

江津市地域公共交通網形成計画



平成 28 年 4 月
江津市

目次

第1章 計画の概要及び関連計画の整理

1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
5. 関連計画の整理	2
(1) 第5次江津市総合振興計画（後期基本計画）	2
(2) 江津市版総合戦略	3
(3) 江津市都市計画マスタープラン	4
(4) 江津市中心市街地活性化基本計画	5
(5) 江津駅前地区再生整備基本計画	6
(6) 第2次江津市保健福祉総合計画（地域福祉計画）	7

第2章 地域の概況

1. 位置・地勢	8
2. 人口	9
(1) 人口分布	9
(2) 人口の推移	10
(3) 高齢化の状況	11
3. 施設等の分布	12
(1) 機能集積状況	12
(2) 観光資源	13

第3章 地域公共交通の状況

1. 道路と鉄道	14
(1) 道路網と鉄道網	14
(2) 鉄道の利用状況	15
2. 路線バス	16
(1) バス路線網	16
(2) 区間別の運行便数	17
(3) 利用状況	18
3. 負担額・事業費	21
(1) 4条路線バスへの補助金負担額	22
(2) 79条路線バスの事業費	22
4. 公共交通空白地域	23
5. タクシーの状況	25

第4章 住民の移動に関する実態

1. 通院	26
2. 買物	27
3. 通学	28
(1) 市内の高校の状況	28
4. バスの評価	30
5. 市内移動上の現状と問題点	31
6. 中心市街地の移動上の現状と問題点	33
(1) 中心市街地のバス停配置	33
(2) バス停ヒアリング調査結果	33

第5章 『江津市地域公共交通総合連携計画』の検証

1. 連携計画の概要.....	35
(1) 基本方針・目標.....	35
(2) 目標を達成するために行う事業の方向性.....	35
2. 事業の検証.....	36
(1) 4条バス路線の運行効率化.....	36
(2) 交通不便地域における移動手段確保.....	36
(3) 観光振興に寄与する公共交通の展開.....	37
(4) 結節点環境向上のための事業.....	37
(5) 利用促進に向けた事業.....	37

第6章 地域公共交通の課題

1. 身近な生活拠点への移動利便性の改善.....	38
2. 中心市街地への移動利便性の確保・維持.....	38
3. 中心市街地の移動利便性向上.....	38
4. 需要に見合った多様な運行形態の導入.....	38
5. 路線バスの観光利用促進.....	38
6. わかりやすい公共交通情報の提供.....	39
7. 交通結節点及びバス停の環境整備.....	39
8. 利用促進策の展開.....	39

第7章 施策内容

1. 将来像と基本方針.....	40
(1) 江津市が目指すべき将来像.....	40
(2) 公共交通が果たすべき役割.....	40
(3) 公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性（基本方針）.....	40
(4) 公共交通の将来イメージ.....	42
2. 計画の目標と数値指標.....	43
基本方針1：安心な暮らしを実現する生活交通網の構築.....	43
基本方針2：賑わいを創出する公共交通網の構築.....	43
基本方針3：快適な公共交通の利用環境整備.....	43
基本方針4：市民参加による公共交通の維持・確保.....	44
3. 目標達成のための事業.....	46
事業1：79条路線バス（基軸を定めた区域運行）のエリア拡大.....	46
事業2：79条路線バスの定時定路線運行から基軸を定めた区域運行への見直しの実施.....	47
事業3：タクシーを活用した新たな生活交通の検討・実施.....	48
事業4：既存4条路線の継続的な運行の確保・維持.....	49
事業5：JR三江線の維持と利用促進.....	50
事業6：中心市街地周辺を巡回する交通手段の導入検討・試行.....	50
事業7：広域公共交通網の効率化と維持.....	51
事業8：観光魅力の向上と路線バス利用の促進.....	51
事業9：江津駅のバリアフリー化の検討.....	52
事業10：バス停環境整備の促進.....	52
事業11：公共交通に関する情報提供の充実.....	52
事業12：運転免許証返納者や高校生の利用促進.....	53
事業13：バス乗り方教室の実施.....	53
事業14：市民への公共交通に関する情報公開.....	53
事業15：住民との協働で公共交通を考える仕組みづくり.....	53
4. 事業スケジュール.....	54
5. 計画の達成状況の評価.....	55

第1章 計画の概要及び関連計画の整理

1. 計画策定の目的

- 江津市では平成20年度に『江津市地域公共交通総合連携計画』を策定し、市内の公共交通のあり方を示して具体的な施策を展開してきたが、策定後7年が経過し、人口減少や少子高齢化等により地域環境も変わりつつある。折から「地方創生」の流れの中で、本市では平成27年12月に『江津市版総合戦略』を策定し、人口減少対策に向けた取り組みを開始したほか、平成27年3月に国の認定を受けた中心市街地活性化基本計画に基づき、中心市街地の再生整備も進めている。
- このような状況の中、将来の地域の姿を予測しながら、住民ニーズに沿った持続可能な公共交通網の形成を図ることを目的に本計画を策定する。

2. 計画の位置づけ

- 公共交通を取り巻く社会環境の変化に対応するため、平成25年12月に「交通政策基本法」が策定され、またそれを受けて、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正された。これにより、地方公共団体が中心となってコンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、公共交通ネットワークを再構築するために、「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになった。
- 本計画は、平成20年度に策定した『江津市地域公共交通総合連携計画』の実施状況を踏まえ、『江津市版総合戦略』や『江津市中心市街地活性化基本計画』等の上位・関連計画との整合性を図りつつ、これらの法律に基づいて、今後の江津市における公共交通のマスタープランとして策定する。

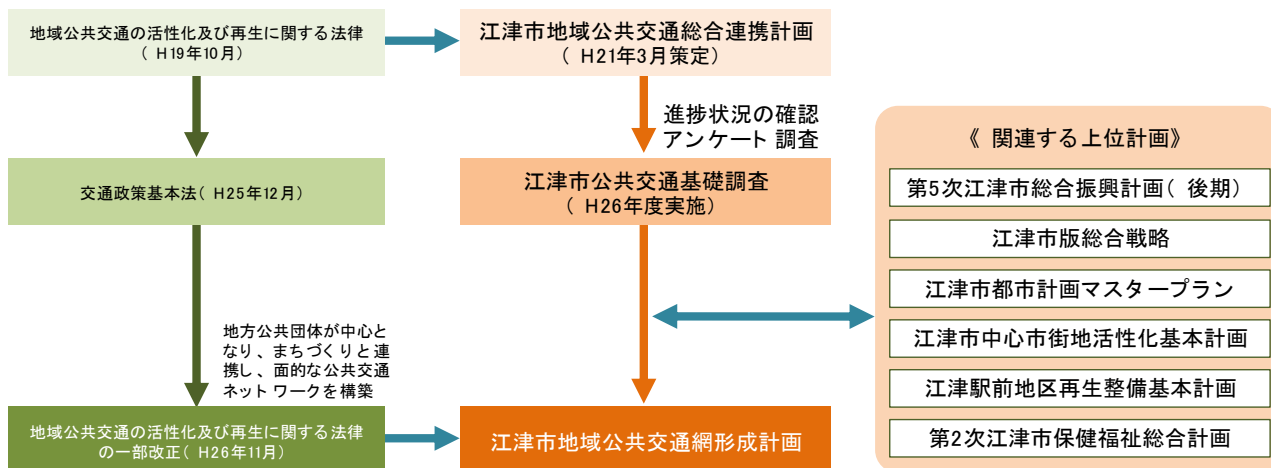


図1 計画の位置づけ

3. 計画の区域

- 本計画の区域は、江津市全域とする。

4. 計画の期間

- 本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

5. 関連計画の整理

(1)第5次江津市総合振興計画(後期基本計画)

- ◆計画期間：平成24年度～平成28年度
- ◆将来像：元気！勇気！感動！ごうつ ～江の川が育むイキイキ協働体～
住んでよく、訪ねてよいまち『ごうつ』
- ◆基本方針：
 1. 産業と自然が調和した新たなにぎわいを生み出すまちづくり
【施策】 ①活力ある産業で豊かな生活を築くまちづくり
②自然を活かしたふれあいのあるまちづくり
 2. 豊かな暮らしを支えるやすらぎのまちづくり
【施策】 ③健康で安心して暮らせるまちづくり
④安全で快適な暮らしを支えるまちづくり
 3. いきいきとした人づくり・地域づくり
【施策】 ⑤豊かな心を育む芸術・文化・教育・スポーツのまちづくり
⑥コミュニティがいきいきと輝くまちづくり

【公共交通に関する施策】

■総合的な交通ネットワークの充実

《方針》公共交通の確保と利便性を高めるため、事業者に路線維持やダイヤの改善を求めるとともに、生活交通バスやデマンドバスの見直しや新規路線を検討することにより、総合的な交通ネットワークの充実を図る。

《具体的な取り組み》

- ①生活路線バス運行事業
 - 通勤・通学や通院、買物などの生活交通の確保・充実
- ②高速路線バスの新設
 - 江津道路を経由した広島-浜田線高速バスの江津駅までの延長
- ③JR 三江線の利用促進
 - 三江線沿線の市町と連携した利用促進

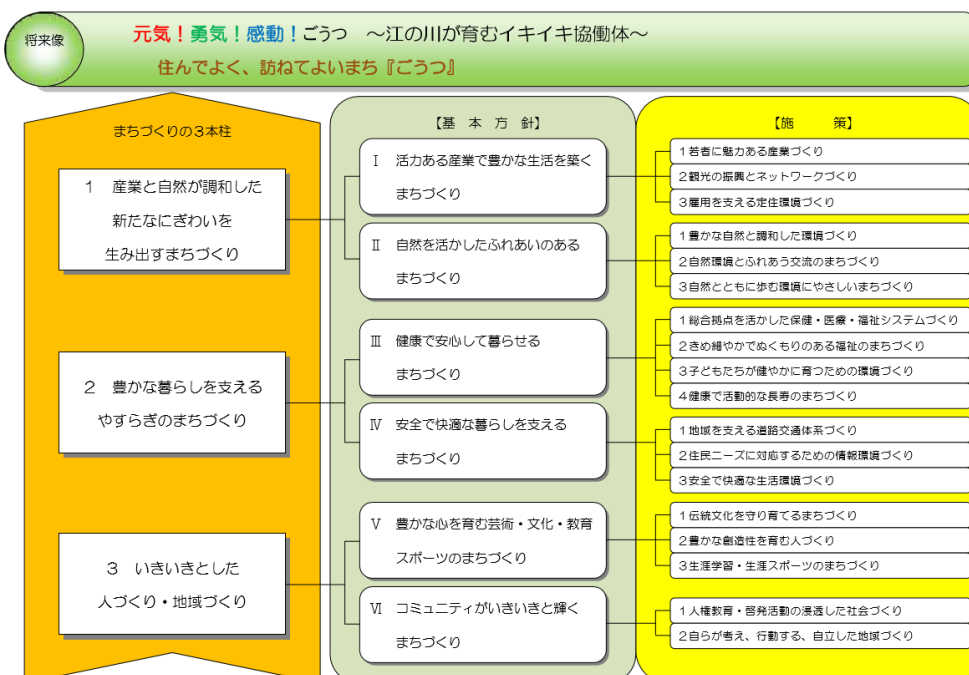


図2 まちづくりの体系図

(2)江津市版総合戦略

◆計画期間：平成27年度～平成31年度

◆施策の方向性

[しごとづくり] 戦略

基本目標1 生業（なりわい）を増やし安定した雇用をつくる

- 《施策の方向》
1. 地域産業の競争力強化（新分野進出・新事業展開・創業支援）
 2. 地域資源を活用した産業の創出と育成、創業の促進
 3. 安定した雇用の確保
 4. 観光産業の推進

[ひとの流れ] 戦略

基本目標2 住みたい！住み続けられる江津をつくる

- 《施策の方向》
1. UIターンの促進
 2. 若者世代の人口減少を抑制
 3. ふるさと回帰・地域を担う人づくり

[結婚・出産・子育て] 戦略

基本目標3 子どもたちの未来を地域みんなで育む

- 《施策の方向》
1. 結婚の希望をかなえる
 2. 結婚・妊娠・出産・子育て・再就職の不安感や孤独感を解消する
 3. 子育ての経済的負担の軽減
 4. 保育・教育環境の充実
 5. 仕事と子育ての両立支援

[まちづくり] 戦略

基本目標4 自助・共助・公助による安心・安全な暮らしを実現する

- 《施策の方向》
1. 地域コミュニティ（住民自治組織）の形成による支え合いの仕組みづくり、安心・安全な暮らしの確保
 2. 中心市街地の活性化、地域公共交通のネットワーク化
 3. 健康で安心して暮らせる医療・介護と保健・福祉の体制づくり

【公共交通に関する施策】

■地域コミュニティとの連携による安心・安全な暮らしの確保と地域の保全

①地域コミュニティとの連携により、通院や買い物の利便性の確保など、地域において安心して住み続けられることができるような仕組みづくりと環境整備を促進する。

[具体的な事業等] 買い物不便対策の支援（地域商業等支援事業）
生活バス運行事業

■公共交通ネットワークの構築

①JR、石見交通バス路線、市が運行するコミュニティバス、デマンドバス、スクールバスとの交通手段の最適な組み合わせの再構築を図り、中心市街地へのアクセスの向上を図る。

[具体的な事業等] 公共交通網再構築事業

②中心市街地の主要施設を公共交通でつなぎ、中心市街地の活性化を図る。

[具体的な事業等] 交通弱者対策として中心市街地主要施設（駅、病院、市役所、商業施設等）をバス等で連絡

(3)江津市都市計画マスタープラン

- ◆計画期間：平成16年6月～（現在見直し中）
- ◆将来像：『美しい水とみどりのなかで、人々が輝くまちづくり』
- ◆基本理念：①すべての市民が安全で快適に暮らせるまちを創る
②都市活動、広域連携・交流を支えるまちを創る
③自然と共生できるまちを創る
④市民参加を基本としたまちを創る

【公共交通に関する施策】

■交通体系の方針

①利便性の高い交通基盤の整備

- 他都市への自動車交通を円滑化するための道路整備を図る。
- 地区レベルでの体系的な道路整備を図る。
- 公共交通等のモビリティ（移動性）の充実を図る。

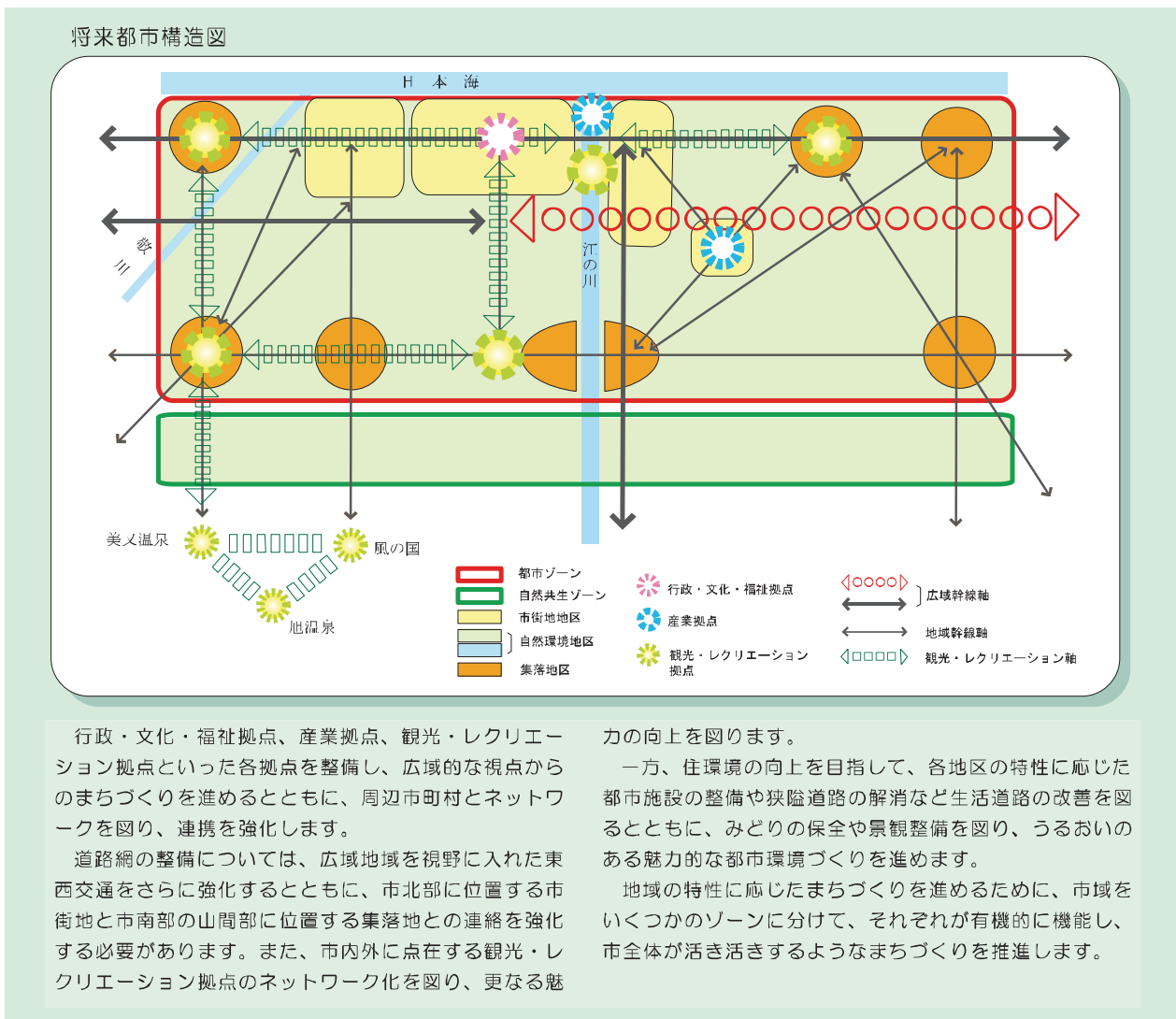


図 3 将来都市構造図

(4)江津市中心市街地活性化基本計画

- ◆計画期間：平成 27 年度～平成 32 年度
- ◆基本理念：人がつながる まちがつながる さんかくタウン
- ◆基本方針：①人が集い交流する賑わい空間

【主な実施事業】

- 駅前地区ゾーンに公共公益複合施設を整備し、誘客力のある賑わい・交流拠点の場を創出
- 歩行者や自転車利用者の回遊性を高める快適な道路・歩道環境の整備
- 訪れやすく安全で便利な交通結節点としての機能強化
- 新規店舗の立地促進や賑わいを創出する集客イベントの実施、情報発信等による商業機能の強化

②住みたい、住み続けたい快適居住空間

【主な実施事業】

- 密集住宅市街地の住環境改善を段階的に促進
- ニーズにあわせた住宅の整備
- 高齢者をはじめすべての人が健康で快適に住み続けられる環境づくり

【公共交通に関する施策】

- 中心市街地への移動手段を確保するため、鉄道及びバス路線などの公共交通機関相互の連携を高めるとともに、公共交通空白地域への対応など、JR 江津駅を結節点とする交通網形成に関する市の基本計画を策定する。

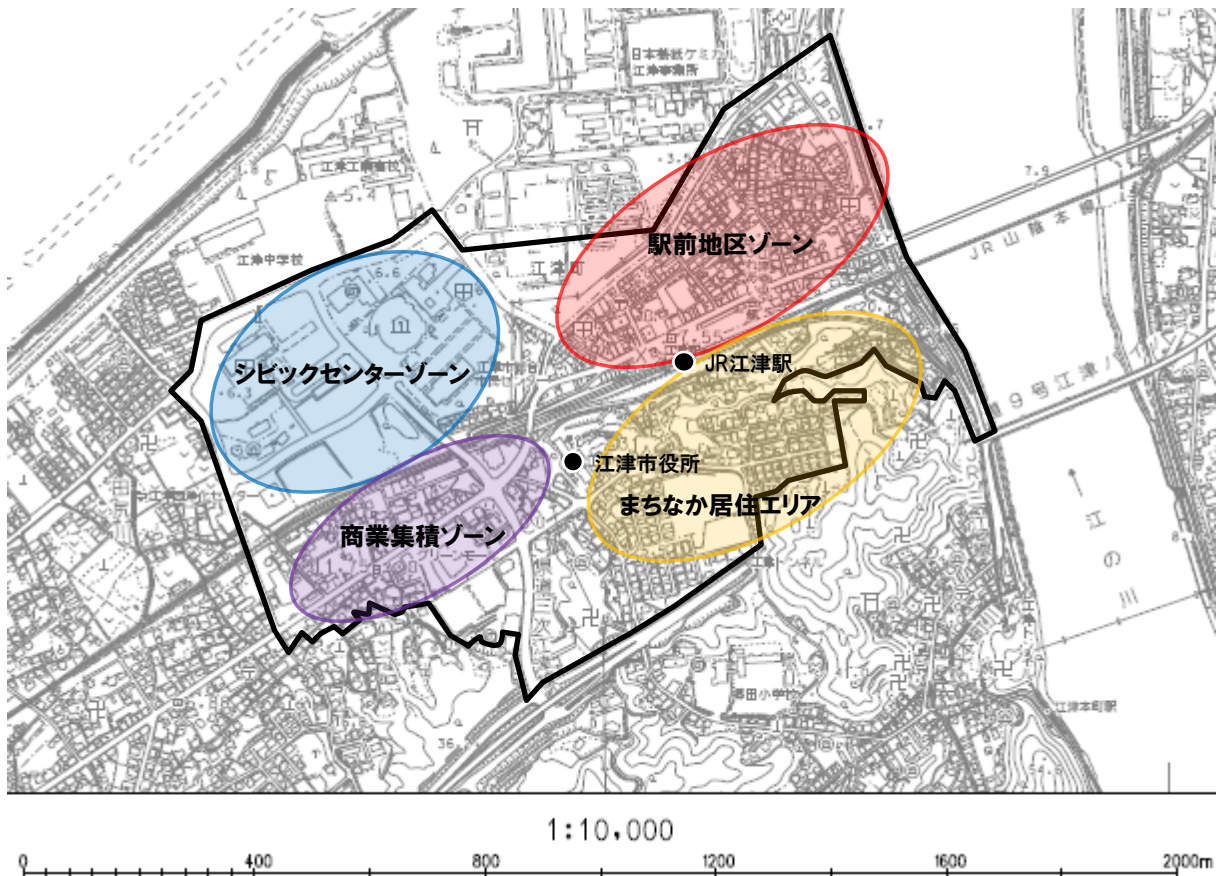


図 4 中心市街地の区域

(5)江津駅前地区再生整備基本計画

- ◆計画期間：平成 22 年 3 月～
- ◆整備の目標：江津市の交流・賑わいを先導する拠点
- ◆整備の方向：ひととまちの交流拠点
歩行者が安心・安全に歩ける空間づくり
- ◆主要な整備：
 - ①活性化の拠点形成
 - 拠点施設の整備
 - 交流広場の整理
 - ②駅舎・駅前広場の整備
 - バリアフリー化を主体とした駅舎の整備
 - 街の顔となる駅前広場の整備
 - ③歩行者動線の整備
 - 駅前から国道沿道及びあけぼの通りにつながる歩行者動線の形成
 - 他のゾーンにつながる歩行者動線ネットワークの整備
 - ④主要動線沿道施設群の整備
 - 施設立地の誘導
 - ・拠点施設周辺での賑わいを形成する施設立地
 - ・民間事業者による集客施設整備の促進
 - 沿道景観の形成
 - ・「市の顔」に相応しい赤瓦のある街なみなど、江津らしさを演出する空間形成
 - ⑤街なか居住住宅の整備
 - 老朽住宅密集地区の住環境改善
 - 共同住宅等の整備
 - ⑥駐車場の整備
 - 駐車場の確保及び効率的配置
 - ・施設需要等に対応した駐車場の整備

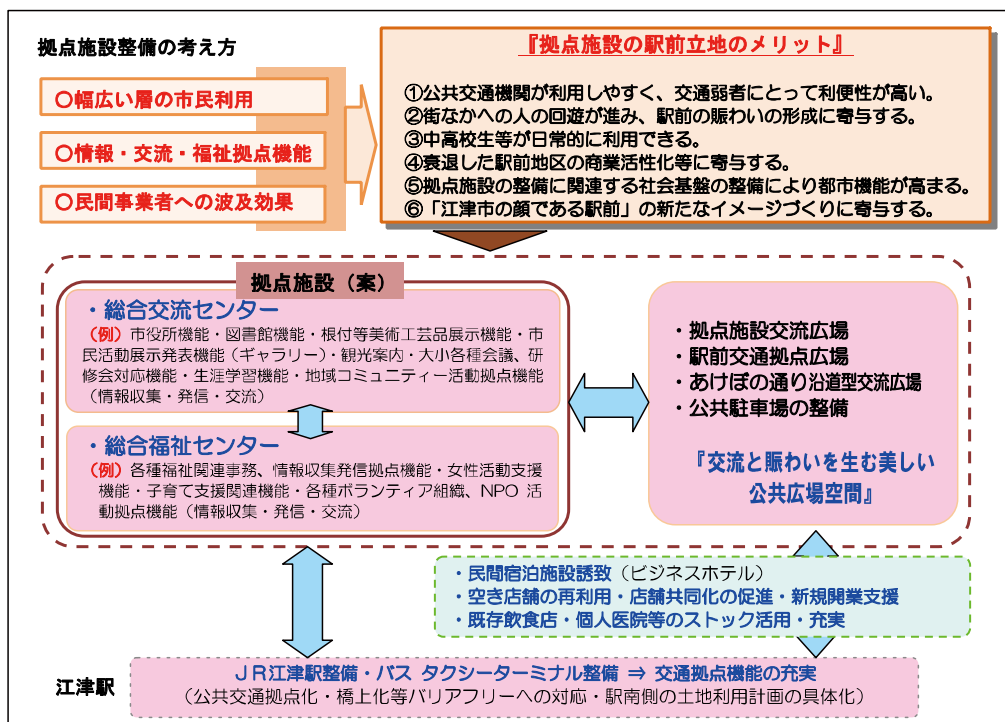


図 5 拠点施設整備の考え方

(6)第2次江津市保健福祉総合計画(地域福祉計画)

- ◆計画期間：H24 年度～H29 年度
- ◆基本理念：元気！勇気！感動！ごうつ 未来を創るイキイキ協働体
- ◆基本目標：
 - 《自助》地域福祉を担う人づくり
 - 《共助》地域福祉を展開する地域づくり
 - 《公助》地域福祉を支える公的支援体制づくり
 - 相談体制の充実
 - 情報提供体制の充実
 - 権利擁護の推進
 - 地域における就労支援
 - 地域福祉に関する基盤整備
 - ・交通手段の確保
 - ・ユニバーサルデザインのまちづくり

【公共交通に関する施策】

■生活バスの運行

JR 及び石見交通の利便性の確保に努めるほか、公共交通不便地域においては利用状況等を考慮しながら、デマンドバス型の運行など市営有償運送により、買い物や通院等の支援を行う。

