

第2期

大田市地域公共交通網形成計画



令和2年3月

大 田 市

目次

第1章	計画の策定にあたって	1
1.	計画策定の趣旨	1
2.	計画の構成	1
3.	計画の位置付け	2
4.	策定主体	8
5.	計画の区域	8
6.	計画の期間	8
第2章	地域の概況	9
1.	位置・地勢	9
2.	人口	10
3.	施設の分布	13
第3章	地域公共交通の状況	18
1.	道路と鉄道	18
2.	路線バス	20
3.	タクシー	30
4.	その他の交通手段	31
第4章	公共交通に対するニーズ	33
1.	住民アンケート調査	33
2.	民生委員アンケート調査	39
3.	高校ヒアリング調査	40
4.	関係機関ヒアリング調査	41
第5章	公共交通を取り巻く課題と対応方針	42
1.	公共交通を取り巻く課題	42
2.	課題への対応方針	43
第6章	計画の目標と具体的な事業内容	45
1.	施策の体系図	45
2.	目標達成のために実施する事業	47
3.	目標に対する評価指標	65
4.	計画の達成状況の評価に関する事項	68
5.	実施スケジュール	70

資料

第1章 計画の策定にあたって

1. 計画策定の趣旨

大田市では、平成22年国勢調査時点の高齢化率が34.6%に達しており、市内455自治会のうち、いわゆる「小規模高齢化集落」は18%にのぼる等、集落機能の低下が課題となっている。

公共交通機関は、市域を東西に走るJR山陰本線のほか路線バスが計17路線運行されているが、急速な少子高齢化、人口減少等により利用者の減少が続いており、路線の維持確保のために毎年多額の補助金を交付している。このような状況から今後の持続可能な地域公共交通体系の構築が喫緊の課題となっている。一方、国においても、「交通政策基本法」の制定（H25年12月施行）や、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正（H26年11月施行）、「地方創生」や「『小さな拠点』づくり」の推進等により、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの確保に向けた取組が進められている。

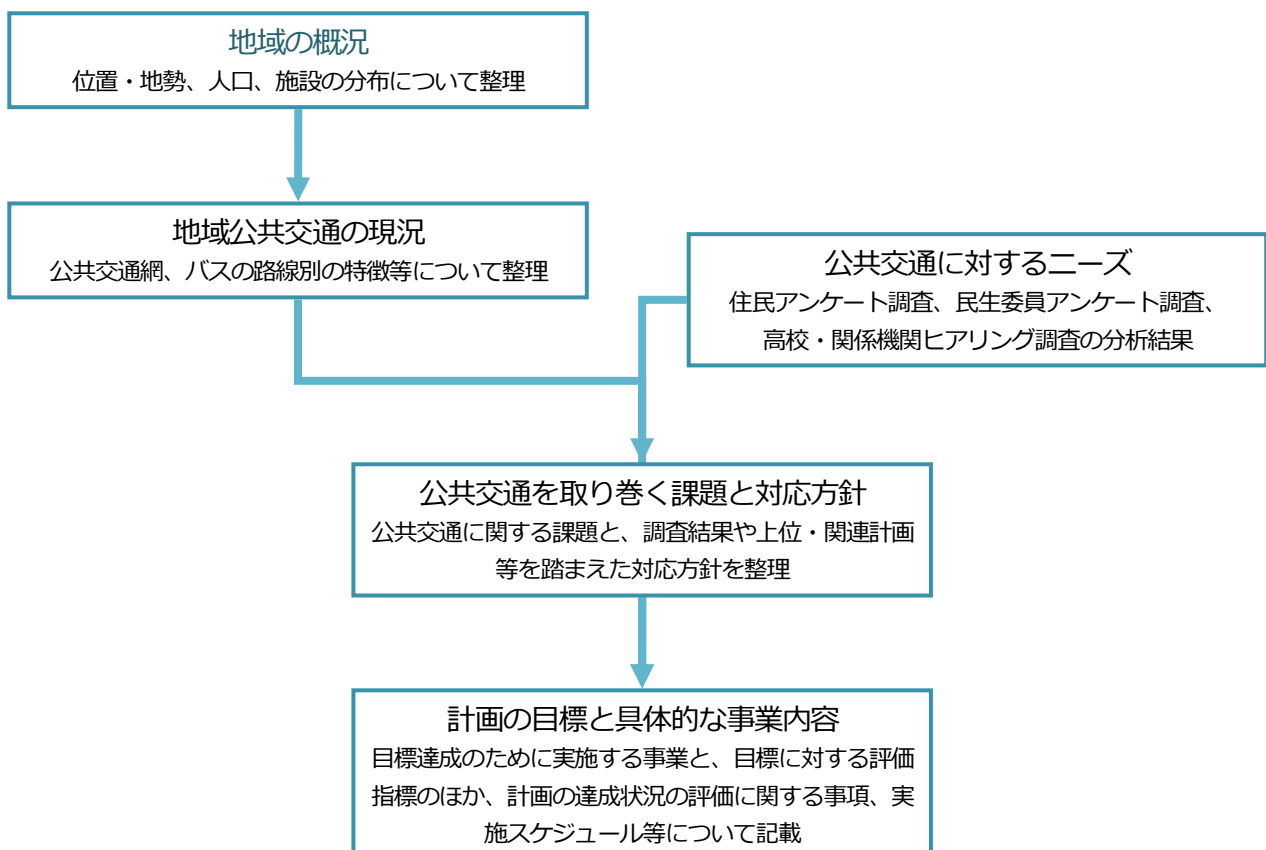
こうした流れを見越して、大田市では、既存の「地域公共交通会議」を包含する法定協議会を平成26年4月に設置し、公共交通の確保・維持のための体制を強化してきたところである。このような状況を踏まえ、「大田市生活交通確保対策実施計画」（平成19年3月）策定以後、生活交通を取り巻く環境も大きく変化したため、新たな計画として持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みの構築に向けて、「大田市地域公共交通網形成計画」を策定した。

今回、MaaSやグリスロなど新たな取り組みを加え、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの確保を図るため、第2期計画を策定する。

2. 計画の構成

本計画の構成は以下の通りである。

図表1 計画の構成



3. 計画の位置付け

(1) 国の施策との関係

① 交通政策基本法の制定

平成 25 年 12 月 4 日に公布・施行された「交通政策基本法」では、「国民等の交通に対する基本的なニーズの充足」「交通の機能の確保及び向上」「交通による環境への負荷の低減」「交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携」「連携等による施策の推進」「交通の安全の確保」といった、交通に関する基本理念等が定められている。同法では、交通に関する施策について、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民等の責務等を明らかにすることを掲げ、国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的な施策について記載されている。

② 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

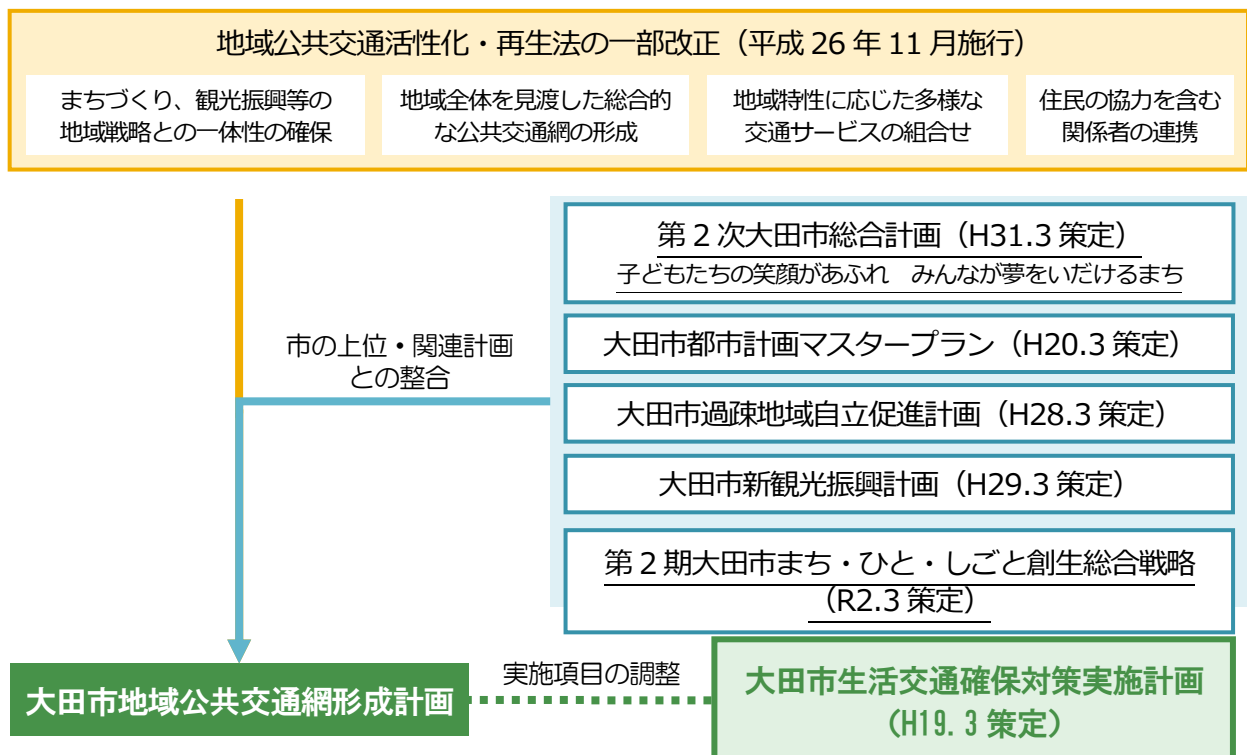
本計画は、平成 26 年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」に基づき策定する法定計画である。同法では、交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的としている。

また、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが重要であるとの考えの下に、地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることが掲げられている。

(2) 国の施策及び市の上位・関連計画との関係

本計画は、大田市総合計画や大田市都市計画マスタープラン等を上位・関連計画として、それぞれの計画に掲げられている事業との整合を図り策定するものである。

図表 2 国の施策及び市の上位・関連計画との関係



上位・関連計画における公共交通に関連する事業等は次表のとおりであり、以下、それぞれの計画の概要について、公共交通に関する事項を中心に整理する。

図表 3 市の上位・関連計画における公共交通に関連する事業等

	計画の基本方針や公共交通に関する事業等
第2次 大田市総合計画	<p>【大田市の将来像】 <u>子どもたちの笑顔があふれ</u> <u>みんなが夢を抱けるまち＝おおだ＝</u></p> <p>【公共交通に関する施策】 <u>交流を支えるネットワークの形成</u></p>
大田市都市計画 マスタープラン	【都市づくりの目標】 <u>連携と交流によるだれもが住みよい都市づくり</u>
大田市過疎地域 自立促進計画	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>地方バス路線の維持確保対策</u> ● <u>地域の利用実態に即した生活交通手段の導入</u> ● <u>交通空白地のモビリティ確保のための自治会等地域の輸送活動への支援</u>
大田市まち・ひと・ しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>市民が主体となって地域課題（生活交通の確保等）の解決に向けての仕組みづくりへの支援</u> ● <u>IoT技術とグリスロを活用した新たな交通手段の導入</u>
大田市新観光 振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>環境対応型車両の導入</u> ● <u>観光地間を結ぶ2次交通の整備</u> ● <u>外国人来訪者への対応</u>
大田市生活交通 確保対策実施計画	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>重複区間の運行形態の見直し</u> ● <u>乗合バスの利用動向を踏まえた運行路線・回数の見直し</u> ● <u>運行車両の見直しによる運行経費の削減</u> ● <u>高齢者が利用しやすい車両の導入</u> ● <u>予約乗合タクシーと乗合バスとの競合への対応 等</u>

① 大田市総合計画【令和元年度～令和5年度】

市の将来像として、「子どもたちの笑顔があふれ みんなが夢を抱けるまち＝おおだ＝」を掲げ、市民・事業者・行政、本市に関わる全ての人々が共に行動し、持続可能なまちづくりに取り組むため、次の3つを基本理念とし、「かかわる」「踏み出す」「はぐくむ」を挙げている。

また、目指す将来像を実現に向けて、市民・事業者・行政、「おおだ」に関わるすべての人たちが一緒に汗をかきながら、ひとつずつ形にしていく「共創」のまちづくりを基本姿勢として、「産、都市基盤づくり、自然・生活環境づくり、持続可能なまちづくり」といった6つの基本方針が示されている。

公共交通に関する施策としては、「大田市生活交通確保対策実施計画」に基づき、乗合バスの運行再編や、予約に応じて運行するデマンド型交通を導入する等、生活交通システムを再編し、市民生活の利便性を確保することが掲げられている。

図表 4 大田市総合計画における公共交通関係施策の内容

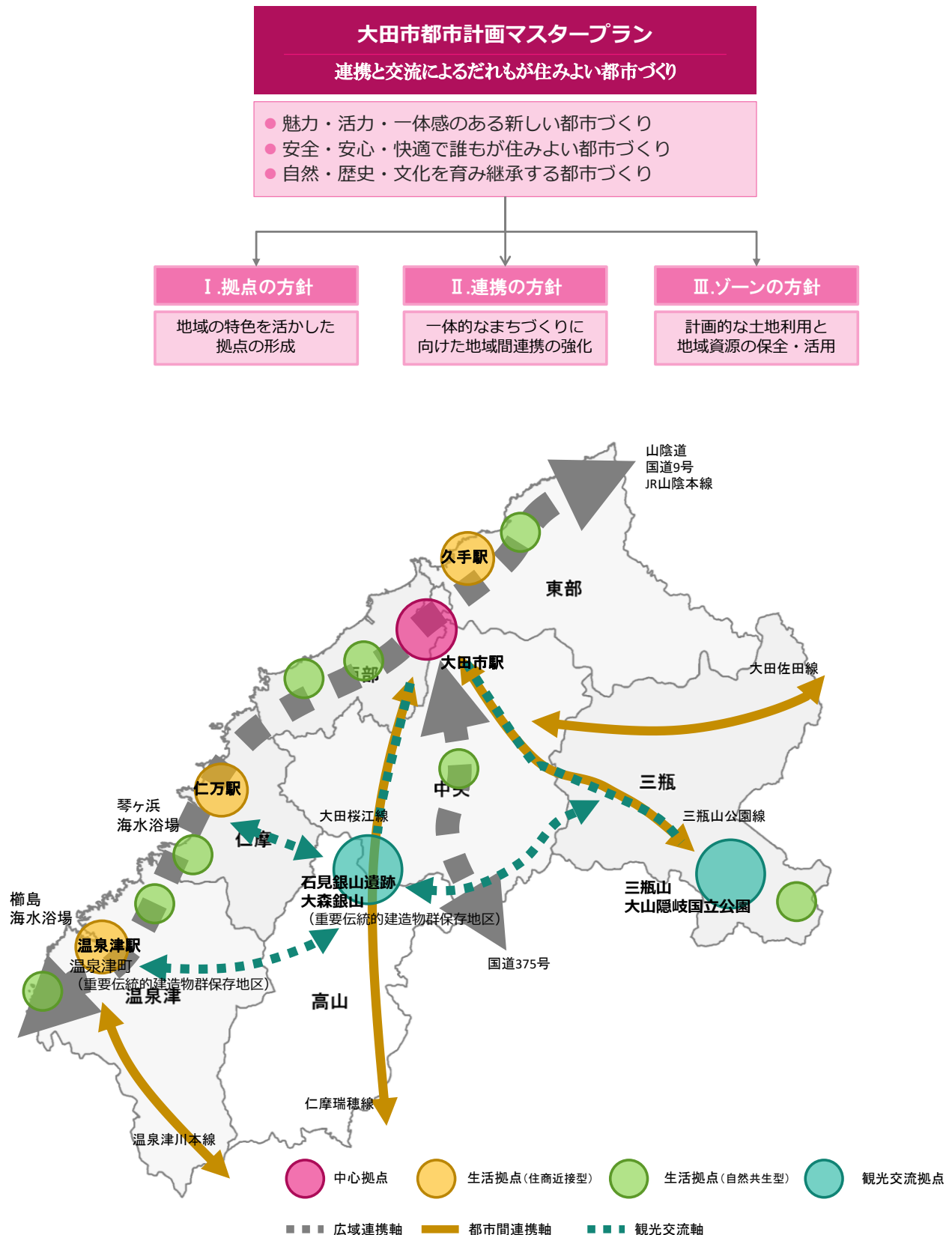
施策	内容
地域交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>公共交通の効率的な運行を図るため、路線やダイヤの適正な編成を交通事業者に働きかけるとともに、利用促進について意識啓発を図る。</u> ● <u>デマンド交通や乗合タクシーなど、地域のニーズにあった地域交通の構築に向け、交通事業者や地域住民と協働による体制づくりを推進する。</u> ● <u>高齢者をはじめ地域住民の生活利便性の向上のため、地域が主体となって行う自治会輸送など生活交通を確保する取り組みの支援を行う。</u>

② 大田市都市計画マスタープラン【平成20年度から概ね20年間】

都市づくりの目標として、「連携と交流による、だれもが住みよい都市づくり」を掲げている。

また、将来都市構造における3つの方針として、「地域の特色を生かした拠点の形成」「一体的なまちづくりに向けた地域間連携の強化」「計画的な土地利用と地域資源の保全・活用」が示されている。

図表 5 大田市都市計画マスタープランの概要と、計画における将来都市構造



③ 大田市過疎地域自立促進計画【平成 28 年度～令和 3 年度】

大田市総合計画における将来像「自然・歴史・ひとが光り輝く だれもが住みよい 県央の中核都市」と、3つの力（魅力・活力・協力）を踏まえ、「魅力あるまちづくり」「活力あるまちづくり」「協力によるまちづくり」を基本的な目標としている。

なお、公共交通については、「3. 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進」において、以下のように整理されている。

図表 6 公共交通の現状・課題と、これまで及び今後の取組

	現状・課題
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化、他の代替輸送機関との競合による利用者の減少等により、運行水準や路線の維持が危惧される状況 ● 出雲市を境に運行本数が削減されており、利用者に不便な状況 ● 平成 13 年度より山陰本線の高速化が進み、移動時間の短縮と交流促進が図られている
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者減少に伴う市の財政負担の増大 ● 通院・通学等生活を支える地域交通の維持・確保が課題 ● 各地域の実情や住民ニーズに即した生活交通手段、周辺地域から中心市街地へのアクセスの確保、バス停までの遠距離者対応が急務

④ 第 2 期大田市まち・ひと・しごと創生総合戦略【令和 2 年度～令和 6 年度】

大田市では、第 1 期大田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（計画期間：平成 27 年度～令和元年度）の検証を踏まえ、第 2 期大田市まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定する。

○総合戦略の視点

- ・本市の恵まれた自然は、人々の心を癒し、また、恵みをもたらし、人々に生活するうえで活力を与えており、この「豊かな価値観」をすべての市民が共有し、共鳴し合い、未来に繋げていく。
- ・世界遺産「石見銀山遺跡」、国立公園「三瓶山」、日本遺産「石見神楽」などを有し、先人から受け継がれ、また、他の地域に誇れる地域資源を数多く有する全国でも稀な地域であることから、それらを大切に次の世代に引き継ぐ。
- ・新たな課題が山積する社会問題に対して、IoT や AI、ロボット等の先端技術により、実現される将来社会を見据えて、各種施策に取り組む。
- ・古き良きものと先端技術を共に活かしながら、ほんしならではのまちづくりを目指す。

○基本目標

- ・基本目標 1 多様で活力ある産業をつくる
 - ◆雇用創出 5 年間で 1,250 人
- ・基本目標 2 ふるさとを愛する豊かな心をつくる
 - ◆社会や地域を良くしたいと考える児童生徒の割合 50%
- ・基本目標 3 だれもが住みよい暮らしをつくる
 - ◆出生数 5 年間で 1,250 人
- ・基本目標 4 協働・共創により持続可能なまちをつくる
 - ◆社会増減 5 年間で半減

○重点的な取り組み

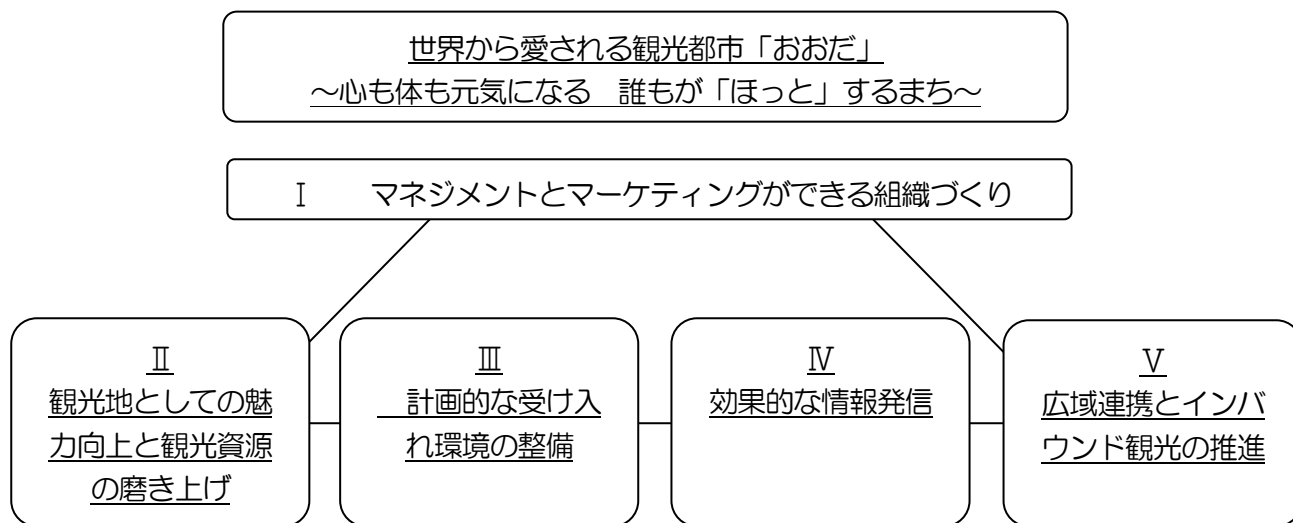
施策の実施にあたっては、0 歳から 30 歳までの年齢層を増加させるために若者、特に女性の流入・定住に視点を置いて取り組み、次世代を担う人材確保に取り組む。

また、IoT や AI、ロボット、ローカル 5G など最先端技術による取り組みについても、積極的に本市の施策に取り入れる。

⑤ 大田市新観光振興【平成 29 年 3 月策定】

本市が、世界に誇れる観光資源のブランド力を強化することで、世界から愛される観光都市となり、また、温泉資源や自然景観等、多彩な観光資源の魅力向上を図ることで、住む人にも訪れる人にも癒しと活力をあたえ安らぎを感じられるまちとなることを目指す。

図表 7 コンセプト



図表 8 大田市新観光計画における公共交通に関する現状・課題と求められる対応策

区分	現状・課題	求められる対応策
石見銀山観光の具体的対策	「歩く観光」と「龍源寺間歩行きバス」への対応	新たな移動手段の検討
	石見銀山方式パーク＆ライドへの対応	観光ピーク時の渋滞解消等
	温泉津・仁摩地区の世界遺産エリアにおける駐車場不足	温泉津地区、仁摩地区と石見銀山と連結する2次交通
三瓶山観光の具体的対策	三瓶エリア内連携の不足	「歩き廻り」を基本コンセプトとする場合の周遊シャトルバス
豊富な地域資源の有効活用	仁摩サンドミュージアムの活用	環境に配慮した輸送手段の導入等による石見銀山との連携
	温泉津地区の活用	世界遺産ゾーンおよび市内観光施設との連携による周遊型観光

⑥ 大田市生活交通確保対策実施計画【平成 19 年 3 月策定】

乗合バスの運行再編、スクールバス及び福祉移送サービス体系の見直しといった生活交通対策のあり方とその推進方策について検討を行い、効率的かつ効果的な生活交通対策の推進により、住民生活の利便性の確保、福祉の維持・向上に資することを目的として策定された。

計画では、乗合バス、スクールバス及び予約乗合タクシーについて、生活交通確保のための具体的な方策が示されている。

4. 策定主体

本計画は、関係部局及び国や県と連携・調整を図りながら、大田市地域公共交通協議会ならびに大田市地域公共交通協議会幹事会における協議結果を踏まえ、大田市が主体となり策定するものである。

