

呉市地域公共交通網形成計画（案）について（報告）

呉市地域公共交通網形成計画（案）について報告します。

【呉市地域公共交通協議会の開催状況（本計画に関する協議が行われたものを抜粋）】

〈平成28年度第1回呉市地域公共交通協議会〉

開催日 平成28年8月24日（水）

議事概要 呉市地域公共交通網形成計画（仮称）の策定について

〈平成29年度第1回呉市地域公共交通協議会〉

開催日 平成29年9月12日（火）

議事概要 呉市地域公共交通網形成計画（仮称）の策定について

〈平成29年度第2回呉市地域公共交通協議会〉

開催日 平成30年2月13日（火）

議事概要 呉市地域公共交通網形成計画の策定について（経過報告）

〈令和元年度第3回呉市地域公共交通協議会〉

開催日 令和元年12月9日（月）

議事概要 呉市地域公共交通網形成計画（素案）について

〈令和2年度第1回呉市地域公共交通協議会〉

開催日 令和2年6月8日（月）（書面審議）

議事概要 呉市地域公共交通網形成計画（案）について

(1) 計画策定の背景・目的

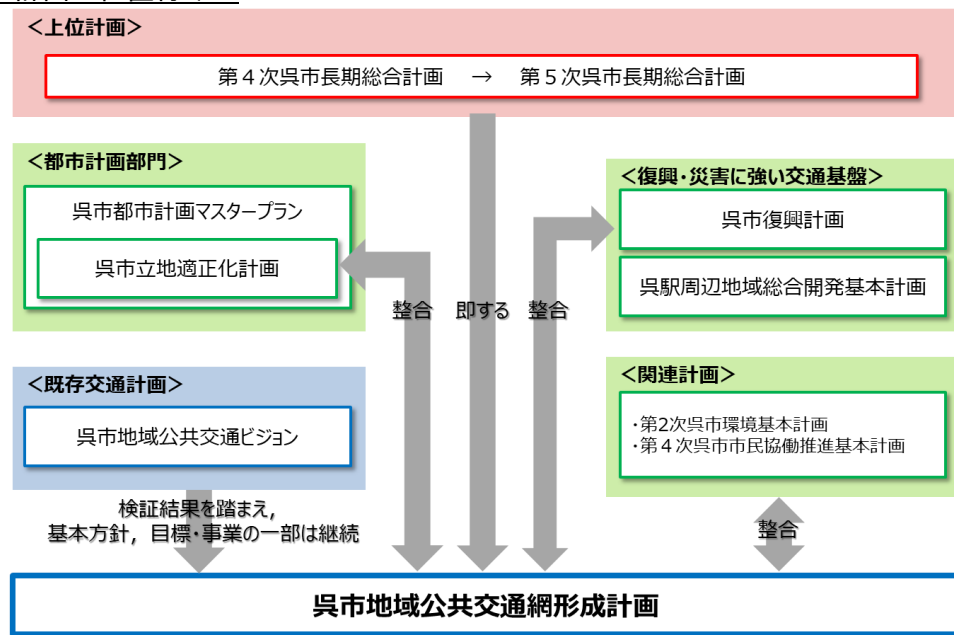
近年、国内における公共交通を取り巻く環境は、人口減少・高齢化の進展により、やむを得ず路線の統廃合や減便、運行形態の変更等の措置を執らなくてはならない状況となっています。そうした状況下で、呉市においては、平成30年7月豪雨により公共交通機関も甚大な被害を受けた一方、災害時BRT※のバス輸送や代替バスの運行は、災害時及び復旧時における移動手段確保に極めて重要な役割を果たしており、今後は更に災害に強い交通体系の整備、災害に備えた新たな交通拠点の検討等が求められています。

そのためには、第4次呉市長期総合計画、呉市都市計画マスタープラン、呉市立地適正化計画等を踏まえた、人口減少・高齢化を見据えたまちづくり及び呉市復興計画や呉駅周辺地域総合開発基本計画を踏まえた災害に強い交通基盤づくりを進め、これらの計画と連携して持続可能な公共交通ネットワークを形成するとともに、市民の方々にも公共交通について考えてもらえる取組を進めていく必要があります。

そこで、呉市・国・県・市民・交通事業者・警察・学識経験者が一体となって持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的として、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランである「呉市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

