

安来市地域公共交通連携計画



平成 26 年 3 月

安 来 市

目 次

序章 計画の概要	2
背景と目的	2
計画の位置づけ	3
計画期間	4
第1章 安来市の公共交通の現状と課題	5
1 区域区分	5
2 公共交通を取り巻く環境	6
(1) 位置・地勢	6
(2) 人口減少と高齢化の進行	7
(3) 人口密度	8
(4) 山間部に点在する高齢者	9
(5) 施設の分布	10
(6) 観光振興	11
3 安来市の公共交通	12
(1) 鉄道	12
(2) イエローバスとその他の路線バス	13
(3) タクシー	22
4 市民生活とイエローバス	24
(1) 移動ニーズ（移動希望先）	24
(2) バス停までの距離	25
(3) イエローバスに対する満足度	26
(4) 通学利用	28
5 安来市における公共交通の課題	30
第2章 計画の基本方針	32
1 基本理念	32
2 基本目標	32
3 評価指標とPDCAサイクル	34
4 公共交通とまちづくり	36
(1) 将来都市構造（安来市都市計画マスタープラン）	36
(2) 地域区分	37
5 目標達成に向けた取組み方針	38
6 目標に対する方針と事業内容	44
7 事業一覧	45
8 事業スケジュール	60
参考資料	61

序章 計画の概要

背景と目的

安来市は、中国山地に連なる豊かな緑、平野に広がる田園景観、中海に面した港町と、豊かな自然・文化・歴史の息づくまちとして、古くから発展してきました。その一方、人口減少と高齢化は進行しており、平成2年から平成22年までに約6,700人が減少、高齢化率は13%増加し、平成22年度には人口が41,836人、高齢化率が31%となりました。（国勢調査より）平成25年4月時点では、山間部を中心に高齢化率が40%を超える状況になっています。また国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、今後もさらなる人口減少と高齢化の進行が予測されています。

安来市の公共交通は、鉄道や路線バスが中心でしたが、利用者の減少などに伴う一畑電鉄(株)の撤退を受け、平成12年4月より安来市・広瀬町・伯太町の1市2町で広域生活バスの運行を開始しました。広域生活バスは、市民から「イエローバス」の愛称で親しまれ、平成16年10月の1市2町の合併後も、地域住民の生活を支える移動手段として、また安来・広瀬・伯太間を結ぶ交通の要として、利用者の目線に立った運行サービスの提供に努めてきました。現在も、高齢者や児童・生徒などの生活の足となり、自然豊かな田園や町なかを背景に走っています。

しかしながら、高齢化の進行や社会情勢の変化に伴い、公共交通に対する住民ニーズは変化しており、家の近くへの路線の延長やダイヤの充実など、市民の要望はさらに高まる状況にあります。こうした要望に対して、現在の幹線道路の整備状況や決まった時間に決まった路線を走る形態の定時定路線運行では、きめ細やかな対応は困難な状況になっています。さらに、自家用車に依存した生活スタイルの増加や人口減少によるバス利用者の減少も懸念されており、市民が安心して利用できる生活交通の確保に向けた見直しが必要となってきました。

以上のような状況を踏まえ、安来市では住民アンケート調査等の各種調査を実施し、イエローバスを中心とする今後の公共交通のあり方について、安来市地域公共交通会議において検討を行ってきました。本計画ではその結果を踏まえ、生活を支える公共交通ネットワークの再編を基本的考えに据え、市内の交通体系の再構築、イエローバスの運行やデマンド型（予約型）乗合タクシーなどの新たな移動手段の運行、および鉄道やその他の市域をまたぐ交通との連携等に関して、政策の方針と実現に向けた方策について示しています。

とりわけ、本計画では交通を「まちづくり」の重要な要素として捉え、通院や買い物などを中心とした市民の移動ニーズへの対応や交通空白地域の解消、公共交通を活用した地域経済の活性化、さらには市民や交通事業者などの関係主体が一体となり公共交通を支える仕組みを作ること、市民がいきいきと安心して生活できる持続可能なまちを実現することを目的としています。

計画の位置づけ

本計画では、安来市の総合的な交通体系の再編を基本に、政策の方針、実現に向けた方策についてまとめています。

安来市総合計画（“新生”安来市まちづくり計画）を上位計画としており、その他の都市、環境、保健・福祉・子育てといった関連計画と整合性を図るものとしています。

また、国の指針・施策に基づき、市民や交通事業者等との連携により策定しています。

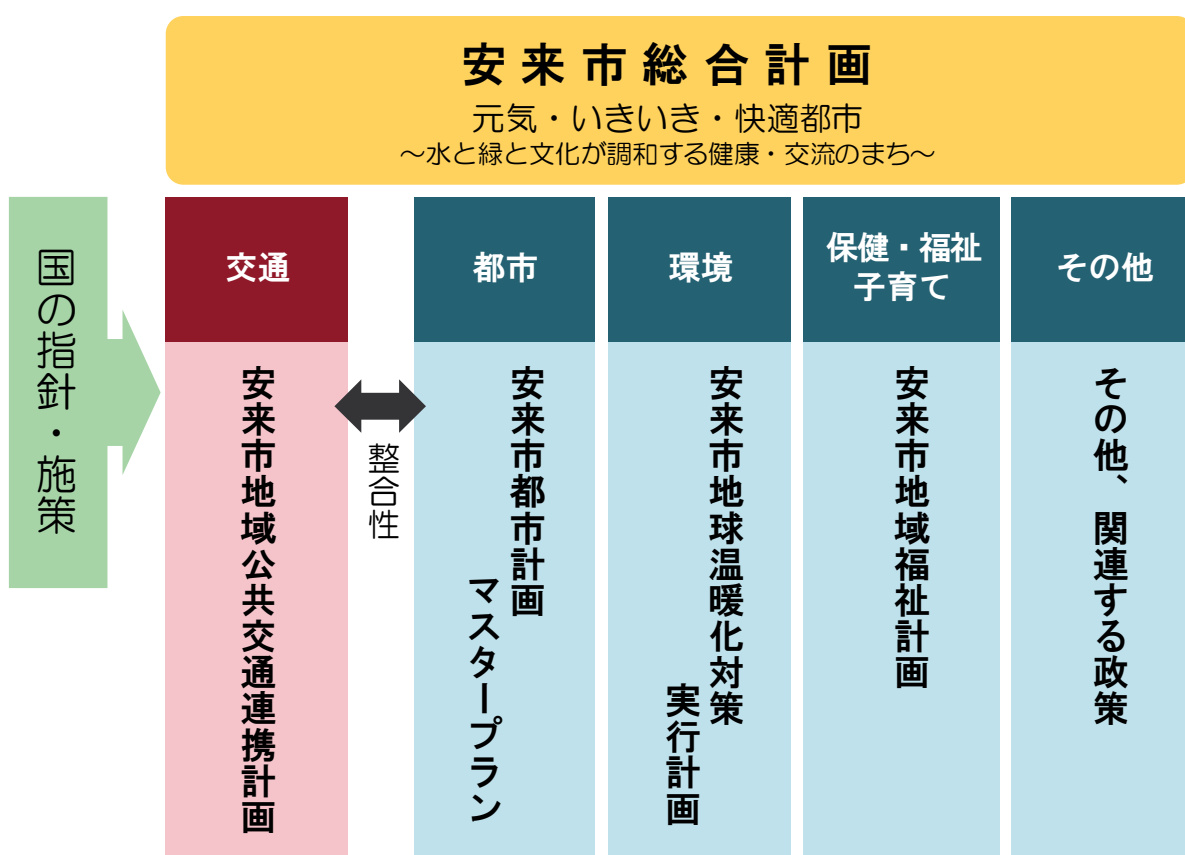


図 1 本計画の位置づけ

表 1 各種計画の本計画と関連する事項

区分	計画	本計画と関連する事業等
都市	安来市都市計画マスタープラン	・まちづくりの基本理念（広域交通体系を活かしたまちづくり） ・安来市の将来像（土地利用や施設整備の方針） ・地域別構想
環境	安来市地球温暖化対策実行計画	・環境にやさしい交通環境（公共交通利用の推進）
子育て・保健・福祉	安来市地域福祉計画	各計画の地域福祉の分野に関する施策展開の方向性
	障がい者基本計画	・移動手段の充実（イエローバスの利便性向上） ・公共施設のバリアフリーの推進
	高齢者福祉計画・介護保険事業計画	・介護予防事業 ・生きがいづくり、社会参加活動 ・住みよいまちづくり
	次世代育成支援行動計画	・学校や地域におけるふるさと教育、体験活動の推進 ・道路、公共施設等におけるバリアフリー化の推進 ・交通安全教育の推進

計画期間

平成26年度～平成30年度の5年間

（上位計画との関連を踏まえ、中間年次を目途に見直しを行う）

第1章 安来市の公共交通の現状と課題

1 区域区分

安来市の公共交通の現状と課題は、市域を自治会振興に関する規則に基づく16区域に区分し、これに基づく整理・分析を行っています。

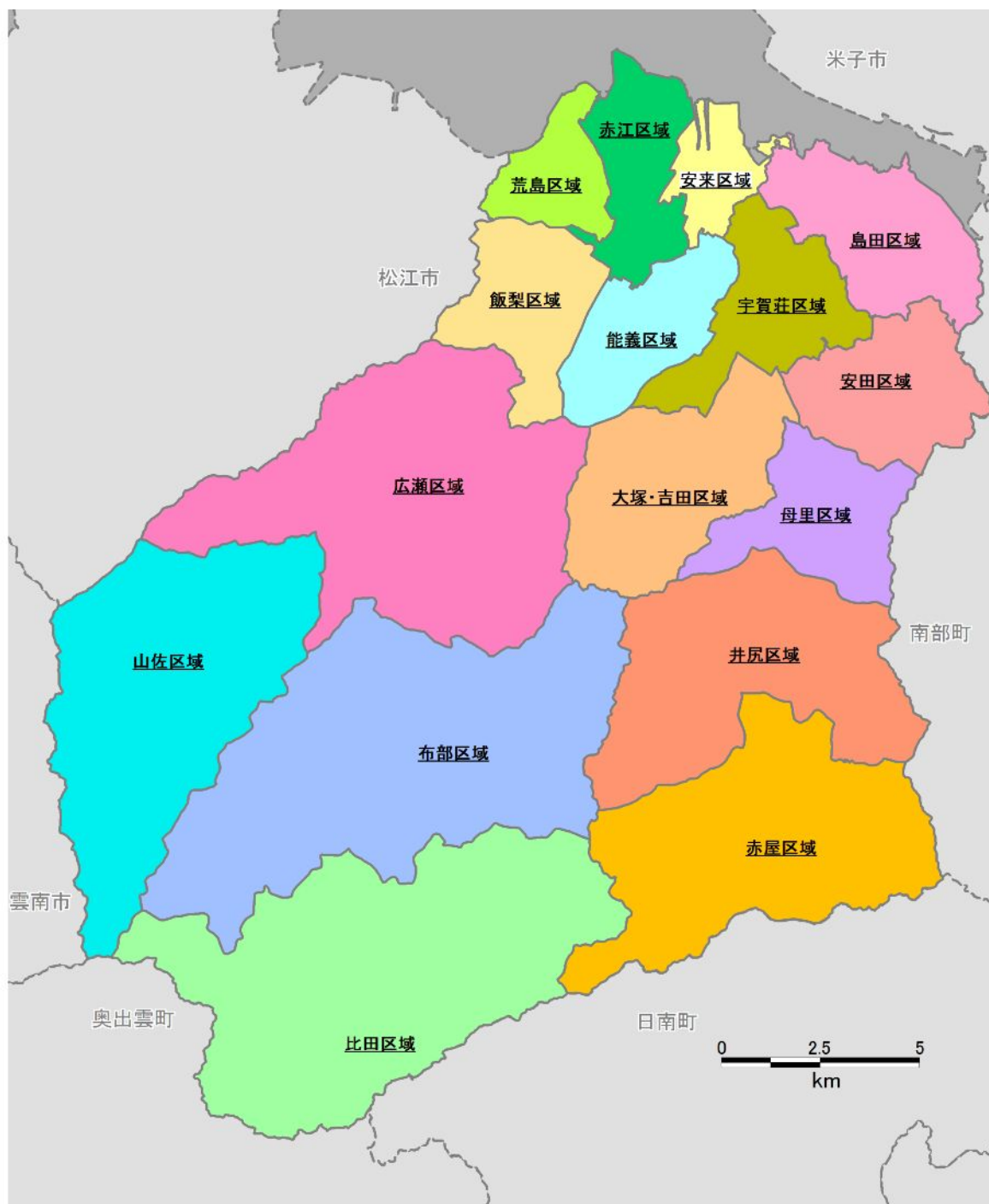


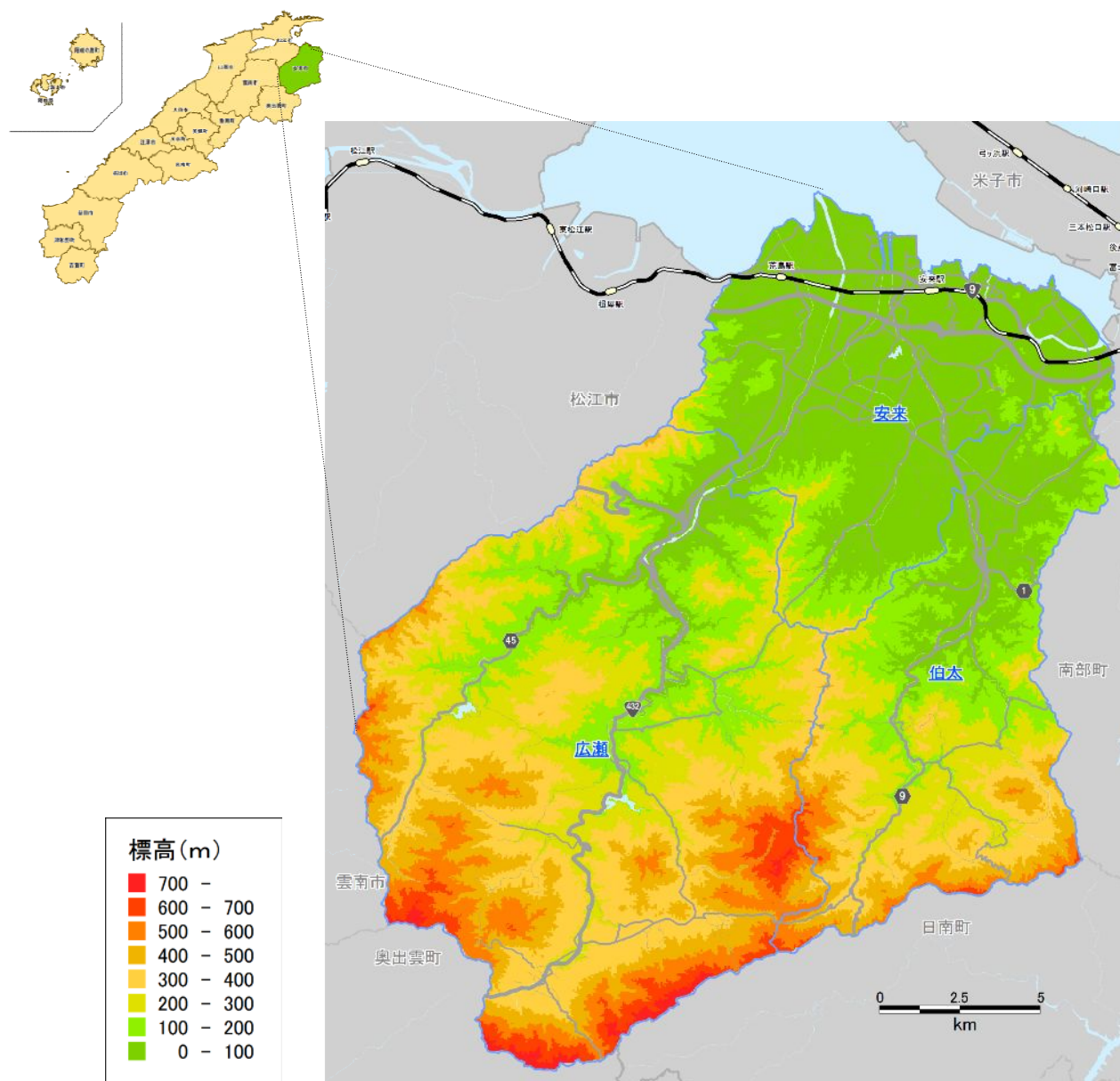
図 2 安来市の区域区分

2 公共交通を取り巻く環境

(1) 位置・地勢

安来市は島根県の東部、鳥取県との県境に位置し、北は中海、東は米子市、南部町、南は奥出雲町、日南町、西は松江市、雲南市と隣接しています。南部は中国山地に連なる豊かな緑が覆い、そこを源流とする飯梨川、伯太川が下流域に広大な三角州平野を形成しています。総面積は420.97km²（うち可住地面積は95.62km² 約23％）で南北およそ28km、東西22kmの地勢です。

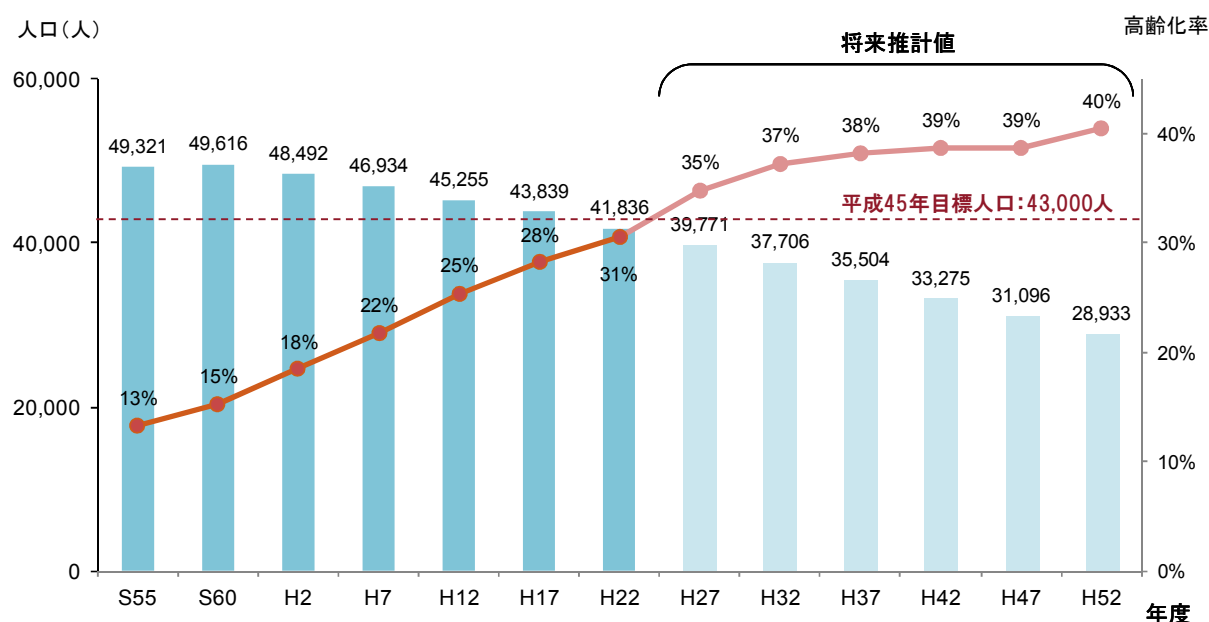
平成16年10月1日に安来市・広瀬町・伯太町の1市2町の合併により「新生安来市」が発足しました。この地域は古くから歴史、文化、生活などにおいて一体性を有し、一つの生活圏として深い関わりを持ってきました。



（２）人口減少と高齢化の進行

市内の人口は平成2年以降減少に転じており、平成22年までに約6,700人が減少、さらに平成22年から平成52年までに約13,000人減少することが予測されています。また、高齢化率は、市全域で平成22年時点の31%から、平成52年には40%に達することが予測されています。

一方、こうした人口減少が予測されている中、安来市都市計画マスタープランでは、広域交通体系や都市機能の集積を活かしたまちづくりや、日常生活における利便性の高いまちづくりなどの都市政策を進めることで、平成45年の人口を43,000人とする目標を設定しています。

