

ビジョンの実現に向けて

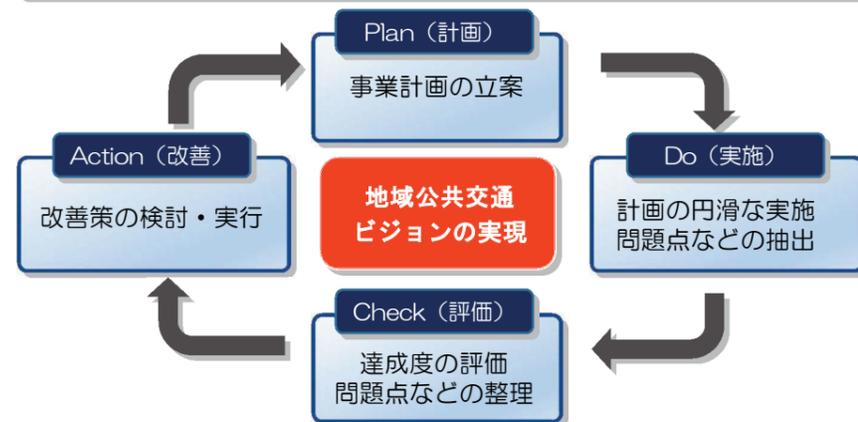
計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度までの5か年計画

社会経済情勢の変化などを踏まえ、随時、見直しを行っていきます

ビジョンの実現に向けて

PDCA サイクルによる継続的な取組の推進



適切な評価の実施

	評価指標	内容	目標
指標 1	公共交通に対する満足度	本ビジョンに基づく各施策の効果を評価します。	満足度の向上
指標 2	公共交通分担率	公共交通の利用促進などの施策の効果を評価します。	現状以上
指標 3	JRと路線バスの乗り継ぎ割合	乗り継ぎ利便性の向上に向けた施策の効果を評価します。	現状以上
指標 4	公共交通に対する市の財政負担額	持続可能な公共交通体系の構築に向けた施策の効果を評価します。	現状と同水準を維持

呉市地域公共交通ビジョン【概要版】(平成 27 年 3 月)

発行 呉市
〒737-8501 広島県呉市中央四丁目1番6号
TEL 0823-25-3239 FAX 0823-24-9645
<http://www.city.kure.lg.jp/>
編集 呉市 都市部 交通政策課

呉市地域公共交通ビジョン

【概要版】



ビジョン策定の背景

ビジョン策定の趣旨

呉市では、将来都市像の実現に向けて、市民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の1つとなっています。

しかし、人口減少や少子高齢化の急速な進行、都市機能の拡散、公共交通利用者の減少などにより、公共交通を将来にわたって維持・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、真に持続可能な公共交通体系の構築を目指すため、「市民」「交通事業者」「行政」が一体となって取り組むべき交通政策の指針として、「呉市地域公共交通ビジョン」を策定します。

第4次呉市長期総合基本計画(2011-2020)

「絆」と「活力」を創造する都市・くれ
～協働による自主的で自立したまちを目指して～

- 人づくり 市民主体のまちづくりの展開
- 地域づくり 地域の魅力の更なる創出
- 都市づくり 都市機能の強化・充実

▲目指す将来都市像と重点戦略

国の交通政策の動向

平成25年12月の「交通政策基本法」施行にともない、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、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、柔軟で効率的かつ、持続可能な交通体系の実現を目指しています。



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

呉市の現状

地域特性

●多極分散型の都市構造

周辺8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。

●人口の集積と分散

旧呉市の平地部に人口が集積している一方、島しょ部においては、沿岸部の平地に小規模の集落が点在しています。

社会経済情勢の変化

●人口減少・少子高齢化の進行

人口減少とともに高齢化率の上昇も顕著であり、今後も同様の傾向が続くものと推察されます。



▲年齢別人口及び高齢化率の推移

●モータリゼーションの進行

公共交通離れによる利用者の減少、二酸化炭素排出量の増加による環境負荷の増大や道路交通渋滞の悪化、さらには、交通事故の増加などの弊害を招く恐れがあります。

●厳しさを増す財政状況

生産人口の減少による生産力の低下、社会保障費などの経費の増大が懸念されます。

公共交通の現状

●多様なサービスからなる公共交通網

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。



▲多様な公共交通サービス

●バス路線維持のための財政負担が増加

本市のバスは、ほぼ全ての路線で赤字となっています。公共交通を維持・確保するため、補助金交付などを行っていますが、今後の各公共交通の利用状況などの影響により、負担が増加することが懸念されます。

●交通空白・不便地区の存在

山側の一部にバス停から遠く離れた交通空白地区があります。また、斜面上に立地する集落を中心に、バス停との標高差が大きな集落があり、公共交通の利用が不便な地区も存在しています。

