大田市地域公共交通計画（案）



令和６年６月　大田市

目次

1. はじめに ---- **1**

1. 計画策定の目的 ---- 1
2. 計画の区域 ---- 1
3. 計画の期間 ---- 1
4. 計画の位置づけ ---- 2
5. 計画で対象とする公共交通 ---- 2

2. 市の概況 ---- **3**

1. 位置・地勢 ---- 3
2. 人口 ---- 4
3. 人口分布 ---- 5
4. 人口流動 ---- 6
5. 目的地となる施設の分布 ---- 7
6. 観光の動向 ---- 8

3. 公共交通の状況 ---- **9**

1. 鉄道 ---- 9
2. 石見交通株式会社が運行する路線バス・大田市生活バス等 ---- 10
3. 地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み ---- 16
4. バス停までの距離 ---- 18
5. 市及び県による財政負担の状況 ---- 19
6. タクシー ---- 20
7. 民間企業が実施するサービス等 ---- 21
8. 市が実施する移動支援制度 ---- 22
9. 公共交通の担い手の状況 ---- 23

4. 公共交通に関する市民のニーズ ---- **25**

1. 住民アンケート調査 ---- 25
2. 民生委員アンケート調査 ---- 31

5. 上位・関連計画と前計画の評価 ---- **34**
1. 上位・関連計画 ---- 34
2. 大田市地域公共交通網形成計画の評価 ---- 39

6. 大田市の地域公共交通を取り巻く現状と取り組むべき課題 ---- **41**
1. 地域公共交通を取り巻く現状・問題点 ---- 41
2. 取り組むべき課題 ---- 43

7. 目指す姿と基本目標 ---- **44**
1. 基本理念 ---- 44
2. 大田市の目指す姿（基本目標） ---- 44
3. 将来の公共交通ネットワーク ---- 45

8. 目標を達成するために行う施策・事業 ---- **46**
1. 施策・事業の体系 ---- 46
2. 施策・事業の内容 ---- 47

9. 施策の実施スケジュール ---- **58**

10. 計画の評価指標と進捗管理 ---- **60**
1. 評価指標の設定 ---- 60
2. 計画の実施とモニタリング ---- 63

1. はじめに

1. 計画策定の目的

大田市では平成27年に「大田市地域公共交通網形成計画」を策定し、2期にわたり公共交通の確保・維持に向けて取り組んできました。

しかしながら、長期的な利用者数の減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響や人手不足の深刻化によって市内の交通事業者は厳しい状況に置かれており、交通事業者の経営努力のみで公共交通を確保・維持することが難しくなっています。

このような中、令和5年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、行政・交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を推進する方針が示されました。

こうした背景や市を取り巻く状況を踏まえ、地域公共交通に関わる各主体が役割分担しながら連携・共創し、持続可能な公共交通ネットワークの維持に向けた取り組みを進めることを目的として、地域の移動手段に関するマスタープランである「大田市地域公共交通計画」を策定します。

なお、本計画に位置づける施策は、行政・交通事業者・地域住民・その他多様な主体が同様の理念・目標のもとで一体となって推進することとします。

2. 計画の区域

大田市全域

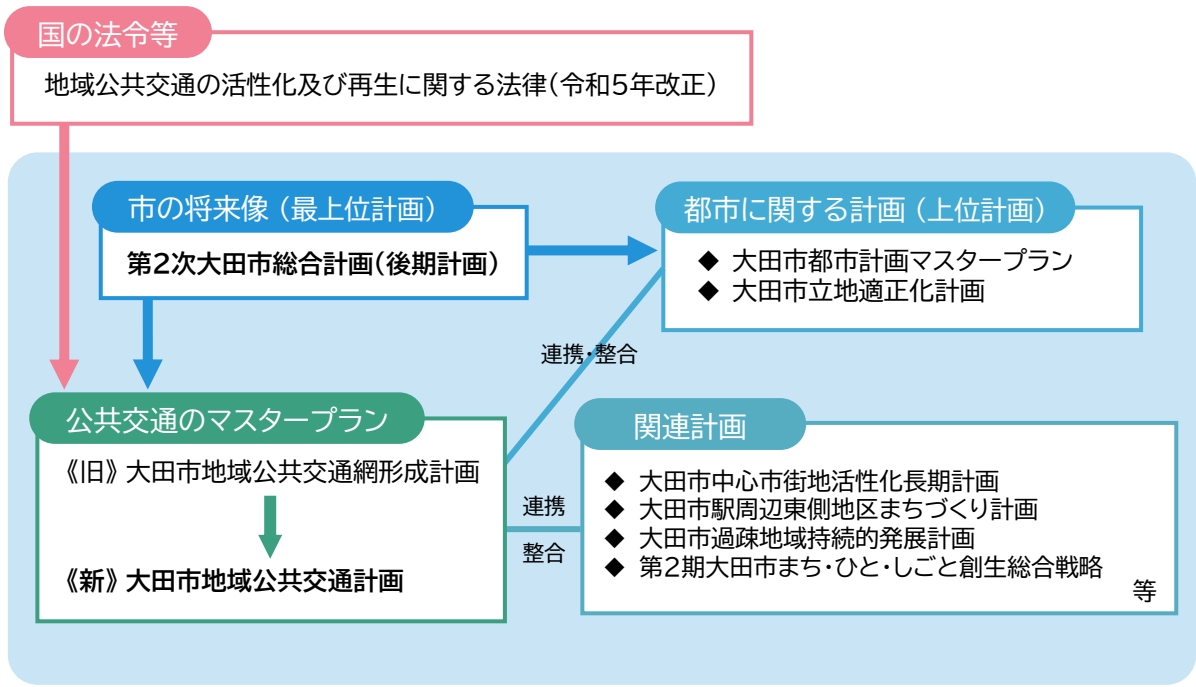
3. 計画の期間

令和6年6月～令和11年3月

4. 計画の位置づけ

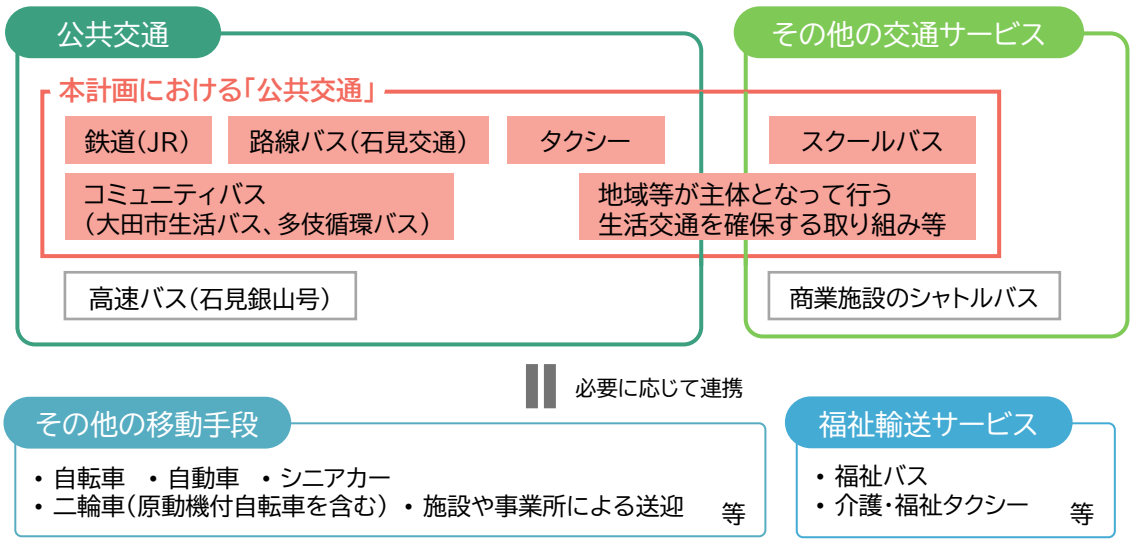
本計画は、市の最上位計画である「第2次大田市総合計画」や都市に関する上位計画である「大田市都市計画マスタープラン」、「大田市立地適正化計画」をはじめ、その他の関連計画との連携・整合を図りながら、市の公共交通に関するマスタープランとして策定します。

本計画の位置づけ



5. 計画で対象とする公共交通

鉄道や路線バス、コミュニティバス、地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み等、スクールバス、タクシーを本計画における「公共交通」と定義します。

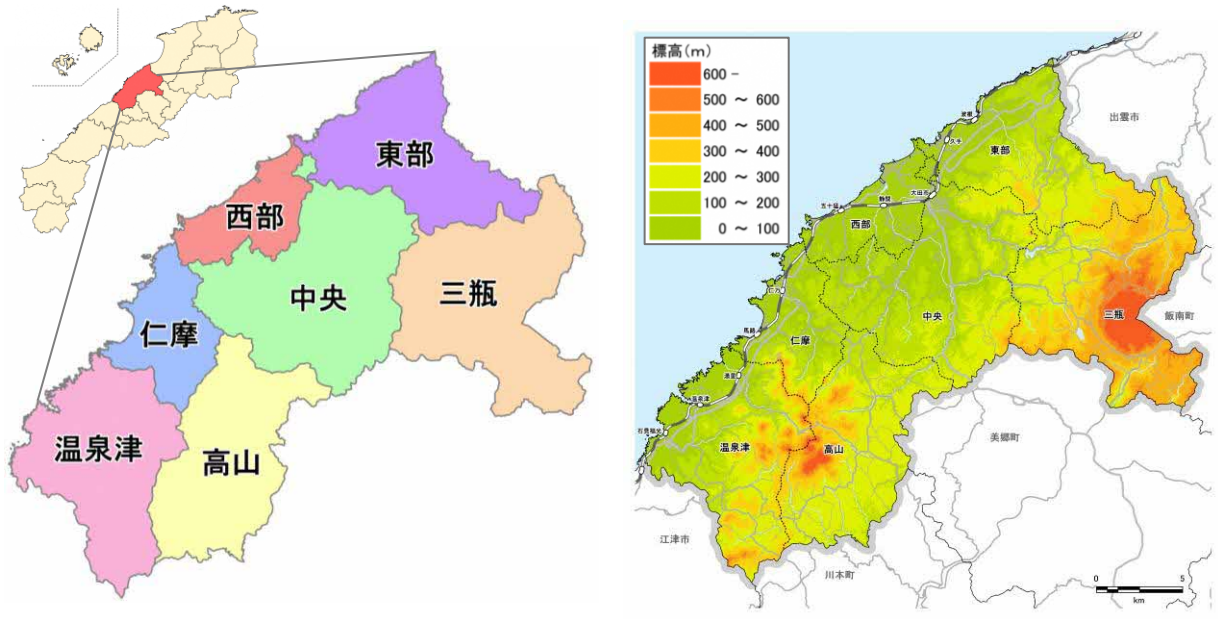


2. 市の概況

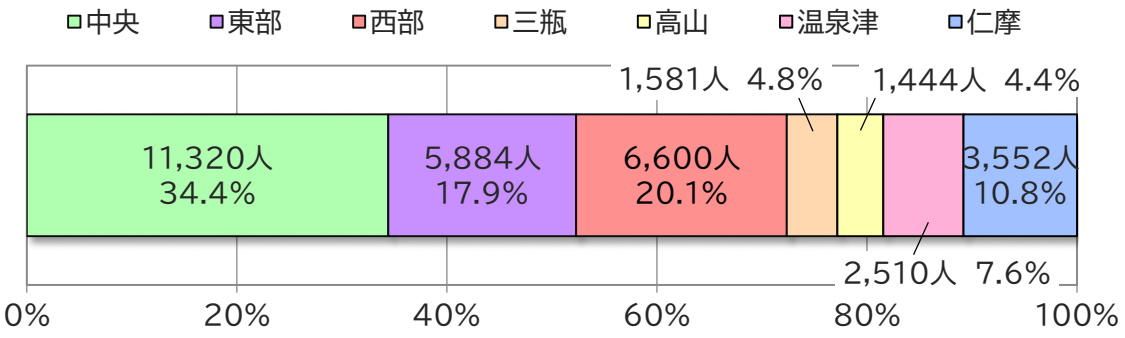
1. 位置・地勢

- 本市は島根県の中央部に位置し、北は日本海、東は出雲市、西は江津市、南は飯南町、美郷町、川本町と隣接しています。中央部には世界遺産に登録された石見銀山遺跡、南東部には大山隠岐国立公園に属する三瓶山(1,126m)、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ます。
- 総面積は435.34km²で、うち可住地面積は99.17km²(総面積の約23%)となっています。
- 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温泉津町及び仁摩町との合併により、新生「大田市」が発足しました。
- 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ます。

位置・ブロック区分・地勢



ブロック別の人口構成

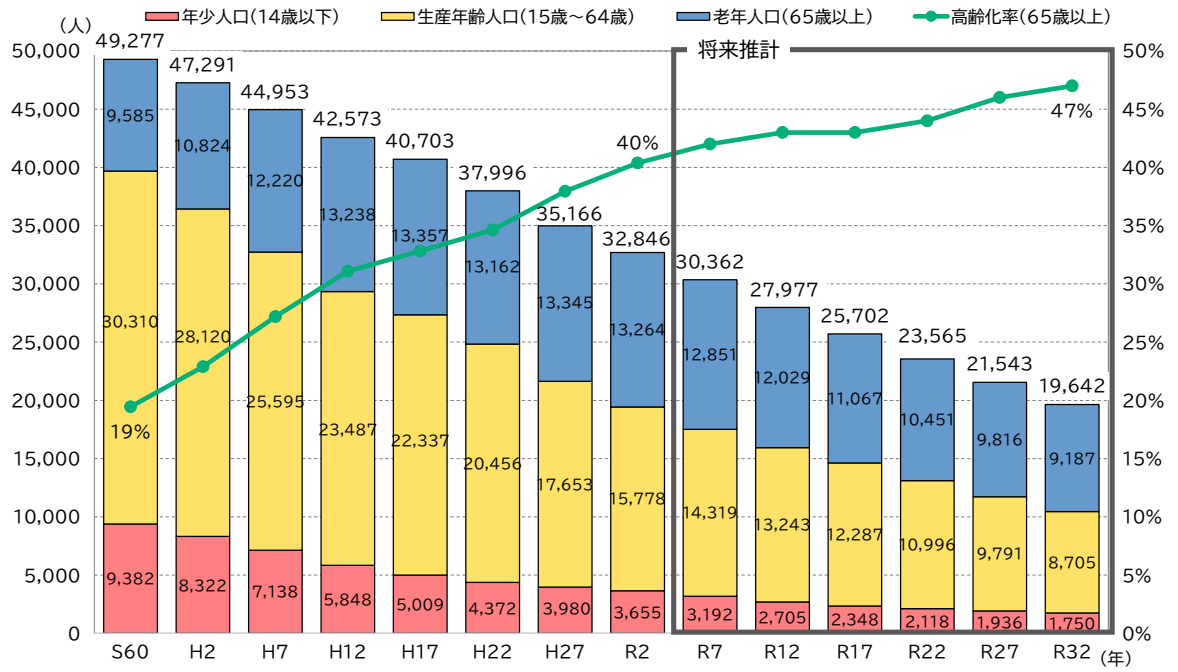


資料:住民基本台帳(令和4年10月1日時点)

2. 人口

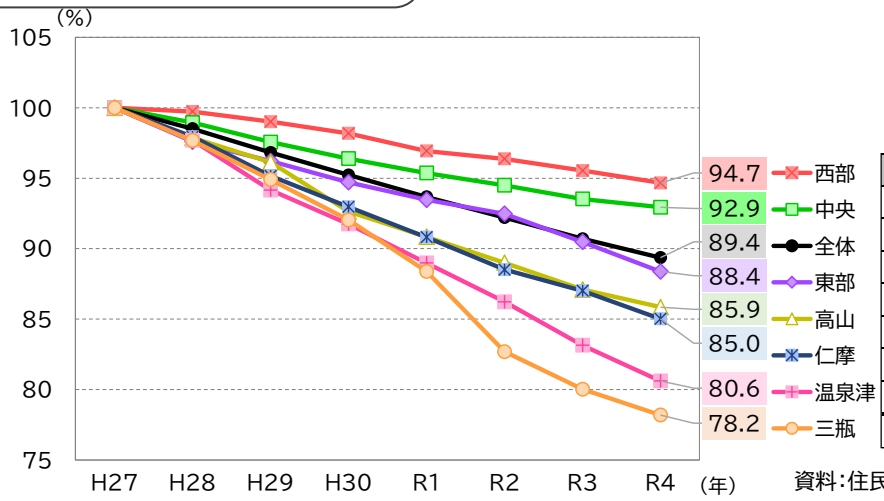
- 総人口は年々減少しており、令和12年以降は3万人を下回ると予測されています。また、高齢化率は年々上昇しており、令和2年時点で40%を超えています。
- 平成27年を100として人口減少率を見ると、令和4年時点の市全体の人口は平成27年から10.6%減少しています。
- ブロック別に見ると、三瓶ブロックの令和4年時点の人口は平成27年から21.8%減少しており、減少率が7ブロックの中で最も大きくなっています。

年齢3区分別人口と高齢化率の推移



資料：S60からR2まで:国勢調査(令和2年)、
R7以降:国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)

ブロック別人口の推移と減少率



H27年を基準とした場合のR4年の人口減少率

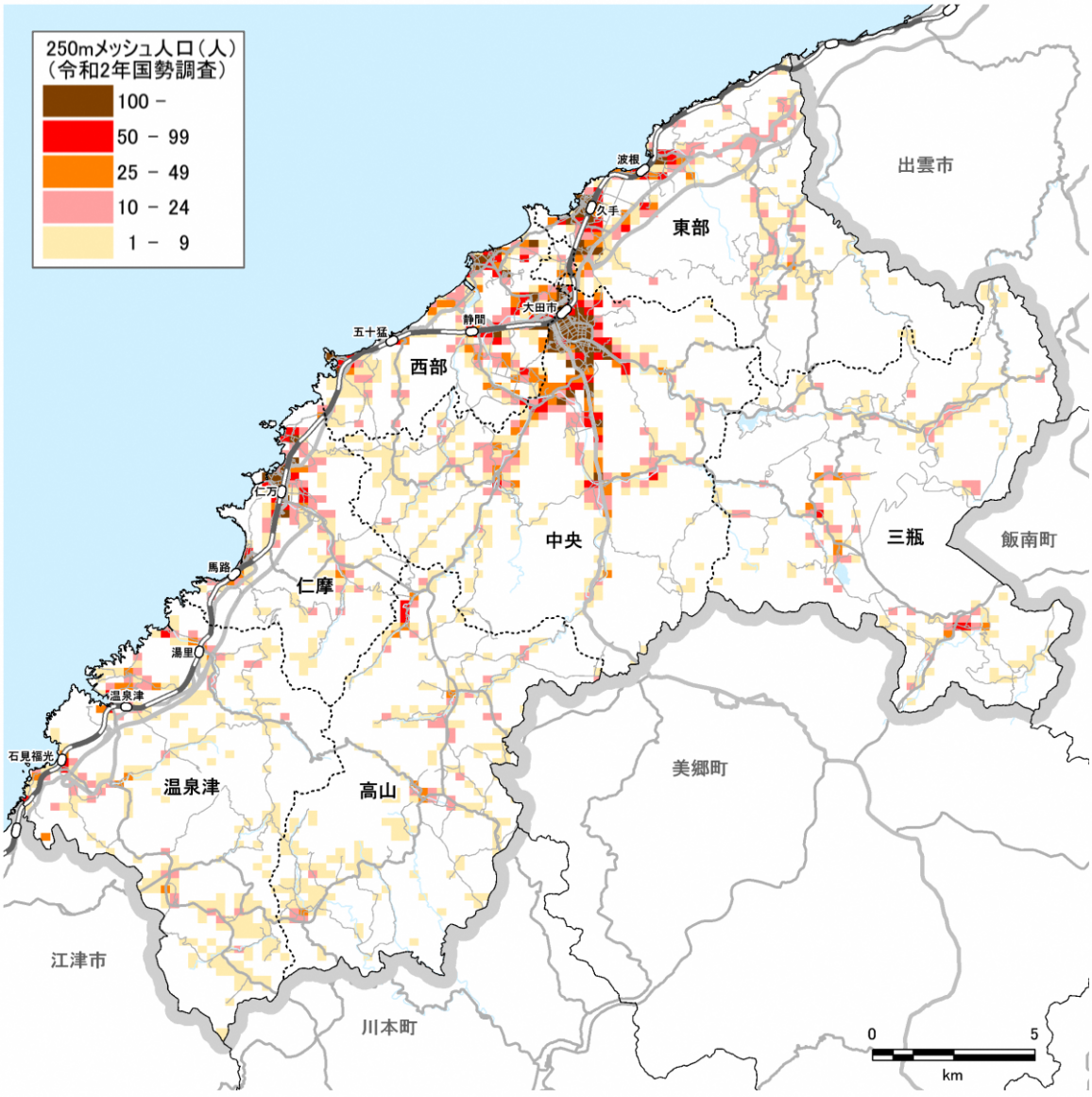
ブロック	減少率
西部	5.3%
中央	7.1%
東部	11.6%
高山	14.1%
仁摩	15.0%
温泉津	19.4%
三瓶	21.8%
市全体	10.6%

資料:住民基本台帳(各年10月1日時点)

3. 人口分布

- 人口は中央ブロックに集中していますが、東部、西部及び仁摩の中心部にも一定の集積が見られます。
- 山間部に行くにつれて人口分布がまばらになっています。

人口分布



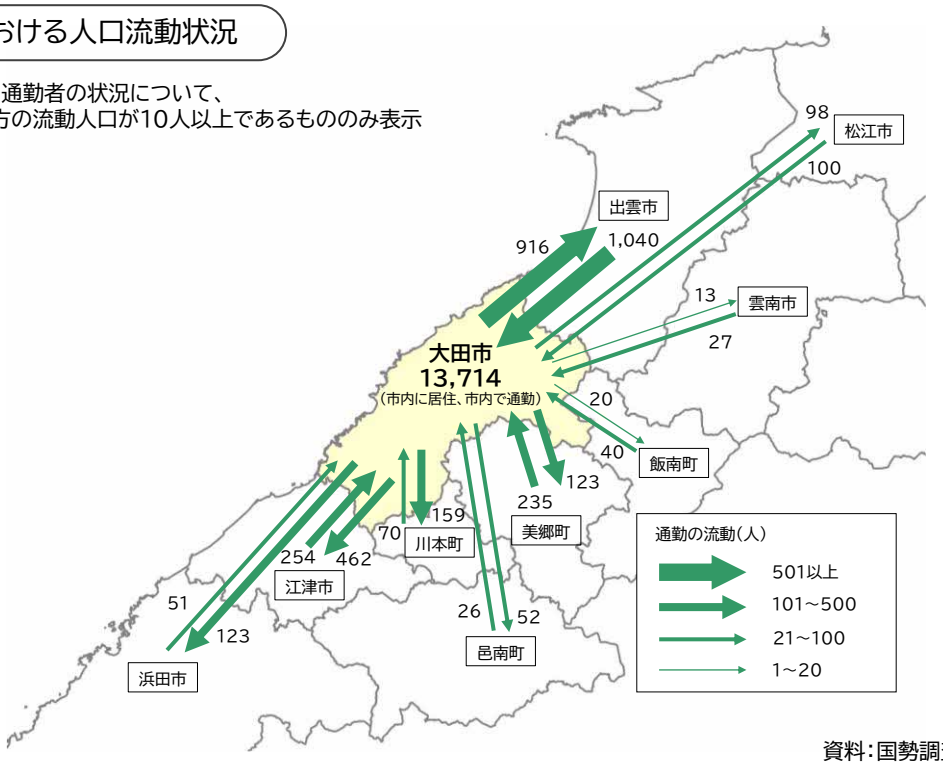
資料：国勢調査（令和2年）

4. 人口流動

- 通勤・通学ともに、出雲市への流出及び出雲市からの流入が多くなっています。特に通勤は、流出・流入ともに出雲市との間で1,000人近くの人口流動があり、つながりが強いことがわかります。

通勤における人口流動状況

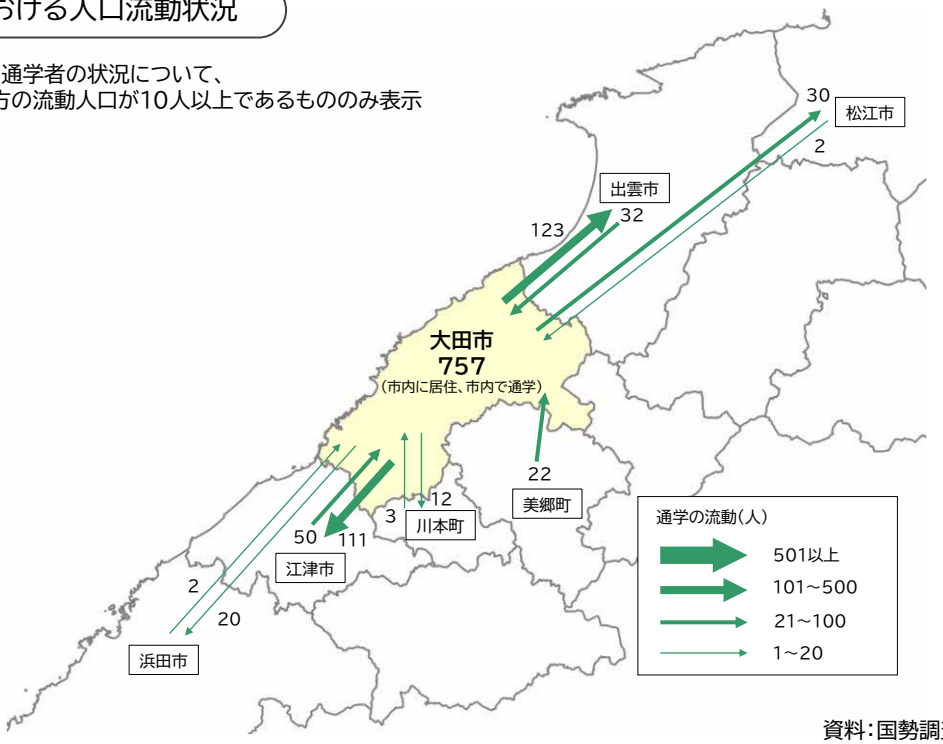
15歳以上の通勤者の状況について、
どちらか一方の流動人口が10人以上であるもののみ表示



