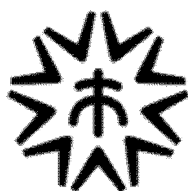


# 呉市地域公共交通総合連携計画 (案)



平成 21 年 2 月

呉市地域公共交通協議会

序章	はじめに	1
序 - 1	背景と目的	1
序 - 2	計画の概要	1
第 1 章	呉市の公共交通の現状と課題	2
1 - 1	呉市の概況	2
1 - 1 - 1	位置・地区区分	2
1 - 1 - 2	地勢	3
1 - 1 - 3	人口の推移	4
1 - 1 - 4	人口の分布	5
1 - 1 - 5	高齢化の状況	6
1 - 1 - 6	主要施設の分布	7
1 - 2	呉市の公共交通の現状	8
1 - 2 - 1	公共交通の運行状況	8
1 - 2 - 2	公共交通の利用状況	13
1 - 3	その他の交通	14
1 - 4	移動手段確保に関する市費負担状況	15
1 - 5	公共交通不便地区の存在	16
1 - 6	呉市の公共交通の課題	17
第 2 章	呉市地域公共交通総合連携計画	18
2 - 1	計画の考え方	18
2 - 1 - 1	対象区域	19
2 - 1 - 2	計画期間	19
2 - 1 - 3	目標	19
2 - 1 - 4	取り組み体制	20
2 - 2	基本方針	21
第 3 章	呉市地域公共交通総合連携計画に基づく事業	23
3 - 1	交通体系の維持存続、見直し	23
3 - 1 - 1	広域・拠点間移動サービス	24
3 - 1 - 2	地区内移動サービス	26
(1)	倉橋地区	27
(2)	音戸地区	29
(3)	安浦地区	31
3 - 1 - 3	中心部の移動サービス	33
3 - 1 - 4	その他の移動サービス	35
(1)	三角島、斎島の離島航路	35
(2)	音戸渡船	38
3 - 2	市民主導型の移動手段確保の仕組みづくり	42
3 - 3	利用促進の取り組みの推進	47
3 - 3 - 1	中心部におけるモビリティ・マネジメント	47

3 - 3 - 2 公共交通に関する情報提供の充実.....	49
3 - 3 - 3 交通結節点の整備の推進.....	51
3 - 4 公共交通による地域振興.....	53
3 - 5 予定する事業実施スケジュール.....	56
資料編 .....	57
調査の概要.....	64
集計分析.....	69



## 序章 はじめに

### 序 - 1 背景と目的

呉市は平成 15 年から 17 年にかけて、島しょ部 6 町と本土部 2 町の近隣 8 町と合併しました。公共交通機関は、市域を東西に貫く JR 呉線と、市域の大半をカバーする市営バス路線（呉市交通局）及び安芸灘四島から市中心部へ運行する民間バス路線が基軸となっており、合併町の各地区における地域内公共交通は、旧町時代より、いわゆる生活バス（みなし 4 条バス）に全面的に依存する状況となっています。

この生活バスは、合併以降も暫定的に同様の形態で運行を引き継いでおり、各町域での運行体系や料金体系などの整合性がないことから、早期に、呉市としての統一的なサービス水準の設定を行っていく必要があります。しかし近年、市営バスを始めとする路線バス利用者の減少傾向は顕著であり、また、呉市交通局自体も財政再建に向けて営業所の統廃合を始めとした取り組みを進めています。このことから、利用人口の少ない周辺地区（合併町地区）については、既に路線の縮小や廃止に向けた検討が開始されていますが、特に高齢化率の高い島しょ部においては、このバス路線の見直しが、直接、高齢者の移動手段に大きな影響を与えることは確実です。

また、離島であった 2 町については、平成 20 年 11 月に架橋が実現し、架橋に伴う航路の廃止及び既存民間バス路線の架橋部延伸等により、生活交通体系が大きく変化しました。

こうしたことから、呉市においては、幹線としての路線バスと、これを補完する生活バスのあり方についての全面的な見直しを行い、将来にわたって維持持続可能な交通体系を、早々に確立しなければならない状況となっています。

本計画は、このような状況の中、呉市において住民の交通手段を確保するための公共交通システムに関して、平成 21 年度から実施する事業について検討を行ったものです。

### 序 - 2 計画の概要

近年の公共交通の置かれた状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法という）」が平成 19 年に施行されました。本計画はこれに伴い策定するものであり、住民、交通事業者、行政（国、県、市）を交えた「呉市地域公共交通協議会」での協議を踏まえ、具体的な施策、事業の計画策定を行っています。

## 第1章 呉市の公共交通の現状と課題

### 1-1 呉市の概況

#### 1-1-1 位置・地区区分

呉市は、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。

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15～17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、豊町の近隣8町と合併し、現在の市域となっています。

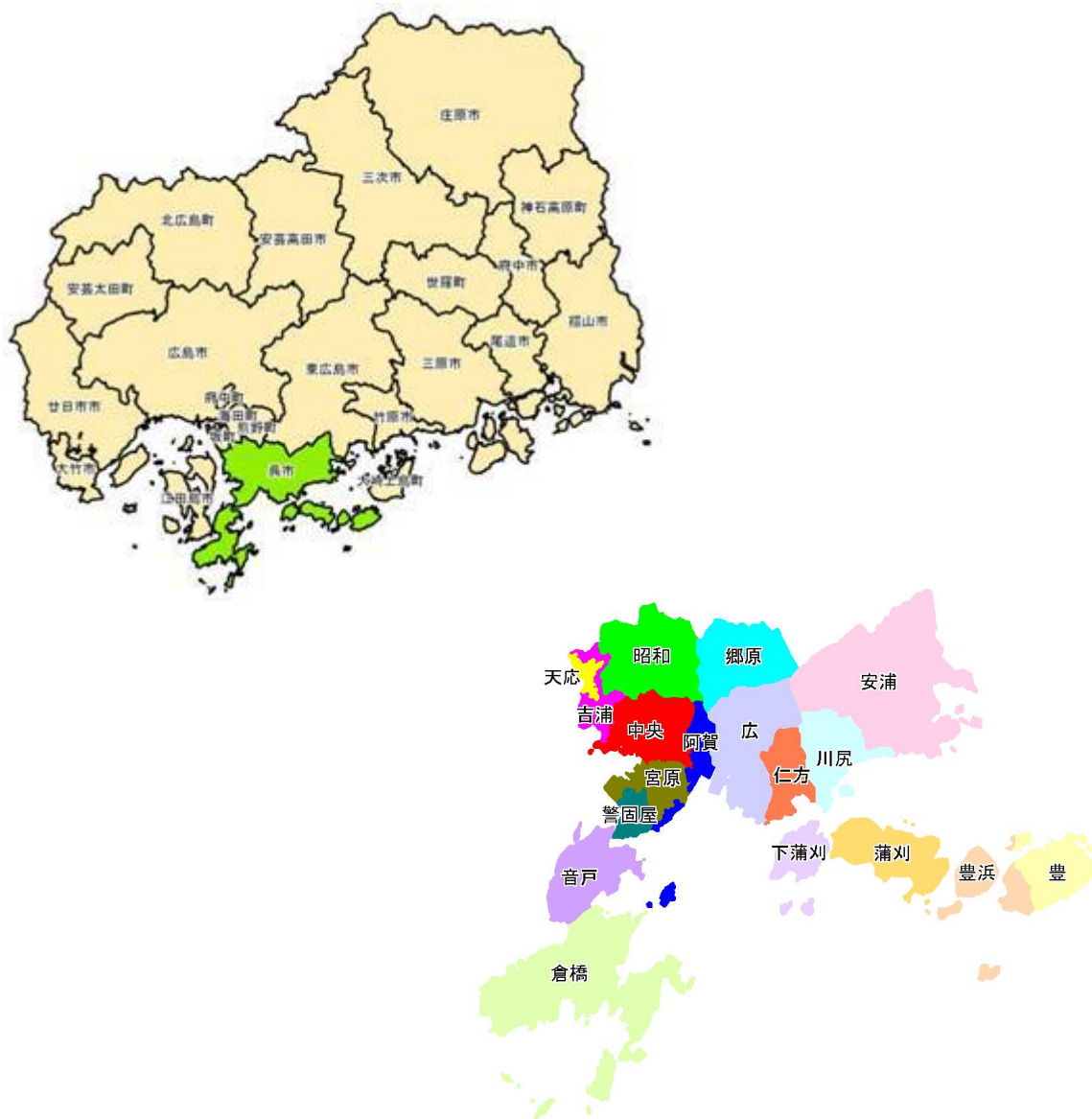


図 1-1 呉市の位置、地区区分

### 1-1-2 地勢

面積の大半が山地であり、陸地部の北部には、灰ヶ峰、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。

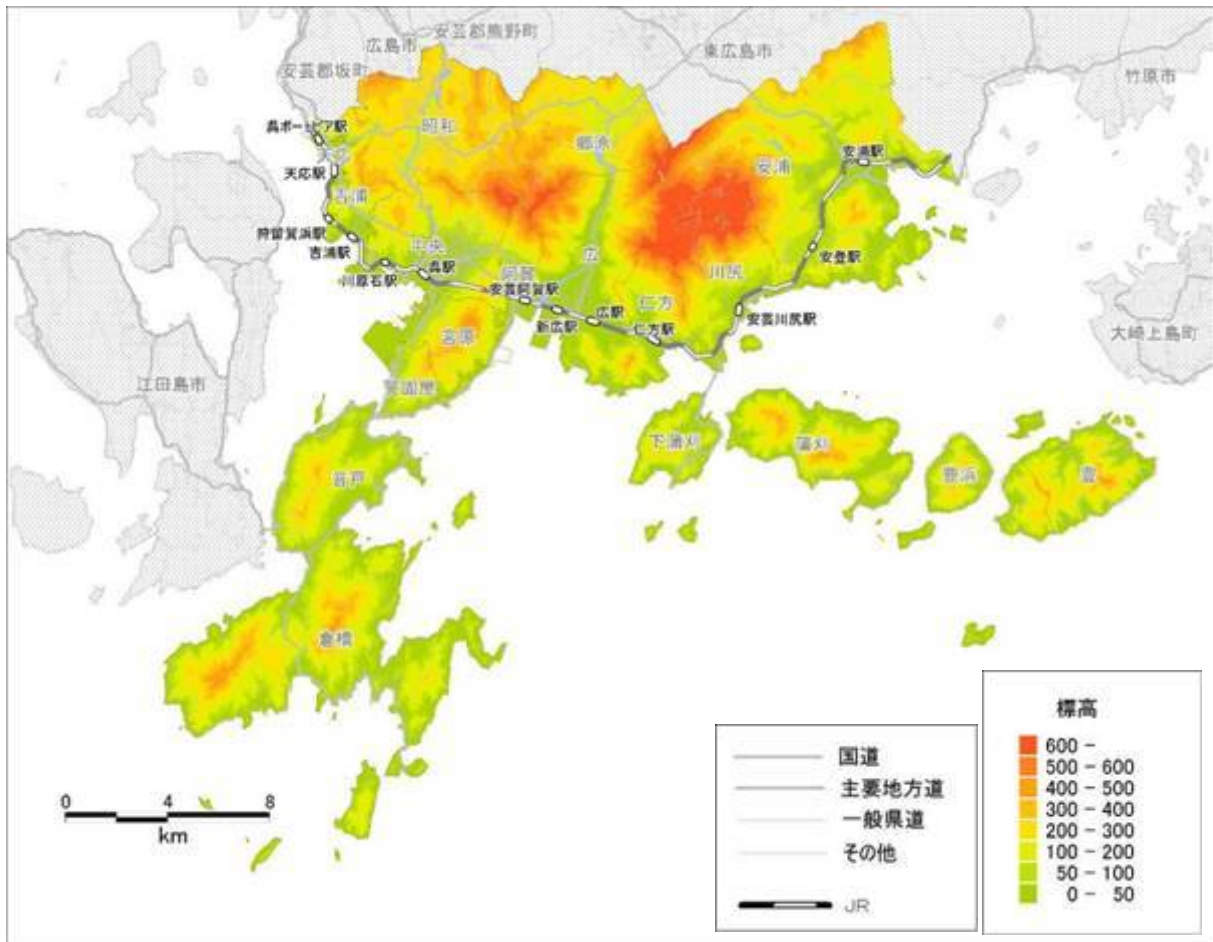


図 1-2 呉市の地勢

1-1-3 人口の推移

平成17年時点の総人口は約25万1千人であり、昭和60年以降、3～5%の減少を続けています。

合併前の旧市町別に昭和60年以降の人口の推移をみると、旧安浦町・旧川尻町では一時微増が見られたが、近年5ヵ年(平成12～17年)ではすべての旧市町において減少となっています。特に、安芸灘4島(旧蒲刈町・旧下蒲刈町・旧豊浜町・旧豊町)での減少が著しく、減少率はいずれも10%を超えています。

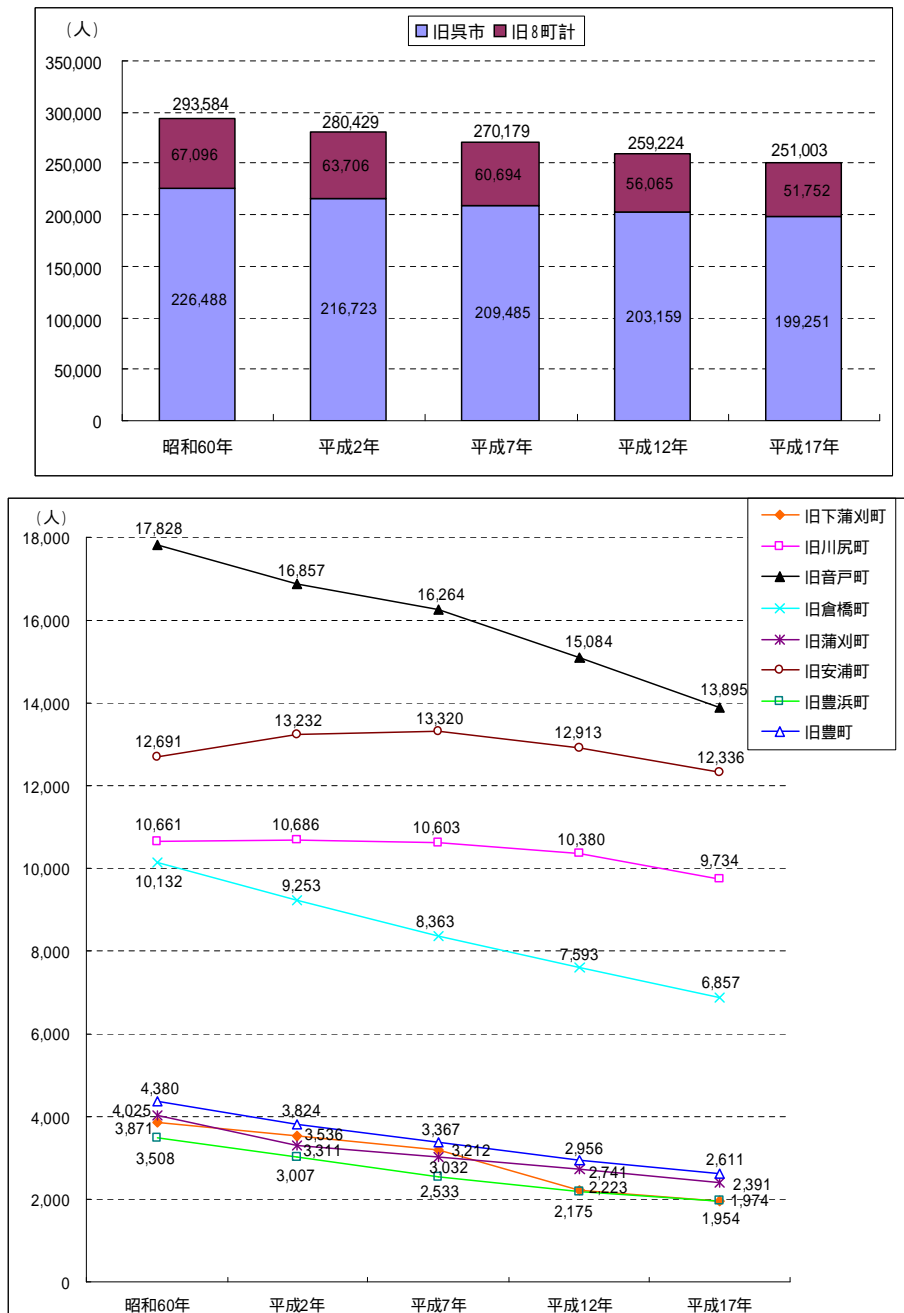


図 1-3 地区別の人口の推移



### 1-1-4 人口の分布

旧呉市の平地部に人口が集積し、特にJR呉駅周辺、JR広駅周辺、昭和地区(焼山)の住宅団地において、大きな人口集積が見られます。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。

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、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。

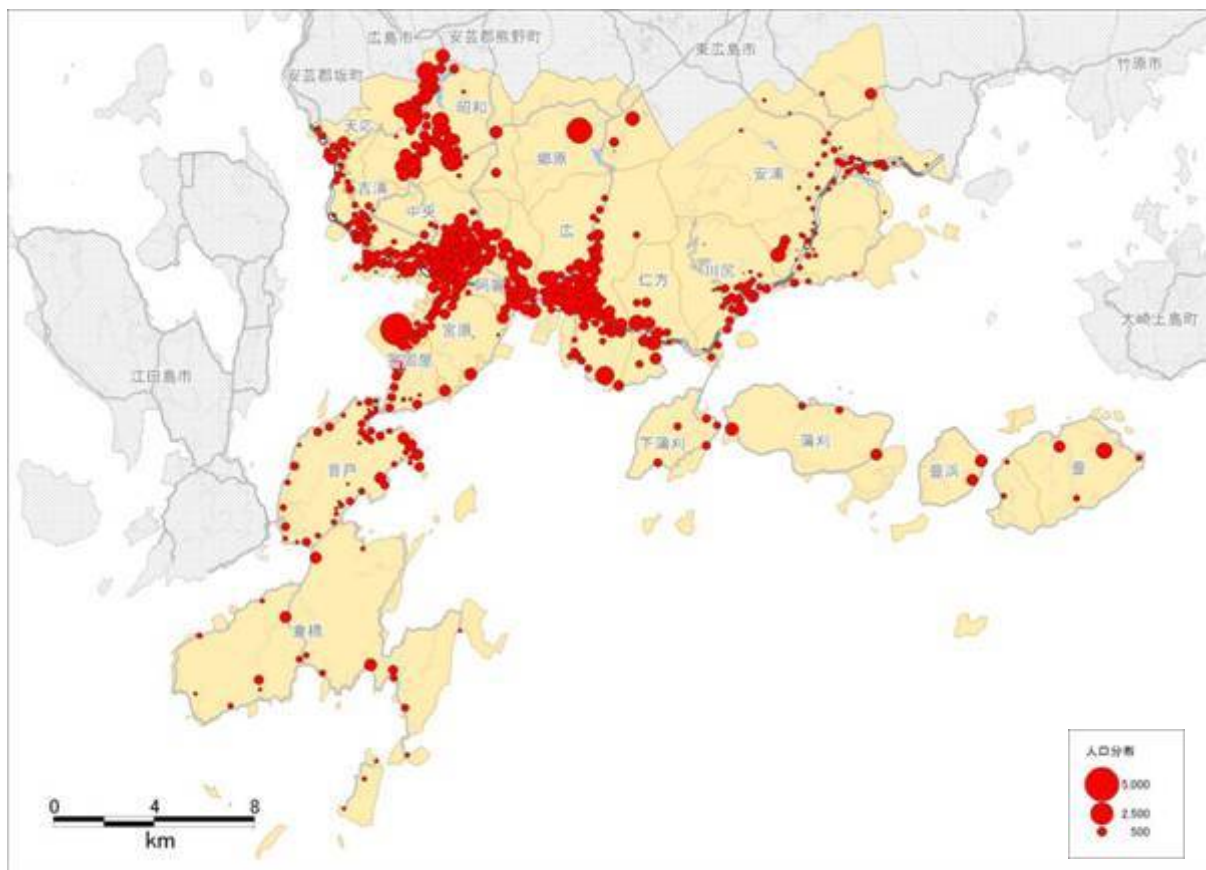


図 1-4 呉市の人口分布

### 1-1-5 高齢化の状況

音戸、倉橋地区や下蒲刈、蒲刈、豊浜、豊地区といった島しょ部を中心に、高齢化率の高い集落が分布しています。本土部においても、安浦地区など、山間部で高齢化率の高い集落が分布しています。

