

浜田市地域公共交通計画

～未来の市民生活を支える地域公共交通～



令和6年2月



浜田市

市長メッセージ



地域公共交通は、市民生活を支える必要不可欠な社会基盤であります。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車を移動手段の主軸とするライフスタイルの定着などから利用者は減少傾向にあり、これに伴う路線の廃止や縮小、サービスの低下で更なる利用者減少を招いています。

また、利用者数の減少に加えて、近年は、交通事業者の運転者不足や新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化、社会情勢による物価高騰などにより地域公共交通を取り巻く環境は、ますます厳しいものになっております。

一方、地域公共交通は、自身で移動手段を持たない市民の通院・通学や買物などの日常生活において欠かせない移動手段であり、将来にわたって維持・確保することがこれまで以上に重要になっております。

こうした背景を踏まえ、利便性・効率性を確保しながらも、持続可能な地域公共交通を構築するため、『未来の市民生活を支える地域公共交通』を基本方針とする浜田市地域公共交通計画を策定しました。

本計画に掲げる事業を推進するためには、市民の皆様、交通事業者、行政等が一体となって取り組む必要があります。多様な主体の相互協力の下、未来につなげる地域公共交通を目指してまいります。

結びに、本計画の策定に当たり、多大なお力添えを頂いた浜田市地域公共交通活性化協議会の委員の皆様を始め、貴重なご意見・ご提案を頂きました関係者の皆様、市民の皆様に心から厚くお礼申し上げます。

令和6年2月

浜田市長 久保田 章 市

目 次

はじめに	1
第1章 浜田市の現状整理	3
1 人口と高齢化率	3
2 移動の目的地となる立地状況	7
3 地域の道路網	11
4 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	12
第2章 地域公共交通の現状整理	15
1 地域公共交通の整備状況	15
2 地域公共交通の利用状況	20
3 その他の移動手段・移動支援施策の状況	28
4 地域公共交通に係る収支・財政負担の状況	32
5 交通事業者の現状	34
第3章 市民の移動実態・地域公共交通に対する意識・ニーズ	36
1 市民アンケート調査の概要	36
2 回答者の属性	36
3 移動の状況	37
4 地域公共交通の利用状況	43
5 敬老福祉乗車券の利用状況	45
6 今後の浜田市における地域公共交通の維持確保や取組への意向	46
第4章 地域公共交通に関する課題整理	48
1 第2次公共交通再編計画における事業とその実施状況	48
2 地域公共交通の課題	51
第5章 計画の基本方針と目標	53
1 計画の基本方針	53
2 計画の目標	53
3 地域公共交通ネットワークのイメージと位置付け・役割	54
第6章 計画に掲げる事業	56
1 「市民の生活を支える地域公共交通（目標1）」に対応する事業	56
2 「人にやさしい地域公共交通（目標2）」に対応する事業	58
3 「未来につなげる地域公共交通（目標3）」に対応する事業	59
4 「持続可能な地域公共交通（目標4）」に対応する事業	61
第7章 計画のモニタリング方法と評価指標	62
1 目標に対する評価指標	62
2 計画の達成状況に関する進捗管理	64
運行路線一覧（令和6（2024）年4月時点）	65
計画策定の経過	68
浜田市地域公共交通計画活性化協議会委員名簿	69
用語解説	70

はじめに

■ 計画策定の背景・目的

本市では、平成 31（2019）年 3 月に策定した「第 2 次浜田市地域公共交通再編計画（以下「第 2 次公共交通再編計画」という。）」に基づき、公共交通空白地への対応や市街地を中心とした路線再編、敬老福祉乗車券制度の導入や地域公共交通の利用環境整備等に取り組んできました。一方で、少子高齢化や人口減少、これらに起因した利用者の減少のほか、運転者の不足や高齢化等の問題など地域公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況です。

また、令和 2（2020）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等の一部を改正する法律」において、令和 6（2024）年 6 月末までに地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープランとなる計画「地域公共交通計画」（法定計画）を策定することが努力義務となりました。

これらのことから第 2 次公共交通再編計画の更新のタイミングも踏まえて、効率的かつ効果的で持続可能な交通体系の構築を目的に、今後の取組における指針となる地域特性に応じた新たな「地域公共交通計画」を策定することとしました。

■ 計画の位置付け

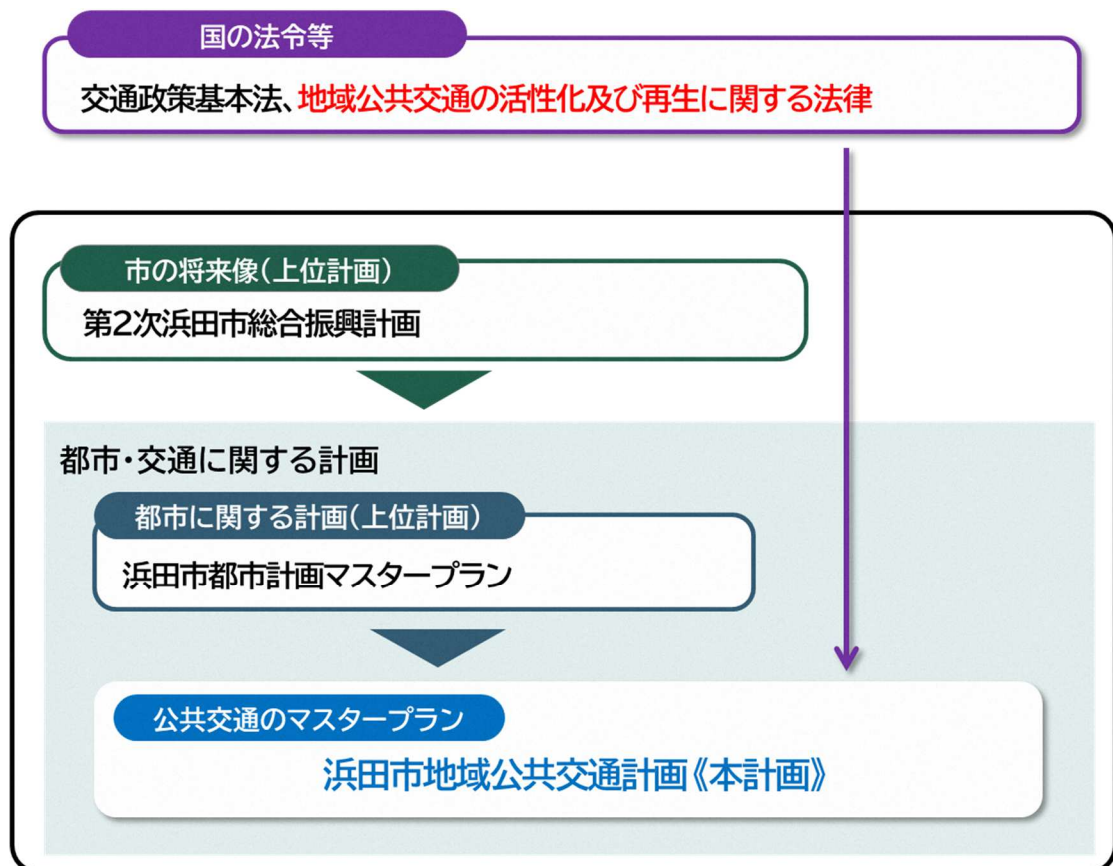


図 1 地域公共交通計画の位置付け

■ 計画期間

令和 6（2024）年度から令和 11（2029）年度までの 6 年間とします。

■ 計画の範囲

浜田市全域

■ SDG s（持続可能な開発目標）の理念と地域公共交通について

SDG sとは「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称で、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。SDG sは、17 の目標とそれに紐づく 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを目指し、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する総合的な取組が示されています。

本計画では SDG s の理念を取り込み、本市の実情に合わせた目標を設定し、多種多様な取組を通じて SDG s の目標を達成していくことを目指します。



図 2 SDG s（持続可能な開発目標）

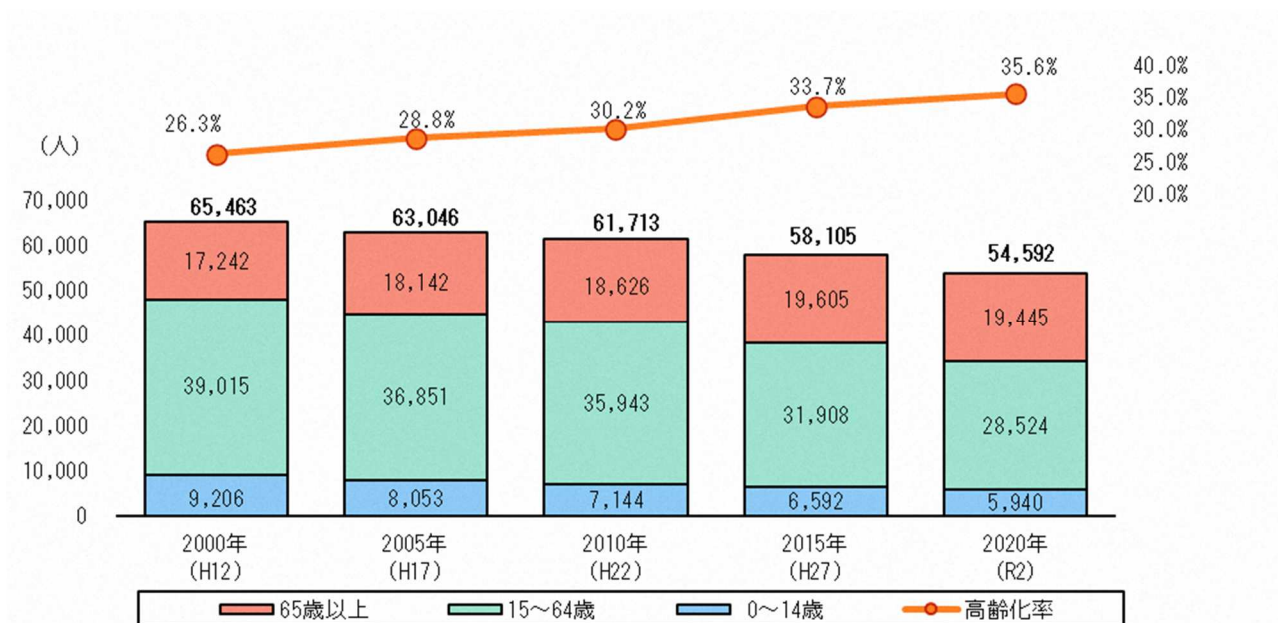
第1章 浜田市の現状整理

1 人口と高齢化率

(1) 人口動向

ア 人口推移

- 令和2（2020）年国勢調査の人口は約54,592人と、平成22（2010）年からの10年間で約7,100人（約12%）減少しています。
- 令和2（2020）年の高齢化率（65歳以上の人口割合）は35.6%と、平成22（2010）年からの10年間で5.4ポイント上昇しており、高齢化が進んでいる状況です。
- 地域別の人口について、令和2（2020）年までの10年間の増減率で見ると、旭地域と弥栄地域が20%台以上と大きく減少しています。
- 令和5（2023）年9月時点の住民基本台帳での総人口は49,907人となっており、現時点で50,000人を下回っている状況です。



資料：国勢調査、令和4（2022）年度統計はまだ

図3 人口推移

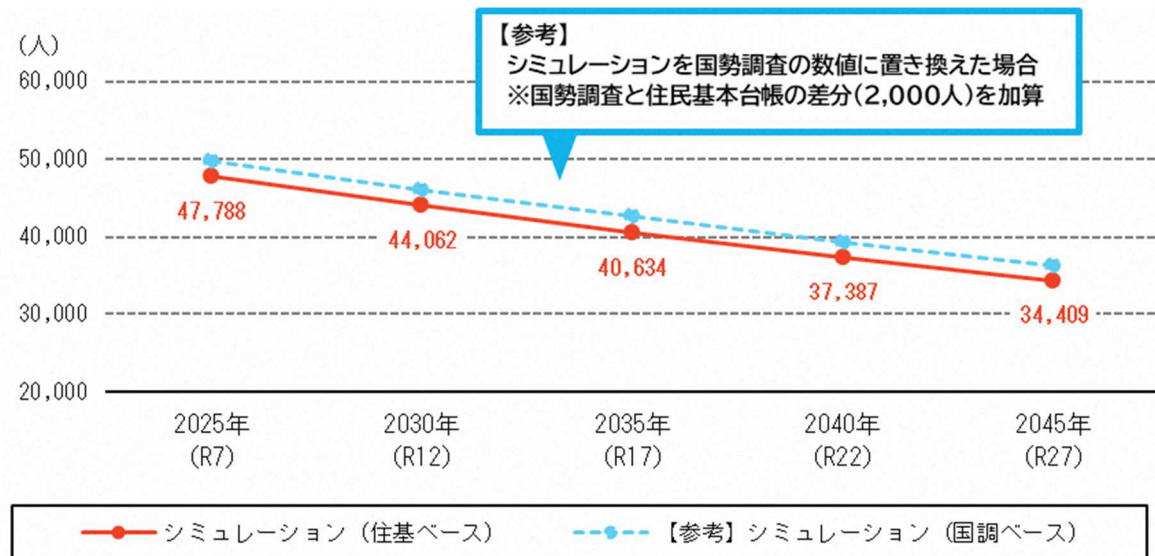
表1 地域別人口

地域	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)	増減比	
					2010年 (H22)比	2015年 (H27)比
浜田	45,910	43,905	41,777	39,370	-10.3%	-5.8%
金城	4,976	4,622	4,426	4,088	-11.6%	-7.6%
旭	2,978	4,888	4,243	3,510	-28.2%	-17.3%
弥栄	1,612	1,494	1,343	1,168	-21.8%	-13.0%
三隅	7,570	6,804	6,316	6,456	-5.1%	2.2%
浜田市全体	63,046	61,713	58,105	54,592	-11.5%	-6.0%

資料：国勢調査

イ 人口シミュレーション

- 第2次浜田市総合振興計画（以下「総合振興計画」という。）では、住民基本台帳をベースとした人口シミュレーション（人口推計）を行っており、令和12（2030）年には総人口は44,062人まで減少すると予想しています。



資料：第2次浜田市総合振興計画（人口ビジョン）

図4 人口シミュレーション

(2) 人口分布

- 浜田駅を中心に市街地が形成されるとともに、国府地区から周布地区にかけて国道 9 号及び JR 山陰本線沿線に人口が集積しています。
- 金城支所、旭支所及び三隅支所周辺にも集積がみられます。

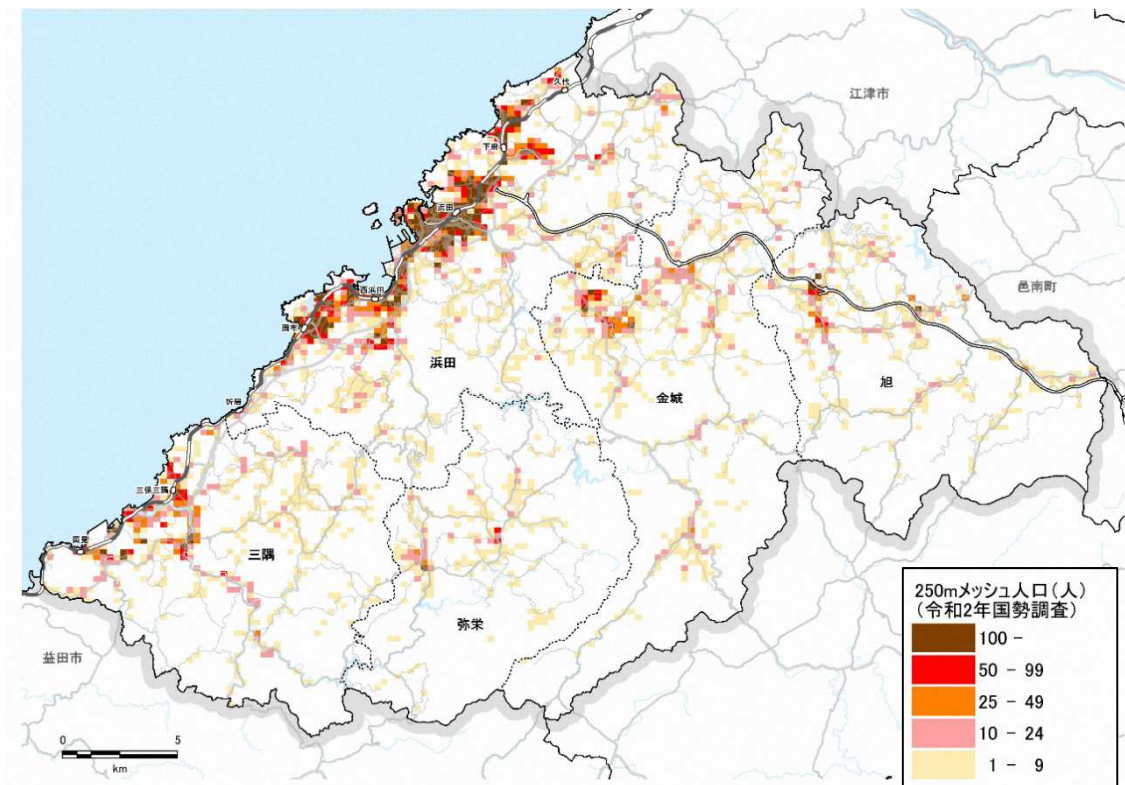


図 5 人口分布

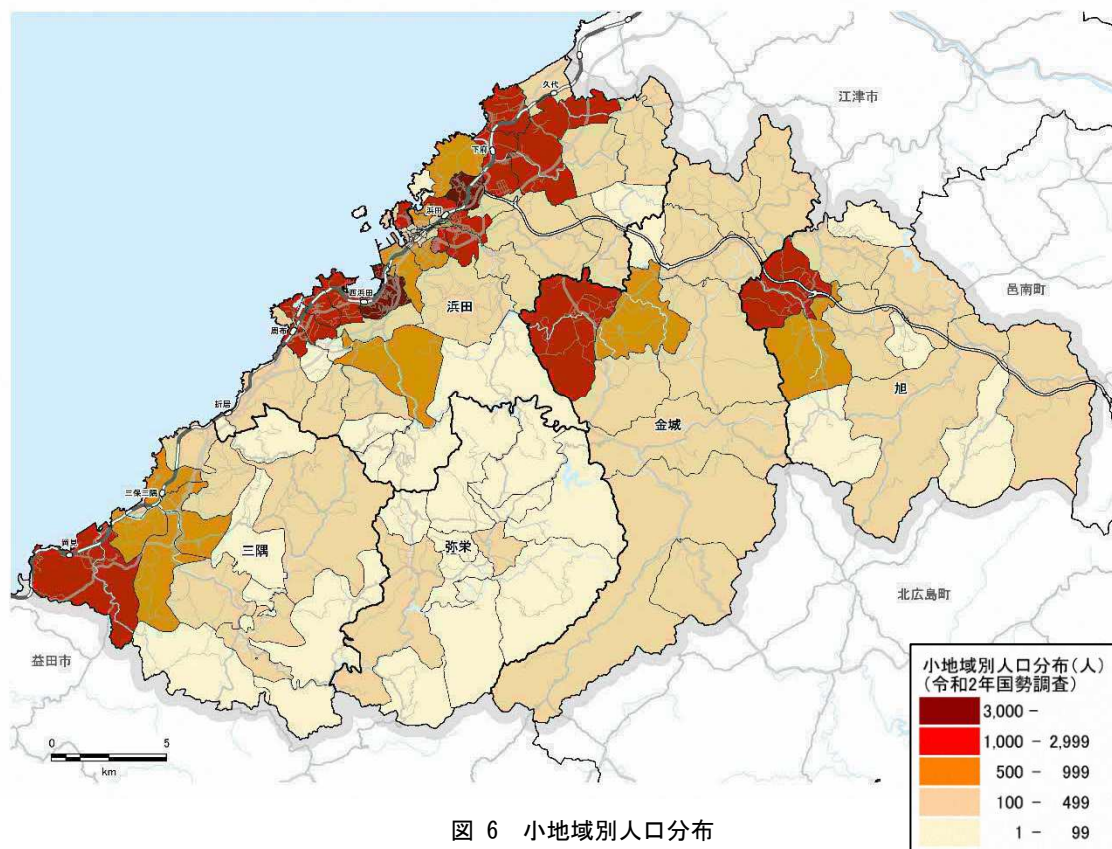


図 6 小地域別人口分布

(3) 高齢化の状況

- 地域の中心部から離れた地区において、高齢者人口の割合が比較的高くなっています。
- 地域別に見ると、金城地域、旭地域、弥栄地域及び三隅地域においては、高齢者人口の割合が 50% の地区が地域の大部分を占めています。

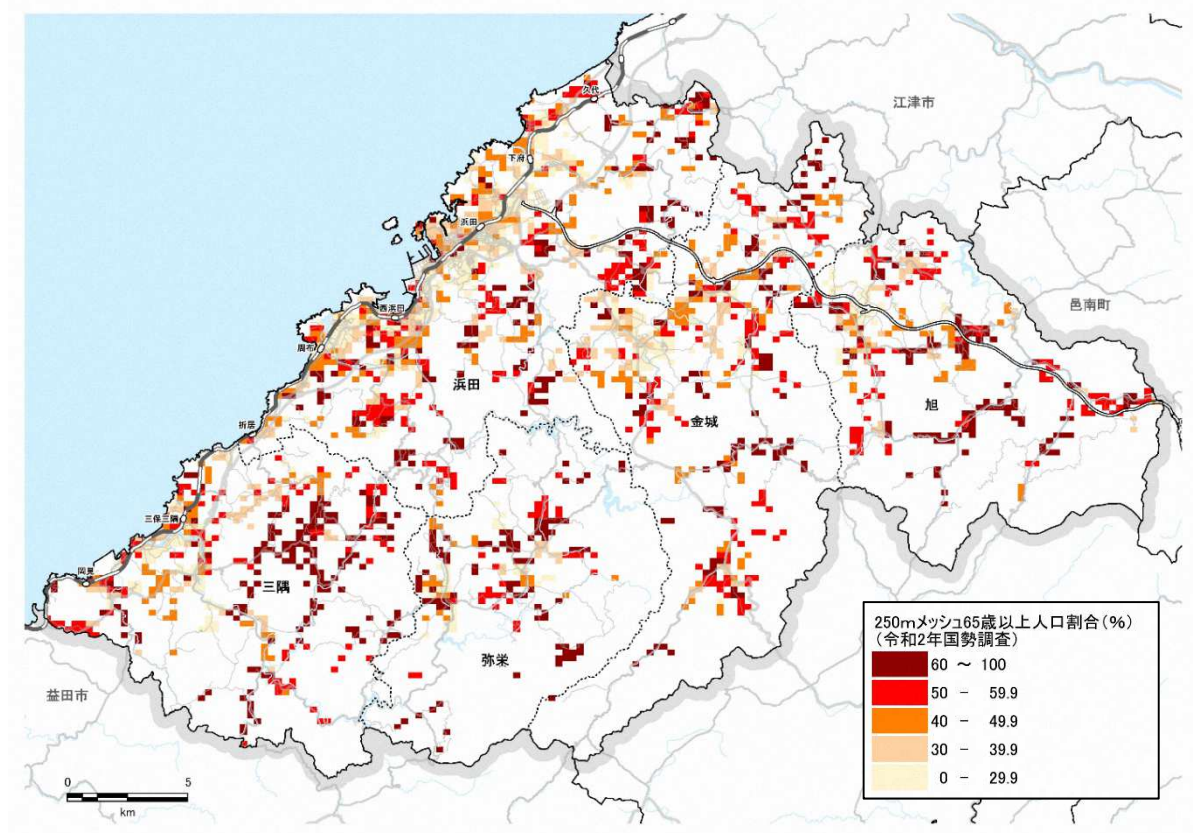


図 7 高齢者（65 歳以上）人口分布

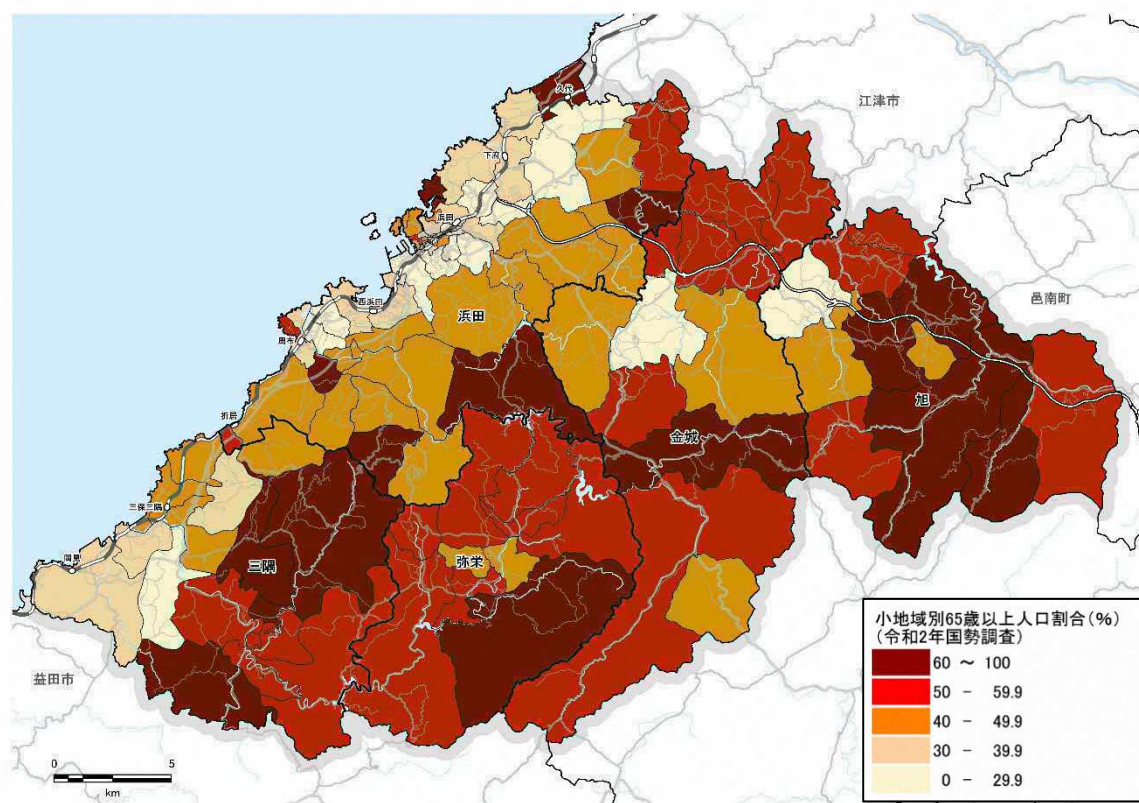


図 8 小地域別高齢者（65 歳以上）人口分布

2 移動の目的地となる立地状況

(1) 公共施設

- 金城地域、旭地域、弥栄地域及び三隅地域の中心部で支所が立地しています。
- 各地域でまちづくりセンターが立地しています。

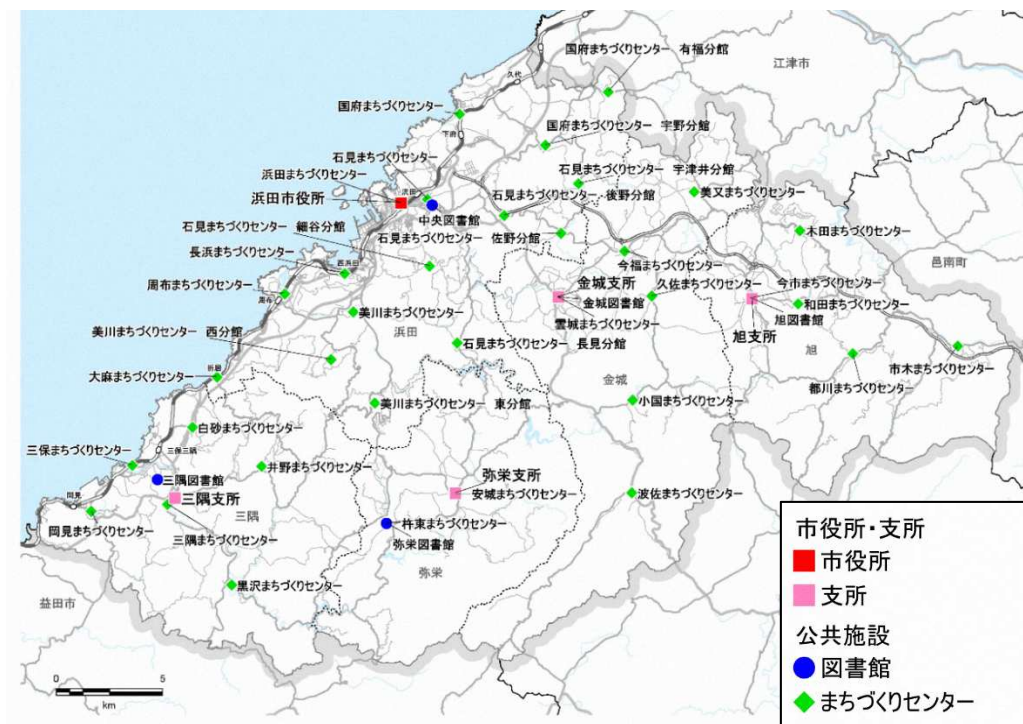


図 9 公共施設の立地状況

(2) 教育機関

- 各地域に小中学校が立地しています。
- 高等学校や大学・専門学校は浜田地域及び三隅地域に立地しています。

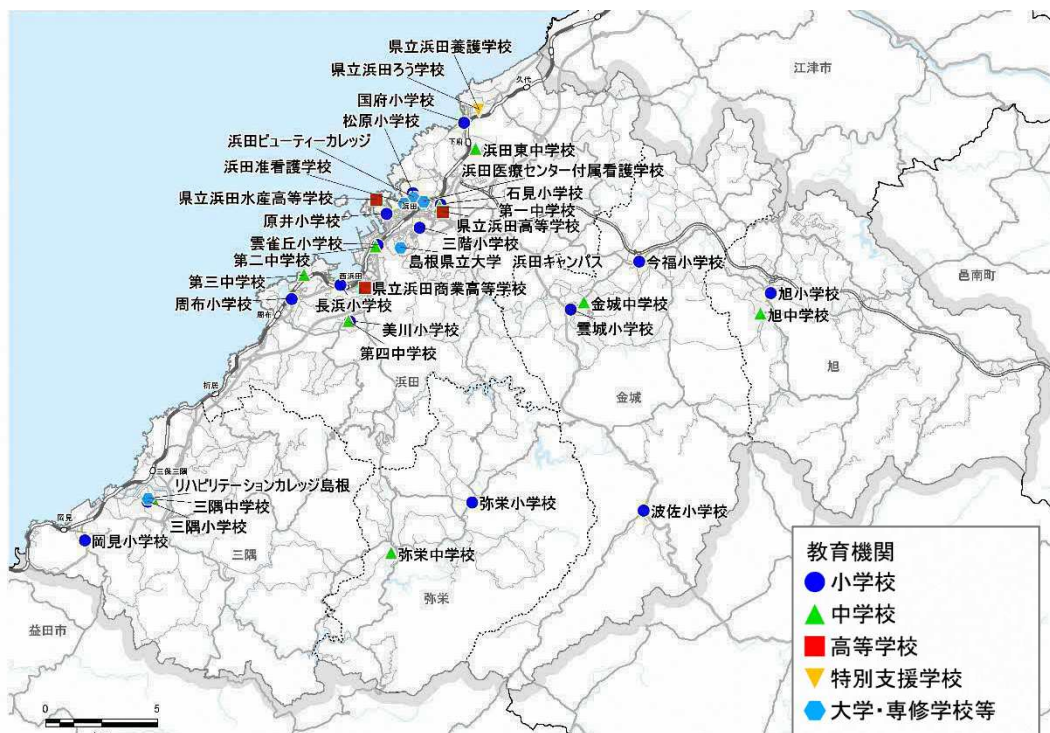


図 10 教育機関（学校）の立地状況

(3) 医療機関

- 浜田地域及び三隅地域は複数の病院や診療所（クリニック）が立地している一方、その他の地域は比較的に数が少なく、特に弥栄地域は1か所のみ立地しています。
- 浜田地域の中心部においては規模の大きい病院だけでなく、様々な病院や診療所（クリニック）、歯科診療所が集積しています。

