

(6) 観光振興

市内には、清水寺や月山富田城跡、足立美術館などの観光スポットが点在しています。これらスポットをめぐる手段として、イエローバスの観光ループが運行しています。

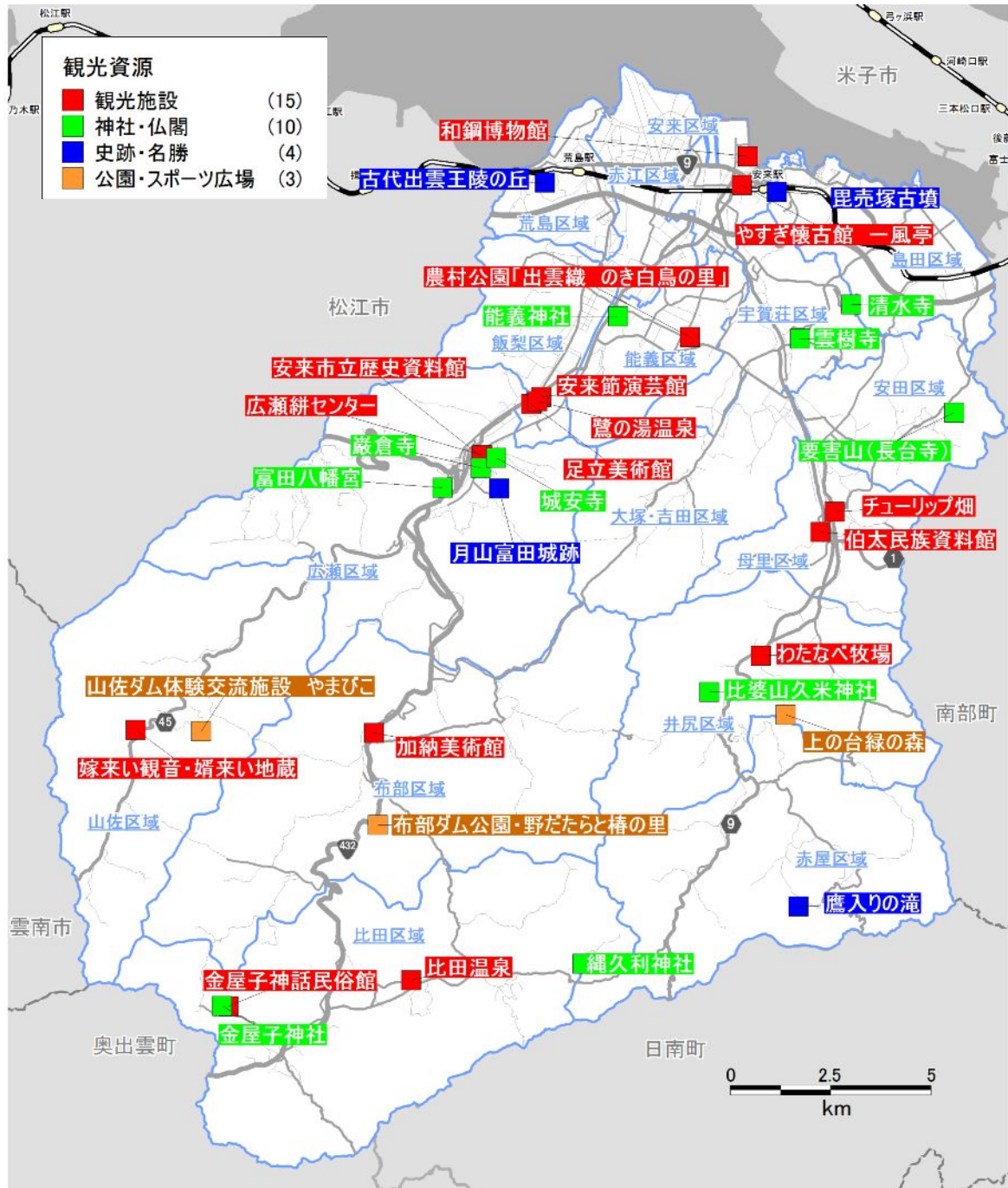


図 8 観光資源の分布

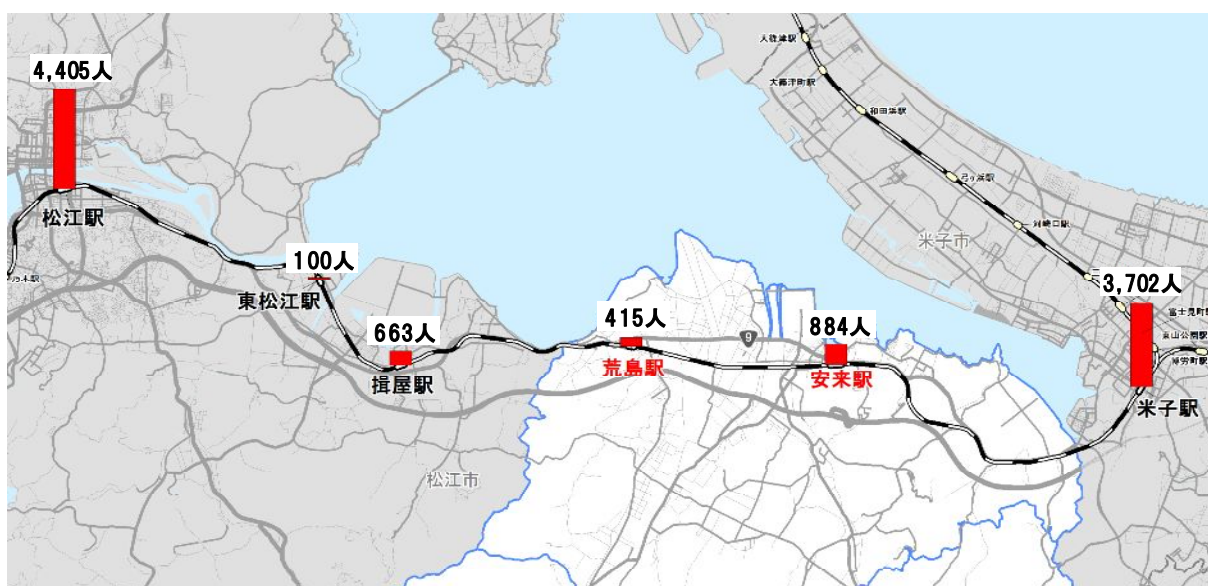
3 安来市の公共交通

「公共交通」とは、誰でも自由に利用できる（不特定多数の人が利用する）交通機関のことを指します。市内では、鉄道や市が運営するイエローバス、周辺自治体が運営するバス、民間が運営する路線バス、タクシーなどがあげられます。