5. 計画の区域

計画の区域は、大田市全域とする。

6. 計画の期間

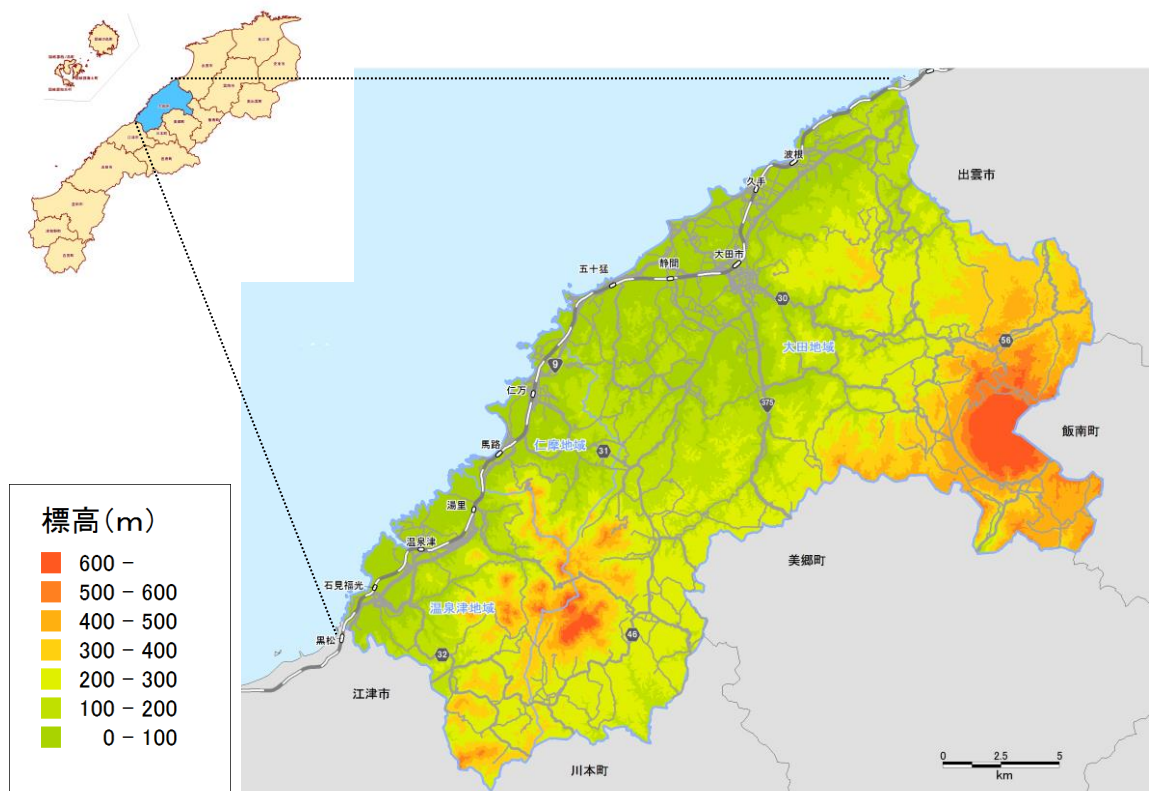
計画の期間は、令和2年度から令和6年度までの5年間とする。

第2章 地域の概況

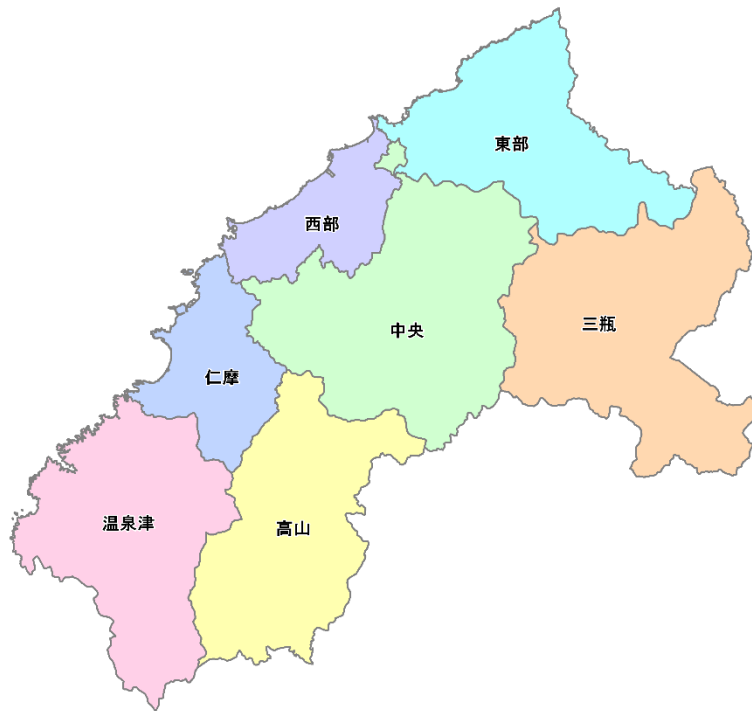
1. 位置・地勢

- 大田市は島根県の中央部に位置し、北は日本海、東は出雲市と飯南町、西は江津市、南は美郷町、川本町と隣接している。中央部には国内初の世界遺産に登録された石見銀山遺跡が、南東部には大山隠岐国立公園に属する三瓶山（1,126m）が、南西部には大江高山（808m）が位置し、これらを主峰とする連山に囲まれた山間傾斜地が多く、複雑な地形を構成している。
- 総面積は、436.12km²であり、うち可住地面積は90.13km²（総面積の約21%）である。
- 平成17年10月1日には、古くから歴史、文化、経済、生活等において一体性を有し、生活圏として深い関わりを持ってきた仁摩町及び温泉津町との合併により、新生「大田市」が発足した。
- 市域は、歴史的な沿革や地域の役割、地形、地理的条件等を踏まえ、7つのブロックに区分されている。

図表1 位置・地勢



図表 2 地域区分

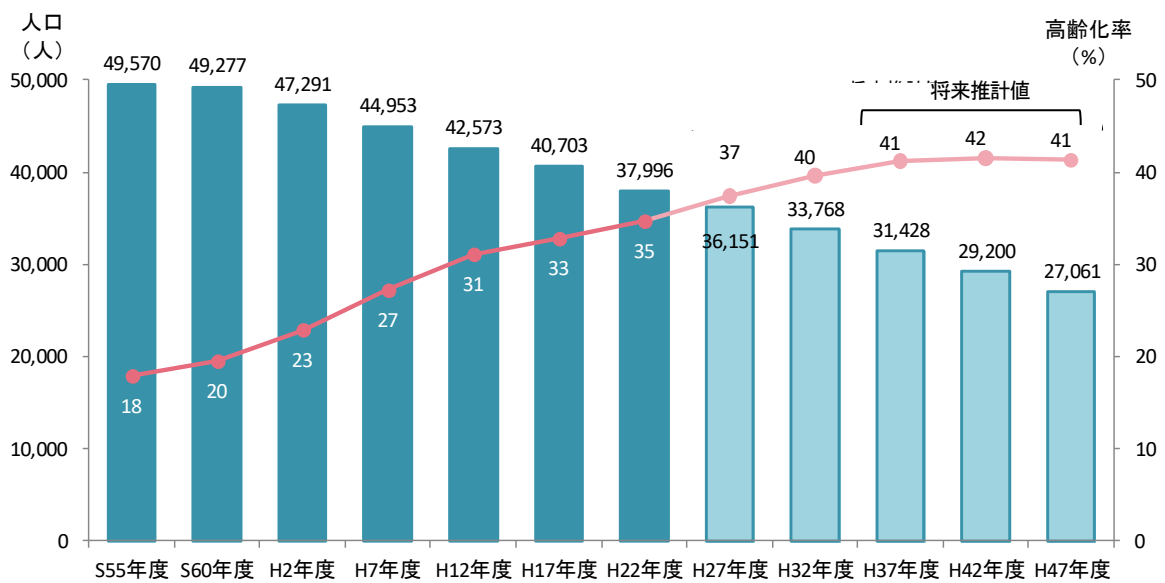


2. 人口

(1) 人口の推移

- 人口は昭和 60 年以降減少が続いており、平成 22 年までの 25 年間に約 11 千人が減少、さらに平成 22 年から平成 47 年までの 25 年間に約 11 千人減少すると推計されている。
- 高齢化率は、平成 22 年の 35% から、平成 47 年には 41% まで上昇すると予測されている。

図表 3 人口と高齢化率の推移



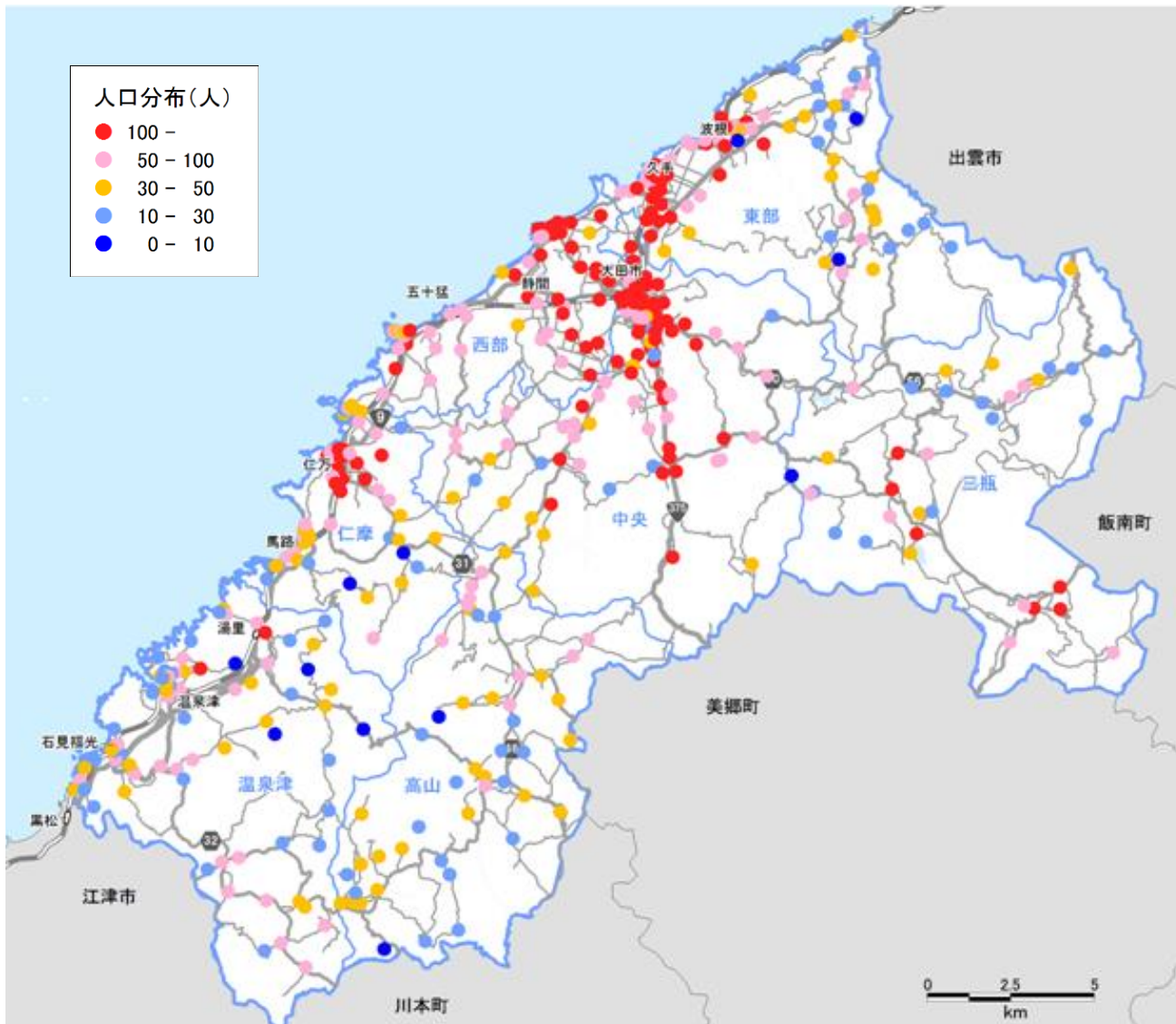
資料：国勢調査

※将来推計人口は国立社会保障・人口問題研究所による推計値（平成 25 年 3 月公表）

(2) 人口分布

- 人口は中央ブロックに集中しているが、東部、西部及び仁摩の中心部にも一定の集積がある。
- 山間部や出雲市との境界付近に多くなっている。

図表 4 人口分布

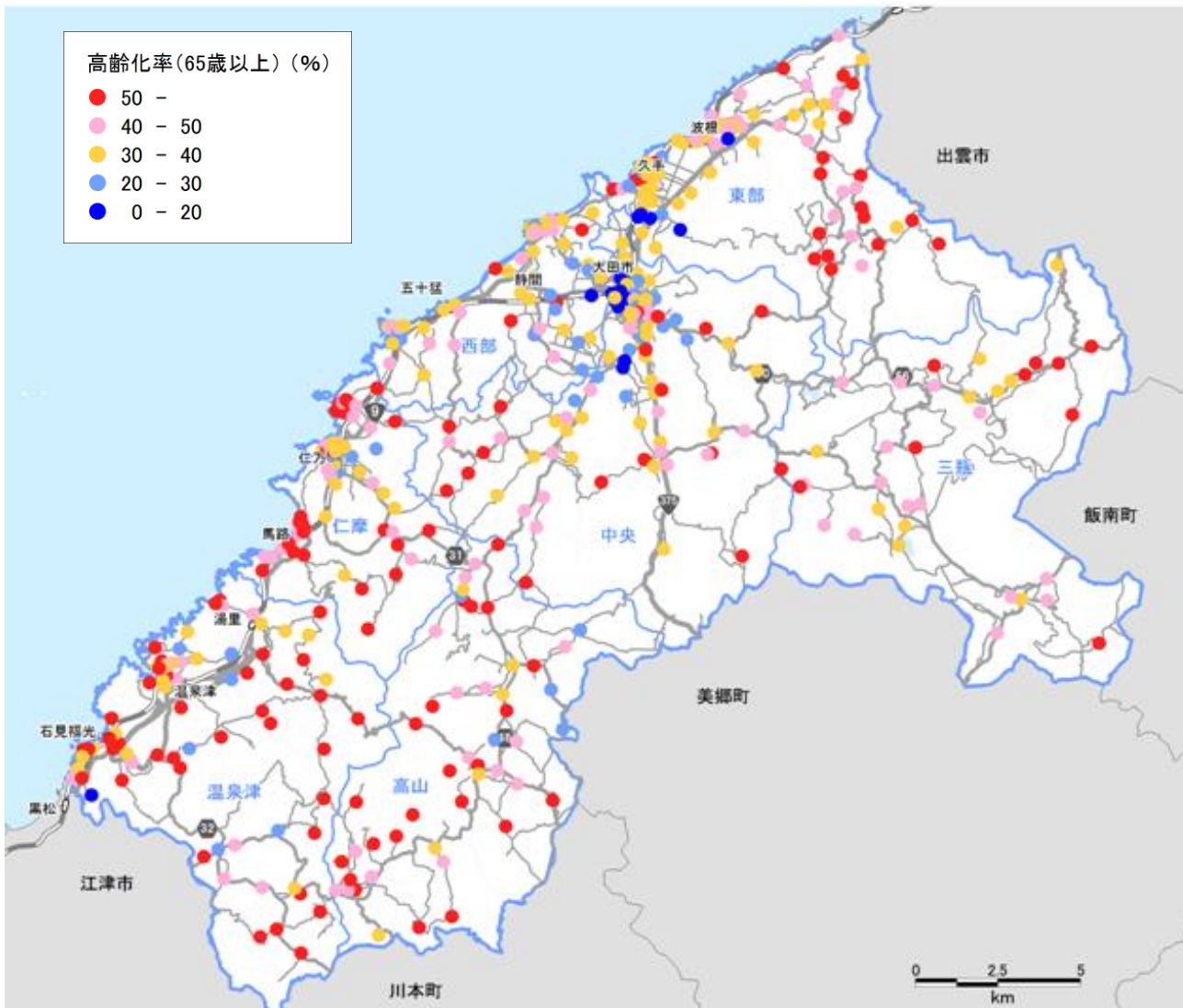


資料：H22年国勢調査

(3) 高齢化の状況

- 高齢化率は東部ブロックの山間部と、三瓶、高山、仁摩、温泉津で高くなっている。
- 中央ブロックから東部の久手にかけては、高齢化率が比較的低くなっている。

図表 5 集落ごとの高齢化率



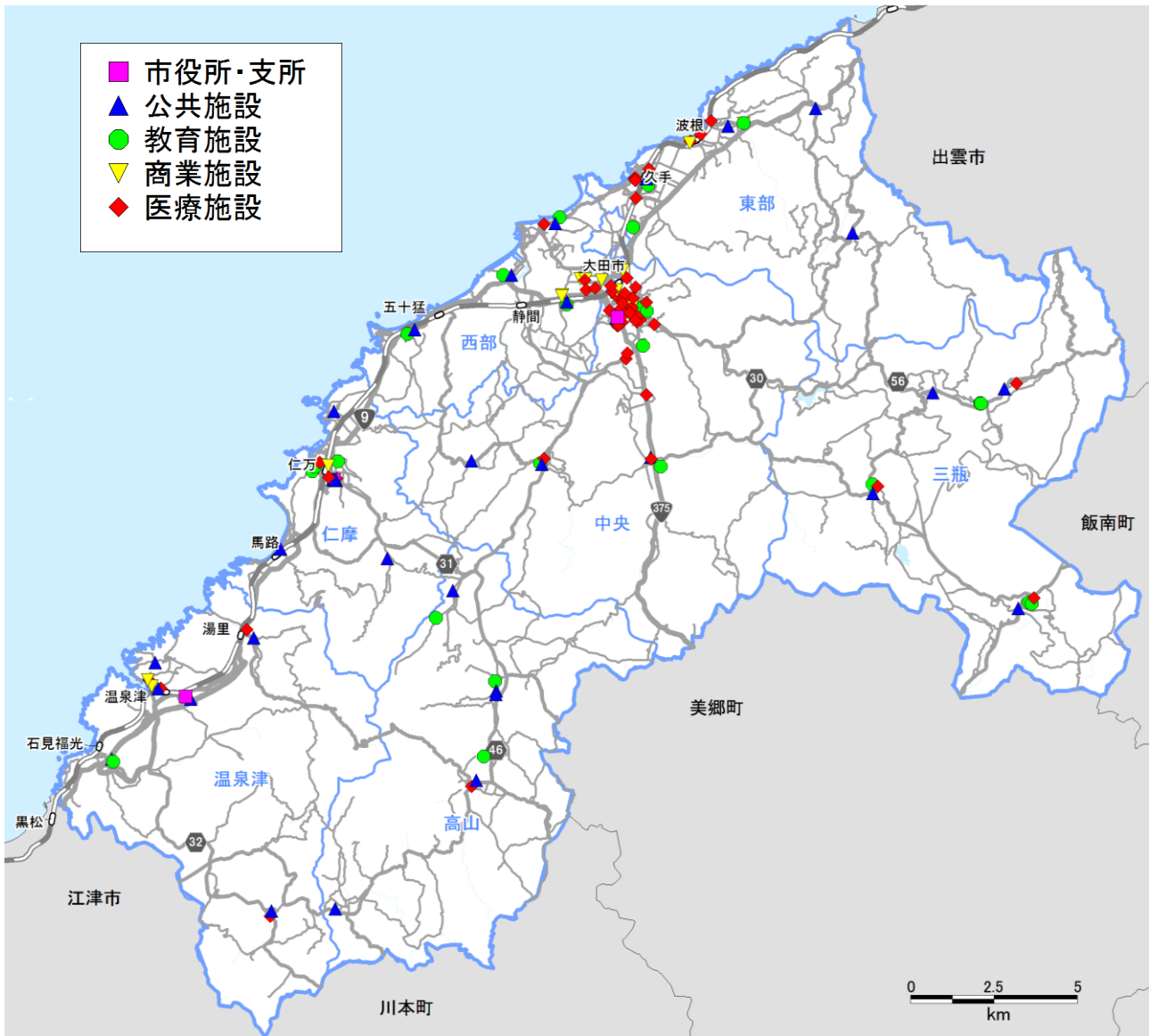
資料：H22年国勢調査

3. 施設の分布

(1) 機能集積状況

- 公共交通での移動の目的地となる主な施設は、多くが中央ブロックに集積しているほか、仁摩、温泉津の中心部においても一定の集積がみられる。
- 山間部においては商業施設の立地はあまりみられないが、医療施設は点在している。

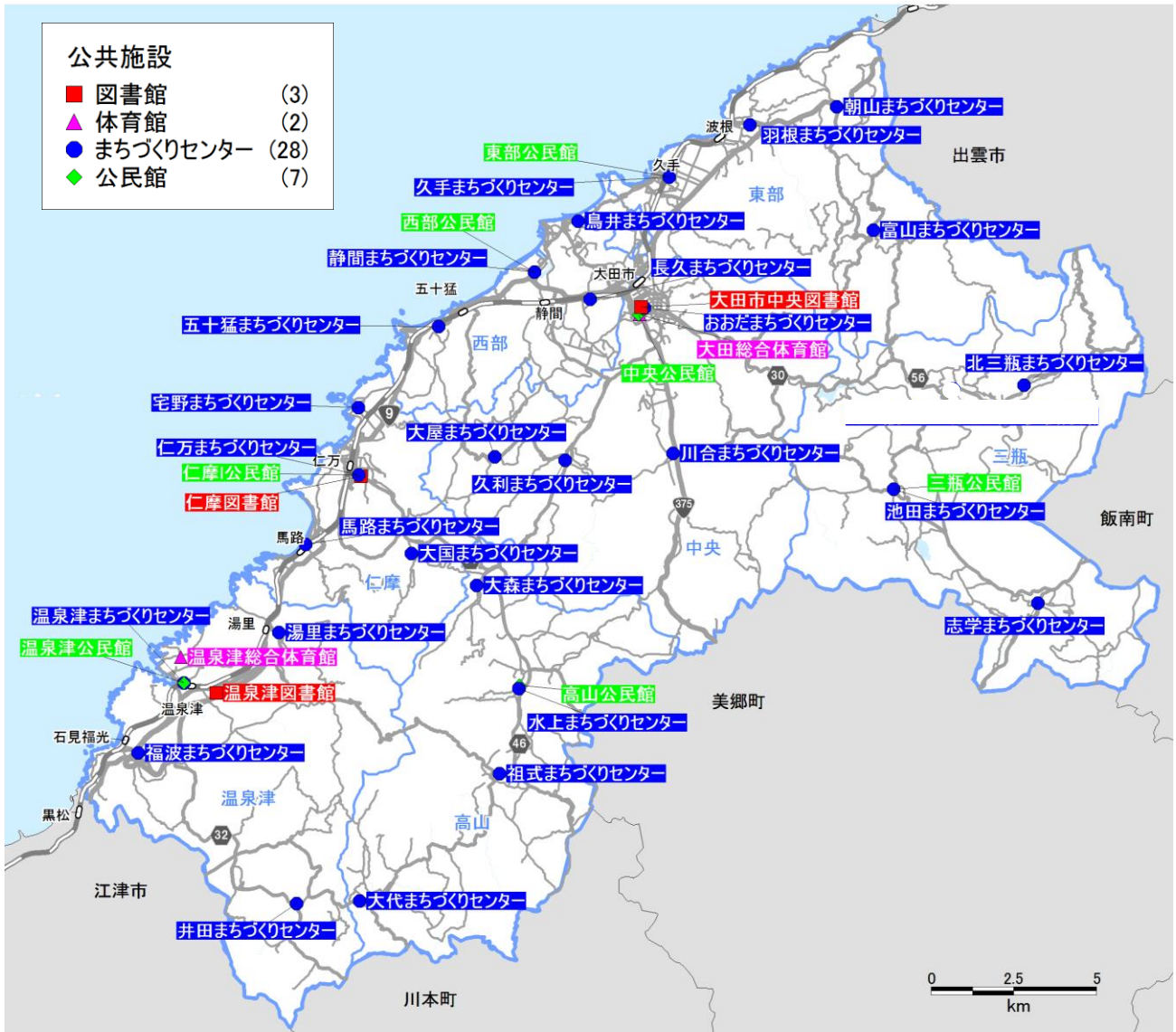
図表 6 機能集積状況



(2) 公共施設

- 図書館や体育館は、概ね大田、仁摩、温泉津の各ブロックに立地している。
- ブロックごとに公民館が置かれており、地域ごとに「まちづくりセンター」が設置されている。

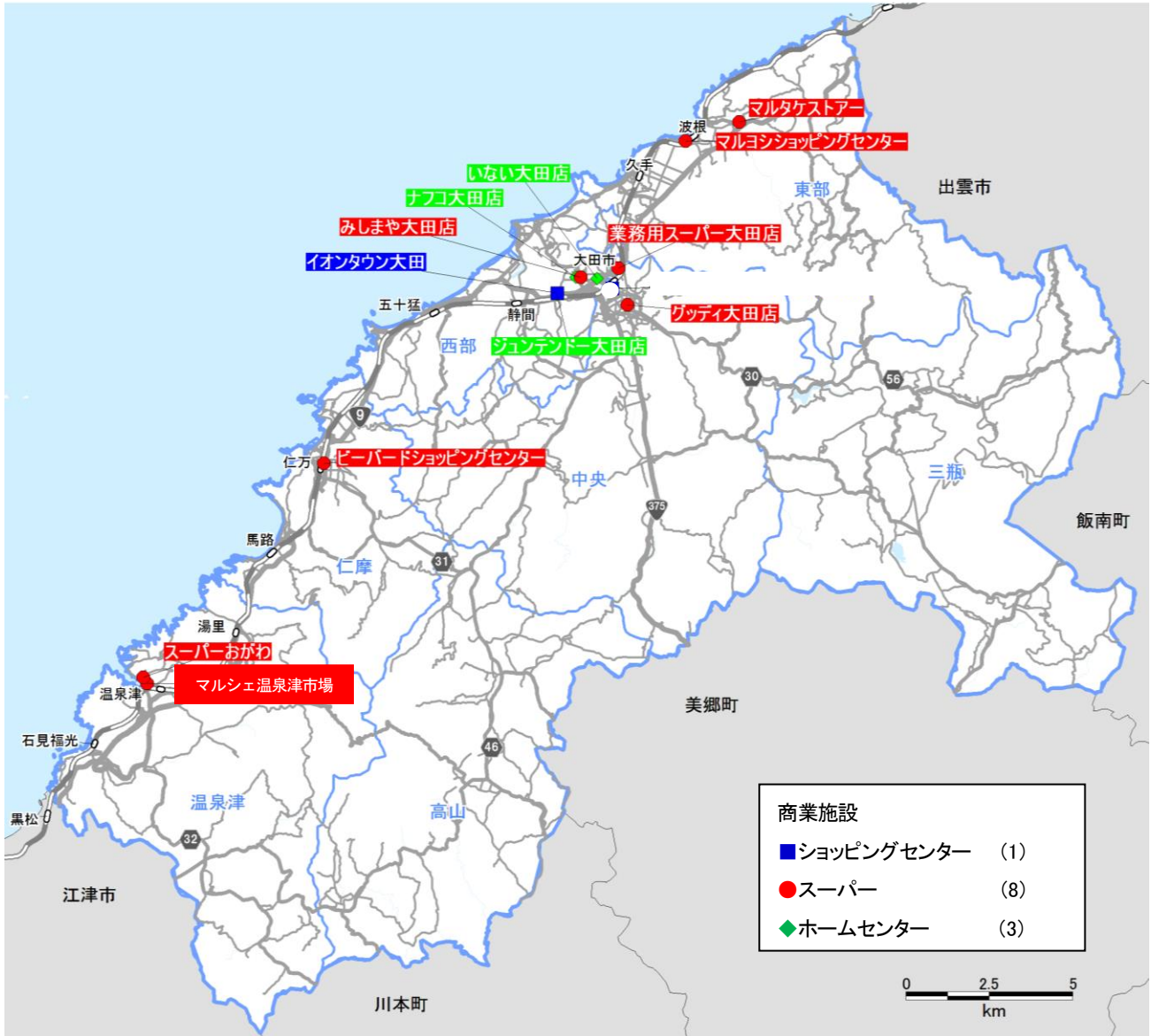
図表 7 公共施設の分布



(3) 商業施設

- ショッピングセンターやスーパー等の商業施設は中央ブロックに集中しているほか、東部、仁摩、温泉津の中心部にも立地している。
- 山間部においては、大型の商業施設の立地はみられない。

