

江田島市地域公共交通総合連携計画 (素案)

平成 22 年 1 月

序章	はじめに	1
1	背景・目的	1
2	計画区域	1
3	計画期間	1
第2章	江田島市の公共交通の現況と課題	2
1	位置・地勢	2
2	人口と高齢化の状況	2
3	主要施設の分布状況	4
4	公共交通の現況	5
(1)	航路	6
(2)	路線バス	10
(3)	タクシー	16
(4)	公共交通空白不便地域の状況	16
5	江田島市の公共交通の課題	17
第3章	基本方針	18
1	基本方針	18
2	目標	18
3	目指す公共交通の方向性	19
(1)	海上交通	19
(2)	陸上交通	20
(3)	観光振興等	22
第4章	計画に位置づける事業	23
1	事業内容	23
2	事業の一覧とスケジュール	32

序章 はじめに

1 背景・目的

江田島市は平成 16 年 11 月に安芸郡江田島町及び佐伯郡能美町、沖美町、大柿町が新設合併し、新しい江田島市としての歩みを始めました。

市の公共交通は、住民の生活圏が広島市や呉市におよんでいることから、必然的に航路が基軸を担い、市内の主要拠点間の移動を路線バスが担っている状況です。しかし、近年の人口減少やマイカー利用の増加等により、これら公共交通の利用者は減少傾向にあります。

一方で高齢化が進み、マイカーを自由に利用できない高齢者を中心に、公共交通へのニーズは高まりつつあります。また、合併による生活圏域の広域化等により市民の移動ニーズは多様化しており、こうしたニーズに対応した効率的、効果的な公共交通サービスの構築が急務となっています。

本計画はこのような状況の中、江田島市の公共交通を持続可能なかたちに再構築することを目的に、個別の事業や将来の望ましい方向性について検討を行ったものです。

2 計画区域

江田島市全域

3 計画期間

平成 22 年度～平成 26 年度の 5 年間

第2章 江田島市の公共交通の現況と課題

1 位置・地勢

江田島市は、瀬戸内海のほぼ中央部、広島県の南西部に位置し、江田島、能美島とその周辺に点在する島々で構成されています。広島市からは海上約7.5km、呉市からは海上約6kmの位置にあり、特に呉市とは、音戸大橋・早瀬大橋の両架橋により結ばれ、実質的には陸続きとなっています。

島しょ部特有の地形から市域の大半が山地であり、平坦地が少なく、一部の平地を除き、沿岸部まで斜面が分布している状況です。

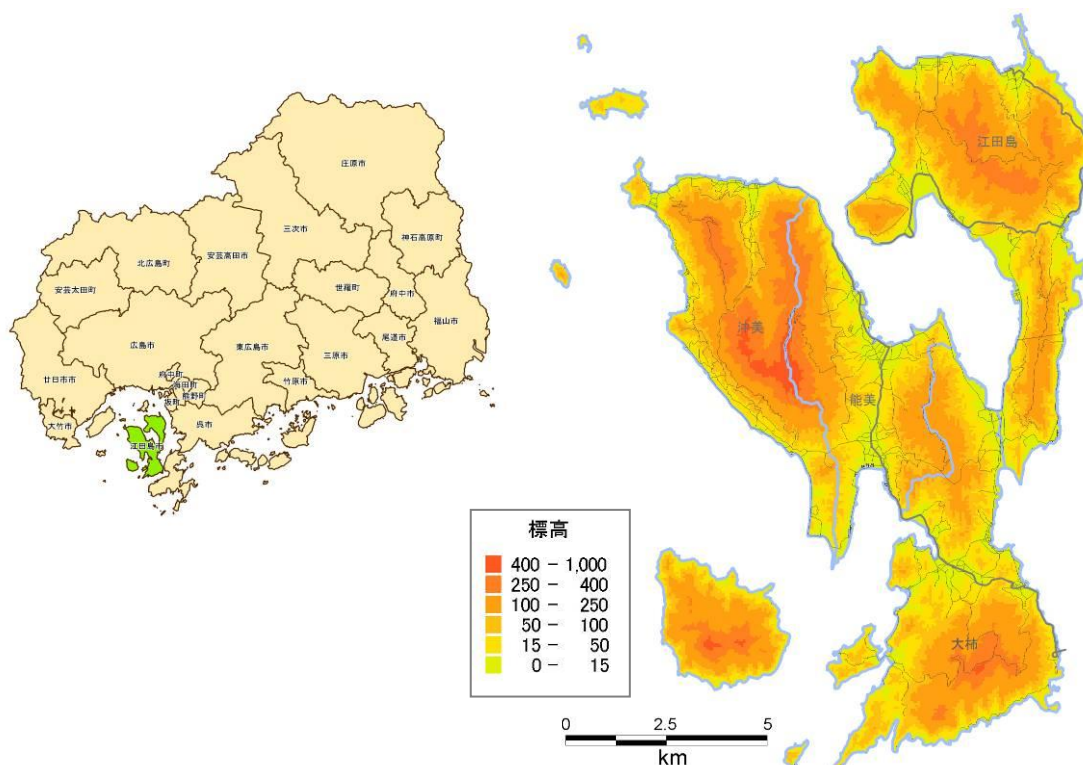


図1 江田島市の位置・地勢

2 人口と高齢化の状況

江田島市の平成17年の総人口は約3万人です。ここ数年、全市的に人口が減少し、高齢化率が上昇する傾向にあります。地域別に見ると、沖美町の高齢化率が最も高く、平成17年の高齢化率は、約40%となっています。

地図上で人口の分布状況を見ると、沿岸部のわずかな平地の一部に人口が集中している一方、市域の縁辺部では、人口が分散的に分布している状況にあります。

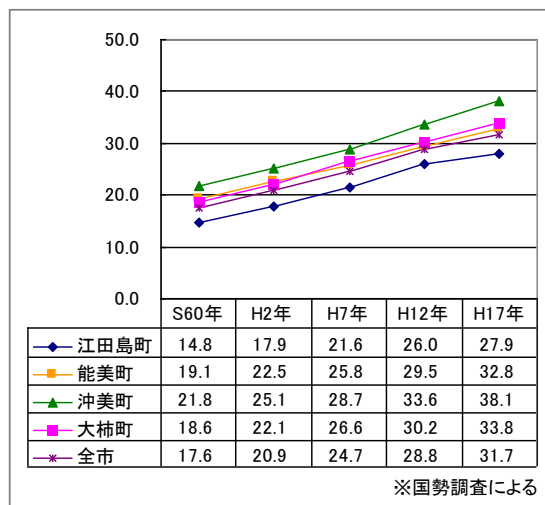
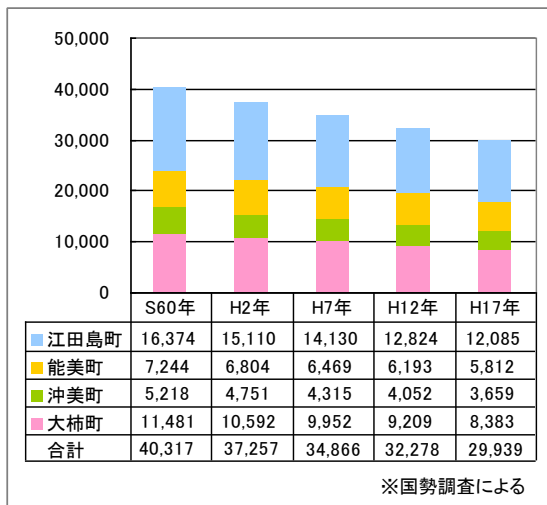


図 2 江田島市の人口、高齢化率の推移（左：人口、右：高齢化率）

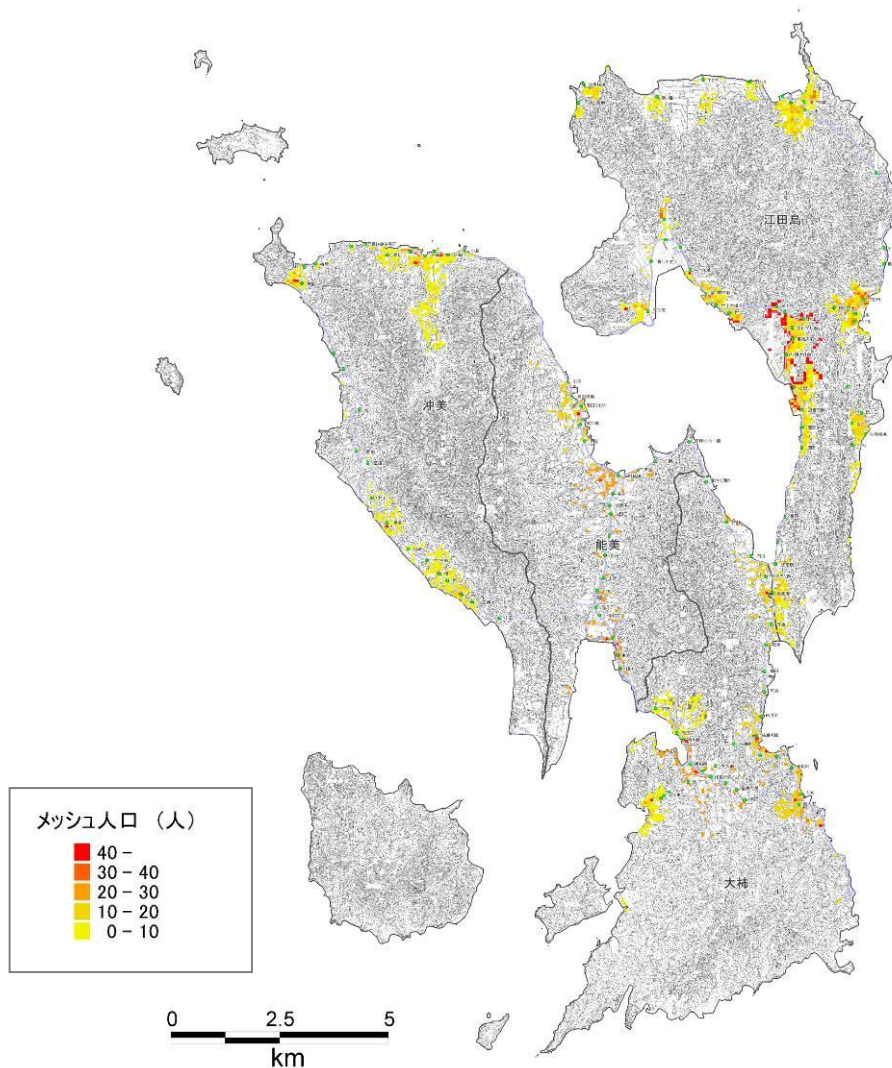


図 3 人口の分布状況（50mメッシュ単位）

3 主要施設の分布状況

医療機関や教育機関、商業施設等の主要施設は、大半が江田島町、能美町、大柿町の幹線道路沿いに分布しています。

医療機関については、各町にそれぞれ分布していますが、特に大柿町南部に多く分布しています。商業施設については、大型商業施設が江南（江田島町）や飛渡瀬（大柿町）周辺に分布しているほか、周辺部では小型のスーパーや個人商店などが地域の消費活動を支えています。

