

1. 地域公共交通に求められる役割

第2章で整理した上位・関連計画による「地域公共交通の位置づけ」や、第3章・第4章からの本市の「地域情勢から地域公共交通に要請される事項」を踏まえ、「地域公共交通に求められる役割」を以下のように整理しました。

上位・関連計画による地域公共交通の位置づけ（抜粋）

【国の関係法令】

■地域公共交通活性化再生法（目的より）

- ・地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
- ・観光その他の地域間の交流の促進
- ・活力ある都市活動の実現
- ・交通に係る環境への負荷の低減

■地域公共交通活性化再生の促進に関する基本方針（目標より）

- ・住民、来訪者の移動手段の確保
- ・安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
- ・地域社会全体の価値向上

【市の主な上位・関連計画】

■上位計画：尾道市総合計画（政策目標より）

- ・利用しやすい生活交通が確保されている

■関連計画：尾道市都市計画マスタープラン（まちづくりの基本目標より）

- ・誰もが便利で快適に暮らせる生活環境の形成

地域情勢から地域公共交通に要請される事項

- ・拡大した多様な地勢からなる市域をネットワークする地域公共交通網の検討が必要
- ・広域交通と連絡し、多様な交通手段が有機的に連携した地域公共交通網が必要
- ・人口減少社会における持続可能な地域公共交通が必要
- ・地域の実情に応じた地域公共交通が必要
- ・学生、高齢者の移動に適切に対応した移動手段が必要
- ・高齢化に適切に対応した移動手段が必要
- ・高齢者・障がい者の安全な移動を確保するための移動手段が必要
- ・都市機能が集積するエリアや主要施設を連絡する地域公共交通網が必要
- ・観光促進を支援するため、観光ニーズに適切に対応し、回遊性を高める移動手段が必要
- ・持続性を確保するため、行政負担額の増大を抑制する効率的な地域公共交通網が必要

地域公共交通に求められる役割

【役割1】地域住民の日常の移動手段を確保

- ・通勤・通学、買い物、通院等、地域住民の日常生活で不可欠な移動の手段としての役割はもとより、車を利用できない学生・生徒、高齢者等の重要な移動手段としての役割を担います。

【役割2】地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

〔2-①〕拠点への移動をスムーズにする

- ・市内の拠点間、あるいは拠点と居住エリアの移動をスムーズにし、市民の外出機会を創出するとともに、拠点に人を集めることで、地域の活力向上を促す役割を担います。

〔2-②〕交流の拡大を支援する

- ・観光客をはじめとする来訪者の移動の利便性や回遊性を高め、交流を活発化し、観光地等の魅力向上に貢献する役割を担います。

〔2-③〕良好な地域環境を保持する

- ・自家用車との適切な役割分担によって、環境負荷の低減、交通渋滞の抑制、交通安全の向上など、良好な地域環境の保持に貢献する役割を担います。

2. 地域公共交通に求められる役割からみた地域の移動実態

「地域公共交通に求められる役割」を踏まえながら、第 5 章での「地域の移動実態」を以下に整理します。

【役割 1】地域住民の日常の移動手段を確保

■市民の移動実態

○地域間のつながり

- ・尾道地域中部・東部・西部は、自地域内や東西方向のつながりが強い地域で、尾道地域北部と向島からは、尾道地域中部・東部・西部への南北方向のつながりが強い特徴がみられます。
- ・御調町や因島、生口島の郊外部では、自地域内での移動や、他市町への移動も多い特徴がみられます。

○目的別の移動先

- ・通勤・通学目的の移動で、尾道地域中心部では、自地域内での移動が多い他、東西方向への移動も多い特徴があります。
- ・買い物や通院目的の移動では、どの地域も自地域内での移動が多い傾向にあります。
- ・買い物目的での移動で、尾道地域北部では尾道地域中部への移動や、因島北部と因島南部間の移動も多い傾向にあります。
- ・通院目的の移動では、市内各地から尾道地域東部や西部への移動が多いのも特徴的です。

○移動目的

- ・日常的な移動目的では、50 代までの年代で通勤・通学移動が多く、60 歳以上の高齢になるにともない通院目的で移動する割合が増えてくる傾向にあります。

○移動手段

- ・日常生活移動において、全地域で自動車の利用割合が高い状況です。
- ・特に、御調町や尾道地域北部、因島北部などでの自動車依存度が高く、80 歳以上の高齢者も自動車を移動手段としている状況にあります。

○高校生の移動

- ・市内には、高校が 8 校あり、尾道地域中部に多く立地しているため、市外を含む周辺地域から尾道地域中部への通学流動があります。
- ・因島や生口島の島しょ部からも、割合は少ないものの尾道地域への通学者がいます。
- ・高校生の通学時に利用する交通手段として、各地域とも自転車利用が多い状況ですが、地域公共交通を利用している生徒が半数以上を占めており、地域公共交通は重要な移動手段となっています。
- ・向島や生口島に住む高校生の通学手段として、航路を利用している生徒が他地域に比べ多い傾向にあります。

