

**安来市
地域公共交通利便増進計画
(案)**

**令和7年2月 時点版
安来市**

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 計画概要.....	1
2. 利便増進計画の必要性.....	3
3. 安来市地域公共交通計画との整合.....	5
第2章 利便増進事業の内容	9
1. 利便増進事業の概要.....	9
2. 利便増進事業の内容.....	10
3. 実施予定時期.....	18
4. 利便増進事業の効果.....	19
5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法.....	22
第3章 利便増進事業に関連して実施する事業	23
1. 関連事業の概要.....	23
2. 関連事業の内容（詳細）	24
第4章 地方公共団体による支援の内容	26

第1章 計画の概要

1. 計画概要

(1) 計画の目的

安来市では、市内の公共交通を将来にわたって維持・確保していくため、公共交通のマスタープランである「安来市地域公共交通計画」を令和4年3月に策定し、地域住民の生活交通となっていいるイエローバス（正式名称は「安来市広域生活バス」）の見直しなどの事業に取り組んでいる。

本計画は、安来市地域公共交通計画に掲げる利便増進に係る事業を具体化し、イエローバスから他の交通手段への転換を含めた路線再編に関する実施計画（事業の内容及び実施主体、実施予定期間など）を策定するものである。

(2) 計画の位置づけ

本計画は「安来市地域公共交通計画」に即した実施計画として位置づけられる。

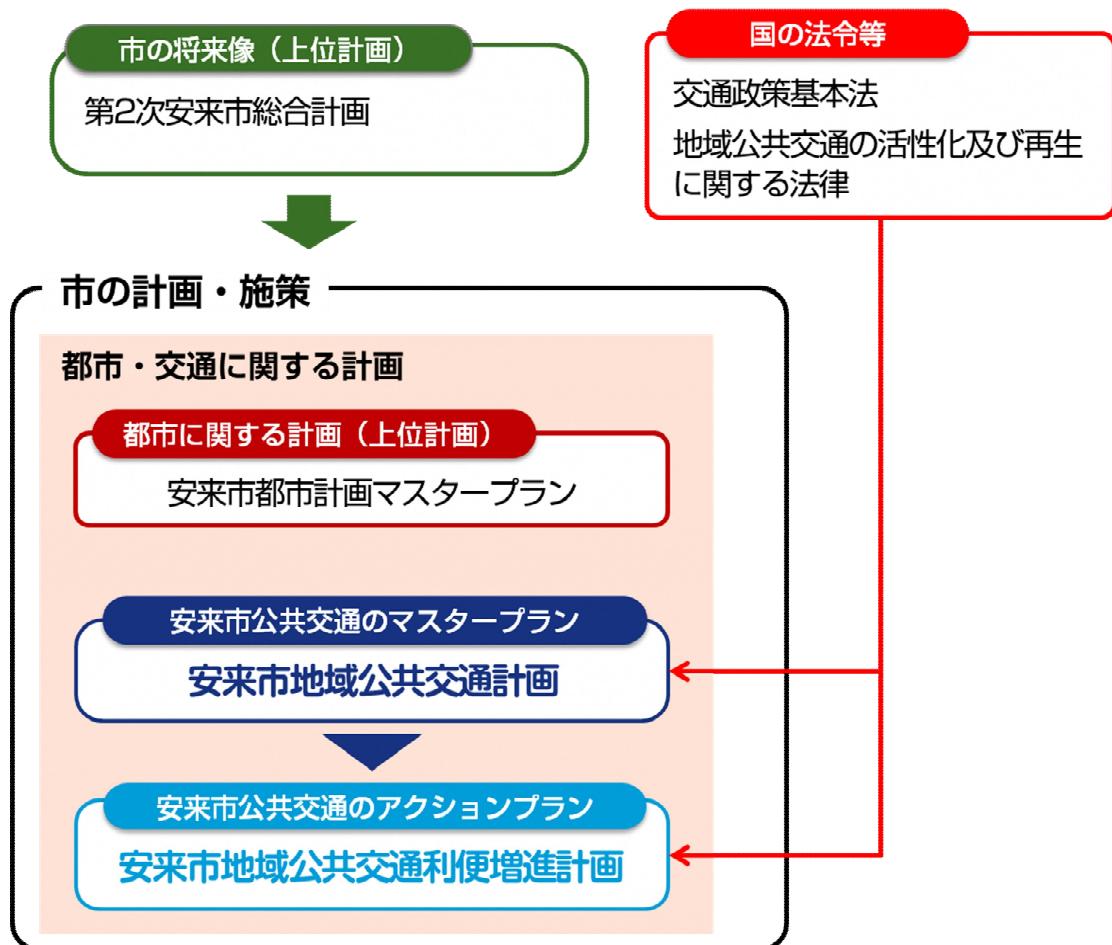


図1 本計画（利便増進計画）の位置づけ

(3) 計画期間

2025年（令和7年）4月～2030年（令和12年）3月の5年間とする。

必要に応じ、社会状況の変化に応じた計画の見直しを行う。

(4) 計画の範囲

本計画の区域は、安来市全域とする。

また、「安来市地域公共交通計画」及び「安来市都市計画マスタープラン」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・施策等を検討している。このことを踏まえ、本計画においても4つの地域ごとに事業の内容等を整理する。



図2 安来市における地域区分

2. 利便増進計画の必要性

(1) 安来市のまちづくりの方向性

公共交通や移動手段の整備に関連した安来市のまちづくりの方向性は次のとおりである。

【第2次安来市総合計画・後期基本計画（令和2年度～令和7年度）】

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> 利便性の高い生活基盤（道路網）の整備を進める 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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plan）を作成し、それに基づく道路事業を推進
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の充実を図り、生活の安心を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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た取組

