

# 安来中海沿岸地域 公共交通ネットワーク計画 【実証調査編】



平成 27 年 3 月

安来市地域公共交通会議

安 来 市



# 目次

<b>序章 計画の概要</b> .....	<b>3</b>
1 背景と目的.....	3
2 計画の位置づけと対象地域.....	4
3 実証調査の流れと本書の構成.....	6
<b>第1章 安来中海沿岸地域の現状</b> .....	<b>7</b>
1 まちづくりの方針（都市計画マスタープランより）.....	7
2 人口分布と高齢化.....	8
3 移動ニーズ.....	10
4 路線別の評価.....	11
(1) 買い物バス.....	11
(2) 広瀬＝荒島線.....	13
(3) 安来＝清水線.....	15
5 実証調査の実施にあたって想定された安来中海沿岸地域の課題.....	16
<b>第2章 実証調査による検証</b> .....	<b>18</b>
1 実証調査の内容.....	18
(1) 実証調査の目的と概要.....	18
(2) 市街地循環バスの新設.....	19
(3) 買い物バス路線の縮小.....	20
(4) 広瀬＝荒島線の延長.....	20
(5) 安来＝清水線の休止.....	20
2 実証調査結果.....	21
(1) 実証調査結果の概要.....	21
(2) 市街地循環バスの評価.....	25
(3) 買い物バスの評価.....	34
(4) 広瀬＝荒島線の評価.....	35
(5) 安来＝清水線の評価.....	38
3 実証調査の評価と今後の安来中海沿岸地域の課題.....	39
<b>第3章 今後の検討方針</b> .....	<b>41</b>
1 検討方針のイメージ.....	41
2 検討内容一覧.....	42
<b>参考資料</b> .....	<b>48</b>
(1) 安来市地域公共交通会議 設置要綱.....	48
(2) 安来市地域公共交通会議 委員名簿.....	49
(3) 検討の経緯.....	50



## 序章 計画の概要

### 1 背景と目的

安来市では、市民がいきいきと安心して生活できる持続可能なまちの実現を目的に、「安来市地域公共交通連携計画」を平成26年3月に策定しました。この計画では、生活を支える公共交通ネットワークの再編を基本的考えに据え、市内の交通体系の再構築、イエローバスの運行やデマンド型（予約型）乗合タクシーなどの新たな移動手段の運行、および鉄道やその他の市域をまたぐ交通との連携等に関して、政策の方針と実現に向けた方策について示しています。また、公共交通を「まちづくり」の重要な要素、社会基盤のひとつとして捉え、安来市都市計画マスタープランに基づき、市内の拠点（安来・広瀬・伯太）を結ぶネットワークを市の骨格を形成する交通（都市連携交通）として位置付けるなど、公共交通の役割について定めています。

今回調査対象とする「安来中海沿岸地域」は、市内の半数以上の住民が暮らし、中心市街地を核に安来市庁舎や医療施設、商業施設などの都市機能が集積するなど、市の中心として重要な役割を担っています。安来市が目指すコンパクトなまちづくりを実現するために、安来中海沿岸地域の拠点機能の強化と周辺ネットワークの構築は、安来市としてまず取り組むべき重要な課題と考えられます。

安来市地域公共交通会議では、平成26年度より、安来中海沿岸地域における公共交通ネットワークや拠点整備等の具体的なあり方を示す「安来中海沿岸地域公共交通ネットワーク計画」の策定に向けて、実証調査を行いながら地域課題や計画の実効性について検証を行ってきました。この「実証調査編」では、「安来中海沿岸地域公共交通ネットワーク計画」の策定に向けて実施した実証調査の内容と結果、さらにはそれを踏まえた、今後、安来中海沿岸地域において取り組むべき課題や検討方針について整理をしています。

## 2 計画の位置づけと対象地域

「安来中海沿岸地域公共交通ネットワーク計画」および「実証調査編」の位置づけ、対象とする安来中海沿岸地域は下図のようになります（なお、実証調査結果検証の過程から安来中海沿岸地域以外の地域についても一部言及しています）。

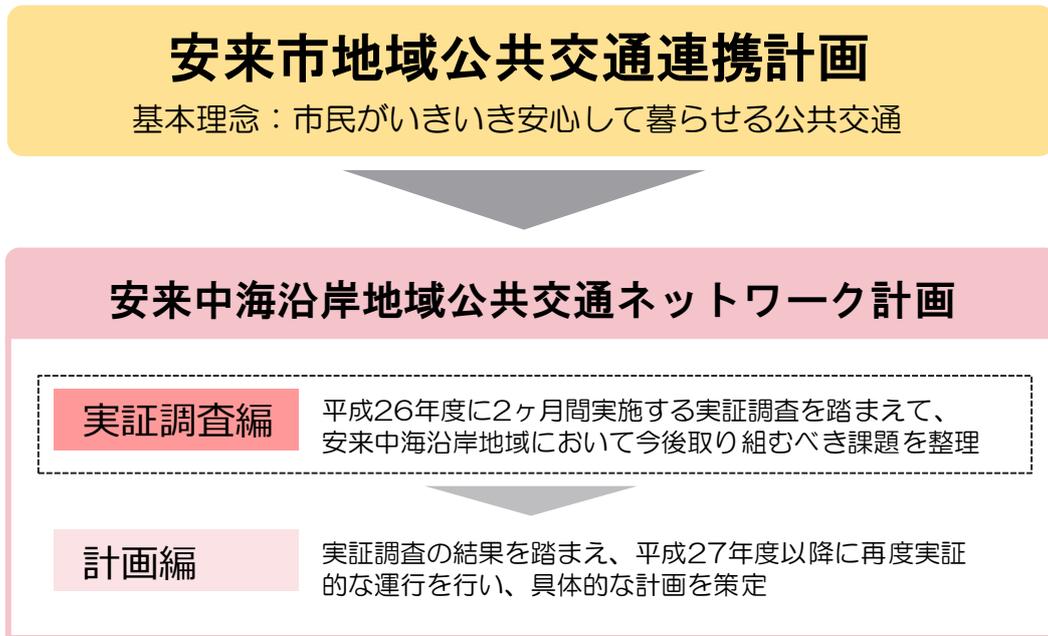


図 1 本計画の位置づけ



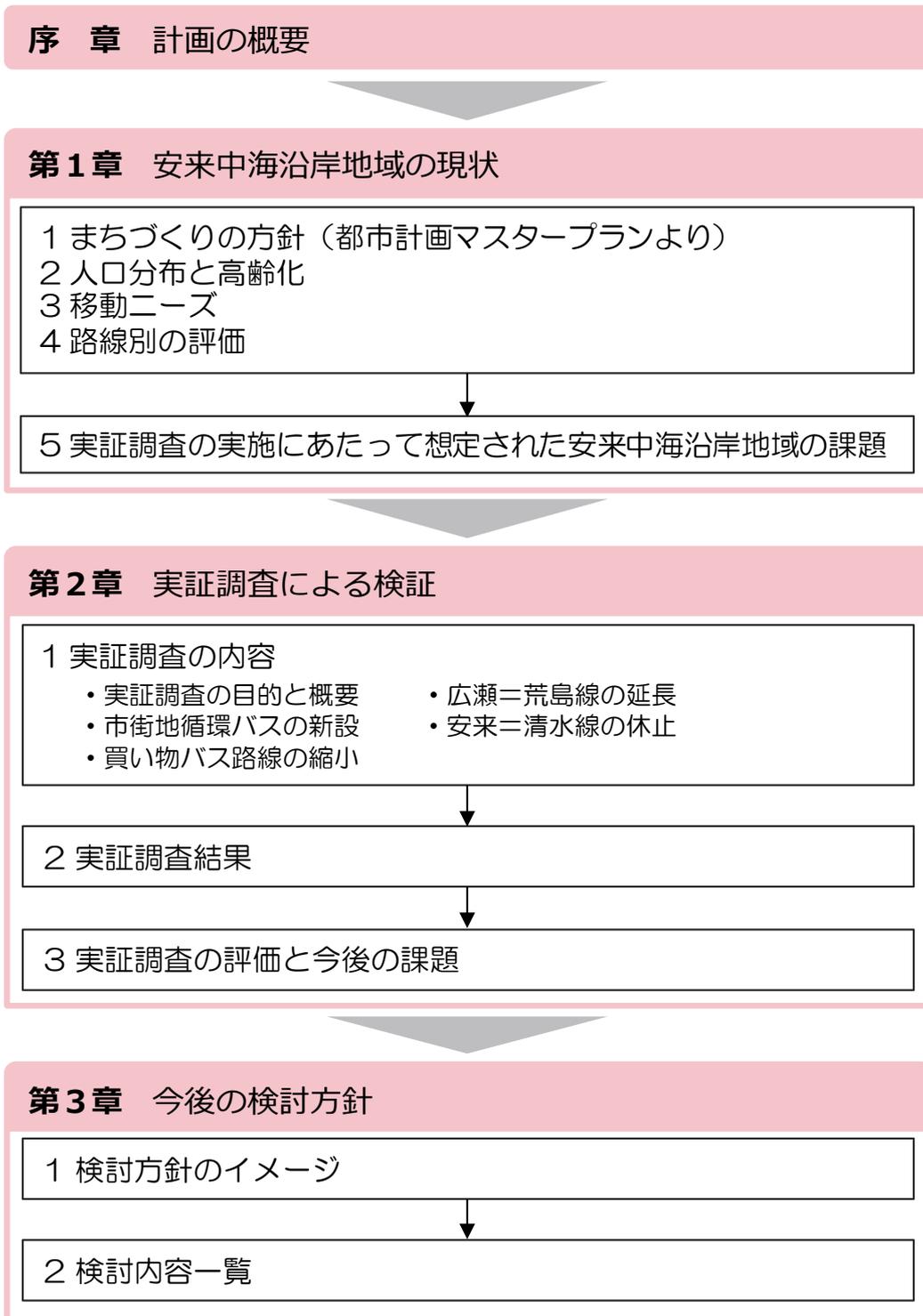
図 2 安来市の地域区分（安来市地域公共交通連携計画より）

上位計画である「安来市地域公共交通連携計画」に掲げた事業内容に対して、本計画が対応する検討事項は下表○で示した内容になります。

## 市民がいきいき安心して暮らせる公共交通

目 標	方 針 と 事 業 内 容	対 応	頁	
目標 1 生活を支える 公共交通	【方針 1】 交通体系の再編			
	【方針 2】 交通空白地域における移動手段の確保			
	移動ニーズに沿った地域内交通の検討と 運行ルートの効率化・適正化	安来中海沿岸地域	○	42-47
		安来内陸地域		
	イエローバス運行ルートの集約化 と新たな移動手段の検討	広瀬地域		
		伯太地域		
	その他の移動が不便な地域における移動手段の検討	○	46	
	【方針 3】 乗り継ぎ利便性の向上			
	乗り継ぎの保証と環境整備	○	45	
	【方針 4】 通学时利用しやすい公共交通			
	通学利用路線におけるダイヤ改善	○	45	
【方針 5】 誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備				
バス停周辺環境の整備と経由バス停の統一化	○	42-43		
わかりやすい情報提供	○	42-43		
バスロケーションシステムの導入				
目標 2 みんなで支える 公共交通	【方針 6】 関係主体の連携			
	関係主体間で連携する仕組みづくり			
	【方針 7】 地域が支える公共交通（地域の自発性の尊重）			
	住民参加の仕組みづくり			
モビリティ・マネジメント	○	42-43		
目標 3 地域が元気に なる公共交通	【方針 8】 地域活性化に資する公共交通			
	地域活性化に資する公共交通サービスの検討	○	42-43	
	【方針 9】 観光資源をつなぐ公共交通			
	公共交通を活用した新たな観光振興策の検討			

### 3 実証調査の流れと本書の構成



# 第1章 安来中海沿岸地域の現状

## 1 まちづくりの方針(都市計画マスタープランより)

安来区域は安来市の中心部として、主に施設等の集積する中心市街地と住宅地で形成されており、中心市街地においては都市機能の集積を活かした魅力ある市街地の形成を図ることが謳われています。また、切川バイパス周辺は「将来市街地」として位置づけられており、安来市民会館（仮称）が平成29年度には開館予定です。