資料：国勢調査（令和2年）

通学における人口流動状況

15歳以上の通学者の状況について、
どちらか一方の流動人口が10人以上であるもののみ表示

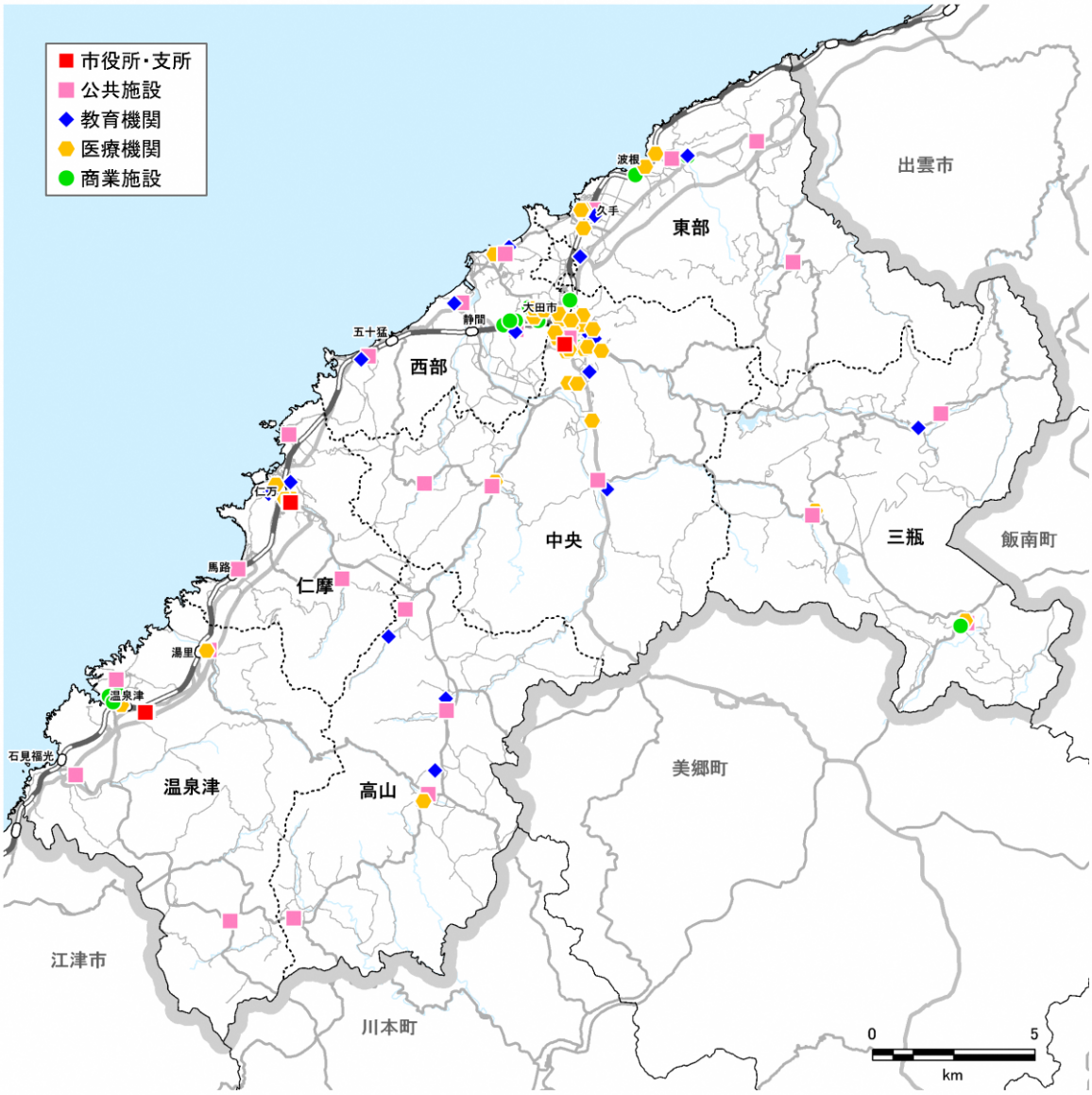


資料：国勢調査（令和2年）

5. 目的地となる施設の分布

- 移動の目的地となる施設の多くが中央ブロック及び西部ブロックの市街地周辺に集積しているほか、東部、温泉津、仁摩の中心部においても一定の集積が見られます。
- 各ブロックに公共施設（まちづくりセンター）は立地しているものの、山間部では医療機関や商業施設が少ない傾向にあります。

施設の分布状況

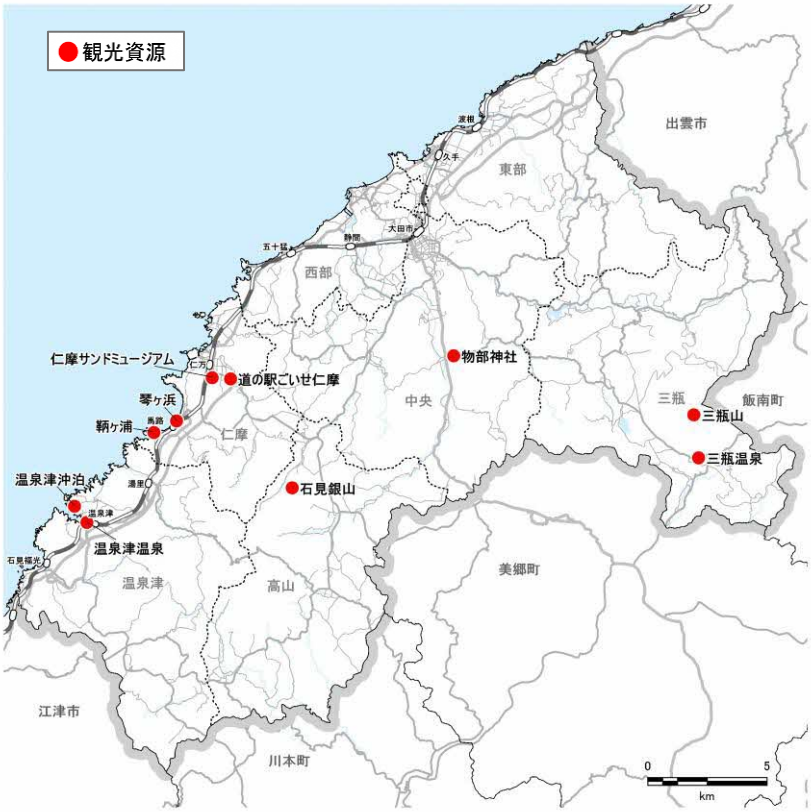


（令和5年時点）

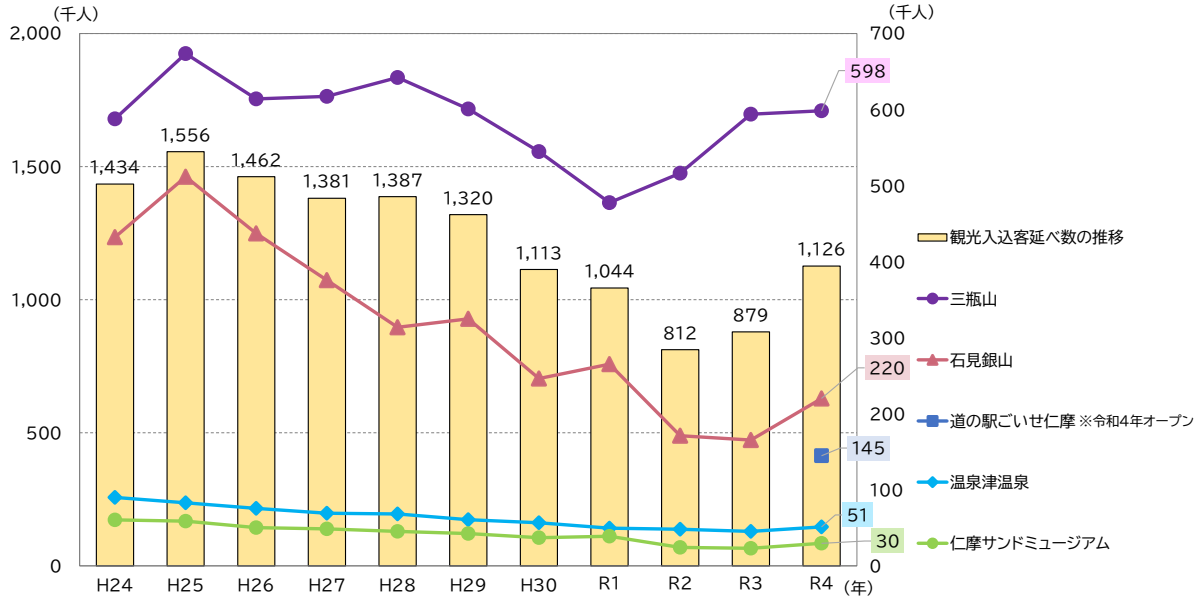
6. 観光の動向

- 世界遺産である石見銀山や、大山隠岐国立公園に属する三瓶山、温泉津温泉のほか、物部神社、仁摩サンドミュージアム等の観光資源が市域全体に広く分布しています。
- 年間観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響により令和2年に減少しましたが、令和4年にはコロナ禍前（令和元年）の数値を上回っています。

観光資源の分布



観光入込客延べ数と主要観光地・施設別観光入込客延べ数の推移



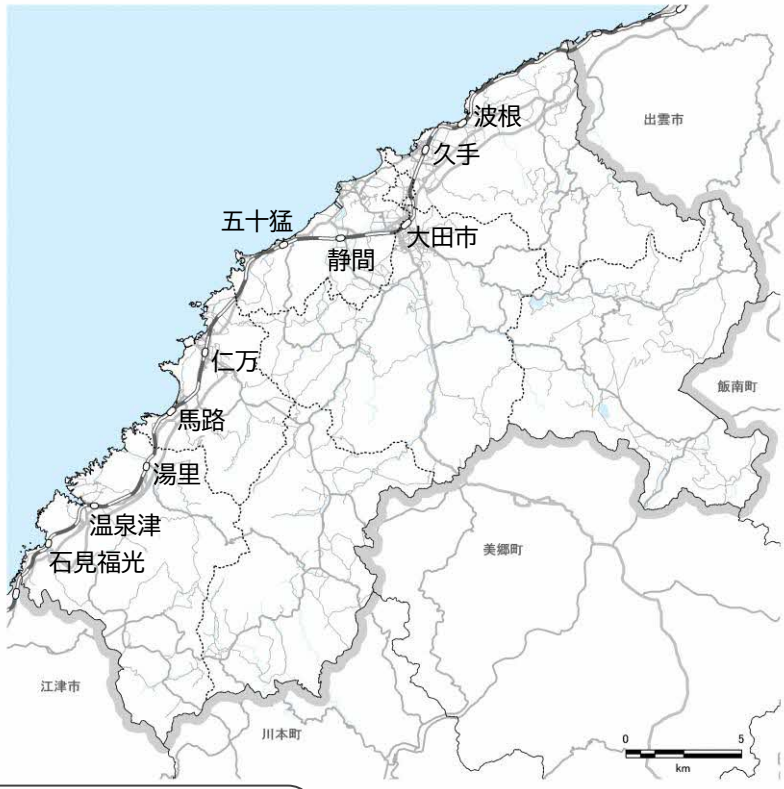
資料：島根県観光動態調査（「観光地点別観光入込客延べ数」より、令和4年の上位5施設を掲載）

3. 公共交通の状況

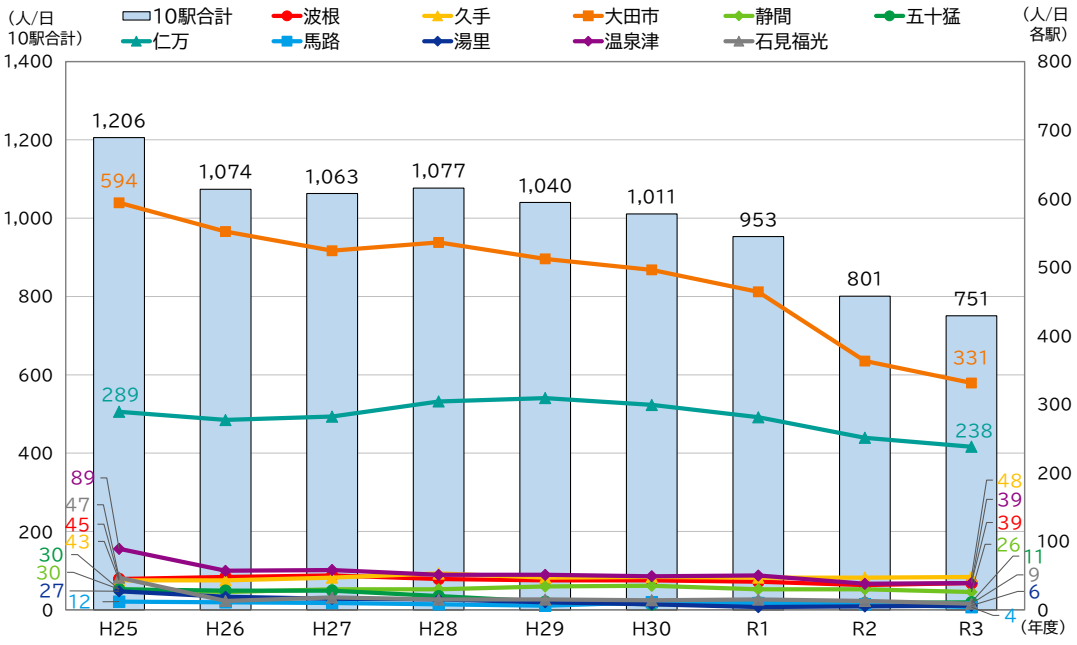
1. 鉄道

- 海岸線に沿ってJR山陰本線が運行しており、市内には10駅が設置されています。
- 平均乗車人員は減少傾向にあり、大田市駅では平成25年度と令和3年度を比較すると44.3%減少しています。
- 令和3年度における馬路駅、湯里駅、石見福光駅の平均乗車人員は10人を下回っています。

鉄道路線網



大田市内のJR駅の1日あたり平均乗車人員



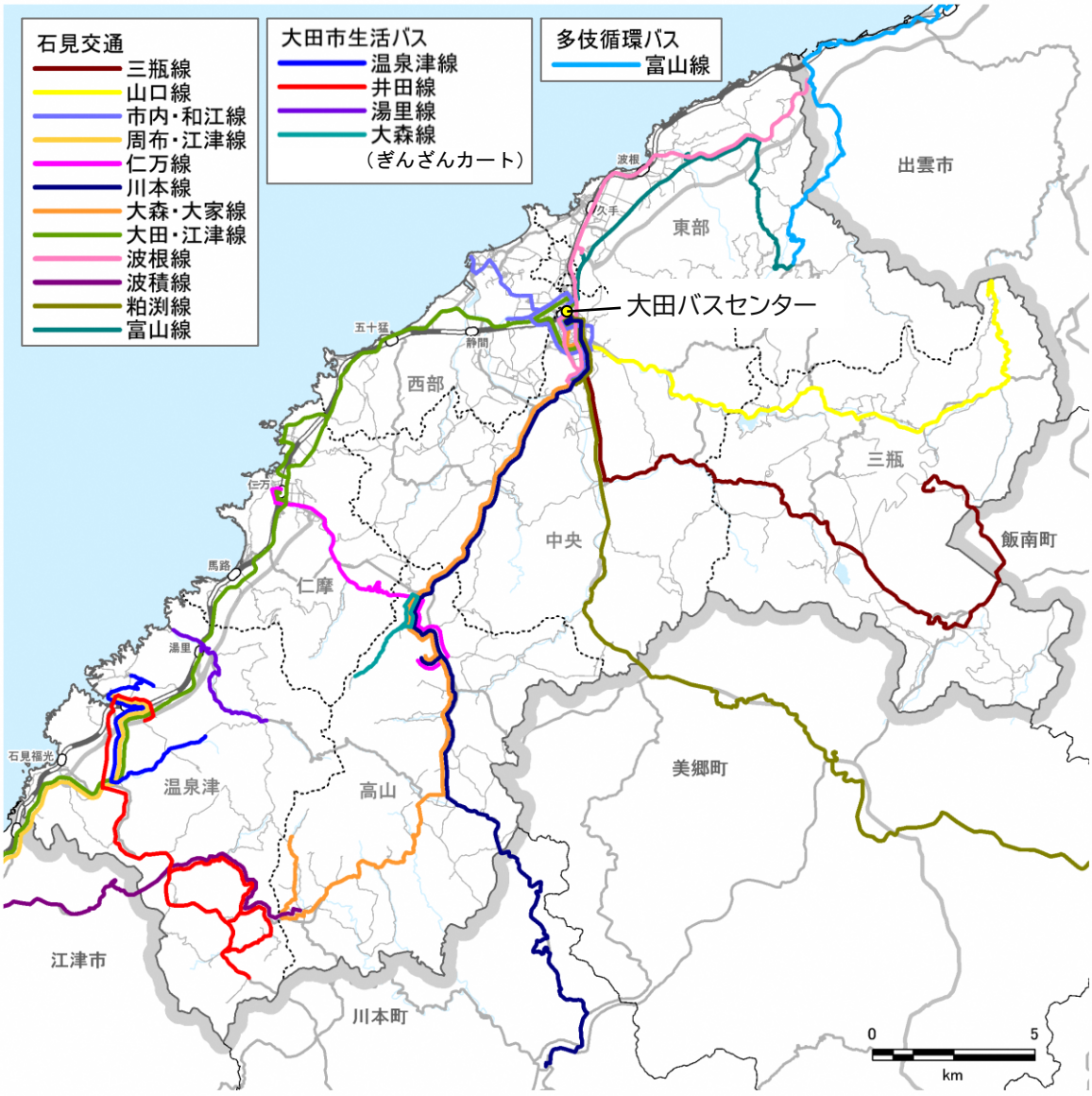
資料：島根県統計書

2. 石見交通株式会社が運行する路線バス・大田市生活バス等

① 路線バスの運行状況

- 市内では路線バスが17路線運行されています。内訳は石見交通株式会社が運行する路線バスが12路線、大田市生活バスが4路線、出雲市が運行する多伎循環バス（大田市も一部補助）が1路線となっています。
- 「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ます。

