

# 安来市地域公共交通連携計画 概要版

## ■計画の概要

### <背景と目的>

安来市の公共交通は、鉄道や路線バスが中心でしたが、利用者の減少などに伴う一畑電鉄(株)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町で広域生活バスの運行を開始しました。平成16年10月の1市2町の合併後も、地域住民の生活を支える移動手段として、また安来・広瀬・伯太間を結ぶ交通の要として、利用者の目線に立った運行サービスの提供に努めてきました。

しかしながら、高齢化の進行や社会情勢の変化に伴い、公共交通に対する住民ニーズは変化しており、家の近くへの路線の延長やダイヤの充実など、市民の要望はさらに高まる状況にあります。こうした要望に対して、現在の幹線道路の整備状況や決まった時間に決まった路線を走る形態の定時定路線運行では、きめ細やかな対応は困難な状況になっています。さらに、自家用車に依存した生活スタイルの増加や人口減少によるバス利用者の減少も懸念されており、市民が安心して利用できる生活交通の確保に向けた見直しが必要となってきました。

以上のような状況を踏まえ、安来市では住民アンケート調査等の各種調査を実施し、イエローバスを中心とする今後の公共交通のあり方について、安来市地域公共交通会議において検討を行ってきました。本計画ではその結果を踏まえ、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。

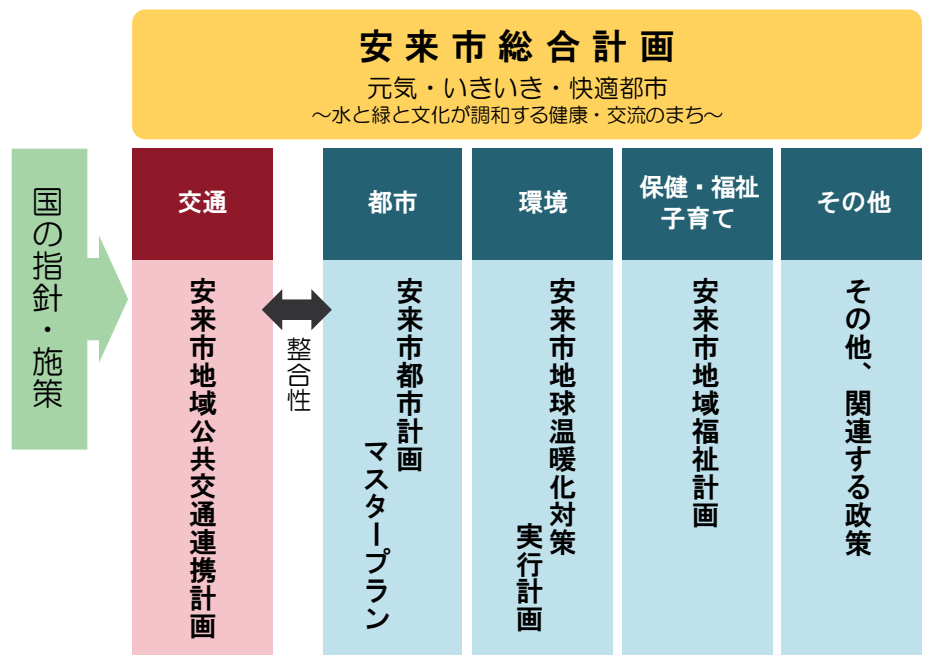
とりわけ、本計画では交通を「まちづくり」の重要な要素として捉え、通院や買い物などを中心とした市民の移動ニーズへの対応や交通空白地域の解消、公共交通を活用した地域経済の活性化、さらには市民や交通事業者などの関係主体が一体となり公共交通を支える仕組みを作ることで、市民がいきいきと安心して生活できる持続可能なまちを実現することを目的としています。

### <計画の位置づけ>

本計画では、安来市の総合的な交通体系の再編を基本に、政策の方針、実現に向けた方策についてまとめています。

安来市総合計画（“新生”安来市まちづくり計画）を上位計画としており、その他の都市、環境、保健・福祉・子育てといった関連計画と整合性を図るものとしています。

また、国の指針・施策に基づき、市民や交通事業者等との連携により策定しています。



### <計画期間>

平成26年度～平成30年度の5年間（上位計画との関連を踏まえ、中間年次を目途に見直しを行う）

## ■計画の構成

### ■計画の概要 背景と目的／計画の位置づけ／計画期間

#### ■安来市の公共交通の現状と課題

- 1 区域区分
- 2 公共交通を取り巻く環境
- 3 安来市の公共交通
- 4 市民生活と公共交通
- 5 安来市における公共交通の課題

安来市における  
公共交通の課題

#### ■計画の基本方針

- 1 基本理念
- 2 基本目標
- 3 評価指標とPDCA サイクル
- 4 公共交通とまちづくり
- 5 目標達成に向けた取組み方針
- 6 目標に対する方針と事業内容
- 7 事業一覧
- 8 事業スケジュール

