

1. 施策展開の考え方

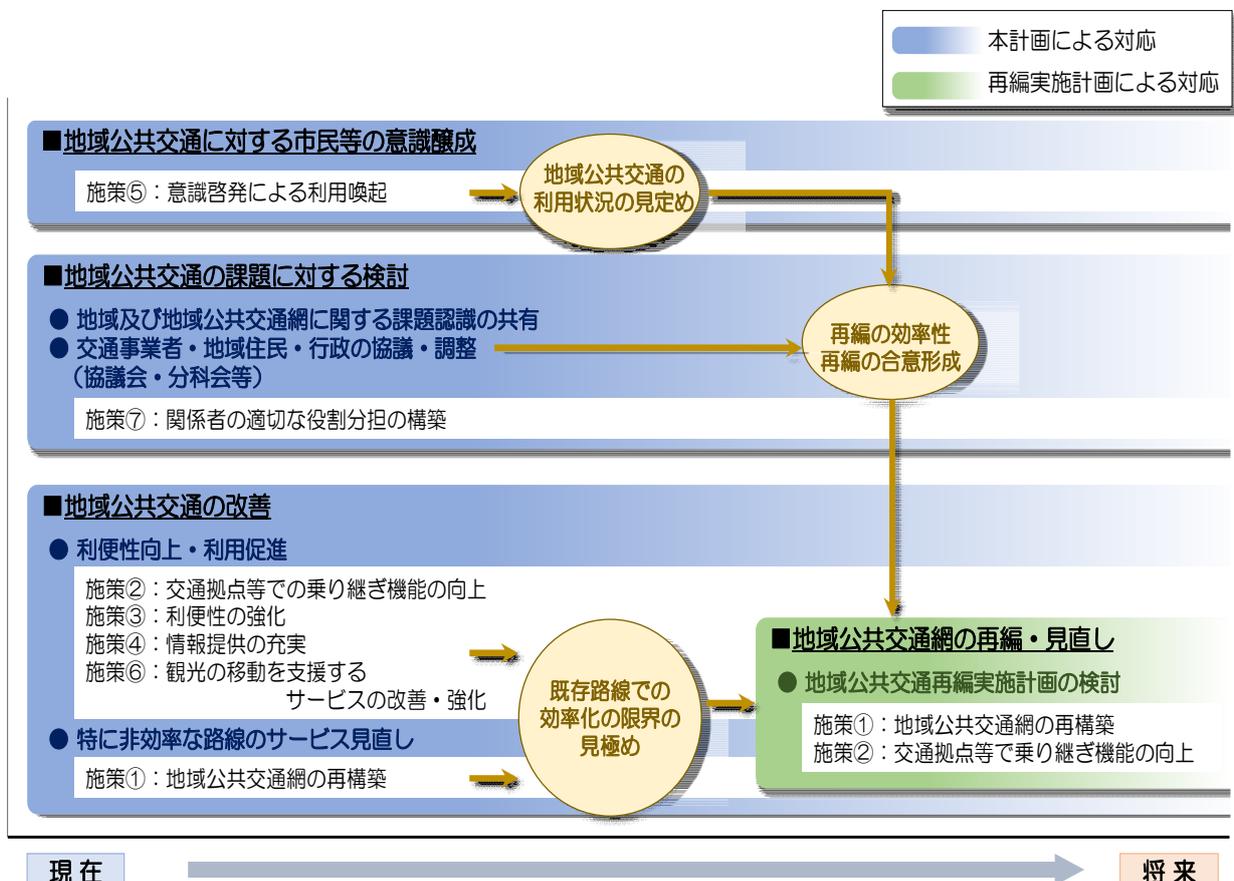
地域公共交通のあるべき姿（将来像）と3つの基本方針の実現に向けた計画目標を達成するための施策について、その展開の基本的な考え方を以下に整理します。

1) 施策の展開手順

本市の地域公共交通の利用状況を見ると、市民アンケートでは、市民の約半数が「全く利用しない」と回答していますが、一方で地域公共交通の必要性については、路線バスで約9割、航路で約8割の市民が「必要」と回答しています。そのため、このギャップを解消すること、すなわち地域公共交通が身近な移動手段として市民に定着し、地域公共交通利用者の維持・増加につながる取組を優先的かつ継続的に実施することが重要と考えます。

市民が自発的に地域公共交通を利用する・利用できる環境を構築していくため、まずは現在の地域公共交通網に対する意識啓発や利便性向上に対する取組を推進します。地域公共交通網の体系では、極めて利用者が少なく非効率な路線等について、新たな交通手段の導入も含め路線・サービス形態等の見直しを推進します。

優先的に行う施策を展開する中で、既存路線における効率化の限界の見極め、また、利用啓発による地域公共交通の利用状況の見定めを行いながら、必要に応じて、地域公共交通網の再編の効率性と関係者の合意形成による再編・見直しの判断を行い、適切な時期に「地域公共交通再編実施計画」の策定による計画的な再編事業を推進していきます。