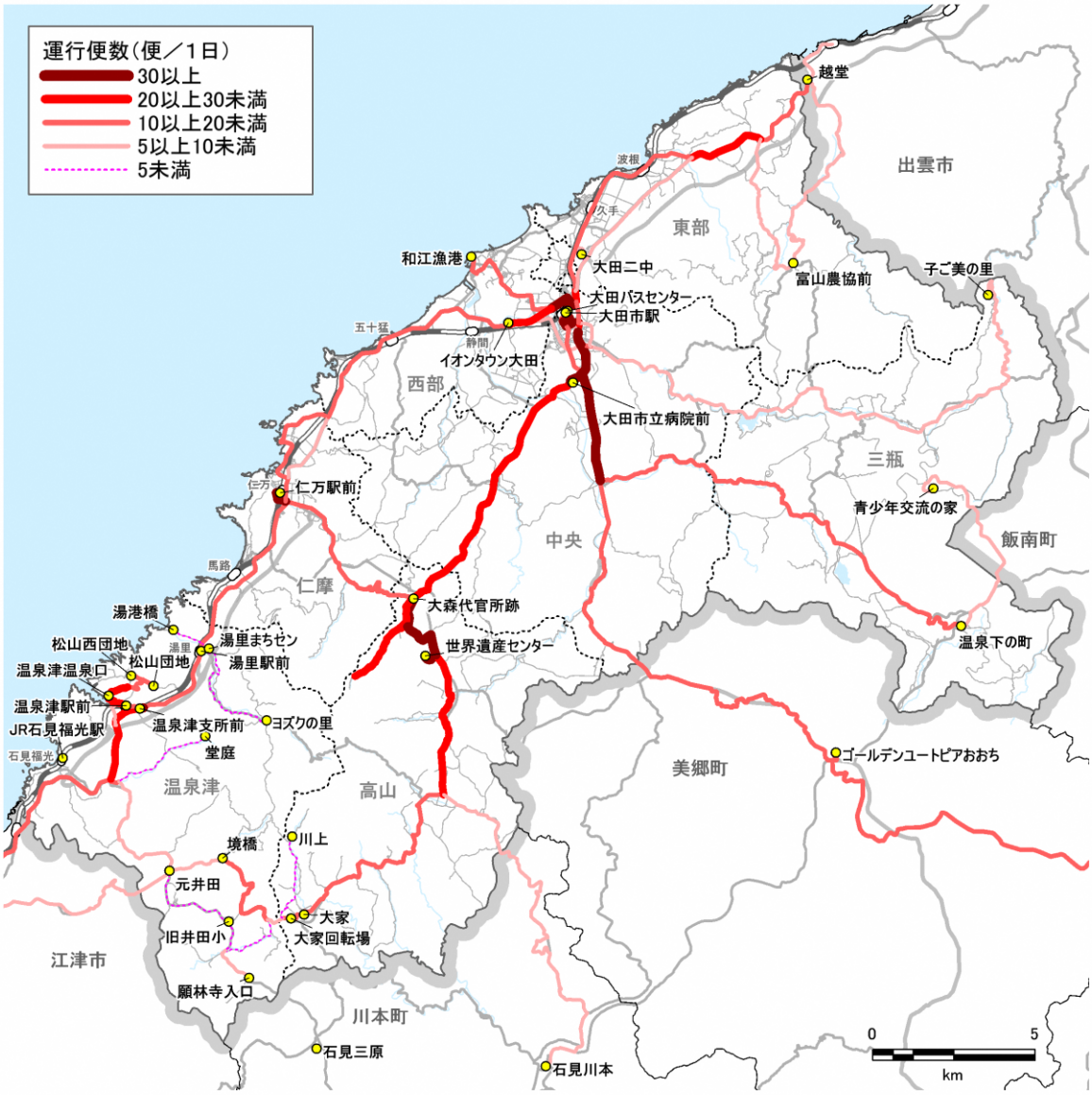
路線バスの運行状況



② 路線バスの運行便数

- 大田バスセンターから大田市立病院前の区間は多くの路線が乗り入れています。

路線バスの運行便数

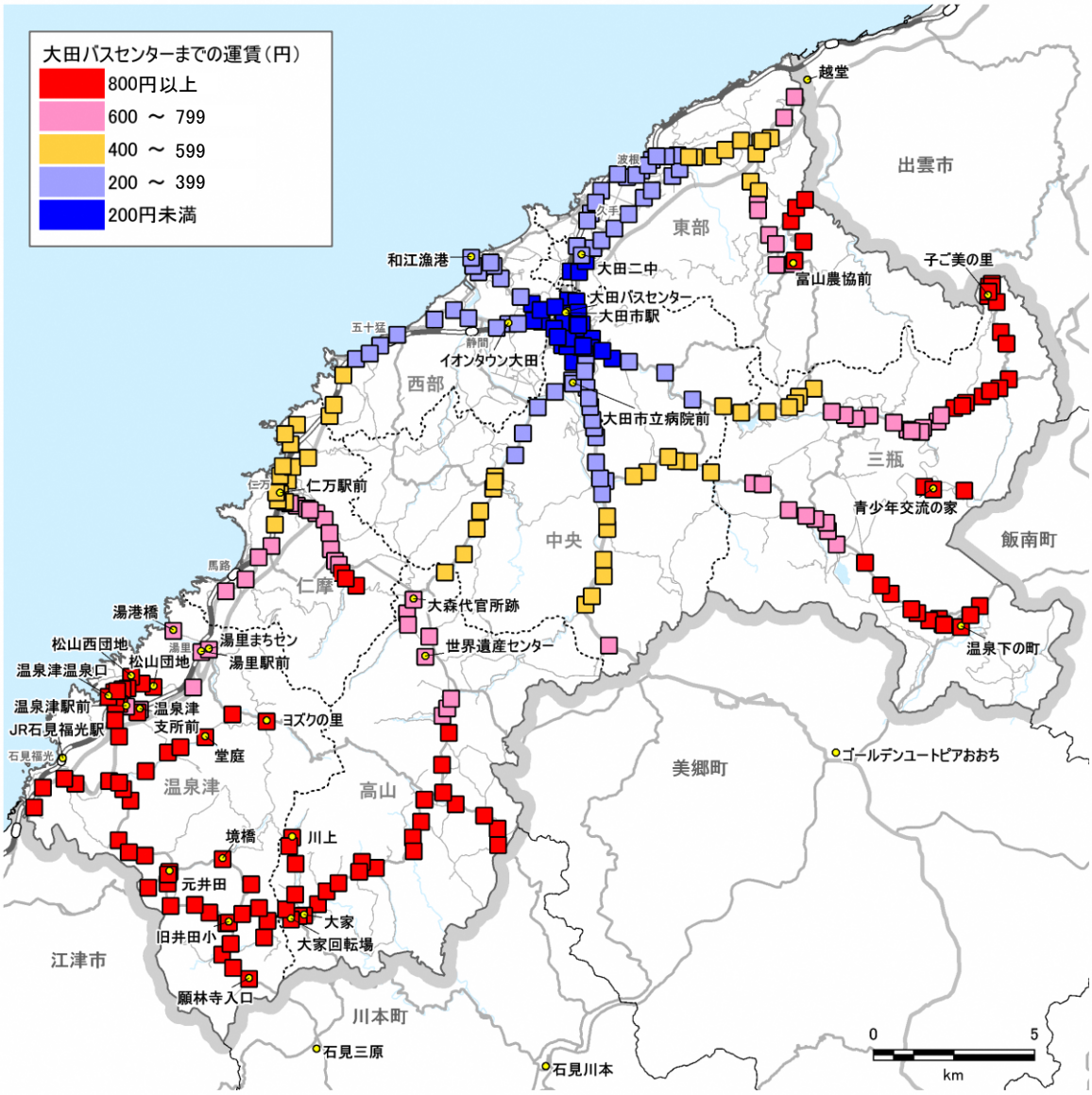


（令和5年時点）

③ 大田バスセンターまでの運賃

- 山間部から大田バスセンターまでの路線バス運賃は片道800円を超える地域も多くなっています。

大田バスセンターまでの運賃

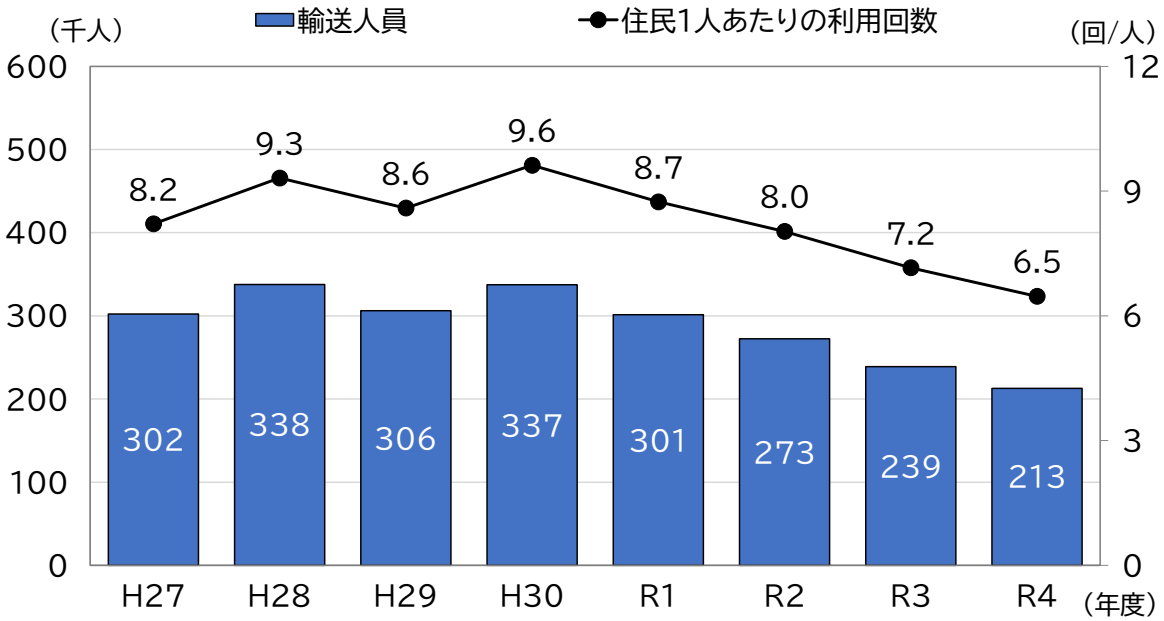


（令和5年時点）
※大田市生活バス大森線を除く

④ 石見交通株式会社が運行する路線バスの利用状況

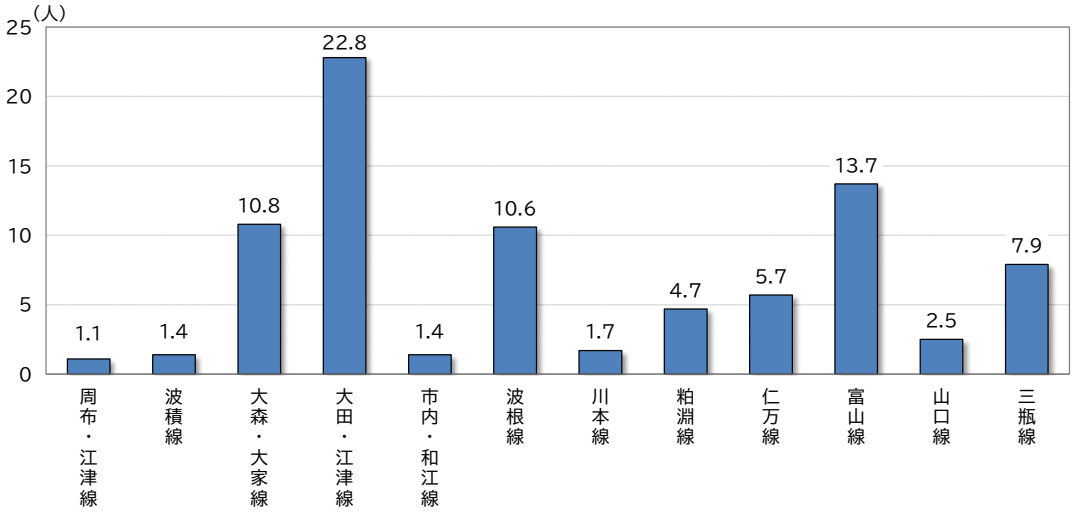
- 年間輸送人員は減少傾向にあり、平成27年度と令和4年度を比較すると29.5%減少しています。また、住民1人あたりの利用回数は令和4年度では年間6.5回まで落ち込んでいます。
- また、1日あたりの輸送量が2.0人を下回る路線は、12路線中4路線です。

年間輸送人員と住民1人あたりの利用回数の推移



資料：大田市まちづくり定住課（輸送人員は前年10月～当年9月の合計数）、
大田市住民基本台帳（各年10月1日時点）

路線別の1日あたり輸送量（令和4年度）

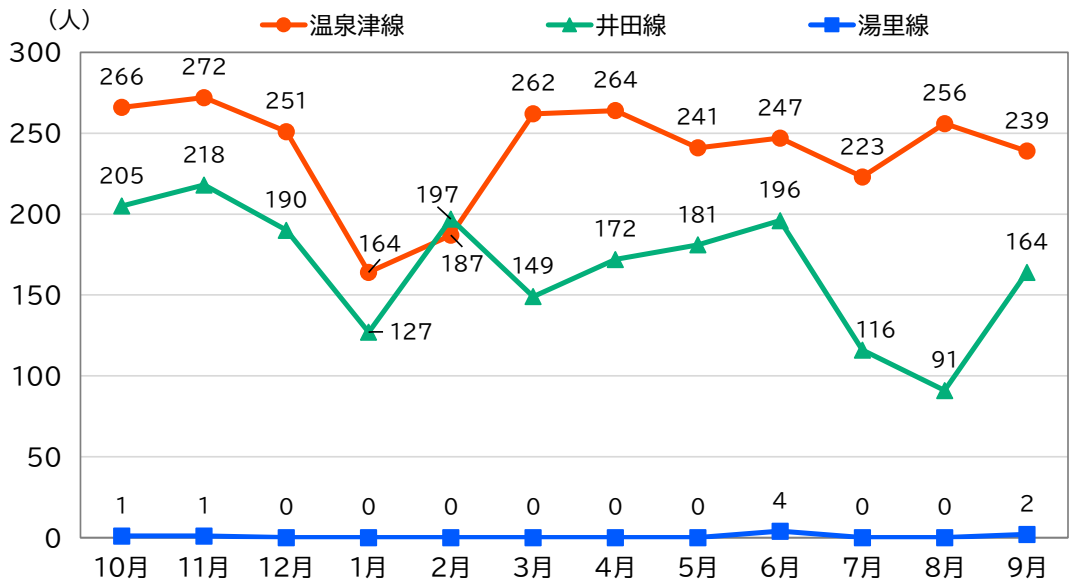


資料：大田市まちづくり定住課（輸送量は令和3年10月～令和4年9月のデータより算出）

⑤ 大田市生活バスの利用状況

- 温泉津線は1月～2月の冬季に利用が落ち込むものの、平均で月に240人程度の利用があります。
- 井田線は7月～8月の夏季に利用が落ち込むものの、平均で月に170人程度の利用があります。
- 湯里線は月間の利用者が0人～4人程度で、利用者がほとんどいない状況です。
- 大森線は1月～2月の冬季に利用が落ち込むものの、平均で月に1,570人程度の利用があります。

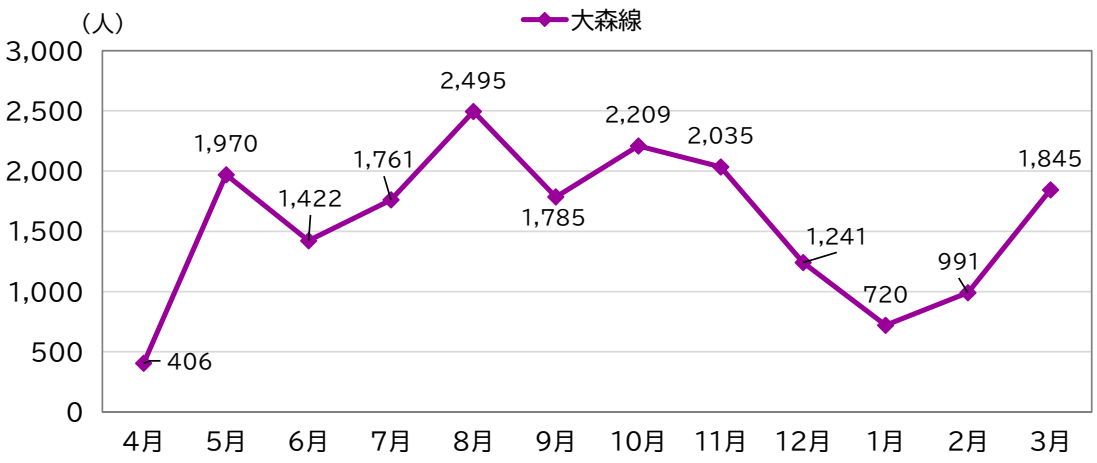
温泉津線、井田線、湯里線の月間輸送人員の推移（令和4年度）



※スクール利用を除く

資料：大田市まちづくり定住課（令和3年10月～令和4年9月）

大森線の月間輸送人員の推移（令和4年度）



※大森線は令和4年4月24日から運行を再開したため、この月の運行日数は6日間で、ほかの月よりも少ない

資料：大田市観光振興課（令和4年4月～令和5年3月）

⑥ 小中学生のバス通学の状況

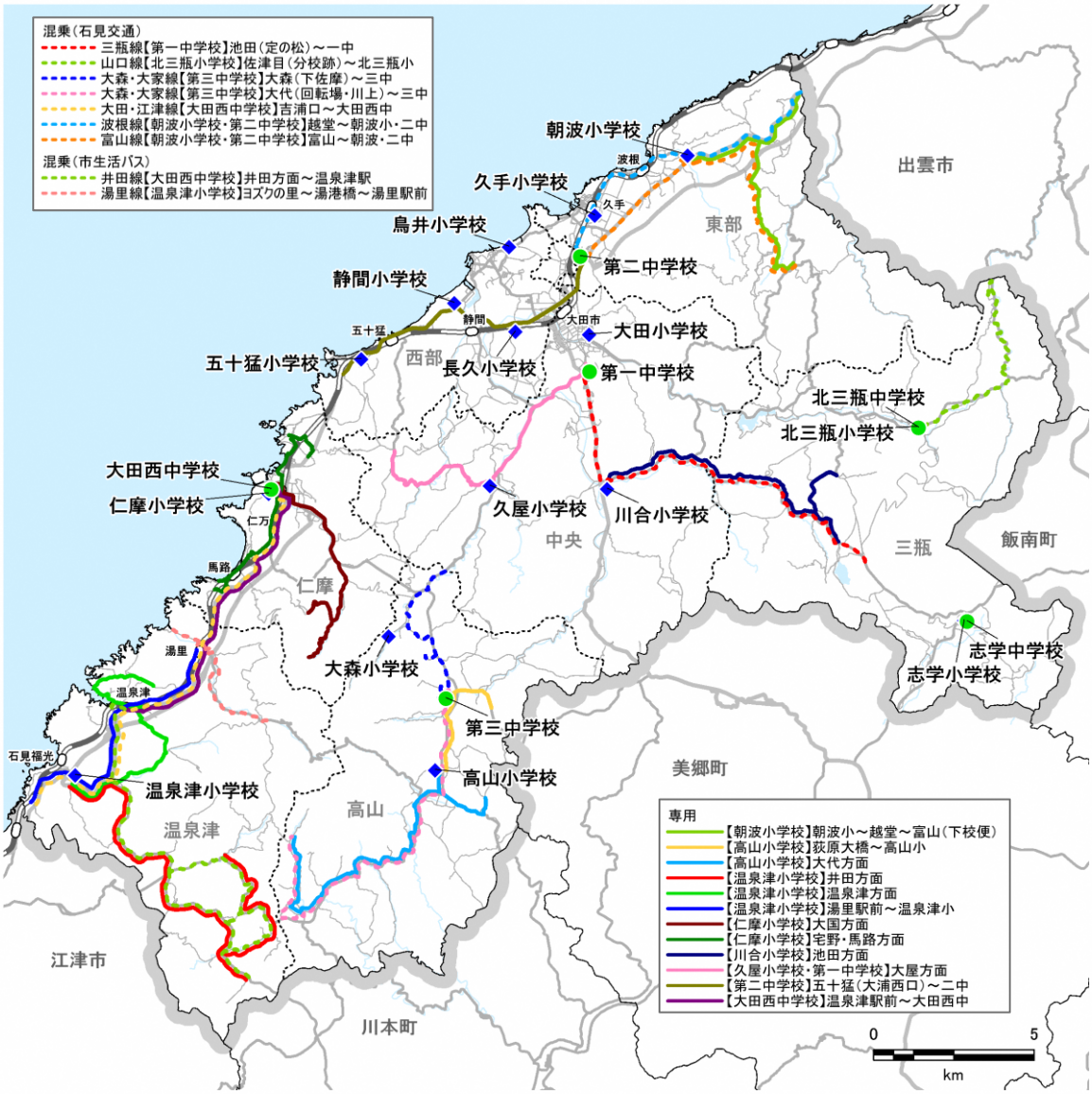
【小学校への通学】

- 東部ブロック、三瓶ブロック、温泉津ブロックでは路線バスが活用されています。
- 小学校6校において通学専用のスクールバスが運行されています。
- 朝波小学校の児童は、登校には路線バス（波根線・富山線）を、下校には通学専用のスクールバスを利用しています。既存のバス路線を活用しつつ、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運行するといった手法がとられています。

【中学校への通学】

- 中央ブロック、東部ブロック、三瓶ブロック、高山ブロック、仁摩ブロック、温泉津ブロックでは路線バスが活用されています。
- 中学校3校において通学専用のスクールバスが運行されています。

小中学生のバス通学の状況

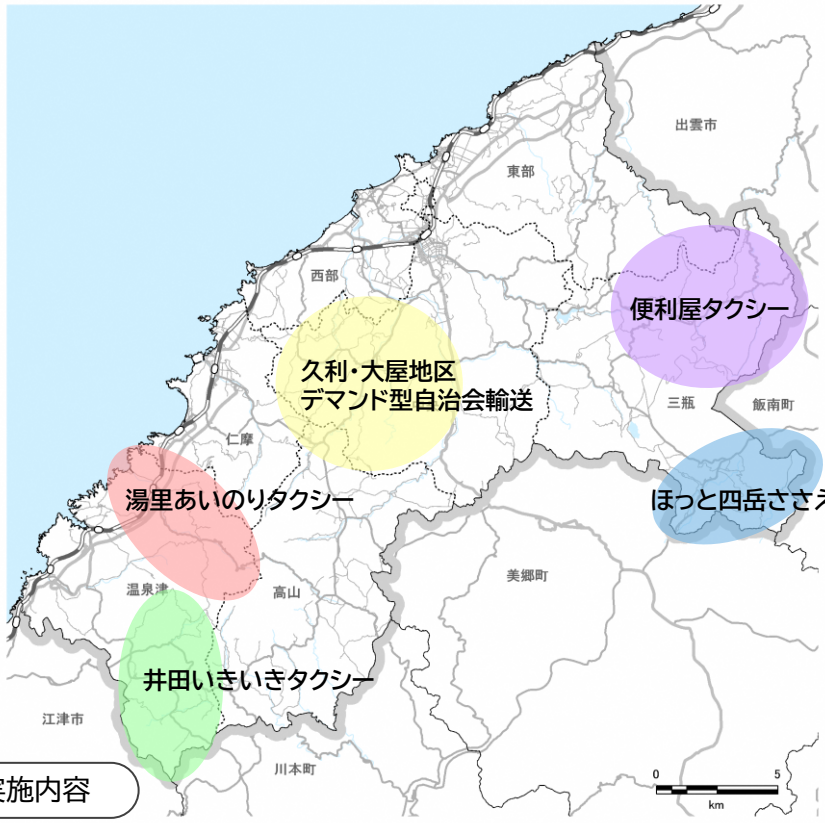


（令和6年時点）

3. 地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み

- 市では、地域住民が主体となった地域課題の解決を推進しており、地域運営組織が主体となって生活交通を確保する取り組みが見られます。
- また、そのほかにも地区社会福祉協議会が主体となり交通事業者へ依頼するかたちで生活交通を確保している例も見られます。

地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み



実施内容

実施主体	地区	名称	対象者	概要	予約型乗合交通
地域運営組織	井田	井田いきいきタクシー	地域住民(年齢等の制限無し)	地域の運営協議会※が主体となって定額乗合タクシーを運行	○
	久利大屋	久利・大屋地区デマンド型自治会輸送	75歳以上の高齢者、障がい者等	石見交通大屋線の廃止に伴い、2地区が共同で自治会輸送を運行	○
	志学	ほっと四岳ささえ	地域在住の高齢者	地域のまちづくり協議会がタクシー事業者に運行を委託し、相乗りタクシー事業を実施	○
地区社会福祉協議会	湯里	湯里あいのりタクシー	地域住民(年齢等の制限無し)	地区社会福祉協議会とまちづくりセンターが主体となってタクシー利用助成券を配布	
	北三瓶	便利屋タクシー	地域在住の高齢者	地区社会福祉協議会がタクシー事業者に運行を委託し、外出支援を実施	

※運営協議会とは、自家用有償旅客運送を実施しようとする場合に、地域の関係者が協議を行うために設置されるもの

コラム　まちづくりと生活交通

- 市では、平成18年度より市民と行政が、それぞれの特性を活かし、個々の役割と責任を分担しながら相互に連携する「協働によるまちづくり」を進めてきました。
- 「協働によるまちづくり」をさらに発展させるため、住民を中心に形成された「地域運営組織」によって、地域課題の解決と持続可能なまちづくりに向けた取り組みが進んでいます。

井田地区

▶ **地域活動を生活交通でつなぐ**

- 定額乗合タクシーの試行運行に合わせて開催されたワークショップをきっかけとして、特産品開発・販売事業がスタートしました。収益の一部は運営費に活用されており、地域全体で交通を支える仕組みを構築しています。
- 地域住民の交流の場づくりと交通サービスの構築を並行して行ったことで、高齢者の外出回数の増加や生活満足度の向上などの効果が表れています。






久利・大屋地区

▶ **地域課題解決に2地区で取り組む**

- 人口や高齢化の状況が異なる2地区ですが、バス路線の廃止をきっかけに、移動手段について合同で検討が開始されました。2地区を運行するデマンド型自治会輸送は両地区の協働によって実施されています。
- 両地区から役員を選出する「久利・大屋地区小さな拠点推進協議会」を中心として、自治会輸送の運行以外にも、高齢者の交流の場づくりや買い物支援など、共通する地域課題に連携して取り組んでいます。






志学地区

▶ **多世代でまちづくりビジョンを共有**

- 「志学地域づくり計画」の策定に向けて設立された「志学未来会議」では、小中高生や若者、女性など多世代による勉強会やワークショップが開催され、地区の強みや弱み、目指す姿などについて議論しました。未来会議の設立により地区内で様々な事業が立ち上がっています。
- 計画の実践として三瓶町内のタクシー事業者に運行を委託し相乗りタクシー事業を開始しました。高齢者のつながりづくりや移動手段の確保に取り組んでいます。



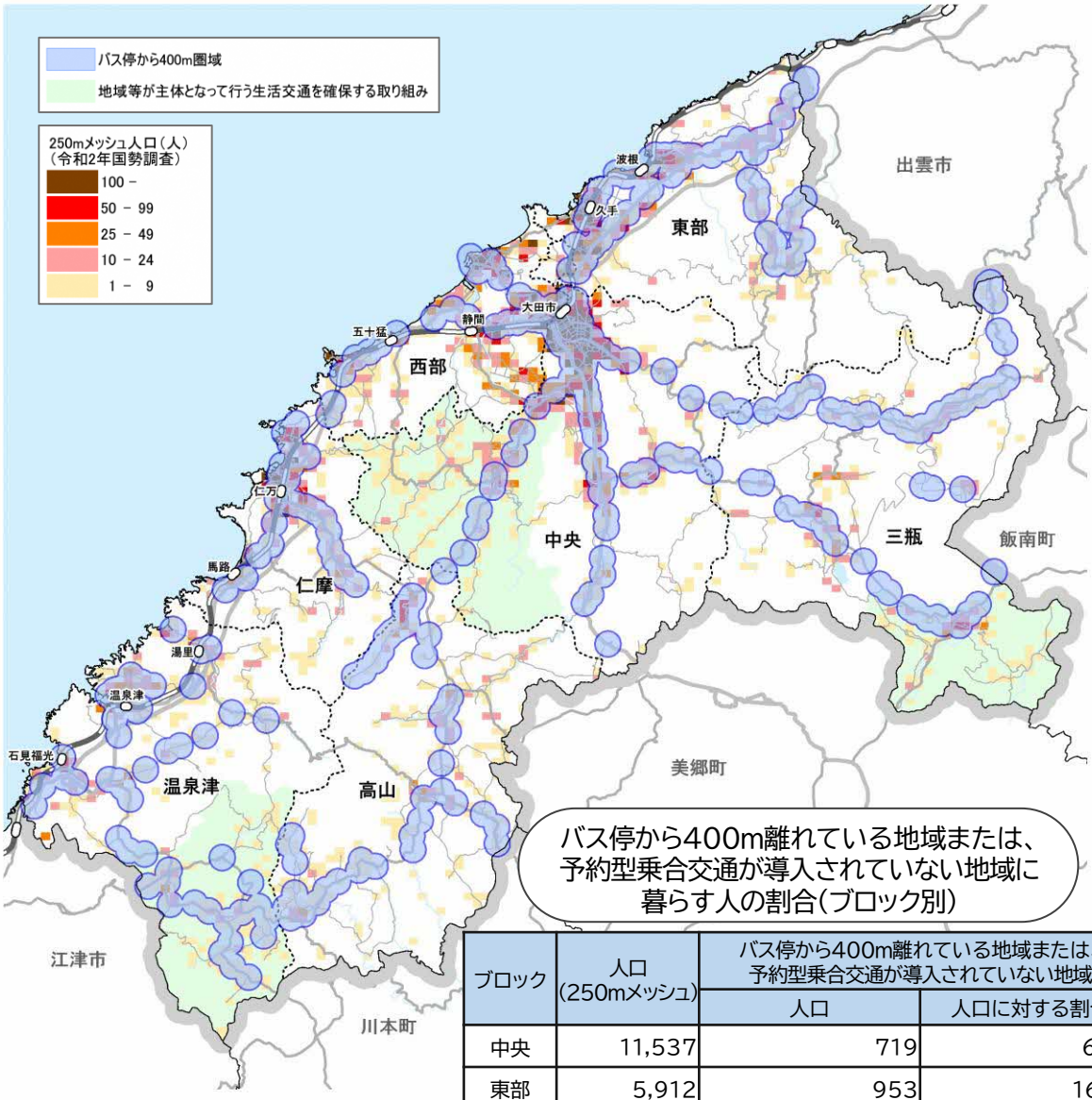



4. バス停までの距離

- バス停から400m以上離れている地域または、予約型乗合交通※が導入されていない地域に暮らす人の割合は、平成22年の水準から改善されたブロックもありますが、市全体では依然として17.3%の人が該当しています。
- 特に、西部、三瓶、高山ブロックでその割合が高くなっています。

