

益田市地域公共交通計画

益田市

令和4年9月

(令和8年6月改定)

目次

| | |
|---------------------------------|-----------|
| 第1章 計画の概要 | 3 |
| 計画の概要 | 4 |
| 1. 背景と目的 | 4 |
| 2. 計画の位置付け | 4 |
| 3. 計画期間 | 8 |
| 4. 計画区域 | 8 |
| 第2章 現状と課題 | 9 |
| 益田市の現状 | 10 |
| 1. 位置及び地勢 | 10 |
| 2. 人口の動向 | 11 |
| 3. 移動の状況 | 14 |
| 4. 自動車運転免許証返納 | 14 |
| 5. 観光 | 15 |
| 6. 施設の分布 | 18 |
| 地域交通の現状 | 20 |
| 1. 公共交通 | 20 |
| 2. スクールバス・スクールタクシー | 21 |
| 3. 公共交通の利用状況 | 24 |
| 4. 行政の財政負担額 | 33 |
| 5. 自動車運送事業（バス・タクシー）の運転士の状況 | 34 |
| 公共交通に対する市民の意向等 | 35 |
| 1. 市民アンケート調査 | 35 |
| 2. 高校生アンケート調査 | 53 |
| 3. まちづくりラウンドテーブル | 60 |
| 益田市の公共交通の課題 | 62 |
| 第3章 地域旅客運送サービスの役割・概要 | 67 |
| 地域旅客運送サービスの役割・概要 | 68 |
| 1. 運行システムの役割・位置付け | 68 |
| 補助系統路線図 | 71 |
| 2. 運行システムの概要 | 72 |
| 第4章 基本方針 基本目標 目標達成に向けた施策 | 75 |
| 基本方針・基本目標・目標達成に向けた施策 | 76 |
| 1. 基本方針 | 76 |
| 2. 基本目標 | 76 |
| 3. 目標達成に向けた施策 | 79 |
| 第5章 計画の評価と進行管理 | 97 |
| 計画の評価と進行管理 | 98 |

| | |
|----------------|------------|
| 1. 評価指標と目標値の設定 | 98 |
| 2. 推進体制 | 100 |
| 3. 進捗管理 | 101 |
| 資料編 | 103 |

第1章

計画の概要

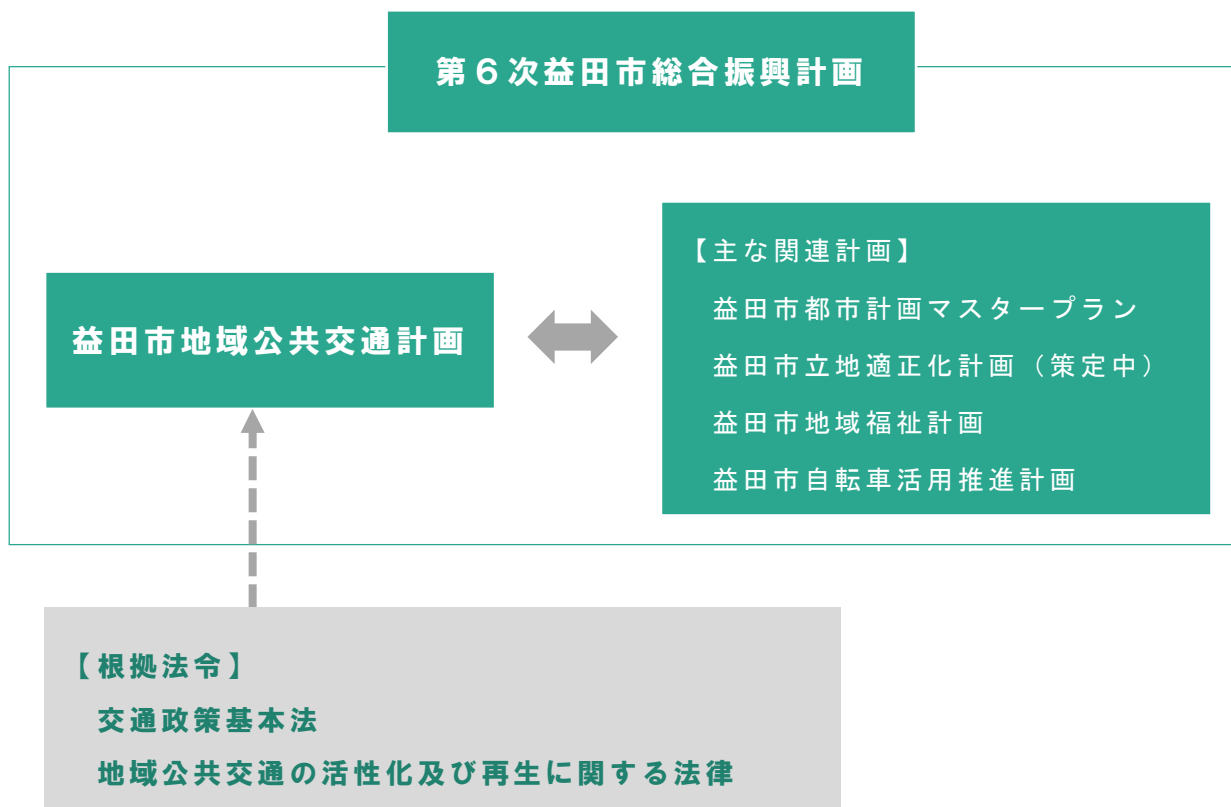
計画の概要

1. 背景と目的

本市の公共交通は主に民間が運営する鉄道、路線バス、タクシーや、実施主体を市とする生活バス、過疎バス、乗合タクシー等で構成されています。近年では、市内を運行する公共交通体系や人口分布、施設分布など社会環境や交通を取り巻く環境が変化し、移動手段の確保は喫緊の課題となっています。本計画は、平成28年に策定した「益田市地域公共交通基本計画」の次期計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき地域の多様な輸送資源を視野に入れ持続可能な交通体系の構築を図ることを目指し、政策の方針や実現に向けた方策を図ることを目的に策定しています。

