

### 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

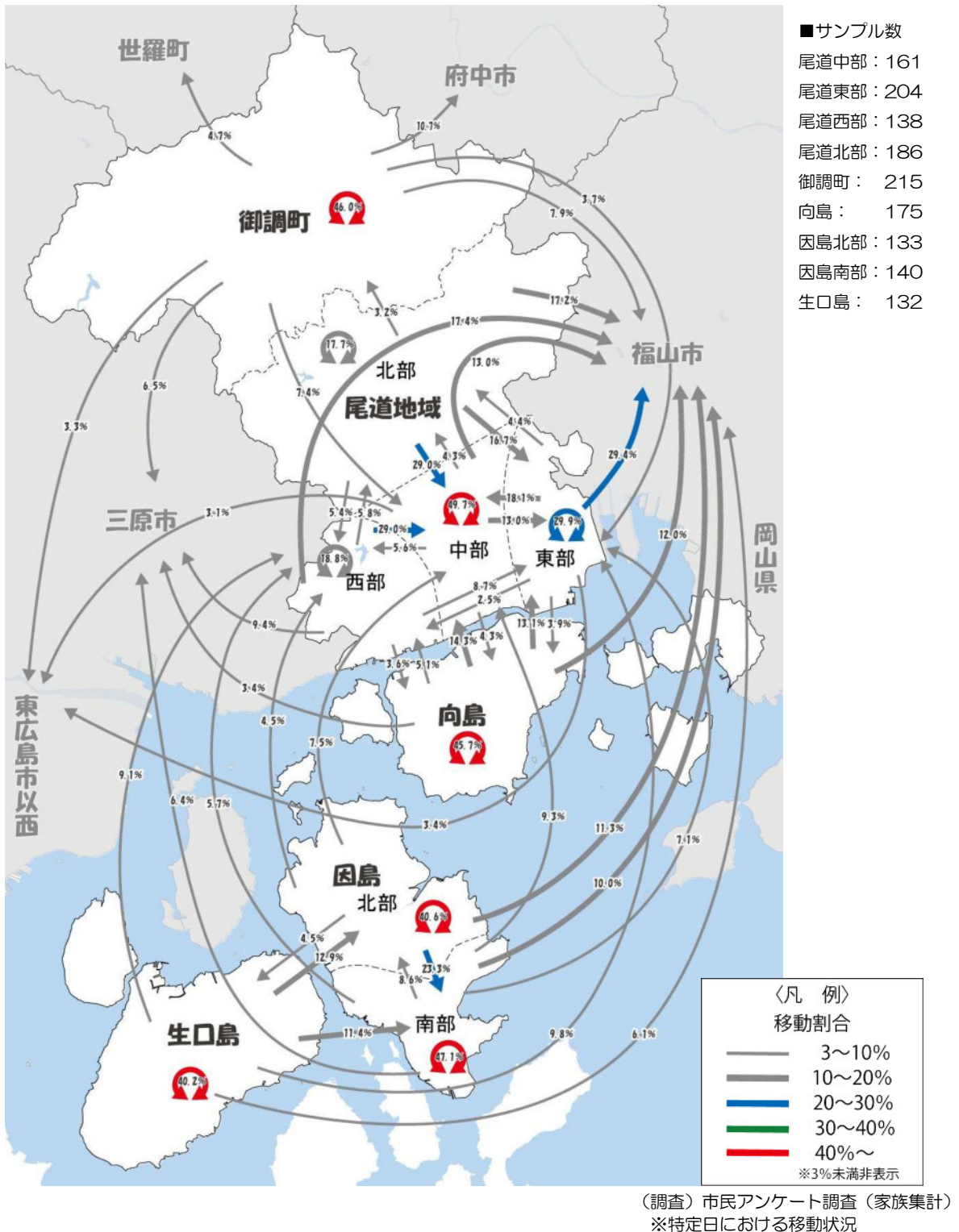
	市民アンケート調査	高校生アンケート調査
調査の目的	尾道市内の住民を対象に現在の地域公共交通の利用状況や改善要望、また少子高齢化、人口減少に対応したこれからの時代に向けた地域公共交通の活用や課題、地域公共交通の維持継続に対する住民意識を把握 ※家族集計として、対象者の家族の移動実態も把握	通学に関する意見を把握
調査対象	尾道市内にお住まいの方（15歳以上） 尾道市内を9地域※に分け、各地域で500名、計4,500名を対象に無作為抽出 ※9地域：尾道地域中部・東部・西部・北部、御調町、向島、因島北部・南部、生口島に区分（向東町は向島、因島原町・因島洲江町は生口島を含む）	尾道市内の全8校及び、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。



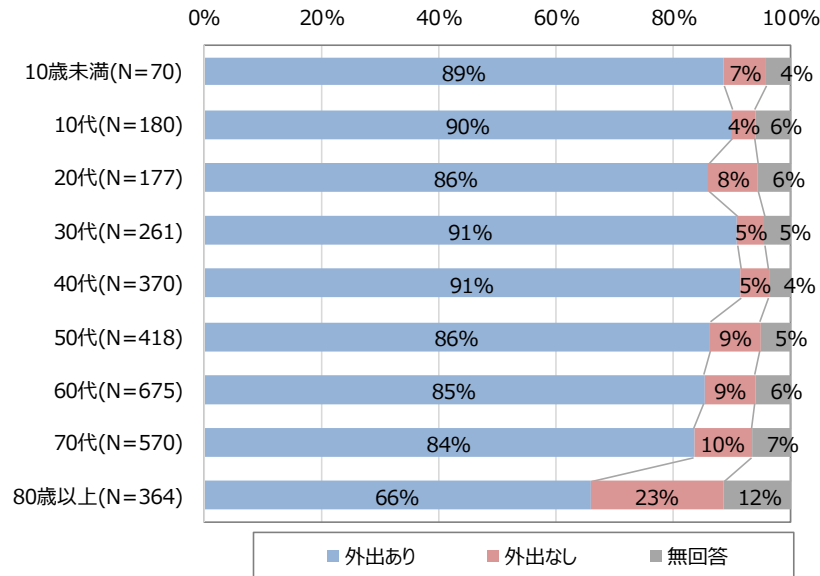
▲ 地域間流動図

## ② 移動の状況

### (1) 全目的

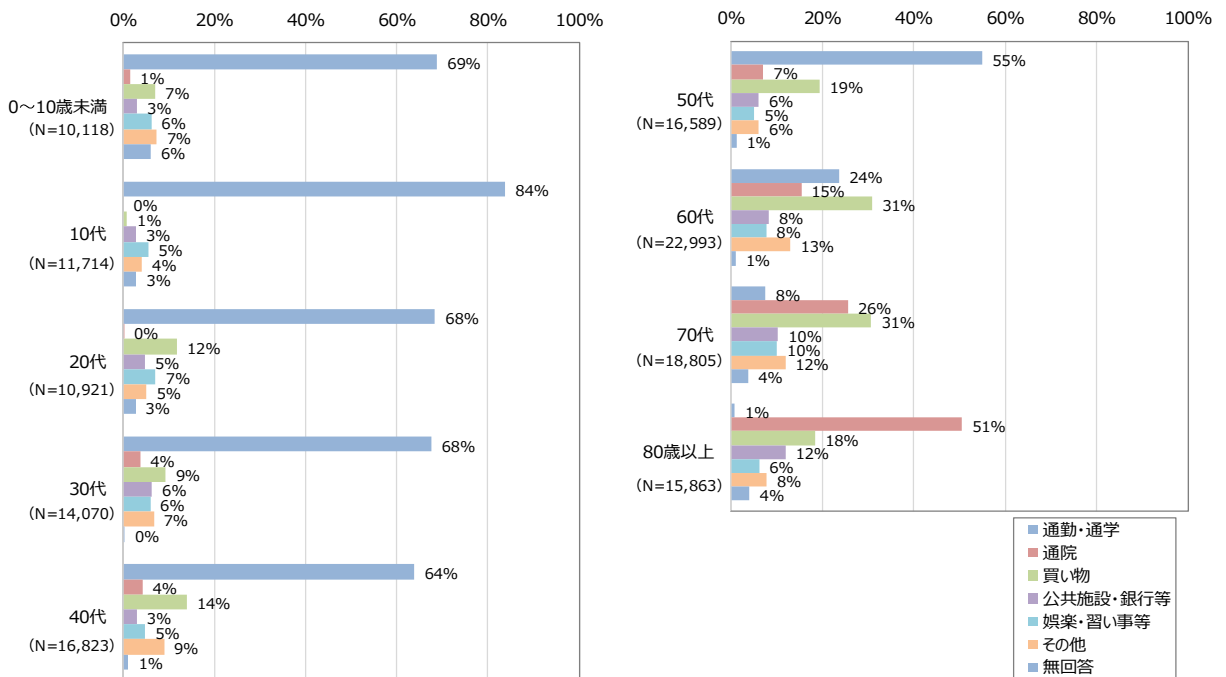
特定日における外出（移動）の有無（移動の状況）については、70代までの全ての年代で8割以上の方が外出していますが、80歳以上で外出した人は約7割と他の年代と比較して低い状況です。

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)

