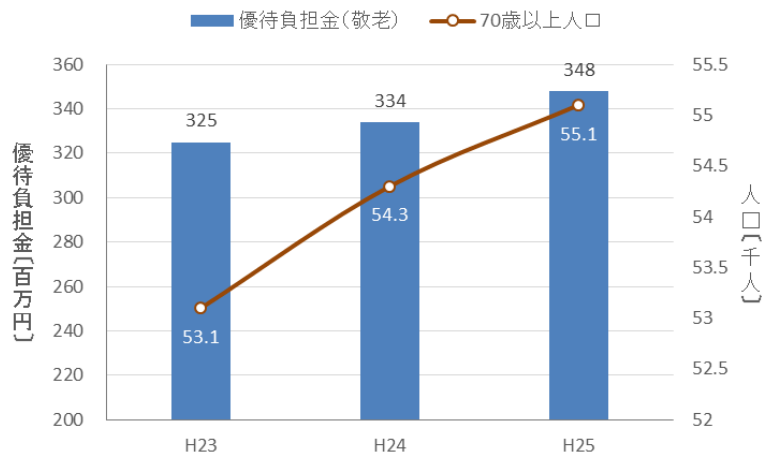


図 70歳以上人口（各年度9月末現在）とバス敬老優待乗車運賃負担金の推移

## 2) 交通空白・不便地域の状況

市内の人口分布とバス停 300m 圏域の関係を見ると、仁方地域と川尻地域の山側でカバーされていない地区が残されていますが、それ以外ではおおむねバスサービスが提供されており、日常生活に不可欠な移動手段が確保されていることが確認できます。

その一方で、本市の特徴である斜面上に立地する集落を中心に、水平距離で見れば最寄りの停留所からさほど離れていないものの、停留所との標高差が大きな集落があり、高齢者にとっては移動が困難で、公共交通の利用が不便な地区も存在してします。

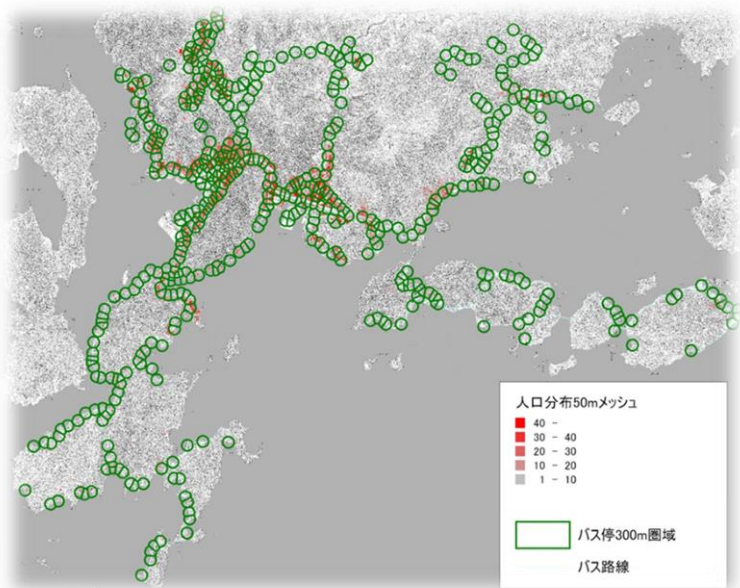


図 バス停留所からの 300m 圏域と人口分布

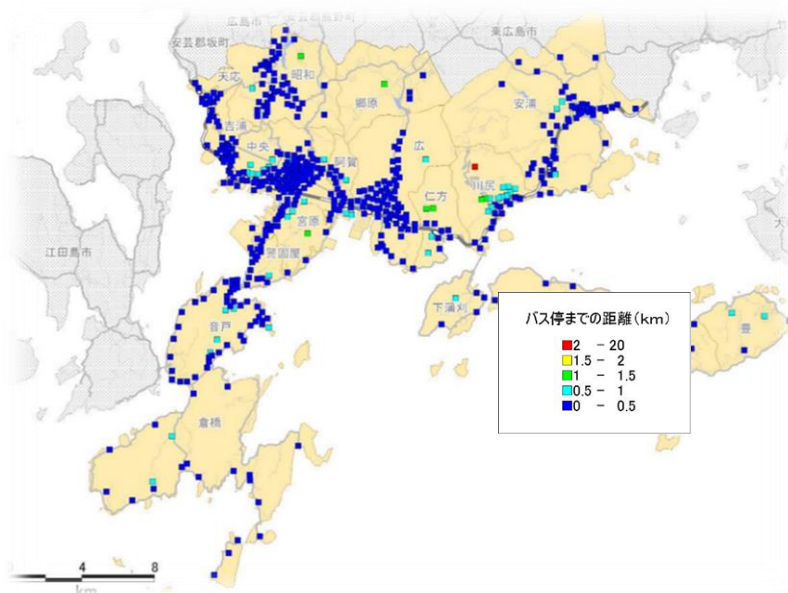


図 各集落からバス停留所までの距離

### 3) 公共交通の維持・確保に係る財政負担

本市では、路線バス、生活バス、航路などの公共交通を維持・確保するため、交通事業者などに対する支援を行っています。

平成24年度の決算額は、合計で約555,617千円でしたが、平成25年度の決算額では、約646,033千円と、前年度に比べて、約90,416千円(16.2%)増加しています。

なお、平成26年度の予算額については、平成25年度の決算額とほぼ同水準となっていますが、今後の各公共交通の利用状況などの影響により、大きく変動することも懸念されます。

表 公共交通の維持・確保のための市の予算・決算額

(単位：千円)

区 分	平成24年度決算	平成25年度決算	平成26年度予算
生活交通路線維持事業	508,813	596,246	592,966
生活バス運行負担金	62,506	66,214	113,900
生活交通路線維持費補助金	10,222	3,298	4,866
地域主導型交通サービス事業補助金	4,000	4,000	4,200
バス車両購入費補助金	94,250	98,880	100,000
バス事業経営支援補助金	337,835	423,854	370,000
生活航路維持事業	47,604	49,787	43,775
小長明石航路負担金	19,254	22,636	22,000
情島航路補助金	8,300	8,300	8,300
斎島・久比航路補助金	12,318	10,855	4,083
離島住民交通費補助金	889	831	889
三角・久比航路繰入金	6,843	7,165	8,503
合 計	556,417	646,033	636,741

※「生活バス運行負担金」は、生活バスの運行事業者に対する負担金で、平成25年度までは下蒲刈・川尻・倉橋・安浦の4地区、平成26年度は、前述の4地区に加え、平成26年10月1日から運行開始した音戸さざなみ線、横路交叉点循環線、白石白岳交叉点循環線、昭和循環線(北・中央・南)の各運行事業者に対する負担金です。

※「生活交通路線維持費補助金」は、複数の市町に跨がるバス路線を運行するバス事業者への補助金です。

※「地域主導型交通サービス事業補助金」は、吉浦地区・警固屋地区で運行されている乗合タクシーの運行に対する補助金です。

※「バス車両購入費補助金」は、広島電鉄が導入するノンステップバス車両の購入に対する補助金で、「バス事業経営支援補助金」は、広島電鉄が運行するバス路線を支援するための補助金です。

※「生活航路維持事業」は、小長明石航路、情島航路、斎島・久比航路及び三角・久比航路の運航を支援するための補助金・負担金です。

※「離島住民交通費補助金」は、三角島住民と斎島住民の交通費(航路利用運賃)に対する補助金です。

## 2-5 公共交通の利用実態と市民の移動ニーズ

### 1) 公共交通の利用実態調査の実施

今後の公共交通のあり方を検討するに当たっては、公共交通の利用目的などの利用実態や利用者の意見・要望などについて詳細に把握することが重要です。

このため、駅乗降客や路線バス（広島電鉄バス路線を除く。）及び航路などの公共交通利用者へのアンケート調査を実施するとともに、平成24年度に市全域の住民を対象に実施した「呉市の公共交通に関するアンケート調査」の結果から、公共交通の利用実態と市民の移動ニーズの把握・分析を行いました。

#### 【駅乗降客アンケート調査】

区分	内容
調査対象	呉駅、新広駅、広駅の乗降客
調査日時	平成26年7月9日（水）6時～14時（8時間）
調査方法	依頼文とアンケート調査票を調査員が手渡しで配布し、後日、郵送により回収
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性（性別、年齢、職業、住所等）</li> <li>・利用状況（目的・目的地、頻度、支払い方法等）</li> <li>・駅へのアクセス手段、所要時間</li> <li>・バスサービスの満足度（運賃、便数、乗り継ぎ環境等）</li> <li>・バスを利用しない理由及び今後の利用意向</li> <li>・公共交通への意見、要望等</li> </ul>

#### 【公共交通利用者アンケート調査】

区分	内容
調査対象	路線バス（瀬戸内産交・さんようバス）、生活バス（下蒲刈・倉橋・安浦・川尻）、乗合タクシー（吉浦・警固屋）及び小長明石航路の各公共交通利用者
調査日時	平成26年7月9日（水）※時間帯は調査対象路線等の全便
調査方法	①乗降時にOD調査カードを配布・回収（乗降バス停、利用券種等の調査） ②調査員が乗り込み、各利用者に聞き取りを実施（※混雑時等、聞き取りが困難な場合は、依頼文とアンケート調査票を配布し、後日、郵送により回収）
調査内容	①OD調査 乗降バス停、利用券種、性別、年代 ②聞き取り（アンケート）調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>・属性（性別、年代、職業、住所等）</li> <li>・利用状況（目的・目的地、頻度、支払い方法等）</li> <li>・バス停へのアクセス手段、所要時間</li> <li>・バス等のサービスの満足度（運賃、便数、運行時間、乗り継ぎ環境等）</li> <li>・公共交通への意見、要望等</li> </ul>

#### 【公共交通に関するアンケート調査】

区分	内容
調査対象	市域の全世帯を対象
調査時期	平成24年12月10日（調査票配布）～12月25日（投函締切）
調査方法	自治会を通じて調査票を配布し、後日、郵送により回収
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性（住所、性別、世帯人数、年齢、職業、免許の保有状況等）</li> <li>・通勤、通学における移動状況（行き先、時間、交通手段）</li> <li>・買物、通院における移動状況（行き先、頻度、時間、交通手段）</li> <li>・バスの利用状況について（頻度、満足度、バスを利用しない理由、転換意向等）</li> </ul>

## 2) 駅乗降客アンケート調査結果

駅乗降客を対象にしたアンケート調査では、約 2,400 枚のアンケート調査票を配布し、約 760 名の方から回答が得られました（回収率：約 31.7%）。

回答者の属性を見ると、年代では 10 代から 80 代以上までと幅広く、職業では、「会社員・公務員」が約 6 割を占め、住所では、呉市内が約 9 割を占めています。

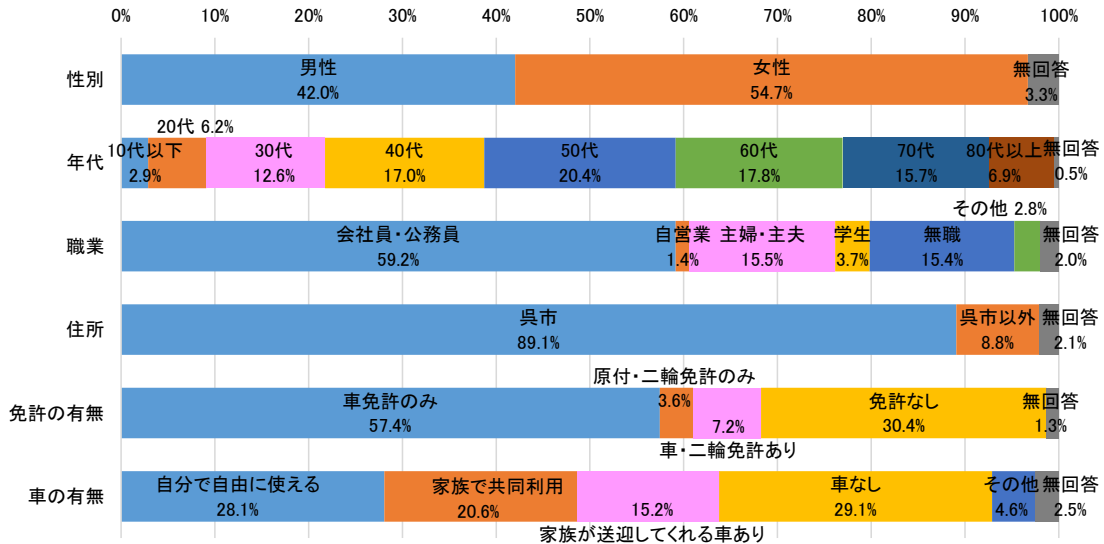


図 回答者の属性 (N=759)

※「N」はサンプル数を表します。（以降も同様です。）

次に、利用目的では、「通勤・通学」での利用が最も多く、全体の約 6 割を占め、次いで、「買い物」、「通院」の順となっています。また、利用頻度では、週に「3 日～5 日以上」利用される方の割合は全体の約 7 割を占めています。

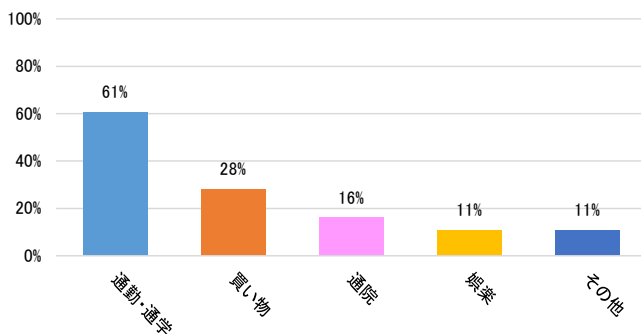


図 利用目的 (N=717)

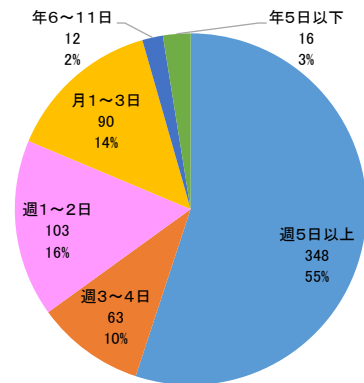


図 利用頻度 (N=632)

次に、利用時間帯を見ると、「行き」の利用時間帯は朝に集中しており、6時から8時台で全体の約5割を占めています。一方、「帰り」の利用時間帯は夕方が多く、17時から18時台で約3割を占めています。