○地域公共交通に対する意向

- ・現在、市民の地域公共交通（路線バス・航路）の利用状況は、半数以上が「全く利用しない」という状況です。
- ・全く利用されていない方が多い一方で、市民の大多数が、地域公共交通（路線バス・航路）が「必要である」と考えており、「高齢者や学生にとって必要な交通手段だから」「将来的に利用するかもしれないから」というのが主な理由となっています。

■地域公共交通利用者の移動実態・意向

○利用者の特徴

- ・路線バス利用者は、運転免許証を保有していない人が半数以上を占め、そのうち 1 割が免許証返納者です。
- ・御調町や生口島などは、地域内の免許証保有率が高い地域ですが、路線バス利用者は免許証を保有していない人が多く、免許証を持っていない少数派の方が路線バスを利用している傾向にあります。

○移動目的

- ・路線バスを利用した移動では、通勤・通学目的が多い状況ですが、島しょ部では通院目的の方が多い傾向にあります。

○利用理由

- ・路線バス利用者の多くは、「他に交通手段がない」という理由で路線バスを利用されています。
- ・航路利用者の多くは、「他に交通手段がない」「港から目的地が近い」「他の交通手段より早く到着する」という理由で航路を利用されており、生活に不可欠な交通手段となっています。

○地域公共交通に対する意向

- ・将来、路線バスの運行が難しくなり、路線バスが廃止された場合には、路線バス利用者のうち約9割が「困る」と考えられています。
- ・困る理由としては、「他に交通手段がないから」「日常生活において不便になるから」のほか、「タクシー等の利用で費用負担が増えるから」が主な意見です。

■地域公共交通利用実態

○地域公共交通サービス状況

- ・バス路線は、市内全域を概ねカバーするようネットワークされています。

○利用者数

- ・市内の航路を利用した移動では、向島から尾道地域中部へ向かう利用者が最も多く、尾道水道の渡船は市民の生活の足となっていることがわかります。
- ・路線バスの乗降者数が多いバス停は、尾道駅前、尾道工業団地、尾道市立大学が上位となっています。
- ・JR尾道駅周辺は、複数の交通機関の地域公共交通利用者が交わる地域となっています。

【役割2】地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

〔2-①〕拠点への移動をスムーズにする

■市民の移動実態

○地域間のつながり

- ・市町村合併により南北方向に拡大した市域で、御調町や因島、生口島の島しょ部からも、日常的に尾道地域への流動があります。

■地域公共交通利用者の移動実態・意向

○利用環境

- ・自宅からバス停までの徒歩での時間は、路線バス利用者アンケートの回答者全体の平均が約7分で、徒歩での時速を4km/hとした場合、バス停から約400mのエリアとなります。
- ・路線バス利用者全体の「自宅（または目的地）からのバス停までの距離」の満足度は高い傾向にありますが、向島、因島北部では、バス停までの移動時間が10分以上で、御調町では平均20分以上と利用しづらい環境となっています。

○移動目的

- ・路線バスを利用した移動目的は、通勤・通学目的が多いですが、島しょ部では通院目的の方が高い傾向にあります。

○乗り継ぎ状況

- ・路線バス利用者のうち、その他の交通への乗り継ぎを行なった人は3割程度で、乗り継ぎ場所としてはJR尾道駅の利用が多い傾向です。
- ・航路利用者のうち、その他の交通への乗り継ぎを行なった人は2割程度で、乗り継ぎ場所として、JR尾道駅や尾道港の利用が多い傾向です。

■地域公共交通利用実態

○地域公共交通サービス状況

- ・路線バスの運行本数は、JR尾道駅周辺の国道2号や尾道工業団地方面に向かう長江通りや国道184号などの路線、因島南部の土生港周辺などの路線で、60~120本/日以上（1時間に2本以上の運行がある程度）の運行サービスが充実した区間となっています。
- ・瀬戸田港からは、三原港への航路が複数あり、また頻繁に運航されていますが、尾道市内への移動で三原港への航路を利用した場合、複数の交通機関の乗り継ぎが必要となります。

○利用者数

- ・尾道市内の路線バスで利用される乗降バス停は、尾道地域中部にあるバス停の利用が全体の約4割を占め、次いで因島南部、尾道地域北部、西部などがそれぞれ1割程度を占めており、路線バス利用者が多い地域は、特定の地域に偏っている傾向にあります。

○利用区間

- ・市内での路線バス利用者の広域的な移動では、因島と尾道地域中部との間の利用が多い傾向にあり、因島の土生港前バス停の他、因島北IC入口バス停の利用者も多い状況です。

○平均利用者数

- ・路線バスの1人あたりの利用回数は、尾道地域中部や東部、西部、因島南部で比較的多いですが、尾道地域北部や御調町、向島、因島北部、生口島での利用回数は少なく、1便あたりの平均利用者数も少ない区間があります。
- ・航路の1人あたりの利用回数は、港がある地域のうち向島や生口島で多い一方、島しょ部や離島のある尾道地域東部や因島北部での利用回数は少なく、1便あたりの平均利用者数も少ない区間があります。

〔2-2〕 交流の拡大を支援する

■観光客の移動実態・意向

○移動状況

- ・観光客の尾道市への移動（一次交通）では、地域公共交通の利用が多い傾向にあります。
- ・一方で、尾道市内での移動（二次交通）では、徒歩のみや自家用車・レンタカー・バイクなどが多く、船や一般の路線バスなどの地域公共交通を利用される方は少ない状況となっています。