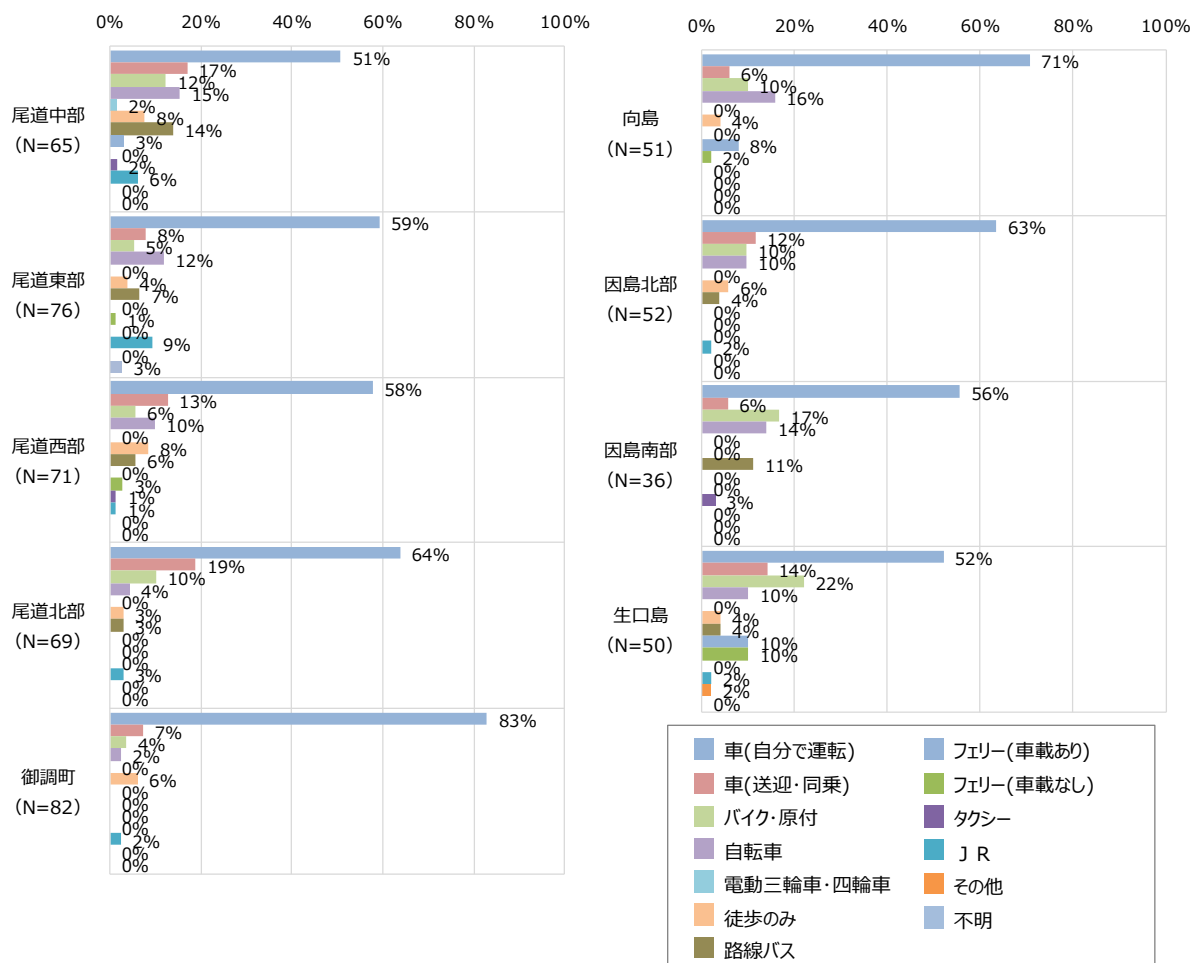
## (2) 通勤・通学目的

### 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

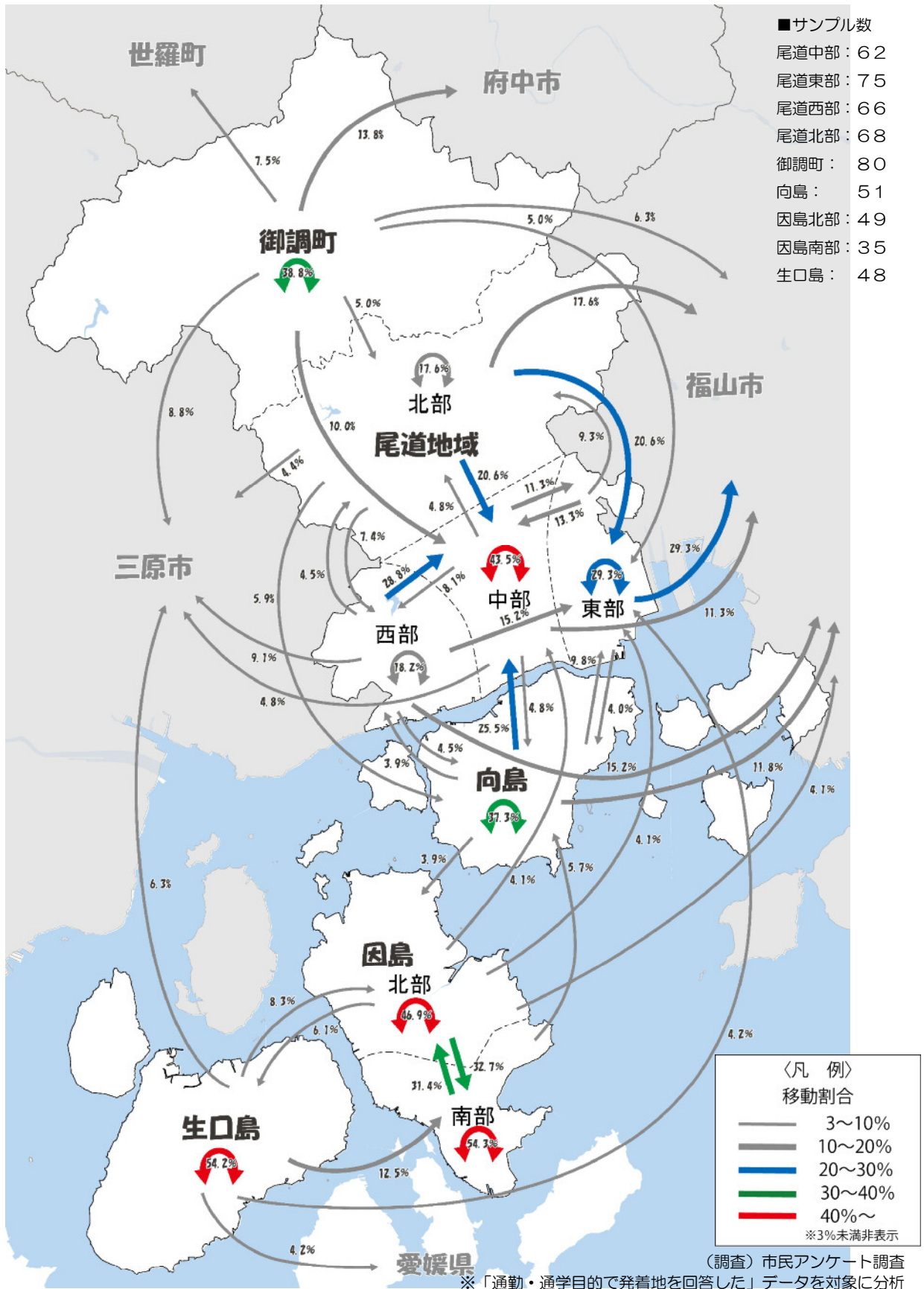
### ▲ 通勤・通学目的での交通手段



### ▲ 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。



▲ 通勤・通学目的での地域間流動図

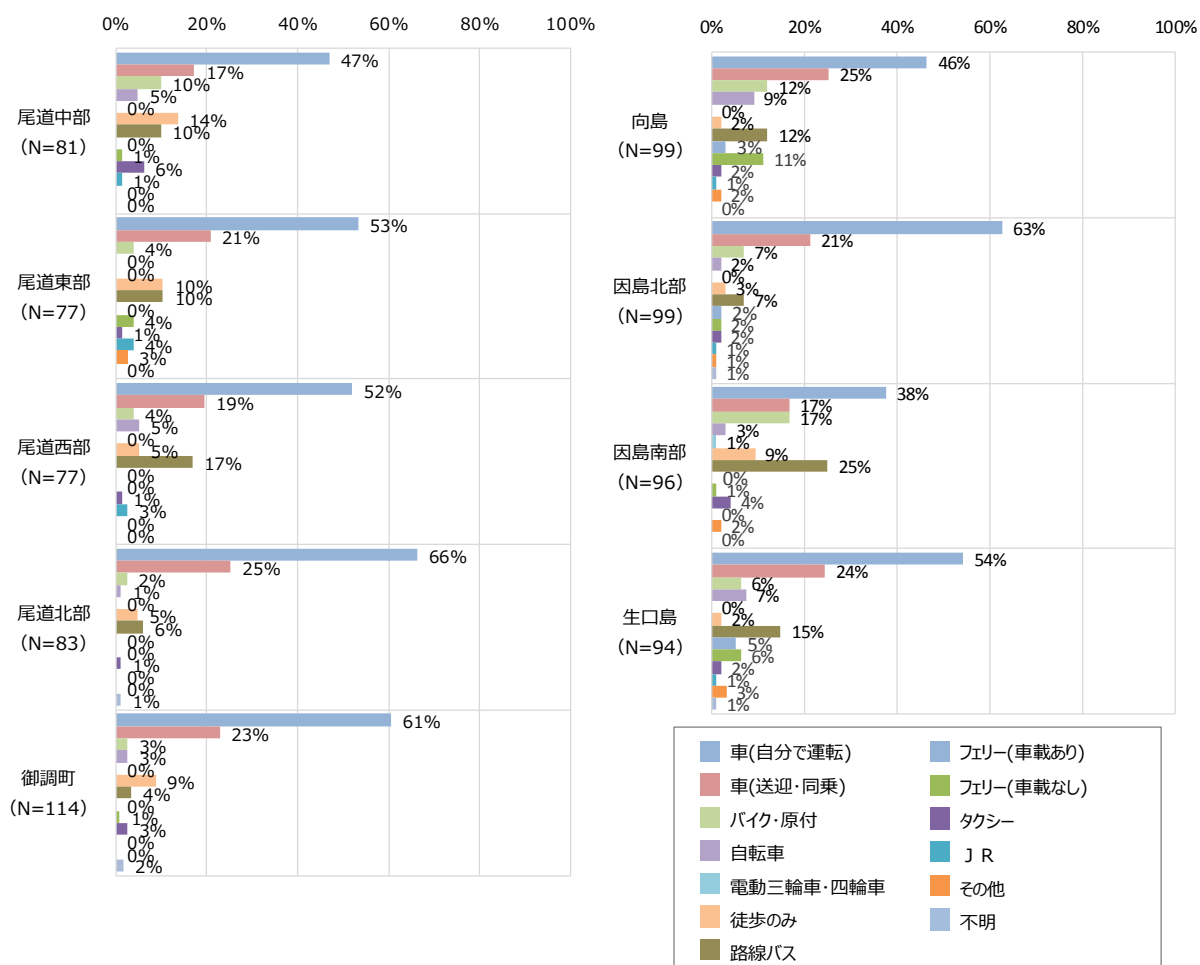
### (3) 通院目的

#### 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。

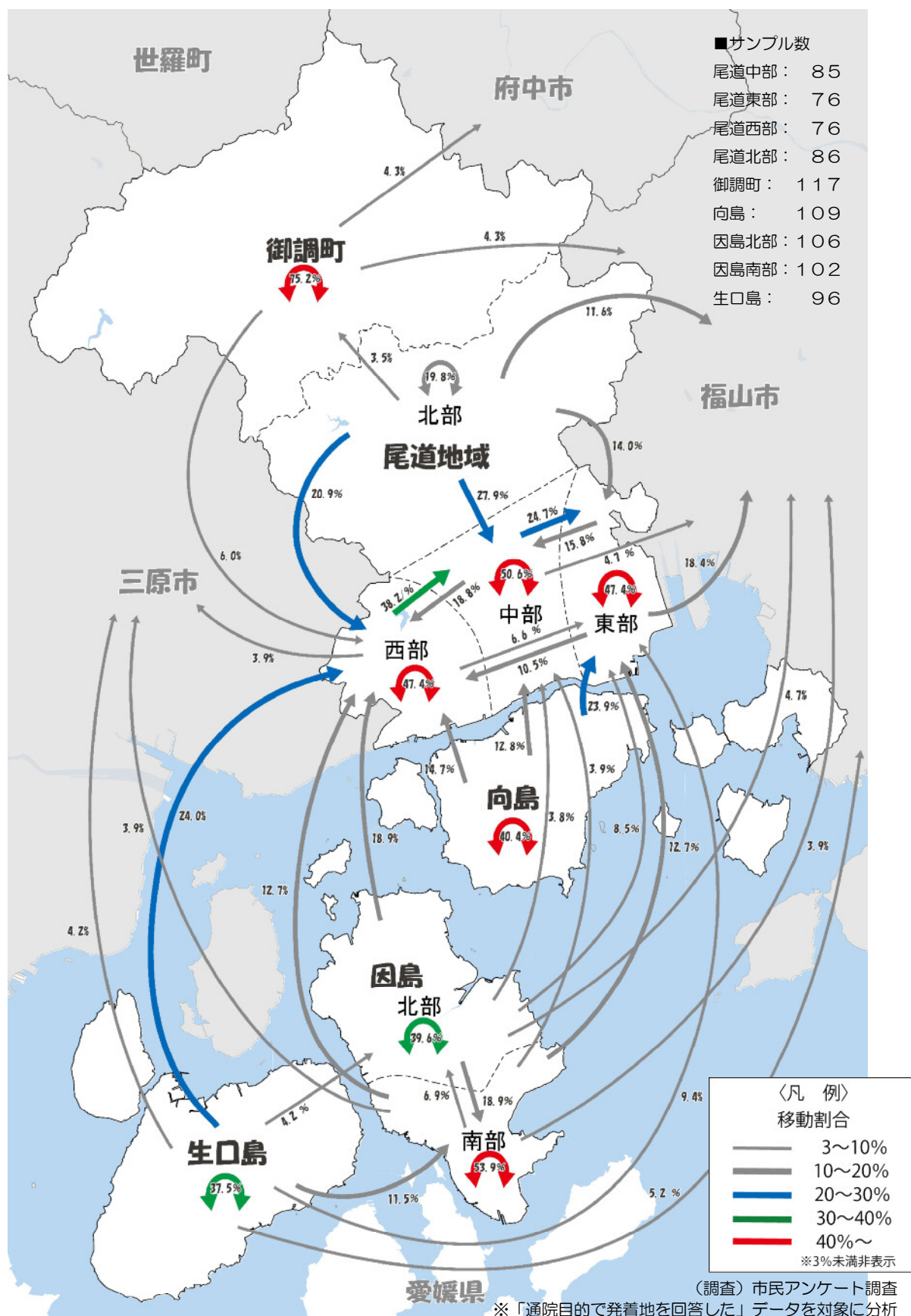


(調査) 市民アンケート調査  
 ※複数回答  
 ※「通院の交通手段の回答あり」データを対象に分析

#### ▲ 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。



▲ 通院目的での地域間流動図

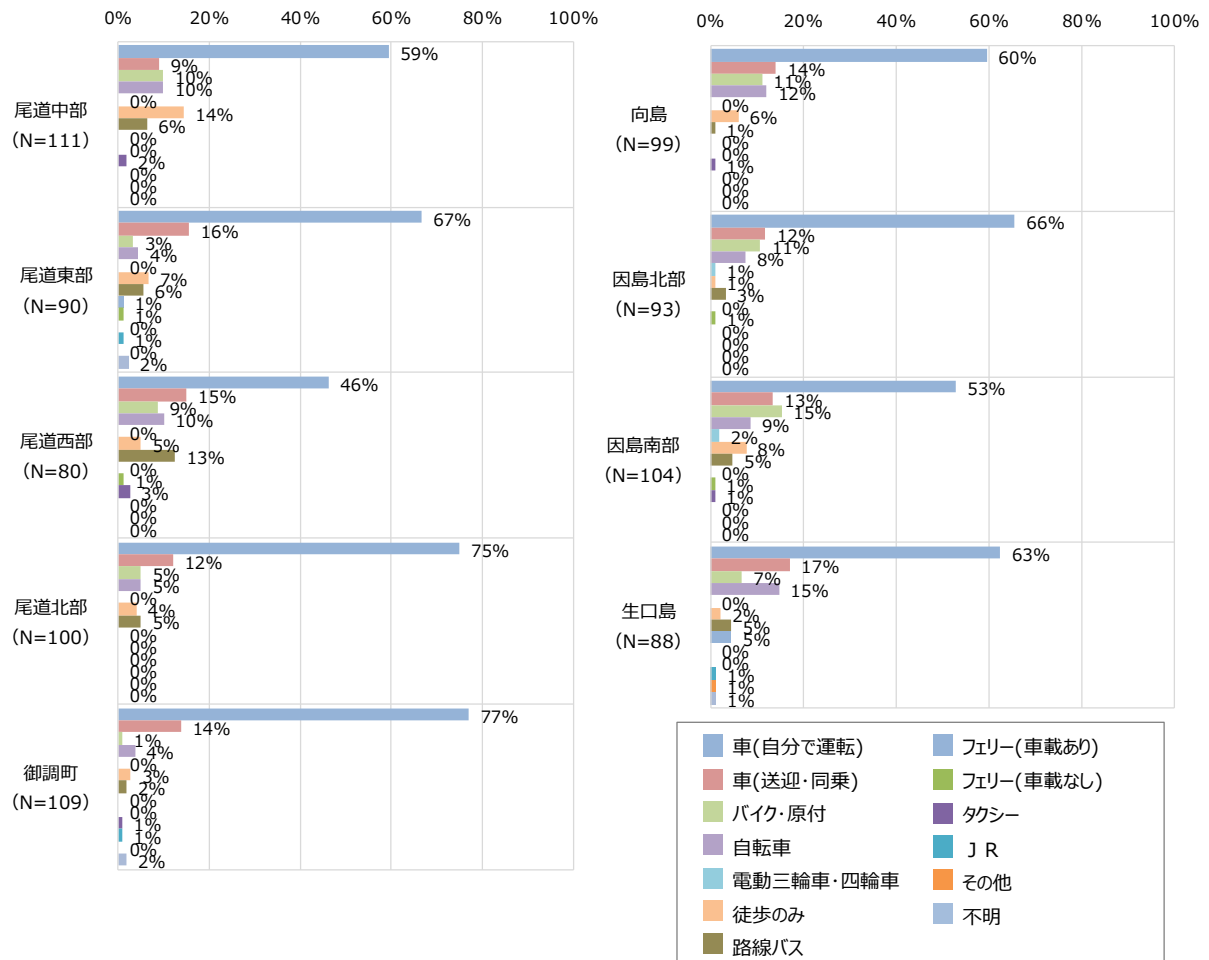
#### (4) 買い物目的

##### 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。



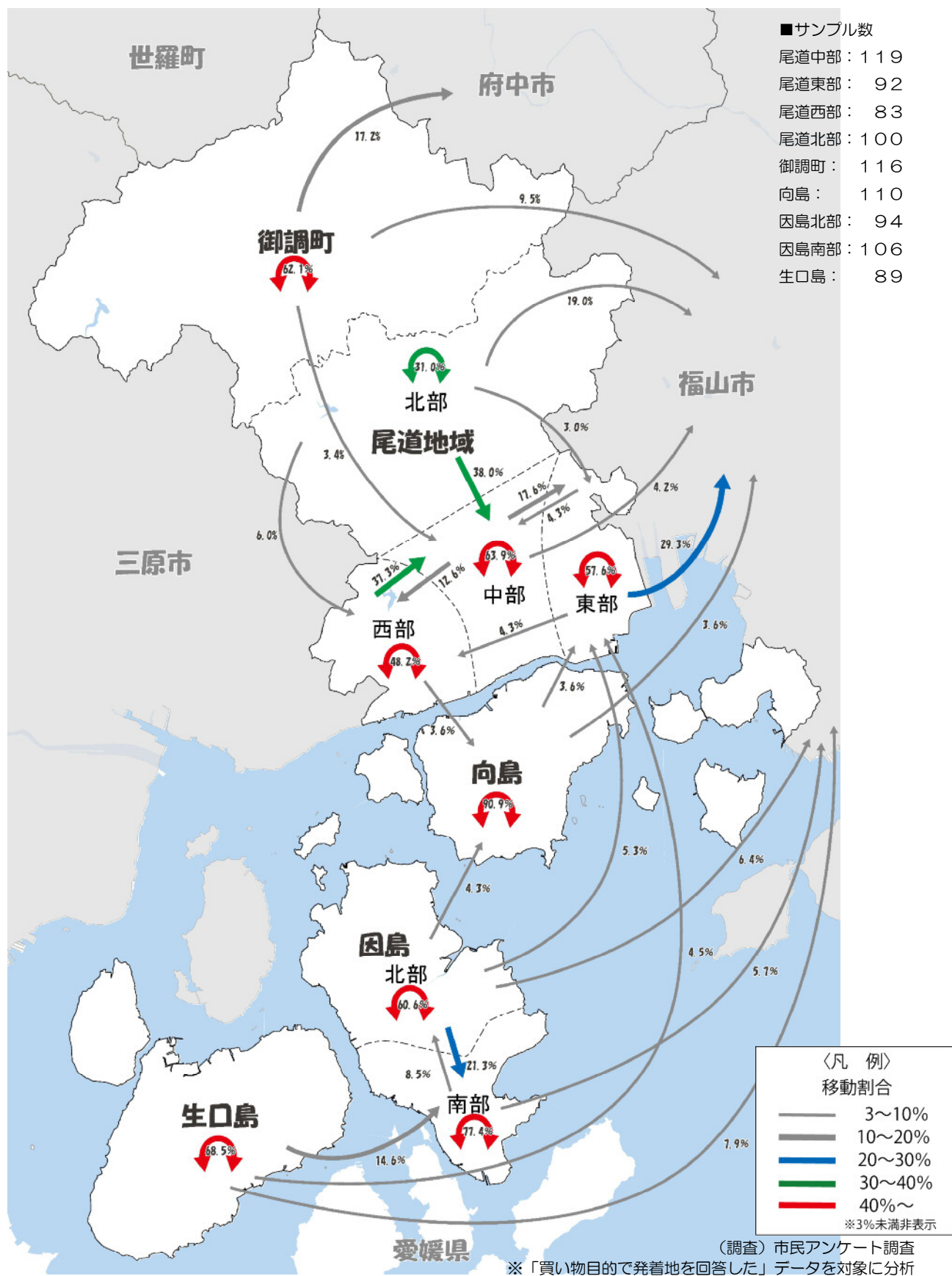
(調査) 市民アンケート調査  
 ※複数回答  
 ※「買い物」の交通手段の回答あり  
 データを対象に分析

#### ▲ 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。



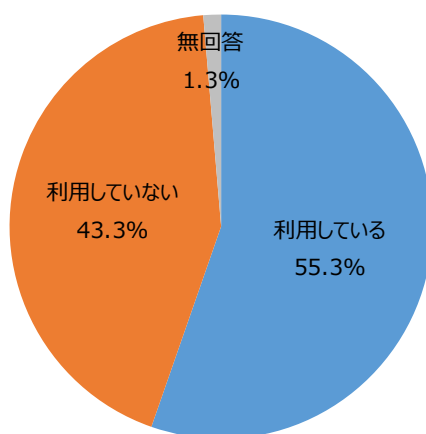
▲ 買い物目的での地域間流動図

## (5) 高校生の通学

### a. 通学手段

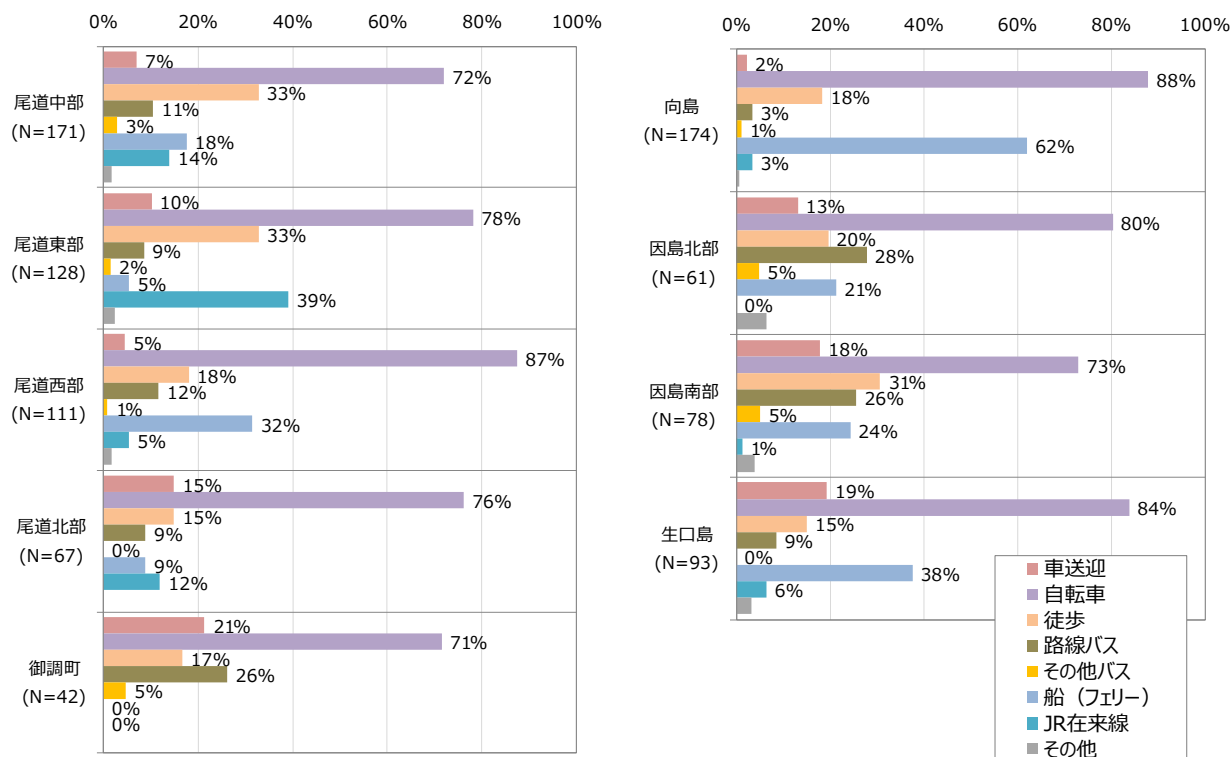
高校生の通学手段については、7割以上の生徒が自転車を利用していません。また、登校時に地域公共交通機関を利用している生徒も半数以上となっています。地域別に地域公共交通の利用状況をみると、向島での利用割合が6割以上と高く、一方、尾道地域北部と御調町では約3割と他地域に比べ低い傾向にあります。

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。

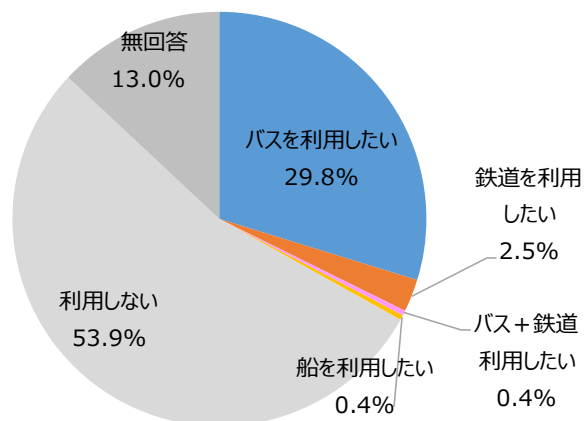


(調査) 高校生アンケート調査

▲ 高校生の通学移動流動図

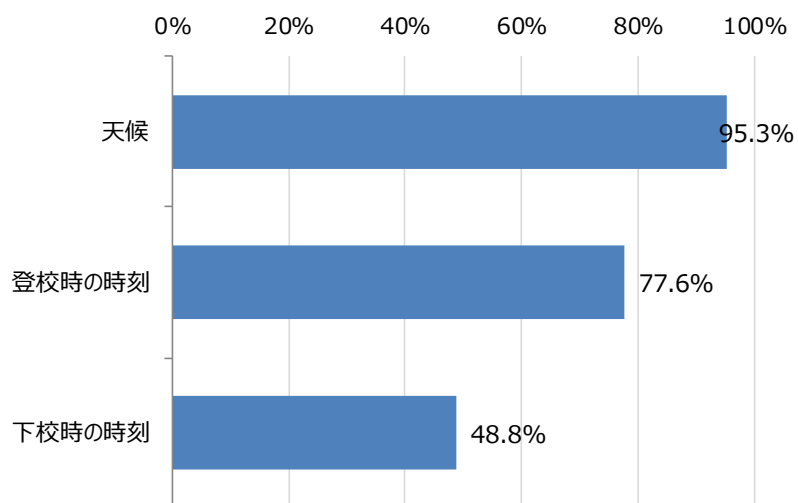
### c. 地域公共交通の利用要望

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

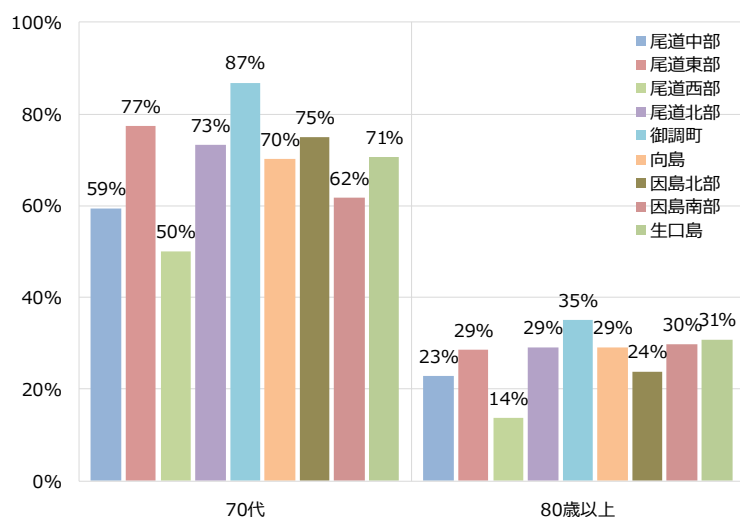


▲ 渡船を利用して通学する生徒

## (6) 高齢者の運転免許証保有状況

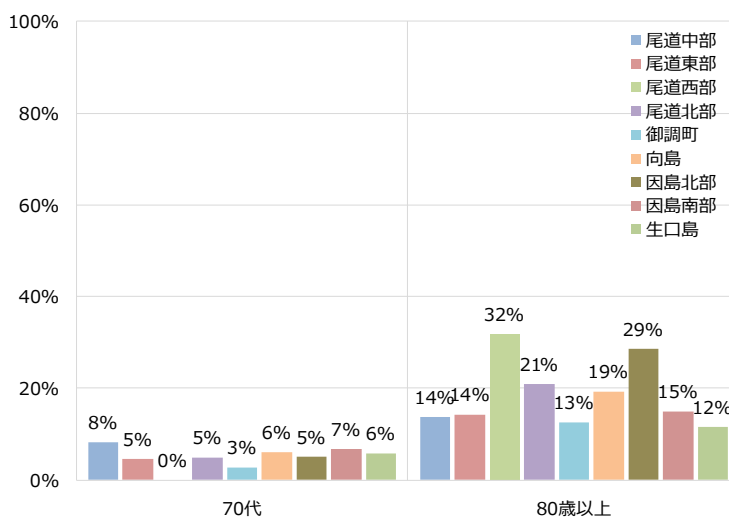
高齢者の方の運転免許証の保有状況は、70代では各地域ともに50%以上ですが、80歳以上になると保有率が低下しています。しかし、御調町や因島南部、生口島などでは、80歳以上の方でも3割以上の方が運転免許証を保有しています。

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

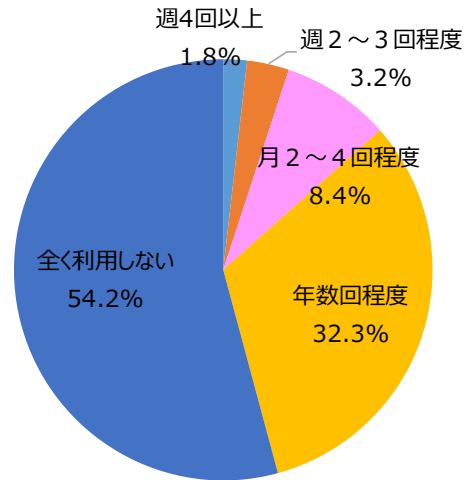
### ③ 地域公共交通の利用状況

#### (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。



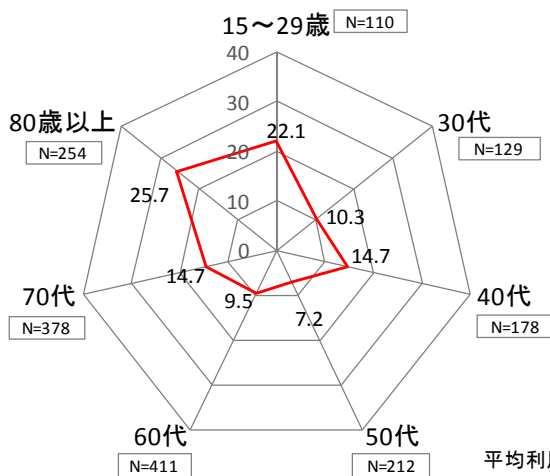
(調査) 市民アンケート調査  
※地域別人口による加重平均

▲ 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。

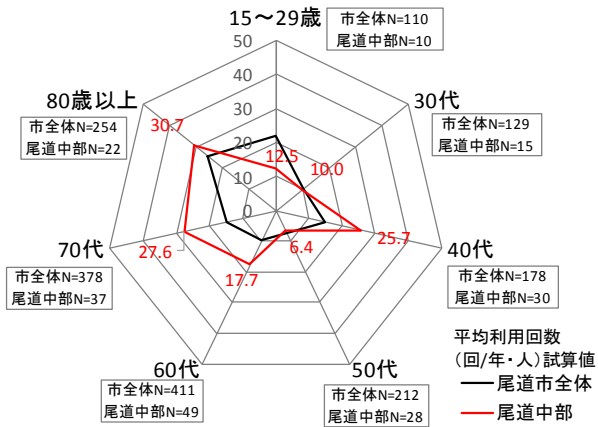


平均利用回数  
(回/年・人) 試算値

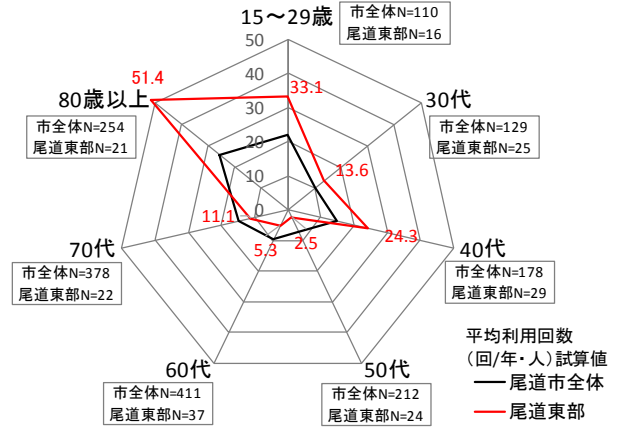
(調査) 市民アンケート調査  
※路線バスを利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲ 市民1人当たりの路線バスの年間平均利用回数（試算値）

