

平成30年度 第3回
竹原市地域公共交通会議

議 案 書

平成31年3月25日

目 次

議案第 1 号 報告案件

7 月豪雨災害における公共交通の状況について

議案第 2 号 協議案件

竹原市

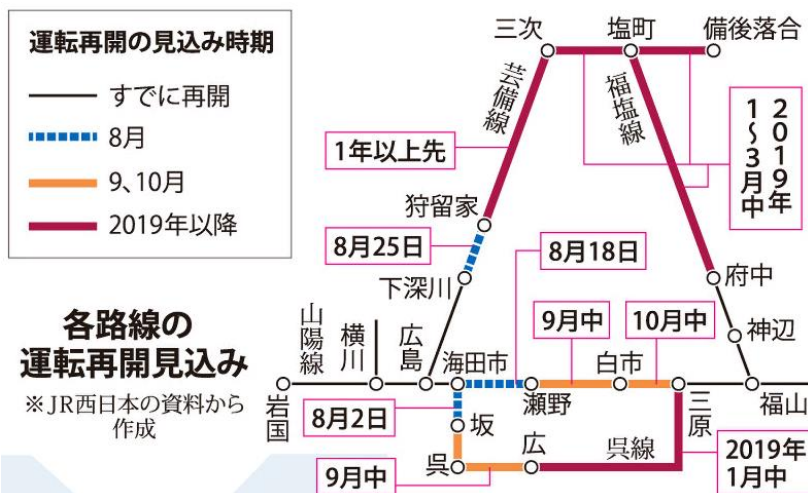
地域公共交通網形成計画 骨子(案)について

7月豪雨災害における公共交通の状況について

●鉄道

- 7月5日 三原～広間 災害運休
- 7月6日 広～海田市間の運休に伴い、全線で運休
- 8月2日 坂～海田市間 運転再開
- 8月2日～10日 竹原市 通学支援バス 竹原市～呉市総合体育館オークアリーナ
- 8月11日～ 広～三原間でJR代行バスの運行
- 8月20日 広～呉間 部分折り返し運転再開
- 9月9日 広～海田市間 運転再開
- 10月14日 安芸川尻～広間 運転再開
- 10月28日 安浦～安芸川尻間 運転再開
- 12月15日 海田市～三原 呉線全線で運転再開

・被災当初のJR開通見込み



●バス

【高速バス（かぐや姫号）】

7月6日 全区間で運休

7月14日 7:00～ 国道432号が開通

交通混乱が続いていたため、すぐの運行再開していない。

7月17日～ 通常ダイヤから5割程度減便の臨時ダイヤで運行再開

7月21日～ 通常ダイヤから2割程度減便の臨時ダイヤで運行

呉-広島方面の道路が不通となっていることから、山陽道・東広島呉道路が迂回となり、山陽道広島東IC～志和トンネル間で朝夕の渋滞が激しくなっていることから、計画通りの車両運行が確保できないため、当面臨時ダイヤとして運行。

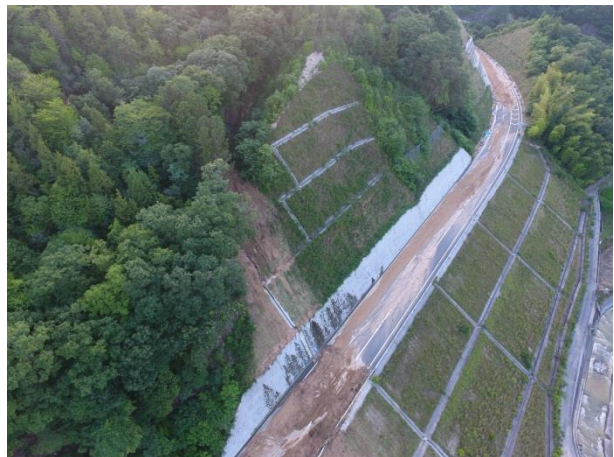
山陽本線や呉線の復旧による交通の流れを見ながら通常ダイヤへの復旧のタイミングを計る。

8月1日～ 19:50 発最終広島行き高速バスを減便

9月22日～ 通常ダイヤ



▲国道432号 葛子橋付近（竹原市新庄町）



▲国道432号 大仙BP付近（竹原市新庄町）

【竹原-西条線】

7月6日 全区間で運休

7月10日 西条-東広島駅間で運行再開

7月17日～ 減便ダイヤで運行再開

8月2日～10日 竹原市通学支援バス

JRの通学定期の提示により路線バス（竹原-東広島間）が無料で利用可能

9月9日以降のJR復旧による交通の流れを見ながら通常ダイヤへ復旧

9月22日～ 通常ダイヤへ復旧



▲国道2号 ココリコ付近（竹原市田万里町）

【竹原-かんぼ線、中田万里線】

7月6日 全区間で運休

→JR呉線が運休している関係上、三原竹原線の利用者が多く、他路線との車両運用上都合、運休が続く。

9月22日 中田万里線 運行再開

→かんぼの宿たけはらの休館が続いていることから、かんぼ線については運行再開のめどはたっていない。



▲被災直後 湯坂温泉空撮 かんぼの宿裏土砂崩れ（竹原市西野町）

【三原-竹原線】

7月6日 全区間で運休

7月8日 運行再開 国道185号通行止め区間(的場)については、迂回して運行再開。

7月14日 国道185号通行止め解除、正常ルートで運行再開

8月2日～10日 竹原市通学支援バス

JR通学定期の提示により路線バス(竹原-三原間)が無料で利用可能

8月11日 JR代行バス運行開始

→JR呉線が運休している関係上、三原竹原線の利用客が多くなっているが、増発までの対応は行っていない。8月11日以降JR代行バスも運行されだしたことから、混雑は緩和された。路線バスと代行バスの運行時間は、調整を図っている。



