資料２－１

益田市の目指す姿	ひとが育ち 輝くまち 益田	公共交通の目指す姿	ひと・もの・情報をつなぐネットワークが整備されたまち

（第6次益田市総合振興計画）

基本理念	みんなでつくり、育て、活かす。暮らしを支える公共交通
公共交通計画における「目指す姿」	ひと・ものをつなぐネットワークが整備され、各地域ごとに必要とされる交通サービスが確保されている状態

対比

① 公共交通や福祉サービスなど、移動サービスごとの役割分担が明確になり、暮らしに必要な移動がさまざまな手段で確保されている
② 益田市中心部や各地域の拠点に生活に必要な機能が集まり、中心部や各地域拠点への移動ニーズに応えられる移動手段が確保されている
③ 鉄道、バス、乗合タクシー、自転車など、さまざまな交通手段を目的に応じて使い分けられるよう相互の連携が図られ、必要な情報が分かりやすく整理されている
④ 市民・交通事業者・行政が公共交通の必要性を共に理解し、協力してより良いものを築き上げていこうとする意識が根付いている
⑤ 萩・石見空港などを利用して訪れる観光客にも、二次交通の充実などにより、車がなくても市内周遊を楽しめる
※地区別の目指す姿を別途整理予定

※地区別にも別途整理予定

益田市の公共交通を取り巻く現状

- **公共交通網**
  （枝）
  - JR、路線バス、乗合タクシーなど、多様な交通手段が運行
  - 乗合タクシーは最寄りの石見交通バス停に接続

  （葉）
  - 公共交通利用圏域人口96.1%
  - 路線バスの減便・廃止により、市内11地区で地域主体の輸送
- **広域移動**
  - 萩・石見空港－東京便は利用促進等の取組が便数確保に直結
- **持続可能性**
  - 公共交通と送迎交通が、別々にサービスを実施
  - 運転手不足等を背景に路線バスの廃止・減便が続発
  - 路線バスの経常欠損額に対する益田市の負担額は上昇傾向
- **市民等のニーズ**
  - 高校生が公共交通を通学で利用する理由で「保護者が送迎できないから」が最も多い
- **周辺地域**
  - 中心部との交通サービス水準の差が大きい

益田市の公共交通の問題点

1. 路線バスの廃止・減便に起因する拠点間輸送能力の低下と乗継負担の発生

- 路線バスの廃止・減便が続き、拠点間の基幹輸送の確保が困難
- 乗合タクシーのサービス設計が高齢者等に負担
- 旧美都・旧匹見の両地域から市内の一部高校への公共交通での通学が不可

2. 高い人口カバー率に反する移動しにくさの存在

- 公共交通利用圏域人口の高さに反し、運行時間帯等の実際の利便性が高くない
- 乗合タクシーを知らない市民が一定数存在
- 高校生の通学は送迎が中心となっている

3. 先細りする供給力と重複する運行サービスの存在

- 運転手不足により需要に応じたサービスの供給が困難
- 公共交通維持に係る市の財政負担が増加傾向
- 移動手段が競合し、公共交通利用者が減少
- 観光アクセスでの公共交通利用が困難

4. 情報発信や利用促進、広域交通の維持に関する関係者間の連携が不十分

- 関係者間で公共交通を守る協力的な意識の醸成や連携体制の構築が不十分
- 公共交通の運行情報が一元的に確認できない
- 萩・石見空港－東京便は利用促進の成果を挙げないと便数削減につながるおそれ

益田市の公共交通の課題

1. 市中心部と各地域拠点間を結ぶ輸送ネットワークの再構築

- 拠点間輸送機能の再構築
- 拠点間輸送機能維持のための財源の確保
- 市全域から市内高校への通学可能な交通サービスの確保

2. 役割分担を踏まえた面的な移動手段の確保と拠点の機能強化

- 交通と福祉の役割分担と乗合タクシー等の再編による面的な移動手段の導入
- 各地域拠点の機能集積状況を踏まえた交通サービスの設計

3. 公共交通の供給力の担保

- 公共交通の担い手の確保
- 輸送資源の再分配
- 公共交通のDXの推進

4. 関係者が一体となってより良い交通環境を築くための関係づくり

- 関係者間で公共交通の必要性・現状を共有し協力する体制の構築
- 若年層を対象とした公共交通利用の意識啓発と利用機会の創出
- 萩・石見空港の便数維持に向けた利用促進の取組の促進

5. 土地勘のない来訪者からも分かりやすい情報発信

- 公共交通に関する情報を一元的に確認できる仕組みの構築
- 分かりやすい情報発信の推進

基本方針・目標

基本方針1　公共交通ネットワークを持続可能な形に見直します。

- 目標1-1　拠点間を結ぶ骨格ネットワークの再構築と維持
  - ◆ 指標：公共交通軸（幹線系統含む）と定める路線の運行回数・利用者数、収支率、公的資金投入額
- 目標1-2 役割分担を踏まえた面的な移動手段の確保と拠点機能の強化
  - ◆ 指標：公共交通サービスによる人口カバー率、「交通空白」における交通サービスの利用者数（フィーダー補助の利用者数、収支率等も必要に応じ追加）

基本方針2 移動を支える担い手の確保・育成に取り組みます。

- 目標2-1 運転手等、公共交通を支える担い手の確保
  - ◆ 指標：路線バス、乗合タクシー等の運転手数
- 目標2-2 役割分担の明確化を通じた再編による輸送資源の効率的活用
  - ◆ 指標：運行に係る仕業数

基本方針3 みんなで公共交通を支え合う関係づくりを進めます。

- 目標3-1 公共交通の必要性・現状を共有し協力する関係者間の体制構築
  - ◆ 指標：地域との意見交換会回数
- 目標3-2 萩・石見空港路線の便数維持に向けた利用促進
  - ◆ 指標：羽田便の便数

基本方針4 市民にも来訪者にもやさしい情報発信に取り組みます。

- 目標4-1 公共交通の認知拡大
  - ◆ 指標：公共交通に対する認知度
- 目標4-2 来訪者向けの情報発信の強化
  - ◆ 指標：観光施設等の公共交通アクセス情報の更新回数

益田市地域公共交通計画 構成（案）

資料２－２（差替え）

第1章 はじめに

アップデートガイダンス「②計画区域、計画期間」に該当

1.1 計画の目的
1.2 計画の位置づけ
1.3 計画区域
1.4 計画期間
1.5 計画の対象とする交通手段

第2章 地域公共交通の将来像（基本構想）

アップデートガイダンス「①基本的な方針」に該当

2.1 地域公共交通の現状
2.2 前計画の実施状況及びその評価
2.3 公共交通に関する基本的な考え方と目指す姿
2.4 公共交通の改善の方向性と基本方針
2.5 本計画終了時の公共交通網の姿

第3章 将来像実現のため実施する施策・事業

アップデートガイダンス「③施策・事業」に該当

3.1 施策の基本体系と考え方
3.2 施策・事業の内容

第4章 計画推進のための取組

アップデートガイダンス「④KPI」「⑤PDCAスケジュール」に該当

4.1 目標の評価指標（KPI）の内容と考え方
4.2 KPIに基づく目標値の設定と調査方法
4.3 計画推進のための体制及びスケジュール

第5章 資料編（※本編に含めるか別冊とするかは要検討）

アップデートガイダンス「参考資料」に該当

5.1 本市の現況
5.2 上位・関連計画の整理
5.3 各種調査結果

【参考】地域公共交通計画の基本構成（例）

◆計画本体 ※計画本体は30ページ程度

①基本的な方針
・課題の洗い出しの結果
・地域交通が目指す姿
・計画目標

②計画区域、計画期間
※記載義務事項

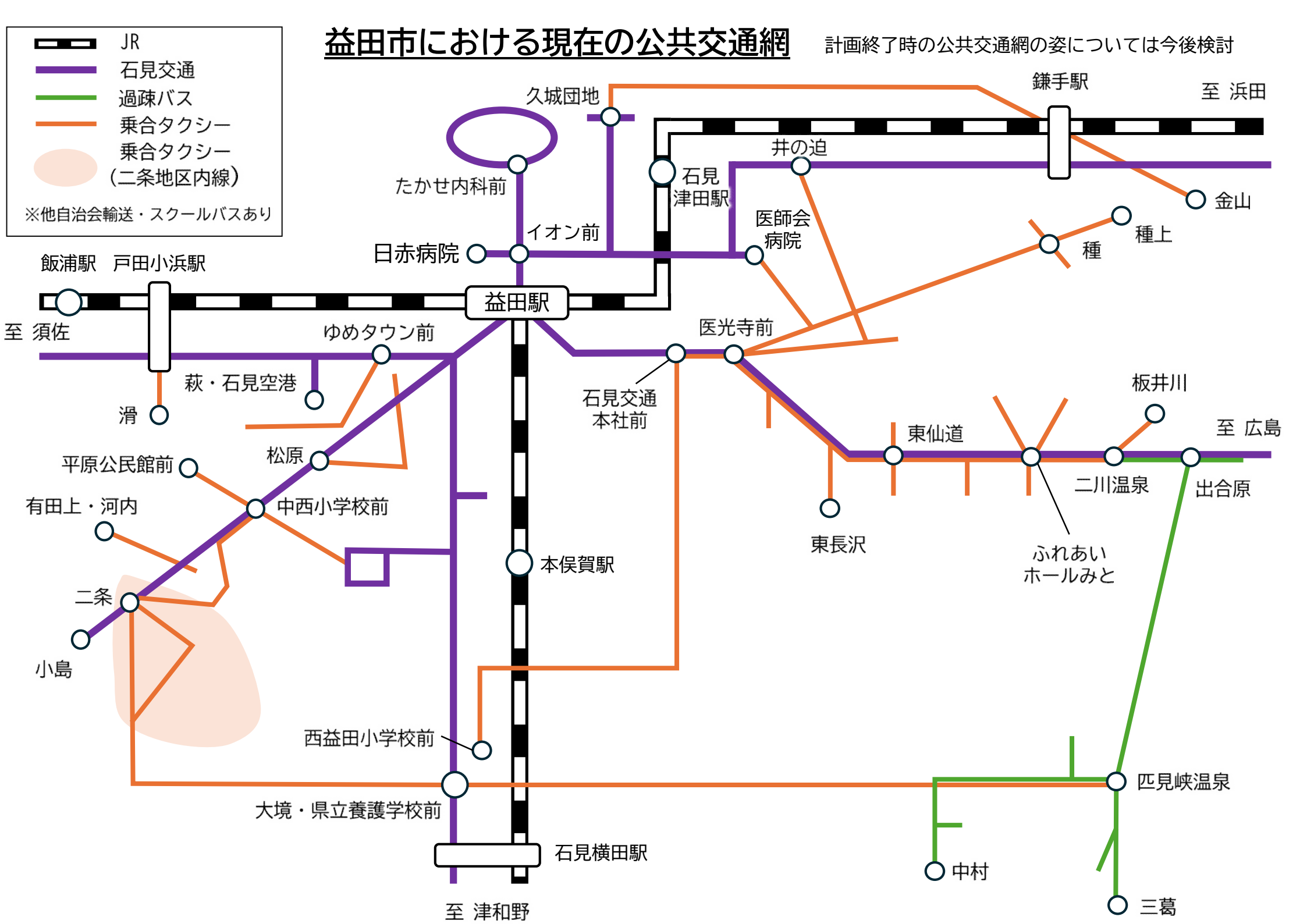
③施策・事業
・施策の内容
・実施主体
・実施スケジュール

④KPI
・KPI
・目標値

⑤PDCAスケジュール
・評価体制
・評価スケジュール

◆参考資料
・地域の現状等
・上位・関連計画の整理
・自己評価シート

（出典）地域公共交通計画の「アップデートガイダンスVer1.1」手順書


JR
石見交通
過疎バス
乗合タクシー
乗合タクシー
（二条地区内線）
※他自治会輸送・スクールバスあり
益田市における現在の公共交通網
計画終了時の公共交通網の姿については今後検討
久城団地
鎌手駅
至 浜田
たかせ内科前
井の迫
石見
津田駅
金山
医師会
病院
種上
種
イオン前
日赤病院
飯浦駅
戸田小浜駅
益田駅
至 須佐
ゆめタウン前
医光寺前
萩・石見空港
滑
石見交通
本社前
板井川
東仙道
至 広島
平原公民館前
松原
二川温泉
出合原
有田上・河内
中西小学校前
東長沢
ふれあい
ホールみと
本俣賀駅
二条
小島
西益田小学校前
匹見峡温泉
大境・県立養護学校前
石見横田駅
中村
三葛
至 津和野

資料２－３

益田市の公共交通の問題点、課題（案）

令和8年9月

益田市の公共交通の問題点

問題点１．路線バスの廃止・減便に起因する拠点間輸送能力の低下と乗継負担の発生

①路線バスの廃止・減便が続き、拠点間の基幹輸送の確保が困難

- 路線バスの廃止・減便が続き、拠点間の基幹輸送の確保が困難な状況になっている。



廃止路線	区間	廃止時期
匹見線	医光寺～匹見上	令和7年3月16日
梅月線	医光寺～西益田小学校	令和7年3月16日
種線	益田駅～種上	令和7年3月16日
都茂線	石見交通本社前～二川	令和7年10月1日