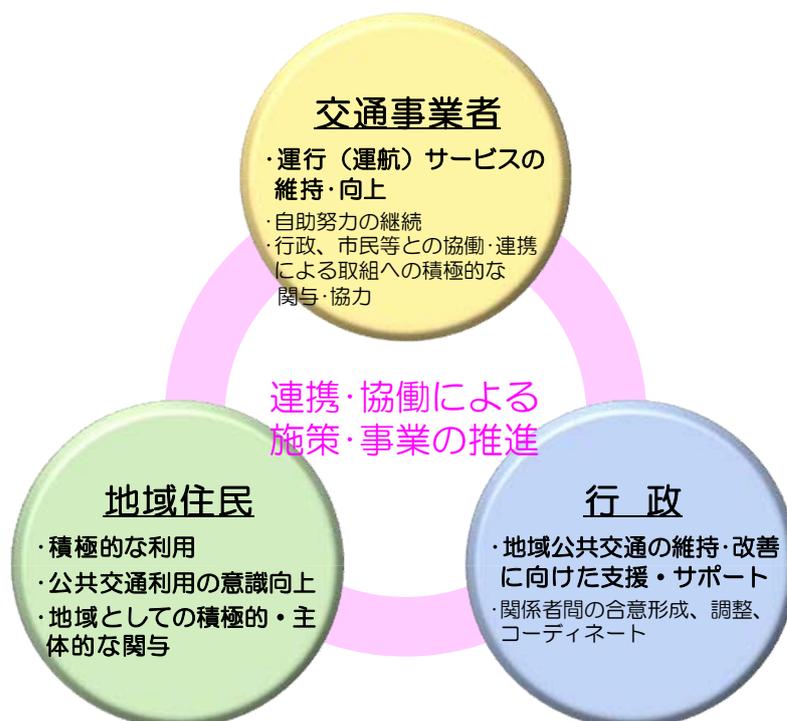
※ 図中の「施策①～⑦」については、次項の「2. 施策の体系」及び「3. 施策の内容」で詳述します。

▲ 施策の展開イメージ

2) 施策の進め方

目標達成に向けた施策の実施に当たっては、交通事業者と地域住民、行政が連携・協働し、適切な役割分担と各自の積極的・主体的な関与のもとで施策を展開していく必要があります。

そのためには、地域公共交通に対する認識を共有し、地域における課題、地域公共交通網のあり方について継続的な協議による合意形成のもと、必要な施策を確実に実施していくことが求められます。



▲ 施策の推進体制



【再編実施計画とは（国土交通省資料より）】

再編実施計画とは、「マスタープラン（＝網形成計画）」を実現するための実施計画の一つです。網形成計画において、地域公共交通特定事業のうち「地域公共交通再編事業」に関する事項を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成することができます。この計画は、地方公共団体が事業者等の同意のもとに策定します。

2. 施策の体系

地域公共交通の課題を見据えながら、地域公共交通のあるべき姿（将来像）と3つの基本方針の実現のため、先に設定した9つの計画目標の達成に向けて、下図のとおり7つの施策を設定します。



3. 施策の内容

【施策①】 地域公共交通網の再構築

持続可能な地域公共交通網を形成するためには、将来のまちづくりを見据えつつ、移動ニーズに整合した効率的なネットワーク形成を目指すことが求められます。ここでは、「尾道市都市計画マスタープラン」による将来都市構造の考え方を踏まえつつ、都市・地域拠点配置と地域公共交通網を形成する各種交通手段及び交通拠点の機能・役割、配置の考え方を以下に示します。

これらの都市・地域拠点や交通拠点の配置、並びに利用状況をもとに地域公共交通ネットワークの構造を形成します。地域公共交通ネットワークの構造の考え方、構造イメージを次頁に示します。

▼ 地域公共交通網を形成する上で配慮すべき都市・地域拠点の設定

拠点	考え方
広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> JR 山陽本線や瀬戸内しまなみ海道、中国やまなみ街道、生活航路等を活かし、市民全体の多様な都市生活や都市活動を支える中心拠点として、高次な都市機能サービスの提供を図る拠点。
活力創造拠点	<ul style="list-style-type: none"> 既存の産業、交流基盤のストックを活かし、産業活性化など、本市全体の活力創造を担う拠点を形成。 広域拠点を補完し、広域拠点周辺における広域的な都市機能サービスの提供の一部を支援する拠点。
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> 因島瀬戸田地域全体を支える拠点。 広域的には、広域拠点を補完しつつ、芸予諸島地域全体の生活拠点として、各種生活サービス及び都市機能サービスを提供する拠点。
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 御調支所、向島支所、瀬戸田支所、浦崎支所、百島支所周辺の地域住民の日常生活を支える拠点。
その他拠点的施設	<ul style="list-style-type: none"> 総合病院や地域の主要病院、工業団地、大学など、地域公共交通利用者が多い拠点的な施設。