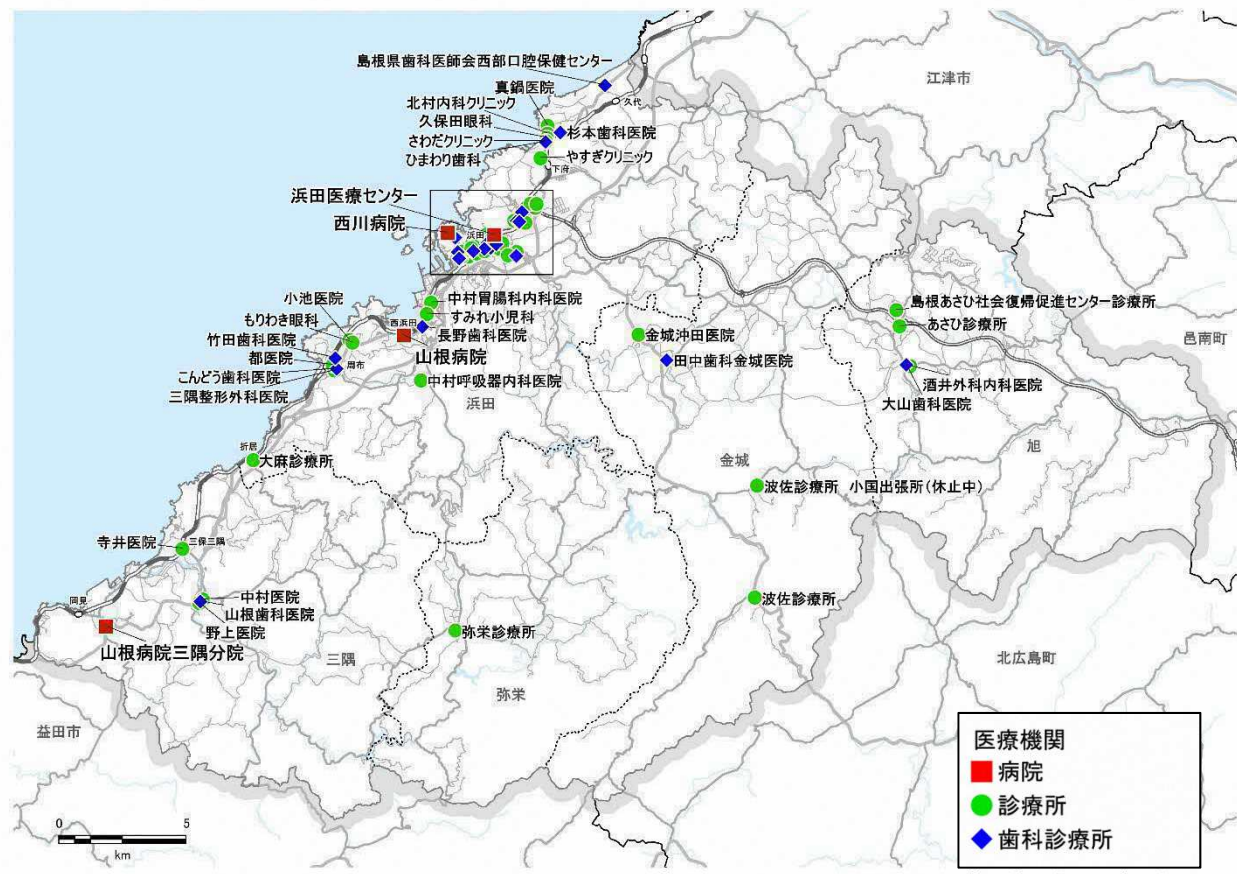


図 11 医療機関の立地状況

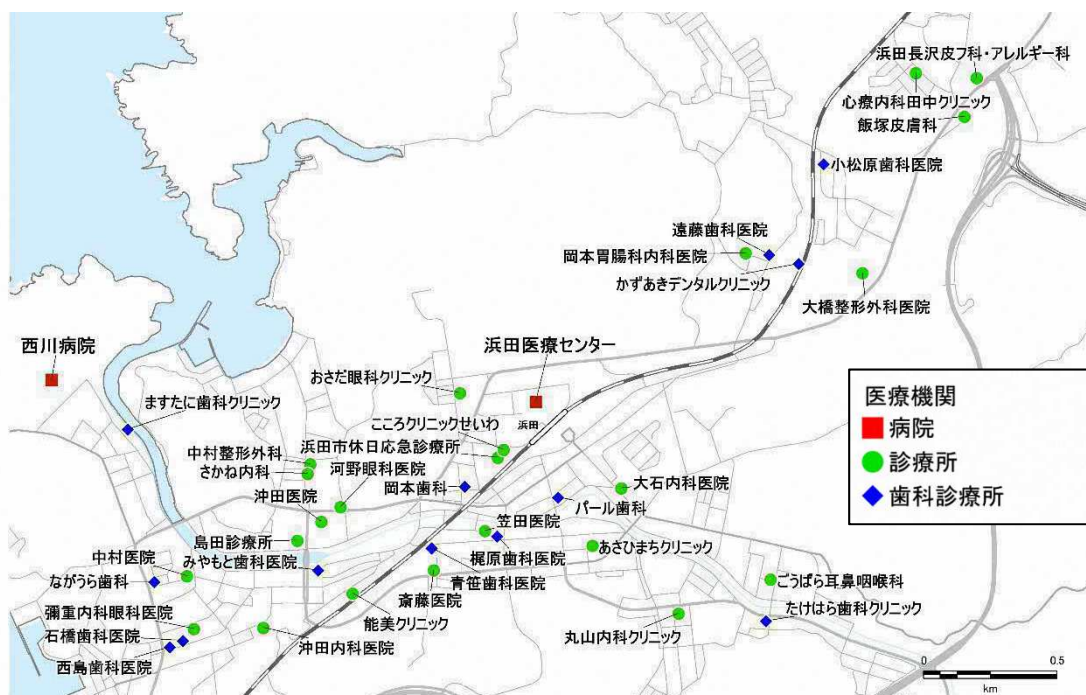


図 12 医療機関の立地状況（市中心部）

(4) 商業施設

- 商業施設の多くが浜田地域に集積しています。
- 金城地域、旭地域、弥栄地域及び三隅地域では、スーパー（個人商店を除く。）は地域の中心部に、1～2店舗立地しています。

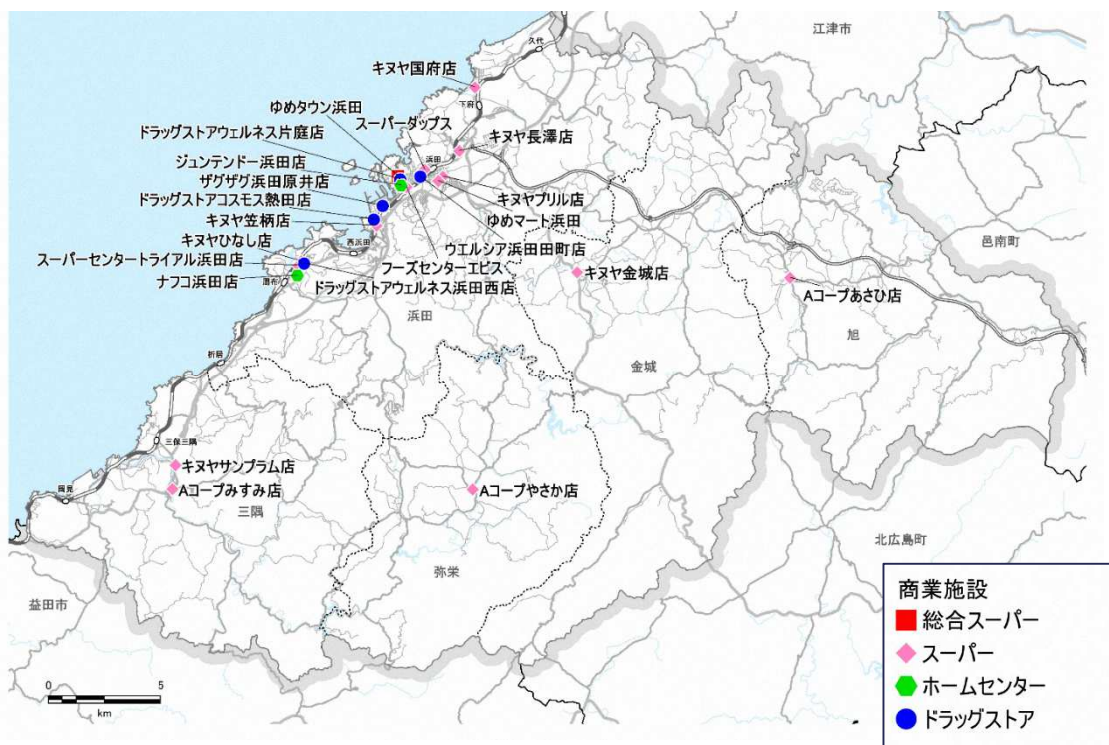


図 13 商業施設の立地状況（個人商店等を除く。）

(5) 観光資源

- 多くの観光施設が国道 9 号沿線に立地しています。
- 金城地域及び旭地域の観光施設においては、金城スマート IC（平成 16（2004）年から開設）により浜田道からのアクセスがしやすくなっています。



図 14 観光資源の立地状況

(6) 各地域における機能集積状況

- 浜田地域の中心部や国道9号沿線において、比較的多くの機能集積があります。
- 金城地域、旭地域、弥栄地域及び三隅地域においては、各施設が地域の中心部に集積しており、山間部の地区では集積数が少なくなっています。

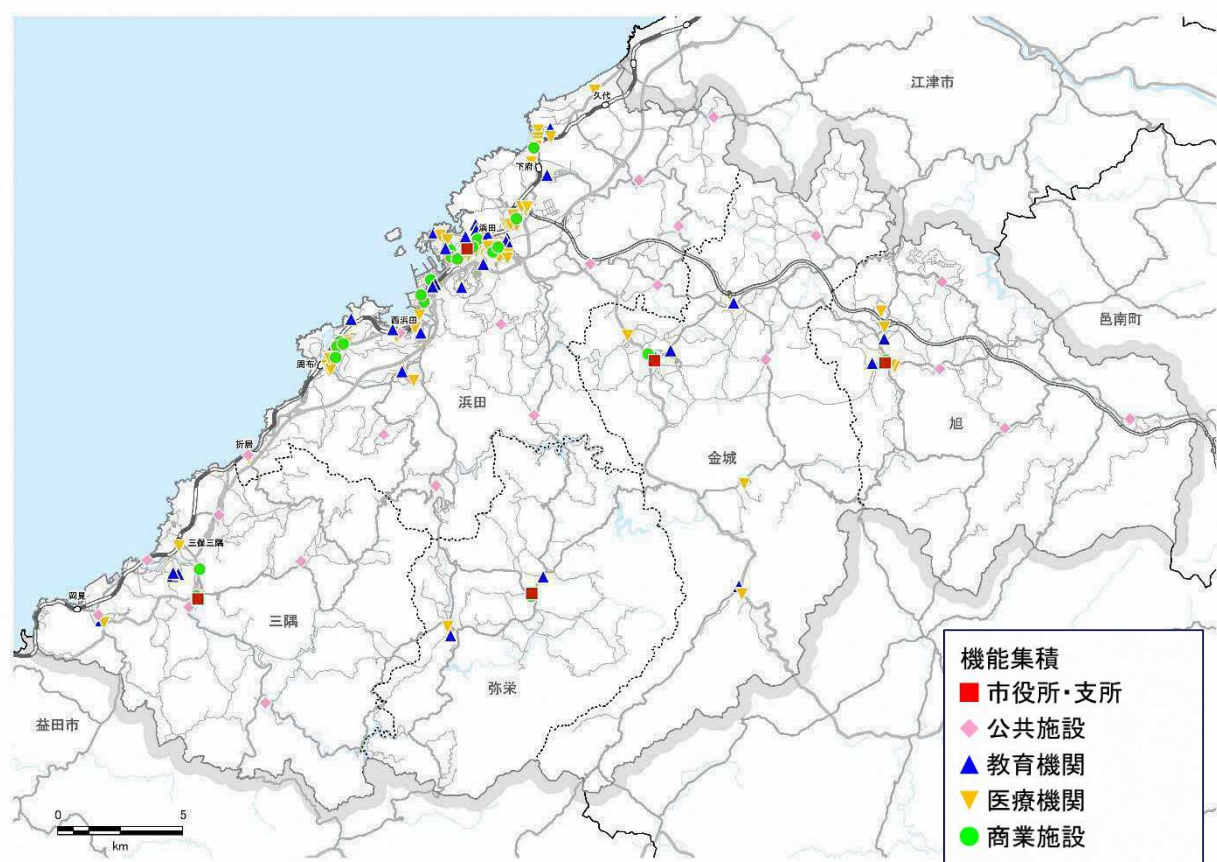


図 15 機能（主要施設）集積状況

3 地域の道路網

- 国道 9 号が市の海岸部を東西に、国道 186 号が南北に走り、その他 9 つの主要地方道を中心に道路網が形成されています。
- 国道 9 号と並行して山陰自動車道が走り、市の東部を南北に浜田自動車道が走っています。
- 計画的に道路整備が進められていますが、令和 2（2020）年時点の道路改良率（56.6%）は島根県平均（60.3%）をやや下回っています。

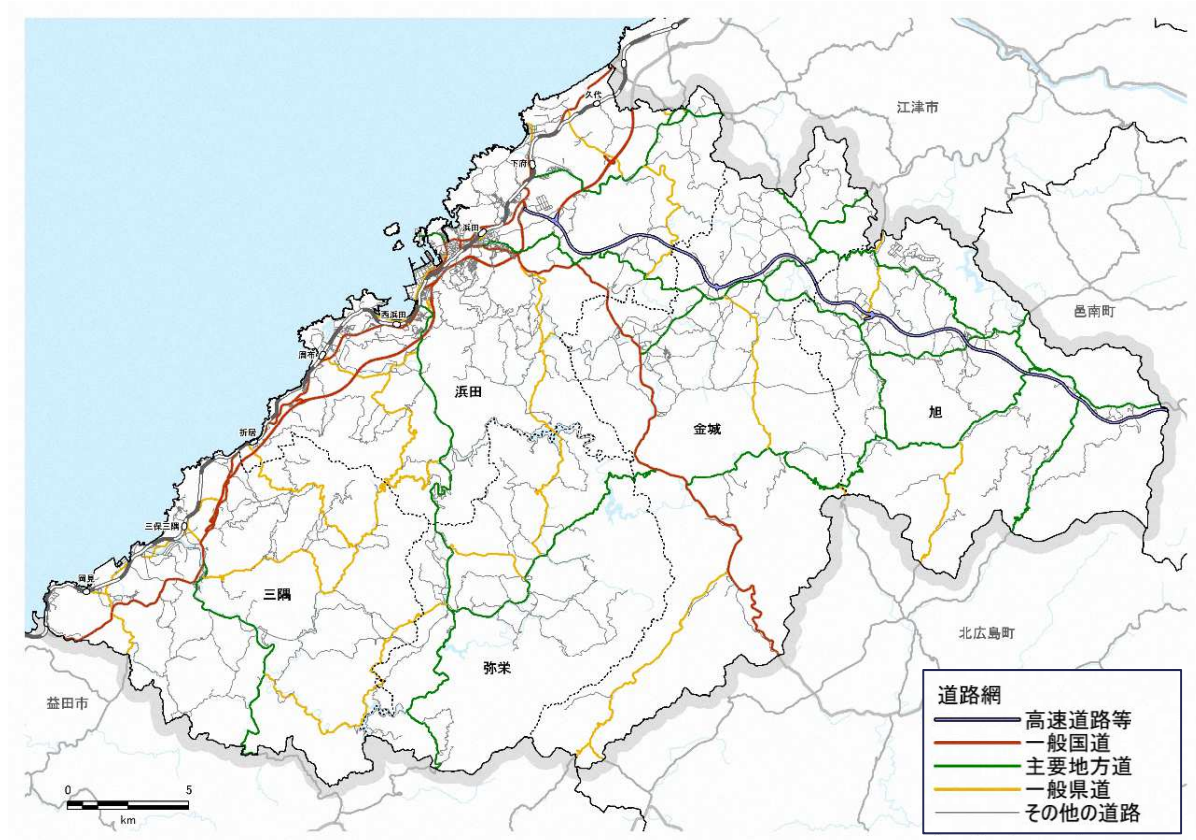


図 16 道路網

表 2 道路改良率・舗装率

	総数		国道		県道		市町村道	
	改良率	舗装率	改良率	舗装率	改良率	舗装率	改良率	舗装率
島根県	60.3%	83.2%	97.3%	100.0%	74.3%	98.8%	55.6%	79.5%
浜田市	56.6%	92.1%	100.0%	100.0%	75.0%	99.3%	50.3%	90.1%

資料：令和 2 年（2020）島根県統計書

4 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

(1) 第2次浜田市総合振興計画・後期基本計画(令和4(2022)年3月策定)

ア 市の将来像とまちづくりの基本方針と将来像

基本方針	浜田らしい魅力あるまちづくり 協働による持続可能なまちづくり 近隣自治体と連携し、県西部の発展をリードするまちづくり
将来像	住みたい 住んでよかった 魅力いっぱい 元気な浜田 ～ 豊かな自然、温かい人情、人の絆を大切にすまち ～
計画期間	基本構想:平成28(2016)年度～令和7(2025)年度《10年間》 後期基本計画:令和4(2022)年度～令和7(2025)年度《4年間》

イ 地域公共交通に関する方針

後期基本計画のまちづくり大綱では、「生活基盤が整った快適に暮らせるまち【生活基盤部門】」内の施策大綱（総合戦略の基本方向）として「公共交通の充実」を掲げており、次の基本方針に基づいて主要施策を設定しています。

基本方針	● 地域の特性に対応し、高齢者等の公共交通利用者のニーズに合った交通手段を確保します。 ● 需要に応じた効率的で持続可能な交通体系の構築を目指します。 ● 公共交通を利用しやすい環境づくりや利用促進に取り組みます。
------	---

ウ 地域公共交通に関する施策の内容

施策名	施策の内容	主な事業・取組
高齢者等のニーズに応じた交通手段の確保	● 市民や交通事業者と連携し、高齢者等に配慮した「ドア・トゥ・ドア型」の交通手段を確保する。 ● 敬老福祉乗車券交付事業を継続し、高齢者等の外出に係る経済的負担を軽減することで、外出意欲の増進を図る。	● コミュニティワゴン運送支援事業 ● あいのりタクシー等運行支援事業 ● 敬老福祉乗車券交付事業
効率的で持続可能な交通体系の構築	● 通勤や通学等の市民生活に必要な公共交通を将来にわたって維持確保するため、需要に応じた効率的で持続可能な交通体系を構築する。 ● 生活路線バス及び予約型乗合タクシーについては、定期的に運行計画の見直しを行い、利用者のニーズへの対応と財政負担の軽減を図る。	● 路線バス確保対策事業 ● 生活路線バス運行事業 ● 予約型乗合タクシー運行事業
利用しやすい交通環境の整備	● バス停の待合環境の改善や、乗り継ぎしやすいダイヤの設定、高齢者等の利用に配慮した車両の導入等により公共交通利用者の利便性を向上する。 ● 地域経済の活性化を意識した新たな利用促進の仕組みづくり等を推進し、公共交通利用者の減少を抑制する。	● バス停整備事業 ● 生活路線バス車両整備事業 ● 地域公共交通活性化協議会事業

エ 地域公共交通に関する計画の数値指標

施策名	目標	現状値 R2 年度 (2020)	目標値 R7 年度 (2025)	目標・指標の説明
1. 高齢者等のニーズに応じた交通手段の確保	交通手段の確保に取り組むまちづくり活動団体数の増加	3 団体	18 団体	コミュニティワゴン運送支援事業又はあいのりタクシー等運行支援事業を活用して交通手段の確保に取り組むまちづくり活動団体の数
	敬老福祉乗車券交付事業の申請者数の増加	年間 3,176 人	16,000 人	敬老福祉乗車券交付事業の申請者数の令和 4(2022)～7(2025)年度の累計
2. 効率的で持続可能な交通体系の構築	生活路線バスの利用者数の維持	22,760 人	22,760 人以上	生活路線バスの年間利用者数
	予約型乗合タクシーの利用者数の維持	3,816 人	3,816 人以上	予約型乗合タクシーの年間利用者数
3. 利用しやすい交通環境の整備	環境整備を実施したバス停数の増加	6 か所	9 か所	市がベンチや上屋の設置等、環境整備に取り組んだバス停数の平成 28(2016)年度以後の累計
	公共交通利用促進策の増加年間	年間 1 事業	14 事業	公共交通の利用促進を図るために取り組む事業数の令和 4(2022)～7(2025)年度の累計

(2) 浜田市都市計画マスタープラン(令和 4(2022)年 3 月策定)

ア 将来都市像と都市づくりの基本理念

将来像	自然・歴史・文化と調和した快適な都市空間と賑わいのあるまち・浜田
基本理念	1. 島根県西部の発展に貢献する都市づくり 2. 機能の集約・連携による持続可能な都市づくり 3. 誰もが安全・安心に暮らせる都市づくり 4. 多様な地域の個性を生かした都市づくり 5. 自然環境と町並みが共生する都市づくり 6. 市民等との協働による都市づくりする都市づくり
計画期間	令和 4(2022)年度～令和 14(2032)年度《10 年間》

イ 地域公共交通に関する施策の内容

施策名	施策の内容
交通結節点の機能強化と利便性の向上	- 交通結節点である JR 浜田駅は、機能強化やバリアフリー・ユニバーサルデザイン化を進める。 - 分かりやすい公共交通情報の提供やバス停の待合環境の改善、高齢者等の利用に配慮した車両の導入等、公共交通利用者の利便性向上に取り組む。
効率的で持続可能な公共交通体系の構築	- 通勤や通学等の市民生活に必要な公共交通を将来にわたって維持確保するため、需要に応じた交通手段を選択し、効率的で持続可能な交通体系の構築に努める。 - 市が主管する公共交通（生活路線バス及び予約型乗合タクシー）については、定期的に運行計画の見直しを行い、利用者のニーズへの対応と財政負担の軽減を図る。

■将来都市構想図

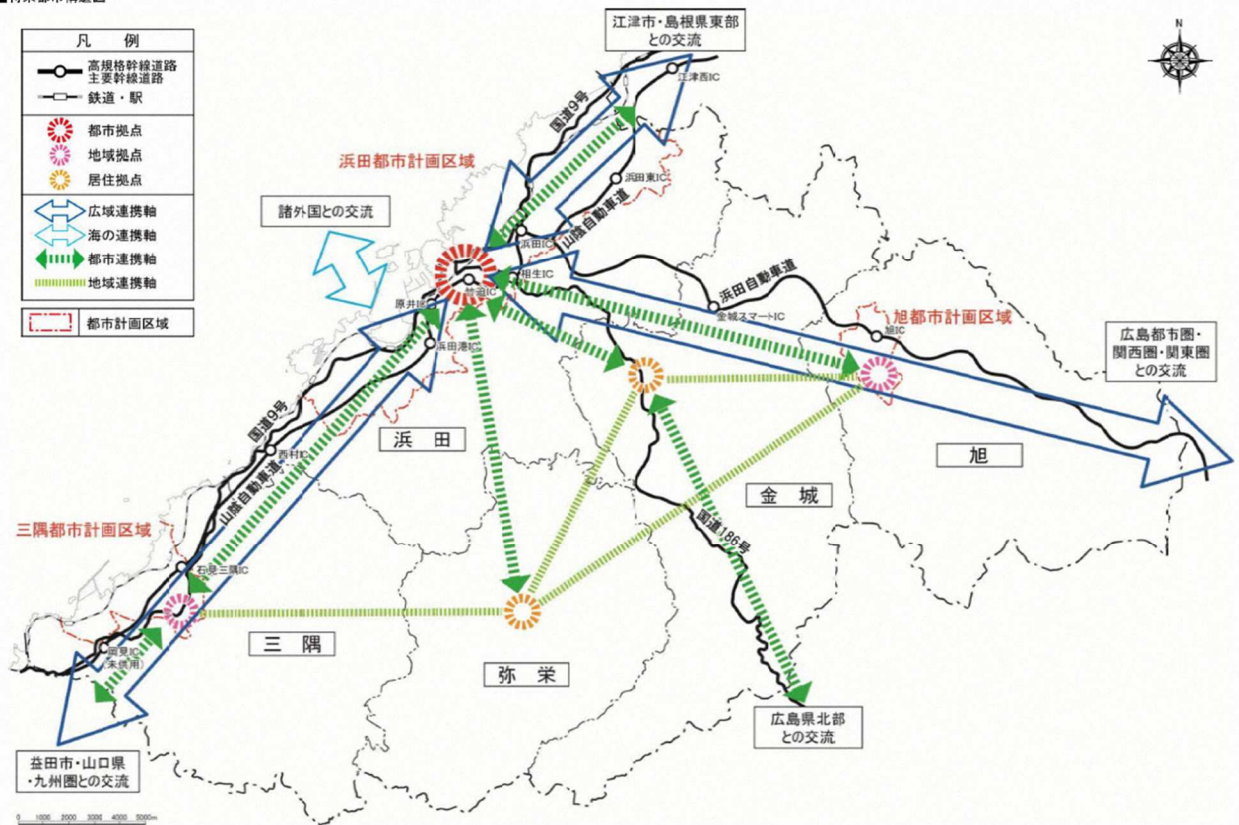


図 17 将来都市構想図

第2章 地域公共交通の現状整理

1 地域公共交通の整備状況

(1) 地域公共交通網

- 本市の地域公共交通は、JR 山陰本線、民間路線バス、市生活路線バス、市予約型乗合タクシー（以下、「市乗合タクシー」という）、民間タクシーで構成されています。
- その他の輸送は地域住民が主体となって運行するもの（コミュニティワゴン輸送）を指しており、三隅地域の井野地区（井野っ地号）、浜田地域の羽原地区・大麻地区（コミュニティワゴン運送）が運行しています。
- 地域公共交通の利用促進の一環として、平成 28（2016）年度から 70 歳以上の高齢及び障がい者を対象に敬老福祉乗車券制度を開始しており、タクシーを含めた公共交通機関を実質半額で利用できます。