▲国道185号 的場公園付近（竹原市港町）

【竹原-安芸津線】

7月6日 全区間で運休

7月23日 県道下三永安芸津線の通行止め解除により運行再開

8月1日 安芸津駅前付近通行止め解除により、安芸津駅、安芸津病院前停留所の運用開始

8月2日～10日 竹原市通学支援バス

JR通学定期の提示により路線バス（吉名-竹原間）が無料で利用可能

8月11日 JR代行バス運行開始

→8月31日現在、通常運行だが、JR運休中のため利用者が増加している。（1便あたり14,5人程度）



▲国道185号 西町付近（竹原市竹原町西町）

【竹原-フェリー線】

7月6日 全区間で運休

7月7日 15:00 ごろから徐々に運行再開

→主に市街地内の平坦区間のため、路線自体の被災はなかったが、広域的な被災のため職員が出勤できず、運転手が確保できなかったため運休となっている。



【竹原市福祉バス】(芸陽バスへの委託運行)

7月7日 全線で運休

運休 17日間

7月23日 新庄・田万里コース、西野・仁賀コースの通行止め区間のルートを変更し、全コースで運行再開

8月7日 新庄・田万里コースについて、通常コースへ復旧

11月30日 西野・仁賀コースの一部を正常ルートに復旧



▲吉名コース 吉名中学校付近



▲西野・仁賀コース 下賀茂神社付近

●タクシー

【福祉タクシー】(安全タクシー委託運行)

7月7日 被災後、1週間運休。

7月14日～ 一部迂回で運行再開



▲市道大井宿根線橋梁被災(竹原市下野町)

【乗合タクシー】

7月7日 被災後、1週間運休

7月14日～ 運行再開

※小梨方面については、県道の通行止めが続いているため、日名内-新庄交差点を經由する2号線を通る迂回ルートにて竹原方面へ運行中。県道の通行止め解除は、平成31年3月を予定。

●町並みライトアップイベント「憧憬の路」臨時バス

平成30年10月27日、28日のライトアップイベント「憧憬の路」に合わせて、鉄道連休に伴う観光客向けに臨時バスが運行。臨時バス運行にあたっては、JR各駅へポスターを掲示するとともに、運行当日は、特製ヘッドマークを装備し、観光客へアピールをおこなった。

臨時バスの運行状況については、次のとおり。

町並み竹灯り たけはら憧憬の路 2018 白市⇔竹原駅間 臨時バス利用実績 【単位：人】

往 路			復 路		
白市駅発	10月27日	10月28日	竹原駅発	10月27日	10月28日
12:45	4	4	18:30	7	4
13:45	4	6	19:00	12	9
14:45	10	6	19:35	20	28
15:35	13	14	20:15	37	24
16:00	6	5	20:40	9	9
16:55	12	3	21:20	35	20
小 計	49	38	小 計	120	94
合 計	87		合 計	214	

呉線沿線利用客については、鉄道代行バスの利用が増えている。西条方面については、18:45竹原フェリー発の高速バス「かぐや姫号」の出発以降は、復路の利用客は多くなっている。

10月 27日(土)28日(日)
Takahara Townscape conservation area Light up event
たけはら町並み保存地区ライトアップイベント

憧憬の路
Shoukei no Michi (Road of longing)

山陽本線JR白市駅から特別臨時バスの運行!
Special extra bus service from Shiraiichi Station on Sanyo Main Line!

ゆき To Go	JR Takehara Sta. JR 竹原駅	かえり Return
発車時刻 Departures		発車時刻 Departures
12:45		18:30
13:45	所要時間 約30分	19:00
14:45	Time required 30 minutes	19:35
15:35		20:15
16:00		20:40
16:55	運賃(片道) 750円 Fare (One way) 750 yen	21:20



●災害に伴う通学支援バスの利用状況

災害に伴う通学支援4路線（貸切1路線、路線バス3路線）の利用状況については、次のとおり。

① 竹原一広オークアリーナ間（市の貸切運行による通学支援）

【単位：人】

	発着地	計	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9	8/10
			木	金	土	日	月	火	水	木	金
往路	竹原→広	145	18	22	5	—	27	16	10	25	22
	吉名BS→広	4	0	1	0	—	2	0	0	0	1
小計		149	18	23	5	—	29	16	10	25	23
復路	広→吉名BS	14	0	0	0	—	1	0	0	0	13
	広→竹原	63	12	9	3	—	11	11	2	15	0
小計		77	12	9	3	—	12	11	2	15	13
合計		226	30	32	8	—	41	27	12	40	36

8/5(日)については、貸し切りバスは運休

② 竹原～忠海・三原間（路線バスによる通学支援）

【単位：人】

	利用区間	計	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	8/8	8/9	8/10
			木	金	土	日	月	火	水	木	金
往路	竹原→忠海	74	8	12	2	4	12	11	7	3	15
	竹原→三原	139	17	27	4	0	19	19	20	14	19
小計		213	25	39	6	4	31	30	27	17	34
復路	三原・忠海 →竹原	218	26	32	5	0	28	31	47	16	33
小計		218	26	32	5	0	28	31	47	16	33
合計		431	51	71	11	4	59	61	74	33	67

③竹原～東広島駅間（路線バスによる通学支援）

④吉名～竹原間（路線バスによる通学支援）

③ ④路線については、通学定期による路線バス利用はなかった。



竹 原 市

Press Release

「住みよさ実感 瀬戸内交流文化都市 たけはら」

平成30年8月1日

中学生及び高校生の通学支援を行います

1 概要

平成30年7月豪雨に伴うJR呉線の不通によって通学困難となっている中学生（市立中学以外の生徒）及び高校生の通学支援を行います。

2 目的

中学生及び高校生の学習機会を確保するとともに経済的負担を軽減する。

4 対象者

竹原市在住の中学生及び高校生

5 実施内容

(1) 広方面通学者への支援

- ア 1日1往復のバスを運行（日曜日は運休）
- イ 区間：竹原駅⇄広（呉市総合体育館オークアリーナ前）
- ウ 運行時間 行き：竹原発6時30分 帰り：広発17時
- エ 座席29名
- オ 運賃：無料（学生証を運転手に提示）