## ■安来市における公共交通の課題

### (1) 利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供

住民の移動ニーズ（行きたい時に、行きたい所に行くニーズ）に対して、それらを十分に満たしていない路線や地域が存在します。一日（行きと帰り）、一週間（通院や買い物）、年間（冬季対策）など、利用者の生活パターンに応じた公共交通サービスの提供が必要です。

また、高校生や専門学校生などの潜在的需要を掘り起こすサービスの提供も必要です。

### (2) 交通空白地域への対応

市内のおよそ約2割の住民がバス停から400m圏外に居住しており、バスを利用しにくい、または利用できない集落が多数存在します。このような地域をできる限り解消することが必要です。

※「交通空白地域」の詳細については、計画書41頁参照

### (3) 利用者目線に立ったきめ細やかなサービスの提供

乗客がバスを利用するまでの過程では、時刻表やバスマップなどの事前情報やバス停周辺環境、バス乗車中の利用環境なども重要な要素です。市内では、これら周辺環境の整備が十分ではなく、利用者が気持ち良くバスを利用できるよう、きめ細やかなサービスの改善が必要です。

### (4) 運行ルート最適化による効率的なサービスの提供

既存路線では、路線間で重複のある路線や、より多くの人へのサービス提供を図るあまり迂回が多い路線、利用者ニーズにそぐわない長大路線などが存在します。需要に応じたサービス提供やルートの最適化などにより、効率的なサービスを提供する必要があります。

### (5) 関係主体を巻き込んだ連携体制の構築

既存の公共交通サービスや施設サービスは、各主体単体での実施が基本となっています。交通事業者間や交通事業者と施設間での連携体制は十分ではありません。生活者の視点に立ったより良いサービスを実現するため、交通事業者や民間施設など、市町をまたいだ連携も含めて、連携体制を構築する必要があります。

### (6) 公共交通の利用促進と新たな公共交通利用者の開拓

市内では、人口減少やマイカー依存により、公共交通利用者そのものが減少傾向にあります。持続可能な公共交通サービスの提供や、環境に配慮した社会を実現するためにも、公共交通の利用促進を進め、さらなる利用者の開拓を進める必要があります。

### (7) 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。域内での回遊性を高め、中心市街地の活性化を支援する交通手段の提供が必要です。

### (8) 観光需要への対応

観光資源は、市内各所に分散しているものの、これら資源をめぐる交通手段は十分ではありません。観光目的での移動に対して、バスのみで対応することは費用対効果の面において困難であり、新たなサービス提供の検討や観光地における新たな付加価値の創出が必要です。

## ■計画の基本方針

### <基本理念>

# 市民がいきいき安心して暮らせる公共交通

### <基本目標>

#### (1) 生活を支える公共交通

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、通院や買い物、通勤・通学といった「日常生活」を支える公共交通を目指します。

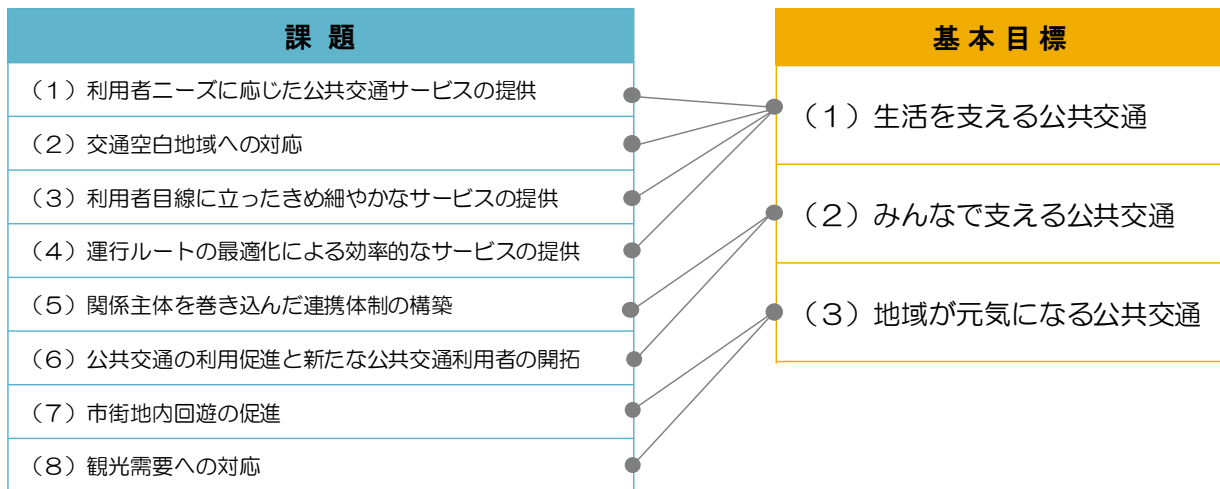
#### (2) みんなで支える公共交通

持続可能でより快適な公共交通に向けて、市民や交通事業者、関連施設、行政が一丸となった公共交通を支える仕組み・社会を目指します。

#### (3) 地域が元気になる公共交通

利便性の高い公共交通を提供することにより、外出機会の増加や健康増進など、市民一人一人が元気になる公共交通を目指します。さらに、公共交通の利便性向上で移動が誘発されることで、地域経済が活性化されるとともに環境にやさしい社会を目指します。