※BRT：他の交通から分離したバス専用道路を含む多種多様な優先権を行使して運用されるバス高速輸送システム

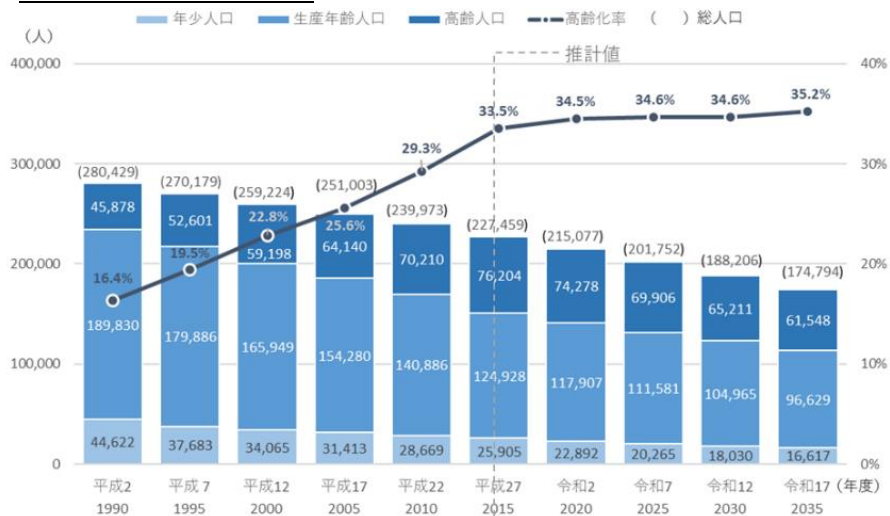
(2) 計画の位置付け



(3) 計画期間

令和2年度～令和6年度（5年間）

(1) 人口・年齢構成



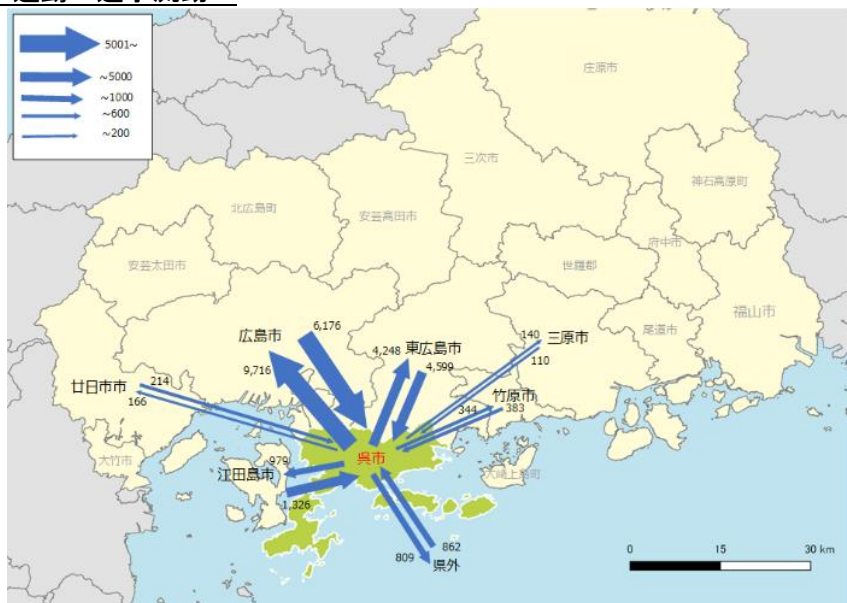
出典：呉市資料

(2) 自動車を取り巻く環境



出典：呉市資料

(3) 通勤・通学流動



出典：呉市資料

呉市の人口は減少を続けており、国立社会保障・人口問題研究所によると、今後も人口減少は進行し、高齢化率も約35%で高止まりとなることが予測されています。

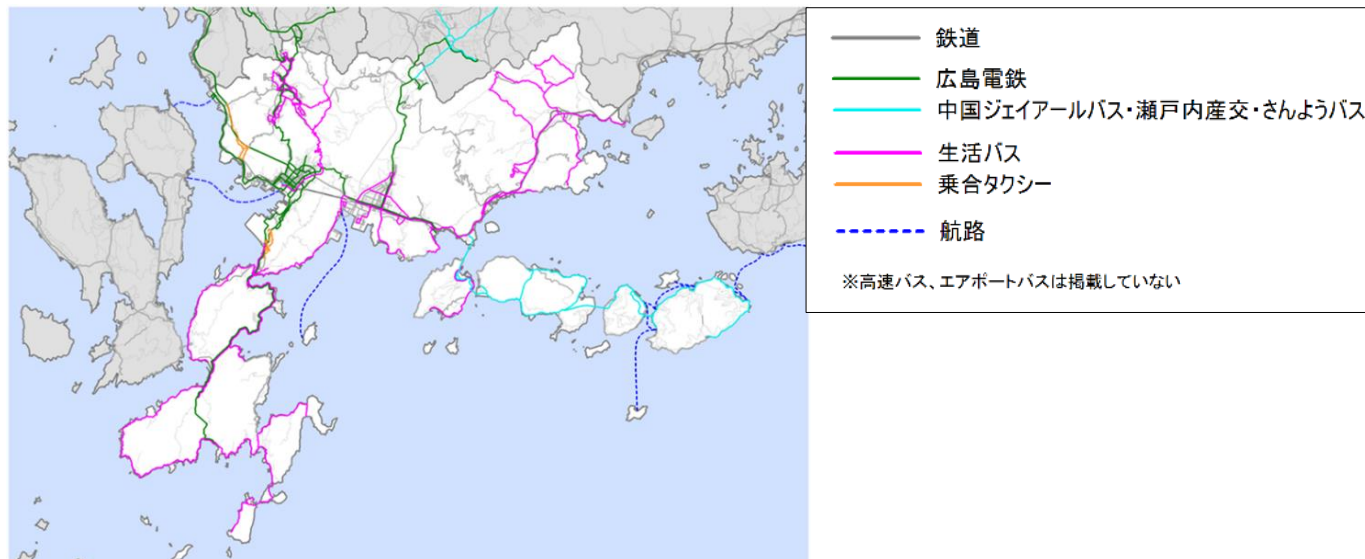
こうした状況下で、呉市における自動車登録台数は増加傾向にあり、高齢化に伴い、自家用車等により自力で移動することが困難な高齢者等の移動制約者の増加が懸念されます。

