

浜田市地域公共交通再編計画



平成 28 年 1 月

浜 田 市
浜田市地域公共交通活性化協議会

目 次

第 1 章 浜田市の公共交通の現状と課題.....	1
1. 公共交通の現状.....	1
1-1 公共交通網.....	1
1-2 公共交通関連財政支出.....	3
2. 民間路線バス利用状況.....	4
2-1 民間路線バス乗降調査.....	4
3. 公共交通を取り巻く課題.....	11
3-1 社会環境の変化への対応.....	11
3-2 持続可能な公共交通体系の構築.....	11
3-3 交通まちづくりの推進.....	12
第 2 章 計画の基本方針.....	13
1. 公共交通再編の基本理念と基本目標.....	13
1-1 基本理念.....	13
1-2 基本目標.....	13
2. 計画の期間.....	14
3. 施策の体系.....	14
第 3 章 公共交通再編に向けた施策展開.....	15
1. 市街地路線の見直し.....	15
1-1 市街地ルートの一統化.....	15
1-2 循環系路線の見直し.....	17
2. 幹線交通と地域内交通の再編.....	20
2-1 旭自治区の交通再編.....	20
2-2 市生活路線バス及び市乗合タクシーの見直し.....	27
3. 高齢者が安心して暮らせる交通体系の構築.....	31
3-1 敬老乗車券交付事業の本格導入.....	31
4. 地域との連携による移動手段の確保.....	34
4-1 地域環境に応じた輸送モデルの検討及び実施.....	34
4-2 コミュニティワゴン（仮称）による地域活動支援.....	36
5. 利用環境の改善.....	38
5-1 バス停待合環境の改善.....	38
5-2 ゆめタウン前バス停の整備.....	41
6. 利用促進.....	42
6-1 学生割引制度の導入.....	42
6-2 分かりやすいバスマップの作成.....	43
6-3 周辺自治体との連携.....	44
7. 公共交通を利活用したサービスの展開.....	45
7-1 貨客輸送や生活支援サービス等の実現可能性調査.....	45
8. 観光振興策との連携.....	46
8-1 公共交通の観光活用.....	46
◆事業実施スケジュール.....	47

第1章 浜田市の公共交通の現状と課題

1. 公共交通の現状

1-1 公共交通網

(1) 鉄道

- JR山陰本線が東西に走っており、浜田～江津間は上り18本、下り19本、浜田～益田間が上り14本、下り13本（いずれも特急を除く）運行しています。
- 本市には8つの駅があり、8駅の26年度日平均乗車人員合計は1,312人で、この10年で32%減少しています。また、このうちの6割を浜田駅が占めています。

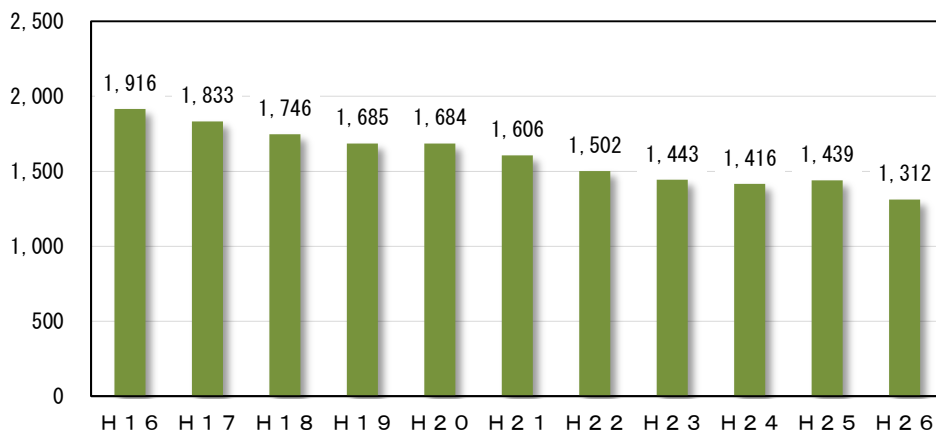


図 1-1 本市 8 駅の日平均乗車人員合計の推移

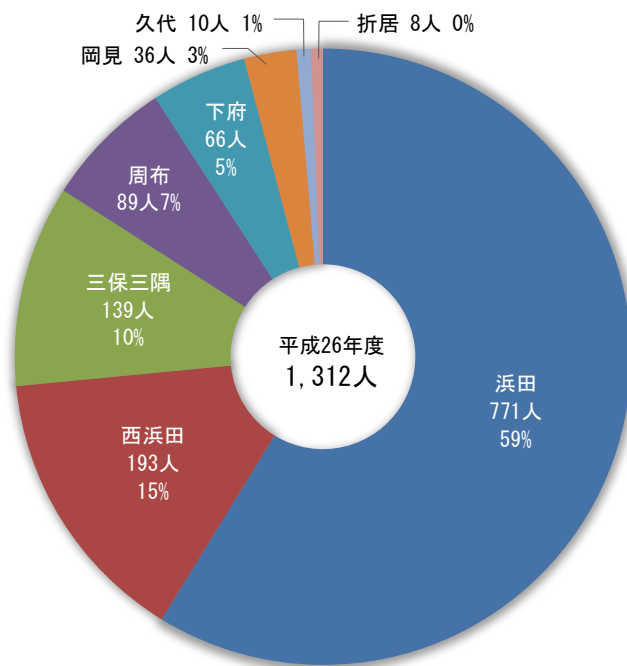


図 1-2 駅別 1 日あたり平均乗車人員

(2) 路線バス・乗合タクシー

- 本市の路線バスは、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、浜田駅を中心に本市各地を結びとともに、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年から導入され、現在は4路線20系統が運行しています。
- 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「市乗合タクシー」という。）を導入し、現在、16路線を運行しています。

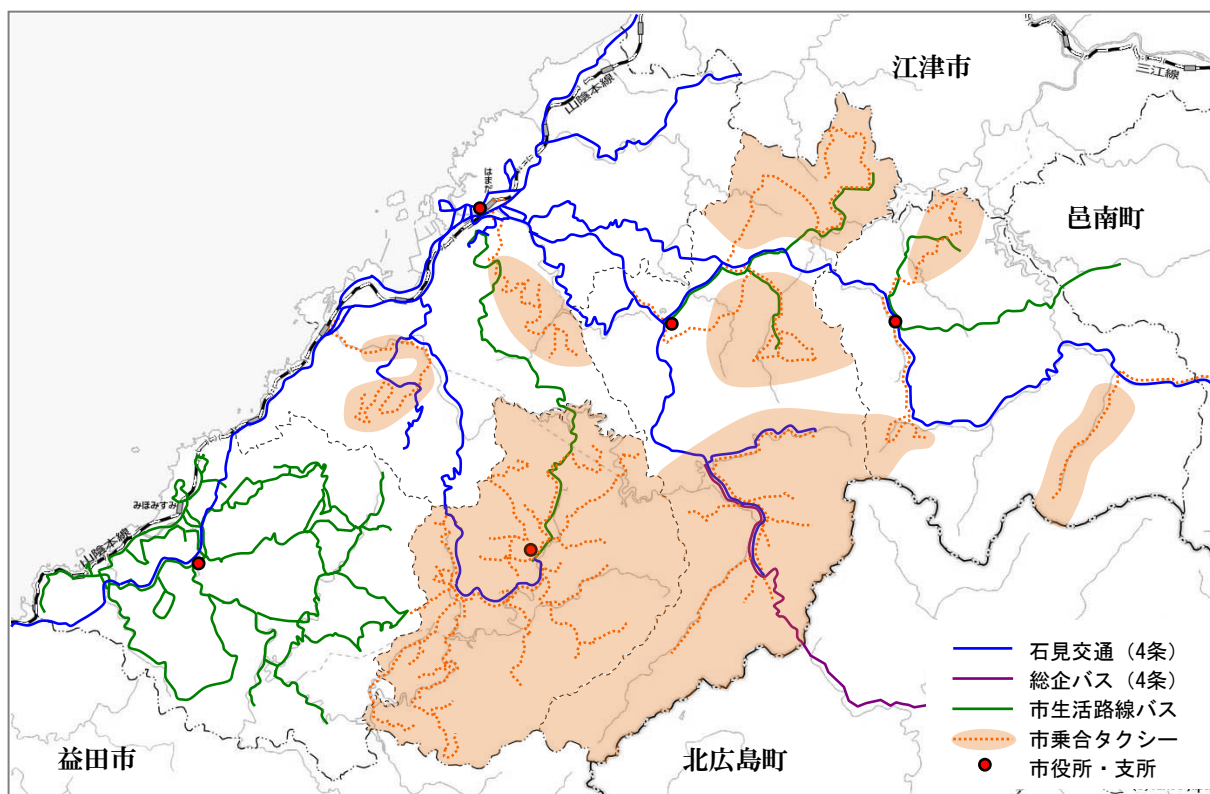


図 1-3 浜田市公共交通網

1-2 公共交通関連財政支出

- 平成 26 年度の路線バス・乗合タクシーに係る財政支出は、約 1 億 6,000 万円で、このうち 65%を民間路線バスの赤字路線に対する欠損補助金が占めています。

表 1-1 路線バス・乗合タクシーに係る財政支出（平成 26 年度）

	路線数又は路線名 ※（ ）は愛称	運行開始年	財政支出額 (千円)
民間路線バス	12 路線	昭和 18 年	105,013 (65%)
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	5,529
	② 旭路線	平成 3 年	5,905
	③ 弥栄野原路線	平成 23 年	6,562
	④ 三隅路線 (ひゃこるバス)	平成 16 年	21,590
	小計		39,586 (25%)
市乗合タクシー	① 三階・長見地区 (どんちっちタクシー)	平成 20 年	3,940
	② 美川地区 (どんちっちタクシー)	平成 20 年	3,681
	③ 金城地区 (かなぎふれあい号)	平成 21 年	3,629
	④ 旭地区 (さんさん号)	平成 21 年	1,218
	⑤ 弥栄地区 (やうね号)	平成 20 年	4,199
	小計		16,667 (10%)
財政支出額合計			161,266 (100%)

注) 民間路線バスは、赤字路線に対する欠損補助金。
市生活路線バスは、運行委託料や燃料費など、運行に係る費用の合計。
市乗合タクシーは、運行委託料。

- この他にも、敬老乗車券交付事業 (4,611 千円) やスクールバス運行事業 (57,214 千円) などにより、市民の交通手段を確保・支援しています。

2. 民間路線バス利用状況

2-1 民間路線バス乗降調査

(1) 調査概要

①調査の目的

浜田市地域交通再編計画を策定するにあたって、路線バスの利用状況等の現況を把握し、その基礎資料とすることを目的に実施しました。

②乗降調査概要

■調査日：平成26年11月14日（金）、11月18日（火）の平日2日間

※調査当日の天候 11月14日：曇り時々雨、11月18日：曇り時々雨

■調査対象：

路線・便：本市を起点または終点とする民間路線バス（石見交通）全便



対象者：本市のバス停留所で乗車または降車する乗客（＝近隣市町村等にまたがる路線において、市外で乗車し、市外で降車する乗客を除く）

■調査方法

調査員（県立大学生）がバスに乗車して、乗客個々について調査しました。

調査項目	調査方法	調査項目	調査方法
乗車バス停・降車バス停	視認	当日の利用目的	ヒアリング
利用者層	視認・ヒアリング	利用頻度（月平均）	ヒアリング
支払方法	視認・ヒアリング	バスサービス満足度	ヒアリング

注1）利用者層については、ヒアリング（外出目的）や利用者の容姿等から調査員が判断しているため、特に一般と高齢者の明確な区別はありません。

※利用者層に関する前回調査（22年調査）と比較において、各路線とも一般が減り、高齢者が増加しています。前回の調査員は高齢者（シルバー人材センター登録者）、今回は大学生という調査員の年齢の差による一般と高齢者の判断の違いによるものと推察されます。

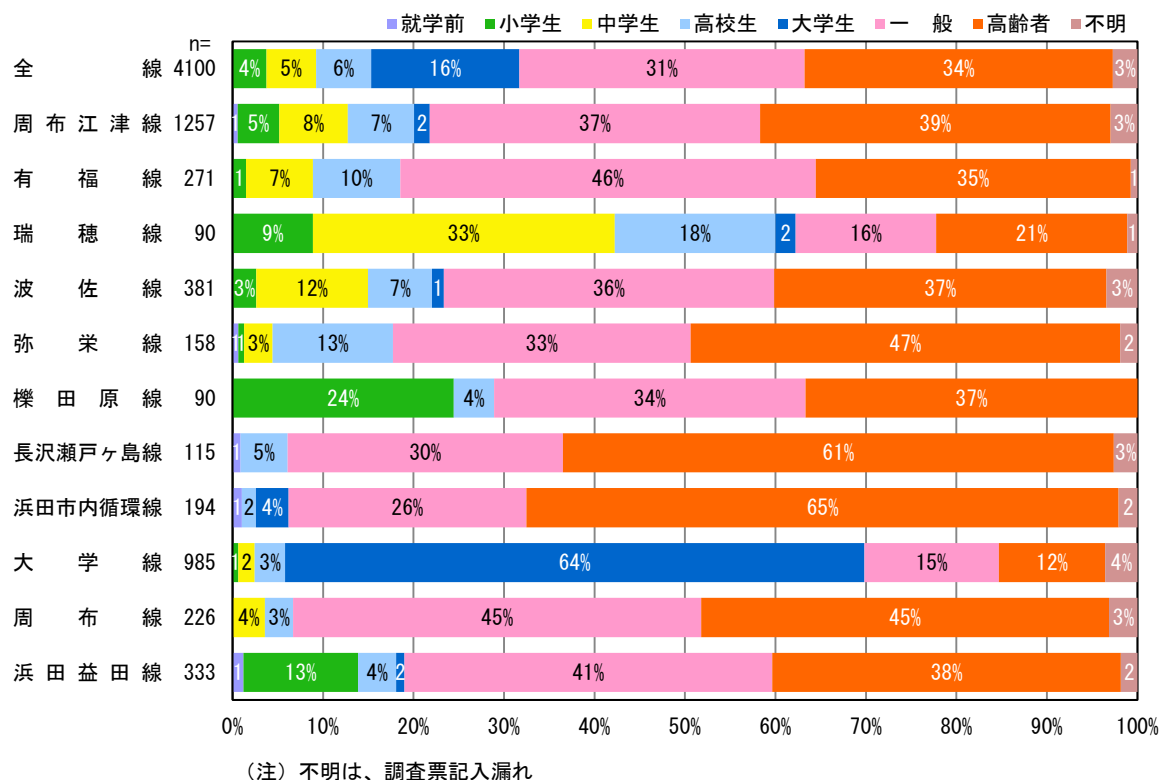
注2）通勤・通学時など大量の乗降客がある場合や、中心市街地での乗車時間の短い乗客の場合など、聞き取りできないため、当日の利用目的、利用頻度、バスサービス満足度などのヒアリング調査結果は、通勤時間帯以外の利用者や郊外利用者の意見にやや偏る傾向があります。

