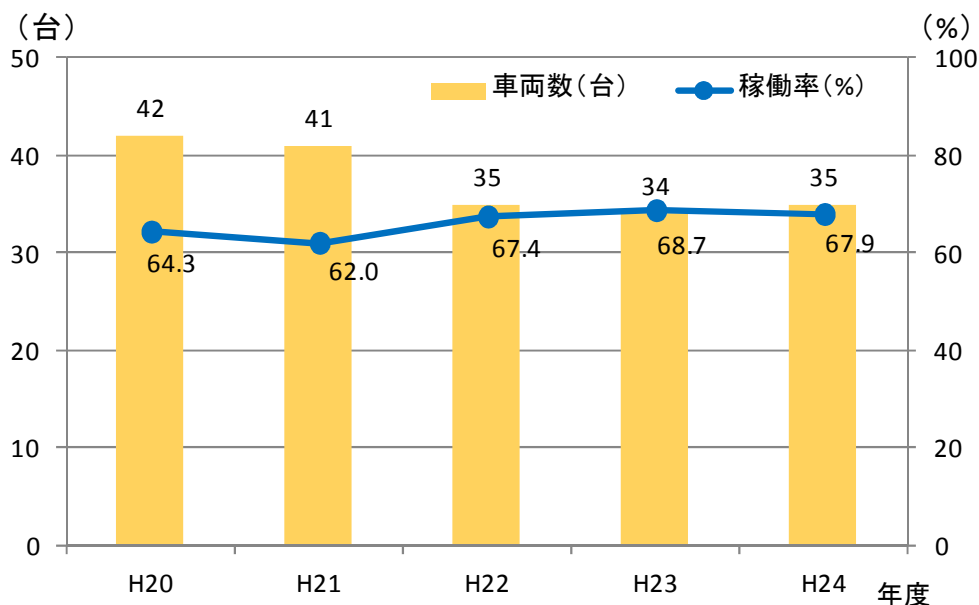


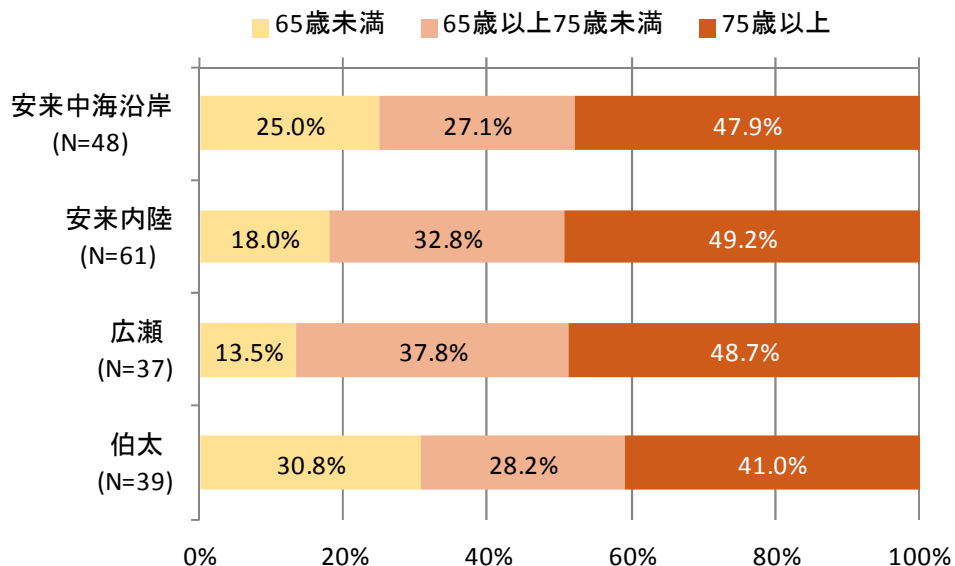
市内のタクシー事業者が保有する車両台数は減少傾向にあり、平成 24 年度では 35 台となりました。また、稼働率²は 7 割に満たない状況です。

また、タクシーを利用する人の年齢構成は、その多くを 65 歳以上の高齢者が占めています^{*}。自宅から目的地への移動が容易であるタクシーは、高齢者にとって重要な交通手段となっています。



資料：市内タクシー事業者提供

図 21 市内タクシー事業者が保有する車両台数と稼働率



資料：住民アンケート調査

^{*}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。

^{*}地域区分については、37 頁参照

図 22 地域別のタクシー利用者の年齢構成

² 稼働率

タクシー事業者が保有する車両台数に対して、一日に実働した車両台数の割合

4 市民生活とイエローバス

(1) 移動ニーズ（移動希望先）

住民アンケート調査より把握した、65歳以上高齢者の主な通院・買い物それぞれの移動ニーズ（移動希望先）が図23のようになります。通院では、医療機関の集まる安来区域や市立病院のある広瀬区域、米子市への移動ニーズが高くなっています。買い物では、市内全域から商業施設の集まる安来区域への移動ニーズが高くなっています。