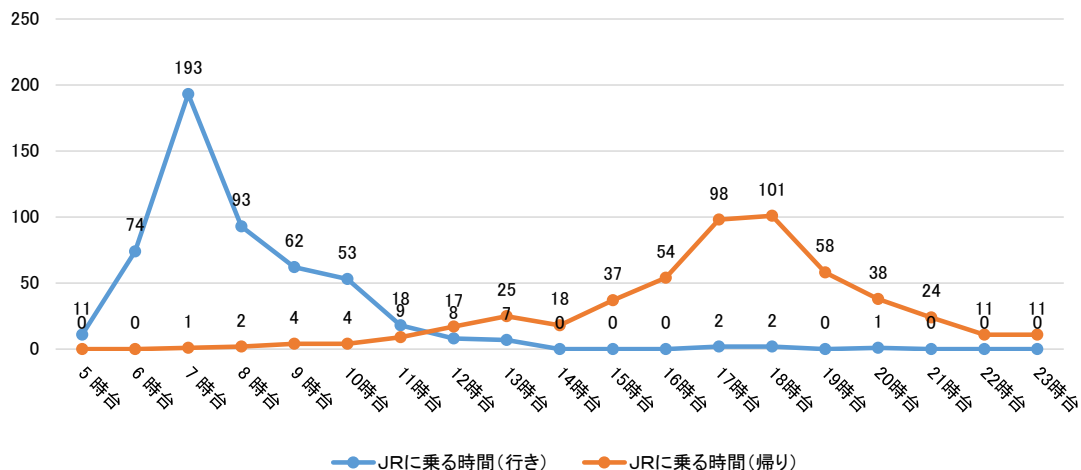


図 乗車時刻（行き：N=523，帰り：N=511）

次に、各駅までのアクセス手段では、呉駅では、「バス」が全体の約6割と最も多く、次いで、「徒歩」、「自転車」の順となっています。

また、新広駅では、「徒歩」が全体の約4割と最も多く、次いで、「バス」、「自転車」の順となっており、「広駅」でも、「徒歩」が全体の約6割、次いで、「バス」、「自転車」の順となっています。

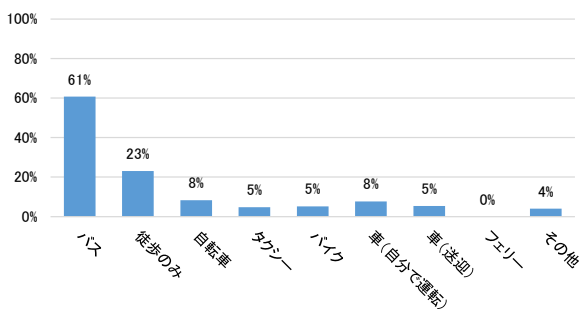


図 呉駅におけるアクセス手段 (N=446)

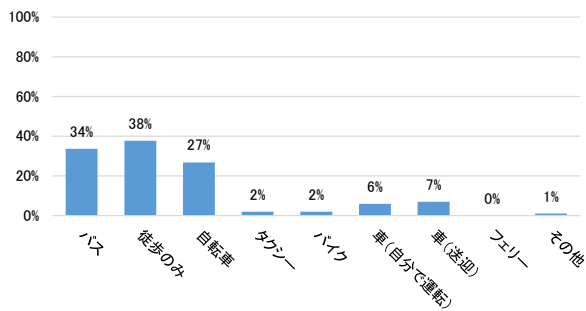


図 新広駅におけるアクセス手段 (N=101)

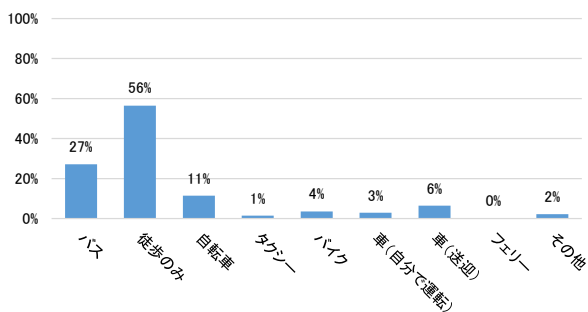


図 広駅におけるアクセス手段 (N=140)

次に、駅までのアクセス手段を「バス」と回答した方の、バスサービスの改善要望では、「運行本数（便数）」、「運行ダイヤ（運行時間帯）」と回答した方が多く、次いで、「駅やバス停等での待合環境」と回答した方も比較的、多く見られました。

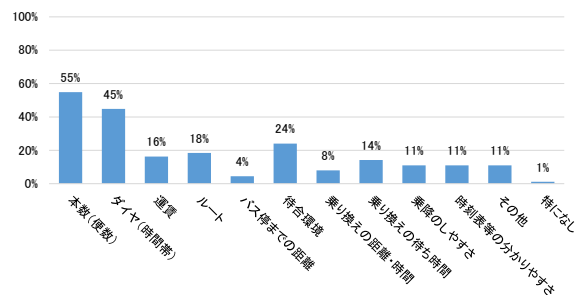


図 バスサービスの改善要望 (N=337)

次に、駅までのアクセス手段として、バスを利用しないと回答した方の、バスを利用しない理由では、「自宅から駅または駅から目的地が近い」といった、バスを利用する必然性のない方が半数以上を占める一方、「運行本数（便数）が少ないから」、「運賃が高いから」と回答した方も比較的、多く見られました。

また、今後のバス利用意向では、「今後もバスを利用することは考えていない」と回答した方が約4割を占める一方、約3割の方が運行本数（便数）などのサービス水準の向上により、利用する可能性があると回答しています。

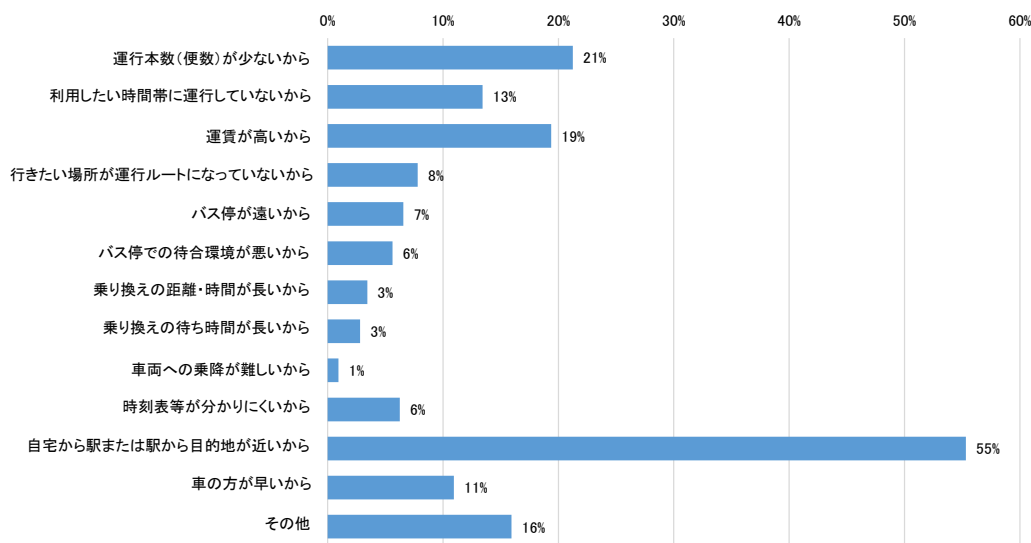


図 バスを利用しない理由 (N=320)

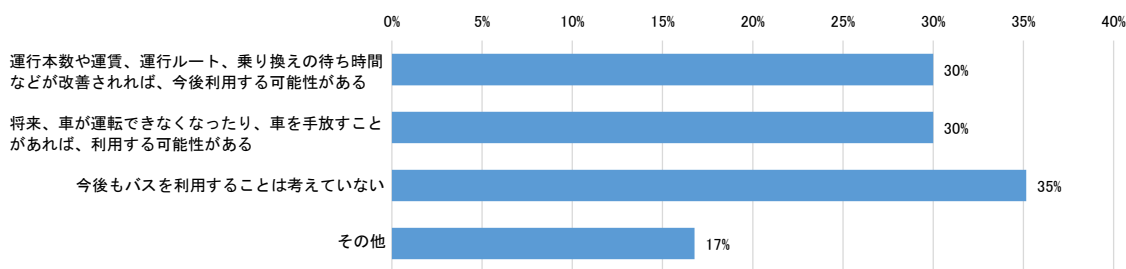


図 今後のバス利用意向 (N=310)

## 〈駅乗降客アンケート調査結果のまとめ〉

### 【利用状況】

- 回答者の半数以上が、通勤・通学目的でほぼ毎日JRを利用している。
- 呉駅では、回答者の約6割がバスとJRを利用しており、呉駅が重要な乗り換え拠点となっていることがうかがえる。また、新広島駅及び広島駅では、バスだけでなく、徒歩及び自転車の利用も多く見られる。
- 各駅ともに、バスとJRの乗り換えが多く見られることから、バス利用環境の向上に向け、乗り換え拠点の利便性向上を図り、乗り換え抵抗を低減していくことが有用である。

### 【バスサービスについて】

- “乗り換え”に対しては「満足」と回答した人が少なく、“運行本数”や“運行ダイヤ”は「不満」と回答した人が多い。また、“運行本数”，“運行ダイヤ”は改善要望として約半数の人が挙げている。
- 改善要望の多い“運行本数”，“ダイヤ”，“待合環境”を改善することで、乗り継ぎ利便性の向上につながると考えられる。

### 【バス非利用者の意見】

- “運行本数”や“運行時間帯”，“運賃”がバスを利用しない理由として挙げられており、本数の少なさやダイヤ設定がネックとなっている。
- バスの利用を促進していくためには、ダイヤの接続状況はもちろんのこと、バスとJRの乗継割引など運賃面でも利用しやすさも考慮していく必要がある。
- 今後の利用意向については、回答者の約3割がサービス向上により利用する可能性があるとの回答が得られた。



### 3) 公共交通利用者アンケート調査結果

公共交通利用者を対象にしたアンケート調査では、調査員による聞き取り調査を含め、合計で317名の方から回答が得られました。

回答者の属性を見ると、年代では60代以上の方が約6割、住所では、呉市内が約8割を占め、車の有無では、約4割の方が「車なし」と回答しています。

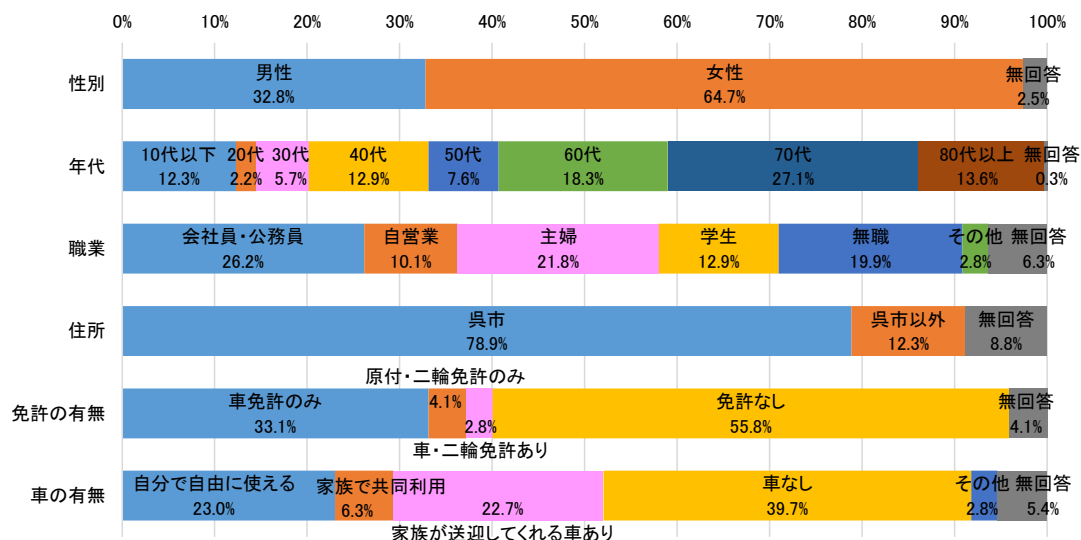


図 回答者の属性 (N=317)

次に、利用目的では、路線バスとして瀬戸内産交株式会社が運行する労災病院線やさんようバス株式会社が運行する広島バスセンター線、そして、しまなみ海運株式会社が運航する小長明石航路（フェリー）では「通勤・通学」での利用が多い一方、下蒲刈・倉橋・安浦・川尻の4地区で運行する生活バスや、吉浦・警固屋地区で運行する乗合タクシーでは「通院」や「買い物」での利用が多くなっています。