利用実態と移動ニーズ

●バス利用が多い通院・通学

買物や通勤では、「自動車(自分で運転)」, 通院や通学では、「バス」の割合が最も高くなっています。

	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%

▲交通手段の分担率(複数回答)

●満足度の低いバスサービス

「運行便数」や「乗り換え待ち時間」、「停留所での待合環境」の満足度が低くなっています。

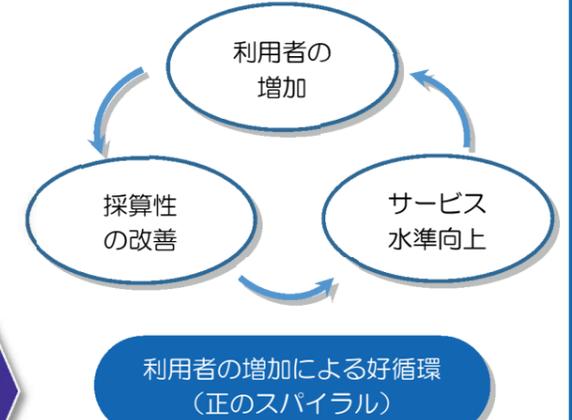
●サービス改善によるバス利用への転換

約6割の人が、「サービス改善により利用する可能性がある」「将来利用する可能性がある」と考えています。

公共交通の課題と解決の方向性

I 公共交通利用者の減少への対応

利便性向上と利用促進などにより、「利用減による悪循環」から「利用増による好循環」への転換を図る必要があります。

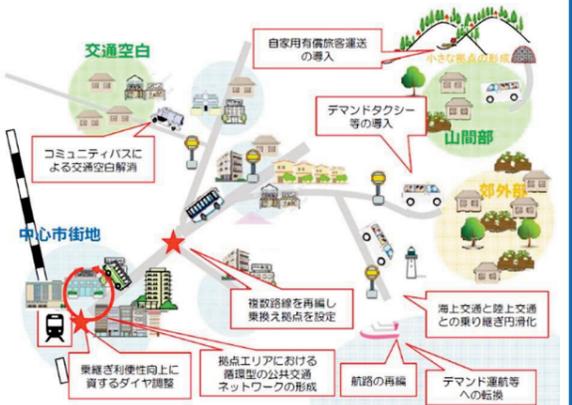


II 拠点間を結ぶコンパクトなネットワークづくり

拠点間を結ぶ移動手段として各公共交通を有機的に連携させ、将来のまちづくりを見据えた「効率的で効果的なコンパクトな公共交通ネットワーク」の構築を目指していく必要があります。

III 移動ニーズに応じた公共交通体系づくり

各公共交通の役割分担を図るとともに、移動ニーズや地域特性を踏まえ、各移動手段との連携、地域に最適な交通手段の導入検討を進める必要があります。



呉市の現状と課題

基本方針

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。

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」とを結ぶ効率的・効果的な交通ネットワークの構築を目指します。

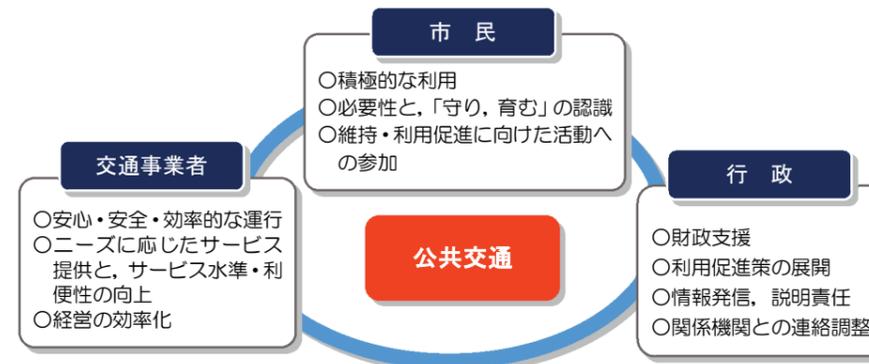
III 誰もが安心して利用できる公共交通の実現

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。

取組方針

公共交通をみんなで支える体制づくり

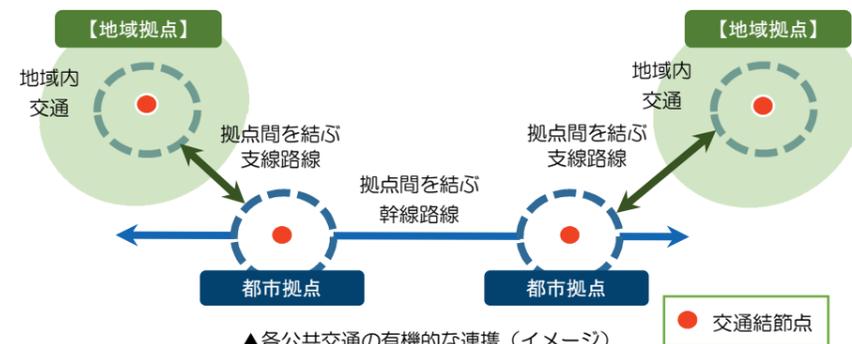
市民、交通事業者、行政の三者が役割を分担しながら、連携・協働することで、公共交通の活性化や、効率的で真に必要な交通サービスの実現を図ります。



