

7 計画の達成状況の評価について

《目標の評価指標》

- 目標 1「日常づかいができる公共交通」
⇒市民等の日々の暮らしの外出手段の充実、利便性の向上
- 目標 2「観光・にぎわいにつながる公共交通」
⇒観光客等の来訪、周遊等の促進
- 目標 3「コンパクトなまちにつながる公共交通」
⇒「歩く」+「公共交通利用」が中心の、まちなかの行動スタイルへの変容
(将来まで持続可能な公共交通について、継続的な取り組み・検討)



指標	現況値	目標値 (将来：2024年度)
「日常づかいができる公共交通」⇒公共交通で外出する人の増加		
竹原駅の乗車人員	825人/日(2017年)	現状維持
忠海駅の乗車人員	537人/日(2017年)	現状維持
竹原市内の路線バス利用客数	363千人/年(2017年)	現状維持
福祉バス・福祉タクシー・乗合タクシーの利用客数	51百人/年(2017年)	56百人/年
路線バスに対する利用客の満足度	約25%	35%
「観光・にぎわいにつながる公共交通」⇒公共交通で来訪する観光客の増加、周遊の促進		
自家用車で来訪する観光客の割合	約65%	55%
忠海港・竹原港の乗降人員	1106千人/年(2017年)	1217千人/年
忠海駅の乗車人員	537人/日(2017年)	現状維持
かくや姫号の利用客数	180千人/年(2017年)	198千人/年
市内の滞在時間が半日以下の観光客の割合	約73%	65%
「コンパクトなまちにつながる公共交通」⇒徒歩等と公共交通による外出スタイルの促進、まちなかの人の往來の増加		
自家用車で日常の外出をする市民の割合	約71%	60%
竹原駅前の歩行者通行量	991人/日(2017年)	1090人/日
福祉バス・福祉タクシー・乗合タクシーの利用客数	51百人/年(2017年)	56百人/年
全体に関わる事項⇒将来まで持続可能な公共交通、継続的な取り組み		
路線バスの延べ利用客数と市補助金額との比率	97円/人(2017年)	87円/人
福祉バス・福祉タクシー・乗合タクシーの延べ利用客数と市委託料(計)との比率	1171円/人(2017年)	1054円/人
各公共交通事業者及び市による意見交換のためのミーティングの開催回数	なし	年間1回以上
市民等を対象としたモビリティ・マネジメントの取り組みの実施回数	なし	年間1回以上

《今後の取組スケジュール》

取り組み(事業)	2020	2021	2022	2023	2024
(1) 外出スタイル・ニーズに呼応した運行方法の見直し・調整	運行方法見直し、コミバス等の検討・調整・準備	一部、実証運行	効果検証・本格運行、他地区での検討	本格実施	本格実施
(2) 交通待合の時間・環境など、交通利用環境の向上	検討・調整・準備	一部、試行実施(案内情報等)、順次導入	運行情報案内	本格実施	本格実施
(3) 病院・店舗～公共交通の間の移動の負荷軽減	検討・調整・準備(必要に応じて試行実施)	一部ルート変更	福祉バス	本格実施	本格実施
(4) 運行情報の充実や、施設案内の整備等による乗り継ぎ環境整備	検討・調整・準備	公共交通機関・市による意見交換(毎年)	一部、試行実施(案内情報等)、順次導入	運行情報案内	本格実施
(5) 悪天候による遅延、運休情報等、情報発信方策の検討	検討・調整・準備	公共交通機関・市による意見交換(毎年)	一部、試行実施(案内情報等)、順次導入	運行情報案内	本格実施
(6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策の検討	検討・調整・準備(必要に応じて試行実施)			本格実施	本格実施
(7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等の検討	検討・調整・準備	関係者による意見交換(毎年)	試行実施	本格実施	本格実施
(8) 公共交通空白地・不便地区への交通サービスの提供	移動支援の継続的な検討・調整・準備	検討・準備	一部、実証運行	効果検証・本格運行、他地区での検討	本格実施
(9) 徒歩・公共交通利用の促進に向けた情報提供や意識醸成などの交通環境づくり	検討・準備	一部、試行実施、順次拡大・継続(毎年)			MMの取組み