○航路の観光利用状況

- ・休日の航路利用者は、平日の航路利用者比べ、観光目的の方の割合が高い傾向にあります。
- ・観光目的での休日の航路利用者は、自転車での乗船利用が多い傾向にあり、しまなみ海道などのサイクリングを楽しまれていると考えられます。
- ・観光目的での休日の航路利用者は、「観光で船に乗ってみようと思った」という理由での利用も多く、船に乗ること自体を楽しむ意見も多く見られ、来訪者にとっては、航路を利用するという非日常的な魅力があることがわかります。

○観光サービスに関わる意向

- ・市内での周遊観光が促進されていない現状ですが、観光客の地域公共交通の利便性向上に向けた対策としては、「市内の全てのバス・船で使える1日乗車券」「市内観光地を巡る周遊バス」という意見が挙げられており、周遊観光のニーズがあることがわかります。

■交通事業者の状況・意向

○航路事業者

- ・人口減少が進む中、航路利用者を増やすためには、観光客やサイクリング客、外国人観光客の利用促進が重要だと考えられています。

〔2-3〕 良好な地域環境を保持する

■市民の移動実態・意向

○地域公共交通に対する意向

- ・現在、一部の地域公共交通に対し補助金が交付されていますが、現状の運行（運航）サービスでは、非効率でかつ利便性も低いため、地域にあった交通システムの検討・導入が必要だと考えられています。

■地域公共交通利用者の移動実態・意向

○地域公共交通に対する意向

- ・企業では「通勤時の事故リスクの軽減」「環境負荷の軽減」など、従業員の通勤手段で地域公共交通の利用へのメリットを感じられている企業もあります。

■交通事業者の状況・意向

○路線バス事業者

- 地域公共交通として、維持していくことは重要だと考えられています。
- 人材不足が深刻な問題で、ドライバーの高齢化も進んでいることから、近い将来、一番の課題となると考えられています。
- 安全性の確保のため、定期的な車両の更新が必要ですが、経営状況が思わしくなく、計画的な更新が難しい路線バス事業者も存在します。
- 向島の二番湯交差点等で朝夕に渋滞が発生し、路線バスの定時運行に支障が出ています。
- バス路線となっている因島の南側のルートは、幅員が狭く大型車の離合が困難な区間があります。