※「井田いきいきタクシー」、「久利・大屋地区デマンド型自治会輸送」、「ほっと四岳ささえ」

人口分布とバス停400m圏域



バス停から400m離れている地域または、予約型乗合交通が導入されていない地域に暮らす人の割合（ブロック別）

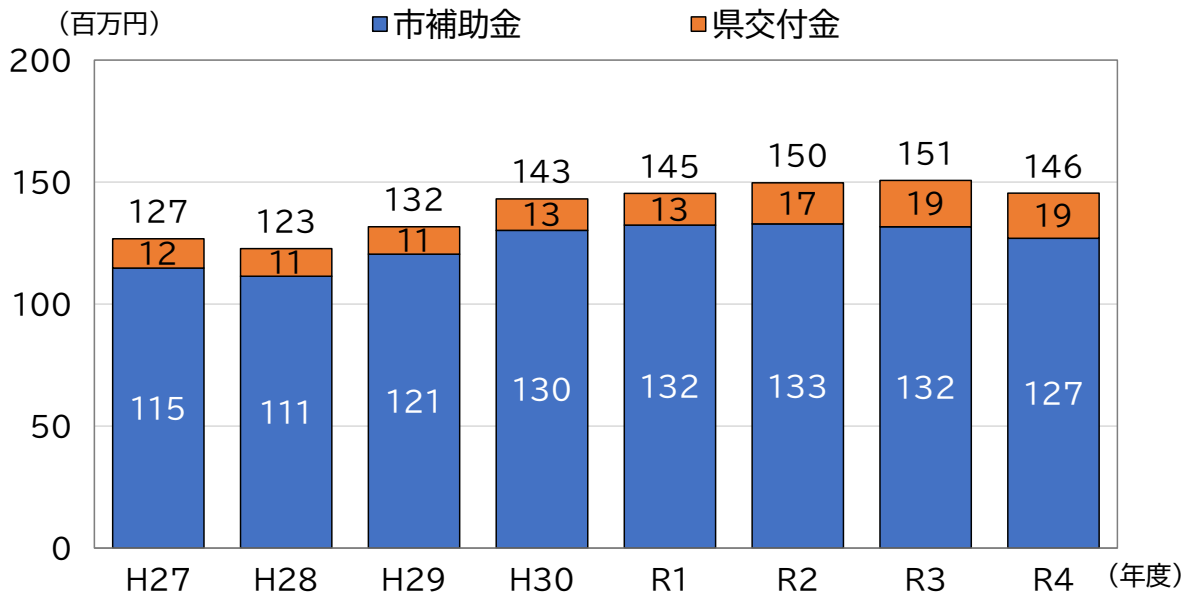
ブロック	人口（250mメッシュ）	バス停から400m離れている地域または、予約型乗合交通が導入されていない地域	
		人口	人口に対する割合
中央	11,537	719	6.2%
東部	5,912	953	16.1%
西部	6,387	2,060	32.3%
三瓶	1,568	477	30.4%
高山	1,410	512	36.3%
温泉津	2,488	448	18.0%
仁摩	3,547	503	14.2%
市全体	**32,849**	**5,377**	**17.3%**

資料：令和2年国勢調査

5. 市及び県による財政負担の状況

- 市では、P10からP17までで前述した石見交通株式会社が運行する路線バスや大田市生活バス、地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組みなどに対する補助として、令和4年度には1億2千7百万円を負担しています。
- 市補助金は、平成27年度と令和4年度を比較すると10.4%増加しています。

公共交通の運行に対する市補助金及び県交付金の推移



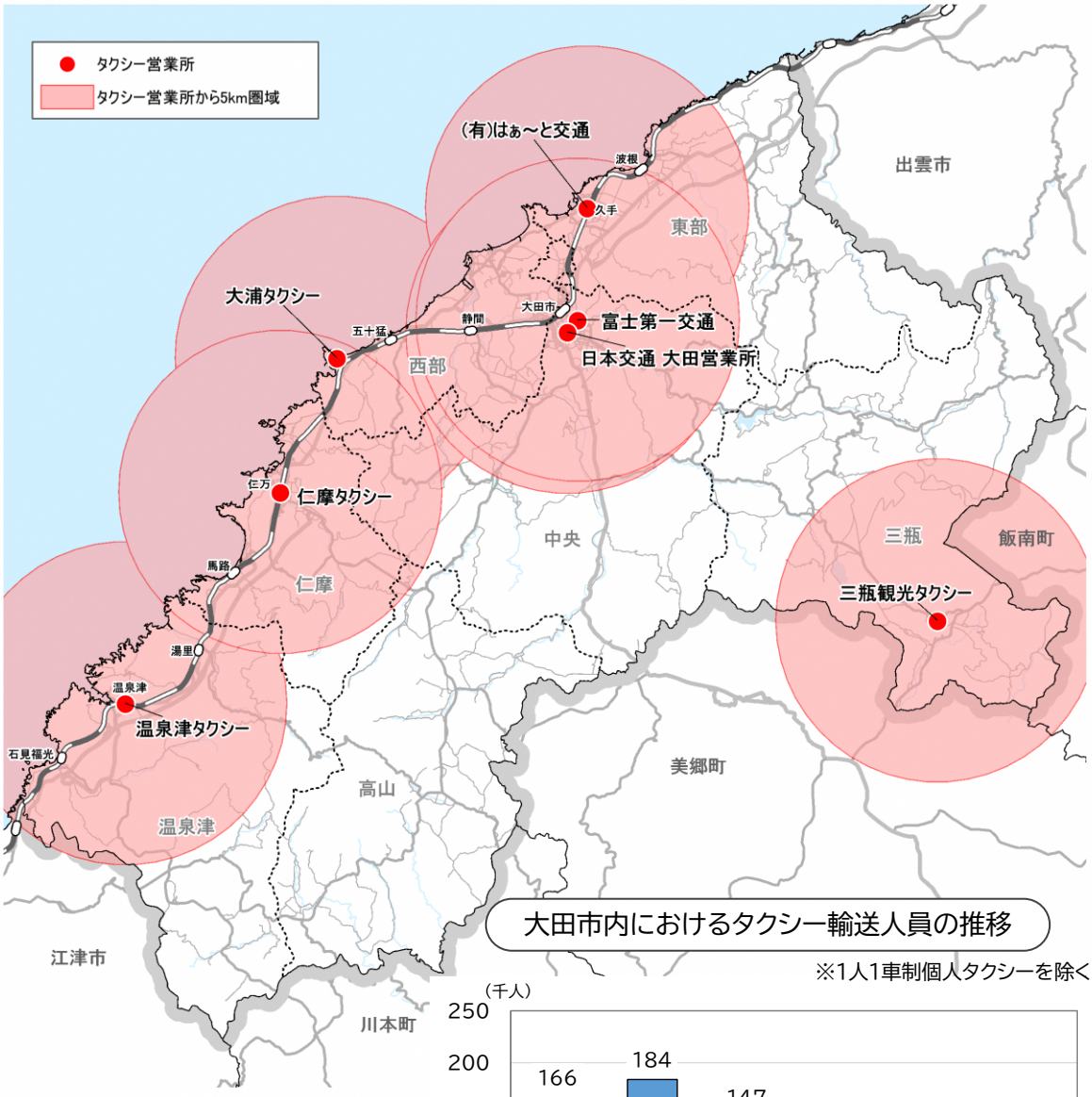
資料：大田市まちづくり定住課（市補助金、県交付金は前年10月～当年9月の合計額）

※石見交通、大田市生活バス（温泉津線）、多伎循環バス、井田いきいきタクシーに対する補助の合計額
※スクールバスに対する補助を除く

6. タクシー

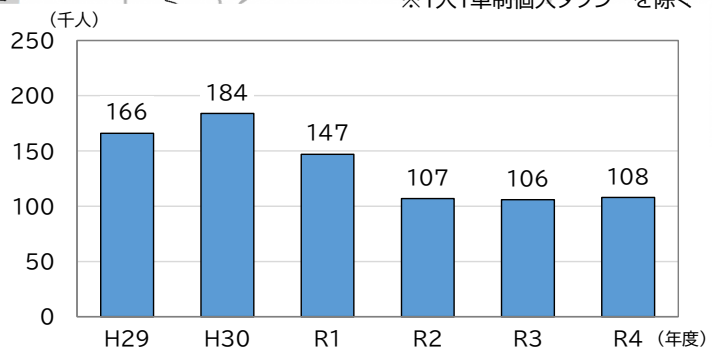
- タクシー営業所は沿岸部に集中しており、高山ブロックのほぼ全域がタクシー営業所から5km圏域外となっています。
- 市内のタクシー輸送人員は、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響により令和元年度から大きく落ち込みましたが、令和4年度は前年より微増しています。

タクシー営業所の分布状況



大田市内におけるタクシー輸送人員の推移

※1人1車制個人タクシーを除く



資料：中国運輸局　輸送要覧

7. 民間企業が実施するサービス等

【交通事業者が実施するバス・タクシー運賃割引制度】

- 交通事業者が独自で、運転免許証の返納者に対するバス・タクシー運賃の割引制度を実施しています。

バス・タクシー運賃割引制度

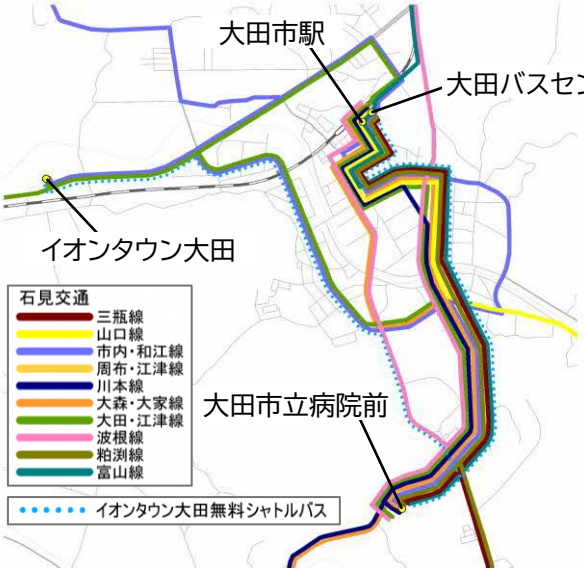
		割引制度	
		対象者	内容
バス	石見交通株式会社	運転経歴証明書提示者（65歳以上）	運賃半額
タクシー	富士第一交通	運転経歴証明書提示者	料金1割引
	日本交通　大田営業所	×	×
	三瓶観光タクシー	運転経歴証明書提示者	料金1割引
	(有)はぁ～と交通	運転経歴証明書提示者	料金1割引
	温泉津タクシー	×	×
	仁摩タクシー	運転経歴証明書提示者	料金1割引

資料：令和5年度版高齢者べんり帳より抜粋、一部改変

【商業施設が運行する無料シャトルバス】

- 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ます。また、無料シャトルバスの運行とは別に、3,000円分の買い物をした方に対して路線バスの運賃が100円引となる「エコチケット」を配布しています。
- 大田バスセンター～大田市立病院前間と比較すると、イオンタウン大田までを周遊できる移動手段は少なくなっています。

市街地周辺のバス等の運行経路



エコチケット



8. 市が実施する移動支援制度

【通院交通費助成・外出支援制度】

- 市では、障がいのある方等を対象とした移動支援制度を実施しています。

通院交通費助成・外出支援制度

名称	内容
障がい者等 福祉タクシー 利用料金助成	重度障がいのある方を対象に、社会参加又は通院等のためにタクシーを利用する際の料金の一部を助成するもの。 【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）　➡　371件（令和4年度） 【予算額】3,699千円（平成26年度）➡　3,219千円（令和5年度）
人工透析 通院交通費補助	人工透析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】人工透析治療を受けている通院患者（通院距離が片道2km以上の方） 【助成内容】路線バス運賃の1/4、JR運賃の1/2、病院独自の送迎バス運賃の1/2とし、月上限20千円 【利用者数】124件（平成25年度）　➡　94件（令和4年度） 【予算額】4,904千円（平成26年度）➡　4,040千円（令和5年度）
重度 身体障がい者 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に障がいのある方 【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実施しており、高齢者、障がいのある方及び母子・父子等の団体が行う行事等の際に、日帰りで福祉バスの運行を行っている。 【利用登録団体数】27団体（令和4年度） 【利用数】28回（令和4年度）

9. 公共交通の担い手の状況

- 乗務員等の公共交通サービスの担い手不足及び高齢化が最大の問題で、5年後、10年後はさらに厳しい状況になると考えられます。
- 担い手不足により既存の顧客ニーズに応えられないだけでなく、定時定路線を運行するのに必要な人員が確保できていない状況にあります。

交通事業者からのヒアリング調査結果（一部抜粋）

事業者	状況
バス事業者	・**乗務員の退職に採用が追いついていない**。現在は5名不足している状況である。定期運行のためには所定の人員が必要であり、5年、10年先はより厳しい状況が待っていると思う。
	・乗務員不足解消のため、高校新卒採用者向けの就職支援制度を開始した。複数人からの問い合わせがあったが**実際の採用には結びつかなかった**。
タクシー事業者	・**乗務員の高齢化が進んでいる**。年長者が高齢化に伴い退職する一方で新人が採用できないといった悪循環に陥っている。
	・**10年前と比較すると乗務員の数が3分の1になってしまった**。人手不足の影響で、利用の多い午前中は休憩をとる余裕もないような状況である。
	・タクシーがなかなか来ない、待ち時間が長いなどといった声が寄せられているが、**乗務員不足のため利用者の要望に応えられない**状況である。
	・**求人を出しても採用につながらない**。以前、ハローワークに出した求人に若い人からの応募があったが、最終的には給与の高い出雲方面に人材が流れてしまった。
	・人員を増やすためには給料を上げなければならず、給料を上げるためには売上を伸ばさなければならない。**20代～50代が働き続けられるほど給料が高くない状態で、年金を受給しながらでないと生活できない**。
	・利用者が減少傾向である。**運賃が値上がりしたが売上は増加していない**。
	・**コロナの影響で夜間の利用が減少した**。市内では店舗そのものが減少している。
	・社会福祉協議会からの委託事業は地域貢献の名目で継続させているものの燃料費の高騰で赤字が拡大している。**片道の運賃も回収できていない状況である**。
	・現在の車両は全てガス車である。LPG供給所が閉鎖された場合、**ガソリン車両に変更するか廃業するか迷っている**。

コラム　バス・タクシーを取り巻く「2024年問題」

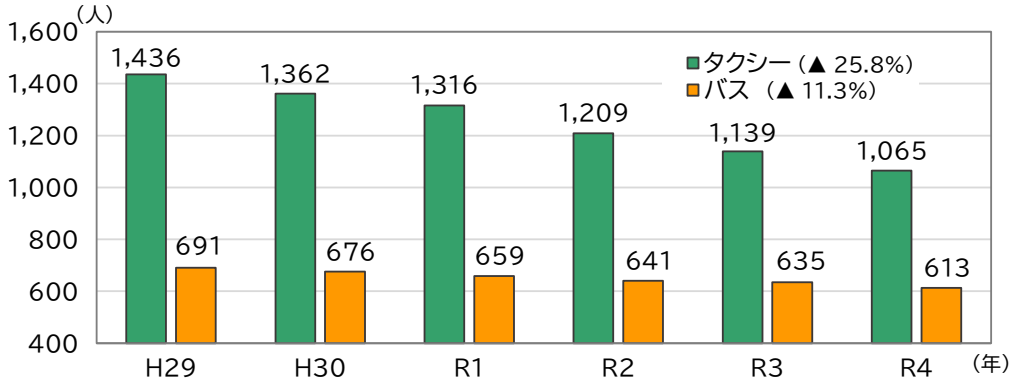
【2024年問題とは？】

- 「2024年問題」とは、働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーの時間外労働時間が年間960時間に制限されることで生じる影響の総称のことです。
- 同じく2024年4月から適用される「改正改善基準告示」によって、バス・タクシー乗務員は、1日の拘束時間（出勤から退勤までの時間）が短縮されるのと同時に、1日の休息時間が延長されます。

【現状と考えられる影響】

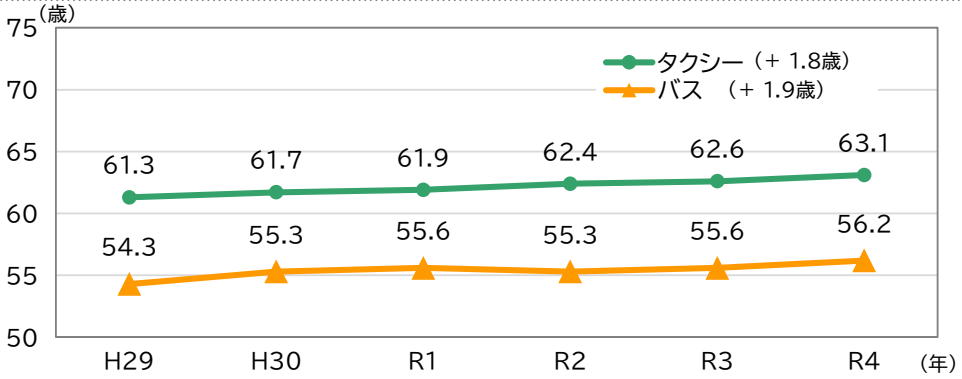
- 長時間労働の解消などにより、乗務員の労働環境の改善につながる一方で、これまでの運行を維持するには、より多くの乗務員を確保する必要があります。
- 県内のバス・タクシー事業者の乗務員数は減少傾向にあり、また従業者の平均年齢は年々上昇している状況で、乗務員不足と高齢化が深刻化しています。
- 交通事業者は深刻化している乗務員不足が解消されない中で「2024年問題」に対応する必要があり、路線バスの運行に関しては、最終便の繰り上げや減便、タクシーの運行に関しては、営業時間の短縮などを行わなければならない可能性があります。

県内のバス・タクシー事業者の乗務員数の推移



資料：中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチーム（第1回）資料
※（ ）は対H29からの増減率　※島根県旅客自動車協会（会員の乗務員数）及び一畑バス、石見交通、松江市交通局への聞き取り

県内のバス・タクシー事業者の従業者の平均年齢の推移



資料：中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチーム（第1回）資料
※（ ）は対H29からの増減値　※島根県旅客自動車協会（会員の乗務員数）及び一畑バス、石見交通、松江市交通局への聞き取り

4. 公共交通に関する市民のニーズ

1. 住民アンケート調査

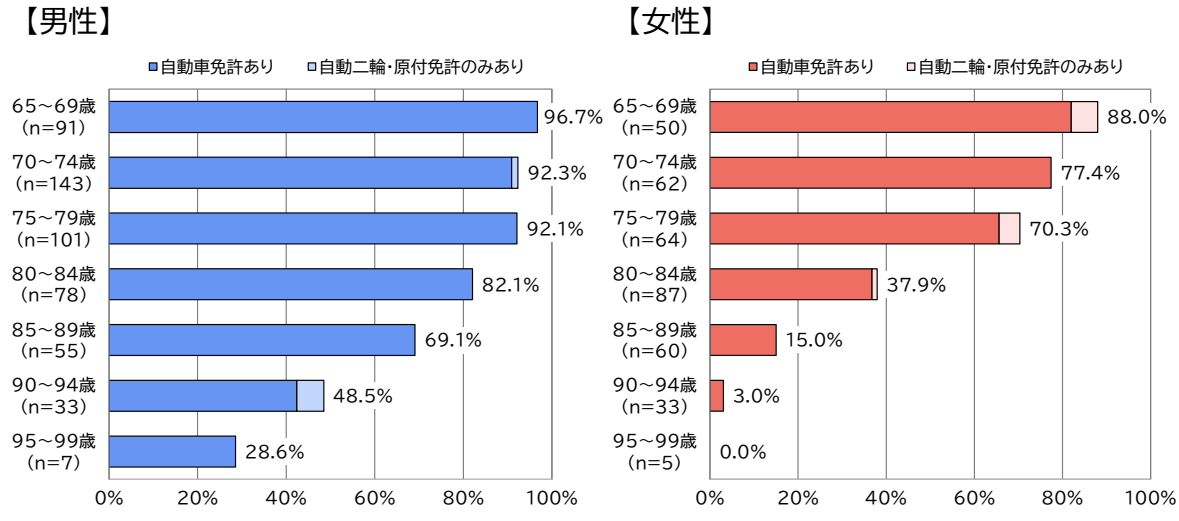
調査の概要

調査対象	大田市内の全世帯から無作為に抽出した3,000世帯（1世帯につき1部） ※人口の少ない地区からもサンプル数を確保し広く意見を収集するため、各地区の世帯数に応じて配布数を調整 ※世帯内で高齢者や運転免許証を持っていない方など、可能な限り普段から公共交通を必要としている方に回答していただくよう依頼
調査方法	郵送回収及びWEB回答
実施期間	令和5年8月2日～8月18日
回収状況	回収票：1,176部（うち、WEB回答94件） 回収率：39.2%
主な調査項目	• 個人属性（年齢や居住地、車の運転の状況、運転免許証の有無等） • 日常生活を中心とした移動の実態（通院・買い物の外出先、利用移動手段等） • 鉄道の利用について • バスや乗合交通の利用について • 生活全般について • 今後の市の公共交通政策に対する考え方について

① 高齢者の運転免許証の保有状況

- 運転免許証の保有状況を男女別に比較すると、男性では65歳から79歳までの年代では90%以上、80歳から84歳までの年代では80%以上、85歳から89歳までの年代では70%程度の保有率が見られます。
- 一方で、女性は75歳から79歳までの年代では70%程度の保有率が見られますが、80歳から84歳までの年代では40%程度と、80歳以上から大幅に減少する傾向があります。

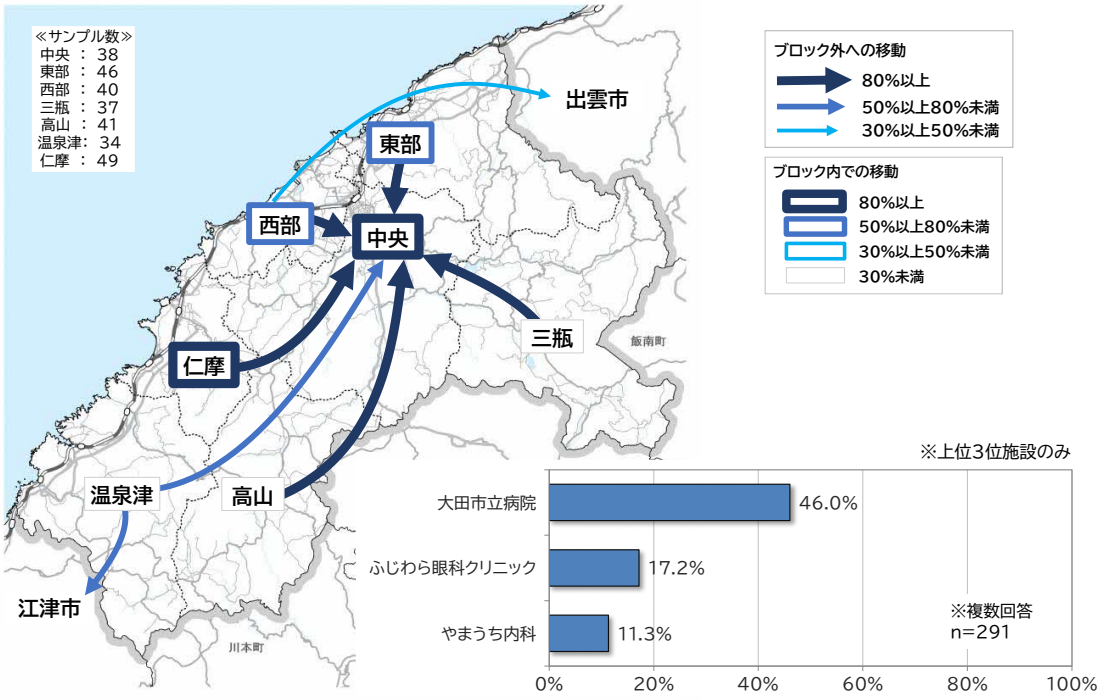
65歳以上男女別の運転免許証保有状況



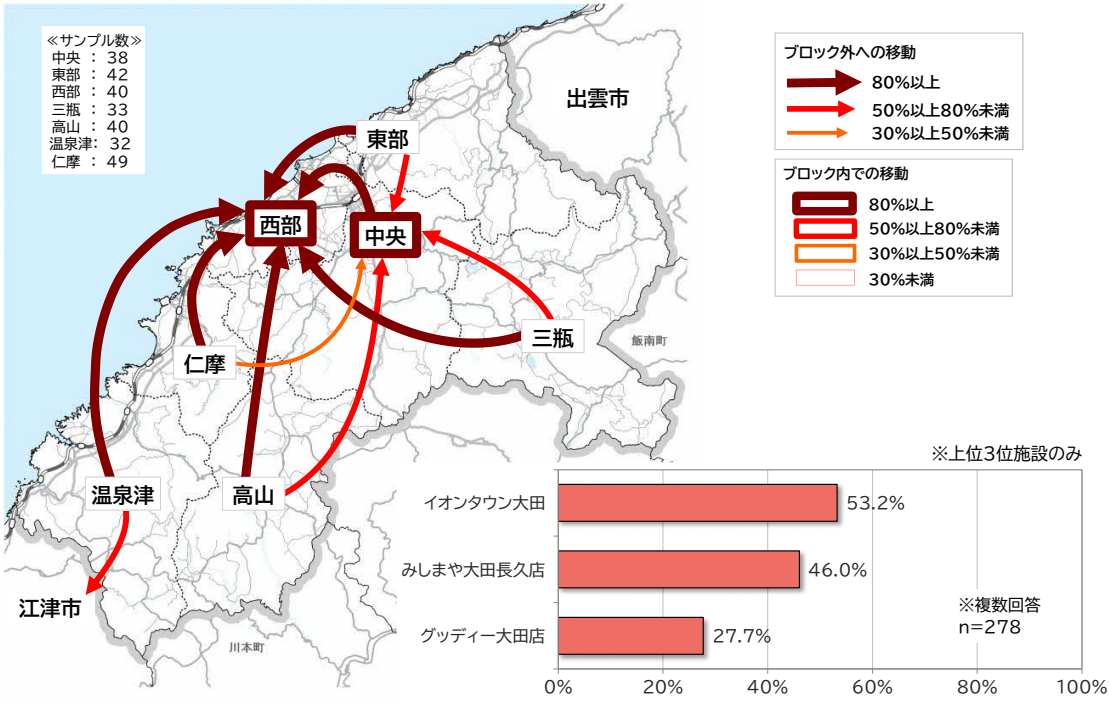
② 75歳以上免許証保有者の移動の状況

- 大田市の市街地周辺は、市内の各ブロックから通院や買い物目的での移動が見られます。
- 通院は比較的ブロック内での移動も行われていますが、買い物はブロック外への移動が多く見られます。

