尾道市地域公共交通網形成計画

平成30年３月

尾　道　市

ごあいさつ

本市は、市町村合併によって北部の田園地域から、しまなみ海道沿線の島しょ部地域に至る多様な市域を有しています。それぞれの地域で利用されている陸上交通や海上交通は、市民生活にとって必要不可欠な移動手段であり、本市のまちづくりを支える重要な基盤として機能しています。

しかしながら、モータリゼーションの進展によって、地域公共交通の利用者は減少し続けており、路線の減便等によって交通サービスが低下している地域では、住民生活に様々な問題が生じています。

また、全国的に進む人口減少、少子高齢化は、地域社会に様々な影響を与えており、地域公共交通においても、利用者だけでなく、交通サービスを提供する交通事業者の皆様にも、公共交通の維持継続の面で影響があることが懸念されています。このため、今後の高齢化社会に対応した持続可能な地域公共交通の構築が急務であり、本市のまちづくりを推進するためにも欠かすことのできない施策の一つとして位置付けています。

高齢者の移動手段の確保、また地域公共交通の活性化・再生に向けた国の政策に基づき、本市においても、住民生活、まちづくりの基盤として欠かすことのできない地域公共交通について、地域住民、交通事業者の皆様と適切な役割分担のもと、将来にわたって持続可能で、利用しやすい地域公共交通の実現に向けたマスタープランとして地域公共交通網計画を策定いたしました。

健康で、働きやすく、住みやすい地域社会を実現するため、地域の実情にあった交通手段の確保、その維持継続に取り組んでまいります。

平成 30 年 3 月

尾道市長 平谷祐宏

尾道市地域公共交通網形成計画

目　　次

第１章　尾道市地域公共交通網形成計画について　・・・・・・・・・・　1
１．計画策定の背景・目的　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
２．計画の位置づけ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
３．計画の区域　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
４．計画の期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
５．計画の構成　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4

第２章　上位・関連計画　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5

第３章　地域概況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　14
１．地勢　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　14
２．人口・世帯の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　15
３．土地利用・道路等の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　25
４．通勤・通学の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　35
５．自動車の登録状況・運転免許申請取消件数　・・・・・・・・・・・・・・　37
６．観光の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　39

第４章　地域公共交通の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　42
１．地域公共交通体系　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　42
２．地域公共交通の概況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　44
３．その他の移動支援　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　64
４．移動手段に関わる市の負担状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　68
５．地域情勢から地域公共交通に要請される事項　・・・・・・・・・・・・・　70

第５章　地域公共交通の利用実態・ニーズ　・・・・・・・・・・・・・・・　72
１．市民等の移動実態・ニーズ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　72
２．地域公共交通利用者の利用実態・ニーズ　・・・・・・・・・・・・・・・　97
３．交通事業者の意向等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　127

第６章　地域公共交通の役割と課題　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　130
１．地域公共交通に求められる役割　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　130
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　・・・・・・・・　131
３．現況からみた地域公共交通の問題点　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　135
４．地域公共交通の課題　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　140

第７章　地域公共交通網形成の基本的な方針　・・・・・・・・・・・・・・　144

第８章　計画の目標と評価指標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　145
１．計画の目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　145
２．目標と評価指標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　146

第９章　目標達成のための施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 149
１．施策展開の考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 149
２．施策の体系 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 151
３．施策の内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 152
４．施策の実施スケジュール ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 164
第 10 章　計画の達成状況の評価 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 165
付属資料　尾道市地域公共交通網形成計画の策定経過 ・・・・・・・・ 166

【計画書内の記載について】

（出典）：データや情報を引用している出所の資料

（資料）：データや情報を活用し、分析や再整理を行った資料

（調査）：平成 28 年度に尾道市が実施した各種実態調査結果から把握した内容

第１章　尾道市地域公共交通網形成計画について

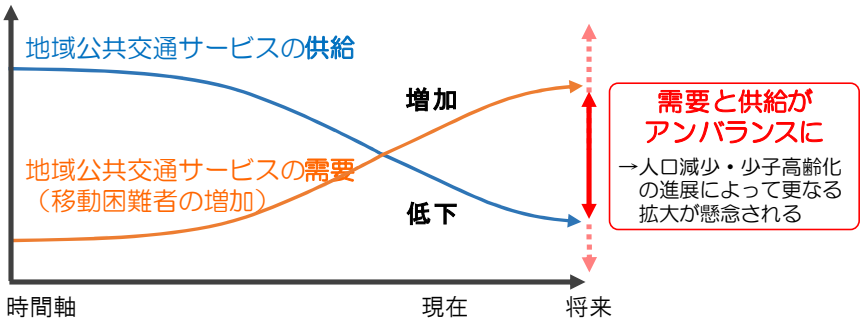
１．計画策定の背景・目的

１）計画策定の背景

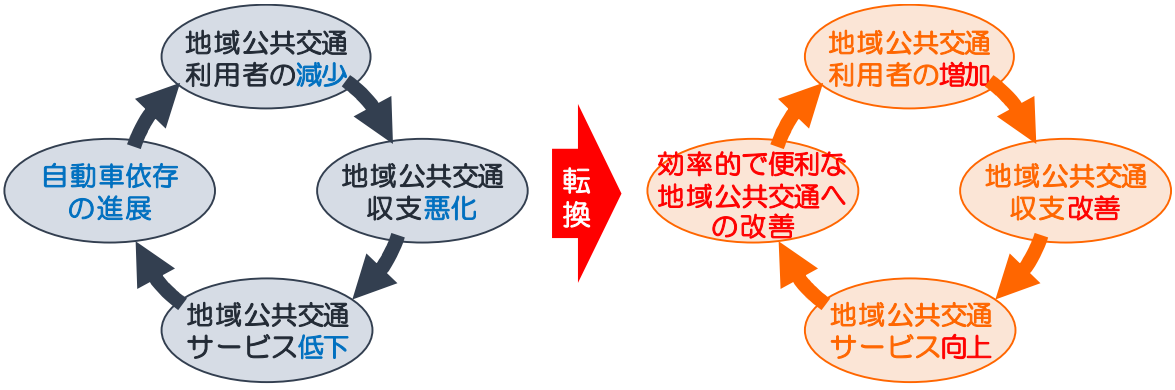
本市の地域公共交通は、鉄道・路線バス・タクシーからなる陸上交通や旅客船・フェリーの海上交通等の多様な交通手段で構成され、北部丘陵地域、尾道水道周辺の中心市街地から島しょ部に至る様々な地域特性を有する市域において、市民、来訪者の移動を支える重要な役割を担っています。

しかしながら地域公共交通の現状は、近年における急激なモータリゼーションの進展によって、自動車依存の状況が高まったことで、地域公共交通の利用者は年々減少しています。そのため、交通事業の収支は悪化し、地域公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下を余儀なくされる悪循環（負のスパイラル）に陥っています。また、最近では人口減少、少子高齢化の進展に伴い、交通従事者の高齢化、雇用確保の問題によって、更なる地域公共交通サービスの低下が懸念されています。

一方で、自動車を運転できない学生、高齢者等にとって地域公共交通は必要不可欠な移動手段です。今後の人口推計では、全年齢において人口減少が進行する中、老年人口の割合は高い状況が続くと推計されており、高齢者を中心に地域公共交通の需要は今以上に高まっていくことが想定されます。



このような地域公共交通に対する需要に応えるためには、地域公共交通サービスの低下に歯止めをかけ、またその向上に対する取組が重要となります。そのために、持続可能な地域公共交通の実現に向け、効率的で便利な地域公共交通への改善によって利用者の増加を促し、地域公共交通サービス向上に繋がる好循環（正のスパイラル）への転換を図ることが必要です。



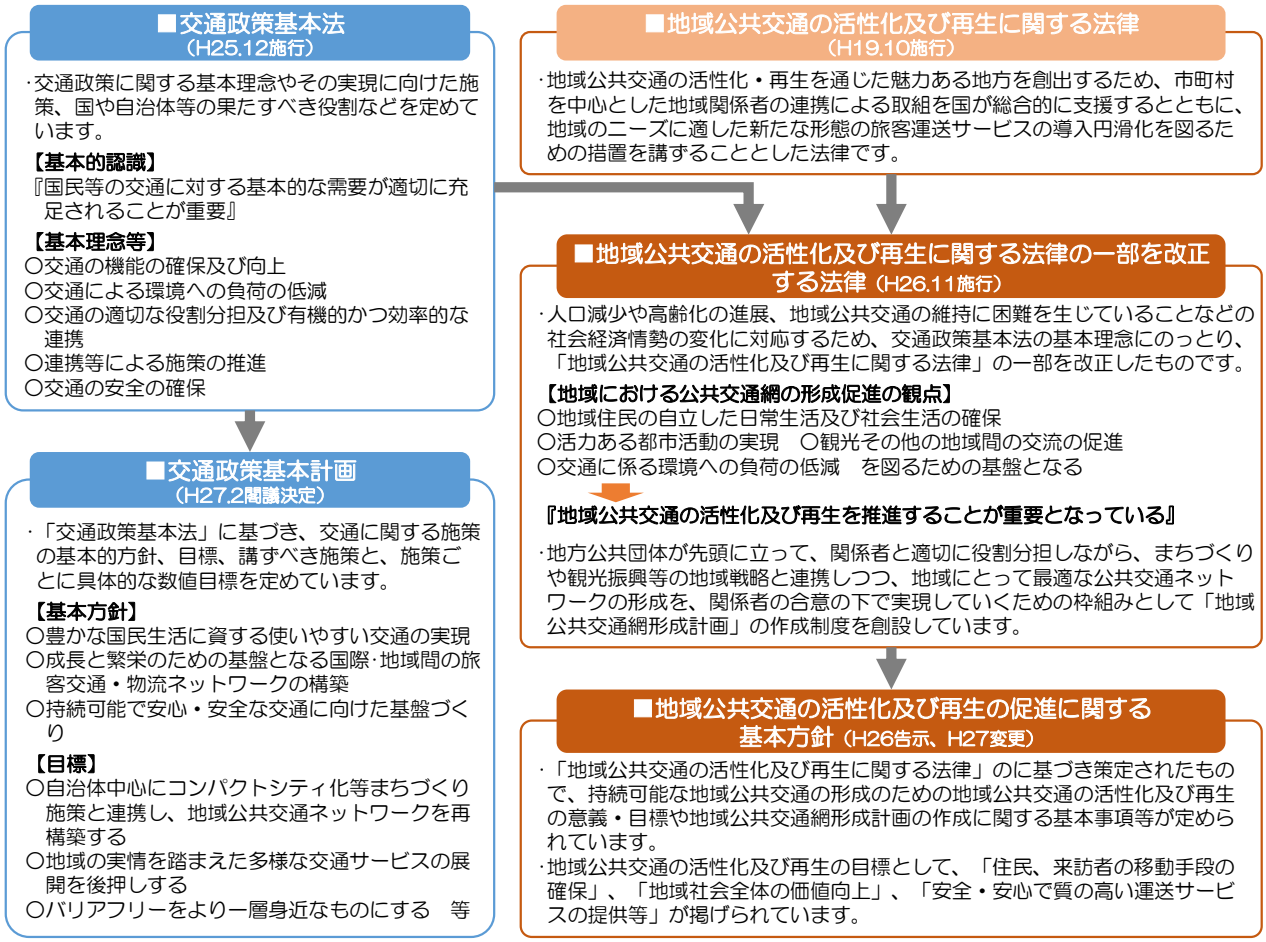
現在の地域公共交通
（悪循環：負のスパイラル）

今後目指す持続可能な地域公共交通
（好循環：正のスパイラル）

2）国の動向

国における地域公共交通の対策としては、地域関係者が主体的に対策を講じていくための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び、交通政策の根幹となる「交通政策基本法」等の法整備が行われています。

平成２６年１１月には、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のため同法律を一部改正し、地方自治体において「地域にとって望ましい地域公共交通網のすがた」を明らかにする地域公共交通網形成計画を策定する制度が創設されました。



▲ 地域公共交通に関する法律等

【地域公共交通網形成計画とは（国土交通省資料より）】

地域公共交通網形成計画とは、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかする「マスタープラン」として役割を果たすものです。地域の取組が計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。

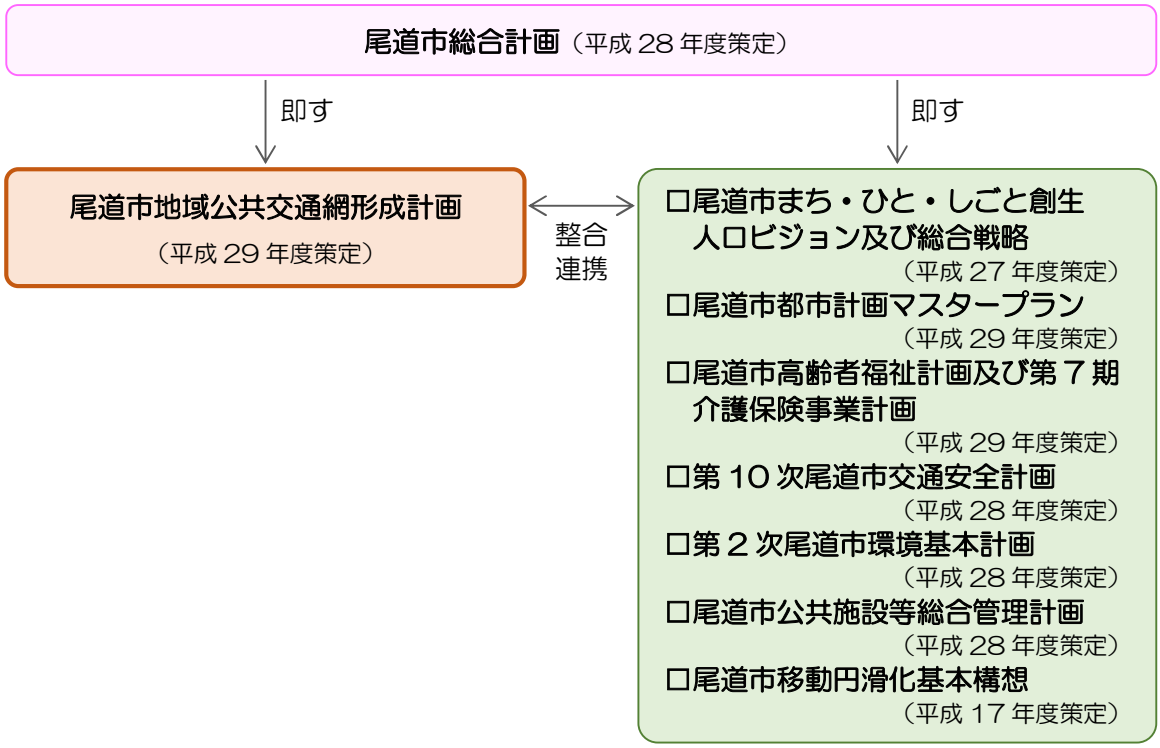
3）計画策定の目的

人口減少・少子高齢化に対応した本市における地域公共交通の役割を明確にし、まちづくりの基盤である持続可能な地域公共交通網を形成するマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」に基づき「尾道市地域公共交通網形成計画」を策定します。

なお、本計画は、尾道市地域公共交通協議会において、市民の意見を反映した計画として策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「尾道市総合計画」、「尾道市都市計画マスタープラン」などの上位・関連計画を踏まえ、地域住民の暮らしを支える地域公共交通の維持・確保の視点、並びに高齢者等の交通弱者を含めた誰もが安心して移動できる環境づくりの視点など、将来のまちづくりとも連携して、本市における地域公共交通の方向性を定めるために策定します。



▲ 本計画と上位・関連計画との関係

3. 計画の区域

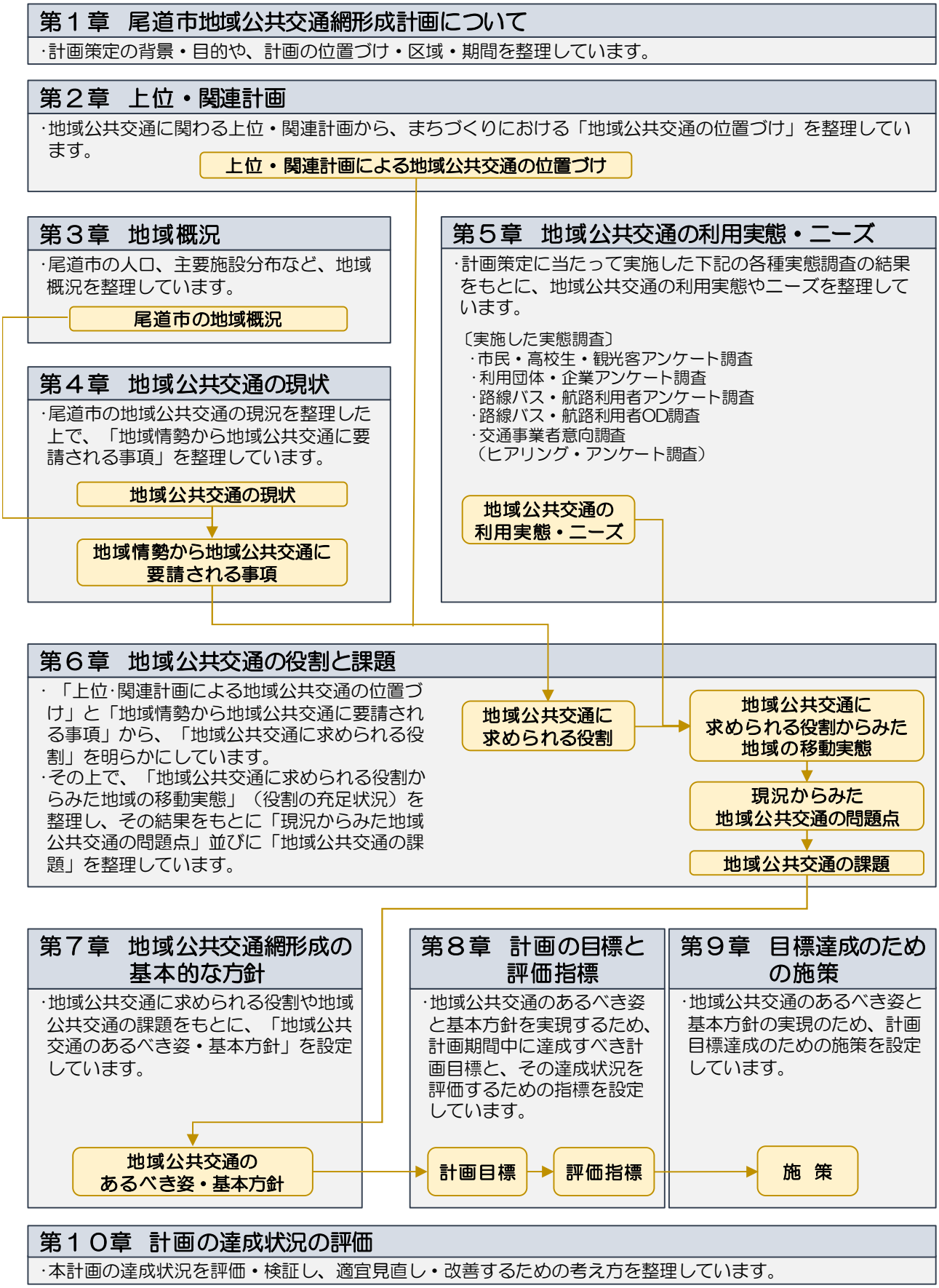
本計画は、尾道市全域を対象とします。

4. 計画の期間

本計画は、平成 30 年度～平成 34 年度の５年間を計画期間とします。

5. 計画の構成

本計画は、下図に示す内容で構成しています。



▲ 本計画の構成

第2章 上位・関連計画

地域公共交通に関わる上位・関連計画から、まちづくりにおける「地域公共交通の位置づけ」を整理します。

1）尾道市総合計画（平成 28 年度策定）
2）尾道市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略（平成 27 年度策定）
3）尾道市都市計画マスタープラン（平成 29 年度策定）
4）尾道市高齢者福祉計画及び第７期介護保険事業計画（平成 29 年度策定）
5）第 10 次尾道市交通安全計画（平成 28 年度策定）
6）第２次尾道市環境基本計画（平成 28 年度策定）
7）尾道市公共施設等総合管理計画（平成 28 年度策定）
8）尾道市移動円滑化基本構想（平成 17 年度策定）

1）尾道市総合計画（平成 28 年度策定）

① 計画の概要

「尾道市総合計画」は、環境の変化に対応したまちづくりを進め、本市が目指すべき姿と進むべき道筋を明らかにし、市民の願いを実現する持続可能なまちづくりの方向を示す指針となるものであり、将来の健全な発展と市民生活の安定及び生活環境の向上を図るための総合的かつ長期的な計画です。

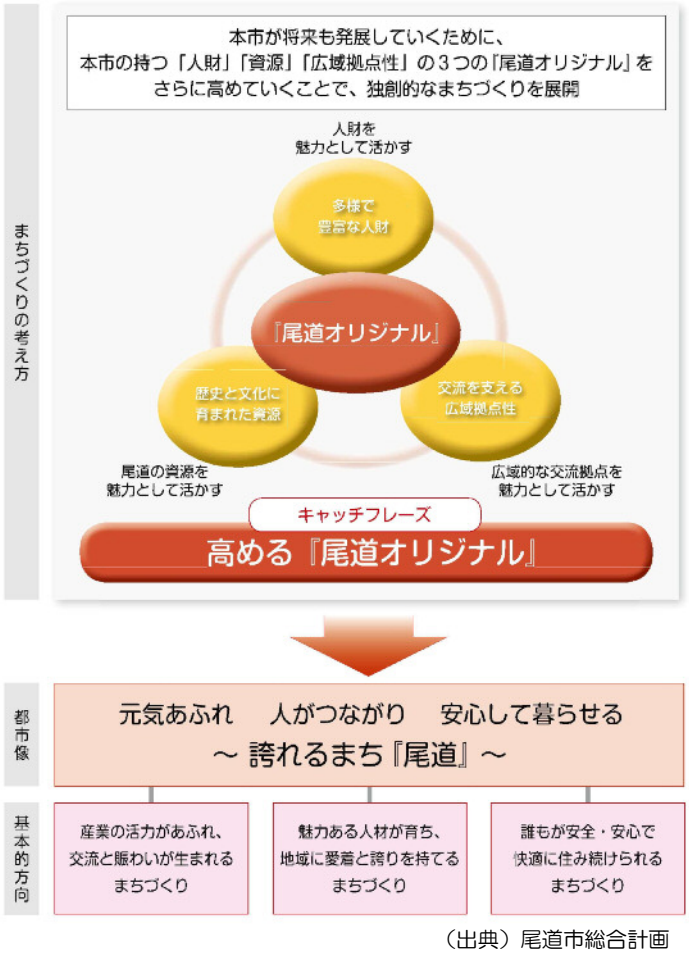
② 計画期間

平成 29 年度から平成 38 年度まで（10 年間）

③ まちづくりの考え方・都市像

本市が将来目指すべき都市像として「元気あふれ 人がつながり 安心して暮らせる ～誇れるまち『尾道』～」を掲げ、「人財」「資源」「広域拠点性」の 3 つの魅力を『尾道オリジナル』と表現し、これらをさらにみがき高め、尾道だからこそできる独創的なまちづくりを展開することで、市民が誇れる、さらには、多くの人々から選ばれるまちの実現を目指すこととしています。

また、まちづくりの基本的方向性の一つに「誰もが安全・安心で快適に住み続けられるまちづくり」を掲げ、市民の生命や財産を守り、快適な日常生活を支える生活基盤の維持更新を推進することとしています。



（出典）尾道市総合計画

▲ 基本構想の体系図

④ 地域公共交通に関する施策

政策目標の一つに「市民生活を守る安全なまち」を掲げ、その中で地域公共交通に関しては「利用しやすい生活交通が確保されている」を施策目標として、下記の基本方針・施策を示しています。

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td>● 地域特性や市民生活の実態を踏まえて、効率的で持続可能な交通体系のあり方を検討し、地域公共交通の活性化及び再生を推進します。
● 地域公共交通を維持・確保するため、国や県と連携し必要な支援を行います。
● 高齢者や学生などが利用しやすい地域公共交通を確保するため、地域の実情や利用実態にあった効率的な交通手段を検討し、可能性が高いものについては導入を促進します。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">施策</td><td>施策目標</td><td>利用しやすい生活交通が確保されている</td></tr>
<tr><td>目標達成のための施策</td><td>① 地域公共交通のあり方の検討
地域特性や市民生活の実態を踏まえて、効率的で持続可能な交通体系のあり方を検討し、地域公共交通の活性化及び再生を推進します。
◆ 尾道市地域公共交通網形成計画策定事業
② 地域公共交通維持のための支援
地域住民の暮らしを支える陸上交通や航路の維持・確保を図るとともに、安全で安心して利用できる環境を整備するため、必要な支援を推進します。
◆ 離島航路補助事業
◆ 生活交通路線維持事業
◆ 生活航路維持確保対策事業
◆ ノンステップバス導入事業
③ 地域の実情や利用実態にあった交通手段の検討
高齢者や学生などが利用しやすい地域公共交通を確保するため、市民や交通事業者と連携し、地域の実情や利用実態にあった交通手段を検討します。さらに、検討の結果から、効果や実現性が高いと思われる交通手段については導入を促進していきます。</td></tr>
<tr><td>達成度を測る指標</td><td>指標：公共交通機関を利用しやすいと感じる市民の割合
<table><tr><th>現状値（平成 28 年度）</th><th>目標値（平成３３年度）</th></tr><tr><td>39.1%</td><td>45.0%</td></tr></table></td></tr>
</table>

2）尾道市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略（平成 27 年度策定）

① 計画の概要

「尾道市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」（以下、「人口ビジョン」という。）は、急激な人口減少や超高齢社会に適応したまちづくりを進めていくために、国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」を勘案して、本市の人口動向を分析し、その目指すべき将来の方向性を提示したものです。また、「尾道市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（以下、「総合戦略」という。）は、国の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が示す政策４分野ごとの基本目標及び人口ビジョンが示す人口の将来展望を踏まえ、本市における５年後の基本目標を定めるとともに、この基本目標の実現に向け、講ずべき施策に関する基本的方向と具体的な施策を定めたものです。

② 計画期間

〔人口ビジョン〕　対象期間：平成 60 年度まで
〔総合戦略〕　計画期間：平成 27 年度から平成 31 年度まで（5 年間）

③ 地域公共交通に関する基本目標・施策

基本目標の一つに「誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりに取り組む」ことを掲げ、その中で「地域の実情に即した交通網の整備」を位置づけ、地域公共交通に関する施策を下記のように示しています。

<table>
<tr><td>基本目標</td><td>基本目標①：地域の特徴を最大限活用した尾道ブランドをさらに強化し、安定したしごとの場を創出する。
基本目標②：尾道市の魅力を活かして新たな人を呼び込む。
基本目標③：安心して産み育てられる環境を整備する。
基本目標④：誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりに取り組む。</td></tr>
<tr><td>地域公共交通に関連する施策

（基本目標④の実現に向けた具体的施策等の抜粋）</td><td>〔施策〕地域の実情に即した新たな交通網の整備

■ 評価指標
<table>
<tr><th>重要業績評価指標 KPI</th><th>基準値（H26）</th><th>目標値（H31）</th></tr>
<tr><td>公共交通機関を利用しやすいと感じる人の割合</td><td>38.6%</td><td>増加</td></tr>
<tr><td>市内乗合バスのノンステップバス導入率</td><td>46%</td><td>50%以上</td></tr>
</table>
■本市の各地区内における交通網の整備
本市の各地区内において、買い物や通院等の日常生活での移動手段を確保し、住みやすい地域づくりを推進するため、マイクロバス等の運行を支援するほか、観光客が本市内のより多くの観光地を訪れることができるよう、本市内の回遊のための利便性を確保するために、地域交通の有り方を検討します。

■主な事業
○ ノンステップバス導入事業</td></tr>
</table>

3）尾道市都市計画マスタープラン（平成 29 年度策定）

① 計画の概要

「尾道市都市計画マスタープラン」は、市域を広域的に捉えたまちづくりを推進するための都市計画の基本的な方針を定めることを目的として、合併前の地域相互の関係性を踏まえて策定されたものです。土地利用や道路、公園、下水道等の整備、自然環境の保全など、長期的視点に立った望ましい将来都市像やまちづくりの方向性を総合的に示した計画であり、今後の都市計画の見直しや都市施設の整備を進める上での指針となるものです。

② 計画期間

基準年次を平成 27 年として、概ね 20 年後の平成 47 年の都市の将来を展望

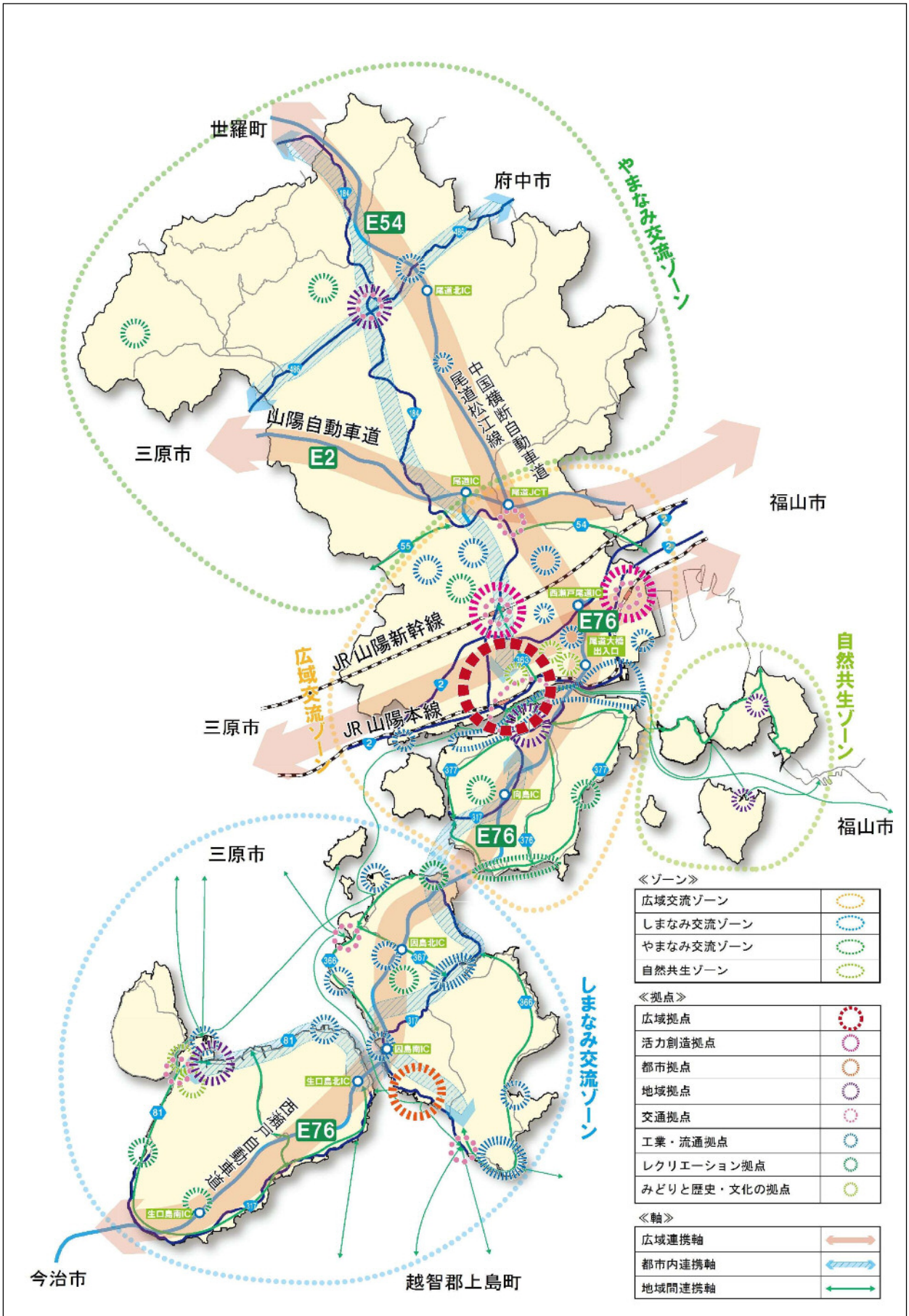
③ 基本構想と地域公共交通に関する内容

まちづくりの基本理念・基本目標を下記のように定めるとともに、将来都市構造を定めて拠点・軸配置が示されており、今後の地域公共交通ネットワークを考える上では、ここで示される都市・地域拠点の連絡に十分配慮することが求められます。

また、道路・交通体系の整備方針の一つとして「地域公共交通の活性化」が位置付けられています。

<table>
<tr><td rowspan="3">基本構想</td><td>まちづくりの基本理念</td><td>誰もが安全で、安心して暮らすことができ、
地域が多彩に輝く、魅力あふれる都市</td></tr>
<tr><td>まちづくりの基本目標</td><td>目標１：災害に強く、安全で、安心して暮らせる都市の構築
目標２：誰もが便利で快適に暮らせる生活環境の形成
目標３：経済活動を支えるインフラの充実
目標４：個性ある景観を保全・活用した風格のあるまちづくり</td></tr>
<tr><td>将来都市構造

（次頁図参照）</td><td>■ゾーン
広域交流ゾーン、しまなみ交流ゾーン、やまなみ交流ゾーン、自然共生ゾーンの４つに区分し、各ゾーンの特性に応じた将来都市構造を設定。
■拠点
ゾーン区分の設定を踏まえ、各種都市機能を維持・集積すべきエリアを市民生活や都市活動を支える“拠点”として設定。
■軸
本市の将来都市構造を担う軸として、主に、道路・鉄道・航路等の交通軸を設定。</td></tr>
<tr><td colspan="2">地域公共交通に関連する内容
（抜粋）</td><td>〔道路・交通体系の整備方針〕
■基本的な考え方
誰もが容易に移動ができるよう、市内の各拠点間を接続する道路・交通ネットワークを強化し、地域公共交通を軸とする総合的な交通体系の確立を目指します。
■地域公共交通の活性化
地域公共交通は、将来のまちづくりに欠かせない基盤であり、「尾道市地域公共交通網形成計画」において定める、「持続可能なまちづくりを支え、将来にわたって親しまれる地域公共交通」の実現に向けて取り組みます。</td></tr>
</table>



（出典）尾道市都市計画マスタープラン

▲　将来都市構造図

4）尾道市高齢者福祉計画及び第７期介護保険事業計画（平成 29 年度策定）

① 計画の概要

「尾道市高齢者福祉計画及び第 7 期介護保険事業計画」は、高齢者を取り巻く状況の変化や超高齢社会における諸課題に対応し、今後も高齢者が住みなれた地域で元気でいきいきと暮らせるよう、高齢者福祉のための取組を総合的かつ体系的に網羅した計画です。

② 計画期間

平成 30 年度から平成 32 年度まで（３年間）

③ 基本的な考え方と地域公共交通に関する施策

歳を重ねることに幸せを感じられる社会の実現に向けて、基本理念、基本目標・基本方針を下記のように定めており、地域公共交通に関連する施策として「高齢者が利用しやすい交通機関等移動手段の整備」、「敬老優待乗車証交付」等が示されています。

目指す姿 （基本理念）	**幸齢社会 おのみち ～住みなれた地域で元気でいきいきと暮らすために～**
基本目標・ 基本方針	急速な高齢化の進展に危機感を抱きつつも、「超高齢社会」という言葉の持つマイナスイメージから脱却し、歳を重ねることに幸せを感じられる社会（＝幸齢社会おのみち）の実現を目指します。
地域公共交通に関連する施策 （抜粋）	**〔施策〕高齢者が利用しやすい交通機関等移動手段の整備** 容易に移動できる交通手段の確保が、高齢者の積極的な活動を支える重要な条件となります。尾道市地域公共交通網形成計画、尾道市移動円滑化基本構想に基づき、今後も高齢者の活動が活発になるよう、交通手段の確保と移動の円滑化に取り組みます。 **〔施策〕敬老優待乗車証等交付** 満 75 歳以上の高齢者に対し、通院や買い物等の外出支援を目的にとした、敬老優待乗車証・バス船共通券・タクシー利用助成券や、健康維持やリフレッシュを目的として、鍼灸・マッサージや入浴の助成券のいずれかを交付しています。引き続き、高齢者の通院や買い物等の外出を支援し、閉じこもりの防止や認知症対策に努めます。

5）第 10 次尾道市交通安全計画（平成 28 年度策定）

① 計画の概要

「第 10 次尾道市交通安全計画」は、社会・経済情勢の動向や少子高齢化の進展等を背景として、交通事故をめぐる諸情勢が複雑に変化するものと見込まれるなか、一体的、総合的な交通対策を講じるとともに、地域の特性に即した交通安全対策を一層推進するため、講じるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

② 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度まで（5 年間）

③ 基本的な考え方と地域公共交通に関する施策

交通弱者の安全を一層確保する、「人優先」の交通安全思想を基本とし、地域公共交通に関連する施策として「交通需要マネジメントの推進」、「高齢者への運転免許証自主返納制度等の周知」等が示されています。

基本的な考え方	交通安全の分野においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要であり、車両と比較して弱い立場にある高齢者、子ども、障害者等の交通弱者の安全を一層確保する、「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進する。
目標	① 交通事故死者数を年間４人以下（内高齢者２人以下）とする。 ② 交通事故発生件数を年間３４０件以下とする。
地域公共交通に関連する施策 （抜粋）	**〔施策〕道路交通環境の整備** **■高齢者、障害者等の安全対策** 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき定められた重点整備地区や高齢者、障害者等が利用する公共施設、福祉施設、病院等の施設周辺においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備に努める。 **■交通需要マネジメントの推進** 道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、案内標識等の整備や道路整備及び交差点改良等による交通容量の拡大策、公共交通機関利用の促進などを図る。 **〔施策〕交通安全思想の普及徹底** **■高齢者への運転免許証自主返納制度等の周知** 自動車等の運転に不安を抱える高齢者やその家族等に対して、必要に応じて運転免許証の自主返納を促すため、運転免許証自主返納制度や運転免許証自主返納者に対する優遇措置の周知を図り、高齢運転者による交通事故抑止に努める。

6）第２次尾道市環境基本計画（平成 28 年度策定）

① 計画の概要

「第 2 次尾道市環境基本計画」は、健全で恵み豊かな環境を次世代へ引き継ぐために環境保全についての基本理念を定めた「尾道市環境基本条例」に基づき、環境の保全・創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定したものです。

② 計画期間

平成 29 年度から平成 38 年度まで（10 年間）

③ 基本理念・方針と地域公共交通に関する施策

基本目標として「安全・安心な暮らしづくり （生活環境）」、「地球環境を意識した生活づくり（地球環境）」などを掲げ、その中の地域公共交通に関連する基本的な取組として「公共交通機関の利用促進」、「地球環境に配慮したライフスタイルの啓発」を位置づけ、市民・事業者・市・滞在者の取組を示しています。

望ましい環境像	海、緑、文化につつまれた 地球と人にやさしいまち 尾道
基本目標	Ⅰ 安全・安心な暮らしづくり （生活環境） Ⅱ 豊かな自然と仲良く暮らす仕組みづくり （自然環境） Ⅲ 地球環境を意識した生活づくり （地球環境） Ⅳ みんなが住みやすさを感じるまちづくり （快適環境） Ⅴ 尾道の環境を守る人づくり （環境教育・学習及び環境保全活動）
地域公共交通に関連する取組 （基本目標Ⅰの実現に向けた基本的取組の抜粋）	〔基本的な取組〕公共交通機関の利用促進 ■市民の取組 公共交通機関の利用など、温室効果ガスを可能な限り排出しないライフスタイルを実践します。 ■事業者の取組 通勤には、公共交通機関の利用を奨励します。 ■市の取組 公共交通機関との連携により、利便性の向上に努め、市民・事業者の公共交通機関の利用を促進します。 ■滞在者の取組 観光には、マイカーの利用を控え、徒歩や自転車、公共交通機関の利用に努めます。
（基本目標Ⅲの実現に向けた基本的取組の抜粋）	〔基本的な取組〕地球環境に配慮したライフスタイルの啓発 ■市民の取組 公共交通機関や自転車の利用など、温室効果ガスを可能な限り排出しないライフスタイルを実践します。 ■市の取組 公共交通機関や自転車の利用を促進します。 ■滞在者の取組 観光には、マイカーの利用を控え、徒歩や自転車、公共交通機関の利用に努めます。

7）尾道市公共施設等総合管理計画（平成 28 年度策定）

① 計画の概要

「尾道市公共施設等総合管理計画」は、真に必要な公共サービスを持続可能なものにしていくため、公共施設等における適切な規模や在り方等について見直し、財政負担の軽減・平準化を図ることを目的とした計画です。

② 計画期間

平成 29 年度から平成 58 年度まで（30 年間）

③ 基本的な考え方

公共施設に関する基本原則と、これを踏まえた実施方針・削減目標が定められており、「これらの取り組みに当たっては、市域全体の施設バランスや地域特性、**交通の利便性などを十分考慮**した上で、市民の理解と協力を得ながら行う」ものとされています。

４つの基本原則	① 量を見直して 保有する施設量の適正化 ② 質を見直して 安全・安心で長持ちする施設に ③ サービスを見直して 必要なサービスを効率的に ④ コストを見直して 安定・持続性のある財政運営
削減目標	ハコモノ系施設の延床面積を、30 年間で概ね 25%（19.2 万㎡）削減

8）尾道市移動円滑化基本構想（平成 17 年度策定）

① 計画の概要

「尾道市移動円滑化基本構想」は、日常生活で誰もが安心して歩行でき、公共交通機関で移動することができるようなまちづくりを目指し、ＪＲ尾道駅を中心とした重点整備地区を設定し、短期的に整備すべき施策、長期的に取り組んでいく施策、すでに着手し今後も継続していく施策を示したものです。

② 計画期間

「短期」平成 18 年から平成 22 年まで（5 年間）、「長期」平成 23 年以降

③ 基本理念・方針と地域公共交通に関する施策

「誰もが安心・安全に暮らせるまちづくり、ひとづくり」を基本理念に掲げ、地域公共交通に関連する事業として、バス停やバス車両のバリアフリー化が位置付けられています。

基本理念	**誰もが安心・安全に暮らせるまちづくり、ひとづくり**
基本方針	方針１：すべての人を対象とした取り組み 方針２：効果的な事業実施と既存ストックの有効活用 方針３：市民協働による取り組み 方針４：心のバリアフリー化の推進
地域公共交通に関連する事業 （抜粋）	〔公共交通特定事業（バス事業者）〕 **■バス停等での実施事業** ・バス停時刻表のバリアフリー化（文字を見やすくする等） **■車両等での実施事業** ・新規車両導入時はバリアフリー対応（低床車両等） ・既存車両はバリアフリー化の努力義務（料金表を見やすくする等）

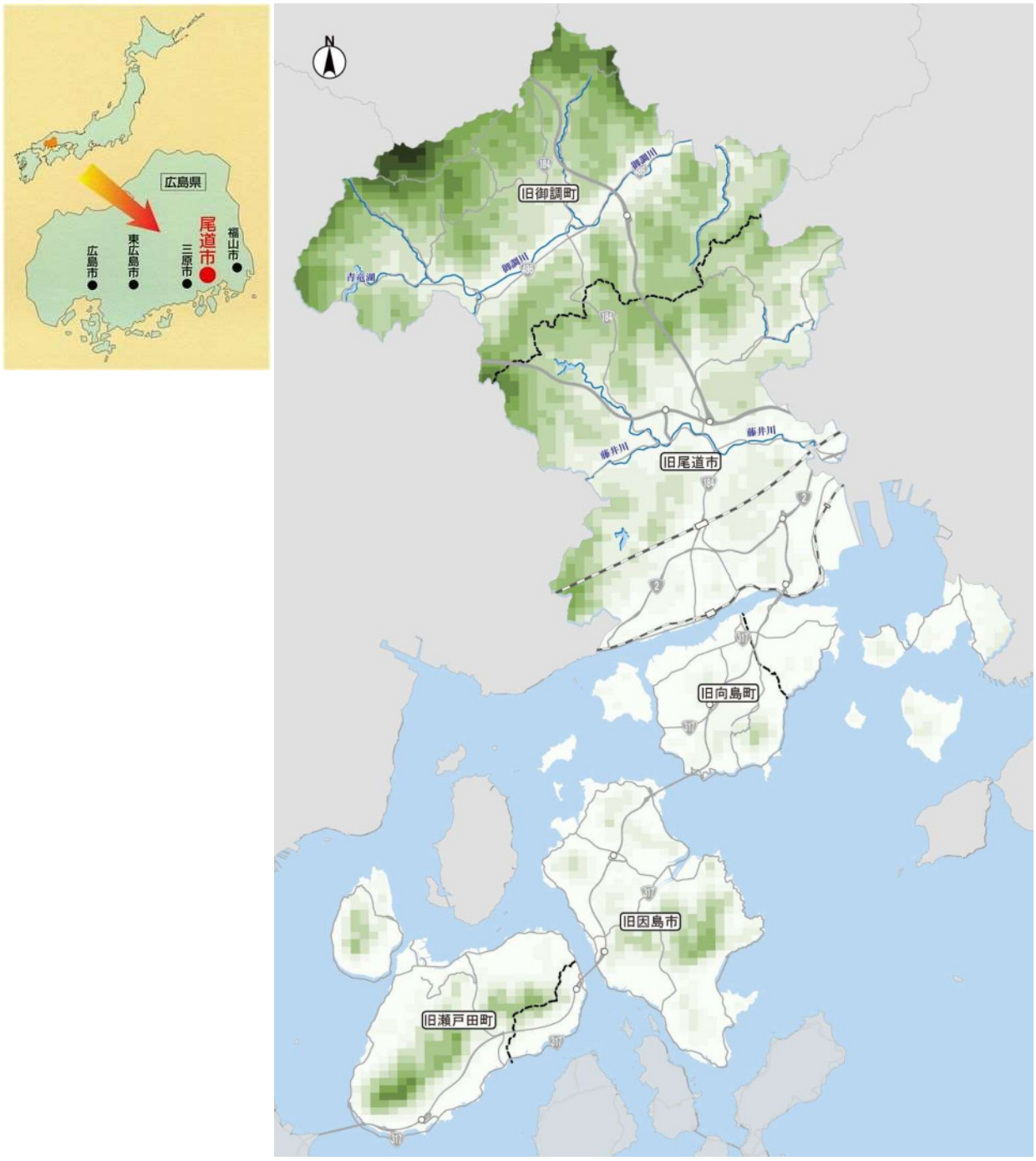
第３章　地域概況

１．地勢

尾道市は、広島県東部に位置し、東は福山市、西は三原市、そして北は府中市、世羅町に隣接しています。明治 31 年の市制施行以降、周辺市町村との合併を経て、緑豊かな北部丘陵地域から尾道水道周辺地域を経て独特の多島美を有する瀬戸内海地域に至る、多彩な資源を有するまちとなっています。

市域面積は 285.11 平方キロメートルを有し、地勢は大半が山地で、島しょ部は概して急峻で平地に乏しく、平地は尾道水道・御調川沿い・島しょ部の海岸沿いに形成されています。

以降、平成 17 年、18 年の合併前の５つの旧市町（旧尾道市、旧御調町、旧向島町、旧因島市、旧瀬戸田町）の区分により、地域概況を整理します。



（資料）国土交通省「国土数値情報」

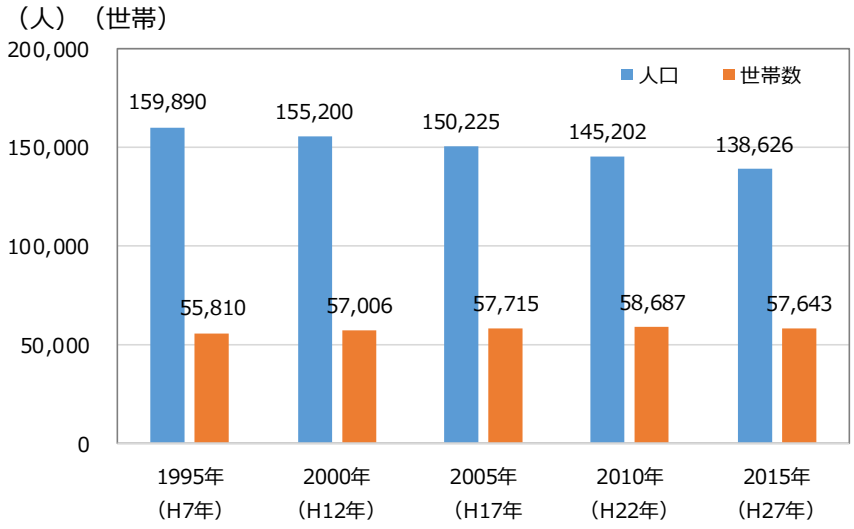
▲　尾道市の位置・地勢

2. 人口・世帯の状況

1）人口・世帯の推移

① 人口・世帯

本市の人口は減少傾向にあり、平成 27 年の国勢調査では 138,626 人となっています。世帯数は、平成 22 年まで増加傾向にありましたが、それ以降は減少傾向に転じ、平成 27 年の国勢調査では 57,643 世帯となっています。

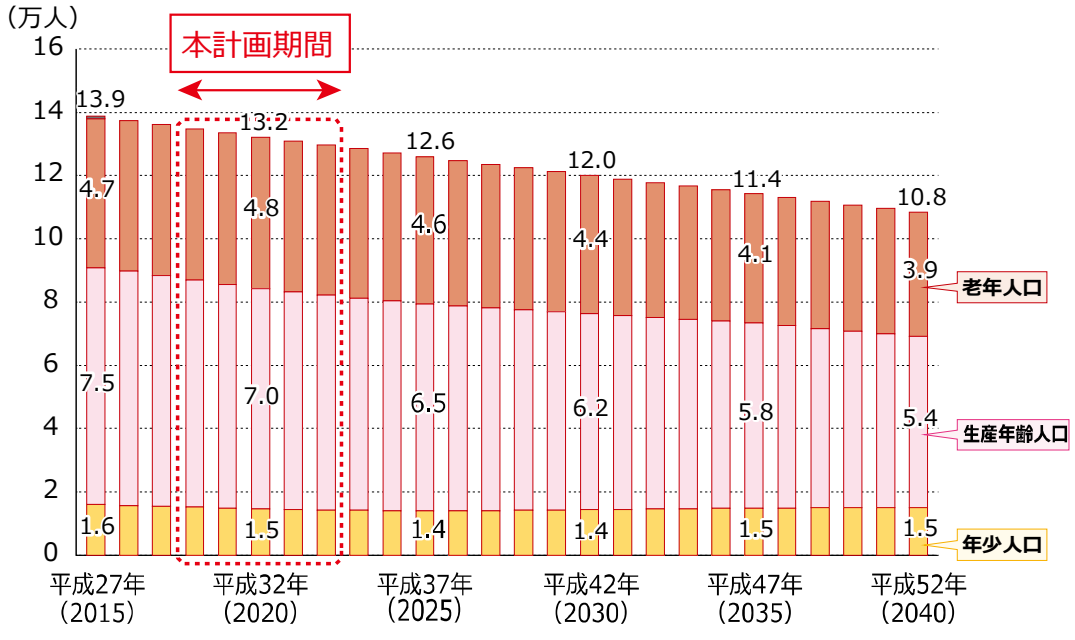


（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲ 尾道市の人口と世帯数の推移

② 将来目標人口

「尾道市総合計画」では本市の将来目標人口を設定しており、2040 年（平成 52 年）に全人口が 10.8 万人（年少人口 1.5 万人、生産年齢人口 5.4 万人、老年人口 3.9 万人）とすることを目標としています。



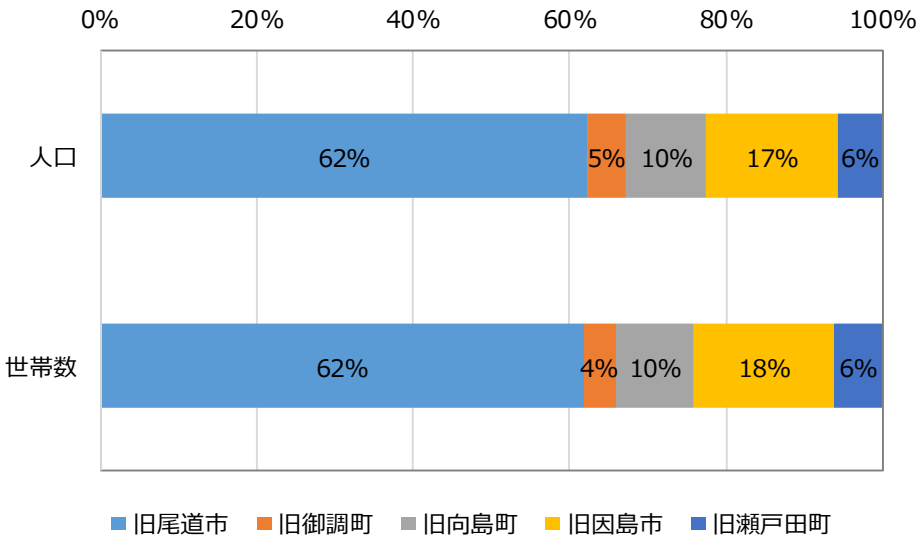
（資料）尾道市「平成 29 年３月 尾道市総合計画」

▲ 将来目標人口

2）地域別の人口・世帯

① 地域別割合

本市の旧市町での人口割合は、旧尾道市が 62%で最も多く、次いで旧因島市が 17%、旧向島町が 10%、旧瀬戸田町が 6%、旧御調町が 5%となっており、旧尾道市に半数以上の方が集中しています。また、世帯数の旧市町割合もほぼ同じ傾向となっています。



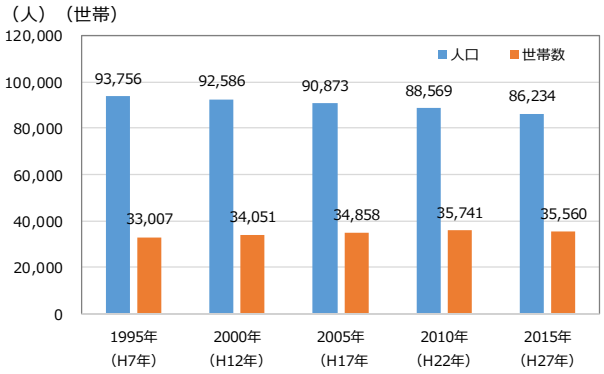
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　尾道市の人口と世帯数の地域別割合

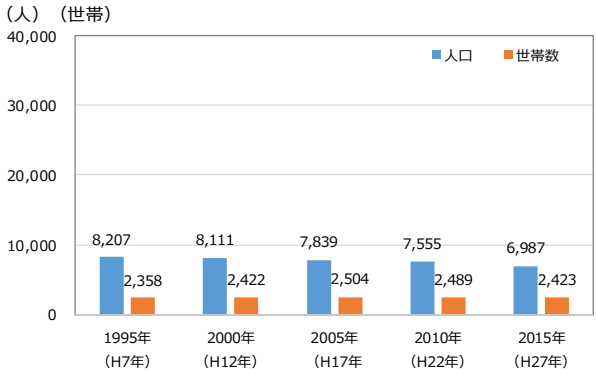
▲　市町村合併前の尾道市

② 地域別の推移

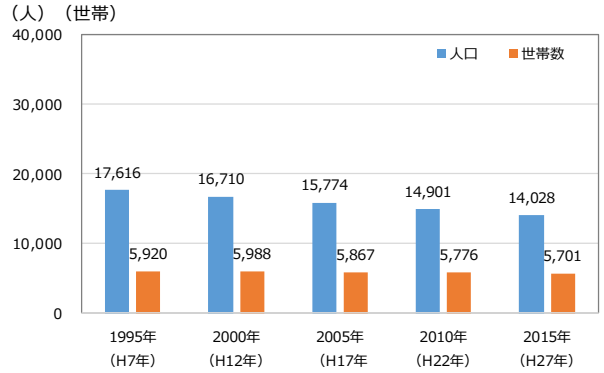
a. 旧尾道市



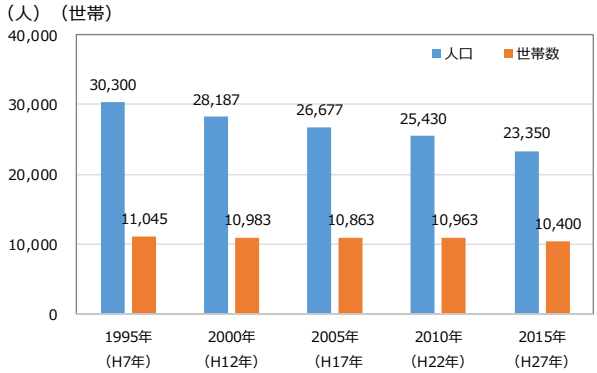
b. 旧御調町



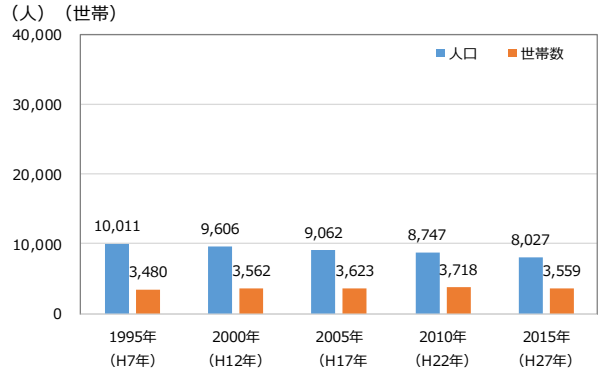
c. 旧向島町



d. 旧因島市



e. 旧瀬戸田町



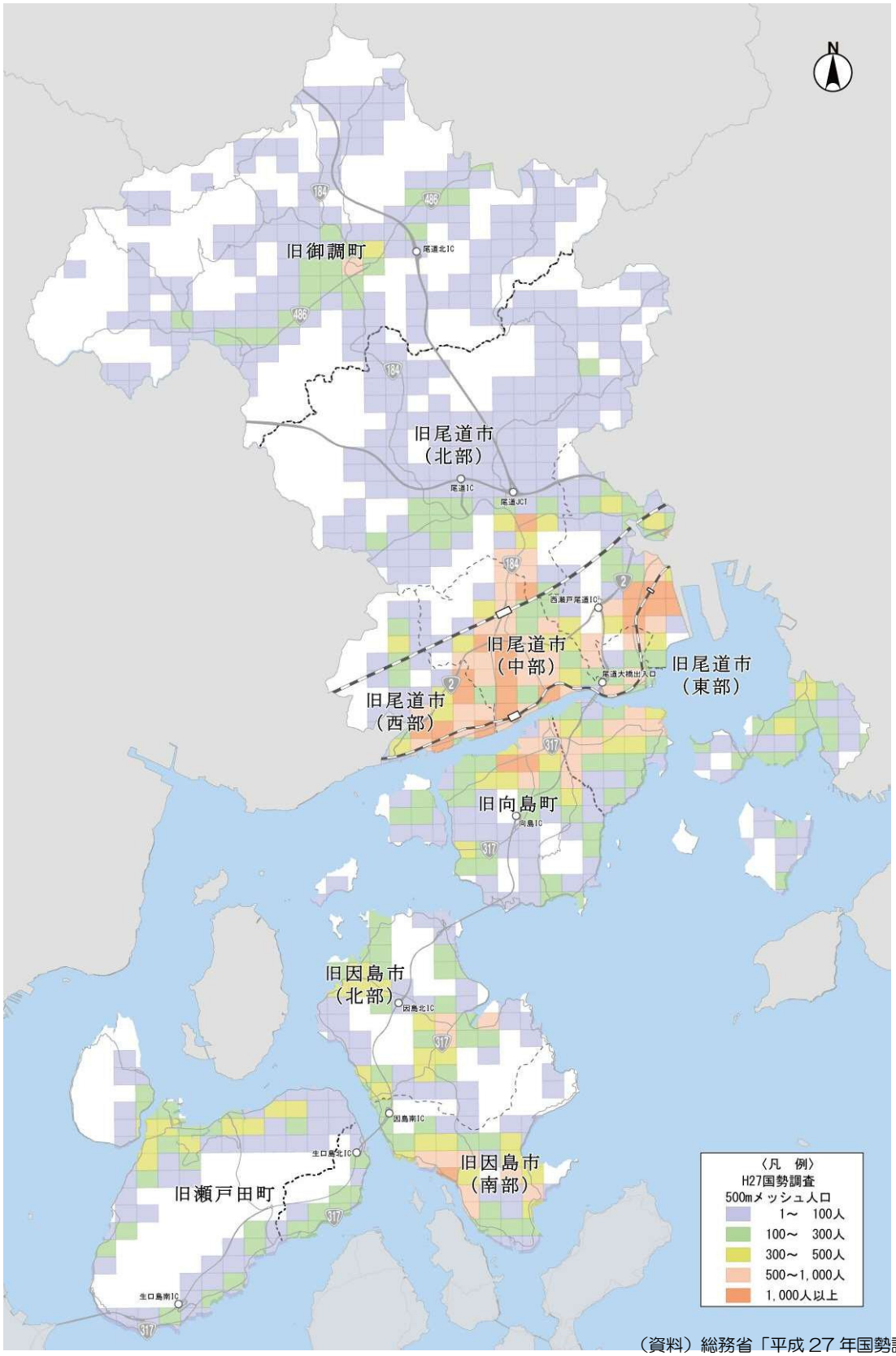
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　地域別の人口と世帯数の推移