【安来市都市計画マスターplan（平成26年～）】

地域	都市計画マスターplanにおける整備方針	
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

(2) 安来市が抱える公共交通の課題

安来市が抱えている地域公共交通の課題は次のとおりである。

課題	対象地域	概要
イエローバス利用者の減少	全域	<ul style="list-style-type: none"> ● イエローバス路線全体で、<u>学生の利用が多くを占めており朝夕以外の利用者数が少ない</u> ● 利用者の入れ替わりが少なく、<u>利用者の高齢化</u>も進んでいる
	安来中海沿岸地域	<ul style="list-style-type: none"> ● アルテピア線は、慢性的に利用が少ない状況が続いている一方で、安来市総合文化ホール（アルテピア）への公共交通アクセスは今後も確保が必要
公共交通の担い手（運転者）不足への対応	全域	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転者不足の深刻化により、現状路線と同じ形態で<u>イエローバスを維持していくことが困難な状況</u> ● 各事業者においても人材の募集や雇用を継続しているものの、<u>人手不足が顕著</u>となっており、<u>現状の人員だけでは事業の拡大や別事業への参入・参画が難しい</u>
イエローバスの運行効率化	全域	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学への対応や長大路線の運用によって運転者の拘束時間が長くなっている ● 谷沿いの集落等まで路線を通す必要があり、<u>利用は少ないが運行時間が長くなってしまう路線が多い</u>
	安来中海沿岸地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 安来・竹矢線は、竹矢（松江市）まで「松江線（米子駅～松江間）」の代替路線として令和2年4月から運行しているものの、市境をまたいだ利用が少なく、長大路線となっていることから、イエローバス全体の効率的な運用の妨げとなっている
	伯太地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 特に母里～草野・上小竹（赤屋）区間は利用が少ない一方で、地形の関係から草野と上小竹まで広瀬や安来方面から運行する車両を充てなければならない ● 利用が少ない区間や運転者拘束時間の長大化に繋がり、<u>効率的な運用ができていない</u>
高齢化や公共交通の空白地域に対応した市内公共交通の見直し	全域	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシーの事業所の多くは中心部に立地しており、住民が参画した交通空白地有償運送等の取組は一部であることから、以前として<u>山間部と中心部の交通環境の差が大きい</u> ● 地域の<u>高齢化に対応</u>しつつ、地域全体の<u>公共交通を維持するための見直しが必要</u> ● いずれの地域も高齢化が進んでおり、公共交通の<u>主な利用者が高齢者であることを踏まえた利便性向上策</u>が必要
	安来内陸地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 大塚・吉田地区、能義地区は高齢化率が高く、<u>公共交通の空白地域（バス沿線から離れた居住者）が比較的広範囲に存在</u>している
	広瀬地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 山佐地区は高齢化率が高く、<u>公共交通の空白地域（バス沿線から離れた居住者）が比較的広範囲に存在</u>している
地域によって異なるニーズへの対応	安来内陸地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 安来市街地（病院や商店）や広瀬の市立病院への移動ニーズが分散
	広瀬地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の中心部（市立病院や商店）への移動ニーズが高く、地域内で移動が完結 ● 安来市街地や荒島までへはイエローバス同士の乗り換え移動も多い
	伯太地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院は安来市街地や広瀬、通学は安来市街地や米子市、買い物は南部町等、移動目的によって地域のニーズが分散している ● それぞれの方向への移動に対応するためハブとなる乗継拠点が必要

3. 安来市地域公共交通計画との整合

(1) 地域公共交通計画の概要

安来市地域公共交通計画の概要は次のとおりである。

目的	人口減少や高齢化の進展及び社会環境の変化に対応しつつ、市内の公共交通を持続的に維持・確保、未来に残していくことを目的に公共交通ネットワークの全体像や公共交通施策の目標や実施事業を計画として示した
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
範囲	安来市全域
計画期間	令和4年度から令和11年度（8年間） ※令和6年12月に計画期間を延長