### ▼ 課題と基本目標との関係



### <評価指標とPDCA サイクル>

PDCA サイクルの考えに基づき、本計画の中間年次・最終年次において、下記の評価指標や事業内容等に対する評価を行います。

#### 目標1 生活を支える公共交通

- ① 交通空白地域
- ② 公共交通（イエローバス等）利用者
- ③ 公共交通の総合的な満足度

#### 目標2 みんなで支える公共交通

- ① 関係主体または地域住民と連携した取組みの事例数
- ② バス利用以外の住民参加
- ③ 市民1人あたりの行政負担

#### 目標3 地域が元気になる公共交通

- ① 市街地内循環バスの利用者数
- ② 公共交通（イエローバス等）買い物目的利用者の1ヶ月あたり平均利用回数
- ③ 公共交通を活用した観光振興策の事例数

市民がいきいき安心して暮らせる公共交通

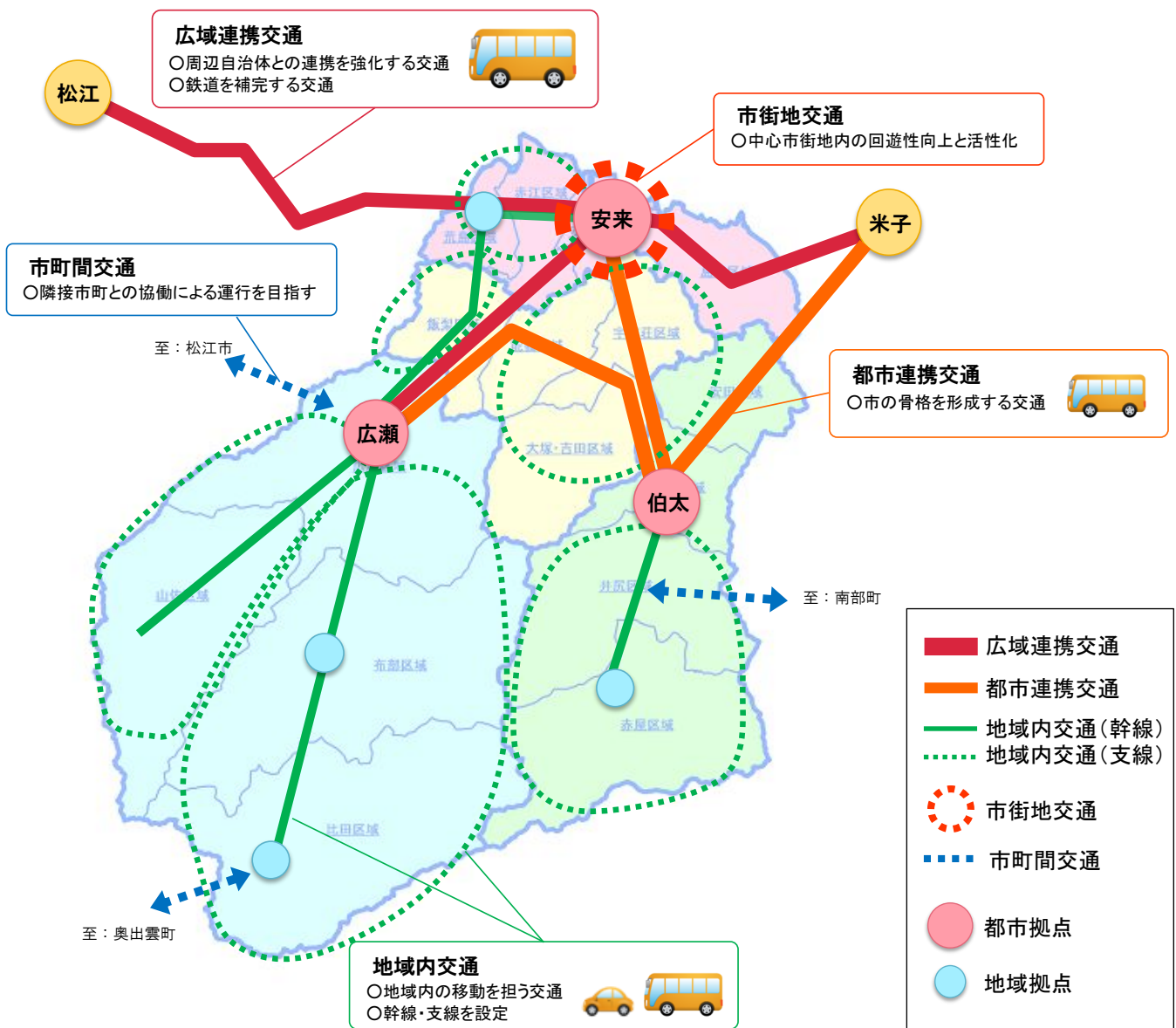
目 標	方 針 と 事 業 内 容	頁	
目標 1 生活を支える 公共交通	【方針 1】 交通体系の再編		
	【方針 2】 交通空白地域における移動手段の確保		
	移動ニーズに沿った地域内交通の検討と 運行ルートの効率化・適正化	安来中海沿岸地域	7
		安来内陸地域	8
	イエローバス運行ルートの集約化 と新たな移動手段の検討	広瀬地域	9
		伯太地域	10
	その他の移動が不便な地域における移動手段の検討		11
	【方針 3】 乗り継ぎ利便性の向上		
	乗り継ぎの保証と環境整備		12
	【方針 4】 通学時利用しやすい公共交通		
	通学利用路線におけるダイヤ改善		12
	【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		13
わかりやすい情報提供		13	
バスロケーションシステムの導入		13	
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		14
	【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		14
	モビリティ・マネジメント		15
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		15
	【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		16