■福祉タクシー利用券の発行

バス運行では対応困難な寝たきり高齢者等や重度の視覚障がい、体幹機能障がい、下肢機能障がい者に対して福祉タクシー利用券を交付

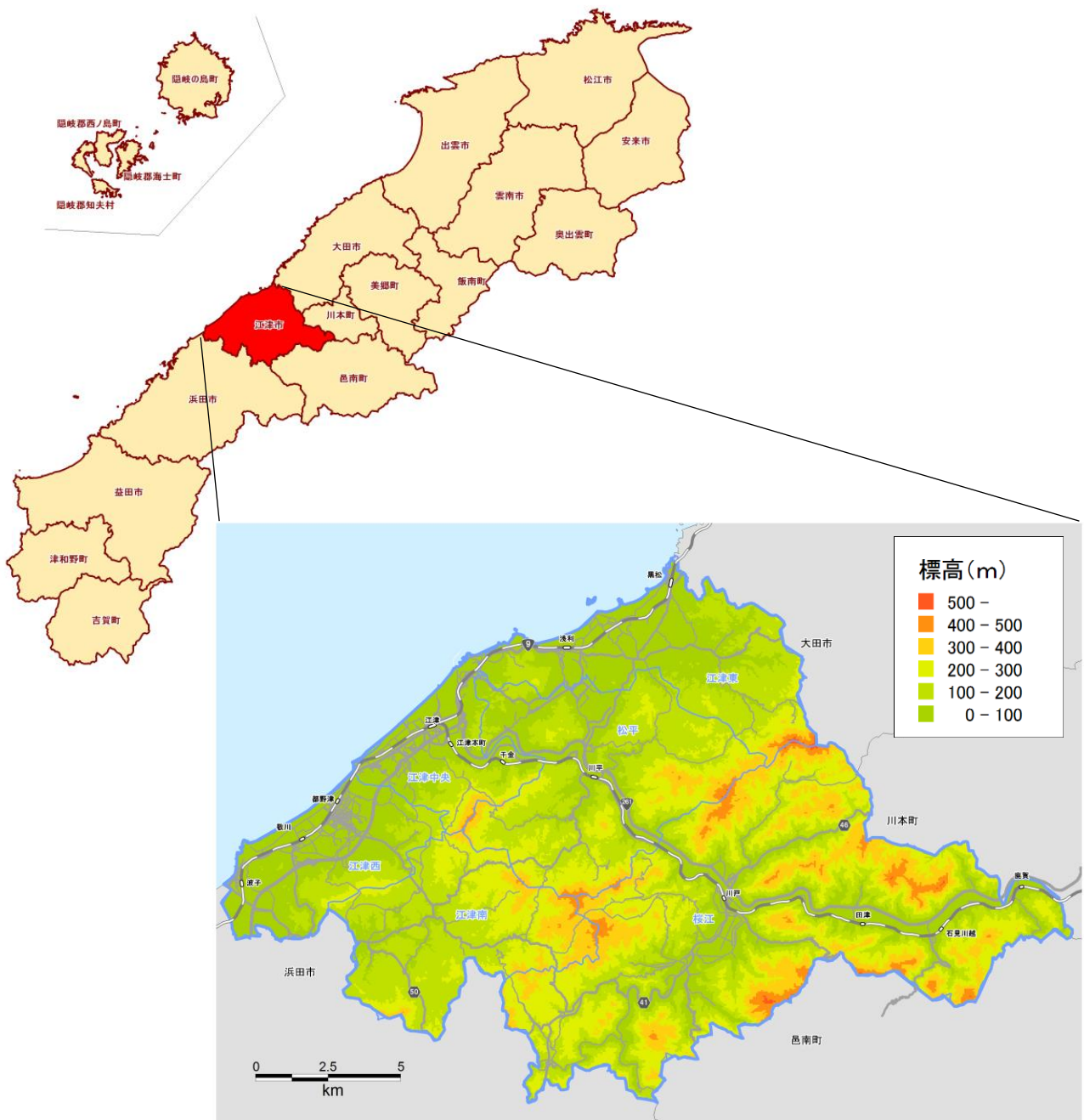
■公共施設等のユニバーサルデザイン化の推進

高齢者、障がい者等が利用する医療、福祉、商業、官公庁等の生活関連施設が集積し、鉄道やバスの利用者が多く、まちづくり等が計画されている地域拠点を重点整備地区と位置づけ、個別の施設だけでなく、自宅を出てから目的地にたどり着くまでの公共交通機関を含めた生活空間を面的にとらえたバリアフリー化を推進

第2章 地域の概況

1. 位置・地勢

- 江津市は島根県のほぼ中央部に位置し、東に大田市、川本町、南に邑南町、西は浜田市に接している。
- 北部は日本海に面して平野が細長く広がり、南部は江の川とその支流である八戸川に沿ってわずかな平地が展開し中国山地につながっている。総面積は 268.24k m²で、島根県の総面積の 4.0%を占めている。
- 江津市は、昭和 29 年 4 月 1 日に江津町外 8 町村が合併して誕生した。その後昭和 31 年まで境界変更を行い、井沢・清見・上有福・本明地区を編入し、平成 16 年 10 月 1 日に桜江町と合併して、現在の市域となっている。



2. 人口

(1)人口分布

- 人口は海岸部と国道9号沿いに集中しているが、有福温泉町と桜江町の川戸から市山にかけても、やや人口の集積がみられる。

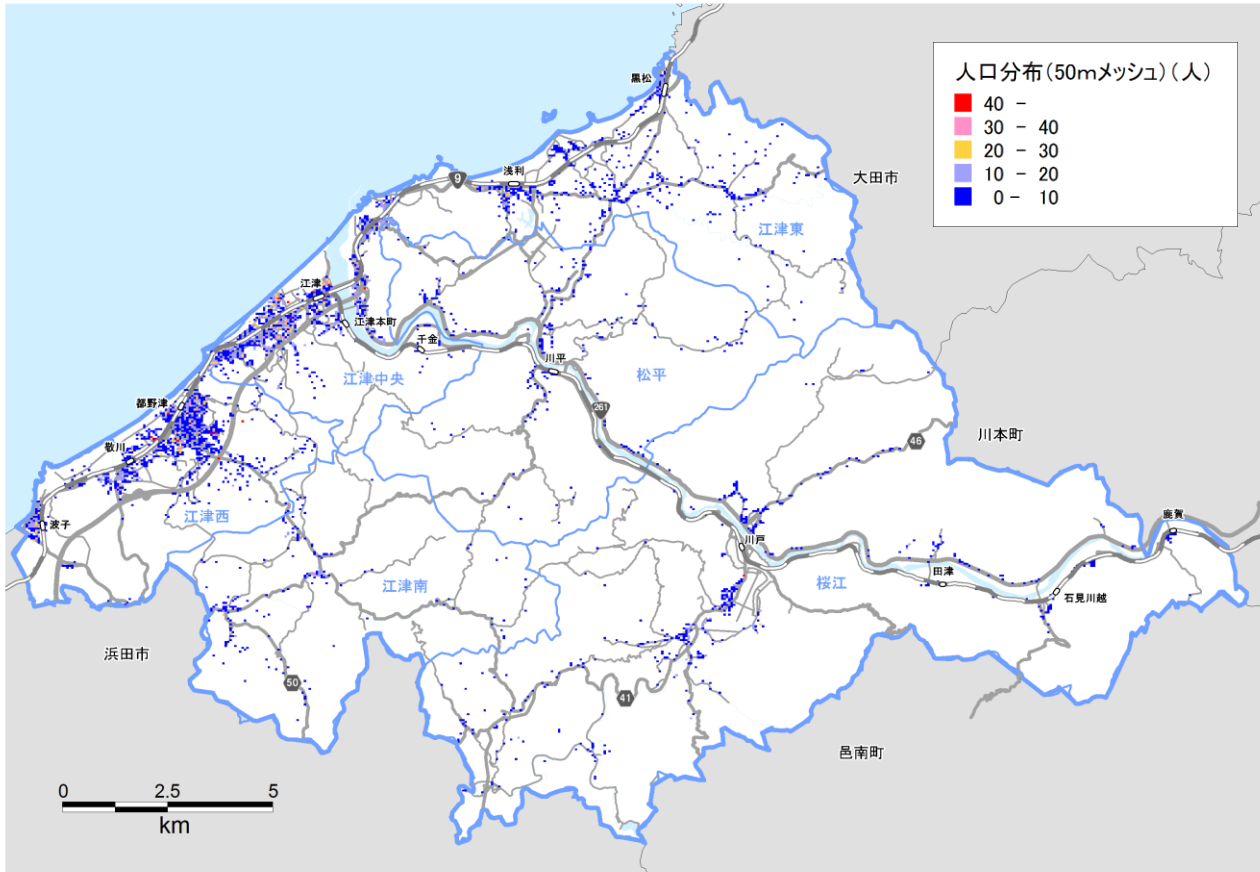


図7 人口分布(資料:H22年国勢調査)

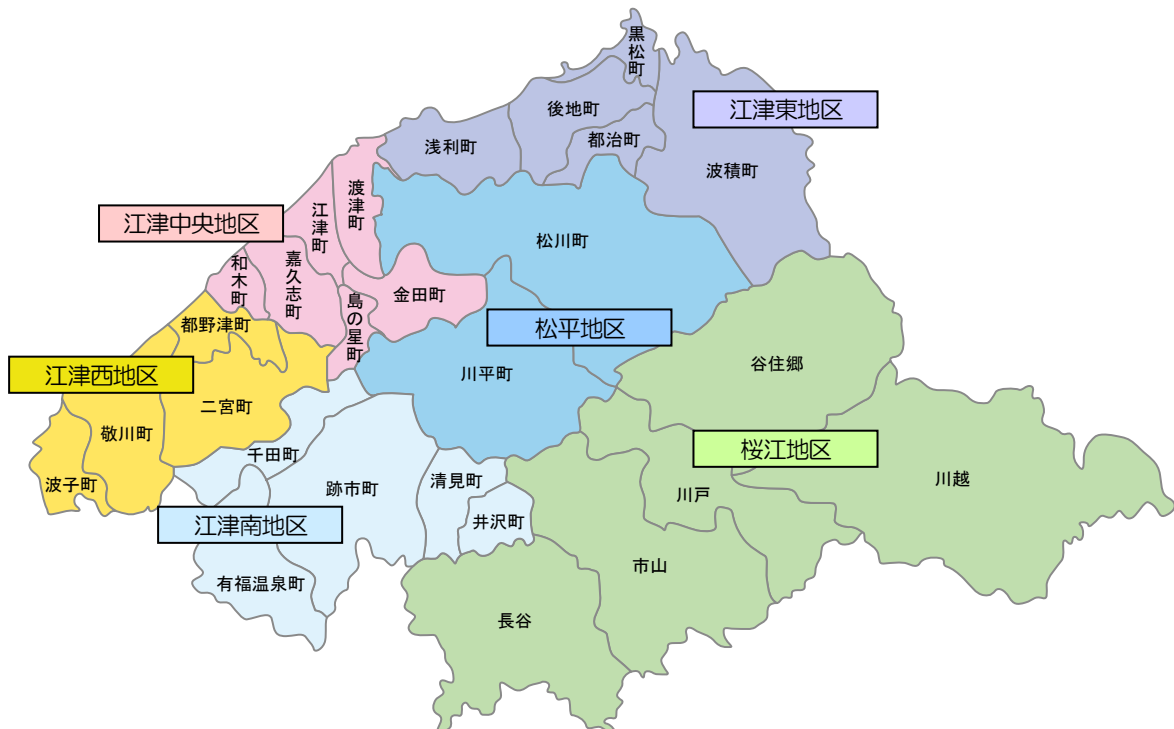
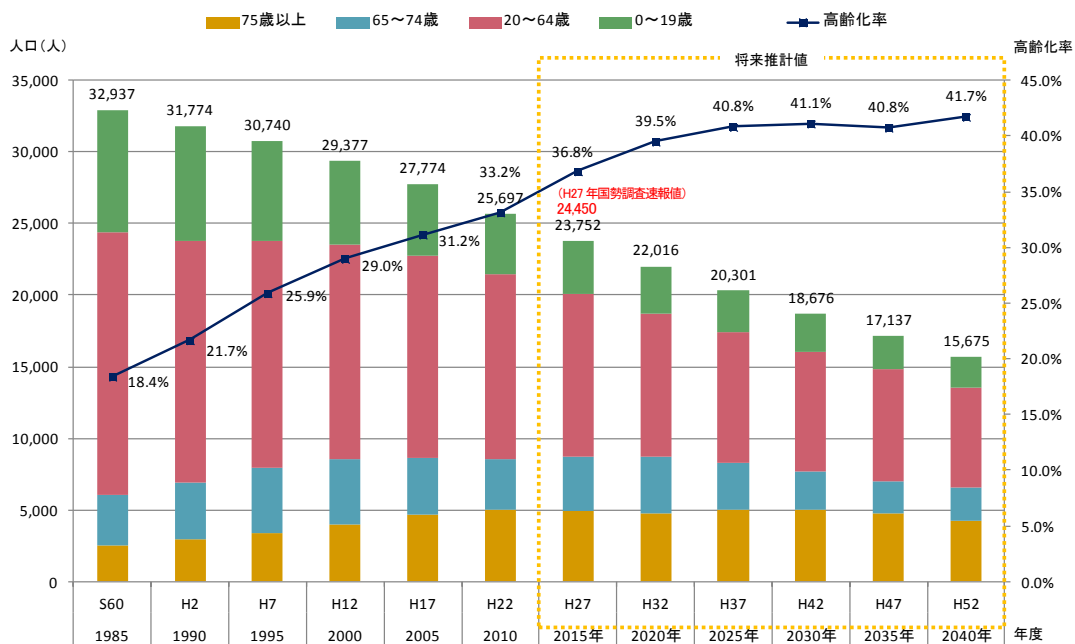


図8 地域区分

(2)人口の推移

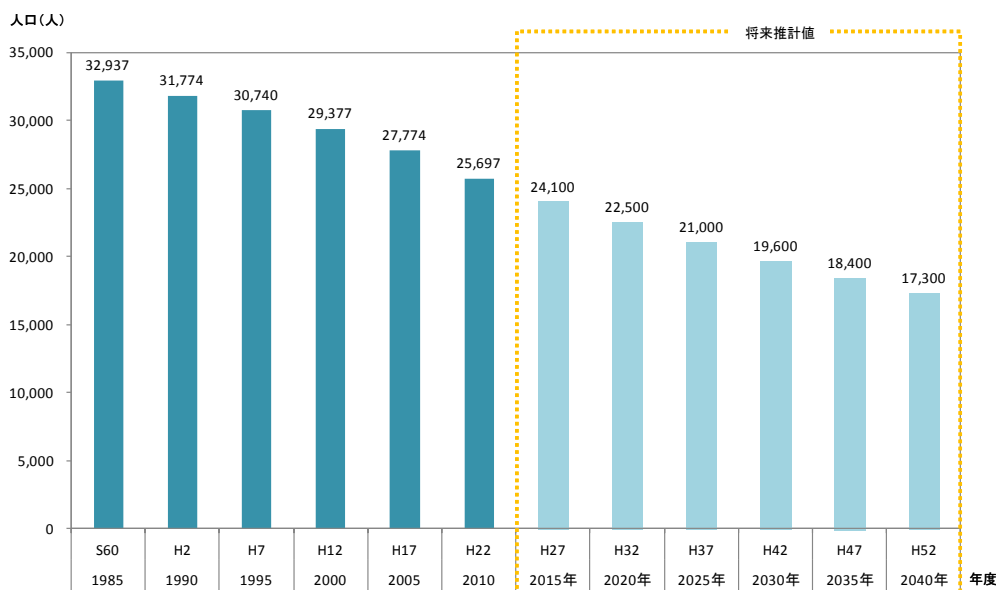
- 昭和 50 年代に横ばいで推移した人口は、昭和 60 年以降減少が続いており、平成 22 年までの 25 年間に約 7 千人減少した。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、さらに平成 22 年から平成 52 年までの 30 年間に約 1 万人減少すると予測されている。
- 高齢化率は、平成 27 年の約 37%から、平成 52 年には約 42%まで上昇すると予測されている。
- 公共交通の主な利用者である高校生の数は、今後さらに減少し、また、同じく主な利用者である高齢者については、高齢化が進行する一方で高齢者人口そのものは平成 27 年をピークに減少に転じると予想されていることから、今後さらに公共交通の需要が縮小すると考えられる。



資料：H22年までは国勢調査、H27年以降は国立社会保障・人口問題研究所推計値

図9 人口と高齢化率の推移

- 平成 27 年度に策定した『江津市版総合戦略』では、定住化に関する諸施策を展開することにより、出生率の上昇や社会減少の抑制等を実現し、平成 52 年の人口を 17,300 人とすることを目標としている。



資料：H22年までは国勢調査、H27年以降は江津市独自の推計値

図10 江津市版総合戦略での人口予測

(3)高齡化の状況

- 海岸部の国道9号周辺地域と桜江町の今田地区で比較的高齢化率が低くなっている。
- 高齢化率の高い行政区は、川平町から桜江町の長谷にかけての山間地帯に多くみられる。

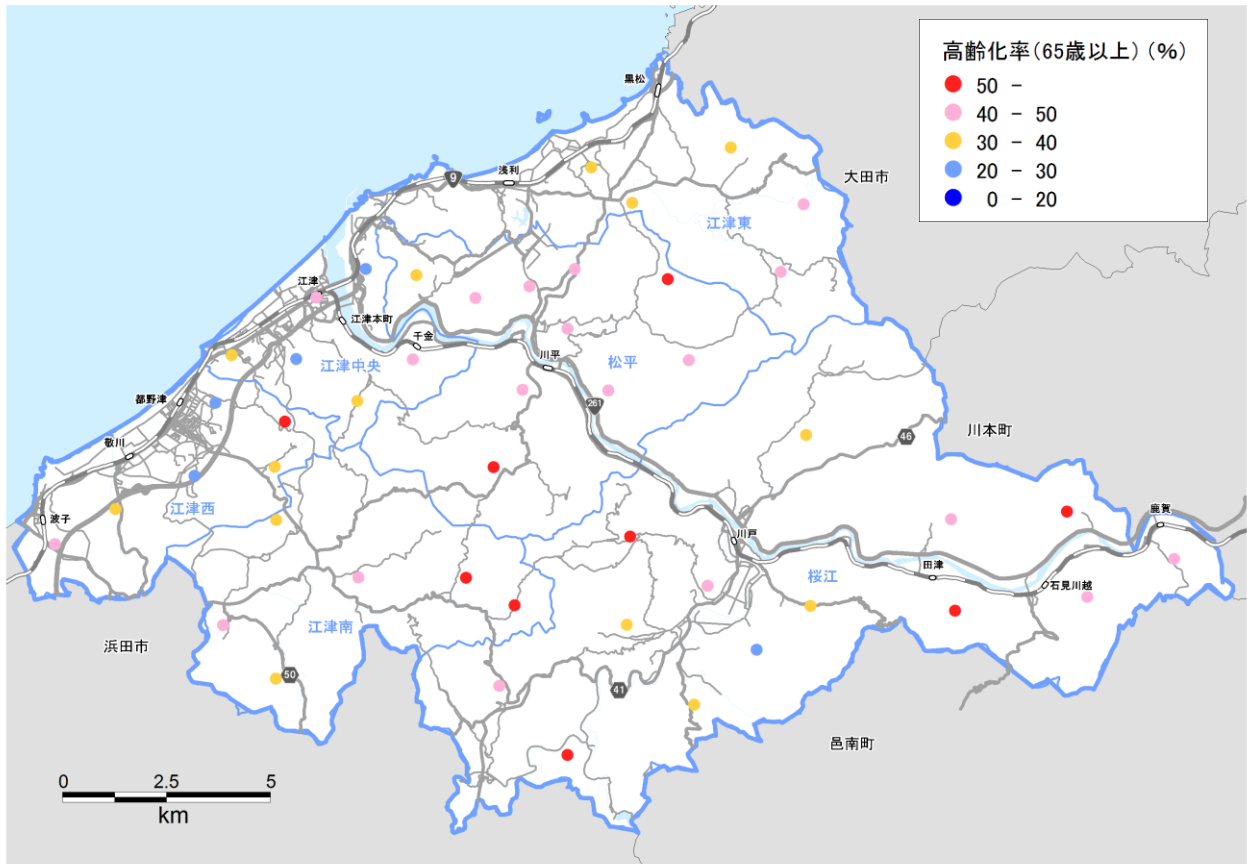


図 11 行政区(町)ごとの高齡化率(資料:平成22年国勢調査)

3. 施設等の分布

(1) 機能集積状況

- 公共交通での移動の目的地となる市役所・支所、公共施設、教育施設、医療施設、商業施設等は、多くが日本海沿岸部に集積している。
- 山間部においては桜江地区の川戸周辺以外は商業施設の立地はあまりみられず、公共施設や医療施設が点在している。
- このような江津駅を中心とする中心市街地、西部の都野津駅周辺、東部の浅利駅周辺、南部の川戸駅周辺が外出の主な目的地となることから、これらのエリアへの公共交通の充実を図る必要がある。

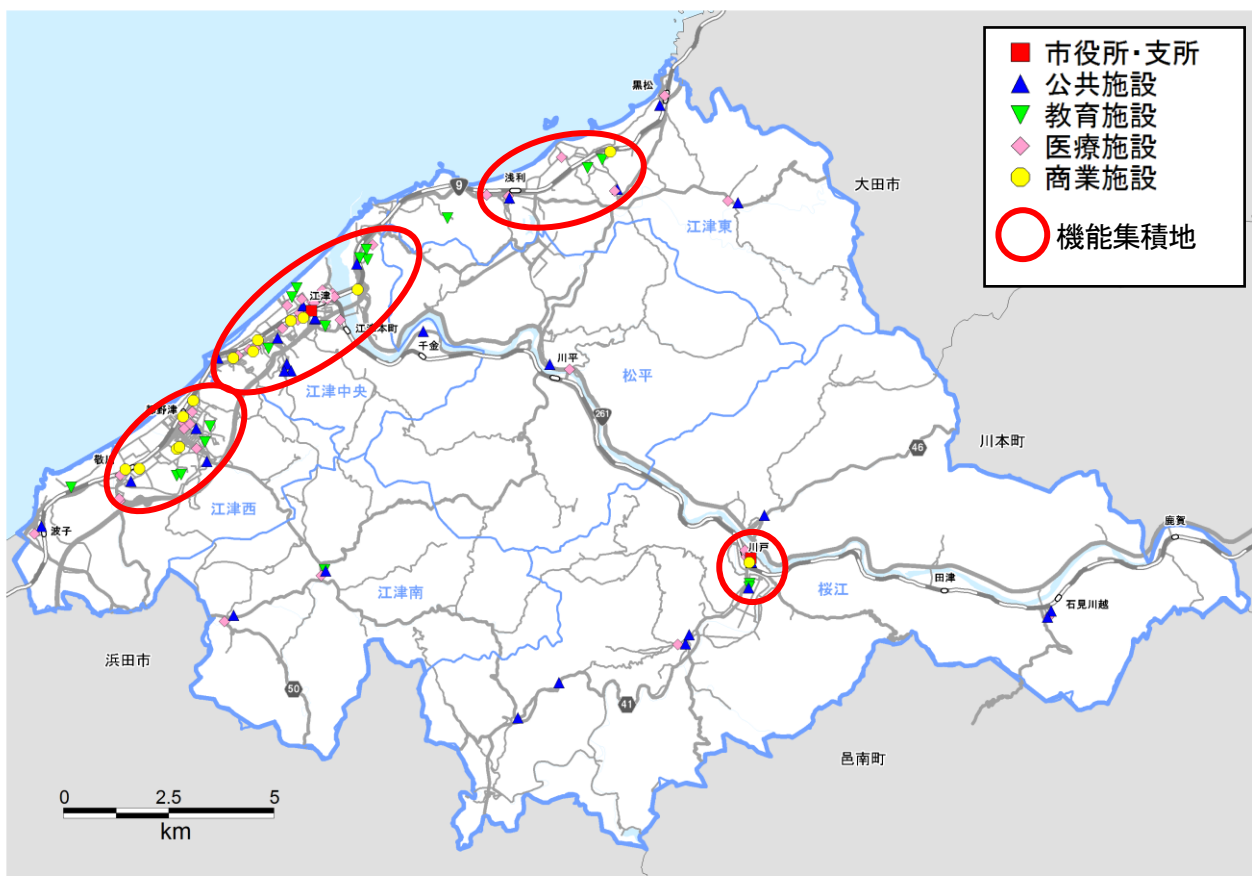


図 12 機能集積状況

(2) 観光資源

- 浜田市久代町と江津市波子町にまたがるしまね海洋館アクアスや、有福温泉、温泉リゾート 風の国、上津井温泉といった温泉地や温泉施設がある。
- その他、柿本人麻呂ゆかりの地、石見神楽などの歴史・文化資源や、江の川、千丈溪などの自然資源も豊富にあるが、市内への年間観光入込客数は有福温泉や江津海岸を中心に、近年減少傾向にある。