※ 都市・地域拠点の設定は、基本的に都市計画マスタープランの考え方に準じていますが、「その他拠点的施設」は地域公共交通の役割を踏まえて新たに追加しています。

▼ 地域公共交通網を形成する路線・拠点の機能・役割等の設定

■ 路線（陸上交通）

種別	交通手段	役割・機能、配置の考え方	
幹線	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 本市と周辺都市を連絡して都市間連絡の骨格となり、多くの人流を支える。 定時性や速達性に優れる。 JR 山陽本線、JR 山陽新幹線が該当し、JR 尾道駅、東尾道駅、新尾道駅は、広域拠点、活力創造拠点の中心としての役割を担う。 駅は、他の交通モードと連携し、乗り継ぎ拠点として機能する。 	
	バスなど	幹線路線	<ul style="list-style-type: none"> 市内中心部と市内各都市・地域拠点や周辺市町を連絡し、利便性の高いサービスを提供する。 市内バス路線網の軸となり、市内の地域間交流を支える。
		準幹線路線	<ul style="list-style-type: none"> 流動の多い拠点や拠点施設の間を連絡し、幹線を補完する。 都市拠点と地域拠点、拠点的施設を連絡する。
支線	支線路線	<ul style="list-style-type: none"> 幹線・準幹線からの枝線として、郊外部の居住地域・集落と地域拠点等を連絡する。 地域特性に応じた運行態様・運営によるフィーダー交通。 	
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から目的地までドアツードアでサービス、個人の細かなニーズに対応可能で自由度が高いサービスを提供する移動手段。 	

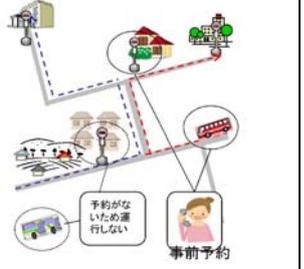
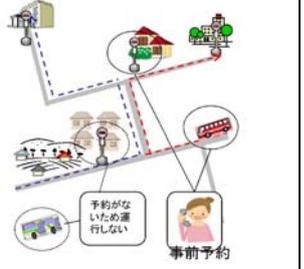
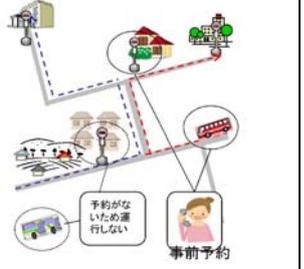
■ 交通拠点

拠点	役割・機能、配置の考え方
交通結節拠点	<ul style="list-style-type: none"> 「尾道市都市計画マスタープラン」において「交通拠点」に位置づけられた拠点。 鉄道駅や主要な港、道の駅、主要バス停等、各種の地域公共交通(鉄道・バス・航路・タクシー等)の連絡のほか、自動車や自転車等との連絡機能も備えた交通の結節拠点。
乗り継ぎ拠点	<ul style="list-style-type: none"> 地域拠点等で、主にバスとバス等の地域公共交通間の乗り継ぎの場となる交通拠点。

(施策①-1) 地域公共交通網の再構築：バス路線の維持・効率化

項目	内容等
概要	<p>(1) 効率的な運行に向けた対応</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線は市域全体で一定のネットワークが構築されていますが、一部に非効率な路線系統もあり、維持・効率化を促進していく必要があります。 バス路線の維持・効率化を進めるためには、利用者に対する利用啓発（モビリティ・マネジメント）や、交通事業者による効率的な運行改善（利便性向上）により、まずは公共交通の利用者の増加を図る取組を推進します。 運行改善等を実施しても非効率な路線系統については、地域性や利用ニーズの十分な検証を行った上、必要に応じた公共交通網の見直しや、新たな交通手段の導入について、交通事業者、地域、行政が一体となり協議、検討を行います。 <p>(2) 非効率なバス路線系統の対応検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 極めて非効率な路線系統については、収支率が低い系統、1便当たり平均利用者数が少ない区間について、地域の実情に応じた新たな交通手段の導入を含めた検討を行います。
実施主体	交通事業者・地域・行政
実施時期	平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）、非効率系統は優先見直し実施

