

第3章 大崎上島町公共交通総合連携計画

3.1 本計画の位置づけ

本町では、平成 16 年度に、平成 17 年度～平成 26 年度における、まちづくりの基本的な方向性を定めた「大崎上島町第 1 次長期総合計画」を策定しました。この計画において、「生活交通手段として連携のとれた島内と島外へのアクセスを円滑に行えるように、コミュニティバスなどの交通手段と海上交通の充実を図ります。」という基本方針のもと、「交通弱者のための交通手段の確保」「利用者ニーズにあった海上交通手段の確保」の 2 つの公共交通体系整備の方向性を示しました。

また、平成 20 年度には、地域の実情を踏まえた生活交通サービスの平準化、地域のニーズに対応した今後の総合的な生活交通サービスのあり方を検討し、生活交通対策を着実かつ効率的に推進するため、「大崎上島町生活交通再編計画」を策定しました。

「大崎上島町公共交通連携計画」は、「大崎上島町第 1 次長期総合計画」を上位に置き、また「大崎上島町生活交通再編計画」の後継として、これまで進めてきた公共交通づくりを継続、さらに深化させることで、大崎上島町にとって望ましい持続可能な公共交通体系を構築するための計画として位置づけます。

3.2 基本理念と基本方針

前章で整理した公共交通の問題・課題をふまえ、本計画を推進するための基本理念として、以下を掲げます。

●基本理念●

「地域資源を活かした理想郷の実現」を果たし、住民一人ひとりが幸せを感じ、満足できる地域であり続けるために必要な公共交通体系を創る

この基本理念の実現に向けては、町民の生活交通手段を持続的に確保すること、すなわち、効率的かつ安定的な陸上交通、海上交通サービスを提供するとともに、これらが有機的に連携することで、誰にでも利用しやすい持続可能な公共交通体系を形成することが不可欠です。

またさらに、公共交通に比べて利便性が高い自家用車（マイカー）は、環境悪化など社会全体の非効率、不利益に繋がる可能性があることを、町民が十分認識することも必要です。