2. 計画の位置付け

本計画は、本市の上位計画である「第6次益田市総合振興計画」に位置づけた基本施策を具体化するとともに、関連計画である「益田市都市計画マスタープラン」「益田市地域福祉計画」及び現在策定を進めている「益田市立地適正化計画」などとの整合性を図りながら策定しています。



第6次益田市総合振興計画（抜粋：益田市「第6次益田市総合振興計画」）

計画で目指すまちの将来像 「ひとが育つ輝くまち益田」

基本目標Ⅳ ひと・もの・情報をつなぐネットワークが整備されたまち

基本 施策 2

持続可能な公共交通体系の整備



現状と課題

- 人口減少や自家用車の普及などによる公共交通利用者の減少により、公共交通確保・維持のための行政負担は増加傾向にあります。
- 交通事業者においては、高齢化による乗務員などの人材確保が課題となっており、路線バスの本数が少なくなるなど、市街地及び中山間地域と市街地をつなぐ公共交通ネットワークは縮小傾向にあります。
- 萩・石見空港の東京線は2便化により利便性の向上が図られていますが、大阪線は季節運航（8月）となっているため、通年運航に向けた取組が必要です。

取組 方針

既存の公共交通機関を中心とした持続可能な地域間の交通ネットワークの構築を目指しながら、地域の実情に合わせた交通手段の見直しを行い、市民、利用者、事業者、行政が一体となって移動手段の確保に努めます。また、地域活性化につながる航空路線の利用拡大を図り、路線の維持・拡大に努めます。

具体施策

① 交通事業者や関係機関と連携した公共交通の利用促進

日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保しつつ、それぞれの需要に合った運行形態の見直しを行います。効率的な公共交通体系を構築するための施策を交通事業者や関係機関と協力して継続的に実施することにより、市民の公共交通への理解を深めるとともに、積極的な公共交通利用に対する機運の醸成を図ります。

② 持続可能な公共交通体系の維持と確保を目指した地域との協働・連携

持続可能な公共交通の維持・確保を図るためには、「限られた交通資源を活用し、効率的に地域ニーズを満たす」意識も重要であるため、交通事業者の自助努力や行政の支援と併せて、市民（地域）との協働・連携を図りながら、持続可能な公共交通の確立を目指します。

③ 萩・石見空港路線の維持・拡大と利用促進

島根県・山口県・周辺市町・関係団体で組織する、萩・石見空港利用拡大促進協議会において、観光商品の造成支援や交通ネットワークの形成、共同プロモーション活動など関係者が一体となった取組を行います。

経済・教育・福祉などの各分野との連携により、都市間交流の推進及び地域に活力をもたらす人材を受け入れるなど関係人口の拡大を図り、航空路線の維持・拡大を目指します。

目標指標（★：総合戦略の数値目標・KPIとしても位置付けている指標）

| | 指標名 | 現状値（令和元年度） | 目標値（令和7年度） |
|---|-------------------------|------------|----------------|
| ★ | 地域の公共交通の検討に取り組む地区数 | 9地区 | 15地区 |
| | 生活バス・過疎バス利用者数 | 4,759人/年 | 4,759人/年（現状維持） |
| | 乗合タクシー利用者数 | 2,356人/年 | 2,356人/年（現状維持） |
| ★ | 萩・石見空港東京線利用者数（無償搭乗者を含む） | 133,115人/年 | 152,000人/年 |

基本目標Ⅵ 人と人がつながり、支えあうまち

基本 施策 3

持続可能な地域づくりの推進



｜ 現状と課題 ｜

- 公民館単位で地域自治組織が設立されています。
- 少子高齢化や人口減少により地域活動における担い手不足が深刻な問題となっており、集落内での草刈りや清掃などの共同した活動が困難となりつつあります。
- 特に中山間地域では、コミュニティの維持や日常生活に必要な機能・サービスの確保が困難な集落が増えており、各地区の実情に応じた支援が必要です。

取組 方針

地域自治組織の設立・運営に対する支援を行うことで、各地区の住民や団体の自主的・主体的な地域づくりを促進するとともに、中山間地域においては、「小さな拠点づくり」に県と連携して取り組みます。また、地域を支える人材の育成を図ることで、持続可能な地域づくりを目指します。

具体施策

① 地域自治組織を中心とした地域づくりの推進

各地域自治組織が主体的に地域課題の解決を図ることができるよう、支援体制を整備します。

また、地域住民や関係団体が、世代や立場を越えて主体的に活動ができるよう、自治意識の啓発を図り、地域自治組織活動への理解と参画を促進します。

② 中山間地域における「小さな拠点づくり」の推進

特に中山間地域において深刻化している地域運営の担い手不足への対応やコミュニティの維持を図るため、公民館エリアを基本として住民の合意形成を図り、日常生活に必要な機能・サービスの確保に取り組みます。

また、単独でのコミュニティ維持が困難な公民館エリアでは、複数の公民館エリアでの協働によって生活機能の確保に取り組むなど、県とも連携して推進します。

③ 地域人材の育成と協働

「益田市ひとづくり協働構想」に基づき、中間支援組織などと連携・協働し、実情に応じた地域づくりのための地域リーダーや担い手を育成します。

目標指標（★：総合戦略の数値目標・KPIとしても位置付けている指標）

| | 指標名 | 現状値（令和元年度） | 目標値（令和7年度） |
|---|---------------|------------|------------|
| ★ | 地域自治組織設立地区数 | 15地区 | 20地区 |
| ★ | スキルアップ講座の参加者数 | 42人/年 | 130人/年 |

