浜田市地域公共交通基本計画

～ 未来の市民生活を支える公共交通 ～

平成２４年３月

浜　　田　　市

浜田市地域公共交通活性化協議会

は　じ　め　に

近年、地方社会においては、高度経済成長期以降の過疎化とモータリゼーション（自家用自動車の普及・拡大）の進展により、公共交通利用者の減少に歯止めがかからなくなっています。

これに伴い、従来のような民間交通事業者による公共交通の展開・維持が困難な状況が広がっています。一方で、現在の公共交通利用者の中心は高齢者であり、高齢化が拡大する地方社会においては、公共交通の必要性が今後一層高まることも予想されます。

このような状況の中、本市の民間路線バスは全て赤字路線であり、事業者の経営努力と市の欠損補助によって運行が維持されているものの、市の財政負担は増加傾向にあります。

また、公共交通間の連携が不十分なため、市全体の公共交通体系が利用者のニーズに十分に対応していないとともに、依然として交通空白地域が存在するという問題も抱えています。

この状況が続くと、公共交通利用者が安心して生活できない地域となるだけでなく、財政負担の増加と地域の活力の低下から地域そのものの持続可能性の低下が懸念されます。

そのため、本市では、平成 23 年 5 月 27 日に行政・交通事業者・住民代表・識見者など 30 名で構成する「浜田市地域公共交通活性化協議会」を発足し、将来にわたって安心して利用できる「利便性が高く」「持続可能な」地域公共交通の実現に向けた将来計画の策定に向け、検討・協議を進めてきました。

その結果、このたび「浜田市地域公共交通基本計画」（以下「基本計画」という。）を策定いたしました。

この基本計画は、本市の将来の公共交通のあり方について、基本となる指針や目標を定めるものとし、その実現に向けて市民・交通事業者・行政が、『協働』によって今後の施策展開を図ろうとするものです。

また、施策展開にあたっては、基本計画に沿った「実施計画」を定め、具体的な取り組みを進めてまいります。

目　次

序章　計画の概要 **1**
序-1　背景とねらい 1
序-2　計画の名称 1
序-3　計画の期間 1
序-4　計画の位置付け 2
序-5　計画のスケジュール 3
第１章　現状と課題 **4**
1-1　公共交通を取り巻く現状 4
（１）市民の利用交通手段 4
（２）社会環境の変化 6
（３）浜田市の公共交通の現状 8
（４）アンケート調査 13
1-2　浜田市の公共交通の課題 14
（１）社会環境の変化への対応 14
（２）持続可能な公共交通体系の構築 15
（３）交通まちづくりの推進 16
第２章　計画の基本方針 **17**
2-1　基本理念 17
2-2　基本目標 17
第３章　計画の取り組み方針 **19**
3-1　『協働』で創り、守り、育てる体制 19
3-2　財政負担を考慮した取り組み 20
3-3　PDCA サイクルによる継続的な取り組み 20
第４章　施策展開 **21**
4-1　施策の体系 21
4-2　地域の状況に適した交通サービス 22
（１）需要に応じた最適な公共交通体系の構築 22
（２）地域間移動サービスの連携強化 24
（３）自治区と市中心部間の交通強化 24
（４）様々な形態による地域内交通の確保 25
（５）乗り継ぎ環境の向上 26
（６）交通システムの評価と適用基準 27
4-3　市民生活を支える移動環境 28
（１）利用したくなる公共交通サービス 28
（２）誰もが利用できる交通環境 29
（３）交通弱者の生活確保 30
（４）乗合交通と個別輸送サービス 30
4-4　元気な浜田市を創る交通まちづくり 31
（１）中心部のまちづくりと連携した交通システム 31
（２）自治区内での多様な活動を可能にする交通環境 32
（３）公共交通と連携する様々な交通システム 33
（４）観光地の魅力を向上するアクセス交通 33
4-5　地域が支える公共交通 34
（１）地域が守り育てる公共交通の意識づくり 34
（２）地域と協働で創る交通システム 35
第５章　推進体制 **36**
資　料 **37**

序章　計画の概要

序-1　背景とねらい

本市では、『青い海・緑の大地　人が輝き文化のかおるまち』を目指す将来像とする「浜田市総合振興計画」に基づき、計画的な行政運営を行っています。平成 23 年 3 月には、「浜田市総合振興計画　後期基本計画」（平成 23 年度～平成 27 年度）を策定し、「協働のまちづくりの推進」、「主要施策等の明確化」、「目標値設定と進捗管理体制の確立」という３つの考え方を基本に、より実行性のある施策や事業等を展開しています。

公共交通は、まちづくりを推進していく上で、非常に重要な社会基盤です。

しかしながら、多くの市民は移動手段として自家用車に強く依存しており、高齢者や高校生以下の子供等を除くと一人一台を保有している状況にあります。

この結果、公共交通利用者は減少の一途をたどり、サービス低下（減便・路線廃止）がさらなる利用者の減少の要因になるなど悪循環となっています。今後、人口減少が予想される中、この状況はさらに進むものと予想されます。

一方で、自動車を利用できない高齢者や高校生などの生活を支えるためには、公共交通の確保が重要な課題であり、移動手段の確保施策は、将来にわたって安心・安全な生活を続けていくために必要不可欠な施策となります。

これらの状況を勘案し、これからの公共交通は、市民・交通事業者・行政が『協働』して創り、守り、育てることが必要との共通認識に立ち、「浜田市地域公共交通活性化協議会」を発足し、本市のまちづくりと公共交通政策を計画的・戦略的に実現していくため、『浜田市地域公共交通基本計画』を策定したものです。

序-2　計画の名称

未来の市民生活を支える公共交通の構築を目指し、地域のニーズに即した交通網を構築する意味を込めて、『浜田市地域公共交通基本計画』とするものです。

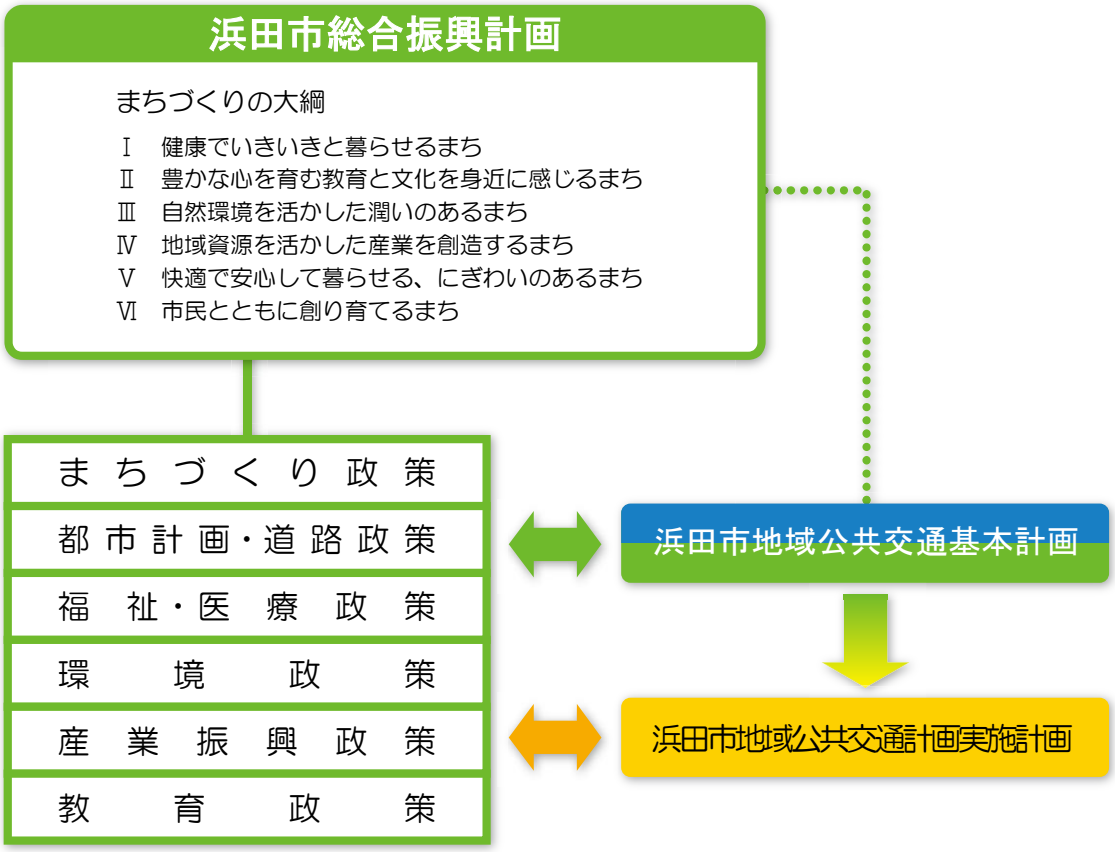
序-3　計画の期間

浜田市総合振興計画との整合性を図り、平成２４年度から平成２７年度までの４年間を計画期間とします。

序-4　計画の位置付け

浜田市地域公共交通基本計画は、浜田市総合振興計画を上位計画とし、まちづくり・福祉・医療・環境・産業振興・教育などの各種政策と連携して、市民の移動環境の観点からの実現方策を取りまとめたものです。

本計画は、本市の公共交通政策の望ましいあり方を取りまとめるとともに、今後の骨格となる路線バスや各自治区内の地域内交通の運行計画策定にあたって、基本となる考え方などの指針として位置付けられるものです。



序-5　計画のスケジュール

本計画は、平成２４年度から４年間の地域公共交通の取り組みを推進するための指針や目標を定めたものです。

そのため、本計画策定後、平成２４年度中に地域住民の皆様との意見交換会や地域交通の検討会などを重ね、住民ニーズに合った具体的な事業計画を定めた「浜田市地域公共交通計画実施計画」を策定します。

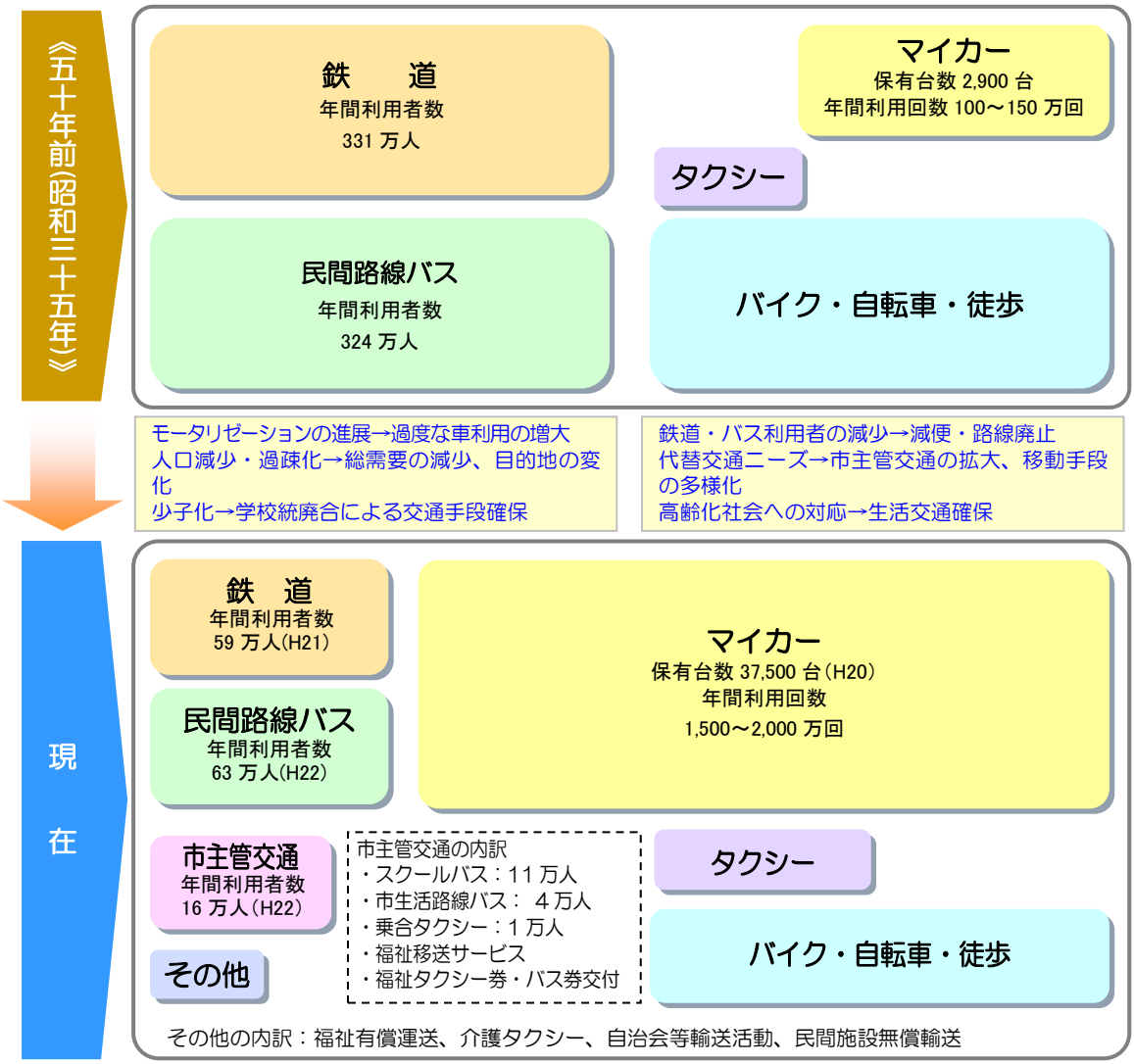
そして、平成２４年度から平成２７年度にかけて各種事業を実施し、平成２８年度以降は、新しい浜田市総合振興計画の策定に合わせて、継続した取り組みを推進します。

