

COCORONOMICHI

尾道市

地域公共交通計画

令和5年(2023年) 3月



尾道市  
ONOMICHI CITY



## ごあいさつ

本市は、緑豊かな中山間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島しょ部に至るまで、多様な市域から成り立っています。市内の公共交通は、陸上交通や海上交通からなる多様な交通手段で構成されており、様々な地域特性を有する市域において、市民、来訪者等の移動を支える重要な役割を担っています。



本市では、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平成30年(2018年)3月に策定した「尾道市地域公共交通網形成計画」が計画期間満了を迎え、併せて、令和2年(2020年)11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことを受け、令和5年度(2023年度)から令和9年度(2027年度)までを計画期間とする「尾道市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、尾道市総合計画基本構想で掲げる都市像“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』～”の実現を目指し、関連計画との連携を図り、公共交通施策の方向性を定めています。

人口減少・少子高齢化の進展、マイカー依存による公共交通利用者の減少、新型コロナウイルス感染症の影響など様々な課題に向き合いながら、デジタル技術の進展やMaaSなど地域公共交通を取り巻く環境の変化を十分に考慮し、生活交通の改善に向け、バス・タクシー事業者等と連携した新たな事業を検討するなど、引き続き地域の実情を踏まえた公共交通施策を推進してまいります。

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たいと考えておりますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にあたり、市民アンケート等を通じて、貴重なご意見をお寄せくださいました市民の皆様をはじめ、多大なご尽力を賜りました尾道市地域公共交通協議会委員並びに関係者の皆様に、心からお礼を申し上げます。

令和5年3月

尾道市長 平谷祐宏



# 目次

<b>第 1 章</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1	計画策定の目的.....	1
1.2	計画の位置付け.....	1
1.3	計画の対象区域.....	2
1.4	計画期間.....	2
<b>第 2 章</b>	<b>現状とまちづくりの方向性</b> .....	<b>3</b>
2.1	本市の現状.....	3
2.1.1	地勢・地域の区分.....	3
2.1.2	人口や高齢化の状況.....	4
2.1.3	施設の分布や人口流動の状況.....	6
2.1.4	観光客の来訪状況.....	8
2.2	まちづくりの方向性.....	9
2.2.1	尾道市総合計画(後期基本計画)におけるまちづくりの方針.....	9
2.2.2	その他の関連計画の整理.....	11
2.3	尾道市地域公共交通網形成計画の評価、検証.....	12
<b>第 3 章</b>	<b>公共交通の現状</b> .....	<b>15</b>
3.1	公共交通の現状.....	15
3.1.1	運行(運航)状況.....	15
3.1.2	鉄道の利用状況.....	16
3.1.3	路線バスの利用状況.....	17
3.1.4	航路の利用状況.....	19
3.1.5	みつぎ乗合タクシーの利用状況.....	19
3.1.6	自家用有償旅客運送の利用状況.....	20
3.1.7	タクシーの利用状況.....	21
3.1.8	その他の輸送資源等の状況.....	22
3.2	公共交通の維持・確保に係る行政負担の状況.....	24
<b>第 4 章</b>	<b>公共交通の利用実態・ニーズ</b> .....	<b>25</b>
4.1	ニーズ把握のために実施した主な調査概要.....	25
4.2	市民の移動実態・ニーズ.....	26
4.2.1	市民の利用交通手段.....	26

4.2.2	利用目的別の移動の特徴	27
4.2.3	移動に対する困りごと	28
4.2.4	路線バスにおいて重要だと思われる取組	28
4.2.5	航路において重要だと思われる取組	29
4.3	観光における公共交通の利用実態	30
4.3.1	市外から訪れた人の利用交通手段	30
4.3.2	公共交通を利用して不便に感じた点	30
4.4	交通事業者の意向	31
<b>第5章</b>	<b>公共交通を取り巻く問題点、課題</b>	<b>34</b>
5.1	公共交通が果たすべき役割	34
5.2	公共交通を取り巻く現状・問題点	35
5.2.1	地域概況、公共交通を取り巻く環境からみた現状・問題点	35
5.2.2	交通手段別にみた現状・問題点	38
5.2.3	地域別にみた現状・問題点	43
5.2.4	公共交通を取り巻く現状・問題点	47
5.3	公共交通の課題	49
<b>第6章</b>	<b>計画の基本的な方針</b>	<b>50</b>
6.1	基本理念	50
6.2	公共交通の位置付け	51
6.2.1	公共交通の区分とネットワークの基本的な考え方	51
6.2.2	地域公共交通確保維持改善事業の位置付け	54
6.3	基本方針	55
<b>第7章</b>	<b>計画の目標、評価指標</b>	<b>56</b>
7.1	計画の目標と評価指標	56
7.2	評価指標の評価方法と目標設定	57
<b>第8章</b>	<b>目標達成のための施策・事業</b>	<b>59</b>
8.1	計画に位置付ける施策の体系	59
8.2	施策と事業の内容	60
<b>第9章</b>	<b>計画の推進体制</b>	<b>81</b>
9.1	計画の進捗管理方法	81
9.2	評価指標の達成状況の調査スケジュール	81
9.3	計画期間全体、各年度の取組スケジュール	82



# 第1章 はじめに

## 1.1 計画策定の目的

本市の地域公共交通は、鉄道、路線バスや乗合タクシー、一般乗用タクシー、航路等、様々な移動手段で構成されており、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年(2007年)施行)」に基づき、平成30年(2018年)3月「尾道市地域公共交通網形成計画」(計画期間5年)を策定し、“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”を、地域公共交通のあるべき姿として、様々な事業に取り組んできました。

一方で、人口減少・少子高齢化、自家用車依存による地域公共交通利用者の減少に加え、地域公共交通の担い手の高齢化や人材不足、新型コロナウイルス感染症の影響による経営環境の悪化等から、本市においても地域公共交通の維持・確保は大きな課題となっています。

また、近年はデジタル技術の活用が大きな影響をもたらし、交通分野のデジタル化やMaaS(Mobility as a Service)、自動運転技術の実装等が全国的にも進む中、地域公共交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えています。

このような状況を踏まえ、本市の特色を活かしつつ、様々な連携等を通じて、持続可能な移動サービスを確保していくための新たな「地域公共交通計画」を策定することとなりました。

## 1.2 計画の位置付け

本計画の位置付けは次のとおりです。

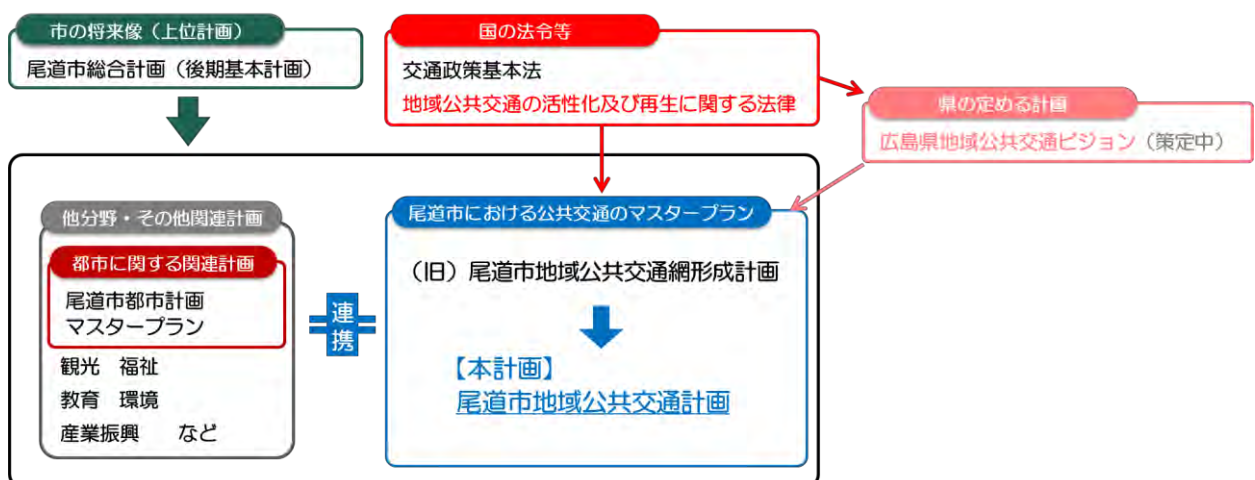


図 1 計画の位置付け



---

### 1.3 計画の対象区域

---

本計画の区域は、本市全域とします。

---

### 1.4 計画期間

---

計画の期間は、令和 5 年度(2023 年度)から令和 9 年度(2027 年度)までの 5 年間とします。

## 第2章 現状とまちづくりの方向性

### 2.1 本市の現状

#### 2.1.1 地勢・地域の区分

本市は、広島県東南部に位置し、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(1898年)の市制施行以降、周辺市町村との合併を経て、緑豊かな中山間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島しょ部に至る、多彩な資源を有するまちとなっています。

市域面積は284.88km<sup>2</sup>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。

平成17年(2005年)、18年(2006年)の市町村合併により現在の市域となっていますが、それぞれの旧市町境を中心に地域性が大きく異なるため、分析等の際には以下の旧市町境を中心に地域を分割して検討を行います。また、旧尾道市は東部・北部・中部・西部に、旧因島市は北部・南部に区分けします。



図2 地域区分

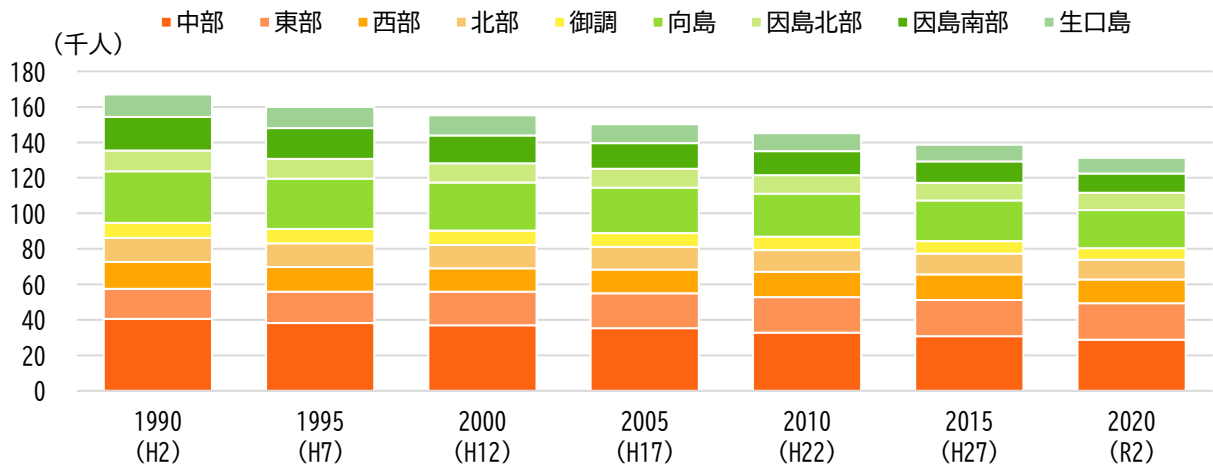
## 2.1.2 人口や高齢化の状況

本市の人口分布は尾道中部や東部の本土部、西部のほか、向島の本土寄りの一部など、生活関連施設が集まっている箇所に集中している特徴があります。

市全体として人口は減少傾向にあります。尾道東部は人口が増加傾向にありますが、中山間地域や島しょ部では人口減少が進んでおり、平成2年(1990年)の80%程度、因島南部では60%以下まで減少しています。

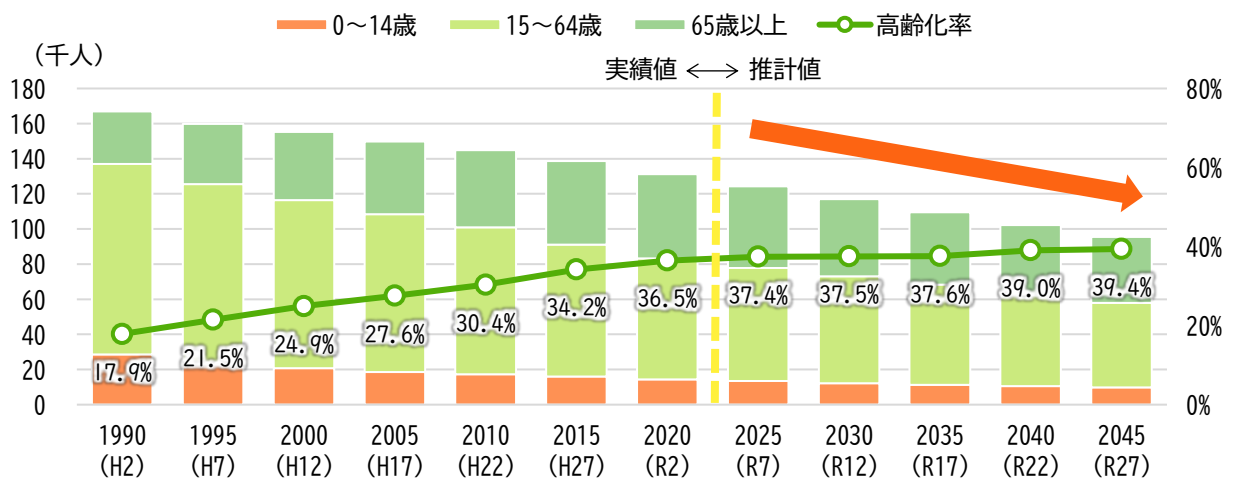
人口減少ならびに高齢化が引き続き進んでいくと見込まれており、高齢化率は令和27年(2045年)に39.4%まで上昇、0～14歳の人口は令和27年(2045年)には平成2年(1990年)の約1/3に、15～64歳の人口は半分以下になると予測されています。

尾道東部・中部・西部では比較的高齢化率が低い一方、御調や因島南部、生口島では高齢化率が50%を超える地域もみられます。



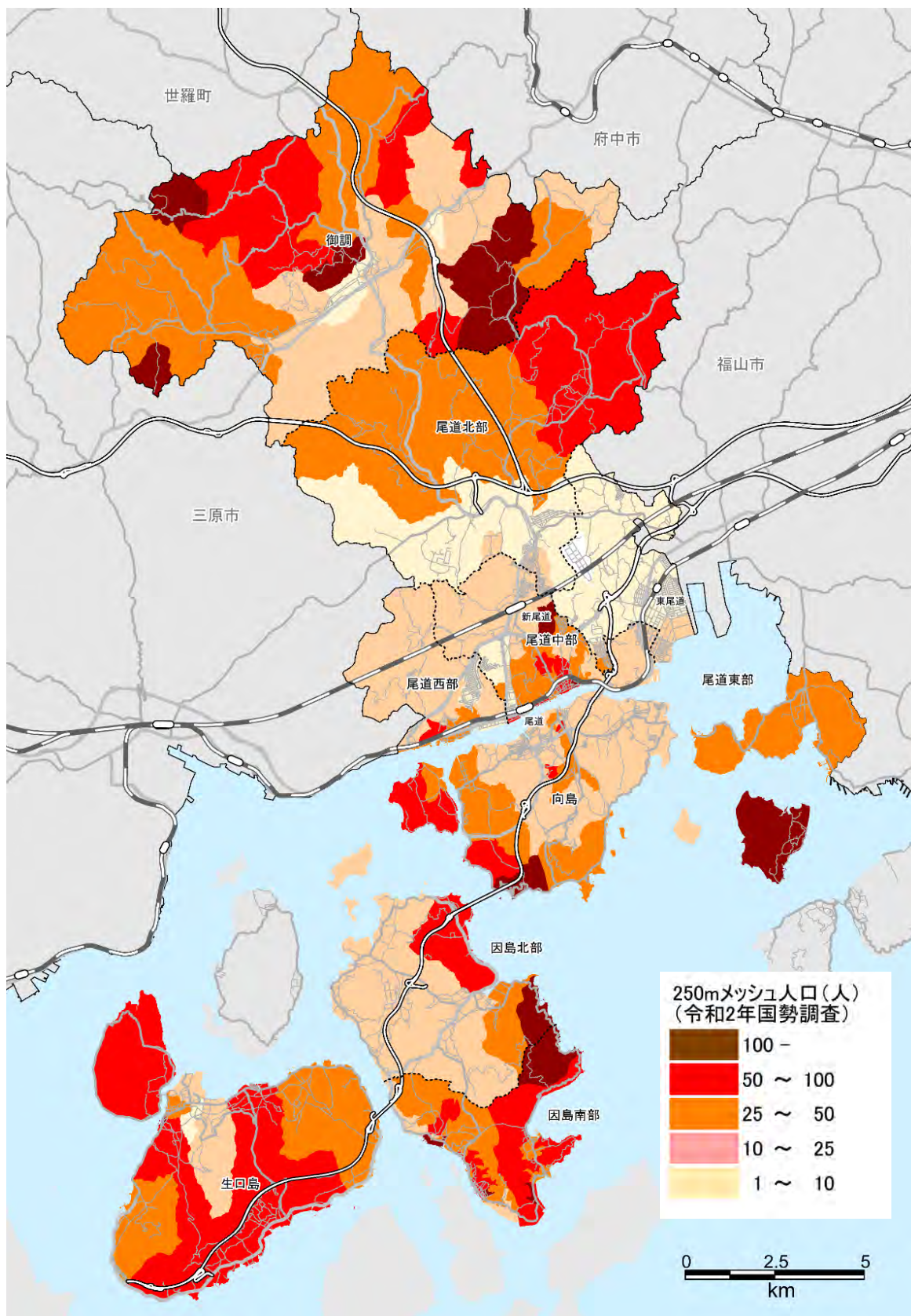
資料：国勢調査(平成2年～令和2年)

図3 本市の地域別の人口の推移



資料：国勢調査(平成2年～令和2年)、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30年推計)

図4 本市の人口の推移と将来見通し



資料：国勢調査(令和2年)

