

2022年度（令和4年度）第3回 福山・笠岡地域公共交通活性化協議会

会 議 資 料

議事

- (1) 報告事項
協議会及び地域部会での公共交通計画作成に向けた
協議経過について 1ページ
- (2) 協議事項
 - ①福山・笠岡地域公共交通計画の方向性について 9ページ
 - ②データ分析等を踏まえた公共交通ネットワークの配置の
検討について 14ページ
- (3) 今後のスケジュールについて 21ページ

2023年（令和5年）2月17日（金）

協議会及び地域部会での公共交通計画作成に向けた協議経過について

■2022年（令和4年）

- 7月4日 第1回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会
（協議内容）
・「新たな福山・笠岡地域公共交通計画の作成」について
- 11月7日 第2回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 福山地域部会
11月21日 第2回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 笠岡地域部会
（協議内容）
・公共交通の現状について
・公共交通ネットワークの検討について
・本年度実施する調査について
・交通事業者からの話題提供 等
- 11月30日 第2回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会
（協議内容）
・交通事業者からの話題提供
・中国運輸局からの話題提供
・公共交通の利用促進策の事例
・福山・笠岡地域公共交通計画の構成について 等

■2023年（令和5年）

- 1月27日 第3回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 福山地域部会
2月8日 第3回福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 笠岡地域部会
（協議内容）
・公共交通が抱える課題の整理
・データ分析等を踏まえた公共交通ネットワークの配置
・具体的な事業の検討 等

地域部会での指摘とその対応

■部会での指摘とその対応表(1/3)

項目	指摘内容	対応
市民アンケート	・島しょ部の回答数が少なく、島しょ部の意見を十分抑えられているか。【1/27福山部会】	・(p,5)参照
市民アンケート	・公共交通を維持していく為に行政支援が必要と感じている人は約8割存在しているが、一方で、公共交通を利用しない人も6割存在している。利用している方と利用していない方が、それぞれどの程度必要性を感じているのか、分析した方がよい。【1/27福山部会】	・(p,5)参照
市民アンケート	・地域別で移動に関する満足度等を分析したほうがよいが、サンプル数が少なく限界があるため、補足調査等でもう少し踏み込んだ調査分析があつてよいと思う。【2/8笠岡部会】	・中国バスや井笠バスカンパニーで実施しているバス利用者アンケート等も活用して、今後の取組内容へ反映できるよう分析を進める。
市民アンケート	・交通環境を不満と回答した方について、どのような人がどのような状況で不満なのかなど、さらに深掘して分析し、取組へ活かした方がよい。【2/8笠岡部会】	
地域公共交通の課題・方向性	・課題だけに留まらず方向性まで記載があるため、項目名あるいは記載内容を見直した方がよい。【1/27福山部会】	・(p,7,8)参照
地域公共交通の課題・方向性	・カーボンニュートラルやSDGs等の環境面からの視点も、今後計画へ取組を盛り込むことができれば良い。【1/27福山部会】	・(p,8)参照
地域公共交通計画の方向性	・バス会社と商業施設との連携が可能であれば進めた方がよい。【1/27福山部会】	・“地域公共交通計画の方向性(案)”の取組内容に意見を反映(p,13)
地域公共交通計画の方向性	・「目標⑩:観光における利便性の向上」について、「指標⑬:MaaSの実証実験の実施回数」での評価は不相当と考えられる為、再考した方がよい。【2/8笠岡部会】	・“地域公共交通計画の方向性(案)”の取組内容に意見を反映(p,13)

地域部会での指摘とその対応

■部会での指摘とその対応表(2/3)

項目	指摘内容	対応
地域公共交通計画の方向性	・「目標⑥：法定協議会の連携強化・情報共有」について、「指標⑥：法定協議会の開催回数」とあるが、法定協議会での意見を反映することが重要であり、開催回数は意味がない為、再考したほうが良い。 【2/8笠岡部会】	・“地域公共交通計画の方向性(案)”の取組内容に意見を反映(p,13)
地域公共交通計画の方向性	・公共交通利用者の数を増やす為の取組というより、利用者の満足度向上に繋がる取組をすることが必要。 【2/8笠岡部会】	・“地域公共交通計画の方向性(案)”の取組内容に意見を反映(p,13)
公共交通ネットワークの配置の考え方	・“サービス水準の見直し”は、言葉が分かりにくい為、見直した方が良い。 ・非効率な区間は言葉が強すぎる為、見直しをした方が良い。	・“公共交通ネットワークの配置の方針”の記述を見直し(p,14)
公共交通ネットワークの配置案(方針1)	・準基幹交通は通勤通学に限らない表現も配慮いただきたい。 ・準基幹交通のみ目的を示す表現になっている為、統一的な表現に見直したほうが良い。 【1/27福山部会】	・“公共交通ネットワークの機能・役割”の記述を見直し(p,14)

地域部会での指摘とその対応

■部会での指摘とその対応表(3/3)

項目	指摘内容	対応
その他	・高齢者サロン等の場へ出向いて、移動に困っていること等を直接聞き取ることで、アンケートでは把握できないような本質の話に触れることができると思う。【2/8笠岡部会】	・今後、各地域で開催しているまちづくり協議会の場での意見収集や、福祉関係者等からの意見収集も進めていく。
その他	・パブリックコメントで市民意見を聞くことになっているが、見る人も少なく意見提出も少ないと思うが、問題はないのか。【2/8笠岡部会】	・計画作成においては、パブリックコメントの他に、議会説明、法定協議会での地域代表者の方との意見交換等、様々な市民の意見を募る機会を設けている。パブリックコメントもその一つであり、この機会だけではない。

市民アンケート結果について 補足説明①

- 福山部会でのご指摘『島しょ部の回答数が少ないが、島しょ部の意見は十分抑えられているか』について
- 今回の市民アンケートでも島しょ部も含めたクロス集計による分析を行っているが、島しょ部は人口も少ない為に回収数は多くはなく、統計的に精度が十分ではない。一方で、島しょ部のニーズは、航路事業者へ直接ヒアリングを行い、実態やニーズを把握している。
- 今後、必要に応じて別途既存アンケートの活用も行い、島しょ部の意見を収集する。

【航路事業者ヒアリング結果(一部)】

- ・便数を8:00~11:00、11:00~15:00に1便ずつ欲しいとの要望はあるが、増便すると利用者が分散されて、経費が増える為、許可を得ることは難しい。(走島汽船)
- ・棧橋近辺の道路上に駐停車している自動車があり、フェリー利用者が困るので規制してほしい。(走島汽船)
- ・人以外に、材木、小荷物、家電といったものも運んでいる。(白兔渡船)
- ・船は物も人も運んであり、定期船では運べない材木等も運んでいる。利用者は、コロナの影響でツアー客のキャンセル、島民が出歩かなくなった等で減少している。以前は、島の若い人が飲みに出るのに利用していた。(笠岡渡船)
- ・24時間営業しており、島の診療所は、夜間に医師がいないため、救急の対応も兼ねている。(笠岡渡船)
- ・地域の方は、航路があって当たり前という認識の為、特に要望等はない。(笠岡フェリー)
- ・本土への利用としては、通院がもっとも多い目的である。また、買い物も大半の方が同時に向く。病院の目的地としては、市民病院か笠岡第一病院が多い状況である。(瀬戸内中央観光汽船)
- ・ちなみに、買い物はネット購入して、郵送で送ってもらうような対応をする方もいる。そうした背景や高齢者が本土の子供の自宅へ移り変える等、本土へ来る人が少なくなりつつある。(瀬戸内中央観光汽船)
- ・港をゆっくりと登っていくことができるようバリアフリー対応にしてほしい。(瀬戸内中央観光汽船)