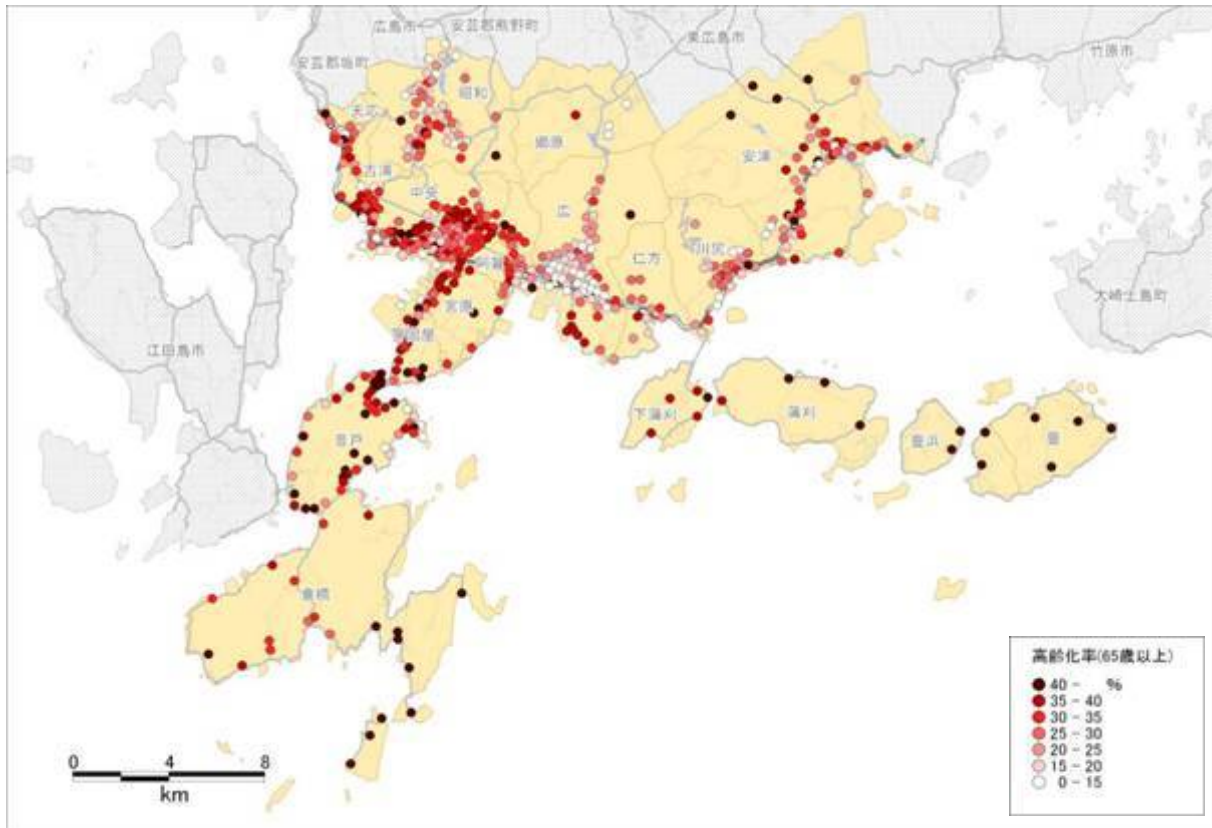


図 1-5 集落別の人口分布

### 1-1-6 主要施設の分布

旧呉市の中心部（中央地区・広地区）では、医療機関、商業施設等の様々な施設が広範囲にわたって集積し、多様な機能を有しています。その他、JR駅周辺（安芸阿賀駅・安芸川尻駅・安浦駅等）や昭和地区、音戸大橋付近においても、多様な施設が集積がみられます。

一方で、島しょ部においては、医療機関、商業施設等の施設が少なく、分散的に分布している状況にあります。

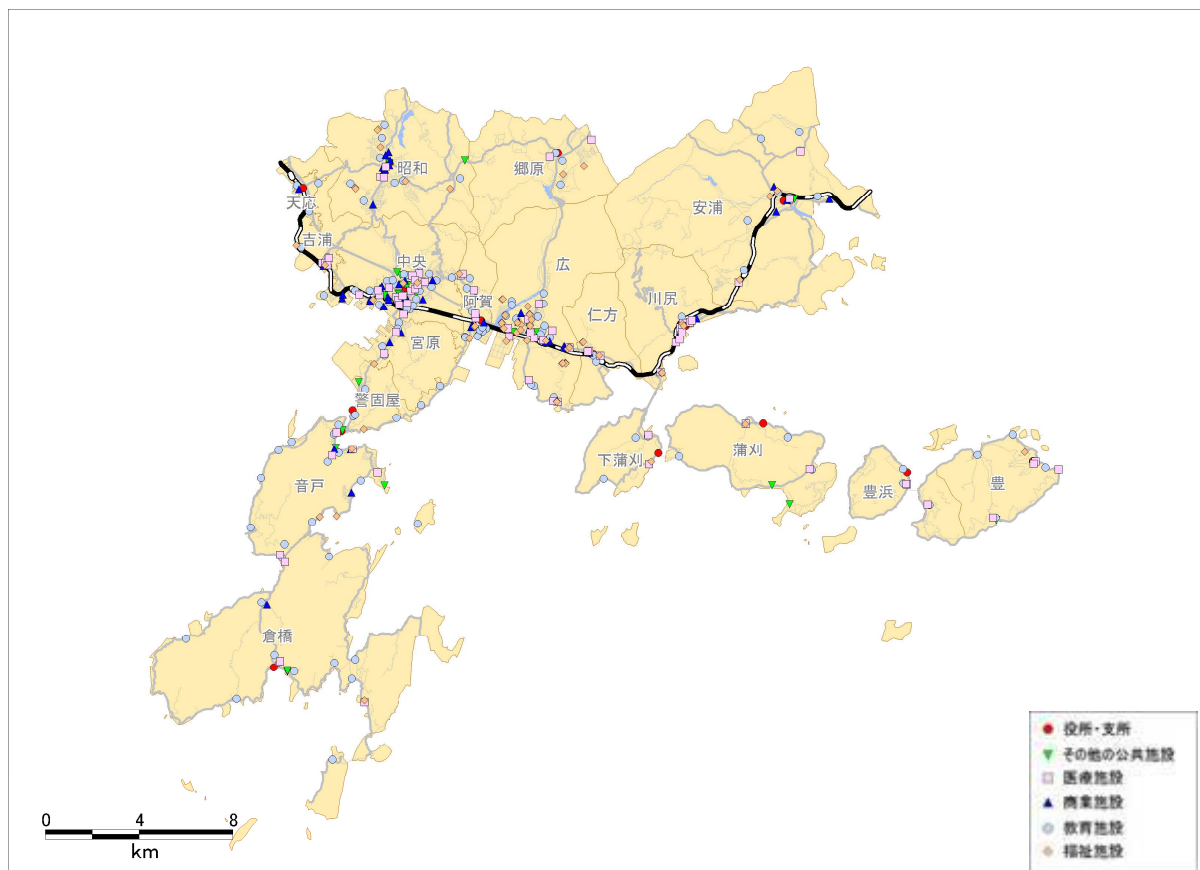


図 1-6 主要施設の分布

## 1 - 2 呉市の公共交通の現状

### 1 - 2 - 1 公共交通の運行状況

呉市の公共交通は、鉄道、バス路線、旅客定期航路の3つに大別できます。呉市の中心部を鉄道が東西に横断し、路線バス（4条）が呉市の中心部とその周辺地区を、合併前の旧町部分については、呉市の生活バス（みなし4条）が運行しているほか、島しょ部には旅客定期航路が運航されています。

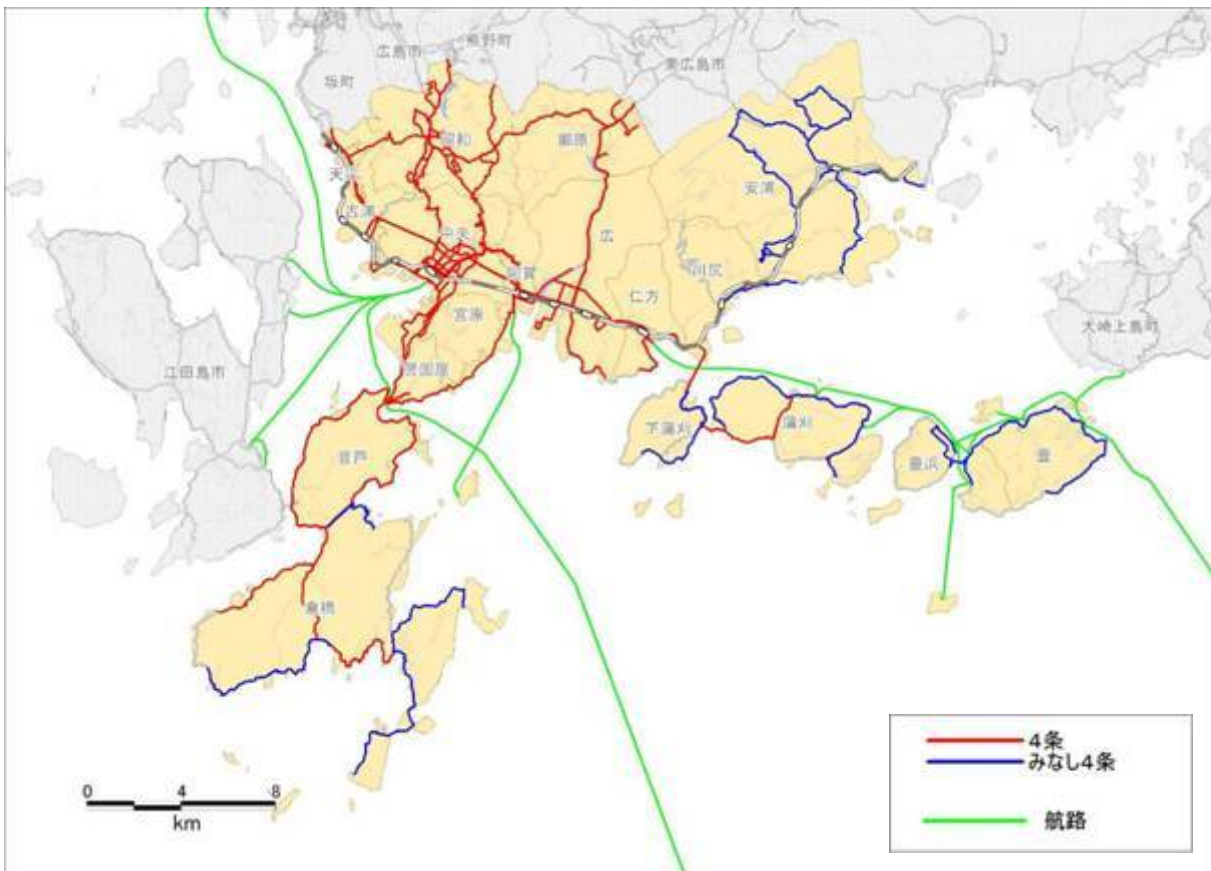


図 1-7 呉市の公共交通体系（平成 20 年 10 月現在）

本計画書では、分析データ等との整合上、平成 20 年 10 月現在の交通体系を示しますが、平成 20 年 11 月 18 日の豊島大橋の供用開始に伴い、以下の部分に変更があります。事業の検討にあたっては、これらの変更を考慮することとします。

- 豊浜・豊地区の生活バス（みなし 4 条）の廃止
- 豊浜・豊地区から広・広島方面へ 4 条路線の新設
- 今治方面への航路の呉側発着地を仁方港から川尻港へ変更
- 蒲刈～豊浜間の航路の廃止



図 1-8 呉市中心部のバス路線の状況（平成 20 年 10 月現在）

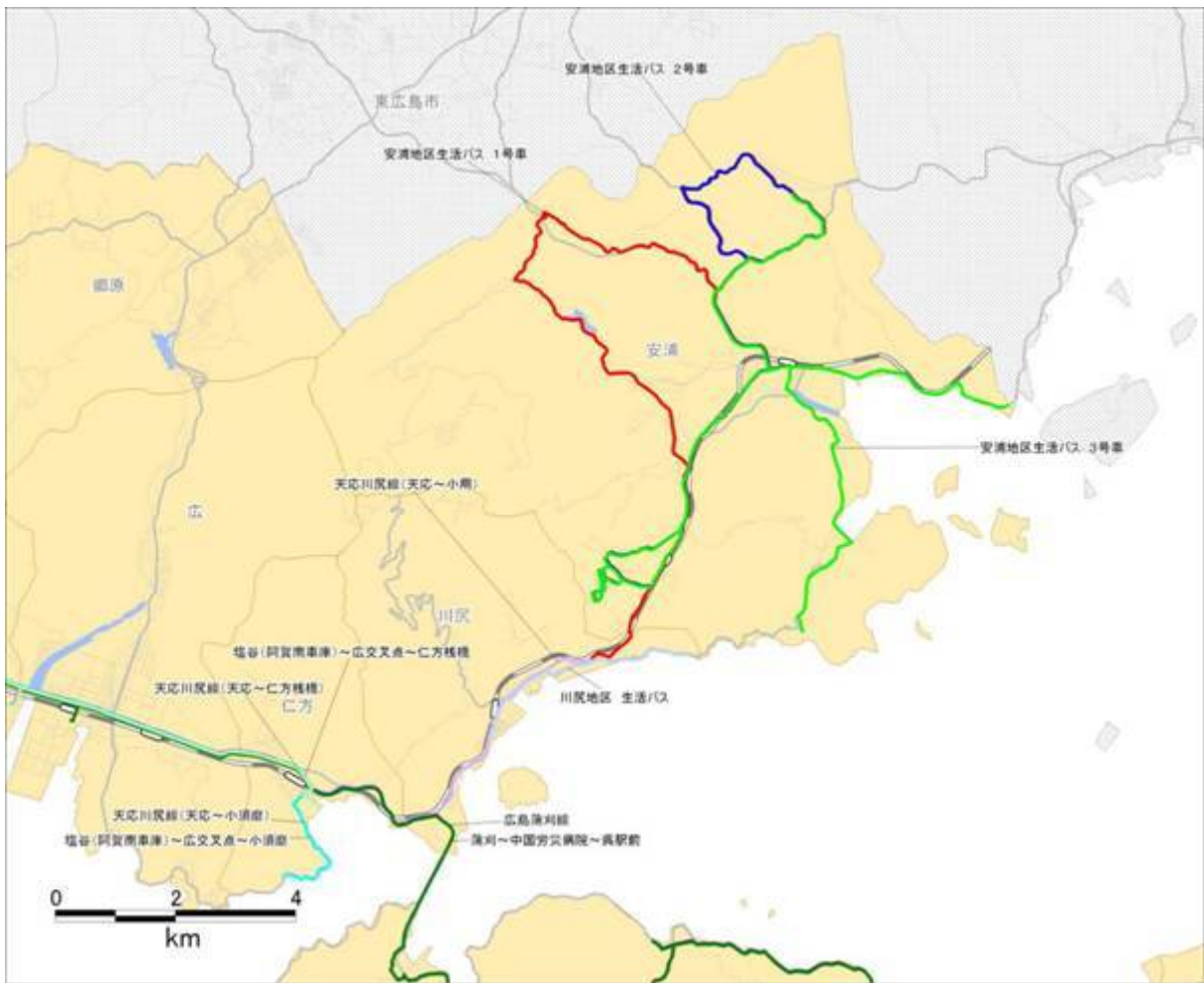


図 1-9 川尻、安浦地区のバス路線の状況（平成 20 年 10 月現在）

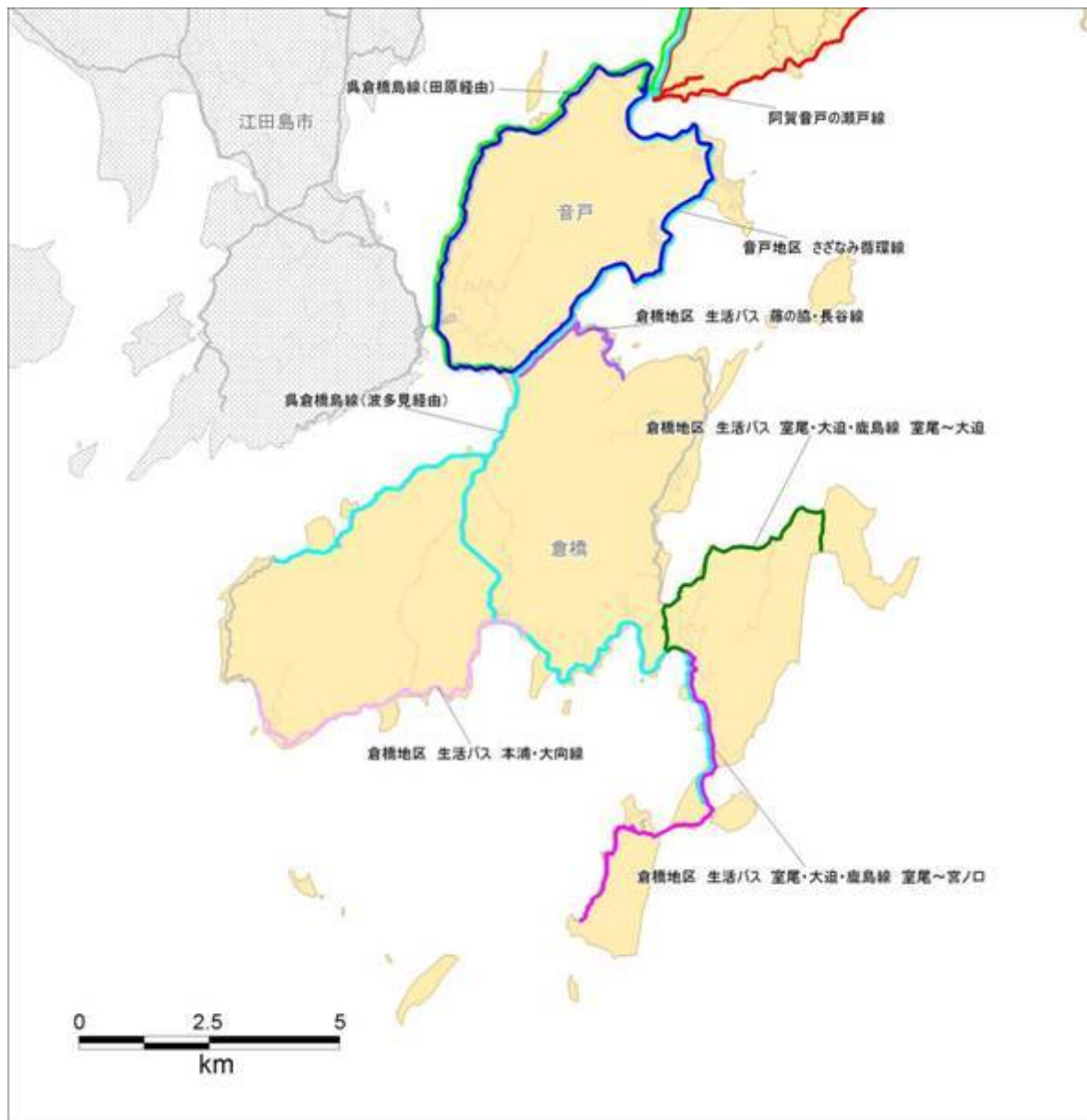


図 1-10 倉橋、音戸地区のバス路線の状況（平成 20 年 10 月現在）

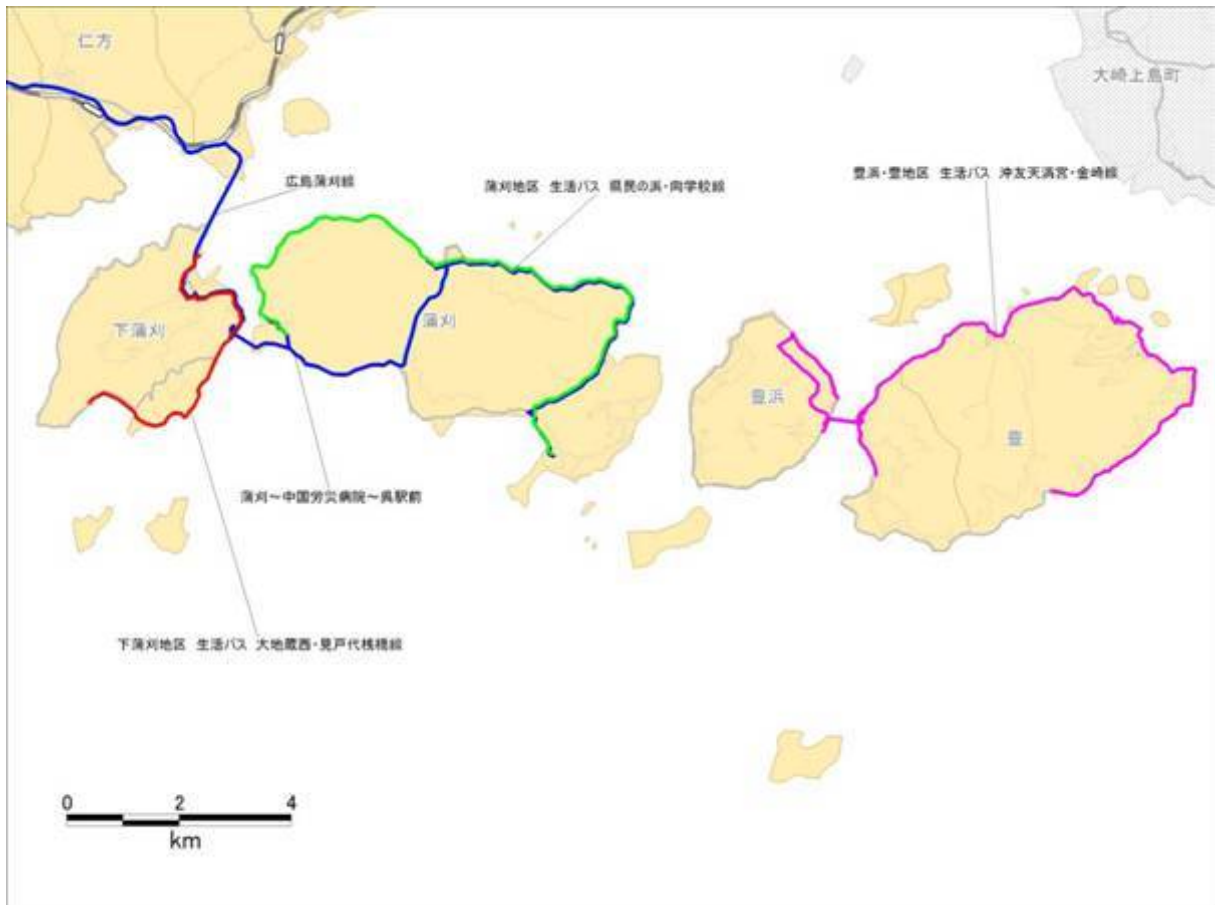


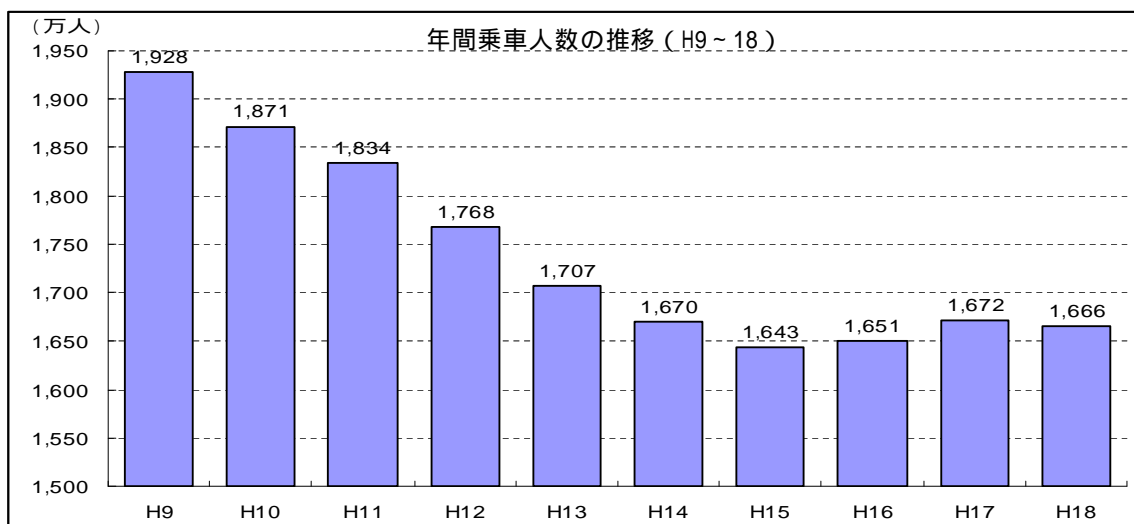
図 1-11 下蒲刈、蒲刈、豊浜、豊地区のバス路線の状況（平成 20 年 10 月現在）