75歳以上運転免許証保有者の通院における移動状況とよく行く医療機関



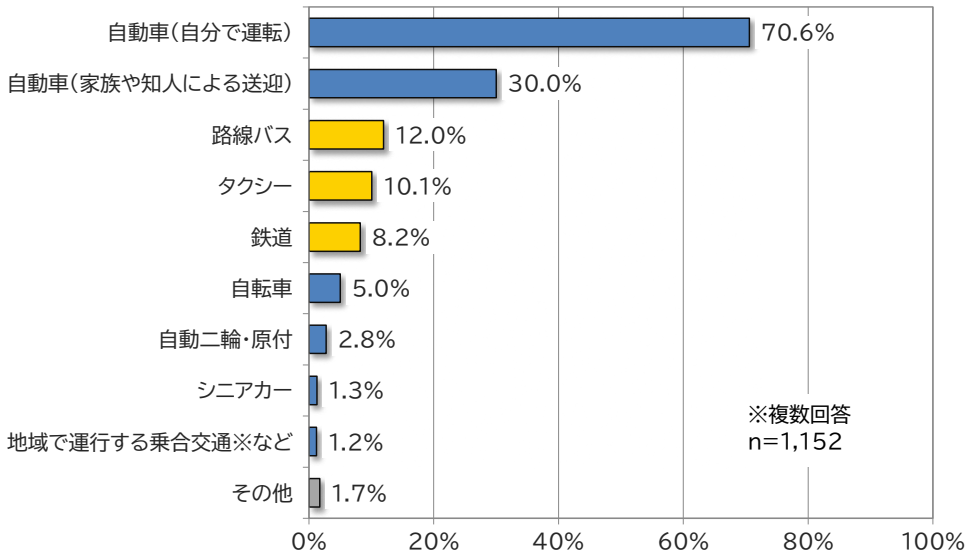
75歳以上運転免許証保有者の買い物における移動状況とよく行く商業施設



③ 移動手段

- 普段利用する移動手段では「自動車（自分で運転）」の割合が最も高く、70%を超えています。次いで「自動車（家族や知人による送迎）」の割合が高くなっています。
- 「路線バス」「タクシー」「鉄道」といった公共交通を普段利用する人の割合はそれぞれ10%程度と低い数値となっています。

普段利用する移動手段

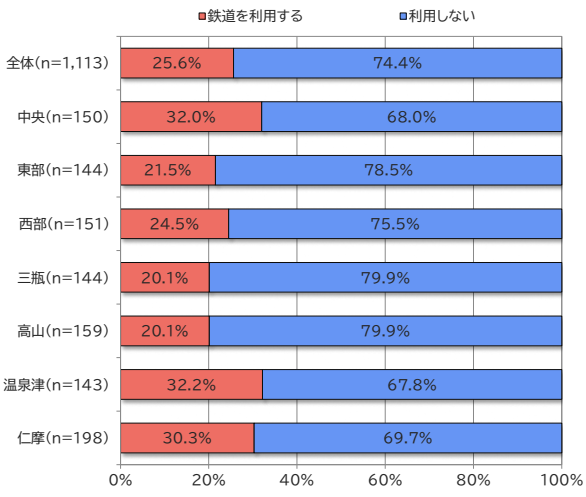


※乗合交通…井田いきいきタクシー、久利・大屋地区デマンド型自治会輸送、湯里あいのりタクシーなど

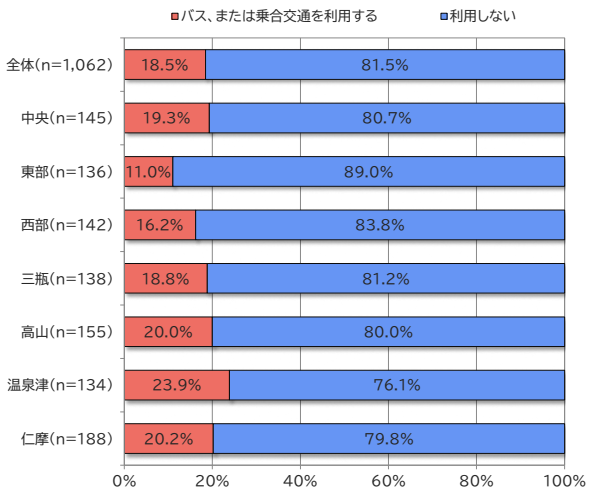
④ 公共交通の利用状況

- 鉄道を利用することがあるのは全体の25%程度、バス・乗合交通を利用することがあるのは全体の20%程度にとどまっており、「利用しない」と回答した人が大半を占めています。

ブロック別の鉄道利用状況



ブロック別のバス・乗合交通利用状況

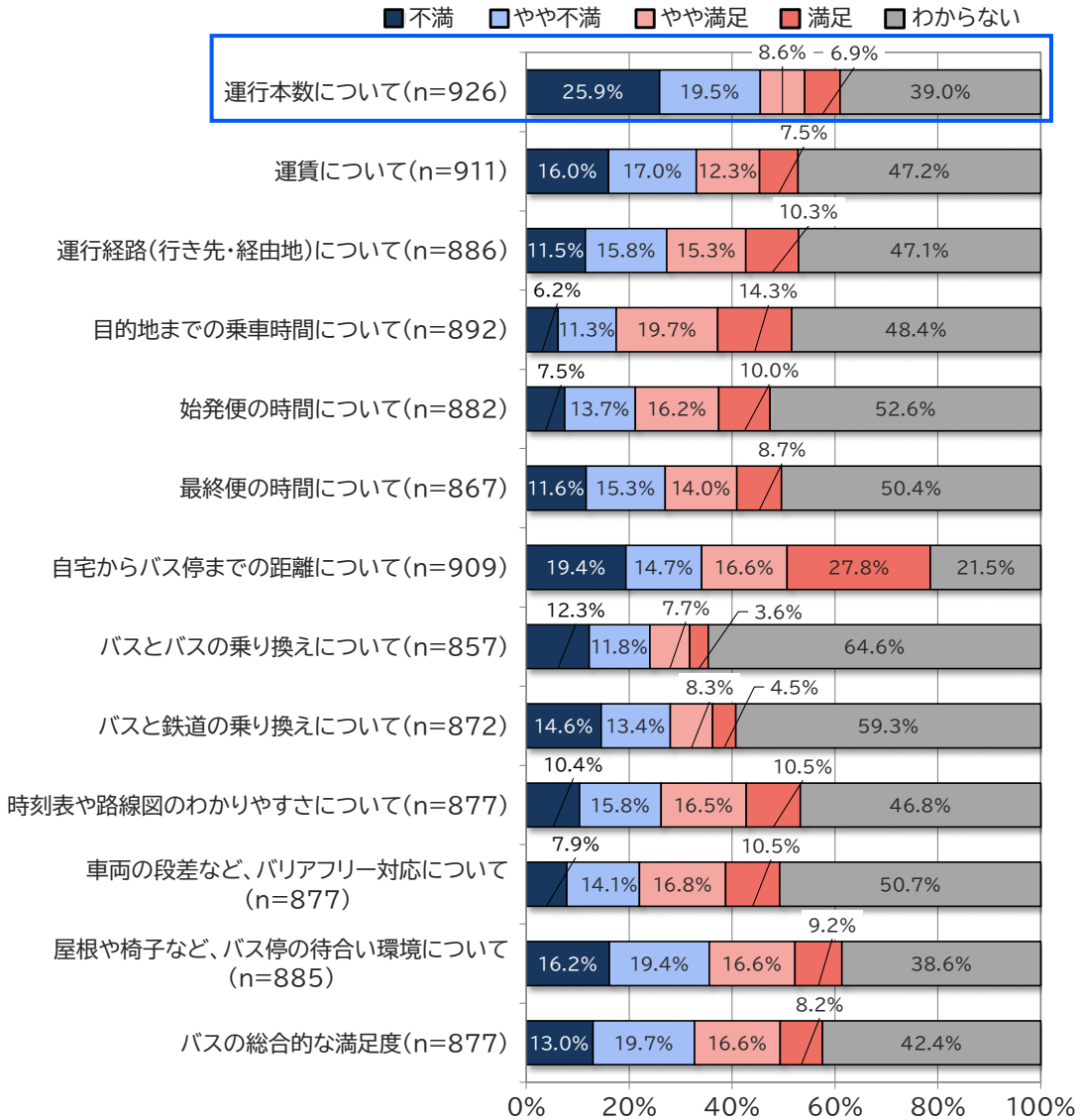


⑤ 路線バスのサービスに対する満足度

- 回答者全体では、バスのサービスに対する満足度について多くの項目で「わからない」が半数近くを占めています。また、特に「不満」、「やや不満」の割合が高い項目は「運行本数について」で、あわせて50%程度となっています。

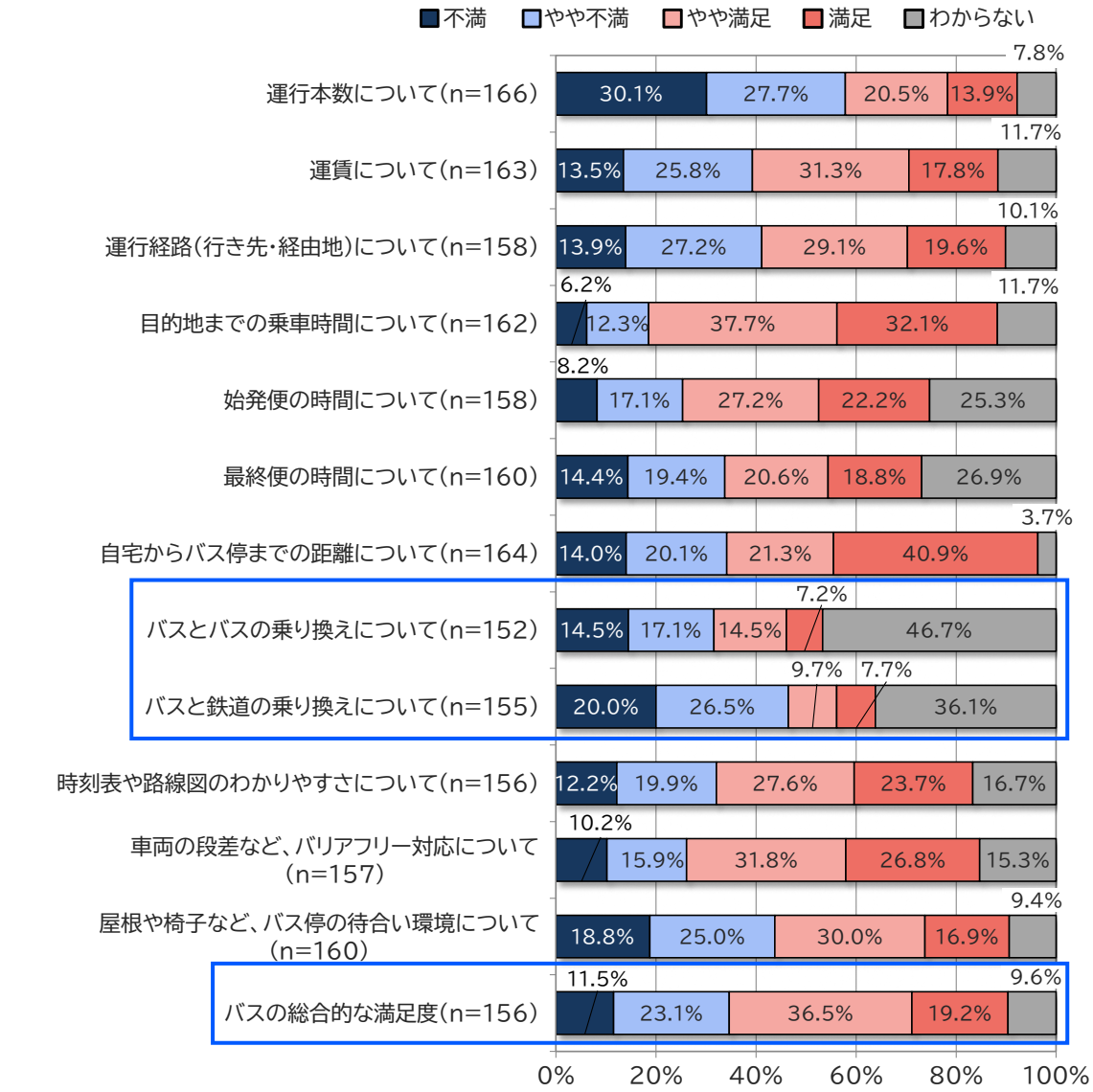
路線バスのサービスに対する満足度

【回答者全体】



- 路線バス利用者では、「バスの総合的な満足度」について「満足」、「やや満足」とする人が60%程度います。また、「バスとバスの乗り換えについて」を「わからない」とする人が50%程度いる一方で、「バスと鉄道の乗り換えについて」は「不満」、「やや不満」とする人が50%程度おり、満足度に差があります。

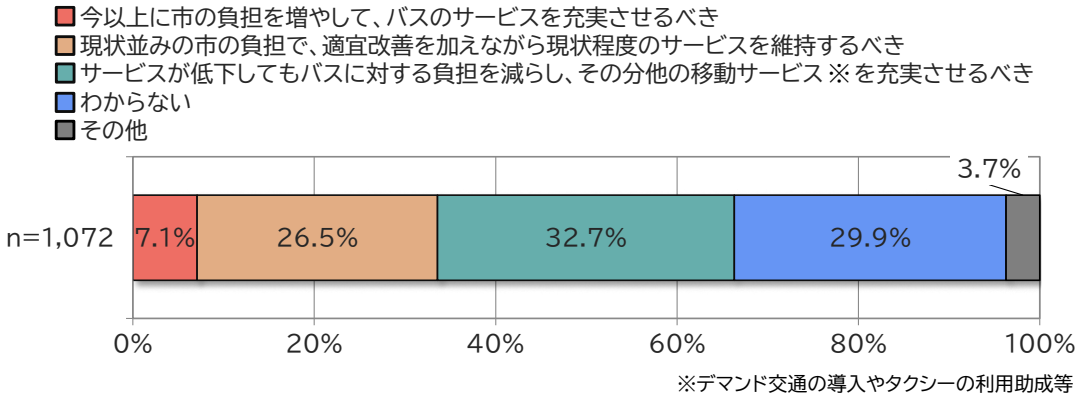
【路線バス利用者】



⑥ 公共交通に対する市民の考え

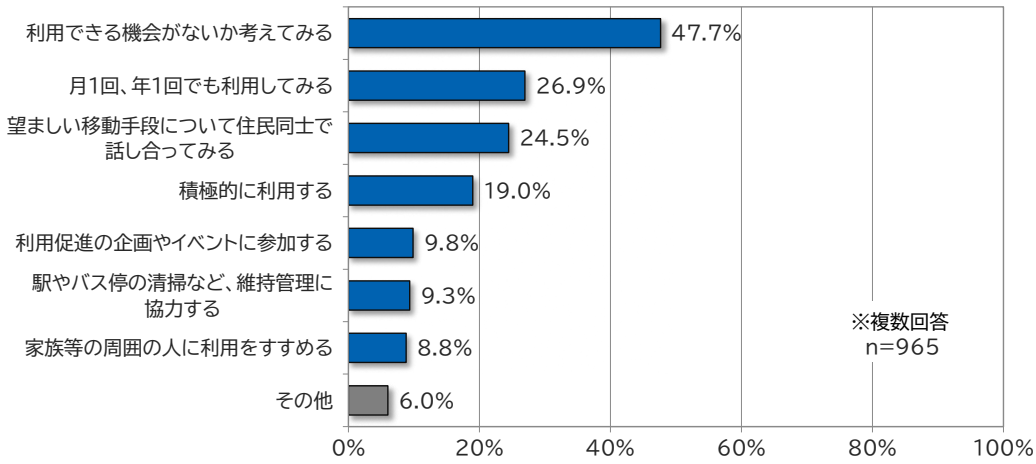
- 市の負担に対しては、「サービスが低下してもバスに対する負担を減らし、その分他の移動サービスを充実させるべき」と「現状並みの市の負担で、適宜改善を加えながら現状を維持するべき」が同程度となっています。
- 地域の移動手段を残していくためにできることとして、「利用できる機会がないか考えてみる」の割合が最も高く50%程度となっています。「望ましい移動手段について住民同士で話し合ってみる」といった主体的な回答も25%程度見られますが、「積極的に利用する」の割合は20%を満たしていません。

バスのサービス（運賃や便数など）と市の負担に対する考え



※デマンド交通の導入やタクシーの利用助成等

地域の移動手段を残していくためにできること



2. 民生委員アンケート調査

調査の概要

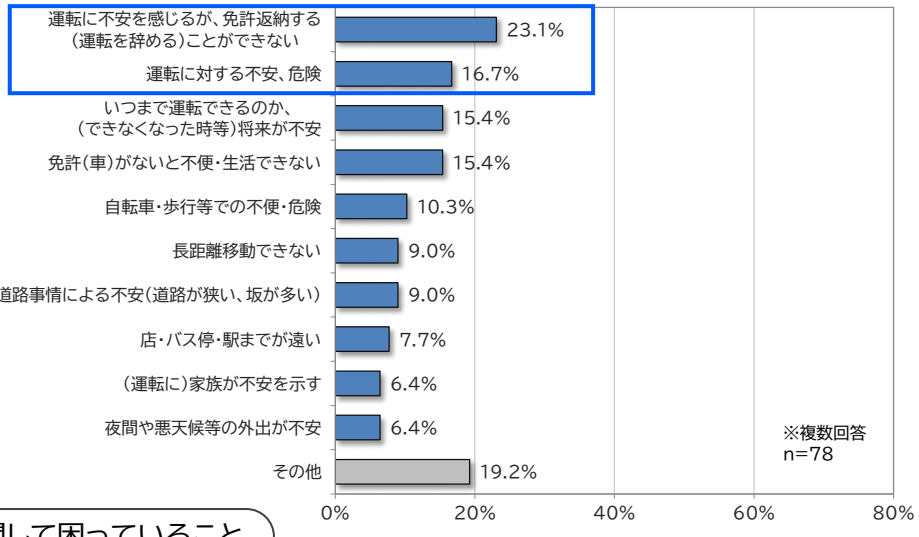
調査対象	大田市内の民生委員156名 ※担当地区内の高齢者の方や身体に障がいのある方から寄せられる、日常生活や移動、公共交通に関する困りごとについて民生委員が自由記述で回答 ※本調査の回答は、民生委員の主観で測定した数値であり、実際の人数との整合はとれていない
調査方法	直接配布、郵送回収
実施期間	令和5年7月18日～8月18日
回収状況	回収票：107部　回収率：68.6%

① 高齢者の方や身体に障がいのある方から聞いた、日常生活や移動に関して困っていること・不便に感じていること

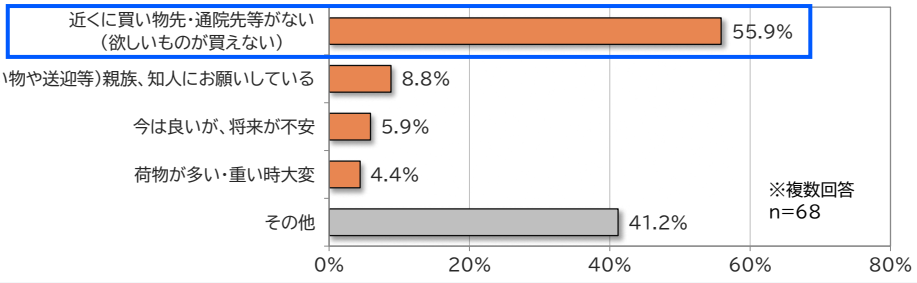
＜車、シニアカー、電動バイク等を利用して自力で移動ができる方＞

- 移動に関して困っていることとして、「運転に不安を感じるが、免許返納することができない」といった意見が最も多く、次に「運転に対する不安、危険」といった意見が多くなっています。
- 日常生活に関して困っていることとして、「近くに買い物先・通院先等がない（欲しいものが買えない）」といった意見が半数以上を占めています。

移動に関して困っていること



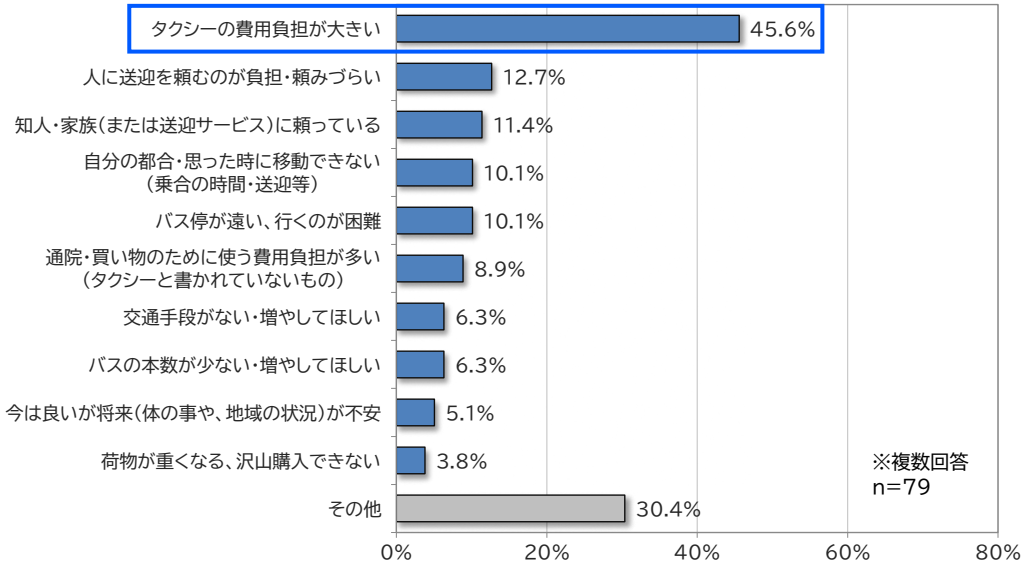
日常生活に関して困っていること



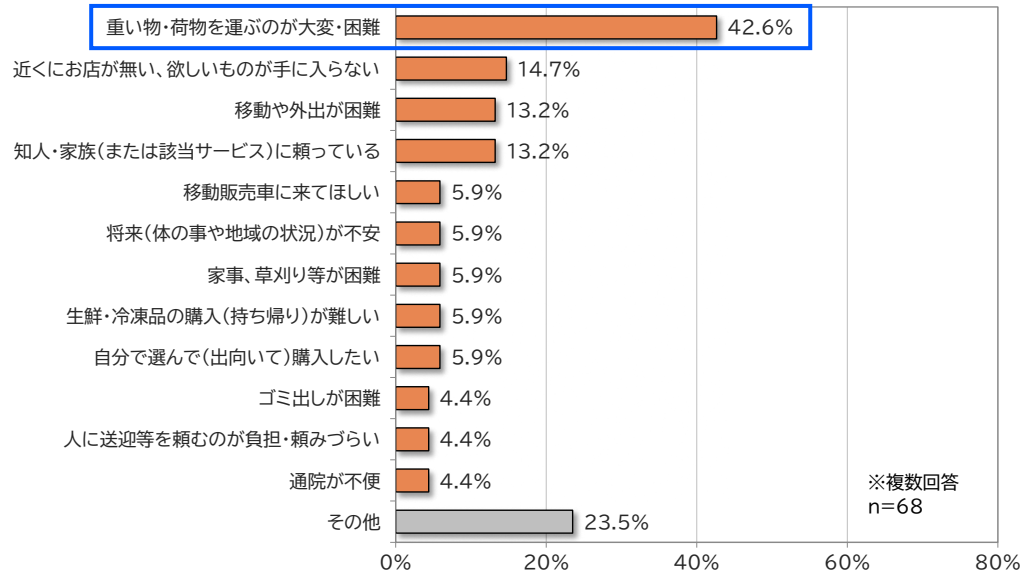
＜車などの運転はできないが、自宅前に車がくれば自力で移動できる方＞

- 移動に関して困っていることとして、「タクシーの費用負担が大きい」といった意見が最も多くなっています。
- 日常生活に関して困っていることとして、「重い物・荷物を運ぶのが大変・困難」といった意見が最も多くなっています。