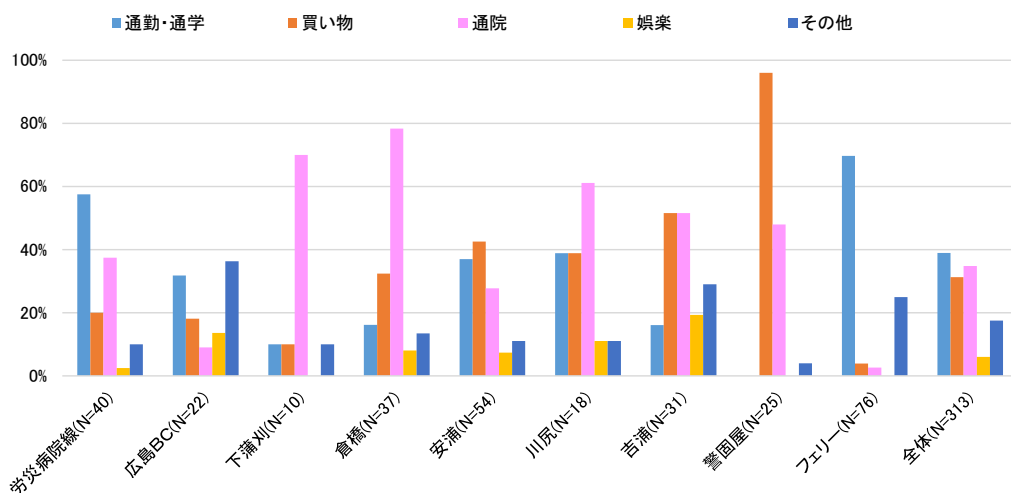


図 主な利用目的

次に、利用頻度では、路線バス、生活バス、乗合タクシー及び小長明石航路（フェリー）ともに大半の方が週1回以上利用している状況にあります。

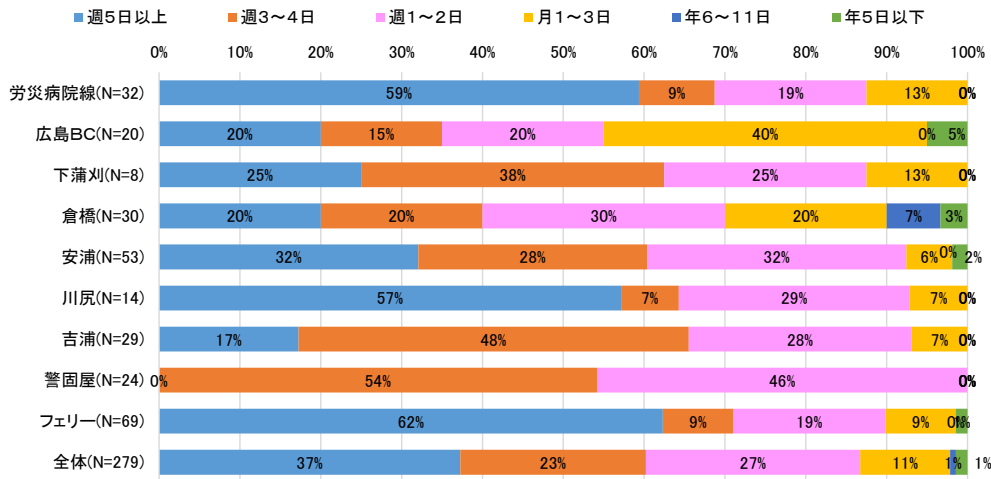
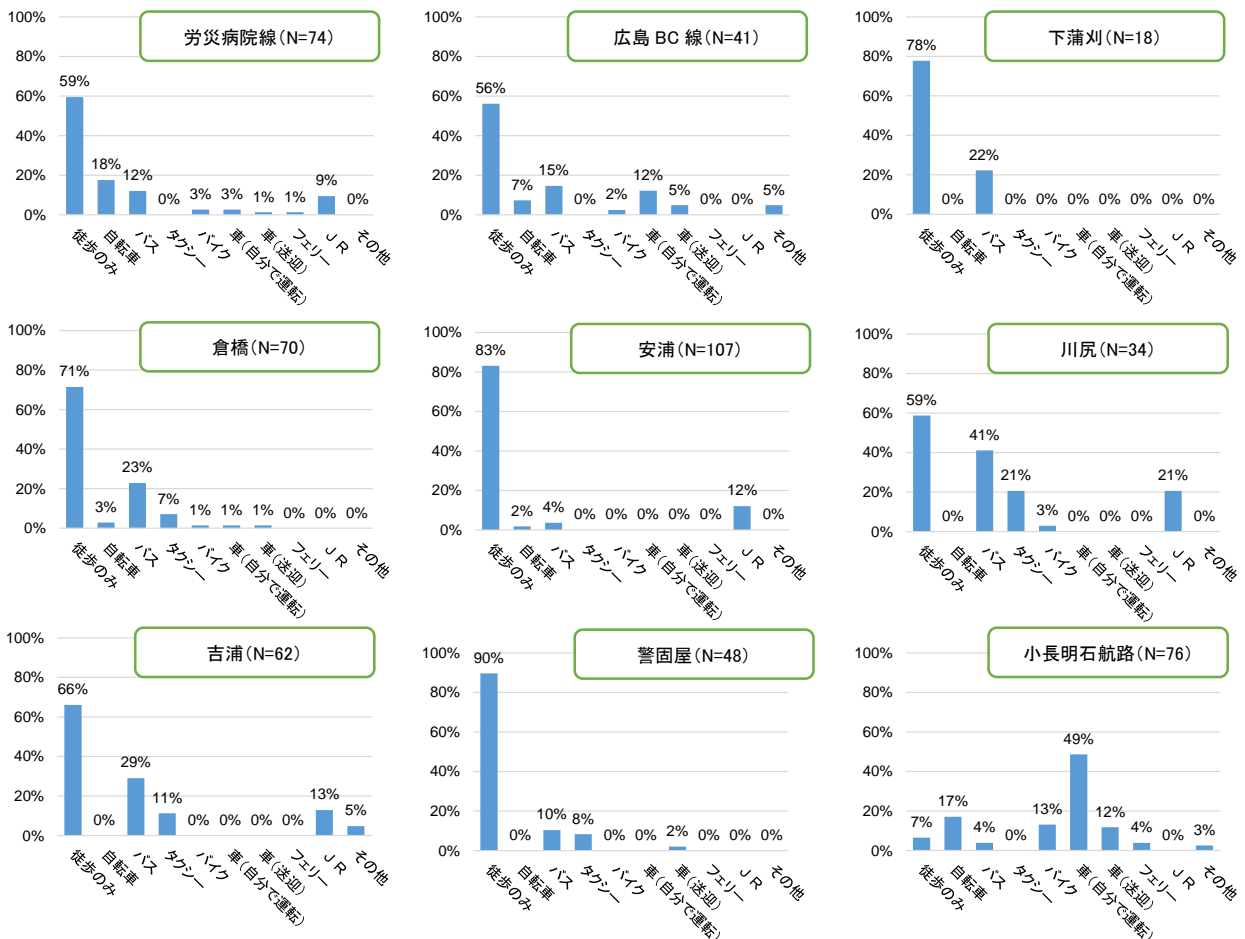


図 利用頻度

次に、バス停又は港までのアクセス手段では、全体的に「徒歩のみ」と回答した方が大半を占める一方、「バス」と回答した方も比較的多く見られます。なお、小長明石航路では、「車（送迎含む。）」と回答した方が約6割を占めています。