③ 人口分布

500mメッシュによる人口分布をみると、旧尾道市中部・東部・西部や旧向島町の尾道水道周辺に集中しています。

旧御調町、旧瀬戸田町では、それぞれの地域で生活関連施設等が多く立地している区域に集中し、旧因島市には人口が集中する区域が点在しています。



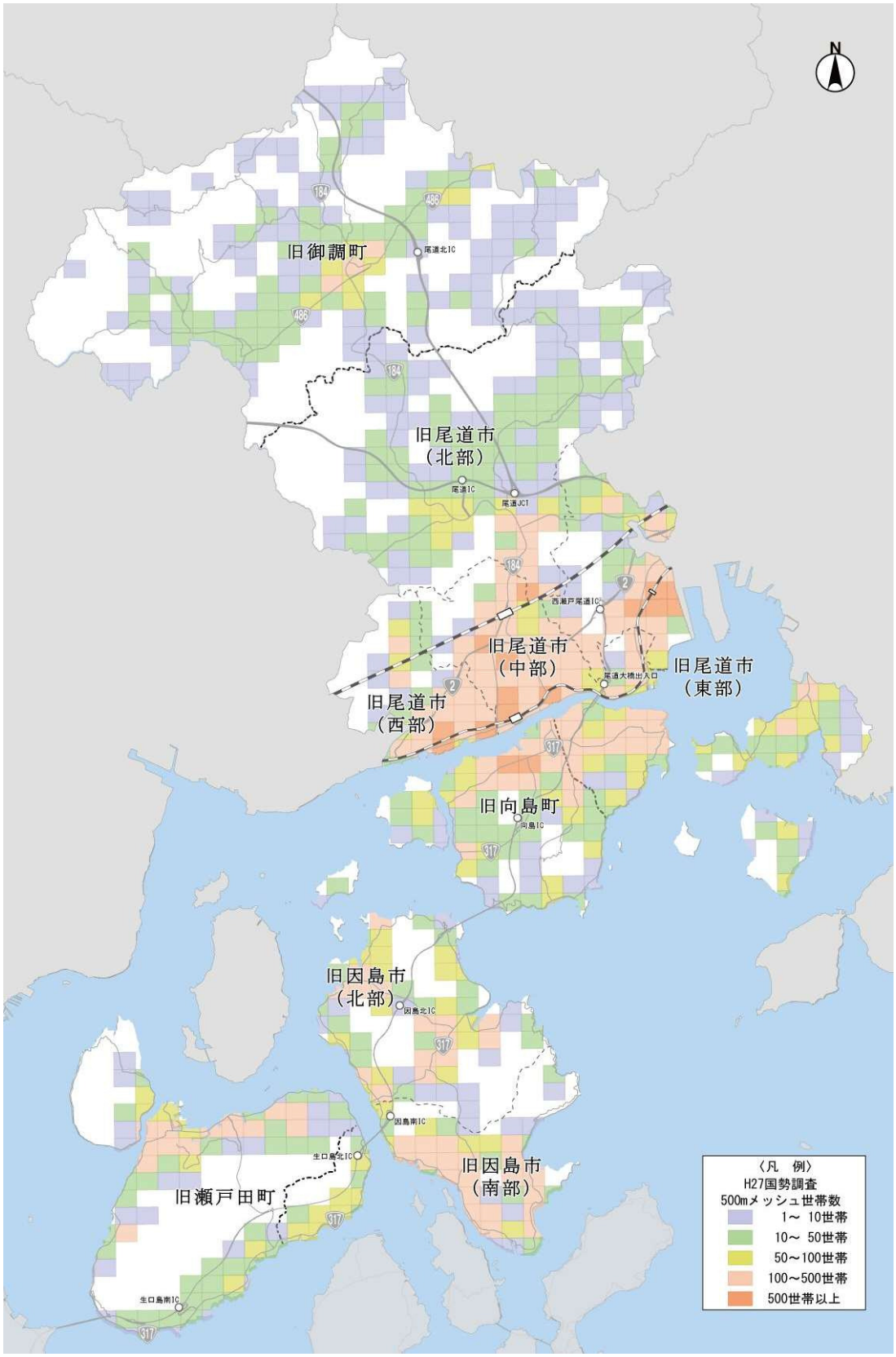
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

※500mメッシュとは、緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域 （約 500m 四方等）に分けた、それぞれの区域に関するデータ

▲　500mメッシュによる人口分布

④ 世帯分布

500mメッシュによる世帯分布をみると、人口分布と同様の傾向にありますが、世帯が多く分布する区域は人口分布に比べて、やや広範囲に広がっています。

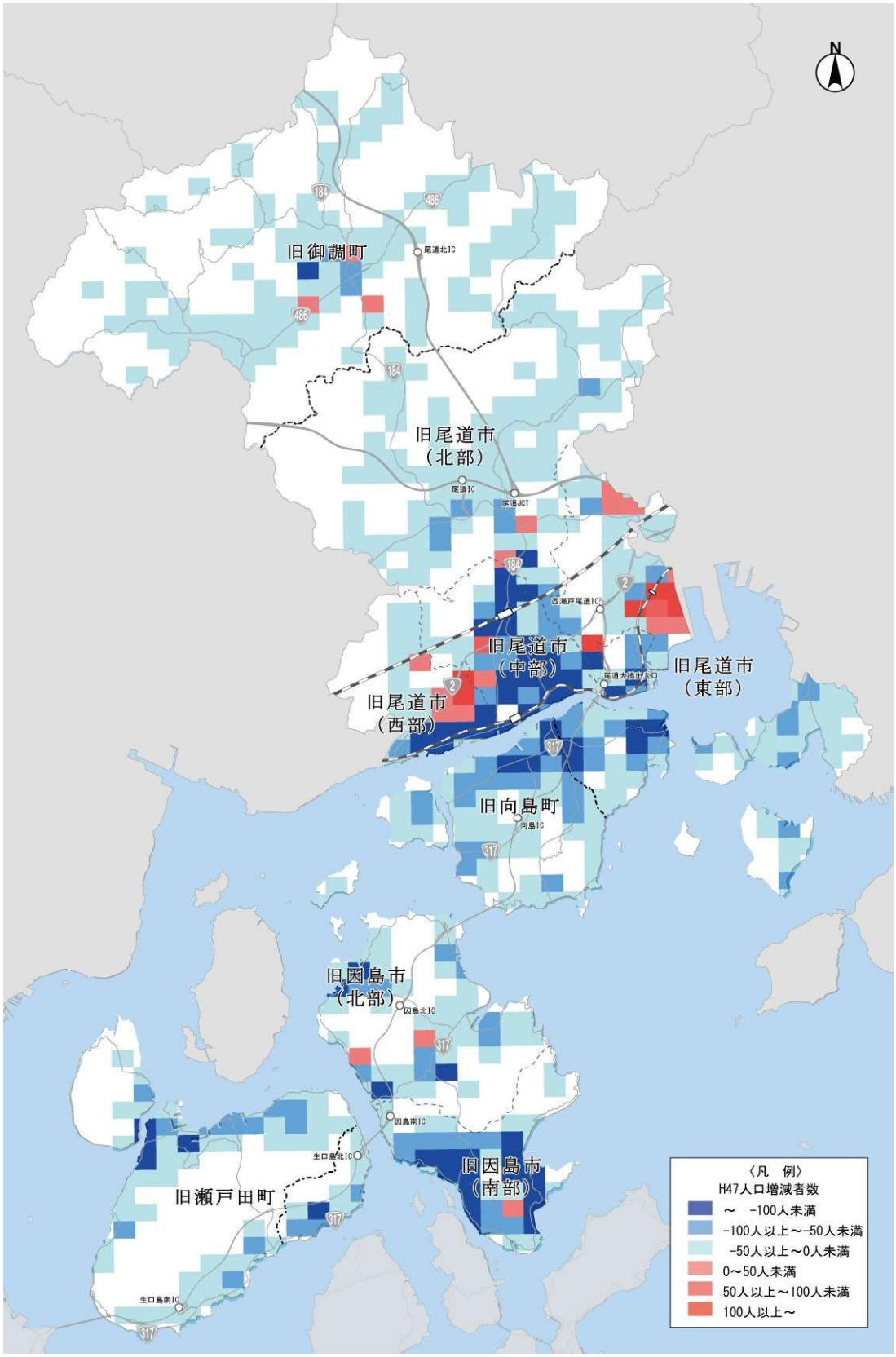


（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　500mメッシュによる世帯分布

⑤ 将来の人口増減予測

平成 27 年と比較した平成 47 年の人口増減予測では、旧尾道市東部の JR 東尾道駅周辺や、旧尾道市西部の平原団地周辺などの一部地域では、人口が増加することが予測されています。旧尾道市中部・西部、旧向島町の尾道水道周辺や旧因島市南部においては、人口減少が進むと予測されています。



※国勢調査の結果をもとに、「尾道市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の独自推計を踏まえ算出

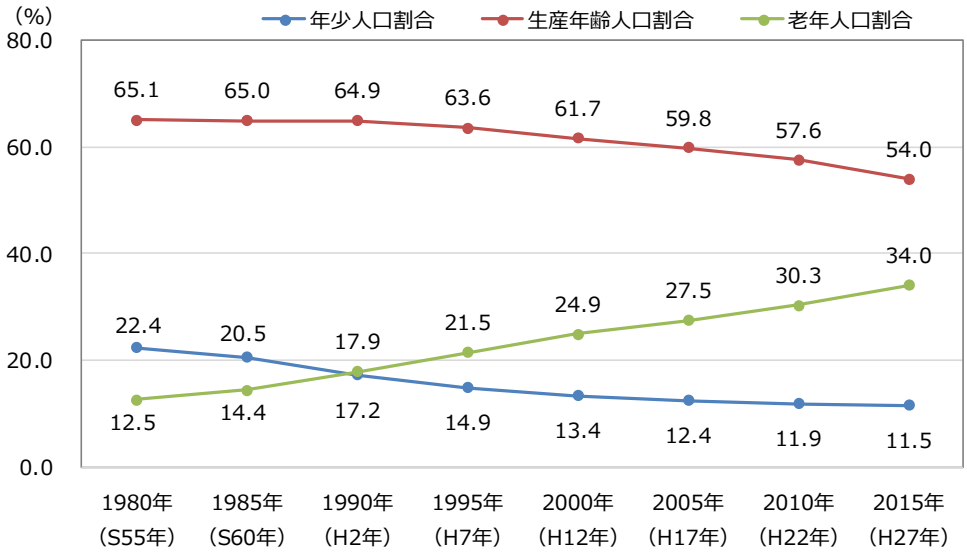
▲　平成 27 年と比較した平成 47 年の人口増減予測

3）年齢別人口構成

① 年齢３区分別の人口割合の推移

年齢 3 区分別の人口割合の推移をみると、年少人口割合、生産年齢人口割合ともに減少傾向にある一方で、老年人口割合は増加しています。

平成 2 年には、老年人口割合が年少人口割合を上回り、少子高齢化傾向が顕著になっています。



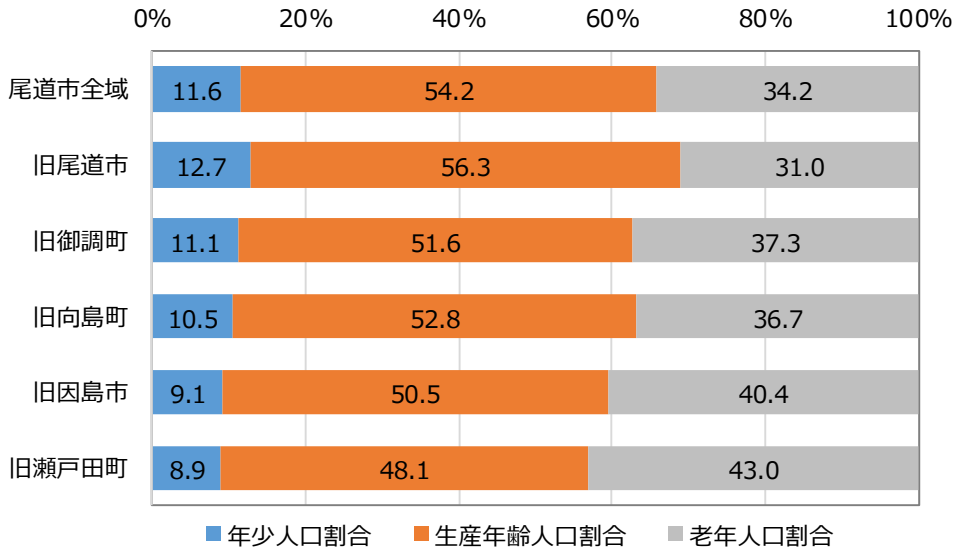
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲ 年齢３区分別の人口割合の推移

② 地域別の年齢３区分別の人口割合

旧市町ごとの年齢 3 区分別の人口割合では、どの地域も年少人口割合が約 1 割、生産年齢人口割合が約半数、老年人口割合が約 3、4 割となっています。

旧因島市と旧瀬戸田町では、年少人口割合が他地域と比べてやや低く、老年人口割合が他地域と比べ高い傾向となっています。



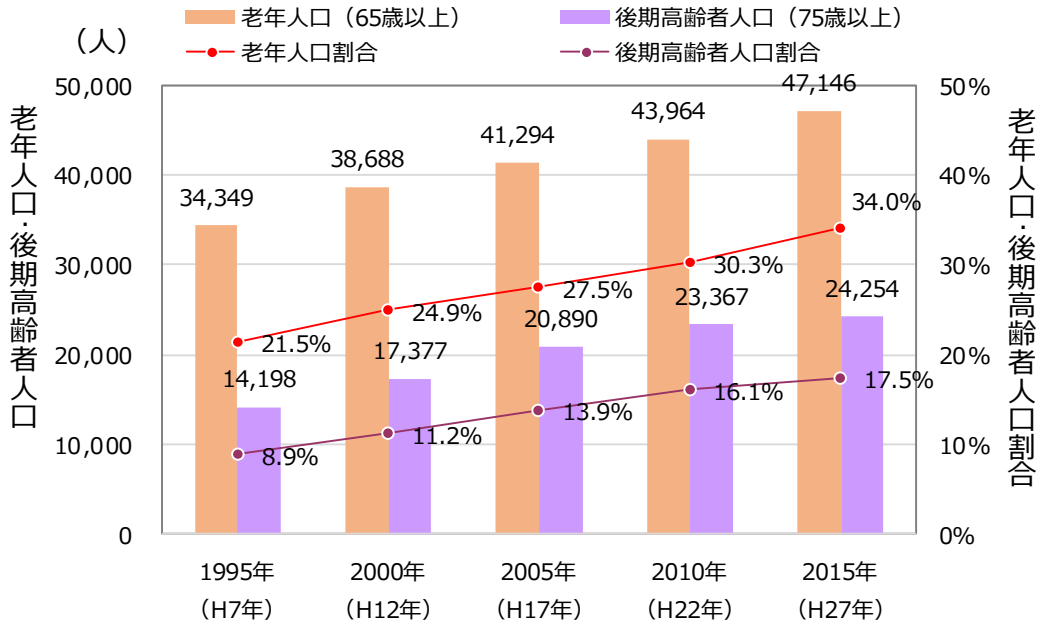
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」
※年齢不詳除く

▲ 旧市町ごとの年齢３区分別の人口割合

4）高齢者の状況

① 老年人口・後期高齢者人口

本市の老年人口割合は 34.0%となっています。また、75 歳以上の後期高齢者の割合も増加しています。

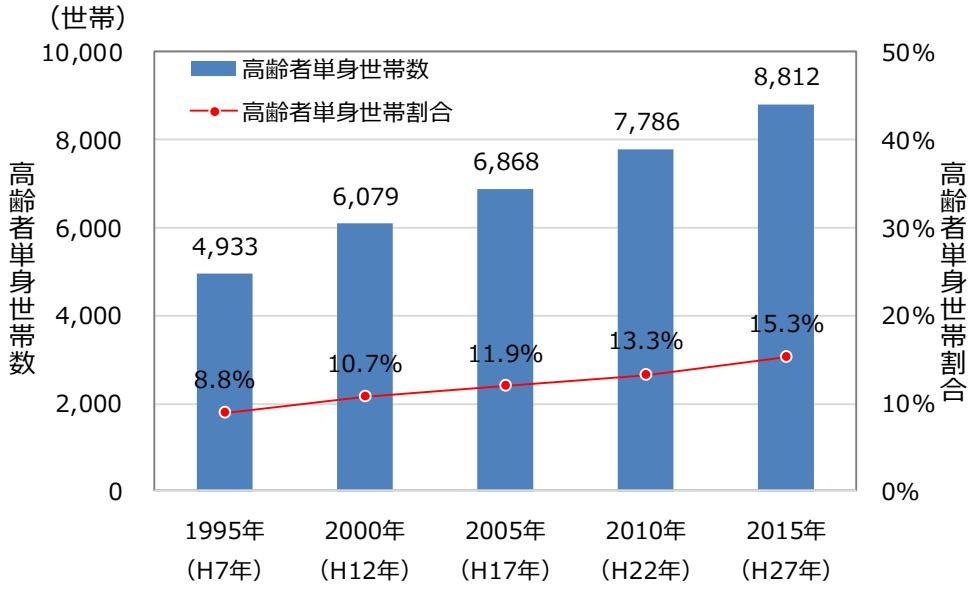


（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　老年人口・後期高齢者人口と割合の推移

② 高齢者単身世帯

先の整理（15 頁）の通り、全世帯数は平成 22 年以降減少傾向に転じましたが、高齢者単身世帯数・世帯割合はともに増加しており、今後、地域公共交通を必要とされる方の割合が高くなることが予想されます。

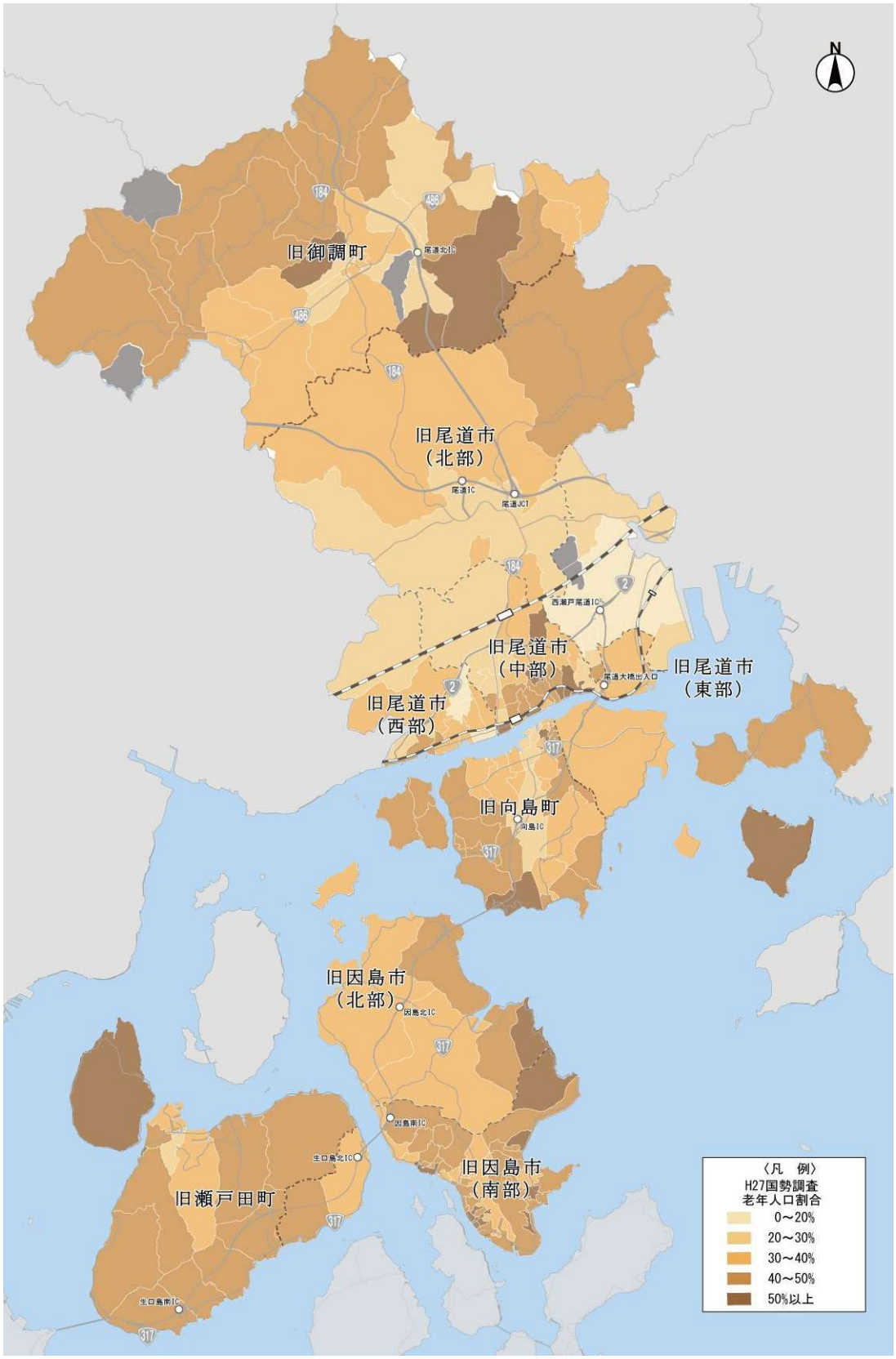


（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　高齢者単身世帯数・世帯割合の推移

③ 地域別の老年人口割合

地域別の老年人口割合をみると、旧尾道市中部や旧御調町、旧向島町、旧因島市南部、旧瀬戸田町の一部（高根島）、また百島において老年人口割合が 50%を超えている地域が存在しています。

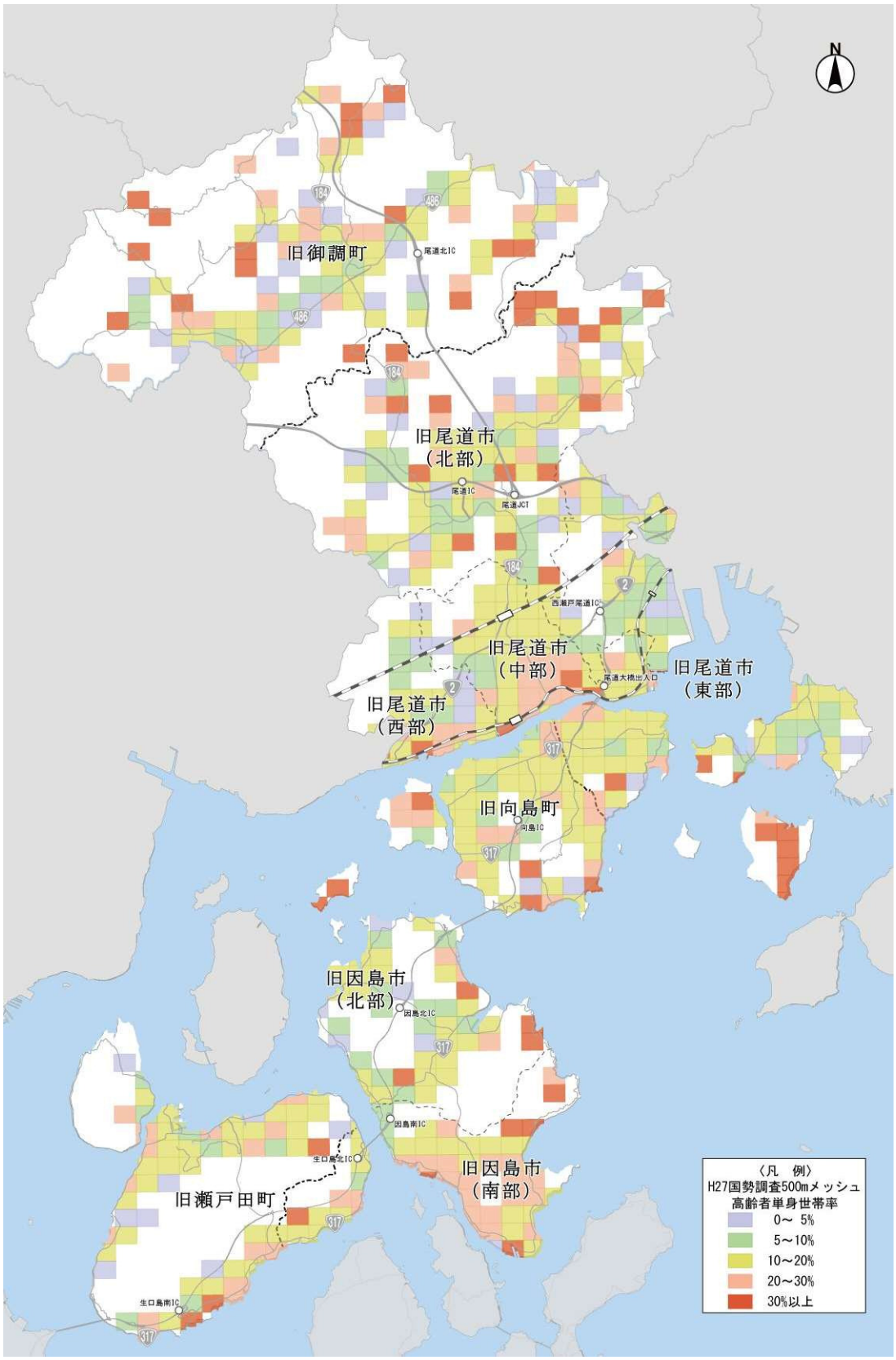


（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」
※グレー部分はデータ秘匿

▲　地域別の老年人口割合

④ 高齢者単身世帯率の分布

500mメッシュによる高齢者単身世帯率（全世帯数のうち高齢者単身世帯が占める割合）の分布をみると、割合が高い地域は百島全域のほか、旧御調町や旧尾道市北部に点在しています。



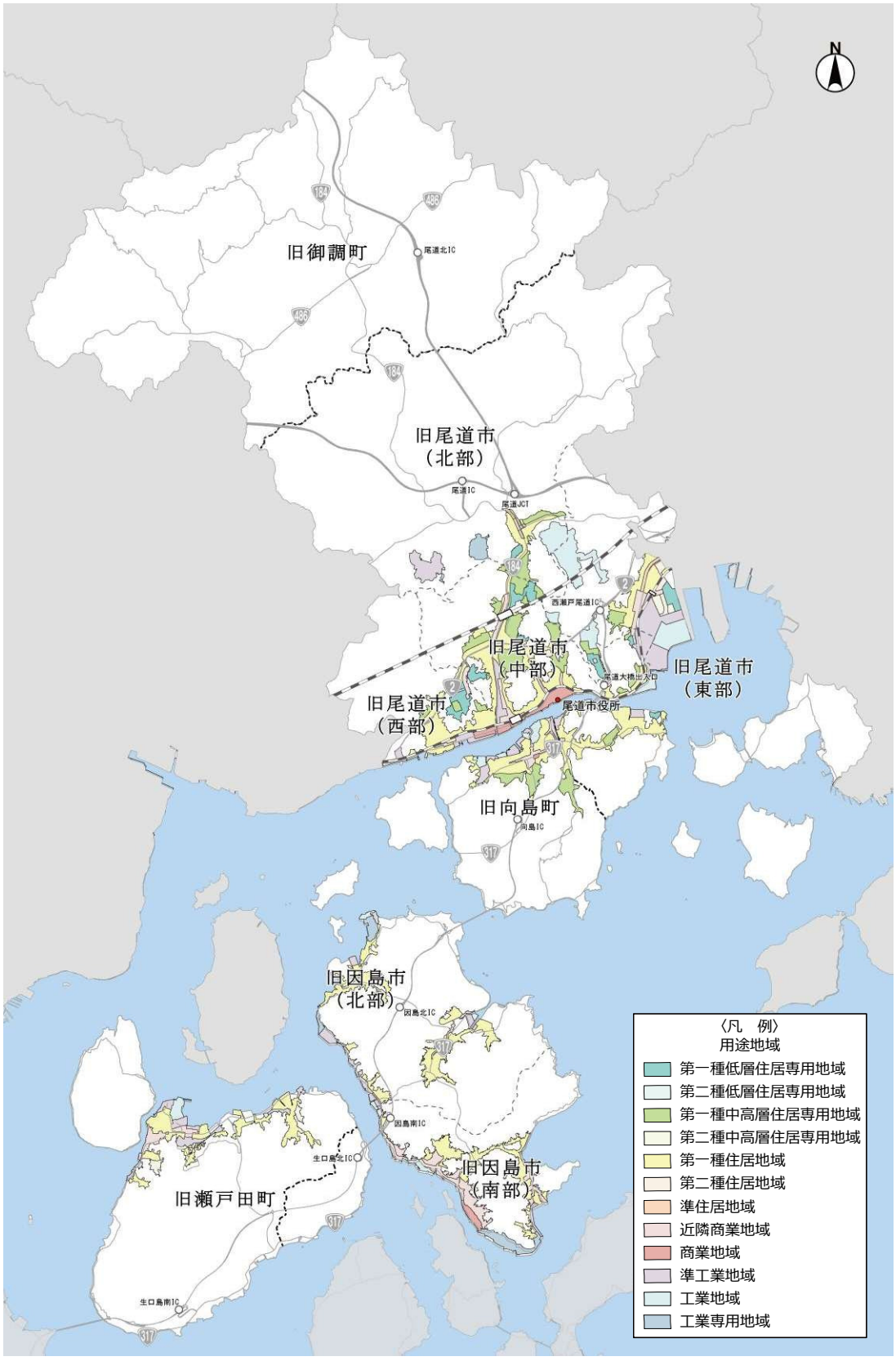
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　500mメッシュによる高齢者単身世帯率の分布

3．土地利用・道路等の状況

1）用途地域

本市では、尾道水道沿岸部の旧尾道市街地及び旧因島市南部で都市的土地利用が進む市街地が広がっています。尾道駅周辺から市役所周辺にかけて商業・業務機能が集積し、その周辺部には住宅地が広がっています。島しょ部においては沿岸部を中心として住居系用途が広がっています。



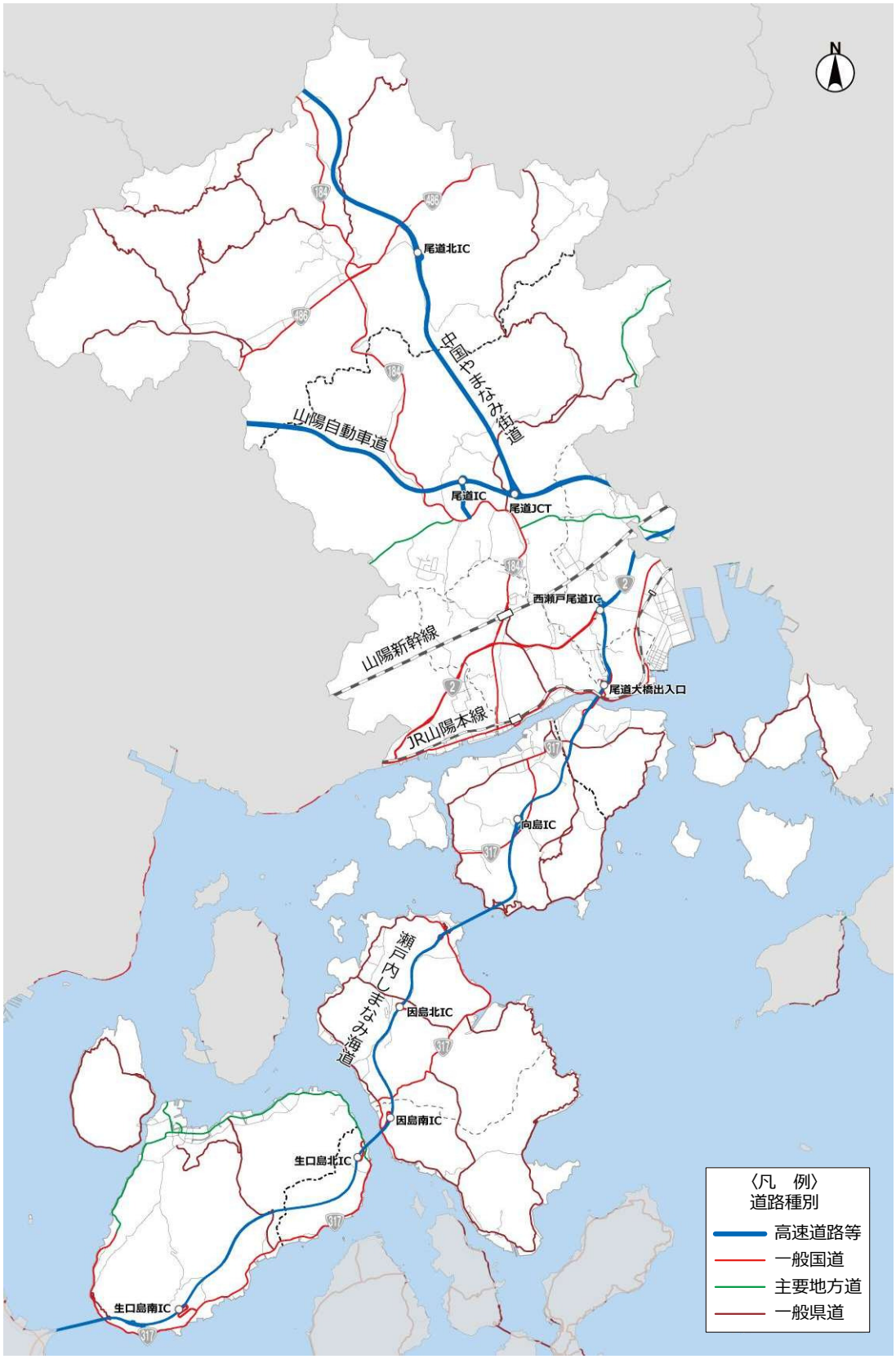
（資料）国土交通省「国土数値情報」

▲　用途地域

2）道路

① 道路ネットワーク

本市の道路ネットワークは、山陽自動車道、中国やまなみ街道、瀬戸内しまなみ海道による高速道路ネットワークを骨格として幹線道路網が整備されています。



▲　尾道市内の道路ネットワーク

② 自動車交通量

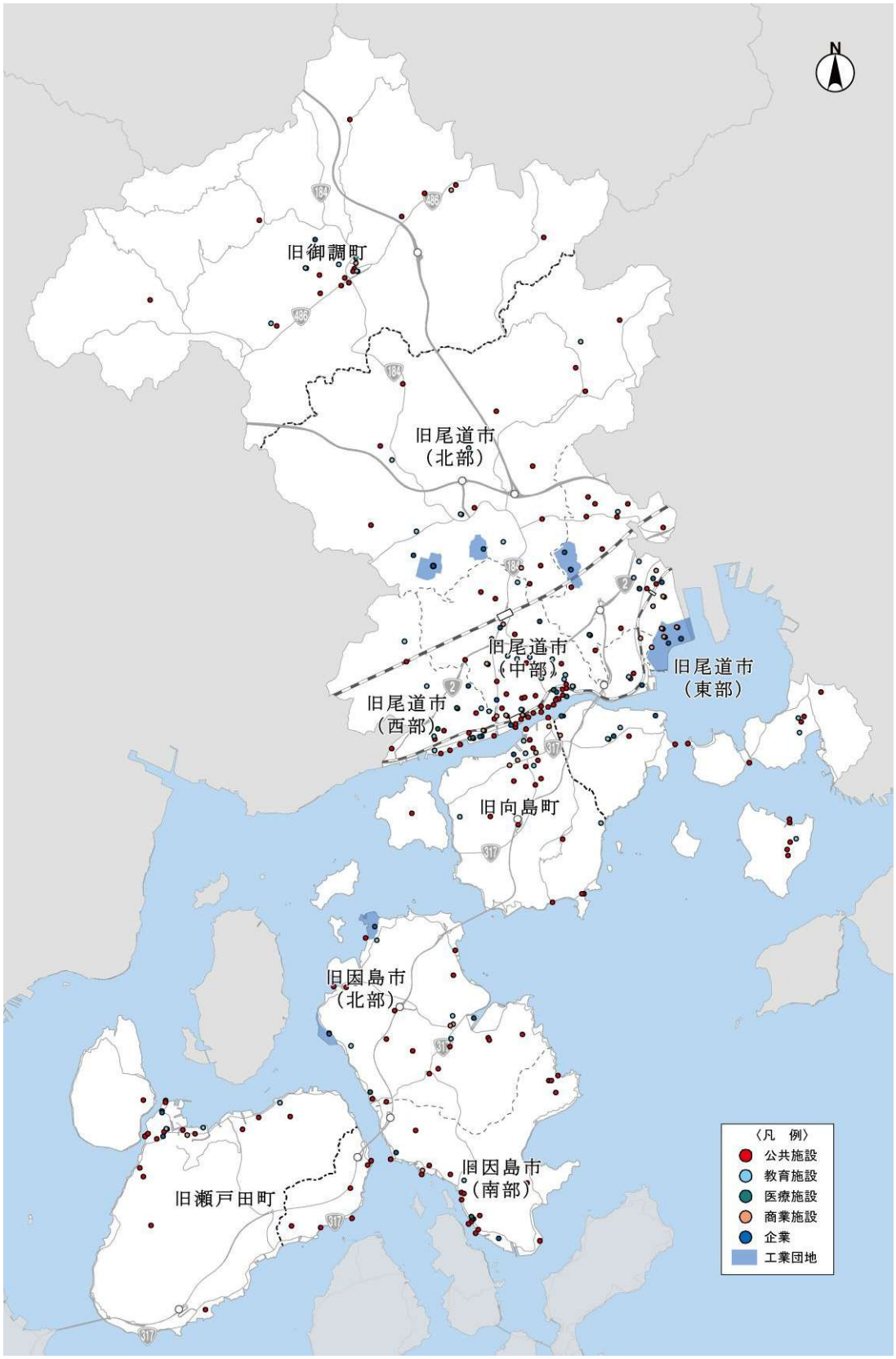
平成 27 年度の全国道路・街路交通情勢調査では、市内の自動車交通量は国道 2 号尾道バイパスの西瀬戸尾道 IC から栗原 IC までの区間が最も多く、51,350 台/日となっています。また、尾道大橋は 25,924 台/日、新尾道大橋は 15,147 台/日となっています。

（資料）国土交通省「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査」

▲　尾道市内の自動車交通量

3）目的地となる生活関連施設等の分布

生活関連施設等の分布では、旧尾道市中部・東部・西部に病院や商業施設、公共施設が多く点在しています。また、旧御調町、旧向島町、旧因島市、旧瀬戸田町の各支所周辺にも、病院や商業施設が立地しています。

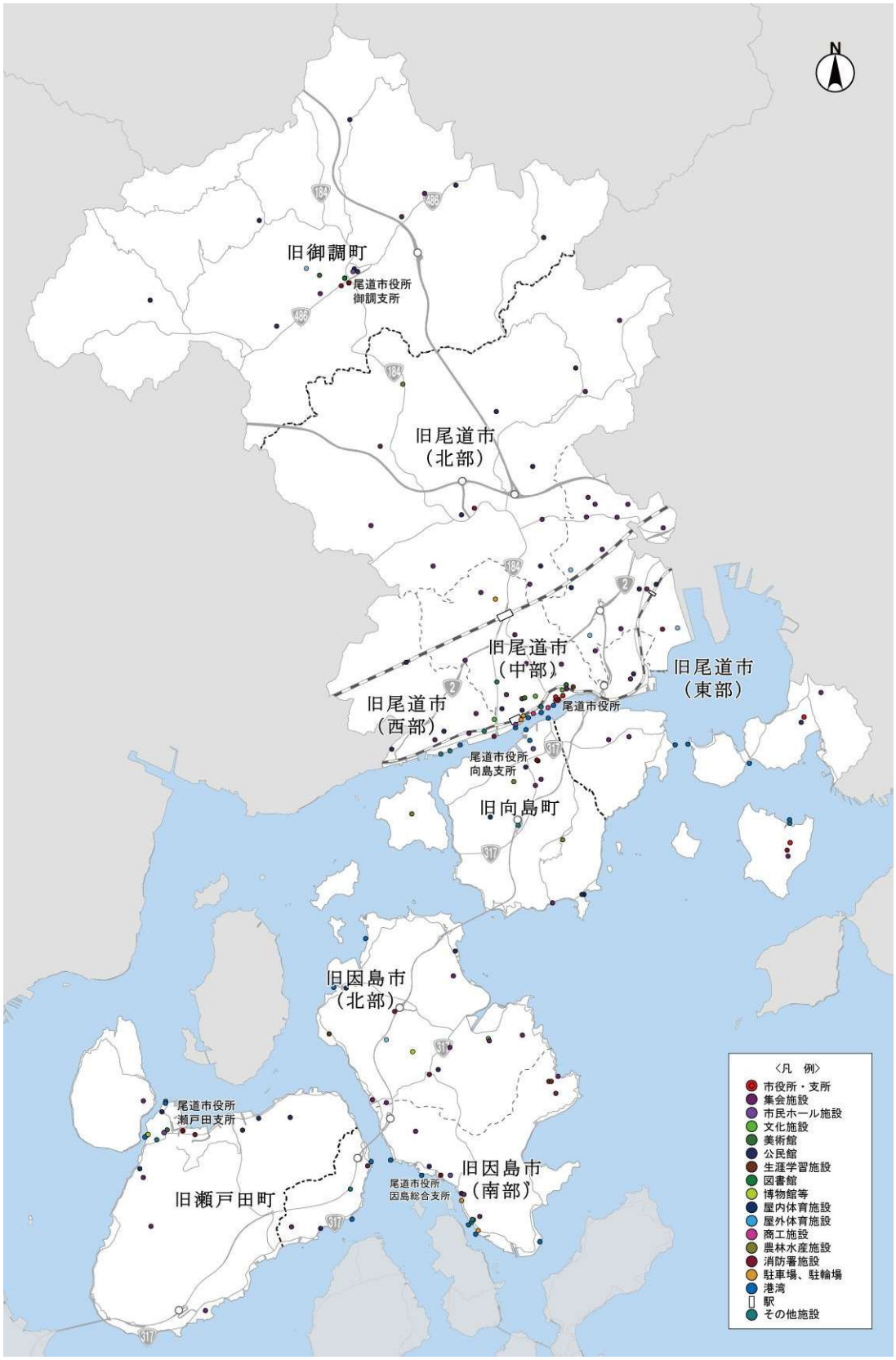


（資料）尾道市、全国大型小売店総覧 2017、国土数値情報　等

▲　生活関連施設等の分布

① 公共施設

各種公共施設は、市役所・各支所を中心に点在していますが、尾道水道周辺地域に比較的集中している状況となっています。

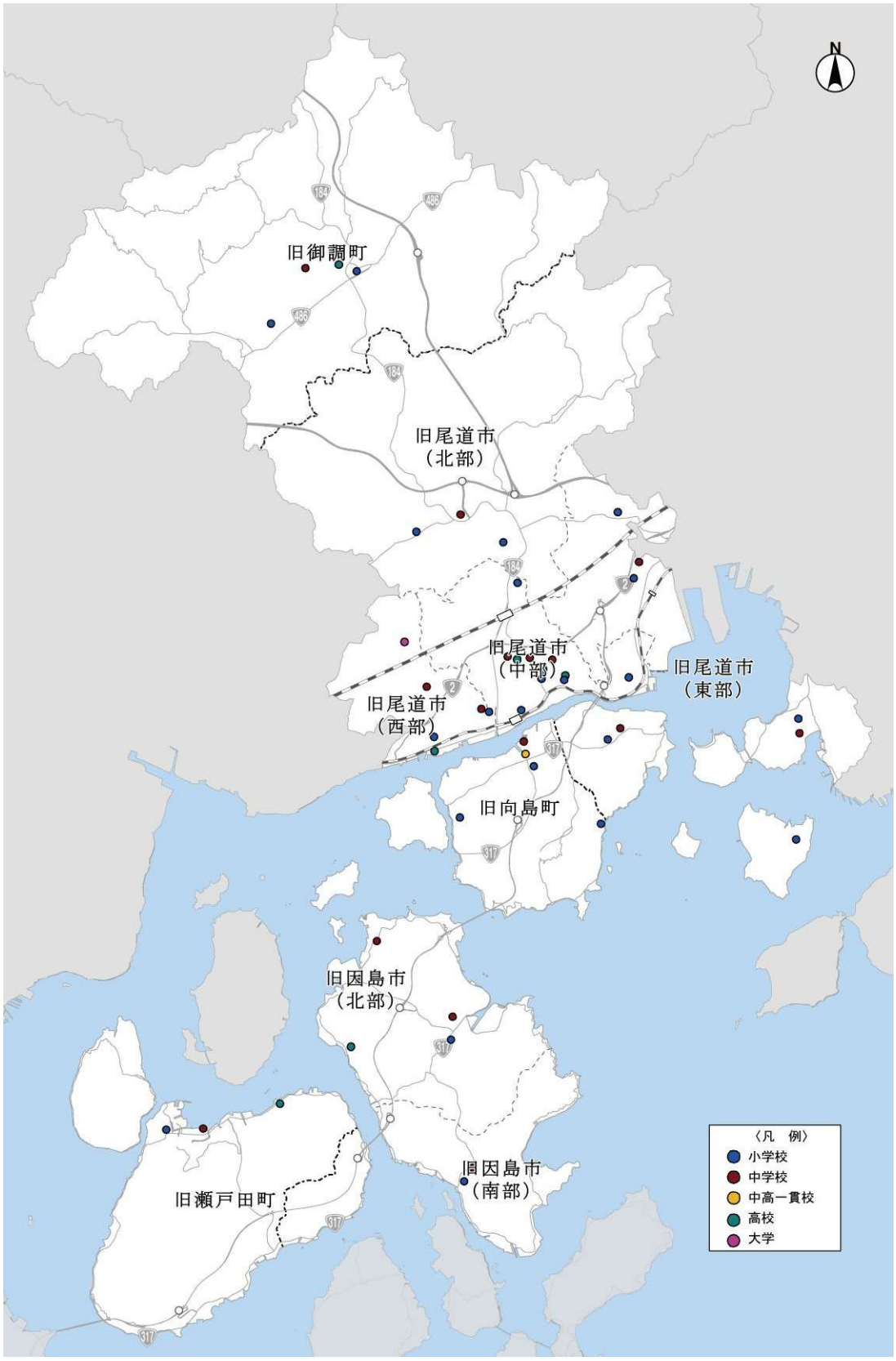


（資料）尾道市

▲　公共施設の分布

② 教育施設

教育施設のうち、小学校や中学校は各地域に立地しており、高校は各地域に立地していますが、旧尾道市中部にやや集中している状況となっています。また、尾道大学は旧尾道市西部に立地しています。



（資料）尾道市
※平成29年4月1日現在

▲　教育施設の分布

③ 医療施設

医療施設のうち、総合病院は旧向島町と旧瀬戸田町を除く旧市町ごとに立地しています。診療所は各地に点在していますが、旧尾道市中部・西部などに集中している状況となっています。

（資料）国土交通省「国土数値情報医療機関データ　平成 26 年」

▲　医療施設（病院・診療所）の分布

④ 商業施設

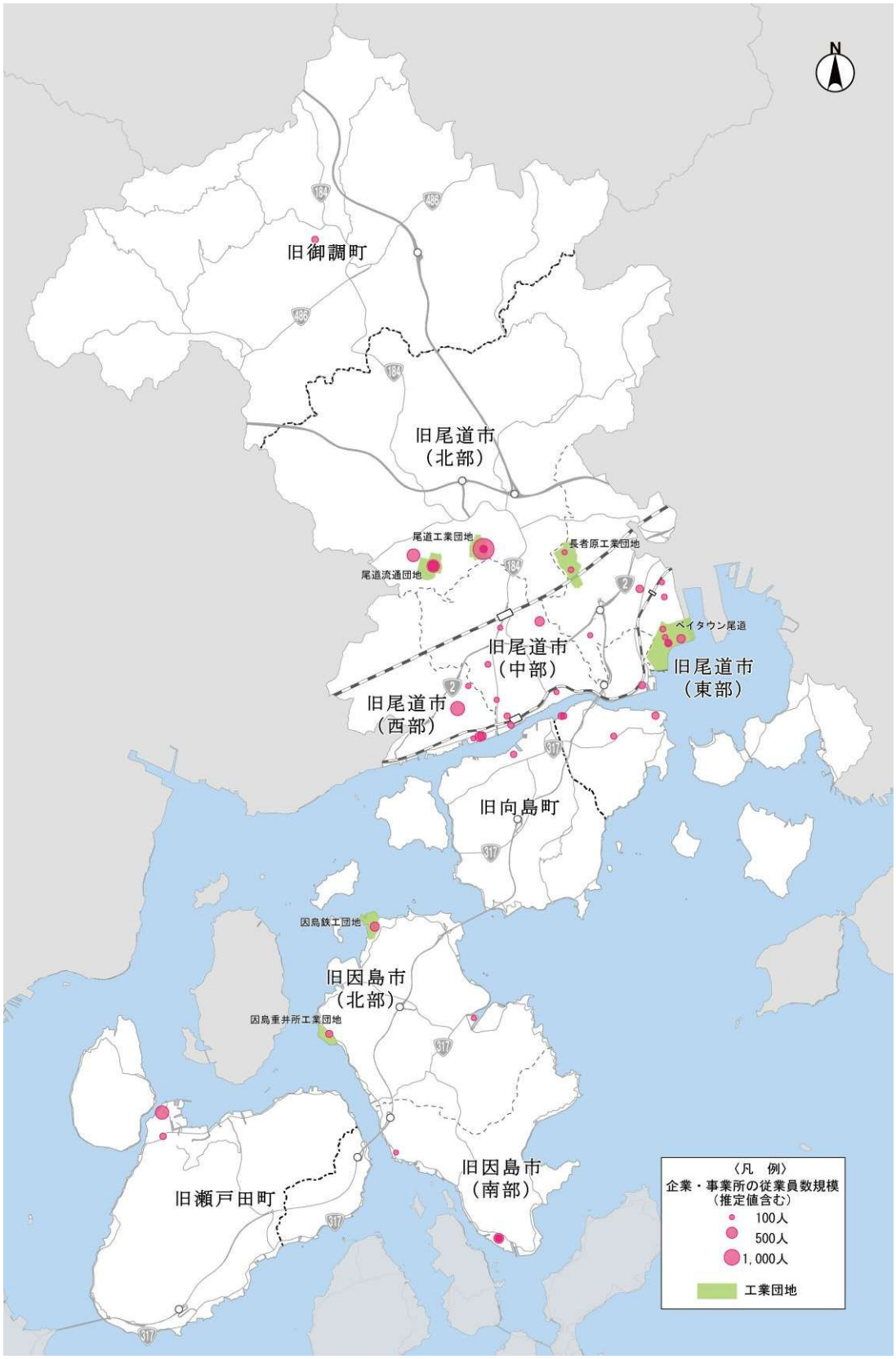
商業施設は各地域に立地していますが、旧尾道市中部・東部、旧向島町に各種商業施設が集中している状況となっています。

（資料）㈱東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2017」など

▲　大型小売店の分布

⑤ 企業・工業団地

工業団地は、旧尾道市北部・東部、旧因島市など内陸部や沿岸部に整備されています。企業は旧尾道市中部・東部などに点在しているほか、島しょ部の沿岸部に立地しています。

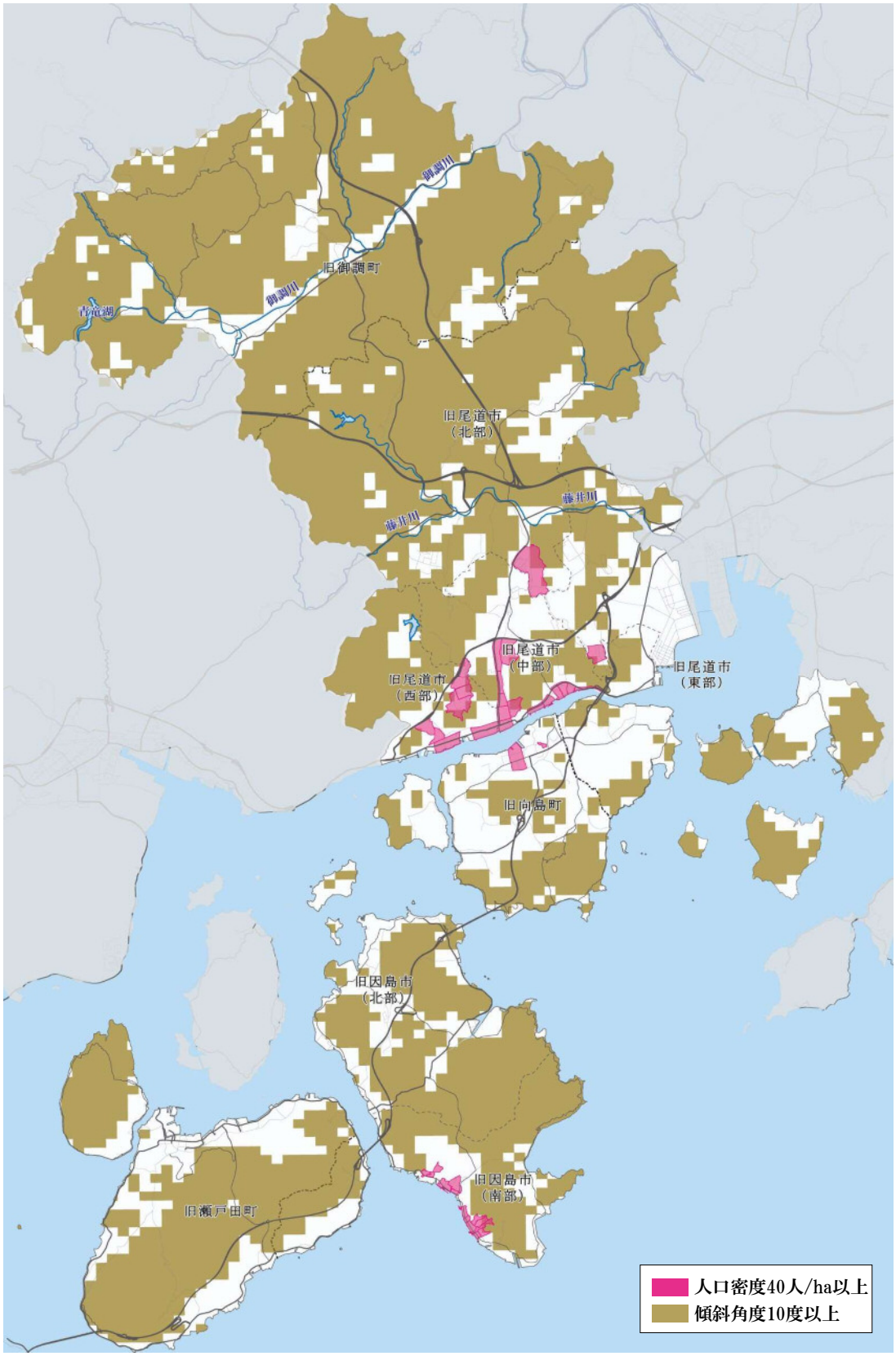


（資料）尾道市
※尾道市内の事業所で、従業員数 100 名以上（推定値含む）の企業・事業所
※従業員数（推定値含む）は、企業の従業員数を事業所数で分割した推定値含む

▲　企業･事業所と工業団地の分布

4）市街地と傾斜地の状況

本市では、高齢化の進む住宅団地が点在しています。傾斜地の住宅団地では、高齢化の進展により、これまで以上に移動が困難になる状況が想定されます。



（資料）国土交通省「国土数値情報」、総務省「平成 27 年国勢調査」
※傾斜角度 10 度以上かつ人口密度 40 人/ha 以上の地域と傾斜地の市街地として設定

▲　市街地と傾斜地の状況

4．通勤・通学の状況

1）通勤・通学での移動先

市内に常住し、市内で従業・通学している人は、約５万５千人です。通勤・通学による他市町間での移動では福山市との往来が多く、約１万５千人の流動があります。その他、三原市との間でも、約６千人の流動があります。

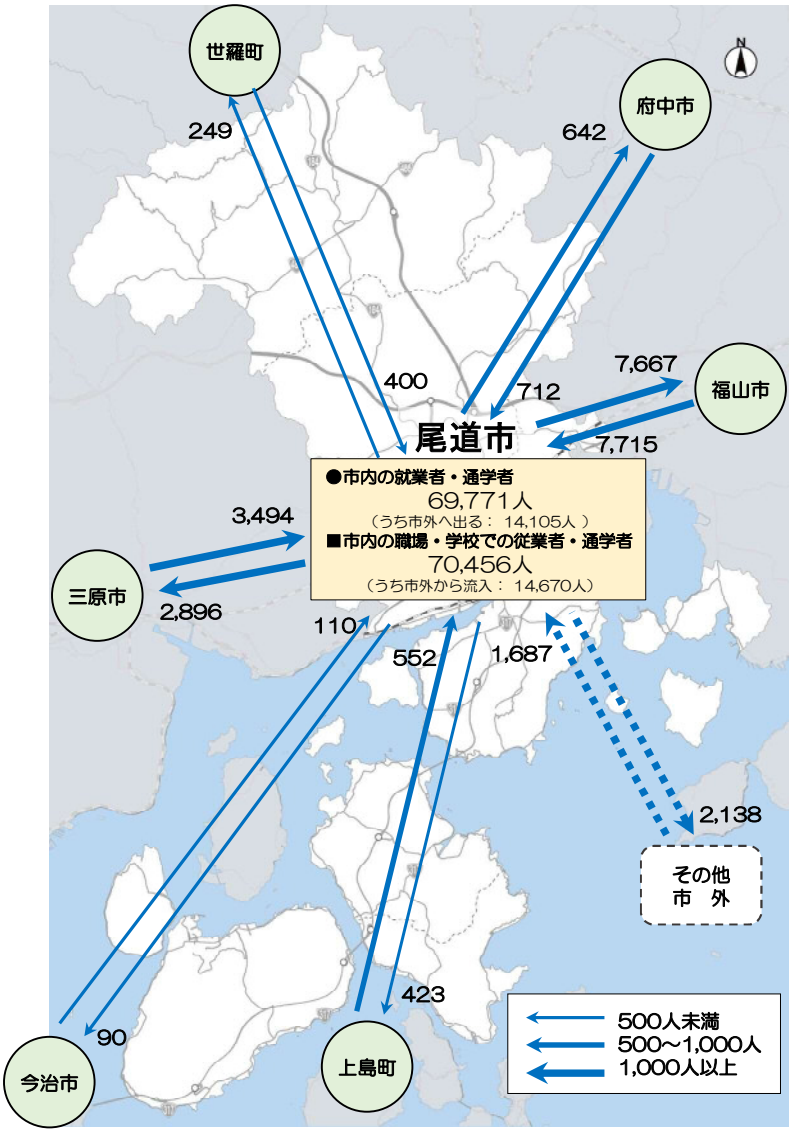
▼　尾道市常住者の通勤先・通学先

	総数（人）（15歳以上）	就業者（人）（15歳以上）	通学者（人）（15歳以上）
尾道市に常住する就業者・通学者	69,771	63,959	5,812
うち市内で従業・通学	54,882	51,196	3,686
うち他市町村で従業・通学	14,105	12,055	2,050
三原市	2,896	2,529	367
世羅町	249	248	1
府中市	642	615	27
福山市	7,667	6,794	873
今治市	90	86	4
上島町	423	345	78
その他市外	2,138	1,438	700

▼尾道市に通勤・通学する者の常住地

	総数（人）（15歳以上）	就業者（人）（15歳以上）	通学者（人）（15歳以上）
尾道市で従業・通学する者	70,456	65,562	4,894
うち市内に常住	54,882	51,196	3,686
うち他市町村に常住	14,670	13,546	1,124
三原市	3,494	3,056	438
世羅町	400	370	30
府中市	712	676	36
福山市	7,715	7,410	305
今治市	110	109	1
上島町	552	543	9
その他市外	1,687	1,382	305

（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」



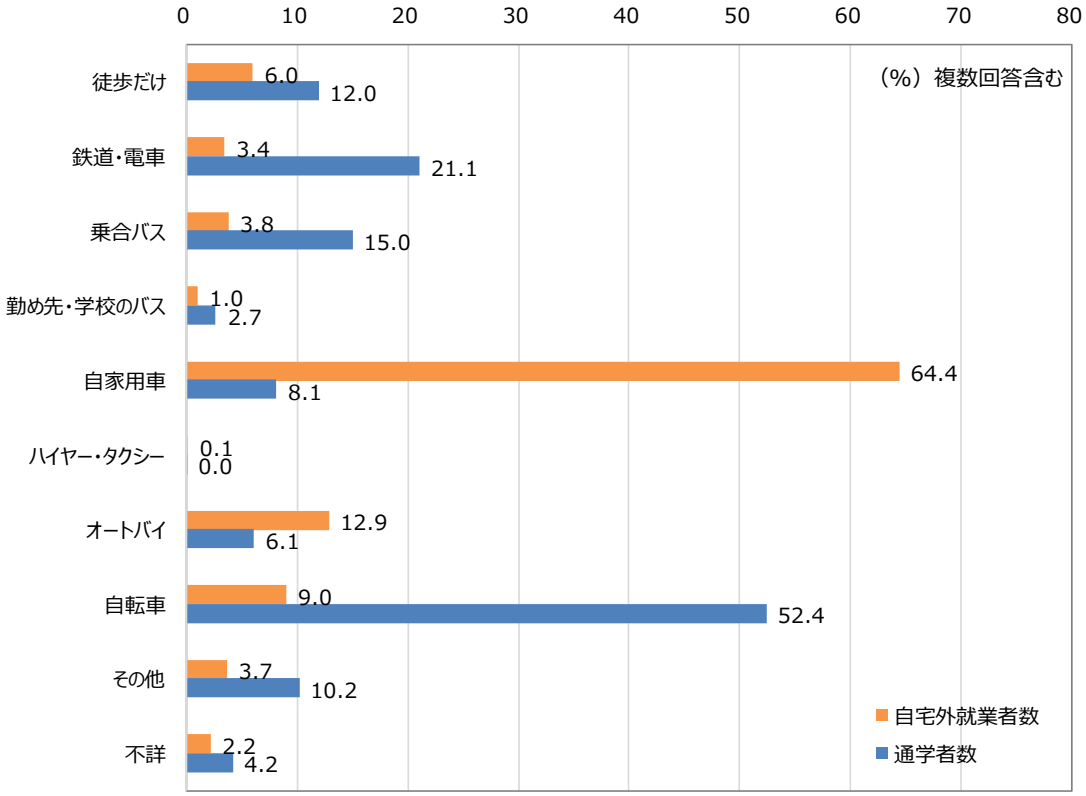
（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」

▲　通勤・通学での移動の状況

2）通勤・通学時の利用交通手段

通勤・通学時の利用交通手段は、通勤においては自家用車の利用が 6 割以上を占め、通学においては自転車の利用が５割を超えています。

地域公共交通機関である鉄道・電車、乗合バスの利用は、通勤においては 5%未満になっていますが、通学においては２割前後の方が利用されています。



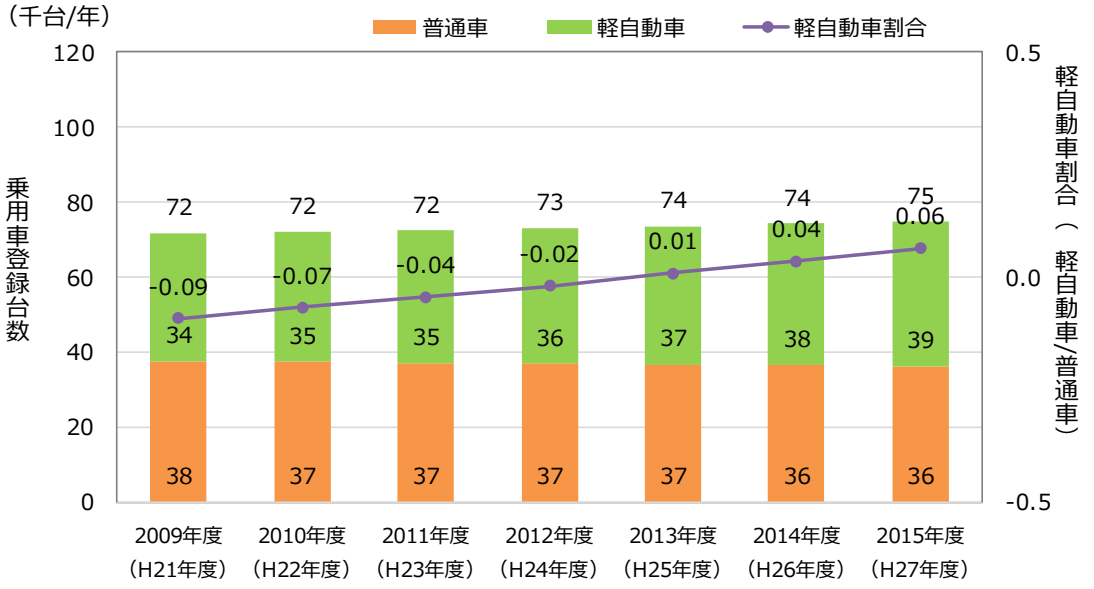
（資料）総務省「平成 22 年国勢調査」
※通勤・通学時の交通手段調査は、10 年に 1 回の国勢調査の大規模調査時に実施されています。

