

安来市地域公共交通計画



令和4年3月
安来市

目次

1.	計画策定にあたって	1
(1)	計画策定の趣旨	1
(2)	計画の位置づけ	1
(3)	計画の区域	2
(4)	計画期間	2
2.	公共交通を取り巻く環境	3
(1)	地勢・地域区分	3
(2)	人口及び高齢化率の推移	4
(3)	人口分布	5
(4)	高齢化の状況	6
(5)	運転免許証の自主返納者数	7
(6)	生活拠点施設の分布状況	8
(7)	観光資源の立地状況	11
3.	公共交通や移動サービスの現状	12
(1)	安来市の公共交通網（全体）	12
(2)	イエローバス	13
(3)	児童専用のスクールバス	16
(4)	タクシー	17
(5)	住民主体による生活交通（地域内交通）の確保	19
4.	イエローバスの利用実態	21
(1)	イエローバスの利用状況	21
(2)	公共交通の運行便数	22
(3)	地域別・便別の利用状況	23
(4)	バス路線までの距離	24
(5)	地域別の公共交通の整備状況	25
(6)	公共交通の維持に関わる事業費（行政支出額）の推移	29
(7)	長大路線の状況	31
(8)	交通事業者から見た路線の状況	32
5.	住民の移動実態や公共交通に求められるニーズ	33
(1)	実施した調査の概要	33
(2)	目的別の移動状況	34
(3)	公共交通の利用状況	38
(4)	公共交通（イエローバス）サービスの満足度	40
(5)	公共交通に対する意識・意向	45
6.	公共交通の課題	48
(1)	公共交通に関する関係者の課題意識	48
(2)	公共交通の課題	49
7.	公共交通とまちづくり（上位計画との整合）	51
(1)	第2次安来市総合計画	51
(2)	安来市都市計画マスタープラン	52
8.	地域公共交通計画の基本理念と基本目標	54
(1)	基本理念	54
(2)	安来市における公共交通の役割	54
(3)	基本目標（基本方針）	54
9.	計画に掲げる事業と評価指標	55
(1)	計画に掲げる事業の体系	55
(2)	評価指標の設定	55
(3)	評価指標及び事業実施状況の評価検証	57

(4) 事業内容の詳細	58
10. 参考資料	69
(1) 安来市地域公共交通活性化協議会 設置要綱	69
(2) 安来市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	71
(3) 計画策定の経緯	72

令和6年12月25日改訂

1. 計画策定にあたって

(1) 計画策定の趣旨

安来市は、島根県の東部に位置し、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た。

安来市の主要な公共交通は、民間路線バスの撤退を受け、平成12年4月より安来市・広瀬町・伯太町の1市2町で運行を開始した「イエローバス」（正式名称は「安来市広域生活バス」であり、本計画では「イエローバス」と記載する）であり、平成16年10月の1市2町の合併後も、高齢者や児童・生徒を中心に、地域住民の生活を支える移動手段として生活の足を担っている。

このような中、平成26年3月には、安来市地域公共交通連携計画（計画期間：平成26年度～平成30年度）を策定し、市街地循環バスの運行、自治会輸送といったイエローバスに代わる新たな移動手段の導入、モビリティ・マネジメント等の各種方針を示し、取組を実施してきた。

一方、計画策定から年数が経過し、人口減少や少子高齢化がより一層進んでいる中、バス路線の見直しや施設の新設、道路整備等の土地利用状況が変化している。また、近年の公共交通を取り巻く環境に目を向けると、公共交通利用者の減少に歯止めがかからず、公共交通の担い手（運転者）不足の深刻化や新型コロナウイルス感染症拡大に伴う公共交通への影響等が懸念されている。

このことから、人口減少や高齢化の進展及び社会環境の変化に対応し、市内の公共交通を持続的に維持・確保し、未来に残していくための目標や事業を示した、市の新たな公共交通マスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することとなった。

(2) 計画の位置づけ

安来市地域公共交通計画は、市の将来像を示した第2次安来市総合計画と都市・まちづくりに関する基本方針を示した安来市都市計画マスタープランを上位計画とし、医療や福祉等をはじめとした施策や関連計画と連携を図ることとする。

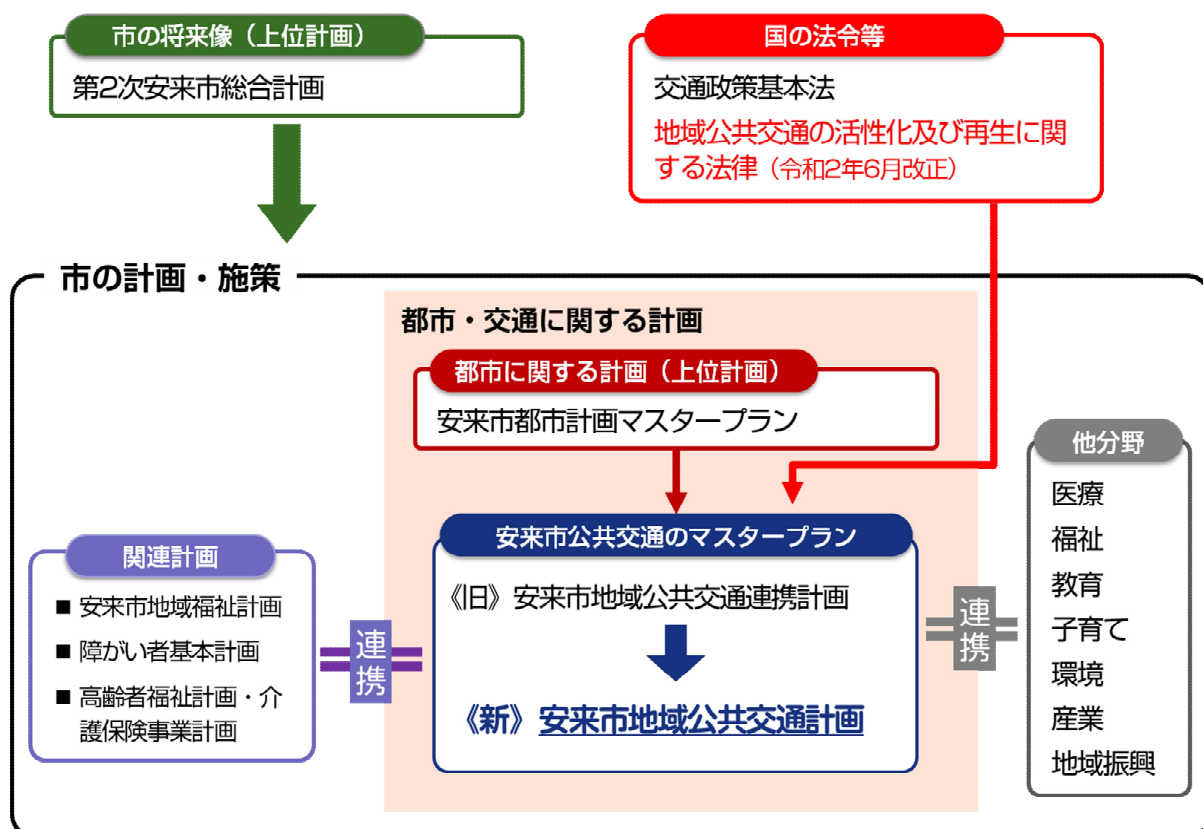


図1 安来市における公共交通計画の位置づけ

(3) 計画の区域

本計画の区域は、安来市全般とする。

また、「安来市都市計画マスタープラン」及び「安来市地域公共交通連携計画」では、地域としての役割や地域・地区のつながり、これまでの沿革及び背景を考慮して、市内を4つの地域に区分して方針・施策等を検討しており、本計画においても整合を図る。



図2 安来市における地域区分

表1 地域区分の詳細と役割

地域区分	区域	地域の役割
安来中海沿岸地域(安来地域)	荒島、赤江、安来、島田	市街・都市的空間地域
安来内陸地域（安来地域）	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	

(4) 計画期間

令和4年度から令和11年度までの8年間とする。

2. 公共交通を取り巻く環境

(1) 地勢・地域区分

- 平成 16 年 10 月に安来市・広瀬町・伯太町の 1 市 2 町が合併し、現在の安来市が発足した。
- 安来市は島根県と鳥取県の県境に位置する。市の面積はおよそ 420.97 ㎢で、市の南部は中国山地の一部となっていることから、地理的特徴として標高が高い。

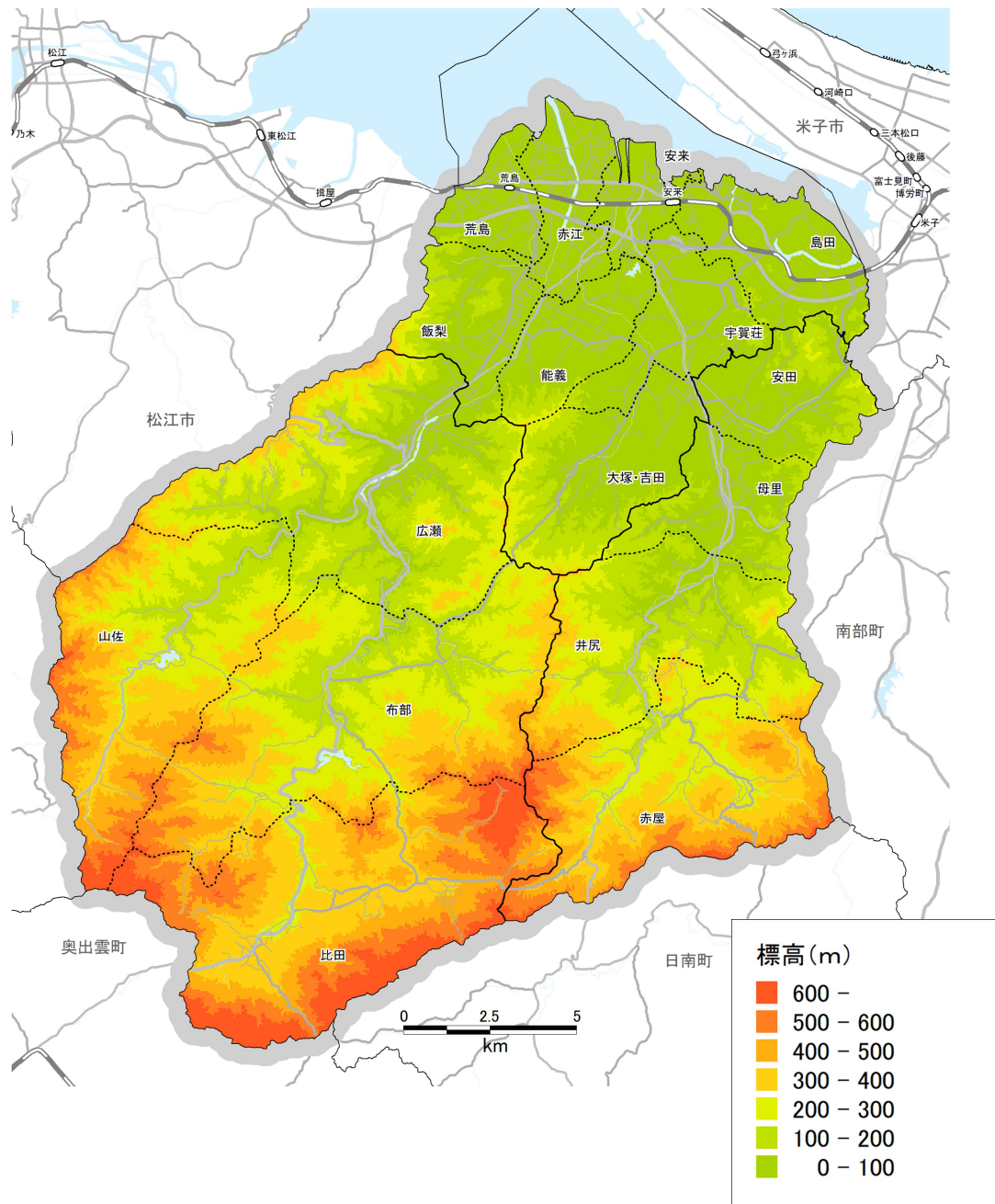
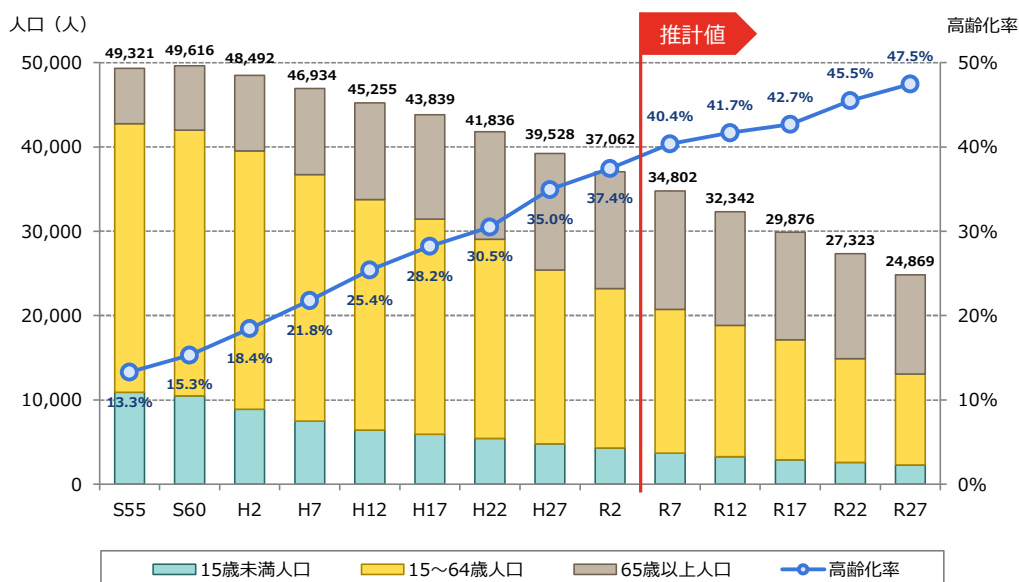


図3 安来市の位置図・地勢

(2) 人口及び高齢化率の推移

① 国勢調査及び社人研による市総人口の推移と推計

- 安来市の総人口は、平成2年から減少に転じており、平成27年国勢調査時点で4万人を下回っている。また、推計人口では、令和17年から3万人を下回ると予測されている。
- 人口減少に伴い、高齢化率（65歳以上人口割合）は増加が続いており、令和7年以降には40%を超えると推計されている。

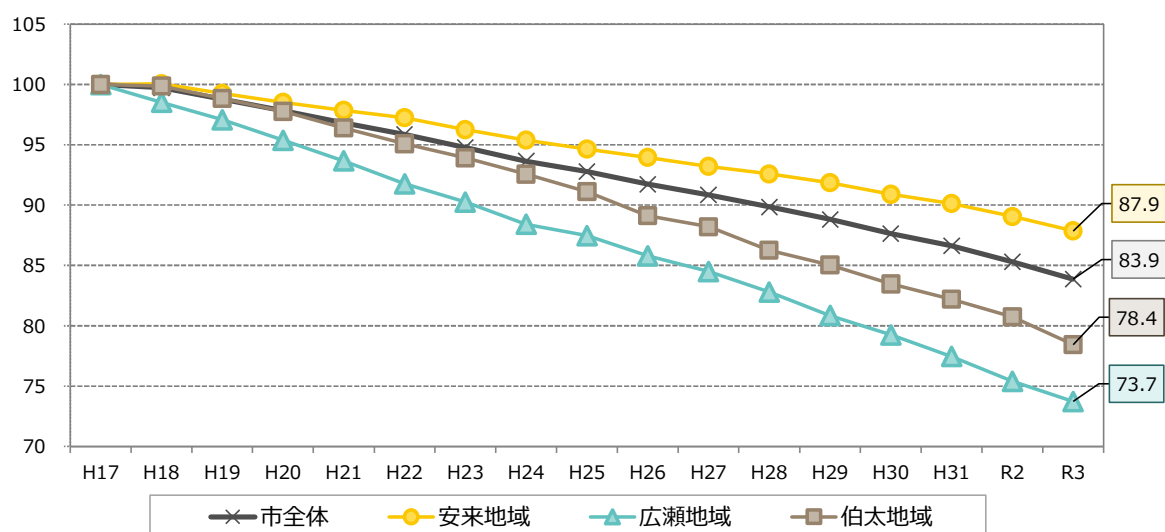


資料：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日時点の推計人口）

図4 市総人口及び高齢化率の推移と推計

② 住民基本台帳による地域別人口の推移

- 平成17年を100として人口減少幅を見ると、平成17年と令和3年現在を比較して、市全体で16.1ポイント人口が減少している。
- 旧市町単位で見ると、人口集積地である安来地域（安来中海沿岸地域と安来内陸地域を含む）で、平成17年から12.1ポイント減少している。また、伯太地域では平成17年から21.6ポイント減少しているほか、広瀬地域は、平成17年から26.3ポイント減少しており減少幅が大きい。

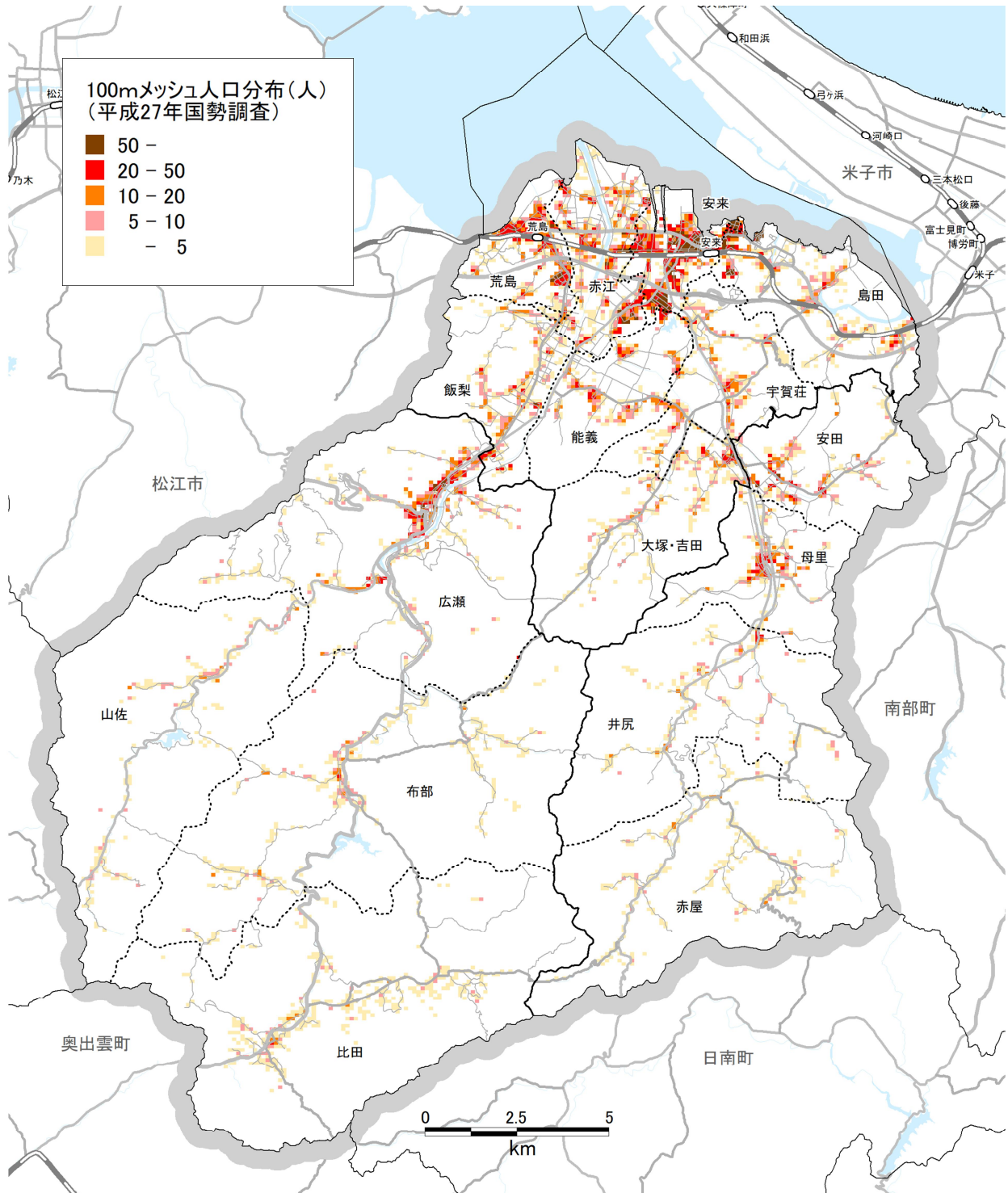


資料：住民基本台帳（各年3月末時点）

図5 地域別人口の推移と減少幅

(3) 人口分布

- 人口は、市全体で見ると安来中海沿岸地域に集中している。特に安来や荒島等で人口の集積が見られる。
- また、安来中海沿岸地域では和田南の土地区画整備事業や工業団地の整備等により、今後さらなる人口の集積が見込まれる。
- 広瀬地域の中心部（広瀬）や伯太地域の中心部（母里）でも人口の集積が見られるが、南部に行くにつれて人口分布がまばらになっている。

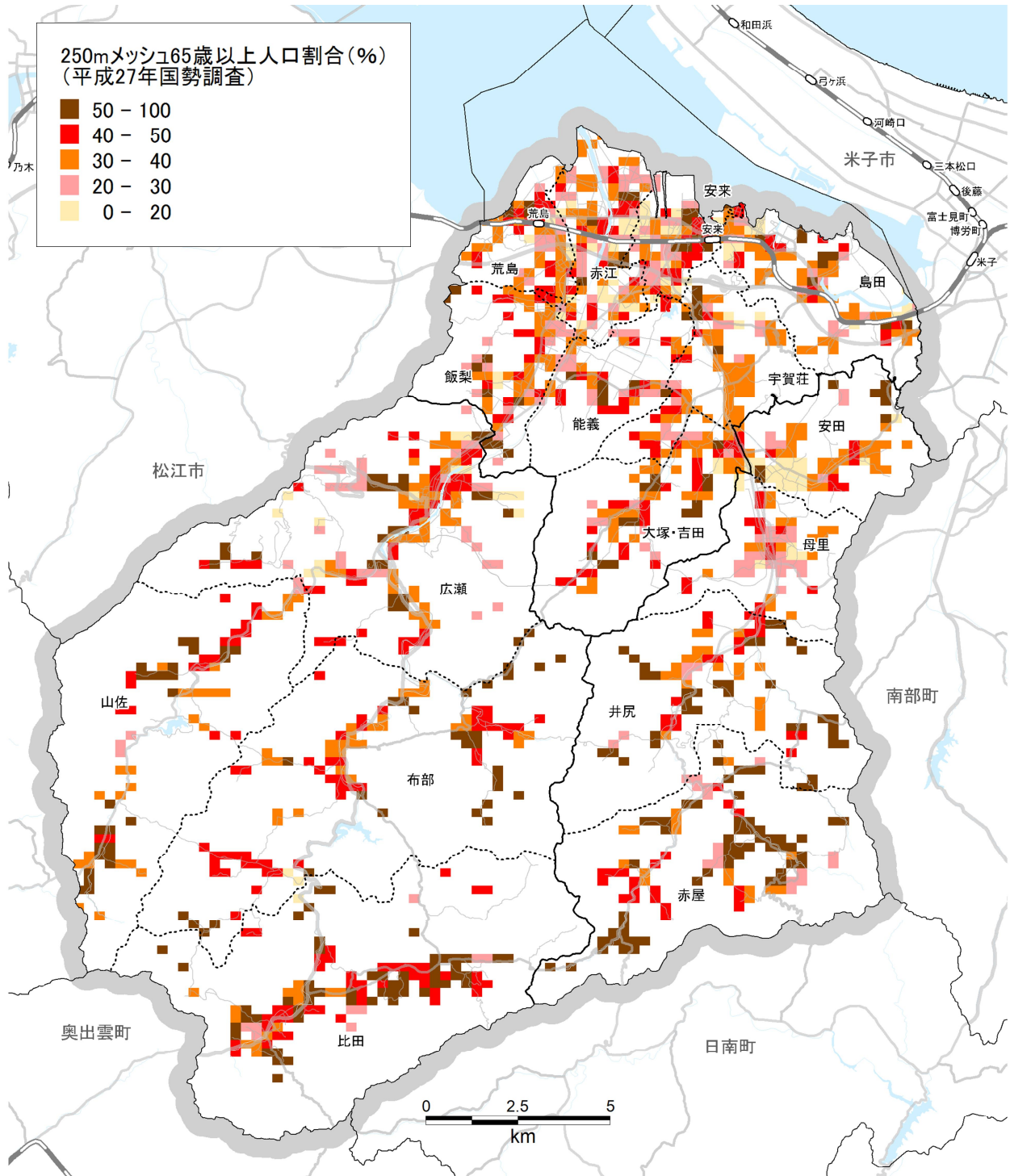


資料：平成27年国勢調査

図6 安来市における人口分布（100mメッシュ人口）

(4) 高齢化の状況

- 安来市の高齢化は市全域で進んでいる。
- 特に広瀬地域や伯太地域は中心部に比べて山間部で高齢化率が高いほか、高齢化率が50%を超える集落が点在している状況である。
- 安来内陸地域の能義や大塚・吉田等で、高齢化率の高い集落が見られる。

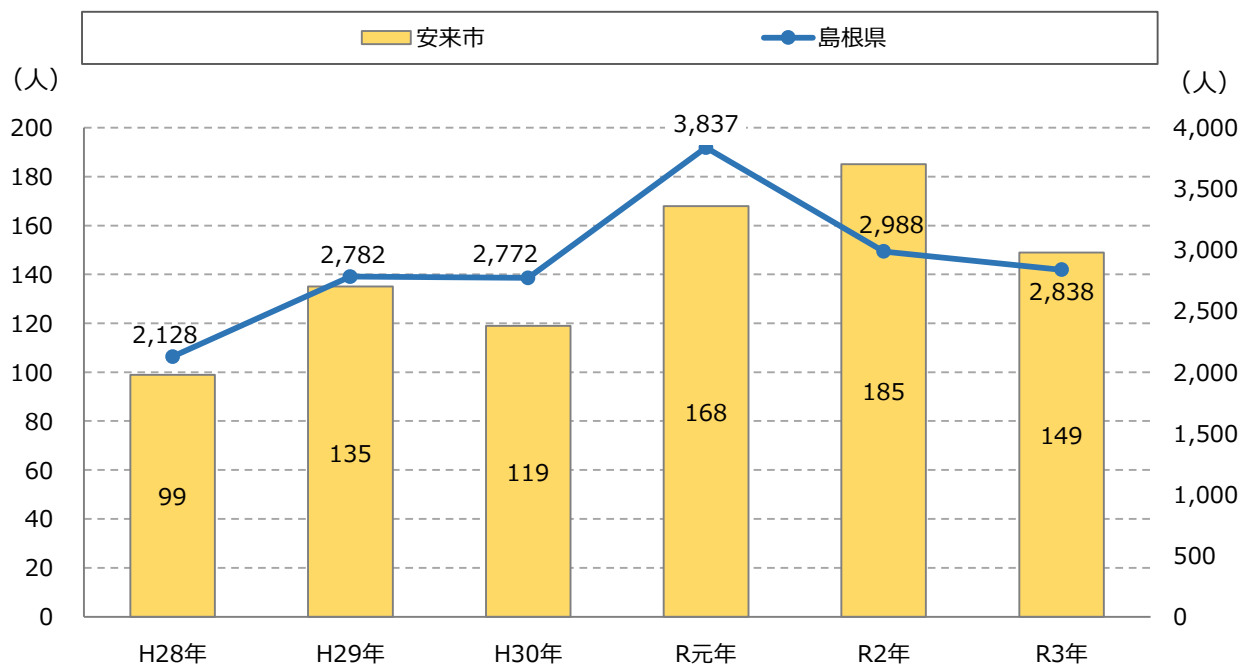


資料：平成27年国勢調査

図7 安来市における高齢化の状況

(5) 運転免許証の自主返納者数

- 安来市は平成 28 年以降、運転免許証の自主返納者数が増加傾向で推移しており、ピークの令和 2 年は 185 人と、平成 28 年に比べて大きく増加している。
- 島根県全体の免許返納者数も平成 28 年から令和元年にかけて、安来市と同様に増加の傾向が見られる。