(2) 調査結果概要

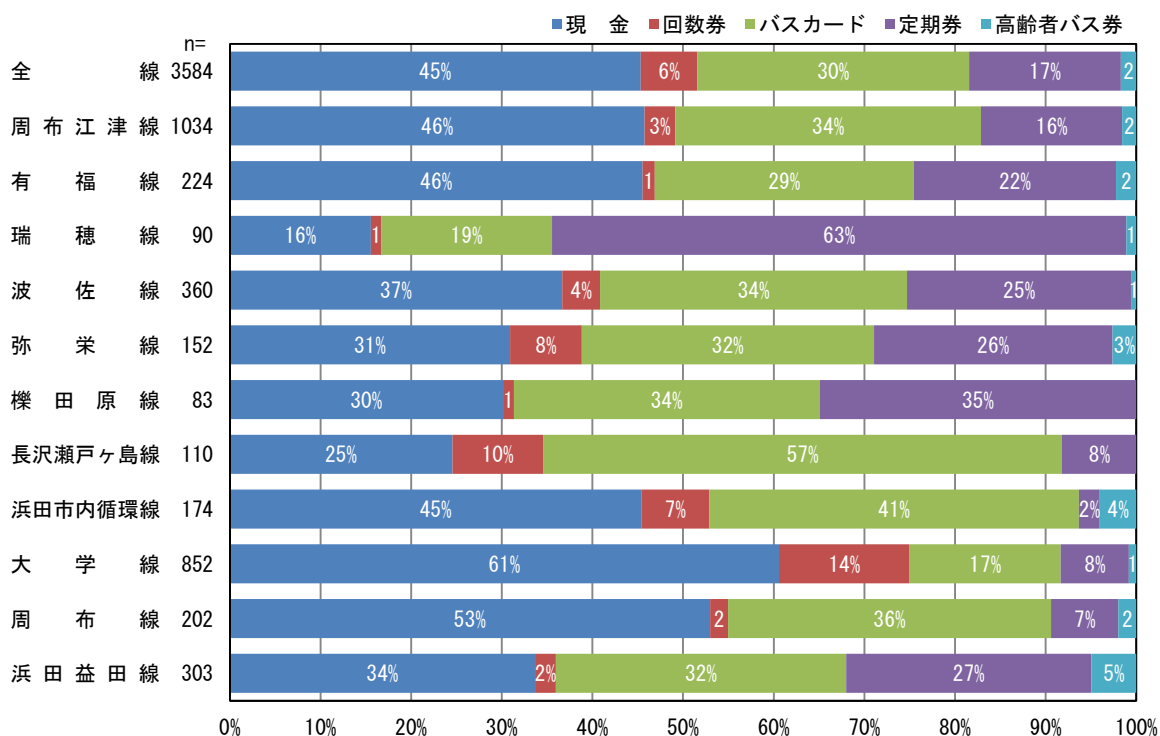
①全体概要

利用者数は、11月14日(金) 1,998人、11月18日(火) 2,102人で、2日間合計4,100人でした。

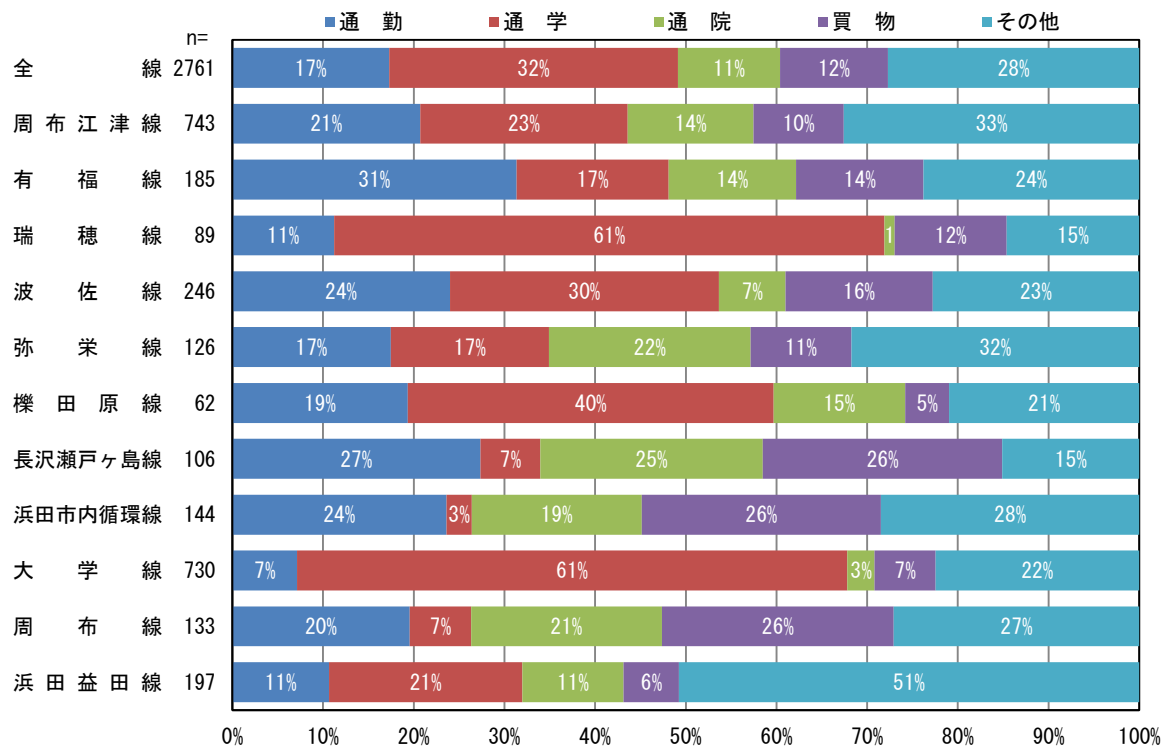
■利用者層



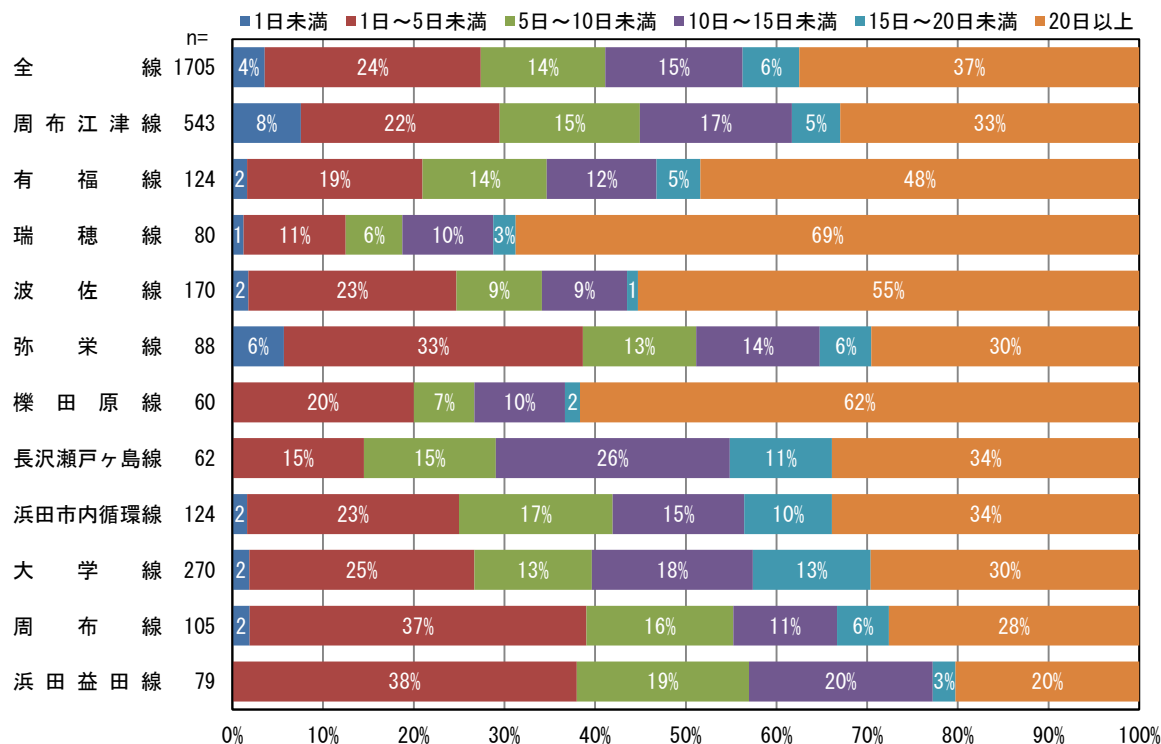
■支払方法



■当日の利用目的

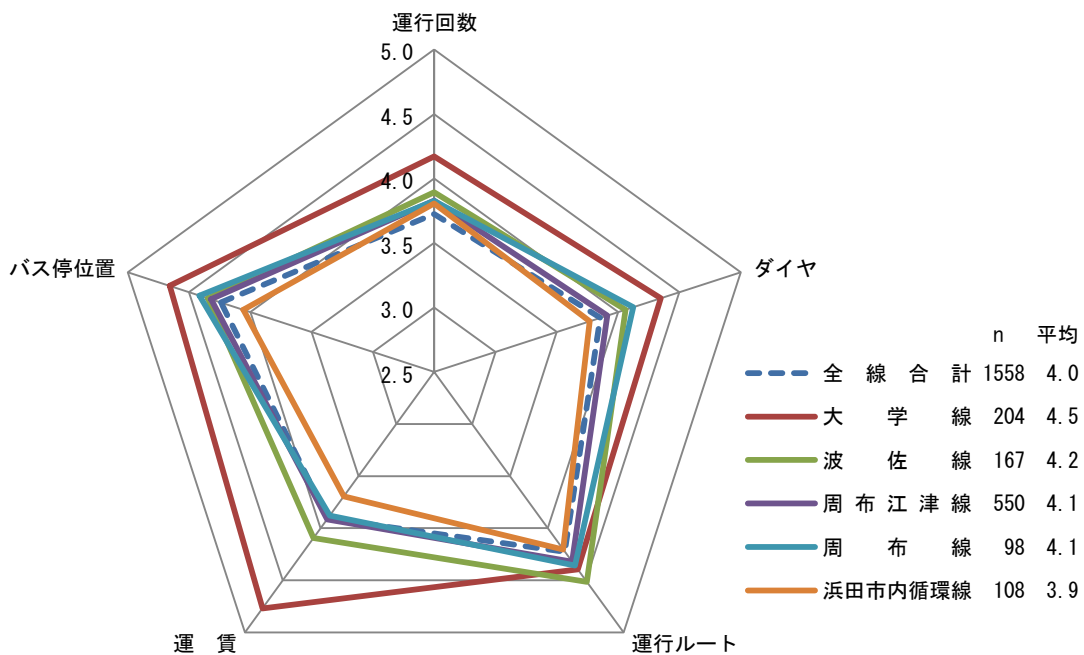


■月間利用頻度

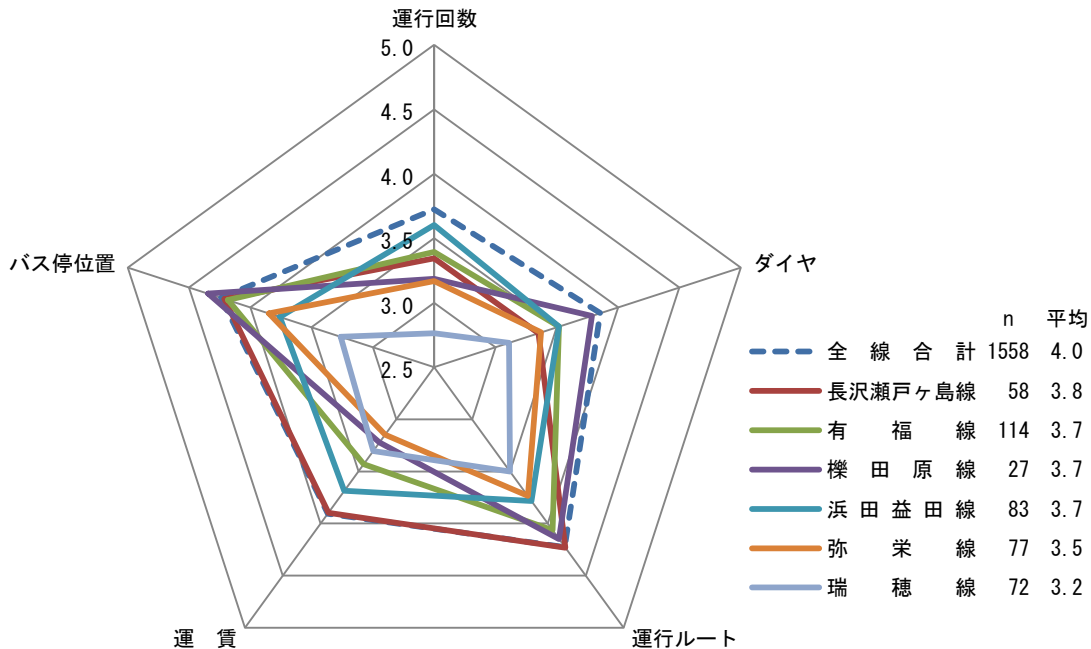


■バスの満足度

＜満足度上位5路線＞



＜満足度下位6路線＞



注) 満足度：各選択肢の満足度の評価値を「満足」5、「やや満足」4、「どちらでもない」3、「やや不満」2、「不満」1と設定し、加重平均により算出している。数値が高いほど満足度は高い。

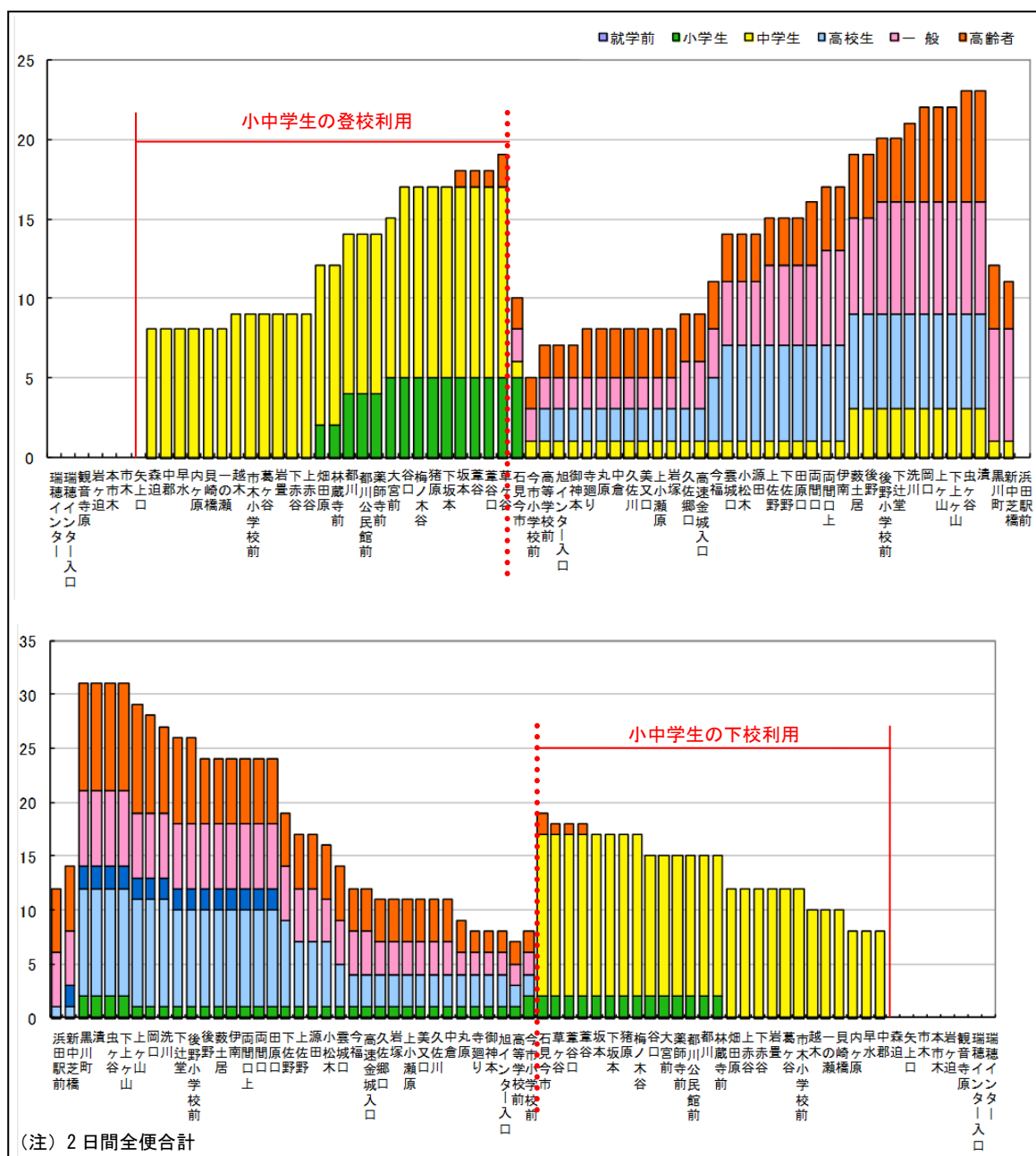
②路線別利用特性

- 瑞穂線は、交通結節点（石見今市バス停）を分岐点として、利用者層が明確に分かれる結果となりました。
- 浜田市内循環線の主な利用者は、市街地来訪者ではなく、沿線地区（浅井町、黒川町など）の住民であることが明らかになりました。
- 市街地循環系区間を有している長沢・瀬戸ヶ島線と大学線では、循環系区間内での移動利用が少ないという結果になりました。

■瑞穂線

瑞穂線の利用は、石見今市を分岐点として、明確に分かれる。

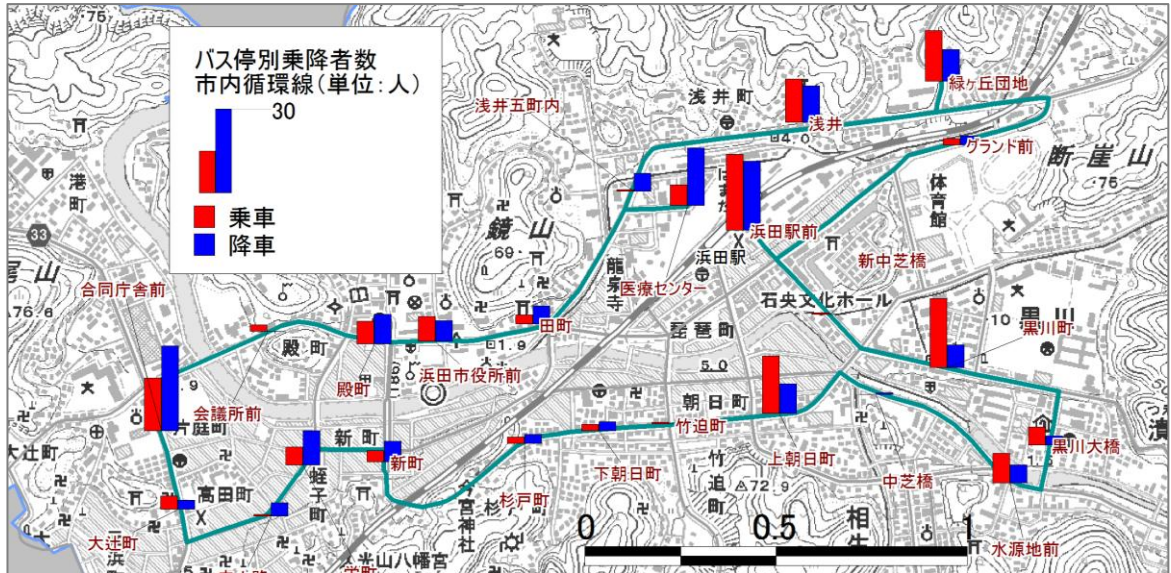
- ・ 浜田への通勤・通学利用は石見今市以北のみ
- ・ 高校通学利用：登校延べ6人、下校延べ10人
- ・ 石見今市以南は、小中学生の通学利用がほとんどで、日中はほとんど利用なし



■浜田市内循環線

バス停別乗降者数、医療機関、商業施設立地、バス路線網から、中心市街地来訪者の中心市街地での移動利用はほとんどなく、浅井町、緑ヶ丘団地、黒川町住民の足という性格が強い。

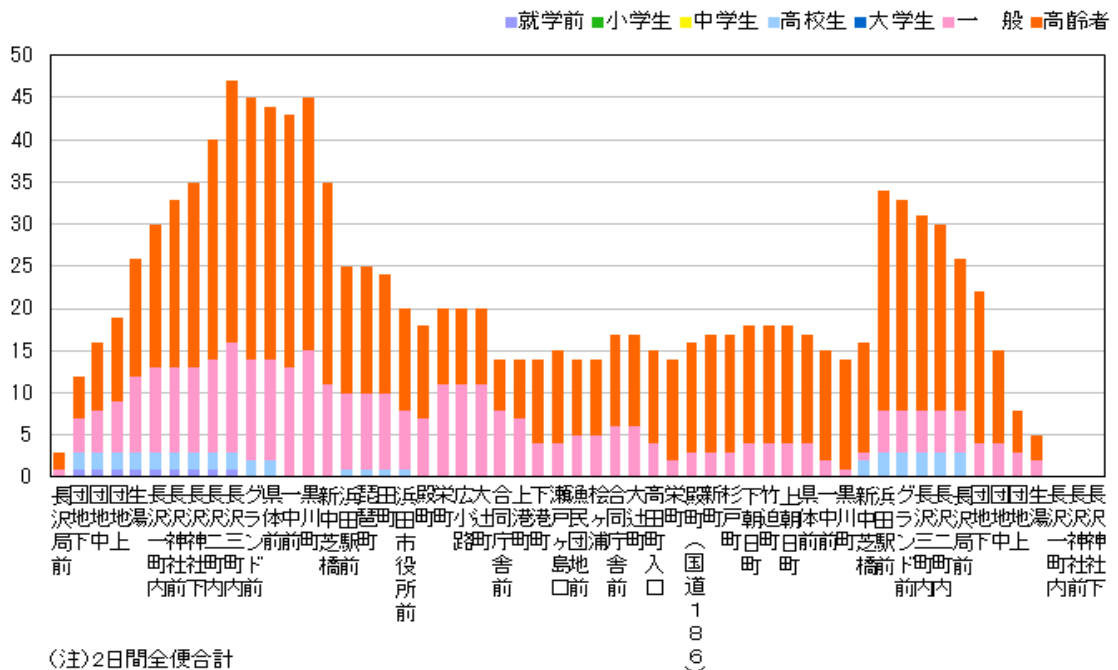
- ・乗降者数：浜田駅 50 人、合同庁舎前 47 人、黒川町 32 人、上朝日町 30 人、浅井 28 人、緑ヶ丘団地 28 人、医療センター 27 人
- ・延べ利用者数 194 人