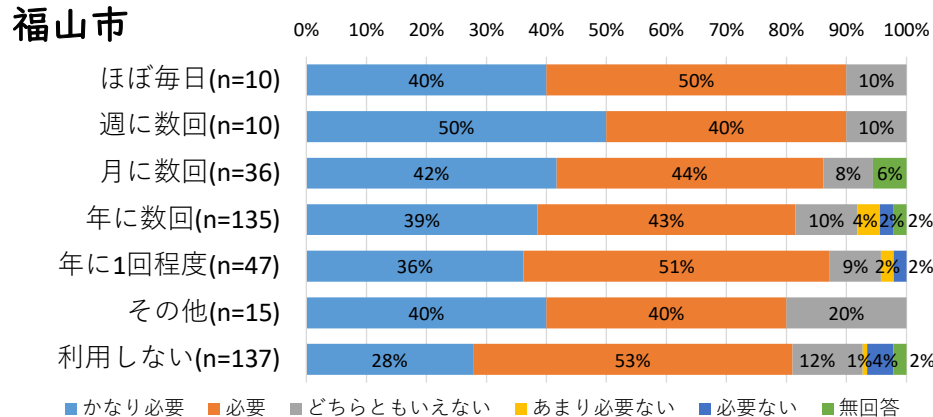
市民アンケート結果について 補足説明②

■福山部会でのご指摘『公共交通を「必要だ」と回答している方について、分析してほしい』について

○公共交通の利用頻度が「ほぼ毎日」の人も、「利用していない」人も必要性を感じている割合は8割程度と同程度である。

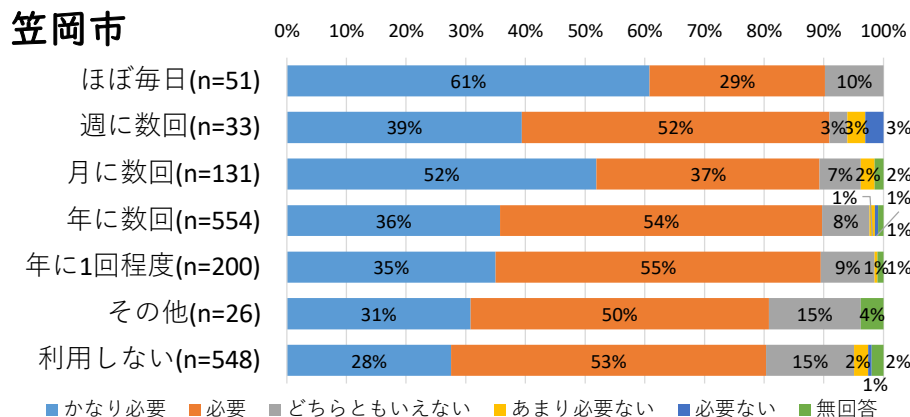
○「公共交通を利用していない」且つ「公共交通を必要」と回答している人は、“現在は運転できるので良いが、免許書を返納した後が不安”等の将来的な不安や、“高齢者や体が不自由な方への支援を充実”等の客観的な意見を持っていることが伺える。

【①公共交通は必要かどうか × 公共交通の利用頻度】



【①公共交通は必要 × 公共交通を利用していない × 自由回答】

市町村	自由意見
福山市	<p>○現在は自分で運転が出来るので良いが、免許書を返納した後を考えると不安になる。井原市が対応されているタクシー対応は良い事だと思う。(70歳代、男性)</p> <p>○今後利用される方は増える一方だと思います。フレキシブルな対応が望まれると思いますので地域毎の利用者希望等アンケート収集され運用を検討されることを望みます。(60歳代、男性)</p> <p>○私は自分で運転して買い物も通院も行けますが高齢者や体の不自由な方への支援を充実して頂ければいいと思います。(30歳代、女性)</p>
笠岡市	<p>○高齢になって自家用車に乗れなくなったらどうしようという不安があるので乗合タクシーをもっと簡単に利用できるようなになればと思う。(70歳代、男性)</p> <p>○高齢者になると必ずマイカーの利用ができなくなり、今後公共交通が必要となってくる。タクシーなど高く利用しづらい感じがする。一般のバスの本数が利用する時間帯を厚くダイヤ改正などできればよい。(80歳代、女性)</p>



地域公共交通の課題・方向性（1/2）

■福山部会でのご指摘『課題というよりは方向性まで記載があるため、見直しをした方が良い』について課題について、“課題・方向性”として以下のとおりに見直し。

① 利用者減少への対応

- 市民アンケート結果によると、両市ともに8割以上の市民は「公共交通が必要」と考えているものの、6割以上の市民が公共交通を「利用しない」と回答しており、多くの市民が地域公共交通の必要性は認めるものの自らは利用していないという現状にある。
- 今後、持続可能な地域公共交通を維持・確保していくためには、利用してもらえる地域公共交通サービスへと改善する必要があり、効率的なネットワークへの再編や利便性の強化とともに、地域公共交通を身近な移動手段として広く市民に定着させ、利用者を維持し、さらに新たなニーズを発掘するような取組が求められる。
- このため、利用しやすさや分かりやすさの追求、使い慣れていない市民・来訪者に対して、利用方法を知ってもらう、一度使ってもらうための工夫等、地域公共交通の利用に際しての心理的・物理的な障壁を極力排除し、さらには利用を喚起・誘発する取組が必要である。

② 持続可能性の確保

- 両市ともに、モータリゼーションの進展に加え、人口減少、少子化の進展、さらには近年のコロナ禍の影響も相まって、地域公共交通は利用者が大きく減少し、存続が危ぶまれる状況にある。
- しかしながら、特に高齢者や学生をはじめとする自家用車を利用できない人にとっては、地域公共交通はなくてはならない移動手段であり、地域のこうした人々の日常生活を支えるためには地域公共交通の維持・確保が求められている。
- 一方で、交通事業者は、全国的な労働力不足の中での限られた人員、厳しい経営環境の中での限られた車両設備により事業を行っているため、これまでのような交通サービスの提供には限界があり、このままでの事業継続は困難な状況にある。
- このため、地域公共交通事業の健全化を進め、アフターコロナ時代の地域公共交通の持続可能性を高めるため、官民や分野に捉われない「共創」により地域公共交通の確保・維持・改善に取り組むことが求められる。

地域公共交通の課題・方向性（2/2）

③ 将来のまちづくりとの連携

- 両市が描く将来のまちづくりを実現するためには、都市計画マスタープランで示される将来都市構造や、立地適正化計画で示される「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて、都市拠点や都市機能誘導区域・居住誘導区域等を有機的に連絡し、将来のまちづくりと整合した地域公共交通ネットワークの構築を進める必要がある。
- また、両市ともに環境負荷が小さいまちづくりを目指しており、地域公共交通を有効に機能させることにより、過度のマイカーへの依存を軽減し、CO2排出量を削減させることが期待される。

④ 移動需要への対応

- 地域公共交通の役割の1つに、地域住民（通院・買物など）の日常生活における移動手手段の確保、来訪者の移動利便性の向上が挙げられるが、現状の交通サービスの内容（運行（運航）ルート、ダイヤ等）が移動需要に必ずしも十分対応していない状況も見受けられる。
- このため、真に必要とされる地域公共交通サービスを、持続可能性に配慮しながら、地域特性や移動需要に応じて適材適所に配置し、日常生活や地域活動を支えることができる地域公共交通ネットワークを形成構築することが求められる。

⑤ 新たな技術の活用

- 近年、5Gなどの情報通信技術（ICT）やの進化、人工知能（AI）、5Gなどの技術分野の進展は著しく、これらの新たな技術を活用することにより、地域公共交通の利便性の強化や効率性の向上、事業運営の負担軽減、新たな魅力創出など、地域公共交通の抱える問題の軽減・や解消に結び付けつなげることが重要必要である。
- 例えば、近年全国的に検討や実証実験・導入が進められている注目される検索・予約・決済などの手続きをワンストップ化するを一括で行うサービスであるMaaS、やデマンド交通などのAI化、自動運転等の新たな交通サービスの導入等が、新たな技術の活用としてが期待される。