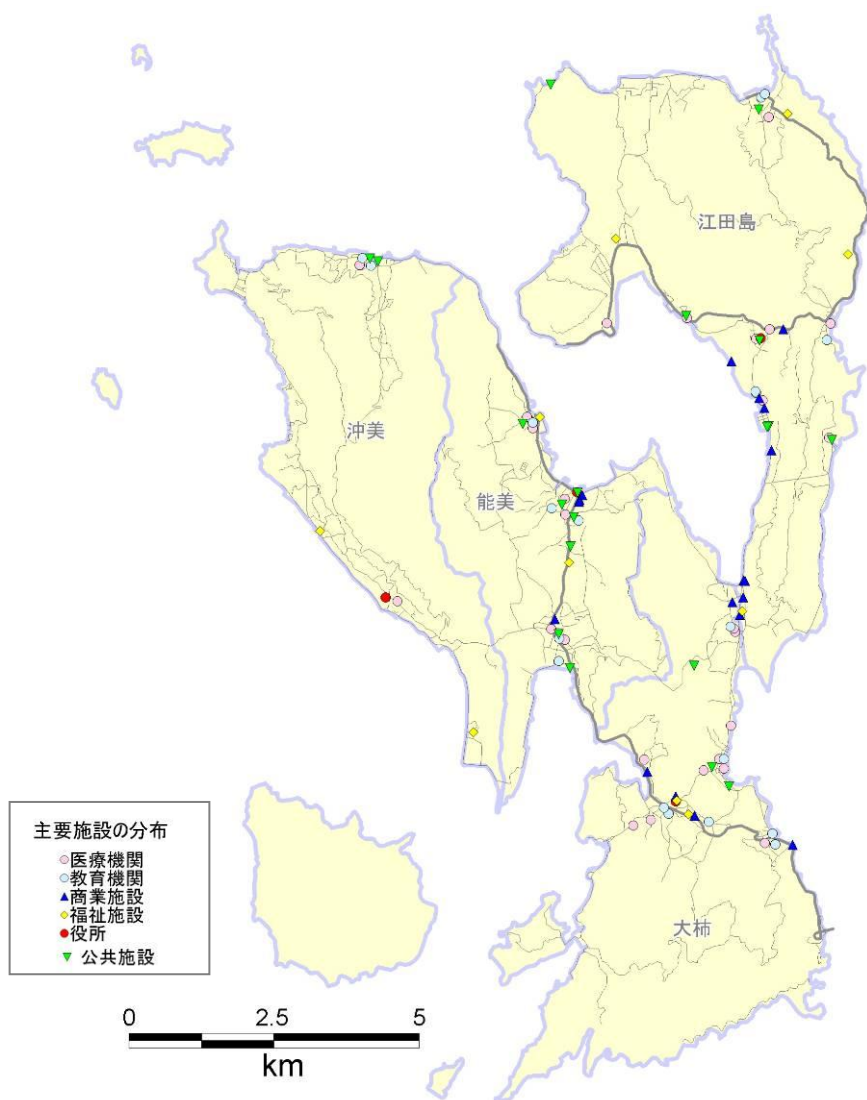


図 4 主要施設の分布状況

4 公共交通の現況

江田島市の公共交通は、航路、路線バス、タクシー等により構成されています。以下に路線が定められた公共交通の路線網を示します。

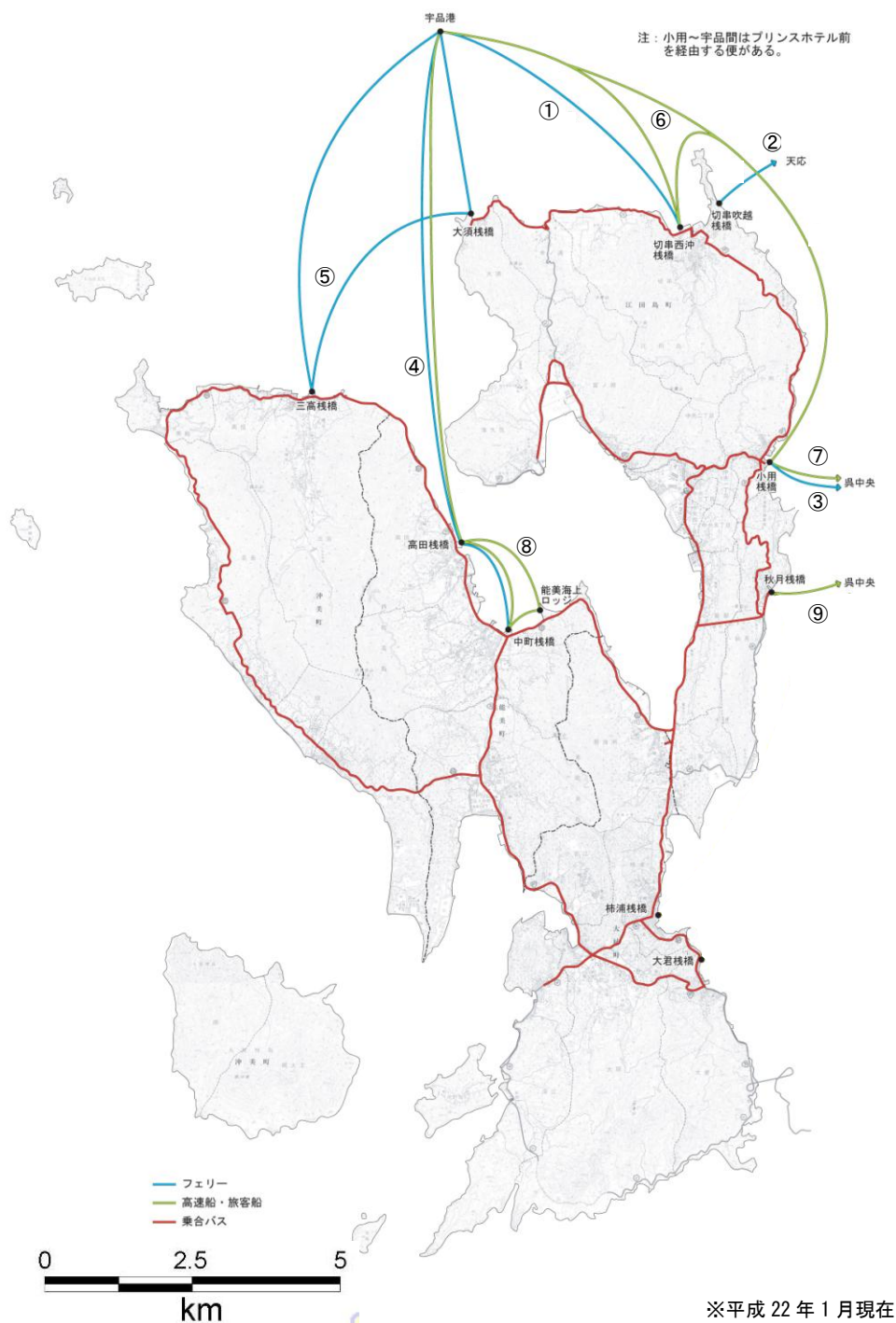
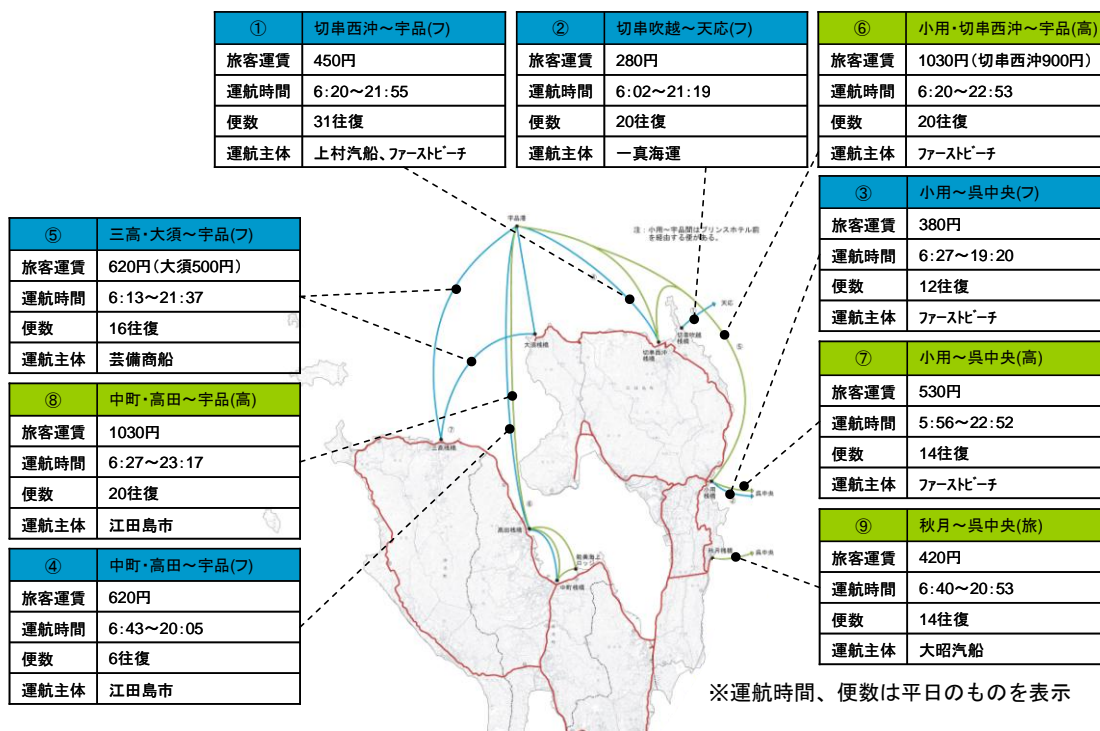


