

第4章 公共交通の利用実態・ニーズ

4.1 ニーズ把握のために実施した主な調査概要

統計データ等で把握しきれない、市民の移動実態や移動に関する問題点、移動ニーズや供給側の問題点等を把握するため、次の調査を実施しました。

●市民アンケート調査

調査期間	令和4年(2022年)6月
調査対象	市内3,000世帯／郵送配布・郵送またはWeb回答
回収状況	回収率：30.8% (925部/3,000部) 回収数：925部 (内Web回答145部)

●路線バス利用者アンケート調査

調査期間	令和4年(2022年)6月
調査対象	利用者に直接配布・郵送またはWeb回答
回収状況	回収率：33.9% (339部/1,000部) 回収数：339部 (内Web回答25部)

●航路利用者アンケート調査

調査期間	令和4年(2022年)6月
調査対象	利用者に直接配布・郵送またはWeb回答
回収状況	回収率：26.5% (265部/1,000部) 回収数：265部 (内Web回答41部)

●観光客アンケート調査

調査期間	令和4年(2022年)6月
調査対象	過去1年以内に本市を訪れた人を対象にWeb回答
回収状況	回収サンプル数：1,278サンプル

●ヒアリング調査

調査期間	令和4年(2022年)7～8月
調査対象	鉄道事業者(1社)、バス事業者(5社)、乗合タクシー事業者(1社)、航路事業者(8社)、タクシー事業者(3社※)、庁内関係部署 等
回収状況	—