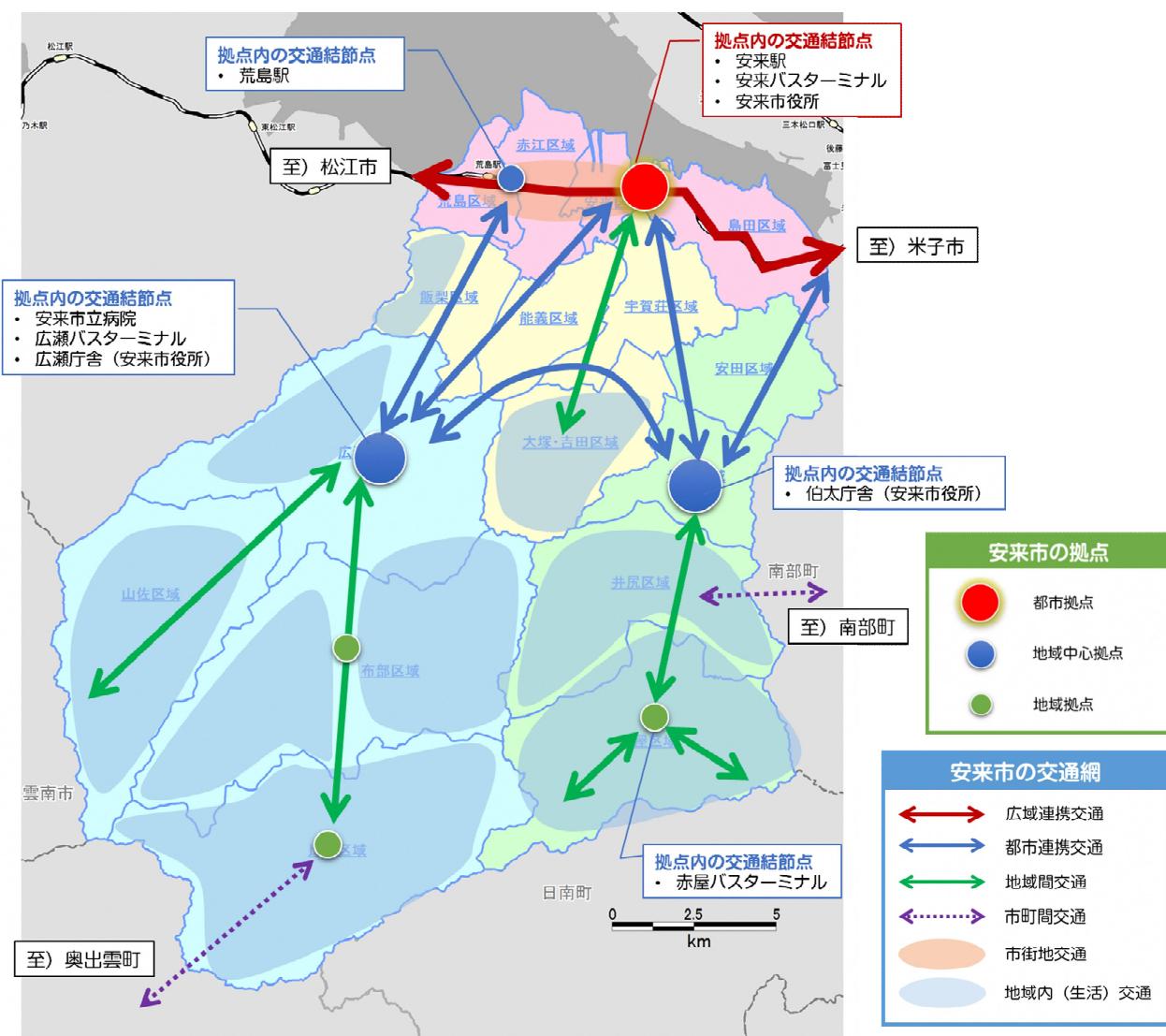


図3 安来市の目指す公共交通ネットワーク（安来市地域公共交通計画より）

(2) 地域公共交通計画の基本目標（基本方針）

安来市において公共交通は「人々の移動を担い、地域と地域をつなぐ都市基盤」や「日常生活における安心を確保する生活基盤」、「地域の活力や地域振興のサポーター」としての役割を持っており、それぞれの役割や地域公共交通の基本理念、公共交通の課題に対応した目標を設定している。

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	<ul style="list-style-type: none">● 人口減少の進行と事業費の高止まりに対する対策● 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● 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	<ul style="list-style-type: none">● 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● 住民のニーズに合わせた公共交通網の整備● 公共交通を利用しにくい環境にある集落への対応● 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● わかりやすい公共交通の情報発信● 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	<ul style="list-style-type: none">● 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● わかりやすい公共交通の情報発信● 公共交通を住民全体で維持していく意識醸成● 観光や福祉、教育等の他分野との連携

(3) 利便増進計画に関連する事業

① 地域公共交通計画に掲げた事業の全体像

「安来市地域公共交通計画」では、各基本目標の達成のため公共交通の課題に対応した7つの事業を設定しており、本計画で設定する利便増進計画及びその関連事業は、事業2、事業3、事業4、事業5、事業5の5つの事業に対応するものである。

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 イエローバス路線の見直し

計画事業	事業の内容
市街地交通の見直し検討	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
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	<ul style="list-style-type: none"> 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行う 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

③ 地域の交通資源を活用した生活交通の確保

計画事業	事業の内容
地域住民主体による移動手段に対する支援	<ul style="list-style-type: none"> 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
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	<ul style="list-style-type: none"> 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、タクシーや異業種（貸切バス等）の活用、地域主体の交通空白地有償運送等が想定される

④ 公共交通の利用しやすさ・安心の向上

計画事業	事業の内容
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	<ul style="list-style-type: none"> 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ダイヤ等の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	<ul style="list-style-type: none"> 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

⑤ タクシー事業継続への支援と新たなサービス創造

計画事業	事業の内容
タクシー事業者的人材確保に係る支援	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 事業参画の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

⑥ 利用促進策の継続実施

計画事業	事業の内容
利用の促進に繋がる情報発信の検討	<ul style="list-style-type: none"> 市内公共交通の利用促進に繋がる情報発信を行う 地域住民や学校、高齢者や観光客等の各ターゲットに対して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
運転免許返納者への利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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を地域住民の要望や地域の状況等に応じて検討する

第2章 利便増進事業の内容

1. 利便増進事業の概要

本計画に掲げるイエローバスの再編等を含めた利便増進事業の概要は次のとおりである。

対象地域	利便増進事業	事業の概要
安来中海沿岸地域	イエローバス（アルテピア線、安来・竹矢線）の再編	切川バイパスの開通にあわせたアルテピア線及び市街地循環バスの再編 荒島～竹矢区間の見直し、安来駅～荒島区間を運行している買い物バスとの統等合等による国道9号区間の再編
安来内陸地域	「宇賀荘あいのりタクシー」の運行形態の変更	宇賀荘地区で一般旅客乗合事業（区域運行）として運行しているデマンド型乗合タクシー「宇賀荘あいのりタクシー」を安来市が主体となった公共交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）に変更
	「宇賀荘あいのりタクシー」の運行区域拡大（イエローバス安来・吉田線のデマンド型乗合タクシーへの転換）	「宇賀荘あいのりタクシー」の運行範囲を宇賀荘地区の未運行地域、大塚・吉田地区、能義地区まで拡大することで、日中のイエローバス（安来・吉田線）を「あいのりタクシー」に転換
広瀬地域	比田地区における公共交通空白地有償運送の区域拡大	比田地区で運行している公共交通空白地有償運送（えーひだ交通）を西谷地区まで拡大
	イエローバス（広瀬・奥田原線）のデマンド型乗合タクシーへの転換	日中を運行するイエローバス（広瀬・奥田原線）について、山佐地区を対象としたデマンド型乗合タクシーに転換
伯太地域	赤屋地区における公共交通の見直し検討	日中を運行するイエローバス（上小竹・草野線）について、赤屋地区を対象としたデマンド型乗合タクシーに転換

2. 利便増進事業の内容

(1) 安来中海沿岸地域

イエローバス(アルテピア線、安来・竹矢線)の再編	
現状	<ul style="list-style-type: none">現在、島根県では国道9号と安来市総合文化ホール（アルテピア）を結ぶ、都市計画道路「安来木次線（以下、「切川バイパス」という）」の建設事業に着手しており、周辺市街地整備構想も策定されている。このことから、今後は切川バイパスの開通に合わせたイエローバス（アルテピア線）の経路変更や利便性の確保が必要となる日ノ丸バス「米子松江線」の代替交通であるイエローバス安来・竹矢線について、市境をまたいだ利用が少なく、長大路線で運転者の拘束時間が長くなっていることから効率化の妨げになっている
事業内容	<ul style="list-style-type: none">切川バイパスの開通にあわせて、アルテピア線と市街地循環バスと統合し、アルテピア（安来市総合文化ホール）方面への移動と市街地の商店や医療機関への移動をそれぞれ効率的に経由する新たな循環線を設定する荒島～竹矢区間の見直し、安来駅～荒島区間を運行している買い物バスとの統等合することでイエローバス全体の運用効率化を図る現在の運行ルート上にある地域やニーズのある施設間（商店や医療機関、公共施設等）への経由は利便性や交通空白地域を増やさない観点から基本的には継続し、利用状況に応じた見直しを行う運賃は現在のイエローバスから変更は行わず、ダイヤ・便数等のサービス内容は利用実態にあわせて調整する
事業主体	安来市
運行事業者	安来市
事業の種類	交通空白地有償運行
運行日時	毎日
実施区域	安来地区、赤江地区、荒島地区
運賃	現在のイエローバスと同様に、1乗車200円を基本とした一律運賃（変更なし） ※定期券・回数券及び1日フリー乗車券については、共通運賃を基本に現在のイエローバスの規定に則ったものとする。
実施時期	令和11年度（2029年度）を予定し、切川バイパスの開通（時期未定）及び着工状況にあわせて見直しを行う
その他	既存のイエローバスで運用している車両の活用を予定する 切川バイパス及び周辺の工業地帯の整備等に応じて、バス停の移設・設置等もあわせて検討する