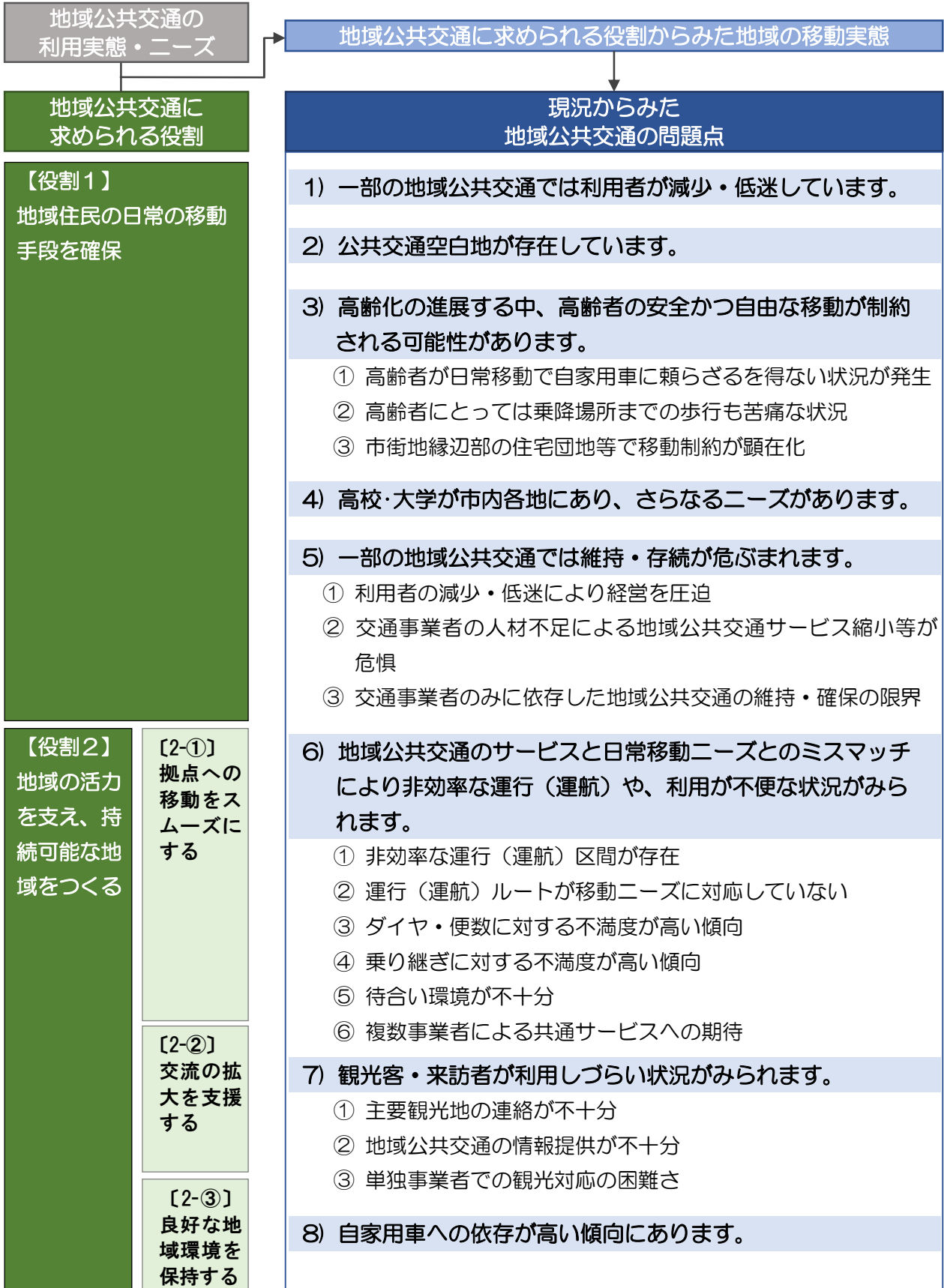
○航路事業者

- 今後も増加が見込まれる交通弱者を支えるため、航路運航は必要だと感じていますが、需給バランスが悪く、経営が成り立たない航路まで維持していくことには問題があると考えられています。
- また、一部の航路事業者では、維持していくためには、補助金が必要であると考えられています。
- 一部の航路事業者では、多くの航路は経営がぎりぎりの状態で、経営状況は厳しく、従業員を再雇用の高齢者で対応することで人件費を抑えています。安全管理などに不安な状況を抱えています。
- 人材確保が喫緊の課題で、外国人の採用や、無資格者を採用し、会社で免許取得を支援するなどの対策を行なっている航路事業者があります。
- 安全性の確保のため、定期的な船舶の更新が必要ですが、経営状況の悪化により、計画的な更新が難しい航路事業者も存在します。



3. 現況からみた地域公共交通の問題点

「地域公共交通に求められる役割からみた地域の移動実態」をもとに、「現況からみた地域公共交通の問題点」を以下のように抽出しました。抽出した問題点について、次ページ以降に詳述します。



【役割1】地域住民の日常の移動手段を確保

1) 一部の地域公共交通では利用者が減少・低迷しています。

- ・地域公共交通は、日常生活を支える移動手段として重要な役割を担っており、市民の「必要性」に対する意識は高いものの、市民全体の半数以上が利用されていない状況です。
- ・さらに、人口減少や少子化の進行とともに「利用者の減少」⇒「減便・路線廃止」⇒「利便性の低下」⇒「利用者の減少」といった、負のスパイラルに陥っている地域もあり、維持存続が難しくなっている地域・路線が存在します。
- ・結果として、日常移動を自動車に頼らざるを得ない状況が想定されます。

2) 公共交通空白地が存在しています。

- ・御調町や尾道地域北部、島しょ部の一部などでは、バス路線から離れたエリアにも集落が分散しており、路線バス利用が困難なエリア（公共交通空白地）が存在しています。
- ・これらの地域では、通勤・通学や買い物、通院等の日常移動で、自動車等の他の交通手段に頼らざるを得ない状況となっています。

3) 高齢化の進展する中、高齢者の安全かつ自由な移動が制約される可能性があります。

① 高齢者が日常移動で自家用車に頼らざるを得ない状況が発生

- ・高齢ドライバーの交通事故が多発する中、道路交通法の改正もあって今後更に運転免許証返納者が増加することが想定されますが、特に御調町や島しょ部の高齢者からは「地域公共交通の利便性が悪いため、自動車に依存せざるを得ない」という声があります。
- ・このような状況においては、今後さらに交通事故の危険性が高まることに加え、自動車の運転を不安に思うことで外出を控えることも危惧されます。

② 高齢者にとっては乗降場所までの歩行も苦痛な状況

- ・一般に、高齢者は加齢に伴い歩行が苦痛になるため、バス停等の乗降場所までの歩行も困難になり、地域公共交通が利用できなくなる人が増加することが想定されます。
- ・特に、地域公共交通空白地が点在する御調町では、路線バス利用者の過半数がバス停まで10分以上歩いており、今後更なる高齢化の進展に伴い、地域公共交通の利用が困難な人が増加することが想定されます。

③ 市街地縁辺部の住宅団地等で移動制約が顕在化

- ・市街地縁辺部には高齢化の進む住宅団地がいくつかありますが、加齢に伴い自動車利用が困難になるほか、傾斜地であることもあってバス停までの歩行が困難になる人が増加し、地域での日常生活が困難になる状況が危惧されます。

4) 高校・大学が市内各地にあり、さらなるニーズがあります。

- ・市内には高校（中高一貫校を含む）、大学が10校あり、尾道地域中部・西部のほか、御調町及び島しょ部と市内各地域に立地しています。
- ・通学は、市内の各地域内や各地域間のほか、市内外でも行われており、地域公共交通は高校生の過半数が利用する重要な通学手段となっています。
- ・地域によっては、朝の通学時間帯や、部活動や塾へ行った帰りの時間帯にあった路線バスがないなど、通学利用に十分対応できていない状況もみられます。