▲　通勤・通学での利用交通手段

5. 自動車の登録状況・運転免許申請取消件数

1）自動車の登録状況

本市の乗用車登録台数と軽自動車割合の推移をみると、普通車と軽自動車を合わせた乗用車登録台数は年々増加しています。



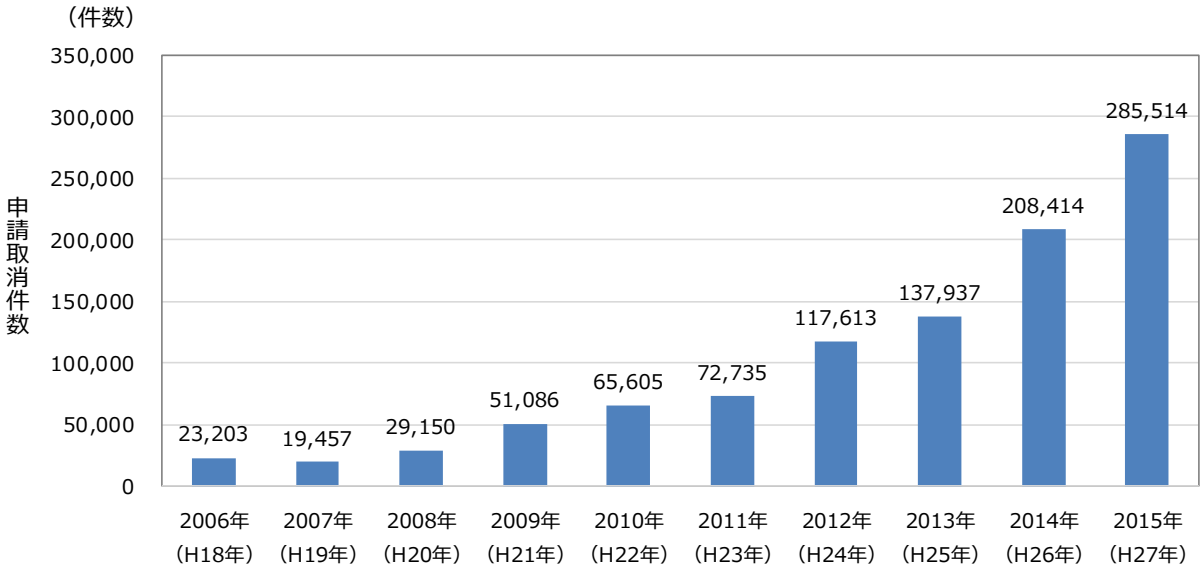
（資料）尾道市「統計おのみち」

▲　尾道市内の乗用車登録台数と軽自動車割合の推移

2）運転免許申請取消件数

① 全国の状況

運転免許申請取消件数は年々増加傾向にあり、平成 27 年度には 285,514 件となっています。平成 29 年 3 月には改正道路交通法が施行され、今後も運転免許申請取消件数は増加していくことが予想されます。



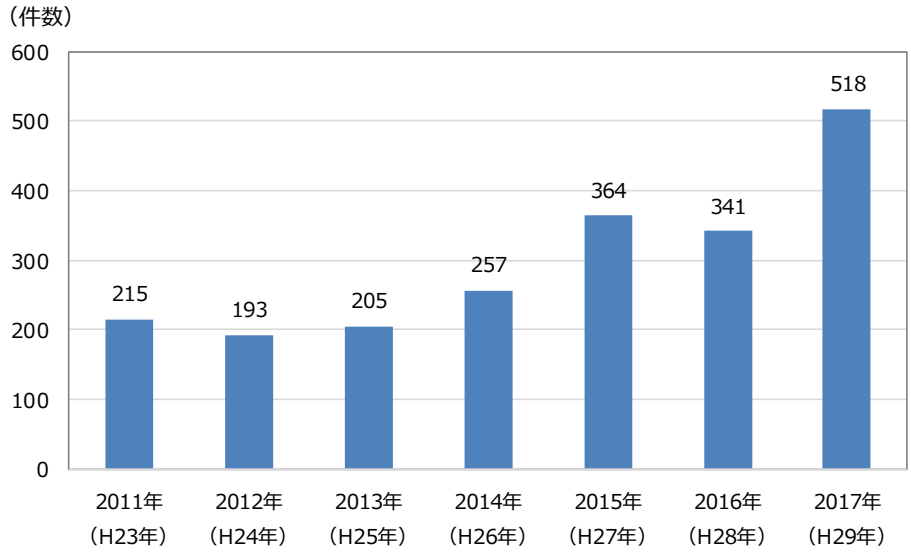
（資料）警察庁「運転免許統計平成 27 年版」

▲　全国の運転免許申請取消件数

② 本市の状況

■ 運転免許申請取消件数の推移

本市の運転免許申請取消件数の推移をみると、平成 24 年以降、増加傾向となっています。



（資料）広島県警

▲ 尾道市の運転免許申請取消件数

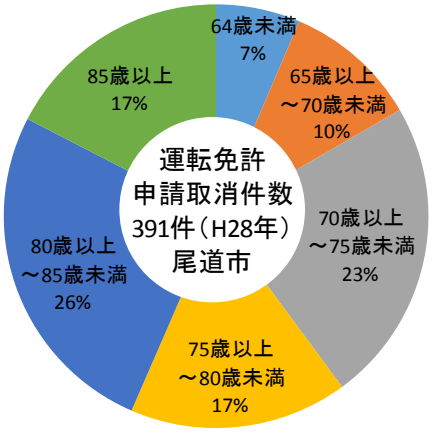
■ 年代別割合

本市の運転免許申請取消者の年代別割合をみると、80 歳以上 85 歳未満の年代が最も多く、約３割を占めています。また、70 歳以上が全体の８割を占めています。

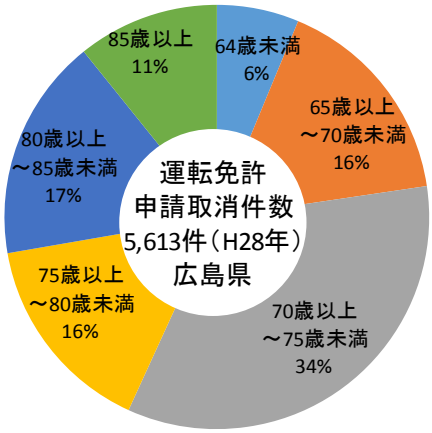
広島県全体では、70 歳以上 75 歳未満が３割以上で最も多い状況です。

本市においては、運転免許申請取消者の年齢が、県全体と比較してやや高齢となっています。

【尾道市】



【広島県】



（資料）尾道市
※尾道警察管外を含む

（資料）警察庁「運転免許統計」

▲ 運転免許申請取消者の年代別割合

6．観光の状況

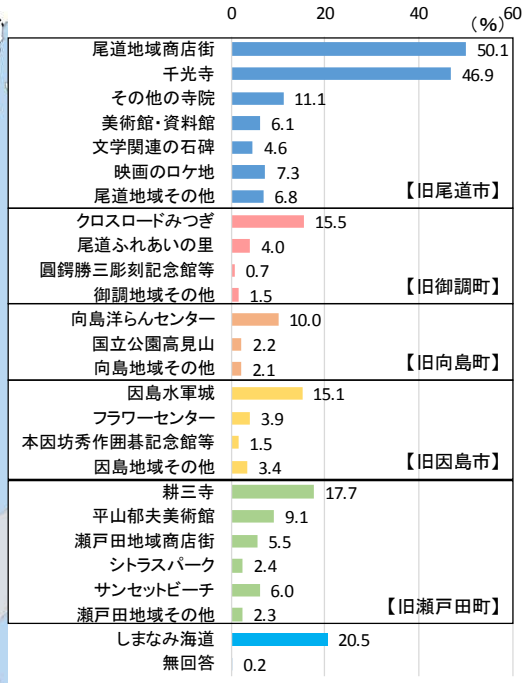
1）観光地の配置状況

市内の観光客の来訪状況をみると、旧尾道市の観光地への来訪が最も多くなっています。近年では、しまなみ海道サイクリングでの旧向島町、旧因島市、旧瀬戸田町への来訪者も多くなっている状況です。

▲　主要観光地の分布

▲　観光列車
「La Malle de Bois」
（ラ・マル・ド・ボァ）

▲　千光寺山ロープウェイ



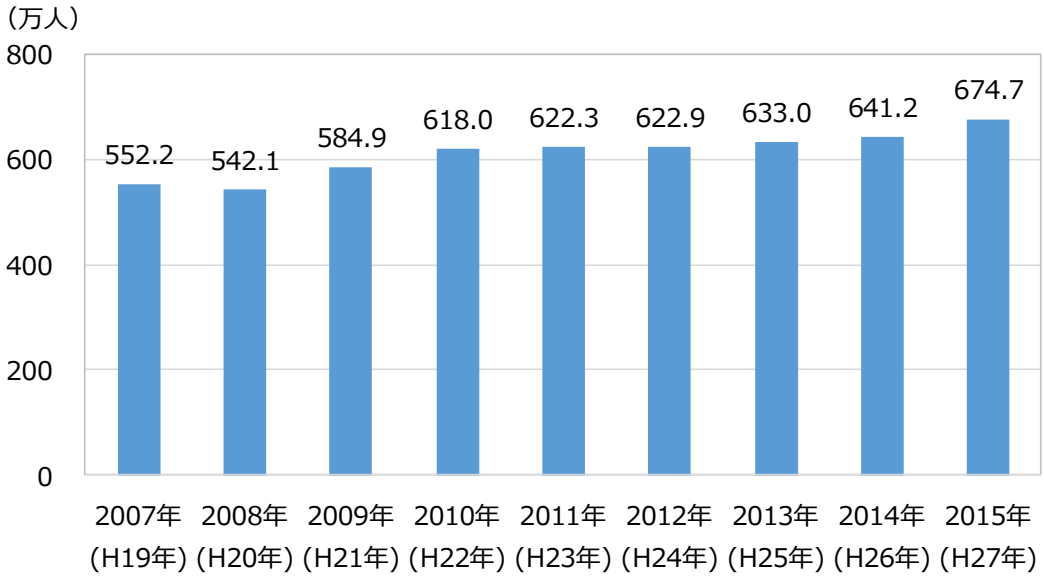
▲　尾道市内の来訪場所（複数回答）

（資料）平成 26 年尾道市観光動態調査業務報告書

2）観光客の状況

① 総観光客数

市内の総観光客数は増加傾向にあり、平成 27 年には約 675 万人となっています。

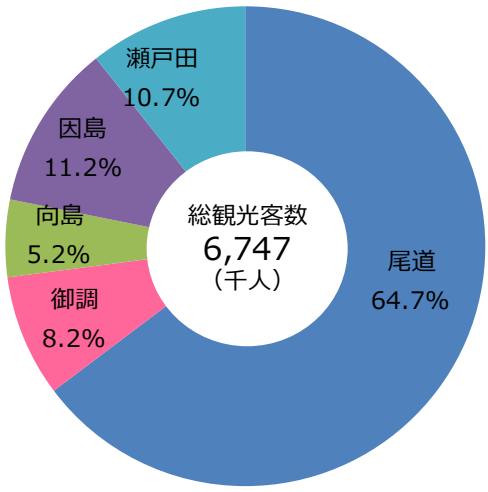


（資料）広島県「H27 年広島県観光客数の動向」

▲ 尾道市内の総観光客数の変化

② 着地別割合

観光客の着地別割合では、尾道地域内への来訪が約 6 割と、市内全体の過半数を占めています。

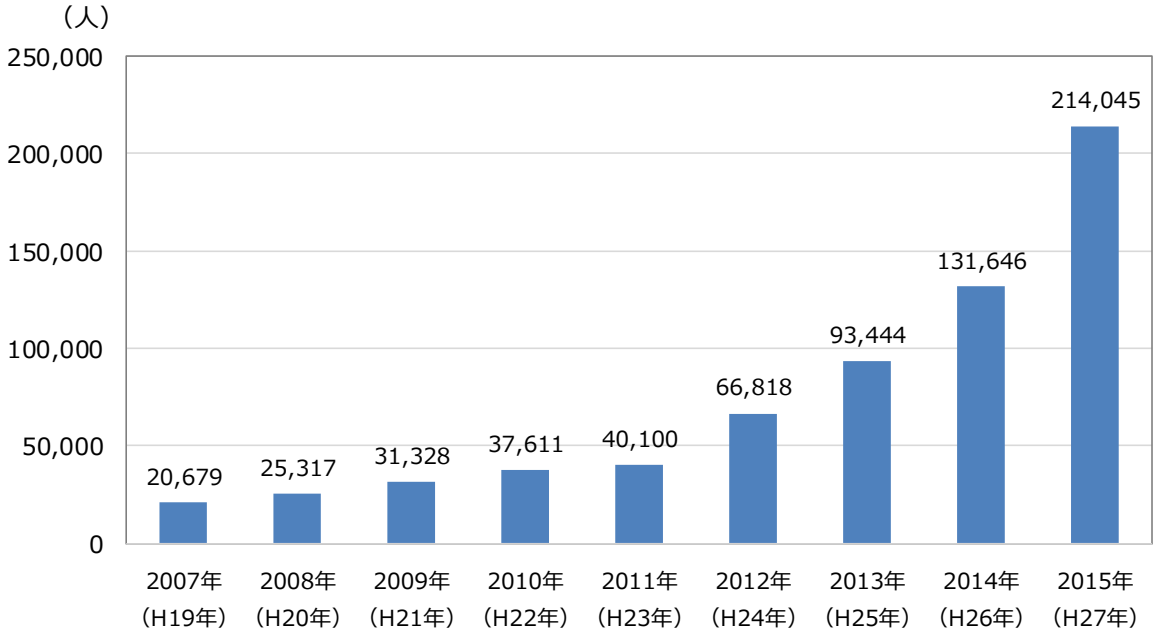


（資料）尾道市「H27 年広島県観光客統計調査票」

▲ 観光客の着地別割合

③ 外国人観光客数

本市を訪れる海外からの観光客は、近年増加傾向で、平成 27 年には約 21 万人となっており、過去最高となっています。

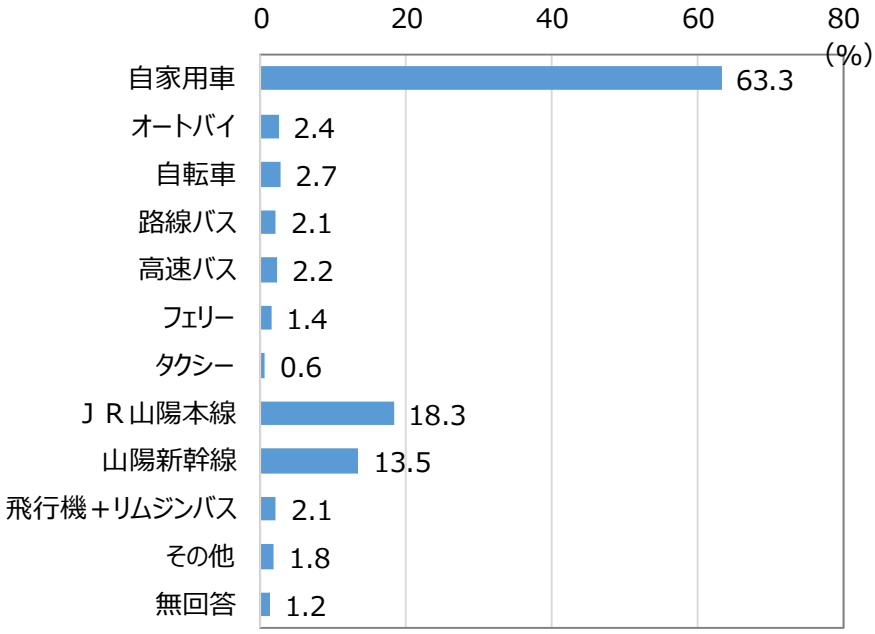


（資料）尾道市

▲　尾道市への外国人観光客数

④ 利用交通手段

観光客の尾道までの主な交通手段は、自家用車が市全体で 6 割以上となっています。鉄道（JR 山陽本線・山陽新幹線）を利用する来訪者は、全体の約 3 割程度となっています。



（資料）平成 26 年尾道市観光動態調査業務報告書

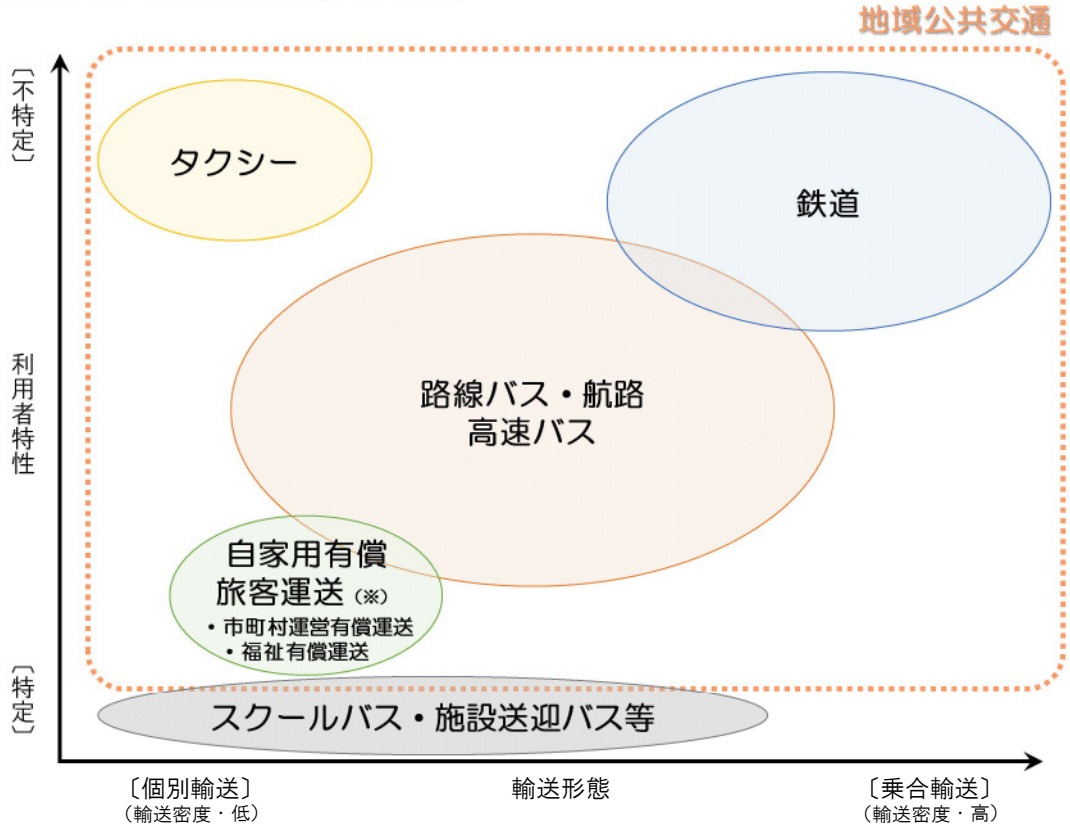
▲　観光客の尾道までの主な交通手段

第４章　地域公共交通の現状

１．地域公共交通体系

１）地域公共交通を構成する交通手段

市内の地域公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス、航路、タクシー及び自家用有償旅客運送と、多様な交通手段で構成されています。その他、地域公共交通を補完する形で、スクールバスや各種施設送迎バス等が運行されています。



※自家用有償旅客運送とは、過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、その代替手段として市町村やＮＰＯ等が自家用車を使用して有償で運送することです。

▲　尾道市の地域公共交通を構成する交通手段等

▼　尾道市の地域公共交通を構成する交通手段の概要

主な役割		交通手段		概　況
陸上交通	他都市との連絡等の広域移動を含めた移動に対応	鉄道		・東西方向の都市間を連絡（ＪＲ新幹線、在来線）
		高速バス		・本市と広島・福山・四国方面等とを連絡
	主に市内・地域内での移動に対応	路線バス		・市内全域で運行
		自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	・交通空白地で住民の移動手段の確保を目的として、市が運行
			福祉有償運送	・会員となっている身体障害者等の移動手段の確保を目的として、NPO等が輸送
		タクシー		・市内全域で運行
海上交通	島しょ部への移動に対応	航路（旅客船・フェリー）		・島しょ部を連絡

2）地域公共交通ネットワーク

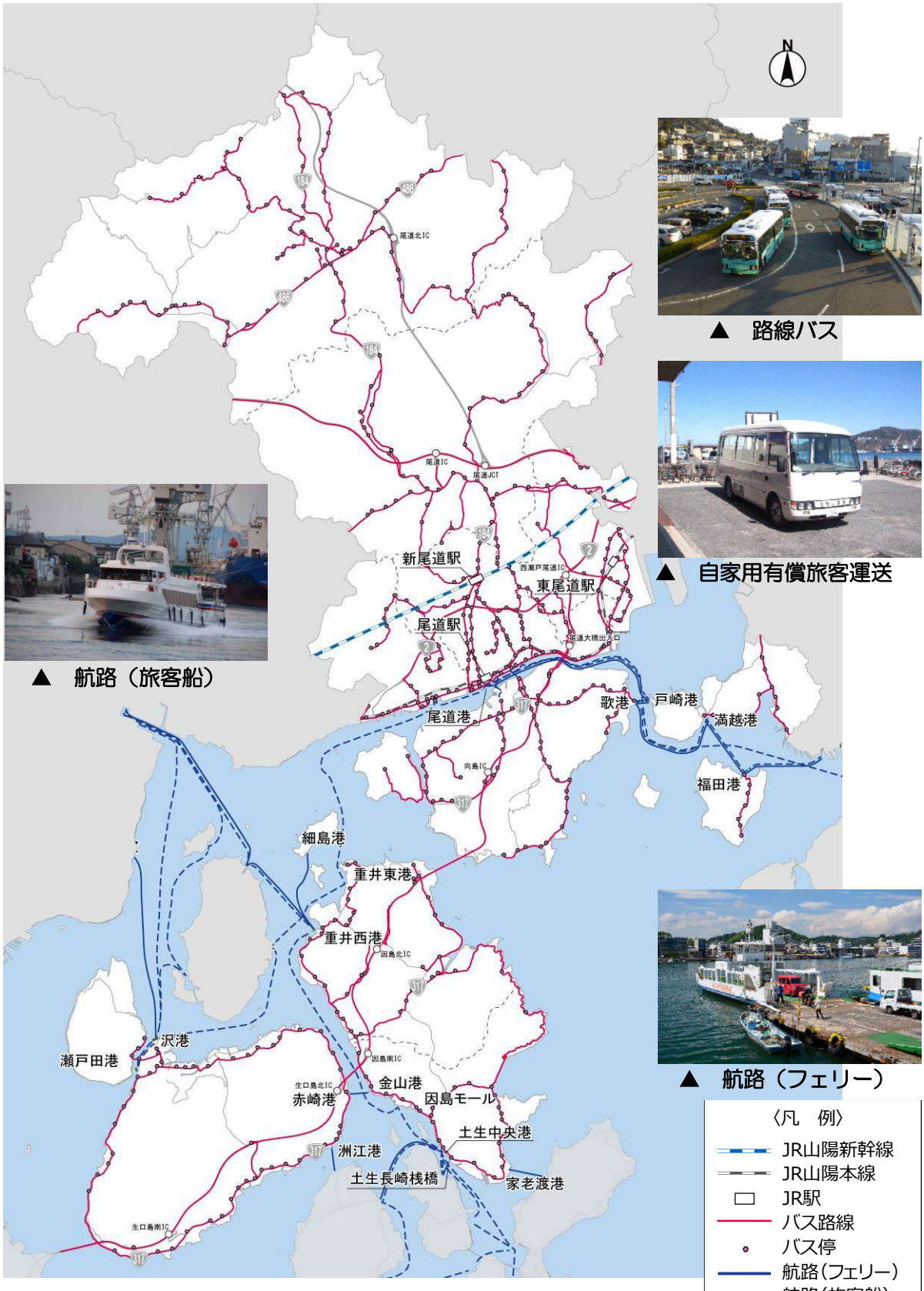
地域公共交通網としては、ＪＲ山陽新幹線、ＪＲ山陽本線、市内外の地域を運行する路線バス、タクシーが陸上交通の中心となっています。海上交通においては、離島航路、また市内外の各島しょ部地域を連絡する生活航路で構成されています。

▲　路線バス

▲　自家用有償旅客運送

▲　航路（旅客船）

▲　航路（フェリー）



▲　地域公共交通網

2. 地域公共交通の概況

1）鉄道

① 運行状況

JR 山陽新幹線は市のほぼ中央を東西に横断し、JR 新尾道駅には上り下りともに 25 本/日（平成 29 年 3 月 4 日改正時）が停車しています。JR 山陽本線は尾道水道沿いを東西方向に走り、JR 尾道駅・東尾道駅には上り 56 本/日、下り 57 本/日（平成 29 年 3 月 4 日改正時）が停車しています。

▲ 新尾道駅

▲ 東尾道駅

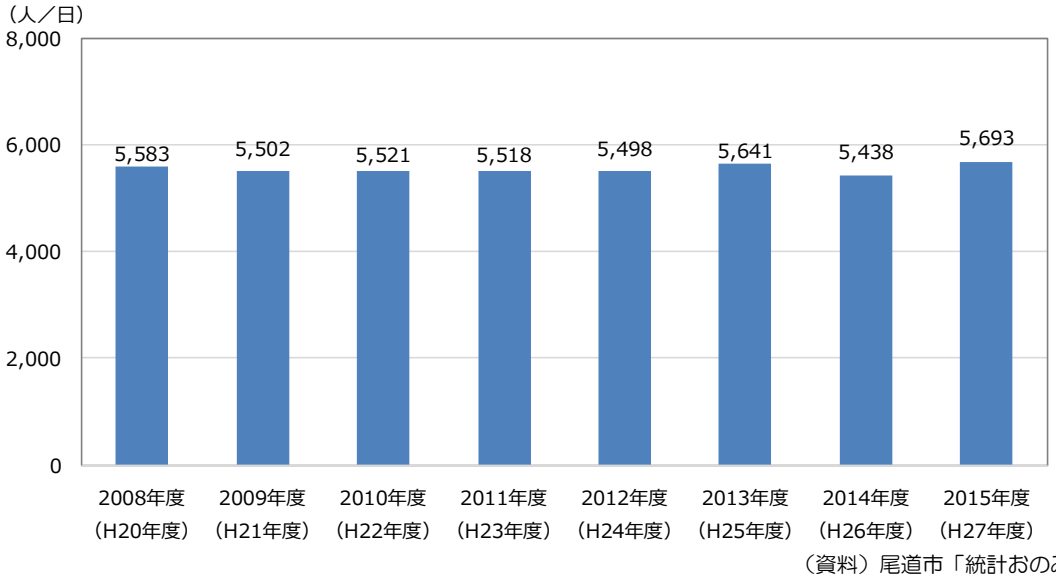
▲ 尾道駅

▲ 鉄道路線図

② 乗車数の状況

a. 尾道駅

JR 尾道駅の乗車数は、平成 20 年度以降、1 日あたり約 5,500 人と横ばいで推移しています。

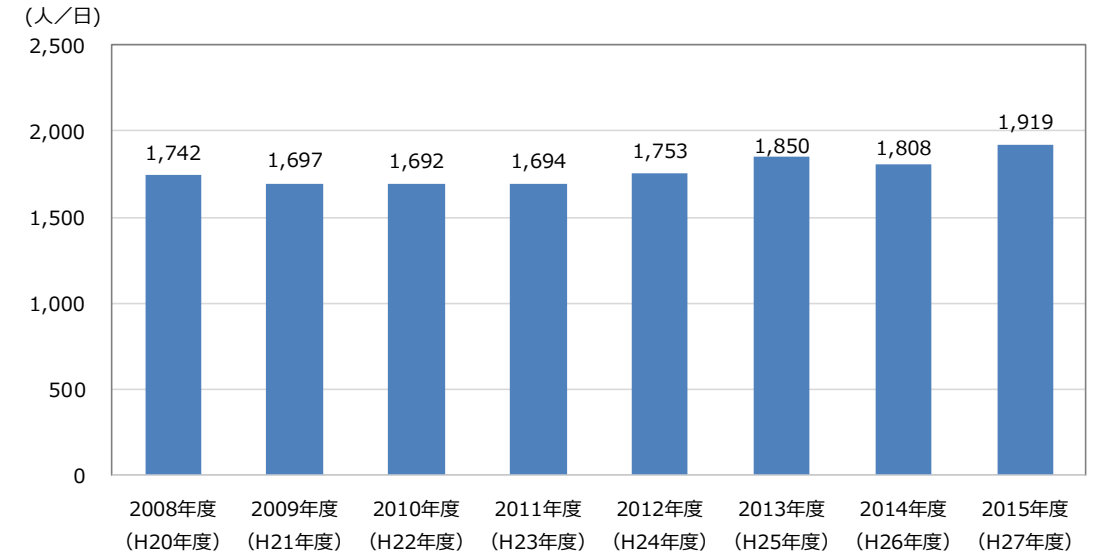


（資料）尾道市「統計おのみち」

▲ 尾道駅の 1 日あたり乗車数

b. 東尾道駅

JR 東尾道駅の乗車数は、平成 24 年度から増加傾向に転じ、平成 27 年度は 1 日あたり約 1,900 人となっています。

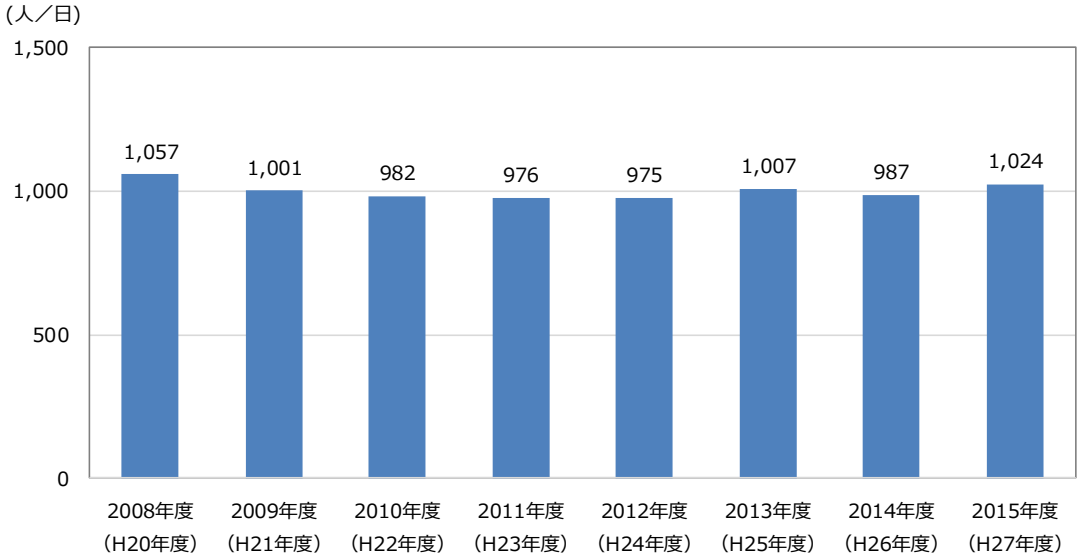


（資料）尾道市「統計おのみち」

▲ 東尾道駅の 1 日あたり乗車数

c. 新尾道駅（新幹線）

JR 新尾道駅の乗車数は、平成 20 年度以降、1 日あたり約 1,000 人と横ばいで推移しています。



（資料）尾道市「統計おのみち」

▲ 新尾道駅の 1 日あたり乗車数

2）高速バス

高速バスは、本市と広島市や愛媛県今治市などの広域エリアや、福山市や府中市などの隣接市町を結ぶ路線などが運行されています。

▼　尾道市内を運行する高速バス一覧（平成 29 年 11 月時点）

事業者	路線名	運行区間	運行回数
【共同運行】 広島交通・本四バス開発・因の島運輸・中国バス	フラワーライナー	広島～尾道・因島 便によっては広島～尾道止まり	平日：13往復 休日：15往復
【共同運行】 中国バス・本四バス開発・因の島運輸	シトラスライナー	福山～因島・土生港	15往復
【共同運行】 広島交通・中国バス	リードライナー	広島～御調～府中・平成大学	16往復
おのみちバス	エアポートバス	尾道～広島空港	平日：2往復 休日：3往復
おのみちバス	しまなみサイクルエクスプレス	尾道～今治	3往復

▲　高速バス
（フラワーライナー）

▲　尾道市内を運行する高速バス路線図

3）路線バス

① 運行状況

市内の路線バスは、JR 山陽本線や尾道港で航路との接続が可能な JR 尾道駅を中心に、各地域において 120 系統が運行しています。

市内を 5 事業者がそれぞれの路線系統を運行していますが、因島の土生港前と尾道駅間や、尾道駅などと尾道工業団地を結ぶ系統などでは、複数事業者が共同運行を行っています。

▼ 事業者別系統数
（平成 28 年時点）

バス事業者	系統数
おのみちバス	50
中国バス	27
鞆鉄バス	14
本四バス	7
因の島運輸	22
計	120

▲ 尾道市内のバス路線図

※路線分類は任意
※平成 28 年調査時点の状況
※好きっぷラインは、平成 29 年 7 月 30 日で運行中止

a. バス停区間別の運行本数

市内の路線バスのバス停区間別の運行本数をみると、市内中心部や因島の一部区間では 1 日あたり 120 本以上運行されている区間もありますが、旧御調町や旧尾道市北部、旧向島町などでは 1 日あたり 10 本未満と 1 時間に 1 本未満の運行となっている区間もあります。

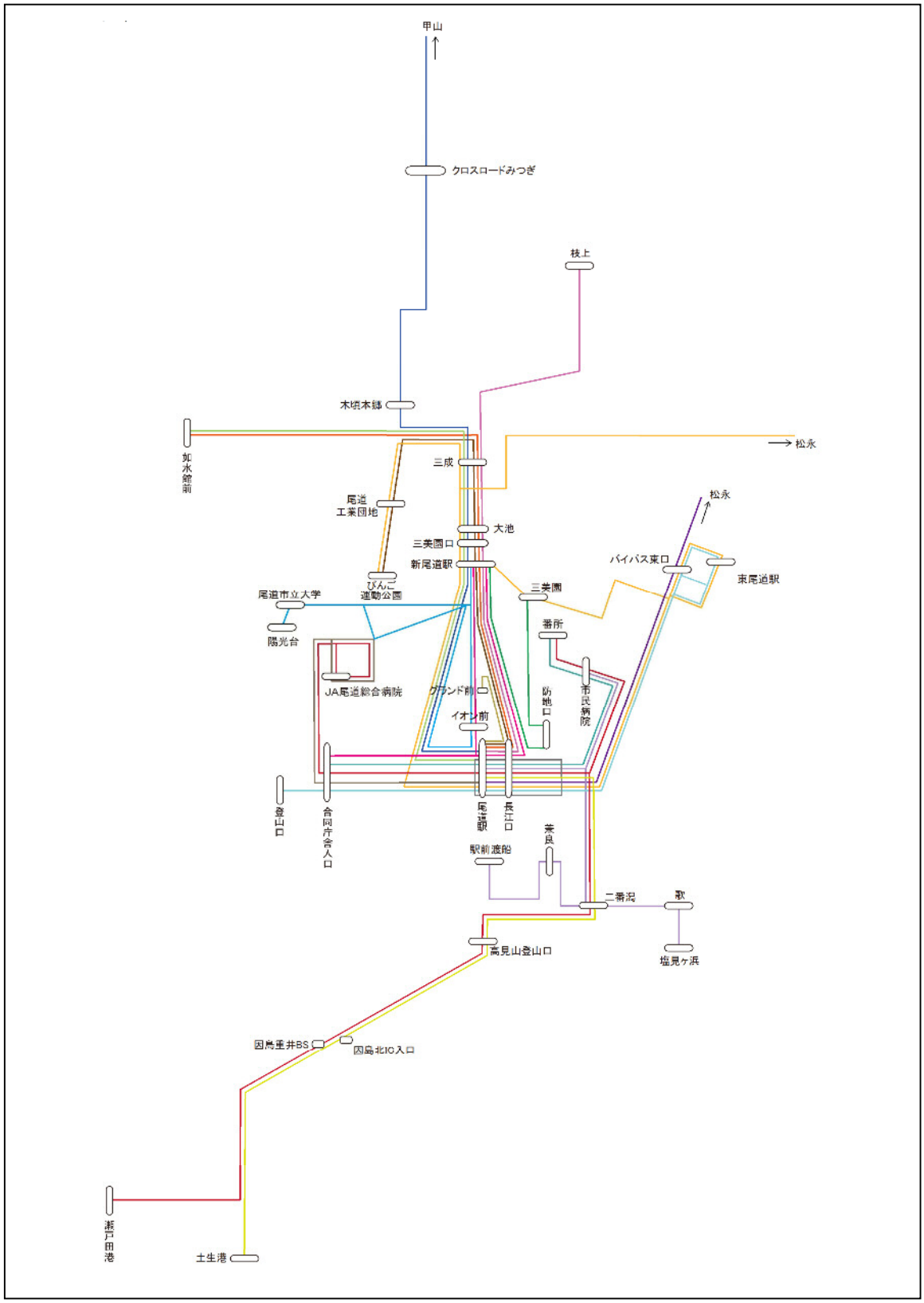
※平成 28 年度調査時の状況

▲　尾道市内の路線バスのバス停区間別の運行本数

b. 地域別路線バス運行概略図

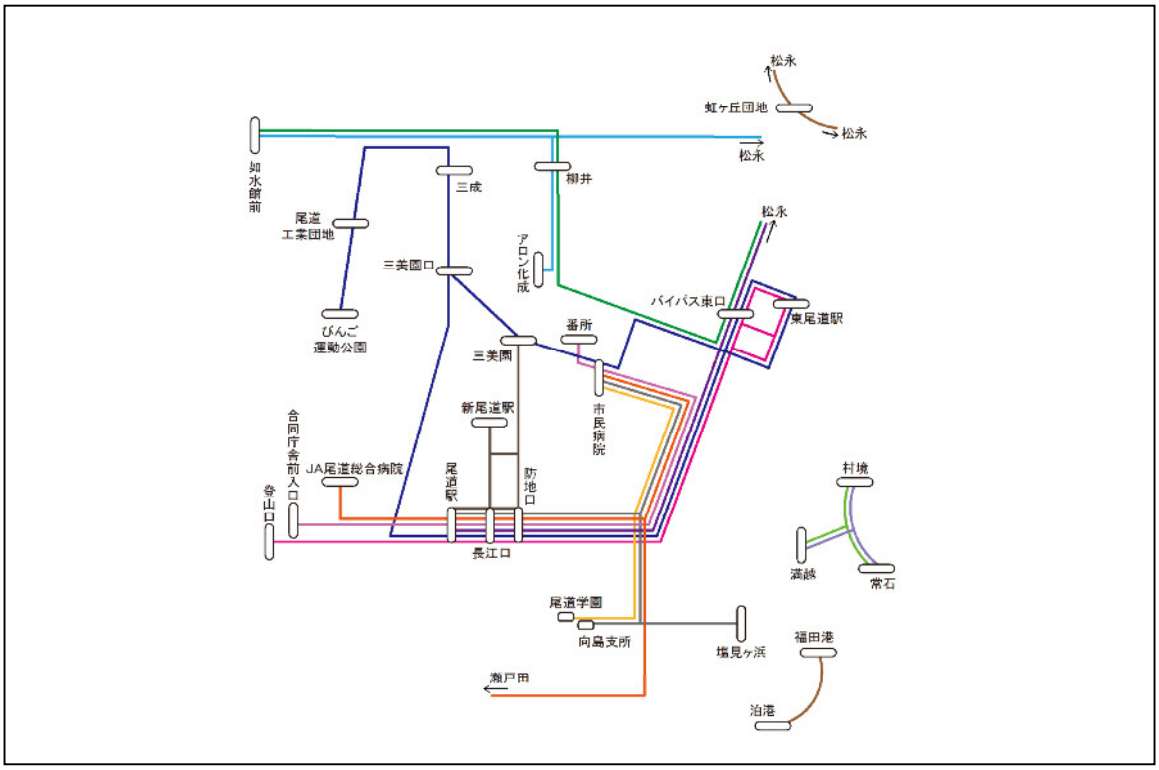
各地域を経由する路線バスの運行概略図を以下に示します。

【旧尾道市（中部）】



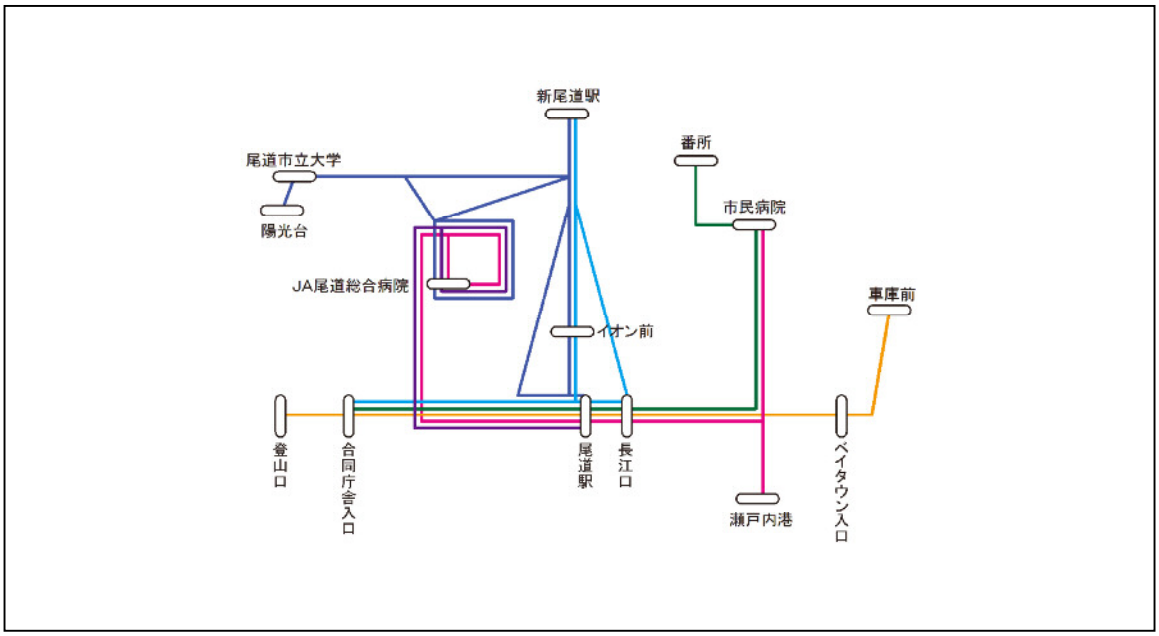
▲　旧尾道市（中部）を経由する路線バス運行概略図

【旧尾道市（東部）】



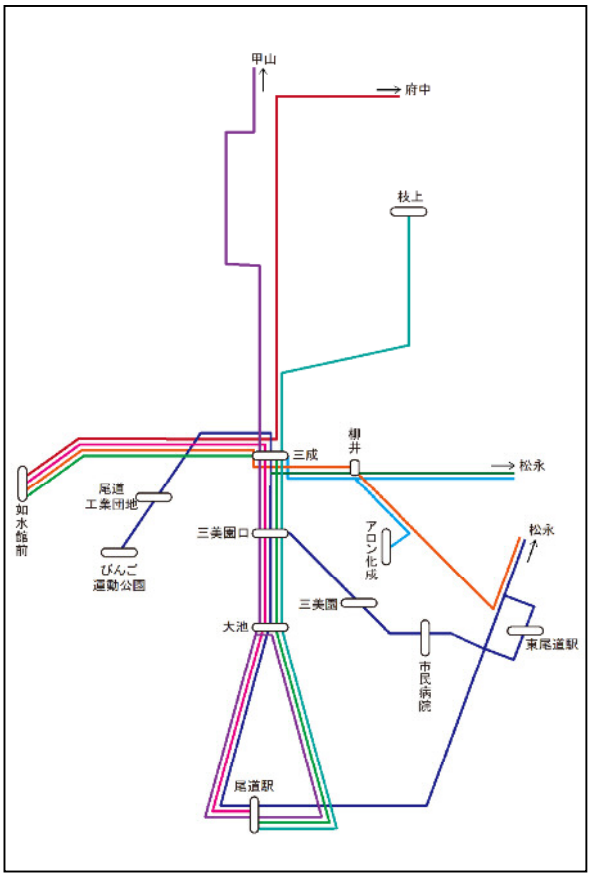
▲　旧尾道市（東部）を経由する路線バス運行概略図

【旧尾道市（西部）】



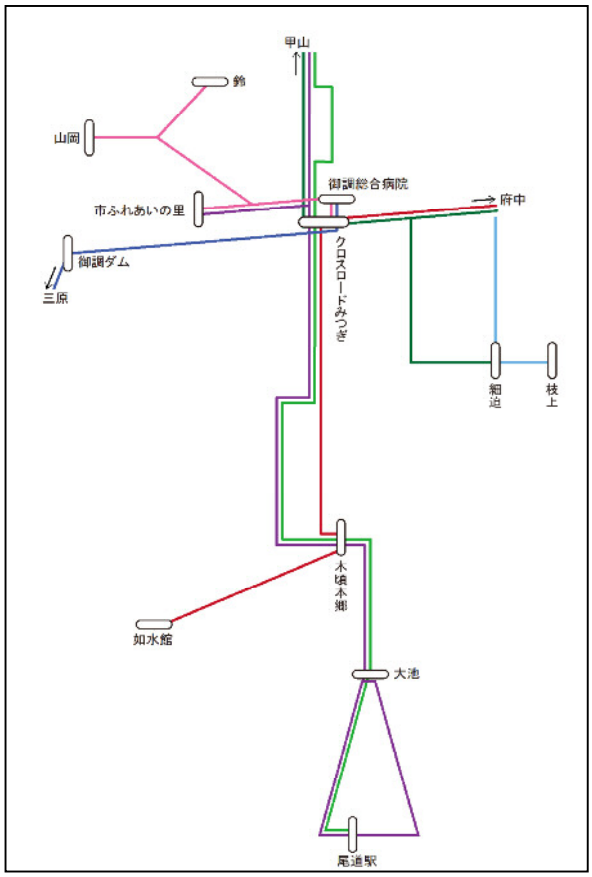
▲　旧尾道市（西部）を経由する路線バス運行概略図

【旧尾道市（北部）】



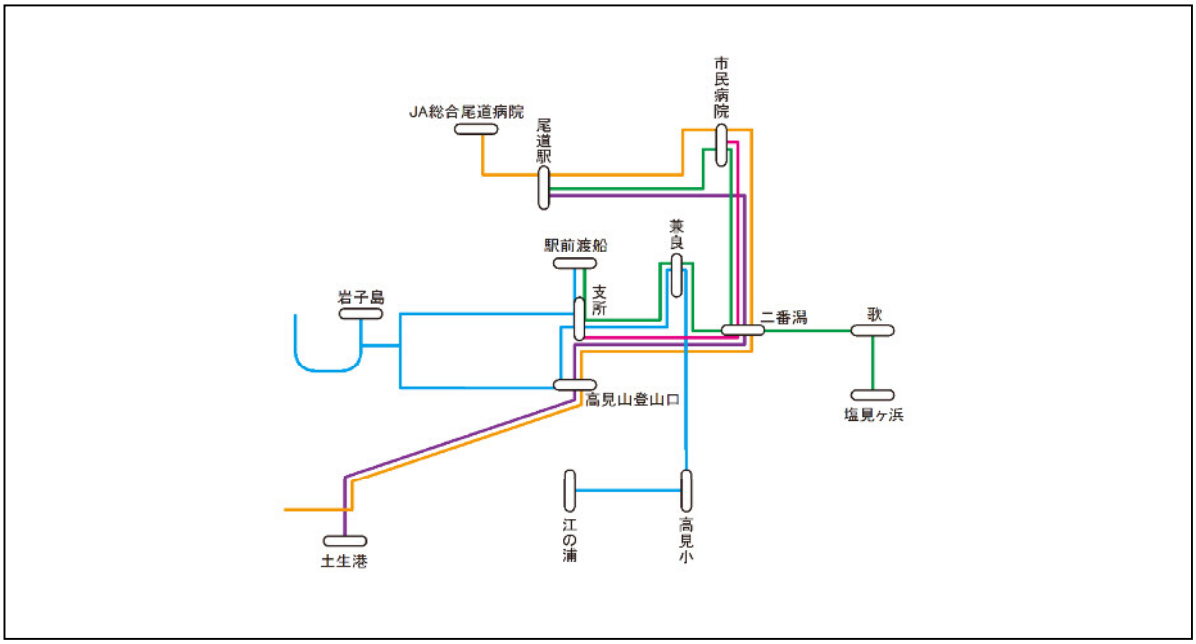
▲　旧尾道市（北部）を経由する路線バス運行概略図

【旧御調町.】



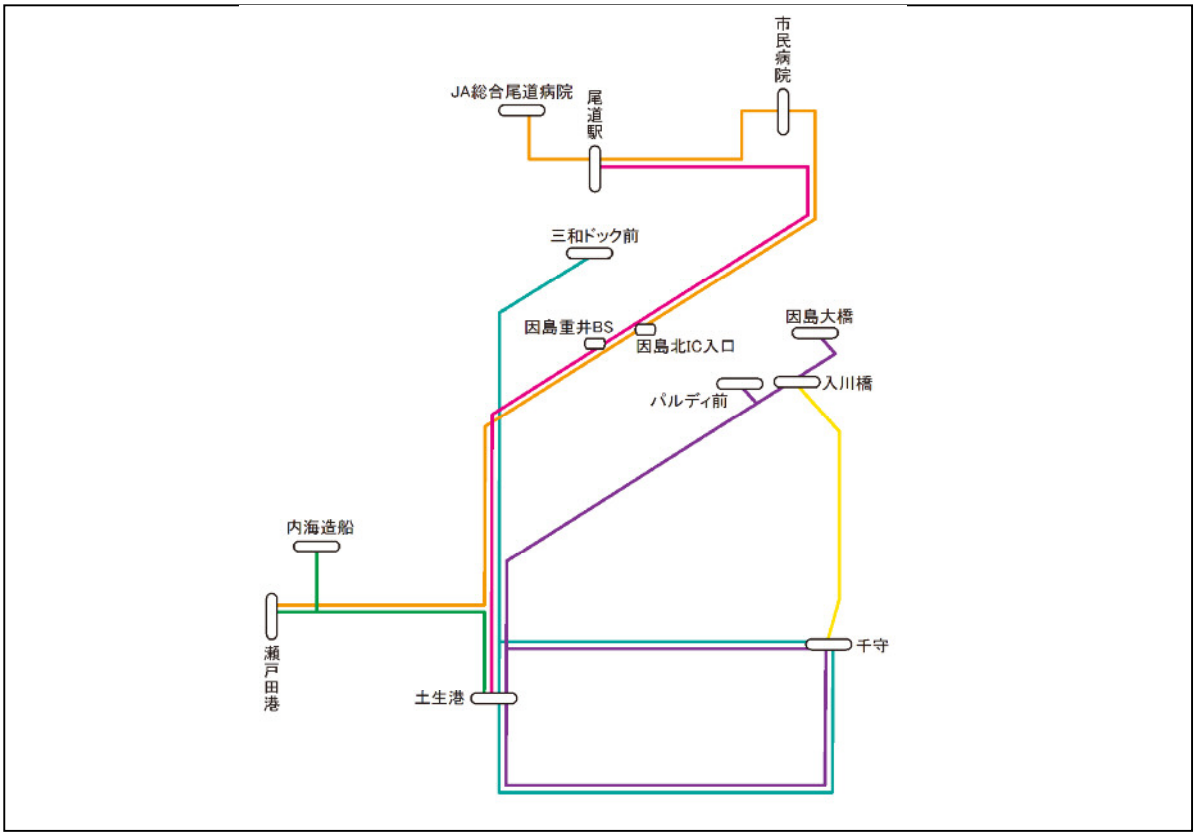
▲　旧御調町を経由する路線バス運行概略図

【旧向島町】



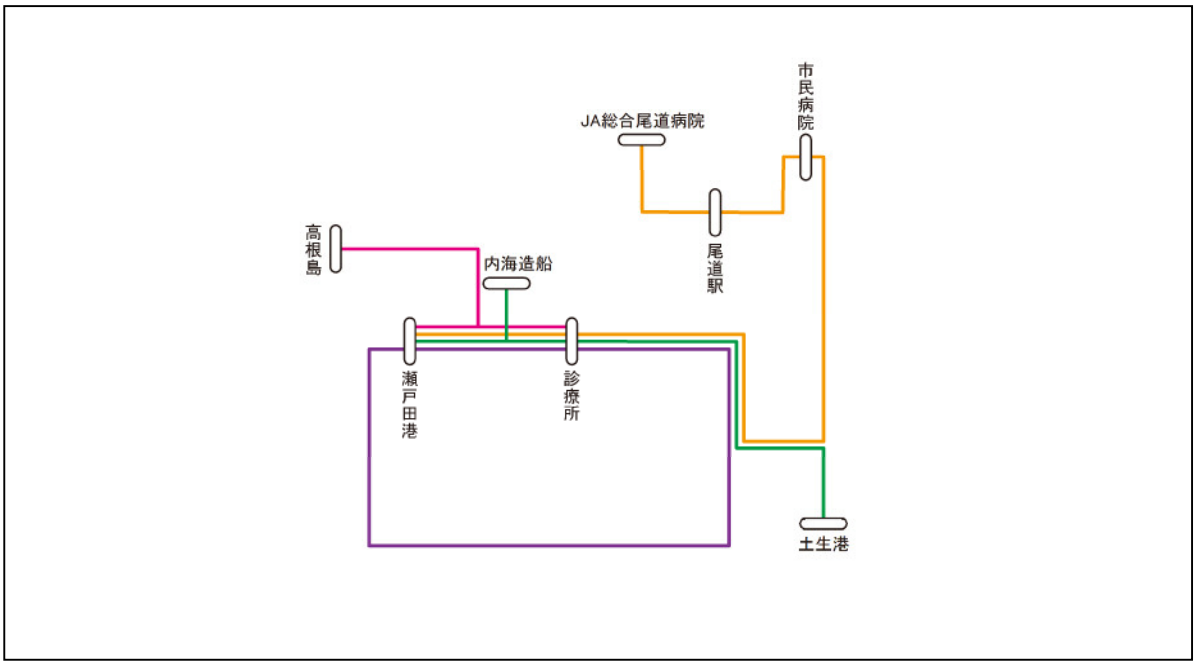
▲　旧向島町を経由する路線バス運行概略図

【旧因島市】



▲　旧因島市を経由する路線バス運行概略図

【旧瀬戸田町】

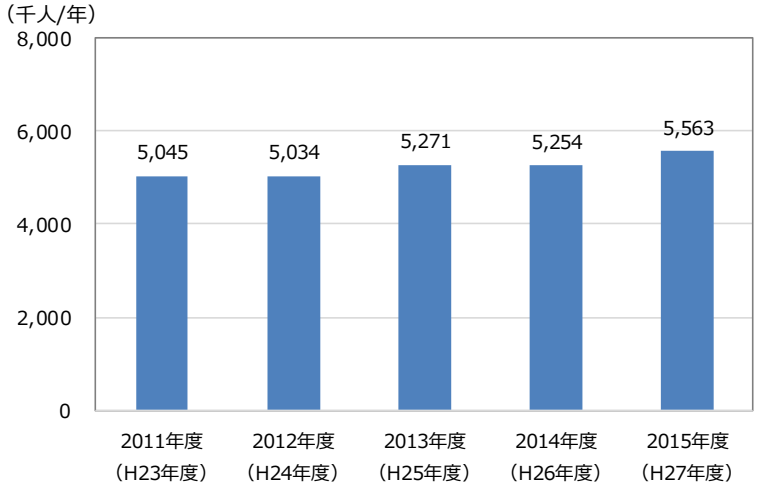


▲　旧瀬戸田町を経由する路線バス運行概略図

② 利用状況

a. 市内の年間輸送人員

市内を運行する路線バスの年間輸送人員は、約５百万人程度で推移しています。



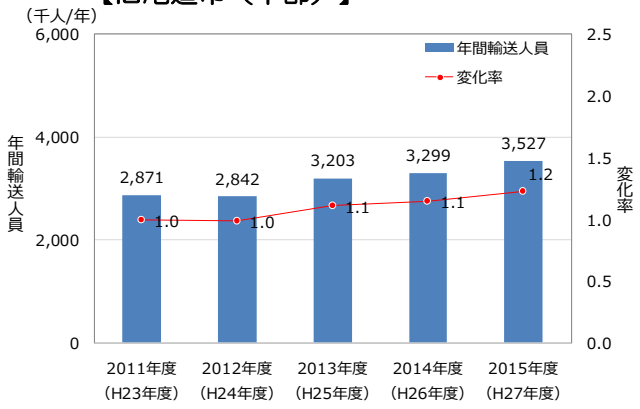
（資料）各事業者提供

▲ 尾道市内を運行する路線バスの年間輸送人員の推移

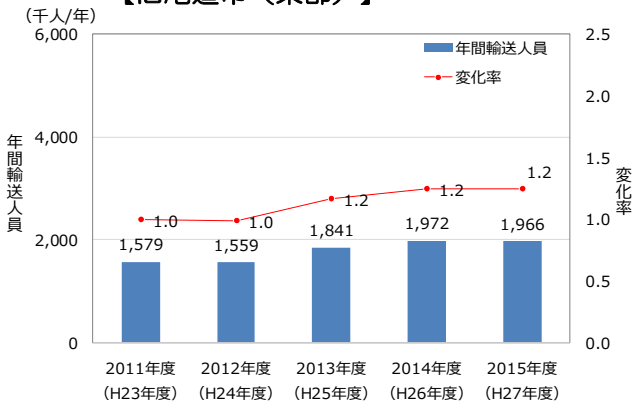
b. 地域別路線バスの年間輸送人員

各地域を経由する系統の年間輸送人員は、旧御調町で増減を示していますが、その他地域では微増・横ばいで推移しています。

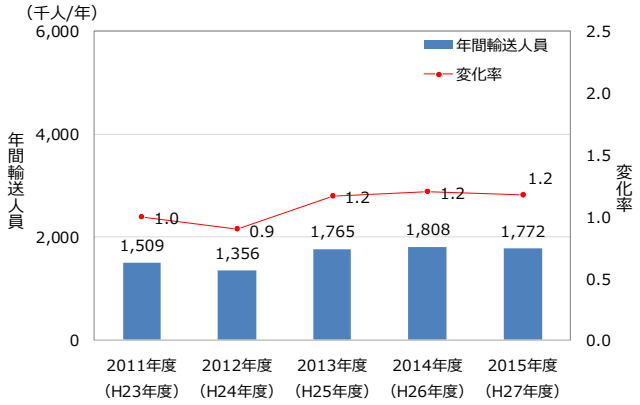
【旧尾道市（中部）】



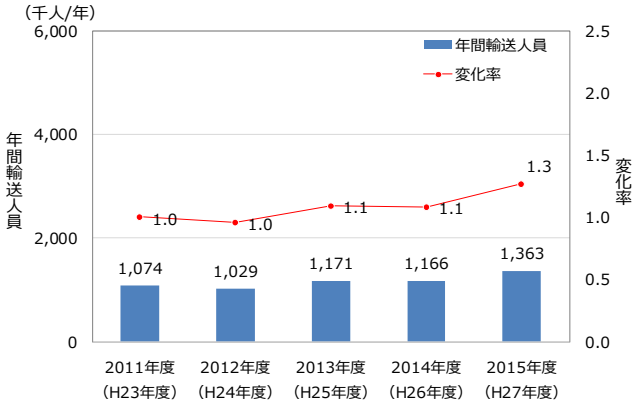
【旧尾道市（東部）】



【旧尾道市（西部）】



【旧尾道市（北部）】



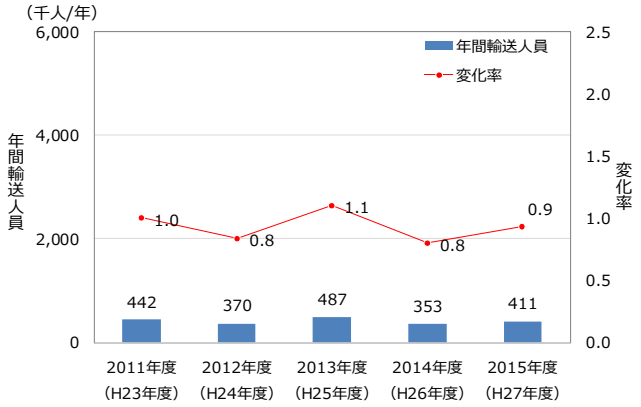
▲ 各地域を経由する系統の年間輸送人員の推移（その１）

（資料）各事業者提供

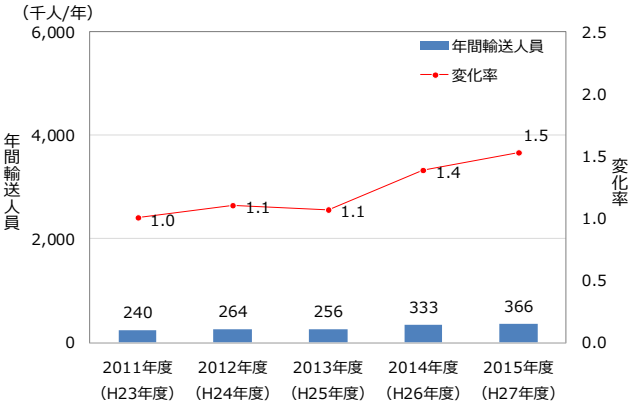
※各地域を経由する系統の年間輸送人員を合計した値で地域外での乗降者数を含む

※変化率は、平成 23 年度の年間輸送人員を 1.0 としたときの変化状況

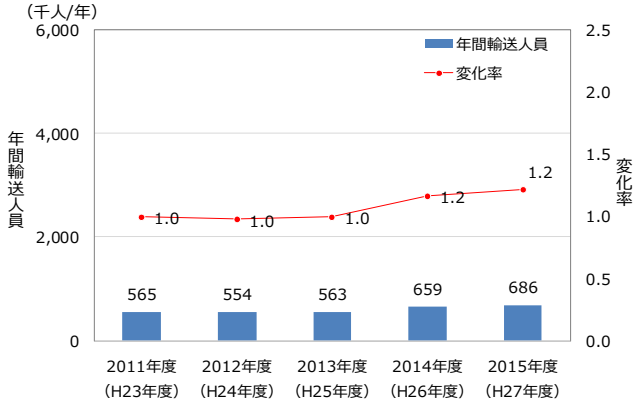
【旧御調町】



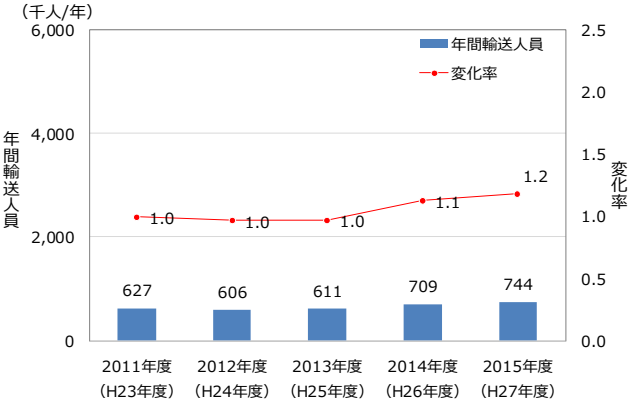
【旧向島町】



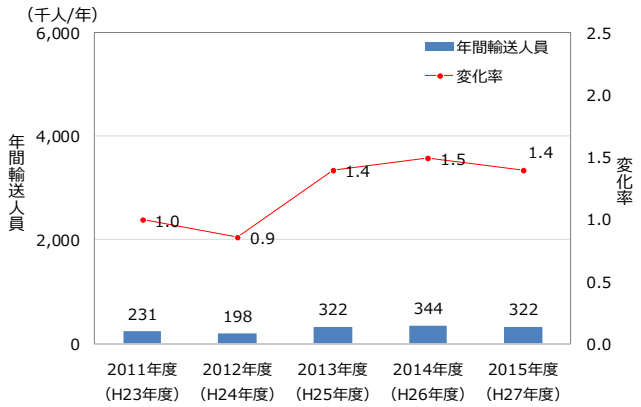
【旧因島市（北部）】



【旧因島市（南部）】



【旧瀬戸田町】



▲　各地域を経由する系統の年間輸送人員の推移（その２）

（資料）各事業者提供

※各地域を経由する系統の年間輸送人員を合計した値で地域外での乗降者数を含む

※変化率は、平成 23 年度の年間輸送人員を 1.0 としたときの変化状況

③ 系統一覧

尾道市内を運行する路線バスの系統及び運行回数の一覧は下表のとおりです。

▼ 系統一覧（その 1）　（平成 28 年 10 月時点）

事業者	運行区間			平日運行回数（回/日）	備考
	起点	主な経過地	終点		
おのみちバス	登山口	大田橋	車庫前	22	
おのみちバス	登山口	JA産直前	車庫前	10	
おのみちバス	登山口	池の浦・大田橋	東尾道駅	11	
おのみちバス	登山口	ベイタウン入口・フジグラン前	東尾道駅	7	
おのみちバス	登山口	ベイタウン入口・JA産直前	東尾道駅	8	
おのみちバス	合同庁舎入口	ぎおん橋	尾道駅前	2	
おのみちバス	尾道駅前	ベイタウン入口・JA産直前	車庫前	2	
おのみちバス	尾道駅前	大田橋	東尾道駅	2	
おのみちバス	尾道駅前	ベイタウン入口・フジグラン前	東尾道駅	41	
おのみちバス	尾道駅前	JA産直前	東尾道駅	2	
おのみちバス	尾道駅前	市役所・JA産直前	車庫前	6	
おのみちバス	（循環）尾道駅前	新居浜港・JA総合病院	尾道駅前	1	
おのみちバス	JA総合病院	ぎおん橋	尾道駅前	4	
おのみちバス	（循環）尾道駅前	JA総合病院	尾道駅前	24	
おのみちバス	合同庁舎入口	尾崎	市民病院	1	
おのみちバス	尾道駅前	尾崎	市民病院	31	
おのみちバス	（循環）尾道駅前	市民病院・ふくしむら	尾道駅前	3	
おのみちバス	尾道駅前	川上・新尾道駅	尾道市立大学	41	
おのみちバス	尾道駅前	川上・新尾道駅	陽光台	10	
おのみちバス	新尾道駅	川上	尾道市立大学	5	
おのみちバス	尾道駅前	JA総合病院	尾道市立大学	7	
おのみちバス	尾道駅前	JA総合病院	陽光台	4	
おのみちバス	尾道駅前	桜土手・トンネル	尾道市立大学	16	
おのみちバス	（循環）尾道駅前	新尾道駅	尾道駅前	2	
おのみちバス	尾道駅前	長江口	新尾道駅	5	
おのみちバス	新尾道駅	栗原本通	合同庁舎入口	1	
おのみちバス	尾道駅前	市役所・三美園団地西	三美園	2	
おのみちバス	尾道駅前	長江口・新尾道駅	三美園	31	
おのみちバス	尾道駅前	長江口	如水館前	11	※
おのみちバス	尾道駅前	長江口	グランド前	6	
おのみちバス	尾道駅前	市民病院	潮見ヶ浜	6	
おのみちバス	尾道駅前		土生港前	14	
おのみちバス	向島支所	兼吉	潮見ヶ浜	7	
おのみちバス	向島支所		潮見ヶ浜	3	
おのみちバス	向島支所	兼吉	江の浦	7	
おのみちバス	向島支所		江の浦	4	
おのみちバス	（循環）駅前渡船	岩子島西	向島支所	3	
おのみちバス	（循環）駅前渡船	有井	向島支所	2	
おのみちバス	向島支所	尾道大橋	市民病院	3	
おのみちバス	車庫前	尾道駅前・大田橋	尾道工業団地	2	
おのみちバス	尾道駅前	竹屋口	尾道工業団地	12	
おのみちバス	尾道駅前	尾道駅前・JA産直前	尾道工業団地	1	
おのみちバス	尾道駅前	新尾道駅	びんご運動公園北門	6	
おのみちバス	東尾道駅	東公園	尾道工業団地	32	
おのみちバス	東尾道駅	池の浦	尾道工業団地	5	
おのみちバス	尾道工業団地	東尾道駅	バイパス東口	9	
おのみちバス	松永	松永駅南口	尾道工業団地	12	
おのみちバス	松永駅南口	西藤口	尾道工業団地	9	
おのみちバス	尾道駅前	市民病院・向島BS	瀬戸田港	6	※
おのみちバス	JA総合病院	市民病院・尾道駅前	瀬戸田港	4	※