赤江区域・荒島区域は集落と農地が共生する「農村環境保全地」「自然環境保全地」としての位置づけとなっています。

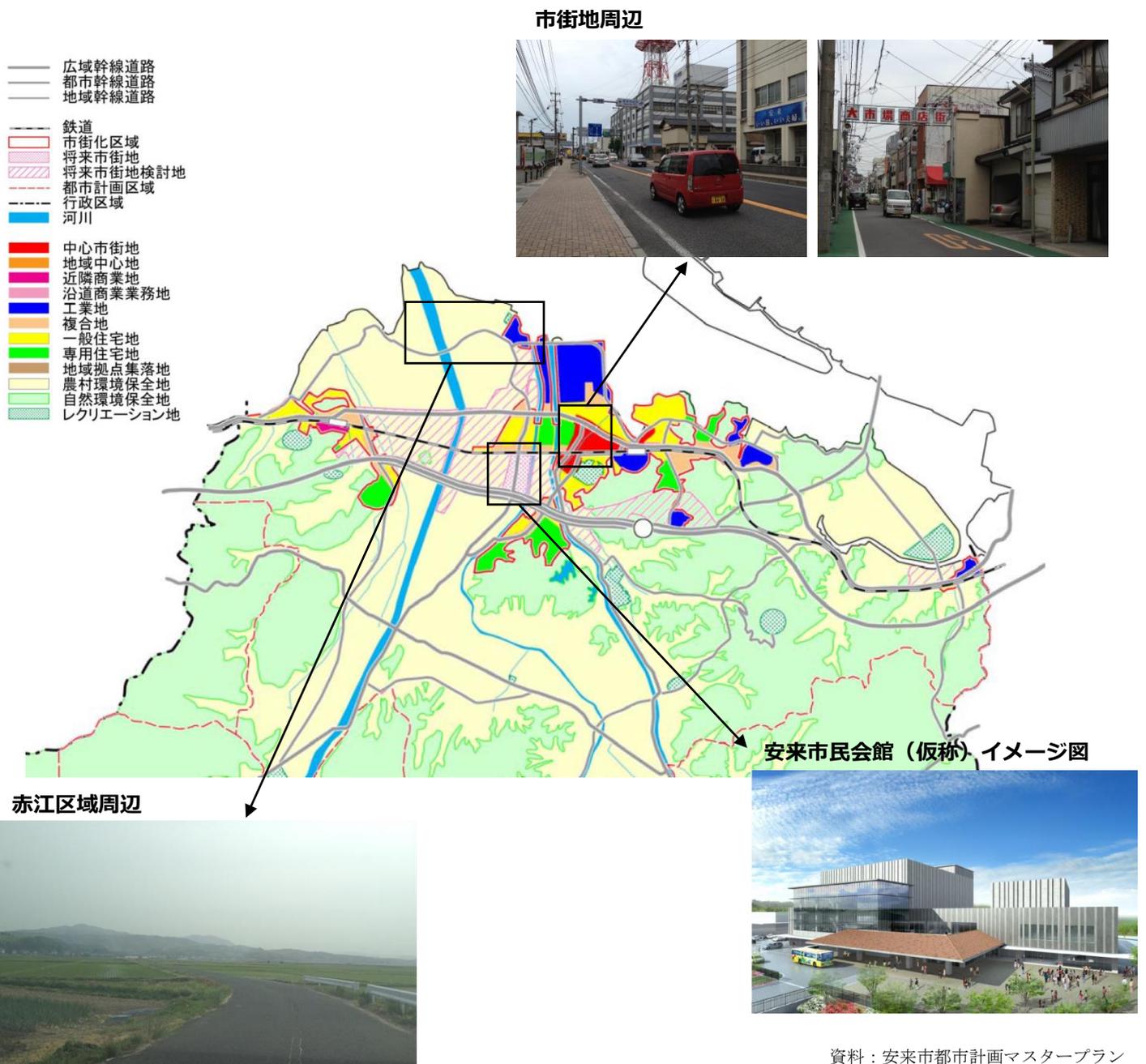


図 3 土地利用方針図

資料：安来市都市計画マスタープラン

## 2 人口分布と高齢化

中心市街地エリアでは高齢化率 33.9%（平成 24 年度）と特に高齢化率が高くなっています。

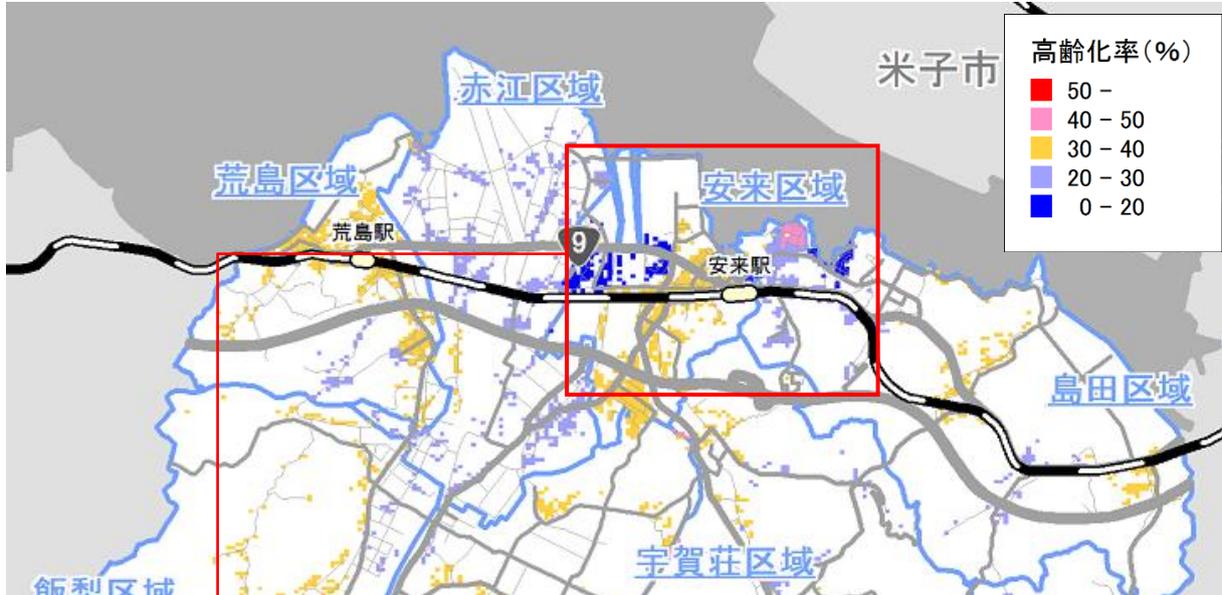


図 4 安来中海沿岸地域の高齢化の状況

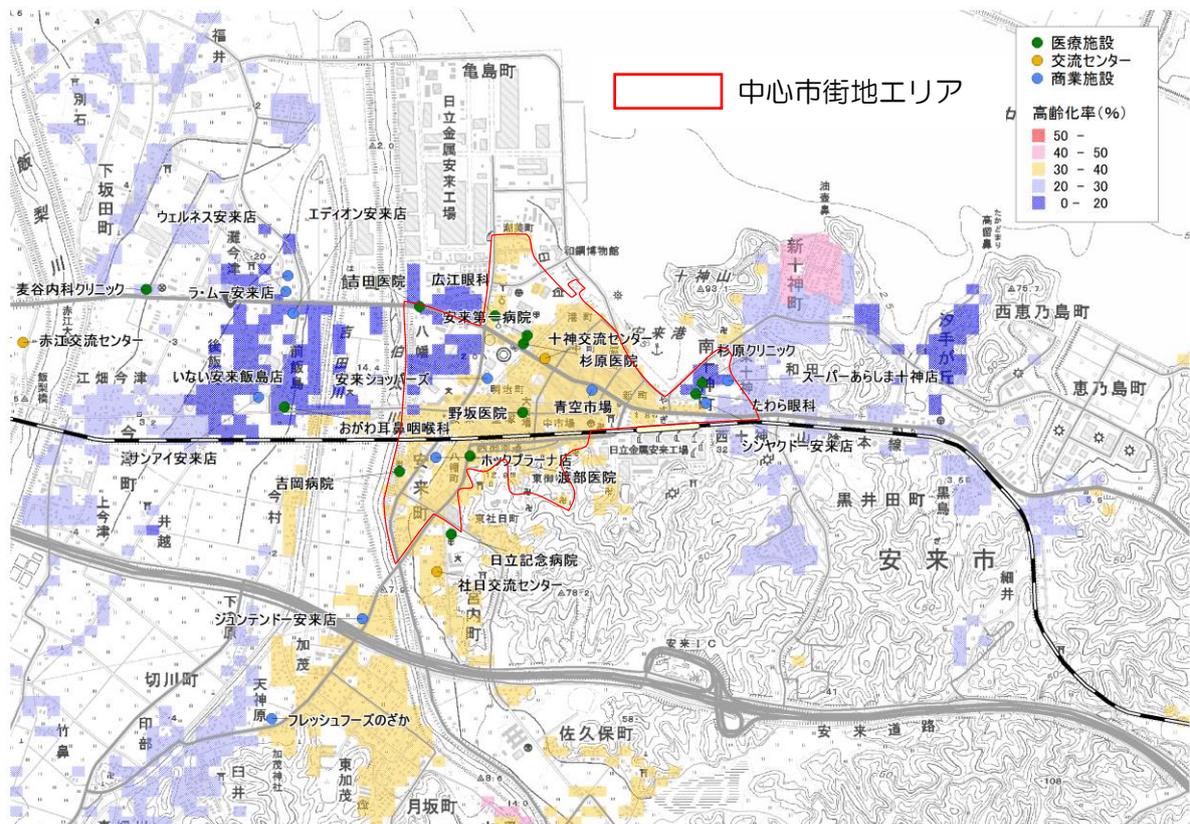
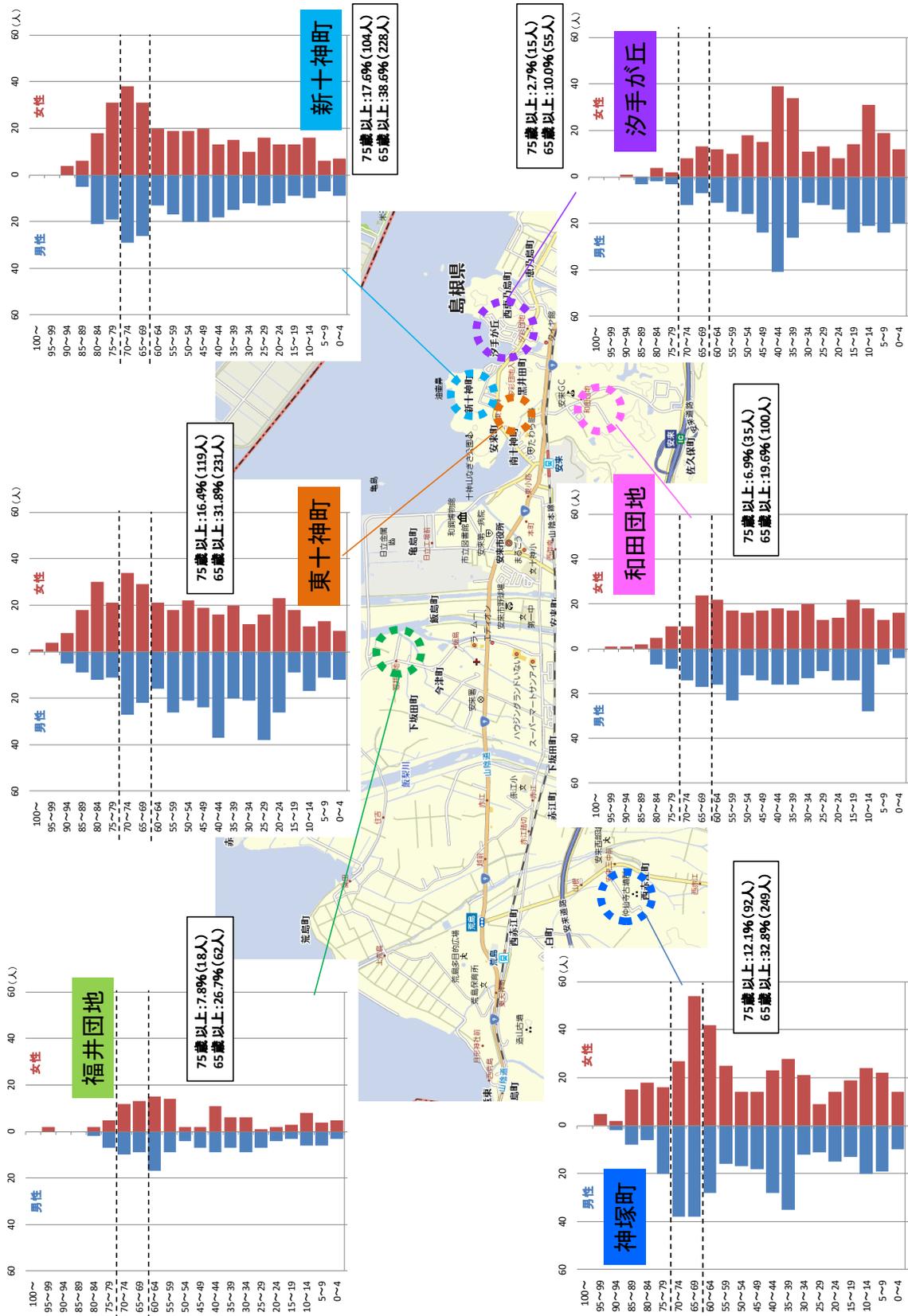


図 5 中心市街地周辺の高齢化の状況

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

その他に、周辺の団地でも新十神町などでは高齢化率が高くなっており、新十神町、東十神町、神塚町では、高齢化率が30%を超え、75歳以上高齢者の割合も高くなっています。



資料：住民基本台帳（平成26年5月31日時点）

図6 周辺団地高齢化の状況

### 3 移動ニーズ

市街地周辺において、65歳以上高齢者がよく行く、または行きたいと回答した商業施設や医療機関は、中心市街地エリア内の他、拡大が進む飯島町周辺にも複数存在しています。

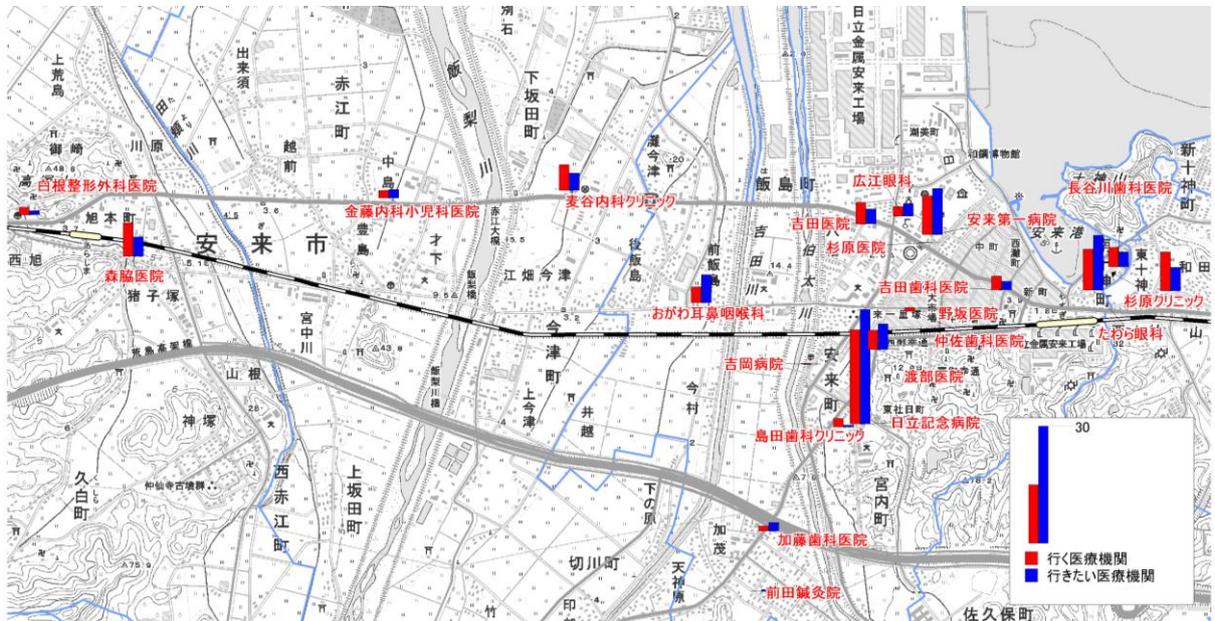


図 7 65歳以上高齢者のよく行く・行きたい医療機関（市街地周辺施設のみ抽出）

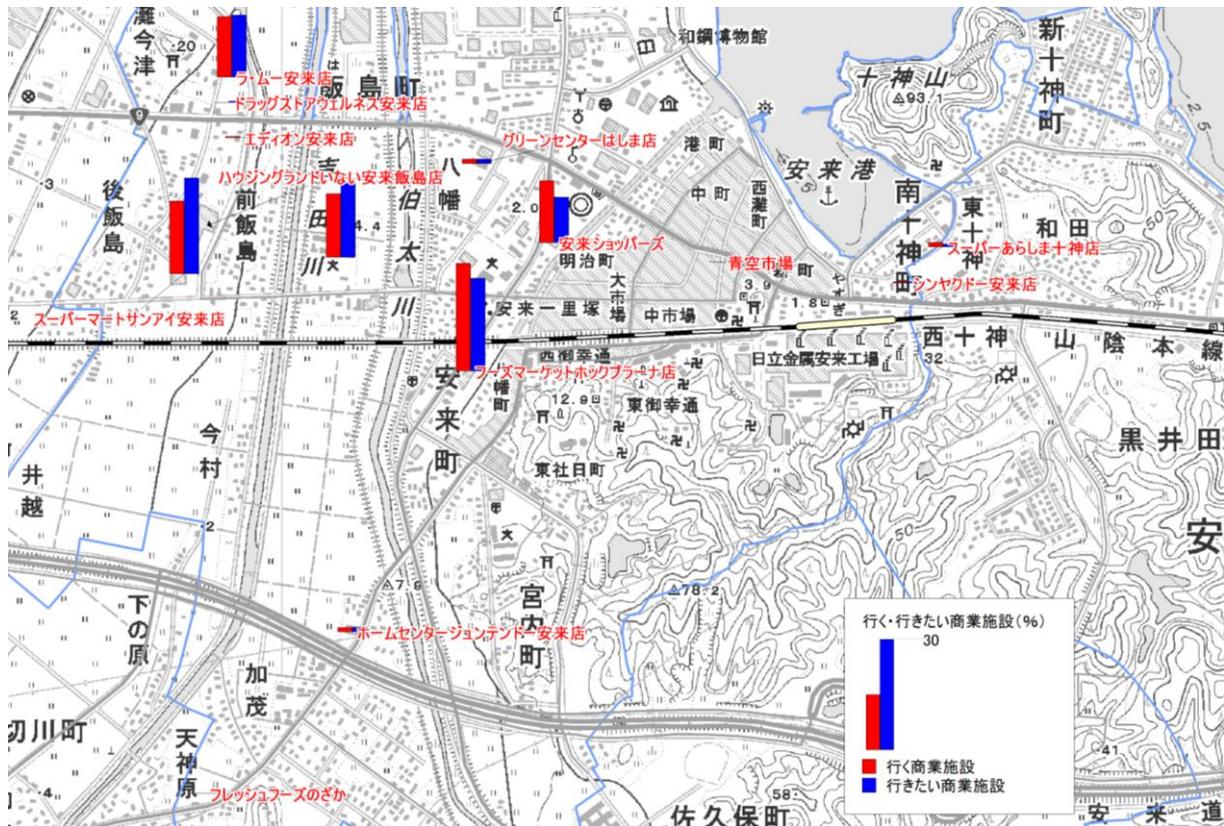


図 8 65歳以上高齢者のよく行く・行きたい商業施設（市街地周辺施設のみ抽出）

## 4 路線別の評価

ここでは、安来中海沿岸地域を中心に運行するイエローバス路線について、その特徴や課題について整理しています。

### （1）買い物バス

路線の概要と特徴	
○	赤江～荒島～安来間を運行
○	住宅地や団地から商店街を巡る路線
○	1便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線
○	市街地周辺の団地、赤江区域・荒島区域の高齢者が主に利用し、午前中の利用が多い
○	主に「和田団地、東十神町～市街地」区間と「荒島町周辺～市街地」区間に分かれて利用されている
路線の課題	
▲	複雑な8の字ループ状で利用者にわかりにくい
▲	一周1時間の長大路線で、他路線やJRとの接続が悪い