図 5 江田島市の公共交通路線網

(1) 航路

江田島市では、民間 5 社と江田島市により、フェリー5 航路、高速船 3 航路、旅客船 1 航路が運航されています。

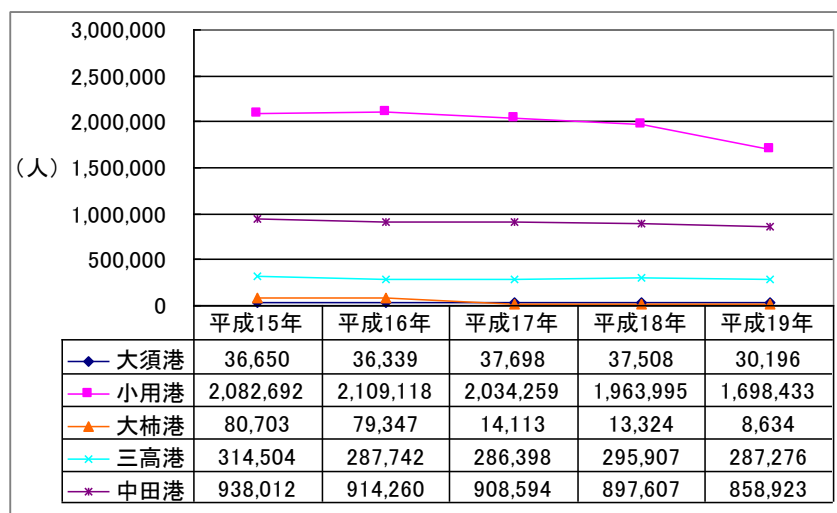


番号	船種	航路	運航主体	便数(往復)	所要時間(分)	運航時間帯	旅客運賃(円)
①	フェリー	切串西沖～宇品	上村汽船(株) 機ファーストビーチ	平土) 31.0 日祝) 30.0	25~30	平土) 6:20~21:55 日祝) 6:20~21:10	450
②		切串吹越～天応	一真海運(株)	20.0	12	5:45~21:19	280
③		小用～呉中央	機ファーストビーチ	12.0	18~20	6:27~19:20	380
④		中町～高田～宇品	江田島市企業局	6.0	47~50	6:43~20:05	620
⑤		三高～大須～宇品	芸備商船(株)	16.0	35~40	6:10~21:40	620(三高～宇品) 500(大須～宇品)
⑥	高速船	小用～切串西沖～宇品	機ファーストビーチ	平日) 20.0 土日祝) 19.0	21~28	平日) 6:20~22:53 土日祝) 6:50~22:53	1030(小用～宇品) 900(切串西沖～宇品)
⑦		小用～呉中央	機ファーストビーチ	平土) 14.0 日祝) 11.0	10~13	平土) 5:56~22:52 日祝) 7:09~22:52	530
⑧		中町～高田～宇品	江田島市企業局	平土) 20.0 日祝) 19.0	25~31	平土) 6:27~23:17 日祝) 6:27~22:25	1030
⑨	旅客船	秋月～呉中央	大昭汽船(株)	平日) 14.0 土) 10.0 日祝) 8.0	13	平日) 6:40~20:53 土) 6:40~20:53 日祝) 7:30~20:13	420

※平成 22 年 1 月現在

表 1 航路の状況

航路の利用者数は、近年減少傾向にあります。港別に見てみると、平成17年に大柿港の船舶乗降人数が急激に減少している状況にあります。



資料：港湾統計年報

図6 市内各港の船舶乗降人員の推移

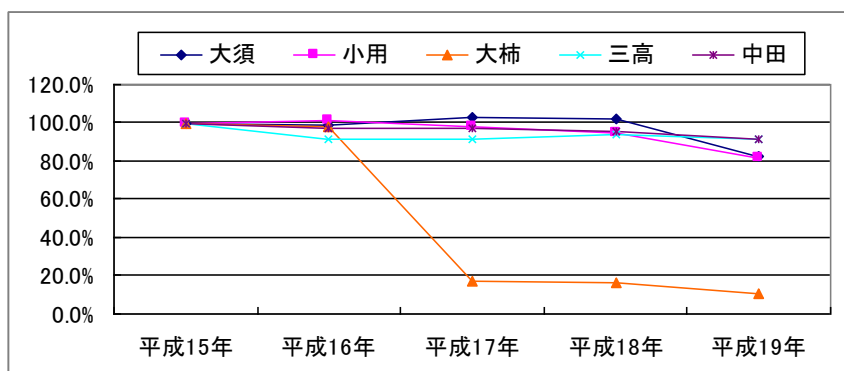


図7 市内各港の船舶乗降人員の推移（平成15年の値を100%とした場合）

燃油の高騰による経費の増大や、利用者の減少による収入の減少など、航路事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい状況にあります。このような中、江田島市が運航する中町・高田～宇品航路（フェリー、高速船）では、平成 20 年度は市が一般会計から 90,000 千円を補助することにより、航路を維持している状況にあります。

特に運航経費が高速船より高コストなフェリー航路については、近年の広島呉自動車道（クレアライン）の利用料割引等による利用者の減少など、特に厳しい状況が続いています。

また、今後数年内には第二音戸大橋（利用料無料の予定）の開通が予定されており、呉市中心部への車でのアクセスが大幅に改善される予定です。これに伴い、江田島市に係る航路に更なる影響がおよぶことが確実視されています。

表 2 江田島市交通船事業の決算状況（平成 17 年度～平成 20 年度）

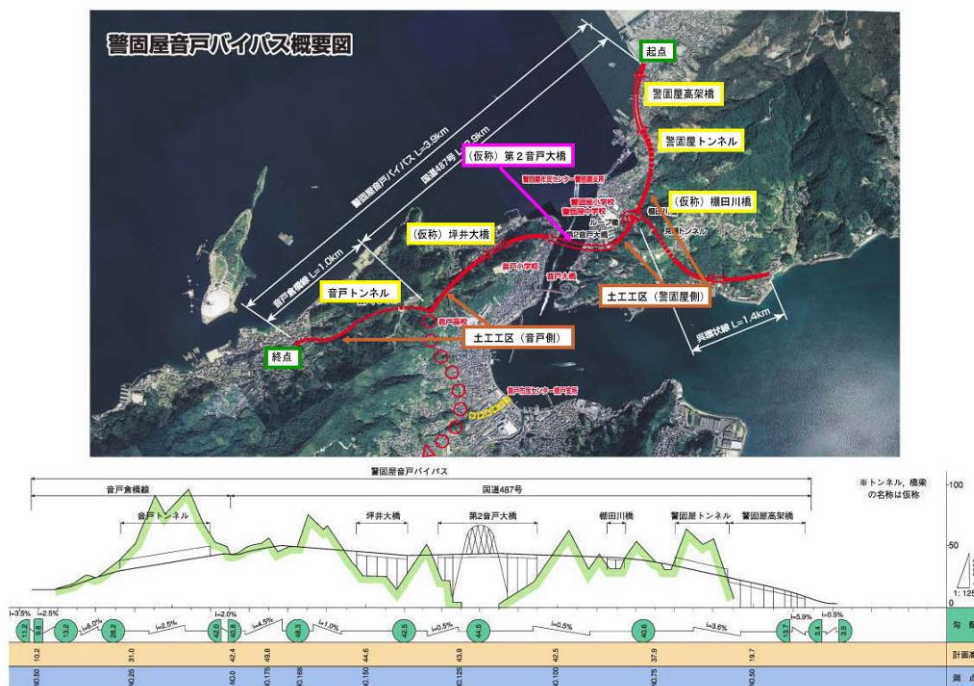
項目			金額（千円）			
			平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
汽船事業 収益	営業	運航収益	589,337	580,918	579,450	533,799
		その他の営業収益	17,387	16,448	13,371	16,769
	営業外	利息および配当金	4,855	7,832	1,021	10,669
		その他の営業外収入	1,020	855	100,955 (うち補助金 100,000)	90,785 (うち補助金 90,000)
	特別利益	0	0	0	59,119	
合計			612,599	606,053	694,797	711,142
汽船事業 費用	営業	運航費	670,723	707,620	712,745	665,942
		業務費	33,355	33,987	34,285	34,694
	営業外	利息および保険費用	8,580	6,904	5,212	4,478
		雑支出	10	19	4,823	4,303
合計			712,668	748,530	757,065	709,417
汽船事業収支			-100,069	-142,477	-62,268	1,725
汽船事業収支（補助金と特別利益を除いた場合）			-100,069	-142,477	-162,268	-147,394