(1) 鉄道

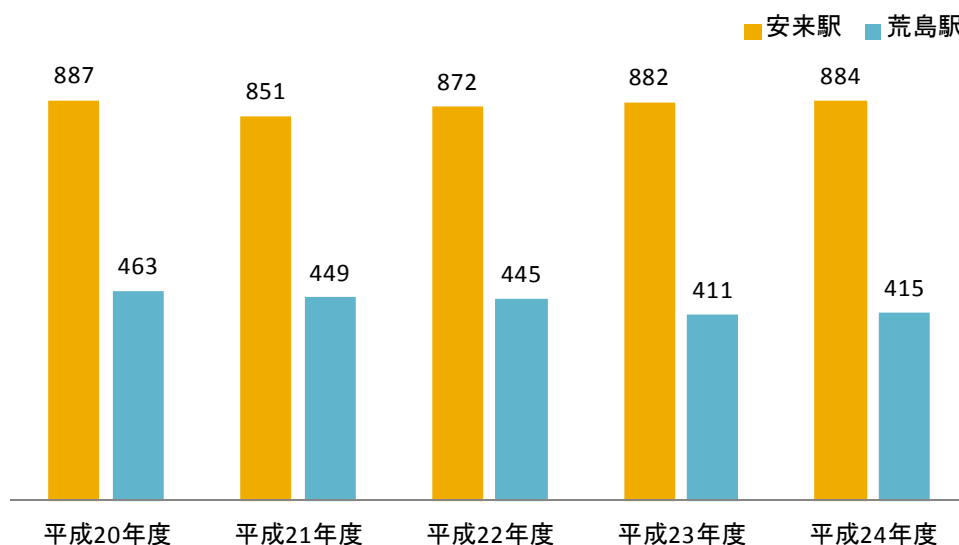
鉄道は沿岸部を JR 山陰本線が運行しています。

周辺では、松江駅および米子駅の利用が多く、安来駅から松江駅までは普通列車で約 23 分、米子駅までは約 9 分となっています。平成 24 年度における一日あたりの平均利用者数は、安来駅で 884 人、荒島駅で 415 人と、利用者はほぼ横ばいの状況です。



資料：JR 西日本

図 9 JR 駅別の一日あたり平均利用者数（平成 24 年度）



資料：しまね統計情報データベース・JR 西日本

図 10 安来駅・荒島駅の一日あたり平均利用者数の推移

(2) イエローバスとその他の路線バス

① イエローバス

A) 路線網

安来市内を広く運行するイエローバスは、路線バス事業の経営難による一畑電鉄(株)の撤退を受けて、平成 12 年 4 月 1 日より運行を開始しました。以降、安来・広瀬・伯太が一体となった圏域の形成に向けて、15 路線 55 系統が運行されています(図 11 参照)。

表 2 イエローバス各路線の主な運行地域と系統数

主な運行地域	路線名(系統数)
安来中海沿岸地域 安来内陸地域	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物バス(1) ・安来=吉田線(4) ・安来=清水線(1) ・安来=海岸線(1) ・スクール(島田小学校)(1)
広瀬地域	<ul style="list-style-type: none"> ・広瀬=奥田原線(3) ・広瀬=西比田線(7) ・広瀬=宇波線(2)
伯太地域	<ul style="list-style-type: none"> ・上小竹=草野線(3)
地域をまたいだ運行	<ul style="list-style-type: none"> ・観光ループ(2) ・広瀬=荒島線(2) ・伯太(上小竹)=広瀬線(6) ・伯太(草野)=安来線(9)
市域をまたいだ運行	<ul style="list-style-type: none"> ・広瀬=米子線(10) ・伯太(福富)=米子線(3)

計：15 路線 55 系統¹

※地域区分については、37 頁参照

表 3 運賃・割引制度

運賃体系	内容
運賃	一乗車 200 円
一日乗車券	<ul style="list-style-type: none"> ・ 500 円(指定日のみ全路線・全区間・乗降無制限) ・ 400 円(学生割引・利用バス停間のみ)
定期券	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤定期券：1 ヶ月 7,000 円 ・ 通学定期券：1 ヶ月 6,000 円(小学生は半額・学期定期券有) ・ シルバー定期券：1 ヶ月 3,200 円(65 歳以上対象) ・ フリー定期券：6 ヶ月 35,000 円
回数券	<ul style="list-style-type: none"> ・ 100 円券 11 枚つづり 1,000 円 ・ 200 円券 11 枚つづり 2,000 円
割引制度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小学生未満：無料 ・ 小学生・75 歳以上・福祉サービス対象者：半額

¹ 系統

出発地から到着地までのバスの運行経路のこと。同一の路線であっても、運行経路が複数あれば、系統が複数存在するといえる。例えば、安来=吉田線は 4 系統で、4 通りのバスの運行経路があることになる。