福山・笠岡地域公共交通計画の方向性について

福山・笠岡地域公共交通計画の構成について

【福山・笠岡地域公共交通計画の構成】

■第1章 計画の目的と位置づけ

→協議会後修正

■第2章 福山・笠岡地域の現況

→報告済み

■第3章 生活交通に関するニーズ

①市民アンケート調査結果

→報告済み

■第4章 交通事業者等からの意見

①事業者ヒアリング結果

→報告済み

②タクシー事業者アンケート結果

→現在集計中

③庁内関係部署アンケート結果

→現在集計中

■第5章 前計画の評価

→報告済み

■第6章 地域公共交通の役割と課題の整理

①地域公共交通の役割

②2～5章の結果を受けての問題点

(1) 地域公共交通を取り巻く環境からみる問題点

(2) 地域公共交通の現状からみる問題点

③課題の整理

→見直しの上、再度報告

■第7章 地域公共交通計画における取組

①基本的な方針

→今回協議

②計画の目標と評価指標

③目標を達成するための施策

→今回協議

■第8章 目標達成状況の評価と事業展開

①目標達成状況の評価方針

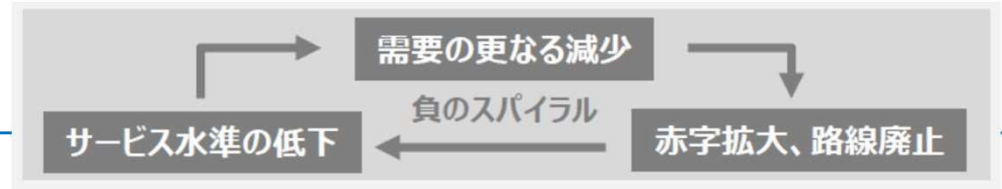
②事業展開

計画の目的

【計画の目的】

■ 背景

- 人口減少やモータリゼーションの進展により、
利用者の減少 ⇒ 交通事業の経営悪化 ⇒ サービス低下（負のスパイラル）が進行
- 高まる環境意識に対応して、交通に係る環境負荷の低減が求められている。
- 運転手不足やコロナ禍の影響により、地域公共交通の維持・確保が一層厳しい状況
- 地域公共交通活性化再生法の改正。（従前の計画に対し対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で充実させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的とする（令和2年1月1月施行））



■ 計画作成の必要性

- 免許返納者の増加や高齢者の移動手段の確保が社会問題として顕在化
- 運転手の不足や交通事業者の経営悪化
- 持続可能な地域交通サービスの実現

■ビジョン 「暮らしを支える持続可能な地域交通サービスの実現」を推進する

■ 計画の目的

地域の社会経済活動を支える社会基盤（ベーシックインフラ）である地域公共交通を、地域の特性や移動需要に合った、暮らしを支える質の高い地域交通サービスとして持続的に確保するため、福山・笠岡地域公共交通計画を作成します。

地域公共交通の役割と課題

地域公共交通を取り巻く環境

- ①人口・世帯
 - ・両市とも人口は、減少傾向で、少子高齢化が進行。
 - ・女性高齢者の単身世帯が多く、運転免許保有率が低い。
 - ・福山市⇄笠岡市の通勤・通学流動が多い。
- ②陸上交通の概況
 - ・鉄道はJRと井原鉄道が運行。利用者は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルスの影響により減少。
 - ・路線バスは福山駅、笠岡駅を起点に放射状に路線網が形成。利用者は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルスの影響により減少。
 - ・路線バスの赤字系統が多く、福山市で約9割、笠岡市では全系統が赤字運行。
- ③海上交通の概況
 - ・陸上交通と同様に利用者は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルスの影響により減少。
- ④補助金の状況
 - ・コロナ禍で補助金が増加している。

地域公共交通の利用状況及びニーズ

- ①普段の外出状況
 - ・多くは自市内へ通勤・通学。笠岡市では福山市への通勤・通学も多い。交通手段の約8割が自家用車（自分で運転）
 - ・福山市の買物先はほとんどが自市内、笠岡市は非日常の買物で自市内と同程度が福山市。交通手段は7割弱が自家用車。
 - ・福山市の通院先はほとんどが自市内、笠岡市は約1割が福山市。交通手段は6割以上が自家用車。
- ②コロナ禍による外出の変化
 - ・コロナ禍により買物の外出が減少。公共交通の利用に抵抗を感じるようになった人が半数を超えている。今後コロナ禍の影響はあがる程度継続。
- ③移動環境の満足度
 - ・約6割の人が普段の移動環境に満足。運転免許保有率が低い女性の高齢者において不満割合が多い。
- ④路線バスの利用状況と満足度
 - ・運行本数が少ない等の利便性の低さを理由に路線バスの利用は少ない。
 - ・不満割合が満足割合を上回っており特に笠岡市では不満が多い。
- ⑤外出手段の問題点
 - ・外出時に交通手段で困る人が3割弱。駅、病院、買物施設への公共交通の路線・運行本数が問題。
- ⑥地域住民のニーズ
 - ・路線バスの増便、情報提供、バス停までの移動手段確保、運賃値下げの要望が多い。
 - ・公共交通の必要性、維持のための行政支援の必要性を認める人が8割以上。
 - ・乗合タクシーに関する導入・支援、高齢者のタクシー利用支援を重要施策に挙げる人が多い。
- ⑦事業環境
 - ・コロナ禍の影響で公共交通利用者が大幅に減少。特に観光・イベントでの影響が大きい。
 - ・車両更新、メンテナンス、燃料費高騰等の負担が大きい。
 - ・運転士確保の問題が大きい。
 - ・運行を維持していくためには赤字補填が必要

評価指標の達成状況(福山・笠岡地域公共交通網形成計画)

- 未達成の評価指標のみを抽出
- 目標1-2 地域公共交通の利用者数維持
 目標値: 2021年度(令和3年度) 21,500千人/年
 現況 : 2021年度(令和3年度) 16,618千人/年
- 目標2-1 経常収益率15%未満の系統数
 目標値: 2021年度(令和3年度) 8系統以下
 現況 : 2021年度(令和3年度) 11系統
- 目標2-2 公共交通維持に係る市の負担額
 目標値: 2021年度(令和3年度) 180,000千円(福山市)
 40,000千円(笠岡市)
 現況 : 2021年度(令和3年度) 196,175千円(福山市)
 56,122千円(笠岡市)
- コロナ禍の影響で、未達成の評価指標があり、生活様式の変化に合わせた計画の見直しが必要となる。

地域公共交通を取り巻く環境からみる問題点

- ①公共交通利用者数の減少
 - ・両市とも人口減少に伴い公共交通利用者は減少傾向で推移、さらに新型コロナウイルスの影響により、利用者は激減している。
- ②高齢化による移動の制約
 - ・免許返納者は、増加傾向で推移しており、今後高齢者の運転免許自主返納が進むことが予想される中で、自らの運転で移動できない単独世帯の高齢者の移動制約が大きい。
- ③コロナ禍による生活様式の変化の継続
 - ・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、リモートワークの拡大等、生活様式の変化による公共交通利用者の減少は完全には戻らないと予測される。
 - ・また、公共交通事業者の収入の減少が生じ、公共交通の存続に影響を与えている。
- ④市の財源負担の増大
 - ・両市の補助金額は増加傾向にあり、特に近年は新型コロナウイルス感染症の流行により増加している。

地域公共交通の市民・利用者や交通事業者からみる問題点

- ①福山市・笠岡市間の公共交通軸が弱い
 - ・両市間での通勤等による移動量が多いが、JRIは運行しているものの、路線バスについては1路線のみで便数も少なく十分とは言えない。
- ②駅アクセスが弱い
 - ・移動に困っている行先として、鉄道駅を挙げる市民が多いことから、鉄道乗り継ぎニーズに対する駅までの路線バス等が十分に整備されていない。
- ③市内のきめ細かいサービスが弱い
 - ・通院、買物等の日常生活での路線バス活用に対する不満が強く、増便、バス停までの移動手段確保の要望が多い。
 - ・乗合タクシー拡充の要望が多い。
- ④乗務員のなり手不足と高齢化
 - ・乗務員のなり手不足による高齢化が進んでおり、雇用増進の為に給与を上げたいが赤字経営の中で難しい。
- ⑤交通事業者の経営悪化
 - ・昨今の世界情勢の影響により、原油・原材料が高騰し、人手不足も相まって経営が厳しい。
 - ・また、PASPY廃止による更なる大きな投資も危惧される。
 - ・離島航路補助は事前算出した数字と実際の赤字額との差異は大きく、実損分の補助金を確保できていない。

