

呉市地域公共交通総合連携計画 策定調査について

呉市地域公共交通協議会

1. 中間報告の概要

呉市の地域公共交通における課題について

- 呉市の公共交通の現況
- 呉市公共交通の課題

呉市地域公共交通総合連携計画の策定状況について

- 呉市地域公共交通総合連携計画で取り組む事業
- 倉橋地区における公共交通再編
- 音戸渡船の利用促進
- 離島航路(三角島・斎島)の再編
- 公共交通を活用した島嶼部の観光振興策(御手洗地区を対象として)
- 交通不便地区での市民主導型交通サービス支援のしくみづくり
- 公共交通全般の利便性向上と利用促進

2. 呉市の公共交通の現況

1. 呉市の概況

(1) 地勢

(2) 人口分布

2. 呉市の公共交通の現況

(1) 公共交通網

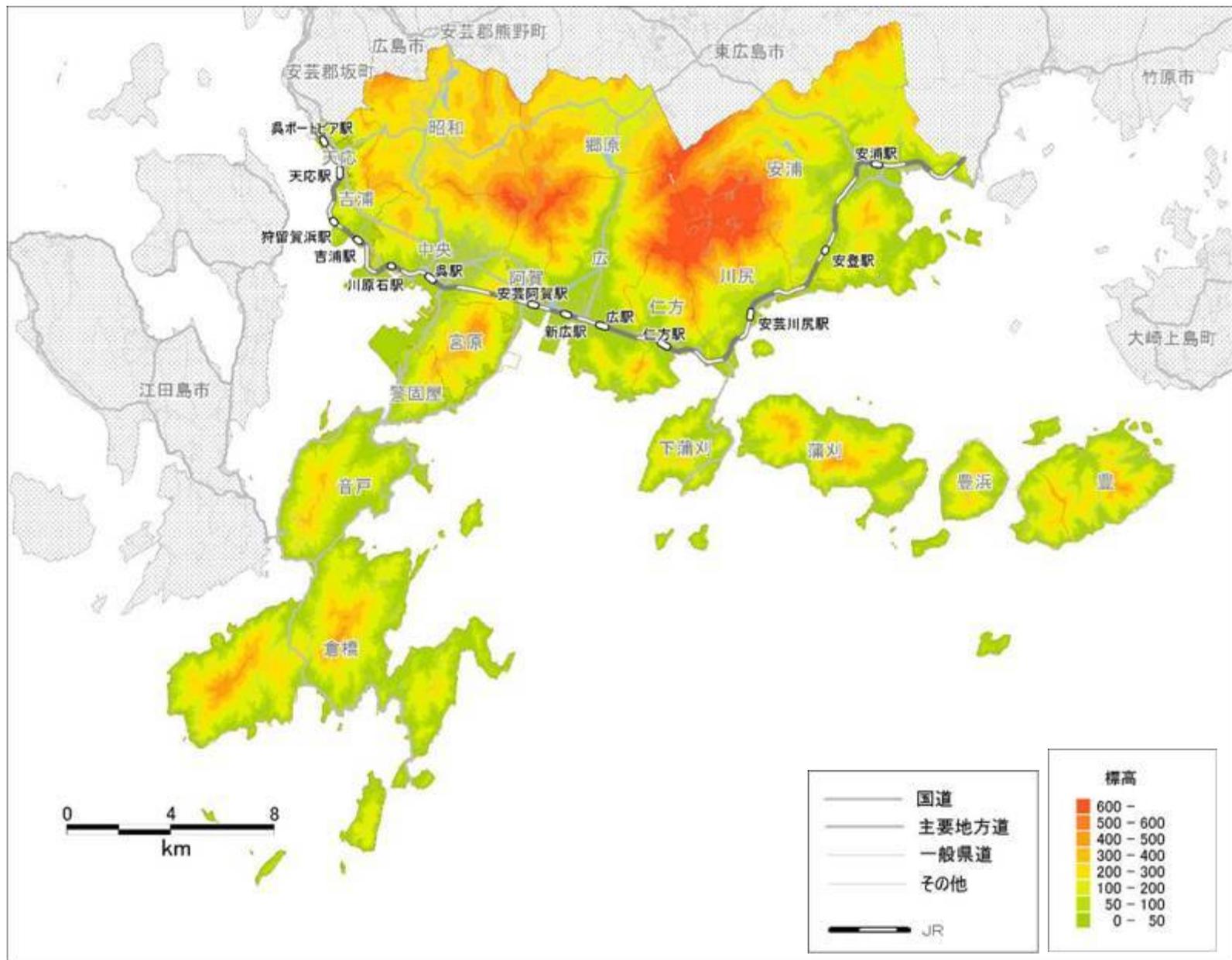
(2) 公共交通の利用状況

(3) 公共交通への市費負担状況

(4) 公共交通空白地域の状況

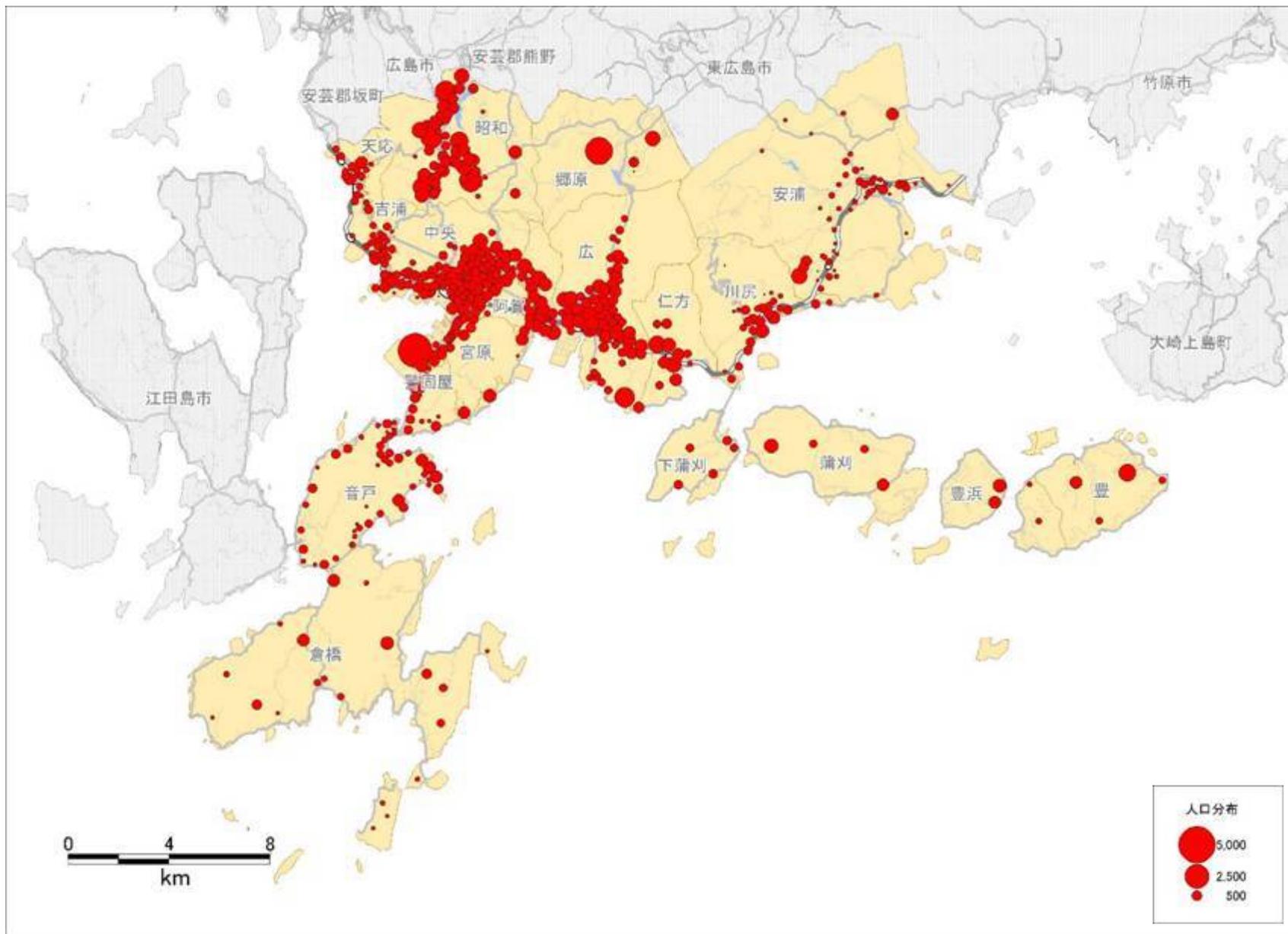
1. 呉市の概況

(1) 地勢



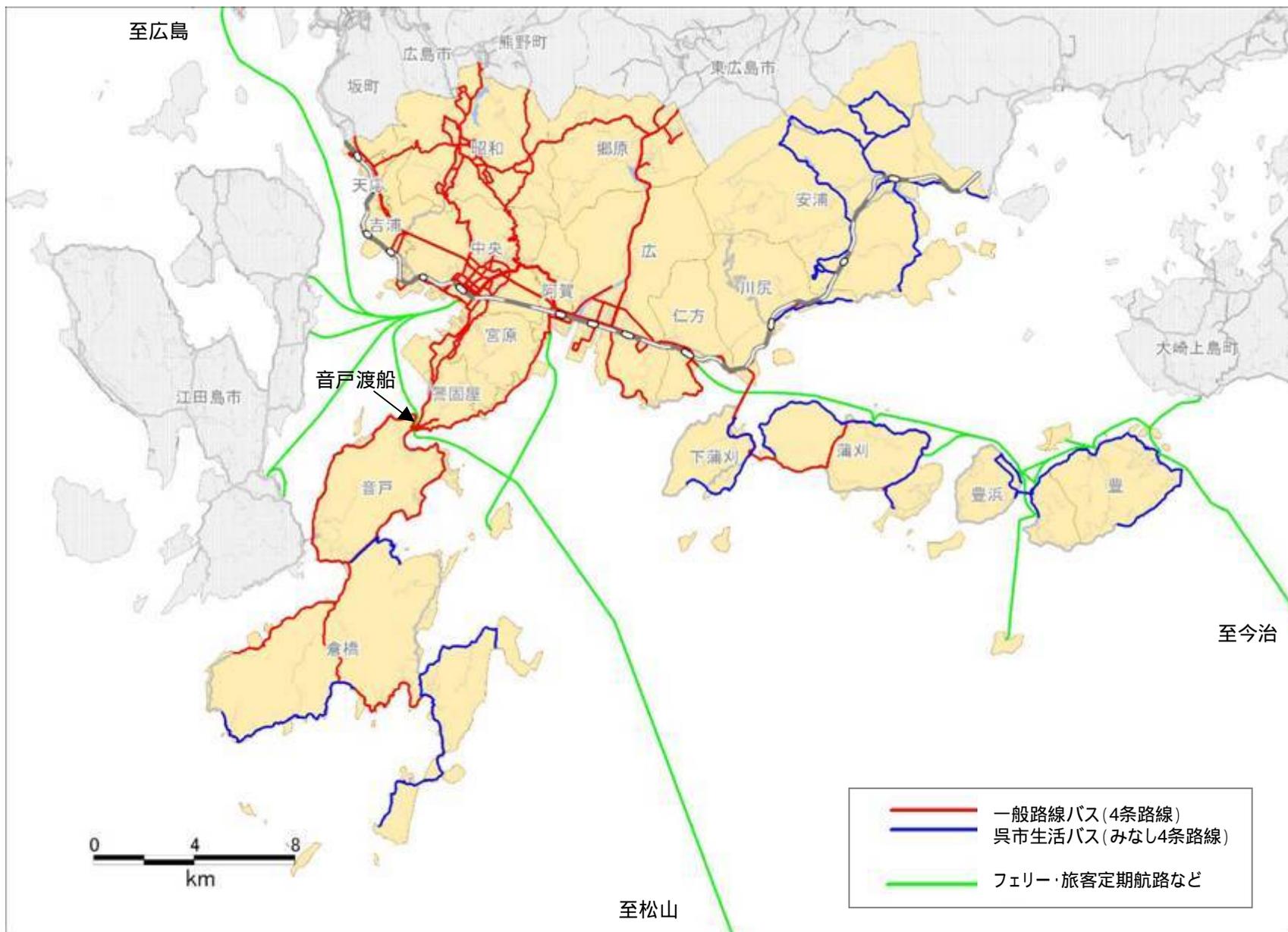
1. 呉市の概況

(2) 人口分布



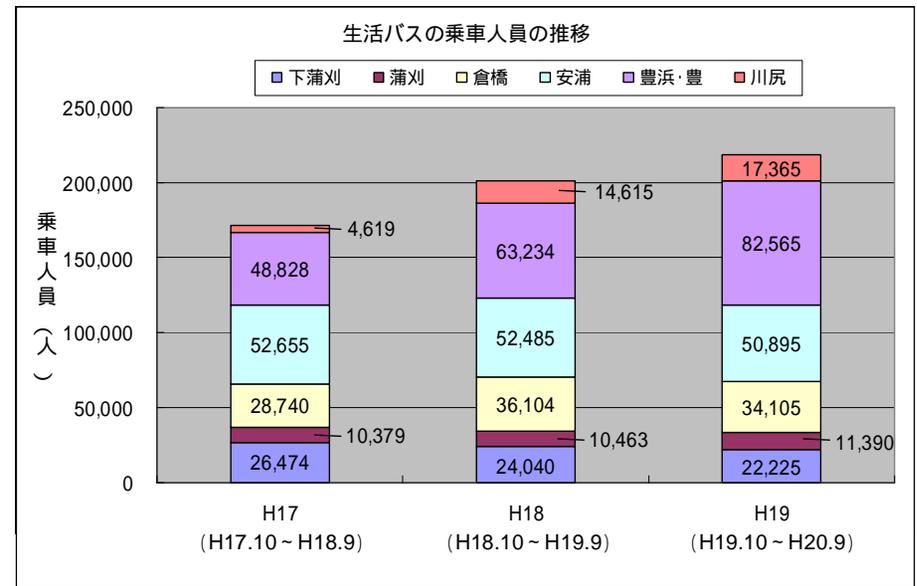
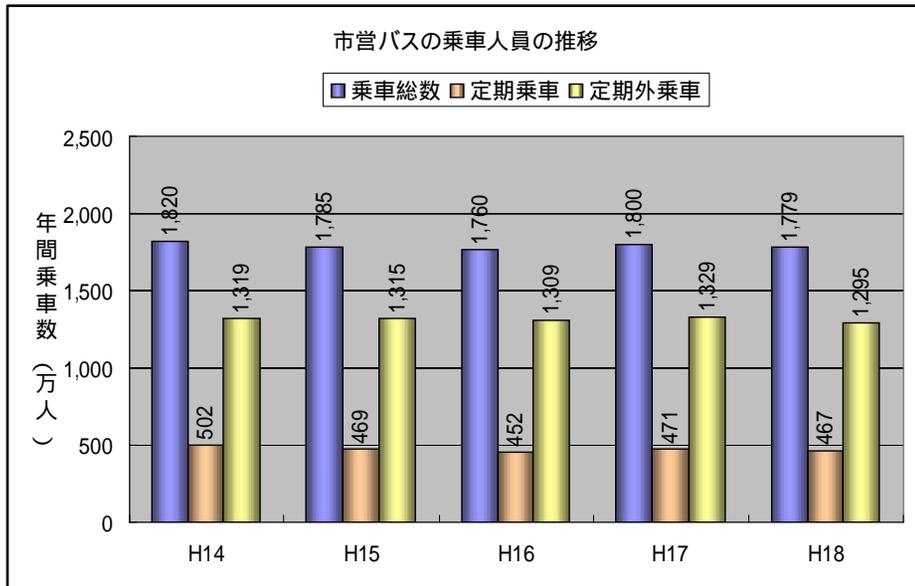
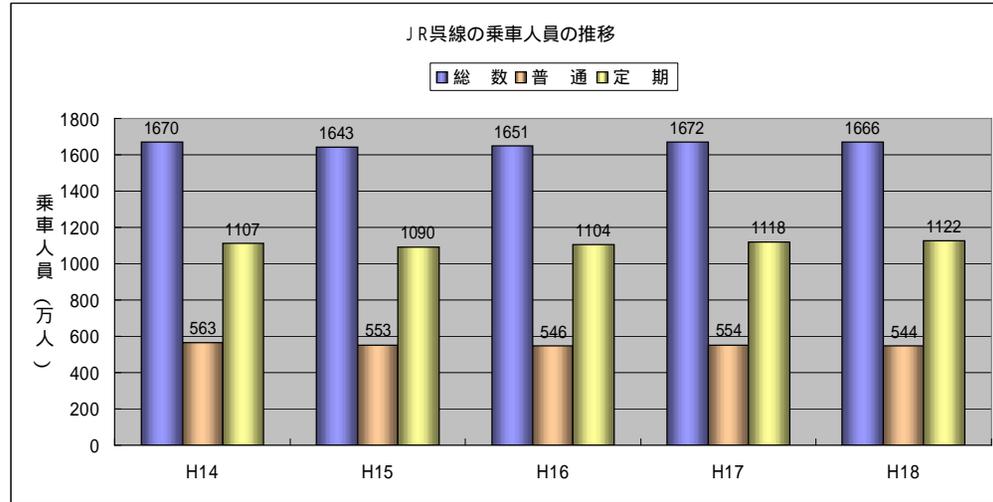
2. 呉市の公共交通の現況

(1) 公共交通網



2. 呉市の公共交通の現況

(2) 公共交通の利用状況



川尻地区生活バスは、H18.6に運行開始しているため、H17の川尻地区生活バスの利用者数は、H18.6～H18.9の4ヶ月間のみの値

2. 呉市の公共交通の現況

(3) 公共交通への市費負担状況

生活バス

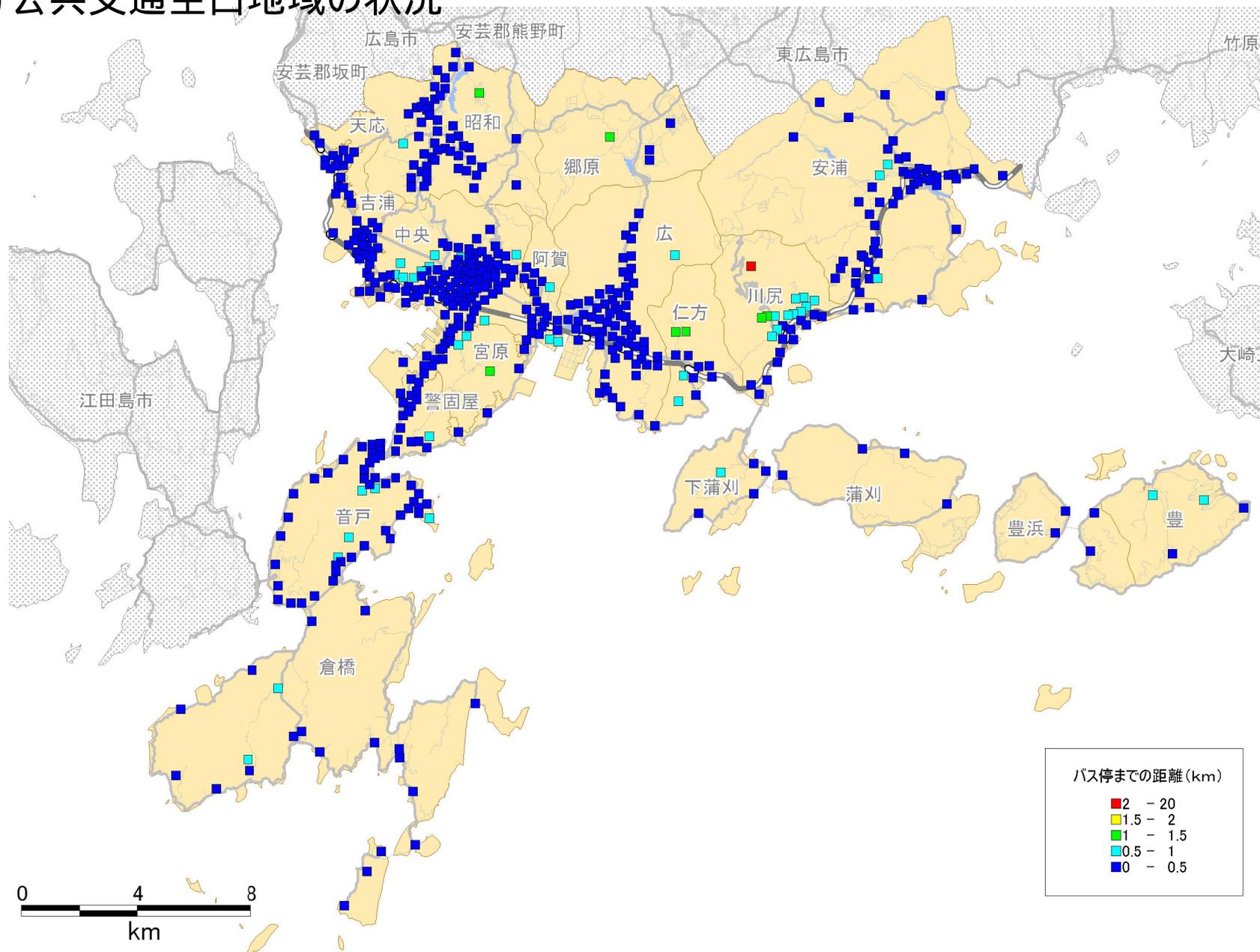
地区	下蒲刈	蒲刈	倉橋	安浦	豊浜・豊	川尻	計
サービス概要	・2系統(1路線) ・1.0～10.0往復 ・運賃70円、120円	・3系統(1路線) ・1.0～5.5往復 ・運賃100～390円	・4系統(3路線) ・1.0～8.0往復 ・運賃150～560円	・10系統(3路線) ・1.0往復 ・運賃1乗車200円(均一)	・4系統(1路線) ・0.5～8.0往復 ・運賃100～350円	・1系統(1路線) ・9.0往復 ・運賃1乗車150円(均一)	-