移動に関して困っていること



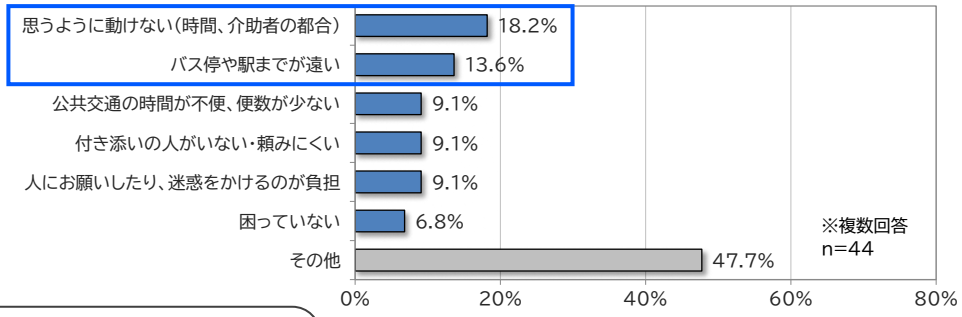
日常生活に関して困っていること



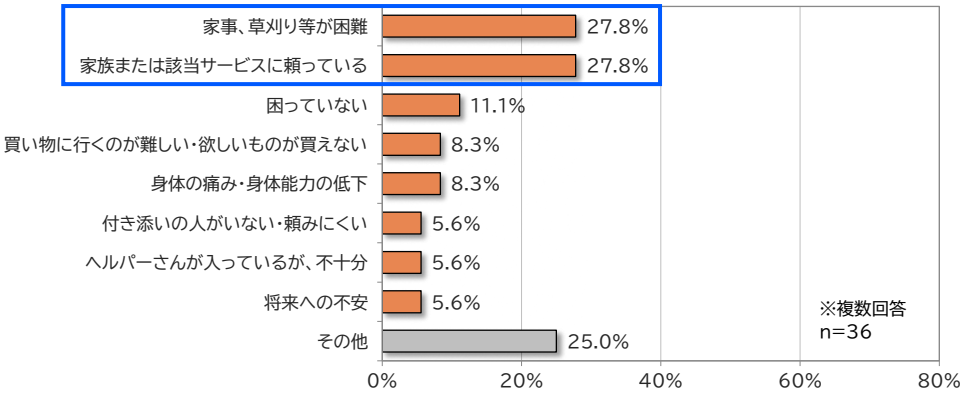
＜付き添い(介助)があれば公共交通を利用して移動できる方＞

- 移動に関して困っていることとして、「思うように動けない(時間、介助者の都合)」といった意見が最も多く、次に「バス停や駅までが遠い」といった意見が多くなっています。
- 日常生活に関して困っていることとして、「家事・草刈り等が困難」「家族または該当サービスに頼っている」といった意見が多くなっています。

移動に関して困っていること



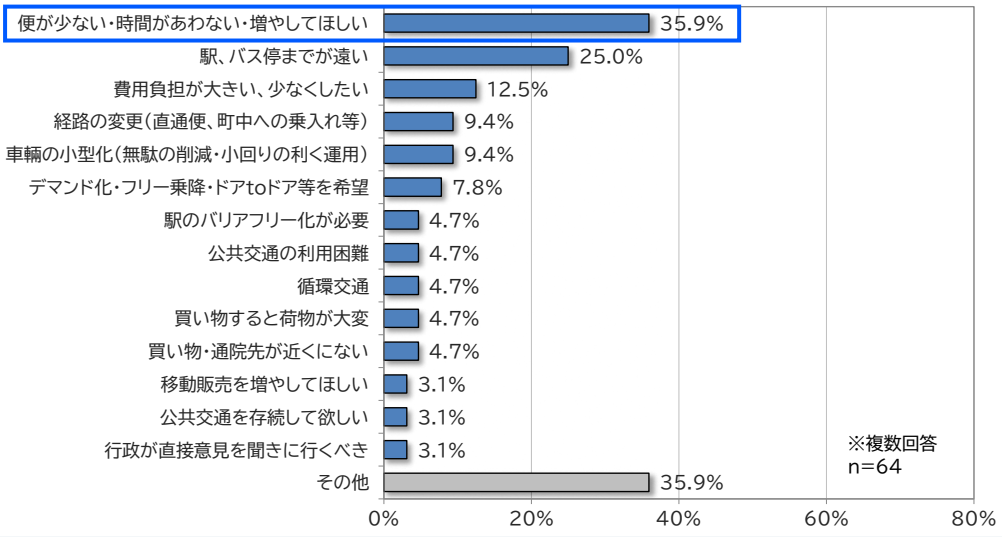
日常生活に関して困っていること



② 公共交通や移動に関する意見・要望

- 「便が少ない・時間があわない・増やしてほしい」といった意見が最も多くなっています。

鉄道・バスなどの公共交通や移動に関する意見・要望



5. 上位・関連計画と前計画の評価

1. 上位・関連計画

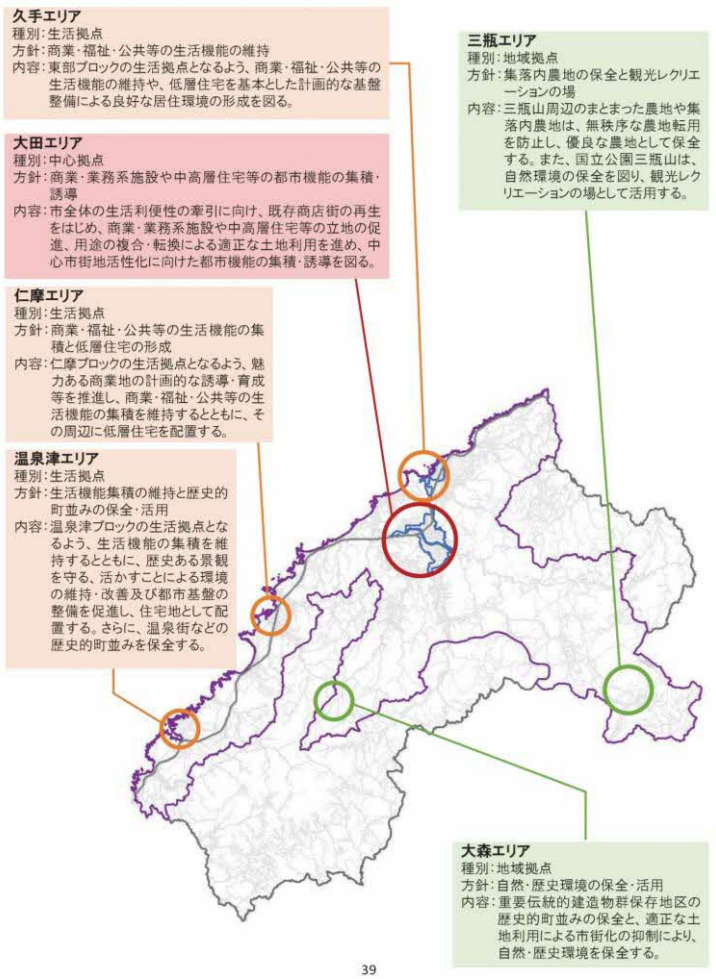
上位・関連計画における公共交通施策や方向性について以下の通り整理します。

【最上位計画】

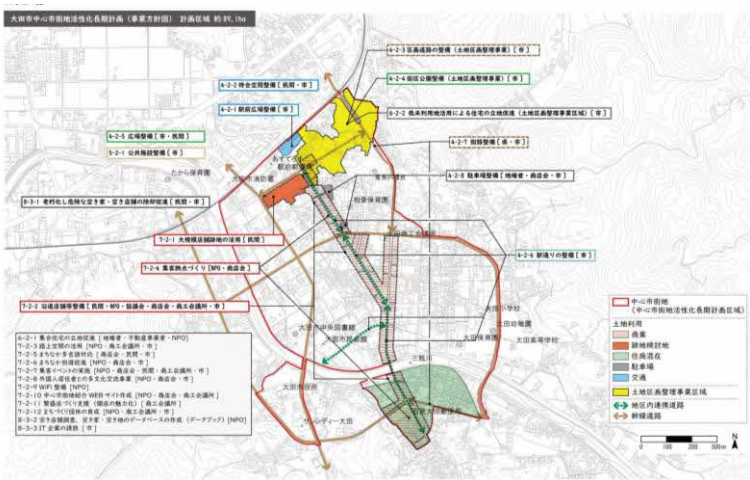
計画名	第2次大田市総合計画（基本構想及び後期計画）
計画の期間	令和5年度～令和8年度
基本理念	「かかわる」「踏み出す」「はぐくむ」
将来像	子どもたちの笑顔があふれ、みんなが夢を抱けるまち“おおだ”
基本姿勢	「共創」
公共交通に関連する施策（一部抜粋）	Ⅰ 産業づくり 1. 地域経済が活性化する環境づくり （2）JR大田市駅前周辺の中心市街地の活性化 ① 駅前周辺の活性化を図るため、空店舗対策や個性的な店舗の誘致、起業・創業による賑わいの創出に取り組みます。 ② 会議所や各商店会などの関係団体と連携し、駅前周辺の活性化に向け、「大田市中心市街地活性化長期計画」に基づき、より魅力的な商業空間を構築します。 Ⅳ 都市基盤づくり 2. 交流を支えるネットワークの形成 （3）地域交通の維持・確保 ① 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、市民への利用促進について意識啓発を図ります。 ② 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します。 Ⅵ 持続可能なまちづくり 2. 小さな拠点づくりの推進 （1）地域課題解決の仕組みづくり ② 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生活交通を確保する取り組みの支援を行います。

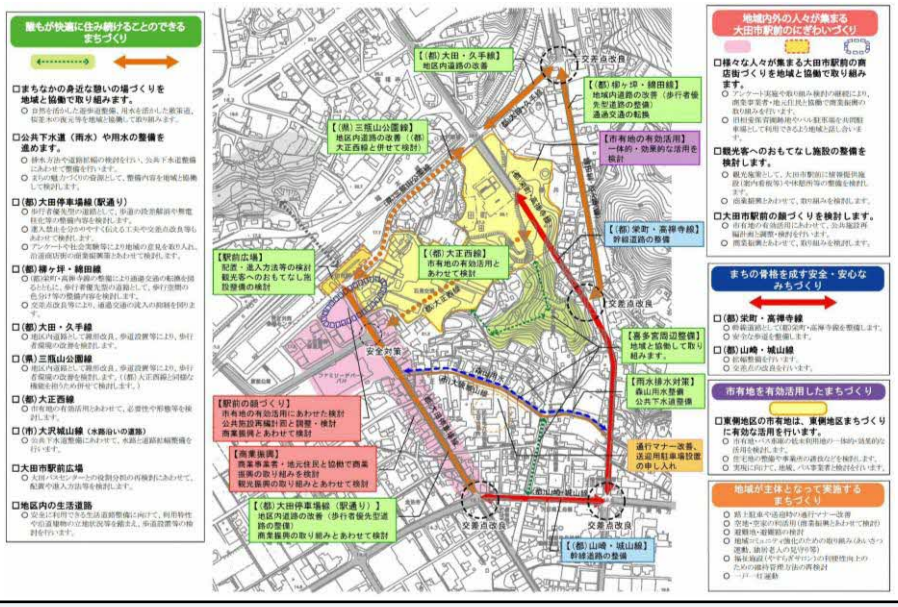
【上位計画】

計画名	大田市都市計画マスタープラン
計画の期間	平成20年度から概ね20年間
公共交通に関連する方針（一部抜粋）	第1章 全体構想 第3節 都市計画の基本目標　3. 将来都市構造 （1）拠点の方針 ・大田市駅周辺の中心拠点では、県央に位置する大田市の中核にふさわしい魅力ある拠点とし、商業・業務・文化等の都市機能の充実を図るとともに、中心市街地の計画的な整備や安全・安心の住宅地整備等により、快適な居住環境の形成を図る。 ・久手駅、仁万駅、温泉津駅周辺などの住商が近接した生活拠点では、地域の商業や福祉などの生活機能の充実により、生活利便性の向上を図る。 （2）連携の方針 ・JR山陰本線や国道9号、国道375号は、大田市の骨格をなす重要な軸として、利便性・安全性の確保や沿道土地利用の計画的な規制・誘導等により、広域的な連携の強化を図る。また、山陰道の整備により、有効的な広域交流の促進を図る。 ・中心拠点や生活拠点を中心に、都市間や地域間のネットワークを強化し、一体的な都市構造の構築を図る。 第4節 都市整備の方針　2. 道路・交通体系整備の方針 （5）公共交通 ・交通機関の円滑な乗り継ぎ強化、利便性の向上を図るため、JR駅の機能強化や利用促進に努める。 ・大田市生活交通確保対策実施計画に基づき、市民生活の利便性の確保のため、乗合いバス運行再編に併せ、デマンド型公共交通システムの導入を検討する。
将来都市構造	

計画名	大田市立地適正化計画
計画の期間	平成31年度(令和元年度)～令和20年度
公共交通に関連する方針(一部抜粋)	第5章　誘導区域について 5-3　都市機能誘導区域　5-3-3　各都市機能誘導区域の方向性と誘導施策 (1)駅前にぎわい地区(都市機能誘導区域) ①区域の方向性　JR大田市駅及び旧駅前共同店舗跡地、土地区画整理事業区域を含む、駅前商業エリアを都市機能誘導区域に位置付けます。 5-5　交通ネットワークの検討 ①区域の方向性　ネットワークの構築にあたっては、都市計画マスタープランの広域連携軸、都市間軸、地域間軸の位置付けと、地域公共交通網形成計画で示されているバス路線の「再編にあたっての各路線の機能分担の方向性」等を踏まえ、居住誘導区域・都市機能誘導区域や各地域拠点、集落拠点(まちづくりセンター)へのアクセスを図るために重要と考えられる道路を、生活上重要な道路「重要路線」として位置付け、整備・維持・保全を優先的に進めます。自家用車の利用による移動のしやすさに加え、自らは自家用車を運転しない高齢者等の交通弱者にとっても、生活利便施設等にアクセスすることができるよう、ネットワークを維持します。 ②誘導施策・取組　JR大田市駅とバスの交通ハブ機能の充実を図り、待合機能の強化や郊外拠点からのアクセス向上を図ります。併せて、中心市街地と郊外を結ぶネットワークを充実させ、周囲の店舗等へのアクセス向上を図ります。
各拠点の方針、内容	

【その他関連計画】

計画名	大田市中心市街地活性化長期計画
計画の期間	令和4年度～令和13年度
公共交通に関連する施策（一部抜粋）	4-2-1 駅前広場整理 • 都市計画道路整備による道路網の変更に合わせて、通過交通の流入をなくし、自動車による送迎のしやすさや快適なバス待合空間の整備、歩きやすい歩道など、快適で安全な駅前広場を整備する。 4-2-2 待合空間整備 • JRやバスセンターなど公共交通機関との連携強化を図り、利用者に快適な待合空間を整える。 [若手PJ提言]需要に応じて柔軟に運行する利用者主導型の交通
計画区域	

計画名	大田市駅周辺東側地区まちづくり計画
公共交通に関連する施策（一部抜粋）	地域内外の人々が集まる大田市駅前のにぎわいづくり • 様々な人々が集まる大田市駅前の商店街づくりを地域と協働で取り組みます。 • 観光客へのおもてなし施設の整備を検討します。 • 大田市駅前の顔づくりを検討します。
計画図	

計画名	大田市過疎地域持続的発展計画
計画の期間	令和3年度～令和7年度
公共交通に関連する施策（一部抜粋）	交通施設の整備、交通手段の確保 ①鉄道 1. 新型コロナウイルス感染症の影響による鉄道会社のダイヤ見直し後も、通学・通勤に影響が出ないよう島根県鉄道整備連絡調整協議会等を通じて要望を行い、市内における山陰本線のダイヤ維持に努める。 2. 観光資源の活用を図るため、PR活動等積極的に取り組み、利用の維持拡大を図る。あわせて、バス事業者と協力を図り、大田市駅からの乗り継ぎ等の利便性を高める。 3. 近年、地球温暖化対策の観点から、その重要性が見直されており、今後は自家用車から鉄道への利用転換を推進し利用促進を図るため、島根県鉄道整備連絡調整協議会等を通じて、JR西日本に対しサービスの維持・向上や、安全性の確保等について要望を行うとともに、地元で活用されている駅舎の利活用についても協力し、鉄道の維持・利用促進につなげる。 ②バス 1. 路線バス運行廃止に伴う、地方バス路線の維持確保対策を推進する。 2. 乗り合いタクシーやデマンド型交通等、地域の利用実態に即した生活交通手段の導入を図る。 3. スクールバスへの一般市民の利用等、一体的な運行システムの導入を図る。 4. 高齢者等の生活交通の確保支援（福祉タクシー等の利用支援）を行う。 5. 交通空白地のモビリティ確保のための、自治会等の地域輸送活動への支援を行う。 6. 利便性が高く効率的なバス路線を構築する。 7. タクシーを活用した救援事業を実施する。 生活環境の整備 （1）中心市街地活性化対策と連携を図り、大田市駅前周辺東側土地区画整理事業を実施するとともに、駅通りの整備など、大田市駅周辺の基盤整備を行い、民間が投資しやすい環境を整える。

計画名	第2期大田市まち・ひと・しごと創生総合戦略
計画の期間	令和2年度～令和6年度
公共交通に関連する施策（一部抜粋）	JR大田市駅前周辺の中心市街地の活性化 • 空店舗対策や個性的な店舗の誘致、起業・創業による魅力的な商業空間を創出する。 • 医療・福祉・買い物などの日常生活に必要な機能・サービス、公共施設の集約化や居住の誘導により、コンパクトで利便性の高い市街地の形成を目指す。 三瓶山観光戦略の再構築と石見銀山遺跡の活用 • 「歩く観光」と「多様な交通手段」の共存を目指し、IoT 技術とグリーンスローモビリティを活用した新たな交通手段の導入を推進する。 地域課題解決の仕組みづくり • 市民が主体となって地域課題（生活機能の確保、生活交通の確保、地域産業の振興、定住対策の促進）の解決を行うための研修会などを開催し、課題解決の取り組みや仕組みづくりを支援する。

2. 大田市地域公共交通網形成計画の評価

前計画における事業の実施状況及び目標の達成状況について、以下の通り評価・検証を行います。

① 事業の実施状況

- 4つの基本方針ごとに事業の実施状況を整理します。

施策実施状況（一部抜粋）

基本方針1　利便性が高く効率的な公共交通	
事業の実施状況	・川本線、仁万線の減便、大屋線の廃止【採算性向上のための見直し】 ・大森・大家線、川本線、粕淵線、大田・江津線、仁万線、波積線の一部ダイヤ改正【利便性向上のための見直し】 ・仁万線で小型路線バス車両（日野ポンチョ）が運行中 ・「久利・大屋地区デマンド型自治会輸送」「井田いきいきタクシー」「ほっと四岳ささえ」などの実施
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	
事業の実施状況	・要望に応じた待合環境の整備・改善（石見交通）、災害等により破損したバス停上屋の修繕（大田市） ・主要バス停において、各路線の行き先を表示した案内サインの掲示 ・三瓶山周辺において、縦走登山者の帰路のための路線バス案内サインの設置 ・救援事業の実施（富士第一交通） ・主要バス停における英語表記時刻表の掲示、ぎんざんカートの運行状況の発信（専用サイト・SNS）
基本方針3　いつまでも地域に存続する公共交通	
事業の実施状況	・住民が主体となった交通サービスを実施する地区における、住民と市による意見交換会の実施 ・毎月20日のノーマイカーデー継続実施 ・重点指導計画書に沿った個別指導の実施（石見交通） ・盲導犬協会の研修受講（JR・石見交通の共同実施）、車椅子介助研修の実施（石見交通） ・地域における公共交通の活動組織づくり（久利・大屋地区、井田地区、志学地区、湯里地区など）
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	
事業の実施状況	・定額乗合タクシーの運行（井田地区） ・「井田いきいきタクシー」におけるAIオンデマンド配車システムの導入 ・グリーンスローモビリティ「ぎんざんカート」の運行

② 数値目標の達成状況

- 基本方針1の「公共交通空白地域の居住人口割合」については、目標値には届かなかったものの、地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み等の開始により事業実施前と比較して改善しています。
- 基本方針2の「公共交通に関する情報を観光客に発信する仕組み」や基本方針3の「安全で信頼性の高い運行」について、市や交通事業者による取り組みが継続的に実施されており、目標達成となりました。
- 一方で、基本方針1の「路線バスに対する市の負担額」など、7つの項目について目標未達成となっています。

目標の達成状況

方針	評価指標	事業実施前の値	目標値	現状値	達成/未達成
基本方針1	路線バスに対する市の負担額	1億1千1百万円（平成26補助年度績）	1億円以下	1億2千7百万円（令和4年度実績）	未達成
	公共交通空白地域の居住人口割合	23%（平成22年国勢調査）	11%	17%（令和2年国勢調査）	未達成
	既存の交通資源を活かした通学手段の確保数	45%（全22校のうち10校（小・中各5校）において確保）	50%以上	42%（全21校のうち9校（小4校、中5校）において確保）	未達成
基本方針2	交通結節点のバス停における利用率	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）	現状より利用率を高める	21.0%	未達成
	タクシー救援事業等の導入事業者数	0社	全社（8社）	1社	未達成
	公共交通に関する情報を観光客に発信する仕組み	-	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	・大田市駅前の観光看板のリニューアル ・グリスロ運行状況の情報発信	達成
基本方針3	公共交通に関する住民との意見交換会の開催地域数	-	年1回（7ブロックごとの開催）	・コロナ禍ということもあり開催できず	未達成
	安全で信頼性の高い運行	-	交通事故ゼロを目指す	・交通事業者において、定期的な研修・指導を実施	達成
	地域と一緒に公共交通を考える推進体制の構築	-	5か所	8か所（地域運営組織の数）	達成
基本方針4	定額乗合タクシー定期券の購入者数	-	50人	38人（累計）	未達成
	公共交通指向への意識変容度合いの評価	-	10%	19.2%	達成

6. 大田市の地域公共交通を取り巻く現状と取り組むべき課題

1. 地域公共交通を取り巻く現状・問題点

① 人口減少と高齢化

- 市全体の人口が減少傾向である一方で、高齢化率は増加傾向にあり、山間部では高齢化率が60%を超える地域が点在しています。(P4)
- 高齢者の運転免許証の保有率が高い状況です。(P25)
- 市民の主な移動手段は自動車となっていますが、車などで自力で移動ができる高齢者等の中には運転に対する不安を抱える人も多く見られます。(P27、31)

② 移動ニーズと路線バスの運行状況

- 大田市の市街地周辺は移動の目的地となる施設が多く立地しており、市内の各ブロックから通院や買い物目的での移動があります。(P7、26)
- 市内では17路線の路線バスが運行されており、特に大田バスセンター～大田市立病院前間は多くの路線が乗り入れています。一方、イオンタウン大田までを周遊できる移動手段は少なくなっています。(P10～11、21)

③ 公共交通の利用者数の減少

- JR山陰本線と石見交通株式会社の路線バスは、利用者数が年々減少しています。(P9、13)
- 石見交通株式会社の路線バスや大田市生活バスにおいて、利用の少ない路線が複数存在しています。(P13～14)

④ 公共交通のサービス水準の地域差

- バス停から400m以上離れている地域または、予約型乗合交通※が導入されていない地域に暮らす人の割合は市全体の17.3%で、特に西部、三瓶、高山ブロックでその割合が高くなっています。(P18)
- タクシー営業所は沿岸部に集中しており、高山ブロックのほぼ全域がタクシー営業所から5km圏域外となっています。(P20)

※「井田いきいきタクシー」、「久利・大屋地区デマンド型自治会輸送」、「ほっと四岳ささえ」

⑤ 公共交通の確保に関する市民意識

- 住民アンケート調査結果より、市民のバスへの関心が低いことがうかがえます。(P28、30)

⑥ 現状サービスでは十分にカバーできていない高齢者の存在

- 交通事業者が運賃割引制度を実施していますが、バス停から離れて暮らすなど、公共交通を利用しにくい環境に暮らす人が一定数います。(P18、21)
- 自宅前に車がくれば自力で移動できる高齢者等は、タクシーの費用負担の大きさを移動に関する困りごととして挙げています。(P32)

