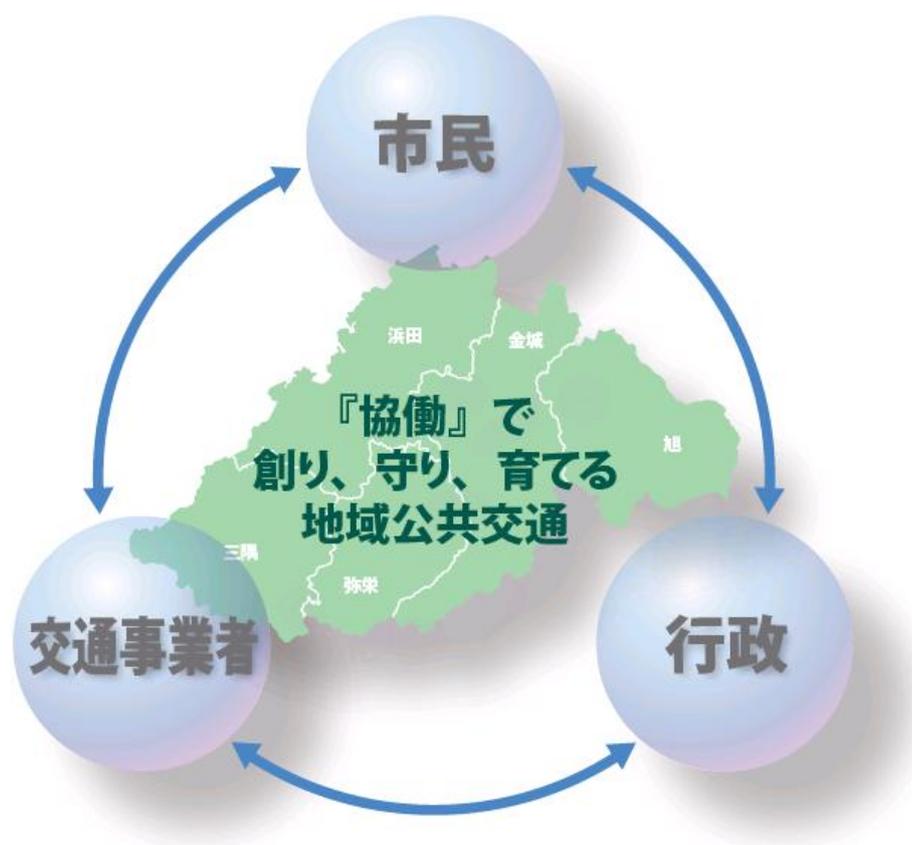


浜田市地域公共交通基本計画（素案）

～ 未来の市民生活を支える公共交通 ～

概要版



平成 23 年 11 月

浜 田 市

第1章 計画の基本方針

1-1 基本理念

未来の市民生活を支える公共交通

市民の通勤・通学・通院・買い物などの生活活動を支え、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに向けて、市民・交通事業者・行政などが『協働』で持続可能な公共交通を構築します。

1-2 基本目標

基本目標は、本計画で目指す本市の公共交通の姿（将来像）を示すものであり、基本理念を踏まえて以下の3つの目標を設定します。

(1) 公共交通の利便性向上と持続可能な公共交通ネットワークの構築

市民の通勤・通学・通院・買い物などの生活活動を支える利用しやすい公共交通サービスを提供するために、関係主体が『協働』で、需要に対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークを構築します。

(2) 交通空白地域の解消

地域のニーズに沿って公共交通サービスが利用できない交通空白地域を解消し、安心して生活できる居住環境と魅力的なまちづくりに向けた公共交通の環境を整備します。

※ 浜田市で位置付ける交通空白地域とは、バス路線の停留所等から概ね500メートル以上離れた集落を指しています。

(3) 人にも環境にもやさしい交通体系の整備

公共交通の車両や結節点などのバリアフリー化、誰もがわかりやすい情報提供など、全ての人が利用しやすい交通環境を整備します。また、過度なクルマ利用を抑制するための公共交通活用施策の推進により、環境にやさしいまちづくりを行います。

1-3 計画の期間

浜田市総合振興計画との整合性を図り、平成24年度から平成27年度までの4年間で計画期間とします。

第2章 計画の取り組み方針

2-1 『協働』で創り、守り、育てる体制

本市の公共交通を誰もが利用しやすいものとし、将来にわたって継続させるために、市民・交通事業者・行政などの関係主体全てが『協働』で、創り、守り、育てる体制を構築します。