（資料）各事業者提供、尾道市
※備考欄※は、H27 年度時点の補助対象系統

▼ 系統一覧（その２）

（平成２８年１０月時点）

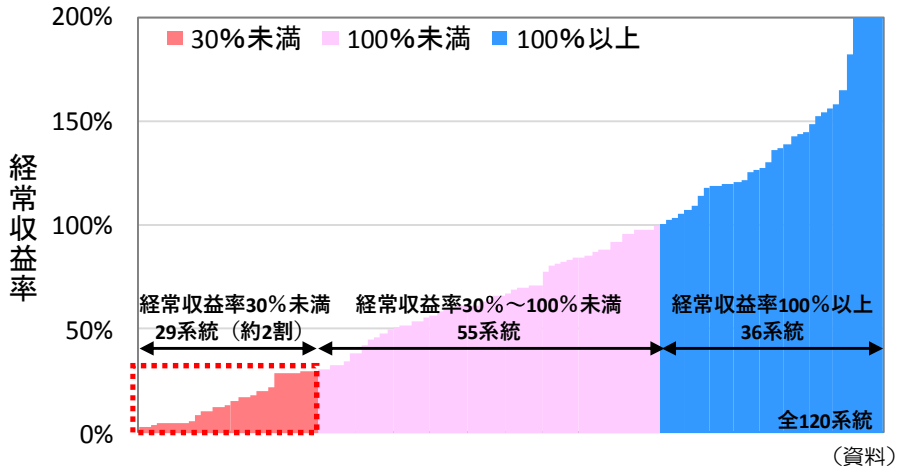
事業者	運行区間			平日運行回数（回/日）	備考
	起点	主な経過地	終点		
中国バス	福山駅前	中国中央病院	市出張所	9	
中国バス	目崎車庫		市出張所	3	
中国バス	尾道駅前	川上口・市出張所	甲山営業所	8	
中国バス	尾道駅前	長江口・バイパス	甲山営業所	7	
中国バス	尾道駅前	長江口・新尾道駅	市ふれあいの里	6	※
中国バス	尾道駅前	川上口・新尾道駅	市（御調高校前）	7	※
中国バス	尾道駅前	長江口・新尾道駅	枝上	7	※
中国バス	尾道駅前	長江口・新尾道駅	瓦焼	3	
中国バス	尾道駅前	新尾道駅・長江中前	三成	14	
中国バス	尾道駅前	川上口	三成	0	
中国バス	尾道駅前	新尾道駅・川上口	三成	16	
中国バス	尾道駅前	川上口	尾道工業団地	18	
中国バス	尾道駅前	川上口・新尾道駅・尾道工業団地	びんご運動公園北口	2	
中国バス	尾道駅前	川上口・木頃本郷	如水館前	4	
中国バス	金丸車庫前	市・木ノ庄BP・木頃	如水館前	2	
中国バス	市出張所		如水館前	3	
中国バス	枝上		目崎車庫	2	※
中国バス	市出張所	菅	目崎車庫	4	※
中国バス	みつぎ総合病院	丸門田・津蟹	垣内	4	※
中国バス	市出張所	みつぎ総合病院・丸門田	垣内	2	※
中国バス	市出張所	本庄	垣内	0	※
中国バス	みつぎ総合病院	本庄	垣内	3	※
中国バス	市出張所	みつぎ総合病院・本庄	垣内	3	※
中国バス	クロスロードみつぎ	北保育所・みつぎ総合病院	山岡	2	※
中国バス	山岡	市ふれあいの里	クロスロードみつぎ	1	※
中国バス	クロスロードみつぎ	みつぎ総合病院・市の里	山岡	1	※
中国バス	山岡	市の里・みつぎ総合病院	クロスロードみつぎ	0	※
鞆鉄バス	福山	松永	尾道駅前	12	※
鞆鉄バス	駅南口	バイパス東口	如水館	5	※
鞆鉄バス	駅南口	常石	千歳橋	9	※
鞆鉄バス	駅南口	常石	内海農協	9	※
鞆鉄バス	松永	新池	満越	6	※
鞆鉄バス	満越	早戸	福山駅前	5	※
鞆鉄バス	松永	西藤口	尾道工業団地	2	
鞆鉄バス	駅南口	西藤口	尾道工業団地	19	
鞆鉄バス	松永	小原上	柞磨	2	※
鞆鉄バス	松永	中屋	小原上	14	※
鞆鉄バス	松永駅北口	工業団地	三成	6	※
鞆鉄バス	松永駅北口	宗金	松永駅北口	3	※
鞆鉄バス	三原駅前	日赤前	登山口	14	※
鞆鉄バス	三原駅前	城町	登山口	3	※
本四バス	土生港前	因島大橋・尾道大橋	尾道駅前	14	※
本四バス	瀬戸田港	生口橋・赤崎	土生港前	11	※
本四バス	瀬戸田港	生口橋・内海造船	土生港前	3	
本四バス	瀬戸田港	赤崎・光明坊	瀬戸田診療所	13	※
本四バス	瀬戸田港	赤崎・瀬戸田BS	瀬戸田診療所	4	
本四バス	瀬戸田診療所	高根大橋	高根	3	※
本四バス	瀬戸田港	高根大橋	高根	4	※
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋	因島大橋	7	※
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋、ﾊﾟﾙﾃﾞｨ	因島大橋	5	※
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋	三和ドック	21	※
因の島運輸	江の内車庫	宇和部、小用、長崎、要橋	三和ドック	2	※
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋、医師会病院	因島大橋	2	※
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋、医師会病院、ﾊﾟﾙﾃﾞｨ	因島大橋	7	※
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋	久保田橋	6	
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋、ﾊﾟﾙﾃﾞｨ	久保田橋	1	
因の島運輸	長崎桟橋	要橋、パルディ	久保田橋	1	
因の島運輸	長崎桟橋	要橋、医師会、パルディ	久保田橋	2	
因の島運輸	長崎桟橋	要橋	久保田橋	3	
因の島運輸	長崎桟橋	要橋、医師会病院	久保田橋	0	
因の島運輸	長崎桟橋	要橋	三和ドック	4	
因の島運輸	長崎桟橋	宇和部、小用、長崎、要橋	フラワーセンター	1	
因の島運輸	長崎桟橋	要橋	フラワーセンター	3	
因の島運輸	因島大橋	因南小、湊橋	要橋	1	
因の島運輸	三和ドック	要橋、長崎、小用、因南小	要橋	2	
因の島運輸	三和ドック	要橋、湊橋、因南小	長崎桟橋	1	
因の島運輸	土生港	因島大橋、二番潟、因島大橋	尾道駅	14	
因の島運輸	要橋	湊橋	因島南小学校前	8	
因の島運輸	長崎桟橋	小用・千守	因島南小学校前	6	
因の島運輸	因島南小学校前	湊橋・長崎桟橋・小用・千守	善徳寺下	6	

（資料）各事業者提供、尾道市

※備考欄※は、H27 年度時点の補助対象系統

④ 系統別の経常収益率

市内を運行する路線バスの全ての系統における経常収益率では、100%以上の系統が 36 系統で 3 割、残りの７割は経常収益率が 100%未満（赤字系統）となっています。このうち、「平均乗車密度が 1 人未満」となる経常収益率が 30%に満たない状況にある系統は、全体の約２割を占める 29 系統となっています。

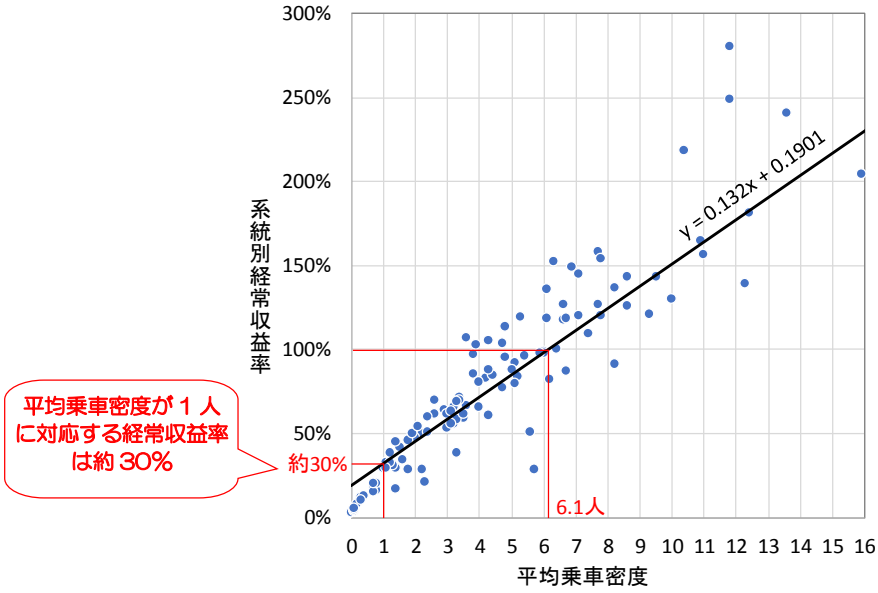


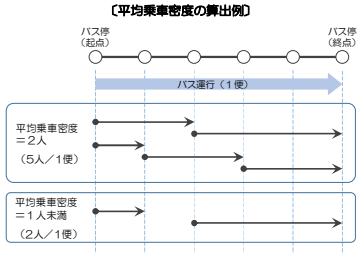
（資料）各事業者提供

▲　尾道市内を運行する路線バスの系統別の経常収益率の状況

【経常収益率と平均乗車密度の関係】

市内を運行する路線バスの全系統において、「平均乗車密度が 1 人未満」（乗客がいない状況で運行している区間がある）に対応する系統と、その経常収益率の関係を分析すると、下図のとおりとなり、経常収益率が約 30%以下の系統が、運行状況が悪い系統と考えられます。





※経常収益率とは、経常支出に対する経常収入の割合のこと
※経常収益率 30%は、尾道市内を運行する系統の収益状況（経常収益率）と利用状況（平均乗車密度）との関係により、『平均乗車密度が 1 人』に対応する経常収益率から設定
※平均乗車密度とは、ある系統のバス 1 便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと

▲　尾道市内を運行する路線バスの経常収益率と平均乗車密度の関係

4）航路

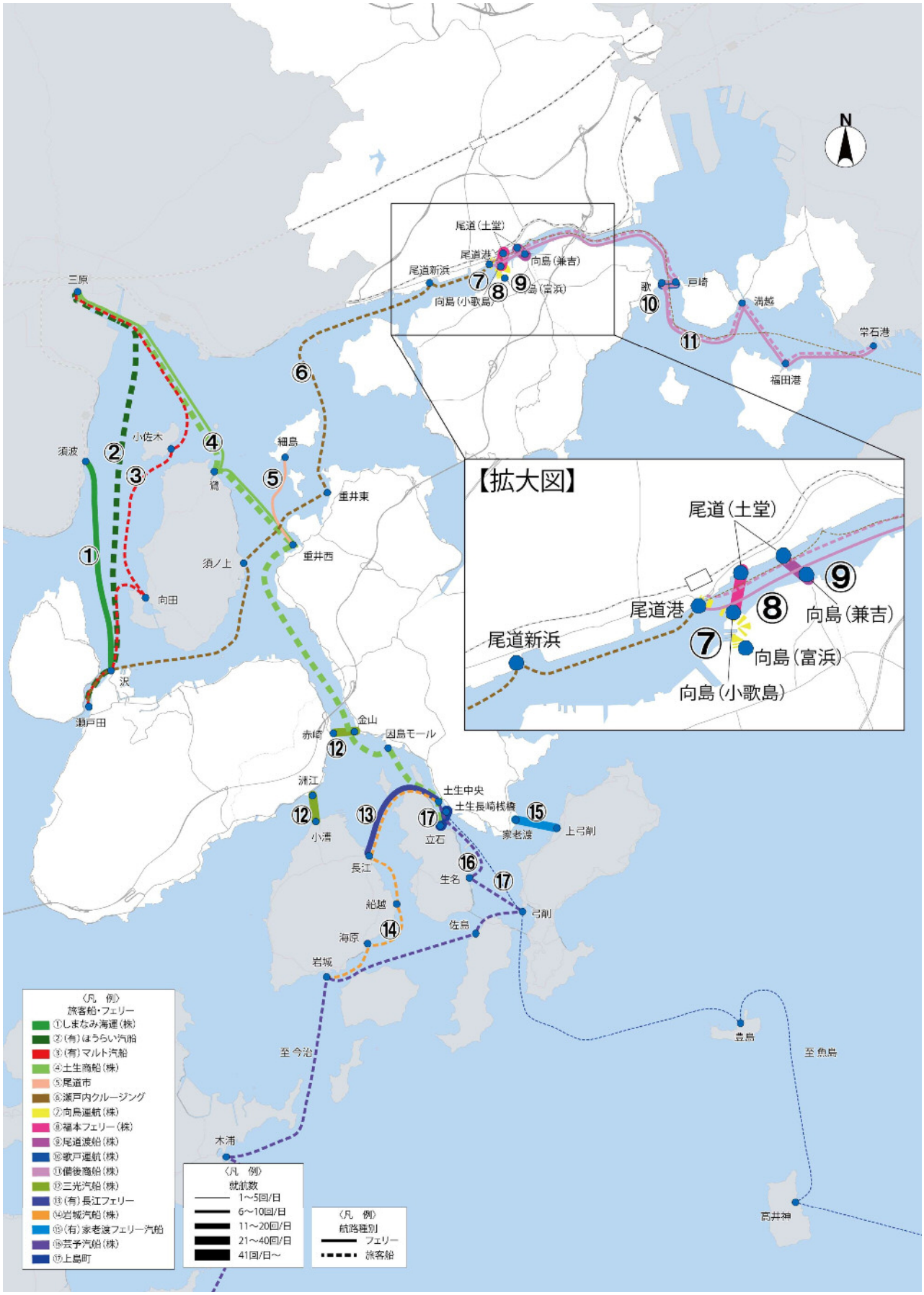
① 運航状況

市内の港に寄港する旅客船・フェリーは 20 航路あり、全国的にも航路の多い交通体系となっています。航路は、路線バスと同様に市民生活に欠かせない交通手段として、地域公共交通を構成しています。

▼　尾道市内の港に寄港する航路一覧

番号	事業者名	航路名	寄港地	運航回数（回/日）	分類	備考
①	しまなみ海運㈱ ※平成29年10月1日から弓場汽船㈱が運航	須波　～　沢	須波・沢	22	フェリー	※
②	㈲ほうらい汽船 ※平成28年11月1日から弓場汽船㈱が運航	瀬戸田　～　三原	瀬戸田・沢・三原	24	旅客船	
③	㈲マルト汽船	瀬戸田　～　三原	瀬戸田・沢・向田・小佐木・三原	14	旅客船	
④	土生商船㈱	土生　～　三原	土生・立石・因島モール・重井（西）・鷺・三原	24	旅客船	※
		重井　～　三原	重井・鷺・三原	14	フェリー	
⑤	尾道市	細島　～　西浜	細島・西浜	18	フェリー	※
⑥	瀬戸内クルージング	尾道　～　瀬戸田	尾道・新浜・重井（東）・須ノ上・沢・瀬戸田	16	旅客船	
⑦	向島運航㈱	尾道（駅前）～向島（富浜）	尾道（駅前）・向島（富浜）	168	フェリー	
⑧	福本フェリー㈱	尾道（土堂）～向島（小歌島）	尾道（土堂）・向島（小歌島）	230	フェリー	
⑨	尾道渡船㈱	尾道（土堂）～向島（兼吉）	尾道（土堂）・向島（兼吉）	323	フェリー	
⑩	歌戸運航㈱	歌　～　戸崎	歌・戸崎	121	フェリー	
⑪	備後商船㈱	尾道　～　常石	尾道・戸崎・歌・満越・福田・常石	20	フェリー/旅客船	※
⑫	三光汽船㈱	洲江　～　小漕	洲江・小漕	67	フェリー	
		金山　～　赤崎	金山・赤崎	70	フェリー	※
⑬	㈲長江フェリー	土生　～　長江	土生・長江	40	フェリー	
⑭	岩城汽船㈱	土生　～　岩城	土生・長江・岩城	17	旅客船	
⑮	㈲家老渡フェリー汽船	家老渡　～　上弓削	家老渡・上弓削	72	フェリー	
⑯	芸予汽船㈱	土生　～　今治	土生・生名・弓削・佐島・岩城・木浦・友浦・今治	16	旅客船	※
⑰	上島町	土生　～　立石	土生・立石	120	フェリー	
		土生　～　魚島	土生・弓削・豊島・高井神・魚島	8	旅客船	

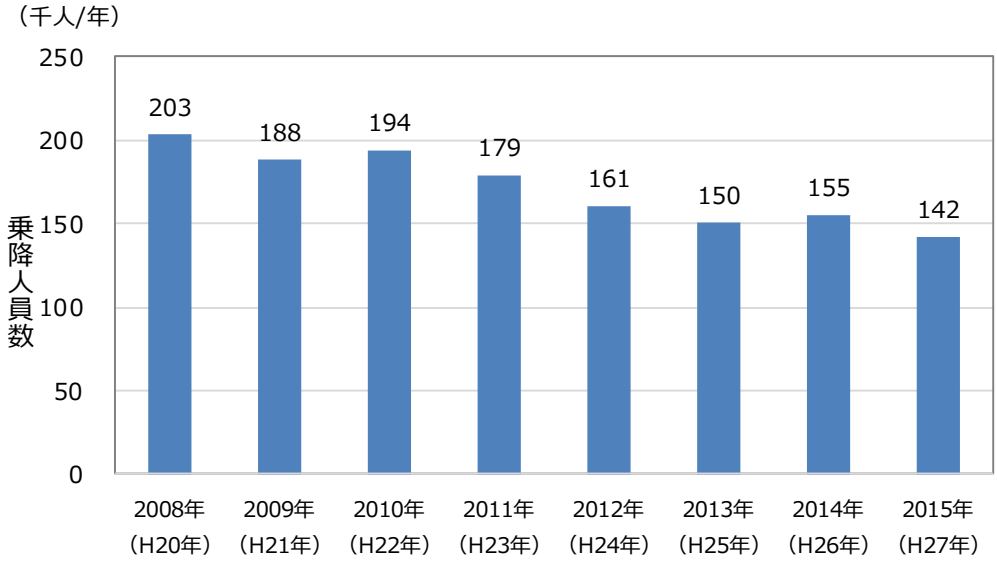
※備考欄※は、H27 年度時点の補助対象航路
※運航回数は、平成 28 年 10 月 4 日の状況



▲　尾道市内の港に寄港する航路図

② 利用者数の状況

尾道港の乗降人員の推移をみると、平成 20 年の約 20 万人から年々減少し、平成 27 年には約 14 万人となっています。



（資料）尾道市

▲ 尾道港の乗降人員の推移

▲ 旅客船

▲ フェリー

▲ 港内渡船

5）自家用有償旅客運送

① 運行状況

本市では、自家用有償旅客運送として、市町村運営有償運送と福祉有償運送が運行されています。市町村運営有償運送は、交通空白地において、市が主体となり百島町定期輸送車（百島バス）と因島定期輸送車（三浦線）の 2 路線を運行しています。福祉有償運送は、2 団体が高齢者・障がい者等の移動手段のため運行しています。

a. 市町村運営有償運送

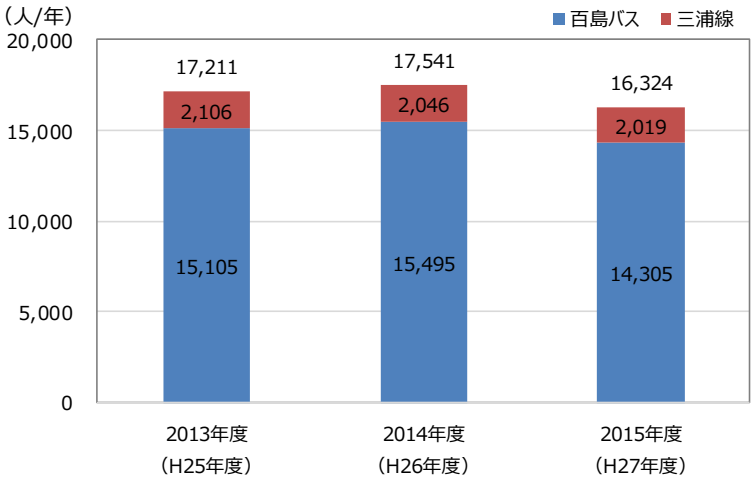
	百島町定期輸送車（百島バス）		因島定期輸送車（三浦線）	
路線距離	2.0km		9.2km	
運行区間	福田港～泊港		三庄千守～中庄入川	
運行回数	10 往復/日運行		7 往復/日運行	
概要	百島バスは、航路の定期便が寄港する福田港と島内南部に位置する泊港を結ぶ路線で、島内唯一の地域公共交通手段		三浦線は、旧因島市の南北を結ぶ路線として因島の東海岸を運行しており、入川橋と千守のバス停で島内の路線バスと接続	
路線図				

b. 福祉有償運送

- NPO 法人障がい者自立生活支援センターおのみち（CIL おのみち）
- 一般社団法人とらんたーね

② 利用者数の状況

市町村運営有償運送の百島バスと三浦線の利用者数は、年間約 1 万 6 千人の利用となっています。



（資料）尾道市

▲ 市町村運営有償運送の利用者数

6）タクシー

① 運行状況

市内をカバーする営業所があるタクシー事業者は 12 社、配車可能な営業所は 15 か所あり、多くの営業所は市内中心部に集中している状況となっています。

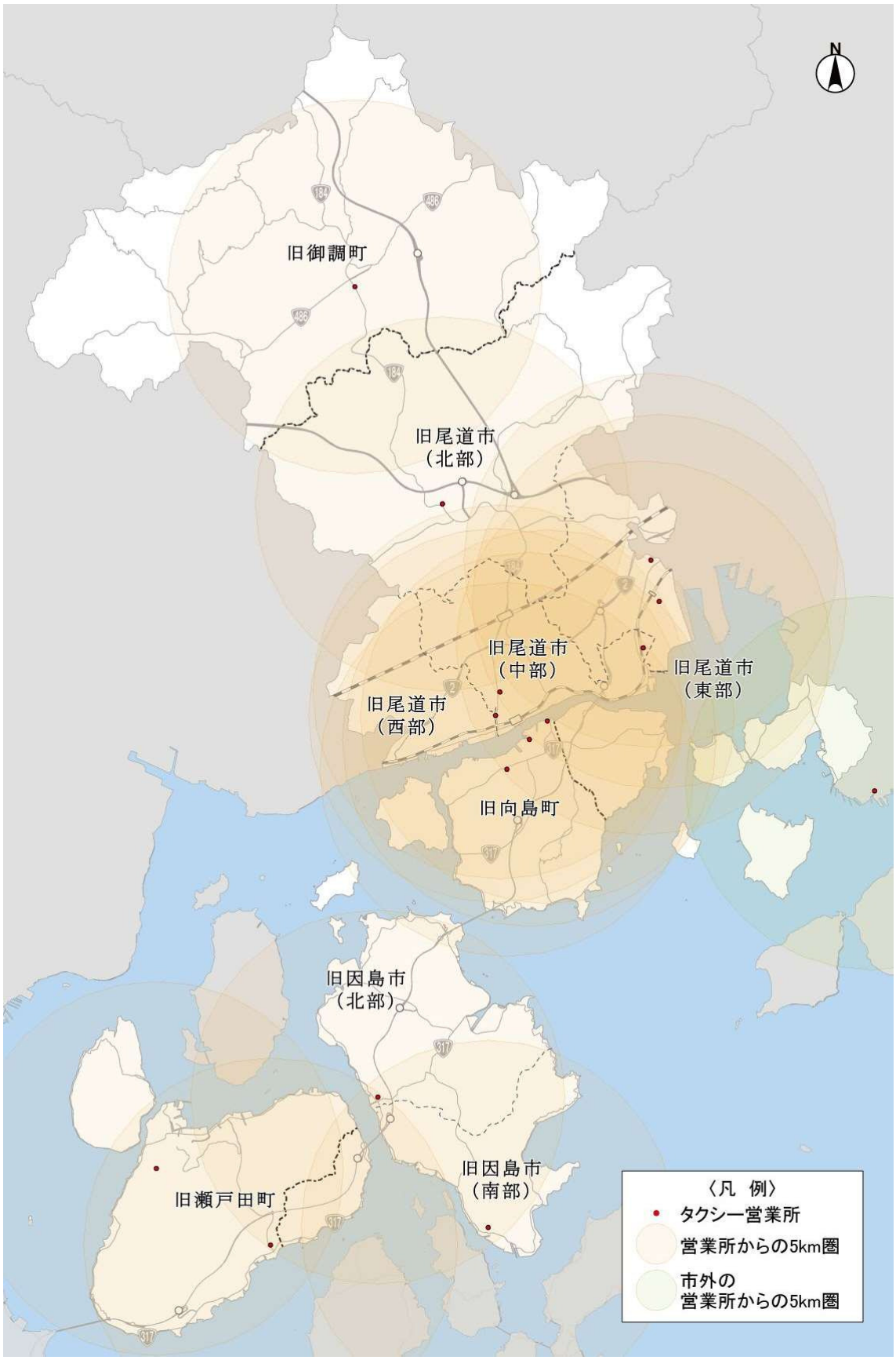
▼ 尾道市内をカバーする営業所があるタクシー事業者一覧

事業者名	地域名	営業所名
①備三タクシー㈱	尾道地域東部	尾道営業所
	向島	向島営業所
②尾道合同タクシー㈱	尾道地域中部	栗原営業所
③尾道交通㈲	尾道地域東部	本社営業所
④平和タクシー	因島北部	本社営業所
⑤因島タクシー㈱	因島南部	本社営業所
⑥大平交通㈱	向島	本社営業所
⑦田島タクシー㈲	尾道地域北部	尾道営業所
	福山市	本社営業所
⑧瀬戸田タクシー㈲	生口島	中野営業所
⑨美南タクシー	生口島	御寺営業所
⑩㈱中国交通	尾道地域中部	尾道営業所
	御調町	御調営業所
⑪㈲せとうち観光タクシー	尾道地域東部	尾道営業所
⑫㈱レモン交通	向島	本社

（資料）広島県タクシー協会

▲ タクシー

タクシーの営業所から 10 分程度で到達できる範囲（時速 30km/ｈの場合：営業エリア 5km 圏）では、市域のほとんどがカバーされている状況にありますが、旧御調町の一部エリアは空白地となっています。



（資料）広島県タクシー協会
※営業所から 10 分程度で到達できる範囲（時速 30km/ｈの場合）として、仮に 5km 圏を営業エリアと設定

▲　タクシー事業者営業所位置図

3．その他の移動支援

1）通学支援

① 運行状況

市内では、旧尾道市東部・北部、旧御調町、旧向島町、旧因島市、旧瀬戸田町で小中学生の通学支援のため、運行委託によるスクールバス・タクシーを運行しています。

通学支援には、その他に路線バス等の地域公共交通を利用した通学支援や、尾道市教育委員会が市の所有する車両を使用して自主運行しているものもあります。

▼ 通学支援状況一覧

種 別		学 校 名	地 区
運行委託	運行委託（バス）	御調中央小学校	菅野・綾目・大和・上川辺
運行委託	運行委託（バス）	御調西小学校	今津野
運行委託	運行委託（バス）	美木原小学校	原田・木ノ庄東・木ノ庄西
運行委託	運行委託（バス）	三幸小学校	岩子島
運行委託	運行委託（バス）	浦崎小学校	戸崎
運行委託	運行委託（バス）	美木中学校	原田
運行委託	運行委託（バス）	瀬戸田中学校	東生口・南
運行委託	運行委託（タクシー）	三幸小学校	有井
運行委託	運行委託（タクシー）	因北小学校	鏡浦
運行委託	運行委託（タクシー）	因島南小学校	田熊西区・中区
自主運行	市所有バス	因北小学校	大浜・西浦
地域公共交通利用	路線バス	栗原小学校	久山田
地域公共交通利用	路線バス	高見小学校	立花・江奥
地域公共交通利用	路線バス	因島南小学校	土生・三庄・田熊・椋浦
地域公共交通利用	路線バス	瀬戸田小学校	高根・名荷・垂水・東生口・南
地域公共交通利用	路線バス	久保中学校	山波
地域公共交通利用	路線バス	瀬戸田中学校	東生口・南
地域公共交通利用	航路	重井小学校	細島
地域公共交通利用	航路	重井中学校	細島
地域公共交通利用	自家用有償運送	因島南小学校	椋浦
地域公共交通利用	自家用有償運送	因島南中学校	椋浦

（資料）尾道市教育委員会
※平成 29 年 4 月 1 日現在

運行委託：尾道市教育委員会がバス事業者またはタクシー事業者に委託して、登下校時の送迎を行っています。

自主運行：尾道市教育委員会が登下校時の送迎を行っています。

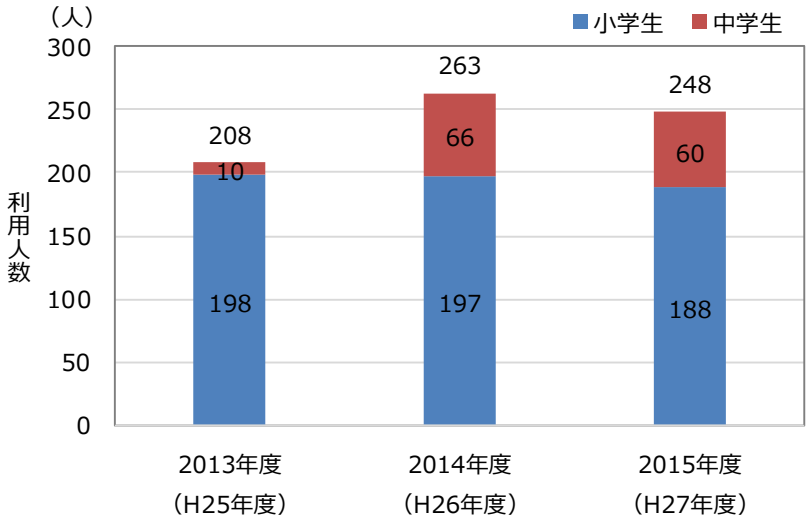
地域公共交通利用：尾道市教育委員会が既存の地域公共交通機関を利用した通学に対して支援を行っています。

（資料）尾道市教育委員会

▲　尾道市内の通学支援

② 利用者数の状況

運行委託によるスクールバス・タクシーの利用者数の推移をみると、平成 27 年度には 248 人で、そのうち小学生が約７割以上を占めている状況となっています。



（資料）尾道市教育委員会

▲　運行委託によるスクールバスの利用者数の推移

▲　スクールバス

2）高齢者支援

① 敬老バス優待乗車証等交付事業の概要

本市では、高齢者の方へのおでかけを支援するため、75 歳以上になる人に優待乗車証等を交付しています。

② 優待乗車証等の種類

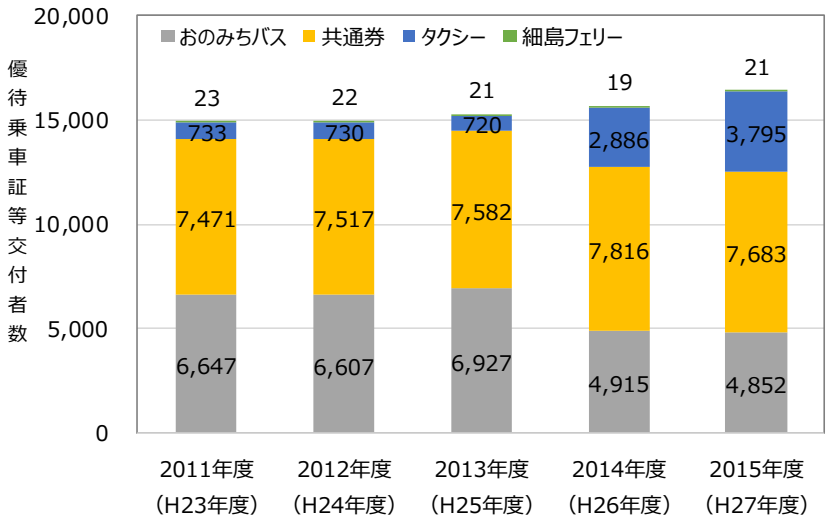
優待乗車証等のうち、交通に関わるものは、おのみちバス優待乗車証、バス・船舶共通利用券、タクシー利用助成券、公営渡船乗船券（細島フェリー）があります。

⑴ おのみちバス優待乗車証（乗車 1 回につき 30 円の自己負担）
⑵ 公営渡船乗船券（因島重井町細島地区のみが対象）：80 円×125 枚＝10,000 円
⑶ バス・船舶共通利用券：50 円×100 枚＝5,000 円
⑷ タクシー利用助成券：500 円×10 枚＝5,000 円
⑸ 入浴料・あんま等券：250 円×20 枚＝5,000 円

※⑶～⑸は、2 種類を組み合わせての交付が可能（総額 1 万円分）、但し、タクシー券の重複は御調町以外では不可。
※タクシー利用助成券は、平成 25 年度までは御調町のみでの交付となっていましたが、平成 26 年度から市内全域での交付に変更されています。

③ 優待乗車証等の種類別交付者数の推移

優待乗車証等交付者数は年々増加傾向にあります。平成 26 年度以降、タクシー利用助成券について御調町以外でも交付が開始され、タクシー利用助成券の交付者数が増加している状況となっています。



（資料）尾道市

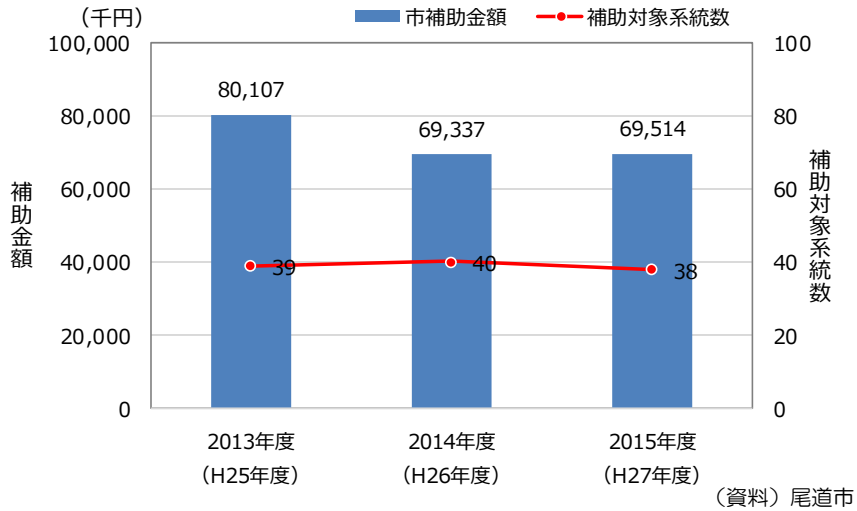
▲ 優待乗車証等の種類別交付者数の推移（交通関係）

4．移動手段に関わる市の負担状況

1）路線バス・航路の補助金状況

① 路線バス

本市では、国や県による地域公共交通に対する支援制度も活用しながら、路線バスへの運行支援を実施しています。路線バスの補助対象系統に対して、年間約 7 千万円の補助金を交付しています。

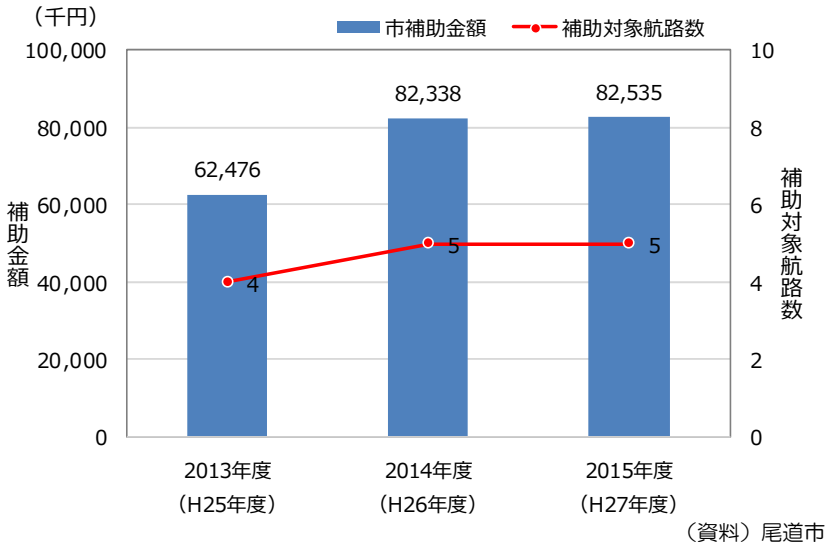


（資料）尾道市
※市が補助金を交付している系統のみ記載

▲　路線バス運行に関わる補助金額と補助対象系統数

② 航路

本市では、路線バスと同様に、国や県による離島航路、生活航路に対する支援制度も活用しながら、航路への運航支援を実施しており、補助対象航路に対して、年間約 8 千万円の補助金を交付しています。



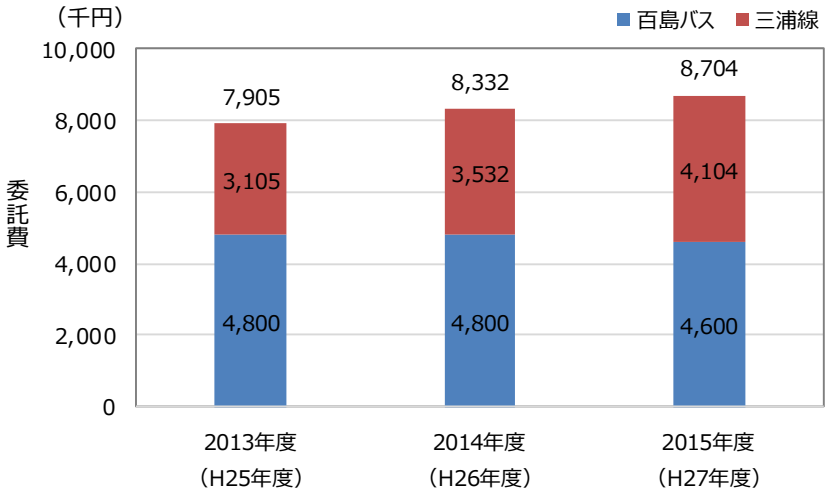
（資料）尾道市
※市が補助金を交付している航路のみ記載

▲　航路運航に関わる補助金額と補助対象航路数

2）運行委託費

① 市町村運営有償運送

本市が運行している市町村運営有償運送（百島バスと三浦線の 2 路線）の運行委託費は、年間約 900 万円となっています。

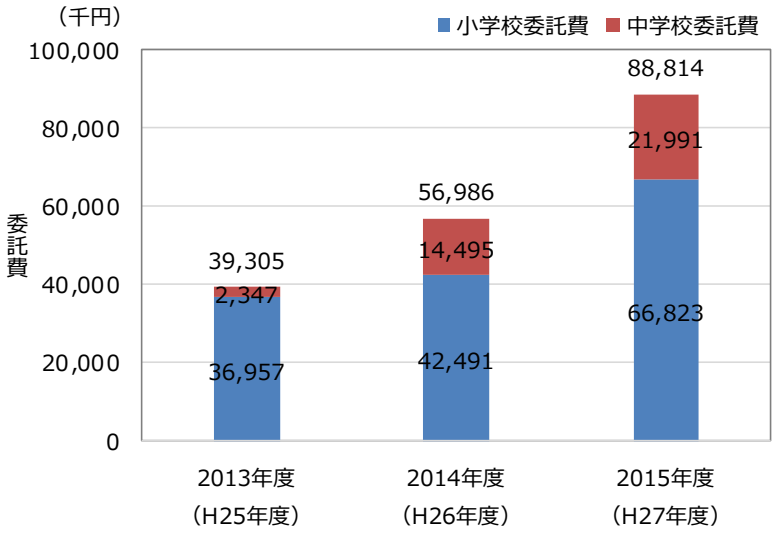


（資料）尾道市

▲　市町村運営有償運送の運行委託費

② スクールバス運行委託費

本市でのスクールバス・タクシーの運行委託費は、年間約９千万円となっています。



（資料）尾道市教育委員会

▲　スクールバス（小･中学校）の運行委託費

5．地域情勢から地域公共交通に要請される事項

項目	地域情勢の概要	地域情勢から地域公共交通に要請される事項
■地勢	・市町村合併により南北方向に市域が拡大している ・陸地部と離島を含む島しょ部を有し、全国的も多い航路数、離島航路を抱えている	・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
■人口	・人口減少の進展と老年人口割合が高い人口構造である ・旧尾道市中部・西部・東部や旧向島町の尾道水道側、旧因島市南部などに人口が集中している	・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
■将来人口（推計）	・25 年後の 2040 年に約 11 万人の人口推計となっている ・老年人口は 2020 年をピークに減少に転じ、全体人口の約 4 割弱で推移すると推計されている ・全体人口の半数以上を占め、労働力の中核をなす生産年齢人口は、2040 年までに約 3 割減少すると推計されている ・年少人口は、全人口の 1 割程度で推移すると推計されている	・人口減少における持続可能な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
■老年人口	・老年人口割合は市全体で約 34%、地域では、主に旧因島市南部や旧瀬戸田町では 40%以上となっており、旧御調町、旧因島市南部の一部、百島、高根島では 50%を超える地域もある ・運転が難しくなる可能性の高い、後期高齢者人口割合も年々増加している	・高齢化に適切に対応した移動手段が必要
■高齢者世帯	・高齢者世帯（高齢夫婦世帯・単身世帯）が増加している ・百島、旧御調町、旧因島市南部の一部では、高齢者単身世帯率が 40%を超える地域もある	・高齢化に適切に対応した移動手段が必要
■高齢者の移動環境	・75 歳以上の高齢者を対象とした改正道路交通法の施行により、増加傾向にある運転免許証自主返納者数が今後さらに増加することが想定され、高齢者の移動手段としての地域公共交通の必要性が高まることが見込まれる ・御調町など高齢者の運転免許証の返納が困難な地域もある	・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	・市民の生活移動で目的地となる、商業用途は尾道市中心部や因島南部に、工業系用途は尾道地域東部や北部、島しょ部などの港周辺の沿岸部などに広がっている ・公共施設や病院、商業施設などは旧尾道市街地である尾道地域中部、東部、西部などに多く点在しており、各支所が配置されている周辺にも点在している状況にある	・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

項目	地域情勢の概要	地域情勢から地域公共交通に要請される事項
■観光機能	・旧尾道市街地、しまなみ海道沿線に観光集客が多い傾向にある ・その他各地域にも魅力ある観光交流施設が点在している	・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
■交通網	・鉄道（ＪＲ新幹線・山陽本線）、路線バス、タクシー、航路など、複数の地域公共交通ネットワークを有する ・瀬戸内の十字路を中心とした高速道路ネットワークと各地域を結ぶ幹線道路網が整備されている ・海上航路は、離島、市内外の島しょ部地域を結ぶ20 航路あり、高速道路と共存している航路もある	・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
■移動手段確保に係る行政負担	・市民生活に必要な移動手段を確保するため、補助対象路線、航路に運行（運航）補助を実施している ・通学に必要なスクールバス、交通空白地に対する自主運行バスを運行する支援も行っている	・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

第5章 地域公共交通の利用実態・ニーズ

1．市民等の移動実態・ニーズ

1）調査の概要

市民や観光客、通勤や通院など、尾道市内で移動される方の移動実態や、地域公共交通に関するニーズ等を把握するため、下記の調査を実施しました。（地域公共交通を利用されている方、利用されていない方の双方を対象）調査の概要は下表の通りです。

▼ 調査の概要

	市民アンケート調査	高校生アンケート調査
調査の目的	尾道市内の住民を対象に現在の地域公共交通の利用状況や改善要望、また少子高齢化、人口減少に対応したこれからの時代に向けた地域公共交通の活用や課題、地域公共交通の維持継続に対する住民意識を把握 ※家族集計として、対象者の家族の移動実態も把握	通学に関する意見を把握
調査対象	尾道市内にお住まいの方（15 歳以上） 尾道市内を 9 地域※に分け、各地域で 500 名、計 4,500 名を対象に無作為抽出 ※9 地域：尾道地域中部･東部･西部･北部、御調町、向島、因島北部･南部、生口島に区分（向東町は向島、因島原町･因島洲江町は生口島に含む）	尾道市内の全 8 校及び、市外の 6 校の 2 年生 ※全学年を対象とした学校有り ※合計 1,450 票配布
調査期間	平成 28 年 8 月 31 日～9 月 15 日	平成 28 年 9 月中旬～10 月末
調査方法	郵送配布、郵送回収	調査票の配布、回収を学校に依頼
回収状況	回収数：1,702 票 回収率：37.8%	回収数：1,187 票 ※調査対象とした全校から回収

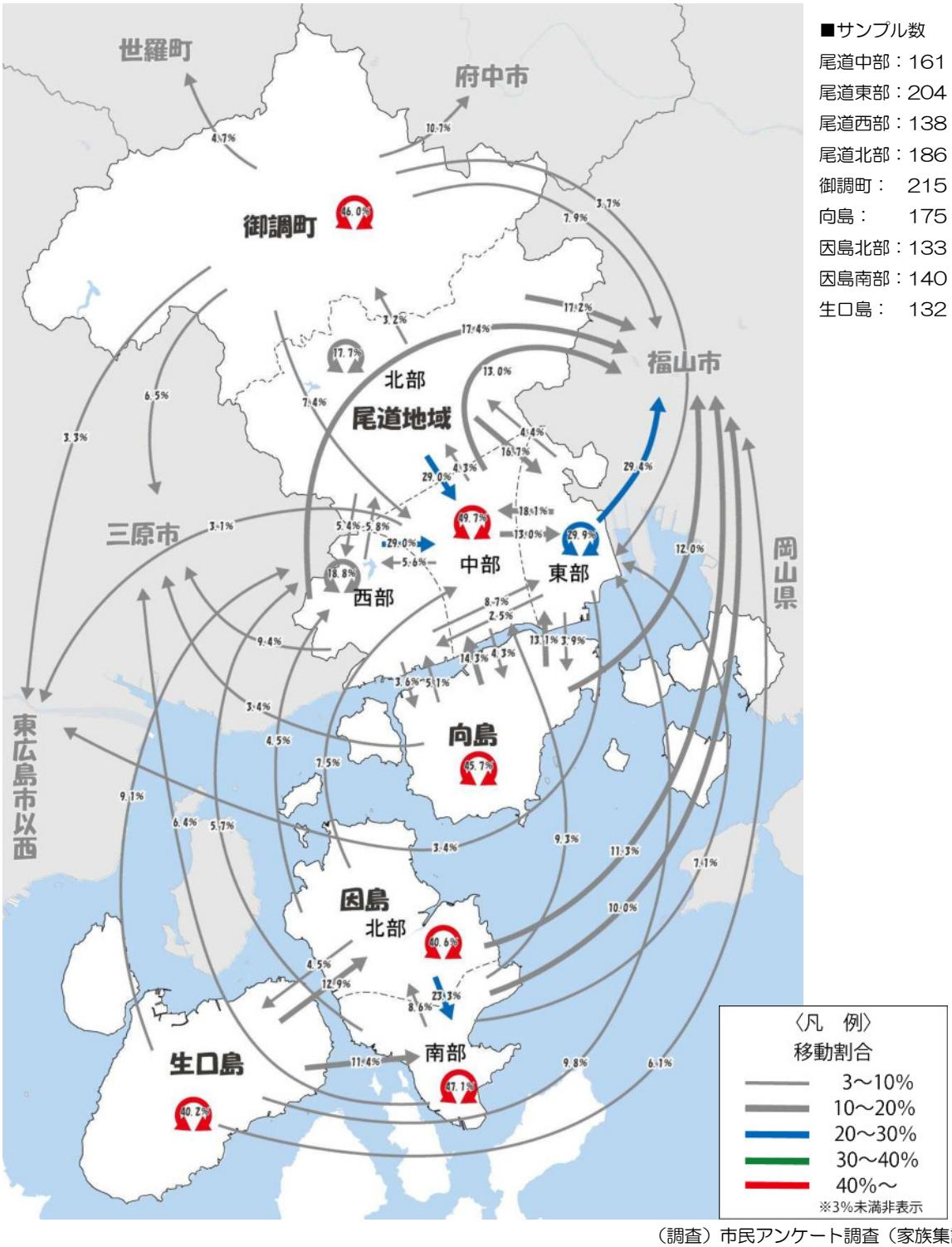
	観光客アンケート調査	利用団体･企業アンケート調査
調査の目的	尾道市内を訪れる観光客の地域公共交通の利用実態等を把握するとともに、観光交通としての地域公共交通の利用や求められるサービス内容等を把握	尾道市内の企業と病院を対象に、従業員や来訪者の交通手段や、地域公共交通に関する意見等を把握
調査対象	尾道市を訪れる観光客 （JR 尾道駅、因島水軍城、耕三寺）	尾道市内の従業員規模 100 名以上程度の企業：39 社 尾道市内の総合病院及び一部診療所：12 施設 ※回答のあった従業員や来訪者数による集計も実施
調査期間	平成 28 年 11 月 20 日～ 11 月 30 日	平成 29 年 2 月
調査方法	JR 尾道駅：調査員による聞き取り 因島水軍城・耕三寺 観光施設での配布・郵送回収	郵送配布、郵送回収
回収状況 実施状況	回収数：165 票 JR 尾道駅：118 票、その他：47 票 ※回収数が少ないため、参考として扱う。	回収数（企業）：20 票 回収数（病院）：9 施設 ※回収数が少ないため、参考として扱う。

2）市民の移動実態・ニーズ

市民アンケート調査と高校生アンケート調査から、市民の移動実態・ニーズを把握しました。

① 地域間のつながり（地域間流動）

尾道地域中部・東部、御調町、向島、因島、生口島では、地域内での移動が多い特徴がみられます。また、尾道地域西部・北部、向島では、尾道地域中部への移動が多く、因島・生口島間の移動も比較的多い特徴がみられます。



（調査）市民アンケート調査（家族集計）
※特定日における移動状況

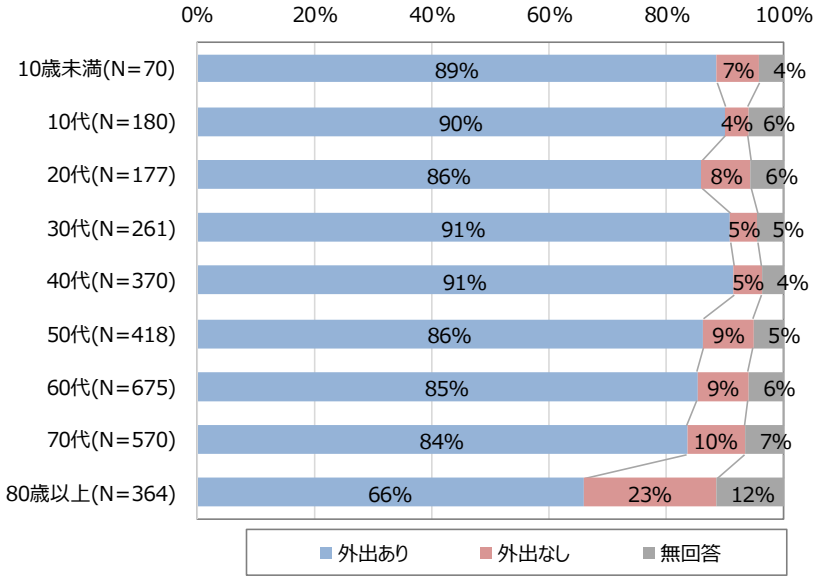
▲　地域間流動図

② 移動の状況

(1) 全目的

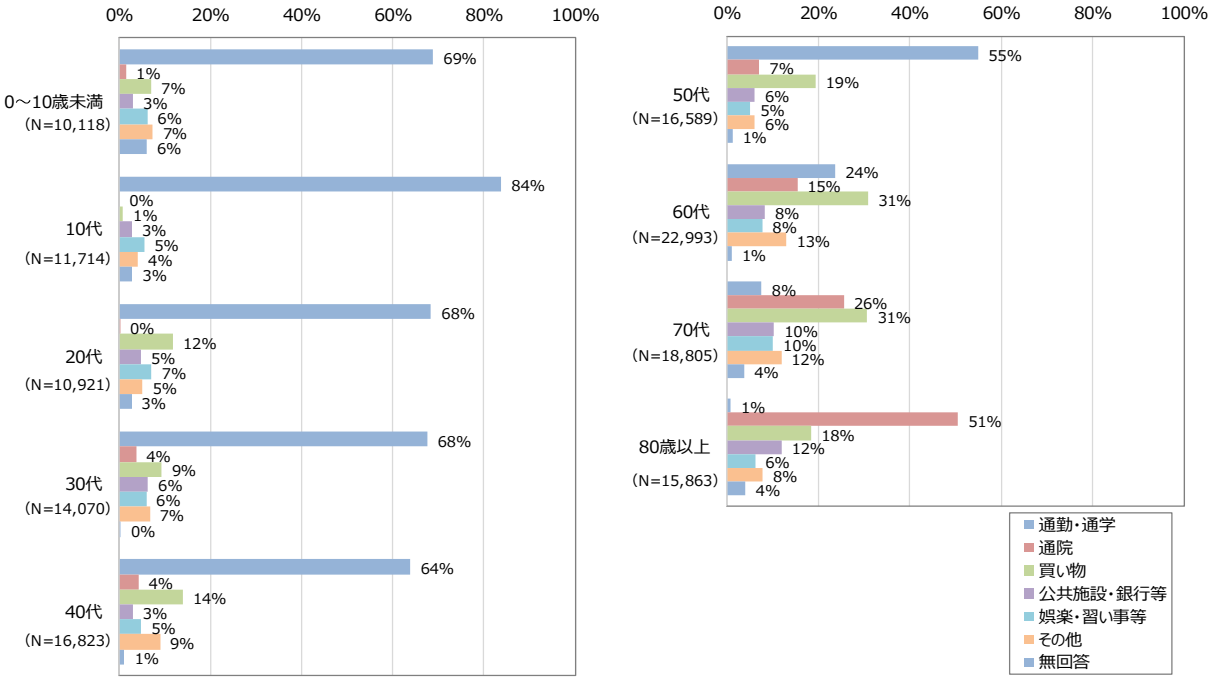
特定日における外出（移動）の有無（移動の状況）については、70 代までの全ての年代で 8 割以上の方が外出していますが、80 歳以上で外出した人は約 7 割と他の年代と比較して低い状況です。

年代別の移動目的では、50 代までの全ての年代で通勤・通学目的の割合が最も多くなっていますが、60 代以上では買い物や通院目的の割合が最も多くなっています。特に 80 歳以上では、通院目的の移動が多く、過半数を占めています。