### 1-2-2 公共交通の利用状況

鉄道（JR 呉線）の年間乗車人数は、H9年以降、一貫して減少を続けていたが、H15年からは微増から横ばいの傾向にあります。

バス路線は、呉市において中心的な役割を担う呉市交通局の路線において、利用者の減少が続いていますが、近年はおおよそ横ばいの状況にあります。



注) 年間乗車人数の対象範囲は「須波～矢野駅間」

資料：呉市統計書

図 1-12 JR 呉線の年間乗車人数の推移



資料：呉市交通局 HP (<http://www.kurecitybus.jp>)

図 1-13 呉市営バスの年間走行キロと乗車人員の推移

## 1-3 その他の交通

誰もが利用できる「公共交通」以外に、呉市では目的限定の移動サービスとして、スクールバスを運行しています。

表 1-1 呉市におけるスクールバスの運行状況（平成20年4月1日現在）

地区	No.	区分	路線名	距離	時間	便数	対象校	利用人数
倉橋		バス	鹿島～室尾線	10km	20分	往路1便 復路2便	倉橋東小	26人
		"	宇和木～本浦線	5km	10分	往復各2便	倉橋小	38人
		"	大向～本浦線	8km	20分	往復各2便	"	25人
		"	臨時便				尾立小、倉橋東小 倉橋東中	
		"	臨時便				倉橋小	
		"	臨時便				倉橋西中	
		タクシー	明德～重極線	5km	20分	復路1便	明德小	4人
		"	明德～長谷線	3km	10分	復路1便	"	3人
		"	室尾～大迫線	7km	15分	復路1便	倉橋東小 倉橋東中	4人
下蒲刈		バス	下島～大地蔵線	6km	15分	往路1便 復路2便	下蒲刈小	30人
蒲刈		"	蒲刈小～ 菅農センター 線	11km	20分	往復各2便	蒲刈小 蒲刈保育所	55人
安浦		"	中畑～内海線	7km	15分	往路1便 復路2便	内海小	11人
		"	塩谷～安登線	10km	20分	往復各1便	三津口小 安登小	16人

資料：呉市教育改革推進室

1 - 4 移動手段確保に関する市費負担状況

呉市では、主に住民の移動手段確保に関して、以下の通りの市費負担を行っています。原油価格の高騰等により、近年この額が高額化しつつあり、今後も持続可能なものとするためには効率的な移動手段確保が必要です。

生活バス（平成19年度実績）

地区	下蒲刈	蒲刈	倉橋	安浦	豊浜・豊	川尻	計
サービス概要	・2系統(1路線) ・1.0～10.0往復 ・運賃70円、120円	・3系統(1路線) ・1.0～5.5往復 ・運賃100～390円	・4系統(3路線) ・1.0～8.0往復 ・運賃150～560円	・10系統(3路線) ・1.0往復 ・運賃1乗車200円(均一)	・4系統(1路線) ・0.5～8.0往復 ・運賃100～350円	・1系統(1路線) ・9.0往復 ・運賃1乗車150円(均一)	-
市費負担	9,000千円	10,000千円	25,000千円	20,840千円	24,000千円	8,800千円	97,640千円

旅客定期航路（平成19年度実績）

航路	三角～久比航路	斎島～久比航路	情島航路	音戸渡船	計
サービス概要	・平5.0、日祝4.0往復(3～10月) ・平7.0、日祝5.0往復(11～2月) ・運賃大人130円、小人70円	・5.0往復 ・運賃大人140円～450円、小人70円～230円 ・大浦～斎島450円、豊島～斎島330円	・3.0往復(日祝運休) ・運賃大人210円(往復410円)、小人110円(往復210円)	・営業時間5:30～21:00 ・ダイヤなし(乗客の状況により適宜運航) ・運賃1乗車大人70円(夏季7/10～8/31は80円)、小人40円	-
市費負担	4,314千円 国、県補助を差し引いた額	8,635千円 県補助を差し引いた額	8,300千円	2,400千円	23,648千円

### 1 - 5 公共交通不便地区の存在

前述のように、呉市では移動手段確保に関して多くの市費負担を実施している状況にありますが、一方で、呉市の特徴である斜面上に立地する集落を中心に、公共交通の利用が非常に不便、あるいは利用できない地区が存在しています。これらの地区は、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、特に高齢者にとっては移動が困難な状況も見られます。

今後、高齢化等により自由に車を利用できない方の増加が予想され、こうした地区への移動手段の確保を検討する必要があります。

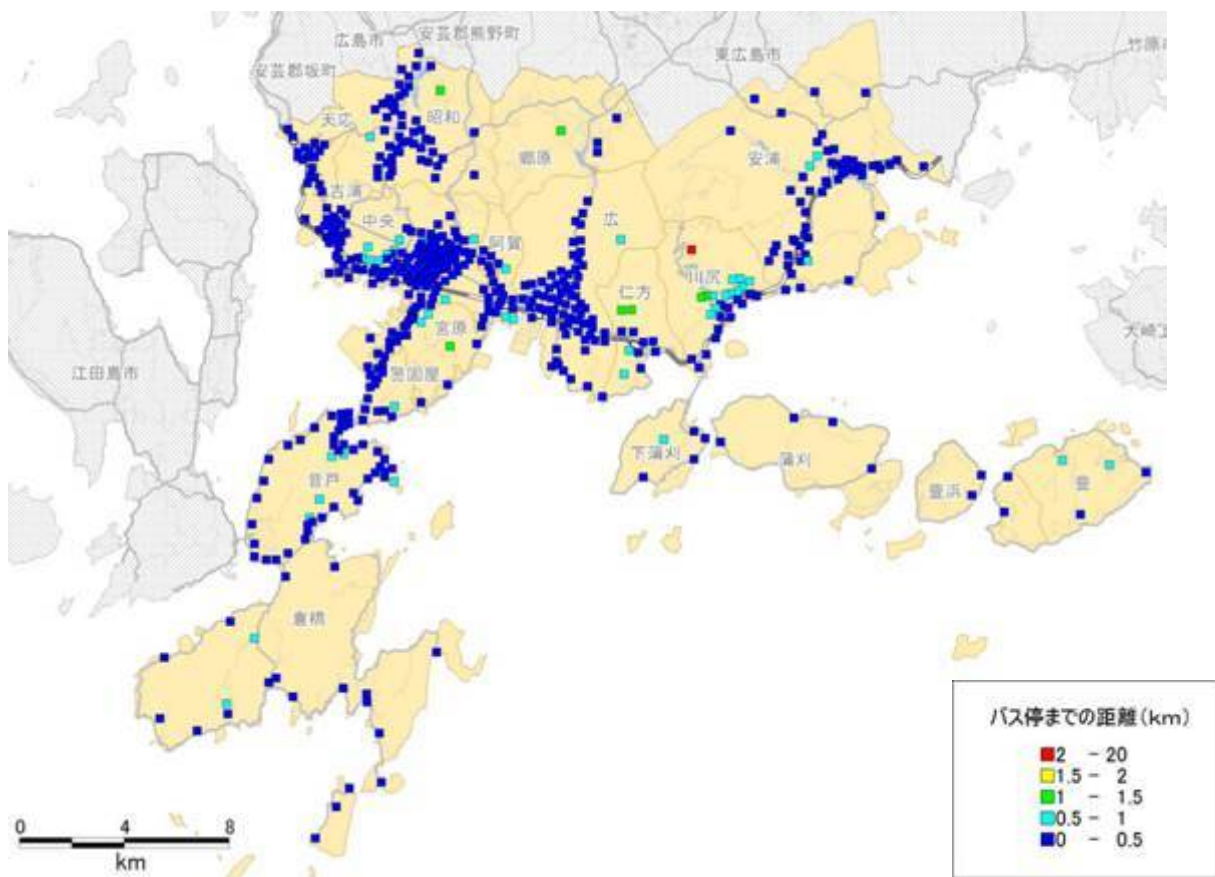


図 1-14 各集落のバス停までの距離

## 1 - 6 呉市の公共交通の課題

呉市の公共交通の課題を以下の通り抽出しました。2章以下ではこれらの課題を解決するための計画を示します。

### 公共交通不便地区への対応

- ・ 停留所から距離の離れた集落への移動手段の確保
- ・ 停留所から標高差の大きな集落への移動手段の確保

### 公共交通の維持存続

- ・ 生活交通として利用されるバス路線の維持存続
- ・ 離島航路の維持存続
- ・ 音戸渡船の維持存続

### 効率的な移動手段確保の実現

- ・ 生活交通として利用されるバス路線の効率的・効果的な運行の検討
- ・ 離島航路の効率化

### 公共交通の利用促進

- ・ JR 呉線や路線バスの利用促進
- ・ 生活交通の利用促進

### 公共交通の利用環境の向上

- ・ 適切な情報提供の実施
- ・ 交通結節点の機能向上

### 公共交通を活用した観光振興

- ・ 島しょ部の観光振興
- ・ 豊島大橋開通による新しい観光ニーズへの対応

### 地域と協働による交通計画づくり

- ・ 地域住民のニーズを反映し、地域条件に対して適切なサービス水準の運行計画

### 新しい公共交通運行のしくみづくり

- ・ 住民や地域主導による公共交通運行に対する支援

## 第2章 呉市地域公共交通総合連携計画

### 2-1 計画の考え方

現在の呉市は近年の合併に伴い、都市部と中山間部、島しょ部といった変化に富んだ広大な市域を有することとなりました。中山間部、島しょ部などの周辺部地域においては、高齢化の進展により、これまで以上に公共交通の必要性が高まることが予想されます。一方、都市部に位置する呉市の中心部（旧呉市）では、すでに一定レベルの公共交通サービスが提供されており、近年の低炭素社会の実現といった観点から、公共交通への転換が求められています。

こうした事情を踏まえ、人口が集中している中央部地域（中央、宮原、警固屋、吉浦、天応、阿賀、広、仁方、昭和、郷原）と、中山間部、島しょ部に位置し、過疎化、高齢化の進む周辺部（東部地域 川尻、安浦、安芸灘諸島地域 下蒲刈、蒲刈、豊浜、豊、南部地域 音戸、倉橋）に地域を分割し、計画策定を行います。

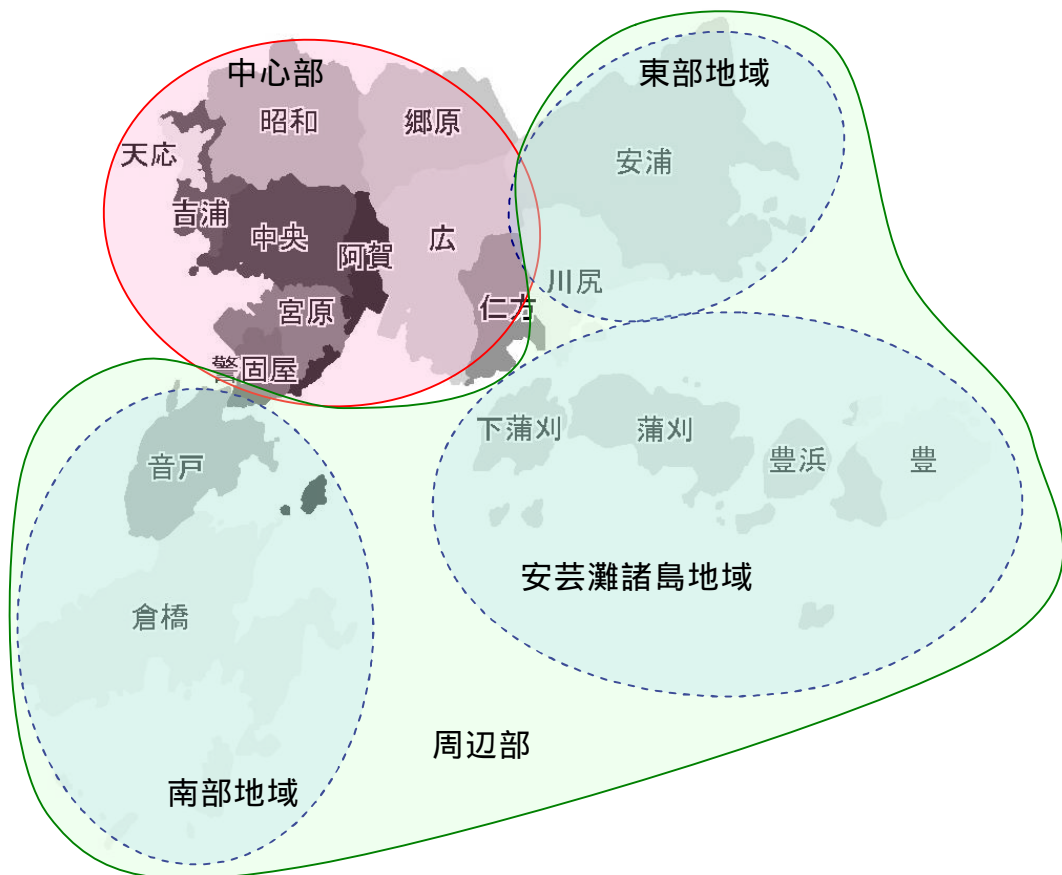


図 2-1 計画策定における地域分類

### 2 - 1 - 1 対象区域

呉市全域を計画の対象とします。広域移動サービスについては、他の自治体にも路線が及びますが、これも対象に含むこととします。

### 2 - 1 - 2 計画期間

平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間で計画期間とし、事業に取り組みます。

### 2 - 1 - 3 目標

地域公共交通活性化・再生の目標として、以下の 3 つを掲げます。

#### 公共交通利用者数の増加

計画期間である 3 年間で、鉄道、バス、航路といった公共交通全体での利用者の増加を図ります。

#### 観光振興による地域間交流の促進

公共交通サービスを充実させることで、市内各所に点在する観光資源の魅力を向上させ、地域間交流を促進します。

#### 地域との協働による移動手段確保の実施

各地区のまちづくり協議会など、地域の組織を土台とし、地域住民との協働により、地域の実情に応じた移動手段確保を実施します。

これら定めた目標は、以下に示す具体的な数値をもって評価することとします。

公共交通利用者数については、主にバス路線について、現行路線の利用状況を参考とし、運行委託事業者からの実績報告により把握します。デマンド運行を予定している路線については、利用実績に加え、運行開始直後に利用者意向調査を行うこととします。

観光振興に係る地域間交流については、対象となる交通手段の利用者数とともに利用者満足度調査を行います。

地域との協働による移動手段確保については、「仕組み」をつくり、それに応募する組織の数で評価します。

その他事業については、現行の路線を比較対象として評価するものとし、利用者数の動向を評価基準とします。

#### 2 - 1 - 4 取り組み体制

市民、交通事業者、行政（国、県、市）などによって構成される「呉市地域公共交通協議会」を取組みの核とし、地域個別の問題については、さらに地域における組織（まちづくり協議会等）で検討を行い、事業の推進に努めます。



図 2-2 呉市公共交通協議会、まちづくり協議会の開催状況



## 2-2 基本方針

第3次呉市長期総合計画（以下「総合計画」という。）に示された都市像である「住みやすく住んでみたい呉市を目指して 創造とふれあいの海洋・拠点都市」に繋がる公共交通体系や利用環境、計画推進体制の構築に向け、以下の基本方針を掲げ、計画を推進します。

### 便利で無駄の少ない公共交通体系の構築

急傾斜地や島しょ部を有する呉市においては、各地区により求められる移動ニーズが異なります。個別路線の経路やサービス水準、運行形態、交通結節点の設定等については、各地区の実情に応じて、便利で無駄の少ない公共交通体系を検討します。

路線体系は、幹線と支線の役割を明確化し、無駄の少ない運行を目指します。

### 公共交通不便地区削減による利便性の向上

呉市独特の斜面上の住宅地等を中心に、これまで公共交通不便地区となっている集落が点在しています。

こうした地区についても、ある程度のまとまった需要と地域住民の積極的な参画が認められた場合には、行政がイニシャルコストやランニングコストの一部を負担する仕組みを検討します。

### 誰でも利用しやすい環境づくり

モータリゼーションの進展により、バスを中心とした「公共交通離れ」が進んでいます。しかし、地球温暖化等の環境問題を踏まえ、首都圏を中心に低炭素社会の実現に向け、公共交通を見直す動きも見られます。呉市でもこうした動向を踏まえ、誰でも利用しやすい公共交通を目指し、基盤となる情報提供や施設整備を進めます。

### 地域振興に資する公共交通サービスの実現

豊地区御手洗や音戸渡船をはじめとし、呉市には多くの観光資源が存在します。それらの魅力を把握し、公共交通による地域振興に努めます。

# 地域公共交通の活性化・再生

【目標】

公共交通利用者数の増加  
観光振興による地域間交流の促進  
地域との協働による移動手段確保の実施

便利で無駄の少ない  
公共交通体系の構築

公共交通不便地区削減  
による利便性の向上

誰でも利用しやすい  
環境づくり

地域振興に資する  
公共交通サービスの実現

既存の公共交通体系

図 2-3 基本方針のイメージ

## 第3章 呉市地域公共交通総合連携計画に基づく事業

呉市の公共交通が抱える課題と基本方針を踏まえ、今後3年間に重点的に取り組む事業を設定します。

### 3-1 交通体系の維持存続、見直し

呉市における移動体系公共交通機関は、以下に示す通りです。各公共交通機関の主に担う役割を以下の通り整理し、事業の検討を行います。

表 3-1 各公共交通機関の担う役割の整理

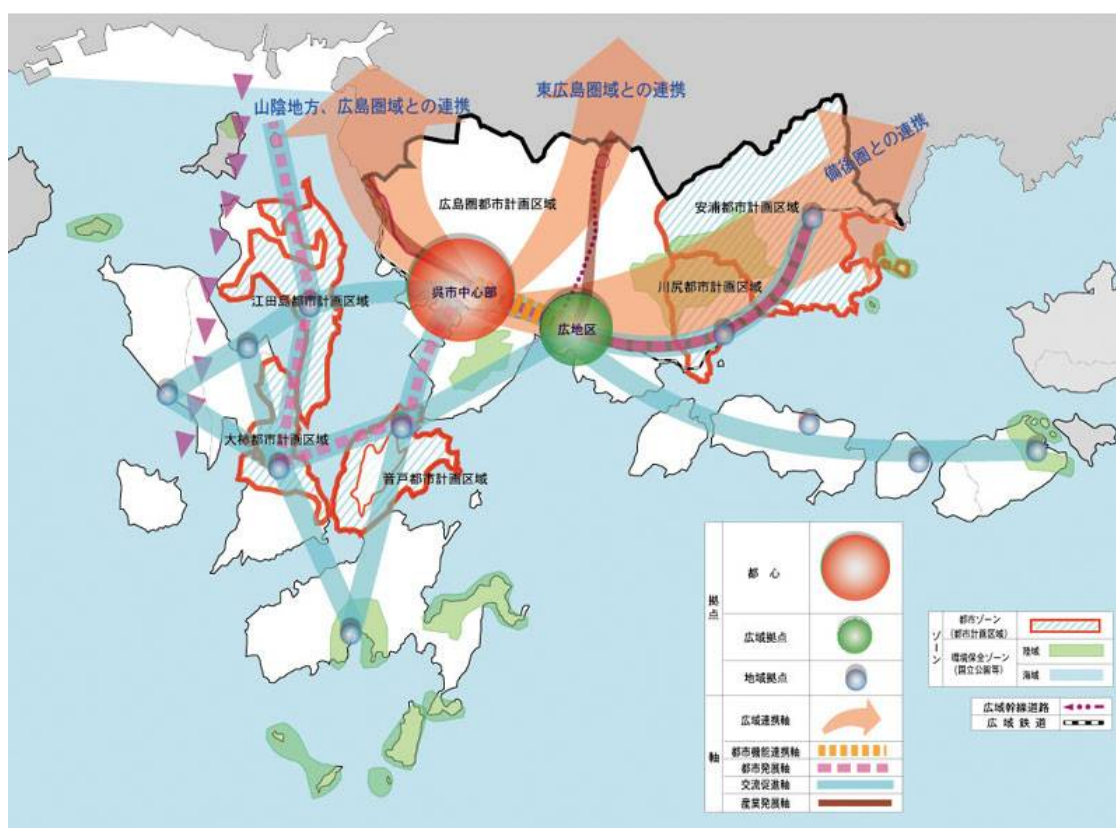
移動の分類	想定する移動	担う主な公共交通機関	運行（運航）事業者
広域移動	都市圏を跨ぐ移動	JR 呉線 都市間路線バス	鉄道事業者 バス事業者
拠点間移動	市中心部への移動 市内の地区拠点間の移動	JR 呉線 路線バス	鉄道事業者 バス事業者
地区内移動	地区内の拠点までの移動	路線バス 生活バス	バス事業者 タクシー事業者
その他の移動	上に分類されない特殊な移動	離島航路 音戸渡船	航路事業者