第１章　現状と課題

1-1　公共交通を取り巻く現状

（１）市民の利用交通手段

市民の利用交通手段に関して、昭和半ばにおいては鉄道や路線バスといった公共交通の利用者数が多く、そのサービス水準も高い状況にありました。しかしながら、モータリゼーションの進展に伴うクルマ社会の到来によって、近年では公共交通の利用者は激減し、移動手段の中心は自家用車（マイカー）に変化しています。



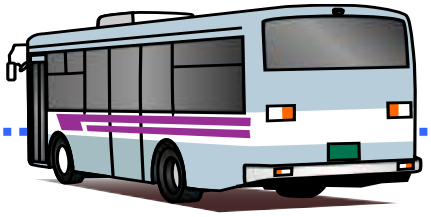
注１）鉄道年間利用者数：市内８駅乗車人員の合計。
注２）民間路線バス年間利用者数：石見交通輸送人員数を運行圏域人口に占める本市の割合で按分した推計値。
注３）マイカー保有台数：自家用乗用車、軽自動車のみとし、営業用、貨物、特殊、二輪車両を除いた台数。
注４）マイカー年間利用回数：保有台数の８割が年間 250～330 日、１日２回利用するとした試算値。

将来の状況は･･･

人口減少が続く中、全体的な需要が減少するため公共交通を取り巻く状況は、さらに厳しくなることが予想されます。一方で、高齢化の進行が進むことによる免許返納などマイカーを利用できない市民の増加、学校統廃合による遠距離通学の必要性など、公共交通の役割は、より重要なものとなります。

今後は、交通事業者だけの努力では、地域公共交通の維持は困難であり、地域や行政が主体となる総合的な交通政策の下で、市民の生活を支える移動手段を提供する必要があります。

そのため、市主管交通と地域主体の移動サービスが増加することが予想され、あわせて公共交通を維持するために過度なマイカー利用を減少させる社会環境を構築する必要があります。



公共交通に関連する法律

公共交通に関連する法律として「道路運送法」が整備されています。道路運送法は、昭和 30 年代などでは、過当競争を防ぐ需給調整など、運行事業者を管理する法律として定められてきました。平成 14 年には、黒字路線や赤字不採算路線などへの参入や撤退が自由化され、多くの赤字不採算路線から路線バスが撤退するきっかけになりました。

平成 18 年には、自治体、NPO 等による地域の移動手段を確保することを進めるために、自家用自動車の乗合制度が法的に位置付けられました。（従来は、特例としての取扱）

また、法の目的に「サービスの円滑かつ確実な提供」が追加され、道路運送法は事業者管理の法律から交通政策の法律に変わりました。

平成 19 年度には、「地域公共交通活性化・再生法」が施行されました。この法律によって、自治体が中心となった法定協議会で「地域公共交通連携計画」作成の動きが活発化し、全国各地で様々な取り組みが実施されました。

また、現在地域の移動手段確保のための基礎となる「交通基本法」の制定に向けた動きが進んでおり、これからの公共交通に関連した法的環境が大きく変わりつつあります。

（２）社会環境の変化

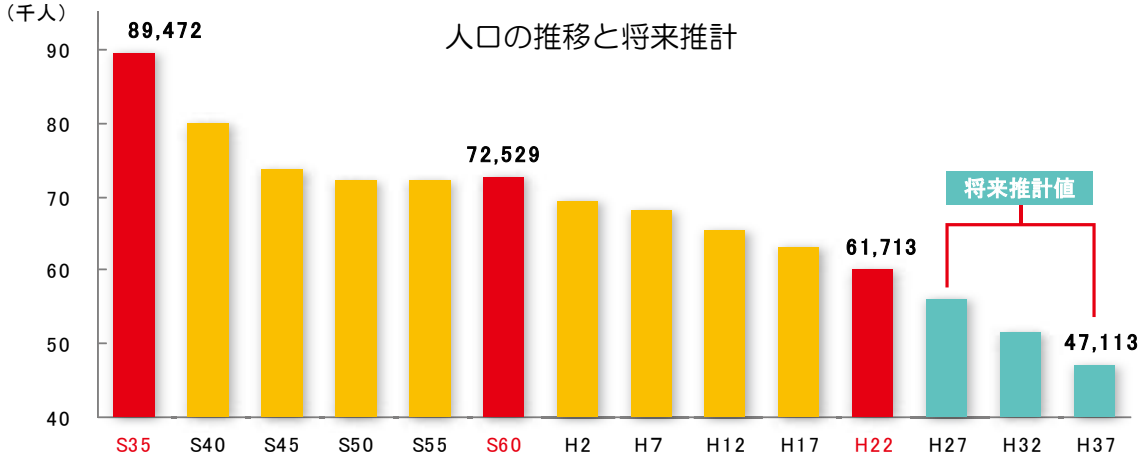
本市における公共交通に関連した社会環境をみると、人口の減少が進み交通需要そのものの減少が予想されます。

また、高齢化の進行により、クルマを利用できない高齢者が増加するとともに、高齢ドライバーによる交通事故の増加が懸念されます。

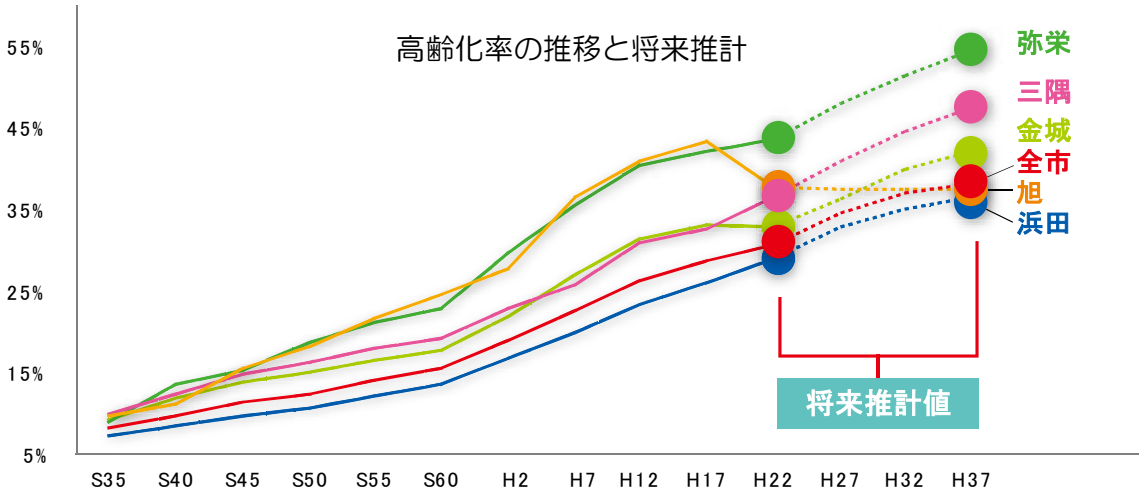
加えて、少子化による各種学校の統廃合によって、自宅から遠い学校への通学が必要になるなど、新しい交通課題への対応が必要となります。

一方で、島根県立大学や医療センターなど、多くの市民等の移動目的地へのアクセス性の向上が課題となり、このような本市の核となる施設の利便性と魅力を向上させるための交通施策が重要となります。