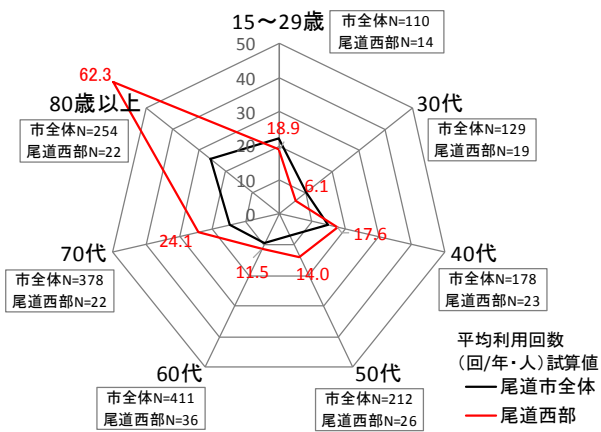
### 【尾道地域中部】



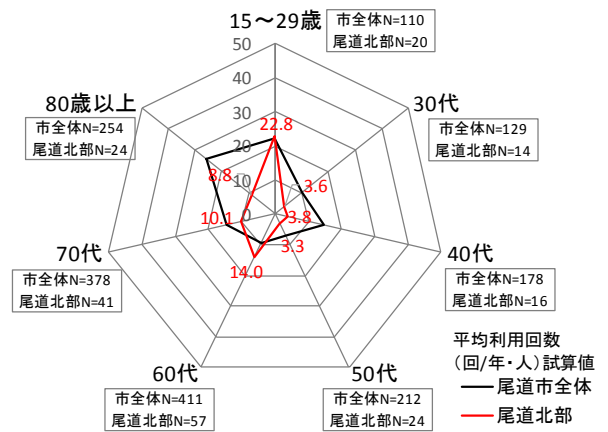
### 【尾道地域東部】



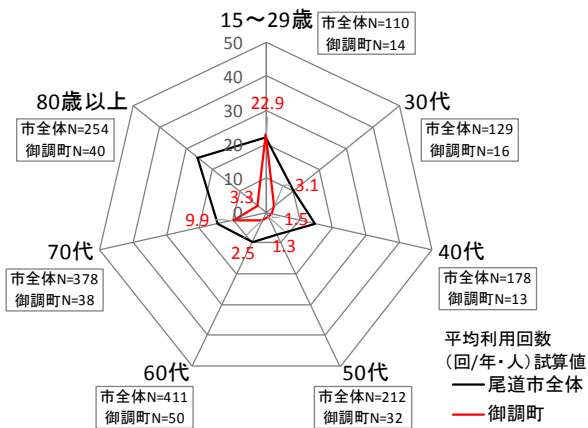
### 【尾道地域西部】



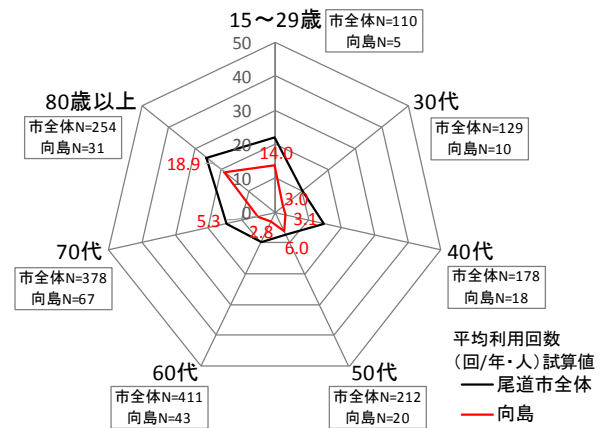
### 【尾道地域北部】



### 【御調町】



### 【向島】

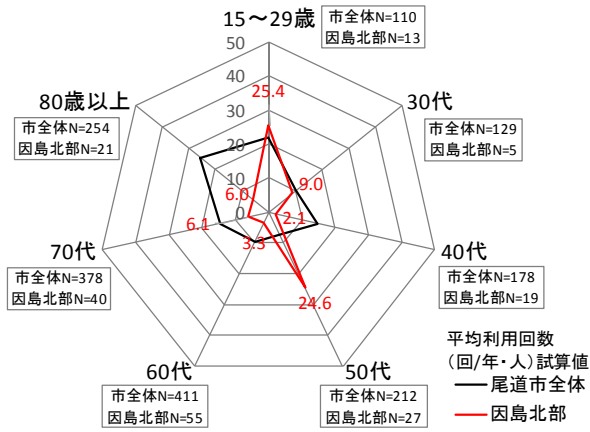


(調査) 市民アンケート調査

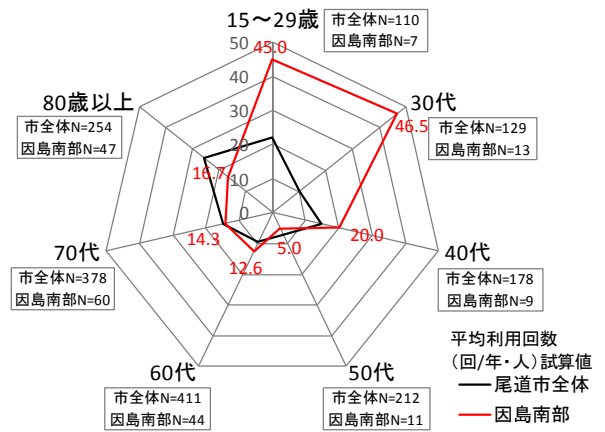
※路線バスを利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

## ▲ 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)

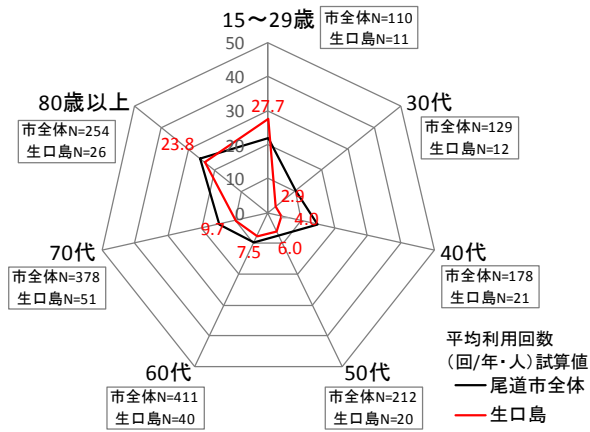
### 【因島北部】



### 【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)

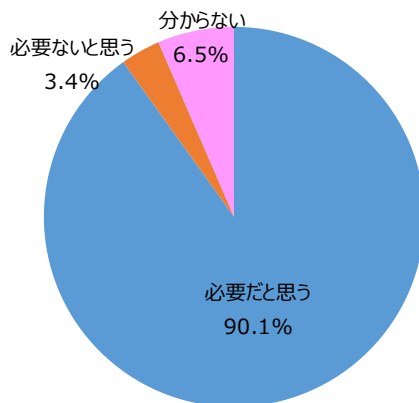




### c. 路線バスの必要性

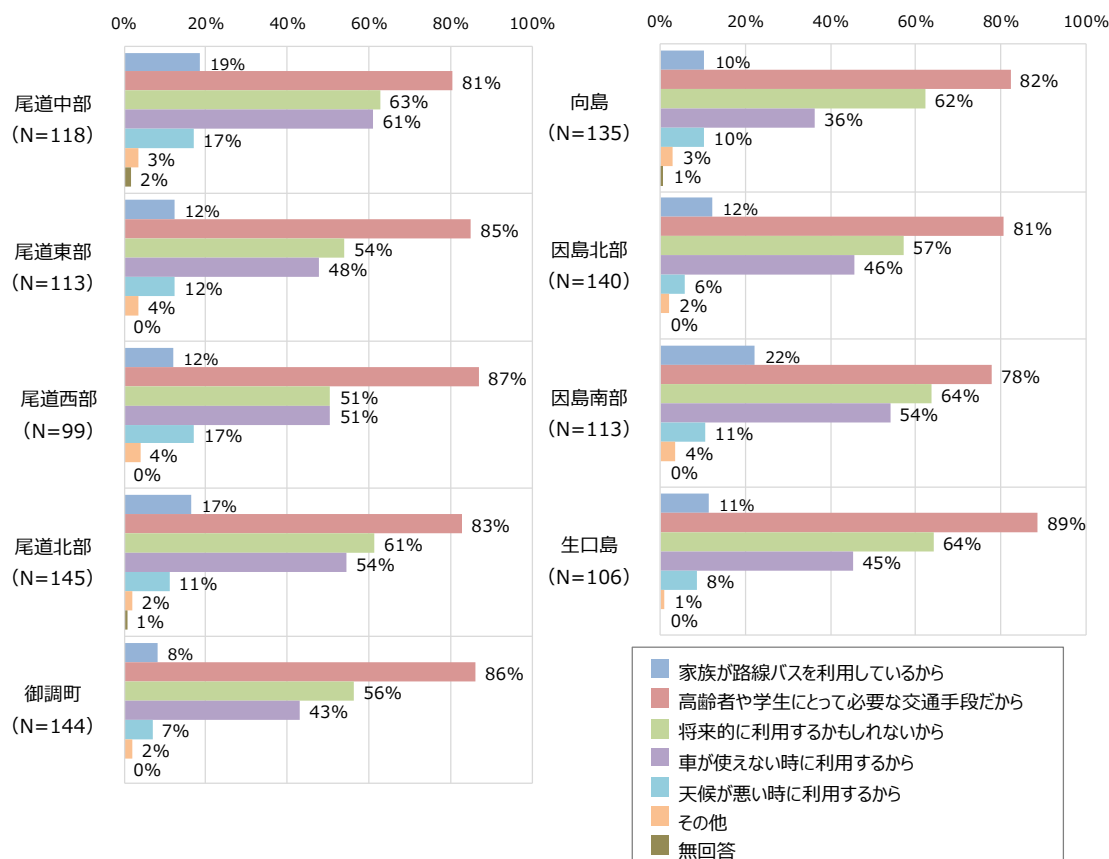
「路線バスが必要だと思う」と回答した人は、90.1%となっています。

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

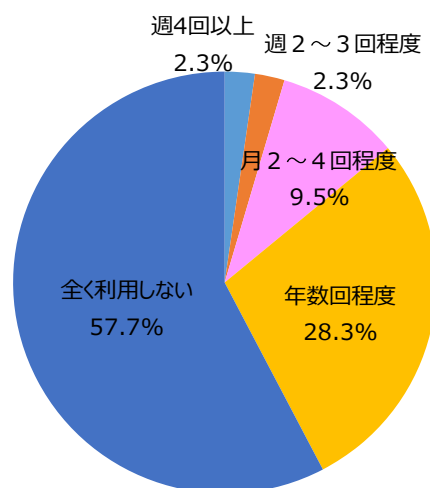
#### ▲ 路線バスを必要とする理由

## (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。



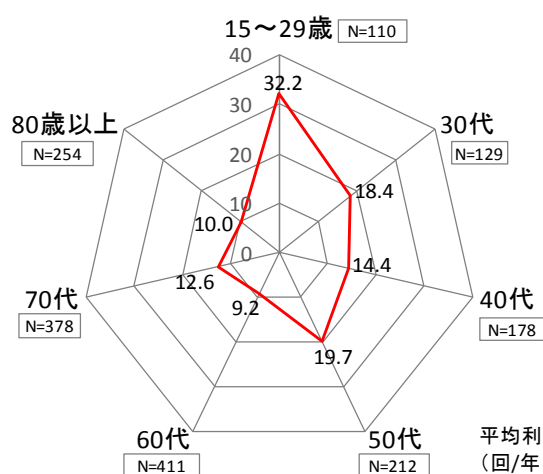
(調査) 市民アンケート調査  
※地域別人口による加重平均

#### ▲ 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。

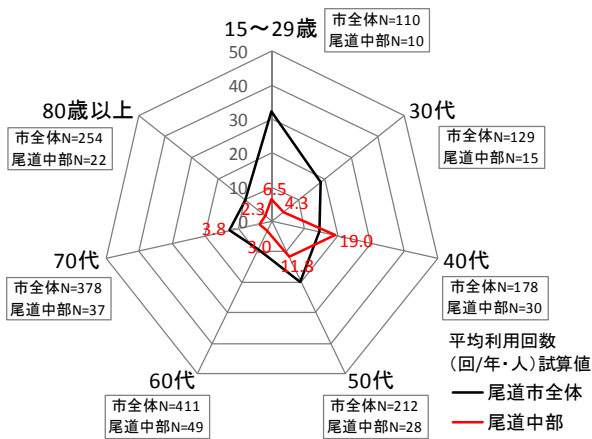


平均利用回数  
(回/年・人) 試算値

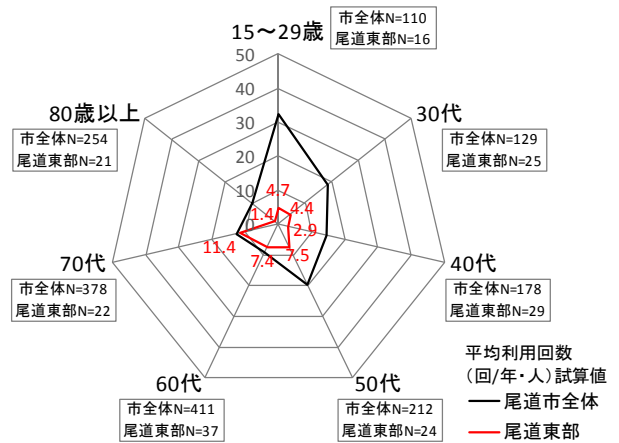
(調査) 市民アンケート調査  
※航路を利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

#### ▲ 市民1人当たりの航路の年間平均利用回数（試算値）

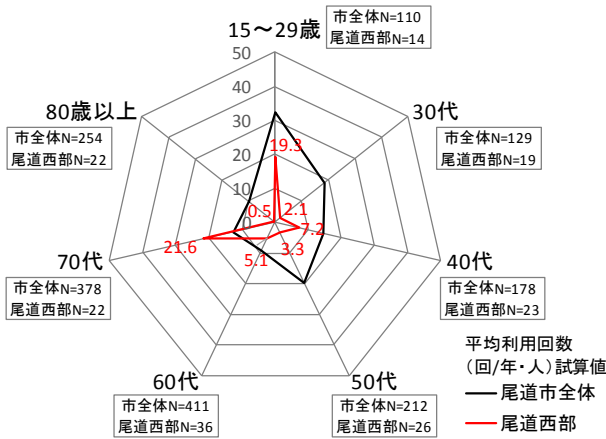
【尾道地域中部】



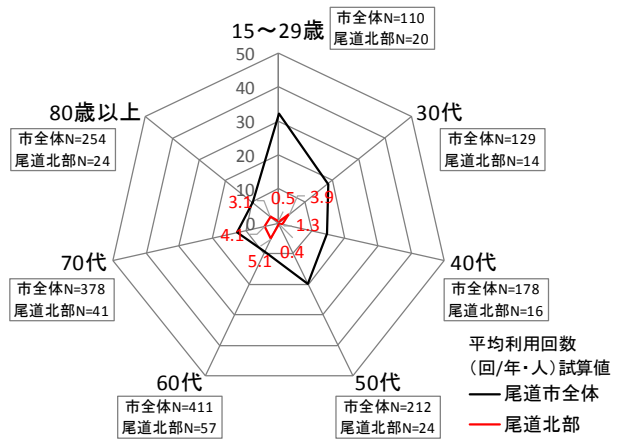
【尾道地域東部】



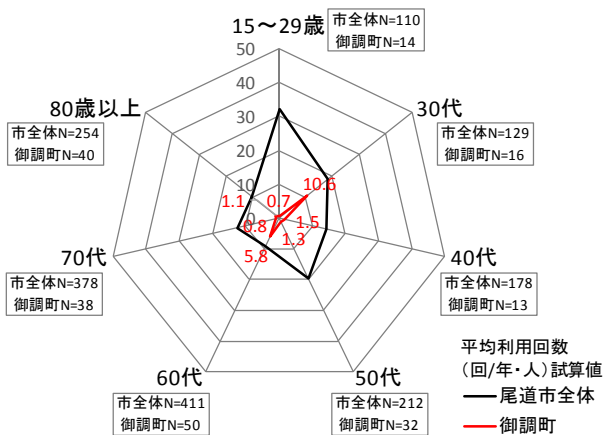
【尾道地域西部】



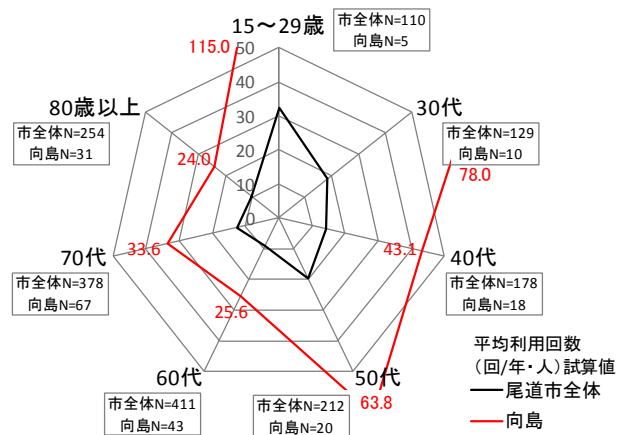
【尾道地域北部】



【御調町】



【向島】

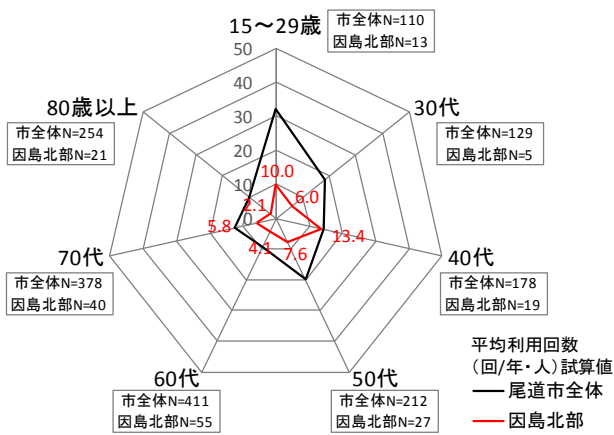


(調査) 市民アンケート調査

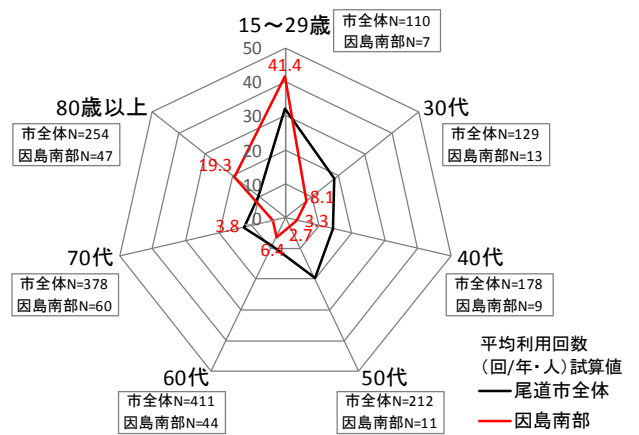
※航路を利用する頻度の回答から、年代別回答者全体の年間利用回数を算出し、H27 国勢調査地域別年代別人口を用いて拡大し算出

▲ 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)

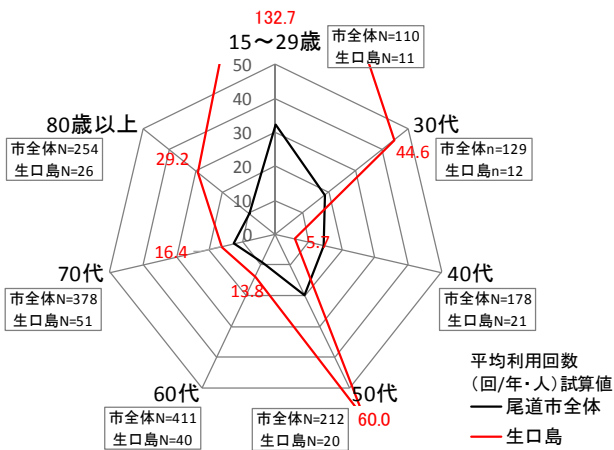
### 【因島北部】



### 【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

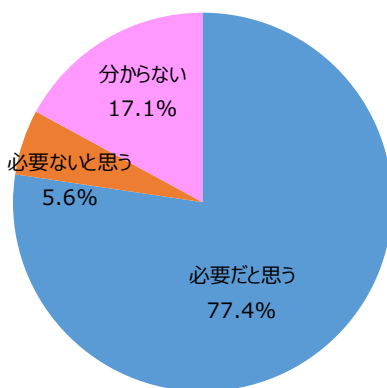
### ▲ 地域別の市民 1 人当たりの航路の年間平均利用回数 (試算値) (その 2)