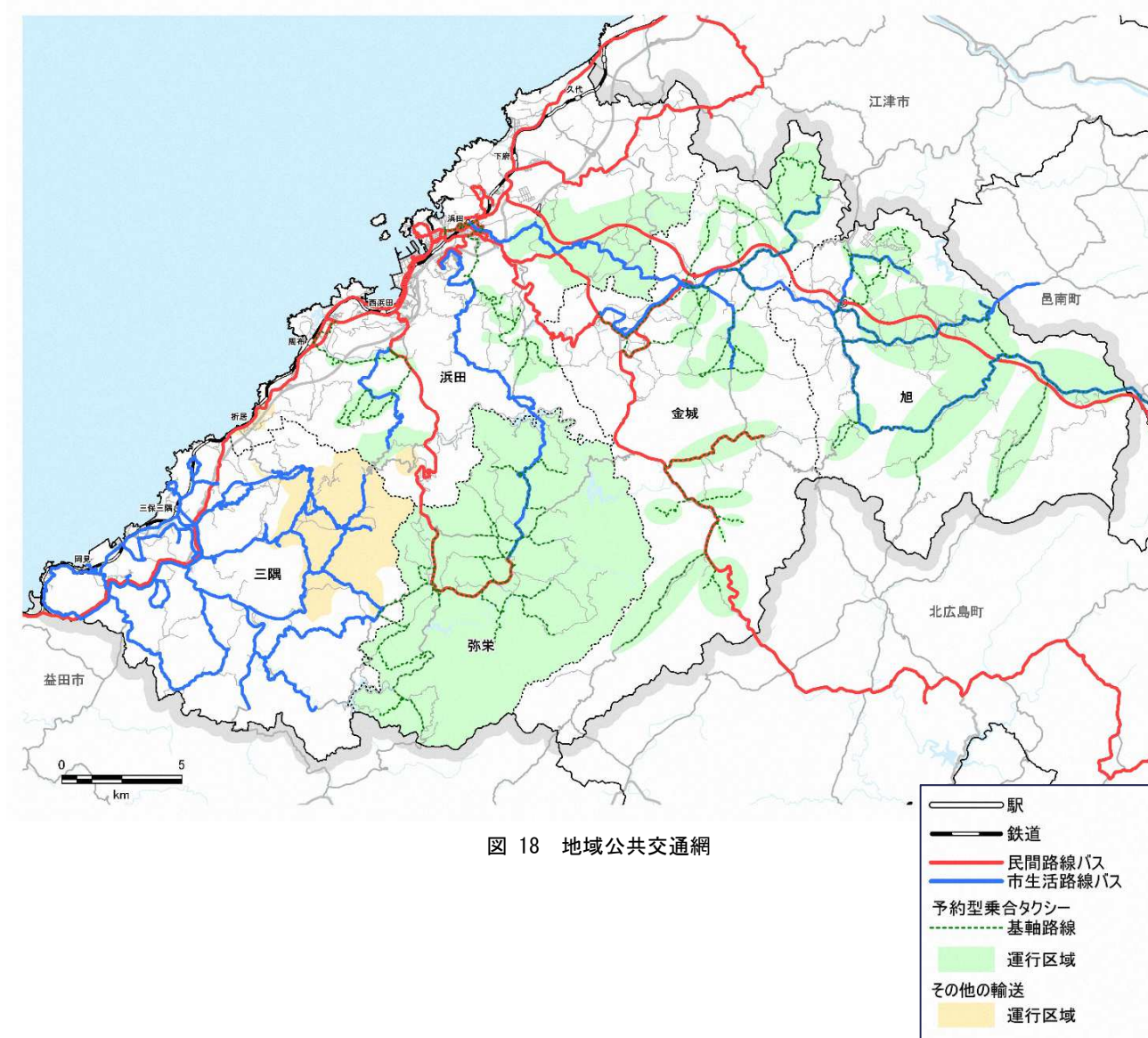


図 18 地域公共交通網

(2) バス路線の運行状況

- 民間路線バスは、浜田駅を中心に市内の各地域を結ぶとともに、隣接する益田市、江津市、広島県北広島町とを結び、令和 5（2023）年時点では路線バスが 9 路線、高速バスが 1 路線運行しています。
- 市生活路線バスは、主に民間路線バスでの運行が困難となった地域への代替交通として平成 3（1991）年から導入し、令和 5（2023）年時点で 19 路線が運行しています。

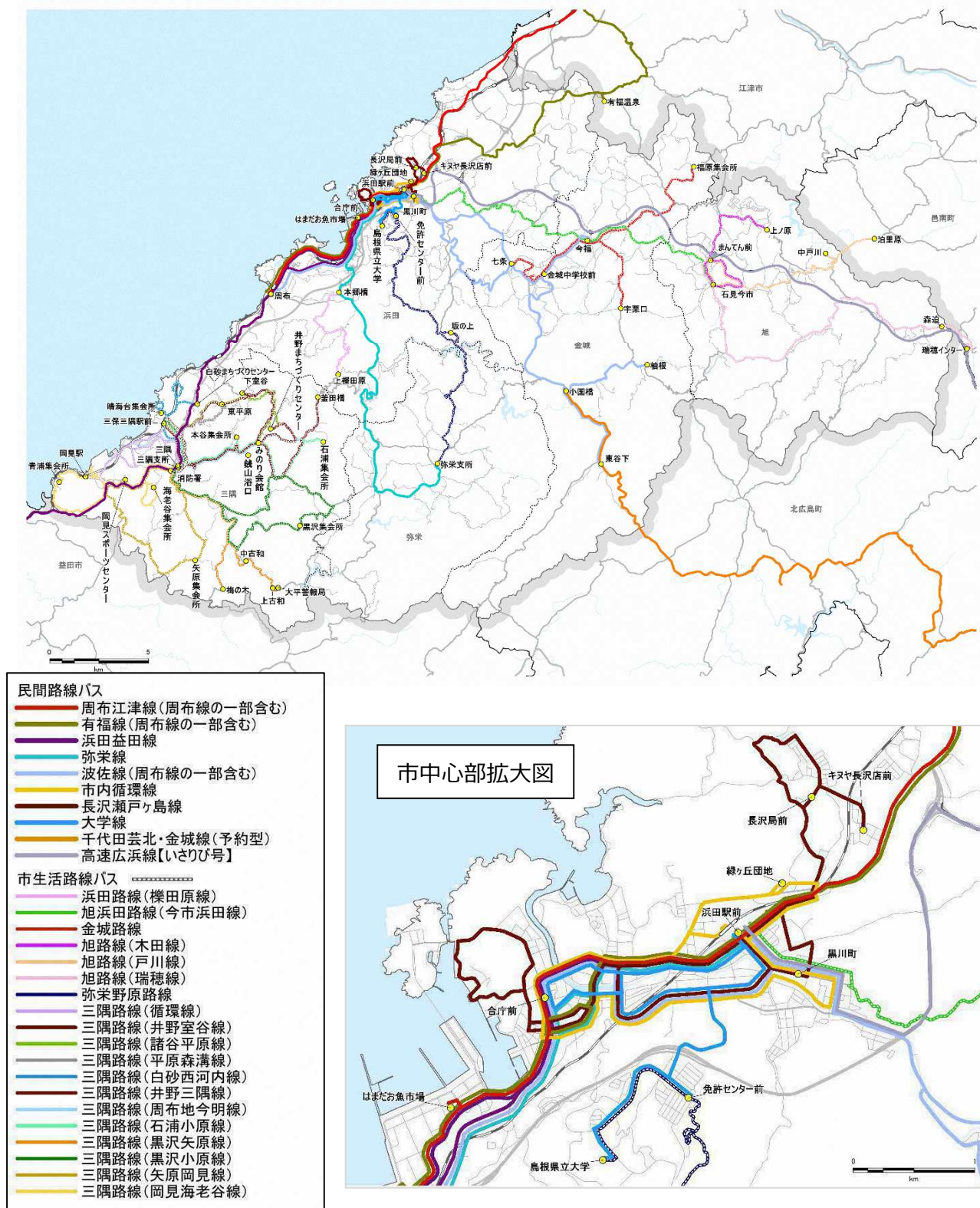


図 19 路線バスの運行状況・路線図

(3) 地域公共交通によるカバー状況

- 本市が位置付ける交通空白地域とは、バス路線の停留所等から概ね 500 メートル以上離れた集落を指しています。
- 市乗合タクシーの運行や地域主体の輸送手段（コミュニティワゴン輸送）により空白地域をカバーしており、市全体のカバー率は平成 23（2011）年の 91%から 93.6%まで上昇しています。
- 地域別に見ると、金城地域及び旭地域のカバー率が他地域より低く、カバーができていない山間部集落が見られます。
- 浜田地域においても幹線道路沿線から離れたところで公共交通の空白地域が存在します。

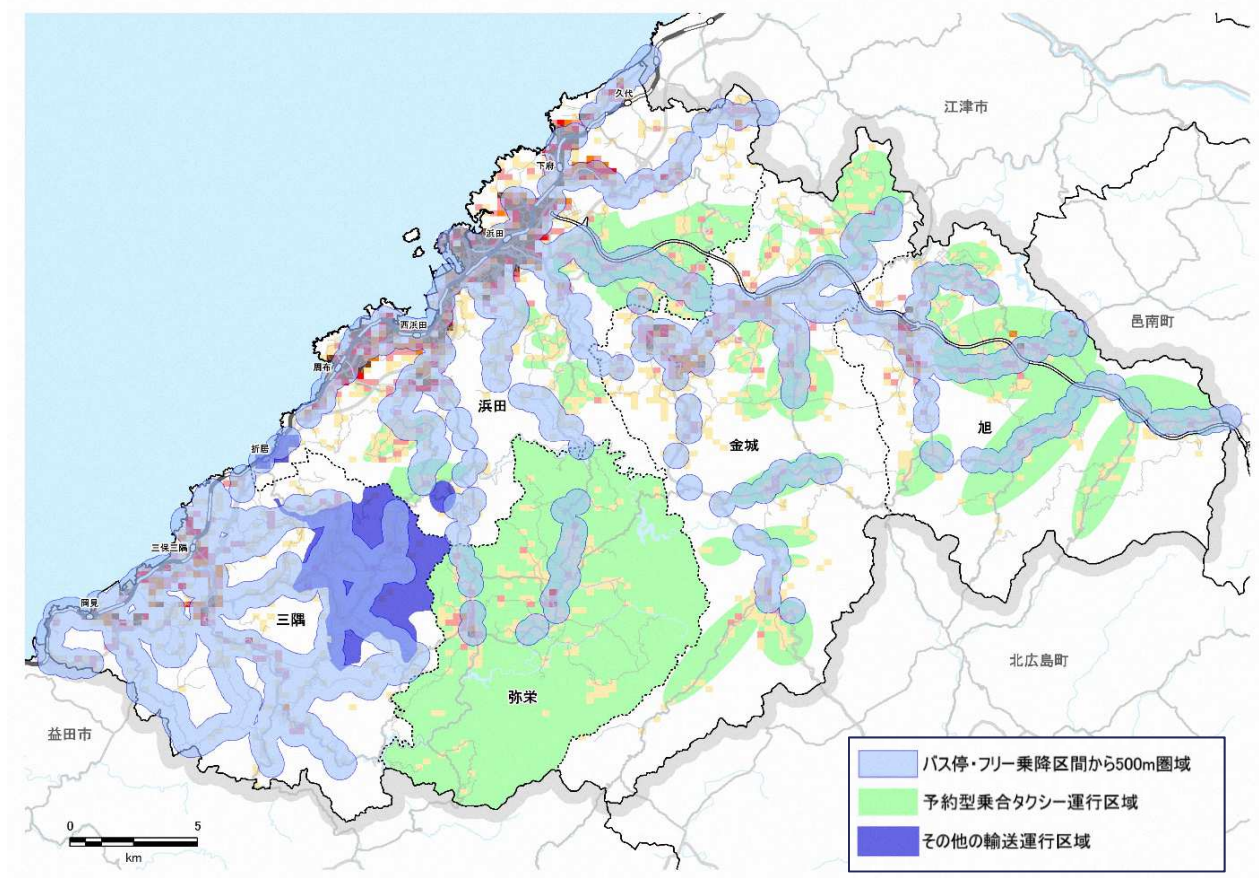


図 20 地域公共交通空白地域等の状況

表 3 地域別の公共交通によるカバー状況

地域	R2（2020）年 国勢調査人口 （人）	圏域内人口 （人）	圏域外人口 （人）	地域公共交通によるカバー率
浜田	39,370	36,666	2,704	93.1%
金城	4,088	3,729	359	91.2%
旭	3,510	3,188	322	90.8%
弥栄	1,168	1,168	-	100.0%
三隅	6,456	6,321	135	97.9%
計	54,592	51,072	3,520	93.6%

※バス停・フリー乗降区間から 500m 圏域、乗合タクシー運行区域、その他の輸送運行区域を含めて算出

(4) バス路線の運行便数

- 市中心部の運行便数が比較的多く、周布までの国道9号の区間や浜田駅周辺の区間においては、1日50便以上の便数が確保されています。
- 金城地域、旭地域、弥栄地域及び三隅地域の国道を除く区間を運行する路線バスの便数はいずれも1日20便以下です。
- バスでの運行が適さない地区では市乗合タクシーによりカバーしています。

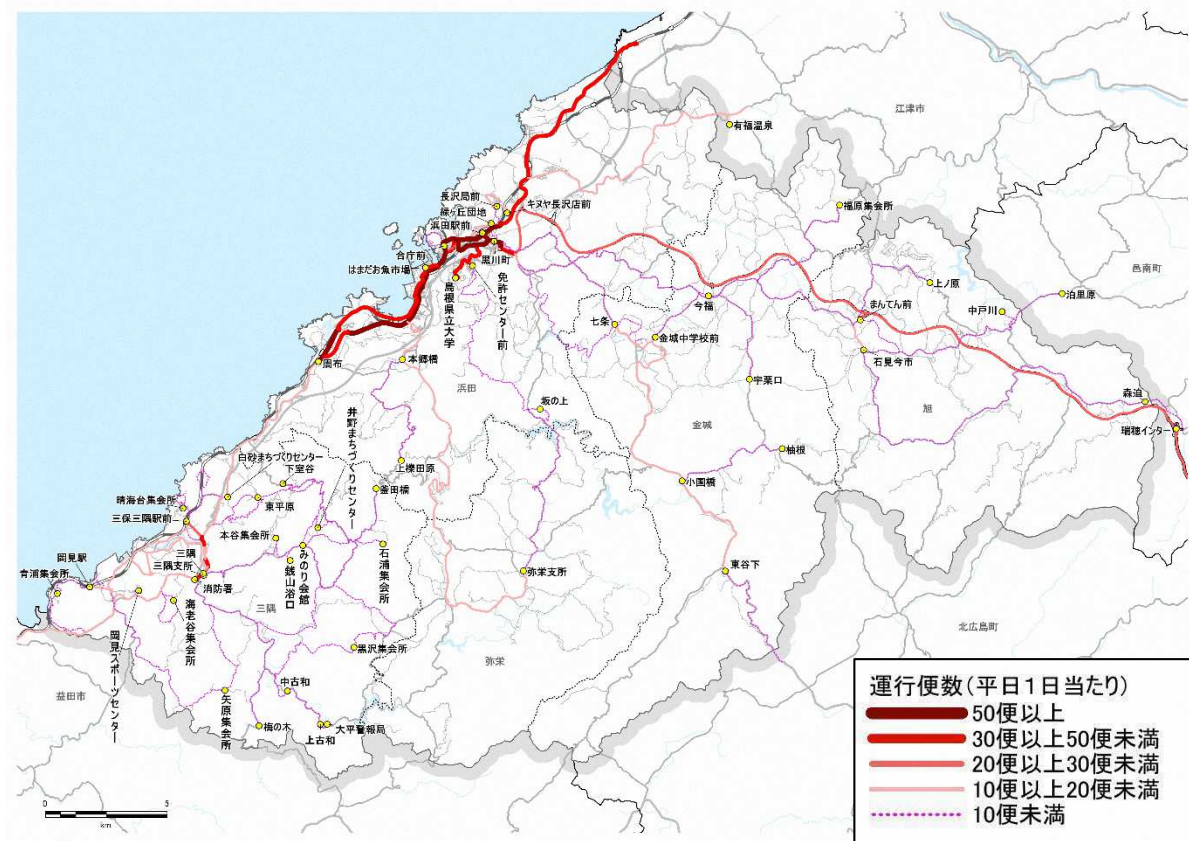


図 21 バス路線の運行便数

(5) タクシー営業所等の立地状況

- 全ての地域でタクシーの営業所等が立地しており、多くは浜田地域で営業しています。
- 各地域の中心部にタクシー営業所等が立地しているものの、地域の中心部から距離が離れている地区は、時間や料金の面で比較的タクシーを利用しにくい環境にあります。

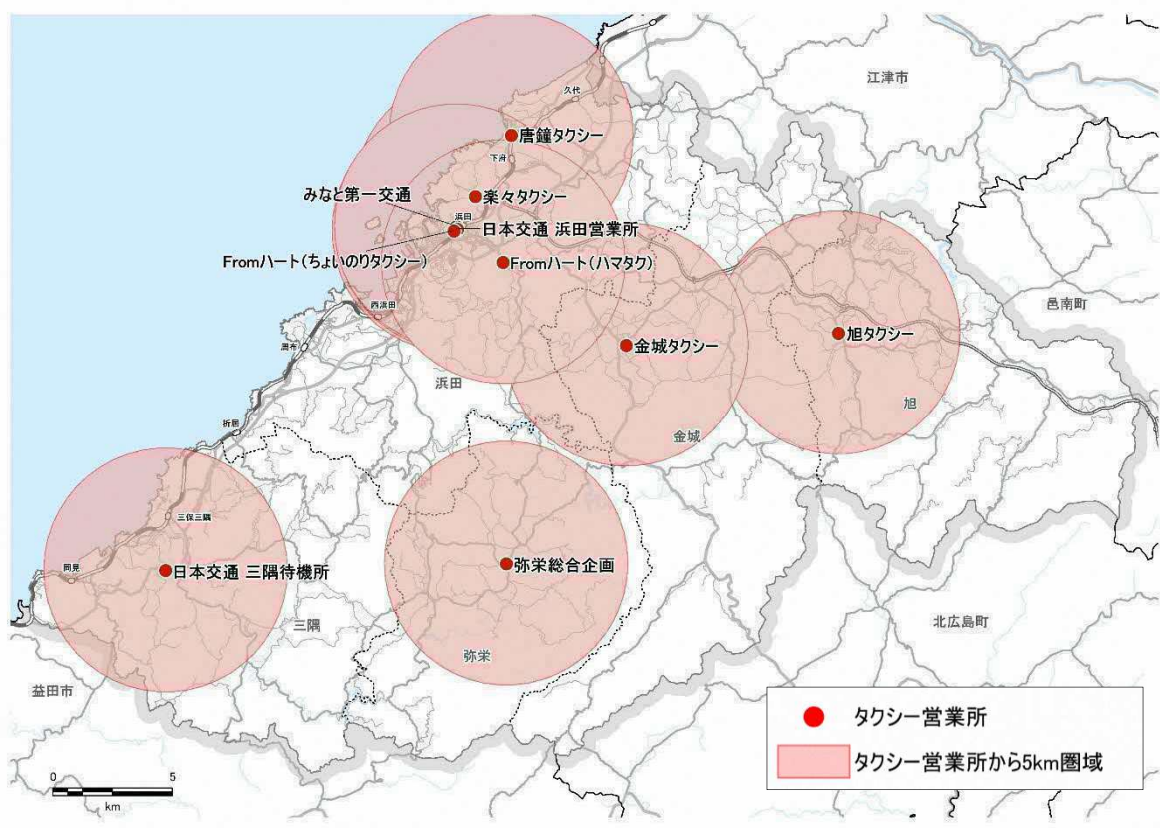


図 22 タクシー営業所等の立地状況

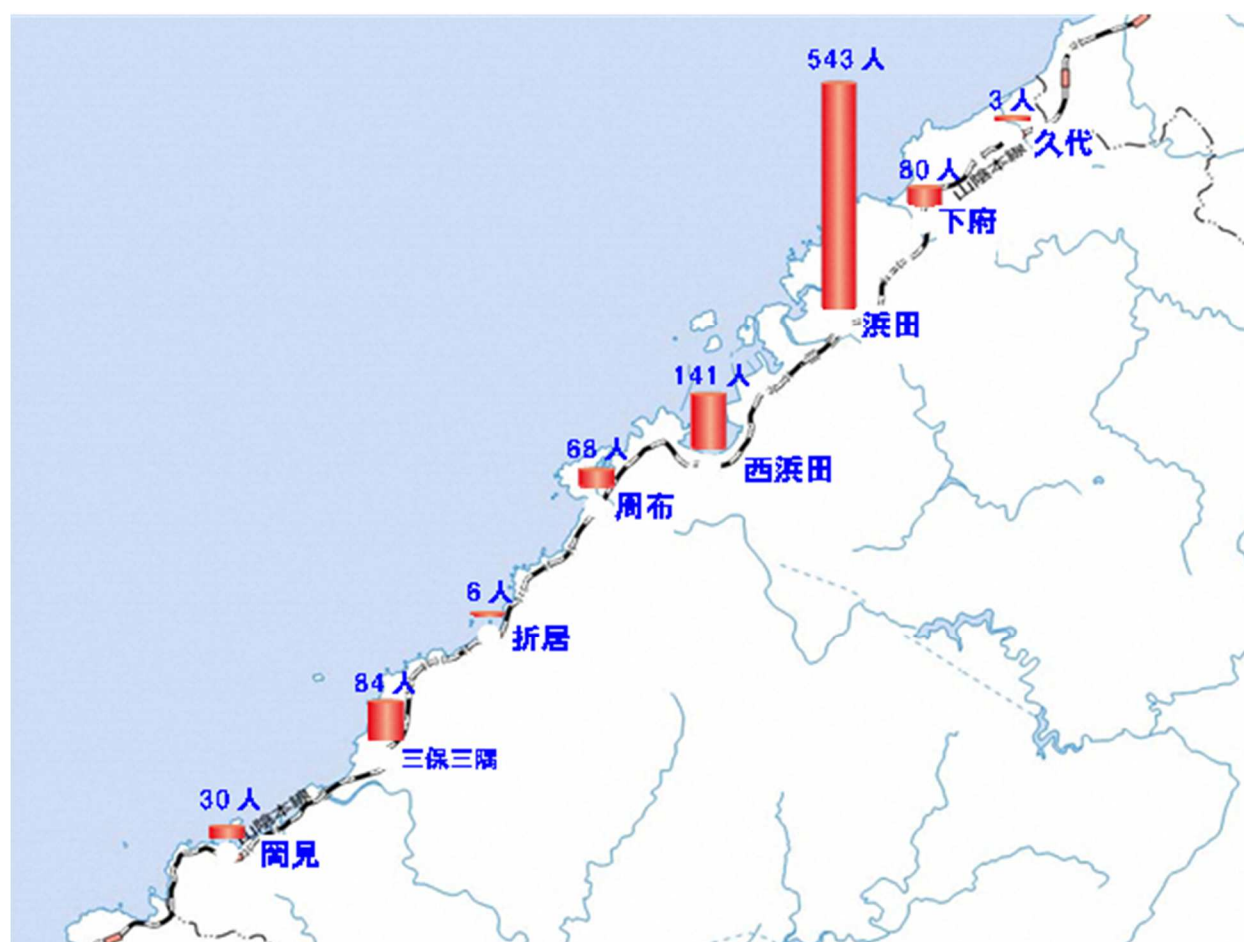
2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道

- 都市間を結ぶ広域交通の主軸を担う JR 山陰本線は、令和 5（2023）年 10 月時点で浜田駅を起点に江津方面へ 19 本、益田方面へ 18 本が運行しています。
- 本数は新型コロナウイルス感染症の影響等もありコロナ禍前から減少したほか、山陰本線米子～益田間を運行していた快速（アクアライナー）も普通列車への変更等によって、令和 4（2022）年 3 月に全廃しました。
- コロナ禍の影響により乗車員数も減少傾向にあり、令和 2（2020）年時点では浜田市内の駅の日平均乗車人員は 1,000 人/日を下回っています。

表 4 江津方面と益田方面の運行本数

方面（行先）	浜田駅から見た運行本数	
	H30 年（2018）10 月	R5 年（2023）10 月
江津・大田市方面行き	26 本(内特急 7 本)	19 本(内特急 7 本)
益田・東萩・新山口方面行き	21 本(内特急 7 本)	18 本(内特急 7 本)



出典：島根県統計書

図 23 日平均乗車人員（令和 2（2020）年度）

(2) 民間路線バス

ア 利用者数の推移

- 石見交通が運行する民間路線バスの年間利用者数は、コロナ禍前の令和元(2019)年度までは年間 70 万人台で推移していたが、コロナ禍の影響から令和 2(2020)年以後は年間 60 万人台で推移しており、令和 4(2022)年度も減少傾向が続いています。
- 最も利用者数が多い路線は周布江津線で、全体のおよそ 4 割を占めています。
- 平成 30 (2018) 年と令和 4 (2022) 年の利用者数を比較すると、一部の路線は路線再編等によって利用の増加が見られるものの、多くの路線が減少傾向にあります。特に、市内循環線、波佐線、有福線の減少幅が大きく、波佐線は平成 30 (2018) 年度の半数程度まで利用者数が減少しています。

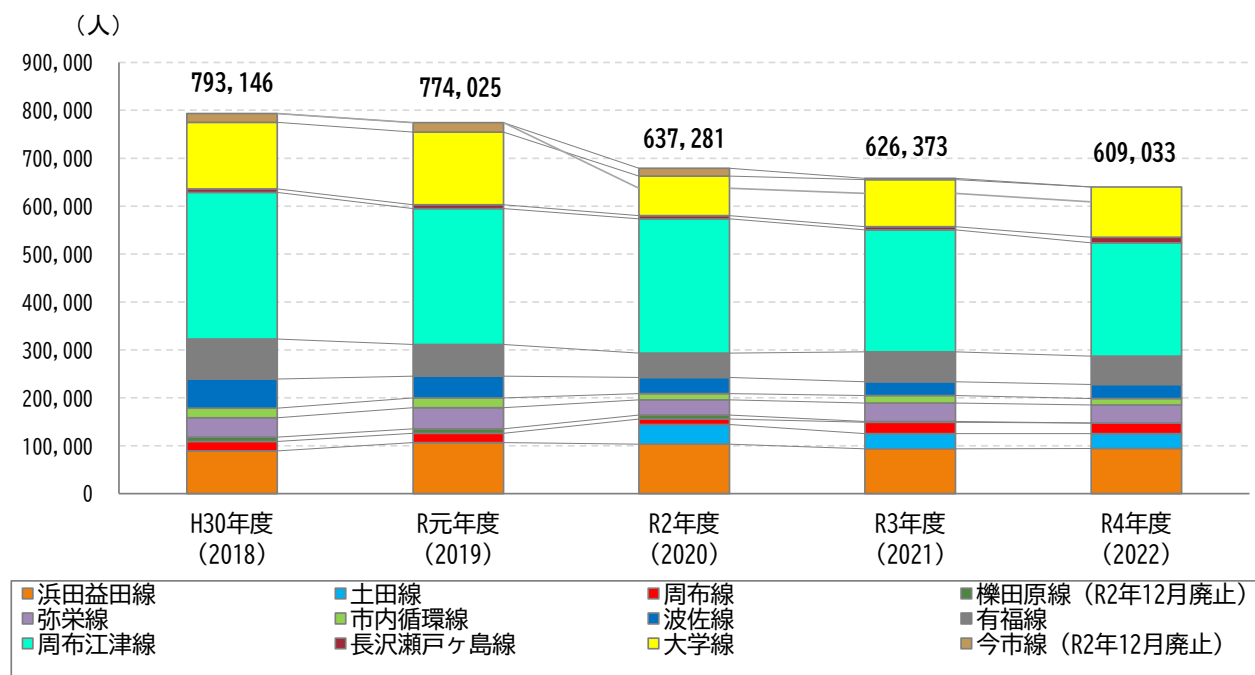


図 24 民間路線バスの年間利用者数推移

表 5 平成 30 (2018) 年度と令和 4 (2022) 年度の民間路線バス年間利用者数比較

路線名	年間利用者数		H30 (2018) 年度からの増減幅
	H30年度 (2018)	R4年度 (2022)	
浜田益田線	88,890人	94,352人	5.8%
土田線	-	30,777人	-
周布線	19,991人	22,237人	10.1%
櫛田原線 (R2年12月廃止)	9,097人	-	-
弥栄線	40,443人	37,331人	-8.3%
市内循環線	19,931人	13,883人	-43.6%
波佐線	60,437人	28,970人	-108.6%
有福線	83,539人	59,546人	-40.3%
周布江津線	306,097人	235,987人	-29.7%
長沢瀬戸ヶ島線	7,690人	12,112人	36.5%
大学線	138,574人	104,615人	-32.5%
今市線 (R2年12月廃止)	18,457人	-	-
計	793,146人	609,033人	-30.2%