さらに、市内中心部の商業施設を中心としたまちづくりのためには、これまでのクルマ中心から公共交通・自転車・徒歩などで回遊できる環境づくりの観点も重要となります。

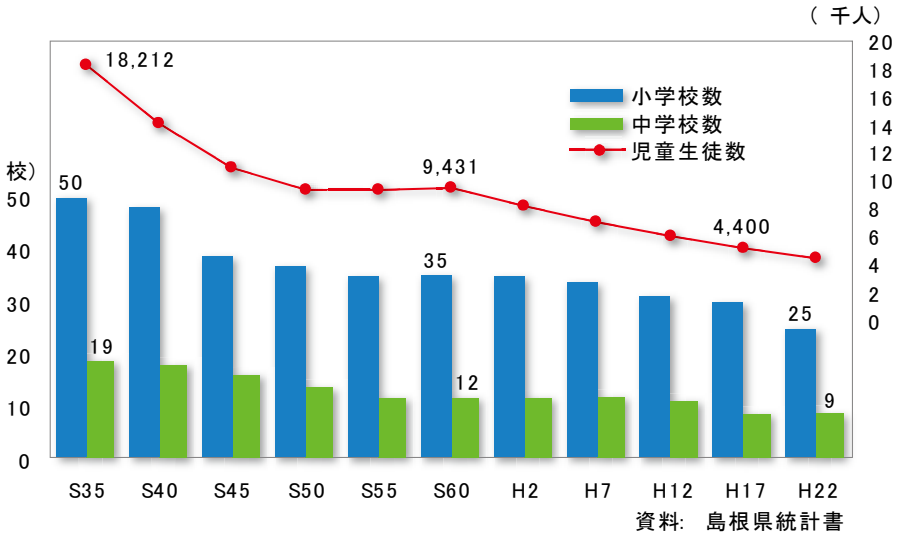


注）H27～37年は推計値　　資料：国勢調査

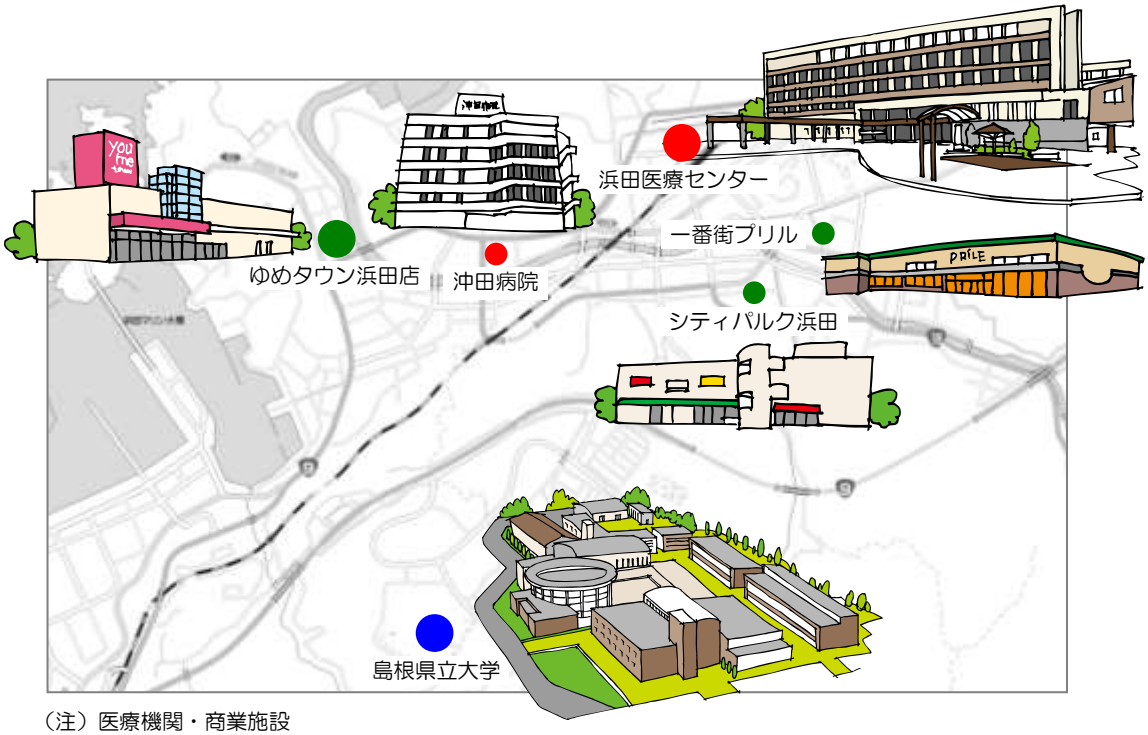


注）H22年は住民基本台帳値で、島根あさひ社会復帰促進センター入所者を含まない。H27～37年は推計値
資料：国勢調査

小中学校児童生徒数と小中学校数の推移



市中心部での主な移動目的地



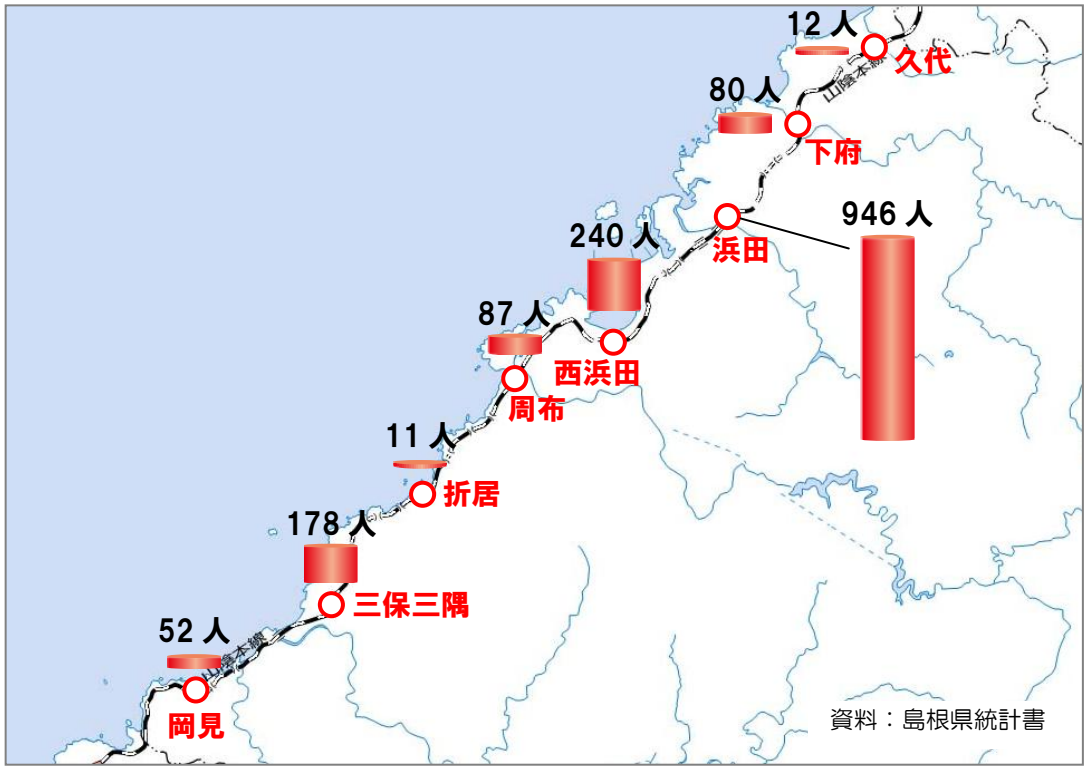
（注）医療機関・商業施設
市民アンケートにおいてよく利用する施設の上位

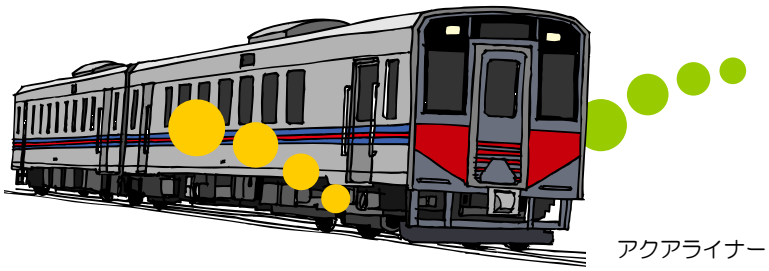
（３）浜田市の公共交通の現状

①鉄道

市内を東西に走る JR 山陰本線は、浜田～江津間が上り 18 本、下り 19 本（特急を除く）、浜田～益田間が上り 14 本、下り 13 本（特急を除く）運行しています。市内には 8 つの駅があり、8 駅合計の日平均乗車人員は平成 21 年度で約 1,600 人。このうちの６割を浜田駅が占めています。

駅別１日平均乗車人員数（平成 21 年度）





②路線バス・乗合タクシー

本市の路線バスには、交通事業者が運営する民間路線バスと市が運営する市生活路線バスがあります。

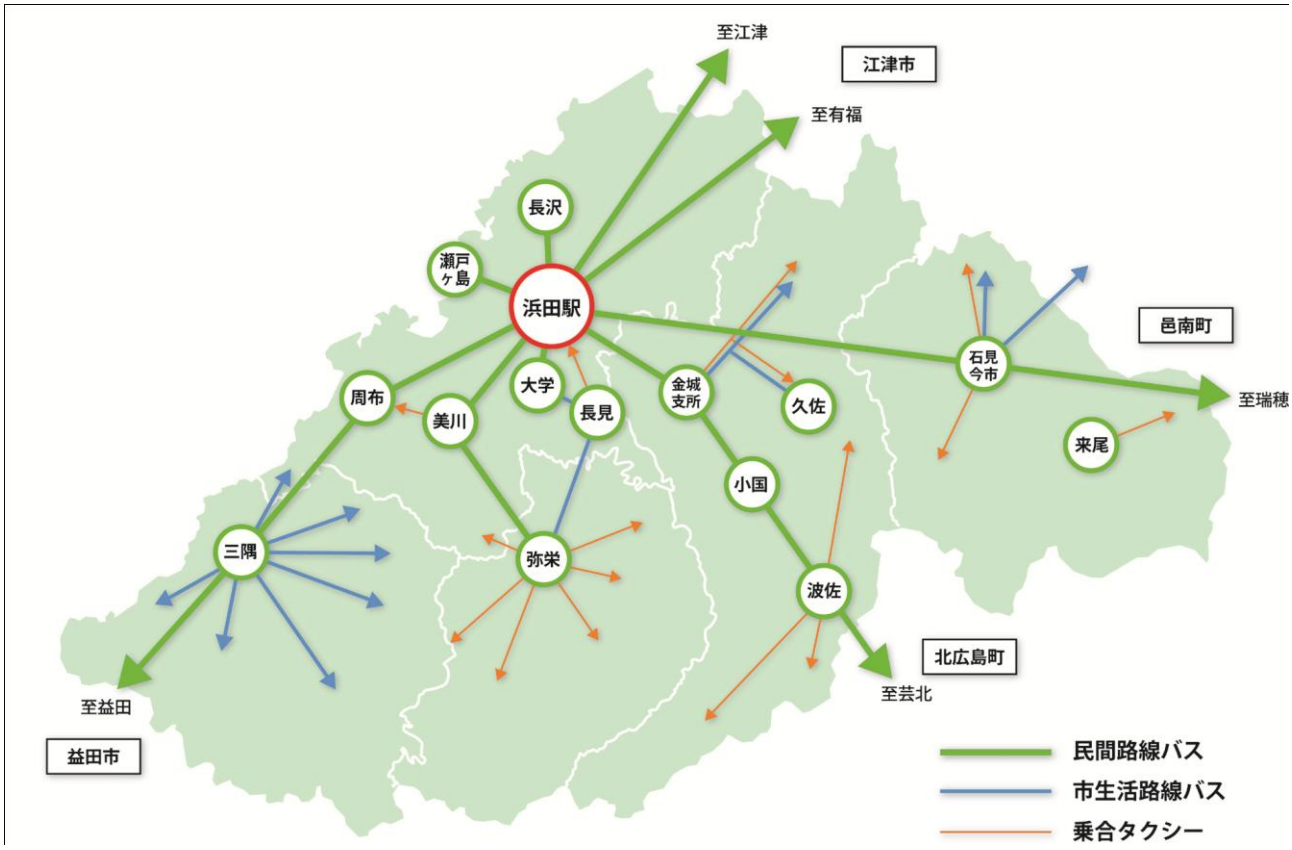
民間路線バスは、浜田駅を中心に市内各地を結ぶとともに、隣接する益田市、江津市、邑南町、広島県北広島町とを結んでいます。

市生活路線バスは、主に民間路線バスでの運行が困難となった地域への代替交通として平成３年から導入を始め、現在市内には４路線が運行しています。

また、バス路線から遠い住民のために、平成 20 年から市予約型乗合タクシー（以下「乗合タクシー」という。）の運行も開始しています。

しかし、バス停等から 500m以上離れた交通空白地域が、弥栄を除く各自治区で残されているとともに、路線バス・乗合タクシー等に係る財政負担も増加傾向にあります。

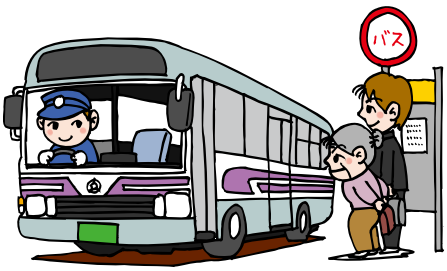
路線バス・乗合タクシーの路線の概略



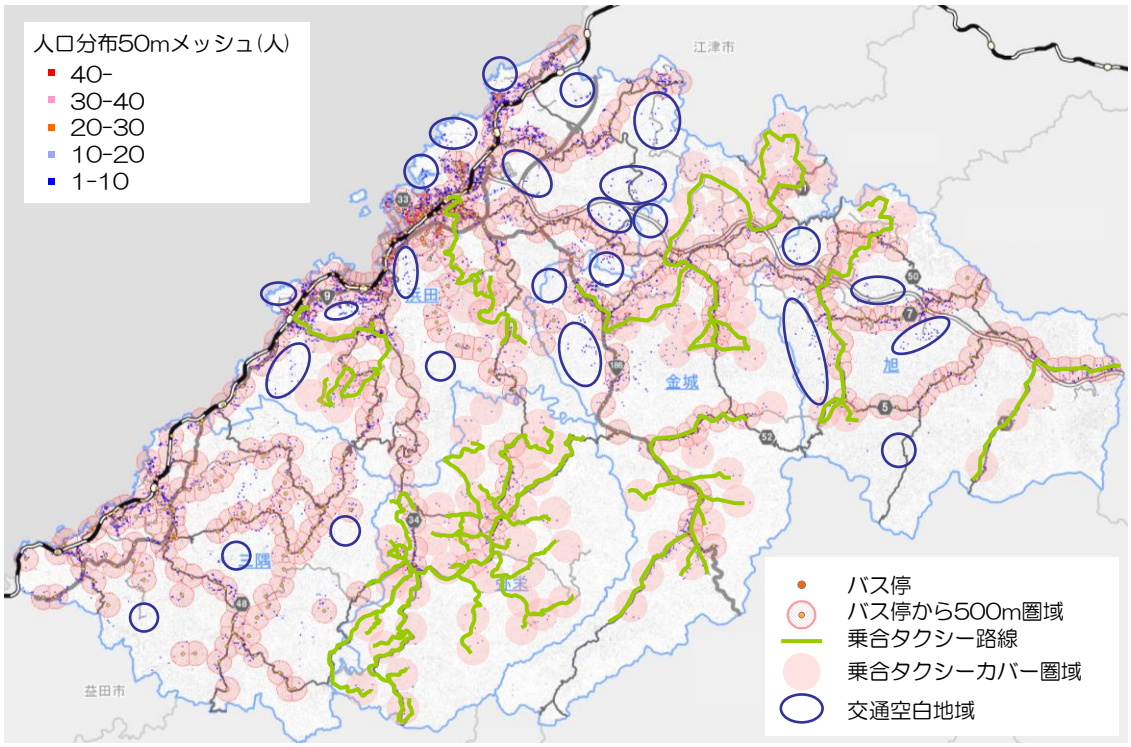
路線バス・乗合タクシーの運行状況

運行形態		路線数又は路線名 ※（　）は愛称	運行開始年	平成 23 年度 当初予算額
路線バス	民間路線バス	12 路線	昭和 18 年	(注 1) 95,045 千円
	市生活路線バス	① 金城路線 （かなぎおでかけバス）	平成 23 年	8,568 千円
		② 旭路線	平成　3 年	5,827 千円
		③ 弥栄野原路線	平成 23 年	6,200 千円
		④ 三隅路線 （ひゃこるバス）	平成 16 年	25,419 千円
	市生活路線バス予算額計			(注 2) 46,014 千円
乗合タクシー （市予約型乗合タクシー）		① 三階・長見地区 （どんちっちタクシー）	平成 20 年	4,742 千円
		② 美川地区 （どんちっちタクシー）	平成 20 年	4,742 千円
		③ 金城地区 （かなぎふれあい号）	平成 21 年	12,600 千円
		④ 旭地区 （さんさん号）	平成 21 年	
		⑤ 弥栄地区 （やうね号）	平成 20 年	6,454 千円
	乗合タクシー予算額計			(注 2) 28,538 千円
路線バス・乗合タクシーに係る予算合計額				169,597 千円

（注１）民間路線バスの平成 23 年度予算額は、赤字路線に対する欠損補助額
（注２）市生活路線バスと乗合タクシーの平成 23 年度予算額は、運行委託料の額



交通空白地域の分布



注）人口分布 50mメッシュ：集落人口データ（平成 22 年 10 月）と電話帳住所データから作成

交通空白地域人口・集落数

単位：人・集落

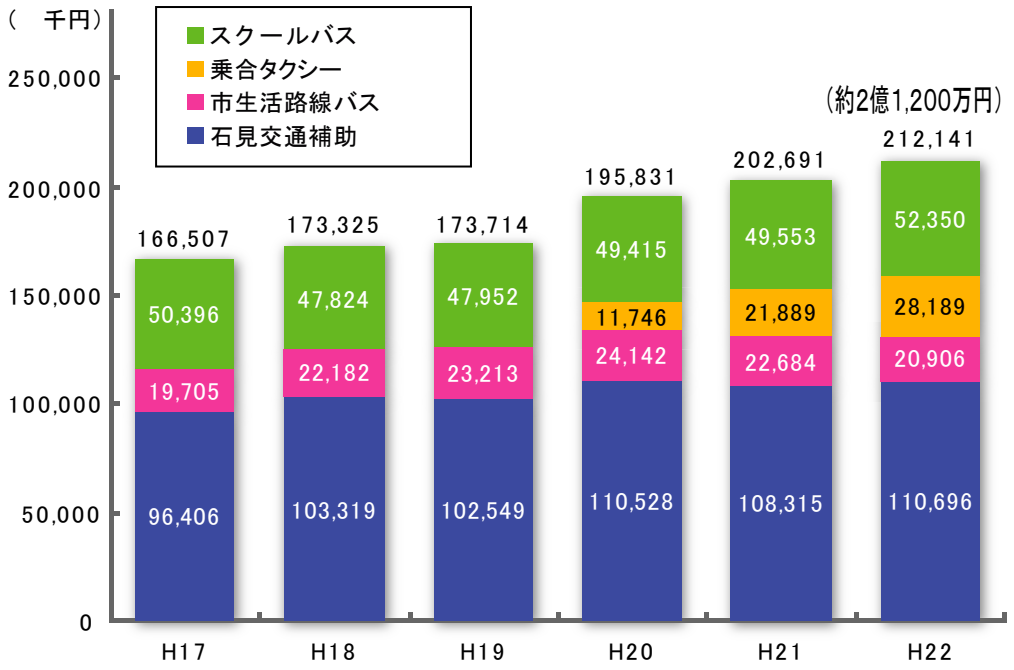
	浜田自治区		金城自治区		旭自治区		弥栄自治区		三隅自治区		浜田市合計	
A.バス停から 500m圏内人口 (集落数)	40,855 (316)	94%	3,221 (40)	68%	2,678 (42)	82%	865 (13)	57%	6701 (87)	99%	54,320 (498)	91%
B.バス停から 500m圏外人口 (集落数)	2,653 (43)	6%	1,517 (30)	32%	574 (19)	18%	661 (20)	43%	43 (3)	1%	5,448 (115)	9%
C.うち乗合タクシーカバー人口 (集落数)	286 (8)	1%	1,026 (25)	22%	222 (9)	7%	661 (20)	43%	- (0)	-	2,195 (62)	4%
D.交通空白地域人口（B-C） (集落数)	2,367 (35)	5%	491 (5)	10%	352 (10)	11%	0 (0)	0%	43 (3)	1%	3,253 (53)	5%
合　　計	43,508	100%	4,738	100%	3,252	100%	1,526	100%	6,744	100%	59,768	100%