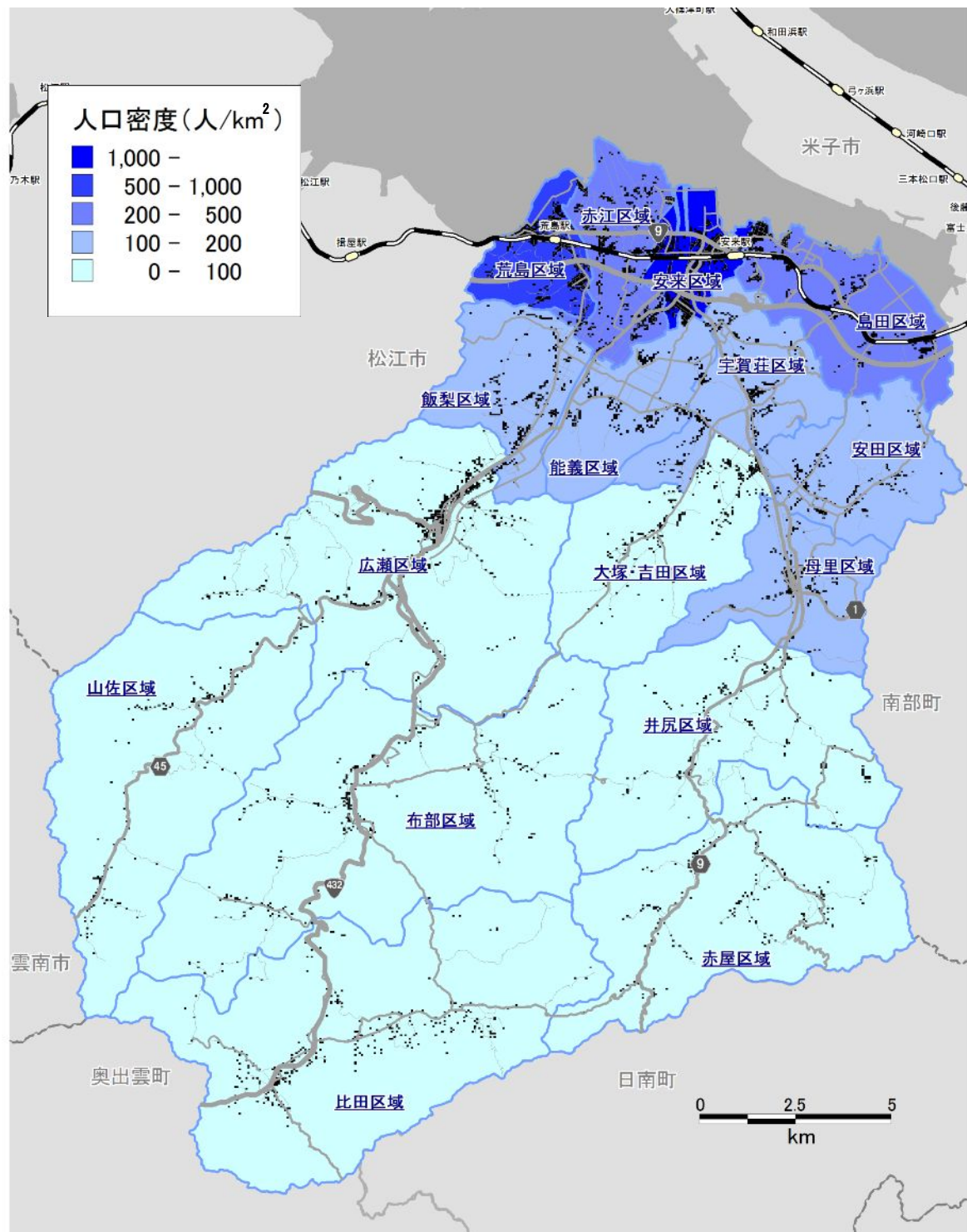


資料：国勢調査・将来推計人口は国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成25年3月27日公表）

図 4 人口と高齢化率の推移

(3) 人口密度

人口密度は、安来や荒島の中心部において高くなっています。広瀬や伯太の山間部では低くなっています。

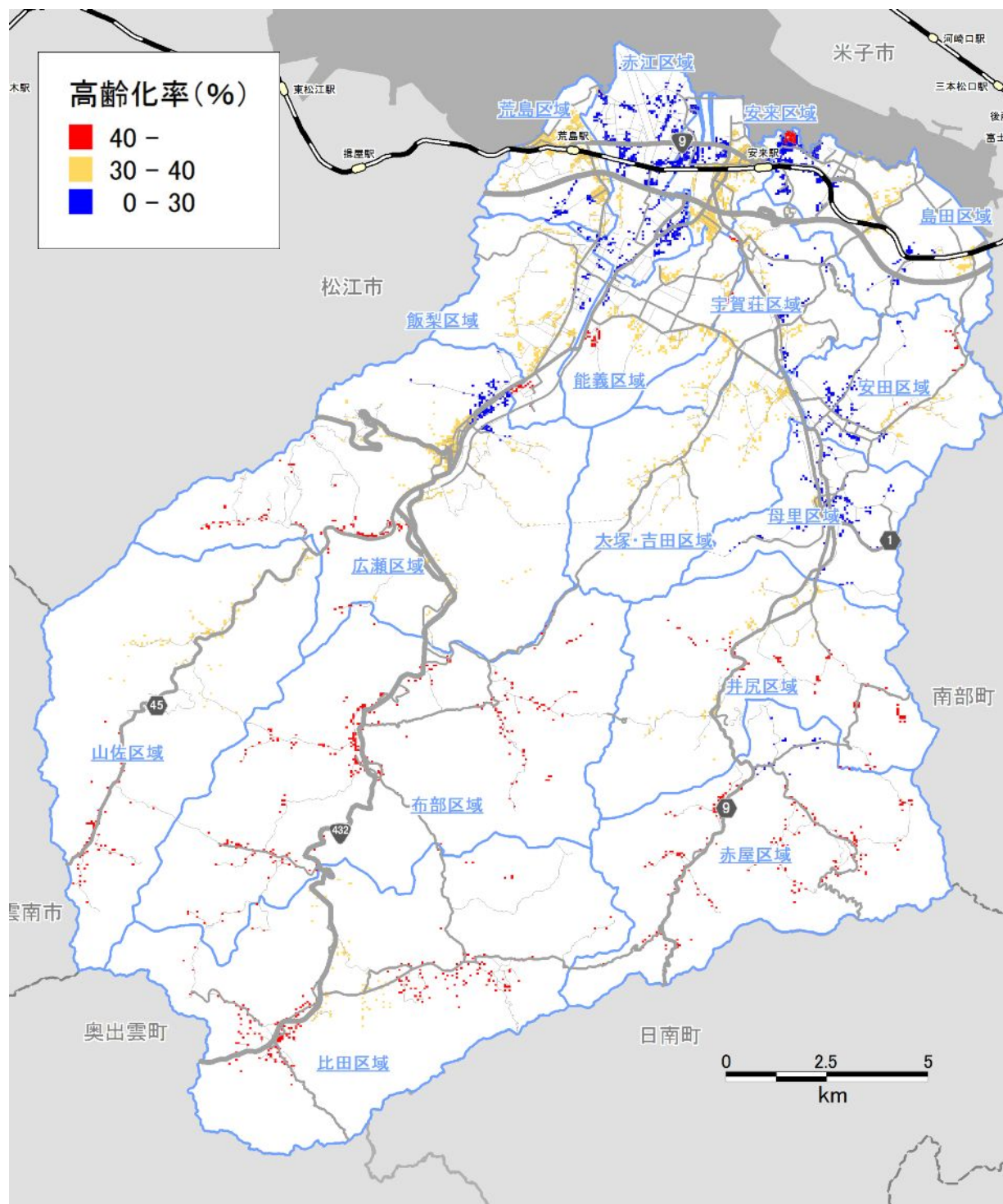


資料：住民基本台帳（平成 25 年 4 月 30 日時点）・電話帳（平成 25 年 4 月）

図 5 人口密度

(4) 山間部に点在する高齢者

特に山間部では高齢化率が高く、また点在して居住している状況です。沿岸部においても、団地などでは高齢化が進行しています。

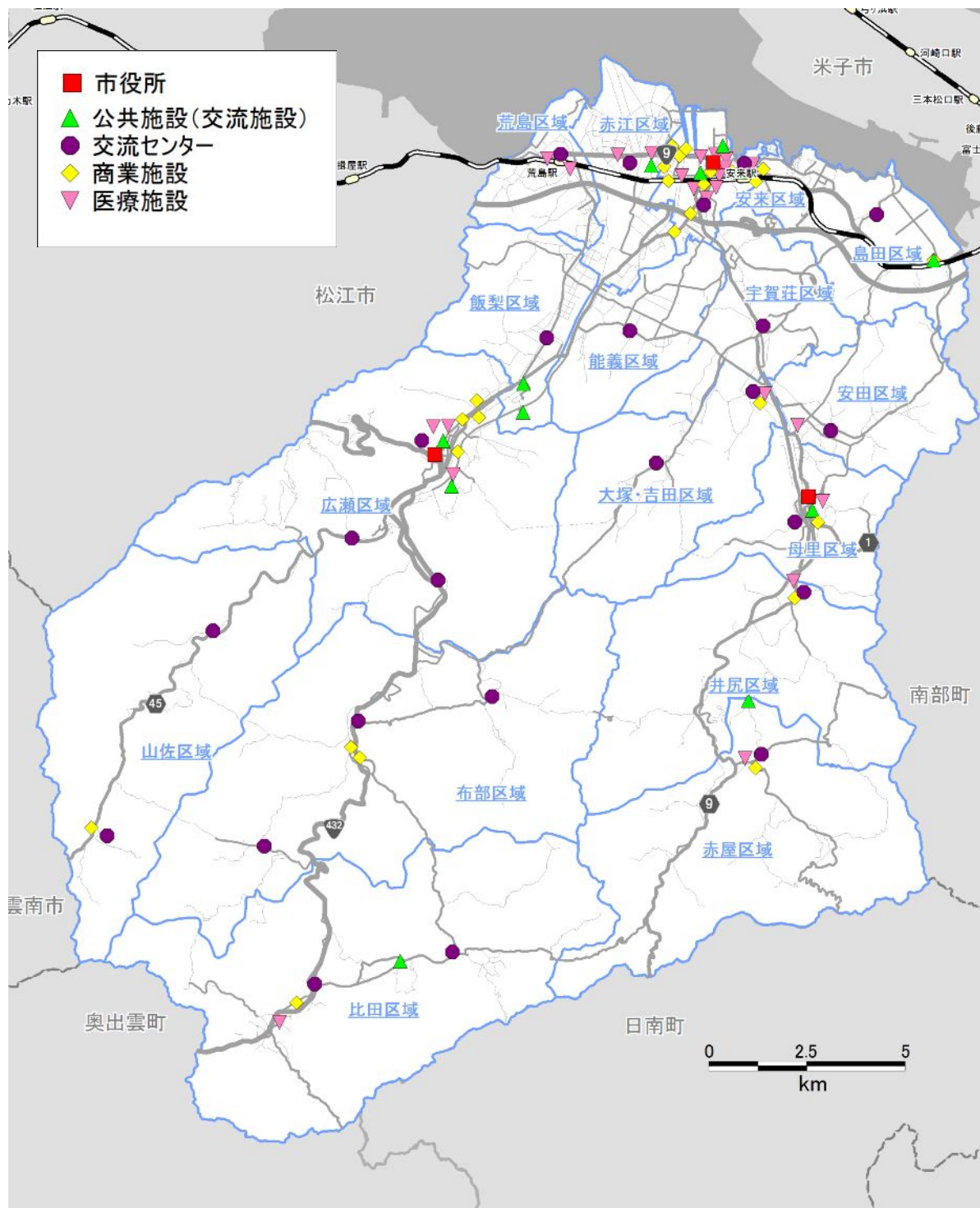


資料：住民基本台帳（平成 25 年 4 月 30 日時点）・電話帳（平成 25 年 4 月）

図 6 高齢化率の分布

（５）施設の分布

安来や広瀬の中心部に施設が集積しています。山間部には、商店やコンビニエンスストアなども区域の中心などに分布しています。



※コンビニエンスストアや小規模な商店などは、施設の少ない山間部などでのみ掲載しています

図 7 施設の分布

（６）観光振興

市内には、清水寺や月山富田城跡、足立美術館などの観光スポットが点在しています。これらスポットをめぐる手段として、イエローバスの観光ループが運行しています。

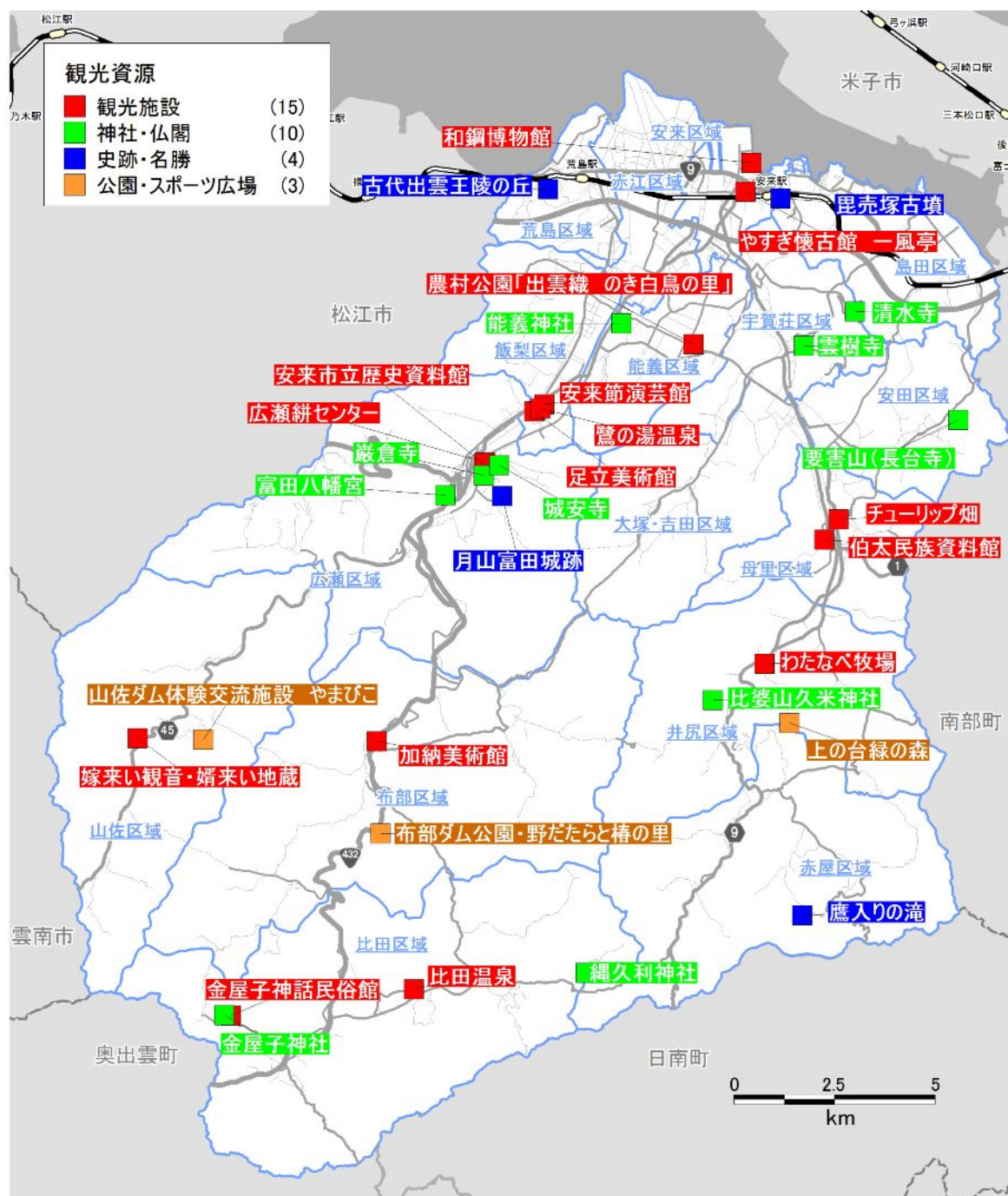


図 8 観光資源の分布

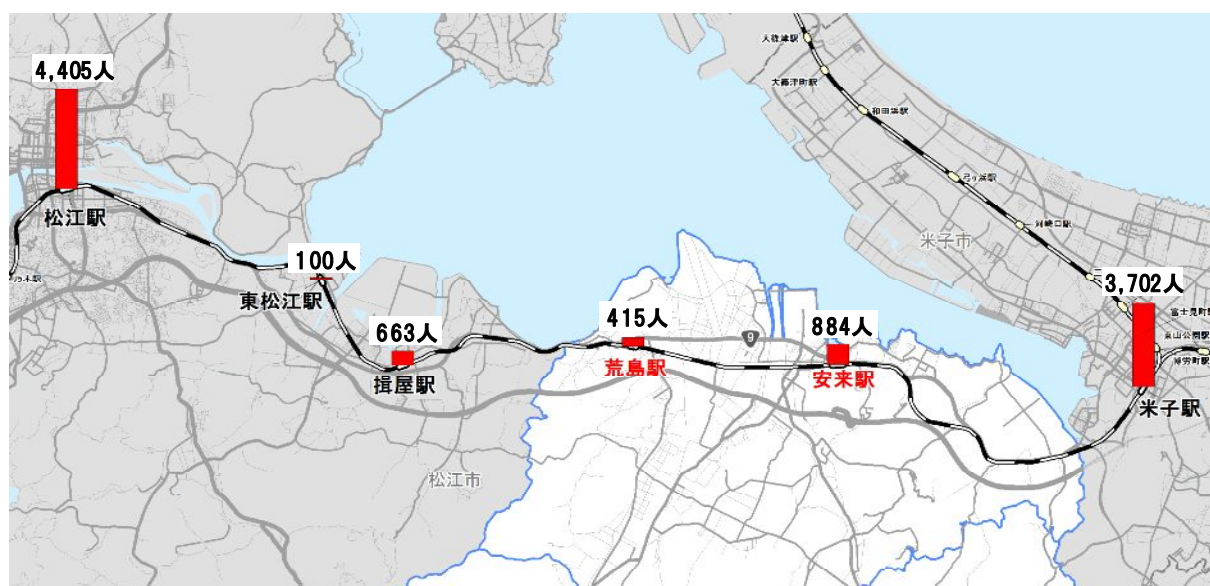
3 安来市の公共交通

「公共交通」とは、誰でも自由に利用できる（不特定多数の人が利用する）交通機関のことを指します。市内では、鉄道や市が運営するイエローバス、周辺自治体が運営するバス、民間が運営する路線バス、タクシーなどがあげられます。

（１）鉄道

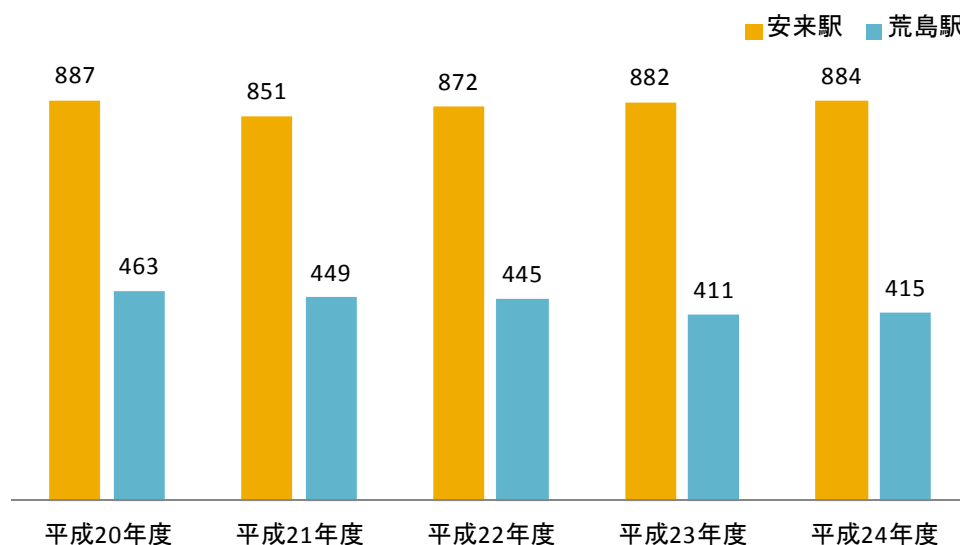
鉄道は沿岸部を JR 山陰本線が運行しています。

周辺では、松江駅および米子駅の利用が多く、安来駅から松江駅までは普通列車で約 23 分、米子駅までは約 9 分となっています。平成 24 年度における一日あたりの平均利用者数は、安来駅で 884 人、荒島駅で 415 人と、利用者はほぼ横ばいの状況です。



資料：JR 西日本

図 9 JR 駅別の一日あたり平均利用者数（平成 24 年度）



資料：しまね統計情報データベース・JR 西日本

図 10 安来駅・荒島駅の一日あたり平均利用者数の推移

(2) イエローバスとその他の路線バス

① イエローバス

A) 路線網

安来市内を広く運行するイエローバスは、路線バス事業の経営難による一畑電鉄(株)の撤退を受けて、平成 12 年 4 月 1 日より運行を開始しました。以降、安来・広瀬・伯太が一体となった圏域の形成に向けて、15 路線 55 系統が運行されています(図 11 参照)。

表 2 イエローバス各路線の主な運行地域と系統数

主な運行地域	路線名(系統数)
安来中海沿岸地域 安来内陸地域	・買い物バス(1) ・安来=吉田線(4) ・安来=清水線(1) ・安来=海岸線(1) ・スクール(島田小学校)(1)
広瀬地域	・広瀬=奥田原線(3) ・広瀬=西比田線(7) ・広瀬=宇波線(2)
伯太地域	・上小竹=草野線(3)
地域をまたいだ運行	・観光ループ(2) ・広瀬=荒島線(2) ・伯太(上小竹)=広瀬線(6) ・伯太(草野)=安来線(9)
市域をまたいだ運行	・広瀬=米子線(10) ・伯太(福富)=米子線(3)

計：15 路線 55 系統¹

※地域区分については、37 頁参照

表 3 運賃・割引制度

運賃体系	内容
運賃	一乗車 200 円
一日乗車券	・500 円(指定日のみ全路線・全区間・乗降無制限) ・400 円(学生割引・利用バス停間のみ)
定期券	・通勤定期券：1 ヶ月 7,000 円 ・通学定期券：1 ヶ月 6,000 円(小学生は半額・学期定期券有) ・シルバー定期券：1 ヶ月 3,200 円(65 歳以上対象) ・フリー定期券：6 ヶ月 35,000 円
回数券	・100 円券 11 枚つづり 1,000 円 ・200 円券 11 枚つづり 2,000 円
割引制度	・小学生未満：無料 ・小学生・75 歳以上・福祉サービス対象者：半額