市費負担	9,000千円	10,000千円	25,302千円	19,729千円	24,000千円	9,243千円	97,274千円

フェリー・旅客定期航路など

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160円～450円、小人80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	8,634千円 県補助を差し引いた額	8,300千円	2,400千円	23,648千円

2. 呉市の公共交通の現況

(4) 公共交通空白地域の状況



3 . 呉市の公共交通の課題

- 公共交通不便地区への対応
 - － バス停から距離が離れた集落などへの対応
 - － バス停までの標高差が大きな地区への対応
- 生活交通の維持存続
 - － 生活交通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
- 公共交通の経費削減
 - － 生活交通路線の効率化
 - － 離島航路の効率化
- 公共交通の利用促進
 - － JRや路線バスの利用促進
 - － 生活交通の利用促進

3. 呉市の公共交通の課題

- 公共交通の利用環境の向上
 - － 適切な情報提供
 - － 交通結節点の環境向上
- 公共交通を活用した観光振興
 - － 島嶼部の観光振興
 - － 架橋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

4. 呉市地域公共交通総合連携計画で取り組む事業

呉市の公共交通の課題 ➡ 範囲や対象が非常に多い

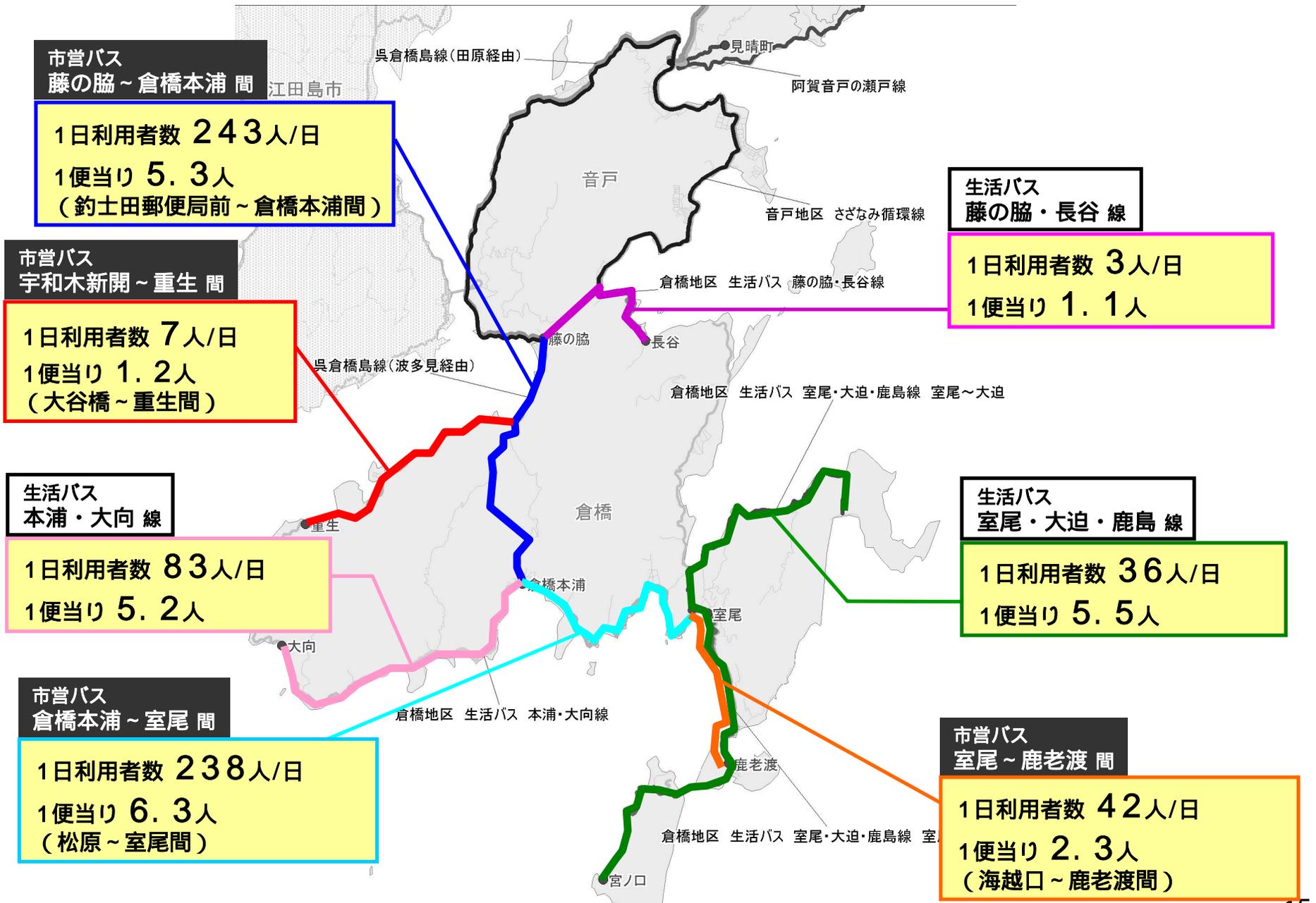
選択と集中の必要性

- 倉橋地区における公共交通再編
- 音戸地区・安浦地区における公共交通再編
- 音戸渡船の利用促進
- 離島航路(三角島・斎島)の再編
- 公共交通を活用した島嶼部の観光振興策(御手洗地区を対象として)
- 交通不便地区での市民主導型交通サービス支援のしくみづくり
- 公共交通全般の利便性向上と利用促進