次に、利用者の路線バス、生活バス、乗合タクシー及び小長明石航路（フェリー）の満足度については、次のとおりです。

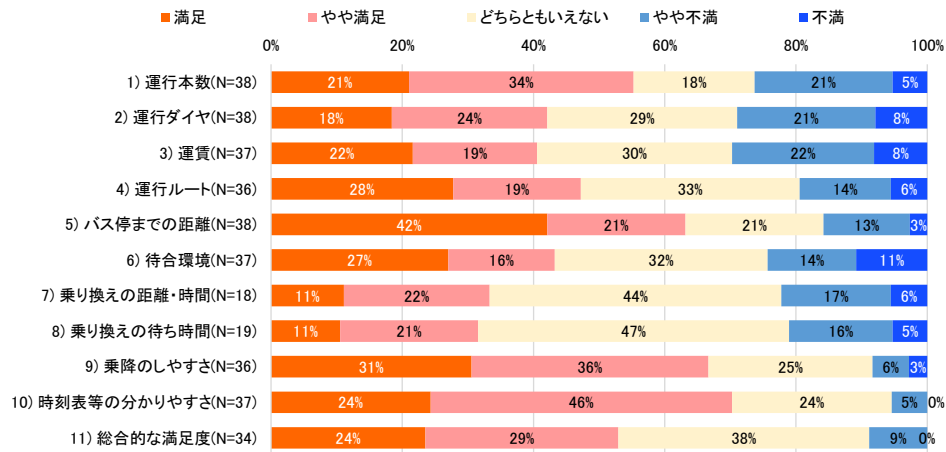


図 バスサービスの満足度（労災病院線）

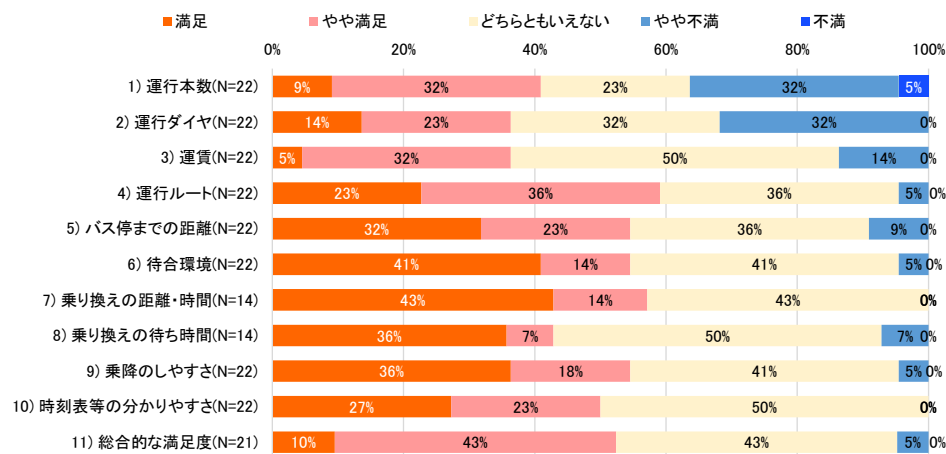


図 バスサービスの満足度（広島バスセンター線）

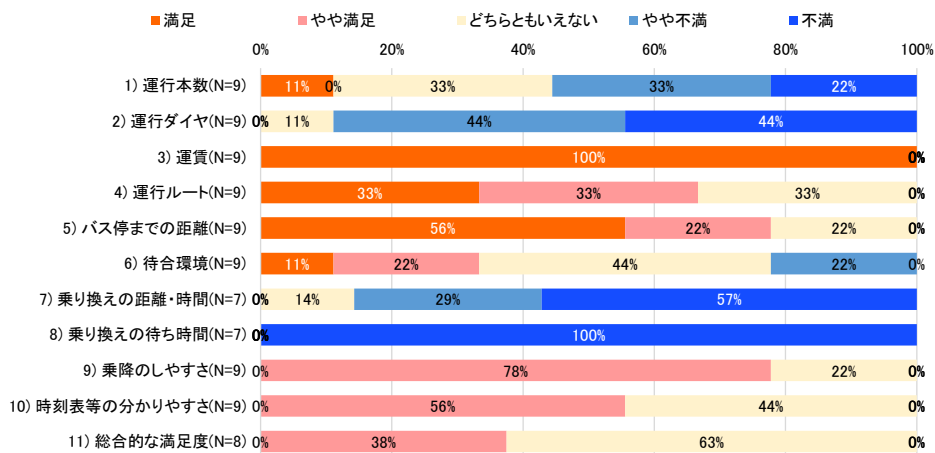


図 バスサービスの満足度（下蒲刈地区生活バス）

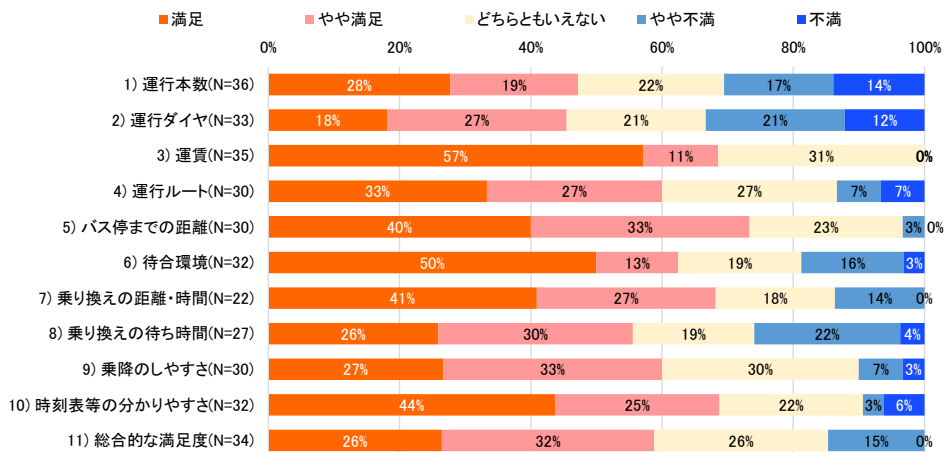


図 バスサービスの満足度（倉橋地区生活バス）

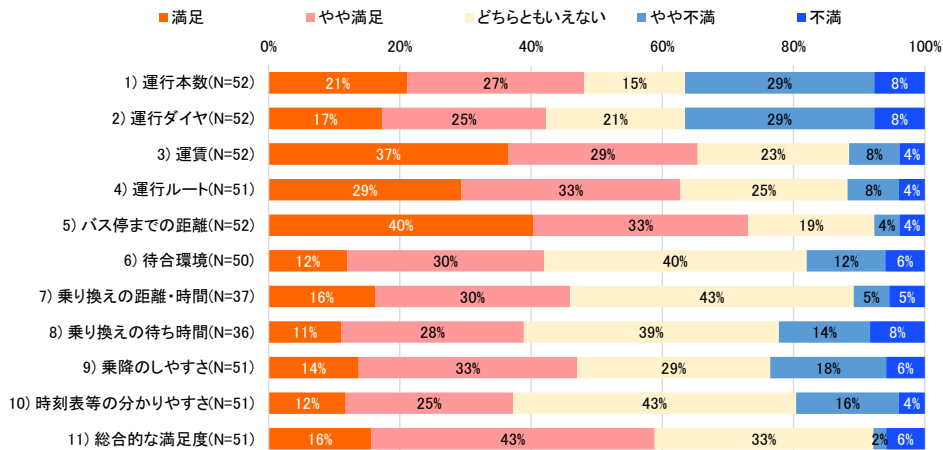


図 バスサービスの満足度（安浦地区生活バス）

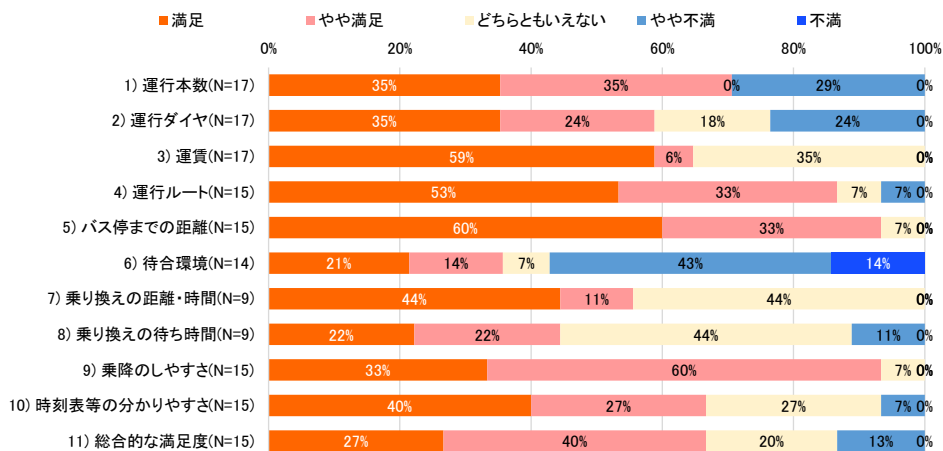


図 バスサービスの満足度（川尻地区生活バス）

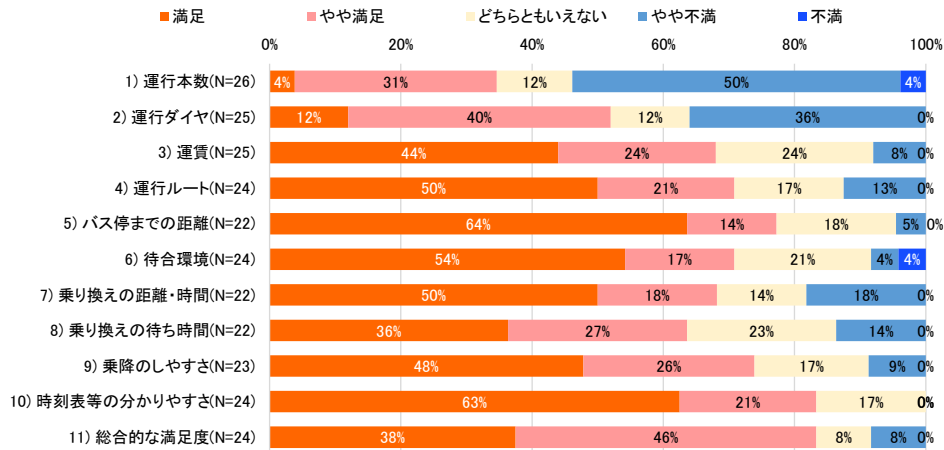


図 バスサービスの満足度（吉浦地区乗合タクシー）

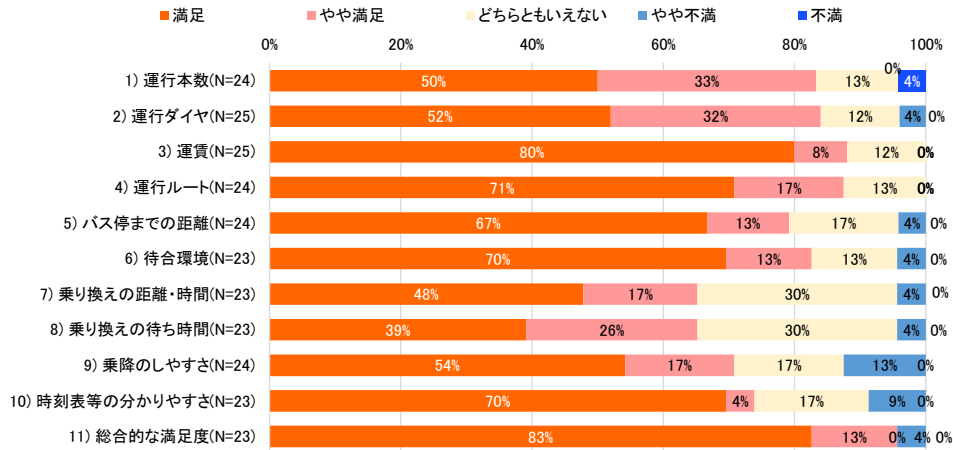


図 バスサービスの満足度（警固屋地区乗合タクシー）

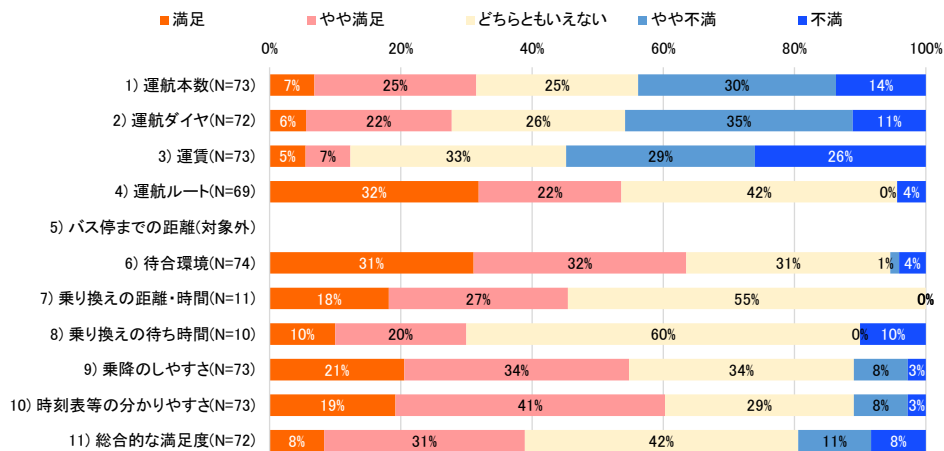


図 フェリーサービスの満足度（小長明石航路）

次に、バス及びフェリーサービスの改善要望では、「運行本数（便数）」、「運行ダイヤ（運行時間帯）」と回答した方が多く、次いで、「待合環境」や「乗り換えの待ち時間」、「乗降のしやすさ」と回答した方も比較的、多く見られました。

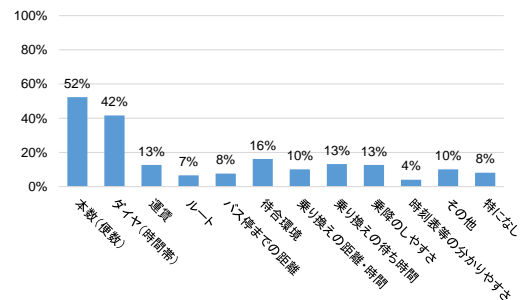


図 バス及びフェリーサービスの改善要望

### 〈公共交通利用者アンケート調査結果のまとめ〉

#### 【利用状況】

- 路線バス、生活バス、乗合タクシー、フェリーともに通勤・通学、買い物、通院目的で、日常的な移動手段として利用されている。
- 路線・航路ごとの利用目的の特徴として、下蒲刈・倉橋・川尻の各地区を運行する生活バスでは通院、安浦地区を運行する生活バスや警固屋地区を運行する乗合タクシーでは買い物、そして、路線バス（労災病院線及び広島バスセンター線）や小長明石航路（フェリー）では通勤・通学目的での利用が多くなっている。

#### 【サービスについて】

- “バス停までの距離”に対する満足度は高く、“本数”や“ダイヤ”に対しては低い。
- “乗り換え”については、下蒲刈地区の生活バス利用者は不満割合が多く、安浦地区の生活バス利用者は満足と回答した人の割合が少ない。
- “乗り換えの待ち時間”は全路線・航路において不満を感じている人が存在し、特に、下蒲刈・倉橋・安浦の各地区を運行する生活バスや労災病院線の利用者でその割合が高くなっている。
- 満足度が低かった“本数”、“ダイヤ”、“待合環境”については、改善要望項目の上位に挙げられている。ただし、路線・航路ごとに改善要望は様々であり、地域特性や利用状況に応じた見直しが必要である。

### 3) 公共交通に関するアンケート調査結果

市民を対象にしたアンケート調査では、8,093世帯にアンケート調査票を配布（各世帯に3枚配布）し、4,995世帯・9,517名の方から回答が得られました（回収率（世帯）：約61.7%）。なお、回答者の属性は次のとおりです。

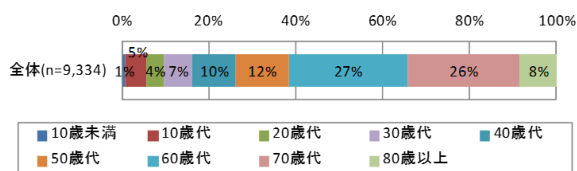


図 年齢

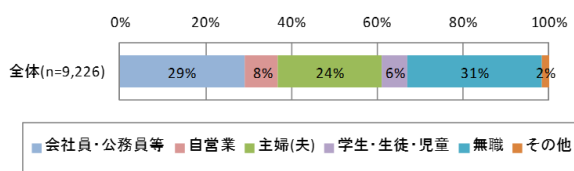


図 職業

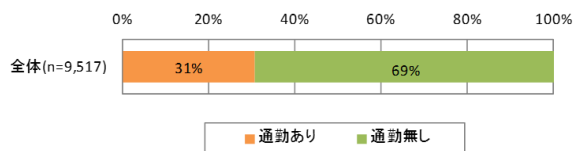


図 通勤の有無

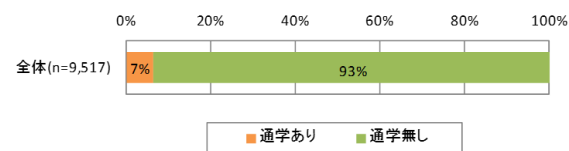


図 通学の有無

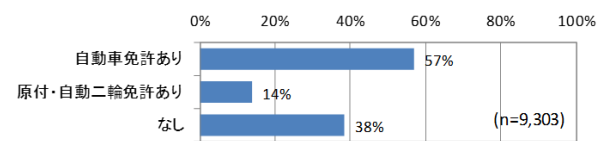


図 免許の保有状況

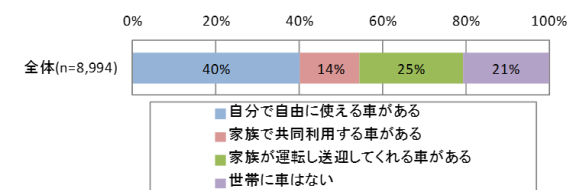


図 世帯の自動車保有状況

次に、買物や通院、通勤及び通学時の交通手段の分担率を見ると、買物や通勤では、「自動車（自分で運転）」と回答した方の割合が最も高い一方、通院や通学では、「バス（路線バス・生活バス）」と回答した方の割合が最も高くなっています。

表 交通手段の分担率（※複数回答あり）

	買物 (n=11,806)	通院 (n=6,098)	通勤 (n=2,905)	通学 (n=614)
自動車(自分で運転)	36%	28%	33%	3%
自動車(家族や知人等が運転)	14%	11%	4%	8%
原付・自動二輪	6%	4%	9%	1%
バス(路線バス・生活バス)	25%	36%	22%	31%
乗合タクシー	1%	1%	0.4%	0.2%
JR	3%	5%	11%	19%
船舶(フェリー・高速船)	0.1%	0.2%	0.4%	0.2%
自転車	11%	7%	8%	11%
徒歩	18%	20%	10%	21%
タクシー	2%	4%	—	—
路面電車	0.2%	0.3%	1%	1%
無料送迎、スクールバス	0.1%	1%	—	2%
その他	1%	1%	1%	1%

次に、路線バス、生活バス及び乗合タクシー（以下「バス等」といいます。）の利用頻度は、20歳未満では、「週に5～7回」利用する方の割合が高く、30歳代以降は利用頻度は減少していますが、70歳以上では、週に1回以上利用する方の割合が半数程度を占め、利用率は上昇しています。

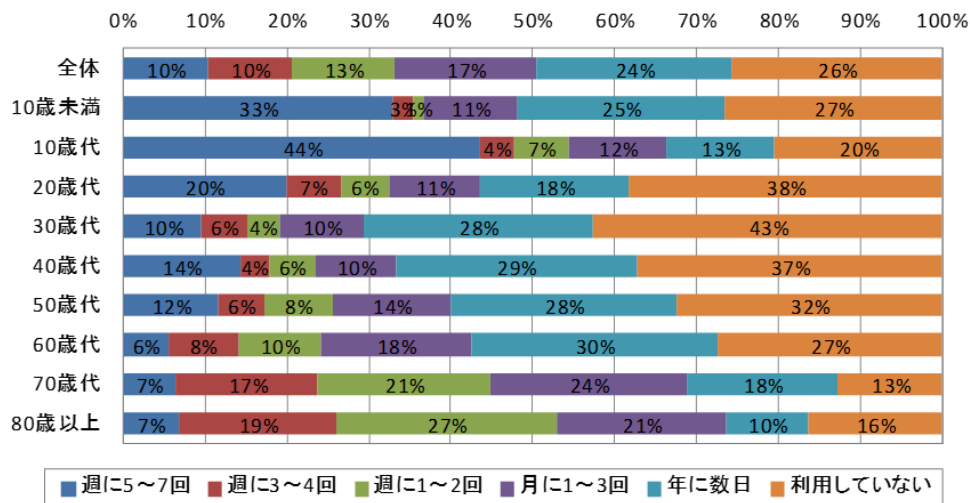
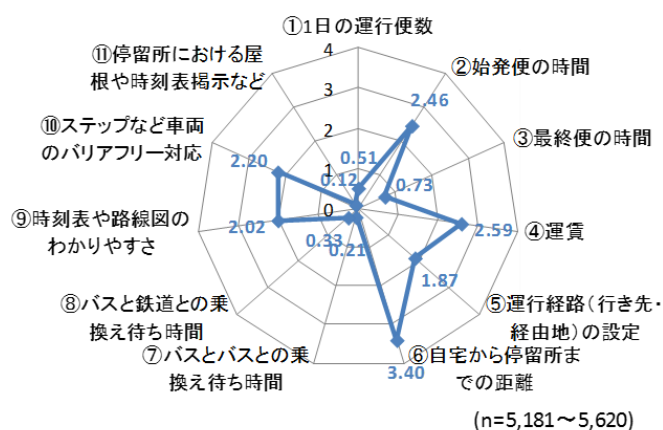


図 バス等の利用頻度

次に、バス等の満足度を見ると、「①1日の運行便数」や「⑦バスとバスとの乗り換え待ち時間」、「⑧バスと鉄道との乗り換え待ち時間」、「⑩停留所における屋根や時刻表掲示など」の満足度が低い一方、「⑥自宅から停留所までの距離」や「④運賃」では満足度は高くなっています。



(n=5,181～5,620)

※ 各回答のうち、「満足」を10点、「やや満足」を5点、「どちらでもない」を0点、「やや不満足」を-5点、「不満足」を-10点と設定し、加重平均により算出。  
 ※ 「満足」を回答した人をaとし、以下、b、c、d、eとすると、満足度 =  $(10a + 5b - 5d - 10e) / (a + b + c + d + e)$  となる。数値が高いほど満足度が高い。

図 バス等の満足度



次に、通勤や通学、買物、通院時にバス等を利用しない理由を見ると、「自動車のほうが早く行けるから」と回答した方の割合が約6割と最も多く、次いで、「バスは大きな荷物を運ぶのに不便だから」、「運行頻度が少ないから」、「目的地まで乗換えが必要で面倒だから」と回答した方が多く見られました。

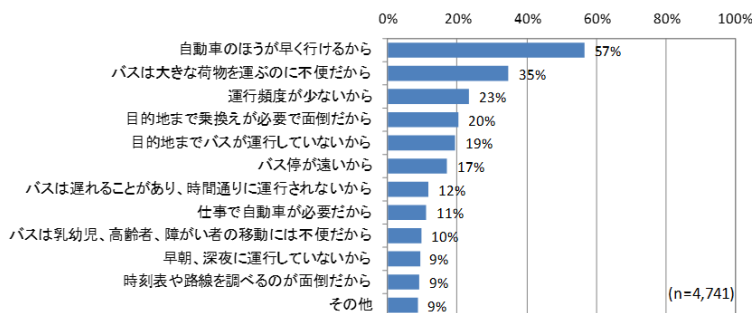


図 バス等を利用しない理由

次に、バス等を利用していない方のバス等への転換意向を見ると、「日常的に利用したい」、「たまに利用したい」と回答した方が全体の約6割となっています。

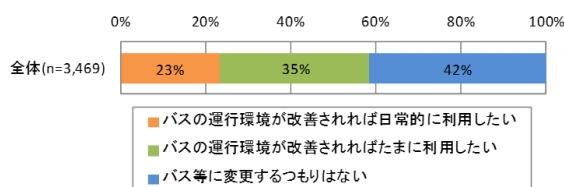


図 バス等への転換意向

## 〈公共交通に関するアンケート調査結果のまとめ〉

### 【利用状況】

- 買物や通勤では約2割の方が、通院や通学では約3割の方がバス等を利用しているが、通学を除く自動車利用の割合が4割から5割と、高い割合を占めている。
- バス等の利用頻度は20歳未満の利用割合が高いことから、通学目的などで利用されていることがうかがえる一方、20歳以上70歳未満の方の利用頻度が非常に低いことから、日常生活の移動手段として自動車などが利用されていることがうかがえる。

### 【サービス】

- “運行便数”や“バスとバス、又は、バスとJRとの乗換え待ち時間”に対する満足度は低い一方で、“自宅から停留所までの距離”や“運賃”に対する満足度は比較的高くなっている。
- バス等を利用していない方のバス等への転換意向では、“日常的に利用したい”、“たまに利用したい”と回答した方が全体の約6割と高いことから、バス等の潜在需要の掘り起こしによる更なる利用促進を図ることが有用である。

## 2-6 呉市の公共交通の課題と課題解決に向けた方向性

本市の公共交通の現状，社会経済情勢の変化，国の動向及び公共交通の利用実態と市民の移動ニーズを踏まえ，本市における公共交通の課題を次のとおり整理します。

### I 公共交通利用者の減少

今後，加速度的な進行が予想される人口減少や少子高齢化，モータリゼーションの進展などの影響により，更なる公共交通利用者の減少が懸念されます。

このまま，利用者の減少が続くと，公共交通の採算性の悪化につながり，路線再編や減便などの経費削減に取り組んだ結果，サービス水準が低下することで，さらに利用者の減少を招くという，悪循環（負のスパイラル）に陥ってしまいます。