主な減便路線	区間	運行距離	減便数	減便時期
広益線	石見交通本社前～広島駅	148.7km	2便減（12便→10便）	令和7年10月1日～
二条線	医光寺～小島	26.0km	2便減（12便→10便）	令和8年1月9日～
土田線	益田駅～宮ヶ迫	18.4km	4便減（30便→26便）	令和8年1月9日～
浜田益田線	石見交通本社前～浜田駅	46.0km	2便減（16便→14便）	令和8年7月13日

問題点１．路線バスの廃止・減便に起因する拠点間輸送能力の低下と乗継負担の発生

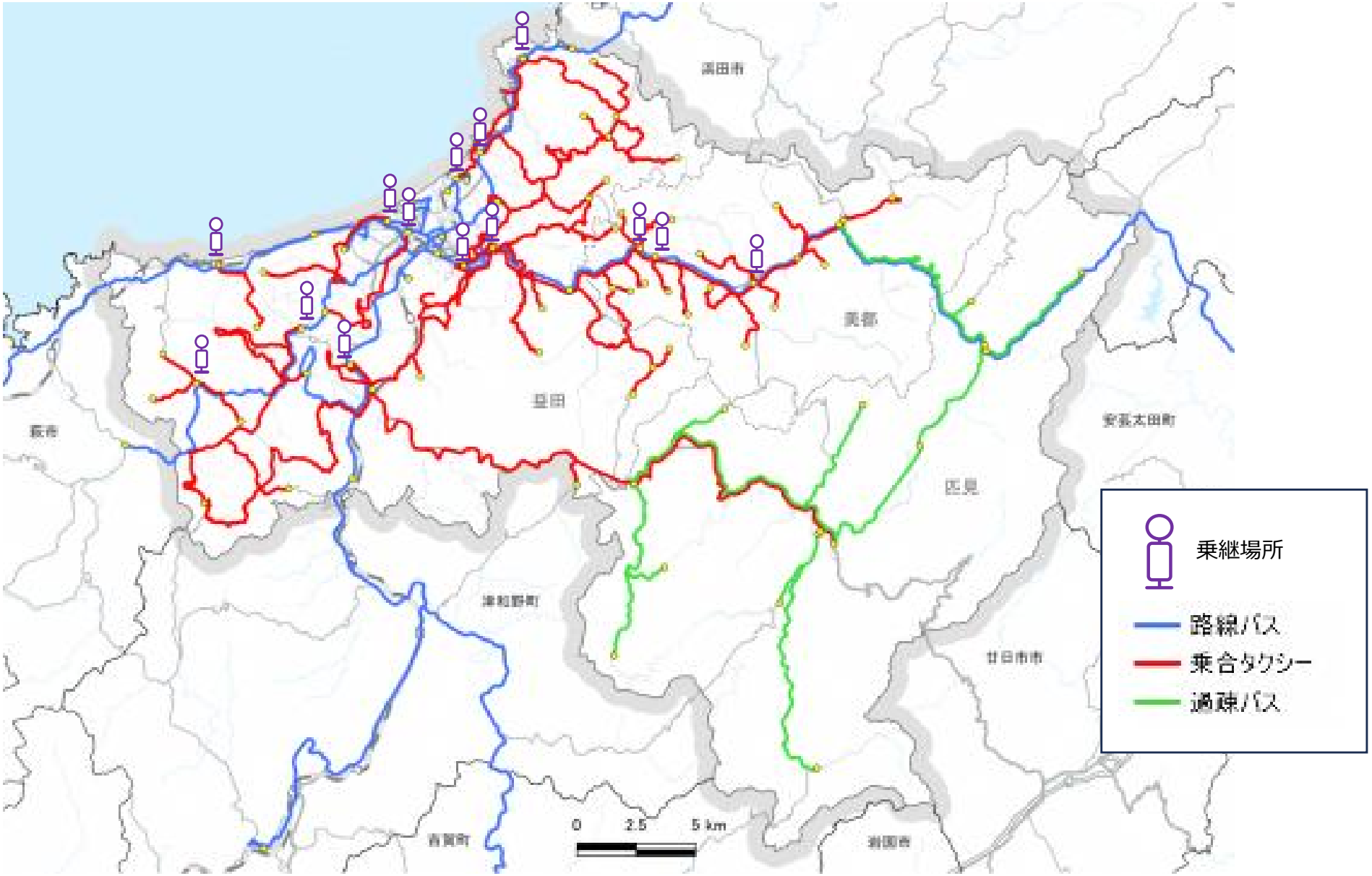
②乗合タクシーのサービス設計が高齢者等に負担

- 乗合タクシーのサービス設計上、主な利用者である高齢者にとって使いにくく、特に乗継が身体的に大きな負担となっている。

項目	内　容
ダイヤ	路線の大半が、午前中に出発し、お昼前後に戻ってくるダイヤ設定で、午後からの利用に対応できない。
運行日	毎日（日祝除く）運行と曜日限定運行が混在しており、路線によって差がある。
運行形態	路線定期運行と路線不定期運行・区域運行が混在しており、路線不定期運行・区域運行については、前日の17時までの予約が必要。
乗継	中心部に行くためには、石見交通路線バスへの乗継が必要。

問題点１．路線バスの廃止・減便に起因する拠点間輸送能力の低下と乗継負担の発生

②乗合タクシーのサービス設計が高齢者等に負担



▲石見交通と乗合タクシーの乗継場所

問題点１．路線バスの廃止・減便に起因する拠点間輸送能力の低下と乗継負担の発生

③旧美都・旧匹見の両地域からの市内の一部高校への公共交通での通学が不可

- 旧美都地域と匹見地域からは益田市内の一部に高校へ公共交通で通学ができない。
- 益田地域内でも公共交通で通学できないエリアも存在。

地域	起点	終点	高校				
			益田東高校	益田高校	明誠高校	益田翔陽高校	益田養護学校
必着時間			8:25	8:30	8:20	8:35	8:30
美都	6:57発 板井川	7:53着 石見交通本社前	医光寺前 7:49着 ○	石見交通本社前7:53着 ○	東町 7:51着 ○	浜寄 8:09着 ○	大境・県立養護学校前 9:09着 ×
匹見	7:20発 匹見峡温泉	8:20着 大境・県立養護学校前	医光寺前 9:15着 ×	益田高校前 9:11着 ×	益田本町 9:12着 ×	須子 8:44着 ×	大境・県立養護学校前 8:20着 ○

○通学可能、×通学不可

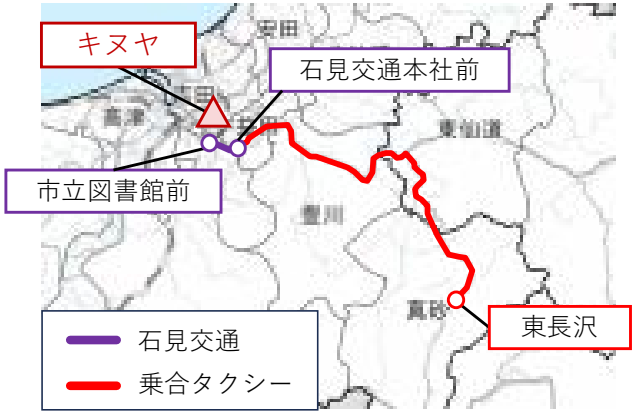
問題点２．高い人口カバー率に反する移動しにくさの存在

①公共交通利用圏域人口の高さに反し、運行時間帯等の実際の利便性が高くない

- 公共交通圏域人口の高さに反して、生活リズムとダイヤが合っておらず使いづらい。

【例】真砂地区から市街地のスーパーに買い物に行く場合

- 9時開店のキヌヤ益田ショッピングセンターに行くには時間が早すぎる。
- 復路便までの待ち時間が長い。



往路（市街地へ出かける時）→

真砂地区

東長沢 7:23発

乗合タクシー

石見交通本社前 8:19着｜8:33発

乗換

益田市役所前 8:36着

路線バス

キヌヤ益田ショッピングセンター

8:38着

徒歩

オープンまで**約20分**

9:00オープン

復路まで**約4時間**

12:59発

市立図書館前 13:04着

石見交通本社前 13:11着｜13:06着

東長沢 14:07着

←復路（市街地から帰る時）

問題点２．高い人口カバー率に反する移動しにくさの存在

②乗合タクシーを知らない市民が一定数存在

● 乗合タクシーの利用がない路線があり、主な利用者の高齢者に認知されていない可能性。

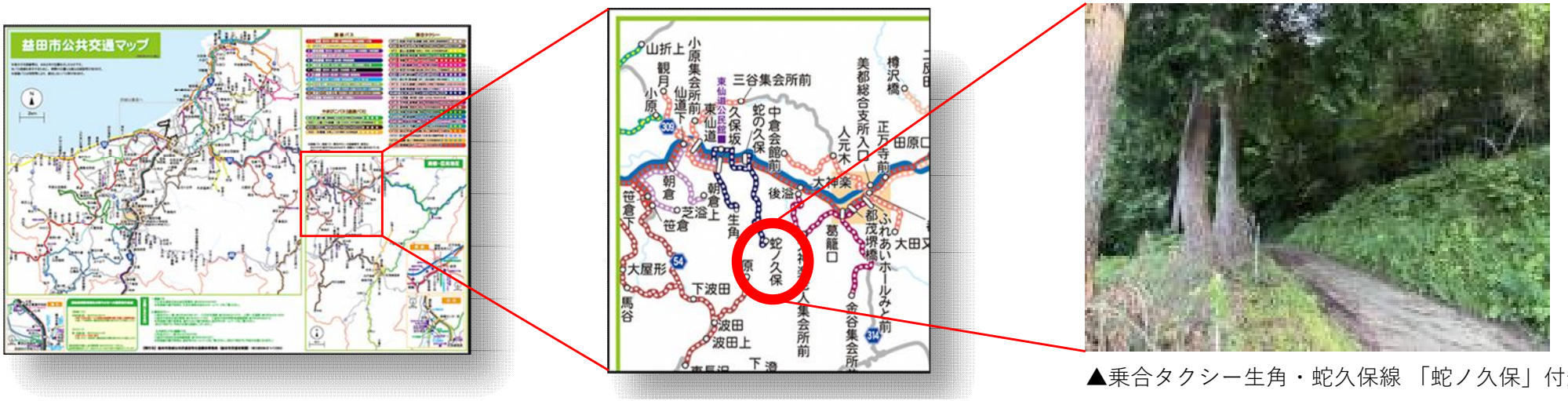
市民アンケート結果　※抜粋

- 運行の内容がよくわからない。
- 乗合タクシーのシステムについてほとんど知らない。もっと周知する必要があるのでは？必要とする高齢者の方々もよくわからないと言っている人が少なくないように思います。