2-2 財政負担を考慮した取り組み

各種施策の展開にあたっては、必要性、費用対便益、緊急性などに基づいて事業の優先順位を決定し、市の財政や事業者に過度な負担が生じないように考慮します。

また、需要に応じた適切な交通サービスの提供を基本に交通資源（車両・人）の適正配置と経費の節減に努め、持続可能な公共交通の確立を目指すとともに、増え続ける財政負担の抑制を図ります。

2-3 PDCA サイクルによる継続的な取り組み

計画の実施にあたっては、PDCA（計画：plan、実行：do、評価：check、改善：action）サイクルの中で、必要に応じて適宜見直しを行い、継続的に改善を行うものとします。

第3章 施策展開

3-1 施策の体系

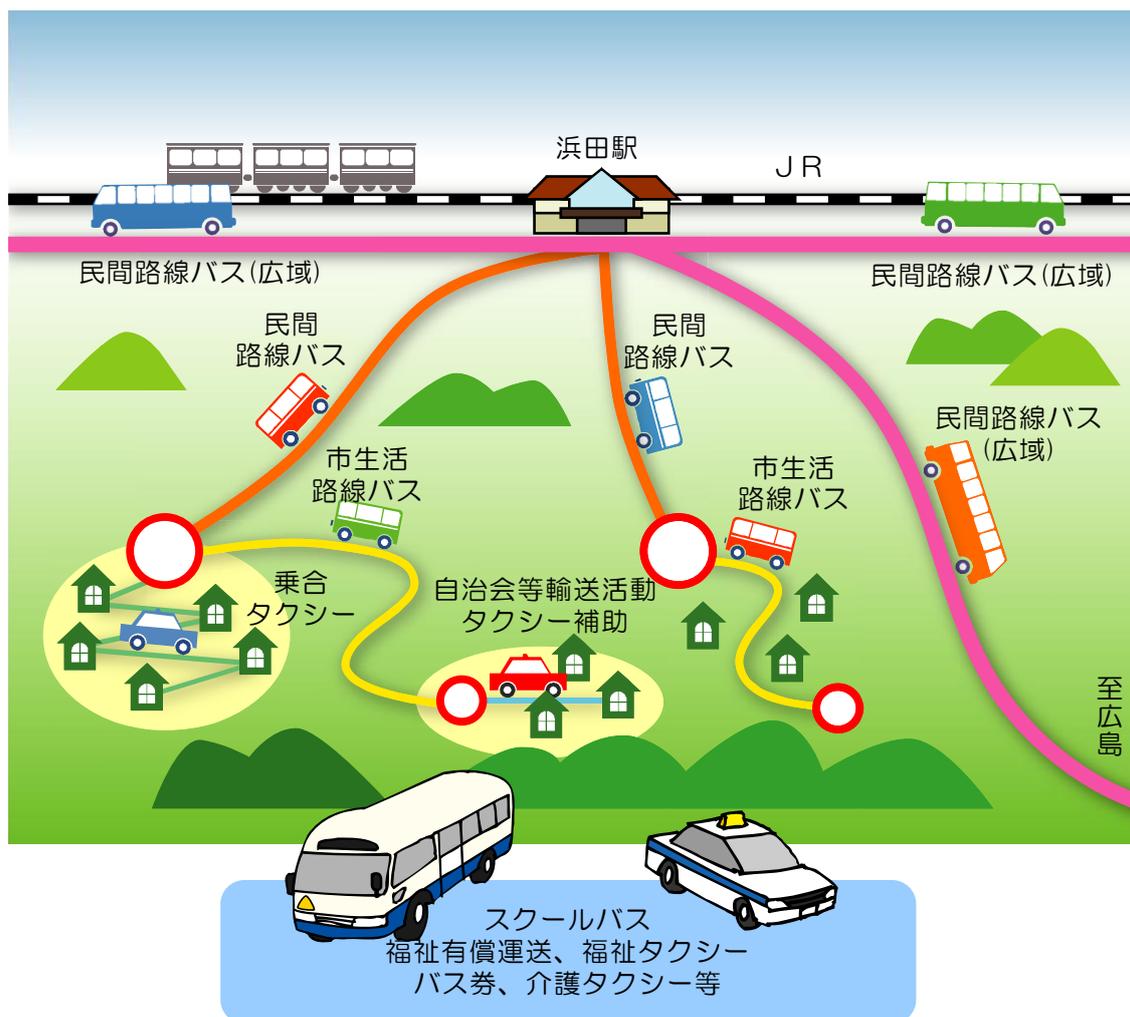


3-2 地域の状況に適した交通サービス

(1) 需要に応じた最適な公共交通体系の構築

人口集積の状況や地形の状況、基幹交通や地域内交通など、需要の大きさや役割分担に対応して、路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送¹、タクシー補助制度など、様々なサービスを導入して効率的・効果的な公共交通体系を構築します。