こうした状況を回避するためには，経営状況などを理由に路線の廃止などが生じないよう，持続可能な公共交通体系の構築を図るとともに，各公共交通の可能な限りの経済的な自立と，市民に愛される，市民が守り，育む，公共交通の実現を目指す必要があります。

そのため，市民自らが過度な自動車依存を減らし，公共交通を「使う・守る・育む」意識を醸成することにより，公共交通の利用を促すとともに，移動ニーズや利用実態などに即した運行ダイヤの設定や，快適な乗り継ぎ拠点の整備などにより利便性の向上を図ることで，利用者の増加による採算性の改善，より一層のサービス水準の向上，更なる利用者増という好循環への転換を図る必要があります。

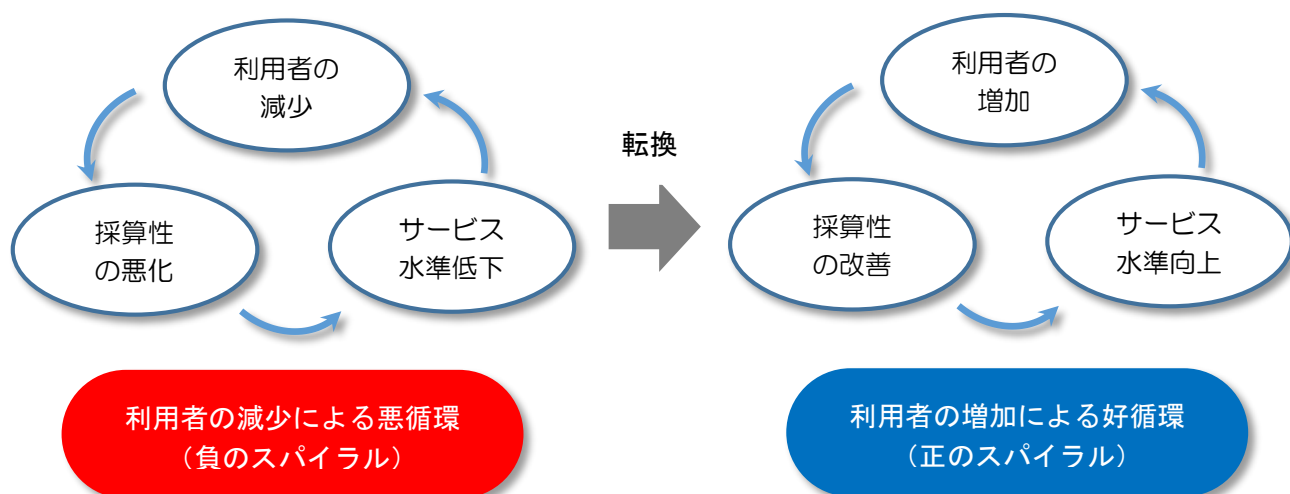


図 持続的な公共交通に向けての方向性

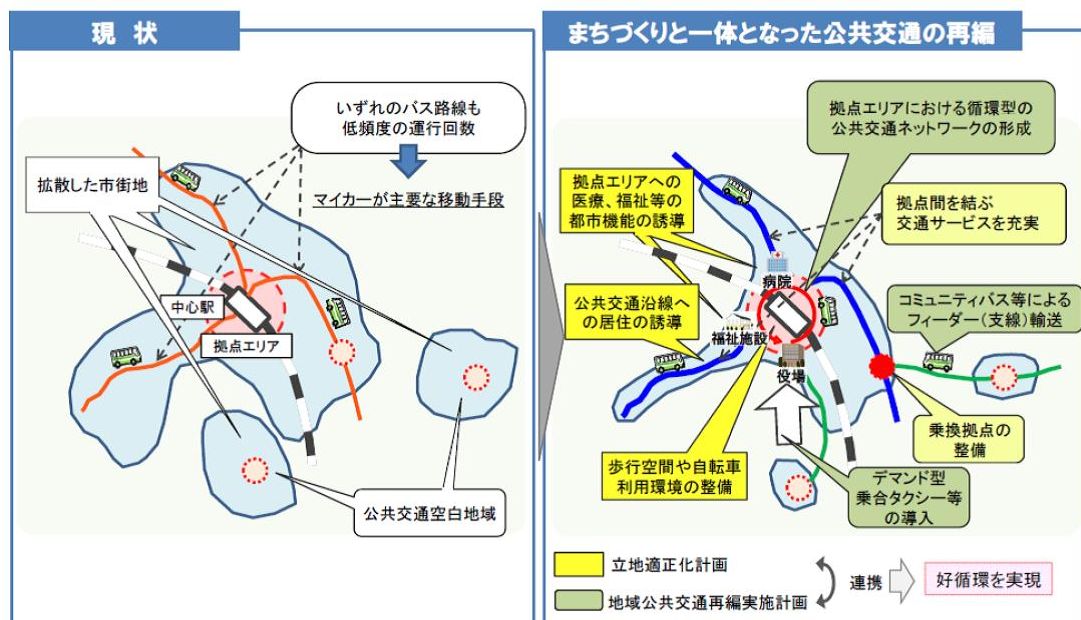
## Ⅱ 拠点間を結ぶコンパクトなネットワーク

公共交通には、運転のできない学生・生徒や高齢者、障害者など、地域住民の移動手段を確保するとともに、外出機会の増加によるまちの賑わい創出や健康増進に寄与することが求められています。

また、商業施設や医療施設、金融機関、公共施設などが集積する都市拠点同士を結ぶ、あるいは、都市拠点と地域拠点とを結ぶ移動手段として、福祉・環境・教育などの各分野との連携を図りながら、機能していくことが不可欠です。

人口減少や少子高齢化の進行に伴い、拡散型都市構造の進行や集落機能の低下・分散化などが危惧されています。

こうした状況の中、将来のまちづくりを見据え、都市拠点と地域拠点、あるいは、地域拠点と地域拠点といった各拠点間を結ぶ移動手段として、鉄道や路線バス、生活バス、タクシーなどの各公共交通を有機的に連携させ、市域全体の交通ネットワークを構築することで、環境にも配慮した、誰もが安心して利用できる公共交通体系の実現を目指していく必要があります。



出展：国土交通省パンフレット「人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」

図 将来のまちづくりを見据えた公共交通体系（イメージ）

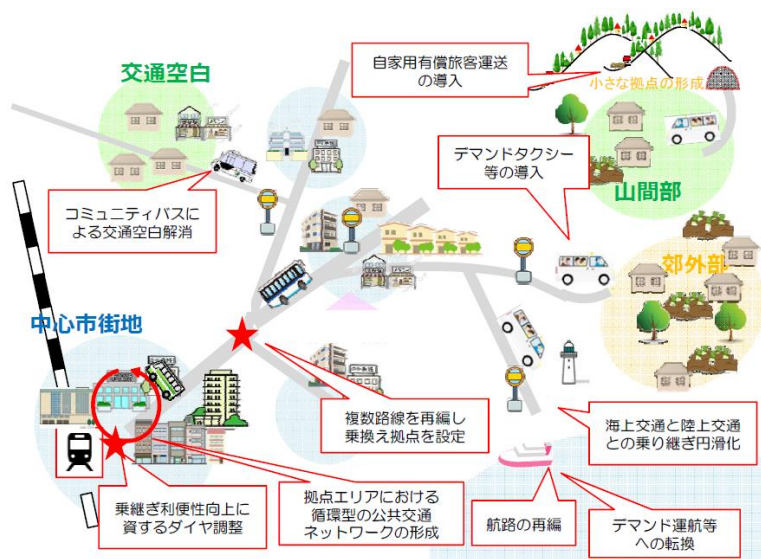
### Ⅲ 移動ニーズに応じた公共交通体系

各交通事業者を取り巻く社会経済情勢は非常に厳しく、とりわけ、利用者の減少に伴う収益の悪化により、交通事業者の経営努力だけでは、公共交通を維持・確保していくことが困難な状況となっています。

一方で、市の財政状況も年々厳しさを増しており、公共交通の維持・確保に向けた財政負担額の抑制に向け、取り組んでいかなければなりません。

こうした状況の中、真に持続可能な公共交通体系の構築を目指すためには、鉄道や路線バス、生活バス、乗合タクシーなどの各公共交通の役割を明確化し、機能分担を図るとともに、地域における移動ニーズや人口分布、高齢化率、地形的特徴などの地域特性を十分に勘案し、地域に最適な交通手段の導入及び見直しに向けた検討を進める必要があります。

また同時に、これら各公共交通と個々の移動手段であるタクシーや自転車などとの連携を図るため、交通結節点となる駅周辺やバス停周辺の環境整備などを一体的、かつ、総合的に検討していくことが必要となっています。



出展：国土交通省パンフレット「人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」

図 持続可能な公共交通体系（イメージ）

## 第3章 ビジョンの基本方針

### 3-1 基本理念

本市の公共交通の現状と課題及び課題解決に向けた方向性を踏まえ、本市の交通施策の指針となる基本理念を次のとおり定めます。

#### 【基本理念】

##### 都市の発展と市民の日常生活を支える持続可能な公共交通

～人口減少や少子高齢化に対応した、地域の活力向上と市民が便利に安心して暮らせるまちづくりを支える「持続可能な公共交通」を目指します。～

### 3-2 基本目標

本市の交通施策の指針となる基本理念を実現していくための基本目標を次のとおり定めます。

#### 【基本目標】

##### I 連携・協働による公共交通を中心とした都市構造への転換

～市民・交通事業者・行政が連携・協働し、過度な自動車依存から適度な公共交通利用への転換による公共交通を中心とした都市構造への転換を目指します。～

##### II 効率的・効果的な交通ネットワークの構築

～都市機能が集積する「都市拠点」と「地域拠点」とを結び、効率的・効果的な交通ネットワークの構築を目指します。～

##### III 誰もが安心して利用できる公共交通の実現

～高齢者や障害者をはじめ、誰もが日常の暮らしの中で、自由に安心して利用できる公共交通の実現を目指します。～

### 3-3 取組方針

前述の基本理念及び基本目標の実現に向け、次の4つの取組方針に基づき、具体的な事業展開を進めていきます。

#### 【取組方針①】公共交通をみんなで支える体制づくり

これからの公共交通は、交通事業者だけが担うべきものではなく、市民、交通事業者、行政の三者が連携・協働し、地域全体で守り、育んでいくことが重要です。

公共交通利用者である市民、交通サービスを提供する交通事業者、そして、行政の三者が役割を分担しながら、連携・協働して取り組むことで、利用促進などによる公共交通の活性化や、効率的で真に必要な交通サービスの実現を図ることが可能となります。

交通事業者は、安心・安全・効率的な運行や、利用者の視点に立ったサービスの提供などに努めるとともに、行政は、関係機関との連絡・調整を図りつつ、公共交通維持に向けた財政支援や利用促進策の展開、積極的な情報発信などに取り組みます。

そして市民は、公共交通の必要性と、それを守り、育むための一員としての認識を深め、公共交通を積極的に利用していくことが必要です。

このように、三者が連携・協働して公共交通を支える体制を構築し、まちの持続的な発展と市民の生活を支える持続可能な公共交通の実現を目指します。

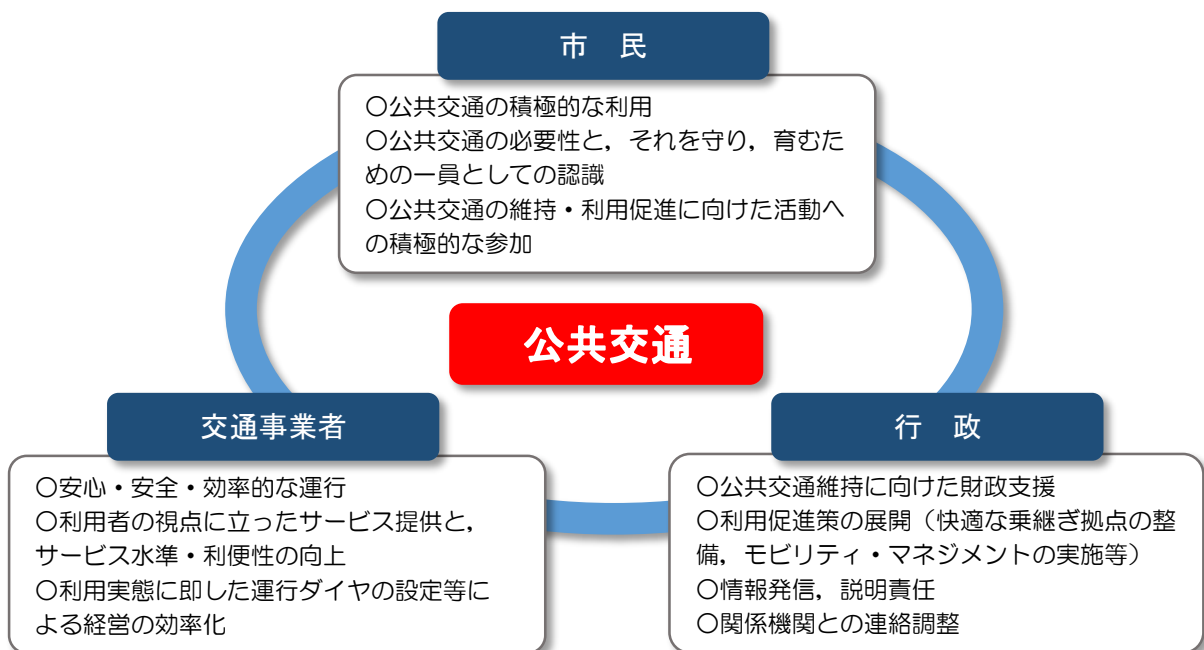


図 市民、交通事業者、行政の連携・協働による推進体制

## 【取組方針②】各公共交通の役割分担に基づく公共交通づくり

持続可能な公共交通を実現するためには、鉄道や路線バス、生活バス、乗合タクシーなどの各公共交通機関の役割を明確化し、それらを有機的に機能させることが必要です。

具体的には、都市機能が集積する都市拠点間を結ぶ移動手段は、鉄道や路線バスなどによる高頻度の定時・定路線の運行を、都市拠点と地域拠点、あるいは、地域拠点間を結ぶ移動手段は、路線バスなどによる需要に応じた定時・定路線の運行により確保します。

また、地域拠点内における移動手段は、生活バスや乗合タクシーなどによる定時・定路線、あるいは、予約型の運行により確保します。

一方で、こうした機能分担を図るためには、各公共交通の接続改善や、交通結節点となる駅周辺などでの快適な乗り継ぎ環境の整備、バスロケーションシステムの整備などによる乗り継ぎ抵抗の低減、さらには、タクシー、自転車などの個々のニーズに基づく移動手段との連携も不可欠です。