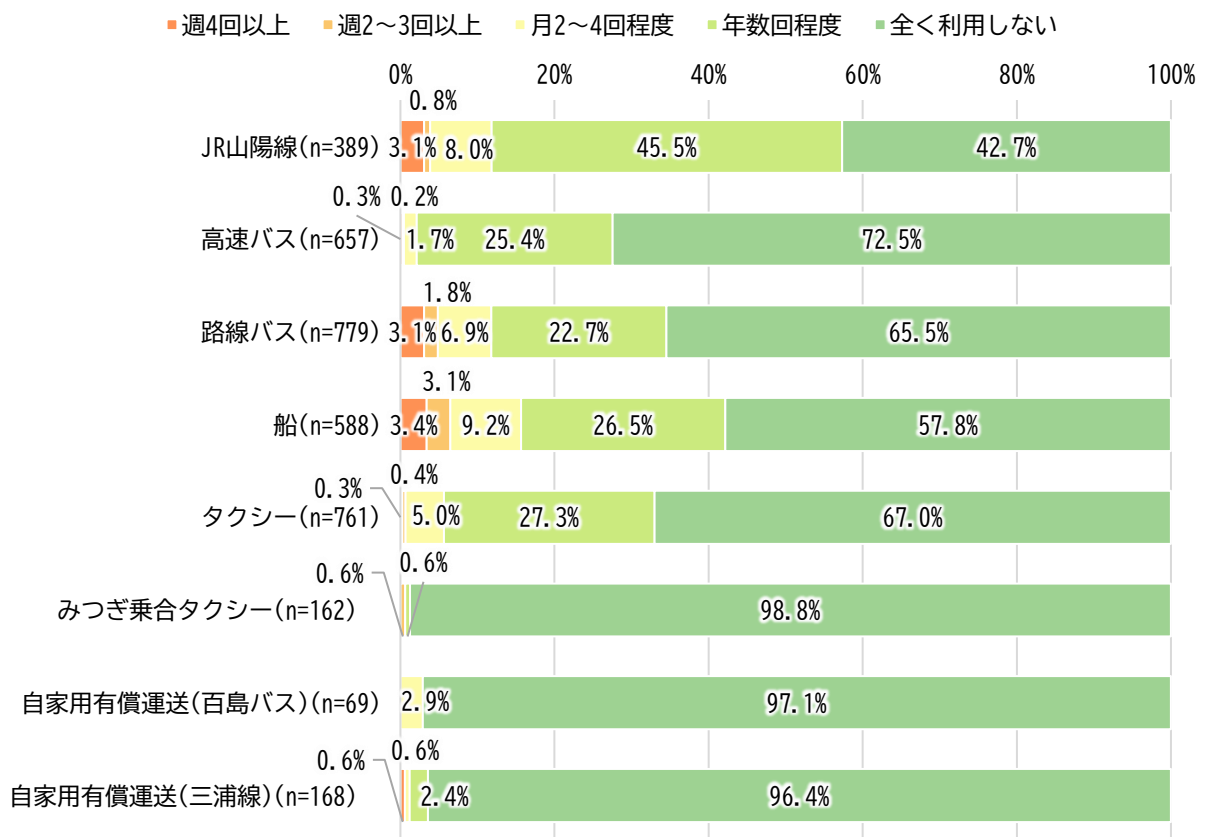
※乗合タクシー事業者との重複あり

4.2 市民の移動実態・ニーズ

4.2.1 市民の利用交通手段

公共交通の利用状況は、最も高い JR でも 40%程度の人はいくらも利用しておらず、その他の交通手段も 60%～70%前後の人はいくらも利用していない状況です。また、いづれの公共交通も全く利用しない(以下のすべての公共交通を「全く利用しない」と回答した)人の割合は、50.2%と半数以上を占めています。

公共交通を利用しない理由には、「自家用車や二輪車、送迎によって自由に移動できるから」と回答している人が多く、自家用車を交通手段に選ぶ傾向が強くなっています。



資料：市民アンケート調査結果

図 21 公共交通の手段別の利用頻度

4.2.2 利用目的別の移動の特徴

市民アンケート調査結果から、目的別の移動の特徴を、次のとおり整理しました。

買い物	<ul style="list-style-type: none">◆ 買い物は居住地エリア内で完結する移動(地域内移動)が多く、尾道東部や御調では福山市・府中市方面への移動がみられます。◆ 因島や生口島では特定の施設に集中する傾向にありますが、その他の地域では比較的分散しています。◆ 交通手段は、車(自分で運転)が最も多いほか、徒歩、自転車、車(家族や知人による送迎)が多くなっています。◆ 頻度は、因島や生口島では週3日以上が多くなっていますが、その他の地域では週1日以上が多くなっています。
通院	<ul style="list-style-type: none">◆ 通院は、御調は居住地エリア内で完結する移動が多く、因島北部・南部、生口島は島内で完結する移動が多くなっています。一方、尾道北部・中部・西部・東部では尾道中部や西部、東部への移動がみられます。◆ 通院先は、公立みつぎ総合病院が御調地域で突出していますが、その他は分散しています。◆ 交通手段は、車(自分で運転)が50%以上を占め、車(家族や知人の送迎)が約10%~30%となっています。また、タクシー利用が買い物と比べて高い傾向にあります。◆ 頻度は、月1回以上が約60%を超え、月1回未満は約10%~20%となっています。
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none">◆ 通勤・通学は、島しょ部では島内で完結する移動が多い一方、本土部では地域間や市外への移動もみられ、分散する傾向にあります。◆ 交通手段は、市内で完結する移動において、車(自分で運転)が50%以上を占めています。◆ 頻度は、週5日以上が約70%~90%となっています。

4.2.3 移動に対する困りごと

いずれの移動手段でも本数・便数が少ないことが上位に挙げられています。

JRでは駐車場が少ないことが挙げられているほか、高速バス・路線バスでは運賃・接続の悪さ・バス停までの遠さを、船では運賃・接続の悪さをそれぞれ挙げる人が多くなっています。