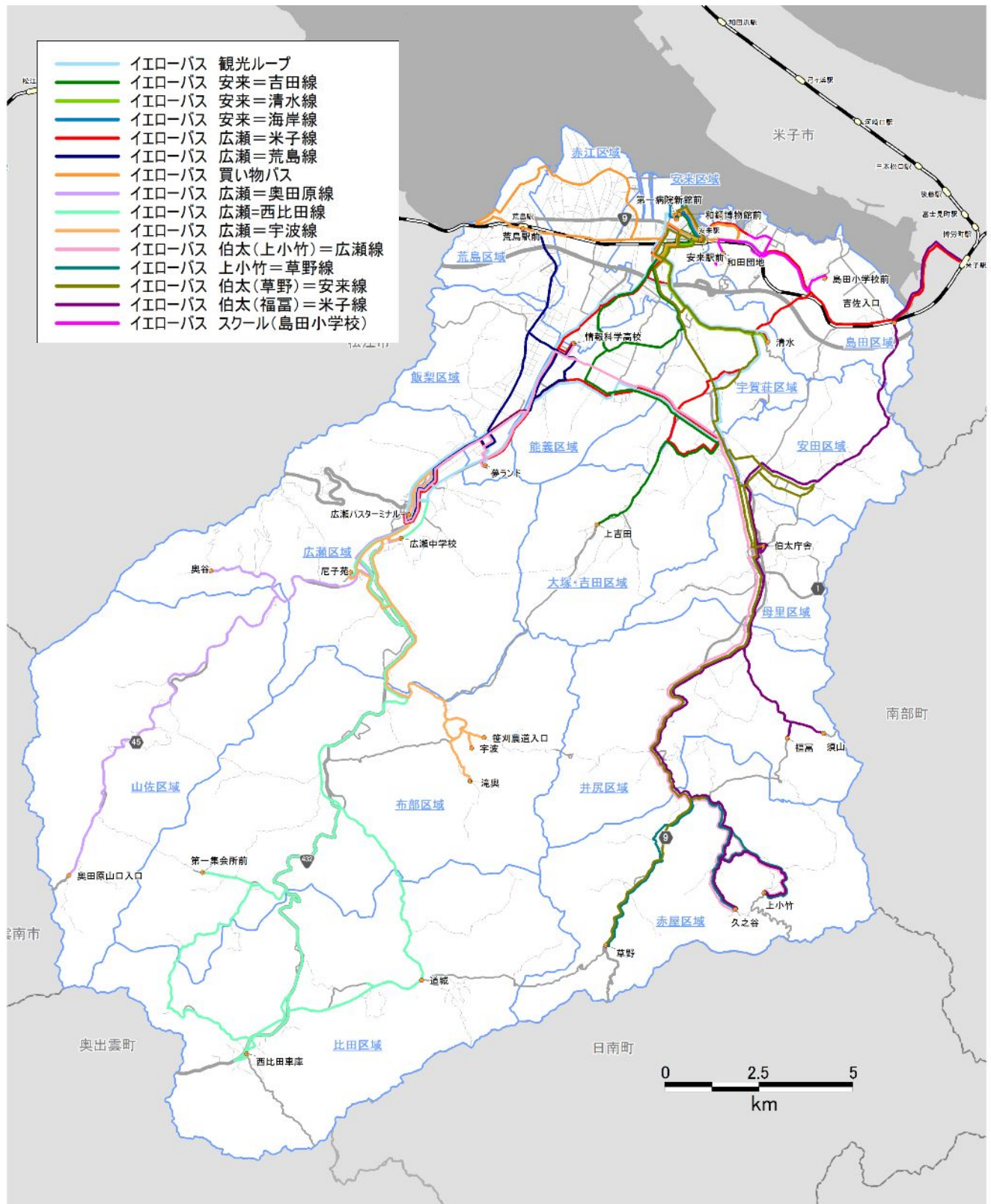


図 11 イエローバスの路線網（平成 25 年度時点）

イエローバスの路線は、自宅近くまでの運行を希望する市民からの要望等を受け、日常生活の移動手段の確保や利便性の向上を図るために路線を延長してきました。しかし、この路線の延長による対応も、バス車両が進入できる道路幅員や回転場の確保などが必要で、十分な対応が困難になってきています。