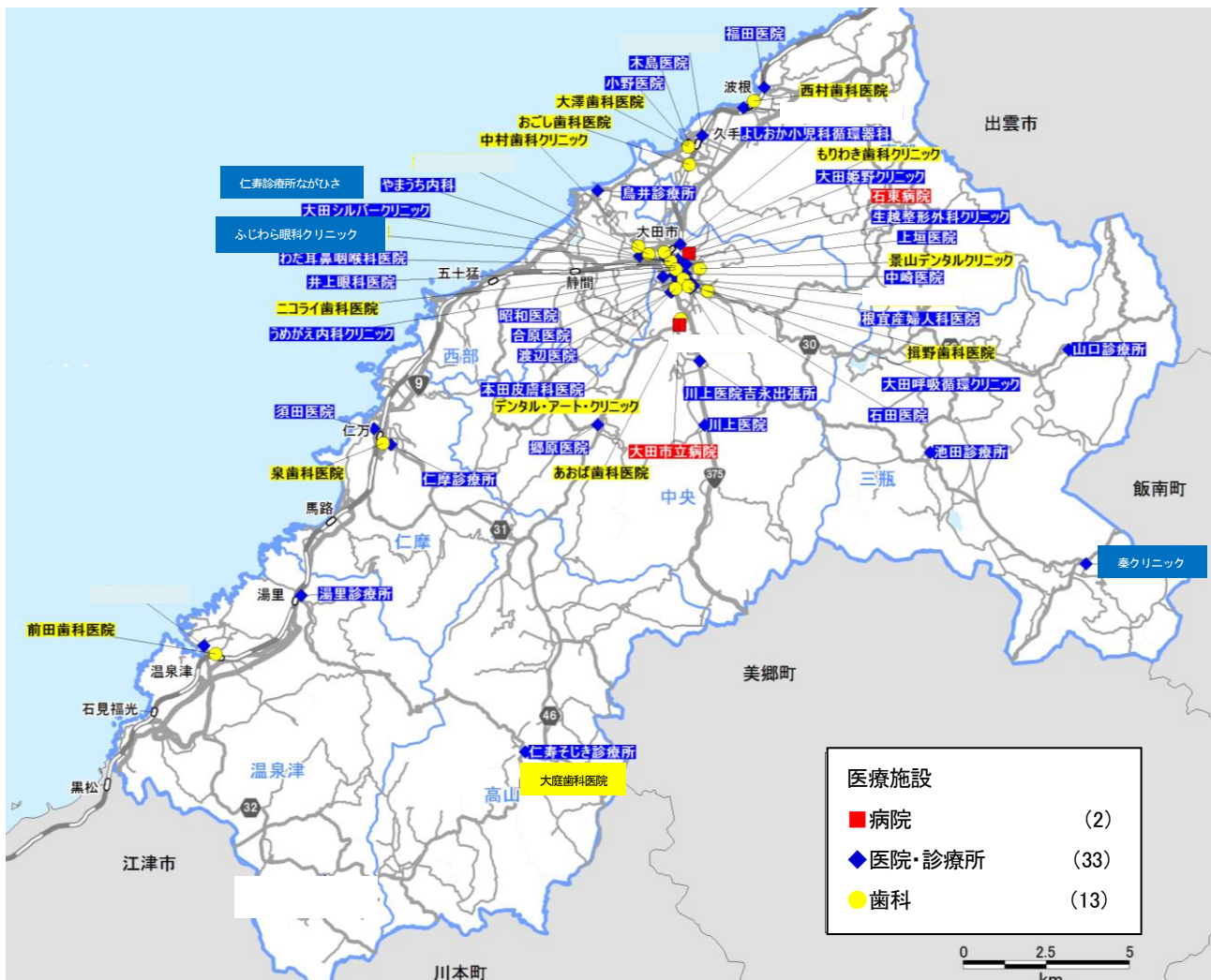
図表 8 商業施設の分布



(4) 医療施設

- 医療施設は中央ブロックに集中している。
- 三瓶、高山、仁摩、温泉津等、山間部や沿岸部にも分布している。

図表 9 医療施設の分布

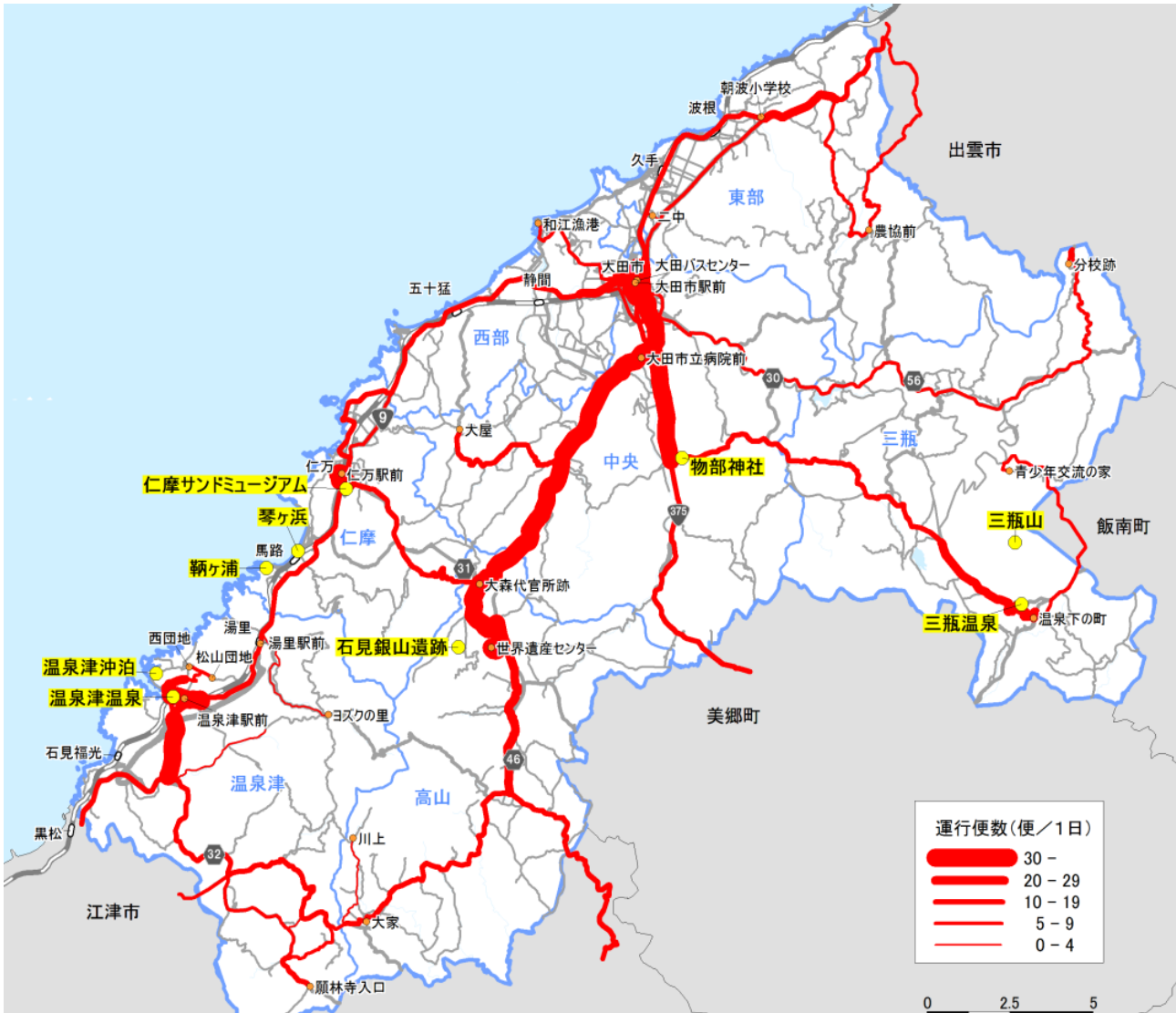


※大田市立病院と、1次医療機関及び歯科医院を掲載

(5) 観光資源

- 世界遺産である石見銀山遺跡や、大山隠岐国立公園に属する三瓶山のほか、物部神社、仁摩サンドミュージアム、温泉津温泉等の観光資源が市域全体に広く分布している。
- 観光資源の分布を路線バスの運行便数と重ね合わせてみると、大田市中心部～大森代官所跡～世界遺産センター間では多くの便数が確保されている。

図表 10 観光資源の分布と路線バス運行便数



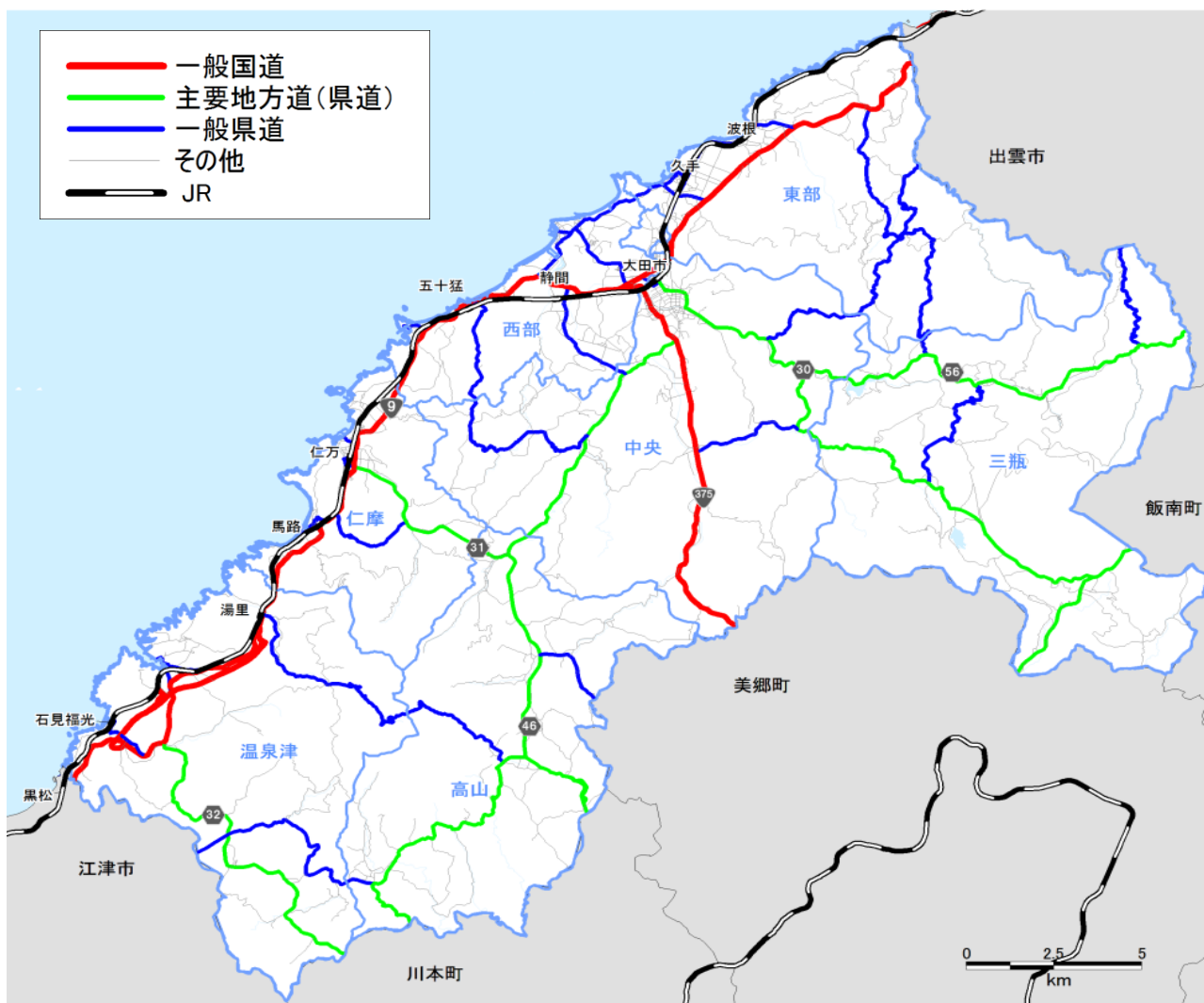
第3章 地域公共交通の状況

1. 道路と鉄道

① 道路網と鉄道網

- 海岸線に沿って国道9号とJR山陰本線が走っており、山間部の各ブロックとは主に県道で結ばれている。

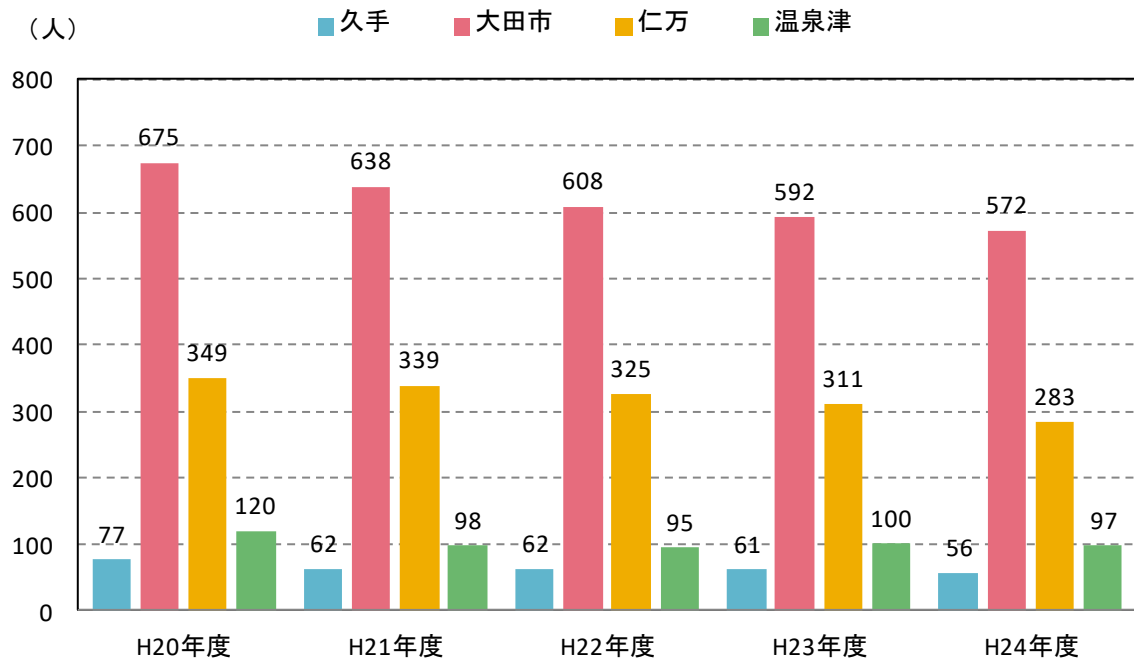
図表 1 道路網と鉄道網



② 鉄道の利用状況

- 大田市駅の利用者が最も多く、1日あたりの平均で572人となっている。
- 大田市駅、久手駅、仁万駅及び温泉津駅の1日あたり平均乗車人員について、平成20年度と平成24年度とを比較すると、概ね15～20%程度減少している。

図表 2 市内の主要駅における1日あたり平均乗車人員



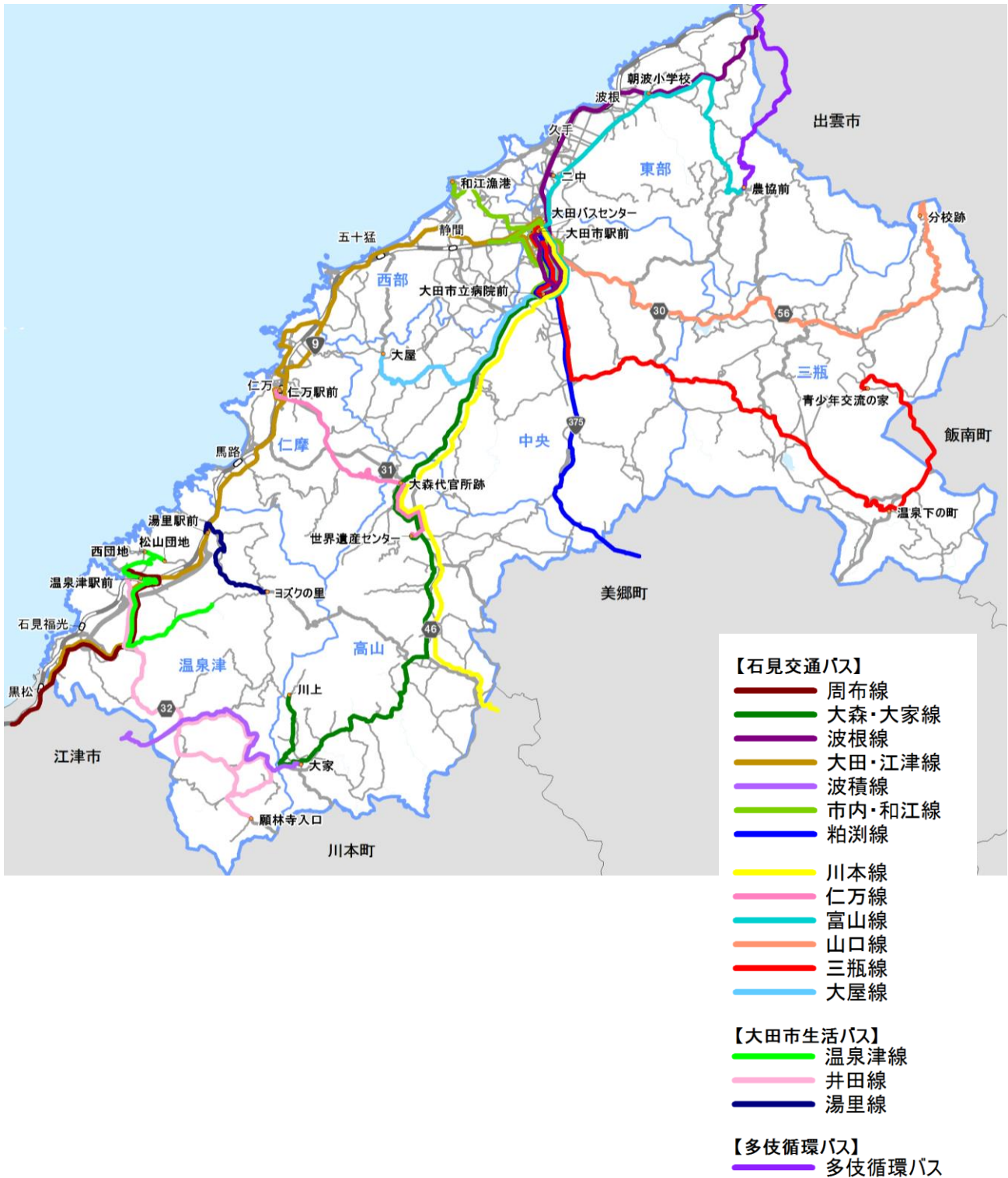
資料：しまね統計情報データベース・JR 西日本

2. 路線バス

(1) バス路線網

- 路線バスは 17 路線運行されており、内訳は、石見交通株式会社（4条路線及びみなし4条路線）13 路線、大田市生活バス 3 路線、多伎循環バスが 1 路線となっている。
- 大田市駅の南側に立地する「大田バスセンター」を拠点として、放射状に路線網が広がっている。

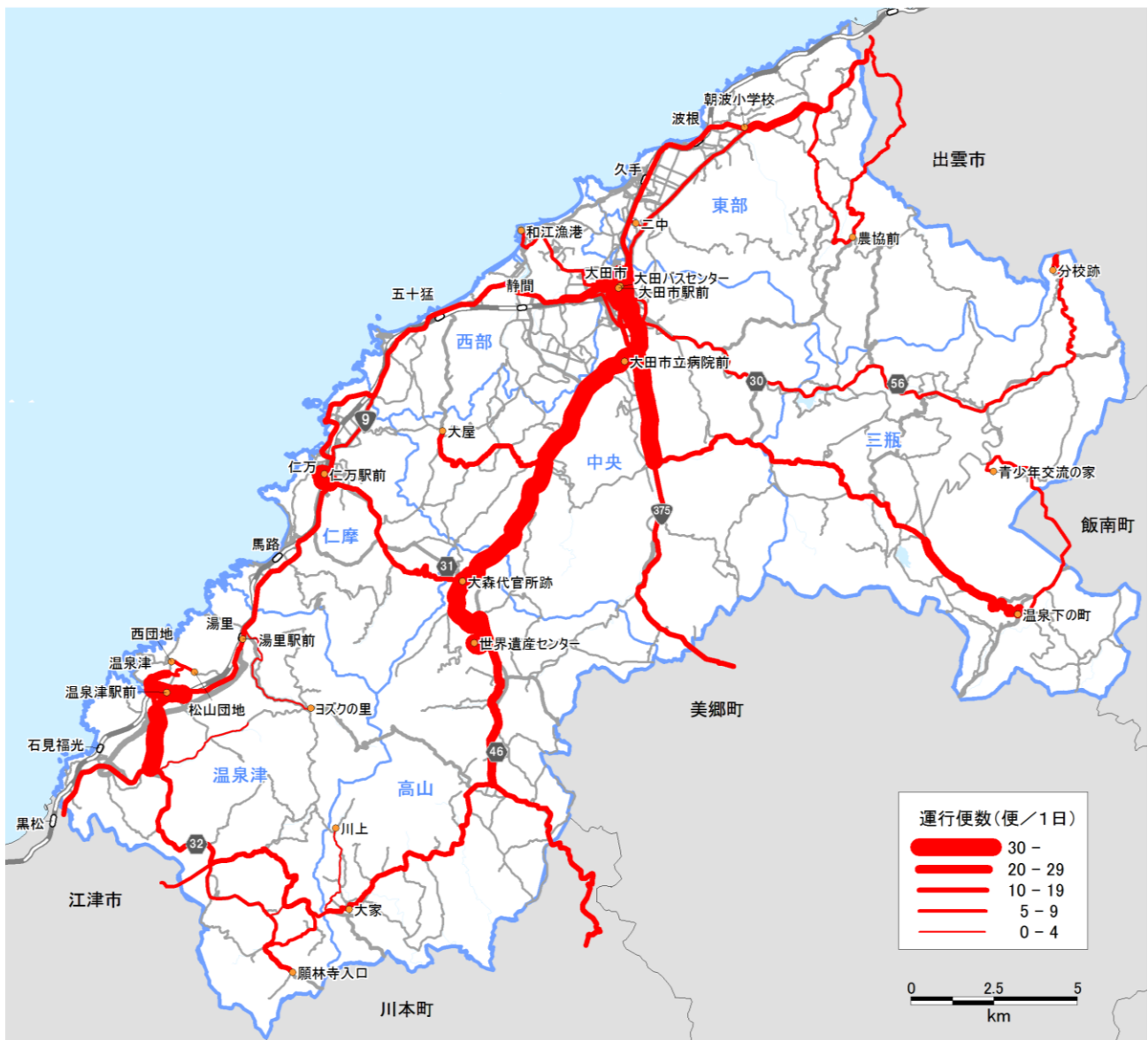
図表 3 バス路線網



(2) 区間別の運行便数

- 「大田バスセンター」と「大田市立病院前」との間は、多くの路線が走るため便数が特に多くなっている。
- 大田市駅と観光地とを結ぶ区間である「大田バスセンター」と「世界遺産センター」との間も、他の区間に比べて運行便数が多くなっている。
- 温泉津ブロックの中心部では大田市生活バスの 3 路線が同じ経路を走るため、運行便数が多くなっている。

図表 4 区間別の運行便数



(3) 乗降調査に基づく路線別の特徴

- 平成 25 年 11 月下旬から 12 月上旬にかけて、市内の全 17 路線（及び高速バス広島線）を対象に乗降調査を実施した（各路線とも平日 1 日間の調査を実施）。
- 乗降調査結果に基づく各路線の特徴は、次の通りである。

図表 5 乗降調査に基づく路線別の特徴

区分	路線名	特徴
4 条路線	周布線	<ul style="list-style-type: none"> ● 朝夕 1 便ずつ計 2 便のみの運行で、総利用者数は 4 人と少ない。
	大森・大家線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 131 人で、内訳としては高齢者（102 人）が最も多くなっているが、中学生（16 人）と高校生（11 人）のまとまった利用もある。 ● 「大田バスセンター」～「大森代官所跡」間の利用が大部分で、「大森代官所跡」～「大家回転場」間の利用は少ない。 ● 「大田バスセンター」～「瀬戸口」の間で複数の路線と重複しており、特に川本線との重複区間が長い。
	波根線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 79 人で、内訳としては一般・高齢者（60 人）が大部分を占めているが、小学生（15 人）と中学生（3 人）のまとまった利用もある。 ● 富山線と一部の区間が重複している。
	大田・江津線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 245 人で、内訳としては一般・高齢者（172 人）が最も多くなっているが、中学生（70 人）のまとまった利用もある。 ● 中学生は、ほとんどが大田西中への通学利用である。 ● 大田市生活バス井田線、温泉津線と一部の区間が重複している。
	波積線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 39 人で、小中学生及び高校生の利用はない。 ● 夕方以降の便は上り・下りとも利用が少ない。 ● 大田市生活バス井田線と一部の区間が重複している。
	市内・和江線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 33 人で、小中学生及び高校生の利用はない。 ● 市中心部を環状運行するため、複数の路線と部分的に重複している。
	粕淵線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 80 人で、内訳としては一般・高齢者（54 人）が最も多くなっているが、中学生（14 人）、高校生（12 人）のまとまった利用もある。 ● 「大田バスセンター」～「川合」間で三瓶線と競合している。
	川本線 （広島線）	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は 56 人で、内訳としては一般・高齢者（42 人）が最も多くなっているが、小学生（5 人）、中学生（4 人）、高校生（5 人）のまとまった利用もある。 ● 大森・大家線との重複区間が長く、仁万線とも一部の区間が重複している。 ● なお、広島線の総利用者数は 74 人で、内訳としては一般・高齢者が 44 人、高校生が 30 人となっている。高校生は、島根中央高校へ通学する生徒のりょうが大部分である。