資料：安来警察署 提供資料より作成

図 8 運転免許証の自主返納者数

(6) 生活拠点施設の分布状況

① 施設の分布状況

- 生活拠点施設の多くは安来中海沿岸地域や JR 山陰本線沿線に集中している。
- 商業施設や医療機関は、広瀬地域の中心部でも集積が見られる。
- 伯太地域の中心部でも生活拠点施設の集積が見られるが、他地域に比べて少ない傾向にある。
- 各地域において、公共施設（公民館等）は見られるものの、山間部では商業施設や医療機関が立地していない。

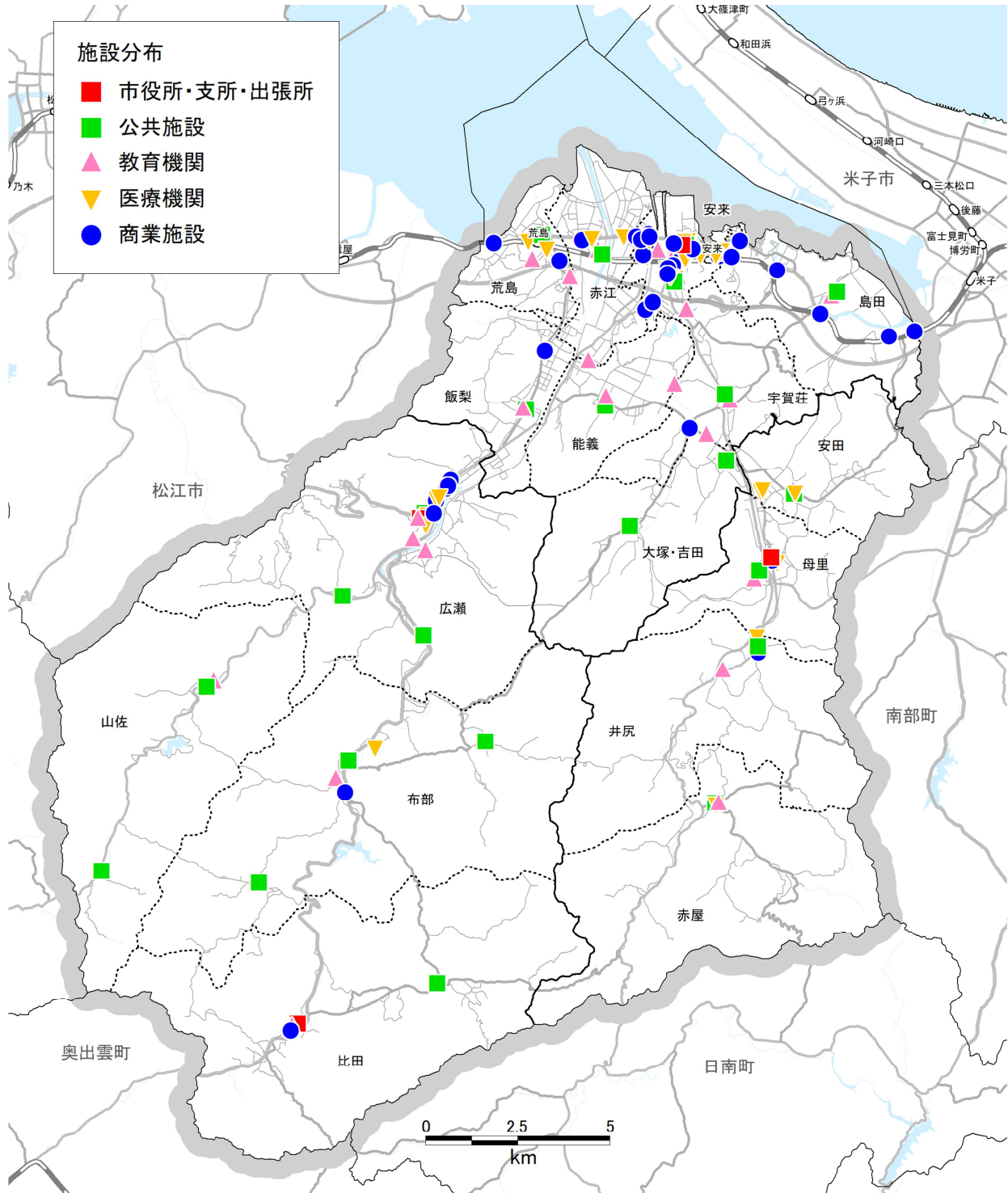


図9 施設の分布状況

② 医療機関の分布状況

- 安来市内の医療機関は、主に市の中心部である安来中海沿岸地域、広瀬地域の中心部に集積している。
- 規模の大きな「安来第一病院」は安来地域の中心部、「安来市立病院」は広瀬地域の中心部に立地している。
- 広瀬地域の山間部にある、山佐と比田は医療機関がない上、医療機関までの距離が他地域に比べて離れている。

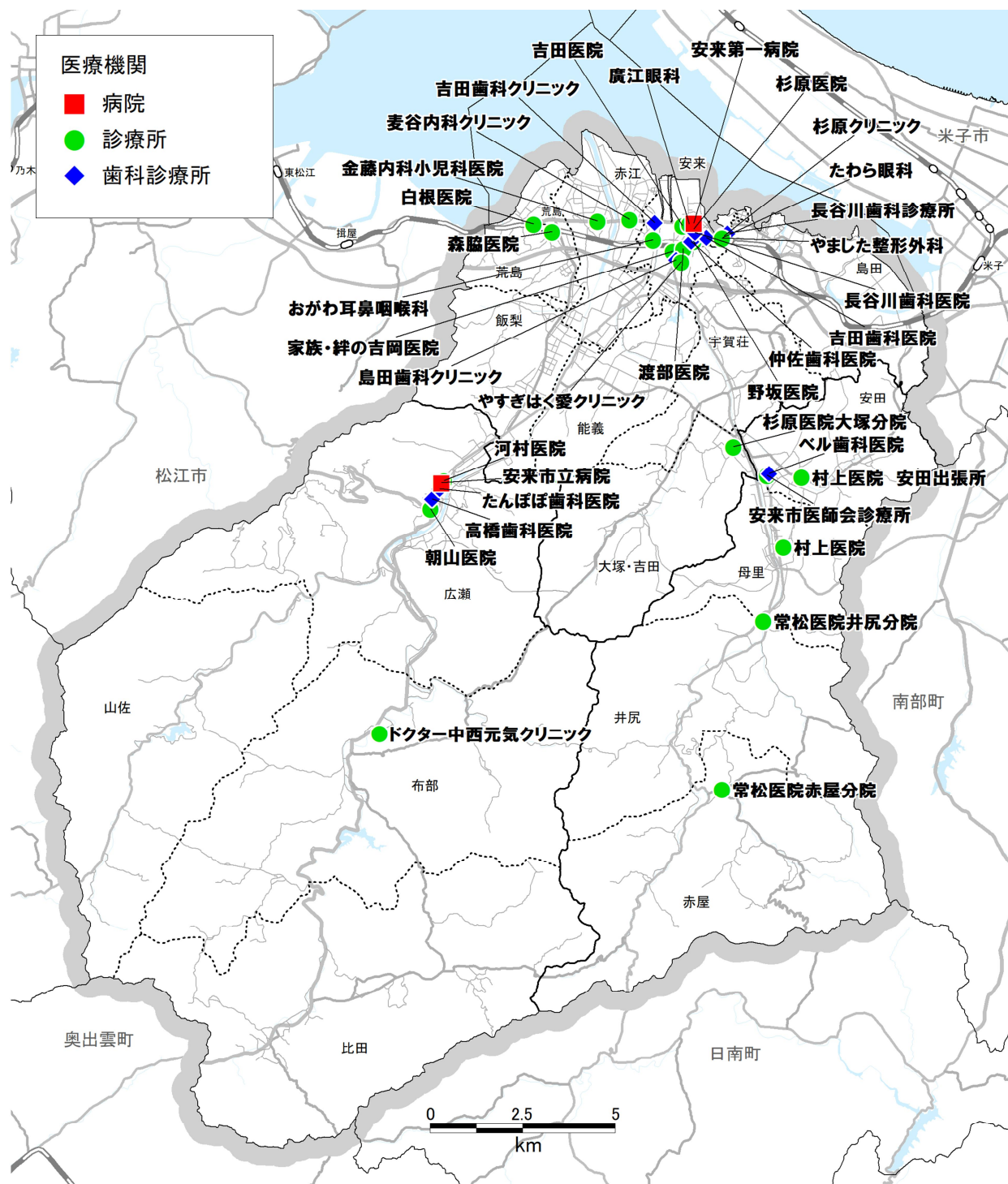


図 10 医療機関の分布状況

③ 商業施設（買い物先）の分布状況

- 多くの商業施設が、安来中海沿岸地域に立地している。商業施設はコンビニエンスストアとドラッグストアが大半を占める。
- 広瀬地域の中心部にはスーパーやコンビニエンスストア等が立地している。広瀬地域の山間部は小規模の商店等が立地しているが、山佐には商業施設が立地していない。
- 伯太地域は他地域に比べて商業施設が少なく、商業施設までの距離が離れている。

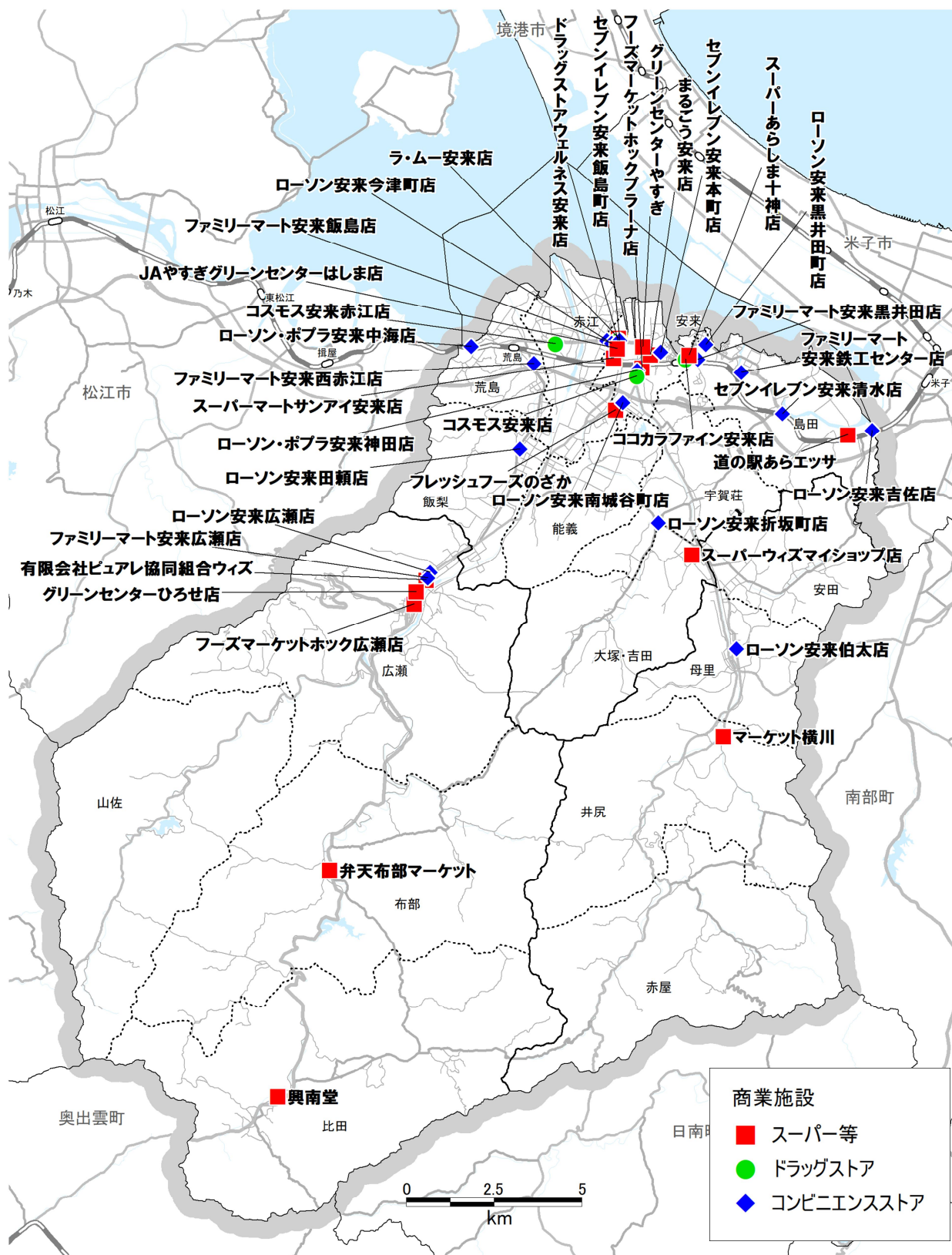


図 11 商業施設の分布状況

(7) 観光資源の立地状況

- 観光資源は、市内の各地域に点在している。寺社や史跡など歴史にちなむ観光資源が多い。
- 特に足立美術館、月山富田城跡が立地している広瀬周辺は、主要な観光エリアとなっている。

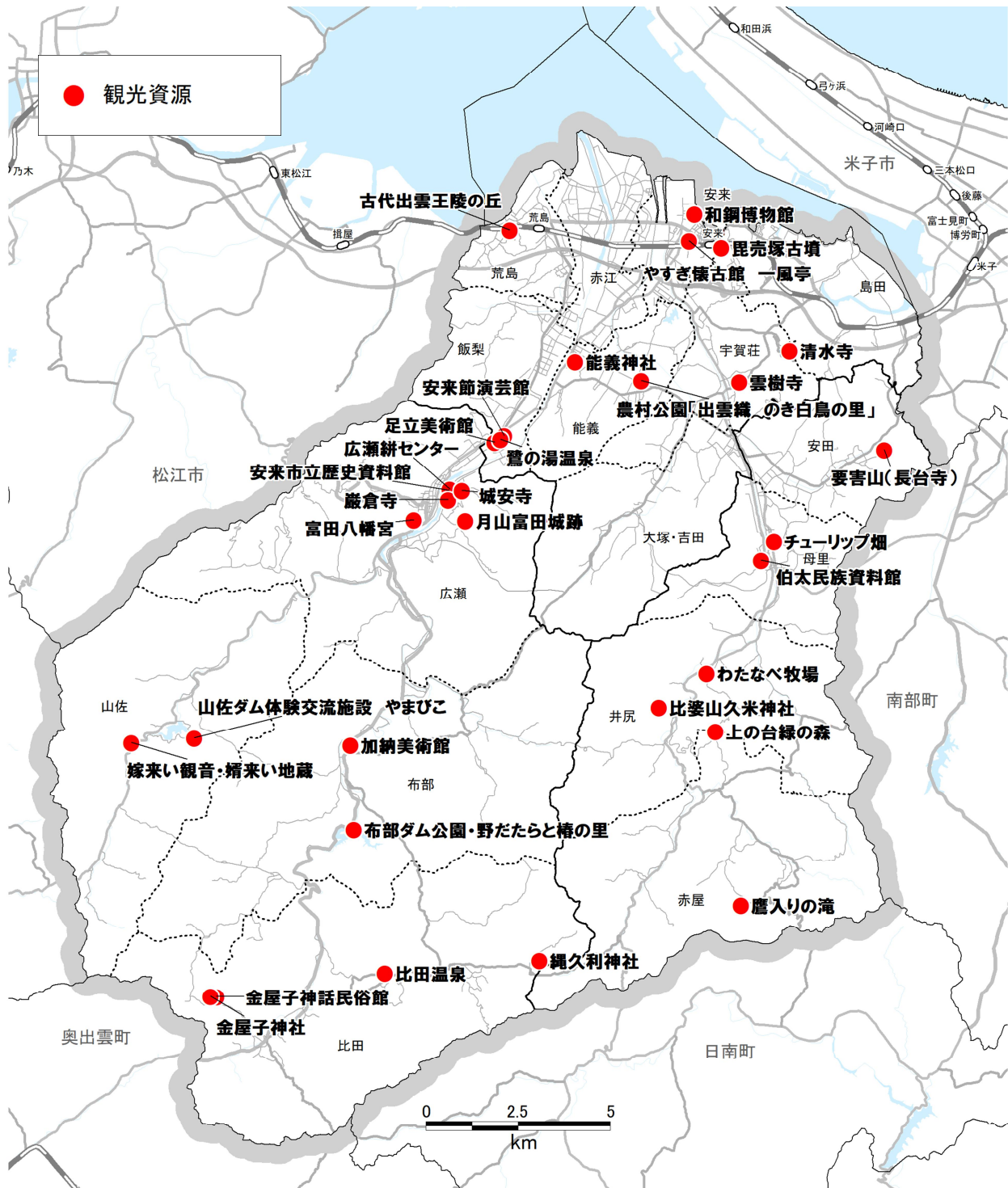
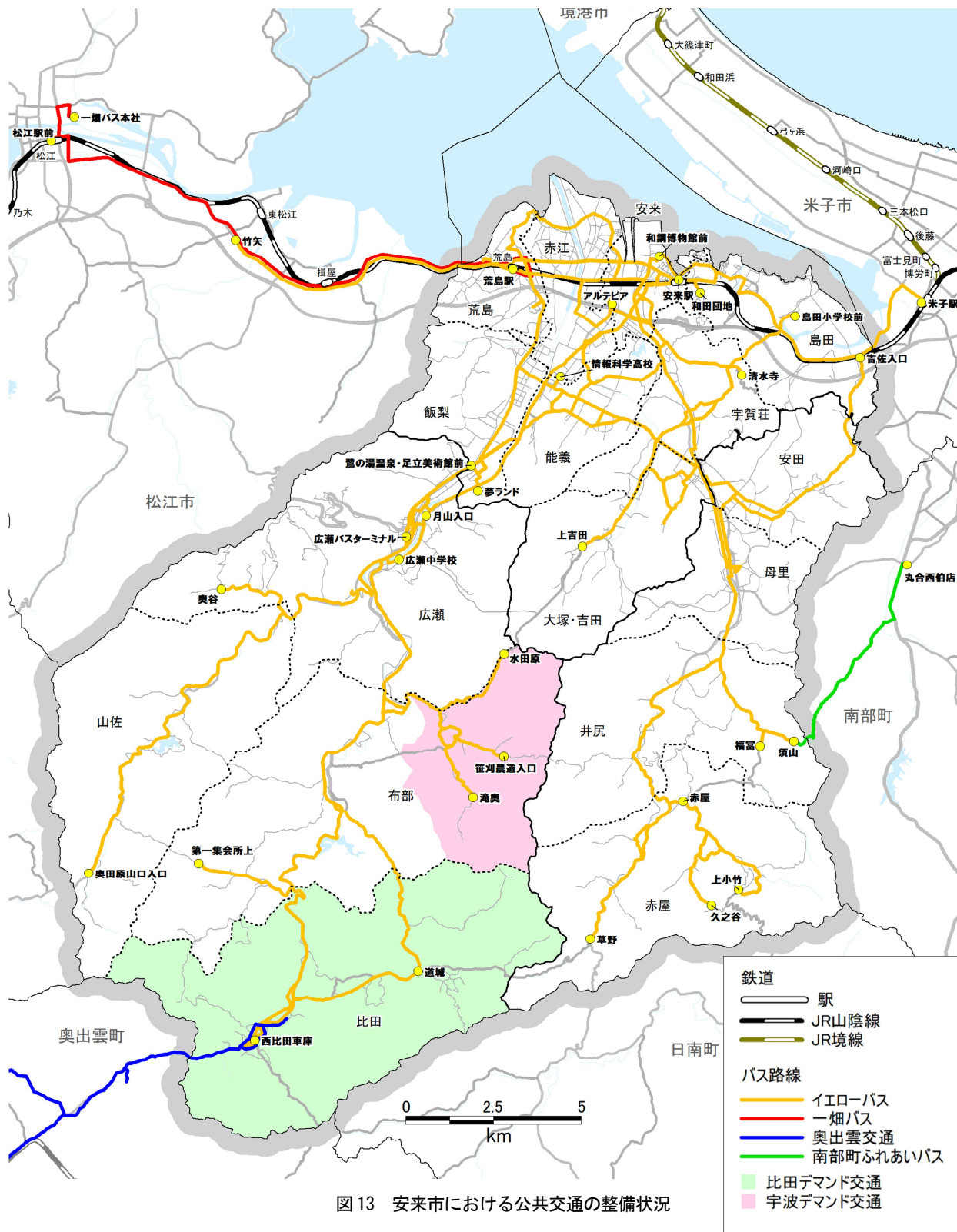


図 12 観光資源の分布状況

3. 公共交通や移動サービスの現状

(1) 安来市の公共交通網（全体）

- 松江市街地までは一畑バスや JR 山陰本線が運行している一方で、米子市街地まではイエローバス（広瀬＝米子線及び伯太＝米子線）や JR 山陰本線が運行している。
- また、広瀬地域の比田は奥出雲交通の路線バス、伯太地域の井尻は南部町ふれあいバスが、市町を跨いで運行している。



(2) イエローバス

① 各路線の運行概要

令和３年度現在のイエローバスの運行状況は、次のとおりである。

表２ イエローバスの路線別運行状況（便数は平日を記載）

路線	系統数	便数	系統名・便数	運行地域
観光ループ	３系統	７便	内回り：３便 外回り：４便	安来地域 広瀬地域
買い物バス	２系統	９便	和鋼博物館系統：７便 荒島駅発：２便	安来地域
安来＝吉田線	２系統	１３便	上吉田発：６便 和鋼博物館発：７便	安来地域
市街地循環バス	１系統	５便	－	安来地域
広瀬＝米子線	４系統	２８便	広瀬発：１３便　米子発：９便 安来発：２便　吉佐入口発３便： 和鋼博物館発：１便	広瀬地域 安来地域 米子市（米子駅）
広瀬＝荒島線	２系統	２８便	広瀬発：１４便　荒島発：１３便 情報科学高校経由：１便	広瀬地域 安来地域
広瀬＝宇波線	２系統	５便	広瀬バスターミナル発：１便 広瀬発せんだん橋経由：４便	広瀬地域
広瀬＝奥田原線	３系統	１３便	奥田原発：７便 広瀬発せんだん橋経由：５便 広瀬中学校発：１便	広瀬地域
広瀬＝西比田線	５系統	１７便	道城発：５便　西比田発：４便 広瀬発せんだん橋経由：６便 広瀬バスターミナル発：１便 広瀬中学校発：１便	広瀬地域
上小竹＝広瀬線	５系統	１０便	上小竹発：４便　和子発：１便 広瀬バスターミナル発：４便 広瀬バスターミナル伯太止：１便 情報科学高校経由：１便	伯太地域 広瀬地域
伯太（草野）＝安来線	５系統	１８便	赤屋発：４便　草野発：４便 伯太庁舎発：１便 和鋼博物館発：７便　安来駅発：２便	伯太地域 安来地域
伯太（福富）＝米子線	２系統	１０便	赤屋発：５便　米子発：５便	伯太地域 米子市
上小竹＝草野線	２系統	８便	草野発・赤屋着：１便 草野経由：３便、上小竹経由：４便	伯太地域
アルテピア線	１系統	３便	－	安来地域
安来＝竹矢線	２系統	８便	和鋼博物館発：４便　竹矢発：４便	安来地域 竹矢（松江市）
広瀬＝奥田原線 （スクール）	２系統	２便	広瀬バスターミナル発：１便 奥田原発：１便	広瀬地域
広瀬＝西比田線 （西比田スクール）	２系統	２便	広瀬バスターミナル発：１便 道城発：１便	広瀬地域
広瀬＝西比田線 （西谷スクール）	２系統	２便	広瀬バスターミナル発：１便 西谷発：１便	広瀬地域