図 5 65 歳以上人口割合



### 2.1.3 施設の分布や人口流動の状況

尾道東部・中部・西部には医療機関や教育機関等が地域全体に立地している一方、それ以外の地域では特定の場所に集積する傾向にあります。

通勤通学は、いずれも福山市や三原市との結びつきが強いほか、通学では広島市や東広島市、岡山市、倉敷市など広域の移動も一定数みられます。

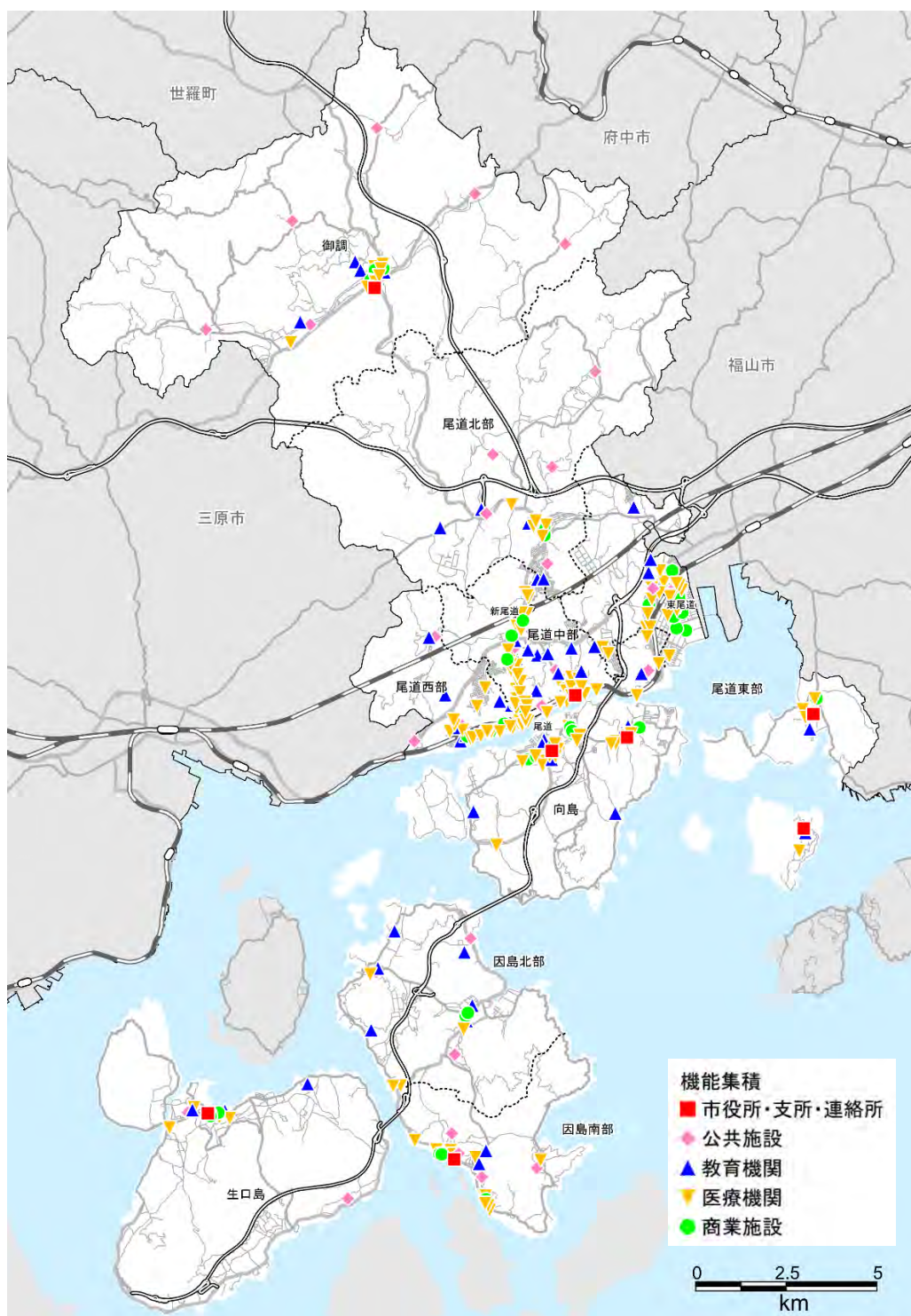


図 6 主要施設の分布

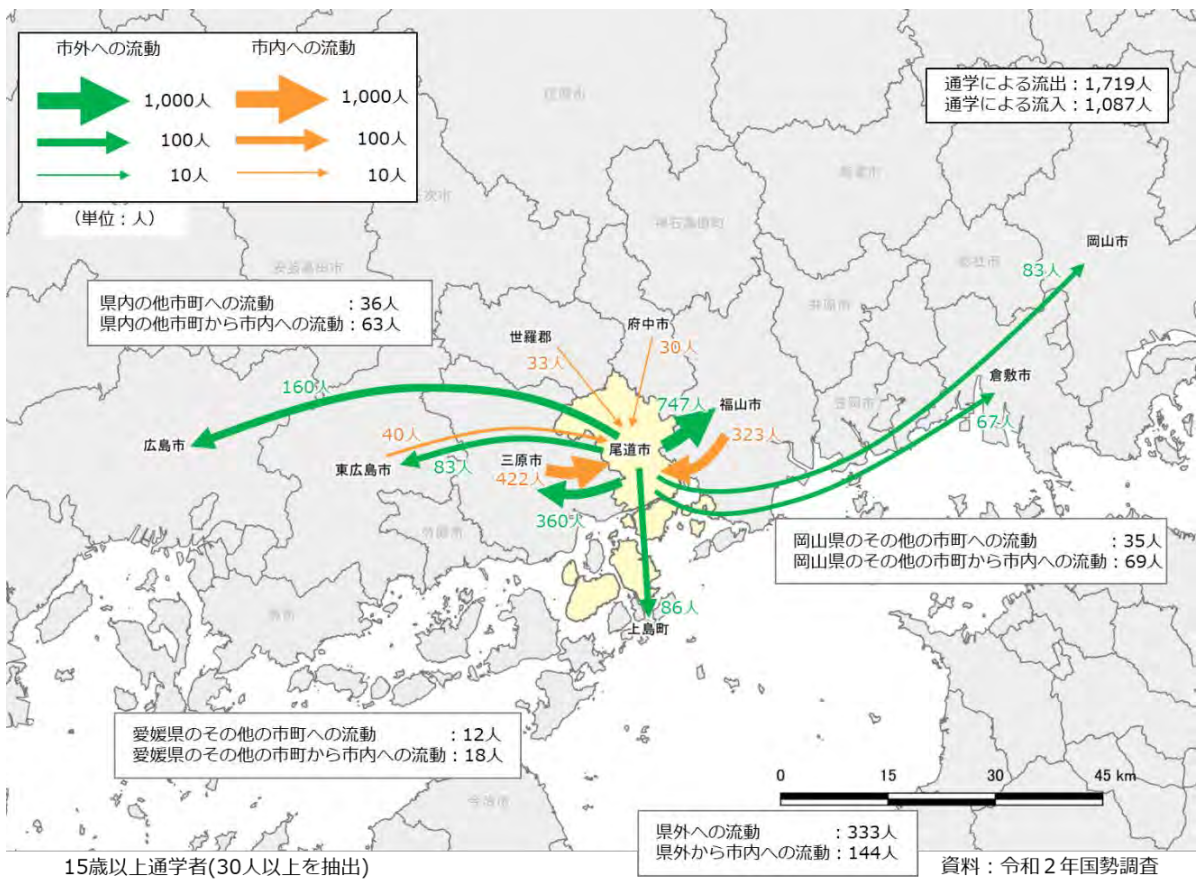
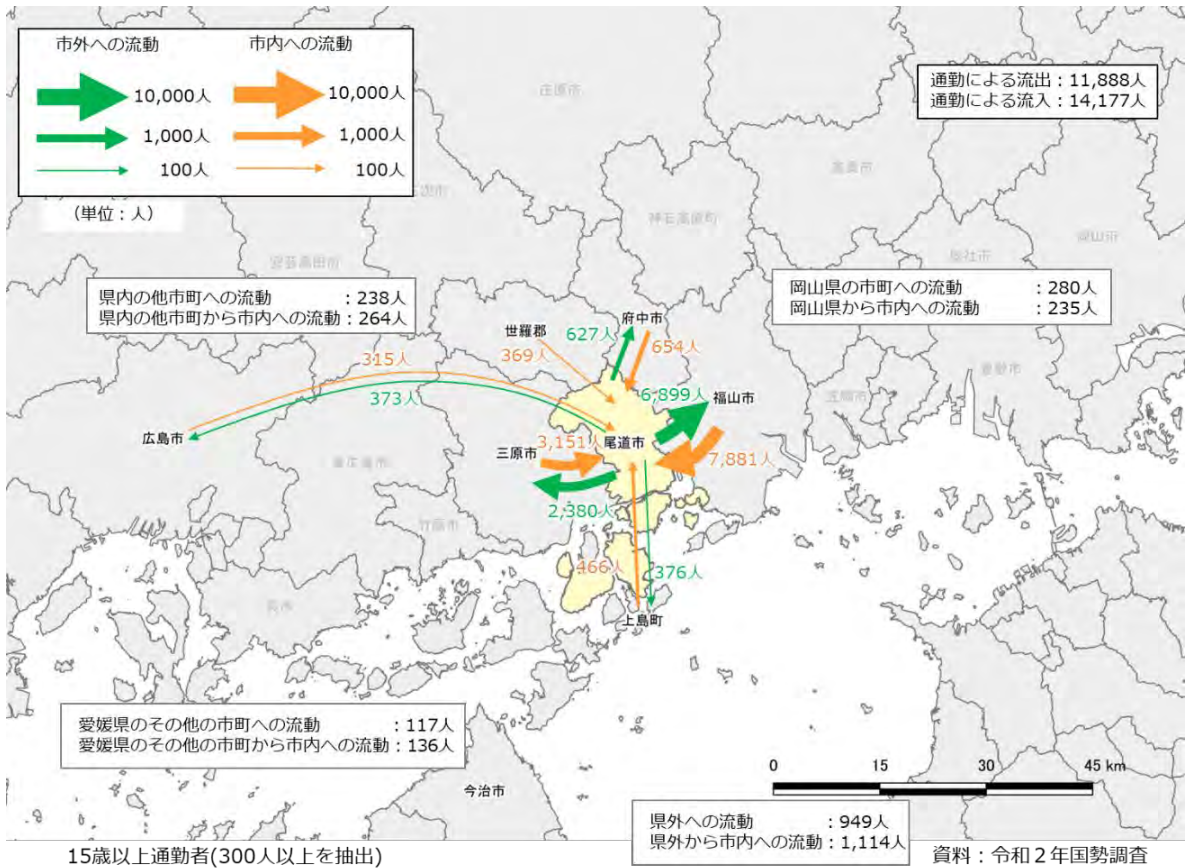
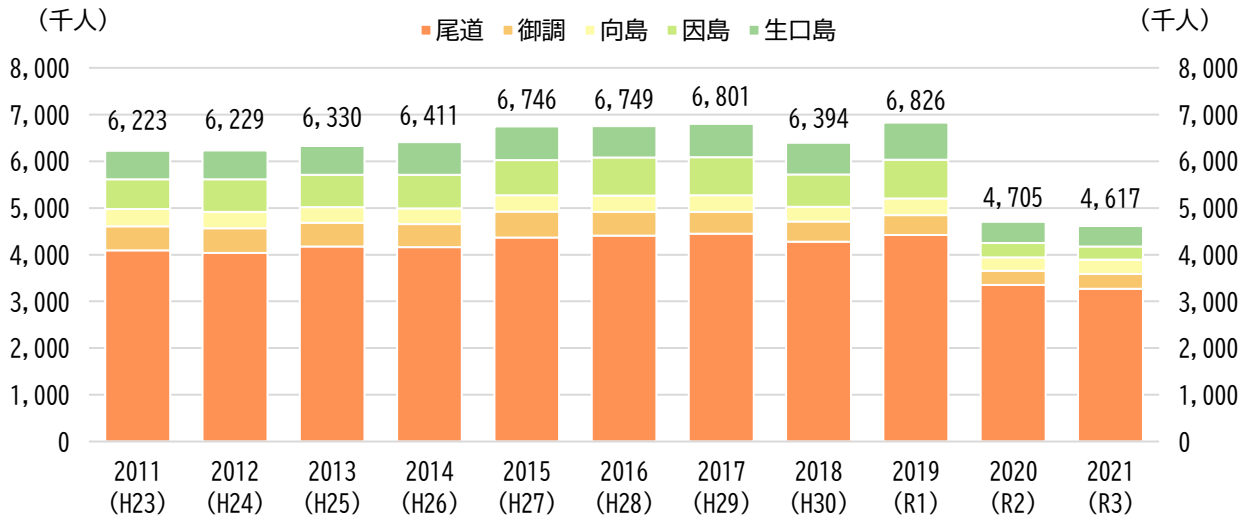


図 7 通勤・通学流動の状況

## 2.1.4 観光客の来訪状況

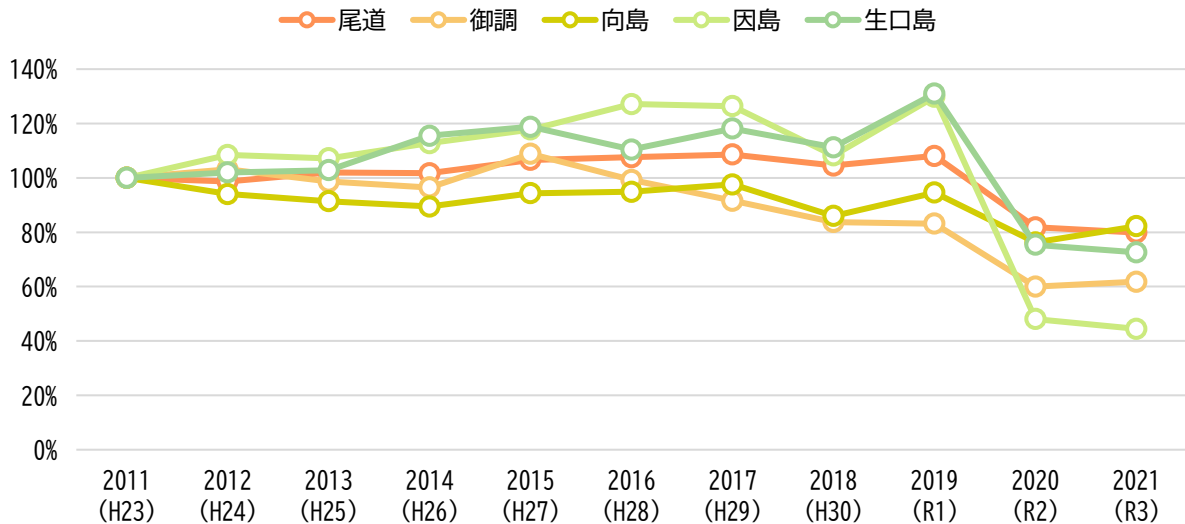
令和元年(2019年)まではゆるやかな増加傾向を示していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年(2020年)以降は大きく減少しています。

因島や生口島、尾道は平成23年(2011年)以降増加傾向でしたが、令和2年(2020年)から大きく減少しており、特に因島の落ち込みが顕著になっています。



資料：尾道市

図 8 本市における観光客数の推移



資料：尾道市

図 9 本市における観光客数の推移割合(平成23年(2011年)を100とした場合)



## 2.2 まちづくりの方向性

### 2.2.1 尾道市総合計画(後期基本計画)におけるまちづくりの方針

本市における最上位計画である「尾道市総合計画(後期基本計画)」では、市のまちづくりの考え方や将来像、公共交通に関する政策・施策について次のように定めています。

#### ① 計画期間

令和4年度(2022年度)～令和8年度(2026年度)

#### ② まちづくりの考え方を示すキャッチフレーズ

高める『尾道オリジナル』

#### ③ 将来の都市像

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』～

基本的方向	政策目標
産業の活力があふれ、交流と賑わいが生まれるまちづくり	① 活力ある産業が育つまち ② 活発な交流と賑わいのあるまち
魅力ある人材が育ち、地域に愛着と誇りを持てるまちづくり	③ 心豊かな人材を育むまち ④ 人と地域が支え合うまち
誰もが安全・安心で快適に住み続けられるまちづくり	⑤ 市民生活を守る安全のまち ⑥ 安心な暮らしのあるまち

#### ④ 地域公共交通に関する政策

「政策目標5 市民生活を守る安全のまち」において、「施策目標2: 利用しやすい生活交通が確保されている」を実現するために次の指標が示されています。

指標	基準値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
市民満足度調査「公共交通機関(鉄道・バス・航路など)が利用しやすい」と感じる市民の割合	34.4% (令和3年度)	45.0%



## ⑤ 目標達成のための施策

<地域の実情や利用実態にあった交通手段の検討>

市民の生活に欠かすことのできない地域公共交通を維持・確保するため、効率的で持続可能な交通体系のあり方や、地域の実情や利用実態にあった移動手段を検討するとともに、デジタル技術を活用した新たな移動サービスの導入を促進することとしています。指標及び事業は次のとおりです。

指標名	基準値 (令和 2 年度)	目標値 (令和 8 年度)	対応する事業
離島及び交通空白地の 移動手段確保件数	5 件	維持	地域公共交通維持確保 の検討など

<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、必要な支援を行うこととしています。指標及び事業は次のとおりです。

指標名	基準値 (令和 2 年度)	目標値 (令和 8 年度)	対応する事業
地域公共交通維持に 対する補助事業者数	11 事業者	維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離島航路補助事業</li> <li>・ 生活航路維持確保対策事業</li> <li>・ 生活交通路線維持事業 など</li> </ul>

## 2.2.2 その他の関連計画の整理

地域公共交通計画の策定にあたり、次の関連計画との整合を図ることとします。

### ●第2期尾道市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間又は策定年度 令和2年度(2020年度)～令和6年度(2024年度)

公共交通に関連する  
施策やその方向性

主要事業として地域公共交通の維持・確保を定めています。  
・地域公共交通網形成計画の施策推進(地域公共交通協議会運営事業)  
・地域公共交通に対する意識啓発、利便性向上の促進(移動手段の在り方の意識啓発)  
・新たな交通サービスの推進(尾道版 MaaS 等の検証)

### ●尾道市都市計画マスタープラン

計画期間又は策定年度 平成30年(2018年)3月

公共交通に関連する  
施策やその方向性

「都市づくりの基本方針」として、道路交通網の構築とともに地域公共交通の活性化を定めています。

### ●尾道市自転車活用推進計画

計画期間又は策定年度 令和元年度(2019年度)～令和2年度(2020年度)

公共交通に関連する  
施策やその方向性

政策目標として、「自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり」「サイクルツーリズムによる活発な交流と賑わいのあるまち」等を掲げ、連携による利用環境整備を主要な取組としています。

### ●第2次尾道市環境基本計画

計画期間又は策定年度 平成29年度(2017年度)～令和8年度(2026年度)

公共交通に関連する  
施策やその方向性

安全・安心な暮らしづくり(生活環境)において、公共交通に関する基本的な取組として「公共交通機関の利用促進」を掲げています。

### ●尾道市高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画

計画期間又は策定年度 令和3年(2021年)～令和5年(2023年)

公共交通に関連する  
施策やその方向性

交通等に関する取組として、次を掲げています。  
・高齢者が利用しやすい公共施設の整備(公共施設のバリアフリー化)  
・高齢者が利用しやすい道路の整備(道路改修、日常生活の支障となる課題の解決に向けた取組を検討)  
・高齢者が利用しやすい交通機関等移動手段の整備(交通手段確保と移動の円滑化)

### ●備後圏域都市計画マスタープラン

計画期間又は策定年度 令和3年(2021年)3月

公共交通に関連する  
施策やその方向性

都市計画における目標として、交通体系の整備方針や道路の整備方針及び整備目標、鉄道の整備方針や湾岸の整備方針及び整備目標等を定めています。

## 2.3 尾道市地域公共交通網形成計画の評価、検証

前計画である「尾道市地域公共交通網形成計画」において設定されている目標と評価指標の達成状況、達成・未達成の要因を検証しました。検証結果は次のとおりです。

基本方針 1 多様な交通を組み合わせ、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	評価指標①	路線バス・航路利用者の利用満足度 ※利用者アンケートにより把握
現況値(平成28年度)	目標値(令和4年度)	実績値(令和4年度)	達成状況
[路線バス] 34.2%	[路線バス] 40.0%	[路線バス] 42.5%	達成
[航路] 40.6%	[航路] 47.0%	[航路] 49.8%	
要因検証	利用者にとっては計画期間内での取組(公共交通マップの配布、路線の見直し、GTFISデータの整備等)の成果が利用満足度の向上につながったものと考えられます。		

目標②	運行(運航)効率の向上	評価指標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 ※利用実績等のデータ整理により把握
現況値(平成28年度)	目標値(令和4年度)	実績値(令和4年度)	達成状況
29系統	14系統	12系統※	未達成
要因検証	運行の効率化や路線の見直し等により、収支率 30%未満の路線は減少しているものの、新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者数の減少と相まって目標値に届かなかったものと考えられます。 ※運行効率が向上した系統数 12系統 = 29系統(H28 収支率 30%未満) - 17系統(R3 収支率 30%未満)		

目標③	地域の実情に応じた 移動手段の確保	評価指標 ③	路線バス等の利用圏の人口割合 ※国勢調査等のデータ整理により把握
-----	----------------------	-----------	-------------------------------------

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
84%	87%	88.5%	達成

要因  
検証

路線の見直しがなされている一方で、国勢調査の結果からバス停 400m 圏外の人口減少が大きいことでカバー率が引きあがっています。また、御調においては、みつぎ乗合タクシーの導入により地域全域に配車ができるようになったことから、全域をカバーできるものとして計算しているため、従来よりカバー率が大きく向上しています。

目標④	各種交通の結節機能の向上	評価指標 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 ※利用者アンケートにより把握
-----	--------------	-----------	--

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
[路線バス] 15.3%	[路線バス] 18.0%	[路線バス] 27.1%	達成
[航路] 22.1%	[航路] 26.0%	[航路] 34.4%	

要因  
検証

利用者にとっては計画期間内での取組(路線の見直し、GTFS データの整備、バスロケーションシステムや IC カードの導入、待合所でのクーラー設置等)の成果や事業者の統合等により、乗り継ぎが分かりやすくなったり改善されたりしたことで、乗り継ぎ満足度の向上につながったものと考えられます。

## 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

目標⑤	安全・安心で利用しやすい サービスの提供	評価指標 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 ※市民アンケートにより把握
-----	-------------------------	-----------	---

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
39.1%	45.0%	37.5%	未達成

要因  
検証

新型コロナウイルス感染症の影響等により、安全・安心面で利用者が公共交通機関を利用することに不安を感じ、利用しやすいと回答している人が低下している可能性などが考えられます。

目標⑥	わかりやすい情報の提供	評価指標 ⑥	路線バス・航路利用者の情報提供に対する満足度 ※利用者アンケートにより把握
-----	-------------	-----------	--

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
[路線バス] 16.5%	[路線バス] 19.0%	[路線バス] 27.9%	達成
[航路] 24.0%	[航路] 28.0%	[航路] 31.5%	

要因  
検証 利用者にとっては計画期間内での取組(公共交通マップの配布、GTFSデータの整備、バスロケーションシステムの導入等)の成果や事業者の統合等により、路線が分かりやすくなったことで情報提供に対する満足度の向上につながったものと考えられます。

目標⑦	新たな利用者を誘発するしかけづくり	評価指標 ⑦	路線バスを全く利用しない市民の割合 ※市民アンケートにより把握
-----	-------------------	-----------	------------------------------------

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
54.2%	47.0%	65.5%	未達成

要因  
検証 新型コロナウイルス感染症の影響等により、路線バスを利用する市民が平成 28 年度より減少していると考えられます。

目標⑧	観光客・来訪者が移動しやすいサービス提供	評価指標 ⑧	観光目的の航路利用者の利用満足度 ※利用者アンケートにより把握
-----	----------------------	-----------	------------------------------------

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
57.7%	67.0%	61.1%	未達成

要因  
検証 港内渡船や航路の再編、ダイヤ調整等を行った結果、わずかに利用満足度の向上がみられましたが、分かりにくさやキャッシュレス化への対応の遅れが課題として残っていることが、目標値に到達しなかった要因と考えられます。

### 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

目標⑨	関係者の連携・協働のしくみづくり	評価指標 ⑨	関係者の連携・協働による取組件数 ※データ整理により把握
-----	------------------	-----------	---------------------------------

現況値(平成 28 年度)	目標値(令和 4 年度)	実績値(令和 4 年度)	達成状況
-	2 件	2 件	達成

要因  
検証 「みつぎ乗合タクシーの運行」と「尾道市地域公共交通事業者 Web 合同説明会の開催」が該当します。



# 第3章 公共交通の現状

## 3.1 公共交通の現状

### 3.1.1 運行(運航)状況

本市における公共交通の運行(運航)状況は次のとおりです。

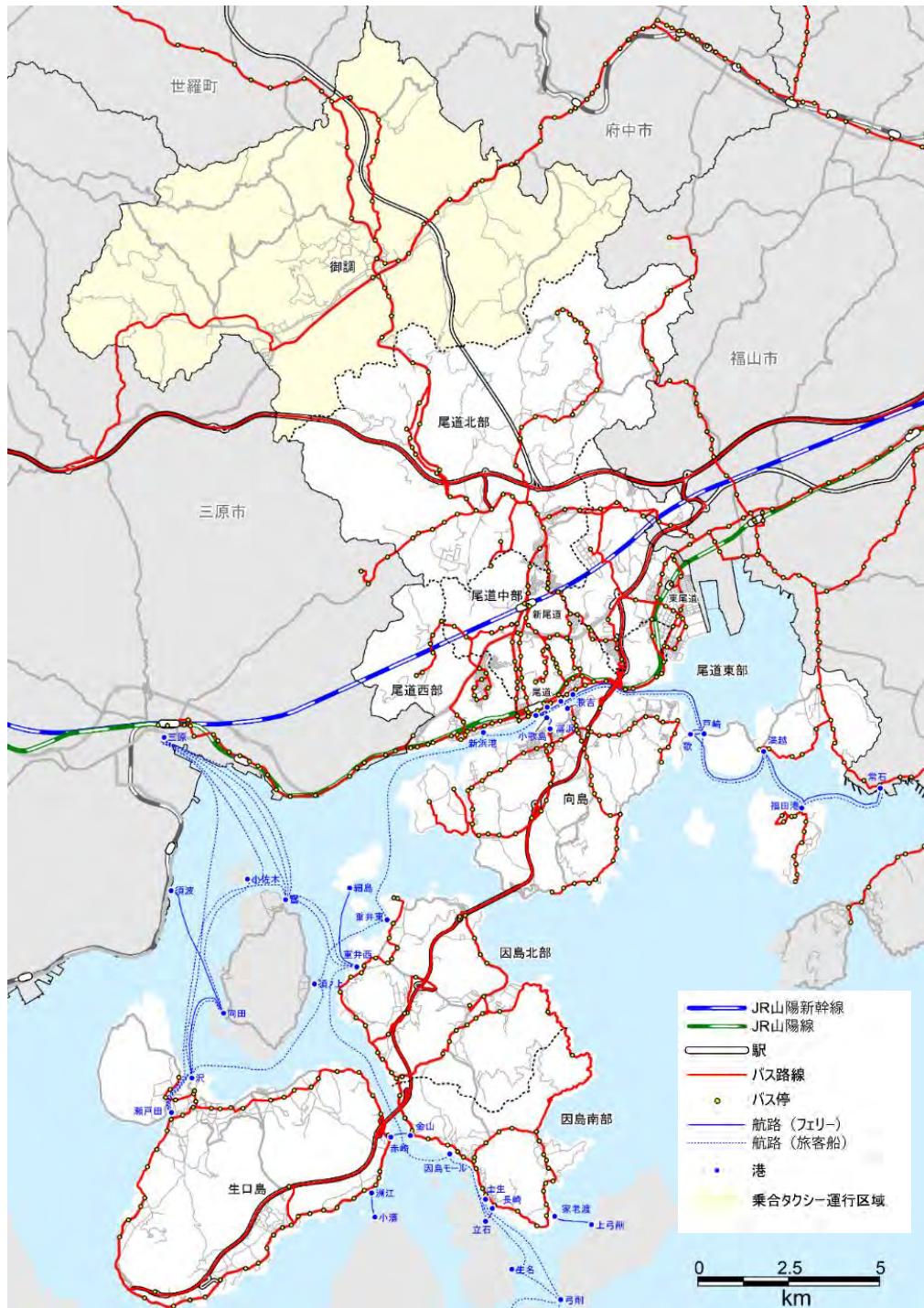


図 10 本市における公共交通網

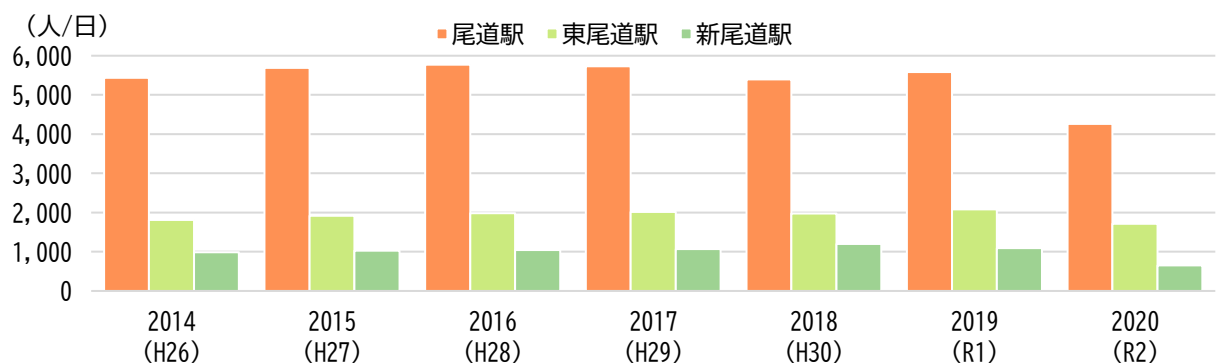
鉄道	◆ JR 山陽新幹線と JR 山陽線が運行しており、市内には尾道駅、東尾道駅、新尾道駅の 3 駅があります。
高速バス	◆ 広島市・福山市への県内移動の路線のほか、今治市や松山市など愛媛県方面の路線が運行しています。 ◆ 主に尾道駅や新尾道駅に接続しており、リードライナーは道の駅クロスロードみつぎを經由しています。
尾道広島 空港線	◆ 向島～広島空港間をジャンボタクシーで運行し、主に尾道駅や新尾道駅を經由しています。 ※新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 5 年 2 月 28 日時点で運休中。
路線バス	◆ 市内で 5 社の民間事業者がバスを運行しています。 ◆ 一部の路線では複数の事業者が共同で運行しています。
航路	◆ 備後商船(株)の常石～尾道航路ならびに尾道市の細島～西浜航路が離島航路として、土生商船(株)の土生～三原航路ならびに弓場汽船(株)の須波～沢航路が市域を越えた生活航路として、それぞれ位置付けられています。 ◆ 港内渡船や本土部と島しょ部を結ぶ航路、島しょ部と愛媛県を結ぶ航路などが運航しています。
みつぎ乗合 タクシー	◆ みつぎ乗合タクシーが御調町内を 3 地域に分類し、それぞれ週 2 日ずつ運行しています。
自家用有償 旅客運送	◆ 尾道市が運行主体となっている自家用有償旅客運送は、百島(2 路線)と因島(1 路線)で計 3 路線が運行しています。