注 1）バス停から 500m圏内外人口・集落数：集落の中心がバス停等から概ね 500m圏内外にある集落の人口（平成 23 年 7 月）の合計及び当該集落数

注 2）乗合タクシーカバー人口・集落数：乗合タクシーを運行する集落から路線バス沿線集落を除いた集落の人口の合計と当該集落数

注 3）交通空白地域人口・集落数：バス停から 500m圏外人口・集落数から乗合タクシーカバー人口・集落数を除いた数

公共交通関連支出の推移



※　スクールバス、市生活路線バスの数値は、車両購入費を含まない額で、市生活路線バスは、運行経費から運賃収入を差し引いた額。

③タクシー

市内には 10 のタクシー事業所があり、このうち６事業所が浜田自治区にあり、金城、旭、弥栄、三隅の各自治区には、それぞれ１事業所があります。

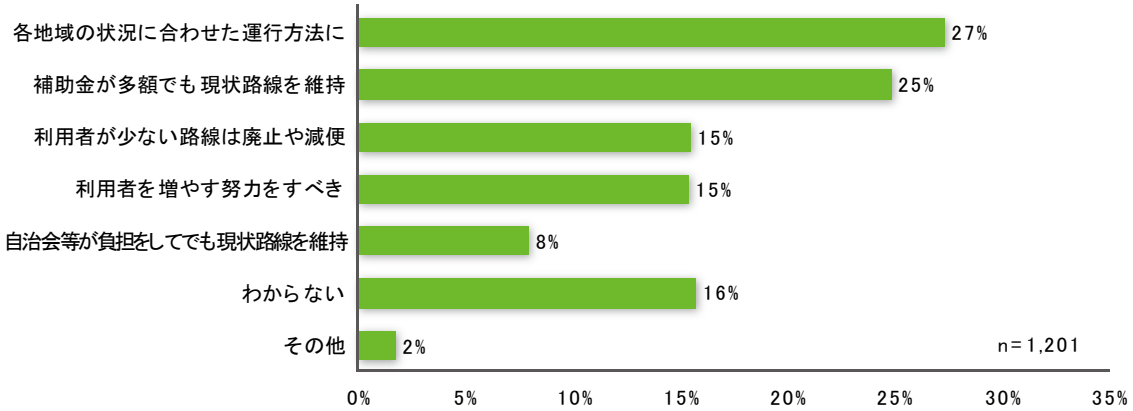
自治区	タクシー事業所
浜　田	日本交通株式会社浜田営業所
	有限会社浜田ハイヤー
	中央タクシー有限会社
	みなと第一交通株式会社
	株式会社 JFB 楽々タクシー
	唐鐘タクシー
金　城	有限会社金城タクシー
旭	旭タクシー有限会社
弥　栄	有限会社弥栄総合企画
三　隅	日本交通株式会社三隅営業所

（４）アンケート調査

■市民アンケート調査の概要
●調査期間：平成 22 年 11 月～12 月
●配布数：3,000 枚　●回収数：1,406 枚　（回収率 47%）

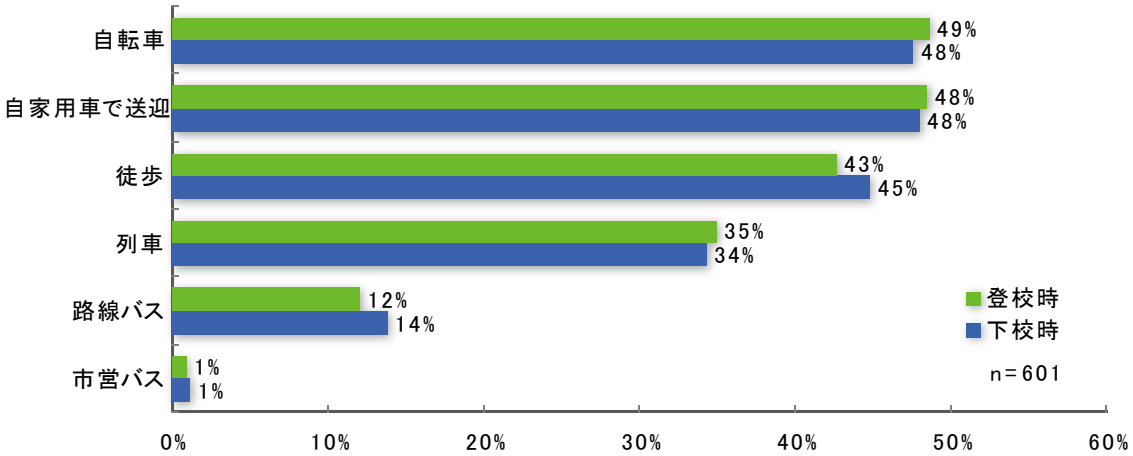
●公共交通の今後

「各地域の状況に合わせた運行方法」、「市の補助金が多額でも路線維持」を希望する声が多くありました。



●高校生の通学手段

通学時の移動手段では、約半数弱が、自家用車送迎であり、路線バスは約 12%という結果となりました。



●持続可能な公共交通の構築について、地域の状況に対応した計画が求められています。
●公共交通の重要な利用者である高校生の通学では、自家用車送迎が非常に多く公共交通への転換策が重要になります。

1-2　浜田市の公共交通の課題

（１）社会環境の変化への対応

①人口の減少と過疎化への対応

人口減少が続く中、病院、商店、学校などの移動目的地の集約化や統廃合等が予想され、公共交通の運行も適宜対応する必要があります。

また、移動の総需要自体も減少するため、公共交通の利用者減少への対応が重要となります。

さらに、山間部の集落などでは、集落の維持そのものが困難になる地区も予想され、地域の生活を支える交通確保が必要となります。

②高齢社会への対応

クルマを利用できない高齢者等の移動手段を確保するとともに、高齢ドライバーが免許返納しても生活が可能となる公共交通環境の構築が必要となります。

③過度なクルマ利用からの脱却

温室効果ガス削減に向けて、マイカーへの過度な依存を軽減し、環境負荷の少ない地域づくりに向けた公共交通施策の推進が必要となります。

（２）持続可能な公共交通体系の構築

①財政負担の抑制

持続可能な公共交通体系を構築するためには、市民の生活を支える公共交通環境を整備すると同時に、財政負担の抑制を考慮する必要があります。

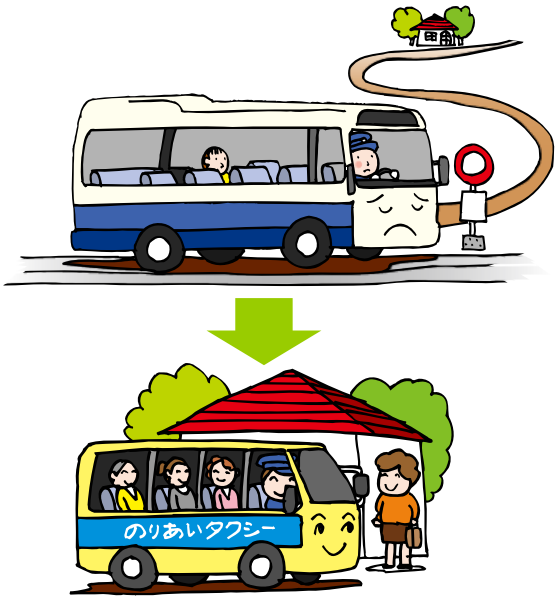
そのため、地形条件や居住形態等の違いを踏まえ、それぞれの条件下における需要に見合った交通サービスの提供が求められます。

②利用しやすい交通サービス

公共交通の維持存続に向けては、利用促進が不可欠です。そのためには、利用者が使いやすい交通の基本的サービスを充実させる必要があります。具体的には、各種生活活動に対応した運行時間帯、ルート、料金設定、乗り継ぎ環境、情報提供などの充実を図る必要があります。

③地域が支える公共交通

人口減少など、公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中、地域自らが公共交通を支える必要があります。そのため、公共交通の計画策定段階から市民と『協働』で行い、利用して支える意識の醸成や市民自らが運行主体として関わる活動などを推進する必要があります。



（３）交通まちづくりの推進

①中心部の利便性向上

公共交通は、市中心部のまちの魅力を高めるための社会基盤のひとつとして、まちづくりの重要な要素となります。

特に、本市の中心部の拠点施設となる島根県立大学、浜田医療センター、各種商業施設、高等学校などへのアクセスや周遊性の改善、自転車等の他の交通手段と組み合わせた総合的な交通体系の充実などを図り、利便性を向上させることが効果的です。

②市民の生活を支える移動サービス

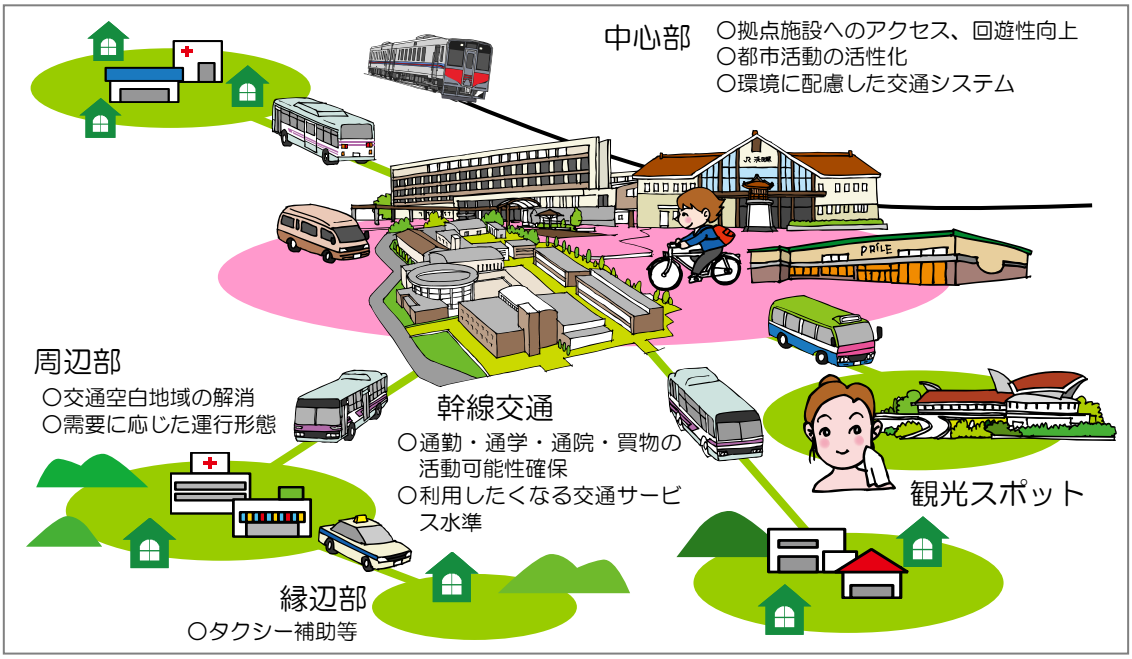
市民の生活を支えるために、通勤、通学、通院、買い物といった生活活動がしやすくなるような交通サービスを提供する必要があります。

また、バス停などから遠い交通空白地域の解消を図ることで、高齢者の徒歩などによる移動負担を軽減する必要があります。

③観光の魅力を高める交通サービス

市民だけでなく他地域からの来訪者に向けた交通サービスの提供も重要であり、市内に点在する温泉などの観光スポットへのアクセス交通を充実するとともに、JR や広域高速バス等との接続環境の向上を図る必要があります。

また、市内各地で行われている産直市などと連携した取り組みも必要です。



第２章　計画の基本方針

2-1　基本理念

未来の市民生活を支える公共交通

市民の通勤・通学・通院・買い物などの生活活動を支え、地域活性化や環境にやさしいまちづくりに向けて、市民・交通事業者・行政などが『協働』で持続可能な公共交通を構築します。