（調査）市民アンケート調査（家族集計）

▲ 特定日における外出の有無（年代別）



（調査）市民アンケート調査（家族集計）

▲ 特定日における移動目的（年代別）

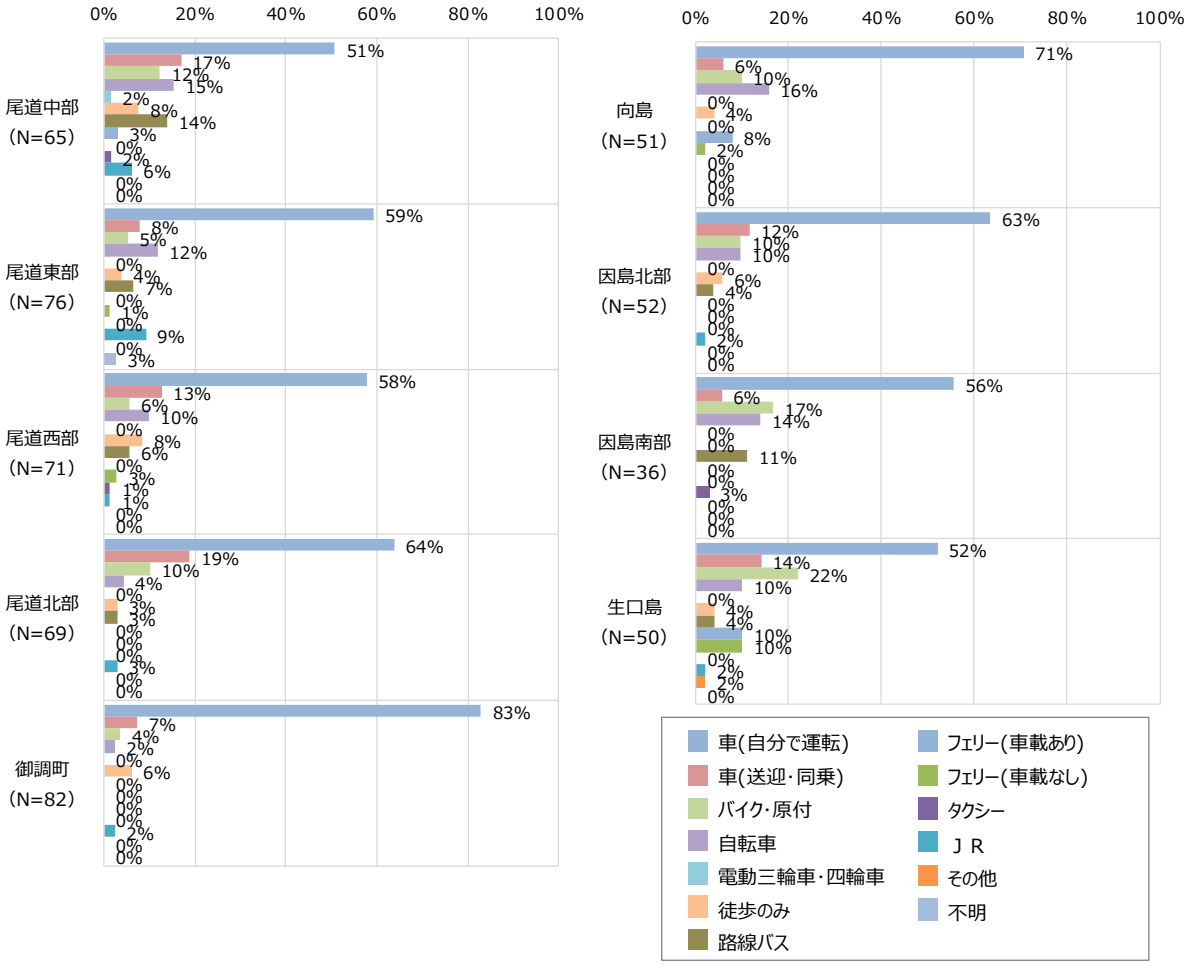
⑵ 通勤・通学目的

a. 通勤・通学目的での交通手段

通勤・通学目的での交通手段は、全ての地域において、「車（自分で運転）」が最も多くなっています。特に、御調町では 83%となっており、他地域と比較して高い傾向にあります。

路線バスと回答した人は、尾道地域中部が最も多く 14%で、次いで因島南部が 11%となっています。

フェリー（車載あり）、フェリー（車載なし）と回答した人は、生口島で最も多く、それぞれ 10%となっています。



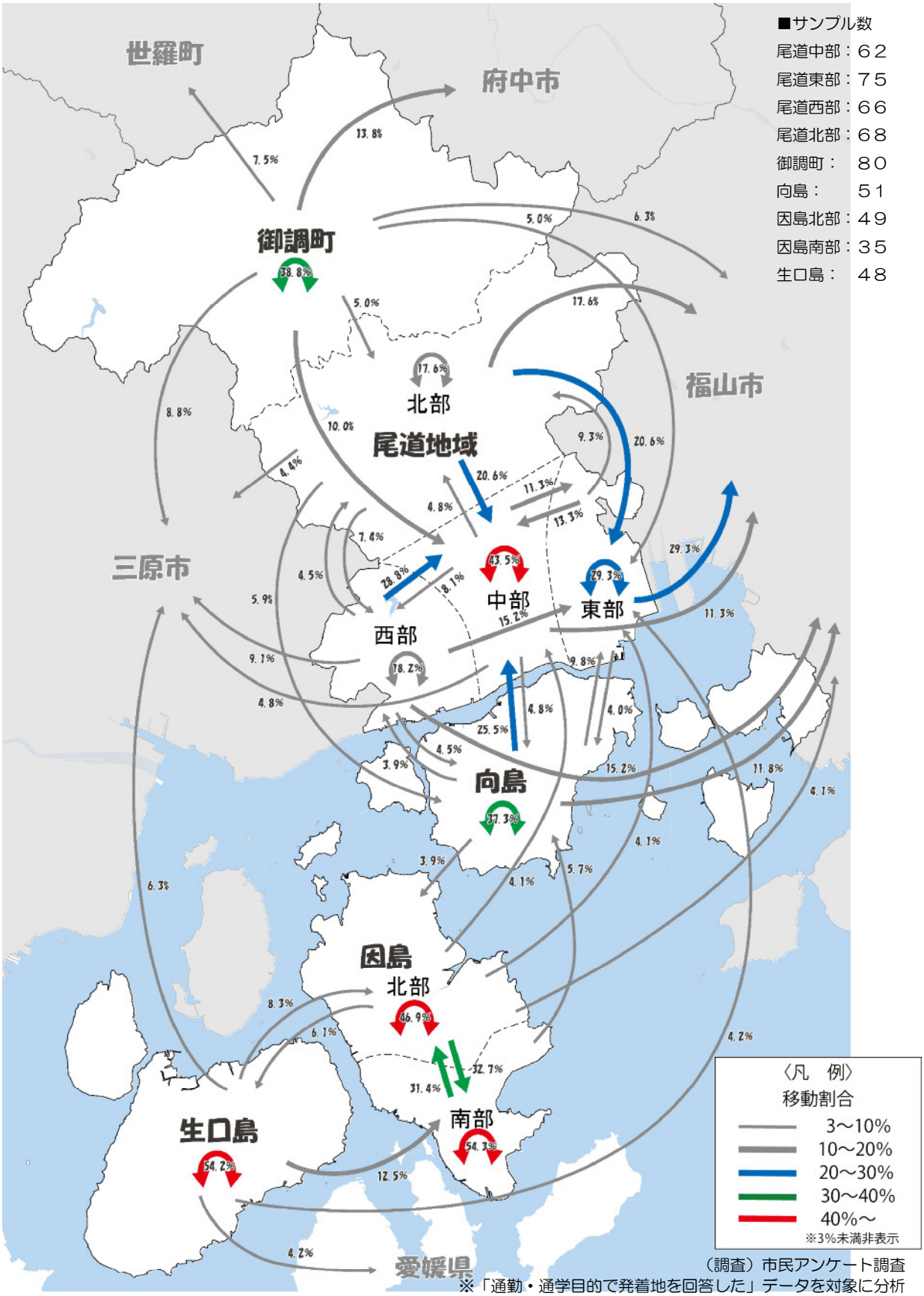
（調査）市民アンケート調査
※複数回答
※「通勤・通学目的で発着地を回答した」データを対象に分析

▲ 通勤・通学目的での交通手段

▲ 通勤・通学時間帯の尾道駅前

b. 通勤・通学目的での流動

通勤・通学目的での流動では、尾道地域中部や御調町、向島、因島北部、因島南部、生口島で自地域内での移動割合が高い傾向にあります。尾道地域西部や尾道地域北部では、尾道地域中部等への移動割合が高い傾向にあります。



（調査）市民アンケート調査
※「通勤・通学目的で発着地を回答した」データを対象に分析

▲　通勤・通学目的での地域間流動図

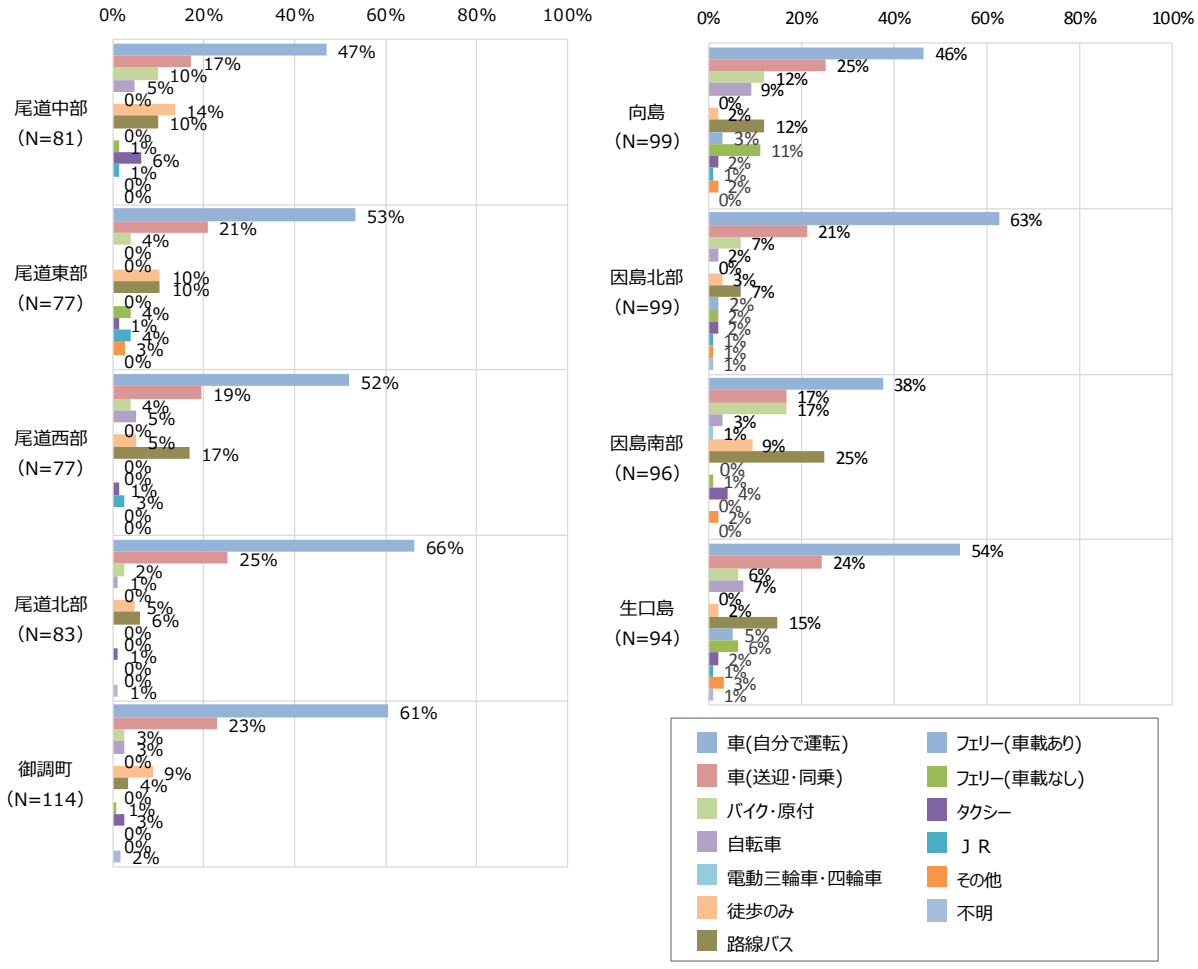
⑶ 通院目的

a. 通院目的での交通手段

通院目的での交通手段は、全ての地域において、「車（自分で運転）」が最も多くなっています。尾道地域北部においては 66%となっており、他地域と比較して高い傾向にあります。

路線バスと回答した人は、因島南部が最も多く 25%となっており、次いで、尾道地域西部が 17%となっています。

フェリー（車載あり）、フェリー（車載なし）と回答した人は、向島で最も多く、それぞれ 3%、11%となっており、次いで、生口島が 5%、6%となっています。

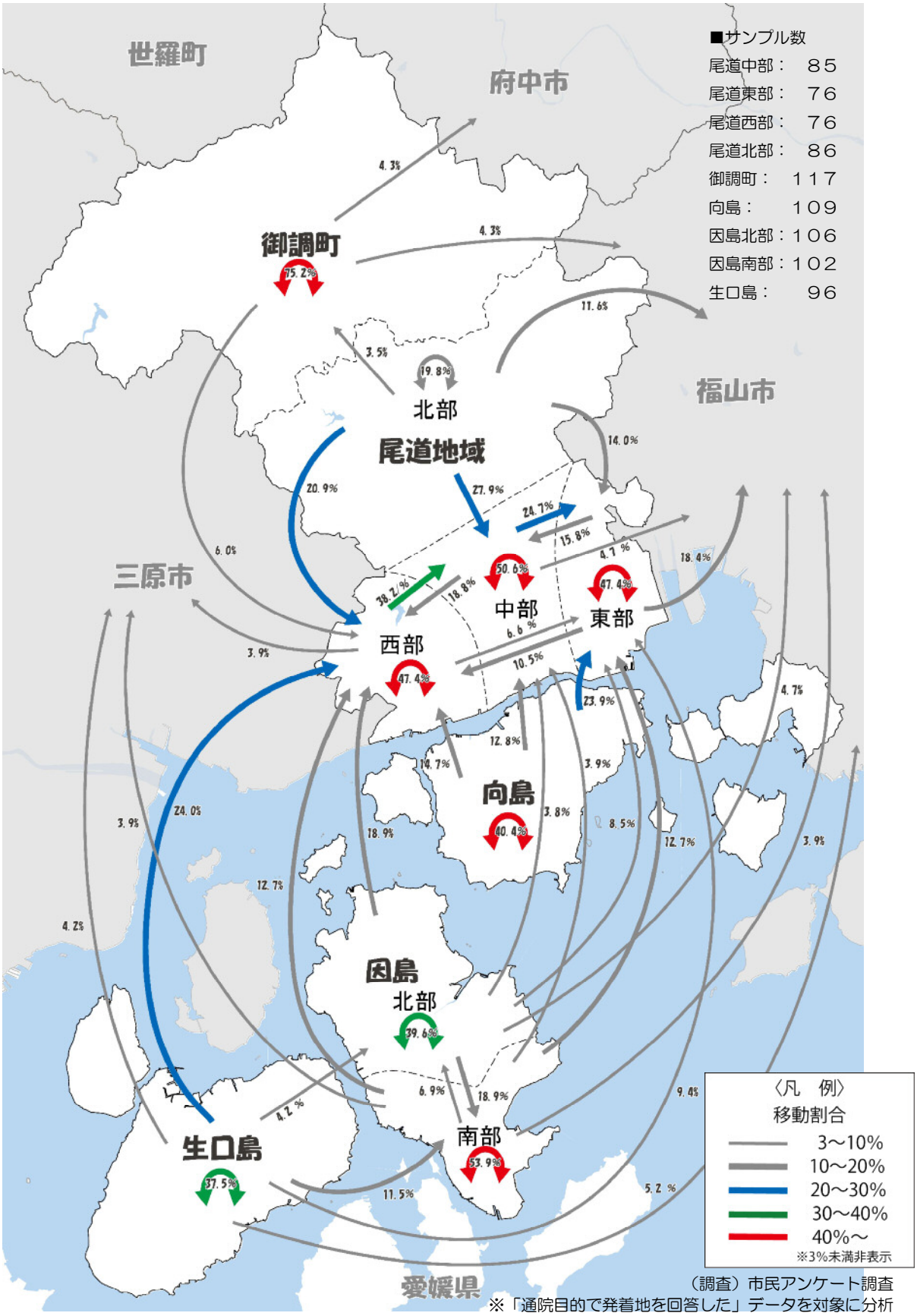


（調査）市民アンケート調査
※複数回答
※「通院の交通手段の回答あり」データを対象に分析

▲　通院目的での交通手段

b. 通院目的での流動

通院目的での流動では、尾道地域中部や尾道地域東部、尾道地域西部、御調町、向島、因島南部で自地域内での移動割合が高い傾向にあります。また、ＪＡ尾道総合病院がある尾道地域西部や、尾道市立市民病院がある尾道地域東部へは、他地域からの移動も多い傾向にあります。



（調査）市民アンケート調査
※「通院目的で発着地を回答した」データを対象に分析

▲　通院目的での地域間流動図

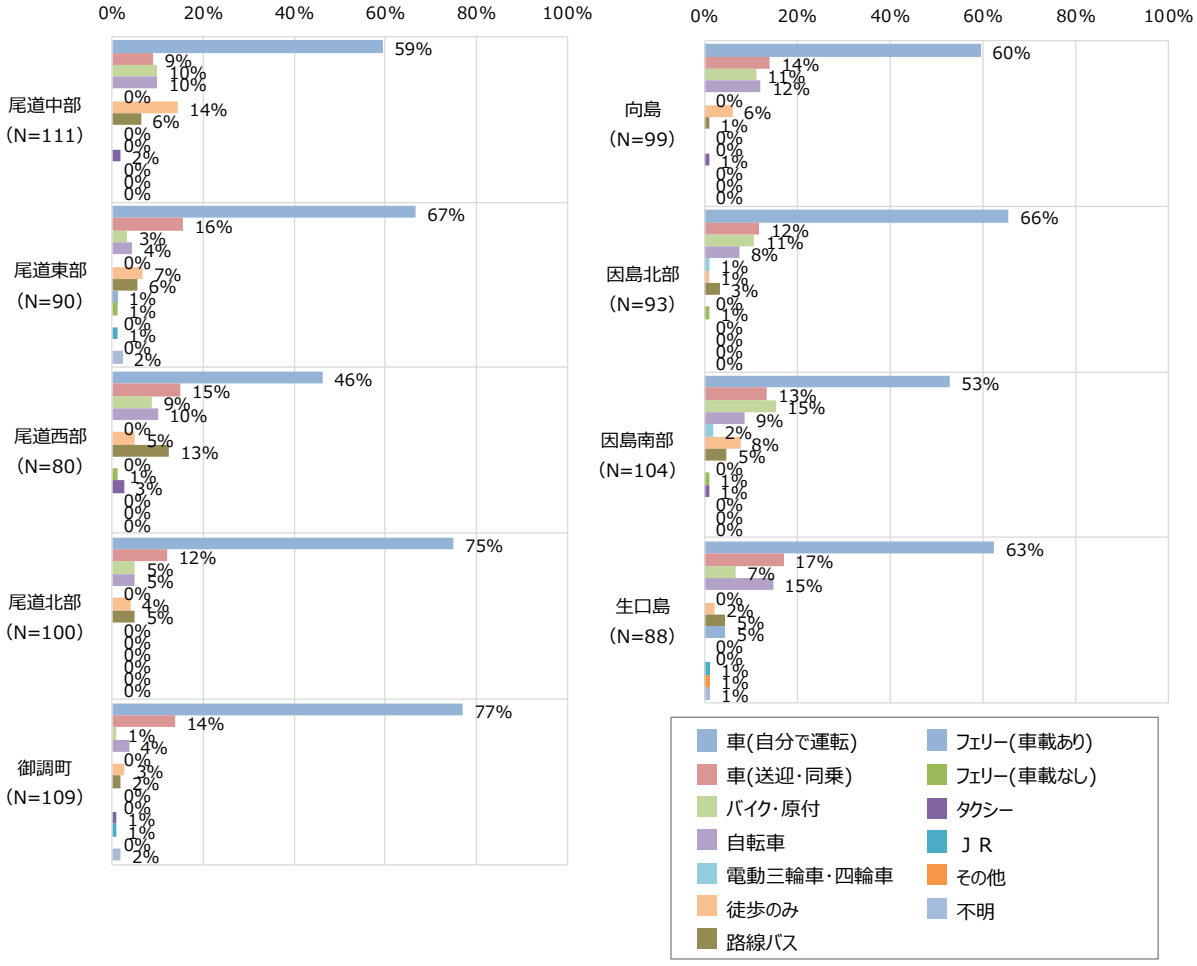
(4) 買い物目的

a. 買い物目的での交通手段

買い物目的での日常的な交通手段は、全ての地域において、「車（自分で運転）」が最も多くなっており、御調町は 77%で、他地域と比較して高い傾向にあります。

路線バスと回答した人は、尾道地域西部が最も多く 13%となっており、次いで尾道地域中部が 6%となっています。

フェリー（車載あり）と回答した人は、生口島で最も多く 5%となっています。

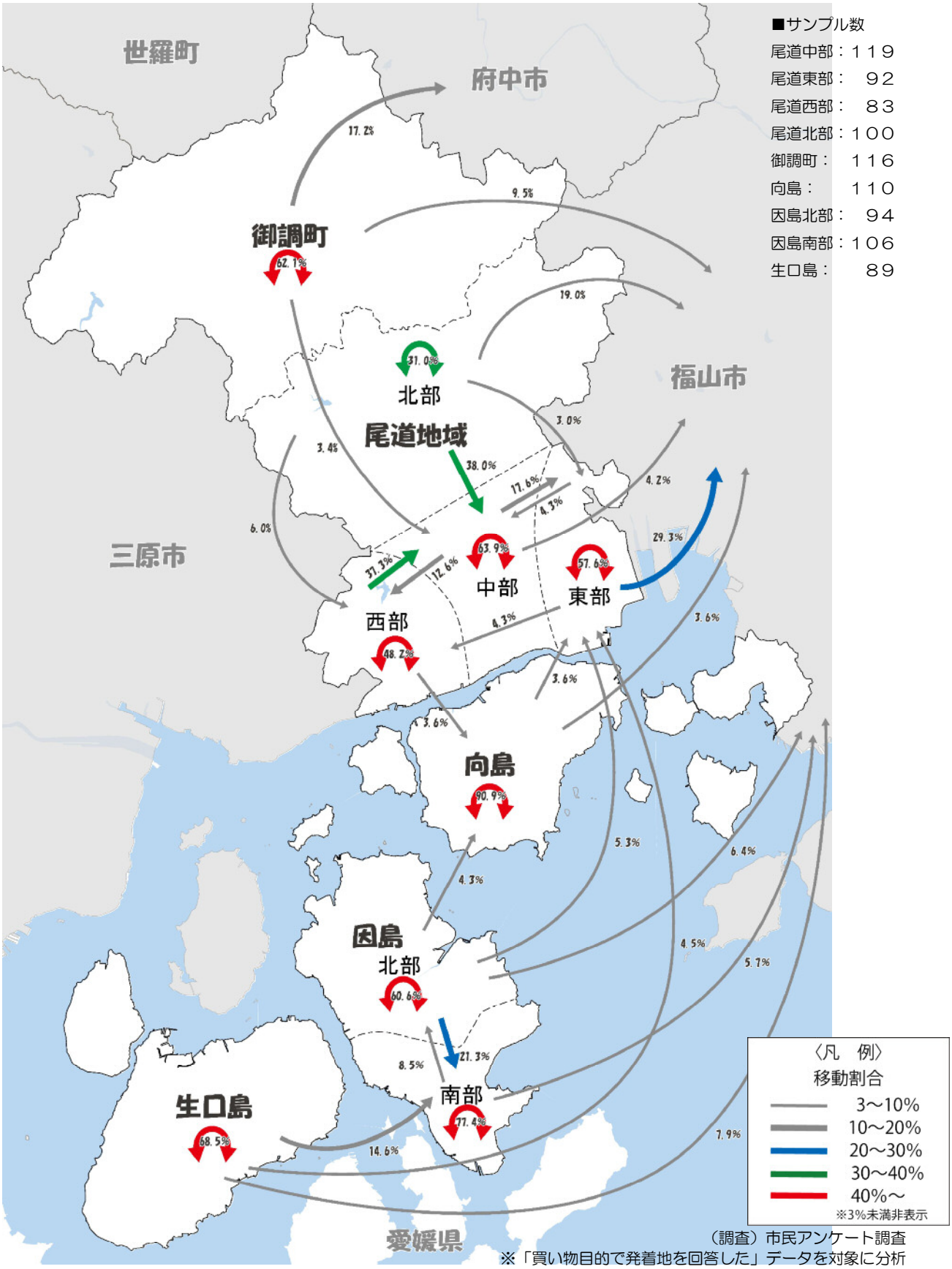


（調査）市民アンケート調査
※複数回答
※「買い物の交通手段の回答あり」データを対象に分析

▲ 買い物目的での交通手段

b. 買い物目的での流動

買い物目的の流動では、尾道地域北部を除く地域で、自地域内での移動割合が 40%以上で高い傾向にあります。また、尾道地域西部と尾道地域北部から尾道地域中部への移動割合も高い傾向にあります。



（調査）市民アンケート調査
※「買い物目的で発着地を回答した」データを対象に分析

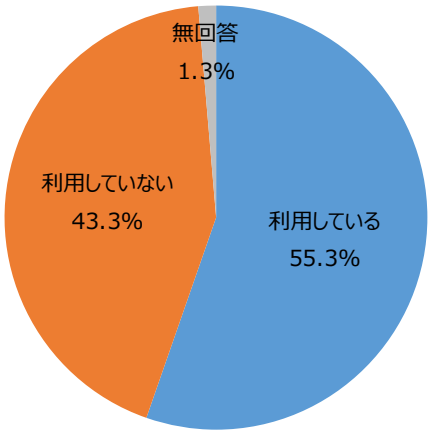
▲　買い物目的での地域間流動図

⑸ 高校生の通学

a. 通学手段

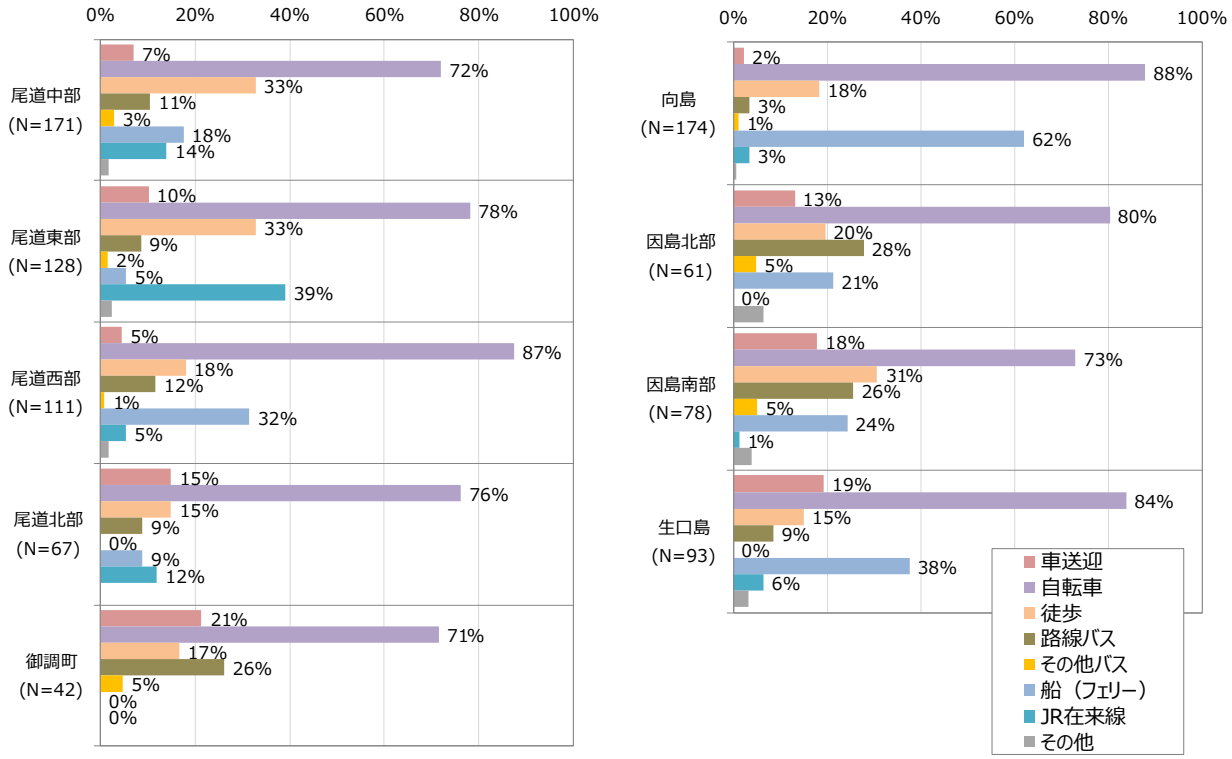
高校生の通学手段については、7 割以上の生徒が自転車を利用しています。また、登校時に地域公共交通機関を利用している生徒も半数以上となっています。地域別に地域公共交通の利用状況をみると、向島での利用割合が 6 割以上と高く、一方、尾道地域北部と御調町では約 3 割と他地域に比べ低い傾向にあります。

地域別に利用している地域公共交通をみると、向島でのフェリー利用が 6 割と多くなっています。生口島や尾道地域西部、因島においても航路利用が多い傾向にあり、御調町や因島では路線バス利用が多い傾向となっています。



N=1,187
（調査）高校生アンケート調査

▲ 登校時の地域公共交通の利用状況



（調査）高校生アンケート調査
※複数回答

▲ 居住地別登校時の利用交通手段

b. 通学流動

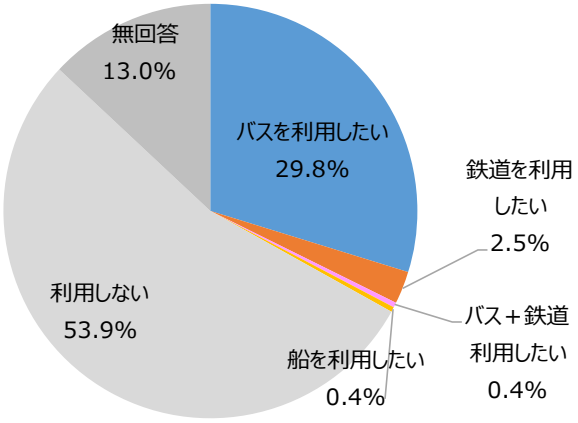
市内には、高校が 9 校あり、半数以上が尾道地域に立地しているため、尾道地域へは他地域からの移動が多い傾向にあります。また、同じく高校が立地している御調町、向島、因島、生口島では、自地域内での移動が多い傾向にあります。

（調査）高校生アンケート調査

▲　高校生の通学移動流動図

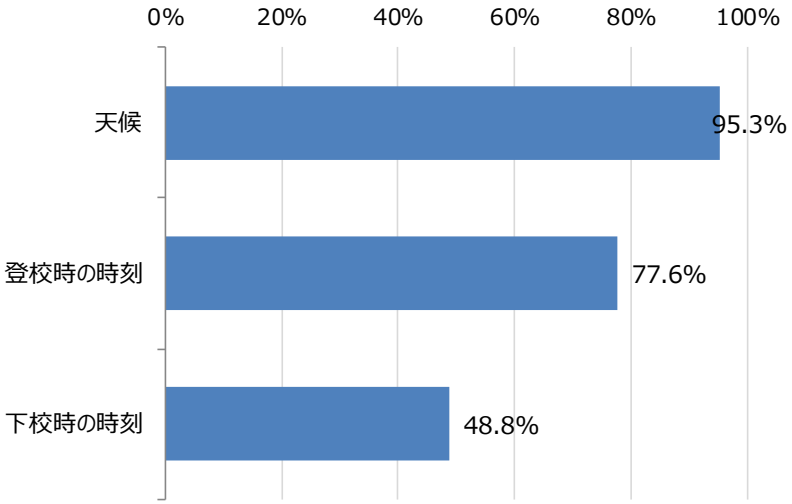
c. 地域公共交通の利用要望

地域公共交通を利用していない生徒のうち、条件次第では地域公共交通を利用したいと思っている生徒が約３割います。



N=514
（調査）高校生アンケート調査

▲　条件次第で地域公共交通を利用したいと思う生徒の割合



N=170（複数回答）
（調査）高校生アンケート調査

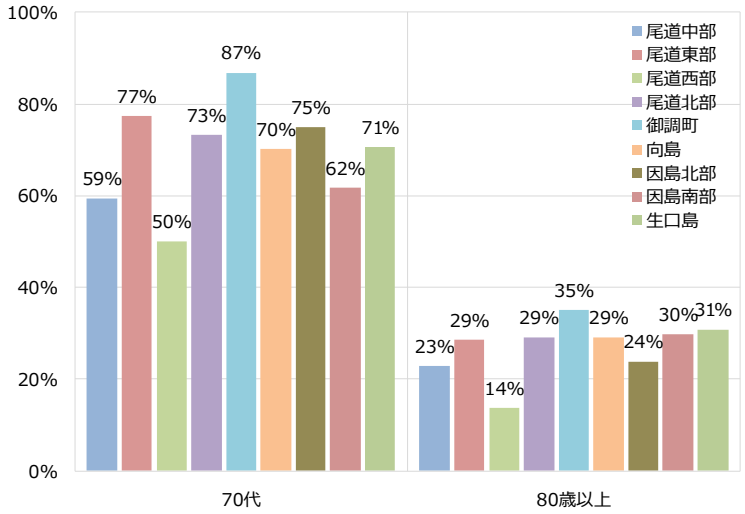
▲　地域公共交通の利用条件

▲　渡船を利用して通学する生徒

⑹ 高齢者の運転免許証保有状況

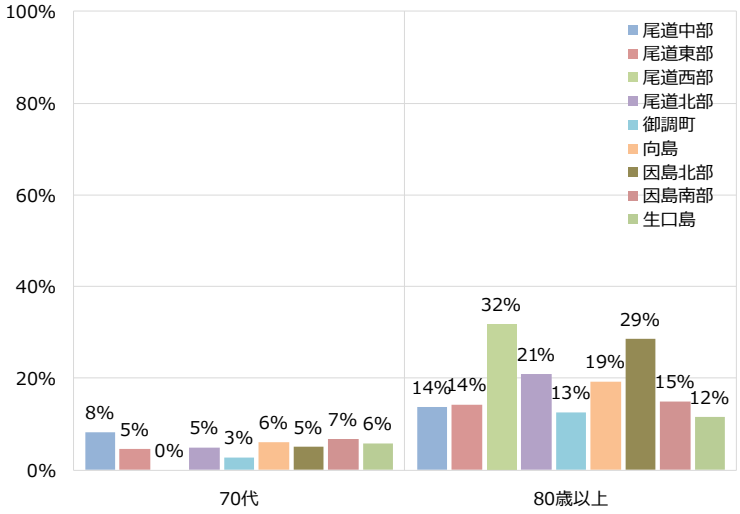
高齢者の方の運転免許証の保有状況は、70 代では各地域ともに 50%以上ですが、80 歳以上になると保有率が低下しています。しかし、御調町や因島南部、生口島などでは、80 歳以上の方でも３割以上の方が運転免許証を保有しています。

また、運転免許証の返納状況は、70 代では 1 割未満ですが、80 歳以上では 1 割から 3 割程度の方が返納しています。尾道地域西部での返納割合が高く、御調町や生口島での返納割合が低い傾向にあります。



（調査）市民アンケート調査

▲　地域別の高齢者の運転免許証保有状況



（調査）市民アンケート調査

▲　地域別の高齢者の運転免許証返納状況

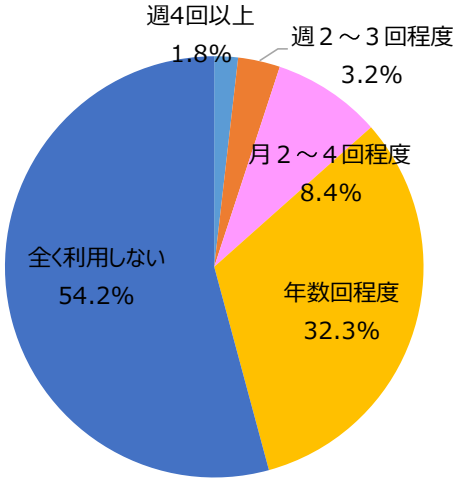
③ 地域公共交通の利用状況

(1) 路線バス

a. 路線バスの利用状況

路線バスの利用頻度について、尾道市全体で「路線バスを全く利用しない」と回答した人は過半数の 54.2%となっています。

週２～３回以上利用する人は 5.0%となっています。



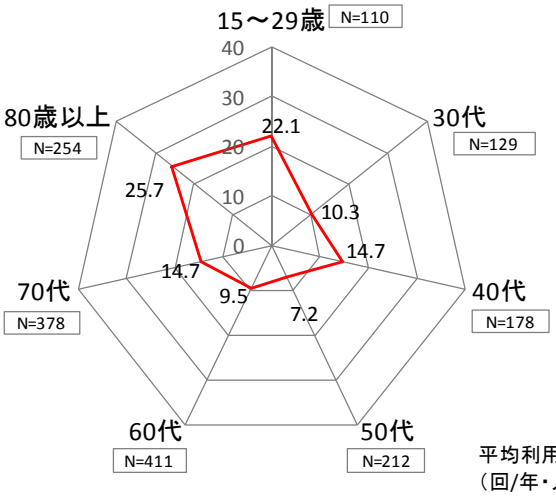
（調査）市民アンケート調査
※地域別人口による加重平均

▲　路線バスを利用する頻度

b. 路線バスの利用頻度（試算値）

市民１人当たりの路線バスの利用頻度は、15～29 歳、80 歳以上の高齢者で高い傾向にあります。

なお、地域別の状況も示していますが、サンプル数が少ないため参考として扱います。尾道地域中部・東部・北部で、80 歳以上の高齢者の利用頻度が高い傾向にあります。

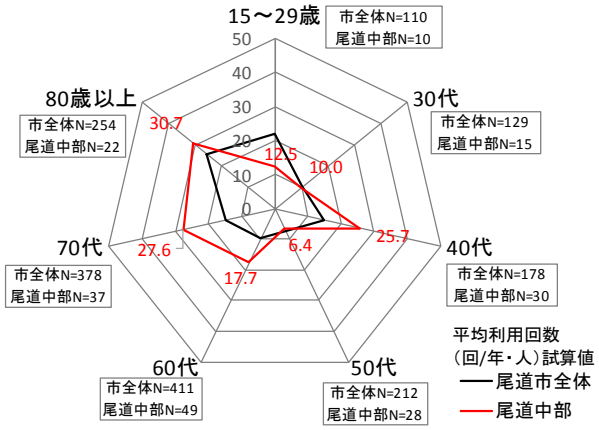


平均利用回数
（回/年・人）試算値

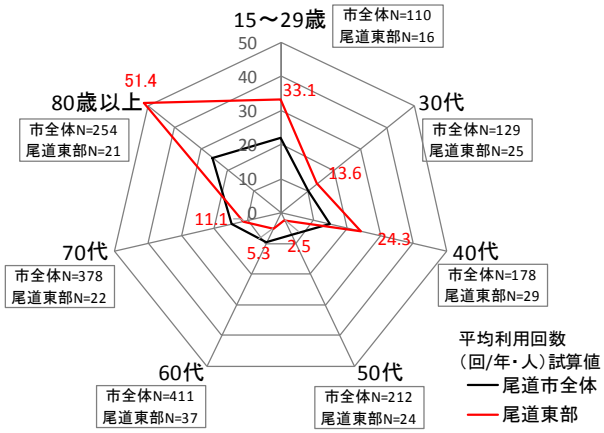
（調査）市民アンケート調査
※路線バスを利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲　市民１人当たりの路線バスの年間平均利用回数（試算値）

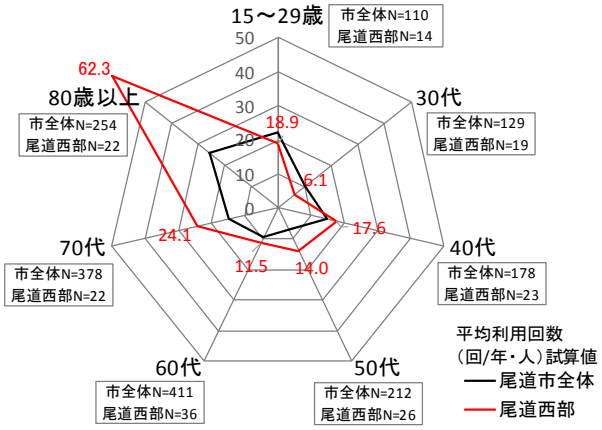
【尾道地域中部】



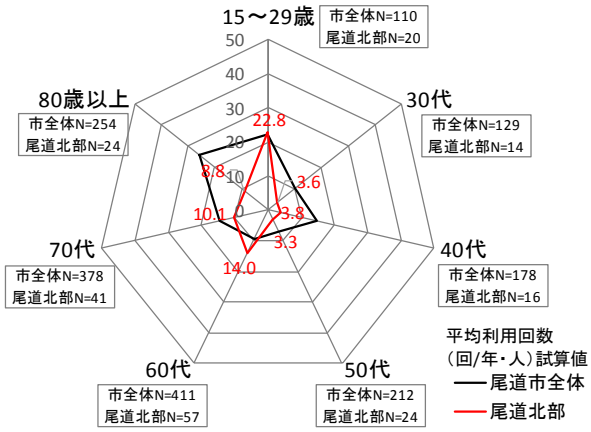
【尾道地域東部】



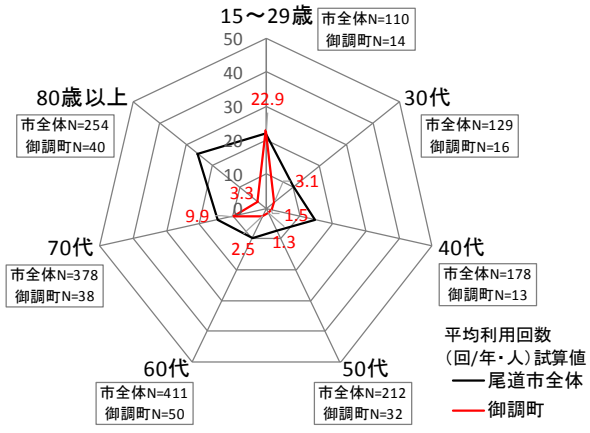
【尾道地域西部】



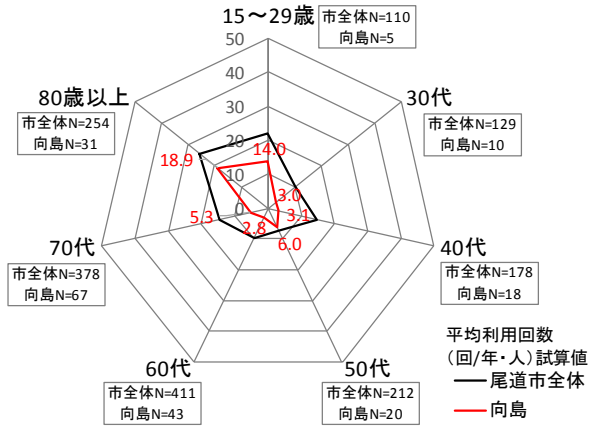
【尾道地域北部】



【御調町】



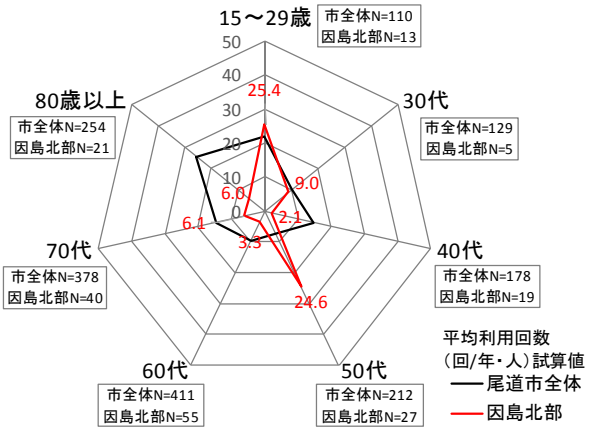
【向島】



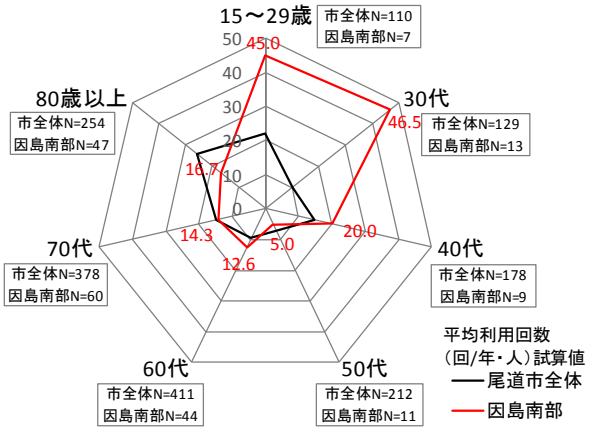
（調査）市民アンケート調査
※路線バスを利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲　地域別の市民１人当たりの路線バスの年間平均利用回数（試算値）（その１）

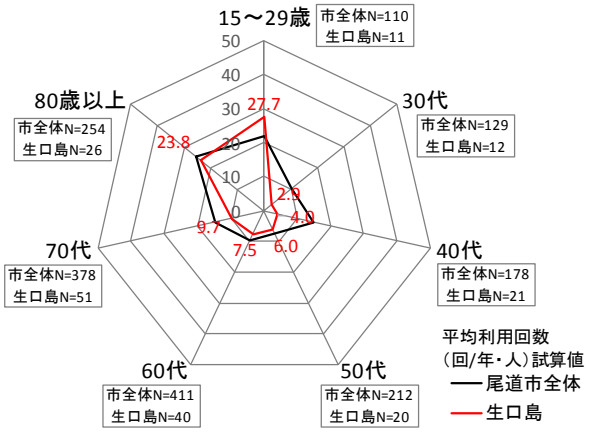
【因島北部】



【因島南部】



【生口島】



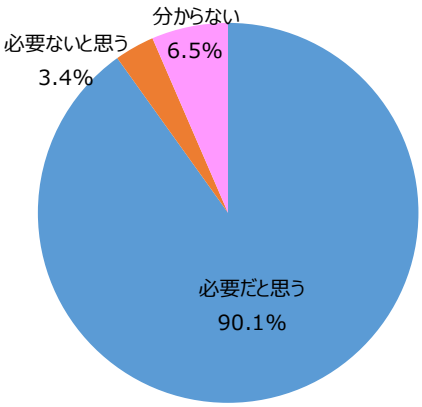
（調査）市民アンケート調査
※路線バスを利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲　地域別の市民１人当たりの路線バスの年間平均利用回数（試算値）（その２）

c. 路線バスの必要性

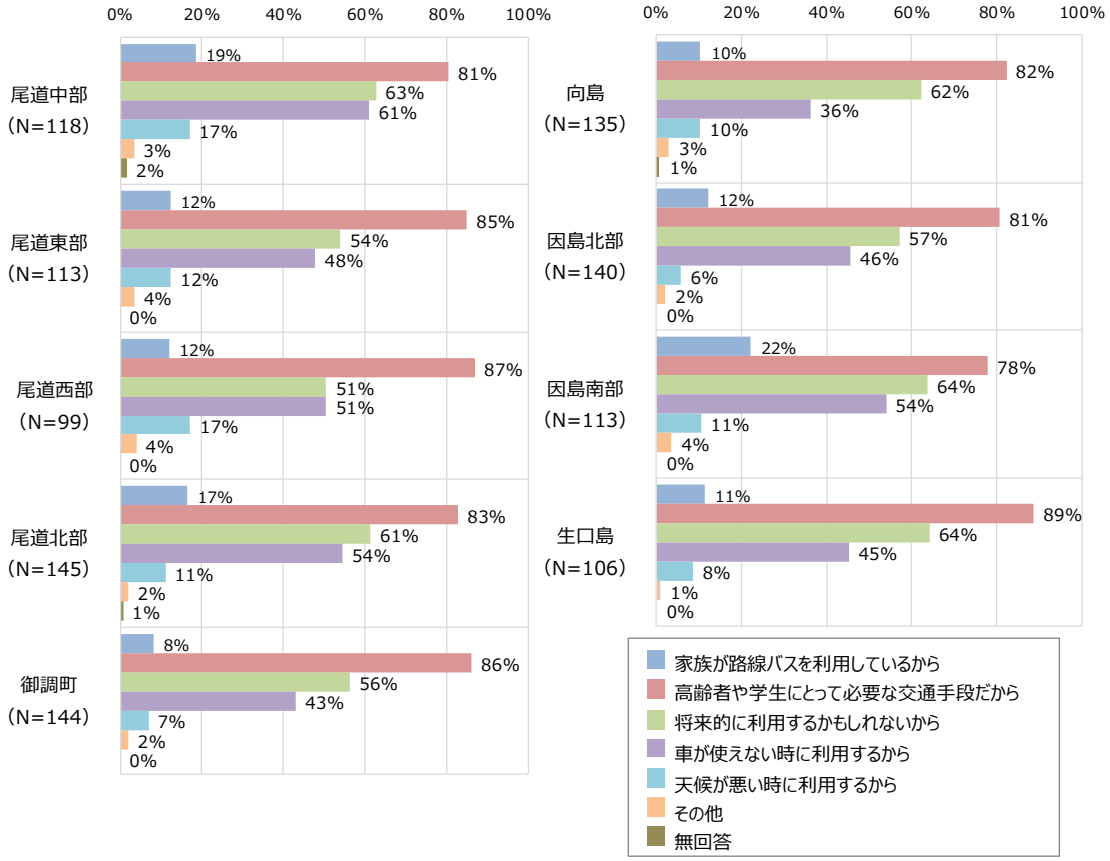
「路線バスが必要だと思う」と回答した人は、90.1%となっています。

必要とする理由としては、「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」という理由が多い傾向にあります。



（調査）市民アンケート調査
※地域別人口による加重平均

▲　路線バスの必要性



（調査）市民アンケート調査
※複数回答

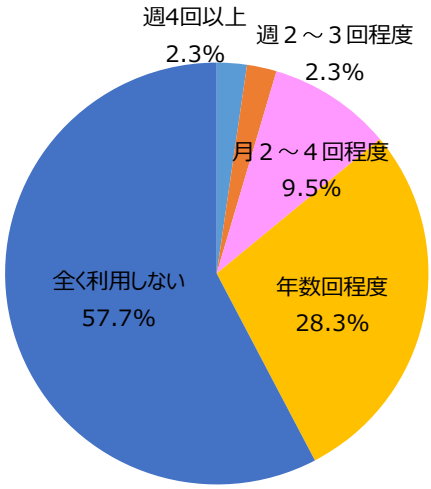
▲　路線バスを必要とする理由

(2) 航路

a. 航路の利用状況

航路の利用頻度について、市全体で「航路を全く利用しない」と回答した人は、過半数の57.7%となっています。

週2～3回以上利用する人は、4.6%となっています。



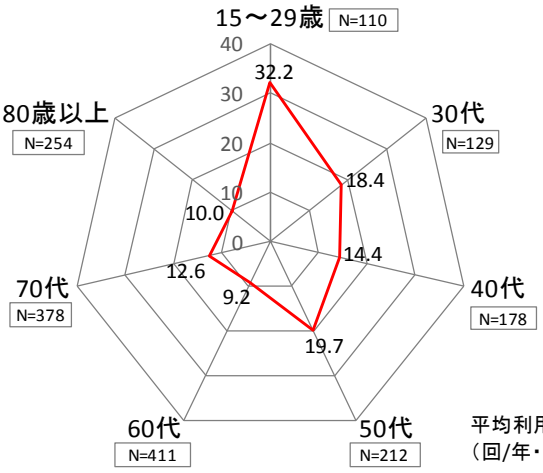
（調査）市民アンケート調査
※地域別人口による加重平均

▲　航路を利用する頻度

b. 航路の利用頻度（試算値）

市民１人当たりの航路の利用頻度は、15～29 歳で高く、30 代から 50 代の利用頻度も比較的高い傾向にあります。

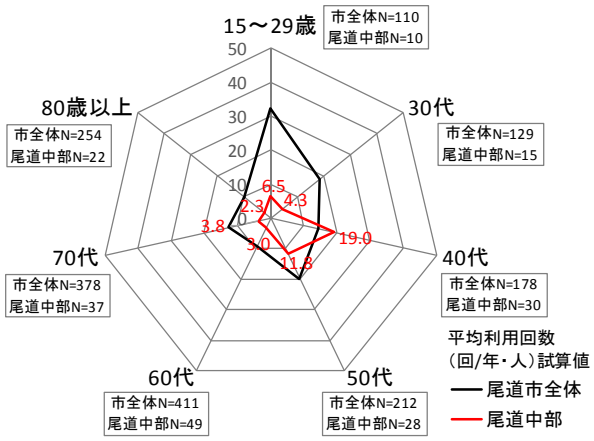
なお、地域別の状況も示していますが、サンプル数が少ないため参考として扱います。向島や生口島で、市全体に比べ多くの年代で利用頻度が高い傾向にあります。



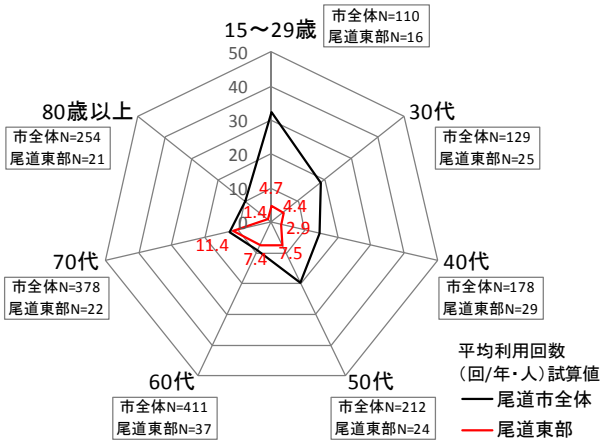
（調査）市民アンケート調査
※航路を利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲　市民１人当たりの航路の年間平均利用回数（試算値）

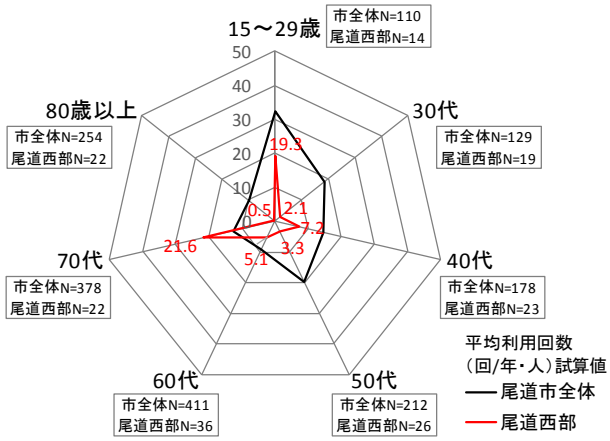
【尾道地域中部】



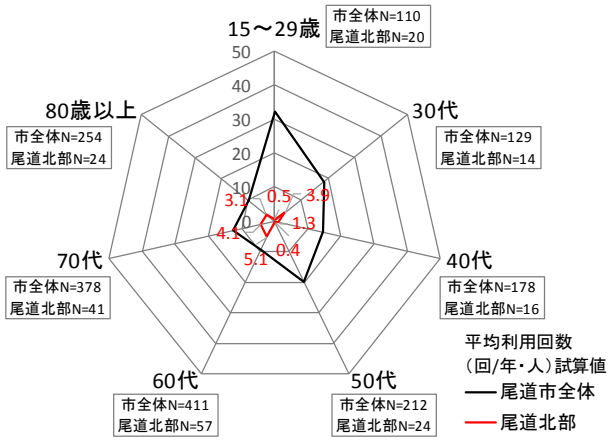
【尾道地域東部】



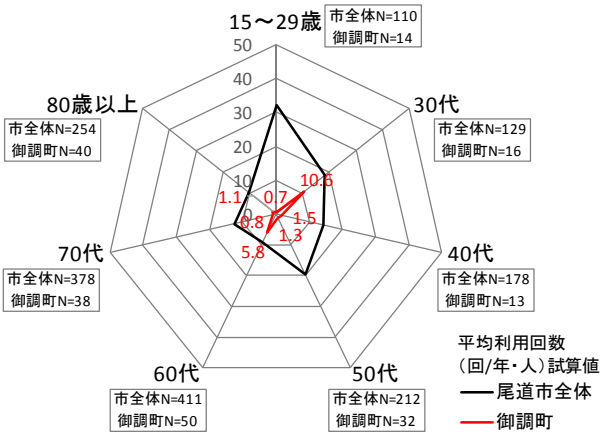
【尾道地域西部】



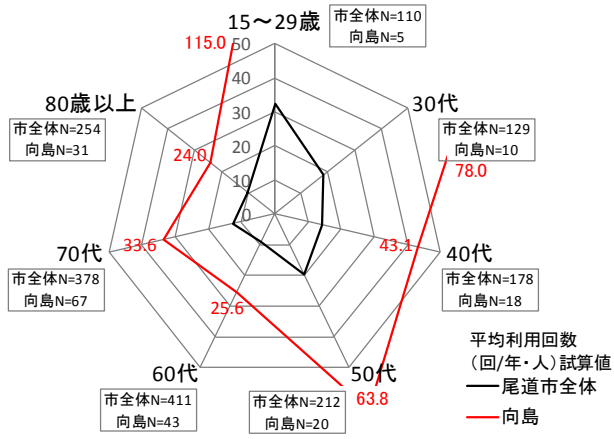
【尾道地域北部】



【御調町】



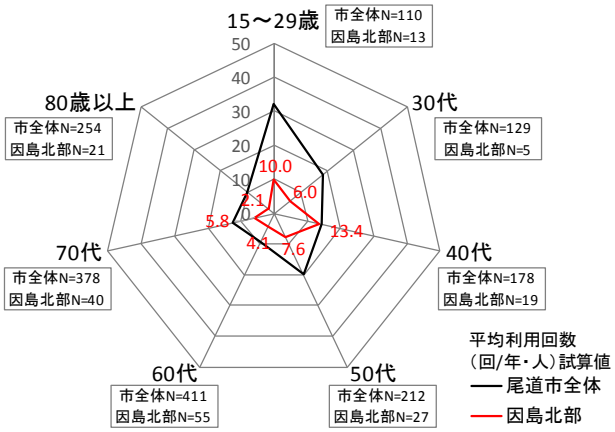
【向島】



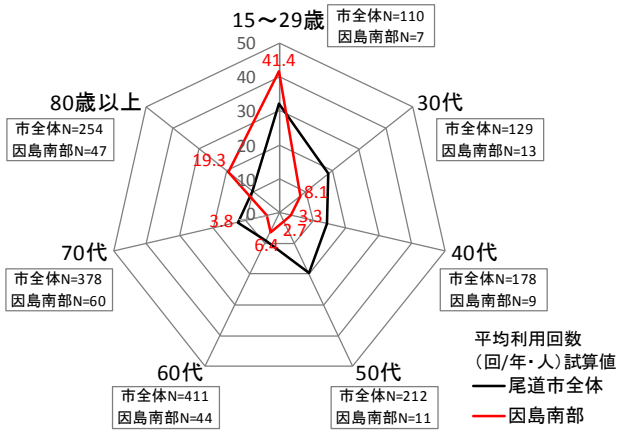
（調査）市民アンケート調査
※航路を利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲　地域別の市民１人当たりの航路の年間平均利用回数（試算値）（その１）

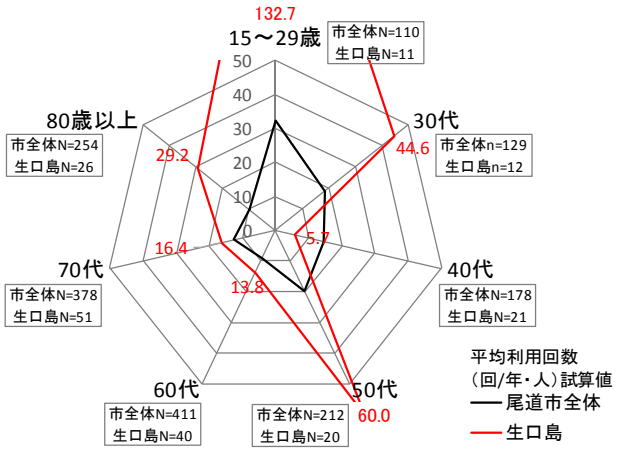
【因島北部】



【因島南部】



【生口島】



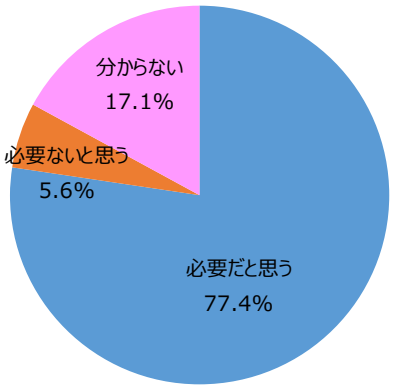
（調査）市民アンケート調査
※航路を利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲　地域別の市民１人当たりの航路の年間平均利用回数（試算値）（その２）

c. 航路の必要性

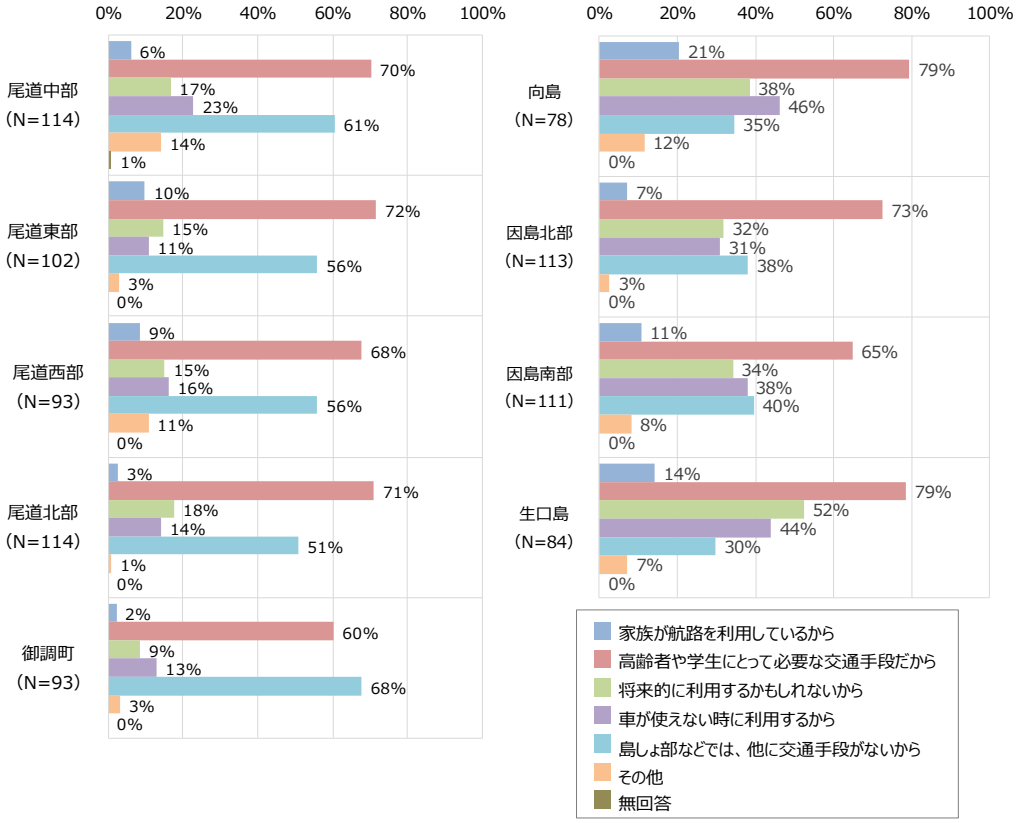
「航路が必要だと思う」と回答した人は 77.4%となっています。

必要とする理由としては、路線バスと同様に、「高齢者や学生にとって必要な交通手段だから」が最も多く、「島しょ部などでは、他に交通手段がないから」という理由も多い傾向にあります。また、島しょ部では、「将来的に利用するかもしれないから」や「車が使えない時に利用するから」という理由が多い傾向にあります。