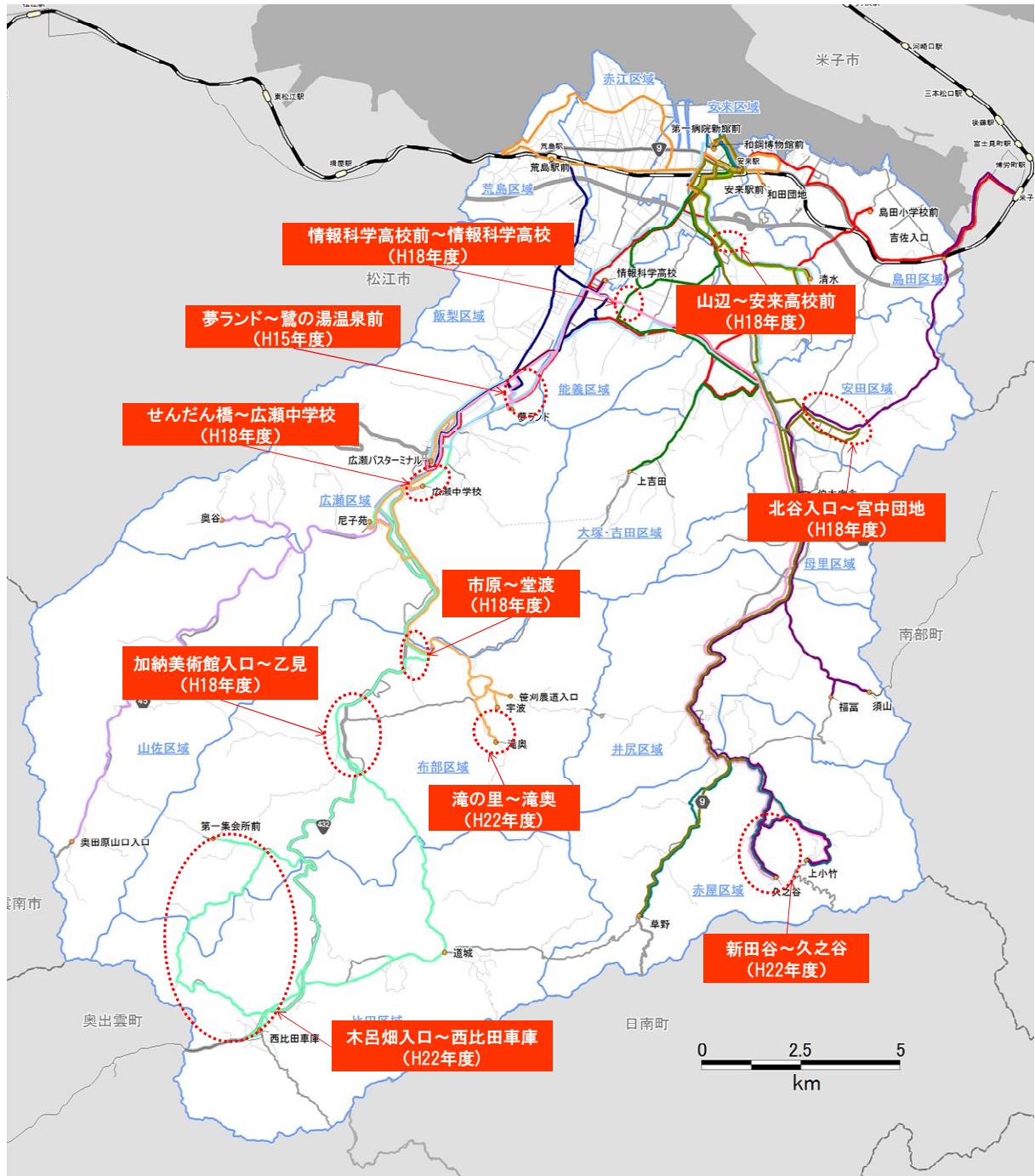
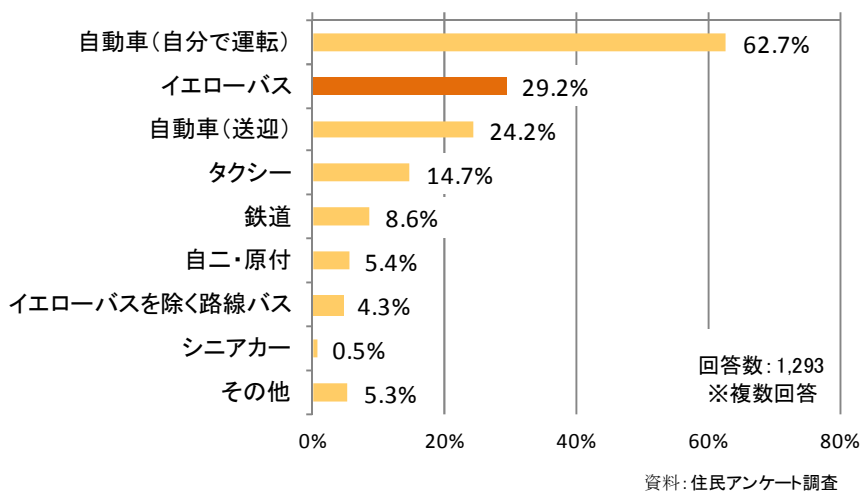


図 12 イエローバスの路線延長区間（平成 15 年度～平成 22 年度）

B) 利用状況と収支状況

住民アンケート調査より、普段利用する交通機関として多くの方が「自動車」を選択しましたが、「イエローバス」も29.2%が利用すると回答し、市民の重要な移動手段となっていることがわかります*。

平成24年度、イエローバスの運行に係った経費は約2億1,364万円に上ります。このうち、市税等の一般財源は1億4,885万円であり、これは市民一人当たり年間約3,500円の負担にあたります。



※回答は世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていないなど、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、結果は市全体での平均値とはなりません。

