

公共交通円滑化に関する懇談会資料

交通円滑化の図られた例

河和港	名鉄海上観光船(株)	<p>航路 河和港～日間賀島、篠島 連絡 名古屋鉄道河和駅 駅と桟橋間 6～700メートル 連絡方法 無料バスで駅から桟橋までお客を輸送 鉄道との接続 特急電車と船を接続(1日10本) その他 出港時間を毎時の定刻(ラウンド制)にして、ダイヤを見る必要を無くした。 この制度を導入するに当たって、労働時間や休憩時間に関して、海員組合とのねばり強い交渉が必要であった。</p> <p>地元との協議機関 各島や河和の観光協会と利便性等について協議している。</p> <p>名古屋鉄道との連絡切符はない。但し、パックでは電車、船、旅館が一本化している。</p>
広島港	(株)ファーストビーチ、上村汽船(株)、芸備汽船(株)、能美交通局、似島汽船、瀬戸内海汽船(株)、石崎汽船(株)	<p>1. 旅客船ターミナル 船と路面電車・バスへの乗り継ぎをスムーズにする目的で、新旅客ターミナルを平成15年3月に整備した。 ターミナルは、国際規格による絵文字の案内表示、車いすの利用に便利なように待合室を1階に設けるなどユニバーサルデザインとした。 路面電車、バスの乗り入れにより、シームレス化が図られた。</p> <p>2. 運航情報の提供 パソコン、携帯電話による運航情報を提供するため、瀬戸内海沿岸11府県177市町村で構成する「瀬戸内海・海の路ネットワーク推進協議会」では、船会社の協力の下、インターネットや携帯電話による運航情報、時刻表、運賃等の情報を提供している。</p> <p>3. Mving-Iシステム 広島市内の、市電、バス、JR西日本、旅客船の運航情報等が、電車・バス車内、ターミナル等に設けたディスプレイに表示され、「いつでも、誰でも、どこでも、簡単に」情報を入手出来る。</p>

大洗	商船三井フェリー、東日本フェリー	航路 連絡 地元との協議機関	大洗～苫小牧 水戸駅～フェリーターミナル(出入港間にあわせ定期バス5便がフェリーターミナルまで) 東京～大洗(1日数便の定期バスが東京から大洗まで運航) 制度的な協議機関はないが、東京からの直行バスは、地元の大洗町とフェリー会社が相互に情報連絡し、お互いの要望(町は観光客誘致、船社は乗客の利便)が一致して、バス会社と交渉し成功したもの。
高松港	ジャンボフェリー(株)	航路 連絡 駅と棧橋間 連絡方法 その他	神戸～高松 JR高松駅、琴電高松港 4キロメートル 平成11年から無料バスで駅から棧橋までお客を輸送 輸送実績、年間約4万人 ルートは、船～琴電高松港～JR高松駅及びJR高松～琴電高松港～船で、各1便 船と駅を結ぶ定期バスが10年ほど前に廃止され、以後乗合タクシー等を利用していたが利用者には利用方法が分かりにくいことからバスの利用になった。 利便性等に関する地元との協議団体はない。
東京有明埠頭	オーシャン東九フェリー(株)	航路 連絡 距離 連絡方法 その他	東京～徳島～門司 東京臨海高速鉄道国際展示場駅 数キロ 有料(200円)のバスを運行 07:00～11:00 10往復 17:00～19:40 7往復 輸送実績 1日当たり50名程度(付近の事業所に勤める通勤者を含む)で、1日当たり約2万円の赤字だが、乗船客のため運航している。 平成15年4月までは、新木場から1日当たり15便の都バスが入っていたが、赤字路線として、廃止された。 利便性等、公共交通の整備についてはフェリーターミナルを管理する埠頭公社、岸壁を管理する港湾局を通じて要望している。