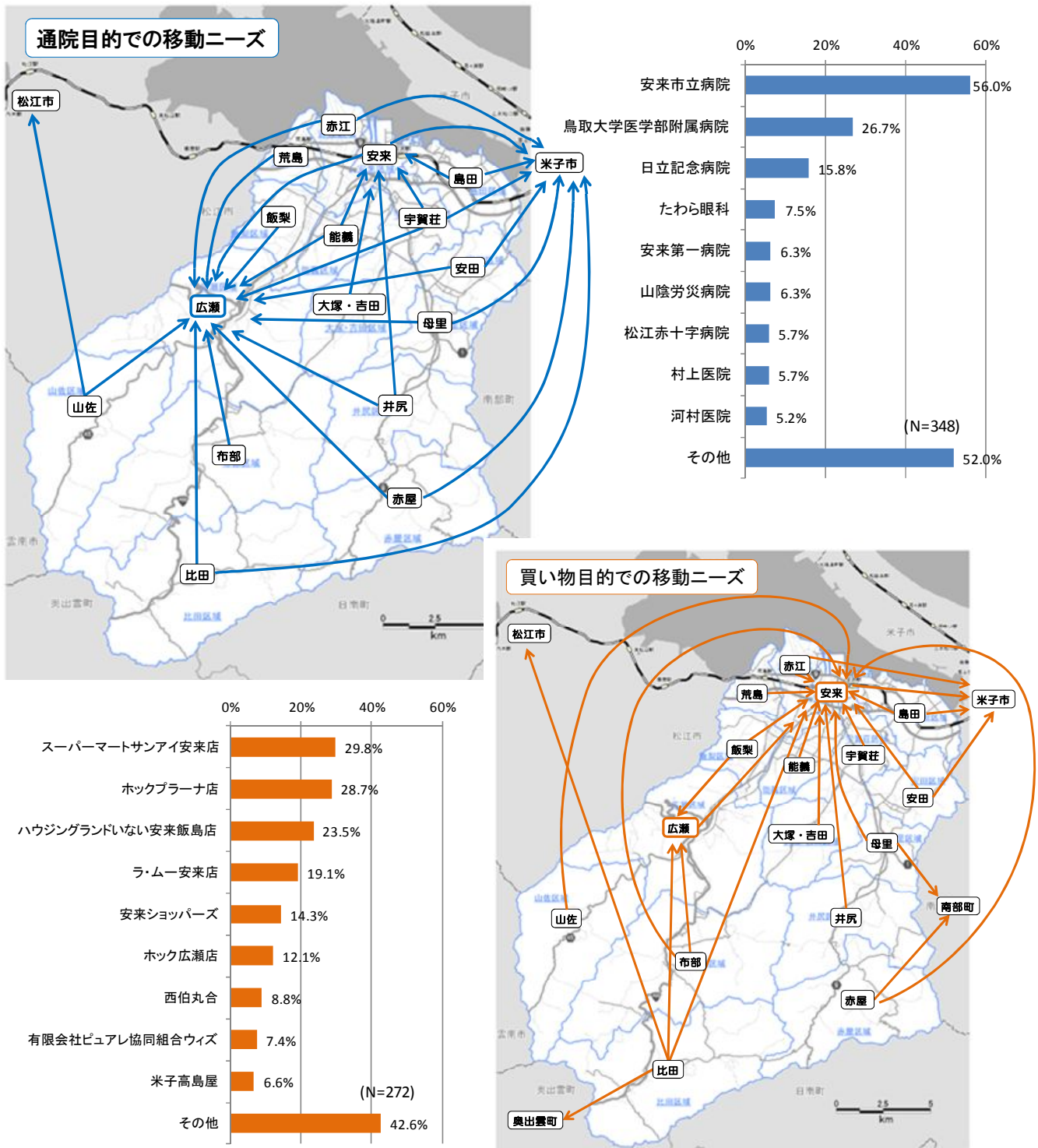
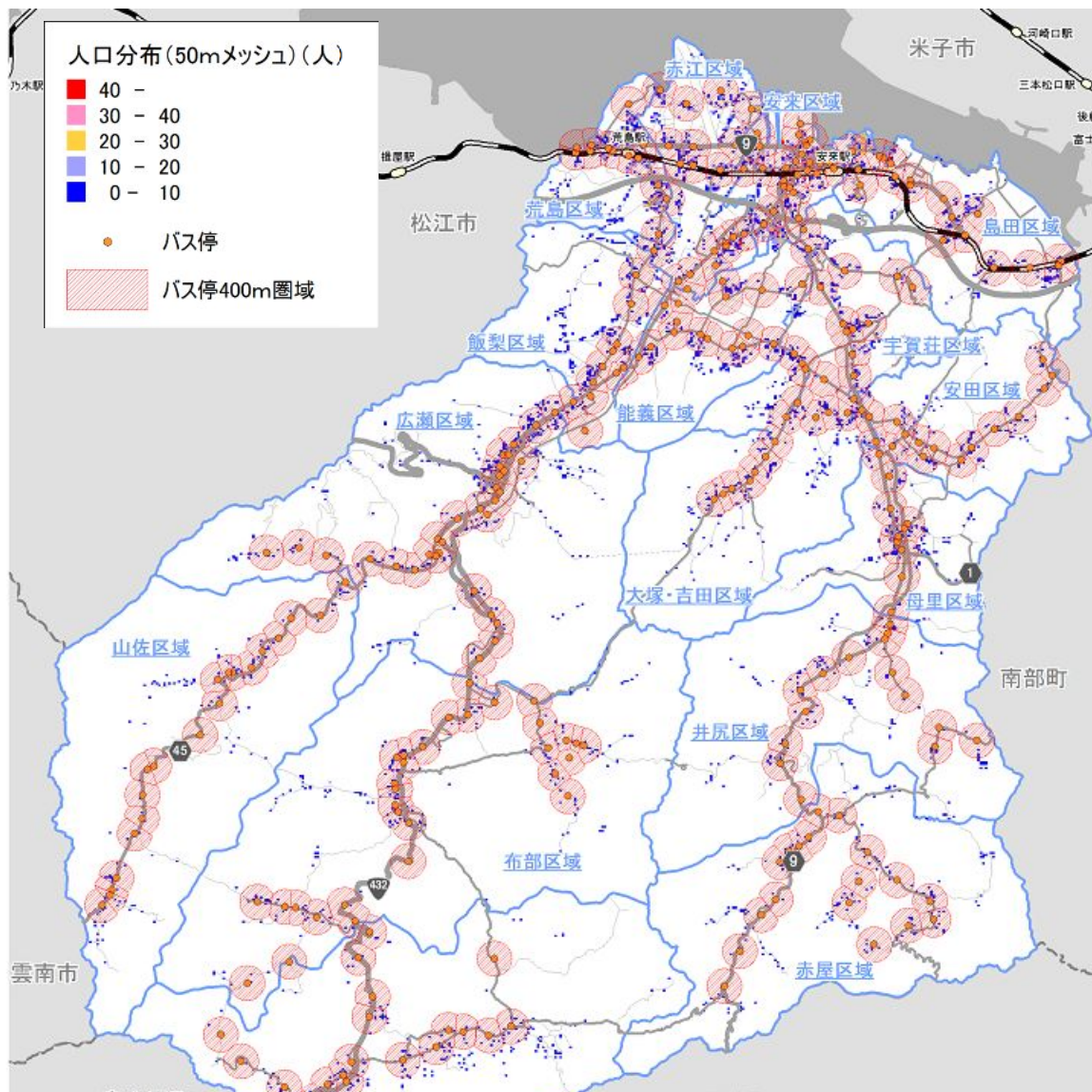


図 23 65歳以上高齢者の移動ニーズ

(2) バス停までの距離

安来中海沿岸地域を除く区域では、バス停から 400m 圏域外に暮らす人の割合が高くなっています。また、各区域、人口としては少ないものの、バス停から離れた居住者が点在している状況です。

※地域区分については 37 頁参照



▼ 区域別バス停400m圏外居住者の割合

| 地域 | 区域名 | 人口(人) | バス停半径400mより離れた所に暮らす人の割合 | 地域 | 区域名 | 人口(人) | バス停半径400mより離れた所に暮らす人の割合 |
|----------------|---------------|---------------|-------------------------|----|--------------|-------|-------------------------|
| 安来 中海 沿岸 | 安来 | 9,342 | 7.1% | 広瀬 | 広瀬 | 4,587 | 18.4% |
| | 赤江 | 4,608 | 20.0% | | 布部 | 1,257 | 25.9% |
| | 荒島 | 4,017 | 20.0% | | 比田 | 1,244 | 31.5% |
| | 島田 | 3,870 | 10.2% | | 山佐 | 749 | 29.9% |
| | 21,837 | 12.6% | 7,837 | | 22.8% | | |
| 安来 内陸 | 飯梨 | 1,580 | 35.3% | 伯太 | 赤屋 | 817 | 32.3% |
| | 能義 | 1,879 | 33.4% | | 井尻 | 969 | 28.4% |
| | 大塚・吉田 | 1,562 | 23.9% | | 母里 | 1,530 | 30.6% |
| | 宇賀荘 | 1,842 | 21.2% | | 安田 | 1,637 | 20.3% |
| | 6,863 | 28.4% | 4,953 | | 27.1% | | |
| 市全体 | | 41,490 | 18.9% | | | | |