# (1) 生活を支える公共交通

## 【方針1】交通体系の再編

これまでのように、市内全域をイエローバスが均一に運行しては、路線の延長やダイヤの充実などに対応することは困難です。このため、広く市内を運行するイエローバス路線および市域をまたぐその他の路線については、交通の果たす役割に応じて、広域連携交通・都市連携交通・地域内交通・市街地交通に交通体系を再編し、需要や地域の実情に応じた運行便数、ダイヤ、料金等の見直しを行うことで、効率的で利用しやすいサービスを目指します。

これらの交通は、都市計画マスタープランにおいて目指されている安来市の将来都市構造や現在の人口密度をもとに設定しています。都市拠点や地域拠点では、乗り継ぎが発生することも想定されますが、乗り継ぎ抵抗を抑えた運行を目指します。



※イラストは車両サイズのイメージです

広域連携交通	中型バス（定員 30 名以上）	
都市連携交通	小型バス（定員 11 名以上 29 名以下）～中型バス（定員 30 名以上）	
地域内交通	幹線	小型バス（定員 11 名以上 29 名以下）
	支線	セダン型やワゴン型の車両（定員 10 名以下）～小型バス（定員 11 名以上 29 名以下）
市街地交通	小型バス（定員 11 名以上 29 名以下）	
市町間交通	セダン型やワゴン型の車両（定員 10 名以下）～小型バス（定員 11 名以上 29 名以下）	

## 【方針2】交通空白地域における移動手段の確保

バス停から離れた地域の集落・居住者の移動手段を検討します。検討にあたっては、人口集積や移動ニーズ、運営主体の状況など各地域の特性に見合った方策を検討します。

## 【方針3】乗り継ぎ利便性の向上

交通体系を再編することにより、乗り継ぎが発生することが考えられます。このため、料金体系や待ち時間、交通結節点の待合環境、バリアフリー化など、乗り継ぎ抵抗を抑えたむしろ乗り継ぎが楽しみになるようなバス利用環境を構築します。

## 【方針4】通学時利用しやすい公共交通

小学生、中学生の通学手段を維持するとともに、潜在的な需要のある高校生や専門学校生が利用しやすいサービスを提供します。

## 【方針5】誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備

利用者が公共交通を利用するにあたって、利用する際の不安感や不便感を解消し、「気軽に」「安心して」「気持ちよく」利用できるサービスを目指します。

## (2) みんなで支える公共交通

### 【方針6】関係主体の連携

交通事業者や目的地となる施設、庁内関係者など関係主体間で問題意識を共有し、連携に向けた仕組みづくりを進めます。これにより、公共交通の利便性や魅力、効率性を高め、利用者目線に立ったきめ細やかなサービスの実現を目指します。

### 【方針7】地域が支える公共交通（地域の自発性の尊重）

地域の公共交通を地域で「つくり」「守り」「育てる」意識を醸成します。また、「自助・共助・公助」の考え方にに基づき、地域の自発性や人・施設等、地域の資源を活かしたサービスを検討します。