1 はじめに

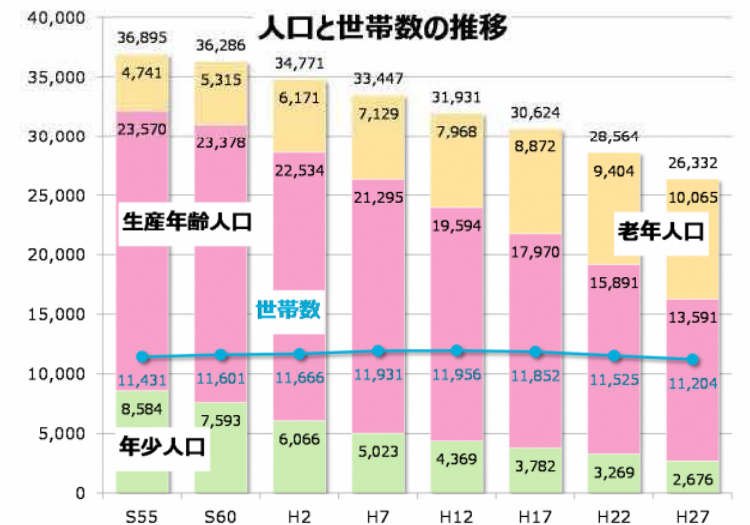
- 本市の公共交通は、人口減少やモータリゼーション等により、利用客が年々減少。
- 一方、高齢化の進展等に伴い、日々の移動手段として、公共交通は今後ますます重要。
- 「交通政策基本法」施行(H25)。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」(H26)では、地方公共団体が中心に、公共交通事業者や住民と連携し、持続可能な地域公共交通網の形成に取り組むことが示されています。
- 本市では、「第6次総合計画基本計画」で、「瀬戸内に映えるコンパクトで住みやすい都市づくり」という目指す姿の実現に向けて「持続可能な公共交通体系の構築と利用促進」を進めることとしています。
- 市民、利用客、公共交通事業者、行政等が連携しながら取り組めるよう、本市の公共交通に関する今後の目標や取り組みの方向性を示す計画として、「竹原市地域公共交通網形成計画」を策定します。

- 計画の区域： 竹原市全域
- 計画の期間： 平成32年度(2020年度)から36年度(2024年度)の5年間

2 地域の現状

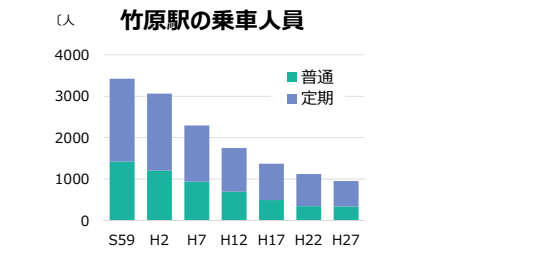
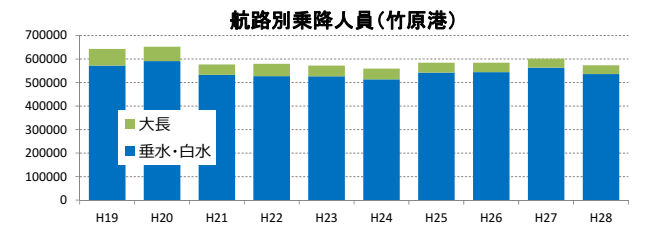
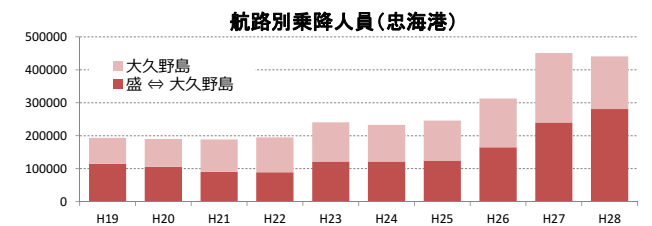
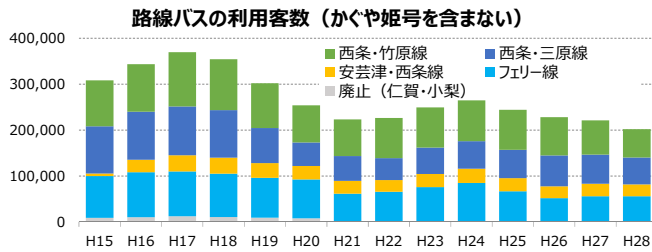


- 5つの地域から成り、中心は竹原、次いで忠海。島と航路で結ばれている。
- 人口減少、少子高齢化が進展し、公共交通の役割は今後ますます重要。
- 高齢者だけの世帯や一人暮らしが増加。将来の移動手段への不安もあり、運転免許返納もさほど進んでいない。
- 市内への通勤・通学者が約7割。その他では三原市、東広島市との行き来が多い(高校は市内に2校)。
- 利用が多い病院として、安田病院、馬場病院、呉共済病院忠海分院。
- 規模の大きい店舗等として、ゆめタウン(イズミ)、藤三、パルティフジのほか、ドラッグストアなど、何れも竹原の中心部に立地。
- 観光スポットとして、大久野島(ウサギの島)、町並み保存地区があり、多くの人が訪れているが、スポット的な観光が大半で滞在時間が短く、市全体の振興には活かしきれていない状況です。