資料：江田島市

表 3 瀬戸内海の離島航路の運航に係る経費の船種、トン数別の値

船種	トン数	船舶修繕費	
		範囲	平均
フェリー	19 t	1,309~6,342 千円	3,085 千円
	50~100t	2,810~5,996 千円	4,931 千円
	200~300t	9,668~39,253 千円	16,758 千円
	300t~	6,403~78,754 千円	28,802 千円
旅客船	~19t	97~3,854 千円	1,444 千円
	19t	476~8,718 千円	4,305 千円
	20~80t	591~25,225 千円	7,410 千円
船種	トン数	燃料潤滑油費	
		範囲	平均
フェリー	19 t	62~89 千円/km/年	79 千円/km/年
	50~100t	89~151 千円/km/年	122 千円/km/年
	200~300t	63~274 千円/km/年	173 千円/km/年
	300t~	85~458 千円/km/年	244 千円/km/年
旅客船	~19t	35~73 千円/km/年	47 千円/km/年
	19t	27~88 千円/km/年	58 千円/km/年
	20~40t	59~143 千円/km/年	88 千円/km/年
	40~60t	99~166 千円/km/年	128 千円/km/年
	60t~	77~210 千円/km/年	144 千円/km/年

資料：海上交通サービス再構築・活性化における計画策定等支援システムの活用に関する業務報告書（H21.3, 国土交通省総合政策局）



資料：広島県道路公社 HP (<http://www.hprc.or.jp>)

図 8 警固屋音戸バイパスの概要

(2) 路線バス

江田島市の路線バスは、平成 20 年 4 月に江田島バス(株)が、旧能美バス(株)の全路線および旧呉市交通局江能線を引き継ぎ、若干路線の変更等を実施しながら現在に至っています。

平成 22 年 1 月現在、市全域で主要幹線道路を中心に 36 系統が運行しています。

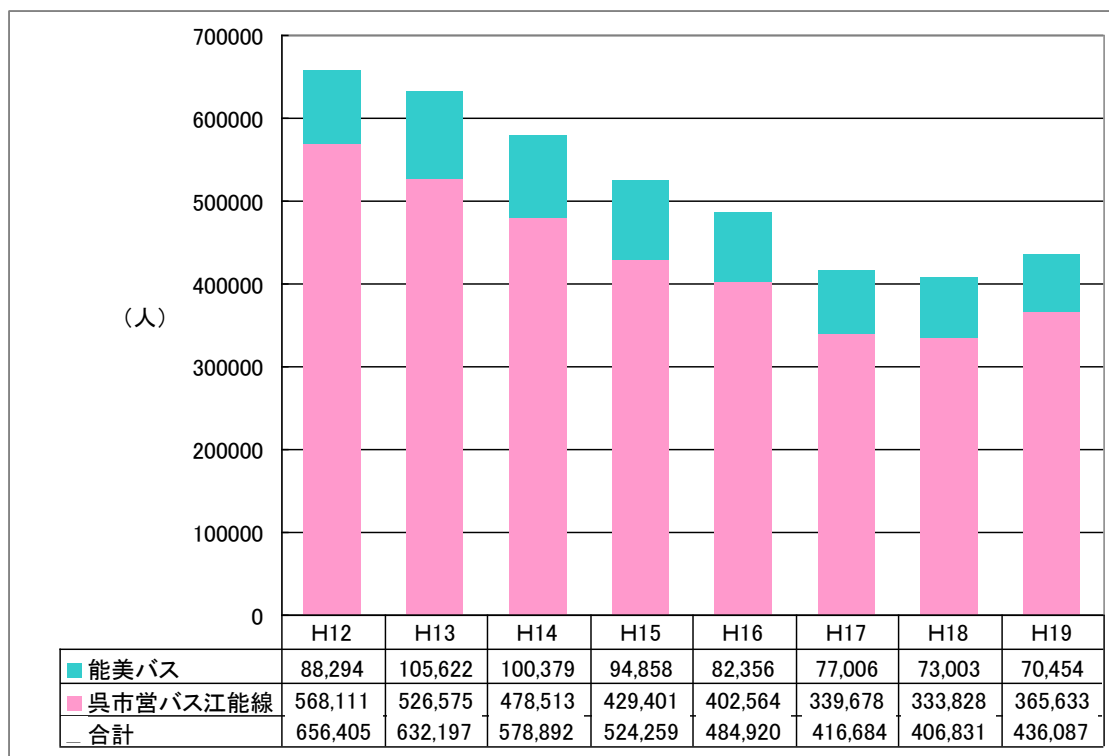


図 9 バス路線の状況 (系統別)

江田島市における路線バスの利用者数は、平成 19 年度は約 44 万人です。ここ数年、路線バスの利用者は減少傾向にありましたが、平成 19 年度は若干回復傾向にあります。

平成 20 年度に実施された OD 調査によると、平日（火曜日）に市内で最も乗降数の多かったバス停は、「小用」で、のべ 785 人、次いで「術科学校前」で 256 人と続きます。乗降数が多いバス停は、小用～大柿高校前の幹線区間に集中している状況です。

平成 21 年度の系統別の損益状況では、年度途中で廃止された系統を含めた全 47 系統のうち、黒字は 6 系統のみで、残りの 41 系統は赤字となっています。



資料：江田島市

図 10 路線バスの利用者数の推移

表 4 バス路線の系統別損益状況（平成 21 年度：平成 20 年 10 月 1 日～平成 21 年 9 月 30 日）

番号	起 点	経 由	終 点	キロ程 (km)	便数(往復)		走行距離 (km)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	損益 (千円)	収益率	備考
					平	土日祝						
1	小 用		術 学 校	1.7	2.0	0.0	1,720.4	445	2,239	1,794	503.4%	
2	小 用	山 田	中継ターミナルゆめタウン前	6.7	3.0	2.5	11,369.9	2,939	1,390	-1,549	47.3%	
3	小 用	山 田	外 海	7.5	0.5	0.0	1,800.0	465	98	-367	21.1%	
4	小 用	大 柿 支 所 前	大 柿 高 校 前	11.2	4.0	4.0	35,403.2	9,153	8,683	-470	94.9%	第 1 種生活路線
5	小 用	大 柿 支 所 前	中 町 棧 橋	17.9	2.0	2.5	34,457.5	8,908	7,533	-1,376	84.6%	
6	小 用	大 君	大 柿 高 校 前	14.2	1.0	1.0	20,022.0	5,176	6,334	1,158	122.4%	第 2 種生活路線
7	小 用	大 君	中 町 棧 橋	20.9	2.5	3.0	55,134.2	14,254	12,431	-1,823	87.2%	
8	小 用	大 君、是長	三 高 棧 橋	32.4	0.5	0.5	9,784.8	2,530	1,892	-637	74.8%	
9	小 用	大 柿 支 所 前	深 江	12.4	4.5	4.0	37,510.0	9,697	12,055	2,358	124.3%	第 1 種生活路線
10	小 用	大 君	深 江	15.4	5.0	4.5	46,600.4	12,048	12,228	180	101.5%	第 2 種生活路線
11	小 用		津 久 茂	6.3	9.5	9.5	41,183.1	10,647	5,546	-5,101	52.1%	
12	小 用	大 原	津 久 茂	6.8	0.5	0.5	4,930.0	1,275	775	-499	60.8%	
13	小 用		秋 月 棧 橋	4.3	4.5	4.0	11,966.9	3,094	840	-2,253	27.2%	
14	小 用		切 串 西 沖 棧 橋	6.3	1.0	1.0	8,013.6	2,072	206	-1,866	9.9%	
15	中継ターミナルゆめタウン前	大 柿 支 所 前	深 江	5.7	0.5	0.5	2,080.5	538	53	-485	9.9%	
16	中継ターミナルゆめタウン前	世 上 口	津 久 茂	10.2	1.0	1.0	9,261.6	2,394	138	-2,257	5.7%	
17	中継ターミナルゆめタウン前	大 君	中 町 棧 橋	14.2	3.5	3.5	23,245.4	6,172	2,465	-3,707	39.9%	
18	中 町 棧 橋	東 浜	大 柿 高 校 前	6.7	1.0	1.0	16,086.7	4,271	1,336	-2,935	31.3%	
19	高 田 棧 橋	東 浜	大 柿 高 校 前	8.7	0.5	0.5	4,698.0	1,247	407	-841	32.6%	
20	三 高 棧 橋	高 田 棧 橋	大 柿 高 校 前	12.9	1.0	1.0	12,435.6	3,302	1,351	-1,951	40.9%	
21	三 高 棧 橋	是 長	大 柿 高 校 前	18.2	0.5	0.5	5,569.2	1,479	364	-1,115	24.6%	
22	中 町 棧 橋	是 長	三 高 棧 橋	16.5	4.0	4.0	70,405.5	18,693	5,639	-13,055	30.2%	
23	高 田 棧 橋	是 長	三 高 棧 橋	18.5	1.0	1.0	8,972.5	2,382	995	-1,387	41.8%	
24	三 高 棧 橋	高 田 棧 橋	中 町 棧 橋	6.2	0.5	0.5	3,372.8	896	13	-882	1.5%	
25	中 町 棧 橋	江 南 橋	中継ターミナルゆめタウン前	4.8	2.0	2.0	13,881.6	3,686	1,057	-2,629	28.7%	
26	中 町 棧 橋	中継ターミナルゆめタウン前	秋 月 棧 橋	8.6	1.0	0.5	4,661.2	1,205	199	-1,006	16.5%	
27	小 用	山 田	秋 月 棧 橋	6.1	2.5	0.0	7,320.0	1,892	1,216	-677	64.2%	
28	小 用	中継ターミナルゆめタウン前	中 町 棧 橋	11.5	5.5	4.0	23,747.5	6,139	2,816	-3,323	45.9%	
29	大 須 公 園 前	小 用	中継ターミナルゆめタウン前	17.9	0.5	0.5	7,535.9	1,948	640	-1,308	32.9%	
30	切 串 西 沖 棧 橋		大 須 公 園 前	4.9	1.0	0.0	2,352.0	608	248	-360	40.9%	
31	小 用	切 串 西 沖 棧 橋	大 須 公 園 前	11.2	3.5	1.5	14,235.2	3,680	2,043	-1,638	55.5%	
32	中継ターミナルゆめタウン前	小 用	秋 月 棧 橋	11.0	1.0	0.5	3,344.0	865	356	-508	41.2%	平成 21 年 4 月 1 日 新 設
33	小 用	外 海、大 柿 支 所 前、中 町 棧 橋	中継ターミナルゆめタウン前	17.5	0.5	0.0	2,117.5	549	943	394	171.7%	平成 21 年 4 月 1 日 新 設
34	中 町 棧 橋	大 君、ト ン ネル 経 由	秋 月 棧 橋	18.0	1.0	0.0	4,356.0	1,126	312	-814	27.7%	平成 21 年 4 月 1 日 新 設
35	小 用	大 柿 支 所 前	高 田 棧 橋	19.9	0.5	0.5	3,641.7	941	1,404	463	149.1%	平成 21 年 4 月 1 日 新 設
36	中継ターミナルゆめタウン前	大 君、是 長	三 高 棧 橋	25.7	0.5	0.5	4,703.1	1,249	295	-954	23.6%	平成 21 年 4 月 1 日 新 設
廃止	小 用	大 柿 支 所 前、高 田 棧 橋	三 高 棧 橋	24.1	0.5	0.0	2,867.9	741	78	-663	10.5%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	小 用	大 柿 支 所 前、是 長	三 高 棧 橋	29.4	1.0	0.0	6,997.2	1,809	992	-817	54.8%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	小 用	大 君	高 田 棧 橋	22.9	1.0	0.0	5,450.2	1,409	1,306	-103	92.7%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	小 用	大 君、高 田 棧 橋	三 高 棧 橋	27.1	0.0	0.5	1,598.9	413	151	-262	36.5%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	切 串 西 沖 棧 橋	小 用	中継ターミナルゆめタウン前	13.0	0.5	0.0	1,547.0	400	132	-267	33.1%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	秋 月 棧 橋	小 用	津 久 茂	10.6	1.5	1.5	5,787.6	1,496	454	-1,042	30.3%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	切 串 西 沖 棧 橋	小 用	秋 月 棧 橋	10.6	1.5	1.5	5,745.2	1,485	89	-1,397	6.0%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	外 海	小 用	秋 月 棧 橋	11.8	0.5	0.0	1,404.2	363	148	-215	40.7%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	中 町 棧 橋	柿 浦、大 君	大 柿 高 校 前	12.1	2.0	0.5	6,570.3	1,744	325	-1,420	18.6%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	三 高 棧 橋	高 田 棧 橋、柿 浦、大 君	大 柿 高 校 前	18.3	0.5	0.0	2,177.7	578	388	-190	67.1%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
廃止	三 高 棧 橋	是 長、中 町 棧 橋	中継ターミナルゆめタウン前	21.3	1.0	1.0	7,753.2	2,059	586	-1,473	28.5%	平成 21 年 3 月 31 日 廃 止
合計				640.1			615,818.9	160,465	101,189	-59,276	63.1%	