これらのことから、誰もが気軽に利用可能な移動手段として、今後も公共交通を維持・確保する必要があります。

一方で、呉市は、広島市、東広島市、江田島市と通勤・通学のつながりも強く、隣接する市への広域的な移動のための公共交通の維持・確保も同時に必要です。

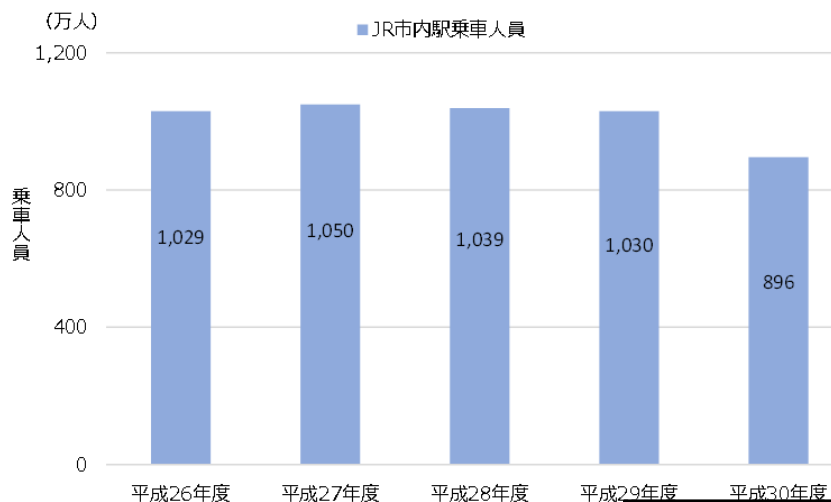
(1) 公共交通網

鉄道，高速バス，エアポートバス，路線バス，生活バス，乗合タクシー，タクシー，航路で構成されています。



(2) 鉄道

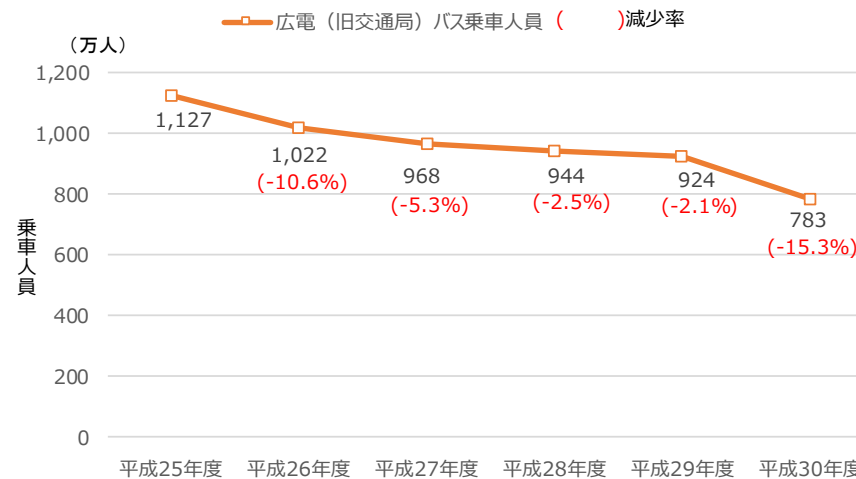
J R呉線（市内13駅）における乗車人員は微減傾向にあります。



出典：呉市資料

(3) 路線バス

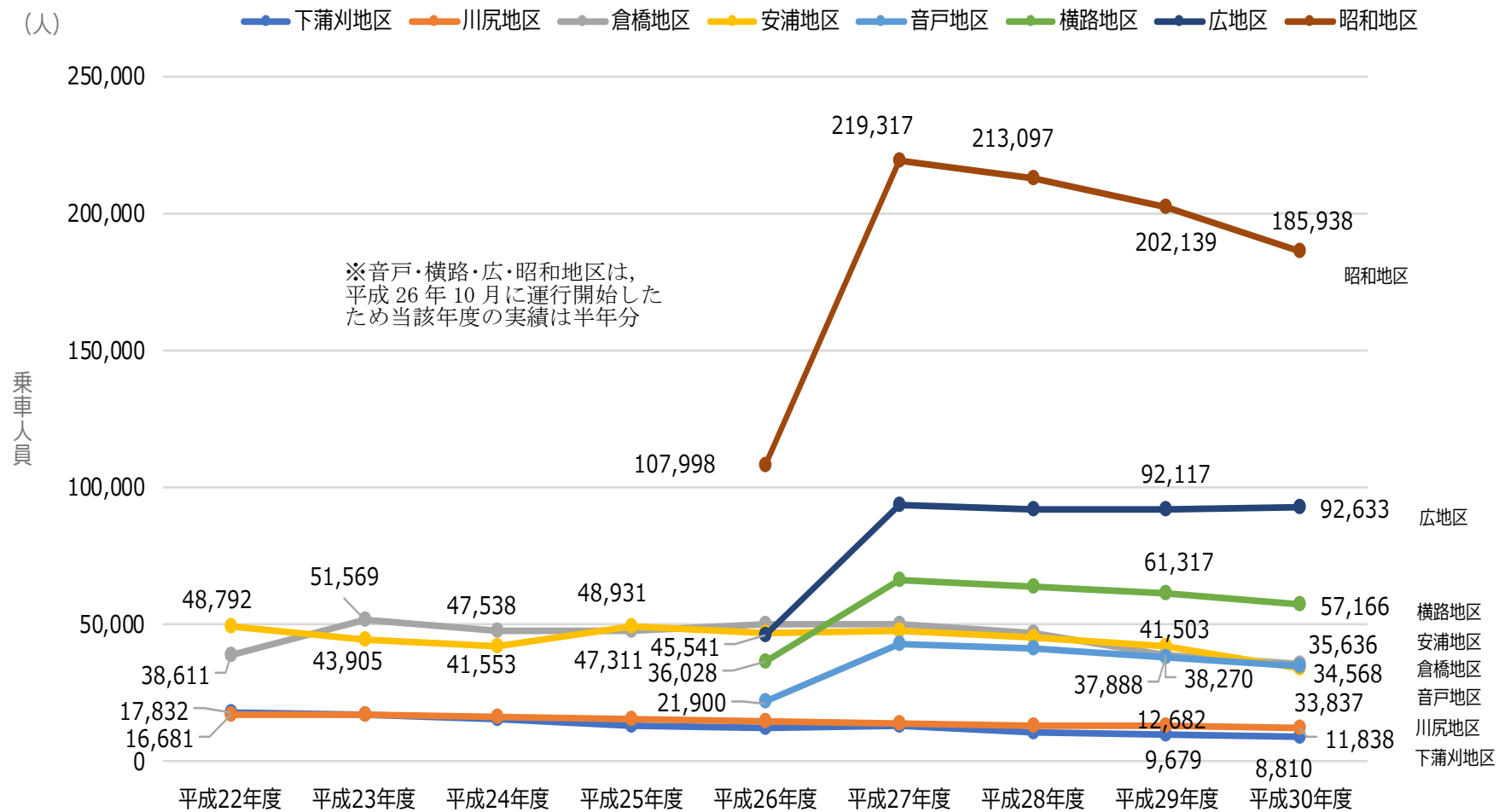
広島電鉄株式会社の路線バス乗車人員は減少しています。



出典：呉市資料

(4) 生活バス

生活バス利用者数は、全体的に減少傾向にあります。



出典：呉市資料

(5) 公共交通維持・確保のための呉市の負担

公共交通の維持，確保のための呉市の補助金及び負担金は，平成30年度において約7億8千万円となっています。

区 分	平成28年度	平成29年度	平成30年度
生活交通路線維持事業	613,441	576,011	717,847
生活バス運行負担金※1	148,139	148,058	151,819
生活交通路線維持費補助金※2	3,044	3,898	8,652
地域主導型交通サービス事業補助金※3	5,300	5,900	5,900
バス車両購入費補助金	30,000	30,000	30,000
バス事業経営支援補助金	387,006	350,000	502,598
生活バス車両購入費	39,952	38,155	18,878
生活航路維持事業※4	41,445	56,651	64,554
小長明石航路負担金	16,921	28,000	33,355
情島航路補助金	8,300	8,300	8,300
斎島・久比航路補助金	8,553	9,531	10,655
三角・久比航路補助金	0	6,155	6,679
離島住民交通費補助金	705	665	565
音戸渡船補助金	6,966	4,000	5,000
合 計	654,886	632,662	782,401