5 . 倉橋地区における公共交通再編

- 1 . 倉橋地区の公共交通の現状
 - (1) 現行バスの路線図
 - (2) 現行バスの利用状況
 - (3) 現行バスの利用特性(支所ヒアリング結果より)
 - (4) 現行バスに対する意見・要望(支所ヒアリング結果より)
- 2 . 倉橋地区の公共交通の課題
- 3 . 呉市における公共交通の基本的な方向性
- 4 . 倉橋地区における地区内移動サービスのあり方

(2) 現行バスの利用状況



(3) 現行バスの利用特性 (支所ヒアリング結果より)

【呉方面】

● 国立病院・共済病院・済生会病院

< 全般的な特性 >

- ・若年層(子供)・高齢者の利用が多い
- ・小中学生の一部が生活バスや市営バスを利用

【大柿方面】

● イズミ

< 利用の多い路線 >

- ・倉橋本浦～呉間
- ・特に朝夕の通勤・通学時

< 利用の少ない路線 >

- ・重生～呉間
- ・特に昼間・夜間

< 利用の多い商業施設 >

< 利用の多い公共施設 >

< 利用の多い医療施設 >



(4) 現行バスに対する意見・要望 (支所ヒアリング結果より)

< 全般的な意見・要望 >
 ・生活バスの日曜・祝日の運行
 ・温泉館の無料送迎バスの増便
 ・スクールバスの一般客利用への拡大

< 運行本数 >
 ・重生路線の増便(現在は3便/日で、タクシーを利用することもある)

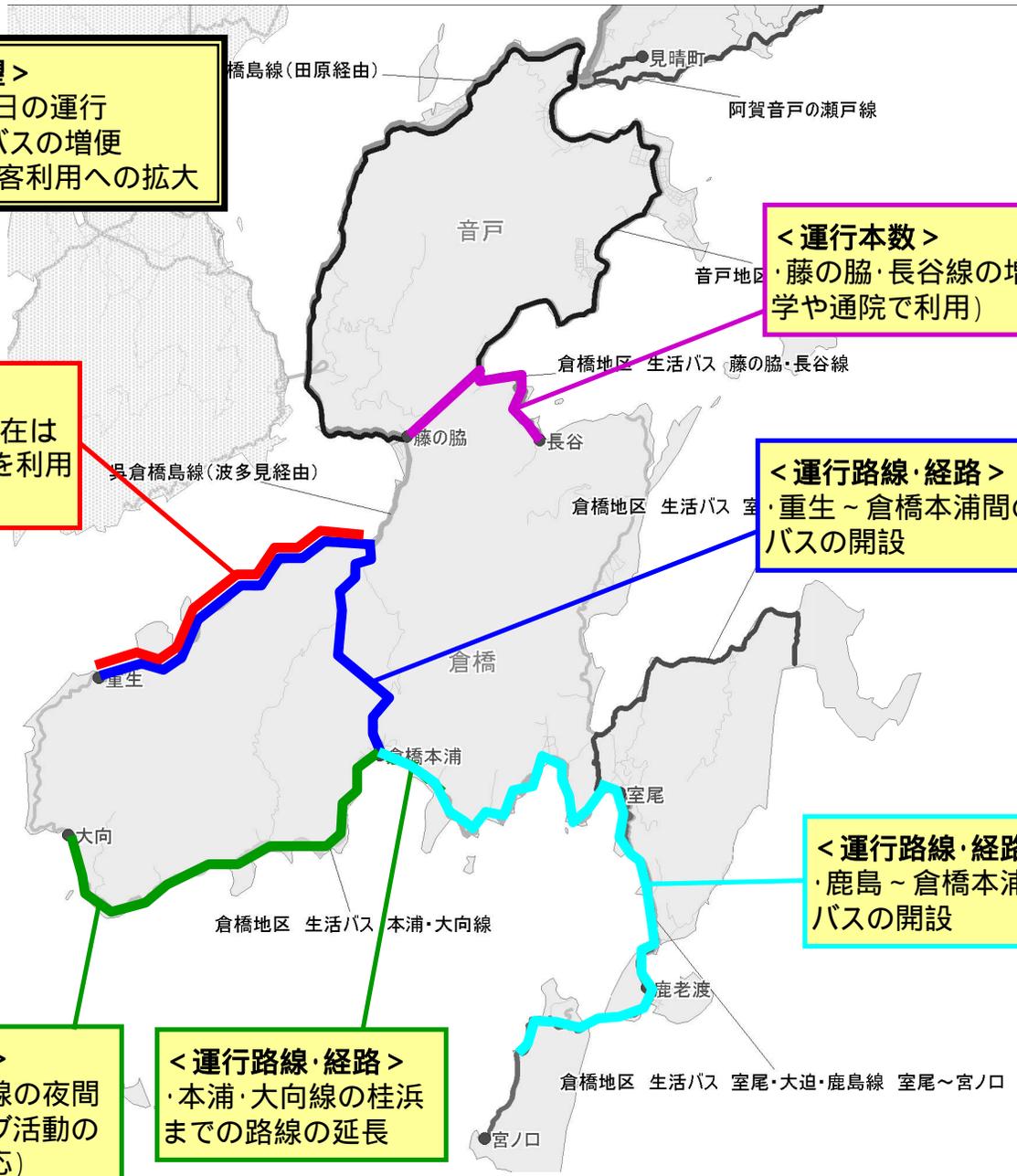
< 運行本数 >
 ・藤の脇・長谷線の増便(通学や通院で利用)

< 運行路線・経路 >
 ・重生～倉橋本浦間の生活バスの開設

< 運行路線・経路 >
 ・鹿島～倉橋本浦間の生活バスの開設

< 運行本数 >
 ・本浦・大向線の夜間の増便(クラブ活動の学生への対応)

< 運行路線・経路 >
 ・本浦・大向線の桂浜までの路線の延長



2. 倉橋地区の公共交通の課題

移動ニーズに沿った経路の設定

- ・ 住民の移動ニーズに沿った効率的な路線体系の構築
- ・ 重生～大向間の公共交通空白地域への経路設定など

利用の少ない路線・ダイヤの効率化、運行形態の検討

- ・ 利用特性を踏まえたダイヤの再設定
- ・ 需要の少ない路線のデマンド運行など

重複して運行する目的限定輸送サービスの統合の検討

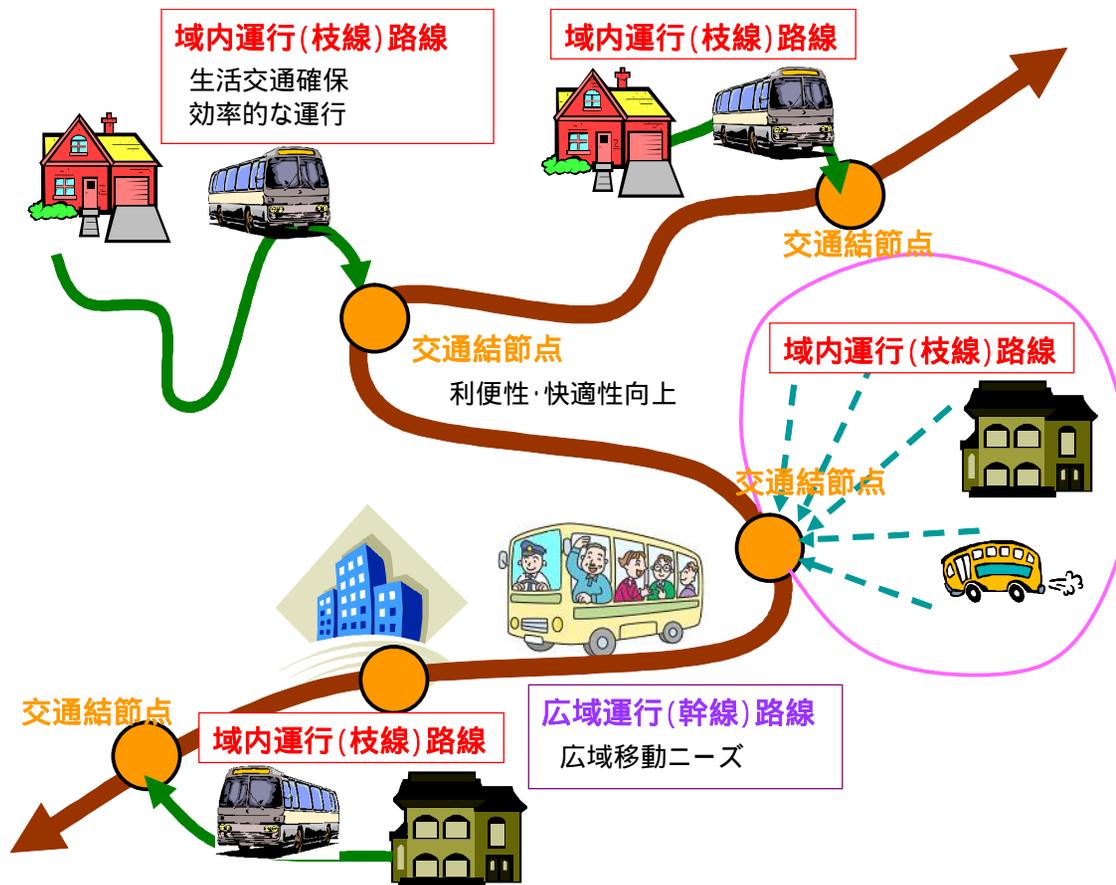
- ・ 特定施設(病院・温泉等)への送迎バスと生活バスの統合
- ・ 公平性を保つための料金設定など

3. 呉市における公共交通の基本的な方向性

公共交通の将来目標

居住地の状況に応じた移動手段が確保され、市内の拠点間や市外への移動をスムーズに行うことができる、市民や来訪者にとって安全で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

日常的な利用形態に応じた公共交通体系の構築



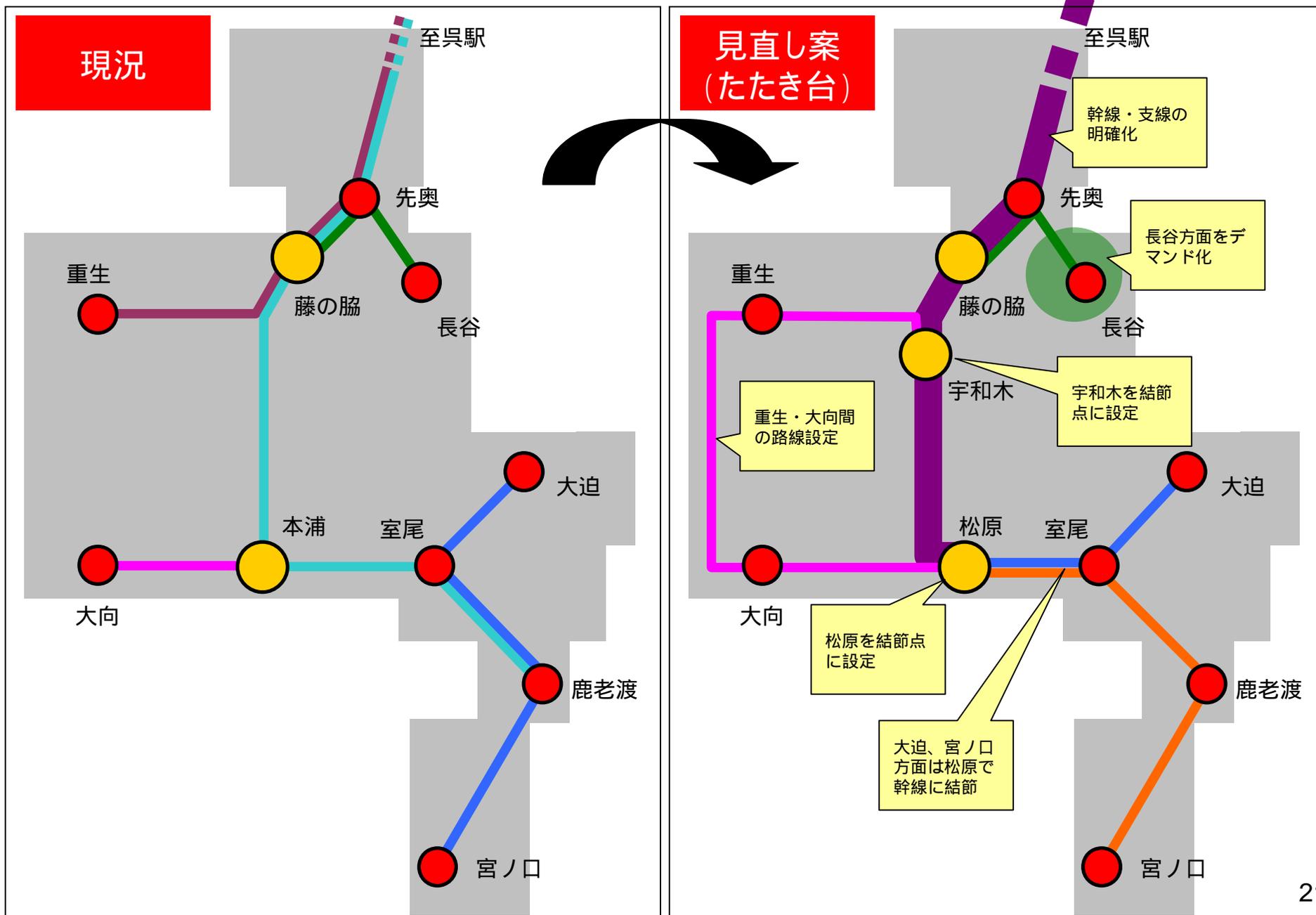
3. 倉橋地区における地区内移動サービスのあり方

- ・幹線と支線を明確化し、機能分担
- ・幹線と支線を繋ぐ交通結節点は、宇和木、松原を想定
- ・これまで経路が設定されていなかった重生～大向間に経路設定
- ・需要の少ない路線については、需要に応じて運行する“デマンド運行”を検討

見直し案
(たたき台)