② イエローバス車両

令和３年度時点で、２８台（小型１８台、中型１０台）の車両を使用して運行している。イエローバス車両の乗車定員及び台数は次のとおりである。

表３ イエローバスの車両台数（令和３年度時点）

車両	乗車定員	台数
小型	２２人	１台
	２９人	１７台
中型（低床車両）	３３人	２台
中型	３７人	２台
	５６人	２台
	５８人	３台
	６０人	１台



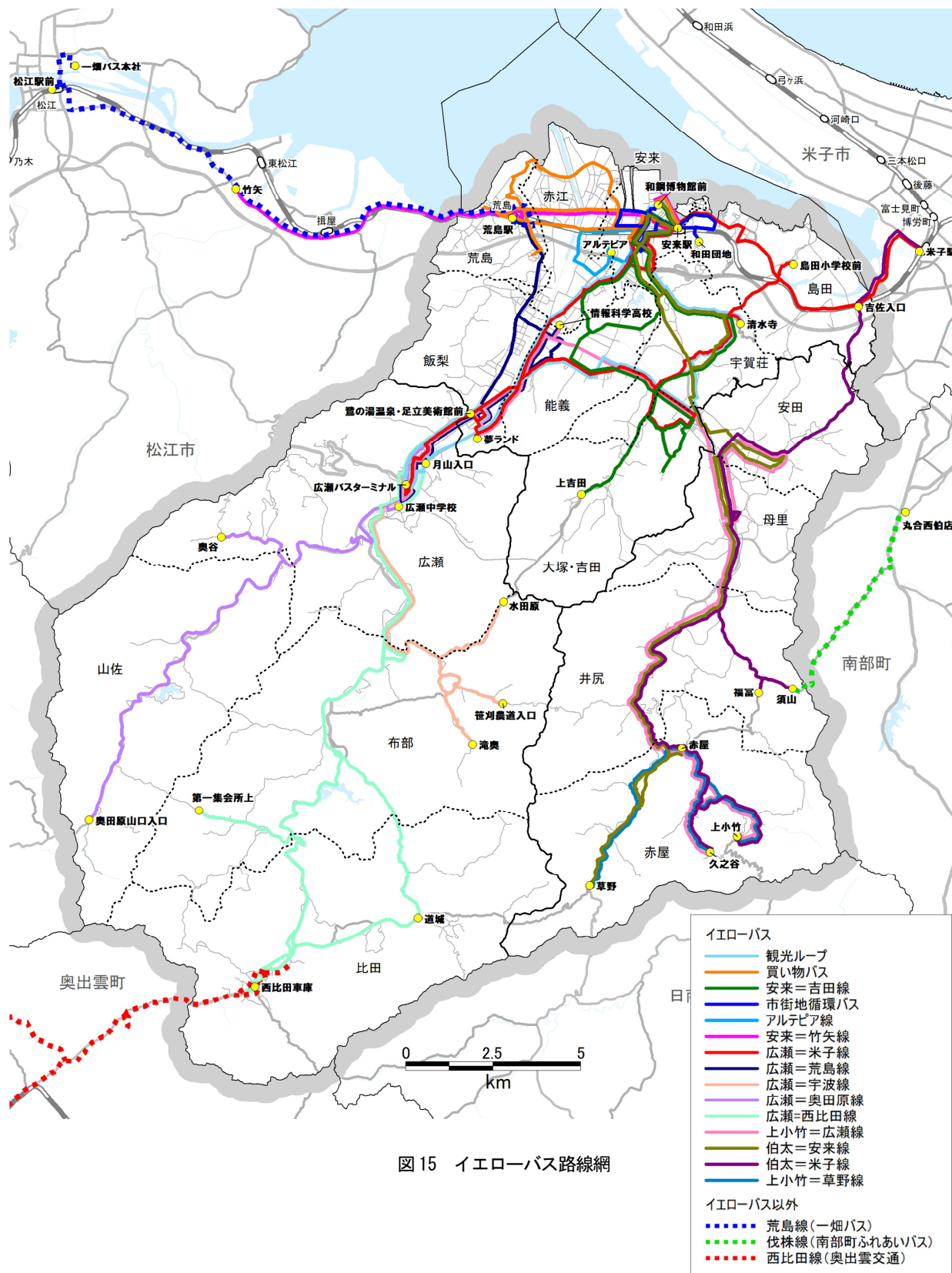
図 14 イエローバス車両

③ イエローバスの運転者

- 令和３年度時点、イエローバスの運行は市が大新東株式会社に委託しており、イエローバスの運行に従事している職員は４２人で、うち３２人が乗務員、うち１０人が点呼者である。
- また、夏休み期間等は、教育委員会スクールバス運転者が２人、イエローバスの乗務員として勤務している。
- 乗務員の平均年齢は５６.８歳で、市の規定により乗務員は６９歳以下と定められている。

④ イエローバス路線網

- イエローバスは、安来～荒島間及び安来～広瀬間で複数の路線が運行している。
- 広瀬・伯太から安来や米子まで運行している路線は、他路線に比べて路線延長が長い。



⑤ デマンド方式による運行（デマンドバス）

- 広瀬地域と伯太地域で運行しているイエローバスの一部の路線は、18 時以降における一部のバス停からの利用を、予約に応じて運行するデマンドバスとして運行している。
- 広瀬地域では令和 2 年 4 月からデマンドバス運行を開始したほか、伯太地域（赤屋）でも令和 3 年 4 月よりデマンドバス運行を開始した。
- いずれの路線も利用日の 5 日前から当日 18 時まで、広瀬バスターミナルで予約を受け付けている。

表 4 デマンドバス（デマンド方式で運行している路線）の状況

地域	対象路線	対象区間
広瀬地域	広瀬＝西比田線	「廿原堤神社前」以降のバス停
	広瀬＝奥田原線	「川平」以降のバス停
伯太地域	上小竹＝草野線	草野行き：「用土」以降のバス停 上小竹行き：「久之谷入口」以降のバス停
	伯太＝安来線	「用土」以降のバス停
	伯太＝米子線	「久之谷入口」以降のバス停

（3）児童専用のスクールバス

- 広瀬地域の比田小学校、山佐小学校、布部小学校の 3 校は、各校で 1 台ずつ所有するマイクロバスを使い、それぞれ児童専用のスクールバスを運行している。
- 新型コロナウイルス感染症の対策として、イエローバスを利用する広瀬小学校の児童の通学は現在、山佐小学校のスクールバスで対応している。

表 5 児童専用スクールバスを利用している児童数（令和 3 年時点）

該当する小学校	比田小学校	山佐小学校	布部小学校
利用している児童数	12 人	8 人	5 人

(4) タクシー

① 営業所の立地状況

- 市内にタクシー事業所は5箇所あり、そのうちの2箇所が、市の中心部（安来地域）に立地している。
- 広瀬地域の山佐や布部、伯太地域の赤屋の大部分は、各タクシー事業所の5キロ圏内に入らない。このため、他地域と比べて、タクシーを利用しにくい環境にある。

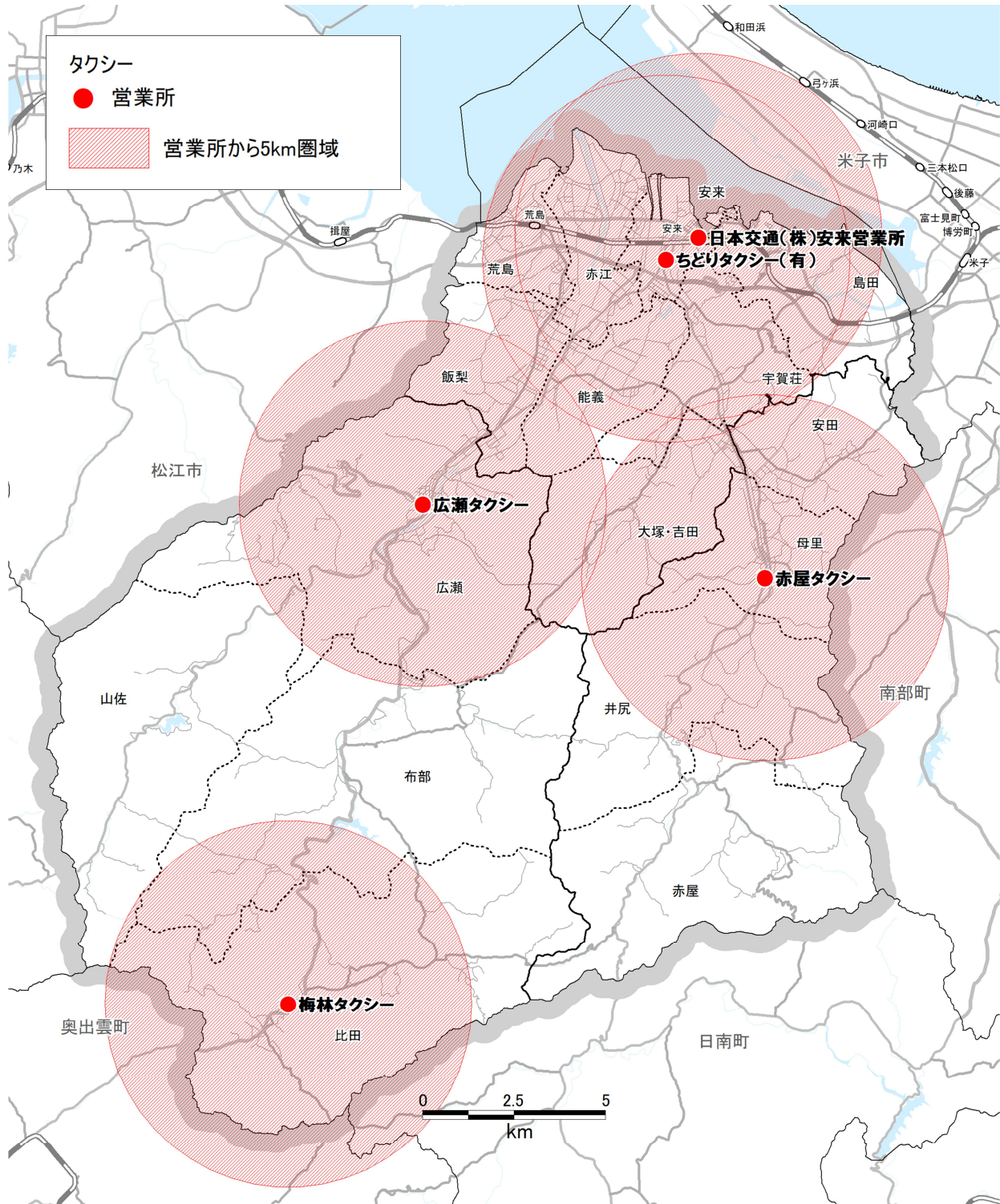


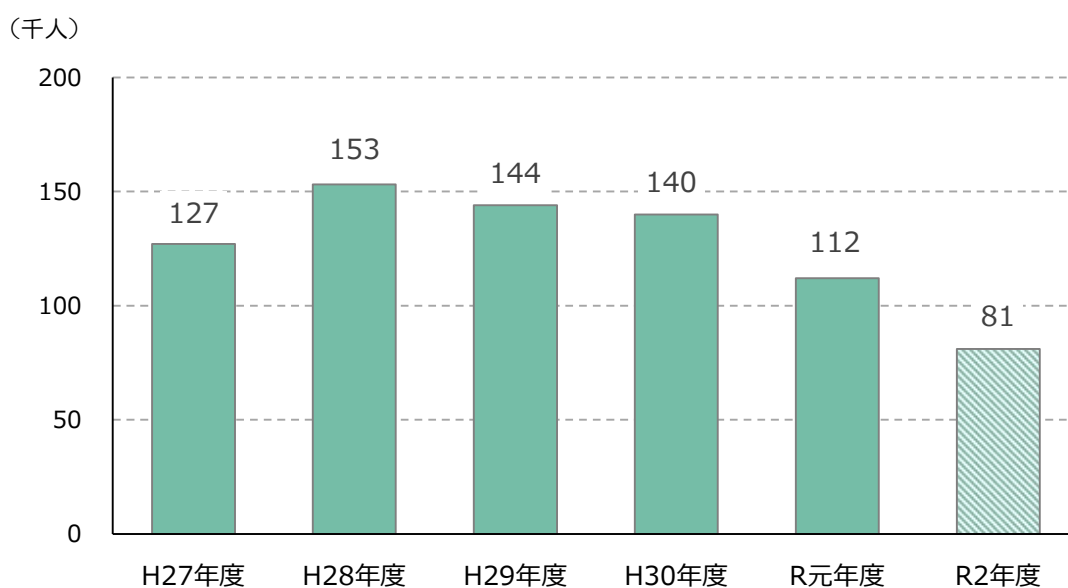
図 16 タクシー営業所の分布

② 保有車両台数・乗務員数

- 安来市内のタクシー事業所全体で、29 台の車両を保有しており、全体で 24 人が運転業務に従事している。
- 乗務員の年齢は 50 歳代から 70 歳代であり、60 歳代以上の乗務員が多くを占めている状況にある。

③ 輸送人員の推移

- 近年における市内のタクシー輸送人員は、平成 28 年度をピークに減少傾向である。
- 平成 28 年度から平成 30 年度までは年間 14～15 万人前後で推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度から大きな落ち込みが見られる。



※令和2年度の輸送人員は島根県旅客自動車協会加盟3社の輸送人員の減少率から算出した推計値

資料：中国運輸局「運輸要覧」及び島根県旅客自動車協会 提供資料より作成

図 17 安来市内におけるタクシー輸送人員の推移

(5) 住民主体による生活交通（地域内交通）の確保

市では公共交通のサービスが充足できていない山間地で、イエローバス以外の交通手段の導入を進めている。本計画においては住民主体による移動手段を含めて、これらを「地域内交通」として定義する。

① 宇波地区における取組（宇波デマンド交通）

- 公共交通のサービスが充足できていない山間地の宇波地区では、住民が運転者となって乗客を輸送する住民主体の移動サービスが運行している。
- 開始当初は、道路運送法によらないボランティア輸送の取組を行っていたが、現在は運転者への報酬を確保するため、交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）の登録を受けて運行している。

表 6 住民主体による移動サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）
実施主体	うなみの里創生プロジェクト
運転者	講習を受けた地域住民
利用対象者	宇波地域住民（1 地区）
運行範囲	自宅から地域内の最寄りのバス停 自宅から宇波交流センター
運行開始時期	実証運行（1 回目）：平成 26 年 12 月 ※1 回目は 3 か月間のみの運行 実証運行（2 回目）：平成 27 年 10 月 本格運行：平成 28 年 3 月
運賃	無償
利用方法	利用者（利用登録者）は前日までの電話予約によって利用可能
運行日	平日・休日ともに予約に応じて運行
使用車両	市から無償貸与された軽自動車（1 台）

② 比田地区における取組（比田デマンド交通）

- 比田地区の地域内交通については、以前は地域住民による道路運送法によらないボランティア輸送が実施されていたが、平成 31 年 3 月に自家用有償旅客運送の登録を受けている。
- また、市から委託を受けた訪問型サービス D（移動支援）や、買い物支援として買い物代行サービス等の取組を令和元年度より実施している。

表 7 住民主体による移動サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）
実施主体	えーひだ交通運営協議会
運行事業者	講習を受けた地域住民
利用対象者	東比田地区及び西比田地区（2 地区）の一部住民
運行範囲	自宅から地域内の最寄りのバス停 自宅から比田交流センター 地域の商店・買い物先
運行開始時期	実証運行：平成 30 年 3 月 本格運行：平成 30 年 10 月
運賃	無償 地域の商店・買い物先までの利用は 300 円
利用方法	利用者（利用登録者）は前日までの電話予約によって利用可能
運行日	平日・休日ともに予約に応じて運行
使用車両	市から無償貸与された軽自動車（1 台） 民間事業者から借り上げた車両（1 台）

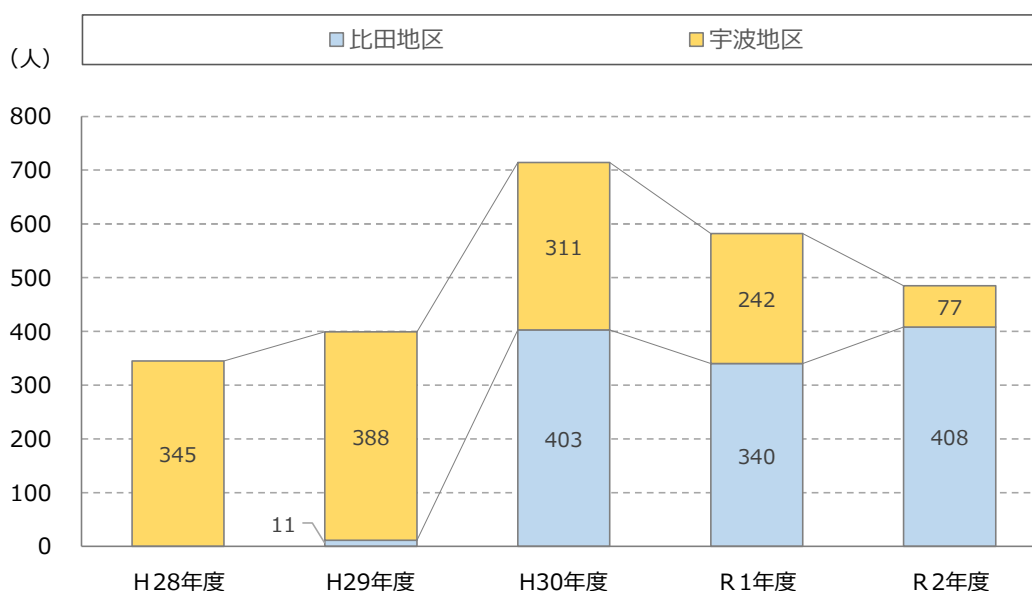


図 18 住民主体による地域内交通（交通空白地有償運送）の年間利用者数推移

4. イエローバスの利用実態

(1) イエローバスの利用状況

① 利用者数推移

- イエローバスの総利用者数は約 41 万人を記録した平成 23 年度から減少傾向にあり、令和元年度にはおよそ 30 万人まで減少している。総利用者数の大幅減は、広瀬＝米子線やスクールバス、広瀬＝西比田線、伯太＝安来線の利用者減が影響している。
- 令和 2 年度の総利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により広瀬＝荒島線、伯太＝安来線の利用者が減少した結果、前年度から 5 万人近くの減少が見られる。

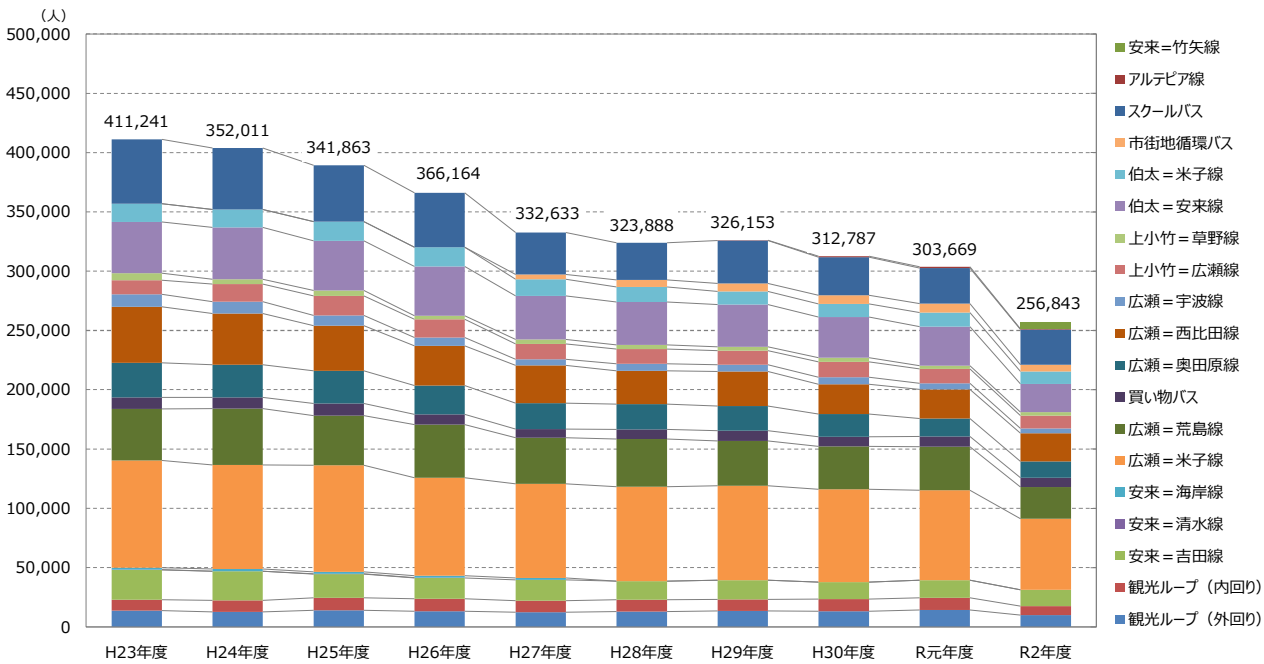


図 19 イエローバスの年間利用者数推移

表 8 路線別年間利用者数の比較（平成 23 年度と令和元年度及び令和 2 年度）

路線		R2 年度	R元年度	H23 年度	増減幅 (H23-R2)	増減幅 (H23-R1)
観光ループ	観光ループ (外回り)	9,832	14,245	13,861	▲ 4,029	▲ 384
	観光ループ (内回り)	7,659	10,290	8,958	▲ 1,299	▲ 332
安来＝吉田	安来＝吉田線	13,980	14,881	25,301	▲ 11,321	▲ 10,420
安来＝清水	安来＝清水線	—	—	322	—	—
安来＝海岸	安来＝海岸線	—	—	1,515	—	—
広瀬＝米子	広瀬＝米子線	59,652	75,725	90,579	▲ 30,927	▲ 14,854
	安来駅	54,459	69,392	82,706	▲ 28,247	▲ 13,314
上小竹＝草野	上小竹＝草野線	5,193	6,333	7,873	▲ 2,680	▲ 1,540
	清水	26,749	36,812	43,225	▲ 16,476	▲ 6,413
買い物バス	買い物バス	8,026	8,693	9,929	▲ 1,903	▲ 1,236
広瀬＝奥田原	広瀬＝奥田原線	13,840	15,212	28,969	▲ 15,129	▲ 13,757
広瀬＝西比田	広瀬＝西比田線	23,486	24,442	47,327	▲ 23,841	▲ 22,885
広瀬＝宇波	広瀬＝宇波線	4,073	5,104	10,381	▲ 6,308	▲ 5,277
上小竹＝広瀬	上小竹＝広瀬線	10,784	12,080	11,998	▲ 1,214	▲ 82
上小竹＝草野	上小竹＝草野線	3,073	2,936	5,773	▲ 2,700	▲ 2,837
草野＝安来	伯太＝安来線	23,907	32,815	43,394	▲ 19,487	▲ 10,579
福富＝米子	伯太＝米子線	10,383	11,713	15,239	▲ 4,856	▲ 3,526
市街地循環	市街地循環バス	5,785	7,630	0	5,785	7,630
スクールバス	スクールバス	29,446	30,071	54,470	▲ 25,024	▲ 24,399
アルテピア	アルテピア線	611	1,020	—	—	—
安来＝竹矢	安来＝竹矢線	5,557	—	—	—	—
計		256,843	303,669	411,241	▲ 154,398	▲ 107,572

単位：人

(2) 公共交通の運行便数

- 多くのバス路線の起点である和鋼博物館から安来駅にかけては、1日あたりの運行便数が多い。
- 広瀬地域のバス路線や観光ループが重複している、広瀬バスターミナルから足立美術館においては、1日あたりの運行便数が多い。

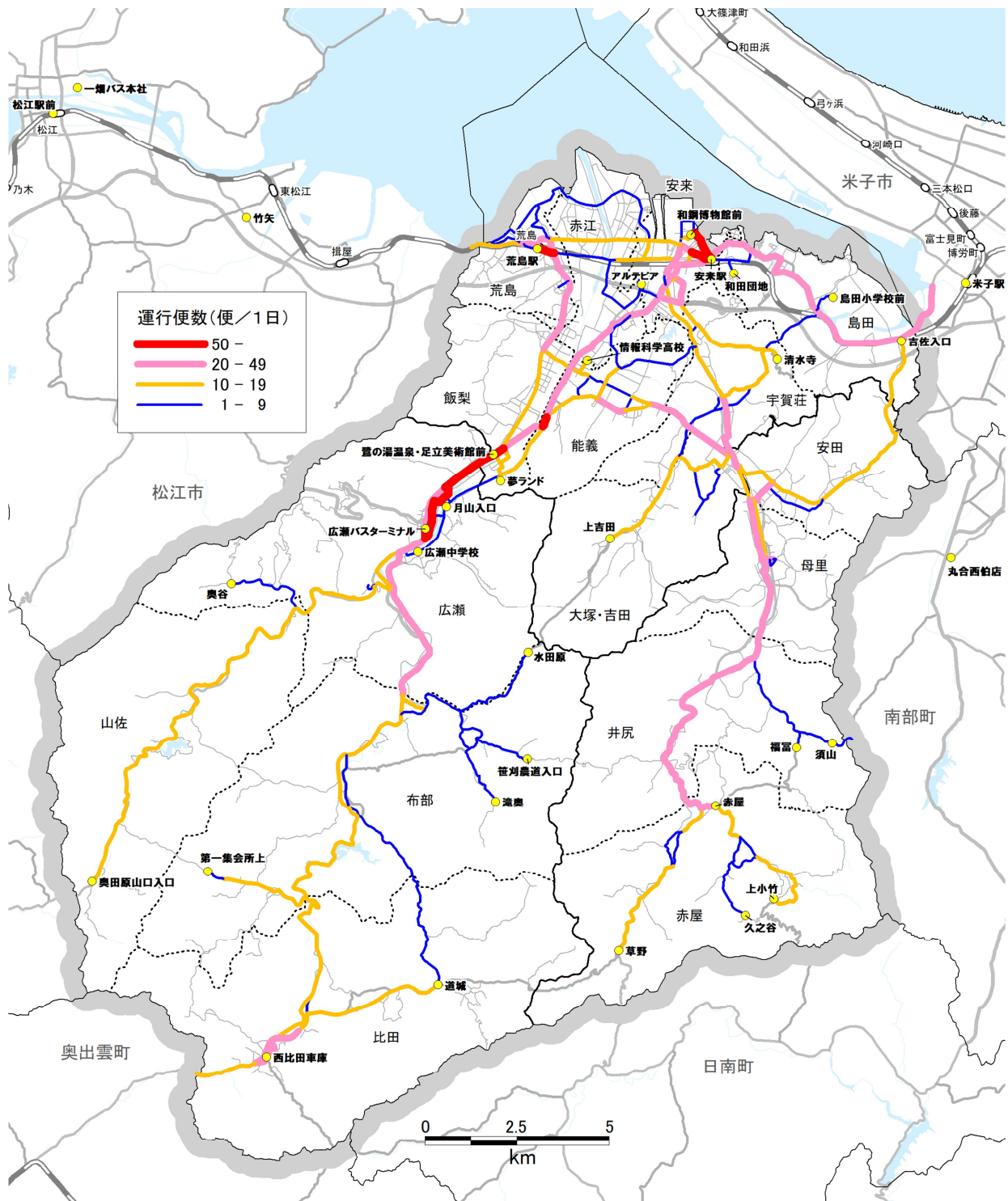


図 20 イエローバスの運行便数

(3) 地域別・便別の利用状況

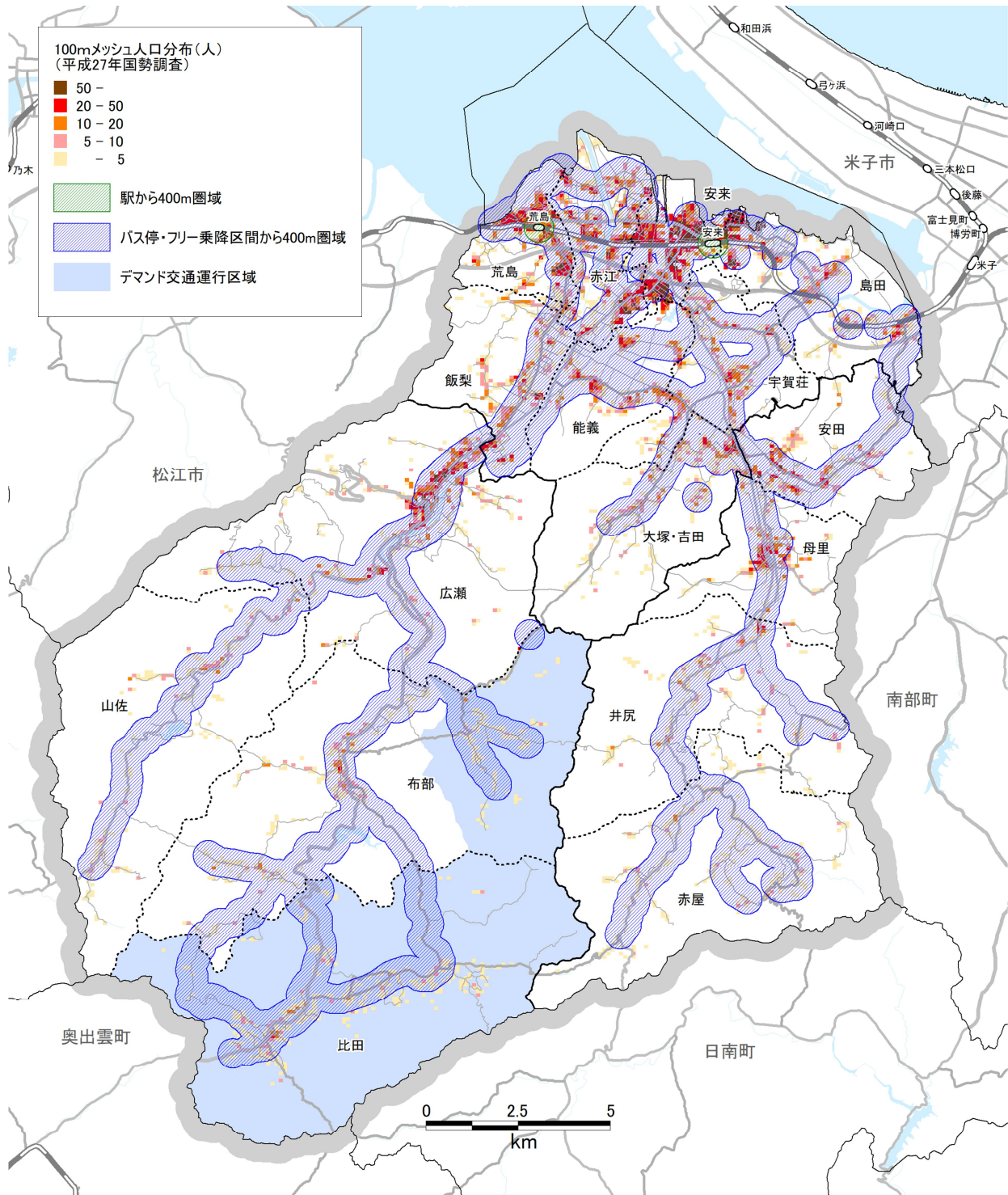
- 広瀬地域と伯太地域の路線及び安来地域の安来＝吉田線等は、利用が集中する通学時間帯（朝・夕）を含め、基本的には回送を設けず実車で運行しており、1 便あたりの平均利用者数で見ると 3.0 人/便前後の路線が多い。
- イエローバス全体として、通学時間帯の利用が多く、日中の時間帯での利用が少ない傾向や土日の利用が少ない傾向が見られた。
- 通学対応以外の路線では、アルテピア線や安来＝竹矢線の 1 便あたりの平均利用者数が低い傾向が見られる。