上位計画によるまちづくりの方向性

- 【福山市】
- ①福山市未来創造ビジョン
 - ・安心安全な暮らしの確保
 - ②福山市都市マスタープラン
 - ・安心・安全で快適に暮らせる生活空間の確立
 - ・拠点性と求心力のある中心市街地の確立
 - ・機能的で秩序ある集約型都市構造の実現
 - ・自然や歴史・文化と調和した良好な空間の形成
 - ・地球環境に配慮した循環型社会の形成
 - ③福山市立地適正化計画
 - ・利便性の高い公共交通軸の確立
 - ④福山駅前再生ビジョン
 - ・ヒト・モノ・カネの活発な交流を支える交通環境の充実

- 【笠岡市】
- ①笠岡市総合計画
 - ・利用しやすい公共交通システムの構築
 - ②笠岡市都市計画マスタープラン
 - ・総合的に優れた公共交通網の確立
 - ③笠岡市立地適正化計画
 - ・交通ネットワークが充実した利便性の高いまちづくり

- 【備後圏域】
- ①第2期びんご圏域ビジョン
 - ・日常生活を支えるための広域的な都市基盤の整備

地域公共交通に求められる役割

- ①地域住民の日常での移動手段を維持・確保し、安心安全な暮らしを支える
- ②中心市街地の活力向上を支える
- ③環境負荷が小さいまちづくりを支える
- ④来訪者の移動の利便性を高め、観光振興に貢献する
- ⑤備後圏域の連携・交流の充実を図る

地域公共交通の課題・方向性

- 課題① 利用者減少への対応
- 課題② 持続可能性の確保
- 課題③ 将来のまちづくりとの連携
- 課題④ 移動需要への対応
- 課題⑤ 新たな技術の活用

地域公共交通計画の方向性（案）

施策の体系

地域公共交通に求められる役割

- ① 地域住民の日常での移動手段を維持・確保し、安心安全な暮らしを支える
- ② 中心市街地の活力向上を支える
- ③ 環境負荷が小さいまちづくりを支える
- ④ 来訪者の移動の利便性を高め、観光振興に貢献する
- ⑤ 備後圏域の連携・交流の充実を図る

地域公共交通の課題・方向性

課題① 利用者減少の対応

利用してもらえる地域公共交通サービスへと改善し、効率的なネットワークへの再編や利便性の強化とともに、地域公共交通を身近な移動手段として広く市民に定着させ、利用者を維持し、さらに新たなニーズも発掘するような取組が必要。

課題② 持続可能性の確保

利用者の減少により、地域公共交通の存続が危ぶまれる中、交通事業者は厳しい経営環境にあり、このままでの事業継続は困難な状況にあるため、官民や分野に捉われない「共創」による持続可能性を高める取組が必要。

課題③ 将来のまちづくりとの連携

両市の上位・関連計画で示される将来のまちづくり・都市構造と連携し、環境負荷の小さいまちづくりに寄与する地域公共交通ネットワークが必要。

課題④ 移動需要への対応

移動需要に対応した真に必要なとされる地域公共交通サービスを、持続可能性に配慮しながら、地域特性や移動需要に応じて適材適所に配置し、日常生活や地域活動を支える地域公共交通ネットワークを構築することが必要。

課題⑤ 新たな技術の活用

近年、情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）などの技術分野の進展は著しく、これらの新たな技術を地域公共交通の抱える問題の軽減や解消につなげることが必要。

地域公共交通を取り巻く環境からみる問題点

地域公共交通の市民・利用者や交通事業者からみる問題点

地域公共交通ビジョン

暮らしを支える持続可能な地域公共交通サービスの実現

基本方針1

効果的で実効性のある利用促進策の推進

- 〔取組1〕 事業者・市民への意識啓発、利用喚起・誘発（バス運動の拡充等）
- 〔取組2〕 利用者が必要とする情報をわかりやすく提供
- 〔取組3〕 柔軟な運賃制度の検討
- 〔取組4〕 運行回数・ダイヤの改善
- 〔取組5〕 待合い環境の改善
- 〔取組6〕 移動制約者に配慮したサービスの充実

基本方針2

共創による地域公共交通サービスの提供

- 〔取組7〕 地域との連携・協働による取組実施
- 〔取組8〕 多様な関係者との連携・協働による取組実施
- 〔取組9〕 国・県・周辺市町との連携・協働による取組実施
- 〔取組10〕 地域公共交通の維持・確保のための行政支援の見直し
- 〔取組11〕 交通事業従業者の雇用促進、人材育成
- 〔取組12〕 観光周遊を喚起する移動支援の充実

基本方針3

まちづくりと一体となった持続可能なネットワークの構築

- 〔取組13〕 地域公共交通ネットワークの見直し
- 〔取組14〕 交通拠点の整備・改善

基本方針4

新たな技術の活用による地域公共交通サービスの向上

- 〔取組15〕 全国相互利用交通系ICカードの導入によるMaaSの推進
- 〔取組16〕 自動運転技術の活用検討
- 〔取組17〕 新たなモビリティの導入・活用

データ分析等を踏まえた 公共交通ネットワークの配置の検討について

1. 公共交通ネットワークの配置の考え方

■ 地域公共交通ネットワークの配置の方針

赤字: 部会以降修正箇所

方針1: 路線の機能配置 (基幹・準基幹・補完)

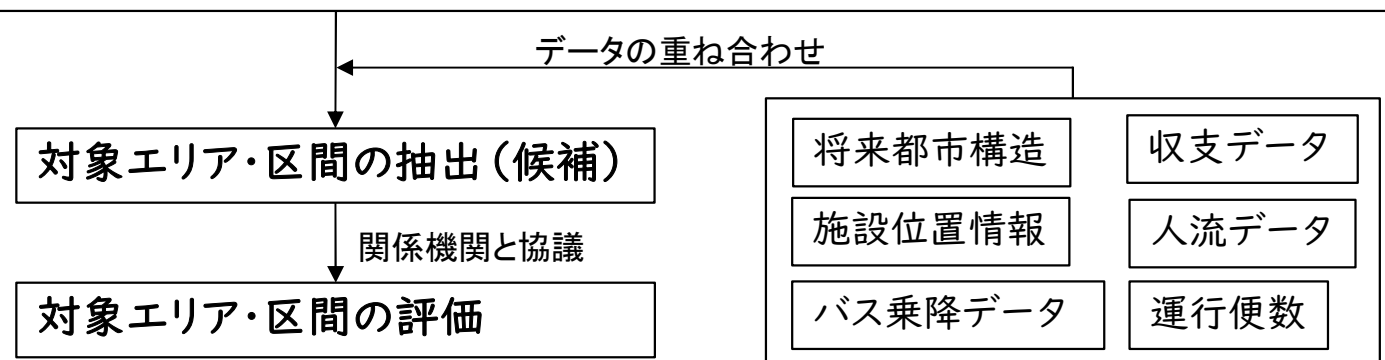
⇒ 将来都市構造をふまえ路線の機能配置を行い、基幹交通、準基幹交通に位置付けた路線については、**効果的な**サービス水準を保ち維持していく。

方針2: **効果的な**交通サービスへの見直し

⇒ 現状で1日当たりの利用が少なく、1便当たりの利用も少ない区間を含む系統については、**交通サービスの見直し**等について検討を行う。

方針3: 需要が見込まれる区間の**移動の確保**

⇒ **潜在需要が多い**エリアについては、**新たに移動の確保のための交通サービス**について検討を行う。



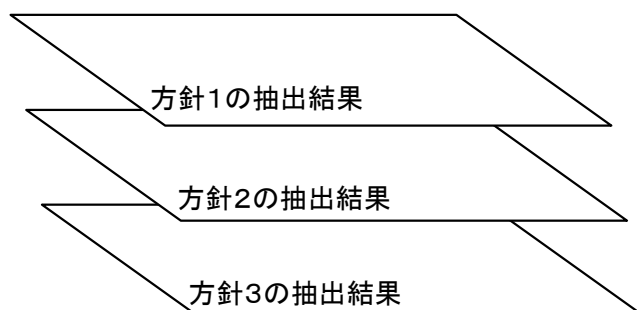
方針2で見直し対象区間として抽出されたため、路線見直し、新たな運行形態を検討する