区分	路線名	特徴
みなし 4条路線	仁万線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は117人で、内訳としては一般が83人で最も多く、高齢者は31人となっている。 ● 一般は「大田バスセンター」～「大森代官所跡」～「世界遺産センター」間の利用が大部分であり、観光客の割合が高いと考えられる。 ● 「大森代官所跡」～「世界遺産センター」間を中心に多くの便が運行されているが、時間帯によっては利用のない便もある。
	富山線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は63人で、内訳としては中学生が35人で最も多く、次いで小学生が14人となっており、小中学生の通学利用の割合が高い、 ● 波根線と一部の区間が重複している。
	山口線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は43人で、内訳としては小学生が22人で最も多く、以下、一般・高齢者（17人）、中学生（4人）となっている。 ● 小学生は、北三瓶小学校のほか、大田小学校に通学する生徒も利用している。
	三瓶線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は77人で、内訳としては一般・高齢者が60人で最も多く、以下、中学生（15人）、高校生（2人）となっている。 ● 中学生は、大田一中への通学利用である。
	大屋線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は37人で、内訳としては一般・高齢者が22人で最も多くなっているが、小学生（10人）、中学生（4人）のまとまった利用もある。 ● 大田BC～久屋小学校前まで、川本線、大森・大家線と重複している。
79条路線	大田市生活バス温泉津線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は18人で、すべてが一般又は高齢者の利用である。 ● まったく利用のない便もみられる。 ● 大田・江津線及び大田市生活バス井田線と一部の区間が重複している。
	大田市生活バス井田線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は38人で、内訳としては中学生が34人で最も多く、以下、高齢者（3人）、高校生（1人）となっている。 ● 利用者の大部分を中学生が占めており、利用実態としてはスクールバスに近い。
	大田市生活バス湯里線	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は43人で、すべてが小学生の利用である。 ● 通学利用を優先したダイヤが組まれていることもあり、利用実態としてはスクールバスに近い。
	多伎循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 総利用者数は26人であるが、大田市内区間の利用者はわずかである。 ● すべてが高齢者の利用である。

<用語の解説>

- 4条路線
道路運送法第4条に基づく民間事業者による乗合事業。
- みなし4条（旧21条）路線
旧道路運送法第21条に基づき、市町村の要請で貸切事業者が行う乗合事業。
- 79条路線
道路運送法第79条の登録を受けて、市町村が行う乗合事業。

(4) 路線別の利用状況と収支率

① 輸送人員と収支率の推移

- 路線バスの利用者数は平成 26 補助年度で 385 千人であり、平成 22 年度からの4年間で61 千人（13.7%）減少している。
- 路線別の収支率は、平成 26 補助年度において100%を超えている（黒字である）路線は「富山線」のみであり、「市内・和江線」「川本線」「大田市生活バス」「多伎循環バス」は10~20% 台と低くなっている。

図表 6 路線別の輸送人員と収支率の推移

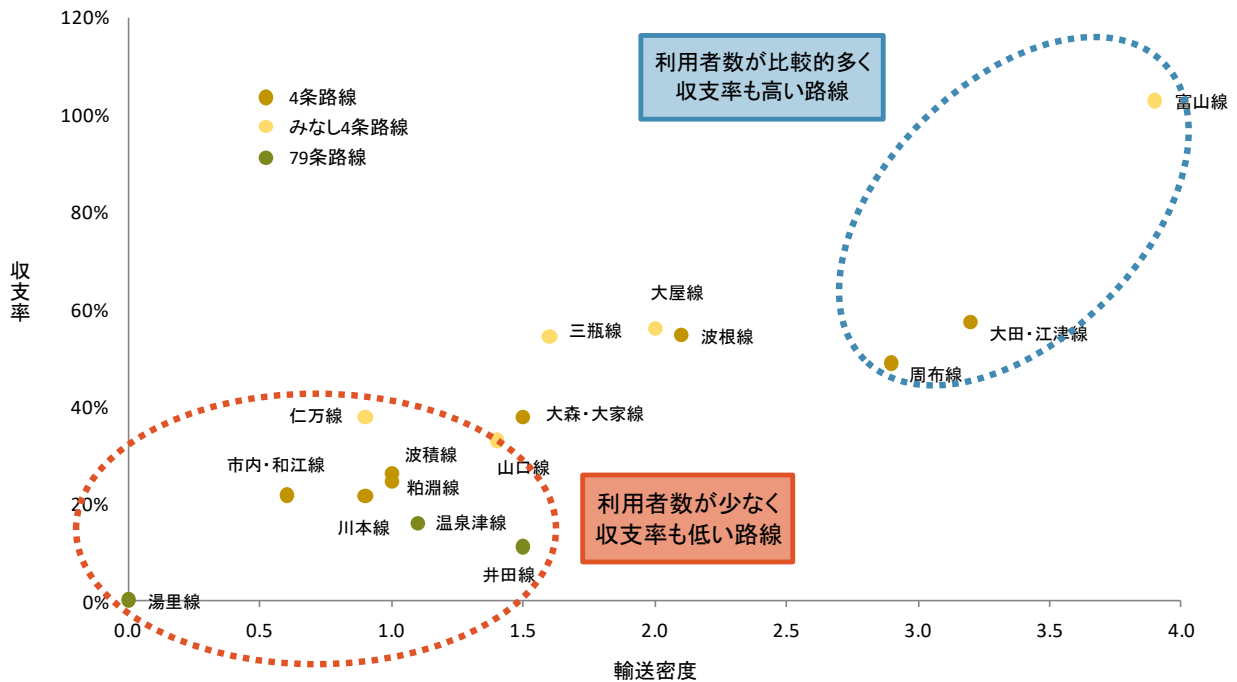
(単位：千人)

		H22補助年度		H23補助年度		H24補助年度		H25補助年度		H26補助年度	
		輸送人員	収支率	輸送人員	収支率	輸送人員	収支率	輸送人員	収支率	輸送人員	収支率
4条路線	周布線	17	51%	20	52%	19	49%	20	48%	18	49%
	大森・大家線	60	49%	53	41%	48	39%	46	35%	46	37%
	波根線	26	42%	25	45%	25	51%	26	51%	25	54%
	大田・江津線	84	61%	83	60%	75	53%	51	52%	84	57%
	波積線	17	43%	15	39%	13	36%	12	31%	12	26%
	市内・和江線	10	26%	8	21%	7	18%	6	13%	9	22%
	粕淵線	32	39%	25	29%	23	27%	26	24%	21	25%
	川本線	16	28%	19	25%	19	24%	15	19%	17	22%
みなし4条 路線	仁万線	93	103%	127	116%	58	82%	63	88%	39	38%
	富山線	9	43%	11	113%	13	137%	16	122%	16	103%
	山口線	16	42%	14	32%	16	32%	12	31%	15	33%
	三瓶線	34	38%	25	29%	43	28%	45	28%	50	54%
	大屋線	16	66%	15	66%	12	66%	9	57%	11	56%
79条路線	大田市生活バス	10	17%	10	12%	7	13%	7	13%	15	13%
	多伎循環バス	6	10%	6	10%	5	11%	6	12%	5	12%
合計		446	-	456	-	384	-	360	-	385	-

② 平成 26 補助年度における路線別の収支率と輸送密度の関係

- 「市内・和江線」「川本線」は、輸送密度・収支率ともに低く、運行形態の変更を含めた見直しが必要と考えられる。
- 「粕淵線」「波積線」「仁万線」は、収支率は 20% を超えているものの、輸送密度が低いため便数や経路等の見直しが必要と考えられる。

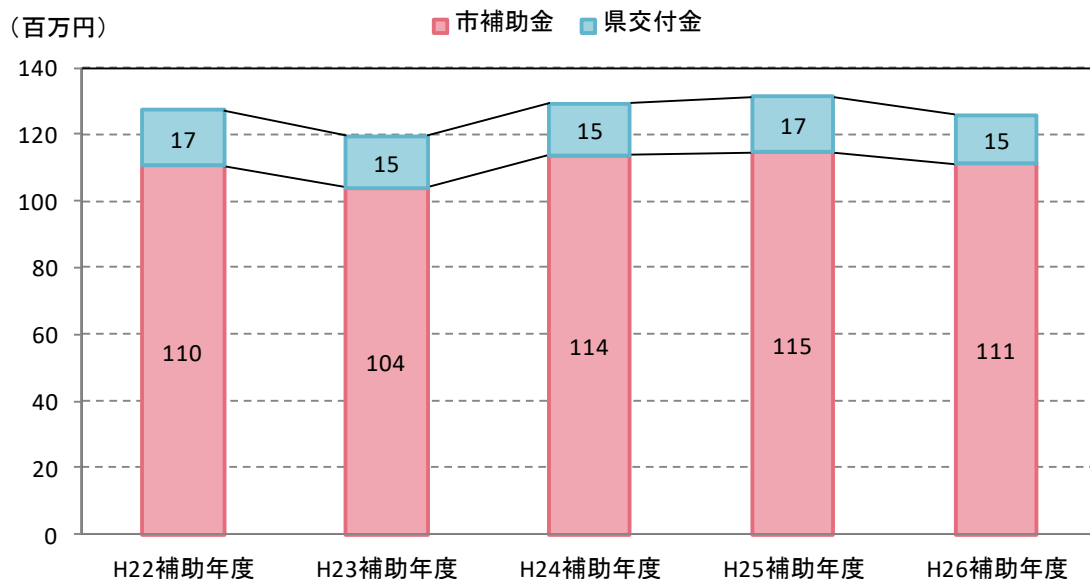
図表 7 路線別の収支率と輸送密度の関係



(5) 路線バスに対する市補助金及び県負担額の推移

- 市補助金と県負担額の合計は 120 百万円前後で推移している。
- 市補助金は、平成 26 補助年度で 111 百万円となっている。

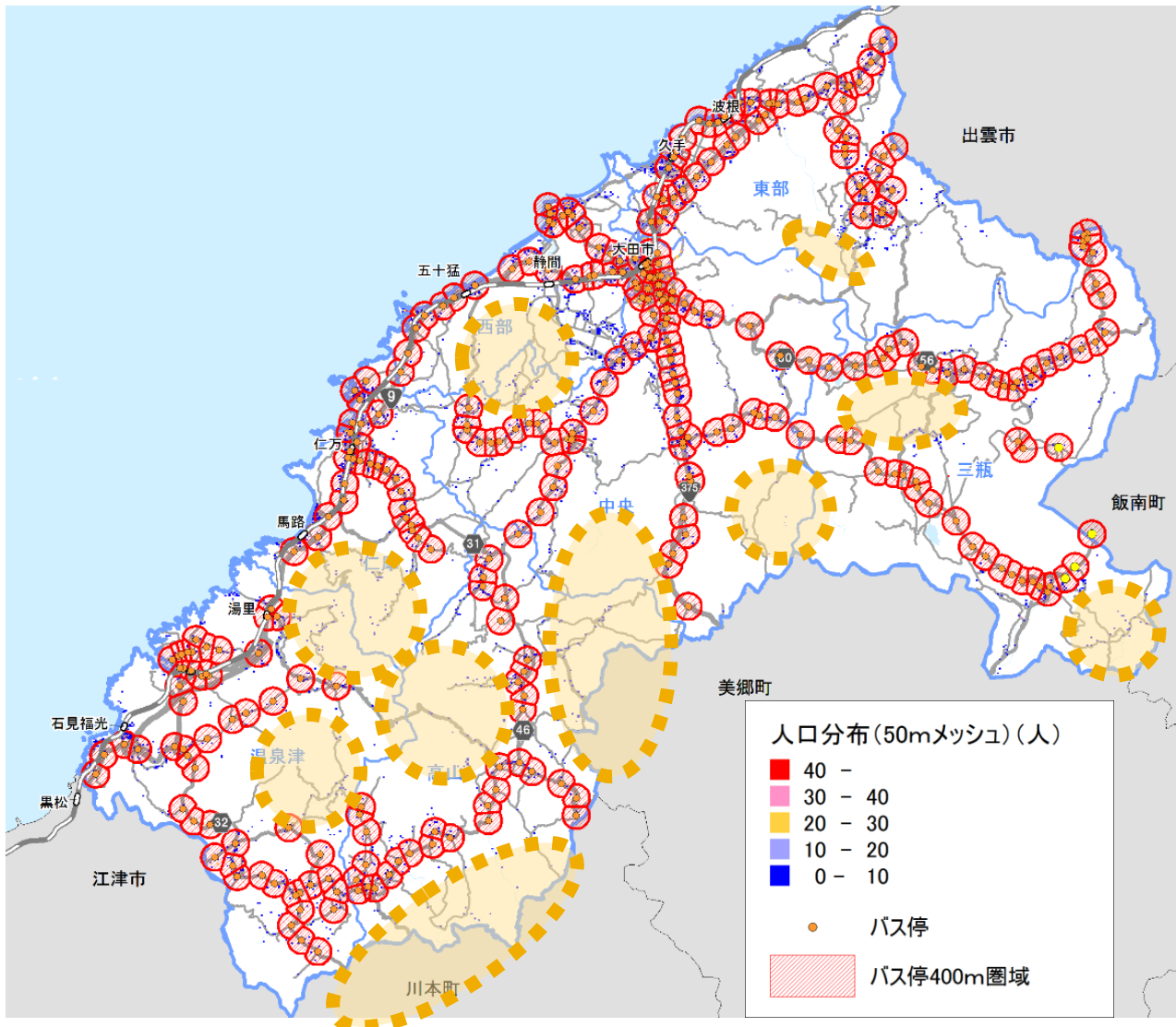
図表 8 路線別の年間輸送人員と市及び県の負担額の推移



(6) 公共交通空白地域

- 総人口に占めるバス停 400m 圏域外人口（公共交通空白地域人口）の割合は 23.0%である。
- ブロック別では三瓶が 61.9%で最も高く、以下、高山（42.1%）、温泉津（31.4%）となっている。

図表 9 人口分布とバス停 400m 圏域



ブロック	人口 (人)	バス停 400m 圏域外人口 (人)	バス停 400m 圏域外人口割合 (公共交通空白地域人口割合)
中央	12,604	1,823	14.5%
東部	6,936	1,159	16.7%
西部	6,923	2,011	29.0%
三瓶	2,131	1,319	61.9%
高山	1,770	746	42.1%
仁摩	4,340	651	15.0%
温泉津	3,292	1,035	31.4%
合計	37,996	8,744	23.0%

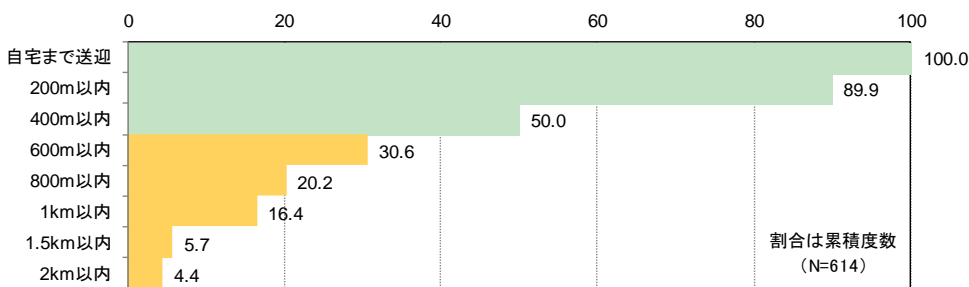
資料：H22 年国勢調査と電話帳データをもとに作成

＜公共交通空白地域の考え方について＞

一般的に、自宅からバス停までの距離が 300～500m 程度離れていると、バスの利用に不便を感じる割合が高くなるといわれている。本計画の策定にあたり実施した住民アンケート調査によると、バス停までの距離が 400m 以上離れると、「バスを利用してもよい」とする人が半以下になるという結果になっている。

こうしたことから、バス停 400m 圏域外を公共交通空白地域の目安として設定している。ただし、道路の線形や幅員、勾配等によっては、バス停 400m 圏域内であっても、公共交通の不便な地域が存在することに留意する必要がある。

図表 10 バスを利用してもよい自宅からバス停までの距離 (H26 年住民アンケート調査より)

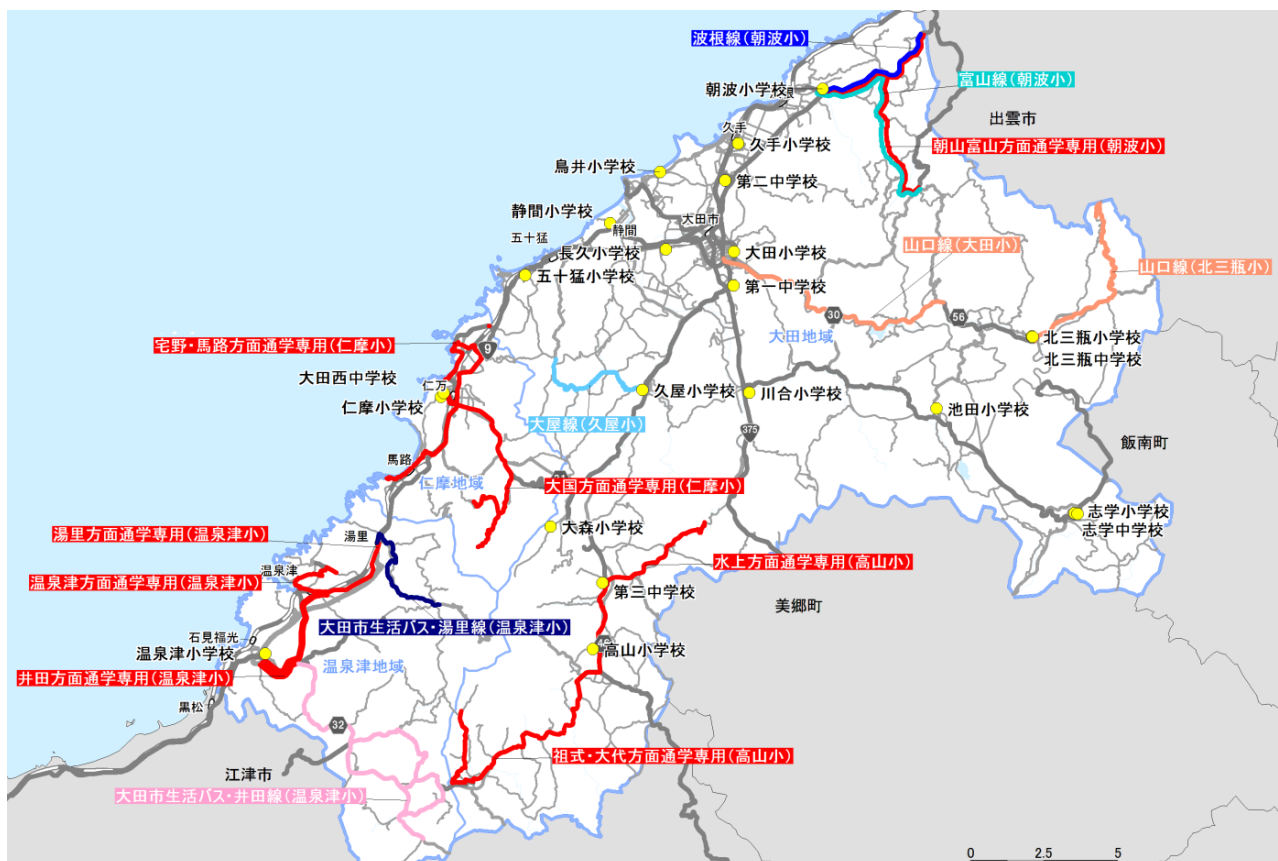


(7) バスを利用した通学

① 小学校へのバス通学の状況

- 東部ブロックのほか、三瓶や温泉津等では小学校への通学手段として路線バスが使われている。
- 小学校4校において通学専用のスクールバスが運行されている。
- 朝波小学校では、登校には路線バス（富山線）を利用し、下校には通学専用のスクールバスを利用することで、既存のバス路線を維持・確保しつつ、路線バスではカバーできない時間帯のみ通学専用のスクールバスを走らせるという手法がとられている。

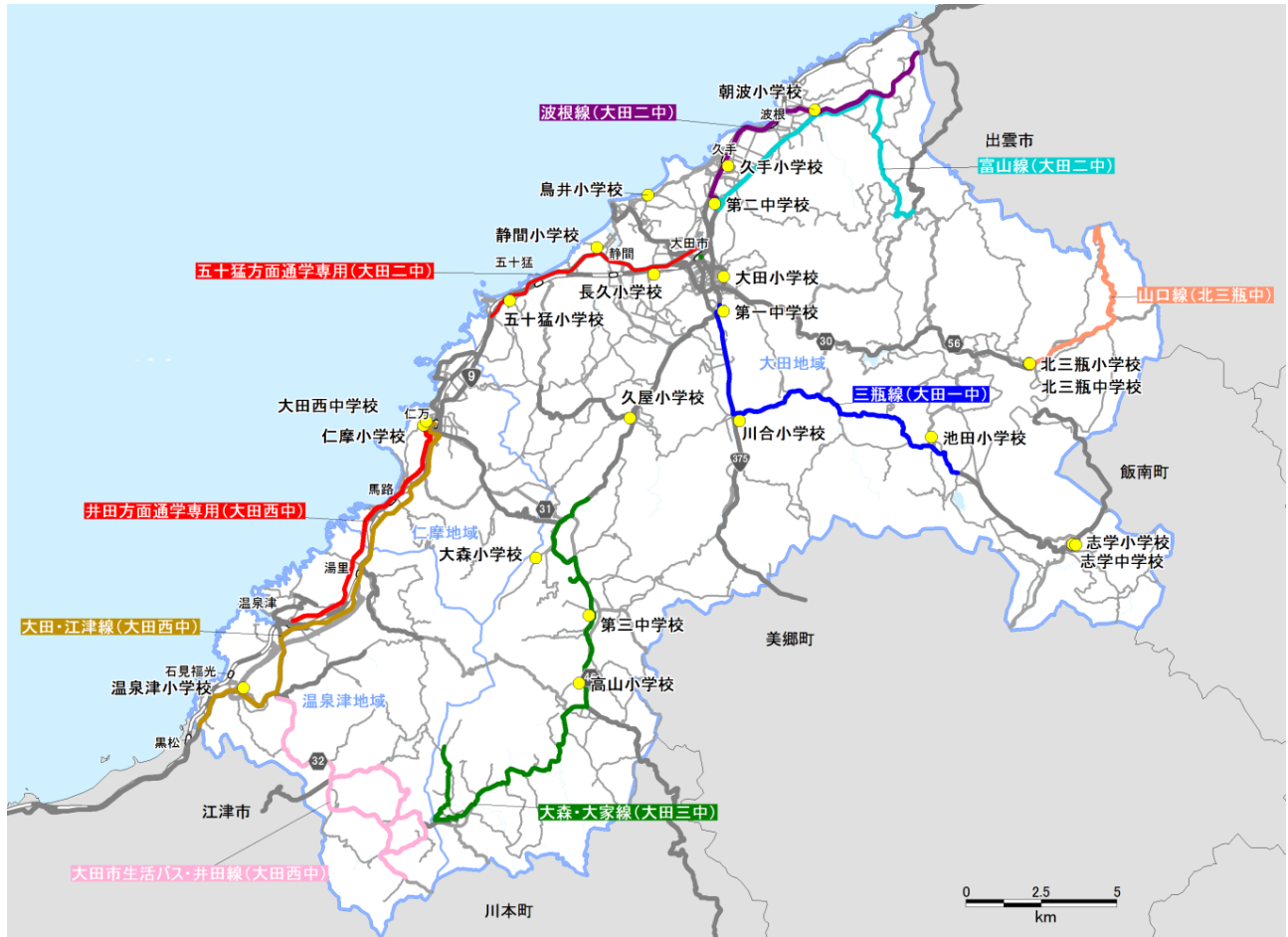
図表 11 小学校へのバス通学の状況



② 中学校へのバス通学の状況

- 東部ブロックや三瓶、高山、温泉津及び仁摩等では、中学校への通学手段として路線バスが使われている。
- また、中学校2校において通学専用のスクールバスが運行されている。
- 大田西中学校では、登校時の交通手段を確保するため、大田市生活バス（井田線）の朝の便を温泉津町中心部から大田西中まで通学専用で延長運行するという手法がとられている。