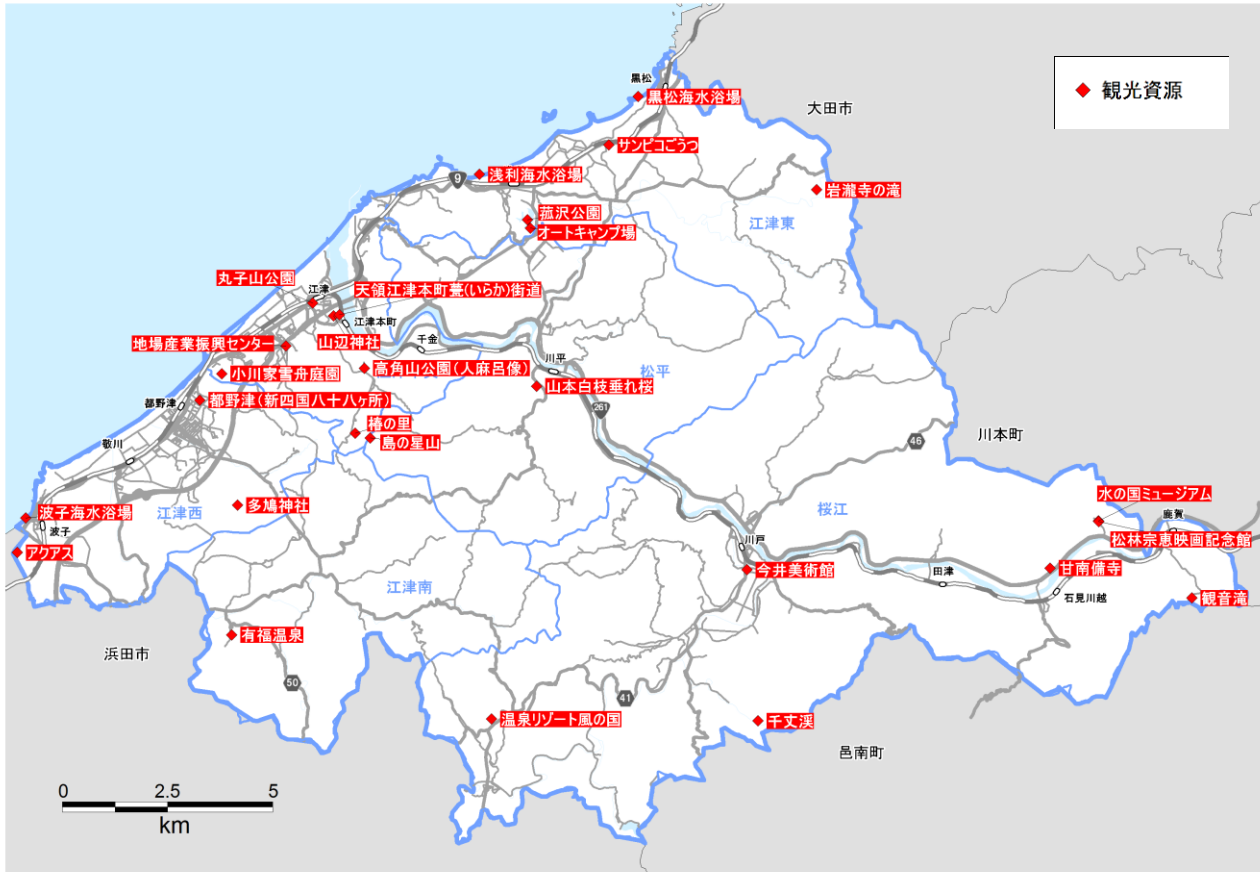


図 13 観光資源の分布

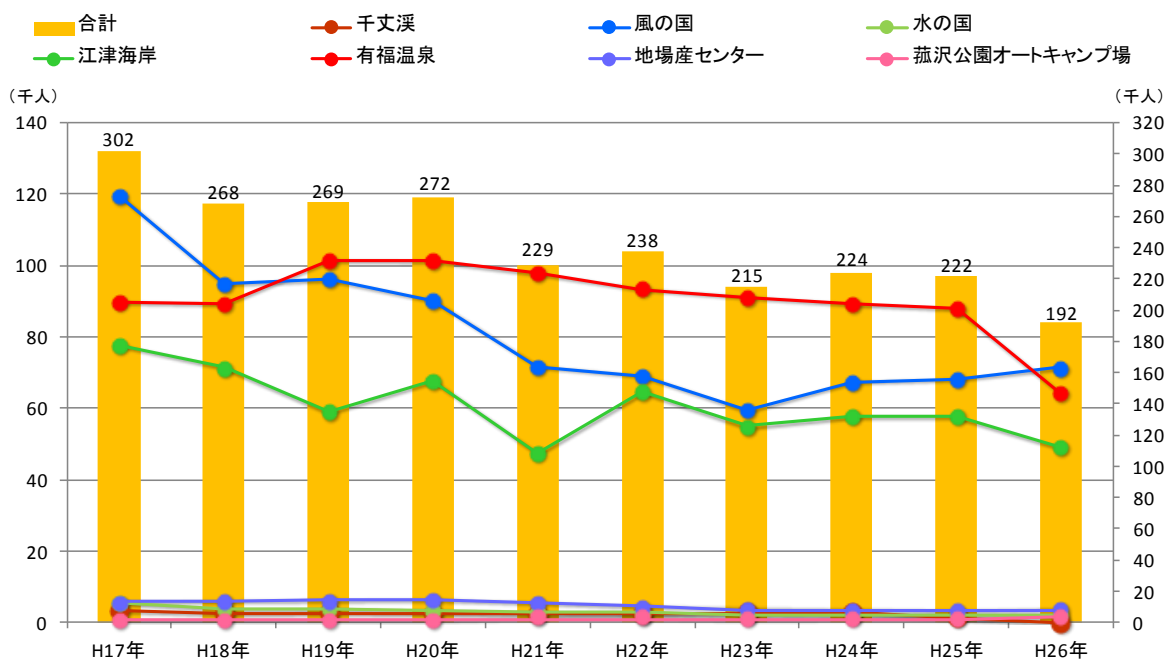


図 14 江津市内への観光入込客数の推移(資料:島根県観光動態調査結果)

第3章 地域公共交通の状況

1. 道路と鉄道

(1) 道路網と鉄道網

- 江津市内には、海岸線に沿ってJR山陰本線が、また、江の川に沿ってJR三江線が走っている。
- 山陰地方の東西を結ぶ幹線道路である国道9号はJR山陰本線と平行して海岸付近を走り、国道9号バイパスが中心市街地の南側を平行して走りながら山陰自動車道に接続している。
- 江津市と広島を結ぶ国道261号は、江の川沿いにJR三江線と川を挟む形で平行して川本町へと続いている。
- そのほか、主要地方道が川本町から浜田市に向かって、桜江地区の山間部を横断しているほか、一般県道が山間部を縫うように走っている。

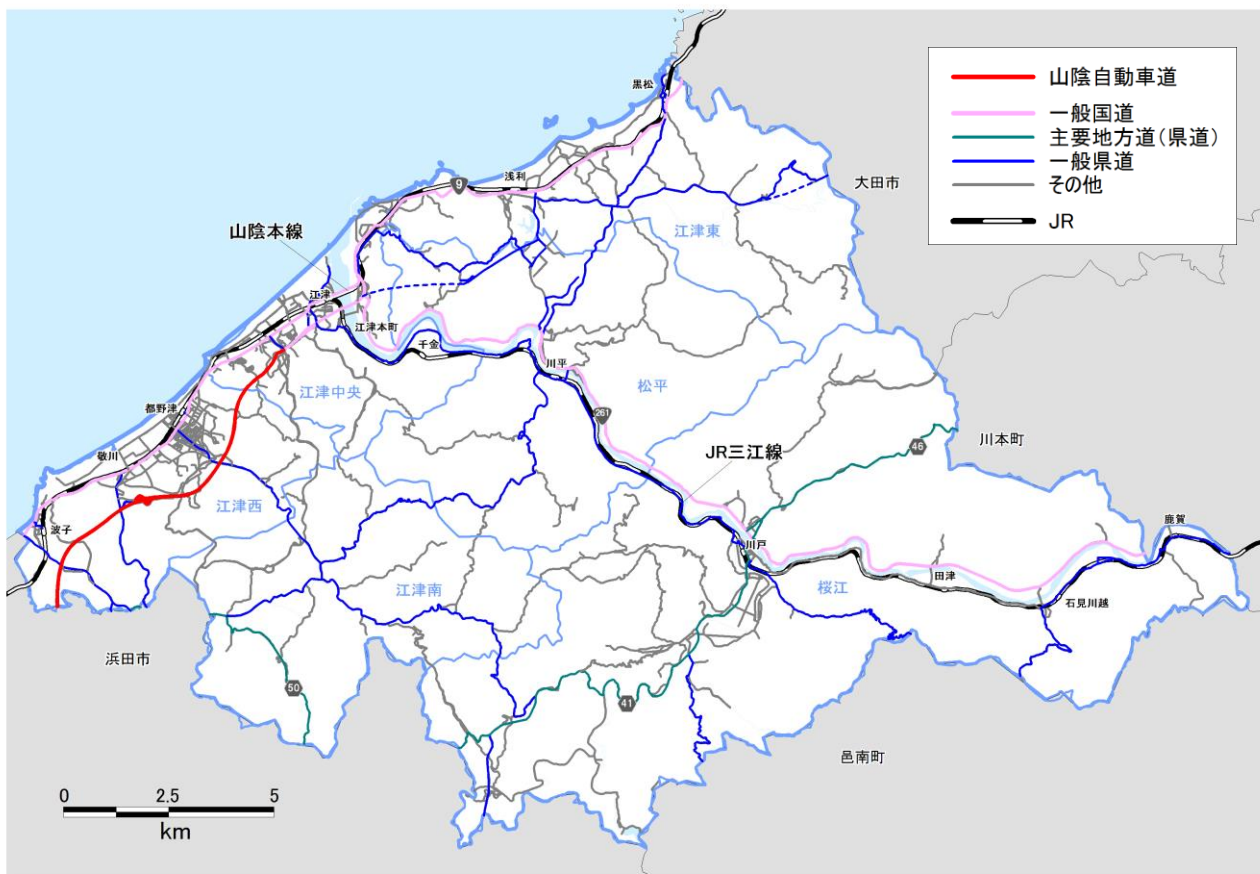


図 15 道路網と鉄道網

(2) 鉄道の利用状況

- JR山陰本線の駅別乗車人員を見ると、江津駅が平成21年度以降ほぼ横ばいから微減で推移しており、その他の駅についても横ばいから微減傾向にある。
- JR三江線については、川戸駅の乗車人員が著しく減少しているのが目立ち、その他の駅は横ばいから微減で推移している。

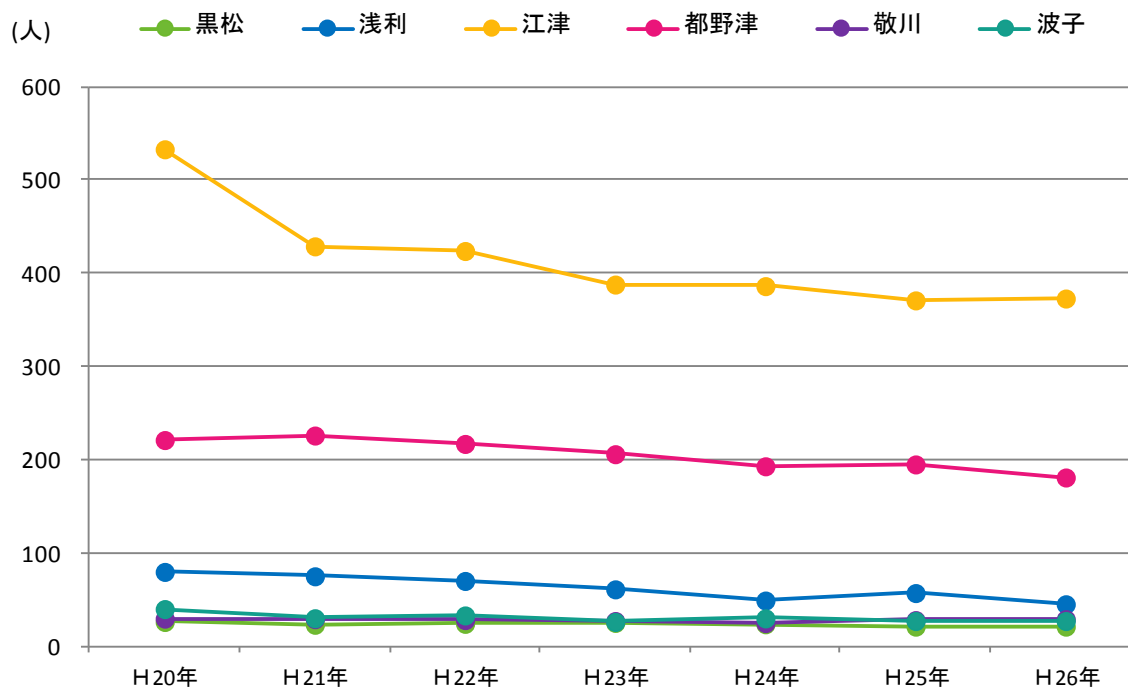


図 16 JR山陰本線における駅別1日平均乗車人員の推移(資料:しまね統計情報データベース)

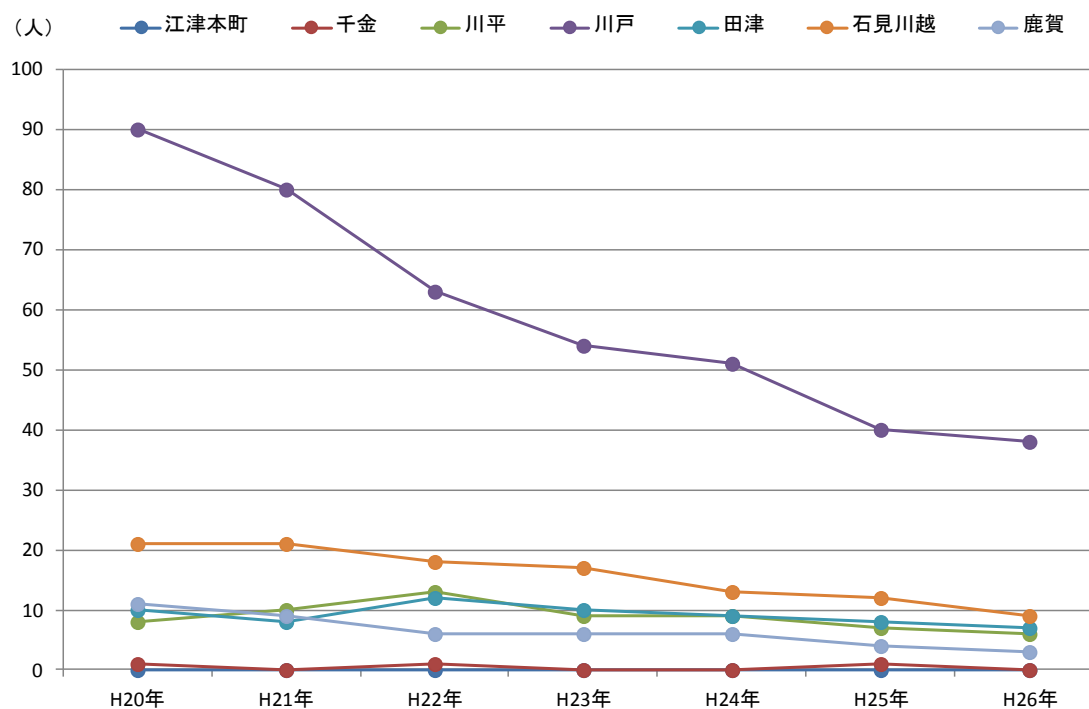
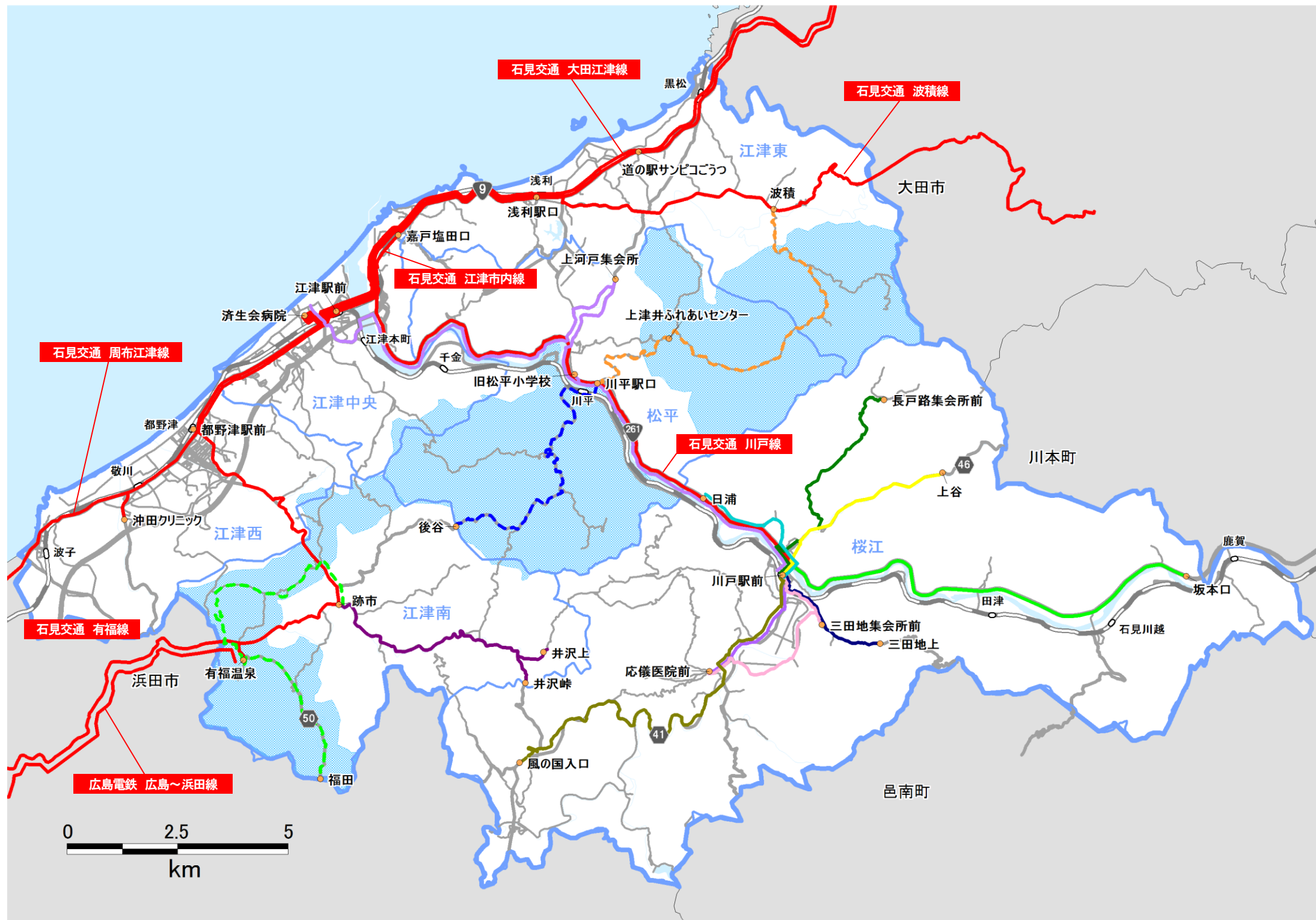


図 17 JR三江線における駅別1日平均乗車人員の推移(資料:しまね統計情報データベース)

2. 路線バス

(1) バス路線網

- 石見交通の運行する4条路線が、江津市と隣接する浜田市や大田市を結んでいる。
- 江津市内については、石見交通による4条路線を中心に、南部の山間地域で江津市が79条路線を運行し、その中にはスクールバスに混乗するものや、基軸を定めた区域運行を行うものもある。



4条路線(一般乗合バス路線)

交通事業者が道路運送法第4条に基づき、国土交通大臣から一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得て運行するバス路線。事業用の自動車登録番号標(緑ナンバー)の交付を受けた車両を用いる。

79条路線(市町村運営バス路線)

江津市が道路運送法第79条に基づき、市町村運営有償運送を行うことについて国土交通大臣の登録を受けて運行するバス路線。自家用の自動車登録番号標(白ナンバー)の交付を受けた車両を用いる。

図18 バス路線網

(2) 区間別の運行便数

- 「江津駅前」から国道9号を通り浜田市方面へとつながる区間は、便数が多くなっている。
- 桜江地区では「川戸駅」から「風の国入口」を結ぶ区間で便数が多くなっている。

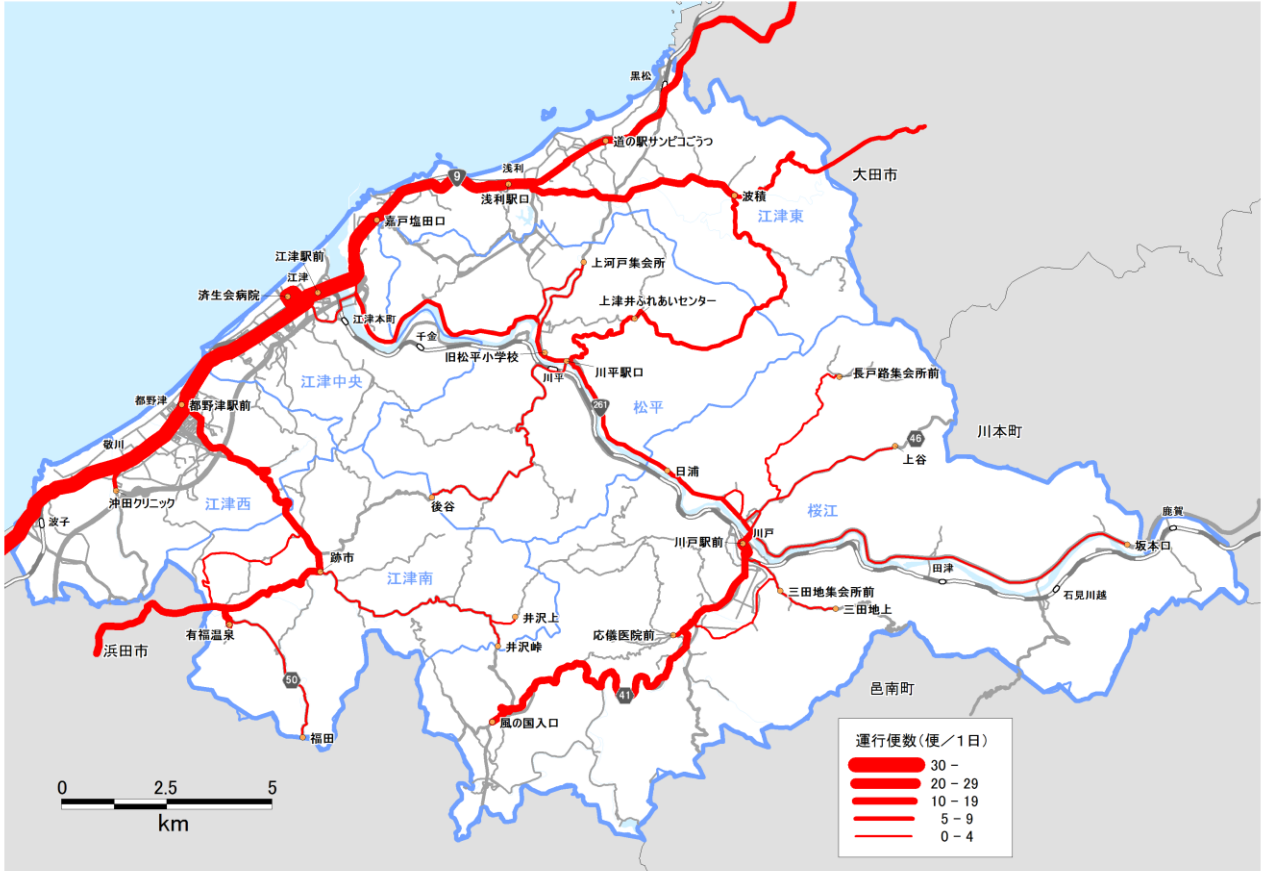


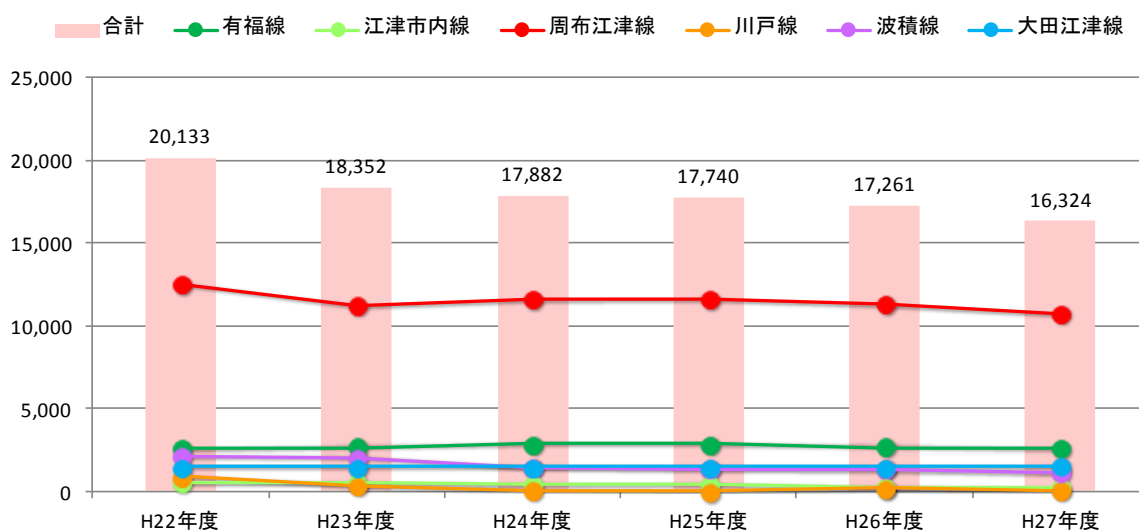
図 19 区間別の運行便数(片道 1 便として算定)

表 1 系統・路線別日平均運行回数(平成 27 年)

種類	路線名	系統	運行日	運行事業者	系統キロ数 (km)	1日平均運行回数(往復) (回/日)		
4 条	路線バス	有福線	周布～有福温泉・済生会病院～江津駅前	毎日	石見交通(株)	42.0	6.8	
			周布～宇野～有福温泉	毎日(日祝運休)	石見交通(株)	26.3	1.0	
		江津市内線	江津駅前～大橋東詰～嘉戸塩田口	毎日	石見交通(株)	2.5	1.9	
			済生会病院～江津駅前～嘉戸塩田口	毎日	石見交通(株)	3.6	1.9	
		周布江津線	周布～西波子・済生会病院～温泉津温泉口	毎日	石見交通(株)	50.5	1.0	
			周布～西波子・済生会病院～江津駅前	毎日	石見交通(株)	31.2	1.7	
			周布～西波子～沖田クリニック～済生会病院～江津駅前	毎日	石見交通(株)	32.6	4.0	
		波積線	済生会病院～波積～大家	毎日	石見交通(株)	24.4	0.8	
			済生会病院～波積～大家回転場	毎日	石見交通(株)	23.8	2.8	
			済生会病院～浅利駅～波積	毎日	石見交通(株)	13.2	2.0	
		大田江津線	大田市立病院前～宅野口～道の駅サンビコ	毎日	石見交通(株)	38.0	0.5	
			大田市立病院前～仁万駅前～済生会病院	毎日	石見交通(株)	48.1	4.0	
			大田市立病院前～大田西中～道の駅サンビコ	毎日	石見交通(株)	39.1	1.1	
大田バスセンター～大田西中～道の駅サンビコ	毎日		石見交通(株)	36.0	0.5			
川戸線	仁万駅前～大田西中～道の駅サンビコ	毎日	石見交通(株)	19.9	0.5			
川戸線	済生会病院～岩貝～川戸駅	毎日(日祝運休)	石見交通(株)	16.8	2.0			
79 条	生活バス	生活路線代替バス	井沢・跡市線	井沢峠～清見～跡市	月～土曜日(祝運休)	備後山工務店	7.9	2.0
		市山線	市山線	川戸～小田～應儀病院	月・木曜日(祝運休)	K-サポート株	3.3	2.0
			坂本線	川戸～大貫～坂本口	火・金曜日(祝運休)	K-サポート株	3.3	3.0
			三田地線	川戸～高尾～三田地上	月・木曜日(祝運休)	K-サポート株	10.9	1.0
			今田地線	川戸～今田集会所前～應儀病院	月・木曜日(祝運休)	K-サポート株	3.0	1.0
			長戸路線	川戸～上谷～長戸集会所前	月・木曜日(祝運休)	K-サポート株	5.6	1.0
			谷線	川戸～下谷～上谷	火・金曜日(祝運休)	K-サポート株	7.8	1.0
			日浦線	川戸～下の原～日浦	火・金曜日(祝運休)	K-サポート株	4.8	1.0
			川平線	川戸～下の原～日浦	火・金曜日(祝運休)	K-サポート株	4.2	1.0
			川平線	後谷～川平駅(基軸を定めた区域運行)	火・金曜日(祝運休)	備浅利タクシー	7.3	2.0
			波積～川平駅(基軸を定めた区域運行)	月・木曜日(祝運休)	備浅利タクシー	12.1	4.0	
			松川波積線	上津井～川平駅(基軸を定めた区域運行)	火・金曜日(祝運休)	備浅利タクシー	4.1	1.0
			有福千田線	福田～跡市(基軸を定めた区域運行)	火・木曜日(祝運休)	備後山工務店	10.2	1.0
			川戸線	川戸駅前～済生会病院(江津中学校スクールバス)	月～金曜日(祝運休)	永大整備工業株	23.4	0.5
			桜江中学校スクールバス	風の国入口～市山～川戸駅前	月～土曜日(祝運休)	森下建設機	12.0	5.0