¹ 系統

出発地から到着地までのバスの運行経路のこと。同一の路線であっても、運行経路が複数あれば、系統が複数存在するといえる。例えば、安来=吉田線は 4 系統で、4 通りのバスの運行経路があることになる。

イエローバスの路線は、自宅近くまでの運行を希望する市民からの要望等を受け、日常生活の移動手段の確保や利便性の向上を図るために路線を延長してきました。しかし、この路線の延長による対応も、バス車両が進入できる道路幅員や回転場の確保などが必要で、十分な対応が困難になってきています。

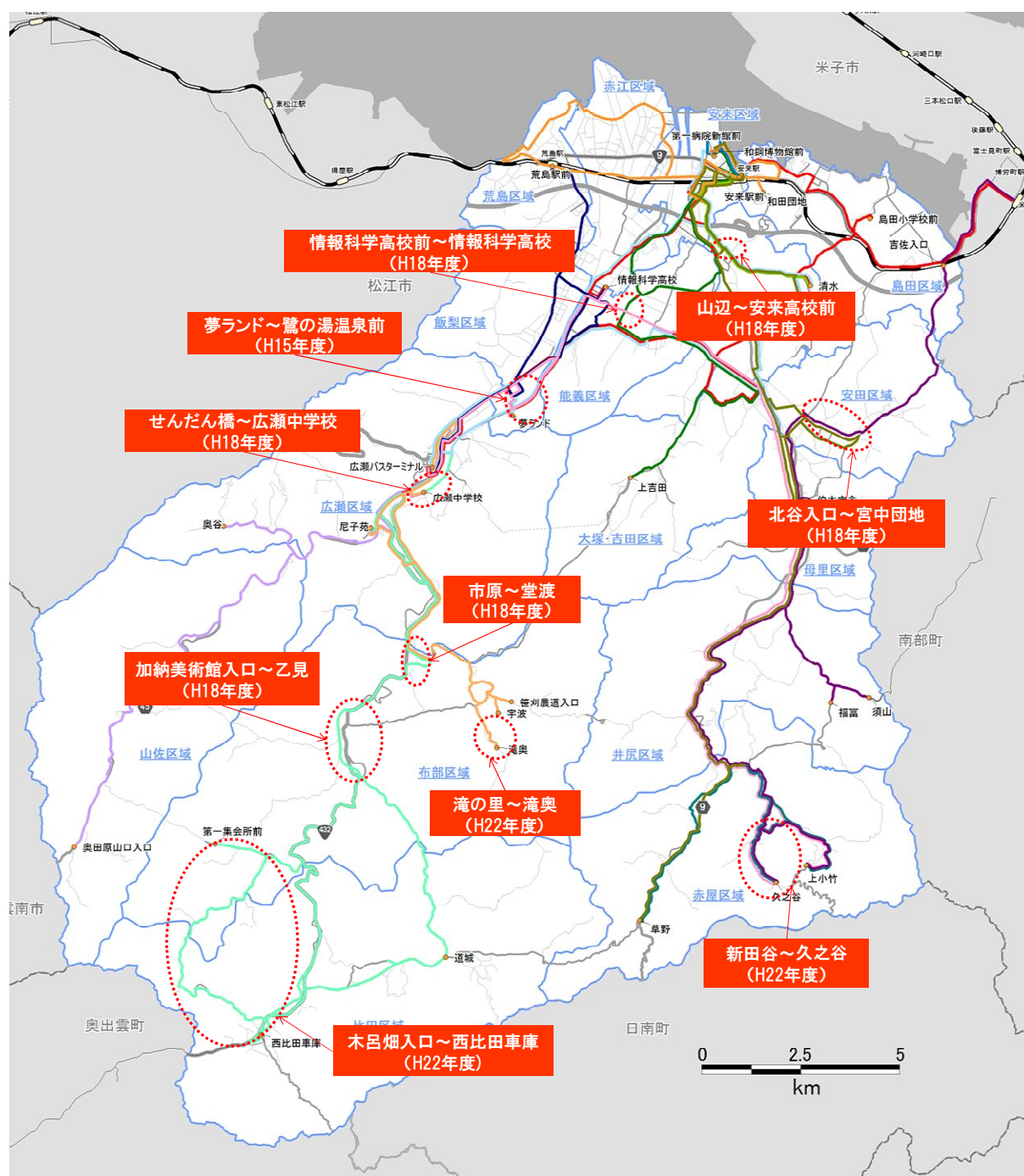
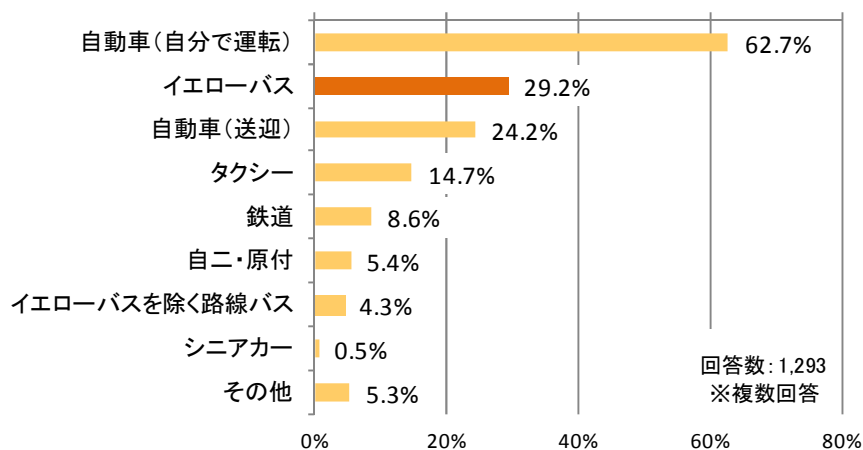


図 12 イエローバスの路線延長区間（平成 15 年度～平成 22 年度）

B) 利用状況と収支状況

住民アンケート調査より、普段利用する交通機関として多くの人が「自動車」を選択しましたが、「イエローバス」も29.2%が利用すると回答し、市民の重要な移動手段となっていることがわかります※。

平成24年度、イエローバスの運行に係った経費は約2億1,364万円に上ります。このうち、市税等の一般財源は1億4,885万円であり、これは市民一人当たり年間約3,500円の負担にあたります。



資料: 住民アンケート調査

※回答は世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていないなど、普段から公共交通が必要なる方を優先することを文章で伝えており、結果は市全体での平均値とはなりません。

図 13 普段利用する交通機関

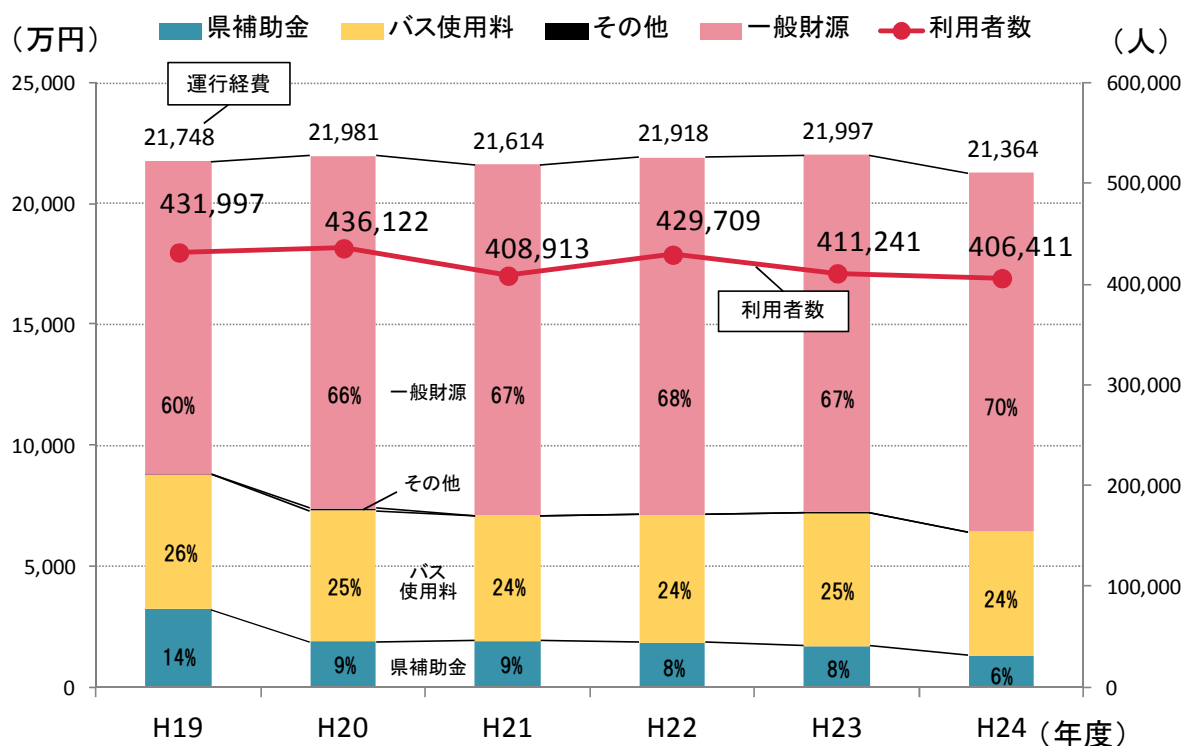
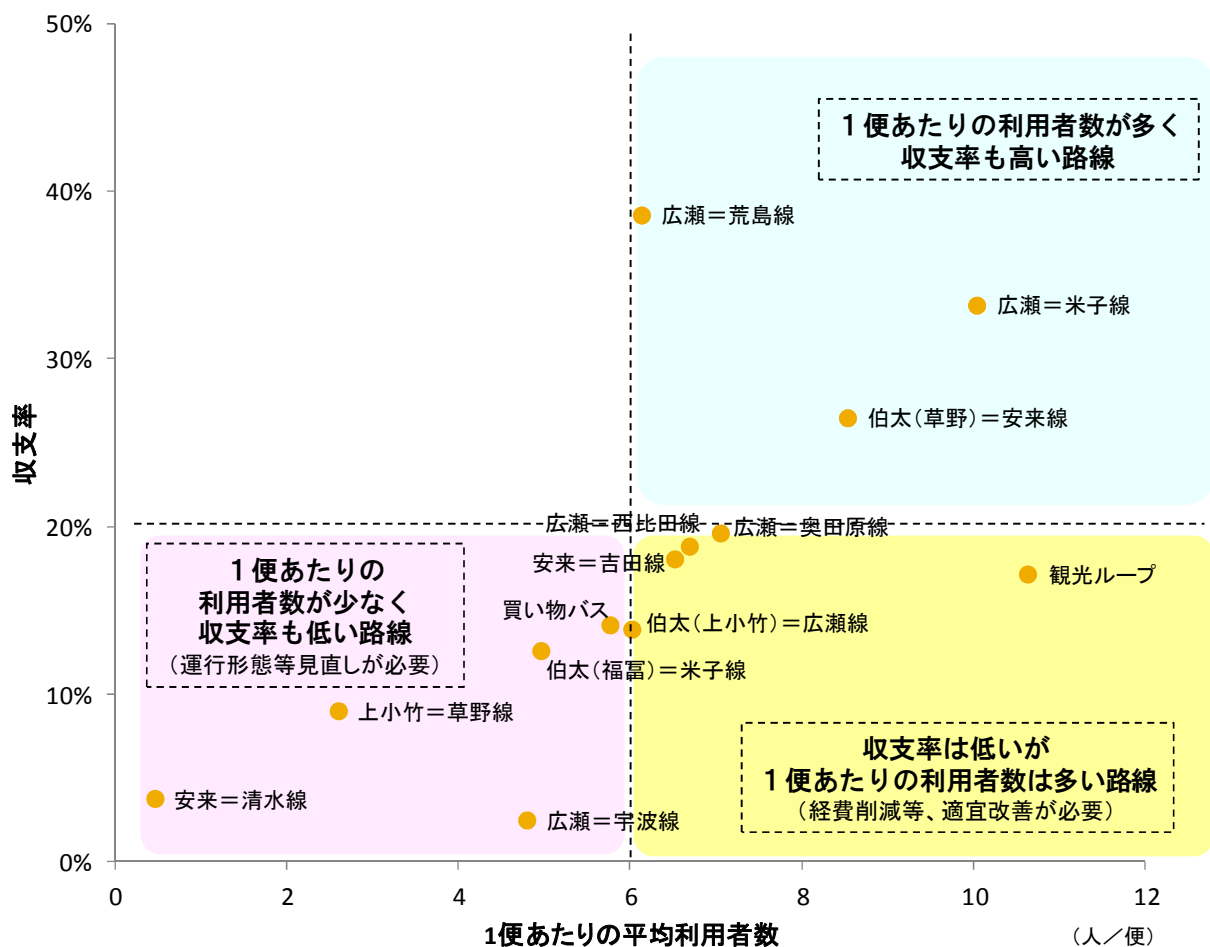


図 14 イエローバスの利用状況と収支状況

路線別に特性を表したものが、図 15～図 18 になります。

図 15 に示す路線別の収支率と 1 便あたり平均利用者数の関係より、特に「上小竹=草野線」や「安来=清水線」、「広瀬=宇波線」といった路線では、利用者数が少なく収支率が低いため、路線の維持や運行形態等の見直しが必要と考えられます。

また「観光ループ」は、収支率は低いものの、1 便あたりの利用者数は多くなっており、運行経費の削減や利用しやすいダイヤへの改善など、収支率を高めるための工夫が必要です。



注)

- 1 収支率が低いとされる目安は、一般的に 20%が目安とされている。
- 2 平成 24 年度イエローバス全体での 1 便あたり平均利用者数は、6.08 (人/便) である。
- 3 収支率は平成 23 年下期および平成 24 年上期の結果
- 4 1 便あたり平均利用者数は平成 24 年度の結果
- 5 安来=海岸線は収支率が 261.4%と極めて高かったため、図中からは除いている。
- 6 スクール (島田小) は、児童の通学手段を確保するという考え方に基づく路線のため、図中からは除いている。

図 15 路線別の収支率と 1 便あたり平均利用者数の関係

※図 16～図 18 において、スクール（島田小）は、児童の通学手段を確保するという考え方に基づく路線のため、図中からは除いています。

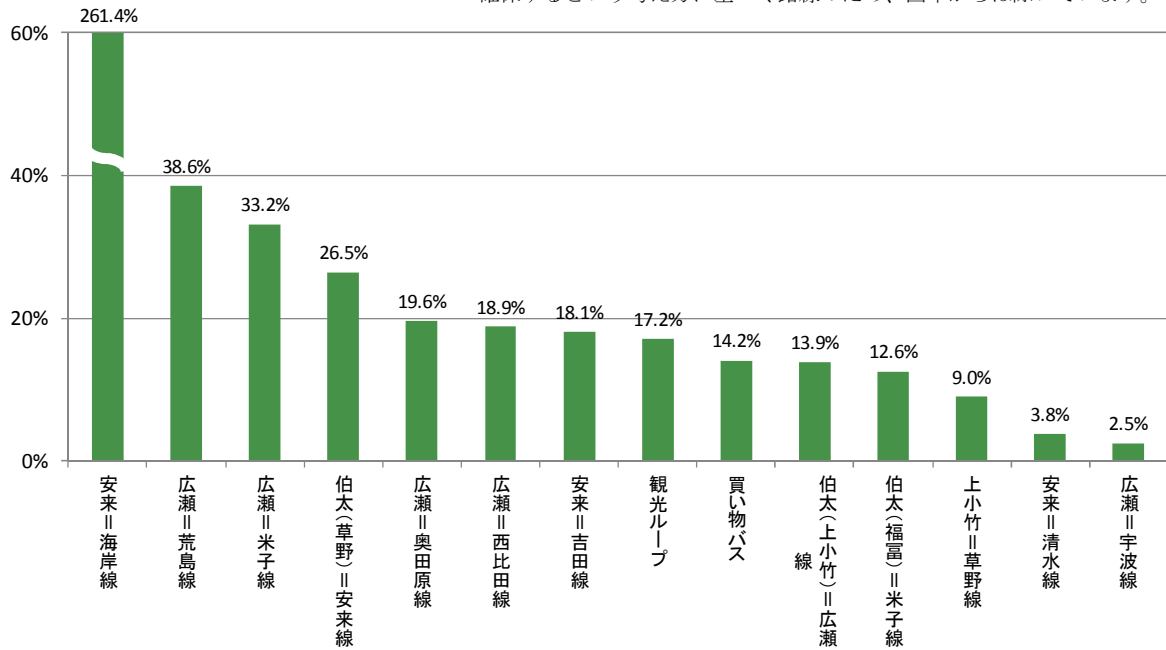


図 16 路線別の収支率（平成 23 年下期・平成 24 年上期）

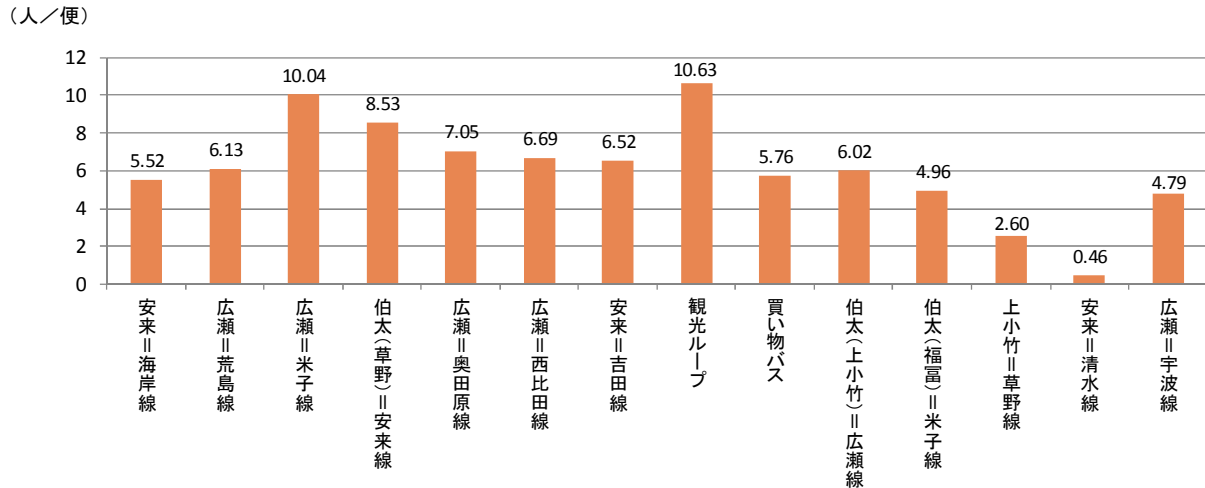
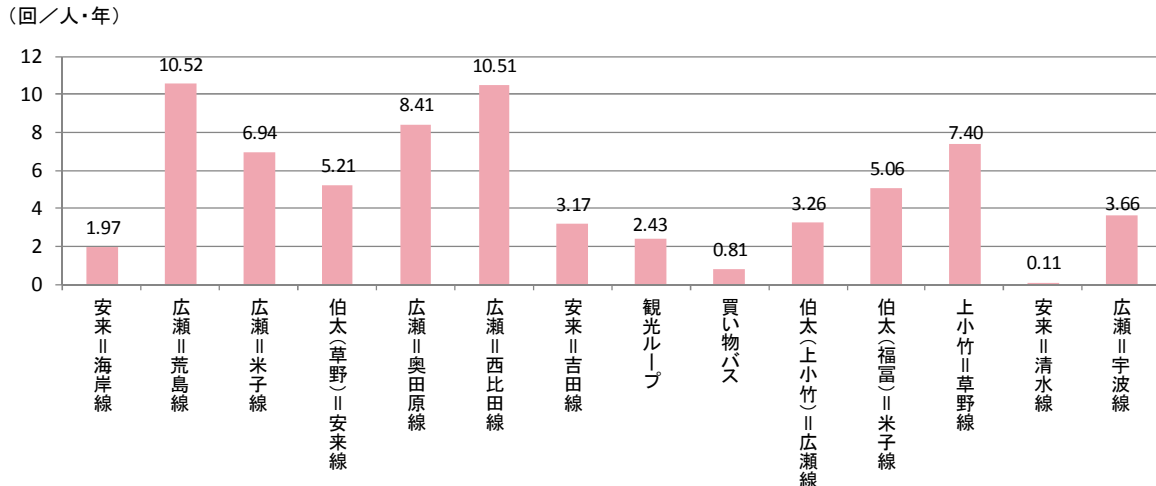