交通事業者ヒアリング結果　※抜粋

- 乗合タクシーのことを知らない住民がいる。
- 乗合タクシーのPRが必要。そもそも乗合タクシーが認知されていない可能性がある。

● 乗合タクシー（予約便）の乗り場の目印はなく、初見では運行しているかどうわからない。

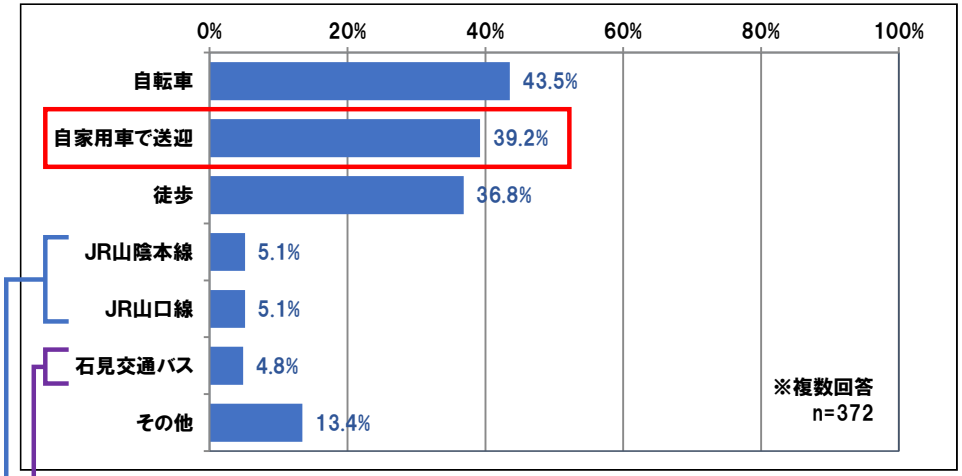


▲乗合タクシー生角・蛇久保線 「蛇ノ久保」付近

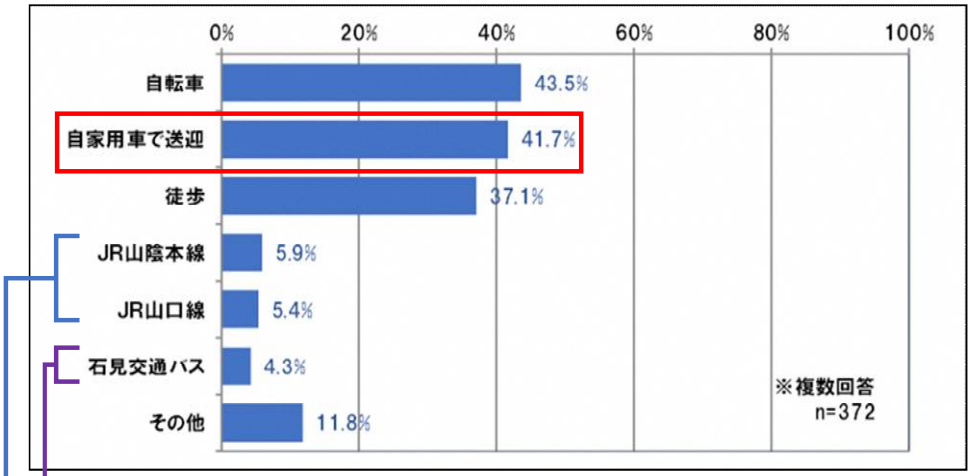
問題点２．高い人口カバー率に反する移動しにくさの存在

③高校生の通学は送迎が中心となっている

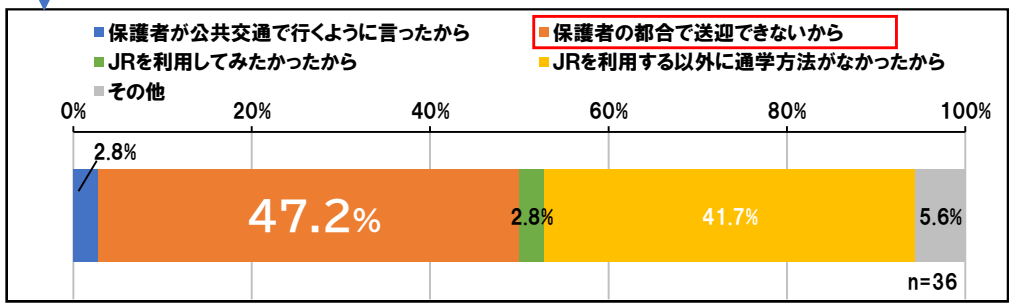
- 登下校は送迎があたり前で、送迎できない時にしか公共交通が選択されていない状況。
  - 登下校時の移動手段として「自家用車で送迎」が自転車に次いで高く、送迎ができない時にようやく公共交通が選択される状況。



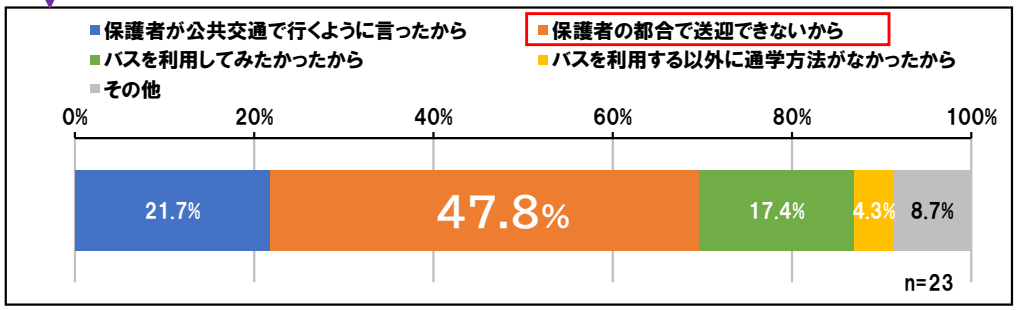
▲登校時の移動手段



▲下校時の移動手段



▲JRで通学する理由



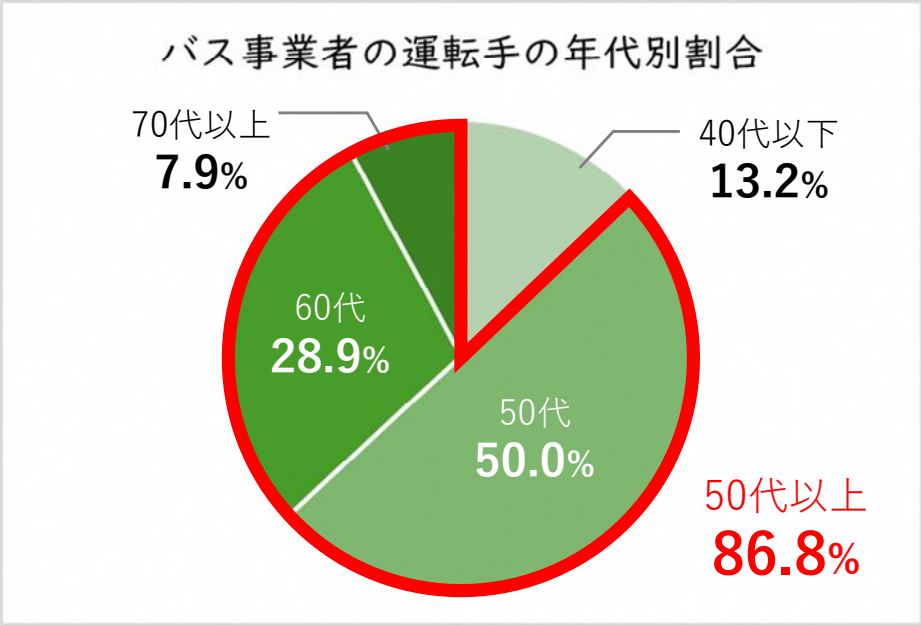
▲石見交通バスで通学する理由

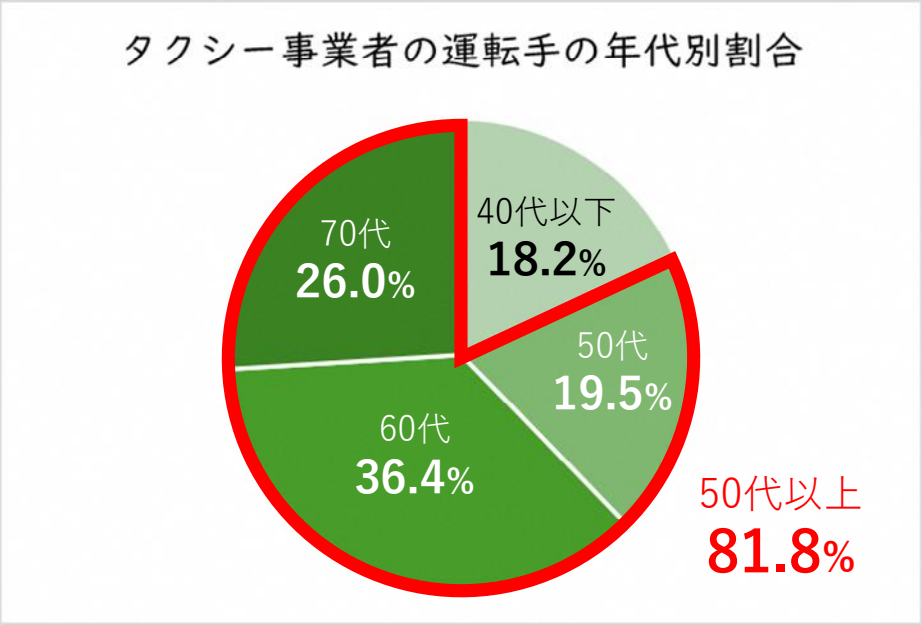
（出典）益田市高校生アンケート調査結果

問題点３．先細りする供給力と重複する運行サービスの存在

①運転手不足により需要に応じたサービス供給が困難

- 益田市内のバス事業者とタクシー事業者の運転手のうち、50代以上が8割以上を占めており、運行の継続には、新規運転手の確保が必須。





※交通事業者ヒアリング結果（令和8年3月時点）より作成

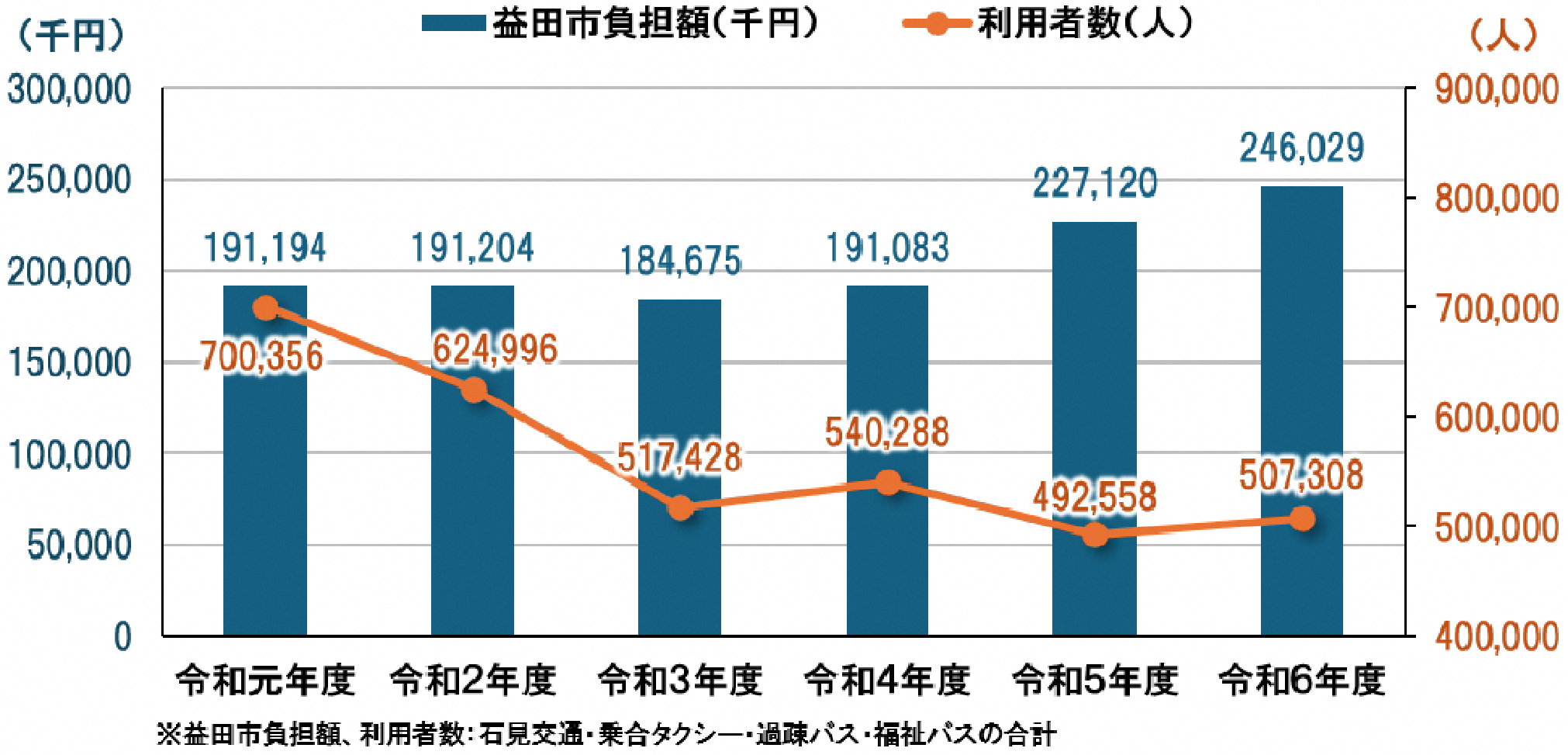
交通事業者ヒアリング結果　※抜粋

- 各種採用イベントに参加しているが採用に結びつかない。
- 今以上に乗合タクシー路線が増えた場合、1～2路線程度であれば今なら対応できるが、今後、70代の運転手の退職が進むと厳しくなる。
- 現在の運転手数では、新たに乗合タクシー路線が増えた場合や大型車両導入への対応は困難。