	JR山陽線	高速バス	路線バス	船
運行（運航）便数が少ない	42.7%	50.8%	75.7%	62.5%
他の交通手段との接続が悪い	25.6%	26.2%	38.5%	27.5%
運賃が高い	18.3%	26.2%	34.4%	36.3%
時刻表が分かりにくい	8.5%	9.8%	16.4%	11.3%
バス停までが遠い	—	32.8%	38.5%	—
経路が分かりにくい	—	5.7%	20.5%	—
行き先が分かりにくい	—	4.1%	23.0%	—
車両・船体の段差などがバリアフリーになっていない	17.1%	6.6%	12.3%	7.5%
バス停に屋根や椅子、トイレがない	—	14.8%	23.8%	—
駐輪場が少ない	11.0%	—	—	—
駐車場が少ない	45.1%	—	—	—
車を載せられない	—	—	—	7.5%
その他	2.4%	1.6%	3.3%	0.0%
回答数（人）	82	122	210	80

図 22 移動手段に対する困りごと（市民アンケート調査より）

4.2.4 路線バスにおいて重要だと思われる取組

「路線バスとJRの接続改善」「路線バスと路線バスの接続改善」が重要だと思う取組や利用回数が増えると思う取組として多く挙げられています。

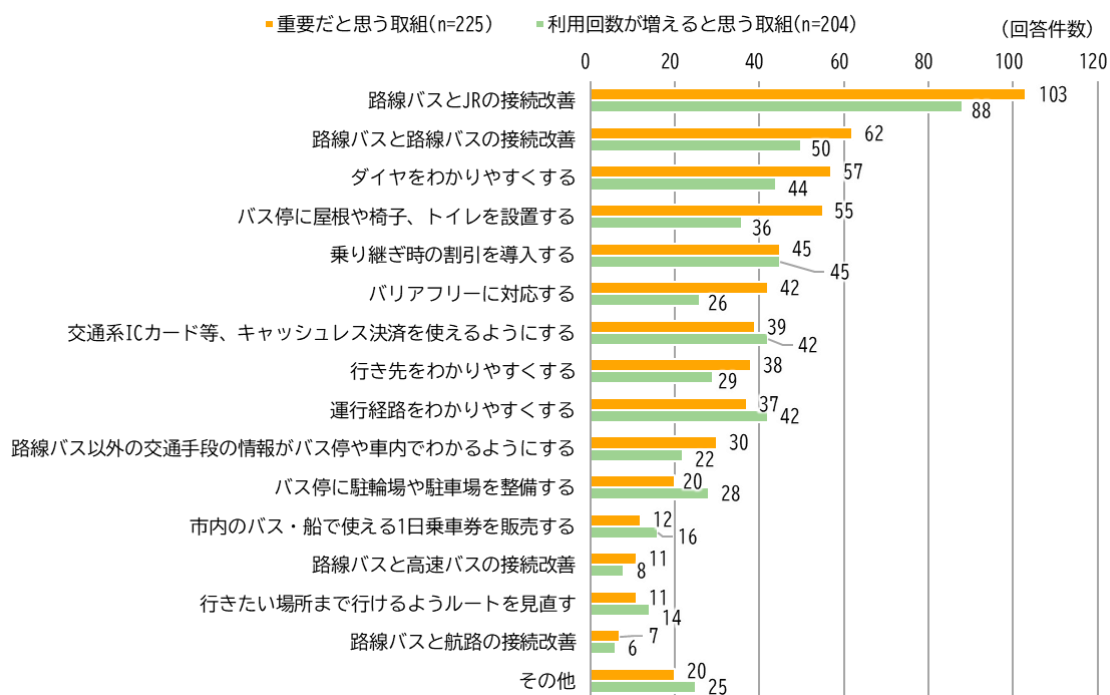


図 23 重要・利用が増えると思う取組（路線バス利用者アンケート調査より）

4.2.5 航路において重要だと思われる取組

「航路とJRの接続改善」「交通系ICカードやキャッシュレス決済への対応」が重要だと思う取組や利用回数が増えると思う取組として多く挙げられています。

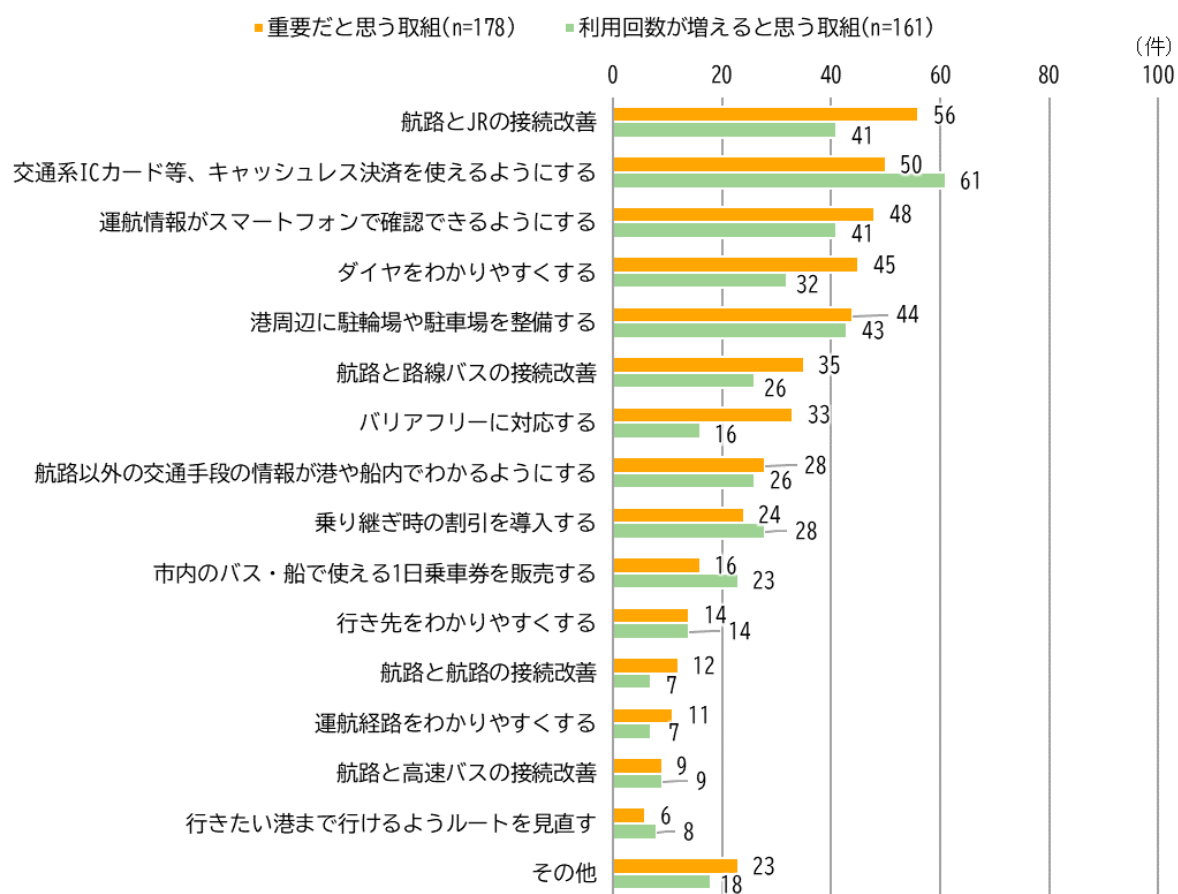


図 24 重要・利用が増えると思う取組(航路利用者アンケート調査より)