表 9 1 便あたりの平均利用者数

地域	路線	1 便あたりの平均利用者数（人）		
		平日	土日祝日	全便
安来中海沿岸地域 安来内陸地域 （安来地域）	観光ループ	7.40	5.90	6.69
	安来＝吉田線	3.95	1.17	3.33
	買い物バス	3.56	2.29	3.14
	市街地循環バス	3.57	2.43	3.20
	アルテピア線	0.75	0.54	0.67
	安来＝竹矢線	1.97	1.59	1.85
広瀬地域	広瀬＝米子線	7.28	3.98	6.48
	広瀬＝荒島線	3.68	1.15	3.16
	広瀬＝奥田原線	3.70	1.06	3.26
	広瀬＝西比田線	4.72	1.50	4.36
	広瀬＝宇波線	3.13	0.53	2.55
伯太地域	上小竹＝広瀬線	4.10	0.79	3.11
	上小竹＝草野線	2.28	—	2.28
	伯太＝安来線	4.67	2.57	4.22
	伯太＝米子線	3.53	1.91	3.15

(4) バス路線までの距離

- 市の人口のうち、バス停 400m 圏域内に居住している人口割合は 88.1% である。
- 人口としては少ないものの、主に山間部でバス路線から離れた居住者が点在している。
- 広瀬の宇波地区や比田地区については、地域内輸送によって、自宅近くから地域の拠点やバス停まで移動サービスが提供されている。



資料：平成 27 年国勢調査

図 21 バス停 400m 圏域と人口分布状況

(5) 地域別の公共交通の整備状況

① 安来中海沿岸地域（安来地域）

- 全ての地区で90%以上の人がバス停400m圏内に居住しているものの、荒島や島田ではバス路線沿線から離れている人口集積が見られる。
- イエローバスの起点となっていることもあり、安来地区は他地区に比べて路線が充実している。

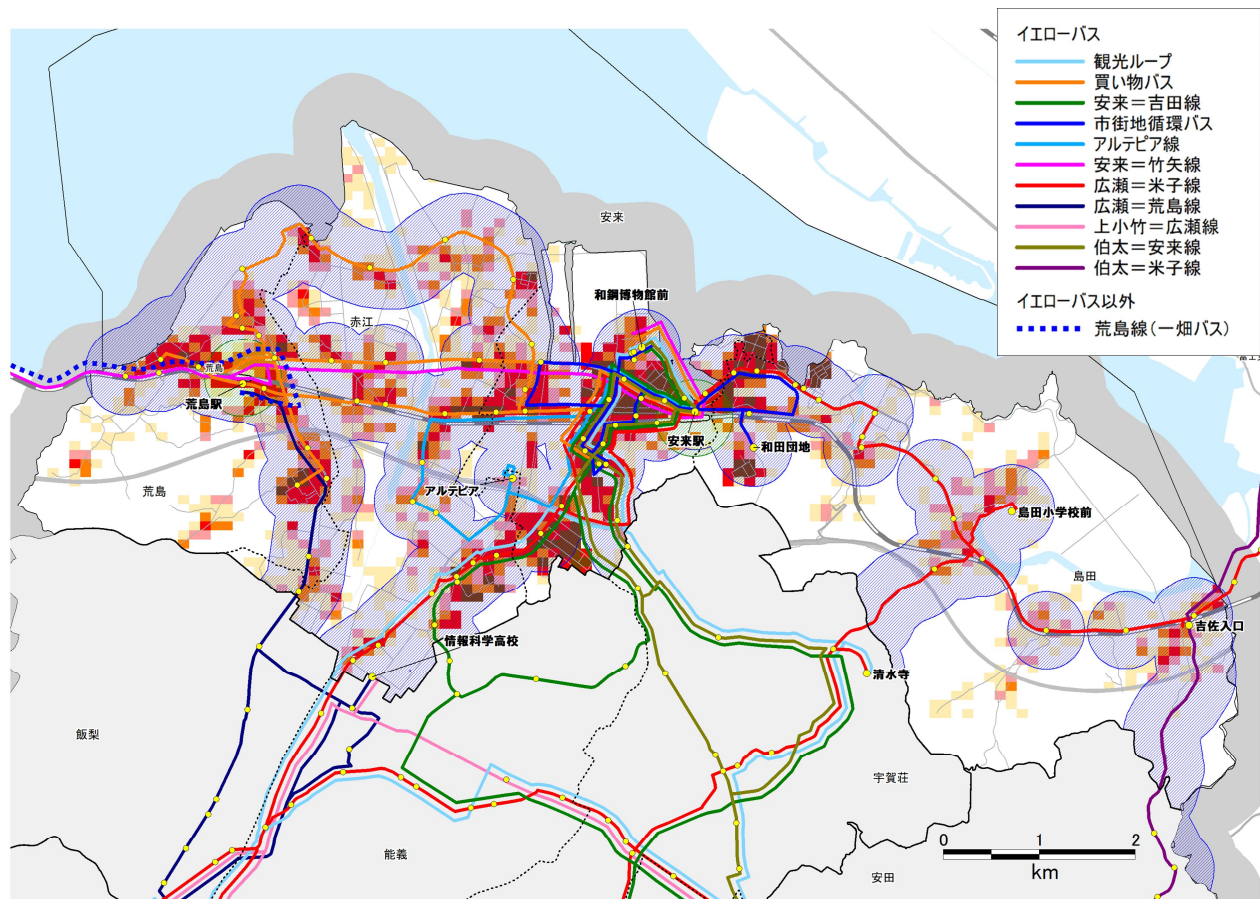


図 22 公共交通のカバー状況（安来中海沿岸地域）

表 10 公共交通のカバー状況の詳細（安来中海沿岸地域）

4地区区分	16地区区分	人口（人）	バス停400m圏 域内人口（人）	バス停400m圏 域外人口（人）	人口に対してバス 停400m圏域内が 占める割合（％）
安来中海沿岸地域	安来	9,217	8,805	412	95.5%
	荒島	3,749	3,419	330	91.2%
	赤江	4,654	4,332	322	93.1%
	島田	3,787	3,454	333	91.2%
	計	21,407	20,010	1,397	93.5%

資料：平成 27 年国勢調査

② 安来内陸地域（安来地域）

- 大塚・吉田では、南側（上吉田）で比較的広範囲にバス路線沿線から離れている人口集積が見られる。
- 飯梨では、内陸地域の中でも比較的バス路線沿線から離れている地域で居住している住民が多く、西側（神庭町や岩舟町）で広範囲に見られる。

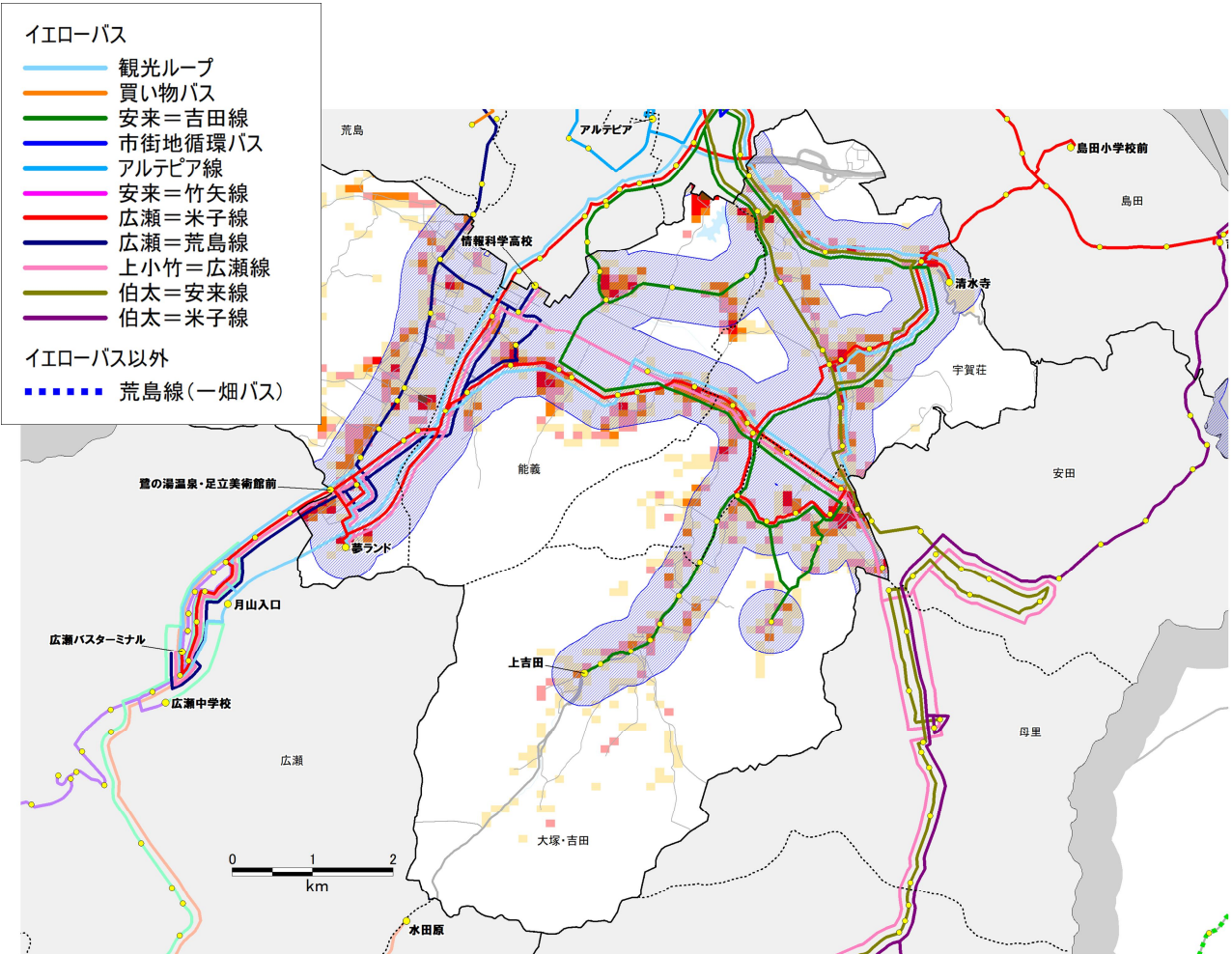


図 23 公共交通のカバー状況（安来内陸地域）

表 11 公共交通のカバー状況の詳細（安来内陸地域）

4地区区分	16地区区分	人口（人）	バス停400m圏 域内人口（人）	バス停400m圏 域外人口（人）	人口に対してバス 停400m圏域内が 占める割合（％）
安来内陸地域	宇賀荘	1,670	1,498	172	89.7%
	大塚・吉田	1,435	1,147	288	79.9%
	能義	1,678	1,297	381	77.3%
	飯梨	1,632	1,187	445	72.7%
	計	6,415	5,129	1,286	80.0%

資料：平成 27 年国勢調査

③ 広瀬地域

- 広瀬地域の宇波地区や比田地区では、バス以外の交通手段（地域内交通）で地域拠点までの移動手段が確保されている。
- 山佐では、上山佐を中心に比較的広範囲にバス路線沿線から離れている人口集積が見られる。
- 布部でも、国道 432 号の西側においてバス路線沿線から離れている人口集積が見られる。

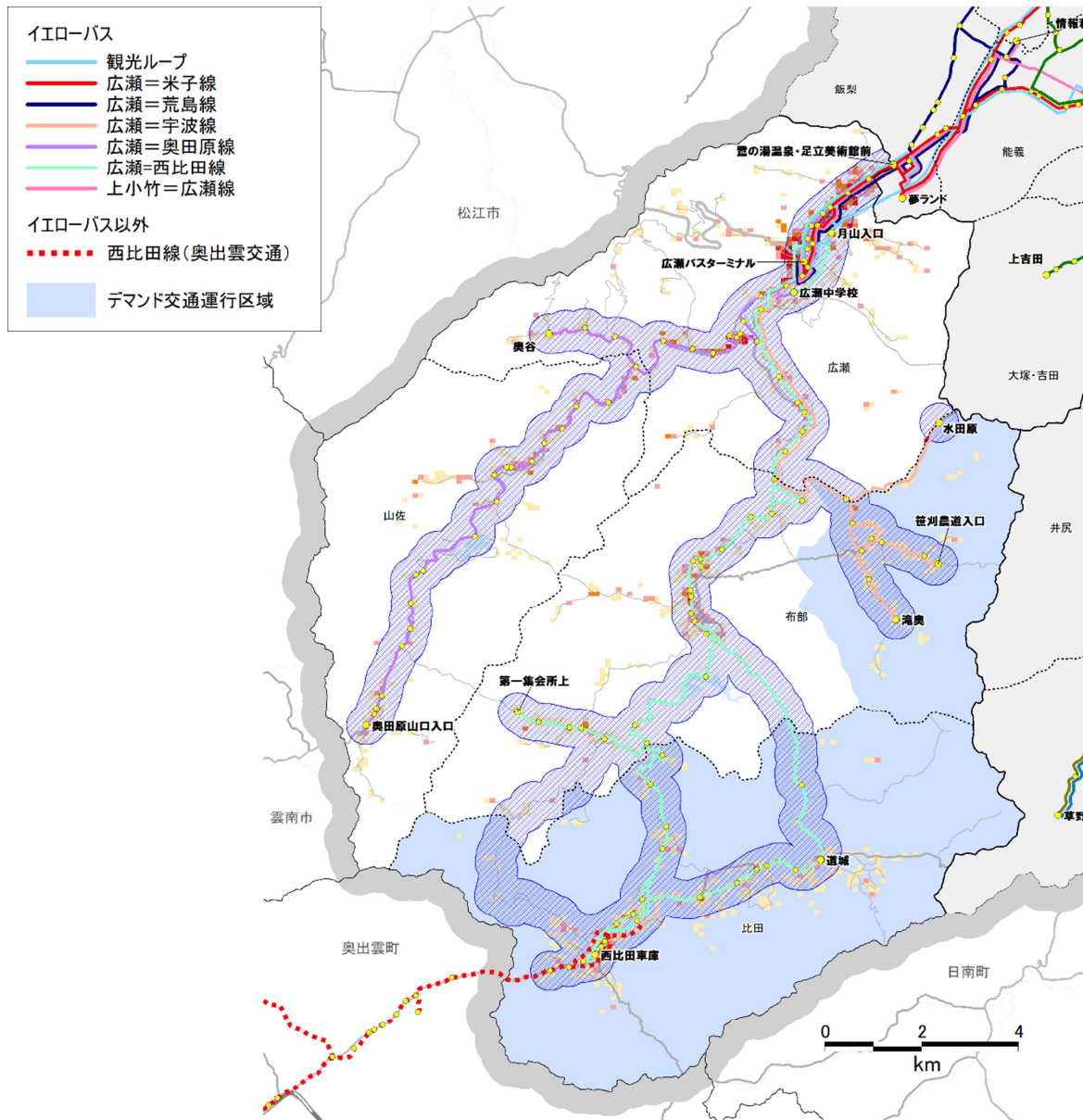


図 24 公共交通のカバー状況（広瀬地域）

表 12 公共交通のカバー状況の詳細（広瀬地域）

4地区区分	16地区区分	人口（人）	バス停400m圏 域内人口（人）	バス停400m圏 域外人口（人）	人口に対してバス 停400m圏域内が 占める割合（%）
広瀬地域	広瀬	4,221	3,574	647	84.7%
	山佐	667	482	185	72.3%
	比田	1,085	1,085	0	100.0%
	布部	1,127	977	150	86.7%
	計	7,100	6,118	982	86.2%

資料：平成 27 年国勢調査

④ 伯太地域

- 伯太地域全体のバス停 400m圏域内人口の割合は 77.5%で、安来市 4 地区区分の中では最も低い。
- 安田以外の地区は、バス停 400m圏域内人口の割合が80%を下回っており、井尻では横屋、赤屋では草野の南部、母里では東母里に路線から離れた人口集積が見られる。

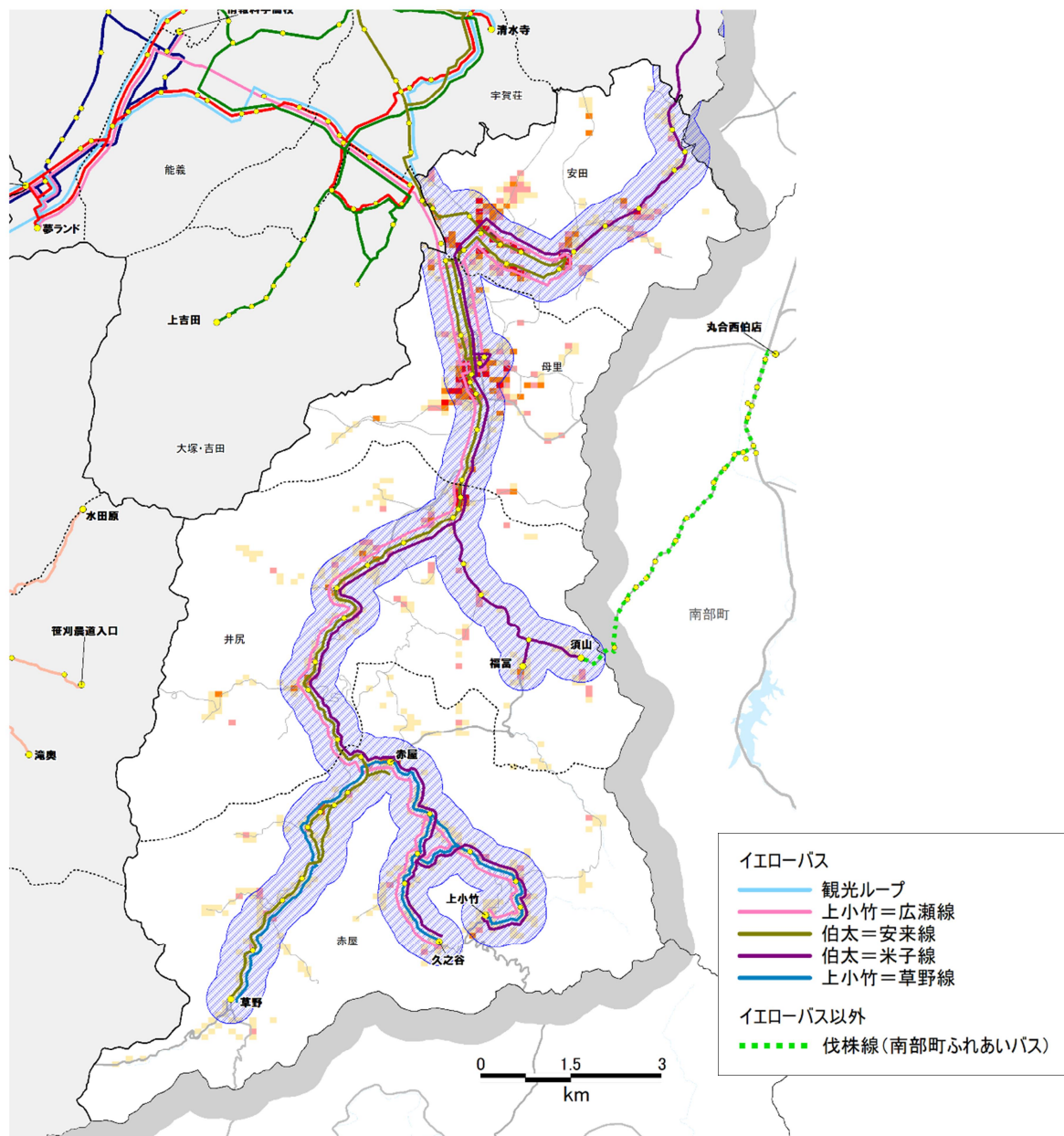


図 25 公共交通のカバー状況（伯太地域）

表 13 公共交通のカバー状況の詳細（伯太地域）

4地区区分	16地区区分	人口（人）	バス停400m圏域内人口（人）	バス停400m圏域外人口（人）	人口に対してバス停400m圏域内が占める割合（％）
伯太地域	安田	1,550	1,318	232	85.0%
	井尻	887	652	235	73.5%
	赤屋	706	538	168	76.2%
	母里	1,423	1,031	392	72.4%
	計	4,566	3,539	1,027	77.5%

(6) 公共交通の維持に関わる事業費（行政支出額）の推移

① イエローバスに関する事業費

- イエローバスの運行に関する総事業費は、2 億 6 千万円から 2 億 9 千万円の間で推移しており、平成 30 年度からは高止まりしている。
- 市全体の人口減少に比例して、人口 1 人あたりに換算した事業費は増加傾向にあり、令和 2 年度時点で人口 1 人あたり 7,444 円の行政支出が生じている。

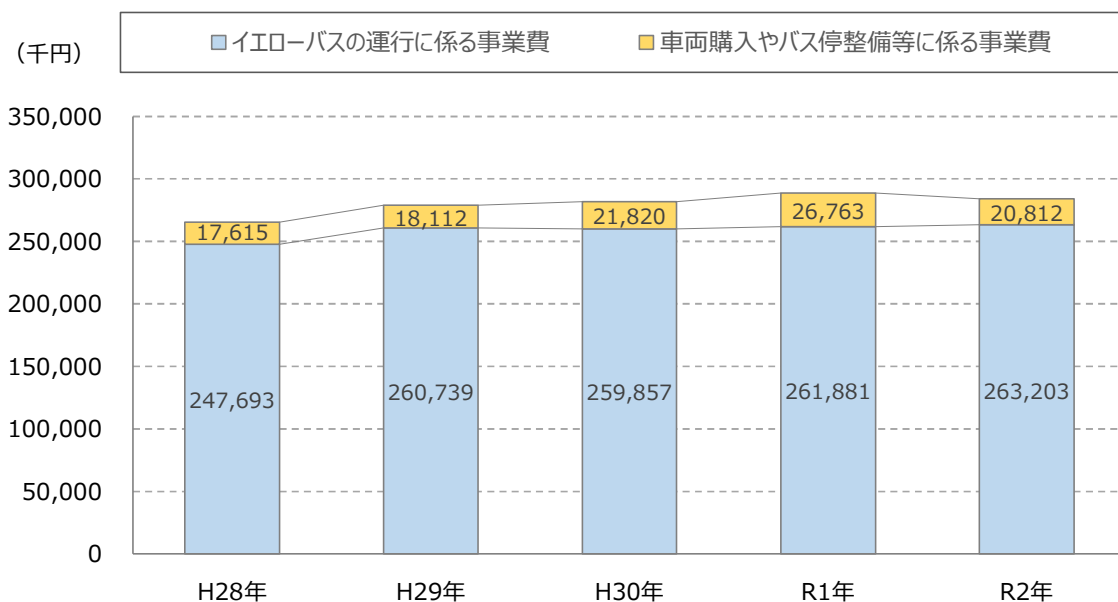


図 26 イエローバスに関わる各事業費の推移

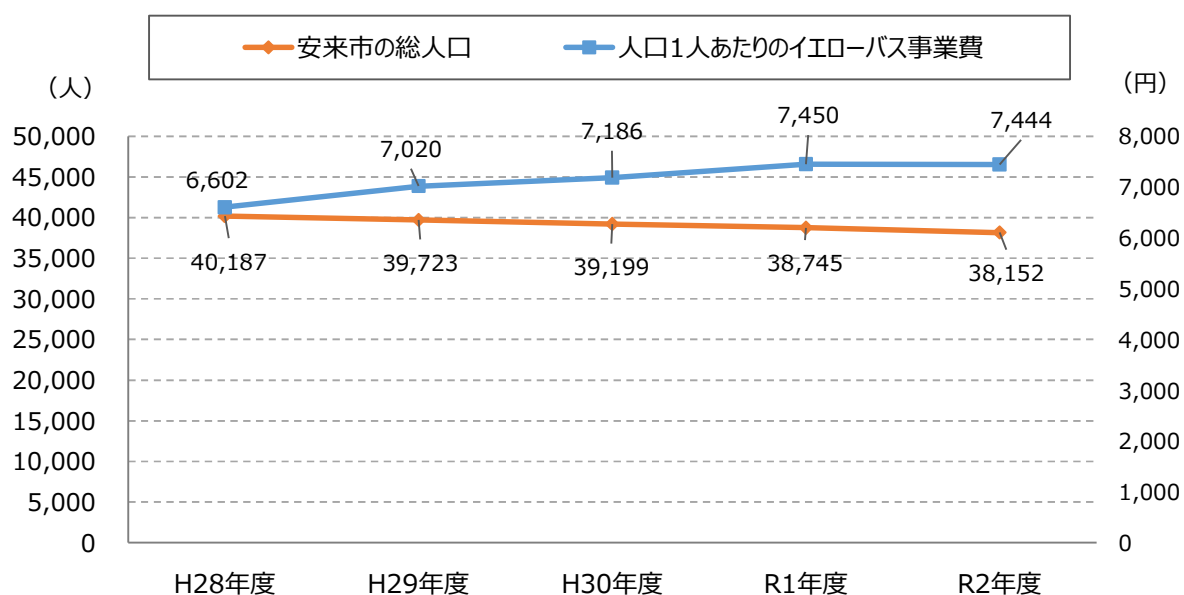


図 27 市の人口と人口 1 人あたりに換算したイエローバスの事業費

② イエローバス以外の生活交通確保のための事業費

- 他市町の路線バスや町営バスの運行に関する市の事業費は、主に比田地域を運行する奥出雲交通の路線バスと井尻地域を運行する南部町営バスが該当する。
- 令和2年度については、令和2年9月末に廃止となった、市内の国道9号を運行する日ノ丸自動車の米子＝松江線に対して運行経費の補助を行ったため、事業費が大きく増加している。
- 宇波地区や比田地区の生活交通確保に対する事業費については、比田地区の本格運行に伴う車両準備等が関係し、平成30年度の事業費が増加している。