### c. 航路の必要性

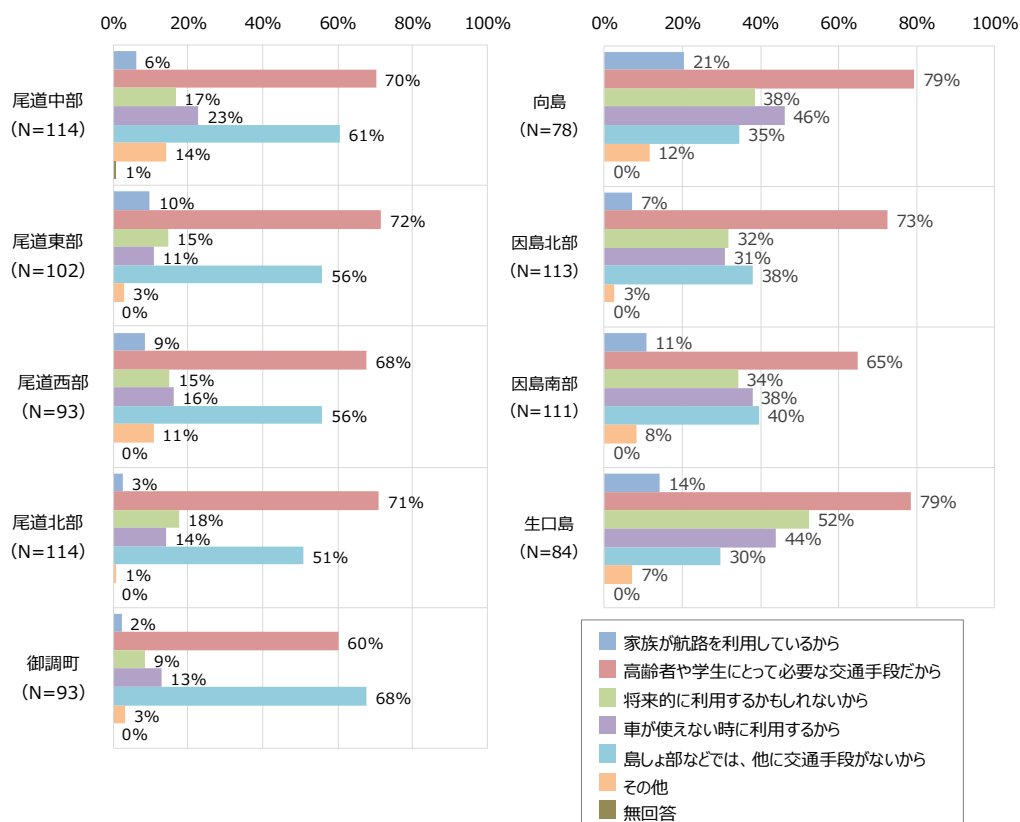
「航路が必要だと思う」と回答した人は77.4%となっています。

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

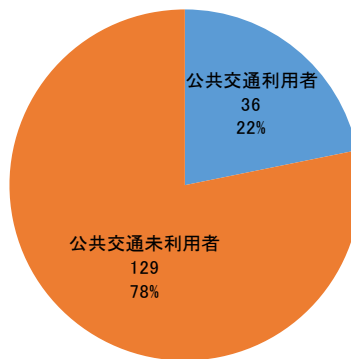
### 3) 観光客の移動実態・ニーズ

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。

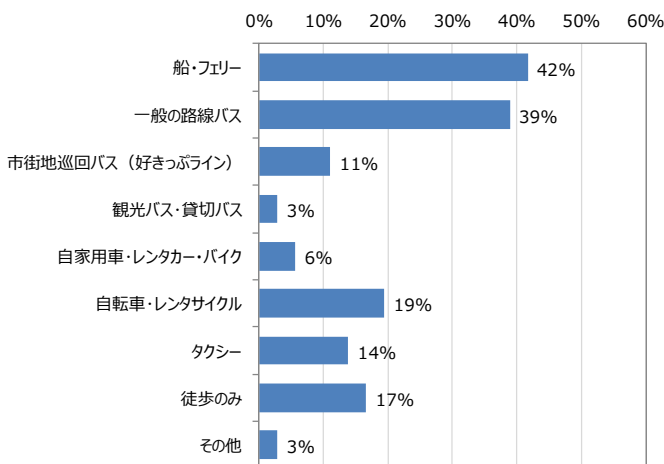
市内で地域公共交通を利用した人の約4割が、「船・フェリー」、「一般の路線バス」を利用しており、地域公共交通を利用していない人の約6割が「徒歩のみ」、約4割が「自家用車・レンタカー・バイク」の利用となっています。



N=165  
(調査) 観光客アンケート調査

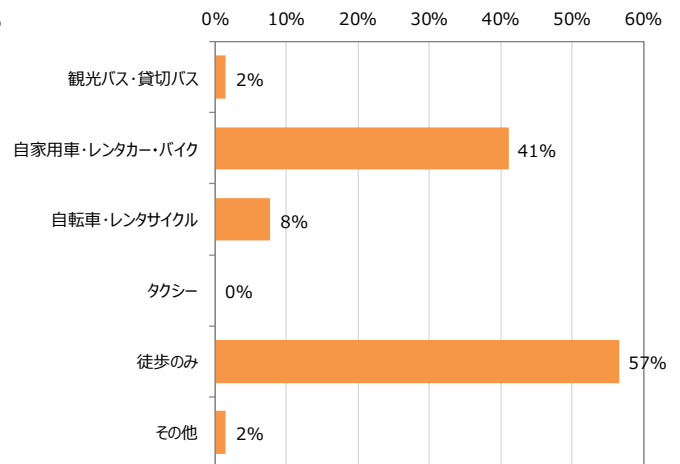
▲ 市内で移動する際の交通手段

#### 【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】

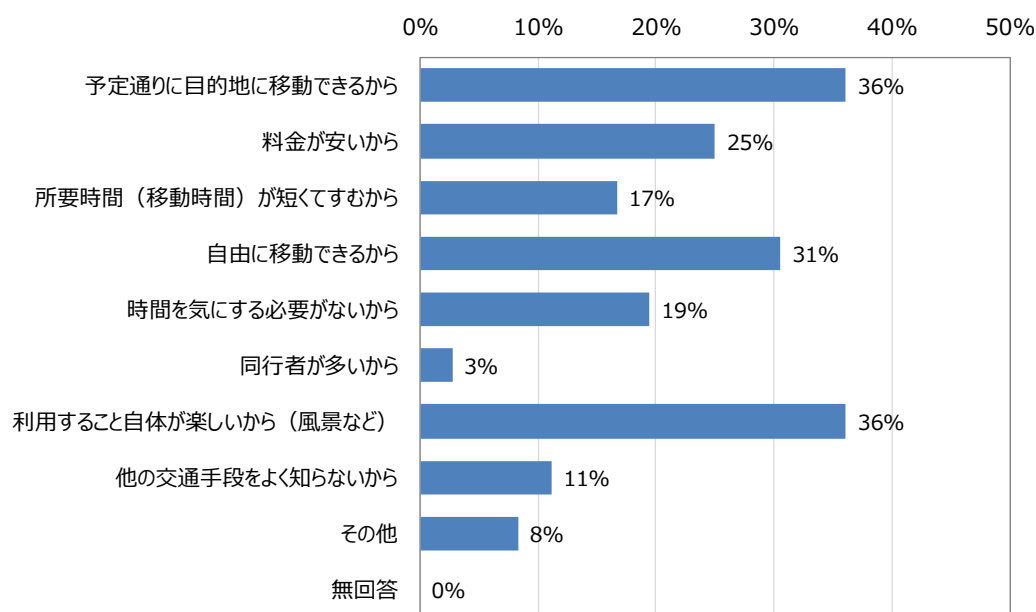


N=129（複数回答）  
(調査) 観光客アンケート調査

▲ 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。

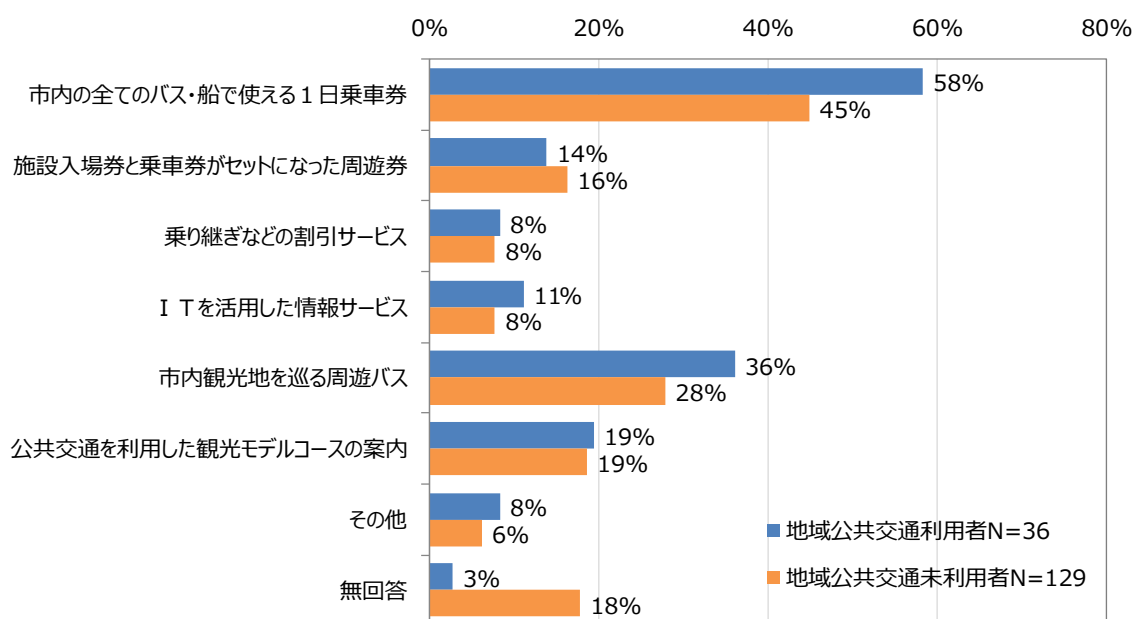


N=36（複数回答）  
（調査）観光客アンケート調査

### ▲ 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

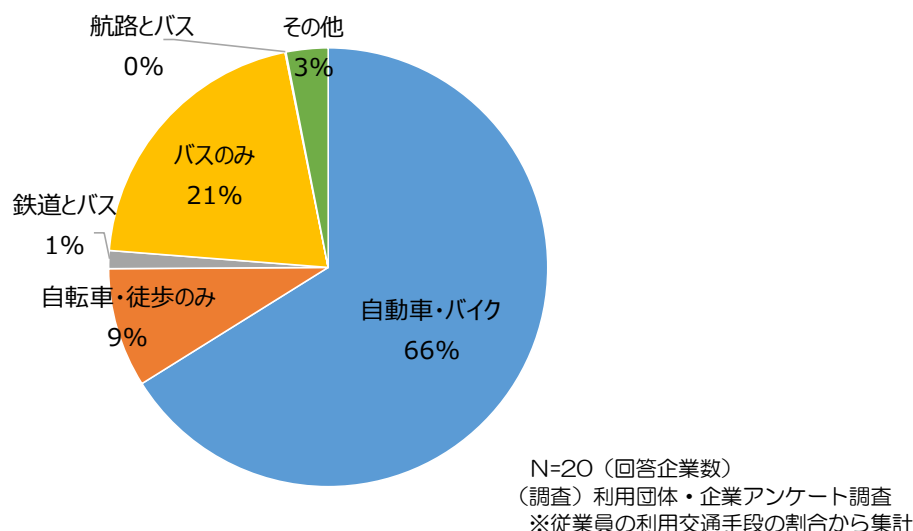
### ▲ 地域公共交通の利便性向上に向けて必要な対策

#### 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

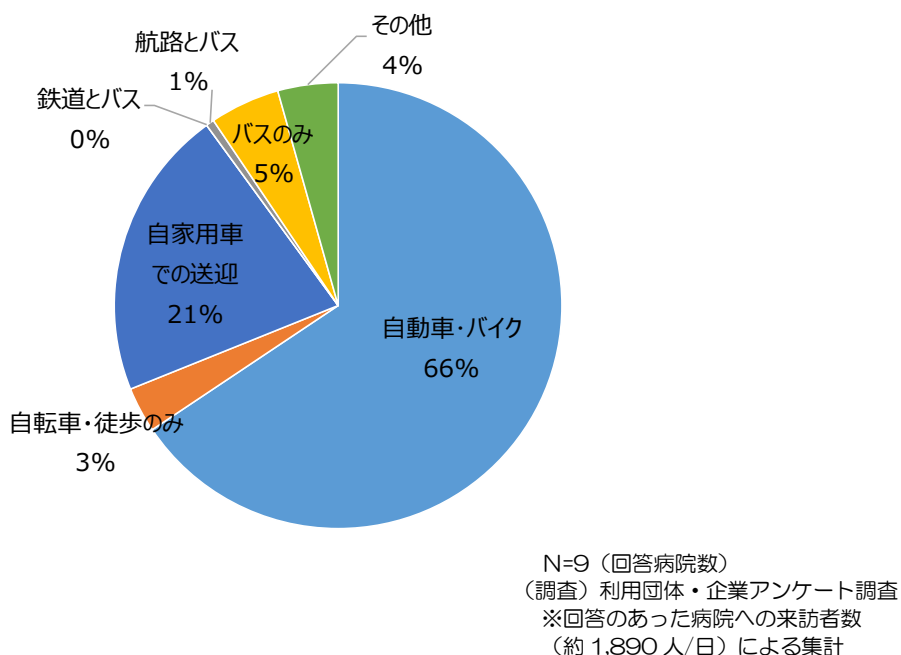
従業員の利用交通手段は、自動車・バイクが最も多く約 7 割を占め、次いでバスのみ利用が多い傾向にあります。



▲ 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。

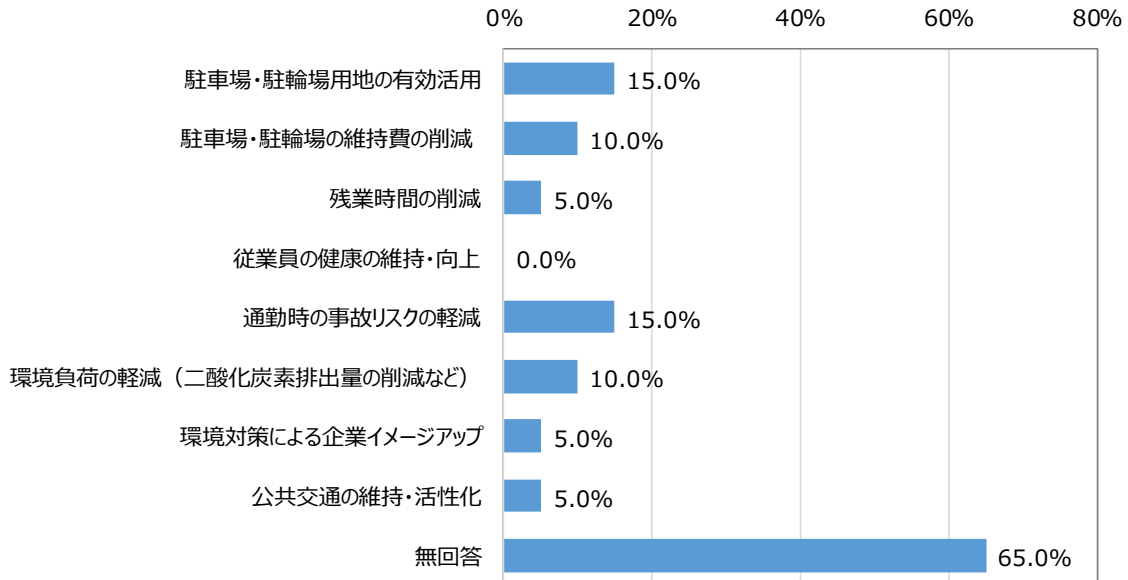


▲ 病院への来訪者の利用交通手段



### 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）

**大臣表彰の事例（交通関係環境保全優良事業所等表彰）**  
平成21年表彰 日東電工株式会社尾道事業所の取組

**公共交通路線がなく、約2,000人の従業員がほとんどがマイカーによる通勤**  
渋滞などで周辺地域の環境悪化

**従業員通勤に関する事業所の考え方**

1. 地域の交通渋滞を緩和し、地域密着型の事業所を目指す。
2. 交通事故のリスクを低減させ、従業員の安全を確保する。
3. 地球環境にやさしい事業所＝エコ事業所として、従業員の車通勤を削減する。
4. 事業所内の敷地を有効活用し、敷地面積における生産性を上げる。