■長沢・瀬戸ヶ島線

9割が長沢・瀬戸ヶ島地区住民利用となっている。

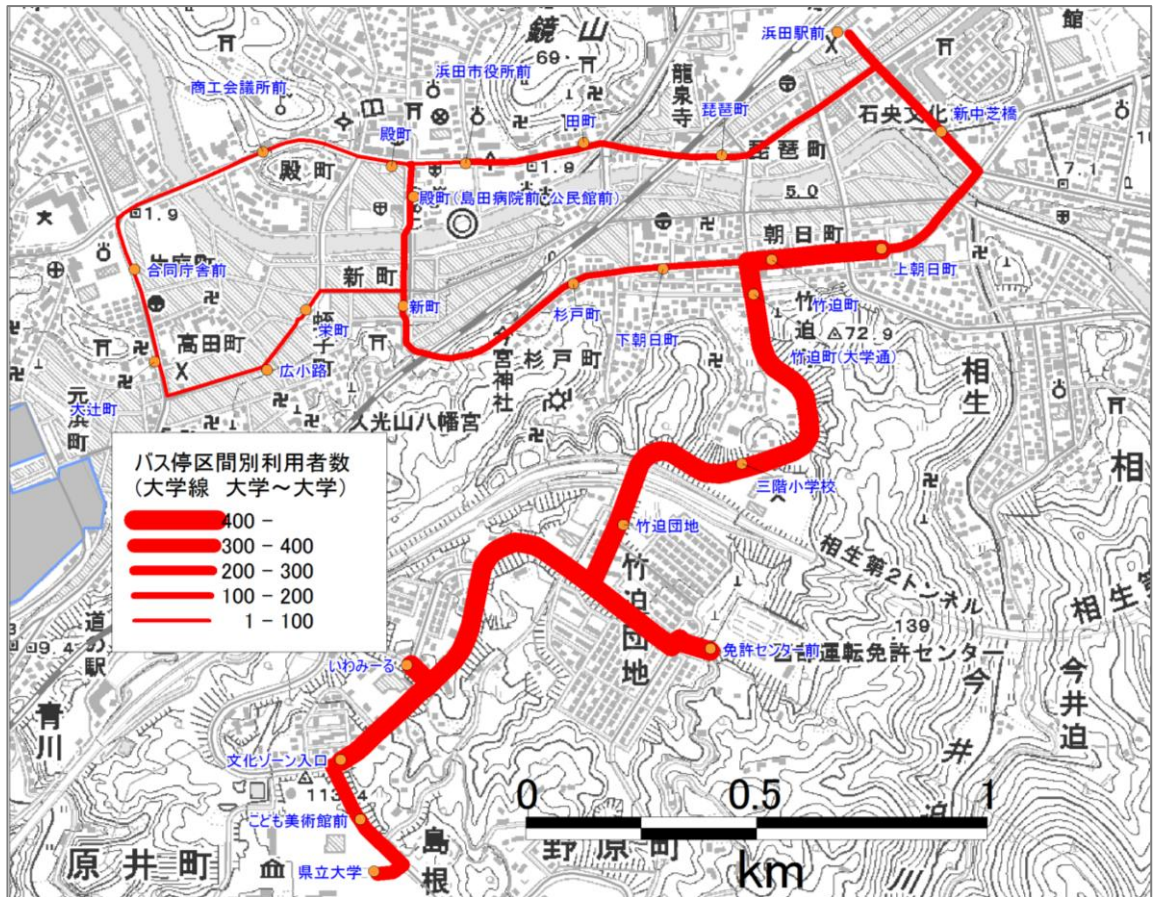
- ・長沢・瀬戸ヶ島地区乗降者数 104 人、中心市街地区間（グランド前-合同庁舎前）で乗車し、降車した人は 11 人
- ・長沢地区⇄瀬戸ヶ島地区利用 2 人



■大学線

循環系利用は、全体の1割（110人/985人）に止まる。

- ・循環系統利用者 551 人のうち県立大学ー竹迫町（大学通り）区間で乗車し、下朝日町-琵琶町区間で下車した人数は 77 人（14%）、1 便当たり平均 2.6 人
- ・循環系統利用者 551 人のうち循環区間（下朝日町ー上朝日町）で乗車し、降者した人は 33 人（6%）、1 便当たり平均 1.1 人



3. 公共交通を取り巻く課題

3-1 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、今後は医療機関や商業施設、学校等といった移動の目的地の集約化が進むと考えられますので、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、山間部の集落等では、集落の維持そのものが困難になっている地区があり、地域の生活を支える移動手段の確保が必要となります。

(2) 高齢社会への対応

- 自動車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を返納しても生活が可能となる公共交通環境の構築が求められています。
- 一方で、高齢者の免許保有率は、年々高くなっており、公共交通利用者の更なる減少が懸念されます。

高齢者の免許保有率

年代	項目	平成 20 年度			平成 27 年度		
		人口	保有者数	保有率	人口	保有者数	保有率
65～69 歳		3,946 人	2,718 人	69%	5,014 人	4,165 人	83%
70～74 歳		4,156 人	2,150 人	52%	3,780 人	2,587 人	68%
75～79 歳		4,118 人	1,482 人	36%	3,466 人	1,638 人	47%
65 歳以上		18,432 人	7,381 人	40%	19,532 人	9,911 人	51%
70 歳以上		14,486 人	4,663 人	32%	14,518 人	5,746 人	40%
75 歳以上		10,330 人	2,513 人	24%	10,738 人	3,159 人	29%
80 歳以上		6,212 人	1,031 人	17%	7,272 人	1,521 人	21%

(3) 過度なクルマ利用からの脱却

- 温室効果ガスの削減に向けて、自動車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施策を推進することが必要です。

3-2 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と財政負担を考慮し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あり、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、経路、運賃、乗り継ぎ環境、情報提供等の充実を図ることが有効です。
- また、本市と周辺自治体に関連する広域交通（国道 9 号線沿いのバス路線や JR 山陰本線・三江線など）の維持存続に向けては、関係自治体と連携した取り組みの強化が必要です。

(3) 地域が支える公共交通

- 人口減少等、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仕組みづくりが必要な状況です。
- そのため、公共交通の運行計画を立てる段階から市民と交通事業者や行政が「協働」で取り組み、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等の拡大を推し進めていくことが必要です。

3-3 交通まちづくりの推進

(1) 中心部や各自治区の利便性向上

- 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、商業施設や高校等へのアクセスの改善、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等を図り、利便性を向上させることが効果的です。
- また、持続可能な交通体系を構築するためには、国の目指す「小さな拠点」づくりのような拠点施設の集約化など、コンパクトでまとまりのあるまちづくりに配慮する必要があります。

(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、バス停等から遠い交通空白地域を含め、高齢者の徒歩等による移動負担を軽減することも重要な視点となります。
- 平成 26 年度から試行実施した敬老乗車券交付事業については、対象地域の拡大を望む声が多く寄せられている一方で、市の財政負担を踏まえ、対象者や補助額の見直し等、新たな制度設計を行う必要があります。

(3) 観光の魅力を高める交通サービス

- 市民だけでなく、市外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、本市に点在する観光スポットへアクセスしやすい環境づくりが求められています。

第2章 計画の基本方針

1. 公共交通再編の基本理念と基本目標

1-1 基本理念

未来の市民生活を支える公共交通

本市では、平成17年10月の市町村合併に際して「浜田那賀方式自治区」制度を導入し、地域の個性を活かしたまちづくりを進めています。

しかし一方で、人口減少や少子高齢化といった課題は、全自治区共通のものであり、課題解決に向けては、市域一体的な未来を見据えた取り組みも重要となります。

このような状況を踏まえ、高齢者等の交通弱者が安心して暮らせるまちづくりを念頭に、それぞれの地域特性に対応した持続可能な交通体系を構築します。

1-2 基本目標

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4つの目標を設定します。

(1) わかりやすい公共交通ネットワークの構築

市民の通勤・通学・通院・買い物等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、路線バスを中心にわかりやすい公共交通ネットワークを構築します。

(2) 交通弱者にやさしい移動手段の確保

地域とも連携しながら、高齢者を中心とした交通弱者が安心して生活できる移動手段を確保します。

(3) 利用しやすい交通環境の整備

交通結節点の環境整備、誰もがわかりやすい情報提供等、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目指します。

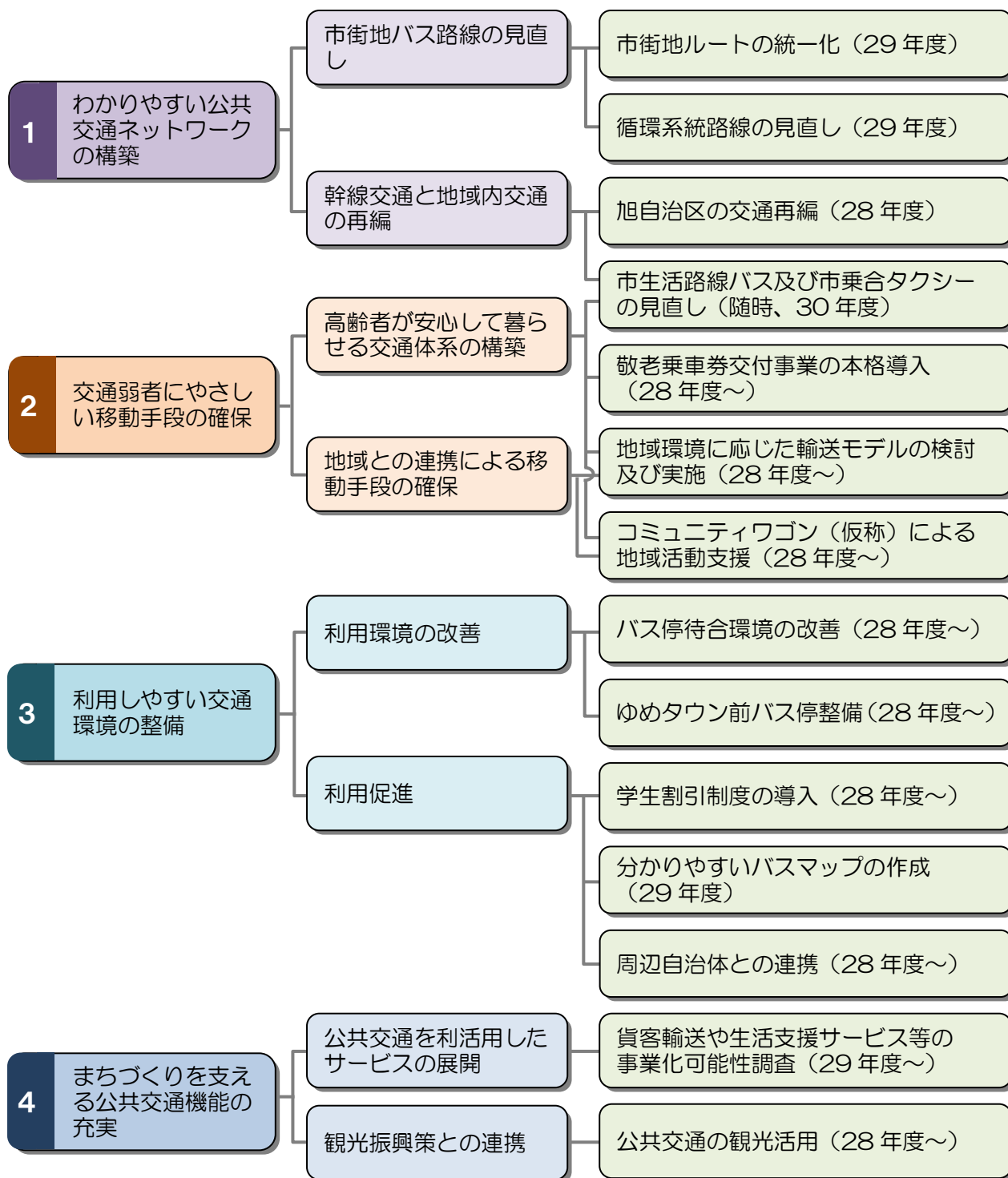
(4) まちづくりを支える公共交通機能の充実

地域公共交通が担ってきた人の移動サービスだけでなく、公共交通による荷物の運搬、買い物代行、安否確認等といった新たなサービス機能を付加し、市民が取り組むまちづくり活動等を支援します。

2. 計画の期間

平成 28 年度から平成 30 年度までの 3 年間とします。

3. 施策の体系



第3章 公共交通再編に向けた施策展開

1. 市街地路線の見直し

1-1 市街地ルートの一貫化

(1) 計画概要

循環系路線（浜田市内循環線、長沢・瀬戸ヶ島線、大学線）を除く全路線を国道9号ルート（浜田駅前-浜田市役所前-合同庁舎前-浜田原町）に統一する方向で調整します。

(2) 現状と課題

- 周布に民間路線バスの車庫があるため、中心市街地の主要目的地を結ぶ民間バス路線は充実していますが、路線が輻輳しているため、利用者にとって分かりにくくなっています。
- 栄町バス停を経由する路線は、市街地の主要商業施設である「ゆめタウン浜田」の最寄バス停となる合同庁舎前バス停を通過しないため、ゆめタウン浜田へアクセスしづらくなっています。

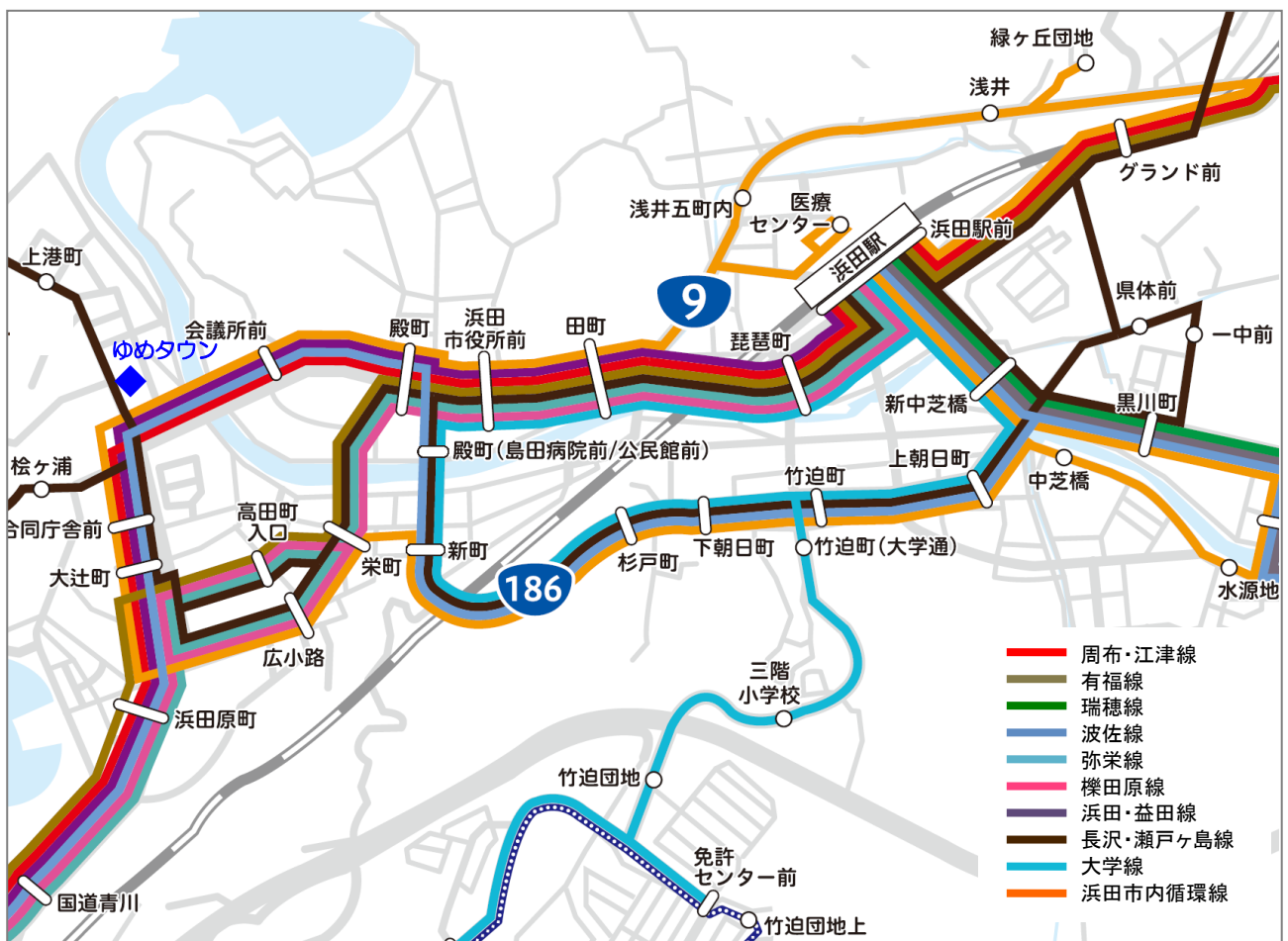


図 3-1 市街地バス路線

(3) 計画内容

- 周布線の浜田駅前-浜田原町区間について、栄町バス停利用者の意見を踏まえた上で、国道9号ルート（浜田駅前-浜田市役所前-合同庁舎前-浜田原町）へ統一する方向で調整します。
- 有福線、弥栄線、櫛田原線の殿町-浜田原町区間について、栄町バス停利用者の意見を踏まえた上で、栄町経由ルートから国道9号ルートへ変更する方向で調整します。
- 波佐線の浜田駅前-殿町区間について、国道186号経由ルートから国道9号ルートへ変更する方向で調整します。