(3)利用状況

- 石見交通が運行する6つの4条路線バスの年間輸送量は、運行便数が多く系統キロ数の長い「周布江津線」が最も多く、以下「有福線」「大田江津線」「波積線」の順となっており、2つの自治体をまたぐ広域路線の輸送量が多い。
- 江津市内を起終点とする「江津市内線」「川戸線」は、広域路線に比べると輸送量が少ない。
- 石見交通の4条路線バスの年間輸送量（距離按分の数値）の増減率は表2のとおりで、直近5年間の増減率は-18.9%となっている。
- 江津市が運行する79条路線バス（定時定路線）の年間利用者数は、横ばいから減少傾向にある。



※中心市街地まで乗り入れる系統のみの集計。広域路線は経由する自治体ごとの路線延長で距離按分して算出。

図 20 4条路線バスの年間輸送量の推移

表 2 路線別年間輸送量増減率

	平成22年と平成27年を比較した年間輸送量増減率
有 福 線	0.5%
江 津 市 内 線	-57.1%
周 布 ・ 江 津 線	-14.1%
川 戸 線	-91.7%
波 積 線	-47.1%
大 田 江 津 線	2.4%
合計	-18.9%

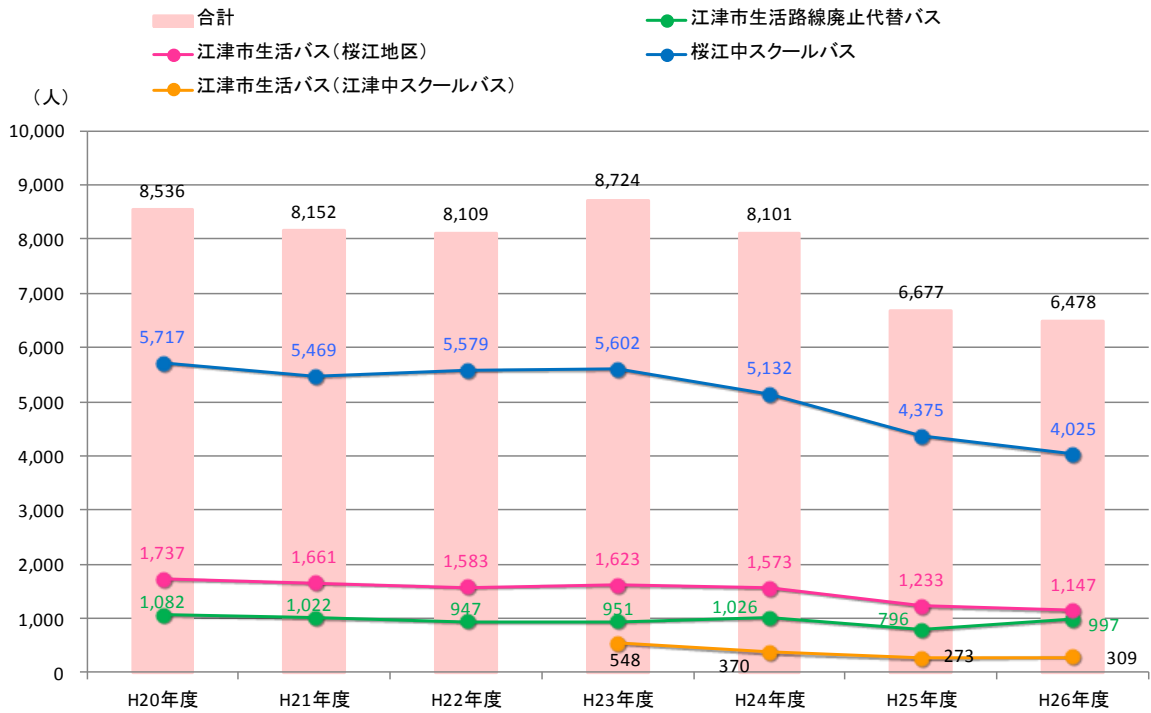


図 21 79 条路線バス(定時定路線)の年間利用者数の推移

- 江津市が運行する 79 条路線バスのうち、基軸を定めた区域運行を行うものの利用は、運行便数や運行日数の多い「松川波積線(波積～川平駅)」が多くなっている。
- 「松川波積線(波積～川平駅)」「川平線」の利用者数は、年々増加傾向にあるが、「有福千田線」「松川波積線(上津井～川平駅)」の利用は低迷している。

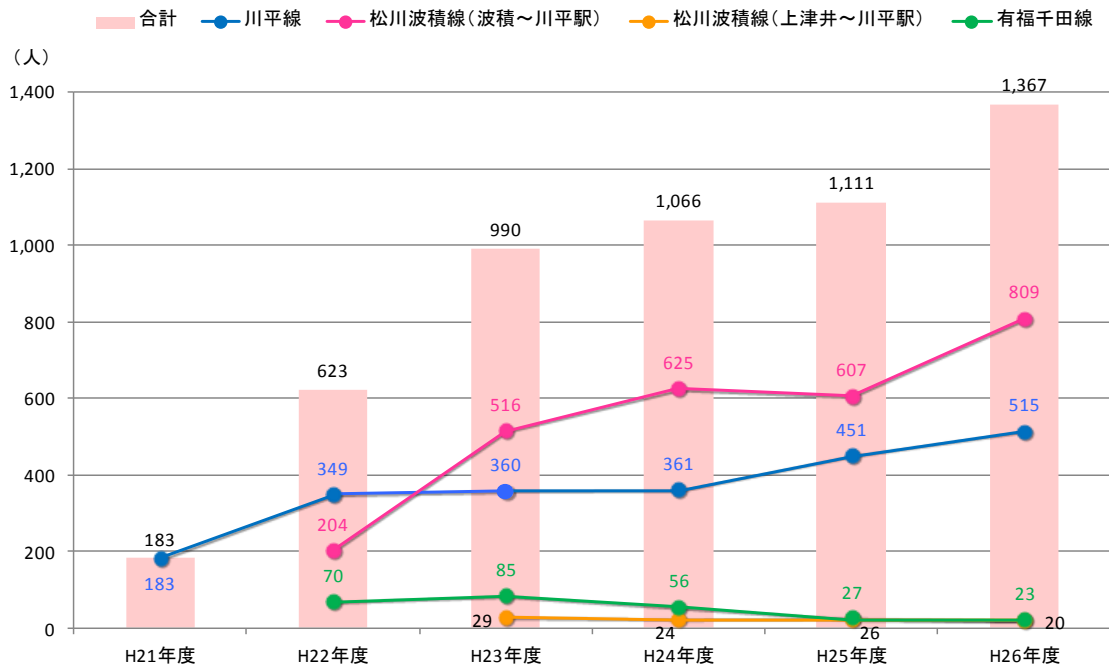


図 22 79 条路線バス(基軸を定めた区域運行)の年間利用者数の推移

- 平成 27 年度に行ったバス乗降調査によると、乗降者数が 20 人/日を超えるバス停は、「江津駅前」から「波子」にかけての国道 9 号沿いに集中しているほか、桜江地区の「川戸駅前」での乗降も多い。
- 中心市街地のバス停では、「江津駅前」「江津市役所前」「シビックゾーン」において、50 人/日を超える乗降者数があった。
- その他では、「浅利駅口」「塩田」「有福温泉」「応儀医院前」での乗降者数が比較的多い。

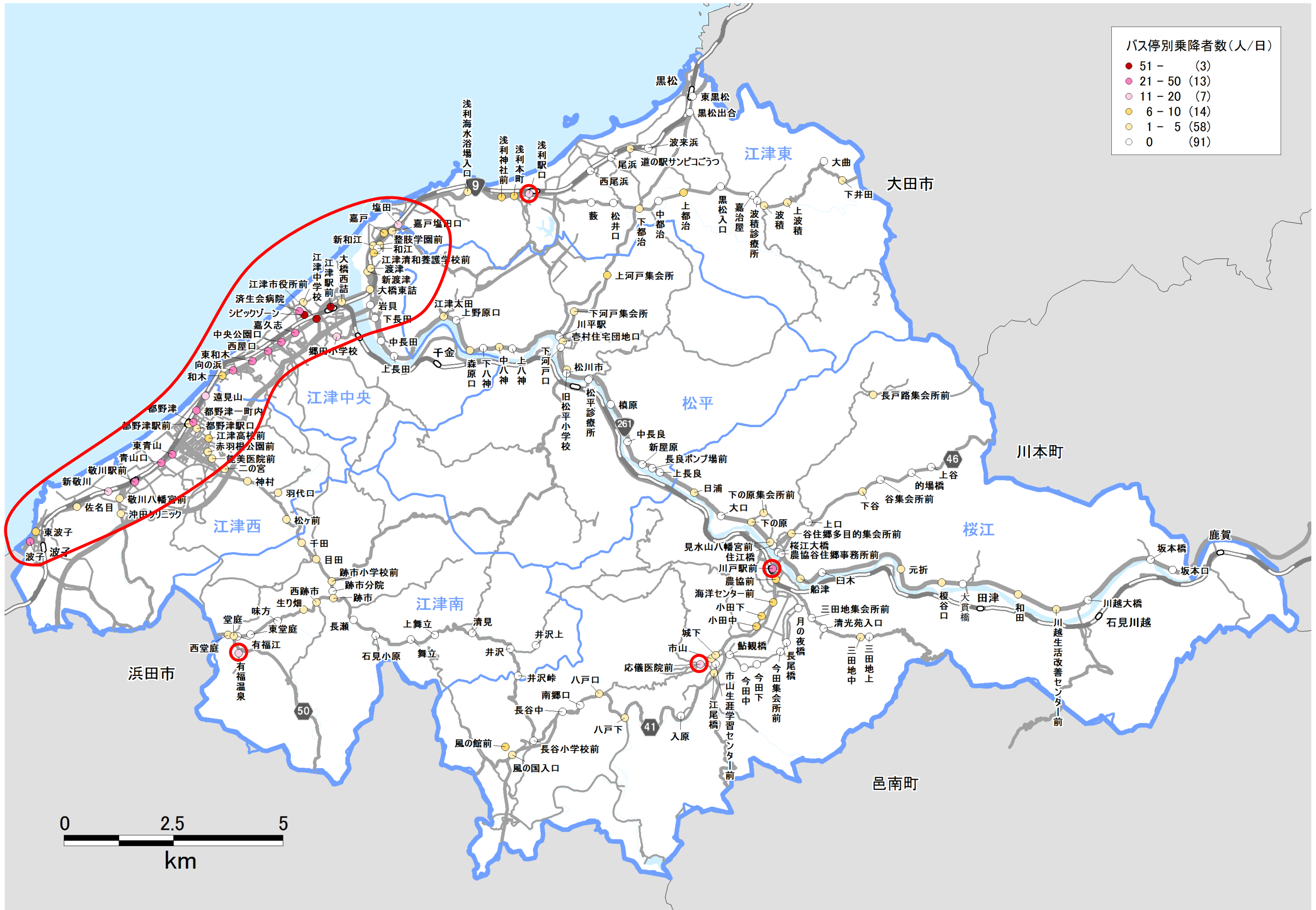


図 23 バス停別乗降者数(H27 年度バス乗降調査結果より)

3. 負担額・事業費

(1) 4条路線バスへの補助金負担額

- 石見交通が運行する4条路線バスへの江津市の補助金負担額の合計は、平成23年度までは減少傾向で推移してきたが、平成24年度から微増傾向に転じた。
- 平成20～23年度にかけて補助金負担額が減少したのは、主に運行便数の削減によるものである。
- 路線ごとの補助金負担額の推移を見ると、「波積線」「周布江津線」で増加した年度もみられるが、全体的には減少あるいは横ばいの傾向にある。

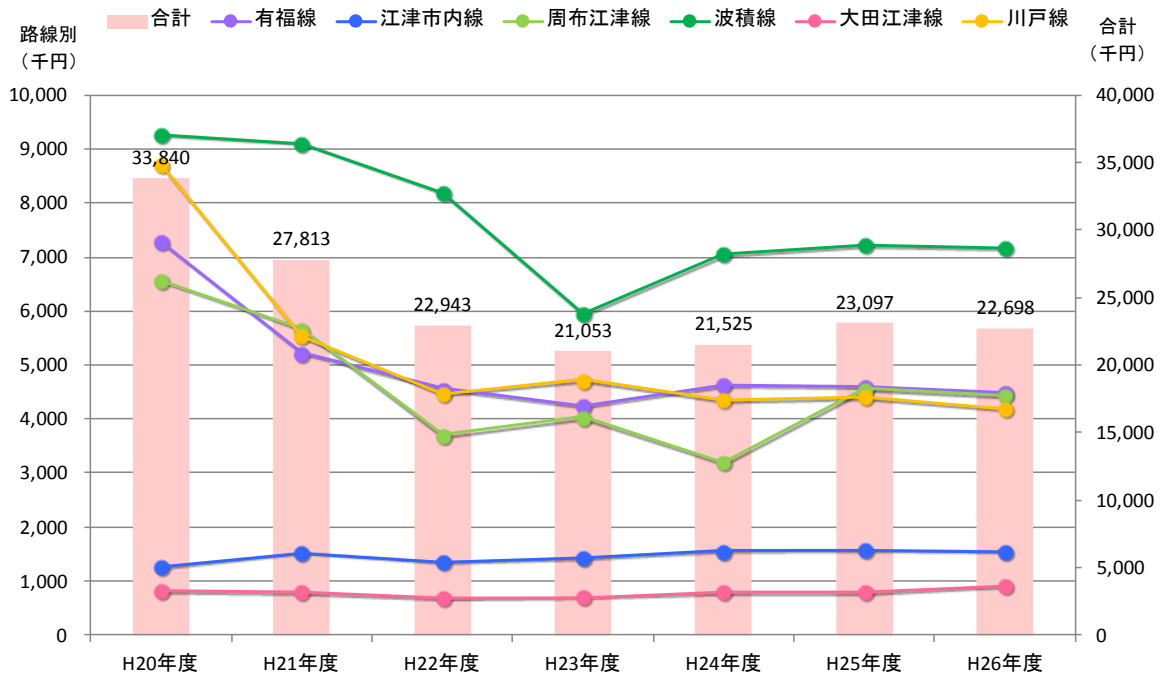


図24 4条路線バスへの補助金負担額の推移

(2) 79条路線バスの事業費

- 江津市の79条路線バス運行にかかる事業費は、生活バス（基軸を定めた区域運行）の新規路線を順次導入したことで、平成21～22年度にかけて上昇したが、平成23年度に一旦平成21年度の水準まで減少し、その後は横ばいから微増傾向で推移している。

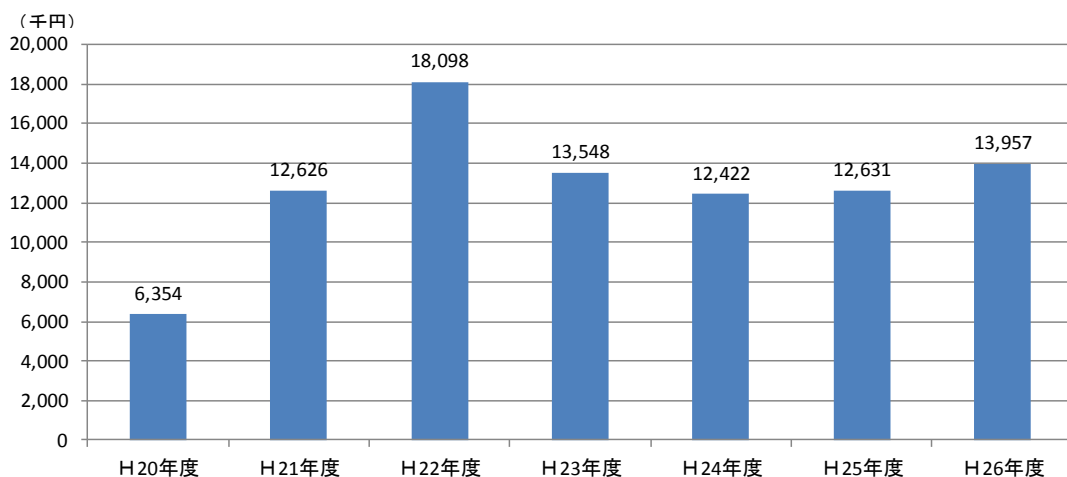


図25 79条路線バスの事業費の推移

4. 公共交通空白地域

- 自宅からバス停までの距離が300～500m離れると、バスの利用が急速に低下するという研究成果がある。平成26年度に実施した住民アンケート調査においては、自宅からバス停までの望ましい距離として「200m以内」を挙げる割合が最も高く、次いで「400m以内」となっている。
- 江津市としては、バス停・駅を中心とした半径400m圏域内を日常的にバスやJRの利用が可能な圏域とし、その圏域から外側を「交通空白地域」と設定する。
- 各地区のバス停・駅を中心とした半径400m圏域内人口を総人口で除した、圏域内人口の割合(カバー率)を算出すると、「江津南地区」「松平地区」でカバー率が高く、「江津東地区」と「桜江地区」で低くなっている。
- 但し、「松平地区」「江津東地区」「江津南地区」の一部では、基軸を定めた区域運行が導入されているため、この区域内についてはカバー率が100%となる。

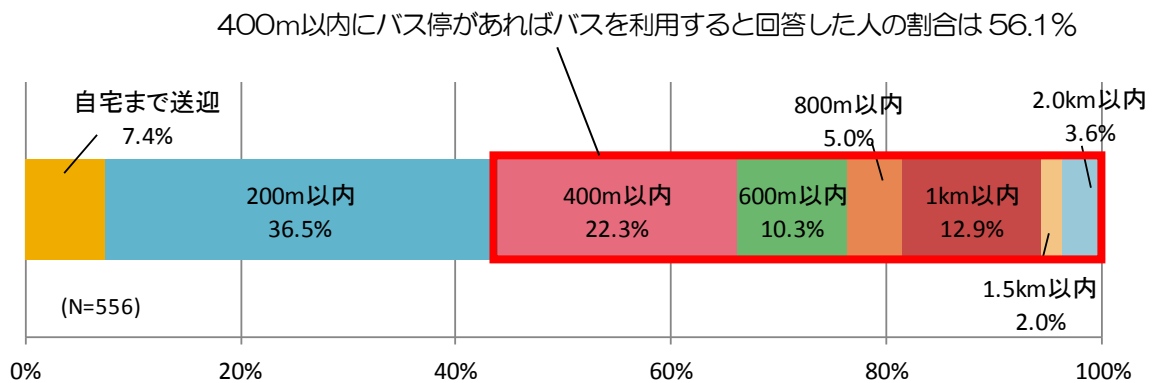


図26 バスを利用してもよい最寄りバス停までの距離(H26年住民アンケート調査結果より)

表3 バス停・駅400m圏域内人口とその割合

地区	人口(人)	バス停・駅400m圏域内人口(人)	バス停・駅400m圏域内人口割合
江津西地区	8,386	6,870	81.9%
江津中央地区	9,164	8,237	89.9%
江津東地区	3,120	2,296	73.6%
江津南地区	1,173	1,122	95.7%
松平地区	869	2,140	90.1%
桜江地区	2,985	783	71.7%
合計	25,697	21,449	83.5%

資料：H22年国勢調査と電話帳データをもとに作成

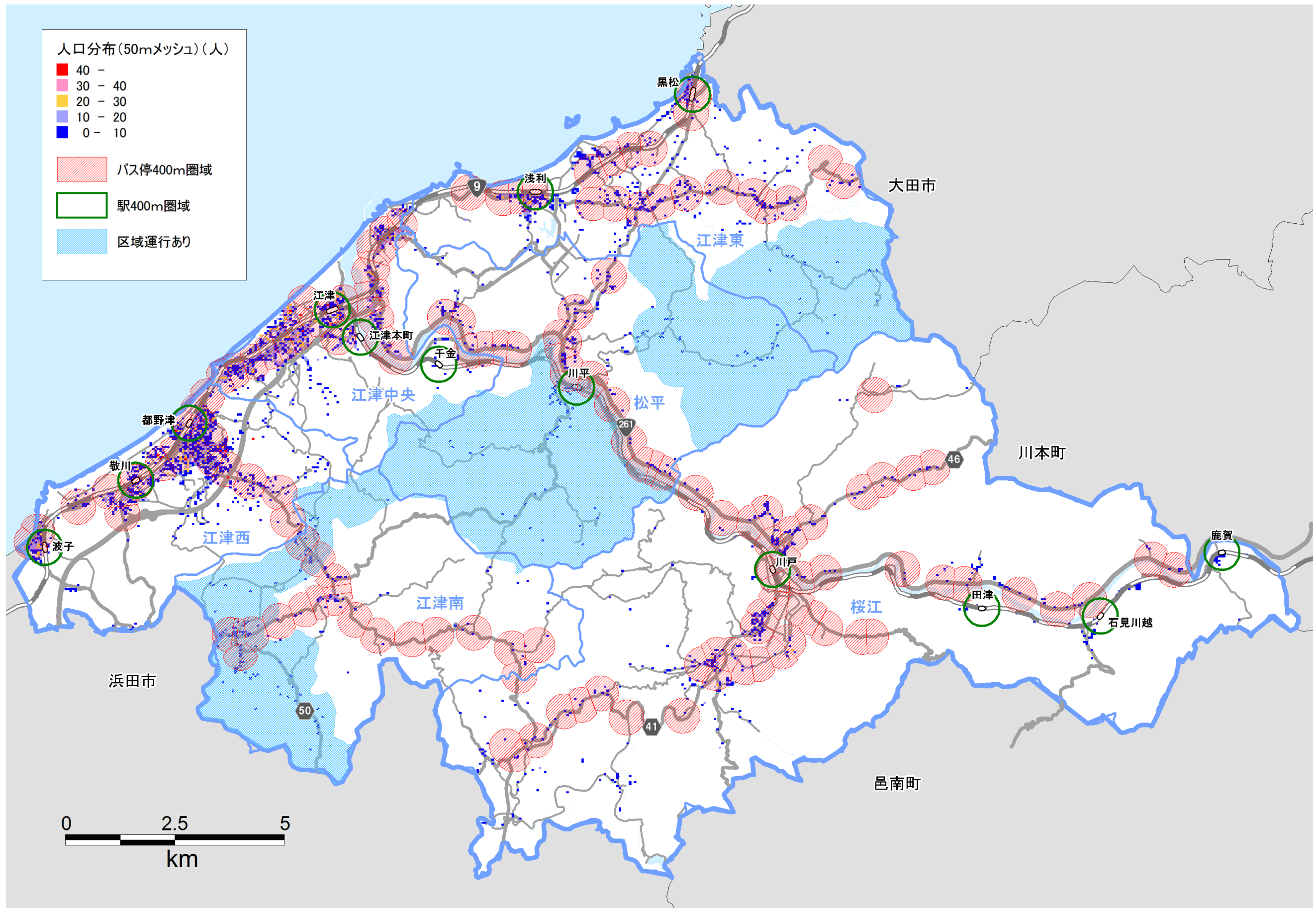


図27 人口分布とバス停・駅400m圏域

5. タクシーの状況

- 市内には7つのタクシー事業者があり、国道9号沿線と川戸駅周辺に営業所を置いている。
- 平成26年度に実施した住民アンケート調査によると、タクシーを利用する割合が高い地区は「江津中央地区」「桜江地区」で、高齢の免許を持たない女性の利用率が高い。