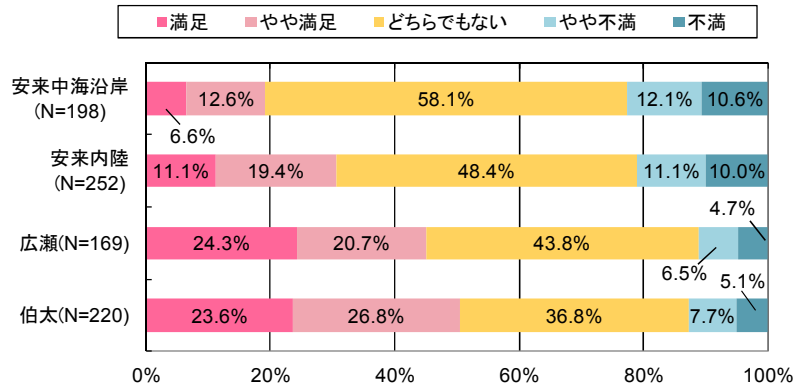
資料：住民基本台帳（平成 25 年 4 月 30 日時点）・電話帳（平成 25 年 4 月）

図 24 人口分布とバス停 400m 圏域

(3) イエローバスに対する満足度

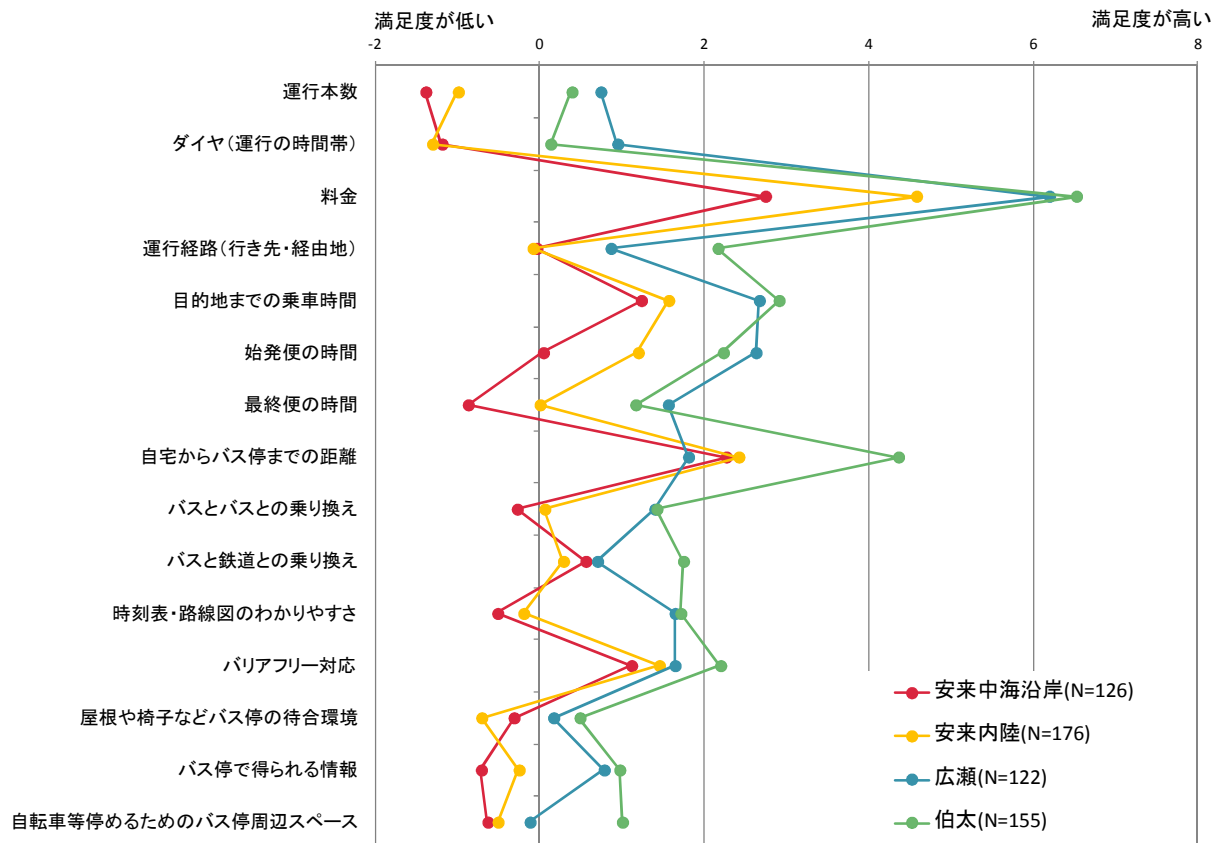
イエローバスの総合満足度は、広瀬地域や伯太地域で高く、安来中海沿岸地域で低くなっています。各種サービス別の内訳を地域別に見た場合、特に料金や始発便の時間、自宅からバス停までの距離といった項目で、地域間での差が大きくなりました。

※図 25 および図 26 の地域区分については 37 頁参照



資料：住民アンケート調査

図 25 地域別のイエローバスの総合満足度



資料：住民アンケート調査

満足10、やや満足5、どちらでもない0、やや不満-5、不満-10と設定し、加重平均により算出。
「満足」を選んだ人の数(回答数)をa、以下b.c.d.e.とすると、
満足度 = (10a+5b-5d-10e)/(a+b+c+d+e)となる。数値が高いほど満足度は高い。

図 26 地域別のイエローバス各種サービスの満足度

住民アンケート調査や民生委員アンケート調査などからは、バスのダイヤや運行ルートなどのサービス改善について、さまざまな意見が寄せられました。また、「今は車の運転ができるが、将来運転ができなくなったときにはバスが必要になる」といった意見は区域を問わず多く寄せられています。

表 6 住民アンケート調査で寄せられた意見

| 地域 | 意見 |
|------------|---|
| 安来 中海沿岸 | 荒島には買い物と言っても今はコンビニが一番近い所です。バス利用が一番良いと思います、出掛けた時は出来る限りの事をしております。これからはバスをもっと利用する事になると思います。よろしくをお願いします。(荒島 70 歳代女性) |
| | 高齢になると買い物の荷物を持って歩くのが大変です。いつまでも自分の車が運転できるとは思えないので今後が心配です。(島田 70 歳代女性) |
| 安来内陸 | もう少し近くから安来行きバスに乗れるようにしてほしいです。(飯梨 60 歳代女性) |
| | この先、イエローバスが無くなったら、本当に困ります。どうか残して下さい。(宇賀荘 70 歳代女性) |
| 広瀬 | イエローバスは大変にありがたく思っています。できるだけコースを多くし、住民の利用を多くしていただき、不便を少なくしてほしいです。特にイエローバスを利用する人は老人、子どもがほとんどですが、もっと若い人にも乗ってほしいです。(広瀬 70 歳代男性) |
| | 財政困難な折とは思いますが、インフラ政策、特に公共交通機関は重要視すべきものと考えます。買い物や市立病院等に行く時、高齢者の重要な足だと思っていますので、少なくとも現状を維持していただきたいと思っています。(布部 50 歳代男性) |
| 伯太 | 私は不便な所に住んでいます。イエローバスの利用で大変助かっています。でも赤字という言葉を目にすると心苦しく思います。これからもイエローバスを利用できるようによろしくお願いします。(赤屋 70 歳代女性) |
| | バスの入らない自治会(道路)には、マイクロバスも入って貰えないです。不平等だと思います。(井尻 60 歳代男性) |