### 3-1-1 広域・拠点間移動サービス

#### 現状と課題

合併により広域化した市域においては、日常生活における移動手段を確保するため、効果的・効率的な地区内移動サービスの提供はもとより、近隣都市との交流を活性化する広域移動サービスや、市内における拠点間移動サービスの向上が求められています。

広島県が定める呉圏域の都市計画区域マスタープランでは、呉圏域の将来像は下図のように示されています。広域連携軸が広島圏域、東広島圏域、備後圏との間に設定されています。呉市の目指す公共交通体系の骨格は、これらを踏まえたものとする必要があります。



資料：広島県HP

図 3-1 呉圏域の将来像

施策の目標

近隣都市や市内の拠点をスムーズに結ぶ広域・拠点間移動サービスの維持存続と利便性向上に努めます。

施策の方向性

広域・拠点間移動サービスについては、運営主体である民間事業者が主導して維持存続を図るとともに、利便性の向上と運行の効率化に向けて、住民ニーズの反映、地区内移動サービスとの連携を図りながら、随時見直しを行う必要があります。行政・地域は利用促進策を行い、民間事業者を支援する必要があります。



図 3-2 呉市の公共交通体系の骨格イメージ

### 3-1-2 地区内移動サービス

現在の呉市の地域内移動サービスは、合併前の旧町時代の体制を引き継ぎ運行が継続されているものが大半です。そのため、各地区でサービス内容が異なり、移動手段確保に関する統一的な基準がない状況です。

地区内移動サービスは、利用者の活動に沿ったサービスが提供されて初めて利用されるものです。よって通勤や通学、通院、買物など、対象エリアの住民の活動に沿ったサービスを確保する必要があります。現在、地区内移動サービスが提供されている地域については、地区内移動サービスの最低限の確保基準（呉市全体での基準）を以下の通り設定し、移動手段維持・確保に努めます。

現在、移動サービスが提供されていない公共交通不便地区については、市民主導型の移動手段確保の仕組みをつくることにより、地域の自主的な活動に呉市が支援することで移動手段の確保を目指します。

その他、人口規模の非常に小さな集落で、公共交通による移動手段が困難と認められる地域については、福祉施策による移動手段の確保を合わせて検討します。

表 3-2 既存のサービス提供地域での移動手段の確保基準

利用目的	確保すべき基準
通勤、通学	<b>【運行】</b> 月曜日から金曜日までの週5回 <b>【運行時間帯】</b> 朝・夕2便/日 <b>【その他】</b> 定時性の高い運行（特に朝便）
通院、買物等	<b>【運行日】</b> 週1～2回 <b>【便数】</b> 朝・昼・夕3便/日(利用できるかどうか重要) <b>【運行時間帯】</b> 定時性よりも運行範囲を優先

本計画では、上記の確保基準をもとに、調査結果より特に短期的・重点的に見直しが必要と判断された倉橋、音戸、安浦の3地区を取り上げ、事業の方向性を示すこととします。その他の地区についても課題を踏まえ、これら3地区の見直しが済み次第、必要に応じて見直しに着手することとします。

## (1) 倉橋地区

### 現状と課題

倉橋地区では、呉市交通局により路線バス(4条)が各方面に運行されているほか、大向、大迫、宮ノ口、長谷方面には呉市の生活バス(みなし4条)が運行されています。しかし、これらは幹線、支線の役割分担が明確でなく、利用の少ない支線部分を大型車両が運行するなど、非効率な運行も見られます。さらに、区内を病院や温浴施設といった特定施設の無料送迎バスが運行していることもあり、公共交通にとっては厳しい環境にあります。

また、地区西部に位置する重生地区では、呉駅方面に向けて路線バスが運行しているものの、地区の中心であり支所や商業施設が立地している本浦への移動には、乗り継ぎが必要であることや、主に支線を担う生活バスの全ての路線が日祝日運休であるなど、住民の移動ニーズへの対応に課題があります。

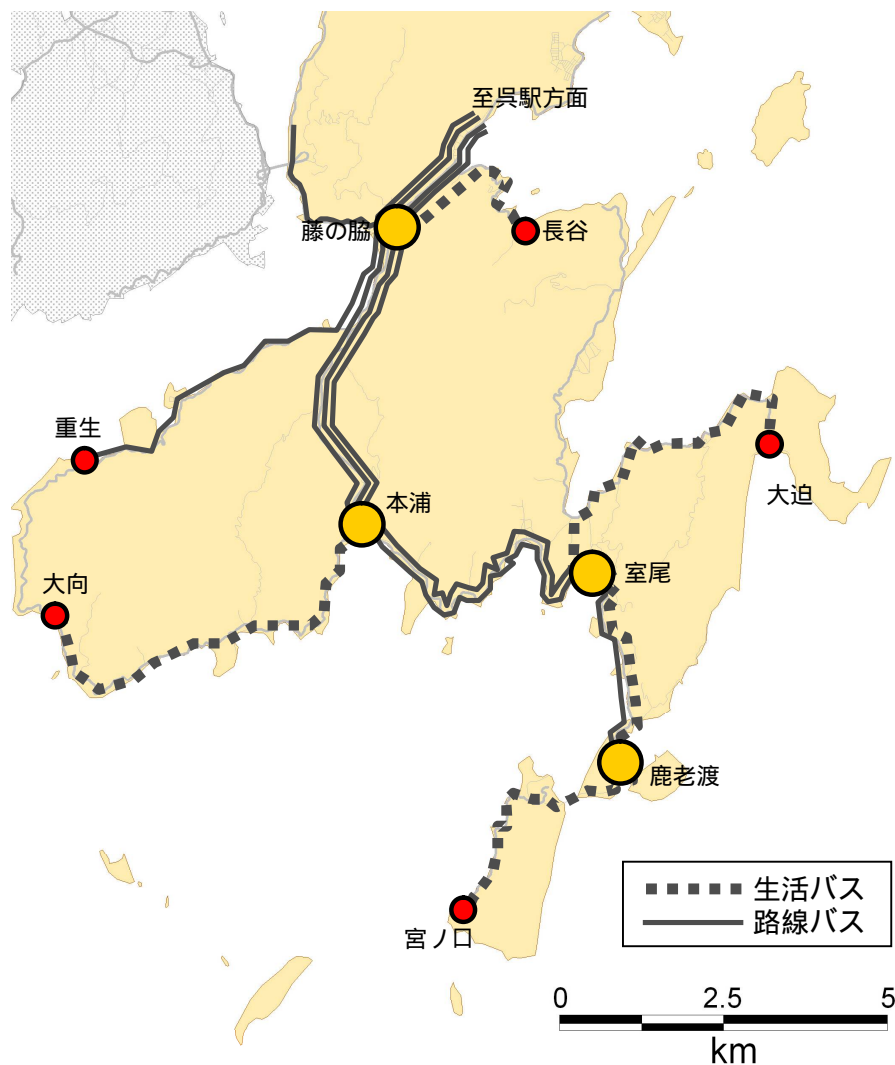


図 3-3 倉橋地区の公共交通の現状

### 施策の目標

幹線・支線の役割を明確化し、移動ニーズに応じた効果的・効率的な区内移動サービスを構築します。

### 施策の方向性

地区の交通結節点を松原周辺（松原または温泉館）に位置付け、呉市交通局の路線バスを幹線に、幹線・支線の2層の交通体系を構築します。

具体的には、呉市交通局の路線バスを松原周辺から呉駅方面へ運行し、その他の支線については、呉市の生活バスでカバーします。体系の見直しにあたっては現存の運行資源(車両、運転士)で対応可能な範囲での見直しとし、できる限り利用者の利便性向上に寄与するよう、ダイヤを検討します。また、乗継ぎ利便性の向上を図るため、松原周辺に交通結節点の整備を検討します。

既存サービスで特に利用の少ない長谷方面については、ジャンボタクシー車両を用いた事前予約による乗合運行（デマンド運行）を視野に入れた検討を実施します。

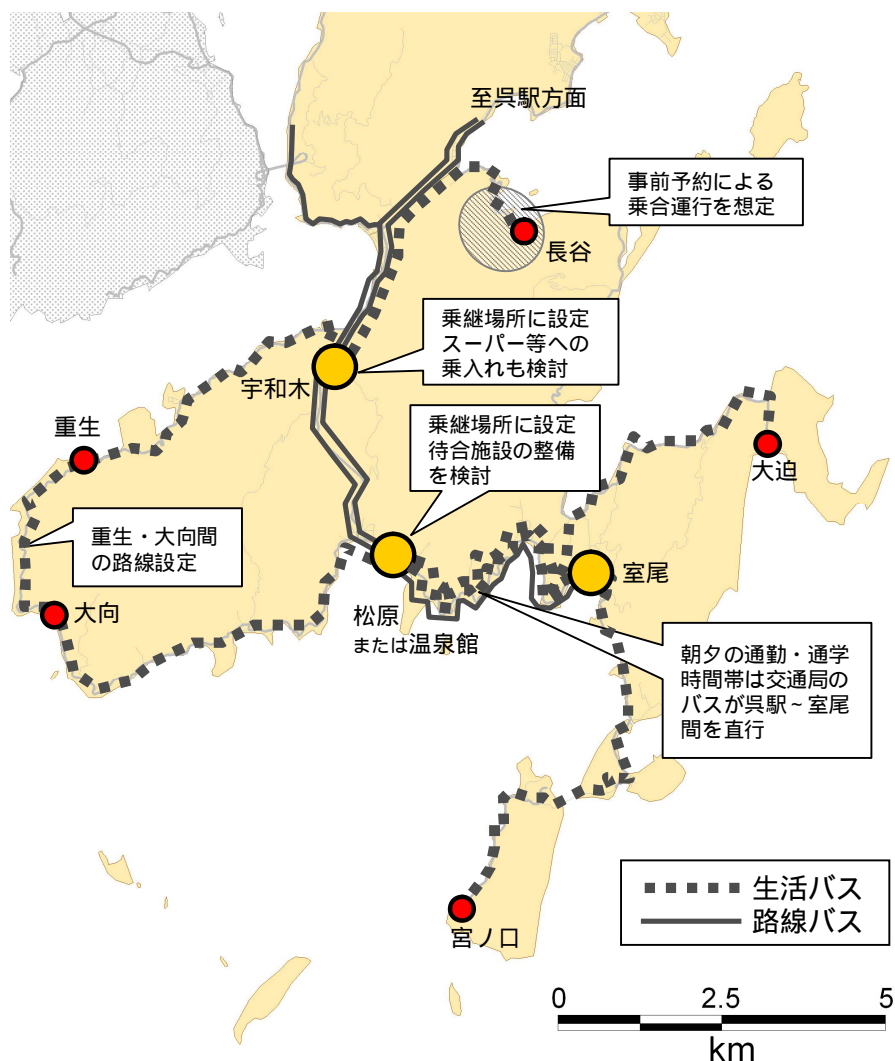


図 3-4 倉橋地区の公共交通見直しの方向性



## (2) 音戸地区

### 現状と課題

音戸地区では、地形的な特性上、呉市交通局により路線バスが呉駅方面～波多見～藤の脇～倉橋方面、呉駅方面～田原～藤の脇の2方面に分かれて運行されています。そのほか、音戸大橋をはさんで離れた位置にある「音戸停留所」(音戸渡船音戸側棧橋近く)と「清盛塚停留所」の間を結ぶことを主な目的に、呉市からの委託により呉市交通局が運行する「さざなみ循環線」が運行されています。

しかし、例えば音戸中学校の一部の生徒は、通学に便利はずのさざなみ循環線の便がないため、音戸停留所～清盛塚停留所間を徒歩で移動し、バスを乗継ぐという非効率な通学をしているという実態があります。こうした問題を踏まえ、既存の運行資源を用いたより効率的・効果的な運行を検討する必要があります。

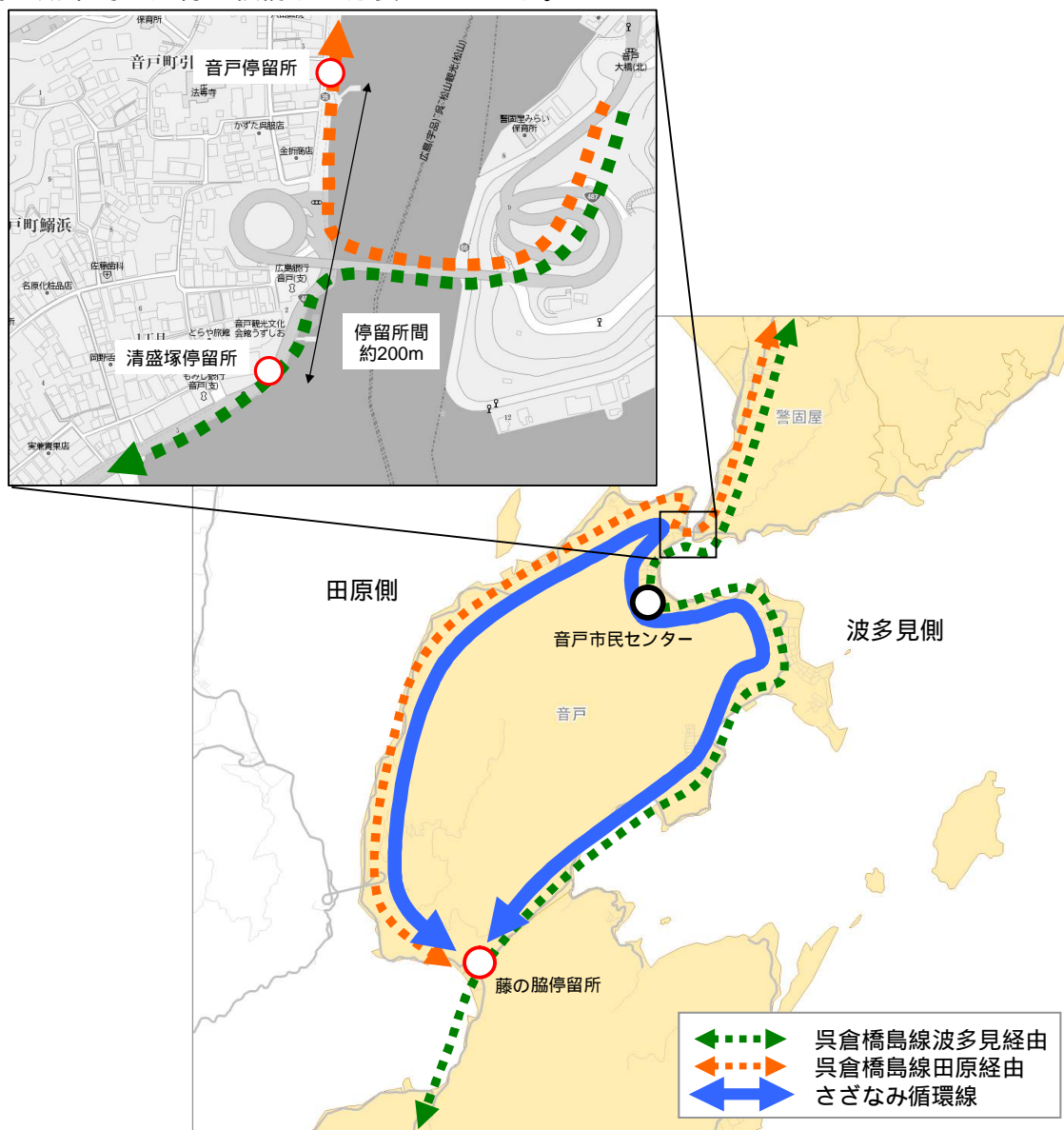


図 3-5 音戸地区の公共交通の現状

**施策の目標**

地区の課題である波多見側、田原側の移動ニーズにより効率的に対応できるよう、見直しを検討します。

**施策の方向性**

地区の西側と東側をつなぐ役割を担う「さざなみ循環線」のあり方を検討します。具体的には、まちづくり協議会を通じて地域住民の意見を反映するとともに、既存の運行資源を用いたより効率的・効果的な運行について検討します。

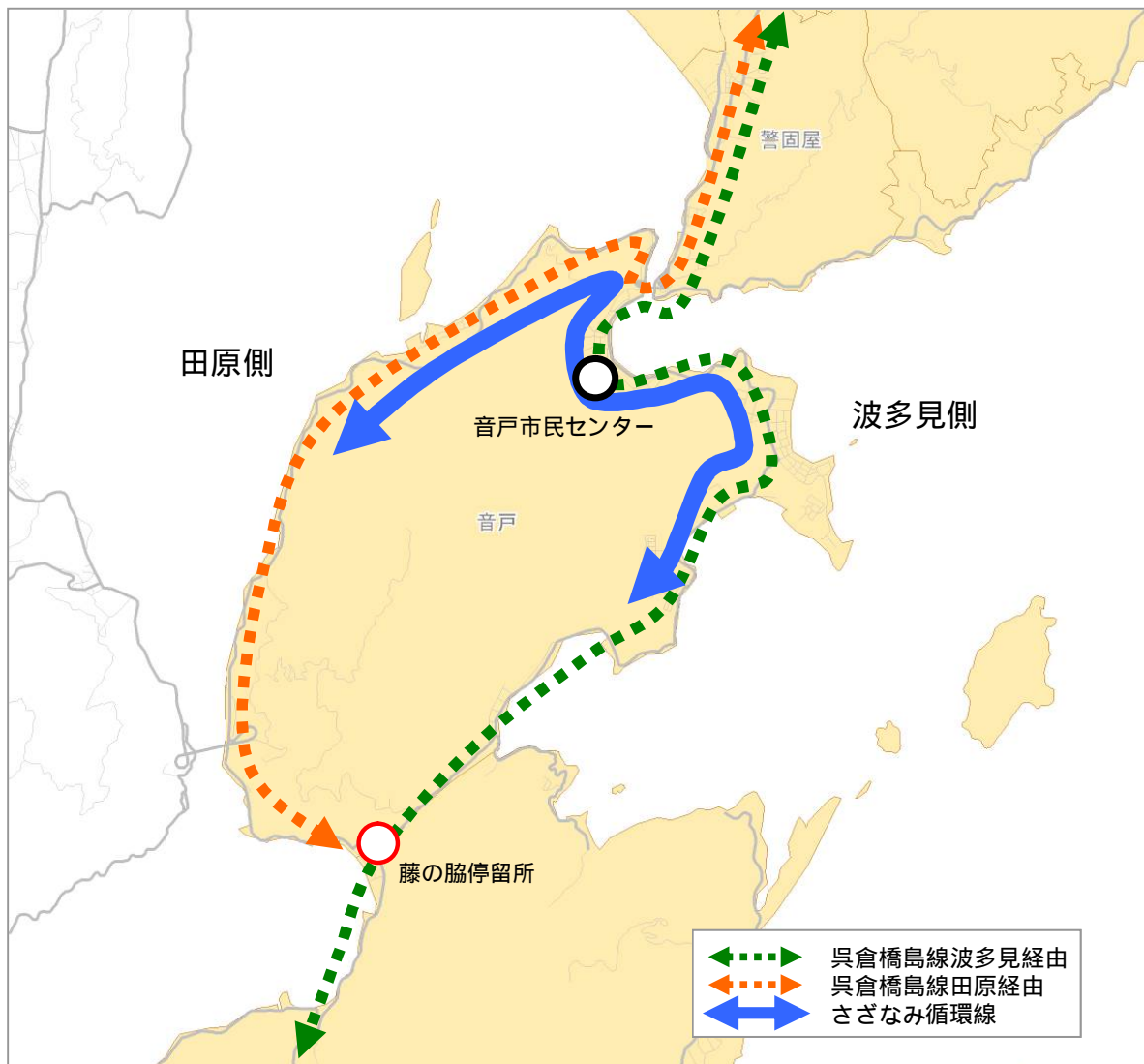


図 3-6 音戸地区の公共交通見直しの方向性

### (3) 安浦地区

#### 現状と課題

安浦地区では、呉市の生活バスが、各集落を巡回するように運行しています。これらの路線は、地区を横断する JR 呉線の各駅（安浦駅、安登駅）や呉市交通局の幹線路線バスへ結節するような交通体系となっているものの、地域の面的広がりが大きいため、路線延長が非常に長く、非効率で利便性の低い運行となっています。