(施策①-2) 地域公共交通網の再構築：地域の実情に応じた移動手手段の確保

項目	内容等												
概要	<ul style="list-style-type: none"> 非効率な路線系統での運行見直しや新たな交通手段の導入等の検討については、交通事業者、地域、行政が一体となり、地域性や利用ニーズを十分に把握し、地域の実情に応じた移動手手段を効率的に確保していくことを推進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 既存バス路線の運行内容（運行頻度、ルートなど）の見直し ○ 地域の実情に応じた新たな移動手手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> (ア) 乗合タクシーの導入検討 (イ) タクシーによる移動手手段の検討 (ロ) 交通空白地の縮小や、傾斜地の住宅団地における移動確保 (ハ) 交通モードの効率化として、送迎バス、スクールバス等の活用検討 <p style="text-align: center;">▼ 乗合タクシーの運行形態分類</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">分類</th> <th style="width: 25%;">(ア) 路線定期運行における乗合タクシー 〈路線・定時運行〉</th> <th style="width: 25%;">(イ) 路線不定期運行型の乗合タクシー 〈路線・予約運行〉</th> <th style="width: 35%;">(ロ) 区域運行のデマンド型の乗合タクシー 〈区域・予約運行〉</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行概要</td> <td>・予め定められた時間に定められたルートを運行する運行形態</td> <td>・予約がある場合のみ予め定められたルートを運行する運行形態</td> <td>・路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を運行する運行形態</td> </tr> <tr> <td>運行イメージ</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(出典) 中国運輸局資料</p> <p>※「デマンド交通」とは 一般に、定時・定路線（定まった時刻に、定まった路線を運行）の通常の路線バスに対して、電話による予約などで利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う地域公共交通の一つの形態です。予約があった場合のみ運行するため効率化が期待できます。また、路線を定めず決まったエリアを運行（区域運行）することで、利用者は自宅の玄関先から利用できるドアツードアの運行も可能となります。</p>	分類	(ア) 路線定期運行における乗合タクシー 〈路線・定時運行〉	(イ) 路線不定期運行型の乗合タクシー 〈路線・予約運行〉	(ロ) 区域運行のデマンド型の乗合タクシー 〈区域・予約運行〉	運行概要	・予め定められた時間に定められたルートを運行する運行形態	・予約がある場合のみ予め定められたルートを運行する運行形態	・路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を運行する運行形態	運行イメージ			
分類	(ア) 路線定期運行における乗合タクシー 〈路線・定時運行〉	(イ) 路線不定期運行型の乗合タクシー 〈路線・予約運行〉	(ロ) 区域運行のデマンド型の乗合タクシー 〈区域・予約運行〉										
運行概要	・予め定められた時間に定められたルートを運行する運行形態	・予約がある場合のみ予め定められたルートを運行する運行形態	・路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を運行する運行形態										
運行イメージ													
実施主体	交通事業者・地域・行政												
実施時期	平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）												

(施策①-3) 地域公共交通網の再構築：生活航路の維持

項目	内容等
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外を結ぶ定期航路は、離島、島しょ部の日常生活に必要な不可欠な移動手段（生活航路）として、各地域を運航していますが、利用者の少ない航路もあり、維持・効率化を継続的に行う必要があります。 ・生活航路を安定的に維持していくため、交通事業者、地域住民、行政（国・県・市）の協働により、地域住民の利用啓発、及び航路事業者による利便性向上に繋がる運航改善を併せて行うことが求められています。 ・市民、観光客などの利用者ニーズに応じた運航サービスの改善、見直しについては、航路事業者間、また他の交通手段と連携した効率的な運航改善や、観光ニーズを捉えた利用促進策等の取組を推進します。 <div data-bbox="363 719 1417 1771" style="text-align: center;"> <p>▲ 尾道市内の港に寄港する航路の状況</p> </div>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者・地域・行政</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）</p>

【施策②】交通拠点等での乗り継ぎ機能の向上

項目	内容等
<p>概要</p>	<p>・都市計画マスタープランで設定されている複数の公共交通機関が接続する交通結節拠点や、路線バスや航路の公共交通の乗り継ぎの場となる乗り継ぎ拠点において、乗り継ぎ機能の向上を推進します。</p> <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通拠点等での情報案内の充実 <ul style="list-style-type: none"> (ア) 各種交通・路線の乗り場案内 (イ) 乗り継ぎ情報（ダイヤ等）の案内 ○ 交通拠点等での乗り継ぎ機能充実の検討 <ul style="list-style-type: none"> (ア) 駐輪場・駐車場・一般車送迎スペース等の設置検討 <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>〔交通拠点の役割・機能、配置の考え方〕</p> <p>■ 交通結節拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や主要な港、道の駅、主要バス停等、各種の地域公共交通(鉄道・バス・航路・タクシー等)の連絡のほか、自動車や自転車等との連絡機能も備えた交通の結節拠点。 ・「尾道市都市計画マスタープラン」において「交通拠点」に位置づけられている。 <p>■ 乗り継ぎ拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点等で、主にバスとバス等の地域公共交通間の乗り継ぎの場となる交通拠点。 </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">▲ 交通結節拠点、乗り継ぎ拠点候補地点</p>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者・行政</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて順次実施）</p>

【施策③】 利便性の強化

乗り継ぎに配慮したダイヤ設定や、主要乗降場での待合い環境の改善等、利便性向上の取組を継続するとともに、高齢者、学生等の移動制約者にも配慮した利用しやすいサービスの充実を促進します。

（施策③-1） 利便性の強化：運行（運航）ダイヤの改善

項目	内容等
概要	<ul style="list-style-type: none">・路線バス・航路利用者の「他の交通機関との乗り継ぎに関する満足度」は低い状況となっています。・JR尾道駅や東尾道駅、新尾道駅における鉄道と路線バスの乗り継ぎや、路線バスと航路の乗り継ぎ、また路線バス、航路同士の乗り継ぎについて、利用者が分かり易く、利用しやすい運行ダイヤの改善等、地域公共交通の利用向上を促進します。
実施主体	交通事業者
実施時期	平成30年度以降継続実施