⑦ 交通サービスの担い手不足と高齢化

- 担い手不足や高齢化が深刻化しており、市内の交通事業者では運行に必要な人員が確保できていない状況にあります。（P23）
- また、燃料費の高騰や新型コロナウイルス感染症拡大等の影響による需要の変化、「時間外労働の上限規制」の適用、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正などといった外部要因が事業の継続に影響を及ぼしています。

⑧ 児童・生徒の通学

- 市では、令和3年2月に策定した「大田市学校のあり方に関する実施計画」を見直し、小中学校の再編を進めることとしています。
- 高等学校の教員からは、公共交通を利用した生徒の通学に関して、運行本数が少ないため、待ち時間が長くなっている傾向があるといった声が寄せられています。

⑨ 点在する観光地と来訪者にとってわかりにくい利用環境

- 観光資源が市域全体に広く分布していますが、点在する観光地を周遊できる移動手段が不足しています。（P8）
- また、観光客の利用が多い鉄道駅やバス停において、来訪者の動線や視線を意識した案内が十分に行えていない状況が見られます。

⑩ 関係者間の連携不足による計画の推進力の弱さ

- 大田市地域公共交通網形成計画に挙げられた目標値について未達成の項目が見られます。（P40）
- 運賃割引制度や、利用促進・サービス向上のための施策は、交通事業者等の独自の事業によって実施されている状況です。（P21）
- また、一部地域では路線バスやコミュニティバスといった移動手段と地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組みの連携が十分ではない場合があります。

2. 取り組むべき課題

大田市の地域公共交通を取り巻く現状・問題点や上位関連計画における方向性を踏まえ、取り組むべき課題を以下の通り整理します。

	課題	内容	対応する問題点
1	幹線と支線の明確化	需要や地域のニーズに応じた持続可能な公共交通サービスを提供するため、幹線と支線の役割を明確にし、利便性の高い交通ネットワークを形成する必要がある。	②③
2	高齢者が利用しやすく地域の実情に即した移動手段の検討	支線は、高齢者が利用しやすく地域の実情に応じたサービスとして、自宅近くから利用できる乗合交通などのサービスを関係者との共創により検討する必要がある。 また、山間部などの施設が少なく市街地周辺までの距離がある地域においても、暮らしやすい環境を提供する必要がある。	①③④⑥
3	市街地周辺を周遊しやすい環境の構築	今後予定されている市庁舎移転による大田市駅周辺の開発も見据えて、市街地周辺の移動環境を整備し、大田市の中心拠点としての機能を強化していく必要がある。	②
4	高齢者等へのサポート	交通事業者等が実施している運賃割引制度等について、関係者間で連携し、周知・利用促進を推進する必要がある。	①⑥⑩
5	子どもたちが安心して学べる環境の整備	小中学校の児童・生徒の通学に関しては、今後予定される小中学校の再編・統合を見据えた、公共交通機関を含めた適切な通学手段の対応を検討する必要がある。 また、公共交通が主な通学手段となる高校生が通学しやすい環境の整備に向け、関係者間で検討する必要がある。	⑧
6	公共交通の事業性向上と担い手の確保	ドライバー等の公共交通サービスの担い手となる人材確保や人手を補うための支援が必要である。 また、利用者減少による売上減少や燃料費高騰等の経費増が事業に影響を及ぼしており、行政と事業者の連携による利用者への利用促進施策の展開や、売上増に向けた支援を検討する必要がある。	⑦
7	観光周遊を促進する移動環境の構築	市内の観光エリア間、エリア内での移動について、マイカーがなくても公共交通を利用して快適に観光できる環境をつくる必要がある。	⑨
8	戦略的な利用促進策の展開	市民の公共交通に対する興味関心を高め、公共交通に対する肯定的な意識の醸成を図る必要がある。	⑤⑩
9	関係者間の役割分担の明確化と共創による計画の推進体制の構築	持続可能な公共交通サービスの提供に向けて、関係者間の役割分担や連携・共創のあり方について、関係者間で話し合い、検討していく必要がある。 これにより、地域にある限られた人材や資源を有効に活用し、時代の変化に対応したより柔軟で持続可能な交通まちづくりを目指していく必要がある。	⑩

7. 目指す姿と基本目標

1. 基本理念

みんなで支える“おおだ”の公共交通

関係者の連携・共創のもと、みんなで利用して支える持続可能な公共交通を目指します。

2. 大田市の目指す姿（基本目標）

目標1.　みんなでつくり支える公共交通のあるまち

- 市民・事業者・行政など“おおだ”に関わるすべての人たちが一緒に汗をかき、公共交通をつくり支えている
- 各主体の役割分担と連携・共創が進み、持続可能な公共交通サービスの提供や地域づくりが行われている

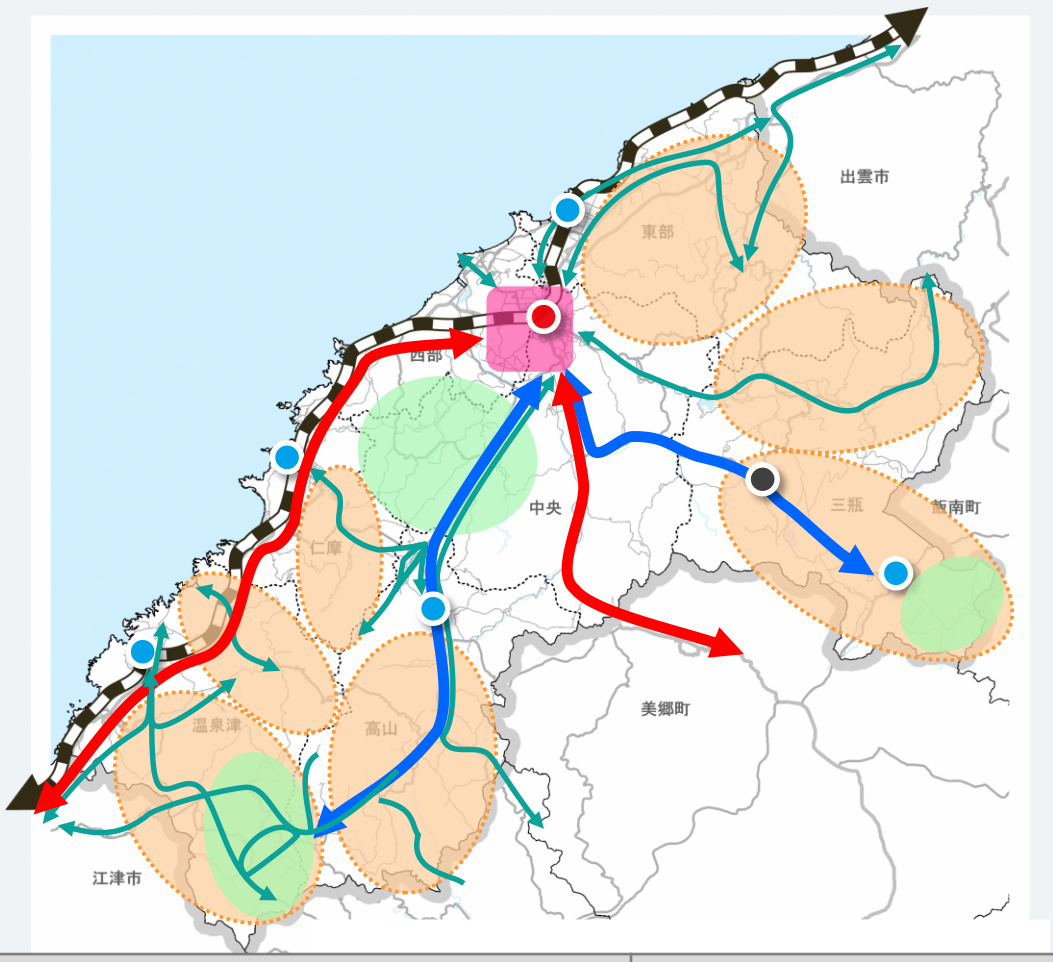
目標2.　だれもが気軽に利用しやすい公共交通のあるまち

- 住み慣れた地域から、マイカーがなくても地域の拠点や市街地周辺、市外へ移動し周遊できる
- 気軽に利用することのできる公共交通環境が整い、人との交流やにぎわいが促進され、だれもが元気で生きがいをもって暮らしている

目標3.　活力と魅力ある公共交通のあるまち

- 市内の交通事業者が、関係者との共創のもと新たな取り組みにもチャレンジし事業性を高めることで、活力をもって経営している
- 観光客や帰省客など、市外からの来訪者が安心して移動できる環境があり、“おおだ”に関わるすべての人たちに応援される公共交通がある

3. 将来の公共交通ネットワーク



凡例と区分		各交通の役割と考え方
幹線	鉄道	・沿岸部を中心に市内外をつなぐ
	広域幹線（バス）	・市内交通の骨格として、大田市駅を中心に市内の拠点間や市外とをつなぐ
	準幹線（バス）	・大田市駅を中心に、市内の拠点間や観光拠点とをつなぐ
支線	支線（定時定路線）	・幹線を補完する支線として、幹線や拠点に接続する
	地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み（予約型乗合交通）	
	予約型乗合交通など、新たな交通サービスを導入するエリア（予約型乗合交通）	
拠点等	中心拠点	・交通の拠点として鉄道と幹線、幹線同士など、様々な移動手段の乗継が行われる
	生活拠点、観光交流拠点	・生活や観光の拠点として施設等が集積し、幹線と支線の乗継が行われる
	乗継拠点	・幹線・支線の乗継が行われる
	市街地周辺エリア	・医療機関・商業施設等の機能が集積するエリア

8. 目標を達成するために行う施策・事業

1. 施策・事業の体系

大田市の目指す姿（基本目標）の実現に向けて、以下のような施策・事業を行います。

基本目標	施策	事業
[目標1] みんなで つくり支える 公共交通の あるまち	1. 路線バス等に対する 市民意識の醸成と利用促進	事業1-1 ターゲットを明確にした モビリティ・マネジメントの実施
		事業1-2 公共交通のイメージアップ
	2. 鉄道の利用促進	事業2-1 鉄道の利用環境向上と利用促進
	3. 地域公共交通を支える 体制の構築	事業3-1 計画推進のための 協議・調整の場づくり
[目標2] だれもが気軽に 利用しやすい 公共交通の あるまち	4. 地域公共交通ネットワークの 強化	事業4-1 幹線・支線の明確化と確保・維持
		事業4-2 路線バスの 運行見直し参考基準の設定と運用
	5. 地域との共創による 予約型乗合交通などの 導入推進	事業5-1 高齢者や来訪者が利用しやすい 予約型乗合交通などの導入推進
		事業5-2 地域等が主体となって行う 生活交通を確保する取り組みへの 支援のあり方の検討
	6. 市街地周辺の 利便性向上	事業6-1 大田市駅周辺の 待合環境整備の検討
		事業6-2 市街地周辺を走行する バス路線のルート見直しと 利便性向上
	7. 移動に関する 支援制度の展開	事業7-1 支援制度の周知徹底
	8. 通学しやすい環境づくり	事業8-1 小中学生のための スクールバス整備の検討
		事業8-2 高校生のための 通学環境整備の検討
[目標3] 活力と魅力ある 公共交通の あるまち	9. 公共交通の担い手確保と 事業性向上に向けた 取り組みの支援	事業9-1 公共交通の担い手の 確保・育成支援
		事業9-2 貨客混載や観光タクシーなど 新たな事業展開への支援の検討
	10. 公共交通の 運行情報の見える化	事業10-1 高校生と連携した オープンデータ化や利活用の検討
	11. 来訪者が移動しやすい 環境づくり	事業11-1 エリア内における 周遊手段の確立と検討

2. 施策・事業の内容

目標1. みんなでつくり支える公共交通のあるまち

施策1　路線バス等に対する市民意識の醸成と利用促進

事業1-1　ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメントの実施

- 施策2以降の関連する施策、事業とあわせてモビリティ・マネジメント※を実施します。この際、園児や小中高校生、高齢者、行政職員など、ターゲットを明確に設定し、対象に即した情報発信やはたらきかけを検討します。

※モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指す取り組みのこと。

＜ターゲットを明確にしたモビリティ・マネジメントの取り組み例＞
- 園児や小学生を対象にしたバスの乗り方や環境に関する教室
- 高校生の入学前に、支援制度や公共交通の運行情報の周知
- 高齢者が集まるサロンに合わせたバスツアーの開催
- 定時退社日に合わせたノーマイカーデーの実施

バスの乗り方教室 ▶
（石見交通株式会社）





事業1-2　公共交通のイメージアップ

- 市報やケーブルテレビ等を活用し、公共交通に関する情報を広く市民に周知するとともに、公共交通の応援者を増やすコンテンツづくりに取り組みます。



公共交通に関する情報発信の例 ▶
資料：交通政策情報発信誌「mooove!」（群馬県前橋市）

実施主体	大田市、交通事業者、地域住民、高等学校　等
実施スケジュール	（事業1-1）令和7年度～　（事業1-2）令和6年度～
関連する事業	事業4-1, 事業4-2, 事業6-1, 事業6-2, 事業7-1, 事業8-1, 事業8-2, 事業10-1

施策2　鉄道の利用促進

事業2-1　鉄道の利用環境向上と利用促進

- JR山陰本線について、引き続き路線バス等とのダイヤ接続を考慮し、利用環境を向上させ、通勤・通学利用の促進を図ります。
- 県や近隣市町村が取り組む鉄道の利用促進事業と連携した利用促進策の検討を進めます。
- 令和6年度から温泉津駅へ停車予定の「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」を契機とした、観光二次交通の整備や鉄道利用者向けの観光振興策、魅力発信等について交通事業者や発足が検討されているおもてなしチーム、地域住民との連携により検討を進めます。

▼ JR路線利用促進事業
（島根県鉄道整備連絡調整協議会）



資料：島根県HP

▼木次線利用促進事業（木次線利活用推進協議会）



資料：木次線利活用推進協議会HP

▼TWILIGHT EXPRESS 瑞風へのお出迎え活動





実施主体	大田市、交通事業者、地域住民
実施スケジュール	令和6年度～
関連する事業	事業4-1, 事業6-1, 事業8-2, 事業9-2, 事業10-1, 事業11-1

施策3　地域公共交通を支える体制の構築

事業3-1　計画推進のための協議・調整の場づくり

- 計画の着実な推進に向け、関係者間で協議・調整するためのワーキング会議等を設置します。

実施主体	大田市、交通事業者、地域住民、地域運営組織、社会福祉協議会　等
実施スケジュール	令和6年度～
関連する事業	事業4-2, 事業5-1, 事業5-2, 事業6-1, 事業9-1, 事業9-2

目標2. だれもが気軽に利用しやすい公共交通のあるまち

施策4　地域公共交通ネットワークの強化

事業4-1　幹線・支線の明確化と確保・維持

- 公共交通ネットワークを持続可能なものとするため、市内の各移動手段の役割を明確にするとともに、それぞれの確保・維持策を以下の通り定めます。

各交通の役割と確保・維持策【幹線】

区分	路線名	役割	確保・維持策
【幹線】 市内の拠点間または市外への移動を担う広域交通			
鉄道	JR山陰本線	・沿岸部を中心に市内外をつなぐ ・広域の通勤・通学や買い物・通院などのほか、観光客など来訪者の移動を担う	・交通事業者との協議のうえ、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する
広域幹線（バス）	**大田・江津線** （※大田市立病院～仁万駅～済生会病院）	・大田市駅を中心に市内の拠点間や市外とをつなぐ ・ブロック間または隣接する市町との間の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う	・**地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両補助）を活用**し、交通事業者と市との連携した取り組みにより、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する
	大田・江津線 （上記※以外の系統）		・交通事業者と市との連携した取り組みにより、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する
	粕渕線		
準幹線（バス）	**大森・大家線**	・大田市駅を中心に、市内の拠点間や観光拠点とをつなぐ ・ブロック間の通勤・通学や買い物・通院などのほか、観光客など来訪者の移動を担う	・交通事業者と市との連携した取り組みにより、現状のサービス水準を維持しながら、利用促進を強化する
	三瓶線		

【地域公共交通確保維持事業の必要性】

大田・江津線

- ▶ 大田市中心部と江津市中心部を結び市町間の移動を担う系統となっているが、大田市や交通事業者の経営努力のみで路線を維持することが難しいことから、地域公共交通確保維持事業の活用により引き続き運行を確保・維持する必要がある。

各交通の役割と確保・維持策【支線】

区分	路線名	役割	確保・維持策
【支線】 幹線を補完する支線としての役割を担う			
支線（定時定路線）	【石見交通】 ・山口線 ・大田市内・和江線 ・周布・江津線 ・仁万線 ・川本線 ・波根線 ・波積線 ・富山線 【大田市生活バス】 ・温泉津線 ・井田線 ・湯里線 ・大森線 【多伎循環バス】 ・富山線	・幹線を補完する支線として、幹線や拠点に接続する ・主に特定のエリアの通勤・通学や買い物・通院などのほか、観光客など来訪者の移動を担う	・交通事業者と市、地域等との連携により、利用促進を強化する ・通学利用のある路線では、通学時間帯の運行は確保しながら、必要に応じてサービス内容の見直しを検討する
支線（予約型乗合交通）	【地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組み】 ・井田いきいきタクシー ・久利・大屋地区デマンド型自治会輸送 ・ほっと四岳ささえ 【予約型乗合交通など、新たな交通サービスを導入するエリア】 ・その他、支線（定路線）の既存の路線を含むエリア	・幹線を補完する支線として、幹線や拠点に接続する ・主に特定の地区に暮らす住民を対象に、買い物・通院などの移動を担う	・交通事業者や市、地域等との連携により、利用促進を強化するとともに、地域のニーズや実情に即したより良い運行のあり方を検討する

地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用する路線

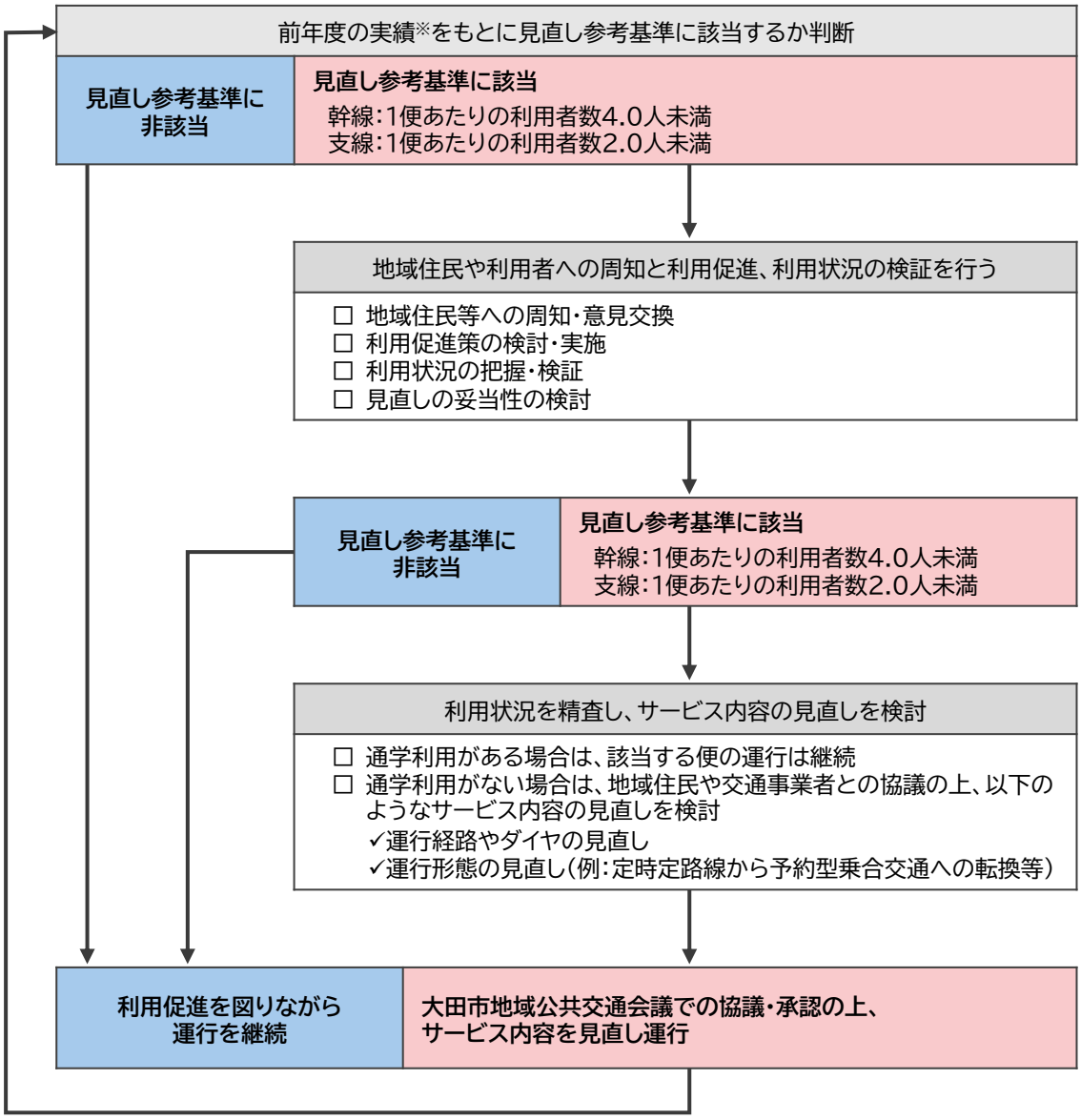


事業4-2　路線バスの運行見直し参考基準の設定と運用

- 持続可能な公共交通ネットワークの維持に向け、市内を走行する路線バスを対象として見直し参考基準を設定します。
- 便または路線が見直し参考基準に該当した場合、以下の流れに沿って見直しの必要性について検討し、必要に応じてサービス内容の見直しを行います。

路線バスの運行見直しの流れ

※実績は大田市地域公共交通会議において報告・協議



- 見直し参考基準に該当した便または路線は、住民等への周知・意見交換等を行いながら、運行経路やダイヤなど現行のサービス内容の見直しや、定時定路線から予約型乗合交通への転換などを検討します。
- 見直し参考基準に該当しない場合でも、新たに予約型乗合交通の導入を検討する場合などは、地域の関係者との共創・連携のもと見直しを進めます。

【運行の見直し参考基準】

幹線	広域幹線（バス）	大田・江津線、 粕渕線
	準幹線（バス）	大森・大家線、 三瓶線
	見直し参考基準	1便あたりの利用者数が4.0人を下回る便 （現行の実績値をもとに設定）
	評価時期	毎年度評価 （評価期間：10月～翌年9月）
支線	支線 （定時定路線）	山口線、大田市内・和江線、周布・江津線、仁万線、川本線、波根線、波積線、富山線、温泉津線、井田線、湯里線、大森線
	見直し参考基準	1便あたりの利用者数が2.0人を下回る便 （乗合交通として成立するための一定の利用があるか）
	評価時期	毎年度評価 （評価期間：10月～翌年9月）

実施主体	大田市、交通事業者、地域住民
実施スケジュール	令和6年度～
関連する事業	事業1-1, 事業1-2, 事業2-1, 事業3-1, 事業5-1

施策5　地域との共創による予約型乗合交通などの導入推進

事業5-1　高齢者や来訪者が利用しやすい予約型乗合交通などの導入推進

- 予約に応じてドアツードアで運行する予約型乗合交通など、新たな交通サービスについて関係者との共創・連携のもと導入を推進します。

予約型乗合交通の運行に関する基本的な考え方

公共交通ネットワークにおける位置づけ（路線バスとの役割分担）	• 幹線を補完する支線として、利用者の自宅から幹線や拠点に接続する • 特に大田市駅を中心に拠点間をつなぐ広域幹線、準幹線のバス路線が、当該ブロック内を運行している場合は、これら幹線に接続するための支線としての予約型乗合交通を運行する • 支線となる定時定路線のバスが運行している場合、事業1-2に示す見直し参考基準に基づき、路線バスの運行形態の見直しを含めて検討する（やむを得ず路線バスと重複したサービスとなる場合は、目安時刻や便数を定めるなどして、最低限のサービス水準にとどめる）
運行エリア	• 地区単位での運行を基本とするが、地理的条件や移動ニーズ等によっては、隣接する地区をまとめて運行エリアとするなど、地区を越えた運行も検討する • 予約型乗合交通を利用して、直接またはエリア内の拠点で幹線に乗り継ぎ、中心拠点まで出かけることを可能にする
運行方法	• 利用者は1～2時間前など、事前に電話やスマートフォンを使用して予約を行い、自宅近くから決められた目的地まで利用できる（友人宅など、エリア内であれば決められた目的地以外でも利用できることも検討する） • 時刻表をもたずに利用者の希望に応じて運行するオンデマンドによる運行のほか、地域の実情に応じて目安時刻（便）を設定して運行することも検討する
地域や関係者との共創・連携	• 地域運営組織や地域住民、目的地となる施設、社会福祉協議会などの関係者との共創による検討・導入により、利用者の利便性向上や利用促進を図る • 既存の交通事業者が運行業務を担うことを基本とするが、地域の実情に応じて、地域運営組織や地域住民等が運行業務を担うなど、持続可能な運行に向けた交通事業者と住民等の共創・連携を図る