4.3 観光における公共交通の利用実態

4.3.1 市外から訪れた人の利用交通手段

本市を訪れた人の70.4%が「自家用車・バイク」を使って移動しています。「船・フェリー」「路線バス」を利用して移動している人はそれぞれ5%前後です。

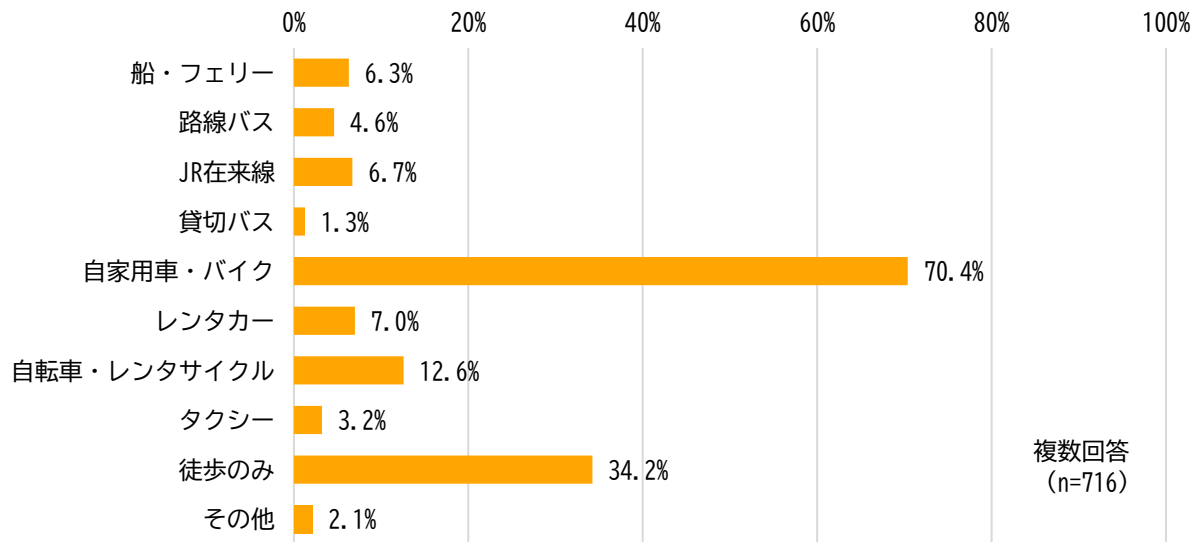


図 25 本市で利用した移動手段(観光客アンケート調査より)

4.3.2 公共交通を利用して不便に感じた点

不便に感じた点として、「運賃の支払い方法(キャッシュレス決済への対応など)」が最も多く、次いで「案内表示(乗り場・行き先)」が挙げられています。

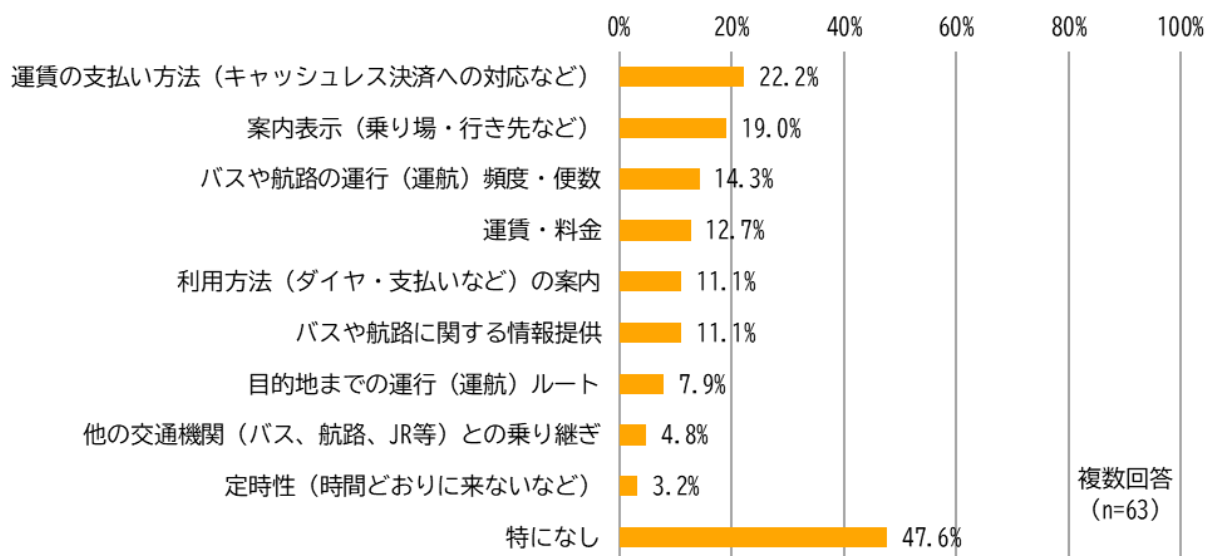


図 26 公共交通を利用して不便に感じた点(観光客アンケート調査より)