凡例 収益率 ■ 0-10% ■ 10-20% ■ 20-30%

※江田島バス(株)より

国や県が認定する生活路線や、その他、欠損を生じている路線について、移動手段を必要としている方のために路線を維持することを目的に、江田島市から運行事業者に補助金が支払われています。

江田島バス(株)の発足前は、江田島市からの補助金の額が増加傾向にありましたが、江田島バス(株)が発足した平成20年度には、大幅な減少となりました。

表 5 路線バスへの行政負担の状況

(単位:円)

種別	H16	H17	H18	H19	H20	備考
第1種(適合理化補填)	544,697	4,055,076	8,221,849	5,314,840	1,140,718	呉市営:国県補助制度
第2種(市負担分)	408,000	1,137,000	1,049,000	2,263,000	760,000	呉市営:県市補助制度
第3種(単市補助制度)	42,499,000	44,298,000	54,389,000	56,429,000	70,312,000	能美バス(江田島バス): 単市補助制度(旧21条対象補助)
運行費補助金	40,028,000	49,697,000	51,843,000	40,394,000	-	呉市営:補助制度外の呉市営の赤字分を補てん
合計	83,479,697	99,187,076	115,502,849	104,400,840	72,212,718	
前年比	-	118.8%	116.4%	90.4%	69.2%	

(3) タクシー

タクシー事業所は、市内各地に計 9 箇所存在し、マイカーや公共交通を自由に利用できない方を中心に、地域の公共交通としての役割を担っています。

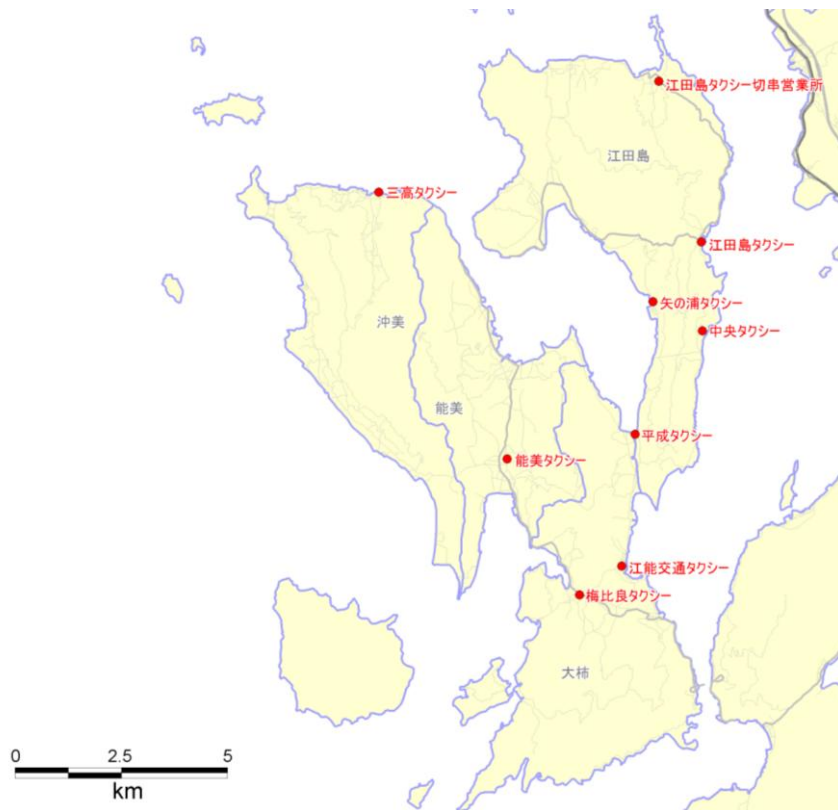


図 12 タクシー事業所の分布状況

(4) 交通空白不便地域の状況

江田島市には①既存のバス路線から離れており、利用できない地域 や ②バス路線があるものの、ダイヤが利用者の活動にマッチしておらず、利用できない地域 の他 ③島しょ部特有のバス路線までの高低差のある地域 など、様々な公共交通空白不便地域を有しています。



図 13 斜面に分布する住宅（沖美町）

5 江田島市の公共交通の課題

各種調査結果より浮かび上がった江田島市の公共交通の課題を以下に示します。

①交通体系に係る課題

【航路】

- ・持続可能な運航体系構築に向けた合理化・効率化
- ・代替・補完関係にある航路間の連携強化
- ・利便性の確保等、利用者ニーズへの対応

【路線バス】

- ・公共交通空白不便地域の解消
- ・活動にマッチしたダイヤの確保
- ・効果的・効率的な路線体系の構築

【共通】

- ・航路とバス路線の乗り継ぎ改善

【その他】

- ・バス等での対応が困難な地区への移動手段の確保

②利用促進に係る課題

- ・利用者の費用負担軽減策の検討
- ・わかりやすい公共交通情報提供施策の検討
- ・バス停等の基盤整備の推進

③観光振興に係る課題

- ・近隣市町と連携した観光振興策の検討
- ・市内の観光資源を結ぶ公共交通体系の検討

④協働に係る課題

- ・地域による移動手段確保の仕組みづくりの検討
- ・地域の声を公平に、効率よく集約する仕組みづくりの検討

第3章 基本方針

1 基本方針

前章で抽出した課題を踏まえ、以下の基本方針をもとに地域公共交通の活性化・再生を図ります。

江田島市を支える持続可能な公共交通をつくり、守り、育てます

定住人口の減少に歯止めをかけ、新たな交流人口を創出するため、海上交通（航路）を基軸とし、陸上交通（バス、タクシー等）を含めた体系的見直しを行い、これらが一体として機能する「持続可能な公共交通体系」を、市の適切な関与の下、民間活力を活かしながら再構築します。