図 17 路線別の一便あたり平均利用者数（平成 24 年度）



資料：平成 24 年度利用者数および住民基本台帳（平成 25 年 4 月 30 日時点）、電話帳（平成 25 年 4 月）

図 18 路線別の沿線居住者（バス停 400m 圏域居住者）一人当たりの年間利用回数

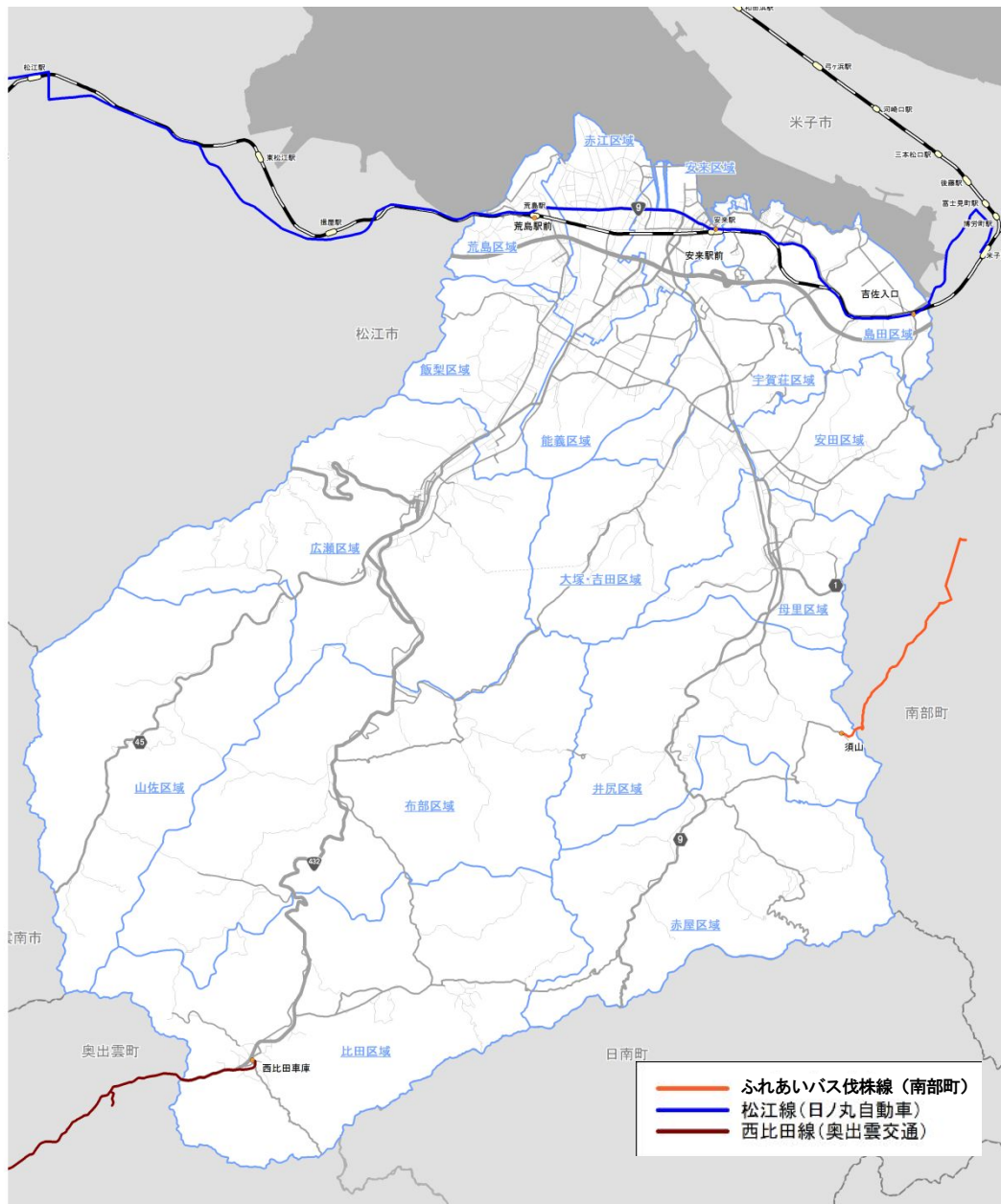
② その他の路線バス

A) 路線網

イエローバスの他に、市域をまたいだ運行を行う路線として、日ノ丸自動車による松江線（米子駅～松江営業所）、奥出雲交通による西比田線（三成車庫～西比田車庫）、南部町によるふれあいバス伐株線（丸合西伯店～須山）が運行されています。

B) 利用状況

平成 24 年度における各路線一便あたり平均利用者数は、日ノ丸自動車の松江線が 27.50 人、奥出雲交通の西比田線が 5.48 人、南部町のふれあいバス伐株線が 3.22 人となっています。



③ 各路線の特徴

イエローバスおよびその他の路線バスの特徴と課題は、表 4 および表 5 のようになります。

表 4 イエローバス各路線の特徴と課題

路線	特徴と課題
観光ループ	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数が多い路線 ○主要な観光施設をつなぐ路線 ▲広瀬=米子線との重複区間が存在 ▲一周 1 時間半以上の長大路線 ▲「内回り」、「外回り」の表現が利用者にわかりにくい
安来=吉田線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数が多い路線 ○大塚・吉田～安来間を運行 ○スクール混乗路線 ▲JR との接続が悪い
安来=清水線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○清水～安来間で朝 1 往復を主に通学利用で運行 ▲平均利用者数が最も少なく、1 人に満たない
安来=海岸線	○走行キロが短く、収支率が 261.4%と極めて高い路線 ○安来駅～日立工場間で朝 1 便を主に通勤利用で運行
広瀬=米子線	○1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線 ○広瀬～安来～米子間を運行 ○スクール混乗路線 ▲観光ループとの重複区間が存在 ▲安来経由、清水経由の系統数が多く、利用者にわかりにくい
広瀬=荒島線	○1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線 ○広瀬～飯梨～荒島間を運行 ○JR との接続が良い ▲日ノ丸バス（松江線）との接続が悪い
買い物バス	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○赤江～荒島～安来間を運行 ○住宅地や団地から商店街を巡る路線 ▲複雑な 8 の字ループ状で利用者にわかりにくい ▲一周 1 時間の長大路線で、他路線や JR との接続が悪い
広瀬=奥田原線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数が多い路線 ○奥田原～広瀬間を運行 ○広瀬=米子線との接続が良い ○スクール混乗路線 ▲広瀬から昼前に帰宅できる便がない
広瀬=西比田線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数が多い路線 ○西比田～布部～広瀬間を運行 ○広瀬=米子線との接続が良い ○スクール混乗路線 ▲路線延長の経緯により、系統数が多い ▲系統によっては便数が少ない

広瀬=宇波線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○宇波～広瀬間を運行 ○スクール混乗路線 ▲スクール対応が十分でない
伯太（上小竹） =広瀬線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数は多い路線 ○伯太～広瀬間を運行 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い ▲広瀬から昼前に帰宅できる便がない
上小竹=草野線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○赤屋区域内を運行 ○スクール混乗路線 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い
伯太（福富） =安来線	○1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線 ○伯太～安来間を運行 ○スクール混乗路線 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い ▲安来から昼前に帰宅できる便がない
伯太（草野） =米子線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○伯太～米子間を運行 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い ▲系統によっては便数が少ない

○:特徴 ▲:課題

表 5 その他の路線バス各路線の特徴と課題

路線	特徴と課題
松江線 （日ノ丸自動車）	○米子駅～安来駅～荒島駅～松江営業所間を運行 ○買い物や通院などに利用する ▲荒島駅でのイエローバスとの接続が悪い
西比田線 （奥出雲交通）	○奥出雲（三成車庫）～西比田（西比田車庫）間を運行 ○通学や通院に利用する ▲イエローバスの西比田線との接続が悪い
ふれあいバス伐株線 （南部町）	○南部町（丸合西伯店）～井尻（須山）間を運行 ○買い物や通院に利用する

○:特徴 ▲:課題

(3) タクシー

タクシー事業者は、市内で6事業者(7営業所)が運行を行っており、特に市街地に多くなっています。

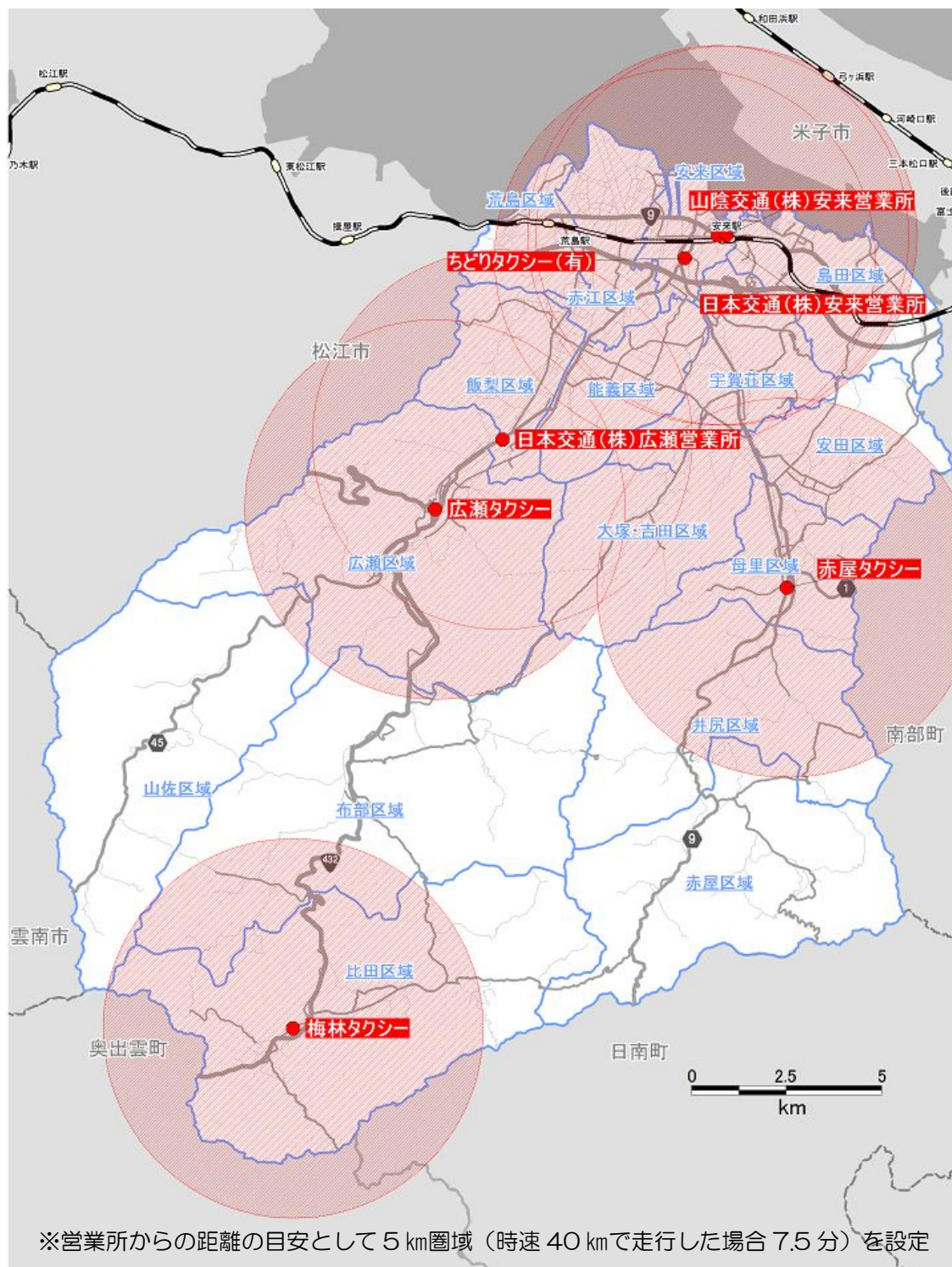
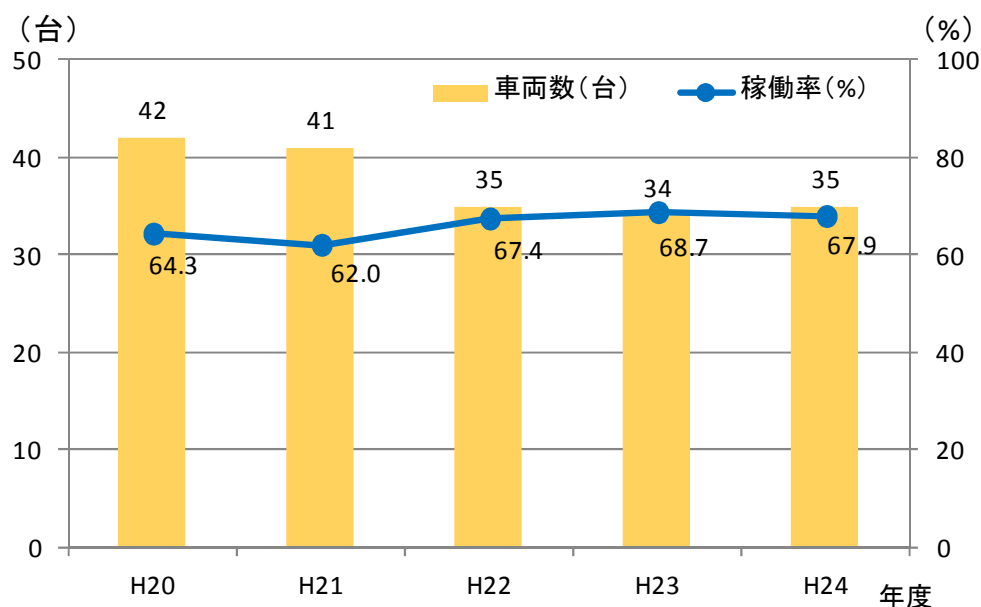


図 20 タクシー営業所の分布と営業所からの5km圏域

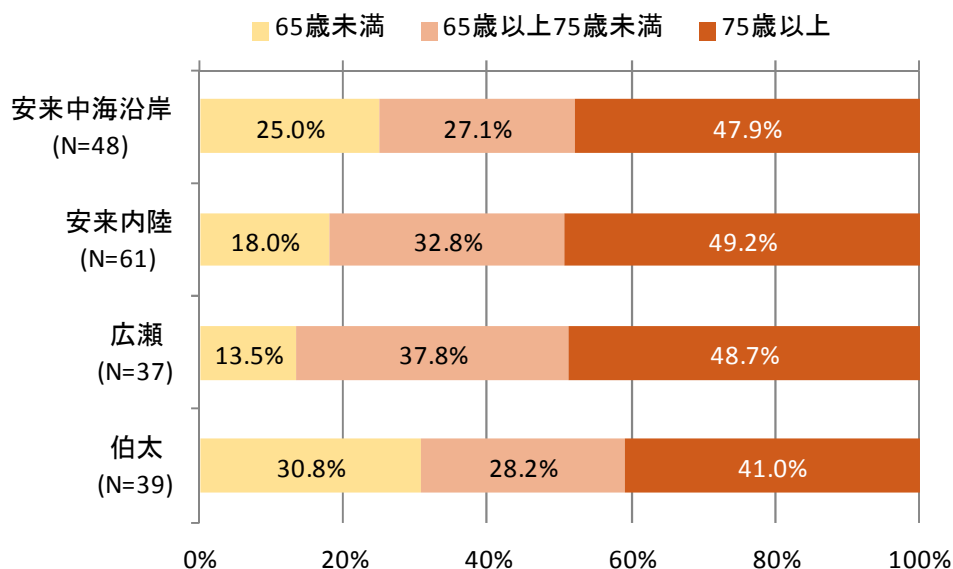
市内のタクシー事業者が保有する車両台数は減少傾向にあり、平成 24 年度では 35 台となりました。また、稼働率²は 7 割に満たない状況です。

また、タクシーを利用する人の年齢構成は、その多くを 65 歳以上の高齢者が占めています^{*}。自宅から目的地への移動が容易であるタクシーは、高齢者にとって重要な交通手段となっています。



資料：市内タクシー事業者提供

図 21 市内タクシー事業者が保有する車両台数と稼働率



資料：住民アンケート調査

※回答は世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていないなど、普段から公共交通が必要な方を優先することを文章で伝えており、結果は市全体での平均値とはなりません。

※地域区分については、37 頁参照

図 22 地域別のタクシー利用者の年齢構成

² 稼働率

タクシー事業者が保有する車両台数に対して、一日に実働した車両台数の割合

4 市民生活とイエローバス

(1) 移動ニーズ（移動希望先）

住民アンケート調査より把握した、65 歳以上高齢者の主な通院・買い物それぞれの移動ニーズ（移動希望先）が図 23 のようになります。通院では、医療機関の集まる安来区域や市立病院のある広瀬区域、米子市への移動ニーズが高くなっています。買い物では、市内全域から商業施設の集まる安来区域への移動ニーズが高くなっています。

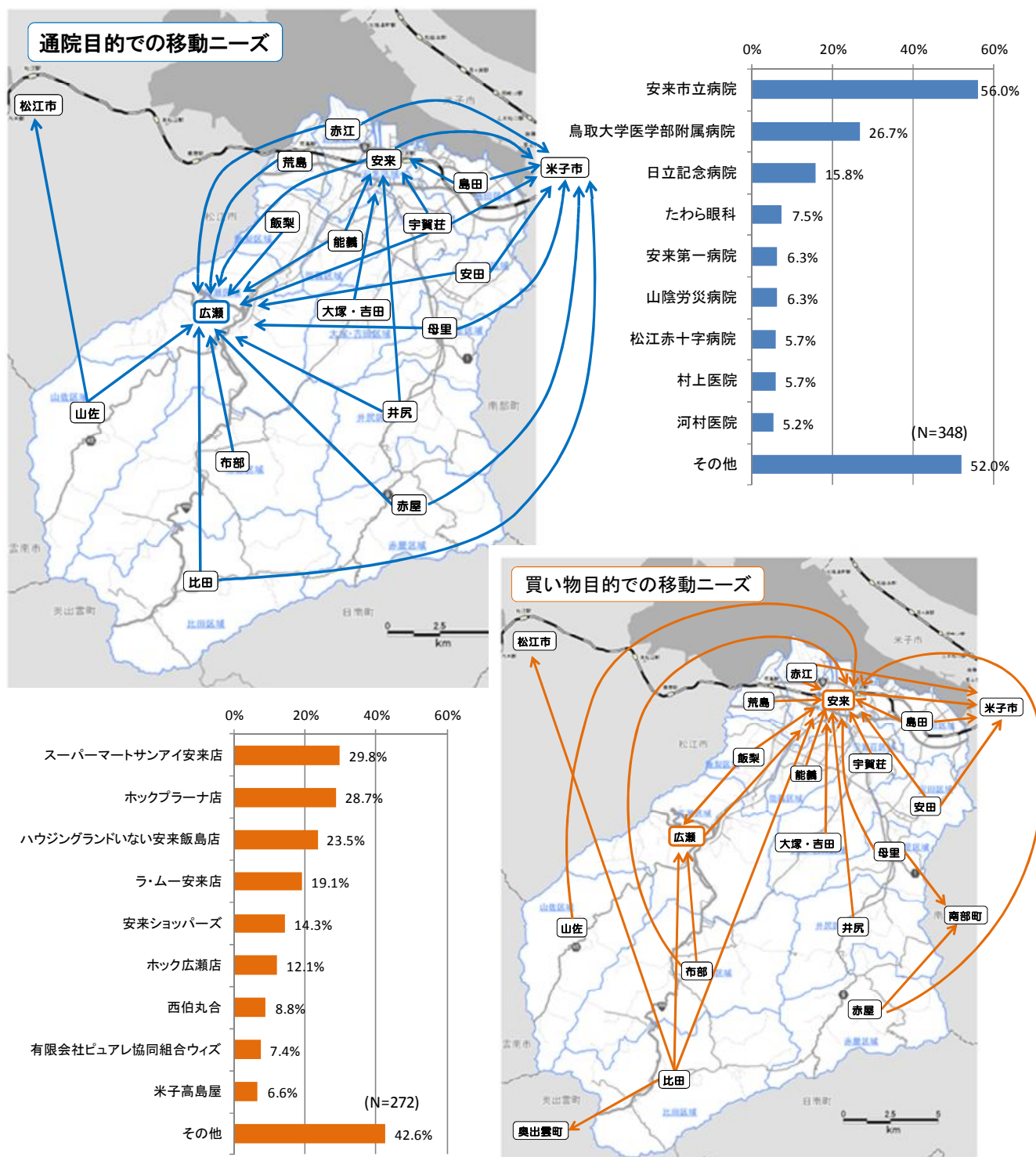
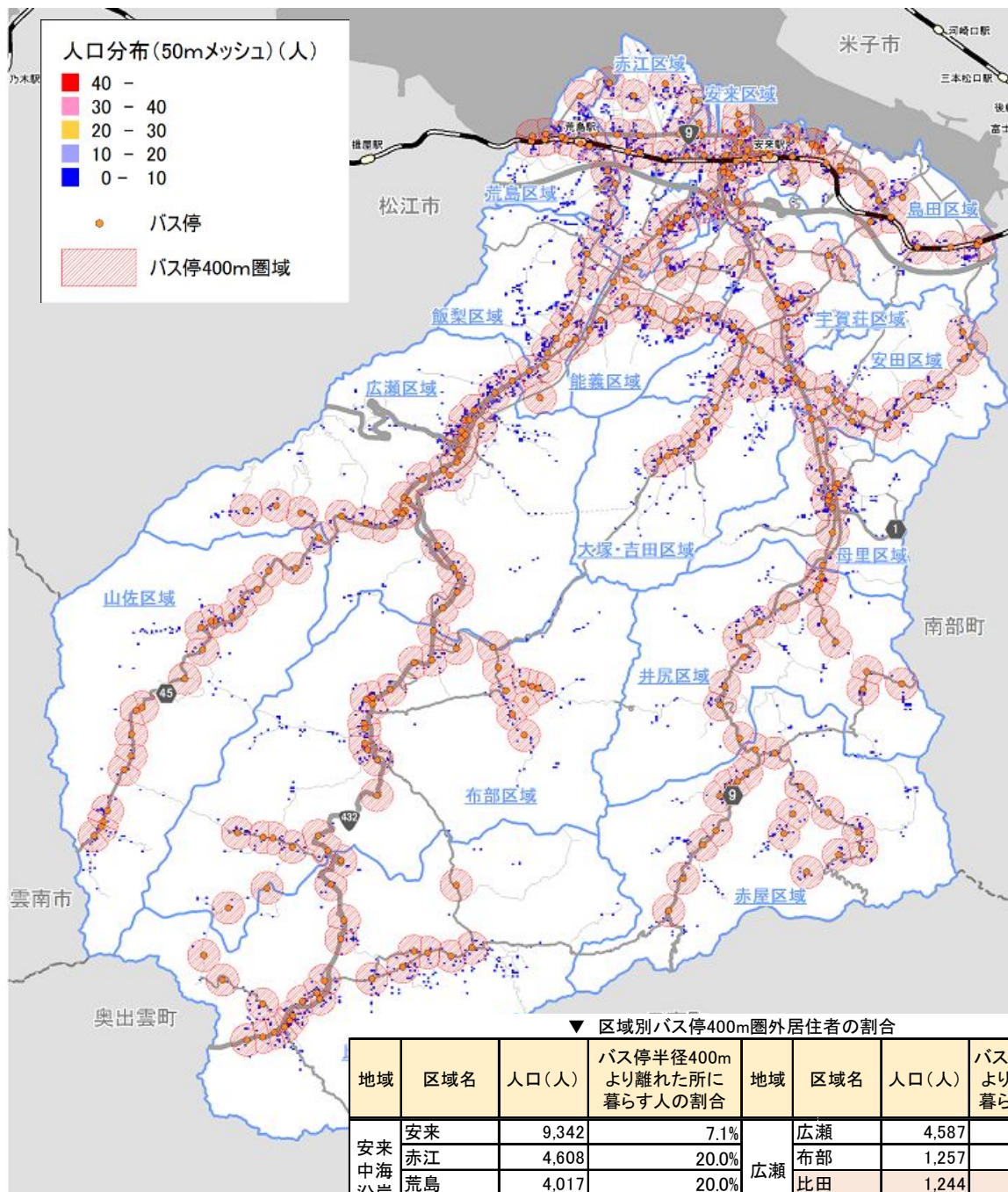