表 7 民生委員アンケート調査で寄せられた意見

| 地域 | 意見 |
|------------|---|
| 安来 中海沿岸 | 日の丸バスはイエローバスと違い、米子の中心部までいけるので便利です。しかし、道の駅に行きたくてもバス停から遠くて不便です。なぜ道の駅にバス停ができないのか疑問に思っています。(安来) |
| | バスに乗った事がなく、バスの乗り降りの仕方が分かりません。利用方法がわかるパンフレット等があればうれしいです。(荒島) |
| 安来内陸 | タクシーを頼んで出かけています。高額な支出になりますが頼める人がいません。また、人に迷惑をかけたくないという思いがあります。(大塚・吉田) |
| | バス停が遠いため利用しにくいです。(宇賀荘) |
| 広瀬 | イエローバスの運行本数が少ないので、病院での待ち時間があつたり、バスに間に合わなかったりする事があります。(布部) |
| | イベント、行事等に出たいのですが、イエローバスは土日に便が少なくあきらめざるを得ない状況です。他の人に乗せてもらっています。(山佐) |
| 伯太 | 天気の良い日に、バス停まで約 1 km シニアカーを押して歩き、買い物や通院をしています。1 週間に 1 回で良いから 10 人乗りくらいの小型車で町内をくまなく回ってもらえないでしょうか。(井尻) |
| | 母里地区に商店が少なすぎて、買い物が極めて不便です。(母里) |

(4) 通学利用

通勤・通学時間帯の朝夕のバス利用が、昼間と比較して多くなっており、特に通学では、小学生、中学生の他、高校生や専門学校生もイエローバスを利用しています。

市内の高校では、生徒の23%がイエローバスを利用しています。

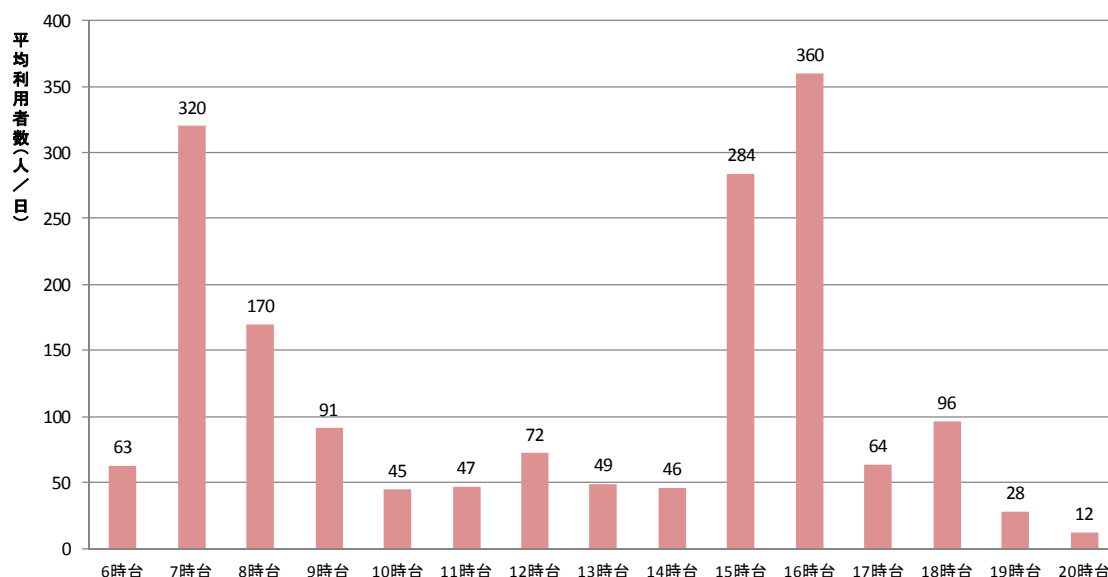


図 27 運行時間帯別の平均利用者数（平成 24 年度）

表 8 高校生アンケート調査で寄せられた意見

| 分類 | 意見 |
|-----|---|
| 生徒 | 近くにバス停がほしいです。（飯梨） |
| | 家が山奥なので、休日になると便が少なくなかなか出かけられないので困っています。休日でももう少し便があったらと思います。（布部） |
| | 休日の本数を増やしてほしいです。（山佐） |
| | 満車のため登校時のバスを大型にしてほしいです。（広瀬） |
| | 電車で安来駅に着いてから、帰りのバスまでの待ち時間が1時間もあります。（井尻） |
| 保護者 | 安来方面のバス運行は遅くまであるのに、広瀬から先など奥の便がなく迎えに行かないと帰れません。利用したくても利用できずに定期料金は同じなのは納得いきません。（布部） |
| | 最寄りにバス停がないため、なかなか利用することができなくてとても残念です。登校時にももう少し便数があると利用しやすいかもしれません。（島田） |
| | 毎回近所のバス停にも止まってほしいと要望していますが、なかなか改善されません。（安田） |
| | 安来市民ではないため、高校まで雨の日に利用したいが何行きに乗って良いかわからないです。詳しく書いてある冊子でもあれば分かるので利用したいです。（松江市） |