(2) 三原方面通学者への支援

- ア JRの定期券を提示することで芸陽バスに無料で乗車可能とする。
- イ 利用できる路線：中通・三原線（竹原駅～三原駅間）、竹原・安芸津線（吉名～竹原駅間）、西条・竹原線（竹原駅～東広島駅間）

6 実施期間

平成30年8月2日（木）～平成30年8月10日（金）

7 その他

市立中学校生徒へは、別途竹原市教育委員会が通学支援を実施しています。

【問い合わせ先】

竹原市企画振興部 企画政策課

☎電話 0846-22-0942

☎担当者 久保

たけはら 災害復旧かわら版

発行：竹原市建設部
第1号

「災害復旧かわら版」の発行

昨年7月7日に発生した豪雨災害から、およそ8か月が経ちました。被災直後から、市内各所において緊急対応が必要な河川や道路に堆積した土砂や流木の除去を行いました。また、道路や河川護岸が崩壊した箇所への応急処置を行い、少しでも早く市民生活が安定できるよう取り組んでまいりました。そして、昨年の11月には『竹原市復旧・復興プラン「#がんばろう竹原」』を作成し、今後の取組内容と復旧ロードマップをお示したところでです。

また、本格的な復旧にあたっては、国の支援を受けるために、国土交通省や農林水産省、財務省の災害査定などに取り組み、今年の1月をもって、その日程を終了いたしました。今後、すみやかに復旧工事を発注し、本復旧を加速させていくとともに、市民の皆様へ「災害復旧かわら版」を発行し、復旧状況などをお知らせしてまいります。

市民の皆様におかれましては、今後本格化する災害復旧事業に対しまして、御理解と御協力の程をよろしくお願いいたします。

被害額は 約27億円で過去最大

今回の災害における竹原市の公共土木施設、農業施設等の被害の状況です。なお、公共土木施設は、1箇所の被害額（復旧工事費）が60万円以上、農業施設は40万円以上など、一定の要件を満たす被害を対象に集計しています。そのため、要件を満たさない小規模な被害などについては、含まれておりません。

施設名	件数	被害額(万円)	
公共土木施設	河川	80	12億7,126
	道路	76	6億8,134
	橋梁	6	3億1,055
	公園	2	6,819
	小計	164	23億3,134
農業施設	田	66	2億5,246
	畑	14	3,168
	ため池	7	6,674
	頭首工	7	1,449
	水路	15	2,974
	農道	7	1,161
小計	116	4億672	
林道	林道	1	3,134
	小計	1	3,134
合計	281	27億6,940	



▲被災現地での災害査定受検の様子



▲机上図面での災害査定受検の様子

災害復旧までの流れ

災害復旧工事は、被災箇所ごとに国の査定を受けて、補助金の交付を受けながら着手してまいります。

また、災害復旧の原則は、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法など関係法令に基づいて、施設を原形に復旧することであり、災害年を含め3年で復旧工事を終わらせることが原則とされています。