また、安浦地区は隣接する東広島市の黒瀬地域との交流が多く、黒瀬地域への移動手段確保についての検討も必要です。

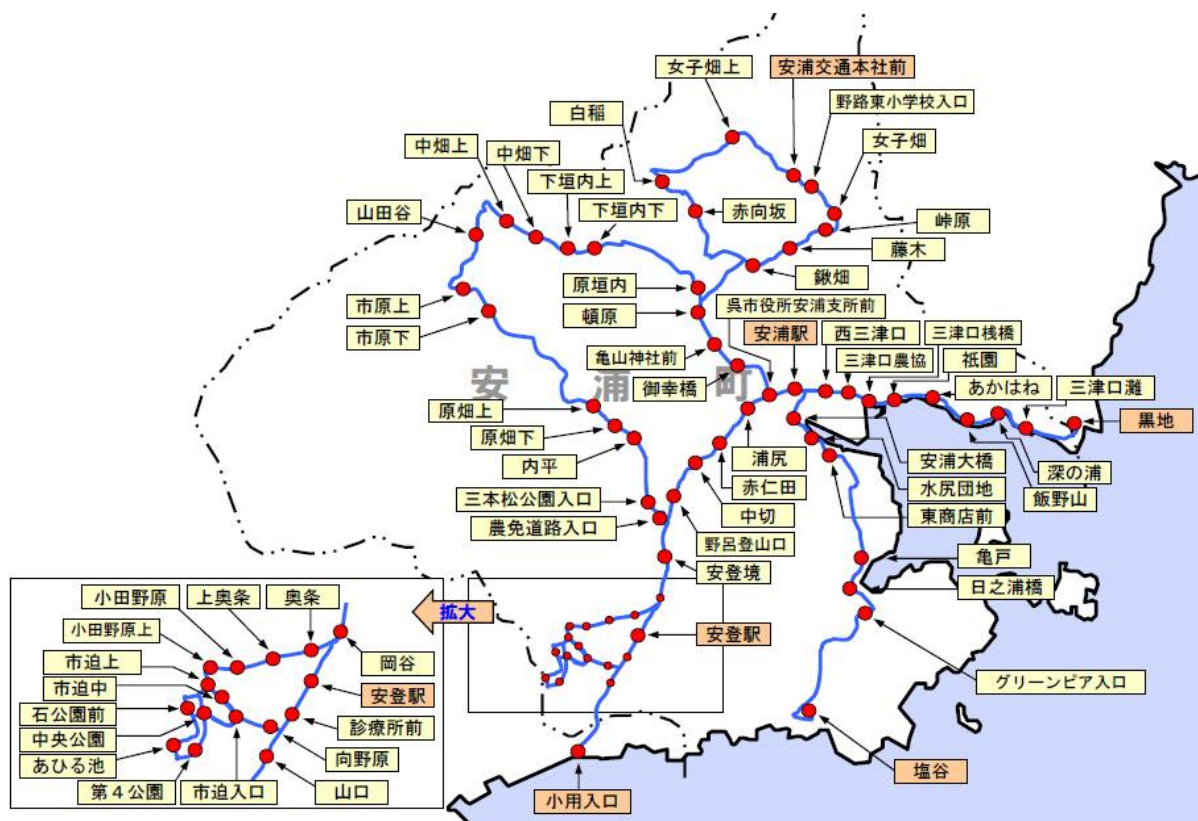


図 3-7 安浦地区の公共交通の現状

### 施策の目標

運行効率の向上を重点に、見直しを進めます。また、隣接する黒瀬地域への移動手段確保の必要性について検討を行います。

### 施策の方向性

運行効率と利便性の向上を図るため、デマンド型乗合タクシーを選択肢に含めた見直し検討を行います。

検討にあたっては、ワークショップ等により地域住民の意見を反映します。

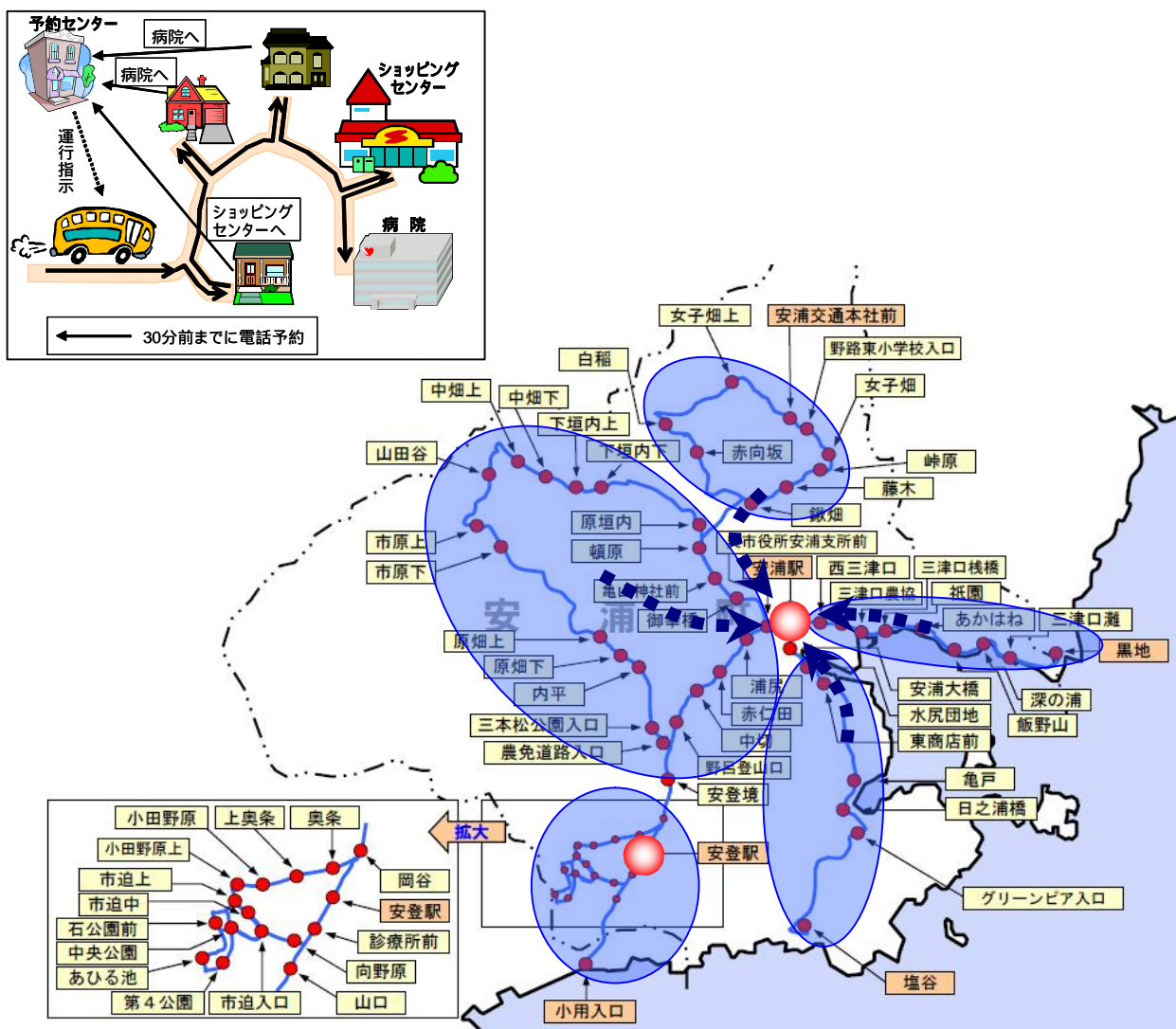


図 3-8 安浦地区の公共交通見直しの方向性

### 3 - 1 - 3 中心部の移動サービス

#### 現状と課題

呉市中心部の移動を担う路線バス（呉市交通局）については、これまでも経営努力が続けられてきましたが、昨今の厳しい社会情勢を踏まえ、より効果的・効率的な運行を目指した見直しを行う必要があります。

路線バスは中心部におけるスムーズな移動を確保する上で非常に重要な役割を果たしており、上位計画に定められた呉市の将来像を実現するためには、効果的・効率的な移動サービスを今後も安定的に提供していく必要があります。



図 3-9 呉市交通局の路線バス



### 3-1-4 その他の移動サービス

#### (1) 三角島、齋島の離島航路

##### 現状と課題

呉市の南東部に広がる安芸灘諸島では、平成20年11月に豊島大橋が架橋されました。これによって、下蒲刈、蒲刈、豊浜、豊地区が本土と陸路で繋がり、交通体系が大きく変化しました。しかしながら、大崎下島の南北に位置する三角島(人口43人)と齋島(人口27人)は、生活交通を航路に依存する離島として残され、今後も継続した航路の運航が不可欠です。

三角島には、旅客船フェリーみかど(19t)が運航しています。三角島には、島外住民のみかん農地も多く、農作業や出荷の際に軽トラックを利用する必要があるため、自動車の輸送が可能なフェリーが必要とされています。

齋島には、高速船第八同栄丸(19t)が運航しています。齋島は本島から距離があるため、比較的波が荒くても運行可能な高速船が導入されています。

両航路の運航サービス内容と輸送実績を表3-1に示します。



図 3-10 三角島・齋島航路の概況

表 3-1 三角島・齋島航路の運航サービスと輸送実績（H19年度）

航 路	三角～久比航路	齋島～久比航路
人 口	三角島 43人	齋島 24人
船 名	旅客船フェリー みかど(19t) 定員 30人	旅客船 第八同栄丸(19t) 定員 52人
運航主体	呉市	齋島汽船(株)
運航ダイヤ	平日 5便, 日・祝 4便 11月～2月 平日 7便, 日・祝 5便	1日 5便
旅客運賃	大人 130円 小人 70円	大人 140円～450円 (小人半額) 豊島～齋島 330円
年間旅客輸送人員?	11,313.5人	15,316.5人
年間運航日数 (日)	366	363
年間運航回数 (回) ? 1往復=1回	1,969	1,783
1便あたりの輸送人員	5.7人	8.6人
年間自動車航送台数	2,696台	-
1便あたりの輸送台数	1.4台	-

輸送人員等はH18.10～H19年9の事業期間で算定したもの

両離島航路の課題を以下に示します。

住民の生活を守るために、今後も航路の維持存続が不可欠となります。

両航路の運航費用（補助額）は、以下に示すように非常に高額です。今後は、効率的な航路再編によって運航費用を少なくする工夫が必要です。

齋島汽船：第三セクター（県補助）

市補助 15,286,568 - 県補助 6,652,000 = 市費負担 8,634,568 円

三角航路（みかどフェリー）：呉市直営（国・県補助）

運航軽費 29,101,054 - 運航収益等 3,227,888 - 国補助 16,847,543  
- 県補助 4,712,000 = 市費負担 4,313,623 円

小規模な人口の離島に対する航路運航に対して二つの主体が携わっています。今後は、運航主体一元化による人件費や一般管理費削減を図る必要があります。

運航一元化にあわせて、高速船とフェリーの効率的な使い分けを行う必要があります。



### 施策の目標

離島住民の方の生活を守るとともに、島内での産業活動を継続するために、適切な運航サービスによる航路の維持存続を図ります。ただし、航路の運航サービスを抜本的に見直すことで、経費削減に努めます。計画期間中に、住民の生活利便性を低下させない運航サービスを確保した上で、運航経費の削減をめざします。

### 施策の方向性

二つの離島航路の効率化に向けて、以下の再編計画を実施します。

呉市と第3セクターが運航している二つの航路に対して、運航主体の一元化を図ります。これによって、船員を共有することによる人件費削減や一般管理費の削減を図ることが期待できます。

現在フェリーのみが運航している三角島に対して、高速船の導入を検討します。これは斎島の高速船を三角島にも寄港させるものです。これに伴って、三角島へのフェリー減便が可能になります。

フェリー船舶は、呉市のみならず他自治体と共同で有効に活用することを検討します。フェリーを減便する場合には、みかん出荷時の臨時便の運航等、対策を検討します。これら再編計画は、住民の方と協働で検討を進めます。

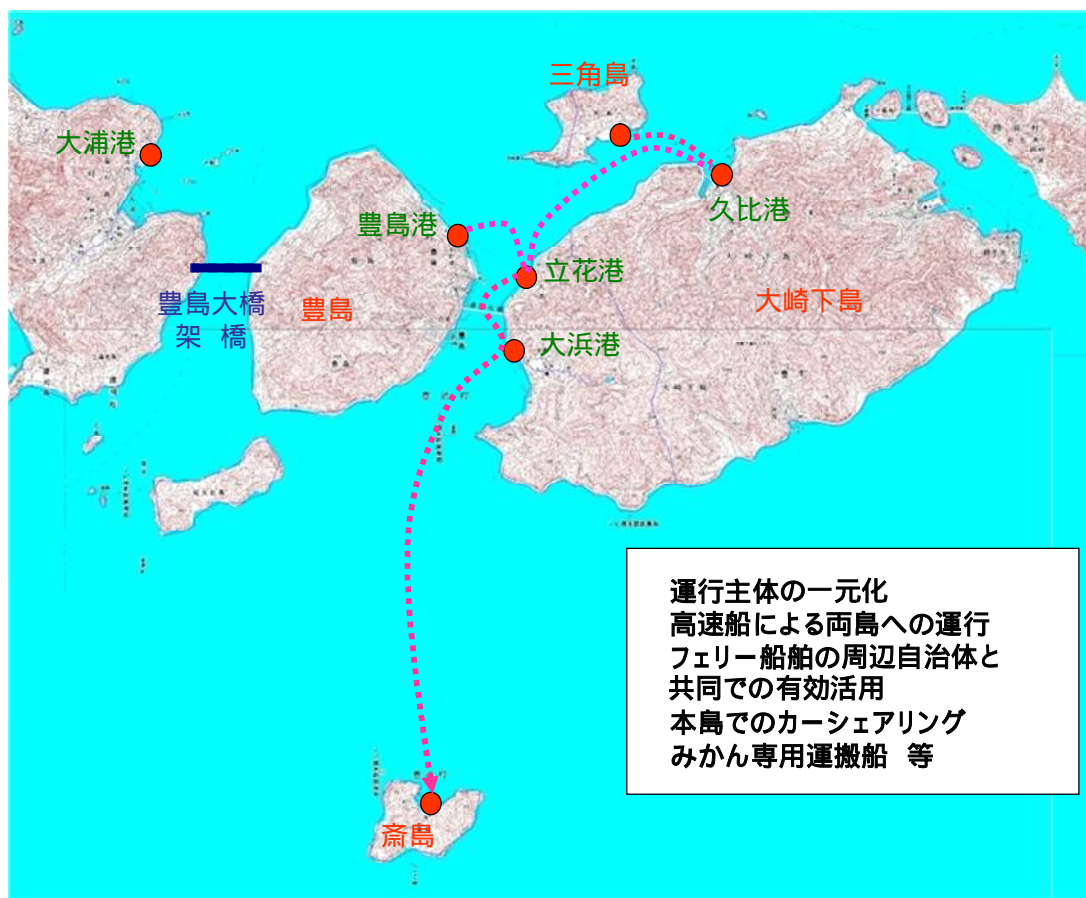


図 3-11 呉市の離島航路再編イメージ

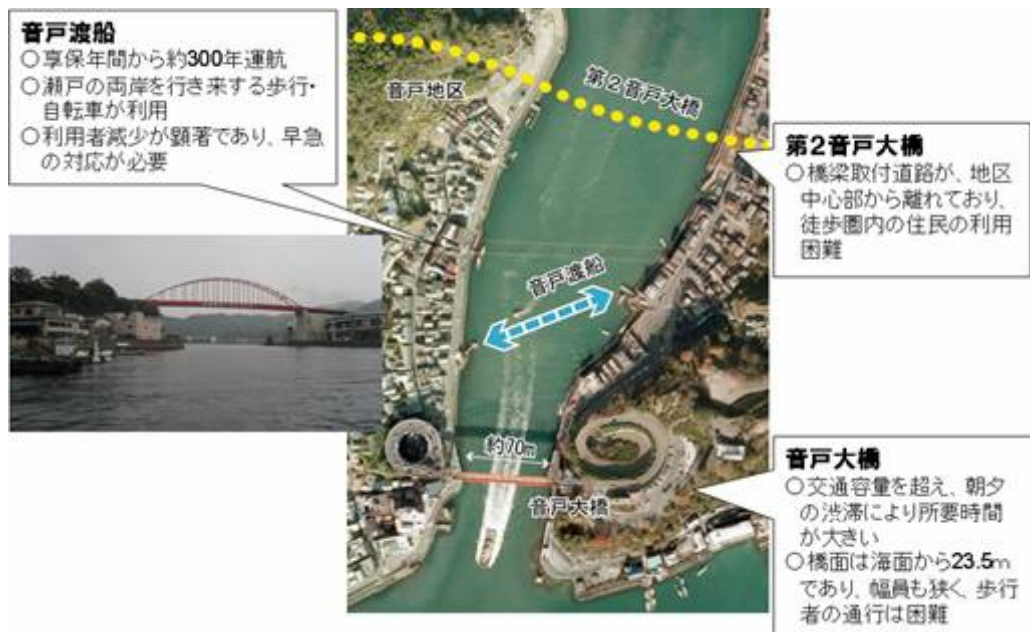
## (2) 音戸渡船

### 現状と課題

倉橋島及び隣接の江田島市（江田島、東能美島、西能美島）と本土部との自動車交通は、すべて音戸大橋（国道487号）経由となり、円滑な道路交通確保に向けて「（仮称）第2音戸大橋」の建設が進められています。この2つの音戸大橋が架かる海峡「音戸の瀬戸」は、海上交通の要衝であり、多くの大型船の航路となっています。

「音戸の瀬戸」兩岸の市街地は、海峡幅70mという距離感と、享保年間から約300年近く続くといわれる「音戸渡船」によって一体の生活圏を形成しています。瀬戸の兩岸を行き来する歩行者・自転車利用者にとっては、大幅な遠回りとなる上空の橋ではなく、手軽で早い「音戸渡船」の利用が一般的であり、第2音戸大橋架橋後も変化はないものと思われま

す。  
しかしながら、音戸渡船においても、マイカー利用者の増加による利用者減少傾向は顕著であり、既存市営バスや生活バス路線との関係強化や、観光利用の促進、運営主体の検討など、航路維持、安定的な運航に向けた早急の対応策が必要な状況です。



音戸渡船の詳細な運航状況は、以下に示すとおりです。

運行経路：呉市警固屋～音戸町（90m）	日本一短い定期航路
所要時間：約3分	
料金：大人 70円、小人 40円	
ダイヤ：乗客があれば随時運航、 朝の通学ピーク時（7:30～8:30）は2艘で輸送	
定員：50名（4.6t）	2艘
運航補助：240万円	



音戸渡船の乗り場環境をみると、警固屋側、音戸側の両乗船場では、建築物、桟橋とも老朽化しています。



音戸渡船の利用状況調査結果（H20年9月）からは、1日の乗降客数300人であり、そのうち約7割が高校生の通学であることが確認できました。そのため、朝・夕の通勤・通学の時間帯がピークになっています。

また、利用者アンケートからは、兩岸の乗り場環境改善（トイレ整備、待合施設、バスとの乗り継ぎ情報等）、音戸渡船の存続意向が多くあげられました。

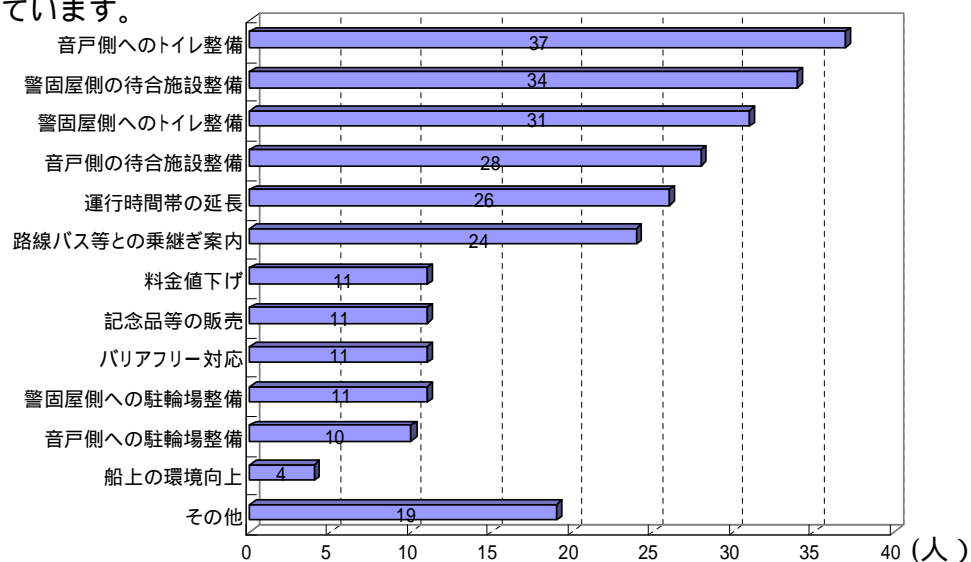


図3-1 音戸渡船のサービス改善意向

調査結果を踏まえて、音戸渡船の利用促進に向けた課題は、以下のように整理できます。

音戸渡船は、周辺住民や高校生の重要な移動手段として、今後も維持存続する必要があります。

毎年の運航補助削減に向けて、収益増加の施策を実施する必要があります。

兩岸の乗り場環境向上が（トイレ、乗り継ぎ情報等）必要です。

利用促進策の推進が必要です。

新たな利用客として、観光客の利用増加施策の検討が不可欠です。

### 施策の目標

音戸渡船を今後も維持存続するために、今後の運営主体のあり方を含めた検討を行います。また、現在の利用者に対するサービス改善、新規利用者開拓による利用増加を図るとともに、観光客をターゲットにした施策展開を推進します。