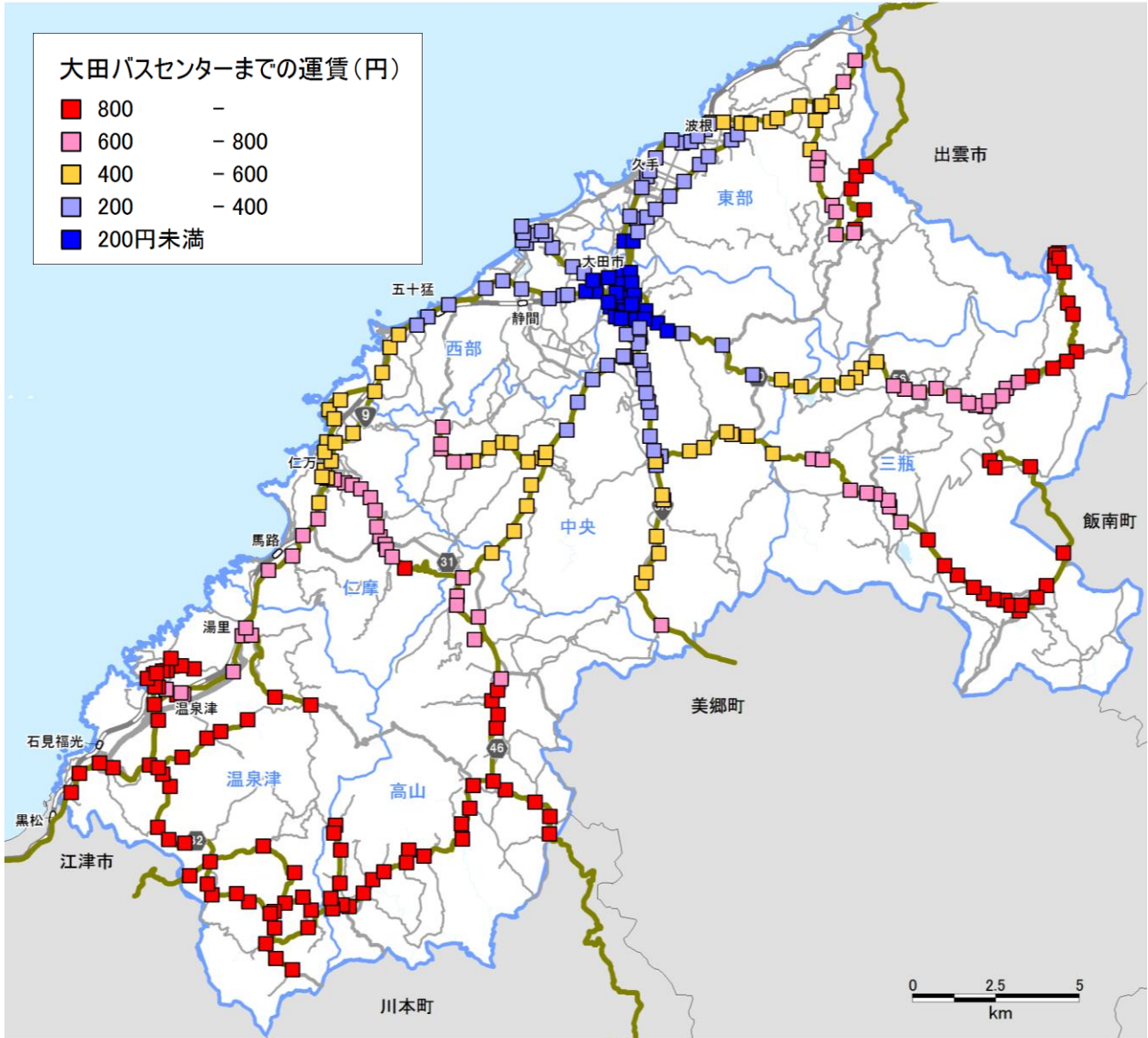
図表 12 中学校へのバス通学の状況



(8) 大田バスセンターまでの運賃

- 路線バスの各停留所から大田バスセンターまでの運賃をみると、中央ブロック内や東部ブロックの波根、西部ブロックの五十猛までは概ね 400 円以内となっているが、三瓶ブロックや高山、温泉津では 800 円以上かかる地区もある。

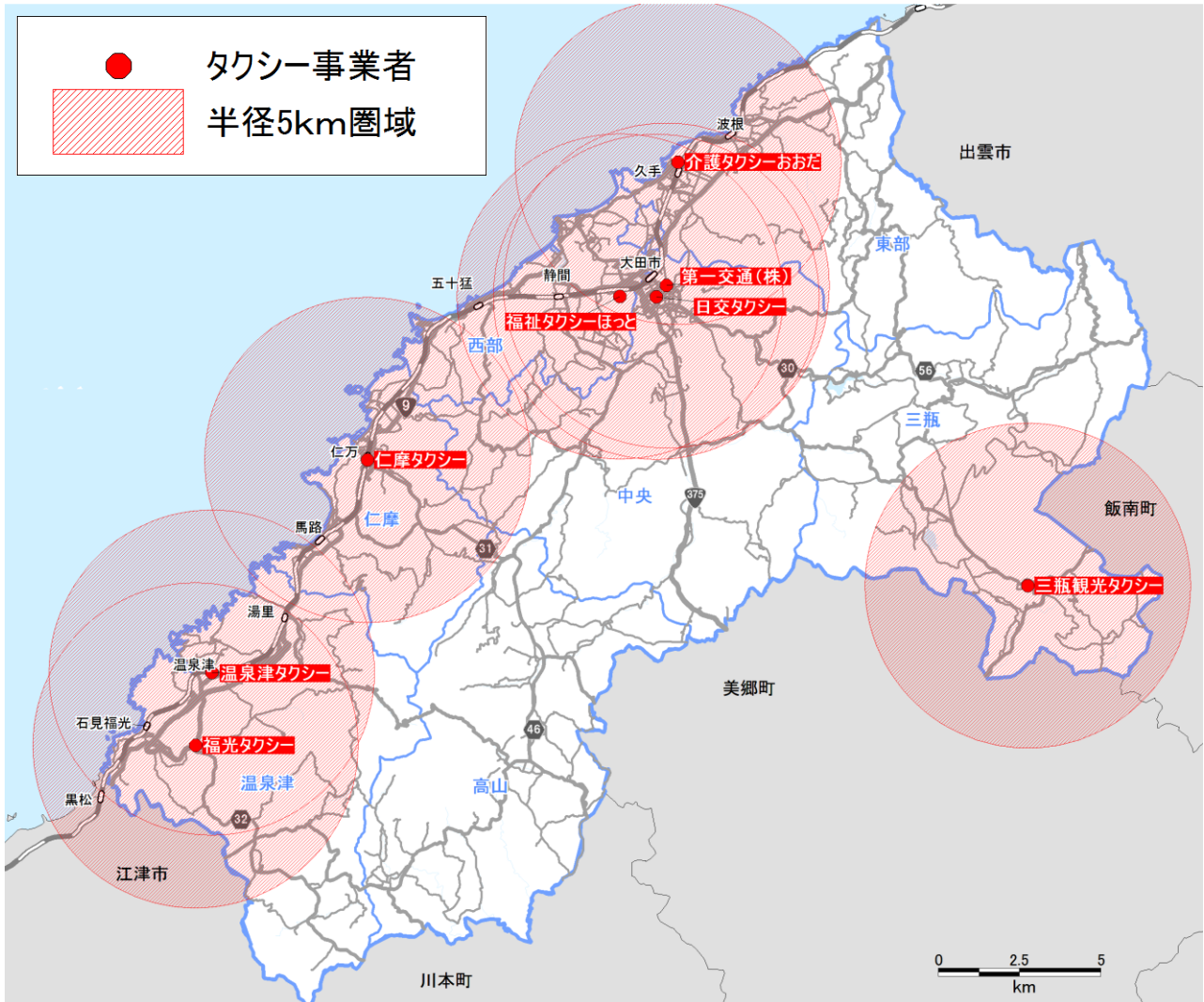
図表 13 大田バスセンターまでの運賃



3. タクシー

- 市内には8つのタクシー事業者があり、1社を除き国道9号の付近に営業所を置いている。
- 三瓶ブロックや高山ブロック等の山間部では、営業所を中心とした半径5km 圏域に含まれない地区が多い。

図表 14 タクシー営業所の分布



※営業所からの距離の目安として5km圏域（時速40kmで走行した場合7.5分）を設定

4. その他の交通手段

(1) 福祉移送サービス

- 市では、身体の不自由な方等を対象とした福祉移送サービスが行われている。

図表 15 大田市が実施している福祉移送サービスの概要

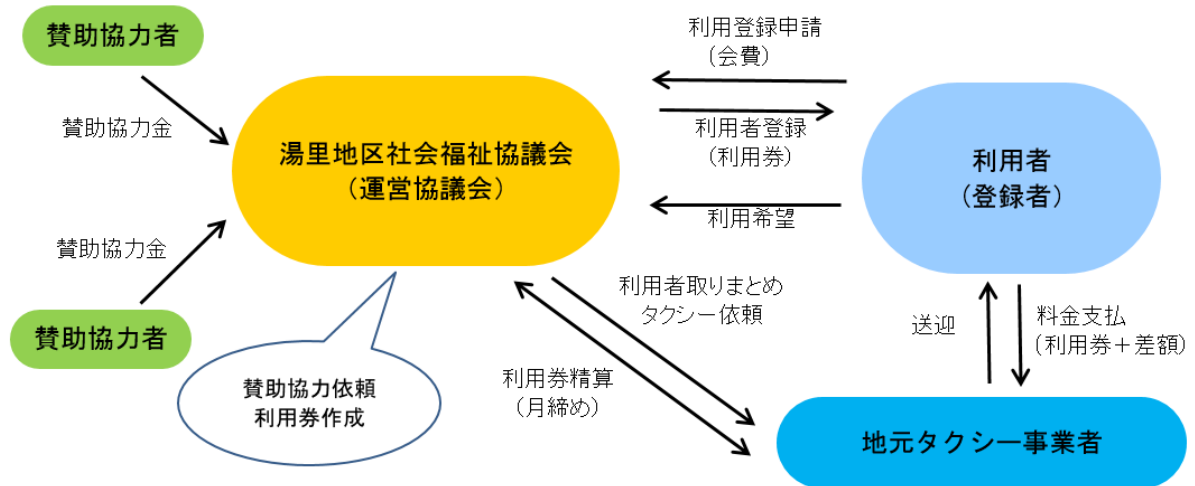
名称	内容
障害者等福祉タクシー利用料金助成	重度の障がい者を対象に、社会参加又は通院等のためにタクシーを利用する際の費用を助成するもの。 【対象者】身体障害者手帳 1、2 級 療育手帳 A 精神障害者保健福祉手帳 【助成内容】福祉タクシー券（額面 500 円×24 枚/年）を交付 【利用者数】：454 件（平成 25 年度） 【予算額】 3,699 千円（平成 26 年度）
人工透析等通院交通費補助	人工透析及び特定疾患の治療のために通院する患者を対象に、通院に要する交通費を助成するもの。 【対象者】人工透析療法及び特定疾患の治療を受けている通院患者 【助成内容】路線バス運賃の 1/4、JR 運賃の 1/2 が基本で、月上限 20 千円 【利用者数】 124 件（平成 25 年度） 【予算額】 4,904 千円（平成 26 年度）
重度身体障害者移動支援事業	大田市が社会福祉協議会へ委託して、車椅子利用者で一般交通手段の利用が困難な方を対象に、リフト付自動車による外出支援を行うもの。 【対象者】車椅子利用者で一般の交通手段を利用することが困難な身体障がい者 【支援内容】リフト付自動車による外出支援
福祉バス運行事業	大田市が大田市社会福祉協議会へ補助金を出して運行しており、老人クラブ等の行事の際等に利用されている。 【予算額】 2,000 千円（平成 26 年度） 【利用数】 年間約 130 件

資料：市社会福祉課へのヒアリング結果による

(2) 住民が主体となった移動手段（湯里地域あいのりタクシー）

- 温泉津ブロックの湯里地区では、地区社会福祉協議会内に設置された運営協議会が利用者を取りまとめて、地元のタクシー事業者に運行を依頼する「あいのりタクシー」が運行されている。
- 運行経費は、登録者（利用者）の会費と、地域住民の賛助協力費等によりまかなわれており、市からの補助は無い。
- 登録者には金額式のタクシー利用券が交付され、実際のタクシー運賃と利用券との差額は利用者負担となるため、相乗りする人数が多いほどに得になる。
- 平日の午前中における通院目的での利用が多く、目的地のほとんどは温泉津地区内であるが、市外の医療機関への通院にも利用されている。

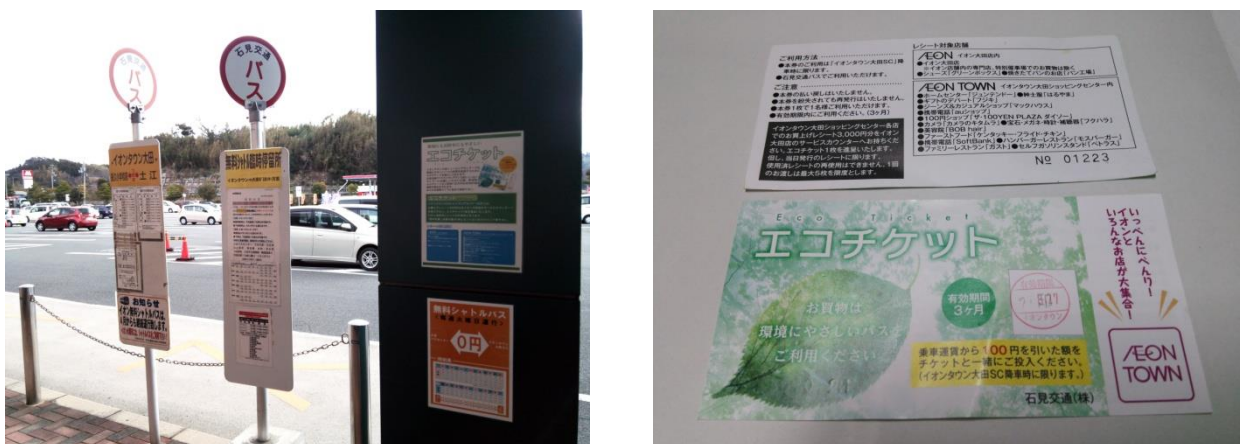
図表 16 湯里地域あいのりタクシーの運行概要



(3) 商業施設が運行する無料シャトルバス等

- イオンタウン大田では、買い物客の利便性向上を目的として、毎週火曜日に無料シャトルバスを運行している。
- 運行区間は、「大田バスセンター」と「イオンタウン大田」との間で、便数は往路（イオンタウン大田方面）4便、復路3便である。
- また、無料シャトルバスの運行とは別に、イオンタウン大田では 3,000 円分の買い物をした人に対して路線バスの運賃が 100 円引となる「エコチケット」を配布している。

図表 17 イオンタウン大田のバス停とエコチケット



第4章 公共交通に対するニーズ

1. 住民アンケート調査

(1) 調査概要

市民の公共交通の利用実態、公共交通に対する意識及び改善要望等を把握するため、住民を対象とするアンケート調査を実施した。

図表 1 住民アンケート調査の概要

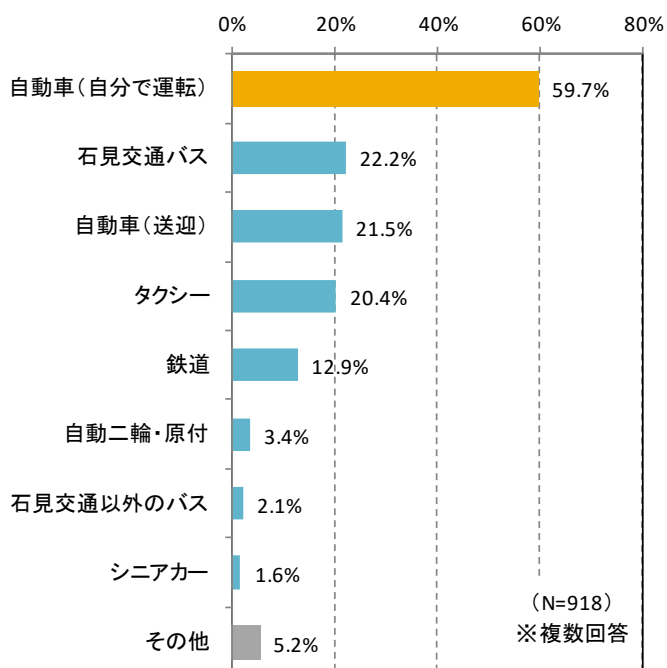
調査内容	<ul style="list-style-type: none">● 居住地、年代、自家用車や運転免許の保有状況● 公共交通の利用頻度● 普段利用する医療機関や商業施設● 路線バスの満足度● 公共交通に対する改善要望● 自由意見
調査期間	平成26年11月20日(木)～12月5日(金)
調査対象	公共交通空白地域を中心に選定した150自治会の住民 3,137人
調査方法	郵送による配布・回収
回収率	30%

(2) 調査結果

① 普段利用する交通手段

- 「自動車(自分で運転)」が59.7%で最も多く、次いで「石見交通バス」「自動車(送迎)」「タクシー」が20%前後、「鉄道」12.9%となっている。

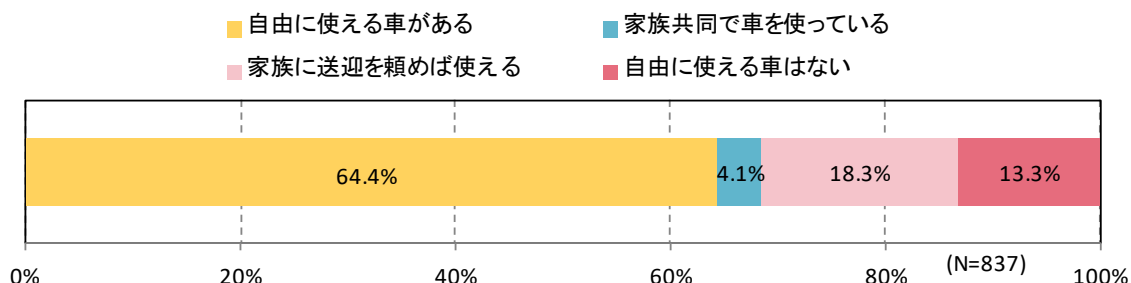
図表 2 普段利用する交通手段



② 自動車の使い方

- 「自由に使える車がある」と答えた人は全体の64.4%であり、自分で運転することができない人（「家族に送迎を頼めば使える」と「自由に使える車はない」の合計）は、全体の31.6%となっている。

図表 3 自動車の使い方



③ 「自分で運転することができない人」の通院や買い物の目的地

- アンケートの回答者のうち、「自分で運転することができない人」の通院や買い物の目的地をブロック別にみると、中央、東部、西部、高山及び三瓶の各ブロックでは、大田中心部を目的地としている人が多い。
- 仁摩ブロックでは仁摩地域内、温泉津ブロックでは仁摩、温泉津及び江津市内の医療機関や商業施設を目的地としている人が多い。

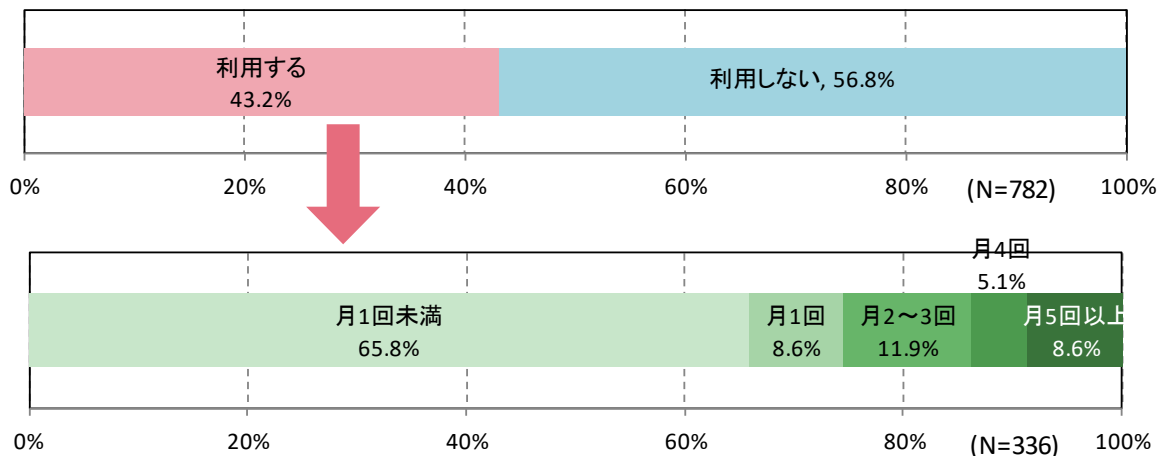
図表 4 「自分で運転することができない人」の通院や買い物の目的地

ブロック	医療機関	商業施設
中央 n=54	大田市立病院	大田ファミリーデパートパル 28
	郷原医院	イオン大田店 20
	川上医院	グッディー大田店 15
	大田呼吸循環クリニック	
	やまうち内科	
東部 n=40	福田医院	大田ファミリーデパートパル 21
	大田市立病院	イオン大田店 17
	井上眼科医院	JAグリーンおおだ 5
	田原医院	
	わだ耳鼻咽喉科医院	
西部 n=44	大田市立病院	イオン大田店 26
	やまうち内科	大田ファミリーデパートパル 19
	島根県立中央病院	みしまや大田長久店 13
	田原内科医院	
	上垣医院	
	うめがえ内科クリニック	
高山 n=27	大田市立病院	イオン大田店 15
	郷原医院	大田ファミリーデパートパル 12
	大田呼吸循環クリニック	JAグリーンおおだ 4
	加藤クリニック	
	仁寿診療所そじき	
三瓶 n=29	大田市立病院	大田ファミリーデパートパル 14
	三瓶診療所	イオン大田店 7
	井上眼科医院	JAグリーンおおだ 4
	池田診療所	
	石田医院	
仁摩 n=33	仁摩診療所	イオン大田店 20
	大田市立病院	ビーバード 18
	須田医院	大田ファミリーデパートパル 11
	井上眼科医院	
	島根大学医学部付属病防	
	島根県立中央病院	
	生越整形外科クリニック	
	済生会江津総合病院	
温泉津 n=31	済生会江津総合病院	イオン大田店 20
	山口医院	ビーバード 18
	大田市立病院	グリーンモール 15
	花田医院	
	島根大学医学部付属病防	

④ 鉄道の利用状況

- 普段、鉄道を利用している人は全体の43.2%で、利用しない人が半数を超えている。
- 鉄道を利用している人の利用頻度をみると、「月1回未満」が65.8%で最も多く、週1回以上利用する人（「月4回」と「月5回以上」の合計）の割合は13.7%となっている。

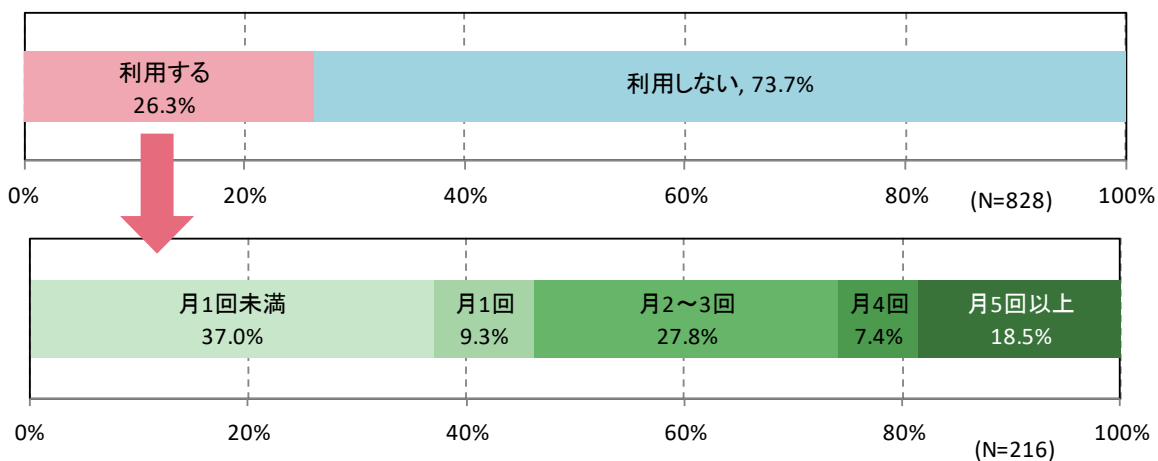
図表 5 鉄道の利用状況



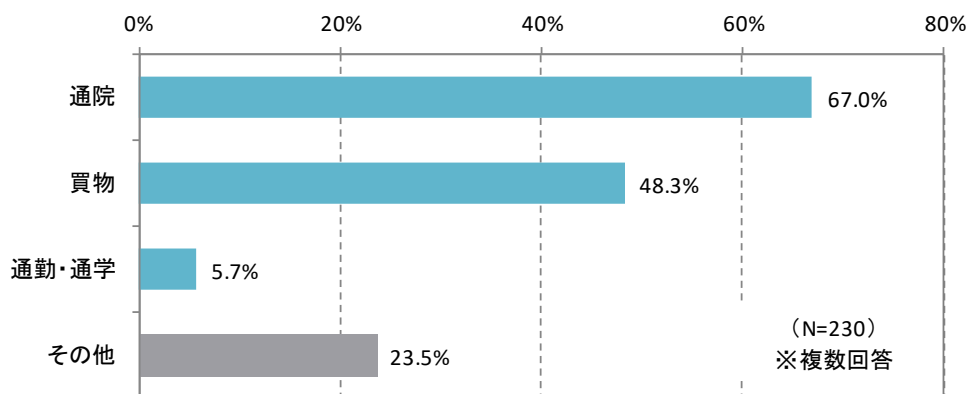
⑤ バスの利用状況

- 普段、バスを利用している人は全体の26.3%で、利用しない人が70%を超えている。
- バスを利用している人の利用頻度をみると、鉄道と同じく「月1回未満」が37.0%で最も多くなっているが、週1回以上利用する人の割合は25.9%で、鉄道よりも高くなっている。
- 利用目的は「通院」が67.0%で最も多く、次いで「買物」48.3%となっている。