問題点３．先細りする供給力と重複する運行サービスの存在

②公共交通維持に係る市の財政負担の増加

- 人件費や燃料費の高騰、利用者の減少等により、公共交通に係る市の財政負担が増加傾向。



▲公共交通に対する市の負担額と利用者数

※令和4年度までは生活バスを含む

問題点３．先細りする供給力と重複する運行サービスの存在

③移動手段の競合による、公共交通利用者の減少

- 交通手段が重複している箇所では、サービス間の競合が生じ、公共交通の利用者の減少につながっている。

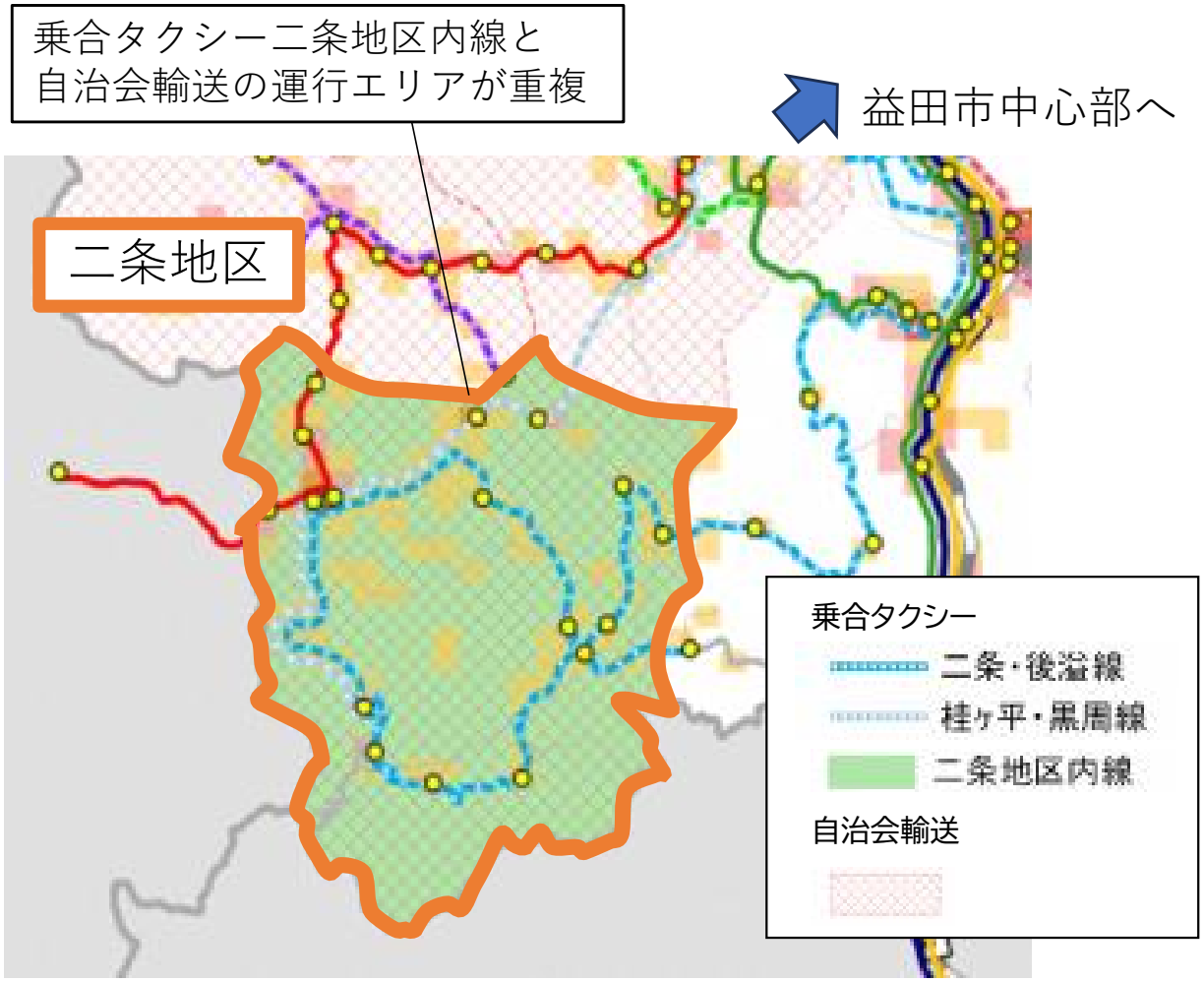
《二条地区の乗合タクシーと自治会輸送》

乗合タクシー

- 桂ヶ平・黒周線
  - 運行日：月～金
  - 運行便数：2便（水,金は3便）
  - 運行形態：路線定期運行
- 二条・後溢線
  - 運行日：月～金・第2土曜
  - 運行便数：3便
  - 運行形態：路線定期運行
- 二条地区内線
  - 運行日：火・金・第1月曜
  - 運行便数：2便
  - 運行形態：区域運行〈要予約〉

自治会輸送

- 令和6年11月より実証運行開始
- 公民館の開館時間（8:30～17:15）に合わせた運行で、通院や買い物等の移動を支援

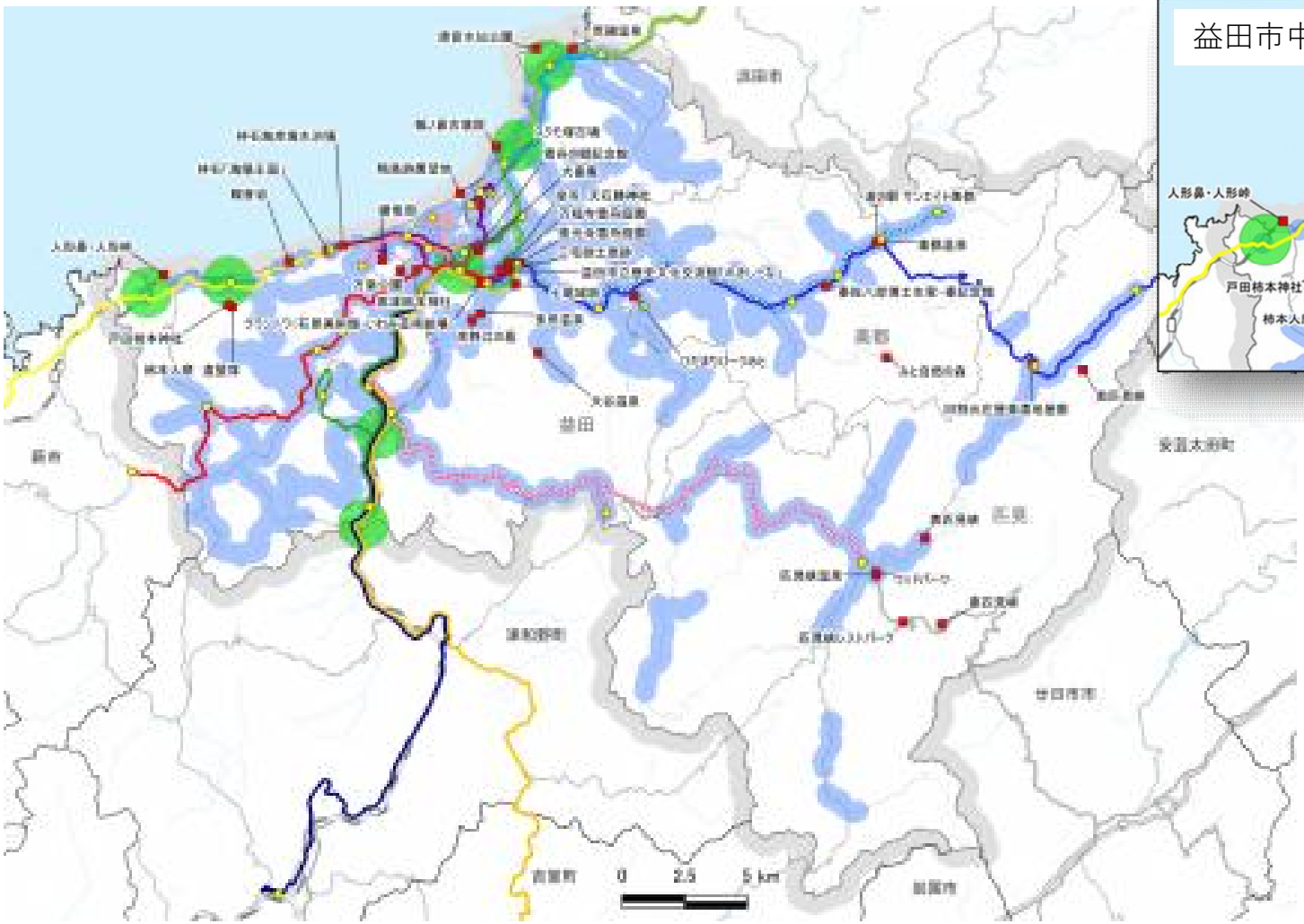


▲二条地区の乗合タクシーと自治会輸送

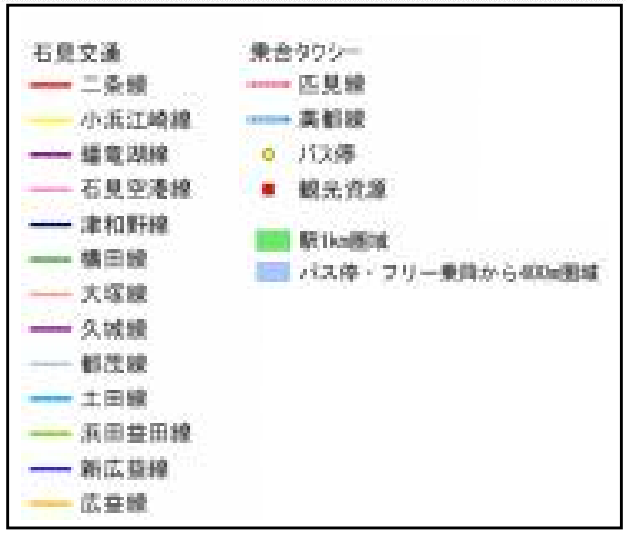
問題点３．先細りする供給力と重複する運行サービスの存在

④観光アクセスでの公共交通利用が困難

- 公共交通で概ね観光地はカバーできているが、便数が少なく観光地間のアクセスが困難。
- 萩・石見空港着の飛行機が遅延した際、バスが路線定期運行のため、利用できないことがある。







▲市内の観光資源と主なバス・乗合タクシー路線

問題点４．情報発信や利用促進、広域交通の維持に関する関係者間の連携が不足

①関係者間で公共交通を守る協力的な意識の醸成や連携体制の構築が不十分

- これまで地域公共交通活性化協議会において、関係者間で公共交通の利用促進に係る協議を十分に行えておらず、公共交通を守る協力的な意識の醸成や連携体制の構築が不十分。

年度	開催回数	主な協議事項	実施事業
令和4年	2回	• 計画策定 • パブリックコメント対応	無し
令和5年	3回	• 計画変更 • パブリックコメント実施 • 運転手処遇改善	•タクシー連絡先カード作成・配布 •処遇改善広報 •乗合タクシー実証事業アンケート
令和6年	2回	• 乗合タクシー利用者聞き取り調査 • 計画変更 • 公共交通マップ修正	•聞き取り調査 •公共交通マップ修正・印刷・配布
令和7年	7回	• 現計画の進捗状況 • 都茂線・乗合タクシー・過疎バス運行内容 • 計画変更 • 次期計画策定スケジュール	• タクシー連絡先カード修正・印刷 • 公共交通マップ修正・印刷

問題点４．情報発信や利用促進、広域交通の維持に関する関係者間の連携が不足

②公共交通の運行情報が一元的に確認できない

公共交通に関する運行情報が各種別々に案内されており、情報を一元的に確認できない。



（出典）益田市公式ウェブサイト



（出典）石見交通HP

4．情報発信や利用促進、広域交通の維持に関する関係者間の連携が不足

③萩・石見空港-東京便は利用促進の成果を挙げないと便数削減につながるおそれ

萩・石見空港-東京便は利用促進の成果を挙げなければ便数削減につながるおそれがある。



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和７年１月21日
航空局航空事業課

羽田発着枠政策コンテストに係る取組の評価結果について

羽田＝鳥取、羽田＝石見、羽田＝山形、羽田＝大館能代、羽田＝三沢、羽田＝下地島の６路線について、４年間（令和１１年３月２４日まで）を前提として、羽田発着枠の期間を継続します。

令和6年12月6日に開催しました「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」において、有識者による評価を行ったところ、下記いずれの対象路線についてもその取組に一定の効果があると認められたことから、4年間（令和11年3月24日まで）を前提として、現行の配分を継続することとしました。

なお、令和11年3月までの間、毎年、各路線における取組の進捗状況のモニタリングを行うこととします。

対象路線	空港	運航会社	1日当たりの計画便数
羽田＝鳥取路線	鳥取空港	ANA	5
羽田＝石見路線	石見空港	ANA	2
羽田＝山形路線	山形空港	JAL	2
羽田＝大館能代路線	大館能代空港	ANA	3
羽田＝三沢路線	三沢空港	JAL	4
羽田＝下地島路線	下地島空港	SKY	1

<お問い合わせ先>
航空局 航空ネットワーク部 航空事業課 運輸、金子
電話 03-5253-8111（内線 48502、48516）、03-5253-8706（直通）



益田市

令和８年４月１０日
報道発表資料

担当課名	交通対策課空港対策室
担当者名	富樹
電話番号	0856-23-0000
ＦＡＸ番号	0856-23-4000
Email	airport@mail.or.jp