【利便増進実施事業(再編事業)】

…(緑点線)

竹矢線を見直し、安来市内の国道9号区間は買い物バスとして対応する

買い物バス

交通空白地域の拡大を避けるため、基本的な経由ルート踏襲し、利用状況に応じて見直し



【利便増進実施事業(再編事業)】

-----(青点線区間)

- アルテピア線と市街地循環バスを統合することで新たな循環バスを設定
- アルテピア(安来市総合文化ホール)方面への運行は「切川バイパス」を経由する形を想定

市街地循環バス

基本的な経由ルートは移動ニーズのある施設間(商店や医療機関、公共施設等)を運行し、利用状況に応じて見直し

図4 イエローバス(アルテピア線、安来・竹矢線)の再編案

(2) 安来内陸地域

「宇賀荘あいのりタクシー」の運行形態の変更	
現状	運転者不足や運転人材の成り手不足により、現状の運転者人材だけでは公共交通事業の維持・継続や運行の拡大が困難な状況にある
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転者不足が深刻化している現状を踏まえて、一般旅客乗合運送（区域運行）から普通自動車免許でも運転業務の対応や運転者募集が可能な交通空白地有償運行に運行形態を変更する ● 事業者協力型の交通空白地有償運送とすることで、運転者の雇用及び運行管理業務は引き続き交通事業者で対応する
事業主体	安来市（現在はちどりタクシー有限会社）
運行事業者	安来市（交通事業者に委託し、事業者協力型で運行）
事業の種類	交通空白地有償運行（現在は一般旅客乗合運送の区域運行）
運行日時	9時45分～16時（毎日運行）
実施区域	宇賀荘地区（安来道より南側で伯太川以東）
運賃	1乗車200円を基本とした一律運賃（変更なし）
実施時期	令和7年度（2025年度）
その他	運行形態の変更にあわせて車両変更を行う（市で新たに車両を購入予定）

「宇賀荘あいのりタクシー」の運行区域拡大 (イエローバス安来・吉田線のデマンド型乗合タクシーへの転換)	
現状	<ul style="list-style-type: none"> ● イエローバス安来・吉田線は通学以外の利用が少ない状況が続いている ● 公共交通利用者及び地域の高齢化に対応しつつ、地域全体の公共交通を維持するための移動手段の見直しが必要 ● 今後、運転者不足等によりバス路線の維持が困難になることが予想される
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● イエローバス安来・吉田線については、朝と夕方の通学時間帯は路線を維持し、日中の時間帯デマンド型の乗合タクシーに移行することで地域の高齢化や公共交通の空白地域に対応する ● 夕方の通学時間帯のイエローバス（安来・吉田線）は維持するものの、予約に応じて運行するデマンド型に変更する ● デマンド型の乗合タクシーとして、「宇賀荘あいのりタクシー」の範囲を安来・吉田線の沿線地域である宇賀荘地区の全域、吉田・大塚地区、能義地区まで拡大し、自宅近くから安来駅を中心とした市街地まで輸送することで地域住民の利便を増進する
事業主体	安来市
運行事業者	安来市（交通事業者に委託し、事業者協力型で運行）
事業の種類	交通空白地有償運行
運行日時	9時～16時台（毎日運行）
実施区域	宇賀荘地区、大塚・吉田地区、能義地区
運賃	1乗車200円を基本とし、運行距離等を踏まえて200円～500円で設定
実施時期	令和7年度（2025年度）から準備 令和7年度（2025年度）中途以降に再編実施