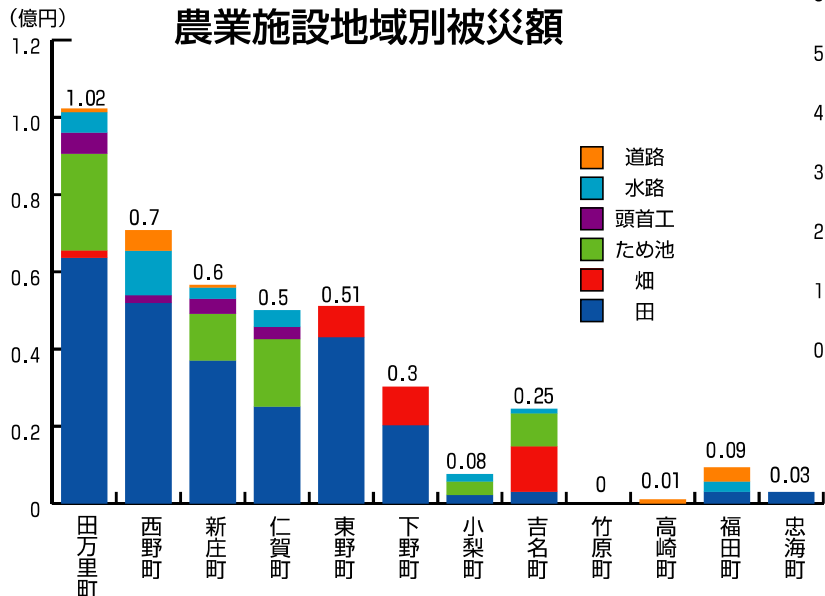
▲土砂が堆積した屋川（東野町）



通常発災から2~3ヶ月程度

被災年を含め3年以内

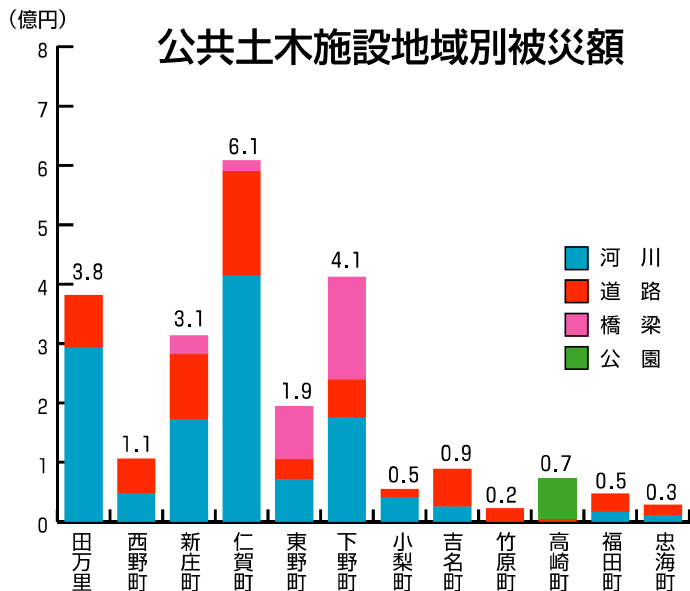
今回の災害状況のデータについては、災害査定の結果を元に集計したデータであることから、1箇所の工事費が広島県で120万円以上、市町村で60万円以上など、一定の要件を満たす災害復旧工事を対象にしています。そのため、要件を満たさない小規模な災害復旧などについては、含まれておりません。



▲農林施設災害についても、被害全体の8割が北部の5町に集中しています。また、今回は降雨による土砂災害が多発したことから、被災内容は、田、畑への土砂流入が多くなっています。

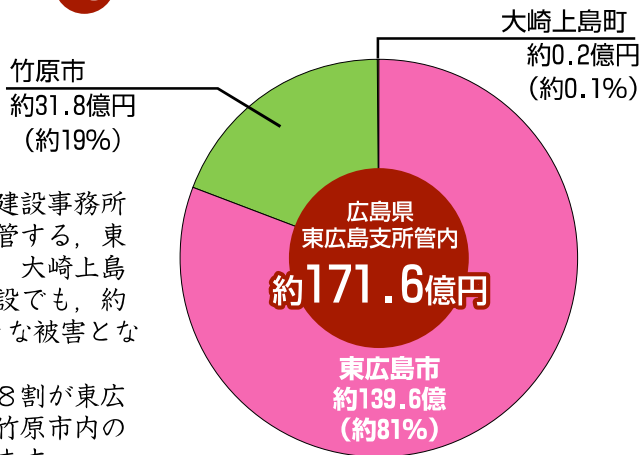


▲葛子川と国道432号 葛子橋北付近 (新庄町)



▲降雨が多かった北部は被災額が多く、北部の5町(田万里、仁賀、西野、新庄、東野)に、被害全体の6割が集中しています。また、北部の中でも、その4割が仁賀町の被害になっています。

広島県所管 土木施設被害額



▶ 広島県西部建設事務所東広島支所が所管する、東広島市、竹原市、大崎上島町内の県管理施設でも、約171億円もの大きな被害となっています。そのうち、約8割が東広島市内、2割が竹原市内の被害となっています。

※広島県の災害資料をもとに作成。また、構成比は、端数処理しているため合計しても100%になりません。

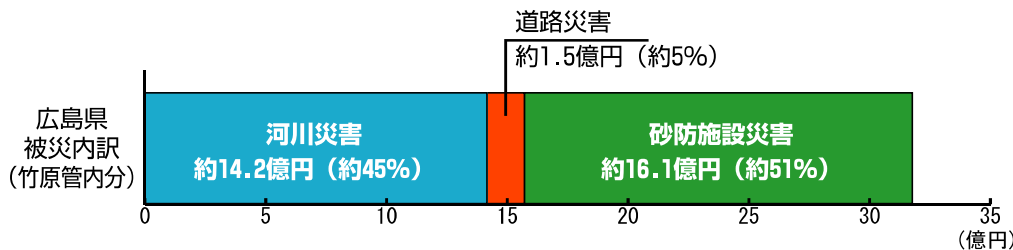


▲賀茂川 大福地橋北(東野町)



▲県道三原竹原線 トンネル西側(小梨町)

広島県所管 土木施設被害内訳



竹原市内での主な広島県管理施設

二級河川賀茂川、本川 など
 賀茂川水系葛子川、田万里川 など
 国道432号、主要地方道三原竹原線 県道南方竹原線など
 砂防河川 片山谷川、西の川 など

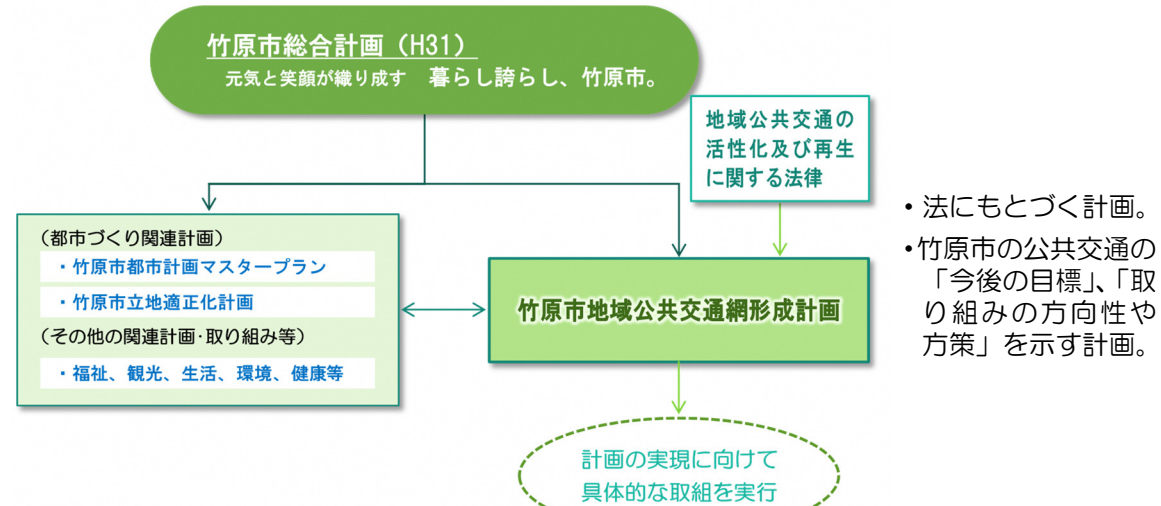
(次号は4月を予定しています)