2 目標

上記の基本方針のもとで地域公共交通の活性化・再生を進めるにあたり、以下の目標を設定し、取組を推進します。

○便利で効率的な公共交通体系の構築

海上交通・陸上交通ともに利便性を出来るだけ損なわず、持続可能なかたちに再構築

○住民の日常生活を支える最低限の移動手段の確保

これまで公共交通の利用が困難であった地域において、地域と協働により新しい移動手段を確保

○誰もが利用しやすい環境の創出

情報提供の充実や施設整備等により、公共交通の利便性を向上

○観光振興に資する公共交通サービスの実現

市内外の観光資源を公共交通により有機的に結びつけ、交流人口を拡大

3 目指す公共交通の方向性

本計画の基本方針や目標を踏まえ、江田島市が目指す公共交通が目指す方向性を以下に示します。

(1) 海上交通

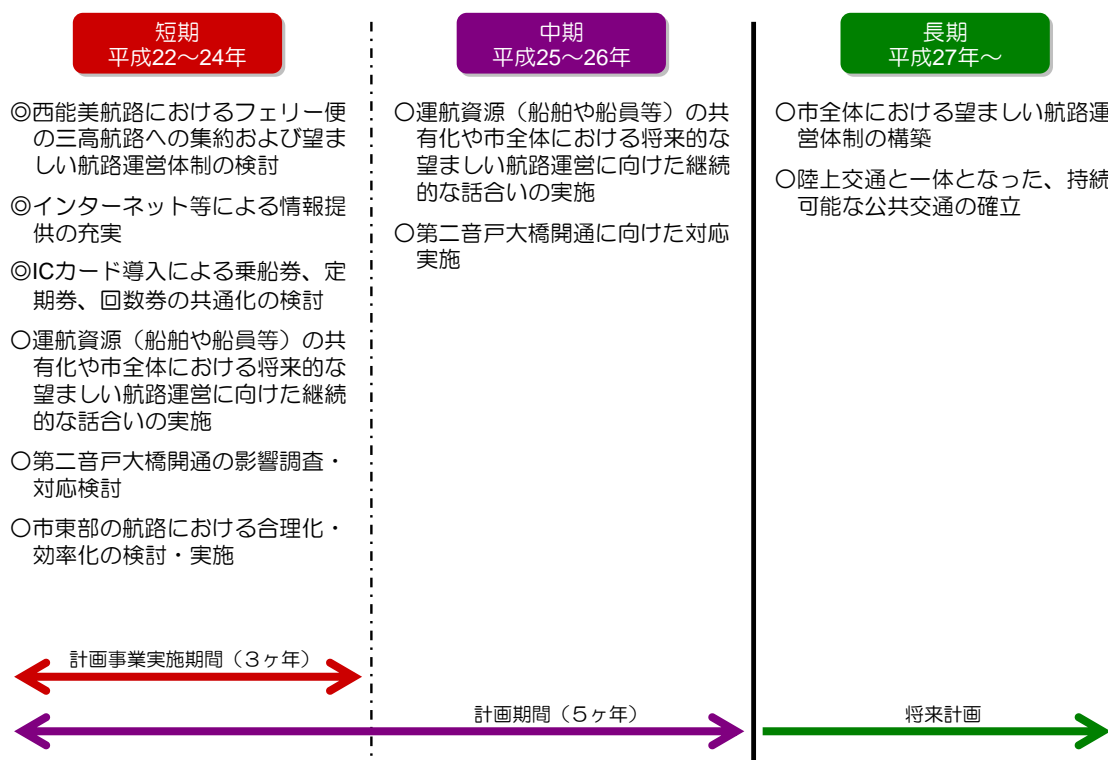
<現状>

海上交通としての航路については、人口減少やマイカー利用の増加等により、利用者が減少傾向にあります。こうした中、概ね旧来のサービス水準を維持しているため、輸送力の供給過剰により航路事業者は共倒れのリスクを抱えています。

また、民間と公営の異なる運航主体が混在し、個々の事業者が独自の航路運営を実施していますが、利用者の減少により運航収入が減少する中、定期的に発生する船舶の更新費や維持管理費など、莫大な費用負担が事業者の経営を圧迫しています。

<今後の方向性>

将来にわたる安定的な航路サービスの提供を目指し、個々の航路の合理化・効率化や各種利用促進策、市全体における望ましい航路運営体制の構築に向けた話し合いなどを実施します。



(2) 陸上交通

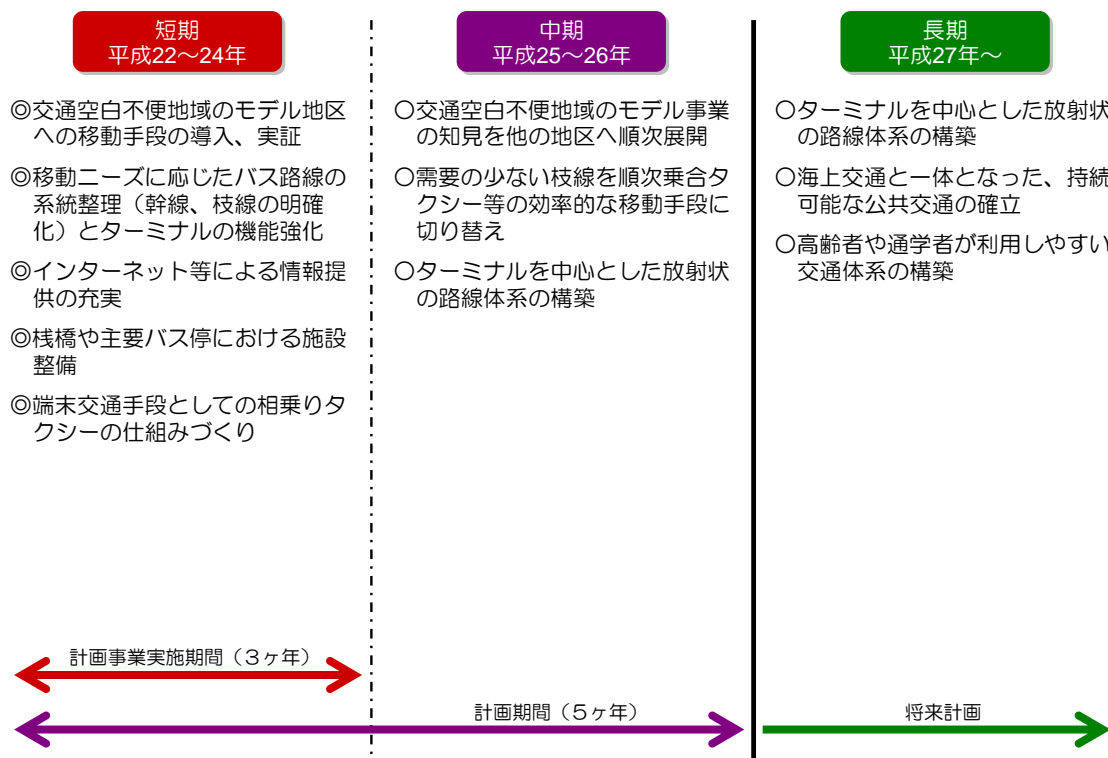
<現状>

路線バスについては、近年、小中学生の通学利用等により利用者が回復傾向にありますが、長期的には減少傾向にあります。

しかし江田島市では、高齢化等によりマイカーを利用できない方を中心に、通院・買物等における移動手段確保のニーズが高まりつつあります。特に、低頻度で分散的に需要が発生する地域や、狭隘道路区間を有する地域については、路線バスのみでの対応は困難な状況にあります。