これら施策推進によって、計画期間中に利用者数の増加をめざします。

### 施策の方向性

音戸渡船の住民と観光客に向けた各施策は、以下のように展開していきます。

#### 運航サービス見直し

現在は1乗船あたり70円と非常に安い料金設定となっています。今後は、収益率向上のために料金値上げを検討します。ただし、日常的に利用する方にとっては負担が急増し、利用者離れが起こる可能性もあるため、慎重に検討を行います。

#### 安全運航に向けた基盤整備

老朽化により今後、運航の安全性が懸念される船の更新や、棧橋の整備等について検討します。

#### 乗降場環境の向上

兩岸の乗降場について、環境向上を図ります。具体的には、トイレ整備、駐輪場整備、棧橋への手すり、乗り継ぎ情報などを検討します。

#### 観光客の利用者増加施策

観光客の利用者増加施策に関しては、音戸地区や渡船に関するイベント開催を基本に検討します。とりわけ、定期的開催している音戸地区の朝市を名物化するとともに、音戸渡船で来訪した観光客には、特別なサービスなどを行います。朝市開催時以外にも音戸地区への誘客を図るために、音戸側での特産品販売とPRを実施し、音戸渡船の利用促進のみならず音戸地区の活性化とリンクした動きとします。

また、過去に実施していた乗船証明証を再度発行します。

さらに、渡船の知名度向上と全国的な支援者を創るため、全国の同様な渡船との連携・協働についても検討します。

知名度向上施策

音戸渡船や音戸地区のPRと知名度向上のために、ちらしや冊子を作成し配布します。また、観光客の利用促進に向け、ホームページの開設、ノベルティグッズの制作、販売を検討します。

市民による維持存続のしかけ

音戸渡船サポーター制度を構築し、上記の取り組みの支援や各種イベント開催などの活動を行います。



図 3-12 音戸の朝市の開催状況

### 3 - 2 市民主導型の移動手段確保の仕組みづくり

#### 現状と課題

呉市では、各地区ともに路線バスがきめ細やかに運行されており、ほとんどの地区でバス停までの距離が500m以下となっています。しかしながら、山地が海岸線近くまで接近し平地が少ない地形的条件から、斜面上に整備された住宅地が数多くあります。そのため、バス停距離が200m以上でバス停との標高差が50m以上の集落を抽出すると、該当する地区は市内全域に分布しています。このような地区は、路線バスが充実している中心部においても数多くの地区が存していることが確認できます。

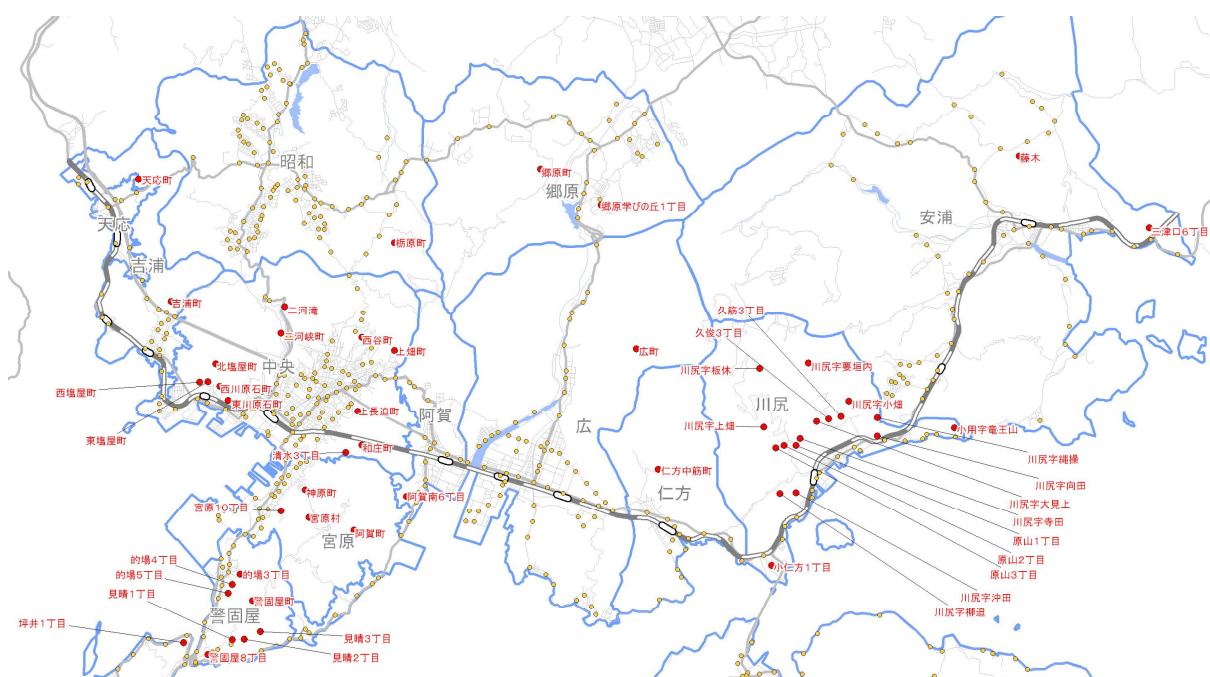


図 3-13 バス停までの距離 200m以上、標高差 50m以上の集落

上述のような標高差の大きな交通不便地区である斜面住宅地では、狭隘道路が多く、通常の路線バスの運行は不可能な箇所がほとんどです。また、このような地区に居住する住民の方の交通ニーズは、近隣の商業施設や医療施設、JR 駅や広域路線のバス停などが中心であり、フィーダー機能を有する短距離交通を必要としています。



図 3-14 仁方地区・川尻地区乗合タクシー実証運行（平成 19 年度：中国運輸局）

このような標高差が大きな交通不便地区における交通対策に関しては、以下のような具体的課題を有しています。

縦断勾配に配慮した短距離型公共交通が必要となります。

狭隘道路の運行に適した小型車両を適用する必要があります。

各地区において狭い範囲での運行が必要であり、民間事業者による収益をめざした運行は困難です。

運行が必要となる箇所が多く、全ての地区において呉市の補助による運行は困難です。目的地までの距離が短く、中心部周辺ではタクシー利用も可能であり、乗合サービス導入の必要性は各地区住民の意志決定に依存します。

### 施策の目標

標高差が大きな斜面住宅地の交通対策は、当該地区の住民が公共交通サービスの必要性を感じ、自らが運行を担う地区のみを対象とする必要があります。ただし、公共交通の必要性を感じる地区には、導入に向けての支援を行政がすることで、やる気があれば比較的容易に交通サービスの導入が可能となります。

このように市民主導型交通サービスの導入を行政が支援するしくみを構築して、自らがやる気を持って導入を行う地区に関しては、解決に向けての方策を容易にすることを目標とします。

### 施策の方向性

斜面上の集落などにおける市民主導型交通サービスの支援方策として、以下のメニューを検討します。

支援する交通サービスは、北九州市の「おでかけ交通」を参考とし、住民自らが支える交通サービスのみを支援します。

支援を受ける地区は、住民が運行組織を創り呉市に届け出を行った上で支援の申請をします。

呉市は申請を受理した後は、交通サービス導入に向けて具体的運行のアドバイスを行い、初期費用（運行計画策定、バス停、車両、時刻表 等）のみを補助します。

運行後の路線は住民と地域が支えます。（利用促進、協賛金、広告費 等）

各主体の役割分担は、以下のとおりとすることを検討します。



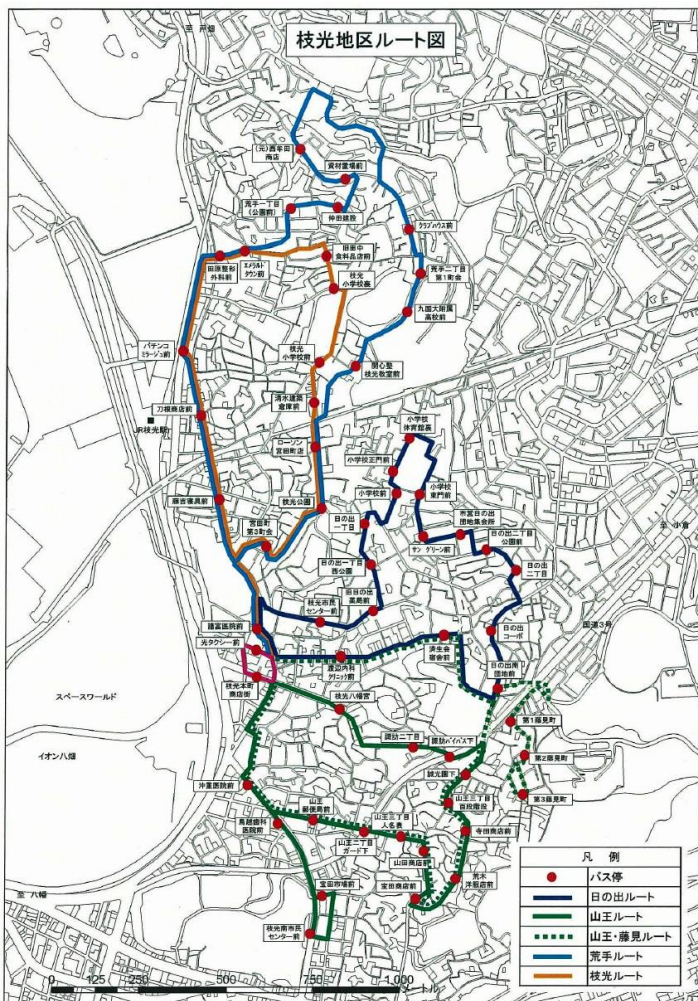
図 3-15 各主体の役割分担の例



参考事例 ; 北九州市での取組 (おでかけ交通)

対象は歴史的に製鉄所の隣接地に宅地開発を行ったことによって、市内であっても山坂の多い高台で道路が狭隘なため、元々バス路線が存在しない地区が中心  
 バス路線が設定されている地区でも、そのバス路線利用者の減少が続いており、採算性が悪いバス路線の廃止が進んでいることから、地域住民の生活交通手段の確保が問題となっていた

地域の足は地域で守ることを基本としているので、市は運営費については助成せず  
 運行開始時に車両の購入費等に最大 460 万円、車両更新時に最大 300 万円を助成  
 現在 5 地区で運行中 (うち 1 地区は 10 月より休止中)



**『おでかけ交通』ニュース 第1号 H17.4発行**

『おでかけ交通』市内五地区で運行中！  
 北九州市は、公共交通機関が不足している地域が多い。市内五地区（日出、山王、山王・藤見、洗手、枝光）では、高齢者や障害者、子育て世代など、公共交通機関が不足している地域に、おでかけ交通（おでかけバス）が運行されている。おでかけ交通は、地域の足を守り、住民の生活を支えるための取り組みである。

おでかけ交通の概要  
 おでかけ交通は、市内五地区で運行されている。各地区の路線は、地域の状況に合わせて設定されている。おでかけ交通は、地域の足を守り、住民の生活を支えるための取り組みである。

おでかけ交通マップ  
 おでかけ交通の運行ルートは、おでかけ交通マップに掲載されている。おでかけ交通マップは、おでかけ交通の運行ルート、バス停の位置、おでかけ交通の概要などを掲載している。

お問い合わせ先  
 ・市民バスネット協議会（事務局：北九州市選挙都市電報市交通連携課/バス交通係）  
 TEL：093-582-2518 FAX：093-582-2503  
 Eメール：toi@kousu@mail2.city.kitakyushu.jp  
 ホームページ：http://www.city.kitakyushu.jp/k3502020/odokake/index.html

資料：北九州市 HP

参考事例 ; 山口市での取組 (コミュニティタクシー)

計画策定の段階から市民を巻き込む必要があるとの考えから、市内11箇所「地域検討会」を開催し、積極的な情報公開と現地での話し合いを実施

さらに細分化した地域単位での「勉強会」が開催され、地域の公共交通に関する住民主体の検討を実施

定時運行型のタクシーを導入し、地区ごとに住民のニーズに合わせて、ダイヤやルートを設定した結果、各地域においてさまざまなサービスが展開

実証実験の間である1年間は、赤字分を市が全額補填

本格運行の際の補助については、今後外部組織(山口市公共交通委員会)で検討する予定

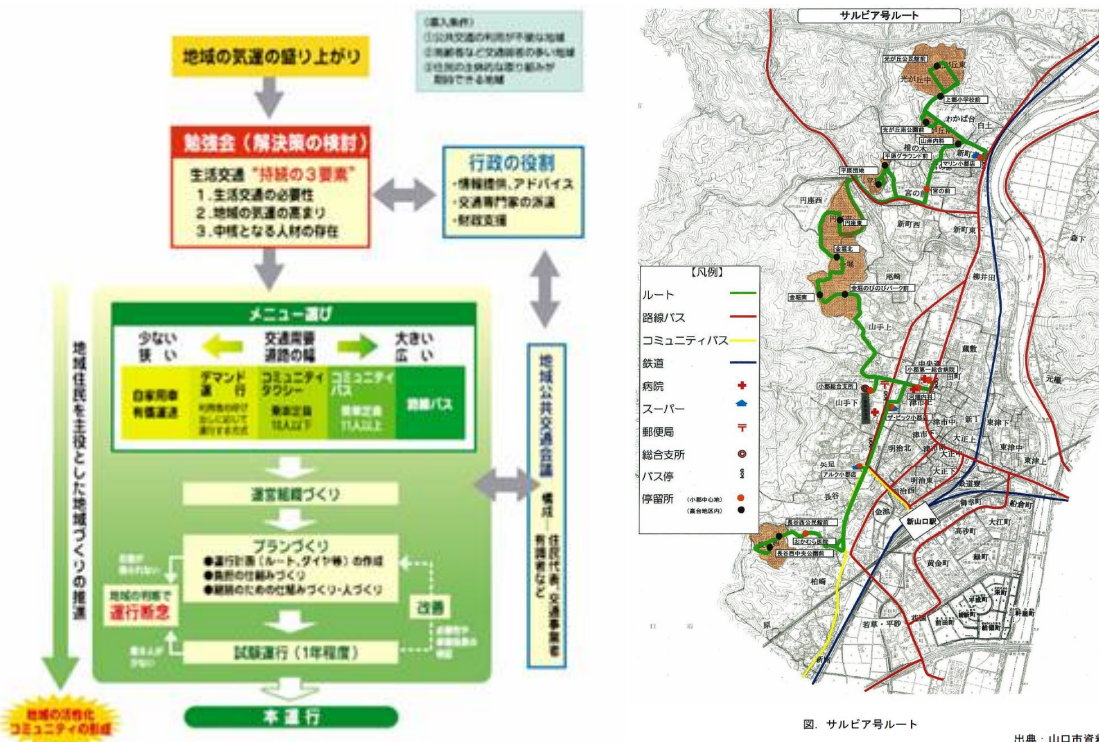


表. コミュニティタクシー実証運行(事業概要)一覧表

モデル地域	小鯖	宮野	嘉川	小郡	秋穂
事業主体	小鯖コミュニティタクシー推進協議会	宮野地区コミタキ運行協議会	江崎東コミュニティタクシー推進協議会	サルビア号を育てる会	コミュニティタクシーあいお運営協議会
主な構成	上小鯖を中心とする8自治会	熊坂自治会	4自治会(相原、高見、向原、原)	高台の7自治会(光ヶ丘中・東・南、金堀、平原、円座東、長谷西)	秋穂連合自治会、社協、商工会、婦人会
運行地域	地区中心部～上小鯖	地区中心部～熊坂	地区中心部～江崎4地区	地区中心部～高台7地区	地区中心部～小浜～宮之旦
運行形態	定時定路線 フリール乗降	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線
ダイヤ	週3日運行(月・水・金)	週4日運行(月・水・金・土)	週4日運行(月・水・金・土)	平日運行(土・日除く)	週3日運行(月・水・金)
運行便数	右回り:1日3便 左回り:1日3便	1日3.5往復 土曜日のみ1往復	1日3.5往復	1日4往復	1日2往復
運行距離(1便当り)	12.3km	2便 6.8km 5便 6.4km	行き 8.1km 帰り 8.2km	7便 11.6km 1便 10.6km	小浜 8.0km 宮之旦 8.1km
乗車目標(1便当り)	6人	6人	3人	10人	6人
使用車両	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー	一般タクシー	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー
運賃	200円 福祉優待バス	200円	200円	200円	200円
年間運行経費	4,660千円 欠損見込み	3,786千円 2,519千円	4,095千円 3,181千円	10,216千円 5,516千円	3,745千円 2,465千円
運行開始	平成20年2月25日	平成20年2月1日	平成20年1月28日	平成19年12月25日	平成20年2月6日

出典: 山口市資料

### 3 - 3 利用促進の取り組みの推進

#### 3 - 3 - 1 中心部におけるモビリティ・マネジメント

##### 現状と課題

呉市の中心部における移動は、路線バスが主な役割を担っています。しかし近年、路線バスはモータリゼーションの進展に伴うマイカー利用の増大により利用者が減少している状況にあります。

マイカーは、好きな時に好きな場所に行けるという非常に便利な交通手段である一方、利便性が高い故に、マイカー利用が合理的でない場合についてもついつい利用してしまうなど、利用が習慣化しやすい側面を持っています。

マイカー利用から、路線バスをはじめとする公共交通への転換は、地球温暖化、高齢化、地域再生等の地域の課題に対応していくために必要不可欠なものです。個々にとっても、公共交通への転換で健康面等に好影響をもたらすなどのメリットがあり、これらのメリットを十分に情報提供し、マイカーへの過度な依存から公共交通を適切に利用するライフスタイルへ、自発的な転換を促す必要があります。



図 3-16 呉市交通局の年間走行キロと乗車人員の推移（再掲）

### 施策の目標

過度なマイカー利用から公共交通利用へ自発的な転換を促す、モビリティ・マネジメント（MM）の取り組みを実施し、路線バスを中心とした公共交通利用者の増加を目指します。

### 施策の方向性

過度なマイカー利用から、公共交通利用へ自発的に転換するよう、以下の2つのモビリティ・マネジメント施策を実施します。

#### （1）企業のエコ通勤実施の支援

市街地部に位置し、周辺の公共交通のサービスが充実しているにもかかわらず、マイカー通勤が多い企業、事業所を中心に「エコ通勤」の実施を働きかけ、公共交通への転換を促します。こうした取り組みにより、各主体に、以下に示すメリットが生まれます。

【地域】 ・利用者の増加による公共交通のサービス向上、維持存続への寄与  
・地球温暖化防止、渋滞緩和 など

【企業】 ・企業イメージの向上  
・マイカー通勤者のための駐車場経費の削減、社有地の有効利用 など

【従業員】 ・健康増進 など

#### （2）住民へのワンショットTFPの実施

公共交通に関する情報を十分に持ち合わせておらず、習慣的にマイカー利用を行っている方に少しでも公共交通の良さを理解して頂き、公共交通を利用して頂くため、バスマップ等の公共交通に関する有益な情報とともに、公共交通利用への自発的なシフトを促すための「コミュニケーションアンケート」を実施し、公共交通の利用喚起を図ります。



図 3-17 モビリティ・マネジメントのパンフレット（国土交通省総合政策局）

3-3-2 公共交通に関する情報提供の充実

現状と課題

呉市は市域が広く、利用可能な交通手段も多様なため、市内全域の公共交通の状況を網羅的に把握することが難しく、公共交通に関する情報提供が不可欠です。しかし、現在は交通事業者ごとに路線や運行時刻などをインターネットのHP上で情報提供するにとどまっていることが大半であり、これらを網羅した共通時刻表や公共交通マップの作成、配布が必要であると考えられます。