5) 一部の地域公共交通では維持・存続が危ぶまれます。

① 利用者の減少・低迷により経営を圧迫

- ・御調町及び島しょ部での路線バスや、一部の航路等では、利用者が減少・低迷の傾向にあるため、交通事業者の経営を圧迫しており、路線の維持・存続が危ぶまれる状況にあります。

② 交通事業者の人材不足による地域公共交通サービス縮小等が危惧

- ・一部の交通事業者では乗務員等の人材不足が深刻化しており、今後、現状の地域公共交通サービス（路線、運行（運航）本数）の維持が困難になり、縮小されることが懸念されます。
- ・とりわけ、小規模な航路事業者では従業員が少数でかつ高齢化しており、後継者不足により航路の維持が困難となる状況が危惧されます。

③ 交通事業者のみに依存した地域公共交通の維持・確保の限界

- ・多くの交通事業者では、厳しい経営状況を背景として、車両や船舶等の設備の更新や、利用促進のための新たな企画開発といった、サービスの維持・改善のための人的・経済的余力に乏しい状況にあります。
- ・一方で、地域公共交通に不便な地区では、住民自らが地域の移動手段を確保するための方策を検討しようとする地区も散見されますが、これを支援する仕組みに乏しい状況にあります。

【役割2】地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

【2-①】拠点への移動をスムーズにする

6) 地域公共交通のサービスと日常移動ニーズとのミスマッチにより非効率な運行（運航）や、利用が不便な状況がみられます。

① 非効率な運行区間が存在

- ・御調町や島しょ部を中心として、1便当たりの平均利用者数が2人以下と極めて利用が少なく、現在の路線バスによるサービスでは非効率と考えられる路線（区間）が存在しています。

② 運行ルートが移動ニーズに対応していない

- ・主に通院や買い物の移動ニーズに対して、路線バスの運行ルートが十分に対応しておらず、利用が不便な地域があります。
- ・病院目的の移動では、市内各地からの移動が見られる尾道市民病院と JA 尾道総合病院への直通便は、尾道地域北部や御調町からの運行がなく、因島からの発着がありません。因島では、高速道路のバスストップでの乗り降りしかできない状況や、運行ルートの経由地が多く、自家用車で行く場合の倍以上の所要時間を要す状況が見られます。

③ ダイヤ・便数に対する不満度が高い傾向

- ・市民・利用者アンケート結果によると、路線バス・航路ともに「運行（運航）間隔・運行（運航）本数」や「運行（運航）時間帯」に対する満足度が低い傾向にあり、運行（運航）本数が少ないことや移動したい時間帯に運行（運航）していないなど、利用が不便な地域があります。
- ・御調町や尾道地域北部、向島、生口島地域の一部の地域では、運行本数が1日に10本以下（3時間に片道1本程度）の運行しかない区間があり、朝の外出時には利用できても、帰りの時間帯にあった便がないなど、不便な状況となっています。

④ 乗り継ぎに対する不満度が高い傾向

- ・市内には鉄道、路線バス、航路等の地域公共交通がありますが、市民・利用者アンケート結果によると、路線バス・航路ともに「他の交通機関との乗り継ぎ」の不満度が高い傾向にあり、乗り継ぎの利便性が十分に確保されていないと考えられます。
- ・乗り継ぎ場所として、路線バス利用者も航路利用者も JR 尾道駅・尾道港での乗り継ぎが多いですが、JR 尾道駅で乗り継ぎを行なった路線バス利用者の満足度は全体の満足度と比べても低い傾向にあります。
- ・また、土生港での船から尾道市内行きの路線バスや、JR 新尾道駅での路線バスから新幹線への乗り継ぎなど、異なる交通機関へ乗り継ぎやすいダイヤへの要望もあります。

⑤ 待合い環境が不十分

- ・バス停や港での待合い環境について、安全性や快適性が不十分であるとの指摘もあります。
- ・特に乗り継ぎが必要となるバス停や港では、屋根やベンチの設置、駐輪場整備など、また、高齢者等の利用への対応としてバリアフリー化などの要望があります。
- ・大型車などの利用も多い土生港や洲江港などでは、待合スペース不足から、周辺道路へ与える影響も懸念されており、航路利用者の駐車スペースの充実などの要望もあります。

⑥ 複数事業者による共通サービスへの期待

- ・交通事業者からは、地域公共交通の利便性向上のため、複数事業者による重複区間での共通定期券の導入や、IC カードの導入を検討すべきとの意見もあります。
(※共同運行区間では、共通定期券が発行されています。)

〔2-②〕 交流の拡大を支援する

7) 観光客・来訪者が利用しづらい状況がみられます。

① 主要観光地の連絡が不十分

- ・市内には、各地に主要な観光地が点在していますが、市の玄関口である JR 尾道駅や尾道港等から、地域公共交通でのアクセスが不便な観光地があります。
- ・平成 28 年度に村上海賊が日本遺産に認定され注目を集めていますが、JR 尾道駅から因島の水軍城行きの路線バスは運行されていない状況です。また、因島へは、尾道港から因島の重井東港に就航する航路もありますが、重井東港から水軍城行きの路線バスもなく、地域公共交通機関でのアクセスは困難な状況です。
- ・生口島の主要な観光地には耕三寺があり、耕三寺がある瀬戸田地域へは、JR 尾道駅からの路線バスも運行されていますが、運行本数は 10 本/日（3 時間に片道 1 本程度）であるうえ、市民病院を経由するルートであるため、観光客に対応した運行となっていないのが現状です。また、瀬戸田港には、複数の航路が就航していますが、尾道港からは 1 航路のみとなっており、三原港との繋がりが強く、市の玄関口である JR 尾道駅や尾道港からのアクセスが十分ではない状況です。