3. 倉橋地区における地区内移動サービスのあり方



6 . 音戸渡船の利用促進

1 . 音戸渡船の現況

- (1) 音戸渡船の概況
- (2) 運航状況
- (3) 運行補助
- (4) 乗り場環境
- (5) 利用状況

2 . 利用者アンケート調査

- (1) 調査の概要
- (2) 集計分析

3 . 音戸渡船の課題

4 . 利用促進策の計画

- (1) 運行サービスの見直し
- (2) 乗り場環境の向上
- (3) 観光客の利用者増加施策

1. 音戸渡船の現況

(1) 音戸渡船の概況

音戸渡船

享保年間から約300年
運航

瀬戸の両岸を行き来する
歩行者・自転車が利用
利用者減少が顕著であり、
早急の対応が必要



第2音戸大橋

橋梁取付道路が、地区
中心部から離れており、
徒歩圏内の住民の利用
困難

音戸大橋

交通容量を超え、朝夕
の渋滞により所要時間
が大きい
橋面は海面から23.5m
であり、幅員も狭く、歩行
者の通行は困難



1. 音戸渡船の現況

(2) 運航状況と運航補助

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



1. 音戸渡船の現況

(3) 乗り場環境

乗船場上屋の老朽化
警固屋側バス乗り継ぎ環境の向上
音戸側の駐輪場環境の向上
トイレの必要性

【警固屋側】



【音戸側】



1. 音戸渡船の現況

(4) 利用状況

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・学生別に利用者数計測

・300人/日の利用者
 ・7割が学生(ほとんどが音戸高校生)
 ・所要時間短縮、本土側のバス便の多さが要因

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

2. 利用者アンケート調査

(1) 調査の概要

(1) アンケート調査の目的

- ・現在の利用状況を把握
- ・今後のサービス水準変更時の利用意向を調査
- ・音戸渡船の魅力向上、利用促進、継続可能なサービス水準検討の基礎資料

(2) 調査日時

高校生の夏休み期間を避ける（配布・回収 9月19～24日）

(3) 調査対象

調査期間中に乗車した利用客

(4) 調査方法

乗車時に渡船場で封筒に入れたアンケート票を配布し、回答後に回収箱で回収

(5) 調査内容

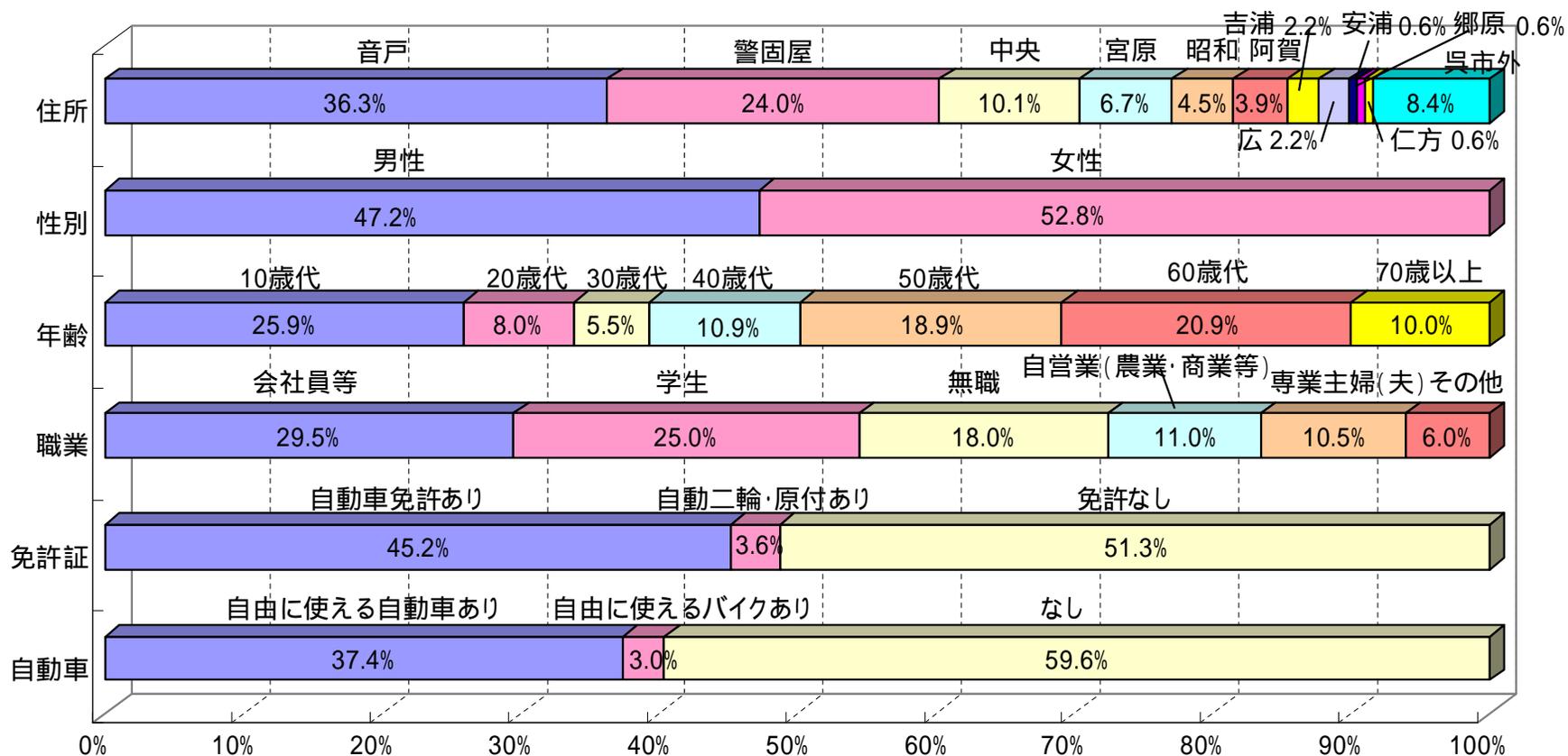
- ・個人属性（住所、年齢、性別、免許証）
- ・渡船による交通行動（利用回数、今回の移動目的、目的地、音戸側での交通機関、本土側での交通機関 等）
- ・渡船サービス満足度（料金、待合所の環境、駐輪場、バスとの乗り継ぎ 等）
- ・仮想的な料金水準に関する調査
- ・自由意見

2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

個人属性

- ・年代別では10代が最も多く約26%、50歳代以上が約50%、20～40歳代が24%
- ・会社員等が約30%、学生が25%と通勤・通学での利用が半数以上
- ・自動車免許を保有しない回答者が約51%、自由に使える自動車なしが約60%、公共交通利用者の利用が多い。

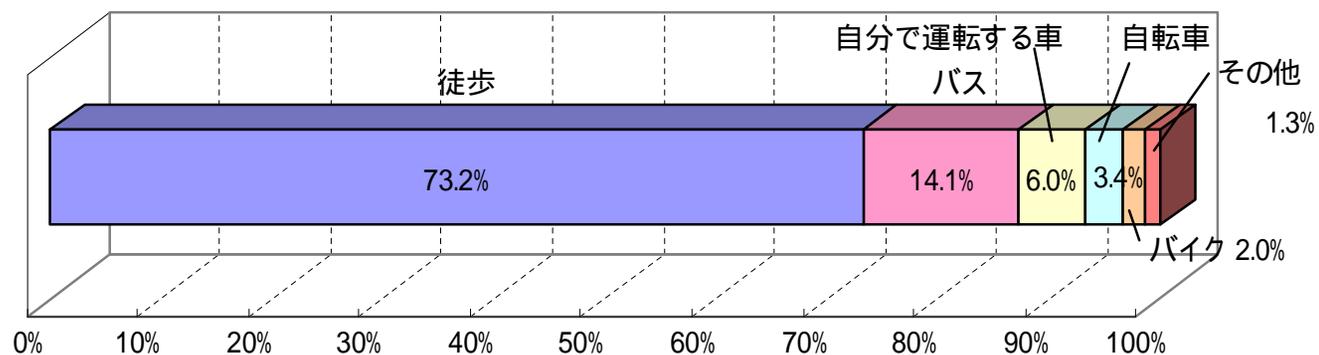


2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

音戸側での交通手段

- 音戸側での交通手段は、約73%が徒歩であり、徒歩圏内の利用者が非常に多い

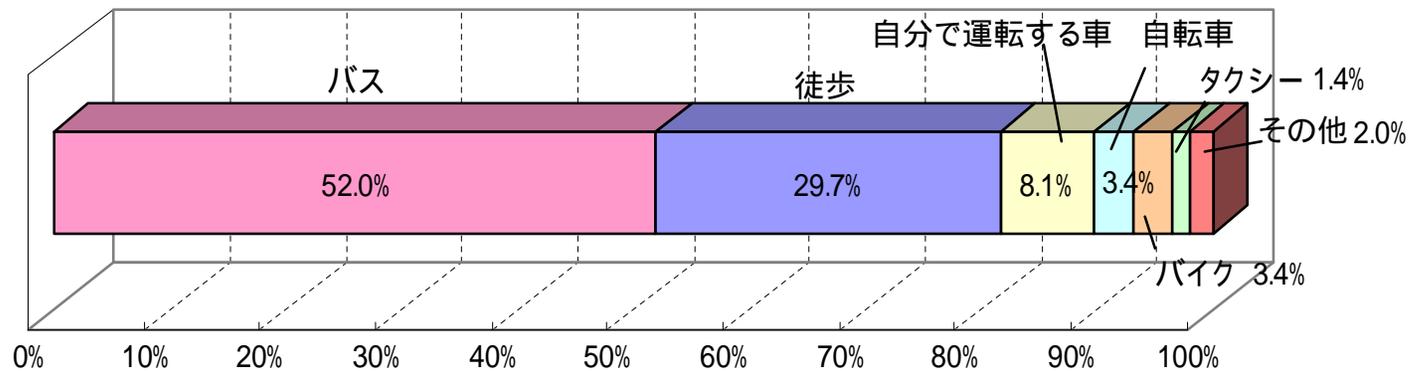


2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

警固屋側での交通手段

- ・ 警固屋側での小通手段は、バスが52%、市内との移動でバスと渡船を乗継ぐ利用者が多い
- ・ 徒歩が約30%であり、警固屋地区内を目的地または出発地とする利用も多い

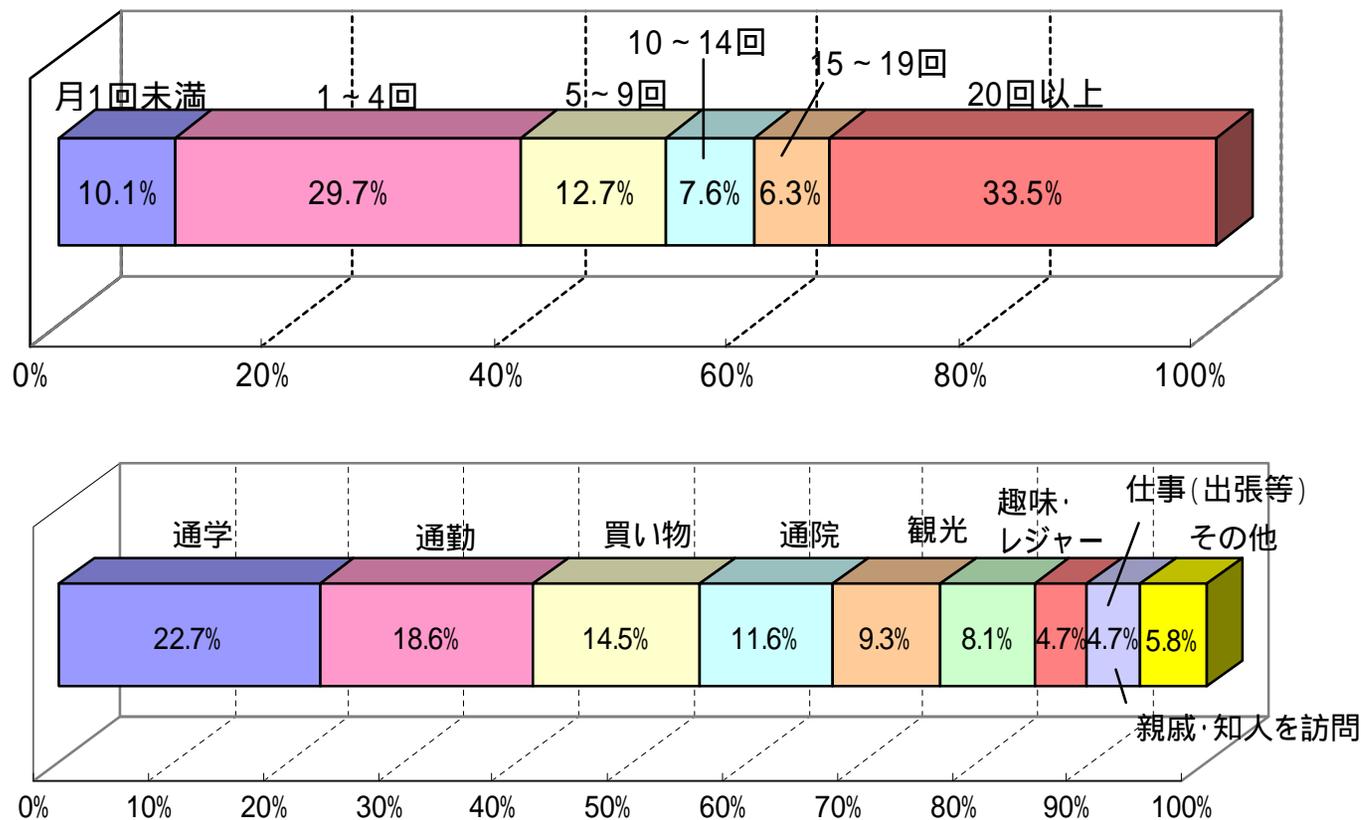


2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

音戸渡船での外出回数と外出目的

- ・月に20回以上が最も多く、通勤通学利用が多い。
- ・月に4回以下（1週間に1回以下）が約40%であり、低い頻度の利用客も多い。
- ・外出目的は、通勤、通学、買物、通院、観光など幅広い