表 1 買い物バスの運行便数と平均利用者数（平成 25 年度）

	平日	土曜	日曜・祝日
一日あたり利用者数	31.95	25.52	16.75
一日あたり運行便数	5	5	5
一便あたり利用者数	6.4	5.1	3.35

表 2 買い物バスの収支率

23 下期・24 上期	24 下期・25 上期
14.2%	13.2%

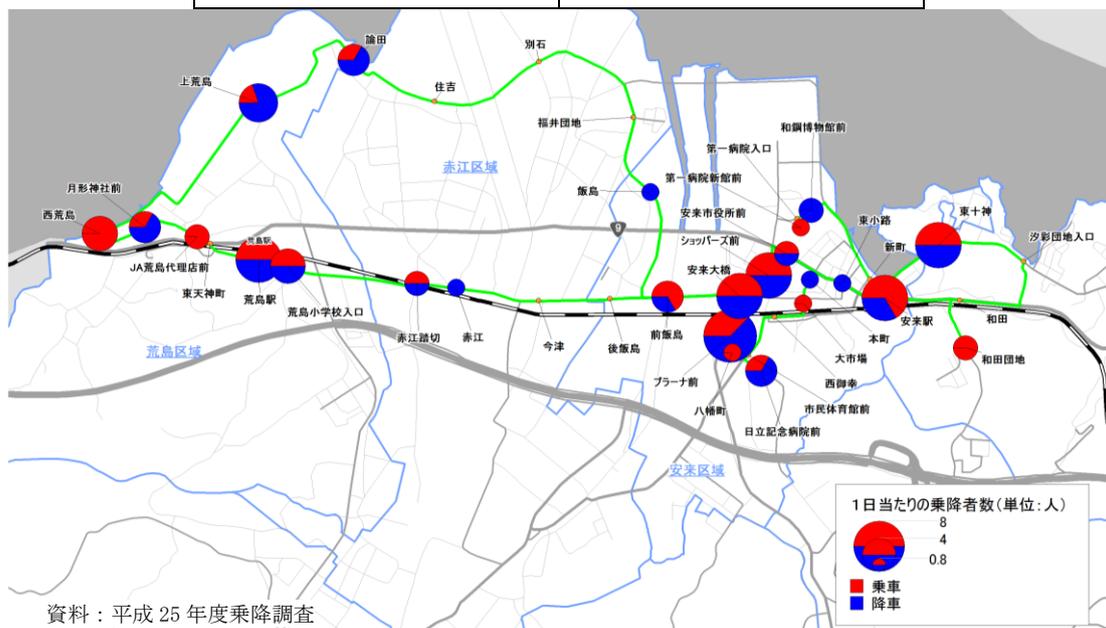


図 9 買い物バスのバス停別利用状況

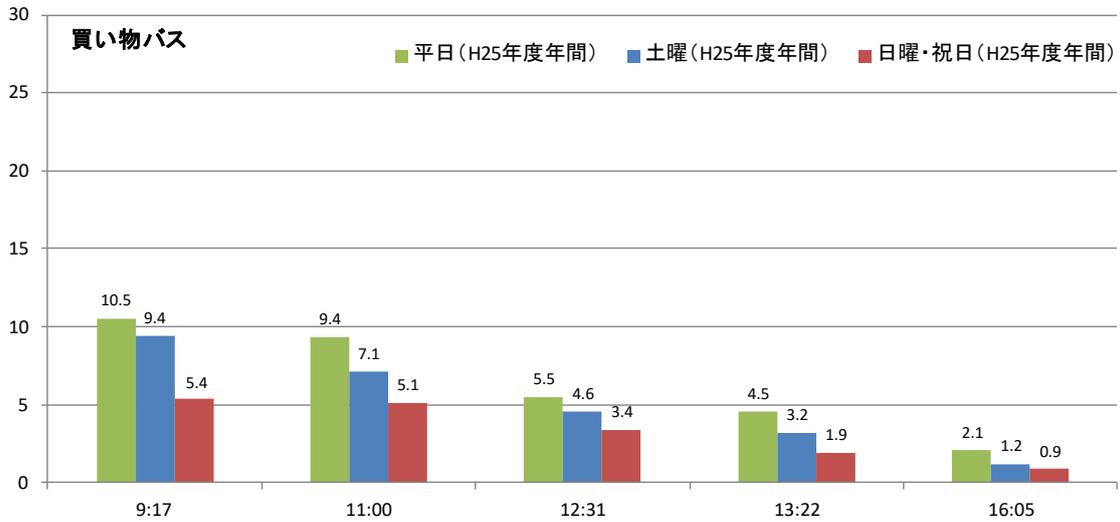


図 10 買い物バスの便別平均利用者数（平成 25 年度年間）

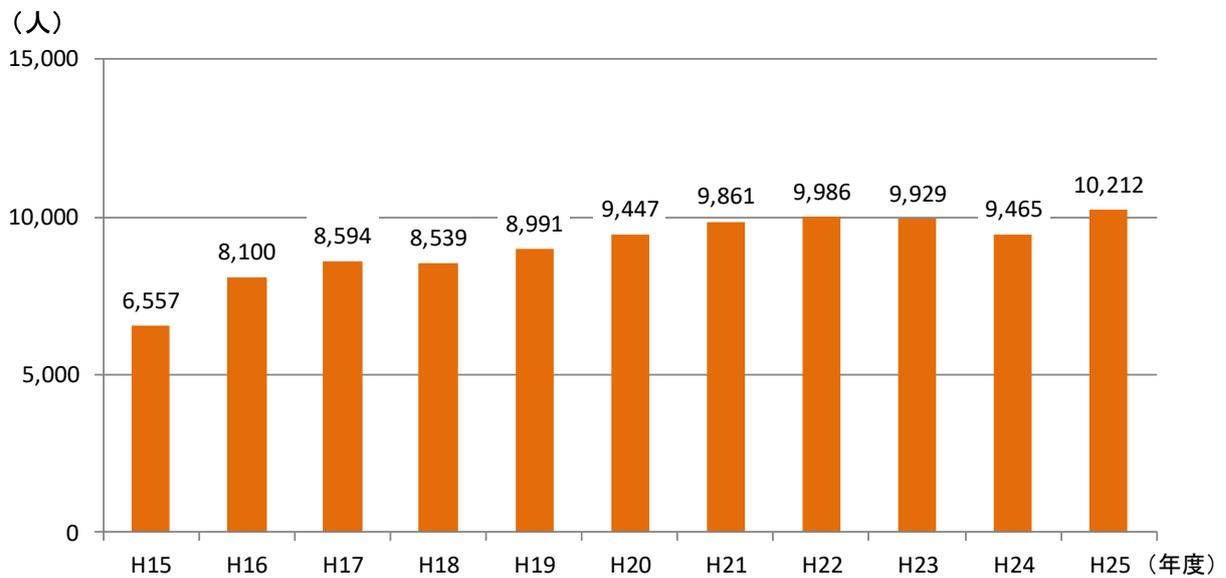


図 11 買い物バスの年間利用者数の推移

（2）広瀬＝荒島線

路線の概要と特徴	
○	広瀬～飯梨～荒島間を運行
○	1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線
○	JR との接続が良い
○	市内外の高校生が通学に利用している他、通勤でも利用されている
○	現在は特に通勤通学時間帯において広瀬バスターミナル（広瀬＝西比田線、広瀬＝奥田原線）、荒島駅（JR 松江方面）での接続が確保されている
路線の課題	
▲	日ノ丸バスとの接続が悪い

表 3 広瀬＝荒島線の運行便数と平均利用者数（平成 25 年度）

	平日	土曜	日曜・祝日
一日あたり利用者数	146.02	65.36	46.09
一日あたり運行便数	27	21	18
一便あたり利用者数	5.42	3.11	2.56

表 4 広瀬＝荒島線の収支率

23 下期・24 上期	24 下期・25 上期
38.6%	33.4%

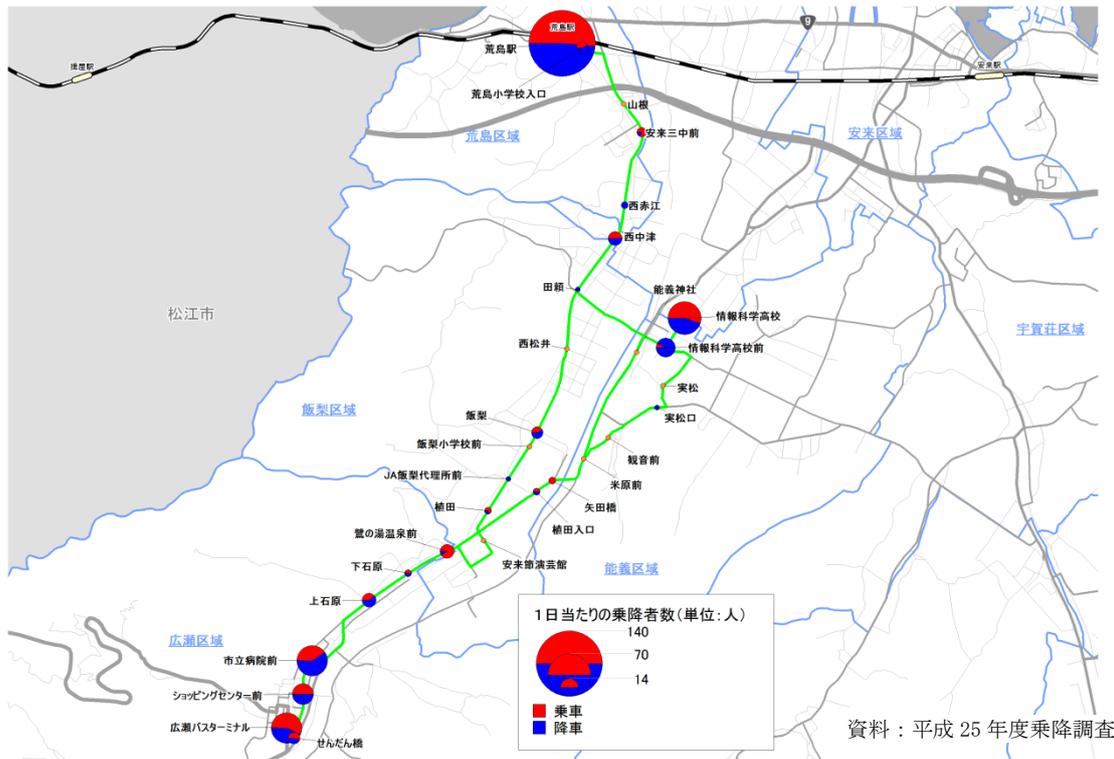


図 12 広瀬＝荒島線のバス停別利用状況

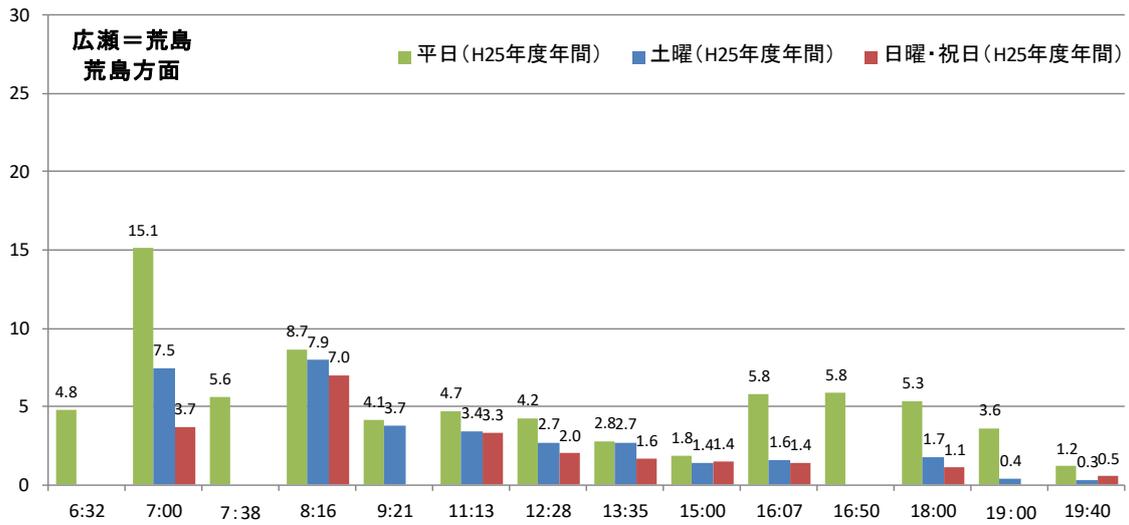


図 13 広瀬＝荒島線（荒島方面行き）の便別平均利用者数（平成 25 年度年間）

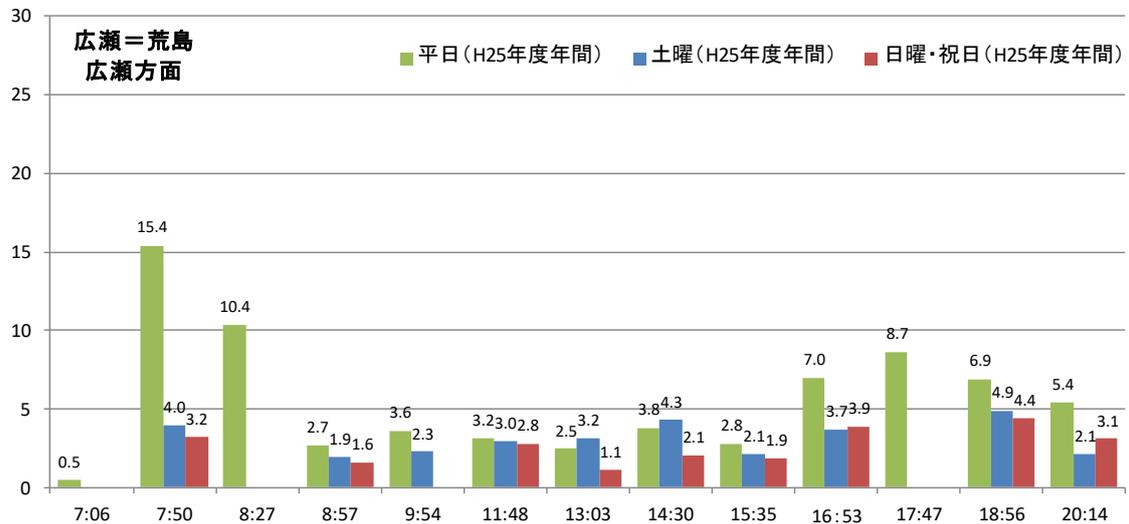


図 14 広瀬＝荒島線（広瀬方面行き）の便別平均利用者数（平成 25 年度年間）

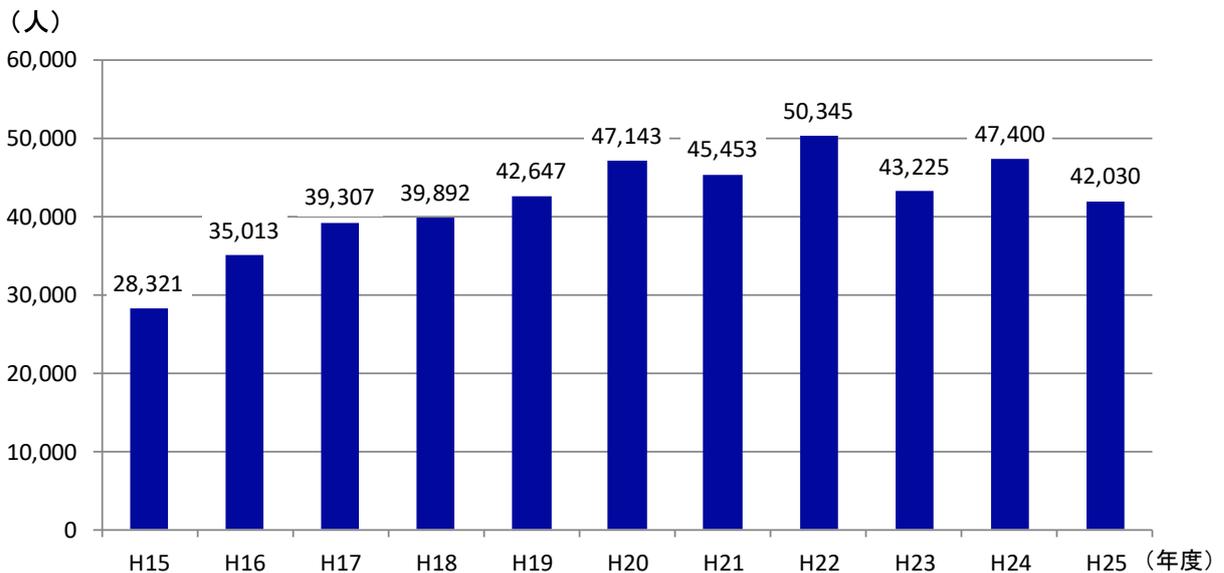


図 15 広瀬＝荒島線の年間利用者数の推移

### （3）安来＝清水線

路線の概要と特徴
○清水～安来間で朝1往復を主に通学利用で運行 ○便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線
路線の課題
▲平均利用者数が最も少なく、1人に満たない

表 5 安来＝清水線の運行便数と平均利用者数（平成 25 年度）

	平日	土曜	日曜・祝日
一日あたり利用者数	1.22	-	-
一日あたり運行便数	2	-	-
一便あたり利用者数	0.61	-	-

表 6 安来＝清水線の収支率

23 下期・24 上期	24 下期・25 上期
3.8%	2.7%

※バス停別の利用状況は、平成 25 年度乗降調査において利用者数 0 人であったため掲載なし

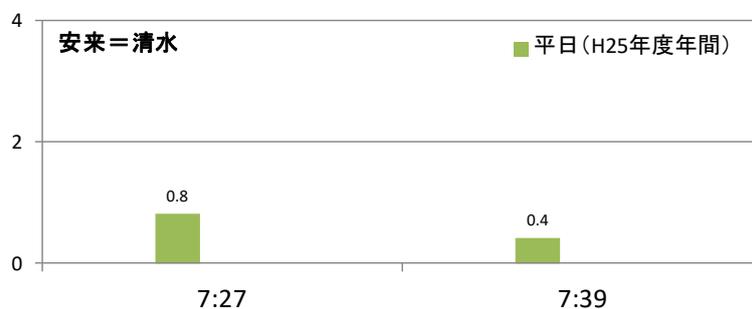


図 16 安来＝清水線の便別平均利用者数（平成 25 年度年間）

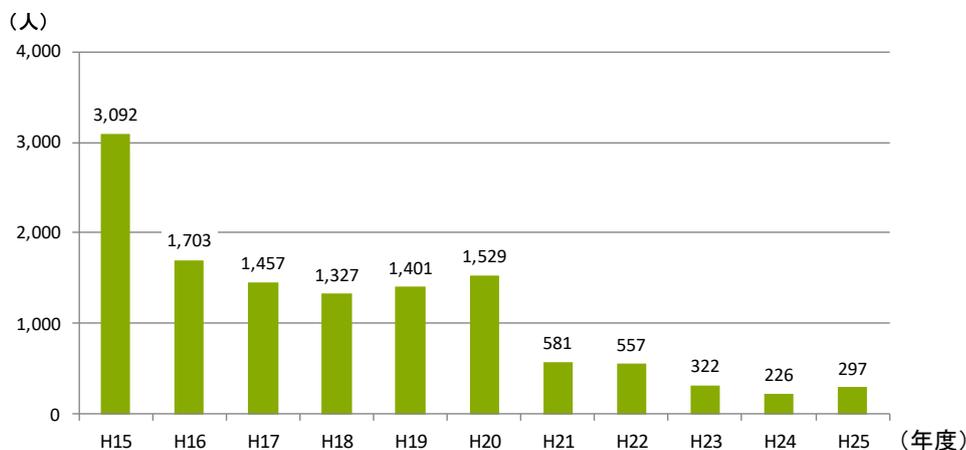


図 17 安来＝清水線の年間利用者数の推移

## 5 実証調査の実施にあたって想定された安来中海沿岸地域の課題

### (1) 市街地内回遊の促進

市街地では各路線が集積する一方、回遊を促進するサービスが不足しています。特に、中心市街地エリアに含まれないものの、大型商業施設などが立地している飯島町周辺への回遊性や、今後バイパスの整備や市民会館の建設が予定されている切川町周辺への回遊性も見据えた、公共交通の検討が必要です。

### (2) 周辺団地高齢化への対応

新十神町や東十神町、神塚町といった団地では高齢化率が30%以上と高く、高齢者数そのものも多い状況です。また、和田団地や福井団地においても、今後高齢化することが見込まれています。既存のイエローバスでは、これら団地内への乗り入れが不十分な状況であり、対応が必要です。

### (3) 拠点間の移動利便性の向上

広瀬＝荒島線沿線利用者からは安来市街地への移動ニーズがあるものの、現行路線は荒島駅止まりと利便性が低く、路線の見直しが必要です。また、隣接する松江市や米子市への移動ニーズも高くなっていますが、イエローバスのダイヤとJRや松江線等との接続が十分できていません。可能な限りダイヤを接続することで、広域的な移動ニーズへの対応が必要です。

