

4-4 元気な浜田市を創る交通まちづくり

(1) 中心部のまちづくりと連携した交通システム

公共交通は、都市の魅力を向上させる装置として活用することも可能となります。市中心部においては、各種拠点施設が集積しており、にぎわい創出と環境にやさしいまちづくりの観点から、過度なクルマ利用を抑制する徒歩・自転車・公共交通を優先した利便性と回遊性の高い交通環境を構築します。

① 島根県立大学と連携強化する交通環境

- ・ 浜田駅と大学間のアクセスサービス向上
- ・ 学生や職員の中心市街地への移動利便性向上
- ・ 自転車と路線バスの組み合わせが可能な交通システム
(自転車運搬用ラック付きバスの導入などの検討)

② 路線バスの循環システムの再編

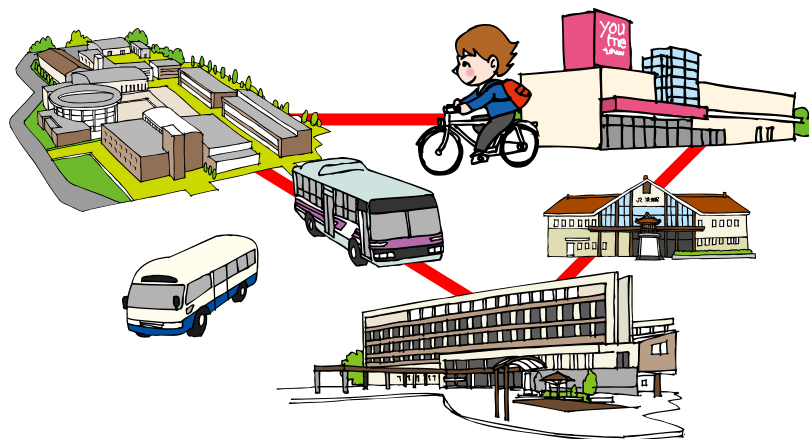
- ・ 浜田医療センターの利便性向上に向けた路線整備
- ・ 中心部の各種拠点施設へのアクセス性向上

③ 中心部商業施設との連携

- ・ 公共交通利用者への割引・特典サービス導入の検討

④ 自転車や歩行者の交通環境改善

- ・ 歩行者、車いす、自転車、シニアカーなどの通行に配慮した道路空間
- ・ バリアフリー化の推進

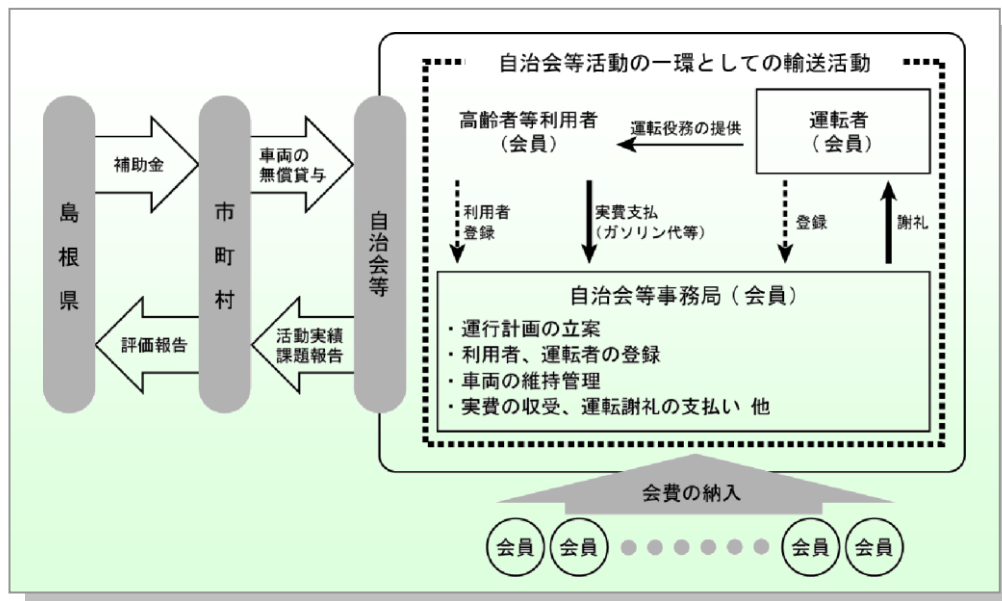


(2) 自治区内での多様な活動を可能にする交通環境

高齢者等の一次医療への通院、日常の買い物などは、居住している自治区内で行うことが多くなります。このような多様な生活活動を可能にするための交通環境の構築が重要となります。

- ①自治区内の移動ニーズに対応した交通計画
 - ・自治区内目的地への運行ルート、ダイヤ、運賃の計画
- ②交通空白地域の解消（再掲）
 - ・バス停などから離れた地域への交通サービス提供
(乗合タクシー、過疎地有償運送、自治会等輸送活動、タクシー利用補助など)
- ③地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行形態（再掲）
 - ・需要に応じた車両サイズ
 - ・需要に応じた定時定路線運行とデマンド型区域運行の検討

自治会等輸送活動の概要



<その他輸送サービスに関連する参考例>

タクシー相乗りマッチングサービス

同じ方面に移動する相乗り相手を探し、マッチングするサービス。勤め帰りのサラリーマンを中心に都市部で普及しつつある。一部の観光タクシーでも同様のサービスが行われている。