方針2で見直し対象区間として抽出されたが方針1で基幹交通として位置付けられている区間のため現状維持とする

方針1で将来まちづくりの観点で強化路線として位置付け

方針3で潜在需要が見込まれるため路線強化として位置付け

■ 評価方法



抽出結果の重ね合わせ

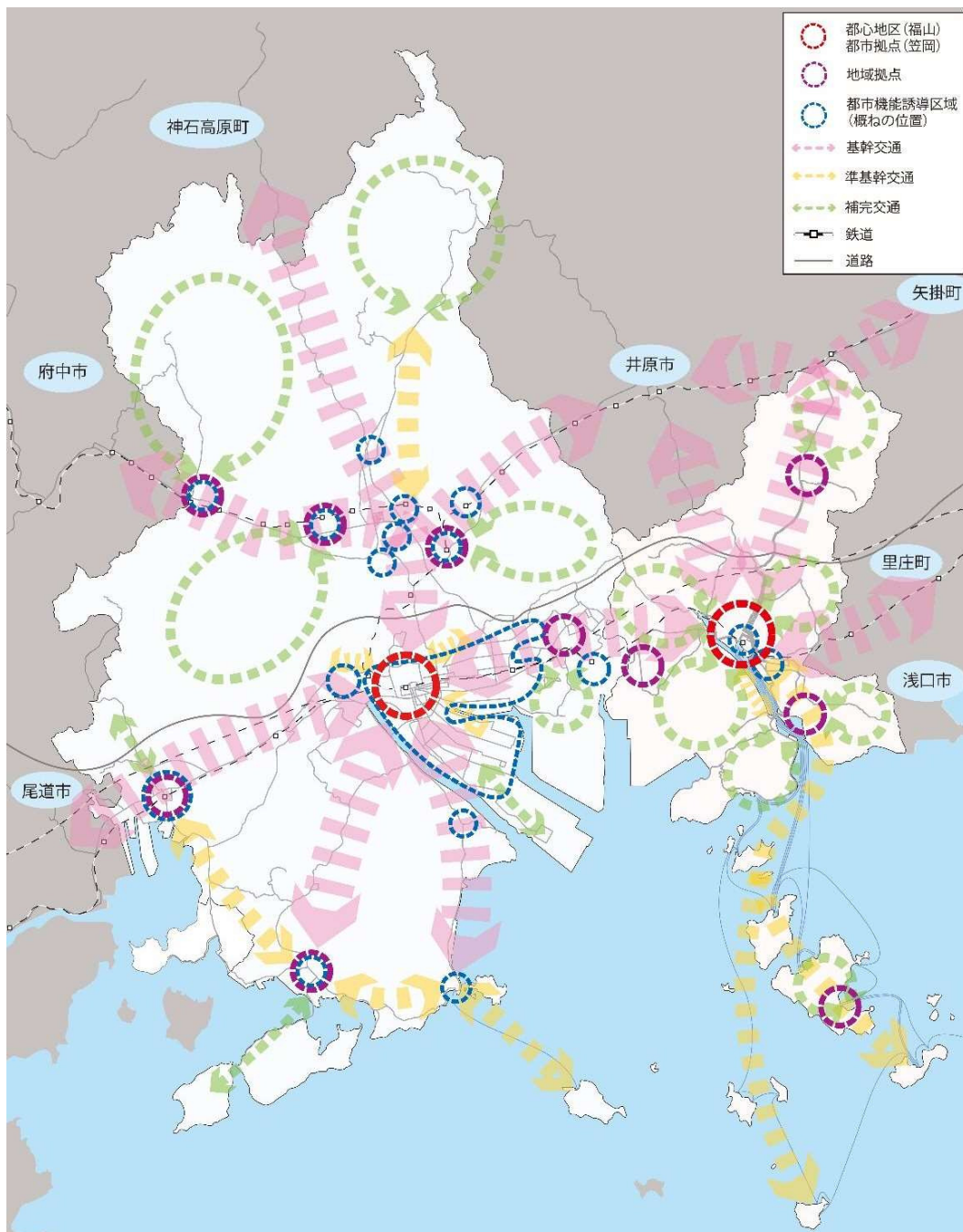
2. 公共交通ネットワークの配置案（方針1）

方針1：路線の機能配置（基幹・準基幹・補完）

■公共交通ネットワークの設定方法

赤字：部会以降修正箇所

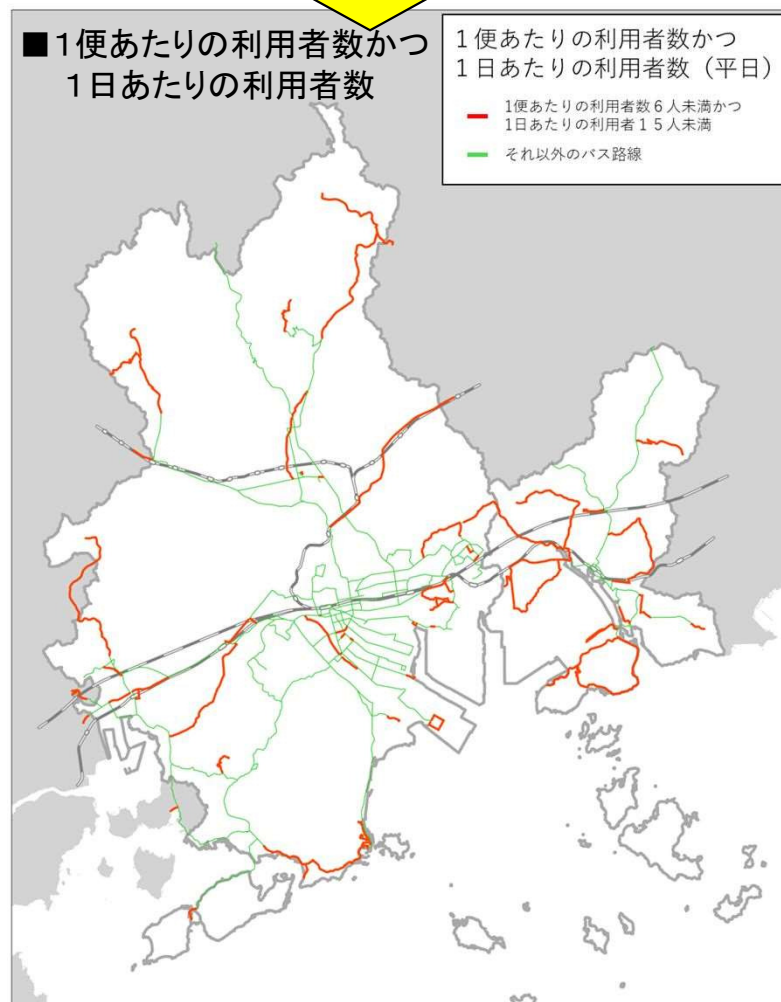
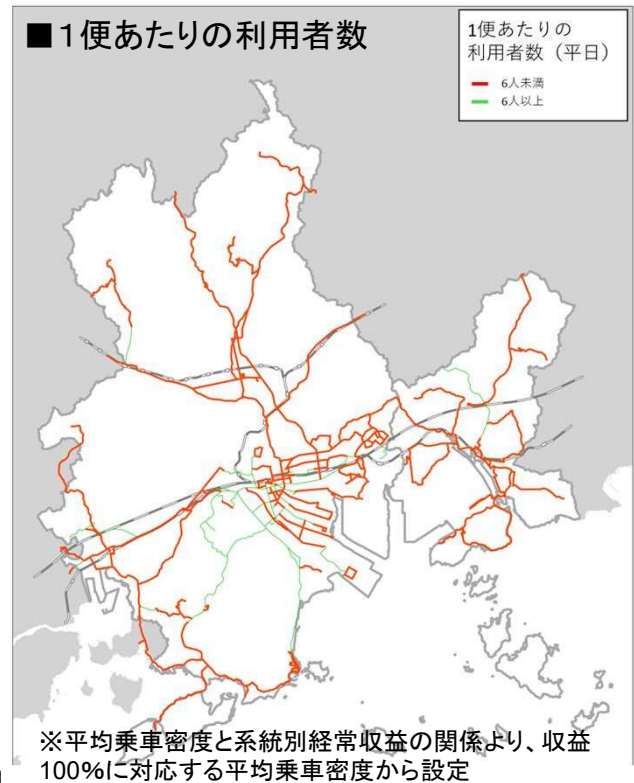
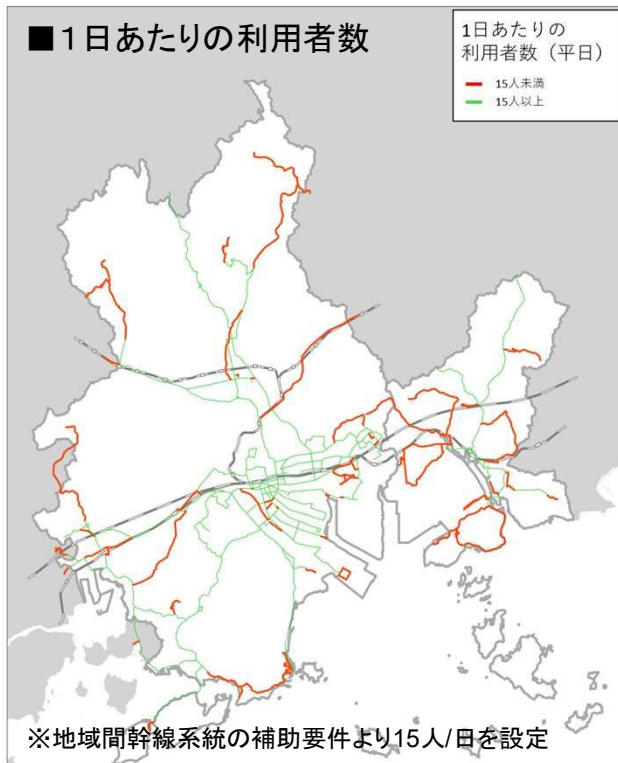
分類	配置	機能・役割
基幹交通	都市間	都心地区・都市拠点と近隣市町との広域移動を担うネットワーク
	拠点間	都心地区・都市拠点間又は都心地区・都市拠点と地域拠点や都市機能誘導区域との移動を担い、多くの人流を支えるネットワーク
準基幹交通	拠点間	上記以外で、基幹交通と地域拠点や主要な市街地等を連絡し、地域の日常生活を支えるネットワーク
補完交通	中心部	都心地区・都市拠点内の周遊を支援するネットワーク
	地域内	郊外部等の市街地・集落と基幹交通や準基幹交通とを連絡し、人口が低密な地域の移動を支援する交通サービス