（調査）市民アンケート調査
※地域別人口による加重平均

▲　航路の必要性



（調査）市民アンケート調査
※複数回答

▲　航路を必要とする理由

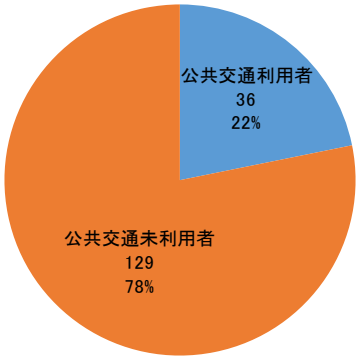
3）観光客の移動実態・ニーズ

観光客の移動実態や地域公共交通に対するニーズ等を把握するため、観光客を対象に、JR 尾道駅での聞き取りアンケート調査（回収数 165）、因島水軍城と耕三寺で郵送回収（回収数 47）によるアンケート調査を実施しました。回収数が少ないため、参考として把握します。

① 尾道市内で移動する際の交通手段

市内での移動交通手段について、地域公共交通を利用された方は、２割程度となっています。

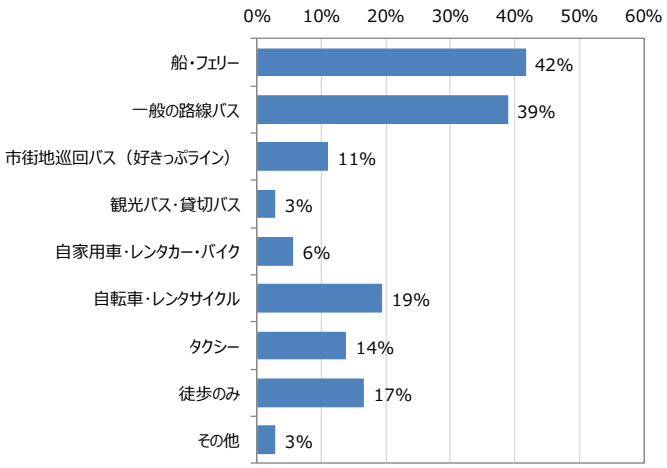
市内で地域公共交通を利用した人の約 ４ 割が、「船・フェリー」、「一般の路線バス」を利用しており、地域公共交通を利用していない人の約 ６ 割が「徒歩のみ」、約 ４ 割が「自家用車・レンタカー・バイク」の利用となっています。



N=165
（調査）観光客アンケート調査

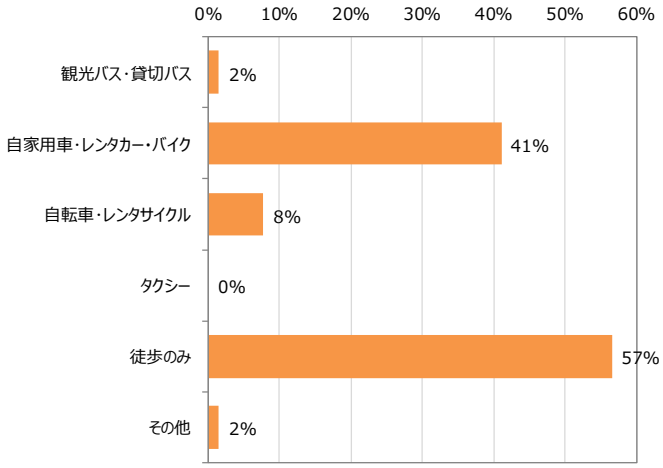
▲　市内で移動する際の交通手段

【地域公共交通利用者】



N=36（複数回答）

【地域公共交通未利用者】

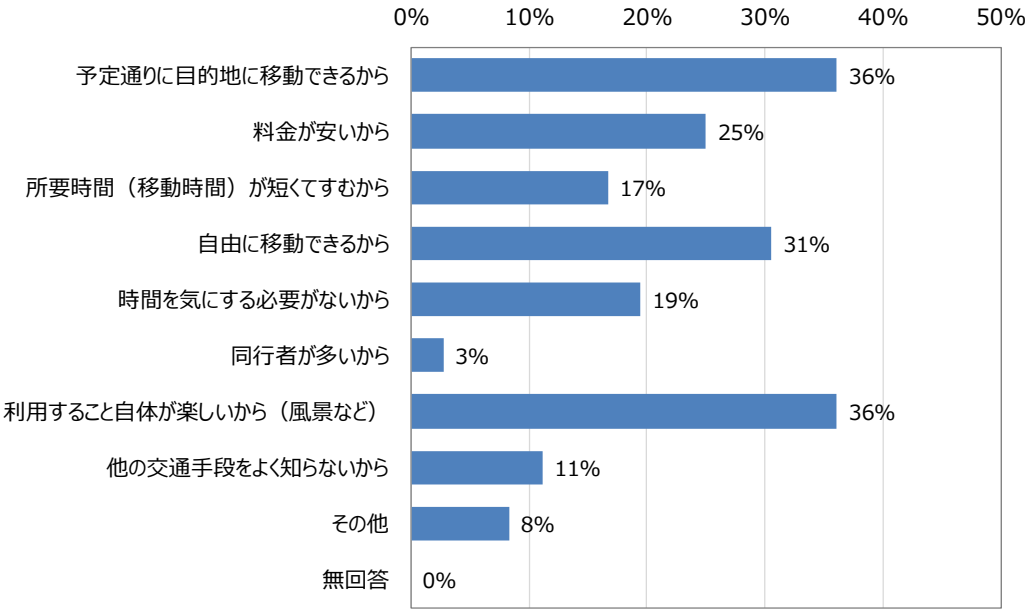


N=129（複数回答）
（調査）観光客アンケート調査

▲　市内で移動する際の交通手段

② 尾道市内での交通手段の選択理由

市内での移動に地域公共交通を利用した観光客が交通手段を選択理由は、「予定通りに目的地に移動できるから」と「利用すること自体が楽しいから」という回答が共に約 4 割で多い傾向にあります。

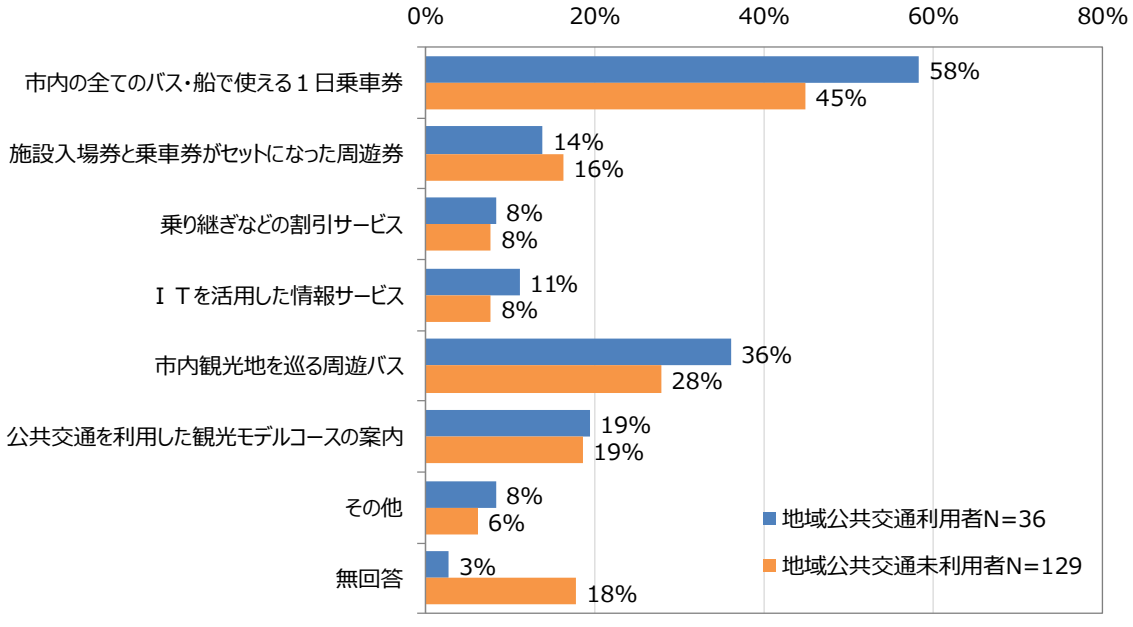


N=36（複数回答）
（調査）観光客アンケート調査

▲ 市内で地域公共交通を利用した人の交通手段の選択理由

③ 地域公共交通利用の利便性向上

地域公共交通の利便性向上に必要な対策としては、市内で地域公共交通を利用した人も利用していない人も傾向の違いはなく、「市内の全てのバス・船で使える 1 日乗車券」や「市内観光地を巡る周遊バス」など、周遊観光に関わる対策が多く挙げられています。



（調査）観光客アンケート調査
※複数回答

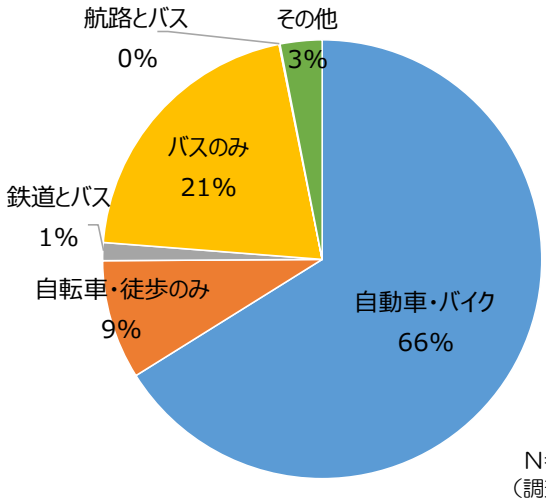
▲ 地域公共交通の利便性向上に向けて必要な対策

4）利用団体・企業の利用実態・ニーズ

市内の企業や病院に対して、従業員や来訪者の利用交通手段や、企業や団体としての地域公共交通利用に関するアンケート調査を実施しました。回収数が少ない集計については参考として扱います。

① 従業員の通勤手段

従業員の利用交通手段は、自動車・バイクが最も多く約 7 割を占め、次いでバスのみの利用が多い傾向にあります。

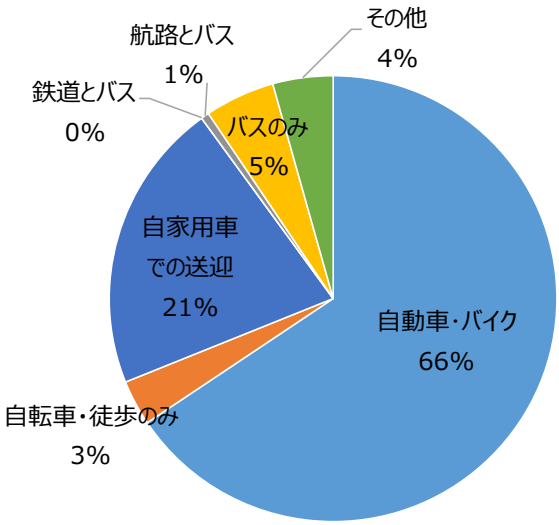


N=20（回答企業数）
（調査）利用団体・企業アンケート調査
※従業員の利用交通手段の割合から集計

▲　従業員の利用交通手段

② 病院への来訪者の利用交通手段

病院への来訪者の利用交通手段は、自動車・バイクが最も多く約7割を占め、次いで自家用車での送迎が多い傾向にあります。

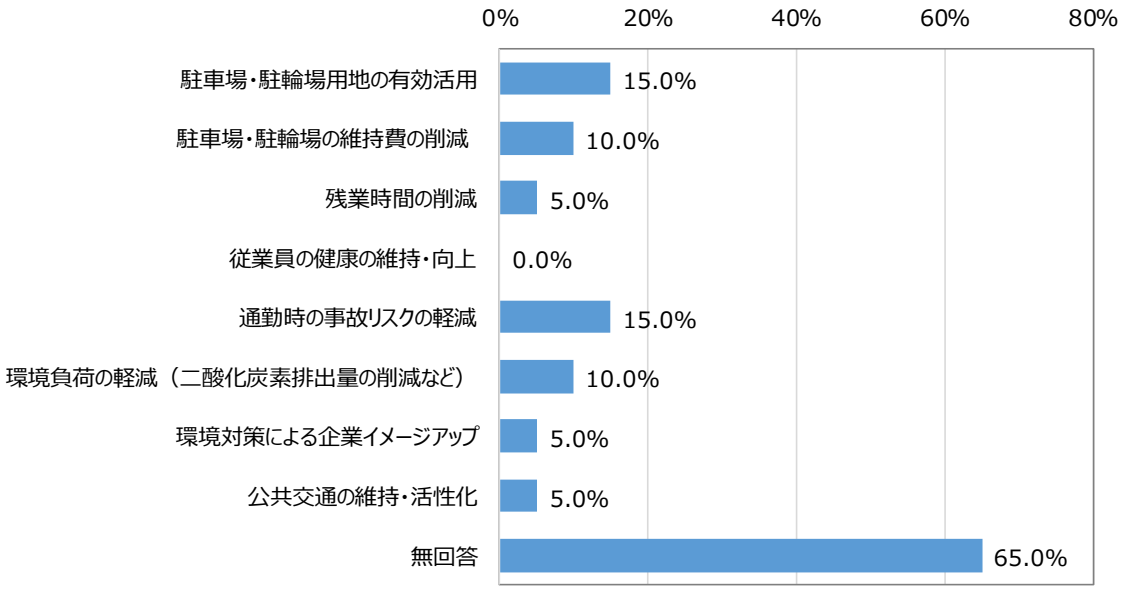


N=9（回答病院数）
（調査）利用団体・企業アンケート調査
※回答のあった病院への来訪者数
（約 1,890 人/日）による集計

▲　病院への来訪者の利用交通手段

③ 企業における地域公共交通利用促進のメリット

地域公共交通の利用促進を実施することによる企業としてのメリットとして、「駐車場・駐輪場用地の有効活用」「通勤時の事故リスクの軽減」という意見が多く挙げられています。また、無回答が多く、関心が低いことが伺えます。



N=20（回答企業数）
（調査）利用団体・企業アンケート調査

▲　地域公共交通利用促進の実施によるメリット（複数回答）

（出典）国土交通省

▲　尾道市内の事業者によるマイカー通勤抑制の取組事例

2．地域公共交通利用者の利用実態・ニーズ

1）調査の概要

市内で運行（運航）されている路線バス及び航路利用者の移動実態を把握するため、路線バスやフェリー・旅客船への乗り込み調査を実施しました。また、実際に路線バス及び航路を利用されている方を対象としたアンケート調査も実施しました。調査の概要は下表の通りです。

▼　調査概要

【OD 調査】

	路線バス利用者OD調査	航路利用者OD調査
調査目的	市内を運行する路線バスの利用者の移動実態を把握（バス停利用者数、バス停間OD量）	市内の港に寄港する航路の利用者の移動実態を把握（港利用者数、港間OD量）
調査対象	市内を運行する全ての路線 ■路線バス：5 事業者 ■市町村運営有償運送：2 路線	市内の港に寄港する全ての航路 ■航路：17 事業者（20 航路）
調査期間	[平日] 平成 28 年 10 月 18 日（火）、10 月 25 日（火）、11 月 1 日（火）	[平日] 平成 28 年 10 月 4 日（火）
調査方法	全便乗り込み調査	乗り込み調査、港調査 ※1 部事業者よりデータ提供

【アンケート調査】

	路線バス利用者アンケート調査	航路利用者アンケート調査
調査目的	尾道市内で運行されている路線バスの利用者の利用実態や地域公共交通の利用意向、求められるサービス内容等を把握	尾道市内の港に寄港する航路の利用者の利用実態や地域公共交通の利用意向、求められるサービス内容等を把握
調査対象	市内を運行する全ての路線 ■路線バス：5 事業者 ■市町村運営有償運送：2 路線	市内の港に寄港する全ての航路 ■航路：17 事業者（20 航路）
調査期間	[平日] 平成 28 年 10 月 18 日（火）、10 月 25 日（火）、11 月 1 日（火）	[平日] 平成 28 年 10 月 4 日（火） [休日] 平成 28 年 10 月 23 日（日）
調査方法	調査員による配布、郵送回収	調査員による配布、郵送回収
回収状況	[平日] 配布数：3,816、回収数：955 （回収率：25%）	[平日] 配布数：5,377、回収数：1,493 （回収率：28%） [休日] 配布数：3,730、回収数：659 （回収率：18%）

※ OD 調査とは
人や物、自動車などが移動する起点（origin）から終点（destination）までを一体として把握する交通量調査です。

2）OD 調査結果

OD 調査により、路線バスと航路の利用実態を把握しました。

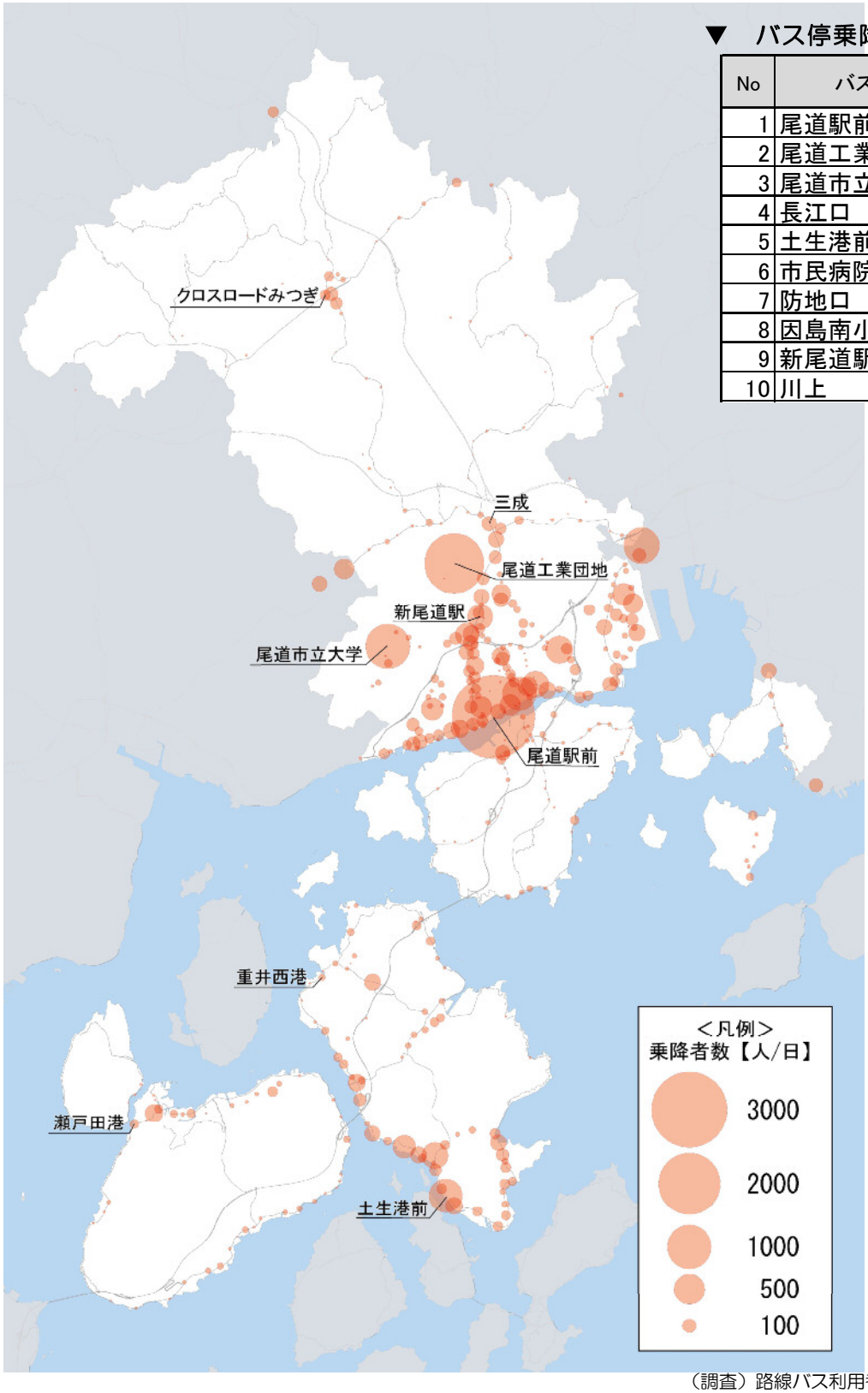
① 路線バス（平日）

(1) バス停別乗降者数

バス停別乗降者数は、尾道駅前が最も多く約 3,600 人／日となっており、次いで尾道工業団地の約 1,800 人／日となっています。

▼ バス停乗降者数上位

No	バス停名
1	尾道駅前
2	尾道工業団地
3	尾道市立大学
4	長江口
5	土生港前
6	市民病院
7	防地口
8	因島南小学校前
9	新尾道駅
10	川上



（調査）路線バス利用者 OD 調査

▲ バス停別乗降者数

⑵ バス停間利用者数

バス停間利用者数は、福山市方面と尾道工業団地の間が最も多く、次いで尾道駅前と尾道市立大学の間が多くなっています。

（調査）路線バス利用者OD調査

▲　バス停間利用者数

⑶ 1 日あたりの区間別利用者数

1 日あたりの区間別利用者数は、尾道駅前や尾道工業団地、尾道市立大学周辺で 1,000 人/日を超える区間があります。市内中心部では、500 人/日以上の区間が多い一方で、御調町や島しょ部などでは、100 人/日未満の区間も多く存在しています。

（調査）路線バス利用者ＯＤ調査

▲　1 日あたりの区間別利用者数

⑷ １便あたりの区間別利用者数

１便あたりの区間別利用者数は、市内中心部や因島から尾道駅前方面への区間で 10 人/便以上となっています。一方で、御調町や島しょ部の一部などには、２人/便未満の区間も存在しています。

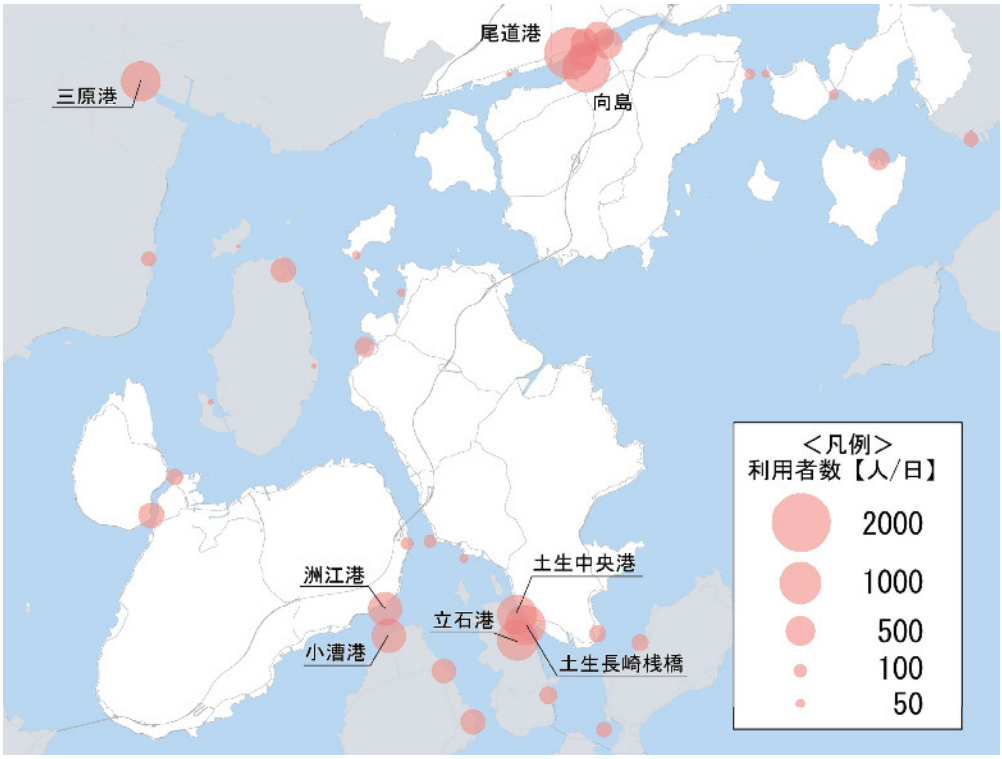
（調査）路線バス利用者ＯＤ調査

▲　１便あたりの区間別利用者数

② 航路（平日）

(1) 港別利用者数

港別利用者数は、尾道港が最も多く約 1,500 人／日となっています。港別利用車両数は、向島、尾道港が多く、次いで土生長崎桟橋、立石港が多い状況です。

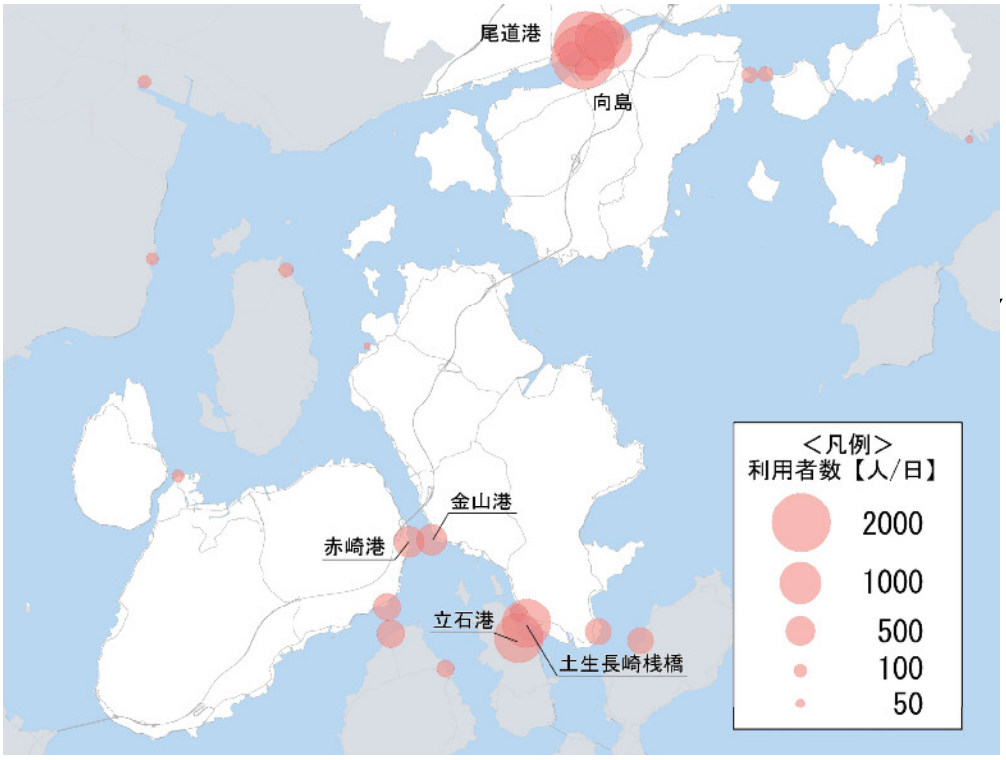


▼ 港別利用者数

No	港名
1	尾道港
2	向島(富浜)
3	立石港
4	土生長崎桟橋
5	土生中央港
6	三原港
7	小漕港
8	洲江港
9	尾道(土堂2)
10	向島(兼吉)

（調査）航路利用者 OD 調査

▲ 港別利用者数



港別利用車両数

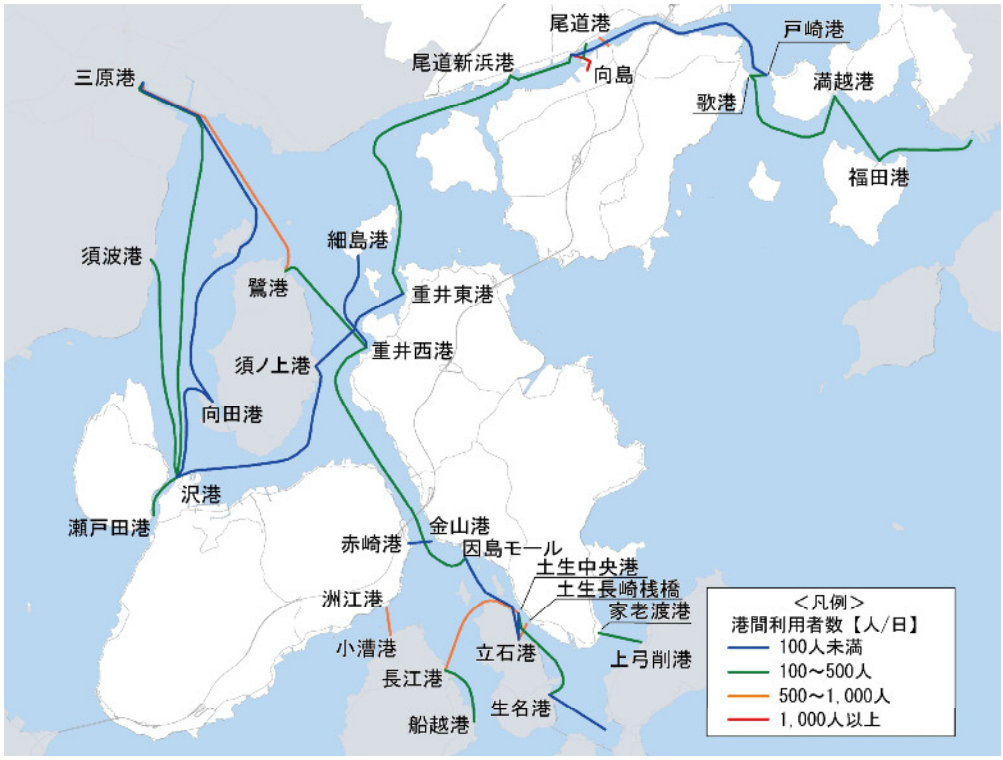
No	港名
1	向島(小歌島)
2	尾道(土堂1)
3	土生長崎桟橋
4	立石港
5	尾道(土堂2)
6	向島(兼吉)
7	赤崎港
8	金山港
9	洲江港
10	小漕港

（調査）航路利用者 OD 調査
※自転車を手荷物として取り扱う一部航路の車両数は含まない

▲ 港別利用車両数

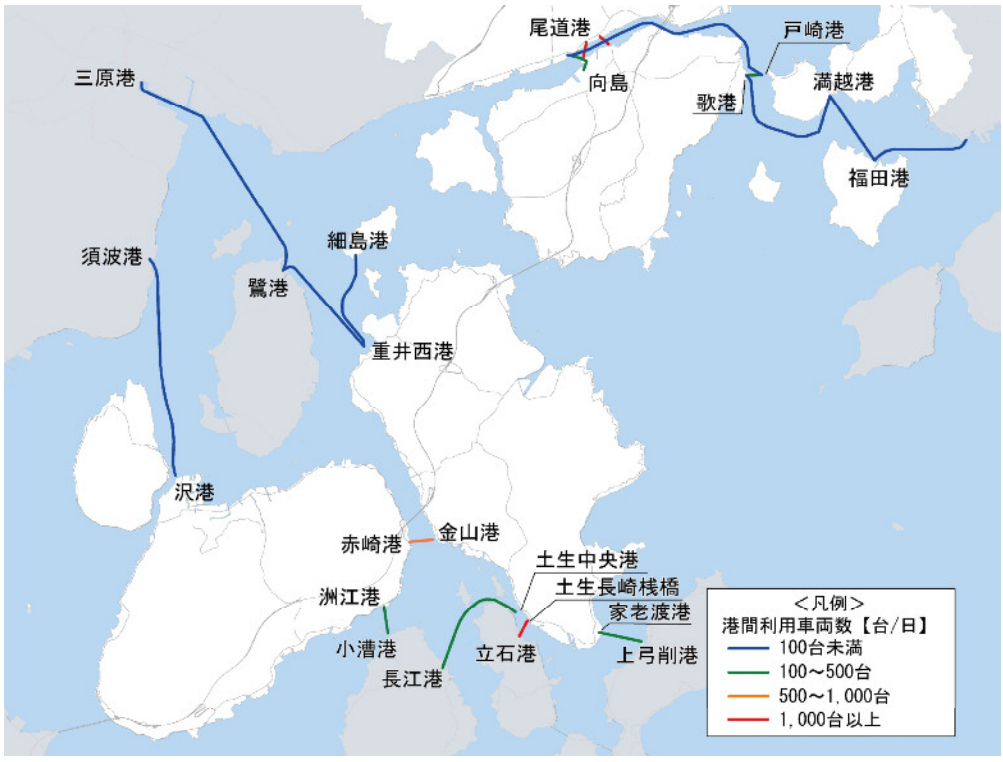
⑵ １日あたりの港間利用者数

１日あたりの港間利用者数は、尾道港～向島、三原港～鷺港、土生中央港～長江港、洲江港～小漕港等で多い状況です。港間利用車両数は、尾道港～向島、金山港～赤崎港、土生長崎桟橋～立石港で多い状況です。



（調査）航路利用者 OD 調査

▲　１日あたりの港間利用者数

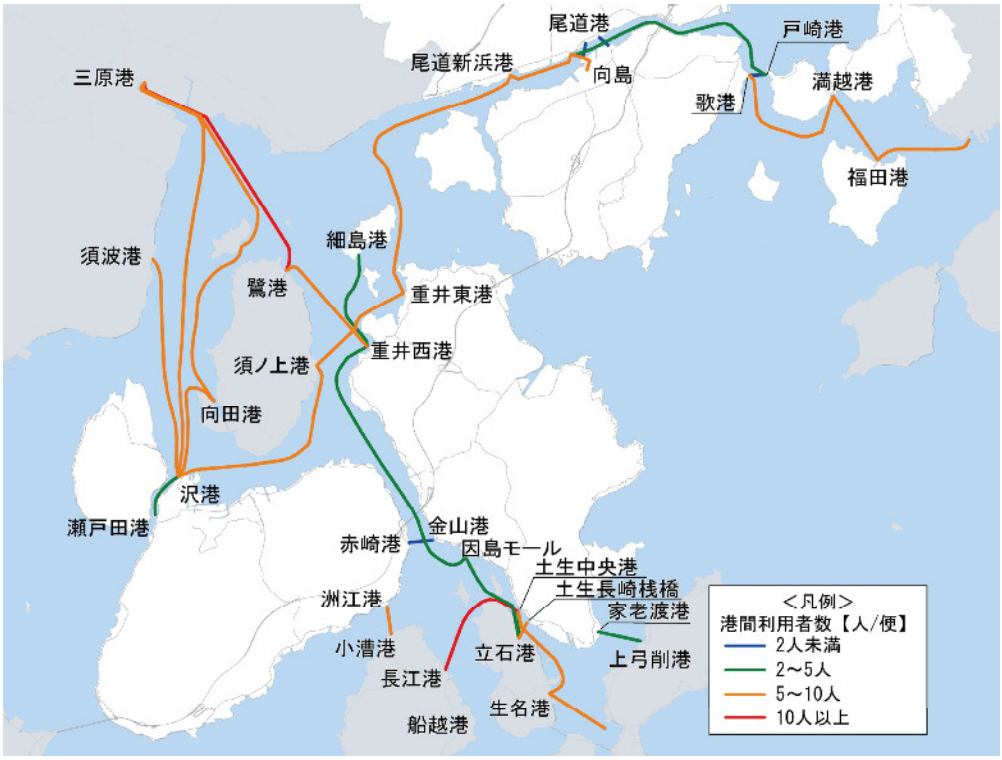


（調査）航路利用者 OD 調査
※自転車を手荷物として取り扱う一部航路の車両数は含まない

▲　１日あたりの港間利用車両数

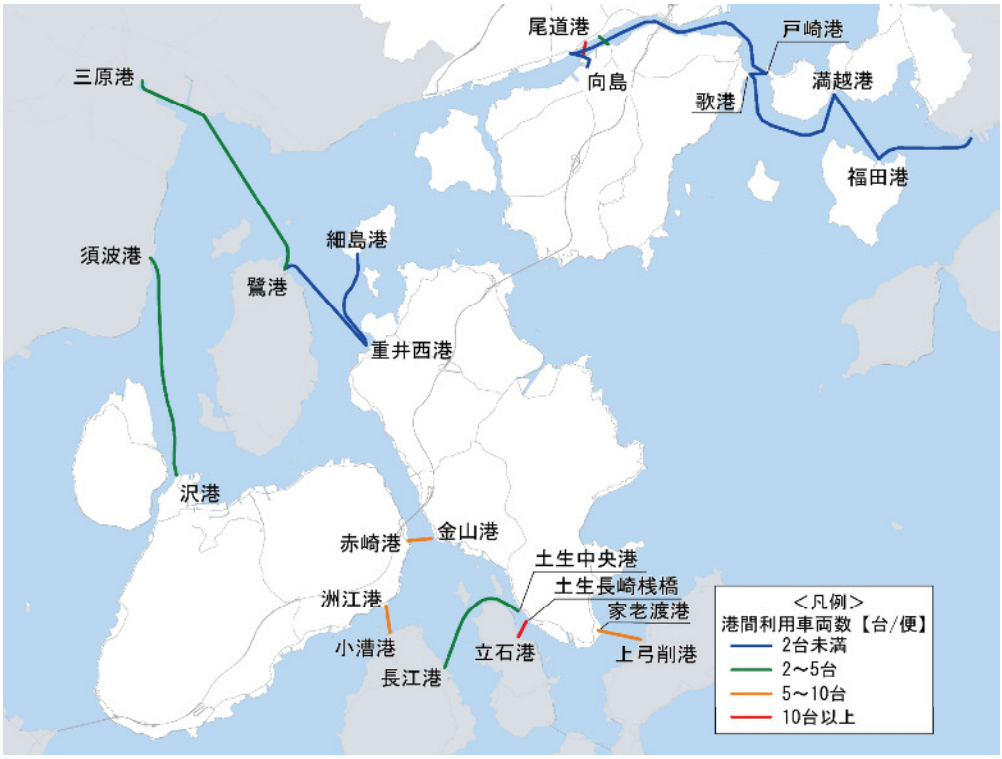
⑶ １便あたりの港間利用者数

１便あたりの港間利用者数は、土生中央港～長江港、三原港～鷺港で多く、１便あたりの港間利用車両数は、尾道港～向島の港内渡船や、土生長崎桟橋～立石港で多くなっています。



（調査）航路利用者 OD 調査

▲　１便あたりの港間利用者数



（調査）航路利用者 OD 調査
※自転車を手荷物として取り扱う一部航路の車両数は含まない

▲　１便あたりの港間利用車両数

3）利用者アンケート調査結果

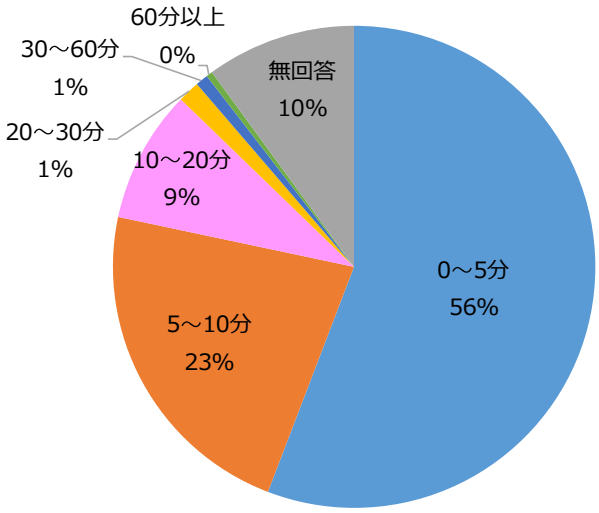
路線バスと航路利用者を対象に、地域公共交通の利用実態やニーズなどを把握するためのアンケート調査を実施しました。

① 路線バス（平日）

(1) 路線バスの利用環境

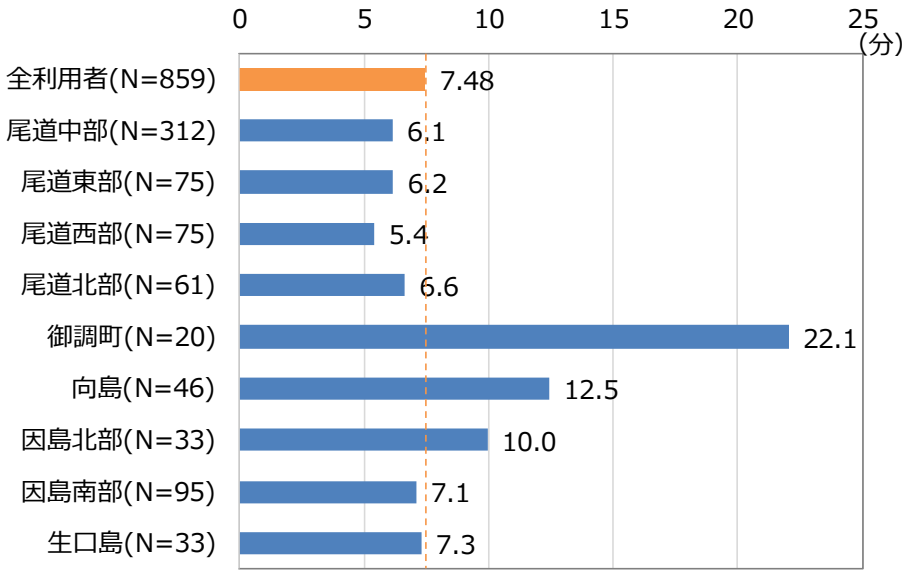
路線バス利用者の自宅から最寄りのバス停までの所要時間は、約 6 割が徒歩 5 分以内と回答しており、自宅近くにバス停がある方の利用が多い状況となっています。一方、約 1 割が 10 分以上と回答しています。

地域別のバス停までの徒歩での平均所要時間をみると、御調町で約 22 分と他地域に比べ、バス停までの距離が遠い状況にあります。



N=955
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　自宅から最寄りのバス停までの徒歩での所要時間



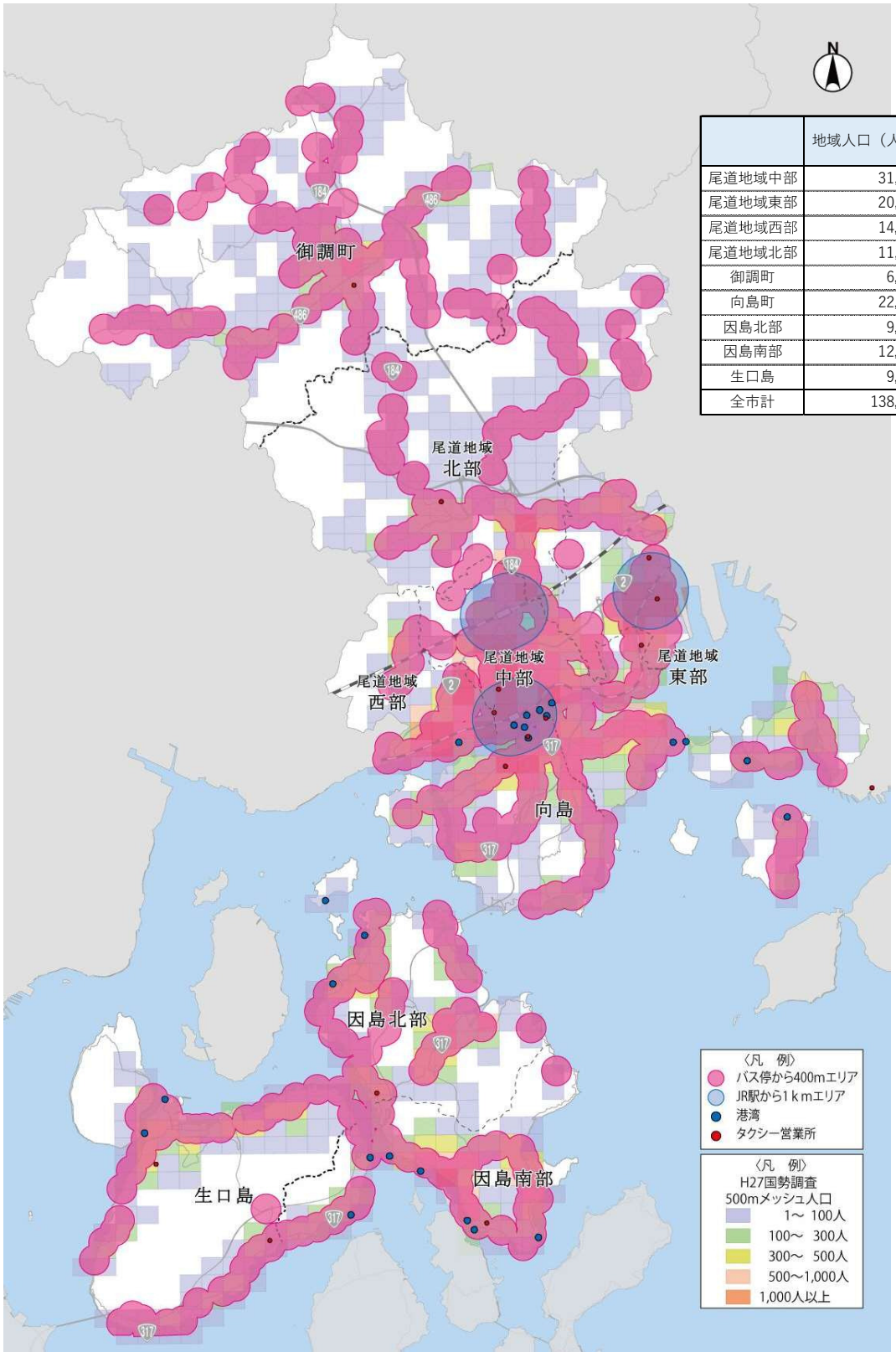
（調査）路線バス利用者アンケート調査

図　地域別のバス停までの徒歩での所要時間

(2) 地域公共交通のカバーエリアと人口分布状況

路線バス利用者の自宅からバス停までの平均所要時間は徒歩約 7 分であり、バス停カバーエリアを半径 400mエリアと想定します。

御調町や尾道地域北部、島しょ部の一部エリアで、カバーされていない地域があることがわかります。



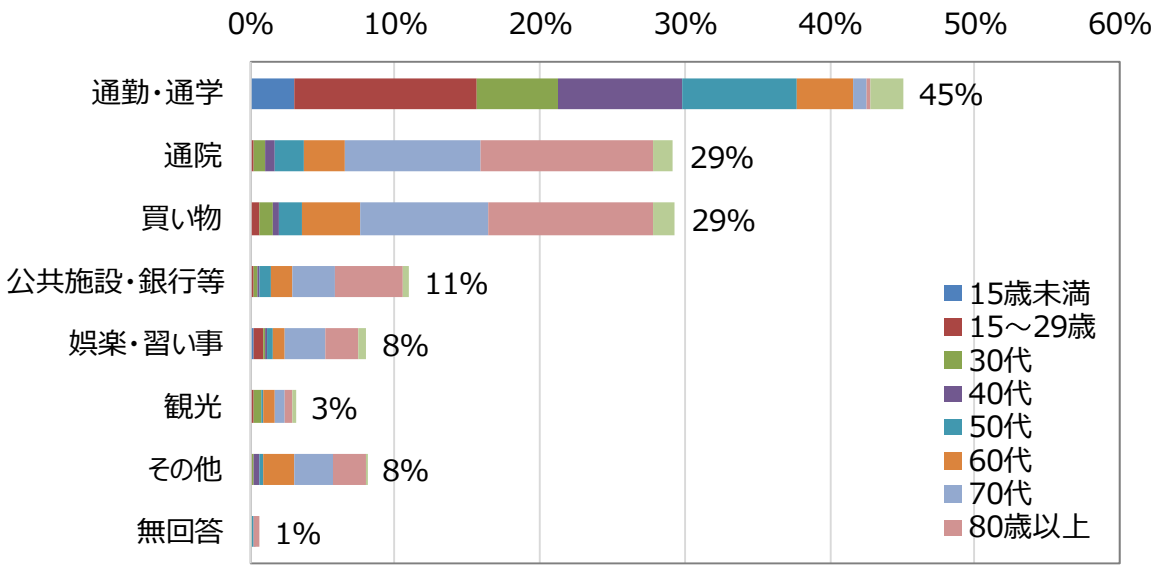
	地域人口（人）	バスカバーエリア内人口	
		人口（人）	割合
尾道地域中部	31,184	29,888	96%
尾道地域東部	20,248	16,637	82%
尾道地域西部	14,429	12,598	87%
尾道地域北部	11,259	8,544	76%
御調町	6,979	5,089	73%
向島町	22,975	19,795	86%
因島北部	9,927	7,730	78%
因島南部	12,095	9,571	79%
生口島	9,379	7,075	75%
全市計	138,475	116,927	84%

（資料）総務省「平成 27 年国勢調査」
※バス停の利用エリア（半径 400m）は、路線バス利用者アンケートの自宅からバス停までの徒歩（時速 4km/h）による所要時間の平均 7 分より仮定

▲　地域公共交通のカバーエリアと人口分布状況

(3) 路線バス利用時の移動目的

路線バス利用時の移動目的は、通勤・通学が最も多く 45%を占めています。
次いで、通院での利用や買い物での利用がほぼ同数と多くなっています。

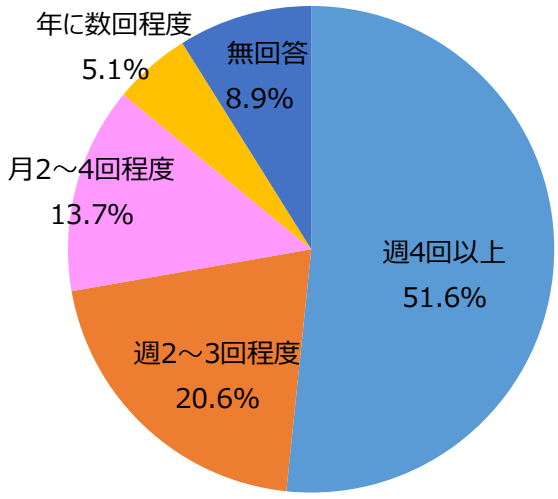


N=955（複数回答）
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　路線バス利用時の移動目的

(4) 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は、週に 4 回以上利用される方が半数以上を占め、週に 2～3 回程度利用される方も２割います。

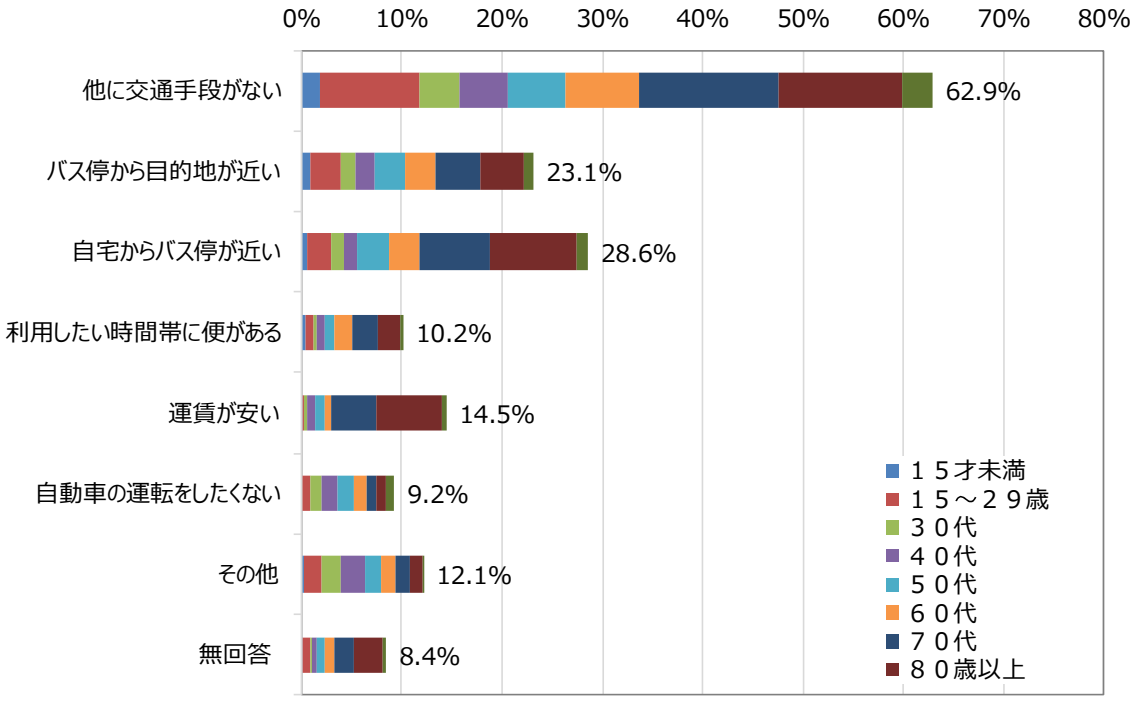


N=955
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　路線バスの利用頻度

⑸ 路線バスを利用する理由

路線バスを利用する理由は、「他の交通手段がない」が最も多く６割以上を占めています。
次いで、目的地や自宅がバス停から近いことが理由として挙げられています。
その他には、「会社の方針のため」が多く挙げられています。

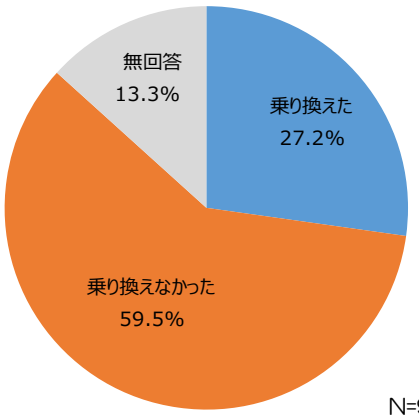


N=955（複数回答）
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　路線バスを利用する理由

⑹ 路線バス利用者の乗り継ぎ状況

路線バス利用者の乗り継ぎ状況について、約 3 割の方が他の交通機関への乗り継ぎを行っています。乗り継ぎ場所は、JR 尾道駅が最も多く、乗り継ぎを行った人の約半数が利用しています。



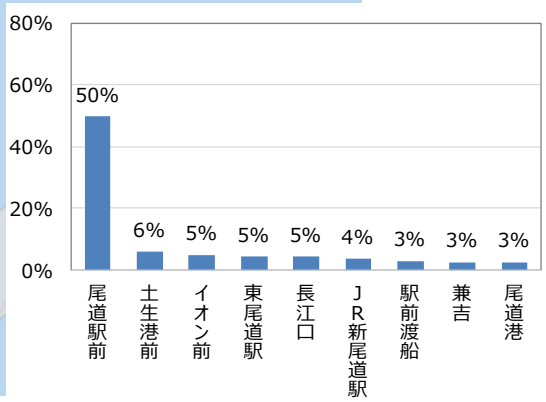
N=955
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　他の交通機関への乗り継ぎの有無

▲　乗り継ぎ利用の多い箇所

▲　新尾道駅

▲　尾道駅前



▲　乗り継ぎ利用の多い箇所

N=260（複数回答）
（調査）路線バス利用者アンケート調査
※上位の箇所のみ表示

(7) 路線バスを利用した移動

路線バスを利用した移動では、尾道地域内での移動が多く、特に尾道地域中部の地域内での移動が全体の約 16%を占めています。また、因島南部の地域内での移動も多い傾向にあります。

N=955
（調査）路線バス利用者アンケート調査

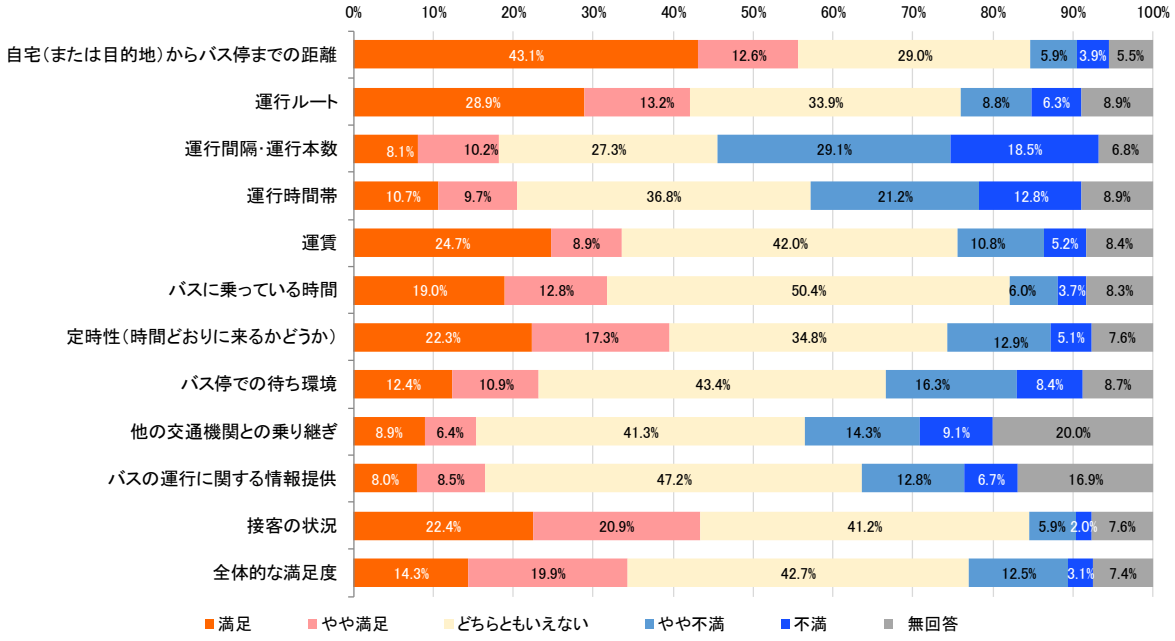
▲　路線バスを利用した地域間流動

⑻ 路線バスに対する満足度

路線バスに対する満足度では、「自宅（または目的地）からバス停までの距離」の満足度が最も高く、半数以上が「満足」、「やや満足」と回答しています。

一方で、「他の交通機関との乗り継ぎ」の満足度が最も低く、「バスの運行に関する情報提供」、「運行間隔・運行本数」とともに、２割以下となっています。

「運行間隔・運行本数」は、「不満」、「やや不満」と回答された方も多く、約半数を占めています。

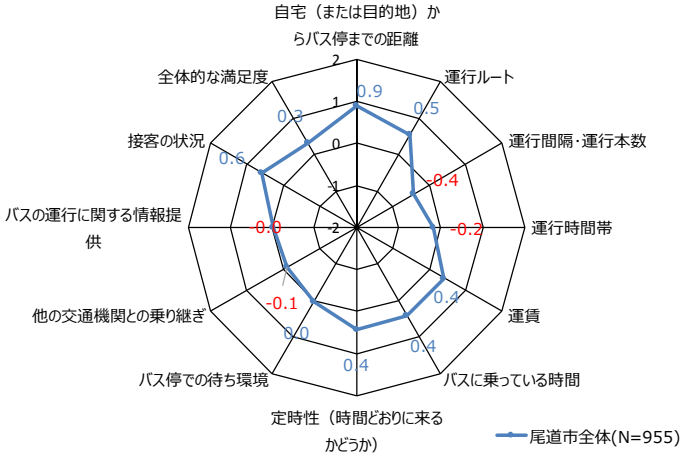


N=955
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　路線バスに対する満足度

⑼ 地域別の路線バスに対する満足度

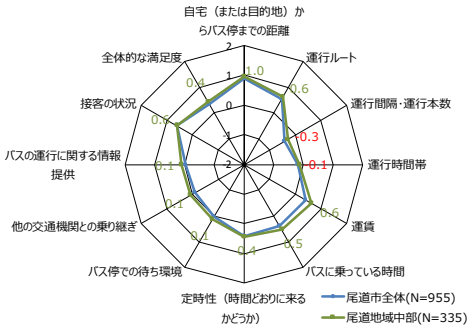
路線バスに対する満足度について、利用者全体では「運行間隔・運行本数」の満足度が低くなっています。地域別では、尾道地域中部や尾道地域東部、尾道地域西部は、各項目で尾道市全体の満足度より高い傾向にあり、御調町や向島、因島北部などで低い傾向で、特に「運行間隔・運行本数」が低くなっています。



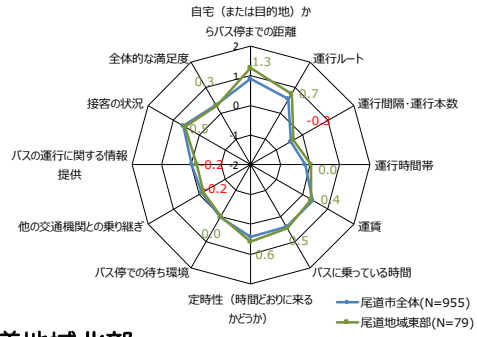
（調査）路線バス利用者アンケート調査
※満足を２点、やや満足を２点、やや不満を-1 点、不満を-2 点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。