平成19年2月 従業員専用の通勤バスを導入。  
尾道市営バス（現おのみちバス南）に運行委託  
工場前に方面別にバス停を設置

平成21年4月 従業員専用バスを路線バス化し、一般に開放。周辺地域の住民の交通手段を確保。

**約900人の従業員がバスに転換（年間約1,200tのCO2排出削減）**

- ・通勤時の事故が減少（18年度36件⇒20年度21件）
- ・約90人/日の従業員以外一般客が当該バスを利用（平成21年6月）

バス路線  
3方面（JR尾道駅、東尾道駅、松永駅）へ、往路62便、復路63便  
工場前に方面別に3つのバス停を設置（日東電工が整備し、尾道市に寄付）

（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。

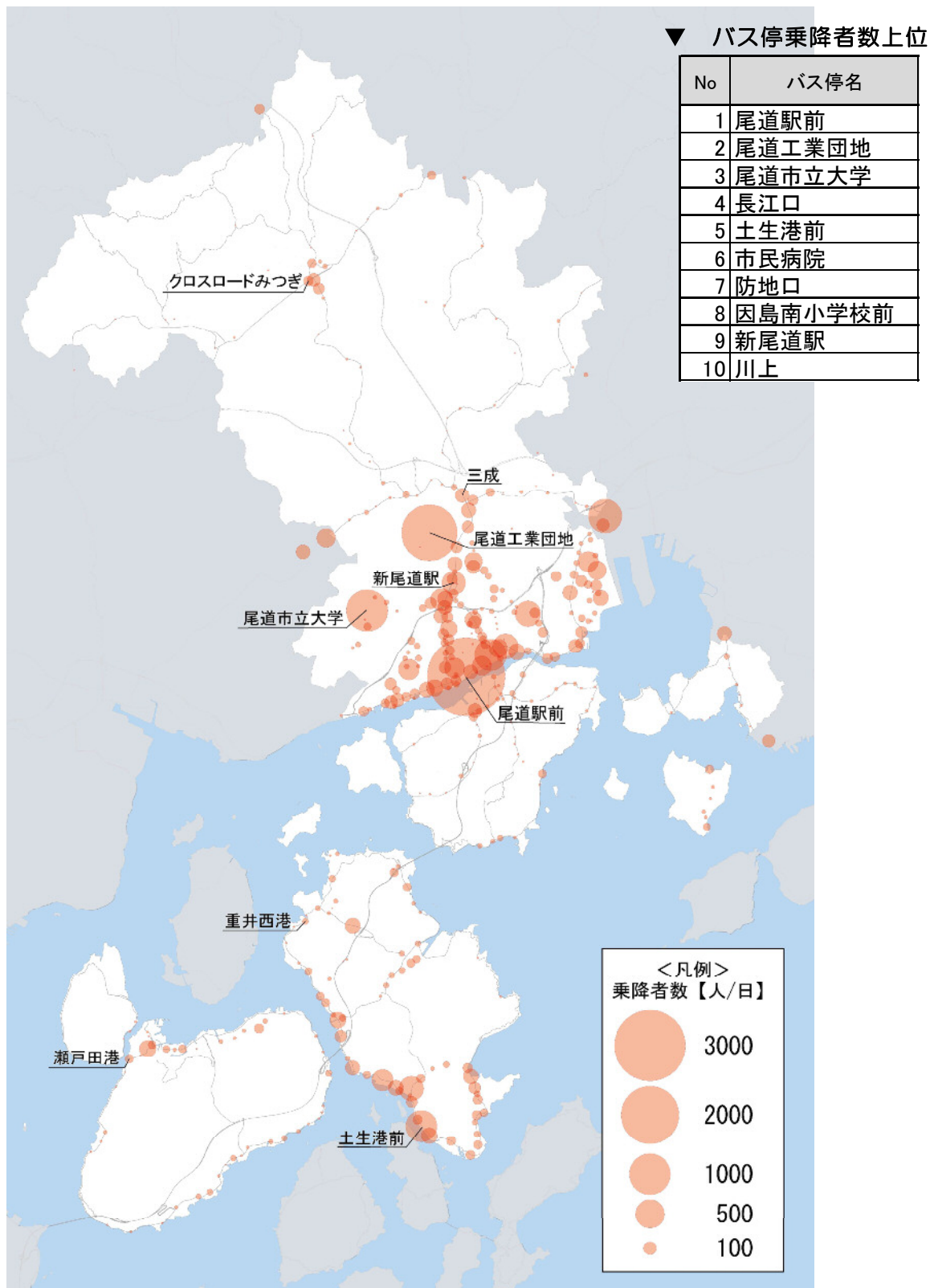
## 2) OD 調査結果

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。



(調査) 路線バス利用者 OD 調査

#### ▲ バス停別乗降者数

## (2) 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

### (3) 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

#### (4) 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。



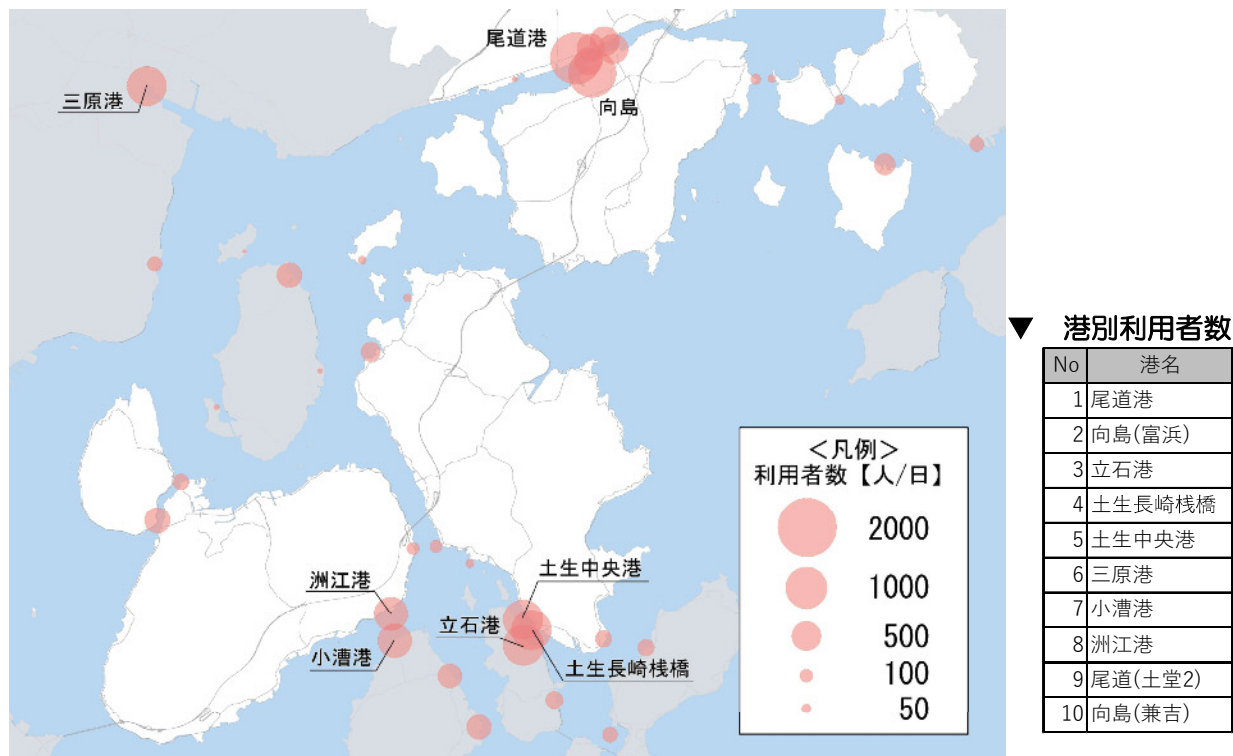
(調査) 路線バス利用者OD調査

#### ▲ 1 便あたりの区間別利用者数

## ② 航路（平日）

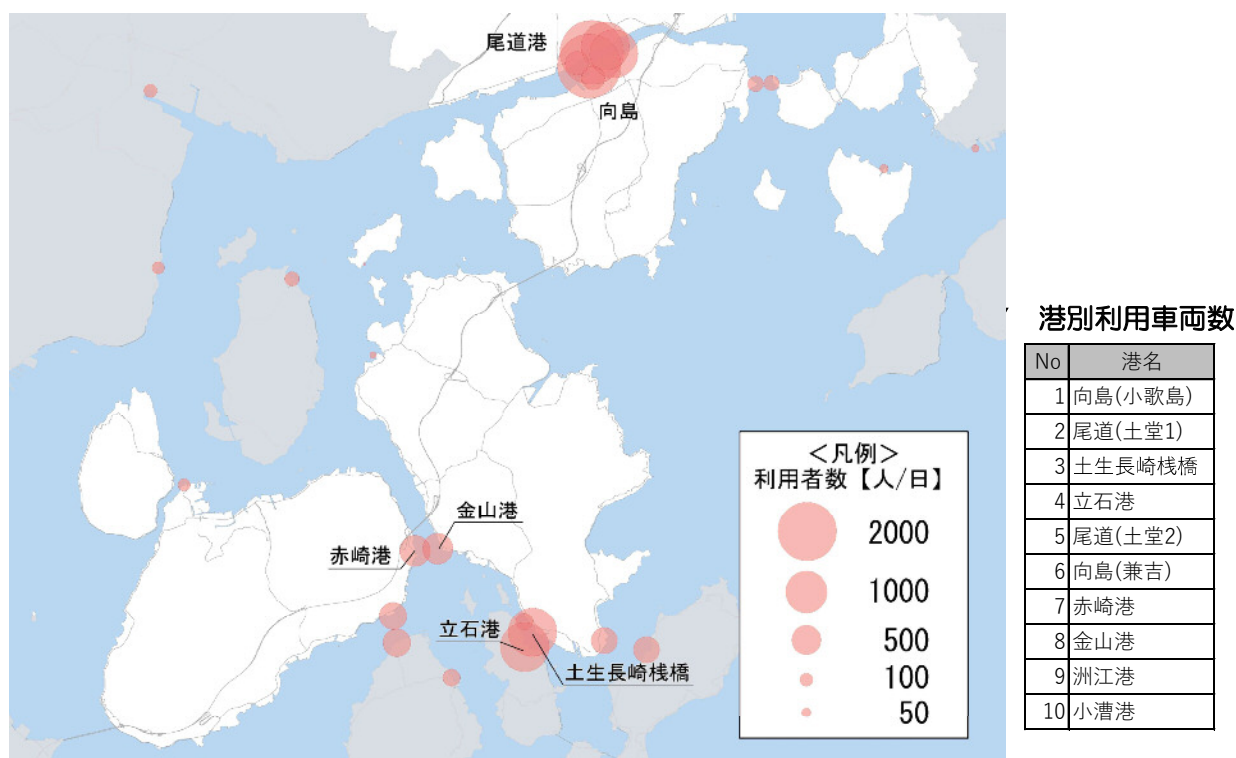
### (1) 港別利用者数

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、次いで土生長崎棧橋、立石港が多い状況です。



(調査) 航路利用者 OD 調査

### ▲ 港別利用者数



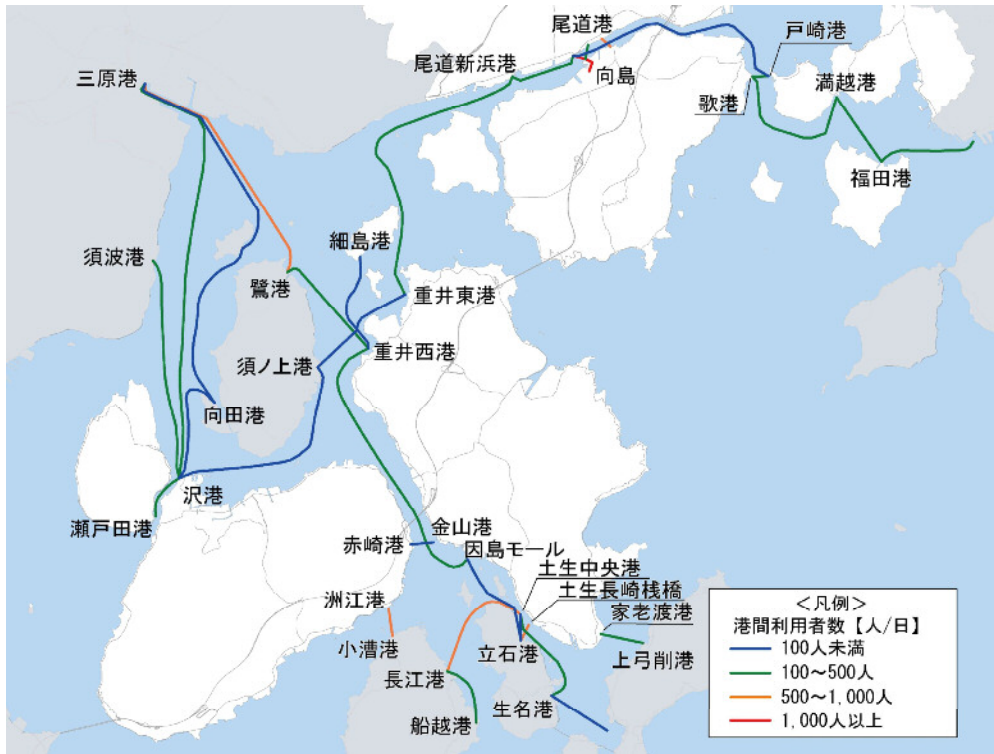
(調査) 航路利用者 OD 調査

※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

### ▲ 港別利用車両数

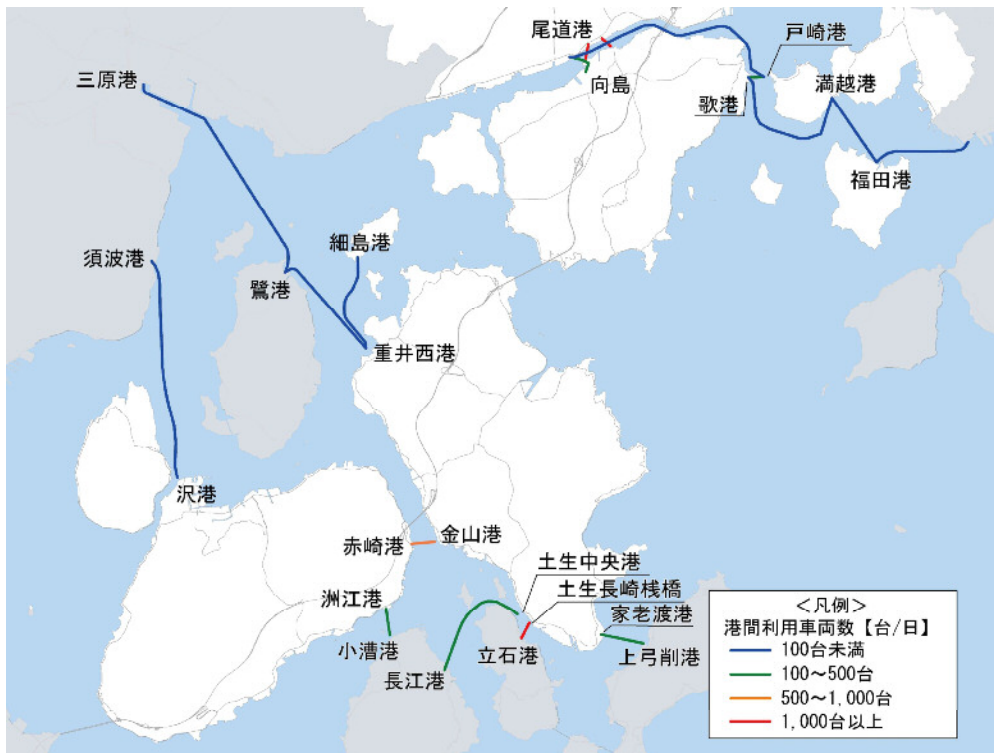
## (2) 1日あたりの港間利用者数

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、土生長崎棧橋～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

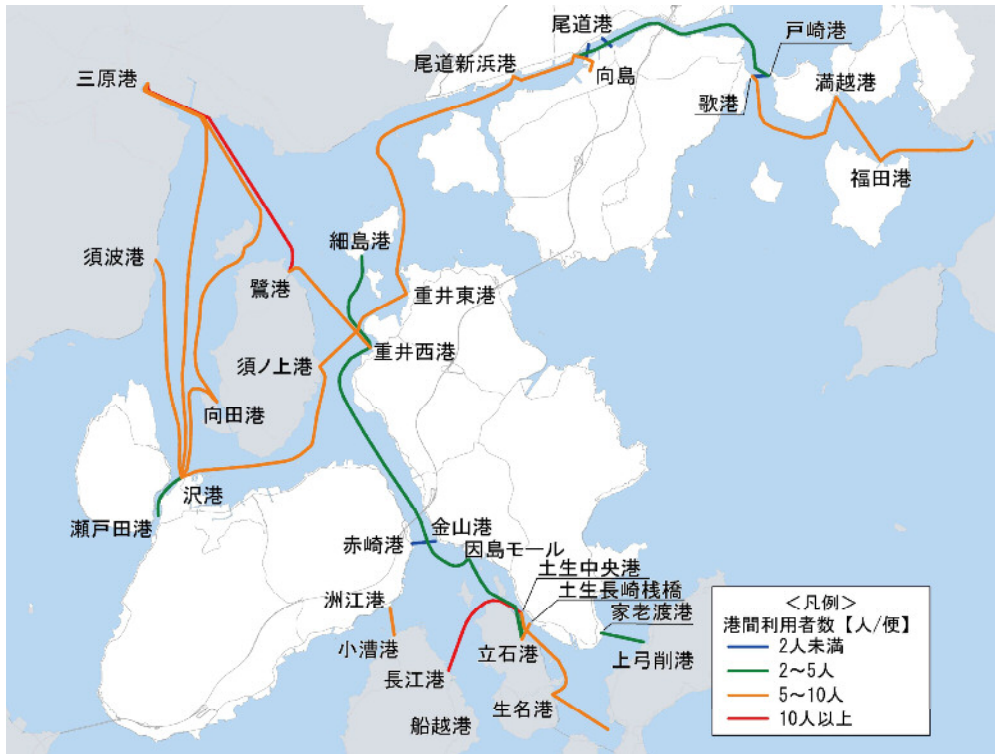
※自転車を手荷物として取り扱う一部航路の車両数は含まない

### ▲ 1日あたりの港間利用車両数



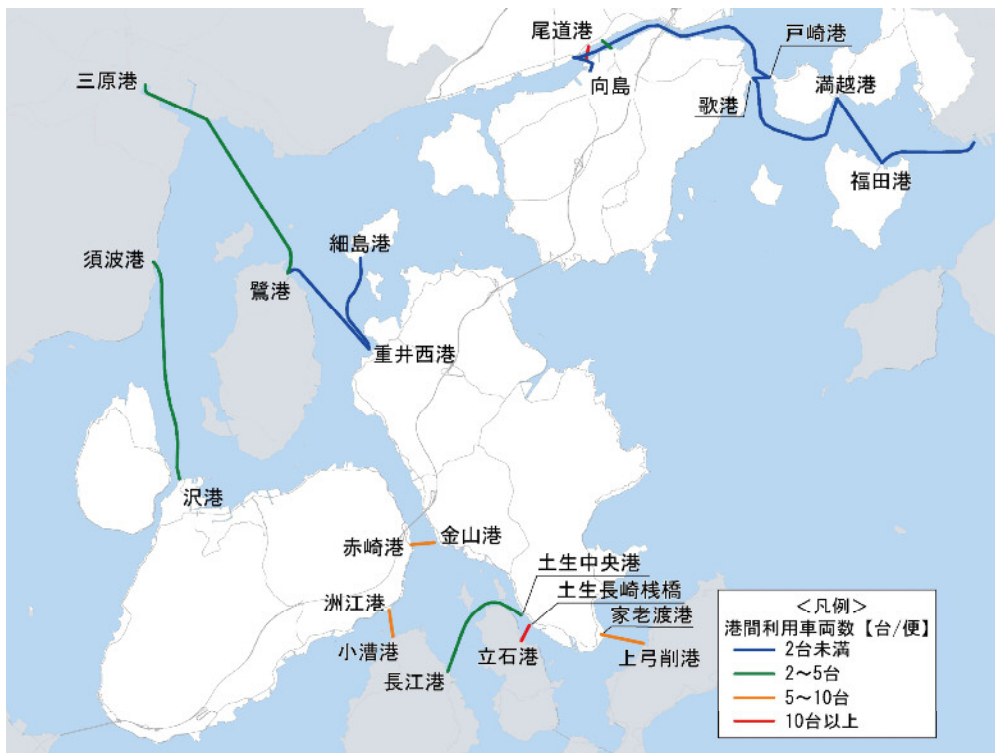
### (3) 1便あたりの港間利用者数

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、土生長崎棧橋～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

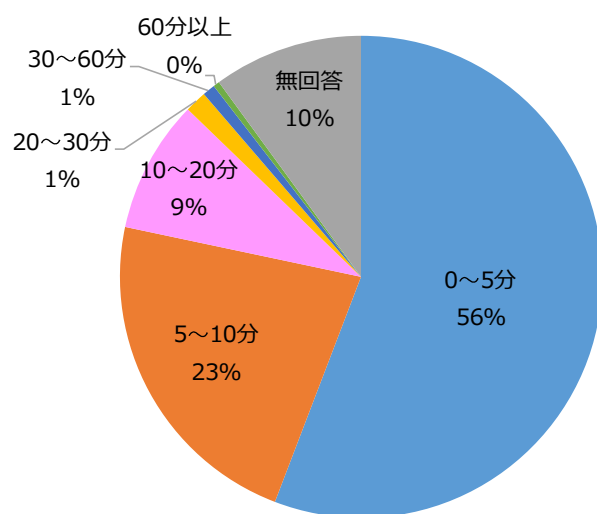
路線バスと航路利用者を対象に、地域公共交通の利用実態やニーズなどを把握するためのアンケート調査を実施しました。

#### ① 路線バス（平日）

##### (1) 路線バスの利用環境

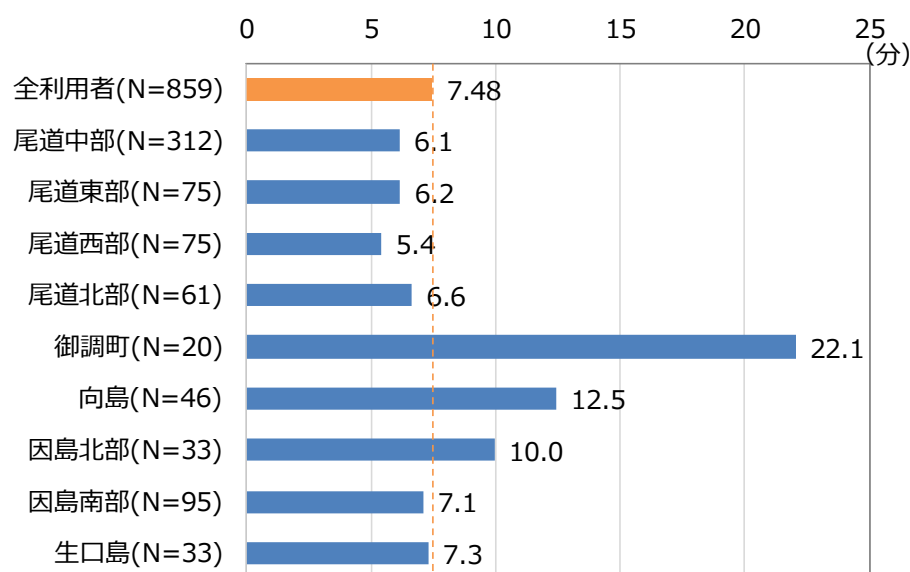
路線バス利用者の自宅から最寄りのバス停までの所要時間は、約 6 割が徒歩 5 分以内と回答しており、自宅近くにバス停がある方の利用が多い状況となっています。一方、約 1 割が 10 分以上と回答しています。

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



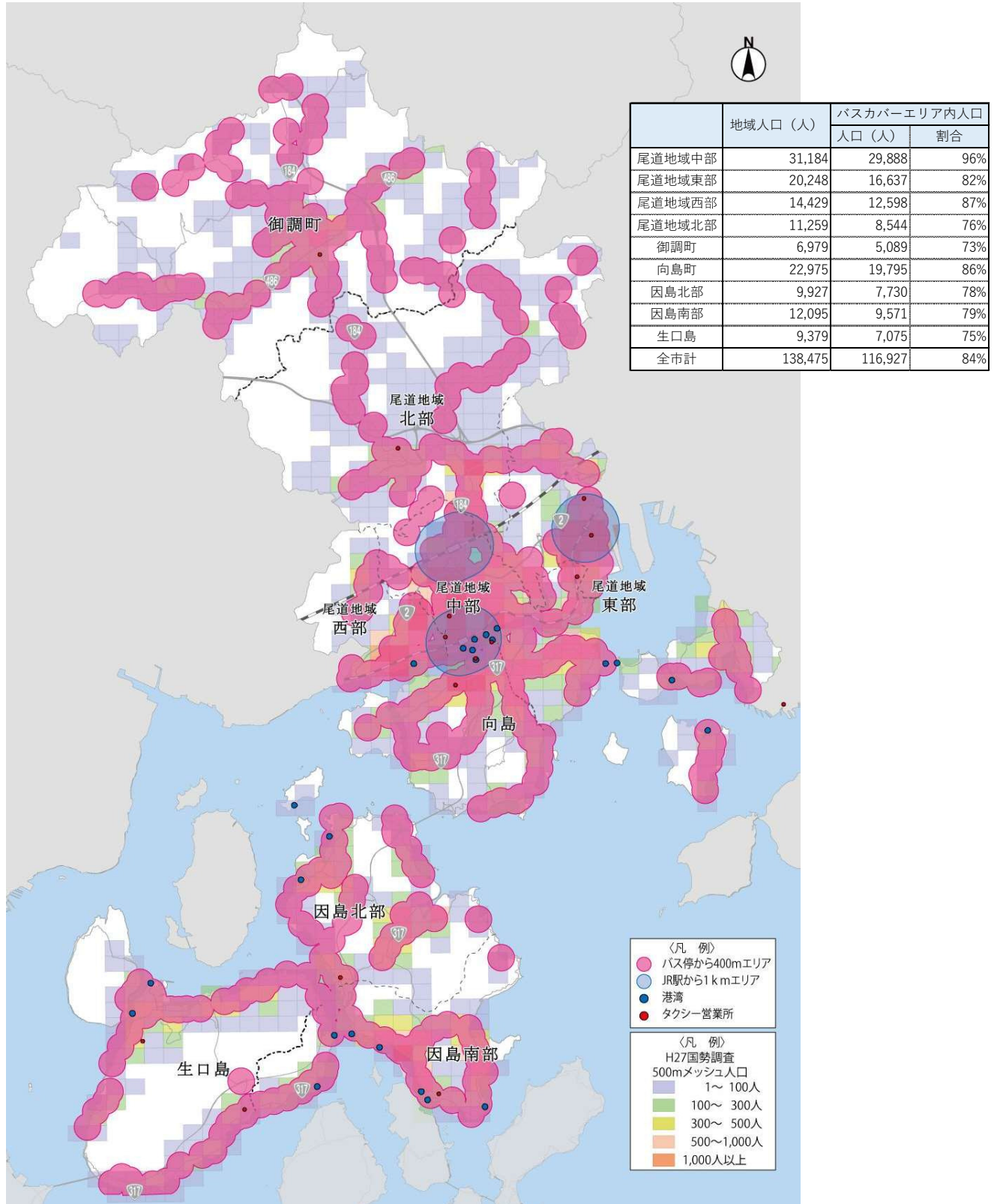
(調査) 路線バス利用者アンケート調査

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。



(資料) 総務省「平成 27 年国勢調査」

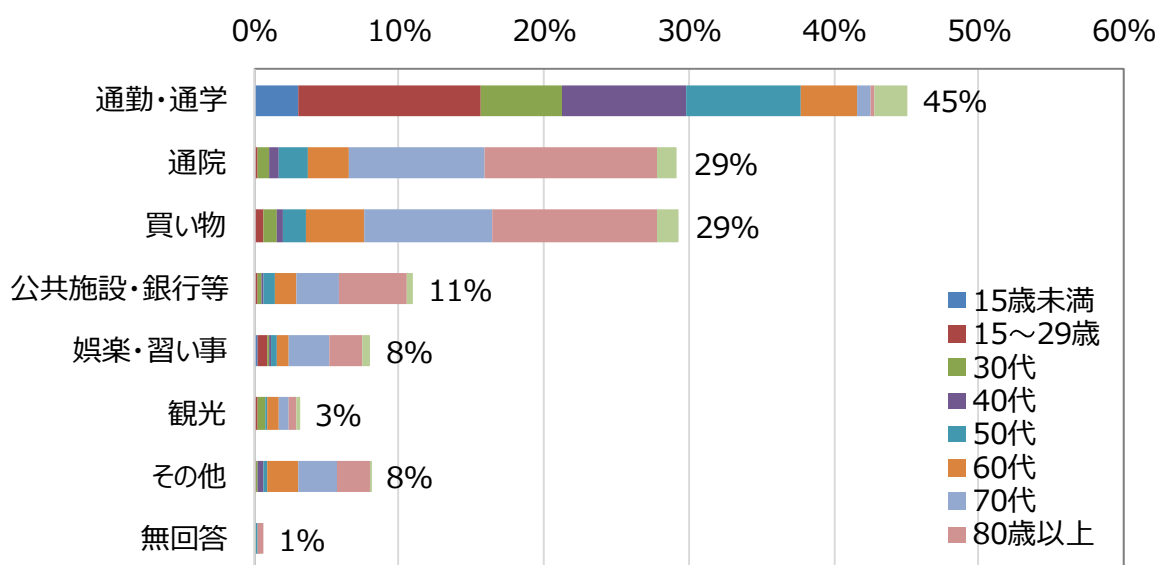
※バス停の利用エリア(半径 400m)は、路線バス利用者アンケートの自宅からバス停までの徒歩(時速 4km/h)による所要時間の平均 7 分より仮定