タクシーのグループ利用補助

一定の条件を満たす人を対象に、グループでのタクシー利用を基本に、タクシー料金の一部を補助する制度。現在、山口市で実証実験が行われている。

乗合タクシー実績払い方式

自治体等が乗合タクシーを運行委託する際に、一定期間の借り上げ方式でなく、1回の運行委託料を定め、運行回数に応じて委託料を支払う方式。利用者が少なく、稼働率が低い地域で有効。

(3) 公共交通と連携する様々な交通システム

中心部における過度なクルマ利用の抑制、周辺部における効率的な公共交通運行のために、自転車やシニアカーといった交通システムを活用して、異なる交通モードが連携した移動環境の構築が効果的となります。

① 自転車や歩行者の交通環境改善（再掲）

- ・ 歩行者、車いす、自転車、シニアカーなどの通行に配慮した道路空間
- ・ バリアフリー化の推進
- ・ 自転車やシニアカー駐輪・駐車場の整備



シニアカー

(4) 観光地の魅力を向上するアクセス交通

本市へ公共交通で来訪した観光客に対して、温泉地や各種観光スポットへの移動手段を提供することで、観光地としての魅力が向上します。ただし、観光需要は季節変動や集中・閑散期の違いが顕著であるとともに、個人旅行が主流になっていることから行動が多様化しており、定期便の運行は非効率的になりがちです。

今後は、これからの観光客のニーズに対応した新しい移動サービスの提供が必要となります。

また、産業振興、まちづくりの一環として各地で取り組まれている産直市などの販賣空間作りとの連携も必要です。

① 観光地へのアクセス路線の再編

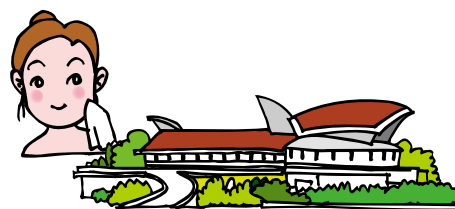
- ・ ニーズに対応した運行サービス
- ・ 効率的な運行形態の検討
- ・ JR・高速バスとの連携

② 観光タクシーの活用

- ・ 観光タクシーの導入検討
- ・ タクシードライバーの観光ガイド機能強化

③ 産直市等との連携

- ・ 集客機能・物流機能の検討



4-5 地域が支える公共交通

(1) 地域が守り育てる公共交通の意識づくり

今後の公共交通を全ての地域主体（市民・交通事業者・行政）による『協働』で守り育てる意識の醸成を図ることが重要です。このことによって、利用促進など公共交通の活性化を図ることが可能となり、持続可能な交通システムが構築できます。

①計画段階からの協働体制の構築

- ・計画段階から市民意見交換会などのワークショップ¹²開催

②市民の公共交通利用促進に向けたモビリティマネジメント

- ・住民対象のモビリティマネジメントの展開
（公共交通利用促進週間の設定など）
- ・エコ通勤の拡大に向けた職場でのモビリティマネジメント
- ・高校生の通学に関するモビリティマネジメント
- ・学校教育における公共交通学習

③行政内の先行的取り組み

- ・業務や通勤における公共交通利用

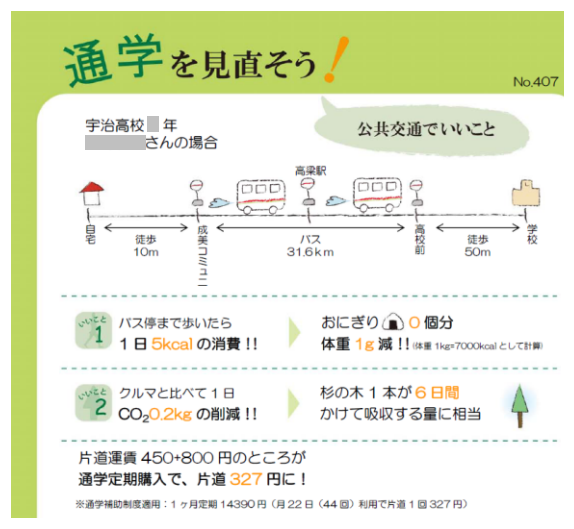


<モビリティマネジメントとは>

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

具体的には、地域、職場、学校等を対象に地域の公共交通に関する情報提供、行動プランの提案、ワークショップの開催、コミュニケーション・アンケートなどを通して、対象者の自発的な行動（公共交通の利用や自家用車の自粛など）を促す一連の取り組み。

参考：高校生の通学に関するモビリティマネジメントの事例（高梁市）



¹² ワークショップ：体験型講座。一方通行的な知識や技術の伝達でなく、参加者が自ら参加・体験し、グループで何かを学びあったり創り出したりする手法。

(2) 地域と協働で創る交通システム

今後の公共交通は、地域と『協働』で創ることで、効率的で真に必要な運行サービスの実現を図ることが可能となります。また、自らが運行計画に関わることで、愛着を持ちマイバス意識の醸成を図ることができます。

さらに、市民自らが運行主体となることも可能であり、地域の主体的な取り組みの支援を行うことも重要です。

①計画段階からの協働体制の構築（再掲）

- ・計画段階から市民意見交換会などのワークショップ開催

②地域主体による移動手段の構築

- ・地域によるコミュニティ交通の運行委託
- ・過疎地有償運送の運行
- ・自治会等輸送活動の推進
- ・グループタクシーなどの新しい移動補助

③地域の協力体制の確立

- ・地域や企業による運行支援（協賛金、広告）
- ・医療機関や商業施設による送迎・宅配サービスとの連携

地域主体の移動手段の構築フロー図