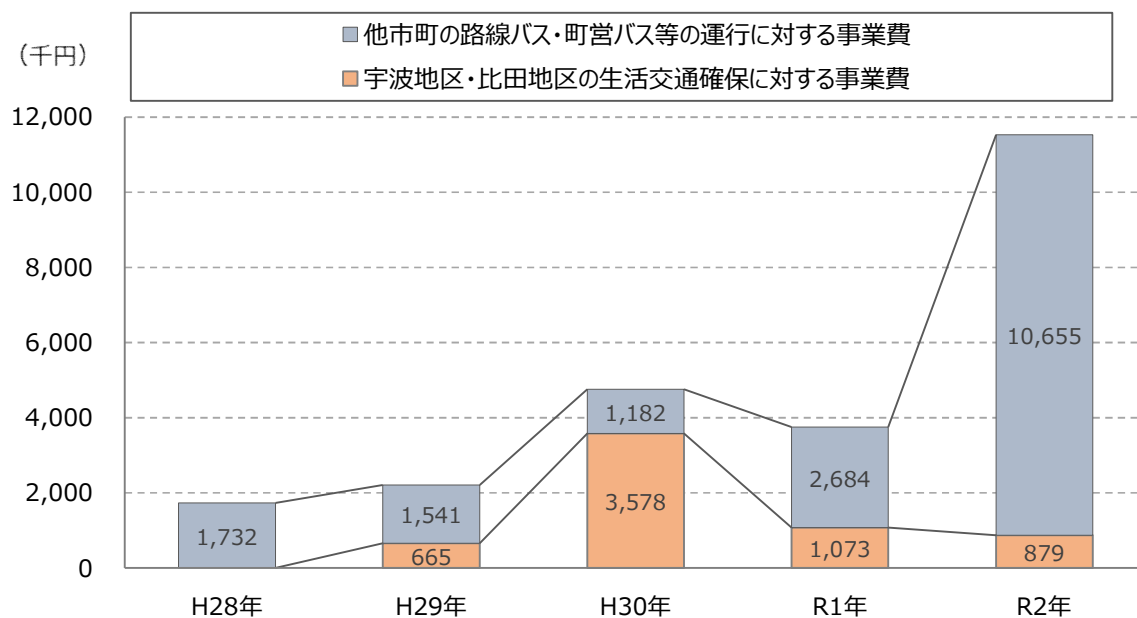


図 28 イエローバス以外の公共交通関連事業費の推移

(7) 長大路線の状況

比較的長大となっている路線の状況について、バス車載器により常時計測を行っているカウントデータを用いて把握した。

ア. 安来＝吉田線

- 吉田→安来方面の7時台に利用が集中しており、南小学校前で通過人数が減少することから、児童の通学利用が多い路線である。
- 影平入口から南小学校前、天神原からプラーナ前は午前の便に利用が集中しているものの、比較的乗車している人数が多い。
- 上吉田～影平入口と赤崎～南小学校前の区間は、比較的乗車している人数が少ない。

イ. 広瀬＝荒島線

- 広瀬→荒島方面に運行する便については、午前荒島までの利用が見られるが、午後には情報科学高校から荒島駅の利用に集中している。
- 荒島→広瀬方面については、朝の便で荒島から情報科学高校までの区間の利用が見られる。

ウ. 観光ループ

- 便によって傾向は違うものの、安来駅から広瀬バスターミナルまでは一定の利用が見られ、特にプラーナ前から夢ランド周辺で利用が集中している。
- 起点の和鋼博物館から安来駅の区間や、プラーナ前から終点の和鋼博物館までの区間は、比較的用户が少ない。
- 観光地である、足立美術館・夢ランド周辺の区間に比べ、清水寺周辺の区間は利用が少ない。

エ. 広瀬＝米子線

- 広瀬バスターミナル→米子駅方面で運行する便については、ショッピングセンター前（広瀬）から安来駅周辺で経過人数が一度減少し、島田周辺で米子駅までの利用が見られる。
- 米子→広瀬バスターミナル方面で運行する便は、米子から安来間の利用よりも安来から広瀬間の利用が多い傾向にある。
- 清水寺から島田小学校までの区間は利用が少ない。

(8) 交通事業者から見た路線の状況

イエローバスの運行委託事業者である大新東より、近年の各路線の状況について、ヒアリング（聞き取り）調査を実施して把握した。

表 14 ヒアリングで把握したイエローバスの状況

近年で顕著に利用が落ち込んでいる路線や区間	● 少子化で主な利用者である児童・生徒の利用が減少し、車を運転できる高齢者が増えたこと等により 10 年前に比べて利用者の総数が減っている ● 特に、アルテピア線や安来＝竹矢線、一畑バスに接続している買い物バス（12:15 発、15:00 発）の利用は少ない ● 安来市総合文化ホール・アルテピアでイベント等があれば、施設が臨時便を出しているため、需要は少ないと思われる
観光客の利用が見られる路線や区間	● 観光ループや広瀬＝米子線では観光客の利用が見られ、主に足立美術館の無料シャトルバスに乗り切れない場合で利用されている ● 観光客の利用は紅葉シーズンに多い傾向が見られる ● 米子市で宿泊した観光客からバスの経路等についての問合せがある
米子市まで運行する路線の利用状況	● 米子市内への乗り入れの追加料金をなくし、一律料金にしたことで利用が若干増えた ● 広瀬から米子まで通しで乗車している方はほとんどいない ● 広瀬＝米子線は安来駅、伯太＝米子線は米子方面から吉佐で降車する方が多い
伯太地域を運行する路線で利用の少ない区間の状況	● データだけ見ると全く利用がないように見えるが、買い物や夢ランドしらさぎ等までの利用者がいる ● 伯太地域では、他の地域と比較して近年、利用者数の減少幅が大きい ● 通学の時間帯以外で運行している便を利用している人の目的は買い物で、主に 10 時頃の便を利用し、13 時頃に帰宅する方が多い

5. 住民の移動実態や公共交通に求められるニーズ

(1) 実施した調査の概要

公共交通の利用状況や満足度、公共交通への意識、安来市地域公共交通連携計画策定時からの変化等を把握するため、住民を対象としたアンケート調査を実施した。

表 15 アンケート調査の概要

調査対象	安来市内に居住する住民 3,000 世帯を抽出※
調査方法	郵送配布・郵送回収または交流センターでの回収 地区別分析に有効な回答数を得るため、自治会ごとに一定の配布部数を設定し、その中で調査対象を無作為に抽出した対象者にアンケート調査票を送付
調査実施時期	2021 年 9 月 6 日（月）～ 9 月 21 日（火）
回収票	回収 1,280 部 / 配布 3,000 世帯
回収率	42.7%

※ 回答は世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていない等、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、調査結果は安来市全体の平均値とはならない

(2) 目的別の移動状況

① 安来中海沿岸地域

- よく行く買い物先は「ホックプラーナ店」「まるごう安来店」「ラ・ムー安来店」が多く挙げられ、地域内の施設が多くの人々の目的地となっている。また、島田地区では米子市への移動も一定数見られる。
- よく行く通院先は、広瀬地域の「安来市立病院」と地域内の「安来第一病院」等が多く挙げられているが、広瀬地域よりも地域内の医療機関への通院が割合としては多い。

表 16 安来中海沿岸地域における買い物での移動状況

行き先\居住地区	安来地区	荒島地区	赤江地区	島田地区
安来中海沿岸地域	97.9%	98.2%	97.7%	94.8%
安来内陸地域			0.8%	
広瀬地域	2.1%	3.6%	2.3%	
伯太地域				
南部町	1.5%			1.7%
松江市	1.5%	2.7%		0.9%
米子市	4.1%	0.9%	0.8%	14.8%
日吉津村	0.5%			0.9%
回答者数(人)	195	112	132	115

 20%以上  40%以上  60%以上

表 17 安来中海沿岸地域における通院での移動状況

行き先\居住地区	安来地区	荒島地区	赤江地区	島田地区
安来中海沿岸地域	77.8%	85.0%	82.5%	76.6%
安来内陸地域				
広瀬地域	21.7%	27.1%	25.4%	25.2%
伯太地域	1.1%	0.9%		
米子市	21.2%	13.1%	20.6%	24.3%
南部町				0.9%
出雲市	0.5%			0.9%
松江市	7.9%	12.1%	7.9%	6.5%
その他	0.5%			
回答者数(人)	189	107	126	107

 20%以上  40%以上  60%以上

② 安来内陸地域

- いずれの地区も地域内より地域外への移動が多い。
- よく行く買い物先はいずれの地区も安来中海沿岸地域へ移動している割合が高いが、飯梨地区では広瀬地域へ移動している割合が他地域より高い。
- よく行く通院先について、飯梨地区は広瀬地域への割合が高いが、能義、大塚・吉田、宇賀荘地区では安来中海沿岸地域への割合が高い。

表 18 安来内陸地域における買い物での移動状況

行き先\居住地区	宇賀荘地区	大塚・吉田地区	能義地区	飯梨地区
安来中海沿岸地域	97.9%	86.0%	97.7%	81.8%
安来内陸地域	6.4%	25.6%	20.5%	18.2%
広瀬地域	2.1%	11.6%	18.2%	50.0%
伯太地域				
南部町		2.3%	4.5%	
松江市				2.3%
米子市		9.3%	2.3%	
日吉津村				2.3%
回答者数（人）	47	43	44	44

20%以上 40%以上 60%以上

表 19 安来内陸地域における通院での移動状況

行き先\居住地区	宇賀荘地区	大塚・吉田地区	能義地区	飯梨地区
安来中海沿岸地域	70.5%	64.1%	70.5%	49.0%
安来内陸地域		5.1%		
広瀬地域	25.0%	33.3%	36.4%	65.3%
伯太地域				
米子市	29.5%	30.8%	15.9%	22.4%
出雲市				2.0%
松江市	4.5%	5.1%	11.4%	12.2%
その他			2.3%	
回答者数（人）	44	39	44	49

20%以上 40%以上 60%以上

③ 広瀬地域

- よく行く買い物先としては、地域内の「ホック広瀬店」「ピュアレ協同組合ウィズ」等が多く回答され、いずれの地区も地域内への移動が多い。一方で、地域内ほどではないが安来中海沿岸地域への移動も各地区で比較的多く見られる。
- よく行く通院先は「安来市立病院」や「河村医院」が多く、いずれの地区も広瀬地域内の医療機関へ移動している人の割合が高い。

表 20 広瀬地域における買い物での移動状況

行き先\居住地区	広瀬地区	比田地区	布部地区	山佐地区
安来中海沿岸地域	71.3%	64.3%	61.9%	62.9%
安来内陸地域	0.8%		2.4%	
広瀬地域	77.5%	78.6%	97.6%	85.7%
伯太地域				
南部町	2.3%	7.1%	2.4%	
奥出雲町		14.3%		
境港市	1.6%			
松江市	5.4%	4.8%		5.7%
雲南市				2.9%
米子市	4.7%	4.8%		5.7%
日吉津村	0.8%			
伯耆町	0.8%			
回答者数（人）	129	42	42	35

20%以上 40%以上 60%以上

表 21 広瀬地域における通院での移動状況

行き先\居住地区	広瀬地区	比田地区	布部地区	山佐地区
安来中海沿岸地域	26.2%	22.9%	31.8%	26.7%
安来内陸地域				
広瀬地域	84.6%	68.8%	70.5%	83.3%
伯太地域	1.5%			
米子市	15.4%	25.0%	15.9%	30.0%
南部町	0.8%			
出雲市	0.8%	4.2%		
松江市	4.6%	4.2%	11.4%	13.3%
奥出雲町		18.8%	2.3%	
その他		2.1%		
回答者数（人）	130	48	44	30

20%以上 40%以上 60%以上

④ 伯太地域

- よく行く買い物先は、南部町の「まるごう西伯店」が比較的多く挙げられており、母里、井尻、赤屋地区では南部町へ移動する人の割合が高い。また、全体的に安来中海沿岸地域の買い物先へ移動する割合も高く、全体として地域内の買い物先に移動する人の割合は比較的に低い。
- よく行く通院先としては、広瀬地域の「安来市立病院」が最も多く挙げられているものの、地域別の移動状況としては、安来中海沿岸地域へ通院する人の割合が広瀬地域よりも高くなっている。また、安田地区では広瀬地域へ通院する人は10%を下回っている。

表 22 伯太地域における買い物での移動状況

行き先\居住地区	安田地区	井尻地区	赤屋地区	母里地区
安来中海沿岸地域	77.3%	72.2%	81.0%	91.8%
安来内陸地域	2.3%			
広瀬地域		2.8%	4.8%	4.1%
伯太地域	15.9%	30.6%	21.4%	30.6%
南部町	29.5%	63.9%	66.7%	61.2%
米子市	20.5%	13.9%	2.4%	6.1%
日吉津村			2.4%	
伯耆町		2.8%		
回答者数（人）	44	36	42	49

20%以上 40%以上 60%以上

表 23 伯太地域における通院での移動状況

行き先\居住地区	安田地区	井尻地区	赤屋地区	母里地区
安来中海沿岸地域	51.3%	41.2%	31.8%	54.3%
安来内陸地域				
広瀬地域	7.7%	32.4%	29.5%	30.4%
伯太地域	2.6%	8.8%	9.1%	
米子市	43.6%	29.4%	29.5%	26.1%
南部町	2.6%	20.6%	13.6%	2.2%
松江市		2.9%	2.3%	2.2%
その他				2.2%
回答者数（人）	39	34	44	46

20%以上 40%以上 60%以上

(3) 公共交通の利用状況

① 利用している交通手段

- 普段利用している交通手段は、自動車（自分で運転）が77.7%で最も多かった。自動車を自分で運転して移動する人の割合は、前回調査から15.0ポイント増加した。
- JR山陰本線やイエローバス、タクシー等の公共交通を利用する人の割合は減少している。特にイエローバスを利用している人は、平成25年度調査の29.2%から13.9%まで落ち込んでいる。

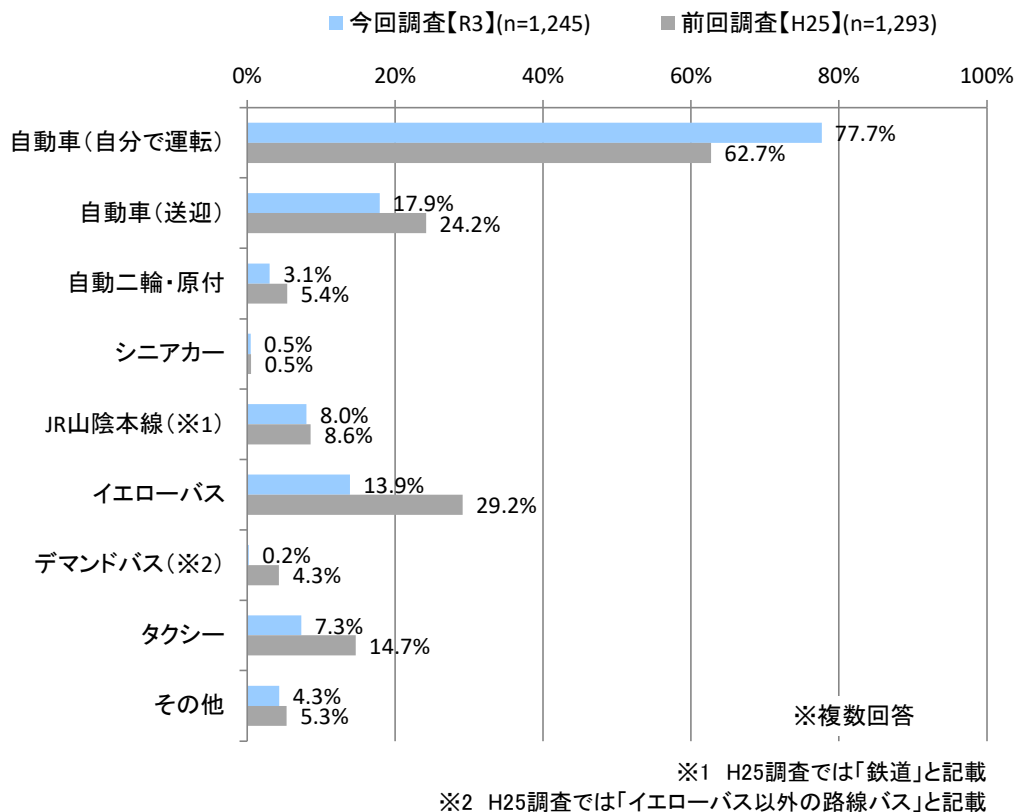


図 29 利用している交通手段（前回調査との比較）

② イエローバスの利用頻度と利用目的

- イエローバスを利用している人は、回答者全体の 28.0%である。回答者のうち、半数以上は年に数回利用する程度である。
- 月に1回以上5回未満利用する人の割合は 6.2%であり、利用している人の中では、年に数回程度利用する人に次いで多い。
- 一方で、運転免許証を持っていない人の半数以上がイエローバスを利用しており、月に1回以上5回未満利用する人の割合は 23.1%で、実数では 48 人にのぼる。
- 運転免許証を持っていない人の利用目的は、買い物よりも通院が多く、70.1%である。他方、通勤・通学を利用目的とする人の割合は 7.7%にとどまった。

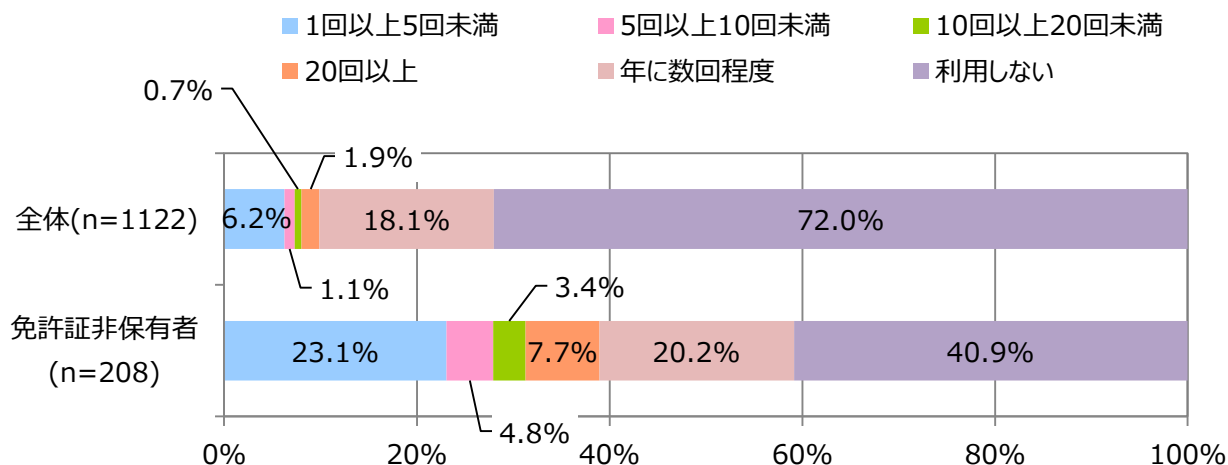


図 30 イエローバスの利用頻度（全体と運転免許証を持っていない人の比較）

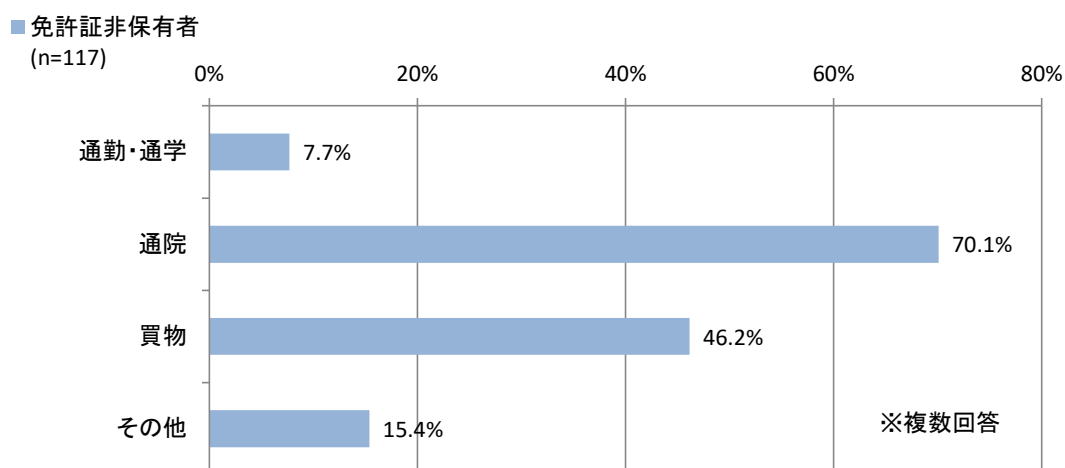


図 31 運転免許証を持っていない人のイエローバスの利用目的

(4) 公共交通（イエローバス）サービスの満足度

① バスサービスの満足度

- イエローバスのサービスの満足度は、料金に対する満足度が最も高く、「満足」「やや満足」を合わせると50%を超えている。
- また、自宅からバス停までの距離についても約40%が満足を感じている。
- 一方で、運行本数やダイヤ、運行経路、時刻表や路線図のわかりやすさ、屋根や椅子などの待合環境に関する項目は、「不満」「やや不満」の割合が、「満足」「やや満足」の合計値を上回っている。

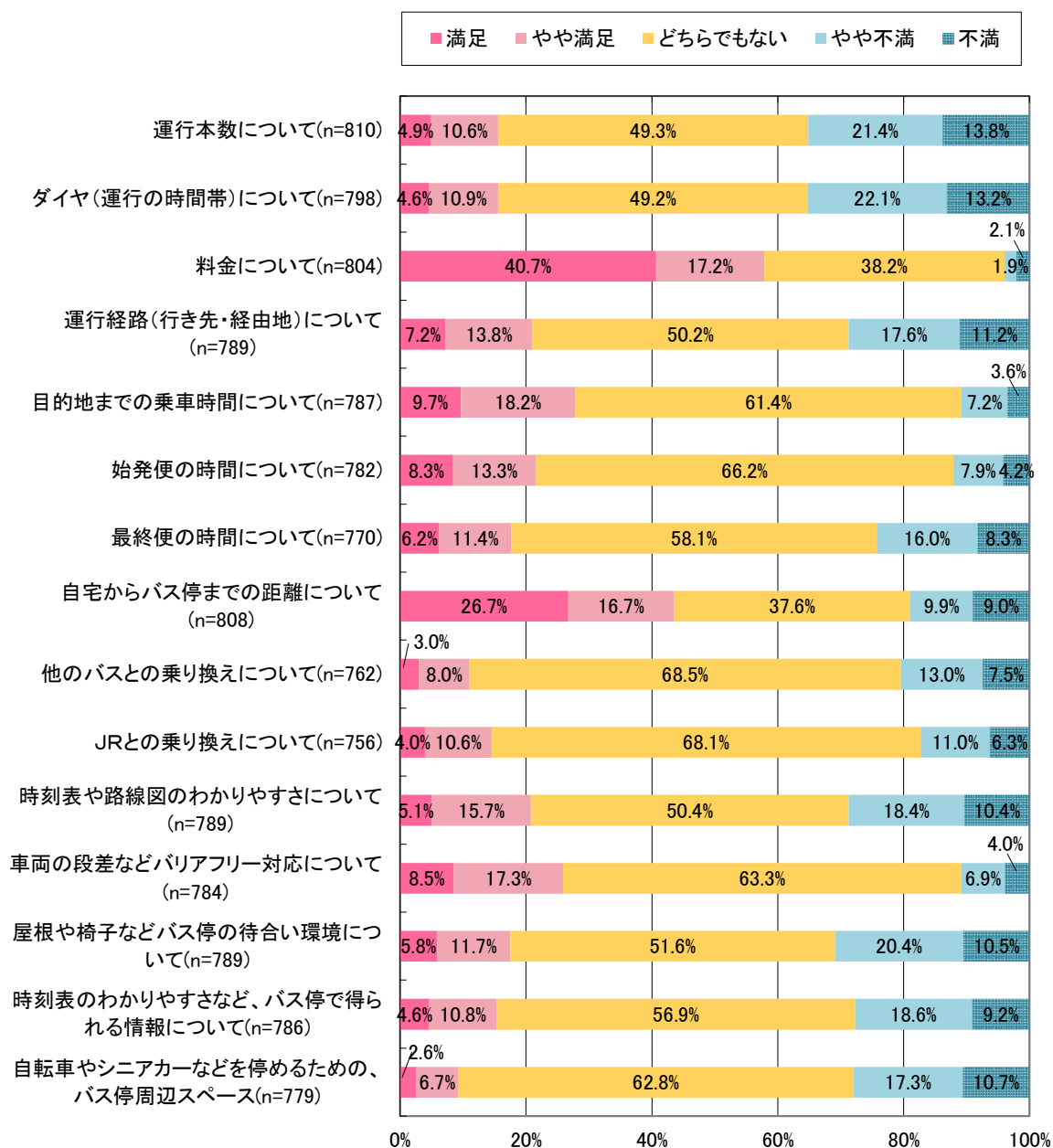
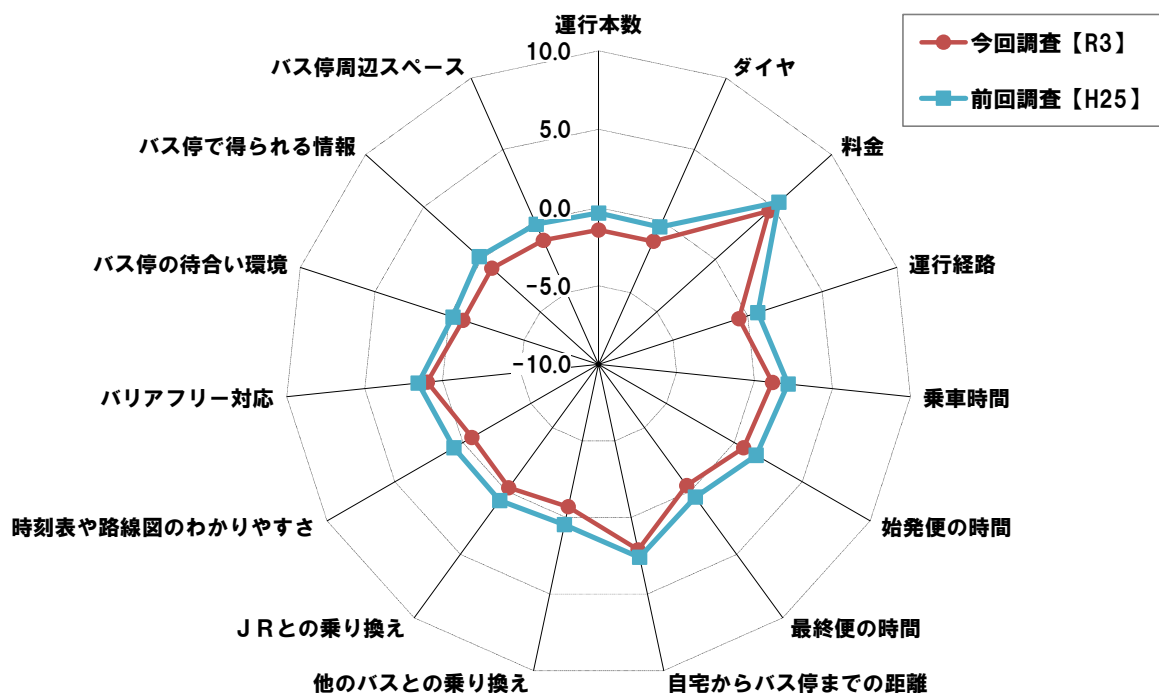