図 3-2 市街地バス路線（計画）

(4) 計画実施年度

- 【検討調整】平成28年度
- 【事業実施】平成29年度～

1-2 循環系路線の見直し

(1) 計画概要

- 大学線は、循環系統の一部を見直し、浜田駅と大学の直通運行を基本に再編します。
- 浜田市内循環線は、大学線の循環系統の削減に合わせ、大学線との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を行います。
- 長沢・瀬戸ヶ島線は、長沢町内の商業施設への買物に利用できるよう長沢地内の運行ルートを変更します。

(2) 現状と課題

- 市街地循環系統のある大学線、長沢・瀬戸ヶ島線は、いずれも市街地循環区間の利用は少なく、運行ルート等の見直しが必要です。
 - ・ 大学線：市街地循環区間（県立大学→琵琶町、下朝日町→上朝日町）の利用者は、全体の1割。
 - ・ 長沢・瀬戸ヶ島線：利用者の9割が長沢・瀬戸ヶ島地区住民。
- 大学線は、竹迫団地等から合同庁舎・市役所周辺の通勤ニーズがありますが、通勤時間帯の便が不十分なため、通勤利用しにくい状況となっています。
- 長沢地内にある商業施設「服部タイヨー」は、長沢・瀬戸ヶ島線の運行ルート上にないため、同施設への買物には、長沢・瀬戸ヶ島線を利用しづらくなっています。
- 浜田市内循環線は、市民の中心市街地における移動利用よりも、浅井町、緑ヶ丘団地、黒川町住民の足として利用されています。

表 3-1 平成 26 年度運行実績

路線	系統番号	運 行 系 統			キロ程	実車走行キロ	平均回数	乗車密度	一日当輸送量	収支率
		起点	経過地	終点						
大学線	1	浜田駅前	竹迫団地	県立大学	3.4	20,821.6	8.3	3.4	28.2	87%
	2	浜田駅前	免許センター	県立大学	4.0	2,976.0	1.5	4.0	6.0	102%
	3	県立大学	竹迫団地	県立大学	8.2	24,788.6	4.1	5.9	24.1	76%
	4	県立大学	竹迫団地、免許センター	県立大学	8.8	4,364.8	1.0	4.8	4.8	62%
	5	県立大学	免許センター、竹迫団地	県立大学	8.8	4,364.8	1.0	4.9	4.9	63%
	6	県立大学	合同庁舎前・竹迫団地	県立大学	9.6	6,991.2	1.0	1.2	1.2	15%
				計		64,307.0	16.9	4.1	69.2	72%
浜田市内循環線	1	浜田駅前	医療センター	浜田駅前	8.5	40,119.1	6.5	1.4	9.1	34%
	2	黒川町	医療センター	浜田駅前	7.8	2,833.2	0.5	0.9	0.4	24%
	3	浜田駅前	医療センター、緑ヶ丘団地	浜田駅前	8.9	16,164.6	2.5	1.0	2.5	24%
				計		59,116.9	9.5	1.3	12.0	30%
長沢・瀬戸ヶ島線	1	長沢局前	団地上、浜田駅、団地上	長沢局前	12.2	4,453.0	0.5	0.2	0.1	8%
	2	長沢局前	団地上、浜田駅	長沢局前	10.5	3,832.5	0.5	0.3	0.1	9%
	3	長沢局前	瀬戸ヶ島口、団地上	長沢局前	17.2	25,078.4	2.0	0.9	1.8	17%
	4	長沢局前	瀬戸ヶ島口	長沢局前	15.5	5,649.1	0.5	0.8	0.4	16%
	5	長沢局前	グラウンド前、医療センター	浜田駅前	2.8	2,044.0	1.0	0.8	0.8	44%
	6	浜田駅前	グラウンド前	長沢局前	1.6	584.0	0.5	0.4	0.2	39%
				計		41,641.0	5.0	0.7	3.4	17%

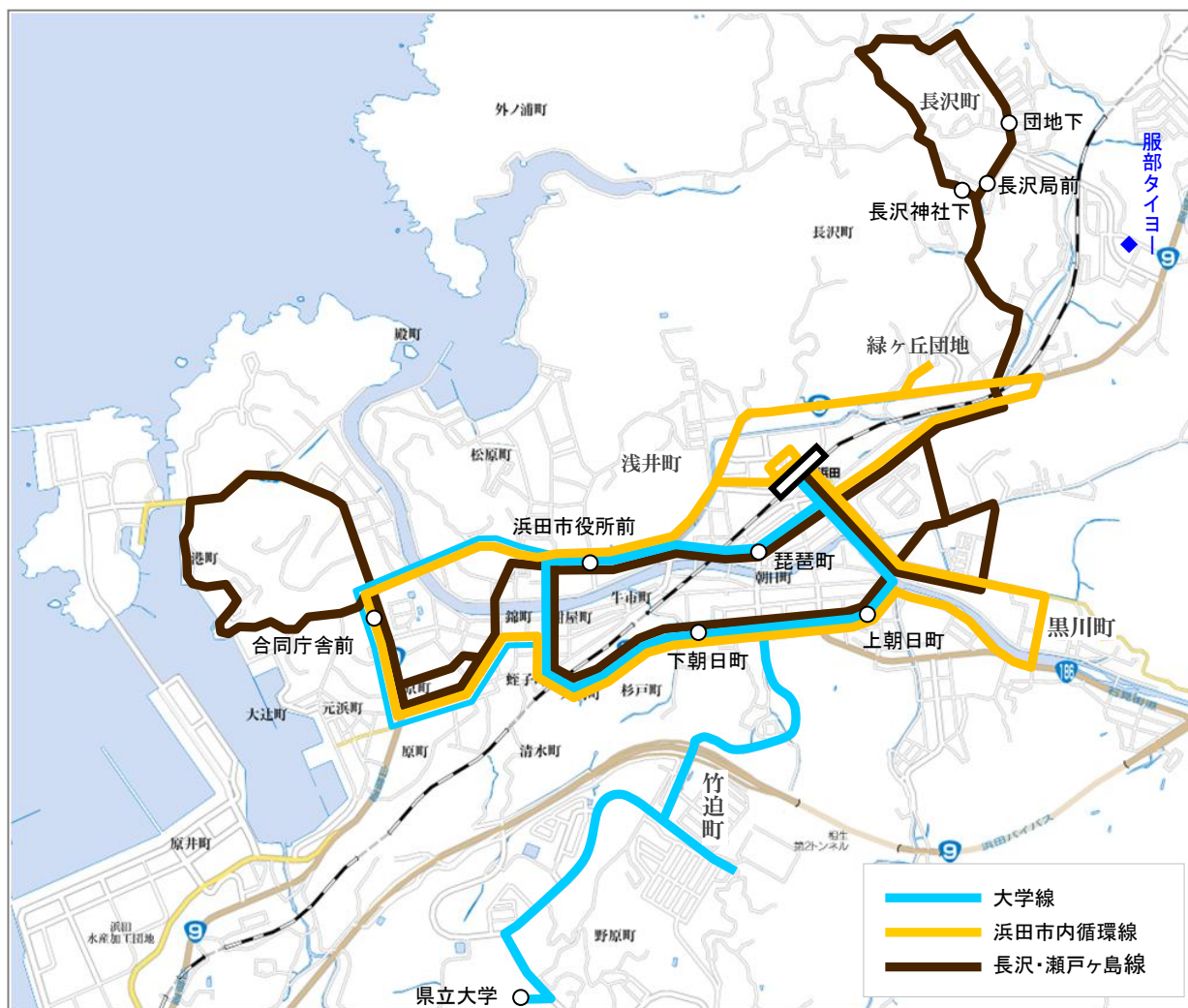


図 3-3 市街地循環系バス路線

(3) 計画内容

①大学線

- 日中の循環系統便（県立大学-（合同庁舎前）-浜田市役所前-浜田駅前-上朝日町-県立大学）便については、利用状況を踏まえて減便し、浜田駅-県立大学系統便（浜田駅前-上朝日町-県立大学）を増便します。
- 合同庁舎・市役所周辺への通勤及び県立大学生のアルバイト後の帰宅用に、朝夕及び夜間の循環系統便をダイヤ改正するとともに、順路を検討します。
- 大学寮への路線延伸について、引き続き検討を行います。

②浜田市内循環線

- 大学線の循環系統便の削減に合わせて、大学線との接続を踏まえてダイヤを改正します。
- 浅井町、緑ヶ丘団地、黒川町住民利用が主である現状を踏まえつつ、市民の中心市街地移動手段としての利用を促進するため、逆回り（左回り）や、浅井町、緑ヶ丘団地経由と黒川町経由に系統を分けるなど運行ルートの短縮化を検討します。

③長沢・瀬戸ヶ島線

長沢地内の商業施設「服部タイヨー」での買物に利用できるよう長沢地内の循環ルート（長沢局前→長沢神社下）を団地下から服部タイヨー前を經由して国道9号（菅原団地入口T字路）に出るルートに変更します。

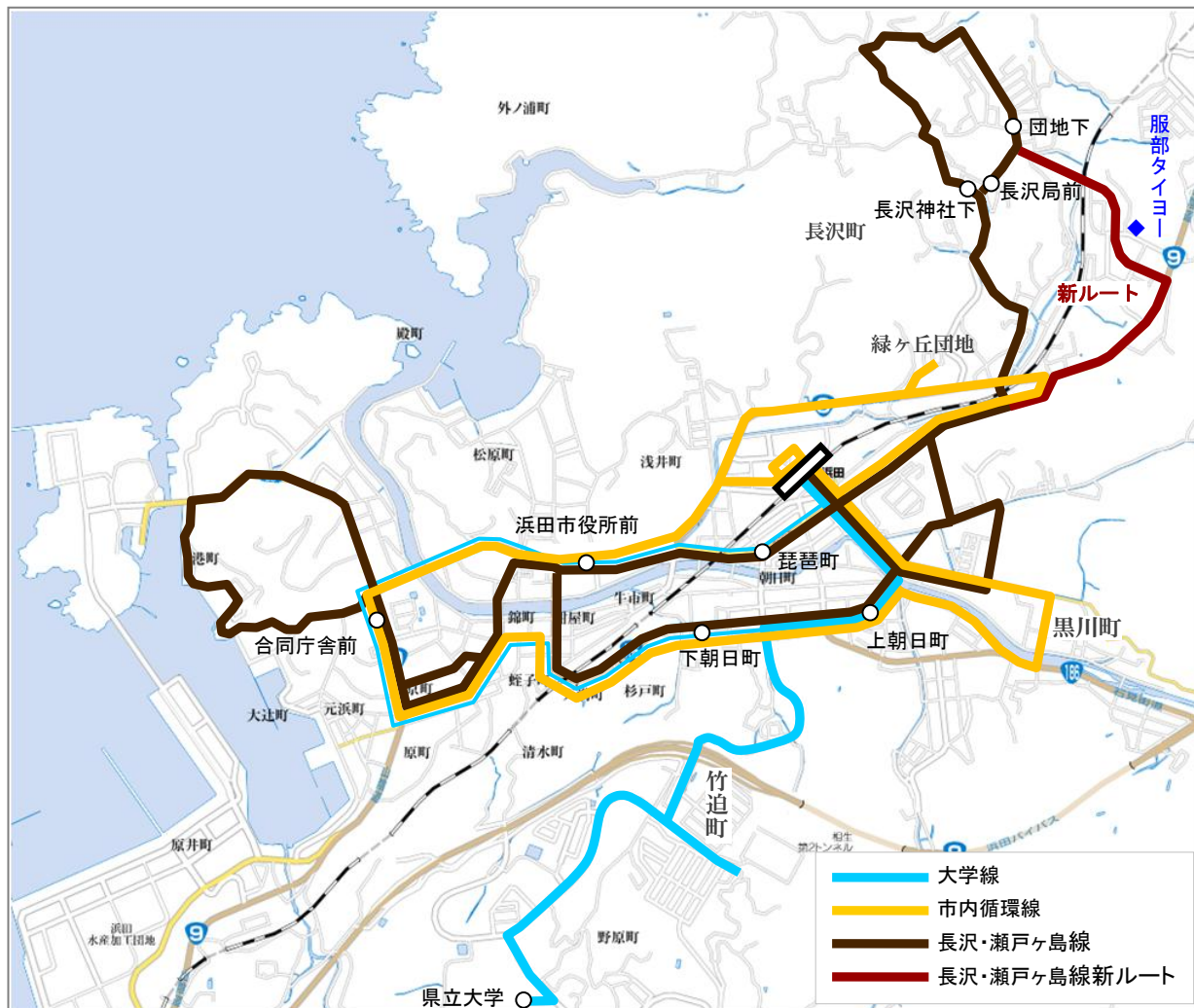


図 3-4 市街地循環系バス路線（計画）

(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 28 年度

【事業実施】平成 29 年度～

2. 幹線交通と地域内交通の再編

2-1 旭自治区の交通再編

(1) 計画概要

- 石見交通「瑞穂線」の運行区間を現在の「浜田駅前～瑞穂インター」から「周布～浜田駅前～石見今市」に変更します。
- 石見交通「瑞穂線」の運行区間変更に伴い、代替交通として瑞穂インター～石見今市～まんてん（旭インター前）旭小学校間を結ぶ市生活路線バスを新規運行します。
- 市乗合タクシー「坂本線」「来尾線」を統合し、利用対象区域を坂本・都川・来尾・市木地区に拡大します。

(2) 現状と課題

- 石見交通「瑞穂線」の26年度の収支率は、64%と全路線の収支率（56%）を上回っていますが、石見今市～瑞穂インター区間（21.8 km）は、小中学生の通学利用がほとんどで日中はほとんど利用がない状況となっています。乗降調査では、同区間（呂南町内及び石見今市バス停を除く）の一般利用者数は、2日間で延べ4人（瑞穂線全利用者数の4.5%）という結果でした。
- 石見交通「瑞穂線」の利用者数が国・県協調補助金の交付要件1を下回ったため、28年度から補助対象路線から外れることとなります。

表 3-2 石見交通「瑞穂線」系統別収支実績（H25.10.1～H26.9.30）

系統 番号	運 行 系 統			キロ 程	実車 走行キロ	平均 回数	乗車 密度	一日当 輸送量	経常収益	経常費用	収支率
	起点	経過地	終点								
1	浜田駅前	潰、下佐野 今市	瑞穂イン ター	43.9	101,891.9	3.1	3.2	9.9	15,261,230	22,393,801	68%
2	浜田駅前	潰、下佐野 今市	瑞穂イン ター入口	43.1	42,151.8	1.3	3.4	4.4	6,723,801	9,264,122	73%
3	浜田駅前	潰、下佐野	今市	22.1	16,138.7	1.0	0.7	0.7	691,901	3,546,963	20%
計					160,182.4	5.4	2.8	15.0	22,676,932	35,204,886	64%

1 交付要件：1日当り輸送量15人以上が交付の条件となっています。瑞穂線については、系統番号1・2が国県補助対象であり、1日当り輸送量が14.3人（9.9人+4.4人）であることから、補助対象外となりました。

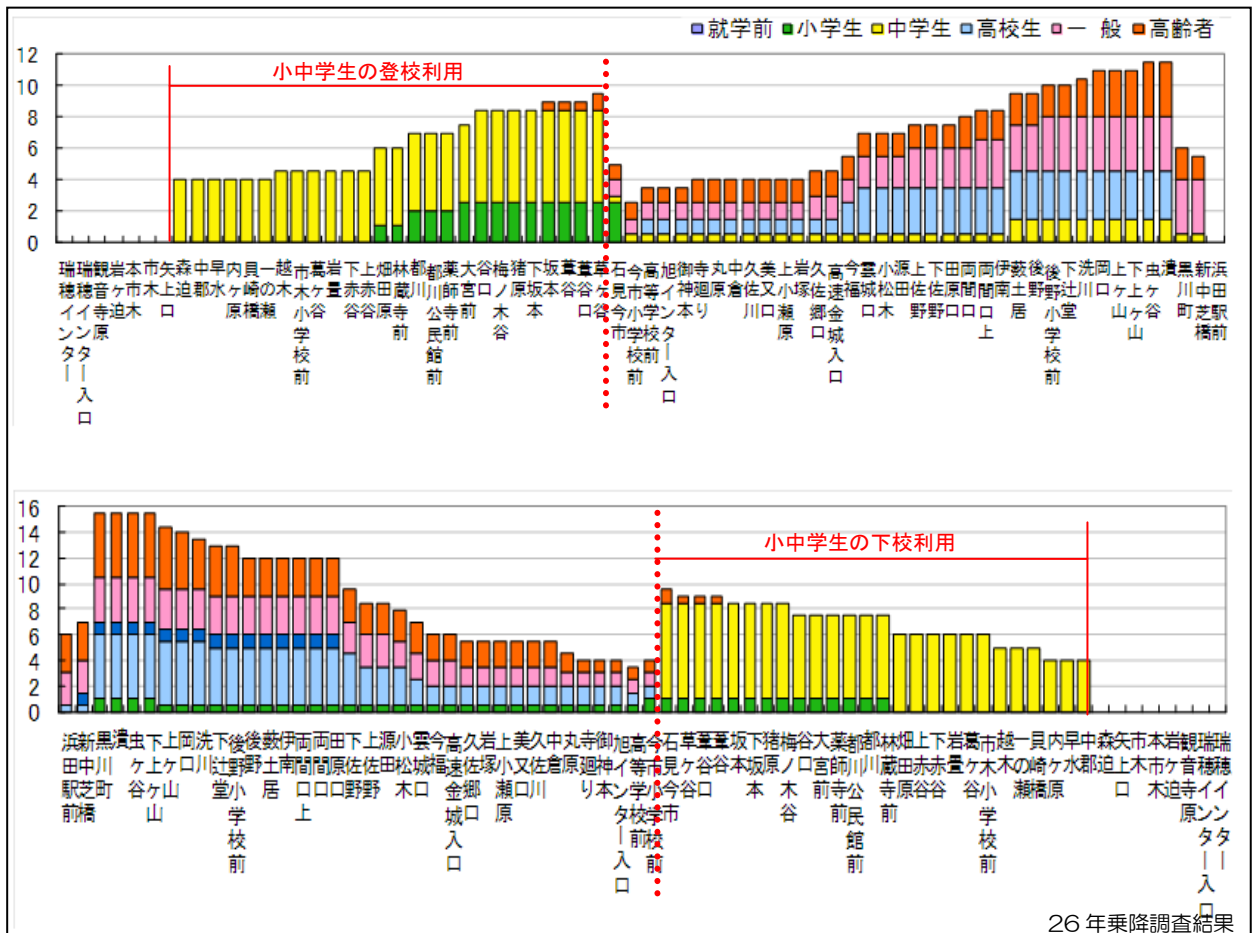


図 3-5 石見交通「瑞穂線」区間乗車人数（1日平均）

表 3-3 石見今市-瑞穂インター区間便別利用者数（平日平均）

瑞穂⇒浜田駅						浜田駅⇒瑞穂					
瑞穂インター	瑞穂インター入口	石見今市	浜田駅前	今市-瑞穂区間 利用者数(日平均)		浜田駅前	石見今市	瑞穂インター入口	瑞穂インター	今市-瑞穂区間 利用者数(日平均)	
				乗車	降車					乗車	降車
	▲6:27	▲7:08	▲7:52	1.4人	1.4人	7:30	8:17	8:55	8:57	1.8人	1.8人
	7:15	7:56	8:40	7.6人	1.8人	12:20	13:07	13:45	13:47	2.2人	2.6人
12:00	12:02	12:43	13:27	1.8人	1.6人	14:10	14:57			-	-
		15:40	16:24	-	-	▲15:50	▲16:37	▲17:15	▲17:17	2.0人	2.4人
15:50	15:52	16:33	17:17	0.0人	0.0人	17:40	18:27	19:05	19:07	1.4人	2.2人
▲17:35	▲17:37	▲18:18	▲19:02	0.0人	0.0人	18:35	19:22	20:00	止	0.0人	0.2人