### ▲ 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。

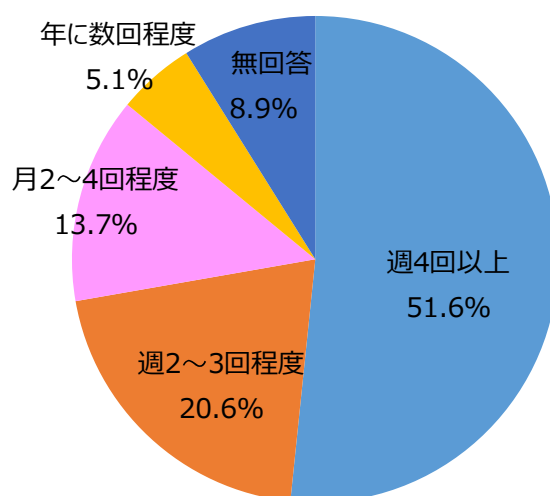


N=955 (複数回答)  
(調査) 路線バス利用者アンケート調査

#### ▲ 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。

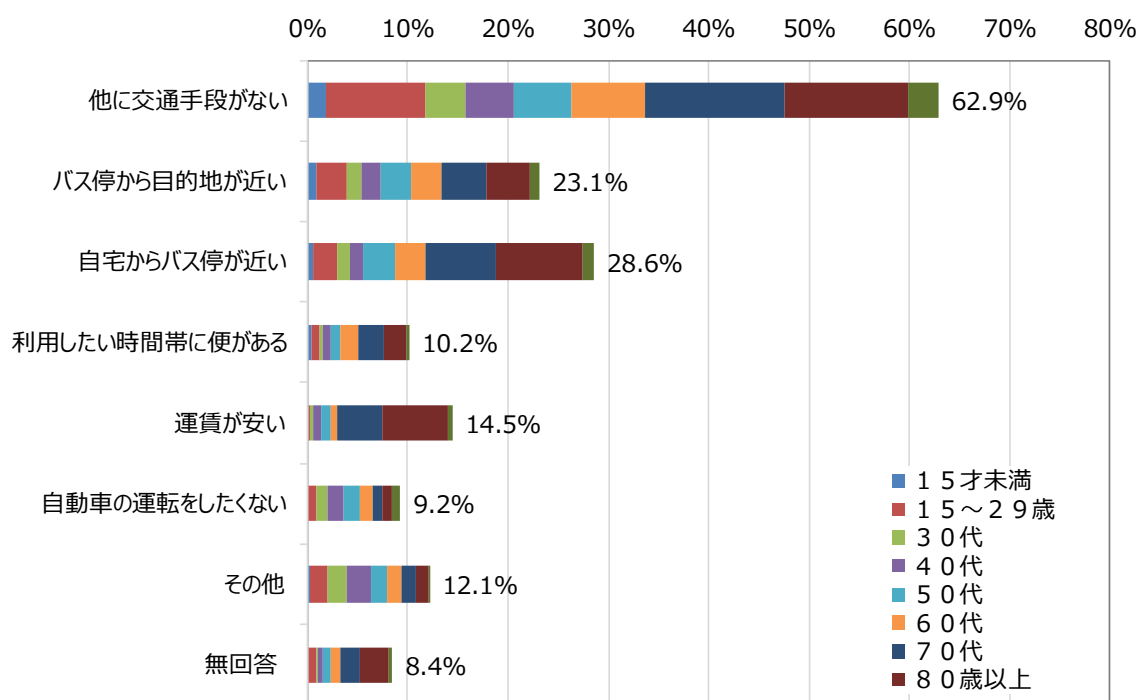


N=955  
(調査) 路線バス利用者アンケート調査

#### ▲ 路線バスの利用頻度

### (5) 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。

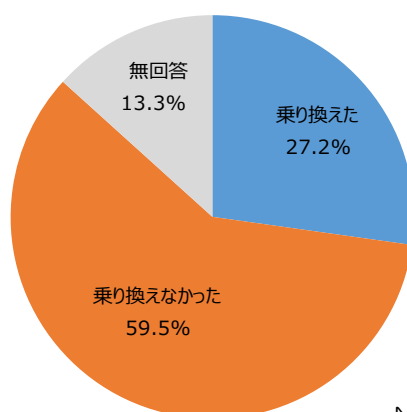


N=955 (複数回答)  
(調査) 路線バス利用者アンケート調査

#### ▲ 路線バスを利用する理由

### (6) 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

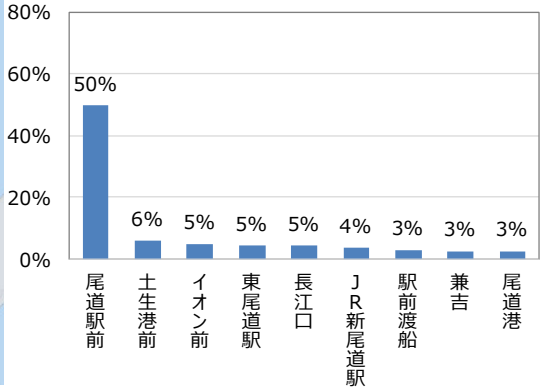


▲ 新尾道駅

▲ 尾道駅前

▲ 乗り継ぎ利用の多い箇所

▲ 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

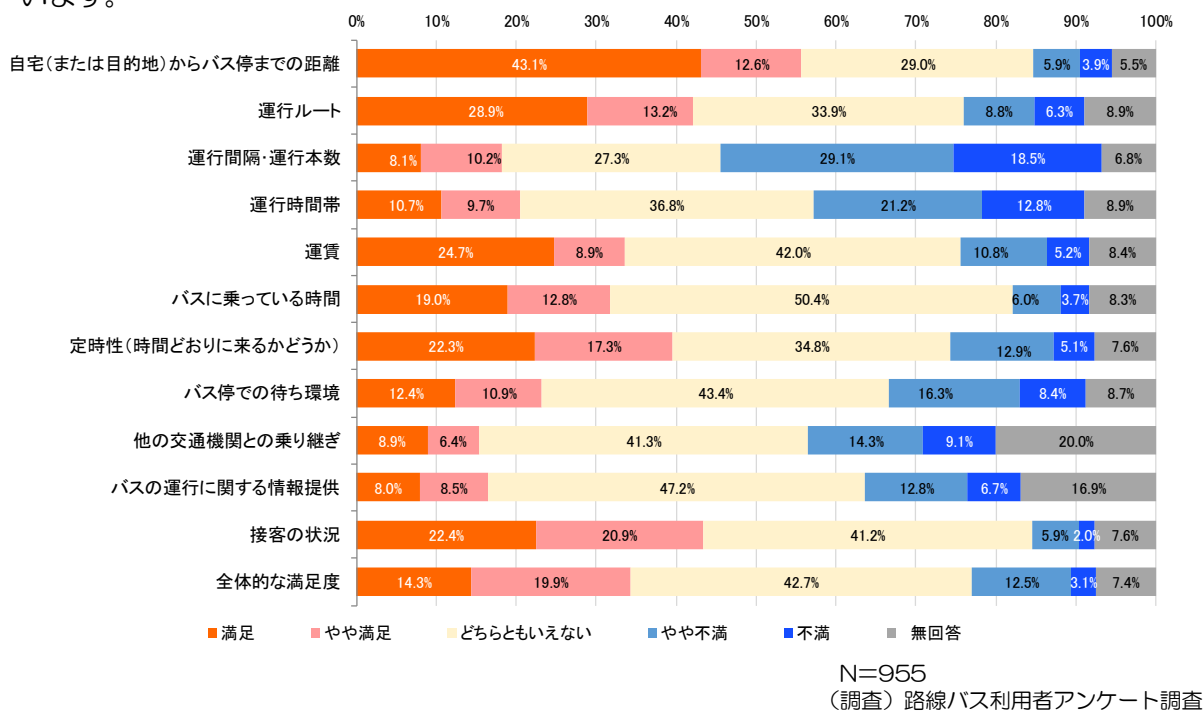
▲ 路線バスを利用した地域間流動

## (8) 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。

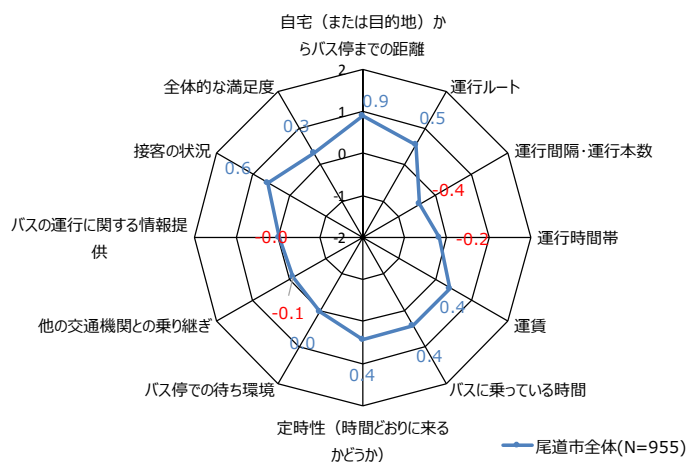
「運行間隔・運行本数」は、「不満」、「やや不満」と回答された方も多く、約半数を占めています。



### ▲ 路線バスに対する満足度

## (9) 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。

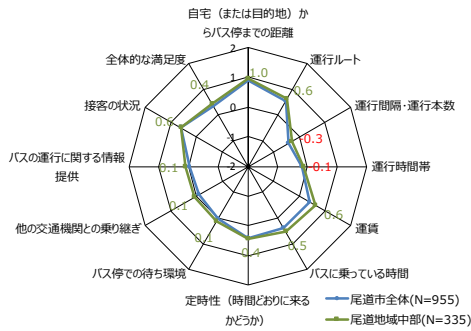


(調査) 路線バス利用者アンケート調査  
※満足度を2点、やや満足を2点、やや不満を-1点、不満を-2点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。

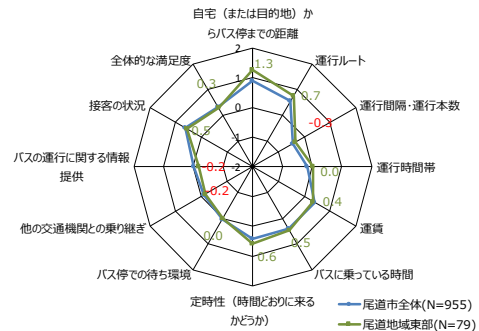
### ▲ 路線バスに対する満足度(全体)



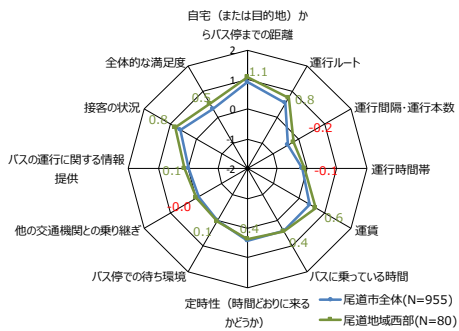
### a. 尾道地域中部



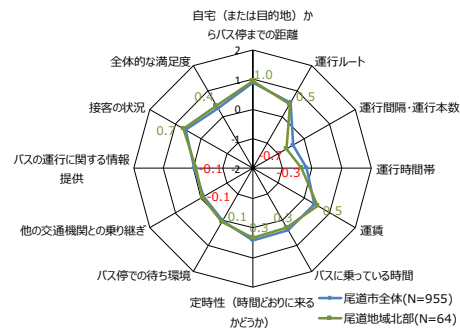
### b. 尾道地域東部



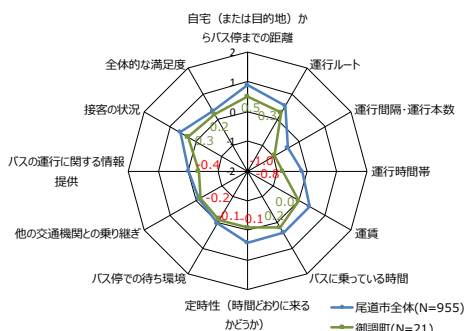
### c. 尾道地域西部



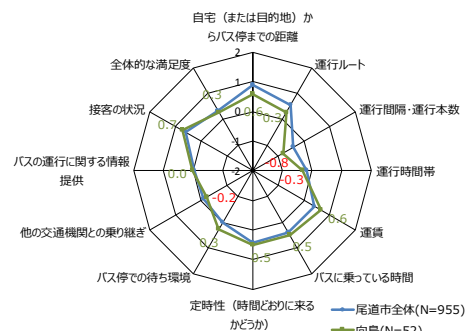
### d. 尾道地域北部



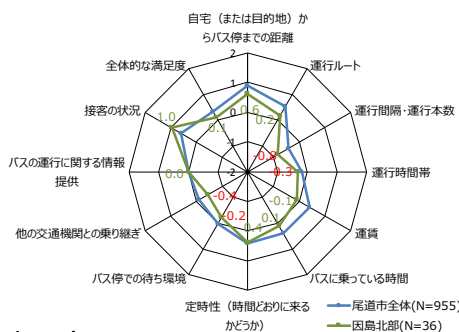
### e. 御調町



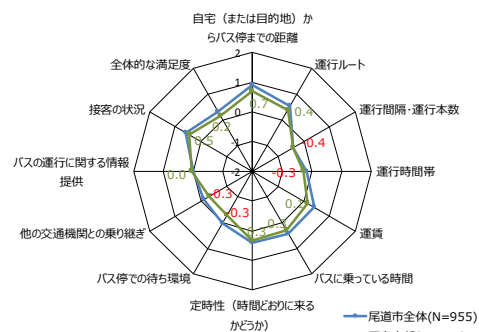
### f. 向島



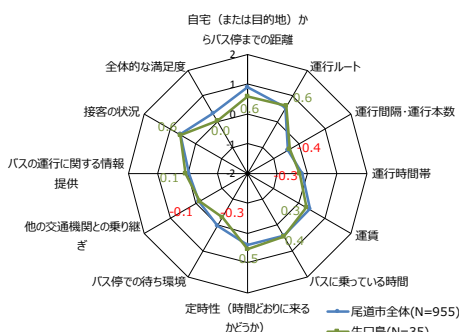
### g. 因島北部



### h. 因島南部



### i. 生口島

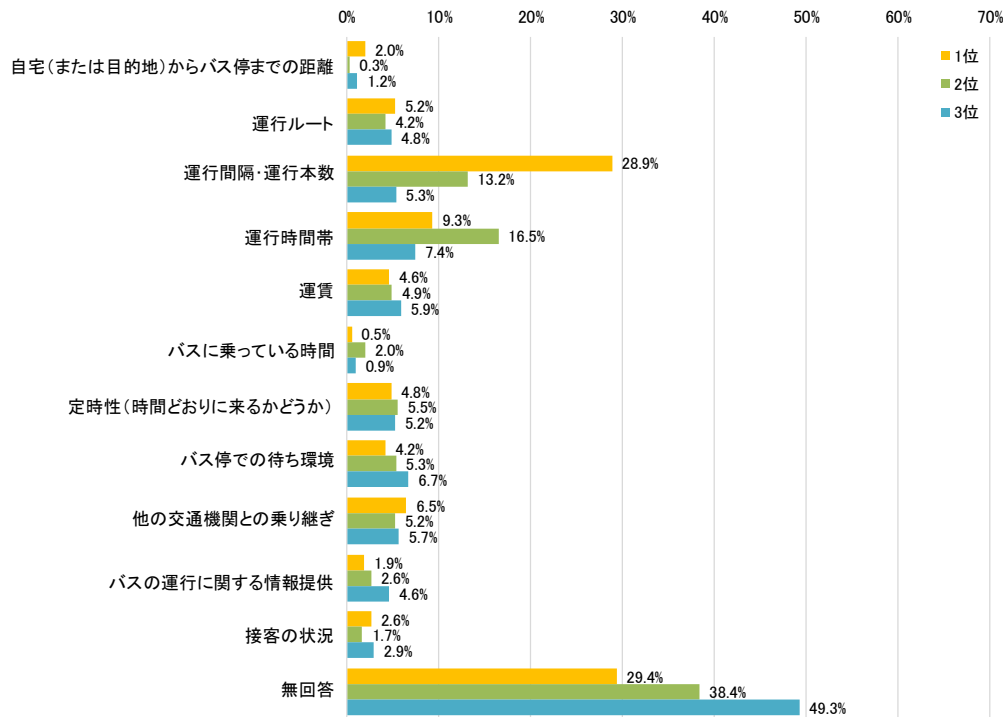


(調査) 路線バス利用者アンケート調査  
 ※満足度を2点、やや満足度を2点、やや不満を-1点、不満を-2点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。

## ▲ 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。

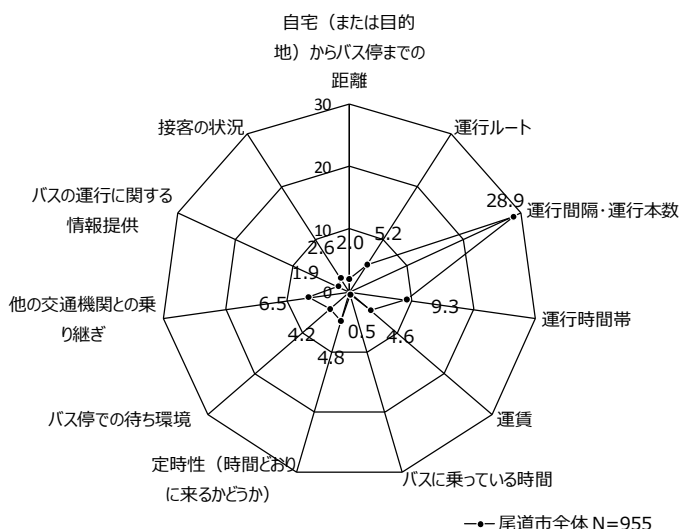


N=955  
(調査) 路線バス利用者アンケート調査

### ▲ 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

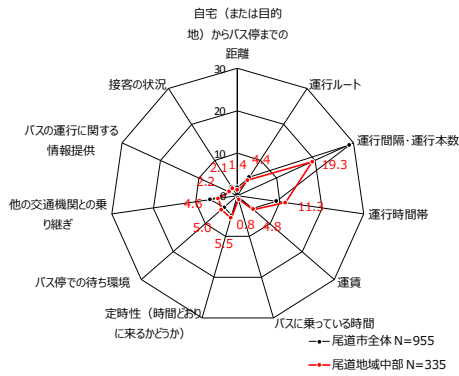
路線バスへの改善要望について、利用者全体で「運行間隔・運行本数」への改善要望が多くなっています。地域別でも全地域で「運行間隔・運行本数」に対する改善要望が多く、特に尾道地域東部や尾道地域北部、御調町、向島で多くなっています。また、「運行時間帯」に対する改善要望も多い傾向にあり、特に御調町で多くなっています。



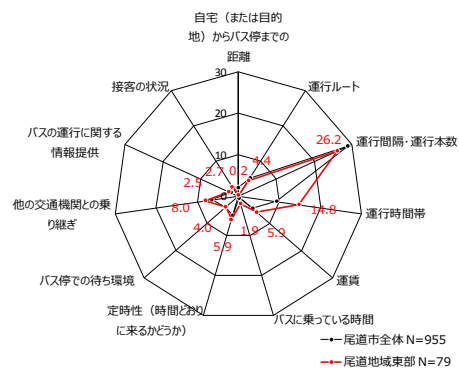
(調査) 路線バス利用者アンケート調査  
※1位を3点、2位を2点、3位を1点と設定し、各サービス項目を点数化している。ただし、無回答は除いている。