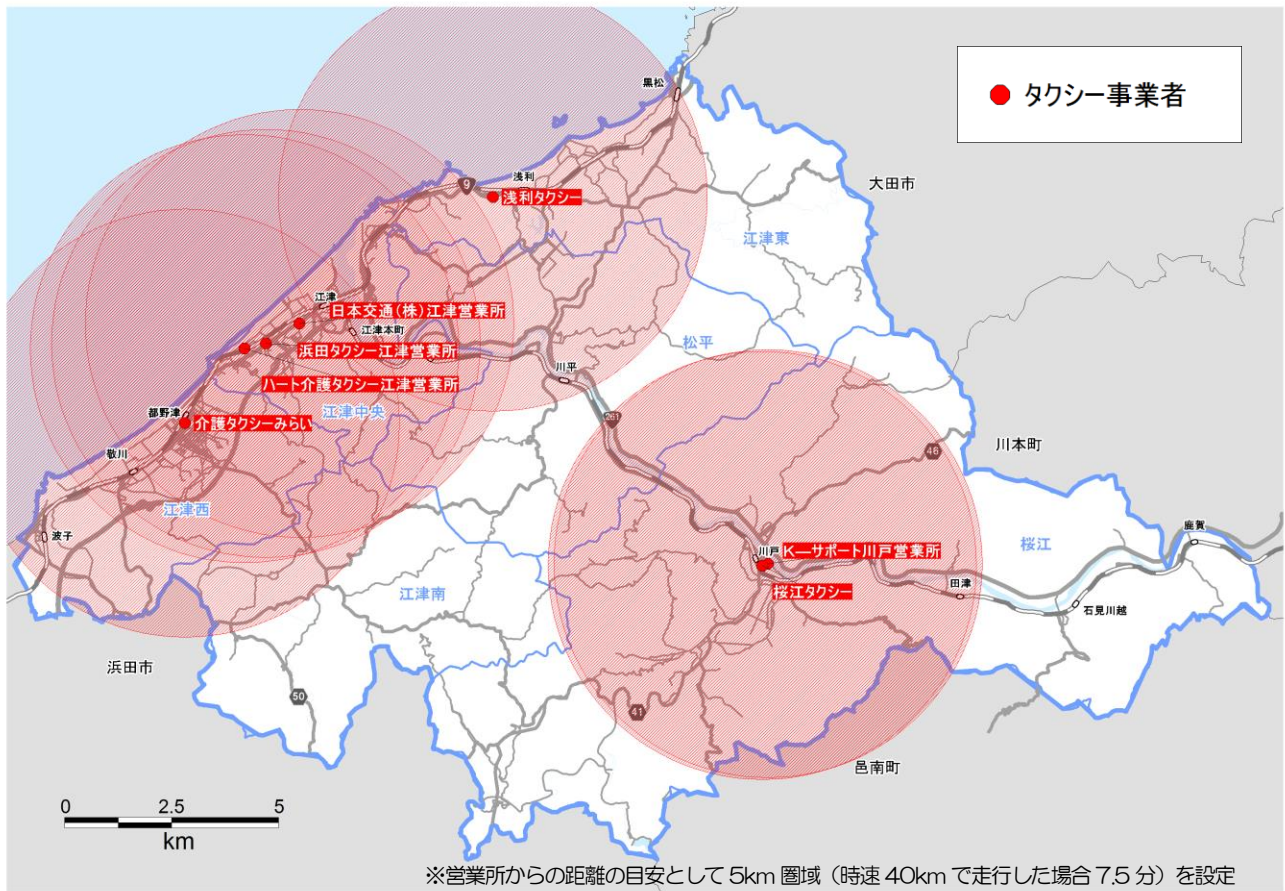


図28 タクシー営業所の分布

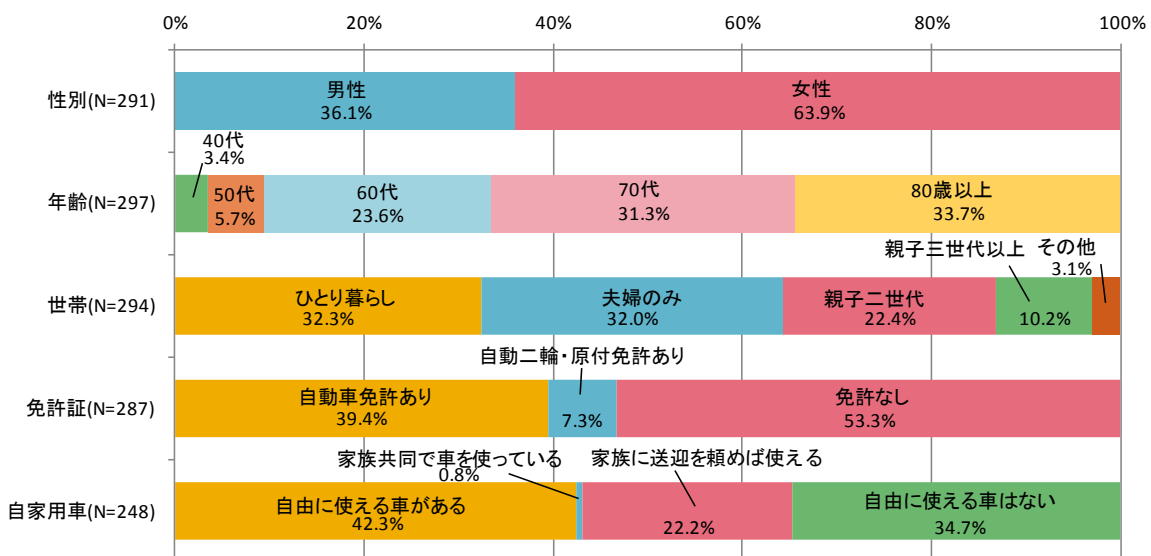


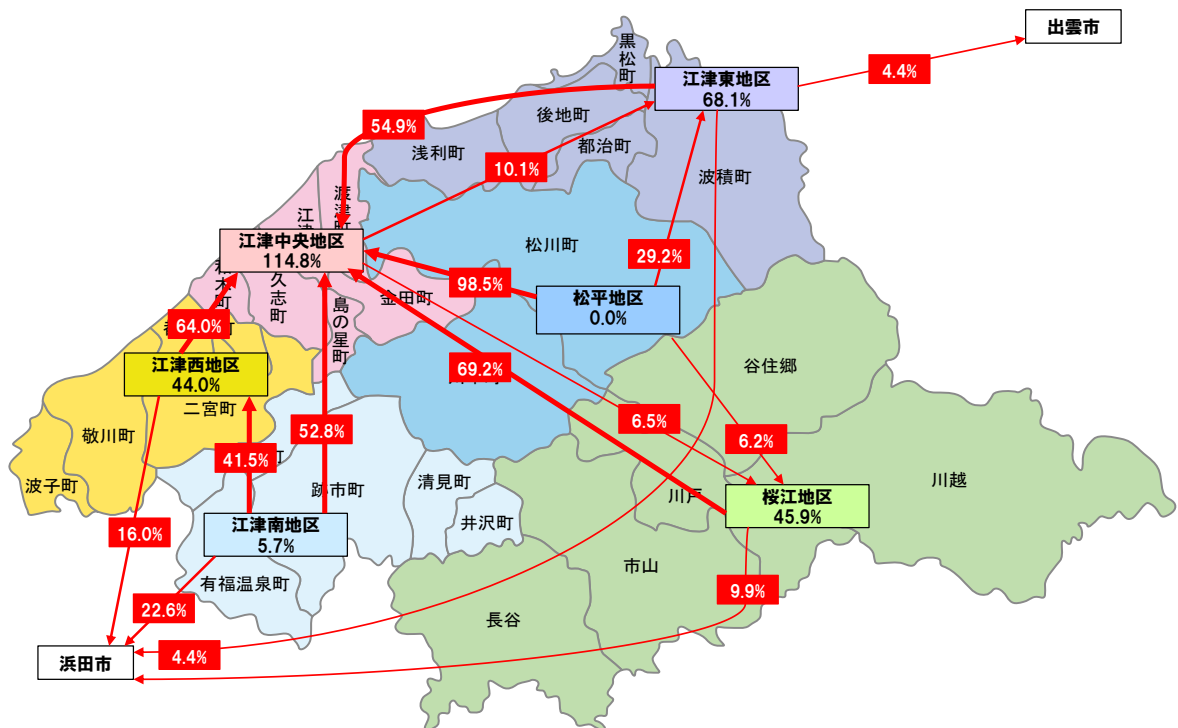
図29 「タクシーを利用する」と回答した人の属性(H26年住民アンケート調査結果より)

※注) H26年度に実施したアンケート調査結果によるもので、江津市の平均値ではない。

第4章 住民の移動に関する実態

1. 通院

- 平成 26 年度に実施した住民アンケート調査結果によると、地区内の病院へ行く割合が「江津中央地区」「江津東地区」で高く、「松平地区」「江津南地区」で低い。
- 具体的には、江津中央地区、江津西地区、松平地区で「済生会江津総合病院」を挙げる割合が高く、江津南地区で「能美医院」、江津東地区で「花田医院」、桜江地区で「応儀医院」を挙げる割合が高い。
- 全体的には「済生会江津総合病院」の利用割合が最も高い。
- 浜田市、出雲市等への通院もみられる。



※上位 3 施設の利用割合の合計値。複数回答のため、合計が 100%を超える場合がある。

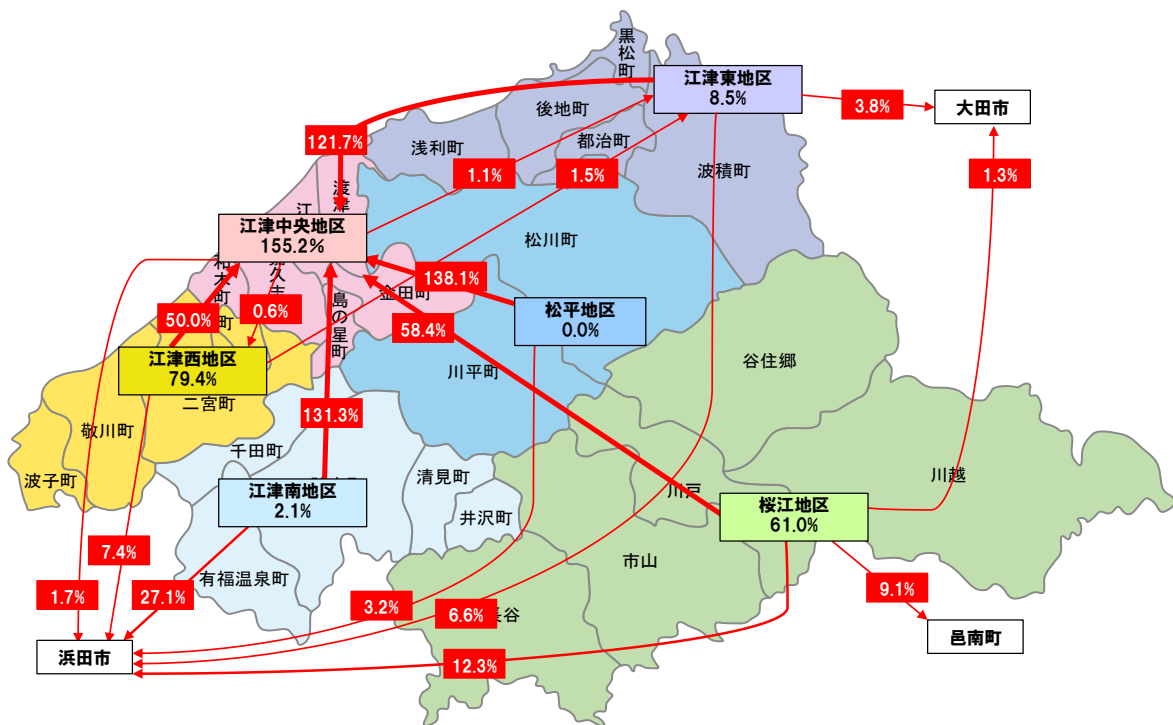
図 30 通院における移動実態(H26 年度住民アンケート調査結果より)

■住民アンケート調査結果について

平成 26 年度に行った住民アンケート調査は、住民の生活交通の利用実態やニーズ、現状のサービスに対する評価及び今後のサービス等に対する意向等を把握するために行った。アンケートの配布範囲については、人口比率に基づいた無作為抽出ではなく、市域全体にアンケートが行き渡るよう任意に集落を抽出し、その集落の全戸を対象とした。したがって、公共交通が不便な地域にやや偏った結果となっており、江津市の平均値を示すものではない。

2. 買物

- 平成 26 年度に実施した住民アンケート調査結果では、地元の商業施設へ行く割合が「江津中央地区」「桜江地区」「江津西地区」で高く、「松平地区」「江津南地区」「江津東地区」で低くなっている。
- 具体的には、江津中央地区、松平地区、江津東地区で「グリーンモール」を挙げる割合が高く、江津西地区、江津南地区で「キヌヤ」、桜江地区で「A コープ」を挙げる割合が高い。
- 全体的には「グリーンモール」の利用割合が最も高い。
- 浜田市、大田市等への買物移動もみられる。



※上位 3 施設の回答割合の合計値。複数回答のため、合計が 100%を超える場合がある。

図 31 買物における移動実態(H26 年度住民アンケート調査結果より)

3. 通学

(1)市内の高校の状況（資料:H26年島根県生活交通ニーズ調査結果より）

- 江津市内には県立江津高校、県立江津工業高校、私立石見智翠館高校、私立キリスト教愛真高校の4校があるが、このうちキリスト教愛真高校は全寮制であり日常的な通学はない。
- その他の高校の登下校時間は下表のとおりで、授業は概ね9時前に始まる。（江津高校の部活の朝練習は8:00開始）試験期間中の下校時間には3校の間で幅があるが11時台～13時台、下校時間は15時台～17時台となっている。
- 部活終了後の下校時間としては、17時台～19時台となる。
- 生徒数（H26年度）は江津高校と江津工業高校がほぼ同数で、石見智翠館高校の生徒数が多くなっている。石見智翠館高校は5台の専用スクールバスを保有し、遠隔地からの通学に対応している。

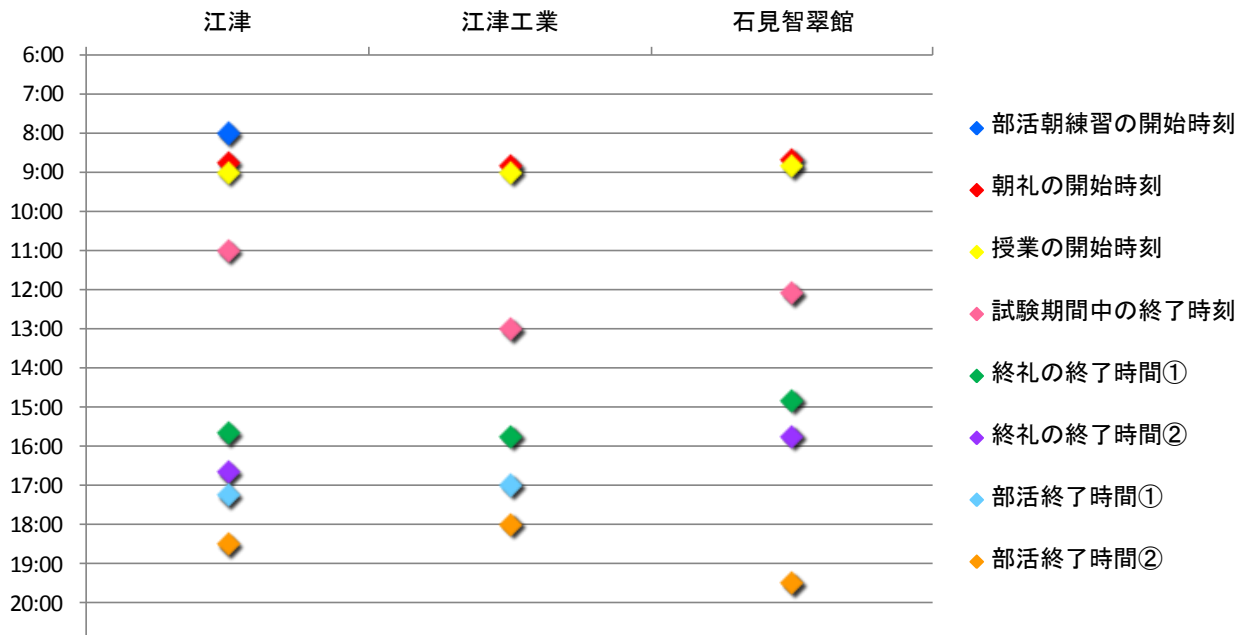


図 32 高校毎の登下校時間帯

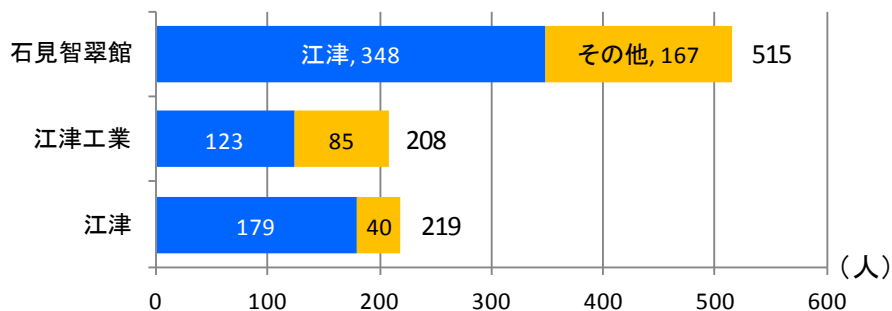


図 33 高校別出身地別生徒数(H26年度)

- 江津市内の3校へ通う生徒全体のうち、路線バスを利用している割合は0.1%（江津高校生徒）と低く、約2割がJR利用、3割弱が専用スクールバスを利用している。
- 江津工業高校に通う生徒の7割以上がJRを利用し、石見智翠館高校の生徒の5割弱が専用スクールバスを利用して通学している。
- 高校への自家用車による送迎については、3校とも容認している。

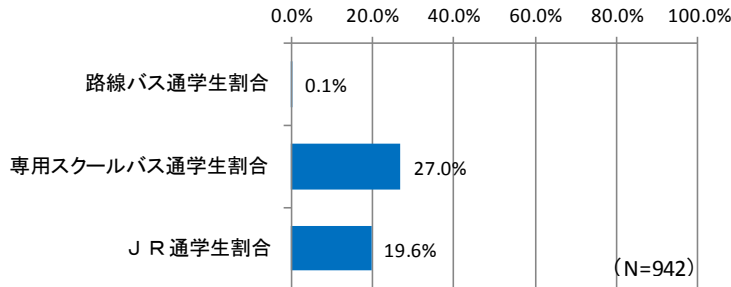


図34 公共交通等利用通学生徒割合(H26年度)

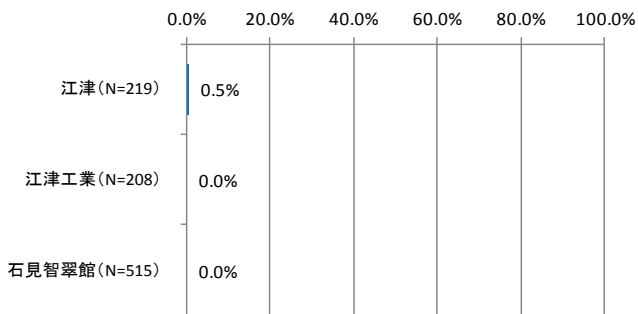


図35 路線バス通学者割合(H26年度)

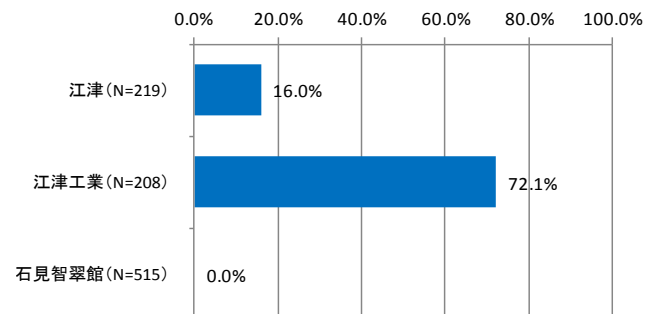


図36 JR通学者割合(H26年度)

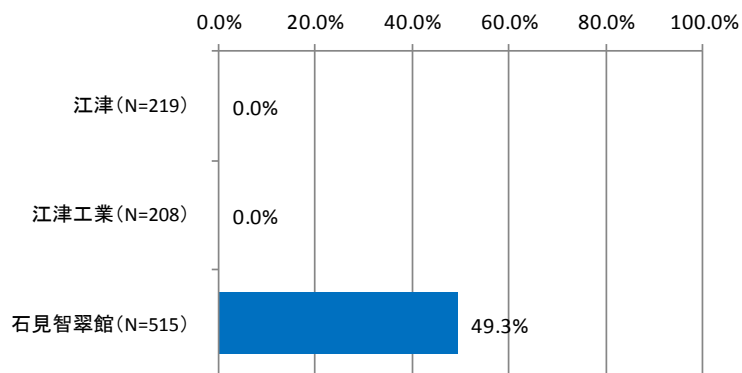


図37 専用スクールバス通学者割合(H26年度)

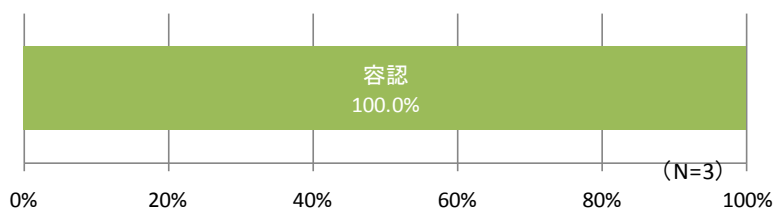


図38 自家用車での送迎への対応について(H26年度)

4. バスの評価

- 平成 26 年度に実施した住民アンケート調査結果で、「バスを利用する」と回答した人のバスに対する評価（地区別）は、以下のとおりである。
- 項目別にみると、地域によってバラツキはあるものの「時刻表や路線図のわかりやすさ」「始発便の時間」「運行経路」の評価は比較的高いが、その他の項目は全体的に評価が低く、特に「ダイヤ」「運行本数」「最終便の時間」「待合環境」等の評価が低い。
- 地域別にみると「江津西地区」「江津南地区」で評価が比較的高いのに対し、「桜江地区」「江津中央地区」「江津東地区」では評価が低くなっている。

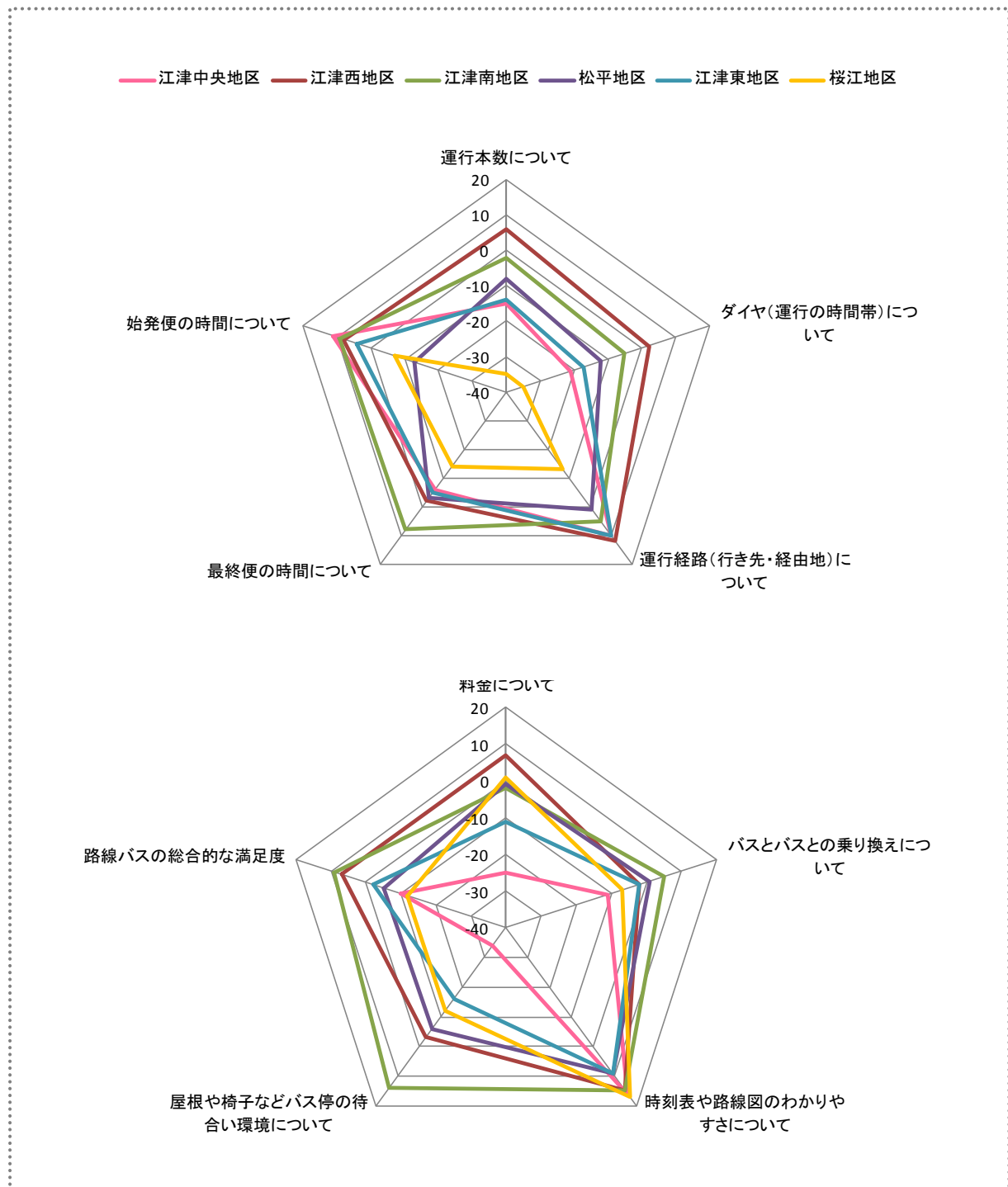


図 39 「路線バスのサービス満足度」地区別集計(H26 年度住民アンケート調査結果より)

5. 市内移動上の現状と問題点

- 総合医療機関や大型商業施設が集積している江津市中心部の「中心市街地」に対し、居住地に近く医療機関や商業施設が集積しているエリアを「生活拠点」と定義すると、市内各居住地と生活拠点・中心市街地の関係は下図のとおりとなる。
- 松平地区には生活拠点がなく、中心市街地に直接行かなければならない。また、清見町・井沢町からは、江津南地区に生活拠点がなく、一度跡市で乗り継いで江津西地区の生活拠点に行かなければならない。これらの移動利便性の向上が課題となる。
- さらに、生活拠点に公共交通を使って行くことができない居住地もあり、これらの対応も課題となる。

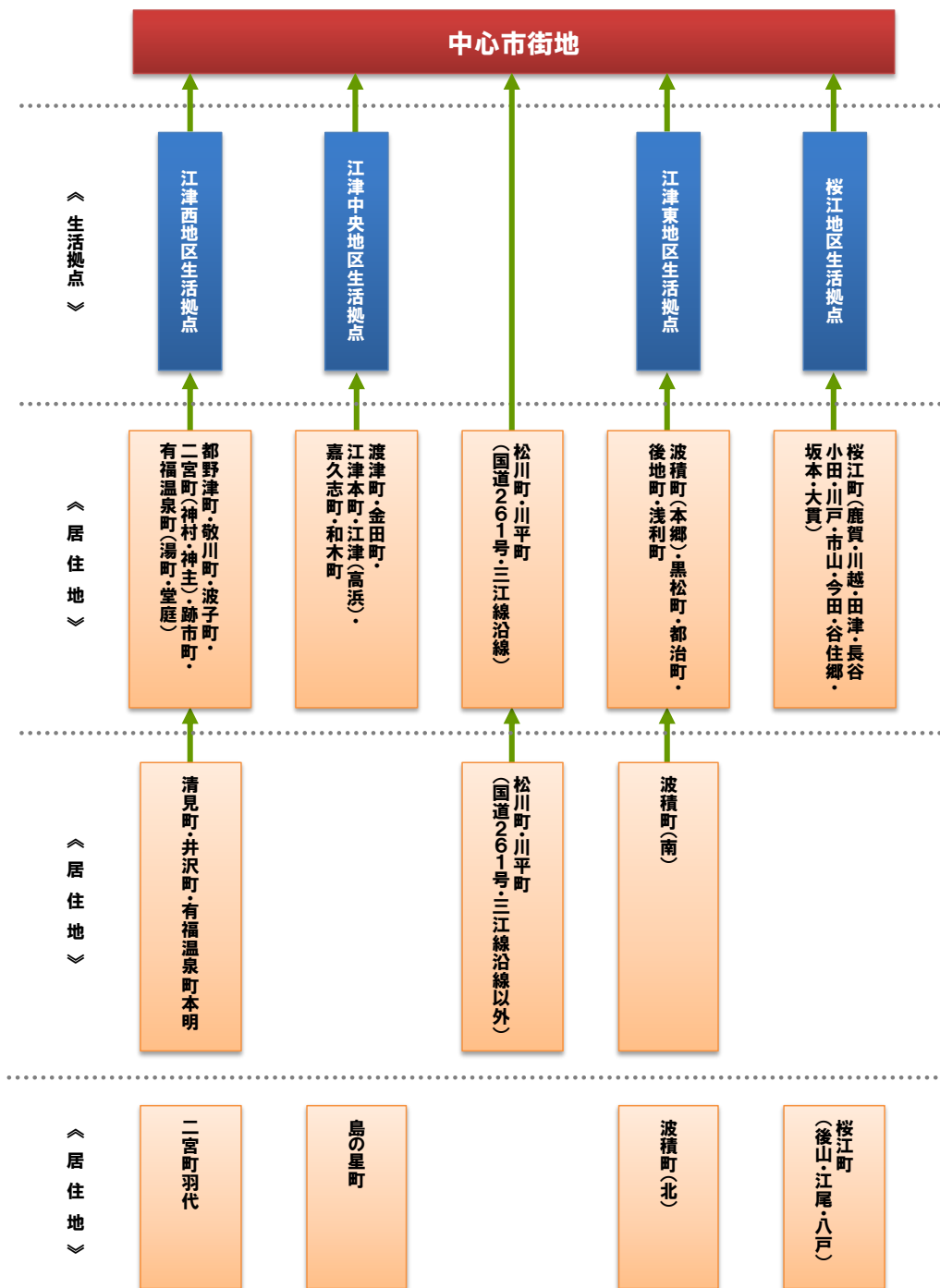


図 40 居住地と生活拠点・中心市街地との関係

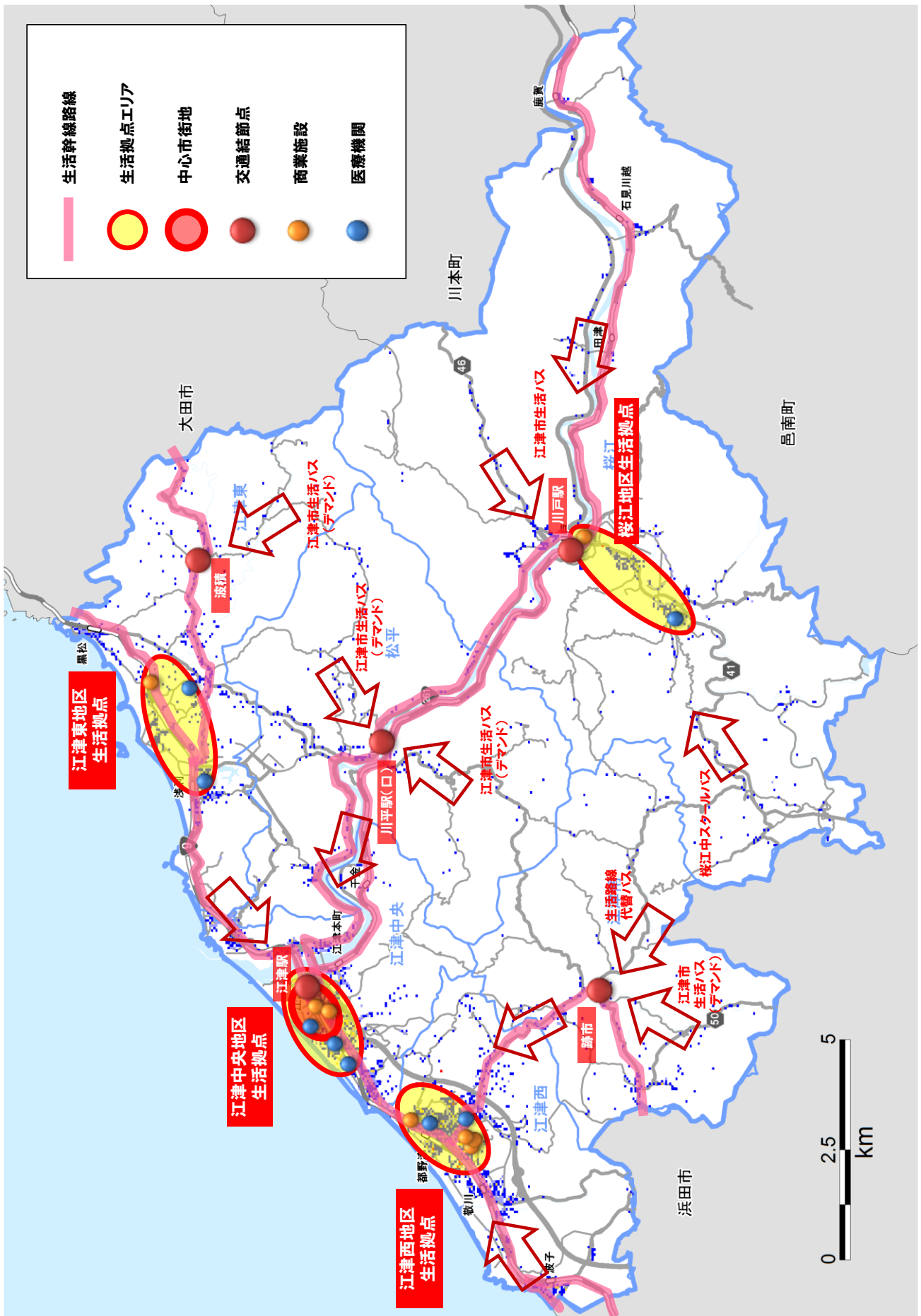


図 41 生活拠点と公共交通による人の流れ

6. 中心市街地の移動上の現状と問題点

(1) 中心市街地のバス停配置

- 中心市街地のバス停はA～Fまで6か所あり、このうち「江津市役所前」バス停が、A・D・Fの3か所に分かれている。
- 「A：江津市役所前」バス停は、「F・D：江津市役所前」バス停の反対車線にそれぞれバス停がないため設置されているが、浜田方面・大田方面とも、降車する位置が主な目的地である江津市役所やグリーンモールから離れているため、利用者にとって不便な状況にある。