イ 乗降調査結果から見た利用状況

※令和4（2022）年5月～7月にかけて交通事業者が実施した乗降調査（平日1日間）を集計

- 1便当たりの平均利用者数は、周布江津線が最も多く、通勤定期券利用者の割合が14%と有福線に次いで大きくなっています。
- 浜田益田線は、1便当たりの平均利用者は13.4人で、通学定期券利用者の割合は24%と最も大きいです。
- 現金・バスカードの割合が大きい路線は、市内循環線、長沢瀬戸ヶ島線、大学線、周布線で、いずれも比較的運行距離が短い路線になります。うち大学線は、回数券の利用が最も多く、1便当たりの利用者数も15.4人と上位に位置しています。
- 乗降バス停はいずれも浜田駅が上位に入っており、周布江津線が浜田駅での乗降者数が最も多い路線となっています。
- 大学線は島根県立大学での乗降に集中しています。

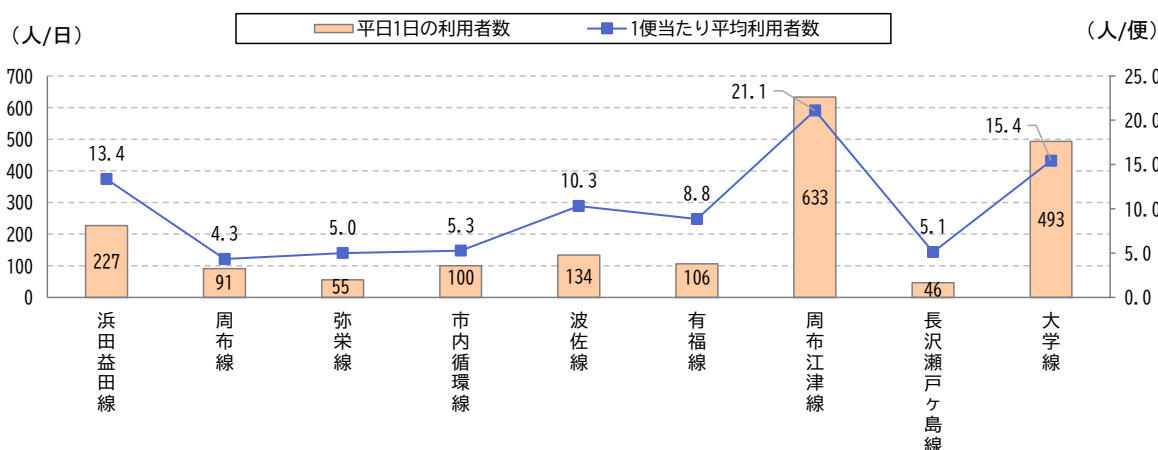


図 25 路線別利用者数（平日1日）

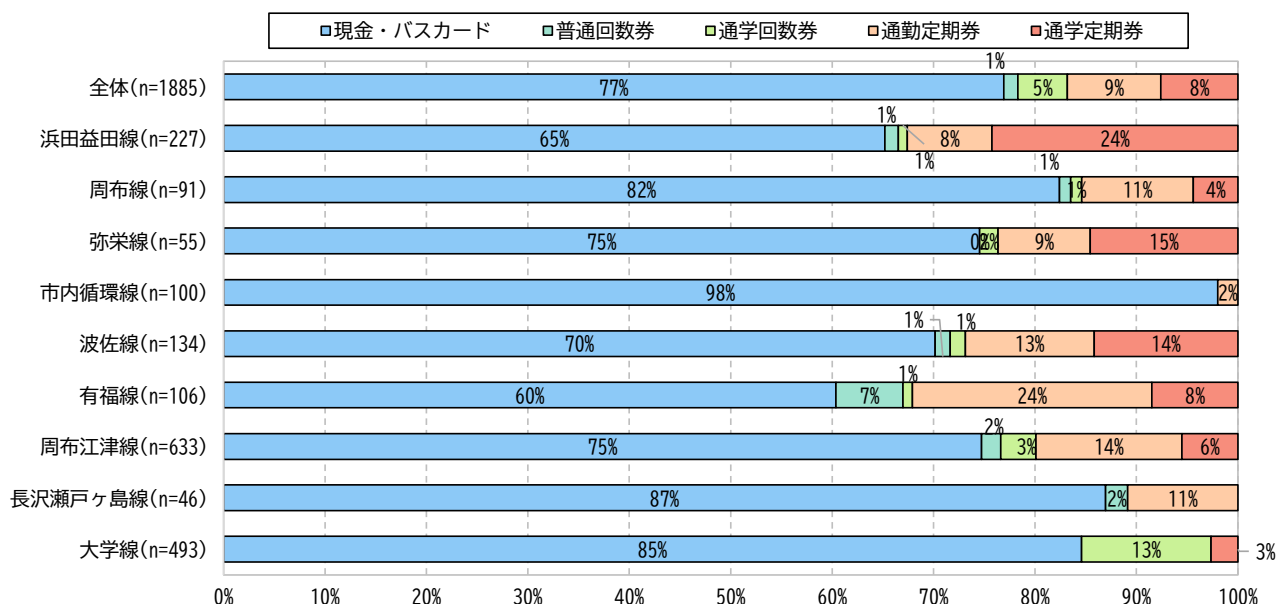


図 26 各路線の券種別利用状況（平日1日）

表 6 各路線における乗降数の多いバス停（上位 5 件を抽出）

浜田益田線		周布線		弥栄線	
東津田	41	合同庁舎前	31	浜田駅前	20
合同庁舎前	26	浜田駅前	30	商業高校前	10
イオン前	23	笠柄団地前	15	本郷橋	8
益田駅	22	国道福井	12	殿町	7
浜田駅前	21	国道熱田	10	弥栄支所	7
		殿町(国道186)	10		

市内循環線		波佐線		有福線	
合同庁舎前	36	浜田駅前	41	浜田駅前	31
上朝日町	31	合同庁舎前	26	大水道	11
浜田駅前	26	金城中学校前	23	殿町	9
緑ヶ丘団地	19	国道熱田	21	有福温泉	9
医療センター	18	金城支所前	13	上日脚	8
				上府	8

周布江津線		長沢瀬戸ヶ島線		大学線	
浜田駅前	186	浜田駅前	16	県立大学	385
谷田	79	合同庁舎前	10	浜田駅前	249
合同庁舎前	76	新中芝橋	8	上朝日町	108
江津市役所前	74	団地中	6	竹迫町	87
畳ヶ浦口	42	殿町	5	いわみーる	46

(3) 市生活路線バス

ア 年間利用者数の推移(全体)

- 市生活路線バスの年間利用者数は、コロナ禍の影響から令和 2（2020）年度に前年から 3,000 人程度の落ち込みが見られます。
- 令和 2（2020）年 12 月から廃止となった民間路線バス（櫛田原線、今市線）の代替として浜田路線と旭浜田路線が運行したことにより、市生活路線バス全体の利用者数は令和 3（2021）年度以後、増加傾向にあります。一方で、既存路線の利用者数はいずれも減少傾向にあります。
- 令和 4（2022）年度と平成 30（2018）年度の利用者数を比較すると、金城路線が微増しているものの、旭路線及び弥栄野原路線は年間 1,000 人以上の大きな減少が見られます。

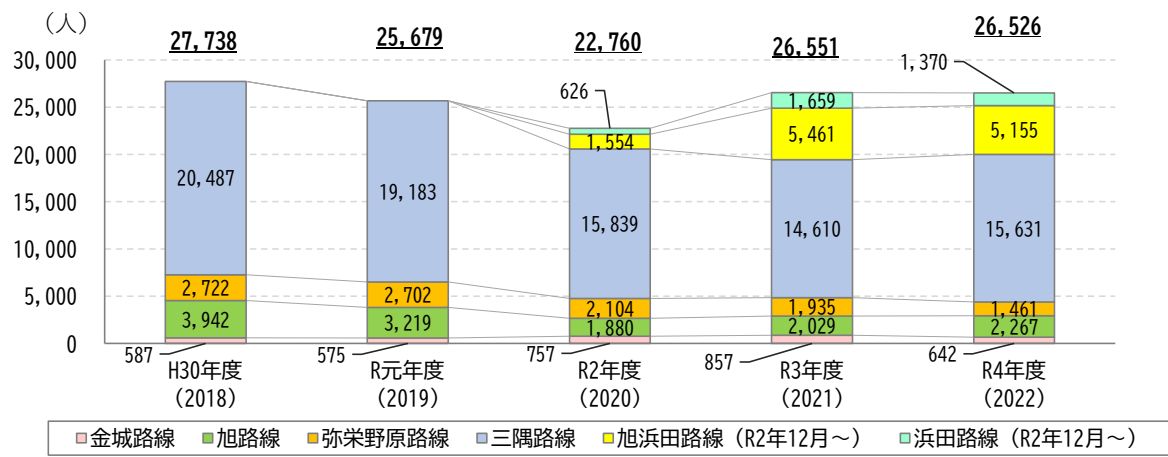


図 27 市生活路線バスの年間利用者数推移

表 7 平成 30（2018）年度と令和 4（2022）年度の市生活路線バス年間利用者数比較

路線	年間利用者数		H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度(2018)	R4年度(2022)	
金城路線	587人	642人	9%
旭路線	3,942人	2,267人	-74%
弥栄野原路線	2,722人	1,461人	-86%
三隅路線	20,487人	15,631人	-31%
旭浜田路線(R2年12月～)	-	5,155人	-
浜田路線(R2年12月～)	-	1,370人	-
合 計	27,738人	26,526人	-5%

イ 各路線の詳細

- 金城路線については、雲城美又線と雲城久佐美又線の利用者数が増加している一方、雲城久佐線の利用者数が大きく減少しています。
- 旭路線については、いずれの路線も利用者数が減少傾向にあり、特に瑞穂線の利用者数が平成 30（2018）年度の 3 分の 1 まで減少しています。
- 三隅路線について、利用者の多い循環線は令和 2（2020）年度にコロナ禍の影響で利用者数に落ち込みが見られたものの、令和 4（2022）年度はコロナ禍前（令和元（2019）年度）の水準を維持しています。
- 一方で、循環線以外の三隅路線はいずれも減少傾向にあり、井野室谷線、諸谷平原線、白砂西河内線、井野三隅線、石浦小原線、矢原岡見線の年間利用者数は、平成 30（2018）年度の半数より少なくなっています。

表 8 市生活路線バス・金城路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度(2018)	R元年度(2019)	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	
雲城美又線	45	57	51	50	67	33%
雲城久佐線	122	117	312	382	55	-122%
雲城久佐美又線	394	390	381	425	520	24%

表 9 市生活路線バス・旭路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度(2018)	R元年度(2019)	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	
木田線	375	179	93	67	170	-121%
戸川線	2,573	2,128	1,172	1,582	1,713	-50%
瑞穂線	994	912	615	380	384	-159%

表 10 市生活路線バス・三隅路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度(2018)	R元年度(2019)	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	
循環線	8,340	8,565	7,312	7,054	8,527	2%
井野室谷線	562	350	316	300	236	-138%
諸谷平原線	680	470	375	311	256	-166%
平原森溝線	182	166	157	108	124	-47%
白砂西河内線	694	591	445	393	327	-112%
井野三隅線	1,431	1,353	1,011	697	689	-108%
周布地今明線	1,518	1,314	1,189	1,039	986	-54%
石浦小原線	820	642	411	402	284	-189%
黒沢矢原線	3,218	3,073	2,662	2,491	2,437	-32%
黒沢小原線	2,265	2,034	1,506	1,431	1,335	-70%
矢原岡見線	436	314	158	117	193	-126%
岡見海老谷線	341	311	297	267	237	-44%

(4) 市乗合タクシー

ア 年間利用者数の推移(全体)

- 市乗合タクシーの年間利用者数は、毎年度減少傾向が続いており、令和 2（2020）年度以後は年間 3,000 人台で推移しています。
- 金城地域、旭地域及び弥栄地域の路線は年度によって多少の変化はあるものの、大きな増減は見られず、浜田地域の路線は平成 30（2018）年度から 700 人以上の減少が見られます。

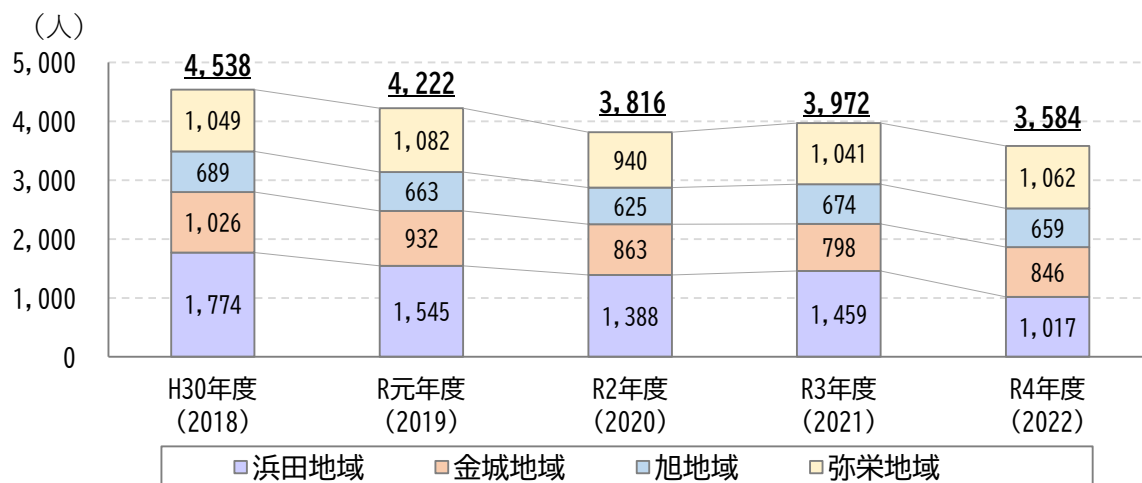


図 28 市乗合タクシーの年間利用者数推移

イ 各地域の詳細

- 浜田地域の路線については、石見東線が運行開始以後、路線バスの代替ということもあり一定の利用が見られますが、三階・長見線と美川線は減少傾向にあり、特に三階・長見線の年間利用者数は令和 4（2022）年度時点で 100 人を下回っています。
- 金城地域、旭地域及び弥栄地域の路線については、一部の路線は減少が見られる路線もある一方、利用者数が増加している路線もあることから、年間利用者数を各地区全体で見ると令和元（2019）年度以後は同水準で推移しています。

表 11 市乗合タクシー・浜田路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度 (2018)	R元年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	
三階・長見線	640	419	157	100	57	-1023%
美川線	1,134	1,126	1,022	622	298	-281%
石見東線	-	-	201	709	645	-
櫛田原線	-	-	8	28	17	-

表 12 市乗合タクシー・金城路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度 (2018)	R元年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	
小国・波佐線	789	640	493	393	330	-139%
美又線	53	137	155	180	281	81%
久佐線	184	155	215	225	235	22%

表 13 市乗合タクシー・旭路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	2018年度 (H30)	2019年度 (R元)	2020年度 (R2)	2021年度 (R3)	2022年度 (R4)	
木田・山ノ内線	182	186	206	226	196	7%
和田線	98	92	98	92	81	-21%
坂本・都川線	166	199	192	242	240	31%
市木・来尾線	243	186	129	114	142	-71%

表 14 市乗合タクシー・弥栄路線の年間利用者数（詳細）

路線名	年間利用者数(人)					H30(2018)年度からの増減幅
	H30年度 (2018)	R元年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	
横谷・程原線	395	425	357	341	391	-1%
山賀・畑線	401	452	410	478	380	-6%
田野原・的野線	203	127	141	194	253	20%
安城・杵束線	50	78	32	28	38	-32%

3 その他の移動手段・移動支援施策の状況

(1) コミュニティワゴン運送

- 地域住民自らが主体的に移動手段を確保する運送活動（コミュニティワゴン運送）として、三隅町井野地区で公共交通空白地有償運送、羽原地区と大麻地区で自治会等無償運送（許可・登録を要しない運送）が行われています。
- 近年の利用状況について、井野地区の利用者数は令和元（2019）年度から増加が見られ、大麻地区の利用者数は減少傾向にあります。
- 羽原地区の利用者数は直近5年間、ほぼ横ばいで推移しています。

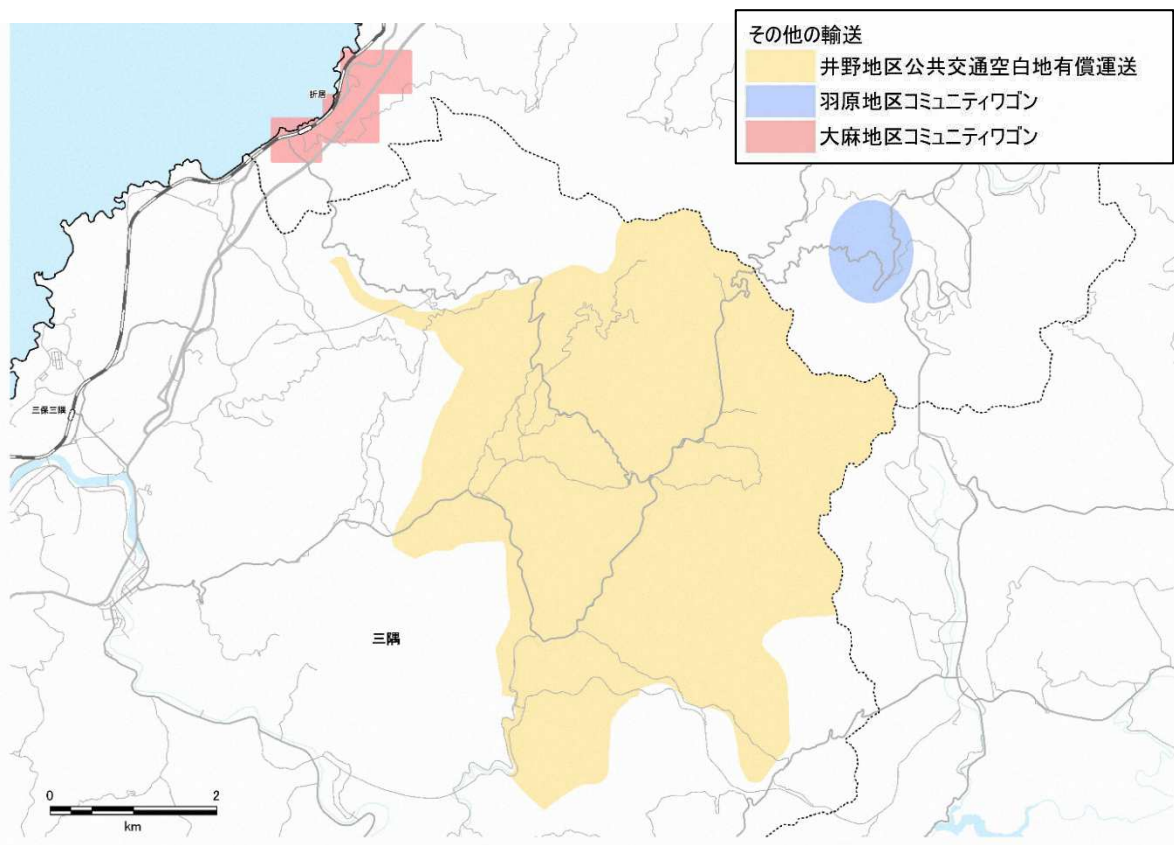


図 29 コミュニティワゴン運送の運行区域

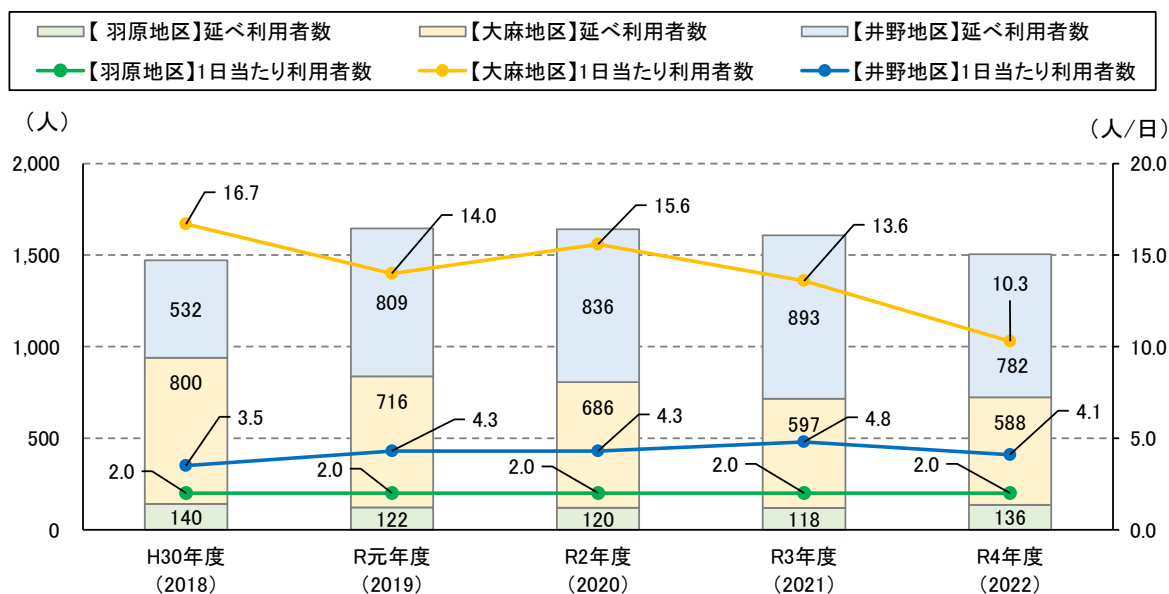


図 30 コミュニティワゴン運送の利用者数推移

(2) あいのりタクシー等運行支援事業

- 市内のタクシー事業者等の貸切運送によって高齢者等の交通手段を確保する事業（通称：あいのりタクシー）に取り組む地区まちづくり推進委員会に対し、その事業に要する費用の一部を補助することで、次の目的を達成しようとする事業です。
 - ① あいのりタクシー等の継続性を高め、市内各地へ取組を拡大させていく。
 - ② 高齢者等の交通手段を確保し、生活環境の維持向上と外出機会の創出を図る。
- 令和 4（2022）年度時点では、13 団体が事業の申請を行っており、通院や買物だけでなく地区サロン等の地域の活動でも利用されています。
- 令和 5（2023）年度は物価高騰対策として、同年 10 月から補助上限額を 30 万円引き上げています（50 万円から 80 万円に増額）。

表 15 あいのりタクシー等運行支援事業の概要（令和 4（2022）年度）

補助対象者	地区まちづくり推進委員会
補助要件	次の要件を満たした地区まちづくり推進委員会が行う「あいのりタクシー等」 ● 運行区域が、浜田市内であること（隣接する自治体に生活圏がある場合は当該自治体の区域を含む。） ● 片道の利用者が 2 人以上になるような運行計画を立てること。
補助内容（補助金額）	片道のタクシー料金から次のいずれか多い方の額を控除した額を全額補助（40 万円が上限） ● 利用者が負担する片道の利用料の合計額 ● 利用者数×運行区域に応じて市が設定する基準額（区域に応じて 300 円～700 円）

表 16 あいのりタクシー等運行支援事業の実績（令和 4（2022）年度）

実施団体数	13 団体 （金城地域：4 団体、旭地域：5 団体、弥栄地域：1 団体、三隅地域：3 団体）
主な利用目的	通院、買物、地域活動の輸送 等

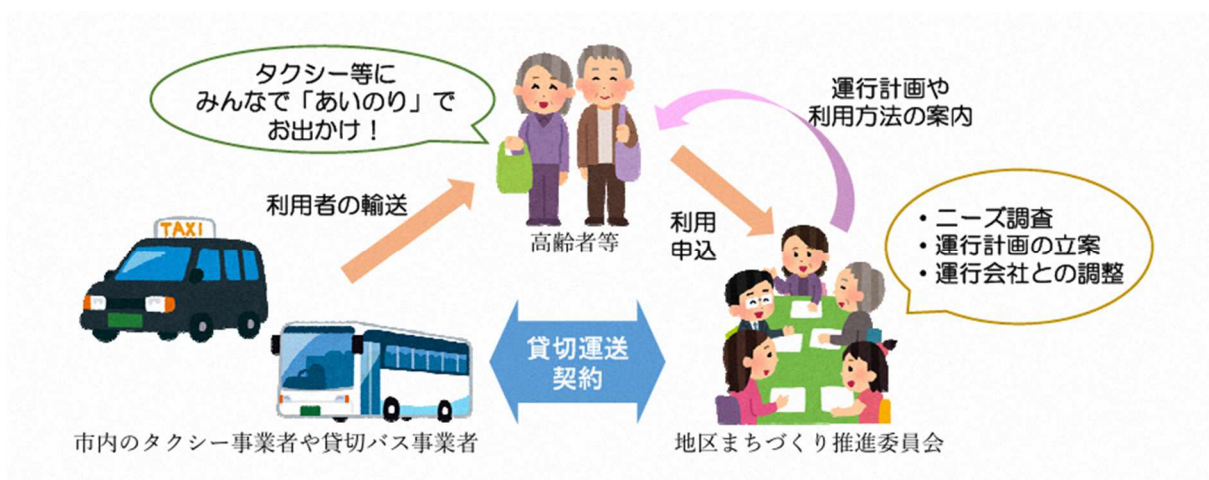


図 31 あいのりタクシー等運行支援事業の実施イメージ

(3) 敬老福祉乗車券交付事業

- 70 歳以上の市民や特定の障害者手帳を所持する市民を対象とした、路線バスやタクシーで利用できる 1 冊 3,000 円分の乗車券を半額の 1,500 円で販売又は無料で交付を行う制度です。
- この制度は、平成 28 (2016) 年 7 月から開始し、平成 28 (2016) 年度から平成 30 (2018) 年度までを第 1 期、令和元 (2019) 年度から令和 3 (2021) 年度までを第 2 期、令和 4 (2022) 年度から令和 5 (2023) 年度までを第 3 期目として実施しています。
- 令和 5 年度は物価高騰対策として、同年 10 月から販売上限を 5 冊引き上げています。(10 冊を 15 冊又は 15 冊を 20 冊に増冊)
- 敬老福祉乗車券の利用金額(扶助費)は、令和元 (2019) 年度がピークとなっており、いずれの年度も 7 割以上がタクシーで利用されています。

表 17 第 3 期敬老福祉乗車券制度の概要 (令和 4 (2022) 年度)

対象者	令和 6 (2024) 年 3 月 31 日において 70 歳以上となる市民 障害者手帳 (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 1~3 級) 所持する市民
販売内容	1 冊 3,000 円分の乗車券を 1,500 円で販売 ※券種 : 100 円券 (30 枚入)、500 円券 (6 枚入)
販売上限	浜田地域 10 冊 (一部の地域は 15 冊) 金城地域、旭地域、弥栄地域、三隅地域 15 冊
利用できる 交通機関	● 民間路線バス (石見交通、総企バス) ● 高速バス (広浜線いさりび号) ● 市生活路線バス ● 市乗合タクシー ● タクシー (介護タクシーを含む市内事業者限定) ● 公共交通空白地有償運送 (井野っ地号) ● あいのりタクシー
利用期限	乗車券を購入した日から令和 6 (2024) 年 3 月 31 日まで