### ▲ 路線バスへの改善要望(全体)

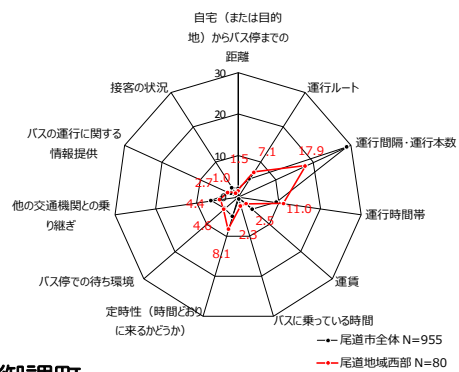
### a. 尾道地域中部



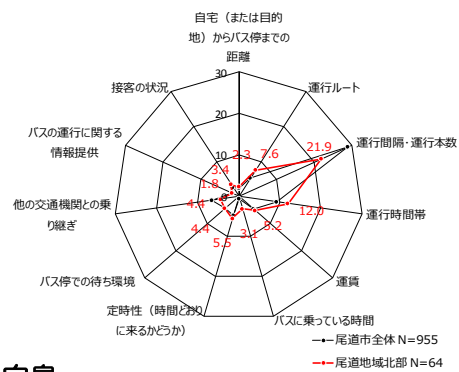
### b. 尾道地域東部



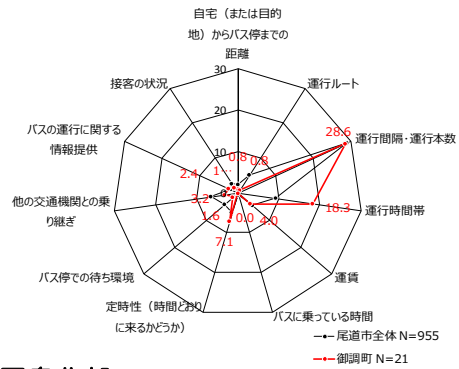
### c. 尾道地域西部



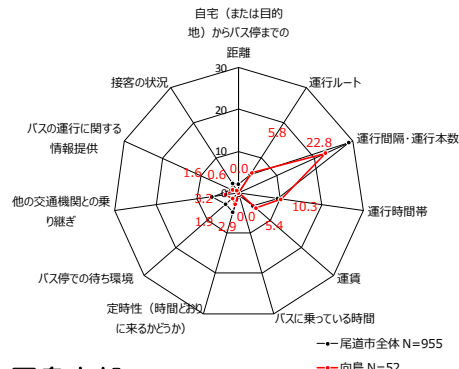
### d. 尾道地域北部



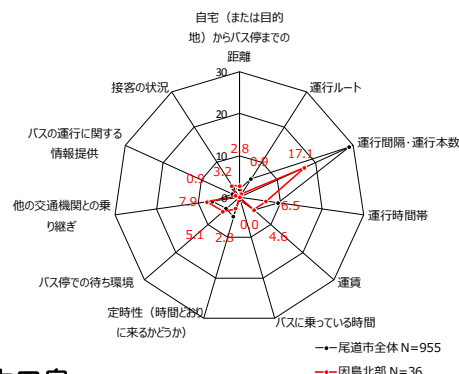
### e. 御調町



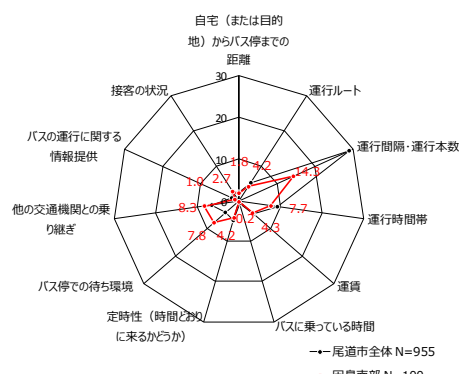
### f. 向島



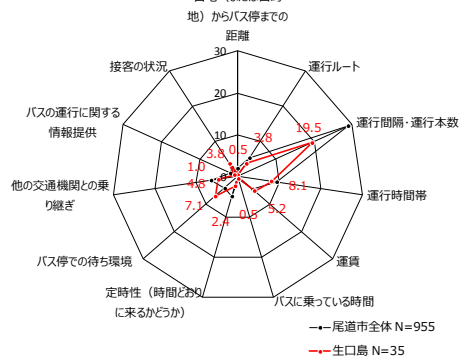
### g. 因島北部



### h. 因島南部



### i. 生口島

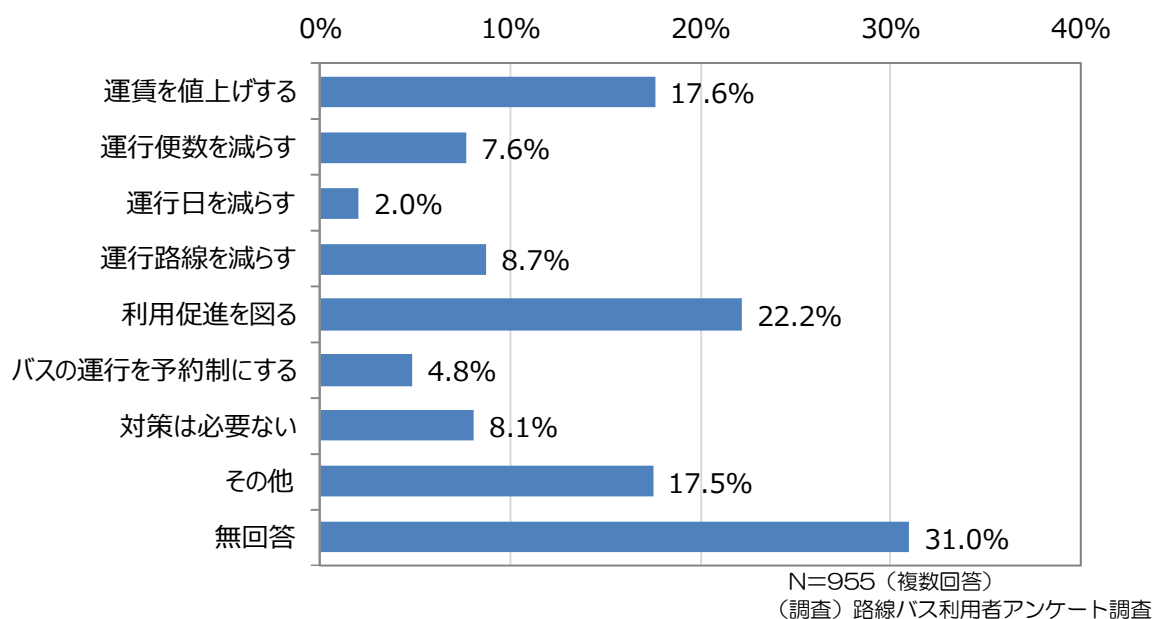


(調査) 路線バス利用者アンケート調査  
 ※1位を3点、2位を2点、3位を1点と設定し、各サービス項目を点数化している。ただし、無回答は除いている。

### ▲ 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

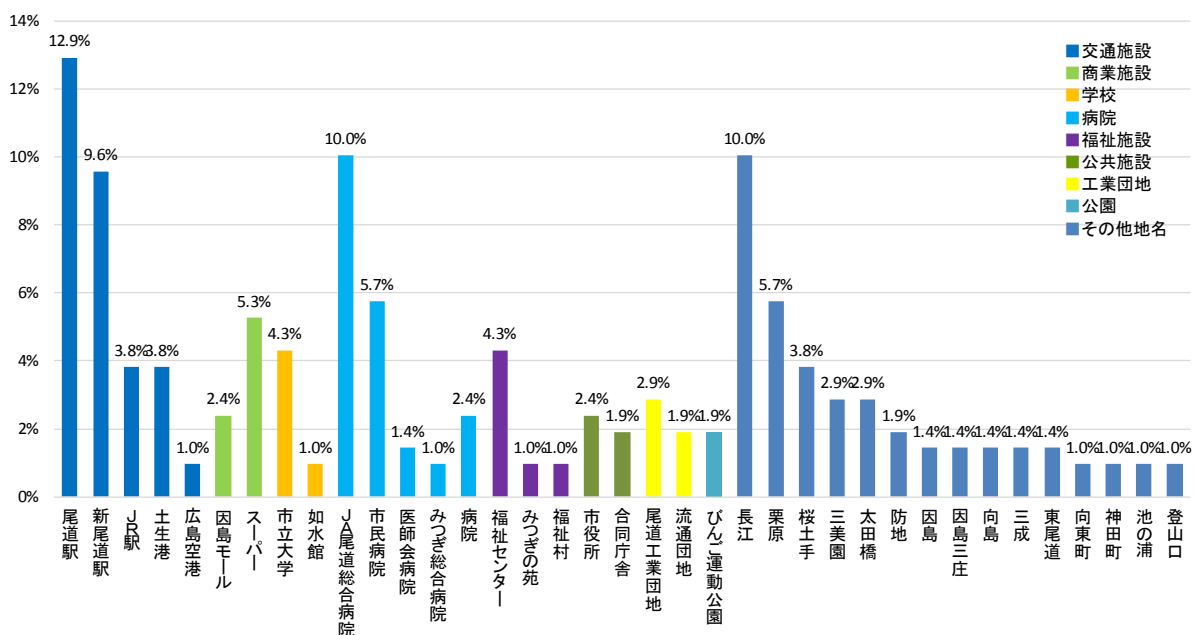
路線バス利用者が減少するなか、路線バスを継続的に運行するために必要な対策として、「利用促進を図る」ことが必要であるという回答が最も多く、次に「運賃を値上げする」が多い傾向にあります。



### ▲ 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。



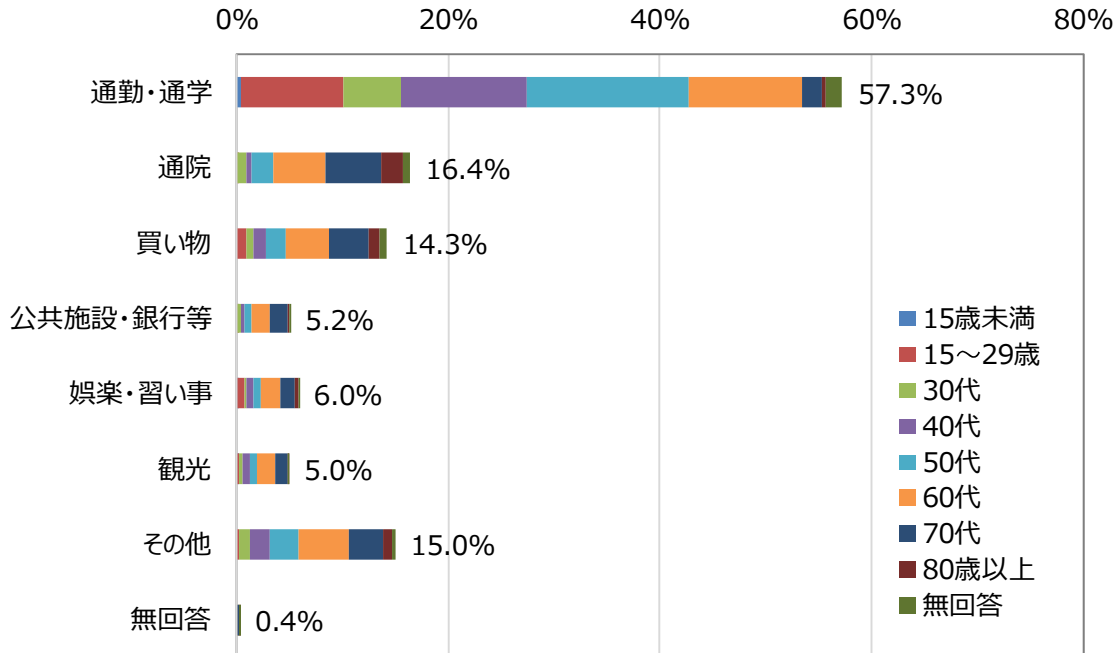
### ▲ 行き先・経由地として求められる地域や施設

## 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。

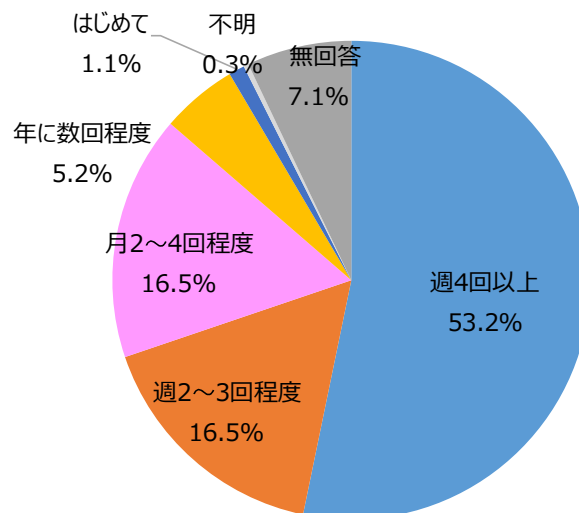


N=1,493（複数回答）  
（調査）航路利用者アンケート調査

### ▲ 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。

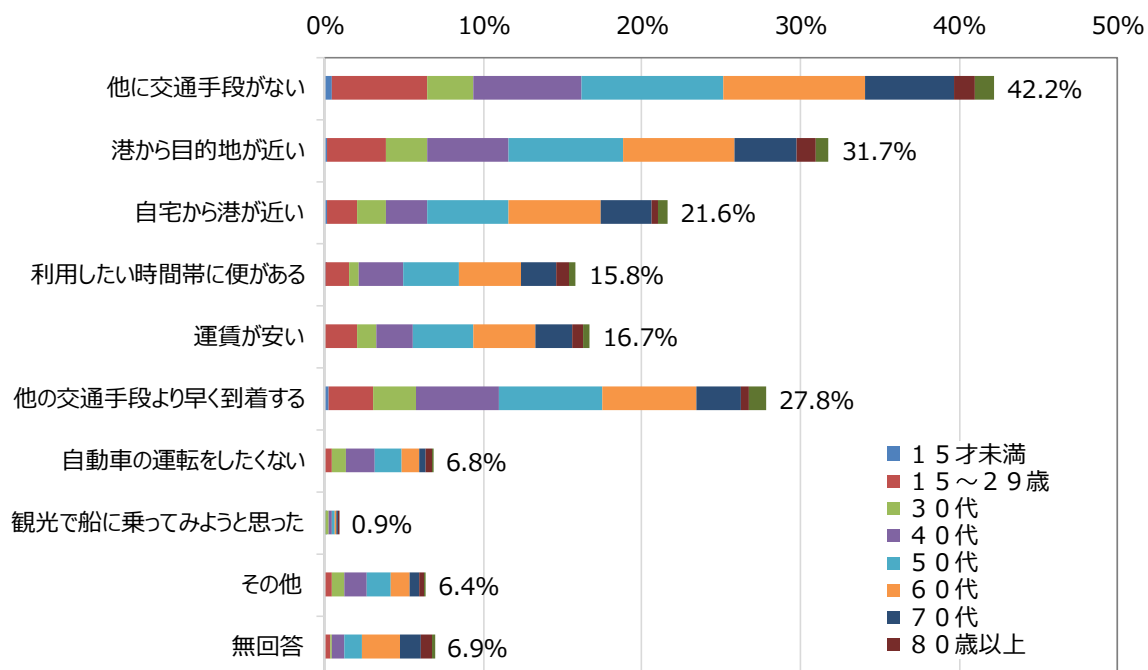


N=1,493  
（調査）航路利用者アンケート調査

### ▲ 航路の利用頻度

### (3) 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。

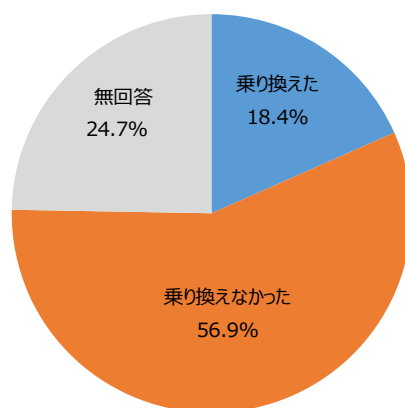


N=1,493 (複数回答)  
(調査) 航路利用者アンケート調査

#### ▲ 航路を利用する理由

### (4) 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



▲ 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

### (5) 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

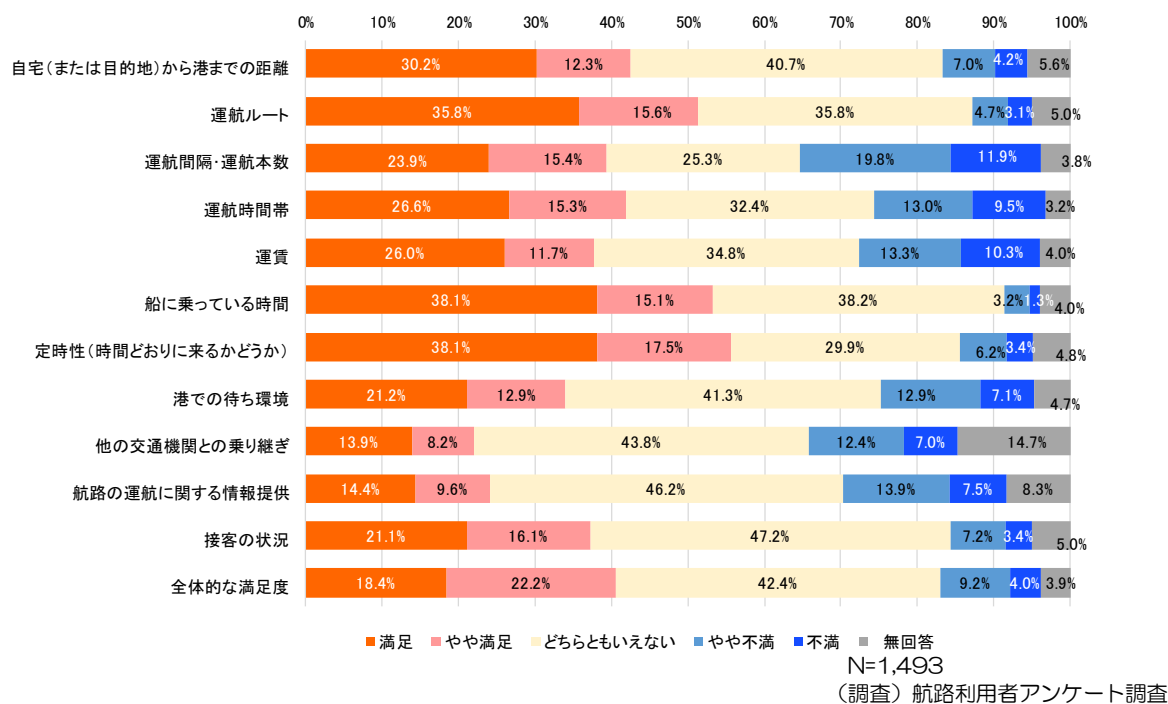
▲ 航路を利用した地域間流動



## (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。

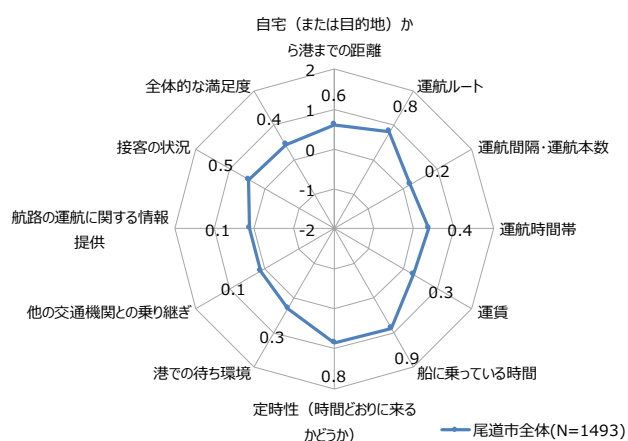
「運航間隔・運航本数」、「他の交通機関との乗り継ぎ」は、「不満」、「やや不満」と回答された方が多い傾向にあります。



### ▲ 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。地域別で見ると、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。



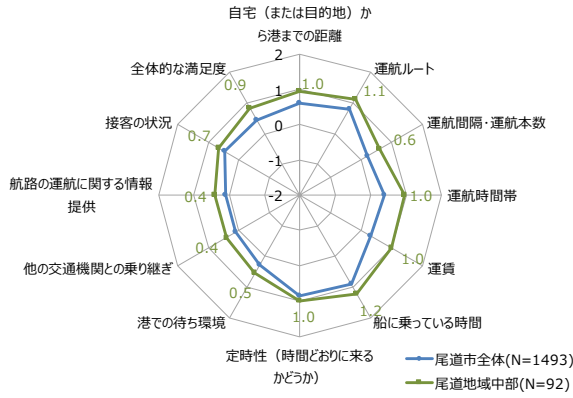
(調査) 航路利用者アンケート調査

※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。

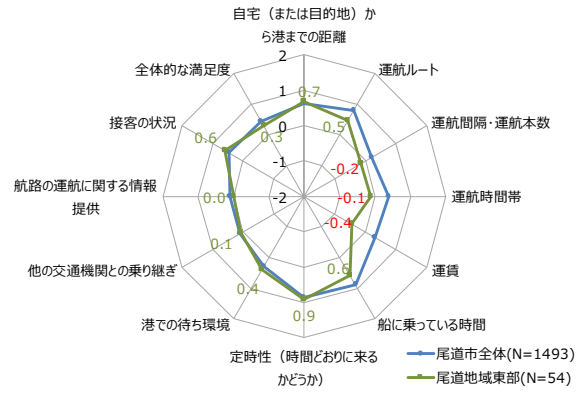
※内陸部の尾道地域北部(N=4)と御調町(N=3)は、航路利用者が少なく、回答者数が少ないため、掲載していない。