需要に応じた公共交通イメージ



(2) 地域間移動サービスの連携強化

- ① 鉄道と路線バスの連携
- ② 広域バスネットワークの構築
- ③ 萩・石見空港へのアクセス性向上

¹ 過疎地有償運送：過疎地域において社協や地縁団体等が利用登録した地域住民に行う運送。

(3) 自治区と市中心部間の交通強化

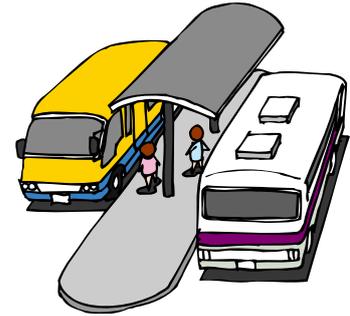
- ① 幹線交通としての路線バスの充実
- ② 路線バスのダイヤ見直し
- ③ 地域内交通との乗り継ぎ利便性の向上

(4) 様々な形態による地域内交通の確保

- ① 地域ニーズと需要に対応した交通サービス水準の決定
- ② 地域各種条件と需要に対応した効率的な運行形態の選定

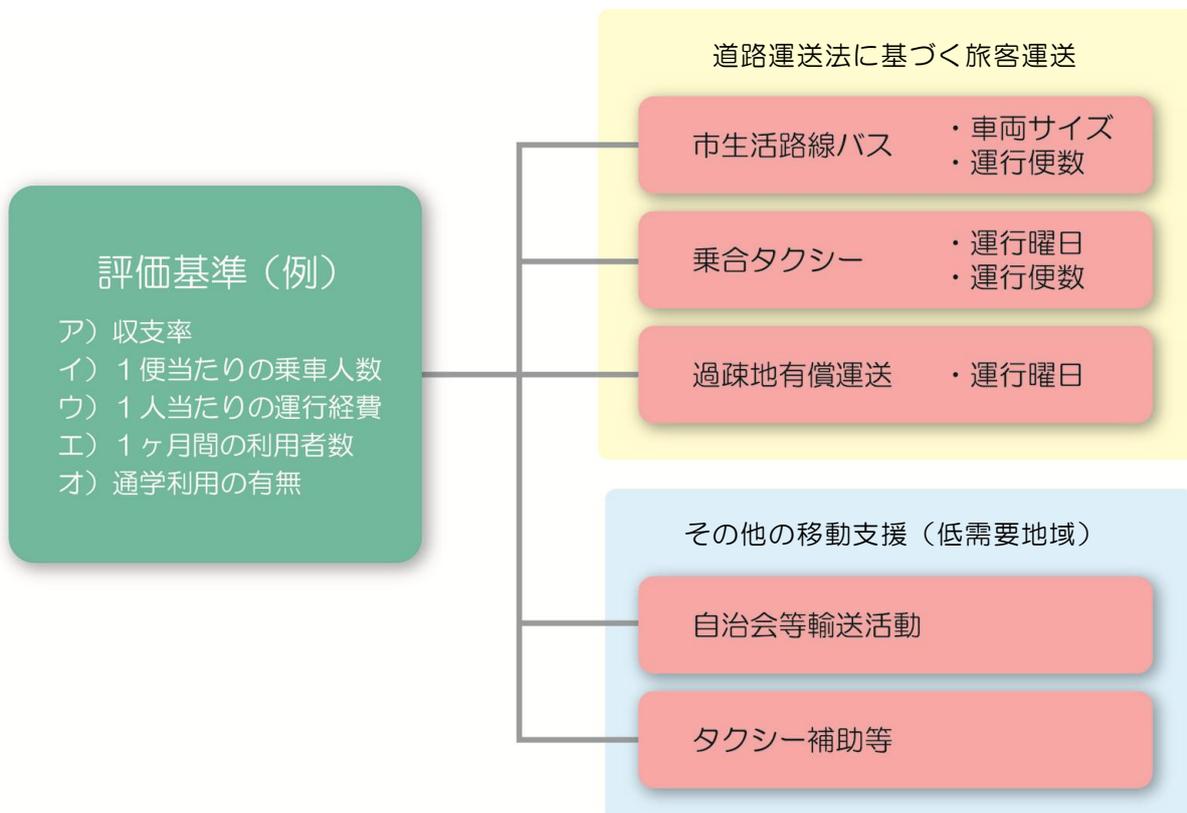
(5) 乗り継ぎ環境の向上

- ① 鉄道駅的环境向上とバリアフリー化
- ② 鉄道と路線バスの連携強化
- ③ 幹線路線バスと地域内交通の乗り継ぎ環境向上
- ④ バス停の環境向上
- ⑤ 道路環境等の整備



(6) 交通システムの評価と適用基準

- ① 継続的なサービス評価
- ② 評価のための適用基準



3-3 市民生活を支える移動環境

(1) 利用しやすくなる公共交通サービス

- ① 運行時間帯の拡大
- ② 継続的なサービス評価
- ③ 生活活動に配慮したダイヤ設定
- ④ 負担軽減に向けた運賃設定や定期券



(2) 誰もが利用できる交通環境

- ① バリアフリー対応
- ② わかりやすい情報提供
- ③ 夜間帰宅便の設定
- ④ 乗務員の接客マナー向上



(3) 交通弱者の生活確保

- ① 交通空白地域の解消
- ② 地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行形態
- ③ 児童生徒の通学手段確保



(4) 乗合交通と個別輸送サービス

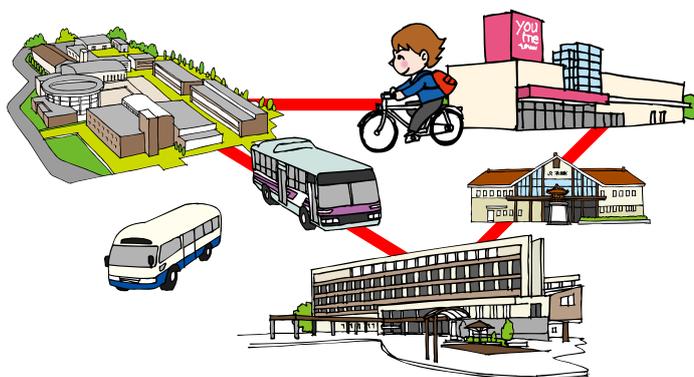
- ① 福祉分野との調整による施策検討
- ② 住民と協働で考える移動手段確保策



3-4 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