これらを踏まえ、本計画における公共交通づくりの基本方針として、以下の 3 点を掲げます。

●基本方針●

基本方針1：利用者本位の公共交通サービスの提供

○生活交通手段として連携のとれた島内と島外へのアクセスを円滑に行えるように、利用者本位の陸上交通・海上交通サービスの充実を図る。

基本方針2：持続可能な公共交通体系の構築

○人口減少・高齢化が急進する現状を踏まえた上で、交通事業者及び住民との協働により、持続可能な公共交通体系の構築を推進する。

基本方針3：住民意識の醸成

○自家用車と公共交通との分担バランスを保つために、両者の役割を考慮しながら利用促進にかかる町民意識の醸成に努め、生活を支援する安定的な交通サービスを提供する。

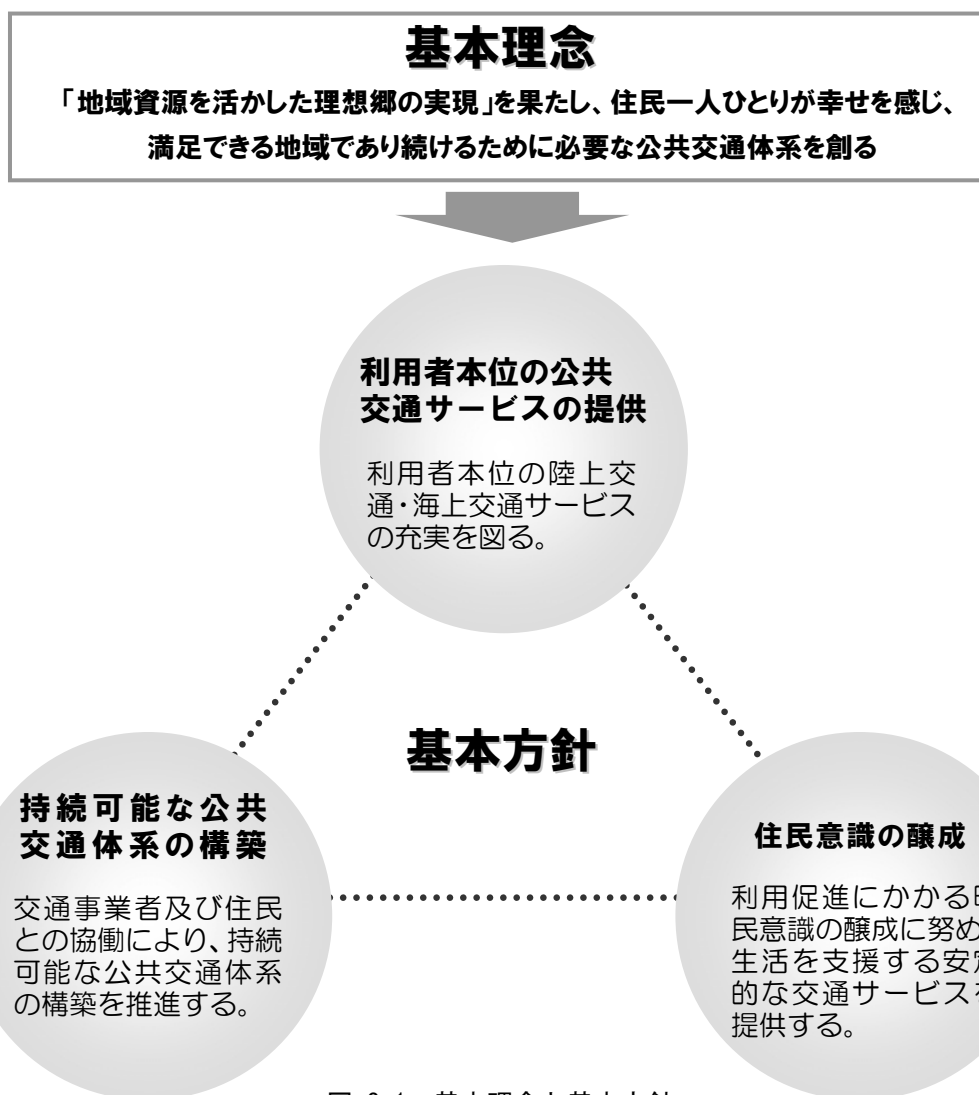


図 3.1 基本理念と基本方針

3.3 対象区域と計画期間

本計画の対象区域は、大崎上島町全域とします。

計画期間は5年（平成23年度～平成27年度）とします。

3.4 目標

公共交通の活性化・再生を進めるにあたり、以下の目標を設定します。

○継続した検討の推進

本町における公共交通の維持・活性化を推進するためには、民間交通事業者の協力が不可欠である。また公共交通に関する住民との直接的な対話も、未だ始まったばかりと言える。そのため、住民や関係機関を交えた検討を今後も継続的・精力的に実施するとともに、その結果として挙げられた課題を可能な内容から着実に解決し、本計画の実現を目指す。

○利用者本位のサービスの実現

住民の実際の移動を十分踏まえて、具体的な生活スタイルに合った交通サービスが提供できるように、公共交通体系の再構築を行う。

○公共交通の利用環境の向上

分かりやすい時刻表作成・配布等、関連情報提供の促進を図ること、また各種のバリアを着実に取り除くこと等により、より気軽に快適に公共交通が利用できる環境を整える。

○公共交通の利用意識の向上

現在、多くの住民は日常的にマイカーを利用しているが、これからは、高齢化の急進に伴いバス等の公共交通の必要性が増すこと、また公共交通の利用者数の減少はサービス水準の低下に繋がること等を分かりやすく伝えることで、住民の意識変容を促す。