2. 公共交通ネットワークの配置案（方針2）

方針2:適切な交通サービスへの見直し

現状で1日当たりの利用が少なく、1便当たりの利用も少ない区間を含む系統については、交通サービスの見直し等について検討を行う。

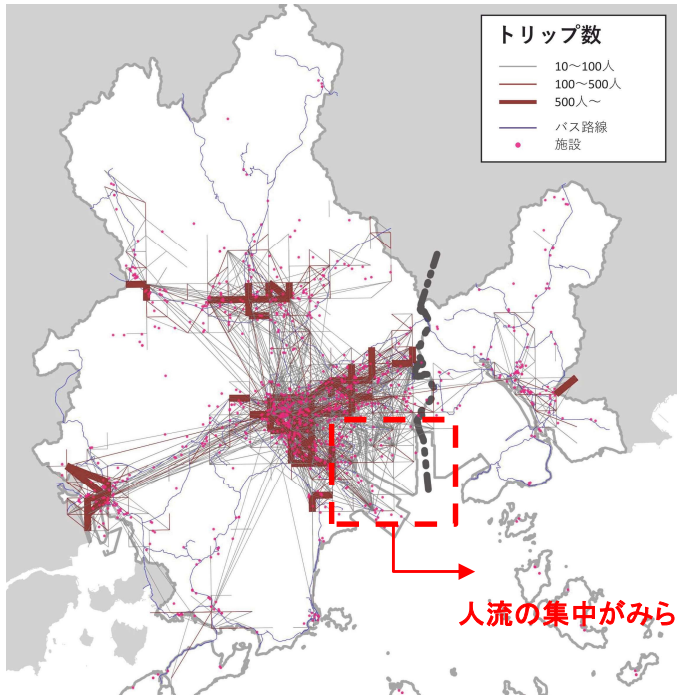


2. 公共交通ネットワークの配置案（方針3）

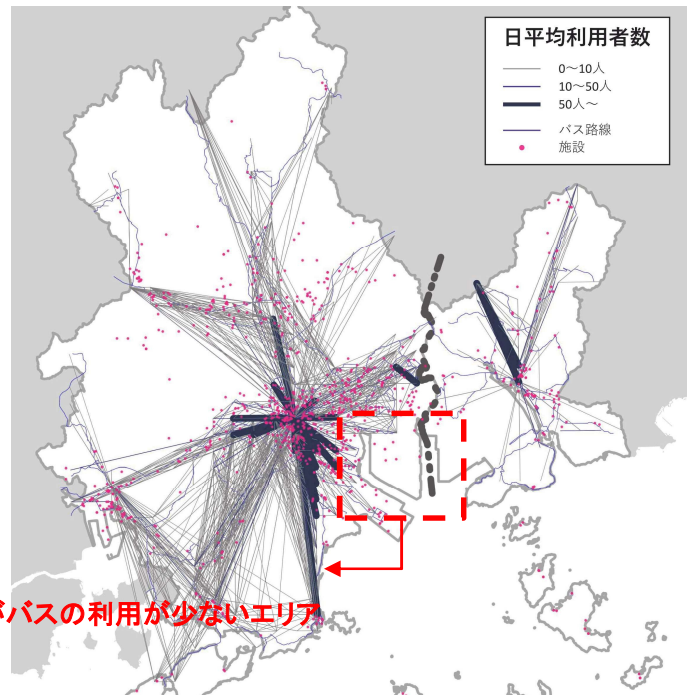
方針3: 需要が見込まれる区間の移動の確保

潜在需要が多いエリアについては、新たに移動の確保のための交通サービスについて検討を行う。

■メッシュ間の移動状況(人流)



■メッシュ間の移動状況(バス)



