

尾道市地域公共交通計画(素案)に対する意見募集の実施結果について

【募集期間】 令和5年1月23日(月)～令和5年2月21日(火)

【募集結果】 応募者数5人 12件

【提出方法】 電子メール3人、郵送1人、持参1人

◎いただいたご意見(概要)と市の考え方

No.	区分	ご意見の概要	市の考え方
1	バス 航路	<p>計画素案を拝見し、公共交通の利用者を増やすことが簡単ではないことを理解しました。しかしながら、生活利便性の向上、脱炭素社会に向けた二酸化炭素排出量低減のためには、高齢者が自家用車を持たずとも生活が送れるように、また、自家用車の利用頻度を下げ、公共バス等を利用することはとても重要だと考えます。</p> <p>百島から本土への交通機関の利用において、定期船と公共バスの乗り継ぎが非常に悪く、便数もとても少なくなっています。</p> <p>この乗り継ぎと利便性が向上することで、住民の生活が向上するとともに、定期船のダイヤにも更なる工夫が可能になると思います。</p> <p>様々な状況により尾道行き船が減便する場合であっても、松永駅行きのバスにアクセスできることや、歌港からバスに乗り継ぐことができれば利便性は確保できるのではないのでしょうか(主に沼隈、常石、道越、浦崎、松永の路線 歌、向島、尾道の路線)。</p> <p>様々な公共機関が密接につながりあい、市の枠を超えて他市とも連携し、更なる利便性の向上を期待します。</p>	<p>本計画では、「あらゆる交通手段の連携による持続可能な交通ネットワークの構築」、「公共交通を知るきっかけづくりと利用する機会の提供」といった基本方針(第6章)のもと、あらゆる交通手段間の連携強化や意識啓発による公共交通の利用促進などを推進してまいります。</p> <p>具体的な取組としては、分かりやすさの向上や利用者の目線に立った情報発信と事業者間連携の推進に向けて、「事業②-1 公共交通に係る情報発信の促進・改善」や「事業②-2 分かりやすいダイヤ設定」といった事業に取り組んでまいります。</p> <p>また、取組にあたっては、市民の皆様や交通事業者、行政、関係機関等との連携を深め、本計画の推進を図ってまいります。福山市とも情報共有を行い、引き続き備後圏域での連携を図ってまいります。</p> <p>頂いたご意見については、該当する交通事業者に情報を共有するとともに、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
2	全般	<p>オレンジ街道の新設</p> <p>①尾道の浦の海にそのまま歩いて渡れる橋を造る 尾道市の西側は、未だ発展していない。ここに、高架橋ではなく、普通の高さの橋を向島に向かって建設する。普通の釣り船くらいが通行できる高さである。大型船は、東の尾道造船前を通ってもらい、西側は、日常生活の橋とする。名付けて、セーヌ川にかかるミラボー橋のように計画である。シャンソンの歌が流れるような素敵な海岸商業地域にする。この地域には、大型店舗も出店できる土地もあるし、意外と西地域には住宅地も多い。税務署や県の合同庁舎などもあり、向島に橋が渡されれば、安価な土地も多いので、住宅建設にはもってこいである。</p> <p>②ミラボー橋計画から、オレンジ街道へ発展 新尾道西バイパスから、そのまま、尾道沖の新ミラボー橋を渡るとしまなみ海道と合流する。これが、オレンジ街道となる。県合同庁舎と四国各県のつながりも深くなるだろう。また、尾道西の商業地の発展が、島しょ部と四国各県民とつながると思う。</p> <p>③旧尾道大橋の老朽化 旧尾道大橋が老朽化しており、いつ何時崩落しても、代替えの歩いて渡れる橋として、必要不可欠である。渡船が夜間終了しても、高額なタクシー代が無くても、台風でもつり橋でない、歩いて渡れる橋が必要である。</p> <p>④尾道の景観を壊さない西のはずれの橋である 尾道駅周辺から、西にはずれており、フェリーや渡船の運行、尾道大橋の景観を壊さない西のはずれの橋である。しかし、尾道の市民のこれからの暮らしの住みよさには、欠かせない橋になる。