また同時に、公共交通の利用者数の現状や、交通事業者がおかれている経営環境の実態等について周知を図る、運行サービスに対する住民の不満を低減させる。

3.5 関係主体の役割

これからの、特に住民の移動を支える公共交通整備は、従来の様に行政のみ、また民間交通事業者のみではなく、住民・行政・交通事業者が協働で守り・育てることが必要です。

そのため、各関係主体は、それぞれ以下の役割を果たすとともに、相互に連携・協働することが重要です。

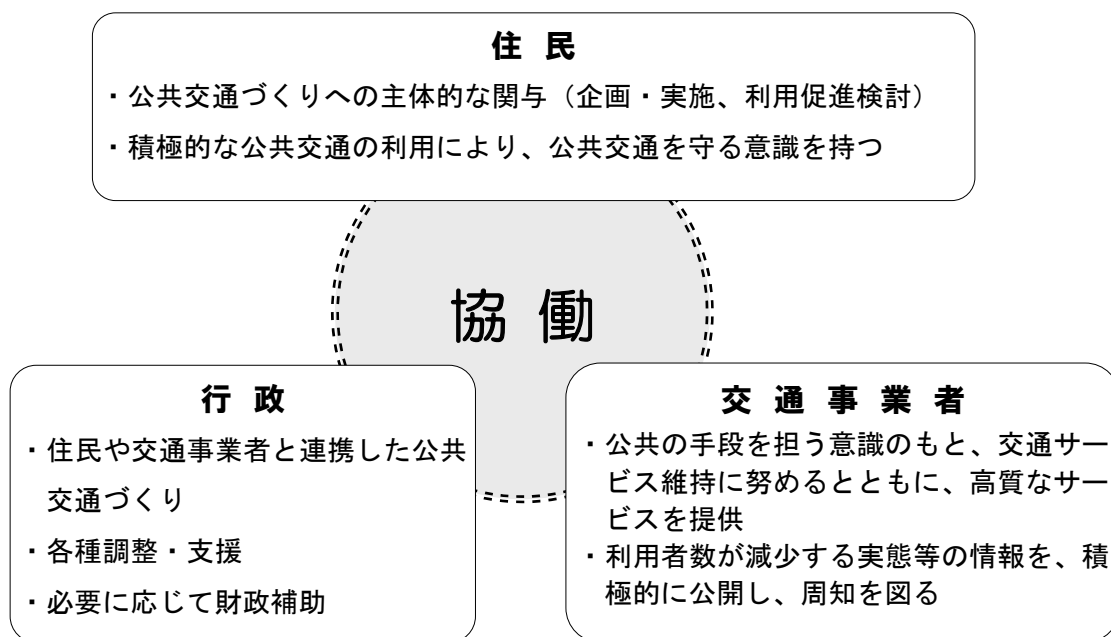


図 3.2 関係主体の役割

3.6 推進体制

本計画は、町民（地域・利用者代表）や交通事業者、学識経験者、行政（国、県、町）などにより構成される「大崎上島町公共交通連携協議会」を中心に取り組みます。また個別事業の実施においては、当協議会と各実施主体とが連携し、円滑かつ効果的に推進します。

3.7 取り組み方針

本計画の実施にあたっては、市民・行政・交通事業者等の協働・連携のもとに順次実施し、取り組みます。また事業の遂行は、いわゆるPDCAサイクル※の中で、検証および必要に応じた見直しを行い、継続的な改善を行います。

※ 計画(Plan)、実行(Do)、検証(Check)、改善(Action)の頭文字を揃えたもので、P→D→C→Aの流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。

3.8 公共交通整備の長期ビジョン

本町が目指す、長期的な視点における公共交通整備の長期ビジョンを以下に示します。

(1) 陸上交通

今後、高齢化に伴いマイカーに頼れない住民が増加すると、公共交通であるバスの重要性は、今より一層高まります。さらに、バス停留所までの移動が困難な住民の増加により、自宅までの送迎ニーズが高まることも想定されます。

そのため、次のような方策の検討が必要と考えられます。

○効率化の推進

現在の利用実態を踏まえて、バス路線における不効率区間の再編を検討する。合わせて、陸路と航路との連携を念頭におき、町全体の交通体系を持続可能なものとするための陸上交通について検討し、整備を目指す。

○公共交通空白地帯における移動手段の確保

公共交通空白地域やバスの不効率区間においては、小型車両を活用した運行コストが比較的安価な新サービス（複数人で利用する乗合タクシー等）の活用を含めた検討を行う。

(2) 海上交通

本土と連絡する航路は、町民にとってのライフラインであり、今後、人口減少が急進する状況においても、将来に渡りサービスを維持させることが不可欠です。

そのため、次のような方策の検討が必要と考えられます。

○効率化の推進

現在の利用実態を踏まえて、フェリー・高速船における低利用区間のサービス見直し等、持続可能な交通体系とするための検討を行う。

○利用者ニーズにあったサービスの実現

運航時間帯の拡大や料金政策等、利用者ニーズに対応したサービス見直しについて、民間事業者の経営健全化を十分に念頭におきながら、実現を図る。

○港の統合

将来的には各港の統廃合を推進し、交通ターミナル施設を拠点とする総合的な交通体系を構築し、新しい港づくりを検討する。

○まちづくりの推進

交通環境を維持していくため、学校や病院等の生活利便施設の充実、新たな観光資源の開発を含め、島内移動及び島外からの来訪者増大に資するまちづくりを推進する。

(3) 島外交通との連絡

航路と本土側の陸上交通との連絡性の確保は、町民生活に直結した課題です。ただし、実現に向けては、多くの関係主体が存在するため、十分な協議・調整の継続が必要です。

そのため、次のような方策の検討が必要と考えられます。

○検討組織の設置

本町と竹原市、呉市、東広島市など、複数の行政機関及び関係交通事業者等からなる検討組織を設置し、相互の交流人口増加に資するシームレスな公共交通網のあり方について検討を行い、実現を目指す。