令和７年度萩・石見空港東京線利用実績

令和７年度萩・石見空港東京線利用実績は、以下のとおりです。

	令和７年度		（参考）令和６年度	
	旅客数	利用率	旅客数	利用率
４月	9,602	51.3%	8,964	52.8%
５月	11,631	60.3%	11,746	63.5%
６月	10,032	56.8%	11,688	64.5%
７月	10,585	57.2%	10,495	58.4%
８月	14,987	81.7%	12,717	73.4%
９月	13,092	72.6%	11,928	67.3%
10月	12,777	71.0%	12,471	66.7%
11月	13,676	73.5%	13,710	74.6%
12月	13,820	69.0%	11,650	59.3%
１月	10,675	53.7%	9,649	49.4%
２月	10,666	62.1%	8,646	51.4%
３月	14,588	72.7%	12,242	64.3%
合計	147,282	65.2%	135,664	62.1%

※令和７年度の東京線の利用状況は、前年度比 11,598 人の増となっており、開港以来過去最高の実績となった。（過去最高実績：平成 30 年度 146,833 人）

●令和８年度の年間目標利用者数：150,000 人（令和７年度より 1,000 人増）

（出典）国土交通省

（出典）益田市

益田市の解決すべき課題

課題１.市中心部と各地域拠点間を結ぶ輸送ネットワークの再構築

①拠点間輸送機能の再構築

市中心部と各地域の拠点間を結ぶ路線の位置付けを明確化し、拠点間輸送機能の再構築を図る必要がある。

②拠点間輸送機能維持のための財源の確保

拠点間の輸送機能を維持するための財源の確保が必要。収益性向上に向けた利用促進策の展開が必要である。

③市全域から市内高校へ通学可能な交通サービスの確保

今後も住み続けられる地域をつくるため、自宅から高校に通える環境を整備し、親の送迎負担の軽減を図り、市内全域から市内の高校に通学可能なネットワークを構築することが求められる。

課題２.役割分担を踏まえた面的な移動手段の確保と拠点機能強化

①交通と福祉の役割分担と乗合タクシー等の再編による面的な移動手段の導入

公共交通と福祉交通の役割分担を明確にし、主な利用者層（若者、高齢者、障がい者、来訪者等）に応じた交通サービスを提供することが必要である。さらに、きめ細かな移動ニーズに対応するため、乗合タクシーを中心とした面的な移動手段（葉の交通）の導入が求められる。

②各地域拠点の機能集積状況を踏まえた交通サービスの設計

通学、通院、買い物等の目的地となる機能が集積する地域内の拠点への移動を考慮した交通サービスの設計が必要である。

課題３.公共交通の供給力の担保

①公共交通の担い手の確保

運転手をはじめ、整備士や保線作業員、事務員など公共交通を支える様々な業種の担い手確保に向けた取り組みが必要である。交通事業者のみならず、自治体やその他関係団体での採用活動強化や労働環境・雇用環境の改善、業界全体の魅力向上を図ることが求められる。

②輸送資源の再分配

地域の移動ニーズに対応できるよう、既存の輸送資源を活用し、必要な箇所に再配分しすることで供給力を担保することが必要である。

③公共交通のDXの推進

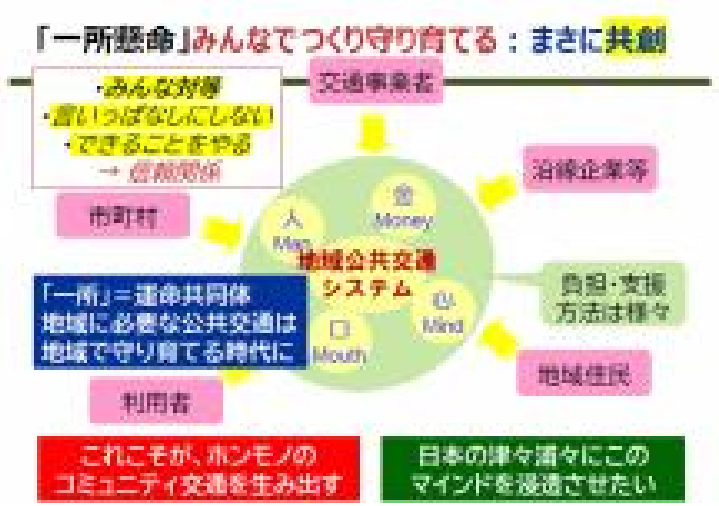
新技術の活用やDXの推進により業務効率化と働きやすい環境づくりを進め、多様な人材の参入を促進する必要がある。

また、デジタルデータを公共交通サービスの改善に活用し、住民や来訪者が安心して移動できる環境をつくることが求められる。

課題４.関係者が一体となってより良い交通環境を築くための関係づくり

①関係者間で公共交通の必要性・現状を共有し協力する体制の構築

公共交通に関係する交通事業者、地域住民、自治体、沿線企業等の関係者間で地域や公共交通の課題を共通認識し、相互に意思疎通を図り、各々の役割を果たす協力体制を構築することが必要である。



（出典）名古屋大学加藤博和教授 益田市匹見地区公共交通講演会資料

②若年層を対象とした公共交通利用の意識啓発と利用機会の創出

今後の公共交通の維持には、若いうちから公共交通に親しみ、身近な移動手段の一つとして利用する、もしくは関心を寄せていただくことが必要である。

特に運転免許を持たない方や日頃自家用車を運転している方を対象に、利用につながる機会や取り組みを行うことが求められる。

③萩・石見空港の便数維持に向けた利用促進の取組の促進

萩・石見空港-東京便の便数維持に向け、継続した各種利用促進策の実施が必要である。

課題５.土地勘のない来訪者からも分かりやすい情報発信

①公共交通に関する情報を一元的に確認できる仕組みの構築

公共交通を安心して利用していただくために、住民や来訪者が公共交通に関する正確な情報（運行状況、ダイヤ、運賃等）を確実に得られる環境を整えることが不可欠であり、そのため公共交通に関する情報を一元的に確認できる仕組みを構築することが求められる。

②分かりやすい情報発信の推進

公共交通利用に対する抵抗を低減し利用を促進するために、住民や来訪者が直感的に分かりやすい情報発信を推進することが必要である。

▼バスのりば案内（鳥取駅前バスターミナル）





（出典）一般社団法人 鳥取県バス協会HP

▼公共交通に係る情報を一元的に確認できるウェブサイト



（出典）白川・東白川地域公共交通システムおでかけ しらかわ・ひがししらかわHP

市民アンケート調査結果（概要版）

資料２－４※裏面あり

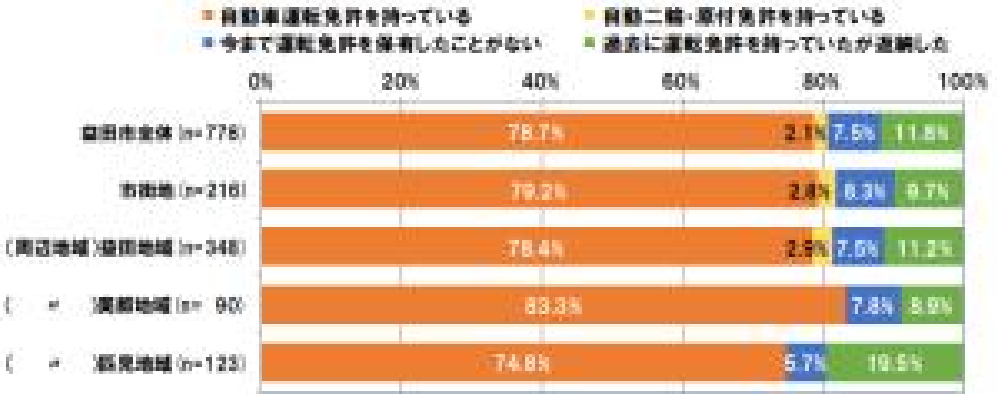
調査概要

調査目的	市民の公共交通利用実態や現状のサービスに対する評価、今後の公共交通サービスに対する意向等の把握
調査対象	益田市内の1,397世帯（市全域から意向を収集するため、自治会を任意抽出して配布）
調査期間	令和8年3月16日（月）～4月10日（金）
調査方法	郵送により調査票を配布し、郵送及びwebフォームにより回収
回収率	配布：1,397件（世帯）、回収：790件（内68件がWeb回答）　回収率56.5%

調査結果

運転免許保有の有無

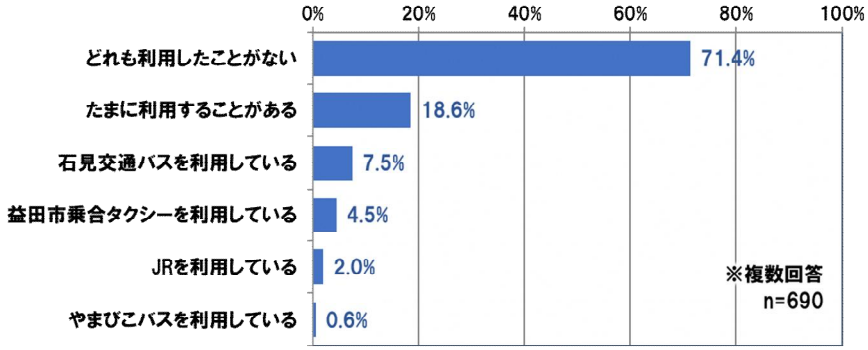
- 益田市全体では、回答者の78.7%（612人）が「自動車運転免許を持っている」と回答している。
- 地域別の集計をみると大きな違いはみられないが、匹見地域で「過去に運転免許を持っていたが返納した」との回答割合が19.5%と他の地域より高くなっている。



※市街地及び（周辺地域）益田地域に該当する地区　〈以下、同様〉
・市街地：益田、吉田、高津
・（周辺地域）益田地域：益田地域内の益田、吉田、高津以外の地区

公共交通の利用状況

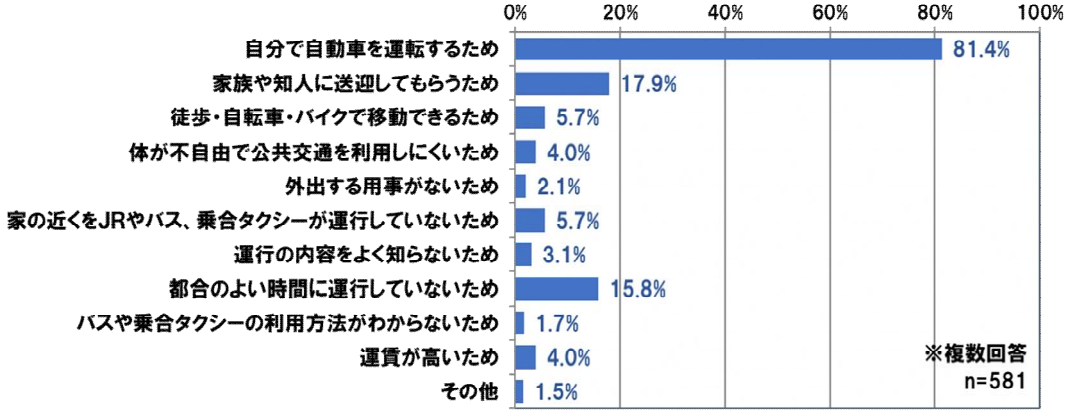
- 益田市内を運行する公共交通の日常的な利用状況を聞いたところ、「どれも利用したことがない」との回答割合が71.4%（493人）で最も高く、「たまに利用することがある」18.6%（128人）、「石見交通バス」7.5%（52人）、「益田市乗合タクシー」4.5%（31人）、「JR」2.0%（14人）、「やまびこバス」0.6%（4人）であった。



公共交通を日常的に利用しない理由

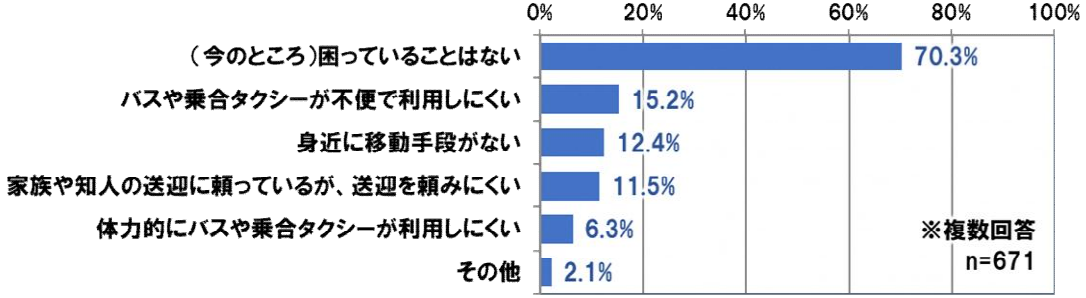
※「公共交通」を「たまに利用することがある」「どれも利用したことがない」と回答をした方

- 「たまに利用することがある」「どれも利用したことがない」と回答した人に日常的に公共交通を利用しない理由をたずねたところ、「自分で自動車を運転するため」との回答が81.4%（473人）と圧倒的に高い。