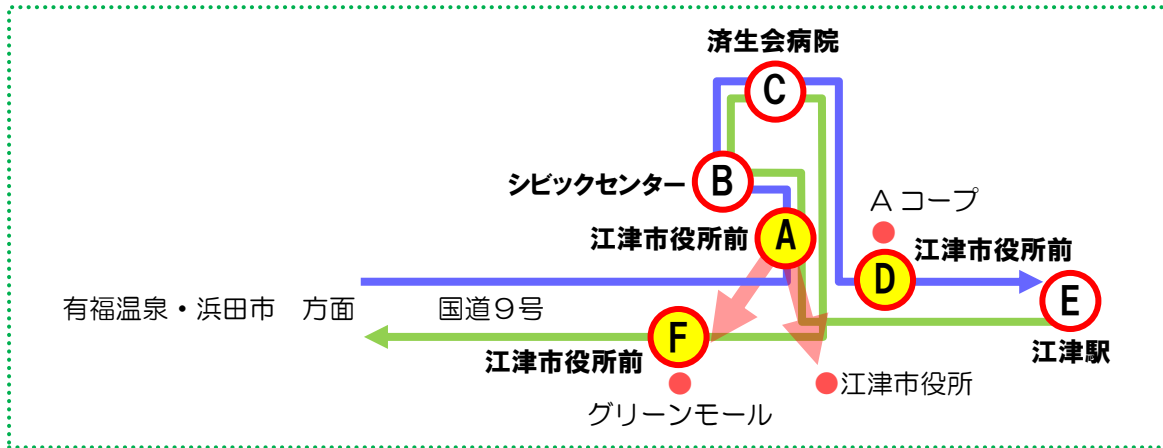


図 42 中心市街地の運行経路(周布江津線・有福線)

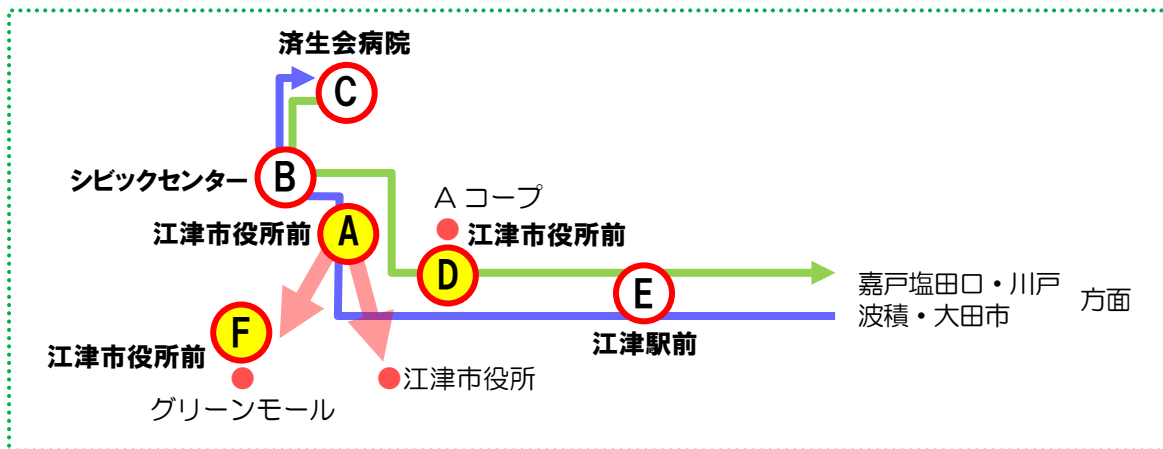


図 43 中心市街地の運行経路(江津市内線・川戸線・大田江津線・波積線)

(2) バス停ヒアリング調査結果

- 中心市街地活性化の観点から、中心市街地における公共交通を利用した移動状況を把握するため、平成 27 年度、中心市街地 5 か所のバス停 (B～F) でヒアリング調査を実施した。
- 各バス停での移動実態は以下のとおりである。
- 「シビックセンターゾーン」「商業集積ゾーン」「駅前地区ゾーン」の 3 つのエリア間の移動については、「シビックセンターゾーン」の済生会江津総合病院から、「商業集積ゾーン」のグリーンモール、「駅前地区ゾーン」の江津駅への徒歩による移動が若干みられた。
- 多くは、自宅と目的地を結ぶ移動に限られ、中心市街地を周遊するような賑わいに繋がる動きはほとんどみられない。

表 4 バス停ヒアリング調査結果のまとめ

調査バス停	利用の特徴
江津駅前	<ul style="list-style-type: none"> ○江津駅でヒアリングを行った対象者の外出目的は「通院」「通勤」「通学」「その他」と多岐にわたっており、浜田市や大田市等への広域移動の割合が他のバス停に比べて高い。 ○このバス停から乗車した人の住所は江津町の割合が高かったが、桜江町や大田市等からの利用もみられた。 ○中心市街地内の移動については、病院から江津駅に移動し、大田方面（大田市・渡津）へ帰る動きがみられた。
済生会病院	<ul style="list-style-type: none"> ○このバス停で乗車した人の外出目的は「通院」が最も多いが、「見舞い」「通学」「通勤」「買物」も若干みられる。 ○済生会病院から乗車する人は、病院から直接自宅へ帰る傾向がある。 ○中心市街地内での移動については、商業施設から済生会病院への移動が1名あっただけで、済生会病院からグリーンモール等へのバス移動は、現状ではあまりないものと思われる。
シビックゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ○このバス停で乗車した人の外出目的は「通院」と「通勤」が同数で、「見舞い」もみられる。 ○中心市街地内での移動は、済生会病院から徒歩による移動が多くみられる。
江津市役所前 (Aコープ前)	<ul style="list-style-type: none"> ○このバス停で乗車した人の住所は全員が渡津町または江津東地区で、外出目的は「買物」が中心である。 ○中心市街地内での移動は、グリーンモールからの徒歩での移動が多く、済生会病院からの徒歩移動もみられる。
江津市役所前 (グリーンモール前)	<ul style="list-style-type: none"> ○このバス停で乗車した人の住所は江津中央地区、江津西地区がほとんどで、外出目的としては「買物」「買物・通院」「通院」「通勤」などがみられる。 ○中心市街地内では、済生会病院から徒歩による移動が多くみられる。

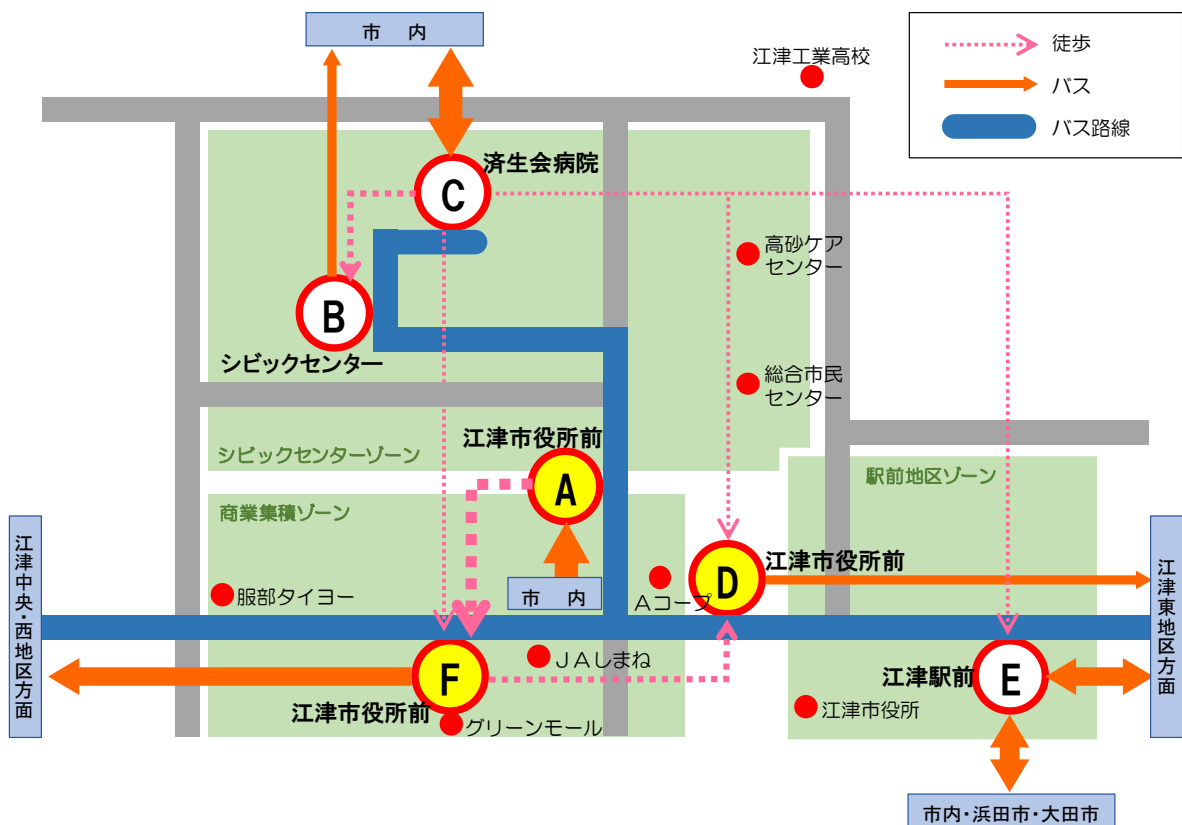


図 44 バス停ヒアリング調査による移動の実態

1. 連携計画の概要

(1) 基本方針・目標

① 基本方針

- 4条バス路線の運行効率化
- 交通不便地域における移動手段確保
- 公共交通の利便性向上と利用促進

② 目標

- 広域路線の目標：4条バス路線の運行経費について、現状からの20%削減を目指す。
- 地域内路線の目標：バス停から1km以上離れている集落の8割削減を目指す。
- 利用促進の目標：公共交通利用者数の4%（1日当たり10人）増加を目指す。

③ 計画の期間

- 平成21年度～平成25年度の5年間。

(2) 目標を達成するために行う事業の方向性

目 標	施策の方向性	
4条バス路線の 運行効率化	全ての4条路線バスの済生会総合病院への乗り入れ	
	利用状況に合わせた川戸線の見直し	
	波積線の効率化に向けた見直し	
	江津駅前⇄都野津間の運行ダイヤの再編（第1期・第2期）	
交通不便地域における 移動手段確保	東部エリアへの新たな公共交通システムの導入検討	
	中部エリアへの新たな公共交通システムの導入検討	
	西部エリアへの新たな公共交通システムの導入検討	
	桜江地域内への新たな公共交通システムの導入検討	
公共交通の利便性向上と 利用促進	観光振興に寄与する 公共交通の展開	タクシー乗務員の教育
		モデルコースの設定
		広報戦略
	結節点環境 向上のための事業	主要結節点・バス停の点検
		主要結節点・バス停の整備
	利用促進に向けた事業	公共交通情報（バスブック）の作成
		高校生を対象とした公共交通の利用促進策の推進
		エコ通勤の推進

2. 事業の検証

(1) 4条バス路線の運行効率化

目標	達成状況（H20年-H26年比較）及び課題	
4条バス路線の運行経費について、現状からの20%削減を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ○路線の系統の減少により31.7%の経費削減が実現 ○系統の減少により、利便性が低下した路線への対応が必要（川戸線） 	
目標を達成するために行う事業の方向性	進捗状況	今後の課題
全ての4条路線バスの済生会総合病院への乗り入れ	○全ての4条バス路線の済生会江津総合病院経由を実現	○済生会病院から周辺施設への移動手段の検討が必要
利用状況に合わせた川戸線の見直し	○川平線と川戸線を統合し効率化を図ったが、H23年4月に統合した川戸線が減便となり、代替機能として江津中学校スクールバス（混乗）を導入	○減便により移動利便性が低下したため、利便性向上のための施策が必要
波積線の効率化に向けた見直し	○時間帯が接近している便を統合し、1往復分を減便	-
江津駅前⇄都野津間の運行ダイヤの再編	○運行ダイヤの再編（第1期）は計画どおり実現したが、第2期のゾーンバスシステム導入は見送り	○利用者ニーズにあった対応の検討が必要

(2) 交通不便地域における移動手段確保

目標	達成状況（H20年-H26年比較）及び課題	
バス停から1km以上離れている集落の8割削減を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ○基軸を定めた区域運行の導入により交通不便地域の5割削減が実現 ○利用が少なく非効率な路線もあり、効率化が望まれる ○その他の交通不便地域への対応策が求められる（タクシー助成等） 	
目標を達成するために行う事業の方向性	進捗状況	今後の課題
東部エリアへの新たな公共交通システムの導入検討	○松川波積線として基軸を定めた区域運行を導入	○非効率な系統の見直しが必要
中部エリアへの新たな公共交通システムの導入検討	○川平線として基軸を定めた区域運行を導入	○利用者維持対策が必要
西部エリアへの新たな公共交通システムの導入検討	○西部エリアの一部に有福千田線として基軸を定めた区域運行を導入	○地元との協議により、運行の必要性を含めて抜本的な再編が必要
桜江地域内への新たな公共交通システムの導入検討	○基軸を定めた区域運行は未導入	○交通事業者との調整による交通不便地域の縮小、利便性向上策の検討が必要

目標	達成状況（H21年-H26年比較）及び課題
公共交通利用者数の4%（1日当たり10人）増加を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ○少子化によるスクールバス利用が減少し、全体として利用者が減少 ○引き続き利用促進策が求められる

（3）観光振興に寄与する公共交通の展開

目標を達成するために行う事業の方向性	進捗状況	今後の課題
タクシー乗務員の教育 モデルコースの設定 広報戦略	○JR 江津駅に「駅から観タクン」が設置されたが、利用者が少なく打ち切り	○観光を含めた交流促進のための新たな施策が必要

（4）結節点環境向上のための事業

目標を達成するために行う事業の方向性	進捗状況	今後の課題
主要結節点・バス停の点検	○石見交通単独のバス停整備は行われているが、結節点について特に重点的な整備はなし	○住民アンケートでは待合環境に対する評価が低いことから、点検が必要
主要結節点・バス停の整備		<ul style="list-style-type: none"> ○状況に応じた整備が必要 ○江津駅のバリアフリー化が必要

（5）利用促進に向けた事業

目標を達成するために行う事業の方向性	進捗状況	今後の課題
公共交通情報（バスブック）の作成	○H21年度にバスブックを作成、全世帯に配布	○継続的な作成が必要
高校生を対象とした公共交通の利用促進策の推進	○周辺の高校が生徒確保のためのスクールバス運行を始めたため、取り組みが進まず	○定住環境整備の面からも通学利便性の向上と利用促進策の推進が必要
エコ通勤の推進	○市役所全体で月1回水曜日を、各課でもう一日を「ノーマイカーデー」として設定	○実効性の検証が必要

第6章 地域公共交通の課題

前述のように、現況調査、各種アンケート調査、ヒアリング調査、バス乗降調査及び『江津市地域公共交通総合連携計画』の検証等を踏まえ、江津市における公共交通の課題を以下のように整理した。

1. 身近な生活拠点への移動利便性の改善

- 各居住地から診療所や商店等が集積する身近な生活拠点にアクセスする公共交通の中には、乗り継ぎが発生する地域、また、JR やバスそのものが利用できない交通空白地域も依然として存在することから、需要に見合った身近な生活拠点への移動利便性の改善が求められる。

2. 中心市街地への移動利便性の確保・維持

- 各居住地から大型商業施設や総合医療機関が集積する中心市街地へのアクセスをみると、中心市街地以西の国道9号沿線は充実している一方で、それ以外の地域と中心市街地を結ぶ路線については、運行便数やダイヤの利便性が劣る状況がみられる。公共交通を取り巻く厳しい現状を踏まえながら、今後とも路線を確保しつつ、利便性の向上に努めていく必要がある。

3. 中心市街地の移動利便性向上

- 江津市版総合戦略では「公共交通ネットワークの構築」を掲げ、中心市街地の主要施設を公共交通でつなぎ、中心市街地の活性化を図ることとしている。このことから、江津駅、江津市役所、済生会江津総合病院、グリーンモール等をつなぐ新たな公共交通を導入し、中心市街地内での周遊性の確保・向上を図る必要がある。

4. 需要に見合った多様な運行形態の導入

- 地域内の公共交通には 79 条路線を中心に利用が少なく、市の負担額が他に比べて極端に高くなっていく路線が一部見受けられる。今後は定時定路線から基軸を定めた区域運行への移行も含め、需要に見合った適切な運行形態、サービス水準を設定していく必要がある。

5. 路線バスの観光利用促進

- 有福線は主として江津南地区の住民の通勤・通学・通院・買物路線となっているが、江津駅から有福温泉への観光利用もみられることから、市内で最も集客力を持つ有福温泉の魅力向上の取り組みに合わせて、路線バスの観光利用の促進を図ることが望まれる。
- 高速バス広島～浜田線（広電バス）の一部の便が有福温泉までアクセスしている。この路線についても、観光客の広域的な誘致のために、今後も維持していくことが必要となる。

6. わかりやすい公共交通情報の提供

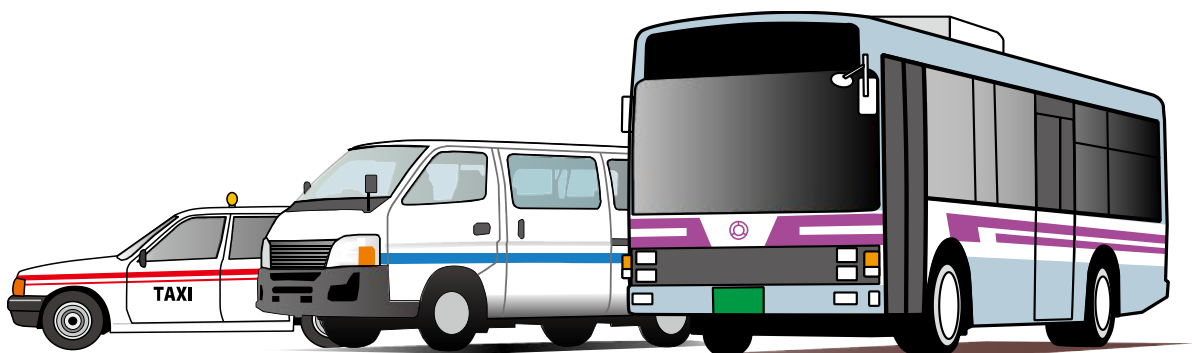
- バス利用を促進するためには利用したいバスの情報提供が不可欠であるが、市のホームページ上には公共交通の情報が不足しており、現状では4条路線バスの時刻表や運賃等の情報提供は、石見交通のホームページのみで行われていることから、JRも含めて一元化したわかりやすい公共交通情報の提供が求められる。
- バス利用についての情報提供は江津駅でも不足しており、江津駅舎内にある観光案内所が今後移転することを考慮すると、主要結節点でのわかりやすい情報提供を図っていくことが必要となる。

7. 交通結節点及びバス停の環境整備

- 高齢者の中には、江津駅構内の陸橋を渡ることが体力的に困難なため JR の利用を避けたり、一つ手前の江津本町駅で下車し、そこからタクシーを利用して済生会江津総合病院へ行くという移動実態がみられる。バス停についても、住民アンケート調査での待合環境に対する満足度は低いことから、江津駅のバリアフリー化の検討や、バス停の上屋・ベンチ等の整備、再配置など、利用しやすい交通結節点及びバス停の整備が求められている。

8. 利用促進策の展開

- 人口減少に伴い、4条路線、79条路線とも利用者は減少傾向で推移している。この傾向が続くと、現状の運行便数の確保や路線の維持が困難な状況になりかねないことから、自家用車送迎によって通学している高校生や、運転免許証返納者などのバス利用を促し、また、ノーマイカーデーの推進等、積極的な利用促進策を講じる必要がある。
- 今後、公共交通の需要が縮小する中で、バス事業者や行政だけで生活交通を維持していくことが困難になると予想される。江津市版総合戦略に示されている“自助・共助・公助による安心・安全な暮らしを実現する”ために、住民が主体となり地域の公共交通を考える仕組みづくりを進めていく必要がある。



第7章 施策内容

1. 将来像と基本方針

(1) 江津市が目指すべき将来像

- 江津市版総合戦略等の上位計画を勘案し、江津市が目指すべき将来像を以下のように設定する。

賑わいの創出と生活環境の充実で
“住みたい！住み続けられるまち”を支える公共交通

(2) 公共交通が果たすべき役割

- 上記の将来像を実現するために江津市の公共交通が果たすべき役割を、以下のように整理する。

① 生活利便性を支える公共交通

- 公共交通での日常的な通院・買物などの生活移動の利便性を確保することにより、安心して暮らし、住み続けられる江津市の実現に寄与する。

② 賑わいの創出に寄与する公共交通

- 中心市街地へのアクセス及び中心市街地内の移動手段を確保し、中心市街地内の周遊性を高め、滞留を生み出すことで、まちの賑わいの創出や地域経済の活性化に寄与する。
- 江津市版総合戦略では、観光産業の推進が挙げられており、市内周遊観光の促進も想定されている。このような観光移動の手段としてJRや路線バスが活用できるよう路線を維持し、観光振興に寄与する。

(3) 公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性(基本方針)

- 公共交通に対して、以下の4項目を市の基本方針として掲げ、財政負担の効率化に配慮しつつ各種施策を実施する。

■ 基本方針1: 安心な暮らしを実現する生活交通網の構築

- 自宅から身近な生活拠点へのアクセス、生活拠点と中心市街地を結ぶ路線の確保に努め、安心な暮らしを実現する生活交通網の構築を目指す。

■ 基本方針2: 賑わいを創出する公共交通網の構築

- 中心市街地の周遊性を高め、賑わいや活性化に寄与する公共交通、観光振興や広域的な交流促進につながる交通網の構築を目指す。

■基本方針3:快適な公共交通の利用環境整備

- 生活基盤としての広域公共交通網・生活交通網の構築に併せ、これらの公共交通が利用しやすくなるよう、待合環境整備や情報提供等、快適な公共交通利用環境の整備に努める。

■基本方針4:市民参加による公共交通の維持・確保

- 利用促進やモード間の役割分担を踏まえた共助交通の検討など、市民参加による取り組みにより地域の生活を支える移手段の維持・確保を図る。

基本方針 1 **安心な暮らしを実現する生活交通網の構築**
 【対応する課題】 ① ② ③ ④ ⑥ ⑦ ⑧

基本方針 2 **賑わいを創出する公共交通網の構築**
 【対応する課題】 ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑧

基本方針 3 **快適な公共交通の利用環境整備**
 【対応する課題】 ① ② ③ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧

基本方針 4 **市民参加による公共交通の維持・確保**
 【対応する課題】 ① ④ ⑦ ⑧

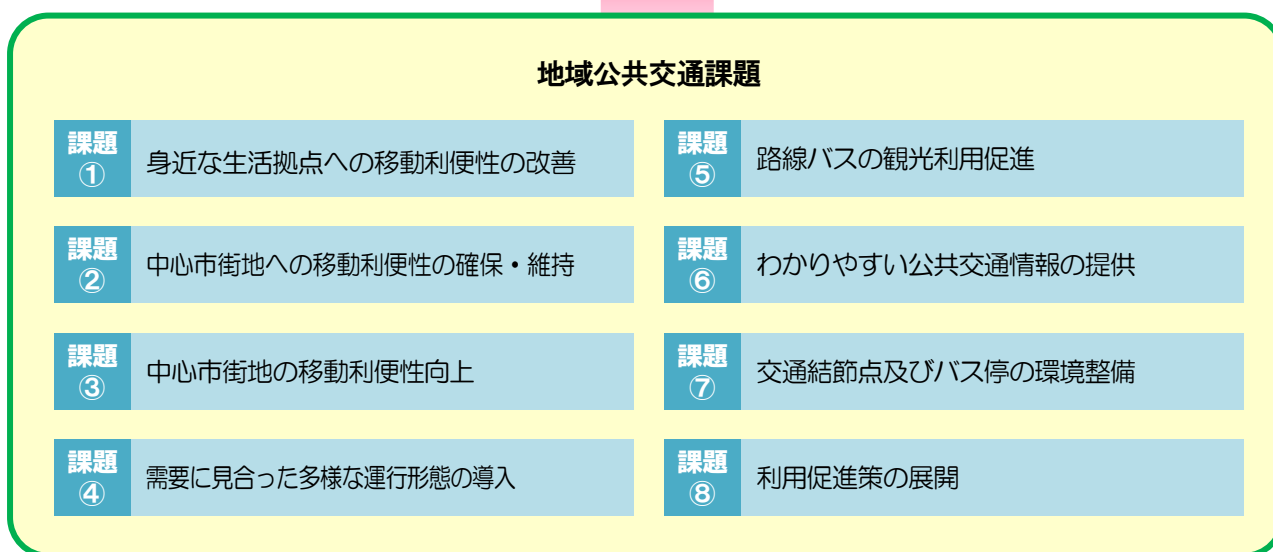


図 45 課題と基本方針の関係

(4)公共交通の将来イメージ

- 居住地と身近な「生活拠点」を結び移動手段を確保するとともに、「生活拠点」と「中心市街地」間の移動利便性を確保する。
- 中心市街地内の周遊性を向上させる。
- 有福温泉へアクセスするための観光路線を維持する。

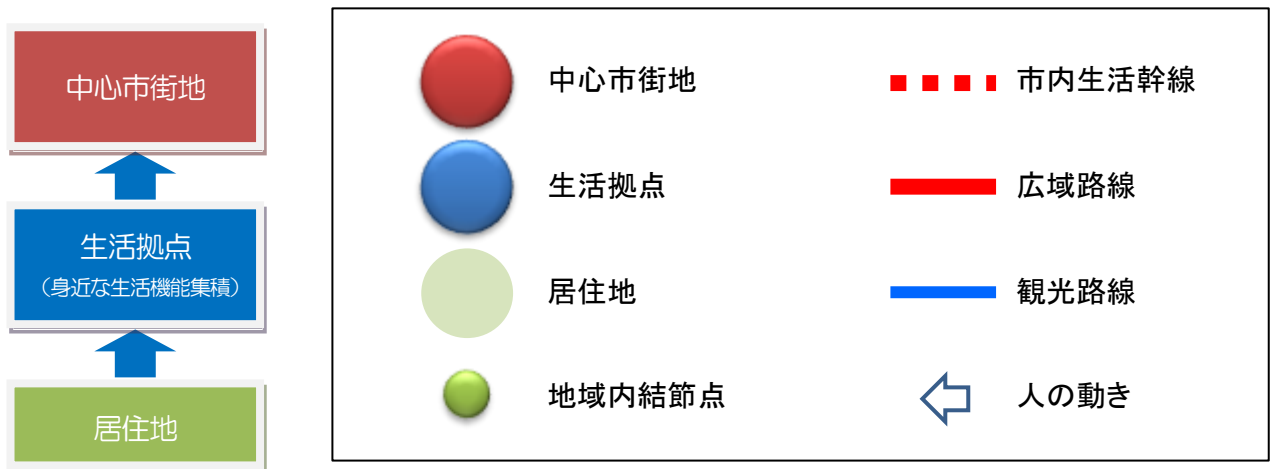
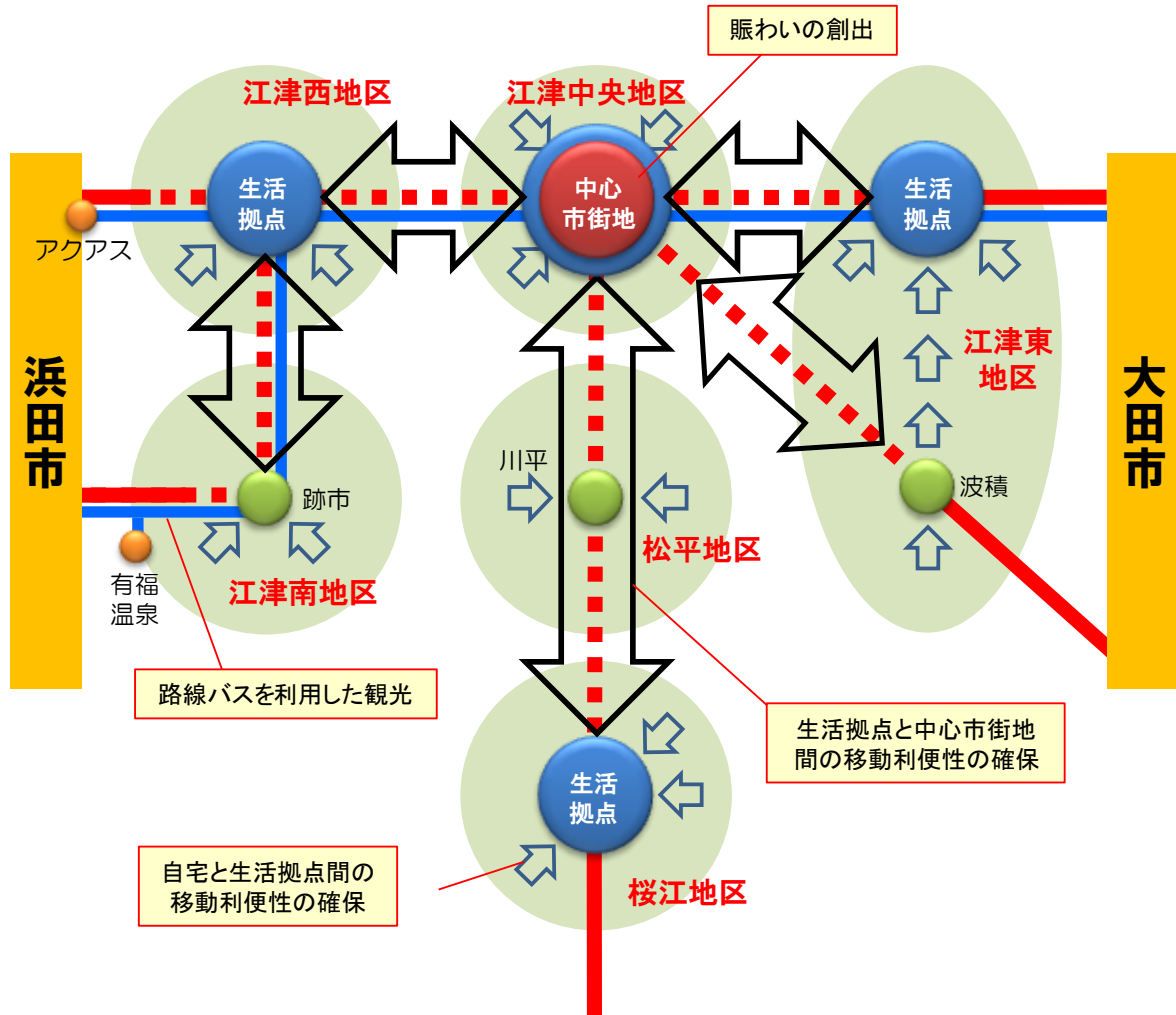


図 46 江津市における公共交通の将来イメージ

2. 計画の目標と数値指標

基本方針1: 安心な暮らしを実現する生活交通網の構築

目標1 身近な生活拠点への移動利便性の改善

買物・医療機能を持つ身近な生活拠点への移動利便性を改善する。

数値指標 交通空白地域にある集落数の割合

目標値 現状：19.2% (H27年度) ⇒ 目標：10.0% (H32年度)

目標2 中心市街地への移動手手段の確保・維持

身近な生活拠点と中心市街地間の移動手手段を確保し、維持する。

数値指標 生活拠点と中心市街地を結ぶ路線バス、JRの便数

目標値 現状：151便 (H27年度) ⇒ 目標：現状維持 (H32年度)

基本方針2: 賑わいを創出する公共交通網の構築

目標3 中心市街地周辺の移動利便性の向上

中心市街地内及び江津中央地区内の移動利便性の向上を図る。

数値指標 中心市街地内移動についての満足度

目標値 現状：41.5% (H26年度) ⇒ 目標：60% (H32年度)

目標4 広域公共交通網の確保・維持

浜田市、大田市と中心市街地を結ぶ広域公共交通網を確保し、維持する。

数値指標 広域4条路線の路線数・運行便数

目標値 現状：4路線 79便 (H27年度) ⇒ 目標：現状維持 (H32年度)

基本方針3: 快適な公共交通の利用環境整備

目標5 公共交通の利用環境の整備・充実

待合環境整備や情報提供の充実等により公共交通の利用環境の向上を図る。

数値指標 上屋・ベンチ等を整備したバス停の数

目標値 現状：0か所 (H27年度) ⇒ 目標：5か所 (H32年度)

数値指標 中心市街地へアクセスする石見交通4条路線バスの年間輸送量の減少率

目標値 現状：18.9% (H22年度とH27年度の比較) ⇒ 目標：18.9% (H27年度とH32年度の比較)

基本方針4: 市民参加による公共交通の維持・確保

目標6 公共交通の利用促進

高校生や市民への意識啓発により、公共交通の利用促進を図る。

数値指標 中心市街地へアクセスする石見交通4路線バスの年間輸送量の減少率

目標値 現状：18.9% (H22年度とH27年度の比較) ⇒ 目標：18.9% (H27年度とH32年度の比較)

目標7 住民との協働体制づくり

地域住民が主体となって地域の公共交通を考える体制を構築する。

数値指標 公共交通に関する検討を行った地域コミュニティ（住民自治組織）の数

目標値 現状：0か所 (H27年度) ⇒ 目標：10か所 (H32年度)

表 5 基本方針・目標・事業・数値指標の関係

目標	目標達成のための事業	数値指標	目標値
基本方針1：安心な暮らしを実現する生活交通網の構築			
《目標1》身近な生活拠点への移動利便性の改善			
	①79条路線バス（基軸を定めた区域運行）のエリア拡大 ②79条路線バスの定時定路線運行から基軸を定めた区域運行への見直しの実施 ③タクシーを活用した新たな生活交通の検討・実施	交通空白地域にある 集落数の割合	現状：19.2%（H27年度） 目標：10.0%（H32年度）
《目標2》中心市街地への移手段の確保・維持			
	④既存4条路線の継続的な運行の確保・維持 ⑤JR 三江線の維持と利用促進	生活拠点と中心市街地を 結ぶ路線バス、JR の便数	現状：151 便（H27年度） 目標：現状維持（H32年度）
基本方針2：賑わいを創出する公共交通網の構築			
《目標3》中心市街地周辺の移動利便性の向上			
	⑥中心市街地周辺を巡回する交通手段の導入検討・試行	中心市街地内移動 についての満足度	現状：41.5%（H27年度） 目標：60.0%（H32年度）
《目標4》広域公共交通網の確保・維持			
	⑦広域公共交通網の効率化と維持 ⑧観光魅力の向上と路線バス利用の促進	広域4条路線の 路線数・運行便数	現状：4 路線 79 便（H27年度） 目標：現状維持（H32年度）
基本方針3：快適な公共交通の利用環境整備			
《目標5》公共交通の利用環境の整備・充実			
	⑨江津駅のバリアフリー化の検討 ⑩バス停環境整備の促進 ⑪公共交通に関する情報提供の充実	上屋・ベンチ等を 整備したバス停の数 中心市街地へアクセス する石見交通4条路線 バスの年間利用者数の 減少率	現状：0か所（H27年度） 目標：5か所（H32年度） 現状：18.9%（H22年度とH27年度の比較） 目標：18.9%（H27年度とH32年度の比較）
基本方針4：市民参加による公共交通の維持・確保			
《目標6》公共交通の利用促進			
	⑫運転免許証返納者や高校生の利用促進 ⑬バス乗り方教室の実施	中心市街地へアクセス する石見交通4条路線 バスの年間利用者数の 減少率	現状：18.9%（H22年度とH27年度の比較） 目標：18.9%（H27年度とH32年度の比較）
《目標7》住民との協働体制づくり			
	⑭市民への公共交通に関する情報公開 ⑮住民との協働で公共交通を考える仕組みづくり	公共交通に関する 検討を行った 地域コミュニティ （住民自治組織）の数	現状：0か所（H27年度） 目標：10 か所（H32年度）

3. 目標達成のための事業

事業1:79 条路線バス(基軸を定めた区域運行)のエリア拡大

基本方針1	安心な暮らしを実現する生活交通網の構築
目標1	身近な生活拠点への移動利便性の改善

○身近な生活拠点へのアクセスを確保するため、交通空白地域において、新たに79 条路線バス（基軸を定めた区域運行）を導入する。（江津東地区・江津西地区）

【事業主体】 江津市・交通事業者・住民

【実施時期】 平成28 年度検討・平成29 年度実施

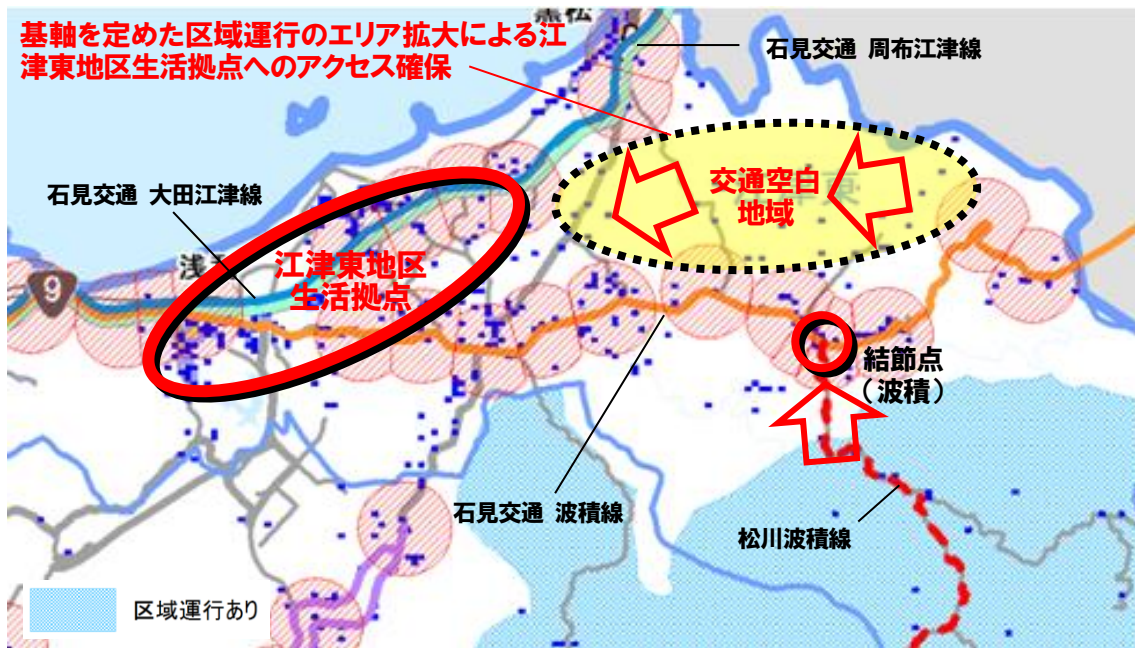


図47 江津東地区における79 条路線バス(基軸を定めた区域運行)のエリア拡大イメージ

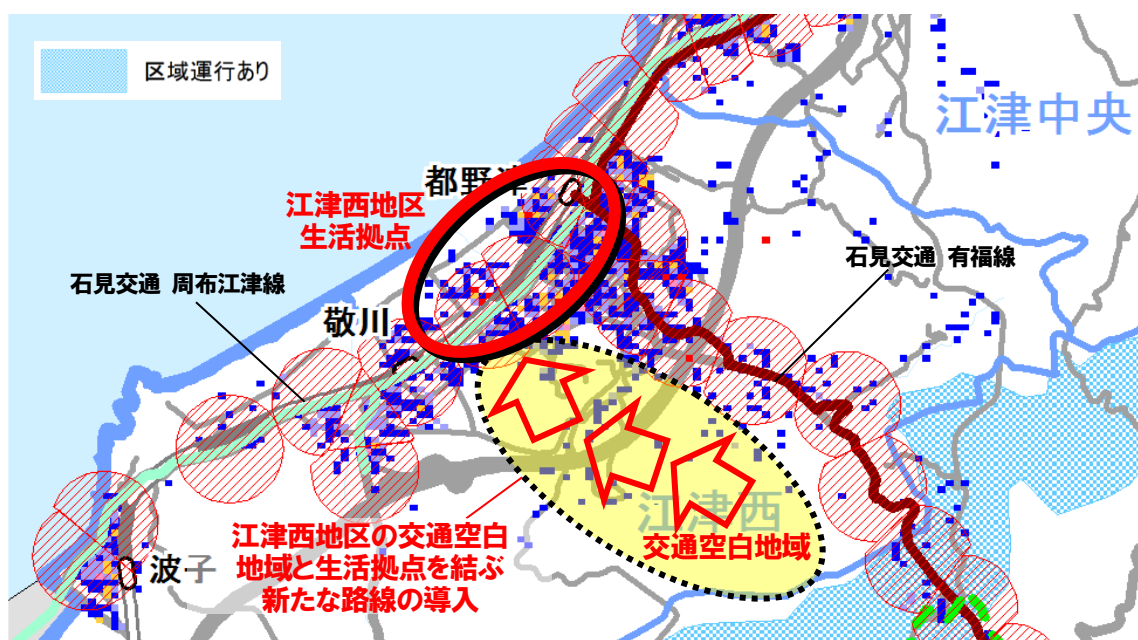


図48 江津西地区における79 条路線バス(基軸を定めた区域運行)の導入イメージ

事業2:79 条路線バスの定時定路線運行から基軸を定めた区域運行への見直しの実施

基本方針1	安心な暮らしを実現する生活交通網の構築
目標1	身近な生活拠点への移動利便性の改善

- 桜江地区の生活バスを定時定路線運行から基軸を定めた区域運行へ移行する。(桜江地区)
- 生活路線代替バスを定時定路線運行から基軸を定めた区域運行へ移行し、有福千田線との統合を図る。(江津南地区)

【事業主体】 江津市・交通事業者・住民
 【実施時期】 平成 28 年度検討・平成 29 年度実施

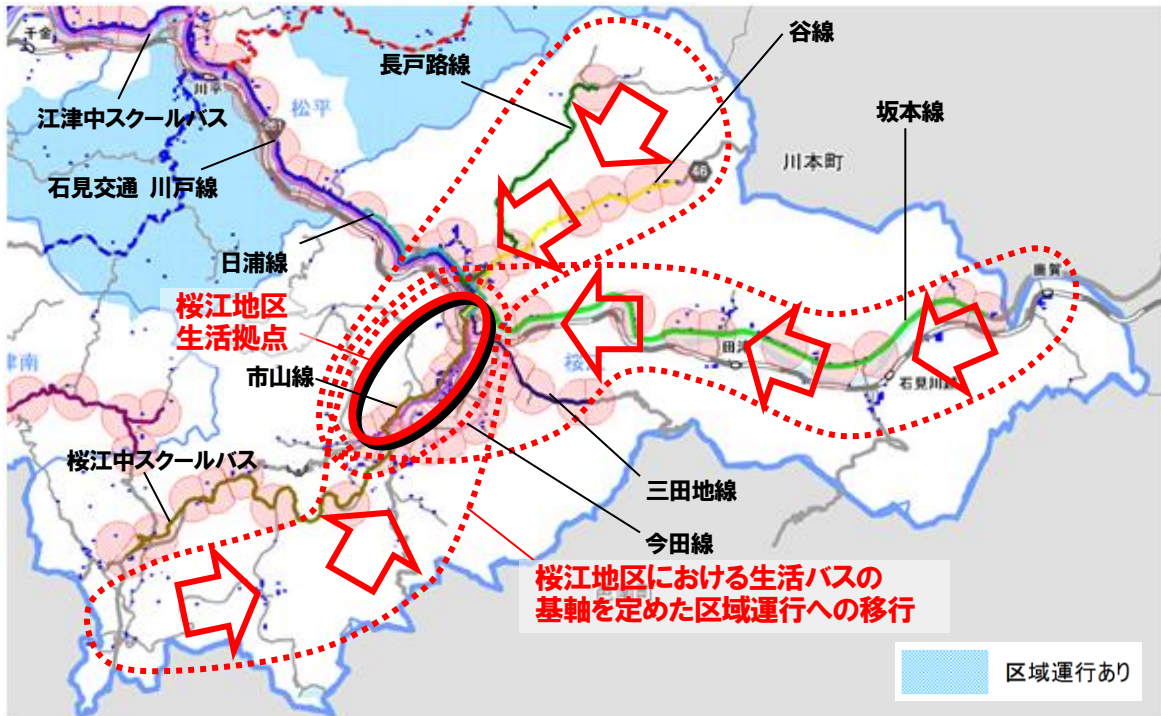


図 49 桜江地区における基軸を定めた区域運行への移行イメージ

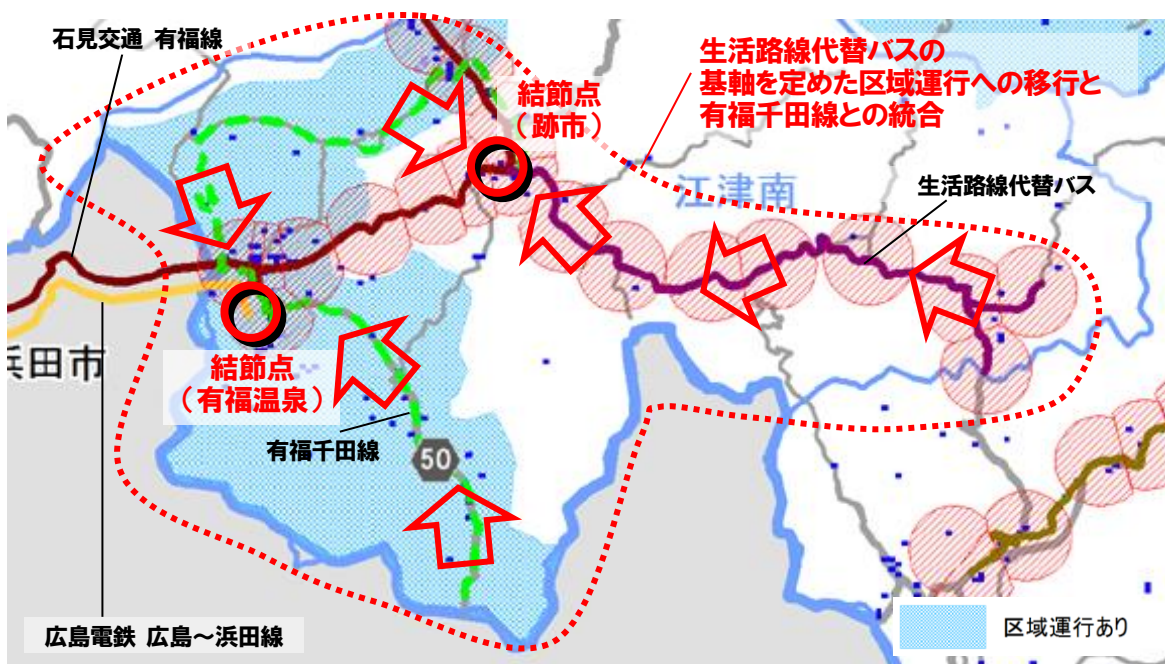


図 50 江津南地区における基軸を定めた区域運行への移行イメージ

事業3: タクシーを活用した新たな生活交通の検討・実施

基本方針1	安心な暮らしを実現する生活交通網の構築
目標1	身近な生活拠点への移動利便性の改善

○79 条路線バスの導入が困難な交通空白地域について、地域コミュニティ（住民自治組織）とタクシー事業者との契約による生活交通の検討や、新たなタクシー助成制度の導入などによるタクシーの積極的な活用を促進する。

【事業主体】 江津市・交通事業者・住民

【実施時期】 平成 28 年度より検討・随時実施

地域コミュニティ（住民自治組織）とタクシー事業者との契約による生活交通確保の事例

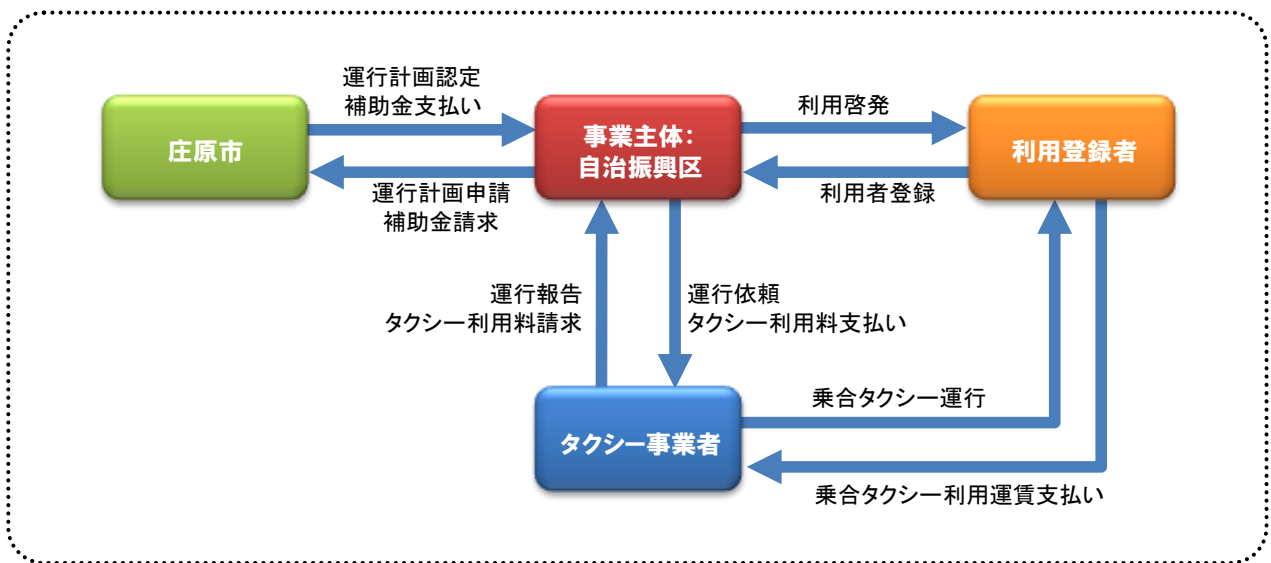


図 51 庄原市市民タクシー制度の概要(事例)