図 23 65 歳以上高齢者の移動ニーズ

(2) バス停までの距離

安来中海沿岸地域を除く区域では、バス停から 400m 圏域外に暮らす人の割合が高くなっています。また、各区域、人口としては少ないものの、バス停から離れた居住者が点在している状況です。

※地域区分については 37 頁参照



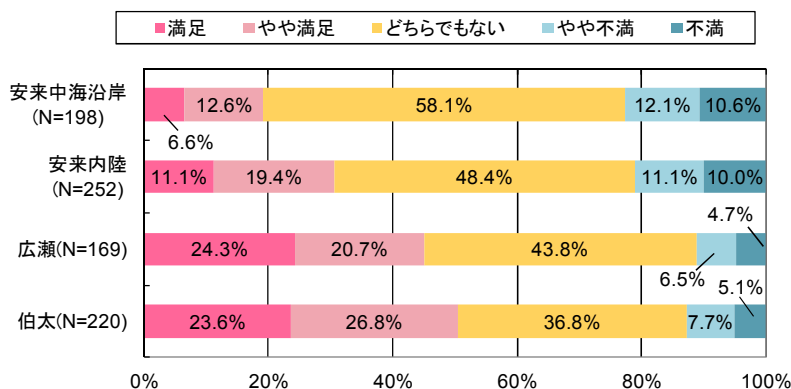
資料：住民基本台帳（平成 25 年 4 月 30 日時点）・電話帳（平成 25 年 4 月）

図 24 人口分布とバス停 400m 圏域

(3) イエローバスに対する満足度

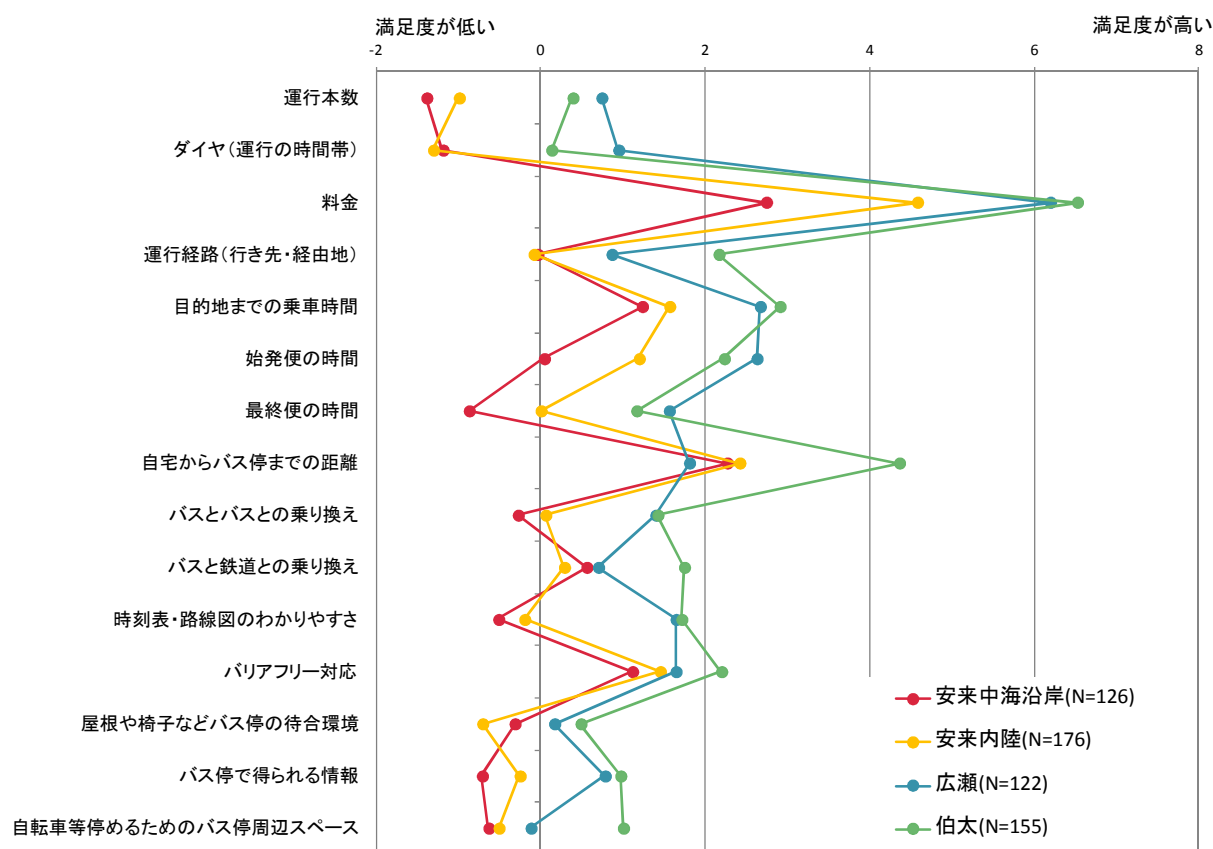
イエローバスの総合満足度は、広瀬地域や伯太地域で高く、安来中海沿岸地域で低くなっています。各種サービス別の内訳を地域別に見た場合、特に料金や始発便の時間、自宅からバス停までの距離といった項目で、地域間での差が大きくなりました。

※図 25 および図 26 の地域区分については 37 頁参照



資料：住民アンケート調査

図 25 地域別のイエローバスの総合満足度



資料：住民アンケート調査

満足10、やや満足5、どちらでもない0、やや不満-5、不満-10と設定し、加重平均により算出。
「満足」を選んだ人の数(回答数)をa、以下b.c.d.e.とすると、
満足度 = $(10a + 5b - 5d - 10e) / (a + b + c + d + e)$ となる。数値が高いほど満足度は高い。

図 26 地域別のイエローバス各種サービスの満足度

住民アンケート調査や民生委員アンケート調査などからは、バスのダイヤや運行ルートなどのサービス改善について、さまざまな意見が寄せられました。また、「今は車の運転ができるが、将来運転ができなくなったときにはバスが必要になる」といった意見は区域を問わず多く寄せられています。

表 6 住民アンケート調査で寄せられた意見

地域	意見
安来 中海沿岸	荒島には買い物と言っても今はコンビニが一番近い所です。バス利用が一番良いと思い、出掛けた時は出来る限りの事をしております。これからはバスをもっと利用する事になると思います。よろしくお願いします。（荒島 70 歳代女性）
	高齢になると買い物の荷物を持って歩くのが大変です。いつまでも自分の車が運転できるとは思えないので今後が心配です。（島田 70 歳代女性）
安来内陸	もう少し近くから安来行きのバスに乗れるようにしてほしいです。（飯梨 60 歳代女性）
	この先、イエローバスが無くなったら、本当に困ります。どうか残して下さい。（宇賀荘 70 歳代女性）
広瀬	イエローバスは大変にありがたく思っています。できるだけコースを多くし、住民の利用を多くしていただき、不便を少なくして欲しいです。特にイエローバスを利用する人は老人、子どもがほとんどですが、もっと若い人にも乗って欲しいです。（広瀬 70 歳代男性）
	財政困難な折とは思いますが、インフラ政策、特に公共交通機関は重要視すべきものと考えます。買い物や市立病院等に行く時、高齢者の重要な足だと思っていますので、少なくとも現状を維持していただきたいと思っています。（布部 50 歳代男性）
伯太	私は不便な所に住んでいます。イエローバスの利用で大変助かっています。でも赤字という言葉を目にすると心苦しく思います。これからもイエローバスを利用できるようよろしくお願い致します。（赤屋 70 歳代女性）
	バスの入らない自治会（道路）には、マイクロバスも入って貰えないです。不公平だと思います。（井尻 60 歳代男性）

表 7 民生委員アンケート調査で寄せられた意見

地域	意見
安来 中海沿岸	日の丸バスはイエローバスと違い、米子の中心部までいけるので便利です。しかし、道の駅に行きたくてもバス停から遠くて不便です。なぜ道の駅にバス停ができないのか疑問に思っています。（安来）
	バスに乗った事がなく、バスの乗り降りの仕方が分かりません。利用方法がわかるパンフレット等があればうれしいです。（荒島）
安来内陸	タクシーを頼んで出かけています。高額な支出になりますが頼める人がいません。また、人に迷惑をかけたくないという思いがあります。（大塚・吉田）
	バス停が遠いため利用しにくいです。（宇賀荘）
広瀬	イエローバスの運行本数が少ないので、病院での待ち時間があったり、バスに間に合わなかったりする事があります。（布部）
	イベント、行事等に出てみたいですが、イエローバスは土日に便が少なくあきらめざるを得ない状況です。他の人に乗せてもらっています。（山佐）
伯太	天気の良い日に、バス停まで約 1 km シニアカーを押して歩き、買い物や通院をしています。1 週間に 1 回で良いから 10 人乗りくらいの小型車で町内をくまなく回ってもらえないでしょうか。（井尻）
	母里地区に商店が少なすぎて、買い物が極めて不便です。（母里）

(4) 通学利用

通勤・通学時間帯の朝夕のバス利用が、昼間と比較して多くなっており、特に通学では、小学生、中学生の他、高校生や専門学校生もイエローバスを利用しています。

市内の高校では、生徒の23%がイエローバスを利用しています。

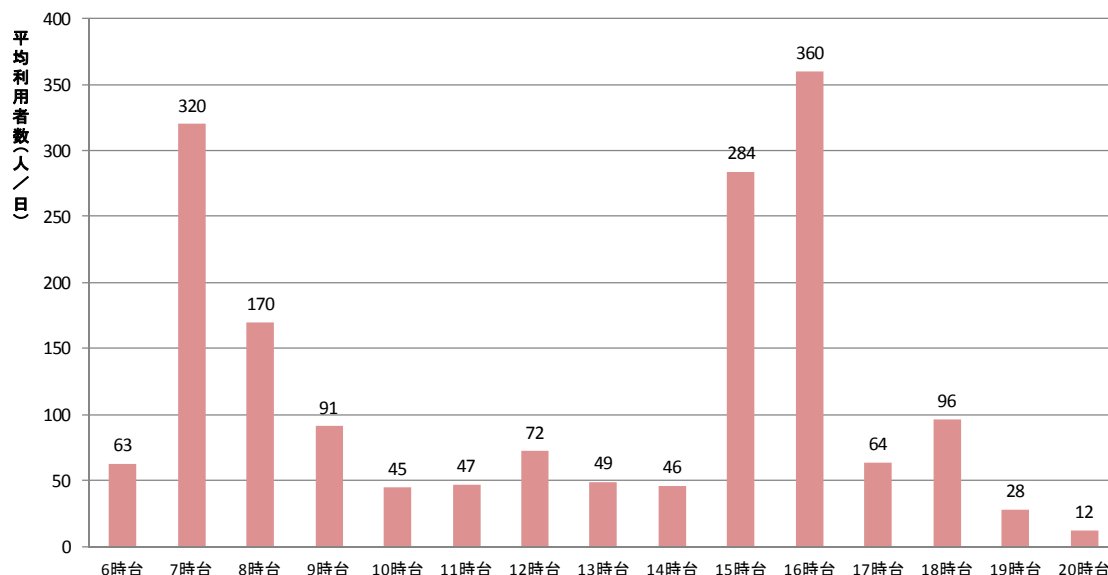


図 27 運行時間帯別の平均利用者数（平成 24 年度）

表 8 高校生アンケート調査で寄せられた意見

分類	意見
生徒	近くにバス停がほしいです。（飯梨）
	家が山奥なので、休日になると便が少なくなかなか出かけられないので困っています。休日でももう少し便があったらと思います。（布部）
	休日の本数を増やしてほしいです。（山佐）
	満車のため登校時のバスを大型にしてほしいです。（広瀬）
	電車で安来駅に着いてから、帰りのバスまでの待ち時間が1時間もあります。（井尻）
保護者	安来方面のバス運行は遅くまであるのに、広瀬から先など奥の便がなく迎えに行かないと帰れません。利用したくても利用できずに定期料金は同じなのは納得いきません。（布部）
	最寄りにバス停がないため、なかなか利用することができなくてとても残念です。登校時にもう少し便数があると利用しやすいかもしれません。（島田）
	毎回近所のバス停にも止まってほしいと要望していますが、なかなか改善されません。（安田）
	安来市民ではないため、高校まで雨の日に利用したいが何行きに乗って良いかわからないです。詳しく書いてある冊子でもあれば分かるので利用したいです。（松江市）

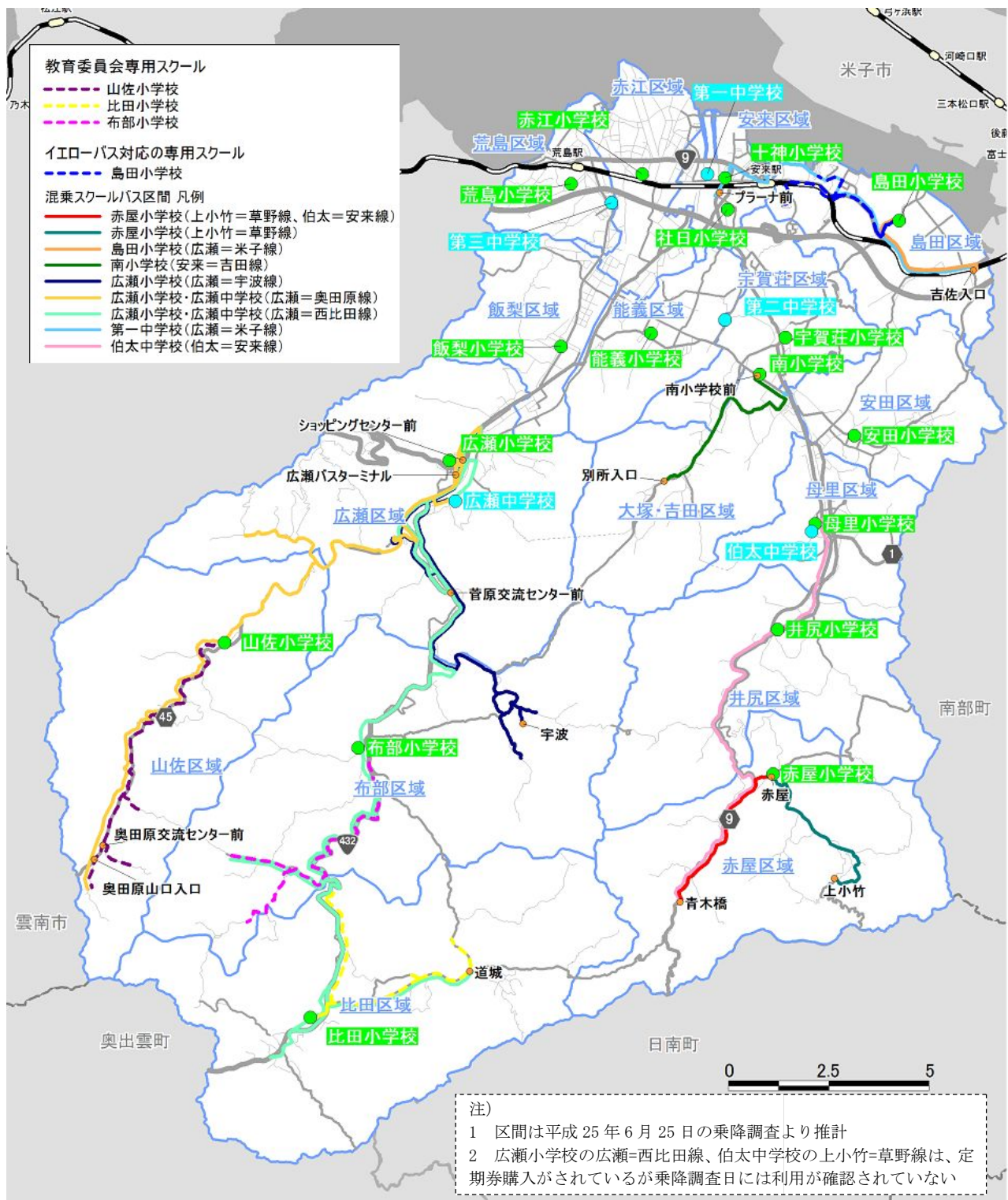


図 28 小学生・中学生の通学におけるバス利用状況

5 安来市における公共交通の課題

各種調査等の結果を踏まえ、安来市における公共交通の課題として、下記のような8つの課題を抽出しました。

(1) 利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供

住民の移動ニーズ（行きたい時に、行きたい所に行くニーズ）に対して、それらを十分に満たしていない路線や地域が存在します。一日（行きと帰り）、一週間（通院や買い物）、年間（冬季対策）など、利用者の生活パターンに応じた公共交通サービスの提供が必要です。

また、高校生や専門学校生などの潜在的需要を掘り起こすサービスの提供も必要です。

(2) 交通空白地域への対応

市内のおよそ約2割の住民がバス停から400m圏外に居住しており、バスを利用しにくい、または利用できない集落が多数存在します。このような地域をできる限り解消することが必要です。

※「交通空白地域」の詳細については41頁参照

(3) 利用者目線に立ったきめ細やかなサービスの提供

乗客がバスを利用するまでの過程では、時刻表やバスマップなどの事前情報やバス停周辺環境、バス乗車中の利用環境なども重要な要素です。市内では、これら周辺環境の整備が十分ではなく、利用者が気持ち良くバスを利用できるよう、きめ細やかなサービスの改善が必要です。

(4) 運行ルート之最適化による効率的なサービスの提供

既存路線では、路線間で重複のある路線や、より多くの人へのサービス提供を図るあまり迂回が多い路線、利用者ニーズにそぐわない長大路線などが存在します。需要に応じたサービス提供やルート之最適化などにより、効率的なサービスを提供する必要があります。

（５） 関係主体を巻き込んだ連携体制の構築

既存の公共交通サービスや施設サービスは、各主体単体での実施が基本となっています。交通事業者間や交通事業者と施設間での連携体制は十分ではありません。生活者の視点に立ったより良いサービスを実現するため、交通事業者や民間施設など、市町をまたいだ連携も含めて、連携体制を構築する必要があります。

（６） 公共交通の利用促進と新たな公共交通利用者の開拓

市内では、人口減少やマイカー依存により、公共交通利用者そのものが減少傾向にあります。持続可能な公共交通サービスの提供や、環境に配慮した社会を実現するためにも、公共交通の利用促進を進め、さらなる利用者の開拓を進めることが必要です。

（７） 市街地内回遊の促進

市街地では各路線が集積する一方、回遊を促進するサービスが不足しています。域内での回遊性を高め、中心市街地の活性化を支援する交通手段の提供が必要です。

（８） 観光需要への対応

観光資源は、市内各所に分散しているものの、これら資源をめぐる交通手段は十分ではありません。観光目的での移動に対して、バスのみで対応することは費用対効果の面において困難であり、新たなサービス提供の検討や観光地における新たな付加価値の創出が必要です。

第2章 計画の基本方針

1 基本理念

市民がいきいき安心して暮らせる公共交通

2 基本目標

（１）生活を支える公共交通

公共交通を、まちづくりの重要な要素、社会基盤のひとつとして捉え、通院や買い物、通勤・通学といった「日常生活」を支える公共交通を目指します。

（２）みんなで支える公共交通

持続可能でより快適な公共交通に向けて、市民や交通事業者、関連施設、行政が一丸となった公共交通を支える仕組み・社会を目指します。

（３）地域が元気になる公共交通

利便性の高い公共交通を提供することにより、外出機会の増加や健康増進など、市民一人一人が元気になる公共交通を目指します。さらに、公共交通の利便性向上で移動が誘発されることで、地域経済が活性化されるとともに環境にやさしい社会を目指します。