### 3.1.2 鉄道の利用状況

東尾道駅、新尾道駅では平成 26 年度(2014 年度)から利用者数が増加傾向にありましたが、現在は減少傾向となっています。

尾道駅の利用者数もほぼ横ばいで推移していましたが、令和 2 年度(2020 年度)は大きく減少しています。

尾道駅では、利用者の減少等により駅構内のホテル等のテナント撤退が生じましたが、令和 4 年(2022 年)7 月に新たなテナントを迎えてリニューアルされたことから、駅を訪れる人の増加が期待されます。



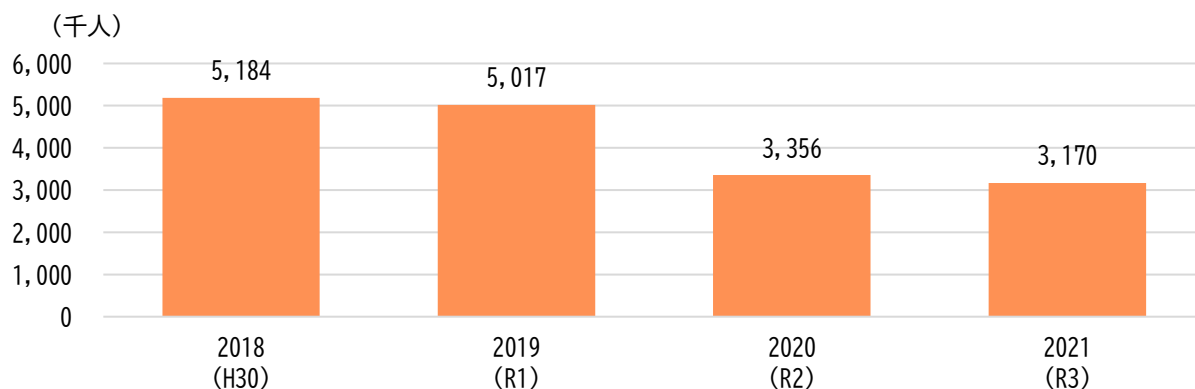
資料：尾道市

図 11 1日あたり乗車人数

### 3.1.3 路線バスの利用状況

利用者は減少傾向にあり、特に新型コロナウイルス感染症の影響を受けている令和2年度(2020年度)以降は年間利用者数が40%近く減少しており、令和3年度(2021年度)も同様の傾向が続いています。

赤字路線は国や県、市の補助金により一部赤字補填されますが、支給要件の基準の1つに輸送量が規定されており、規定に応じた補助金が交付されています。



資料：本四バス開発、おのみちバス、鞆鉄道、中国バス、因の島バス  
注)集計年度：当年4月1日～翌年3月31日…本四バス開発、おのみちバス、鞆鉄道  
前年10月1日～当年9月30日…中国バス、因の島バス

図 12 本市のバス年間利用者数の推移(本市を走行する系統のみ)



## 路線バスの維持に係る補助金の補助要件について

### ●地域公共交通確保維持改善事業—地域間幹線系統補助

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・平成13年(2001年)3月31日時点の市町村境を基準に、複数市町村にまたがる系統であること
- ・1日あたりの計画運行回数が3回以上であること
- ・輸送量が15~150人/日と見込まれること
- ・経常赤字が見込まれること

※ただし、

- ・他の運行系統と競合する区間が50%以上の生活交通路線で、当該競合区間の輸送量が150人を超える場合、その重複区間の距離に応じて補助金額が減額される。
- ・平均乗車密度が5人未満の路線の場合、密度の低さに応じて補助金額が減額される。

### ●広島県バス運行対策費等補助金—広島県広域生活交通路線確保維持費補助金

- ・市町の定める広域的な生活バス交通確保計画に位置付けられていること
- ・平成13年(2001年)3月31日時点の市町村境を基準に、複数市町村にまたがる系統であること
- ・1日あたりの平日平均運行回数が1回以上であること
- ・輸送量が5~150人/日と見込まれること
- ・国補助金交付要綱の対象路線で無いこと
- ・経常赤字が見込まれること

※ただし、

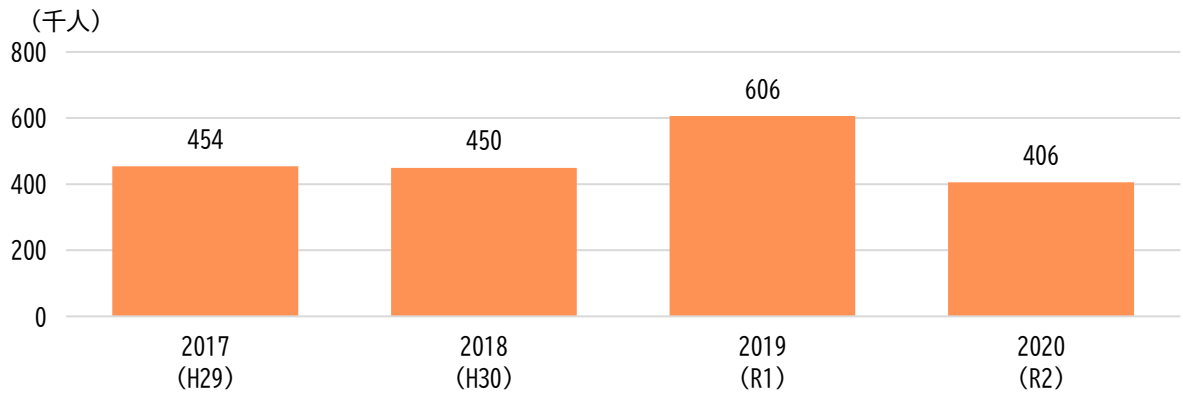
- ・他の運行系統と競合する区間が50%以上の生活交通路線で、当該競合区間の輸送量が150人を超える場合、その重複区間の距離に応じて補助金額が減額される。
- ・平均乗車密度が5人未満の路線の場合、密度の低さに応じて補助金額が減額される。

### ●尾道市地域間幹線系統確保維持費補助金

- ・地域間幹線系統維持確保計画に記載される系統のうち、市の区域内を運行し、経常収益が補助対象経常費用の20分の11に満たないものであって、国・県の補助対象となること。

### 3.1.4 航路の利用状況

年により変動はありますが、補助航路の利用者数は減少傾向にあります。



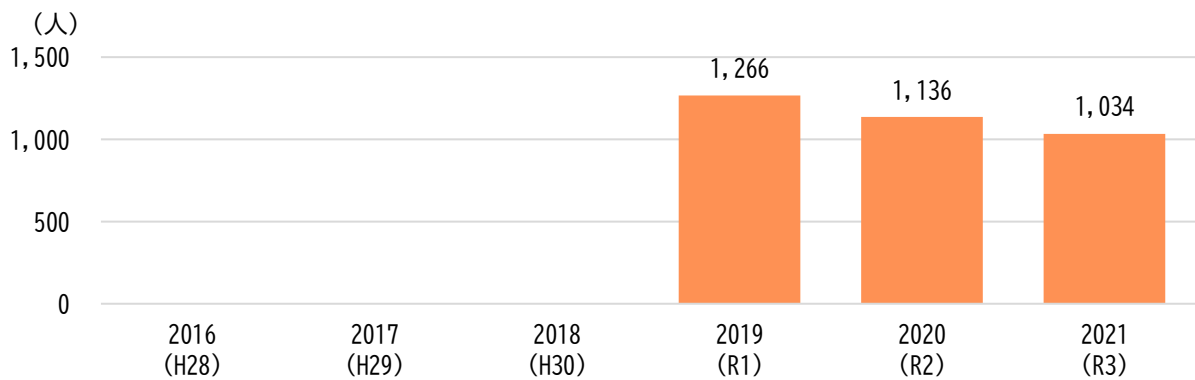
資料：尾道市

注)集計年度：前年10月1日～当年9月30日

図 13 本市を運航する航路の利用者数の推移(補助航路のみ)

### 3.1.5 みつぎ乗合タクシーの利用状況

平成30年(2018年)10月の運行開始後、利用者数は減少傾向にあります。



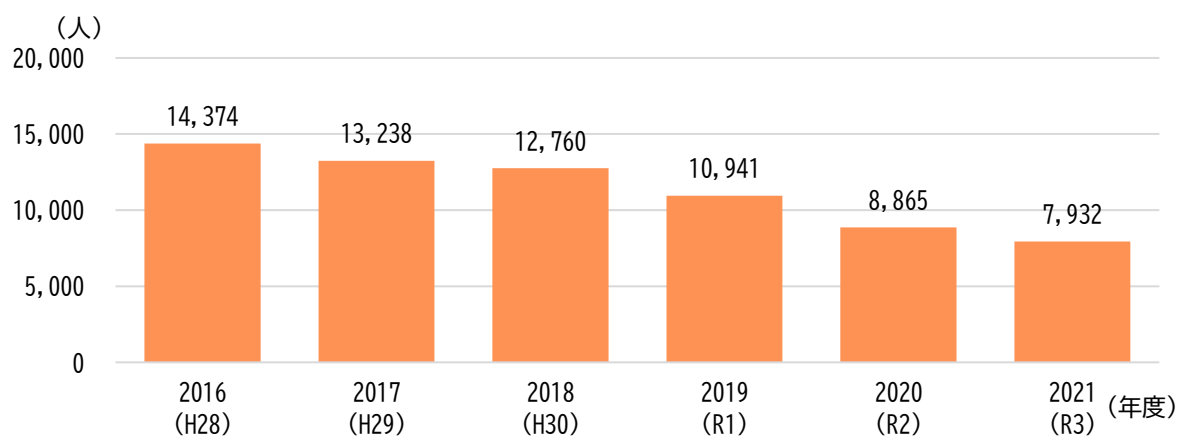
資料：尾道市

注)集計年度：前年10月1日～当年9月30日

図 14 みつぎ乗合タクシーの利用者数の推移

### 3.1.6 自家用有償旅客運送の利用状況

利用者数は減少傾向にあり、平成 28 年度(2016 年度)から令和 3 年度(2021 年度)までの 6 年間でほぼ半減しています。



資料：尾道市

注) 集計期間：当年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日

図 15 自家用有償旅客運送の利用者数の推移

### 3.1.7 タクシーの利用状況

市内にタクシー事業者は 10 事業者 13 営業所ありますが、御調などは一部 5km 圏域の外にあり、空白地が存在するといえます。

タクシー事業者があっても、登録されている車両の台数が少ない営業所も存在します。

また、本市は、タクシー事業が供給過剰になるおそれのある準特定地域に指定されており、タクシー事業の適正化及び活性化を推進する必要があるとされています。そのため、新規参入や増車は地域協議会に諮問する許可制となっています。

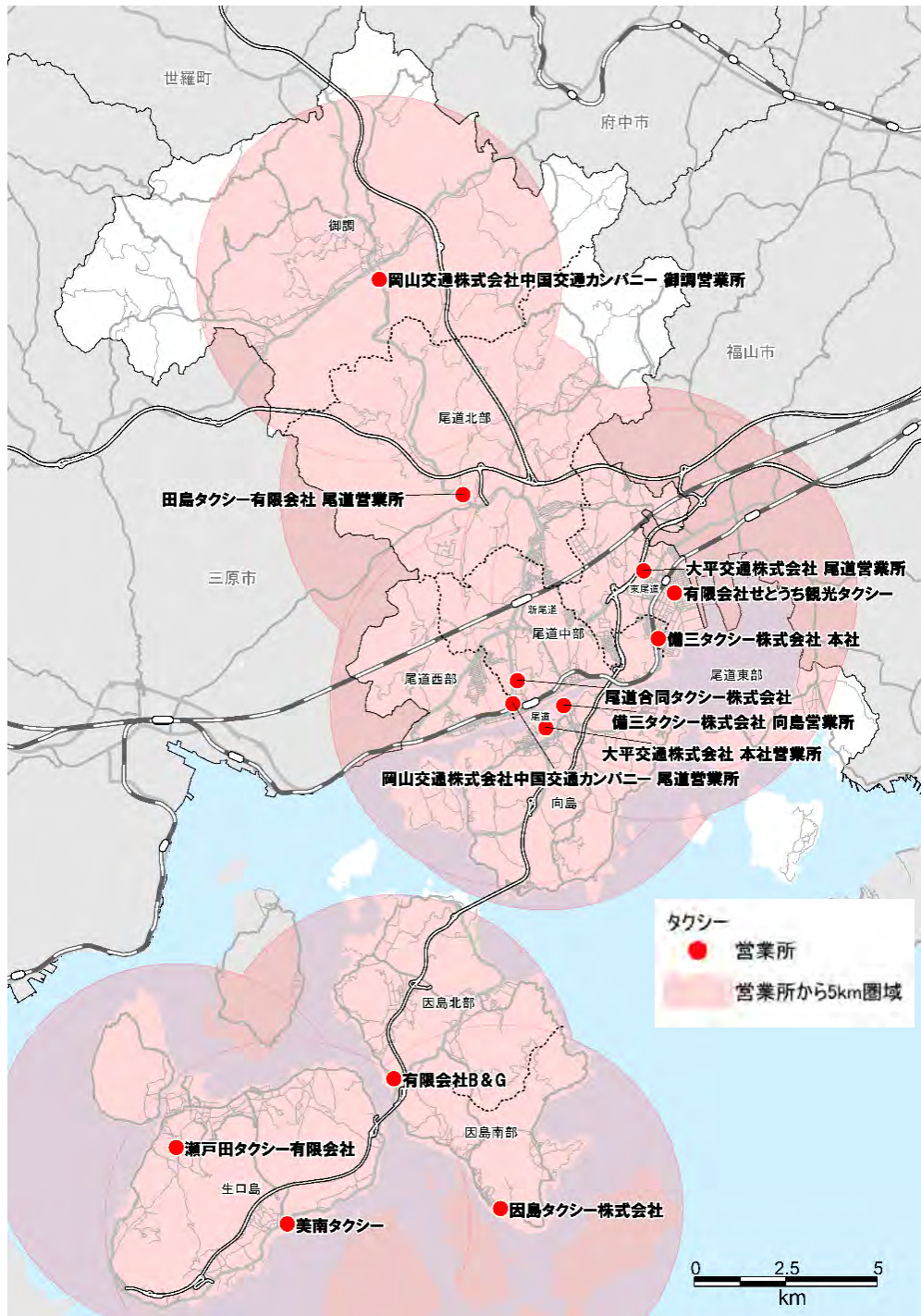
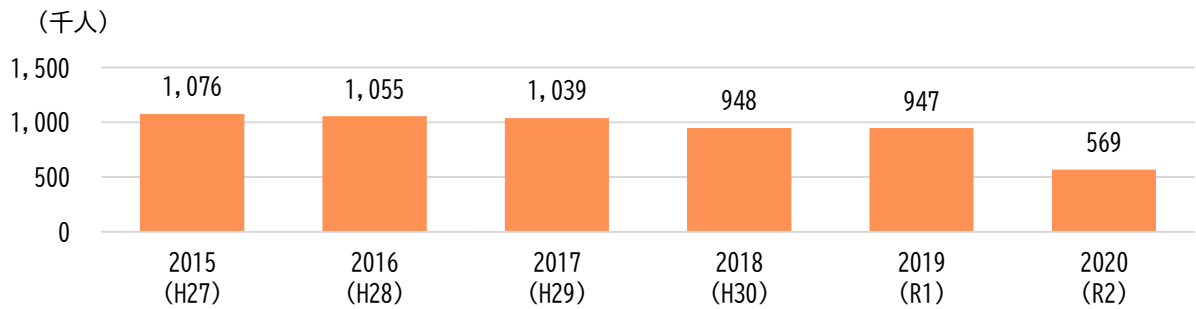


図 16 タクシーの営業所の立地状況と 5km 圏域



資料：国土交通省 中国運輸局  
集計期間：当年 4 月 1 日～翌年 3 月 31 日

図 17 タクシーの輸送人員の推移

### 3.1.8 その他の輸送資源等の状況

通学支援  
(スクールバス)

- ◆ 通学支援として、スクールバス・スクールタクシーの運行のほか、路線バスにおいて学校の時間に合わせた便を設定し、実質的にスクールバスとして運行しています。

通学支援  
 運行委託 (バス)  
 運行委託 (タクシー)  
 地域公共交通 (路線バス)

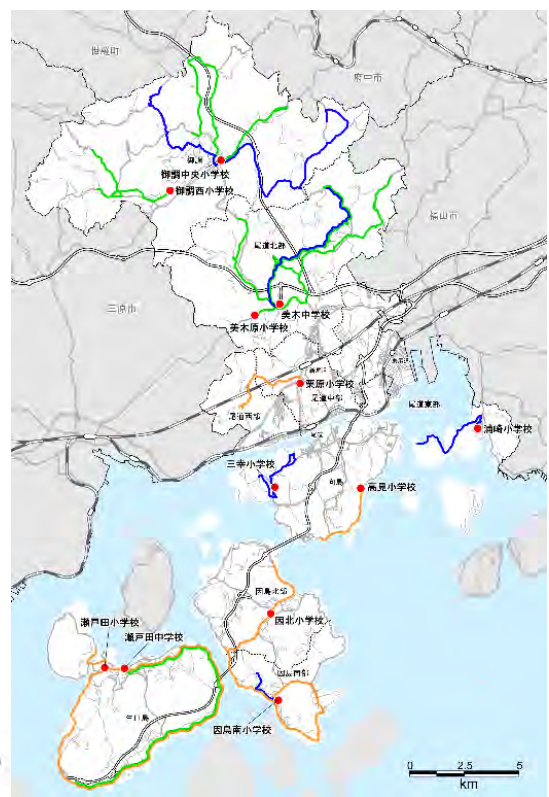


図 18 スクールバスの運行状況

一般乗用旅客  
自動車運送事業  
(福祉輸送限定)

- ◆ 一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送限定)を営んでいる事業者は、市内で 16 事業者存在します。
- ◆ 御調や向島、因島北部、因島南部、生口島にも事業者が存在し、福祉輸送を担っています。

福祉有償運送

- ◆ 3 事業者で福祉有償運送(自家用有償旅客運送)を行っています。

デイサービス

- ◆ 本市では 59 か所の事業所があり、送迎サービスも行っています。

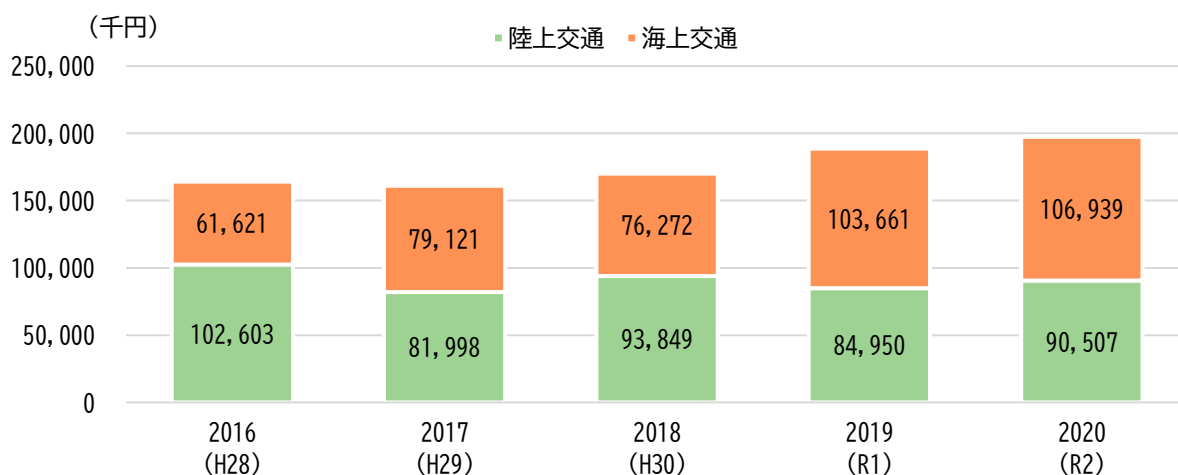
自動車学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 本市及び周辺の5か所の事業者が本市での送迎を行っています。</li> <li>◆ 自動車学校の所在地により、送迎の範囲は異なりますが、市全域でいずれかの自動車学校の送迎が行われています。</li> </ul>
企業の送迎	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 勤務者向けの送迎を行っている企業もあります。 例)尾道流通団地内 A社 ⇄ 尾道駅・松永駅 尾道工業団地内 B社 ⇄ 松永・東尾道方面</li> <li>◆ 尾道工業団地内の企業には、シフト勤務に合わせて路線バスを運行している場合があり、一般の利用者も利用できます。</li> </ul>
宿泊施設の送迎	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 宿泊者・利用者向けの送迎を行っている宿泊施設もあります。</li> </ul>
地域による 買い物支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 地域の取組として、買い物等の外出を支援する取組が2か所で行われています。</li> </ul>
移動支援に係る 政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 尾道市では、75歳以上の高齢者や障害者手帳をお持ちの方に移動支援政策として、おのみちバス優待乗車証や船・バス・タクシーの利用券などを交付しています。</li> </ul>