図 13 普段利用する交通機関

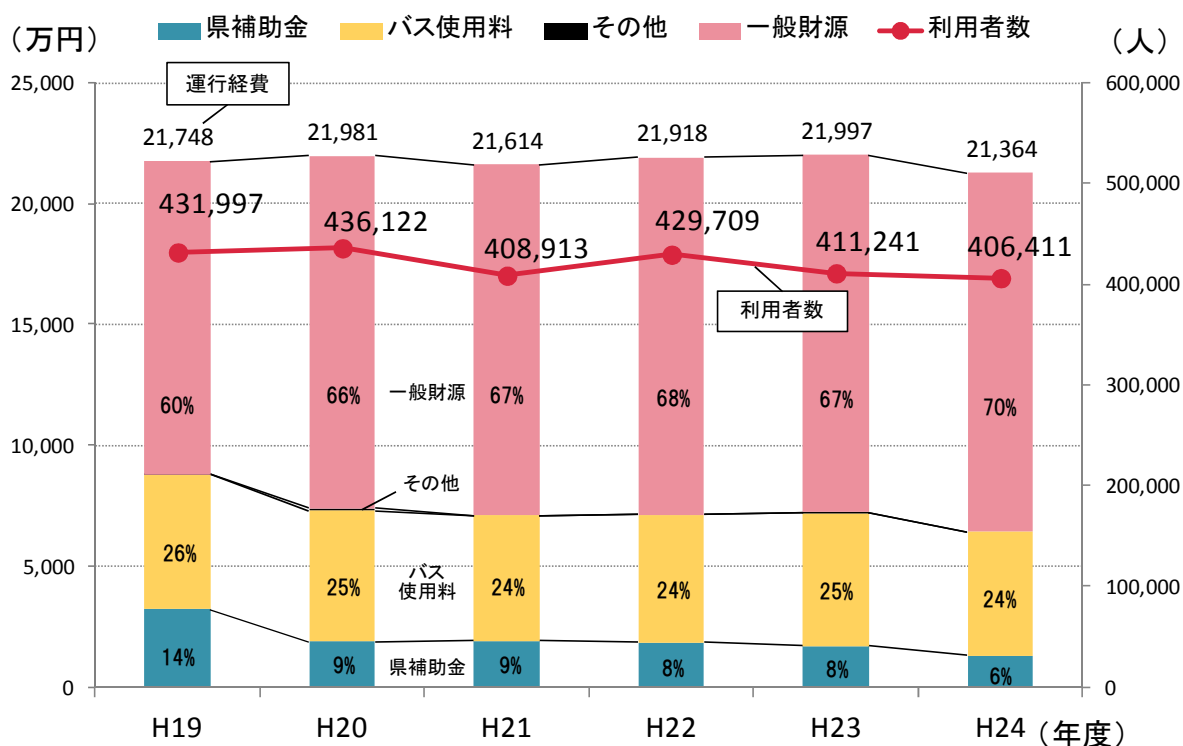
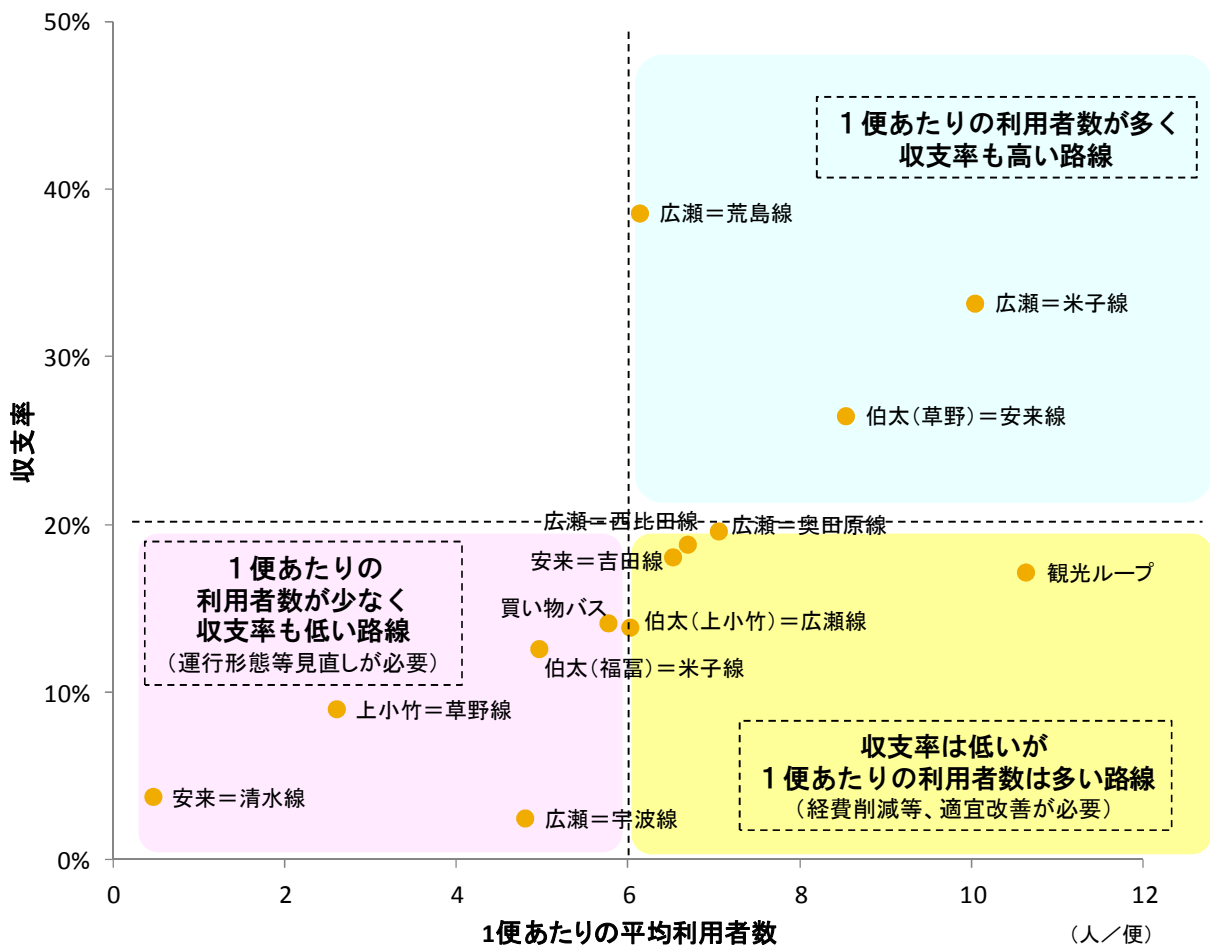


図 14 イエローバスの利用状況と収支状況

路線別に特性を表したものが、図 15～図 18 になります。

図 15 に示す路線別の収支率と 1 便あたり平均利用者数の関係より、特に「上小竹=草野線」や「安来=清水線」、「広瀬=宇波線」といった路線では、利用者数が少なく収支率が低いため、路線の維持や運行形態等の見直しが必要と考えられます。

また「観光ループ」は、収支率は低いものの、1 便あたりの利用者数は多くなっており、運行経費の削減や利用しやすいダイヤへの改善など、収支率を高めるための工夫が必要です。



注)
1 収支率が低いとされる目安は、一般的に 20%が目安とされている。
2 平成 24 年度イエローバス全体での 1 便あたり平均利用者数は、6.08 (人/便) である。
3 収支率は平成 23 年下期および平成 24 年上期の結果
4 1 便あたり平均利用者数は平成 24 年度の結果
5 安来=海岸線は収支率が 261.4%と極めて高かったため、図中からは除いている。
6 スクール(島田小)は、児童の通学手段を確保するという考え方に基づく路線のため、図中からは除いている。