公共交通に関する課題と基本目標との関係は、下図に示すようになります。

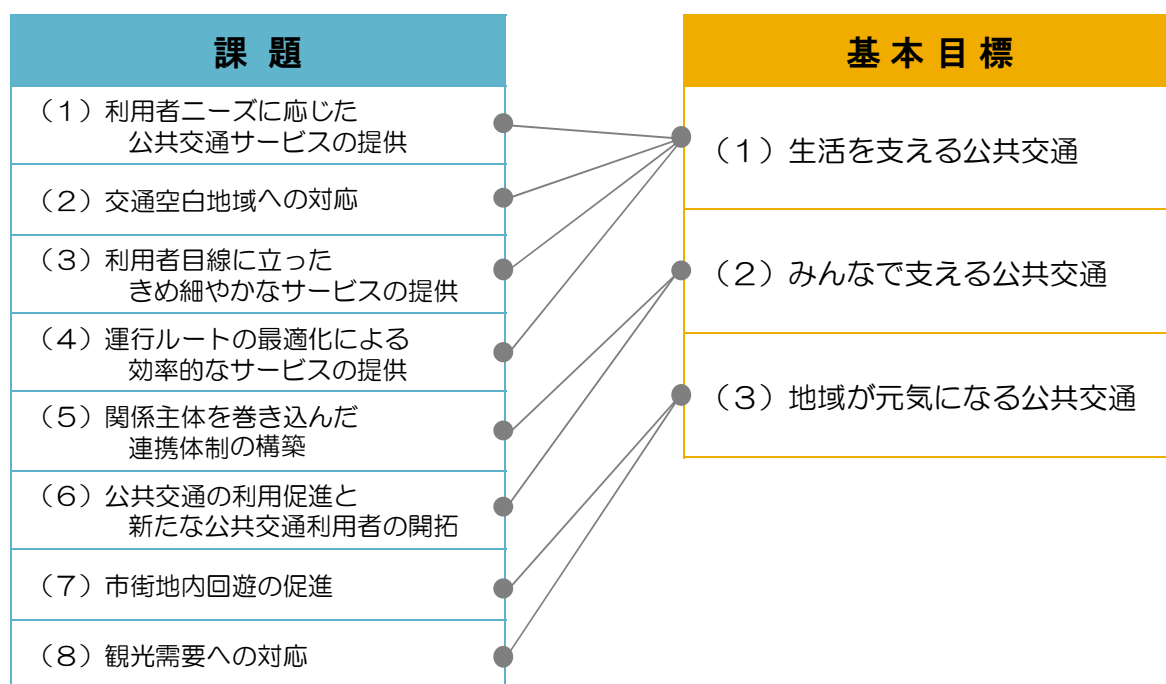


図 29 課題と基本目標の関係



3 評価指標とPDCAサイクル

目標達成に対する評価指標を下記のとおり設定します。

目 標	評 価 指 標	
目標 1 生活を支える 公共交通	評価指標① 交通空白地域	
	指標の内容	バス停 400m 圏域外、かつバスに代わる移動手段が提供されていない地域に居住する人の割合
	計画策定時数値	市全域で 18.9%
	目標とする数値	市全域で 15.0% (3.9%の低減)
	評価指標② 公共交通（イエローバス等）利用者	
	指標の内容	イエローバス（または新たな公共交通）の年間利用者数
	計画策定時数値	約 406,000 人（平成 24 年度）（市民 1 人あたり年間 9.7 回利用する計算） 平成 24 年 3 月 31 日住民基本台帳人口 41,884 人
	目標とする数値	約 406,000 人（現状維持） （人口が減少するため、市民 1 人あたり年間 10.7 回利用する計算） 平成 32 年将来推計人口 37,706 人
	評価指標③ 公共交通の総合的な満足度	
	指標の内容	アンケート調査より、「公共交通の総合的な満足度」について、「満足」「やや満足」と回答した人の割合
	計画策定時数値	35.9%
	目標とする数値	50.0% (14%の増加)

目 標	評 価 指 標	
目標 2 みんなで支える 公共交通	評価指標① 関係主体または地域住民と連携した取組みの事例数	
	指標の内容	関係主体または地域住民と連携した取組みの事例数
	計画策定時数値	0 例
	目標とする数値	3 例
	評価指標② バス利用以外の住民参加	
	指標の内容	アンケート調査より、バス利用以外のバス支援活動（計画策定やバス停清掃、バスサポーターなど）に参加する人の割合
	計画策定時数値	実施していない
	目標とする数値	10.0%
	評価指標③ 市民 1 人あたりの行政負担	
	指標の内容	イエローバス（または新たな公共交通）の運行維持に係る市民 1 人あたりの市税等の行政負担
	計画策定時数値	年間 3,500 円
	目標とする数値	年間 3,500 円（現状維持）

目 標	評 価 指 標	
目標3 地域が元気になる公共交通	評価指標① 市街地内循環バスの利用者数	
	指標の内容	新たに運行を検討する、市街地内循環バスの1便あたり平均利用者数
	計画策定時数値	運行していない
	目標とする数値	1便あたり平均10人
	評価指標② 公共交通（イエローバス等）買い物目的利用者の1ヶ月あたり平均利用回数	
	指標の内容	アンケート調査より、「買い物目的でイエローバス（または新たな公共交通）を利用する」と回答した人の、1ヶ月あたりのイエローバス（または新たな公共交通）の平均利用回数（片道を1回とする）
	計画策定時数値	1ヶ月あたり平均7.7回
	目標とする数値	1ヶ月あたり平均10.0回
	評価指標③ 公共交通を活用した観光振興策の事例数	
	指標の内容	公共交通を活用した観光振興策の事例数
	計画策定時数値	0例（観光ループの運行のみ）
	目標とする数値	1例

PDCA サイクルの考え方にに基づき、本計画の中間年次・最終年次において、上記の評価指標や事業内容等に対する評価を行います。評価を受けて適宜見直しを行い、より良い取り組みとなるような改善を行います。

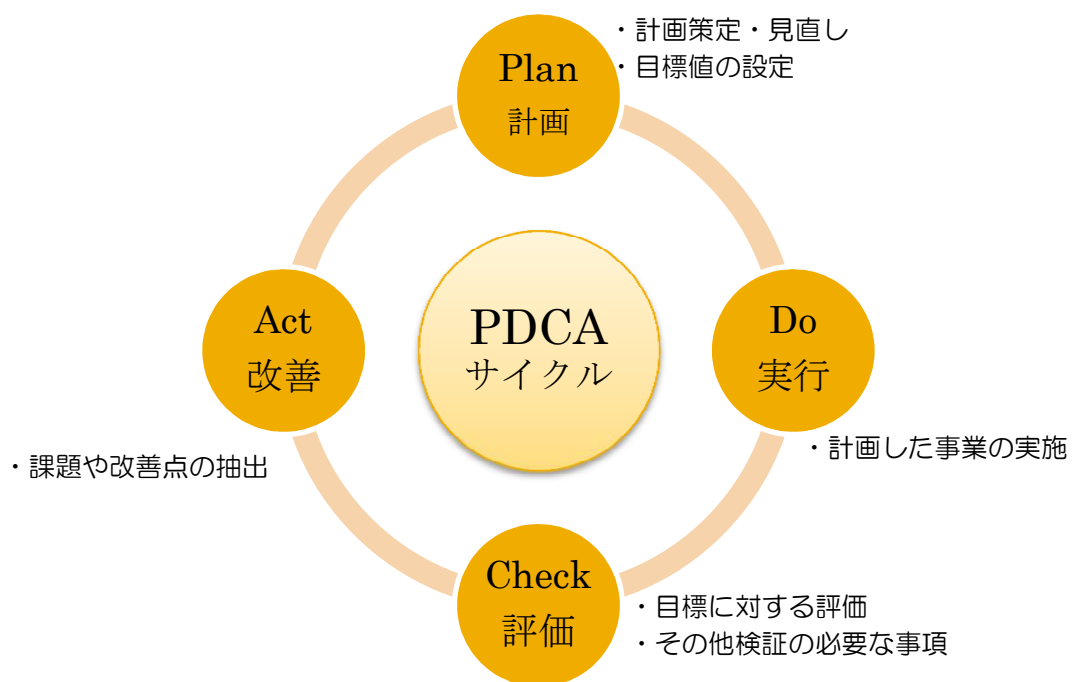


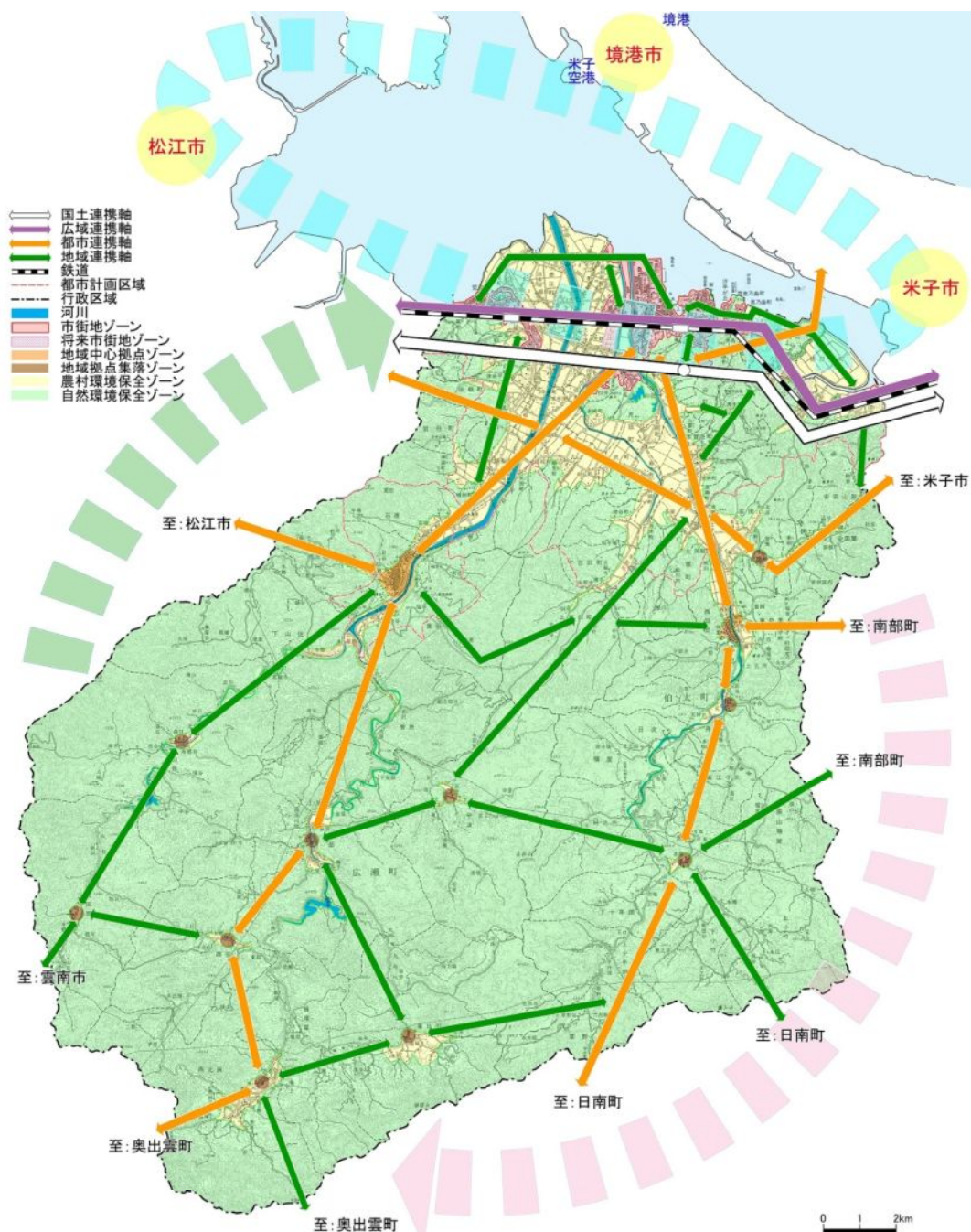
図 30 PDCA サイクルのイメージ

4 公共交通とまちづくり

(1) 将来都市構造（安来市都市計画マスタープラン）

本計画では、公共交通を「まちづくり」の重要な要素、社会基盤のひとつとして捉えることを基本目標として掲げています。

安来市が目指す将来の都市構造を示した安来市都市計画マスタープランでは、図 31 のような都市構造が目指されており、安来市中心部、荒島駅周辺を「市街地ゾーン」、広瀬および伯太の中心部を「地域中心拠点ゾーン」とし、これらゾーン間を結ぶ道路網を「連携軸」として位置づけています。本計画では、これらの考え方に基づき、公共交通の「役割」を設定します。



（２）地域区分

安来市都市計画マスタープランでは、歴史的な沿革や地域の役割、地形、地理的条件等を考慮し、図 32 のように安来市を４つの地域に区分しています。本計画においても、これら４つの地域区分に基づき、取組み方針や事業を検討しています。



地域区分	区域	地域の役割
安来中海沿岸地域	荒島、赤江、安来、島田	市街・都市的空間地域
安来内陸地域	飯梨、能義、宇賀荘、大塚・吉田	田園・農業集落地域
広瀬地域	広瀬、山佐、布部、比田	自然・農山村地域
伯太地域	安田、母里、井尻、赤屋	

図 32 地域区分

【各交通の考え方】

A) 広域連携交通

市域をまたいで、周辺自治体との連携を強化する交通になります。鉄道を補完する交通として、速達性や定時制を重視します。

想定する車両サイズ 中型バス(定員 30 名以上)



B) 都市連携交通

市内の拠点(安来・広瀬・伯太)間および隣接する米子市との連携を強化し、市の骨格を形成する交通になります。市の魅力を高める交通として、利便性の高いサービスを目指します。

また、需要に応じて、鉄道や広域連携交通との接続を強化します。

想定する車両サイズ 小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)～中型バス(定員 30 名以上)



C) 地域内交通

広域連携交通、都市連携交通を補完し、地域内の移動を担う交通になります。

需要に見合ったサービスを提供するため、地域内交通の中でも、幹線と支線を設定します。幹線は、地域の中心から拠点までの交通手段として、支線は幹線を補完するサービスとして、地域の実情に見合ったサービスを検討します。

また、需要に応じて、鉄道や広域連携交通、都市連携交通との接続を強化します。

想定する車両サイズ 幹線:小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)

支線:セダン型やワゴン型の車両(定員 10 名以下)

～小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)



D) 市街地交通

中心市街地における回遊性の向上と活性化を目的とし、中心部の魅力向上に寄与する交通になります。

想定する車両サイズ 小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)



E) 市町間交通

生活圏として移動ニーズのある隣接する市町への移動について、隣接する市町との協働による運行を目指す交通になります。

想定する車両サイズ セダン型やワゴン型の車両(定員 10 名以下)

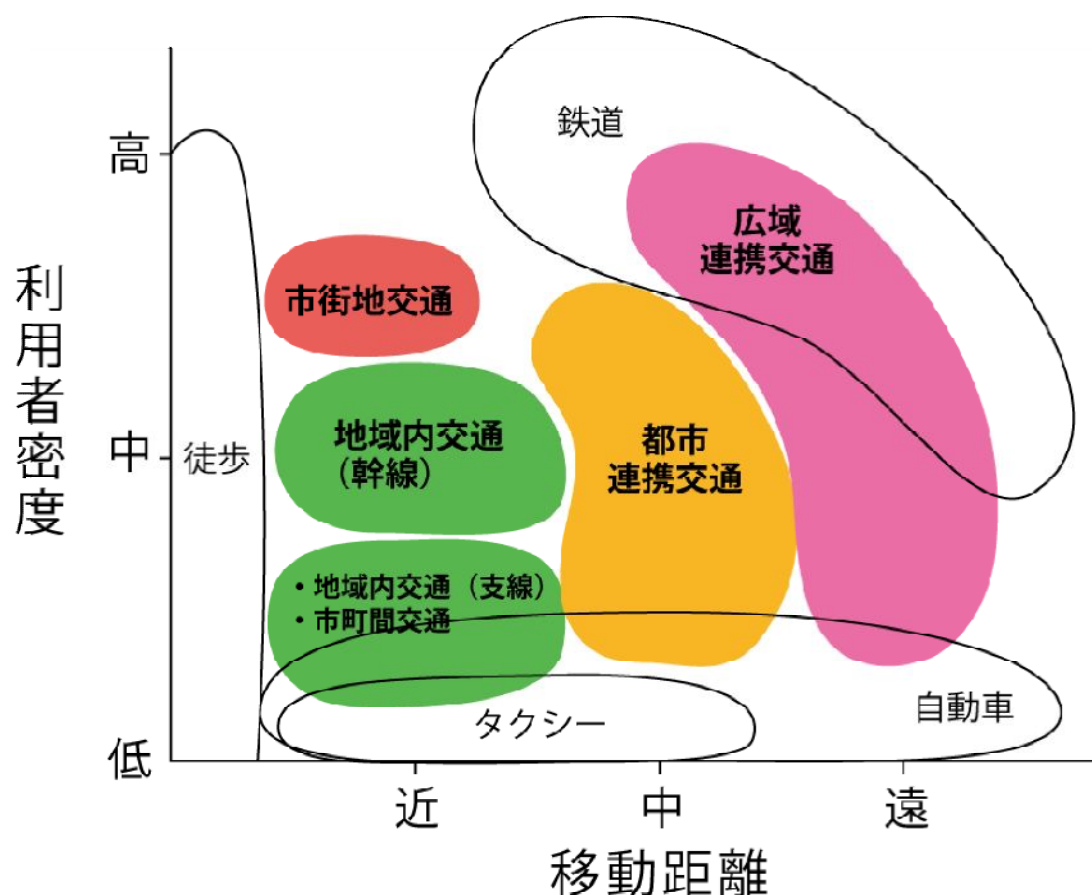
～小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)



※イラストは車両サイズのイメージです。

図 33 で設定した交通は、需要や移動距離に応じてそれぞれ異なる特性をもっており、各交通の役割の範囲を示したものが図 34 になります。

これまでは、これら特性の異なる交通に対して市内を均一にイエローバスが運行することに対応してきました。しかし、路線の延長やダイヤの充実等への対応や、持続可能性といった観点から、各交通に役割をもたせて運行することが必要です。



横軸は「各交通を利用して移動可能な距離（移動距離）」、縦軸は「各交通が一度に運べる利用者数（利用者密度）」を表しています。

例えば、広域連携交通は移動距離が長く（遠く）、比較的多くの利用者を運べる交通として示しています。

図 34 各交通の役割分担のイメージ

【方針2】交通空白地域における移動手段の確保

バス停から離れた地域の集落・居住者の移動手段を検討します。検討にあたっては、人口集積や移動ニーズ、運営主体の状況など各地域の特性に見合った方策を検討します。

【安来市における交通空白地域の考え方】

一般的に、自宅がバス停から 300～500m以上離れていると、バス利用に不便を感じる割合が増えると言われています。安来市で実施した公共交通に関する住民アンケート調査においても、600m以上離れると、バスを利用しても良いとする人が2割を切る結果となりました。この傾向は地域や年齢によらず同様でした。

こうした調査の結果や、持続可能性等を考慮し、本計画書ではバス停から 400m 圏域外、かつバスに代わる移動手段が提供されていない地域を、安来市の交通空白地域の目安として設定します。これは、あくまでバス停からの直線距離によるものであり、道路の線形や勾配などの地域のおかれた条件によっては、バス停 400m 圏域であっても対応の必要な集落も存在することが想定されます。こうした地域の実情に応じて柔軟な対応を検討します。

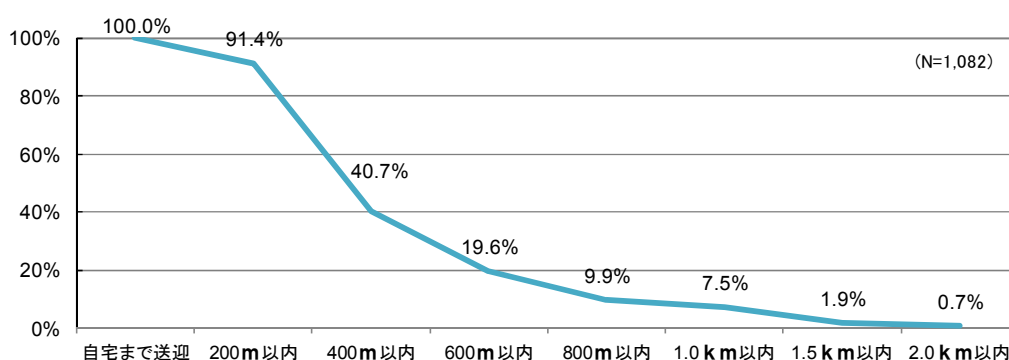


図 35 バス利用の限界水準（バスを利用しても良い自宅からバス停までの距離）

【方針3】 乗り継ぎ利便性の向上

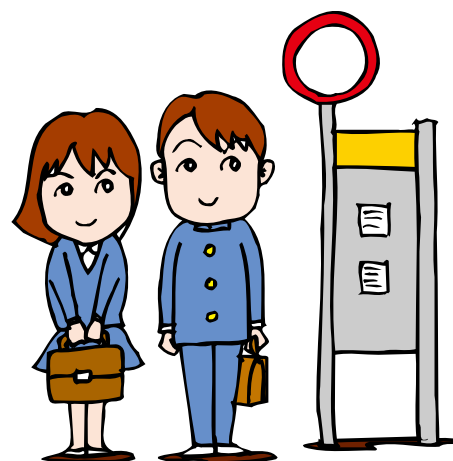
交通体系を再編することにより、乗り継ぎが発生することが考えられます。このため、料金体系や待ち時間、交通結節点の待合環境、バリアフリー化など、乗り継ぎ抵抗を抑えたむしろ乗り継ぎが楽しみになるようなバス利用環境を構築します。