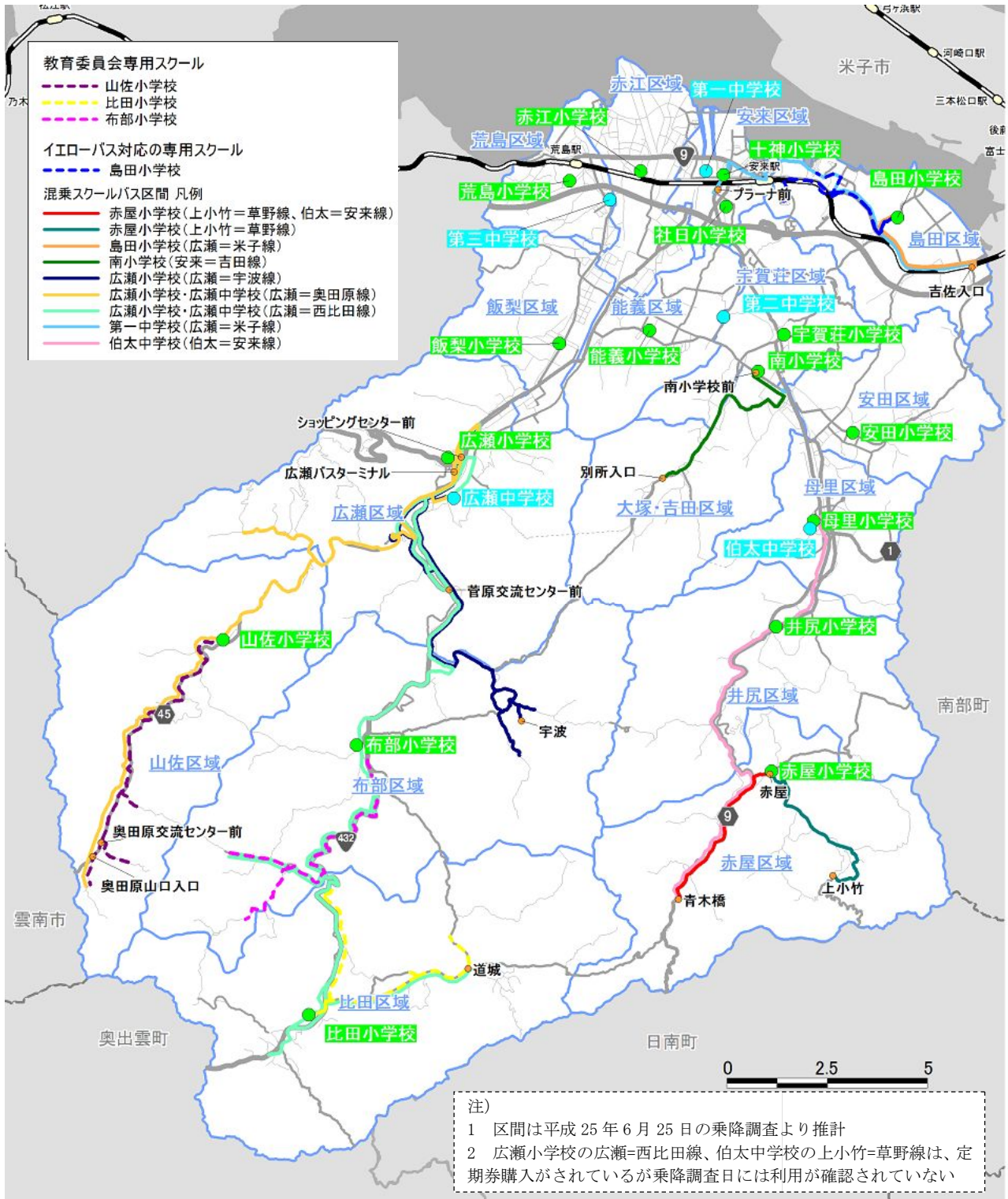


図 28 小学生・中学生の通学におけるバス利用状況

5 安来市における公共交通の課題

各種調査等の結果を踏まえ、安来市における公共交通の課題として、下記のような8つの課題を抽出しました。

(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 of 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ことが必要です。

(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。

第2章 計画の基本方針

1 基本理念

市民がいきいき安心して暮らせる公共交通

2 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。

公共交通に関する課題と基本目標との関係は、下図に示すようになります。

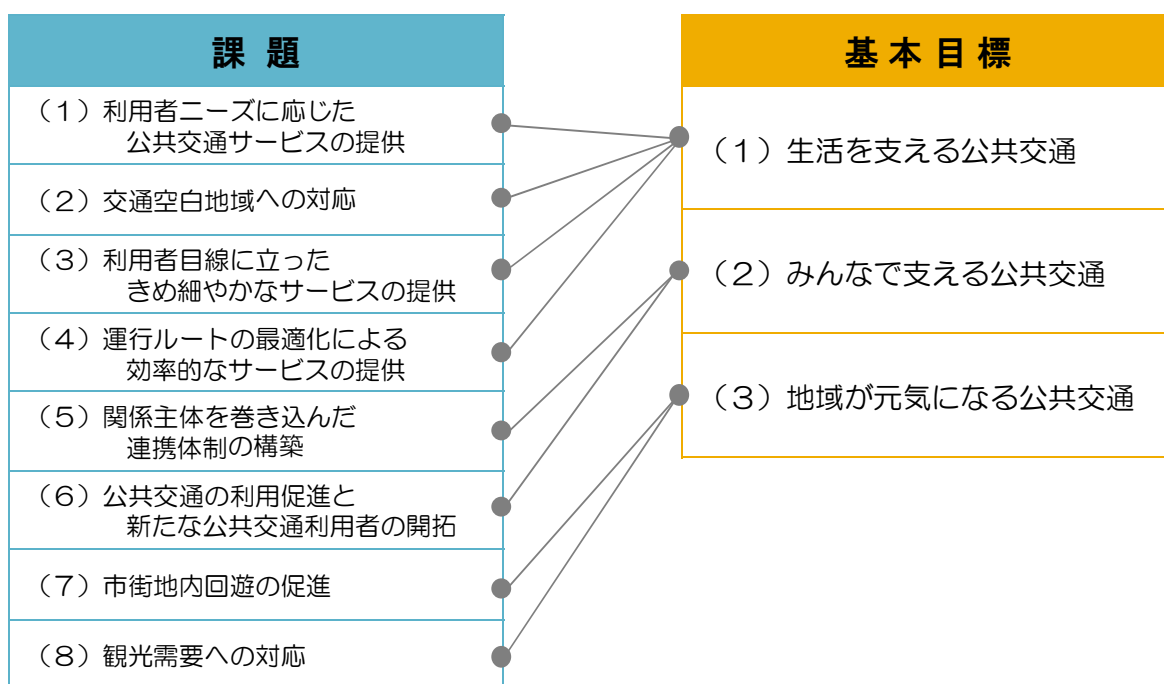


図 29 課題と基本目標の関係



3 評価指標とPDCAサイクル

目標達成に対する評価指標を下記のとおり設定します。

| 目 標 | 評 価 指 標 | |
|------------------------|-------------------------------|---|
| 目標 1 生活を支える 公共交通 | 評価指標① 交通空白地域 | |
| | 指標の内容 | バス停 400m 圏域外、かつバスに代わる移動手段が提供されていない地域に居住する人の割合 |
| | 計画策定時数値 | 市全域で 18.9% |
| | 目標とする数値 | 市全域で 15.0% (3.9%の低減) |
| | 評価指標② 公共交通（イエローバス等）利用者 | |
| | 指標の内容 | イエローバス（または新たな公共交通）の年間利用者数 |
| | 計画策定時数値 | 約 406,000 人（平成 24 年度）（市民 1 人あたり年間 9.7 回利用する計算） 平成 24 年 3 月 31 日住民基本台帳人口 41,884 人 |
| | 目標とする数値 | 約 406,000 人（現状維持） （人口が減少するため、市民 1 人あたり年間 10.7 回利用する計算） 平成 32 年将来推計人口 37,706 人 |
| | 評価指標③ 公共交通の総合的な満足度 | |
| | 指標の内容 | アンケート調査より、「公共交通の総合的な満足度」について、「満足」「やや満足」と回答した人の割合 |
| 計画策定時数値 | 35.9% | |
| 目標とする数値 | 50.0% (14%の増加) | |