○益田市版 SDGs

平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて採択された SDGs(持続可能な開発目標)には、17 の目標(ゴール)と 169 のターゲットが掲げられており、本市においては、これらのターゲットを踏まえて、本市が抱える課題の解決に向けて必要なことを「益田市版 SDGs」に置き換えて表現しています。

公共交通施策においてもその課題解決を進めることは、益田市版 SDGs が基本とするまちの将来像「ひとが育ち 輝くまち 益田」を達成し、その先の国際社会の目標達成に貢献できるものと考えています。

本計画に関連の深い益田市版 SDGs



心身の健康と安心できる生活をみんなに

生涯を通じて心身ともに健康で、子どもから高齢者まで安心して生活できるまち



子どもも大人も一緒に成長しよう

地域の中で子どもたちの「生きる力」を育み、大人も一緒に成長できるまち



「このまちで働きたい」をかなえよう

地域を支える産業が安定して生まれ、「このまちで働きたい」をかなえるまち



時代に適応した産業・通信基盤をつくろう

先端技術を活用し、新たな時代に適応できる産業基盤や通信基盤が整備されたまち



魅力ある地域のくらしをいつまで

地域の魅力を活かし、安心して住み続けられるまち



資源ロスの少ないまちに

限りある資源を有効に活用した、ロスの少ないまち



公平・公正と安心・安全をみんなに

公平・公正で開かれた行政運営のもと、誰もが安心・安全を感じられるまち



協働で目標や課題に取り組もう

市民みんなの協働により、あらゆる目標や課題に取り組むまち

3. 計画期間

計画の対象期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

4. 計画区域

益田市全域を対象とします。

第2章

現状と課題

益田市の現状

1. 位置及び地勢

現在の益田市は、平成16年11月に益田市、美濃郡美都町、美濃郡匹見町の1市2町が合併して形成され、その位置は島根県の西端に位置し、東は浜田市、広島県北広島町、安芸太田町、西は山口県萩市、南は津和野町、吉賀町、山口県岩国市及び広島県廿日市市に接しています。

市の北部は日本海に面しており、南部は中国山地に至り、恐羅漢山、安蔵寺山などの山々が連なっています。また、中国山地に源を発する一級河川高津川や益田川等の主要河川が日本海に注ぎ、下流域には益田平野が広がっています。

総面積は733.19k㎡で、島根県の総面積の約1割を占めていますが、その大半は林野が占め、特に美都地域、匹見地域では90%近くが山林となっています。

益田市は20の地区で構成されており、地区によって地形や人口構成が大きく異なるため、公共交通のあり方もそれぞれの地区によって異なります。

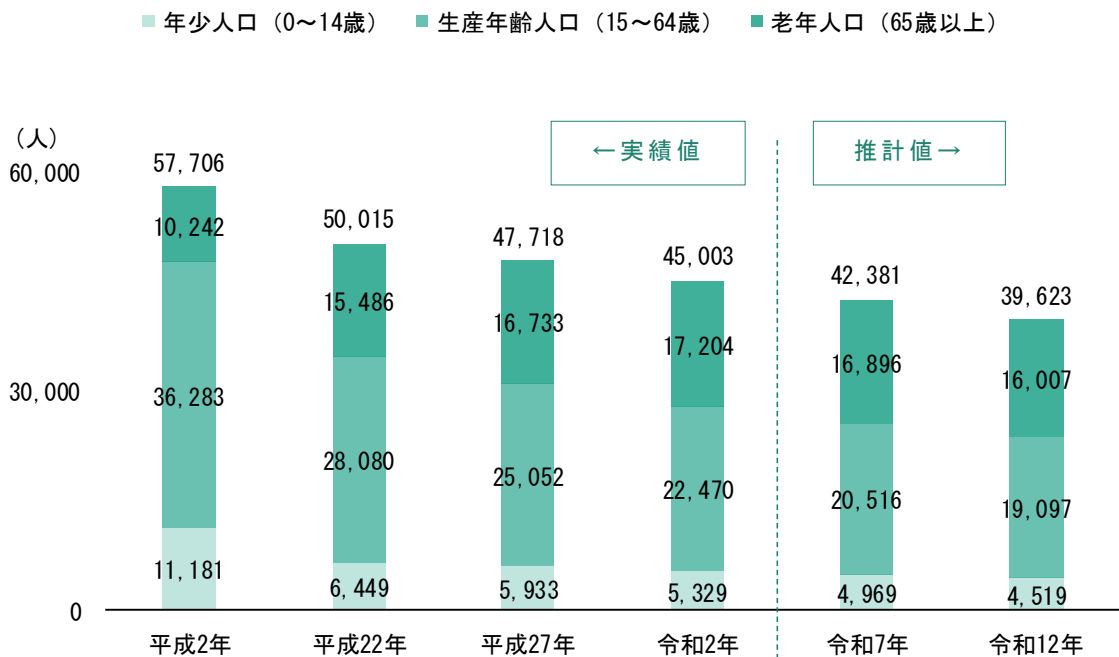


2. 人口の動向

(1) 人口減少と高齢化の現状

本市では、年々人口が減少しており、今後も令和2年の45,003人から、令和7年に42,381人まで減少する見込であり、生産年齢人口、年少人口も減少が進むと予想されています。高齢化率も年々増加し、65歳以上の高齢化率は、令和2年で38.0%となり、平成26年から6.2ポイント増加しています。

■益田市の人口 年齢3区分別人口の推移



平成2年から令和2年までの実績値は国勢調査による。令和7年から令和12年までの推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の推計による。