4.4 交通事業者の意向

交通事業者へのヒアリングにより把握した現状認識や問題点等を、次のとおり整理しました。

① 利用状況等に関する現状認識

鉄道	<ul style="list-style-type: none">● インバウンド等を中心に利用者数は増加傾向だったが、コロナ禍で大きく減少している。定期利用はほぼ横ばいだが、定期外利用の減少が顕著である。
バス	<ul style="list-style-type: none">● コロナ禍での利用者減が顕著で、回復してきているところもあるが、コロナ禍前の水準までは戻っていない。路線によって通学や通勤利用が減ったりしている。減便による影響もある。● 高速バスの収入により路線バスを維持していたが、高速バスの収入が激減しており路線バスの維持が困難になりつつある。● 補助要件の上限(輸送密度 150 人/日)と下限(輸送密度 15 人/日)にそれぞれ抵触する路線が多く、自主運行路線となっているところがある。● 以前は航路であったが、架橋により航路が廃止されバスに転換した路線が存在する。この路線の中には補助対象外の路線もある。補助対象路線でも赤字分が全額補助されていない路線は厳しい状況にある。● 車両も更新したいが思うように進まない。国庫補助で車両を購入した場合や、しまなみ海道を走行する路線では車両に制約がある(できれば低床化、小型化等をしたい)。● 原油高の影響も大きい。
乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none">● 地域によって利用者数に大きな差がある。● 補助金をもらっていても採算を取ることができていない。● 一般乗用タクシーから乗合タクシーへの転換もみられる。
航路	<ul style="list-style-type: none">● コロナ禍での利用者減が顕著で、現在もコロナ禍前の水準までは戻っていない。● 原油高、船の老朽化の影響も大きい。● 離島航路は、利用者が少なくても住民が住んでいる限り維持しないとイケないインフラだと認識して運航している。
タクシー	<ul style="list-style-type: none">● 主に午前中に病院等への配車が多い。● 夜間需要はコロナ禍で激減したが、一部戻ってきている部分もある。また、テレワーク等によって減少していた企業の利用も少しずつ回復が見られる。

② 運行／運航の担い手確保について

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士に限らず乗務員等は人員不足が深刻な状況である。機械化できる業務等の切り分けを行っている。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士の高齢化が大きな問題である。 ● 二種免許の取得年齢の要件が緩和されたので、高卒新人の採用を進めていきたい。 ● 短時間勤務の募集も出しているが、なかなか応募が無い。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ● 若い人材に手厚い待遇ができないため、条件の良い内航船に就職・転職してしまう。 ● 高齢化が進んでいることから、船員が急な病気等で欠員となり、運休や減便、営業時間の短縮等の対応を取らざるを得ない場合がある。 ● 母港に船員を滞在させるため、労働条件が不利になりがち。母港は住民の利便性の確保の観点から変えることが難しい。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士の高齢化が進んでいる。 ● 乗用タクシー利用者が集中する時間帯には、利用者を待たせてしまうことがある。 ● 夜間乗務に若い人を配置した方が良いと思う。夜間は視認性の低下など、高齢者にとって負担となるケースがある。割増運賃で収入は比較的高くなる。 ● 二種免許の取得年齢引き下げにより、高校生の採用は増えてくると思う。