## (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

中心市街地における回遊性の向上や、地域内交流、地域間交流の活性化に寄与する公共交通を提供します。

### 【方針9】観光資源をつなぐ公共交通

観光客の市内周遊を増加させるため、市内各地に点在する観光資源をつなぐ新たな交通サービスを検討します。また、公共交通を活かした新たな観光振興策を検討します。

## ■事業一覧

### 【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

## 【安来中海沿岸地域】 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

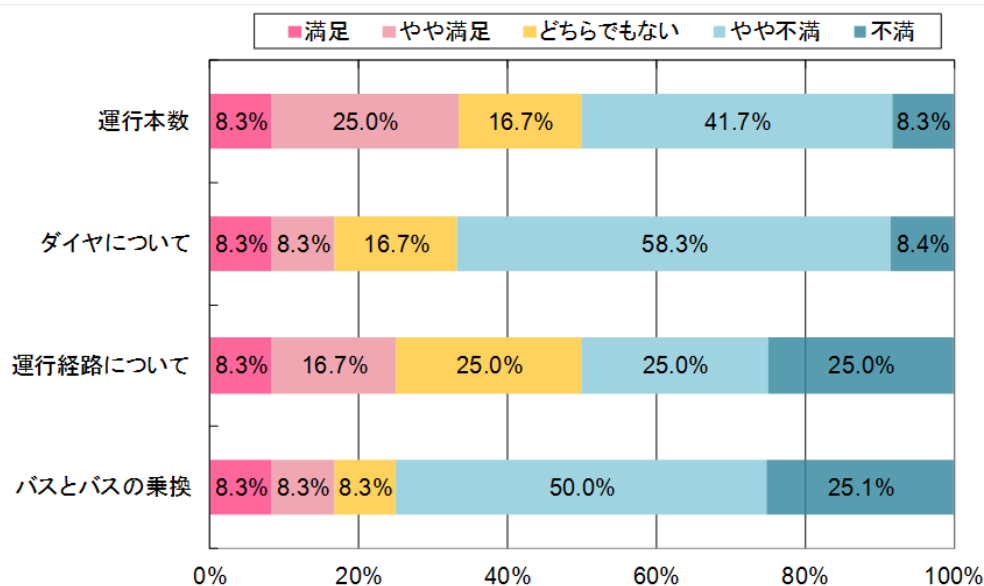
### ① 事業の背景

#### 【移動ニーズと公共交通サービスの不一致】

- ・赤江から広瀬方面・米子方面への移動ニーズがあるのに対し、安来駅や荒島駅での、買い物バスと他路線との接続が悪くなっています。
- ・荒島から安来方面への移動ニーズがあるのに対し、既存路線は広瀬=荒島線のみでの運行により、荒島駅止まりとなっています。

#### 【迂回の多い長大路線】

- ・買い物バスは、安来を中心に各地区を迂回しながら複雑な8の字ループ上に運行しています。
- ・一周一時間の長大路線のため、他の路線やJRとの接続も困難です。
- ・利用者にとっては利便性が低くわかりにくいルートとなっています。