(2) (地区別) 65歳以上の人口・高齢化率・世帯数

地区別の65歳以上の人口は、令和2年12月現在、吉田地区が4,390人、次いで高津地区が2,964人であり、最も少ない地区は道川地区で68人となっています。

地区別の高齢化率は、匹見地域(匹見上地区、匹見下地区、道川地区)では顕著に高い値を示しており、それぞれ匹見下地区が70.3%、匹見上地区が61.0%、道川地区が56.2%です。



■ 65歳以上の人口 (上段：令和2年12月時点 下段()内：平成28年12月時点)

| | | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 益田地区 1,911人 (1,904人) | 吉田地区 4,390人 (4,296人) | 高津地区 2,964人 (2,917人) | 安田地区 1,358人 (1,242人) |
| 鎌手地区 722人 (731人) | 種地区 121人 (120人) | 北仙道地区 211人 (228人) | 豊川地区 316人 (312人) |
| 真砂地区 185人 (207人) | 西益田地区 1,733人 (1,668人) | 二条地区 264人 (280人) | 美濃地区 167人 (172人) |
| 小野地区 693人 (726人) | 中西地区 763人 (747人) | 二川地区 107人 (115人) | 都茂地区 461人 (486人) |
| 東仙道地区 344人 (344人) | 匹見上地区 384人 (420人) | 匹見下地区 163人 (188人) | 道川地区 68人 (74人) |

■ **高齢化率**（上段：令和2年12月時点 下段()内：平成28年12月時点）

| | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 益田地区 33.9% (32.1%) | 吉田地区 31.1% (30.4%) | 高津地区 36.3% (34.1%) | 安田地区 38.1% (32.3%) |
| 鎌手地区 48.2% (43.8%) | 種地区 48.0% (40.3%) | 北仙道地区 47.3% (45.1%) | 豊川地区 37.3% (34.2%) |
| 真砂地区 53.0% (53.5%) | 西益田地区 44.8% (40.7%) | 二条地区 51.9% (49.5%) | 美濃地区 52.8% (48.5%) |
| 小野地区 48.4% (44.6%) | 中西地区 41.8% (38.5%) | 二川地区 59.8% (54.8%) | 都茂地区 51.7% (49.5%) |
| 東仙道地区 46.2% (41.2%) | 匹見上地区 61.0% (55.5%) | 匹見下地区 70.3% (65.1%) | 道川地区 56.2% (54.4%) |

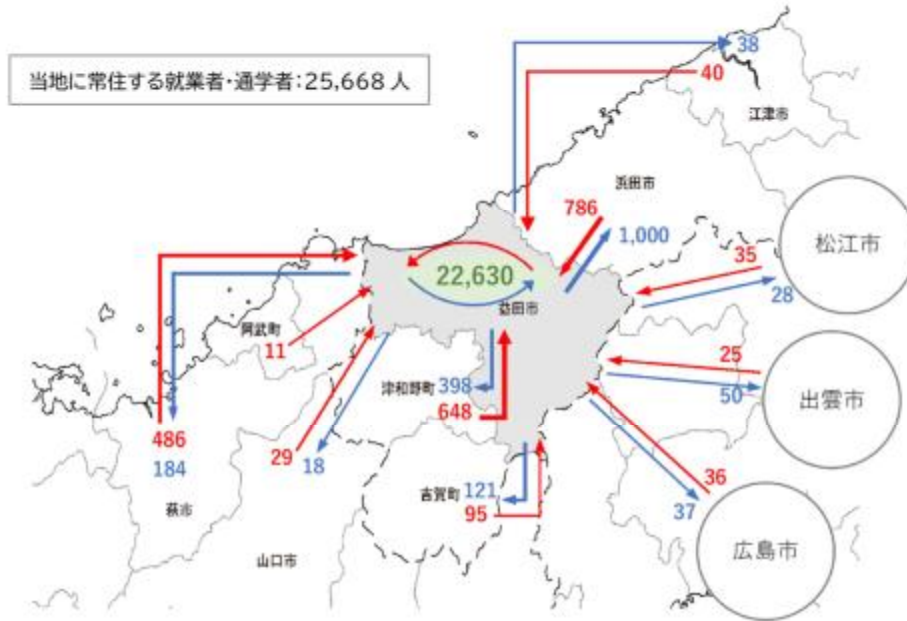
■ **世帯数**（上段：令和2年12月時点 下段()内：平成28年12月時点）

| | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 益田地区 2,654世帯 (2,729世帯) | 吉田地区 6,542世帯 (6,432世帯) | 高津地区 3,839世帯 (3,820世帯) | 安田地区 1,585世帯 (1,619世帯) |
| 鎌手地区 691世帯 (735世帯) | 種地区 114世帯 (116世帯) | 北仙道地区 195世帯 (205世帯) | 豊川地区 362世帯 (370世帯) |
| 真砂地区 163世帯 (175世帯) | 西益田地区 1,735世帯 (1,730世帯) | 二条地区 262世帯 (269世帯) | 美濃地区 146世帯 (159世帯) |
| 小野地区 655世帯 (689世帯) | 中西地区 804世帯 (809世帯) | 二川地区 96世帯 (112世帯) | 都茂地区 463世帯 (496世帯) |
| 東仙道地区 370世帯 (381世帯) | 匹見上地区 394世帯 (441世帯) | 匹見下地区 148世帯 (166世帯) | 道川地区 63世帯 (70世帯) |

3. 移動の状況

通勤・通学を目的とする移動のうち、約9割が市内での移動であり、日常生活における市民の移動は、市内間が多いと考えられます。また、市街地では人口が集中しているとともに、学校、病院、商業施設等の都市機能も集中していることから、市街地を中心とした近距離移動においても、自家用車を利用する市民が多いものと考えられます。