② 地域公共交通の情報提供が不十分

- 本市は、平成 27 年度、平成 28 年度の 2 年連続で日本遺産に認定され、しまなみ海道は“サイクリストの聖地”として有名な観光地ですが、来訪者に対する地域公共交通の利用方法や運行（運航）情報などの情報提供が十分とはいえない状況にあります。
- 観光で航路を利用された方の航路のサービス満足度は全体的に高いものの、利用促進が図られておらず、「航路の運航に関する情報提供」に関する満足度が他の項目に比べて低い状況にあります。

③ 単独事業者での観光対応の困難さ

- 本市には、しまなみ海道などの多くの観光地があり、観光促進のための航路サービスの充実が期待されますが、航路事業者からは厳しい経営状況の中で観光客対応のサービス充実は困難との意見もあります。
- 利用者が多いイベント開催時などには、利用が増えることもありますが、一過性のものであり、経営改善にまでは繋がっていない状況です。
- 貸切船などで対応されるため、定期運航船の利用促進に直接繋がらず、また、厳しい経営状況の中での対応は難しい状況です。
- また、サイクリング目的の来訪者を対象とした航路利用サービスとして、“サイクルーズパス”がありますが、愛媛県上島町では、別途“サイクルフリー”観光客専用自転車無料化事業を行っており、同様のサービスの連携が図られていない状況です。