3 公共交通の現状

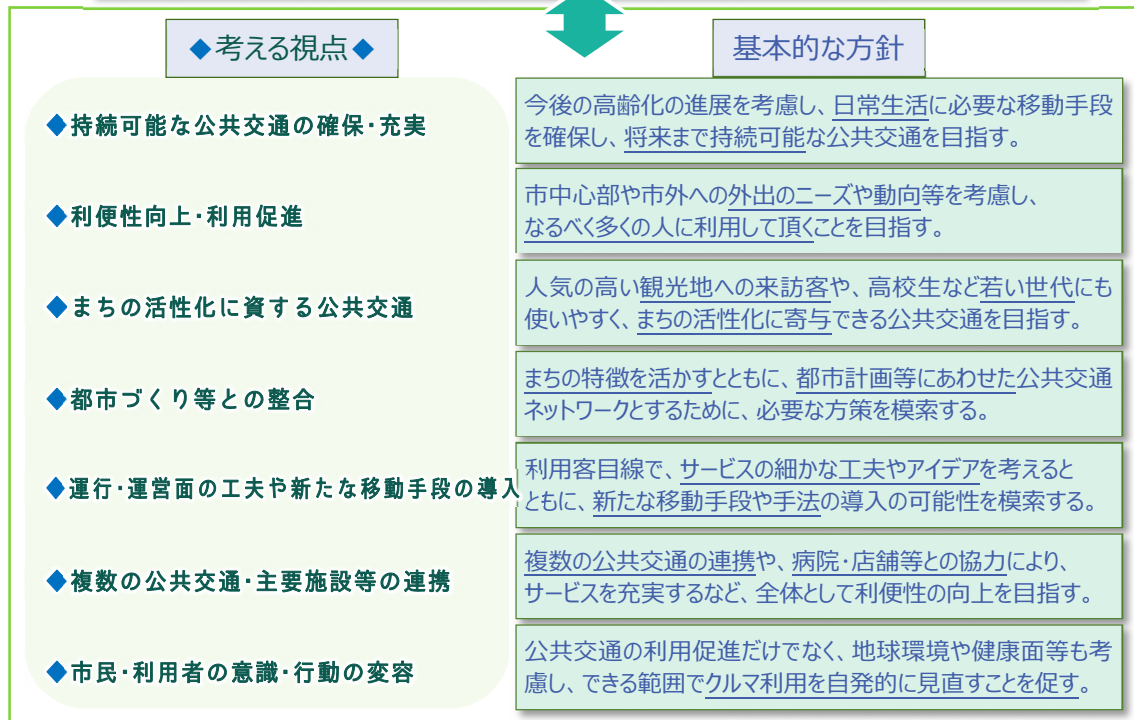
- 東西の主軸としてJR呉線が通り、市内に5駅。中心駅である竹原駅でも、利用客は年々減少。
- 路線バスは、竹原駅を中心に、西条方面・三原方面・竹原フェリー等を結んでいるが、利用客は、かくや姫号を除き減少傾向。路線によっては利用客が僅少。広域路線も市域を跨ぐ利用は僅か。
- 福祉バスは、主に高齢者が対象。各地域1日の運行で利用客は限られる。
- 航路のうち人気観光スポットのある大久野島行きのみ好調で、他は低い水準で横ばい。
- その他、乗合タクシー(広島空港行き・仁賀・小梨)・福祉タクシー・通学タクシー等を運行。
- なお、2018年7月に発生した豪雨災害により、鉄道・バス等が運休。順次復旧したが、呉線は長期の運休となり、代行バス、芸陽バス路線等により対応。



4 これからの竹原市の公共交通を考えるための視点(課題)

前述の本市の「まちづくりの方向性」と、「公共交通の現状・問題等」を照らし合わせてみた場合、今後、下記の視点が重要と考えられます

竹原市のまちづくりが目指す方向「元気と笑顔が織り成す暮らし誇らし、竹原市」



5 竹原市の公共交通が目指す姿(基本目標)と今後の取り組み

■基本目標

たけはらの強みを活かし、「元気」と「笑顔」を生み出す公共交通サービスの実現

〔基本方針〕

- 目標1 日常づかいができる公共交通(市民の「元気」と「笑顔」)
- 目標2 観光・にぎわいにつながる公共交通(まちの「元気」と「笑顔」)
- 目標3 コンパクトなまちにつながる公共交通(未来の「元気」と「笑顔」)