出典：呉市資料

※1…生活バスの各運行事業者に対する負担金

※2…複数の市町に跨るバス路線を運行するバス事業者への補助金

※3…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

※4…小長明石航路，情島航路，音戸渡船，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や負担金など

まちづくりの方向性、呉市を取り巻く環境、公共交通の状況、公共交通に関する各種調査結果から現状を分析し、呉市における公共交通の課題を整理しました。

呉市の現状・問題点

- 人口減少・高齢化など、呉市を取り巻く環境が変化している中で、持続可能な都市構造の形成が求められています。
- 少子高齢化による人口減少等により、公共交通の利用者が減少しています。また、公共交通サービスを維持するための呉市の財政負担は、平成29年度までは微増傾向でしたが、平成30年度は平成30年7月豪雨災害の影響等により、大幅な増加となっています。
- 中央地区、広地区に医療機関・商業施設等の主な移動目的地が集中しています。また、これらの地区には立地適正化計画に示される居住誘導区域、都市機能誘導区域があります。
- 呉市と広島市、東広島市との間の移動を始めとして、通勤・通学等で多くの人々が市域をまたいで移動しています。
- 平成30年7月豪雨災害は鉄道、路線バス及び生活バスの運行に影響を与え、市民の移動が困難となりました。呉市復興計画では、災害に強い安全・安心なまちづくりの施策として交通基盤の強靱化を位置付けています。一部地域の調査では、災害時の公共交通の情報提供を半数が知らなかったという結果でした。日頃から情報共有を行う仕組みづくりが必要です。
- 呉市の公共交通のネットワークは、多様な交通モードで構成されており、鉄道、路線バス、生活バス、乗合タクシーでの人口カバー率は84.7%となっています。
- 市内には、大和ミュージアムや「世界の記憶」に登録された下蒲刈松濤園所蔵の朝鮮通信使関連資料、呉海自カレーなど多様な地域資源がありますが、各所に点在しています。
- 高齢者の運転免許保有割合が増えるとともに、免許返納者は増加しています。
- バス同士又はバスと他の交通モードとの乗り継ぎの満足度が低く、改善が求められています。
- バス停の待合環境の満足度が低く、整備が求められています。
- 路線や時刻表などの分かりやすさの満足度が低く、改善が求められています。
- 高齢化が進行する中、車両や施設などのバリアフリー化が求められています。
- 航空事業においても、利用者が減少傾向にありますが、生活を支える上で、航路の維持・確保を図るとともに、一定の利便性を維持する必要があります。

公共交通の課題

1 ネットワーク形成に関する課題

(1) 持続可能な公共交通ネットワークの形成

- ① 都市拠点と地域拠点を有機的に結ぶなど、コンパクトなまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成する必要があります。
- ② 路線再編による効率化や利用促進等により財政負担の増加抑制に努め、持続可能な公共交通を目指していく必要があります。
- ③ 中央地区、広地区の医療機関・商業施設等へのアクセスの向上、市内の居住誘導区域、都市機能誘導区域への集積促進を図る交通ネットワークの形成が必要です。
- ④ 通勤・通学などの日常的な移動や広域的な交流を支えるため、広域交通を維持することが必要です。
- ⑤ 災害に強い交通ネットワークの形成、災害発生時等にも対応できる交通機能の確保に向けた取組が必要です。

(2) 市民と来訪者の移手段の確保

- ① 公共交通サービスが行き届いていない地域において、地域の実情に応じた移手段の確保が必要です。
- ② 国内・外国人観光客（来訪者）にとっても利用しやすいバス停での案内、バス路線の維持・確保が必要です。
- ③ 自らの移手段を持たない高齢者等に対する移支援が必要です。

2 利用環境に関する課題

(1) 公共交通の利便性の向上

- ① 関係事業者の連携により、利用しやすいダイヤ編成を行うなど、乗り継ぎの利便性向上を図る必要があります。
- ② 地域や交通事業者と連携して、待合環境を整備する必要があります。
- ③ 公共交通に関する分かりやすい情報を提供する必要があります。
- ④ 車両や施設などのバリアフリー化を推進し、高齢者等が安心して公共交通を利用できる環境づくりを進めていく必要があります。

3 連携・協働に関する課題

(1) 関係者の連携・協働

- ① 市民、交通事業者、呉市を始めとする関係行政機関等が連携・協働し、一体となって平常時及び災害時における公共交通の課題解決に取り組む必要があります。

呉市におけるまちづくりの方向性や公共交通の課題を踏まえ、本計画において呉市の公共交通ネットワーク形成に関する基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