こうした取組みを一体的に推進していくことで、自家用車を利用しなくても安心して暮らせる、効率的で効果的な交通サービスの提供を目指すと同時に、各拠点の活性化及び地域間連携の強化を目指します。

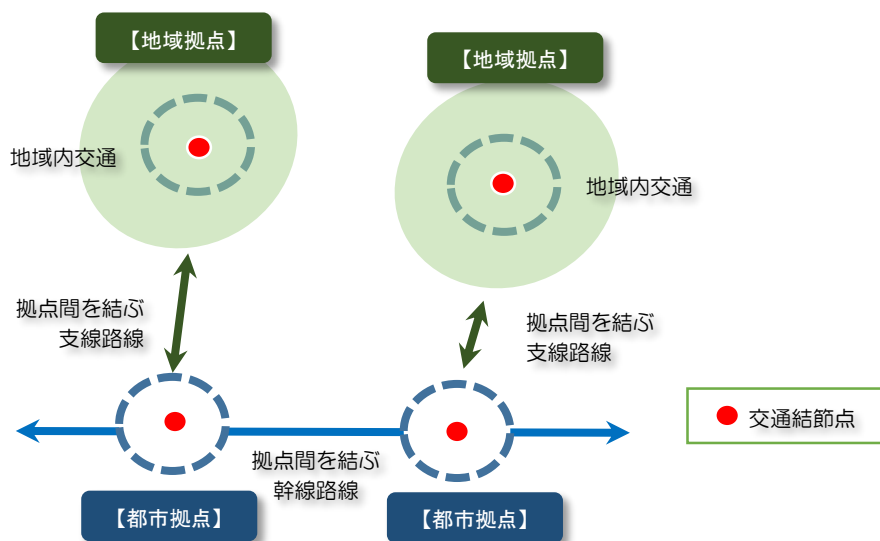


図 各公共交通の有機的な連携（イメージ）

### 【取組方針③】 地域特性や利用実態に応じた公共交通づくり

平成 15 年から平成 17 年にかけての市町村合併により、本市は広大な市域面積を有することとなる一方、人口減少や少子高齢化の進行などの影響により、都市拠点と地域拠点との格差はより一層、拡大しつつあります。

こうした中、持続可能な公共交通を実現するためには、市域全体で均一的な交通サービスを提供していくのではなく、地域における移動ニーズや、人口分布、高齢化率、さらには、地形的特徴などの地域特性を総合的に勘案し、地域に最適な公共交通の導入及び見直しに向けた検討を進める必要があります。

本市の公共交通は、鉄道や民間事業者による路線バス、生活バス、地域主導型の乗合タクシーなどの交通サービスで構成されています。

これらの既存の公共交通に加え、自家用有償旅客運送などの新たな交通サービスの形態から、地域と連携・協働し、多様化する移動ニーズに応える、地域にとって最適な交通サービスを選択・導入していくことが、便利で無駄の少ない公共交通を実現する上で不可欠です。

こうした取組みを通して、地域における持続可能な公共交通の実現を目指します。

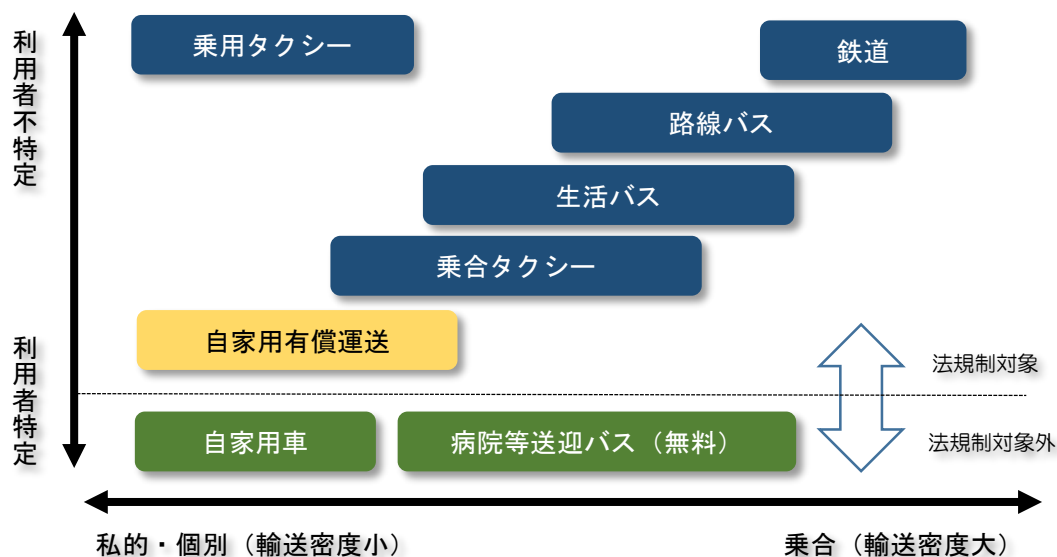


図 各交通手段の区分



#### 【取組方針④】人に優しい、環境に優しい公共交通づくり

今後も公共交通を安定的に維持していくためには、公共交通利用者の利便性・快適性の向上による利用促進を図る必要があります。

公共交通の利便性や快適性が向上すれば、公共交通の持続性・安定性につながるだけでなく、市民の徒歩や自転車などでの移動やまちへの外出機会の増加による健康増進のほか、二酸化炭素排出量の削減による環境負荷の軽減や道路交通渋滞の解消、交通事故の減少など、さまざまな効果が期待されます。

また、高齢者や障害者、妊産婦、学生などが、公共交通を利用して気軽に外出できる環境を整備し、市民だれもが安全に、安心して外出できる、公共交通のバリアフリー化を推進していくことが重要です。

そのため、環境やバリアフリーに配慮した施策を積極的に展開し、「人に優しい、環境に優しい公共交通」の実現を目指します。

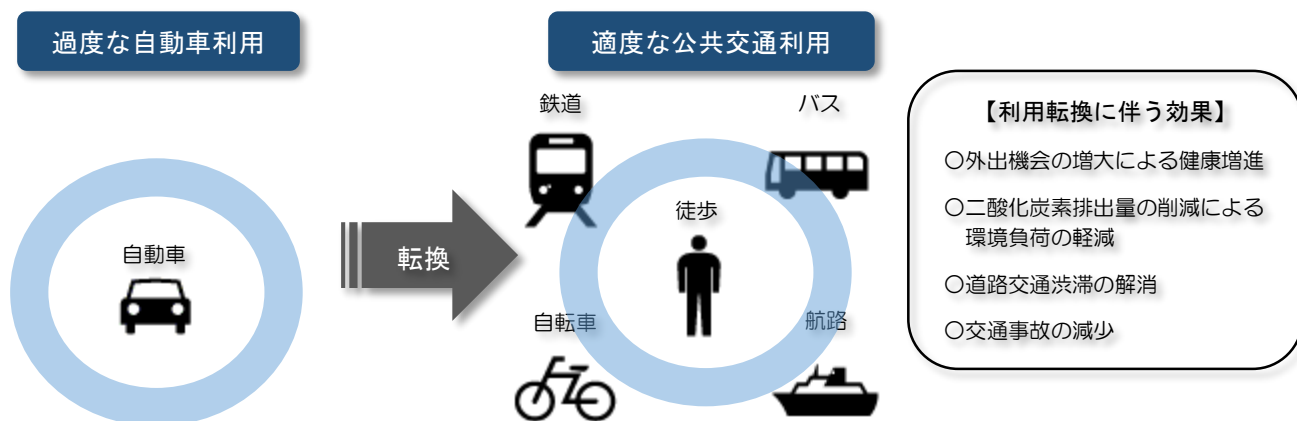
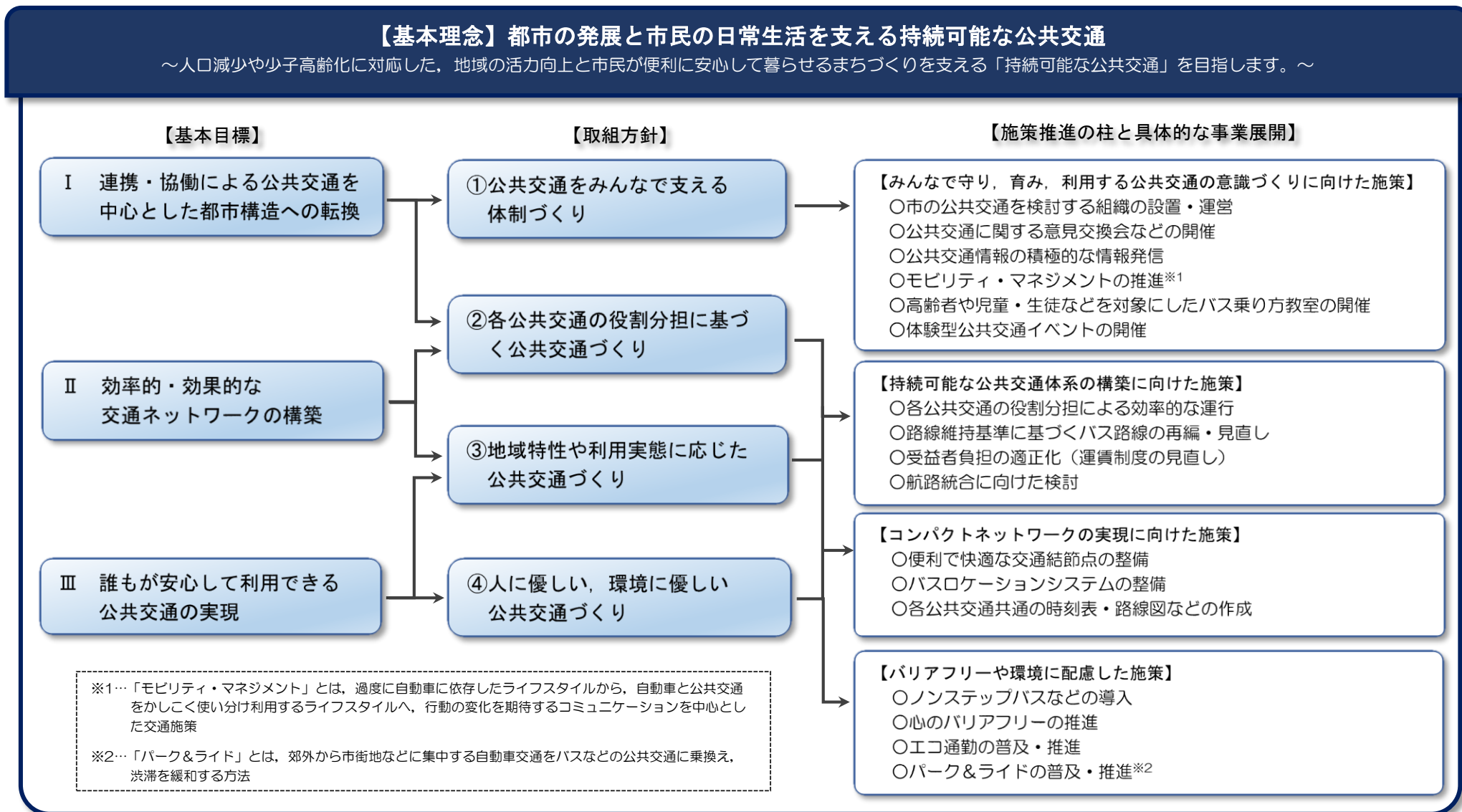


図 自動車利用から公共交通利用への転換（イメージ）

### 3-4 施策体系図

前述の基本理念と基本目標の達成に向けた施策推進の柱と具体的な事業展開について整理します。



## 第4章 具体的な事業展開

### 4-1 みんなで守り，育み，利用する公共交通の意識づくりに向けた施策

公共交通を守り，育てていくことは，私たちの生活に不可欠な移動手段を維持・確保できるだけでなく，将来の世代が，必要なときに，使いやすい形で公共交通を利用できるようにするための，現代を生きる私たちに課せられた使命の一つです。

そのためには，公共交通を担う事業者だけではなく，行政，そして，利用者である市民，企業や病院，商店街など，公共交通に何らかの形で恩恵を受けている様々な主体が連携・協働し，公共交通をみんなで「守り，育み，利用する」意識の醸成を図ることが重要です。

こうした意識の醸成を図ることが利用促進につながり，公共交通の活性化，さらには，地域の活性化にもつながることになります。

この『みんなで「守り，育み，利用する」公共交通の意識づくり』に向け，次の施策を積極的に推進していきます。

#### 【施策1-①】市の公共交通を検討する組織の設置・運営

本市では，「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」に基づく法定協議会である「呉市地域公共交通協議会」を設置・運営しています。

この協議会は，国（中国運輸局），広島県，バス事業者，市民代表，公安委員会及び学識経験者などで構成され，地域の需要に即した乗合運送サービスの提供など，地域住民の交通便利の確保・向上に寄与するために必要な事項などについて協議をする組織です。

今後の公共交通のあり方や方向性などを検討するにあたっては，本協議会を活用して協議を進めるとともに，協議結果などについては，随時，市ホームページなどを通じて，市民の皆さんにお知らせし，情報の共有化を図ります。



※これまでの会議資料，議事などについては，市ホームページに掲載しています。  
[http://www.city.kure.lg.jp/kureinfo/shisei081211\\_0100.html](http://www.city.kure.lg.jp/kureinfo/shisei081211_0100.html)

【呉市地域公共交通協議会の様子】

## 【施策1-②】公共交通に関する意見交換会などの開催

今後、公共交通のあり方や方向性を検討するにあたっては、市民の皆さんの利用者としての意見や要望、交通サービスを担う交通事業者の経営方針、そして、公共交通を側面から支える行政の施策方針などの情報を共有し、一体となって取り組んでいく必要があります。

そのため、各地域における公共交通に関する意見交換会の開催や、「出前トーク」などを活用し、市民ニーズの継続的な把握に努めるとともに、公共交通に関する情報の共有化を図ることで、地域が一体となって「守り、育み、利用する」公共交通の実現を目指します。

## 【施策1-③】公共交通情報の積極的な発信

本市の公共交通は、民間事業者による路線バスや生活バス、乗合タクシー、航路など、多種多様な公共交通機関で構成され、通勤・通学や、通院、買物など、市民の皆さんのニーズに即した形態で運行されています。

しかしながら、これまで、利用状況や収支状況、各交通事業者の経営状況などについて、皆さんにお伝えする機会は必ずしも多くはありませんでした。

このため、各公共交通の現状や課題などについて、広報誌やホームページなどの広報媒体を活用し、積極的に発信していくことで、公共交通の「見える化」を図り、公共交通利用への転換に向けた働き掛けを行っていきます。



【市政だよりくれ（イメージ）】



【呉市生活交通&幹線道路情報HP】

## 【施策1-④】モビリティ・マネジメントの推進

モビリティ・マネジメントは、過度な自動車利用から公共交通や自転車などを適切に利用する方向へ自発的に転換することを促すコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みです。