○情報連絡体制の構築

災害や交通事故等に伴う運休情報など、緊急時の交通情報を、関連する行政機関や交通事業者、そして住民・利用者に速やかに伝えるための連絡体制を構築する。

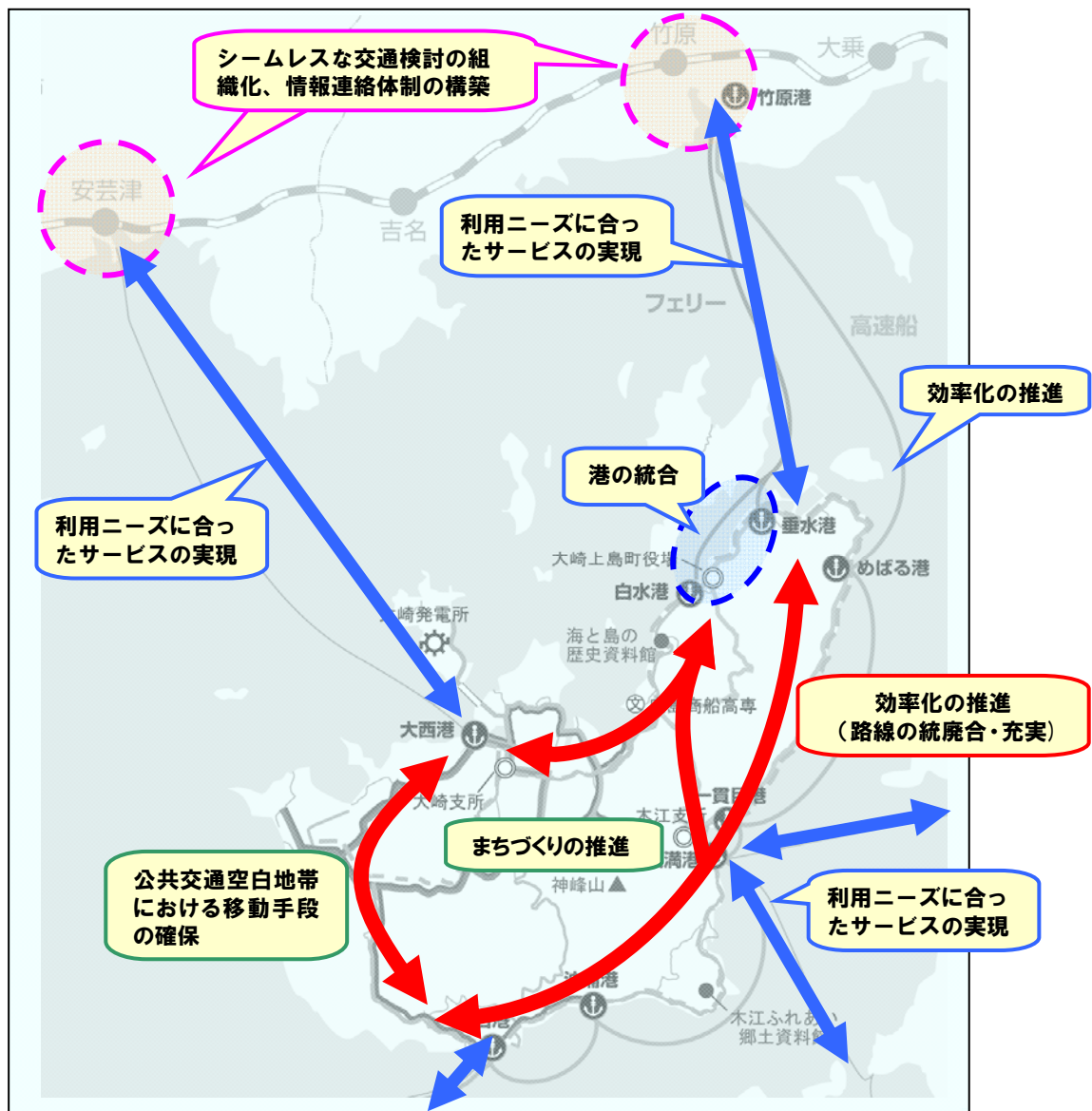


図 3.3 長期ビジョン