▲印 日曜・祝日運休

乗降調査 27年6月15日(月)～6月19日(金)

- 市乗合タクシー「来尾線」は、市木への通院利用しかできず、利用者からは、買い物利用ができるよう今市方面への運行を希望する声があります。
- 市乗合タクシー「坂本線」の利用者からは、通院のために市木方面への運行を希望する意見があります。

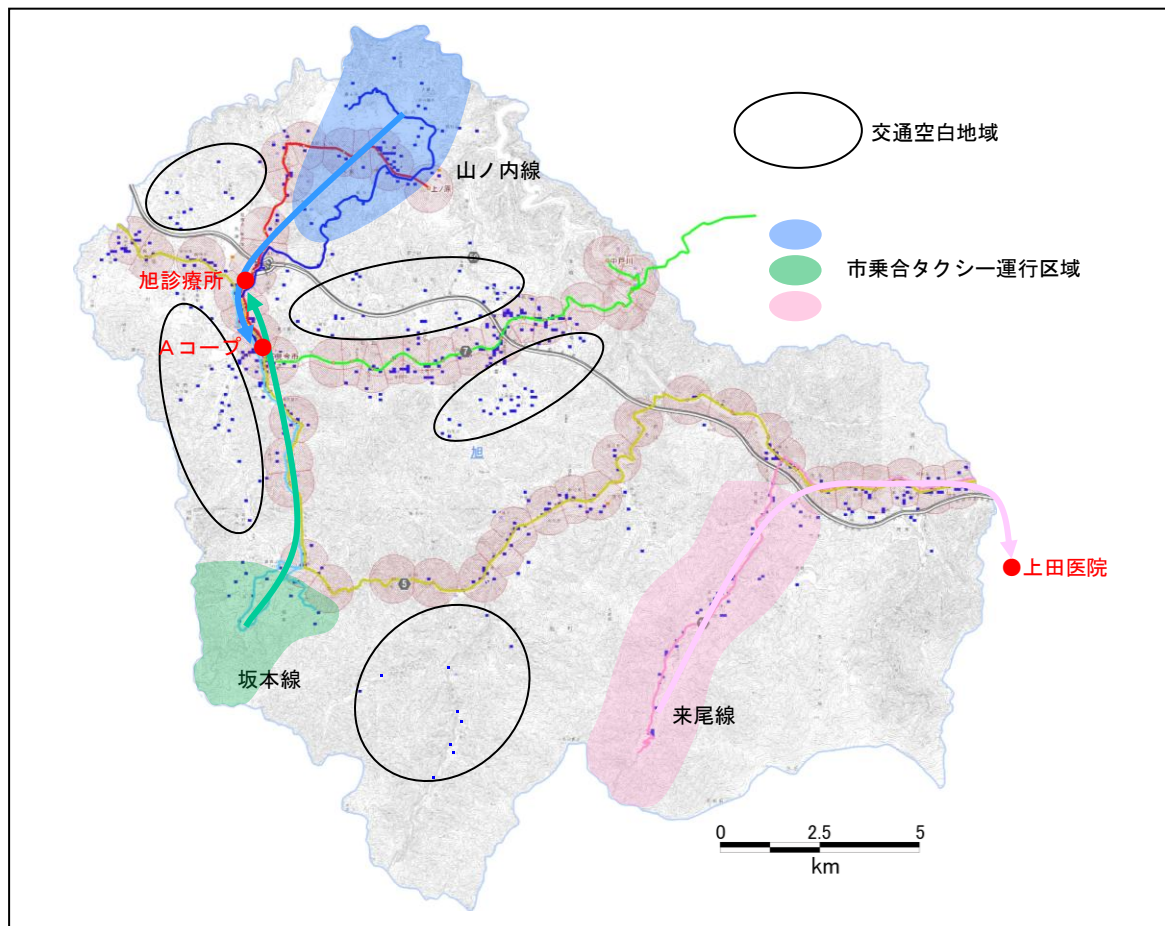


図 3-6 市乗合タクシー運行エリアと交通空白地域

表 3-4 市乗合タクシー運行・利用状況

路線	運行日	日運行便数	年間利用者数	年間設定便数	年間運行便数	1 便当利用者数
山ノ内線	月曜日	往路 1 便、復路 1 便	142 人	102 便	73 便	1.4 人
坂本線	木曜日	往路 1 便、復路 1 便	68 人	102 便	52 便	0.7 人
来尾線	第 2・4 火曜日	往路 1 便、復路 1 便	213 人	48 便	44 便	4.4 人
小計			423 人	252 便	169 便	1.7 人

- 平成 28 年 4 月の旭小学校の新校舎開校に伴い、既存の市生活路線バス（スクールバス混乗方式）運行ルートの一部変更が必要となります。

(3) 計画内容

①瑞穂線運行区間の変更と市生活路線バスの運行

- 石見交通「瑞穂線」の石見今市～瑞穂インター区間を廃止し、同区間の代替移動手段として市生活路線バス「瑞穂線（仮称）」（実質的には、一般混乗型の旭小中学校スクールバス）を運行します。
- 石見今市以北においては、浜田駅での乗り換えなしで主要商業施設・医療機関等へ行けるように石見交通「瑞穂線」を浜田駅前から周布まで路線延長（10.0km）します。
※石見交通「瑞穂線」は、運行区間の変更に伴い「今市線」等へ路線名の変更が必要です。

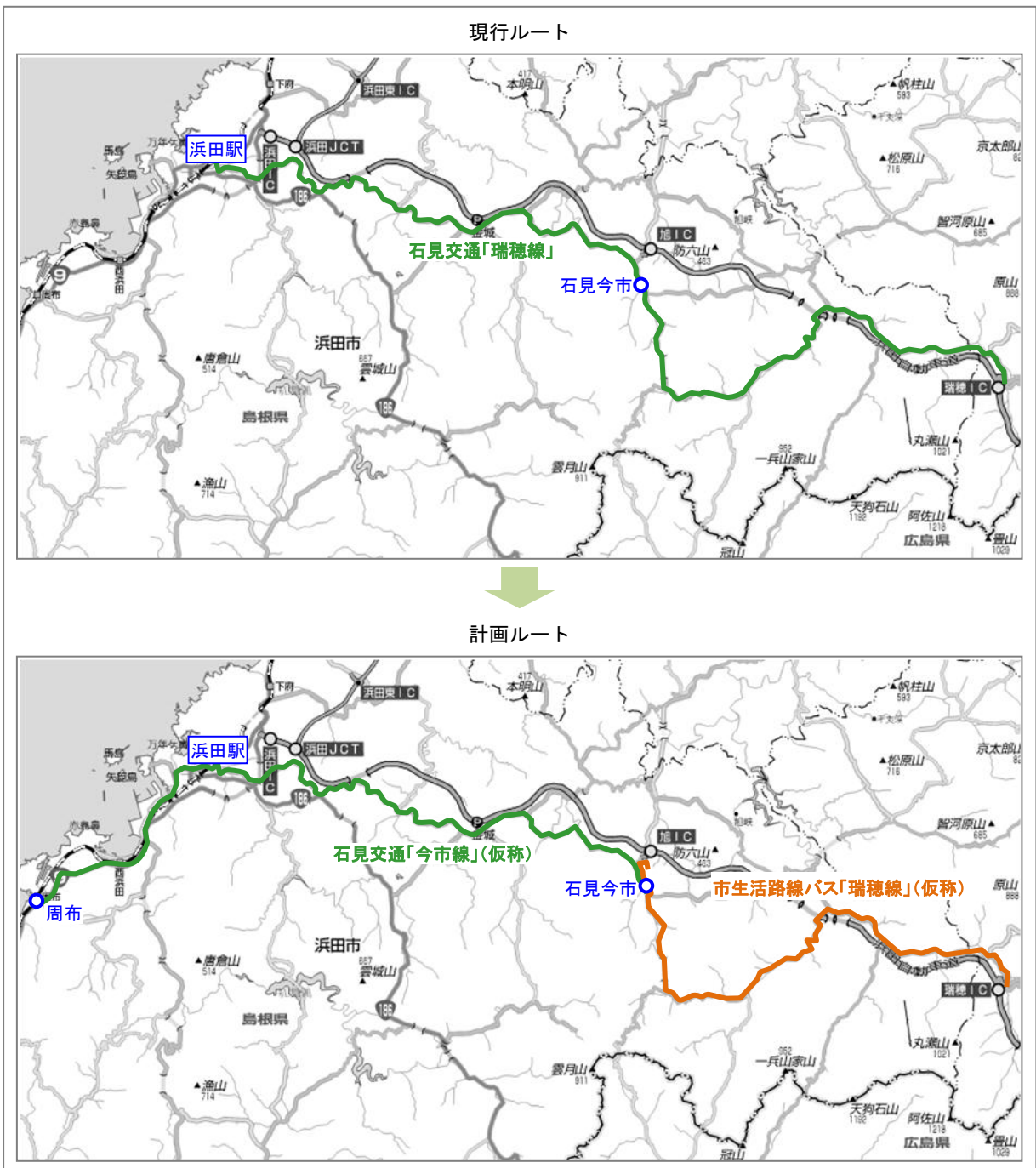


図 3-7 石見交通「瑞穂線」運行ルート

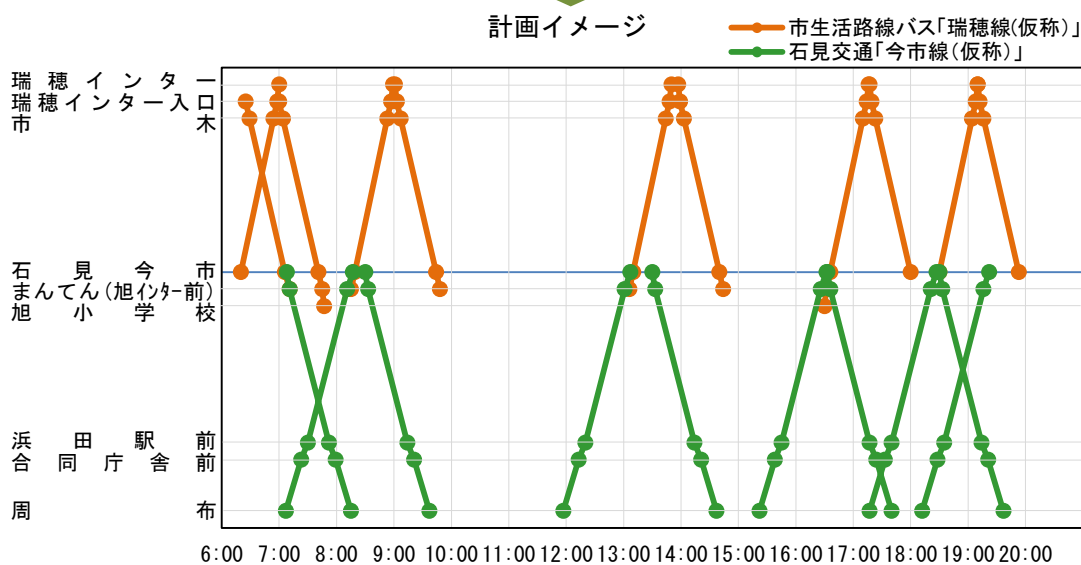
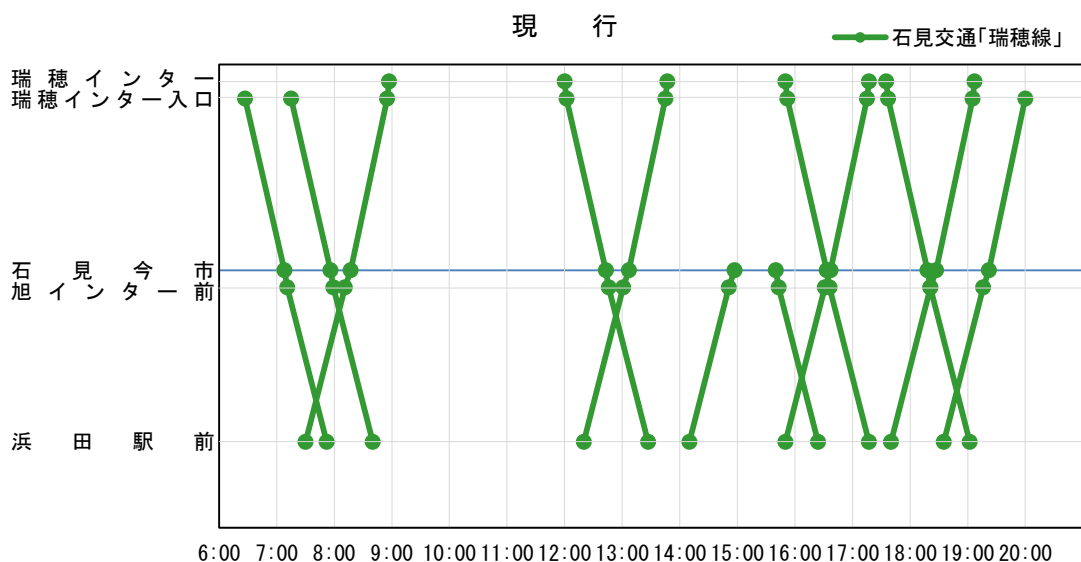


図 3-8 石見交通「瑞穂線」山ダイヤ

表 3-5 市生活路線バス「瑞穂線（仮称）」ダイヤ案

瑞穂インター⇒旭小学校							
運行日	運行車両	瑞穂インター	瑞穂インター入口	市木	石見今市	まんでん	旭小学校
平日	スクールバス混乗	—	6:27	6:31	7:08	止	—
毎日	スクールバス混乗	—	7:07	7:11	7:48	7:52	7:54
金曜日	生活路線バス	8:59	9:01	9:05	9:42	9:46	止
月・金・土	生活路線バス	14:00	14:02	14:06	14:43	14:47	止
毎日	生活路線バス	17:18	17:20	17:24	18:01	止	—
平日	生活路線バス	19:14	19:16	19:20	19:57	止	—
旭小学校⇒瑞穂インター							
運行日	運行車両	旭小学校	まんでん	石見今市	市木	瑞穂インター入口	瑞穂インター
毎日	生活路線バス	—	—	6:25	6:59	7:03	7:05
金曜日	生活路線バス	—	8:13	8:17	8:51	8:55	8:57
月・金・土	生活路線バス	—	13:08	13:12	13:46	13:50	13:52
毎日	スクールバス混乗	16:30	16:32	16:36	17:10	17:14	17:16
平日	スクールバス混乗	—	—	18:32	19:06	19:10	19:12

②市乗合タクシー利用対象区域の拡大

- 石見交通「瑞穂線」の代替交通手段及び地域内の通院・買い物手段として、市乗合タクシー「坂本線」「来尾線」の利用対象区域を都川・市木地区に拡大します。
- 今市方面、市木方面双方に運行するとともに、瑞穂-今市間をピストン運行し、回送ロスの低減を図ります。
- 運行日：火・水曜日の週2日運行とします。

表 3-6 市乗合タクシーダイヤ案

都川・坂本地区									
火曜日	第1便	都川→今市							
		岩 壘	都 川	谷 神 社	坂 本	今 市	あ さ ひ 療 所		
	8:40	8:48	9:00	9:24	9:31	9:35			
	第2便	あさひ診療所→岩壘							
あ さ ひ 療 所		今 市 (買物時間 20分)		坂 本	谷 神 社	都 川	岩 壘		
11:00	11:04 着	11:24 発	11:31	11:55	12:07	12:15			
水曜日	第1便	今市→都川							
		坂 本	谷 神 社	都 川	岩 壘	上 田 医 院	瑞 穂 I C		
	7:25	7:49	8:01	8:09	8:18	8:23			
	第2便	瑞穂 I C→まんてん							
瑞 穂 I C		上 田 医 院	岩 壘	都 川	谷 神 社	坂 本	今 市	まんてん	
12:20	12:25	12:34	12:42	12:54	13:18	13:25	13:29		
市木・来尾地区									
火曜日	第1便	来尾→瑞穂							
		来 尾	越 木	早 水	上 田 医 院	瑞 穂 I C			
	7:55	8:04	8:12	8:16	8:21				
	第2便	瑞穂→今市							
瑞 穂 I C		上 田 医 院	早 水	越 木	来 尾	今 市	まんてん		
12:30	12:35	12:39	12:47	12:56	13:23	13:27			
水曜日	第1便	市木→今市							
		市 木	早 水	越 木	来 尾	今 市	あ さ ひ 療 所		
	8:30	8:34	8:42	8:51	9:18	9:22			
	第2便	今市→瑞穂							
あ さ ひ 療 所		今 市 (買物時間 20分)		来 尾	越 木	早 水	市 木	瑞 穂 I C	
11:00	11:04 着	11:24 発	11:51	12:00	12:08	12:12	12:17		