▲　路線バスに対する満足度（全体）

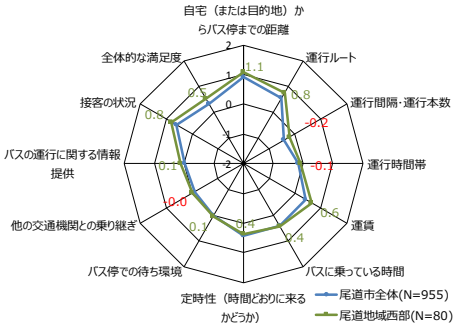
a. 尾道地域中部



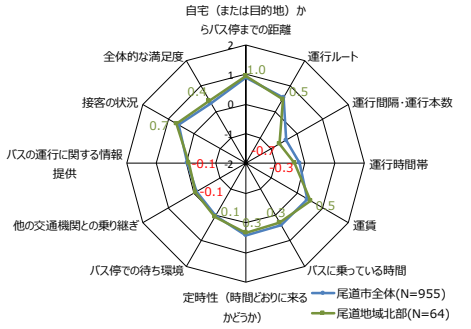
b. 尾道地域東部



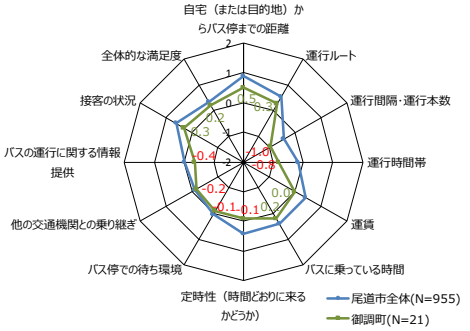
c. 尾道地域西部



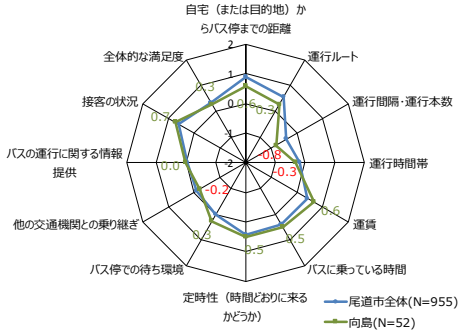
d. 尾道地域北部



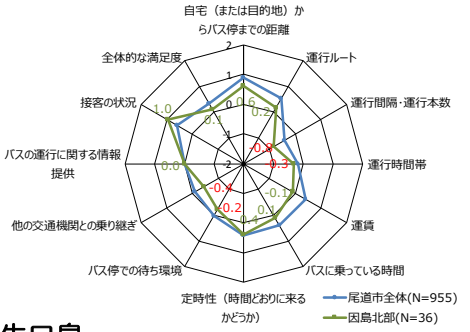
e. 御調町



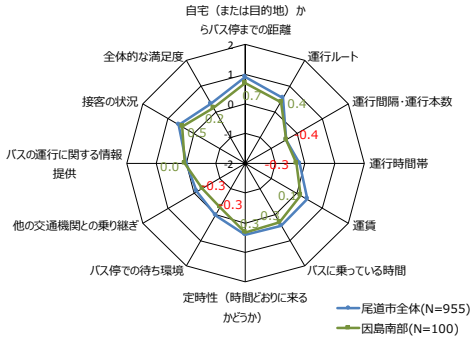
f. 向島



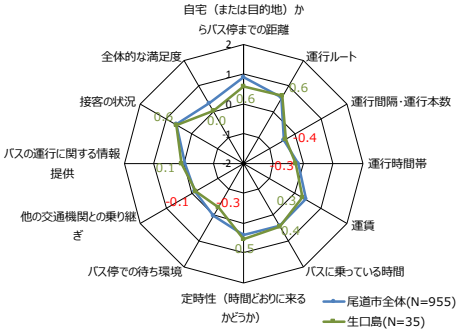
g. 因島北部



h. 因島南部



i. 生口島

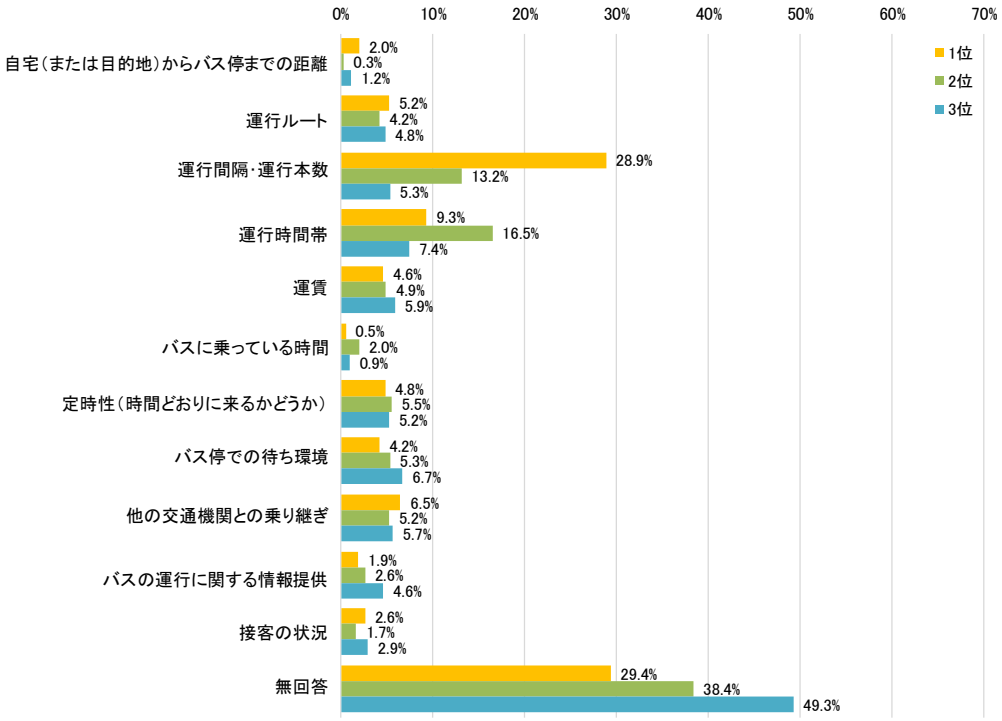


（調査）路線バス利用者アンケート調査
※満足を２点、やや満足を２点、やや不満を-1 点、不満を-2 点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。

▲　路線バスに対する地域別満足度

(10) 路線バスへの改善要望

路線バスへの要望として最も多いのは、路線バスに対する満足度で「不満」、「やや不満」の回答が最も多かった「運行間隔・運行本数」で、次いで「運行時間帯」が多くなっています。

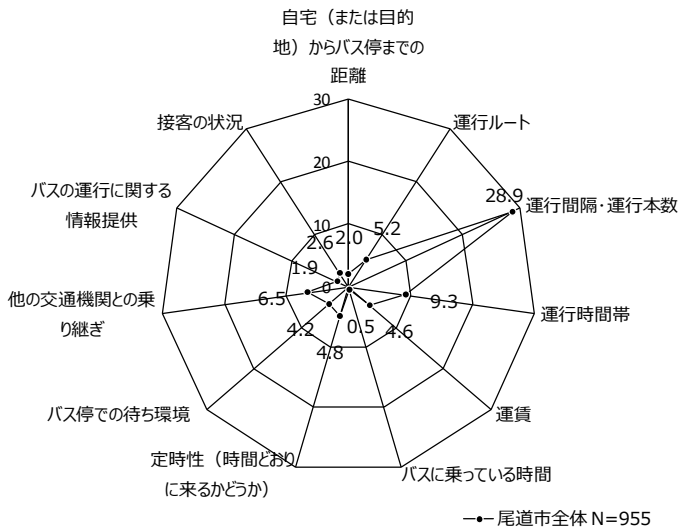


N=955
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲　改善してほしい項目（優先順）

(11) 地域別の路線バスへの改善要望

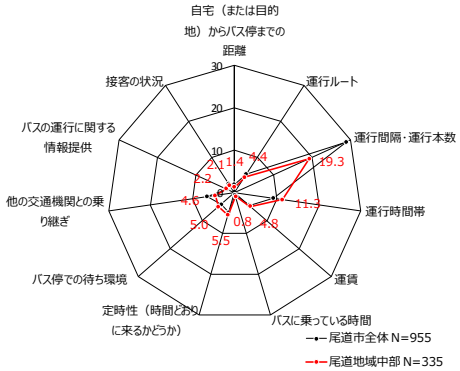
路線バスへの改善要望について、利用者全体で「運行間隔・運行本数」への改善要望が多くなっています。地域別でも全地域で「運行間隔・運行本数」に対する改善要望が多く、特に尾道地域東部や尾道地域北部、御調町、向島で多くなっています。また、「運行時間帯」に対する改善要望も多い傾向にあり、特に御調町で多くなっています。



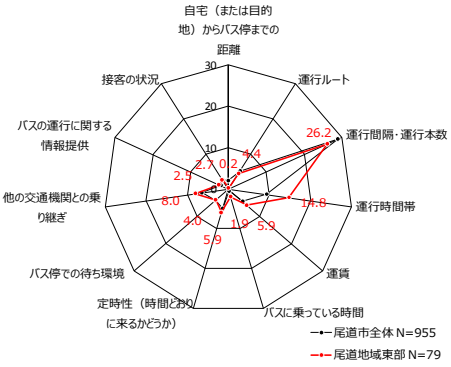
（調査）路線バス利用者アンケート調査
※1 位を 3 点、2 位を 2 点、3 位を 1 点と設定し、各サービス項目を点数化している。ただし、無回答は除いている。

▲　路線バスへの改善要望（全体）

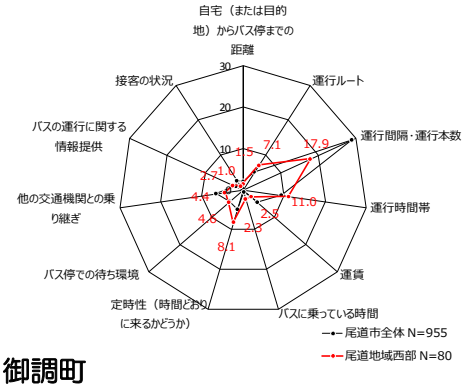
a. 尾道地域中部



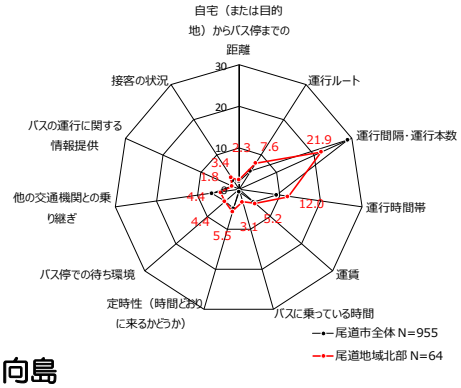
b. 尾道地域東部



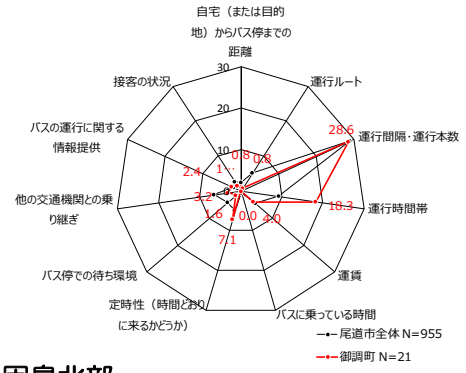
c. 尾道地域西部



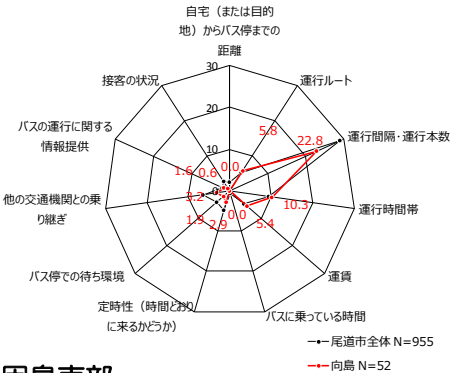
d. 尾道地域北部



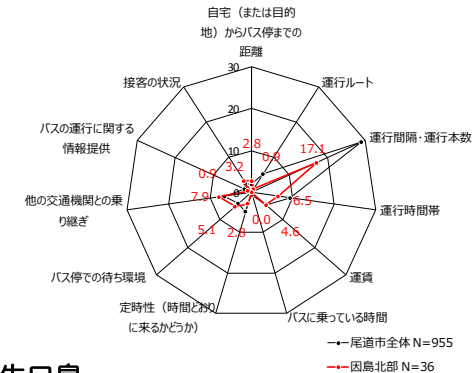
e. 御調町



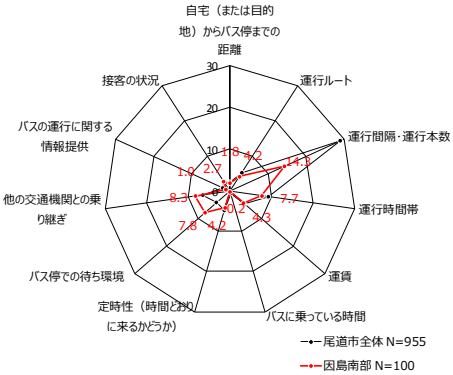
f. 向島



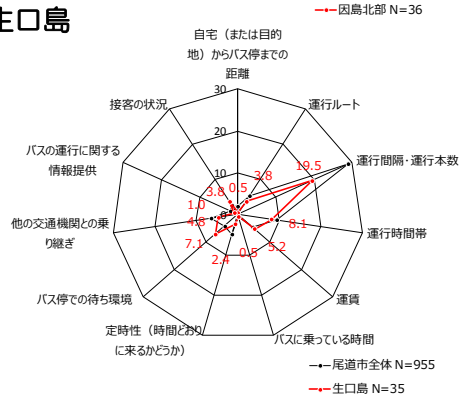
g. 因島北部



h. 因島南部



i. 生口島

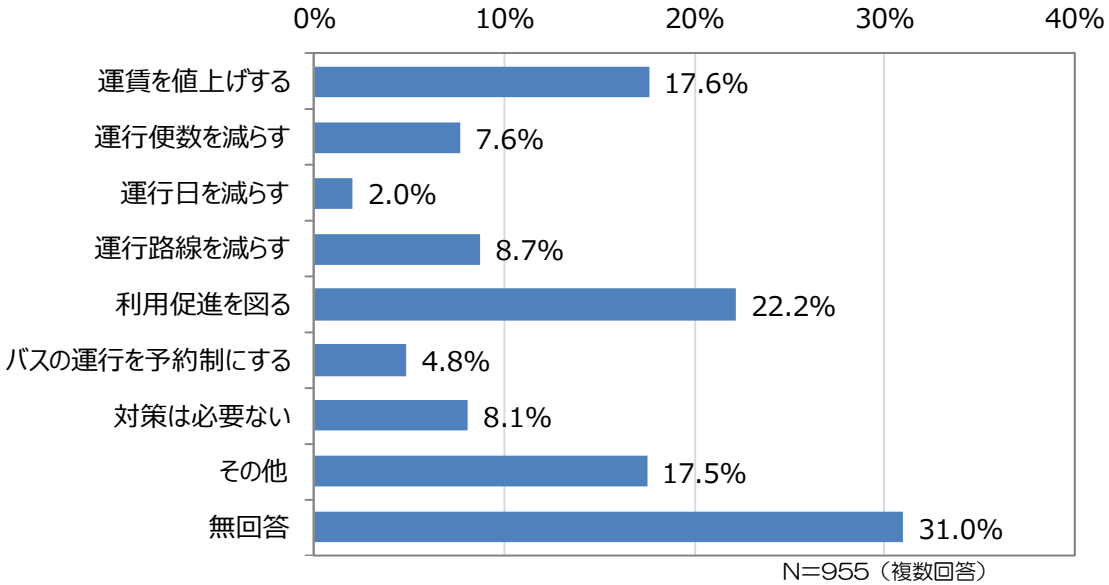


（調査）路線バス利用者アンケート調査
※1 位を 3 点、2 位を 2 点、3 位を 1 点と設定し、各サービス項目を点数化している。ただし、無回答は除いている。

▲ 路線バスへの地域別改善要望

(12) 路線バスを継続的に運行するために必要な対策について

路線バス利用者が減少するなか、路線バスを継続的に運行するために必要な対策として、「利用促進を図る」ことが必要であるという回答が最も多く、次に「運賃を値上げする」が多い傾向にあります。

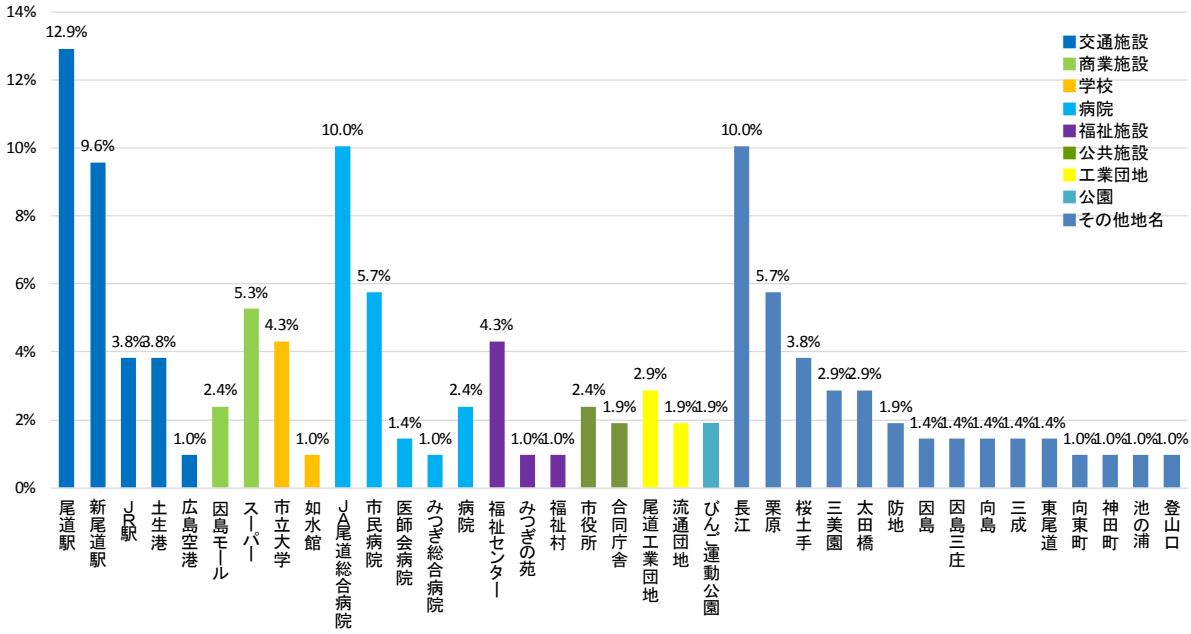


N=955（複数回答）
（調査）路線バス利用者アンケート調査

▲ 路線バスを継続的に運行するために必要な対策

(13) 行き先・経由地として求められる地域や施設

行き先・経由地として求められる地域や施設は、交通施設である JR 尾道駅が最も多いほか、JA 尾道総合病院や長江地区、JR 新尾道駅が多い結果となっています。



N=955（複数回答）
（調査）路線バス利用者アンケート調査
※地点を特定できない「スーパー」などの回答も含まれるため、不統一なものとなっている

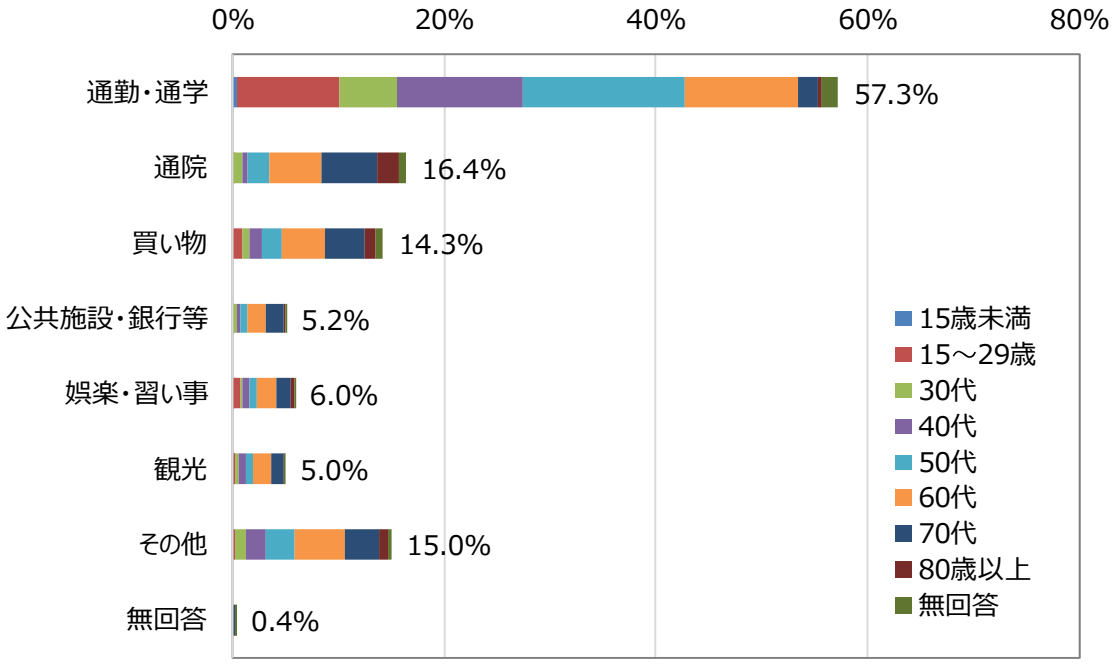
▲ 行き先・経由地として求められる地域や施設

② 航路（平日）

(1) 航路利用時の移動目的

航路利用時の移動目的は、通勤・通学が最も多く約６割を占めています。

次いで、通院での利用や買い物での利用が多い傾向にあり、その他には、業務上の利用や帰省などが挙げられています。

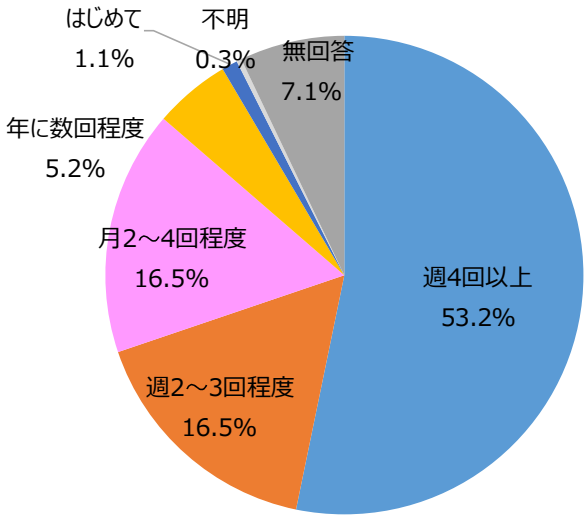


N=1,493（複数回答）
（調査）航路利用者アンケート調査

▲　航路利用時の移動目的

(2) 航路の利用頻度

航路の利用頻度は、通勤・通学での利用が多いこともあり、週 ４ 回以上が過半数を占めています。

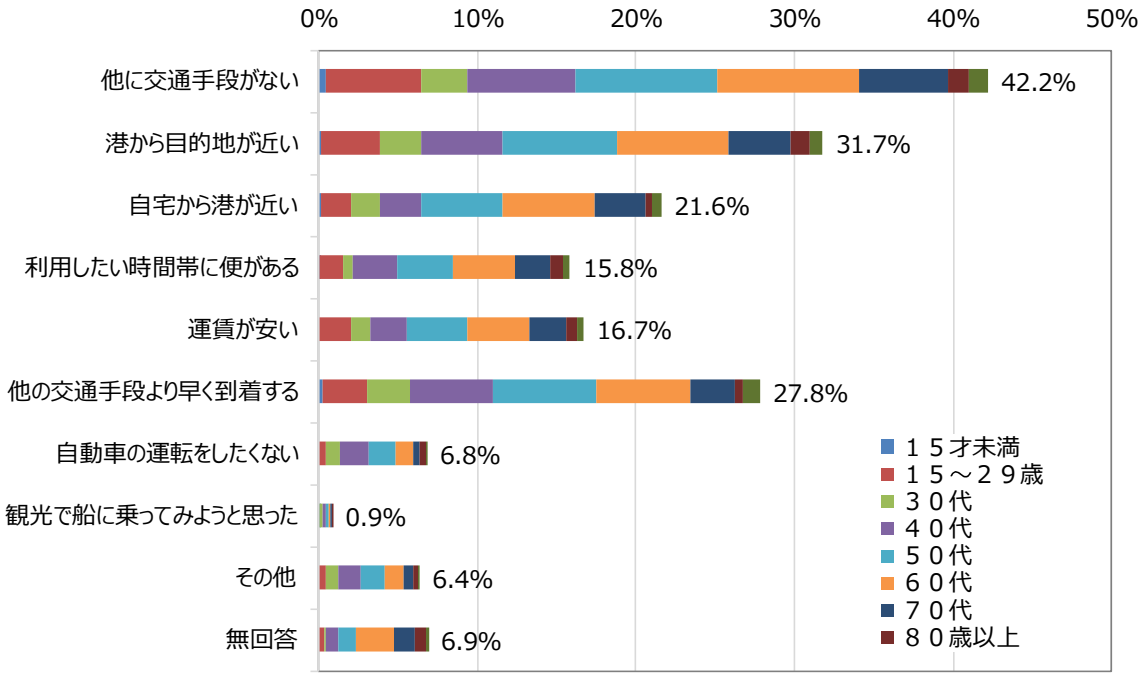


N=1,493
（調査）航路利用者アンケート調査

▲　航路の利用頻度

⑶ 航路を利用する理由

航路を利用する理由は、「他の交通手段がない」が最も多く、次いで「港から目的地が近い」や「他の交通手段より早く到着する」という回答が多い傾向にあります。

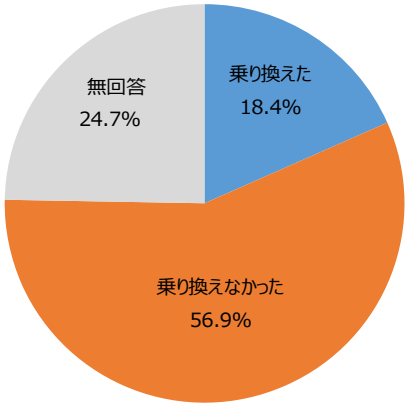


N=1,493（複数回答）
（調査）航路利用者アンケート調査

▲　航路を利用する理由

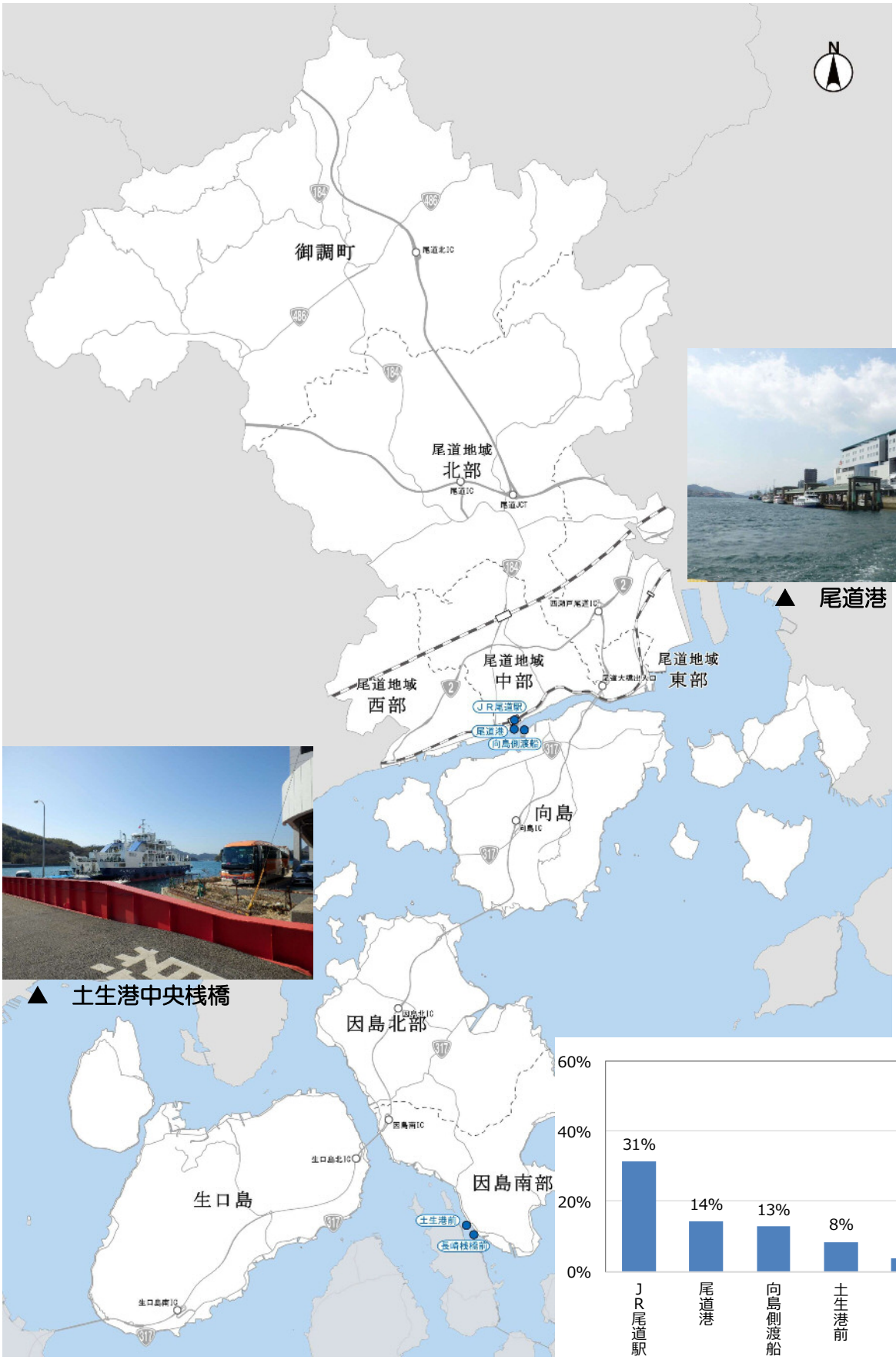
⑷ 航路利用者の乗り継ぎ状況

航路利用者の乗り継ぎ状況について、約 2 割が他の交通機関への乗り継ぎを行っています。乗り継ぎ場所は、JR 尾道駅が最も多く、乗り継ぎを行った人の約 3 割の方が利用しています。



N=1,493
（調査）航路利用者アンケート調査

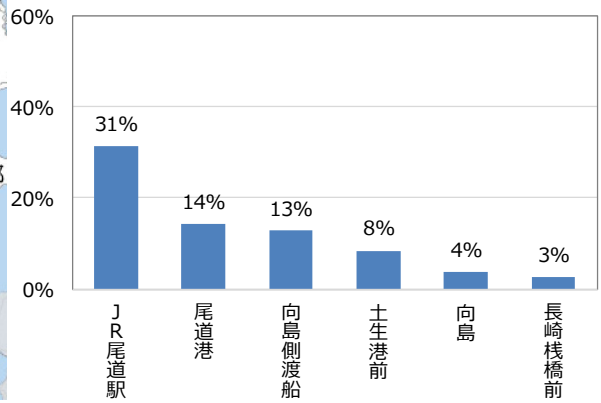
▲　他の交通機関への乗り継ぎの有無



▲　尾道港

▲　土生港中央桟橋

▲　乗り継ぎ利用の多い箇所



▲　乗り継ぎ利用の多い箇所

N=274（複数回答）

（調査）航路利用者アンケート調査

※上位の箇所のみ表示

⑸ 航路を利用した移動

航路を利用した移動では、向島から尾道地域中部への移動割合が最も高く、次いで、愛媛県側から因島南部へ向かう移動割合が高くなっています。

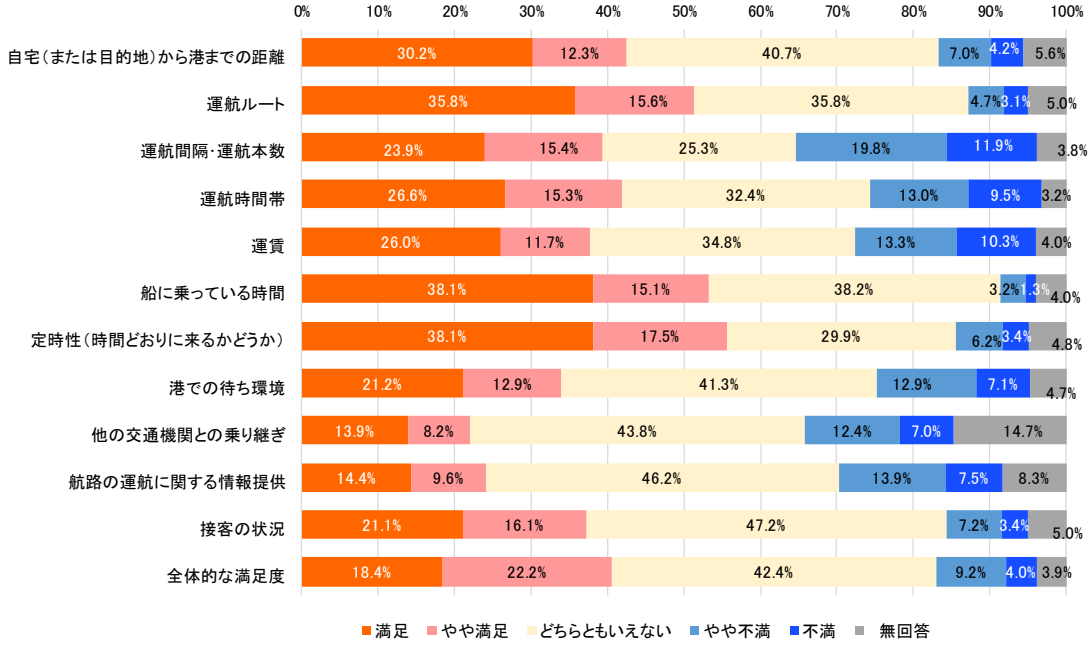
N=1,493
（調査）航路利用者アンケート調査

▲　航路を利用した地域間流動

(6) 航路に対する満足度

航路に対する満足度では、「定時性」が最も高く、半数以上が「満足」、「やや満足」と回答しています。「運航ルート」や「船に乗っている時間」の満足度も高い傾向にあります。一方で、「他の交通機関との乗り継ぎ」の満足度が最も低く、「航路の運航に関する情報提供」とともに２割程度となっています。

「運航間隔・運航本数」、「他の交通機関との乗り継ぎ」は、「不満」、「やや不満」と回答された方が多い傾向にあります。

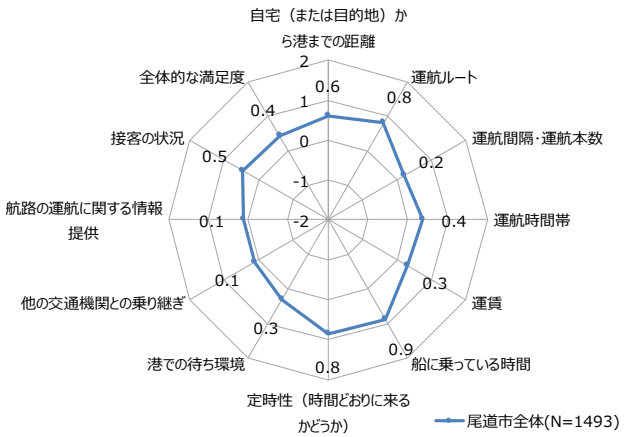


N=1,493
（調査）航路利用者アンケート調査

▲　航路に対する満足度

(7) 地域別の航路に対する満足度

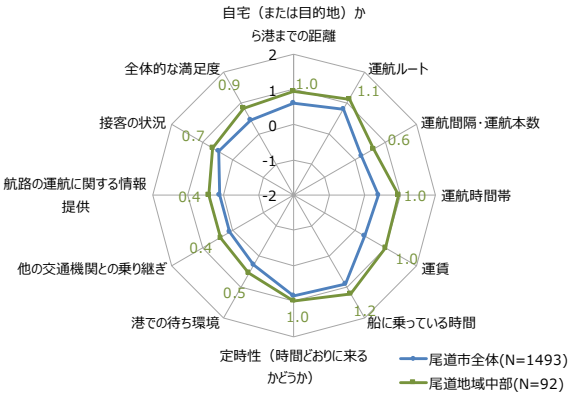
航路に対する満足度について、利用者全体では概ね満足している傾向がみられます。地域別でみると、尾道地域中部や因島北部、因島南部は、尾道市全体の満足度より高い傾向にあり、尾道地域東部や尾道地域西部では低い傾向にあり、「運航間隔・運航本数」や「運賃」、「港での待ち環境」などが低い結果となっています。



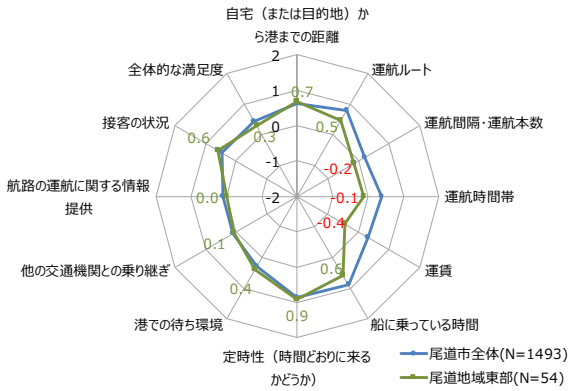
（調査）航路利用者アンケート調査
※満足を２点、やや満足を２点、やや不満を-1 点、不満を-2 点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。
※内陸部の尾道地域北部（N=4）と御調町（N=3）は、航路利用が少なく、回答者数が少ないため、掲載していない。

▲　航路に対する満足度（全体）

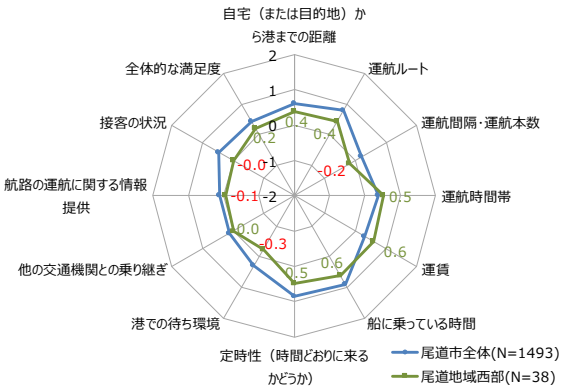
a. 尾道地域中部



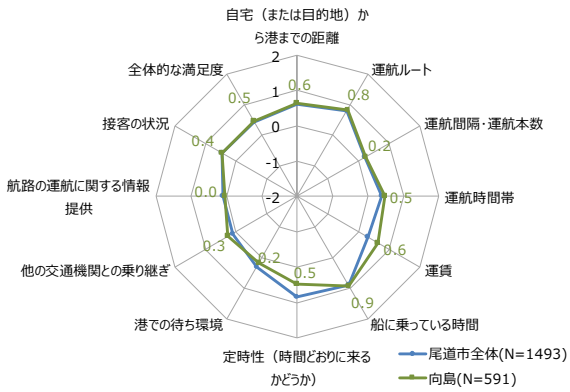
b. 尾道地域東部



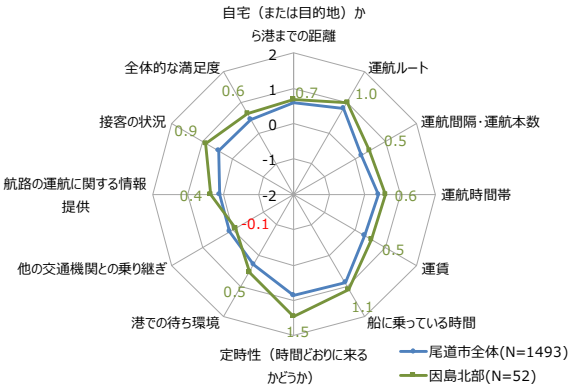
c. 尾道地域西部



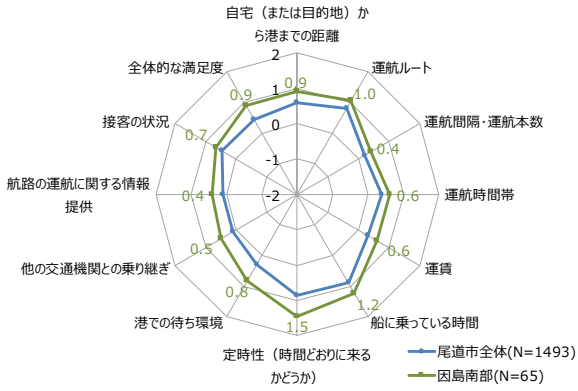
d. 向島



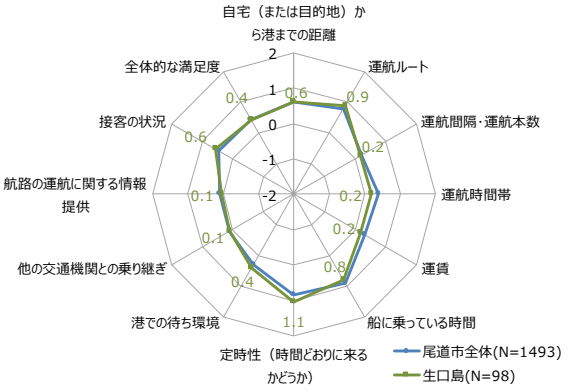
e. 因島北部



f. 因島南部



g. 生口島



（調査）航路利用者アンケート調査

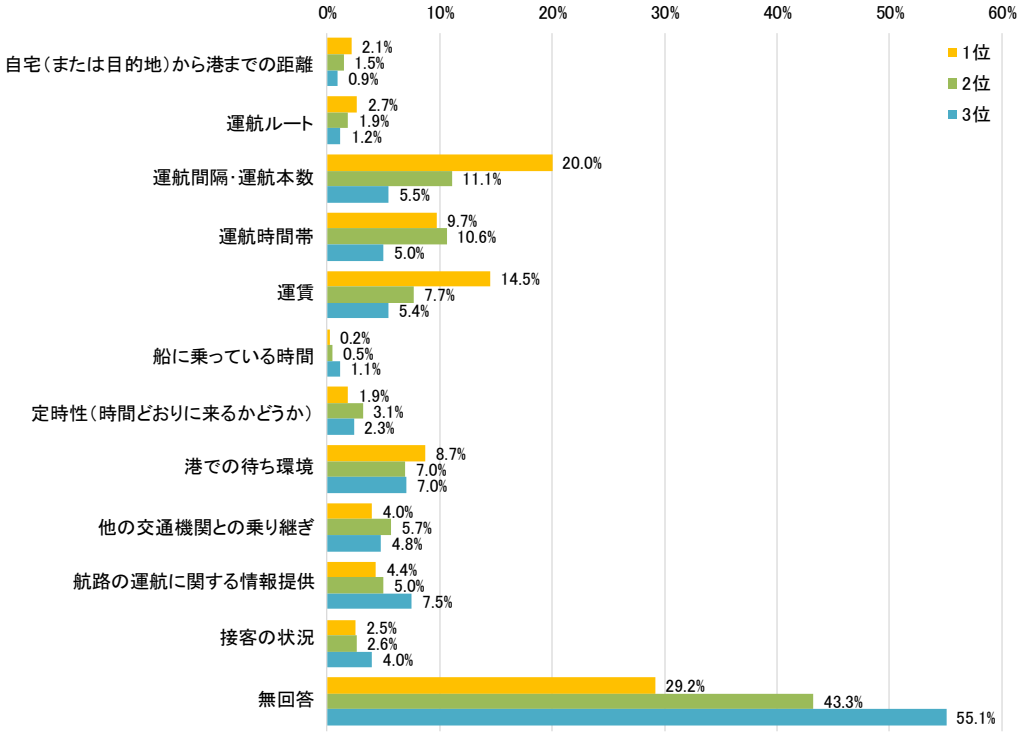
※満足を２点、やや満足を２点、やや不満を-1 点、不満を-2 点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。

※内陸部の尾道地域北部（N=4）と御調町（N=3）は、航路利用が少なく、回答者数が少ないため、掲載していない。

▲　航路に対する地域別満足度

⑻ 航路への改善要望

航路への改善要望として最も多いのは、航路に対する満足度で「不満」、「やや不満」の回答が最も多かった「運航間隔・運航本数」となっています。次いで、「運賃」や「運航時間帯」への改善要望が多くなっています。

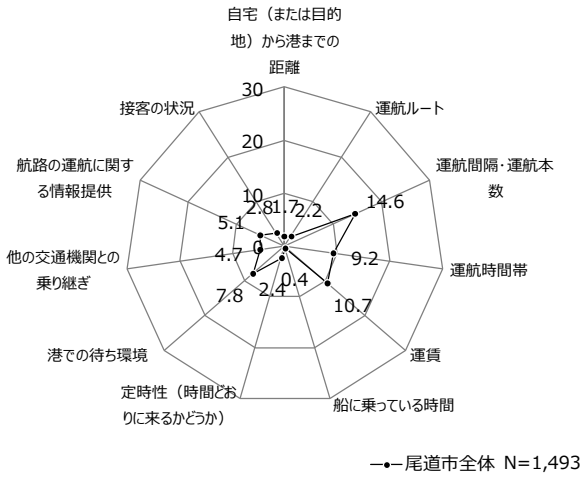


N=1,493
（調査）航路利用者アンケート調査

▲　改善してほしい項目（優先順）

⑼ 地域別の航路への改善要望

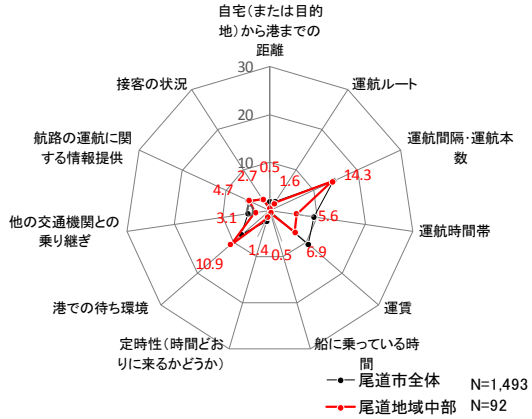
航路への改善要望について、利用者全体で「運航間隔・運航本数」への改善要望が最も多くなっています。地域別でみると、全地域で「運航間隔・運航本数」に対する改善要望が多く、特に尾道地域東部や尾道地域西部で多くなっています。また、「運航時間帯」に対する改善要望も多い傾向にあり、特に尾道地域東部と生口島で多くなっています。



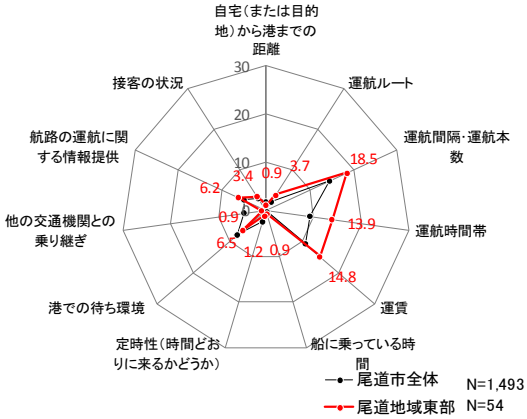
▲　航路への改善要望（全体）

（調査）航路利用者アンケート調査
※1 位を３点、２位を２点、３位を１点と設定し、各サービス項目を点数化している。ただし、無回答は除いている。
※内陸部の尾道地域北部（N=4）と御調町（N=3）は、航路利用が少なく、回答者数が少ないため、掲載していない。

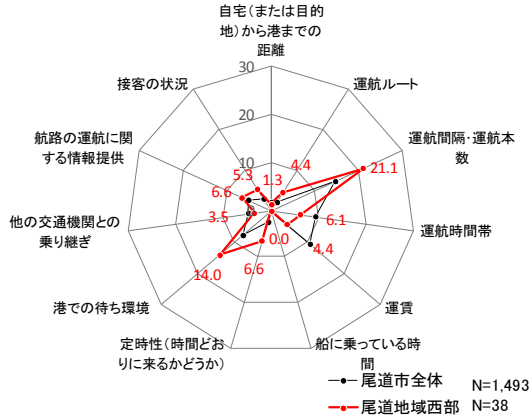
a. 尾道地域中部



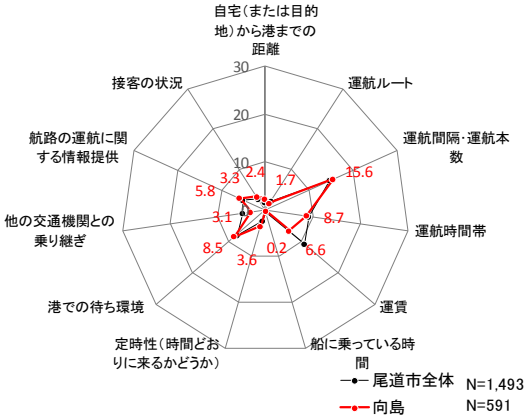
b. 尾道地域東部



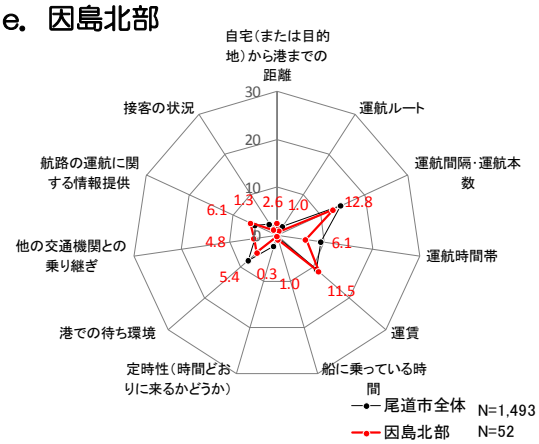
c. 尾道地域西部



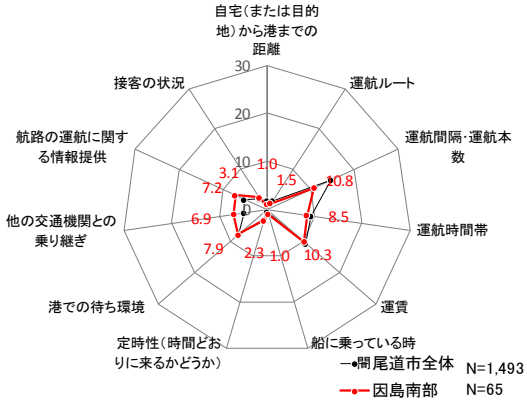
d. 向島



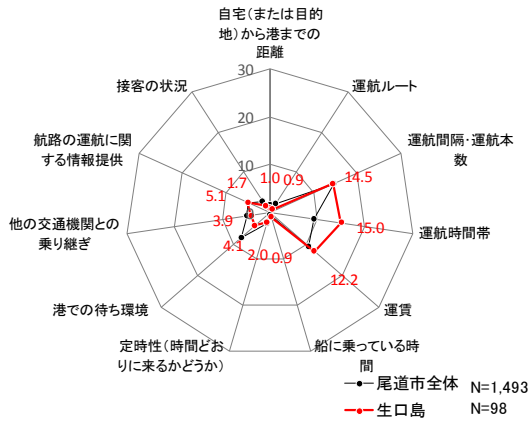
e. 因島北部



f. 因島南部



g. 生口島



(調査) 航路利用者アンケート調査

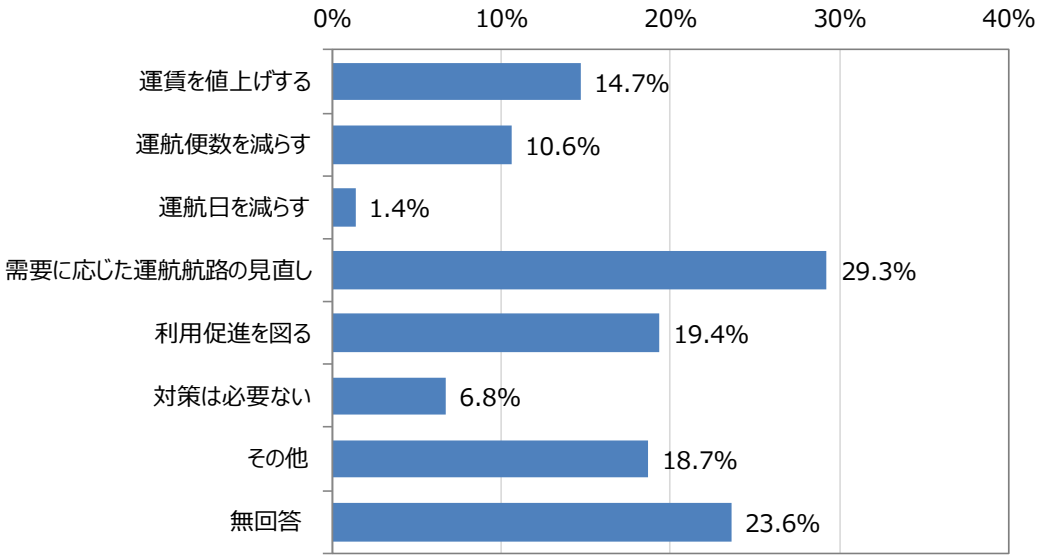
※1 位を 3 点、2 位を 2 点、3 位を 1 点と設定し、各サービス項目を点数化している。ただし、無回答は除いている。

※内陸部の尾道地域北部 (N=4) と御調町 (N=3) は、航路利用が少なく、回答者数が少ないため、掲載していない。

▲ 航路への地域別改善要望

(10) 航路を継続的に運航するために必要な対策について

航路利用者が減少するなか、航路を継続的に運航するために必要な対策として、「需要に応じた運航航路の見直し」が必要であるという回答が最も多く、次に「利用促進を図る」が多い傾向にあります。



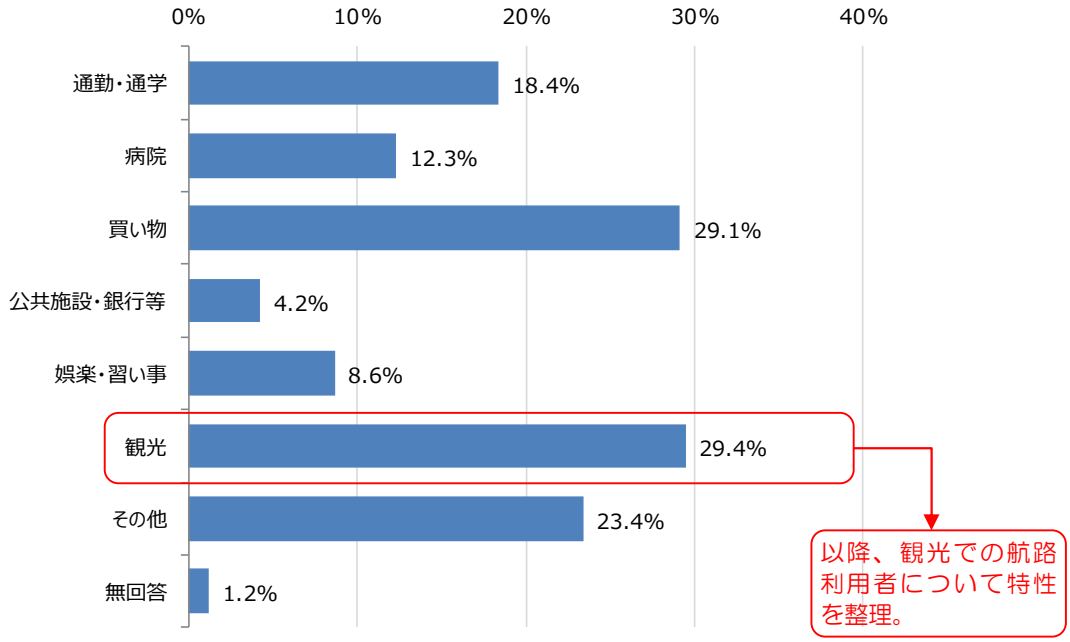
N=1,493（複数回答）
（調査）航路利用者アンケート調査

▲ 航路を継続的に運航するために必要な対策

③ 航路（休日・観光目的）

(1) 航路利用時の移動目的

休日における航路利用時の移動目的は、観光が最も多く約３割を占めています。
以降、本市の特徴の一つといえる観光での航路利用者についての特性を整理します。

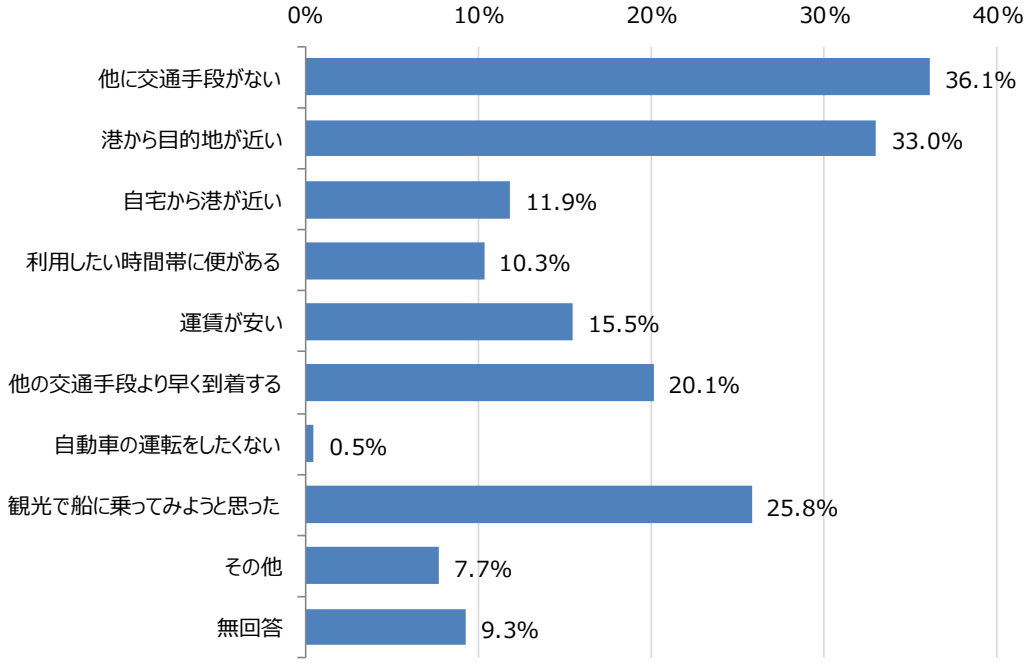


N=659（複数回答）
（調査）航路利用者アンケート調査（休日）

▲　航路利用時の移動目的

(2) 航路を利用する理由（休日、観光目的）

観光客の航路を利用する理由をみると、「他の交通手段がない」、「港から目的地が近い」のほか、「観光で船に乗ってみようと思った」という回答が多い傾向にあります。



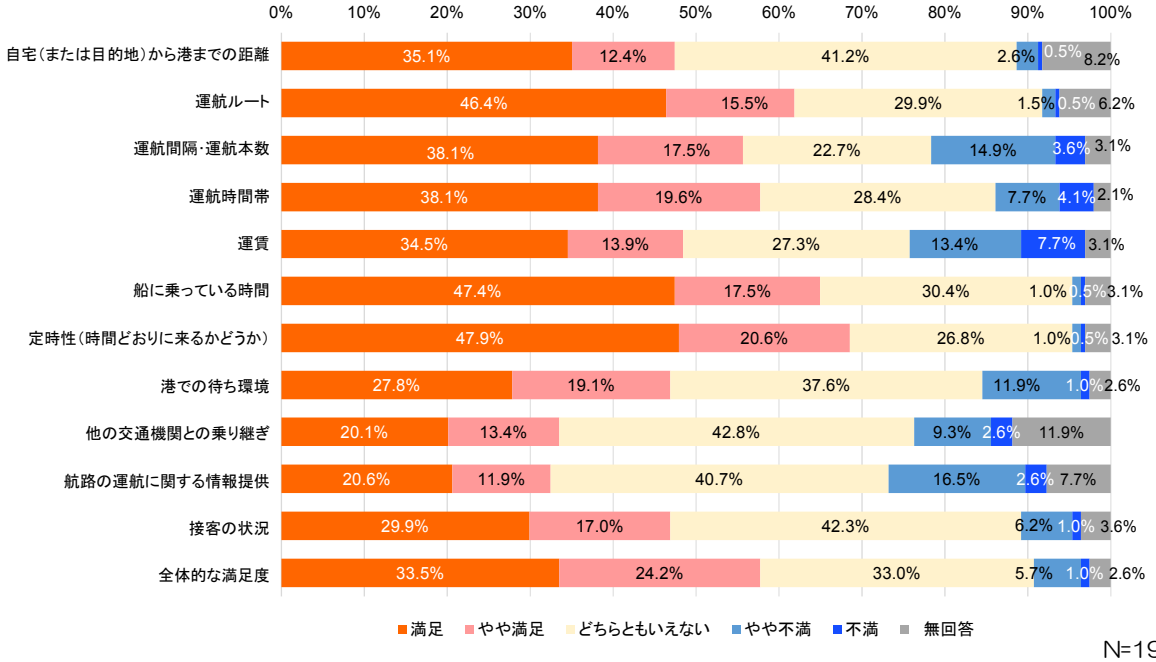
N=194（複数回答）
（調査）航路利用者アンケート調査（休日）

▲　航路を利用する理由

(3) 航路に対する満足度（休日、観光目的）

観光客の航路に対する満足度では、「定時性」が最も高く、半数以上が「満足」、「やや満足」と回答しています。「運航ルート」や「船に乗っている時間」の満足度も高い傾向にあります。一方で、「航路の運航に関する情報提供」の満足度が最も低く、「他の交通機関との乗り継ぎ」とともに３割程度となっています。

「運賃」、「航路の運航に関する情報提供」は、「不満」、「やや不満」と回答された方が多い傾向にあります。



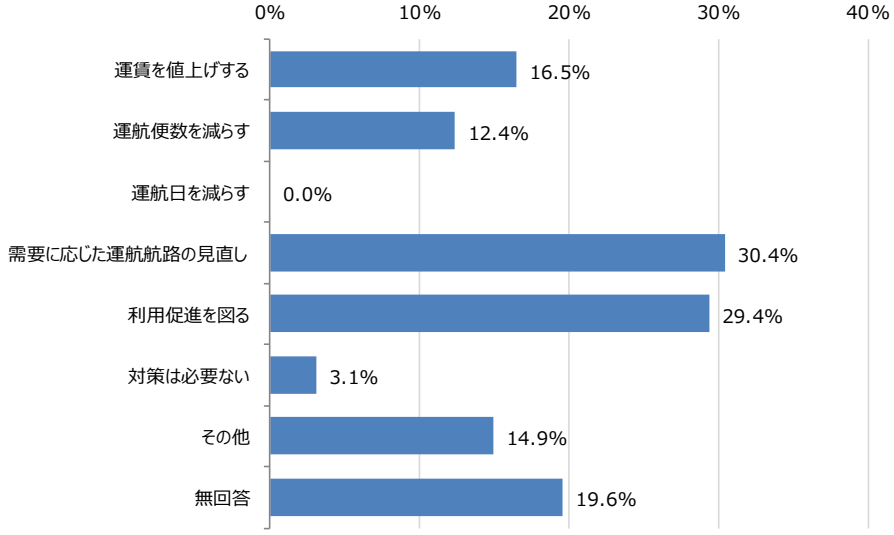
N=194

（調査）航路利用者アンケート調査（休日）

▲　航路に対する満足度

(4) 航路を継続的に運航するために必要な対策について（休日、観光目的）

航路利用者が減少するなか、航路を継続的に運航するために必要な対策として、「需要に応じた運航航路の見直し」が必要であるという回答が最も多く、次に「利用促進を図る」が多い傾向にあります。



N=194（複数回答）

（調査）航路利用者アンケート調査（休日）

▲　航路を継続的に運航するために必要な対策

3．交通事業者の意向等

1）調査の概要

地域公共交通を運行（運航）する交通事業者を対象に、利用状況や、利用者からの要望の内容、事業を行ううえでの問題点や課題など、地域公共交通に関する意見等の把握を行いました。