### 3.2 公共交通の維持・確保に係る行政負担の状況

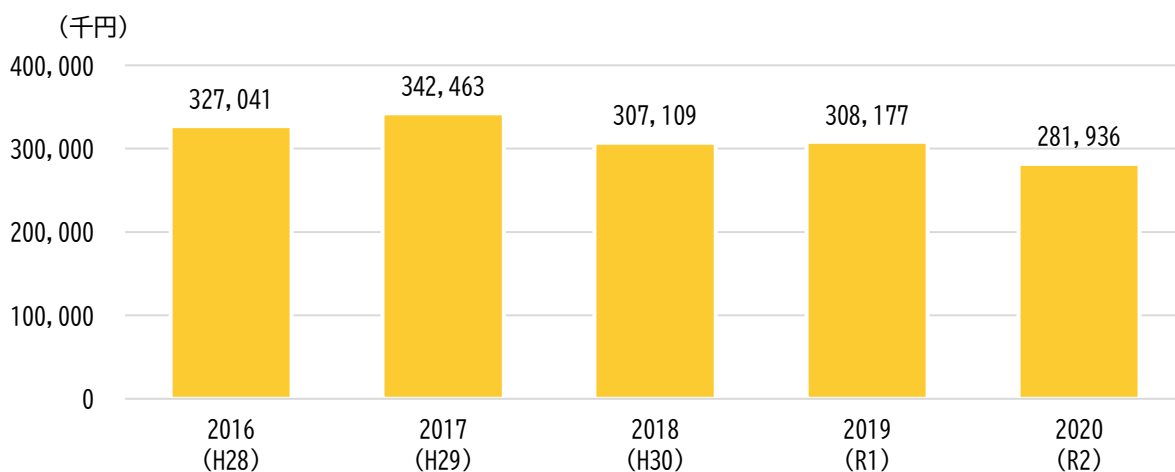
公共交通の維持に係る財政支出は年々増加傾向にあり、令和2年(2020年)では約2億円となっており、陸上交通と海上交通がほぼ同水準となっています。

また、陸上交通ではスクールバス等も含めると、行政の施策による費用は年間約3億円となっています。



資料：尾道市

図 19 陸上交通、海上交通の維持に係る財政支出(市負担分)の推移



資料：尾道市

図 20 陸上交通の行政目的等※に係る財政支出(市負担分)の推移

※スクールバス・スクールタクシー、通学支援(定期券補助)、障害者優待乗車券、敬老優待、妊婦健康診査交通費助成、障害児通所等交通費助成、尾道市じん臓機能障害者通院費助成の計

## 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

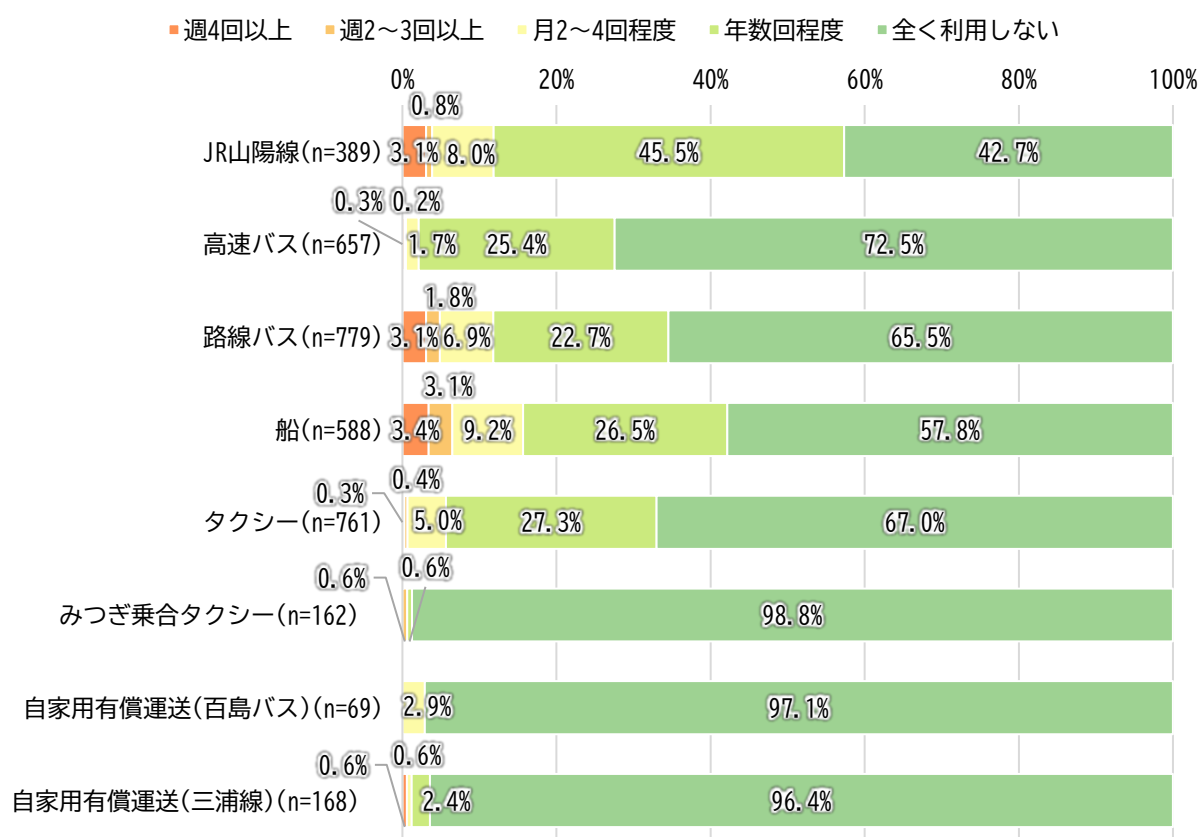


## 4.2 市民の移動実態・ニーズ

### 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"><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li></ul>
通院	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li></ul>
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 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。</li><li>◆ 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。</li><li>◆ 頻度は、週5日以上が約70%~90%となっています。</li></ul>

### 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。

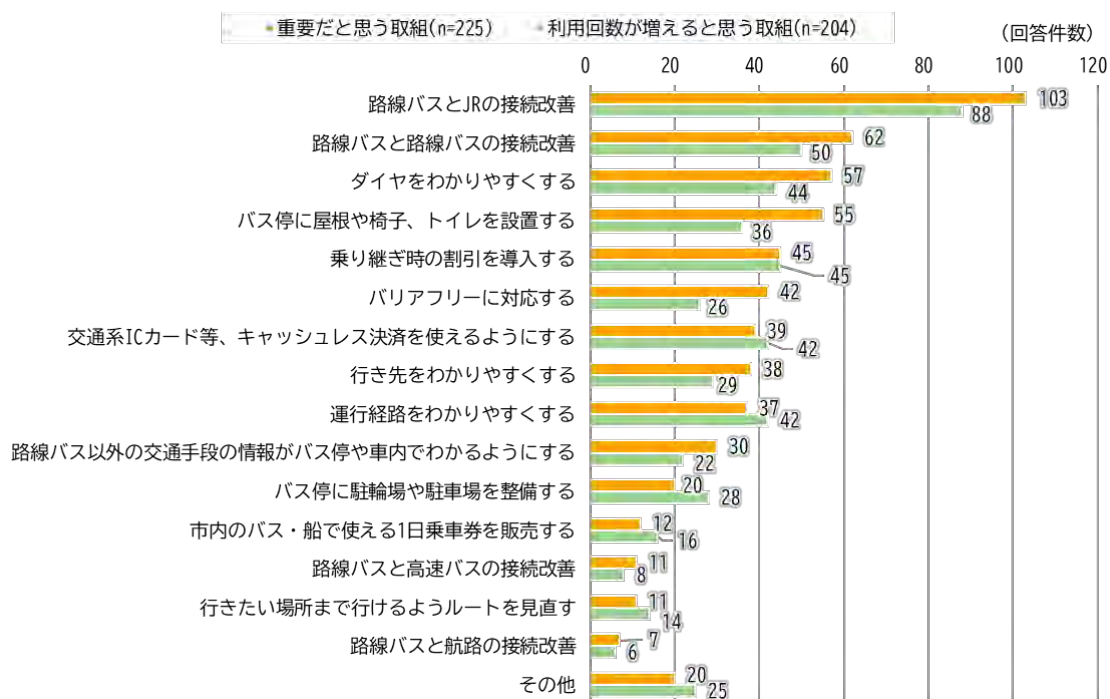


図 23 重要・利用が増えると思う取組（路線バス利用者アンケート調査より）

#### 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。

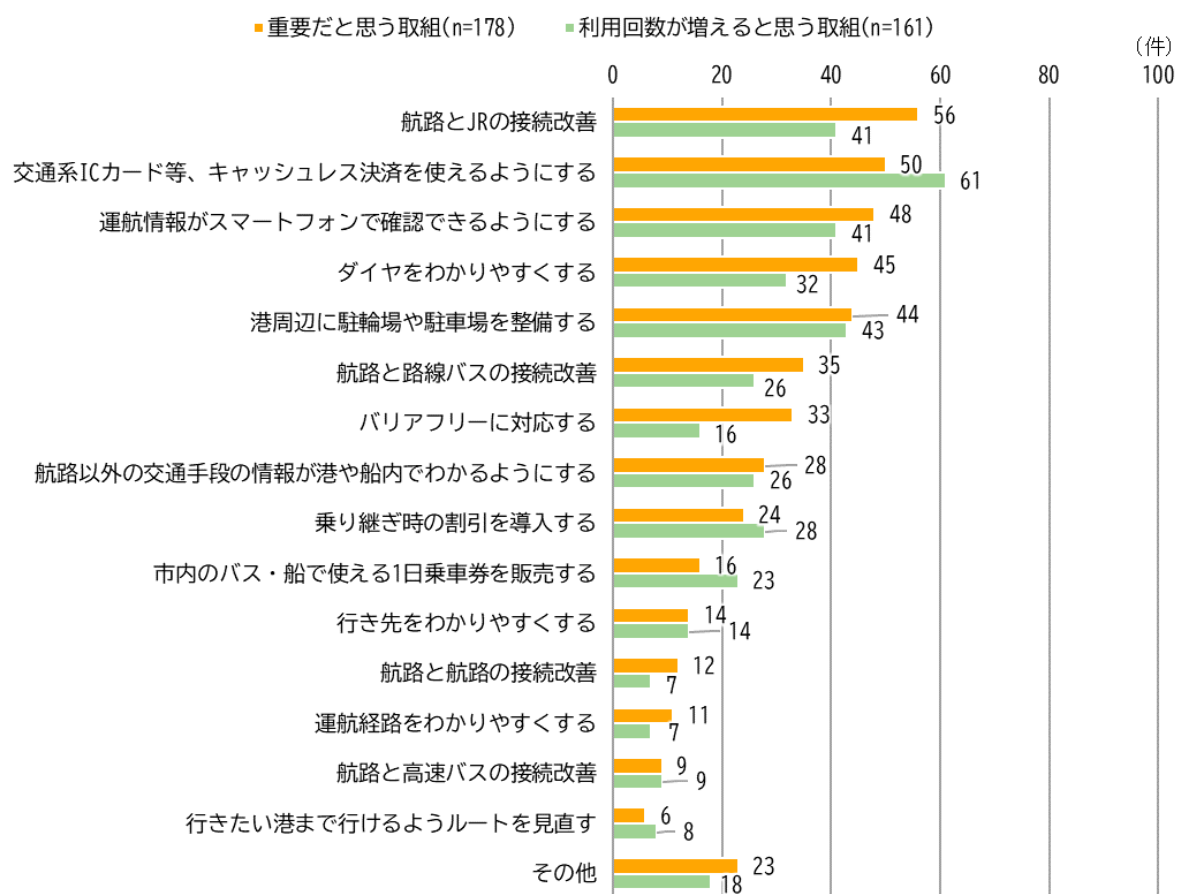


図 24 重要・利用が増えると思う取組(航路利用者アンケート調査より)

## 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。

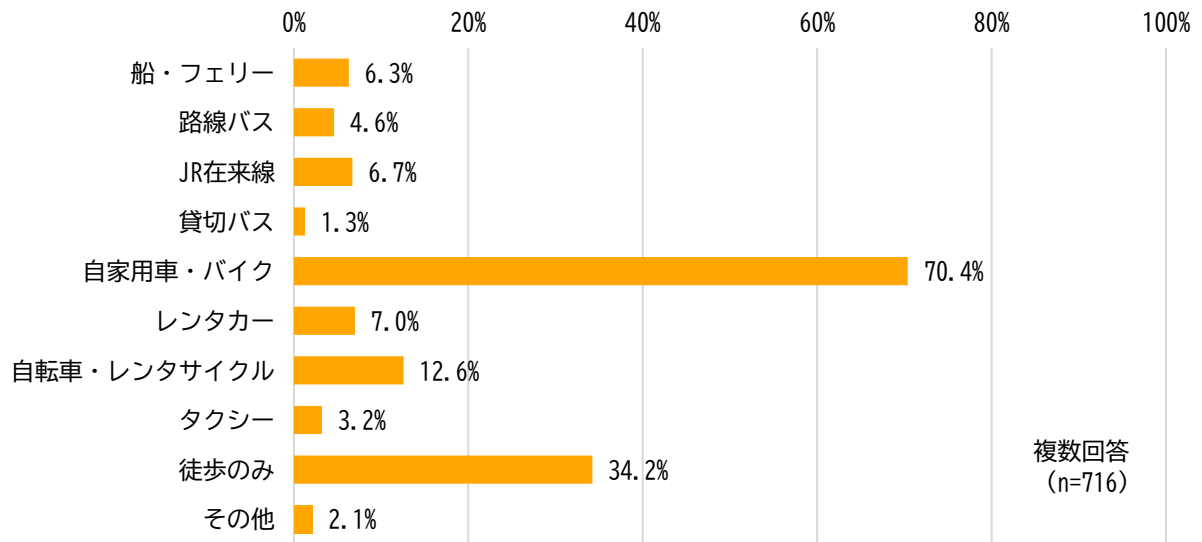


図 25 本市で利用した移動手段(観光客アンケート調査より)

### 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。

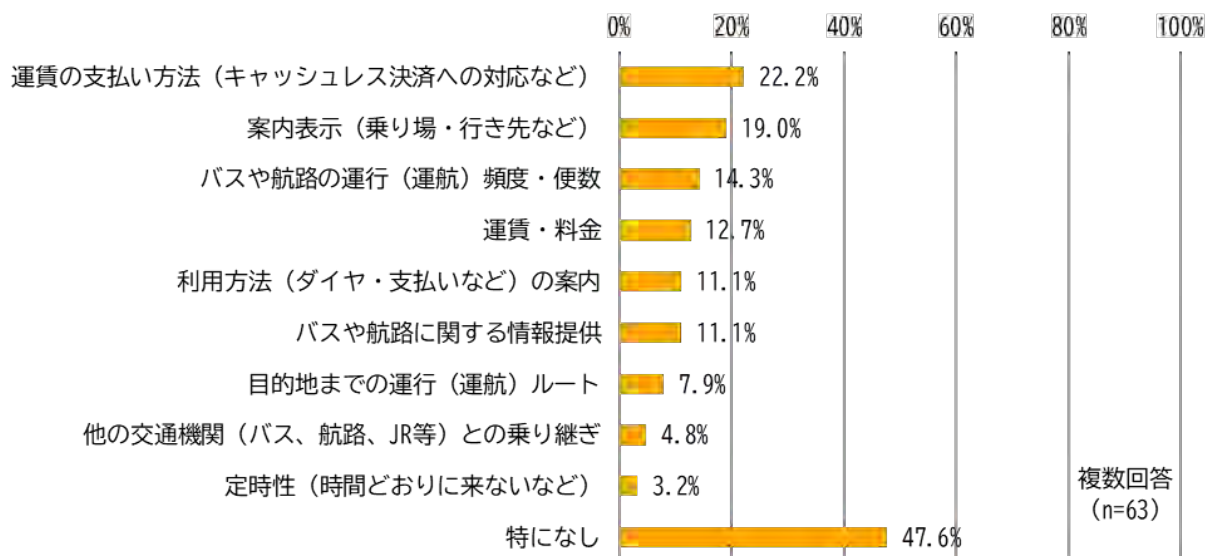


図 26 公共交通を利用して不便に感じた点(観光客アンケート調査より)

## 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"><li>● 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。</li></ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li><li>● 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)。</li><li>● 原油高の影響も大きい。</li></ul>
乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域によって利用者数に大きな差がある。</li><li>● 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。</li><li>● 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。</li></ul>
航路	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 原油高、船の老朽化の影響も大きい。</li><li>● 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。</li></ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>● 主に午前中に病院等への配車が多い。</li><li>● 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。</li></ul>

## ② 運行／運航の担い手確保について

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転士の高齢化が大きな問題である。</li> <li>● 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。</li> <li>● 短時間勤務の募集も出しているが、なかなか応募が無い。</li> </ul>
航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転士の高齢化が進んでいる。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

## ③ 利用促進や需要創出について

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 子供向けの体験会を実施している。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企画乗車券、環境定期券の販売を行っている。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>
航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 尾道の滞在時間を延ばす仕組みが必要である。</li> <li>● 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。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



#### ④ 新技術への期待感について

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● MaaS アプリを中心に展開予定である。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● PASPY の廃止問題も懸念事項である。</li> <li>● 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。</li> </ul>
航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

#### ⑤ 計画策定にあたり考慮すべき事項

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>
乗合 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後も午前中は 1 台で運用できる仕組みが良い。</li> </ul>
航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運航の担い手確保に苦労している。</li> <li>● 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)</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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抑えられなくなる一方で、昼間は供給過剰となり難しい。</li> <li>● 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。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>



## 第5章 公共交通を取り巻く問題点、課題

### 5.1 公共交通が果たすべき役割

第2章から第4章までの内容および尾道市地域公共交通網形成計画の内容を踏まえ、本市の公共交通が果たすべき役割を以下のとおり整理します。

#### 【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。

## 5.2 公共交通を取り巻く現状・問題点

### 5.2.1 地域概況、公共交通を取り巻く環境からみた現状・問題点

#### ➤ コロナ禍により従来のビジネスモデルが成り立たない状態

従来は路線バスの赤字を高速バスの収益で補っていたり、観光客の利用によって地域の移動手段を維持する仕組みでビジネスモデルが成立していた事業者が多いものの、コロナ禍で需要が大きく落ち込み、原状回復までは見込めないことから、従来のビジネスモデルが成り立たない状態にあります。

既に事業が維持できなくなっている事業者も存在し、現状では経営統合や第三セクター化、企業買収等で維持している状況です。

#### 【交通事業者ヒアリング結果より】

##### (路線バス)

- ・ 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。
- ・ 原油高の影響も大きい。

##### (航路)

- ・ 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いけないインフラだと認識して運航している。

#### ➤ 運行／運航の担い手不足

鉄道では、運転士や乗務員以外にも保線等の安全要員において、担い手不足が深刻化しています。

路線バス・高速バスも担い手不足が続いていましたが、コロナ禍での減便によって一時的に解消されました。しかしながら、依然として担い手の高齢化が続いており、大量退職によって再び担い手不足に陥る可能性があります。

タクシーでは賃金が低かったり拘束時間が長いことなどから、年金や農業等の副収入がある高齢者に労働力が集中している状況であり、5年10年先の移動手段の持続可能性が低い状況です。

航路では、船員の高齢化のほか、全国的に船員のなり手が不足し、求職者数に対する求人数が多く、人員確保競争が激しくなっています。また、島しょ部を母港と

することにより、船員が島しょ部に住む必要があることから、相対的に条件がよくないとみなされており、担い手確保がさらに厳しくなっています。

**【交通事業者ヒアリング結果より】**

- ・ 運転士に限らず、乗務員や保線等の人員不足が深刻な状況である。
- ・ 高速バスを減便しているので現状では運転士は足りているが、運転士の高齢化や働き方改革による労働時間の制限等により、さらに人手が必要である。
- ・ 航路も高齢化等により人手が必要。急病などで働けなくなることもある。安全管理を厳しくする必要があるので、今の若い人は敬遠するのかもしれない。
- ・ バスや航路では、島しょ部の勤務となると応募が少なくなる。
- ・ 人手を確保したいが、人件費を確保することが困難。

- 運行／運航に係るデータの不足や不十分な活用
- 紙媒体での申請・監査等、デジタル化の対応が不十分
- デジタルトランスフォーメーション関連の取組の進展

本市の公共交通では、ICカードの導入や GTFS データの整備など、データ化に関する取組は進められていますが、まだ発展途上であることに加え、公共交通を利用した観光客はキャッシュレスへの対応が不十分だと感じており、利用状況の分析等、データの活用事例があまり多くない状況です。

また、公共交通の運行／運航に係る申請や、安全な運行／運航に必要となる監査等では、依然として紙媒体が使用されており、データを活かした仕組みが十分に活用されていない状況がみられます。

そのほか、広島県では、モビリティデータ連携基盤を立ち上げてデータ連携を図るほか、広島型 MaaS 推進事業を立ち上げてデジタル技術を活用した新たな移動手段を導入するなど、データを活かした交通の改善を目指しています。

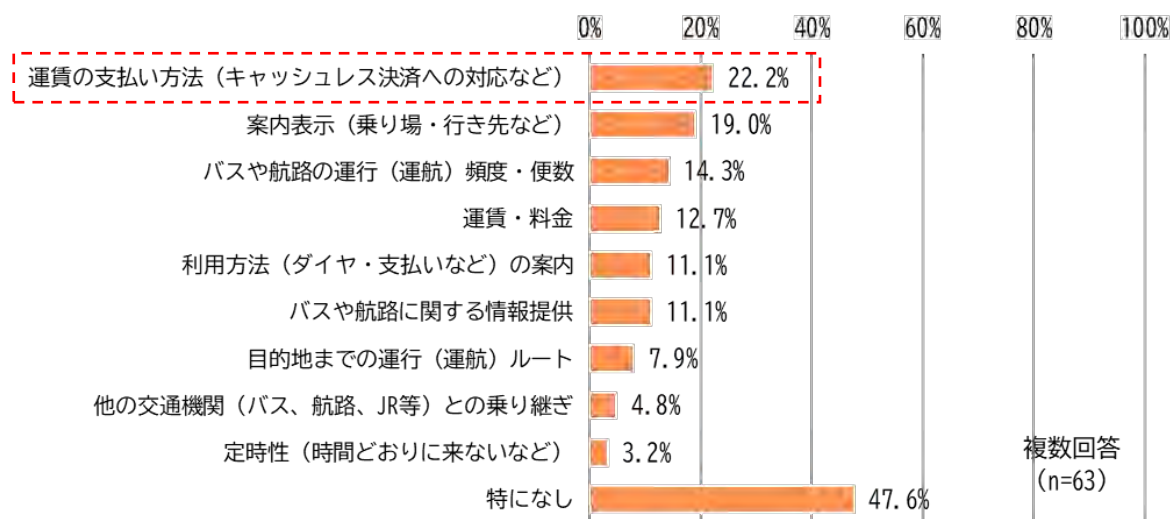


図 27 公共交通を利用して不便に感じた点(観光客アンケート調査より)