事業5-2　地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組みへの支援のあり方の検討

- 地域運営組織等が実施する生活交通を確保する取り組みへの公的支援のあり方について、公平性の観点から支援方針の見直しを検討します。

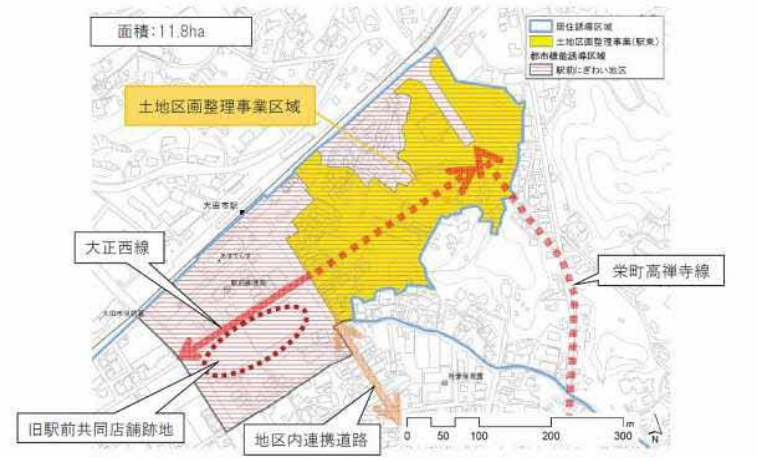
実施主体	大田市、交通事業者、地域住民、地域運営組織、社会福祉協議会　等
実施スケジュール	令和6年度～
関連する事業	事業3-1, 事業4-1, 事業4-2

施策6　市街地周辺の利便性向上

事業6-1　大田市駅周辺の待合環境整備の検討

- 大田市の中心拠点であり、大田市の顔ともいえるJR大田市駅周辺は「駅前にぎわい地区（都市機能誘導区域）」として指定されています。この大田市駅周辺において、マイカーではなく公共交通を利用して来訪できるよう、楽しく待てるにぎわい空間や待合環境の整備について検討を進めます。

▼駅前にぎわい地区（都市機能誘導区域）の方向性　（大田市立地適正化計画）



事業6-2　市街地周辺を走行するバス路線のルート見直しと利便性向上

- 市街地周辺の施設等をつなぎ、回遊性を高めるため、バス路線のルート見直しを行います。
- また、集積するバス路線がわかりやすく整理された共通時刻表の作成や、市街地周辺で利用できる共通乗車券（一日フリーパス）、鉄道と円滑に乗り継げるダイヤの設定などにより、市街地周辺の利便性向上を図ります。

▼バス路線のルート見直しエリアのイメージ



実施主体	大田市、交通事業者
実施スケジュール	（事業6-1）令和6年度～　（事業6-2）令和7年度～
関連する事業	事業1-1, 事業1-2, 事業2-1, 事業3-1, 事業8-2

施策7　移動に関する支援制度の展開

事業7-1　支援制度の周知徹底

- すでに交通事業者等で実施している運賃割引制度等について周知を徹底し、利用促進を進めます。

▼運賃割引制度（石見交通株式会社）



実施主体	大田市、交通事業者
実施スケジュール	令和6年度～
関連する事業	事業1-1, 事業1-2

施策8　通学しやすい環境づくり

事業8-1　小中学生のためのスクールバス整備の検討

- 「大田市学校のあり方に関する実施計画」に基づき、スクールバスの運行など小中学生の通学手段確保策について検討します。

事業8-2　高校生のための通学環境整備の検討

- 県立高校の最寄り駅周辺に鉄道やバス等の待ち時間に利用できる学習スペースの設置を検討します。また、大田市駅前のあすてらす館内のフリースペースに関して、学習スペースとして利用できることを周知していきます。

▼「島根県立男女共同参画センターあすてらす」のフリースペース



実施主体	大田市、教育委員会、高等学校　等
実施スケジュール	令和6年度～
関連する事業	事業1-1, 事業2-1, 事業6-1, 事業10-1

目標3. 活力と魅力ある公共交通のあるまち

施策9　公共交通の担い手確保と事業性向上に向けた取り組みの支援

事業9-1　公共交通の担い手の確保・育成支援

- 市内のバス会社やタクシー会社について、女性や外国人も含めた多様な担い手の雇用確保、免許取得の支援を行い、ドライバー等の公共交通の担い手の確保・育成に向けた取り組みを推進します。

▼ 就職フェアの取り組み（広島県バス協会）



資料：広島県バス協会HP

＜公共交通の担い手の確保・育成の支援例＞
- 就職フェアやUIターンフェア等でのPR
- 研修や免許取得に係る費用の補助
- 空き家等を活用した住居確保等の支援
- ドライバーによる観光ガイドや接遇研修の支援
- 多様な人材が働きやすい職場環境づくりに向けた支援

事業9-2　貨客混載や観光タクシーなど新たな事業展開への支援の検討

- 路線バスや予約型乗合交通を活用した貨客混載や、高付加価値な体験を提供する観光ガイド付きタクシーの運行など、新たな収益源になり得る事業を展開する交通事業者への支援を検討します。

▼ 観光タクシーの取り組み事例（富士第一交通）





資料：富士第一交通HP

実施主体	大田市、交通事業者
実施スケジュール	（事業9-1）令和6年度～　（事業9-2）令和7年度～
関連する事業	事業2-1, 事業3-1, 事業11-1

施策10　公共交通の運行情報の見える化

事業10-1　高校生と連携したオープンデータ化や利活用の検討

- 高等学校や交通事業者と連携し、公共交通に関するオープンデータの整備や利活用を検討し、公共交通の運行情報の見える化に取り組みます。
- 特に高校生を巻き込むことで、若い世代に身近な地域や公共交通の課題に関心をもってもらうとともに、若い視点から公共交通の利便性向上策を検討し多様な世代に愛される公共交通サービスを目指します。

▼ 高校生によるLINEを活用したバス利用状況を予想する情報発信（長崎県立長崎北高等学校）



資料：交通環境学習メールマガジン

＜高校生と連携したオープンデータの整備や利活用の検討例＞

- 公共交通に関する課題授業の開催
- 交通まちづくりに関するワークショップの開催
- 公共交通を研究題材とした授業・研究活動の実施
- 通学で利用する路線バス等のGTFSデータの更新
- 高校生が考える公共交通情報の発信に関する検討　等

実施主体	大田市、交通事業者、高等学校
実施スケジュール	令和7年度～
関連する事業	事業1-1, 事業1-2, 事業2-1, 事業8-2

施策11　来訪者が移動しやすい環境づくり

事業11-1　エリア内における周遊手段の確立と検討

- 石見銀山、三瓶山、温泉津などの市を代表する観光エリアにおいて、エリア内での周遊手段の確立に向け、関係者との協議を進めます。周遊手段としては、電気自動車を導入するなど脱炭素化に向けた取り組みも視野に入れ検討します。
- 観光MaaS※など、来訪者が利用しやすいサービスについて導入を検討します。

※MaaSとは、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスについて、検索・予約・決済等を一括で行えるサービスのこと。

▼ グリーンスローモビリティ「ぎんざんカート」の運行情報発信（大田市大森地区）

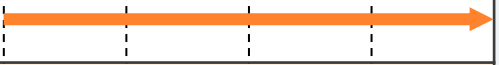


実施主体	大田市、交通事業者
実施スケジュール	令和7年度～
関連する事業	事業2-1, 事業9-2

9. 施策の実施スケジュール

各施策の実施スケジュールについて以下の通り整理します。

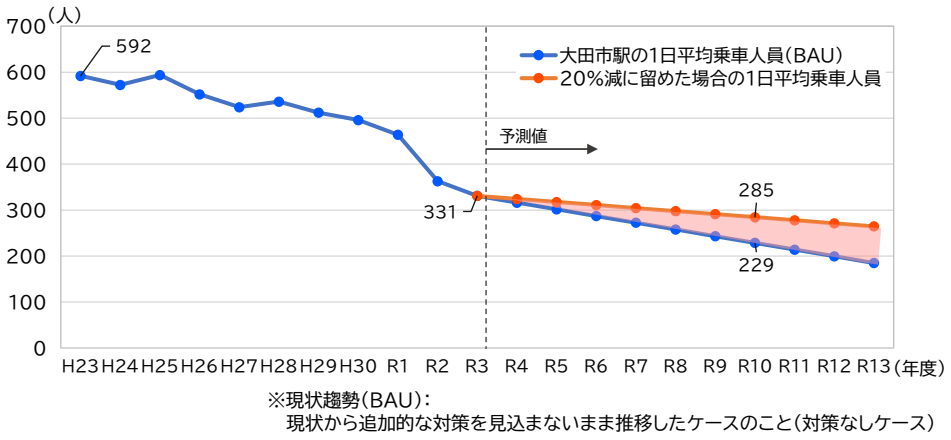
施策	実施スケジュール				
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
［目標1］ みんなでつくり支える公共交通のあるまち					
1. 路線バス等に対する市民意識の醸成と利用促進					
事業1-1 ターゲットを明確にした モビリティ・マネジメントの実施		→	→	→	→
事業1-2 公共交通のイメージアップ	→	→	→	→	→
2. 鉄道の利用促進					
事業2-1 鉄道の利用環境向上と利用促進	→	→	→	→	→
3. 地域公共交通を支える体制の構築					
事業3-1 計画推進のための協議・調整の場づくり	→	→	→	→	→
［目標2］ だれもが気軽に利用しやすい公共交通のあるまち					
4. 地域公共交通ネットワークの強化					
事業4-1 幹線・支線の明確化と確保・維持	→	→	→	→	→
事業4-2 路線バスの 運行見直し参考基準の設定と運用	→	→	→	→	→
5. 地域との共創による予約型乗合交通などの導入推進					
事業5-1 高齢者や来訪者が利用しやすい 予約型乗合交通などの導入推進	→	→	→	→	→
事業5-2 地域等が主体となって行う 生活交通を確保する取り組みへの 支援のあり方の検討	→	→	→	→	→
6. 市街地周辺の利便性向上					
事業6-1 大田市駅周辺の待合環境整備の検討	→	→	→	→	→
事業6-2 市街地周辺を走行する バス路線のルート見直しと利便性向上		→	→	→	→
7. 移動に関する支援制度の展開					
事業7-1 支援制度の周知徹底	→	→	→	→	→
8. 通学しやすい環境づくり					
事業8-1 小中学生のための スクールバス整備の検討	→	→	→	→	→
事業8-2 高校生のための通学環境整備の検討	→	→	→	→	→

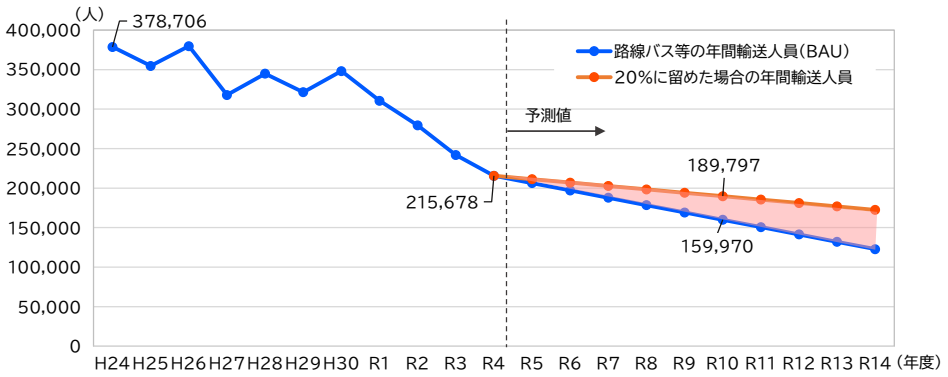
施策	実施スケジュール				
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
［目標3］ 活力と魅力ある公共交通のあるまち					
9. 公共交通の担い手確保と事業性向上に向けた取り組みの支援					
事業9-1　公共交通の担い手の確保･育成支援					
事業9-2　貨客混載や観光タクシーなど 新たな事業展開への支援の検討					
10. 公共交通の運行情報の見える化					
事業10-1　高校生と連携した オープンデータ化や利活用の検討					
11. 来訪者が移動しやすい環境づくり					
事業11-1　エリア内における 周遊手段の確立と検討					

10. 計画の評価指標と進捗管理

1. 評価指標の設定

本計画に位置づけた施策の達成状況を把握するため、以下の評価指標を設定します。

評価指標①	**JR大田市駅の1日平均乗車人員**
指標の定義	JR大田市駅における1日あたり平均乗車人員
現状値	331人（令和3年度）
目標値	285人（令和10年度）
目標値の考え方	• JR大田市駅の1日平均乗車人員は平成23年度から令和3年度までの10年間で44.1%減少しており、今後10年間も同様に減少すると考えた場合、令和10年度時点の1日平均乗車人員は229人と予測される。 • 利用促進策の実施によって減少幅を現状の半分程度の約20%に抑え、令和10年度時点の1日平均乗車人員を285人にすることを目標とする。  ※現状趨勢(BAU)： 現状から追加的な対策を見込まないまま推移したケースのこと(対策なしケース)

評価指標②	**路線バス等の利用者数**
指標の定義	【幹線・支線（定時定路線）】 • 石見交通株式会社が運行する路線バスの年間輸送人員 • 大田市生活バス温泉津線の年間輸送人員 【支線（予約型乗合交通）】 • 地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組みにおける輸送人員（湯里あいのりタクシー、便利屋タクシーを除く） • 予約型乗合交通など、新たな交通サービスにおける輸送人員
現状値	216,889人/年 （令和4年度） 内訳）幹線・支線（定時定路線）…215,678人/年、支線（予約型乗合交通）…1,211人/年
目標値	190,000人/年 （令和10年度）
目標値の考え方	• 幹線・支線（定時定路線）の年間輸送人員は平成24年度から令和4年度までの10年間で43.0%減少しており、今後10年間も同様に減少すると考えた場合、令和10年度時点の年間輸送人員は約160,000人になる。 • 利用促進やサービス内容の見直しによる利便性向上等によって、減少幅を現状の半分程度の約20%に抑え、令和10年度時点の年間乗車人員を190,000人にすることを目標とする。 

評価指標③	**公共交通に対する財政負担**
指標の定義	公共交通※に対する市の財政負担額の合計
現状値	126,983千円 （令和4年度） （※石見交通株式会社が運行する路線バス、大田市生活バス温泉津線、井田いきいきタクシー、多伎循環バスの運行に対する補助）
目標値	126,983千円 （令和10年度） （※の運行に対する補助、地域等が主体となって行う生活交通を確保する取り組みへの支援）
目標値の考え方	人口減少と公共交通利用者の減少に伴い、公共交通に対する財政負担は増加傾向にあるが、サービス内容の見直し等によって財政負担を抑制する。

評価指標④	**路線バスの収支率**
指標の定義	石見交通株式会社が運行する路線バスの収支率
現状値	33.6%（令和4年度）
目標値	33.6%（令和10年度）
目標値の考え方	利用者増による経常収益の増加や、サービス内容の見直し等による経常費用の削減を目指すが、人件費や燃料費などの運行経費の増加も予想されることから、現状より悪化させないことを目標とする。

評価指標⑤	**バス停から400m以上離れている地域または、 予約型乗合交通が導入されていない地域に暮らす人の割合**
指標の定義	市の総人口に占める、バス停から400m以上離れている地域または、予約型乗合交通※が導入されていない地域に暮らす人の割合 ※「井田いきいきタクシー」、「久利・大屋地区デマンド型自治会輸送」、「ほっと四岳ささえ」
現状値	17.3%（令和2年国勢調査）
目標値	8.7%以下（令和7年国勢調査）
目標値の考え方	予約型乗合交通など、新たな交通サービスの導入によりバス停から400m以上または予約型乗合交通が導入されていない地域に暮らす人の割合を現在の半分以下に削減する。

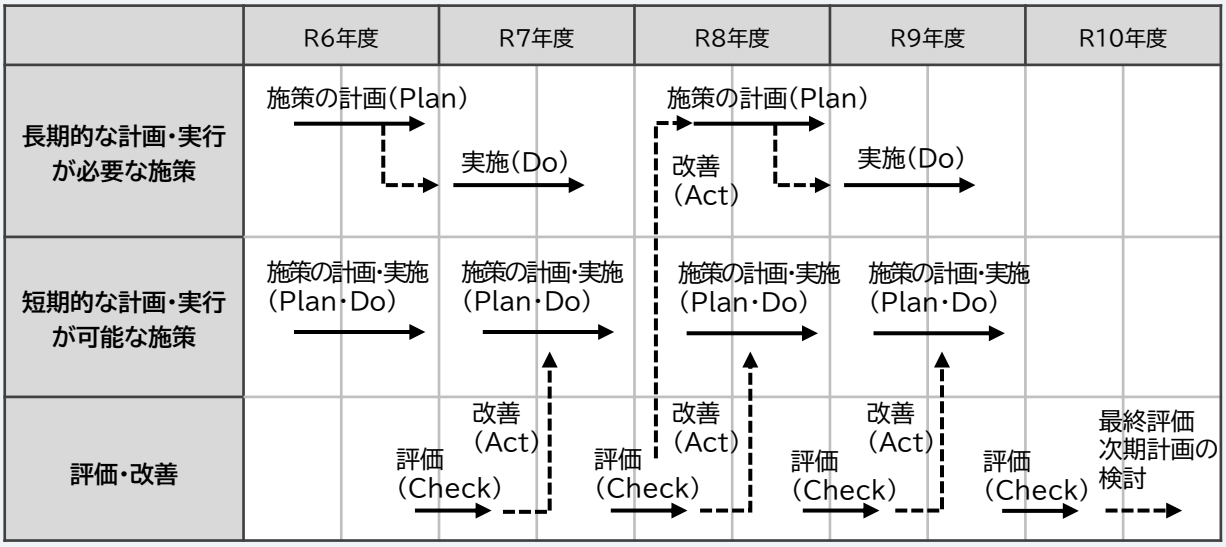
評価指標⑥	**予約型乗合交通など、新たな交通サービスの導入状況**
指標の定義	地域との共創によって予約型乗合交通などを導入した地域数
現状値	4地域［久利・大屋・志学・井田（令和4年度）］
目標値	6地域（令和10年度）
目標値の考え方	総合計画における地域運営組織の目標設置数（12地域）の半数で導入を目指す。

評価指標⑦	**モビリティ・マネジメントの実施回数**
指標の定義	• 乗り方教室やバスツアーの実施数 • 市報等における公共交通に関する情報発信数
現状値	13回（令和5年度）
目標値	15回以上（令和10年度）
目標値の考え方	市民向けの情報発信に継続的に取り組み、公共交通への興味関心を高める。

2. 計画の実施とモニタリング

- 本計画は、行政・交通事業者・地域住民・その他多様な主体が役割分担しながら連携・共創し、PDCAサイクルに基づいて推進します。
- 長期的な計画・実行が必要な施策、短期的な計画・実行が可能な施策それぞれで、施策の計画（Plan）と実施（Do）を行います。
- また、毎年度定期的に施策の実施状況や目標の達成状況について評価・検証（Check）を行い、この内容を踏まえて改善（Act）を行いながら、次期施策の計画・実施へとつなげていきます。
- 計画の最終年度（令和10年度）には、施策の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。
- なお、本計画の施策内容などは、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。

【計画の管理・評価のスケジュール】



参考資料

1. 大田市地域公共交通協議会における計画の検討経緯

実施事項・会議名	実施日・開催日	実施内容・議題
民生委員アンケート調査	令和5年7月18日(火)～ 令和5年8月18日(金)	各地区の実情を把握する民生委員を対象として、高齢者等の日常生活や移動に関する課題のほか、公共交通に対する意見等を把握することを目的として実施
住民アンケート調査	令和5年8月2日(水)～ 令和5年8月18日(金)	市民の通院や買い物の移動実態や、公共交通の利用頻度やニーズ、改善点、今後の公共交通政策への意向等を把握することを目的として実施
医療機関・商業施設・ 高等学校へのヒアリング調査	令和5年8月21日(月)～ 令和5年8月29日(火)	施設利用者や生徒の移動手段のほか、公共交通に対する意見等を把握することを目的として実施
交通事業者へのヒアリング調査	令和5年8月18日(金)～ 令和5年9月6日(水)、 令和5年10月7日(土)、 令和5年11月7日(火)、 令和5年12月26日(火)	市内のバス事業者、タクシー事業者等を対象として、詳細な利用状況のほか、事業状況や運行における課題等を把握することを目的として実施
庁内関係課へのヒアリング調査	令和5年10月4日(水)～ 令和5年10月23日(月)	関係各課での施策の実施状況、計画策定にあたって考慮すべき事項等を把握することを目的として実施
地域運営組織へのヒアリング調査	令和5年12月26日(火)	生活交通を確保する取り組みを行う地域運営組織を対象として、取り組みの概要や利用状況のほか、地区内の高齢者等の移動に関する課題等を把握することを目的として実施
令和5年度第1回 大田市地域公共交通協議会	令和5年9月26日(火)	・大田市地域公共交通協議会規約の改正について ・大田市地域公共交通計画について
令和5年度第2回 大田市地域公共交通協議会	令和6年1月30日(火)	・大田市の地域公共交通に関わる現状・問題点 ・大田市の地域公共交通に関わる問題点と取り組むべき課題 ・大田市の目指す姿と基本目標(案)・将来ネットワーク(案)
令和5年度第3回 大田市地域公共交通協議会	令和6年2月21日(水)	・大田市地域公共交通計画(素案)について

実施事項・会議名	実施日・開催日	実施内容・議題
令和6年度第4回 大田市地域公共交通協議会	令和6年4月26日(金)	・大田市地域公共交通計画(案)について
パブリックコメント		
令和6年度第5回 大田市地域公共交通協議会		

2. 大田市地域公共交通協議会規約

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、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び交通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となる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）交通計画等の策定及び変更に関すること。

（2）交通計画等の実施に係る連絡調整に関すること。

（3）交通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）幹事　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。

（役員の任務）

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。

附　則

この規約は、令和5年9月26日から施行する。

3. 大田市地域公共交通協議会（令和6年度） 委員名簿

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	大田市駅長	佐藤　篤司	
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	水田　雄士	
5		島根県県央県土整備事務所大田事業所	所長	板倉　広樹	
6		大田市建設部事業推進課（道路）	国県 事業推進係長	福井　庸子	
7	公安委員会	島根県大田警察署	署長	吾郷　弘章	
8	利用者	大田市自治会連合会	会長	安藤　彰浩	
9		大田市社会福祉協議会地域福祉課	課長	飯田　啓介	
10		大田市民生児童委員協議会	副会長	宇谷　裕子	
11		大田市男女共同参画推進委員会	会長	小川　洋子	
12		大田商工会議所	専務理事	尾田　英夫	
13		銀の道商工会	会長	小川　良知	
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	首席運輸 企画専門官	鬼村　まり子	
16		島根県地域振興部交通対策課	地域交通 第一係主任	松田　敏史	
17		島根県交通運輸産業労働組合協議会	執行委員長	加田　章	
18	大田市	大田市政策企画部（交通対策）	部長	下垣　英樹	会長
19		大田市総務部総務課（防災・交通安全）	総務財産係 主任	和田　薫	
20		大田市産業振興部観光振興課（商工・観光）	観光振興係長	三島　貴子	
21		大田市健康福祉部地域福祉課（福祉）	課長補佐	藤井　由香	
22		大田市教育部学事・魅力化推進室（教育）	室長	山根　あずさ	

4. 用語集

	用語	内容
あ	オープンデータ	インターネット等を通じて誰もが自由にアクセスでき、利用（加工、編集、再利用）できる形で公開されたデータのこと。
か	観光二次交通	拠点となる空港や鉄道駅から観光地までをつなぐ交通のこと。
	共創	多様な立場の主体が連携して新しい価値を共に創り上げていくこと。
	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できる電動カートを活用した小さな移動サービス。脱炭素化をはじめとした様々な交通課題を解決することが期待されている。
	現状趨勢	現状から追加的な対策を見込まないまま推移したケースのこと（対策なしケース）。
さ	時間外労働の上限規制	働き方改革により導入された、時間外労働の上限に対する規制制度のこと。自動車運転業務については、2024年3月31日まで上限規制の適用が猶予されていた。
	GTFS	経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された公共交通に関する世界標準のデータフォーマットのこと。
	自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）	労働基準法では規制が難しいトラック、タクシー、バスなどの自動車運転者が行う業務について、拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたもの。
た	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成や様々な事業に関する措置について定めた法律。
	定時定路線	時刻表を定め、決められた時間・ルートを走行し、停留所から乗車する輸送サービスのこと。
	デマンド型交通	利用者の予約に応じて運行する輸送サービスのこと。
ま	MaaS	複数の公共交通やそれ以外の移動サービスについて、検索・予約・決済等を一括で行えるサービスのこと。
	マスタープラン	各分野に関する基本的な方針を定めた計画。
	モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指す取り組みのこと。

大田市地域公共交通計画

［発行年月］　令和6年6月

［発行］　大田市政策企画部まちづくり定住課

〒694-0064　島根県大田市大田町大田口1111番地
TEL :0854-83-8172