資料:住民アンケート調査

▲ 買い物バスが主に運行する赤江区域バス利用者のバスサービスに対する満足度

### ② 事業の詳細

#### 【移動ニーズに沿った地域内交通の検討】

- ・広瀬=荒島線について、運行ルートやダイヤなど移動ニーズに沿った運行を検討します。
- ・JRや広域連携交通となる路線との接続を強化します。

#### 【運行ルートの効率化・適正化】

- ・現在、迂回が多く非効率な運行が行われる買い物バスについては、利用状況や移動ニーズ等に応じてルートの見直しを検討します。

## 【安来内陸地域】 移動ニーズに沿った地域内交通の検討と運行ルート効率化・適正化

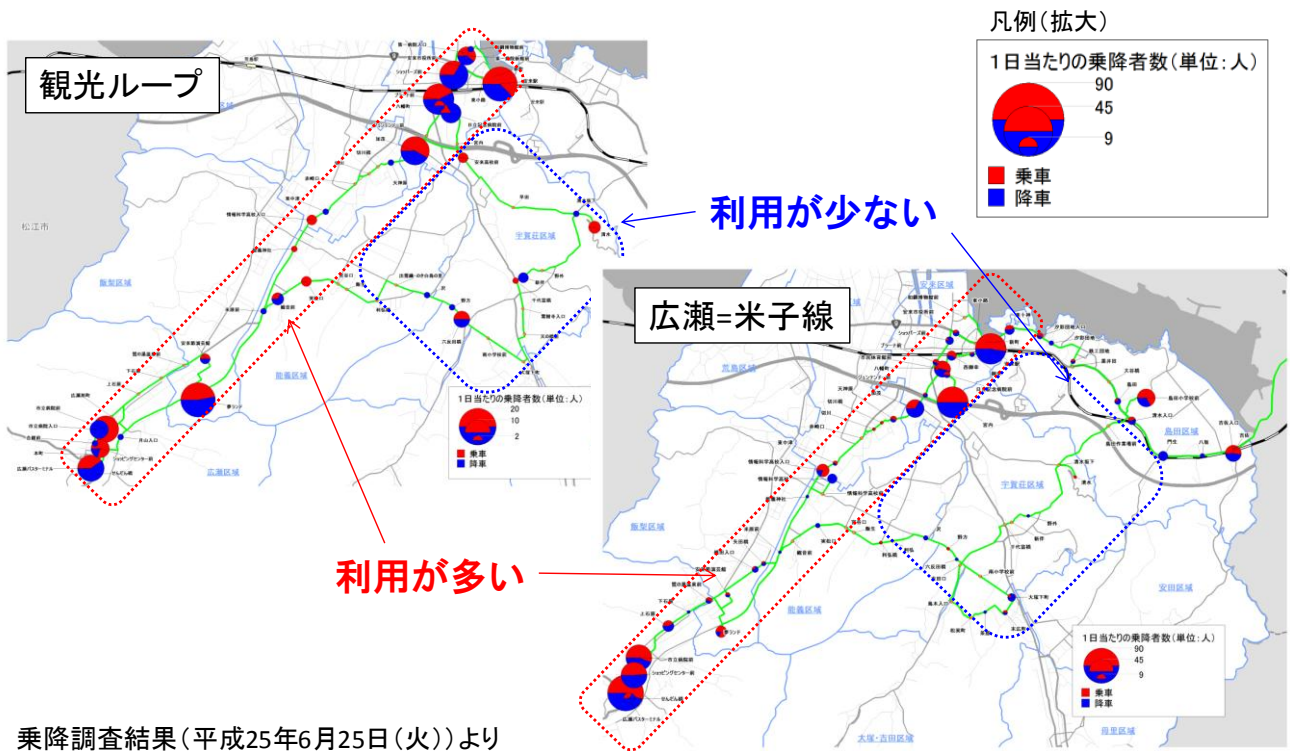
### ① 事業の背景

#### 【移動ニーズと公共交通サービスの不一致】

- ・ 飯梨から安来方面、米子方面への移動ニーズがあるのに対し、安来駅や荒島駅での、買い物バスと他路線との接続が悪くなっています。
- ・ 能義、宇賀荘から広瀬方面、米子方面への移動について、帰りの時間が早くなっています。
- ・ 大塚・吉田から広瀬方面、米子方面への移動ニーズがあるのに対し、主要路線は安来=吉田線のみで、その他路線からは離れています。

#### 【路線の重複と利用実態に合わない運行経路】

- ・ 観光ルートと広瀬=米子線は、一部路線が重複しています。
- ・ 上記の両路線は、県道 45 号沿線と県道 102 号沿線居住者が主に利用しますが、利用実態と路線が不整合な状況です。
- ・ 観光ルートは迂回の多い長大路線で、利便性が低くわかりにくい運行となっています。



▲ 観光ルートと広瀬=米子線のバス停別利用状況

### ② 事業の詳細

#### 【運行ルートの効率化・適正化】

- ・ 路線が重複する観光ルートと広瀬=米子線については、需要に応じて路線の統合を検討します。
- ・ 都市連携交通、地域内交通としての役割分担を明確にします。

#### 【移動ニーズに沿った地域内交通の検討】

- ・ 上記で、明確にした地域内交通や既存路線(安来=吉田線など)については、地域内交通として、運行ルートやダイヤなど移動ニーズに沿った運行を検討します。
- ・ JRや広域連携交通となる路線との接続を強化します。



## 【広瀬地域】 イエローバス運行ルートを集約化と新たな移手段の検討

### ① 事業の背景

#### 【高い高齢化率と交通空白地域の存在】

- ・ 布部や比田では高齢化率が40%を超えています。
- ・ 比田ではバス停から離れて暮らす居住者が多くなっています。（バス停400m圏域外居住者31.5%）

#### 【谷あい迂回する非効率な運行】

- ・ 広瀬=西比田線、広瀬=宇波線では各谷あいの集落を迂回した運行により、系統によって便数が少なくなっています。

### ② 事業の詳細

#### 【イエローバス運行ルートの集約化】

- ・ 需要に応じて、広瀬=西比田線や広瀬=宇波線の集約化を検討します。

#### 【新たな移手段の検討】

- ・ イエローバスの集約化に代わる移手段として、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。



## 【伯太地域】 イエローバス運行ルートを集約化と新たな移動手段の検討

### ① 事業の背景

#### 【高い高齢化率と交通空白地域の存在】

- ・ 母里や赤屋では、高齢化率が40%を超えています。
- ・ 母里や赤屋ではバス停から離れて暮らす居住者が多くなっています。  
(バス停400m圏域外居住者は、母里30.6%、赤屋32.3%)

#### 【移動ニーズと公共交通サービスの不一致】

- ・ 伯太(上小竹)=広瀬線、伯太(草野)=安来線、伯太(福富)=米子線は長大路線で、ダイヤの調整が困難となっています。このため、移動ニーズと一致しない他、赤屋ターミナルでの接続が不十分な状況です。

### ② 事業の詳細

#### 【イエローバス運行ルートの集約化】

- ・ 赤屋ターミナルより南を運行するイエローバス路線について、路線を集約化を検討します。

#### 【新たな移動手段の検討】

- ・ 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。



## その他の移動が不便な地域における移動手段の検討

### ① 事業の背景

#### 【点在する交通空白地域】

- ・市内には、バス停から離れた居住者・集落が点在します。
- ・人口そのものが少なく、乗合が成立しにくいような地域も多く存在します。

### ② 事業の詳細

#### 【地域特性に応じた移動手段の検討】

需要や周辺の公共交通サービスといった、地域の特性に応じた移動手段・運行ルールを検討します。

## イエローバスに代わる新たな移動手段の例

### ◆デマンド型（予約型）乗合タクシー◆

- ・セダン型やワゴン型の車両（10人乗り以下の車両）を使用し、電話などによる事前予約を受けて運行する乗合型の公共交通です。
- ・「乗り合い」が成立することが必要であり、需要が見込めない場合は曜日運行などを検討する必要があります。