</p>	<p>ご提案の内容については、関係部局において必要性や事業費等を踏まえて検討されるものと考えます。</p> <p>本計画(素案)においては、持続可能な交通ネットワークを構築するため、自家用車から公共交通への転換は重要と認識しており、公共交通を維持・確保すべく、地域の実情に応じた移動手段を確保するよう取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご意見については、関係部局に情報提供の上、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
3	バス タクシー	<p>高齢者や買い物困難の地域に住む尾道市民のための買い物バスの創設</p> <p>①具体的目的 その1 高齢者が運転免許返納したくても、買い物等が不便だから、足を引きずっても杖をついても、腰が曲がっても、不慣れな自信のない運転でいまだ買い物に行っている。危険極まりない。これから、ますます高齢化が進み、事故等も増えることだろう。重大な事故が起こる前に、対策として緊急に買い物サポートが必要である。</p> <p>その2 年を取ってからも、交通の不便な地域に住んでいても安心して生活できる環境整備のため</p> <p>その3 バスの便が少なく、運行しているバスにも、空席が目立つ。バスの箱が大きすぎるのだとおもう。もう少し小型の経費の掛からないバスで、小回りの利く車体で、便も30分ごとに調整してほしい。</p> <p>②具体的方法 大型商業施設、病院、タクシー会社、バス会社と連携して、買い物、病院バスを創設する。運転手に買い物レシートなどに利用したスタンプを押してもらって、それが料金となる。買い物しない人は、一律往復500円、そういう買い物バスを創設してほしい。</p> <p>③今後の発展 その1 個人病院などは、それぞれの病院ごとに、診察送迎小型バスを企画してはどうか。 その2 地域でボランティアで、送迎する見守り隊を町内会と福祉課とで創設してはどうか。</p>	<p>「事業①-2 支線部分の利用状況に応じた路線や車両等の見直し」において、利用状況等に応じた車両サイズの見直し等を検討することとしており、施策③として「公共交通の周辺・関連領域との連携による事業環境の確保」に取り組むこととしています。</p> <p>検討にあたっては、他市や交通事業者、地域の皆様とも協議し、高齢者や学生等の移動制約者への配慮の視点を持ちながら、地域の実情に応じた効率的な移動手段を確保するよう取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>

No.	区分	ご意見の概要	市の考え方
4		<p>P36冒頭 ③ 因島北部、因島南部、生口島 ➢ 幹線以外で利用できる公共交通に限られており、使いづらい 幹線以外は路線バスが少なく ⇒幹線でも土生、中庄、重井の幹線の公共交通がない。 特に因北地域において利便性が悪いから利用者も少ない。</p> <p>P36下段 【関係機関ヒアリング結果より】 (省略)結局は買い物等のために自家用車に頼らざるを得ない。公共交通の利用者数は少ないが、島内の医療機関が十分でない中、住民が自力で買い物や通院等ができるよう、島内の路線バスと本市中心部を繋ぐ路線バスを今後も維持確保していかなければいけない。</p> <p>P37 利用者の利便性確保の観点から ⇒重井～中ノ庄間の定期バス路線の検討が必要 運転が不安な高齢者が免許証を返納できるような、将来を見据えた因島北部のまちづくりのツールとしての地域公共交通バス路線の可能性についての検討を要望いたします。 視点1:運転が不安な高齢者が免許証を返納できる環境か？ ⇒返納したくてもできない⇒改善する方向性ある？ 視点2:学校、病院、スーパーなど ⇒通学、通院、食料品の買出し等がすべて自家用車を必要とする地域の解消 視点3:大型バス運選手不足の解消とタクシー運転手の生活給の改善 ⇒利用者の少ない路線のバスの小型化</p> <p>◆三浦線の重井町までの路線延長や県道土生・中ノ庄線のトンネル経由の三庄からのインターバス停留所への高速バスと尾道線への接続も含めて可能性を検討すれば、より尾道市の一体化につながると考える。 ◆因北地域の小中学校統合の検討と併せて条件整備が必要と考えている。 ◆具体的に・重井町に量販店がない。学校も統合計画がある。病院も1件しかない。歯科は廃業。にもかかわらず相当数の住民がいる。 学校統合計画のある中庄町とのバス路線があれば、利用者は見込めると考える。</p>	<p>ご指摘いただきました、①高齢者が免許返納できる環境づくり、②交通空白地の解消、③担い手不足の解消については、重要な視点と認識しています。</p> <p>本計画では、あらゆる交通手段の連携による持続可能な交通ネットワークを構築すべく、第6章にて公共交通の位置付けや役割等を整理し、「事業①-1 役割や移動実態に応じた、路線に対する支援の検討」や、「事業①-2 支線部分の利用状況に応じた路線や車両等の見直し」、「事業①-4 運行/運航の担い手確保」などの事業に取り組んでまいります。</p> <p>取組にあたっては、まちづくりという大きな視点を持ちながら、市民の皆様や交通事業者、行政(教育関係等を含む)、関係機関等との連携を深め、本計画の推進を図ってまいりたいと考えています。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
5	全般	<p>人口が減る一方で利用者を増やすためには、単なる移動手段という役割のみでなく、新たな価値・発想による新規利用者増、収益改善を目指す必要があると思います。</p> <p>現状の提案では、既存の延長上・現状維持の提案が多く、今後も大きな変化が起きず行政負担の増加が見込まれる。</p> <p>『バス・船・タクシー・電車=のりもの≠新たな価値を生むモノ・こと消費』</p>	
6	航路	<p>【船の価値向上:遊園地のアトラクションのような】 船は、尾道ならではの風景、時間を提供できる乗り物(尾道オリジナル)。 ・航路は尾道ならではの 瀬戸内海の短い航路、熟練船長の潮の流れが速い中でのテクニック 向島側から見る尾道の街並み・夜景、船のすれ違い、富浜の狭い航路など 初めて乗船する人には、100円で体験できる心に残る旅に ・楽しむための乗り物に その価値をPRしてはどうか。 ・観光客が目的にする乗り物に</p> <p>【船の利用:百島などの利用者が少ない航路】 百島もアートベース、移住者による観光施設などが増加傾向にあり、アート島を市の支援などにより観光価値増による航路利用者像は見込める可能性はあると考える。 しかし、1時間弱をかけて行くには手軽感が無く、500名弱の島に対して便数・航路維持は難しいと思う。 代替案として、船(尾道-向島)→バス(向島内)→船(歌-百島)の方が、運用コストなどにおいてメリットがある場合は、相互連携により活用推進など向島島内も通勤時間帯は混むので直行船(尾道-向島)そうでない場合は代替ルートなど</p>	<p>現在、地域公共交通は大きな転換期を迎えており、これまでのように公共交通の問題を公共交通で対応するという考え方は限界に近づいていると考えます。今後はまちづくり全体の考え方の中で、地域で交通をどう活かすか、地域の価値をどう高めるかといった視点を持ち、分野の垣根を越えた連携が必要になってくるものと考えています。</p> <p>そういった点を踏まえ、本計画では、本市の特色である観光面を活かすべく、「事業②-5 観光目的での自転車との連携促進」や「事業③-3 健康づくりやイベント等と連携した公共交通の利用促進」、「事業③-5 生活交通における観光利用の促進」といった取組を推進してまいります。</p> <p>単なる移動手段としての役割にとらわれず、観光利用の促進等により、新たな需要を開拓し、新たな収益源の獲得を目指していく必要があると考えています。</p>