(注) 区域運行のため、それぞれの時刻は、あくまでも目安の時刻です。

市木からの通院復路の手段としては、上田医院が自主運行している送迎車も利用できるため、乗合タクシーより早く帰宅することも可能です。

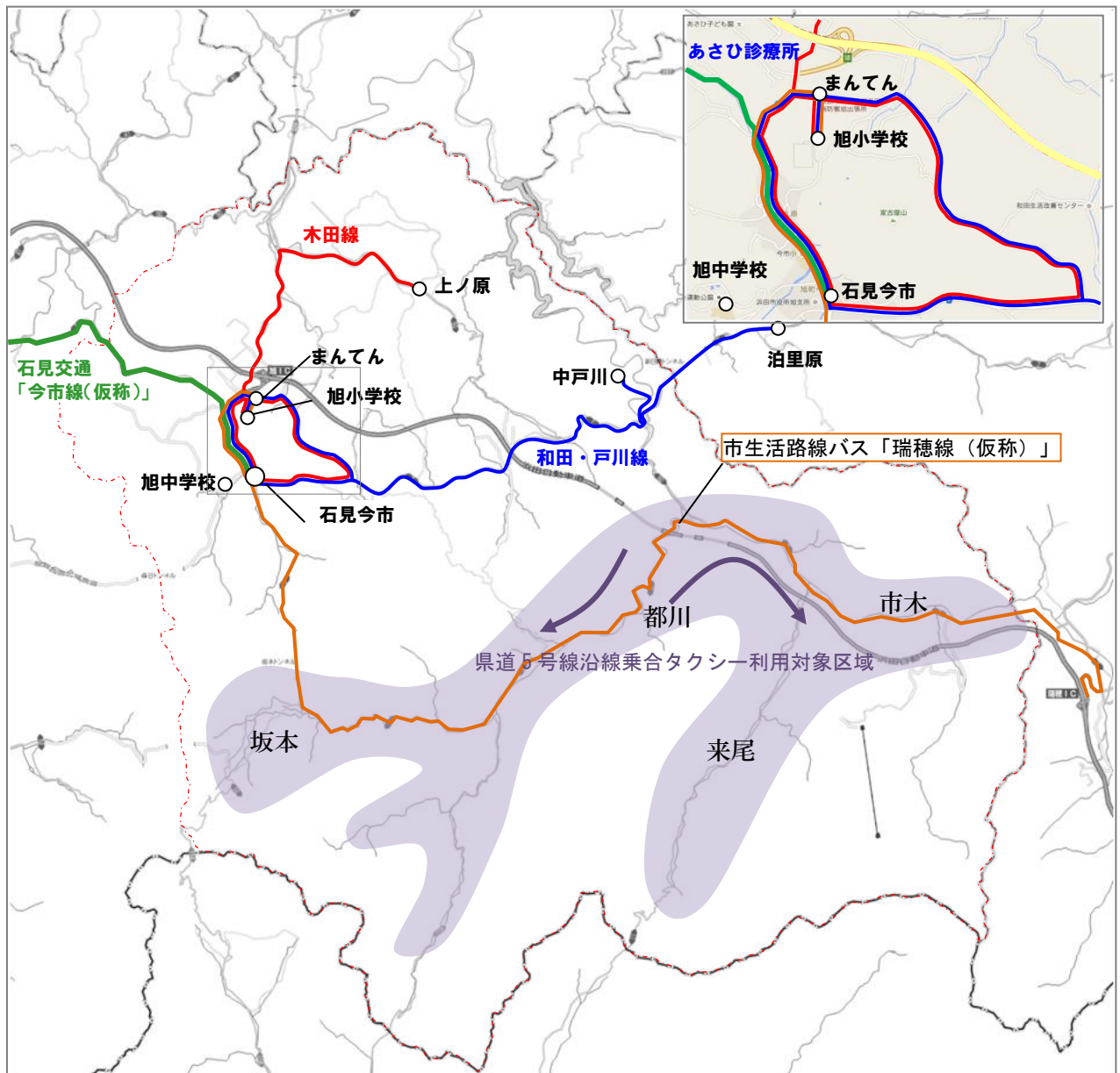


図 3-9 旭自治区交通再編イメージ

(4) 計画実施年度

【事業実施】平成 28 年度～

(旭小学校の開校にあわせて実施します)

2-2 市生活路線バス及び市乗合タクシーの見直し

(1) 計画概要

利用実態を踏まえ、需要に見合った運行を基本に継続的に見直しを図っていくとともに、現在の運行委託契約期間満了（平成 29 年度末）に合わせて、全体的な見直しを行います。

(2) 現状と課題

①市生活路線バス

- 平成 25 年 3 月に策定した「浜田市地域公共交通実施計画」をベースに、運行の効率化、利便性の向上に向け、継続的に取り組みを進めています。

表 3-7 市生活路線バスにおける平成 25 年 4 月以降の変更点

路線名	変更内容	変更時期
金城路線	① かなぎわスタジアムパークへ路線延長（予約型バス停）	H25.4.1
	② 金城沖田医院への路線延長	H26.4.1
旭路線	① 「木田線」「和田線」に、まんてん経由ルートを新設 ② 曜日運行の導入 ③ スクールバス混乗便の導入 ④ 一部フリー乗降区間を設定	H25.4.1
三隅路線	①白砂西河内線：運行日拡大（水→月・水運行） ②矢原岡見線：減便（3便/日→2便/日） ③黒沢小原線：運行ルート変更（農道経由） ④岡見海老谷線：路線延長（西の谷集会所：2.5 km） ⑤周布地今明線：路線延長（銭山浴口：4.0 km） ⑥石浦小原線：路線延長（本谷集会所：3.2 km） ⑦循環線：フリー乗降区間設定	H26.4.1

- 主たる利用者である高齢者層の免許保有率の上昇、人口の減少などの理由により、利用者数は、今後とも減少が予想されますので、低利用路線については、需要に見合った運行、地域間格差の是正の観点から、便毎に精査し、減便等を検討する必要があります。
- 一方で、高齢の利用者からは、バス停までの移動負担や「弥栄野原路線」の県立大学での乗り継ぎ負担などに関する意見要望も寄せられており、乗合タクシーへの転換を含め、利用者(高齢者)の目線に立ったサービスの改善にも引き続き取り組んでいく必要があります。

表 3-8 平成 26 年度市生活路線バス運行・利用実績

路線名	系統名等	運行日	運行便数		年間 利用者数	1 便当たり 利用者数
			日	年		
金城	雲城美又線 (SB) *	登校日	1 便	246 便	234 人	1.0 人
	雲城久佐線 (SB)	登校日	1 便	246 便	273 人	1.1 人
	雲城久佐美又線	毎日	5 便	1,559 便	1,274 人	0.8 人
	雲城今福線 (回送便利用)	毎日	1 便	361 便	3 人	0.0 人
	小 計			2,412 便	1,784 人	0.7 人
旭	木田線 (SB)	毎日	4-12 便	2,548 便	566 人	0.2 人
	和田線 (SB)	毎日	2-4 便	1,108 便	328 人	0.3 人
	戸川線	毎日	4 便	1,448 便	3,181 人	2.2 人
	小 計			5,104 便	4,075 人	0.8 人
弥栄野原		毎日	8 便	2,472 便	4,846 人	2.0 人
三隅	循環線	月～土	平日 14 便	3,808 便	11,384 人	3.0 人
	井野室谷線	火	3 便	147 便	714 人	4.9 人
	諸谷平原線	金	3 便	153 便	822 人	5.4 人
	平原森溝線	月	2 便	90 便	276 人	3.1 人
	白砂西河内線	月・金	2 便	190 便	887 人	4.7 人
	井野三隅線	月～土	3 便	927 便	1,929 人	2.1 人
	周布地今明線	月・木	4 便	384 便	1,750 人	4.6 人
	石浦小原線	水	4 便	200 便	786 人	3.9 人
	黒沢矢原線	月～土	6-7 便	1,879 便	4,670 人	2.5 人
	黒沢小原線	火・金	3 便	300 便	2,510 人	8.4 人
	矢原岡見線	木	2 便	102 便	703 人	6.9 人
	岡見海老谷線	金	3 便	153 便	286 人	1.9 人
	小 計			8,333 便	26,717 人	3.2 人
合 計				18,321 便	37,422 人	2.0 人

* (SB) : スクールバスの一般混乗便として運行。年間利用者数は一般利用者数で、児童生徒を含まない。

②市乗合タクシー

- 平成 25 年 3 月に策定した「浜田市地域公共交通実施計画」をベースに、一部の路線では運行の効率化、利便性の向上に取り組んでいます。

表 3-9 市乗合タクシーにおける平成 25 年 4 月以降の変更点

地区名	変更内容	時 期
金城	「美又線」を週 2 日から週 1 日に減便	H26.4.1
弥栄	① 「熊の山線」を廃止し、「的野線」と「上田野原線」に統合 ② 「安城・杵束線」を月 1 日（眼科便）から月 3 日（眼科便 1 日・おでかけ便 2 日）へ増便	H26.4.1

- 全体の平均稼働率は 69%と低く、設定便数の削減が必要な水準にありますが、多くの路線は、週 1～3 日の運行、日 2 便と最低限のサービス水準にあります。
- 利用者の絶対数は減少が予想されるものの、「ドアトゥドア」で運行できる市乗合タクシーのニーズは、今後も高まる可能性があります。

表 3-10 平成 26 年度市乗合タクシー運行・利用実績

自治区	地区名等	運行日	便 数				年間 利用者数	1 便当り利用者数	
			日	年間設定	年間運行	稼働率		設定便	運行便
浜 田	三階長見線	月・水・金	4 便	616 便	464 便	75%	1,212 人	2.0 人	2.6 人
	美川線	月・水・金	4 便	616 便	396 便	64%	1,141 人	1.9 人	2.9 人
	小 計			1,232 便	860 便	70%	2,353 人	1.9 人	2.7 人
金 城	小国・波佐線	月・水・金	2 便	308 便	244 便	79%	980 人	3.2 人	4.0 人
	美又線	水	2 便	102 便	85 便	83%	176 人	1.7 人	2.1 人
	久佐線	火・木	2 便	206 便	117 便	57%	243 人	1.2 人	2.1 人
	小 計			616 便	446 便	72%	1,399 人	2.3 人	3.1 人
旭	山ノ内線	月	2 便	102 便	73 便	72%	142 人	1.4 人	1.9 人
	坂本線	木	2 便	102 便	52 便	51%	68 人	0.7 人	1.3 人
	来尾線	第 2・4 火	2 便	48 便	44 便	92%	213 人	4.4 人	4.8 人
	小 計			252 便	169 便	67%	423 人	1.7 人	2.5 人
弥 栄	山賀線	月	2 便	104 便	68 便	65%	153 人	1.5 人	2.3 人
	的野線	月	2 便	104 便	52 便	50%	114 人	1.1 人	2.2 人
	青尾線	火	2 便	106 便	84 便	79%	215 人	2.0 人	2.6 人
	程原線	木	2 便	102 便	56 便	55%	99 人	1.0 人	1.8 人
	畑線	木	2 便	102 便	95 便	93%	216 人	2.1 人	2.3 人
	横谷線	金	2 便	102 便	46 便	45%	97 人	1.0 人	2.1 人
	上田野原線	金	2 便	102 便	73 便	72%	132 人	1.3 人	1.8 人
	安城・杵束線	第 1.3 水、第 3 木	2 便	72 便	50 便	69%	110 人	1.5 人	2.2 人
	小 計			794 便	524 便	66%	1,136 人	1.4 人	2.2 人
合 計				2,894 便	1,999 便	69%	5,311 人	1.8 人	2.7 人

注) 稼働率：年間運行便数／年間設定便数

(3) 計画内容

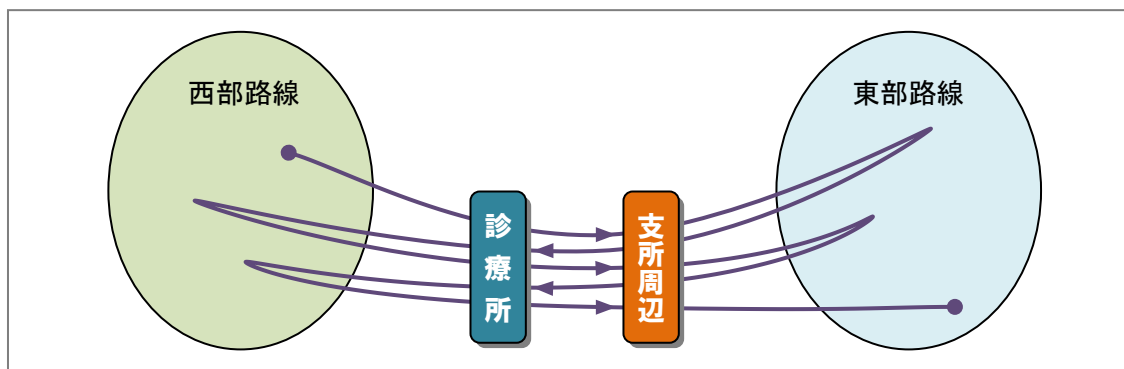
①市生活路線バス

- 1便当たりの平均利用者数 1.0 人未満の便については、通学利用便と回送活用便を除いて利用人数に応じた運行日の削減を検討します。
- バス停別乗降調査を行い、各路線の運行ルート及び起点を見直すとともに、道路・集客施設等の整備に合わせて運行ルートの見直しを行います。
- スクールバスと重複する路線については、スクールバスの一般混乗化を推進し、スクールバスとの統合を進めます。
- 将来的な利用者の減少や区域運行への転換等の可能性も見据え、運行車両の更新に合わせて車両を小型化します。
- 幹線交通への乗り継ぎ負担を軽減するため、待合環境の改善に努めるとともに、必要に応じて交通事業者との調整等に取り組みます。

②市乗合タクシー

- 運行事業者、主要目的地等において利用者調査を行い、利用者個々の利用状況を把握し、運行区域、ダイヤの見直しを行います。
※年間延べ利用者数から各路線の実利用者数は、少ない路線で 3 人程度、多い路線で 50 人程度と予想されます。
- 祝日運休に加え、稼働率が相対的に低く、週 2 日以上運行している路線（例：美川線、久佐線など）については、地域ニーズを踏まえ、運行日又は日運行便数の削減を検討します。
- 路線バスよりも市乗合タクシー（区域運行）の運行を希望する地域については、地域ニーズを踏まえて転換を検討します。
- 弥栄自治区の場合、主要目的地である診療所と弥栄支所周辺が離れているため、運行の効率化の観点から、東西の路線を組み合わせ、両地点を経由するスイング運行を検討します。

スイング運行イメージ



(4) 計画実施年度

【事業実施】

- ・ 軽微な運行ルート変更、ダイヤ改正等：平成 28 年度～（随時）
- ・ 便の増減、路線統合等：平成 30 年度

3. 高齢者が安心して暮らせる交通体系の構築

3-1 敬老乗車券交付事業の本格導入

(1) 計画概要

平成26年10月から平成27年9月まで試行実施した「敬老乗車券交付事業」を本格導入します。

(2) 現状と課題

- 平成26年10月から平成27年9月までの1年間、本市の特定地域に居住する70歳以上の高齢者を対象に、本市の公共交通機関において利用できる3,000円分の乗車券を500円で販売(5/6補助)する「敬老乗車券交付事業」を試行的に実施しました。

敬老乗車券交付事業（試行）概要

対象地区	「しまねの郷づくりカルテ」で支援の緊急性が高いと診断された9地区 浜田自治区：大麻地区（西村町1町内、西村町2町内、折居町内） 金城自治区：美又地区 旭自治区：木田・都川・市木地区 弥栄自治区：杵束・安城地区 三隅自治区：黒沢・井野地区
対象者	70才以上：対象者数 1,539人（平成27年9月末現在）
購入制限	1年間に購入できる冊数（券面額）：9冊（27,000円）まで
利用できる公共交通機関	石見交通路線バス、総企バス、市生活路線バス、市乗合タクシー 浜田市内のタクシー（介護タクシーを含む） NPO法人あいの会「福祉有償運送」 ※JRと高速バスは利用不可
申請実績	申請者数：545人（申請率35.4%） 交付冊数：3,172冊
乗車券利用実績	利用額 8,539,800円 内訳 バス 2,069,600円（24.3%） タクシー 4,936,100円（57.8%） 市交通 1,534,100円（17.9%）

敬老乗車券交付事業（試行）対象者アンケート調査結果

<p>調査概要</p>	<p>調査対象：敬老乗車券交付対象者全員（1,586人・平成26年12月現在） 実施時期：平成27年1月（事業実施から3ヶ月経過後） 回収数：812人（51%）</p>
<p>調査結果 （抜粋）</p>	<p><敬老乗車券購入後の交通手段の変化> ・公共交通機関の利用が増えたと回答した人が、サービスごとに39%から68%を占める。 ・また、自家用車や近所の車への同乗が減ったと回答した人も、22%から27%を占める。</p> <p><敬老乗車券購入後の外出行動の変化> ・回答者の31%が外出が増えたと感じている。</p> <p><敬老乗車券の自己負担額> ・「1,000円程度（1/3自己負担）」が全体の62%を占める一方で、「1,500円以上（1/2以上自己負担）」でも購入すると回答が約4割近くを占める。</p> <p><敬老乗車券の購入上限> ・「9冊（27,000円分）」が全体の55%を占め、「10冊以上」が20%を占める。</p>

敬老乗車券交付事業（試行）交通事業者アンケート調査結果

<p>調査結果 （抜粋）</p>	<p><公共交通利用の増加> ・回答のあった10社のうち、6社が利用が増えたと感じると回答。 ・理由としては、「乗車券が多く利用されているから」が4社、「既存利用者の頻度が増えたから」が3社、「新規利用者が増えたから」が2社となっている。（複数回答）</p> <p><敬老乗車券交付事業の必要性> ・当該事業の必要性については、10社全てが「とても必要（4社）」または「必要（6社）」と回答。</p>
----------------------	---

- 対象者の4割近くが購入しており、対象者及び交通事業者に対するアンケート結果等から公共交通の利用促進や外出機会の拡大に一定の効果が表れています。
- 本格実施にあたっては、持続可能な制度設計を基本に補助率や対象者を設定する必要があります。