<今後の方向性>

移動ニーズ等により幹線・枝線を明確化し、路線バスで対応できない部分については、タクシー等の活用を含めた検討を実施します。



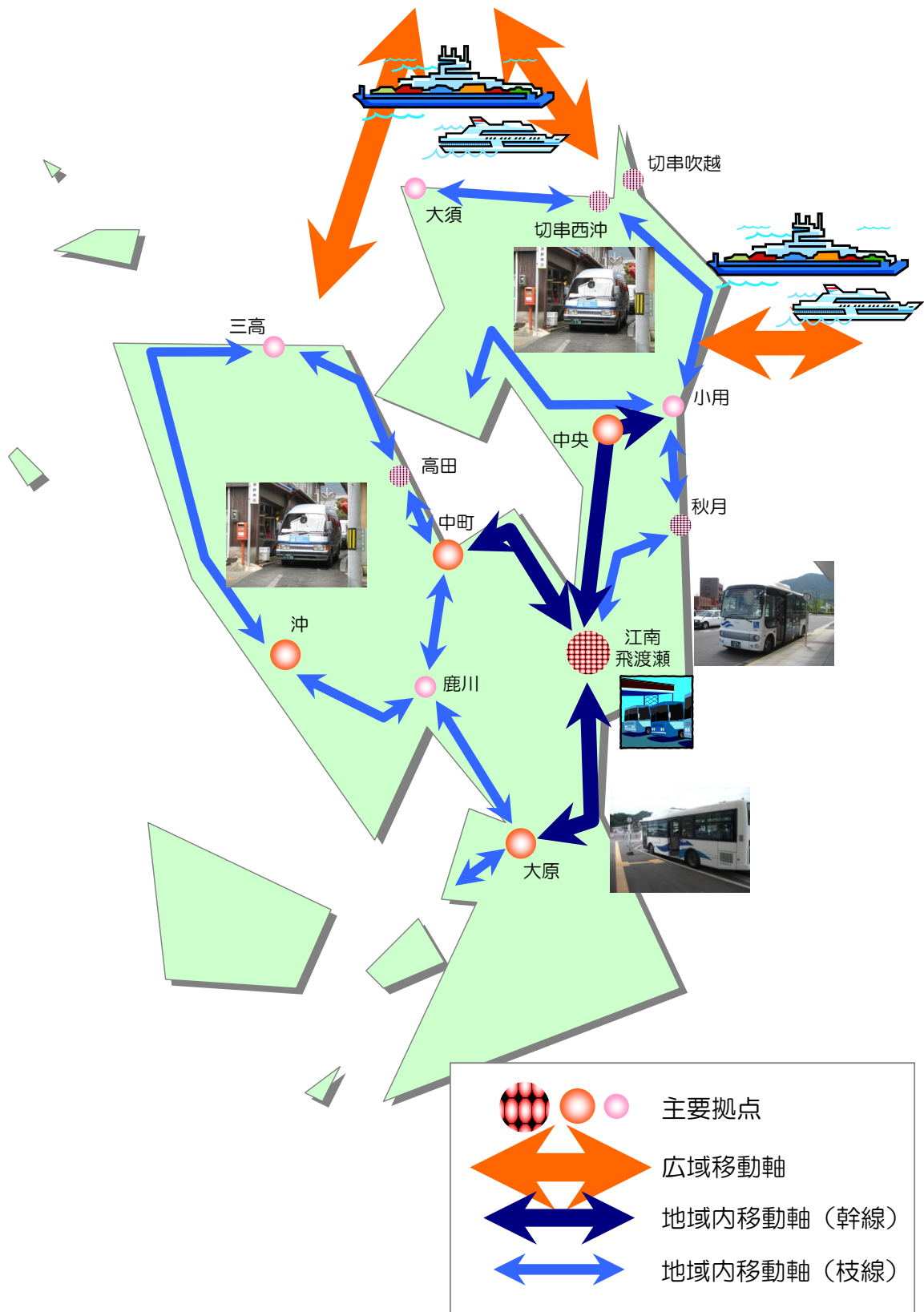


図 14 目指す公共交通体系

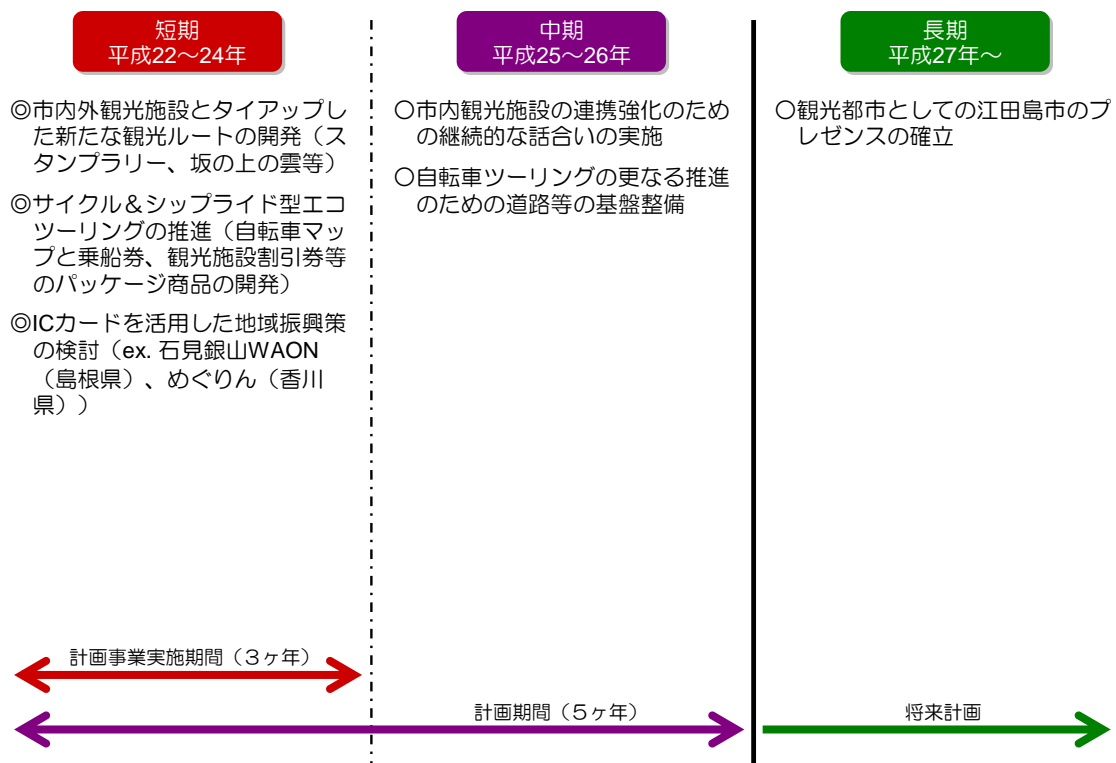
(3) 観光振興等

<現状>

江田島市の観光は、術科学校の見学を中心とした日帰り観光が大半で、その他の施設を含めた周遊観光は非常に少ない状況です。また、海岸沿いの景観や自然体験、農業・漁業体験など、個々の観光資源は魅力的ですが、PRが不足しているため認知度が低い状況にあります。

<今後の方向性>

既存の観光資源を活かし、市内外の観光資源を有機的に結びつける仕組みを検討します。




第4章 計画に位置づける事業

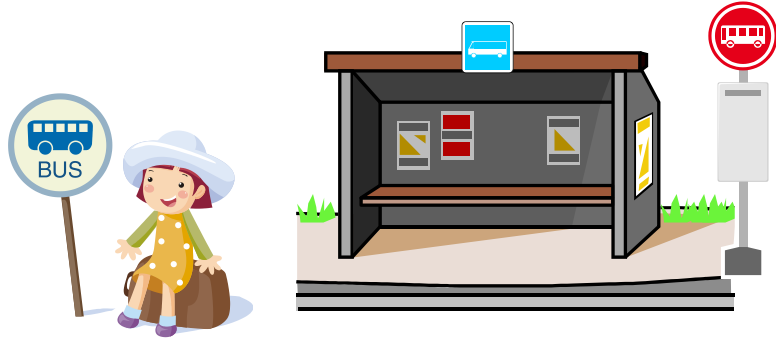
1 事業内容

No. 1	西能美航路の合理化・効率化
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・近接する中町、高田、三高の3つの桟橋において、中町・高田～宇品航路（フェリー1隻、高速船2隻）と三高・大須～宇品航路（フェリー2隻）が運航 ・特に運航経費が高額なフェリーについては、収入源である車両輸送需要が2つの航路に分散している状況 ・中町・高田～宇品航路（フェリー、高速船）を運航する江田島市企業局には、一般会計より補填（平成19～20年度） ・三高・大須～宇品航路（フェリー）を運航する芸備商船㈱は、経営状況の悪化から、減便の意向
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・中町・高田～宇品のフェリー便を廃し、減った便数を高速船で代替 ・高速船特化により効率化された分の原資により、高速船運賃の値下げ等を検討 ・本事業を第一ステップとし、将来的に望ましい航路運営のあり方についての話し合いを継続的に実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="384 1104 836 1621" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【現行】</p> </div> <div data-bbox="890 1104 1358 1621" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【実証運航案】</p> </div> </div>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・高速船特化による中町・高田～宇品航路の運航効率化、収益改善 ・車両輸送需要の集約に伴う、三高・大須～宇品航路の収益改善
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> ・他航路との調整 ・これまでフェリー便を利用していた利用者への配慮 ・検査時等における予備船の確保
進め方・着手時期等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成22年10月から6ヶ月間の実証運航に向け、事業者等と調整
実施主体	江田島市（企業局）、交通事業者

No. 2	バス路線の系統整理とターミナルの機能強化
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の路線は統合前の能美バス、呉市営バスの運行系統を引き継いだものが大半 ・極端に需要の少ない路線も存在するため、基準を設定し、より効率的な移動手段に切り替える等の対応が必要 ・市中心部に存在するターミナルは、車両待機場所が十分でなく、ターミナルとしての機能を十分に果たせていない
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズに応じた路線バスの系統整理（幹線、枝線の明確化） ・中心部ターミナルの機能強化（車両待機場所の整備） 
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズにマッチした系統に整理することによる利用者の増加 ・需要に合った運行形態へ切り替えることによる運行の効率化 ・ターミナルを整備することによる車両運用の効率性向上
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の通勤・通学時間帯と、昼間の通院・買物時間帯で異なる移動ニーズへの効率的な対応が必要 ・路線やダイヤ等、バスに対する様々な要望に対応するため、公平な視点で協議する場の設置を検討 ・車両の運用や運転士の労務時間等へ配慮した系統・ダイヤ設定が必要
進め方・着手時期等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年 10 月を目処に系統整理、ターミナル整備を検討
実施主体	交通事業者、江田島市





No. 3	相乗りタクシーの仕組みづくり
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航路と路線バスの乗継ぎに関する要望が多いが、市内9つの桟橋に次々到着するあらゆる船便にバスを接続することは困難 ・ 自宅から桟橋までの送迎に負担や遠慮を感じている人も存在
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーを有効活用し、桟橋と自宅を結ぶ端末交通として機能させるための仕組みを構築 ・ 島特有の地形を有する江田島市では、大半の人家が幹線道路沿いに分布しており、タクシーの相乗りにより効率的な運送が可能 <div data-bbox="443 712 1294 1106" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">相乗りの仕組みのイメージ</p>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスが運行しない深夜や、バスの乗継ぎ便の無い船便に乗った際の端末交通としての機能の発揮 ・ 送迎による家族などの負担軽減
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各方面への移動ニーズの効率的でわかりやすいマッチング ・ 道路運送法や旅行業法の整理が必要 ・ タクシー事業者とwin-winの関係を築くことが必要
進め方・着手時期等	<ul style="list-style-type: none"> ・ マッチングの仕組みを検討し、平成23年度からのサービス実施を目指す
実施主体	江田島市、交通事業者