竹原市地域公共交通網形成計画骨子(案)

TAKEHARA

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

1 竹原市の上位・関連計画等

「竹原市総合計画（H31）」元気で笑顔が織り成す暮らし誇らし、竹原市。

【本市の最上位計画】

- ・集約したコンパクトで住みやすい都市づくり。
（持続可能な公共交通を目指す。公共交通の利用促進に取り組む。）
- ・観光客の滞在時間が伸び、観光消費が増加。
- ・住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる。 等

（都市づくり関連計画）

- 竹原市都市計画マスタープラン
- 竹原市立地適正化計画
 - ・瀬戸内に映える**持続可能な都市**
 - ・**コンパクト+ネットワーク**のまちづくり

（その他の関連計画・取り組み等）

- 竹原市人口ビジョン、竹原市まち・ひと・しごと創成戦略
- たけはら輝きプラン2018
- 第2次竹原市地域福祉計画
- 竹原市子ども・子育て支援事業計画
- 竹原市環境基本計画
- 第2次健康たけはら21
- その他、観光等まちづくりの取り組み 等

「竹原市地域公共交通網形成計画」は、総合計画の考え方に即するとともに、関連する計画・取り組みとの連携、あるいは貢献を目指します。

2 地域の現状

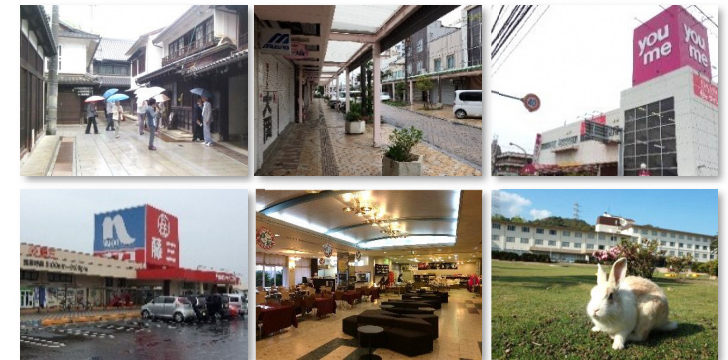
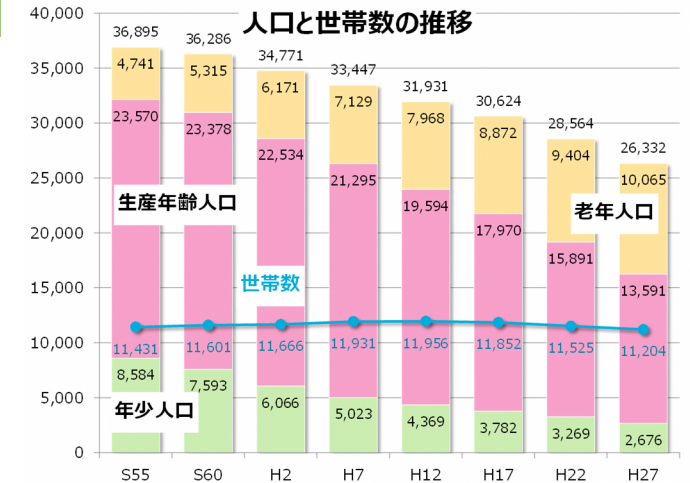


- 5つの地域から成り、中心は竹原、次いで忠海。島と航路で結ばれている。
- 人口減少、少子高齢化が進展し、公共交通の役割は今後ますます重要。
- 高齢者だけの世帯や一人暮らしが増加。将来の移動手段への不安もあり、運転免許返納もさほど進んでいない。

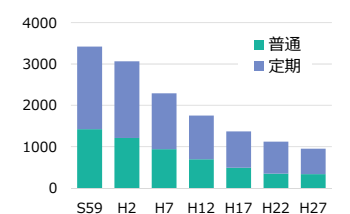
- 市内への通勤・通学者が約7割。その他では三原市、東広島市との行き来が多い（高校は市内に2校）。
- 利用が多い病院として、安田病院、馬場病院、呉共済病院忠海分院。
- 規模の大きい店舗等として、ゆめタウン（イズミ）、藤三、パルティフジのほか、ドラッグストアなど、何れも竹原の中心部に立地。
- 観光スポットとして、大久野島（ウサギの島）、町並み保存地区があり、多くの人が訪れているが、スポット的な観光が大半で滞在時間が短く、市全体の振興には活かしきれていない状況です。

3 公共交通の現状

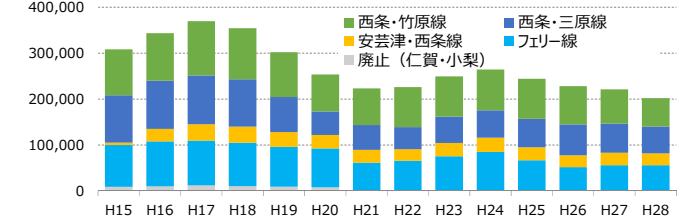
- 東西の主軸としてJR呉線が通り、市内に5駅。中心駅である竹原駅でも、利用客は年々減少。
- 路線バスは、竹原駅を中心に、西条方面、三原方面、竹原フェリー等を結んでいるが、利用客は、かぐや姫号を除き減少傾向。路線によっては利用客が僅少。広域路線も市域を跨ぐ利用は僅か。
- 福祉バスは、主に高齢者が対象。各地域1日の運行で利用客は限られる。
- 航路のうち人気観光スポットのある大久野島行きのみ好調で、他は低い水準で横ばい。
- その他、乗合タクシー（広島空港行き、仁賀、小梨）、福祉タクシー、通学タクシー等が運行。