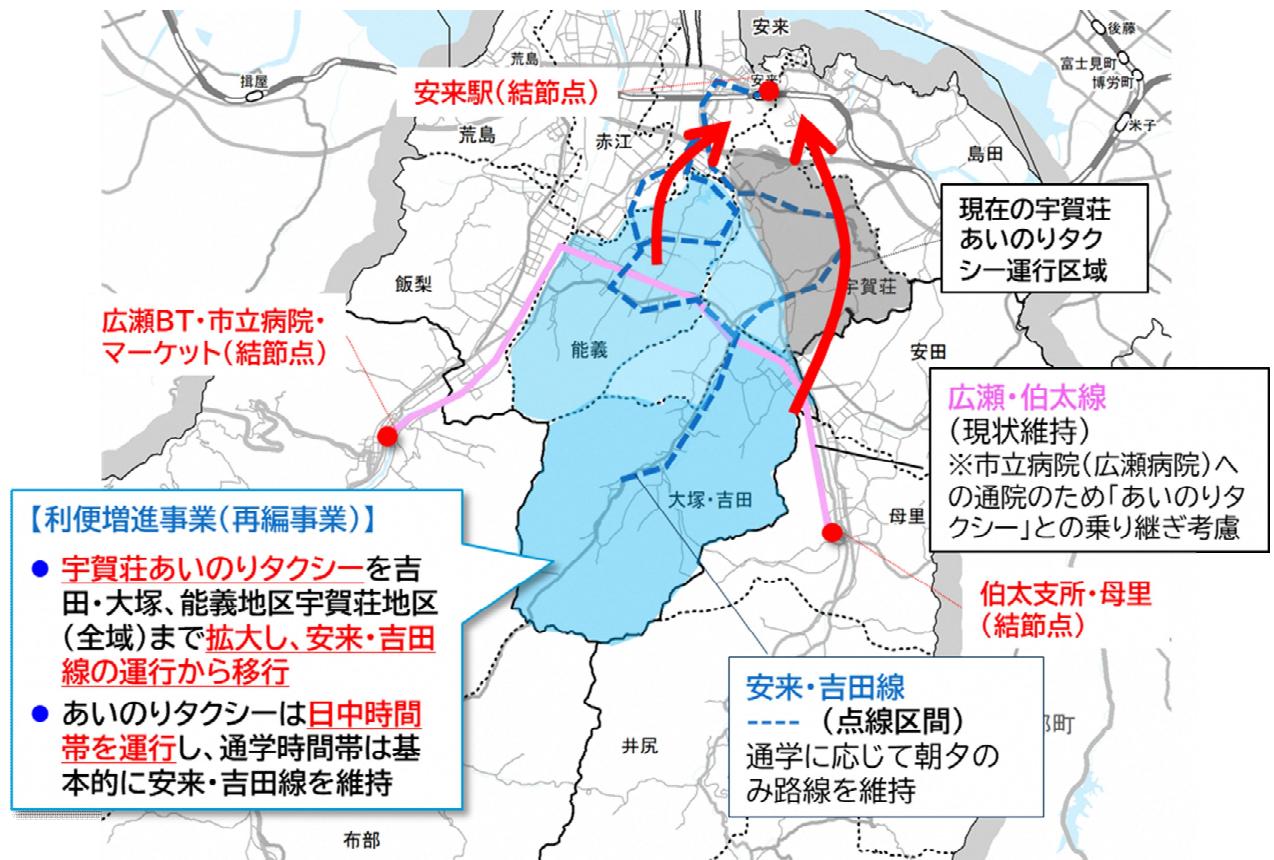


図5 安来内陸地域における公共交通の再編案

(3) 広瀬地域

比田地区における交通空白地有償運送(えーひだ交通)の区域拡大	
現状	広瀬地域の西谷地区はイエローバス路線から離れた位置に集落が立地しており、公共交通の空白地域となっている
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の空白地域である西谷地区に対して、隣接している比田地区の交通空白地有償運送(えーひだ交通)の運行範囲を拡大することで対応する 上記に伴い、交通空白地有償運送(えーひだ交通)の運行形態や運行サービスの変更等は行わない
事業主体	えーひだ交通運営協議会
運行事業者	えーひだ交通運営協議会(講習を受けた地域住民)
事業の種類	交通空白地有償運行
運行日時	予約に応じて毎日運行
実施区域	東比田地区・西比田地区、西谷地区
運賃	地域の商店・買い物先まで300円(変更なし)
実施時期	令和8年度(2026年度)

イエローバス(広瀬・奥田原線)のデマンド型乗合タクシーへの転換	
現状	<ul style="list-style-type: none"> イエローバス広瀬・奥田原線は通学以外の利用が少ない状況が続いている 公共交通利用者及び地域の高齢化に対応しつつ、地域全体の公共交通を維持するための移動手段の見直しが必要 今後、運転者不足等によりバス路線の維持が困難になることが予想される
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の通学時間帯においては、イエローバス広瀬・奥田原線を維持し、日中の運行をデマンド型乗合タクシーに転換することで地域の高齢化や公共交通の空白地域に対応する デマンド型乗合タクシーの輸送範囲は上山佐地区・奥田原地区を基本としたイエローバス広瀬・奥田原線の沿線地域とし、地域の移動ニーズにあわせて自宅の近くから広瀬町広瀬の中心部まで輸送することで地域住民の利便を増進する 現状の運転者不足を踏まえて、普通自動車免許でも運転及び運転者募集が可能な交通空白地有償運送で安来市が運行し、地域の交通事業者等へ運転及び管理業務を委託する
事業主体	安来市
運行事業者	安来市(交通事業者に委託し、事業者協力型で運行)
事業の種類	交通空白地有償運行
運行日時	9時~15時台(平日運行)
実施区域	上山佐地区、奥田原地区
運賃	1乗車200円を基本とし、運行距離等を踏まえて200円~500円で設定
実施時期	令和8年度(2026年度)から準備 令和9年度(2027年度)以降に再編実施
その他	実施にあわせて市で新たに車両を購入予定