### (4) 非効率な既存路線の見直し

極めて利用の少ない安来＝清水線や、道路が狭隘なために住宅密集地への乗り入れが困難な買い物バスなど、非効率な既存路線の見直しが必要です。

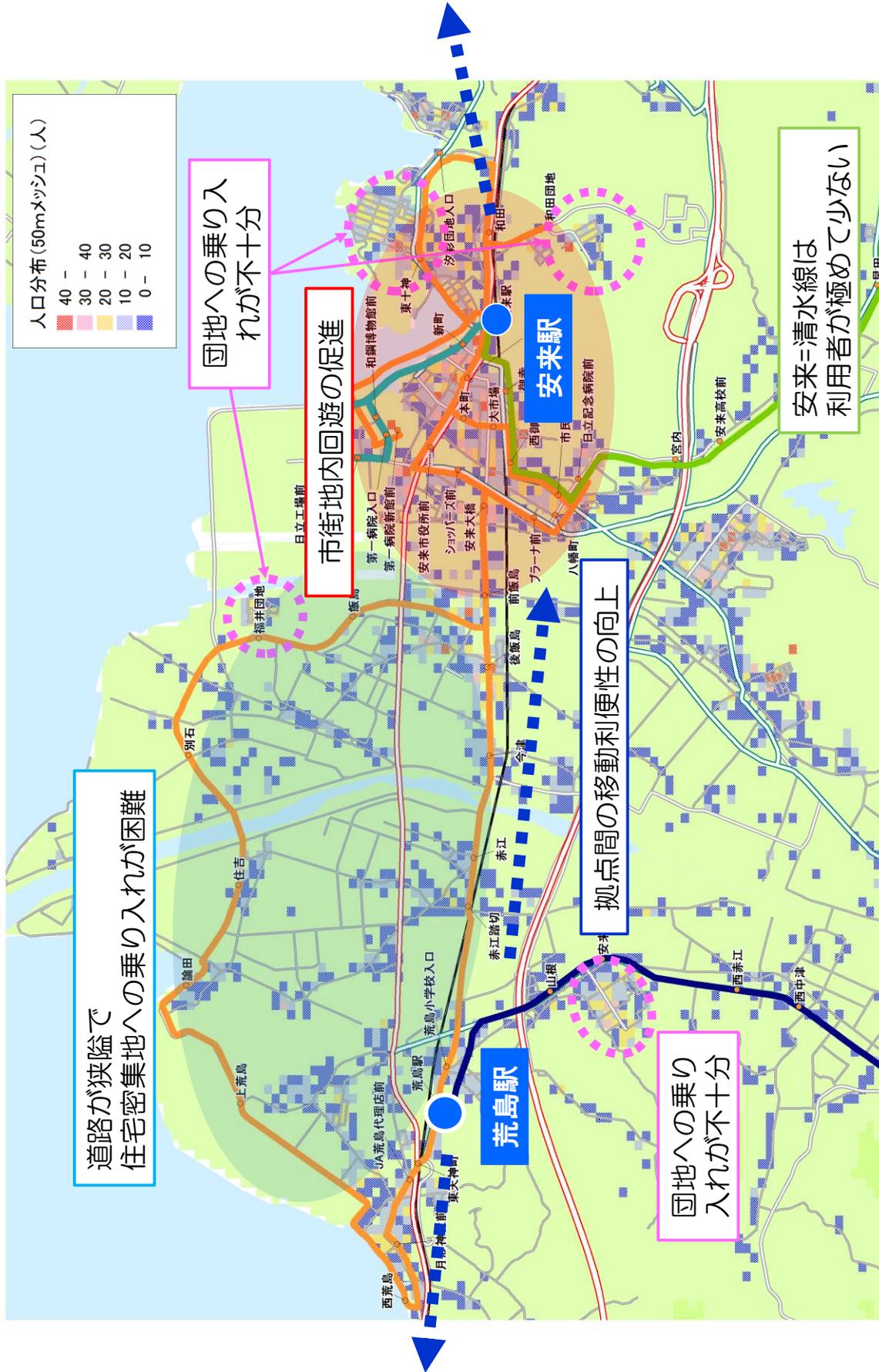


図 18 実証調査の実施にあたって想定された安来中海沿岸地域の課題

## 第2章 実証調査による検証

### 1 実証調査の内容

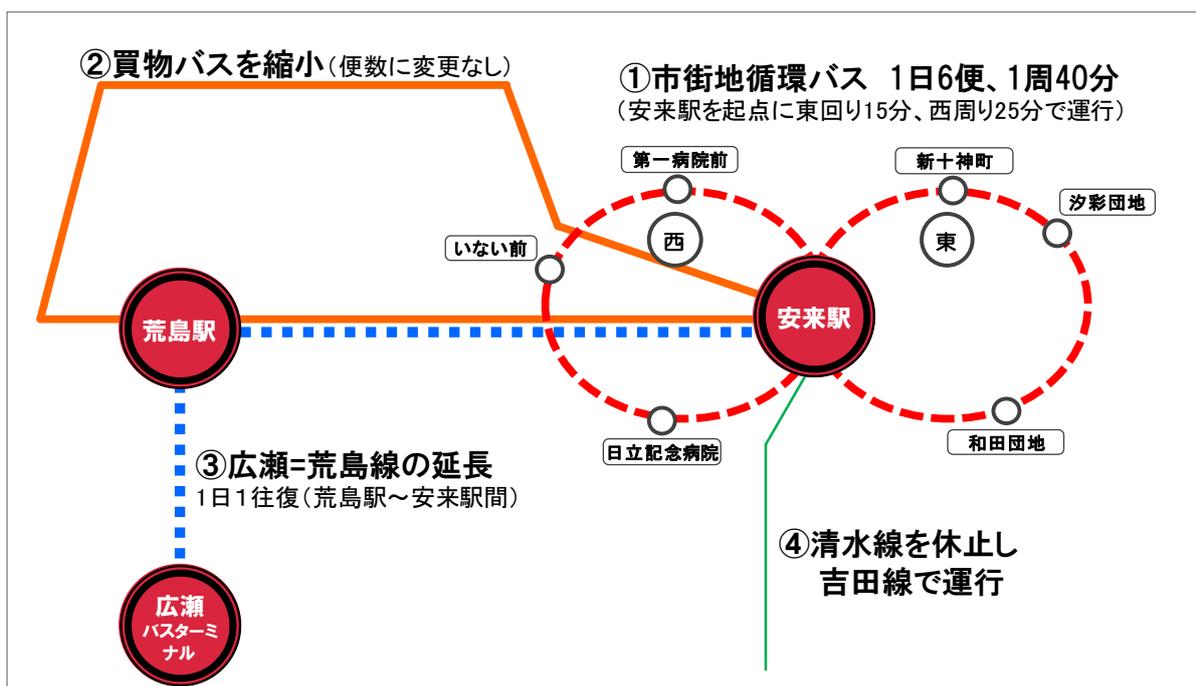
#### （1）実証調査の目的と概要

##### 実証調査の目的

医療施設や商業施設および各路線が集積する市街地での回遊促進、高齢化が進む周辺団地への対応および安来中海沿岸地域の利便性向上のために、市街地循環バスの運行と既存路線の見直しについて実証調査を行います。

- ① 新たに市街地循環バスの運行を行い、周辺住民団地と医療施設や商業施設を結ぶことでの回遊促進と既存路線との接続環境を検証します
- ② 市街地循環バス運行に伴い、買い物バス路線を縮小し、接続環境を検証します。
- ③ 市街地循環バス運行に伴い、広瀬＝荒島線の一部を安来市街地まで延長し、広域的な移動ニーズを検証します。
- ④ 安来＝清水線を休止し、安来＝吉田線でカバーすることで、路線の見直しについて検証します。

実証調査期間：平成 26 年 10 月 1 日～11 月 30 日（2ヶ月間）



## （２）市街地循環バスの新設

実証調査では、市街地循環バスを新たな路線として運行しました。運行路線や時刻表は下記のようになっています。



図 19 市街地循環バスの運行路線

表 7 市街地循環バスの時刻表

※病院便は土日祝日に運休します

バス停名	病院※	団地⇒市街地	団地⇒市街地	団地⇒市街地	団地⇒市街地	市街地⇒団地
安来駅	7:50	9:00	10:10	10:50	11:30	
和田団地	7:55	9:05	10:15	10:55	11:35	
和田	7:58	9:08	10:18	10:58	11:38	
ハーモニータウン汐彩	7:59	9:09	10:19	10:59	11:39	
汐彩団地入口	8:00	9:10	10:20	11:00	11:40	
新十神町	8:01	9:11	10:21	11:01	11:41	
東十神	8:02	9:12	10:22	11:02	11:42	
ろうきん前	8:03	9:13	10:23	11:03	11:43	
安来駅	8:05	9:15	10:25	11:05	11:45	14:20
東小路	8:06	9:16	10:26	11:06	11:46	14:21
本町	8:08	9:18	10:28	11:08	11:48	14:23
大市場	8:09	9:19	10:29	11:09	11:49	14:24
西御幸	8:10	9:20	10:30	11:10	11:50	14:25
市民体育館前	8:11	9:21	10:31	11:11	11:51	14:26
日立記念病院	8:12	9:22	10:32	11:12	11:52	14:27
八幡町	8:13	9:23	10:33	11:13	11:53	14:28
プラーナ前	8:14	9:24	10:34	11:14	11:54	14:29
ショッパーズ前	8:14	9:25	10:35	11:15	11:55	14:30
前飯島	↓	9:27	10:37	11:17	11:57	14:32
いない前	↓	9:28	10:38	11:18	11:58	14:33
おがわ耳鼻咽喉科前	↓	9:29	10:39	11:19	11:59	14:34
安来大橋	↓	9:30	10:40	11:20	12:00	14:35
ショッパーズ前	↓	9:31	10:41	11:21	12:01	14:36
第一病院新館前	8:20	9:34	10:44	11:24	12:04	14:39
安来市役所前		9:37	10:47	11:27	12:07	14:42
東小路		9:38	10:48	11:28	12:08	14:43
安来駅		9:39	10:49	11:29	12:09	14:44
和田団地						14:49
和田						14:52
ハーモニータウン汐彩						14:53
汐彩団地入口						14:54
新十神町						14:55
東十神						14:56
ろうきん前						14:57
安来駅						14:59

### （３）買い物バス路線の縮小

市街地循環バスの運行に伴い、買い物バスの路線を縮小しました。和田団地や新十神町、汐彩団地では市街地循環バスを運行するため、買い物バスは安来駅止まりの運行としています。

表 8 実証調査中の買い物バスの時刻表

安来駅 発	市役所前 安来	前シヨッパース	おかわ耳鼻 咽喉科前	赤江	荒島駅 (着)	荒島駅 (発)	福井団地	市役所前 安来	安来駅 着	安来駅 発	市役所前 安来	福井団地	荒島駅 (着)	荒島駅 (発)	赤江	おかわ耳鼻 咽喉科前	前シヨッパース	市役所前 安来	安来駅 着
9:32	9:34	9:35	9:37	9:40	9:44	9:46	10:00	10:05	10:07	11:21	11:23	11:28	11:43	11:45	11:49	11:52	11:54	11:55	11:57
12:46	12:48	12:49	12:51	12:54	12:58	13:00	13:14	13:19	13:21	13:43	13:45	13:50	14:05	14:07	14:11	14:14	14:16	14:17	14:19
										16:17	16:19	16:24	16:39	16:41	16:45	16:48	16:50	16:51	16:53
													19:27	19:29	19:33	19:36	19:38	19:39	19:41

### （４）広瀬＝荒島線の延長

実証調査では広瀬＝荒島線を一部安来駅まで延長しました。荒島駅止まりとなっている広瀬＝荒島線について、1日1往復のみ荒島駅から安来駅まで延長しました。

表 9 実証調査中の広瀬＝荒島線の時刻表

上り	広瀬バス ターミナル発	市立病院前	足立美術館前	鷺の湯温泉・演芸館	安来駅前	飯梨小学校前	情報科学高校	田瀬	荒島駅	いない前	市役所前 安来	安来駅 着
○	6:32	6:37	6:41	-	6:44	-	6:47	6:54				
	7:00	7:05	7:09	-	7:12	-	7:15	7:22				
○	7:38	7:43	7:47	-	-	7:56	7:59	8:06				
	8:16	8:21	8:25	-	8:28	-	8:31	8:38	8:45	8:48	8:50	
●	9:21	9:26	9:30	-	9:33	-	9:36	9:43				
	11:15	11:20	11:24	11:26	11:29	-	11:32	11:39				
	12:28	12:33	12:37	12:39	12:42	-	12:45	12:52				
	13:30	13:35	13:39	13:41	13:44	-	13:47	13:54				
	15:00	15:05	15:09	-	15:12	-	15:15	15:22				
□	16:07	16:12	16:16	-	-	16:25	16:28	16:35				
○□	16:50	16:55	16:59	-	-	17:08	17:11	17:18				
□	18:00	18:05	18:09	-	-	18:18	18:21	18:28				
●	19:00	19:05	19:09	-	-	19:16	19:19	19:26				
	19:35	19:40	19:44	-	19:47	19:53	19:56	20:03				

市街地循環バスへのりつき



安来駅 発

9:00

市街地循環バスからのりつき



安来駅 着

12:09

下り	安来駅 発	市役所前 安来	いない前	荒島駅	田瀬	情報科学高校	飯梨小学校前	演芸館	安来駅前	足立美術館前	鷺の湯温泉・市立病院前	広瀬バス ターミナル着
○				7:06	7:13	-	7:16	-	7:19	7:23	7:27	
□				7:50	7:57	8:00	-	-	8:09	8:13	8:17	
○				8:27	8:34	8:37	-	-	8:46	8:50	8:54	
				9:02	9:09	-	9:12	9:15	9:17	9:21	9:25	
●				9:54	10:01	-	10:04	10:07	10:09	10:13	10:17	
				12:12	12:13	12:16	12:22	12:29	12:32	12:35	12:39	12:43
				13:03	13:10	-	13:13	-	13:16	13:20	13:24	
				14:30	14:37	-	14:40	-	14:43	14:47	14:51	
				15:35	15:42	-	15:45	-	15:48	15:52	15:56	
				16:53	17:00	-	17:03	-	17:06	17:10	17:14	
○				17:47	17:54	-	17:57	-	18:00	18:04	18:08	
				19:00	19:07	-	19:10	-	19:13	19:17	19:21	
				20:12	20:19	-	20:22	-	20:25	20:29	20:33	

●印は、日・祝日運休 ○印は、土・日・祝日運休 □印は学校休校日は情報科学高校へは乗り入れません。

### （５）安来＝清水線の休止

極めて利用の少ない安来＝清水線は休止し、安来＝吉田線による代替運行を行いました。

表 10 実証調査中の安来＝吉田線の時刻表

社会実験期間中		安来駅 発	御幸	宮内	高安来 前	早田	清水坂 下	吉田口	柿谷入口	上吉田 着
安来＝吉田線	●	7:27	7:29	7:33	7:34	7:36	7:38	7:43	7:45	7:51

## 2 実証調査結果

### (1) 実証調査結果の概要

#### ① 市街地循環バス（新設路線）

- 市街地循環バスは、期間中徐々に利用者は増加傾向となり、11月の下半期では1便あたり平均2.04人、2ヶ月間の総利用者数は655人となりました。
- 便別では、特に通院利用を想定した始発便（7:50 発）の利用が非常に少なく、2便（9:00 発）、3便（10:10 発）、4便（10:50 発）の利用が多い結果となっています。

表 11 市街地循環バス 便別・期間別平均利用者数

		7:50	9:00	10:10	10:50	11:30	14:20
10月 上半期	便別平均	0.60	1.60	1.87	2.13	1.13	0.80
	路線平均	1.36					
10月 下半期	便別平均	0.08	2.56	2.56	2.63	2.00	1.00
	路線平均	1.81					
11月 上半期	便別平均	0.33	2.27	3.40	2.60	2.00	1.47
	路線平均	2.01					
11月 下半期	便別平均	0.00	3.47	3.07	2.73	1.93	1.07
	路線平均	2.04					
10~11月	便別平均	0.25	2.48	2.72	2.52	1.77	1.08
	路線平均	1.80					

表 12 市街地循環バス 便別・曜日別平均利用者数

発時刻	7:50	9:00	10:10	10:50	11:30	14:20
平日	0.25	2.75	2.85	2.60	2.10	1.23
土		2.44	3.44	3.44	1.00	1.00
日祝		1.58	1.75	1.58	1.25	0.67
全体	0.25	2.48	2.72	2.52	1.77	1.08
1日1便当たり	1.80					
1日当たり	10.74					
総利用者数	655					

平成26年10月1日(水)~11月30日(日)

## ② 買い物バス（路線の縮小）

- 市街地循環バスの運行に伴い路線を縮小した買い物バスでは、期間中増減しながら2ヶ月間の全体平均で2.32人、2ヶ月間の総利用者数は1,811人となりました。
- 既存の買い物バス運行と、実証調査中の買い物バス、市街地循環バスの利用者数を比較すると、合計で245人減少した結果となりました。

表 13 買い物バス 便別・期間別平均利用者数

		9:32	12:46	11:21	13:43	16:17	19:29
10月 上半期	便別平均	3.60	1.53	4.07	1.87	1.67	0.00
	路線平均	2.12					
10月 下半期	便別平均	4.88	1.88	4.56	2.13	1.81	0.14
	路線平均	2.57					
11月 上半期	便別平均	3.87	2.07	3.73	2.00	1.93	0.00
	路線平均	2.27					
11月 下半期	便別平均	3.60	2.60	3.27	2.27	2.20	0.00
	路線平均	2.32					
10～11月	便別平均	4.00	2.02	3.92	2.07	1.90	0.04
	路線平均	2.32					

表 14 買い物バス 便別・曜日別平均利用者数

発時刻	9:32	12:46	11:21	13:43	16:17	19:29
平日	4.58	2.13	4.43	2.45	2.53	0.05
土	4.00	2.22	3.33	2.11	1.33	0.00
日祝	2.08	1.50	2.67	0.75	0.25	
全体	4.00	2.02	3.92	2.07	1.90	0.04
1日1便当たり	2.32					
1日当たり	29.69					
総利用者数	850					

平成26年10月1日(水)～11月30日(日)

表 15 通常運行時と実証調査期間中の利用者数比較

	通常運行時（平成25年）	社会実験期間中（平成26年）	
	買い物バス	市街地循環	買い物バス
10月	956	292	437
11月	794	363	413
計	1,750	655	850
		1,505	