【方針4】 通学時利用しやすい公共交通

小学生、中学生の通学手段を維持するとともに、潜在的な需要のある高校生や専門学校生が利用しやすいサービスを提供します。

【方針5】 誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備

利用者が公共交通を利用するにあたって、利用する際の不安感や不便感を解消し、「気軽に」「安心して」「気持ちよく」利用できるサービスを目指します。



(2) みんなで支える公共交通

【方針6】関係主体の連携

交通事業者や目的地となる施設、庁内関係者など関係主体間で問題意識を共有し、連携に向けた仕組みづくりを進めます。これにより、公共交通の利便性や魅力、効率性を高め、利用者目線に立ったきめ細やかなサービスの実現を目指します。

【方針7】地域が支える公共交通（地域の自発性の尊重）

地域の公共交通を地域で「つくり」「守り」「育てる」意識を醸成します。また、「自助・共助・公助」の考え方に基づき、地域の自発性や人・施設等、地域の資源を活かしたサービスを検討します。

(3) 地域が元気になる公共交通

【方針8】地域活性化に資する公共交通

中心市街地における回遊性の向上や、地域内交流、地域間交流の活性化に寄与する公共交通を提供します。

【方針9】観光資源をつなぐ公共交通

観光客の市内周遊を増加させるため、市内各地に点在する観光資源をつなぐ新たな交通サービスを検討します。また、公共交通を活かした新たな観光振興策を検討します。

6 目標に対する方針と事業内容

市民がいきいき安心して暮らせる公共交通

目 標	方 針 と 事 業 内 容	頁
目標 1 生活を支える 公共交通	【方針 1】交通体系の再編	
	【方針 2】交通空白地域における移動手段の確保	
	移動ニーズに沿った地域内交通の検討と 運行ルートの効率化・適正化	安来中海沿岸地域 45
		安来内陸地域 46
	イエローバス運行ルートの集約化 と新たな移動手段の検討	広瀬地域 47
		伯太地域 48
	その他の移動が不便な地域における移動手段の検討	49
	【方針 3】乗り継ぎ利便性の向上	
	乗り継ぎの保証と環境整備	50
	【方針 4】通学時利用しやすい公共交通	
	通学利用路線におけるダイヤ改善	51
	【方針 5】誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備	
	バス停周辺環境の整備と経由バス停の統一化	52
目標 2 みんなで支える 公共交通	わかりやすい情報提供	53
	バスロケーションシステムの導入	54
	【方針 6】関係主体の連携	
	関係主体間で連携する仕組みづくり	55
	【方針 7】地域が支える公共交通（地域の自発性の尊重）	
目標 3 地域が元気に なる公共交通	住民参加の仕組みづくり	56
	モビリティ・マネジメント	57
	【方針 8】地域活性化に資する公共交通	
	地域活性化に資する公共交通サービスの検討	58
	【方針 9】観光資源をつなぐ公共交通	
	公共交通を活用した新たな観光振興策の検討	59

7 事業一覧

【方針1】交通体系の再編

【方針2】交通空白地域における移動手段の確保

【安来中海沿岸地域】移動ニーズに沿った地域内交通の検討と運行ルート効率化・適正化

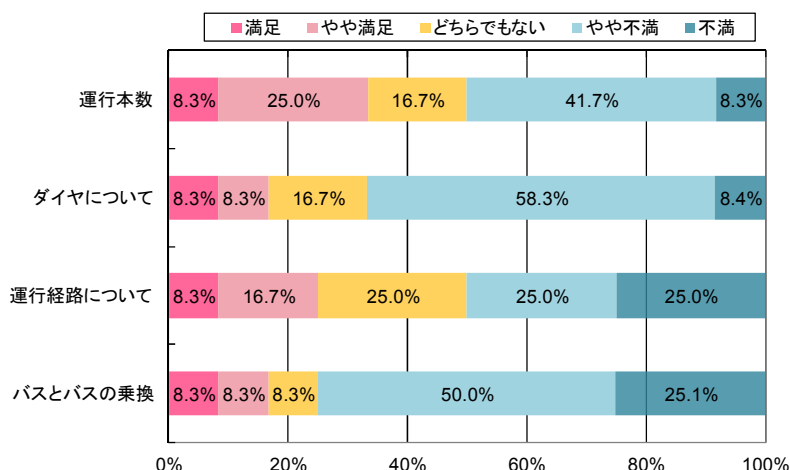
① 事業の背景

【移動ニーズと公共交通サービスの不一致】

- ・赤江から広瀬方面・米子方面への移動ニーズがあるのに対し、安来駅や荒島駅での、買い物バスと他路線との接続が悪くなっています。
- ・荒島から安来方面への移動ニーズがあるのに対し、既存路線は広瀬=荒島線のための運行により、荒島駅止まりとなっています。

【迂回の多い長大路線】

- ・買い物バスは、安来を中心に各地区を迂回しながら複雑な8の字ループ上に運行しています。
- ・一周一時間の長大路線のため、他の路線やJRとの接続も困難です。
- ・利用者にとっては利便性が低くわかりにくいルートとなっています。



資料:住民アンケート調査

▲ 買い物バスが主に運行する赤江区域バス利用者のバスサービスに対する満足度

② 事業の詳細

【移動ニーズに沿った地域内交通の検討】

- ・広瀬=荒島線について、運行ルートやダイヤなど移動ニーズに沿った運行を検討します。
- ・JRや広域連携交通となる路線との接続を強化します。

【運行ルートの効率化・適正化】

- ・現在、迂回が多く非効率な運行が行われる買い物バスについては、利用状況や移動ニーズ等に応じてルートの見直しを検討します。

③ 実施主体

安来市・交通事業者

④ 実施時期

平成26年度～

⑤ 評価方法

利用者数・収支率・アンケート調査など

【安来内陸地域】 移動ニーズに沿った地域内交通の検討と運行ルートの効率化・適正化

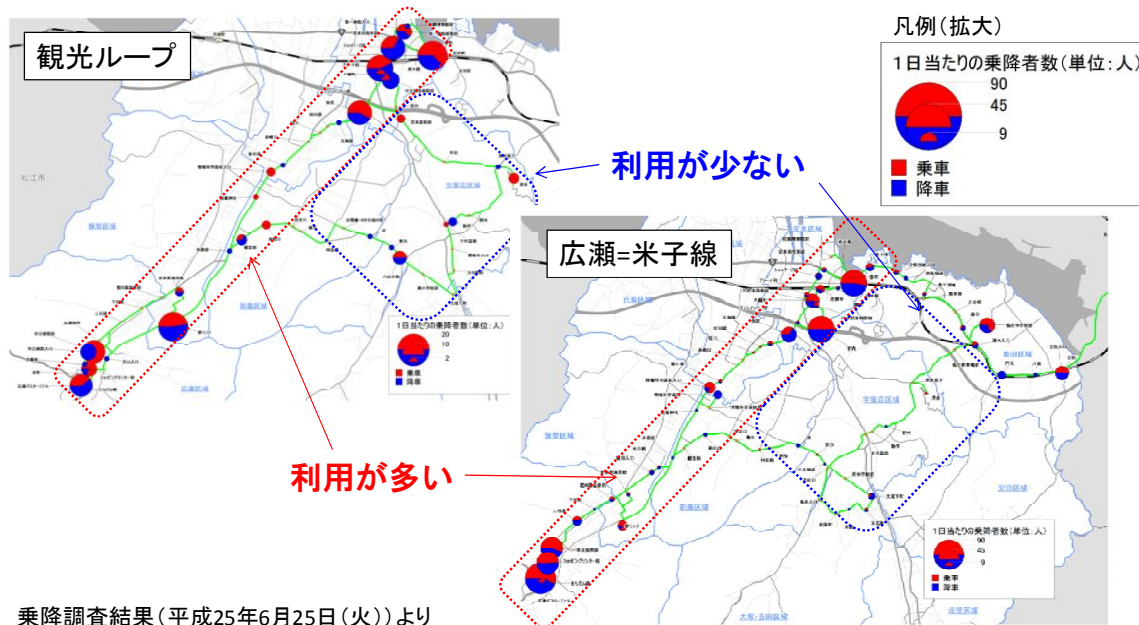
① 事業の背景

【移動ニーズと公共交通サービスの不一致】

- ・飯梨から安来方面、米子方面への移動ニーズがあるのに対し、安来駅や荒島駅での、買い物バスと他路線との接続が悪くなっています。
- ・能義、宇賀荘から広瀬方面、米子方面への移動について、帰りの時間が早くなっています。
- ・大塚・吉田から広瀬方面、米子方面への移動ニーズがあるのに対し、主要路線は安来=吉田線のみで、その他路線からは離れています。

【路線の重複と利用実態に合わない運行経路】

- ・観光ループと広瀬=米子線は、一部路線が重複しています。
- ・上記の両路線は、県道 45 号沿線と県道 102 号沿線居住者が主に利用しますが、利用実態と路線が不整合な状況です。
- ・観光ループは迂回の多い長大路線で、利便性が低くわかりにくい運行となっています。



▲ 観光ループと広瀬=米子線のバス停別利用状況

② 事業の詳細

【運行ルートの効率化・適正化】

- ・路線が重複する観光ループと広瀬=米子線については、需要に応じて路線の統合を検討します。
- ・都市連携交通、地域内交通としての役割分担を明確にします。

【移動ニーズに沿った地域内交通の検討】

- ・上記で、明確にした地域内交通や既存路線(安来=吉田線など)については、地域内交通として、運行ルートやダイヤなど移動ニーズに沿った運行を検討します。
- ・JRや広域連携交通となる路線との接続を強化します。

③ 実施主体

安来市・交通事業者

④ 実施時期

平成 28 年度～

⑤ 評価方法

利用者数・収支率・アンケート調査など

【広瀬地域】イエローバス運行ルートの集約化と新たな移動手段の検討

① 事業の背景

【高い高齢化率と交通空白地域の存在】

- ・ 布部や比田では高齢化率が 40%を超えています。
- ・ 比田ではバス停から離れて暮らす居住者が多くなっています。
(バス停 400m 圏域外居住者 31.5%)

【谷あい迂回する非効率な運行】

- ・ 広瀬=西比田線、広瀬=宇波線では各谷あいの集落を迂回した運行により、系統によって便数が少なくなっています。

② 事業の詳細

【イエローバス運行ルートの集約化】

- ・ 需要に応じて、広瀬=西比田線や広瀬=宇波線の集約化を検討します。

【新たな移動手段の検討】

- ・ イエローバスの集約化に代わる移動手段として、自宅近くから移動しやすい新たなサービスを検討します。
- ・ 具体的な運行については、地域住民や事業者との協働により検討します。



③ 実施主体	安来市・交通事業者・地域住民	④ 実施時期	平成 26 年度～
--------	----------------	--------	-----------

⑤ 評価方法

利用者数・収支率・アンケート調査など

【伯太地域】イエローバス運行ルートの集約化と新たな移動手段の検討

① 事業の背景

【高い高齢化率と交通空白地域の存在】

- ・母里や赤屋では、高齢化率が40%を超えています。
- ・母里や赤屋ではバス停から離れて暮らす居住者が多くなっています。
(バス停400m圏域外居住者は、母里30.6%、赤屋32.3%)

【移動ニーズと公共交通サービスの不一致】

- ・伯太(上小竹)=広瀬線、伯太(草野)=安来線、伯太(福富)=米子線は長大路線で、ダイヤの調整が困難となっています。このため、移動ニーズと一致しない他、赤屋ターミナルでの接続が不十分な状況です。

▼ 移動ニーズ(65歳以上高齢者)と公共交通サービスとの関係

	移動希望先			
	安来	広瀬	米子市	その他
赤屋	△(上小竹=草野線と伯太=安来線との接続)	△(上小竹=草野線と伯太=安来線との接続)	△(上小竹=草野線と伯太=安来線との接続)	×(南部町)
井尻	△(昼前の帰宅便がない)	△(昼前の帰宅便がない)	△(昼の帰宅便がない)	—
母里				×(南部町)
安田	△(一部地区のみ)	×		—

△: 路線はあるものの接続やダイヤなどに課題があるサービス ×: 路線が整備されていない

② 事業の詳細

【イエローバス運行ルートの集約化】

- ・赤屋ターミナルより南を運行するイエローバス路線について、路線の集約化を検討します。

【新たな移動手段の検討】

- ・イエローバスの集約化に代わる新たな移動手段として、自宅近くから移動しやすい新たなサービスを検討します。
- ・具体的な運行については、地域住民や事業者との協働により検討します。



③ 実施主体	安来市・交通事業者・地域住民	④ 実施時期	平成27年度～
⑤ 評価方法	利用者数・収支率・アンケート調査など		

その他の移動が不便な地域における移動手段の検討

① 事業の背景

【点在する交通空白地域】

- ・市内には、バス停から離れた居住者・集落が点在します。
- ・人口そのものが少なく、乗合が成立しにくいような地域も多く存在します。

② 事業の詳細

【地域特性に応じた移動手段の検討】

需要や周辺の公共交通サービスといった、地域の特性に応じた移動手段・運行ルールを検討します。

③ 実施主体

安来市・交通事業者・地域住民

④ 実施時期

平成 28 年度～

⑤ 評価方法

利用者数・アンケート調査など

イエローバスに代わる新たな移動手段の例

◆デマンド型（予約型）乗合タクシー◆

- ・セダン型やワゴン型の車両（10 人乗り以下の車両）を使用し、電話などによる事前予約を受けて運行する乗合型の公共交通です。
- ・「乗り合い」が成立することが必要であり、需要が見込めない場合は曜日運行などを検討する必要があります。

◆過疎地有償運送◆

- ・NPO（特定非常利活動法人）や社会福祉法人等が、地域で事前に会員登録した住民などを対象に提供するサービスです。

◆自治会輸送◆

- ・自治会が市から無償貸与を受けた車を使用して行う輸送活動です。

◆タクシー助成◆

- ・一定の条件を満たした対象者に対し、タクシー利用料金の一部を助成する制度です。（通常のタクシー営業との競争を避けるため、路線別に最寄りのバス停までの利用のみとすることや、年齢制限など一定のルールを設定する必要があります）
- ・集落内でも住居が分散し、デマンド型（予約型）乗合タクシーなどを運行するための需要が見込めない場合にはタクシー助成の活用も考えられます。

【方針3】 乗り継ぎ利便性の向上

乗り継ぎの保証と環境整備

① 事業の背景

【乗り継ぎへの配慮の必要性】

- ・主な交通結節点として、安来駅、荒島駅、広瀬バスターミナル、赤屋バスターミナルがあります。
- ・各結節点では、上屋等整備されているものの、情報提供や快適な待合環境といった面で課題があります。
- ・交通体系の再編により、地域拠点では新たな乗り継ぎが発生することも想定されます。



▲ 安来駅（左）・荒島駅（右）

② 事業の詳細

【乗り継ぎの保証】

- ・利用しやすい乗り継ぎダイヤを検討します。
- ・遅延時におけるバス待ちルールを検討します（積雪などによりバスが遅れた場合、運行に影響のない範囲で接続車両が待機するなど）。
- ・乗り継ぎ回数のルールを検討します（地域内の都市拠点までは片道最大1回の乗換えとするなど）。
- ・乗り継ぎ割引を検討します。

【乗り継ぎ拠点環境の整備・改善】

- ・老朽化した広瀬バスターミナルについて、利用しやすい環境、バリアフリーに配慮した整備を検討します。
- ・その他の乗り継ぎ拠点においても、待合所やトイレの環境等、基本的な利用環境の整備に加えて、例えば雑誌や本の設置、飲料サービスなど、利用者が気持ちよく利用できる環境に向けた改善を検討します。
- ・乗り継ぎ拠点環境の整備・改善においては、関係者間で連携し検討を行います（55頁）。

③ 実施主体	安来市・交通事業者	④ 実施時期	平成26年度～
⑤ 評価方法			
ダイヤ等の運行状況、乗り継ぎ拠点環境の整備状況、アンケート調査など			

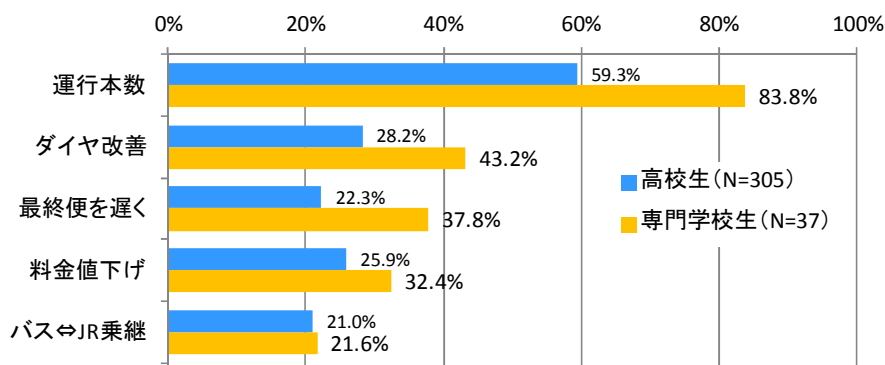
【方針 4】通学時利用しやすい公共交通

通学利用路線におけるダイヤ改善

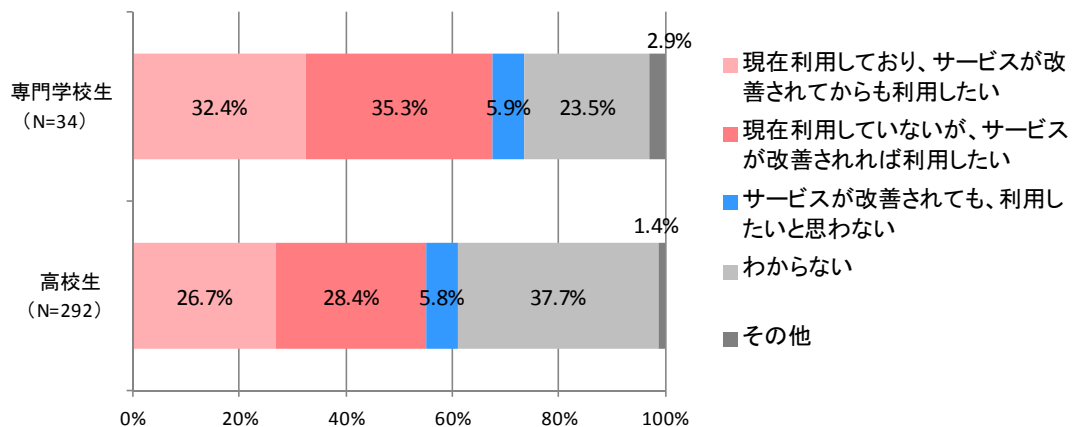
① 事業の背景

【通学時間帯のダイヤ改善要望と利用の集中】

- ・ 高校生アンケート調査より通学時間帯や土日の部活に対応した運行の要望があがっています。
- ・ 特に朝の通学時間帯は、特定の便に利用が集中している状況です。
- ・ 現在バスを利用していない高校生・専門学校生が、ダイヤなどのバスサービスの改善によりバスを利用したいとしており、潜在的な需要が見込まれます。



▲ イエローバスの改善点（上位5項目）



▲ 上記の改善点が改善された場合の利用意向

資料：高校生・専門学校生アンケート調査

② 事業の詳細

【通学時間帯のダイヤの見直し】

利用の集中する朝の通学時間帯では、運行区間の見直しや需要に応じた便数拡大を検討します。

③ 実施主体

安来市・交通事業者

④ 実施時期

平成 26 年度～

⑤ 評価方法

ダイヤ等の運行状況、アンケート調査など

【方針5】誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備

バス停周辺環境の整備と経由バス停の統一化

① 事業の背景

【整備の不十分なバス停周辺環境】

- ・利用の多いバス停でも、上屋やベンチなどバス停環境の整備が不十分なバス停が存在します。
- ・上りと下りで、片方しか停留所がないバス停が存在します。

【わかりにくいバス停位置】

- ・医療機関など、一つの施設に複数のバス停が存在する場合があります。
- ・路線によって、バスが経由しないバス停が存在します。

② 事業の詳細

【バス停周辺環境の整備】

利用者がバスを気持ちよく利用できるようバス停周辺環境を改善します。

《改善例》

- ・見やすい盤面
- ・椅子・上屋、待ち時間も楽しめるイラスト入りバス停の整備
- ・わかりやすいバス停名称への見直し
- ・バス停アダプト制度³の導入

【経由バス停の統一化】

主要施設においては、路線によるバス停の差異や経由の差異が生じないように改善します。



▲ 待ち時間も楽しめる あらエッサくんのイラスト入りバス停（広瀬ショッピングセンター前）

③ 実施主体	安来市・交通事業者・民間	④ 実施時期	平成 26 年度～
⑤ 評価方法	改善されたバス停・路線の状況、アンケート調査など		

³ バス停アダプト制度

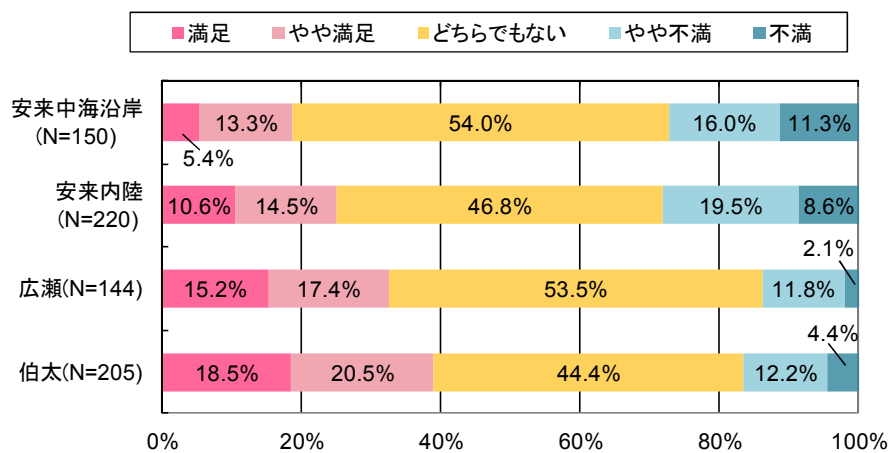
バス停周辺の企業や学校、町内会等でバス停の整備や管理、清掃等をしていただく制度

わかりやすい情報提供

① 事業の背景

【利用者にわかりにくい運行情報】

- ・各家庭に配布される時刻表は主要バス停のみの掲載に留まっています。
- ・車内では、現在運転手による車内アナウンスが行われ、運転手によって放送が聞き取りにくいといった意見があがっています。