2-2　基本目標

基本目標は、本計画で目指す本市の公共交通の姿（将来像）を示すものであり、基本理念を踏まえて以下の３つの目標を設定します。

（１）公共交通の利便性向上と持続可能な公共交通ネットワークの構築

市民の通勤・通学・通院・買い物などの生活活動を支える利用しやすい公共交通サービスを提供するために、関係主体が『協働』で、需要に対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークを構築します。

（２）交通空白地域の解消

地域のニーズに沿って公共交通サービスが利用できない交通空白地域を解消し、安心して生活できる居住環境と魅力的なまちづくりに向けた公共交通の環境を整備します。

※　浜田市で位置付ける交通空白地域とは、バス路線の停留所等から概ね 500 メートル以上離れた集落を指しています。

（３）人にも環境にもやさしい交通体系の整備

公共交通の車両や結節点などのバリアフリー化、誰もがわかりやすい情報提供など、全ての人が利用しやすい交通環境を整備します。また、過度なクルマ利用を抑制するための公共交通活用施策の推進により、環境にやさしいまちづくりを行います。

【達成指標】

浜田市総合振興計画後期基本計画との整合性を図るため、同計画に掲げる目標数値を達成指標とします。

（１）市生活路線バス・乗合タクシー１便当たりの乗客数の増加

市生活路線バスの乗客数を 1 便当たり 3.7 人に、乗合タクシーの乗客数を、1 便当たり 2.5 人にすることを目標とします。

1 便当たりの乗客数（平成 21 年度）
市生活路線バス：3.5 人
乗合タクシー　：2.4 人

→

目標値（平成 27 年度末）
市生活路線バス：3.7 人
乗合タクシー　：2.5 人
※ 総合振興計画に掲げる目標値

※　平成 21 年度末現在で運行している市生活路線バス及び乗合タクシーを元に、1 便当たり乗客数で約 5%の増加を目標値としています。

（２）交通空白地域の解消

平成 27 年度末で交通空白地域をゼロとすることを目標とします。

交通空白地域数（平成 21 年度）
10 地域（53 集落）

→

目標値（平成 27 年度末）
0 地域
※ 総合振興計画に掲げる目標値

※　交通空白地域数とは、最寄りのバス停等から 500 メートル圏外の集落に対して、一定の地域ごとに乗合タクシーやその他の支援策により交通手段を確保することを想定して大まかに区分した地域数を示しています。

第３章　計画の取り組み方針

3-1　『協働』で創り、守り、育てる体制

本市の公共交通を誰もが利用しやすいものとし、将来にわたって継続させるために、市民・交通事業者・行政などの関係主体全てが『協働』で、創り、守り、育てる体制を構築します。

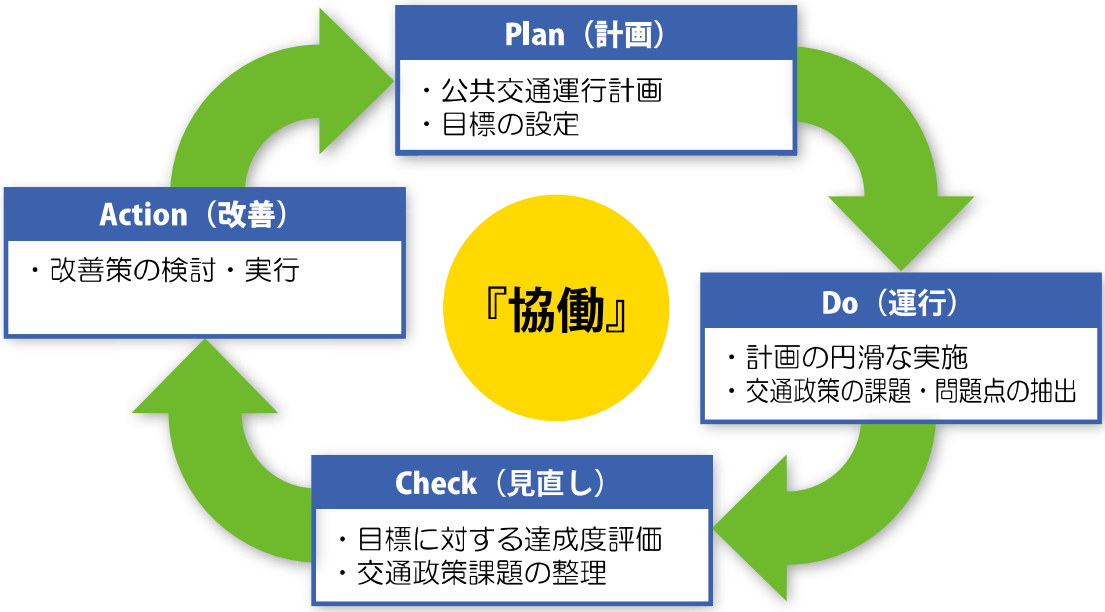
3-2　財政負担を考慮した取り組み

各種施策の展開にあたっては、必要性、費用対便益、緊急性などに基づいて事業の優先順位を決定し、市の財政や事業者に過度な負担が生じないように考慮します。

また、需要に応じた適切な交通サービスの提供を基本に交通資源（車両・人）の適正配置と経費の節減に努め、持続可能な公共交通の確立を目指すとともに、増え続ける財政負担の抑制を図ります。

3-3　PDCA サイクルによる継続的な取り組み

計画の実施にあたっては、PDCA サイクルの中で、必要に応じて適宜見直しを行い、継続的に改善を行うものとします。



※ PDCA サイクルとは、管理を円滑に進めるための業務管理手法の一つ。
①業務の計画（plan）を立て、②計画に基づいて業務を実行（do）し、③実行した業務を評価（check）し、④改善（action）が必要な部分はないか検討し、次の計画策定に役立てるというもの。

第４章　施策展開

４-１　施策の体系

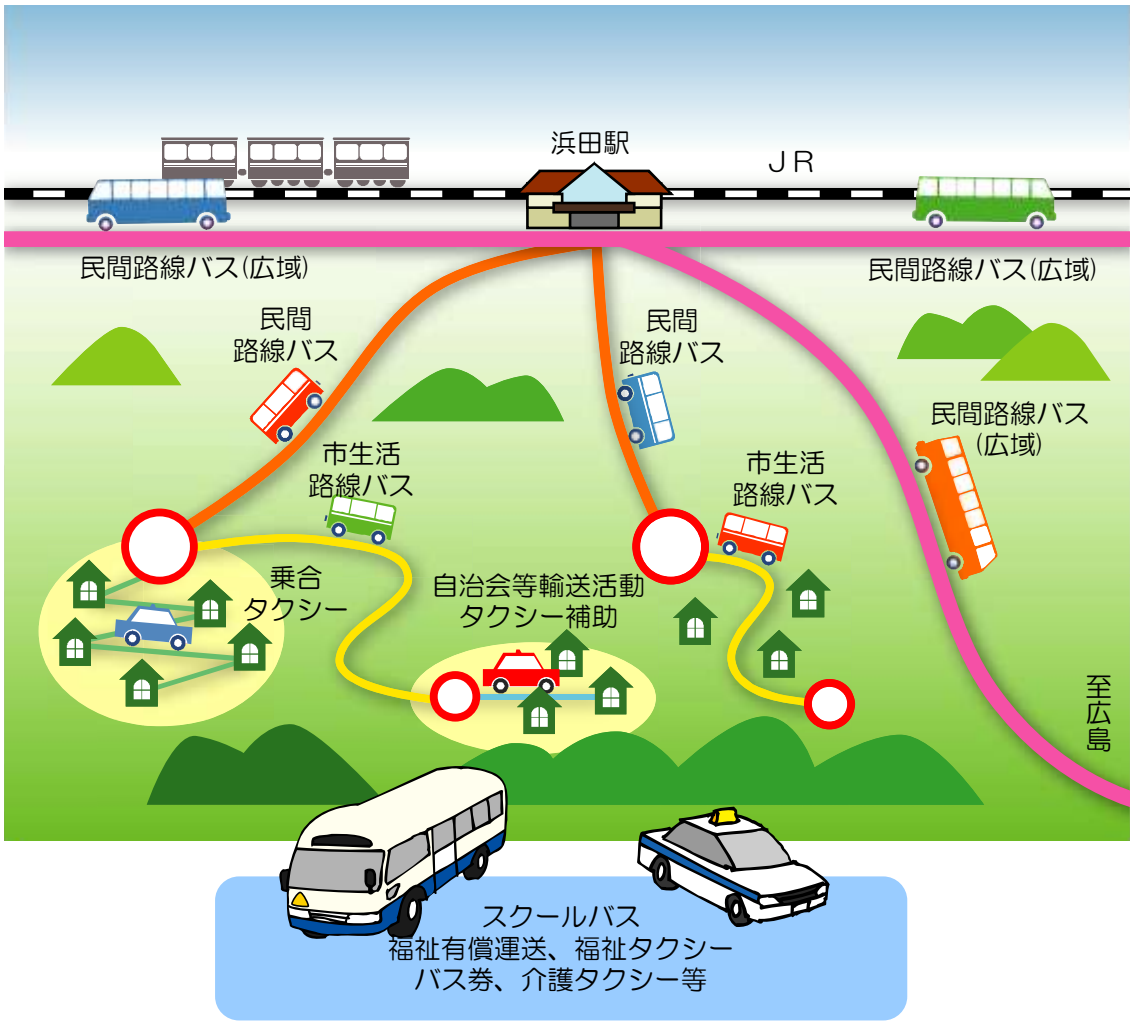
4-2　地域の状況に適した交通サービス

（１）需要に応じた最適な公共交通体系の構築

人口集積の状況や地形の状況、基幹交通や地域内交通など、各種条件によって交通需要は大きく異なります。また、基幹交通と地域内交通などの階層構造と役割分担を明確にして、各交通サービスが連携する交通体系を構築する必要があります。

このような需要の大きさや役割分担に対応して、路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送[1]、タクシー補助制度など、様々なサービスを導入して効率的・効果的な公共交通体系を構築します。

需要に応じた公共交通イメージ



[1] **過疎地有償運送**：過疎地域において社協や地縁団体等が利用登録した地域住民に行う運送。

需要に応じた交通サービス

需要	運行形態	特　徴
多↑	○ＪＲ ○民間路線バス	・市外や県外への基幹交通 ・高いサービス水準 ・大量輸送、速達性、定時性を重視 ・通勤、高校通学、業務、旅行等の目的での利用
	○民間路線バス （幹線交通）	・幹線交通（主に市内自治区の連絡） ・市街地内交通（市街地内の循環機能） ・比較的高いサービス水準 ・大量輸送、定時性に配慮 ・通勤、高校通学、通院、買い物等の目的での利用
	○市生活路線バス （フィーダー交通）	・フィーダー交通（主に自治区内の移動、幹線交通までの移動） ・定時、定路線（バス停で乗降　※フリー乗降区間あり） ・需要に見合ったサービス水準 ・小中規模の輸送、定時性に配慮 ・小中学生の通学、通院、買い物等の目的での利用
	○乗合タクシー （フィーダー交通）	・フィーダー交通（主に自治区内の移動、幹線交通までの移動） ・デマンド型運行（予約に応じて運行） ・低いサービス水準、ただし自宅近くで乗降可能 ・小規模の輸送、確実性に配慮 ・通院、買い物等の目的での利用
↓少	○自治会輸送活動 ○タクシー等の補助制度の検討	・フィーダー交通（主に自治区内の移動、幹線交通までの移動） ・デマンド型運行（予約に応じて運行） ・非常に低いサービス水準、ただし自宅近くで乗降可能 ・非常に小規模な輸送、最低限の移動手段確保 ・ボランティア輸送であり、継続性が課題
限定した需要	○スクールバス ○福祉有償運送 ○福祉タクシー ○バス券 ○介護タクシー等	・特殊ニーズに対応した交通 ・福祉的観点からの移動手段提供であり、個別輸送が基本（スクールバス以外）

注 1）サービス水準：表中のサービス水準の高低は、主に運行頻度、運行時間帯の長短の視点から捉えています。

注 2）幹線交通・フィーダー交通：市中心部と各自治区を結び、市内の移動を担う民間路線バスを幹線交通と位置付け、各自治区内の移動を担い、幹線交通と連携して市内の交通網を形成する市生活路線バス、乗合タクシーをフィーダー交通（支線）と位置付けています。