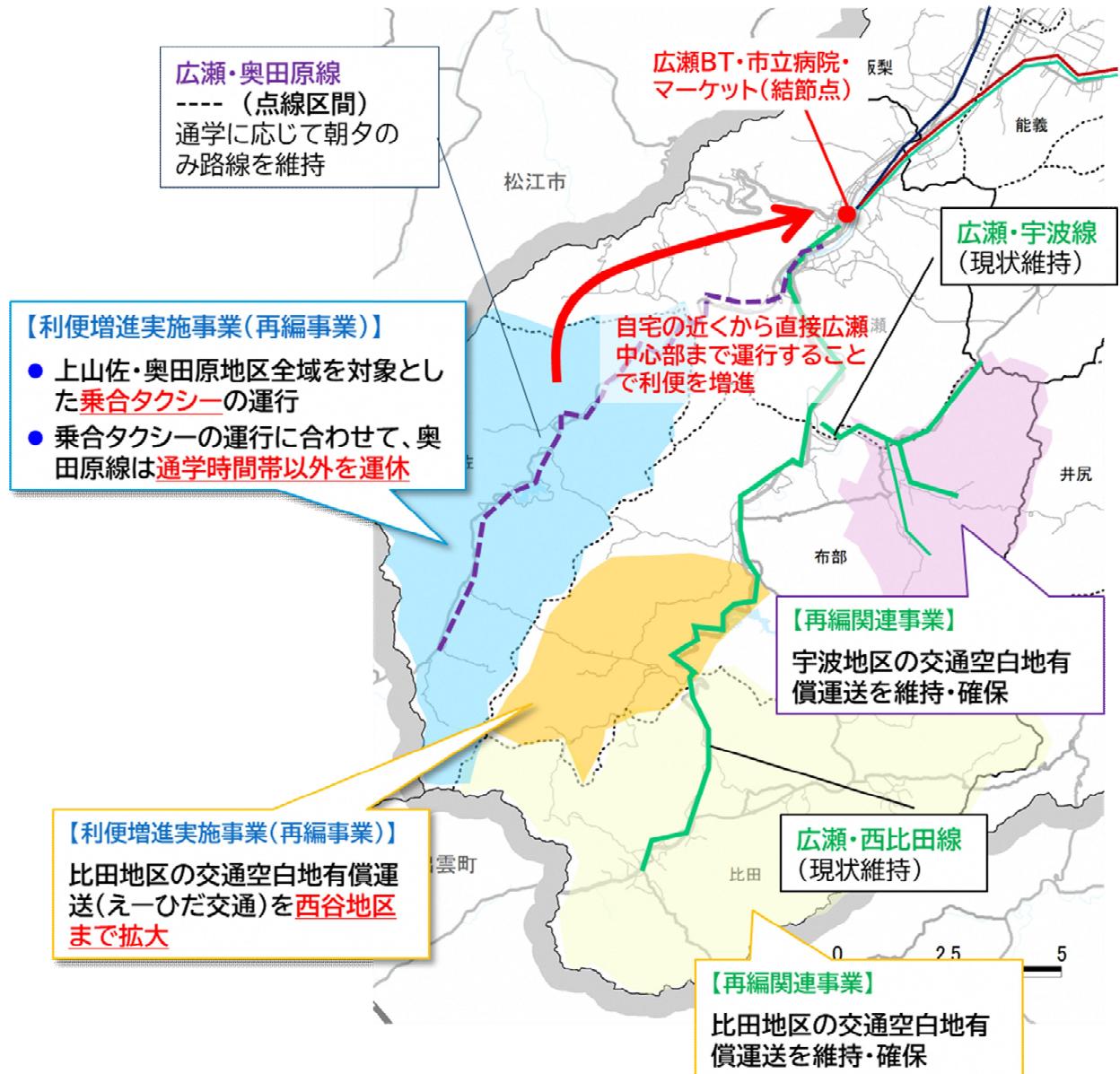


図 6 広瀬地域における公共交通の再編案

(4) 伯太地域

赤屋地区における公共交通の見直し検討	
現状	<ul style="list-style-type: none"> イエローバス草野・上小竹線は通学以外の利用が少ない状況が続いている 公共交通利用者及び地域の高齢化に対応しつつ、地域全体の公共交通を維持するための移動手段の見直しが必要 伯太地域を運行するイエローバス路線は、地形の関係からいずれも長大路線となっている 今後、運転者不足等によりバス路線の維持が困難になることが予想される
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 通学時間帯以外のイエローバス草野・上小竹線をデマンド型乗合タクシーへの転換し、赤屋バスターミナルでイエローバスと接続する デマンド型乗合タクシーは赤屋地域全域を対象として、自宅の近くから母里の中心部まで輸送することで地域住民の利便を増進する 現状の運転者不足を踏まえて、普通自動車免許でも運転及び運転者募集が可能な交通空白地有償運送で安来市が運行し、地域の交通事業者等へ運転及び管理業務を委託する 赤屋地区の通学については既存のイエローバスに加えて、スクールバスを含めた対応を検討する
事業主体	安来市
運行事業者	安来市（交通事業者に委託し、事業者協力型で運行）
事業の種類	交通空白地有償運行
運行日時	9時～15時台（平日運行）
実施区域	伯太地域（主に赤屋地区） ※次頁、見直し検討イメージのとおり
運賃	1乗車200円を基本とし、運行距離等を踏まえて200円～500円で設定
実施時期	令和8年度（2026年度）から準備 令和10年度（2028年度）以降に再編実施
その他	実施にあわせて市で新たに車両を購入予定

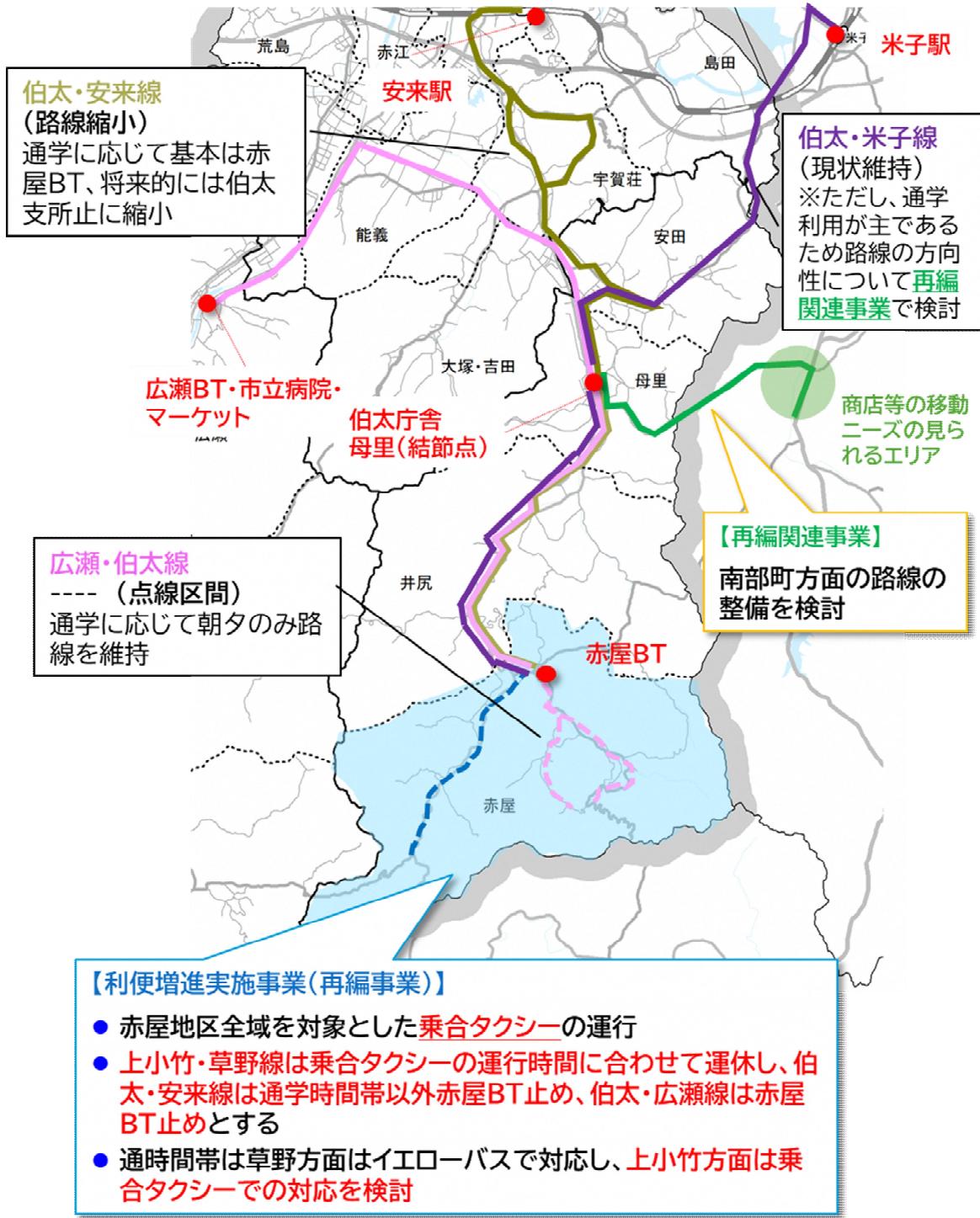


図8 伯太地域における公共交通の再編案

3. 実施予定期

計画期間（令和7年度から令和11年度）における、各利便増進事業の実施スケジュールは次のとおりである。なお、社会環境や地域状況の変化等に応じて変更が発生する場合は本計画の見直しを行うこととする。