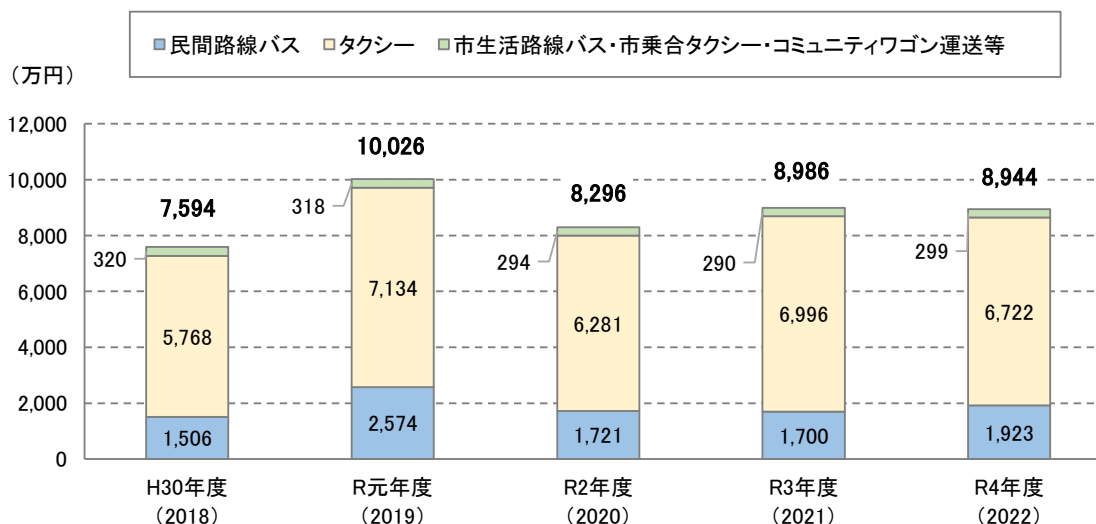


図 32 敬老福祉乗車券利用金額 (扶助費) (購入金額を控除していない金額の実績値) の推移

(4) スクールバス

- 浜田地域では、三階小学校、石見小学校及び国府小学校で運行しており、浜田東中学校では登校日の部活動実施日のみ下校便として運行しています。
- 金城地域、旭地域、弥栄地域及び三隅地域においても、各小学校及び中学校でスクールバスを運行しています。

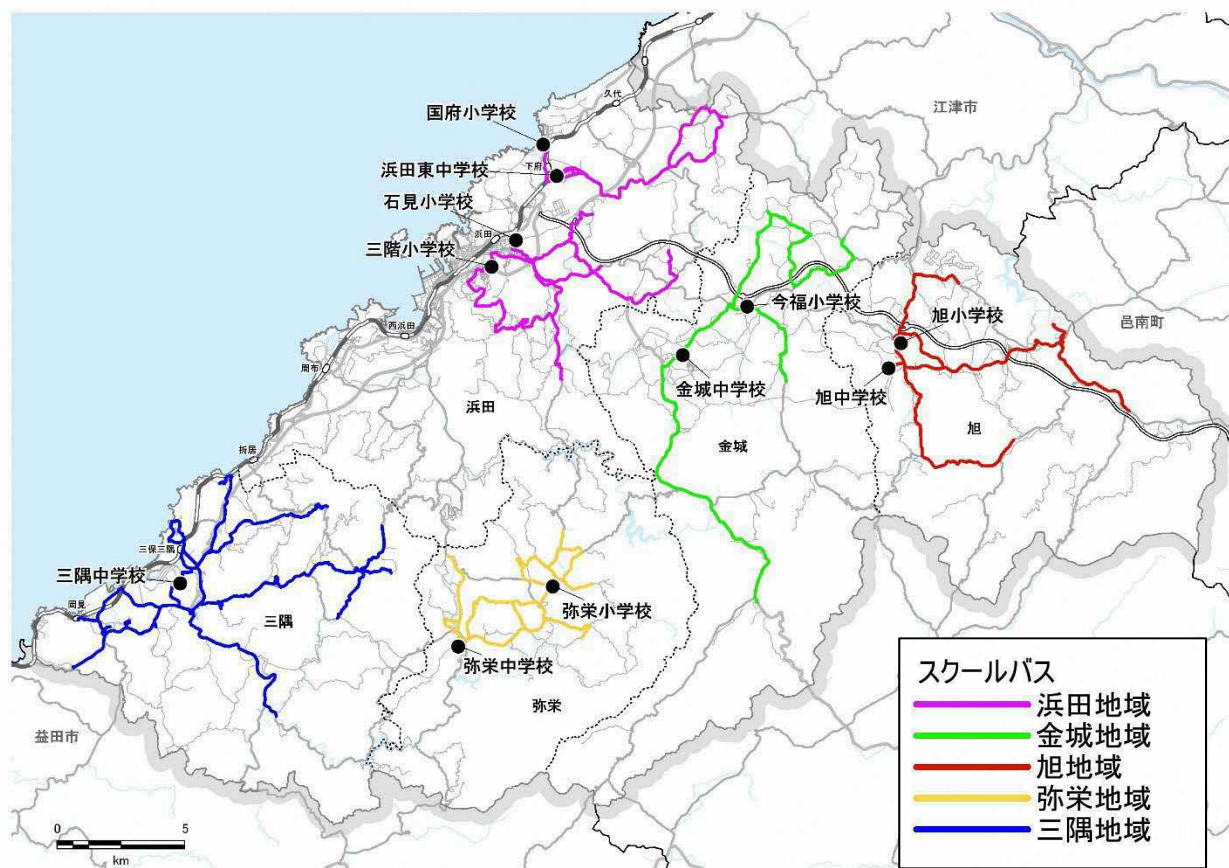


図 33 スクールバスの運行状況

4 地域公共交通に係る収支・財政負担の状況

(1) 民間路線バスの収支状況

- 民間路線バスの収支率は、コロナ禍により令和2（2020）年度に全体的な落ち込みが見られ、特に大学線や弥栄線については、平成30（2018）年以前の水準には戻っていない状況です。
- 令和4（2022）年度現在は、周布江津線の収支率が71.1%で最も高く、40～50%台の路線が4路線、30%未満が4路線あります。
- 収支率と1km当たり輸送量からみた路線の位置付けを見ると、市内循環線及び長沢瀬戸ヶ島線は、比較的路線延長距離が短いにも関わらず、「利用が少なく収支率が低い路線」に位置し、次いで路線延長距離の長い波佐線が続いています。

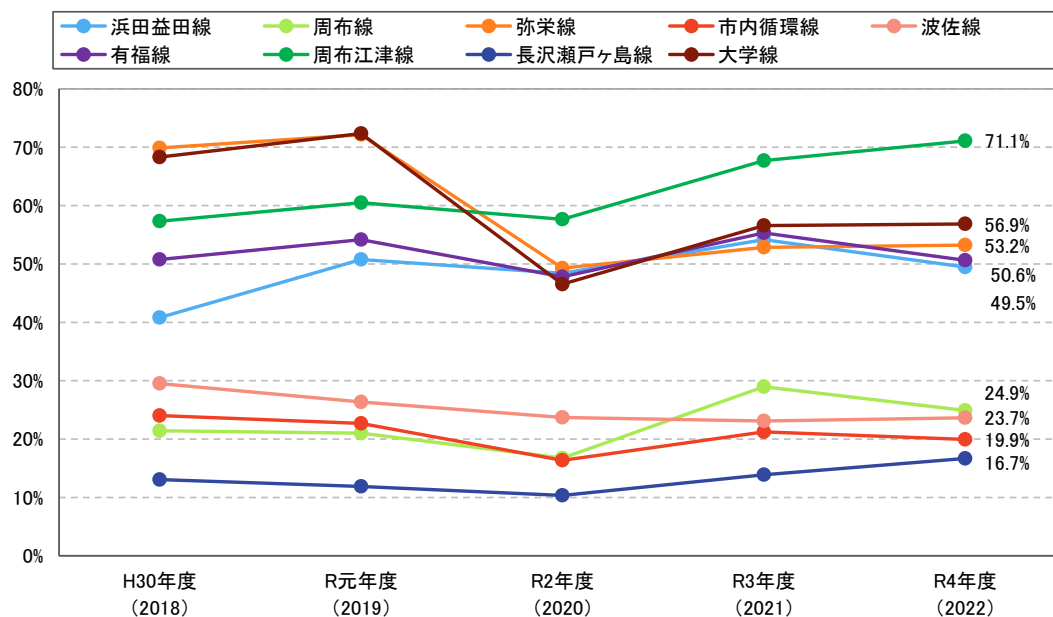


図 34 民間路線バスの路線別収支率の推移

(人/km)

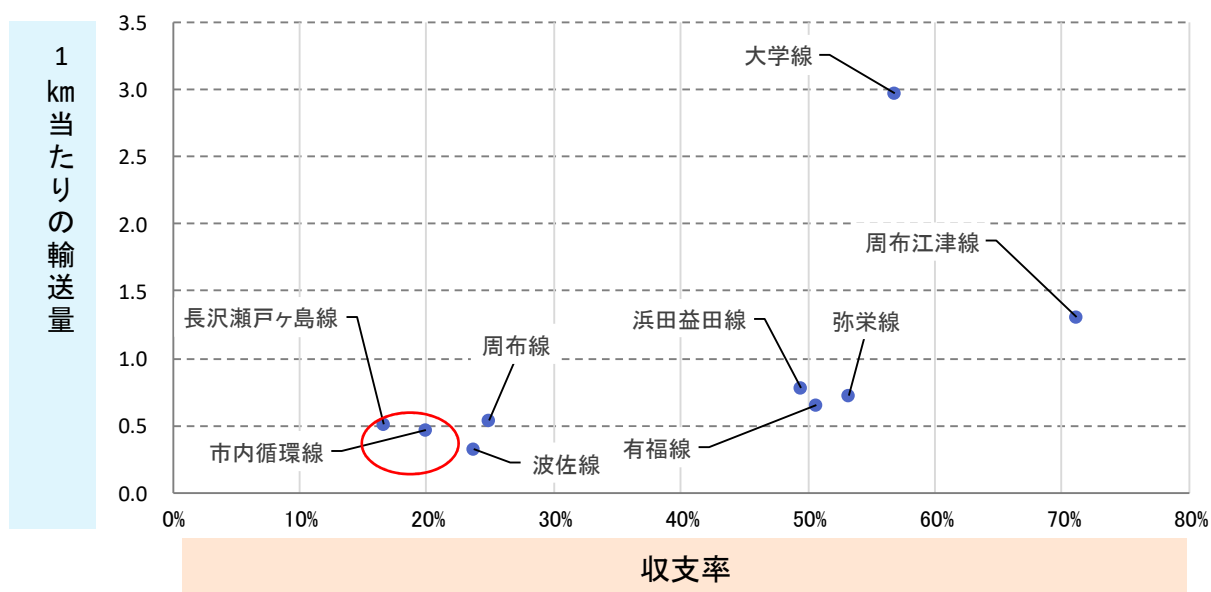


図 35 収支率と1km当たり輸送量から見た路線（民間路線バス）の位置付け

(2) 浜田市全体の地域公共交通に係る財政負担の状況

- 利用環境整備（車両整備や IC カード導入等）や新型コロナウイルス対策に係る費用を除いた、市全体の地域公共交通に関する事業費（令和 4（2022）年度決算ベース）はおよそ 27,844 万円、実質市負担額は 4,665 万円となります。
- 実質市負担額のうち、39.0%が民間路線バス、55.7%が市生活路線バスの運行維持に係る経費となっており、路線バスに関係する費用が全体の大部分を占めています。
- 敬老福祉乗車券及び通学定期券購入費補助は、事業費全体の 3 割程度を占めるが、財源としてふるさと応援基金（ふるさと納税）を活用していることから、実質市負担額は、ないものとしています。

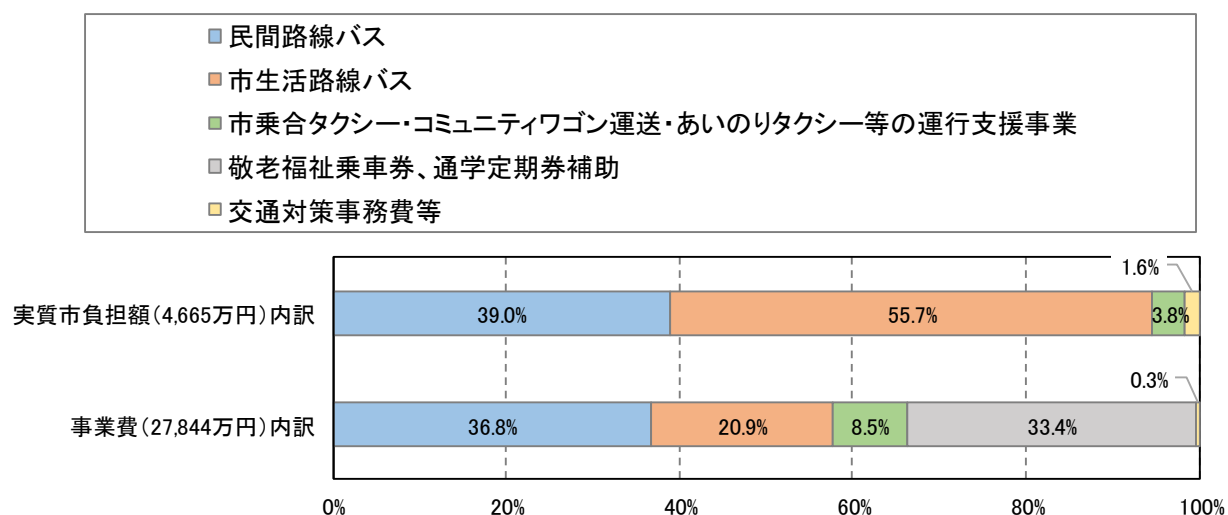


図 36 地域公共交通に係る事業費及び実質市負担額の内訳

5 交通事業者の現状

(1) ヒアリング調査の概要

統計データやアンケート調査等で把握しきれない地域住民の移動状況や地域公共交通を供給する事業者側から見た問題点・課題等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

表 18 ヒアリング調査の概要

調査対象	市内の交通事業者(民間路線バス及び市内のバス・乗合タクシーの委託事業者)
調査方法	代表者との対面でのヒアリングを実施
実施期間	実施期間:令和 5(2023)年 11 月
主な調査項目	● 利用実態、運行体制、経営状況 ● 地域住民の移動状況 ● 運行に当たった課題 ● 今後の事業展開

(2) 地域公共交通の利用実態

- ヒアリングを通して整理した、運行事業者が把握している地域公共交通の利用実態は、次のとおりです。

表 19 運行事業者が把握している地域公共交通の利用実態

民間路線バス	● 大学線は、新入生が入ったばかりの 4～5 月頃は利用が多いが、車・バイク通学が増えるため、5 月以後は減少する傾向にある。 ● 島根県のインバウンド誘因策として、外国人に限り、高速バス（広浜線）を 500 円で利用できるようになったため、外国人利用者も見られるようになった。
市生活路線バス 市乗合タクシー	● 市生活路線バスや市乗合タクシーは通院と買物目的の利用が多い。 ● いずれも利用者が固定化しており、入院や転居に伴い 1 人利用者が減るだけで大きく路線全体の利用者数が減る。 ● 市乗合タクシーについて、利用者は仕組みを理解されていると思うが、帰りの便の時間まで待つことが負担になっていると思われる。
民間タクシー	● 浜田地域では、通院目的の利用が多く、午前 7 時から 9 時 30 分までをピークに浜田医療センター、午後はクリニック等への移動が多い。 ● 旭地域や金城地域でも、朝から夕方にかけて通院目的の利用が見られ、浜田医療センター等の中心部の医療機関を受診している。 ● コロナ禍の影響により、外出そのものが減っている。 ● 夜間の利用もコロナ禍前から戻ってきていない。 ● 広島方面からの観光・旅行目的の利用が少しずつではあるが増えている。

(3) 地域公共交通の問題点・課題や計画策定に向けた意見等

- ヒアリングを通じて整理した、運行事業者が感じている地域公共交通の問題点・課題、解決に向けたアイデア等は、次のとおりです。

表 20 運行事業者が感じている地域公共交通の問題点・課題、解決に向けたアイデア等

運転者不足・高齢化、なり手となる人材の採用・募集について	● 運転者の高齢化が進んでおり、路線バス運転者の平均年齢は 50 歳代、タクシー運転者の平均年齢は 60 歳代を超えている。 ● 業界全体として若者の運転手が少なく、定年した人に声をかけてドライバーになってもらうような状況もある。 ● 中山間地域であれば、他の業種と兼業しているタクシー運転者も多く、柔軟な働き方を認めていかなければ運転者の確保が難しい。 ● 大型 2 種免許の取得制限緩和により、高卒者にもアプローチしており、普通免許取得から大型 2 種免許取得までの費用を支援しているが、なかなか採用につながっていない。 ● タクシー事業者でも普通運転 2 種免許の取得を支援しているものの、経営への負担も大きい。 ● 常に求人を出しているが、ハローワークでも求職者とのマッチングなどの支援してもらえるとありがたい。
民間路線バスの運行	● 低床バス等のバリアフリー対応できていない車両が 1 台残っており、車両購入に何らかの補助があるとありがたい。 ● 国庫補助制度について、幹線補助の基準（輸送量 15 人以上）は全国共通の算定式（乗車密度×運行回数）で算出するものであるが、路線の状況や特性等も考慮するべきである。特に乗車密度は、運賃収入から算出するため、障がい者・免許返納者などの運賃、定期券利用者など正規運賃との差額が考慮されておらず、実態と乖離している状況にある。
市生活路線バスや市乗合タクシーの運行	● 通学で利用されている路線は、児童・生徒の数によって積み残しが発生しないようにしないといけないため、効率的な車両運用が難しい面がある。 ● マイクロバス等のバス車両よりもワンボックス型の車両の方が柔軟に対応できると思われる。運転者の高齢化が進んでいるため、車両が大きいと負担も大きい。 ● 市乗合タクシー等は、委託を受けたタクシー事業者にとっては安定的な収益確保につながっている面もある。 ● 中山間地域は市乗合タクシーや各種移動支援事業等により手厚くフォローされているが、まちなかのエリアにおいてもバス停から離れた集落に暮らす人は存在しており、そのような市民への支援も必要ではないかと思われる。
民間タクシーの運行	● 路線バスや市乗合タクシーでの輸送が適さない地域はタクシー助成等も含めて考えても良いのではないか。 ● 人々の生活も変化が早くなっており、タクシーの求められる役割が変わってきていると思うので、ニーズ等に応じて柔軟に対応していくことが今後求められる。 ● あいのりタクシーは利用者にとっては安く利用できるため、客単価が減る側面もある。あいのりタクシーの助成制度を進めていくことによってタクシー事業者の経営に影響することを懸念している。 ● 地元の交通事業者が地域で事業を続けていけるような方向性を示してほしい。

第3章 市民の移動実態・地域公共交通に対する意識・ニーズ

1 市民アンケート調査の概要

統計データ等で把握しきれない、地域住民の移動実態や移動に関する問題点、地域公共交通に対するニーズを把握するため市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

表 21 市民アンケート調査の概要

調査対象	満 15 歳以上の市民 2,000 人を住民基本台帳から無作為抽出 (地区に偏りは少なくサンプルを確保できるよう地域別に配布数を設定)
調査方法	郵送配布・郵送回収又は QR コードによるオンラインでの回答
実施期間	実施期間: 令和 5(2023)年 9 月
回収状況	総配布数: 2,000 部 回収票: 930 部(回収率: 46.5%)
主な調査項目	● 個人属性 (年齢、居住地区、職業、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・買物等) ● 地域公共交通の利用状況、利用する理由/しない理由 ● 敬老福祉乗車券の利用状況 ● 地域公共交通施策に対する考え方 ● 困りごと・移動に対する不安感 ● 自由意見

2 回答者の属性

(1) 居住地域と年代

- いずれの地域からも一定数 (50 人以上) の回答が得られました。
- 回答者のおよそ 66% を 65 歳以上、およそ 53% が 75 歳以上の回答者が占めています。

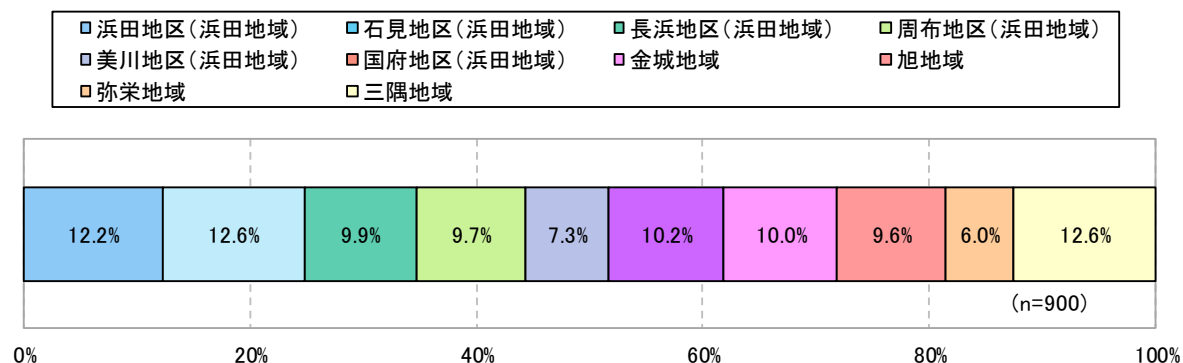


図 37 回答者の居住地域

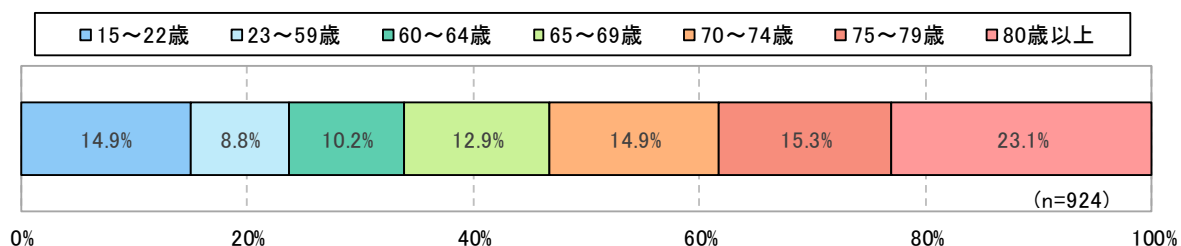


図 38 回答者の年代

(2) 運転免許証の保有状況

- 回答者のおおよそ 65%が運転免許証を保有しています。
- 運転に不安を感じる人や返納をしたいと考えている人は、免許証保有している人のうちおよそ 15%を占めています。

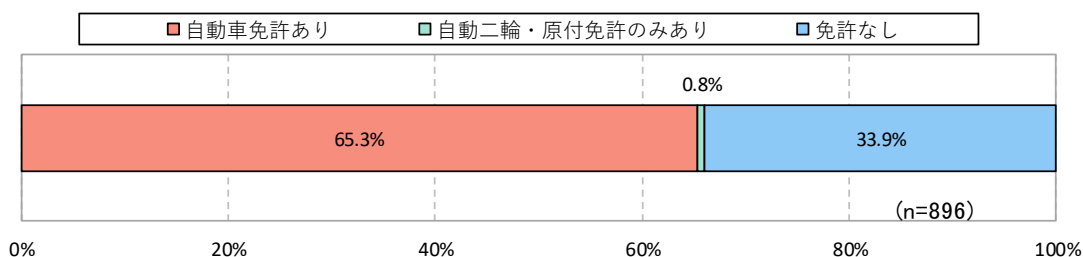


図 39 運転免許証の保有状況

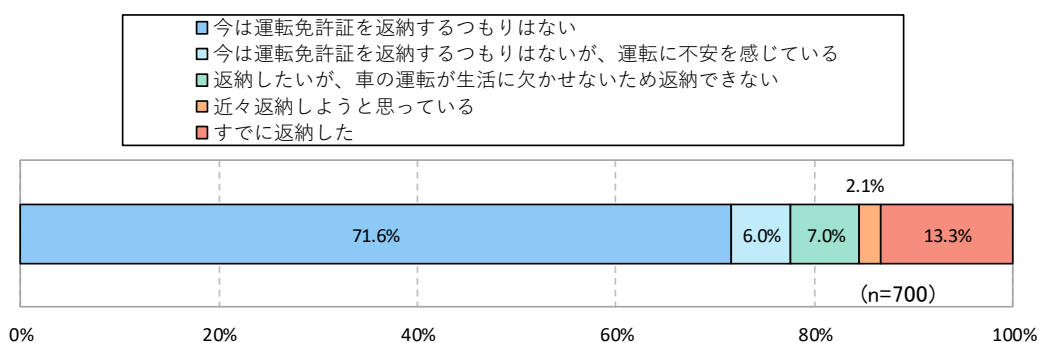


図 40 運転免許証の返納に関する意向

3 移動の状況

(1) 通勤・通学の状況

- 通勤・通学者は回答者のおおよそ 50%を占めています。
- 通勤・通学手段は自分が運転する車が最も多く、地域公共交通（鉄道、民間路線バス、市生活路線バス）を利用している人の割合は、いずれの交通手段においても 10%以下です。

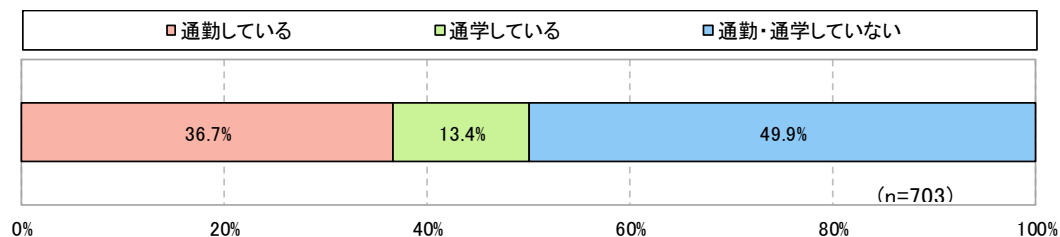


図 41 通勤・通学の有無

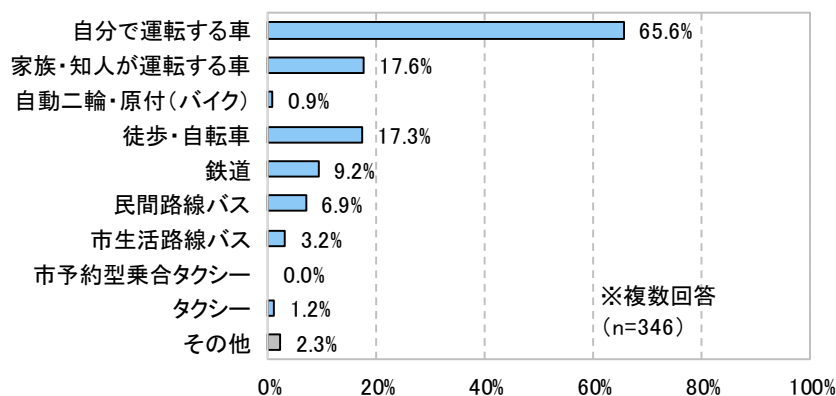


図 42 通勤・通学で利用している交通手段

(2) 通院の状況

ア 通院の有無と利用している交通手段

- 回答者のおよそ 61%が日常的に通院をしています。
- 利用交通手段は自分で運転する車が最も多く、次いでおよそ 21%が送迎によって通院しています。
- 民間路線バスや市生活路線バスよりタクシーを利用して通院している人が多い傾向が見られます。
- 送迎によって通院する人の割合は旭地域、弥栄地域及び三隅地域が 20%を超えており、市乗合タクシーは弥栄地域、タクシーは浜田地域が他の地域に比べて割合が大きくなっています。