図 3-18 情報提供の状況（左；呉市交通局、右；呉市）

### 施策の目標

住民はもとより、来訪者にとっても利用しやすい公共交通となるよう、わかりやすい情報提供の実施に努めます。

### 施策の方向性

利用者の視点に立った情報提供を実施します。具体的には市全域の公共交通を網羅した共通時刻表や公共交通マップの作成を検討します。

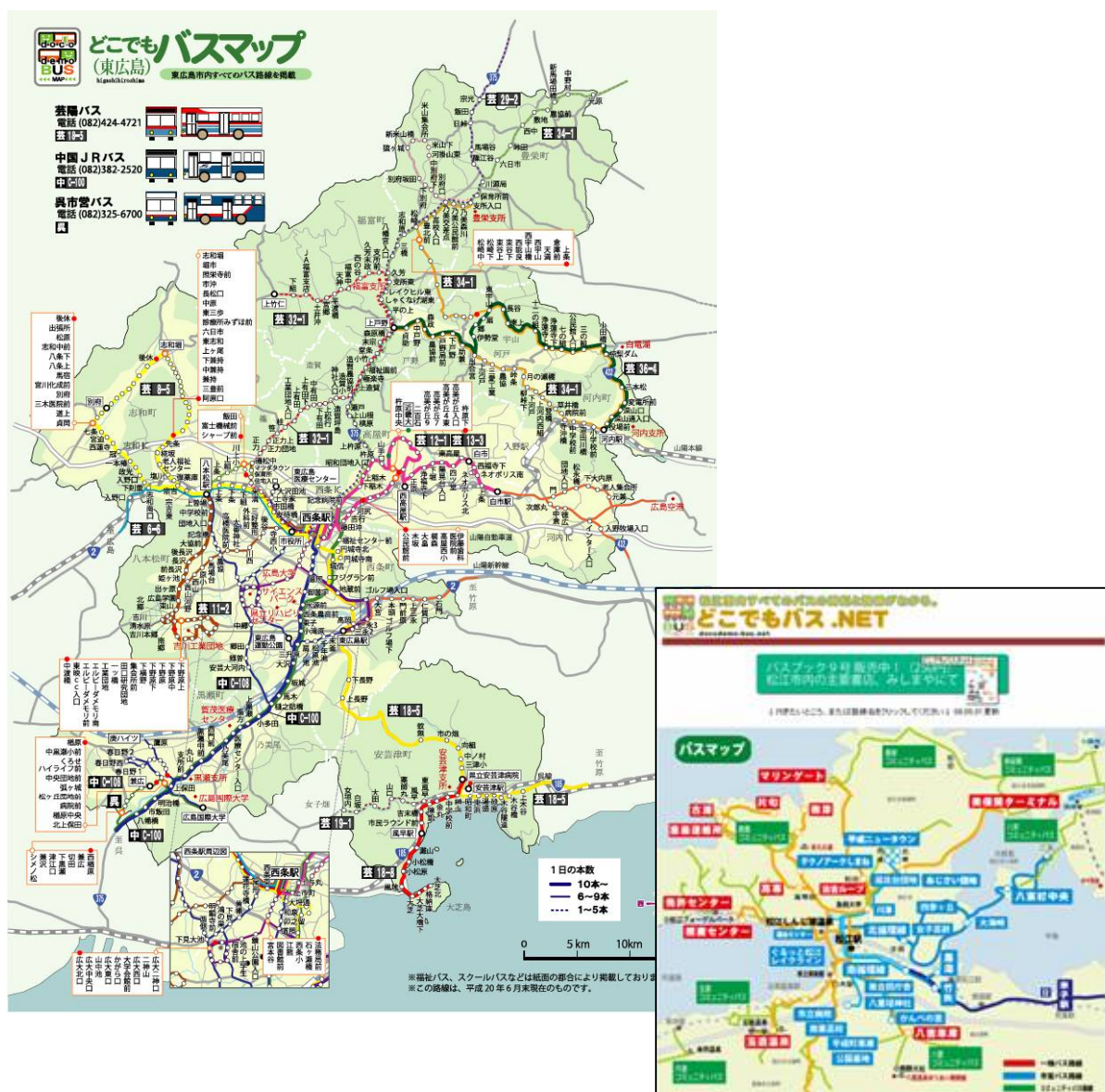


図 3-19 情報提供の実施例

左；バスマップ（東広島市） 右；HPでの情報提供（松江圏内のどこでもバス.NET）

### 3 - 3 - 3 交通結節点の整備の推進

#### 現状と課題

各地区の拠点までの地区内移動サービスと、そこから先の広域・拠点間移動サービスを適切に結ぶ交通結節点の整備が十分でない状況にあります。

便利で無駄の少ない公共交通体系を実現するためには、公共交通機関の乗り継ぎが必要となる交通結節点の環境整備が不可欠です。



図 3-20 交通結節点としての機能が求められる各地区の拠点

### 施策の目標

便利で無駄の少ない公共交通体系を実現するために、交通結節点の整備を推進します。

### 施策の方向性

下図に示す2層の交通体系により効果的・効率的な運行となるよう、広域・拠点間移動を担う路線と、地区内移動を担う路線の交通結節点の整備を行います。

特に周辺部においては、まとまった需要が見込めないため、乗り継ぎにおいて待ち時間が発生する可能性があります。その待ち時間を少しでも快適に過ごせるよう、待合環境の改善を中心に整備を進めます。



図 3-21 幹線・支線の2層の交通体系のイメージ



図 3-22 待合環境整備のイメージ



### 3 - 4 公共交通による地域振興

#### 現状と課題

安芸灘諸島では、豊かな自然を活用したマリリゾート、江戸時代の北前船、朝鮮通信使の史跡など多くの観光資源を有しています。従来は船舶によるクルーズ型観光が主体でしたが、H20年11月の豊島大橋架橋によって、自動車を利用して気軽に観光を楽しめる環境となりました。架橋後は、豊かな自然と江戸時代のまちなみを残す御手洗地区などに、自動車や観光バスによる来訪者が増加しており、次年度以降も増加していくものと予想されます。



図 3-23 豊島大橋架橋後の観光動態

御手洗地区の観光資源と交通環境をみると、当該地区は江戸時代に瀬戸内海を行き来する北前船や幕府の交易船の寄港地として栄えた要衝で、風待ち潮待ちの港として海運の拠点として位置付けられていました。また、御手洗七卿落遺跡などの史跡や建物が連なるまちなみは、重要伝統的建造物保存地区に設定されているとともに、美しい日本の歴史的風土百選に選定されています。



御手洗地区では駐車場が十分に確保できず、道路交通容量も大きくないため、自動車による来訪者対策を講じる必要があります。本地域に近接する小長港では、駐車場や海の駅が整備されています。円滑な交通処理と地域の環境悪化を防ぐためには、当該港に自動車を駐車して御手洗地区内への自動車の流入を少なくする施策を推進することが不可欠です。



### 施策の目標

御手洗地区への自動車交通の流入をできるだけ少なくし、地域の環境保全と観光地としての魅力を向上するために小長港の駐車場を活用したパーク＆ライドによる観光交通施策を導入します。この取り組みによって、自動車の違法駐車とうろつき自動車交通ゼロを目標にするとともに、観光客の満足度向上をめざします。

### 施策の方向性

御手洗地区での観光交通対策と観光振興について、その方向性を以下に示します。

小長港駐車場に自動車を駐車させて、公共交通に乗り換えるパーク＆ライド、または駐車後は徒歩で観光するパーク＆ウォーク型の観光スタイルを構築します。

パーク＆ライドでは、一般的な路線バスの利用ではなく、地域の特徴（穏やかな海上環境、豊かな自然と風景）を活用した船舶を活用したパーク＆シップライド型観光ツアーを検討します。

また、御手洗地区の魅力を活かすためには、的確なガイドが不可欠となります。そのため、構築する観光ツアーには現地の知識に詳しいガイドを同行させるものとします。近年、観光行動が多様化し、個人型ツアーが増加しています。そのため、構築する観光ツアーは、団体観光だけでなく個人観光客が参加できる現地発着のツアーとする必要があります。

### パーク&シップライド型観光ツアーの内容

小長港で自動車を駐車し、船舶で海上を周遊した後に御手洗地区に上陸する観光ツアーの内容を以下に示します。

#### 観光ツアーの概要

日曜・祝日のみ催行し、既存の旅客用航路の船舶を活用して、周辺の会場をクルージングしながら、北前船の歴史や・自然・風景などのガイドをします。(約30分)

御手洗地区に上陸後は、ガイドとともに御手洗地区のまちなみを観光し、まちなみ周辺で解散します。解散後は、船舶で駐車場に移動、または徒歩で移動します。(1.5時間)

#### ツアー時間(回数)

2時間程度(1日複数回)

#### ツアー目的

この観光ツアーの目的は、専門ガイドが同行することで、観光客の方に御手洗地区の真の魅力を理解してもらいます。また、海上からの新たな視点での安芸灘諸島の魅力を再発見していただきます。

さらに、航路の休日に船舶を有効活用することで、海上交通事業者の収益増を図ります。

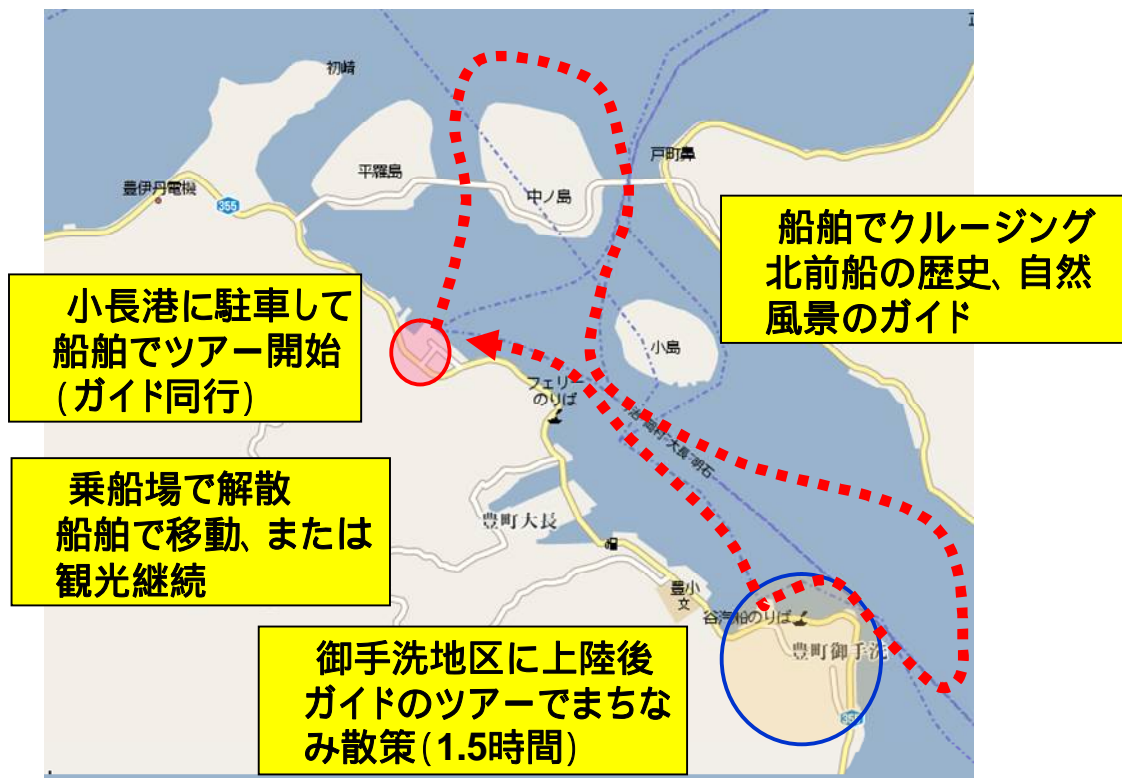


図 3-24 パーク&シップライド型観光ツアーの概要

3-5 予定する事業実施スケジュール

対象	内容	実施主体	詳細掲載ページ	事業実施スケジュール							
				H21.04	H21.10	H22.04	H22.10	H23.04	H23.10	H24.04	
広域・拠点間移動サービス	広域・拠点間移動サービスのあり方の検討	呉市、交通事業者	24-25		調査、あり方の検討		実証運行、調査、継続的な見直し、本格運行				
地区内移動サービス	倉橋地区の地区内移動サービスのあり方の検討	地域組織、呉市、交通事業者	27-28	再編検討		実証運行、調査、交通結節点整備、継続的な見直し、本格運行					
地区内移動サービス	音戸地区の地区内移動サービスのあり方の検討	地域組織、呉市、交通事業者	29-30		再編検討		実証運行、調査、継続的な見直し、本格運行				
地区内移動サービス	安浦地区の地区内移動サービスのあり方の検討	地域組織、呉市、交通事業者	31-32			再編検討		実証運行、調査、継続的な見直し、本格運行			
中心部の移動サービス	中心部の移動サービスのあり方の検討	交通事業者、呉市	33-34		調査 再編検討	実証運行、継続的な見直し、本格運行					
その他の移動サービス	離島航路（三角島、斎島）の再編	地域組織、呉市、交通事業者	35-37		再編検討		実証運行、調査、継続的な見直し、本格運行				
その他の移動サービス	音戸渡船のサービスのあり方の検討	地域組織、呉市、交通事業者	38-41	あり方の検討			実証運行、調査、継続的な見直し、本格運行				
その他の移動サービス	公共交通を活用した地域振興	交通事業者、観光協会、呉市	53-55	企画、準備、周知			実証運航、調査、本格運行				
市民主導型の移動手段確保の仕組みづくり	市民主導型の移動手段確保の仕組みづくり	呉市、地域組織、交通事業者	42-46		仕組みの検討、取組内容の周知	参加希望団体の募集、随時取組支援					
利用促進の取り組みの推進	市街地における公共交通の利用促進	呉市、交通事業者、事業所	47-48	企画、準備		T F P、アンケート等実施					

---

## 資料編

用語解説

呉市地域公共交通協議会規約

呉市地域公共交通協議会委員名簿

音戸渡船利用状況調査

音戸渡船利用者アンケート調査

---

## 用語解説

用語解説は、本編完成時に作成します。

## 呉市地域公共交通協議会規約

(目的及び設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第5条第1項の規定による呉市地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項の規定に基づき地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な事項を協議するため、法第6条第1項及び道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)第9条の2の規定に基づき、呉市地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 連携計画の策定及び変更に関する事。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (3) 連携計画に位置付けられた事業の実施に関する事。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事。
- (5) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(委員)

第3条 協議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

- (1) 呉市長職務代理者規則(平成11年呉市規則第8号)第2条に規定する第1順位の副市長(第5条第3項において「第1副市長」という。)及び市長が指名する呉市職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者又はその組織する団体の役員
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者又はその組織する団体の役員
- (4) 住民又は利用者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の役員
- (6) 国土交通省中国運輸局広島運輸支局の職員
- (7) 広島県の職員
- (8) 学識経験者

2 前項各号に掲げる者のほか、呉市長が必要と認めるときは、協議会に次に掲げる者を委員として加えることができる。

- (1) 所轄の警察署長
- (2) 関係する道路管理者及び港湾管理者
- (3) その他の協議会の運営上必要と認められる者

(委員の任期)

第4条 協議会の委員の任期は、委嘱又は任命をした日の属する年度の翌年度末までとする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任を妨げない。

(役員)

第5条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監査員 2人

2 会長は、第1副市長をもって充てる。

3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

4 副会長は、第3条第1項第8号に掲げる学識経験者のうちから会長が指名する者をもって充てる。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

- 
- 6 監査員は、委員のうちから会長が指名する者をもって充てる。
- 7 監査員は、毎年度において協議会の会計監査を行うものとし、その結果を協議会の会議において報告する。
- 8 会長、副会長及び監査員は、相互にその職を兼ねることができない。  
(事務局)
- 第6条 協議会の事務局は、呉市都市部交通政策課内に置く。  
(会議)
- 第7条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、その議長となる。
- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければこれを開くことができない。
- 3 議決を要する事項については、会議に出席した委員(代理人を含む。以下「出席委員」という。)の全会一致をもって決するものとする。
- 4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる場合は、非公開とすることができる。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者から資料を提出させ、又は当該者に会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。  
(協議結果の取扱い)
- 第8条 協議会で協議が整った事項については、委員その他の関係者はこれを尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。  
(分科会)
- 第9条 会長は、第2条各号に掲げる協議事項に関して、必要に応じて分科会を設置することができる。
- 2 分科会の組織、運営その他の必要な事項は、会長が別に定める。  
(財務に関する事項)
- 第10条 協議会に係る経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。
- 2 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。
- 3 各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。
- 4 前3項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。  
(報酬及び費用弁償)
- 第11条 委員(第8条第5項の規定により会議に出席した者を含む。)が会議に出席したときは、報酬及び費用弁償を受けすることができる。
- 2 報酬及び費用弁償の額及び支給方法は、呉市報酬及び費用弁償条例(昭和22年呉市条例第42号)の規定の例による。  
(協議会の解散等)
- 第12条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散をもって打ち切り、会長が清算する。  
(委任)
- 第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。
- 付 則  
この規約は、平成20年3月19日から実施する。
- 付 則  
この規約は、平成20年4月1日から実施する。



(参考)

呉市地域公共交通協議会 構成委員

	職名	該当
構成委員	呉市第1副市長	第3条第1項第1号
	呉市都市部長	第3条第1項第1号
	(社)広島県バス協会専務理事	第3条第1項第2号
	呉市交通企業管理者	第3条第1項第2号
	瀬戸内産交(株)代表取締役専務	第3条第1項第2号
	広島県タクシー協会呉支部長	第3条第1項第3号
	呉市自治会連合会会長	第3条第1項第4号
	呉市老人クラブ連合会会長	第3条第1項第4号
	呉市女性連合会会長	第3条第1項第4号
	呉市PTA連合会会長	第3条第1項第4号
	呉公営交通労組執行委員長	第3条第1項第5号
	国土交通省中国運輸局広島運輸支局 首席運輸企画専門官	第3条第1項第6号
	広島県企画振興局地域振興部地域政策課 交通対策室長	第3条第1項第7号
	学識経験者	第3条第1項第8号

その他、呉市長が必要と認めるときは、協議会に次に掲げる者を委員として加えることができる。

その他 構成委員	広島県呉警察署長	第3条第2項第1号
	広島県広警察署長	第3条第2項第1号
	広島県音戸警察署長	第3条第2項第1号
	広島県木江警察署長	第3条第2項第1号
	関係する道路管理者及び港湾管理者	第3条第2項第2号
	その他の協議会の運営上必要と認められる者	第3条第2項第3号

呉市地域公共交通協議会委員名簿

氏名	所属	役職
なかもと かつくに 中本 克州	呉市	副市長
ますもと かずとし 益本 一敏	呉市	都市部長
かねはら とおる 金原 徹	(社)広島県バス協会	専務理事
おかじま まさお 岡島 正男	呉市交通局	交通企業管理者
どい としなり 土井 俊斉	瀬戸内産交(株)	代表取締役専務
いわおき たくお 岩沖 卓雄	(社)広島県タクシー協会	呉支部支部長
よしい みつひろ 吉井 光廣	呉市自治会連合会	会長
すずき たかお 鈴木 孝雄	呉市老人クラブ連合会	会長
きだ てるえ 喜田 晃江	呉市女性連合会	会長
えのき だいすけ 榎 大介	呉市 PTA 連合会	会長
おくだ ひろかず 奥田 博和	呉公営交通労働組合	執行委員長(呉市交通局)
とみた なおや 富田 直也	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官(輸送・監査担当)
しっぽう としのり 七寶 敏則	広島県	企画振興局地域振興部地域政策課 交通対策室長
ふじわら あきまさ 藤原 章正	広島大学	大学院国際協力研究科教授
やまおか しゅんいち 山岡 俊一	呉工業高等専門学校	環境都市工学科助教
まるやま けんじ 圓山 賢治	広島県呉警察署	署長
さむかわ ひさお 寒川 寿男	広島県広警察署	署長
ありた たかゆき 有田 孝行	広島県音戸警察署	署長
ふじもと こうじ 藤本 孝治	広島県木江警察署	署長

資料-1 音戸渡船利用状況調査

音戸渡船利用状況調査の概要と結果を以下に示します。

利用状況調査実施日：平成20年9月19日  
 調査時間：利用者が比較的多い時間帯のみとする  
 (7:00～10:00、15:00～19:00)  
 調査内容：方向別、一般・学生別に利用者数を計測

表 資-1 音戸渡船利用者調査結果

時間帯	警固屋	音戸	音戸	警固屋	計		
	学生	一般	学生	一般	学生	一般	計
7:00～7:30	6	1	4	5	10	6	16
7:30～8:00	33	1	3	2	36	3	39
8:00～8:30	69	3		3	69	6	75
8:30～9:00		4		3	0	7	7
9:00～9:30		1		1	0	2	2
9:30～10:00			1	3	1	3	4
15:00～15:30		3	1	1	1	4	5
15:30～16:00		2	57	4	57	6	63
16:00～16:30	1		18	1	19	1	20
16:30～17:00	2	2	2	1	4	3	7
17:00～17:30	1	3	5	5	6	8	14
17:30～18:00		3	4	5	4	8	12
18:00～18:30	1	2	1	1	2	3	5
18:30～19:00	2	5	3		5	5	10
計	115	30	99	35	214	65	279

---

## 資料-2 音戸渡船利用者アンケート調査

### 調査の概要

#### (1) アンケート調査の目的

音戸渡船の利用者に対して、現在の利用状況を調査するとともに、今後のサービス水準変更時の利用意向を調査して、音戸渡船の魅力向上や利用促進を図るとともに、継続可能なサービス水準検討を実施するための基礎資料とする。