③ 利用促進や需要創出について

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 子供向けの体験会を実施している。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 企画乗車券、環境定期券の販売を行っている。 ● 車両のラッピングによる副収入を得られるようにしている。 ● 他市で実施している公共交通無料デーを実施して、利用状況を把握してはどうか。 ● 新型車両(電気バス等)の導入や自転車キャリア設置等で利用を促したい。
乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物代行や宅配代行も検討したが、具体的には踏み込めていない。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ● バスとの連携を強化すべき。現状では接続等で連携を取れていない。 ● 安定的な利用が見込める通勤需要を取り込めるようにしたい。 ● もう少し観光したいという需要に応えられる仕組みが必要ではないか。 ● 離島部側にデジタルサイネージを設置して、運行情報をリアルタイムに発信できるようにしたい。 ● 尾道の滞在時間を延ばす仕組みが必要である。 ● 離島部にUIJターナー者が増えてきているので、その人たちに島の魅力を発信してもらい、観光客や移住者の利用に繋げてもらいたい。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光需要もあるため、観光客におもてなしのサービスができる乗務員が必要である。全体的な接遇スキル等の底上げも必要である。 ● 渡船との連携も必要。利用者から出航時刻についての問合せもある。 ● 救援事業については、対応している事業者もある。コロナ禍での制限緩和で飲食物等の宅配も実施しているし、買い物代行の実績もわずかにある。

④ 新技術への期待感について

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● MaaS アプリを中心に展開予定である。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● GTFS データの整備は実施済の事業者と未実施の事業者が混在している。 ● PASPY の廃止問題も懸念事項である。 ● バスロケーションシステムも、自社サービスとして対応している事業者もいるが、会社ごとにシステムを用意する必要があるため、投資するための資金がない。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ● キャッシュレス決済は手数料が経営的にネックとなる。利用者はお年寄りを中心なので、スマホ等は難しいのではないかと。IC カードは観光客向けに親和性が高いと思う。 ● MaaS による電子チケットは、前述のとおり紙媒体での記録を求められるため、運用が複雑化してしまう。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 先進的な取組があったとしても、地域によってできる／できないがあると思う。相乗りも地域によっては敬遠される可能性がある。 ● 輸送するだけでなく、タクシーに付加価値をつけることが重要である。 ● 路線バス・高速バス等の利用者から、いかにシームレスに接続できるか。予約等の段階で調整ができるようにしていきたい。 ● タクシー事業者以外との連携やそれに伴う商品化も必要と考える。

⑤ 計画策定にあたり考慮すべき事項

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 5 年(2023 年)春にモバイル ICOCA の導入を予定しており、ICOCA の活用が本市で進むことに期待している。 ● 観光では行政(近隣自治体含む)や市内事業者とも連携して進めていきたい。 ● 災害時等の運行情報の発信など自治体にバックアップをお願いしたい。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 共同運行路線では定期券の共通化等を図っているが、定期券の割引率が事業者により異なる場合がある。 ● 補助路線については赤字額の全額補助を、真に残すべき路線では補助要件の見直しを要望したい。 ● 自家用車利用者にとって公共交通は移動時の選択肢にすら入っていないのでは。まずは選択肢の 1 つに入れてもらうような施策が必要だと考える。
乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後も午前中は 1 台で運用できる仕組みが良い。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航の担い手確保に苦労している。 ● チケット半券を紙媒体で保存、船員手帳も印刷物であるなど、まだ紙文化が残っていて電子化できていない。(ただし、船員手帳はパスポートも兼ねているため、完全な対応は難しいのでは) ● 同一航路同一運賃の原則が厳格に運用されており、値上げしたくても値上げができない。 ● 船体の更新に多額の費用が掛かるため、上下分離等を検討して頂きたい。 ● 労働基準法の改定を受け、船員法も労働時間(残業時間)を厳しく管理される。今後は現状の運行形態が維持しづらくなってくると思われる。 ● 船舶のメンテナンスも負担で、毎年 3,000 万円ぐらい掛かる。小型化すると朝晩の需要に応えられなくなる一方で、昼間は供給過剰となり難しい。 ● 自動車の輸送をする場合、それに対応した船舶とするため、建造・維持管理コストが割高になる場合がある。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● バスでの対応が難しくなった場合に、地域の足を守るためにデマンド交通を引き受けることも検討が必要と考える。