No. 4	交通空白不便地域への移手段確保																																																																																																											
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線から離れている、あるいは使いたい時間に路線バスが運行していない等の理由により、公共交通を利用できない集落が存在 ・ このような地域では、外出を控える方の存在も確認されている 																																																																																																											
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域との協働により、運行計画を策定し、実証運行を実施 ・ 予約乗合（デマンド）方式やシニアカーの活用など、様々な選択肢の中から地域に合った移手段を選択 <div style="text-align: center;">  <p style="text-align: center;">沖美地区の交通空白不便地域の状況</p> </div> <table border="1" data-bbox="379 1021 823 1160" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="5">中町桟橋・是長 → 三萬桟橋</th> <th colspan="5">三萬桟橋 → 是長・中町桟橋</th> </tr> <tr> <th>始</th> <th>中町</th> <th>是長</th> <th>大</th> <th>三</th> <th>三</th> <th>是</th> <th>大</th> <th>是</th> <th>中</th> <th>行</th> </tr> <tr> <th>発</th> <th>桟橋</th> <th>桟橋</th> <th>王</th> <th>山</th> <th>萬</th> <th>長</th> <th>王</th> <th>長</th> <th>町</th> <th>先</th> </tr> <tr> <th></th> <th>8:05</th> <th>8:10</th> <th>8:15</th> <th>8:23</th> <th>8:33</th> <th>8:40</th> <th>7:15</th> <th>7:22</th> <th>7:32</th> <th>7:40</th> <th>7:45</th> <th>7:50</th> <th>浦田</th> <th>7:55</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大朝原前</td> <td>8:12</td> <td>8:18</td> <td>8:21</td> <td>8:26</td> <td>8:34</td> <td>8:44</td> <td>8:51</td> <td>13:00</td> <td>13:07</td> <td>13:17</td> <td>13:25</td> <td>13:30</td> <td>13:35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>磯崎・大塚</td> <td>11:21</td> <td>11:28</td> <td>11:35</td> <td>12:03</td> <td>12:11</td> <td>12:21</td> <td>12:28</td> <td>18:05</td> <td>18:12</td> <td>18:22</td> <td>18:30</td> <td>18:35</td> <td>18:40</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>15:18</td> <td>15:23</td> <td>15:28</td> <td>15:36</td> <td>15:46</td> <td>15:53</td> <td>17:10</td> <td>17:17</td> <td>17:27</td> <td>17:35</td> <td>17:40</td> <td>17:45</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>高田</td> <td>18:00</td> <td>18:05</td> <td>18:10</td> <td>18:15</td> <td>18:23</td> <td>18:33</td> <td>18:40</td> <td>19:45</td> <td>19:52</td> <td>20:02</td> <td>20:10</td> <td>20:15</td> <td>20:20</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	中町桟橋・是長 → 三萬桟橋					三萬桟橋 → 是長・中町桟橋					始	中町	是長	大	三	三	是	大	是	中	行	発	桟橋	桟橋	王	山	萬	長	王	長	町	先		8:05	8:10	8:15	8:23	8:33	8:40	7:15	7:22	7:32	7:40	7:45	7:50	浦田	7:55	大朝原前	8:12	8:18	8:21	8:26	8:34	8:44	8:51	13:00	13:07	13:17	13:25	13:30	13:35		磯崎・大塚	11:21	11:28	11:35	12:03	12:11	12:21	12:28	18:05	18:12	18:22	18:30	18:35	18:40			15:18	15:23	15:28	15:36	15:46	15:53	17:10	17:17	17:27	17:35	17:40	17:45			高田	18:00	18:05	18:10	18:15	18:23	18:33	18:40	19:45	19:52	20:02	20:10	20:15	20:20	
中町桟橋・是長 → 三萬桟橋					三萬桟橋 → 是長・中町桟橋																																																																																																							
始	中町	是長	大	三	三	是	大	是	中	行																																																																																																		
発	桟橋	桟橋	王	山	萬	長	王	長	町	先																																																																																																		
	8:05	8:10	8:15	8:23	8:33	8:40	7:15	7:22	7:32	7:40	7:45	7:50	浦田	7:55																																																																																														
大朝原前	8:12	8:18	8:21	8:26	8:34	8:44	8:51	13:00	13:07	13:17	13:25	13:30	13:35																																																																																															
磯崎・大塚	11:21	11:28	11:35	12:03	12:11	12:21	12:28	18:05	18:12	18:22	18:30	18:35	18:40																																																																																															
	15:18	15:23	15:28	15:36	15:46	15:53	17:10	17:17	17:27	17:35	17:40	17:45																																																																																																
高田	18:00	18:05	18:10	18:15	18:23	18:33	18:40	19:45	19:52	20:02	20:10	20:15	20:20																																																																																															
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の活動機会の創出 																																																																																																											
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政負担を踏まえた検討が必要 ・ 運行経路の道路環境等、公安委員会との調整が必要 ・ タクシー事業者とwin-winの関係を築くことが必要 																																																																																																											
進め方・着手時期等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年 10 月から実証運行を実施し、継続的に見直しを実施 																																																																																																											
実施主体	江田島市、交通事業者																																																																																																											

No. 5	棧橋や主要バス停における施設整備
現 状	・ 棧橋や利用者の多い主要バス停において、案内サインや上屋、ベンチ等の基盤が不備な部分あり
内 容	<p>・ 設置基準や費用負担を整理した上で、棧橋や、多くの乗降がある主要バス停に、サインや上屋、ベンチ等の施設整備を実施</p> 
期待される効果	・ 利用者の利便性向上
課題・留意点等	・ 設置基準や費用負担を確認した上で整備
進め方・着手時期等	・ 交通体系の見直しを実施した後の平成 24 年度に整備を目指す
実施主体	交通事業者、江田島市

No. 6	ICカードの導入
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実質的に代替・補完関係にあるものの、収益配分率の不明確さから、定期券や回数券などが共通化されていない航路あり ・ 運賃の支払方法や切符の販売場所が事業者間でばらばらであり、来訪者等に不便を生じている
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実質的に1枚のカードで複数の航路が利用可能となるICカードを導入し、利用者の利便性を向上 ・ ICカードを活用した地域振興策の検討 <div data-bbox="416 719 1326 1234" style="text-align: center;"> </div>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 代替・補完関係にある航路の利用拡大による利便性向上
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリーにおける改札の実施について詳細な検討が必要 ・ 最低限必要なシステムの内容や、導入にかかる初期費用等について十分な検討が必要
進め方・着手時期等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の利便性を第一に考えつつ、様々な種類のICカードのメリット・デメリットを整理し、平成24年度の導入を目指す
実施主体	江田島市、交通事業者

No. 7	インターネット等による情報提供の充実
現 状	・ 江田島市の住民や来訪者にとって必要な公共交通の情報が、十分に整備されていない
内 容	<p>・ 複数の桟橋を一体と考えた時刻表の作成や、航路とバス路線の乗り継ぎなど、複数事業者間にまたがる情報をわかりやすく提供</p> <p>・ 欠航情報のメール配信等、携帯電話での情報提供も合わせて検討</p> <div data-bbox="517 613 1217 1115" data-label="Image"> <p>The image shows a screenshot of the 'Mina to Navi Hiroshima' website. The page has a blue header with the title 'みなとナビHiroshima MINATO Navi Hiroshima'. Below the header, there are navigation tabs: 'TOPへ', '運航状況', '時刻表検索', and '運賃情報'. A search form is visible on the left side, with fields for '出発港' (Origin Port) set to '中町(船着)', '出発港取り消し', '到着港' (Destination Port) set to '広島(守島)', and '到着港取り消し'. There are also dropdown menus for '船舶' (Ship) and '日付' (Date) set to '2010年01月 2 1 日'. A '時刻' (Time) field is set to '17時 20分'. Below the search form, there are radio buttons for '発着' (Departure/Arrival) and '以降に出发' (Departure from now), and a '表示する' (Display) button. On the right side, there is a map of Hiroshima Bay with various ports and routes marked. The map is titled '広島 1' and shows routes connecting different parts of the bay. Below the map, there are links for '広域地図へ', '広島2(蒲刈方面へ)', '広島1(松山方面へ)', and '広島2(今治方面へ)'.</p> </div> <p>既存の情報提供サイト（みなとナビ Hiroshima）</p>
期待される効果	・ 利用者の利便性向上
課題・留意点等	・ 更新等に係る作業の役割分担
進め方・着手時期等	・ 江田島市の HP のシステム更新に合わせて検討を実施
実施主体	江田島市、交通事業者

No. 8	市内外の観光施設とタイアップした観光ルートの開発
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個々の施設や交通事業者が独自に PR している部分大きい ・ 術科学校などの主要施設のみを訪問するスポット的な観光が大半であり、市内を周遊する観光は非常に少ない ・ 市内の観光スポットに関する情報提供が十分でない
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の観光施設を周遊する仕組みとして、観光施設とタイアップした企画を実施(スタンプラリーなど) ・ テーマを設定し、市外の観光施設とタイアップした広域観光ルートを検討(坂の上の雲など) ・ 航路の切符と割引チケット、観光マップ等のセット販売を実施 ・ 県が提唱する「海の道 1兆円構想」の考慮 <div data-bbox="710 577 1353 1272" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>①市内観光施設等の割引チケット</p>  <p>割引クーポン券</p> <p>②切符(行き・帰り)</p>  <p>行き きっぷ 【宇品→切串西沖】</p> <p>帰り きっぷ 【三高→宇品】</p> <p>③観光マップ</p>  <p>江田島市観光マップ</p>  </div>
期待される効果	・ 交流人口の拡大に伴う公共交通利用者の増加、地域の活性化
課題・留意点等	・ 観光施設や観光協会、市の観光部局との連携
進め方・着手時期等	・ 関係者と協議し、平成 22 年度に実施を目指す
実施主体	江田島市、交通事業者

No. 9	サイクル&シップライド型エコツーリングの推進
現 状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年、エコの観点から、自転車利用が見直されつつある ・ 自転車ツーリングで江田島市を訪れる人は多い ・ 術科学校などの主要施設のみを訪問するスポット的な観光が大半であり、市内を周遊する観光は非常に少ない ・ 市内の観光スポットに関する情報提供が十分でない
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の観光施設を周遊する仕組みとして、サイクル&シップライド型エコツーリングを推進 ・ 航路の切符と割引チケット、自転車マップ等のセット販売を実施 
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交流人口の拡大に伴う公共交通利用者の増加、地域の活性化
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光施設や観光協会、市の観光部局との連携
進め方・着手時期等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者と協議し、平成 22 年度に実施を目指す
実施主体	江田島市、交通事業者

2 事業の一覧とスケジュール

施策No.	カテゴリ	施策内容	実施主体				実施スケジュール			
			江田島市	交通事業者	地域	その他	短期			中期
							H22年度	H23年度	H24年度	H25～26年度
No. 1	交通体系	西能美航路の合理化・効率化	○	○			準備等 実証運航 ←.....→ ←.....→ ←.....→	適宜見直し		
No. 2	交通体系	バス路線の系統整理とターミナルの機能強化	○	○			検討 ←.....→		実施・適宜見直し	
No. 3	交通体系	相乗りタクシーの仕組みづくり	○	○			仕組みの検討 ←.....→		実施・適宜見直し	
No. 4	交通体系	交通空白不便地域への移動手段確保	○	○	○	沿線関係者	モデル地区 準備等 実証運行 ←.....→ ←.....→		適宜見直し・他地域への展開	
No. 5	利用促進	棧橋や主要バス停における施設整備	○	○			費用負担や設置基準等の整理 ←.....→	整備 ←.....→		
No. 6	利用促進	ICカードの導入	○	○				検討 ←.....→	準備 導入 ←.....●	
No. 7	利用促進	インターネット等による情報提供の充実	○	○				検討・準備 導入 ←.....●	適宜見直し	
No. 8	観光振興	市内外の観光施設とタイアップした観光ルートの開発	○	○		観光協会 関係市町	企画等 ←.....→		実施・適宜見直し	
No. 9	観光振興	サイクル&シップライド型エコツーリングの推進	○	○		観光協会	企画等 ←.....→		実施・適宜見直し	