## ③ 広瀬＝荒島線（路線の延長）

- 広瀬＝荒島線の延長区間の利用者数は、2ヶ月間の全体平均で1便あたり0.75人と極めて少ない結果となりました。

表 16 広瀬＝荒島線（延長区間） 便別・期間別平均利用者数

		8:16	12:12
10月 上半期	便別平均	1.00	0.87
	路線平均	0.93	
10月 下半期	便別平均	0.88	0.44
	路線平均	0.66	
11月 上半期	便別平均	0.80	0.93
	路線平均	0.87	
11月 下半期	便別平均	0.53	0.53
	路線平均	0.53	
10～11月	便別平均	0.80	0.69
	路線平均	0.75	

表 17 広瀬＝荒島線（延長区間） 便別・曜日別平均利用者数

発時刻	8:16	12:12
平日	1.08	0.73
土	0.44	1.00
日祝	0.17	0.33
全体	0.80	0.69
1日1便当たり	0.75	
1日当たり	1.66	
総利用者数	101	

平成26年10月1日(水)～11月30日(日)

## ④ 安来＝清水線（安来＝吉田線による代替運行）

- 安来＝清水線を休止し、安来＝吉田線により代替運行した便については、通常運行時の安来＝清水線よりも実証調査期間中利用者数がやや増加する結果となりました。
- 安来＝吉田線でカバーすることにより、安来＝清水線では運行していなかった土曜日の運行も可能となり利用が増加しました。

表 18 安来＝吉田線 便別・期間別平均利用者数

	7:27
10月上半期	1.75
10月下半期	1.71
11月上半期	1.50
11月下半期	1.82
10～11月	1.69

表 19 安来＝吉田線 便別・曜日別平均利用者数

発時刻	7:27
平日	1.80
土	1.22
全体	1.69
1日1便当たり	1.69
総利用者数	79

平成26年10月1日(水)～11月30日(日)

表 20 通常運行時の安来＝清水線の平均利用者数

発時刻	7:27
平日	0.95
土	運行なし
全体	0.95
1日1便当たり	0.95
総利用者数	39

平成25年10月1日(火)～11月30日(土)の平均値

## （２）市街地循環バスの評価

### ① 利用状況

- 市街地循環バスを「利用した」という人は 19.9%見られ、「利用したいが利用できない」という人は 7.2%見られました。
- 市街地循環バスの月別利用回数では、11月の方が10月よりも、利用頻度が高くなる傾向となりました。

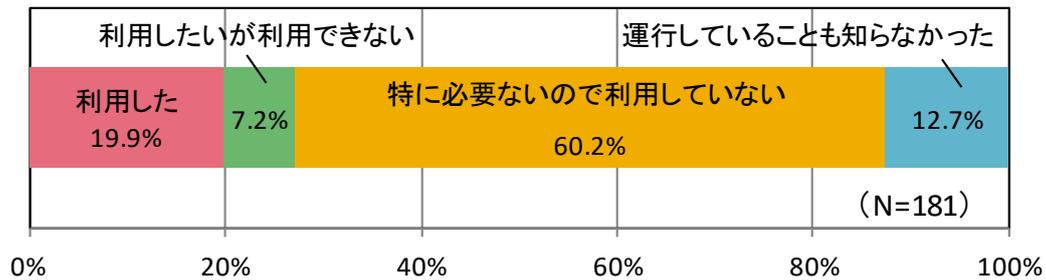


図 20 市街地循環バスの利用状況

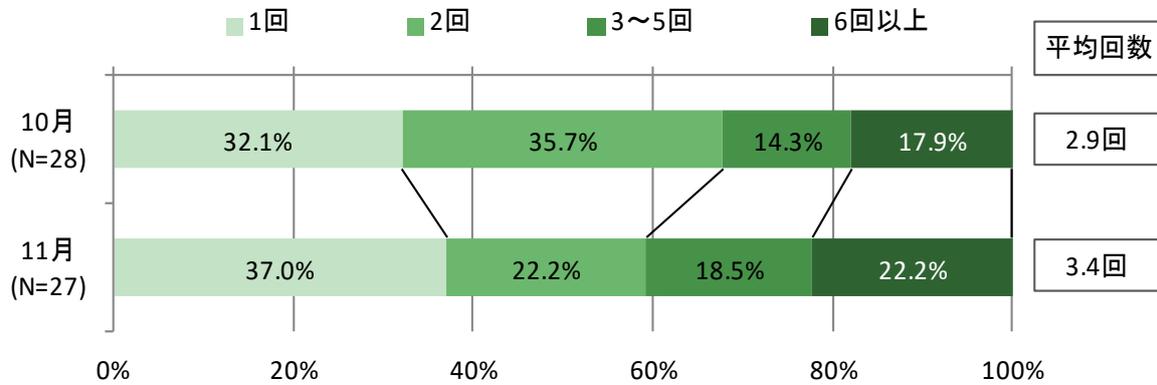


図 21 市街地循環バス利用者の月別利用回数

資料：団地住民対象アンケート調査

② 利用した曜日・目的

- 利用した曜日では、月曜日の利用が少ない傾向となりました
- 曜日別・目的別に集計した結果では、平日では買物や通院目的での利用が多い傾向にある一方、土日の特に土曜日では、買物に加えて友人・知人との面会を目的に利用したという回答者の割合が高くなりました。

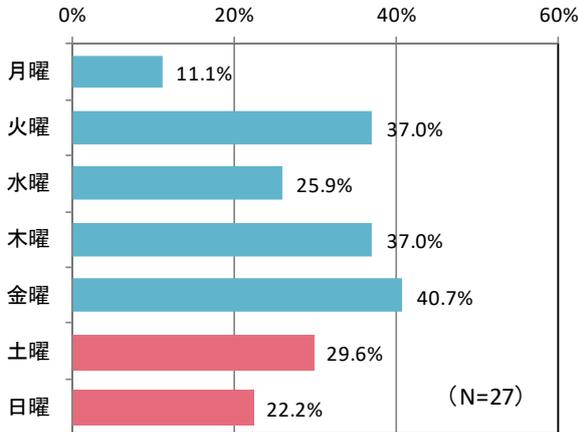


図 22 市街地循環バスを利用した曜日

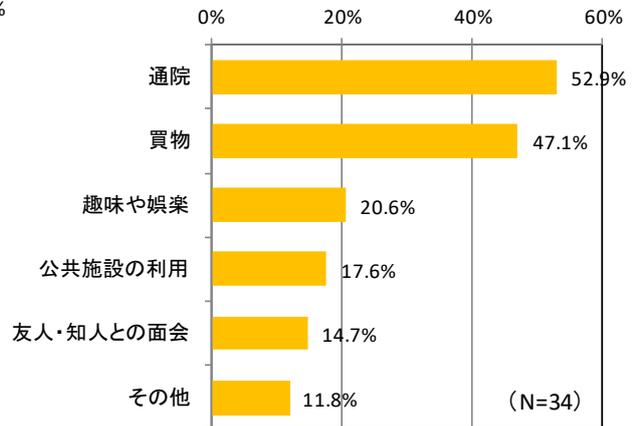


図 23 市街地循環バスを利用した目的

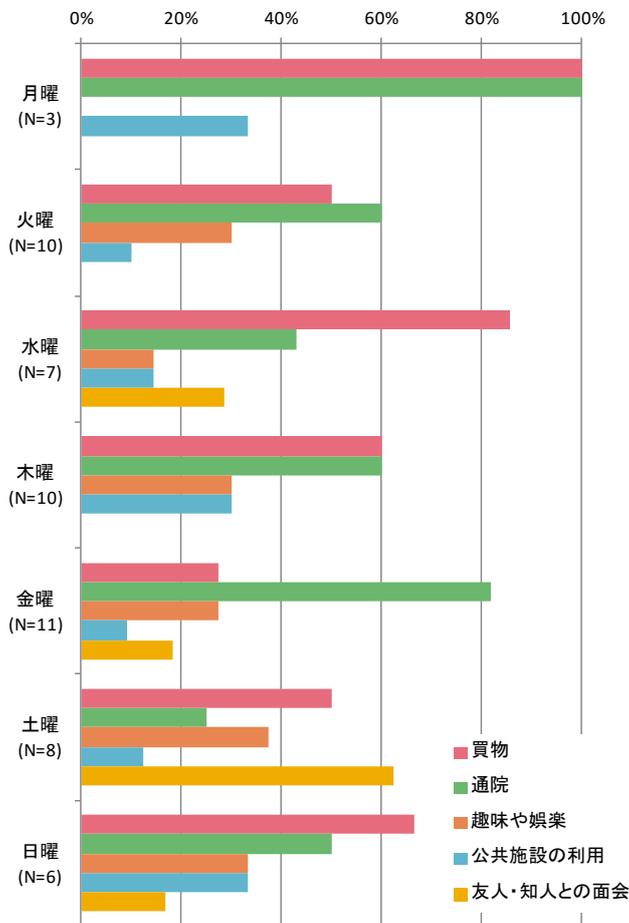
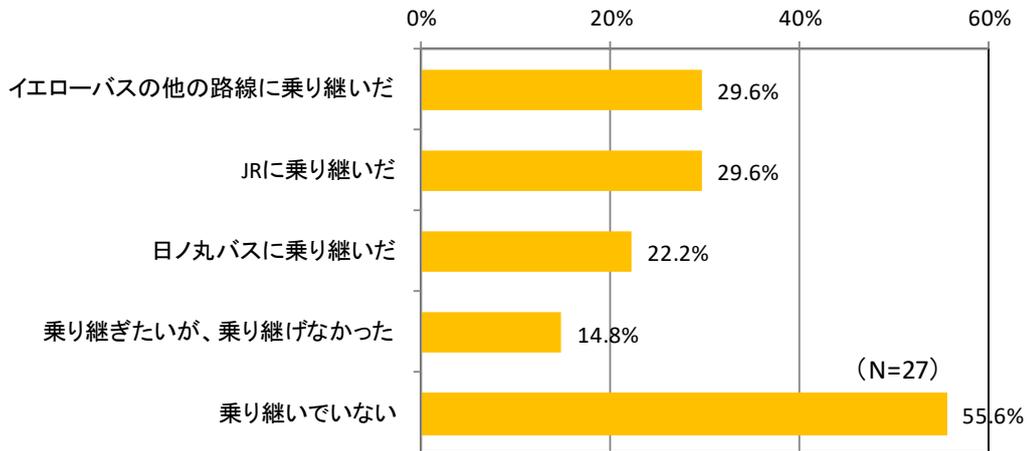


図 24 市街地循環バス利用者の利用した曜日と目的との関係

### ③ 乗り継ぎ利用

- 半数以上が「乗り継いでいない」と回答したものの、イエローバスの他の路線や JR、日ノ丸バスに乗り継いだという回答も 20%以上見られました。
- 「乗り継ぎたいが、乗り継げなかった」という回答も 15%見られます。
- 具体的な乗り継ぎ内容としては、イエローバスでは広瀬の市立病院やさぎの湯荘などの施設があげられ、JR では米子・松江の両方面への移動が確認されました。

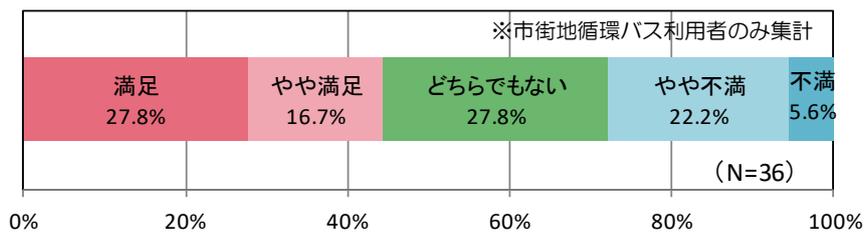


資料：団地住民対象アンケート調査

図 25 市街地循環バスを利用した際の乗り継ぎ利用の状況

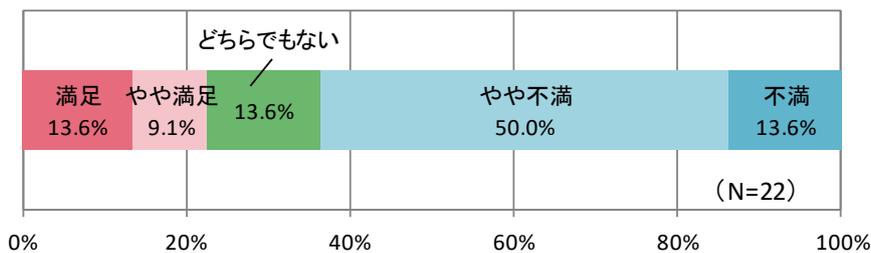
### ④ 満足度

- 団地住民アンケート調査では、45%が市街地循環バスについて「満足」と回答しました。
- 市街地循環バス利用者へのヒアリング調査では、23%が「満足」と回答しています。



資料：団地住民対象アンケート調査

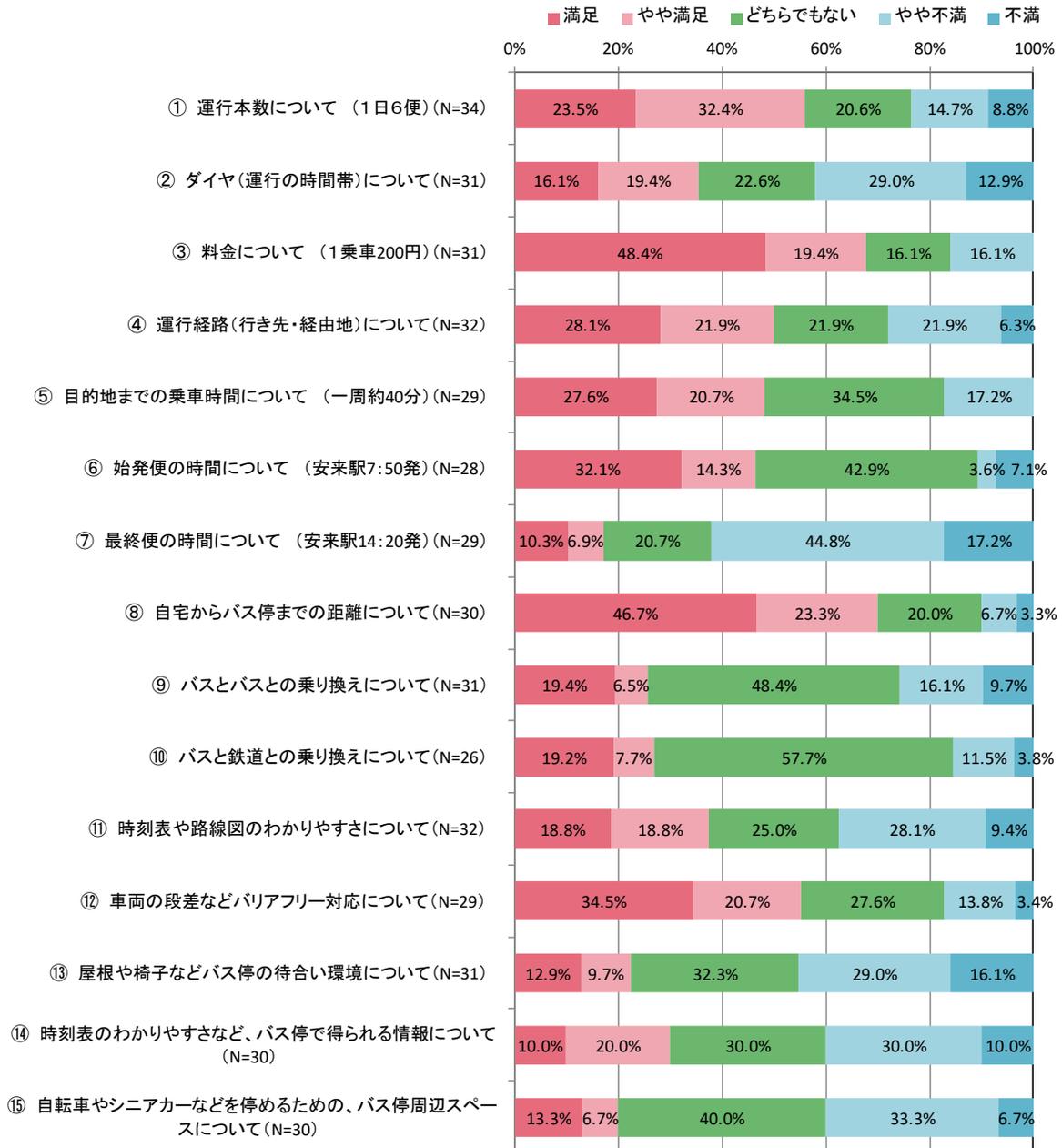
図 26 市街地循環バスの満足度



資料：市街地循環バス利用者ヒアリング調査

図 27 市街地循環バスの満足度

- ①運行本数は満足されているものの②ダイヤや⑦最終便の時間で満足度が低い結果となりました。
- ⑨⑩乗り継ぎ環境について、満足度が低くなっています。
- 一律200円という③料金については、満足度が高くなっています。
- バス停については、⑧バス停までの距離は満足度が高い一方、⑬～⑮バス停周辺環境については満足度が低い結果となりました。