7	バス	<p>【向島南側バスルート拡充 &amp; 少しでも体験したいサイクリスト】 向島南側は海・山と眺めがよく、最近はお店の出店も増加傾向にあり魅力あるゾーン。ちょっと尾道市内より観光客が足を伸ばして訪問したいが、行くにくいと思う人も多いのではないかと思う。この利用者を取り込むことで、既存生活路線としての存続が見込めないかと思う。 サイクルバスの導入やシェアサイクル(乗り捨て)ができれば、行きは自転車で帰りはバスなどの自由度も上がる。 (参考:HELLO CYCLING-好きな場所で返せるシェアサイクル-) 向島のサイクリング、魅力増により、前項の歌港バスの維持にも繋がらないか。</p>	
8	全般	<p>尾道市内共通(バス・船・ロープウェイ・自転車)乗り放題チケット ・地元住民でも少し旅行に行った雰囲気味わえる企画による利用促進</p>	

No.	区分	ご意見の概要	市の考え方
9	全般	<p>【魅力ある公共交通機関】</p> <p>新規雇用を確保するために働きたいと思ってもらうには、単なる運転手としてではなく、働く意味や魅力を感じられる機会を増やすことも必要か。</p> <p>・「公共交通機関祭り」など市主催共同開催で市民と交流の場を提供。</p> <p>そのなかでの職場、仕事、働き方を紹介して魅力を感じてもらおう。子供がやりたいと思える魅力ある展示。無関心、転職を考えている人層の取込みにつながらないか。</p> <p>・そのためには魅力ある仕事である必要性あり</p> <p>それぞれの公共交通機関の従業員が集まり相互に情報共有が必要。今後の在り方について各事業者が自分ごとの課題としてとらえ、考えるような場の提供を市が主催してはどうか。</p> <p>・新幹線の運転手などは、乗り物的価値(技術・かっこよさ)が認識としてあるが、バス、タクシー、船を魅力ある仕事にするにはどうしたらよいか。今働いている人達が魅力を感じていることはなにかを考えてみる必要があるのではと思います。その中でないのであれば、各社が磨く必要はあるかと思えます。</p> <p>以前子供(3人)をつれてバスに乗った時「つぎとまります」ボタンをリセットして、子供の人数分押させてくれた運転手さんがいた。そんな運転手さんステキです。</p>	<p>運行/運航の担い手確保については、重要な課題と認識しています。</p> <p>本計画では、「事業①-4 運行/運航の担い手確保」の取組として、就職フェアや運転体験会等の実施や、行政が実施するUIターン人材への仕事紹介等の情報提供などを検討しています。</p>
10	全般	<p>【乗り換えに待ち時間が生じる】</p> <p>・待つことが快適に感じる空間。待ちたいと思える場所づくり。</p> <p>主要バス停×図書館連携でミニ図書館(定期的の本棚を変える)など</p> <p>・病院は朝一でなくてもいいなどの利用者の意識改革も有効か。</p> <p>・駅前福屋との共同で待合開発(入口付近待ち時間で買い物促進・イトインできるような場)</p>	<p>「事業②-3 交通結節点等での待合環境整備」や「事業②-4 交通結節点の複合機能化」の取組を通じて、利便性の向上を図り、利用者の増加に繋げたいと考えています。</p> <p>また、利用者の意識改革を含めたモビリティマネジメントの取組を推進していきたいと考えています。</p>
11	バス	<p>【個性ある乗り物に】</p> <p>ダイヤがある乗り物は待ち時間があり、その間運転手さんは何をしているのか。魅力ある乗り物にするために少しずつでも考える機会を増やしてみるのはどうでしょうか。</p> <p>ねこ好きな運転手さんのねこ(装飾)バス、観光案内してくれる運転手さん</p> <p>運転手さんが好きな本が社内においてあり、乗車中に見ることが出来るバス</p> <p>写真好きな運転手さんの写真展示バスなど、それぞれのバスに運転手さんによる色がでて乗る・働くひとの楽しみにつながらないだろうか。</p>	<p>「事業③-2 医療機関・商業施設等との連携強化による事業の安定化」の取組として、車両への広告掲載やラッピングバスにより、運賃外収入を獲得し、事業の安定化を図っている交通事業者も存在します。</p> <p>ラッピングバスは、インパクトのある見た目から、個性的な乗り物として存在感を示していると認識しております。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