| 目 標 | 評 価 指 標 | |
|-------------------------|--------------------------------------|--|
| 目標 2 みんなで支える 公共交通 | 評価指標① 関係主体または地域住民と連携した取組みの事例数 | |
| | 指標の内容 | 関係主体または地域住民と連携した取組みの事例数 |
| | 計画策定時数値 | 0 例 |
| | 目標とする数値 | 3 例 |
| | 評価指標② バス利用以外の住民参加 | |
| | 指標の内容 | アンケート調査より、バス利用以外のバス支援活動（計画策定やバス停清掃、バスサポーターなど）に参加する人の割合 |
| | 計画策定時数値 | 実施していない |
| | 目標とする数値 | 10.0% |
| | 評価指標③ 市民 1 人あたりの行政負担 | |
| | 指標の内容 | イエローバス（または新たな公共交通）の運行維持に係る市民 1 人あたりの市税等の行政負担 |
| 計画策定時数値 | 年間 3,500 円 | |
| 目標とする数値 | 年間 3,500 円（現状維持） | |

| 目 標 | 評 価 指 標 | |
|----------------------|---|---|
| 目標 3 地域が元気になる公共交通 | 評価指標① 市街地内循環バスの利用者数 | |
| | 指標の内容 | 新たに運行を検討する、市街地内循環バスの1便あたり平均利用者数 |
| | 計画策定時数値 | 運行していない |
| | 目標とする数値 | 1便あたり平均10人 |
| | 評価指標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 | |
| | 指標の内容 | アンケート調査より、「買い物目的でイエローバス（または新たな公共交通）を利用する」と回答した人の、1ヶ月あたりのイエローバス（または新たな公共交通）の平均利用回数（片道を1回とする） |
| | 計画策定時数値 | 1ヶ月あたり平均7.7回 |
| | 目標とする数値 | 1ヶ月あたり平均10.0回 |
| | 評価指標③ 公共交通を活用した観光振興策の事例数 | |
| | 指標の内容 | 公共交通を活用した観光振興策の事例数 |
| 計画策定時数値 | 0例（観光ループの運行のみ） | |
| 目標とする数値 | 1例 | |

PDCA サイクルの考え方に基づき、本計画の中間年次・最終年次において、上記の評価指標や事業内容等に対する評価を行います。評価を受けて適宜見直しを行い、より良い取り組みとなるような改善を行います。

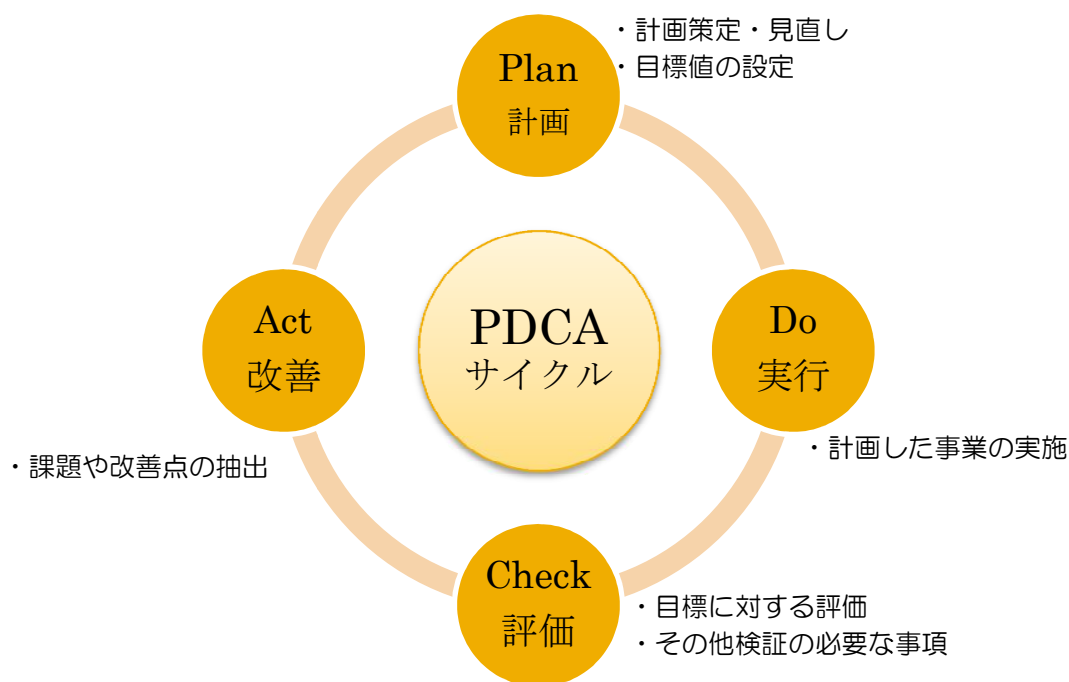


図 30 PDCA サイクルのイメージ

4 公共交通とまちづくり

(1) 将来都市構造（安来市都市計画マスタープラン）

本計画では、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ることを基本目標として掲げています。

安来市が目指す将来の都市構造を示した安来市都市計画マスタープランでは、図 31 のような都市構造が目指されており、安来市中心部、荒島駅周辺を「市街地ゾーン」、広瀬および伯太の中心部を「地域中心拠点ゾーン」とし、これらゾーン間を結ぶ道路網を「連携軸」として位置づけています。本計画では、これらの考え方にに基づき、公共交通の「役割」を設定します。