6 各取り組み(事業)の概要

市民 (1) 外出スタイル・ニーズに応じた運行方法の見直し・調整

- 市内で複数の用事のある高齢者等に対応する「運行方法」の調整(★)
- 往復で異なる公共交通・送迎サービスを利用する場合の「連携」等
- 極端に利用客の少ない路線・便の見直し等を含む、効率的で最適なネットワークの継続的な検討・調整(★)
- 若者等の市外との行き来の外出や休日の通学等のニーズに対応する「便」の調整(★)
- 離島から市外への外出に対応する「便」の調整
- 市民など地域ニーズの把握・意見交換及び意識の醸成を図る取組み(★)



市民 (2) 交通待合の時間・環境など、交通利用環境の向上

- 「待ち合い施設」の設備の充実(★)
- 病院・店舗など「行先の建物内」で直前まで待てるようにする方策(★)
- その他、「待ち時間」を充たす方策等



市民 (3) 病院・店舗～公共交通の間の移動の負荷軽減

- 「病院・店舗等の敷地内」への乗り入れ(★)
- 利用者の多い施設への「停留所の追加」等(★)
- 荷物の多い公共交通利用客に対する「店舗等と公共交通が連携した支援」



市民 (4) 運行情報の充実や、施設案内の整備等による乗り継ぎ環境整備

- 異なる公共交通機関相互の、ダイヤに関する事前の「情報交換等」(★)
- 乗り継ぎ距離が長い場所(港・駅)での高齢者、不慣れた観光客等を考慮した「便」の調整
- 異なる公共交通相互の、利用客への「運行情報・乗り継ぎ案内等」(★)
- 乗り継ぎをより便利にするための「駅・港の待合所・停留所・乗降場等の位置関係」の調整等(★)



市民 (5) 悪天候による遅延、運休情報等、情報発信方策の検討

- 異なる公共交通機関相互の、ダイヤに関する事前の「情報交換等」(★)
- 乗り継ぎ距離が長い場所(港・駅)での高齢者、不慣れた観光客等を考慮した「便」の調整
- 異なる公共交通相互の、利用客への「運行情報・乗り継ぎ案内等」(★)
- 乗り継ぎをより便利にするための「駅・港の待合所・停留所・乗降場等の位置関係」の調整等(★)



まち未来 (6) 市中心部等で回遊を支援・促進する方策の検討

- 市中心部の主要施設を循環する、利便性が高い「交通手段」の検討(★)
- 市中心部等の循環交通を導入した場合の既往路線の調整等
- 市中心部での回遊行動を促進するための、異なる公共交通が連携した「特典の企画等」・「料金面の優遇等」



まち未来 (7) 観光客等に対する情報発信策、回遊促進策等の検討

- 民間等の観光・旅行情報メディア、市内観光施設等の協力による「公共交通のPR」
- 公共交通機関や観光施設が連携した、観光客向けの「企画等」(★)
- 観光客等が戸惑う場所での「人による案内・ホスピタリティ向上」等
- 主要観光スポット(町並み保存地区、忠海港等)の周遊を促す「交通手段」の検討(★)
- 主要観光スポット(町並み保存地区、忠海港等)へのアクセスに配慮した「停留所等の位置関係」の調整



市民 (8) 公共交通空白地・不便地区への交通サービスの提供

- 現行の移動支援策等に「関する継続的な取組み」(★)
- 地域で取り組む「新たな方策」による移動支援等の検討
- 市民など地域ニーズの把握・意見交換及び意識の醸成を図る取組み(★)



未来 (9) 公共交通利用等の促進に向けた情報提供や意識醸成など交通環境づくり

- 市内の公共交通が一体となった「PR・情報提供」(★)
- 高齢者等向けの「わかりやすい案内情報」等
- 往復で異なる公共交通を利用する場合の「特典の企画等」(★)
- 公共交通と店舗等がタイアップした「特典の企画等」
- 小学生・高齢者等を対象とした「モビリティ・マネジメント」(★)
- 事業所や自治会等を通じた「モビリティ・マネジメント」(★)
- 市民など地域ニーズの把握・意見交換と合わせた意識の醸成を図る取組み(★)



(★青太文字は、今後可能性を検討する中心的取り組みのイメージ・メニュー例)