(1) 基本理念と基本方針

ア 基本理念

官民連携による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

呉市地域公共交通網形成計画は、交通ビジョンで掲げた理念を踏襲し、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」を官民が一体となって目指せるよう、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランです。

イ 基本方針

基本方針1 まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークの形成

持続的に住み続けられるまちを形成するよう、呉市立地適正化計画に位置付けられる「都市拠点」と「地域拠点」を結び、コンパクト+ネットワークを基本とする多極ネットワーク型の都市構造を支える公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針2 市民・交通事業者・行政による地域の移動手段の維持・確保

各地区の通勤、通学、通院、買物といった日常生活の移動、交通結節点から地域内の観光施設等への観光移動に対応し、市民・交通事業者・行政の適切な役割分担により、一定の効率性を確保することで持続可能性を高め、地域特性や利用実態に応じた移動手段の維持・確保に努めます。

基本方針3 安心・快適に利用できる環境の整備

公共交通を安心して快適に利用できるよう、利用者目線に立った分かりやすい情報を提供するとともに、高齢者や障害者など移動制約者の負担軽減・移動円滑化を図るなど、利用しやすい環境づくりに努めます。

基本方針4 みんなで守り、育み、利用する公共交通の意識づくり

関係する主体が、公共交通の必要性や問題意識を共有し、連携・協働することにより、持続可能な公共交通の維持・確保に向けた取組を推進します。

(2) 目標と目標を達成するための事業

ア 目標と事業体系

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と事業を以下のとおり定めます。

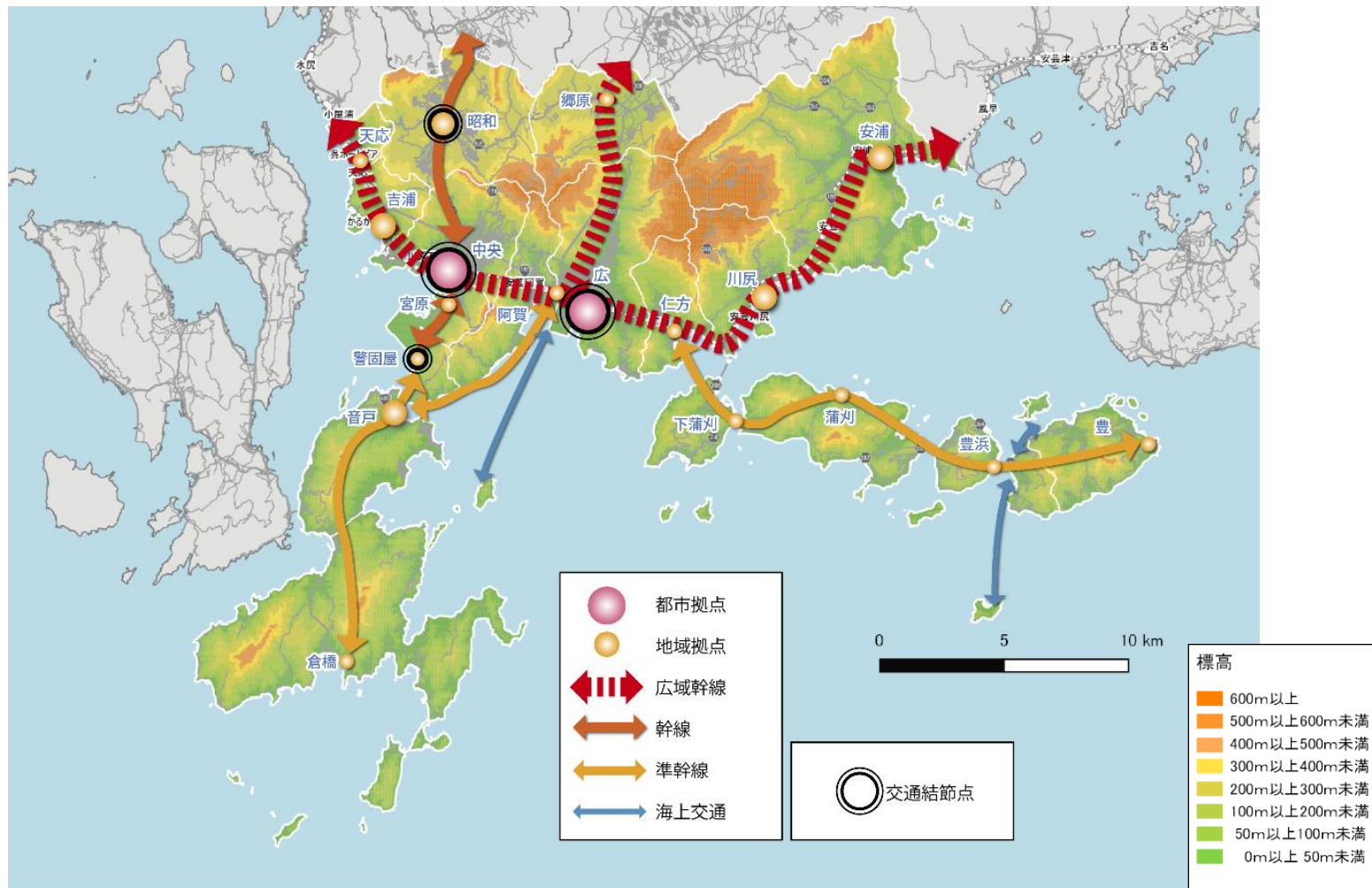
目標 1 まちづくりと一体となった効率的な公共交通ネットワークの形成	
事業 1	広域移動を担う鉄道の機能強化
事業 2	バス路線の再編
事業 3	産業・観光振興に資する空港アクセスの確保
事業 4	呉駅周辺地域総合開発
事業 5	コンパクトシティ実現に向けた市街地移動サービスの展開
事業 6	災害に強い交通ネットワーク・交通機能の確保
目標 2 地域の実情に応じた移動手段の確保	
事業 7	地域の実情に応じた公共交通サービスの展開
事業 8	生活を支える航路の確保
事業 9	地域主導による移動手段の確保の支援
事業 10	将来を見据えた新たな移動手段の研究
目標 3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実	
事業 11	乗継拠点の整備と待合環境の向上
事業 12	各交通モード間のダイヤの調整
事業 13	分かりやすい情報の提供
事業 14	車両や施設のバリアフリー化の推進
目標 4 公共交通に関する意識の醸成	
事業 15	関係主体の連携による利用促進、モビリティ・マネジメント等