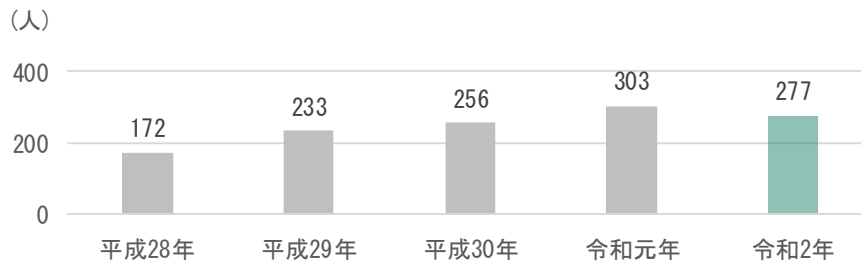
■通勤・通学先の状況（資料：益田市自転車活用推進計画（出典：平成27年国勢調査））



4. 自動車運転免許証返納

益田市内では、令和2年に運転免許証を自主返納した方は277人で、そのうちの約91%（253人）が70歳以上の方でした。

■益田市内居住者で、運転免許証を自主返納した人数（資料：益田警察署）



■世代別（対象：令和2年中の益田市内居住者で、運転免許証を自主返納した人）

| 世代 | 10歳代 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60歳代 | 70歳以上 |
|--------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 自主返納者数 | 0人 | 0人 | 0人 | 1人 | 2人 | 21人 | 253人 |

5. 観光

本市は、今から 400～800 年前の中世時代に輝きを放ったその歴史を語る多くの文化財が良好な状態で残る全国でも希有な地域として、令和 2 年 6 月に日本遺産に認定されました。歴史的・文化的遺産をはじめ、高津川などの自然に恵まれており、地域振興や観光振興の活性化が期待されています。

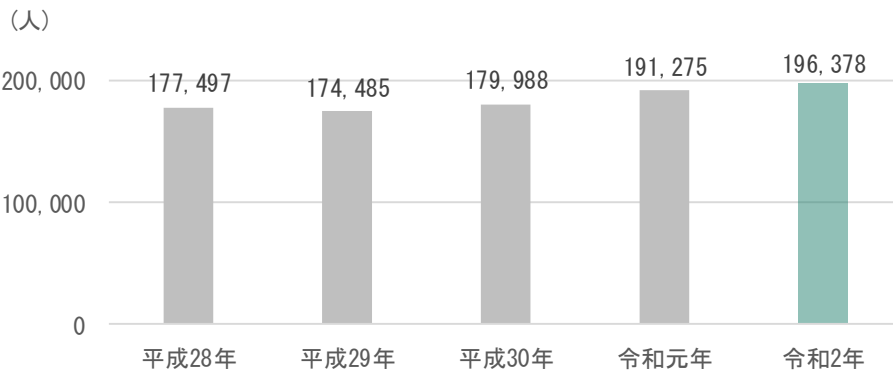


(左：萬福寺 右：柿本人麿像)

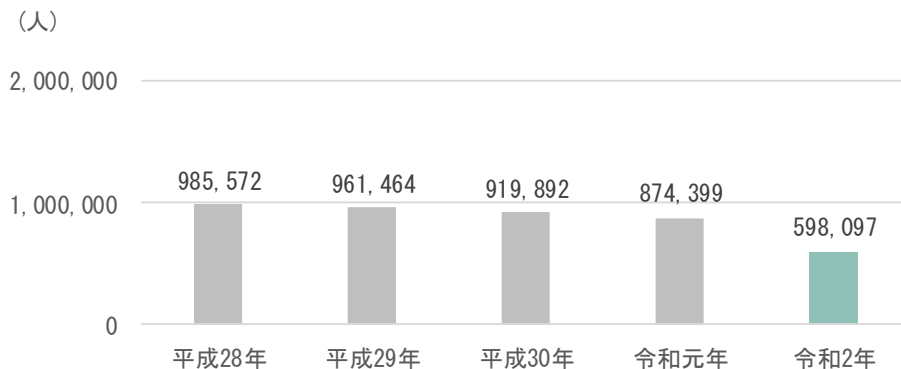
(1) 観光動態調査

宿泊客延べ数は増加傾向ではありますが、観光入込客数は減少傾向が続いています。令和 2 年は、新型コロナウイルス感染症の影響等で、平成 28 年と比べると、397,475 人 (40.3%) 減少しています。

■ 宿泊客延べ数の推移



■ 主要観光地観光入込客延べ数の推移



(2) 日本遺産構成文化財 MAP

領主・益田氏の実力



紙本着色
益田兼堯像

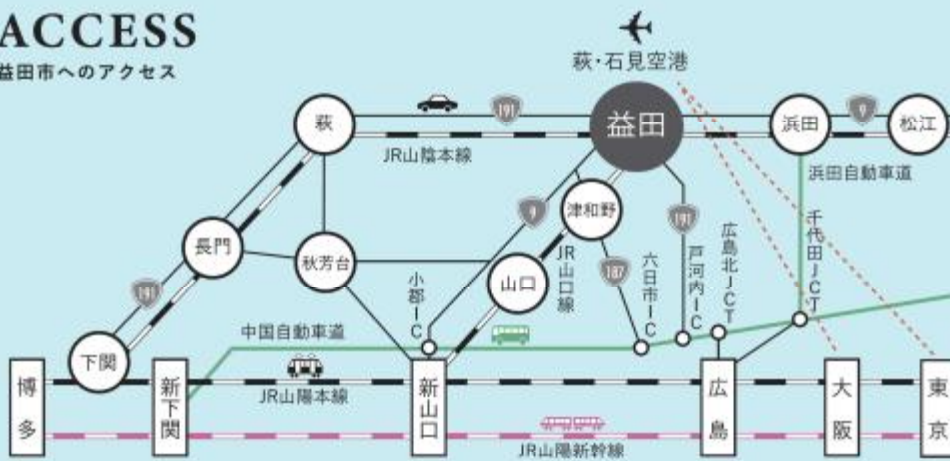
益田川をさかのぼり、平野部から山間部へと入る手前に、歴史ある町並みが残っています。この町並みを築いたのは、中世の益田を治めた領主益田氏です。益田氏は優れた政治手腕を発揮して、益田の平和を維持しました。たとえば、戦国大名毛利氏と関係が悪化した後、和睦する際には、朝鮮半島の虎皮をはじめとする莫大な贈り物をし、蝦夷地(北海道)の昆布や数の子、地元の特産品である清流・高津川の鮎やうるかななどを材料にした豪華な料理を振る舞いました。自身の日本海交易への積極性と経済力を印象づける狙いがあったと考えられています。実際、以後、毛利氏から一目置かれており、非常に鮮やかな手法と言えます。その威勢は、山城・館の遺跡や城下に見ることができます。