12	バス	<p>公共交通(バス)利用促進案</p> <p>1. バスの便数増加案</p> <p>1.1 回送バスの活用</p> <p>状況: 駅(尾道駅、東尾道駅)と車庫間は回送バスが多い。</p> <p>理由: 車庫と各路線の起点が回送(往復)のため、燃料は消費するが、無乗客で売上は「0」。利用者に対しても利益はなく、待ち時間も増加するため、バスの本を増やし、乗せてほしいと思えます。</p> <p>1.2 小型のバスの導入</p> <p>・向島、因島等の島しょ部に巡回バスを運行し、利便性を向上させ、利用者を増やす。</p> <p>・島での運行は、数台を東回りと西回りでぐるぐる回し、切れ目を少なくする。また、停留所以外でも乗降可能にして利便性を上げる(安全を考慮して要検討)。尾道駅からの便は向島なら兼吉、因島なら島を渡ったサービスエリアまでを増やし、終点までは早朝と最終便のみとして通勤客や学生が利用しやすくする。</p> <p>・尾道駅-東尾道駅、尾道駅-新尾道駅間の巡回バスを小型バスにし、本数を増やす。</p> <p>・住宅、商業施設が増加している吉和から高須までと東尾道を巡回させる。</p> <p>・すでに、福山市内を巡回バスが運行されている(要調査・研究)。</p> <p>【長所】</p> <p>1) バスが安価、整備費も低減する。</p> <p>2) 燃料消費減。</p> <p>3) 小型バスで燃費が良いので、採算改善。</p> <p>4) バスの運行回数を増やすことで利便性が向上し、利用者が増加。結果として乗降客が増え、採算改善が期待できる。</p> <p>5) 1時間に3~4本通過させることができる(JRのサイクル列車)ようにすると利用客の増加が期待でき、高齢者の利用者が増えることが期待でき、運行本数の増加は運転免許のない若者にも歓迎される。</p> <p>6) 田舎の狭い道路は、大型バスは運転しにくいので、運転手の疲労が軽減できる。</p> <p>【短所】</p> <p>1) 大型バスに比べて事故時の安全性は少し低下することも懸念されるが、反対に小回りが利き、事故が抑制されると考える。</p> <p>意見提出理由(上記記述と重複する内容がありますが記載しました。)</p> <p>1 バスを停留所で待っている時、2~3本回送車両が通過する場合がある。</p> <p>1) JA前で買い物後、JA前を何本も通過するが、停車しない</p> <p>・JA前は車庫と尾道駅方面双方向の会葬者はほとんど通過する。</p> <p>・JA前の停車数が少ない上、JAが閉店より早く停車するバスの便がなくなる。</p> <p>2) 駅(尾道駅、東尾道駅)と車庫間は回送バスが多い</p> <p>・無乗客(無収入)で走らせているのは勿体ない(採算向上)。</p> <p>・バスの本数が増えて利便性が良くなり、バスの利用が増える可能性がある(収入増加)。</p> <p>・高齢者、若年者(学生)の利用しやすいようにバスの本数を増やすべきだと考えた。</p> <p>2 大型バスは遅い時間帯は乗降客がほとんどおらず、空気を運んでいると思っていた。</p> <p>従って、小型バスで良いと考える。また、福山市の市内巡回バスは小型バス(マイクロバス)。大型バスより小型バスの方が燃費が良い(採算向上)。大型バスより小型バスの方が安い(設備投資金額減少、駐車場が小さくて良い)。夜間は小型バスの方が運転しやすく、運転手も楽なのではないか。</p>	<p>「事業①-2 支線部分の利用状況に応じた路線や車両等の見直し」において、利用状況等に応じた車両サイズの見直し等を検討することとしており、施策③として「公共交通の周辺・関連領域との連携による事業環境の確保」に取り組むこととしています。</p> <p>見直しにあたっては、送迎交通等のあらゆる輸送資源との連携も含め、持続可能な運行形態を地域ごとに模索します。</p> <p>また、交通事業者とも情報共有を図り、連携してまいりたいと考えています。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>