（施策③-2） 利便性の強化：待合環境の改善

項目	内容等
概要	<ul style="list-style-type: none">・路線バス・航路利用者の「バス停や港での待合環境に関する満足度」は低い状況となっています。・高齢者・障害者の方が利用しやすいバリアフリーに配慮した待合環境の整備について、交通事業者、行政が連携して整備、また地域が主体となって維持管理ができる仕組みを検討し、地域に根付くバス待合環境の整備を推進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none">○ バリアフリーに配慮した待合環境の整備、上屋、ベンチの整備促進○ 待合所でのわかりやすい情報提供の促進（目的地、乗り換え、料金等の統一的な情報表現）○ 地域によるバス待合環境の維持管理の検討（地域がバス路線を守る取組）
実施主体	交通事業者・地域・行政
実施時期	平成30年度以降検討（検討状況に応じて順次実施）

（施策③-3） 利便性の強化：ICカードシステムの導入検討

項目	内容等
概要	<ul style="list-style-type: none">・市内には、路線バスでの交通系ICカード利用が未対応となっている路線もあります。・交通系ICカードの導入は全国的に進展しており、導入メリットは利用者の利便性向上だけでなく、交通事業者の運行効率向上にも及ぶと考えられます。・公共交通の利用促進とともに、観光客の多い尾道市内においては全国共通で利用できる交通系ICカード導入メリットは大きいと考えられるため、導入に係る課題、効果を研究し、全市的な導入についての検討を図ります。
実施主体	交通事業者・行政
実施時期	平成30年度以降検討（導入に向けた研究）

(施策③-4) 利便性の強化：移動制約者に配慮したサービスの充実

項目	内容等															
<p>概要</p>	<p>(1) バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市では、他市に比べて老年人口割合が高く、高齢者人口は年々増加傾向にあります。 高齢者の安全な移動の確保のため、車両、船舶、また乗り継ぎを行う交通拠点におけるバリアフリー化を継続的に推進していきます。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車両や船舶のバリアフリー化の推進（ノンステップバス、福祉タクシー、UDタクシー等の導入推進） ○ 交通拠点等におけるバリアフリー化の推進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>【尾道市内でのバス車両のバリアフリー化推進事例】</p> <p>尾道市内では、尾道市生活交通改善協議会において、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に示されている目標値（バス車両（適用除外認定車両を除く）の約70%を平成32年度までにノンステップバスとする。）に基づき、市内を運行する乗合バス車両に占めるノンステップバスの導入を促進しています。</p>  </div> <p>※「UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）」とは</p> <p>健康な方だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”で、街中で呼び止めても、予約でも、誰もが普通に使える一般のタクシーです。運賃料金は一般のタクシーと同じです。</p> <p>(2) 運転免許証返納者への支援の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国的に交通事故は減少傾向にある一方で、高齢ドライバーによる事故は増加しており、社会的な問題となっています。 尾道市内においては、70代で半数以上、80代以上でも約3割の方が自分で車を運転しており、高齢ドライバーが多い状況となっています。 高齢ドライバーの交通事故防止のため、交通事業者において実施されている優待運賃の活用によって、運転免許証返納を促進します。 地域によっては車がないと外出が困難な事情から、運転免許証を返納できない状況もあります。そのため、公共交通ネットワークの再構築と合わせた高齢者が利用しやすい公共交通の利用環境の向上を推進します。 <p>▼ 尾道市内の交通事業者が実施している運転免許証返納者支援</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>交通事業者</th> <th>区間</th> <th>割引</th> <th>割引対象</th> <th>割引方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス 因の島運輸(株) (尾道市因島土生町)</td> <td>因島島内の路線</td> <td>5割</td> <td>年齢制限なし</td> <td>利用時に運転経歴証明書を提示して、割引を受ける。</td> </tr> <tr> <td>タクシー 備三タクシー(株) (尾道市山波町) 尾道合同タクシー(株) (尾道栗原西) 尾道交通(有) (尾道市高須町) (有)せとうち観光タクシー (尾道市高須町) (株)中国交通 (尾道市天満町) 大平交通(株) (尾道市向島町)</td> <td></td> <td>1割</td> <td>65歳以上</td> <td>運転経歴証明書の交付を受けている満65歳以上の者が、当割引を受ける目的で尾道地区タクシー協議会が発行する「運転免許証返納者割引券」の交付を受け、当該割引券を提出したときに割引を受ける。</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：平成28年7月29日現在、広島県警が把握している内容であり、その後変更されている場合がある。 出典：広島県警察（平成28年7月29日現在）</p>	交通事業者	区間	割引	割引対象	割引方法	バス 因の島運輸(株) (尾道市因島土生町)	因島島内の路線	5割	年齢制限なし	利用時に運転経歴証明書を提示して、割引を受ける。	タクシー 備三タクシー(株) (尾道市山波町) 尾道合同タクシー(株) (尾道栗原西) 尾道交通(有) (尾道市高須町) (有)せとうち観光タクシー (尾道市高須町) (株)中国交通 (尾道市天満町) 大平交通(株) (尾道市向島町)		1割	65歳以上	運転経歴証明書の交付を受けている満65歳以上の者が、当割引を受ける目的で尾道地区タクシー協議会が発行する「運転免許証返納者割引券」の交付を受け、当該割引券を提出したときに割引を受ける。
交通事業者	区間	割引	割引対象	割引方法												
バス 因の島運輸(株) (尾道市因島土生町)	因島島内の路線	5割	年齢制限なし	利用時に運転経歴証明書を提示して、割引を受ける。												
タクシー 備三タクシー(株) (尾道市山波町) 尾道合同タクシー(株) (尾道栗原西) 尾道交通(有) (尾道市高須町) (有)せとうち観光タクシー (尾道市高須町) (株)中国交通 (尾道市天満町) 大平交通(株) (尾道市向島町)		1割	65歳以上	運転経歴証明書の交付を受けている満65歳以上の者が、当割引を受ける目的で尾道地区タクシー協議会が発行する「運転免許証返納者割引券」の交付を受け、当該割引券を提出したときに割引を受ける。												
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者・行政</p>															
<p>実施時期</p>	<p>平成30年度以降継続実施</p>															