〔2-③〕 良好な地域環境を保持する

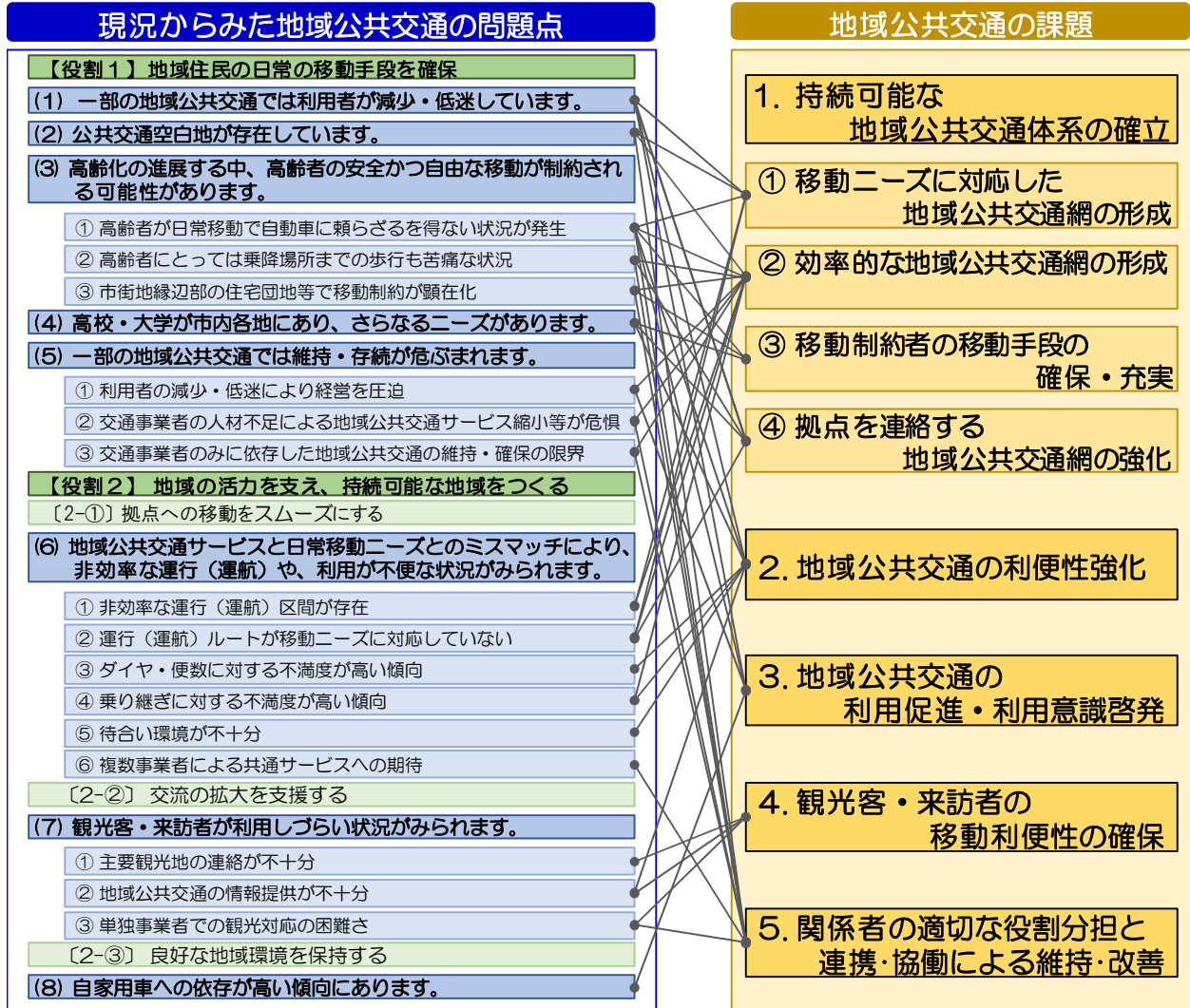
8) 自家用車への依存が高い傾向にあります。

- 本市では、広島県全域と比べ自動車への依存傾向が高く、公共交通の利用促進が求められます。

4. 地域公共交通の課題

「地域公共交通に求められる役割」における「現況からみた地域公共交通の問題点」を踏まえ、「地域公共交通の課題」を以下のように設定します。課題について、次ページ以降に詳述します。

【地域公共交通の問題点からみた課題抽出】



1) 持続可能な地域公共交通体系の確立

① 移動ニーズに対応した地域公共交通網の形成

- 一部の地域公共交通では、利用者が減少・低迷しており、今後の人口減少及び少子化の進展を踏まえると、更に利用者が減少し、地域公共交通の維持・存続が危ぶまれる状況が想定されます。
- 地域公共交通の大きな役割は、市民・来訪者の日常の移動手段として機能することですが、公共交通空白地が存在するほか、運行（運航）ルートが移動ニーズに十分対応していない状況も見受けられます。
- 市民・来訪者の日常活動は地域活力の根源となるものであり、市の持続的発展を支えるためには、地域公共交通の根幹的な役割に立ち戻り、市民・来訪者が円滑に日常活動を行えるよう、移動ニーズに十分対応した地域公共交通網を形成していくことが求められます。

② 効率的な地域公共交通網の形成

- 御調町や島しょ部を中心として、利用者が極めて少なく、非効率な運行（運航）となっている区間があり、今後の維持・存続が危ぶまれます。
- また、生活交通確保のための行政の財政負担は増加傾向にあり、厳しい財政状況が続く中で、維持・存続が危惧される状況にあります。
- しかしながら、地域公共交通は高齢者や生徒・学生等の移動制約者にとっては必要不可欠なものであり、サービス内容の見直しや新たな移動手段の導入等により、移動サービスの効率化を図り、移動手段を維持・確保していく必要があります。
- また、局所的な対応のほか、市全体の地域公共交通網として、鉄道、路線バス、航路、タクシー、さらには新たな移動手段を含め、多数の移動手段を有機的に組み合わせることにより、利便性が高く効率的な地域公共交通網を形成していくことが求められます。

③ 移動制約者の移動手段の確保・充実

- 今後更に高齢化が進み、高齢ドライバーの交通事故の増加や、高齢者の外出機会の喪失の増大が危惧される中、高齢者が自立して健全な日常生活を過ごすことができる環境を保持するためには、高齢者の移動ニーズや行動特性に応じた移動手段を確保することが不可欠です。
- 一般に、高齢者は加齢とともに身体能力が低下し、乗降場所までの歩行や乗降時の動作等が苦痛になるため、必ずしも既存の地域公共交通の形態によらない柔軟な移動サービスの提供や、車両・施設等のバリアフリー化等に配慮しつつ、高齢者が安心・安全に利用できる地域公共交通を確保することが必要です。
- また、自動車を運転することのできない生徒・学生にとっても、地域公共交通は重要な通学手段であり、市内各所に点在する高校・大学に制約なく円滑に通学できるよう、通学利用のニーズに応じた地域公共交通を確保することが必要です。

④ 拠点を連絡する地域公共交通網の強化

- 市の活力維持・向上と持続的発展のためには、将来のまちづくりを見据えつつ、市内の各拠点間及び拠点と住居エリアを連絡し、都市活動の軸となる地域公共交通を強化することが必要です。
- 各拠点への移動をスムーズにすることは、拠点に人を呼び集め、地域活動を活発化させることにつながり、市が目指す将来都市構造を実現し、持続可能なまちづくりを支えることに結びつきます。

2) 地域公共交通の利便性強化

- ・地域公共交通を身近な移動手段として定着させ、利用者の維持・増加を促すためには、移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成とともに、サービス内容の改善により利便性を強化することも求められます。
- ・このため、ダイヤ・便数の適正化、主要乗降場での待合い環境の改善、情報提供の充実等、利用者目線に立った利用しやすいサービスへと改善・充実を図ることが求められます。

3) 地域公共交通の利用促進・利用意識啓発

- ・市民アンケート結果によると、8～9割の市民は「公共交通は必要」と考えているものの、過半数の人は「全く利用しない」と回答しています。
- ・今後、持続可能な地域公共交通を確保していくためには、効果的・効率的な地域公共交通ネットワーク形成や利便性強化はもとより、乗ってみたいくなる仕掛けや工夫等により利用を喚起・誘発し、利用者を維持・増加させる取組も重要です。
- ・また、広く市民に地域公共交通の必要性や維持することの困難性を伝えることにより、地域公共交通をより身近な移動手段として捉え、移動手段の選択肢の一つとしての認識を高めるなど、地域公共交通に対する市民の意識を醸成することも重要です。