図表 6 バスの利用状況



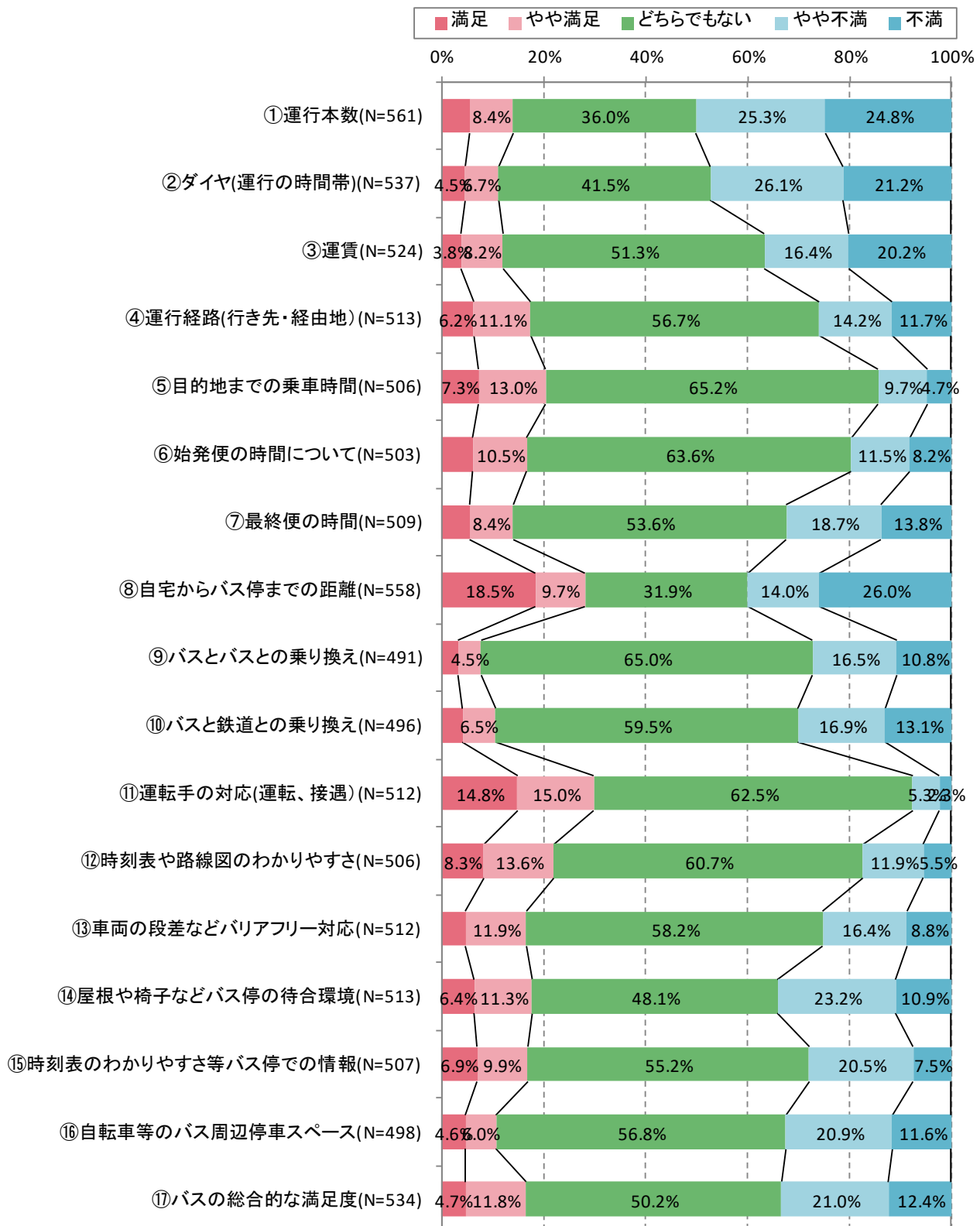
図表 7 バスの利用目的



⑥ バスサービスの満足度

- 満足している人（「満足」と「やや満足」の合計）が、不満に感じている人（「やや不満」と「不満」の合計）を上回っている項目は、「目的地までの乗車時間」「運転手の対応」「時刻表や地図のわかりやすさ」である。
- 満足している人の割合が高い項目は、「運転手の対応」「自宅からバス停までの距離」である。
- 不満に感じている人の割合は、「運行本数」が最も高く、以下、「ダイヤ」「自宅からバス停までの距離」「運賃」の順になっている。

図表 8 バスサービスの満足度

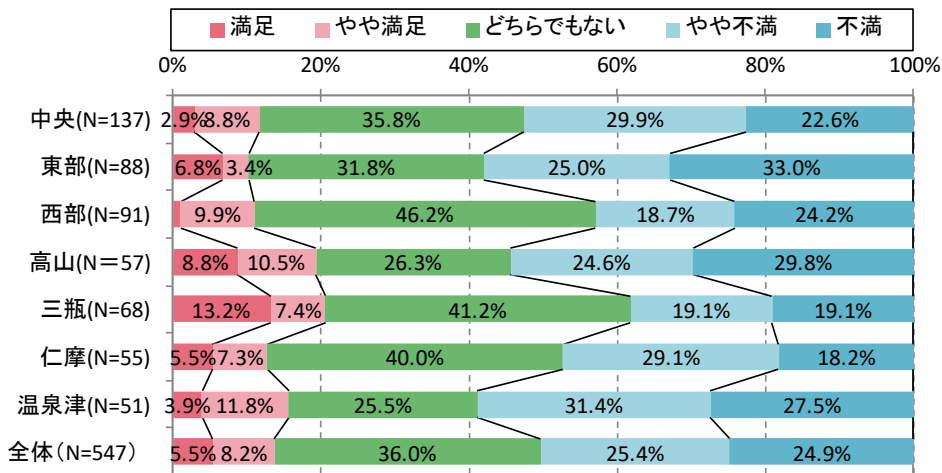


⑦ バスサービスの満足度が低い項目（地区別集計）

ア. 運行本数

- 温泉津ブロックや東部、高山で不満に感じている人の割合が高い。

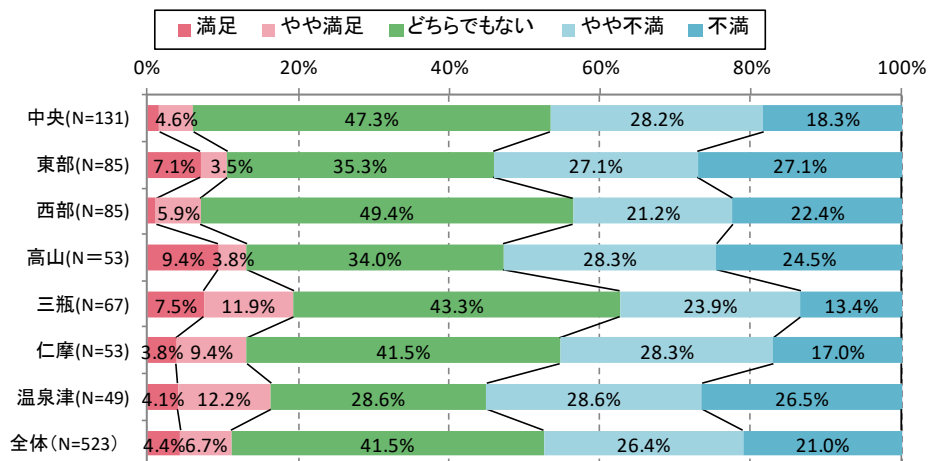
図表 9 運行本数の満足度（地区別集計）



イ. ダイヤ

- 運行本数と同じく、温泉津ブロックや東部、高山で不満に感じている人の割合が高い。

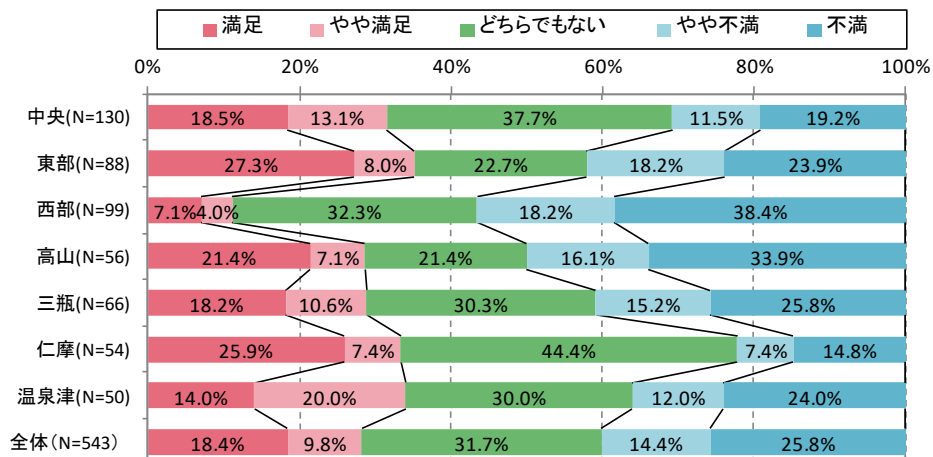
図表 10 ダイヤの満足度（地区別集計）



ウ. 自宅からバス停までの距離

- 西部ブロックと高山で、不満に感じている人の割合が特に高い。

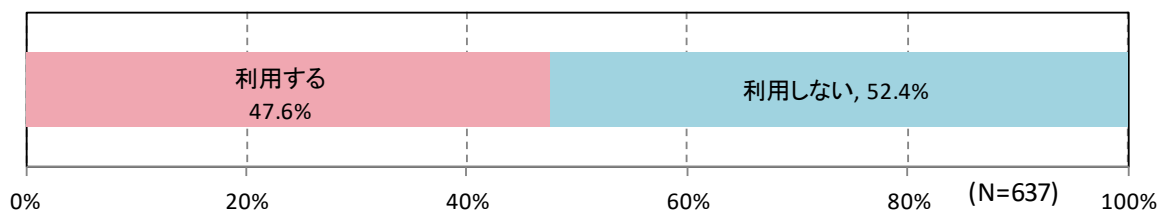
図表 11 自宅からバス停までの距離の満足度（地区別集計）



⑧ サービスを改善した場合のバスの利用意向

- バスサービスを改善した場合にバスを「利用する」と答えた人の割合は 47.6%で、「利用しない」(52.4%)をやや下回っている。

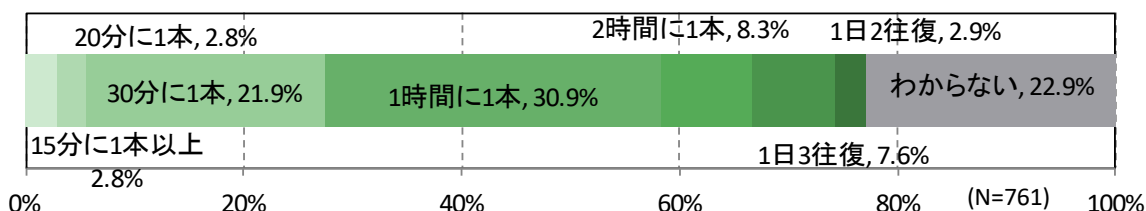
図表 12 サービスを改善した場合のバスの利用意向



⑨ 最低限必要なバスの便数

- 「どの程度バスの便数があれば利用するか」については、「1時間に1本」が30.9%で最も多く、次いで「30分に1本」(21.9%)となっている。

図表 13 最低限必要なバスの便数

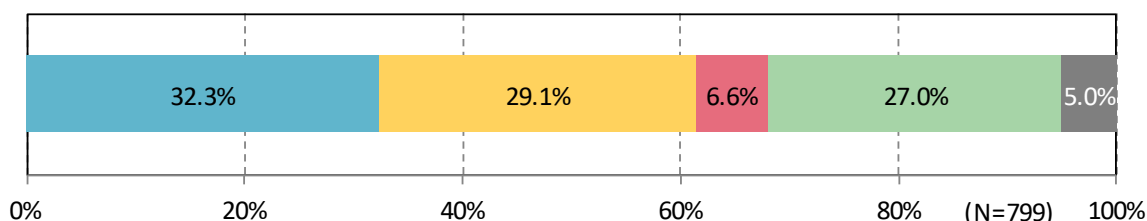


⑩ 公共交通に対する市の財政負担についての意識

- 「サービスが低下してもバスへの負担額を減らし、デマンド交通やタクシー利用助成等を充実すべき」と、「現状並みの負担額で、適宜改善を加えながら現状程度のバスサービスを維持すべき」がそれぞれ全体の約3割を占め、同程度となっている。
- 「今以上に市の負担額を増やしてバスサービスを充実すべき」は、全体の6.6%にとどまる。

図表 14 公共交通に対する市の財政負担についての意識

- サービスが低下してもバスの負担額を減らしデマンド交通やタクシー利用助成等を充実すべき
- 現状並みの市の負担で、適宜改善を加えながら現状程度のバスサービスを維持すべき
- 今以上に市の負担を増やしてバスのサービスを充実すべき
- わからない
- その他



2. 民生委員アンケート調査

(1) 調査概要

各地区における移動困難者（高齢者や体が不自由な方等）の方の日常生活における移動の課題、公共交通に対する意見・要望等を把握するため、各地区の移動困難者の実情を熟知している民生委員を対象とするアンケート調査を実施した。

図表 15 民生委員アンケート調査の概要

調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内の移動困難者が普段利用している交通手段や、困っていること等 ● 公共交通や移動に関する要望・意見 ● 普段利用する医療機関と商業施設
調査期間	平成26年12月上旬～12月下旬
調査対象	民生委員161人（全員）
調査方法	アンケート調査票を郵送配布、郵送回収
回収率	78%

(2) 調査結果

便数や自宅からバス停までの距離について不便に感じている声が多く寄せられている。

図表 16 民生委員アンケート調査の結果

	日常生活における移動の課題	公共交通に関する意見・要望
中央	<ul style="list-style-type: none"> ● バスは乗り降りが大変 ● 帰りにバスがないと待ち時間を過ごすのが大変 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院に便利な便数が少ない
東部	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くにあった店がなくなり、歩いて買い物に行くときは重たい物、かさばる物が持ちにくい。配達も量が少ないと頼みづらい 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの便数が少ない。帰りの便まで、待つ時間が長い
西部	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢でも車を利用しないといけない。利用できる交通手段がなく、駅やバス停まで遠い 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停まで遠く、坂があり大変 ● タクシーの割引制度があるとよい
三瓶	<ul style="list-style-type: none"> ● 大田へ買い物に行く時は、近所の友人に乘せて行ってもらっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大田中心部で、別の便に短時間で乗り継ぎできるとよい
高山	<ul style="list-style-type: none"> ● 1人で外出できるが、バスの乗降の際にステップと道路の間に段差があり怖い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通費が高い
仁摩	<ul style="list-style-type: none"> ● 仁摩町内で売っていない品物は大田で買い物をするが、駅やバス停までの距離が遠いため、次第に億劫になっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院や買い物に便利なバスやタクシーがあるとよい
温泉津	<ul style="list-style-type: none"> ● 近くのバス停から3km以上離れているので、バスを利用できない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅からバス停まで4km離れている。バスが巡回してくれるとよい

3. 高校ヒアリング調査

(1) 調査概要

生徒の登下校時間や通学手段といった通学の実態や、公共交通で通学する際の課題及び改善要望等を把握するため、市内及び市外の県立高校に対するヒアリング調査を実施した。

図表 17 高校ヒアリング調査の概要

調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 生徒の通学状況（居住地、登下校時刻、交通手段等） ● 公共交通による通学環境（最寄りの駅・バス停等） ● 公共交通で通学する際の課題及び改善要望
調査期間	平成27年1月下旬～2月上旬
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の県立高校（大田高、彌摩高） ● 市外の県立高校のうち、大田市内から通学する生徒数が多い高校（出雲工高、江津工高）
調査方法	調査員によるヒアリング（訪問面接）調査

(2) 調査結果

JR山陰本線の下り（仁万・江津方面）について、大田市駅19時台の列車が仁万止まりであるため、温泉津ブロックの生徒がこの列車で下校できるよう温泉津駅まで延伸してほしいという要望が複数の学校から寄せられている。

図表 18 高校ヒアリング調査の結果

	生徒の通学状況	市内の公共交通に関する意見・要望
大田高	<ul style="list-style-type: none"> ● 生徒数440名のうち、88名がJR、10名がバスで通学 ● JRで通学する生徒の多くは出雲市（多伎町）からであり、仁摩・温泉津・江津方面からは9名 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大田市駅19時台の列車が仁万止まりであるため、温泉津ブロックの生徒がこの列車で下校できるよう温泉津駅まで延伸してほしい
彌摩高	<ul style="list-style-type: none"> ● 生徒数236名のうち、180名がJRで通学（バスは0名） ● JRで通学する生徒のうち、温泉津・江津方面の生徒は約30名 	<ul style="list-style-type: none"> ● 19時台に温泉津・江津方面の列車がないため、温泉津ブロックの生徒がこの列車で下校できるよう温泉津駅まで延伸してほしい
出雲工業高	<ul style="list-style-type: none"> ● 生徒数423名のうち、大田市から通学する生徒は29名 ● 大田市から通学する生徒はJRを利用、居住地では仁摩が最も遠い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不便を感じていることは特にない
江津工業高	<ul style="list-style-type: none"> ● 生徒数250名のうち、大田市から通学する生徒は31名 ● 大田市から通学する生徒は基本的にJRを利用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学時間帯のJRの車両が1両編成であるため、車内が混雑することがある

4. 関係機関ヒアリング調査

(1) 調査概要

公共交通の利用実態や改善要望、利用者のニーズ等を把握するため、市内の医療機関や商業施設等に対するヒアリング調査を実施した。

図表 19 関係機関ヒアリング調査の概要

調査対象 及び 調査内容	医療機関 (大田市立病院)	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を利用した通院の状況 ● 公共交通に対する改善要望等
	商業施設 (イオン大田店、大田ファミリーデパートパル)	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を利用した来店の状況 ● 公共交通に対する改善要望等
	交通事業者 (石見交通、日本交通、温泉津タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用状況 ● 利用者のニーズや改善要望等
	観光関係団体 大田市観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客の公共交通の利用状況 ● 公共交通に対する改善要望等
	市関係課 (社会福祉課、高齢者福祉課、教育部総務課)	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスや福祉輸送サービス等の現状及び課題等
実施時期	平成 27 年 1 月下旬 ~ 2 月上旬	

(2) 調査結果

公共交通の利用実態や改善要望、利用者のニーズ等を把握するため、市内の医療機関や商業施設等に対するヒアリング調査を実施した。

図表 20 関係機関ヒアリング調査の結果

	市内の公共交通に関する意見・要望
医療機関	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均すると 20 分に 1 便程度の頻度でバスが運行されているため、公共交通によるアクセスは確保されていると考えている ● 家族等の車による送迎で来院する高齢者をよく見かける
商業施設	高齢者は、午前中～お昼前に来店することが多い
観光関係団体	大田市駅等の外国語表記が必要
市関係課	公共交通と他の輸送手段（福祉移送サービス等）との連携や役割分担が必要

第5章 公共交通を取り巻く課題と対応方針

1. 公共交通を取り巻く課題

地域の概況や公共交通の状況に関する調査、住民アンケート調査、民生委員アンケート調査及び高校・関係施設に対するヒアリング調査等の結果によると、市内の公共交通を取り巻く課題は次のように整理することができる。

(1) 公共交通利用者数の減少

- 市内の鉄道や路線バスは、区間によっては一定の運行間隔や便数での運行がなされているが、車を持たない移動困難者が医療機関や商業施設に行く際には行先や時刻が合わない等、提供されている交通サービスと実際の移動ニーズとの間に不整合が生じている場合がある。
- 市は路線バスの維持のために平成 26 年度で 111 百万円を負担しているが、バス事業者の採算性悪化により、市の負担額はここ数年増加傾向にある。

(2) 市全域に公共交通空白地域が存在

- 自宅から最寄りのバス停までの距離が遠く、公共交通が確保されていない集落（公共交通空白地域）が存在しており、特に、三瓶ブロックや高山、温泉津等の山間部に多く分布している。
- 鉄道や路線バスのほか、地域によってはスクールバス、予約乗合タクシーや福祉移送サービスといった様々な交通手段が確保されているが、鉄道や路線バスとの重複解消や、交通サービス相互間の役割分担が図られていない等、それぞれの地域の特性に応じた交通手段が確保されているとは必ずしも言えない状況にある。

(3) 定住や福祉等の諸施策と公共交通体系との一体的な展開が必要

- 上位計画である大田市総合計画においては、「自然・歴史・ひとが光輝く だれもが住みよい 県央の中核都市」の実現のため、「暮らしを支える生活交通の確保」に関する施策が掲げられているが、提供されている交通サービスと移動ニーズとの不整合や公共交通空白地域の存在等により、公共交通が市民の「暮らしを支える」役割を十分に果たし切れていない状況がある。
- 大田市都市計画マスタープランに掲げられている「地域の特色を活かした拠点の形成」のためにも、定住や福祉等の諸施策や拠点における様々な生活サービス（医療や買い物等）と連携して、公共交通を単に移動手段としてではなく、市民の生活課題を総合的に解決する「都市の装置」として利活用していくことが必要である。

(4) 観光振興に資する公共交通ネットワークが未構築

- 市外からの玄関口である大田市駅から市内の観光地への移動や、市内の観光地相互間の移動に公共交通を利用する際の動機づけとなる観光客への情報提供が必要である。
- また、市内には、世界遺産である石見銀山のほか、三瓶山や仁摩サンドミュージアム等の豊かな観光資源が存在するが、今後増加が見込まれるシニアや外国人等の観光客の移動ニーズに公共交通が十分に対応できていない状況がある。

(5) 市民・交通事業者・行政による推進体制の強化が必要

- 市では平成 19 年 3 月に「大田市生活交通確保対策実施計画」を策定し、また、平成 26 年 4 月には「大田市地域公共交通協議会」を設置して、公共交通体系の構築に向けた取組を推進しているが、行政や交通事業者・住民等が一体となった公共交通を地域で支える体制の構築や利用意識の醸成が十分に図られていない状況にある。
- また、公共交通に関する取組を継続的かつ客観的に推進するための仕組みや、バス路線の見直しにあたっての基準等の整備が必要である。

2. 課題への対応方針

(1) 本計画が目指す将来像

大田市総合計画に掲げられている将来像「子どもたちの笑顔があふれ みんなが夢を抱けるまち＝おおだ＝」や、公共交通を取り巻く課題に対して公共交通が果たすべき役割等を踏まえ、本計画において目指す将来像を「住みたい地域、住みよい地域を支える持続可能な公共交通」とする。

<市の目指す姿>

- 「子どもたちの笑顔があふれ みんなが夢を抱けるまち＝おおだ＝」（大田市総合計画より）
- 連携と交流による誰もが住みよい都市づくり（大田市都市計画マスタープランより）

<公共交通が果たすべき役割>

- 通学や買い物、通院等の日常生活の支えとなる
- 地域間の交流促進と、地域の拠点性向上の支えとなる
- 生活の足として、中山間地の生活環境改善と人口維持の支えとなる



目指す将来像 住みたい地域、住みよい地域を支える持続可能な公共交通

(2) 計画の基本方針

市の上位・関連計画において公共交通に求められている機能や役割や、それぞれの地域における特性等を踏まえ、本計画の基本方針（本市における公共交通のあり方）を次の通り定める。

基本方針 1 利便性が高く効率的な公共交通

路線やダイヤといった公共交通のサービスの質を高め、通院や買い物、通勤・通学等の日常生活の場面で気軽に利用できる公共交通を目指す。

市の公共交通に対する現行の負担額を目安として、公共交通空白地域の解消を図る一方で、利用者が少なく採算性のよくないバス路線は別の交通サービスに転換する等、資源の再配分による効率的な公共交通体系の構築を目指す。

基本方針 2 地域の魅力や活力を高め、ひとの交流を促す公共交通

交通結節点の機能向上や、商業施設等と連携したにぎわい創出の取組によって中心拠点や地域拠点への外出機会の増加を図り、市民一人ひとりが元気になる公共交通を目指す。

公共交通の利用促進を図るだけでなく、関係施設との連携による公共交通の活用策についても検討し、ひとの流れを公共交通が支える仕組みの構築を目指す。

基本方針 3 いつまでも地域に存続する公共交通

行政、交通事業者、市民や利用者の協働による体制づくりと、計画的かつ着実な事業の実施により交通サービスの満足度を高め、いつまでも地域に存続する公共交通の実現を目指す。

MaaS（Mobility as a Service）の考え方に基づく各種交通機関等との連携並びにグリーン
スローモビリティ（グリスロ）の車両特性（低公害、低騒音、低振動、高安全性）の導入により、
地域の移動手段を確保し、公共交通で生活できる地域の実現を目指す。

第6章 計画の目標と具体的な事業内容

1. 施策の体系図

基本方針	目標	事業内容	
基本方針1 利便性が高く 効率的な公共 交通	【目標1】 利便性が高く効率的なバス 路線の構築	事業①	収支率・乗車密度を踏まえた路線の見直し
		事業②	重複区間におけるダイヤや 運行形態の見直し
		事業③	JR との乗り継ぎ改善
	【目標2】 交通空白地域における 移動手段の確保	事業①	集落と地域拠点を結ぶ 最適な交通手段の検討
		事業①	路線バスとスクールバスとの 組み合わせによる運行
			事業②
基本方針2 地域の魅力や 活力を高め、ひ との交流を促 す公共交通	【目標1】 中心市街地や地域拠点への 公共交通による来訪促進	事業①	中心市街地におけるバスサービスの改善
		事業②	交通結節点の機能強化及び整備
	【目標2】 他の輸送サービスや 生活支援サービスとの連携	事業①	タクシーを活用した救援事業等の検討
		事業②	沿線施設等と連携した公共交通の利活用
	【目標3】 観光客に対する 情報提供とサービス向上	事業①	観光客への情報提供
		事業②	石見銀山等の観光地へのアクセス改善
基本方針3 いつまでも地 域に存続する 公共交通	【目標1】 公共交通に対する 認知度向上と理解促進	事業①	地域との積極的な対話の実施
		事業②	公共交通を守り、育てる意識の醸成
	【目標2】 安全・安心・快適な 運行サービスの提供	事業①	安全で信頼性の高い運行
		事業②	乗務員の接遇向上
	【目標3】 計画を円滑に推進していく ための体制の構築	事業①	協働により公共交通を支える 仕組みづくり
		事業②	公共交通の運行見直し基準の作成

基本方針4 MaaSやグリスロなど新たな機能を持った公共交通	【目標1】 MaaSを活用した定額タクシーの運行	事業①	定額制タクシーの運行実施
		事業②	MaaSアプリを活用したワンストップサービスの実施
	【目標2】 グリスロを活用した地域内交通の実施	事業①	生活に配慮した車両の導入による観光・生活交通の実施