図 15 路線別の収支率と 1 便あたり平均利用者数の関係

※図 16～図 18 において、スクール（島田小）は、児童の通学手段を確保するという考え方に基づく路線のため、図中からは除いています。

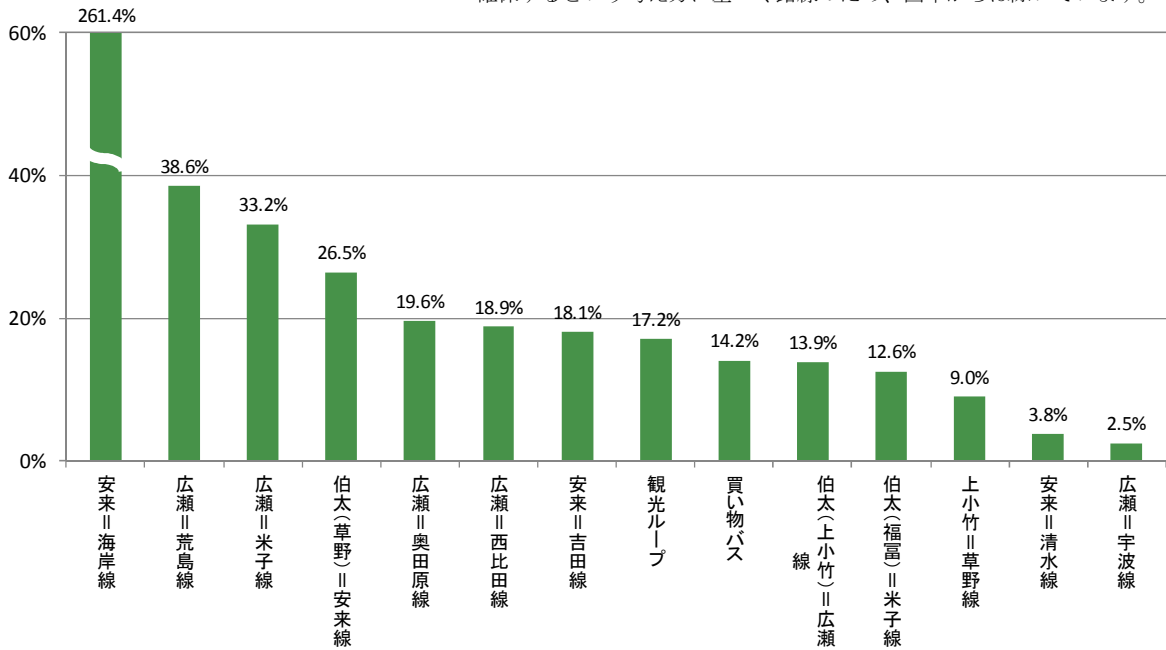


図 16 路線別の収支率（平成 23 年下期・平成 24 年上期）

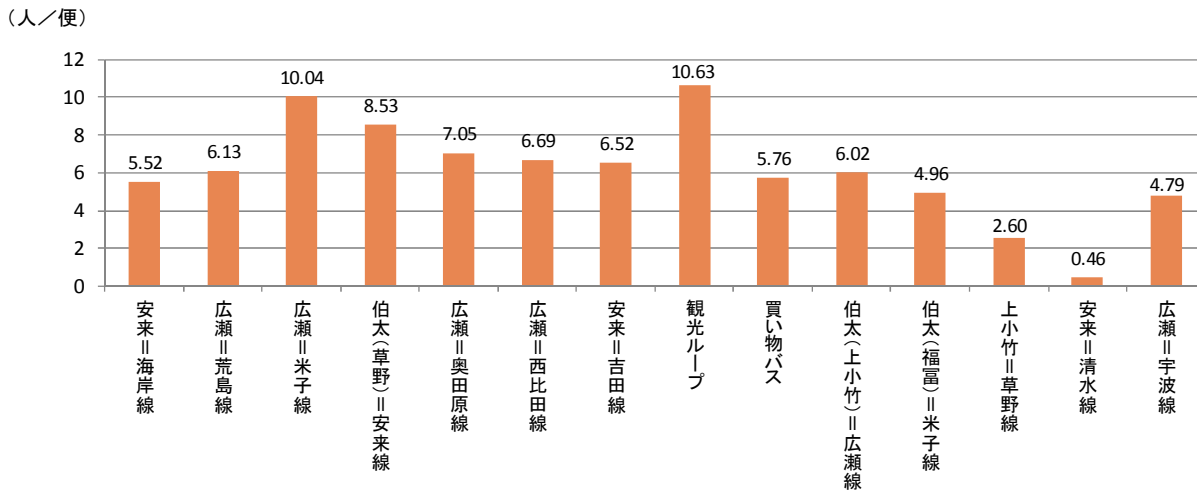
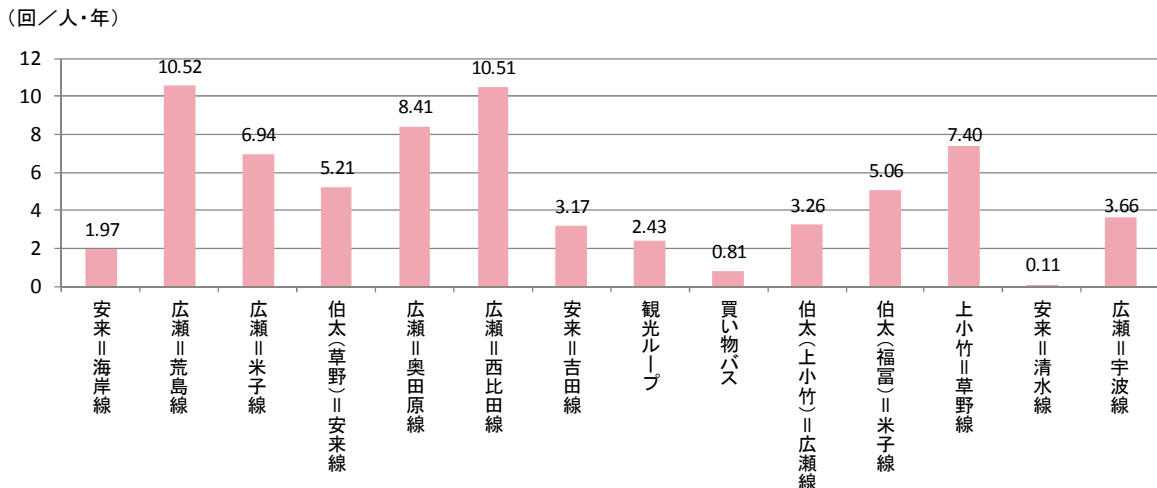