(3) 計画内容

敬老乗車券交付事業の本格導入に当たっては、以下の方向性で制度の検討を進め、平成 28 年度中の実施を目指します。

敬老乗車券交付事業計画概要

項目	試行時の制度	本格導入の方向性
対象地区	しまねの郷づくりカルテで支援の緊急性が高いと診断された地区（9 地区）	本市全域
補助対象者	平成 27 年 4 月 1 日時点で 70 歳以上 となる対象地区の浜田市民	当該年度末（3 月 31 日）において 70 歳以上 となる浜田市民
販売内容	3,000 円分の乗車券を 500 円 で販売（補助率：5/6） 券面：100 円券のみ （1 冊当たり 100 円券×30 枚）	3,000 円分の乗車券を 1,500 円 で販売（補助率：1/2） 券面（予定） 100 円券（1 冊あたり 30 枚） 500 円券（1 冊あたり 6 枚）
販売上限	1 人 9 冊 まで（27,000 円分）	1 年間に 1 人 10 冊 まで（30,000 円分）
利用できる交通機関	発着のいずれか、または両方が浜田市内となる乗車区間で利用する次の公共交通機関 ・民間路線バス（石見交通・総企バス） ・市生活路線バス ・市予約型乗合タクシー ・タクシー（市内事業者に限る。介護タクシーを含む。） ・福祉有償運送 ※JRと高速バスは利用不可	変更なし（左記のとおり）
利用制限	乗車 1 回の乗車券の利用上限は、利用者 1 人につき 1 冊（3,000 円）分まで	変更なし（左記のとおり）
その他	・乗車券の再発行、払い戻しはしない。 ・不正防止対策として、乗車券へのナンバリング等を実施	（左記に加え） ・概ね 3 年を目途に見直しを行います。 【平成 30 年度末】

(4) 計画実施年度

【事業実施】平成 28 年度～

4. 地域との連携による移動手段の確保

4-1 地域環境に応じた輸送モデルの検討及び実施

(1) 計画概要

高齢化が進行する市街地の住宅団地や中山間地域の小規模分散集落に対応した新たな輸送サービスモデルを検討するとともに、地域と連携した実証運行等を行います。

(2) 現状と課題

- 昭和30年代から40年代にかけて造成された本市の住宅団地においては、居住者の高齢化が急速に進行しており、比較的バス停まで近い距離に暮らしているものの、高低差などもあり、バス停までの移動が難しくなっている人が増えてきています。
- 本市には、依然としてバス停から遠い集落（交通空白地域）もありますが、各集落が小規模分散的であり、個々の集落における移動ニーズも比較的小さいため、乗合い型の公共交通機関による交通手段の確保は、非効率となる可能性が高い状況です。
- また、前述の敬老乗車券交付事業の導入は、このような交通空白地域の支援策として有効な手段ですが、敬老乗車券には限度額があることから、これを補う交通手段の確立を地域と連携して進めていく必要があります。



桜ヶ丘団地入口の急勾配の坂道

交通空白地域住民アンケート調査結果

調査概要	<p>調査対象：交通空白地域の世帯のうち65歳以上の高齢者が居住する世帯809世帯</p> <p>実施時期：平成27年1月</p> <p>回収数：466世帯（58%）</p>
調査結果 （抜粋）	<p><高齢者の買物・通院・通勤等による外出の際の利用交通手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の77%が「自分または家族が運転する自家用車」を挙げる。 <p><移動に関する不便感></p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の22%が「とても不便」と回答。このうち先の交通手段で自分で運転する自家用車を挙げた人を除くと16%（66人）。 <p>以下「とても不便」と回答した人（自家用車を運転する人を除く）の回答</p> <p><外出の際の利用交通手段></p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の71%が「タクシー」を、31%が「自家用車（家族）」を、28%が「バス」を挙げる。 <p><不便な理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・不便な理由として、回答者の81%が「タクシー運賃が高い」を挙げ、72%が「バス停までの移動が困難」を挙げる。 <p><優先的に取り組んだほうが良いと思う施策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・回答者の56%が「タクシー運賃助成」を、44%が「乗合タクシー」を、38%が「宅配・移動販売」を挙げる。

(3) 計画内容

①グループタクシー制度の検討

タクシーのグループ利用を考える上で、身近な参考事例として乗合タクシー来尾線の利用があります。来尾線は、社会福祉協議会が主催する高齢者サロンの開催に合わせて隔週火曜日に運行しており、サロン参加者は、サロンの前に乗合タクシーを利用して邑南町市木の診療所へ通院し、その後サロン会場へ送ってもらっています。

最初から任意のグループの代表者が日時の調整をしてタクシーを呼ぶ方法は、代表者の負担が課題となりますが、前述のように特定の集会等に合わせて、その前後に皆でタクシーを利用して通院・買物等に出かける方法は、代表者の負担も小さく、一定のニーズもあると考えられます。

このような視点も踏まえながら、グループタクシーの制度化に向けて検討を進め、モデル地域における実証運行等に取り組みます。

②縁辺部の交通空白地域に対する支援制度の検討

既存のバスやタクシーによる輸送が効率性等から不利になる地区やコミュニティワゴン（仮称）の導入が困難な地区を対象として、最寄バス停までの送迎サービス等の新たな支援制度を検討します。

③その他輸送サービスモデルの検討

グループタクシー制度や新たな送迎サービスを検討する中で、全国各地で取り組まれている様々な取り組みや法的に認められた交通空白地有償運送などの先進的な事例を調査し、本市における小規模分散集落に対応した輸送モデルを多角的且つ柔軟に検討します。

(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 28 年度～

【事業実施】実施可能なものから随時

4-2 コミュニティワゴン（仮称）による地域活動支援

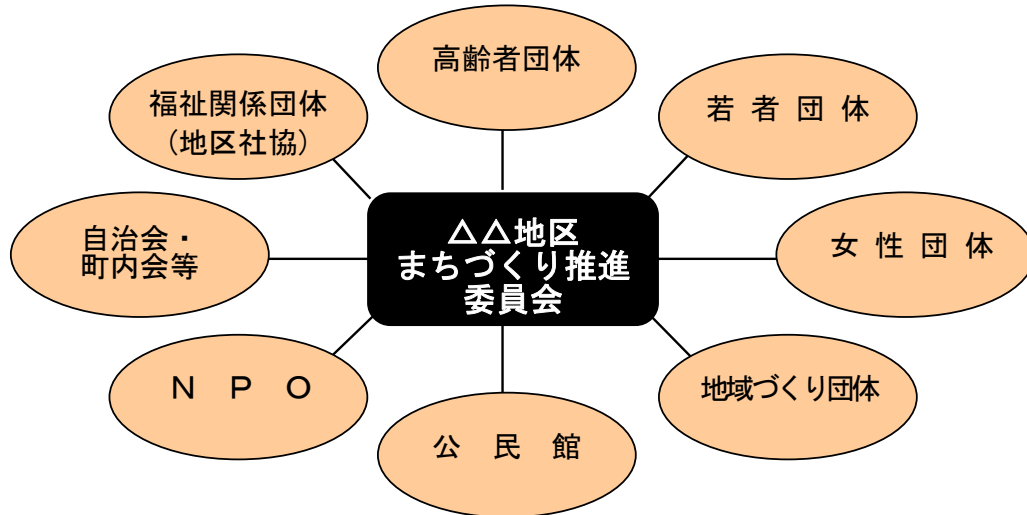
（1）計画概要

地区まちづくり推進委員会に対して、自治会輸送や買い物代行等の活動に利用できる車両を無償貸与する事業をモデル的に実施します。

（2）現状と課題

- 本市では、地域が将来にわたり持続可能な活動ができるよう公民館や小学校区を基本単位として町内会や自治会、各種団体などがネットワーク化を図り、地域の課題解決に向けた取組みを行う新しい住民自治組織として「地区まちづくり推進委員会」の設立を進めています。
- 「地区まちづくり推進委員会」のエリアは、従来の自治会や町内会のエリアよりも広いため、地域活動やイベント等への参加対象者が増える一方で、子どもや高齢者が参加するための移動手段の確保が課題となっています。
- また、「地区まちづくり推進委員会」等を中心に、地域交通のあり方などを自主的に研究する動きも一部の地区では現れており、更なる「地区まちづくり推進委員会」の活動の活性化と地域交通の充実に向けて、地域との協働体制の確立が求められています。

地区まちづくり推進委員会のイメージ



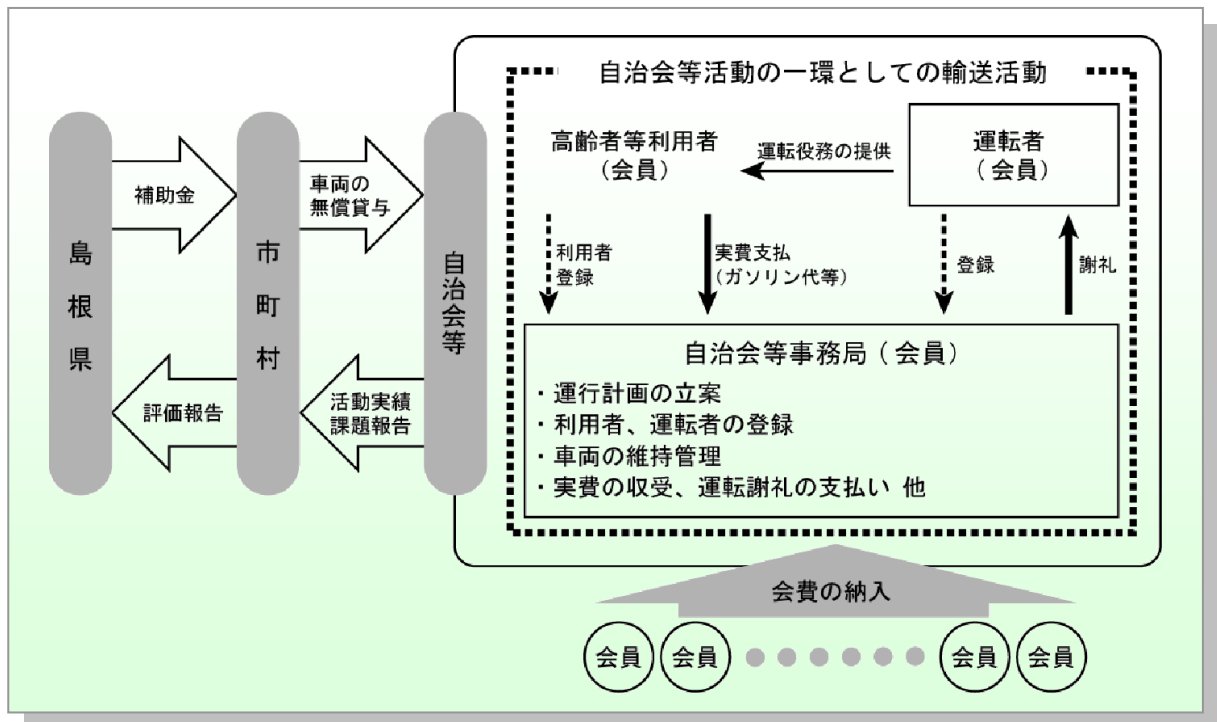
(3) 計画内容

公民館単位や小学校区単位を基礎単位として設立が進む「地区まちづくり推進委員会」に対して、自治会輸送や買い物代行等の活動に利用できる車両を無償貸与します。

※試行事業として、一部の「地区まちづくり推進委員会」においてモデル的に実施し、課題等を整理したうえで、本格実施の是非を検討します。

また、モデル事業の実施にあたっては、安全運行体制の確立やボランティア乗務員の確保、移送サービス内容等について、地元タクシー事業者等との基本合意がなされていることを前提とします。

自治会等輸送活動の概要（参考）



(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 28 年度

【事業実施】平成 29 年度～

5. 利用環境の改善

5-1 バス停待合環境の改善

(1) 計画概要

主要バス停の待合環境を立地条件に合わせて改善するとともに、浜田駅のバス乗降場所の配置見直しも含めた環境整備を検討します。

また、既存商業施設等を活用した乗り継ぎ、待合所の整備を検討します。

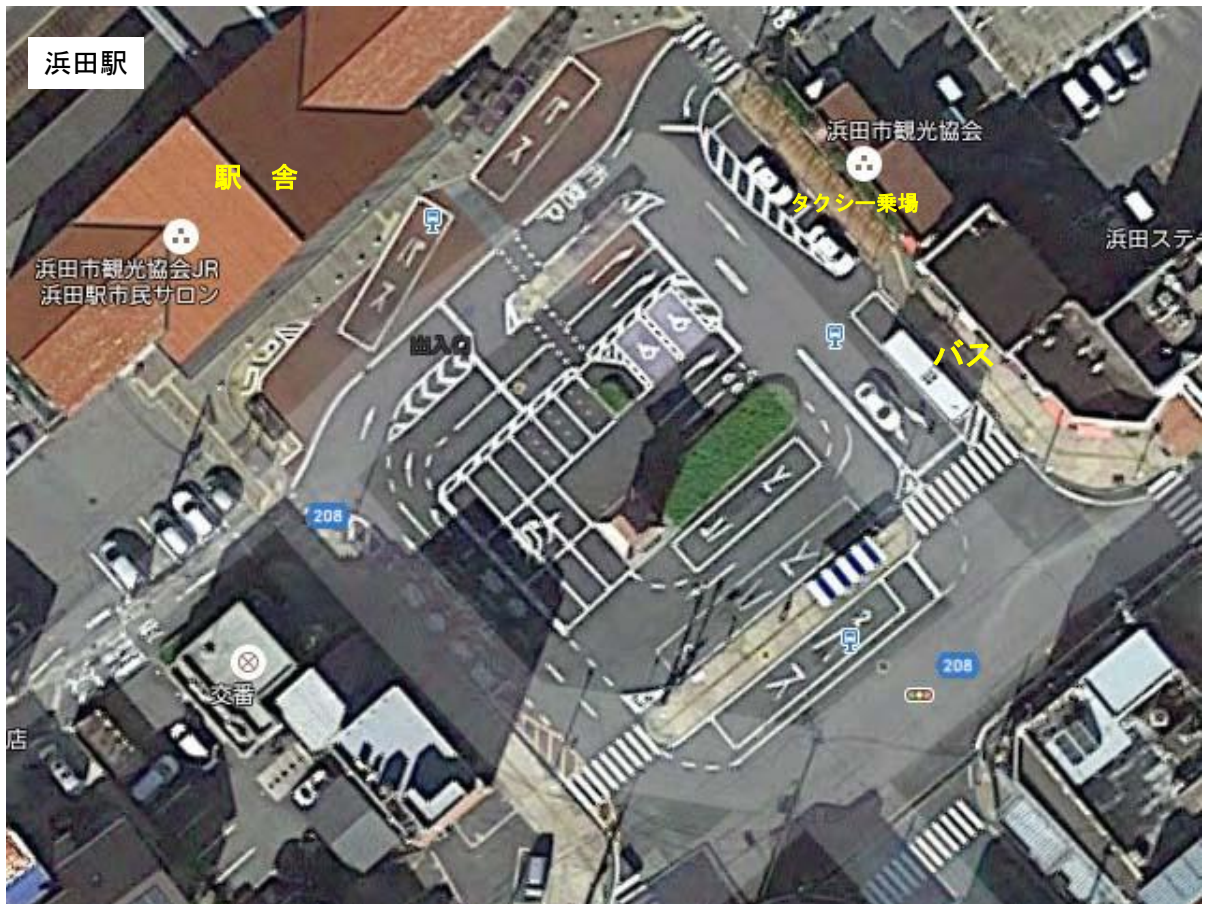
(2) 現状と課題

- 交通結節点バス停の待合環境は整備が進んでいますが、乗降数の多い主要バス停の待合環境整備が遅れています。
- 浜田駅舎からバス乗り場までに横断歩道があるとともに、歩道の一部に屋根が無いなど、駅舎とバス乗り場とのアクセス環境の改善が求められています。

表 3-11 バス停別日乗降者数

No.	バス停	乗降者数	No.	バス停	乗降者数	No.	バス停	乗降者数
1	浜田駅前	675人	21	黒川町	40人	41	大辻町	22人
2	県立大学	329人	22	国道熱田	39人	42	金城中学校前	21人
3	合同庁舎前	212人	23	長沢	37人	43	お魚センター前	21人
4	上朝日町	181人	24	文化ゾーン入口	36人	44	笠柄団地口	21人
5	殿町	109人	25	田町	35人	45	石見今市	19人
6	竹迫町(大学通)	83人	26	琵琶町	35人	46	商工会議所前	19人
7	新中芝橋	65人	27	千畳苑口	34人	47	竹迫町	18人
8	谷田	62人	28	熱田	34人	48	西浜田駅口	18人
9	浜田市役所前	60人	29	下府駅口	34人	49	こども美術館前	16人
10	栄町	56人	30	国道福井	32人	50	上日脚	16人
11	笠柄団地前	54人	31	下日脚	31人	51	汐入団地口	16人
12	大水道	52人	32	殿町(国道186)	31人	52	波佐	15人
13	畳ヶ浦口	52人	33	周布原井	31人	53	杉戸町	15人
14	グランド前	50人	34	浜田原町	30人	54	乱橋	15人
15	新町	49人	35	金城支所前	27人	55	浅井	15人
16	神在坂	47人	36	周布汐入	27人	56	緑ヶ丘団地	14人
17	周布駅前	46人	37	本郷橋	25人	57	医療センター	14人
18	いわみーる	44人	38	下長浜	23人	58	周布駅口	14人
19	竹迫団地	42人	39	春日団地口	23人	59	下府本町	14人
20	久代	41人	40	三隅	22人	60	宝幢寺公園口	14人