【施策④】 情報提供の充実

項目	内容等
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 複数の路線バス事業者及び航路事業者の運行（運航）情報等が一元的に提供されていない状況もあり、路線バス・航路利用者の「路線バス運行、航路運航に関する情報提供に対する満足度」は低い状況にあります。 公共交通の有効活用、利便性向上のためにも、わかりやすい公共交通マップ等を作成し、市民の公共交通利用を促進します。 観光客の公共交通の利用促進のため、公共交通マップに観光地情報も掲載し、観光促進と観光交通の利用促進にも繋がる取組を推進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 一元的な公共交通マップの作成 ○ 公共交通総合時刻表の作成 <div data-bbox="365 736 1394 1653" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>【一元的な公共交通マップの作成事例】</p> <p>他地域では、複数の公共交通機関や複数の交通事業者の運行に関する情報が盛り込まれた公共交通マップが作成、活用されています。</p> <p>公共交通に関する情報が一元化されることで、バス路線などが明確になり、乗り継ぎにも役立てられます。</p>  <p style="text-align: center;">図 久留米広域連携中枢都市圏 公共交通マップ（両面折りたたみ）</p> <p style="text-align: center;">出典：久留米市、大川市、小郡市、うきは市、大刀洗町、大木町製作</p> </div>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者・行政</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 30 年度実施（地域公共交通調査事業（計画推進事業）予定）</p>

【施策⑤】意識啓発による利用喚起

項目	内容等				
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 尾道市全域において、市民アンケートで約 9 割の方が「路線バスが必要だと思う」と回答している一方で、半数以上の方が「路線バスを全く利用しない」、約 3 割の方が「年数回程度の利用」という回答となっている状況です。 地域にとって、将来必要となる公共交通を維持・存続していくためには、現在、公共交通を利用されていない方を中心に公共交通に対する意識啓発を早期に行っていく必要があり、そのための対策（モビリティ・マネジメント）を推進します。 公共交通を親しみながら利用方法を理解するなどの継続的な利用啓発や、利用促進を目的とした様々な取組のほか、幅広い情報提供による利用喚起を推進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 住民、事業者を対象としたモビリティ・マネジメントの取組実施 ○ 児童生徒を対象とした乗り方教室の実施 ○ 高齢者を対象とした利用啓発（安心して利用できる高齢者向け乗り方教室） <div data-bbox="354 741 1414 1323" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【尾道市内の事業者によるマイカー通勤抑制の取組事例】</p> <p>尾道工業団地に立地する事業所（日東電工(株) 尾道事業所）では、通勤はマイカーによるものが中心で、事業所周辺では交通渋滞が発生していました。</p> <p>この状況を改善するため、平成 19 年 2 月からバス事業者の協力のもと、従業員専用の通勤バスを導入しています。平成 21 年 4 月からは一般のバス路線として運行を始め、地域の公共交通手段としても効果的な路線運営が行われています。</p> <div style="text-align: center;"> <p>大臣表彰の事例（交通関係環境保全優良事業所等表彰）</p> <p>平成 21 年表彰 日東電工株式会社尾道事業所の取組</p>  <p>公共交通路線がなく、約 2,000 人の従業員のほとんどがマイカーによる通勤渋滞などで周辺地域の環境悪化</p> <p>従業員通勤に関する事業所の考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域の交通渋滞を緩和し、地域密着型の事業所を目指す。 2. 交通事故のリスクを低減させ、従業員の安全を確保する。 3. 地球環境にやさしい事業所＝エコ事業所として、従業員の車通勤を削減する。 4. 事業所内の敷地を有効活用し、敷地面積における生産性を上げる。 <p>平成 19 年 2 月 従業員専用の通勤バスを導入。尾道市営バス（現のみちバス奥）に運行委託。工場前に方眼別バス停を設置</p> <p>平成 21 年 4 月 従業員専用バスを路線バス化し、一般に開放。周辺地域の住民の交通手段を確保。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約 900 人の従業員がバスに転換（年間約 1,200 0t の CO2 排出削減） ・通勤時の事故が減少（18 年度 36 件 ⇒ 20 年度 21 件） ・約 90 人 / 日の従業員以外の一般客が当該バスを利用（平成 21 年 6 月） <p>工場前に方眼別に 3 つのバス停を設置（日東電工が整備し、尾道市に寄付）</p> </div> <p style="text-align: right;">（資料）国土交通省</p> </div> <div data-bbox="354 1352 1414 1854" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【他都市でのモビリティ・マネジメントの事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>茨城県 高校生の公共交通利用促進キャンペーン</p> <p>茨城県では、高校新入生の入学説明会で、通学における公共交通利用を促すリーフレットを配布しています。</p> <p>内容としては、環境や交通事故緩和などに加え、バスや電車などの公共空間で社会性が醸成されること、みんなが公共交通を利用することが公共交通を維持することにつながることを簡潔にまとめています。</p> <p>これにより、配布していない 2 年生に比べ、公共交通の利用率が 10 ポイント程度高いことが示されました（1 年生 41.8%、2 年生 31.6%）。</p>  <p style="text-align: center;">リーフレット</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>京都府宇治市 通勤交通を対象とした職場モビリティ・マネジメント</p> <p>京都府宇治市では、事業所集積地域における通勤時の交通渋滞緩和を目的に、150 社＋行政機関の従業者 4,400 人を対象としたモビリティ・マネジメントを、2005-2006 年にかけて実施しました。</p> <p>具体的には、①講演会（行政・企業向け）、②企業別の通勤用公共交通情報の配付（図）、③アンケートを活用した通勤行動シミュレーション、④WEB による交通行動診断を実施し、公共交通の利用者が 48.6% 増加し、交通渋滞が緩和する効果が得られました。</p>  <p style="text-align: center;">企業別通勤用交通情報</p> </div> </div> </div> <div data-bbox="354 1872 1414 1966" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>※「モビリティ・マネジメント」とは 過度に自動車に依存したライフスタイルから、自動車と公共交通をかしこく使い分け利用するライフスタイルへ、自発的な行動変化を促すコミュニケーションを中心とした交通施策のことをいいます。</p> </div> <tr> <td data-bbox="169 2007 325 2047">実施主体</td> <td data-bbox="325 2007 1436 2047">交通事業者・地域・行政</td> </tr> <tr> <td data-bbox="169 2047 325 2092">実施時期</td> <td data-bbox="325 2047 1436 2092">平成 30 年度以降実施</td> </tr>	実施主体	交通事業者・地域・行政	実施時期	平成 30 年度以降実施
実施主体	交通事業者・地域・行政				
実施時期	平成 30 年度以降実施				