2. 目標達成のために実施する事業

基本方針 1

利便性が高く効率的な公共交通

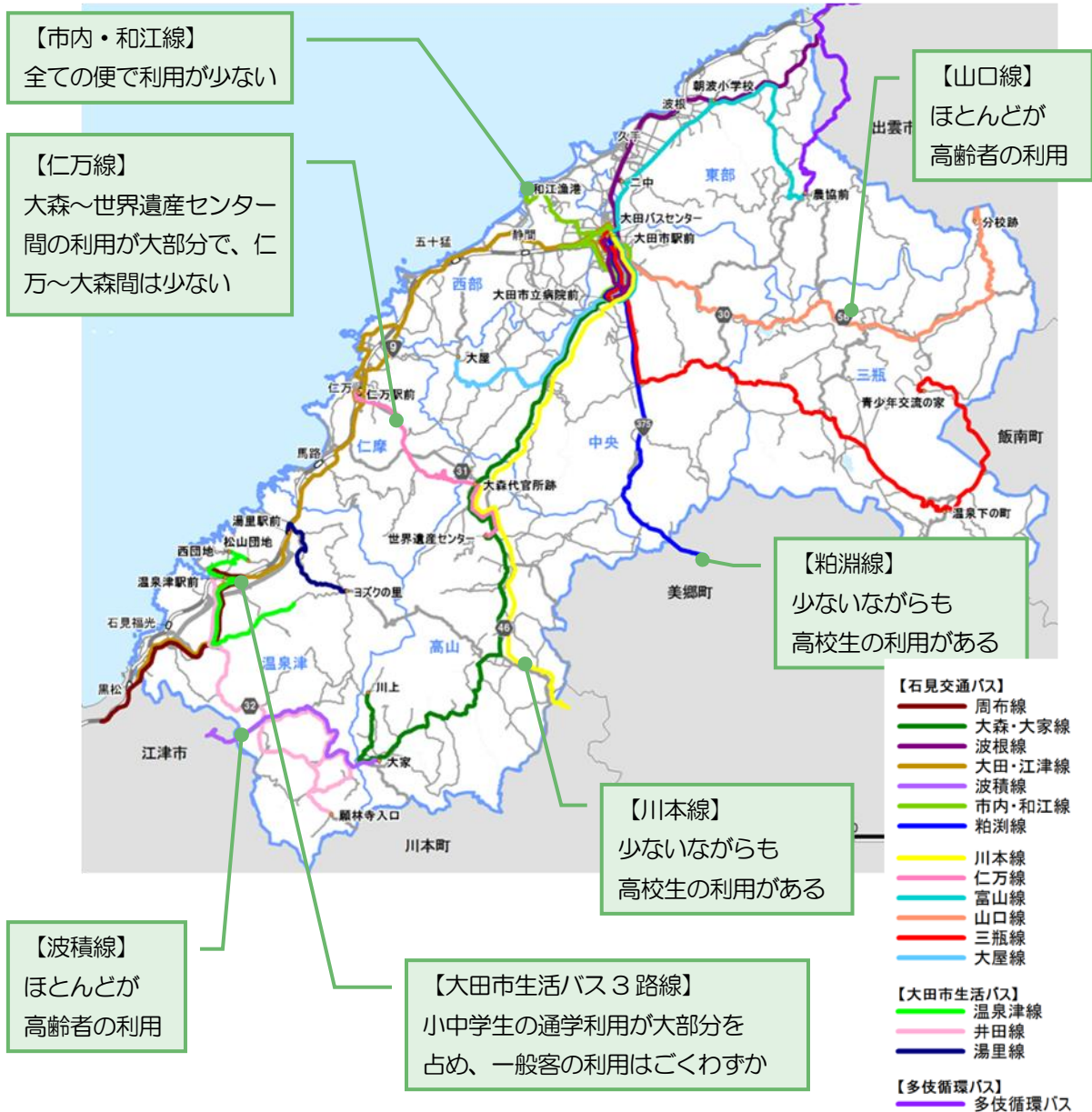
【目標1】利便性が高く効率的なバス路線の構築

事業① 収支率・乗車密度を踏まえた路線の見直し

■事業の背景

- 路線バスの利用者数は年々減少傾向にある一方で、路線バスに対する市の負担額は平成26年度で1億1千1万円と高止まりしている。
- 路線バスの利用者数と採算性をみると、輸送密度が1.0前後と小さく、収支率が20%前後である等、減便や運行形態の見直し等の必要な路線がある。

(対象路線；市内・和江線、仁万線、山口線、波積線、川本線、粕淵線、大田市生活バス温泉津線、大田市生活バス井田線、大田市生活バス湯里線)



▲ 乗降調査結果に基づく主な路線の特徴

■事業内容

- 輸送密度、収支率ともに低い路線について、減便や運行ルートの変更を含めた見直しを行う。
- 収支率が高いものの輸送密度の低い路線については、利便性を向上させるために運行形態や運行ルートの見直しを行う。
- 需要に応じた車両の小型化の検討を行う。

【再編にあたっての各路線の機能分担の方向性】

市内の公共交通について、果たすべき役割や利用実態等を踏まえて次のように整理する。

機能		対象路線
幹線	近隣市町との連携の軸となる公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● JR山陰本線 ● 石見交通バス「大田・江津線」「周布線」「粕淵線」「川本線」「広島線」
	地域拠点間を接続する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 石見交通バス「大田・江津線」「周布線」
支線	地域拠点へのアクセスを担う公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 石見交通バス「大森・大家線」「波根線」「波積線」「仁万線」「富山線」「山口線」「三瓶線」「大屋線」 ● 大田市生活バス全路線 ● 多伎循環バス



▲ 目指す公共交通体系のイメージ

■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成27年度に、路線の見直しの実施計画（市の任意計画）を策定 平成28年度以降から、段階的に見直しを実施

事業② 重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し

■事業の背景

- 「大田バスセンター」と「大田市立病院前」との間は多くの路線が重複するため便数が多くなっているが、同じ時間帯に複数の便が続けて走る等、非効率な部分がある。
- 通学専用のスクールバスや予約乗合タクシーといった「路線バス以外の交通サービス」が確保されている地域がある一方で、路線バスとの役割分担が図られていない（運行区間や時刻が重複している）状況もみられる。

■事業内容

- 多くの路線が重複する「大田バスセンター」～「大田市立病院前」間について、運行時刻の調整等を行う。（重複路線；大田・江津線、大森・大家線、市内和江線、波根線、川本線、粕淵線、富山線、大屋線、三瓶線）
- 地域のニーズや特性に応じて導入されている輸送サービス（スクールバスや予約乗合タクシー）と路線バスとが重複する地域について、運行形態の見直しを含めた役割分担を行う。



▲ 大田市立病院バス停



▲大田市生活バスの車両

■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成 27 年度に、路線の見直しの実施計画（市の任意計画）を策定 平成 28 年度以降から、段階的に見直しを実施

事業③ JRとの乗り継ぎ改善

■事業の背景

- 交通結節点である大田市駅等において、時間帯によってはJRとの接続が十分に考慮されていないバスの便がある。
- 用事を済ませるために必要な到着時刻や滞在時間を確保するために、鉄道に接続する路線バスの時刻を見直す必要がある。

■事業内容

- JRとの連絡体制を強化し、JRのダイヤ改正等に合わせて路線バスのダイヤを遅滞なく改正できるようにする。

■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成 28 年度より、バス路線の再編にあわせて実施

【目標2】公共交通空白地域における移動手段の確保

事業① 集落と地域拠点をつなぐ最適な交通手段の検討	
<p>■事業の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車を持たない移動困難者が医療機関や商業施設に行く際に、提供されている交通サービスの行き先や時刻が実際の移動ニーズに合わない等の不整合が生じている。 ● 自宅から最寄りのバス停までの距離が遠く、公共交通が確保されていない集落が山間部に多く分布している。 	
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域特性に応じた交通手段の検討が必要な地区（p46）において、デマンド交通の導入を図るとともに、温泉津町湯里地域で運行されている「あいのりタクシー」方式や、自治会輸送等による移動手段の確保に向けた検討を行う。 ● 検討にあたっては、意見交換会の開催等により住民の移動ニーズを詳細に把握した上で、モデル地区における試験運行等を行いながら進めることとする。 	
<p>▲地域特性に応じた移動手段確保策のイメージ</p>	
■実施主体	大田市・交通事業者・住民・社会福祉協議会等
■実施時期	平成27年度に、路線の見直しの実施計画（市の任意計画）を策定 平成28年度以降から、段階的に見直しを実施

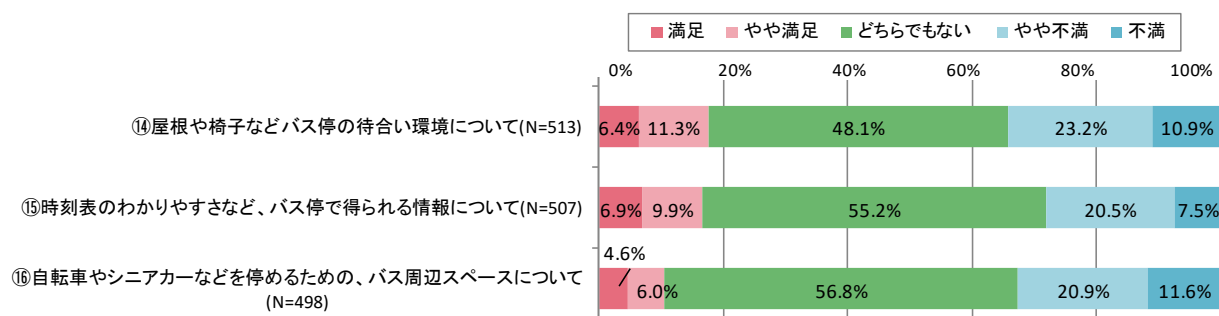
【目標 1】 中心市街地や地域拠点への公共交通による来訪促進 ●●●●●●●●●●●●

<p>事業① 中心市街地におけるバスサービスの改善</p>	
<p>■ 事業の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市内のバス路線は「大田バスセンター」を起終点とした放射状の路線網が形成されているため、各方面から大田バスセンターへ向かう便や、大田バスセンターから各方面に向かう便が特定の時間帯に重なり合い、中心市街地における運行間隔の疎密が発生している。 ● 市中心部の商業施設においては、買い物客の利便を図るために特定の曜日に無料のシャトルバスが運行されている等、それぞれの関係主体が独自に交通サービスを展開しており、公共交通の効率的な運行のためにも調整が必要である。 	
<p>■ 事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地を走る路線相互間のダイヤや、中心市街地を循環するバス路線のダイヤ及び経路等を見直すことにより、中心市街地を訪れる人の移動利便性の向上を図る。 ● 商業施設が運行するシャトルバスと路線バスを組み合わせた利用促進策について検討する。 	
<p>▲ 中心市街地における再開発等の状況</p>	
■ 実施主体	大田市・交通事業者・商業施設等
■ 実施時期	平成 28 年度より段階的に実施

事業② 交通結節点の機能強化及び整備

■事業の背景

- 交通結節点である大田市駅や、複数のバス路線が経由する大田市立病院には上屋や風除け、ベンチ等が整備され、概ね快適な待合環境が確保されているが、商業施設の最寄りや高校生が通学に利用するバス停では、十分な待合い環境が確保されていない箇所もある。
- 住民アンケート調査においては、それぞれ3割近くが「屋根や椅子等のバス停の待合い環境」「時刻表のわかりやすさなどバス停で得られる情報」「自転車やシニアカーなどを停めるためのバス停周辺スペース」に不満を感じており、わかりやすい情報提供も含めた交通結節点の機能向上が必要である。



▲ 住民アンケート調査結果のうちバス停に関する満足度

■事業内容

- バス停におけるベンチや上屋、照明設備、駐輪場やシニアカー置き場等の整備を進める。
- 発着する便数や乗降客数が多く、移動の目的地や乗り継ぎ拠点となっているバス停（大田市駅、大田バスセンター、大田市立病院前、大森代官所跡等）において、路線図と組み合わせた方面別の時刻表や案内サイン等を整備し、利用者にわかりやすい情報提供に努める。



▲バス停の待合環境や時刻表（大田市立病院前）

■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成27年度より随時実施

事業② 沿線施設等と連携した公共交通の利活用

■事業の背景

- 山間部の特に人口が少ない地域においては、市民の日常生活における移動に関する課題を公共交通だけで解決することは難しく、移動販売や在宅医療、訪問診療といった取組との連携により、地域の生活を包括的に支援していくという視点が重要である。
- 地域の高齢者が栽培した農産物等を地域拠点に出荷する際の手段として公共交通を活用する等により、地域の経済活動に公共交通が寄与する仕組みを構築することは、公共交通を持続可能なものにするにも役立つ。

■事業内容

- 公共交通（一般乗合旅客運送）を活用した旅客の運送に付随した少量貨物の運送を実施する。
- 公共交通を活用した地域産品の集出荷についての可能性調査を行う。
- 移動販売や訪問医療といった生活支援サービスや、福祉移送サービス等との役割分担や連携の可能性について検討する。



▲ 「小さな拠点」づくりのイメージ（国土交通省『「小さな拠点」づくりガイドブック』より）

■実施主体	大田市・交通事業者・商業施設等
■実施時期	平成 27 年度より随時実施

【目標 3】 観光客に対する情報提供とサービス向上 ●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●

事業① 観光客への情報提供	
■事業の背景	
<ul style="list-style-type: none"> ● 大田市を訪れる観光客数は、石見銀山遺跡の世界遺産登録により大きく増加したものの、近年は落ち着きを見せている。しかしながら、今後は、観光消費のけん引役として期待されるシニア層や外国人等による観光需要の拡大が見込まれる。 ● 大田市駅等の拠点において外国語表記の案内表示が少なく、外国人観光客に向けた対策が必要である。 	
■事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● インターネットやパンフレット等を活用して、公共交通に関する情報を観光客に発信する仕組みを構築する。 ● 交通結節点や観光地周辺のバス停において、外国人やシニア層を意識した案内表示の見直しやバス路線図・ダイヤ等の情報提供を行う。 	
▲ 大田市駅前における案内サイン	
■実施主体	大田市・交通事業者・大田市観光協会
■実施時期	平成 27 年度より随時実施

事業② 石見銀山等の観光地へのアクセス改善	
■事業の背景	
<ul style="list-style-type: none"> ● 「大田バスセンター」と世界遺産である石見銀山との間や、石見銀山エリア内（「大森代官所跡」～「世界遺産センター」間、「仁万駅」～「世界遺産センター」間）は、観光客の利便を図るため多くの便が運行されているが輸送密度は低く、ダイヤ等の見直しが必要である。 ● 観光地への路線は、季節や曜日によって需要が異なるため、決まった時間で決まった路線を走る路線バスとは異なる交通サービスの検討が必要である。 	
■事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 季節や曜日に応じたダイヤや運行形態について検討する。 ● 観光地間を結ぶ観光のりあいタクシーの導入について検討する。 	
■実施主体	大田市・交通事業者・大田市観光協会
■実施時期	平成 27 年度より随時実施

【目標 1】公共交通に対する認知度向上と理解促進



<p>事業① 地域との積極的な対話の実施</p>	
<p>■事業の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> 市では、これまでの「地域公共交通協議会」を平成 26 年 4 月に法定協議会に移行して、新たな公共交通体系の構築に向けた取組を推進しているが、公共交通の利用者数や市の負担額、今後推進していく事業等の情報が住民に対して十分周知されていない。 利用者が減少する中、公共交通の維持・確保を図っていくためには、それぞれの地域において住民と意見交換をしながら、施策を適宜改善していく必要がある。 	
<p>■事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 各ブロックにおいて、公共交通に関する住民との意見交換、学識者による講演等を行い、地域の公共交通を考えるきっかけとする。 地域の会合や高齢者の集まり等の場において、公共交通に関する出前講座を開催する。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>市の公共交通に関する考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> これまでの取組 網形成計画策定の趣旨 <p>↓</p> <p>移動実態・ニーズの聞き取り</p> <ul style="list-style-type: none"> バスや鉄道の使い方・要望 通院や買い物の外出先 <p>↓</p> <p>様々な交通手段の事例紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> バスとデマンド交通との違い 近隣市町の事例 <p>↓</p> <p>公共交通に対する意向の聞き取り</p> <ul style="list-style-type: none"> 望ましい交通サービス 地域でどのように支えるか </div> <div style="width: 45%;"> <p>▲意見交換の様子（鳥取市）</p> <p>▲説明資料（岡山県井原市野上地区）</p> </div> </div>	
<p>■実施主体</p>	<p>大田市・交通事業者・住民</p>
<p>■実施時期</p>	<p>平成 27 年度より随時実施</p>

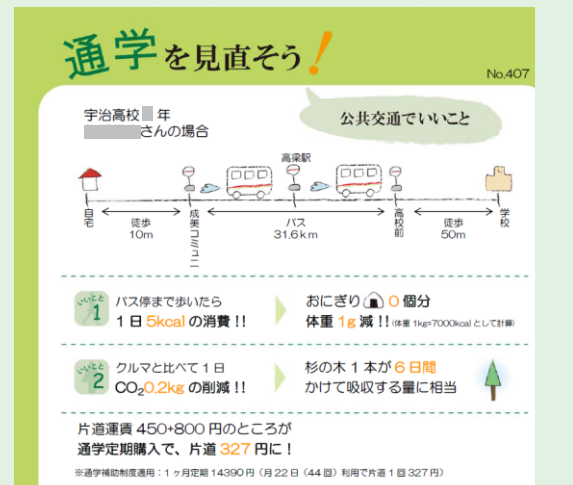
事業② 公共交通を守り、育てる意識の醸成

■事業の背景

- 公共交通を守り、育て、未来に残すには、一人でも多くの人に公共交通を利用してもらうことが重要である。
- 公共交通の利用方法を紹介した冊子の作成・配布による啓発活動や、ノーマイカー運動の推進といった「モビリティ・マネジメント」の手法を活用した取組により、公共交通を住民一人ひとりが自らの問題として認識し、普段から利用を心がけるよう、意識の醸成を図る必要がある。

「モビリティ・マネジメント」とは…

- 個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が、社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組のこと。
- 具体的には、地域、職場、学校等を対象に、公共交通に関する情報提供、行動プランの提案、ワークショップの開催、コミュニケーション・アンケートなどを行い、対象者の自発的な行動（公共交通の利用や自家用車の自粛など）を促すもの。



▲高校生の通学に関するモビリティ・マネジメントにおける配布物（岡山県高梁市）

■事業内容

- 公共交通の路線図や時刻表、公共交通の利用方法を紹介した冊子等を作成・配布する。
- 毎月20日の「ノーマイカーデー」を通じた車の利用を控える取組を推進し、公共交通の利用促進や二酸化炭素の削減、健康増進、安全運転の推進、年間を通じたエコドライブの推進等を図る。



▲ 利用促進冊子の例（岡山県高梁市）

■実施主体

大田市・交通事業者・住民



■実施時期

平成27年度より随時実施

【目標2】安全・安心・快適な運行サービスの提供



事業① 安全で信頼性の高い運行	
■事業の背景	
<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者の使命として、安心・安全・快適な交通サービスを提供し続けることが必要である。 	
■事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員研修を実施し、交通事故のない安全な運行、時間通りの運行（定時性の確保）を図る。 ● 車内での転倒事故ゼロを基本に、人にやさしい丁寧な運転の徹底を図る。 	
■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成27年度より継続的に実施

事業② 乗務員の接客向上	
■事業の背景	
<ul style="list-style-type: none"> ● 住民アンケート調査によると、バスの乗務員の接客についての満足度は比較的高くなっているが、新たな利用者を開拓するためにも、接客の向上とともに、乗務員の改善提案を運行サービスの向上に活かす仕組みの構築が必要である。 ● 乗務員によって異なるサービスの質を一定のレベルに高めるためには、研修の実施や利用者の声を反映する仕組みの構築が必要である。 	
■事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通協議会を活用し、利用者アンケートやモニター調査等により収集した利用者の意見や改善要望を行政・交通事業者・住民で共有し、交通事業者のサービス向上に反映する仕組みを構築する。 ● 路線バスやタクシーの乗務員を対象とした、接客サービス向上のための研修を実施する。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="432 1368 783 1861" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>はじめに・・・観光タクシー乗務員としての心構え</p> <p>「お客様サービスの提供や、接客・乗務」と言われる時分を捉え、そのサービスに相応しくサービス提供の一環の提供や、自分のモノの考え方にない接客の姿勢を求められるようになります。</p> <p>様々なニーズをお客様になり、「自分にとってのベスト」を求めるお客様に接する際に、「自分を相手に合わせて変化させる柔軟性を持つ」スタッフ・従業員の高い接客が求められます。</p> <p>特に、観光タクシー乗務員の接客は、観光客から信頼される接客への「おもてなし」を求められる中で提供できることが求められます。そして、一度「接客中」に入らなれたらファンになっていただきます。その方から伝えたいお話しになるお客様の高い接客へも対応が求められていくことが重要なポイントです。</p> <p>これらの「信頼」が「接客への誇り」や「接客への誇り」が、観光タクシーを通じて地域の活性化の大きな役割も果たします。</p> <p>「接客中」に行ったときにお客様に「あのタクシーの乗務員さんにお会いしたい！」と言ってもらえたら、高スタビリティ・ある観光客の中で、あなたのお仕事をお楽しみしましょう。</p>  </div> <div data-bbox="842 1368 1193 1861" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>● 車内</p> <p>お客様に案内する際には、2つの方法があります。</p> <p>“対面案内”と“先導案内”です。いずれの場合も基本は、目線、姿勢、そして方向を常に相手側の手を向けて行っています。</p> <p>対面案内は、お客様と対面して、その場で案内する方法をいいます。先導案内は、お客様の前方を歩いて誘導する方法です。</p> <p>案内の方法によって、どちらの方法を主に使うかは変わりますが、どちらでもお客様がスムーズに案内できるように、その方法を覚えておきましょう。</p> <p>Point!</p> <p>案内は「とことろ」でおこなう</p> <p>【対面案内】 駅の手前、その付近で案内する方法</p> <p>【先導案内】 駅の手前（車）まで自分が先導し、案内する方法</p> <p>お客様「・・・」</p> <p>「OOH 案内してくださいますか？」</p>  </div> </div>	
▲ タクシー乗務員の対応マニュアル（例）	
■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成27年度より継続的に実施

【目標3】 計画を円滑に推進していくための体制の構築

事業① 協働により公共交通を支える仕組みづくり

■事業の背景

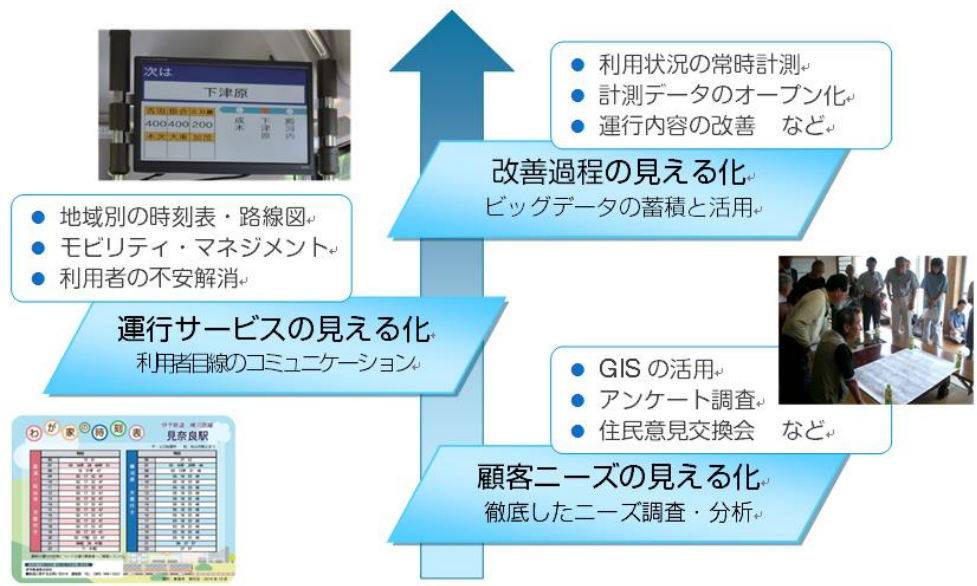
- 市内では、住民が公共交通の利用促進や運営に主体的に関わっている取組がみられるが、そうした事例は一部の地域にとどまっている。
- 行政と交通事業者・住民が一体となって事業を計画的かつ着実に推進していくためには、「顧客ニーズの見える化」「運行サービスの見える化」「改善過程の見える化」によって公共交通に関する情報を互いに共有し、事業の実施に生かす仕組みを構築することが必要である。

■事業内容

- 「〇〇地域の公共交通を考える会」等、地域における公共交通の活動組織づくりと、その育成に取り組む。
- 公共交通の利用状況や運行状況、取組や改善過程等の「見える化」の推進を図る。

【見える化の内容】

- 路線バスの乗降調査を定期的かつ継続的に行い、利用状況を詳細に把握する。
- 市の主管する大田市生活バス等については、利用状況を常時把握し、必要に応じて運行経路や運行日等の見直しを行う。
- 計画最終年度には住民アンケート調査を実施し、公共交通の利用状況やニーズ、満足度等を把握する。



▲ 公共交通の見える化のイメージ

■実施主体	大田市・交通事業者・住民
■実施時期	平成27年度より随時実施

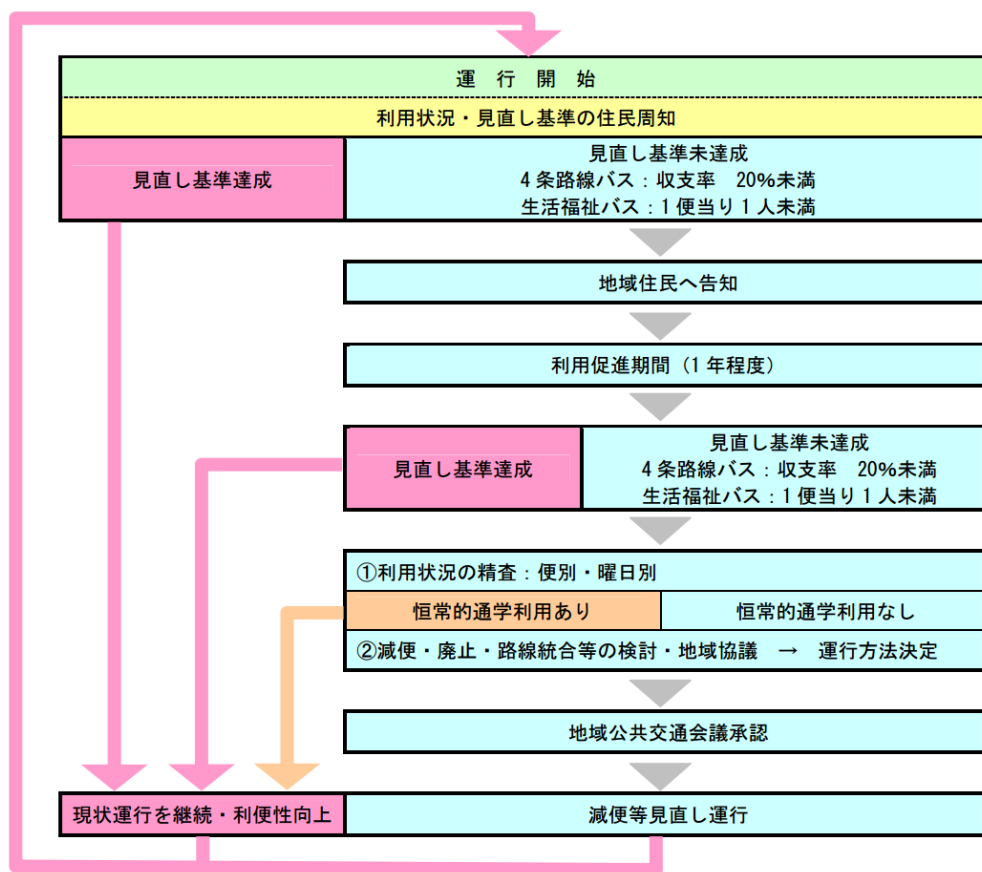
事業② 公共交通の運行見直し基準の作成

■事業の背景

- 利用者が少ないバス路線については、効率的な運行の観点から減便や他の交通手段への転換等の対策が必要であるとともに、その目安となる基準をあらかじめ定めておく必要がある。
- また、路線バスへの住民の理解と利用促進を図る上でも、運行見直し基準を設定して住民への周知を行うことで、行政と住民が危機感を持って利用促進に取り組んでいくことが重要である。
- 一方で、運行見直し基準の設定にあたっては、基準の適用により利用者の利便性が損なわれないよう、住民に対して行政が最低限確保すべきサービス水準（「市内のどこからでも、少なくとも週に2回は公共交通を使って中心市街地まで往復できる」等）を設定した上で検討する必要がある。