（２）地域間移動サービスの連携強化

隣接自治体や市外との地域間移動サービスを強化することで、地域間交流を促進し、各種経済活動の活性化を図ります。

①鉄道と路線バスの連携
- 鉄道駅のバリアフリー[2]化
- 円滑な乗り継ぎを考慮したバスのダイヤ設定

②広域バスネットワークの調整
- 近隣自治体とのバス路線のサービス内容の調整

③萩・石見空港へのアクセス性向上
- 本市から萩・石見空港への直通アクセス交通の運行の検討

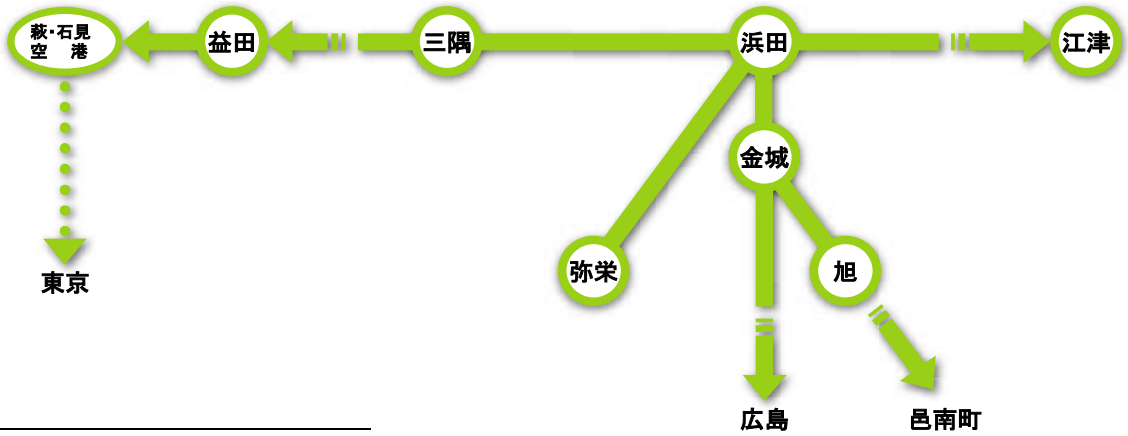
（３）自治区と市中心部間の交通強化

自治区中心部と各種拠点機能が集積し移動の目的地となる市中心部とのアクセス交通を強化することで、市民生活の利便性を向上させます。

①幹線交通としての路線バスの充実
- 自治区と中心部を結ぶ路線バスルートの再編

②路線バスのダイヤ見直し
- 利用しやすいダイヤ設定

③地域内交通との乗り継ぎ利便性の向上
- 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
- 乗り継ぎに配慮した料金の検討
- 幹線交通と地域内交通の交通結節点の環境向上



[2] バリアフリー：障がいのある人々が、生活環境（住宅、地域施設、交通施設）において、普通に生活することを阻んでいる障壁（バリア）をなくすこと。

（４）様々な形態による地域内交通の確保

主に自治区中心部への移動を担う地域内交通に関しては、地域毎の居住環境や人口集積状況、及び地形や道路状況に応じて、様々な交通サービスの形態から地域と『協働』で最適なものを選択し、地域内交通の確保を図ります。

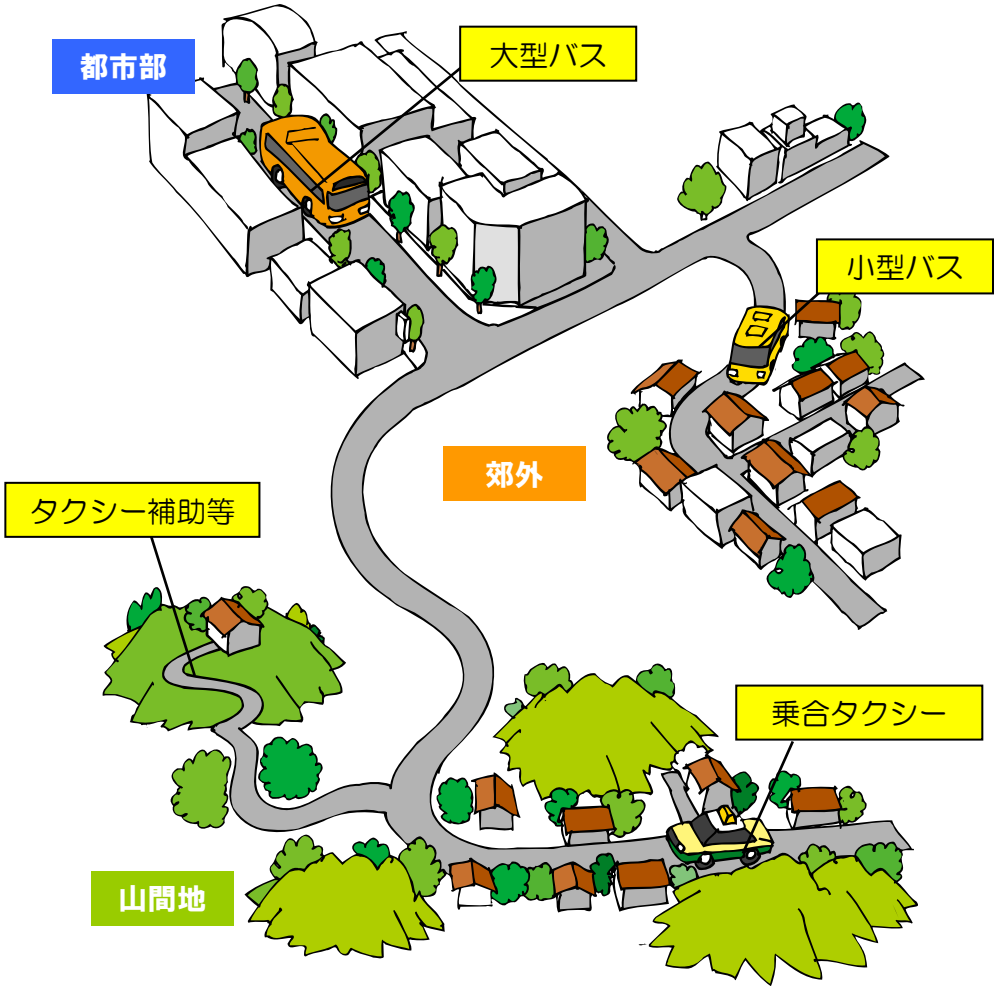
①地域ニーズと需要に対応した交通サービス水準の決定

・目的地、運行ルート、運行する曜日、運行便数、ダイヤ、運賃等

②地域各種条件と需要に対応した効率的な運行形態の選定

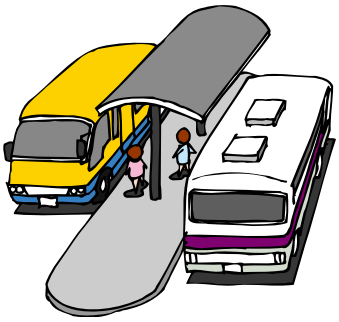
・地形、道路、人口集積等の状況に応じて、路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送、自治会等輸送活動、タクシー補助制度など、地域に適した運行形態の選定

・スクールバスの有効活用



（５）乗り継ぎ環境の向上

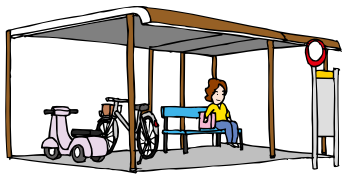
広域移動を担う鉄道駅のバリアフリー化を推進します。また、地域内交通と幹線交通の乗り継ぎの利便性を向上させるとともに、待合い環境を向上させることで、シームレス[3]な移動環境を構築します。



①鉄道駅の環境向上とバリアフリー化
- 鉄道駅における待合い環境の向上
- 鉄道駅のバリアフリー化推進
- パーク＆ライド[4]駐車場整備

②鉄道と路線バスの連携強化
- 鉄道のダイヤにあわせた路線バスのダイヤ設定

③幹線路線バスと地域内交通の乗り継ぎ環境向上
- 快適な待合い環境の構築
- 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
- 交通結節点のバリアフリー化
- 既存商業施設等の活用
- 乗り継ぎ情報の提供



④バス停の環境向上
- 地域と連携した屋根、ベンチ等の整備の促進
- バスロケーションシステム[5]の検討
- 自転車やシニアカー[6]の駐輪・駐車場の整備

⑤道路環境等の整備
- 道路改良や修繕等にあわせて安全なバスの乗降ができるよう、適宜改善

---

[3] **シームレス**：継ぎ目のないこと。バス利用者が乗り継ぎでの負担感がない状態。

[4] **パーク＆ライド**：自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム。

[5] **バスロケーションシステム**：無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集し、利用者に知らせたり、バスの定時運行の調整等に役立てたりするシステム。

[6] **シニアカー**：高齢者向けに作られた、三輪または四輪の一人乗りのバッテリー車。

（６）交通システムの評価と適用基準

市内の各地域の居住状況、学校統廃合などによる交通需要変化に伴って、適宜交通システムのサービス水準や運行形態を評価して改善するなど、PDCA サイクル[7]の中で再構築することが必要となります。

運行に係る経費や利用状況等を勘案して、最適な運行形態を選定するための統一した評価基準と適用基準を定めます。

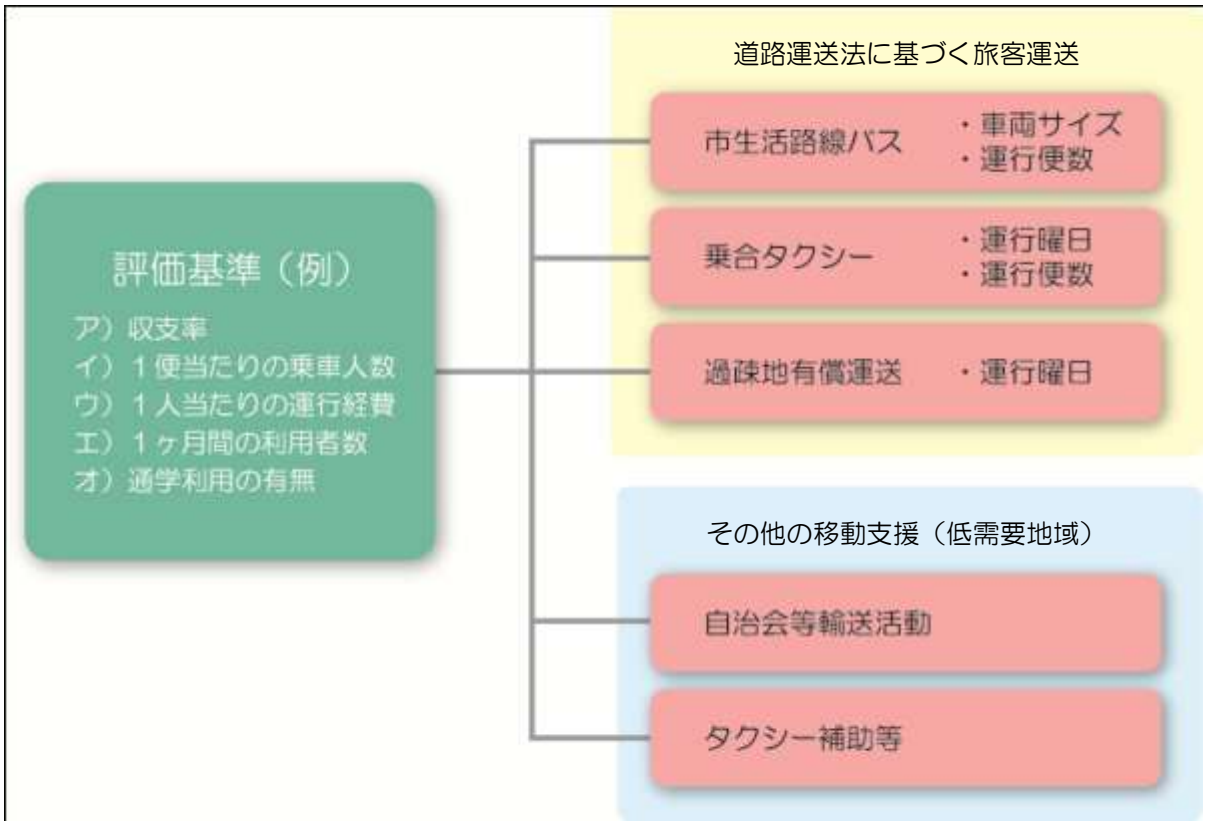
①継続的なサービス評価

・毎年の利用状況や経費等の交通サービス評価の継続

②評価のための適用基準

・客観的指標による評価の基準

・収支率[8]、１人当たり運行経費、１便当たり平均利用者数などを用いた総合的評価



[7] PDCA サイクル：管理を円滑に進めるための業務管理手法の一つ（20 ページ注釈参照）。

[8] 収支率：一定の収入をあげるための費用の割合（収入÷費用）。

４-３　市民生活を支える移動環境

（１）利用したくなる公共交通サービス

公共交通は、市民生活を支える社会基盤として重要な役割を有しています。とりわけ、通勤・通学の移動手段の確保は、都市活動の活性化や定住促進につながるものとなります。さらに、これら毎日の活動で公共交通を利用すれば、利用促進の効果が非常に大きなものとなります。

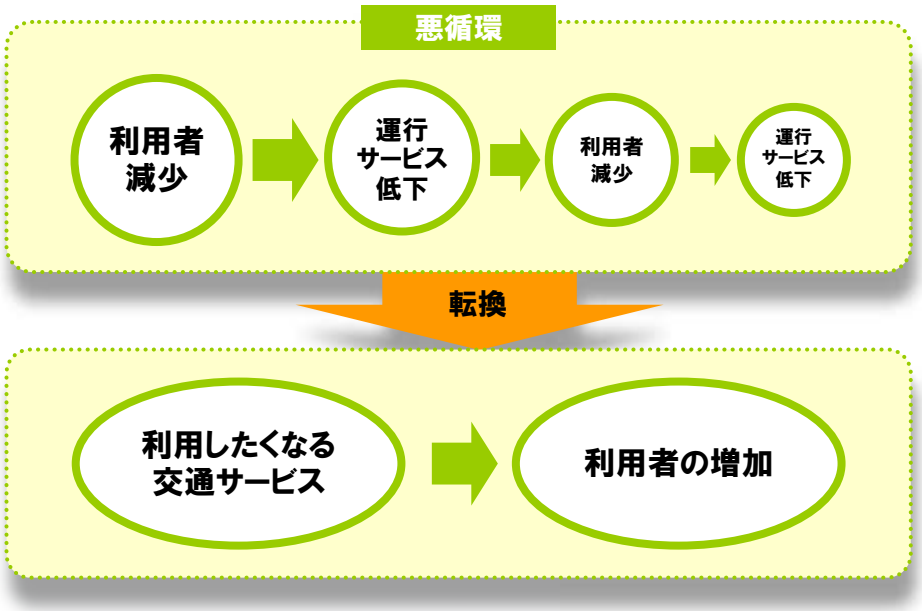
また、高齢者等の通院や買い物目的の外出であっても、活動時間の確保、利用者の運動能力、支払い負担などから、利用したくなる公共交通サービスの提供が必要です。