## 【交通事業者ヒアリング結果より】

### (路線バス)

- ・ 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。
- ・ IC カードの導入も混在しているが、導入予定の事業者もある。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)

- ・ 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)

- ・ 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。

## 5.2.2 交通手段別に見た現状・問題点

### ① 鉄道

➤ 尾道駅のテナントリニューアルにより、駅の拠点性が増す可能性

JR尾道駅では、令和4年7月にテナントがリニューアルされ、新たなテナントが入ったことから、駅の拠点性が増し、駅への来訪者の増加が期待されます。



図 28 尾道駅の外観

### ② 路線バス、高速バス

➤ 小型車両での運行に障壁が存在する

運行を効率化させるため、小型車両(ハイエース等)での運行を検討するにあたり、国庫補助(幹線系統)を受けている場合、特に国庫補助を使用して車両を購入した場合などに、使用できる車両が限定されるため、需要の変化に応じた効率化ができない状況にあります(例えば、朝夕ラッシュ時は大型車両、日中のオフピーク時は小型車両等)。

#### 【交通事業者ヒアリング結果より】

- ・ 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)。

### ③ 航路

#### ➤ 船舶の老朽化、メンテナンスの負担増大

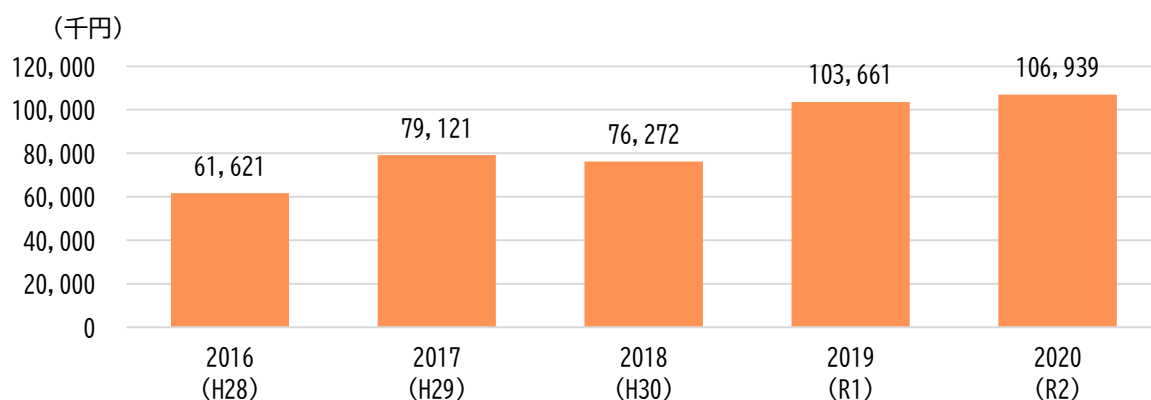
航路では、船体の重量に応じて維持管理の項目が規定されていますが、特に総トン数が 20 トン以上の船体では毎年高額な検査費用がかかっています。また、今後、船舶や棧橋等の老朽化に伴うメンテナンス費用の増加も予想されます。

#### 【交通事業者ヒアリング結果より】

- ・ 船舶のメンテナンスに係る負担が大きい。
- ・ 船舶の更新に多額の費用がかかるため、上下分離等を検討していただきたい。
- ・ 船舶を小型化すれば、検査費用を抑えられる可能性がある。

#### ➤ 住民の減少による行政負担増加の可能性

本土部や他島との連絡橋が無い島では、航路が唯一の交通手段です。離島航路の運航に際し、国や県、市から補助金が支出されているものの、住民が減少すると運賃収入が減るため、行政負担が増加する可能性があります。



資料：尾道市

図 29 海上交通の維持に係る財政支出(市負担分)の推移



#### ④ みつぎ乗合タクシー

- 利用者数が減少傾向であり、登録者数に対して利用者数が少ない
- 県 MaaS 事業に採択され、新たな仕組みが検討されている

平成 30 年(2018 年)10 月から運行を開始したみつぎ乗合タクシーは、自宅から指定の 5 か所の乗降場所まで移動できるものの、運行日や便数等が限られており、利便性が低い状況です。そのため、利用者数は減少傾向にあります。また、登録者数は 170 人程度いるにも関わらず、月平均の利用者数が 90 人程度であり、登録しているものの利用していない人が一定数いるのが現状です。

なお、みつぎ乗合タクシーは、広島県の「広島型 MaaS 推進事業」における調査事業に採択されており、令和 4 年度(2022 年度)～5 年度(2023 年度)に掛けて、MaaS に位置付けられる新たな仕組みの実証を予定しています。

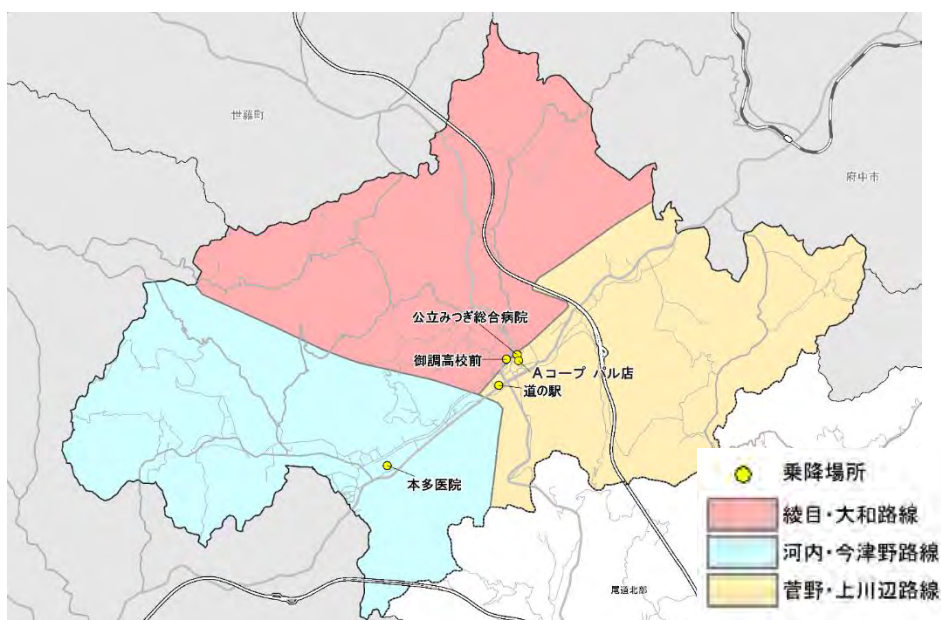


図 30 みつぎ乗合タクシーの運行エリア

表 1 みつぎ乗合タクシーの運行概要

運行便数・運行日	往路 1 便、復路 3 便(各エリアともに週 2 日程度運行)
乗降場所	自宅近く ⇄ 中心部(5 か所)間でのみ乗降可能
運賃	1 乗車 300 円
予約締切	利用前日の 16 時まで

##### 【交通事業者ヒアリング結果より】

- ・ 地域によって利用者数に大きな差がある。一般乗用タクシーからの転換もみられる。
- ・ 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。

##### 【関係機関ヒアリング結果より】

- ・ みつぎ乗合タクシーの運行等については、分かりにくい、使いにくいといったような話がよく寄せられている。支所もサポートしているが、利用にはなかなか繋がっていない。

## ⑤ タクシー

### ➤ 需要が午前中に集中しており、供給能力を超過

一般乗用タクシーは主に電話での配車予約により運行することが多いですが、高齢者を中心とした買い物や通院需要に応えるため、需要が午前中に集中することが多くなっています。そのため、現行のタクシー車両・運転士の供給能力を超えることがあり、配車まで待ち時間が長くなったり、予約が取りづらくなることがあります。

#### 【交通事業者ヒアリング結果より】

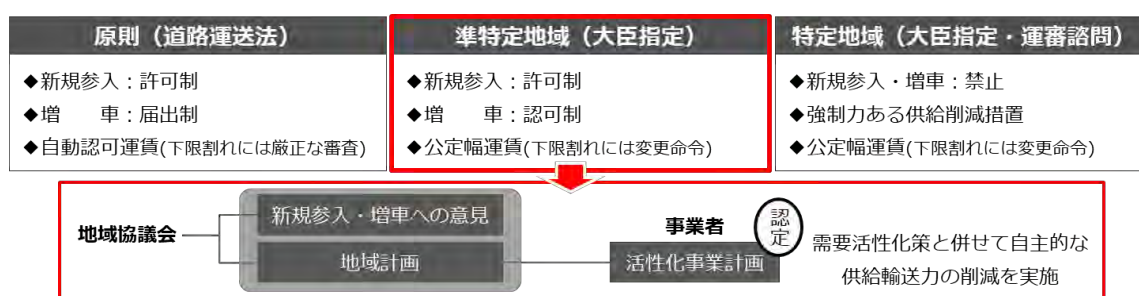
- ・主に午前中に病院等への配車が多い。
- ・午前中はスクールバス等の業務が終わってからすぐに乗用に切り替えてもらう。
- ・乗用タクシー利用者が集中する時間帯には、利用者を待たせてしまうことがある。

### ➤ 一般乗用旅客運送事業の準特定地域に指定されており、新規参入に障壁が存在

本市は、タクシー車両が供給過剰になるおそれがあるとして、市域全体が一般乗用旅客運送事業における準特定地域に指定されています。このため、バス事業者を始めとした他の事業者が、特に中山間地域や島しょ部などの地域の移動手段確保の観点から新規参入しようとした場合に、地域協議会への諮問・許可が必要になるといった障壁が存在します。

#### 【関係機関ヒアリング結果より】

- ・バス事業で10人以下の車両を貸切運行できない制約がある。また、タクシー事業としての新規参入も、本市がタクシーの準特定地域となっている等の課題がある。



出典：国土交通省「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法の施行状況及び効果について」

図 31 改正タクシー特措法における準特定地域の取り扱い

### ➤ 中山間地域や島しょ部において事業そのものの持続可能性が低い

中山間地域や島しょ部では、高齢化等による担い手不足もあり、地域内でタクシー車両の台数が限られています。しかし、市域全体が準特定地域に指定されていることから、新規参入等が難しく、地域公共交通の受け皿となり得るタクシーが地域内で運行できなくなってしまう可能性があります。

## ⑥ その他

### ➤ 自転車活用の動きが活発化

本市では自転車の活用に向けて積極的に取組を進めており、ナショナルサイクルートの指定や自転車利用者への料金優遇策等が行われています。コロナ禍において需要が高まりつつあり、インバウンドの需要回復と相まって自転車を活用した取組がより一層進む可能性があります。



資料：国土交通省

図 32 しまなみ海道サイクリングロードの概要

### ➤ SDGs(持続可能な開発目標)の観点からみた地域公共交通の重要性の高まり

本市は、第2期尾道市まち・ひと・しごと創生総合戦略の中でSDGsの理念を踏まえた持続可能なまちづくりを進めていくこととしています。

公共交通を活かしたまちづくりはSDGsの17の目標のうち、以下の目標にそれぞれ合致しており、今後も重要性が高まっていくものと考えられます。

- 目標7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに；
  - ・ 電気バス等の普及により、さらにCO2の排出減への貢献が可能。
- 目標8 働きがいも経済成長も；
  - ・ 地方の文化振興、産品販促、雇用創出につながる持続可能な観光業の促進に寄与。
- 目標11 住み続けられるまちづくりを；
  - ・ 持続可能な輸送システムを提供し、包摂的かつ持続可能な都市化を促進。
- 目標13 気候変動に具体的な対策を；
  - ・ 公共交通は1人を1km運ぶのに排出されるCO2が少ないとされています。

【参考】輸送量あたりCO2排出量(旅客)：2019年度(出典：国土交通省)自家用乗用車 130g-CO2/人 km⇔バス 57g-CO2/人 km / 鉄道 17g-CO2/人 km



## 5.2.3 地域別にみた現状・問題点

### ① 尾道中部、西部、東部、向島

- 幹線機能を持つバス路線が存在するが、自家用車等の利用が多く、幹線機能を十分に発揮できていない

路線バスの便数は比較的高い水準であるにも関わらず、自家用車や自転車の利用が多く、公共交通の利用が少ない状況です。しかしながら、悪天候の日は路線バス利用者が多いことから、バスの遅延や混雑が生じており、通学等にも影響を及ぼしています。

市内の幹線部分に近い企業では公共交通を利用した通勤も可能ではありますが、そうした呼びかけなどを実施している企業は少ないのが現状です。

また、観光客もバス・航路などの案内や情報が分かりにくいなどの理由で、自家用車利用が多く、幹線機能を十分に活かしきれていない可能性があります。



図 33 尾道中部、尾道東部、尾道西部、向島における路線バスの運行頻度(便数)

- 週4回以上
- 週2~3回以上
- 月2~4回程度
- 年数回程度
- 全く利用しない

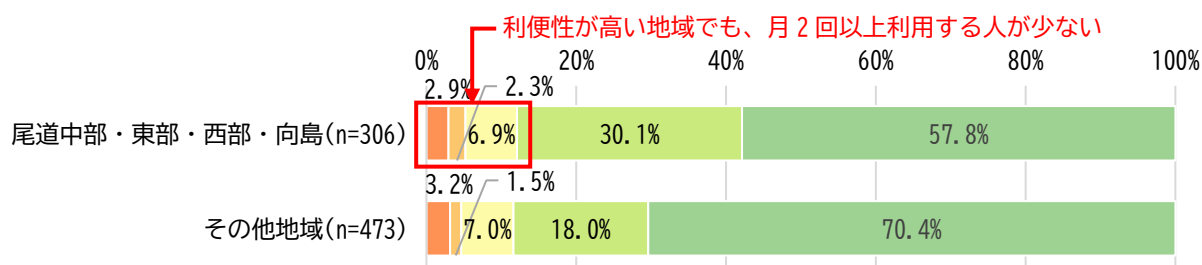


図 34 尾道中部、尾道東部、尾道西部、向島の路線バス利用頻度(市民アンケート調査より)

#### 【関係機関ヒアリング結果より】

- ・ 駅からの2次交通は、「何時にどこから乗ればどこに行けるか」という情報が不足しており、どの移動手段を利用すれば目的地まで行けるのか分かりにくい。
- ・ 来訪者向けの公共交通の施策が十分にできていない。

## ② 尾道北部、御調

➤ 幹線以外で利用できる公共交通が限られており、使いづらい

尾道北部では、幹線となる国道 184 号沿い以外は路線バスがほとんど走っておらず、沿線から離れた地域の人々の移動ニーズを満たすことができていないと考えられます。また、御調では、全域をカバーする「みつぎ乗合タクシー」があるものの、便数が少なく運行日や乗降場所も限られているため、利便性が低い状況です。

一方で、タクシーも運行台数や運転士数に限りがあるため、配車依頼が集中すると待ち時間が発生することがあります。

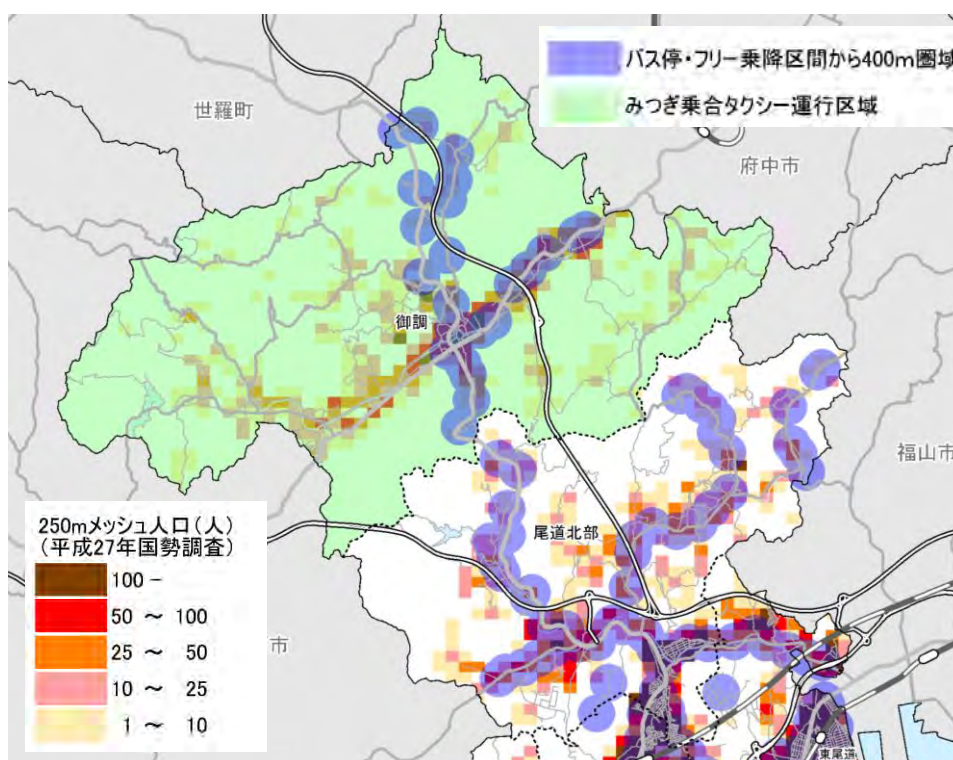


図 35 尾道北部、御調におけるバス停 400m 圏域の運行区域と人口分布

### 【交通事業者ヒアリング結果より】

- ・ 乗用タクシー利用者が集中する時間帯には利用者をお待たせすることがある。

### 【関係機関ヒアリング結果より】

- ・ 乗合タクシーの運転士がいない。事業者に頼るだけでなく、別の方法を検討しないと利便性が確保できないのではないかと。施設の専用送迎車も空き時間などに乗合タクシーの一部として運行してみてもどうかと思う。

### 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が限られており、使いづらい

島しょ部でも中山間地域同様に、幹線以外は路線バスが少なく、沿線から離れた地域の人の移動ニーズを満たすことができていない状況です。

一方で、タクシーも運行台数や運転士数に限りがあるため、配車依頼が集中すると待ち時間が発生することがあります。

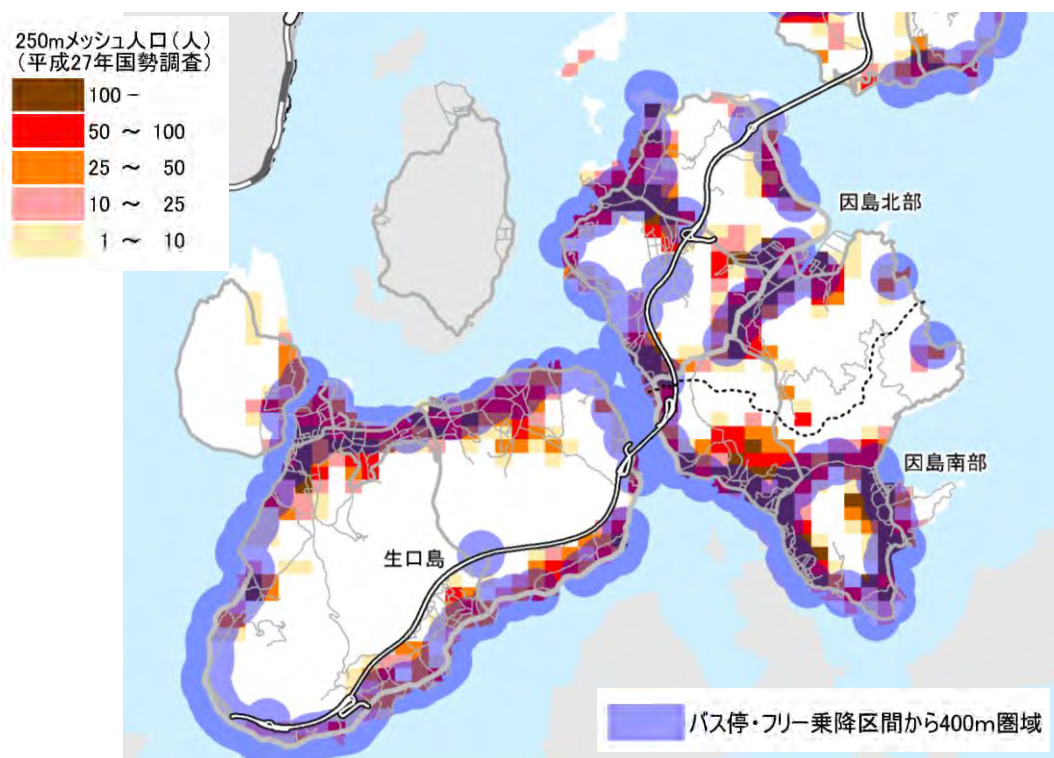


図 36 島しょ部におけるバス停 400m 圏域の運行区域と人口分布

#### 【関係機関ヒアリング結果より】

- ・ 主要道路から少し外れたところにも集落が点在しており、各集落から主要道路に出るまでの交通手段がない。主要道路に出たとしても、路線バスの便数が決して多くないことから、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。



➤ 因島や生口島直通便の自動車専用道路走行に伴う課題の存在

利用者の利便性確保の観点から、因島や生口島では、両島間あるいは両島と本土部を結ぶ路線バスが運行されています。両島間を結ぶ道路が自動車専用道路であることから、運行に際し、シートベルトを備え、原則着席で運行できる、一定程度以上の速度を出せる車両を用意する必要があります。

上記の条件を満たす車両は新車の生産台数が少ないことから、旧式のツーステップ車両等を使用することとなるため、高齢者にとっては利用しづらい車両が残り続けてしまう可能性があります。



図 37 自動車専用道路走行に対応したバス車両(いずれもツーステップ車両)

## 5.2.4 公共交通を取り巻く現状・問題点

以上の内容を踏まえ、本市の公共交通を取り巻く現状・問題点を整理すると、5つに分類されます。

### 現状・問題点① 道路や交通、規制等により、利便性が低下している

移動需要が少ない状況でもバスが運行している場合があり、非効率的な運行になっている可能性があります。このほか、島しょ部間や島しょ部と本土の移動では自動車専用道路を経由するため、走行車両に制約が存在することから、バリアフリー化に対応しきれない状況がみられます。

また、路線バスで対応しきれない路線をデマンド交通等に置き換えようとしても、タクシー事業者も台数・運転士数が少なく、また自社の収益にも影響する可能性があるため、デマンド交通の新規対応は困難となることが多くなっています。

本市では、交通の利便性を高めようとしても、こうした道路や交通、規制等により、阻害されてしまう場合があります。

### 現状・問題点② 市として守るべき路線の位置付けが明確になっていない

幹線機能を求められる路線であっても、補助金が支出されない自主運行路線では、利用者数が少ない場合にサービス水準が下がり、幹線機能が低下する可能性があります。

今後、立地適正化計画の策定等にあたって、守るべき路線を明確にしていく必要があります。

### 現状・問題点③ データ整備・活用が十分でなく、業務負荷の増大や公共交通の分かりにくさに繋がっている

ICカードやGTFSデータの導入・整備が進んでいますが、まだ発展途上であり、データを活用できる機会が少ないのが現状です。

事業者のみならず、行政側でも申請や監査が紙媒体での対応となるなど、データが十分に活用されていない状況であるため、資料の準備等で業務負荷が増大している可能性があります。