【施策⑥】 観光の移動を支援するサービスの改善・強化

項目	内容等
<p>概要</p>	<p>(1) 企画乗車船券の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 尾道市は全国有数の観光地であり、市内各地に観光地が点在しており、年間約670万人（平成28年実績）の観光客が訪れています。 観光地としてのポテンシャルを生かし、事業者間、公共交通機関相互で利用可能な乗車船券や、主要観光地と連携したサービス券などの検討により、観光客の利便性や回遊性向上による収益拡大、公共交通機関が連携した効率的な運営による地域公共交通の維持継続に対する取組を促進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 複数事業者、交通手段で利用可能な乗車船券の導入検討 ○ 主要観光施設等との連携による乗車船券の導入検討 <p>(2) 観光二次交通の確保検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 尾道市内の主要な観光地を周遊するための公共交通（二次交通）は、十分に機能していない状況となっています。 観光地への移動手段、また移動サービスについて観光客のニーズを十分に把握し、公共交通モードの乗り継ぎ向上、観光利用として公共交通を活用しやすいサービスなど、市内移動における公共交通の利用促進について検討します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 観光二次交通の対応検討（休日のルート・ダイヤ調整） ○ 観光タクシーの充実 <p>(3) 情報案内の多言語化の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 尾道市内には、年間約27万人の外国人観光客（平成28年実績）が訪れています。 尾道市内には、多言語化された観光マップや観光案内サインが設置されているものの、公共交通マップの多言語化は未対応となっており、バス車内や船内での情報案内の英語によるアナウンスも一部しか実施されていない状況です。 外国人観光客も活用できる公共交通マップ、案内情報の整備により公共交通の利便性向上を行い、多くの観光客が利用しやすい公共交通を促進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 多言語化された公共交通マップ、総合時刻表の作成 ○ 車両・船内での情報案内の多言語化（アナウンス、指差し会話帳等）の促進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※「指差し会話帳」とは 日常会話などで使用する文章などを日本語と外国語（多言語）で併記してあるもので、外国語が話すことができなくても、文字を指差しながら、意思疎通を図ることができるものです。</p> </div>
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者・行政</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成30年度以降検討（検討状況に応じて随時実施） 平成31年度実施（地域公共交通調査事業（計画推進事業）予定）</p>