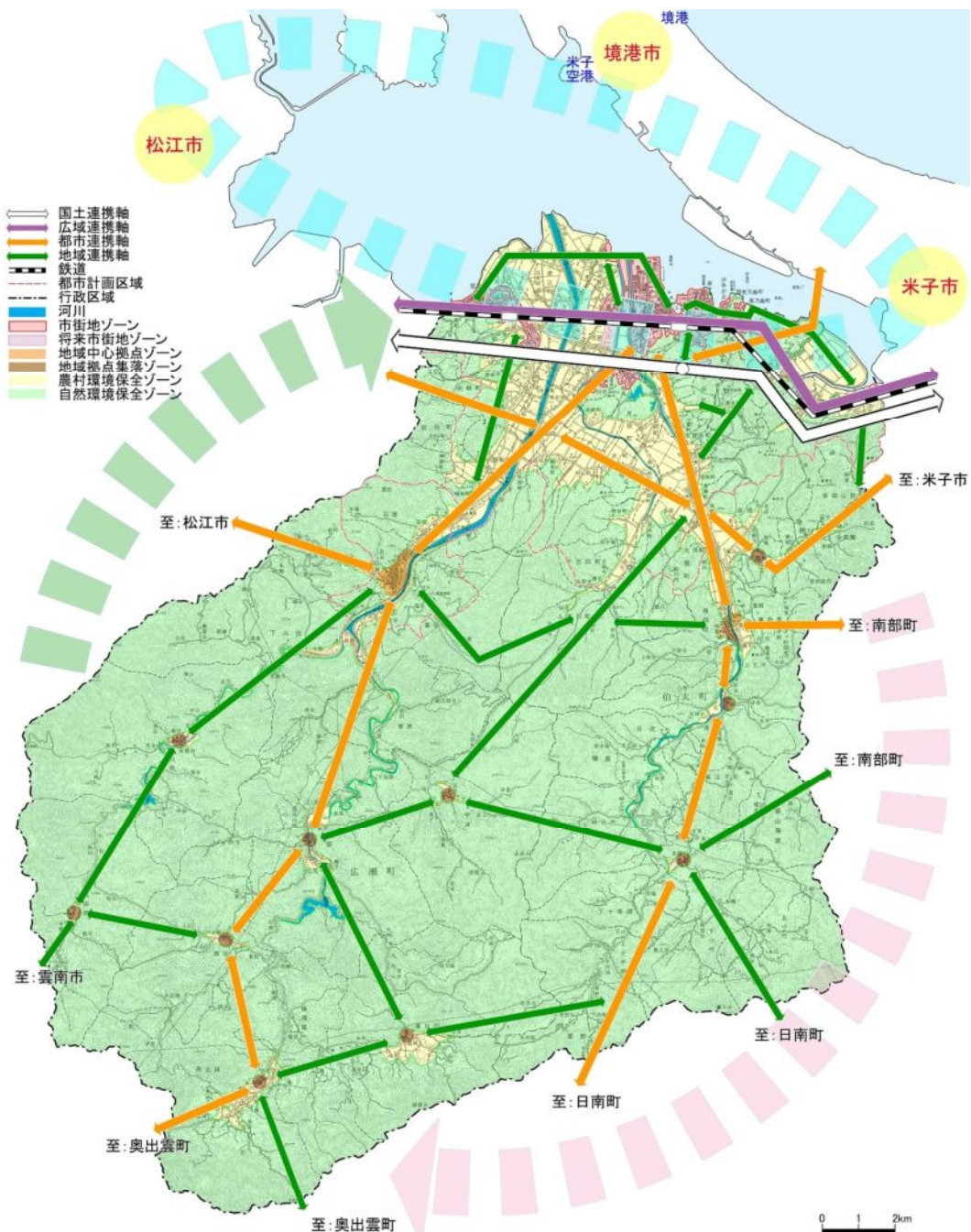


図 31 安来市の将来都市構造（安来市都市計画マスタープランより）

(2) 地域区分

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、地理的条件等を考慮し、図 32 のように安来市を4つの地域に区分しています。本計画においても、これら4つの地域区分に基づき、取組み方針や事業を検討しています。



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

図 32 地域区分

5 目標達成に向けた取組み方針

(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。

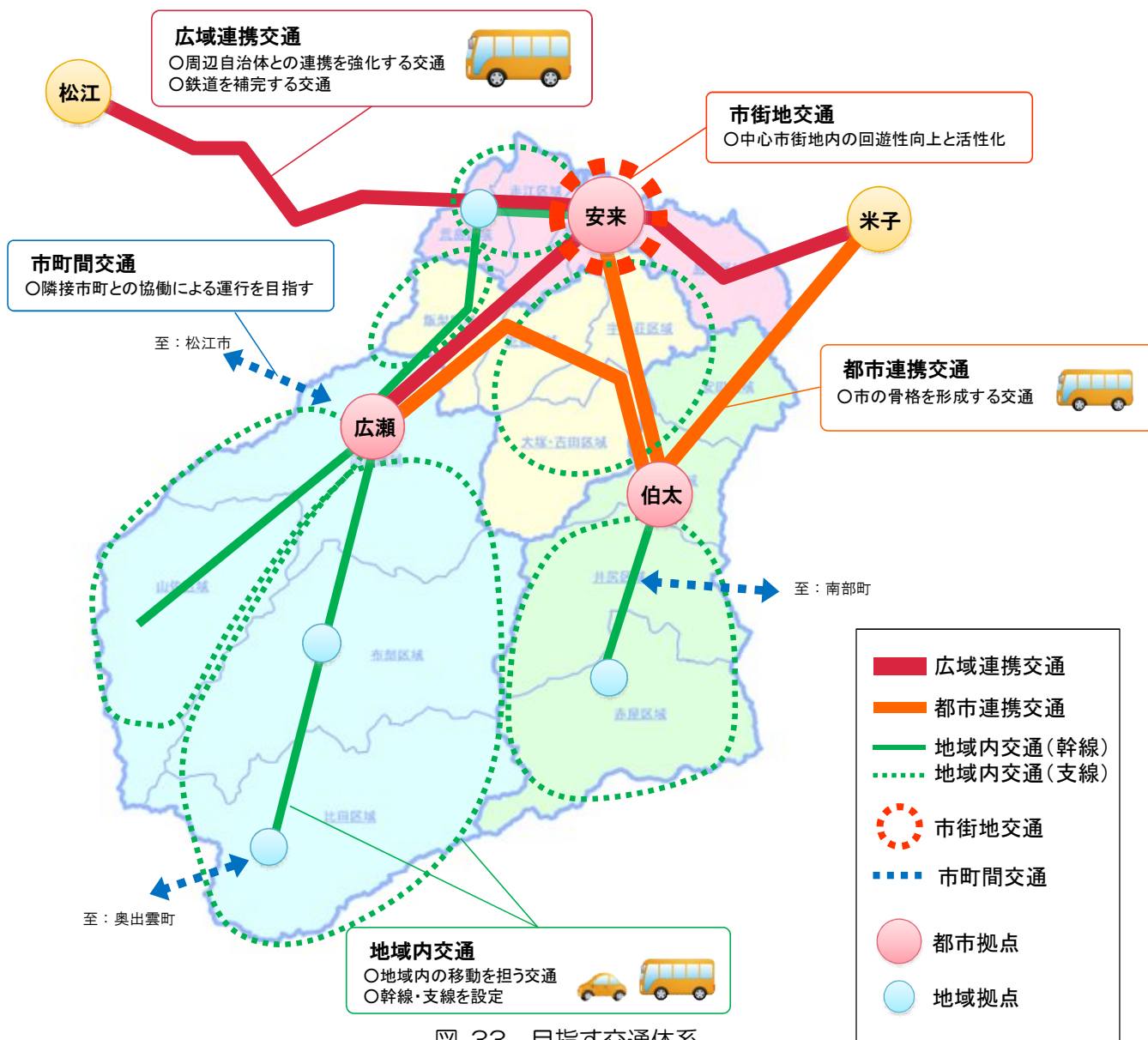


図 33 目指す交通体系

【各交通の考え方】

A) 広域連携交通

市域をまたいで、周辺自治体との連携を強化する交通になります。鉄道を補完する交通として、速達性や定時制を重視します。

想定する車両サイズ 中型バス(定員 30 名以上)



B) 都市連携交通

市内の拠点(安来・広瀬・伯太)間および隣接する米子市との連携を強化し、市の骨格を形成する交通になります。市の魅力を高める交通として、利便性の高いサービスを目指します。