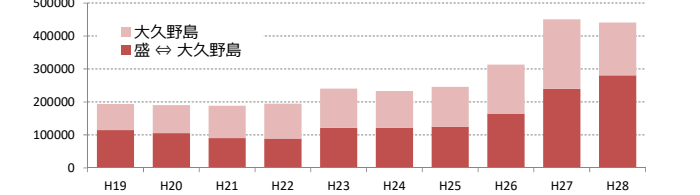
竹原駅の乗車人員



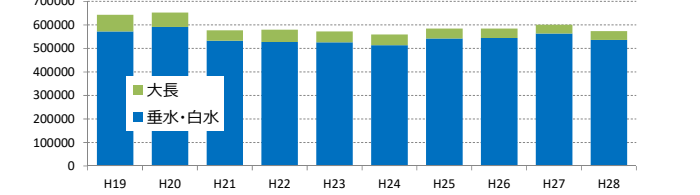
路線バスの利用客数（かぐや姫号を含まない）



航路別乗降人員（忠海港）



航路別乗降人員（竹原港）



市民や来訪客の交通手段選択の実態・意識、及び個々の交通手段だけでなく、複数の交通手段の乗り継ぎや、本市の公共交通全体に関わる改善に向けた着眼点等を把握するため、バスのOD調査、及び鉄道、バス、航路、空港タクシーの利用客、市民、高校生、来院者、観光客、来街者等に対するアンケートを行いました。

公共交通に関する現状及び問題等

現状把握及び調査結果から、以下の現状・問題等が抽出されました。

各交通機関の個別の現状及び問題等

路線バス

〔現状、利用実態より〕

- ・かぐや姫号を除き、利用客数は減少傾向。収支面はますます厳しくなっている。
- ・中でも**利用客数が極めて少ない路線**（安芸津線・かんぼの宿）がある。**市内～市外間の利用は特に少ない。**

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数のほか、**最終便を遅くしてほしい**等のニーズが多い。（特に、週末の最終便）
- ・利用の多い店舗・病院から**バス停が遠い場所**（安田病院等）、**バス停がない場所**等がある（藤三等）。
- ・高齢者にはバス情報が**わかりにくい**。**バス待ち環境**の改善へのニーズが多い。
- ・観光スポットの最寄りバス停等の認知度が低い。かぐや姫号の人気は高いが、事前情報が不十分。

福祉バス

〔現状、利用実態より〕

- ・1日の利用客数は、15～35人程度。
- ・**週に1日、行き帰り1便**のダイヤであり、通院と買い物をしたいという**高齢者等の行動パターンに合致していない。**

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・利用の多い店舗から**バス停が遠い場所**（パーティ等）、**バス停がない場所**等がある（藤三等）。
- ・ほぼ**決まった人が利用**している。福祉バスの認知度は高くない。
- ・介助スタッフが同乗するが、**買い物の荷物の積み降ろしで苦勞**。乗り降りに時間がかかり**気を遣う高齢者**も。ドアトゥドアの移動を望む人が多い。

鉄道（呉線）

〔現状、利用実態より〕

- ・多様な目的で利用されているが、利用客数は年々減少。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数のほか、**最終便を遅くしてほしい**とのニーズが多い。（特に、休日昼間の部活終了時、及び週末の最終便）
- ・**遅延・運休等が多く、通勤で使うには不安**との声が多い。
- ・**鉄道とバスの乗り継ぎ利用は少数**。特に、**目的地側（市内）での乗り継ぎはほとんどない。**
- ・**無人駅**であるため、不慣れな高齢者や**観光客等に不案内**（特に忠海駅）。
- ・駅を快適にすることへのニーズが多い。

航路

〔現状、利用実態より〕

- ・近年、観光での大久野島の利用客のみ急増。他は横ばいか減少。
- ・離島～本市の航路は、島民の日常生活で利用される。市内で複数の場所をまわるため、**多くの島民が航路と鉄道・バスを乗り継ぐ。**

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・運行本数のほか、**最終便を遅くしてほしい**とのニーズが多い。
- ・高齢者から、フェリー近くに待合所等がほしい、**待合所を充実**してほしいとの声がある（特に観光シーズンの忠海港）。
- ・観光客に、航路のダイヤ等の情報が**わかりにくい**。（特に忠海港の2つの航路）

広島空港行き乗合いタクシー

〔現状、利用実態より〕

- ・近年、観光に伴い増加。利用客の**大半は県外客**。
- ・**片道を空送**する便が少ない。

〔利用者・市民等の意見・ニーズより〕

- ・具体的な**利用方法の認知度**は高くない（例えば予約制や乗降可能な停留所等）。
- ・利用客の満足度は高い。飛行機の到着・荷物待ちに合わせるのが難しく、一部、ダイヤへの不満もある。

複数の交通機関にまたがる現状及び問題等

平常時について

- ・交通手段間の、**乗り継ぎ距離が長く**、負担あるいは抵抗感が大きい。（忠海港、竹原駅等）
- ・**ダイヤ上、乗り継ぎが困難**なケースが多い。（鉄道・バスのダイヤは調整されていない 忠海駅～港で乗り換え数分 等）
- ・鉄道・バスが併行する区間でも、便のない時間を補完しあうようなダイヤにはなっていない。
- ・交通機関相互の、**乗り継ぎ案内等は不十分**（観光シーズンにも、忠海で人による案内はない）。