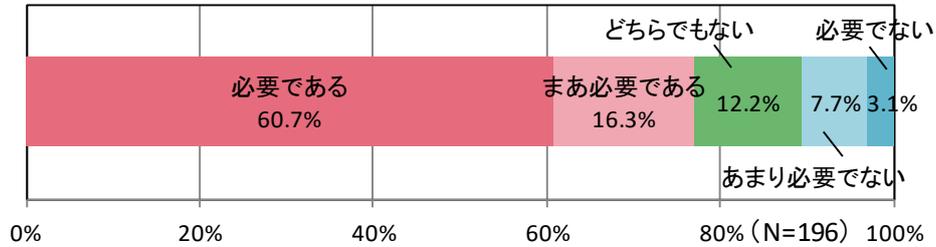
※市街地循環バス利用者のみ集計

資料：団地住民対象アンケート調査

図 28 市街地循環バス各種サービスの満足度

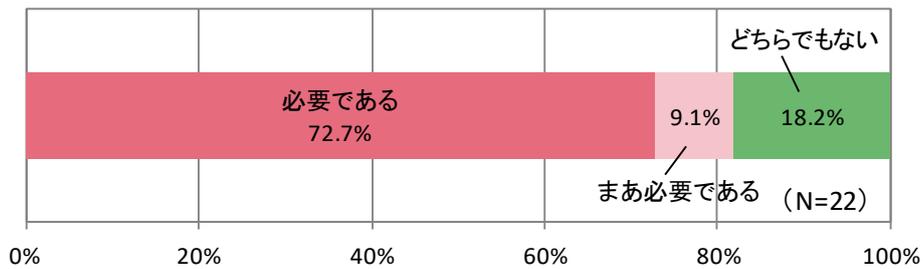
⑤ 必要性

- 「必要である」「まあ必要である」を合わせて、団地住民アンケート調査では 77%が、バス利用者ヒアリング調査では 82%が「必要である」と回答しました。
- 「必要である」と回答した理由では、「将来の移動手段に不安」や「自分他人を含めて、現在移動手段がない、体が不自由」という理由が多くなっています。



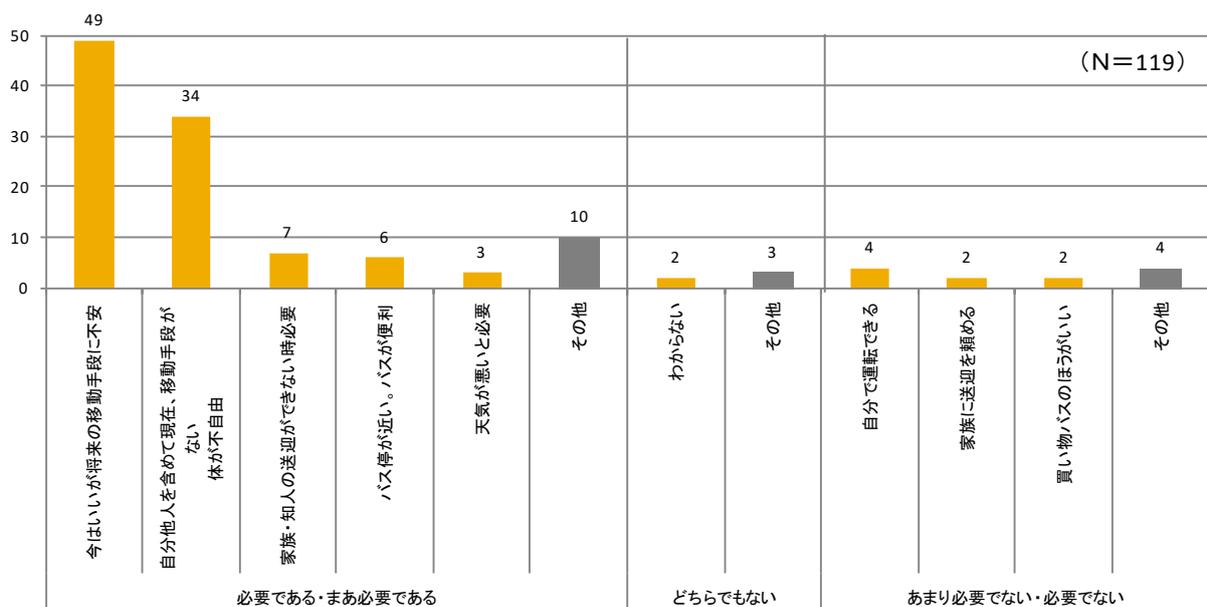
資料：団地住民対象アンケート調査

図 29 市街地循環バスの必要性



資料：市街地循環バス利用者ヒアリング調査

図 30 市街地循環バスの必要性

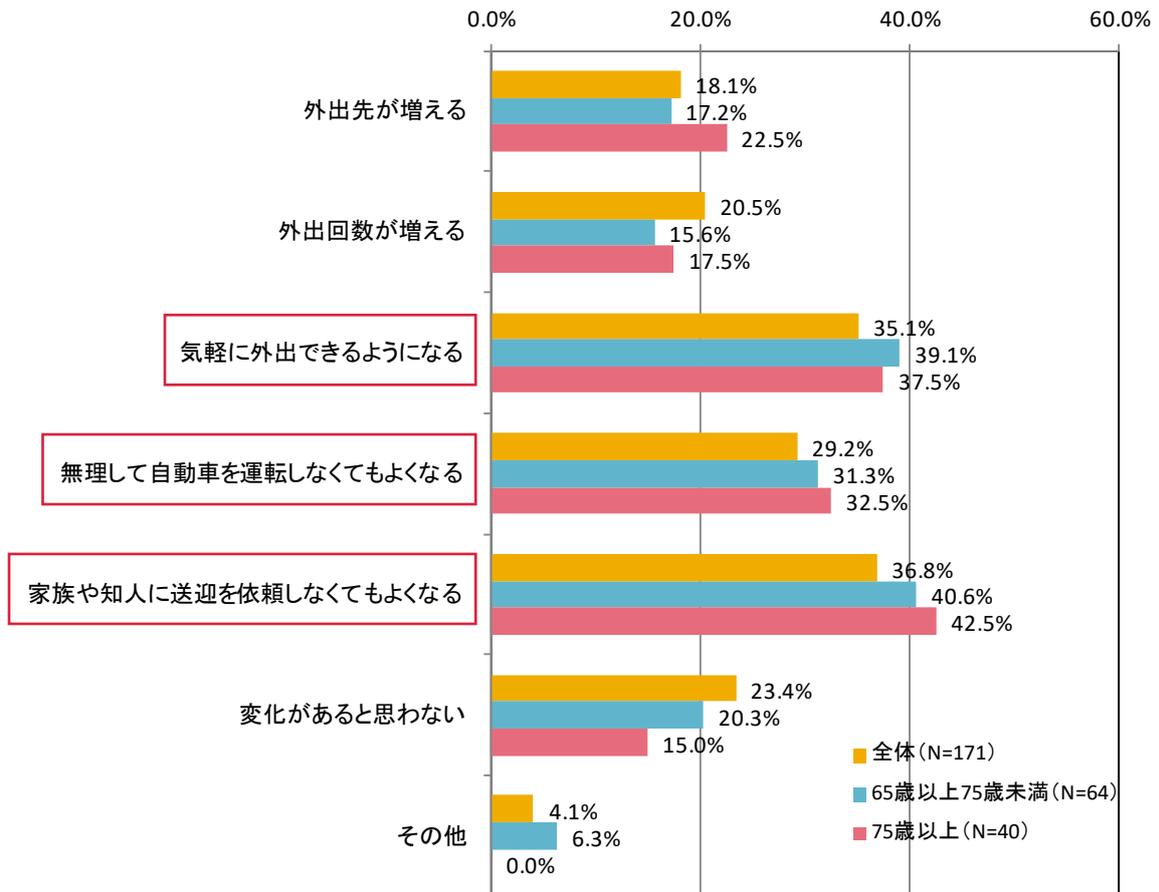


資料：団地住民対象アンケート調査

図 31 市街地循環バスの必要性回答の理由

## ⑥ 運行継続による外出のしやすさの変化

- 市街地循環バスの運行を継続することによる外出のしやすさの変化では、年齢を問わず「気軽に外出できるようになる」や「無理して自動車を運転しなくてもよくなる」「送迎を依頼しなくてもよくなる」などの変化をあげる割合が高くなっています。

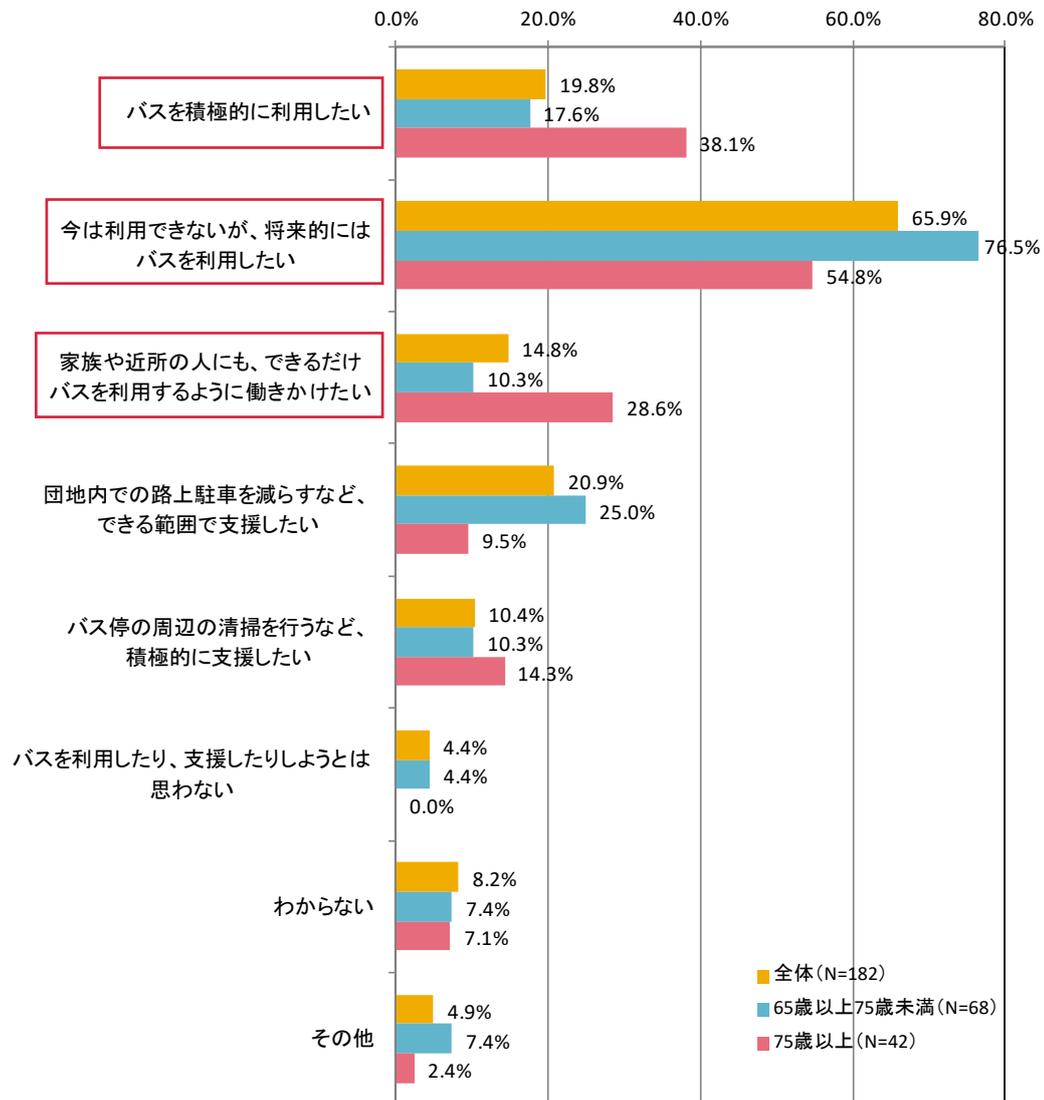


資料：団地住民対象アンケート調査

図 32 市街地循環バスの運行継続による外出のしやすさの変化

## ⑦ 今後のバス利用や運行への協力について

- 75歳以上の高齢者で、「バスを積極的に利用したい」や「家族や近所の人にもできるだけバスを利用するように働きかけたい」の意向が高い結果となりました。
- 65歳以上75歳未満の高齢者では、「今は利用できないが、将来的にはバスを利用したい」という意向が高い結果となっています。



資料：団地住民対象アンケート調査

図 33 市街地循環バスのバス利用や運行への協力意向

## ⑧ バス停

- 団地では、東十神、新十神町、和田団地バス停で利用が多い結果となりました。目的地としては、商業施設や病院、公共施設のバス停利用が多くなっています。
- 一方、利用者からはフリー乗降区間の縮小を受けての意見も多数寄せられ、特にラ・ムーやサンアイ前へのバス停設置を希望する声が多く寄せられました。

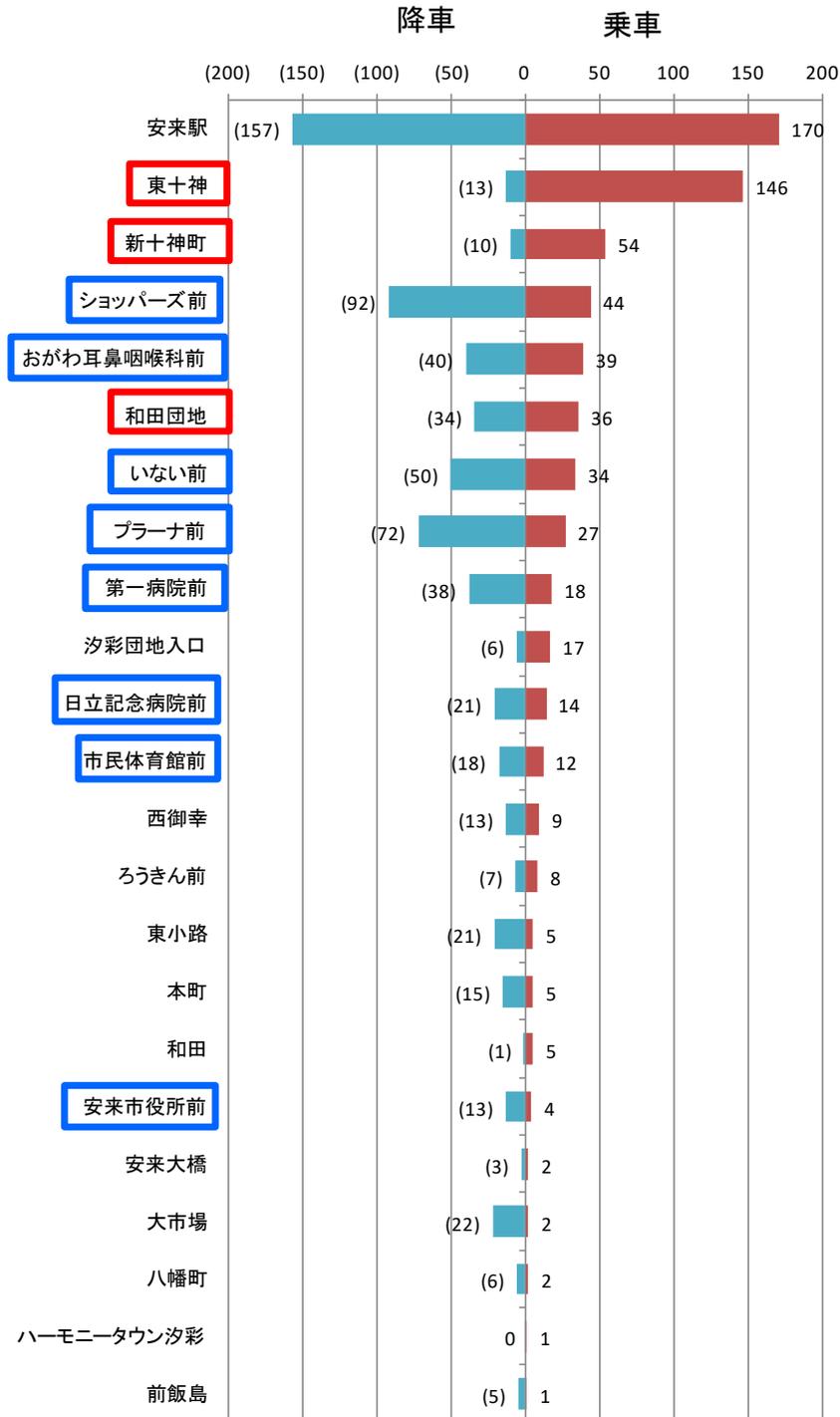


図 34 市街地循環バスのバス停別利用者数（2ヶ月間合計）

## ⑨ 利用促進の可能性

団地住民アンケート調査では、市街地循環バスの利用促進や PR、情報提供等に関して、下記のような記述が寄せられました。実証調査期間中の利用においても、市街地周辺以外の市内外から利用されている状況であり、目的地が集積する市街地においては、利用促進による利用者増加の効果が期待できます。

表 21 利用促進に関して団地住民アンケート調査において寄せられた意見

- 意見箱をバス車内（役場内）に置いてほしい【30代女性】
- 仕事で公共のバスを利用することが難しいため、土日などにイベントを兼ねて、バスの利用のしやすさや改善点を考える企画してもらえると良い【40代女性】
- スマホ等使用して、バスが来る時間などバス停でもわかるようにしてほしい【40代男性】
- 利用の PR が足りない。利用したことのない人を乗せての試乗会をやってみては【60代男性】
- イベント等の際に駐車場不足となるため、同時にバス利用を PR すれば、より身近に感じられ利用する人が増えると思う【60代男性】
- 時刻表がわかりにくい。路線図を配ってほしい。他県から来ており 地名ではルートがわかりにくい。等【複数】

### （3）買い物バスの評価

- 荒島町からの利用者が多く、利用目的では買物や趣味・娯楽目的など市街地内の商業施設が目的地となっています。
- 荒島・赤江方面からは、社会実験期間中買い物バスの路線を短縮したことにより、これまで買い物バスで行けていたプラーナや日立記念病院、いない周辺に行くことができなくなりました。このため利用者からは不便になったという声が多くあがっており、ルートの改善が必要です。