■事業内容

- 市として最低限確保する公共交通のサービス水準を設定した上で、利用者数や採算性を考慮した、路線バス等の運行見直し基準を作成する。
- 見直し基準の運用にあたっては、住民に対して基準の達成状況を周知する際に、公共交通の利用状況や事業の実施状況についても併せて周知することで、利用促進につなげる。



▲ 運行見直し基準の設定による見直しの仕組み（岡山県高梁市）

■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	平成27年度に策定する路線の見直しの実施計画（市の任意計画）にあわせ、市が最低限確保するサービス水準について検討 平成28年度までに運行見直し基準を作成 平成29年度より運用開始

【目標1】Ma a Sを活用した定額タクシーの運行



<p>事業① 定額制タクシーの運行実施</p>	
<p>■事業の背景</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 市では、中山間地域の高齢者等の日常生活における移動手段を確保し、運転免許を返納しても幸せに暮らせる環境づくりが求められている。 中山間地域における移動の担い手を持続可能な民間事業として提供することにより、ドライバーの増収と労働環境改善の必要がある。 	
<p>■事業内容</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <p>運行の概要</p> <p>運行形態：道路運送法第4条による許可（区域運行）</p> <p>運行区域：井田地域内及び井田地域と地域拠点・交通結節点</p> <p>運行日：月曜日～金曜日の8：30～16：30</p> <p>運賃：3,300円/月</p> <p>運行のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点においてJR山陰本線や石見交通の路線バスとの乗り継ぎを確保 貨客混載による収益拡大 救援事業の実施による収益拡大 運行状況の確認、予約及び決済には、Ma a Sアプリを使用 	
<p>定額タクシー運行イメージ</p>	
<p>■実施主体</p>	<p>大田市・交通事業者</p>
<p>■実施時期</p>	<p>令和元年度より実施</p>

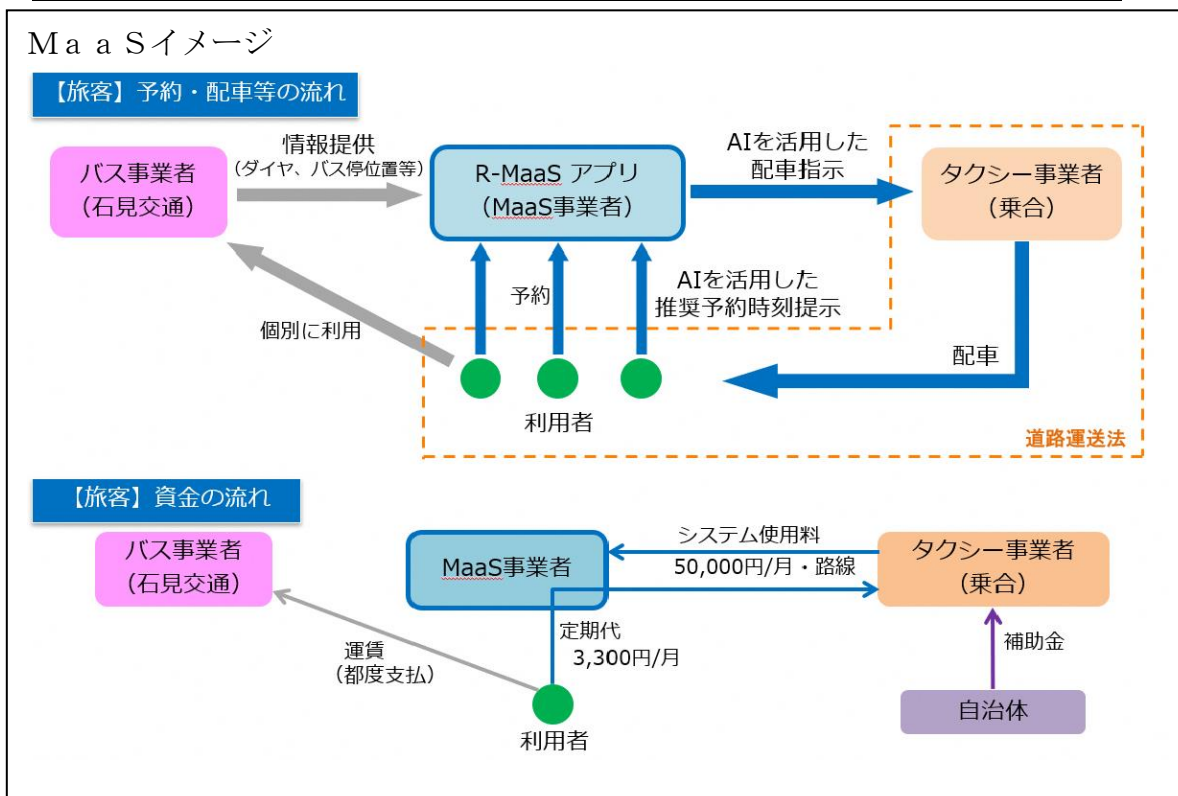
事業② * MaaSアプリを活用したワンストップサービスの実施

■ 事業の背景

- 中山間地域に居住する高齢者等の利便性を向上させることにより、気軽に外出できる生活環境づくりが求められている。

■ 事業内容

- MaaSアプリの活用
 - ・ 定額タクシーの運行状況確認、予約、決済
 - ・ 路線バスの運行状況の確認、JR山陰本線や石見交通の路線バスとの確実な乗り継ぎ



* MaaS (マース)【Mobility as a Service ビリティ アズ ア サービス】
 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレス (途切れることなく) 一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとしてとらえる概念。

■ 実施主体	大田市・交通事業者・住民
■ 実施時期	令和元年度より実施

【目標2】※グリスロを活用した地域内交通の実施



事業① 生活に配慮した車両の導入による観光・生活交通の実施

■事業の背景

- 銀山地区の観光は、徒歩・自転車のみに限られており、緩やかな上り勾配により、高齢者や障がい者などの移動制約者は地区内の観光が難しく、十分に観光が楽しめないため、地域の実情に即した移動手段の確保が必要である。
- 大森地区内に公共交通が無いため、地域住民の自家用車以外の移動手段を確保する必要がある。

■事業内容

- 実証実験の概要
 運行場所：大森代官所跡～石見銀山公園～龍源寺間歩
 車種：ヤマハモーターパワープロダクツ製AR-07（7人乗り）
 台数：2台
 運行方法：定時定路線（1日6～8便程度）
 運行日：水曜日を除く毎日運行
 実証期間：約2年間を予定（2021年10月末まで）
- 導入する予定のIoT
 - ・バスロケーションシステム（位置情報発信）
 - ・予約管理システム（座席予約、決済、チケット発券等）
 - ・タブレット管理システム（次バス停案内等）
 - ・これらのシステムを連携させ、ユーザーに利用しやすいシステム開発を実施

運行系統



※グリスロ
 （Green Slow Mobility グリーンスローモビリティ）
 時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の
 電動車両

■実施主体	大田市・交通事業者
■実施時期	令和元年度より実施

3. 目標に対する評価指標

本計画が目指す将来像と基本方針を踏まえ、計画の目標と、目標の達成状況を評価するための指標を次の通り定める。

基本方針	目標と事業内容及び評価指標	
基本方針1 利便性が高く効率的な公共交通	【目標1】利便性が高く効率的なバス路線の構築	
	評価指標	路線バスに対する市の負担額
	具体的内容	路線バスに対する市の負担額
	現在の値	1億1千1百万円（平成26補助年度実績）
	目標値	市の負担額1億円以下
	目標値設定の考え方	アンケート調査結果を踏まえ、路線バスに対する市の負担額を現在よりも増やさないことを前提に、他の公共交通に資源を再配分することで地域全体での交通サービスの確保・維持を図る。 ※路線バスの見直しにあたっては、現在バスを利用している方の移動手段を他の公共交通（デマンド交通等）で確保することで、利用者数の維持を図る。
	モニタリング方法	市が補助年度ごとの実績値を把握
	【目標2】公共交通空白地域における移動手段の確保	
	評価指標	公共交通空白地域の居住人口割合
	具体的内容	総人口に占めるバス停400m圏外人口の割合
	現在の値	23%（平成22年国勢調査）
	目標値	11%
	目標値設定の考え方	デマンド交通の導入等により、公共交通空白地域の居住人口割合を現在の半分に以下に減らす。
	モニタリング方法	市が平成27年国勢調査の値と検証時点の公共交通網・バス停の位置をもとに把握
	【目標3】既存の交通資源を活かした通学手段の確保	
	評価指標	既存の交通資源を活かした通学手段の確保数
	具体的内容	路線バスを活用して通学手段を確保している小中学校の全小中学校数に占める割合
	現在の値	45%（全22校のうち10校（小・中各5校）において確保）
	目標値	50%以上
	目標値設定の考え方	今後の学校再編に伴い、半数以上の学校において路線バスを活用した通学手段の確保を図る。
	モニタリング方法	市が担当課へのヒアリングにより把握

基本方針	目標と事業内容及び評価指標	
基本方針2 地域の魅力や活力を高め、ひとの交流を促す公共交通	【目標1】 中心市街地や地域拠点への公共交通による来訪促進	
	評価指標	交通結節点のバス停における利用率
	具体的内容	バス利用者全体に占める「大田バスセンター」及び「大田市駅」バス停の利用者の割合
	現在の値	32% (平成26年11月の乗降調査における平日1日間の実績値) 算出方法:「大田バスセンター」及び「大田市駅」バス停の利用者数/大田バスセンターを経由する路線バス全便の総利用者数
	目標値	現状より利用率を高める。
	目標値設定の考え方	路線バスの総利用者数の減少が続く中、中心市街地のにぎわいをもたらす市中心部のバス停における利用率を高める。
	モニタリング方法	交通事業者が実施する乗降調査において把握
	【目標2】 他の輸送サービスや生活支援サービスとの連携	
	評価指標	タクシー救済事業等の導入事業者数
	具体的内容	市と交通事業者が連携して、タクシーを活用した生活支援サービスなど救済事業に取り組む事業者数
	現在の値	0
	目標値	全社(8社)
	目標値設定の考え方	市内全てのタクシー事業者(8社)において実施する。
	モニタリング方法	市がタクシー事業者や関係機関へのヒアリングにより把握
	【目標3】 観光客に対する情報提供とサービス向上	
	評価指標	公共交通に関する情報を観光客に発信する仕組み
	具体的内容	インターネットやパンフレット等を活用して、公共交通に関する情報を観光客に発信する仕組みの構築
	現在の値	—
	目標値	外国語表記の案内表示やバス路線図、ダイヤ等の情報提供
	目標値設定の考え方	駅拠点等における外国語表記の案内表示やバス路線図、ダイヤ等の情報提供により外国人観光客へのサービス向上が必要。
	モニタリング方法	市が観光協会や交通事業者へのヒアリングにより把握

基本方針3 いつまでも地域に存続する公共交通	【目標1】公共交通に対する認知度向上と理解促進	
	評価指標	公共交通に関する住民との意見交換会の開催地域数
	具体的内容	住民意見交換会、研修会の開催件数
	現在の値	—
	目標値	年1回（7ブロックごとの開催）
	目標値設定の考え方	公共交通への住民理解を図る。
	モニタリング方法	市が開催の都度把握
	【目標2】安全・安心・快適な運行サービスの提供	
	評価指標	安全で信頼性の高い運行
	具体的内容	安全・安心・快適な交通サービスを提供し続けること
	現在の値	—
	目標値	交通事故ゼロを目指す。
	目標値設定の考え方	安全で事故がなく、時間通りに走り、人にやさしい快適な運行を行う。
	モニタリング方法	市が交通事業者へのヒアリングにより把握
	【目標3】計画を円滑に推進していくための体制の構築	
	評価指標	地域と一緒に公共交通を考える推進体制の構築
	具体的内容	地域住民と一緒に公共交通のあり方を考え、地域が主体的に取り組を進めるための組織づくり
	現在の値	0
	目標値	5カ所
	目標値設定の考え方	行政と地域が一体となった組織づくりによって、毎年1カ所の組織化を図る。
	モニタリング方法	市が担当課やまちづくりセンターへのヒアリング等により把握

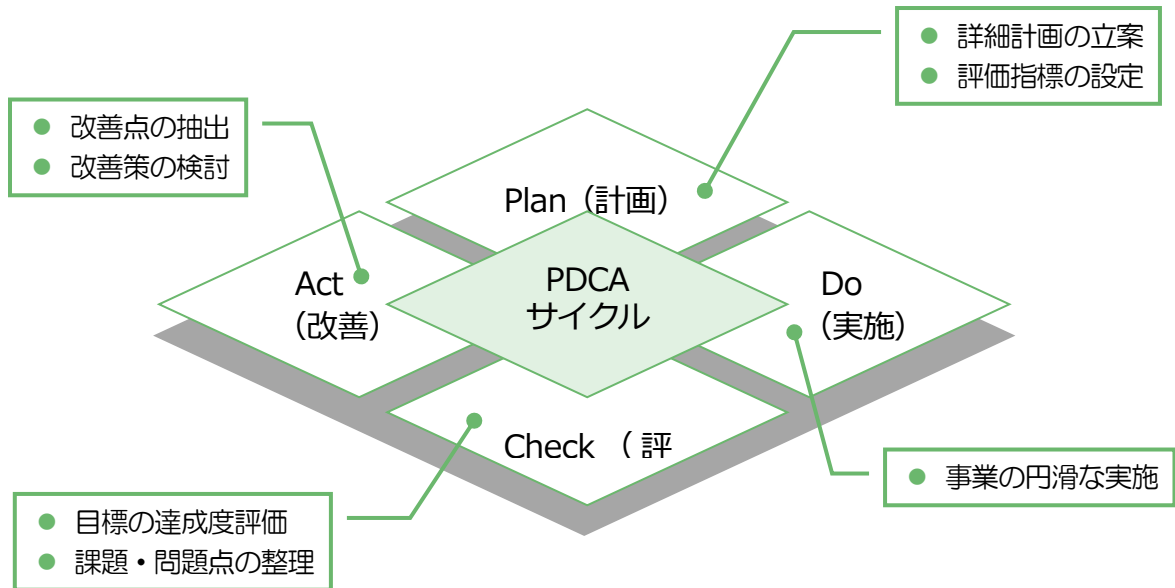
基本方針4 <u>MaaS やグリスロなど</u> <u>新たな機能を持った</u> <u>公共交通</u>	【目標1】MaaSを活用した定額タクシーの運行	
	評価指標	定額タクシー定期券の購入者数
	具体的内容	定額タクシーの定期券を購入して、利用する人数
	現在の値	＝
	目標値	50人
	目標値設定の考え方	高齢者比率の高い地域であり、人口の1割程度は程度は移動に支援が必要である。
	モニタリング方法	アプリ数から集計
	【目標2】生活に配慮した車両の導入による観光・生活交通の実施	
	評価指標	公共交通指向への意識変容度合いの評価
	具体的内容	移動手段として公共交通を使う人の割合を増加させる。
	現在の値	＝
	目標値	10%
	目標値設定の考え方	住民に公共交通を使う習慣が少ないため、その割合を増加させる。
モニタリング方法	住民の公共交通の利用割合を住民アンケートにより把握	

4. 計画の達成状況の評価に関する事項

(1) 評価・改善の仕組み

計画の推進にあたっては、事業の実施状況や目標の達成状況を、事業計画の立案（Plan）、計画に従った事業の実施（Do）、計画の達成状況の評価や新たに生じた課題・問題点の整理（Check）、評価結果を踏まえた改善・見直し（Act）といった「PDCAサイクル」によって定期的に評価し改善を図ることで、目標の達成に向けた取組を着実に推進する。

PDCAサイクルの構築にあたっては、5年間の計画期間全体を対象としたサイクルと、各年度の進捗状況を検証するためのサイクルの2つを組み合わせ、継続的な評価・改善に取り組む。



(2) 計画の進行管理

本計画は、大田市地域公共交通協議会の構成団体や関係団体等が推進し、同協議会が進行管理を行います。

名称	役割	構成員
大田市地域公共交通協議会	計画に実効性を持たせるため、「評価」「見直し」を行います。	<ul style="list-style-type: none"> ● 大田市長が指名する職員 ● 関係する公共交通事業者及び公共交通事業者が組織する団体又はその代表者が指名する者 ● 道路管理者又は道路管理者が指名する者 ● 島根県大田警察署長又はその指名する者 ● 住民又は公共交通機関の利用者 ● 学識経験者 ● その他大田市長が必要と認めた者
大田市地域公共交通協議会幹事会	計画の業務を円滑に行うため、必要な事項を処理し大田市地域公共交通協議会に「報告」します。	会長、副会長及び委員の中から協議会が必要と認めた者

5. 実施スケジュール

基本方針	目標	事業	実施主体				実施スケジュール						
			大田市	事業者	交通	住民	関係の その他 主体の	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	
1. 利便性が 高く効率的な 公共交通	(1) 利便性 が高く効率的な バス路線の構築	①収支率・乗車密度を踏まえた路線の見直し	○	○			← 段階的に見直しを実施 →						
		②重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し	○	○			← 段階的に見直しを実施 →						
		③JRとの乗り継ぎ改善	○	○			← バス路線の再編に合わせて →						
	(2) 公共交通空白地における移動手段の確保	①集落と地域拠点を結ぶ最適な交通手段の検討	○	○		○	社会福祉協議会等	← 段階的に見直しを実施 →					
		②既存の交通資源を活かした通学手段の確保	①路線バスとスクールバスとの組み合わせによる運行	○	○			教育委員会	← 学校の再編に合わせて実施 →				
			②市内の高校への通学支援	○	○			高等学校	← R2年度以降に実施 →				
2. 地域の魅力や活力を高め、ひとの交流を促す公共交通	(1) 中心市街地や地域拠点への公共交通による来訪促進	①中心市街地におけるバスサービスの改善	○	○			商業施設等	← 段階的に見直しを実施 →					
		②交通結節点の機能強化及び整備	○	○				← 随時を実施 →					
	(2) 他の輸送サービスや生活支援サービスとの連携	①タクシーを活用した教援事業等の検討	○	○			医療機関商業施設	← 随時実施 →					
		②沿線施設等と連携した公共交通の利活用	○	○			商業施設等	← 随時実施 →					
	(3) 観光客に対する情報提供とサービス向上	①観光客への情報提供	○	○			大田市観光協会	← 随時を実施 →					
		②石見銀山等の観光地へのアクセス改善	○	○			大田市観光協会	← 随時実施 →					
3. いつまでも地域に存続する公共交通	(1) 公共交通に対する認知度向上と理解促進	①地域との積極的な対話の実施	○	○	○			← 随時実施 →					
		②公共交通を守り、育てる意識の醸成	○	○	○			← 随時実施 →					
	(2) 安全・安心・快適な運行サービスの提供	①安全で信頼性の高い運行	○	○				← 継続的に実施 →					
		②乗務員の接遇向上	○	○				← 継続的に実施 →					
	(3) 計画を円滑に推進していくための体制の構築	①協働により公共交通を支える仕組みづくり	○	○	○			← 随時実施 →					
		②公共交通の運行見直し基準の作成	○	○				←見直し基準の作成..... → ←見直し基準の運用..... →					
4. MaaSやグリスロなど新たな機能を持った公共交通	(1) MaaSを活用した定額タクシーの運行	①定額タクシーの運行実施	○	○				← 継続的に実施 →					
		②MaaSアプリを活用したワンストップサービスの実施	○	○	○			← 継続的に実施 →					
	(2) グリスロを活用した地域内交通の実施	①生活に配慮した車両の導入による観光・生活交通の実施	○	○				← 実証実験 → ← 継続的に実施 →					

資料

大田市地域公共交通協議会規約

(設置)

第1条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び形成計画等の実施に関し必要な協議を行うため、また道路運送法（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住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の利便の増進を図り、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、大田市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を大田市大田町大田口1111番地（大田市役所内）に置く。

(協議事項)

第3条 協議会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 形成計画等の策定及び変更に関すること。
- (2) 形成計画等の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 形成計画等に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 協議会は、委員25人以内で組織する。

2 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 大田市長が指名する職員
- (2) 関係する公共交通事業者及び公共交通事業者が組織する団体又はその代表者が指名する者
- (3) 道路管理者又は道路管理者が指名する者
- (4) 島根県大田警察署長又はその指名する者
- (5) 住民又は公共交通機関の利用者
- (6) 学識経験者
- (7) その他大田市長が必要と認めた者

(役員)

第5条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

2 会長は、大田市政策企画部長をもって充てる。

3 副会長及び監事は、第4条第2項に掲げる委員の中から互選する。

(役員の仕事)

第6条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

3 監事は、協議会の会計の状況を監査する。

(会議)

第7条 協議会は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 協議会の議決方法は、全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれた場合において、議長がやむを得ないと認めるときは、出席委員の3分の2以上の賛成で決するものとする。

4 協議会は、その協議する事項について必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見を聞くことができる。

5 協議会は、原則として公開とする。

(代理人による表決)

第8条 やむを得ない理由により協議会に出席できない委員は、代理人をもって議決権を行使することができる。

(幹事会)

第9条 第3条各号に掲げる事項について協議会の業務を円滑に行うため、協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会は、会長、副会長及び委員の中から協議会が必要と認めた者で構成する。

3 幹事会は、必要に応じて関係者を招集し、意見を聞くことができる。

(地域公共交通会議)

第10条 協議会に、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図るため、大田市地域公共交通会議を置くこととする。

(事務局)

第11条 協議会の事務局は、大田市政策企画部まちづくり定住課内に置く。

2 事務局に事務局長を置き、大田市政策企画部まちづくり定住課長をもって充てる。

3 協議会の庶務は、事務局長が総括し処理する。

(業務の執行)

第12条 協議会の業務の執行方法については、この規約で定めるもののほか、別に定める規程による。

(書類及び帳簿の備え付け)

第13条 協議会は、事務局に次に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

(1) 協議会規約及び第12条に掲げる規程

(2) 役員等の氏名及び住所を記載した書類

(3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿

(4) その第11条に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

(事業年度)

第14条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年の3月31日に終わるものとする。

(経費)

第15条 協議会の経費は、次に掲げるものをもって充てる。

(1) 国又は県からの補助金

(2) その他の収入

(収支予算)

第16条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、協議会の議決を得なければならない。

(監査等)

第17条 会長は、毎事業年度終了後、次に掲げる書類を作成し、翌年度初回の協議会開催日の7日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支計算書
- (3) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を協議会に提出しなければならない。

3 会長は、第1項に掲げる書類及び前項の監査報告書について、協議会で承認を得た後、これを事務局に備え付けておかなければならない。

(規約の変更)

第18条 この規約を変更する場合には、協議会の承認を経るものとする。

(協議会が解散する場合の措置)

第19条 協議会が解散する場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第20条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成26年4月8日から施行する。

附 則

この規約は、平成26年11月20日から施行する。

附 則

この規約は、令和2年2月17日から施行する。

大田市地域公共交通協議会委員名簿

令和2年2月17日委嘱分

No	区 分	団 体 名	職 名	氏 名	備 考
1	公共交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社浜田鉄道部	部長	足 立 勉	
2		石見交通株式会社大田営業所	所長	松 田 哲 也	
3		一般社団法人島根県旅客自動車協会	専務理事	秦 日 出海	
4	道路管理者	国土交通省中国地方整備局松江国道事務所計画課	課長	板 谷 行 順	
5		島根県県央県土整備事務所大田事業所	所長	野 坂 啓 二	
6		大田市建設部（道路）	部長	尾 田 英 夫	
7	公安委員会	島根県大田警察署	署長	木 島 亨	
8	利用者	大田市連合自治会	会長	森 山 護	
9		大田市社会福祉協議会	会長	西 村 俊 二	
10		大田市民生児童委員協議会	理事	林 至	
11		大田市男女共同参画推進委員会	会長	福 間 祐 子	
12		大田商工会議所	専務理事	西 山 眞 治	
13		銀の道商工会	会長	原 勝 正	
14	学識経験者	島根県立大学総合政策学部	准教授	松 田 善 臣	
15	その他	国土交通省中国運輸局島根運輸支局	<small>首席運輸企画専門官</small>	鬼 村 まり子	
16		島根県地域振興部交通対策課	<small>地域交通スタッフ主任</small>	陰 山 透	
17		島根県交通運輸産業労働組合協議会	議長	加 田 章	
18	大田市	大田市政策企画部（交通対策）	部長	原 田 修	会長
19		大田市総務部（防災・交通安全）	部長	水 田 雄 二	
20		大田市産業振興部（商工・観光）	部長	上 西 宏	
21		大田市健康福祉部（福祉）	部長	林 泰 州	
22		大田市教育部（教育）	部長	川 島 穂 士 輝	



大田市地域公共交通網形成計画

発行日	令和2年3月
策定主体	大田市
発行・編集	大田市政策企画部まちづくり定住課