①運行時間帯の拡大
- 通勤や通学の帰宅時に利用できるダイヤ設定

②継続的なサービス評価
- 毎年の利用状況や経費等の交通サービス評価の継続

③生活活動に配慮したダイヤ設定
- 朝出かけて、通院等の活動終了後に帰宅可能なダイヤ設定

④負担軽減に向けた運賃設定や定期券
- 上限運賃設定の検討
- 通学定期券の負担軽減
- 様々な新しい定期券などの導入検討



（２）誰もが利用できる交通環境

市民誰もが安心して安全に外出できるように、交通手段のユニバーサルデザイン[9]化と運行の工夫を進める必要があります。

特に、高齢者や障がい者、妊産婦、学生などが、気軽に公共交通を利用して外出できる交通環境を構築します。

①バリアフリー対応
- 車両のバリアフリー化
- 交通結節点のバリアフリー化

②わかりやすい情報提供
- 公共交通総合時刻表やバスマップの作成
- わかりやすい行き先表示
- ICT[10]技術を活用した公共交通利用支援施策

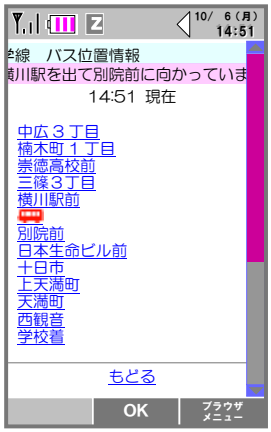
③夜間帰宅便の設定
- 夜間運行ダイヤの検討

④乗務員の接遇マナー向上
- 各交通サービスの接遇教育の実施

参考：分かりやすい情報提供の事例

バスマップ（岐阜市）

携帯電話での
バス位置表示例



---

[9] ユニバーサルデザイン：文化・言語・ 国籍の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）。

[10] ICT（Information and Communication Technology）：情報や通信に関連する技術一般の総称。

（３）交通弱者の生活確保

自動車を利用できない高齢者や小中高校生などの生活を確保するためのサービス提供が必要となります。また、遠距離を通学する児童・生徒の通学手段確保を行う必要があります。

①交通空白地域の解消

・バス停などから離れた地域への交通サービス提供

（乗合タクシー、過疎地有償運送、自治会等輸送活動、タクシー利用補助など）

②地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行形態

・需要に応じた車両サイズ

・需要に応じた定時定路線運行とデマンド型区域運行[11]の検討

③児童生徒の通学手段確保

・スクールバス機能の確保

・専用スクールバスと路線バス活用の検討

（４）乗合交通と個別輸送サービス

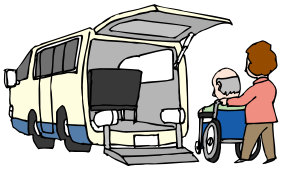
高齢化が進み、公共交通の基本である「乗合」での利用が困難な方の増加が予想されます。今後の公共交通運行計画では、乗合交通と個別輸送サービスの役割分担を明確にして、効率的で効果的な運行形態による交通サービス導入が必要となります。

①福祉分野との調整による施策検討

・福祉有償運送と乗合タクシーの役割分担の明確化

②住民と協働で考える移動手段確保策

・住民が真に必要とする交通サービスを『協働』で検討



[11] **デマンド型区域運行**：特定の運行ルートを定めず、運行区域を定め、予約に応じてその都度、効率的な運行ルートを選択し、運行する方法。

４-４　元気な浜田市を創る交通まちづくり

（１）中心部のまちづくりと連携した交通システム

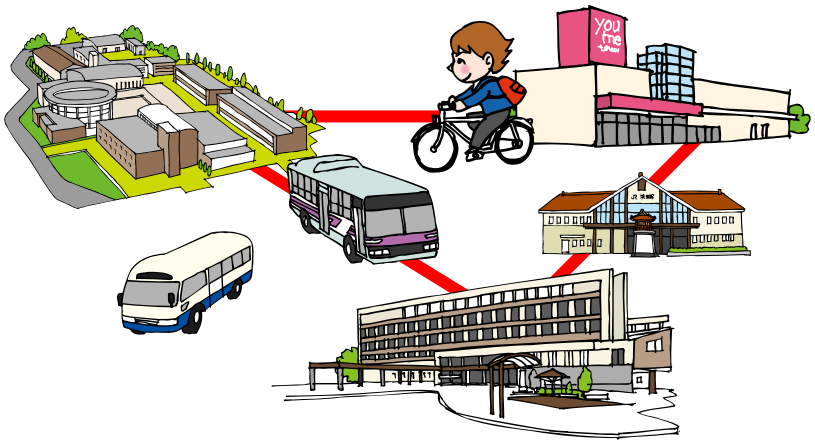
公共交通は、都市の魅力を向上させる装置として活用することも可能となります。市中心部においては、各種拠点施設が集積しており、にぎわい創出と環境にやさしいまちづくりの観点から、過度なクルマ利用を抑制する徒歩・自転車・公共交通を優先した利便性と回遊性の高い交通環境を構築します。

①島根県立大学と連携強化する交通環境
- 浜田駅と大学間のアクセスサービス向上
- 学生や職員の中心市街地への移動利便性向上
- 自転車と路線バスの組み合わせが可能な交通システム
  （自転車運搬用ラック付きバスの導入などの検討）

②路線バスの循環系統の再編
- 浜田医療センターの利便性向上に向けた路線整備
- 中心部の各種拠点施設へのアクセス性向上

③中心部商業施設との連携
- 公共交通利用者への割引や特典サービス導入の検討

④自転車や歩行者の交通環境改善
- 歩行者、車いす、自転車、シニアカーなどの通行に配慮した道路空間
- バリアフリー化の推進



（２）自治区内での多様な活動を可能にする交通環境

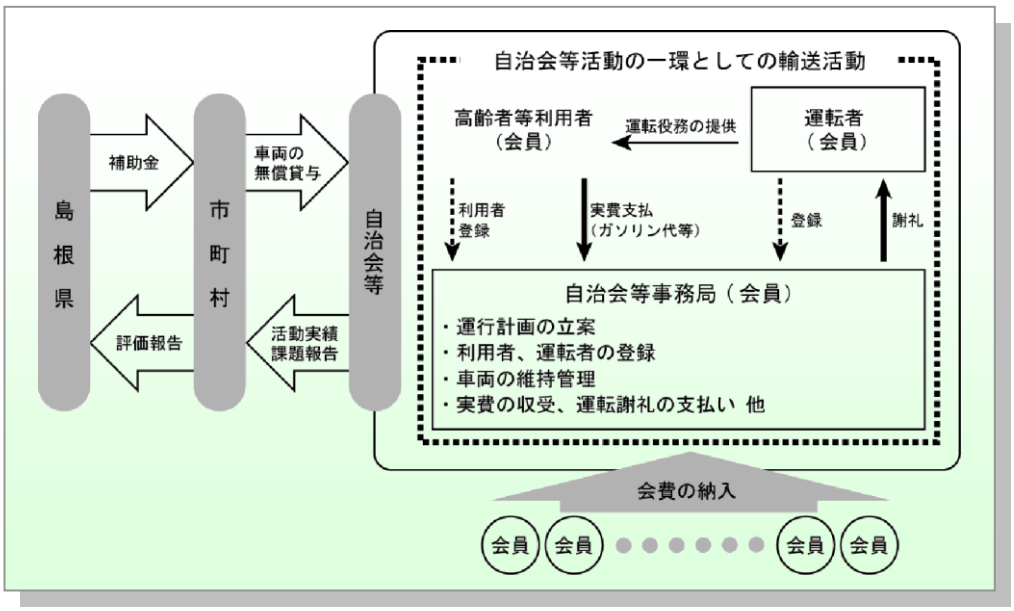
高齢者等の一次医療への通院、日常の買い物などは、居住している自治区内で行うことが多くなります。このような多様な生活活動を可能にするための交通環境の構築が重要となります。

①自治区内の移動ニーズに対応した交通計画
- 自治区内目的地への運行ルート、ダイヤ、運賃の計画

②交通空白地域の解消（再掲）
- バス停などから離れた地域への交通サービス提供
  （乗合タクシー、過疎地有償運送、自治会等輸送活動、タクシー利用補助など）

③地域状況に応じた効率的で利便性の高い運行形態（再掲）
- 需要に応じた車両サイズ
- 需要に応じた定時定路線運行とデマンド型区域運行の検討

自治会等輸送活動の概要



＜その他輸送サービスに関連する参考例＞

タクシー相乗りマッチングサービス

同じ方面に移動する相乗り相手を探し、マッチングするサービス。勤め帰りのサラリーマンを中心に都市部で普及しつつある。一部の観光タクシーでも同様のサービスが行われている。

タクシーのグループ利用補助

一定の条件を満たす人を対象に、グループでのタクシー利用を基本に、タクシー料金の一部を補助する制度。現在、山口市で実証実験が行われている。

乗合タクシー実績払い方式

自治体等が乗合タクシーを運行委託する際に、一定期間の借り上げ方式でなく、１回の運行委託料を定め、運行回数に応じて委託料を支払う方式。利用者が少なく、稼働率が低い地域で有効。

（３）公共交通と連携する様々な交通システム

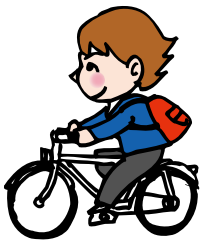
中心部における過度なクルマ利用の抑制、周辺部における効率的な公共交通運行のために、自転車やシニアカーといった交通システムを活用して、異なる交通モードが連携した移動環境の構築が効果的となります。

①自転車や歩行者の交通環境改善（再掲）

・歩行者、車いす、自転車、シニアカーなどの通行に配慮した道路空間

・バリアフリー化の推進

・自転車やシニアカーの駐輪・駐車場の整備



シニアカー

（４）観光地の魅力を向上するアクセス交通

本市へ公共交通で来訪した観光客に対して、温泉地や各種観光スポットへの移動手段を提供することで、観光地としての魅力が向上します。ただし、観光需要は季節変動や集中・閑散期の違いが顕著であるとともに、個人旅行が主流になっていることから行動が多様化しており、定期便の運行は非効率的になりがちです。

今後は、これからの観光客のニーズに対応した新しい移動サービスの提供が必要となります。

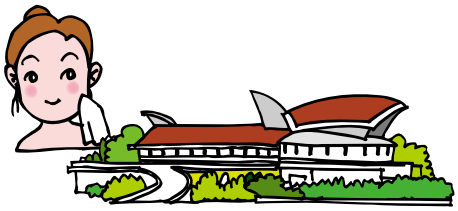
また、産業振興、まちづくりの一環として各地で取り組まれている産直市などの賑わい空間作りとの連携も必要です。

①観光地へのアクセス路線の再編

・ニーズに対応した運行サービス

・効率的な運行形態の検討

・JR、高速バスとの連携



②観光タクシーの活用

・観光タクシーの導入検討

・タクシードライバーの観光ガイド機能強化

③直産市等との連携

・集客機能、物流機能の検討

4-5　地域が支える公共交通

（１）地域が守り育てる公共交通の意識づくり

今後の公共交通を全ての地域主体（市民・交通事業者・行政）による『協働』で守り育てる意識の醸成を図ることが重要です。このことによって、利用促進など公共交通の活性化が図ることが可能となり、持続可能な交通システムが構築できます。

①計画段階からの協働体制の構築
- 計画段階から市民意見交換会などのワークショップ[12]開催

②市民の公共交通利用促進に向けたモビリティマネジメント
- 住民対象のモビリティマネジメントの展開
  （公共交通利用促進週間の設定など）
- エコ通勤の拡大に向けた職場でのモビリティマネジメント
- 高校生の通学に関するモビリティマネジメント
- 学校教育における公共交通学習

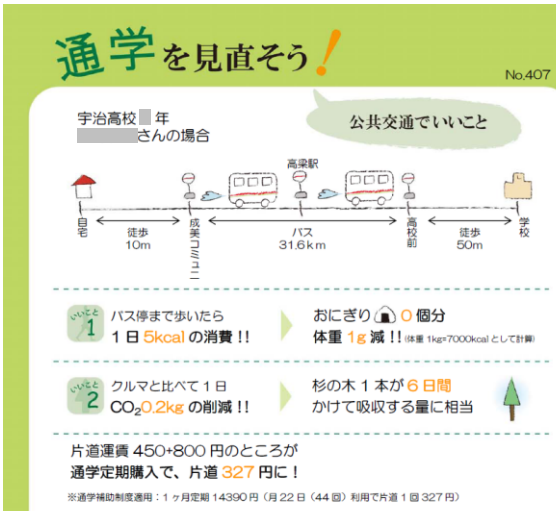
③行政内の先行的取り組み
- 業務や通勤における公共交通利用

＜モビリティマネジメントとは＞

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

具体的には、地域、職場、学校等を対象に地域の公共交通に関する情報提供、行動プランの提案、ワークショップの開催、コミュニケーション・アンケートなどを通して、対象者の自発的な行動（公共交通の利用や自家用車の自粛など）を促す一連の取り組み。