日常生活の移動で困っていること

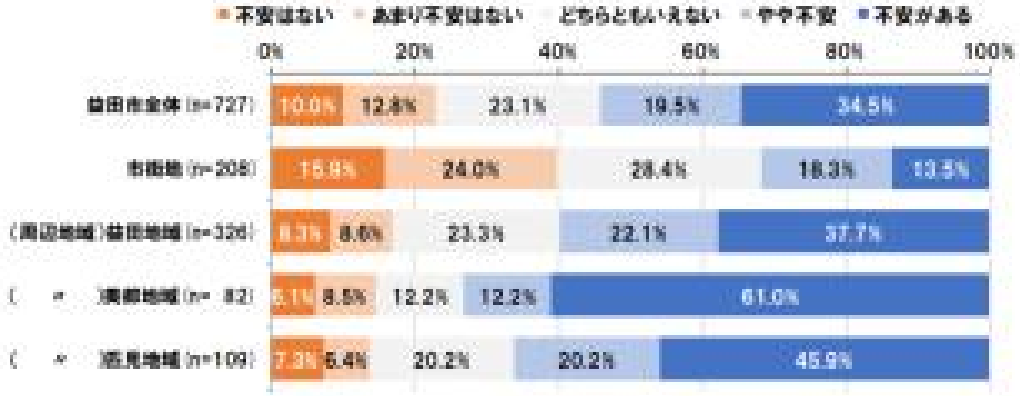
- 「（今のところ）困っていることはない」との回答割合が70.3%（472人）と最も高く、次いで「バスや乗合タクシーが不便で利用しにくい」15.2%（102人）、「身近に移動手段がない」12.4%（83人）、「家族や知人の送迎に頼っているが、送迎を頼みにくい」11.5%（77人）、「体力的にバスや乗合タクシーが利用しにくい」6.3%（42人）等となっている。



居住地域での生活の将来不安

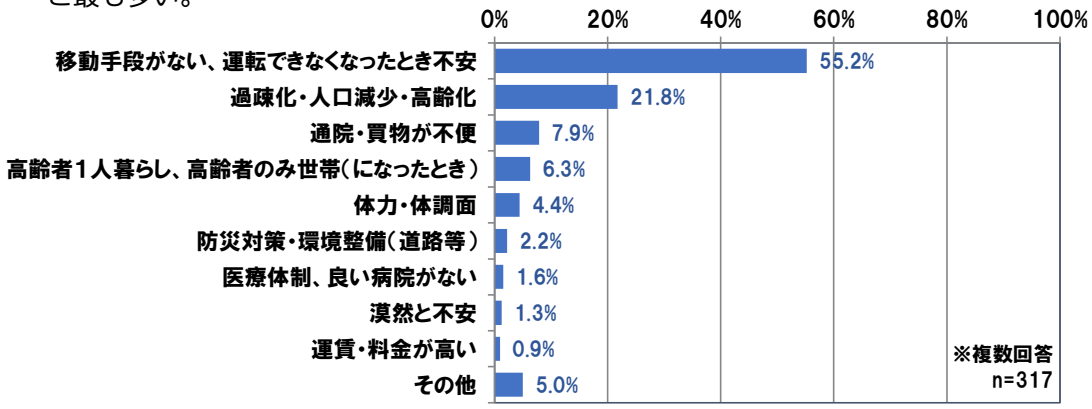
将来不安の有無

- 「不安はない」10.0%（73人）、「あまり不安はない」12.8%（93人）に対し、「やや不安」19.5%（142人）、「不安がある」34.5%（251人）となっており、全体的に不安を感じる割合が高い。
- 地域別の集計をみると、「やや不安」「不安がある」と回答した割合は「美都地域」「匹見地域」で高く、いずれも6割を超えている。



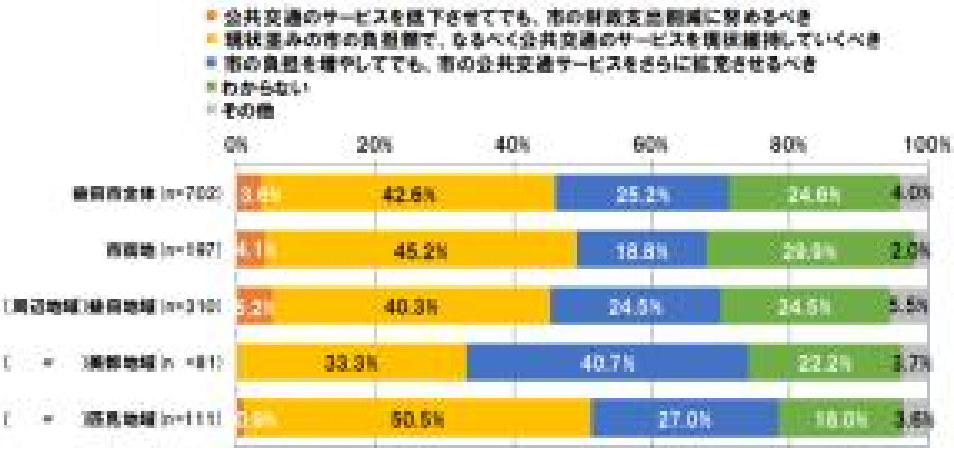
将来不安の理由　※「将来不安の有無」に対して「やや不安」「不安がある」と回答をした方

- 「移動手段がない、運転できなくなったとき不安」といった回答が55.2%（175人）と最も多い。



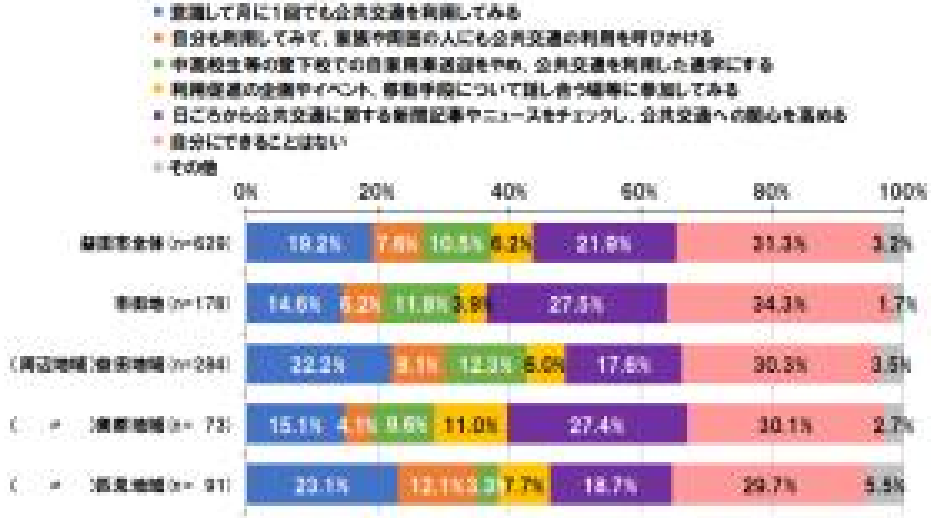
今後の公共交通サービスの維持・確保等に対する考え方

- 今後の益田市の公共交通サービスの維持・確保等に対する考え方をたずねたところ、「現状並みの市の負担額で、なるべく公共交通のサービスを現状維持していくべき」との回答割合が42.6%（299人）と最も高い。
- 地域別の集計をみると、益田地域（市街地・周辺部）で「公共交通のサービスを低下させてでも、市の財政支出削減に努めるべき」が他の地域より高いのに対し、美都地域では「市の負担額を増やしてでも、市の公共交通サービスをさらに充実させるべき」の割合が他の地域より高く、匹見地域では「現状並みの市の負担額で、なるべく公共交通のサービスを現状維持していくべき」の割合が他の地域より高くなっている。



地域の移動手段を残していくためにできること

- 全体では「自分にできることはない」との回答が31.3%（197人）と最も高い一方で、その他を除く、何らかの「できること」の合計は65.4%（411人）となっている。
- 地域別の集計をみると、益田地域（周辺部）で「中高校生等の登下校での自家用車送迎をやめ、公共交通を利用した通学にする」の割合が、益田地域（市街地）や美都地域で「日ごろから公共交通に関する新聞記事やニュースをチェックし、公共交通への関心を高める」が、匹見地域で「意識して月に1回でも公共交通を利用してみる」と「自分も利用してみて、家族や周囲の人にも公共交通の利用を呼びかける」の割合が他の地域より高くなっている。



自由意見

- 自家用車への高い依存、公共交通の便数・情報・連携の不足、高齢化に伴う移動への不安に対する意見が数多く見られる。
- 多くの市民は自家用車に依存している状況である一方、その背景として、公共交通の便数、情報提供、連携体制に不満を持っていることがうかがえる。
- 特に高齢者は、運転ができなくなった際の移動手段への不安が大きく、公共交通の維持・改善を強く望んでおり、安心して買い物・通院等ができる移動手段の確保に対する要望が寄せられている。

高校生アンケート調査結果（概要版）

資料２－５

調査概要

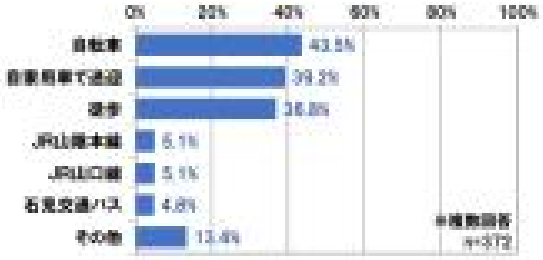
調査目的	高校生の通学における移動実態や交通手段の選択状況、送迎の負担感、日常生活における移動ニーズの把握
調査対象	益田市内の高校2年生と、益田市から市外の高校に通学する高校生全員
調査期間	令和8年6月1日（月）～令和8年6月26日（金）
調査方法	学校を通じてアンケート調査票（紙）を生徒へ配布、学校を通じ調査票を回収又はWEBアンケートフォームにより回答
回収率	配布：573件、回収：373件（うち214件がweb回答）（回収率65.1%）

調査結果

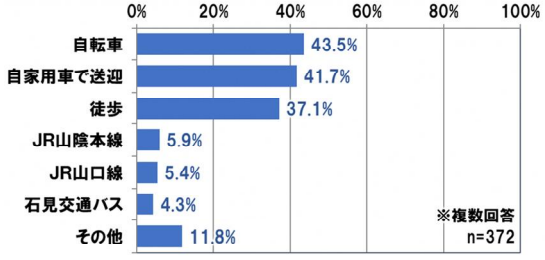
通学の交通手段

登下校時の交通手段

- 登校時は「自転車」（43.5%）と「自家用車で送迎」（39.2%）が多くを占めるが、「徒歩」も36.8%存在する。
- 下校時も登校時とほぼ同じ回答結果となっている。



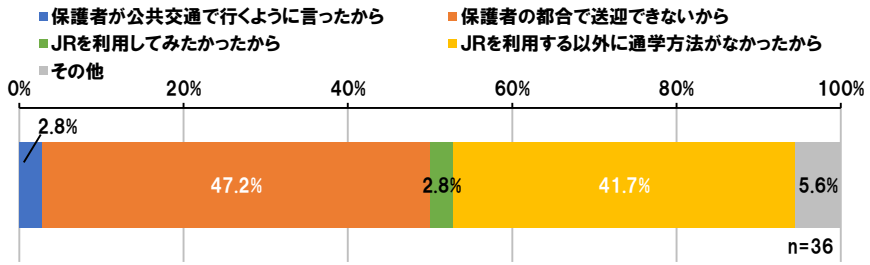
登校時の交通手段



下校時の交通手段

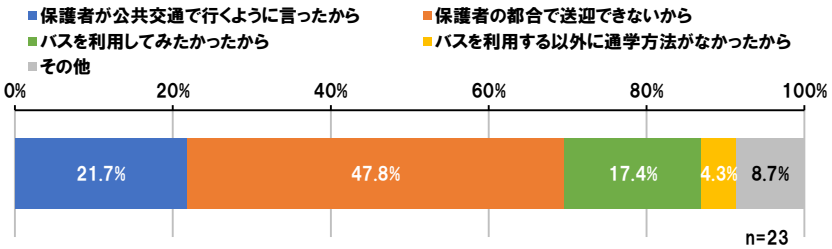
JR山陰本線・山口線を利用する理由　※通学時に「JR山陰本線・山口線」を利用する方

- 利用理由は「保護者の都合で送迎できないから」が47.2%、「JRを利用する以外に通学方法がなかったから」が41.7%となり、この二つが大多数を占めている。



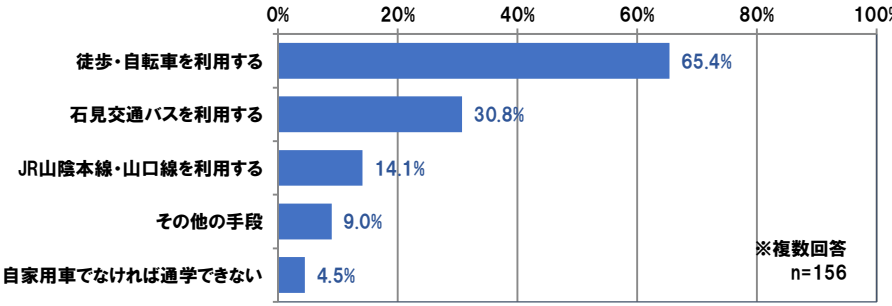
路線バス（石見交通）を利用する理由　※通学時に「路線バス（石見交通）」を利用する方