### ▲ 航路に対する満足度(全体)

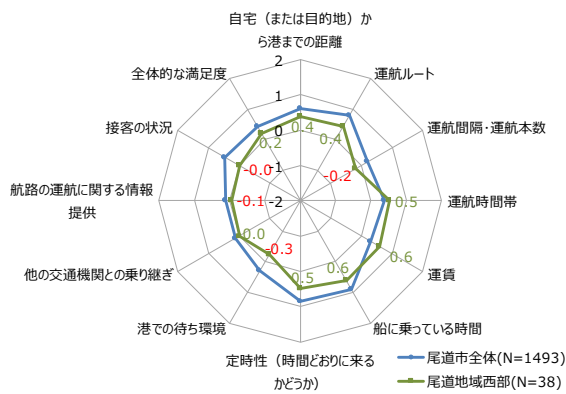
### a. 尾道地域中部



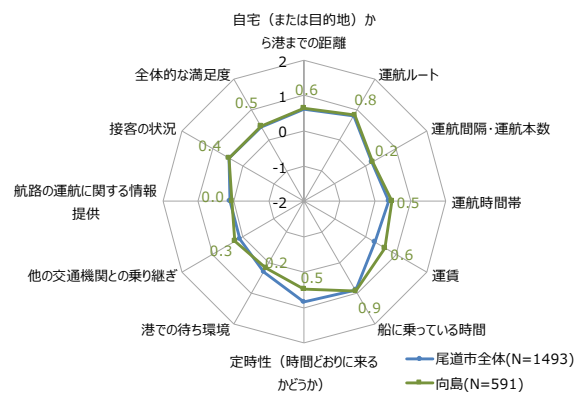
### b. 尾道地域東部



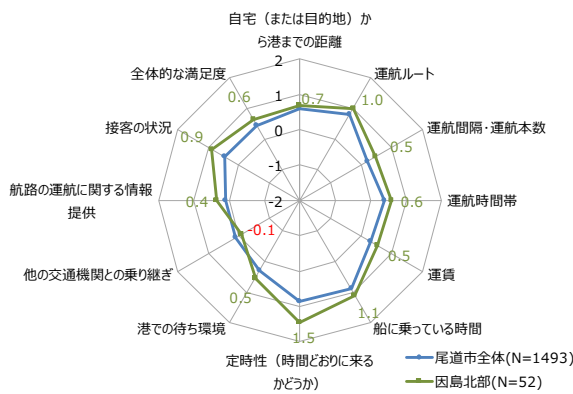
### c. 尾道地域西部



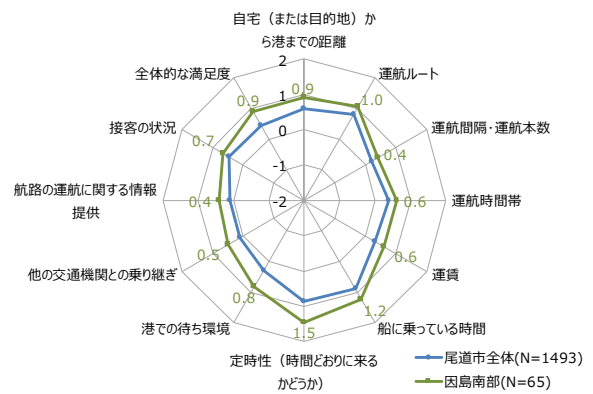
### d. 向島



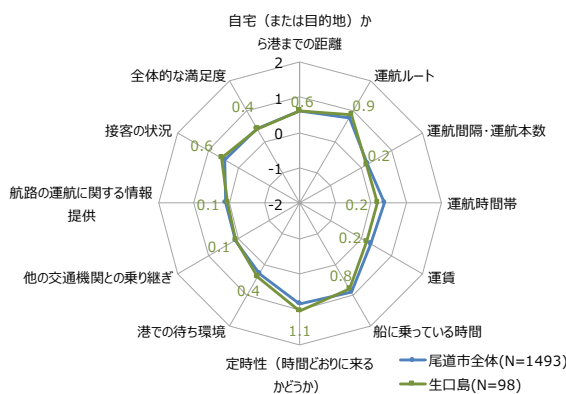
### e. 因島北部



### f. 因島南部



### g. 生口島



#### (調査) 航路利用者アンケート調査

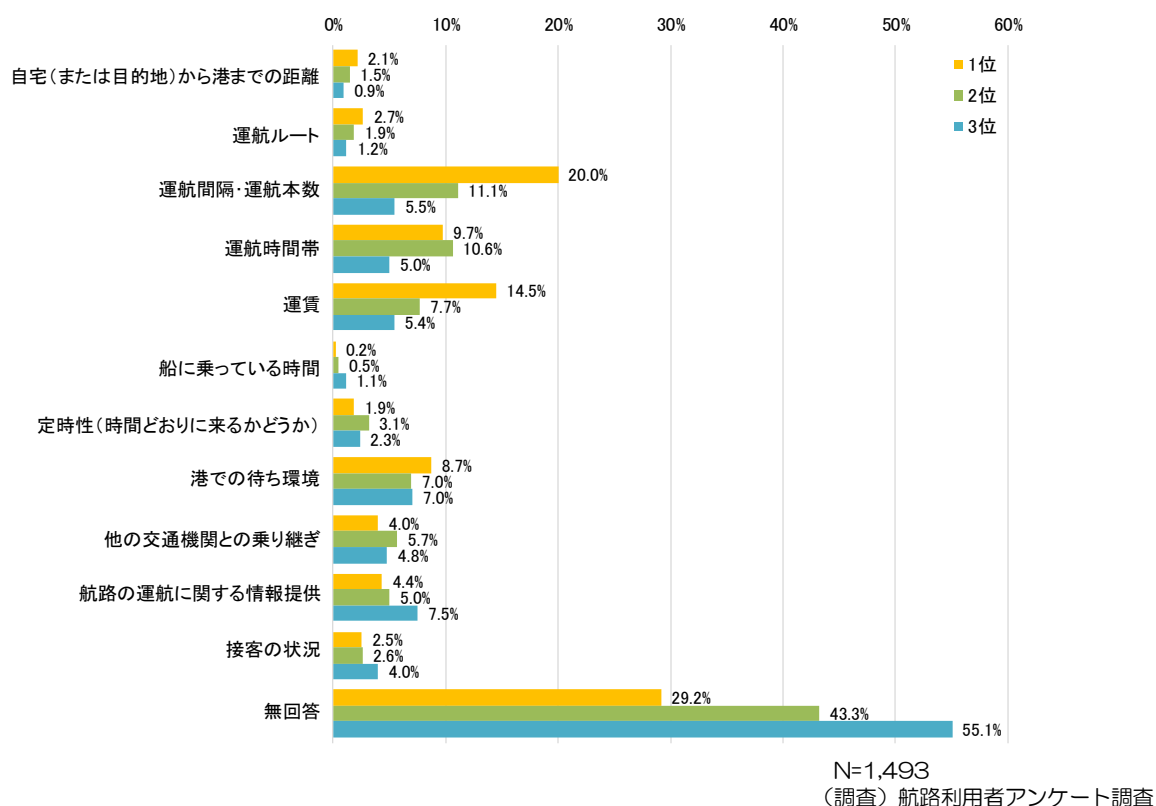
※満足を2点、やや満足を2点、やや不満を-1点、不満を-2点と設定し、回答者数による平均点を各項目の満足度として算出。ただし、無回答は除いている。

※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

## (8) 航路への改善要望

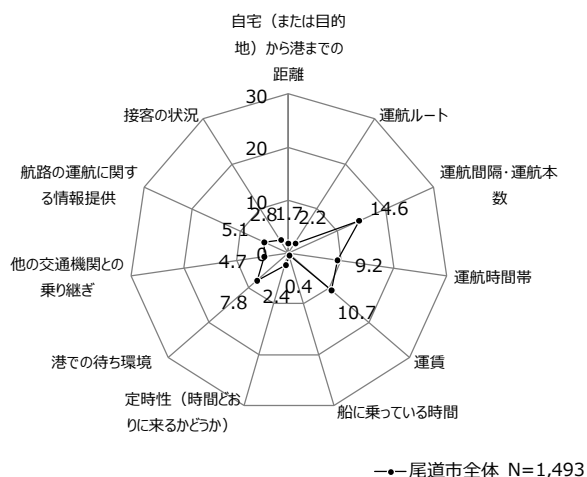
航路への改善要望として最も多いのは、航路に対する満足度で「不満」、「やや不満」の回答が最も多かった「運航間隔・運航本数」となっています。次いで、「運賃」や「運航時間帯」への改善要望が多くなっています。



### ▲ 改善してほしい項目(優先順)

## (9) 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。地域別で見ると、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。



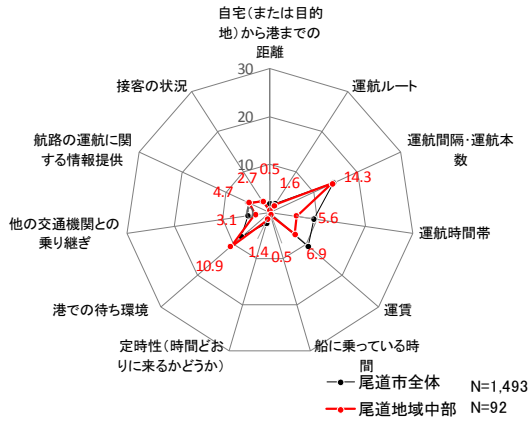
(調査) 航路利用者アンケート調査

※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。

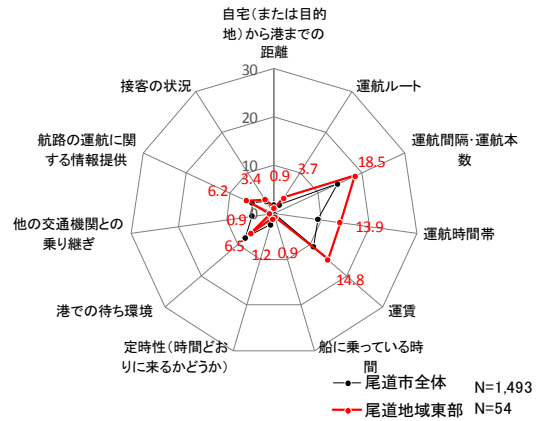
※内陸部の尾道地域北部(N=4)と御調町(N=3)は、航路利用が少なく、回答者数が少ないため、掲載していない。

### ▲ 航路への改善要望(全体)

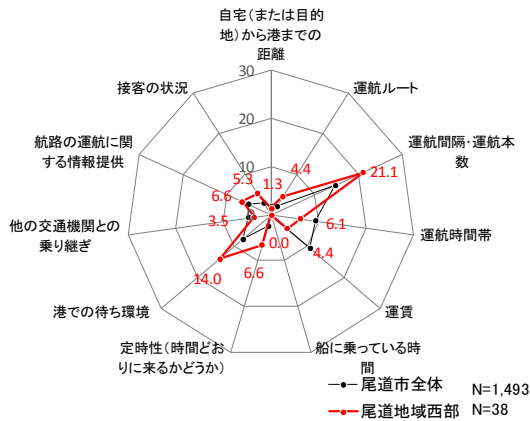
a. 尾道地域中部



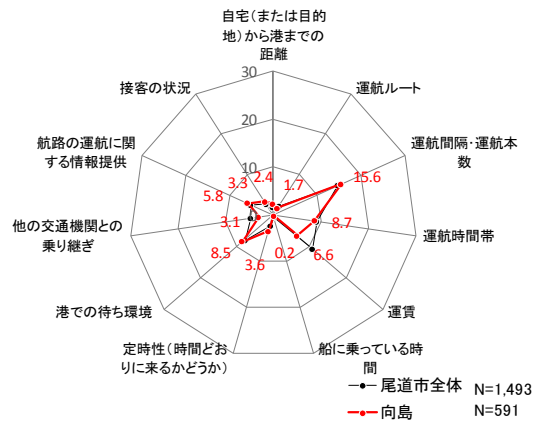
b. 尾道地域東部



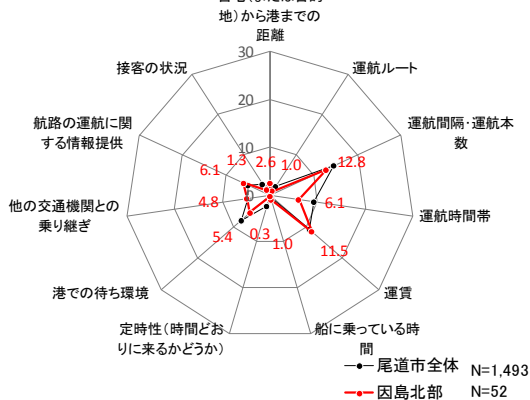
c. 尾道地域西部



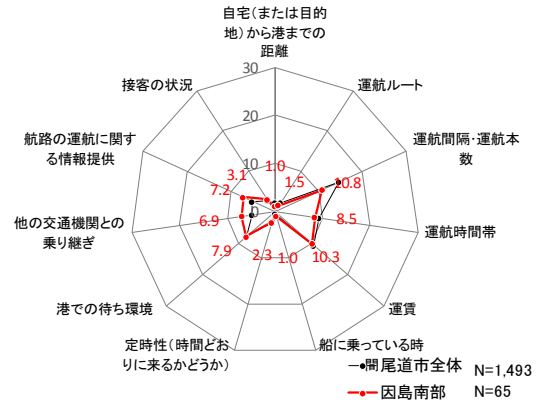
d. 向島



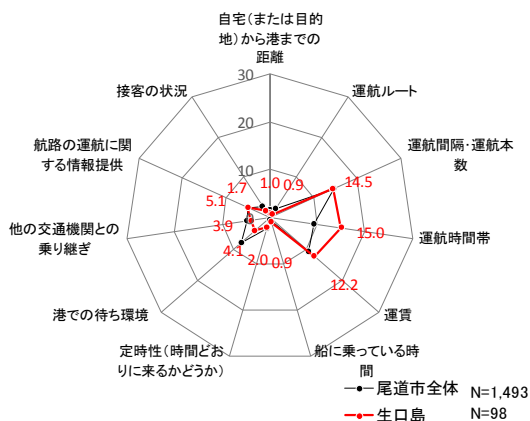
e. 因島北部



f. 因島南部



g. 生口島



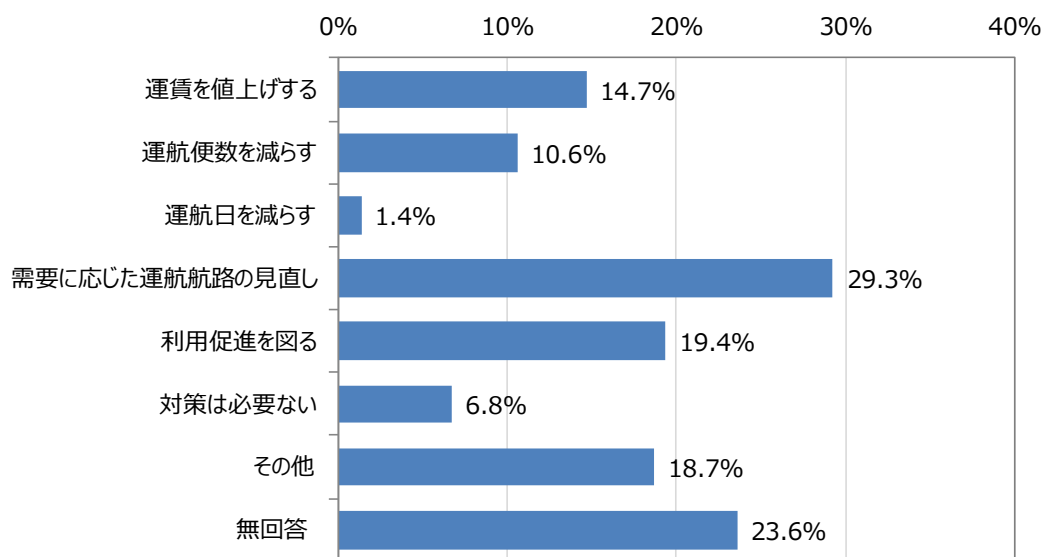
(調査) 航路利用者アンケート調査

※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。



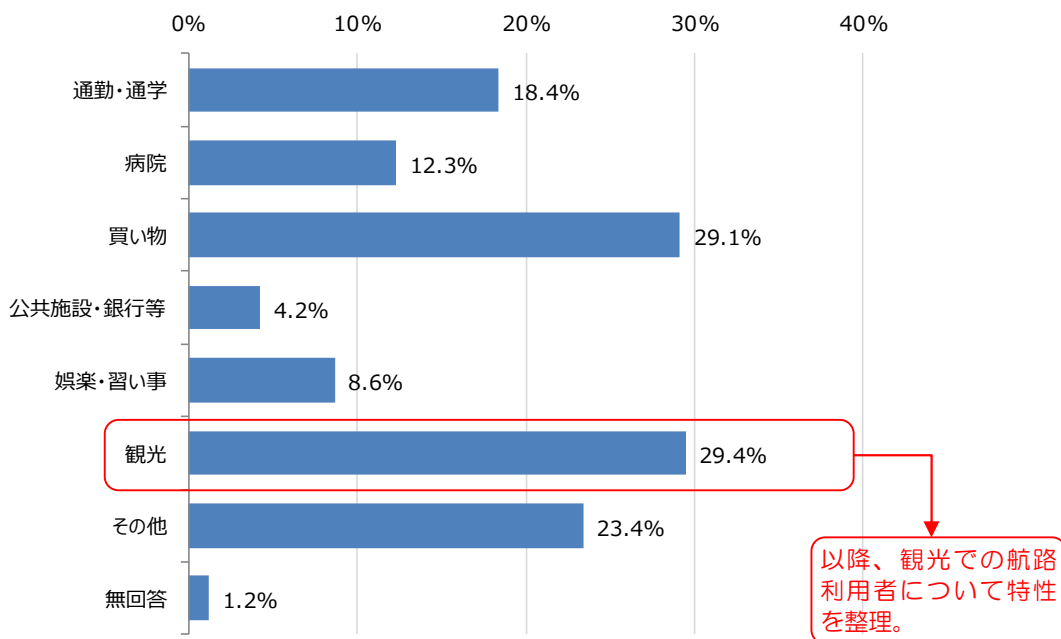
N=1,493 (複数回答)  
(調査) 航路利用者アンケート調査

#### ▲ 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。

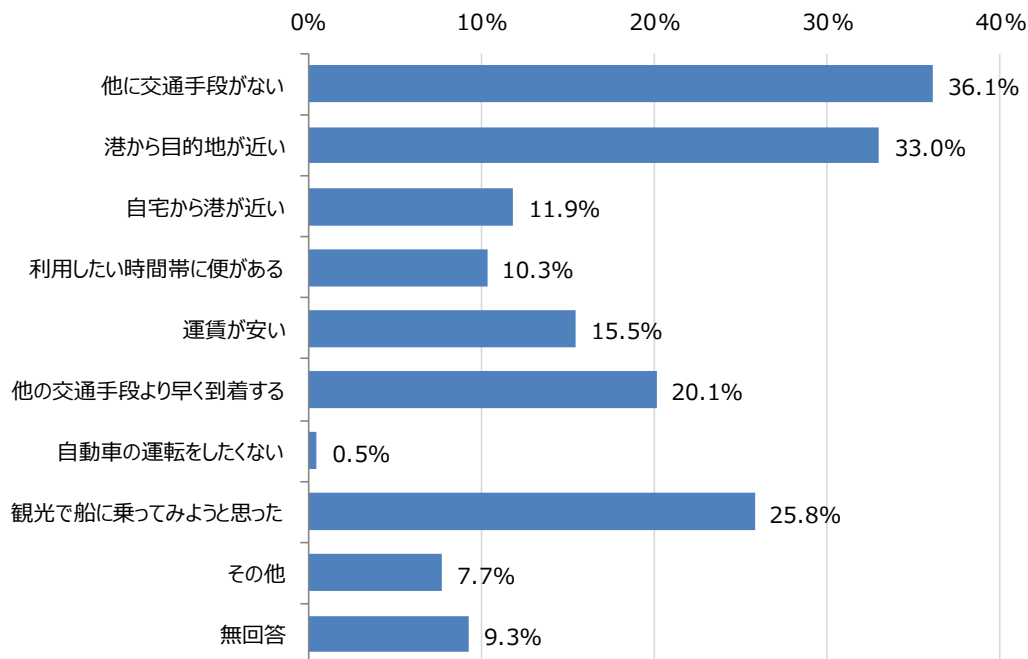


N=659（複数回答）  
（調査）航路利用者アンケート調査（休日）

#### ▲ 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。



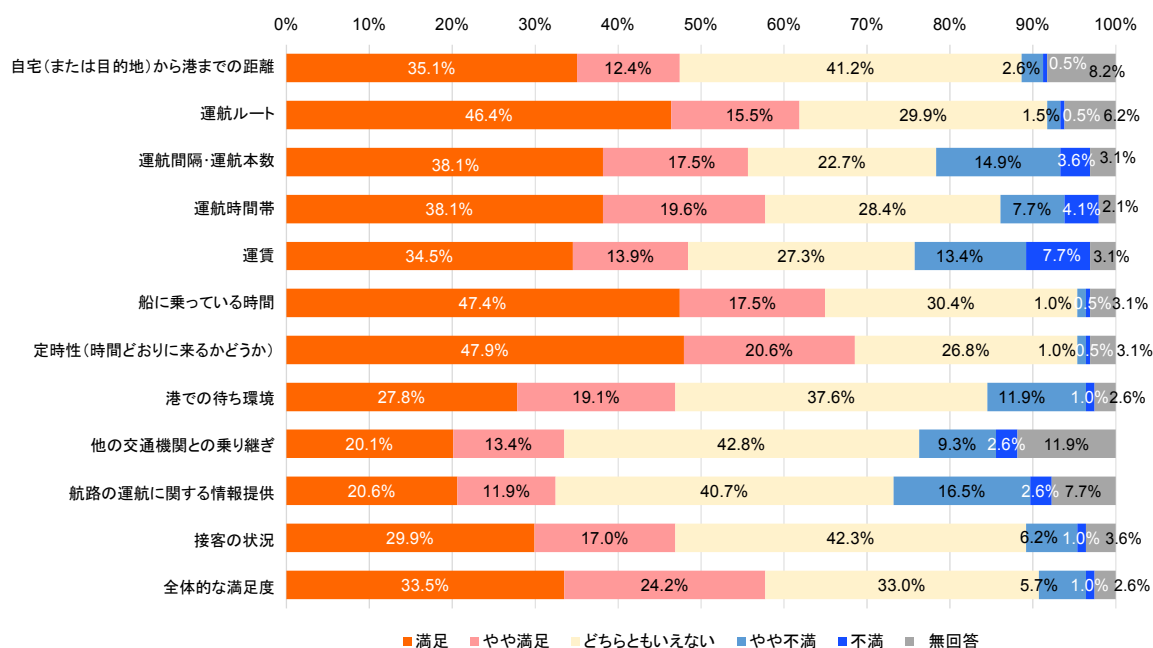
N=194（複数回答）  
（調査）航路利用者アンケート調査（休日）

#### ▲ 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。



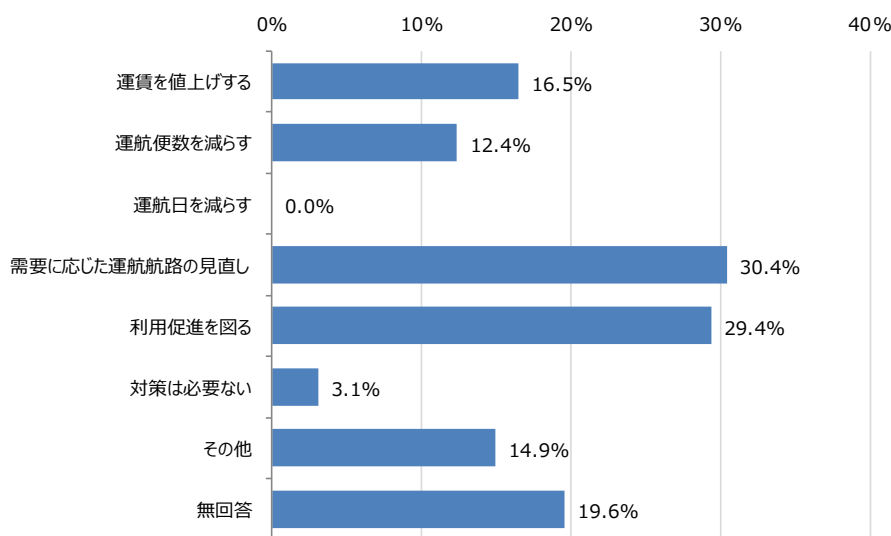
N=194

(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、ぎりぎりで行っている。
- ◆ 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。