4) 観光客・来訪者の移動利便性の確保

- ・本市は、歴史的なまちなみや多島美等による自然景観、“サイクリストの聖地”として有名なしまなみ海道などの観光資源を豊富に有し、国内外から観光客が訪れていますが、回遊性に乏しく豊富な観光資源が有効に活用しきれていない状況もみられます。
- ・このため、鉄道、路線バス、タクシー、そして特に尾道らしさを感じることのできる“航路”を有機的に連携させて、地域公共交通による観光回遊を促す取組が重要です。
- ・併せて、この取組は交通事業者の収益の安定・増加となり経営の健全化を支えることもねらいとし、地域の公共交通体系を維持・活性化させるという認識も重要です。

5) 関係者の適切な役割分担と連携・協働による維持・改善

- ・今後、地域公共交通を末永く維持していくためには、従来の交通事業者主体の運営に頼るだけでなく、交通事業者と行政、地域住民等の関係者の連携・協働により、望ましい地域公共交通に関する認識を共有するとともに、特定の関係者に過度の負担がかからないよう適切な役割分担のもとで維持・改善の取組を進めることが求められます。

尾道市の地域公共交通に関する問題点、課題の整理フロー

関係法令、上位関連計画による地域公共交通の位置づけ

【関係法令等】

- 地域公共交通活性化再生法
- 地域公共交通活性化再生の促進に関する基本方針

【主な上位・関連計画】

- 尾道市総合計画
- 尾道市都市計画マスタープラン など

地域情勢から地域公共交通に要請される事項

- ・ 拡大した多様な地勢からなる市域をネットワークする地域公共交通網の検討が必要
- ・ 広域交通と連絡し、多様な交通手段が有機的に連携した地域公共交通網が必要
- ・ 人口減少社会における持続可能な地域公共交通が必要
- ・ 地域の実情に応じた地域公共交通が必要
- ・ 若年、高齢者の移動に適切に対応した移動手段が必要
- ・ 高齢者に適い者の安全な移動を確保するための移動手段が必要
- ・ 都市機能が集積するエリアや主要施設を連絡する地域公共交通網が必要
- ・ 観光促進を支援するため、観光ニーズに適切に対応し、回遊性を高める移動手段が必要
- ・ 持続性を確保するため、行政負担額の増大を抑制する効率的な地域公共交通網が必要

地域公共交通に求められる役割

【役割1】 地域住民の日常の移動手段を確保

【役割2】 地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

- 〔2-1〕 拠点への移動をスムーズにする
- 〔2-2〕 交流の拡大を支援する
- 〔2-3〕 良好な地域環境を保持する

求められる役割に対応した実態を把握

地域の移動実態

【役割1】 地域住民の日常の移動手段を確保

【役割2】 地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

- 〔2-1〕 拠点への移動をスムーズにする
- 〔2-2〕 交流の拡大を支援する
- 〔2-3〕 良好な地域環境を保持する

1) 市民の移動実態・意向

2) 観光客の移動実態・意向

3) 公共交通利用者の移動実態・意向

4) 公共交通利用実態

5) 交通事業者の現状・意向

「役割」と「移動実態」の比較から、移動の問題点を把握

現況から見た地域公共交通の問題点

【役割1】 地域住民の日常の移動手段を確保

- 〔1〕 一部の地域公共交通では利用者が減少・低迷しています。
- 〔2〕 公共交通空白地が存在しています。
- 〔3〕 高齢化の進展する中、高齢者の安全かつ自由な移動が制約される可能性があります。
- 〔4〕 高校・大学が市内各地にあり、さらなるニーズがあります。
- 〔5〕 一部の地域公共交通では維持・存続が危ぶまれます。

【役割2】 地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

- 〔2-1〕 拠点への移動をスムーズにする
- 〔6〕 地域公共交通のサービスと日常移動ニーズとのミスマッチにより非効率な運行（運航）や、利用が不便な状況がみられます。
- 〔2-2〕 交流の拡大を支援する
- 〔7〕 観光客・来訪者が利用しづらい状況がみられます。
- 〔2-3〕 良好な地域環境を保持する
- 〔8〕 自家用車への依存が高い傾向にあります。

地域公共交通の課題

【役割1】 地域住民の日常の移動手段を確保

【役割2】 地域の活力を支え、持続可能な地域をつくる

- 〔2-1〕 拠点への移動をスムーズにする
- 〔2-2〕 交流の拡大を支援する
- 〔2-3〕 良好な地域環境を保持する

1. 持続可能な地域公共交通体系の確立

- ① 移動ニーズに対応した地域公共交通網の形成
- ② 効率的な地域公共交通網の形成
- ③ 移動制約者の移動手段の確保・充実
- ④ 拠点を連絡する地域公共交通網の強化

2. 地域公共交通の利便性強化

3. 地域公共交通の利用促進・利用意識啓発

4. 観光客・来訪者の移動利便性の確保

5. 関係者の適切な役割分担と連携・協働による維持・改善