- 利用理由は「保護者の都合で送迎できないから」が47.8%で最も多く、次いで「保護者が公共交通で行くように言ったから」（21.7%）となっている。



自家用車以外で考えられる通学方法

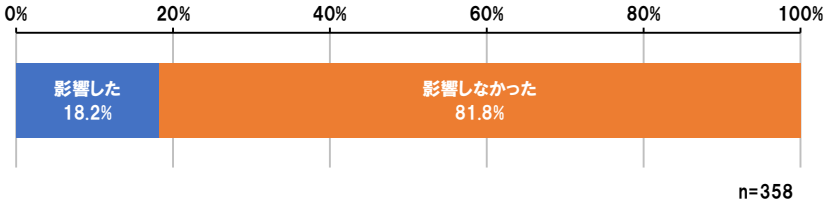
- 自家用車が使えない場合は「徒歩・自転車を利用する」が65.4%、「石見交通バスを利用する」が30.8%となっている。



進路選択と交通手段

進路選択の際の交通手段の影響

- 「影響しなかった」が81.8%と大半を占めており、「影響した」と答えた割合は18.2%にとどまっている。



自由意見

- バスの本数増加、運行時間帯の見直し（特に部活動後の下校時）、運賃の値下げ、JRの遅延・運休情報の分かりやすい提供、駅の利便性向上（休憩スペース、売店など）に関する要望が多く寄せられている。
- 「便が少なく待ち時間が長い」「バスがなくなった」「JRの時間が合わない」といった、公共交通の便の悪さや運行本数に関する具体的な不満が多数見られる。
- 「保護者が公共交通で行くように言ったから」という理由でバスを利用している生徒もおり、自家用車送迎が難しい場合の代替手段としての利用がうかがえる。

高校生保護者アンケート調査結果（概要版）

資料２－６

調査概要

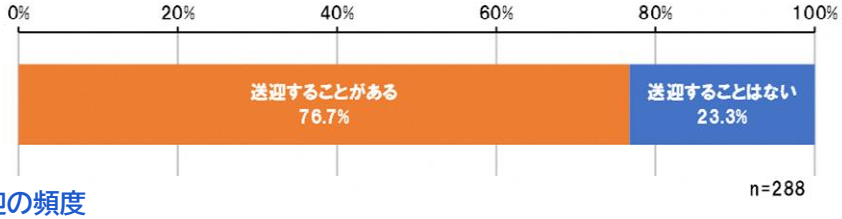
調査目的	高校生の通学における移動実態や交通手段の選択状況、進路選択と交通手段の関係等の把握
調査対象	益田市内の高校2年生の保護者、益田市から市外の高校に通学する高校生全員の保護者
調査期間	令和8年6月1日（月）～令和8年6月26日（金）
調査方法	学校を通じアンケート調査票（紙）を生徒へ配布、学校を通じ調査票を回収又はWEBアンケートフォームにより回答
回収率	289件（うち160件がweb回答）　回収率50.4%

調査結果

高校生の通学時の送迎

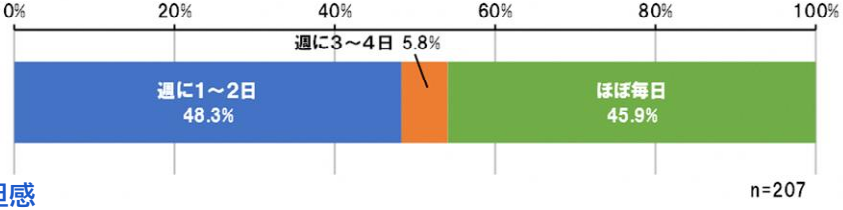
平日の送迎の有無

- 全体の7割以上となる76.7%が「送迎することがある」と回答しており、送迎の割合の高さがうかがえる。



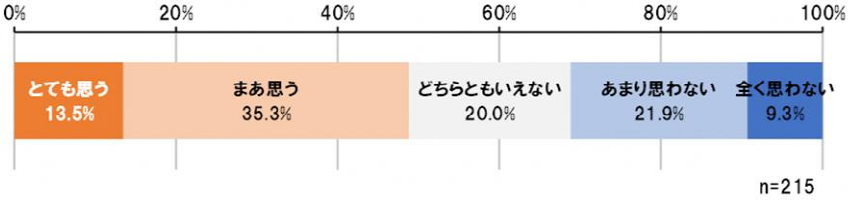
平日の送迎の頻度

- 登校時の送迎の頻度は「週に1～2日」が48.3%で最多だが、「ほぼ毎日」という家庭も45.9%に上る。



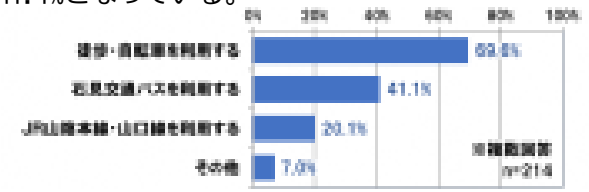
送迎の負担感

- 「とても思う」「まあ思う」の合計が48.8%となり、「全く思わない」「思わない」（31.2%）を上回っている。



自家用車以外で考えられる通学方法とその可能性

- 自家用車が使えない場合は「徒歩・自転車を利用する」が69.6%、「石見交通バスを利用する」が41.1%となっている。



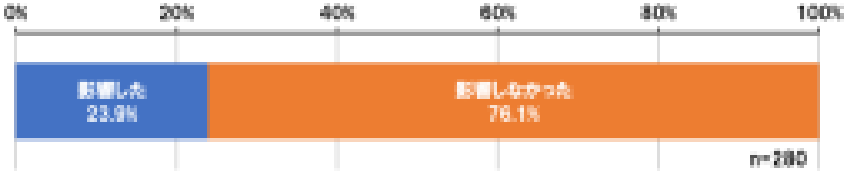
- 上記の通学方法について、67.5%の保護者が「現状でもやろうと思えば可能である」と回答している。



進路選択と交通手段

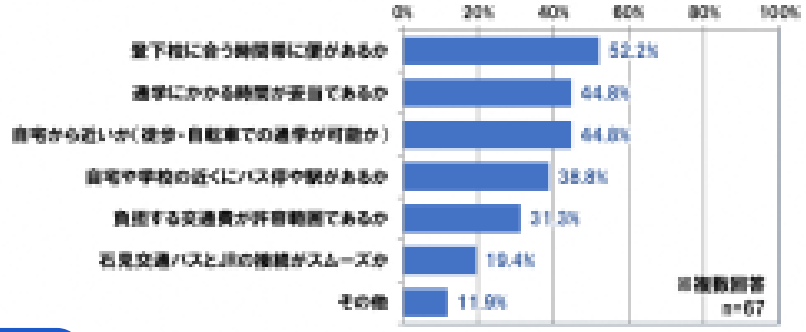
進路選択の際の交通手段の影響

- 「影響しなかった」が76.1%と大半を占める一方、「影響した」という回答も23.9%みられる。



進路選択の際に考慮した事項　※交通手段が進路選択に「影響した」と回答した方

- 「登下校に合う時間帯に便があるか」が52.2%で最も重視され、次いで「通学にかかる時間が妥当であるか」と「自宅から近いか（徒歩・自転車での通学が可能か）」がそれぞれ44.8%で続いている。



自由意見

- 「バスがなくなったので不便」「便を多くしてほしい」「バスを1本逃すと1時間くらい待つ」といった声が多く、公共交通の供給力不足や情報提供の不足がうかがえる。
- 「バス停、駅までは遠いので移動手段としてはありえない」「熊やイノシシが出ますので高校への通学ではあまり考えれない」といった、地理的な要因による移動の困難さも示されている。

資料２－７

益田市地域公共交通計画の振り返り（案）

― 目標設定と推進方法の検証、次期計画への反映 ―

（計画期間：令和4年度～令和8年度）

《本資料の目的》

本資料では、現計画の課題等を次期計画策定に活かすため、次の3点を検証するものとする。

①現計画の目標設定は適切だったか
②目標達成に向けた方法（事業の設計・推進体制）は適切だったか
③①②を踏まえ、次期計画に何を反映すべきか

令和8年9月

1．現計画の振り返りの枠組み

《検証の３つの観点》

観点①　目標設定

- ✓目標・評価指標は、目指す姿の達成度を測定できるものだったか。
- ✓目標値の水準は妥当だったか。

観点②　事業の設計・推進体制

- ✓事業は実施できる形まで具体化されていたか。
- ✓進捗を管理する仕組みが機能していたか。

観点③　外部環境の変化

- ✓計画期間中に前提が変化しなかったか。
- ✓変化を計画に反映できたか。

《達成状況の判定基準》

○	達成：計画期間内に、予定した実施内容を完了した
△	部分達成：着手したが、計画した実施量・範囲には至らなかった
×	未達成：計画期間内に着手できなかった

※「△部分達成」は着手したが計画水準に至らなかったものを指す。

《用語の定義》

事業

計画に位置付けた施策の単位（事業①～⑩）。

取組

各事業の下に位置付けた個別の実施内容。本資料の達成状況は、この取組を単位として集計。

《要因の分類》　**事業の未達成・部分達成の要因は、次の5分類で整理する。**

① 目標・指標の設計

目標値の前提、指標の定義、測定方法が定まっていなかった

② 事業の具体化

実施内容・対象・実施量・期限・主体が計画で定まっていなかった

③ 推進体制・進捗管理

年次評価の様式・頻度・責任者が定まっていなかった

④ 外部環境の変化

需要構造の変化、運転士不足、路線バスの廃止・減便

⑤ 資源（人・情報・知識）

事務局体制、データ・知識の不足

※ 数値の出典：益田市調べ

2．計画期間中（令和4年度～令和8年度）の環境変化

需要

コロナ禍からの回復が、計画の前提どおりには進まなかった

- 市内公共交通の利用者数は、計画初年度（R4年度）の時点で540,288人。
- コロナ禍前の水準への回復を目指して設定した目標値625,600人に対し、既に約8.5万人の乖離がある状態から計画が始まった。
- その後も回復基調には転じておらず、R7年度は484,517人。

供給

路線バスの廃止・減便・運休が続き、供給量そのものが縮小した

路線	区分	時期
匹見線（医光寺～匹見上）	廃止	令和7年3月16日
梅月線（医光寺～西益田小学校）	廃止	令和7年3月16日
種線（益田駅～種上）	廃止	令和7年3月16日
都茂線（石見交通本社前～二川）	廃止	令和7年10月1日
広益線／二条線／土田線／浜田益田線など	減便・運休	令和7年10月～令和8年7月

担い手

運転士不足が深刻化し、需要に応じた供給が困難になった

- 市内のバス事業者は運転士の86.8%、タクシー事業者は81.8%が50代以上（交通事業者ヒアリング結果参照）。
- 令和6年4月の改善基準告示の改正に伴う運転時間の規制強化を契機に、減便・路線の見直しが進んだ。
- 計画策定時には、この水準の担い手不足は見込まれていなかった。

《振り返り時の前提》

- 目標値の設定時と、計画期間中で公共交通を取り巻く状況が大きく変化。
- 実施状況の評価に加えて、前提の変化を踏まえた検証が必要。

3．基本目標１　ネットワーク 市民の日常生活やまちづくりを支える地域公共交通網の形成

《評価指標の達成状況》

評価指標	市内公共交通の利用者数
目標値	625,600人
実績	484,517人（R7年度）/達成率77.5％

×　未達成（目標値と実績が大きく乖離）

取組数　　計11件　　（○ 2　／　△ 8　／　× 1）

事業	取組	評価	評価の理由
事業①：本市と近隣自治体を結ぶ広域間の公共交通の維持	取組1　広域な都市間移動手段の確保・維持	△	高速バスの運行再開、JR山陰本線の全線復旧はあったが、具体的な対策は未実施
	取組2　乗継・待合環境の改善検討	△	ダイヤ改正等には随時対応したが、待合環境の整備は未実施
	取組3　地域・住民と連携した利用促進	△	ワークショップや意見交換会は実施したが、他分野との連携は未実施
事業②：市内の地区間を結ぶ地域間の公共交通の維持	取組1　利用者ニーズに対応した路線バスの充実	×	廃止や減便があり、協議会においても検討が不足
	取組2　【再掲】乗継・待合環境の改善検討	△	
	取組3　【再掲】地域・住民と連携した利用促進	△	
事業③：地区内を運行する地域内の公共交通の維持	取組1　地区内交通の見直し	○	利用者からの聞き取りに基づく見直しを実施
	取組2　【再掲】乗継・待合環境の改善検討	△	
	取組3　【再掲】地域・住民と連携した利用促進	△	
	取組4　益田市自転車活用推進計画との連携	○	JR山陰本線においてサイクルトレインの実証事業を実施
事業④：公共交通を活用した観光ルートの構築	取組1　観光分野との連携、利用促進及びレンタサイクル事業との連携	△	レンタサイクルは実施されているものの、公共交通を利用した観光ルートの周知に課題