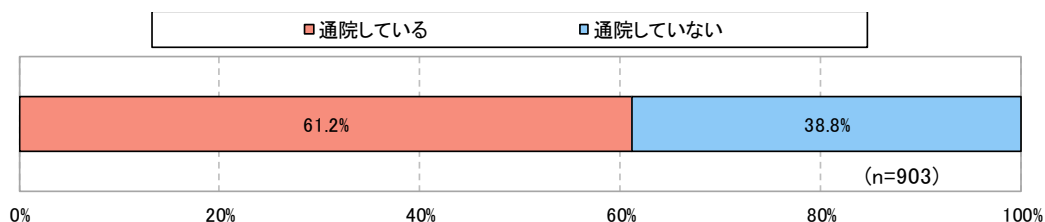


図 43 通院の有無

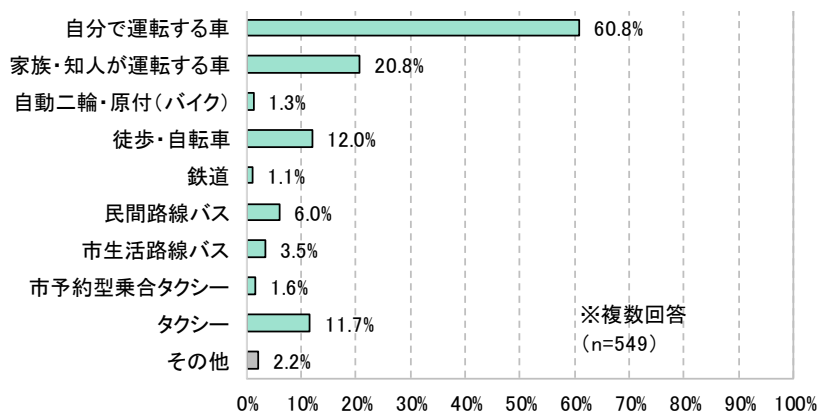


図 44 通院で利用している交通手段（全体）

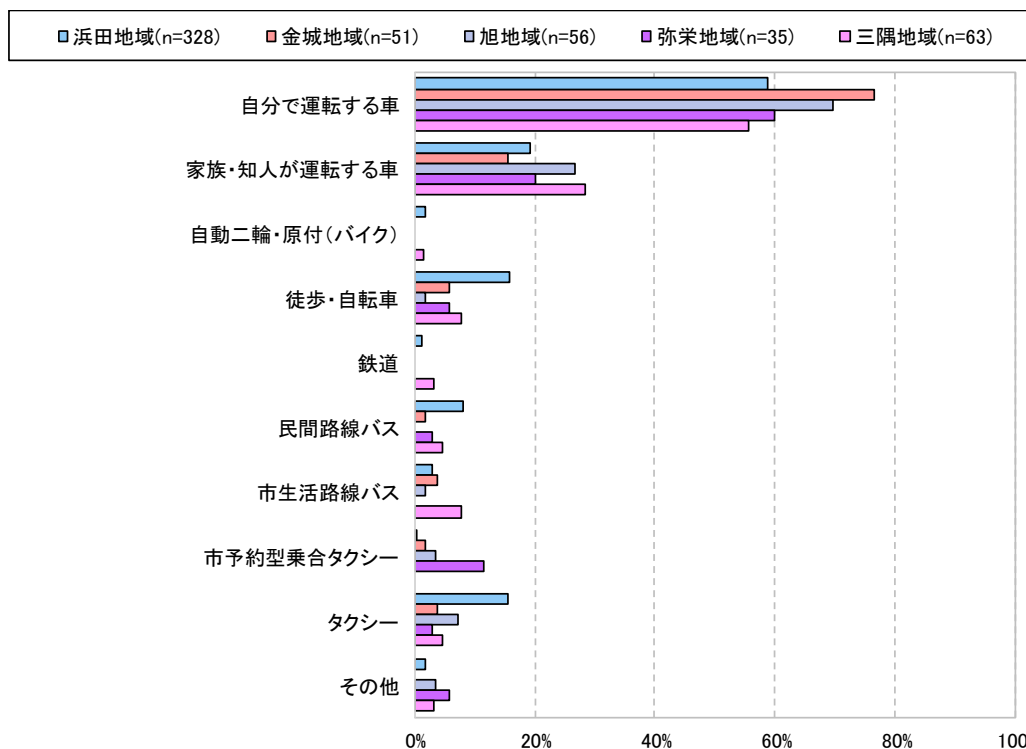


図 45 通院で利用している交通手段（地域別）

イ 通院先の状況(上位 5 件)

- 浜田地域の中でも、浜田地区及び石見地区で浜田医療センターに通院している人が最も多いです。
- 長浜地区、周布地区、美川地区及び国府地区においても浜田医療センターが 2 位に挙がっており、最上位はいずれも地区内に立地する医療機関となっています。
- 金城地域、旭地域及び弥栄地域では、いずれも上位 3 位以内に浜田医療センターが挙がっています。
- 三隅地域の上位 3 位は、いずれも地域内の医療機関となっています。

表 22 地域別通院先の上位 5 位（浜田地域）

浜田地区	件数	石見地区	件数
浜田医療センター	18	浜田医療センター	13
さかね内科	6	丸山内科クリニック	8
丸山内科クリニック	6	さかね内科	7
中村医院（片庭町）	5	おさだ眼科クリニック	6
彌重内科眼科医院	5	岡本胃腸科内科医院	6

長浜地区	件数	周布地区	件数
山根病院	10	都医院	15
浜田医療センター	9	浜田医療センター	11
中村胃腸科内科医院	8	小池医院	8
三隅整形外科医院	5	山根病院	6
さかね内科	4	三隅整形外科医院	3
もりわき眼科	4		
中村医院（片庭町）	4		

美川地区	件数	国府地区	件数
中村呼吸器内科医院	10	やすぎクリニック	13
浜田医療センター	5	浜田医療センター	9
おさだ眼科クリニック	4	丸山内科クリニック	7
丸山内科クリニック	4	真鍋医院	7
中村胃腸科内科医院	4	北村内科クリニック	7

表 23 地域別通院先の上位 5 位（金城地域、旭地域、弥栄地域、三隅地域）

金城地域	件数	旭地域	件数
金城沖田医院	14	浜田市国民健康保険あさひ診療所	18
浜田市国民健康保険 波佐診療所	11	上田医院	11
浜田医療センター	8	浜田医療センター	10
丸山内科クリニック	5	丸山内科クリニック	6
中村整形外科	3	岡本胃腸科内科医院	3

弥栄地域	件数	三隅地域	件数
浜田市国民健康保険弥栄診療所	26	寺井医院	18
浜田医療センター	5	中村医院（三隅）	15
山根病院	2	野上医院	11
		浜田医療センター	8
		もりわき眼科	4
		三隅整形外科医院	4
		山根病院 三隅分院	4

※弥栄のみ上位 3 件を記載（4 位以下の回答件数がいずれも 1 件であったため）

(3) 買物の状況

ア 買物の有無と買物で利用している交通手段

- 回答者の 74%が日常的に買物に出かけています。
- 利用交通手段は自分で運転する車がおおよそ 72%と最も多く、次いで 19%が送迎によって買物に出かけており、路線バスや市生活路線バスよりタクシーを利用している人が多い等、通院と同じ傾向が見られます。
- 通院と比べ、民間路線バスや市生活路線バスの割合は大きく変わらないものの、タクシーの割合は若干減少している程度で、各地域での大きな違いは見られません。

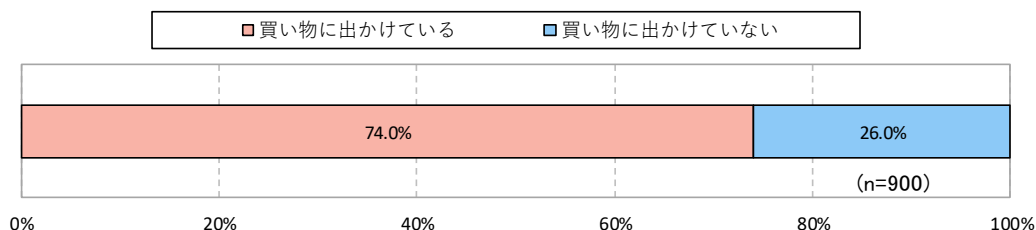


図 46 買物によるお出かけの有無

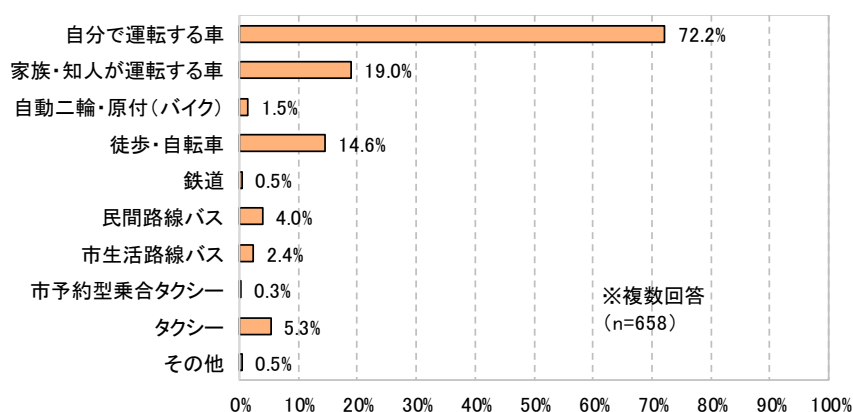


図 47 買物で利用している交通手段（全体）

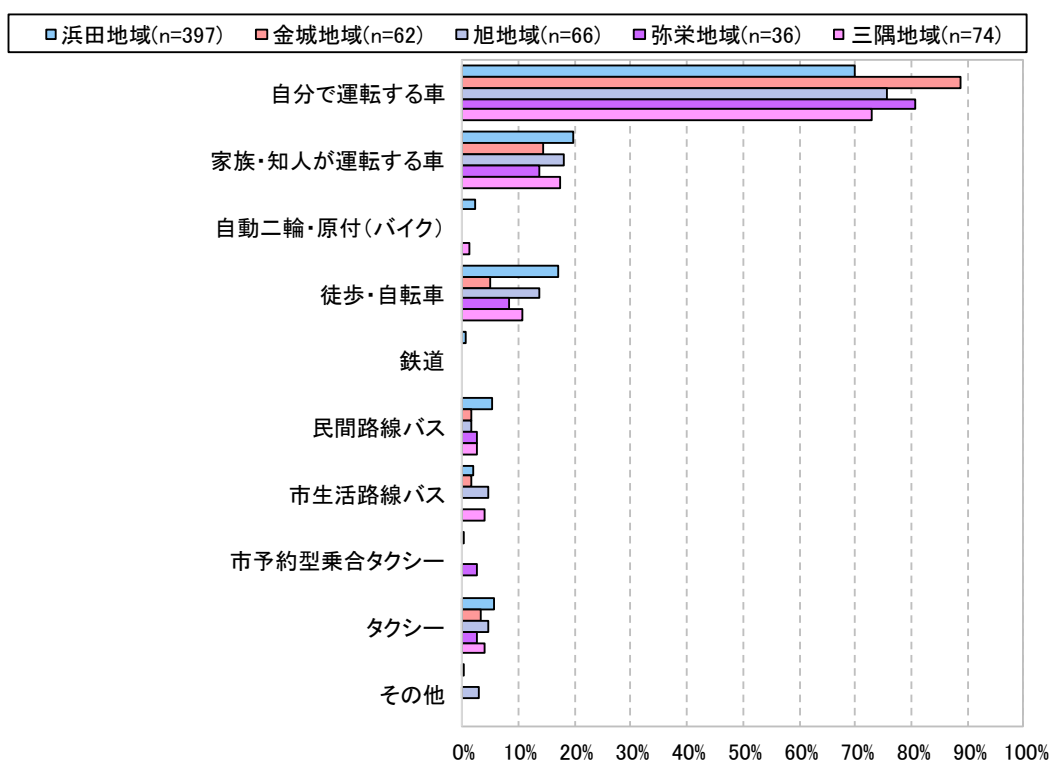


図 48 買物で利用している交通手段（地域別）

イ 買物先の状況

- 浜田地域では、長浜地区、周布地区及び美川地区で最上位にトライアル浜田店（周布）が挙げられており、国府地区では地区内や石見地区内の買物先が挙げられています。
- 金城地域及び旭地域では地域内の買物先が最上位で、次点はいずれも市中心部の買物先となっています。
- 弥栄地域では地域内の買物先より浜田地域（周布地区や浜田地区）の買物先が多くなっています。
- 三隅地域では地域の買物先や周布地区、益田市の買物先が挙げられています。

表 24 地域別買物先の上位 5 位（浜田地域）

浜田地区	件数	石見地区	件数
ゆめタウン浜田	41	シティパルク浜田	45
シティパルク浜田	13	キヌヤ プリル店	24
トライアル浜田店	13	キヌヤ 長澤店	16
キヌヤ プリル店	11	ゆめタウン浜田	15
フーズセンター エビス	11	スーパー ダックス	10
長浜地区	件数	周布地区	件数
トライアル浜田店	31	トライアル浜田店	45
ゆめタウン浜田	23	キヌヤ ひなし店	12
キヌヤ 笠柄店	18	ゆめタウン浜田	11
コスモス 熱田店	5	キヌヤ 笠柄店	5
斉藤食料品店	5	キヌヤ プリル店	3
		シティパルク浜田	3
		ホームプラザナフコ 浜田店	3
美川地区	件数	国府地区	件数
トライアル浜田店	22	キヌヤ 国府店	21
ゆめタウン浜田	14	キヌヤ 長澤店	21
キヌヤ 笠柄店	9	シティパルク浜田	15
キヌヤ ひなし店	4	ゆめタウン浜田	11
シティパルク浜田	4	キヌヤ プリル店	7
キヌヤ プリル店	3		

表 25 地域別買物先の上位 5 位（金城地域、旭地域、弥栄地域、三隅地域）

金城地域	件数	旭地域	件数
キヌヤ 金城店	28	A コープあさひ	16
シティパルク浜田	20	シティパルク浜田	13
ゆめタウン浜田	11	サワレン商店	11
キヌヤ プリル店	10	ゆめタウン浜田	10
キヌヤ 長澤店	3	A コープ（店舗名未回答）	9
キヌヤ 二宮店	3		
コスモス 熱田店	3		
ジュンテンドー 浜田店	3		
スーパー ダックス	3		
弥栄地域	件数	三隅地域	件数
トライアル浜田店	12	キヌヤ サンプラム店	32
ゆめタウン浜田	11	トライアル浜田店	22
A コープ やさか店	9	A コープ みすみ店	10
キヌヤ サンプラム店	3	ゆめタウン浜田	8
キヌヤ 笠柄店	2	ゆめタウン益田	7

ウ 買物に出かけない理由

- 買物に出かけない理由として、買物をしていない人のおよそ 90%は家族が買物しているからと回答しています。
- 交通手段がないため買物に出かけていない人はおよそ 5%です。

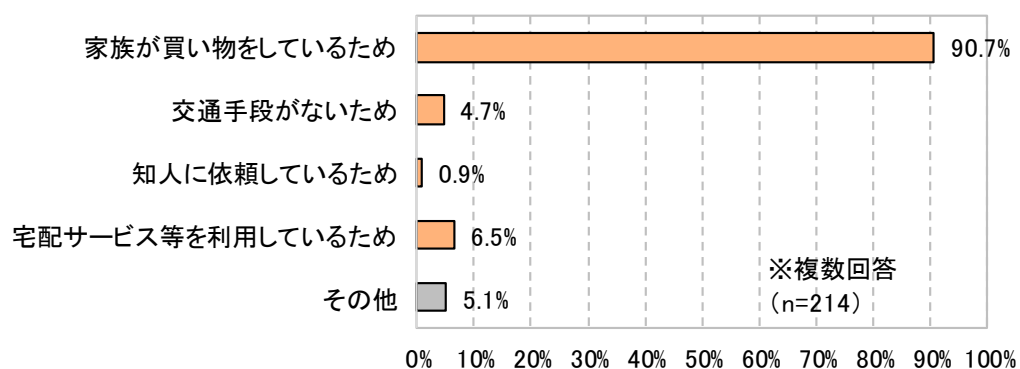


図 49 買物に出かけない理由

4 地域公共交通の利用状況

(1) 地域公共交通利用の有無

- 地域公共交通を利用している人の割合を地域別に見ると、浜田地域の各地区と三隅地域の割合が比較的大きくなっています。
- 金城地域、旭地域及び弥栄地域は、日常的に地域公共交通を利用している人の割合が 10%を下回っています。

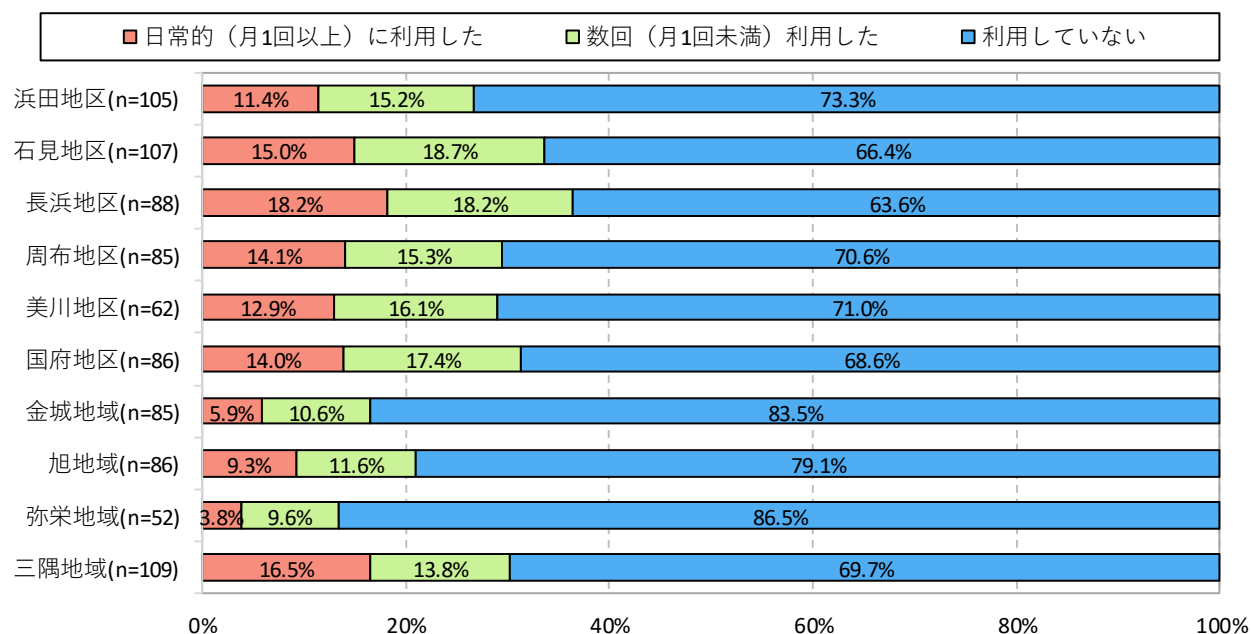


図 50 地域公共交通の利用有無

(2) 地域公共交通の利用頻度

- 利用頻度が最も高い交通手段は鉄道で、利用している人のおよそ 20%が週に 5 日以上利用しています。
- 民間路線バスは、週 3 日以上利用している人がおよそ 20%となっています。
- タクシー及び市生活路線バスは、月に 1～3 日程度利用している人の割合が比較的大きく、30%を超えています。

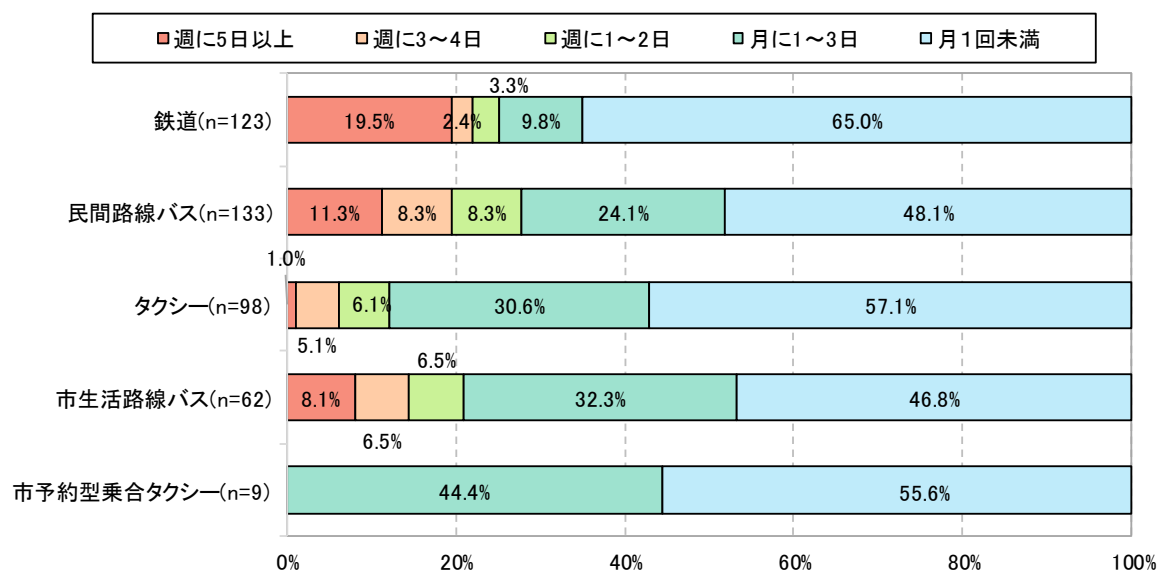


図 51 地域公共交通の利用頻度

(3) 地域公共交通を利用していない理由

- 地域公共交通を利用しない理由として、いずれの地域でも「自家用車で移動できるため」が最も多く、次いで「送迎で移動できるため」となっています。
- 「送迎で移動できるため」や「運賃が高いため」と回答した人の割合は、弥栄地域が比較的大きいです。
- 「徒歩や自家用車で移動できるため」は、浜田地域のみ 20%を超えており、その他の地域は 10%を下回っています。

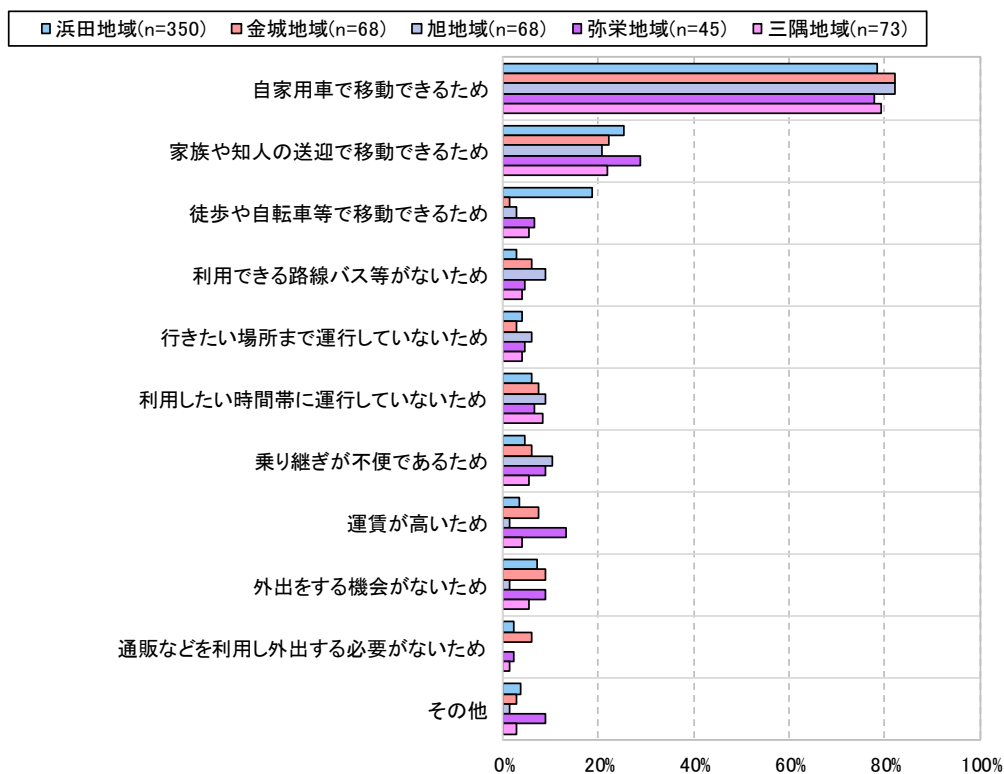


図 52 公共交通を利用していない理由

(4) 地域公共交通に対する不便感

- 地域公共交通が不便なために生活に支障をきたしていることや我慢していることは、浜田地区、石見地区及び周布地区以外で「ある」の割合が 20%を超えており、国府地区で最も大きくなっています。

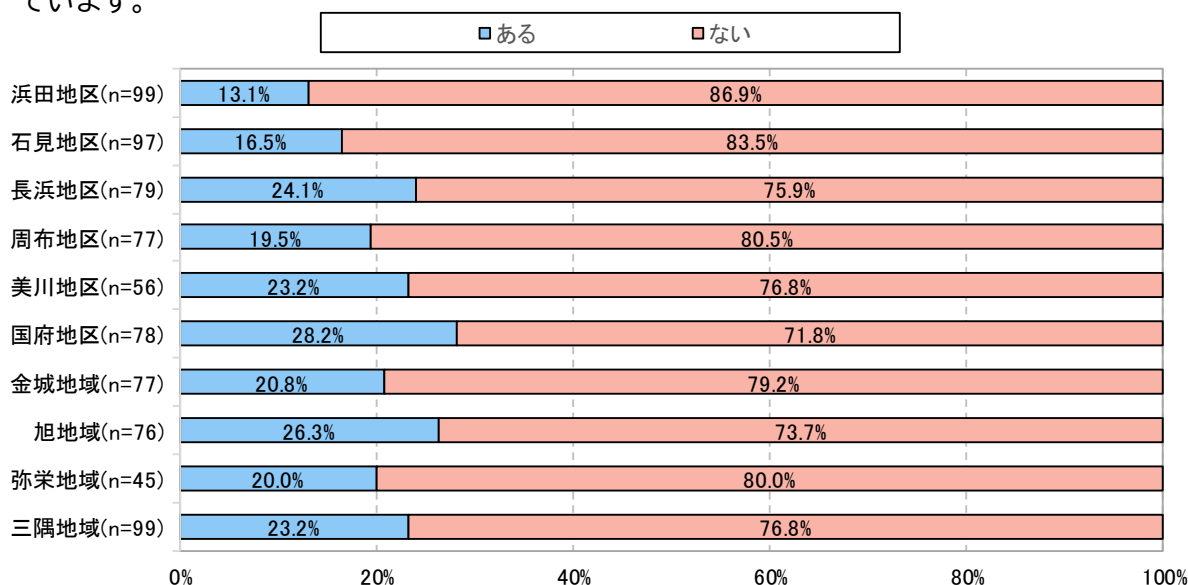


図 53 地域公共交通が不便なために生活に支障をきたしていることや我慢していることの有無

5 敬老福祉乗車券の利用状況

(1) 敬老福祉乗車券の利用状況

- 70 歳以上で、敬老福祉乗車券を利用している人は、いずれの地域（地区）でも 20%以上となっています。
- 浜田地域で割合が大きく、石見地区及び長浜地区では 40%を超えています。

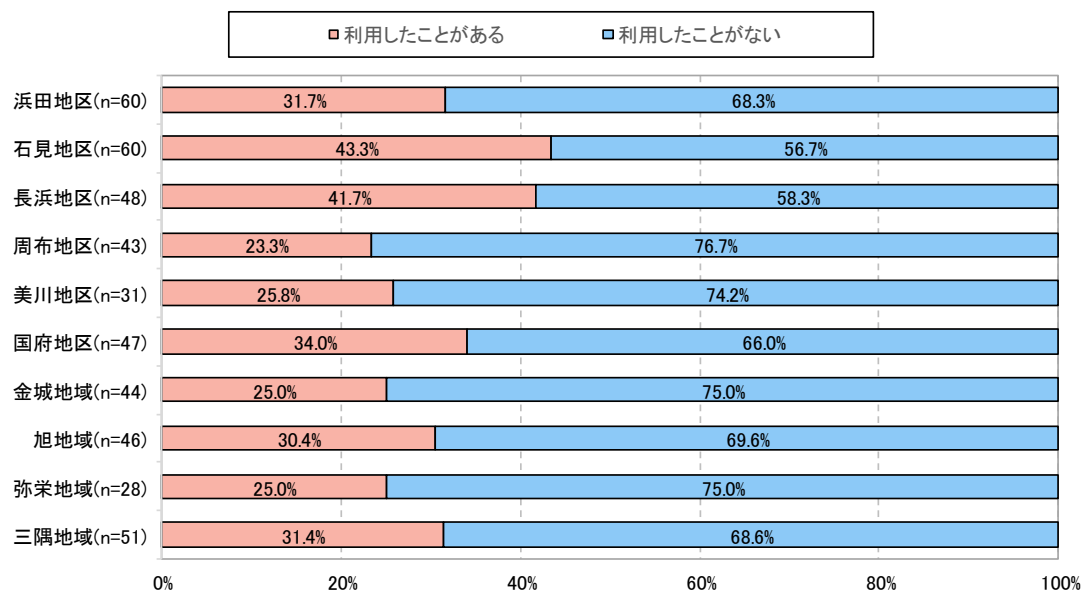


図 54 敬老福祉乗車券の利用状況（70 歳以上回答者に絞って集計）

(2) 敬老福祉乗車券の効果

- 敬老福祉乗車券により外出回数が増えたと回答した人は利用者全体のおよそ 21%を占めています。

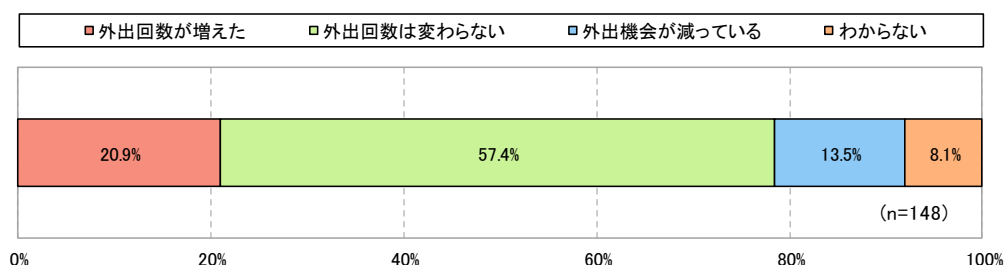


図 55 敬老福祉乗車券購入後における外出状況の変化

(3) 敬老福祉乗車券を使用(購入)していない理由

- 敬老福祉乗車券を購入していない理由としては、「制度内容を知らない」と回答した人の割合は 16%になります。
- 70 歳以上の回答者の中でもおよそ 21%が「制度の対象でないため」と回答しています。