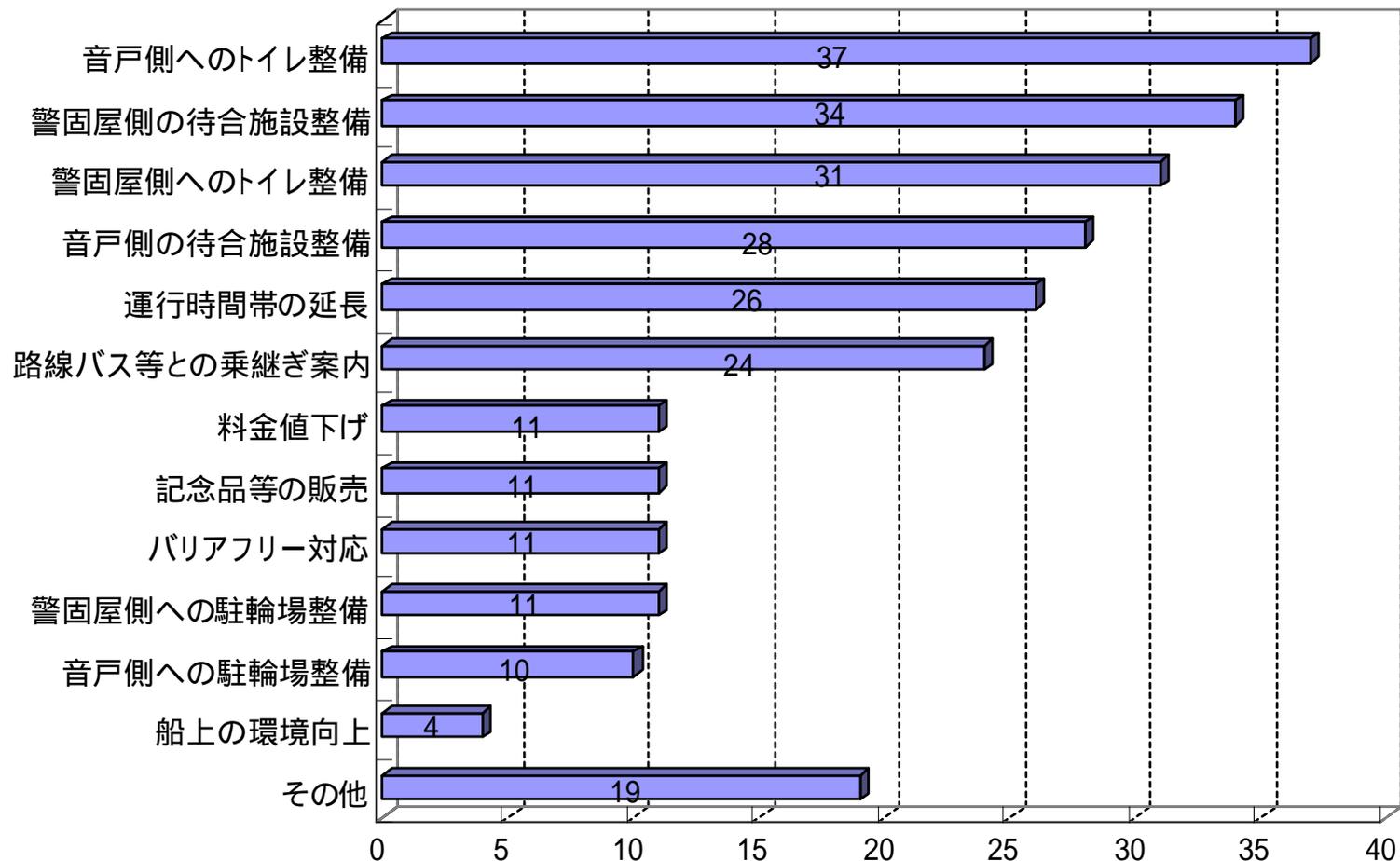


2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

音戸渡船のサービス改善意向

- ・ 両岸におけるトイレ整備と待合施設整備、運行時間帯の延長、料金値下げ、バリアフリー対応、路線バスとの乗り継ぎ情報、両岸での駐輪場整備が多い



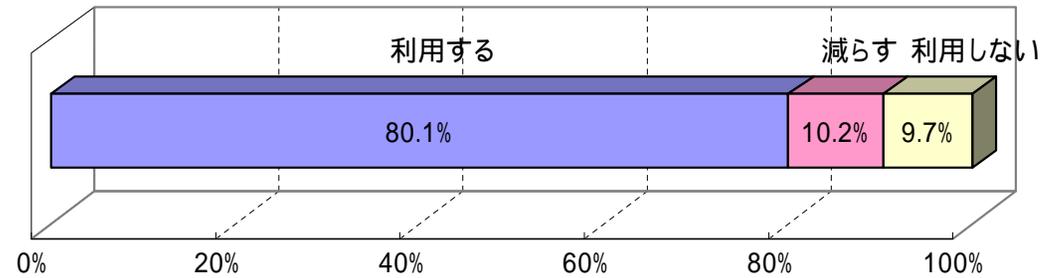
2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

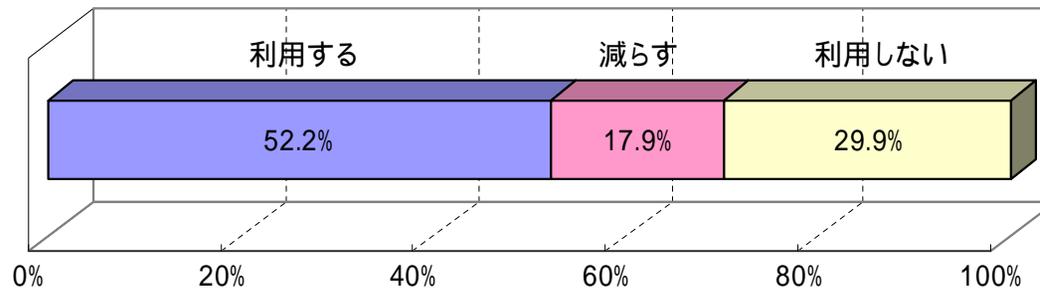
音戸渡船の料金値上げによる利用意向の変化

・現状の70円では、100%の利用があるのに対して、料金が上がると利用意向が減少する

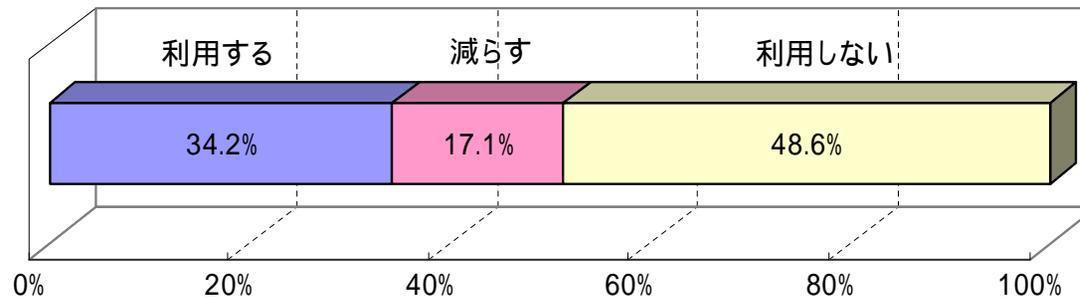
【100円】



【150円】



【200円】



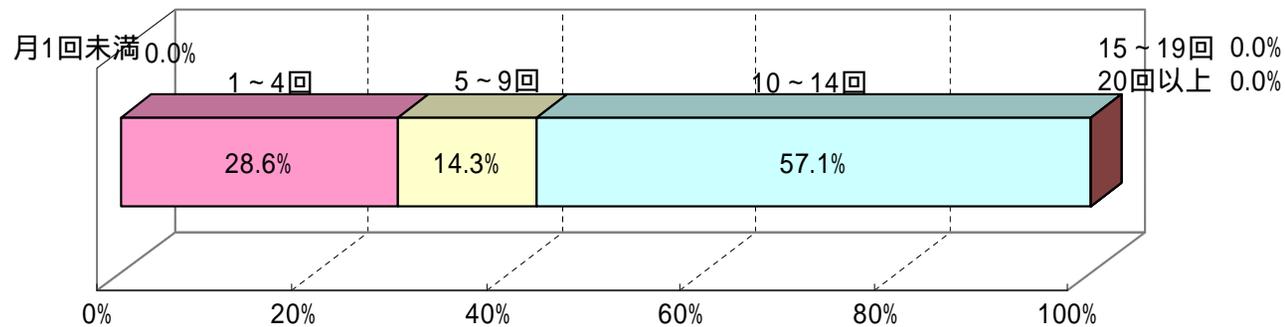
2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

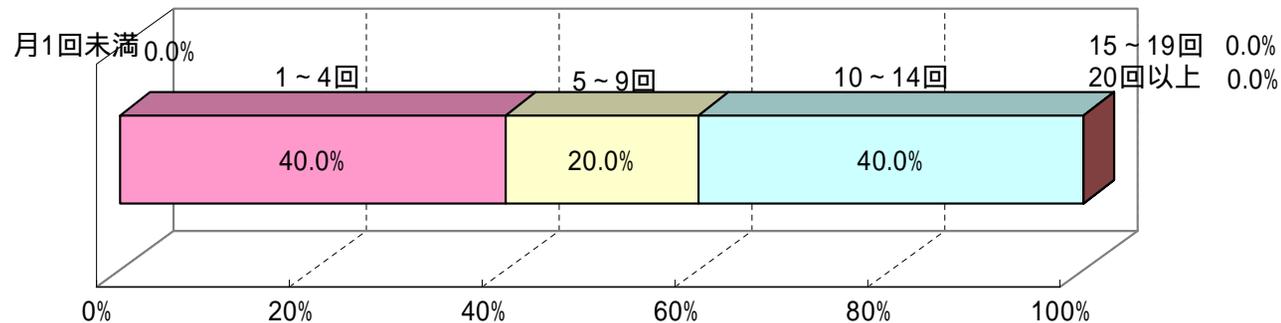
音戸渡船の料金値上げによる利用回数意向の変化

・料金が上がると利用回数も減少する

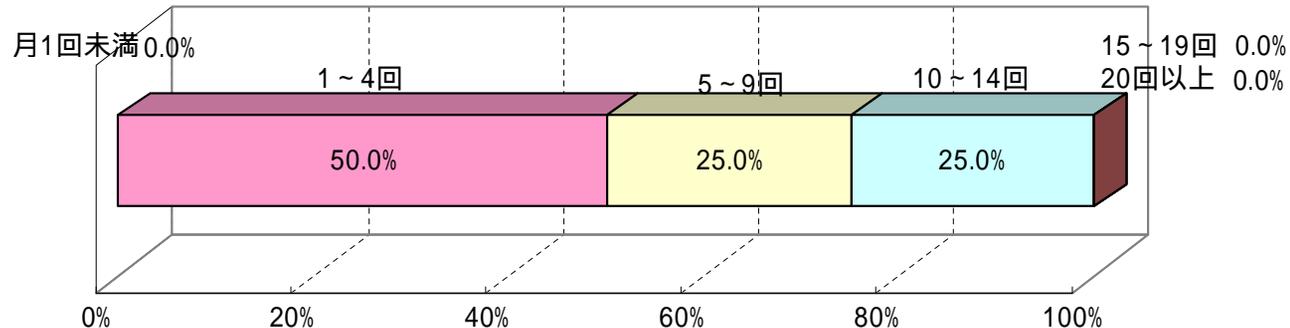
【100円】



【150円】



【200円】



2. 利用者アンケート調査

(2) 集計分析

自由意見

- ・ 存続意向が最も多く、交通環境改善と運航サービス改善意向もあげられた

項目	数量	割合
渡船の存続	計	58 68.2%
継続(存続)してほしい	39	45.9%
観光資源として残して欲しい	9	10.6%
もっと盛り上げるべき	1	1.2%
行政に支援してもらいたい	2	2.4%
昭和36年に音戸大橋が開通により渡船組合に保障がなされている。 税金を使って補助しなくても良いのでは？	1	1.2%
必要	1	1.2%
今のままで満足です	2	2.4%
頑張ってください	3	3.5%
環境整備	計	10 11.8%
渡船を新しくして欲しい	3	3.5%
桟橋に手すりを付けてほしい	1	1.2%
環境を良くしてもらいたい。	3	3.5%
雨の日などテントをつけてほしい	1	1.2%
渡船内のベンチを増やして欲しい。	1	1.2%
料金所をきれいにしてほしい	1	1.2%
運行・サービス	計	9 10.6%
高い	2	2.4%
バスの運行に合わせてほしい	5	5.9%
健全なる安全第一の運行を望む	1	1.2%
スピード速く 動いて欲しい	1	1.2%
その他	計	8 9.4%
特に無し	3	3.5%
渡船場に行くと心が癒されます	1	1.2%
渡船大好き！	3	3.5%
乗務員について	1	1.2%

3. 音戸渡船の課題

- 維持存続の必要性
- 経費削減の必要性
- 乗船場環境の向上(駐輪場、トイレ、栈橋)
- バス乗り継ぎ環境の向上(乗り継ぎ情報)
- 利用促進策の推進
- 観光利用客の増加施策



4. 利用促進策の計画

- 運行サービス見直し
 - － 緩やかな料金値上げ
- 乗降場環境の向上
 - － トイレ整備
 - － 駐輪場整備
 - － 棧橋への手すり
- 観光客の利用者増加施策
 - － イベント開催
 - － 朝市の開催と渡船利用者への特別サービス
 - － 全国の渡船との連携
- 観光客向けサービス
 - － 乗船証明書
 - － 音戸側での特産品販売
- 知名度向上施策
 - － 音戸渡船に関する冊子作成
- 市民による維持存続の仕掛
 - － 音戸渡船サポーター制度