図 32 イエローバスのサービスに対する満足度

② 前回調査（平成 25 年度）からの満足度の変化

- 全体的に前回調査から満足度の低下が見られる。
- 「時刻表や路線図のわかりやすさ」や「運行経路」、「JR との乗り換え」、「他のバスとの乗り換え」の満足度は、前回調査と比較して満足度のスコアが減少した。
- 「バリアフリー対応」や「料金」、「自宅からバス停までの距離」の満足度は、前回調査から大きな差は見られない。



満足：5点、やや満足：4点、どちらでもない：3点、やや不満：2点、不満：1点として加重平均（スコア）を算出

図 33 加重平均値による満足度の比較（前回調査との比較）

③ 総合的な満足度

- 今回調査の総合的な満足度は、前回調査と比較して「不満」「やや不満」の割合に大きな変化はないものの、「満足」の割合は前回調査比で 8.9 ポイント、「やや満足」の割合は同比で 7.6 ポイントそれぞれ減少した。

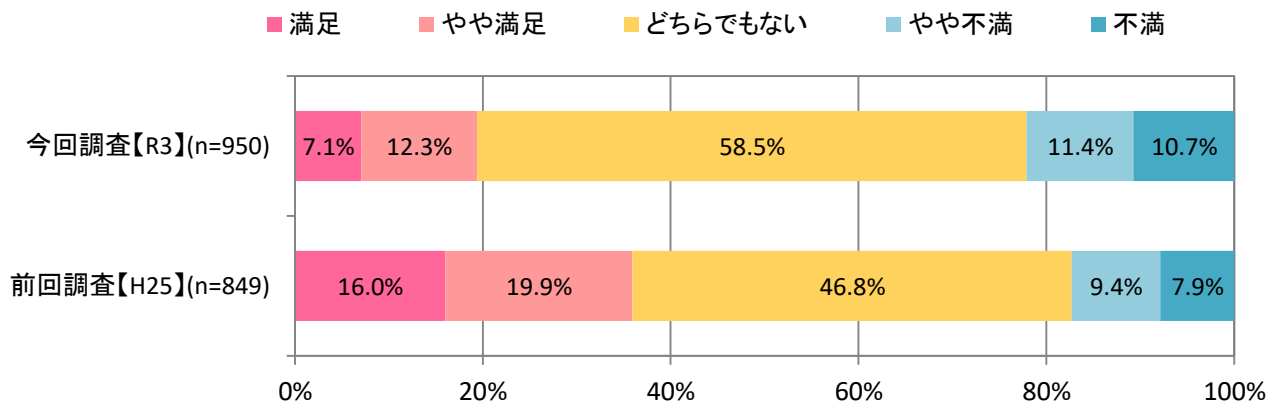


図 34 イエローバスのサービスに対する総合的な満足度（前回調査との比較）

④ 運転免許証を持っていない人の総合的な満足度

- 運転免許証を持っていない人のイエローバスのサービスに対する総合的な満足度は、「満足」「やや満足」を合わせた割合が34.7%となり、全体の回答から15.3ポイント上回っている。
- 一方で、「やや不満」「不満」を合わせた割合は29.0%で、全体を6.9ポイント上回っており、運転免許証を持っていない人では「どちらでもない」の割合が減少している。

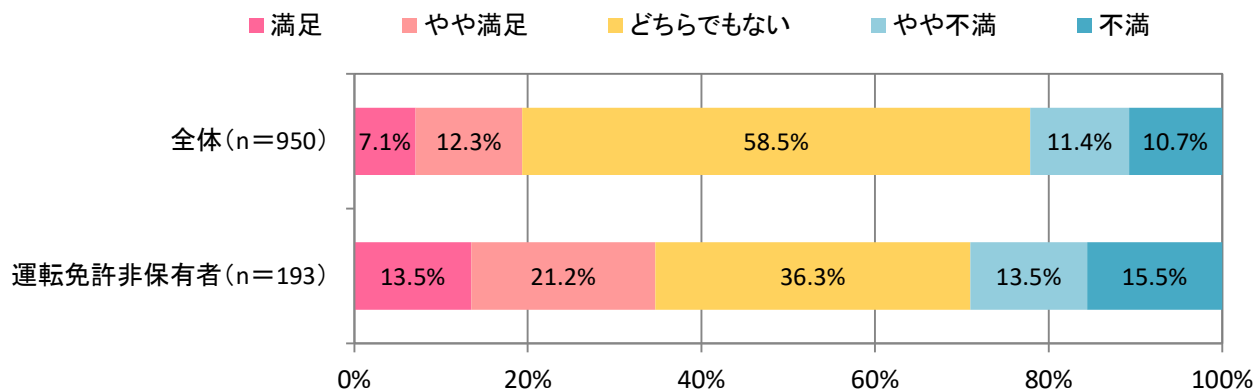
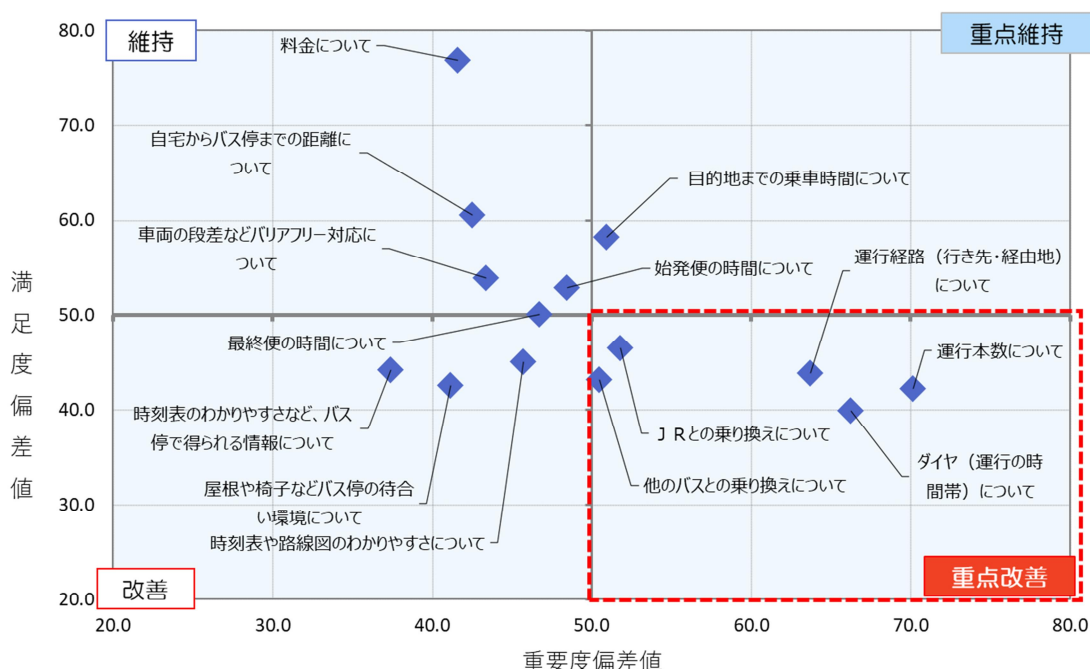


図35 イエローバスのサービスに対する総合的な満足度（全体と運転免許証を持っていない人の比較）

⑤ 運転免許証を持っていない人が不満を感じている点

- 運転免許証を持っていない人にとって満足度が低く、重要度が高い項目は、「運行本数」「ダイヤ（運行時間帯）」「運行経路（行き先・経由地）」「JRとの乗り継ぎ」「他のバスとの乗り継ぎ」であった。
- また、満足度が低い項目は「バス停で得られる情報」「バスの待合環境」「時刻表や路線図のわかりやすさ」であった。



【参考】重要度・満足度分析(CS 分析)について

- 総合的な満足度との関連性を示した値を算出し、それをもとに「改善の余地が多い（満足度が低い）」、「重要度が高い（総合的な満足度の関連性・影響度が強い）」項目を抽出
- 総合的な満足度と各項目の満足度の相関が強い場合、その項目の満足度が変化すれば総合的な満足度も変化する可能性が高い

⑥ イエローバスに対する地域別の総合的な満足度

- 4 地域区分でイエローバスの総合的な満足度を見ると、広瀬地域と伯太地域では「満足」「やや満足」の割合が比較的高い。
- 「不満」「やや不満」の割合は広瀬地域が比較的低く、伯太地域が比較的高くなっている。
- 安来中海沿岸地域と安来内陸地域については、大きな違いは見られなかった。

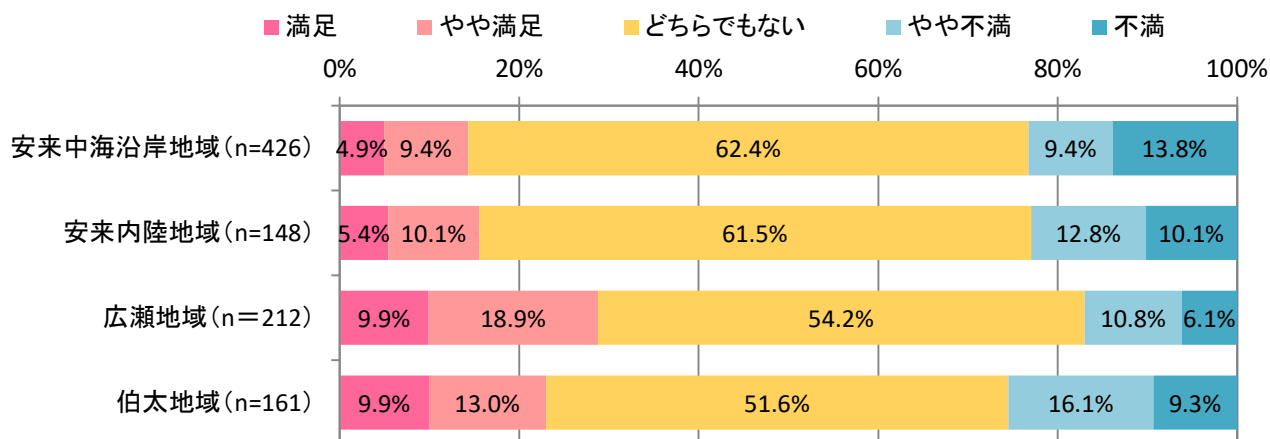


図 37 イエローバスのサービスに対する総合的な満足度（4 地域別での比較）

⑦ 鉄道（JR 山陰本線）の利用状況

- 全体と比較して、運転免許証を持っていない人の方が、利用しない人の割合が 10.5 ポイント低くなっている。
- イエローバスほどではないが、運転免許証を持っていない人の方が日常的に鉄道を利用する人の割合が高い傾向が見られる。

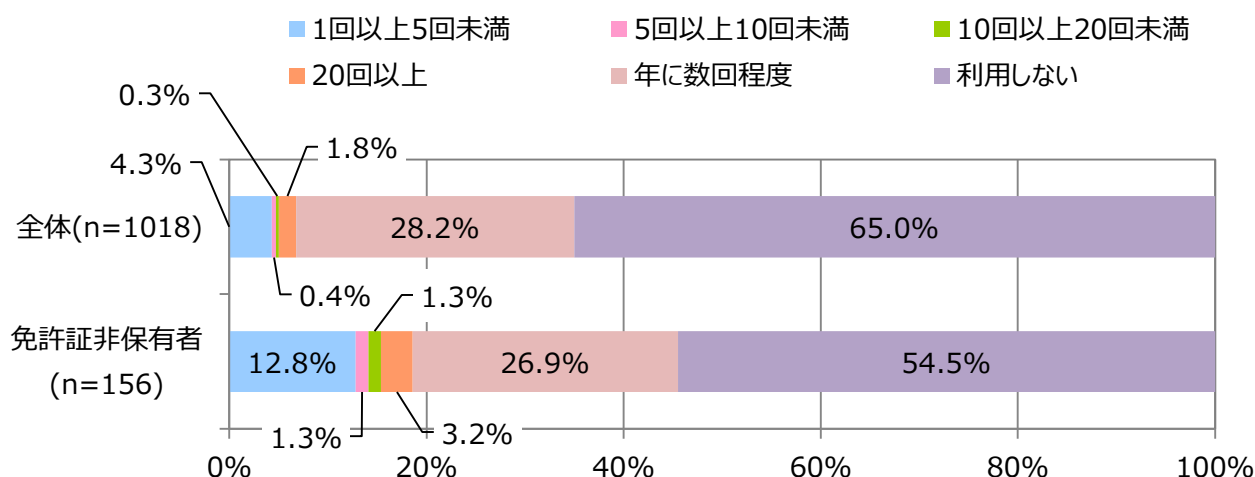


図 38 JR 山陰本線の利用頻度（全体と運転免許証を持っていない人の比較）

⑧ タクシーの利用状況

- イエローバスと同様に、運転免許証を持っていない人の方が利用している割合が高い。
- 利用する人の中で、全体に比べ運転免許証を持っていない人は1回以上5回未満利用する人の割合が13.5ポイントと大きく増加しており、その他については大きな変化は見られない。
- 運転免許証を持っていない人の利用目的は、「通院するとき」が58.6%で最も多い。
- 「利用したい時間にバスやJRが運行していないとき」も29.3%と一定数見られ、普段はイエローバスを利用し、状況に応じてタクシーを利用している人であると推察される。

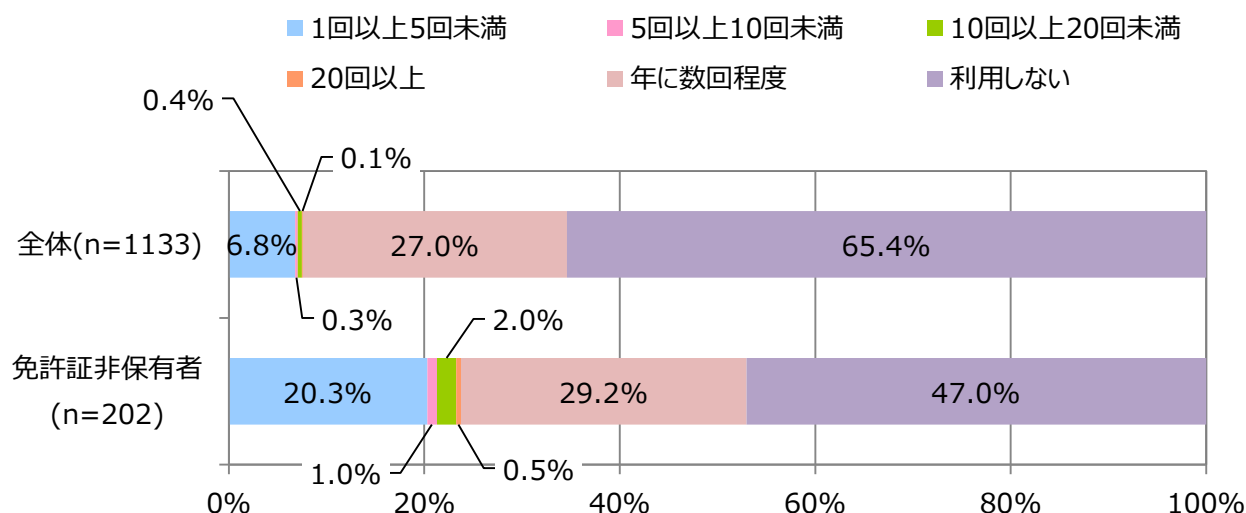


図39 タクシーの利用頻度（全体と運転免許証を持っていない人の比較）

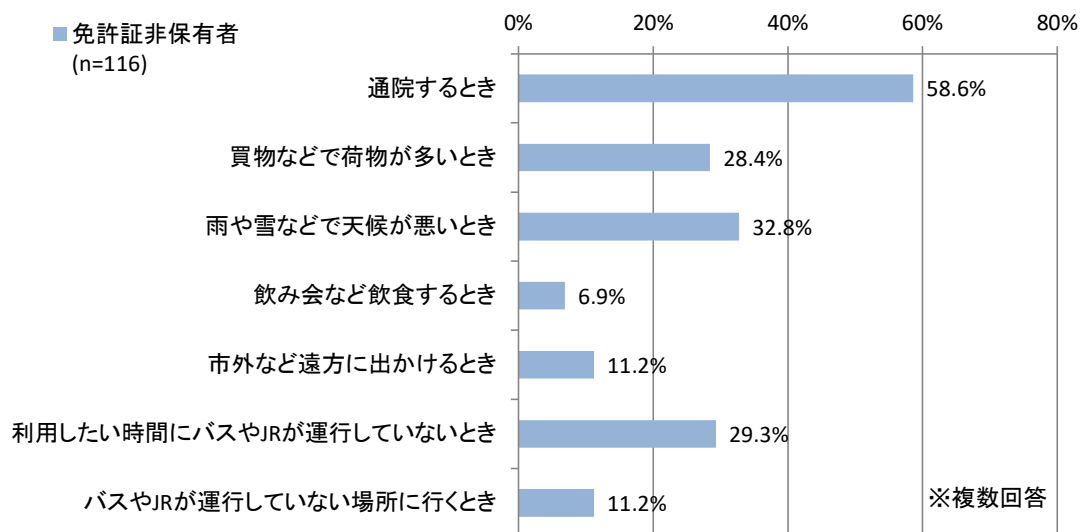


図40 運転免許証を持っていない人のタクシーの利用目的

(5) 公共交通に対する意識・意向

① 住民主体の移動手段（自治会輸送）に対する意向

- 住民主体の移動手段に対する意向は、「利用者として利用したい」と回答した人が28.9%で、次に「自分にできることは特にない」が27.4%で回答が多い。このほか、「周囲の人に呼びかけることができる」(17.0%)等の回答が多かった。
- 「運転者として協力できる」と回答した人は、13.8%で回答者全体の1割程度を占めている。

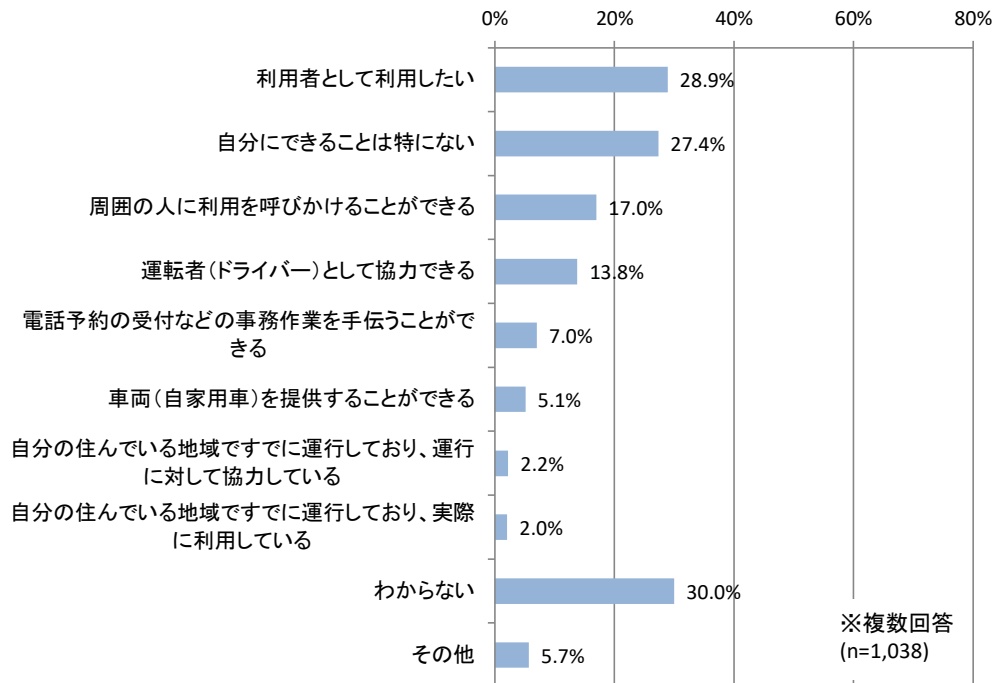


図 41 自治会輸送に対する意識・意向

② サービス水準（運行本数や料金など）と経費負担に対する考え

- サービス水準と経費負担に対する考えは、「現状並みの市の負担で、現状程度のサービスを維持するべき」が最も多く、38.7%を占めている。
- 今回の調査で新たに設定した項目の「バス路線を縮小し、タクシー等の別の移動手段でサービスを提供すべき」は、「現状並みの市の負担で、現状程度のサービスを維持するべき」に次いで多く、22.5%を占めている。
- 市の負担にかかわる項目は、「バスのサービスが低下しても、今より市の負担を減らすべき」が5.4%、「今以上に市の負担を増やして、バスのサービスを充実するべき」が5.7%となり、意見が二分した。

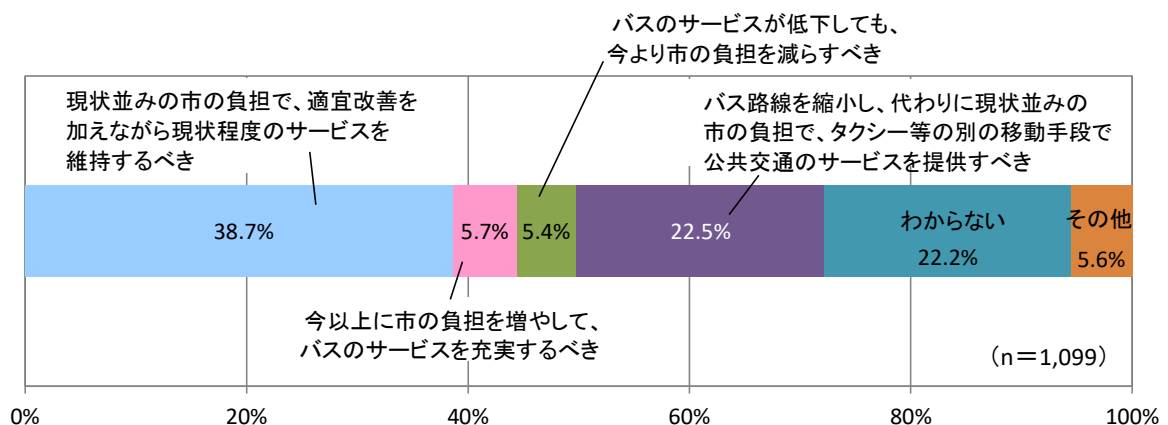


図 42 バスサービスの維持と経費負担に対する考え

③ 自宅の近くから通院先や買い物先まで行くことができる公共交通の利用意向

- イエローバスの乗車を止めて、タクシーのようになるべく自宅の近くから通院先や買い物先まで行くことができる公共交通を導入した場合の利用意向は、「今のイエローバスより利用したい」と回答した人が、51.0%でおよそ半数を占めている。
- 一方で、イエローバスに代わる公共交通への利用に否定的な意向は、「今のイエローバスより利用しないと思う」「全く利用しないと思う」を合わせて約3割であった。
- 運転免許証を持っていない人に絞った回答と比較しても、回答の割合に対して、全体と大きな違いは見られなかった。

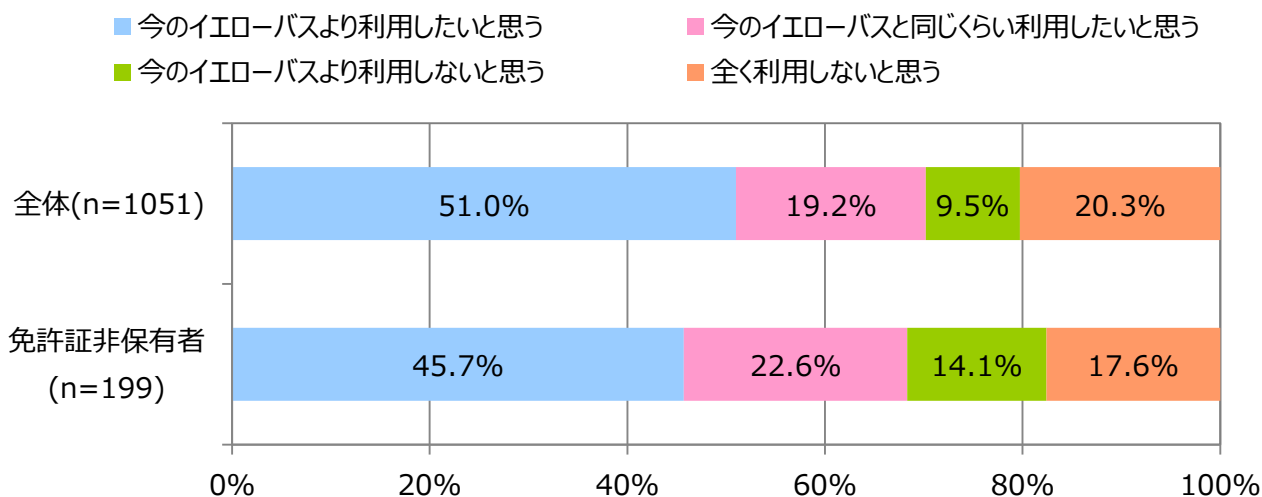


図43 タクシーを活用した公共交通に対する利用意向（全体と運転免許証を持っていない人の比較）

④ 公共交通政策に対する取り組み方

- 公共交通政策に対する取り組み方は、傾向として大きな違いは見られないものの、平成25年度調査と比べて「地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者が協力すべき」「わからない」の割合が増加している。