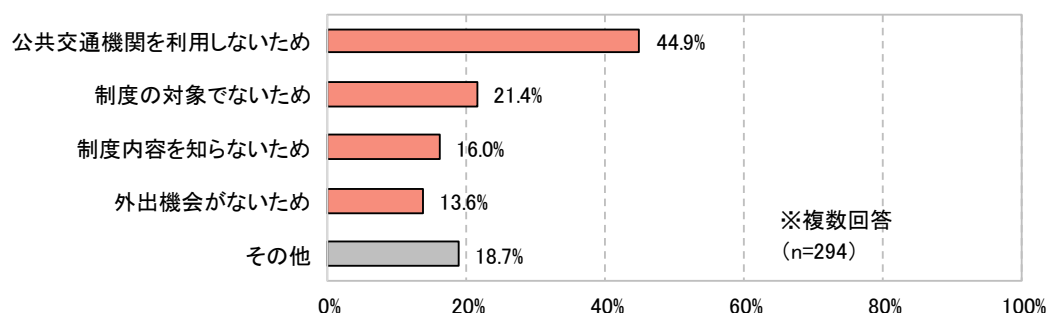


図 56 敬老福祉乗車券を使用（購入）していない理由（70 歳以上回答者に絞って集計）

6 今後の浜田市における地域公共交通の維持確保や取組への意向

(1) 将来の地域公共交通のあり方

- 将来の地域公共交通のあり方について、選択肢の中では「市の負担が増えたとしても、できる限り現状維持を目指す」が最も割合としては大きく、全体ではおよそ 38%を占めています。
- 「市の負担が増えたとしても、できる限り現状維持を目指す」を回答した人を地域別に見ると、浜田地域では長浜地区、浜田地域以外では旭地域、弥栄地域及び三隅地域で 40%を超えています。
- 「利用の少ない路線は廃止を検討し、地域住民主体の輸送手段を推進していく」は、浜田地域では浜田地区、美川地区及び国府地区、浜田地域以外では金城地域で 30%を超えています。

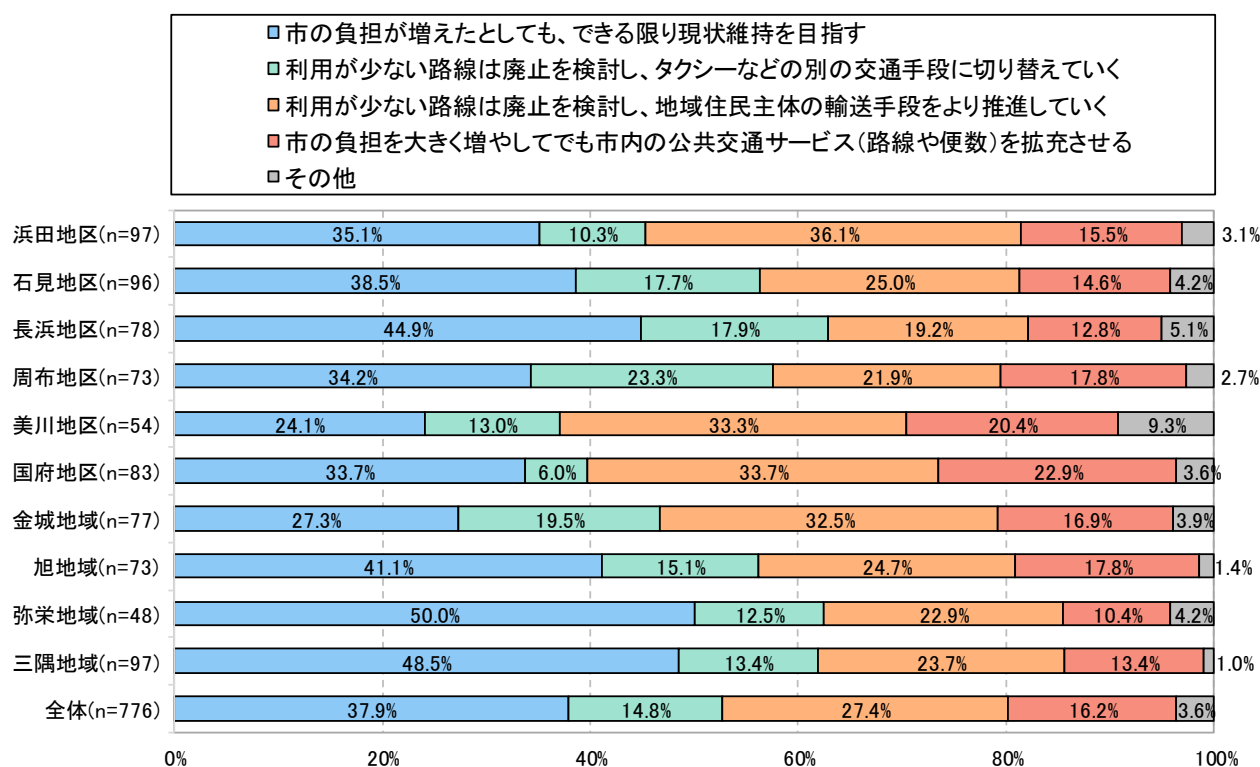


図 57 将来の地域公共交通のあり方

(2) 力を入れた方が良いと思う取組

- 特に力を入れた方が良いと思う取組は「敬老福祉乗車券の継続」が全体で最も多く、およそ 58% が回答しています。次いで「市生活路線バスのサービス拡充」「運転者不足の交通事業への支援」となっています。
- 「敬老福祉乗車券の継続」は三隅地域以外の地域で多く、「市生活路線バスのサービス拡充」は金城地域以外の地域で多い傾向にあります。
- 「市乗合タクシーのサービス充実」は弥栄地域のみ 30%を超えています。
- 「運転者不足の交通事業への支援」は浜田地域で 30%を超えています。
- 「自治会輸送などへの支援」は旭地域のみ 20%を超えています。

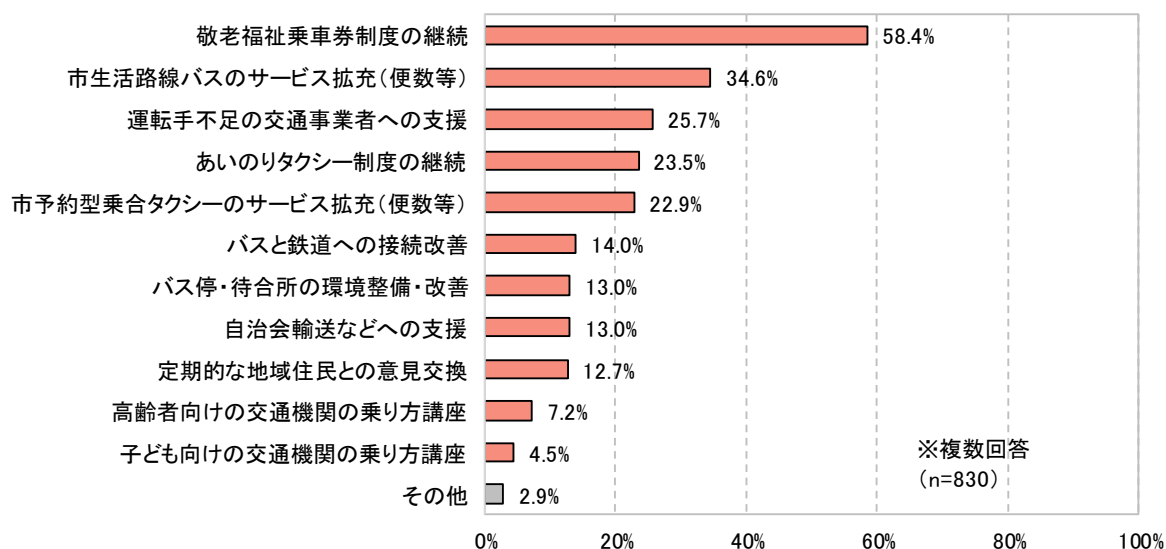


図 58 力を入れた方が良いと思う取組（全体）

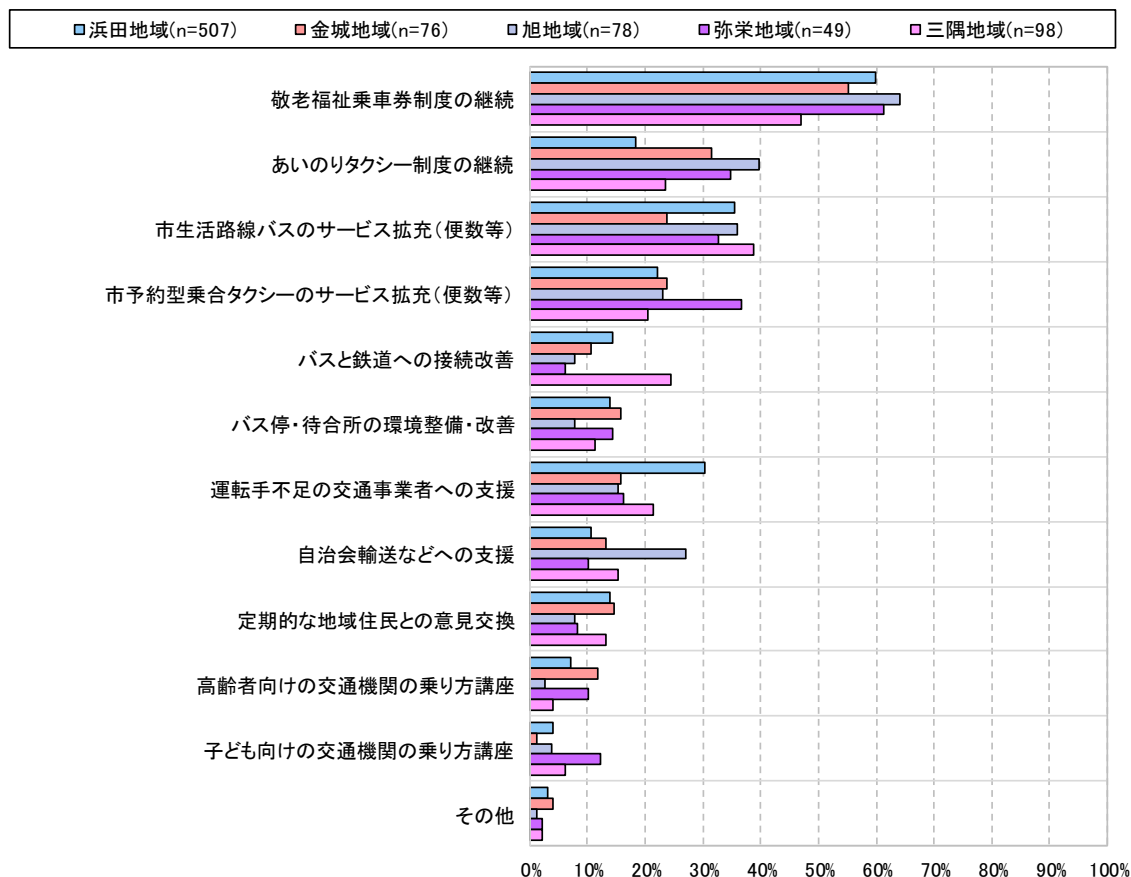


図 59 力を入れた方が良いと思う取組（全体）

第4章 地域公共交通に関する課題整理

1 第2次公共交通再編計画における事業とその実施状況

(1) 【施策 1】公共交通空白地域等の縮減

事業	事業概要	実施状況
地域に適した移動手段の確保	- 公共交通空白地域のうち、利用者が見込めず市乗合タクシーの導入が困難な地域において、地域住民自らが主体的に行うコミュニティワゴン運送やタクシーを活用した輸送サービスなど、費用対効果や住民ニーズを踏まえた、地域に適した移動手段を検討 - 住民が高齢化した団地への公共交通機関の乗り入れを検討 - 交通事業者と連携し、運転手の確保対策を検討	- タクシーを活用した輸送サービスとして令和 3(2021)年度からあいのりタクシー等運行支援事業を実施 - 島根県と連携した運転者求人募集等を行っているものの、コロナ禍等の影響もあり、依然として運転者不足及び運転者の高齢化が大きな課題
ドア・トゥ・ドアで移動できるタクシーを利用した新たな交通手段	利用者が見込めず市乗合タクシーの導入が困難な地域や、コミュニティワゴン運送など住民主導の運送活動の担い手が確保できない地域において、タクシーを活用した新たな交通手段や支援策を検討	
市乗合タクシー運行区域の拡大	- 市生活路線バスの見直しに伴い、所要時間や稼働実績をベースに運行区域やルートの見直しを検討 - 経由地までの通過時刻の目安を記載した時刻表を見直し、予約の実態に合わせた運行時刻となるよう検討	- 平成 30(2018)年時点は 12 路線であったのに対して、現在は 15 路線（令和 5(2023)年度時点）が運行 - 利用が大きく減少している路線が存在

(2) 【施策 2】中心市街地における移動性の向上

事業	事業概要	実施状況
循環系 3 路線の見直し	- 循環系 3 路線（市内循環線、大学線、長沢瀬戸ヶ島線）の見直しを検討 - ゆめタウン付近へのバス停設置 - 乗降の少ない区間については、利用実態を踏まえたルート・ダイヤへの見直し - 乗客数に応じた車両の小型化 - 利用し易い市内循環線のルート（右回り・左回り） - 通勤・通学のニーズ、鉄道との乗り継ぎを踏まえた大学線のルート・ダイヤの見直し	- 市内循環系 3 路線については、第 2 次公共交通再編計画策定後、段階的に見直しを実施 - コロナ禍の影響により利用者数・収支ともに令和 2(2020)年から減少 - 市内循環線と長沢瀬戸ヶ島線は令和 4(2022)年度時点でも低い水準であり、継続的な見直し検討が必要 - ゆめタウン付近へのバス停設置については、交通事業者と協議の上、乗降時の安全性を担保できないことから、設置は困難と判断

(3) 【施策 3】公共交通資源の適正配分

事業	事業概要	実施状況
運行見直し基準の設定	- 市生活路線バス、市乗合タクシー共に「1 便当たり 1.0 人」を基本とした運行見直し基準を設定 - 利用者数等以外にも住民意見を踏まえ、運行地域の地理的条件（地形、人口集積、主要目的地）などを加味して運用	- 令和 3(2021)年度に「櫛田原線」「今市線」の廃止に伴う代替交通（市生活路線バス及び乗合タクシー）を運行 - 上記に併せて「1 便当たり 1.0 人」を基本とした運行見直し基準に基づき、市生活路線バス及び市乗合タクシーの再編を検討・実施
地域交通資源の一体的運用	- それぞれ個別に契約を行っている市生活路線バス、市乗合タクシー、スクールバスを一体的にとらえ、市生活路線バス、市乗合タクシー、スクールバスを効率的に運用することで経費節減や運行合理化 - 想定される民間バス路線の再編とその影響度を踏まえた、市生活路線バス等代替交通検討 - 市生活路線バスと重複するスクールバスのルートや運行時刻を踏まえた一般混乗化を検討	市生活路線バスとスクールバスの一体的な運用は、学校におけるスクールバスの柔軟な対応を優先するため、実施は困難と判断

(4) 【施策 4】利用しやすい制度への再構築

事業	事業概要	実施状況
敬老福祉乗車券制度の見直し	- 敬老福祉乗車券交付事業の継続実施 - 財政的負担を考慮しつつ、制度の拡充検討	- 敬老福祉乗車券交付事業を実施 - 令和 4(2022)年 4 月から 69 歳以下の特定の障がい者への販売を実施 - 令和 5(2023)年 10 月から物価高騰対策として、販売上限冊数の引上げを実施
公共交通を利用した通学への支援	保護者による自家用車での送迎から公共交通への転換を目的とした支援事業の継続と効果的な事業内容を検討	- 通学定期券購入費補助制度を継続実施 - 令和 5（2023）年 4 月から県内の高等学校で市内の高等学校にない学科に通学する生徒も対象とする制度の見直しを実施

(5) 【施策 5】利用しやすい公共交通環境整備

事業	事業概要	実施状況
わかりやすい公共交通情報の提供	- バス路線図、時刻表に加え、利用者の居住地域から主要目的地への移動ルート等、公共交通に関する情報を掲載した冊子を作成し、公共施設や主要商業施設、病院などで配布 - 交通結節点等に主要施設や主要観光地等を付記した詳細なバス路線の案内表示を検討 - 交通結節点等のバス時刻表を大きく見やすい時刻表に改善 - 市乗合タクシーの乗務員に対する利用者への対応やサービス内容を定めた基準等の見直し	- 市全域及び市街地中心部の詳細を記載した「浜田市バスマップ」を作成・配布 - 子どもから大人までバスを身近に感じてもらい、バス利用のきっかけづくりを目的に三隅地域の「みすみフェスティバル」において「バス体験乗車会」を開催 - 市乗合タクシーの業務仕様書に利用者への対応やサービス内容を明記
バス利用環境の充実	- 乗降の多いバス停の待合環境を点検し、必要に応じて修繕、整備 - ベンチの設置要望があるバス停については、管理者や地元の意見を踏まえ運行事業者と協議 - 交通事業者や道路管理者と連携・協議をしながら低床バス導入を推進 - 道路管理者や警察、交通事業者等と協議をしながら、バス停周辺の安全対策を推進	- 市内を運行する石見交通の路線バスへの交通系 IC カードの導入（令和 5(2024)年 3 月）を国、県及び他市町と協調し支援 4 か所のバス停等の整備を実施

(6) 【施策 6】次世代モビリティサービスの導入

事業	事業概要	実施結果
ICTを利用したシステムの導入検討・次世代サービス実証試験の受入れ	- ICT を利用した新しい交通マネジメント技術の中から、本市に適したシステムを調査・研究 - AI などを利用した次世代モビリティ事業の実証実験フィールドとして、受入れ体制を県立大学、地元企業と連携し整え、県立大学や地元企業が進める次世代モビリティ研究や事業化を支援	- 企業等からの情報収集や先進事例を調査・研究を実施 - ICT を利用したシステム導入について、高齢者の利用が多いことに加え、利用者数が少なく、行先も限定的であるため、未実施

(7) 【施策 7】公共交通の観光活用

事業	事業概要	実施結果
訪れる人にもやさしい公共交通体系の検討	- 市街地の循環系 3 路線の見直しに合わせて、市観光客の移動手段としても活用できる路線を検討 - 観光客への JR 沿線の絶景スポットの紹介等、列車の観光利用を推進 - 空港と本市の間を乗り換えなしで行き来できる交通体系を検討	- 観光客を対象としたはまだお魚市場などを含めたエリア内での石見交通バスの 1 日乗り放題バス乗車券の販売を実施 - 萩・石見空港利用拡大促進協議会が実施するデマンド型の乗合タクシーを支援 - 石見交通路線バスに IC カードを導入

2 地域公共交通の課題

課題1 広域や地域をまたいで運行する地域公共交通の維持・確保

バス路線の廃止や鉄道の運行本数の削減等、地域公共交通を取り巻く環境が厳しい状況にある中、周辺自治体と連携し、広域や地域をまたがって運行する地域公共交通を将来にわたって維持・確保していく必要があります。

課題2 人口減少や高齢化、地域のニーズを踏まえた効率的・効果的な運行

今後、更なる高齢化と人口減少が予想される中、地域の生活交通を維持していくためには、地域のニーズに対応しつつ、需要に応じた運行が必要です。

課題3 地域公共交通空白地域等への対応

地域公共交通空白地域や移動が不便な地域に対応するために、市乗合タクシー、あいのりタクシー等運行支援事業や敬老福祉乗車券事業等のタクシーを活用した移動支援等、ドア・トゥ・ドア型の輸送の取組を継続していく必要があります。

また、あいのりタクシー等運行支援事業の推進においては、「地区まちづくり推進委員会」との連携が必要です。

課題4 自らの移動手段がない人への対策

少子高齢化の進行や運転免許証返納者の増加が予想される中、地域公共交通のバリアフリー対応等の利用環境整備、敬老福祉乗車券交付事業や高校生の通学定期券購入費補助といった自家用車等の移動手段を持たない人を対象とした施策が必要です。

課題5 適切な財政支出と施策効果の見える化

地域公共交通に係る市の財政負担額は、運行経費等の高騰により今後、増加が予想されることから、財政支出に関する目標値を設定する等、モニタリングの仕組みづくりが必要です。

課題6 運転者不足への対応

運転者不足や運転者の高齢化が大きな課題となっている中、地域公共交通を維持していくためには、人材確保や育成に関する交通事業者への支援が必要です。

課題7 路線廃止への対応

路線廃止の可能性が生じた場合は、代替交通の運行等を検討する必要があります。

一方で、既存の地域公共交通が廃止とならないよう支えていくことも重要であり、市・交通事業者・地域住民の協働による利用促進を行う必要があります。

課題8 地域公共交通に対する認知・理解の向上

地域公共交通の利用促進やその必要性について理解の向上を図るためには、継続的な情報発信が必要です。

また、交通施策の周知・情報発信のほか、施策の効果等の情報を市民に向けて発信し、地域公共交通の必要性・重要性の理解を促すことも必要です。

課題9 市街地における利便性の向上

市中心部では、通院先や買物先への移動ニーズが高く、浜田駅を中心とした市街地移動に関する利便性や回遊性の向上が必要です。

課題10 アフターコロナにおける来訪者への対応

石見交通路線バスの交通系 IC カードの導入等、利用環境整備を進める中、今後はアフターコロナによる観光需要の回復を踏まえて、利便性の高い移動手段を考える必要があります。

第5章 計画の基本方針と目標

1 計画の基本方針

総合振興計画に掲げる将来像「住みたい 住んでよかった 魅力いっぱい 元気な浜田」を基本としつつ、第2次公共交通再編計画の基本理念を踏襲し、本計画の基本方針（理念）として次の方針を定めます。

未来の市民生活を支える地域公共交通

2 計画の目標

目標1 市民の生活を支える地域公共交通

地域に応じた移動手段を維持・確保することによって、安心して暮らせる市民生活を支えていくことを目指します。

対応する課題

課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9	課題10
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

目標2 人にやさしい地域公共交通

誰もが利用しやすい地域公共交通を目指します。

対応する課題

課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9	課題10
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

目標3 未来につなげる地域公共交通

市民の地域公共交通に対する理解を深め、先進技術の活用等を調査・研究し、これを踏まえた検討・実施を行うことにより、未来につなげる地域公共交通を目指します。

対応する課題

課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9	課題10
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

目標4 持続可能な地域公共交通

公共交通が地域に存続し続けるため、市民みんなで支える地域公共交通を目指します。

対応する課題

課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9	課題10
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

3 地域公共交通ネットワークのイメージと位置付け・役割

(1) 地域公共交通ネットワークのイメージ

本市における地域公共交通ネットワークのイメージについて、浜田市都市計画マスタープランにおける将来都市構想を踏まえ、各地区での拠点を設定し、浜田駅を中心とした公共交通ネットワーク構築を目指します。

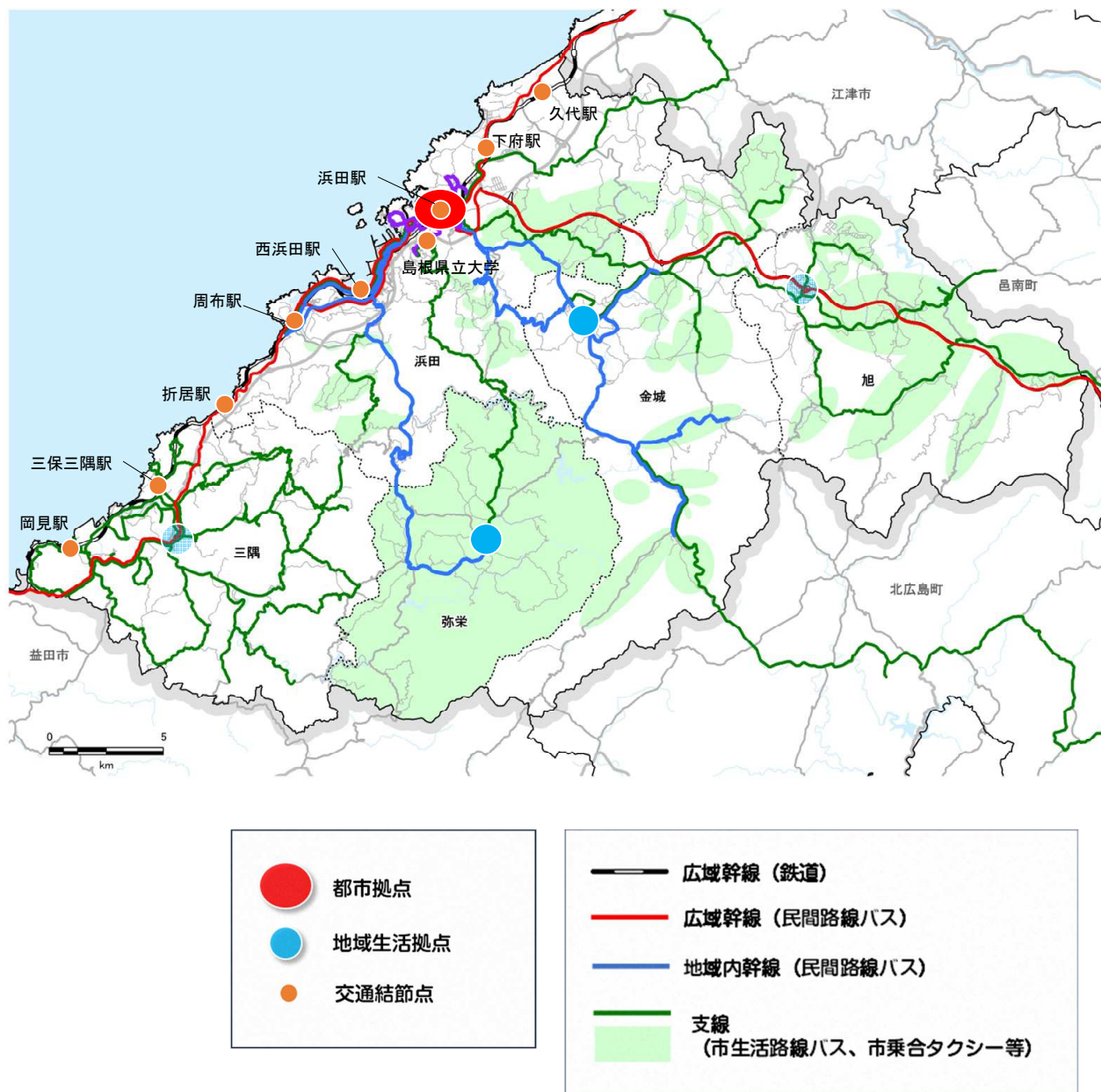


図 60 公共交通ネットワークのイメージ

(2) 地域公共交通の役割と維持・確保の方向性

位置付け	役割	該当する交通手段	該当する路線	維持・確保における方向性
広域幹線	隣接自治体との広域的な移動・連携を支える幹線 広域の需要に対応(通学・通勤・観光等)	鉄道	JR 山陰本線	地域住民の広域的・幹線的な移動手段として重要な役割を担っており、鉄道事業者や周辺自治体と連携して路線の維持・確保やサービス向上に努める。 接続する市内の交通手段については、乗り継ぎの利便性を確保し、利用促進に取り組む。
		民間路線バス	【石見交通】 周布江津線 浜田益田線	本市と江津市・益田市を結ぶ公共交通ネットワークを形成する上で、通勤・通学等、住民の日常生活において重要な役割を担っている。 一方で、関係自治体の補助や事業者の運営努力だけでは路線の維持・確保が困難であることから、地域公共交通確保維持事業(幹線補助・車両補助)の活用により、周辺自治体と連携して運行の維持・確保に努める。
			広浜線 (高速バス)	広島県(広島市、北広島町)との広域的な移動を担う交通手段であり、周辺自治体や交通事業者と連携して路線の維持・確保に努める。
地域内幹線	地域の拠点間移動を支える幹線 市内の地域間移動の需要に対応	民間路線バス	【石見交通】 周布線 弥栄線 波佐線	交通事業者と連携して路線を維持・確保に努めるとともに、運行見直し基準に基づき便数・運行時間帯等の適正化を図る。 一方で、市の補助や事業者の運営努力だけでは路線の維持・確保が困難であることから、「弥栄線」については、地域公共交通確保維持事業(幹線補助・車両補助)の活用により、運行の維持・確保に努める。
		市生活路線バス	【市】 旭浜田路線 弥栄野原路線	
市街地交通	市中心部の回遊性や地域住民の移動利便性向上を図る路線	民間路線バス	【石見交通】 市内循環線 大学線 長沢瀬戸ヶ島線	交通事業者と連携して路線の維持・確保に努めるとともに、利用者ニーズを踏まえて、市街地移動の利便性向上を図る。
支線	地域拠点と交通結節点や、地域内の集落間を結ぶ路線	民間路線バス	【総合企画コーポレーション】 千代田芸北・金城線(予約制)	日常生活や地域公共交通空白地域への対応において重要な役割を担う路線であり、周辺自治体や交通事業者、地域住民と連携して路線の維持・確保に努める。 運行見直し基準に基づき便数・運行時間帯等の適正化や幹線との接続改善、交通モードの転換を含めた見直しを必要に応じて行う。
		市生活路線バス 市乗合タクシー	【市】 浜田路線 金城路線 旭路線 三隅路線	
その他	上記の公共交通を補完し、高齢者等の生活移動を担う交通	タクシー		各種補助事業を継続し、高齢者等の生活移動(通院や買物)を支援する。 地域の状況や必要に応じて交通空白地域等の移動が不便な地域への対応等にも活用する。
	市内と萩・石見空港の移動を担う交通	萩・石見空港－浜田間乗合タクシー		本市と萩・石見空港を直通で結ぶ唯一の交通手段であるため、萩・石見空港の利用促進等と連携して、維持・確保に努める。