▲市民、交通事業者、行政の連携・協働による推進体制

各公共交通の役割分担に基づく公共交通づくり

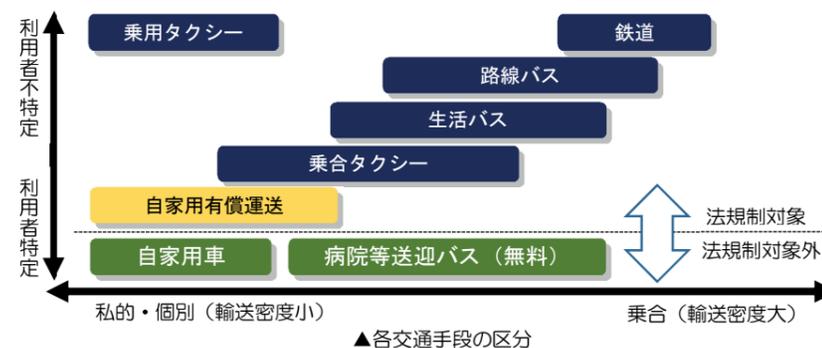
鉄道やバス、タクシーなどの各公共交通機関の役割を明確化し、それらを有機的に機能させることにより、持続可能な公共交通の実現を図ります。



▲各公共交通の有機的な連携（イメージ）

地域特性や利用実態に応じた公共交通づくり

市全域で一様なサービスを提供するのではなく、地域の移動ニーズ、人口分布、高齢化率、地形的特徴などの特性に応じた最適な公共交通を構築します。



▲各交通手段の区分

人に優しい、環境に優しい公共交通づくり

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」の実現を図ります。



▲自動車利用から公共交通利用への転換（イメージ）

施策推進の柱

A 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

B 持続可能な公共交通体系の構築に向けた施策

C コンパクトネットワークの実現に向けた施策

D バリアフリーや環境に配慮した施策

A

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

- ① 市の公共交通を検討する組織の設置・運営
- ② 公共交通に関する意見交換会などの開催
- ③ 公共交通情報の積極的な発信
- ④ モビリティ・マネジメントの推進 ※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
- ⑥ 体験型公共交通イベントの開催

公共交通の活性化、さらには、地域の活性化に向けて、公共交通をみんなで「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」



▲小学校でのバスの乗り方教室

B

持続可能な
公共交通体系の
構築に向けた
施策

- ① 各公共交通の役割分担による効率的な運行
- ② 路線維持基準に基づくバス路線の再編・見直し
- ③ 受益者負担の適正化（運賃制度の見直し）
- ④ 航路統合に向けた検討

地域の移動ニーズや公共交通の利用実態、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ます。



▲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）

C

コンパクト
ネットワークの
実現に向けた
施策

- ① 便利で快適な交通結節点の整備
- ② バスロケーションシステムの整備
- ③ 各公共交通共通の時刻表・路線図などの作成

効率的で効果的なコンパクトな公共交通ネットワークを構築し、利用促進を図るため、乗り継ぎに対する抵抗感を低減し、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を行います。



▲広島市のバス停に設置された表示器



▲新広島駅周辺の状況

D

バリアフリーや
環境に配慮した
施策

- ① ノンステップバスの導入
- ② 心のバリアフリーの推進
- ③ エコ通勤の普及・推進
- ④ パーク＆ライドの普及・推進 ※2

高齢者や障害者など移動制約者の負担軽減・移動円滑化を図るとともに、環境負荷の低減に向けて、公共交通を中心としたライフスタイルへの転換を推進します。



▲ノンステップバス（左：広島電鉄、右：倉橋地区生活バス）

※1…「モビリティ・マネジメント」とは、過度に自動車に依存したライフスタイルから、自動車と公共交通をかしこく使い分け利用するライフスタイルへ、行動の変化を期待するコミュニケーションを中心とした交通施策
 ※2…「パーク＆ライド」とは、郊外から市街地などに集中する自動車交通をバスなどの公共交通に乗り換え、渋滞を緩和する方法

呉市地域公共交通ビジョン