イ 公共交通ネットワークの方針図（呉市が目指す公共交通網の姿）

呉市の都市拠点と市外の都市拠点とを結ぶ公共交通を「広域幹線」、市内の都市拠点同士又は都市拠点と市内外の交通結節点を結ぶ公共交通を「幹線」、市内の地域拠点同士又は地域拠点と交通結節点を結ぶ公共交通を「準幹線」と位置付けます。

また、主に地区内の通勤、通学、通院、買物といった日常生活の移動を担う公共交通を「地域内交通」、市街地の周遊性を向上させる公共交通を「市街地移動サービス」、島しょ部の住民の日常生活を維持するための海上公共交通を「海上交通」と位置付け、利便性・持続可能性の高いネットワークの形成を目指します。

中央地区（呉駅）、広地区（新広駅）、昭和地区（昭和市场センター周辺）、警固屋地区（鍋椋橋）は、拠点の特性に応じた整備を進めていく必要があります。



ウ 各公共交通の位置付け

各公共交通は、分類ごとに次のとおり位置付けます。

分類	位置付け	対象交通モード
○市外の都市拠点，市内の都市拠点，地域拠点を結び市民や来訪者の交流を支える移動手段		
広域幹線	呉市都市計画マスタープランに示される将来都市構造図における広域骨格軸として機能し，市外の都市拠点と呉市の都市拠点を結ぶ公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・高速バス（クレアライン） ・路線バス（西条・呉間）
幹線	呉市都市計画マスタープランに示される将来都市構造図における主要都市軸として機能し，市内の都市拠点同士又は都市拠点と交通結節点を結ぶ公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス
準幹線	市内の地域拠点同士又は地域拠点と交通結節点を結ぶ公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・生活バス
空港アクセス	市内の都市拠点と空港を結ぶ公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス（空港線）
○主に市内各地区の日常生活を支える移動手段		
地域内交通（支線）	地区内の移動を担う公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・生活バス ・乗合タクシー
海上交通	島しょ部の住民の日常生活を維持するための海上公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・離島航路 ・生活航路
○市街地の周遊性向上に資する移動手段		
市街地移動サービス	市街地の周遊性を向上させる公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな移動手段