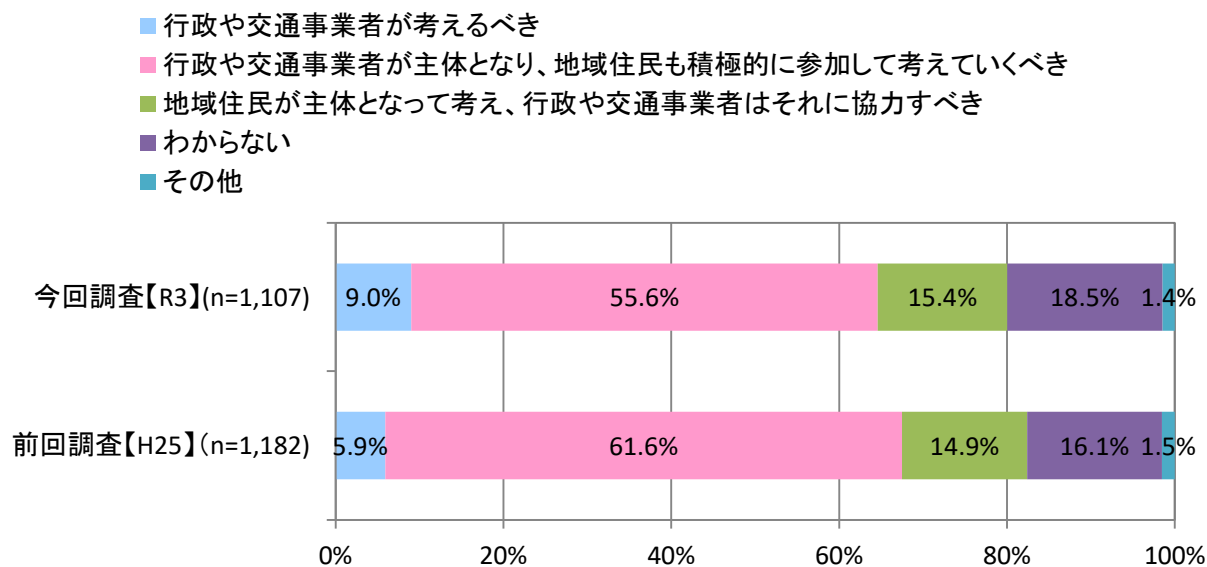


図44 公共交通政策に対する考え（前回調査との比較）

⑤ バスを維持するための利用の意向

- バスを維持するための利用の意向は、平成 25 年度調査と比べ、「バスを利用しようとは思わない」の割合が増加している。

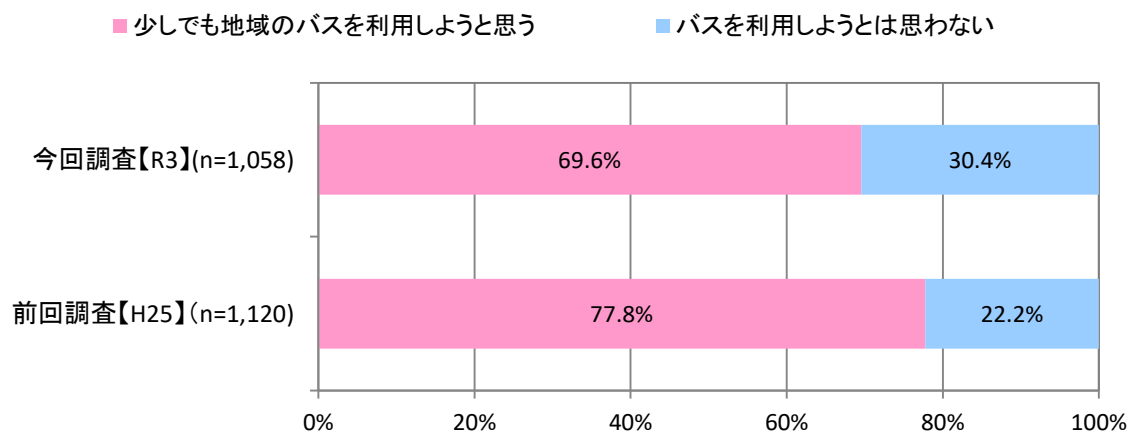


図 45 バスを維持するための利用の意向（前回調査との比較）

6. 公共交通の課題

(1) 公共交通に関する関係者の課題意識

関係者へのヒアリング調査では、公共交通に対する課題意識として次の点が挙げられた。

① 他部門からの課題意識

都市政策課	● 都市計画マスタープランで挙げている公共交通の課題から、現時点で大きな変化はないと思われる。 ● 安来木次線切川バイパス整備、安来インター工業団地整備、宅地・商業地事業（主に和田南における土地区画整理事業）、農林関連の土地改良事業、防災関係事業の5点については都市計画マスタープランの見直しに関連する。
学校教育課	● 島田小学校区は団地の建設等により児童数が増加していくと思われる。今後はイエローバスやスクールバスの便数等も視野に入れて、検討する可能性がある。
介護保険課	● 安来市にはUDタクシー車両が運行しておらず、バリアフリーに対応した乗り物が必要だと思う。 ● 安来市南部（広瀬地域、伯太地域）にある医療機関へのアクセスについて利便性を確保すべきではないか。 ● 認知症や免許返納などによって車で移動ができない方は、山間部だけでなく市街地にもいるため、安来市全体で持続的な施策を検討していきたい。
福祉課	● バス停まで行くことが困難な方のために、コミュニティバスやタクシーのような自宅近くまで来てくれる移動手段が必要だと感じる。
観光振興課	● 観光ループ等のイエローバス路線は、現状では地域住民の利用が多くを占めている。このため、重点観光地への路線バスについて、地域振興課との連携が必要だと感じている。 ● 「観光地のバス停と停留所看板が離れており、わかりにくい」との声が観光客からあった。
足立美術館	● 安来市が月山富田城跡や清水寺を主要な観光地と位置づけているのならば、公共交通で周遊できるような見直しが必要だと感じる。 ● 現在は、公共交通による出雲や米子の空港とのつながりが無い。空港と安来駅がつながる交通があれば、安来駅から無料シャトルバスでの来訪者が増加する。
市内高等学校	● JR山陰本線の遅延が発生した際は、荒島駅でもイエローバスの接続が不可能となり、鉄道とイエローバスを併用している生徒の通学が困難である。 ● 保護者の送迎で通学する生徒は広瀬地域や伯太地域に多い。

② 交通事業者における課題意識

イエローバス	● バス事業における運用面の課題として、現在は日中に運行が集中する傾向にあり、ダイヤによっては乗務員の休憩時間が十分にとれない。 ● 拘束時間が給与に繋がるため、拘束時間が短いと乗務員確保が困難になる傾向がある。
市内タクシー事業所	● コロナ禍による利用者の落ち込みが大きな課題となっており、当面は事業者の努力により事業を継続・維持していくものの、今後の見通しが不明確な状況にある。 ● 常に人員を募集しているが採用に結びつかない。 ● 地域内交通については、これまでタクシーを利用していた人が地域内交通の利用にシフトし、タクシーの減収に繋がるケースがある。

(2) 公共交通の課題

各種調査結果等より把握した安来市における公共交通の課題について、次のとおり整理した。

課題1.人口減少の進行と事業費の高止まりに対する対策

- 人口減少に伴い公共交通利用者数も減少傾向にある。特に、広瀬地域や伯太地域を運行する山間部の路線の減少幅が大きく、少子高齢化の影響を顕著に受けている。
- 公共交通に関わる事業費は近年高止まりしており、将来的な人口減少の進行が予想される中で、市民1人あたりの行政支出額は増加の一途をたどることとなるため、今のうちから対策を検討していく必要がある。

課題2.非効率な運行をしている路線の見直しと適切な路線の運用

- 通学時間帯以外の日中で利用者数が少ない状況にある。
- 安来中海沿岸地域（市中心部）で運行している路線の中では、通学対応や回送便以外で、乗合が成立していない便や路線が見られる。
- 路線延長が長大となっている路線は、一部利用が少ない区間が見られる。特に米子方面まで運行する路線については、起点の地域から米子市までの利用は少ない傾向にある。
- このことから路線延長が長大になっている路線や、日中の時間帯に運行している便に対しては、効率化のための施策を検討する必要がある。

課題3.住民のニーズに合わせた公共交通網の整備

- 全ての地域で通院は広瀬地域、買い物は安来中海沿岸地域へのニーズが高い。また、バス利用の目的は全体的に通院が多い一方で、地域からニーズの高い商業施設までの距離が離れている安来内陸地域や伯太地域では、買い物目的でバスを利用する割合が高くなっている。
- バスの主な利用者である運転免許証を持っていない人は、「運行本数」「ダイヤ（運行時間帯）」「運行経路（行き先・経由地）」「JRとの乗り継ぎ」「他のバスとの乗り継ぎ」を重要視しているものの、満足度が低い状況である。

課題4.公共交通を利用しにくい環境にある集落への対応

- イエローバス路線沿線から離れて暮らしている人が見られ、安来中海沿岸地域や伯太地域でその割合が高くなっている。
- また、タクシーの営業所は安来中海沿岸地域に集中しており、広瀬地域や伯太地域の事業所は保有しているタクシー車両台数も少ないため、比較的タクシーを利用しにくい地域が存在している。
- 山間部の地域とその他の地域で、利用できる交通手段の選択肢や公共交通サービスの水準に差が生じており、タクシーの撤退等が起これば、今後この差が広がる恐れがある。

課題5. タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築

- 運転免許証を持っていない人（特に高齢者）は、イエローバスだけではなく、タクシー等の移動手段を日常生活で利用している人も多い。
- 近年の新たな取組として、宇波地域や比田地域での住民主体の移動手段も活性化しており、地域づくりの取組と合わせて山間部における生活交通の維持・確保が図られている。
- このような状況から、新たな交通計画策定にあたってはタクシーや住民主体の移動手段と一体で、市全体の公共交通のネットワークを考えていくことが重要である。また、ネットワークの構築と共に住民・行政・交通事業者が win-win となる仕組みの整備が必要となる。

課題6. わかりやすい公共交通の情報発信

- バスサービスに対する総合的な満足度は、不満の割合に変化はないものの、満足の割合が前回調査と比べて大きく減少しており、「時刻表や路線図のわかりやすさ」と「運行経路」は、不満の割合が高く、改善が必要である。
- 現状では、公共交通情報の発信手段は市のウェブサイトや配布される時刻表等に限られており、利用する人が利用しやすくなる情報のほかに、情報発信手段・周知の拡大もあわせて検討していく必要がある。

課題7. 公共交通を住民全体で維持していく意識醸成

- バスを将来に残すため「利用しようと思う」人が前回調査から減少している。
- 公共交通を維持していくためには利用者数の増加が必要であるが、そこにたどり着くために「地域の公共交通をみんなで守る」という意識をより多くの人に持ってもらう取組が、最初のステップとして必要である。

課題8. 観光や福祉、教育等の他分野との連携

- 主要な観光地である足立美術館・月山周辺エリアについては、足立美術館の無料シャトルバスが主な交通手段となっている一方で、イエローバスによる来訪やそれ以外の観光地への需要も少ないながらも見られる状況である。
- 公共交通利用者の中心が児童・生徒や高齢者であることを踏まえ、福祉や教育部門との情報共有等が利用しやすさやニーズ把握において重要となる。

7. 公共交通とまちづくり（上位計画との整合）

（1）第2次安来市総合計画

策定年月：平成28年3月

① 基本構想

- 市の最上位計画である「第2次安来市総合計画」では、住みよさを実感できる環境を整えることで、多くの人々をこの地に迎え、手を携えながらものづくりの伝統と育まれてきた文化、潜在的な地域資源を磨き上げ、キラリと光る新たなまちを創生していく意味を含め、次の市の将来像を掲げている。
- 前期基本計画では、地域の暮らしにおける5つの基本理念をキーワードとして掲げ、後期基本計画ではそれぞれの施策を7つの分野に組み換えて設定している。

表24 第2次安来市総合計画における基本構想

市の将来像	人が集い 未来を拓く ものづくりと文化のまち
計画期間	平成28年度～令和7年度（期間：10年間） 平成28年度～令和元年度（前期基本計画：4年間） 令和2年度～令和7年度（後期基本計画：6年間）
基本理念	【活 力】活動的でいきいきしているまち 【快 適】便利で住みよいまち 【らしさ】地域らしさがあり、独自性のあるまち 【つながり】立場をこえて支えあっているまち 【安 心】不安なく暮らせるまち

② 公共交通に関する施策の内容（後期基本計画より）

- 公共交通に関連する施策の方向性と内容は次のとおりである。
- 計画では、公共交通は高齢者等の移動手段、生活の安心を確保する手段、都市基盤として位置づけられており、地域公共交通計画においてもこれら施策の方針を踏襲し、基本方針や事業内容を設定する。

表25 第2次安来市総合計画（後期基本計画）における公共交通関連施策

分野・項目	施策の方向性	施策内容
【保険・医療・福祉】 高齢者福祉の充実	高齢者の移動手段を支援する	● 広域生活バスとの連結が可能となるような交通手段を検討
【都市基盤・生活】 道路・交通網の充実	利便性の高い生活基盤（道路網）の整備を進める	● 広域連携及び市内拠点間連携に資する交通道路ネットワークを形成 ● 安来木次線切川バイパス・都市計画道路飯島線の早期実現 ● 安来市都市交通基本計画の策定に向けた取り組みを進め、現状と将来像を踏まえ、災害時の輸送路、公共交通形態も見据えた市の幹線道路網計画（道路マスタープラン）を作成し、それに基づく道路事業を推進
	公共交通の充実に図り、生活の安心を確保する	● 広域生活バスを含めた市内交通について、市民ニーズや地域の実情により見直しを行い、利便性の向上と交通空白地域の解消を図る ● 住民参画による交通体系の整備 ● 山陰新幹線・伯備新幹線の実現に向け取り組み

(2) 安来市都市計画マスタープラン

策定年月：平成 26 年 2 月

① 将来都市構想

- 安来市都市計画マスタープランは、広域交通体系や都市機能の集積、計画的な土地利用の推進等から、まちづくり等の都市施策を示した計画である。
- 安来市の将来都市構想は、「ゾーン」と「連携軸」によって構成されている。
- 「ゾーン」は、様々な都市活動に必要な機能が集まる面的な広がりを持つ地域として区分されている。
- 「連携軸」は、道路網を中心に各ゾーン間を結び、人や物、情報等の都市活動に必要な機能を誘導する役割を担っている。

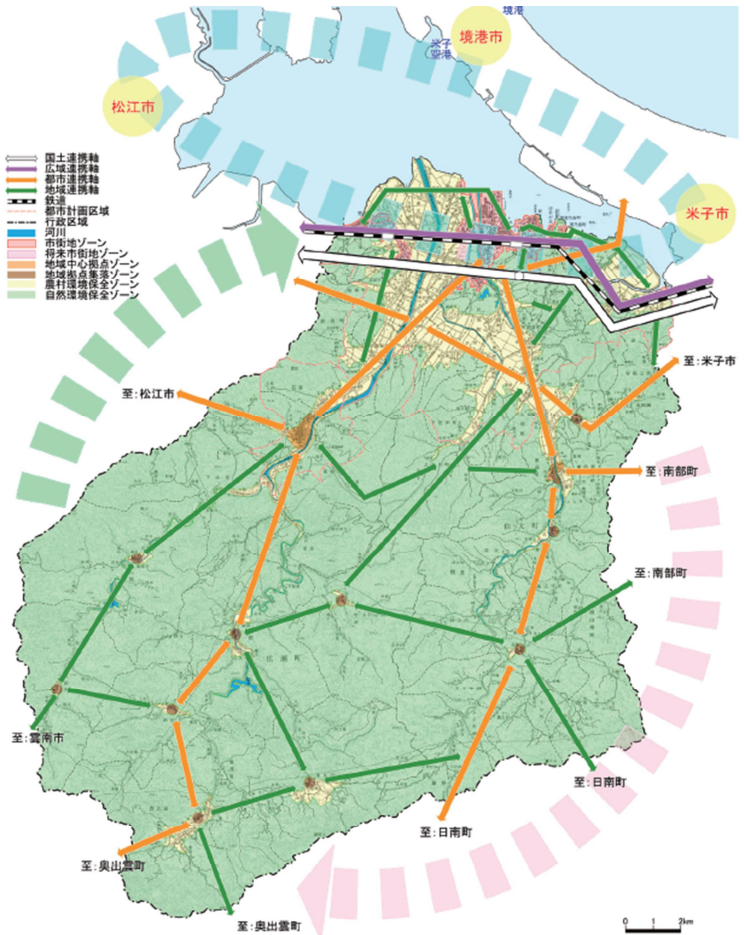


図 46 安来市の将来都市構想

② 公共交通に関する整備方針

- 安来市都市計画マスタープランにおいて、公共交通は交通施設として定義されており、子どもや高齢者等に対する地域交通・公共交通の機能強化を図るため、施設の充実や利便性の向上等が方針として示されている。

表 26 公共交通に関する整備方針

方針	方針の内容
鉄道の利便性向上	● 地域交通の利便性の向上と機能強化を図るために、運行回数の増加やバスとの接続などを JR に要請する ● JR 山陰本線安来駅及び荒島駅では、駅舎などのバリアフリー化の促進、パーク&ライドで使用する駐車場や駐輪場の充実等、駅の周辺整備を図る ● 吉佐町、和田町地内をはじめとする JR 山陰本線の踏切改良について、引き続き要望する
バス交通の利便性向上	● 安来市広域生活バス（イエローバス）については、運行路線や運行本数の拡充、JR との接続、周辺市町との相互乗り入れ、バス停などの施設整備などを、子どもや高齢者などの交通弱者に配慮して検討する ● 高速バスストップについて、位置や運行形態などを含め、関係事業者、関係機関等と協議を進める

③ 各地域におけるまちづくりのテーマと目標（地域別構想）

- 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、地形や地理的条件等を考慮し、市を4つの地域に区分した上で、各地域のまちづくりの将来構想を掲げている。
- また、地域のまちづくりの方針として、「イエローバスの運行路線や運行本数の拡充」「バス停などの施設整備」「利便性の向上」を検討することが示されている。

表 27 各地域のまちづくりのテーマと目標

安来中海沿岸地域	テーマ	中海圏域の連携と都市機能の集積、良好な市外地の形成を目指して
	目標	● 公共公益施設や商業施設等の都市機能を活かした魅力ある市街地の形成 ● 居住環境に配慮した計画的かつ秩序ある土地利用の推進 ● 住居団地における居住環境の維持・向上 ● 自然環境と歴史遺産の保全
安来内陸地域	テーマ	自然と歴史にふれあう観光拠点の育成と良好な農業生産環境の形成を目指して
	目標	● 自然環境の保全をもとにした、農業生産環境や田園環境の保全 ● 広域農道等の交通施設の整備、交通利便性の向上 ● 集落地における日常生活の利便性向上、住みよい居住環境づくり
広瀬地域	テーマ	広瀬藩の町並みと豊かな自然環境の保全、地域の活力向上を目指して
	目標	● 広瀬藩の町並みを活かしたまちづくり ● 自然環境の保全をもとに、環境学習・体験学習による活用を推進 ● 集落地における日常生活の利便性向上、住みよい居住環境づくり ● 子どもや高齢者を見守る仕組みの構築
伯太地域	テーマ	母里藩の町並み保全、自然環境の保全と活用、地域活力の向上を目指して
	目標	● 母里藩の町並みを活かしたまちづくり ● 自然環境の保全をもとに、環境学習・体験学習による活用を推進 ● 集落地における日常生活の利便性向上、住みよい居住環境づくり ● 子どもや高齢者を見守る仕組みの構築

8. 地域公共交通計画の基本理念と基本目標

(1) 基本理念

安来市公共交通連携計画の基本理念である「市民がいきいき安心して暮らせる公共交通」を踏襲しつつ、公共交通の役割や市の目指す将来像を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念を次のとおり設定する。

基
本
理
念

公共交通を育み、未来に残すことで
いきいきと安心して暮らせるまちをつくる

(2) 安来市における公共交通の役割

市の将来像や今後のまちづくりの方向性等から、安来市における公共交通の役割を次のとおりに整理した。

- 人々の移動を担い、地域と地域をつなぐ都市基盤としての役割
- 日常生活における安心を確保する生活基盤としての役割
- 地域の活力や地域振興のサポーターとしての役割

(3) 基本目標（基本方針）

安来市における公共交通の役割と抽出した公共交通の課題を踏まえ、本計画における基本目標（基本方針）を次のとおりに設定した。

基本目標（基本方針）	対応する公共交通の課題
持続可能な公共交通の運用と公共交通の維持・確保	【課題 1】人口減少の進行と事業費の高止まりに対する対策 【課題 2】非効率な運行をしている路線の見直しと適切な路線の運用 【課題 5】タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築
地域生活を支える公共交通ネットワークの構築	【課題 2】非効率な運行をしている路線の見直しと適切な路線の運用 【課題 3】住民のニーズに合わせた公共交通網の整備 【課題 4】公共交通を利用しにくい環境にある集落への対応 【課題 5】タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築 【課題 6】わかりやすい公共交通の情報発信 【課題 8】観光や福祉、教育等の他分野との連携
人々のつながりと活力のキッカケとなる公共交通とその環境の育成	【課題 5】タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築 【課題 6】わかりやすい公共交通の情報発信 【課題 7】公共交通を住民全体で維持していく意識醸成 【課題 8】観光や福祉、教育等の他分野との連携

9. 計画に掲げる事業と評価指標

(1) 計画に掲げる事業の体系

各基本目標に対応する事業の実施方針及び事業内容は次のとおりである。

基本目標	事業
持続可能な公共交通の運用と公共交通の維持・確保	事業①：適正な運用を推進するための定期的な評価検証
	事業②：イエローバス路線の見直し
地域生活を支える公共交通ネットワークの構築	事業③：地域の交通資源を活用した生活交通の確保
	事業④：公共交通の利用しやすさ・安心の向上
	事業⑤：タクシー事業継続への支援と新たなサービス創造
人々のつながりと活力のキッカケとなる公共交通とその環境の育成	事業⑥：利用促進策の継続実施
	事業⑦：他部門や地域活動との連携検討

(2) 評価指標の設定

各基本目標の達成状況を検証するための評価指標を次のとおり設定する。

基本目標	評価指標	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和11年度)
持続可能な公共交通の運用と公共交通の維持・確保	公共交通の維持・確保に係る市民1人あたりの公的資金投入額	7,747 円 ※うちイエローバス事業費は7,444 円	9,340 円
	公共交通に係る年間の事業費	295,550 千円	293,000 千円

【評価指標の考え方】

- 市の人口減少が進む中、公共交通に係る市の支出額は毎年増加傾向にある。今後、税収減が予想され、財源確保が厳しくなる中、持続可能な公共交通を目指すにあたって、**公的資金投入額の過度な増加を抑制**する。
- このためには、市の公共交通事業費の削減が必要となり、市が主体で運行しているイエローバスについては、路線再編や他の交通手段への転換、経費の削減等から効率化を進める。

基本目標	評価指標	現状値 (令和 2 年度)	目標値 (令和 11 年度)
地域生活を支える公共交通ネットワークの構築	地域内交通 ¹ の実施地区	3 地区	4 地区 ※第 2 次安来市総合計画 (後期基本計画) より
	市内公共交通（イエローバス及び住民主体の移動手段、バスに代わる移動手段）の年間利用者数	257,348 人 ※うちイエローバス利用 者数は 256,843 人	294 千人 ※第 2 次安来市総合計画 (後期基本計画) より
	市内タクシー事業所の乗務員数	24 人 (市内 5 事業者)	20 人以上

【評価指標の考え方】

- 高齢化の進展を踏まえて、イエローバスによる移動手段だけではなく、バス路線のデマンド化やタクシーの活用、地域住民主体の生活交通等の施策を必要に応じて検討し、**新たな地域内交通の導入を推進**する。
- 第 2 次安来市総合計画における方針に基づき、イエローバスをはじめとした市内公共交通利用者の維持に取り組む。
- 地域生活を支える公共交通ネットワークはバスや鉄道だけでなく、**タクシーの存在も必要不可欠**である。今後も乗務員の高齢化による退職や全国的な人手不足の深刻化等が想定される中、交通事業者・行政・住民の協力と理解のもと、**事業の担い手維持**に取り組む。

基本目標	評価指標	現状値 (令和 2 年度)	目標値 (令和 11 年度)
人々のつながりと活力のキッカケとなる公共交通とその環境の育成	公共交通に関する住民アンケートにて、地域の公共交通を残していくため「少しでも利用しようと思う」と回答した人の割合 【令和 10～11 年実施予定】	69.6% (令和 3 年度)	75%以上
	市街地交通路線や観光地まで運行している路線（通学には利用されていない路線）の 1 便あたり利用者数	買い物バス：3.14 人/便 市街地循環バス：3.20 人/便 アルテピア線：0.67 人/便 観光ループ：7.40 人/便 ※観光ループは平日を記載	基本値を 3.0 人/便以上とし、今後の見直し等に あわせて適切な 値を設定

【評価指標の考え方】

- 利用促進策の実施や地域内交通の導入・推進等から、**「地域の公共交通をみんなで守る」という意識**を現在より多くの人に持ってもらおうことを目指し、「公共交通を少しでも利用しようと思う」人を現状からおよそ 1 割程度増やすことを目標に設定する。
- **中心市街地活性化やまちなかの賑わい創出、観光振興に寄与する公共交通を目指す**にあたって、何も施策をしなければ公共交通の利用者は減少していくため、現状維持を目標に、イエローバスの利用状況等を定期的に検証し、住民ニーズにあったサービスを提供する。なお、アルテピア線及び観光ループは事業の中で路線見直し検討を予定しており、見直し後には、実態にあわせて柔軟に目標値を設定する。

¹ 市では公共交通のサービスが充足できていない山間地にイエローバス以外の交通手段の導入を進めており、本計画においては住民主体による移動手段を含めて「地域内交通」として定義

(3) 評価指標及び事業実施状況の評価検証

- 本計画の進捗管理は、安来市、住民代表、学識経験者、交通事業者、道路管理者及び関係団体等によって構成される「安来市地域公共交通活性化協議会」が行う。
- PDCA サイクルは、毎年度改善を図りながら継続していくことで、計画を推進する。
- 本計画における目標の達成状況及び事業の実施状況の評価は、安来市地域公共交通計画活性化協議会にて毎年度報告を行う。