構成文化財MAP



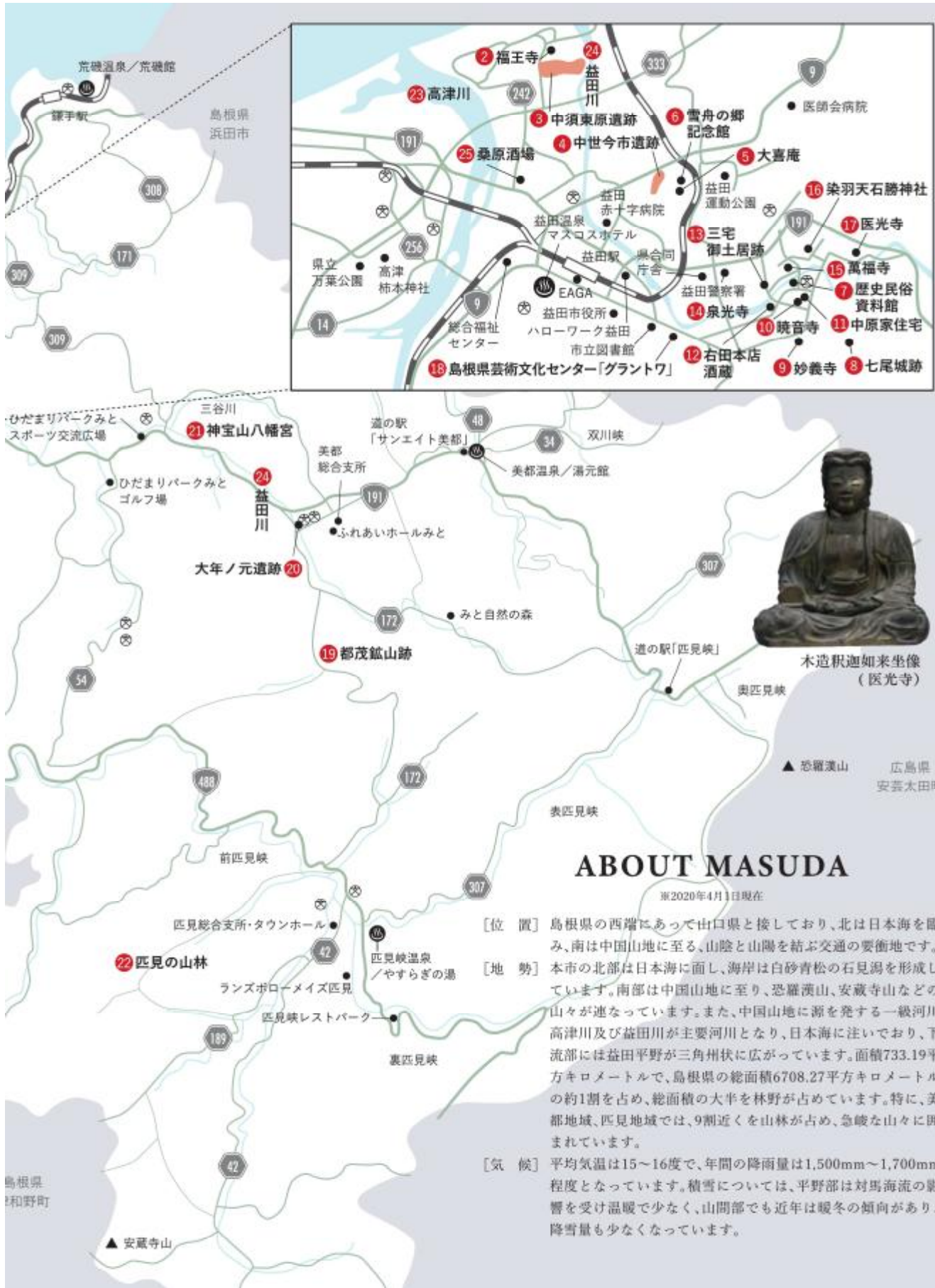
ACCESS

益田市へのアクセス



- 飛行機**
- 萩・石見空港
(益田駅までバスで10分)
- 東京(羽田)から 1時間30分
 - 大阪(伊丹)から 1時間 ※季節運航
- 自動車**
- 浜田ICまたは、戸河内IC 経由
- 東京から 11時間
 - 大阪から 5時間30分
 - 広島から 2時間

- 新幹線・列車**
- 新山口駅まで新幹線→山口線の特急
- [東京]から 8時間
 - [新大阪]から 5時間
 - [広島]から 2時間30分
- 高速バス**
- [大阪]から 7時間
 - [広島]から 2時間45分
- 夜行バス**
- [大阪]から 8時間