公共交通の利用促進に加え、環境の改善や交通渋滞の緩和、地域の活性化、さらには、健康増進などの効果をもたらす施策として、現在、多くの自治体で取り組まれています。

その実施手法としては、居住者や転入者を対象に実施するモビリティ・マネジメントや、職場・学教教育でのモビリティ・マネジメントなど、各自治体によって様々です。

本市においては、他の自治体における実施効果や地域特性、市民の特性などを踏まえ、より効果的なモビリティ・マネジメントの推進に向け、検討・実施していきます。

### モビリティ・マネジメントに関する他都市の事例

#### 転入者用 MM ツール例とその効果（群馬県・高崎市）

群馬県高崎市では、2005年11月～2006年1月末の3ヶ月間に市役所の住居移転窓口に来た転入者全員（約2,500世帯）に事前アンケート調査を実施し、そのうちアンケート協力者343人（うち、131人は比較評価のために情報提供を行わないグループ）を対象にモビリティ・マネジメントを実施した。

コミュニケーション・アンケートは、以下に示す転居者パッケージを郵送により配布した。

##### 【転居者パッケージ】

- 挨拶状
- 図解「バスの乗り方シート」：乗り降りの仕方、料金の払い方、割引情報など
- バス初心者のためのとっさの一言：自動車のみ使っている人はバスの使い方を知らないことが多いため、そのような人々のバス利用へのハードルを下げるために作成。（右図参照）

- 高崎市公共交通マップ：全交通事業者を網羅した鉄道・バス路線図、バス運行情報や鉄道駅やバス停の時刻表が掲載された地図（当時、高崎市ではバス事業者が8社とJR、私鉄1社があり、それらを網羅した公共交通路線図が存在していなかった）

- 時刻表、タウン情報：要望に応じて個別に作成
- 行動プラン票

6ヵ月後に実施した事後調査の結果、自動車の削減については情報提供を行わなかったグループとTFP

により情報提供を行ったグループ間に大きな差は見られなかったものの、バス利用頻度と鉄道利用頻度は、情報提供を行わなかったグループと比べ、行ったグループではそれぞれ約3倍、約2倍の増加が見られた。

- 参考資料：「高崎市役所管内における転入者対象のモビリティ・マネジメント」：谷口：2006
- 問合せ先：東京工業大学大学院理工学研究科 藤井聡教授



▲バス初心者のためのとっさの一言と高崎市公共交通マップ（左下）

### 【施策1-⑤】高齢者や児童・生徒などを対象にした乗り方教室の開催

公共交通を「守り、育み、利用する」意識の醸成には、公共交通をより身近に触れ、感じ、知ってもらうことが大切です。

そのため、将来の世代を担う児童・生徒や、公共交通による外出機会の多い高齢者などを対象に、バスなどの乗り方教室を開催し、公共交通の魅力や必要性、快適性、さらには、乗車時のマナーの改善や乗降時の安全確認など、日常生活の中で公共交通について考える場を提供することで、公共交通利用への意識の醸成を図り、利用促進につなげていきます。



【小学校でのバスの乗り方教室】

### 【施策1-⑥】体験型公共交通イベントの開催

日常生活の中で公共交通を利用しない方に、公共交通をより身近に触れ、感じ、知ってもらうために有効な手法の一つに体験型交通イベントの開催があります。

バスなどの公共交通への試乗体験や、他の集客力の大きいイベントなどとタイアップした公共交通の利用体験など、公共交通の魅力や快適性などを広く知ってもらうための機会を創出し、あわせて、公共交通の利用促進に向けた啓発活動を行うことで、公共交通を「守り、育み、利用する」意識の醸成を図ります。



【広島市で開催される「ひろしまバスまつり」】

## 4-2 持続可能な公共交通体系の構築に向けた施策

今後、公共交通を安定的に維持・確保していくためには、「みんなで守り、育み、利用する公共交通の意識づくり」の推進とともに、既存の公共交通について、地域における移動ニーズや利用実態、地域特性などを総合的に勘案し、随時、見直しを進め、便利で無駄の少ない、効率的・効果的な交通サービスを提供していくことが不可欠です。

そして、これらの交通サービスを有機的に結びつけていくことが、市全体の持続可能な公共交通体系の構築につながっていきます。

この「持続可能な公共交通体系の構築」を図るため、次の施策を積極的に推進していきます。

### 【施策2-①】各公共交通の役割分担による効率的な運行

本市の公共交通は、都市拠点間を結ぶJRや路線バスなどの「幹線路線」と、都市拠点と地方拠点を結ぶ路線バスなどの「支線路線」、そして、地方拠点内を運行する生活バスや乗合タクシーなどの「地域内交通」の3つに大別されます。

各路線の役割は異なっており、「幹線路線」は主に都市拠点間の通勤・通学利用者の定時・大量輸送を、「支線路線」は都市拠点と地域拠点間の通勤・通学、通院利用者の定時輸送を、そして、「地域内交通」は、地域内での通学、通院、買物利用者の定時輸送の役割を担っています。

また、これらの公共交通に加え、タクシーや自転車など、個々の移動ニーズに基づく移動手段、さらには、人口減少や少子高齢化の進行などに伴い、市町村運営有償運送や福祉有償運送などの「自家用有償旅客運送」といった、新たな交通サービスを効果的に組み合わせることが、効率的な交通サービスを提供していくうえで不可欠です。

今後は、こうした各公共交通の役割分担により、効率的な運行を目指していきます。



～幹線路線を担うJR呉線（写真左）、幹線路線と支線路線を担う広電バス（写真中央）、地域内交通を担う川尻地区生活バス（写真右）～



【各公共交通の役割分担に基づく効率的な運行形態（イメージ）】



## 【施策 2-②】路線維持基準に基づくバス路線の再編・見直し

本市では、平成 25 年 11 月に、「呉市域バス路線の運行形態の及び再編等に係る方針」を定め、その中で、持続可能なバス交通の実現を目指すための路線維持基準を設定し、当該基準に満たない場合の対応方針を明確化しました。

今後は、この路線維持基準及び対応方針並びに次頁の路線維持検討フローなどに基づき、地域やバス事業者とも連携を密にしながら、需給バランスに応じた運行便数や運行ダイヤの設定など、バス路線の再編・見直しを進めることで、便利で無駄の少ない、効率的・効果的な公共交通の実現を目指していきます。

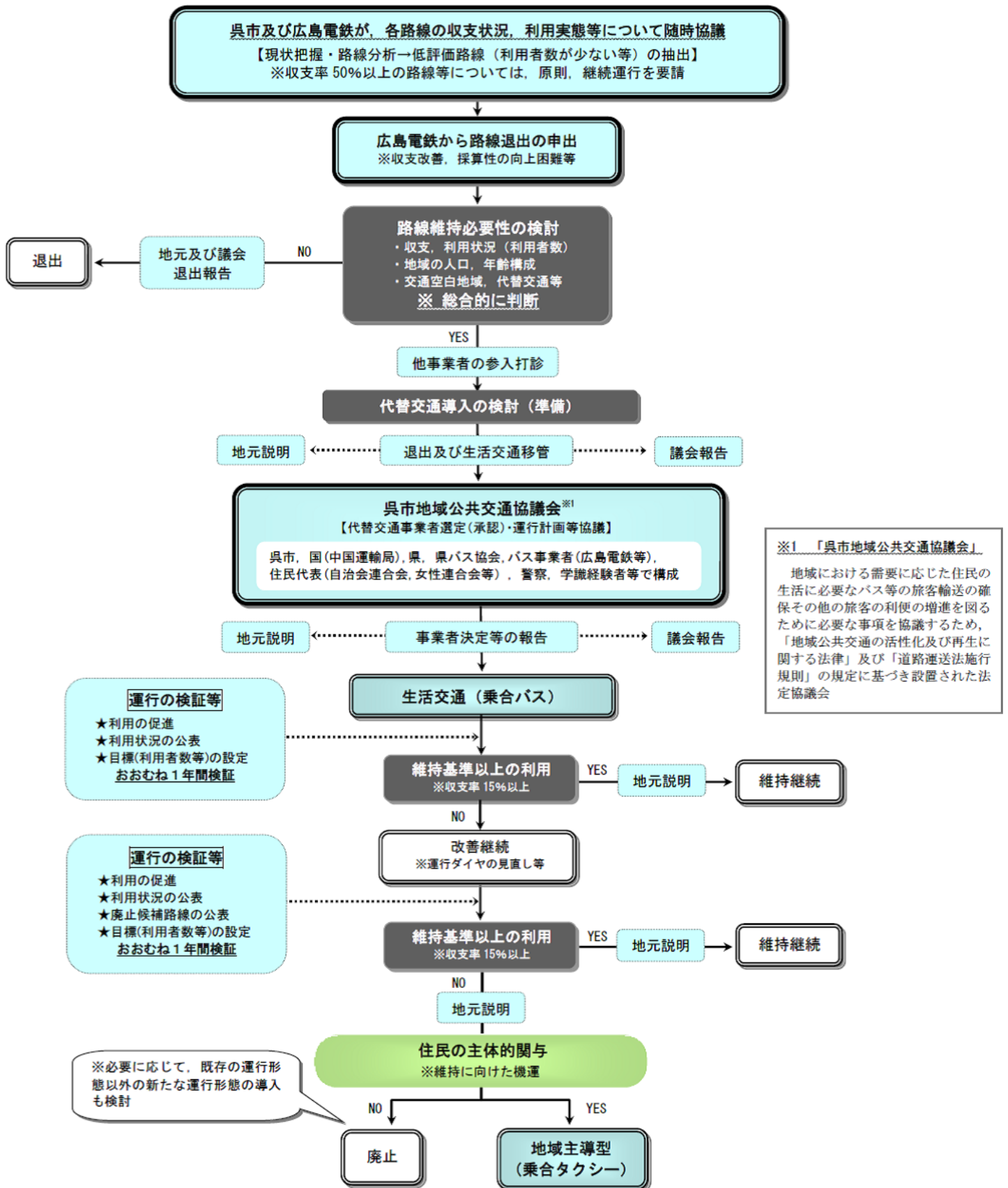
なお、路線の再編・見直しに伴い、路線バスや生活バス、乗合タクシーなどの既存の運行形態での運行が困難な場合も想定されます。

そうした場合には、必要に応じてニーズ調査などを行い、地域における移動ニーズや地理的特性、利用見込みなどを総合的に勘案し、自家用有償旅客運送などの新たな運行形態の導入についても検討するなど、地域の移動手段確保に向け、取り組んでいきます。

### 【路線維持基準及び対応方針】

区分	維持基準	基準を満たさない場合の対応方針
一般乗合バス (広島電鉄)	経常収支率 50%以上	運行経路及び運行ダイヤ等について、抜本的な見直しや生活交通への移管又は退出を含めた検討も行います。なお、生活交通への移管は、原則、利便性等は維持することを前提に検討します。
生活バス	経常収支率 15%以上	更なる収支率等の向上を図るため、改善（便数等の見直し）を行い、その後一定期間（暫定）運行しても改善されない場合、退出を含めた抜本的な見直しを行います。なお、退出の際、地域が地域主導型交通（乗合タクシー等）の導入に主体的に取り組むことを前提に、行政として移行に向けた支援を検討します。

【路線維持検討フロー】



### 【施策 2-③】受益者負担の適正化（運賃制度の見直し）

受益者負担とは、特定のサービスを受ける人に対し、受益に応じた負担を求めるもので、交通事業者や行政など、特定の主体に過度の負担がかからない持続可能な公共交通を実現するためには、交通事業者の自助努力だけではなく、適正な受益者負担とそれらを前提とした公的負担など、適切な費用分担が必要となります。

とりわけ、経常収支率の低い島嶼部地域などの生活バスにおいては、各地区で運賃制度の均一化が図られていないことから、前述の路線維持基準に基づくバス路線の再編・見直しにあわせ、運賃制度の見直しを検討し、路線の安定的な維持・確保に努めます。

また、高齢者の社会参加の促進とバスによる移動支援を行い、福祉の増進に寄与することを目的とする敬老優待制度についても、今後の人口減少や少子高齢化の進行を見据え、利用者である市民の理解を得ながら、見直しに向け検討を進めます。

#### 【生活バス運賃・経常収支率一覧】

区分	下蒲刈地区	川尻地区	倉橋地区	安浦地区
乗車運賃	140円 (均一制)	160円 (均一制)	160円～550円 (対キロ区間制)	210円 (均一制)
経常収支率	4.9%	12.1%	21.6%	21.4%

※乗車運賃は、1乗車当たりの大人運賃（小人は半額）。

※経常収支率は、平成25年度実績数値。

## 【施策 2-④】 航路統合に向けた検討

離島国庫補助対象航路の「三角航路（三角～久比）」と「齋島航路（齋島～久比）」については、利用者の利便性維持を前提として、平成27年4月1日を目途に経営主体の一元化を図る予定です。

経営主体一元化後は、市営の「三角航路」は、「齋島航路」を運航する齋島汽船株式会社（第三セクター）に引き継がれ、運航することになりますが、更なる経営の効率化を図るため、国（中国運輸局）や県と連携し、両航路の統合に向けた準備を進めます。



また、あわせて、三角島と齋島の住民を対象とした「離島住民交通費補助制度」についても、補助率などにおいて均一性が図られていないことから、制度の見直しについても検討を進めます。

### 【経営主体一元化後の三角航路・齋島航路の概要】

区分	三角航路	齋島航路
経営主体	齋島汽船株式会社 (第三セクター・資本金 10,000 千円 (市出資金 9,609 千円))	
航路距離	1.25 km (三角～久比)	10.8 km (齋島～大浜～豊島～立花～久比)
就航船舶	船名：みかど (フェリー・19トン) 旅客定員：30人 自動車積載：2トントラック2台 就航年月日：平成 11 年 4 月 1 日	船名：第八同栄丸 (高速船・19トン) 旅客定員：52人 自動車積載：不可 就航年月日：平成 16 年 2 月 1 日
船員	3名	3名
便数	(3～10月) 平日 5 往復, 日祝日 4 往復 (11～2月) 平日 7 往復, 日祝日 5 往復	全日 5 往復
運賃補助	旅客運賃の全額 (回数券・定期券のみ) ※自動車航送は適用なし	旅客運賃の 1/2

### 4-3 コンパクトネットワークの実現に向けた施策

駅乗降客アンケート調査結果では、本市の玄関口である呉駅では約6割の人が、広駅と新広駅では約3割の人が、JRとバスとの乗り継ぎを行っている一方で、バス停での待合環境や乗換えの待ち時間などの理由から、バスを利用しないと回答した人も多数見られました。

今後、公共交通の利用促進を図っていくためには、こうした乗り継ぎに対する抵抗感を低減し、バスからJR、あるいは、JRからバスへの円滑な乗り継ぎを実現するための、ハード・ソフト両面からの施策展開が必要です。

この「乗り継ぎ利便性の向上」による公共交通の利用促進を図るため、次の施策を積極的に推進していきます。

#### 【施策3-①】 便利で快適な交通結節点の整備

乗り継ぎ抵抗の低減を図るうえで、最も有効なハード施策は「便利で快適な交通結節点の整備」であり、季節や天候などによらず快適に、また、安全で安心して待つことのできる空間を有する施設整備を進めることが必要です。