★昨年度、開催した「音戸の舟唄全国大会」の様様



▲清盛太鼓保存会による演奏



▲自慢の歌声を披露



▲地元保存会の中学生も熱唱



▲「ダンス音戸の舟唄」



▲多くの人で賑わう物産展



▲最優秀賞の高下正勝さん



音戸の朝市

7 . 離島航路 (三角島、齋島) の再編

- 1 . 離島航路の現況
 - (1) 離島航路の概況
 - (2) 運行補助
- 2 . 離島航路の課題
- 3 . 航路再編の計画
 - (1) 計画の基本方針
 - (2) 再編計画の立案

1. 離島航路の現況

(1) 離島航路の概況

航 路	三角～久比航路	齋島～久比航路
人 口	三角島 43人	齋島 27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 うち1便のみ大浦港に寄港 (H20 11/18まで)
旅客運賃	大人 130円 小人 70円	大人 160円～450円 (小人半額) 大浦～齋島 450円 豊島～齋島 330円
年間旅客輸送人員	12,614.5人	15,312.5人
年間運航日数 (日)	364	363
年間運航日数 (回) 1往復 = 1回	1,955	1,783
1便あたり輸送人員	6.5人	8.6人
年間自動車航送台数	2,878台	-
1便あたり輸送台数	1.5台	-

1. 離島航路の現況

(1) 離島航路の概況

- 齋島について
 - － 第八同栄丸は、旅客と荷物(宅配と朝刊)を運搬
 - － 高速船の性能がよく、欠航はほとんどない
 - － 買物は豊島の商店を利用する
 - － 病院は旧呉市内まで移動する
 - － 福祉、買物、診療などのサービスは本島
- 三角島について
 - － みかんの生産地であり、出荷に軽トラックを利用するためにフェリーが必要
 - － 福祉、買物、診療などのサービスは、本島

1. 離島航路の現況

(2) 運行補助

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

三角航路（みかどフェリー）：呉市直営（国・県補助）

市歳出 29,101,054 - 運行収益 3,227,888 - 国補助 16,847,543
- 県補助 4,712,000 = 市費負担 4,313,623

2. 離島航路の課題

- 航路の維持存続
 - － 住民の生活を守るため、航路の維持存続が不可欠
- 経費削減の必要性
 - － 補助金を少なくするための運航効率化の必要性
- 架橋による航路再編
 - － 豊島大橋架橋に伴い、11/19より大浦港への寄港廃止
- 運航主体の一元化
 - － 2航路の運航を一元化
 - － 一元化による人件費・一般管理費等の削減
- 高速船とフェリーの使い分け
 - － 運航一元化にあわせた保有船舶の効率的な活用



3. 航路再編の計画

(1) 計画の基本方針

- 住民の生活を守り、産業活動を継続するために、総合的に移動手段を確保
- 経費節減に向けた運航サービスの抜本的な見直し

(2) 再編計画の立案 (現時点での素案)

運航主体の一元化(船員の共有)

フェリーの必要性を検討後、複数の運航代替案を抽出

case 1 : 斎島航路の一部を三角島に寄港させる

三角島フェリーは減便する

case 2 : 斎島航路と三角島航路を高速船で運航

三角島フェリーは廃止(週に1回程度の運航、船舶は他自治体と
共同で有効活用する)

自動車の本島で必要な住民へのカーシェアリング

みかん出荷時期の運搬船の運航 などを同時に実施

地域と協働で最適な運航計画案を検討

8 . 公共交通を活用した島嶼部の観光振興策

- 御手洗地区を対象として -

1 . 島嶼部の観光の現況

- (1) 安芸灘諸島観光の概況
- (2) 豊島大橋架橋による観光動態の変化
- (3) 御手洗地区の観光資源と交通環境

2 . 御手洗地区の観光振興策

- (1) 公共交通を活用した観光振興策の基本方針
- (2) 航路を活用した観光振興策の立案

1. 島嶼部の観光の現況

(1) 安芸灘諸島観光の概況

- 安芸灘諸島では、豊かな自然を活用したマリンリゾート、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る。
- 従来は船舶によるクルーズ型観光が主体であったが、架橋によって自動車を活用して気軽に観光を楽しむ環境となった。



1. 島嶼部の観光の現況

(2) 豊島大橋架橋による観光動態の変化

- 豊島大橋架橋によって、豊島や大崎下島へ自動車によるアクセスが可能となる。
- 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の増加が予想される。



1. 島嶼部の観光の現況

(3) 御手洗地区の観光資源と交通環境

- 御手洗地区は、江戸時代には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100選に選定されている。



1. 島嶼部の観光の現況

(3) 御手洗地区の観光資源と交通環境

- 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が課題となる。
- 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る。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が望ましい。



2. 御手洗地区の観光振興策

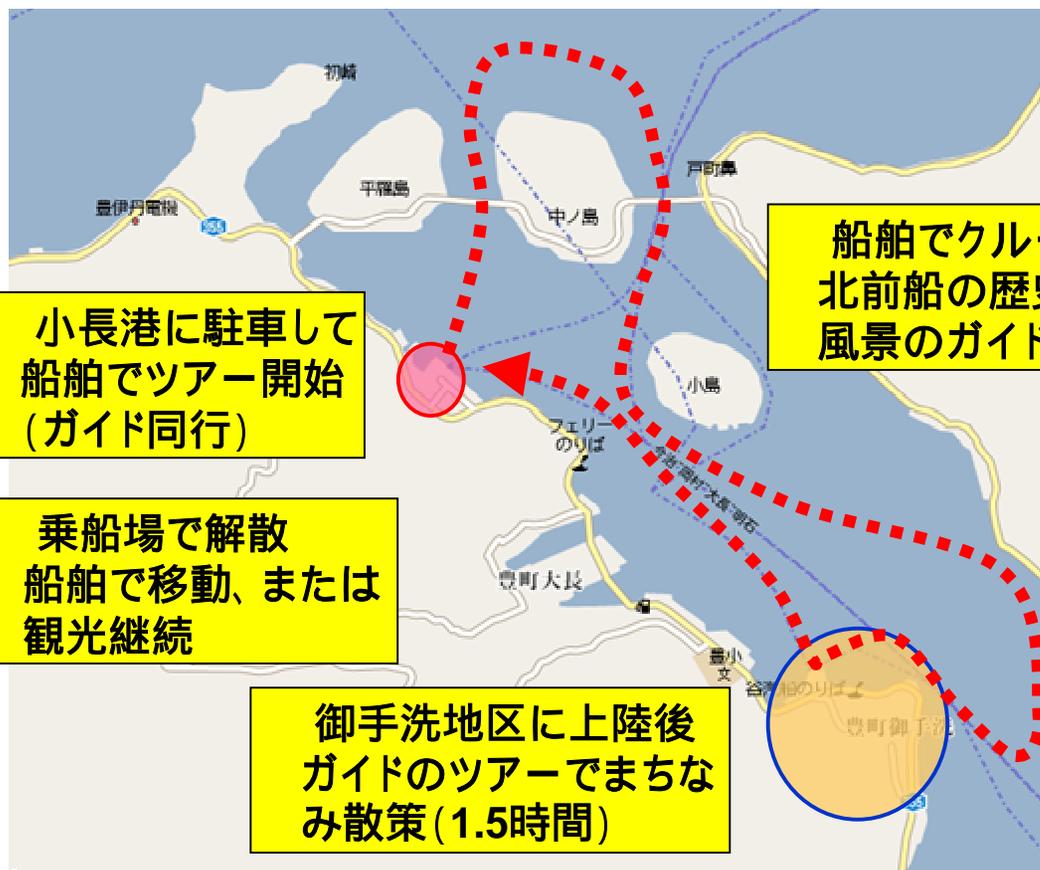
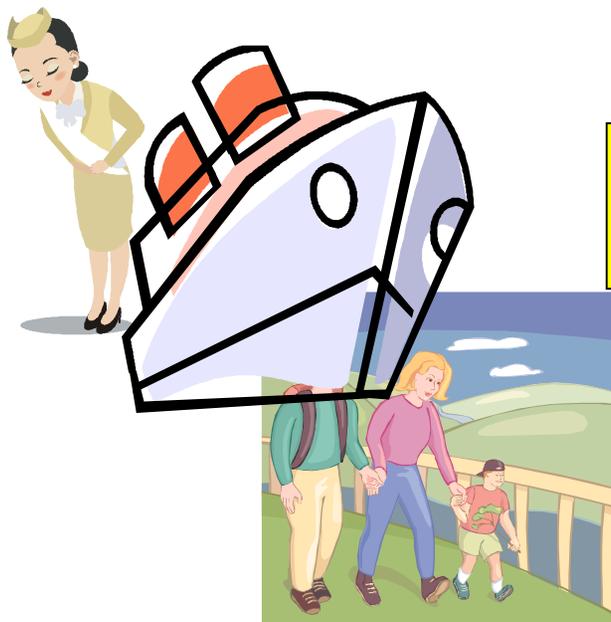
(1) 公共交通を活用した観光振興策の基本方針

- 小長港駐車場に自動車を駐車させるP & RまたはP & Walk型の観光スタイルを構築する。
- 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する。
- 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である。そのため、ツアーには現地の知識に詳しいガイドを同行させる。
- 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。

2. 御手洗地区の観光振興策

(2) 航路を活用した観光振興策の立案

- ツアー概要: 日曜・祝日のみ催行。既存の旅客用航路の船舶を活用。
ガイドとともに海上と御手洗地区のまちなみ観光。
- ツアー時間(回数): 2時間程度(1日複数回)
- ツアー目的: ガイドによる御手洗地区の真の魅力を理解してもらう。海上からの新たな視点での魅力創出。航路の休日の有効活用による収益増。



船舶でクルージング
北前船の歴史、自然
風景のガイド

小長港に駐車して
船舶でツアー開始
(ガイド同行)

乗船場で解散
船舶で移動、または
観光継続

御手洗地区に上陸後
ガイドのツアーでまちな
み散策(1.5時間)