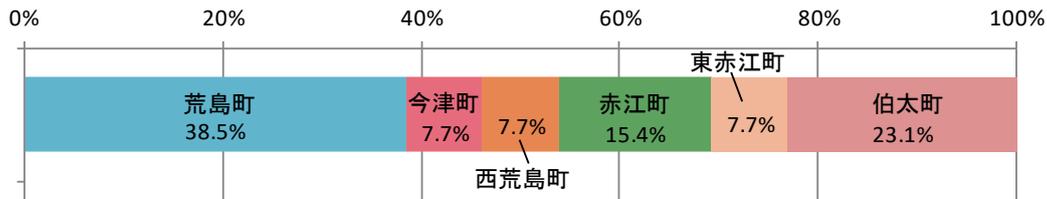


図 35 買い物バス利用者の住まい

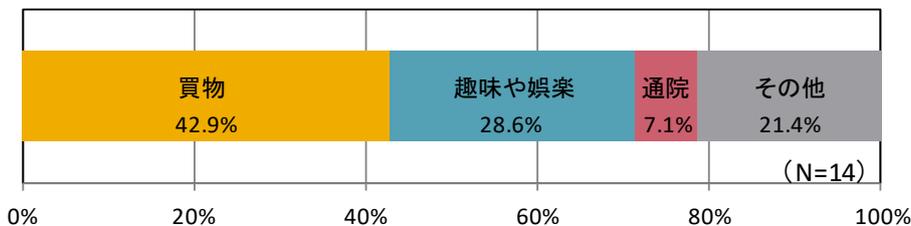


図 36 買い物バスの利用目的

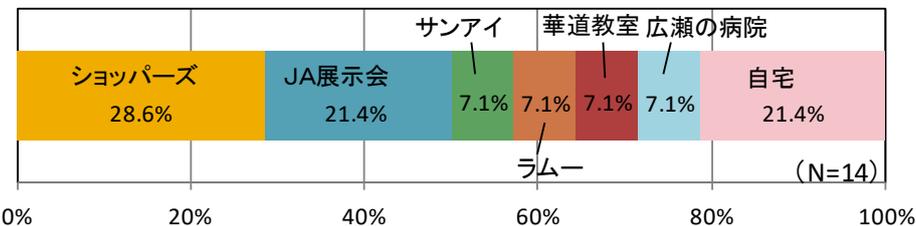


図 37 買い物バスの利用して行く具体的な目的

資料：買い物バス利用者ヒアリング調査

#### 利用者から寄せられた意見（バス利用者ヒアリング調査より）

- 市内の人にはいいが荒島周辺の人には乗りかえが必要になって不便になった。【荒島 60 代女性】
- 手荷物があると高齢者には乗り換えは難しい。なるべく乗り換えがないようにしてほしい。荒島には買い物をするところがなく安来に出るか広瀬に行くしかない。広瀬に行こうと思っても、荒島駅まで歩いて出るのが辛い。【荒島 80 代女性】
- プラーナに行けなくなって不便になった。【西荒島 70 代女性】
- 行きは送ってもらえるが、帰りはみんな仕事に出ているので便がない。【赤江 60 代女性】
- 帰りの便数をもう少し増やしてほしい。【赤江 70 代女性】
- イエローバスは買物の際いつも利用している。荒島にはスーパーがなく、広瀬に出た方が便利だという人もいる。買物の場合はバスの時間に合わせればよいが、病院の診察の場合は買い物バスの時間が合わない場合がある。【荒島 80 代男性】

（４） 広瀬＝荒島線の評価

① 利用状況

- 広瀬＝荒島線の利用者は、年齢では 10 代および 80 代以上が、住まいは広瀬町が多くなっています。
- 利用目的は、平日では通院・通勤・通学の利用目的が多い一方、日曜では趣味・娯楽の利用目的が多くなっています。

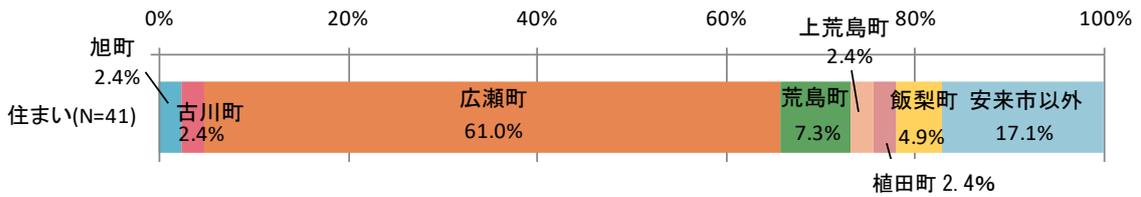


図 38 広瀬＝荒島線利用者の住まい



図 39 広瀬＝荒島線利用者の年齢

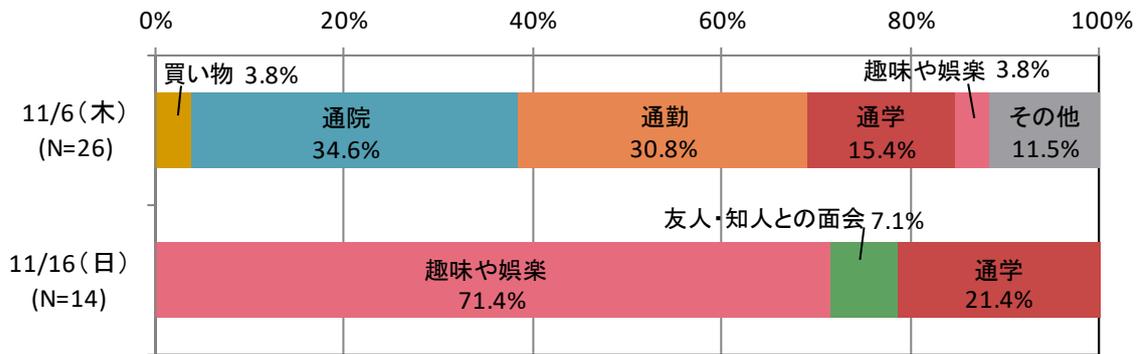
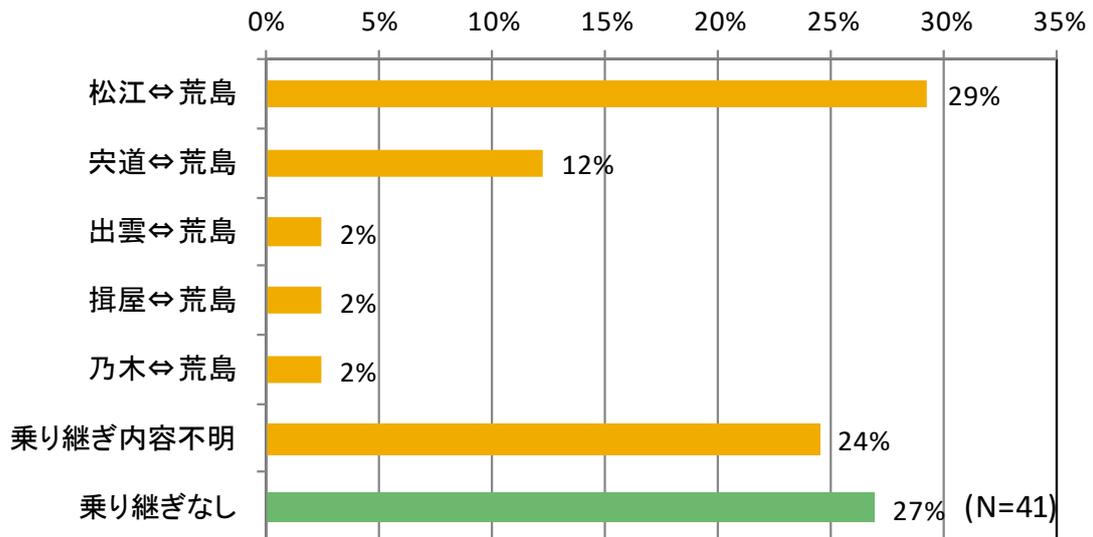


図 40 広瀬＝荒島線曜日別の利用目的

資料：広瀬＝荒島線バス利用者ヒアリング調査

- 荒島駅で JR と乗り継ぎ、松江方面へ行く（または帰る）利用者が多く見られました（米子方面への乗り継ぎ利用は、バス利用者ヒアリング調査では確認されませんでした）。
- 一方、利用する高校生では、行きのみ広瀬＝荒島線と JR を乗り継いで利用し、帰りは荒島駅から家族送迎で帰るといった利用者も複数名見られ、接続環境に改善の余地があることも確認されました。



※米子方面なし

<乗り継ぎなしの内訳>

- ・延長区間を利用(3名)
- ・飯梨町、植田町、荒島町から市立病院へ(6名)
- ・その他(2名)

資料：広瀬＝荒島線バス利用者ヒアリング調査

図 41 広瀬＝荒島線利用者の JR との乗り継ぎ利用状況

## ② 荒島・飯梨区域のバスサービス満足度

平成 25 年度に市内の 3,000 世帯を対象に実施した住民アンケート調査の結果をもとに、荒島・飯梨区域に居住する住民のバスサービス（総合的な満足度）に対する満足度をより詳細なポイントレベルで確認します。

- イエローバスの総合的な満足度では、沿線居住者では満足度が高い傾向にある一方、広瀬=荒島線から離れた居住者において満足度が低い傾向にあります。

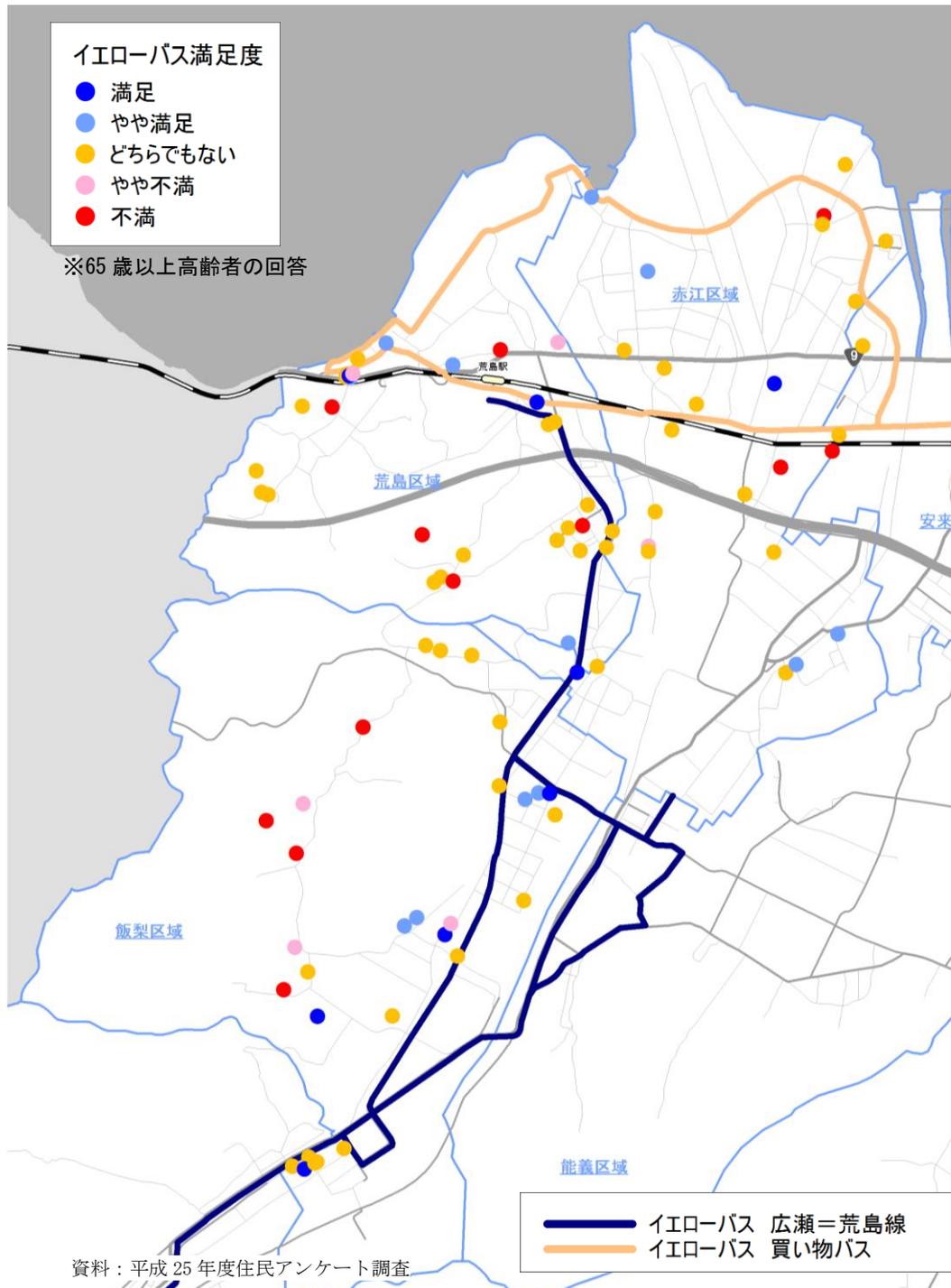


図 42 イエローバスの総合的な満足度

### （５）安来＝清水線の評価

- 安来＝清水線を休止し、安来＝吉田線により代替運行した便については、通常運行時の安来＝清水線よりも実証調査期間中利用者数がやや増加する結果となりました。
- 安来＝清水線は収支率が3.8%（平成24年下期～平成25年上期）と低く、安来＝吉田線でカバーすることで運行の効率化が期待できます。

表 22 安来＝吉田線 便別・期間別平均利用者数（再掲）

	7:27
10月上半期	1.75
10月下半期	1.71
11月上半期	1.50
11月下半期	1.82
10～11月	1.69

表 23 安来＝吉田線 便別・曜日別平均利用者数（再掲）

発時刻	7:27
平日	1.80
土	1.22
全体	1.69
1日1便当たり	1.69
総利用者数	79

平成26年10月1日（水）～11月30日（日）

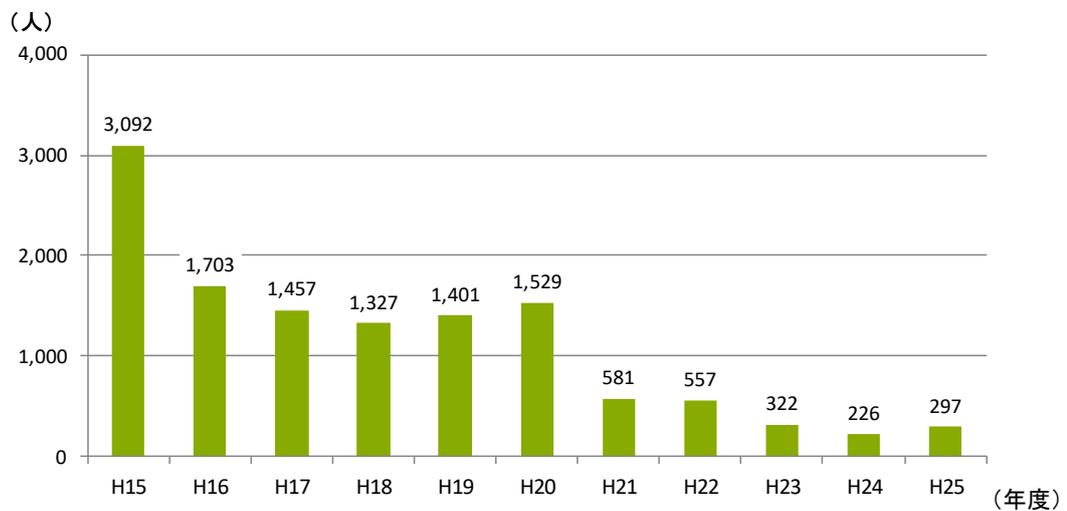


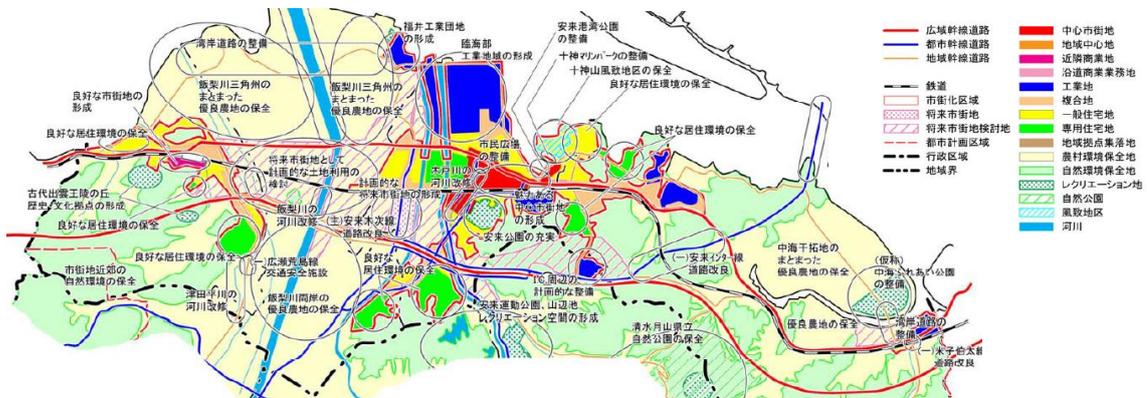
図 43 安来＝清水線利用者数の推移（再掲）

### 3 実証調査の評価と今後の安来中海沿岸地域の課題

#### (1) 市街地内回遊を促進するサービスの必要性の確認

実証調査では、2ヶ月という短期間にも関わらず市街地循環バスの利用者は徐々に増加しており、今後より一層進むと考えられる高齢化を前に、市民も市街地循環バスの必要性を感じていることが確認されました。

また、すでに市街地の拡大が進む飯島町周辺や、バイパス整備・市民会館建設により拡大が想定される切川町周辺への回遊性も見据えれば、現行の買い物バスを見直し、市街地循環バスと組み合わせた新たなサービスが必要であると考えられます。



▲安来中海沿岸地域の土地利用方針（安来市都市計画マスタープランより）

#### (2) 利用者ニーズへの対応

市街地循環バスは、買い物や通院の他、公共施設の利用や余暇活動等の目的で利用され、平日のみならず土日においても利用される結果となりました。こうした生活に即したダイヤ設定が今後必要です。

ルートを縮小して運行した買い物バスでは、行きたい施設に行けなくなったという声が多かったため、ルートの見直しが必要です。

他の路線・JR等との接続や待合環境などにも改善の余地があり、今後見直しを行いながら、より利用しやすいサービスの検討が必要です。



▲安来市役所 安来庁舎

### (3) 荒島駅での乗継・待合環境の改善

拠点間の移動利便性向上を目的に延長した広瀬＝荒島線（荒島駅～安来駅間）では、利用者が非常に少ない結果となりました。また、今回の調査で、荒島駅において通学や買物、余暇活動など、平日・土日を問わず、JRとの乗り継ぎ利用がすでになされているのに対し、日ノ丸バスとの乗り継ぎ利用は少ない傾向にありました。