調査の概要は下表の通りです。

▼　調査の概要

	関係者ヒアリング調査
調査目的	路線バス事業者、航路事業者、タクシー事業者が運行（運航）する地域公共交通の利用状況や、利用者からの要望、事業を行ううえでの問題点や課題、地域公共交通に関する意見の把握を行う。
調査対象	（1）路線バス事業者 （2）航路事業者 （3）タクシー事業者
調査期間	平成 28 年８月～９月、11 月
調査方法	・各事業者等へ訪問し、直接聞き取りによるヒアリング調査 ・タクシー事業者はアンケート調査

2）交通事業者の意向等

路線バス事業者、航路事業者、タクシー事業者に対し、ヒアリング調査を実施し、利用状況や、利用者からの要望、事業を行ううえでの問題点や課題、地域公共交通に関する意見等を把握しました。

① 路線バス事業者

- ◆ **地域公共交通として、維持は重要**だと考えているが、**現状の運行のまま全ての路線を維持するのは難しい**。
- ◆ 多くの事業者が**路線バス単体事業としては赤字**で、貸切や高速バス事業で内部補填している。
- ◆ 経営改善に向けて、**赤字路線の減便**や**車両の小型化**、**路線廃止**も行っているが、**減便による利便性の低下で、一層利用者が減るという悪循環**となっている。
- ◆ バス事業者同士だけでなく、**バス事業者とタクシー事業者の連携も必要**になってくると考えている。
- ◆ **人材不足は深刻な問題**であり、ドライバーの平均年齢は 40 代後半や 50 代など高く、近い将来、一番の課題となると考えている。
- ◆ 運転手の**予備員がおらず**、ぎりぎりで運行している。
- ◆ 再雇用の年齢制限を 70 歳くらいまで広げて募集している。
- ◆ **車両の老朽化**も進んでおり、**計画的な更新が難しい**事業者もある。
- ◆ **ＩＣカードの導入**について、利用者からの大きな要望はないが、県単位で足並みを揃えるべきだと考えられる。
- ◆ **安全性向上のため、高齢者の免許証の返納は進めたい**が、利用者の立場で考えると、バスの便数が少ないため、返納は進まないと思う。
- ◆ **道路渋滞により定時性が損なわれ**、運行ダイヤに支障をきたし、路線バスの**利用の倦厭に繋がっている地域がある**。

② 航路事業者

- ◆ 航路運航は、**使命感で行っているが、安全性の確保も必要であり、責任は重い**。
- ◆ 今後、**増加する交通弱者を支えるため必要**だと感じているが、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のは問題がある。
- ◆ 多くの航路は経営がぎりぎりの状態で、**経営状況は厳しい**。
- ◆ **補助金支給の条件が厳しく、支援が少ないと感じている**。
- ◆ 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ている。
- ◆ 航路だけでなく、港湾施設である駐車場や周辺道路も視野に入れた検討が必要である。
- ◆ 大型のトラックやトレーラーも利用する港では、待合スペースや周辺道路の整備が不十分で、近隣の方にも迷惑がかかっている。
- ◆ バスとの乗り継ぎダイヤは、合わせるようにはしているが、調整がないこともあり、航路からバスへの乗り継ぎで、港で 40 分待っている人もいる
- ◆ 乗り継ぎ環境の改善のため、バリアフリーも必要であると考えている。
- ◆ 従業員を再雇用の高齢者で対応することで、人件費を抑えている。
- ◆ **人材確保が喫緊の課題**で、外国人の採用や、若者移住者の雇用も検討している。
- ◆ 予備員がおらず、運航に支障をきたすことも考えられる
- ◆ **船舶の老朽化も業界全体の問題**で、新船建造する余裕がない。

③ タクシー事業者

- ◆ 利用者の減少傾向が続いていたが、近年は利用者微増に転じている。
- ◆ **高齢者や交通弱者のための乗合タクシーの導入を進めてほしい**。
- ◆ **地域密着型**で、高齢者の生活支援サービスなども付加できると利用促進になる。
- ◆ 近距離利用者の優遇や、定額運賃制による利用者の増進を望んでいる。
- ◆ 市内の美術館や文化遺産の PR に取り組んでほしい。
- ◆ 駅の観光案内では、タクシー情報も合わせて提供するべきである。
- ◆ 他の交通事業者との連携による**市内観光タクシーの実施**が必要である。

第6章 地域公共交通の役割と課題

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多い傾向にあります。

○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、平日の航路利用者に比べ、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、しまなみ海道などで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。
・向島の二番潟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が、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。

地域公共交通の利用実態・ニーズ

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

【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**

現況からみた地域公共交通の問題点

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。

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
② 高齢者にとっては乗降場所までの歩行も苦痛な状況
③ 市街地縁辺部の住宅団地等で移動制約が顕在化

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。

① 利用者の減少・低迷により経営を圧迫
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
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

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（運航）区間が存在
② 運行（運航）ルートが移動ニーズに対応していない
③ ダイヤ・便数に対する不満度が高い傾向
④ 乗り継ぎに対する不満度が高い傾向
⑤ 待合い環境が不十分
⑥ 複数事業者による共通サービスへの期待

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
② 地域公共交通の情報提供が不十分
③ 単独事業者での観光対応の困難さ

8）自家用車への依存が高い傾向にあります。

【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、利用者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なっており、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

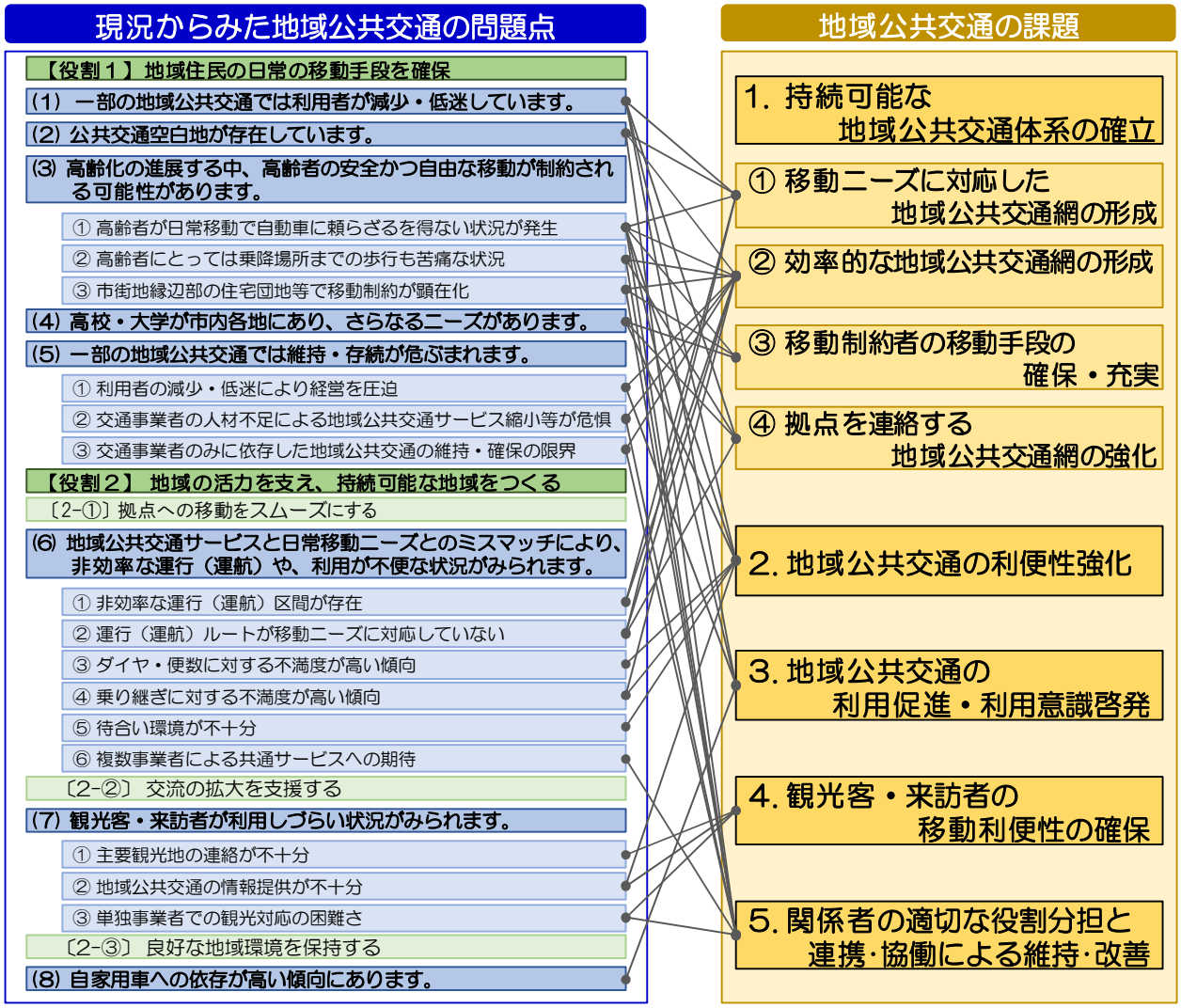
8) 自家用車への依存が高い傾向にあります。

・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はなく、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
- 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
【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

現況からみ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

第７章　地域公共交通網形成の基本的な方針

本市の上位・関連計画や地域公共交通の現状と課題、求められる役割を踏まえ、本市の地域公共交通の活性化及び再生のための指針となる、地域公共交通のあるべき姿（将来像）と基本方針を次のように設定します。

【地域公共交通のあるべき姿（将来像）】

持続可能なまちづくりを支え、将来にわたって親しまれる地域公共交通

急速なモータリゼーションの進行等により、地域公共交通の維持・確保が危惧される状況にあります。一方で、加速度的に進む人口減少、少子高齢化を背景として地域公共交通の必要性は一層高まりつつあります。こうした中、地域公共交通は、将来のまちづくりに欠かせない基盤であり、将来にわたって市民に必要とされ、愛着を持って利用されることが必要です。

上記の考えをもとに、地域公共交通のあるべき姿（将来像）を『持続可能なまちづくりを支え、将来にわたって親しまれる地域公共交通』と定め、その実現に取り組みます。

【地域公共交通の活性化及び再生に向けた基本方針】

基本方針１　多様な交通を組み合わせて、便利で効率的な地域公共交通網をつくる

持続可能なまちづくりを支えるためには、高齢者や学生等の移動制約者をはじめとした市民、来訪者の移動ニーズに対応した効率的な運行（運航）を可能とする地域公共交通体系を確立することが求められます。このため、鉄道・路線バス・航路・タクシーからなる既存の地域公共交通を有効に活用するとともに、地域の実情に応じた新たな移動サービスの導入も含めて有機的なネットワークを形成し、便利で効率的な地域公共交通網をつくります。

基本方針２　安全・安心で、利用しやすい・したくなる地域公共交通にする

地域公共交通を維持するためには、利用者のニーズに応じた運行（運航）サービスの改善等による利便性強化や、利用促進・利用意識啓発の取組による新たな利用ニーズの掘り起しが求められています。このため、市民、来訪者・観光客等の誰もがわかりやすく、使いやすいサービスを提供するとともに、地域公共交通利用の喚起、定着を図る施策を展開することにより、誰もが利用しやすい・したくなる地域公共交通にしていきます。

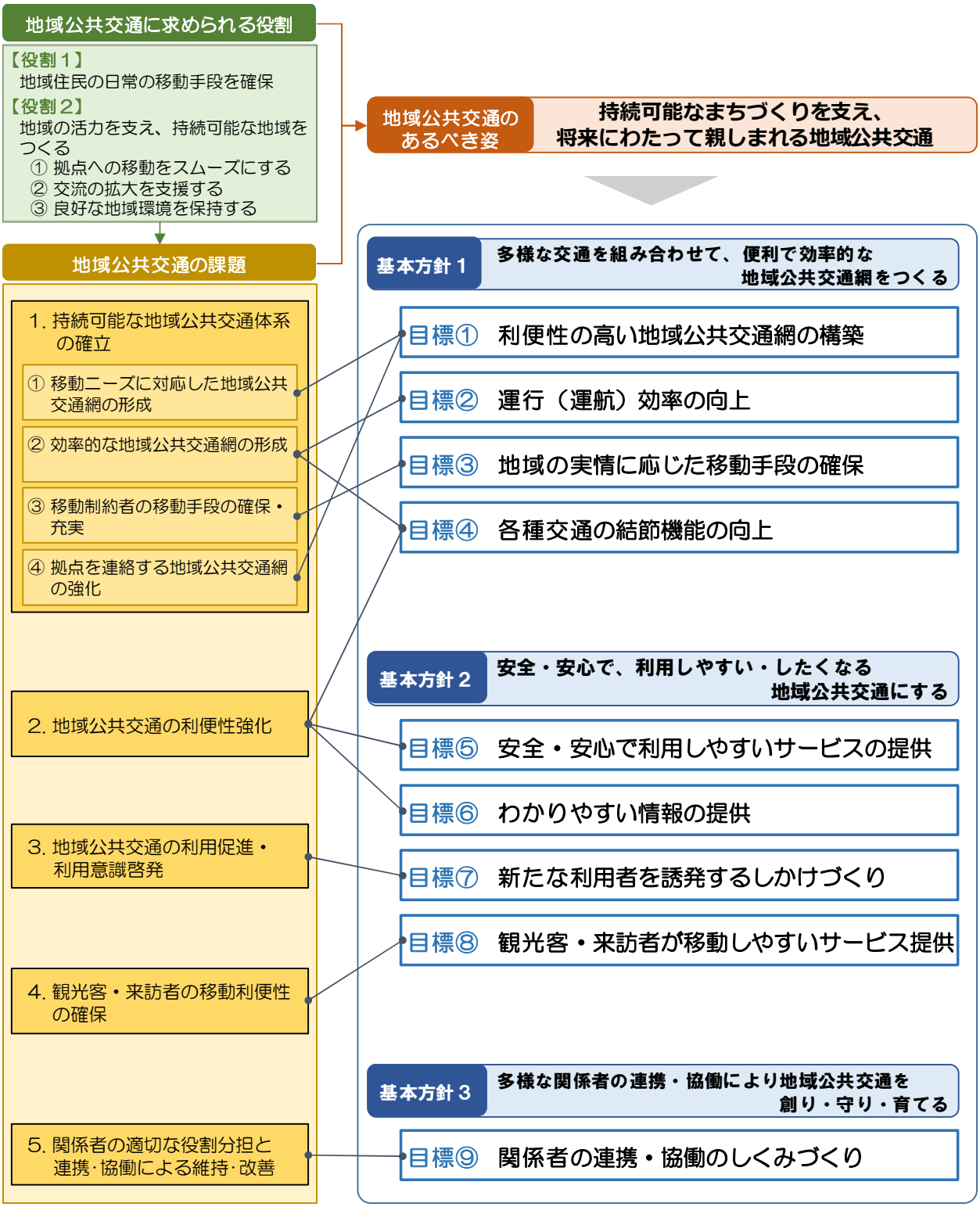
基本方針３　多様な関係者の連携・協働により地域公共交通を創り・守り・育てる

地域公共交通の利用者が減少し、交通事業者の経営状況が悪化する中、地域公共交通を維持・確保するためには、事業者主体の運営に頼るだけでは限界があり、関係者の適切な役割分担と連携・協働が求められます。このため、市民や地域関係者、交通事業者、行政が、地域公共交通に対する認識を共有するとともに、官民連携による新たな運営手法の検討、市民や地域関係者の主体的な取組を促すルールづくりによって、多様な関係者が一体となって望ましい地域公共交通を創り・守り・育てる仕組みづくりを行います。

第8章 計画の目標と評価指標

1．計画の目標

地域公共交通の課題に対し、地域公共交通のあるべき姿（将来像）と３つの基本方針を実現していくため、計画期間中に達成すべき計画目標を次のように設定します。



2．目標と評価指標

基本方針に対応する地域公共交通の目標と、その達成状況を評価するための評価指標を次のとおり設定します。

基本方針１　多様な交通を組み合わせて、便利で効率的な地域公共交通網をつくる

【目標①】利便性の高い地域公共交通網の構築

■ 目標設定について

現在の地域公共交通網においては、公共交通空白地となっている地域も含め、一部において利便性が低い状況となっています。このため、高齢者、学生等の移動制約者に配慮しながら、既存の地域公共交通網を見直し、新たな交通手段を含めた多様な地域公共交通の組み合わせによる利便性の高い地域公共交通網の構築を目指します。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値（H28 年度）	目標値（H34 年度）
指標① 路線バス･航路利用者の利用満足度	［路線バス］ 34.2% ［航路］ 40.6%	［路線バス］ 40.0% ［航路］ 47.0%

【目標②】運行（運航）効率の向上

■ 目標設定について

地域公共交通の利用者が少なく、非効率な運行（運航）サービスとなっている路線系統や航路について、交通事業者、地域住民、行政が協議を行い、サービス内容の見直し（運行（運航）ルート・運行（運航）頻度、乗継改善等）や新たな移動手段の導入等により改善に取り組み、運行（運航）効率の向上を図ります。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値（H28 年度）	目標値（H34 年度）
指標② 収支率 30%未満の路線バス系統のうち運行効率が向上した系統数	29 系統※	14 系統

※平成 28 年度時点での収支率 30%未満の系統数

【目標③】地域の実情に応じた移動手段の確保

■ 目標設定について

人口減少によって集落が点在している地域においては、住民の移動として既存の路線バスが機能せず、運行が非効率となっている状況があります。このため、地域の実情にあった柔軟な移動サービスの導入、送迎バスやスクールバス等との連携により、高齢者等の移動制約者が安心して利用できる交通手段の確保を目指します。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値（H28 年度）	目標値（H34 年度）
指標③ 路線バス等の利用圏の人口割合	84%	87%

【目標④】各種交通の結節機能の向上

■ 目標設定について

便利で効率的な地域公共交通網を形成するためには、多様な交通の乗り継ぎをスムーズに行う必要があり、交通拠点における各種交通の乗り継ぎ機能の向上を図ります。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値（H28 年度）	目標値（H34 年度）
指標④ 路線バス･航路利用者の他の交通機関との乗り継ぎ満足度	[路線バス] 15.3% [航路] 22.1%	[路線バス] 18.0% [航路] 26.0%

基本方針２ 安全・安心で、利用しやすい・したくなる地域公共交通にする

【目標⑤】安全・安心で利用しやすいサービスの提供

■ 目標設定について

市民、来訪者の視点による運行（運航）ダイヤ・便数等の運行（運航）サービスの適正化や、主要乗降場での待合い環境の改善等の利用環境の改善など、交通事業者、地域住民、行政が一体となり、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図ります。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値（H28 年度）	目標値（H34 年度）
指標⑤ 地域公共交通機関を利用しやすいと感じる市民の割合	39.1%	45.0%

【目標⑥】わかりやすい情報の提供

■ 目標設定について

陸上交通、海上交通など市域全体の一元的な地域公共交通の情報や、乗り場案内、ダイヤ、乗換方法等、市民、来訪者が地域公共交通を利用しやすく、わかりやすい情報提供の充実を図ります。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値（H28 年度）	目標値（H34 年度）
指標⑥ 路線バス･航路利用者の情報提供に対する満足度	[路線バス] 16.5% [航路] 24.0%	[路線バス] 19.0% [航路] 28.0%

【目標⑦】新たな利用者を誘発するしかけづくり

■ 目標設定について

市民アンケート調査では多くの市民が地域公共交通を利用しないと回答しており、交通事業者による地域公共交通の維持継続が困難な状況が懸念されています。一方で高齢化の進展により、将来にわたって持続可能な地域公共交通を維持・確保していく必要性は年々高まっており、地域公共交通の利用意識を醸成するモビリティ・マネジメント等の取組が求められています。乗ってみたくなる仕掛けや工夫とともに、利用を喚起・誘発し、地域公共交通を利用する意識を向上させる取組を推進します。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値 （H28 年度）	目標値 （H34 年度）
指標⑦ 路線バスを全く利用しない市民の割合	54.2%	47.0%

【目標⑧】観光客・来訪者が移動しやすいサービス提供

■ 目標設定について

本市には、国内外から多くの観光客が訪れており、観光による地域公共交通の利用促進の可能性を有しています。一方で、島しょ部をめぐる二次交通（路線バス、航路）などは、利便性が悪い状況もあり、使いやすい観光地アクセスの検討、わかりやすい情報提供や企画乗車船券の導入等による利用促進によって地域公共交通の維持・継続を図ります。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値 （H28 年度）	目標値 （H34 年度）
指標⑧ 観光目的の航路利用者の利用満足度	57.7%	67.0%

基本方針３　多様な関係者の連携・協働により地域公共交通を創り・守り・育てる

【目標⑨】関係者の連携・協働のしくみづくり

■ 目標設定について

地域公共交通を維持・確保していくためには、従来の交通事業者主体の運営、また行政支援に頼るだけの対策では限界があります。地域が主体的に地域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・育てる仕組みづくりを推進します。

■ 評価指標

目標に対する評価指標	現況値 （H28 年度）	目標値 （H34 年度）
指標⑨ 関係者の連携・協働による取組件数	－	２件

第９章　目標達成のための施策

１．施策展開の考え方

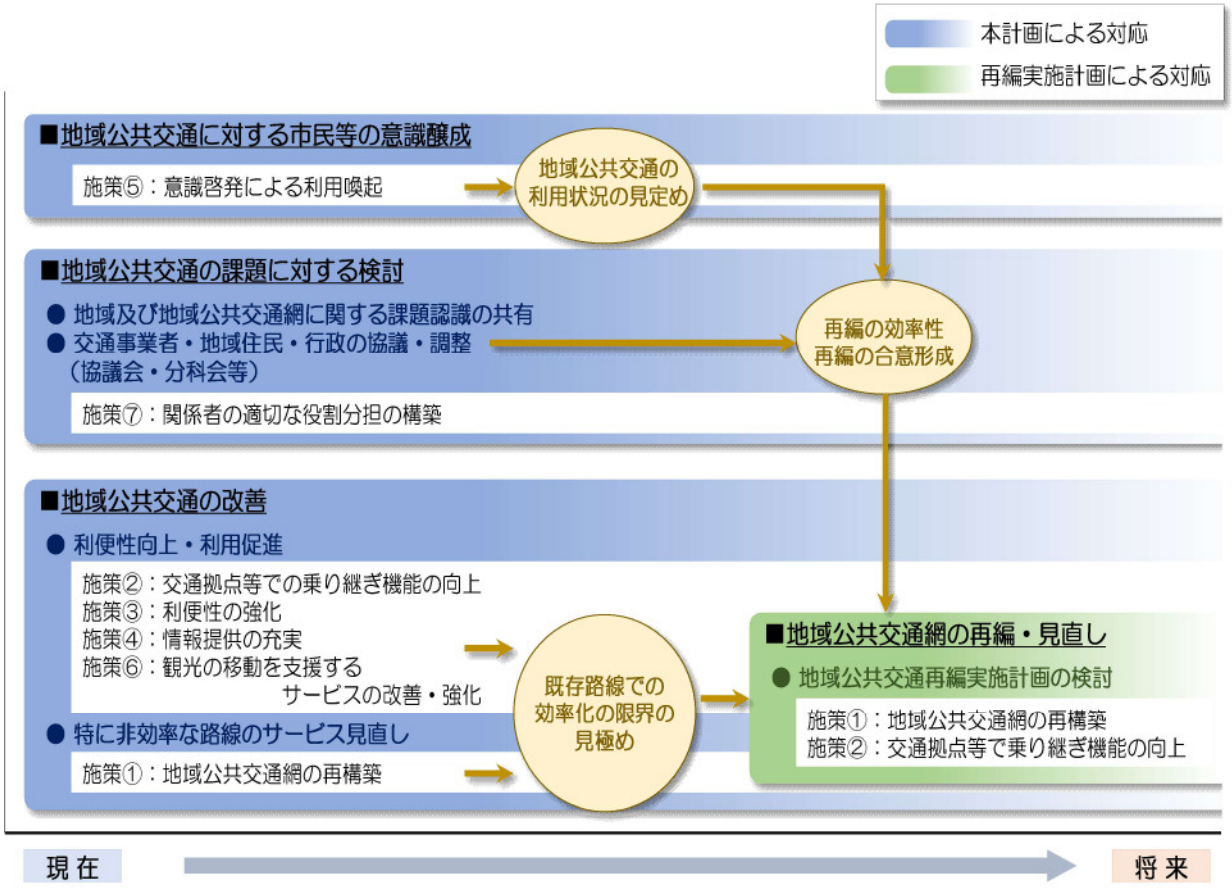
地域公共交通のあるべき姿（将来像）と３つの基本方針の実現に向けた計画目標を達成するための施策について、その展開の基本的な考え方を以下に整理します。

１）施策の展開手順

本市の地域公共交通の利用状況をみると、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。



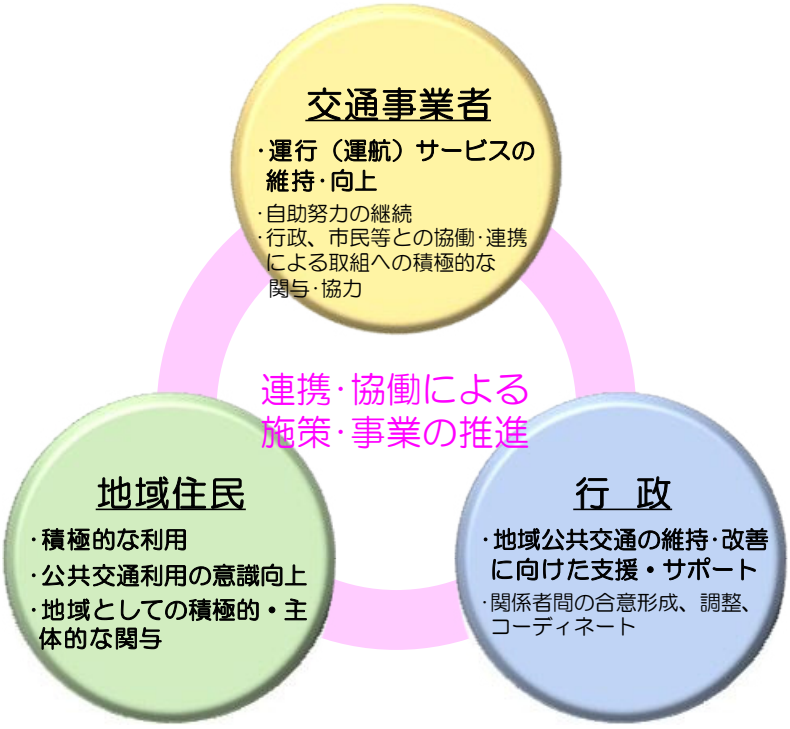
※ 図中の「施策①～⑦」については、次項の「２．施策の体系」及び「３．施策の内容」で詳述します。

▲ 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。

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

地域公共交通の課題

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

地域公共交通のあるべき姿：持続可能なまちづくりを支え、将来にわたって親しまれる地域公共交通

基本方針１：多様な交通を組み合わせて、便利で効率的な地域公共交通網をつくる

目標① 利便性の高い地域公共交通網の構築	指標① 路線バス・航路利用者の利用満足度	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 -2：地域の実情に応じた移動手段の確保 -3：生活航路の維持
目標② 運行（運航）効率の向上	指標② 収支率３０％未満の路線バス系統のうち運行効率が向上した系統数	
目標③ 地域の実情に応じた移動手段の確保	指標③ 路線バス等の利用圏の人口割合	
目標④ 各種交通の結節機能の向上	指標④ 路線バス・航路利用者の他の交通機関との乗り継ぎ満足度	施策②：交通拠点等での乗り継ぎ機能の向上

基本方針２：安全・安心で、利用しやすい・したくなる地域公共交通にする

目標⑤ 安全・安心で利用しやすいサービスの提供	指標⑤ 地域公共交通機関を利用しやすいと感じる市民の割合	施策③：利便性の強化 -1：運行（運航）ダイヤの改善 -2：待合環境の改善 -3：ＩＣカードシステムの導入検討 -4：移動制約者に配慮したサービスの充実
目標⑥ わかりやすい情報の提供	指標⑥ 路線バス・航路利用者の情報提供に対する満足度	施策④：情報提供の充実
目標⑦ 新たな利用者を誘発するしかけづくり	指標⑦ 路線バスを全く利用しない市民の割合	施策⑤：意識啓発による利用喚起
目標⑧ 観光客・来訪者が移動しやすいサービス提供	指標⑧ 観光目的の航路利用者の利用満足度	施策⑥：観光の移動を支援するサービスの改善・強化

基本方針３：多様な関係者の連携・協働により地域公共交通を創り・守り・育てる

目標⑨ 関係者の連携・協働のしくみづくり	指標⑨ 関係者の連携・協働による取組件数	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 -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 -3：交通従業者の雇用促進、人材育成

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	・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	・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	・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	・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	・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）

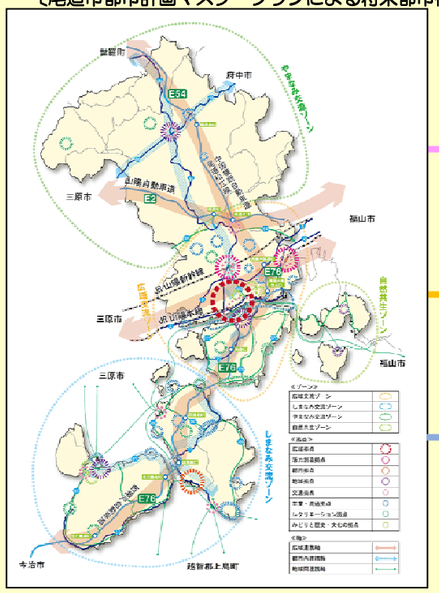
種別	交通手段		役割・機能、配置の考え方
幹線	鉄道		・本市と周辺都市を連絡して都市間連絡の骨格となり、多くの人流を支える。 ・定時性や速達性に優れる。 ・JR 山陽本線、JR 山陽新幹線が該当し、JR 尾道駅、東尾道駅、新尾道駅は、広域拠点、活力創造拠点の中心としての役割を担う。 ・駅は、他の交通モードと連携し、乗り継ぎ拠点として機能する。
幹線 支線	バスなど	幹線路線	・市内中心部と市内各都市・地域拠点や周辺市町を連絡し、利便性の高いサービスを提供する。 ・市内バス路線網の軸となり、市内の地域間交流を支える。
		準幹線路線	・流動の多い拠点や拠点施設の間を連絡し、幹線を補完する。 ・都市拠点と地域拠点、拠点的施設を連絡する。
		支線路線	・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		・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

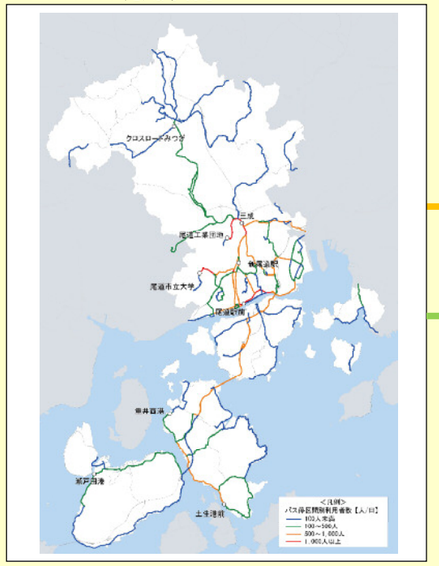
拠 点	役割・機能、配置の考え方
交通結節拠点	・「尾道市都市計画マスタープラン」において「交通拠点」に位置づけられた拠点。 ・鉄道駅や主要な港、道の駅、主要バス停等、各種の地域公共交通(鉄道･バス･航路･タクシー等)の連絡のほか、自動車や自転車等との連絡機能も備えた交通の結節拠点。
乗り継ぎ拠点	・地域拠点等で、主にバスとバス等の地域公共交通間の乗り継ぎの場となる交通拠点。

【地域公共交通ネットワークの構造の考え方】

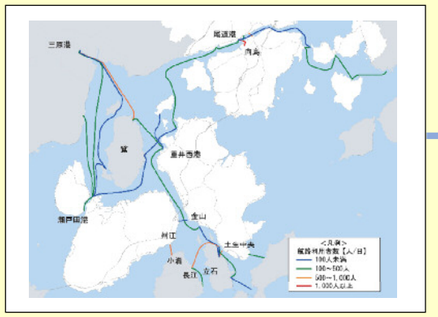
■ 将来のまちづくりの方向性
〔尾道市都市計画マスタープランによる将来都市構造〕



■ バスの利用状況

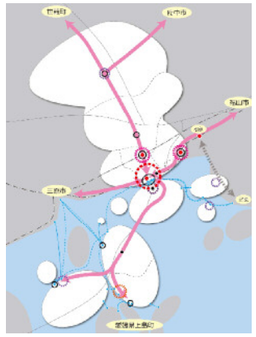


■ 航路の利用状況



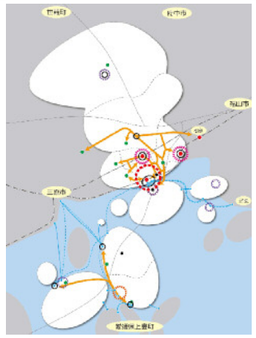
■ 幹線路線の設定

・広域拠点と市内各拠点（活力創造拠点、都市拠点、地域拠点）、周辺市町を連絡する路線を「幹線路線」として位置付けます。



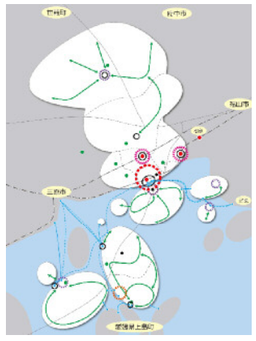
■ 準幹線路線の設定

・広域拠点・活力創造拠点・都市拠点と地域拠点や拠点的施設を連絡する路線について、利用状況も勘案して「準幹線」として位置付けます。



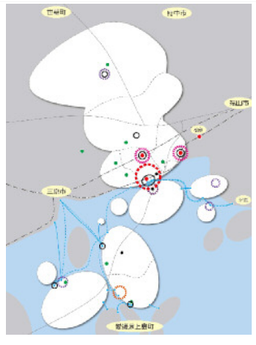
■ 支線路線の設定

・地域拠点と地域内の居住地を連絡する路線について、利用状況も勘案して「支線路線」として位置付けます。

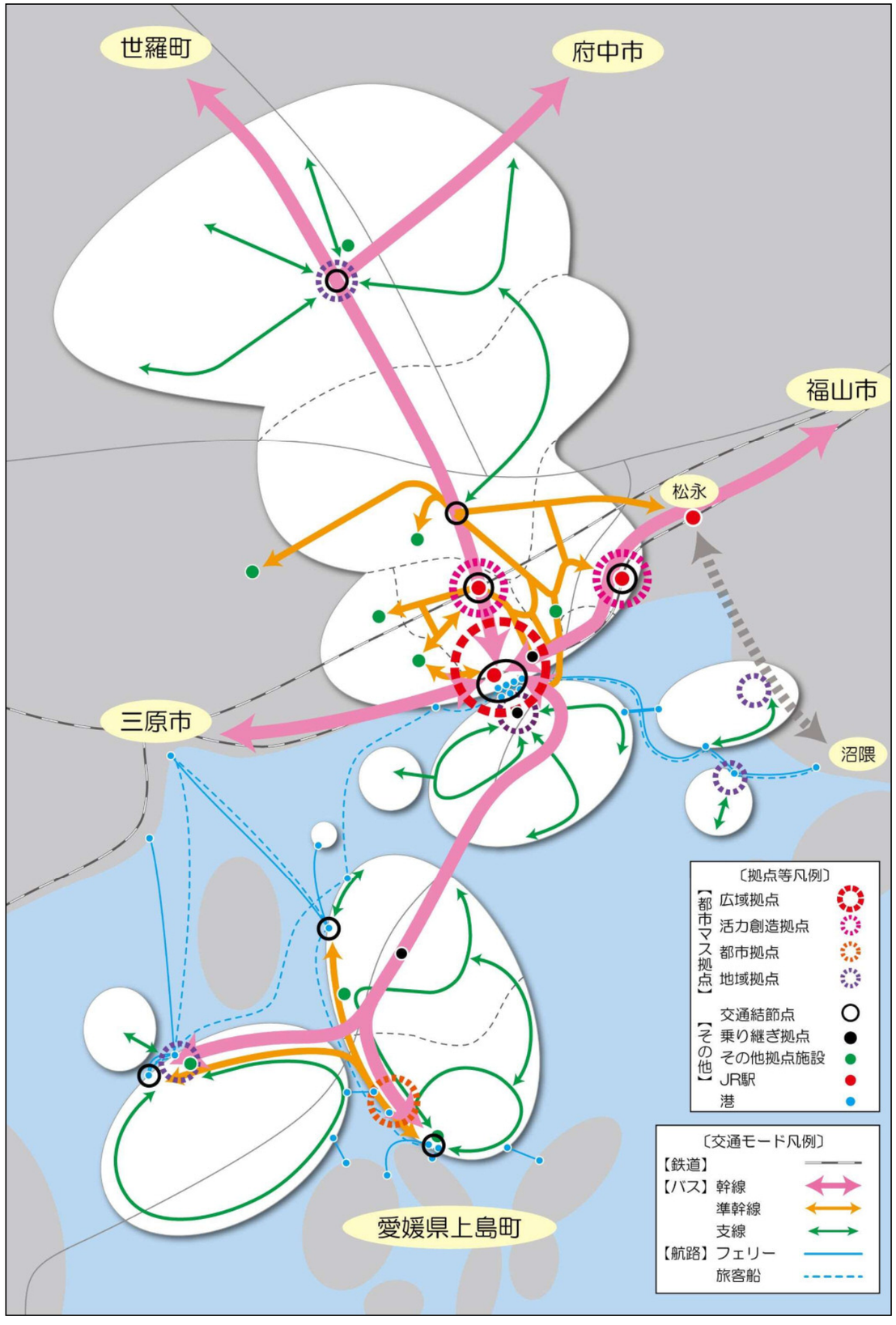


■ 航路の設定

・広域拠点、交通拠点等の各拠点や周辺市町を連絡する定期航路を「航路」として位置付けます。



【地域公共交通ネットワークの構造イメージ】



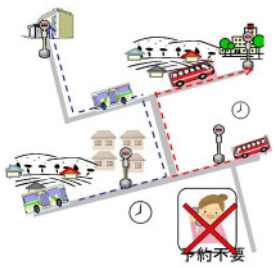
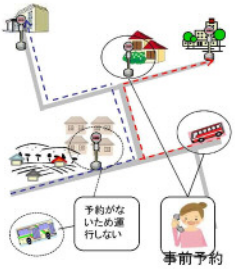
（施策①-1）地域公共交通網の再構築：バス路線の維持・効率化

項　目	内 容 等
概　要	(1) 効率的な運行に向けた対応 ・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。 (2) 非効率なバス路線系統の対応検討 ・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段の確保

項　目	内 容 等
概　要	・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段を効率的に確保していくことを推進します。 〈想定される対応〉 ○ 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段の確保 (ｱ) 乗合タクシーの導入検討 (ｲ) タクシーによる移動手段の検討 (ｳ) 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 (ｴ) 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
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）

▼ 乗合タクシーの運行形態分類

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〉	(ｳ)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			

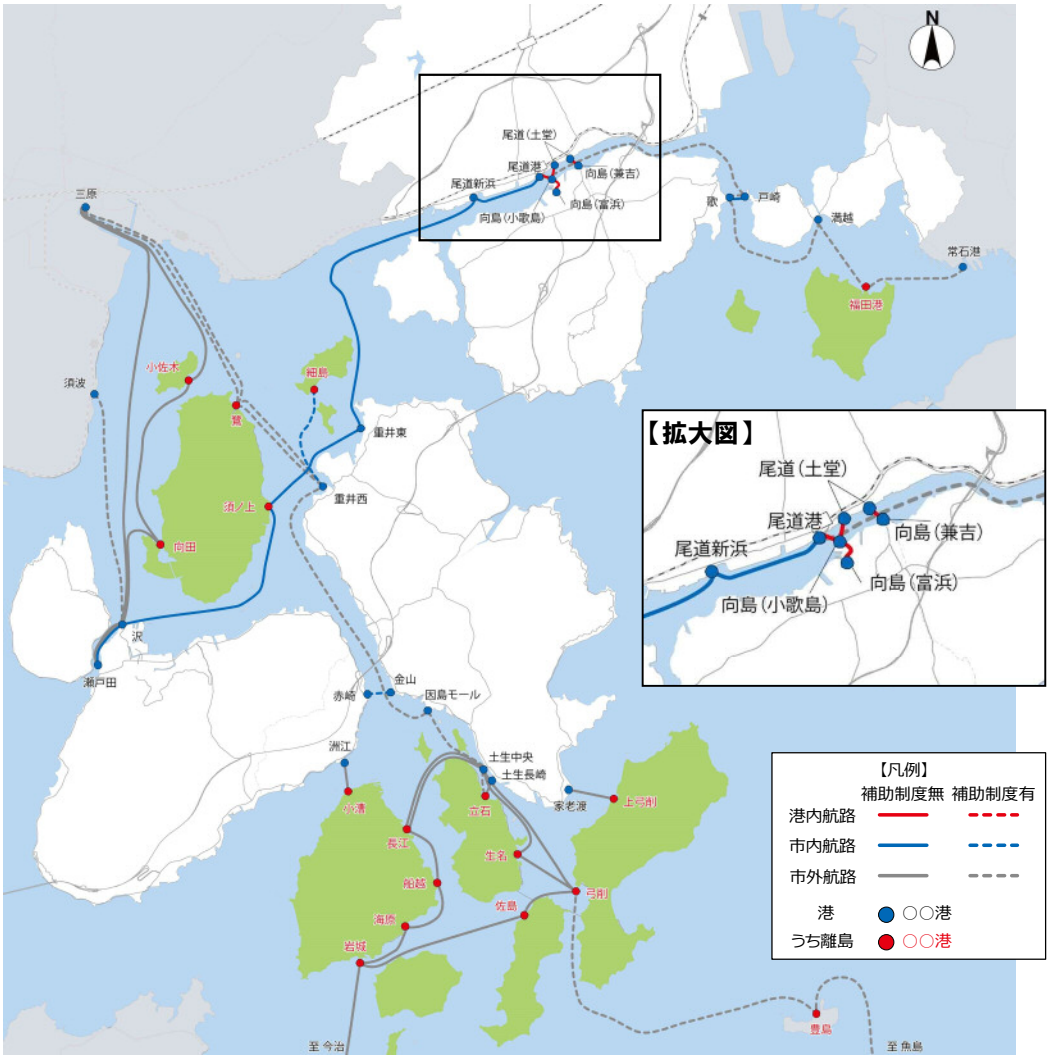
（出典）中国運輸局資料

※「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。

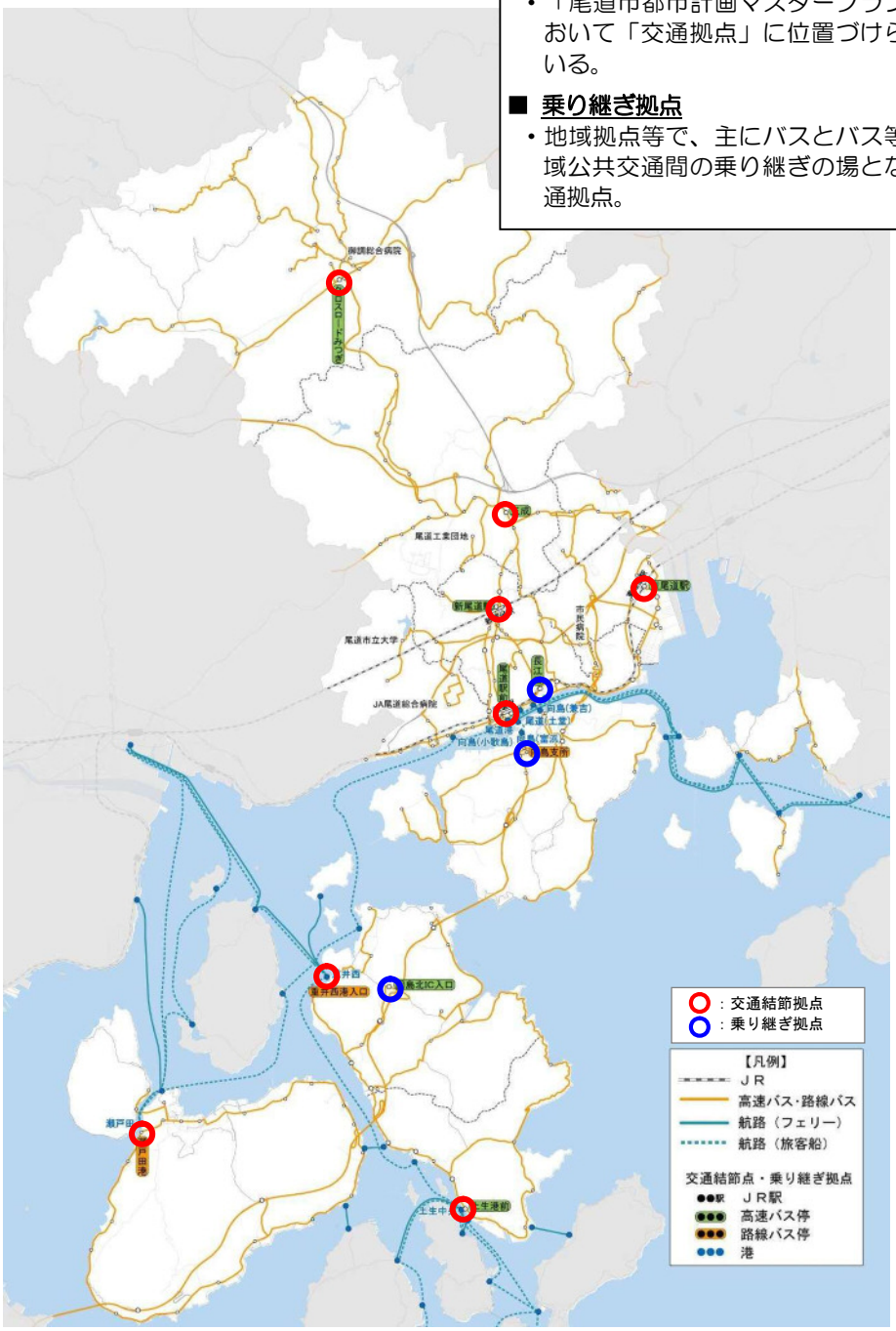
（施策①-3）地域公共交通網の再構築：生活航路の維持

項　目	内 容 等
概　要	・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。
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）



▲ 尾道市内の港に寄港する航路の状況

【施策②】交通拠点等での乗り継ぎ機能の向上

項　目	内 容 等
概　要	・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。 〈想定される対応〉 ○ 交通拠点等での情報案内の充実 　(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 　(ｱ) 駐輪場･駐車場･一般車送迎スペース等の設置検討 〔交通拠点の役割・機能、配置の考え方〕 ■ 交通結節拠点 ・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。 ・「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。 ■ 乗り継ぎ拠点 ・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。  ▲ 交通結節拠点、乗り継ぎ拠点候補地点
実施主体	交通事業者・行政
実施時期	平成 30 年度以降検討（検討状況に応じて順次実施）

【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	・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	・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。 〈想定される対応〉 ○ 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	・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
概　要	

(1) バリアフリー化の推進

・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。

〈想定される対応〉

○ 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

【尾道市内でのバス車両のバリアフリー化推進事例】

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。

※「UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）」とは

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。

(2) 運転免許証返納者への支援の充実

・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。

▼ 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

	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）		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。
	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）				

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）

実施主体	交通事業者・行政
実施時期	平成30年度以降継続実施

【施策④】情報提供の充実

項　目	内 容 等
概　要	・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。 〈想定される対応〉 ○ 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
実施主体	交通事業者・行政
実施時期	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）

【一元的な公共交通マップの作成事例】

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。

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。

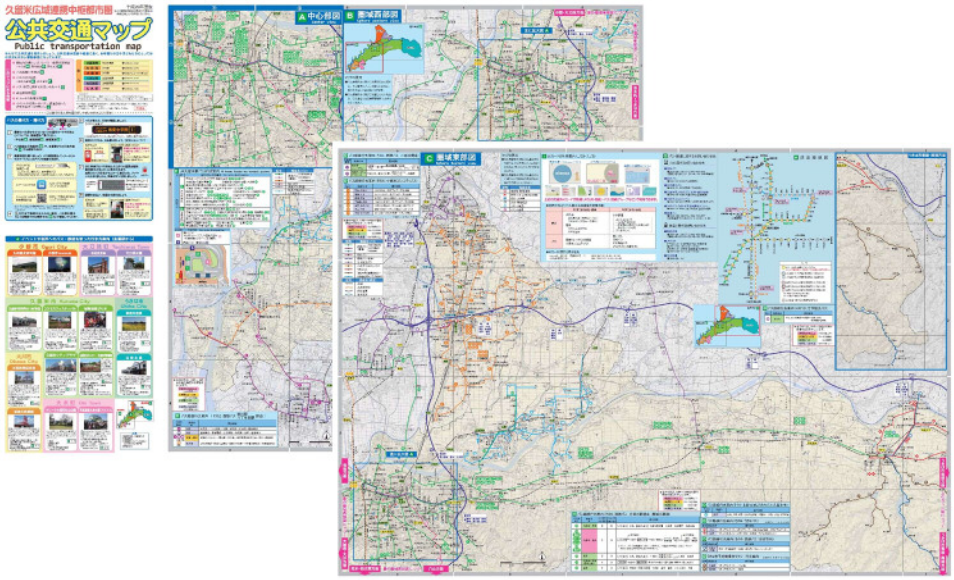


図　久留米広域連携中枢都市圏 公共交通マップ（両面折りたたみ）

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

【施策⑤】意識啓発による利用喚起

項　目	内 容 等
概　要	・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。 〈想定される対応〉 ○ 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）
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

【尾道市内の事業者によるマイカー通勤抑制の取組事例】

尾道工業団地に立地する事業所（日東電工㈱ 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。

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率的な路線運営が行われています。

（資料）国土交通省

【他都市でのモビリティ・マネジメントの事例】

茨城県　**高校生の公共交通利用促進キャンペーン**

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。

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等を簡潔にまとめています。

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%）。

リーフレット

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**

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。

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。

企業別通勤用交通情報

※「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。

【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
概　要	(1) 企画乗車船券の導入検討 ・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。 〈想定される対応〉 ○ 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 (2) 観光二次交通の確保検討 ・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。 〈想定される対応〉 ○ 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 (3) 情報案内の多言語化の充実 ・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。 〈想定される対応〉 ○ 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 ※「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。
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） 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）

【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	・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、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。 〈想定される対応〉 ○ 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	・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。 〈想定される対応〉 ○ 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	・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。 〈想定される対応〉 ○ 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）				

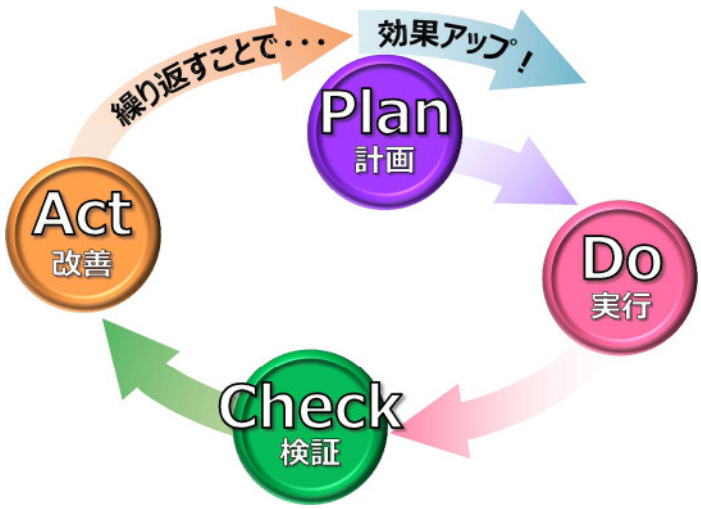
第 10 章 計画の達成状況の評価

本計画で設定した目標達成のための施策・事業は、社会経済情勢や利用者ニーズ、行財政の状況等の地域公共交通を取り巻く状況の変化に応じて、適宜見直し、改善を行うことが重要です。

このため、随時適切な時期にモニタリングを行いながら、Plan（計画）、Do（実施･実行）、Check（評価・検証）、Action（改善）からなる PDCA サイクルを実施し、必要に応じて施策・事業の見直し・改善を図り、計画を推進します。

なお、計画の達成状況の進捗管理、評価・検証は、尾道市地域公共交通協議会で行うこととし、年 1 回の開催を基本とします。

市民ニーズに係る評価指標の状況確認は、本市総合計画の市民満足度調査で確認します。



目標に対する評価指標	使用データ等	評価時期
指標①：路線バス・航路利用者の利用満足度	・路線バス･航路利用者アンケート	最終年度
指標②：収支率３０%未満の路線バス系統のうち運行効率が向上した系統数	・路線バス事業者資料	毎年
指標③：路線バス等の利用圏の人口割合	・国勢調査人口データ	最終年度
指標④：路線バス・航路利用者の他の交通機関との乗り継ぎ満足度	・路線バス･航路利用者アンケート	最終年度
指標⑤：地域公共交通機関を利用しやすいと感じる市民の割合	・市民満足度調査	最終年度
指標⑥：路線バス・航路利用者の情報提供に対する満足度	・路線バス･航路利用者アンケート	最終年度
指標⑦：路線バスを全く利用しない市民の割合	・市民満足度調査	最終年度
指標⑧：観光目的の航路利用者の利用満足度	・航路利用者アンケート	最終年度
指標⑨：関係者の連携・協働による取組件数	・尾道市資料	毎年

付属資料　尾道市地域公共交通網形成計画の策定経過

1）計画策定の経過

年月日		項目	主な内容
平成28年度	6月6日	■第１回 尾道市地域公共交通協議会	･協議会の設置について ･計画策定に関わる調査業務について ･スケジュールについて
	7月11日	□尾道市地域公共交通協議会 連絡会（バス事業者）	･計画策定に関わる調査業務について ･スケジュールについて ･地域公共交通に関する意見交換
	7月29日	■第２回 尾道市地域公共交通協議会	･調査事業の進め方について ･地域･公共交通の概況について ･地域公共交通のサービス向上に関する勉強会
	8月～9月	◇関係者ヒアリング調査	
	8月31日 ～9月15日	◇市民アンケート調査	
	9月中旬～10月末	◇高校生アンケート調査	
	10月4日･23日	◇航路利用者 OD 調査 ◇航路利用者アンケート調査	
	10月18日･25日･11月1日	◇路線バス利用者 OD 調査 ◇路線バス利用者アンケート調査	
	11月	◇関係者ヒアリング調査	
	11月20日～30日	◇観光客アンケート調査	
	12月19日	■第３回 尾道市地域公共交通協議会	･調査事業の中間報告
	2月	◇利用団体・企業アンケート調査	
	3月22日	■第４回 尾道市地域公共交通協議会	･調査事業の報告
	〃	□尾道市地域公共交通協議会 懇談会	･問題･課題のとりまとめについて
平成29年度	5月19日	■第１回 尾道市地域公共交通協議会	･計画策定の進め方･スケジュールについて
	8月9日	■第２回 尾道市地域公共交通協議会	･尾道市地域公共交通網形成計画 骨子（案）について
	9月28日	□第１回 路線バス分科会	･尾道市地域公共交通網形成計画 骨子（案）について
	〃	□第１回 航路分科会	･尾道市地域公共交通網形成計画 骨子（案）について
	10月25日	□第２回 路線バス分科会	･尾道市地域公共交通網形成計画 骨子（案）について
	11月24日	■第３回 尾道市地域公共交通協議会	･尾道市地域公共交通網形成計画（素案）について
	12月26日 ～1月26日	◇パブリックコメント	
	3月22日	■第４回 尾道市地域公共交通協議会	•尾道市地域公共交通網形成計画の策定について •地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する協議について
	3月30日	◇「尾道市地域公共交通網形成計画」の策定	

２）尾道市地域公共交通協議会　規約

（目的）

第１条　尾道市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、また、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、これまでの尾道市地域公共交通会議をより発展させ、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するために設置する。

（事務所）

第２条　協議会は、事務所を広島県尾道市久保一丁目１５番１号に置く。

（業務）

第３条　協議会は、第１条の目的を達成するため、次の業務を行う。

（１）網形成計画の策定及び変更の協議に関すること。

（２）網形成計画及び網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

（３）網形成計画の達成状況の評価に関すること。

（４）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。

（５）市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。

（６）前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第４条　協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

２　会長、副会長は相互を兼ねることはできない。

（会長及び副会長）

第５条　会長及び副会長は、次条の規定に基づき委員となるべき者の中から、これを選任する。

２　会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

３　副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌握し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

（協議会の委員）

第６条　協議会の委員は次に掲げる者とする。

（１）地方公共団体

（２）関係する公共交通事業者等

（３）道路管理者

（４）港湾管理者

（５）公安委員会

（６）各種団体の代表

（７）住民又は利用者の代表
（８）学識経験を有する者
（９）前各号に掲げる者のほか、地方公共団体が必要と認める者

（委員の任期）
第７条　委員の任期は２年とし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、委員の再任は妨げない。

（会議）
第８条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。
２　会議は、委員の過半数の出席がなければ、これを開くことができない。
３　会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。
４　会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
５　協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
６　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（書面審議）
第９条　会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。
２　前条第２項の規定は、前項の規定について準用する。

（協議結果の尊重義務）
第１０条　協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊重しなければならない。

（分科会）
第１１条　第３条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。
２　分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）
第１２条　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
３　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）
第１３条　協議会の運営に要する経費は、負担金及びその他の収入をもって充てる。

（監査）

第１４条　監査委員は、会長の指名する委員がこれに当たる。

２　協議会の出納監査は、会長が委嘱する監査委員によって行う。

３　監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第１５条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（費用弁償等）

第１６条　委員等は、その職務を行うために要する費用の弁償等を受けることができる。

２　前項の費用弁償等の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）

第１７条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第１８条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

付　則

この規約は、平成２８年６月１日から施行する。

3）尾道市地域公共交通協議会　委員名簿

（順不同、敬称略）

区　分	団体又は機関等	役　職	氏　名	備 考
関係する公共交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社	企画課長	加藤　勇樹	
	本州四国連絡高速道路株式会社 しまなみ尾道管理センター	管理課長	村岡　良文	
	公益社団法人広島県バス協会	専務理事	西川　雅己	
	一般社団法人広島県タクシー協会	東部支部 副支部長	大崎　賢二	
	尾道地区旅客船協会	事務局長	沖本　正志	
道路管理者	尾道市建設部	部　長	山根　広史 （槙山　博之）	
港湾管理者	広島県土木建築局港湾振興課	課　長	岩田　昌文 （村田　栄治）	
公安委員会	尾道警察署	交通課長	大前　昭仁	
	因島警察署	地域交通課長	藪　建彦	
各種団体の代表	尾道商工会議所	副会頭	杉原　毅	
	因島商工会議所	観光運輸委員長	松浦　真博	
	尾道しまなみ商工会	理　事	宍戸　栄二郎	
	私鉄中国地方労働組合	因の島バス支部 執行委員長	田頭　昭三	
住民又は利用者の代表	尾道市社会福祉協議会	会　長	加納　彰 （村上　光範）	
	尾道市老人クラブ連合会	会　長	源田　敏雄	
	尾道市ＰＴＡ連合会	顧　問	土屋　研	
学識経験を有する者	福山市立大学 都市経営学部都市経営学科	教　授	渡邉　一成	会長
地方公共団体が必要と認める者	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	橋本　実千寿 （茅原　裕則）	
	中国運輸局尾道海事事務所	首席運輸企画専門官	堀　秀幸 （村上　公一）	
	中国運輸局因島海事事務所	次　長	砂田　康次 （黒田　壽）	
	広島県地域政策局地域力創造課	課　長	木村　洋	
地方公共団体	尾道市企画財政部	部　長	戸成　宏三	副会長

※平成２９年８月９日現在。氏名の（　）内は前任者。

4）分科会名簿

①路線バス分科会

【委員】　（順不同、敬称略）

区　分	団体又は機関等	委員役職	委員氏名
関係する公共交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社	企画課長	加藤　勇樹
	本州四国連絡高速道路株式会社 しまなみ尾道管理センター	管理課長	村岡　良文
	公益社団法人広島県バス協会	専務理事	西川　雅己
	一般社団法人広島県タクシー協会	東部支部 副支部長	大崎　賢二
道路管理者	尾道市建設部	部　長	山根　広史
公安委員会	尾道警察署	交通課長	大前　昭仁
	因島警察署	地域交通課長	藪　建彦
各種団体の代表	尾道商工会議所	副会頭	杉原　毅
	因島商工会議所	観光運輸委員長	松浦　真博
	尾道しまなみ商工会	理　事	宍戸　栄二郎
	私鉄中国地方労働組合	因の島バス支部 執行委員長	田頭　昭三
住民又は利用者の代表	尾道市社会福祉協議会	会　長	加納　彰
	尾道市老人クラブ連合会	会　長	源田　敏雄
	尾道市ＰＴＡ連合会	顧　問	土屋　研
学識経験を有する者	福山市立大学都市経営学部 都市経営学科	教　授	渡邉　一成
地方公共団体が必要と認める者	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	橋本　実千寿
	広島県地域政策局地域力創造課	課　長	木村　洋
地方公共団体	尾道市企画財政部	部　長	戸成　宏三

【路線バス事業者】

区　分	事業者名
路線バス事業者	おのみちバス株式会社
	株式会社中国バス
	鞆鉄道株式会社
	本四バス開発株式会社
	因の島運輸株式会社

②航路分科会

【委員】　（順不同、敬称略）

区　分	団体又は機関等	役　職	氏　名
関係する公共交通事業者等	尾道地区旅客船協会	事務局長	沖本　正志
道路管理者	尾道市建設部	部　長	山根　広史
港湾管理者	広島県土木建築局港湾振興課	課　長	岩田　昌文
各種団体の代表	尾道商工会議所	副会頭	杉原　毅
	因島商工会議所	観光運輸委員長	松浦　真博
	尾道しまなみ商工会	理　事	宍戸　栄二郎
学識経験を有する者	福山市立大学都市経営学部都市経営学科	教　授	渡邉　一成
地方公共団体が必要と認める者	中国運輸局尾道海事事務所	首席運輸企画専門官	堀　秀幸
	中国運輸局因島海事事務所	次　長	砂田　康次
	広島県地域政策局地域力創造課	課　長	木村　洋
地方公共団体	尾道市企画財政部	部　長	戸成　宏三

【航路事業者】

区　分	事業者名
航路事業者	土生商船株式会社
	しまなみ海運株式会社
	弓場汽船株式会社
	向島運航株式会社
	歌戸運航株式会社
	尾道渡船株式会社
	有限会社家老渡フェリー汽船
	三光汽船株式会社
	株式会社瀬戸内クルージング
	有限会社長江フェリー
	備後商船株式会社
	福本フェリー株式会社
	有限会社マルト汽船
	岩城汽船株式会社
	芸予汽船株式会社