ABOUT MASUDA

※2020年4月1日現在

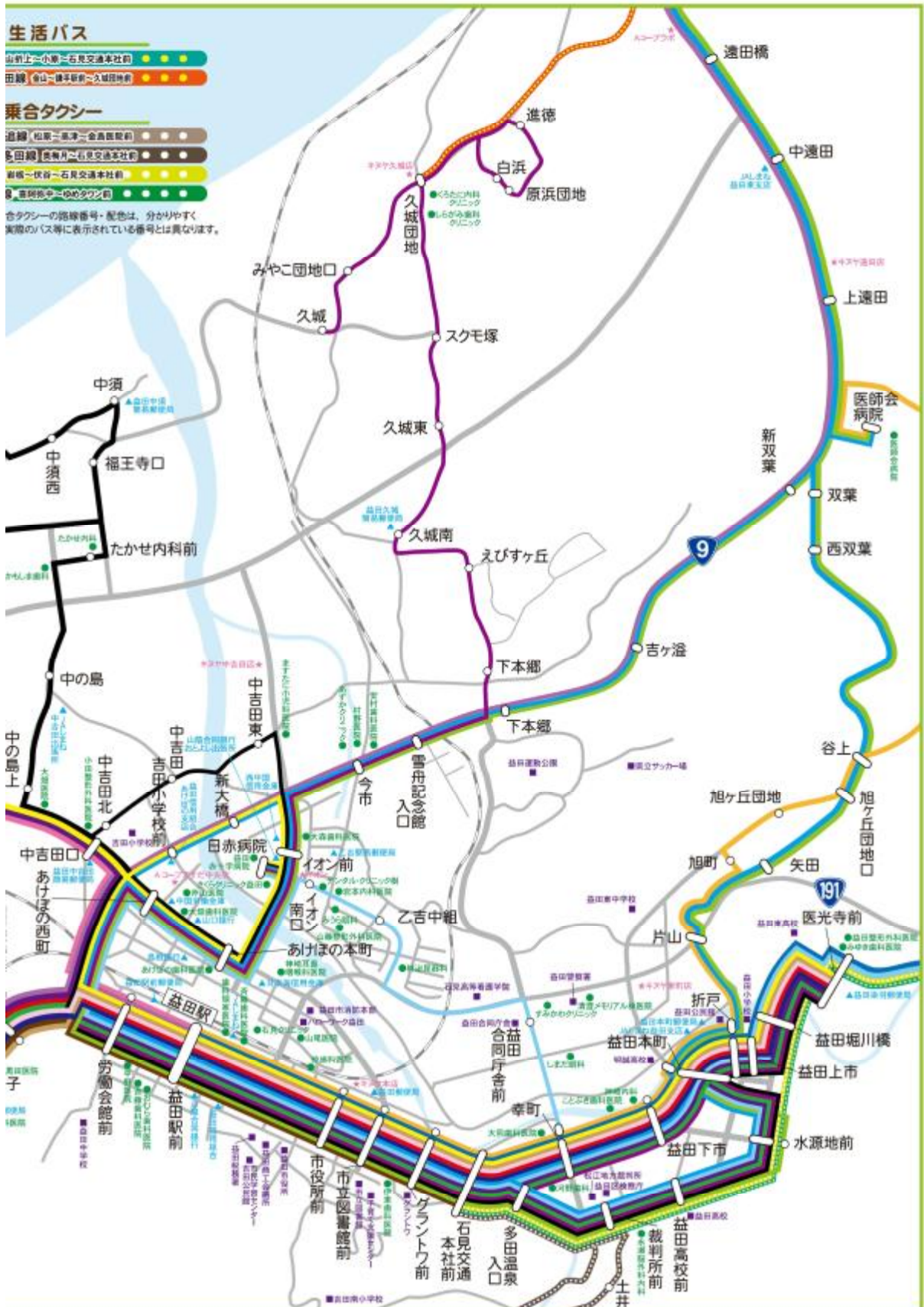
- [位置] 島根県の西端にあって山口県と接しており、北は日本海を臨み、南は中国山地に至る、山陰と山陽を結ぶ交通の要衝地です。
- [地勢] 本市の北部は日本海に面し、海岸は白砂青松の石見潟を形成しています。南部は中国山地に至り、恐羅漢山、安蔵寺山などの山々が連なっています。また、中国山地に源を発する一級河川高津川及び益田川が主要河川となり、日本海に注いでおり、下流部には益田平野が三角州状に広がっています。面積733.19平方キロメートルで、島根県の総面積6708.27平方キロメートルの約1割を占め、総面積の大半を林野が占めています。特に、美都地域、匹見地域では、9割近くを山林が占め、急峻な山々に囲まれています。
- [気候] 平均気温は15～16度で、年間の降雨量は1,500mm～1,700mm程度となっています。積雪については、平野部は対馬海流の影響を受け温暖で少なく、山間部でも近年は暖冬の傾向があり、降雪量も少なくなっています。

6. 施設の分布

中心市街地に多くの病院・医院や学校があり、地区によっては医療機関や商業施設等がなく、地域間で生活環境が異なる状況があります。



(★：商業施設、▲：金融機関、●：病院・診療所、■：行政機関)