図 17 路線別の一便あたり平均利用者数（平成 24 年度）



資料：平成 24 年度利用者数および住民基本台帳（平成 25 年 4 月 30 日時点）、電話帳（平成 25 年 4 月）

図 18 路線別の沿線居住者（バス停 400m 圏域居住者）一人当たりの年間利用回数

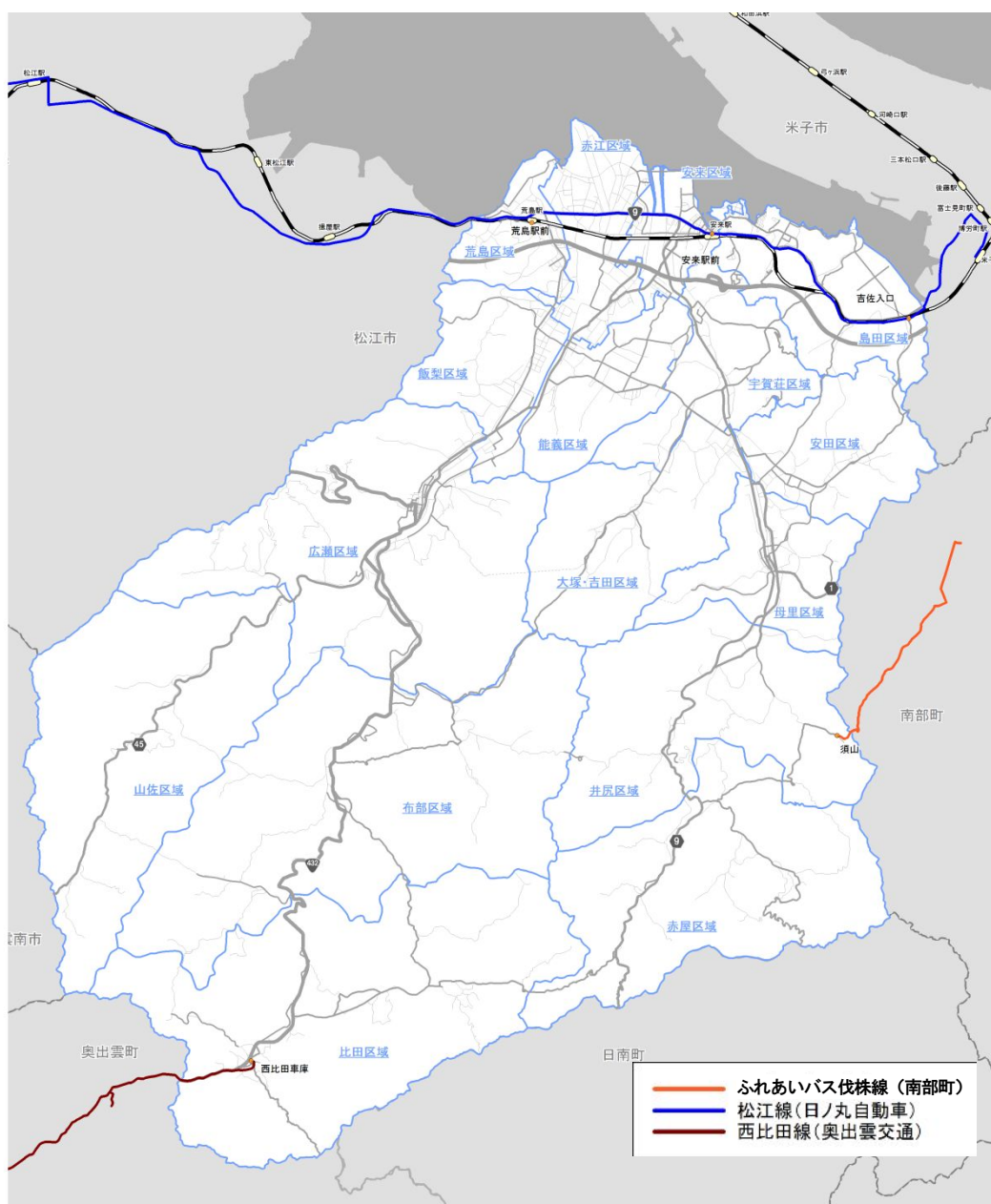
② その他の路線バス

A) 路線網

イエローバスの他に、市域をまたいだ運行を行う路線として、日ノ丸自動車による松江線（米子駅～松江営業所）、奥出雲交通による西比田線（三成車庫～西比田車庫）、南部町によるふれあいバス伐株線（丸合西伯店～須山）が運行されています。

B) 利用状況

平成 24 年度における各路線一便あたり平均利用者数は、日ノ丸自動車の松江線が 27.50 人、奥出雲交通の西比田線が 5.48 人、南部町のふれあいバス伐株線が 3.22 人となっています。



③ 各路線の特徴

イエローバスおよびその他の路線バスの特徴と課題は、表 4 および表 5 のようになります。

表 4 イエローバス各路線の特徴と課題

路線	特徴と課題
観光ループ	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数は多い路線 ○主要な観光施設をつなぐ路線 ▲広瀬=米子線との重複区間が存在 ▲一周 1 時間半以上の長大路線 ▲「内回り」、「外回り」の表現が利用者にわかりにくい
安来=吉田線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数は多い路線 ○大塚・吉田～安来間を運行 ○スクール混乗路線 ▲JR との接続が悪い
安来=清水線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○清水～安来間で朝 1 往復を主に通学利用で運行 ▲平均利用者数が最も少なく、1 人に満たない
安来=海岸線	○走行キロが短く、収支率が 261.4%と極めて高い路線 ○安来駅～日立工場間で朝 1 便を主に通勤利用で運行
広瀬=米子線	○1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線 ○広瀬～安来～米子間を運行 ○スクール混乗路線 ▲観光ループとの重複区間が存在 ▲安来経由、清水経由の系統数が多く、利用者にわかりにくい
広瀬=荒島線	○1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線 ○広瀬～飯梨～荒島間を運行 ○JR との接続が良い ▲日ノ丸バス（松江線）との接続が悪い
買い物バス	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○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 ▲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
広瀬=奥田原線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数は多い路線 ○奥田原～広瀬間を運行 ○広瀬=米子線との接続が良い ○スクール混乗路線 ▲広瀬から昼前に帰宅できる便がない
広瀬=西比田線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数は多い路線 ○西比田～布部～広瀬間を運行 ○広瀬=米子線との接続が良い ○スクール混乗路線 ▲路線延長の経緯により、系統数が多い ▲系統によっては便数が少ない