利便増進事業	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)
イエローバス（アルテピア線、安来・竹矢線）の再編	検討・準備 				実施
「宇賀荘あいのりタクシー」の運行形態の変更	準備 実施 				
「宇賀荘あいのりタクシー」の運行区域拡大	検討・準備 	実施 			
比田地区における交通空白地有償運送の区域拡大		実施 			
イエローバス（広瀬・奥田原線）のデマンド型乗合タクシーへの転換		検討・準備 	実施 		
赤屋地区における公共交通の見直し検討		検討・準備 		実施 	

4. 利便増進事業の効果

(1) 利便増進事業により期待される効果

本計画で示した利便増進事業により期待される効果は次のとおりである。

① 安来中海沿岸地域

利便増進事業	事業効果	関連する地域公共交通計画の評価指標
イエローバス(アルティピア線、安来・竹矢線)の再編	<p>【利便性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none">市街地及び切川バイパス周辺へのアクセス性確保中心市街地活性化や新たな市街地整備計画への寄与 <p>【効率性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none">複数系統を集約することによるイエローバスの運用効率化、収支の改善	<ul style="list-style-type: none">公共交通に係る年間の事業費市内公共交通(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

② 安来内陸地域

利便増進事業	事業効果	関連する地域公共交通計画の評価指標
「宇賀荘あいのりタクシー」の運行形態の変更	<p>【その他の効果】</p> <ul style="list-style-type: none">新たな運転人材の確保委託先である市内交通事業者の収益向上	<ul style="list-style-type: none">市内タクシー事業所の乗務員数
「宇賀荘あいのりタクシー」の運行区域拡大(イエローバス安来・吉田線のデマンド型乗合タクシーへの転換)	<p>【利便性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none">吉田・大塚地区、能義地区、宇賀荘地区の公共交通空白地域の解消ドアツードア型輸送の導入による高齢者の通院、買い物等での地域住民の外出頻度向上 <p>【効率性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none">バスからタクシーへの転換による車両の小型化利用者の増加による収支の改善	<ul style="list-style-type: none">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

③ 広瀬地域

利便増進事業	事業効果	関連する地域公共交通計画の評価指標
比田地区における交通空白地有償運送の区域拡大	<p>【利便性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 西谷地区における公共交通空白地域の解消 ● ドアツードア型輸送の導入による高齢者の通院、買い物等での地域住民の外出頻度向上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
イエローバス（広瀬・奥田原線）のデマンド型乗合タクシーへの転換	<p>【利便性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 上山佐地区・奥田原地区における公共交通空白地域の解消 ● ドアツードア型輸送の導入による高齢者の通院、買い物等での地域住民の外出頻度向上 <p>【効率性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バスからタクシーへの転換による車両の小型化 ● 利用者の増加による収支の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

④ 伯太地域

利便増進事業	事業効果	関連する地域公共交通計画の評価指標
赤屋地区における公共交通の見直し検討	<p>【利便性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 赤屋地区における公共交通空白地域の解消 ● ドアツードア型輸送の導入による高齢者の通院、買い物等での地域住民の外出頻度向上 <p>【効率性に係る効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バスからタクシーへの転換による車両の小型化 ● 利用者の増加による収支の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

(2) 地域公共交通計画の評価指標（参考）

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している。

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	9,340 円 ¹ (現状維持)
	公共交通に係る年間の事業費	295,550 千円	293,000 千円 ²
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 ³ 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
人々のつながりと活力のキッカケとなる公共交通との環境の育成	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7~8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

¹ 運行経費の高騰及び将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所)にあわせて令和6年12月に改訂

² 運行に係る経費の高騰にあわせて令和6年12月に改訂

³ 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

5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法（案）

利便増進事業の実施に必要な資金の額とその調達方法（内訳）は次のとおりである。

利便増進事業	総事業費	調達方法		
		内訳	調達主体	備考 (補助金等)
イエローバス（アルテピア線、安来・竹矢線）の再編	4,700,000 円	5,000,000 円	安来市	市町村負担
		300,000 円	—	運送の対価
「宇賀荘あいのりタクシー」の運行形態の変更	6,200,000 円	6,500,000 円	安来市	市町村負担
		300,000 円	—	運送の対価
「宇賀荘あいのりタクシー」の運行区域拡大 (イエローバス安来・吉田線のデマンド型乗合タクシーへの転換)	16,500,000 円	17,000,000 円	安来市	市町村負担
		500,000 円	—	運送の対価
比田地区における交通空白地有償運送の区域拡大	590,000 円	600,000 円	安来市	市町村負担
		10,000 円	—	運送の対価
イエローバス（広瀬・奥田原線）のデマンド型乗合タクシーへの転換	4,800,000 円	5,000,000 円	安来市	市町村負担
		200,000 円	—	運送の対価
赤屋地区における公共交通の見直し検討	4,950,000 円	5,000,000 円	安来市	市町村負担
		50,000 円	—	運送の対価

第3章 利便増進事業に関連して実施する事業

1. 関連事業の概要

公共交通の再編や利便性の向上等に関連する取組として次の事業を設定する。

対象地域	関連事業	事業の概要
全域	事業者協力型交通空白地有償運送の仕組みによる地域公共交通の運転者確保	イエローバスを補完するデマンド型乗合タクシー（乗合タクシー・あいのりタクシー）等について運転者不足の現状を踏まえ、交通空白地有償運送の形態で運用し、交通事業者が管理等を行う事業者協力型で運行
	利用促進策の継続実施	「安来市地域公共交通計画」で示している理想促進事業の継続実施
	デマンド型乗合タクシーの拡大に伴う配車等の効率化検討	利便増進事業によるデマンド型乗合タクシーの拡大にあわせて、実施後の状況を踏まえて効率的な運用方法を検討
広瀬地域	地域住民が主体となった公共交通空白地有償運送に対する支援	比田地区や宇波地区で運用している地域住民が主体となった公共交通空白地有償運送について、支援を継続するとともに空き車両の活用等を検討
伯太地域	南部町方面への移動ニーズに対する対応検討	買い物等のニーズが高い南部町方面への路線の整備を検討