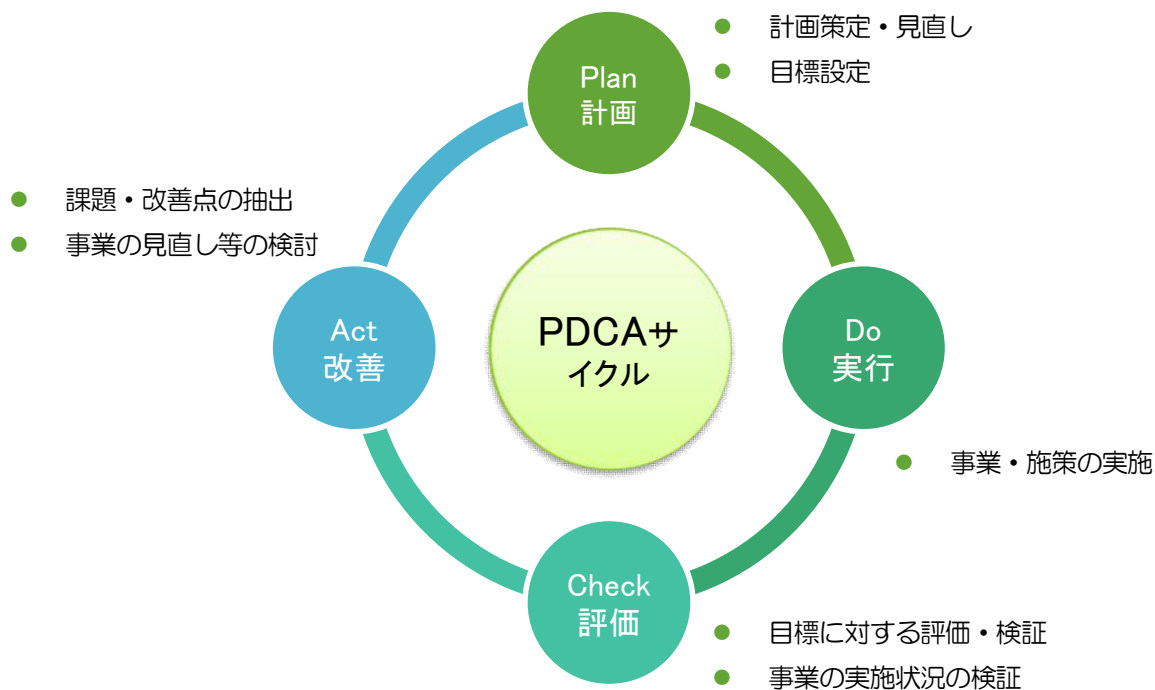


図 47 計画推進のイメージ

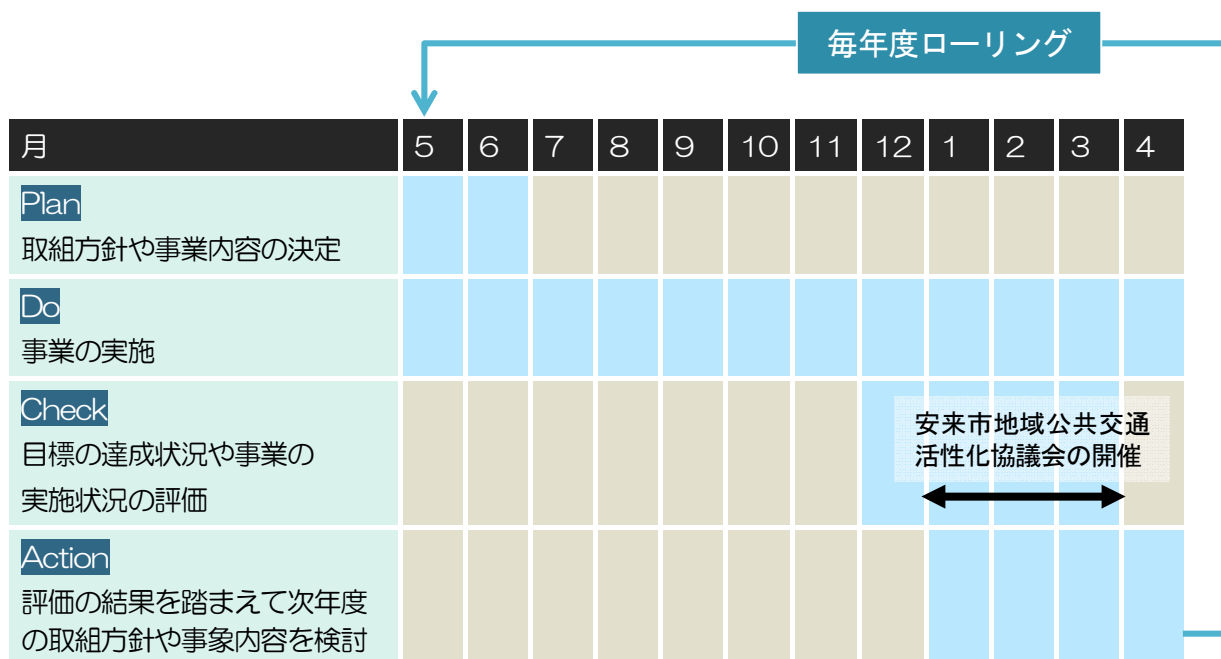


図 48 単年度における計画推進のイメージ

(4) 事業内容の詳細

事業①：適正な運用を推進するための定期的な評価検証

対応する課題	【課題 1】人口減少の進行と事業費の高止まりに対する対策 【課題 2】非効率な運行をしている路線の見直しと適切な路線の運用				
事業主体	安来市・交通事業者				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	R4 年度より順次検討・実施				

【定期的な報告及び協議の場の開催】

- 安来市地域公共交通活性化協議会を定期的に開催し、事業の実施状況や計画目標の達成状況を報告・協議する。なお、安来市地域公共交通活性化協議会の構成委員は、安来市地域公共交通会議と同一化し、可能な限り同時開催する等、柔軟な運用体制を構築する。
- 安来市地域活性化協議会で評価指標を報告し、報告年度は次のとおりとする。また、社会情勢や環境の変化を踏まえた評価指標の見直し、イエローバス路線の見直しや計画に掲げる事業の実施等についても必要に応じて報告・協議を行う

評価指標	報告時期
公共交通の維持・確保に係る市民 1 人あたりの公的資金投入額	毎年度報告
公共交通に係る年間の事業費	
地域内交通の実施地区	
市内公共交通（イエローバス及び住民主体の移動手段、バスに代わる移動手段）の年間利用者数	
市街地交通路線や観光地まで運行している路線（通学には利用されていない路線）の 1 便あたり利用者数	
市内タクシー事業所の乗務員数	計画最終年度 （令和 11 年度）報告
公共交通に関する住民アンケートにて、地域の公共交通を残していくため「少しでも利用しようと思う」と回答した人の割合	

【バス乗降者数の把握・常時計測】

- イエローバスの乗降客数を把握するための乗降カウンターを継続してバス車両に設置する。
- 今後見直し対象となる路線については優先的に乗降カウンターを設置し、計測した乗降者数を検討材料として活用する。

事業②：イエローバス路線の見直し

対応する課題	【課題 1】人口減少の進行と事業費の高止まりに対する対策				
	【課題 2】非効率な運行をしている路線の見直しと適切な路線の運用				
事業主体	安来市・交通事業者				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	調整が整い次第、R4 年度より順次検討・実施				
	需要に応じた長大路線の見直し検討は、R4 年～R5 年にかけて検討・実施				
	市街地交通の見直し検討は、R5 年～R6 年にかけて検討・実施				

【JR 山陰本線との役割分担と重複路線の整理】

- 該当路線：安来＝竹矢線、広瀬＝米子線、観光ループ、広瀬＝荒島線、伯太＝安来線
- 国道 9 号を運行するイエローバス路線は鉄道・民間路線バスを補完する公共交通と位置づけ、駅間を超える路線の設定及び延伸は今後予定しない。
 - 広瀬＝米子線、観光ループ、広瀬＝荒島線、伯太＝安来線については、広域連携交通である JR 山陰本線とスムーズに接続できるよう、JR 山陰本線のダイヤ改正に合わせた調整を継続する。



図 49 見直しの検討イメージ

【需要に応じた長大路線・重複路線の見直し検討】

該当路線：広瀬＝米子線、観光ルート

- 広瀬＝米子線は、事業者ヒアリングやバス停別利用者数から、広瀬バスターミナル～安来駅区間と安来駅～米子駅区間で利用の傾向が分かれており、安来駅～米子駅区間は安来駅及び島田町の利用が比較的多い状況である。
- 観光ルートの運行時間は1便およそ100分、広瀬＝米子線の運行時間は往復でおよそ120分と長く、従事する運転者の拘束時間が長時間に渡るため、イエローバス全体の効率化を図る上で、柔軟な運行ができない原因となっている。
- 以上のことから、観光ルートと広瀬＝米子線の広瀬～安来区間を統合した新たな「広瀬＝安来線」の設定と、広瀬＝米子線の安来駅～米子駅区間を切り離した「安来＝米子線」の設定を検討し、重複区間解消とわかりやすさ向上、運行の効率化を図る。



図 50 見直しの検討イメージ

【市街地交通の見直し検討】

該当路線：市街地循環バス、買い物バス、アルテピア線

- 対象路線の中で、アルテピア線は1便あたりの利用者数が極端に少なく、1.0人/便を下回っており、別路線の延伸で対応する等の見直しが必要である。
- 市街地循環バスや買い物バスについては、施設の立地状況や利用のニーズに応じて適宜改善を図ることが望ましい。また、切川バイパス整備にあわせて、買い物バス・市街地循環バスの新たな運行ルートを検討する。



図 51 見直しの検討イメージ

【運行ルート等の集約化と他の交通手段（地域内交通）への転換検討】

- 利用が少なく、複数の路線が重複している区間や、通学路線以外で利用が少ない路線に対しては、運行ルートの集約化を検討する。
- 土日祝日は通学利用が少ないことから利用が少ない状況を踏まえ、生徒の部活動等への対応も意識しつつ、土日祝日の集約化を検討する。
- 集約した区間に対しては、デマンド方式でのバスの運行や、地域内輸送、タクシーの活用といったバスに代わる移動手段への転換等、地域に適した交通手段確保に向けた検討を、あわせて行う。（62 頁の「イエローバスから他の交通手段（地域内交通）への転換検討」にて例を記載）
- 通学でイエローバスを利用する児童・生徒数に応じて、適切な車両サイズを検討する。

事業③：地域の交通資源を活用した生活交通の確保

対応する課題	【課題 2】非効率な運行をしている路線の見直しと適切な路線の運用				
	【課題 3】住民のニーズに合わせた公共交通網の整備				
	【課題 4】公共交通を利用しにくい環境にある集落への対応				
	【課題 5】タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築				
事業主体	安来市・交通事業者・地域住民				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	調整が整い次第、R4 年度より順次検討・実施				

【地域住民主体による移動手段に対する支援】

- 現在、宇波地区や比田地区で実施している地域内交通（交通空白地有償運送）について、継続して運行を支援する。
- また、今後新たに住民主体による地域内交通の立ち上げ等の動きがある場合、他の交通の営業に十分に配慮した上で、事業の実施・検討を行う。



図 52 比田地区デマンド交通（東比田地区・えーひだ号）

【イエローバスから他の交通手段（地域内交通）への転換検討】

- バスによる運行が非効率な地域や、バスによる輸送が住民のニーズに合致しない地域においては、様々な選択肢を踏まえて最適な移動手段確保策の導入を検討する。
- なお、地域内交通及びイエローバスの代替交通としては、次の交通手段が想定される。

表 28 想定される地域内交通及びイエローバスの代替交通

乗合タクシー	バス車両ではなく、タクシー車両を活用して運行する乗合交通 デマンド方式での運行や、自宅の近くまで運行するドアツードア型等、様々な形態での運用が可能 タクシー事業者の交通資源（車や人）を柔軟に活用できる効率的な運行を検討
住民主体による交通空白地有償運送	NPO 法人や地域の自主組織（まちづくり団体）等の非営利団体が自家用自動車を使用して運送する形態 市内では、宇波地区や比田地区で取組を継続
旅客運送事業者以外（異業種）との連携	地域内交通の運行を担う受け皿として、貸切バスを所有している企業・事業者や貨物運送事業者等からの参入を検討

(参考) 目指すべき安来市公共交通の将来像

- 安来市の将来都市構想や、拠点となる施設等の立地状況、地域住民の移動実態を踏まえ、安来市における目指すべき公共交通と各拠点の役割を次のとおり設定した。
- イエローバスから他の交通手段への転換について、検討の対象となる地域としては、公共交通網の将来イメージの中で、「地域内（生活）交通」が該当する地域（区域）を想定している。

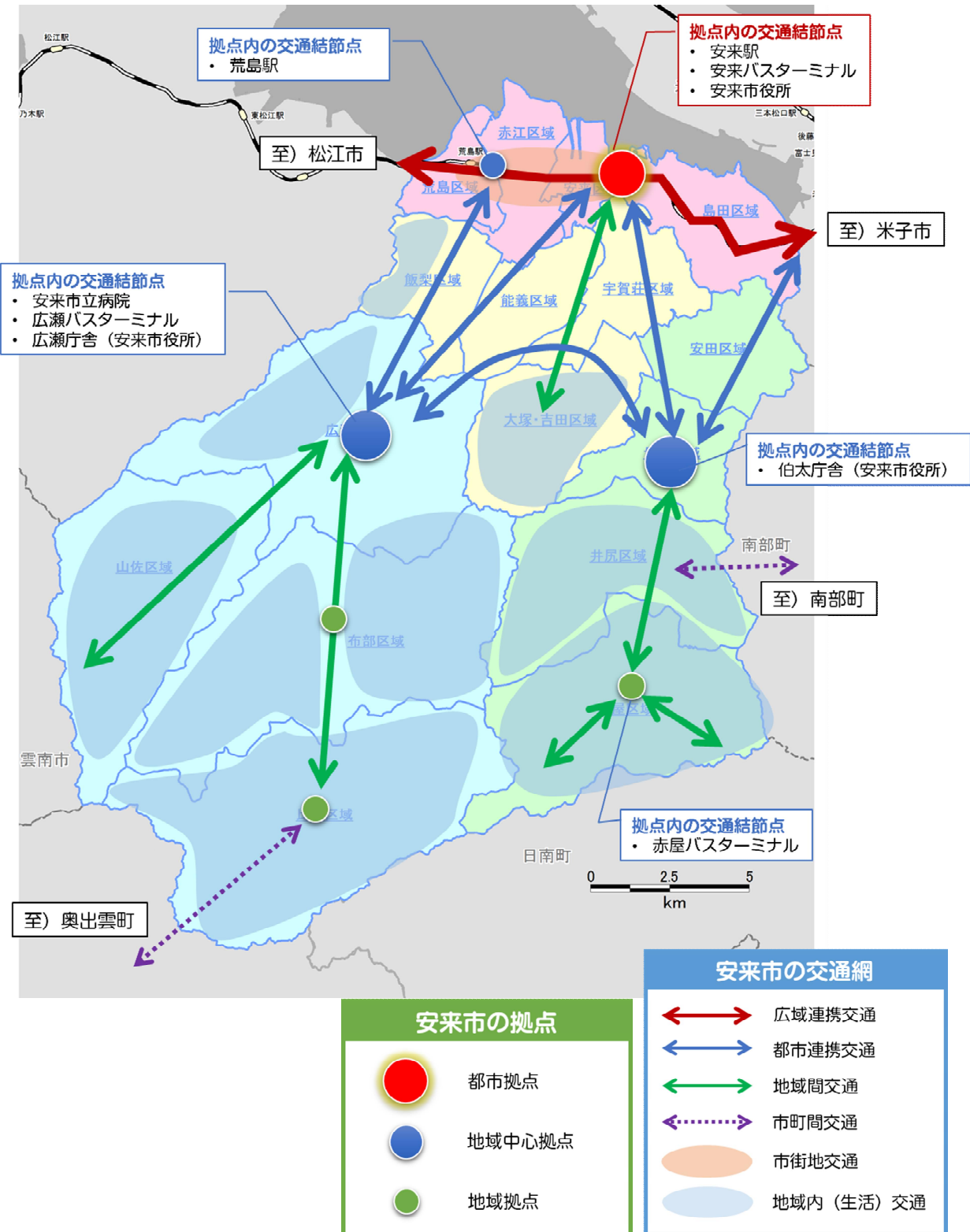


図 53 目指すべき公共交通ネットワーク

【拠点の考え方】

拠点	考え方・定義	該当地区
都市拠点	● 広域連携交通を軸とした交通結節点と中心市街地を有する ● 市中心部に位置し、商業や医療が充実し、<u>多くの市民の移動や交流の中心</u>となる場所	安来地区
地域中心拠点	● 都市連携交通と他の交通網との交通結節点を有する ● 商業施設や医療機関の立地が見られ、<u>地域住民の移動の目的地</u>となっている場所	広瀬地区 母里地区 荒島地区
地域拠点	● 地域内交通と地域内生活交通の交通結節点を有する ● 商業施設や医療機関、交流センター等が立地しており、他の拠点より比較的小規模であるが<u>地域生活の拠点機能</u>を有している場所	布部地区 比田地区 赤屋地区

【交通網の考え方】

交通網 (位置づけ)	考え方・定義
広域連携交通	● <u>鉄道及び鉄道を補完する交通</u> ● 隣接する松江市・米子市との連携を強化する<u>広域連携の基軸</u>としての役割を担う
都市連携交通	● 地域中心拠点及び地域中心拠点間を結ぶ交通 ● 市の骨格を形成する交通であり、<u>旧市町単位における地域間の連携</u>の役割を担う交通
地域間交通	● 各集落と移動の目的地や、地域中心拠点及び交通結節点までを結ぶ交通 ● <u>都市連携交通を補完し、通院や買い物、通勤通学の目的地までの交通手段としての機能を担う</u>
市町間交通	● 生活圏として移動ニーズが見られる<u>隣接する町への移動に対応し、他自治体と協働で運行する交通</u>
市街地交通	● <u>中心市街地の回遊性向上と活性化を目的に、賑わい創出や市街地の魅力向上に寄与する交通</u>
地域内（生活）交通	● <u>末端区間のイエローバス路線や住民主体による地域内輸送、またはそれらに代わる交通手段（地域内交通等）</u> ● 地域内交通を補完し、<u>山間部の集落や幹線道路から離れた集落等の地域生活を支える交通</u>

事業④：公共交通の利用しやすさ・安心の向上

対応する課題	【課題 3】住民のニーズに合わせた公共交通網の整備				
	【課題 6】わかりやすい公共交通の情報発信				
	【課題 8】観光や福祉、教育等の他分野との連携				
事業主体	安来市・交通事業者				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	調整が整い次第、R4 年度より順次検討・実施				

【通学時間帯や鉄道との接続に配慮したバスのダイヤ調整】

- 児童・生徒の通学利用が見られるイエローバス路線については、学校の登下校や部活動に対応した調整を継続して実施する。
- JR 山陰本線のダイヤ改正にあわせて、イエローバスのダイヤ調整を継続する。

【わかりやすい公共交通情報の発信】

- イエローバス時刻表をダイヤ改正等、運行内容の変更にあわせて更新する。
- 今後のイエローバス路線の大幅な見直しを見据えて、見直し後の周知やイエローバスのわかりやすさを向上させるため、どの路線がどこまで運行するのか一目でわかるようなバスマップを作成・配布する。
- 公共施設や商業施設、病院等での情報発信・情報提供を強化する。
- 経路検索サービスにおいて、イエローバスの時刻や経路の検索ができるよう対応を検討する。



図 54 バスマップイメージ（市街地循環バスの運行周知）

【イエローバスの待合環境整備継続】

- イエローバスのバス停については、必要に応じて修繕や時刻表の掲示・更新等を継続する。
- 通学等、利用者が常態的に多数見込める場所については、屋根や椅子等の設置を含めてバス停の整備を検討する。
- 安全性が十分に確保されていないバス停は、警察や道路管理者等と連携し、必要に応じて移設等を検討する。

事業⑤：タクシー事業継続への支援と新たなサービス創造

事業内容（概要）	タクシー事業者の人材確保に係る支援 タクシーを活用した生活支援サービスの推進				
対応する課題	【課題3】住民のニーズに合わせた公共交通網の整備 【課題5】タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築				
事業主体	安来市・交通事業者				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	具体的な制度の検討 -----> 調整が整い次第、R5 年度より順次検討・実施 —————>				

【タクシー事業者の人材確保に係る支援】

- 市内のタクシー事業の担い手である乗務員は高齢化が進んでおり、担い手の代替わりが迫っている状況である。一方で、乗務員として勤務するためには普通第二種免許の取得が必要となり、タクシー事業の存続及び新たなサービスの提供等において、タクシーの乗務員確保が課題となっている。
- このことから、イエローバスの代替交通等を含むタクシーを活用した新たなサービス展開にあたって、市内タクシー事業所を対象とした普通第二種免許の取得に要する費用等の支援について検討を行う。

【タクシーを活用した生活支援サービスの推進】

- タクシーが地域に存続し続けるために、タクシー事業の収益拡大に寄与する取組を検討する。
- 想定される取組は次のとおりで、実施意向が見られる事業者に対しての立ち上げ支援等もあわせて検討する。

表 29 タクシーを活用した生活支援サービスの例

貨客混載	車両のスペースを活用して、ヒトとモノを一緒に輸送するサービス
タクシー 救援事業	タクシー業務の合間に、タクシーの機動性を活用した便利屋サービス ・日用品や薬等を自宅まで届ける「お届けサービス」 ・高齢者の自宅へ伺い見守り、安否確認を行う「見守り代行」等

事業⑥：利用促進策の継続実施

対応する課題	【課題 6】わかりやすい公共交通の情報発信 【課題 7】公共交通を住民全体で維持していく意識醸成 【課題 8】観光や福祉、教育等の他分野との連携				
事業主体	安来市・交通事業者・地域住民				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	調整が整い次第、R4 年度より順次検討・実施				

【利用の促進に繋がる情報発信の検討】

- 市内公共交通の利用促進に繋がる情報発信として、次の取組が例として挙げられる。
- 実施が可能なものから検討を進めるとともに、交通部門だけではなく他部門との連携等による取組の実施を検討する。

表 30 情報発信に関する取組例

地域住民への情報提供	● 広報誌等を通じて、事業の実施状況や公共交通の利用状況等を周知するとともに、利用促進に活用 ● 市のウェブサイトや SNS においても時刻表等の情報提供を継続し、気軽に公共交通情報にアクセスできる環境を整備 ● 公共施設や商業施設、病院等での公共交通の情報を入手できる環境を整備
学校への情報提供	● 学校を通じて生徒にイエローバスの時刻表（バスマップ）等を配布 ● 利用のキッカケとなる周知素材の配布
高齢者への情報提供	● 高齢者サロンや老人クラブ等を通じて高齢者にイエローバスの時刻表（バスマップ）等を配布 ● 利用のキッカケとなる周知素材の作成
観光客への情報提供	● 経路検索サービスにおいて、イエローバスの運行時刻やバス停位置の更新、対応サービスの拡大を検討

【運転免許返納者への利用促進】

- 安来市では運転免許証の自主返納者に対して、イエローバス運賃が 1 年間は無償、2 年目以降は半額となる運転免許証自主返納支援事業を実施しており、免許返納者のバス利用を推進するために、今後も適宜見直しを検討しながら、取組を継続する。

【その他の利用促進施策検討】

- 高齢者を対象とした説明会等の開催、小学校等でのバス利用教室の開催等、地域住民の要望や地域の状況等に応じて開催を検討する。



図 55 高齢者への利用方法のレクチャー（乗り方教室）

事業⑦：他部門や地域活動との連携検討

対応する課題	【課題5】タクシーや住民主体の移動手段を含めた交通ネットワークの構築 【課題7】公共交通を住民全体で維持していく意識醸成 【課題8】観光や福祉、教育等の他分野との連携				
事業主体	安来市・交通事業者・住民				
事業スケジュール	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	調整が整い次第、R4 年度より順次検討・実施				

【市街地活性化や観光振興に係る交通の定期的なニーズ把握と見直し】

- 市街地循環バスや買い物バス等の市街地交通、観光ループ等の観光に関連する路線（通学時の利用を想定していない路線）については、周辺環境の変化（施設の移転や道路状況の変化等）にあわせて、必要に応じた見直しを検討する。
- 上記においては、乗降カウンター等を活用して定期的に利用状況を把握し、他部門への情報共有等を行った上で検証する。
- 商業施設等との連携等、多様な方法を検討し、ニーズの反映や利用しやすい市街地交通の構築を検討する。

【意見交換会・説明会の開催】

- イエローバス路線の見直しや新たな地域内交通の導入等にあわせて、地域への説明会や意見交換会を開催する。

【交通から派生した地域活動の推進】

- 交通手段の導入や運行支援だけでなく、交通をきっかけとして始まった地域活動やプロジェクトに対しては支援等を検討する。



図 56 うなみの里創生プロジェクト



図 57 比田地域ビジョン（一部抜粋）

10. 参考資料

(1) 安来市地域公共交通活性化協議会 設置要綱

(趣旨)

第1条 この告示は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、安来市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の設置に関し必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 交通計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 交通計画の実施に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(協議会の委員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長が指名する職員
- (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) 安来市を管轄する道路管理者
- (5) 市民又は利用者の代表
- (6) 島根県交通運輸産業労働組合協議会
- (7) 安来警察署の代表者が指名する者
- (8) 学識経験者その他会長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の在任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長を置き、第3条第1号の者をもって充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 3 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(監事)

第6条 協議会に監事を2人置き、会長が指名する。

- 2 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を会議において報告しなければならない。

(会議)

第7条 協議会の会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議決の方法は、出席委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。
- 4 会議は、原則として公開とする。

(関係者の出席)

第8条 協議会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求めて意見を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第9条 委員及び関係者は、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。

(庶務)

第 10 条 協議会の庶務は、地域公共交通担当課において処理する。

(経理及び財務に関する事項)

第 11 条 協議会の運営に関する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

2 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第 12 条 この告示に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この告示は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

(2) 安来市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

(委 員)

(敬称略)

所属団体	氏 名	役 職	備 考
安来市	前 田 康 博	政策推進部長	会長
一畑バス株式会社	南 場 晃	乗合課 係長	
日本交通株式会社 安来営業所	石 川 義 幸	所長	
島根県旅客自動車協会	秦 日 出 海	専務理事	
島根県旅客自動車協会	山 崎 建 夫	安来支部長	
安来市	広 江 正 人	土木建設課長	
島根県松江県土整備事務局 広瀬土木事業所	大 塚 三 徳	維持課長	
安来市自治会代表者協議会	谷 口 繁	会長	
島根県交通運輸産業労働組合協議会	乃 木 映 行	副議長	
安来警察署	松 本 雅 史	交通課長	
米子工業高等専門学校	加 藤 博 和	教授	副会長
中国運輸局島根運輸支局	鬼 村 ま り 子	主席運輸企画専門官	
島根県地域振興部交通対策課	土 江 裕 之	課長	

(事務局)

安来市 政策推進部 地域振興課

(3) 計画策定の経緯

本計画の策定にあたっては、安来市地域公共交通活性化協議会での議論を通じて、公共交通の課題や安来市地域公共交通計画における目標や事業内容について検討を行った。

表 31 安来市地域公共交通活性化協議会の開催概要

会議名	開催日	主な議題
令和3年度 第1回 安来市地域公共交通活性化協議会	令和3年12月17日	● 令和3年度予算について ● 安来市地域公共交通計画（案）について ● 地域公共交通確保維持改善事業評価について
令和3年度 第2回 安来市地域公共交通活性化協議会	令和4年2月15日	● 安来市地域交通計画（案）について
令和3年度 第3回 安来市地域公共交通活性化協議会	令和4年3月24日	● パブリックコメントの実施結果について ● 安来市地域公共交通計画（案）の修正内容について



図 58 安来市地域公共交通活性化協議会の様子

令和6年12月25日に一部改訂について、協議を行った。