《×未達成となった取組と、実施に至らなかった要因》

事業	取組	実施に至らなかった要因
本市と近隣自治体を結ぶ広域間の公共交通の維持	利用者ニーズに対応した路線バスの充実	ダイヤ・ルートの設定について、市と交通事業者が協議する枠組みを計画に位置付けておらず、市として協議の機会を設定できなかったため。

《目標を達成できなかった要因》

①目標・指標の設計	指標が公共交通の利用者数の1つで、個々の取組の効果を確認できなかった。
②事業の具体化	乗継・待合環境整備は、対象箇所・実施内容・時期が定まっておらず、着手の判断ができなかった。
③推進体制・推進管理	事業の進捗を毎年度確認する評価サイクルがなく、遅れを把握して対応する機会がなかった。
④外部環境の変化	計画期間中に路線バスの廃止・減便・運休が続き、目標達成の前提（公共交通の運行状況）が変化した。

《次期計画への反映》

- ネットワークに関する事業は、市単独では完結せず、交通事業者との協議を前提とするものが多い。協議の枠組み（誰と、いつ、何を決めるか）を計画に位置付けることが必要。

《評価指標の達成状況》

評価指標	公共交通の満足度
目標値	3.0
実績	未測定（R4～R8年度）

－　**評価不可（未測定のため）**

取組数　　計10件　（○ 7　／　△ 1　／　× 2）

事業	取組	評価	評価の理由
事業⑤：移動手段に応じた利用者に対する支援	取組1　自動車運転免許証の返納による公共交通への転換に合わせた利用促進策	○	支援制度を継続して実施している
	取組2　利用しやすい車両の導入	△	運賃の支払い方法が限られる
	取組3　利用者への支援	○	支援制度を継続して実施している
	取組4　タクシーのサービス充実・利用促進	○	各種サービスを継続して実施している
事業⑥：移動手段確保に向けた取組	取組1　様々な移送サービスの活用についての研究	○	各地域において研究及びサービスの実施がされている
	取組2　介護保険制度における移動支援（訪問型サービスD）	○	支援制度を継続して実施している
	取組3　地域主体の交通手段導入に関するパンフレットの作成	×	未実施
事業⑦：分かりやすい情報提供	取組1　益田市公共交通マップ等を活用した地域公共交通サービスの周知	○	紙媒体及びWEBで周知を実施
	取組2　経路探索サイトとの連携	○	乗合タクシー一部路線のGTFSデータ作成、市公式LINEの活用、駅すぱあとへのデータ提供を実施
	取組3　交通事業者が発信する情報アプリを、市民に対して周知・PR	×	未実施

《×未達成となった取組と、実施に至らたなかった要因》

事業	取組	実施に至らなかった要因
移動手段確保に向けた取組	地域主体の交通手段導入に関するパンフレットの作成	パンフレットの作成に当たり、事務局の知識が不足しており、実施に至らなかったため。
分かりやすい情報提供	交通事業者が発信する情報アプリの周知・PR（WESTER等）	周知の対象とするアプリや実施方法を計画で特定しておらず、市として実施内容を具体化できなかったため。

《目標を達成できなかった要因》

①目標・指標の設計	満足度の測定方法・実施主体・測定時期を計画に定めていなかった。
②事業の具体化	情報提供の事業について、対象・実施主体・実施内容が計画で特定されていなかった。
⑤資源（人・情報・知識）	事務局に、地域主体の交通手段に関する知識・情報の蓄積がなかった。

《次期計画への反映》

- 市単独で完結する事業は達成でき、複数主体の合意形成や新たな仕組みづくりを要する事業が未実施となった。
- 次期計画では、事業の企画段階から関係者間の合意形成を含めた工程を組み、事業の対象・実施主体・実施内容を明確にしておく必要がある。

《評価指標の達成状況》

評価指標	モビリティ・マネジメント等の開催
目標値	4件/年
実績	R4～R6年度：0件、R7年度：4件

×未達成（R7年度のみ4件/年を達成。継続的な実施には至らず）

取組数　計4件　（○ 0件　／　△ 3件　／　× 1件）

事業	取組	評価	評価の理由（資料7の記載）
事業⑧：モビリティ・マネジメントの実施	取組1　モビリティ・マネジメントの実施	△	一部地域においてのみワークショップや意見交換会を実施
事業⑨：地域・住民と連携した公共交通利用への意識啓発	取組1　地域公共交通に関する意見交換の場の創出	△	一部地域においてのみワークショップや意見交換会を実施
	取組2　【再掲】地域・住民と連携した利用促進	△	
事業⑩：運転士不足の解消に向けた担い手の確保	取組1　運転士の人材確保に向けた施策の検討	×	単独の取組みで、連携した取組みが実施できていない

《×未達成となった取組と、実施に至らなかった要因》

事業	取組	実施に至らなかった要因
運転士不足の解消に向けた担い手の確保	運転士の人材確保に向けた施策の検討	担い手確保を市・事業者・関係機関のどこが、どのように検討するかを計画で定めておらず、多様な主体と連携した取組の検討に着手できなかったため。

《目標を達成できなかった要因》

①目標・指標の設計	指標が開催件数のみで、担い手の状況を数値で把握する指標がなかった。
②事業の具体化	担い手確保について、実施主体・検討の進め方・時期が定まっていなかった。
③推進体制・推進管理	取組を継続する仕組みがなく、実施が特定年度に偏った。
④外部環境の変化	運転士不足が計画期間中に急速に深刻化し、事前の備えが間に合わなかった。

《次期計画への反映》

- 担い手の確保は、計画期間中に最も深刻化した課題でありながら、十分に対応することができなかった。
- 次期計画では、担い手確保を重要課題の一つとして、計画的な取組が必要である。

4．事業・取組

《計画期間中に達成した取組》

事業③ 取組1　地区内交通の見直し

- ✓生活バス路線を乗合タクシーへ移行（R5）
- ✓二条地区の実証事業アンケート・増便（R5）
- ✓乗合タクシー利用者への聞き取り・アンケートに基づく見直し（R6・R7）

事業③ 取組4　自転車活用推進計画との連携

- ✓四市長会（長門・萩・益田・浜田）でサイクルトレインを協議（R5）
- ✓JR山陰本線でサイクルトレイン実証事業（R6・R7）

事業⑤ 取組1・3・4　利用者への支援の継続

- ✓路線バス・タクシーの運賃支援
- ✓免許返納に合わせた利用促進策
- ✓タクシーの各種サービスの充実
  → 計画期間を通じて継続実施

事業⑥ 取組1・2　移送サービスの活用・移動支援

- ✓国等主催の各種事業説明会への参加（R6・R7）
- ✓訪問型サービスDの一部費用支援を継続
  → 各地域で研究・サービスの実施に至った

事業⑦ 取組1　公共交通サービスの周知

- ✓市内タクシー事業者連絡先一覧カードの作成・配布（R5・R7）
- ✓益田市地域公共交通マップの改定（R6・R7）
- ✓乗合タクシーカレンダー等の改定（R7）

事業⑦ 取組2　経路探索サイトとの連携

- ✓美都線・匹見線のGTFSデータ作成による経路検索の実装（R7）
- ✓市公式LINEによる情報発信（R7）
- ✓駅すぱあとへのデータ提供

《達成した9件に共通する特徴》

- 実施主体が明確で、市が単独で、または既存の制度・事業の枠内で完結できる取組である。
- 運賃支援・介護保険の移動支援のように、計画策定前から継続していた制度が多く含まれる。
- 一方、GTFSデータ作成・サイクルトレイン・乗合タクシーの見直しのように、新たに着手して成果を出した取組もある。いずれも、対象（路線・区間・地区）を特定して進めたものである。

5．検証① 目標設定は適切だったか

《目標設定の問題点》

1．計画開始時点で、目標値と実績が既に大きく乖離していた

目標値625,600人に対し、計画初年度（R4年度）の実績は540,288人。計画期間の5年間で約16%の増加を実現しなければ達成できない設計となっていた。目標値設定時の前提が、計画の開始時点では既に成立していなかったと考えられる。

2．評価指標の測定時期が不明確なまま、指標を設定していた

基本目標２の評価指標「公共交通の満足度」は、測定方法・実施主体・測定時期を計画に定めていなかったため、計画期間を通じて一度も測定されなかった。

3．実施回数の指標を、目標の達成度を測る指標として用いていた

「モビリティ・マネジメント等の開催4件/年」は実施回数の指標であり、市民の意識や行動が変化したかを測定するものとしては不適当であった。

4. 供給側の変化を評価に織り込む仕組みがなかった

計画期間中に路線バスの廃止・減便が進み、供給量そのものが縮小した。利用実績だけでは、取組の成果と外部要因を切り分けられない。

6．検証② 目標設定に向けた方法は適切だったか

《事業の設計》

実施内容・対象・実施量が定まっていなかった

何をどこまで実施すれば達成かを判定できず、取組20件のうち7件が部分達成（△）にとどまった。

工程と実施主体が定まっていなかった

遅れが生じても、誰がいつ対応するかが決まっておらず、着手されないまま計画期間が経過した。

合意形成のプロセスが事業として書かれていなかった

複数の主体の合意を要する事業ほど、進め方が定まらず具体化されなかった。

《進捗体制・進捗管理》

▼協議会の開催回数と主な協議事項

年度	開催回数	主な協議事項
R4年度	2回	計画策定、パブリックコメント対応
R5年度	3回	計画変更、運転手処遇改善
R6年度	2回	乗合タクシー利用者聞き取り調査、公共交通マップ修正
R7年度	7回	現計画の進捗状況、路線の運行内容、次期計画策定スケジュール

協議会が事業の進捗を確認する機会になっていなかった

計画策定や個別路線の協議が中心で、計画に位置付けた事業の進捗と評価指標を毎年度確認する機会が設けられていなかった。

関係者の役割分担が定められていなかった

取組実施に係る役割分担が明確になっておらず、連携体制が整っていなかった。

《結果》

- 事業が実施されなかった主たる要因は、関係者の取組の不足ではなく、事業が実施できる形まで具体化されていなかったこと、及び進捗を確認して修正する仕組みが計画に組み込まれていなかったことが挙げられる。
- 連携についても、役割分担・協議の機会・共有する情報が計画で定められていなかったという設計上の課題がある。

7．次期計画に向けた見直しの方向性

３つの基本目標に共通していたのは、事業の実施状況以前に、計画の設計に次の4点の不足があったことである。

① 目標が、目指す姿の達成度を測れる形になっていなかった
② 事業が「誰が・いつまでに・どれだけ」まで具体化されていなかった
③ 進捗と指標を毎年度確認する仕組みが無かった
④ 役割分担と情報共有の方法が定められていなかった

次期計画では、この4点を計画の設計段階で解消することを見直しの基本とする。

方向性１ 目標を測定できる形にする

次期計画での対応

- 目標ごとに、その達成度を直接測る指標を設定する（対象・場面を特定する）。
- 指標ごとに測定方法・出典・測定時期・測定主体を計画に明記する。
- 測定体制のある指標に絞る。
- 目標値は現状値・将来人口・需要・事業者の経営状況を踏まえ、前提を明示する。

方向性２ 事業の「主体」「期間」「内容」を明確にする

次期計画での対応

- 事業ごとに、実施主体（主担当と関係者）／対象地域・対象者／実施時期・工程／実施量／貢献する目標を明記する。
- 年度別のロードマップを計画本体に掲載する。
- 合意形成を要する事業は、合意形成のプロセス自体を工程として書く（誰と・いつ・何を決めるか）。

方向性３ 進捗管理を仕組みにする

次期計画での対応

- 事業別・指標別の年次評価様式を定型化する（実施内容／実績／目標との差／未達の理由／翌年度の対応）。
- 年2回を協議会の定例議題に位置づける（前年度の評価／当年度の進捗と次年度の実施計画）。
- 運行・利用データを毎年度収集し、評価の根拠とする。
- 評価結果を公表し、計画の見直しに反映する。

方向性４ 連携を「仕組み」にする（役割分担の明確化）

次期計画での対応

- 関係者ごとの役割を計画に明記する（市／交通事業者／地域・住民／福祉・教育・観光等の他分野）。
- 交通と福祉、公共交通と送迎の役割分担を先に決める。
- 運行・利用データやニーズ調査結果を関係者で共有する仕組みを設ける。
- 連携を「意識の醸成」で終わらせず、実行に移せるよう、機会・頻度・情報共有・役割分担を図る。

8．まとめ

《振り返りのまとめ》

検証①　目標設定	• 目標値の前提が計画の開始時点で既に成立していなかった。 • 測定の設計がないまま設定された指標もあり、計画期間を通じて機能しなかった。
検証②　方法・体制	• 事業が実施できる形まで具体化されておらず、進捗を確認して修正する仕組みも計画に組み込まれていなかった。 • 関係者の役割分担も定められていなかった。
次期計画へ反映	• 下記4点を次期計画の設計段階で解消する。 ①目標を測定できるものにする ②事業を工程まで書く ③進捗管理を仕組みにする ④連携を役割分担として定める