### ◆過疎地有償運送◆

- ・NPO（特定非常利活動法人）や社会福祉法人等が、地域で事前に会員登録した住民などを対象に提供するサービスです。

### ◆自治会輸送◆

- ・自治会が市から無償貸与を受けた車を使用して行う輸送活動です。

### ◆タクシー助成◆

- ・一定の条件を満たした対象者に対し、タクシー利用料金の一部を助成する制度です。（通常のタクシー営業との競争を避けるため、路線別に最寄りのバス停までの利用のみとすることや、年齢制限など一定のルールを設定する必要があります）
- ・集落内でも住居が分散し、デマンド型（予約型）乗合タクシーなどを運行するための需要が見込めない場合にはタクシー助成の活用も考えられます。



### 【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

##### ① 事業の詳細

###### 【乗り継ぎの保証】

- ・ 利用しやすい乗り継ぎダイヤを検討します。
- ・ 遅延時におけるバス待ちルールを検討します（積雪などによりバスが遅れた場合、運行に影響のない範囲で接続車両が待機するなど）。
- ・ 乗り継ぎ回数のルールを検討します（地域内の都市拠点までは片道最大1回の乗換えとするなど）。
- ・ 乗り継ぎ割引を検討します。

###### 【乗り継ぎ拠点環境の整備・改善】

- ・ 老朽化した広瀬バスターミナルについて、利用しやすい環境、バリアフリーに配慮した整備を検討します。
- ・ その他の乗り継ぎ拠点においても、待合所やトイレの環境等、基本的な利用環境の整備に加えて、例えば雑誌や本の設置、飲料サービスなど、利用者が気持ちよく利用できる環境に向けた改善を検討します。
- ・ 乗り継ぎ拠点環境の整備・改善においては、関係者間で連携し検討を行います。



▲ 安来駅（左）・荒島駅（右）

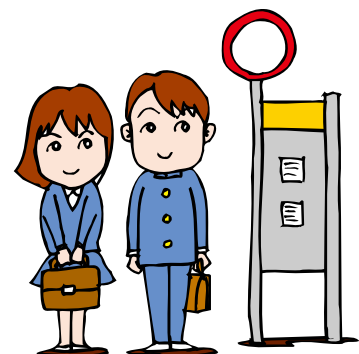
### 【方針4】 通学時利用しやすい公共交通

#### 通学利用路線におけるダイヤ改善

##### ① 事業の詳細

###### 【通学時間帯のダイヤの見直し】

利用の集中する朝の通学時間帯では、運行区間の見直しや需要に応じた便数拡大を検討します。



## 【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

#### ① 事業の詳細

##### 【バス停周辺環境の整備】

利用者がバスを気持ちよく利用できるようバス停周辺環境を改善します。

《改善例》

- ・見やすい盤面
- ・椅子・上屋、待ち時間も楽しめるイラスト入りバス停の整備
- ・わかりやすいバス停名称への見直し
- ・バス停アダプト制度<sup>1</sup>の導入

##### 【経由バス停の統一化】

主要施設においては、路線によるバス停の差異や経由の差異が生じないように改善します。



▲ 待ち時間も楽しめる あらエッサくんのイラスト入りバス停（広瀬ショッピングセンター前）

### わかりやすい情報提供

#### ① 事業の詳細

##### 【わかりやすい情報提供】

- ・わかりやすい路線名・路線番号・路線色などを検討し、車両表示やバス停表示、時刻表などに反映します。
- ・共通バスマップや時刻表の発行を検討します。
- ・地域別バスマップや時刻表の発行を検討します。

##### 【車内情報の充実】

- ・車内での情報提供の充実を検討します（車内アナウンス・広告・作品展など）。
- ・車内時刻表の設置を検討します。



▲バス車内でのわかりやすい行き先表示の例

### バスロケーションシステムの導入

#### ① 事業の詳細

##### 【バスロケーションシステムの導入】

特に、通勤・通学などでの利用しやすさ向上や積雪時における遅延対策として、携帯端末から確認できる簡易バスロケーションシステムの導入を検討します。

<sup>1</sup> バス停アダプト制度

バス停周辺の企業や学校、町内会等でバス停の整備や管理、清掃等をしていただく制度

## 【方針6】関係主体の連携

### 関係者間で連携する仕組みづくり

#### ① 事業の詳細

##### 【関係者間での連携の仕組みづくり】

関係者間で連携できる仕組みを検討します。

##### 《例1》関係者ワーキンググループの開催

- ・ 想定対象者：交通事業者（JR・バス・タクシー）施設関係者（学校・商業施設・医療機関・観光施設など）行政関係者（各セクション関係者）
- ・ 想定議題：交通結節点・主要バス停環境、時刻表やバスマップ、災害時の危機管理体制など
- ・ 想定される効果：各主体の役割の明確化・関係者間でのネットワークづくり