第6章 計画に掲げる事業

1 「市民の生活を支える地域公共交通(目標1)」に対応する事業

事業名	広域交通の維持・確保							
事業内容	○ 周辺自治体にまたがって運行する広域幹線（周布江津線、浜田益田線）を、周辺自治体や運行事業者と連携して維持・確保する。 ○ 広域幹線の維持・確保に当たっては、地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両補助）を活用する。 ○ 島根県及び県内沿線自治体で構成する島根県鉄道整備連絡調整協議会と連携し、JR 山陰本線の維持・確保策及び利用促進策を検討・推進する。 ○ JR 山陰本線のダイヤ改正に対応した民間路線バス及び市生活路線バスのダイヤ見直しを適宜、検討・実施する。 【地域間幹線系統確保維持費補助（国補助）を活用して維持する路線（系統）の詳細】							
	路線名		系統			事業区分	運行形態	実施主体
	起点	主な経由地	終点					
	浜田益田線	石見交通本社前	三隅	浜田駅前	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	交通事業者	
		石見交通本社前	日赤病院	石見交通本社前				
	周布江津線	周布	西波子 済生会病院	温泉津温泉口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	交通事業者	
		周布	西波子 済生会病院	江津駅前				
		周布	西波子 沖田クリニック	江津駅前				
		周布	はまだお魚市場 済生会病院	江津駅前				
		周布	はまだお魚市場 沖田クリニック 済生会病院	江津駅前				
実施主体	浜田市、島根県、島根県鉄道整備連絡調整協議会、周辺自治体（江津市・益田市）、交通事業者			対応するSDGs	3 すべての人に健康と福祉を 11 住み続けられるまちづくりを 17 パートナーシップで目標を達成しよう 10 人や国の不平等をなくそう			
実施時期	令和 6 年度から実施							

事業名	市内生活交通の維持・確保																						
事業内容	○ 民間路線バスとして運行する地域内幹線を交通事業者と連携して維持・確保する。 ○ 地域内幹線のうち、弥栄線の維持・確保に当たっては地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両補助）を活用する。 ○ 民間路線バス廃止に伴う代替交通として、市生活路線バス及び市乗合タクシーを、地域住民のニーズ等を踏まえて運行する。 【地域間幹線系統確保維持費補助（国補助）を活用して維持する路線（系統）の詳細】																						
	<table><tr><th rowspan="2">路線名</th><th colspan="3">系統</th><th rowspan="2">事業区分</th><th rowspan="2">運行形態</th><th rowspan="2">実施主体</th></tr><tr><th>起点</th><th>主な経由地</th><th>終点</th></tr><tr><td>弥栄線</td><td>浜田駅前</td><td>下鍋石</td><td>弥栄支所前</td><td>一般乗合旅客自動車運送事業</td><td>路線定期運行</td><td>交通事業者</td></tr></table>						路線名	系統			事業区分	運行形態	実施主体	起点	主な経由地	終点	弥栄線	浜田駅前	下鍋石	弥栄支所前	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	交通事業者
	路線名	系統			事業区分	運行形態		実施主体															
起点		主な経由地	終点																				
弥栄線	浜田駅前	下鍋石	弥栄支所前	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	交通事業者																	
実施主体	浜田市、交通事業者			対応するSDGs	3すべての人に健康と福祉を 10人や国の不平等をなくそう 11住み続けられるまちづくりを 17パートナーシップで目標を達成しよう																		
実施時期	令和 6 年度から実施																						

事業名	地域の交通資源を活用した生活交通の構築					
事業内容	- 市乗合タクシーについては、地域のニーズ等を考慮した上で、必要に応じて運行計画の改善を図る。 - ドア・トゥ・ドア型の交通手段として、地区まちづくり推進委員会と連携してあいのりタクシー等運行支援事業を実施する。 - 市乗合タクシーの導入や運行継続が困難な地区については、あいのりタクシー等運行支援事業を活用した対応を前提とする。 - 自治体と交通事業者が協定を締結し、エリアで一括して運行する事業（エリア一括協定運行事業）について調査・研究を行う。					
実施主体	浜田市、交通事業者、地域住民	対応する SDGs	3	10	11	17
実施時期	令和 6 年度から実施		すべての人に健康と福祉を	人や国の不平等をなくそう	住み続けられるまちづくりを	パートナーシップで目標を達成しよう

事業名	路線の廃止等に対応した代替交通の確保					
事業内容	○ 路線の廃止等が発生する場合は、市生活路線バスや市乗合タクシーでの対応、あいのりタクシーの活用を含めて柔軟に対応し、地域住民の移動ニーズに対応したルートやダイヤを設定する。					
実施主体	浜田市、交通事業者	対応する SDGs				
実施時期	令和 6 年度から随時実施					

2 「人にやさしい地域公共交通(目標2)」に対応する事業

事業名		補助制度の実施			
事業内容		○ 地域住民のニーズ等を踏まえ、敬老福祉乗車券交付事業を実施する。販売上限冊数については、現在の形を基本に財政的負担を考慮しつつ地域の状況や社会情勢等に配慮した形とする。 ○ 市内の高校生を対象にした通学定期券購入費補助事業を実施する。 ○ 時刻や路線図、交通事業者が独自で行うサービス等と一体的に情報発信を行い、地域公共交通の利用促進につなげる。 ○ 事業に対する理解を促進するため、制度の目的や事業効果等を周知・PR する。			
実施主体		浜田市、交通事業者		対応する SDGs	3 すべての人に健康と福祉を 10 人や国の不平等をなくそう 11 住み続けられるまちづくりを 17 パートナーシップで目標を達成しよう
実施時期		令和 6 年度から実施			

事業名	利用環境の整備・改善					
事業内容	○ バス停の待合環境を点検し、必要に応じて修繕、整備を行う。 ○ 駅施設、地域生活拠点又は交通結節点における乗り換えの案内について、必要に応じて改善を図る。 ○ 市生活路線バスの路線については、ウェブサイトでの経路検索に対応する。 ○ 交通系 IC カードの周知・PR を交通事業者と連携して行う。					
実施主体	浜田市、交通事業者	対応する SDGs	9	10	11	17
実施時期	令和 6 年度から実施		産業と技術革新の基盤をつくろう	人や国の不平等をなくそう	住み続けられるまちづくりを	パートナーシップで目標を達成しよう

3 「未来につなげる地域公共交通(目標3)」に対応する事業

事業名	地域公共交通に対する意識の醸成・理解の促進		
事業内容	○ 地域公共交通の利用状況や取組の進捗状況等の情報を発信することで、地域公共交通事業の必要性・重要性に関する理解を深める。 ○ 園児や児童を対象に鉄道やバスの体験学習を検討・実施する。 ○ 公共交通利用のきっかけづくりとして、イベント等と連携したバス体験学習会や鉄道の駅探検等を検討・実施する。 ○ 地区まちづくり推進委員会の地域活動や、地区サロン・高齢者クラブ等の集会を活用し、地域公共交通の利用方法等の周知を行う。 ○ 広報はまだや浜田市ホームページ等を活用して、地域公共交通の利用の呼びかけを行う。 ○ 浜田市地域公共交通活性化協議会を開催し、地域公共交通の現状や取組の状況等を関係者間で共有する。		
実施主体	浜田市、交通事業者、浜田市地域公共交通活性化協議会、地域住民	対応する SDGs	   
実施時期	令和 6 年度から実施		

事業名	先進技術を活用した地域公共交通サービスの調査・研究、検討・実施		
事業内容	○ AI 等の先進技術を活用した効率的かつ利便性の高い地域公共交通サービス導入に向けて、全国の先進事例等の調査・研究を行い、これを踏まえて検討・実施する。 ○ 地域に適した生活交通の運用や構築に当たって、国の動向に注視しつつ、有用な仕組みの調査・研究を行い、これを踏まえて検討・実施する。		
実施主体	浜田市、交通事業者	対応する SDGs	    
実施時期	令和 6 年度から実施		

事業名	中心市街地における移動利便性の向上		
事業内容	○ 利用しやすい市街地交通の構築に向けて、市中心部における移動ニーズや大学生のニーズ、利用者の意見等を把握し、必要に応じてルートやダイヤの変更・調整を交通事業者と連携して行う。 ○ 市街地交通の路線については、鉄道のダイヤ改正等に合わせて、浜田駅での鉄道との接続時間を調整する。		
実施主体	浜田市、交通事業者	対応する SDGs	   
実施時期	令和 6 年度から実施		

事業名	地域公共交通の情報発信強化			
事業内容	○「浜田市バスマップ」を路線のルート変更や再編、ダイヤ改正に合わせて定期的に更新する。 ○ 広報はまだや浜田市ホームページ等を活用して、地域公共交通の利用促進を行う。 ○ 各種運賃の助成制度の案内を行う。 ○ 観光地までの地域公共交通の経路案内を浜田市観光協会と連携して行う。 ○ 地域公共交通の利用状況や取組の進捗状況等の情報を発信することで、地域公共交通事業の必要性・重要性に関する理解を深める。（再掲）			
実施主体	浜田市、交通事業者、浜田市観光協会	対応する SDGs	   	
実施時期	令和 6 年度から実施			

4 「持続可能な地域公共交通(目標4)」に対応する事業

事業名	運行見直し基準に基づく路線の適正化			
事業内容	- 市生活路線バスや市乗合タクシーは「1 便当たり 1.0 人」を運行見直し基準とする。 - 毎年度運行見直し基準により、路線が地域に適切にかつ効率的に運行できているか検証を行う。見直し基準に達していない場合であっても、地域事情を考慮した上で路線の継続又は減便、廃止を判断する。 - 地域公共交通の利用状況等について、地域協議会等に報告するとともに、浜田市ホームページ等により市民に情報提供し、地域公共交通の必要性・重要性に関する理解を深める。			
実施主体	浜田市、交通事業者、地域住民	対応する SDGs	10 人や国の不平等をなくそう	11 住み続けられるまちづくりを
実施時期	令和 6 年度から実施		12 つくる責任 つかう責任	17 パートナリーシップで目標を達成しよう

事業名	運行事業者に対する支援策の検討・実施			
事業内容	- 運転者不足及び運転者の確保においては、国や島根県と連携して交通事業者に対する支援策を実施する。 - 人材確保のための支援として、U ターン・I ターン者向けの求人イベント等における紹介や女性人材の活用に関する支援等を島根県や周辺自治体と連携して実施する。			
実施主体	浜田市、国、島根県、周辺自治体、交通事業者	対応する SDGs	8 働きがいも経済成長も	11 住み続けられるまちづくりを
実施時期	令和 6 年度から実施		17 パートナリーシップで目標を達成しよう	

第7章 計画のモニタリング方法と評価指標

1 目標に対する評価指標

(1) 市民の生活を支える地域公共交通(目標 1)

評価指標		現状値 R4 年度 (2022)	年間目標値 R11 年度 (2029)	考え方
市内公共交通の年間利用者数	民間路線バス	609,052 人	550,000 人	廃止路線による利用者減少を考慮した値を設定し、利用者数の現状維持を目指す。
	市生活路線バス	26,526 人	22,760 人	総合振興計画で設定する目標・数値指標を踏まえた目標を設定し、利用者数の現状維持を目指す。
	市乗合タクシー	3,584 人	3,816 人	
あいのりタクシー等運行支援事業の申請をした地区まちづくり推進委員会の団体数		13 団体	17 団体	地区まちづくり推進委員会の設置支援と合わせて推進することにより、実施団体数の増加を目指す。

(2) 人にやさしい地域公共交通(目標 2)

評価指標	現状値 R4 年度 (2022)	年間目標値 R11 年度 (2029)	考え方
敬老福祉乗車券交付事業の申請数	3,514 人	4,000 人	総合振興計画で設定する目標・数値指標を踏まえた目標を設定し、利用者数の増加を目指す。
環境整備を実施したバス停数	4 か所	1 か所	総合振興計画で設定する目標・数値指標を踏まえた目標を設定し、環境整備箇所数の増加を目指す。

(3) 未来につなげる地域公共交通(目標 3)

評価指標	現状値 R4 年度 (2022)	年間目標値 R11 年度 (2029)	考え方
市街地交通(大学線、市内循環線、長沢瀬戸ヶ島線)の 1 日当たり利用者数	639 人	600 人	市中心部の移動利便性を底上げし、利用者数の現状維持を目指す。
地域公共交通に関する情報発信の取組件数	3 回	4 回	広報はまだや市ホームページ等を活用した情報発信を定期的に行う。
地域公共交通利用促進策の実施数	2 事業	4 事業	総合振興計画で設定する目標・数値指標を踏まえた目標を設定し、実施件数の増加を目指す。

(4) 持続可能な地域公共交通(目標 4)

評価指標	現状値 R4 年度 (2022)	年間目標値 R11 年度 (2029)	考え方
浜田市民 1 人当たりの地域公共交通に係る実質市負担額	910 円	1,060 円	人口減少によって財政負担が大きくならないことを目指し、令和 4 年度時点の財政負担額を人口シミュレーションの推計値(令和 12 年時点)で除した値を目標値とする。
高速バスを除く広域幹線及び地域内幹線の収支率	41%	40%	生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)で目標とする、キロ当たり経常収益の維持確保を踏まえて、収支率の現状維持を目指す。

2 計画の達成状況に関する進捗管理

- 浜田市、住民代表、交通事業者、関係団体等によって構成する「浜田市地域公共交通活性化協議会」により本計画の進捗管理を行います。
- 計画期間においては、必要に応じて計画の見直しを図りながら、最終年度において計画全体の達成状況の評価・検証を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。

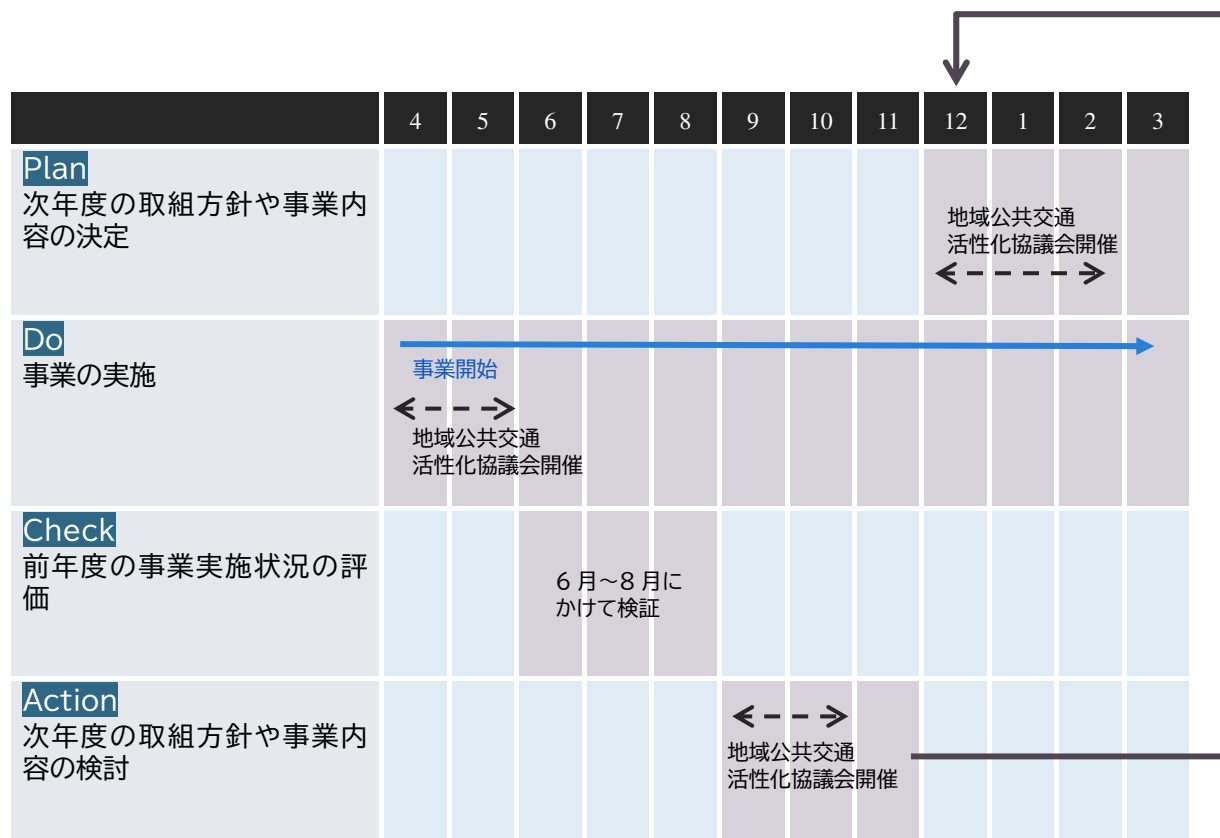


図 61 通年における PDCA サイクルのイメージ



図 62 計画期間における PDCA サイクル

運行路線一覧（令和 6（2024）年 4 月時点）

(1) 民間路線バス（事業区分：一般乗合旅客自動車運送事業）

路線名	主な系統			運行形態	実施主体
	起点	主な経由地	終点		
浜田益田線	石見交通本社前	三隅、 日赤病院	浜田駅前	路線 定期運行	石見交通
土田線	益田駅前	医師会病院	宮ヶ迫		
周布線	周布	浜田商港口、 杉戸町	浜田駅前		
弥栄線	浜田駅前	下鍋石	弥栄支所前		
市内循環線	浜田駅前	医療センター	浜田駅前		
波佐線	周布	辻堂、 長見口	東谷下		
周布江津線	周布	西波子 済生会病院	江津駅前		
長沢瀬戸ヶ島線	長沢局前	瀬戸ヶ島	浜田駅前		
大学線	県立大学	竹迫団地、 浜田駅	県立大学		
千代田芸北金城線	芸北支所		小国橋	路線 不定期運行	総合企画コー ポレーション

(2)市生活路線バス（事業区分：自家用有償旅客運送事業）

路線名		主な系統			運行形態 実施主体	
		起点	主な経由地	終点		
浜田路線	櫛田原線	上櫛田原	田橋	本郷橋	公共交通 空白地有 償運送	浜田市
	有福線	はまだお魚市 場入口	浜田駅	有福温泉		
金城路線	金城線	大元集会所	浄光寺	七条		
旭路線	木田線	石見今市	旭温泉	上ノ原		
	戸川線	まんてん前	中戸川	泊里原		
	瑞穂線	まんてん前	都川	瑞穂インター		
旭浜田 路線	今市浜田線	石見今市	今福	浜田駅		
弥栄野原 路線	弥栄野原線	弥栄支所	大長見大橋	県立大学		
三隅路線	循環線 (右回り線)	三保三隅駅	三隅支所、 岡見駅	三隅支所		
	循環線 (左回り線)	三隅支所	岡見駅	三保三隅駅		
	黒沢矢原線	三保三隅駅	三隅支所	上古和		
	諸谷平原線	みのり会館	諸谷、 三隅支所	消防署		
	白砂西河内線	白砂まちづくり センター	三保三隅駅、 三隅支所	消防署		
	井野室谷線	井野まちづくり センター	上室谷集会所、 三隅支所	消防署		
	矢原岡見線	三保三隅駅	矢原集会所	三保三隅駅		
	黒沢小原線	三保三隅駅	黒沢集会所	三保三隅駅		
	岡見海老谷線	三保三隅駅	海老谷集会所	三保三隅駅		
	井野三隅線	釜田橋	小原	三保三隅駅		
	周布地今明線	釜田橋	下今明	三保三隅駅		
	石浦小原線	石浦集会所	小原	三保三隅駅		
	平原森溝線	東平原	森溝、 三隅支所	消防署		

(3)市予約型乗合タクシー（事業区分：一般乗合旅客自動車運送事業）

路線名	主な系統			運行形態	実施主体
	起点	主な経由地	終点		
美川線	美川地区	周布駅	もりわき眼科	区域運行	浜田市
石見東線	後野町、佐野町、宇津井町	浜田駅	医療センター		
小国・波佐線	小国、波佐、若生地区	波佐郵便局	波佐診療所		
美又線	美又地区	金城支所	金城沖田医院		
久佐線	久佐地区	金城沖田医院	金城支所		
木田・山ノ内線	木田、山ノ内地区	あさひ診療所	今市		
和田線	和田地区	あさひ診療所	今市		
坂本・都川線	坂本地区	都川	瑞穂インター		
市木・来尾線	市木、来尾地区	上田医院	瑞穂インター		
今市線	草ノ谷	あさひ診療所	石見今市郵便局		
丸原・栄線	上城	あさひ診療所	石見今市郵便局		
横谷・程原線	横谷、程原地区	A コープ	診療所		
山賀・畑線	山賀、畑地区	A コープ	診療所		
田野原・的野線	田野原、的野地区	診療所	A コープ		
安城・杵束線	安城、杵束地区	－	診療所		

計画策定の経過

年	月	会議等	内容
令和5年	7月	第1回協議会	計画策定スケジュールの説明
		第1回利用者部会	- 地域の現状ヒアリング - 地域間の情報共有
	9月	市民アンケート調査	- 令和5年9月4日～同月25日 15歳以上の市民2,000人を対象に実施
	11月	第2回協議会	- 現状分析及びアンケート、ヒアリングによるニーズ等の把握、地域課題等の調査分析結果報告 - 地域公共交通の実態報告 - 計画(素案)協議
	12月	第3回協議会	計画(素案)協議
	12～1月	パブリックコメント	令和5年12月15日～令和6年1月25日
令和6年	2月	第2回利用者部会	- 計画(素案)を踏まえた地域の現状ヒアリング - 地域間の情報共有
		第4回協議会	計画(案)協議
		計画策定	

浜田市地域公共交通計画活性化協議会委員名簿

(敬称略、順不同)

番号	団体名	役職	委員氏名	備考
1	浜田市	副市長	砂川 明	会長
2	島根県立大学	准教授	松田 善臣	副会長
3	中国運輸局島根運輸支局	首席運輸企画専門官	橋本 健司	
4	島根県地域振興部交通対策課	主任主事	実重 和成	
5	浜田警察署	交通課長	板倉 雅人	
6	国土交通省浜田河川国道事務所	副所長	安部 正和	
7	島根県浜田県土整備事務所	統括調整監	荒木 伸次	
8	浜田市社会福祉協議会	地域福祉係長	河野 良平	
9	浜田女性ネットワーク	会員	金本 妙子	
10	浜田市医師会	監事	河野 通久	
11	浜田商工会議所	副会頭	今井 久晴	
12	石央商工会	事務局長	山川 俊二	
13	浜田地域協議会	委員	三浦 美穂	監事
14	金城地域協議会	委員	川合 克志	
15	旭地域協議会	副会長	今田 泰	
16	弥栄地域協議会	委員	三浦 通江	
17	三隅地域協議会	委員	野上 理	
18	西日本旅客鉄道株式会社浜田鉄道部	運輸科長	高山 典之	
19	石見交通株式会社	常務取締役	渡辺 健一	
20	島根県旅客自動車協会浜田支部	支部長	砂田 光	監事
21	島根県交通運輸産業労働組合協議会	事務局長	丸山 武	
22	株式会社 From ハート	事務長	足立 豪	
23	有限会社弥栄総合企画	代表取締役	三浦 道憲	
24	大新東株式会社松江営業所	所長	福岡 公啓	

用語解説

《あ行》

あ	IC カード	情報(データ)の記録や演算をするためのIC(集積回路)を内蔵しているカード。交通系 IC カードは、繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
	ICT	情報通信技術(Information and Communication Technology)の略称。通信を使ってデジタル化された情報をやりとりする技術
え	AI	Artificial Intelligence の略称。人工知能。問題解決などの知的行動を人間に代わってコンピュータに行わせる技術

《か行》

き	協働	市民と行政が対等かつ自由な立場でお互いの特性や役割を理解し、共に協力して行動していくこと。
け	系統	起点、終点及び途中の経由地が異なる路線バスの運行経路の最小単位
こ	交通空白地域	一般に路線バスや鉄道などの公共交通を利用できない地域を指す。自治体によって定義は様々であり、本市では、バス停等から500m以上離れた集落等を交通空白地域と定義している。
	交通空白地有償運送 (自家用有償旅客運送事業)	バスやタクシー事業者によるサービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス
	交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、交通機関の乗り換え・乗り継ぎ場所
	交通資源(輸送資源)	自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等、移動に係る手段や方法全般

《さ行》

し	住民主体による輸送手段	住民が自ら移動手段の確保に対して、運営または運行の主体となって創出された移動サービス(自家用有償旅客運送や許可・登録不要の移動支援等)
	乗車密度 (平均乗車密度)	バスの起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値。運送収入÷走行キロ×平均賃率で算出される。

《た行》

た	代替交通 (廃止代替交通)	路線バスの廃止に伴い、地域住民の移動手段を確保するため、その代替として運行する交通手段
ち	地域公共交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される交通機関
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	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を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律 市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。
て	デマンド型交通	需要(デマンド)に応じて経路や運行時間を変えて運行する交通

《な行》

に	2 種免許	旅客自動車であるものを、旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する際に必要となる免許証
の	乗合タクシー	定員が 10 人以下の車両で運行されるタクシー車両を用いて運行される乗合運送事業

《は行》

は	バリアフリー	高齢者・障がい者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方
ひ	PDCA サイクル	事業を計画どおりに進め、その改善を図ることを目的としたマネジメント手法の一つ。Plan(従来の実績や将来の予測などをもとに事業計画を作成する)、Do(事業を実施する)、Check(事業が計画に沿っているかどうかを点検・評価する)、Action(事業の改革・改善を行う)、といったこの四段階を順次行って繰り返すことで、継続的な業務改善をしていくこと。
ふ	フリー乗降	経路上の安全が確保される場所では、バス停以外でも乗降が可能となる仕組み

《ま行》

ま	待合環境	利用する公共交通機関が到着するまでの時間を過ごす場所
---	------	----------------------------

浜田市地域公共交通計画

発 行 浜田市
〒697-8501 島根県浜田市殿町 1 番地

発行年月 令和 6(2024)年 2 月

電 話 0855-25-9201(FAX:0855-23-1866)

ホームページ <http://www.city.hamada.shimane.jp>

企画・編集 浜田市地域政策部地域活動支援課