観光客の目線から見ると、ICカードやGTFSデータが不完全な状態となっていることから、インターネット(特に経路検索)で出てくる情報と現地の情報が違う場合もあり、それらが「公共交通が分かりにくい」という印象を持たれる要因となり、結果として自家用車移動に繋がっていると考えられます。

#### 現状・問題点④ 利便性が高い地域でも公共交通利用が少ない

公共交通の利便性が高い市中心部でも、買い物や通院、通勤通学等での公共交通利用が少ないのが現状です。このほか、雨天時などに遅延や積み残しが生じるなど、不便な状況が発生する可能性があります。また、公共交通を利用した通勤を積極的に推進している企業が少なく、車利用が多い状況であるほか、企業側で送迎バスを運行している例もあります。

#### 現状・問題点⑤ コロナ禍により経営環境が悪化し、事業存続の危機に直面している

従来からの運行／運航の担い手不足に加え、コロナ禍で利用者が減少したことに伴い、事業が続けられなくなる事業者が出てきており、地域の移動手段を確保するために事業者の統廃合等の事例が増加しています。事業が維持できず承継先がない場合、地域の交通手段が無くなる可能性があります。

一方で、法改正により共同経営による独占禁止法の適用除外の仕組みが設けられるようになるなど、交通の状況などによって利便性を改善する法的枠組みはできつつあります。

## 5.3 公共交通の課題

本市の公共交通が果たすべき役割や、現状・問題点を踏まえ、課題を整理すると、以下の4つに整理されます。

### 課題① 市の交通網としての幹線と支線の明確な位置付け

- 維持すべき路線・航路の明確化と役割に応じた適切なサービス設計
- クロスセクター効果も踏まえた機能の維持
- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)

### 課題② 道路や交通の状況を踏まえた移動手段の見直し

- 自動車専用道路走行の利便性とバリアフリー対応、低床化等のトレードオフへの対応
- デマンド交通等への転換に向けた検討の推進

### 課題③ DXを通じた業務改善、情報発信の強化、連携の深化

- データの整備・活用の進展
- データを活かした業務の効率化の進展
- 利用者の目線に立った情報発信と事業者間連携の推進

### 課題④ 公共交通の利用促進とあらゆる事業の取組による持続可能性の向上

- 幹線部分における固定需要を増やすモビリティ・マネジメントの推進
- 市民の公共交通利用を増やすモビリティ・マネジメントの推進
- SDGsの観点も踏まえた公共交通利用の働きかけ
- 貨客混載事業等による収益の確保(出荷代行や救援事業、商品宅配等)
- 地域活動等との連携による利用者の確保
- 運行／運航の担い手確保

# 第6章 計画の基本的な方針

## 6.1 基本理念

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を維持・確保していくための指針となる、地域公共交通のあるべき姿(将来像)を達成するため、基本理念を次のように設定します。

### 基本理念

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や新型コロナウイルス感染症に伴う行動様式の変化等により、地域公共交通の維持・確保がより一層厳しい状況に直面しています。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引き続き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、基本理念を『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。

## 6.2 公共交通の位置付け

### 6.2.1 公共交通の区分とネットワークの基本的な考え方

本市の都市計画マスタープランにおいて、市内各地に拠点が設けられており、これら拠点へのアクセスや拠点間の移動を踏まえ、公共交通ネットワークや機能に応じたサービス水準が求められます。

都市計画マスタープランに位置付けられている拠点のうち、公共交通との連携が求められる拠点は以下のとおりです。

表 2 公共交通との連携が求められる拠点とその位置付け

広域拠点	尾道駅
JR山陽線や西瀬戸自動車道、中国横断自動車道尾道松江線、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を形成します。	
活力創造拠点	新尾道駅／東尾道駅
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します。 また、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を形成します。	
都市拠点	因島総合支所
因島瀬戸田地域全体を支える拠点を形成します。 また、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を形成します。	
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
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を形成します。	
交通拠点	主要な駅・港・バス停：三成／重井港／土生港／瀬戸田港 (ほか上記拠点と重複)

主要な駅や発着数の多い主要な港、みなとオアシス指定港、道の駅、主要なバスの停留所等の交通結節点は、市民の生活を支える交通拠点を形成します。

出典：尾道市都市計画マスタープラン

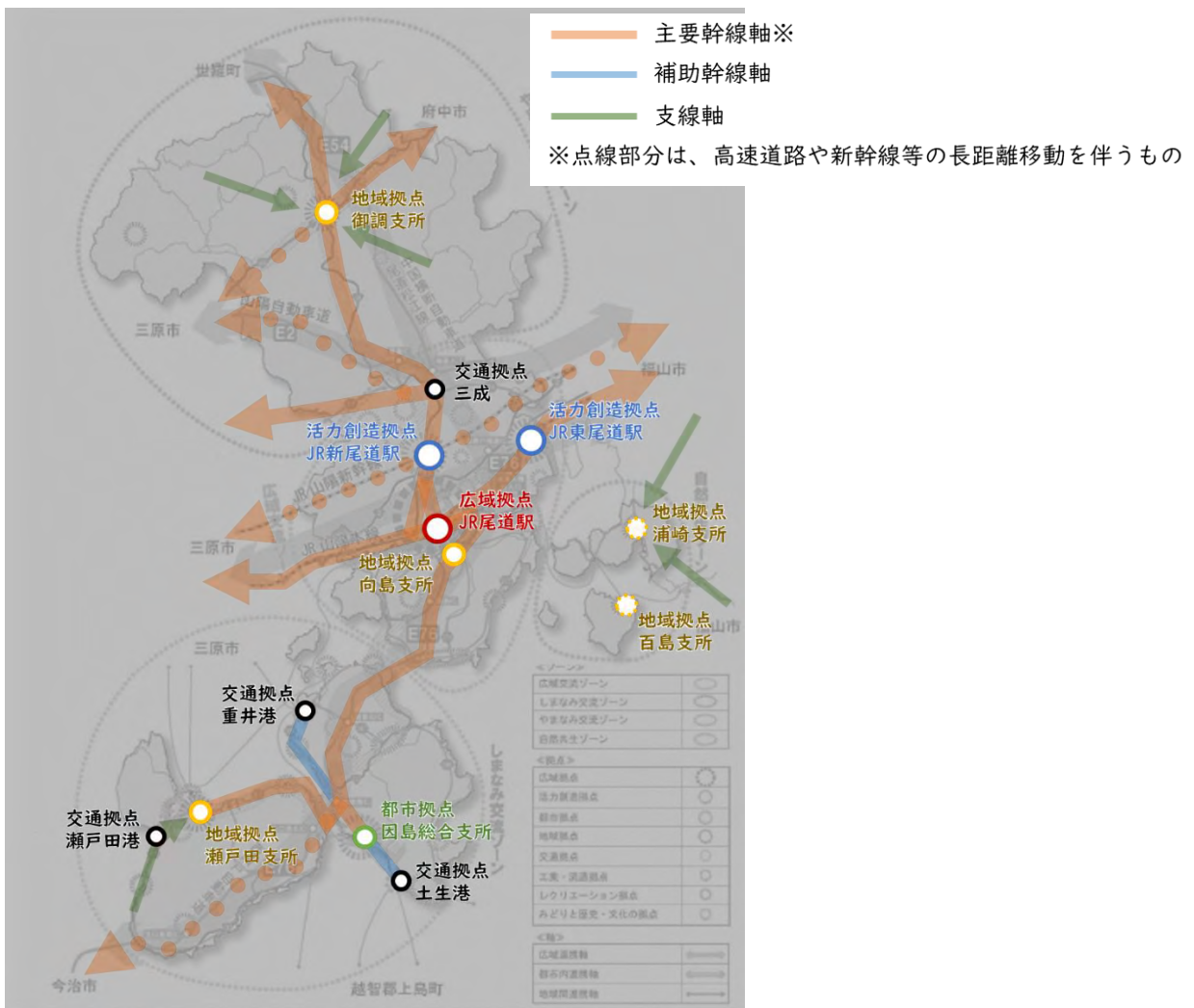


上記の拠点の位置付けを踏まえ、公共交通軸とその役割を以下のとおり設定します。

表 3 公共交通軸とその役割

主要幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域拠点や都市拠点、地域拠点を相互に、あるいは近隣市町と連絡を図る軸。</li> <li>・ 自動車専用道路や新幹線等、比較的遠距離の周辺市町あるいは他県との連絡を図る軸。</li> </ul>
補助幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域拠点や都市拠点、地域拠点と交通拠点とを連絡し、主要幹線を補助する軸。</li> </ul>
支線軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域拠点で幹線軸に接続する軸。</li> </ul>

陸上交通における公共交通軸と都市計画マスタープランに位置付けられている拠点の位置関係を、以下のとおり整理しています。



資料：尾道市都市計画マスタープランに加筆

図 38 陸上交通における幹線軸と都市計画マスタープランに位置付けられる拠点の関係

本市の公共交通の軸を基本として、市内を運行する各公共交通を区分します。そのうえで、区分に応じた役割や路線・航路の維持方針を以下のとおり整理しています。

表 4 公共交通の位置付けと役割、路線・航路の維持方針

公共交通の位置付け		主要幹線軸	補助幹線軸	支線軸	役割	路線・航路の維持方針
広域幹線		○	—	—	複数の行政区域を越えた広域の移動や交流、連携を支える路線	—
	主な対象路線等		鉄道、高速バス			
都市間幹線		○	—	—	行政区域を越えた移動や交流、連携を支える路線	関係市町と連携して幹線機能を維持する
	主な対象路線等		路線バス(如水館線、福山・市線、尾道・甲山線等)			
地域間幹線		○	○	—	市内の拠点間を結び、主に市内の移動や交流、連携を支える路線	幹線機能を維持する
	主な対象路線等		路線バス(尾道駅前～川上口・新尾道駅～市(御調高校前)、瀬戸田～因島線等)			
支線	広域	—	—	○	地形等の要因により、市外や地域外の拠点までの移動を担い、地域間幹線、都市間幹線を補完する路線	必要に応じて関係市町と連携して支線機能を維持する
		主な対象路線等		路線バス(駅南口～常石～千歳橋、松永～新池～満越等)		
	幹線補完	—	—	○	市内の最寄拠点までの移動を担い、地域間幹線を補完する路線	支線機能を維持することを指すが、利用状況等を踏まえて見直しを行うことがある
		主な対象路線等		路線バス(生口島一周線等)、みつぎ乗合タクシー		
		—	—	—	市内の最寄拠点までの移動を担う路線	利用状況等を踏まえ、見直しを行うことがある
	主な対象路線等		路線バス(尾道駅前～市民病院・尾道市立大学、向島支所～江の浦等)			
航路	生活航路	—	—	—	島しょ部と行政区域を越えた移動や交流、連携を支え、生活に欠かせない役割を果たす航路	機能を維持する
		主な対象航路		航路(土生～三原、須波～沢)		
	離島航路	—	—	—	離島部にお住まいの方の島外への移動手段を確保する航路	機能を維持する
		主な対象航路		航路(常石～尾道、細島～西浜)		
		—	—	—	市内の最寄拠点等までの移動を担う航路	—
主な対象航路		航路(尾道～向島(富浜)、土生中央～三原等)				
その他		—	—	—	きめ細かい需要に対応するサービス(個別需要等)	—
	主な対象路線等		タクシー、スクールバス、施設送迎バス等			

※上記に位置付けられる路線でも系統により位置付けが異なる場合がある

## 6.2.2 地域公共交通確保維持改善事業の位置付け

国による地域公共交通確保維持改善事業については、公共交通の位置付けを踏まえ、事業の位置付けと国庫補助を受ける必要性について、以下のとおり整理しています。

地域間幹線系統確保維持費補助金	充当系統：都市間幹線・地域間幹線の一部
<p><u>〔国庫補助を受ける必要性〕</u>          広島県の乗合バスの輸送実績は、モータリゼーションの進展、人口減少、少子高齢化など、地域社会経済の変化に伴う利用者の減少により、昭和43年度をピークに年々減少し、ピーク時の約3分の1となっています。バス事業者の経営環境は大変厳しくなっており、事業の採算性悪化により、バス路線が廃止されるなど、住民の生活交通の維持・確保が困難となっています。本市も同様の状況となっており、地域間の幹線交通を確保する必要があります。</p>	
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	充当系統：支線(幹線補完)の一部
<p><u>〔国庫補助を受ける必要性〕</u>          本市の北部に位置する御調地域では、中心部に交通結節拠点でもある道の駅クロスロードみつぎや行政機関の尾道市役所御調支所、公立みつぎ総合病院などの医療機関、商業施設等が集中して立地しており、日常生活において主要な目的地となっているほか、道の駅クロスロードみつぎにて「尾道・甲山線」や「福山・市線」との接続により、御調町内と尾道中心部や福山への移動手段を確保しています。          このことから、地域住民の買い物や通院等の手段を確保し、地域内移動手段の確保と広域幹線との接続による地域外移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域内フィーダー系統を確保する必要があります。</p>	
離島航路運営費等補助金	充当系統：離島航路
<p><u>〔国庫補助を受ける必要性〕</u>          有人離島である百島や細島と本土を結ぶ唯一の公共交通機関として離島航路が運航されており、住民等の移動や生活物資の輸送などの重要な役割を担っています。このことから、住民の生活を維持するため、離島航路を確保する必要があります。</p>	

※補助の対象となる系統は、それぞれ第8章(p60, 61, 64)に記載

## 6.3 基本方針

地域の実情に即した持続可能な地域公共交通の実現を目指し、本計画の基本方針を以下のとおり定めます。

### 基本方針① 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

本市の多様な交通手段の連携を今まで以上に深め、利便性が高いものと感じていただけるようにすることで、市民の移動を支え、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

### 基本方針② 公共交通を知るきっかけづくりと利用する機会の提供

公共交通について理解を深めてもらうとともに、交通以外の分野とも連携して、利用する機会を提供します。実際に利用することで、利便性やメリットを実感していただき、利用促進に繋がっていきます。

### 基本方針③ 公共交通のデジタル化の推進

IoT技術の進展に伴い、行政や交通事業者のみならず、利用者にもメリットのある公共交通のデジタル化の取組を進めます。

# 第7章 計画の目標、評価指標

## 7.1 計画の目標と評価指標

第6章で定めた基本理念や基本方針に基づき、計画期間中に達成すべき目標と、その達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

表 5 計画の基本方針と目標、評価指標の関係

### 基本方針① 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

#### 【目標 1-1】 持続可能な交通ネットワークの構築に資する支出の確保

尾道市都市計画マスタープランの内容を踏まえ、幹線機能・支線機能を持続可能にしていく観点から、必要な支出は確保していくことを目指します。

その観点から、評価指標を以下のとおり設定します。

**評価指標 1** 公共交通ネットワークの収支率

**評価指標 2** 公共交通ネットワークの維持に係る利用者1人あたりの年間行政負担額

#### 【目標 1-2】 交通手段間の連携による利便性の向上

本市の多様な交通手段間での連携を高めることで、既存の輸送資源を活かしつつ利便性を高め、持続可能性を向上させることを目指します。

その観点から、評価指標を以下のとおり設定します。

**評価指標 3** 利便性向上に資する事業の取組割合

### 基本方針② 公共交通を知るきっかけづくりと利用する機会の提供

#### 【目標 2】 公共交通を利用する機会の増加

本市の公共交通について知っていただく機会を増やし、理解を深めていくことで、少しずつでも公共交通を利用する機会を増やしていくことを目指します。

その観点から、評価指標を以下のとおり設定します。

**評価指標 4** 市民1人あたりの公共交通の年間利用回数

### 基本方針③ 公共交通のデジタル化の推進

#### 【目標 3】 デジタルトランスフォーメーションの推進

公共交通のデジタル化の取組を進めることにより、業務の効率化や情報提供の質の向上を図るデジタルトランスフォーメーションの推進を目指します。

その観点から、評価指標を以下のとおり設定します。

**評価指標 5** デジタルトランスフォーメーションに資する事業の取組割合



## 7.2 評価指標の評価方法と目標設定

前項で設定した評価指標の評価方法と現状値、目標値について、それぞれ以下のとおり設定します。

評価指標 1	公共交通ネットワークの収支率			
	<現状値：令和4年度>		<目標値：令和9年度>	
	陸上	海上	陸上	海上
	71.3%	56.3%	71.3%以上	56.3%以上
評価指標の 計算方法	補助を受けている事業者の経常費用に対する経常収入の割合(各事業者の実績調査結果から整理) ※山陽道を経由する系統は除外する ※系統別の経常費用の合計と経常収入の合計の比率で評価 ※前年度の実績値にて評価(例：現状値＝令和4年度の評価：令和3年度実績)			
評価対象	陸上交通	路線バス(5事業者)、乗合タクシー、自家用有償旅客運送		
	海上交通	補助対象航路(6事業者)(一部補助対象外の航路も含む)		
目標値の 考え方	市民に対するモビリティ・マネジメントや外出機会の増加に取り組むことで公共交通のサービス水準(運行本数等)の維持・向上を図るとともに、観光利用の促進等による新たな需要開拓により、収支率について現状以上を目標とします。 ※運行経費、運賃収入、年間行政負担額を令和3年度実績と同水準と仮定している。 ※燃油費高騰など経済状況に大きな変化がある場合、協議会において目標値の見直し等を検討する。			

評価指標 2	公共交通ネットワークの維持に係る利用者1人あたりの年間行政負担額			
	<現状値：令和4年度>		<目標値：令和9年度>	
	陸上	海上	陸上	海上
	140.2円/人	168.4円/人	140.2円/人以下	168.4円/人以下
評価指標の 計算方法	公共交通ネットワークの維持に係る市の補助金額の合計値÷補助対象系統・航路の年間利用者数 ※前年度の実績値にて評価(例：現状値＝令和4年度の評価：令和3年度実績) ※補助金額がゼロの系統・航路は対象外			
評価対象	陸上交通	地域間幹線系統、広域生活交通路線、市町等運行路線、フィーダー系統、その他(尾道市運行路線)		
	海上交通	離島航路補助、生活航路維持確保対策事業、その他(尾道市独自補助、三市町協調補助)		
目標値の 考え方	評価指標1と同様、モビリティ・マネジメントや外出機会の増加に取り組むことで公共交通のサービス水準(運行本数等)の維持・向上を図るとともに、観光利用の促進等による新たな需要開拓により、利用者1人あたりの年間行政負担額について現状以下を目標とします。 ※運行経費、運賃収入、年間行政負担額を令和3年度実績と同水準と仮定している。 ※補助金については、都度状況に応じて検討を行う。 ※燃油費高騰など経済状況に大きな変化がある場合、協議会において目標値の見直し等を検討する。			



評価指標 3	利便性向上に資する事業の取組割合									
<現状値：令和4年度>					<目標値：令和9年度>					
60.0%					100.0%					
評価指標の 計算方法	施策②ならびに③に記載されている事業のうち、取り組んだ事業数の割合 (事業者等からの報告により市が取りまとめ)									
評価対象	施策②					施策③				
	事業 ②-1	事業 ②-2	事業 ②-3	事業 ②-4	事業 ②-5	事業 ③-1	事業 ③-2	事業 ③-3	事業 ③-4	事業 ③-5
					○	○	○	○	○	○
目標値の 考え方	利便性向上に向けた施策②ならびに③の実施を推進するため、計画で位置付ける各事業について、すべて取り組むことを目標とします。(なお、すでに取り組んでいる事業についても、取組件数の増加や内容の充実を図ります)									

評価指標 4	市民1人あたりの公共交通の年間利用回数									
<現状値：令和4年度>					<目標値：令和9年度>					
53.2回/人					56.2回/人以上					
評価指標の 計算方法	市内を運行する陸上・海上交通の利用者数の合計値(千人単位)÷住民基本台帳人口 (事業者等からの報告や統計資料等から市が取りまとめ)									
評価対象	年間利用回数：それぞれ以下の方法で算出し、合算する									
	鉄道	前年度の年間利用者数								
	路線バス	前年度または前事業年度の市内運行系統の利用者数								
	乗合タクシー	前年度の年間利用者数								
	自家用有償 旅客運送	前年度の年間利用者数								
	一般乗用 タクシー	中国運輸局運輸要覧に掲載される前年度の尾道交通 圏の年間利用者数								
	航路	前年度の市内運航航路の利用者数(補助航路のみ)								
目標値の 考え方	住民基本台帳人口：前年度の9月30日時点(ただし運賃の支払いが生じる6歳以上を 対象とする) 人口減少が進む中であっても、人口1人あたりの利用回数を増やすことで、公共交 通の年間利用者数の総数を維持することを目標とします。									

評価指標 5	デジタルトランスフォーメーションに資する事業の取組割合									
<現状値：令和4年度>					<目標値：令和9年度>					
66.7%					100.0%					
評価指標の 計算方法	施策⑤に記載されている事業のうち、取り組んだ事業数の割合 (事業者等からの報告により市が取りまとめ)									
評価対象	事業⑤-1			事業⑤-2			事業⑤-3			
	○			○						
目標値の 考え方	デジタルトランスフォーメーションに向けた施策⑤の実施を推進するため、計画で 位置付ける各事業について、すべて取り組むことを目標とします。(なお、すでに取 り組んでいる事業についても、取組件数の増加や内容の充実を図ります)									

# 第8章 目標達成のための施策・事業

## 8.1 計画に位置付ける施策の体系

前章で定めた基本方針や目標等を踏まえ、本計画に位置付ける施策体系を以下のとおり設定します。

表 6 本計画に位置付ける施策体系

目標	評価指標	施策・事業
【目標 1-1】 持続可能な交通ネットワークの構築に資する支出の確保	評価指標 1 公共交通ネットワークの収支率	<b>【施策①】 近隣市町への移動も踏まえた公共交通ネットワークの維持・確保</b> 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 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①-3 生活航路、離島航路の維持 事業①-4 運行／運航の担い手確保
	評価指標 2 公共交通ネットワークの維持に係る利用者 1 人あたりの年間行政負担額	
【目標 1-2】 交通手段間の連携による利便性の向上	評価指標 3 利便性向上に資する事業の取組割合	<b>【施策②】 あらゆる交通手段間の連携強化</b> 事業②-1 公共交通に係る情報発信の促進・改善 事業②-2 分かりやすいダイヤ設定 事業②-3 交通結節点等での待合環境整備 事業②-4 交通結節点の複合機能化 事業②-5 観光目的での自転車との連携促進
		<b>【施策③】 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</b> 事業③-1 貨客混載等による新たな収益源の獲得 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 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③-4 市民、観光客それぞれをターゲットとした MaaS の取組の推進 事業③-5 生活交通における観光利用の促進
【目標 2】 公共交通を利用する機会の増加	評価指標 4 市民 1 人あたりの公共交通の年間利用回数	<b>【施策④】 意識啓発による公共交通の利用促進</b> 事業④-1 行政機関や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進 事業④-2 公共交通の乗り方・使い方教室の実施
【目標 3】 デジタルトランスフォーメーションの推進	評価指標 5 デジタルトランスフォーメーションに資する事業の取組割合	<b>【施策⑤】 交通行政・取組のデジタル化</b> 事業⑤-1 GTFS データの整備と活用、オープンデータ化 事業⑤-2 キャッシュレス決済、電子チケット等の導入促進 事業⑤-3 交通行政における DX による効率化