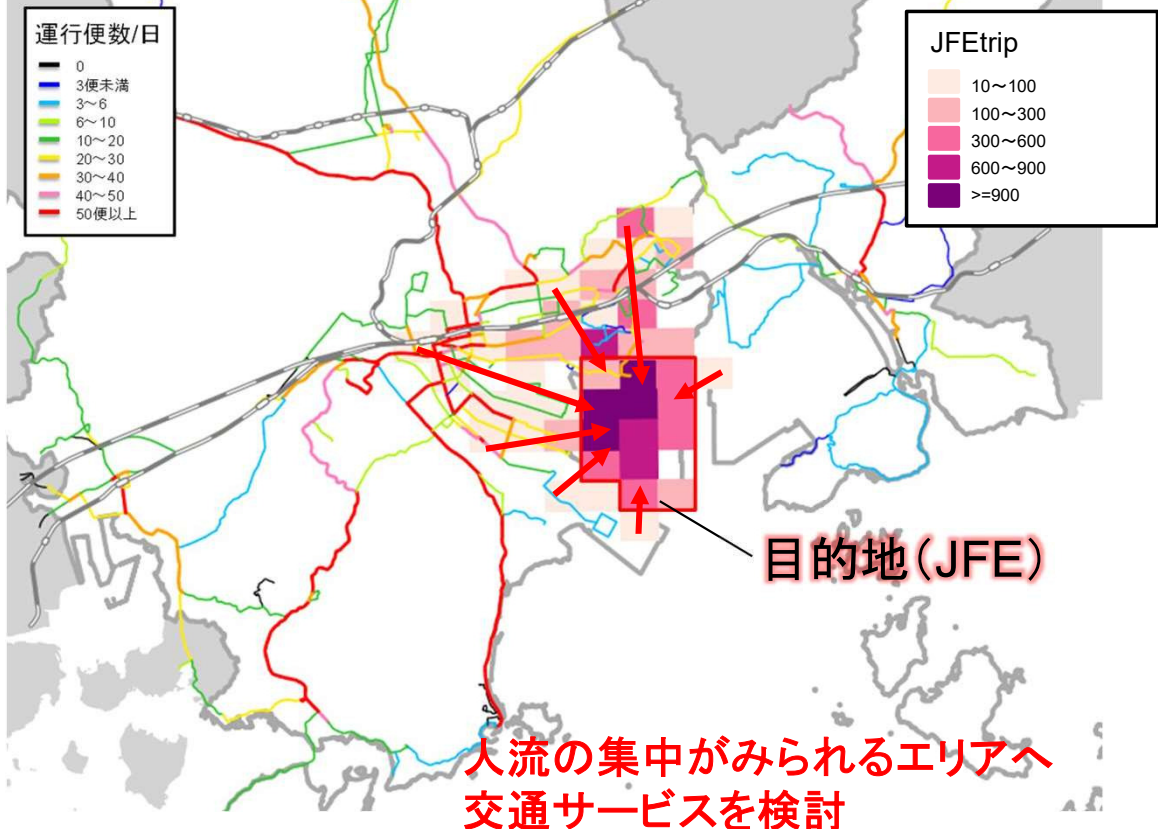
人流の集中がみられるがバスの利用が少ないエリア

※施設は、病院、学校、公共施設、商業施設、文化施設、一般企業等を含む資料/モバイル空間統計

※施設は、病院、学校、公共施設、商業施設、文化施設、一般企業等を含む資料/モバイル空間統計



■人流の集中がみられるがバスの利用が少ないエリアを目的とした移動(人流)

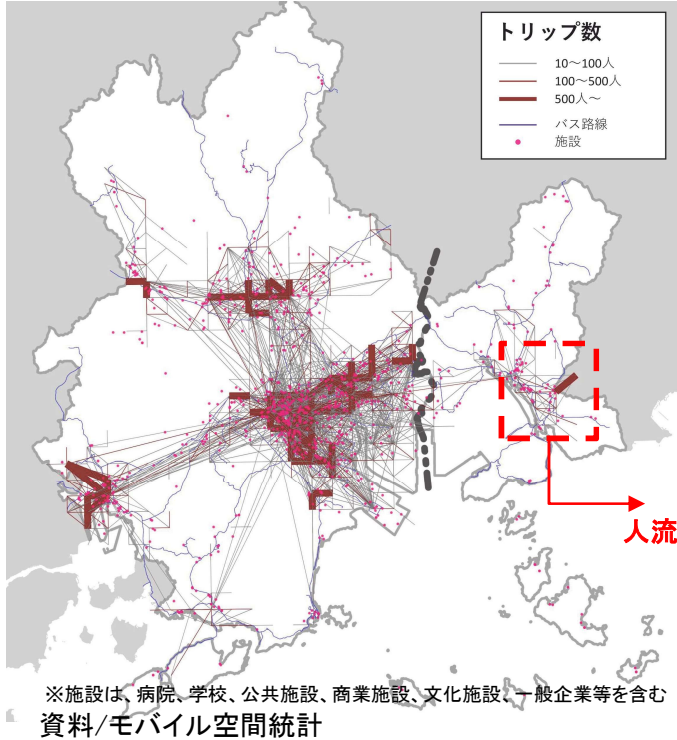


2. 公共交通ネットワークの配置案（方針3）

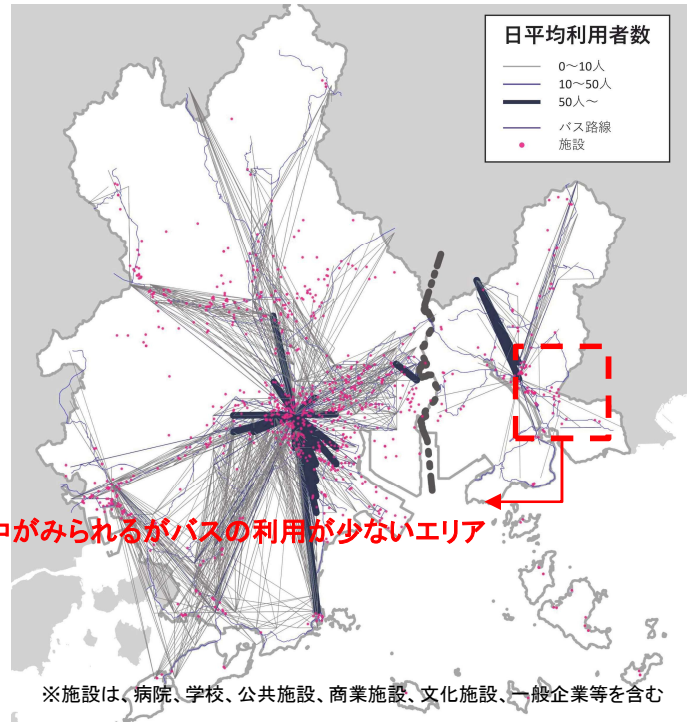
方針3: 需要が見込まれる区間の移動の確保

潜在需要が多いエリアについては、新たに移動の確保のための交通サービスについて検討を行う。

■メッシュ間の移動状況(人流)



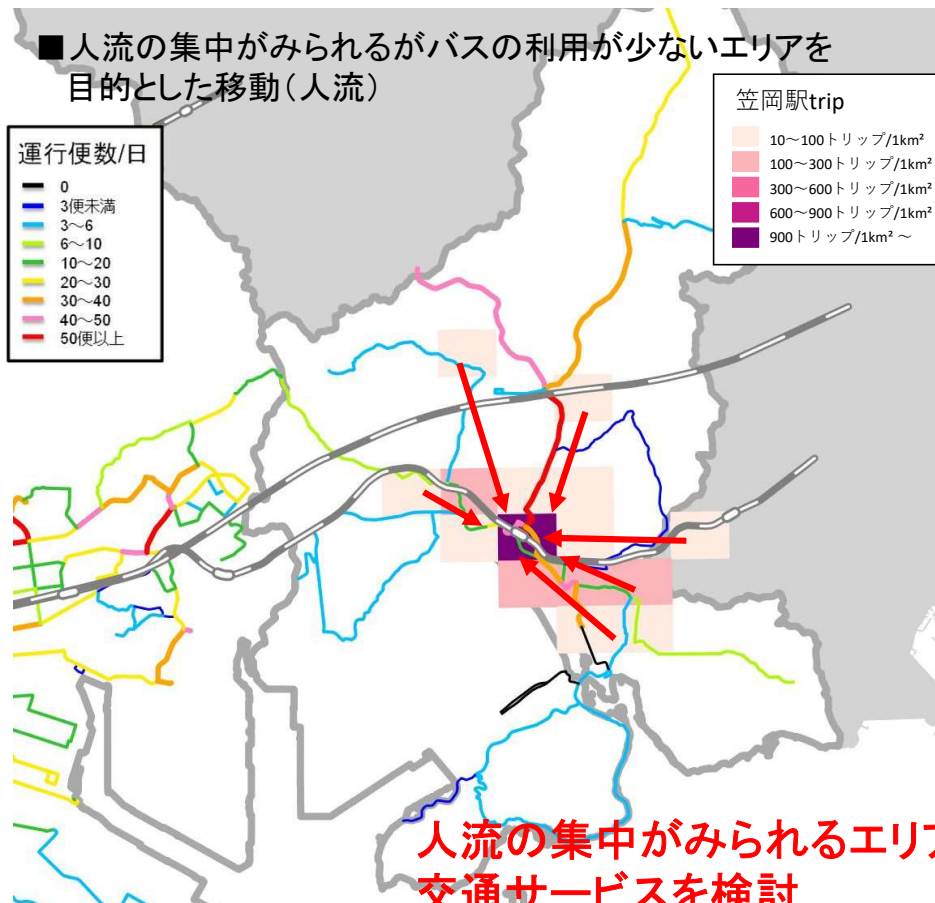
■メッシュ間の移動状況(バス)