事業4: 既存4条路線の継続的な運行の確保・維持

基本方針1	安心な暮らしを実現する生活交通網の構築
目標2	中心市街地への移動手段の確保・維持

○中心市街地への移動手段として機能している既存4条路線について、利便性の向上を図りつつ運行便数を引き続き確保し、継続的な運行を維持していく。

《対象路線》石見交通：周布江津線、有福線、大田江津線、波積線、川戸線

【事業主体】江津市・交通事業者

【実施時期】平成28年度より継続的に実施

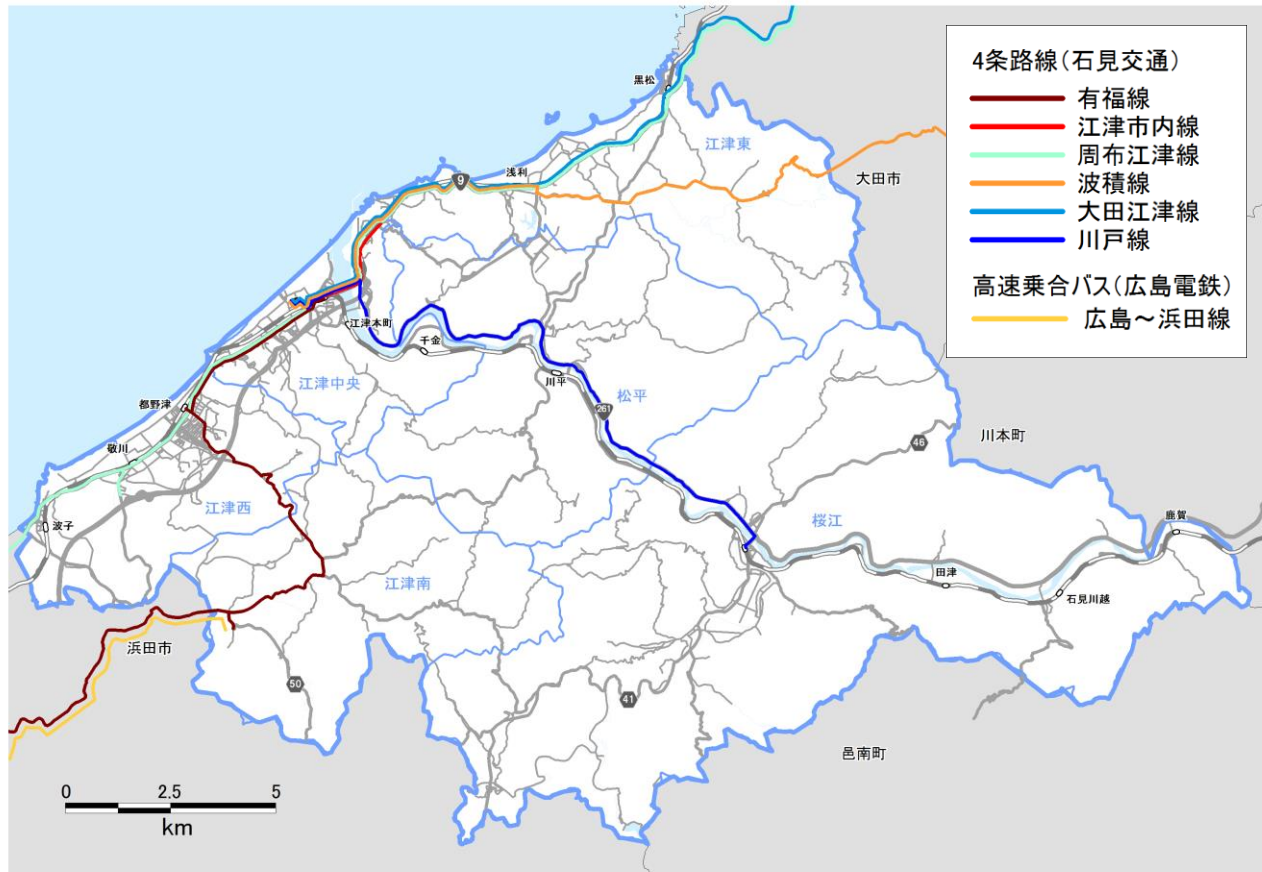


図 52 江津市内の4条路線



事業5:JR 三江線の維持と利用促進

基本方針1	安心な暮らしを実現する生活交通網の構築
目標2	中心市街地への移動手段の確保・維持

○JR 三江線の維持に向けた支援を引き続き行っていくとともに、川平駅及び川戸駅への79条路線によるアクセスの確保により、利用促進を図る。

【事業主体】 江津市・住民

【実施時期】 平成28年度より継続的に実施



事業6:中心市街地周辺を巡回する交通手段の導入検討・試行

基本方針2	賑わいを創出する公共交通網の構築
目標3	中心市街地周辺の移動利便性の向上

○中心市街地の移動利便性確保と賑わい創出のため、江津駅、江津市役所、済生会江津総合病院、グリーンモール等を回る、市街地を巡回するバス等の導入を検討・試行する。
○江津中央地区内から中心市街地への移動利便性の向上を図る。

【事業主体】 江津市・交通事業者

【実施時期】 平成28年度検討・平成29年試行



事業7: 広域公共交通網の効率化と維持

基本方針2	賑わいを創出する公共交通網の構築
目標4	広域公共交通網の確保・維持

○広域4条路線バスとJRのダイヤの重複調整を行い、広域路線網を維持する。

【事業主体】 江津市・交通事業者

【実施時期】 平成28年度より継続的に実施

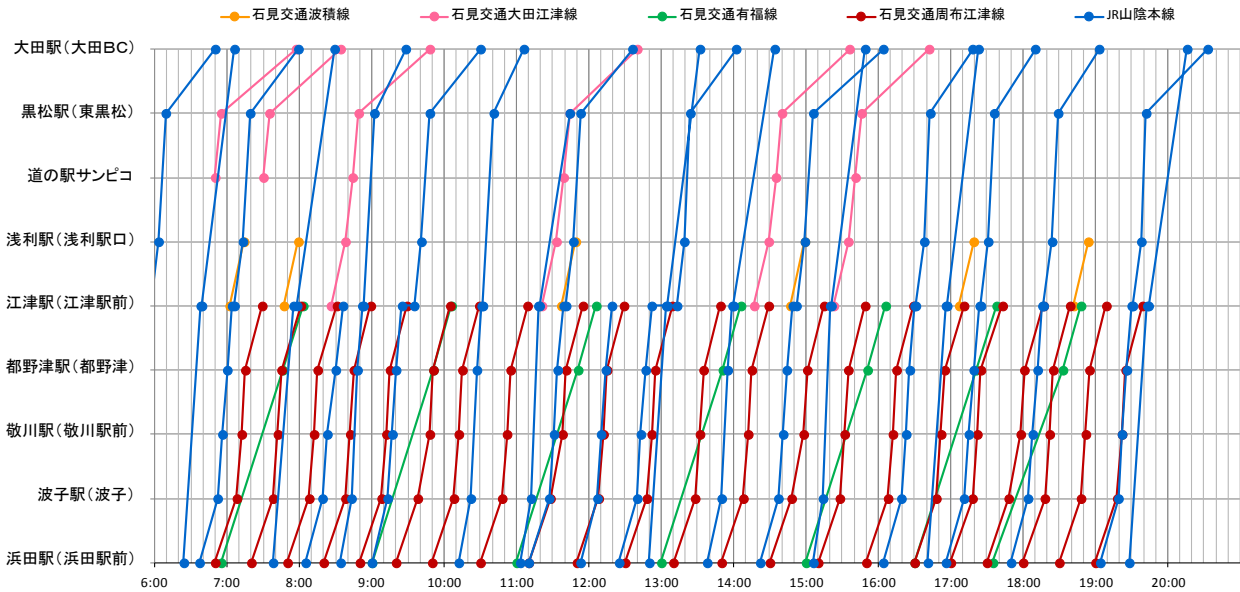


図 53 山陰本線と周布江津線のダイヤ

事業8: 観光魅力の向上と路線バス利用の促進

基本方針2	賑わいを創出する公共交通網の構築
目標4	広域公共交通網の確保・維持

○「有福温泉」「しまね海洋館アクアス」等の観光施策とのタイアップによる利用促進策を展開し、路線バスの観光利用促進を図る。

○高速バスのラッピングによる江津観光PRを実施する。

【事業主体】 江津市・観光協会・交通事業者・観光事業者

【実施時期】 平成28年度より検討・随時実施



事業9:江津駅のバリアフリー化の検討

基本方針 3	快適な公共交通の利用環境整備
目標 5	公共交通の利用環境の整備・充実

○江津駅の利用環境の充実を目指し、バリアフリー化に向けた検討を実施する。

- 【事業主体】 江津市・交通事業者
- 【実施時期】 平成 28 年度より検討を実施



事業10:バス停環境整備の促進

基本方針 3	快適な公共交通の利用環境整備
目標 5	公共交通の利用環境の整備・充実

○国道 9 号沿線を中心とした乗降の多いバス停について、現状の待合環境を点検するとともに、バス停のベンチや上屋等の整備、再配置を促進する。

- 【事業主体】 江津市・交通事業者・道路管理者
- 【実施時期】 平成 28 年度より検討・随時実施



事業11:公共交通に関する情報提供の充実

基本方針 3	快適な公共交通の利用環境整備
目標 5	公共交通の利用環境の整備・充実

- 市のホームページに、市域全体の路線図、ダイヤ等の公共交通の情報を掲載する。
- 江津駅内に、路線図・時刻表・運賃等の公共交通に関する情報をわかりやすく掲示する。
- 各地区から中心市街地への公共交通を利用したアクセス情報を掲載した交通マップを作成する。

- 【事業主体】 江津市
- 【実施時期】 平成 28 年度より継続的に実施



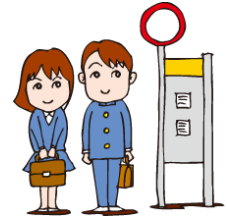
事業12:運転免許証返納者や高校生の利用促進

基本方針4	市民参加による公共交通の維持・確保
目標6	公共交通の利用促進

○運転免許証の返納者や高等学校入学者など、新たに公共交通を利用する可能性がある人を対象として、市域全体の公共交通情報を提供するとともに、バスカードの配布や通学定期助成を試行的に実施し、公共交通利用への誘導を図る。

【事業主体】 江津市

【実施時期】 平成28年度より検討・随時実施



事業13:バス乗り方教室の実施

基本方針4	市民参加による公共交通の維持・確保
目標6	公共交通の利用促進

○中心市街地に整備されるスペース等を活用し、子どもや高齢者を対象にしたバスの乗り方教室を実施する。

○学校行事等で路線バスを利用し、バスの乗り方やマナーの学習を推進する。

【事業主体】 交通事業者・江津市

【実施時期】 平成28年度より随時実施



事業14:市民への公共交通に関する情報公開

基本方針4	市民参加による公共交通の維持・確保
目標7	住民との協働体制づくり

○市のホームページや広報紙、資料等を通して公共交通の利用実態や市の負担額等の情報公開を行い、公共交通に関する市民の関心を喚起する。

【事業主体】 江津市

【実施時期】 平成28年度より継続的に実施



事業15:住民との協働で公共交通を考える仕組みづくり

基本方針4	市民参加による公共交通の維持・確保
目標7	住民との協働体制づくり

○住民が主体となって公共交通を考えるきっかけづくりのため、勉強会の開催や意見交換の場を設置し、地域に見合った移動手段の導入可能性について検討する。

【事業主体】 江津市・住民

【実施時期】 平成28年度より継続的に実施



4. 事業スケジュール

- 本計画で掲げた事業については、社会環境や市の施策の進捗状況等を踏まえつつ、以下のスケジュールで実施する。

表 6 事業スケジュール

計画の目標	目標達成のための事業	事業スケジュール				
		H 28	H 29	H 30	H 31	H 32
基本方針1: 安心な暮らしを実現する生活交通網の構築						
《目標1》 身近な生活拠点への 移動利便性の改善	①79 条路線バス（基軸を定めた区域運行）のエリア拡大	検討				実施
	②79 条路線バスの定時定路線運行から基軸を定めた区域運行への見直しの実施	検討				実施
	③タクシーを活用した新たな生活交通の検討・実施					検討・随時実施
《目標2》 中心市街地への 移動手段の確保・維持	④既存4 条路線の継続的な運行の確保・維持					継続的に実施
	⑤JR 三江線の維持と利用促進					継続的に実施
基本方針2: 賑わいを創出する公共交通網の構築						
《目標3》 中心市街地周辺の移動利便性の向上	⑥中心市街地を巡回する交通手段の導入検討・試行	検討				試行（実績に応じて実施）
《目標4》 広域公共交通網の確保・維持	⑦広域公共交通網の効率化と維持					継続的に実施
	⑧観光魅力の向上と路線バス利用の促進	検討				随時実施
基本方針3: 快適な公共交通の利用環境整備						
《目標5》 公共交通の利用環境の 整備・充実	⑨江津駅のバリアフリー化の検討					検討を実施
	⑩バス停環境整備の促進					検討・随時実施
	⑪公共交通に関する情報提供の充実					継続的に実施
基本方針4: 市民参加による公共交通の維持・確保						
《目標6》 公共交通の利用促進	⑫運転免許証返納者や高校生の利用促進					検討・随時実施
	⑬バスの乗り方教室の実施					検討・随時実施
《目標7》 住民との協働体制づくり	⑭市民への公共交通に関する情報公開					継続的に実施
	⑮住民との協働で公共交通を考える仕組みづくり					継続的に実施

5. 計画の達成状況の評価

- 本計画に掲げた事業については、社会環境や市の施策の進捗状況、市民ニーズの変化等に合わせて内容を適宜改善していく必要がある。そのため、Plan（事業計画策定）、Do（事業実施）、Check（評価・検証）、Act（改善）というPDCAサイクルに基づいて計画の推進に努める。
- 計画の達成状況の評価にあたっては、江津市地域公共交通会議が主体となり、以下のようなモニタリング方法、スケジュールで行う。

表7 評価に関するモニタリング方法とスケジュール

No	数値指標	モニタリング方法	H28	H29	H30	H31	H32
目標1	交通空白地域にある集落数の割合	平成27年度に調査した、バス停・駅を中心とした半径400m圏域外の集落の数を基準とし、評価当該年度のバス停・駅半径400m圏域外集落数と比較する。	⇒	⇒	評価	見直しの検討・改善	⇒
目標2	生活拠点と中心市街地を結ぶ路線バス、JRの便数	平成27年度に調査した、生活拠点と中心市街地を結ぶ路線バス、JRの便数を基準とし、評価当該年度の便数と比較する。	把握	把握	把握	把握	評価・改善
目標3	中心市街地内移動についての満足度	平成26年度に実施した住民アンケート調査の満足度の結果を基準とし、評価当該年度に同じ内容のアンケート調査を実施して比較する。	⇒	⇒	試行実績の評価	⇒	アンケート実施・改善
目標4	広域4条路線の路線数・便数	平成27年度の広域4条路線の路線数・便数を基準とし、評価当該年度の系統数・便数と比較する。	把握	把握	把握	把握	評価・改善
目標5	上屋・ベンチ等を整備したバス停の数	平成27年度をゼロとし、平成28年度以降に上屋・ベンチ等を整備したバス停の数をカウントする。	⇒	⇒	⇒	⇒	進捗確認・改善
	中心市街地へアクセスする石見交通4条路線の年間利用者数の減少率	中心市街地にアクセスする4条路線の過去5年間の輸送量の減少率と、評価当該年度までの5年間の減少率と比較する。	把握	把握	把握	把握	評価・改善
目標6	中心市街地へアクセスする石見交通4条路線の年間利用者数の減少率	中心市街地にアクセスする4条路線の過去5年間の輸送量の減少率と、評価当該年度までの5年間の減少率と比較する。	把握	把握	把握	把握	評価・改善
目標7	公共交通に関する検討を行った地域コミュニティ（住民自治組織）の数	平成27年度をゼロとし、平成28年度以降に公共交通に関する検討を行った地域コミュニティ（住民自治組織）の数をカウントする。	⇒	⇒	⇒	⇒	進捗確認・改善
その他	路線バスの年間利用者数の把握		把握	把握	把握	把握	把握
	乗降調査						乗降調査実施

資料編

数値指標の根拠

1. 交通空白地域にある集落の割合

地区	町(字)	集落名	空白	対策	地区	町(字)	集落名	空白	対策
江津東	黒松	1 黒松1区	1		江津中央	江津	66 本町第1	1	1
		2 黒松3区					67 本町第2		
		3 黒松2区					68 本町第3		
		4 黒松4区					69 陣屋		
		5 黒松6区					70 上新町		
		6 黒松5区					71 高浜		
		7 黒松7区					72 南玉江		
		8 黒松8区					73 観音町		
		9 黒松9区	1				74 東高砂		
	波積	10 福城寺					75 西高砂		
		11 城下					76 港町東		
		12 岩滝寺	1				77 港町西		
		13 本郷					78 玉江1		
		14 嘉地屋					79 玉江2		
		15 滝頭	1	1			80 玉江3		
		16 中北	1	1			81 玉江4		
		17 反坂					82 曙町		
		18 才ノ神	1	1			83 日本製紙		
		19 滝尻	1	1			84 星島		
		20 割石					85 中央団地		
		21 高山上					86 島の星	1	
		22 高山下					87 第1-1		
		23 本谷上					88 第1-2		
		24 本谷下					89 第1-3		
		25 中向井上					90 第1-4		
		26 二川	1	1			91 第1-5		
		都治	27 北1					92 第1-6	
	28 北2						93 第1-7		
	29 南						94 第1-8		
	30 新田						95 第2-1		
	31 中1						96 第2-2		
	32 中2						97 第2-3		
	33 下都治		1	1			98 第2-4		
	34 松井						99 第2-5		
	35 藪						100 第2-6		
	36 松ヶ丘					101 第2-7			
	37 尾浜1					102 第2-8			
	38 尾浜2					103 第2-9			
	39 尾浜3					104 第2-10			
	40 尾浜4		1			105 第3-1			
	41 本谷		1	1		106 第3-2			
	42 青波		1	1		107 第3-3			
	43 波来浜					108 第3-4			
	浅利	44 旭町第1				109 第3-5	1		
		45 旭町第2				110 第3-6			
		46 旭町第3				111 第3-7			
		47 曙町	1			112 第3-8			
		48 曙住宅				113 第3-県営			
		49 宮町				114 第4-1			
50 上町				115 第4-4					
江津中央	渡津	51 岩貝			116 第4-5				
		52 大元			117 第4-6				
		53 小迫谷			118 第4-2				
		54 下長田			119 第4-3				
		55 上長田			120 第4-7				
		56 和江			121 第4-8				
		57 嘉戸東			122 新谷	1	1		
		58 嘉戸西			123 分田谷	1	1		
		59 金川口			124 宮の前				
		60 塩田東			125 島屋谷				
		61 塩田西			126 第5				
		62 嘉戸団地			127 土床	1	1		
		金田	63 田ノ村	1		128 久保川	1	1	
			64 千金	1		住宅			
			65 奥谷			和木	129 向の浜		

地区	町(字)	集落名	空白	対策	地区	町(字)	集落名	空白	対策			
江津中央	和木	130 新開東			江津西	敬川	206 波子2区					
		131 山の内					207 波子3区					
		132 和木東第3					208 波子4区					
		133 地下西					209 波子5区					
		134 地下東					210 波子6区					
		135 地下南					211 波子7区					
		136 地下中					212 波子8区					
		137 浜口					213 波子9区					
		138 新開西					214 波子10区					
		139 新開中					215 波子11区					
		140 都野津第1					216 波子12区					
		141 都野津第2					217 波子13区	1				
		142 都野津第3					218 市村					
江津西	都野津町	143 都野津第4			松平	松川	219 八神					
		144 都野津第5					220 細川	1				
		145 都野津第6					221 太田					
		146 都野津第7					222 上河戸					
		147 都野津第8					223 下河戸					
		148 都野津第9					224 上長良					
		149 都野津第10					225 中長良					
		150 都野津第11					226 下長良					
		151 都野津第12					227 上上津井					
		152 都野津第13	1				228 中上津井					
		153 都野津第14				229 下上津井						
		154 都野津第15				230 上畑田						
		155 都野津第16				231 下畑田						
		156 都野津第17				232 鈺, 片山						
		157 都野津第18				233 鍛冶屋谷						
		158 都野津第19				234 赤栗						
		159 都野津第20				235 田ノ原						
		160 都野津第21				236 矢ヶ谷						
		161 都野津第22				237 中山						
		162 都野津第23				238 奥谷						
		163 都野津第24				239 芦山谷						
		164 都野津第25	1			240 瀨尻						
		165 都野津第26	1			241 空城						
		166 都野津第27				242 沖口						
		二宮	二宮	167 二宮第1組				江津南	跡市	243 下城		
	168 二宮第2組					244 後谷						
	169 二宮第3組					245 平床上						
	170 二宮第4組					246 平床下						
	171 二宮第5組			1	1	247 井沢						
	172 二宮6の1組			1	1	248 清見						
	173 二宮6の2組			1	1	249 舞立, 小原						
	174 二宮6の3組					250 長瀬						
	175 促進神主					251 金口	1			1		
	176 促進青山					252 出り原	1			1		
	177 泉宮青山					253 大久保	1			1		
	178 二宮第7組			1	1	254 谷金	1					
	179 二宮第8組	1	1	255 新町, 小田								
	180 二宮第9組	1	1	256 目田								
	181 二宮第10組	1		257 町東								
	182 二宮第11組			258 町西								
	183 二宮第12組			259 生り畑								
	184 二宮第13組			260 中千田								
	185 二宮第14組	1		261 後谷								
	186 二宮第15組			262 大野谷								
	187 二宮第16組			263 大佐張								
	188 二宮第17組	1		264 大年迫								
	189 二宮第18組	1		265 上東								
敬川	敬川	190 敬川1区			江津南	有福	266 上西					
		191 敬川2区					267 湯谷東					
		192 敬川3区					268 湯谷西					
		193 敬川4区					269 本明					
		194 敬川5区					270 福田					
		195 敬川6区				271 長谷西						
		波子	波子	196 敬川8区				桜江	長谷	272 長谷東		
				197 敬川9区						273 田尻	1	
				198 敬川10区						274 八戸西	1	1
				199 敬川11区						275 八戸東	1	1
200 敬川12区	1				276 古屋	1						
201 敬川13区					277 勝地	1	1					
202 敬川14区					278 山中東	1						
203 敬川15区					279 山中郷	1						
204 敬川16区					280 山中西	1						
205 波子1区					281 後山上	1						

地区	町(字)	集落名	空白	対策	地区	町(字)	集落名	空白	対策	
桜江	市山	282 後山下	1		桜江	谷住郷	302 長戸路			
		283 江尾	1	1			303 押出・入野	1	1	
		284 今田					304 妙見谷			
		285 小一山	1	1			305 天神郷			
		286 本町					306 鹿賀			
	287 市東			307 渡			1			
	川戸	288 沖市					308 渡田			
		289 町					309 田津			
		290 高尾					310 坂本			
		291 三田地					311 上大貫			
		292 小田上					312 下大貫	1	1	
		293 小田下					その他	その他	愛真高校	
		294 志谷	1			江の川高校寮				
	295 後山中	1		島根製肢学園						
	296 狭間	1		ミレ青山(清江園)						
	297 大口			白寿園						
	谷住郷	298 下の原				江津コンクリート				
		299 市				済生会看護婦寮				
		300 船津				丸八窯業所寮				
301 谷				ポリテクカレッジ寮						

■目標値を以下のように設定している。

○江津市内の集落数：312 集落（施設等を除く）

○交通空白地域の集落数（現状値）：60 集落（19.2%）

○対策を予定している集落数：29 集落

○対策後の交通空白地域にある集落数の割合：31 集落（9.9%≒10.0%）

2. 生活拠点と中心市街地を結ぶ路線バス、JR の便数

■目標値を以下のように設定している。

○石見交通バス路線：83 便

○JR 山陰本線：58 便（特急を除く）

○JR 三江線：10 便 合計：151 便

運行事業者	路線名	便数	備考
石見交通	周布江津線	43	
	川戸線	4	
	大田江津線	10	江津駅前を通る便のみをカウント
	波積線	12	
	有福線	14	江津駅前を通る便のみをカウント
JR	山陰本線（都野津～江津）	37	都野津駅～江津駅間の普通・快速をカウント
	山陰本線（浅利～江津）	21	浅利駅～江津駅間の普通・快速をカウント
	三江線（川戸～江津）	10	川戸駅～江津駅間の便のみをカウント
合計		151	

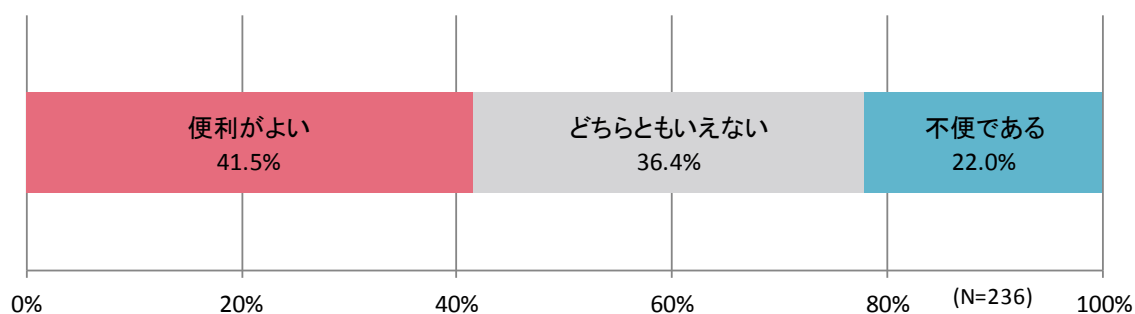
3. 中心市街地内移動についての満足度

■目標を以下のように設定している。

○平成 26 年度に実施した住民アンケート調査で、「江津駅、グリーンモール、済生会江津総合病院間それぞれをバスで移動する場合の利便性」について「便利がよい」「どちらともいえない」「不便である」の 3 択で回答を得た。（問 6②）

○集計の結果「便利がよい」と回答した割合は 41.5%（回答者数：236 人）であった。

○この結果を踏まえ、当該年度に住民アンケートで同一の質問を行い、回答者の 6 割が「便利がよい」と回答するよう、移動利便性の向上に努めることとした。



4. 広域4条路線の路線数・運行便数

■目標を以下のように設定している。

○平成 27 年度時点で、浜田市、大田市と中心市街地を結ぶ石見交通のバスは4路線、14 系統、79 便である。

運行事業者	路線名	系統数	便数	備考
石見交通	周布江津線	3	43	
	大田江津線	6	10	江津駅前を通る便のみをカウント
	波積線	3	12	
	有福線	2	14	江津駅前を通る便のみをカウント
合計		14	79	

5. 中心市街地へアクセスする石見交通4条路線バスの年間輸送量の減少率

路線名	H22 年度 年間輸送量	H27 年度 年間輸送量	減少率 (H22-H27 年度)
有福線	2,647	2,660	0.5%
江津市内線	511	219	-57.1%
周布江津線	12,504	10,743	-14.1%
川戸線	876	73	-91.7%
波積線	2,126	1,125	-47.1%
大田江津線	1,470	1,505	2.4%
合計	20,133	16,324	-18.9%

※年間輸送量：以下の計算で算出した数値で、実際に乗車した人数ではない。

【計算式】乗車密度×運行回数×年間運行日数

※乗車密度：運送収入から算出するバス1便当りの平均利用者数（始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数）

【計算式】運送収入（円）÷ [平均賃率（円）×実車走行キロ（km）]

※平均賃率：路線1km当りの運賃 【計算式】停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロ

※運行回数：1往復を1回とした1日における回数



江津市地域公共交通網形成計画

平成28年4月 江津市