#### (2) 調査日時

高校生の夏休み期間を避けた9月中に実施（配布・回収 9月19～24日）

#### (3) 調査対象

利用者アンケート調査は、調査期間中に乗車した利用客を対象とする。

#### (4) 調査方法

調査は実証運行期間中に乗車した利用客に対して、乗車時に渡船場で封筒に入れたアンケート票を配布し、回答後に封筒に入れ、乗船場に設置した回収箱で回収する。

#### (5) 調査内容

調査内容は、以下とする。

#### 利用者アンケート調査の内容

個人属性（住所、年齢、性別、免許証）

渡船による交通行動（利用回数、今回の移動目的、目的地、音戸側での交通機関、本土側での交通機関 等）

渡船サービス満足度（料金、船上の環境、待合所の環境、駐輪場、バスとの乗り継ぎ）

仮想的な料金水準に関する調査

自由意見

## アンケート調査票

### 「音戸渡船」に関するアンケート調査

平成 20 年 9 月

調査主体：呉市地域公共交通協議会  
事務局：呉市役所都市部交通政策課

このアンケート調査は、音戸渡船の運航に関して皆様のご意見をお聞きし、より良い内容で渡船の運航を継続していくための基礎資料とすることを目的としています。

この調査票に記入された内容は、統計データとしてのみ使用するもので、この目的以外に使用することはありません。

ご多忙中のところ誠に恐れ入りますが、本調査の趣旨をご理解いただきまして、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

ご面倒ですが、回答して頂いたアンケート用紙は、ご記入後に封筒に入れて、乗船場の回収箱に投函してください。

#### －お問い合わせ先－


このアンケートについてわかりにくい点などございましたら、下記までお問い合わせください。  
呉市役所都市部交通政策課 電話：0823-25-3238  
担当 濱井（はまい）

#### 問1 あなた自身のことについておたずねします。


住 所	呉市 _____ 町 _____ 丁目	都道 _____ 府県 _____ 市 _____ 町		
性 別	1. 男	2. 女		
年 齢	1. 10歳代 5. 50歳代	2. 20歳代 6. 60歳代	3. 30歳代 7. 70歳代以上	4. 40歳代
職 業	1. 会社員等 4. 学生	2. 自営業（農業・漁業・商業等） 5. 無職	3. 専業主婦（夫） 6. その他（ _____ ）	
免 許 証	1. 自動車免許あり	2. 自動二輪・原付あり	3. なし	
個人の自動車など	1. あなたが自由に使える自家用車あり 2. あなたが自由に使えるバイクあり	3. なし		

- 問2 あなたが音戸渡船を利用するときのことについて、記入例のようにお答えください。
- (1) 音戸側と警固屋側の「出発地または目的地」をご記入ください。
- (2) 音戸渡船に乗船する前後の音戸側と警固屋側の「交通手段」を表Aから選び、番号をお書きください。

【記入例】

音戸側		音戸渡船 	警固屋側	
出発地 または 目的地	交通手段 (表Aから)		交通手段 (表Aから)	出発地 または 目的地
(高松)	(1)	↔	(4)	(自宅)

【回答欄】

音戸側		音戸渡船 	警固屋側	
出発地 または 目的地	交通手段 (表Aから)		交通手段 (表Aから)	出発地 または 目的地
( )	( )	↔	( )	( )

表A

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. バス
5. タクシー	6. 自分で運転する車	7. 自動車で送迎	
8. その他 ( )			

問3 音戸渡船での外出についてお尋ねします。

利用回数	1ヶ月に ( ) 回) 利用する (往復を1回)
今回の音戸渡船での外出目的	1. 通勤 2. 通学 3. 仕事 (出張等) 4. 買い物 5. 通院 6. 親戚・知人を訪問 7. 趣味・レジャー 8. 観光 9. その他 ( )

問4 音戸渡船について、サービス改善や整備をして欲しいものについて、以下の表から3つに○を付けてください。

1. 運航時間帯の延長	2. 音戸側の待合施設整備	3. 警固屋側の待合施設整備
4. 音戸側への駐輪場整備	5. 警固屋側への駐輪場整備	6. 音戸側へのトイレ整備
7. 警固屋側へのトイレ整備	8. バリアフリー対応	9. 路線バス等との乗継ぎ案内
10. 記念品等の販売	11. 料金値下げ	
12. 船上の環境向上 (例えば、ベンチを増やす等: )		
13. その他 ( )		

問5 音戸渡船について、あなたのお考えに最もあてはまるもの一つを選んで○をつけてください。

※下の表のすべての欄にお答えください。

		満 足	やや 満足	ない どちら でも	やや 不満足	不 満足
音戸渡船	① 料金について	1	2	3	4	5
	② 運行の時間帯について	1	2	3	4	5
	③ 船上の環境について	1	2	3	4	5
	④ 音戸側乗船場の環境について	1	2	3	4	5
	⑤ 警固屋側乗船場の環境について	1	2	3	4	5
	⑥ 駐輪のしやすさについて	1	2	3	4	5
	⑦ バスとの乗り継ぎのしやすさについて	1	2	3	4	5
	⑧ 総合的な音戸渡船のサービス内容について	1	2	3	4	5

問6 音戸渡船の料金が仮に値上げした場合を想定してお答えください。

(1) 音戸渡船の料金が仮に100円に値上げした場合、今までと同じように音戸渡船を利用しますか。

1. 利用する    2. 利用回数を減らす(1ヶ月 回程度利用する)    3. 利用しない


(2) それでは、音戸渡船の料金が仮に150円に値上げした場合、今までと同じように音戸渡船を利用しますか。

1. 利用する    2. 利用回数を減らす(1ヶ月 回程度利用する)    3. 利用しない

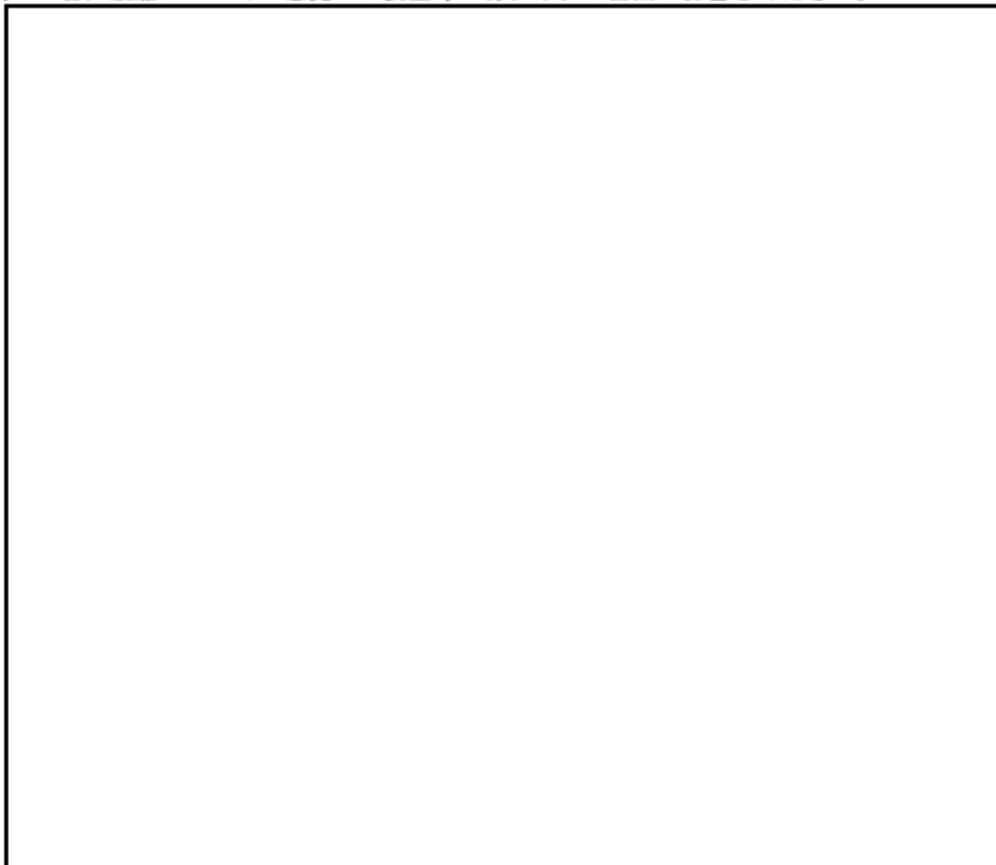
問7 あなたが音戸渡船を利用する理由について、具体的にお書きください。

---

問8 仮に、音戸渡船の運航が無くなるとしたら、あなたはどのようにお考えですか。



問9 音戸渡船についてご意見・ご要望等があれば、ご自由にお書きください。

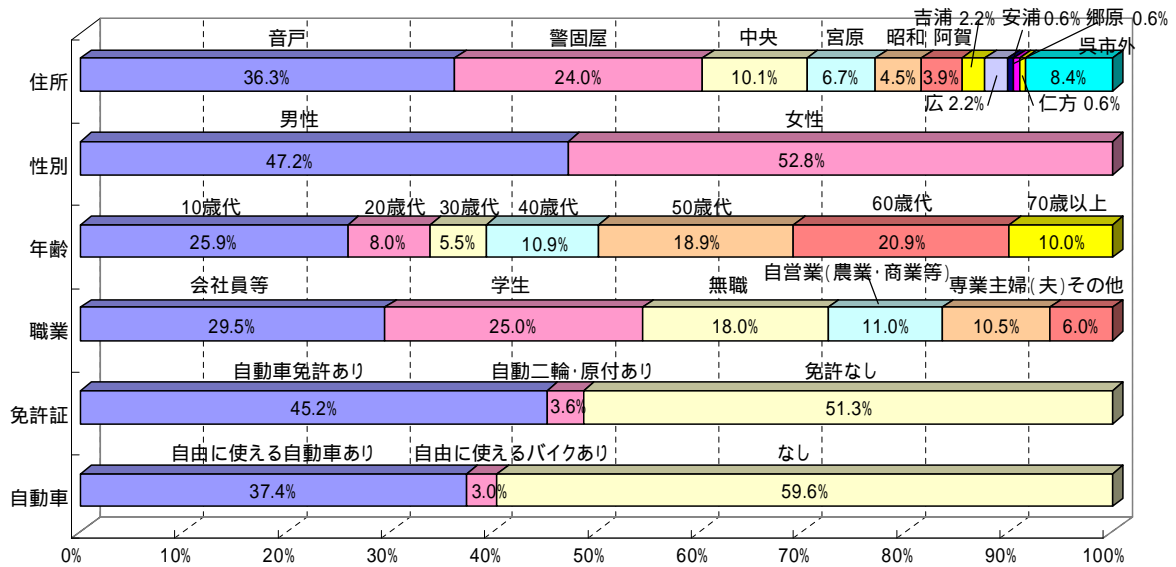


ご協力ありがとうございました

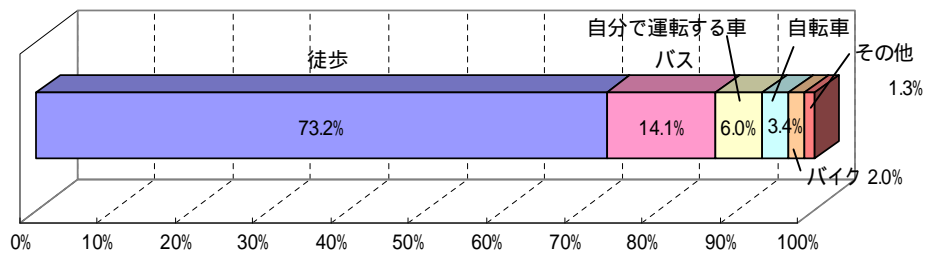


## 集計分析

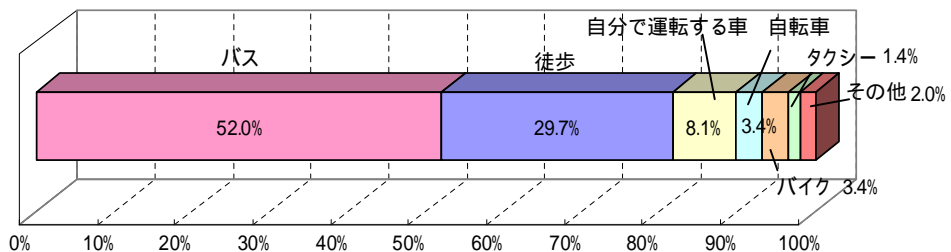
### (1) 個人属性



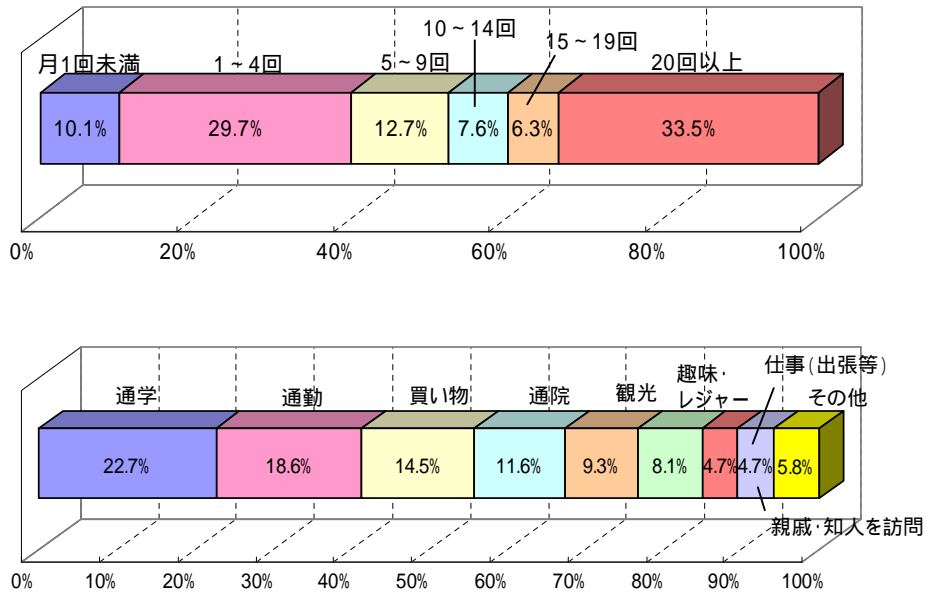
### (2) 音戸側での交通手段



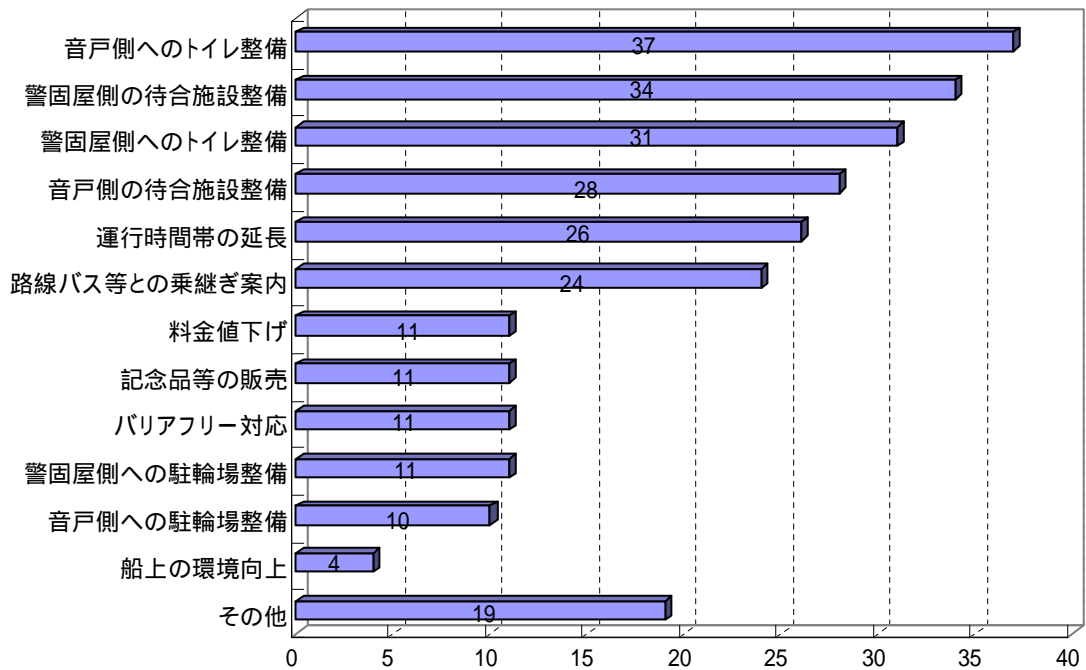
### (3) 警固屋側での交通手段



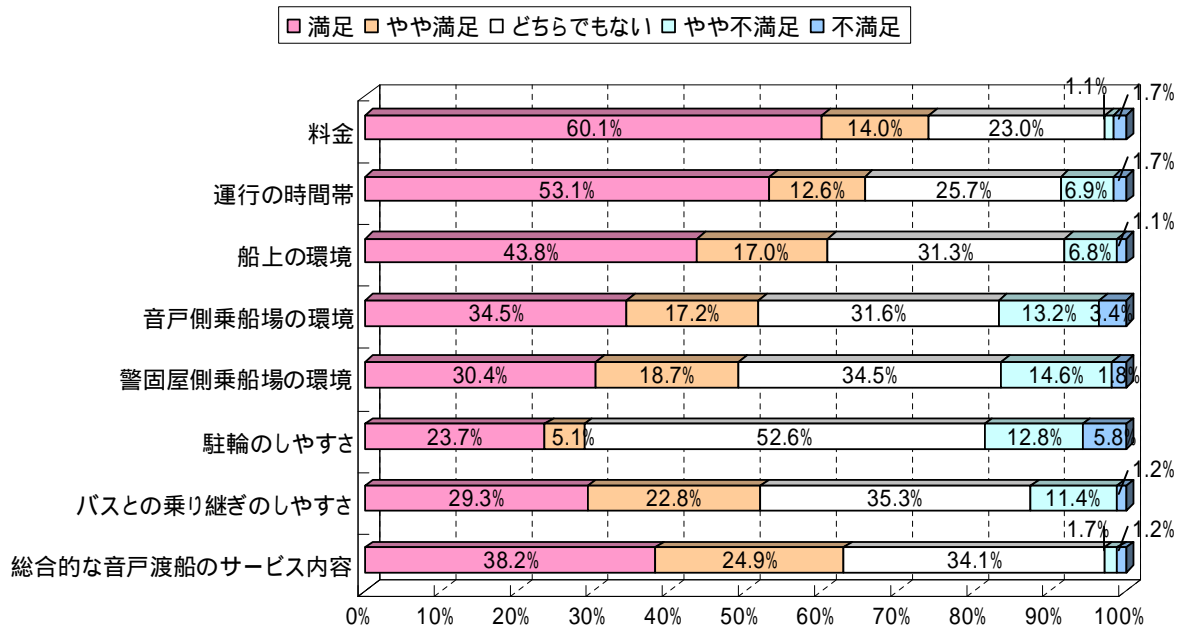
(6) 音戸渡船での外出回数と外出目的



(7) 音戸渡船のサービス改善意向

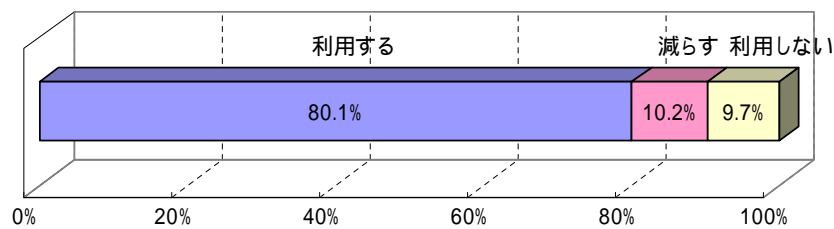


(8) 音戸渡船のサービスの満足度

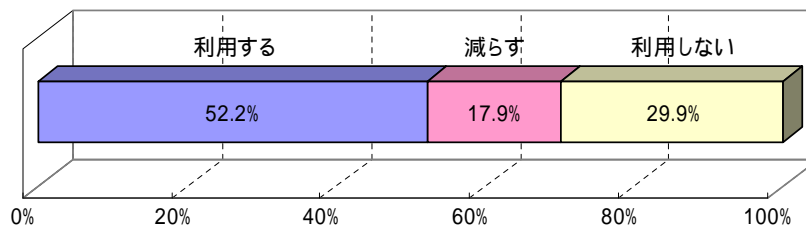


(9) 音戸渡船の料金値上げによる利用意向の変化

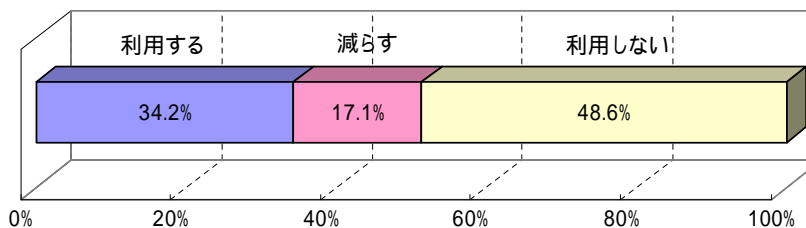
【100円】



【150円】

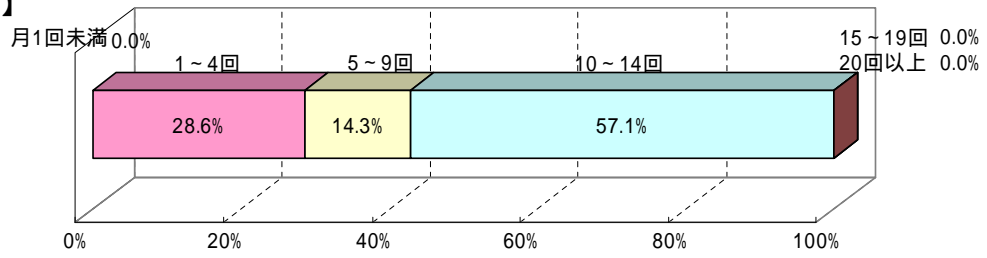


【200円】



(10) 音戸渡船の料金値上げによる利用回数意向の変化

【100円】



【150円】