- ① 島根県立大学と連携強化する交通環境
- ② 路線バスの循環システムの再編
- ③ 中心部商業施設との連携
- ④ 自転車や歩行者の交通環境改善



(2) 自治区内での多様な活動を可能にする交通環境

- ①自治区内の移動ニーズに対応した交通計画
- ②交通空白地域の解消（再掲）
- 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）

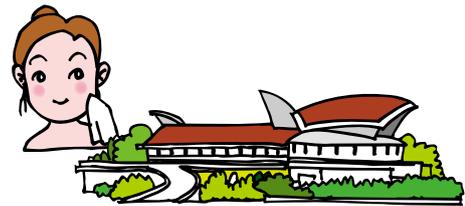
(3) 公共交通と連携する様々な交通システム

- ①自転車や歩行者の交通環境改善（再掲）



(4) 観光地の魅力を向上するアクセス交通

- ①観光地へのアクセス路線の再編
- ②観光タクシーの活用
- ③直産市等との連携



3-5 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

- ①計画段階からの協働体制の構築
- 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²
- ③行政内の先行的取り組み

(2) 地域と協働で創る交通システム

- ①計画段階からの協働体制の構築（再掲）
- ②地域主体による移動手手段の構築
- ③地域の協力体制の確立



第4章 推進体制

計画の推進にあたっては、市民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有し、公共交通計画の策定、事業実施、見直し改善に至るまで、『協働』の体制を構築する必要があります。本市では、「浜田市地域公共交通活性化協議会」を設置して、施策実施の評価・検証・改善策の検討を継続的に実施し、本市の公共交通が市民生活を支える持続可能なシステムとして確立するように計画を推進します。

また、交通政策は、まちづくり、中山間地域対策、福祉・医療、教育など、様々な分野の施策と密接に関係することから、本市の庁内の関係部署との連携を強化して取り組みます。

² モビリティマネジメント：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