人流の集中がみられるがバスの利用が少ないエリア



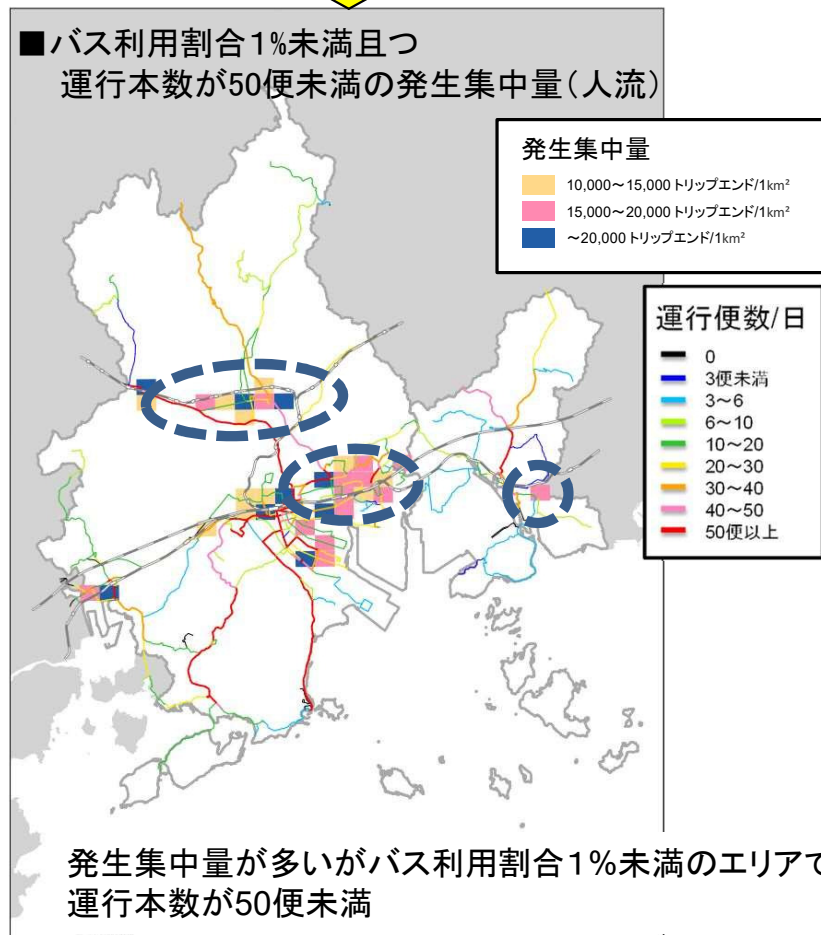
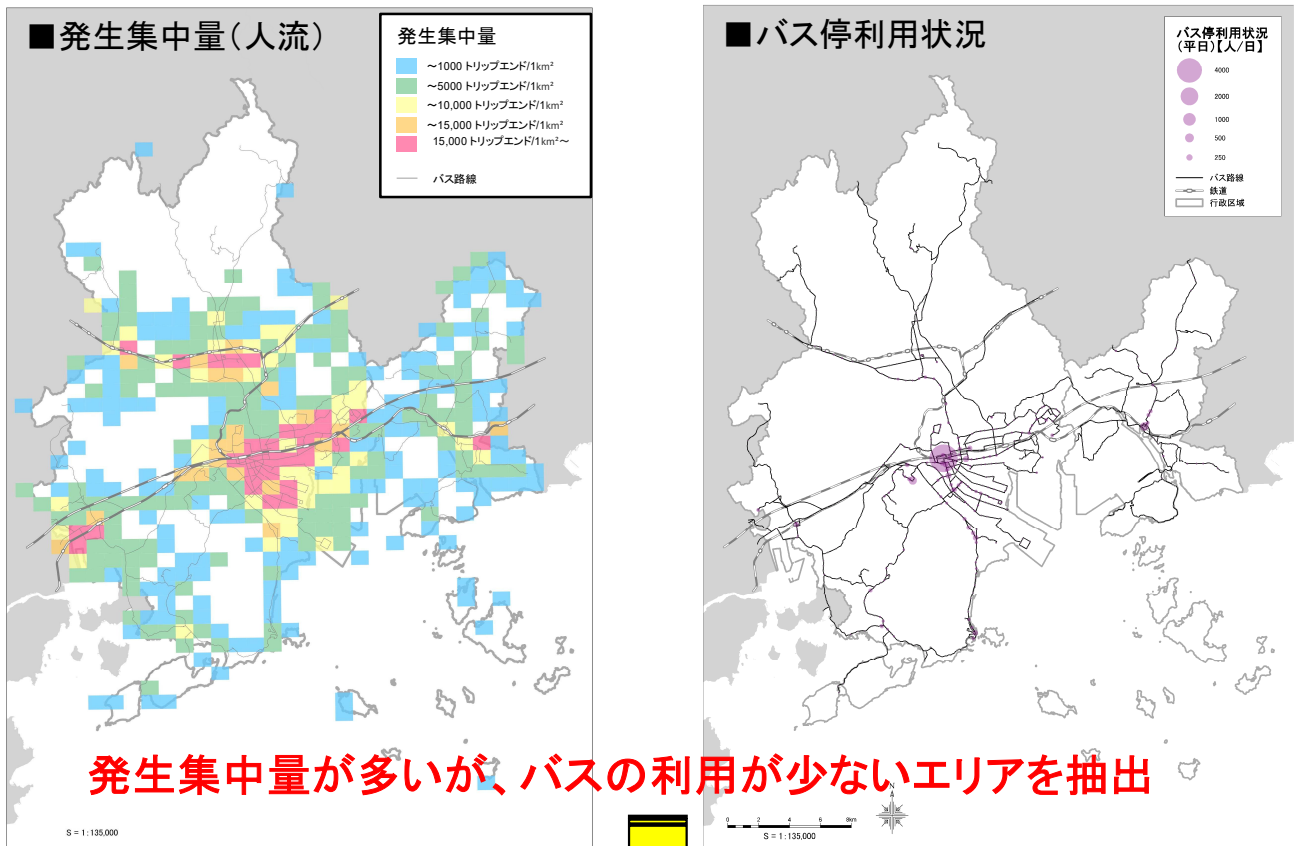
■人流の集中がみられるがバスの利用が少ないエリアを目的とした移動(人流)



2. 公共交通ネットワークの配置案（方針3）

方針3: 需要が見込まれる区間の移動の確保

潜在需要が多いエリアについては、新たに移動の確保のための交通サービスについて検討を行う。



今後のスケジュールについて

2022年度(令和4年度)

1月27日(金) 第3回福山地域部会
2月8日(水) 第3回笠岡地域部会
2月17日(金) 第3回協議会

- ・公共交通が抱える課題の整理
- ・データ分析等を踏まえた公共交通ネットワークの配置
- ・取組み項目の検討 等

3月27日(月) 第4回協議会

- ・網形成計画での目標達成状況の評価
- ・地域公共交通計画骨子案作成

2023年度(令和5年度)

4月～11月 協議会の開催

- ・具体的な取組み事業の検討, 調整
- ・県地域公共交通ビジョンとの整合確認
- ・地域公共交通計画の最終案の作成

12月～3月

- ・利便増進計画(アクションプラン)とりまとめ
- ・議会への報告・パブリックコメントの実施
- ・地域公共交通計画の成案

(参考) 県の動向

2022年度(令和4年度)

3月20日(予定)
3月末(予定)

- ・第4回 広島県地域公共交通協議会
- ・県地域公共交通ビジョンの骨子案作成

2023年度(令和5年度)

12月(予定)
1～2月(予定)
3月(予定)

- ・県地域公共交通ビジョンの最終案の作成
- ・議会への報告・パブリックコメントの実施
- ・県地域公共交通ビジョンの成案