▲ 時刻表や路線図のわかりやすさに対する満足度

資料:住民アンケート調査

② 事業の詳細

【わかりやすい情報提供】

- ・わかりやすい路線名・路線番号・路線色などを検討し、車両表示やバス停表示、時刻表などに反映します。
- ・共通バスマップや時刻表の発行を検討します。
- ・地域別バスマップや時刻表の発行を検討します。

【車内情報の充実】

- ・車内での情報提供の充実を検討します（車内アナウンス・広告・作品展など）。
- ・車内時刻表の設置を検討します。



▲バス車内でのわかりやすい行き先表示の例

③ 実施主体	安来市・交通事業者	④ 実施時期	平成 26 年度～
⑤ 評価方法	サービスの改善状況・アンケート調査など		

バスロケーションシステムの導入

① 事業の背景

【潜在需要の掘り起こし】

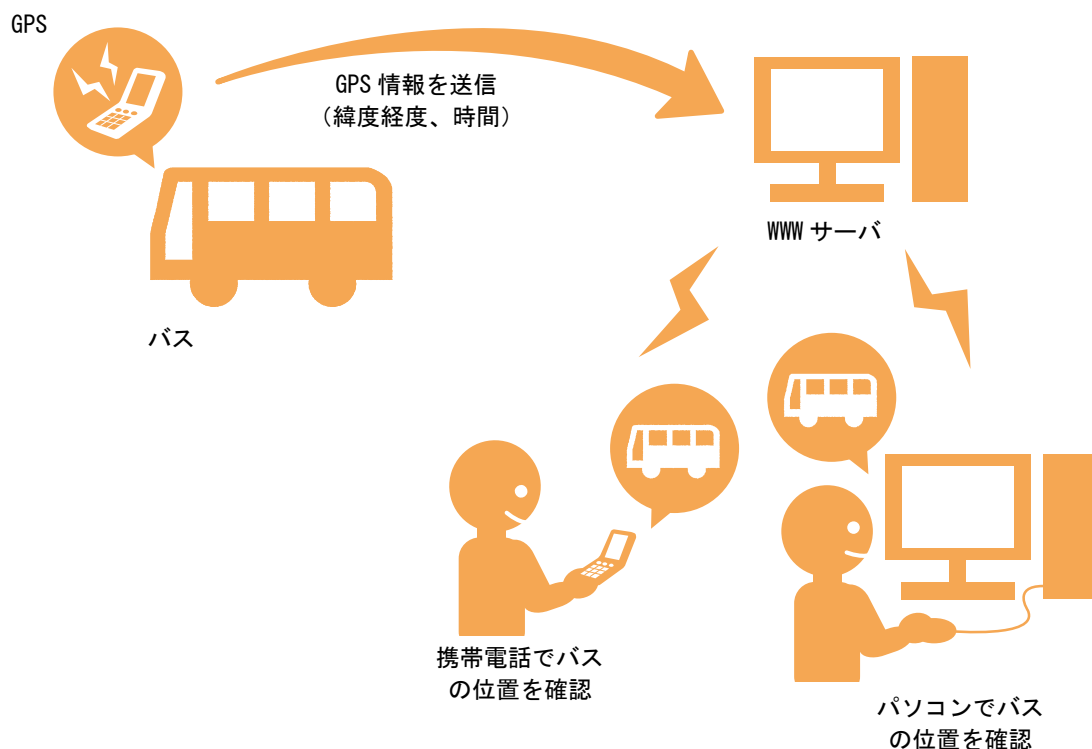
高校生の送迎による通学、市民のバス利用意向等踏まえると、より気軽に利用しやすいサービスの提供による新たな利用者の開拓が見込まれます。

② 事業の詳細

【バスロケーションシステムの導入】

特に、通勤・通学などでの利用しやすさ向上や積雪時における遅延対策として、携帯端末から確認できる簡易バスロケーションシステムの導入を検討します。

《バスロケーションシステムのイメージ》



③ 実施主体

安来市・交通事業者

④ 実施時期

平成 29 年度～

⑤ 評価方法

サービスの実施状況・アンケート調査など

【方針6】関係主体の連携

関係者間で連携する仕組みづくり			
① 事業の背景			
【より良いサービスの提供に向けた関係者間での連携の必要性】 利用者目線に立った、よりきめ細やかで質の高いサービスを提供するためには、交通事業者や目的地となる施設、行政関係者などの連携が必要不可欠ですが、それが十分でない状況です。			
② 事業の詳細			
【関係者間での連携の仕組みづくり】 関係者間で連携できる仕組みを検討します。 《例1》関係者ワーキンググループの開催 ・想定対象者：交通事業者（JR・バス・タクシー）施設関係者（学校・商業施設・医療機関・観光施設など）行政関係者（各セクション関係者） ・想定議題：交通結節点・主要バス停環境、時刻表やバスマップ、災害時の危機管理体制など ・想定される効果：各主体の役割の明確化・関係者間でのネットワークづくり 《例2》地域の多様な交通資源の活用 ・民間が運営する送迎バスについて、イエローバスと一体化した運行、路線の競合の回避などについて検討 《例3》多様な主体による参加手法の検討 ・企業からの広告募集（バスマップ・車内放送・車内広告・車体広告・バス停広告）など ・商店街や商業施設などとの連携（買い物割引など）			
③ 実施主体	安来市・交通事業者・民間	④ 実施時期	平成26年度～
⑤ 評価方法			
取り組みの実施状況、関係者へのヒアリングなど			

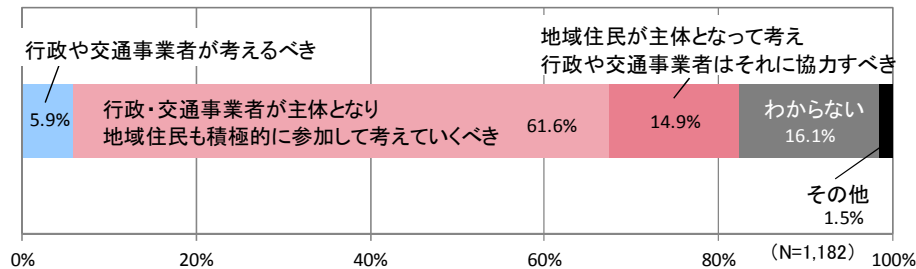
【方針 7】 地域が支える公共交通（地域の自発性の尊重）

住民参加の仕組みづくり

① 事業の背景

【公共交通政策に対して積極的な住民意識】

- ・公共交通に対しては、地域住民の積極的な参加意向が見られます。
- ・利用しやすいサービスの提供やバス利用の促進・意識啓発などを図るためにも、地域住民との協働による検討を進めることが求められます。



▲ 公共交通政策に対する考え方

資料:住民アンケート調査

② 事業の詳細

【住民との協働での計画策定】

地域内の移動を担う交通について、地域活動の中心となる交流センターと連携しながら、地域住民との協働により運行計画を策定します。

【多様な住民参加手法の検討】

バス停清掃、バスサポーターの募集など、バスを利用する以外の参加手法を検討します。

【持続可能な運賃体系の検討】

持続可能な公共交通を目指し、サービス内容等に見合った適切な運賃体系を検討します。



▲多様な住民参加手法の例（石川県 珠洲市）

バスを地域の共有財産としてとらえ、町会や学校、各種団体が、「バス・ボランティア・サポート団体」となり、バス利用を促す活動を展開している。（左：高校生によるバス停清掃活動／右:古くなった住民所有の倉庫を待合所として活用）

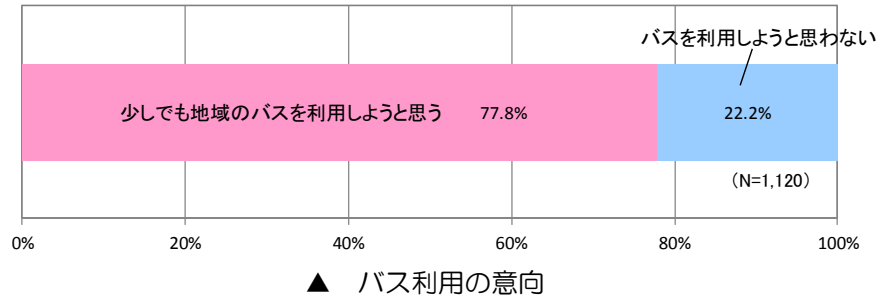
③ 実施主体	安来市・交通事業者・地域住民	④ 実施時期	平成 26 年度～
⑤ 評価方法	各種取り組みの実施状況など		

モビリティ・マネジメント⁴

① 事業の背景

【新たな利用者の開拓】

- ・持続可能なサービスを提供するためにも、さらなる利用者の開拓が必要です。
- ・高校生や専門学校生の送迎による通学、市民のバス利用意向等踏まえると、適切な情報提供や意識啓発の実施による新たな利用者の開拓も見込まれます。



資料:住民アンケート調査

② 事業の詳細

【モビリティ・マネジメント施策の実施】

新たな利用者の開拓として、モビリティ・マネジメント施策を検討します。

《例1》高校生・専門学校生モビリティ・マネジメント

- ・通学定期補助（利用者に対する補助）の検討
- ・公共交通利用を考える動機付け冊子の配布
- ・個々人に沿った情報提供 など

《例2》小学生モビリティ・マネジメント

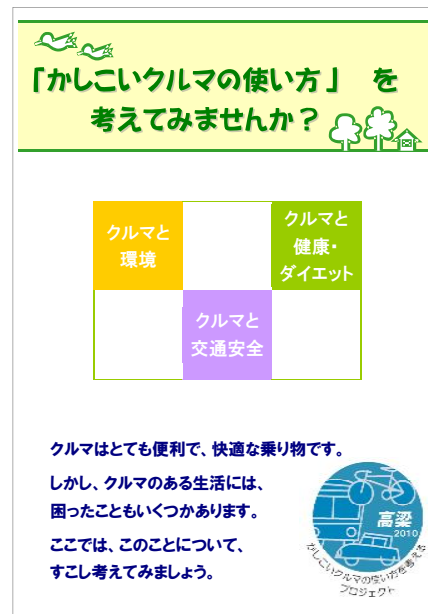
- ・小学校での出前授業やバスの乗り方教室など

《例3》職場モビリティ・マネジメント

- ・参加しやすいノーマイカーデーの導入
- ・動機付け冊子の配布など

《例4》住民モビリティ・マネジメント

- ・広報誌の活用による継続的情報提供
- ・イベントの開催によるバス事業の見える化など



▲高校生向け動機付け冊子
(岡山県高梁市)

③ 実施主体	安来市・交通事業者・地域住民・民間	④ 実施時期	平成 26 年度～
--------	-------------------	--------	-----------

⑤ 評価方法

アンケート調査など

⁴ 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などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み

【方針 8】地域活性化に資する公共交通

地域活性化に資する公共交通サービスの検討

① 事業の背景

【回遊しにくい中心市街地内】

安来市街地では各路線が集積しているものの、路線によって通過する施設は限られます。市街地では、店舗や医療機関、その他施設などの回遊がしにくい状況です。

【高齢者の外出機会の創出の必要性】

- ・今後、更なる高齢化が予測される中、高齢者が健康で充実した生活を送れるよう、高齢者の外出頻度を高める施策が必要です。
- ・現在、自治会ごとに実施されているミニサロン事業ではミニ旅行の人気が高くなっています。しかし、送迎の負担などから回数が限定されています。

② 事業の詳細

【市街地内循環バスの運行】

安来市街地の回遊を促進するため、新たな循環バスの運行を検討します。

【高齢者の外出機会の創出】

通院や生活必需品の買い物など生活する上での必要最低限の移動に加え、趣味や娯楽など高齢者の生きがいきくりや社会参加活動に資するような取組みを検討します。

《例 1》非日常のおでかけサービスの検討

買回り品⁵の買い物や行楽など、非日常の「おでかけ」ができるサービスの構築

《例 2》公共交通を利用した外出の推奨

公共交通を利用した「おでかけプラン」を提案し、自治会単位での利用の推奨



▲非日常のおでかけサービスの例（島根県 邑南町 口羽地区 口羽てごおする会）

③ 実施主体	安来市・交通事業者・民間	④ 実施時期	平成 26 年度～
⑤ 評価方法	取組みの実施状況、アンケート調査など		

⁵ 買回り品

洋服や家具、家電製品など、消費者が複数の店を見て回り、商品を比較して購入を検討する商品

【方針 9】観光資源をつなぐ公共交通

公共交通を活用した新たな観光振興策の検討

① 事業の背景

【観光地間を結ぶ移動手段の不足】

- ・市内には、足立美術館や月山富田城跡などの多くの観光スポットが点在しています。これらスポットをめぐる手段として、観光ループが運行されていますが、観光ループでは、時間に制約のある観光客には便数が少なく、行き帰りの時間を考慮すると周遊できる観光地も限られています。
- ・観光地のように、一般客の定期的な需要密度が低い移動については、定時定路線で運行するバスとは異なるサービスの検討や、新たな付加価値をつけることが必要です。

② 事業の詳細

【新たな観光振興策の検討】

公共交通を活用した、新たな観光振興策を検討します。

《例 1》タクシーを活用した観光振興策の検討

各地に点在する観光スポットの周遊手段として、タクシーを活用した観光振興策を検討します。

- ・ドライバー向けの観光情報に関するマニュアルの作成
- ・講習会の開催
- ・タクシードライバーのガイド認定制度の構築
- ・モデルコースの設定 など

《例 2》観光振興としての付加価値の創出

関係主体と連携し、公共交通の待ち時間や移動時間を有効的に活用した観光振興策を検討します。

- ・バス車内や待ち時間でのガイド
- ・各スポットの観光振興策やイベントとの連携 など

③ 実施主体

安来市・交通事業者・民間

④ 実施時期

平成 28 年度～

⑤ 評価方法

取組みの実施状況、アンケート調査など

8 事業スケジュール

目標	方針と事業内容	事業スケジュール									
		事業主体				平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	
		安来市	交通事業者	地域住民	民間						
目標1 生活を支える公共交通	【方針1】交通体系の再編										
	【方針2】交通空白地域における移動手段の確保 移動ニーズに沿った地域内交通の検討と 運行ルートの効率化・適正化					準備					
		安来中海沿岸地域	○	○		実証運行	本格運行・適宜見直し				
		安来内陸地域	○	○				準備	実証運行	本格運行・適宜見直し	
	イエローバス運行ルートの集約化 と新たな移動手段の検討	広島地域	○	○		準備	実証運行	本格運行・適宜見直し			
		白太地域	○	○	○			準備	実証運行	本格運行・適宜見直し	
		その他の移動が不便な地域における移動手段の検討	○	○	○				検討実施・継続的取組		
	【方針3】乗り継ぎ利便性の向上										
	乗り継ぎの保障と環境整備	○	○				適宜実施・継続的取組				
	【方針4】通学時利用しやすい公共交通 通学利用路線におけるダイヤ改善		○	○			実証運行に合わせて適宜検討				
目標2 みんなが元気で支える公共交通	【方針5】誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備 バス停留周辺環境の整備と経由バス停の統一化 わかりやすい情報提供		○	○							
	バスロケーションシステムの導入		○	○						適宜実施・継続的取組	
	【方針6】関係主体の連携 関係主体間で連携する仕組みづくり						検討実施				
	【方針7】地域が支える公共交通(地域の自発性の尊重) 住民参加の仕組みづくり		○	○							
	モビリティ・マネジメント		○	○	○		適宜実施・継続的取組				
	【方針8】地域活性化に資する公共交通 地域活性化に資する公共交通サービスの検討										
	【方針9】観光資源をつなぐ公共交通		○	○	○	(市街地内循環バス) 準備	本格運行・適宜見直し	実証運行	(高齢者の外出機会の創出) 検討・実施		
	公共交通を活用した新たな観光振興策の検討		○	○	○			検討・実施			
	評価指標・事業実施状況等に関する評価										
	中間年次 最終年次										

参考資料

（１）安来市地域公共交通会議 設置要綱

制定 平成２０年８月２０日

（目的）

第１条 道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、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運送の確保その他旅客の利便の向上を図り、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、安来市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第２条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- （１）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- （２）安来市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （３）交通会議の運営方法及びその他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

第３条 交通会議は、次に掲げる者をもって構成する。

- （１）安来市長又はその指名する者
- （２）一般乗合旅客自動車運送事業者
- （３）一般社団法人島根県旅客自動車協会
- （４）住民又は利用者を代表する者
- （５）島根県知事又はその指名する者
- （６）島根運輸支局長又はその指名する者
- （７）島根県交通運輸産業労働組合協議会
- （８）道路管理者、島根県警察、学識経験者その他交通会議が必要と認める者

（会長）

第４条 交通会議に会長を置き、前条第１号の者をもって充てる。

２ 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

３ 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

（会議）

第５条 交通会議の会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

２ 会議の議決の方法は、出席した構成員の全会一致を原則とする。ただし、全会一致が得られないときは多数決とし、可否同数のときは議長の決するところによる。

３ 会議は、原則として公開とする。

（協議結果の取扱い）

第６条 構成員は、交通会議において協議が調った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）

第７条 交通会議に、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

２ 幹事会は、交通会議の構成員及びその他関係機関等のうちから、交通会議が必要と認めた者をもって構成する。

（関係者の出席）

第８条 交通会議及び幹事会は、必要があると認めるときは、協議事項等に関係のある者に会議への出席を求め、意見を聴くことができる。

（庶務）

第９条 交通会議の庶務は、安来市地域公共交通担当課において処理する。

（その他）

第１０条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成２０年８月２０日から施行する。

附 則

この要綱は、平成２５年７月９日から、一部改正し、施行する。

(2) 安来市地域公共交通会議 委員名簿

(委員)

(敬称略)

氏 名	区 分	所 属 ・ 職 名		備考
仲 西 寛 治	安 来 市	市 民 生 活 部	次長	会長
菅 澤 利 雄	運送事業者	日 ノ 丸 自 動 車 株 式 会 社	営業課長	
石 川 義 幸		日 本 交 通 株 式 会 社	安来営業所長	
板 垣 良 典		一般社団法人島根県旅客自動車協会	専務理事	
山 崎 建 夫		〃	安来支部長	
石橋 富二雄	住民・利用者 代 表	安 来 市 自 治 会 代 表 者 協 議 会	安来支部長	
平 井 千 也		〃	広瀬支部長	
佐々木 吉茂		〃	伯太支部長	
和 田 守 弘	島 根 県	地 域 振 興 部 交 通 対 策 課	企画員	
石 指 淳	中国運輸局	島 根 運 輸 支 局	首席運輸企画 専門官	
久 保 博 嗣		〃	運輸企画専門官	
乃 木 映 行	労 働 組 合	島根県交通運輸産業労働組合協議会	事務局次長	
谷 本 圭 志	学識経験者	鳥 取 大 学 大 学 院 工 学 研 究 科	教授	副会長

(関係者)

氏 名	所 属
木 村 敬 治	大新東株式会社 松江営業所
砂 田 寿 一	〃

(事務局)

安来市 市民生活部 市民参画課

(3) 計画策定の経緯

計画策定にあたっては、安来市地域公共交通会議、住民アンケート調査等の公共交通に関する調査等を実施しました。

表 9 計画策定の経緯（安来市地域公共交通会議開催状況）

会議名	日時	主な議題
第1回安来市地域公共交通会議	平成25年7月9日	計画策定のための調査内容について
第2回安来市地域公共交通会議	平成25年10月23日	調査結果に基づく現況課題について
第3回安来市地域公共交通会議	平成26年1月29日	安来市地域公共交通連携計画（案）について
第4回安来市地域公共交通会議	平成26年3月13日	安来市地域公共交通連携計画の策定について

表 10 公共交通に関わる調査の実施状況

調査名	調査期間	対象	内容
住民アンケート調査	平成25年6月27日 ～7月10日	市内3,000世帯	・日常の交通手段や目的地 ・目的別の移動ニーズ ・公共交通の利用頻度や評価 ・公共交通政策に対する考え方など
高校生アンケート調査	平成25年6月18日 ～7月5日	市内外の高校生とその保護者	・通学や送迎の実態 ・公共交通の利用頻度や評価など
専門学校生アンケート調査	平成25年6月24日 ～7月5日	市内専門学校学生	・通学や送迎の実態 ・公共交通の利用頻度や評価など
民生委員アンケート調査	平成25年6月27日 ～7月10日	民生委員126名	・地区内高齢者の移動や利用施設 ・公共交通に関する要望や意見
ヒアリング調査	平成25年8月～9月	市内の交通事業者や医療機関、商業施設、庁内関係者	・公共交通利用者からの意見 ・現在の取組み状況など
乗降調査	平成25年6月25日	イエローバス全路線（スクール路線を除く）	・バス停ごとの乗降車人数（年齢別） ・バス利用者へのヒアリング

安来市地域公共交通連携計画

発行日 平成 26 年 3 月

発 行 安来市

編 集 安来市 市民生活部 市民参画課

〒692-8686 島根県安来市安来町 878-2

電話 0854-23-3069