参考：高校生の通学に関するモビリティマネジメントの事例（高梁市）



[12] ワークショップ：体験型講座。一方通行的な知識や技術の伝達でなく、参加者が自ら参加・体験し、グループで何かを学びあったり創り出したりする手法。

（２）地域と協働で創る交通システム

今後の公共交通は、地域と『協働』で創ることで、効率的で真に必要な運行サービスの実現を図ることが可能となります。また、自らが運行計画に関わることで、愛着を持ちマイバス意識の醸成を図ることができます。

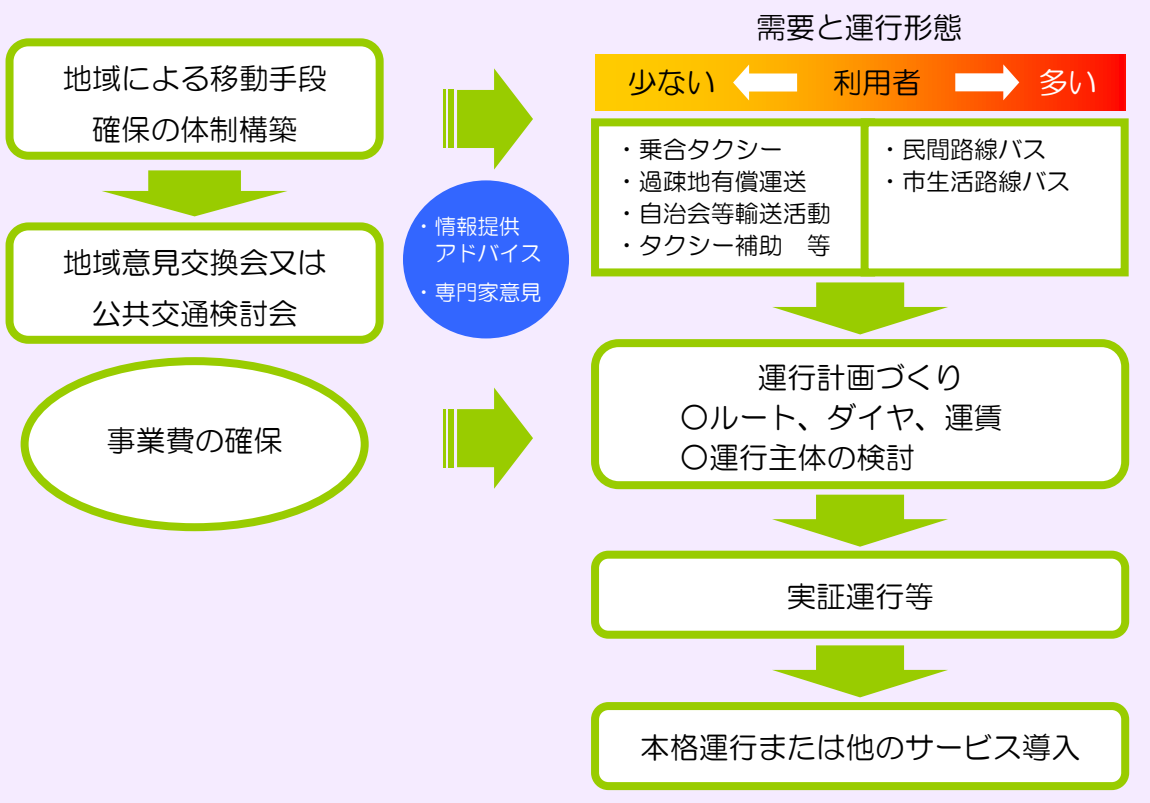
さらに、市民自らが運行主体となることも可能であり、地域の主体的な取り組みの支援を行うことも重要です。

①計画段階からの協働体制の構築（再掲）
- 計画段階から市民意見交換会などのワークショップ開催

②地域主体による移動手段の構築
- 地域によるコミュニティ交通の運行委託
- 過疎地有償運送の運行
- 自治会等輸送活動の推進
- グループタクシーなどの新しい移動補助

③地域の協力体制の確立
- 地域や企業による運行支援（協賛金、広告）
- 医療機関や商業施設による送迎、宅配サービスとの連携

地域主体の移動手段の構築フロー図



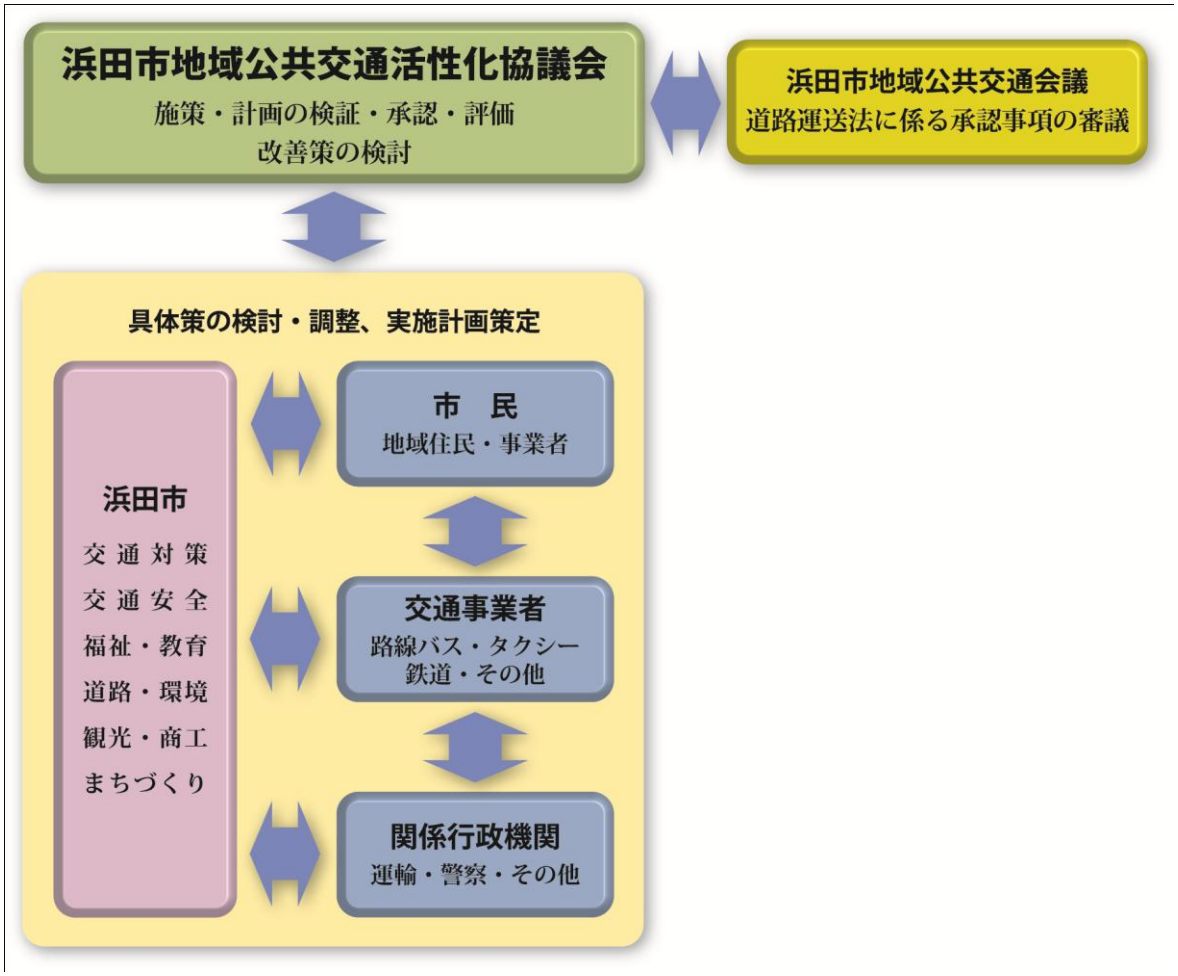
第５章　推進体制

計画の推進にあたっては、市民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有し、公共交通計画の策定、事業実施、見直し改善に至るまで、『協働』の体制を構築する必要があります。本市では、「浜田市地域公共交通活性化協議会」を設置して、施策実施の評価・検証・改善策の検討を継続的に実施し、本市の公共交通が市民生活を支える持続可能なシステムとして確立するように計画を推進します。

また、交通政策は、まちづくり、中山間地域対策、福祉・医療、教育など、様々な分野の施策と密接に関係することから、本市の庁内の関係部署との連携を強化して取り組みます。

なお、計画の実施にあたっては、道路運送法に係る承認事項等が必要となる場合は、「浜田市地域公共交通会議」において協議を調えて進める必要があります。

推進体制



浜田市地域公共交通活性化協議会委員名簿

順不同

番号	団体名等	役　職	氏　名	備　考
1	浜田市	副市長	大　谷　克　雄	会　長
2	中国運輸局島根運輸支局	首席運輸企画専門官	石　指　　淳	
3	島根県地域振興部交通対策課	管理監	神　在　英　寛	
4	浜田警察署	交通課交通総務係長	深　田　登志美	
5	国土交通省浜田河川国道事務所	所　長	安　達　久仁彦	
6	島根県浜田県土整備事務所	管理第一グループ課長	寺　尾　文　哉	
7	島根県立大学	准教授	松　田　善　臣	副会長
8	島根県立大学	講　師	西　藤　真　一	
9	浜田市社会福祉協議会	事務局長	串　崎　紀　典	
10	浜田女性ネットワーク	理　事	王　子　幸　子	
11	浜田市医師会	理　事	笠　田　　守	
12	那賀郡医師会	会　長	寺　井　　勇	
13	浜田商工会議所	副会頭	吉　田　　稔	
14	石央商工会	事務局長	今　田　康　博	
15	浜田自治区	地域協議会会長	亀　谷　利　幸	
16	金城自治区	地域協議会会長	永　見　利　久	
17	旭自治区	元地域協議会委員	榎　本　泰　弘	
18	弥栄自治区	地域協議会会長	栗　栖　一　雄	
19	三隅自治区	地域協議会委員	小松原　美　幸	
20	西日本旅客鉄道株式会社浜田鉄道部	運輸科長	渡　部　春　樹	
21	石見交通株式会社	安全輸送部長	梅　田　正　美	
22	社団法人島根県旅客自動車協会浜田支部	支部長	山　根　敏　伯	
23	島根県交通運輸産業労働組合協議会	副議長	小　谷　千　也	
24	浜田市（交通安全）	総務部長	牛　尾　祐　治	
25	浜田市（交通対策）	企画財政部長	近　重　哲　夫	
26	浜田市（福祉）	健康福祉部長	渡　部　恵　子	
27	浜田市（環境）	市民環境部長	小　澤　孝　子	
28	浜田市（観光・商工）	産業経済部長	冨　田　晋　司	
29	浜田市（道路）	建設部長	勝　田　秀　幸	
30	浜田市（教育）	教育部長	今　田　　泰	

浜田市地域公共交通基本計画策定経過

平成22年11月 ～23年1月末		地域公共交通に関する住民ニーズ調査実施 （アンケート調査・バス乗降調査）
平成23年 5月27日(金)	協議会設立総会	協議会規約等の承認
	第１回協議会	① 浜田市地域公共交通計画策定の方向性及び事業計画等の承認 ② 委託事業者選定方法承認
6月8日(月)		業務委託契約締結（株式会社バイタルリード）
	第１回調査検討分科会	計画策定に向けた調査・検討の取り組みの進め方等について検討
		《委託事業者における調査・研究》 ① 現況調査、住民ニーズ調査結果等の分析 ② バス・乗合タクシー運行事業者、医療機関、商業施設等の追加ヒアリング調査 ③ 公共交通の評価・課題の整理 ④ 目標達成に向けた計画の検討
8月24日(水)	第２回調査検討分科会	① 追加調査結果報告 ② 計画策定のあり方について検討
9月26日(月)	第１回幹事会	① 分科会の開催等経過報告 ② 計画策定に向けた調査・分析結果等の報告 ③ 基本計画素案の検討
10月26日(水)	第２回協議会	① 分科会の開催等経過報告 ② 基本計画素案の協議、決定
11月18日(金)	第３回調査検討分科会	① パブリックコメントの実施方法確認 ② 実施計画策定に向けた課題等の整理、検討
12月1日(木) ～12月28日(水)		基本計画素案に対するパブリックコメントの実施
1月26日(木)	第２回幹事会	① パブリックコメント等を踏まえた基本計画の検討 ② 実施計画策定に向けた検討
2月16日(木)	第３回協議会	① パブリックコメント等を踏まえた基本計画の協議、決定 ② 実施計画策定に向けた協議、検討

浜田市地域公共交通基本計画

～未来の市民生活を支える公共交通～

発　　行　浜田市
浜田市地域公共交通活性化協議会
〒697-8501　島根県浜田市殿町１番地
発行年月　平成 24 年３月
編　　集　浜田市企画財政部定住対策課
（浜田市地域公共交通活性化協議会事務局）
電　　話　0855-25-9221
ＦＡＸ　0855-23-1866
Ｅ－mail　teijyuu@city.hamada.shimane.jp