##### 《例2》地域の多様な交通資源の活用

- ・ 民間が運営する送迎バスについて、イエローバスと一体化した運行、路線の競合の回避などについて検討

##### 《例3》多様な主体による参加手法の検討

- ・ 企業からの広告募集（バスマップ・車内放送・車内広告・車体広告・バス停広告）など
- ・ 商店街や商業施設などとの連携（買い物割引など）

## 【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

#### ① 事業の詳細

##### 【住民との協働での計画策定】

地域内の移動を担う交通について、地域活動の中心となる交流センターと連携しながら、地域住民との協働により運行計画を策定します。

##### 【多様な住民参加手法の検討】

バス停清掃、バスサポーターの募集など、バスを利用する以外の参加手法を検討します。

##### 【持続可能な運賃体系の検討】

持続可能な公共交通を目指し、サービス内容等に見合った適切な運賃体系を検討します。



▲多様な住民参加手法の例（石川県 珠洲市）

バスを地域の共有財産としてとらえ、町会や学校、各種団体が、「バス・ボランティア・サポート団体」となり、バス利用を促す活動を展開している。（左：高校生によるバス停清掃活動／右：古くなった住民所有の倉庫を待合所として活用）

## モビリティ・マネジメント<sup>2</sup>

### ① 事業の詳細

#### 【モビリティ・マネジメント施策の実施】

新たな利用者の開拓として、モビリティ・マネジメント施策を検討します。

#### 《例1》高校生・専門学校生モビリティ・マネジメント

- ・通学定期補助（利用者に対する補助）の検討
- ・公共交通利用を考える動機付け冊子の配布
- ・個々人に沿った情報提供 など

#### 《例2》小学生モビリティ・マネジメント

- ・小学校での出前授業やバスの乗り方教室など

#### 《例3》職場モビリティ・マネジメント

- ・参加しやすいノーマイカーデーの導入
- ・動機付け冊子の配布など

#### 《例4》住民モビリティ・マネジメント

- ・広報誌の活用による継続的情報提供
- ・イベントの開催によるバス事業の見える化など



▲高校生向け動機付け冊子  
(岡山県高梁市)

## 【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

#### ① 事業の詳細

#### 【市街地内循環バスの運行】

由来市街地の回遊を促進するため、新たな循環バスの運行を検討します。

#### 【高齢者の外出機会の創出】

通院や生活必需品の買い物など生活する上での必要最低限の移動に加え、趣味や娯楽など高齢者の生きがいづくりや社会参加活動に資するような取組みを検討します。

#### 《例1》非日常のおでかけサービスの検討

買回り品<sup>3</sup>の買い物や行楽など、非日常の「おでかけ」ができるサービスの構築

#### 《例2》公共交通を利用した外出の推奨

公共交通を利用した「おでかけプラン」を提案し、自治会単位での利用の推奨



▲非日常のおでかけサービスの例  
(島根県 邑南町 口羽地区 口羽てごおする会)

<sup>2</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『かしこく』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

<sup>3</sup> 買回り品

洋服や家具、家電製品など、消費者が複数の店を見て回り、商品を比較して購入を検討する商品

## 【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

#### ① 事業の詳細

##### 【新たな観光振興策の検討】

公共交通を活用した、新たな観光振興策を検討します。

##### 《例1》タクシーを活用した観光振興策の検討

各地に点在する観光スポットの周遊手段として、タクシーを活用した観光振興策を検討します。

- ・ドライバー向けの観光情報に関するマニュアルの作成
- ・講習会の開催
- ・タクシードライバーのガイド認定制度の構築
- ・モデルコースの設定        など

##### 《例2》観光振興としての付加価値の創出

関係主体と連携し、公共交通の待ち時間や移動時間を有効的に活用した観光振興策を検討します。

- ・バス車内や待ち時間でのガイド
- ・各スポットの観光振興策やイベントとの連携        など



# 8 事業スケジュール

目標	方針と事業内容	事業スケジュール					平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
		事業主体			民間						
		安来市	交通事業者	地域住民							
<b>目標1</b> 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					準備					
	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	○	○			準備	本格運行・適宜見直し				
	安来中海沿岸地域	○	○			準備	実証運行	準備	実証運行	本格運行・適宜見直し	
	安来内陸地域	○	○			準備	実証運行	準備	実証運行	本格運行・適宜見直し	
	広島地域	○	○	○		準備	実証運行	準備	実証運行	本格運行・適宜見直し	
	白太地域	○	○	○		準備	実証運行	準備	実証運行	本格運行・適宜見直し	
	その他の移動が不便な地域における移動手段の検討	○	○	○					検討実施	継続的取組	
	【方針3】乗り継ぎ利便性の向上										
<b>目標2</b> みんなで支える公共交通	乗り継ぎの保障と環境整備	○	○								
	【方針4】通学時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	○	○								
	【方針5】誰もがわかりやすく・利用しやすい環境の整備										
	バス停留所周辺環境の整備と経田バス停の統一化	○	○	○							
	わかりやすい情報提供	○	○								
	バスロケーションシステムの導入	○	○								
	【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	○	○	○							
<b>目標3</b> 地域が元気になる公共交通	【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	○	○	○							
	【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	○	○	○							
	【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	○	○	○							

評価指標・事業実施状況等に関する評価