また、需要に応じて、鉄道や広域連携交通との接続を強化します。

想定する車両サイズ 小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)～中型バス(定員 30 名以上)



C) 地域内交通

広域連携交通、都市連携交通を補完し、地域内の移動を担う交通になります。

需要に見合ったサービスを提供するため、地域内交通の中でも、幹線と支線を設定します。幹線は、地域の中心から拠点までの交通手段として、支線は幹線を補完するサービスとして、地域の実情に見合ったサービスを検討します。

また、需要に応じて、鉄道や広域連携交通、都市連携交通との接続を強化します。

想定する車両サイズ 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)



D) 市街地交通

中心市街地における回遊性の向上と活性化を目的とし、中心部の魅力向上に寄与する交通になります。

想定する車両サイズ 小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)



E) 市町間交通

生活圏として移動ニーズのある隣接する市町への移動について、隣接する市町との協働による運行を目指す交通になります。

想定する車両サイズ セダン型やワゴン型の車両(定員 10 名以下)

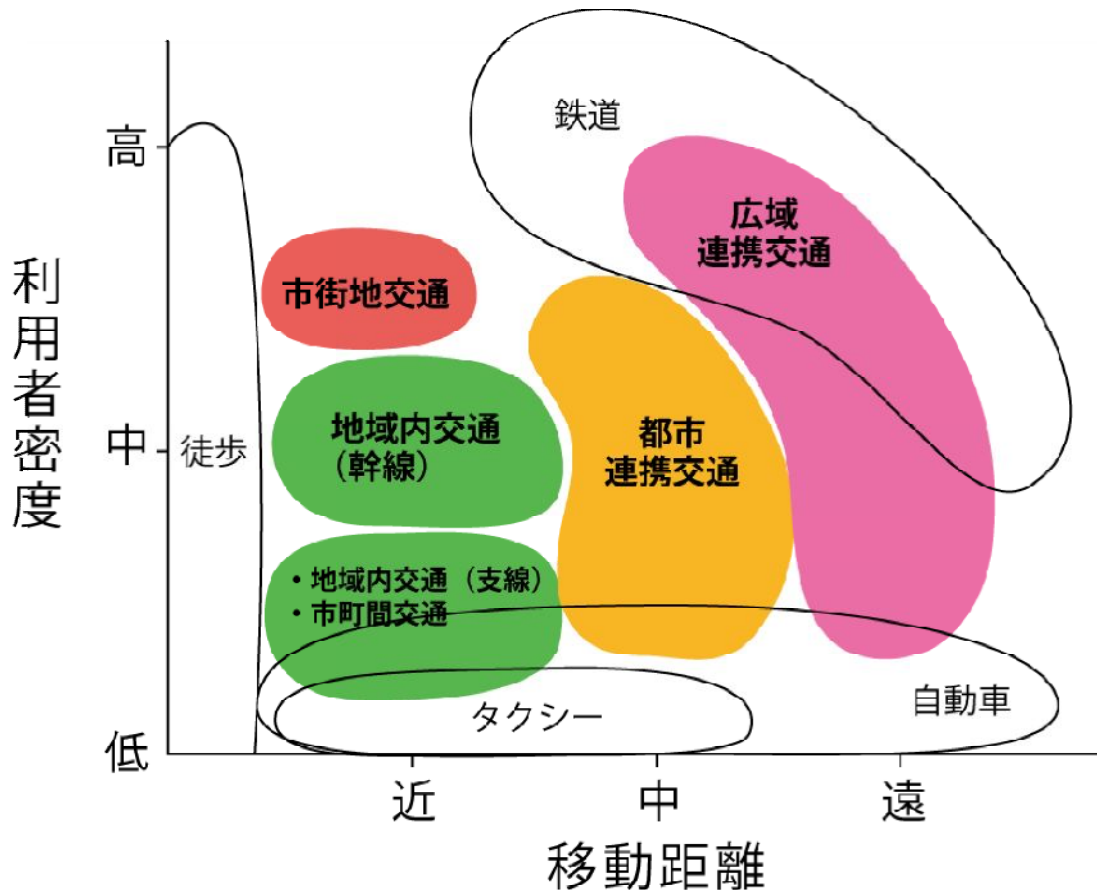
～小型バス(定員 11 名以上 29 名以下)



※イラストは車両サイズのイメージです。

図 33 で設定した交通は、需要や移動距離に応じてそれぞれ異なる特性をもっており、各交通の役割の範囲を示したものが図 34 になります。

これまでは、これら特性の異なる交通に対して市内を均一にイエローバスが運行することで対応してきました。しかし、路線の延長やダイヤの充実等への対応や、持続可能性といった観点から、各交通に役割をもたせて運行することが必要です。



横軸は「各交通を利用して移動可能な距離（移動距離）」、縦軸は「各交通が一度に運べる利用者数（利用者密度）」を表しています。
例えば、広域連携交通は移動距離が長く（遠く）、比較的多くの利用者を運べる交通として示しています。

図 34 各交通の役割分担のイメージ

【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。

【安来市における交通空白地域の考え方】

一般的に、自宅がバス停から300～500m以上離れていると、バス利用に不便を感じる割合が増えると言われています。安来市で実施した公共交通に関する住民アンケート調査においても、600m以上離れると、バスを利用しても良いとする人が2割を切る結果となりました。この傾向は地域や年齢によらず同様でした。

こうした調査の結果や、持続可能性等を考慮し、本計画書ではバス停から400m圏域外、かつバスに代わる移動手段が提供されていない地域を、安来市の交通空白地域の目安として設定します。これは、あくまでバス停からの直線距離によるものであり、道路の線形や勾配などの地域のおかれた条件によっては、バス停400m圏域であっても対応の必要な集落も存在することが想定されます。こうした地域の実情に応じて柔軟な対応を検討します。

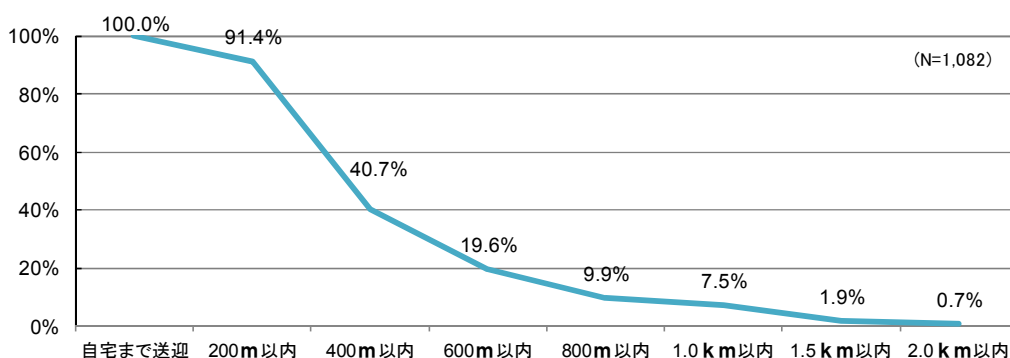


図 35 バス利用の限界水準（バスを利用しても良い自宅からバス停までの距離）

【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。