## 8.2 施策と事業の内容

### 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

#### 対応する課題

- 維持すべき路線・航路の明確化と役割に応じた適切なサービス設計
- クロスセクター効果も踏まえた機能の維持

#### 事業概要イメージ

##### ◎幹線系統

- 運賃収入に対し運行経費が上回っている幹線系統について、機能を維持するための支援を検討します。
- 運賃収入が運行経費を上回っている系統においても、利用状況等により運賃収入が減少し、運行経費が上回った場合には支援を検討します。
- 幹線系統で国または県の補助対象となっている系統は、以下のとおりです。

(国庫補助：地域間幹線系統確保維持費補助金)

系統名	起点	おもな経過地	終点	実施主体
如水館線	尾道駅前	長江口	如水館前	交通事業者
福山・市線	福山駅前	中国中央病院	市出張所	
尾道・甲山線	尾道駅前	川上口・市出張所	甲山営業所	
尾道・甲山線	尾道駅前	長江口・バイパス	甲山営業所	
尾道駅前～川上口・新尾道駅～市(御調高校前)	尾道駅前	川上口・新尾道駅	市(御調高校前)	
瀬戸田～因島線	瀬戸田港	生口橋赤崎	土生港前	
瀬戸田～因島線(内海造船経由)	瀬戸田港	生口橋・内海造船	土生港前	

(県補助：広島県広域生活交通路線確保維持費補助金)

系統名	起点	おもな経過地	終点	実施主体
瀬戸田線	尾道駅前	市民病院・向島BS	瀬戸田港	交通事業者
	JA総合病院	市民病院・尾道駅前	瀬戸田港	
福山・市線	目崎車庫	—	市出張所	
福山～松永～尾道駅前	福山	松永	尾道駅前	

◎支線系統

- 他市町と連携していたり、幹線を補完したりする役割を担う支線系統について、運賃収入に対し運行経費が上回っている場合に、機能を維持するための支援を検討します。
- 支線系統で国または県の補助対象となっている系統は、以下のとおりです。

(国庫補助：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)

系統名	起点	おもな経過地	終点	実施主体
みつぎ乗合タクシー				交通事業者

(県補助：広島県広域生活交通路線確保維持費補助金)

系統名	起点	おもな経過地	終点	実施主体
生口島一周線	瀬戸田港	赤崎・光明坊	瀬戸田診療所	交通事業者
生口島一周線(瀬戸田 BS 経由)	瀬戸田港	赤崎・瀬戸田 BS	瀬戸田診療所	
駅南口～バイパス東口～如水館	駅南口	バイパス東口	如水館	
駅南口～常石～千歳橋	駅南口	常石	千歳橋	
駅南口～常石～内海農協	駅南口	常石	内海農協	
松永～新池～満越	松永	新池	満越	
満越～早戸～福山駅前	満越	早戸	福山駅前	



- 主要幹線軸（広域拠点・都市拠点・地域拠点相互あるいは他市町と連絡）  
※点線部分は、高速道路や新幹線等の長距離移動を伴うもの
- 補助幹線軸（広域拠点・都市拠点・地域拠点と交通拠点とを連絡）
- 支線軸（地域拠点で幹線と連絡）

資料：尾道市都市計画マスタープランに加筆

図 39 陸上交通における幹線軸と都市計画マスタープランに位置付けられる拠点の関係(再掲)

取組主体	尾道市、国、広島県、運行事業者、ほか沿線市町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
幹線機能の維持に向けた支援					
支線機能の維持に向けた支援					



## 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

### 対応する課題

- 維持すべき路線・航路の明確化と役割に応じた適切なサービス設計
- 自動車専用道路走行の利便性とバリアフリー対応、低床化等のトレードオフへの対応
- デマンド交通等への転換に向けた検討の推進

### 事業概要イメージ

- 利用状況に応じ、支線系統をデマンド交通へ見直すことを検討します。
- 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。

出典：湖西市 web サイト

図 40 送迎交通を公共交通に取り込んだ例



- 利用者数が少ない路線においては、更新の時期を踏まえつつ、ワゴン車等の小型車両への置き換えにより、運行経費の軽減を図ります。
- 高齢者や障害者などの移動制約者の利用を想定し、車両のバリアフリー化（ノンステップバスや低床車両の導入、ステップの設置等）を図ります。



図 41 ワゴン車で運行するバス路線の例(広島県庄原市)

取組主体	運行事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
支線系統の見直し	※状況に応じ見直し				
小型車両への置き換え	※更新の時期を踏まえ置き換え				
車両のバリアフリー化					



## 事業①-3 生活航路、離島航路の維持

### 対応する課題

- 維持すべき路線・航路の明確化と役割に応じた適切なサービス設計
- クロスセクター効果も踏まえた機能の維持

### 事業概要イメージ

- 生活航路、離島航路等に位置付けられている航路について、機能を維持するための支援を検討します。
- その他、第3セクターなど、通勤・通学として重要な生活航路の維持・確保に向け取り組んでいる事業者に対し、効率的な運営を前提として、航路の維持に向けた対策を検討します。
- 生活航路、離島航路で国または県の補助対象となっている航路は以下のとおりです。

### ◎生活航路

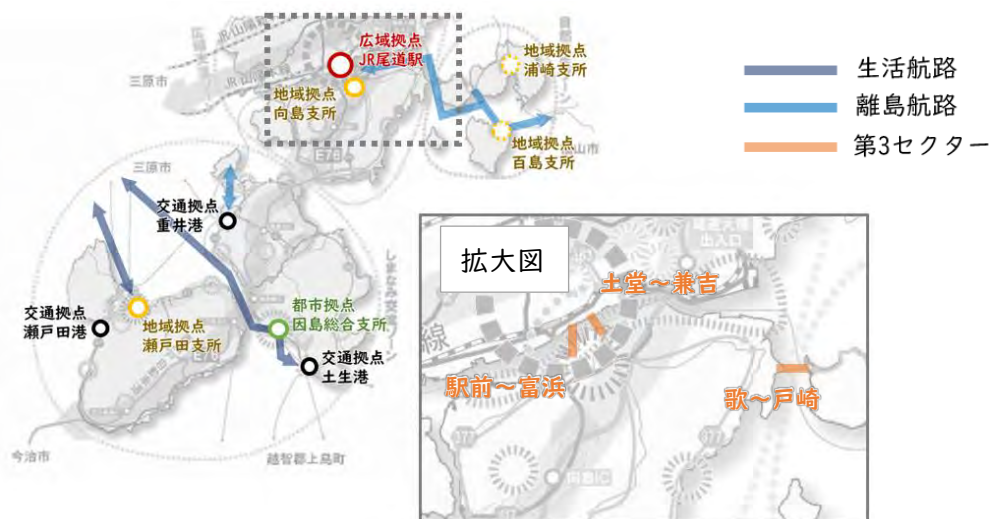
(県補助：生活航路維持確保対策事業補助金)

航路名	起点	おもな経過地	終点	実施主体
土生～三原	土生港	因島モール	三原港	交通事業者
須波～沢	須波港	—	沢港	交通事業者

### ◎離島航路

(国補助：離島航路運営費等補助金／県補助：広島県離島航路補助金)

航路名	起点	おもな経過地	終点	実施主体
常石～尾道	常石港	福田港	尾道港	交通事業者
細島～西浜	重井西港	—	細島港	尾道市



資料：尾道市都市計画マスタープランに加筆

図 42 生活航路、離島航路に位置付ける航路と都市計画マスタープランに位置付けられる拠点の関係

取組主体	尾道市、国、広島県、運航事業者、ほか沿線市町				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
生活航路、離島航路の維持					

## 事業①-4 運行／運航の担い手確保

### 対応する課題

- 運行／運航の担い手確保

### 事業概要イメージ

- ハローワークや海事事務所、事業者団体等と連携した担い手確保の取組として、就職フェアや運転体験会等を実施します。また、事業者団体等が実施する担い手確保の取組や、広島県が実施するUIJターン人材への仕事紹介等について、情報提供を行います。
- 必要に応じて、二種免許の取得支援に係る補助や船員雇用促進に係る助成金などの活用を目的とした情報提供を行います。

#### 【大型二種免許取得支援制度の例：おのみちバス】

- ・採用試験応募時は大型二種免許不要。採用決定後に指定の自動車学校にて大型二種免許取得。
- ・大型二種免許取得費用を会社が貸与(3年在籍で半額、5年在籍で全額の返済免除)

尾道 × 働く × 暮らす  
尾道市地域公共交通事業者  
企業合同説明会

尾道市内のバス・タクシー・航路事業者が大集合!

どこからでも参加できます  
尾道駅前・カヌー・マイウェイセンターに開催です!!  
事前に参加申請をお願いします  
参加無料です! (11/18までのお申し込みください)  
パソコンでの閲覧を推奨しています  
資料請求による会社説明があります

日時  
令和2年  
**11/21**  
13:30 ~ 16:30 (予定)

タイムスケジュール  
13:30~ オープニング  
13:40~ 第1部 説明会  
14:20~ 第2部 説明会  
15:15~ 第3部 説明会  
15:55~ 第4部 説明会  
16:25~ クロージング

お申込みはこちら  
QRコード

図 44 交通事業者の合同説明会(本市)

やりがい  
仕事へ!

11月3日(木・祝日)  
11:00~15:00  
ロイヤルドライビングスクール横山

11月19日(土)  
11:00~15:00  
広島市中小企業会館

参加無料 当日参加もOK

路線バス運転者  
高速バス運転者  
貸切バス運転者

整備管理者・整備士も募集中

ご参加お待ちしております。

資料：広島県バス協会

図 43 就職フェアの取組事例

HIROBIRO  
ひろしま移住メディア

イベント サポート窓口

ひろひろワーク (会員限定)  
HIROBIRO.WORK

全て 都市 海 山

語学 事務 経営 営業 技術 食 医療介護 その他

家人内職をみる >

出典：ひろしま移住メディア HIROBIRO

図 46 広島県のUIJターン人材向けの求人情報掲載ページ

募集終了

【島暮らし】島民の足を支える『ニューたかしま乗組員』(資格不要)募集!!

佐賀支庁漁業協同組合  
佐賀県漁業協同組合  
佐賀県津市

資料：移住スカウトサービス SMOUT

図 45 佐賀県の定住促進と組み合わせた

乗務員募集例

取組主体	尾道市、交通事業者、国、県、事業者団体、ハローワーク				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
担い手確保の取組の推進					
各種補助や助成に係る情報提供					

## 事業②-1 公共交通に係る情報発信の促進・改善

### 対応する課題

- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)
- 利用者の目線に立った情報発信と事業者間連携の推進

### 事業概要イメージ

- バス停案内や名称、時刻表、行き先表示等の改善を図ります。



図 47 結節点での案内例 (鳥取県鳥取市)

- 路線の見直しや事業者の変更等を踏まえ、公共交通マップを更新します。(観光マップとの連携も検討します)
- 公共交通マップと合わせて活用できる総合時刻表を作成します。(デジタル対応も視野)



図 48 尾道公共交通マップ



図 49 総合時刻表の例(福山・笠岡地域公共交通活性化協議会)

取組主体	交通事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
バス停案内や名称、時刻表、行き先表示等の改善	実現に向け協議・検討→協議が整い次第改善				
公共交通マップの更新	実現に向け協議・検討→協議が整い次第更新				
総合時刻表の作成	実現に向け協議・検討→協議が整い次第作成				



## 事業②-2 分かりやすいダイヤ設定

### 対応する課題

- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)
- 利用者の目線に立った情報発信と事業者間連携の推進

### 事業概要イメージ

- 交通結節点において、幹線系統と支線系統の乗継や、鉄道ーバス・バスー船等の乗継ができるよう、ダイヤを設定します。



図 50 幹線系統と支線系統の乗継の例  
(愛媛県宇和島市)

- 複数系統が重複する路線において、運行間隔を調整することによる利用者数の平準化を図ります。(地域公共交通利便増進事業の適用や幹線系統における共同経営計画の策定も検討します)
- バス路線や航路において、できる限りパターンダイヤ化することにより、分かりやすさを向上させます。

前橋駅方面 (市役所・合庁前時刻表) 平日

01	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	回数
03 上信	09 乗継		16 日中	21 乗継		31 日中	39 上信		46 日中	53 日中		9回
03 日中		13 日中		21 日中		31 日中	33 日中	41 乗継	44 乗継	46 日中	47 乗継	59 上信
04 上信												11回
05 日中	06 乗継	09 乗継	13 乗継	21 日中	22 日中			41 乗継		46 日中	46 乗継	9回
			12 乗継	17 上信	26 乗継	27 日中	33 日中	37 乗継	39 乗継	50 日中	57 乗継	11回
					28 日中							
01 乗継	04 上信			21 日中				40 日中		46 日中	51 乗継	7回
01 乗継												11回
			12 乗継	19 乗継	21 乗継	26 上信		41 乗継	43 日中	51 日中		11回
			15 日中		21 乗継			41 乗継				58回

01	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	回数
01 乗継	06 上信		16 日中			31 日中	36 日中	41 上信	46 日中			8回
01 乗継	06 上信	11 日中	16 日中	21 日中		31 乗継		41 乗継	46 乗継	51 乗継	56 日中	11回
01 上信	06 乗継	11 乗継	16 日中	21 日中	26 日中	31 乗継			46 日中			8回
01 日中	06 上信	11 乗継	16 日中	21 日中	26 日中	31 乗継	36 乗継	41 乗継	46 日中	51 日中	56 乗継	13回
01 乗継	06 上信	11 乗継	16 乗継	21 乗継		31 日中		41 乗継	46 日中	56 日中		9回
01 乗継			16 日中	21 日中	26 上信	31 乗継		41 日中	46 乗継	56 日中	56 日中	10回
			16 乗継									59回

図 51 ダイヤ調整の例  
出典：前橋市内乗合バス事業共同経営計画

取組主体	運行事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
幹線系統と支線系統等の乗継向上	対象検討	協議・調整を踏まえ改善			
運行間隔の平準化、パターンダイヤの導入	対象検討	協議・調整を踏まえ導入			

## 事業②-3 交通結節点等での待合環境整備

### 対応する課題

- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)
- 利用者の目線に立った情報発信と事業者間連携の推進

### 事業概要イメージ

- 幹線・支線の乗り入れ状況やその機能などに応じて、交通結節点等の位置付けを整理します。

交通結節点等の位置付け	位置付ける拠点	対象となる駅、バス停、港
広域交通結節点	JR 尾道駅	JR 尾道駅、尾道港
	JR 新尾道駅	JR 新尾道駅
主要交通結節点	因島総合支所	因島総合支所、因島モール
	御調支所	道の駅クロスロードみつぎ
	瀬戸田支所	瀬戸田支所、瀬戸田診療所
	三成	三成(高速バス停留所・中国自動車道尾道 IC 等)
交通結節点	JR 東尾道駅	JR 東尾道駅
	向島支所	向島支所
	浦崎支所	満越港
	百島支所	福田港
	重井港	重井西港
	土生港	土生港(中央栈橋・長崎栈橋)
	瀬戸田港	瀬戸田港
その他交通拠点		長江口
		尾道総合病院
		尾道市立市民病院

- 交通結節点等の位置付けを踏まえ、求められる待合環境を定義します。

#### 【定義する内容のイメージ】

- ・ハード面：トイレや待合室、冷暖房、屋根、バリアフリー対策、AED 等
- ・ソフト面：サイネージ、発着案内、施設の清潔さ、室内照明、維持管理 等

- 定義された待合環境について、一定程度の水準を満たすよう整備を推進します。整備に際し、必要に応じて、地域公共交通利便増進事業の適用も検討します。

取組主体 尾道市、運行・運航事業者、広島県

### スケジュール

事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
交通結節点に求められる待合環境の定義					
待合環境の整備の推進					

## 事業②-4 交通結節点の複合機能化

### 対応する課題

- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)
- 貨客混載事業等による収益の確保(出荷代行や救援事業、商品宅配等)
- 地域活動等との連携による利用者の確保

### 事業概要イメージ

- 事業②-3 で定義する交通結節点等において、結節点内あるいは結節点に隣接して物販施設や公共施設等を配置し、複合機能化を図ります。(必ずしも新たな施設整備を伴いません)



図 52 駅に宿泊施設、物販が併設(尾道駅)



図 53 バス停に道の駅、図書館等が併設  
(道の駅クロスロードみつぎ)



図 54 バス停、路面電車電停にコンビニが併設  
(高知県南国市)



図 55 バス停に公民館が併設  
(広島県広島市安佐北区)

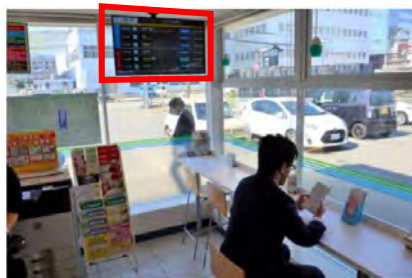


図 56  
イートインスペースに  
路線バスのサイネージ  
を設置(山口県山口市)  
出典：山口市 web サイト

取組主体		尾道市、その他関係団体				
スケジュール						
事業概要		R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
交通結節点の 複合機能化	施設整備を伴わない			検討・協議		
	施設整備を伴う		実現に向け協議・検討	→協議が整い	次第導入	





## 事業③-1 貨客混載等による新たな収益源の獲得

### 対応する課題

- 貨客混載事業等による収益の確保(出荷代行や救援事業、商品宅配等)

### 事業概要イメージ

- 高速バスや路線バス、タクシー等において、商品の輸送を行う貨客混載事業の実現・拡充を目指します。



出典：東急バス web サイト

図 60 高速バスでの貨客混載事例(フラワーライナー)

図 61 路線バスでの貨客混載事例

- 過疎地域におけるデマンド交通やタクシー等での宅配代行の実現を目指します。



図 62 デマンド交通を活用した宅配代行の事例(鳥取県大山町)

取組主体	運行事業者、尾道市、商工会、宅配事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
貨客混載事業の実現・拡充	実現・拡充に向け協議・検討→協議が整い次第導入				
デマンド交通等での宅配代行の実現	実現に向け協議・検討→協議が整い次第導入				



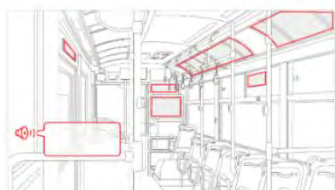
## 事業③-2 医療機関・商業施設等との連携強化による事業の安定化

### 対応する課題

- 市民の公共交通利用を増やすモビリティ・マネジメントの推進
- 貨客混載事業等による収益の確保(出荷代行や救援事業、商品宅配等)
- 地域活動等との連携による利用者の確保

### 事業概要イメージ

- みつぎ乗合タクシーにおいて、医療機関との連携により受診予約と配車手配の連動を図り、配車需要を平準化して効率を高めるよう検討します。
- バスの車体等に広告を掲載することで運賃外収入(広告収入)を獲得し、事業の安定化を図ります。



バス広告には、バス車内広告とバス車外広告の2つがあります。  
車内広告はバス乗降客に対しての広告、車外広告はバスが往来する路線の生活者(車や歩道から見る人々)に向けての広告です。



出典：おのみちバス web サイト



図 63 バスの車体に配置する広告の募集ページ(おのみちバス)

図 64 ラッピングバス

- 多角的な事業経営により、別事業から得た収益によって本業である公共交通の運営を下支えします。



図 65 本四バス開発：瀬戸田 PA



図 66 おのみちバス：  
移動スーパーはっぴい(共同運行)



図 67 おのみちバス：ロープウェイ



図 68 中国タクシー：小売業(バーカリー)

取組主体	交通事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
医療機関との連携による配車需要の平準化	実証実験		本格導入		
広告収入による事業の安定化					
別事業からの収益による公共交通の下支え					

## 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

### 対応する課題

- 地域活動等との連携による利用者の確保

### 事業概要イメージ

- バスや鉄道、船のダイヤを意識したイベント設定を働かします。
- イベント時におけるパークアンドライドの取組を実施します。



図 70 パークアンドライドのPR資料



図 69 ダイヤにあわせたイベント事例 (広島県庄原市)



図 71 シルバーリハビリ体操

- みつぎ乗合タクシーにおいて、健康づくり等の地域でのイベントに際し、乗合タクシーの活用を働かします。(イベント参加に際し、送迎が必要な人への配車を支援する等)

取組主体	イベント主催者・観光協会・地域住民、交通事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
ダイヤを意識したイベント設定の働きかけ					
イベント時のパークアンドライドの実施					
健康づくり等での乗合タクシーの活用	実証実験		本格導入		



## 事業③-4 市民、観光客それぞれをターゲットとした MaaS の取組の推進

### 対応する課題

- データの整備・活用の進展
- 市民の公共交通利用を増やすモビリティ・マネジメントの推進
- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)

### 事業概要イメージ

- 市民をターゲットとした MaaS の取組を推進します。(特に広島型 MaaS 推進事業を活用し、御調地域においてみつぎ乗合タクシーを活かした取組を行います)



図 72

みつぎ乗合タクシーでの導入を想定するシステムのイメージ

- 観光客をターゲットとした MaaS の取組を推進します。



出典：JR おでかけネット web サイト



出典：MOBIRY web サイト

図 73 観光客をターゲットとした MaaS の例(上：JR 西日本 tabiwa、下：広島電鉄 MOBIRY)

取組主体	交通事業者、尾道市、広島県、観光協会、地域住民				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
広島型 MaaS の取組の推進	実証実験		本格導入		
観光客をターゲットとした MaaS の取組の推進					

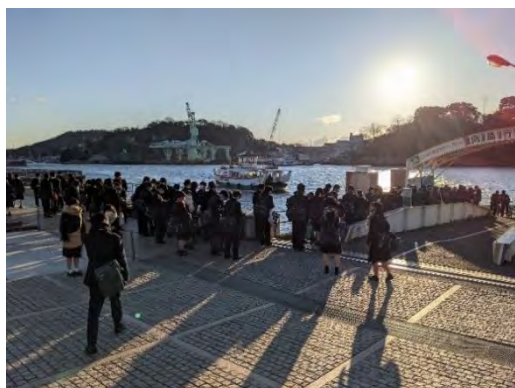
## 事業③-5 生活交通における観光利用の促進

### 対応する課題

- 分かりやすさの向上(案内やダイヤ等)
- 利用者の目線に立った情報発信と事業者間連携の推進

### 事業概要イメージ

- 生活交通単体では維持が難しい交通手段に対して、観光利用を促進する取組を行います。



出典：尾道観光協会

図 74 観光利用と生活交通の共存イメージ

- 新尾道駅においては、通勤・通学など生活交通としての利用、尾道工業団地・尾道流通団地の関係者の利用に加え、新尾道駅の立地を活かし、びんご運動公園を活用した観光面での利用を促進する取組を検討します。

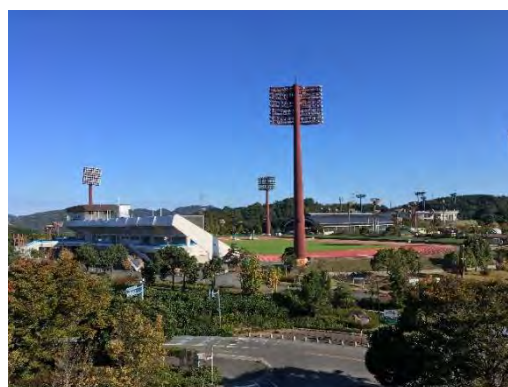


図 75 取組箇所の例(新尾道駅とびんご運動公園)

取組主体	交通事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
観光利用の促進					



## 事業④-1 行政機関や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進

### 対応する課題

- 幹線部分における固定需要を増やすモビリティ・マネジメントの推進
- 市民の公共交通利用を増やすモビリティ・マネジメントの推進

### 事業概要イメージ

- 行政機関や事業者等において、公共交通利用の啓発活動を行います。

図 76 公共交通利用の啓発活動の例  
出典：国土交通省 web サイト



- 事業所等への公共交通通勤を促進する支援を行います。(公共交通での通勤手当の支給に係る補助や公共交通通勤を奨励する企業の認証制度創設等を想定)

図 77 公共交通通勤を促進する支援の取組事例(鳥取県)  
出典：鳥取県 web サイト

### 公共交通乗ってecoh! 県民運動

鳥取県内の企業・団体等の皆様へ  
～公共交通の利用促進に向け、一緒に取り組んでみませんか?～

みんなで乗って鉄道・バスを盛り上げよう!