【施策⑦】 関係者の適切な役割分担の構築

地域が主体的に公共交通へ取り組むルールづくりをはじめ、交通事業者、行政、地域住民が一体となって、地域公共交通を創り・守り・育てる仕組みの構築を図ります。

(施策⑦-1) 関係者の適切な役割分担の構築：地域主体の新たな移動手段導入のしくみづくり

項目	内容等
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査の「路線バスの必要性」では、約 9 割が「必要だと思う」と回答しているものの、利用者が少ない路線を現状のまま維持することには、地域からも疑問の声が聞かれます。 ・「公共交通は地域で守る」という意識で、既に検討を行っている地域もあり、地域主体の交通手段の導入検討が求められています。 ・非効率な路線系統に対して、新たな交通手段を導入する場合、地域によっては地域主体の交通を検討していく必要があります、そのための導入ガイドライン、支援等のルールづくりを推進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 導入ガイドラインの作成 ○ 支援のルールづくり
実施主体	交通事業者・地域・行政
実施時期	平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて順次実施）

(施策⑦-2) 関係者の適切な役割分担の構築

：地域公共交通の維持・確保のための行政支援のあり方検討

項目	内容等
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・国、県、市で実施している生活交通（バス路線）、離島・生活航路の支援額は、年々増加傾向にあります。 ・交通事業者と地域住民との協議により、地域の実情に合った移動手段を導入する場合において、効率的な交通手段の導入とともに補助支援額の適正化もあわせて推進します。 ・離島航路及び生活航路の維持に係る支援については、国、県からの支援を継続するとともに、生活航路として必要な航路の支援のあり方について、関係機関に提案していくことを推進します。 ・官民連携による航路、バス路線の維持が必要な場合においては、運行（運航）体制の構築、公共交通網再編等の効率運営を前提に、航路、バス路線の維持に向けた対策の検討を行います。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運行（運航）経費に対する支援の効率的見直し（支援の適正化） ○ 官民連携による効率的な運営のための航路・バス路線の再編・見直しと必要な支援等の検討
実施主体	交通事業者・行政
実施時期	平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）

(施策⑦-3) 関係者の適切な役割分担の構築：交通従業者の雇用促進、人材育成

項目	内容等
概要	<ul style="list-style-type: none"> • 陸上交通、海上交通、共に課題となっている交通従事者の高齢化、雇用確保については、公共交通サービスの低下、事業継承の問題など、本市だけでなく全国的に大きな問題となっています。 • 人口減少、少子高齢化による人材不足は交通事業だけの問題ではなく、全業種的な問題であり、これまでどおり雇用確保、人材育成の取組を強化するとともに、効率的運行（運航）による人材確保として、国、県の新たな視点による取組（貨客混載等）の検討を含め、交通事業者、行政関係機関が一体となった取組を推進します。 <p>〈想定される対応〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 若者、女性、高齢者の雇用促進・育成のしくみづくり ○ 転入者等への雇用提供・育成のしくみづくり ○ 貨客混載等の国の取組に対する検討
実施主体	交通事業者・行政
実施時期	平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて随時実施）



▲ 尾道市地域公共交通協議会議

4. 施策の実施スケジュール

計画の目標達成のための施策の実施スケジュールを次のとおり設定します。

目標	施策	スケジュール（年度）					
		～H29	H30	H31	H32	H33	H34
① 利便性の高い地域公共交通網の構築	施策①：地域公共交通網の再構築 -1：バス路線の維持・効率化		検討（検討状況に応じて順次実施）				
			非効率系統（優先見直し）				
② 運行（運航）効率の向上	施策①：地域公共交通網の再構築 -2：地域の実情に応じた移動手段の確保		検討（検討状況に応じて順次実施）				
③ 地域の実情に応じた移動手段の確保	施策①：地域公共交通網の再構築 -3：生活航路の維持		検討（検討状況に応じて順次実施）				
④ 各種交通の結節機能の向上	施策②：交通拠点等での乗り継ぎ機能の向上		検討（検討状況に応じて順次実施）				
⑤ 安全・安心で利用しやすいサービスの提供	施策③：利便性の強化 -1：運行（運航）ダイヤの改善		継続実施				
	施策③：利便性の強化 -2：待合環境の改善		検討（検討状況に応じて順次実施）				
	施策③：利便性の強化 -3：ICカードシステムの導入 検討		検討（導入に向けた研究）				
	施策③：利便性の強化 -4：移動制約者に配慮したサービスの充実		継続実施				
⑥ わかりやすい情報の提供	施策④：情報提供の充実		実施				
⑦ 新たな利用者を誘発するしかけづくり	施策⑤：意識啓発による利用喚起		実施（随時）				
⑧ 観光客・来訪者が移動しやすいサービスの提供	施策⑥：観光の移動を支援するサービスの改善・強化		検討（検討状況に応じて随時実施）				
⑨ 関係者の連携・協働のしくみづくり	施策⑦：関係者の適切な役割分担の構築 -1：地域主体の新たな移動手段導入のしくみづくり		検討（検討状況に応じて順次実施）				
	施策⑦：関係者の適切な役割分担の構築 -2：地域公共交通の維持・確保のための行政支援のあり方検討		検討（検討状況に応じて随時実施）				
	施策⑦：関係者の適切な役割分担の構築 -3：交通従業者の雇用促進、人材育成		検討（検討状況に応じて順次実施）				