2. 関連事業の内容（詳細）

（1）全体に関わる関連事業

事業者協力型交通空白地有償運送の仕組みによる地域公共交通の運転者確保	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 利便増進事業に掲げるデマンド型乗合タクシー等の運行形態については、運転者不足（運転者の確保）に対応するため安来市が運行主体となった交通空白地有償運送を基本とし、事業者協力型の仕組みを用いて交通事業者が運行管理や運転者の雇用を行う形態を構築する 交通事業者は市内のタクシー事業者だけではなく、貸切バス事業者等も対象として幅広く連携を図る 1社での実施が難しい地域においては、複数事業者での対応等も含めて事業者の募集や検討を行う 上記に伴う車両の提供は安来市が行う 需要の増加等によって、安来市が提供した車両だけでは対応（輸送）が難しい場合は担当する交通事業者が保有している車両を使用する等、地域の交通資源を最大限かつ柔軟に活用する
事業主体	安来市、市内交通事業者（タクシー・貸切バス等）
実施区域	安来市全域
実施時期	「宇賀荘あいのりタクシー」の運行形態変更にあわせて令和7年度（2025年度）から実施

利用促進策の継続実施									
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 安来市地域公共交通計画に掲げられた次のターゲット別の利用促進策や公共交通の情報発信等の取組を実施する <table border="1"> <tr> <td>地域住民</td><td> <ul style="list-style-type: none"> 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 </td></tr> <tr> <td>学校 (児童・生徒)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> 学校を通じて生徒にイエローバスの時刻表等を配布 利用のキッカケとなる周知素材の配布 </td></tr> <tr> <td>高齢者</td><td> <ul style="list-style-type: none"> 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等を配布 利用のキッカケとなる周知素材の作成 </td></tr> <tr> <td>観光客等</td><td> <ul style="list-style-type: none"> 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 </td></tr> </table> 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について、適宜見直しを検討しながら取組を継続する 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する 	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 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 (児童・生徒)	<ul style="list-style-type: none"> 学校を通じて生徒にイエローバスの時刻表等を配布 利用のキッカケとなる周知素材の配布 	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 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等を配布 利用のキッカケとなる周知素材の作成 	観光客等	<ul style="list-style-type: none"> 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
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 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 (児童・生徒)	<ul style="list-style-type: none"> 学校を通じて生徒にイエローバスの時刻表等を配布 利用のキッカケとなる周知素材の配布 								
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 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等を配布 利用のキッカケとなる周知素材の作成 								
観光客等	<ul style="list-style-type: none"> 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 								
事業主体	安来市								
実施区域	安来市全域								
実施時期	令和7年度（2025年度）より継続実施								

デマンド型乗合タクシーの拡大に伴う配車等の効率化検討	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 本計画で掲げた利便増進事業であるデマンド型乗合タクシーの拡大に伴い、予約や配車を管理・効率化するための仕組みを検討する ● 具体的には、コールセンター等を創設することで電話予約受付先を一本化し、各運行委託事業者の負担を軽減する。
事業主体	安来市
実施区域	安来市全域
実施時期	各利便増進事業の経過を観察しつつ、計画期間（令和7年度から令和11年度）での試験的な実施を検討

地域住民が主体となった公共交通空白地有償運送に対する支援	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 比田地区・宇波地区の地域主体で運行している交通空白地有償運送への支援を継続し、地域交通の維持確保に努める ● 上記にあわせて、地域の活性化や交通資源の活用を図る目的で比田地区や宇波地区で使用されている車両の活用方法（空き時間に別の輸送に充てる、地域活動等での活用）を検討する
事業主体	安来市、地域住民
実施区域	広瀬地域（宇波地区、比田地区）
実施時期	令和7年度（2025年度）より継続実施

南部町方面への移動ニーズに対する対応検討	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 伯太地域における買い物等の移動ニーズに対応するため南部町方面への路線整備について、周辺自治体（南部町）との調整等を通じて検討する ● 上記の検討に際しては、利用者の利便性を確保するため南部町での米子方面までの乗り継ぎ利便性の確保と合わせて検討
事業主体	安来市、周辺自治体
実施区域	伯太地域
実施時期	令和7年度（2025年度）より検討 (計画期間内に路線の見直しを実施する場合は本計画の変更等を含めて検討)

第4章 地方公共団体による支援の内容

本計画における利便増進事業及びその関連事業の推進にあたり、安来市が実施する支援の内容は次のとおりである。

(1) 市内公共交通の運行

- 市民生活における移動手段を確保するために、安来市が主体となったイエローバスやデマンド型乗合タクシーの運行を継続する。
- イエローバス路線の見直しやデマンド型乗合タクシーの運行拡大及び新設にあたっては、実証的な運行等を行うことで、必要に応じた改善を図り本格運行に移行する。

(2) 公共交通空白地有償運送の枠組みを活用した公共ライドシェア（自治体ライドシェア）の導入

- 運転者不足の深刻化を踏まえて、今後安来市が主体となったデマンド型乗合タクシーについては、公共交通空白地有償運送の形態で運用し、第二種運転免許以外からも幅広く運転者人材を募集しつつ、市内の交通事業者が運行管理を行う「公共ライドシェア（自治体ライドシェア）」の仕組みを立ち上げる。
- 上記の運用にあたって委託先である市内交通事業者に対しては、人材募集等の面で支援を行う。

(3) 地域住民が主体となった地域内輸送に対する支援

- 中山間地域における移動手段確保や交通空白地域への対応のため、地域住民組織が主体となり運行している交通空白地有償運送（比田地区、宇波地区）に対して経費面等の支援を継続する。

(4) デマンド型乗合タクシーの輸送効率化

- デマンド型乗合タクシーが市内複数地域へ拡大することに合わせて、予約を一括で管理する仕組み（コールセンター等）を創設して、委託事業者の運行業務を支援する。

(5) 公共交通の利用促進・情報発信

- 本計画の関連事業及び地域公共交通計画における公共交通の利用促進策や情報発信に関する取組を継続的に実施する。

(6) 周辺自治体との調整

- 松江市、米子市まで運行しているイエローバス路線について、見直しを行う際は各自治体及び関係者との調整を行う。
- 南部町、奥出雲町から延伸している他自治体の路線について、今後見直し等が発生する場合は、各自治体及び関係者との調整を行う。