～「公共交通乗ってecoh!」宣言事業者を募集します～

利用促進の取り組みを各自で設定し、事業所内で展開する活動です。  
(社員・職員向けの利用促進、お客様・来訪者への呼びかけ etc.)

県内に事業所を有する企業・団体・行政機関等はどなたでも参加できます。

※福山都市圏交通円滑化総合計画では、エコな移動に役立つ情報やエコな移動に関するイベント情報を発信予定

図 78 公共交通利用を促進する取組事例(福山都市圏交通円滑化総合計画)

出典：福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会幹事会資料

### ▼ベスト運動の現在のリーフレット



取組主体	尾道市、その他行政機関・事業所等、地域住民				
スケジュール	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
公共交通利用の啓発活動	実現に向け協議・検討→協議が整い次第導入				
公共交通通勤の促進に向けた支援の検討	実現に向け協議・検討→協議が整い次第導入				



## 事業⑤-1 GTFS データの整備と利活用、オープンデータ化

### 対応する課題

- データの整備・活用の進展

### 事業概要イメージ

- GTFS データ未整備の運行・運航事業者における GTFS データ整備を推進します。  
※JP データ/RT データのそれぞれの整備を想定します。



図 81 Google での検索イメージ

- GTFS データを活かした取組を推進します。  
例：Google や乗換案内への掲載、RT データを活かしたデジタルサイネージの導入



図 82 RT データを活用したデジタルサイネージ例  
(山口県山陽小野田市)

- オープンデータ化を推進します。  
(尾道市オープンデータカタログサイトへの掲載)  
※オープンデータカタログサイトの目的：オープンデータの取組を推進することにより、市民生活の利便性の向上・地域経済の活性化・事業者などと協働した取組の推進などが期待される。

取組主体	交通事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
GTFS データ整備の推進					
GTFS データを活かした取組の推進					
オープンデータ化の推進					



## 事業⑤-2 キャッシュレス決済、電子チケット等の導入促進

### 対応する課題

- データの整備・活用の進展
- 市民の公共交通利用を増やすモビリティ・マネジメントの推進

### 事業概要イメージ

- 運行・運航事業者において、車内・船内等で交通系 IC カードや QR コード、クレジットカード等のキャッシュレス決済ができるよう、端末等の導入を推進します。

※尾道市公共交通事業者キャッシュレス機器等整備事業費補助金の活用も積極的に検討



出典：JR 西日本 web サイト

図 83 IC 端末のイメージ

- 従来の紙媒体の乗車(船)券や企画チケットに代わる電子チケットの導入を推進します。



出典：JR おでかけネット web サイト

バスもり！ バスの検索～予約を完全サポート



出典：Google Play



図 84 県内で運行する交通事業者が導入している電子チケットの例(一部再掲)

出典：MOBIRY web サイト

取組主体	運行・運航事業者、尾道市				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
キャッシュレス決済の導入推進					
電子チケットの導入推進					

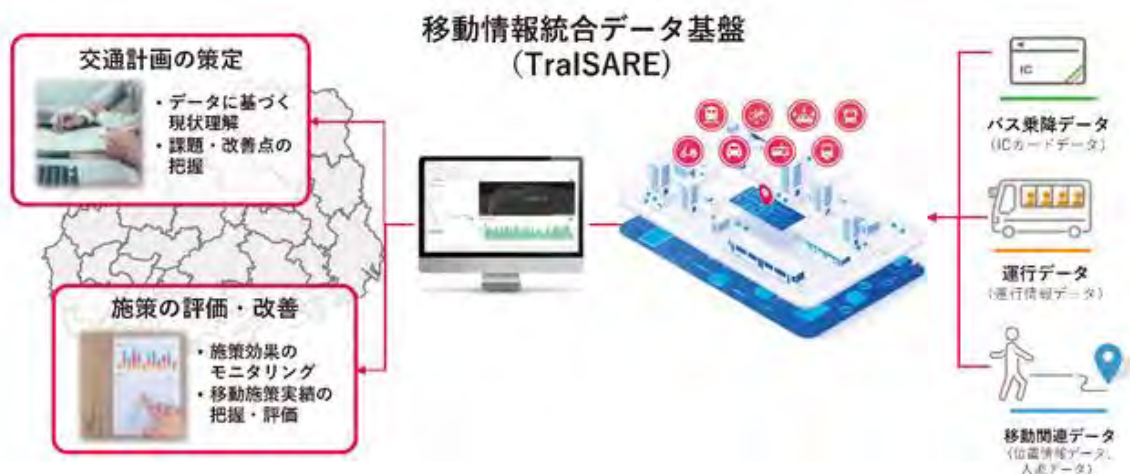
## 事業⑤-3 交通行政における DX による効率化

### 対応する課題

- データを活かした業務の効率化の進展

### 事業概要イメージ

- 広島県が整備する交通データ連携基盤を活かし、より有効な行政施策につなげていきます。



出典：MaaS Tech Japan web サイト

図 85 広島県交通データ連携基盤の概念

- 申請や監査等における電子データ(電子チケットや GTFS データ等)の活用を推進します。

取組主体	国、広島県、尾道市、運行・運航事業者				
スケジュール					
事業概要	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)
交通データ連携基盤の活用					
申請や監査等における電子データの活用					

## 第9章 計画の推進体制

### 9.1 計画の進捗管理方法

毎年度実施する尾道市地域公共交通協議会において、前年度の計画に位置付けられた各事業の取組状況と各評価指標の評価結果を報告することで、計画の進捗管理を行います。

なお、計画の進捗状況を踏まえ、協議会・分科会で事業の見直し等を必要に応じて実施することとします。

### 9.2 評価指標の達成状況の調査スケジュール

評価指標の達成状況を調査するための年間スケジュールを以下に示します。

表 7 評価指標の達成状況の調査スケジュール

評価指標		10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
評価指標 1 公共交通ネットワークの収支率	路線バス		■							
	乗合タクシー		■							
	自家用有償旅客運送					■				
	航路		■							
評価指標 2 公共交通ネットワークの維持に係る利用者1人あたりの年間行政負担額						■				
評価指標 3 利便性向上に資する事業の取組割合						■				
評価指標 4 市民1人あたりの公共交通の年間利用回数	鉄道					■				
	路線バス		■							
	乗合タクシー					■				
	自家用有償旅客運送		■							
	一般乗用タクシー		■							
評価指標 5 デジタルトランスフォーメーションに資する事業の取組割合						■				



### 9.3 計画期間全体、各年度の取組スケジュール

計画期間全体における毎年度の事業実施や評価等の取組スケジュールを以下に示します。

表 8 計画期間全体における取組等の評価スケジュール

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度~
計画[Plan] 尾道市地域公共交通計画	● 必要に応じて計画の改定					次期計画
事業実施[Do]	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	
評価[Check]	目標の達成状況評価 事業の実施状況の把握					
見直し[Action] 事業の課題整理・ 改善点の検討、 計画全体の見直し・ 改善	見直し案検討	反映	計画見直しの必要性検討	次期計画に向けた検討	次期計画策定作業	
(参考) 尾道市地域公共交通 協議会		▲	▲	▲	▲	▲

各年度における取組スケジュールを以下に示します。

表 9 各年度における取組スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画[Plan]	見直しに基づく改善			次年度事業検討					● 次年度予算要求			
事業実施[Do]	必要に応じて修正						事業実施					
評価[Check]							事業実施状況の確認・評価					
見直し[Action]							評価結果を受けた見直し検討					

— 【用語解説】 —

《あ行》

い	一般乗用タクシー	定員が10人以下の車両を貸し切って旅客を運送する事業。
	一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用タクシーに同じ。
	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。
お	オフピーク	ピーク時を外した時間帯。
	オープンデータ	機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータであり人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの。誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができる。

《か行》

か	環境定期券	通称「のれバスて〜き」。通勤定期券保有者とその家族が土日祝日に路線バスを利用する際、割安料金で乗車できる仕組み。
	貨客混載事業	旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができる仕組み。
	過疎地域	ここでは、貨客混載事業が可能となる地域のこと。具体的には、(平成29年8月7日付け国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号)に規定する過疎地域を指し、尾道市内では旧御調町、旧向島町、旧因島市、旧瀬戸田町の区域が該当する。
き	キャッシュレス	現金を使用せず、クレジットカードや電子マネー、バーコードやQRコードを介した仕組み。
	救援事業	本来のタクシー業務を妨げない範囲で、運輸支局への届出により、買い物代行や電球交換、処方箋や薬の受け取り代行などを行うことができる事業。
	共同経営	事業者の合併等によらず、企業形態をそのまま維持しつつ、複数の事業者が、共同で、運賃・路線・ダイヤ等の設定を行うことにより、乗合バス事業等の経営を行うこと。
く	クロスセクター効果	地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果のこと。
け	計画運行回数	片道を0.5回(循環の場合は1循環で1.0回)として1年間に運行される、計画上の運行回数。
	系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位。

こ	交通空白地	駅やバス停が一定の距離の範囲内にはない地域のことを指す「利用圏」の圏外にある地域。本計画では、バス停から半径 400m の範囲内を利用圏としており、その圏外を交通空白地としている。
	港内渡船	ここでは、尾道水道内の約 300m 区間（本土部から向島まで）を運航する渡船。
	交通結節点	自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。

### 《さ行》

さ	サイクルツーリズム	自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ取組。
	サービス水準	ここでは運行便数とほぼ同義としている。
	サイクルシップ	自転車を解体せずに、一定程度の台数をそのまま積み込むことができる旅客船。
	サイクルラックバス	自転車を解体せずにそのまま積み込むことができるラックを備えたバス車両。
	サイクルトレイン	自転車を解体せずにそのまま積み込むことができる鉄道車両。
し	シームレス	「継ぎ目がない」という意味。英語由来で seam(継ぎ目・縫い目)+less(を持たない)と分解できる表現で、日本語としては多くの場合、機能やサービスがよく連携していて（一貫性があり）利用者にとって快適であるという意味合いで用いられる。
	ジャンボタクシー	一般的なタクシーは 4 名(乗務員除く)であるのに対し、5 名以上の乗車や大量の荷物を載せることができるタクシー。
	自家用有償旅客運送	バスやタクシー事業者によるサービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、自治体や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
	準特定地域	改正タクシー特措法に基づき、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域として、国土交通大臣が指定するもの。
	自主運行路線	運賃収入等の自己資金のみで運行する路線バス。
	自転車キャリア	自転車を輸送するために自動車やバスに取り付けられた装置。
	上下分離	施設・車両等の資産の保有や整備を行う主体と、旅客運送を行う主体を切り分ける仕組み。
	自動車専用道路	特定の道路について、自動車のみ的一般交通の用に供することとする仕組み。
	す	ストック
せ	生活関連施設	高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設。
	生活交通	地域公共交通に同じ。

船員手帳	船員の身分証明書であって、船員の履歴、有給休暇の付与、船員保険、健康証明等の事項が記載されている書類。漁船やその他の船舶で就労する場合は受有しなければならないとされている。国によっては、船員手帳を所持する者に対して上陸許可を付与する例もあるため、船員のパスポート代わりに用いられることもある。
船員法	船員のみを対象とした、労働者の保護の観点から一定のルールを定める法律で、労働基準法とは異なり海上労働の特殊性を反映したもの。

### 《た行》

た	第三セクター	日本国政府または地方公共団体(第一セクター)が、民間企業(第二セクター)と共同出資により設立した法人で、国や地方公共団体と民間が合同で出資・経営する企業のこと。
ち	地域公共交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関。
	地域協議会	タクシーの準特定地域において、準特定地域計画の作成、当該準特定地域計画の実施に係る連絡調整、その他当該地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たり必要となる事項の協議を行うために設置する協議会。
	地域活動	地域団体や NPO をはじめとする多様な主体が、自分たちのまちを住み良くするため、そして地域課題を解決するための様々な活動。
つ	ツーステップ車両	乗降口の踏み板が2段になっているバス車両。
て	テレワーク	情報通信技術を活用した時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。
	デジタルサイネージ	「電子看板」とも呼ばれ、交通機関の運行状況など刻々と変化する情報等、映像や文字を表示する情報・広告媒体。
	電子チケット	紙媒体のチケットをデジタルデータ化したもの。
	デマンド交通	予約型の運行形態の乗合輸送サービス。
	デジタルトランスフォーメーション	DX と略される。デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供、新たなビジネスモデルの開発を通して、社会制度や組織文化なども変革していくような取組を指す概念。
と	トレードオフ	両立できない関係性。
	都市機能	都市において必要な文化、教育、保健・医療・福祉、商業、工業などのサービスを提供する機能や居住機能。
	同一航路 同一運賃の原則	同一とみなされる航路では同一の運賃体系(賃率)とする原則。

### 《な行》

な	内航船	国内の港間を結び、国内物流を支える内航海運に従事する貨物船。
	ナショナル サイクルルート	自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、令和元年9月に創設されたサイクルルート。
に	二種免許	旅客自動車であるものを、旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する際に必要となる免許証。
の	乗合タクシー	定員が10人以下のタクシー車両を用いて運行される乗合運送事業。

### 《は行》

は	バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方。
	バスロケーションシステム	無線通信やGPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。
	パターンダイヤ	公共交通機関がある一定の間隔で周期的に運行するダイヤ。
	パークアンドライド	市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、自宅から最寄り駅・バス停まで自動車を使い、近接した駐車場から公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動すること。
ひ	広島型 MaaS 推進事業	中山間地域における公共交通の利便性と持続可能性の双方を高めるため、交通事業者・利用者・受益者（商業施設等）が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスを1つのサービスとすることを目指す県の事業。
ふ	フィーダー系統	バスの停留所、鉄軌道駅、港及び空港において、幹線ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通。
へ	平均乗車密度	1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値。輸送人キロ（利用者全員が利用した距離の総和）を実車走行キロ（営業運行した距離の総和）で除して求められる。
	平均運行回数	1日あたりの運行回数の平均値。
ほ	母港	船の拠点となる港。航路の場合は、起点となる港を指す。

### 《ま行》

ま	待合環境	利用する公共交通機関が到着するまでの時間を過ごす場所の環境（ハード・ソフト）。
み	みなとオアシス	地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省が登録したもの。

も	モビリティデータ 連携基盤	中山間地域をはじめとする各地域の交通ネットワークの維持・確保に向け、デジタル技術を活用したデータ分析に基づく、より効率的で利便性の高い交通体系の構築を目指し、県及び県内市町が今後交通政策に活用するために広島県が整備するデータプラットフォーム。
	モビリティ・ マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な公共交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組。
	モータリゼーション	自動車が普及し、一般の生活の必需品となる現象。

### 《や行》

ゆ	輸送量	ある路線が運んでいる旅客の人数。平均乗車密度に運行回数を乗じて求められる。
	輸送資源	地域公共交通のみならず、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等、移動や輸送に係る手段全般。

### 《ら行》

り	利用圏	交通空白地を参照。
	輸行	遠方でサイクリングを楽しむために、自転車を分解して、鉄道やバスなどの公共機関に持ち込んで目的地まで移動すること。

### 《123》

2	2次交通	拠点となる空港や鉄道の駅から観光地等の目的地までの交通のこと。
---	------	---------------------------------

### 《ABC》

G	GTFS データ	「General Transit Feed Specification」の略。公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用されるファイルの共通形式。JP データは、「静的データ」と言われ、時刻表やバス停位置情報、便の情報などを扱う。RT データは、「動的データ」と言われ、車両の位置情報や運行情報などを扱う。
I	IC カード	情報(データ)の記録や演算をするための IC(集積回路)を内蔵しているカード。交通系 IC カードは、繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
	IoT 技術	Internet of Things の略で、家電製品や車等の様々なモノとインターネットを接続し、相互に制御することが可能な仕組み。



M	MaaS	マースと読む。Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
P	PASPY	広島地区の鉄軌道（広島電鉄・広島高速交通）・バス事業者等で導入されている非接触型 IC カードの名称。
Q	QR コード	Quick Response の略。バーコードを拡張するために開発された 2 次元コード。従来のバーコードと比べて大容量のデータを格納することが可能。



## ■ 付属資料

●付属資料 1 計画策定経過

年月日	項目	主な内容
令和4年5月30日	■第1回 尾道市地域公共交通協議会	・尾道市地域公共交通計画策定について
令和4年6月(書面)	■第2回 尾道市地域公共交通協議会	・みつぎ乗合タクシー運行内容の一部変更について(期間限定)
令和4年6月	◇市民アンケート調査 ◇高校事務局アンケート調査 ◇尾道市立大学生アンケート調査 ◇観光客アンケート調査	
令和4年6月9日、11日	◇路線バス、高速バス、 航路利用者アンケート調査	
令和4年6月～7月	◇百島、細島住民アンケート調査 ◇みつぎ乗合タクシー利用登録者 アンケート調査	
令和4年7月～8月	◇交通事業者ヒアリング調査 ◇行政ヒアリング調査	
令和4年8月25日	■第3回 尾道市地域公共交通協議会	・網形成計画の評価・検証、地域公共交通計画への対応方針 ・尾道市地域公共交通計画の目次構成、記載方針 ・尾道市の公共交通を取り巻く現状・問題点、課題
令和4年10月21日	□第1回 陸上交通分科会 □第1回 海上交通分科会	・網形成計画の評価・検証、地域公共交通計画への対応方針 ・尾道市地域公共交通計画の目次構成、記載方針 ・尾道市の公共交通を取り巻く現状・問題点、課題 ・現状・問題点、課題等の関係整理 ・施策・事業概要
令和4年11月2日	□陸上・海上交通事業者意見交換会	・施策、事業概要
令和4年11月25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計画(素案)について
令和4年12月27日	■第5回 尾道市地域公共交通協議会	・尾道市地域公共交通計画(素案)について
令和5年1月23日～ 2月21日	◇パブリックコメント	・尾道市地域公共交通計画(素案)について
令和5年3月6日	■第6回 尾道市地域公共交通協議会	・尾道市地域公共交通計画(案)について

## ●付属資料 2 協議会規約

### 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、地域公共交通計画(以下「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な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) 計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 計画及び計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (3) 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輸送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (5) 交通空白地有償輸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、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。

附 則

この規約は、平成28年6月1日から施行する。

附 則

この規約は、令和4年3月28日から施行する。

●付属資料 3 協議会・分科会委員名簿

尾道市地域公共交通協議会委員名簿

(令和4年10月1日現在)

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	尾道地区旅客船協会	事務局長	柳井 裕志	
	西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部 広島支社	地域交通課長	山口 晃弘	
	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	
	公益社団法人広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	
	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	鈴木 勝己	
道路管理者	尾道市建設部	部 長	小川 礼樹	
港湾管理者	広島県土木建築局港湾振興課	課 長	上場 慶一郎	
公安委員会	尾道警察署	交通課長	山田 隆二	
各種団体の代表	因島商工会議所	観光運輸委員長	松浦 政浩	
	尾道しまなみ商工会	理 事	穴戸 栄二郎	
	尾道商工会議所	副会頭	杉原 毅	
	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PTA連合会	顧 問	高橋 武也	
	尾道市老人クラブ連合会	会 長	大谷 博章	
学識経験を有する者	福山市立大学都市経営学部	教 授	渡邊 一成	会長
地方公共団体が必要と認める者	中国運輸局因島海事事務所	次 長	田邊 真久	
	中国運輸局尾道海事事務所	首席運輸企画専門官	中井 孝司	
	中国運輸局広島運輸支局	首席運輸企画専門官	川野 芳枝	
	広島県地域政策局交通対策担当	課 長	藤井 剛	
地方公共団体	尾道市企画財政部	部 長	中山 泰則	副会長

(敬称略)

尾道市地域公共交通協議会 陸上交通分科会名簿

(令和4年10月1日現在)

< 委員 >

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 中国統括本部 広島支社	地域交通課長	山口 晃弘	
	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	
	公益社団法人広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	
	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	鈴木 勝己	
道路管理者	尾道市建設部	部 長	小川 礼樹	
公安委員会	尾道警察署	交通課長	山田 隆二	
各種団体の代表	因島商工会議所	観光運輸委員長	松浦 政浩	
	尾道しまなみ商工会	理 事	穴戸 栄二郎	
	尾道商工会議所	副会頭	杉原 毅	
	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 章	
	尾道市PTA連合会	顧 問	高橋 武也	
	尾道市老人クラブ連合会	会 長	大谷 博章	
学識経験を 有する者	福山市立大学都市経営学部	教 授	渡邊 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	川野 芳枝	
	広島県地域政策局交通対策担当	課 長	藤井 剛	
地方公共団体	尾道市企画財政部	部 長	中山 泰則	副会長

(敬称略)



< 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
	因の島バス株式会社
タクシー事業者	備三タクシー株式会社
	尾道合同タクシー株式会社
	有限会社B & G
	因島タクシー株式会社
	大平交通株式会社
	田島タクシー有限会社
	瀬戸田タクシー有限会社
	美南タクシー
	岡山交通株式会社
	有限会社せとうち観光タクシー

(順不同、敬称略)

尾道市地域公共交通協議会 海上交通分科会名簿

(令和4年10月1日現在)

< 委員 >

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	尾道地区旅客船協会	事務局長	柳井 裕志	
道路管理者	尾道市建設部	部 長	小川 礼樹	
港湾管理者	広島県土木建築局港湾振興課	課 長	上場 慶一郎	
各種団体の代表	因島商工会議所	観光運輸委員長	松浦 政浩	
	尾道しまなみ商工会	理 事	穴戸 栄二郎	
	尾道商工会議所	副会頭	杉原 毅	
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PTA連合会	顧 問	高橋 武也	
	尾道市老人クラブ連合会	会 長	大谷 博章	
学識経験を有する者	福山市立大学都市経営学部	教 授	渡邊 一成	会長
地方公共団体が必要と認める者	中国運輸局因島海事事務所	次 長	田邊 眞久	
	中国運輸局尾道海事事務所	首席運輸企画専門官	中井 孝司	
	広島県地域政策局交通対策担当	課 長	藤井 剛	
地方公共団体	尾道市企画財政部	部 長	中山 泰則	副会長

(敬称略)

< 事業者 >

区 分	事業者名
航路事業者	土生商船株式会社
	弓場汽船株式会社
	おのみち渡し船株式会社
	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
	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
	芸予汽船株式会社

(順不同、敬称略)







COCORONOMICHI



尾道市地域公共交通計画

発行者：尾道市企画財政部政策企画課

発行月：令和5年(2023年)3月