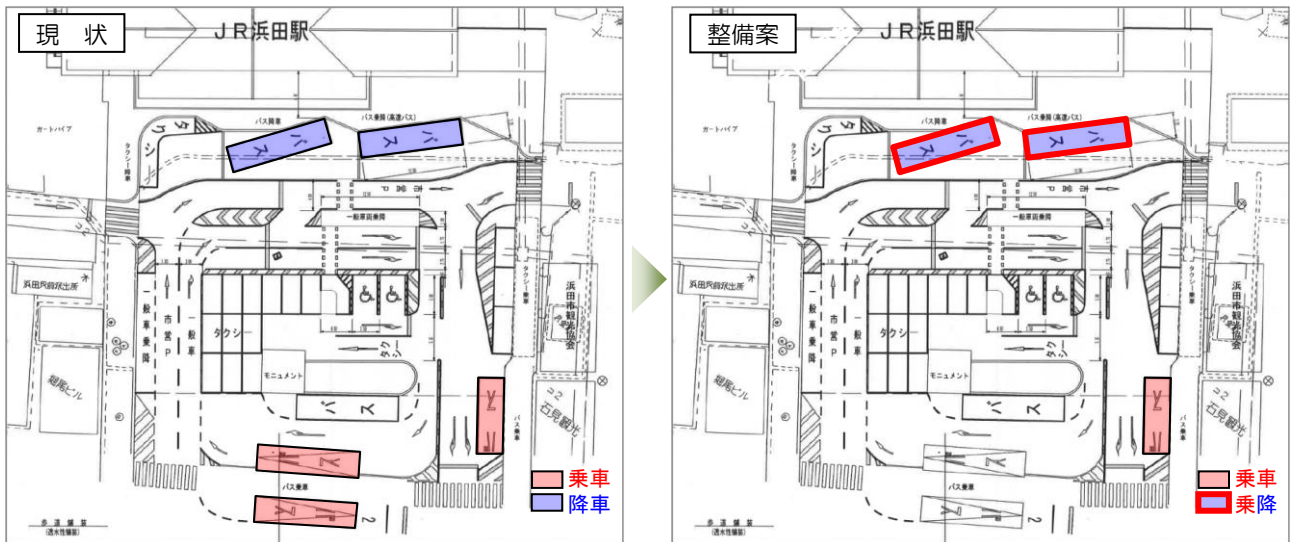
26年11月乗降調査



(3) 計画内容

- 乗降者数及びバス停立地条件（歩道幅員等）を踏まえて、計画的にバス停の待合環境を改善していきます。
- 浜田駅の前バス乗降場所の配置見直しも含めた環境整備を検討します。
- 乗り継ぎ、待合に適した既存商業施設等へのバス停及び待合所の整備を検討します。

浜田駅前バス乗降場所



(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 28 年度～

【事業実施】実施可能なものから随時

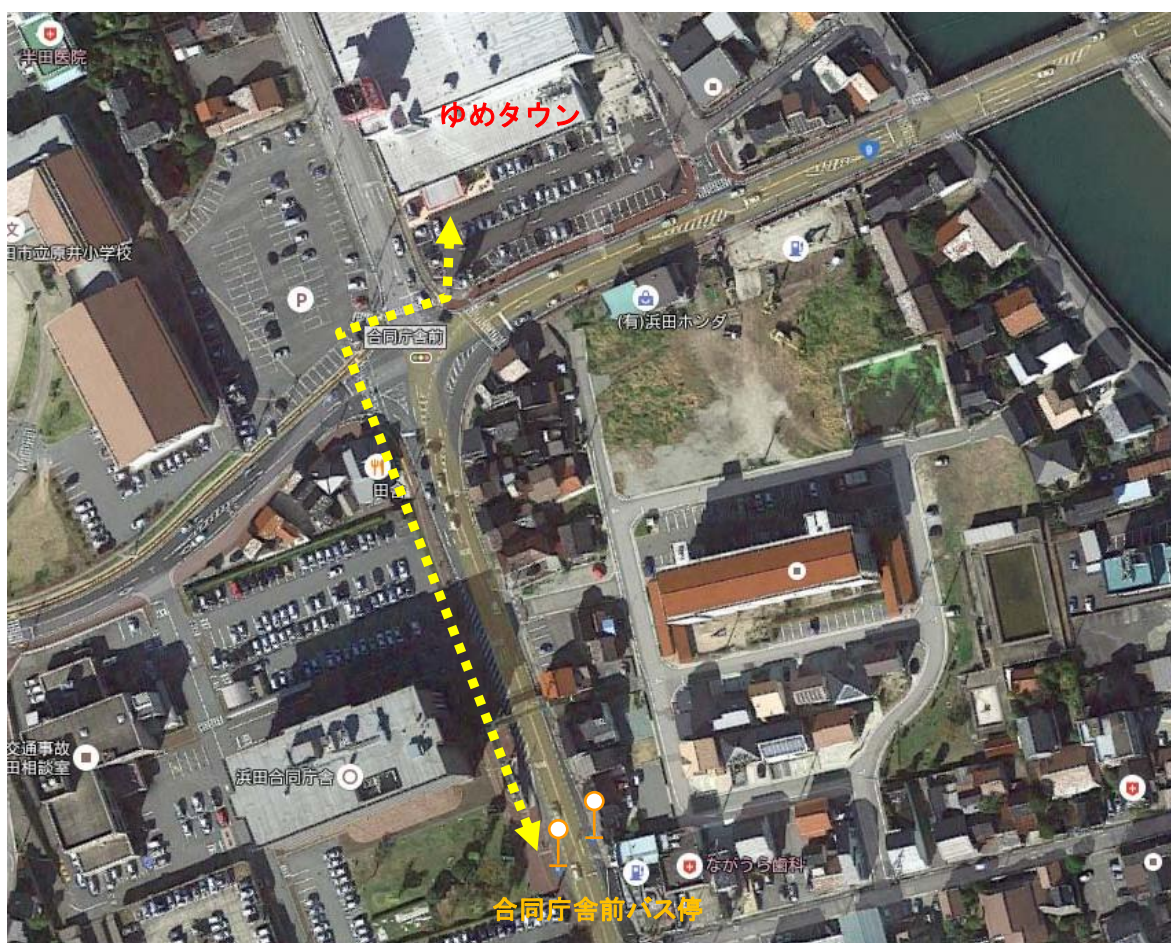
5-2 ゆめタウン前バス停の整備

(1) 計画概要

ゆめタウン付近へのバス停設置に向けて関係機関との調整等に取り組みます。

(2) 現状と課題

- 合同庁舎前バス停の日乗降者数は 200 人以上ですが、その多くは、商業施設「ゆめタウン」への買い物利用者です。
- 合同庁舎前バス停からゆめタウンまでは約 200mあり、高齢者には荷物を持っての移動がかなりの負担となり、以前からゆめタウン前へのバス停設置の声が多くあがっています。
- ゆめタウンは、合同庁舎前交差点の角地にあるとともに、前面の国道 9 号は交通量も多く、交通安全上の問題をクリアするためには、十分なバス寄せスペースの確保が必要となります。



(3) 計画内容

バス停設置に向けて、ゆめタウン、道路管理者、警察、バス事業者など関係機関との協議を進め、必要条件を整理し、許認可等の問題も含めて設置場所・設置方法等を検討します。

(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 28 年度～（実施時期は未定）

6. 利用促進

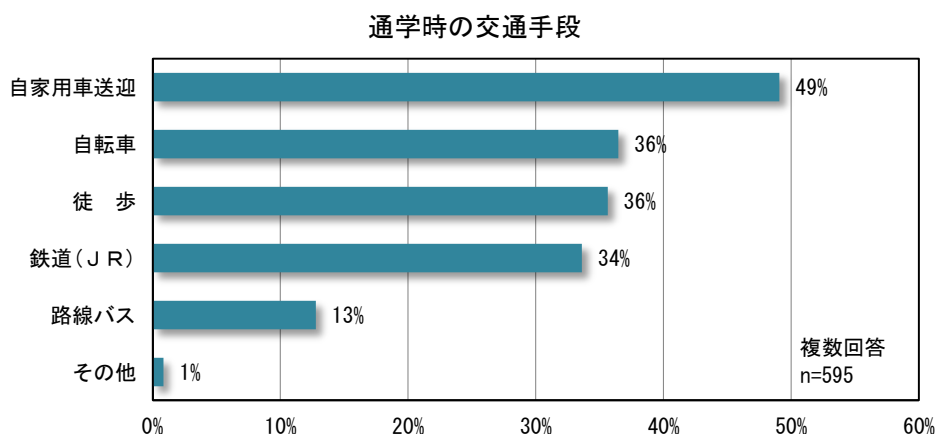
6-1 学生割引制度の導入

(1) 計画概要

高校生に対する通学定期券購入助成制度、学割回数券等の導入を検討します。

(2) 現状と課題

- 昨年、本市の高校に通う 1、2 年生を対象に行ったアンケートでは、通学時の交通手段として、回答者の半数が自家用車送迎を挙げています。一方、路線バス利用は 13%に止まっており、通学手段としてのバスの利用促進が求められています。



- 路線バスを利用している生徒 76 人のうち、32人が通学定期券を利用していますが、旭、金城、弥栄など遠くから通う生徒は、通学定期券を利用しても月額 2~3 万円となり、大きな負担となっています。

(3) 計画内容

- 路線バスの通学利用を促進するため、高等学校への通学定期購入者に対する補助金制度または学割回数券の発行を検討します。
- 高校生に対する通学定期券購入助成制度、学割回数券等を導入する際には、本市の高校生や中学生を対象にモビリティ・マネジメントを実施するとともに、浜田高校前へのバス停設置を検討します。

(4) 計画実施年度

【事業実施】平成 28 年度～

6-2 分かりやすいバスマップの作成

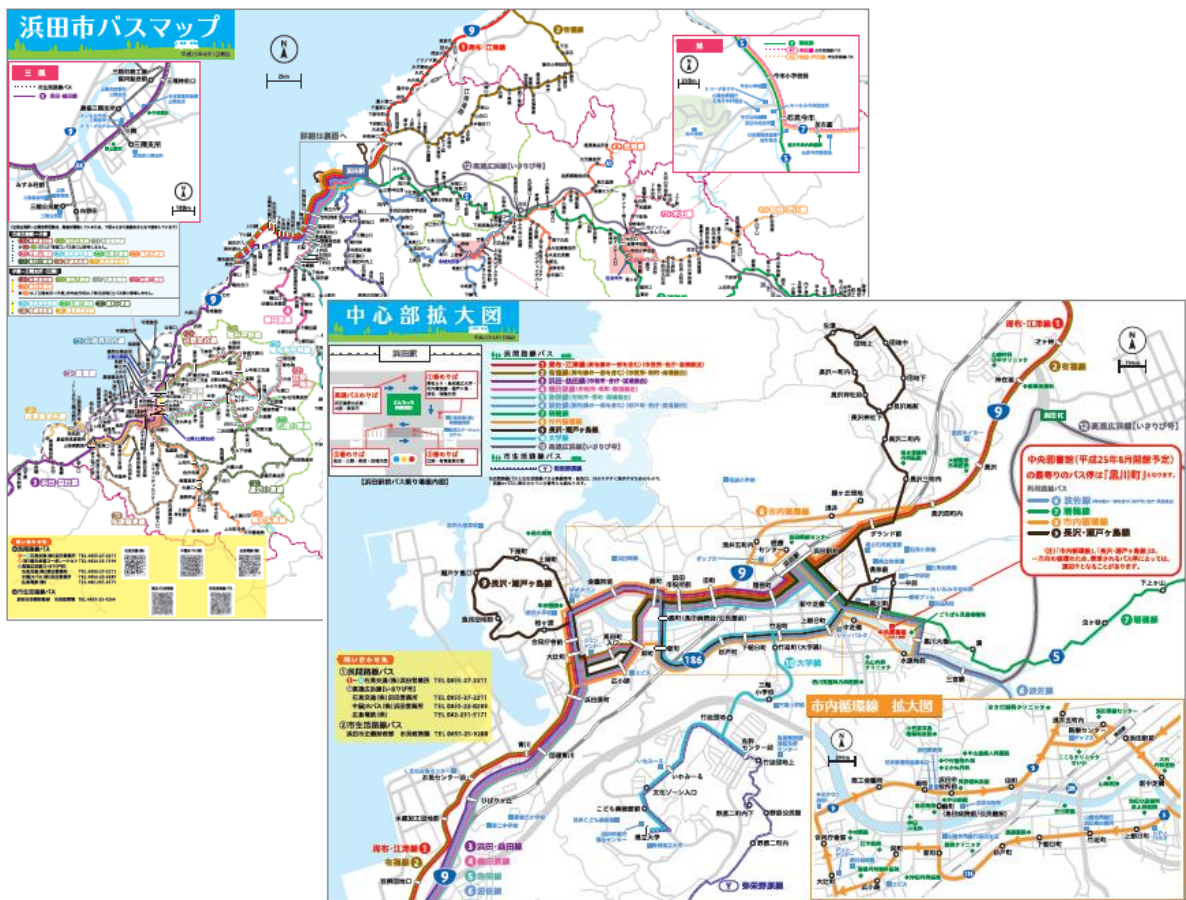
(1) 計画概要

本計画における再編実施に合わせてバス路線等を網羅した分かりやすいバスマップを作成します。

(2) 現状と課題

- 本市では、平成 24 年度に利用促進の一環としてバスマップを作成しました。
- 本計画における再編実施により、路線バス網は中心市街地ルートを中心に変更が生じるため、利用者の混乱回避に向けた事前の周知徹底が必要となります。

平成 24 年作成バスマップ



(3) 計画内容

- 再編実施に関する市民への周知ツールとしてバスマップを新たに作成します。
- バスマップの作成に当たっては、現行のバスマップの問題点を整理し、より見やすく・分かりやすいものになるよう改善を行います。

(4) 計画実施年度

【事業実施】平成 29 年度

6-3 周辺自治体との連携

(1) 計画概要

公共交通の維持存続に向けて、周辺自治体や関係団体との連携強化に取り組みます。

(2) 現状と課題

- 複数の自治体に跨る公共交通については、関係自治体等で構成する協議会等を設置し、運行計画に関する協議や利用促進の取り組みを行っています。

自治体等で構成する各種協議会等

名 称	構 成	概 要
島根県生活交通確保対策協議会	国・県・各市町村・バス事業者等	県内の生活交通確保方策等について協議 (地域分科会の設置あり)
島根県鉄道整備連絡調整協議会	県・関係市町・商工会等	JR に対する要望活動や利用促進に向けた取り組みを実施
三江線活性化協議会	沿線自治体・県・住民代表・JR 等（浜田市未加入）	JR 三江線の利用促進に向けた取り組みを実施

- 会議によっては、年 1~2 回程度の開催となっていることに加え、県全域を対象としていることから、個別の課題に係る協議や情報共有を図るには、石見地域を中心とした枠組みでの連携体制を強化する必要があります。

(3) 計画内容

- 石見地域を中心とした自治体や関係団体との情報交換会等を本市が主体となって開催し、情報の共有化や個別の課題解決に向けた広域的な取り組みを強化します。
- 本市に関連のある公共交通の維持存続に向けては、関係自治体と連携し、交通事業者への働きかけや利用促進策への協力を積極的に行います。

(4) 計画実施年度

【事業実施】平成 28 年度～

7. 公共交通を利活用したサービスの展開

7-1 貨客輸送や生活支援サービス等の実現可能性調査

(1) 計画概要

乗合旅客運送事業を利活用した貨客輸送やタクシーを活用した生活支援サービス等のニーズや採算性、先進事例等について調査を行い、実現の可能性を探ります。

(2) 現状と課題

- 貨客輸送については、路線バスを利用した新聞輸送や、電車やバスへの自転車の持ち込みなどがありますが、近年、路線バスを利用した農産物等の集出荷などの取り組みが始まっています。
- 弥栄自治区では、地元商業者が共同で宅配サービスを行っており、また、交通空白地域においては、タクシーに買い物代行してもらっている人もあり、貨客輸送の潜在的需要はあると推測されます。
- しかし、採算性や十分な費用対効果が見込める必要があるかが問題であり、公共交通を利用した貨客輸送や生活支援サービスを検討するに当たっては、まず地域の物流状況やニーズについて、潜在需要量、課題等を含めて把握する必要があります。

写真: おでかけのついでに野菜の出荷(益田市真砂地区の例)



(3) 計画内容

- 地域における集出荷、宅配等の物流調査を行い、可能性品目を抽出するとともに、路線バスや市乗合タクシーを活用した貨客輸送の事業化可能性調査を行います。
- タクシー事業者による通院の付き添い、日用品・食料品等の買い物代行等の生活支援事業について検討します。
- 路線バスや市乗合タクシー等の公共交通と地元商店とが連携した各種割引制度等の構築に向け、関係団体との調整を図ります。

(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 29 年度～

【事業実施】実施可能なものから随時

8. 観光振興策との連携

8-1 公共交通の観光活用

(1) 計画概要

観光モデルコースの具体化や市街地の観光資源の活用検討にあわせ、公共交通を活用した移動手段の確保策を検討します。

(2) 現状と課題

- 市では、観光モデルコースの設定や市街地の観光資源を活用した施策の検討に取り組んでいますが、既存の観光施設等を含め、これらを結ぶ新たな交通手段が求められています。
- バス路線の増設は、費用対効果において無理が生じるため、タクシーを含めた観光活用を検討する必要があります。

浜田市観光マップ



(3) 計画内容

観光モデルコースの活用の具体化や新たな観光資源の活用方針の検討にあわせ、路線バスルートの見直しやタクシーを活用した移動手段の確保、インフォメーション機能の強化策などを検討します。

(4) 計画実施年度

【検討調整】平成 28 年度～

【事業実施】実施可能なものから随時

◆事業実施スケジュール

項 目		平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
1. 市街地路線の見直し 【p15～p19】	1-1 市街地ルートの一統化	検討調整	事業実施	
	1-2 循環系路線の見直し	検討調整	事業実施	
2. 幹線交通と 地域内交通の再編 【p20～p30】	2-1 旭自治区の交通再編	事業実施		
	2-2 市生活路線バス及び 市乗合タクシーの見直し	事業実施		
3. 高齢者が安心して 暮らせる交通体系 の構築 【p31～p33】	3-1 敬老乗車券交付事業の 本格導入	事業実施		
4. 地域との連携による 移動手段の確保 【p34～p37】	4-1 地域環境に応じた輸送 モデルの検討及び実施	随時実施		
	4-2 コミュニティワゴン（仮称） による地域活動支援	検討調整	事業実施	
5. 利用環境の改善 【p38～p41】	5-1 バス待合環境の改善	随時実施		
	5-2 ゆめタウン前バス停の整備	検討調整		
6. 利用促進 【p42～p44】	6-1 学生割引制度の導入	事業実施		
	6-2 分かりやすい バスマップの作成		実施	
	6-3 周辺自治体との連携	事業実施		
7. 公共交通を利活用 したサービスの展開 【p45】	7-1 貨客輸送や生活支援サービス 等の実現可能性調査		随時実施	
8. 観光振興策との連携 【p46】	8-1 公共交通の観光活用	随時実施		

	検討調整
	事業実施
	検討後、実施可能なものから随時実施

浜田市地域公共交通再編計画

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 28 年 2 月
電 話 0855-22-2612 (代)
F A X 0855-23-1866
編 集 浜田市地域政策部まちづくり推進課
(浜田市地域公共交通活性化協議会事務局)