エ 事業内容

事業名	基本的な考え方
事業1 広域移動を担う鉄道の機能強化	J R 呉線全線の機能強化及びバリアフリーに配慮した施設整備を検討し、利用促進、沿線の活性化を図ります。
事業2 バス路線の再編	路線ごとの利用状況や収支状況等を踏まえ、一部路線のフィーダー化や運行形態・路線の見直し等により運行の効率化を図ります。
事業3 産業・観光振興に資する空港アクセスの確保	産業・観光振興に資する空港アクセスを確保します。利用促進を行いつつ、利用サービスの改善を図ります。
事業4 呉駅周辺地域総合開発	国道、鉄道駅、港といった複数の交通モードが集積しているという呉駅周辺地域のポテンシャルに着目し、呉駅周辺地域を、未来の理想的なまちの姿を先行的に具現化し、今後の市全体のまちづくりを牽引する地域として位置付け、総合的な開発を推進します。
事業5 コンパクトシティ実現に向けた市街地移動サービスの展開	都市拠点に立地する公共施設、教育機関、医療機関、商業施設、観光施設等へのアクセスの利便性を高め、居住誘導区域、都市機能誘導区域への集積促進を図る市街地移動サービスを検討します。
事業6 災害に強い交通ネットワーク・交通機能の確保	災害時において、複数の交通機関が連携し、被災地の人とモノの円滑な移動が可能となるように、災害に強い交通ネットワークを構築するとともに、交通機能を確保する仕組みをつくります。
事業7 地域の実情に応じた公共交通サービスの展開	地域特性、移動ニーズに応じた効果的、効率的な移動手段の見直しを検討します。
事業8 生活を支える航路の確保	離島航路、生活航路等の航路が島しょ部の日常生活を支えています。一方で航路を維持するための行政の負担が増加してきており、継続的に生活を支えられるように航路の効率化を図ります。
事業9 地域主導による移動手段の確保の支援	地域主導による移動手段の確保の支援を行います。導入を検討する地区における検討支援、既に運行している地区では運行の見直しや利用促進等の検討支援を行います。また、地域主導で、多様な移動手段の導入検討が可能となる制度づくりを進めます。
事業10 将来を見据えた新たな移動手段の研究	将来を見据えて、自動運転を始めとした新たな移動手段、M a a S (運営主体を問わず、情報通信技術を活用することにより自家用車以外の全ての交通手段による移動を一つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな『移動』の概念)について研究を行います。
事業11 乗継拠点の整備と待合環境の向上	公共交通機関相互のネットワークをつなぐ乗継拠点において、拠点の特性に応じた整備を進めるとともに、待合環境の向上を図ります。
事業12 各交通モード間のダイヤの調整	各交通事業者の連携により、各交通モード間の乗り継ぎや移動ニーズにあったダイヤの調整を行います。
事業13 分かりやすい情報の提供	市民だけでなく来訪者にも、分かりやすい情報を提供します。また、災害時にも対応できるように改善します。
事業14 車両や施設のバリアフリー化の推進	高齢者や障害者など誰もが利用しやすい公共交通を目指し、バス車両や施設のバリアフリー化を推進、ユニバーサルデザインタクシーの導入支援を行います。
事業15 関係主体の連携による利用促進、モビリティ・マネジメント等	公共交通を維持するには、市民・交通事業者・行政を始めとする関係主体が問題意識を共有し、市民一人一人が公共交通を利用することが重要です。このため、公共交通に関する意識を醸成するとともに、利用促進等に取り組みます。

本計画の評価指標及び目標値を次のとおり定めます。

(1) 全体的な目標

評価指標	現状値（平成30年度）	目標値（令和6年度）
指標1 公共交通利用者数（鉄道・路線バス）	JR呉線：896万人 広島電鉄：783万人	現状維持※
指標2 公共交通利用者数（生活交通・航路）	生活バス・乗合タクシー：48万人 航路：8.7万人	現状維持※

(2) 目標1「まちづくりと一体となった効率的な公共交通ネットワークの形成」

評価指標	現状値（平成30年度）	目標値（令和6年度）
指標3 公共交通に対する満足度（平成26年度市民意識調査）	-0.2ポイント	満足度の向上
指標4 公共交通を含む移動確保に対する呉市の負担（投資）額 （バス運賃助成、スクールバス運行委託、タクシー助成等含む。）	【平成30年度決算額】 1,264,897千円	現状以下

(3) 目標2「地域の実情に応じた移動手段の確保」

評価指標	現状値（平成30年度）	目標値（令和6年度）
指標5 地域内交通1便当たりの平均利用者数	8.1人/便	現状維持※
指標6 地区内人口一人当たりの地域内交通の年間利用回数	3.34回/人・年	現状維持
指標7 新たな移動手段の検討又は既存の移動手段の改善検討の数	-	1件/年, 延べ5件以上

(4) 目標3「誰もが利用しやすい公共交通環境の充実」

評価指標	現状値（平成30年度）	目標値（令和6年度）
指標8 バスロケーションシステムに対応した表示器設置数	6ヶ所	5ヶ所以上増設, 合計11ヶ所以上
指標9 交通結節点・乗継拠点等における利用環境の改善数	1件/年	1件/年, 延べ5件
指標10 生活バスのバリアフリー率	43%	70%

(5) 目標4「公共交通に関する意識の醸成」

評価指標	現状値（平成30年度）	目標値（令和6年度）
指標11 モビリティ・マネジメントの実施件数	8件/年	10件/年, 延べ50件以上
指標12 関係者との協働・連携による取組の実施件数	3件/年	3件/年, 延べ15件以上

※人口減少率の範囲内における利用者の減少は、現状維持とみなします。