遅延・運休時について

- ・遅延等の際、異なる交通機関の間の待ち合わせ等は行われていない。
- ・**遅延・運休等の情報は、乗り継ぎする交通機関の相互の利用客に提供されていない**。（知らずに島から出てきてしまう等）
- ・鉄道・バスが併行する区間でも、運休時の代替輸送等は行われていない。

竹原市の公共交通全体の現状及び問題等

ネットワークについて

- ・**市中心部の主要施設を回るのに便利な、わかりやすい公共交通がない**。
- ・複数ある人気の高い**観光スポットを周遊できるような公共交通がない**。
- ・クルマも送迎者もない高齢者は、少数だが各地に分布している。
- ・**全体としての公共交通の情報やPRが少ない**。高齢者や観光客等にはわかりにくい。
- ・市内の公共交通は、全体として利用客が少なく、運営面で厳しい状況。

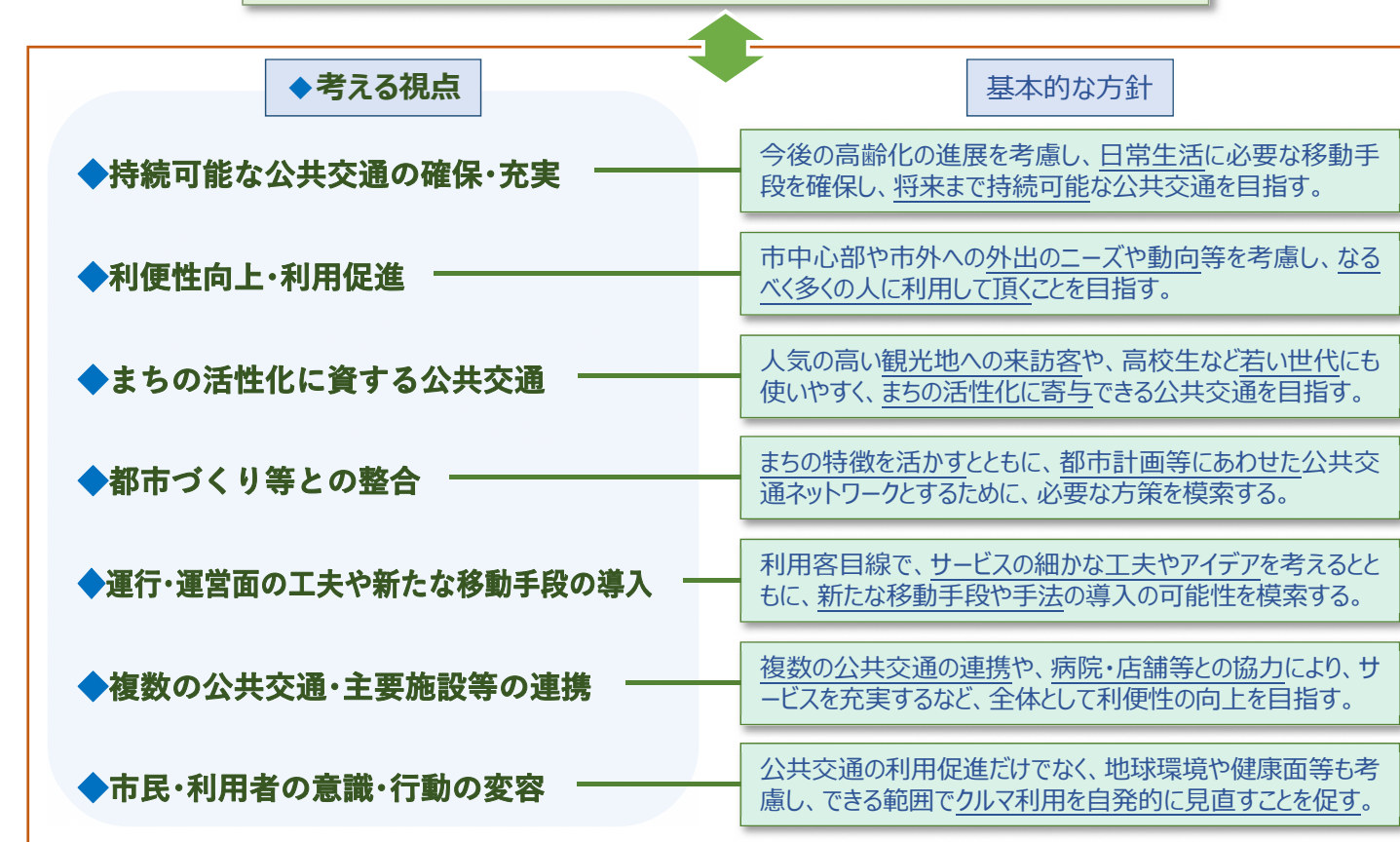
クルマへの依存、公共交通への抵抗感について

- ・高齢者も含め、**市民のクルマ依存が極めて高い**。（自宅前のバスの行先を知らない等）
 - ・歩けるような**短距離でも、クルマ**を利用。
 - ・公共交通を使った**ライフスタイルに抵抗感**。**ドアトゥドア**の移動手段が望まれ、**バスは移動手段として意識されていない**。
 - ・公共交通の**料金に対する抵抗感**が高い（特にバス料金）。
 - ・**観光客もクルマ中心**。クルマでピンポイントの観光を行うため、**周遊観光は少数派**。
 - ・現状で、公共交通利用への**抵抗感の軽減や、動機づけにつながるような取り組みは少ない**。
 - ・現在は、クルマ依存や公共交通の大切さを、**知ったり考えたりする機会を提供する取り組みは少ない**。
- （*他に手段がないのではなく、**便利さからクルマを選択する市民等が大半**。何れの年代でも同様。）