9 . 交通不便地区での市民主導型 交通サービス支援のしくみづくり

1 . 呉市の交通不便地区

(1) 交通不便地区の概況

(2) 呉市における交通不便地区の特徴

2 . 交通不便地区における交通対策の課題と方向性

3 . 市民主導型交通サービス支援のしくみ

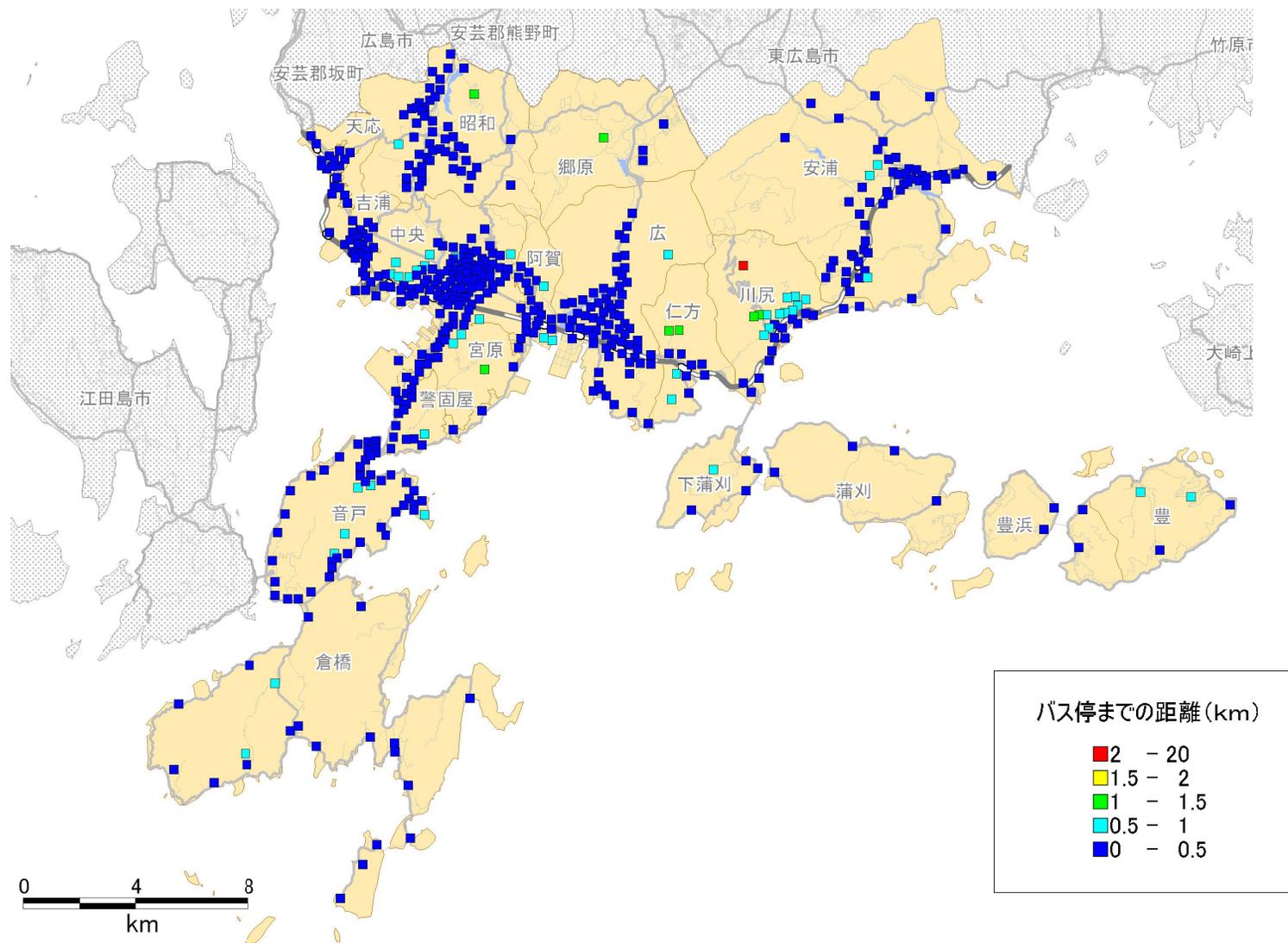
(1) 市民主導型交通サービス支援の事例

(2) 市民主導型交通サービスの支援方策

1. 呉市の交通不便地区

(1) 交通不便地区の概況

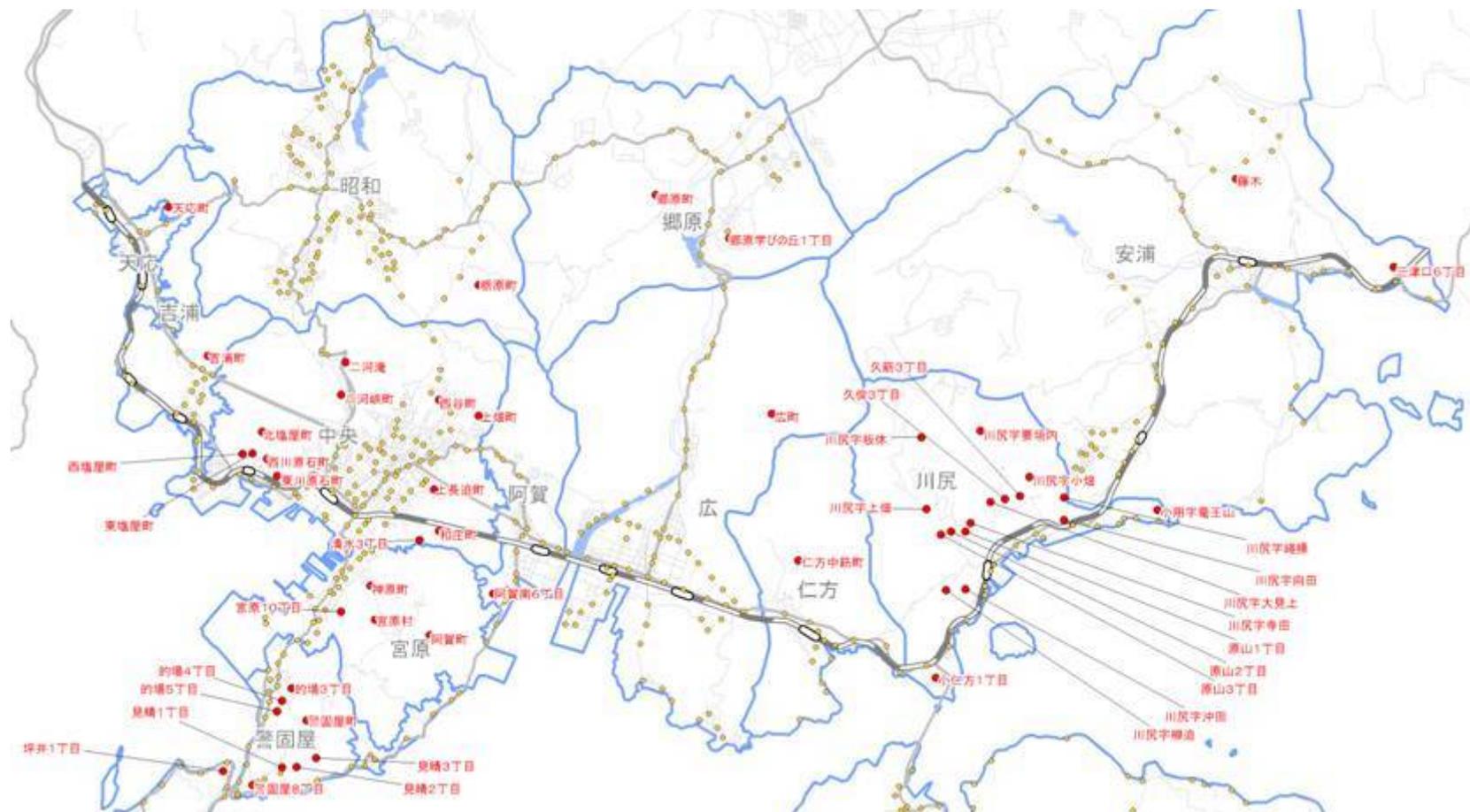
- 呉市では、各地区ともに路線バスがきめ細やかに運行されており、ほとんどの地区でバス停距離が500m以下となっている。



1. 呉市の交通不便地区

(1) 交通不便地区の概況

- バス停距離が200m以上でバス停との標高差が50m以上の地区は、市内全域に分布している。
- 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。



バス停までの距離200m以上、標高差50m以上の地区

1. 呉市の交通不便地区

(2) 呉市における交通不便地区の特徴

- 公共交通が充実している中心部においても斜面住宅地が多いことから、交通不便地区が存在する。
- 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である。
- 住民の交通ニーズは、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、短距離交通を必要としている。



平成19年度仁方地区・川尻地区乗合タクシー実証運行状況写真(中国運輸局)

2. 交通不便地区における交通対策の課題と方向性

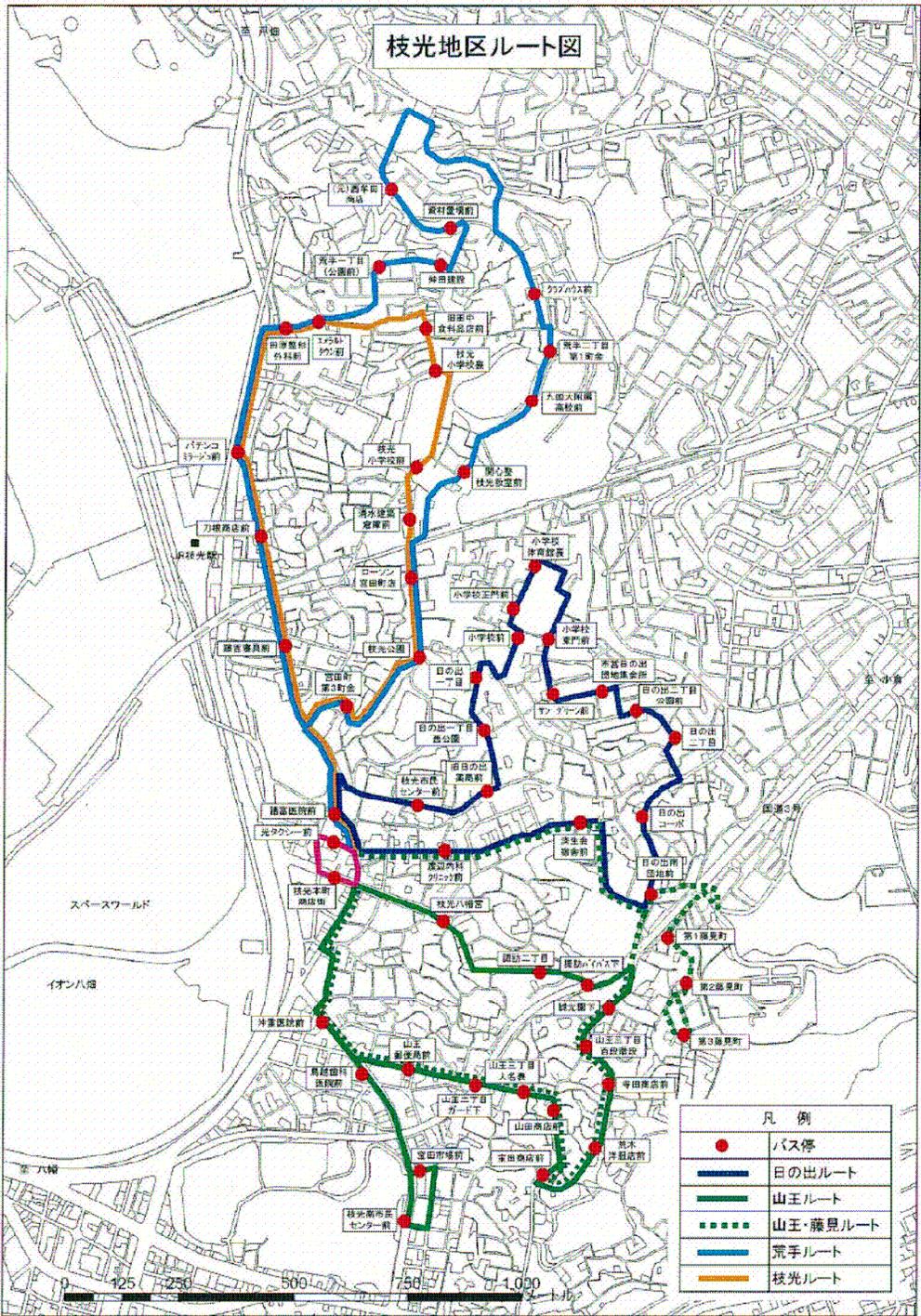
- 交通不便地区における交通対策の課題
 - 縦断勾配に配慮した短距離型公共交通の必要性
 - 狭隘道路の運行に適した小型車両適用
 - 各地区での運行が必要であり、民間事業者による収益をめざした運行は困難
 - 運行箇所が多く、市の補助による運行は困難
 - タクシー利用も可能であり、乗合サービス導入の必要性は各地区住民の意志決定に依存
- 交通対策の方向性
 - 原則として、各地区の住民が公共交通サービスの必要性を感じ、自らが運行を担う地区のみを対象としたい
 - 当該交通サービスの維持経費への補助はせずに、初期に必要な経費(運行計画、バス停設置、時刻表作成 等)のみを負担する制度が望ましい

3. 市民主導型交通サービス支援のしくみ

(1) 市民主導型交通サービスの事例

● 北九州市 - おでかけ交通 -

- 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、市内であつ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ある。
- また、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る。
- 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していない。
- 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300万円を助成している。
- 現在5地区で運行中(うち1地区は10月より休止中)



3. 市民主導型交通サービス支援のしくみ

(1) 市民主導型交通サービスの事例

● 山口市 - 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箇所で「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行った。
- 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が実施された。
- 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。下表のように各地域においてさまざまなサービスが展開されている。
- 実証実験の間である1年間は、赤字分は全額を市が補填する。
- 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)で検討する予定である。

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	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線
フリー乗降	○	○			○
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	200円	200円	200円	200円
福祉優待バス	○	○	○	○	○
年間運行経費	4,660千円	3,786千円	4,095千円	10,216千円	3,745千円
欠損見込み	3,668千円	2,519千円	3,181千円	5,516千円	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