また、利用者規模に応じた駐輪場の併設や快適な歩行空間などをあわせて整備していくことも、利用しやすい、快適な交通結節点の整備には不可欠です。

本市における交通結節点としては、都市機能が集積する都市拠点である市中心部（呉駅）や広地区（新広駅）、昭和地区（昭和市场センター周辺）のほか、都市拠点と地域拠点を結ぶ警固屋地区（鍋棧橋）などが想定されます。

これら各地区において、交通結節点としての施設の整備・拡充などの検討を進めるとともに、その他の地方拠点においても、必要に応じて、バスからバス、あるいは、バスと航路などの乗り継ぎ環境の整備に向けた検討を進め、乗り継ぎ利便性の向上による公共交通の利用促進を図っていきます。

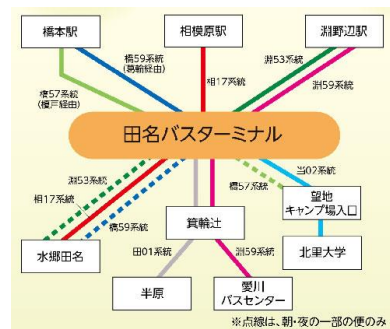


【新広駅周辺の状況】



【交通結節点整備の方向性】

交通結節点整備に関する他都市の事例



相模原市（田名ターミナル）：拠点形成型（ターミナル型）



福山市（中国中央病院、沼隈支所）：拠点形成型（施設活用型）

### 【施策3-②】バスロケーションシステムの整備

バスロケーションシステムは、バス車両にGPS車載器・通信機器を搭載しオンライン化することで、リアルタイムなバスの運行位置や到着予測時刻などを案内するシステムです。

このシステムの導入により、定時性の確保が困難なバス交通の弱点が補完でき、多様な公共交通機関の乗り換え改善が図られることで、公共交通利用者の利便性向上による利用促進に大きく寄与することが期待されます。

平成26年度と平成27年度の2年間で、公益社団法人広島県バス協会が主体となり、国の補助事業を活用し、呉市域の広島電鉄が運行するバス路線に順次導入される予定ですが、それ以降についても、事業効果を検証し、地域内交通を担う生活バスなどへの整備・導入について、検討を進めます。



バス	行先	到着時刻	バス	行先	到着時刻
3	15:28  marinaホップ	まもなく	7	15:43  向洋新町・洋光台	あと14分
6	15:28  江渡	あと3分	17	15:37  瀬野駅・八本松	あと7分
15	15:31  広島港	まもなく	18	15:31  宮園・四季が丘	まもなく
15-27	15:27  平野公園・宮島病院	まもなく	15-16	15:16  真本通り6丁目	まもなく
15-33	15:33  平野公園・アルパーク	あと4分	15-55	15:55  横山・昭和支所	あと25分

【タイヤ改正】 10/15(月) 広島バス24号線(吉島線) 10/28(土)

【バスロケーションシステムの導入（イメージ）】

### バスロケーションシステムに関する他都市の事例（福山市）



#### JR福山駅

※福山駅を発車するバス運行情報がまとめて提供されています（バス案内所も設置）。

【施策3-③】各公共交通共通の時刻表・路線図などの作成

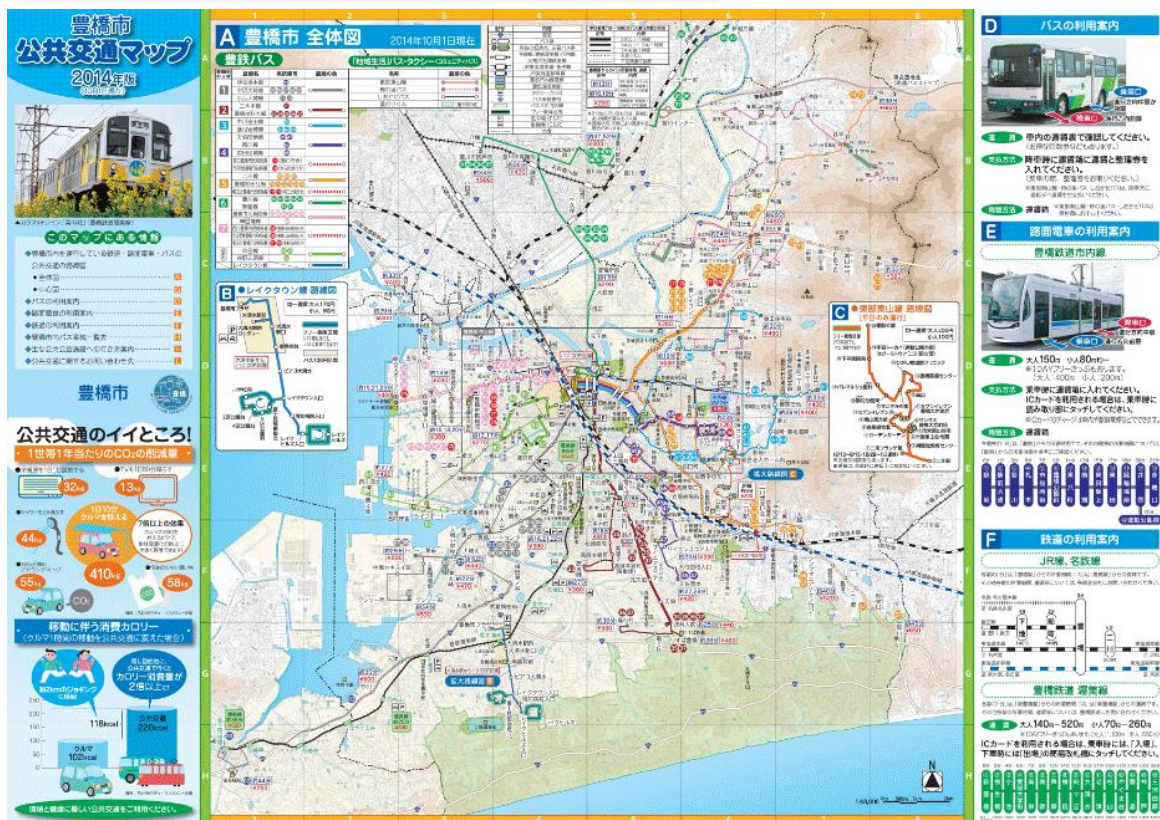
公共交通の乗り継ぎを円滑化するためには、各公共交通の接続強化に加え、運行ダイヤや路線（航路）図、乗降場所などが一目でわかる公共交通情報を発信するツールの作成が有効です。

観光客やビジネス客などで初めて本市に来られた方や、普段、公共交通を利用しない方などが公共交通を利用される際、バスロケーションシステムと組み合わせて活用することで、乗り継ぎ抵抗も低減され、より便利に快適に公共交通を利用することが可能となります。

また、転入者などを対象にしたモビリティ・マネジメントや各種公共交通イベントの啓発活動にも活用でき、公共交通の利用促進に大きく貢献することが期待されます。

こうしたことから、各交通事業者と連携し、利用者の視点から、より便利で使いやすい、「公共交通マップ（仮称）」を作成し、わかりやすい公共交通情報の提供に努めます。

公共交通マップに関する他都市の事例（豊橋市）



豊橋市「公共交通マップ」（2014年版）

利用促進に向けた取り組みとして、市民の方が気軽に公共交通の情報に接することのできる公共交通マップを作成



#### 4-4 バリアフリーや環境に配慮した施策

人に優しい、環境に優しい公共交通づくりを目指すためには、環境やバリアフリーに配慮した施策の推進が不可欠です。

高齢者や障害者などの移動制約者の公共交通利用時の負担を軽減し、移動の円滑化を図ることで、外出機会の増加による人との触れあいや絆を深めることができるとともに、公共交通の利用促進にもつながっていきます。

また、過度な自動車利用のライフスタイルから、公共交通を中心としたライフスタイルへの転換は、交通渋滞の解消に加え、公共交通の定時性・速達性の向上による利便性の向上、さらには、二酸化炭素排出量の削減による環境負荷の低減にもつながります。

こうしたことから、「バリアフリーや環境に配慮した施策」として、次の施策を積極的に推進していきます。

##### 【施策4-①】ノンステップバスの導入

国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、乗合バス車両（バス車両の構造及び設備に関する移動円滑化基準の適用除外認定車両を除く。）に占めるノンステップバスの比率を、平成32年度末までに約70%とすることを目標として掲げています。

一方で、本市における路線バスなどのノンステップバスの比率は約44%（平成26年3月末現在）と、国が掲げる目標値を大きく下回っている状況です。

このため、国の基本方針に基づき、本市を運行するバス車両に占めるノンステップバスの比率を、中間目標として平成27年度末までに約50%以上、平成32年度末までに約70%以上とすることを目標とし、ノンステップバスの計画的な導入を促進します。

あわせて、駅施設やバス停留所などにおける段差解消などを図ることで、高齢者や障害者などの移動の円滑化を図り、利便性の向上による公共交通の利用促進につなげていきます。



【ノンステップバス（写真左：広島電鉄、写真右：倉橋地区生活バス）】

### 【施策 4-②】心のバリアフリーの推進

人に優しい公共交通の実現にあたっては、施設や設備などのハード面の整備に加え、市民のバリアフリーに対する意識の向上や介助といったソフト面の取組が不可欠です。

また、家庭や学校、地域における人権教育などを通して、助け合いの心やボランティア意識の醸成など、「心のバリアフリー」を推進していくことが必要です。

そのため、市民、交通事業者、関係団体及び関係部局などとも連携・協力し、あらゆる場において、バリアフリー情報の発信などによる啓発活動に取り組んでいきます。

### 【施策 4-③】エコ通勤の普及・推進

自動車による通勤は、周辺地域の交通渋滞や交通事故、二酸化炭素排出量の増加に伴う地球温暖化など、さまざまな問題を引き起こす原因のひとつです。

自動車に依存するライフスタイルから、バスや自転車、徒歩への転換など、市民一人ひとりが上手な自動車の使い方を考え、実践していくという取組が、環境に優しい公共交通の実現を目指すうえで不可欠であり、公共交通の利用促進にもつながっていきます。

こうしたことから、バス事業者や市内事業所などとも連携し、交通渋滞の解消や交通事故の減少、地球温暖化への対応、さらには、健康増進などにもつながる「エコ通勤」の普及・推進に努めます。

#### エコ通勤に関する他都市の事例（広島市）

広島市では、地球温暖化防止の取組を推進していくため、平成 17 年にノーマイカーデーひろしま実行委員会を立ち上げ、ノーマイカーデー運動に取り組んでいます。

平成 18 年には毎月 22 日を「マイカー乗るまあデー」とし、平成 20 年 7 月からは、毎月 2・12・22 日の月に 3 回に拡大しました。

できるだけマイカーの利用を控え、徒歩や自転車、公共交通機関を利用するなどの「環境にやさしい交通行動」の実践を広く呼びかけています。

出典：広島市 HP

<http://www.city.hiroshima.lg.jp/www/genre/00000000000000/1327644414957/index.html>



## 【施策4-④】パーク＆ライドの普及・推進

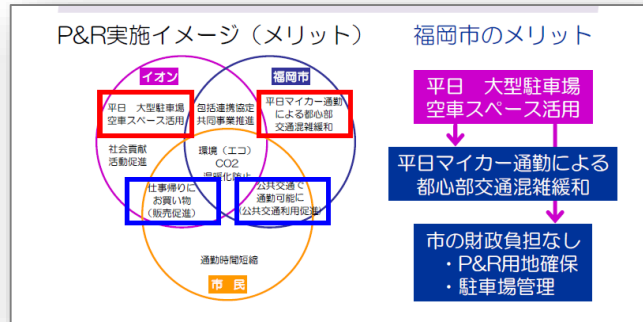
頻発する交通渋滞を解消し、地球温暖化などの環境問題に対応していくためには、交通容量と交通需要のアンバランスを解消し、道路の交通容量を踏まえた、適度な交通需要への変換を図っていくことが必要です。

この適度な交通需要への変換を図るための手法として、前述の「エコ通勤」とあわせ、「パーク＆ライド」が効果的です。

「パーク＆ライド」は、最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから鉄道やバスなどの公共交通に乗り継ぐ移動方式で、これにより、過度な自動車利用から、適度な自動車・公共交通利用への転換が可能になります。

今後は、この「パーク＆ライド」を推進するため、交通結節点やバス停付近などの市営・民間駐車場、商業施設駐車場などの効果的な活用及び普及活動などに取り組んでいきます。

### パーク＆ライドに関する他都市の事例（福岡市）



～大型商業施設駐車場を活用したパーク＆ライド社会実験の取組～

## 第5章 ビジョンの実現に向けて

本ビジョンに基づく施策を効率的・効果的に展開していくため、PDCAサイクルによる進行管理を行い、進捗状況の把握・分析に努めます。

あわせて、公共交通を取り巻く社会経済情勢や市民ニーズの変化などに柔軟に対応できるよう、必要に応じて適宜事業内容の見直しを行い、より良いものになるよう継続的に改善を行うものとします。

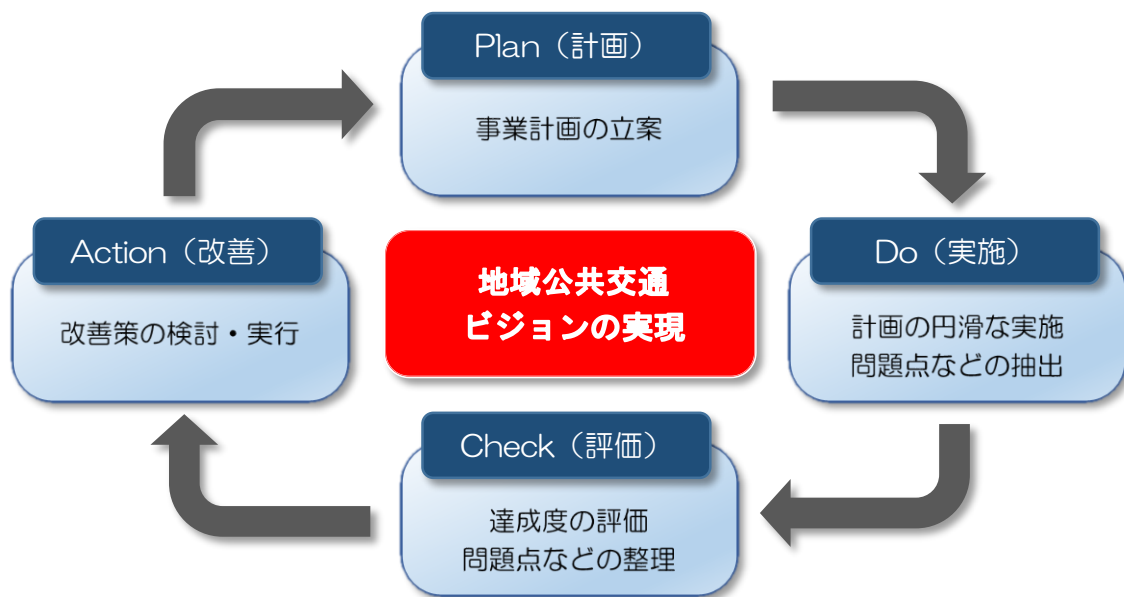


図 事業実施におけるPDCAサイクル