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「元氣と笑顔が織り成す 暮らし誇らし、竹原市」



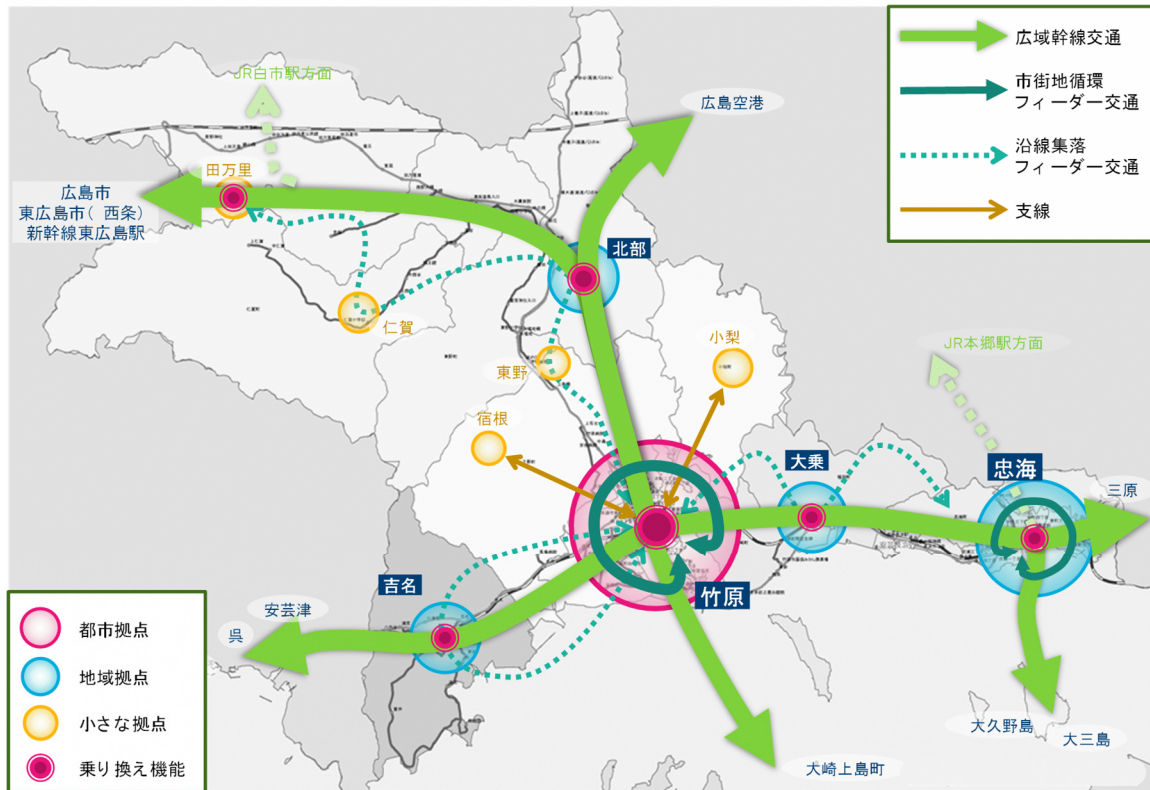
■基本目標

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」)

■竹原市の公共交通ネットワークの将来イメージ



■今後の取り組み

(青文字は、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)

市民 (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

- ・市内で複数の用事のある高齢者等に対応する「便」の調整
- ・若者等の市外への外出ニーズに対応する「便」の調整 (最終便等)
- ・極端に利用客の少ない路線・便の見直し・調整等



白市駅～竹原駅臨時バスの例

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 等



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 等



コンビニ内のバス情報の例→

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情報」(来訪前の情報)の発信
- ・公共交通機関や観光施設が連携した、観光客向けの「特典の企画等」
- ・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 等



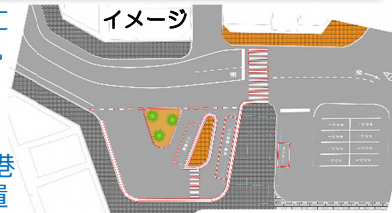
市民 (3) 病院・店舗～公共交通の間の移動の負荷軽減

- ・「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」、買い物等の「荷物積み込み」時の店舗等との協力 等

市民
まち

(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」(意見交換の場を設ける)
- ・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 (竹原駅、忠海港等) 等



例えば、竹原駅前ロータリーを改良。駅出入口直近に、バスを横づけする等。

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り組み 等

未来

(9) 公共交通の利用促進に向けた情報提供や意識醸成など交通環境づくりの促進

- ・市内の公共交通が一体となった「PR・情報提供」
- ・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」 等



市民
まち

(5) 悪天候による遅延、運休情報等、情報発信方策の検討

- ・大幅な遅延、運休等に関する、乗り継ぎ公共交通の「相互の利用客への運行情報提供」等 (事前の申し合わせにより、情報を一元化し、配信する仕組み)
- ・駅、バス停、港・船中等で情報を得られるようにする 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 (知る機会の提供等)
- ・事業所や自治会等を通じたモビリティマネジメント (考える機会の提供) 等



7 計画の達成状況の評価について

■今後のスケジュール

- ・取り組み(事業)ごとに、実施主体について調整したうえで、平成32年度以降の5年間で、細目メニューの可否・要否の検討、具体的に実施する内容の検討を行います。
- ・状況によっては、試行実施、実証運行等を踏まえた検討を行います。

■達成状況の評価

- ・計画を進めるにあたっては、PDCAのサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。



■目標の評価指標(例)

- 目標1 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 観光客等の来訪、周遊等の促進
- 目標3 「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)

指標例	
竹原駅の乗車人員	
竹原市内の路線バス利用客数	
自家用車(運転)で外出する市民の割合	
自家用車で来訪する観光客の割合	
モビリティ・マネジメントの取組み件数	
公共交通による観光企画の取組み件数	