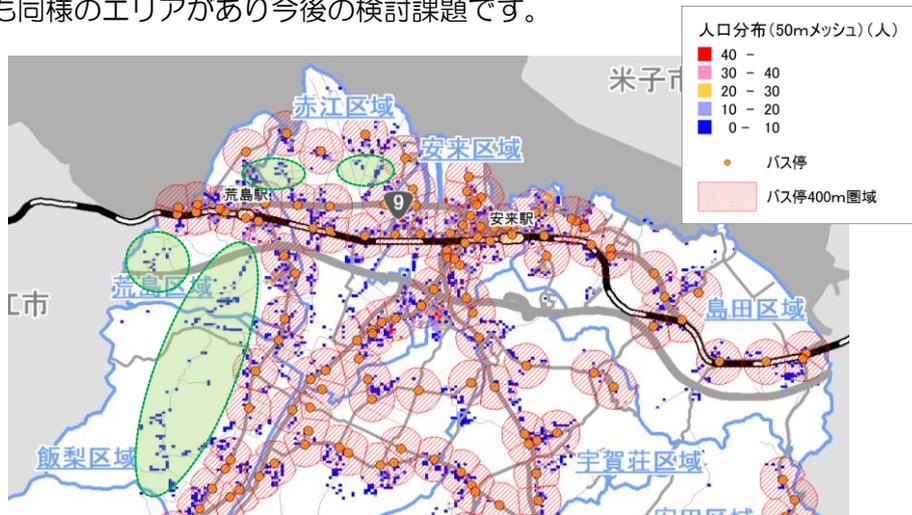
接続状況を改善することで、移動の選択肢が増え、利用者のニーズに対応しやすくなる可能性があります。それに併せて、乗り継ぎが苦にならないよう待合環境の整備が必要です。



▲ 安来市が目指す交通体系（安来市地域公共交通連携計画より）

### (4) 交通空白地域の解消

荒島・飯梨区域の居住者は、広域的な移動ニーズがありますが、バス停から離れており、路線の延長では対応が難しく、交通空白地域として課題解決する必要があります。また、赤江区域にも同様のエリアがあり今後の検討課題です。



▲ 人口分布とバス停 400m圏域（安来市地域公共交通連携計画より）

### (5) 安来＝清水線の見直し

利用者がこれまで極めて少なかった安来＝清水線を休止し、安来＝吉田線でカバーした運行では、土曜日の運行も可能となり運行の効率化と同時に利用者の増加が期待できます。

観光需要への対応については、観光客がより利用しやすい新たなサービスの提供を検討する必要があります。

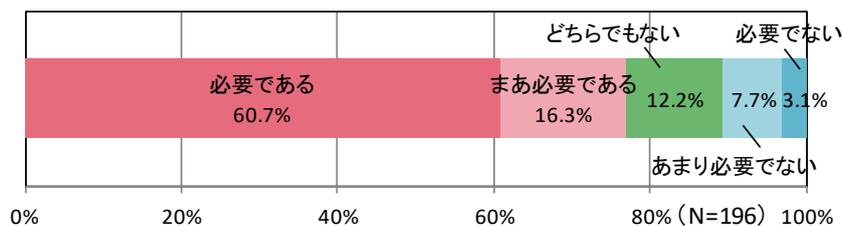


## 2 検討内容一覧

### ① 市街地循環バス運行の検討

#### 背景

- ・実証調査の結果から、市民も市街地循環バスの必要性を感じていることが確認されました。
- ・飯島町周辺ではすでに市街地の拡大が進んでいる他、切川町周辺においてもバイパス整備や市民会館建設による拡大が想定されます。



▲ 市街地循環バスの必要性（団地住民アンケート調査より）（再掲）

#### 検討方針

##### （１）市街地循環バス本格運行に向けた検証の継続

安来市街地周辺の回遊を促進する「市街地循環バス」の運行について、検証を継続します。運行にあたっては下記の事項に留意した検討を行います。

- 平日および土日における生活に即したダイヤやルートの設定
- 適切なバス停位置の設定
- 他のイエローバス路線およびJRとの接続

##### （２）モビリティ・マネジメントの実施

「市街地循環バス」の検証に合わせて、わかりやすい情報提供を行うことや、将来公共交通の必要性が高まる高齢者、これまで公共交通を利用していない若い世代など、新たな利用者の開拓も見据えた市街地周辺におけるモビリティ・マネジメント<sup>1</sup>施策の実施を検討します。

##### （３）将来市街地への対応

将来市街化が想定される切川町周辺においては、バイパス整備や給食センター・市民会館の建設に合わせて、関係路線の運行ルート等の見直しを検討します。



▲バスの乗り方教室の様子（平成26年度 安来市）

<sup>1</sup> モビリティ・マネジメント

過度に自動車に頼る状態から公共交通などを『かしくく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み

実施主体
安来市・交通事業者・地域住民
検討スケジュール
<ul style="list-style-type: none"><li>・平成27年度に再度実証調査を実施し、「(1) 市街地循環バス本格運行に向けた検証の継続」を進め具体的な運行計画を策定します。</li><li>・実証調査の段階から、市街地循環バスの利用を促進する「(2) モビリティ・マネジメントの実施」を進めます。</li><li>・その後、切川バイパス周辺の開発に合わせて「(3) 将来市街地への対応」について検討を行います。</li></ul>
評価方法
利用者数・収支率・アンケート調査など



## ② 買い物バス路線見直しの検討

### 背景

- ・市街地循環バスの運行に伴い、買い物バスの見直しが必要です。ただし実証調査の結果、買い物バスの主な利用者である荒島町周辺の居住者においても、市街地周辺施設への移動ニーズが存在することが確認されました。
- ・赤江区域（海岸側）は道路が狭隘で、住宅密集地をバス車両が乗り入れることは困難な状況です。このため、現行の買い物バスは農道を運行する非効率な運行となっています。



▲ 赤江周辺においてバスが運行するルート

### 検討方針

#### （１）市街地循環バス運行に合わせた買い物バス路線の縮小

市街地循環バス運行の検証に合わせて、買い物バスの運行ルートやダイヤの見直しを行います。運行にあたっては下記の事項に留意した検討を行います。

- 平日および土日における生活に即したダイヤやルートの設定
- 適切なバス停位置の設定
- 他のイエローバス路線およびJRとの接続

#### （２）赤江区域ルートの集約化と新たな移動手段の検討

非効率な運行となっている赤江区域（海岸側）においては、イエローバス路線の集約化を検討します。イエローバスの集約化に代わる新たな移動手段として、自宅近くから移動しやすい新たなサービスを検討します。

具体的な運行内容については、地域住民や事業者との協働により検討します。

### 実施主体

安来市・交通事業者・地域住民

### 検討スケジュール

- ・平成 27 年度に再度実証調査を実施し、「（１）市街地循環バス運行に合わせた買い物バス路線の縮小」について具体的な運行計画を策定します。
- ・その後、「（２）赤江区域ルートの集約化と新たな移動手段の検討」を行います。

### 評価方法

利用者数・収支率・アンケート調査など

### ③ 荒島駅の拠点機能の向上

#### 背景

- ・実証調査の結果、通学や買物、余暇活動など、平日・土日を問わず、荒島駅でイエローバスとJRとの乗り継ぎ利用がなされていることが確認されました。
- ・一方、日ノ丸バスでは乗り継ぎ利用がなされていない他、JRにおいてもダイヤによっては乗り継ぎが困難な状況です。



▲ 荒島駅

#### 検討方針

##### (1) 広瀬＝荒島線運行サービスの見直し

荒島駅の拠点機能向上に向けて、広瀬＝荒島線のダイヤや運行ルートの見直しを検討します。具体的には下記の事項について検討を行います。

- JRや日ノ丸バスとの接続の強化
- 利用の少ない時間帯におけるダイヤの集約化
- 荒島駅周辺から広瀬方面における観光需要への対応

##### (2) 荒島駅の拠点としての機能強化

荒島駅では乗り継ぎが苦にならないような待合環境を充実させる必要があります。荒島駅の乗り継ぎ環境の整備・改善にあたっては、地域住民や交通事業者とも連携して検討を行うことで、集落と農村が共生する赤江区域・荒島区域の地域の拠点としての機能向上も図ります。

#### 実施主体

安来市・交通事業者・地域住民

#### 検討スケジュール

- ・平成 27 年度に再度実証調査を実施し、「(1) 広瀬＝荒島線運行サービスの見直し」について具体的な運行計画を策定します
- ・その後、「(2) 荒島駅の拠点としての機能強化」について検討を行います

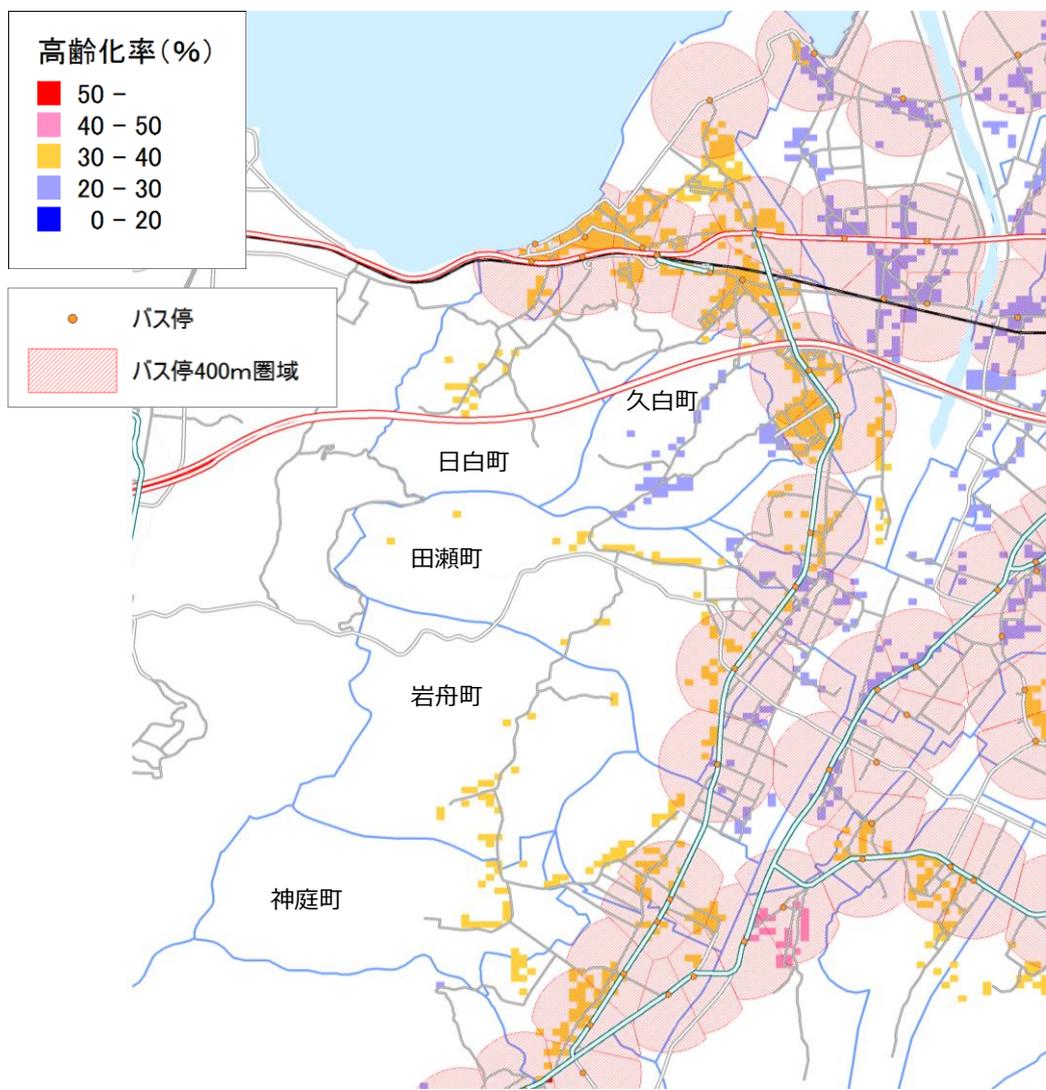
#### 評価方法

利用者数・アンケート調査・取り組みの実施状況など

## ④ 交通空白地域解消の検討

## 背景

- ・ 荒島区域、飯梨区域では、バス停から 400m以上離れた集落があり対応が必要です。



▲ 荒島区域・飯梨区域の人口分布とバス停 400m圏域

## 検討方針

**(1) 住民・事業者との協働による移動手段の検討**

交通空白を解消する移動手段について、地域住民や事業者との協働により検討を行います。

## 実施主体

安来市・交通事業者・地域住民

## 検討スケジュール

平成 28 年度から検討を行います。

## 評価方法

利用者数・アンケート調査など

⑤ 安来＝清水線の廃止

背景

- ・利用者がこれまで極めて少なかった安来＝清水線を休止し、安来＝吉田線でカバーした運行では、土曜日の運行も可能となり運行の効率化と同時に利用者の増加が期待できます。

検討方針

(1) 安来＝清水線の廃止

安来＝清水線を廃止し、代わりに安来＝吉田線に清水経由を設けることで、安来＝清水線の廃止をカバーします。（観光需要への対応については、安来市地域公共交通連携計画 59 頁で示すような観光資源をつなぐ新たな公共交通について検討を行います）。



実施主体

安来市・交通事業者

検討スケジュール

平成 26 年度より実施

評価方法

利用者数・収支率など

## 参考資料

### （１）安来市地域公共交通会議 設置要綱

制定 平成20年8月20日

（目的）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の向上を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、安来市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

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

（交通会議の構成員）

第3条 交通会議は、次に掲げる者をもって構成する。

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

第4条 交通会議に会長を置き、前条第1項の者をもって充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、会長が指名する者をもって充てる。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときはその職務を代理する。

（監事）

第5条 交通会議に監事を2人置き、会長が指名する者をもって充てる。

2 監事は、交通会議の会計を監査し、その結果を交通会議の会議において報告しなければならない。

（会議）

第6条 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通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。

3 交通会議は、原則として公開とする。

（協議結果の取扱い）

第7条 関係者は、交通会議において協議が調った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）

第8条 交通会議に、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するために、幹事会を置くことができる。

2 幹事会は、第3条に定める構成員及びその他関係機関のうちから、交通会議が必要と認めた者をもって構成する。

（関係者の出席）

第9条 交通会議及び幹事会は、必要があると認めるときは、関係者を招集し意見を聞くことができる。

（庶務）

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

附 則

この要綱は、平成20年8月20日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年7月9日から、一部改正し、施行する。

附 則

この要綱は、平成26年4月1日から、一部改正し、施行する。

## （２）安来市地域公共交通会議 委員名簿

(委員)

(敬称略)

氏名	区分	所属・職名	備考
安井章二	安来市	市民生活部 次長	会長
北川賢		基盤整備部土木建設課 主任	
佐伯克己		基盤整備部国・県事業推進室 室長	
内田徹		基盤整備部都市計画課 課長	
菅澤利雄	運送事業者	日ノ丸自動車株式会社 営業課長	
石川義幸		日本交通株式会社 安来営業所長	
板垣良典		一般社団法人島根県旅客自動車協会 専務理事	
山崎建夫		〃 安来支部長	
木村敬治		大新東株式会社 松江営業所	
砂田寿一		〃	
原治男	住民・利用者代表	安来市自治会代表者協議会 安来支部長	
野島忠昭		〃 広瀬支部長	
原讓		〃 伯太支部長	
和田守弘	島根県	地域振興部交通対策課 企画員	
迫田武利	中国運輸局	島根運輸支局 首席運輸企画専門官	
久保博嗣		〃 運輸企画専門官	
乃木映行	労働組合	島根県交通運輸産業労働組合協議会 副議長	
井上詔	道路管理者	島根県松江県土整備事務所 広瀬土木事業所 維持課長	
飯塚明美	警察署	安来警察署交通課 課長	
田河淳一		〃 交通係長	
布野俊吾		〃 交通係主任	
谷本圭志	学識経験者	鳥取大学大学院 工学研究科 教授	副会長

(事務局) 安来市 市民生活部 市民参画課

### （3）検討の経緯

実証調査にあたっては、安来市地域公共交通会議を開催しました。また、実証調査の結果の検証においては、団地住民アンケート調査やバス利用者ヒアリング調査等の調査を実施しています。

表 24 計画策定の経緯（平成26年度安来市地域公共交通会議開催状況）

会議名（平成26年度）	日時	主な議題
第1回安来市地域公共交通会議	平成26年5月22日	事業スケジュールについて
第2回安来市地域公共交通会議	平成26年8月1日	安来中海沿岸地域の課題と実証調査の内容について
第3回安来市地域公共交通会議	平成26年11月26日	安来中海沿岸地域の実証調査速報
第4回安来市地域公共交通会議	平成27年1月28日	安来中海沿岸地域の実証調査結果の検証について

表 25 安来中海沿岸地域実証調査結果の検証方法

調査名	調査期間	対象	内容
団地住民アンケート調査	平成26年11月20日 ～12月6日	市街地周辺団地 （汐手が丘、新十神町、東十神町、和田団地、わらび谷団地）720世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地循環バスの利用</li> <li>市街地循環バスの評価や外出のしやすさの変化</li> <li>運行への協力意向</li> </ul> など
バス利用者へのヒアリング調査	平成26年11月6日～ 11月16日	市街地循環バス、買い物バス、広瀬＝荒島線のバス利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用について</li> <li>実証調査に関する意見</li> </ul> など
利用者から直接寄せられた意見	平成26年9月～11月	市役所やバスターミナルへ利用者から直接電話等で寄せられた意見：計42件	—
医院ヒアリング調査	平成27年1月	市街地周辺の個人医院	<ul style="list-style-type: none"> <li>診療の概要</li> <li>患者の通院状況</li> <li>実証調査に関する意見</li> </ul> など



安来中海沿岸地域公共交通ネットワーク計画

【実証調査編】

---

発行日 平成27年3月

発行 安来市地域公共交通会議・安来市

編集 安来市 市民生活部 市民参画課

〒692-8686 島根県安来市安来町 878-2

電話 0854-23-3069

---