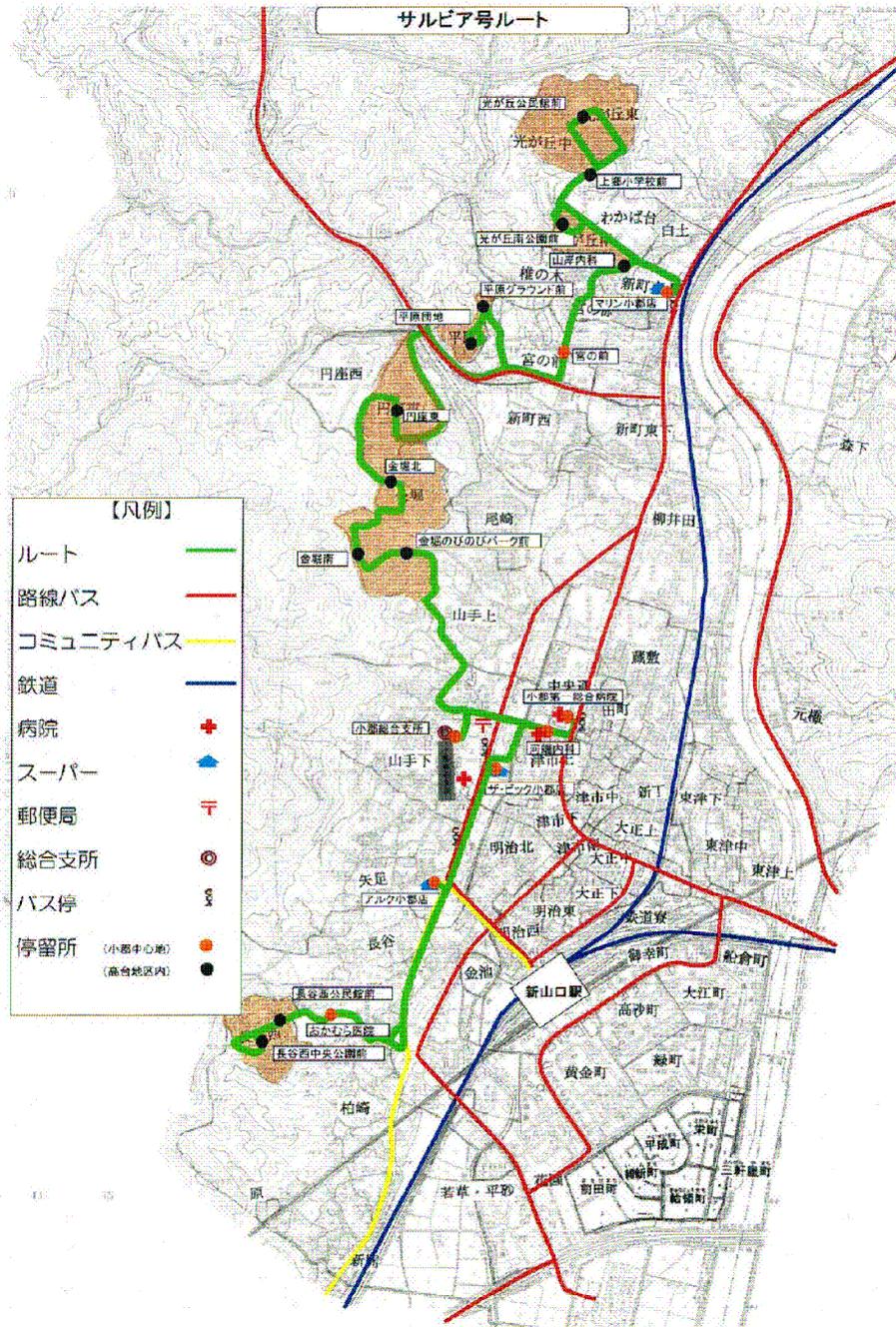
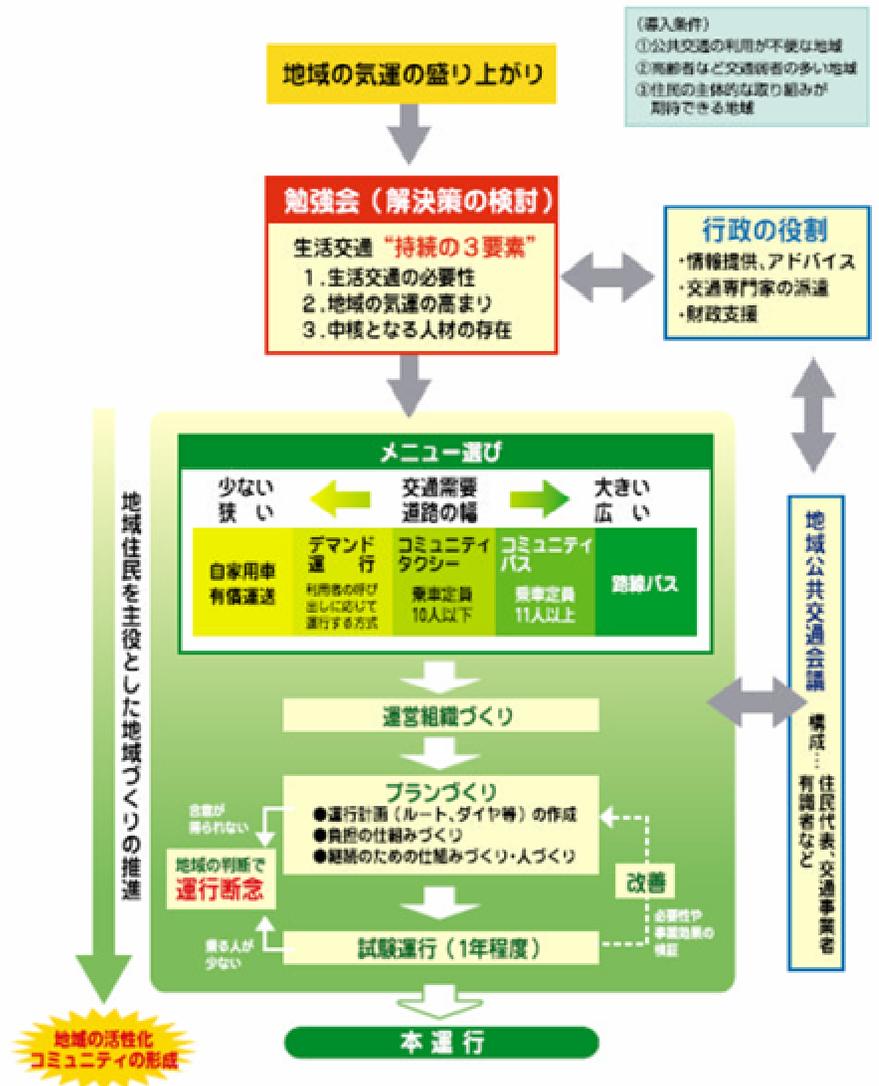


図. サルビア号ルート

出典：山口市資料



3. 市民主導型交通サービス支援のしくみ

(1) 市民主導型交通サービスの事例

- 山形県鶴岡市 - デマンド乗合タクシー -
 - － 東栄地区22の町内会長らが運営協議会を組織し、デマンドタクシーの導入を検討。
 - － 市は246万円を追加補正し、事業への支援を行った。
 - － 運行システムは、運営協議会が同市内のタクシー業者に業務を委託し、小型タクシー1台を配置。運行は平日のみで1日3往復。運行範囲は基本的に東栄地区に限定するが、高齢者に配慮して荘内病院や市街地の開業医などにも停車する。
 - － 運賃は、東栄地区内の移動が1人300円(中学生以上)、東栄地区から藤島地区までが400円(同)、東栄地区から鶴岡市街地までが800円(同)。1週間前から前日午後5時まで予約する。



3. 市民主導型交通サービス支援のしくみ

(2) 市民主導型交通サービスの支援方策

- 住民自らが支える交通サービスのみを支援
 - 住民の運行組織創出と届け出制
- 初期費用のみを補助
 - 初期費用(運行計画策定、バス停、車両、時刻表 等)のみを補助
 - 維持存続は住民と地域が支える(利用促進、協賛金、広告費 等)
- 各主体の役割分担



10. 公共交通全般の利便性向上と利用促進

1. 前提条件の整理

- (1) 交通機関の役割分担
- (2) 交通機関相互の連携強化の必要性
- (3) 利用促進の推進

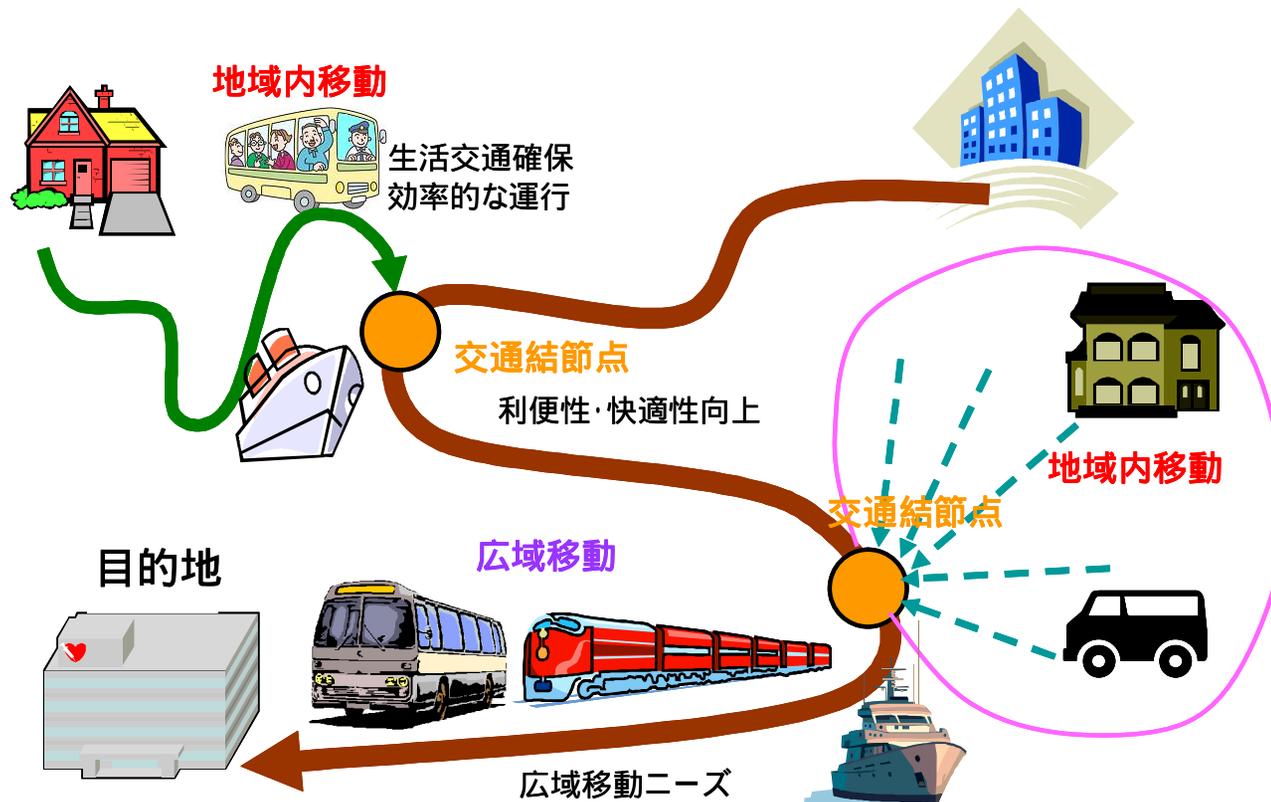
2. 利便性向上と利用促進施策

- (1) モビリティマネジメント(MM)の推進
- (2) 情報提供施策の推進
- (3) 交通結節点環境の向上

1. 前提条件の整理

(1) 交通機関の役割分担

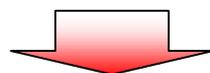
- 広域の移動を担う幹線交通機関を上位にした役割の階層構造を明確にした交通計画
- 広域交通機関では、速達性と定時性を重視
- 広域交通機関として、JR、広域路線バス、広域航路があげられる
- 地域内交通機関は広域交通へのアクセスと地域内目的地への移動確保を役割とし、確実性、移動可能性が重視される
- 地域内交通機関として、地域内路線バス、生活バス、離島航路があげられる



1. 前提条件の整理

(2) 交通機関相互の連携強化の必要性

- 市民の移動ニーズに対応した公共交通ネットワーク構築が必要
- 「広域移動を担う幹線交通」と「地域内移動や広域交通結節点までの移動を担う地域内交通」が一体となって交通サービスを考える必要



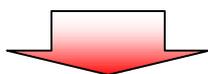
- 乗り継ぎ利便性を向上するための「交通結節点環境の向上」、「待ち時間の少ないダイヤ設定」
- 総合的な公共交通の情報提供施策



1. 前提条件の整理

(3) 利用促進の推進

- 公共交通にかかる経費削減
- 公共交通の維持存続
- 自動車の過度の利用を抑制した環境に優しいまちづくり



- 公共交通の利用促進策
- 自動車からの転換施策
- 住民自らが計画・利用・維持する意識の醸成



2. 利便性向上と利用促進施策

(1) モビリティマネジメント(MM)の推進

- モビリティマネジメントとは
 - 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。
 - 一般の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設などを持続的に展開する。
 - それらを通じて、一般の人々や各種の組織が、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促すものである。
- 呉市においては
 - エコ通勤(通勤の交通手段を自動車から転換)
 - 住民の路線バス利用促進

2. 利便性向上と利用促進施策

(1) モビリティマネジメント(MM)の推進

- 企業におけるエコ通勤(職場MM)
 - MM参加企業の抽出(環境に意識の高い企業を抽出)
 - 企業のエコ通勤への取り組み支援(各種ツールの配布)
 - 「わが社のエコプラン」の提出
 - 取り組みへの認証と表彰制度
 - 従業員に対するTFP(トラベルフィードバックプログラム)の実施

TFP

「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、コミュニケーションを通じて人々の意識や認知に直接働きかけ、行動の変容を目指す施策である。具体的には、大規模かつ個別的にコミュニケーションを実施し、それを通じて一人一人の意識と行動の変容を期する



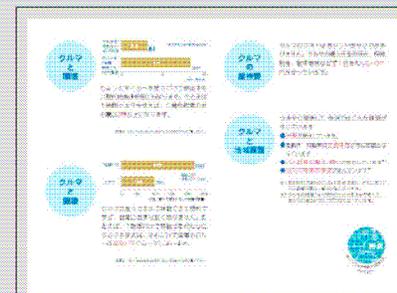
2. 利便性向上と利用促進施策

(1) モビリティマネジメント(MM)の推進

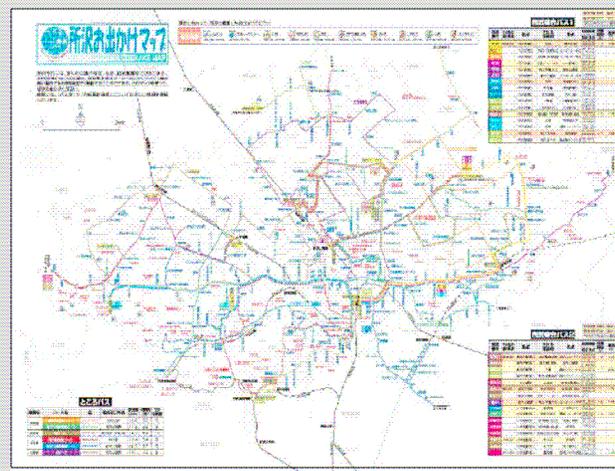
- 住民の路線バス利用促進
 - － 対象地区を抽出し、ワンショットTFPの実施

公共交通などの情報提供と組み合わせて、「コミュニケーションアンケート」のみ実施する最もシンプルなTFP

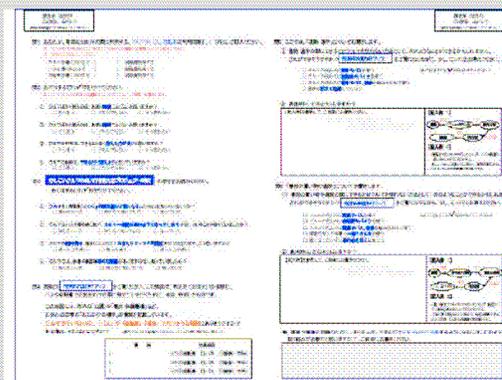
配布ツール



動機付けパンフ



お出かけマップ

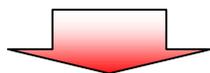


アンケート用紙

2. 利便性向上と利用促進施策

(3) 交通結節点環境の向上

- 公共交通全体の利便性向上のため、交通結節点の環境向上が不可欠
- 主要交通結節点では、交通バリアフリー法に基づく整備



- 連携計画では、周辺部の生活バスと路線バスの結節点の環境整備を中心に実施する。

既存施設を有効活用した待合い空間の創出
上屋・椅子・トイレ・情報提供
各地区での対象施設を抽出し、環境整備の
内容を検討する