広瀬=宇波線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○宇波～広瀬間を運行 ○スクール混乗路線 ▲スクール対応が十分でない
伯太（上小竹） =広瀬線	○収支率は低いが、1 便あたりの利用者数は多い路線 ○伯太～広瀬間を運行 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い ▲広瀬から屋前に帰宅できる便がない
上小竹=草野線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○赤屋区域内を運行 ○スクール混乗路線 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い
伯太（福富） =安来線	○1 便あたりの利用者数が多く、収支率も高い路線 ○伯太～安来間を運行 ○スクール混乗路線 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い ▲安来から屋前に帰宅できる便がない
伯太（草野） =米子線	○1 便あたりの利用者数が少なく、収支率も低い路線 ○伯太～米子間を運行 ▲赤屋ターミナルでの他の路線との接続が悪い ▲系統によっては便数が少ない

○:特徴 ▲:課題

表 5 その他の路線バス各路線の特徴と課題

路線	特徴と課題
松江線 (日ノ丸自動車)	○米子駅～安来駅～荒島駅～松江営業所間を運行 ○買い物や通院などに利用する ▲荒島駅でのイエローバスとの接続が悪い
西比田線 (奥出雲交通)	○奥出雲（三成車庫）～西比田（西比田車庫）間を運行 ○通学や通院に利用する ▲イエローバスの西比田線との接続が悪い
ふれあいバス伐株線 (南部町)	○南部町（丸合西伯店）～井尻（須山）間を運行 ○買い物や通院に利用する

○:特徴 ▲:課題

(3) タクシー

タクシー事業者は、市内で6事業者（7営業所）が運行を行っており、特に市街地に多くなっています。

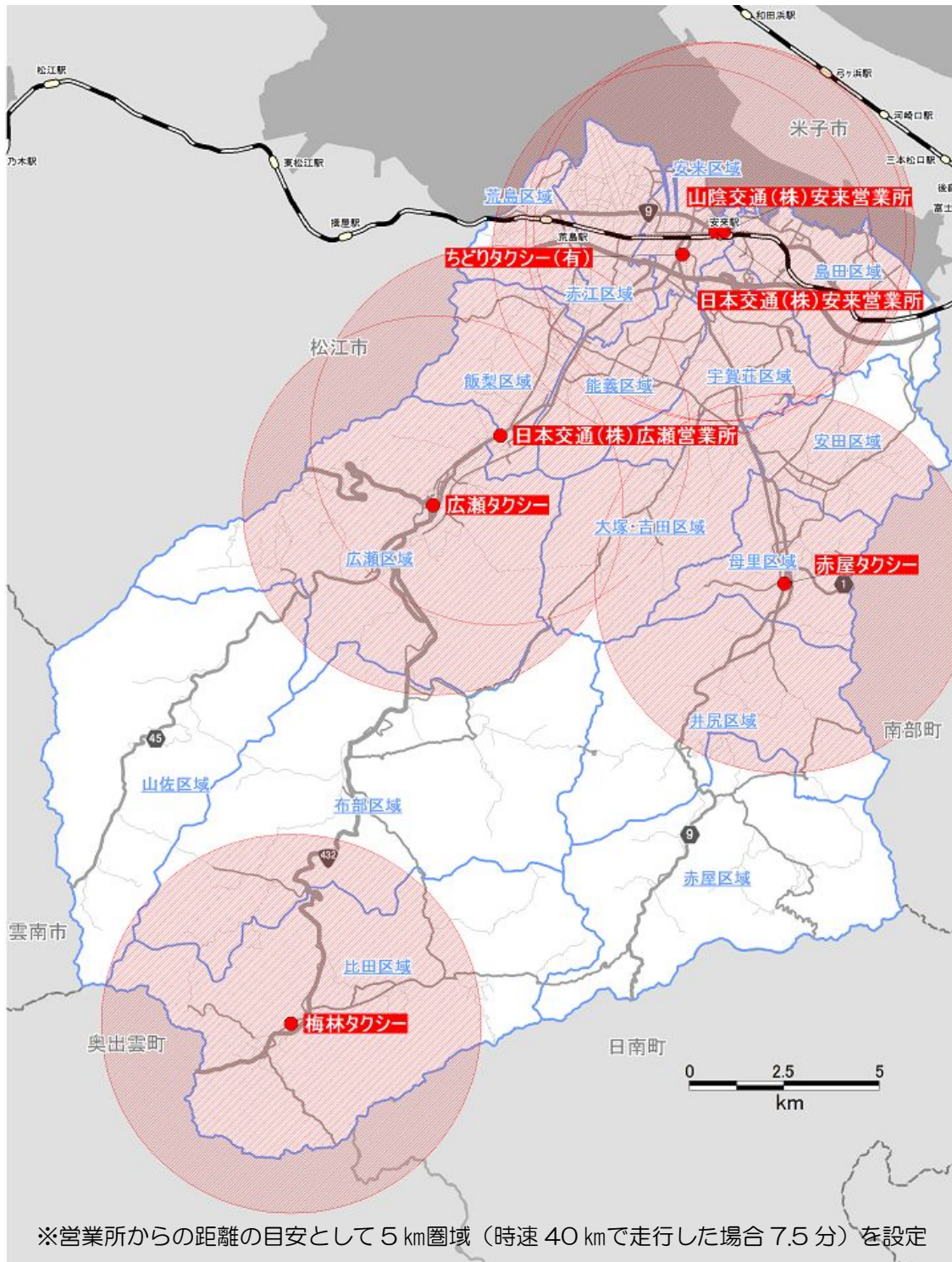


図 20 タクシー営業所の分布と営業所からの5 km圏域