地域交通の現状

1. 公共交通

市内の公共交通は以下のとおりとなります。

令和4年3月31日時点

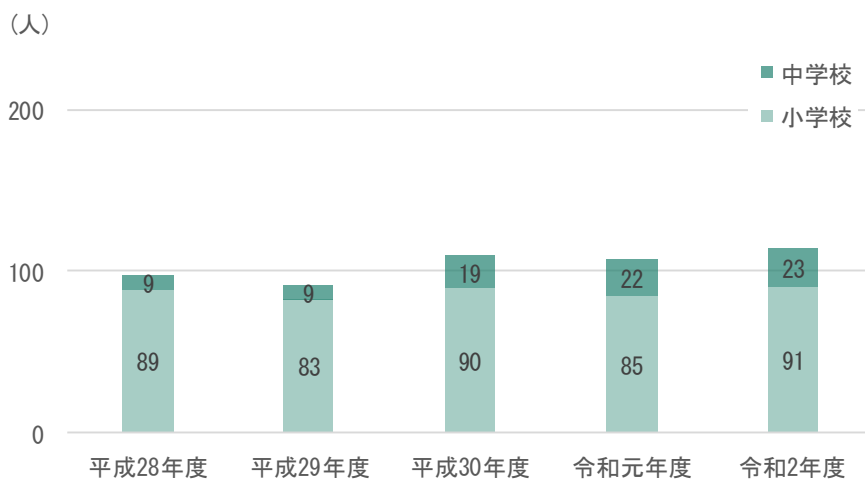
| 種 類 | 運 行 業 者 | 備 考 |
|--------|---|---|
| 鉄道 | 西日本旅客鉄道株式会社 | 山陰本線、山口線 |
| 路線バス | 石見交通株式会社 | 津和野線、浜田益田線、小浜江崎線、二条線、久城線、蟠竜湖線、横田線、大塚線、土田線、石見空港線、匹見線、都茂線、種線、梅月線 |
| 乗合タクシー | 〔運行委託事業者〕 益田タクシー株式会社 第一交通株式会社 日本交通株式会社 | 松原・河成・虫追線、梅月・左ヶ山・多田線、栃山・岩倉線、喜阿弥・南田線、滑線、千振・種線、有田・河内線、山折・津田線、桂ヶ平・黒周線、三谷・久原線、笹倉・朝倉線、大神楽・葛籠線、丸茂線、生角・蛇ノ久保線、真砂線 |
| 生活バス | 〔指定管理業者〕 石見交通株式会社 | 羽原・中垣内線、二条・後湍線、金山・宇治・津田線、山折・乙子線 |
| 過疎バス | 〔運行委託事業者〕 有限会社中田自動車整備センター | 石谷線、道川線、矢尾線、三葛線、小原線 |
| 福祉バス | 〔運行委託事業者〕 有限会社中田自動車整備センター | 道川線 |
| タクシー | 益田タクシー株式会社 第一交通株式会社 日本交通株式会社 匹見タクシー | |
| 高速バス | 石見交通株式会社 阪神バス 中国 JR バス | 津和野～益田～大阪(石見交通・阪神バス) 益田～大阪(中国 JR バス) 益田～広島(石見交通) |
| 航空機 | 全日本空輸株式会社 | 萩・石見空港～羽田空港 萩・石見空港～伊丹空港※季節限定運行 |

2. スクールバス・スクールタクシー

安全・安心な通学路を確保するとともに、学校再編等により遠距離から通学することとなった児童生徒の負担軽減を目的として、民間事業を活用して対象人数に応じたバス又はタクシーを登下校時に小学校と中学校で運行しています。

令和2年度の利用している児童・生徒数は、小学生が92名、中学生が24名です。

■スクールバス・スクールタクシーを利用している児童・生徒数の推移



小学校

| 年度 | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
|-------|-------|-------|-------|-----|------|
| 安田小学校 | 29人 | 33人 | 37人 | 37人 | 37人 |
| 真砂小学校 | — | — | — | — | 1人 |
| 桂平小学校 | 5人 | 4人 | 6人 | 6人 | 5人 |
| 戸田小学校 | 6人 | 8人 | 7人 | 7人 | 8人 |
| 中西小学校 | 36人 | 32人 | 28人 | 26人 | 31人 |
| 都茂小学校 | 2人 | 0人 | 0人 | 0人 | 0人 |
| 匹見小学校 | 13人 | 12人 | 12人 | 9人 | 10人 |

中学校

| 年度 | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
|--------|-------|-------|-------|-----|------|
| 益田東中学校 | — | — | — | — | 6人 |
| 東陽中学校 | — | — | — | 5人 | 2人 |
| 中西中学校 | — | — | 14人 | 10人 | 11人 |
| 匹見中学校 | 9人 | 9人 | 6人 | 6人 | 5人 |

路線バスは、益田駅を中心に放射状に形成されており、幹線道路ほどバスの運行本数は充実しています。一方で、路線バスの運行がない地区もあり、中山間部ではタクシー事業者の営業所が存在していないところがあります。

益田市公共交通マップ

令和3年4月1日現在

※表示する路線等は、おおよその位置を示したものです。
 ※バス路線を表示するために、実際の位置とは異なる施設等があります。
 ※路線バスは時間帯により、経由しないバス停があります。

1. 路線バス
 ◇石見交通株式会社益田営業所: ☎0856-24-0080
 ※各路線の運行時刻は、石見交通株式会社のホームページをご覧ください。

2. 生活バス
 ◇石見交通株式会社益田営業所: ☎0856-24-0080 ◇益田市役所連
 ※各路線の運行日及び運行時刻は、益田市のホームページ「連携のまちづ

3. 乗合タクシー
 ◇益田タクシー株式会社: ☎0856-22-6161 ◇日本交通株式会社: ☎0856-22-137
 ◇益田市役所連携のまちづくり推進課: ☎0856-31-0600 ◇益田市役所
 ※各路線の運行事業者、運行日及び運行時刻は、益田市のホームページ「(平日17時までに予約が必要な路線もございます。)

4. やまびこバス(通称バス)
 ◇有限会社やま自動車整備センター: ☎0856-56-1818 (やまびこバス)
 ◇益田市役所区見地域振興課: ☎0856-56-0301
 ※各路線の運行時刻は、益田市のホームページ「区見総合支所」をご覧ください。

【お問い合わせ先】

【発行元】 益田市地域公共交通活性化協議会事務局 (益田市連携)

運転経歴証明書をお持ちの方への運賃割引制度

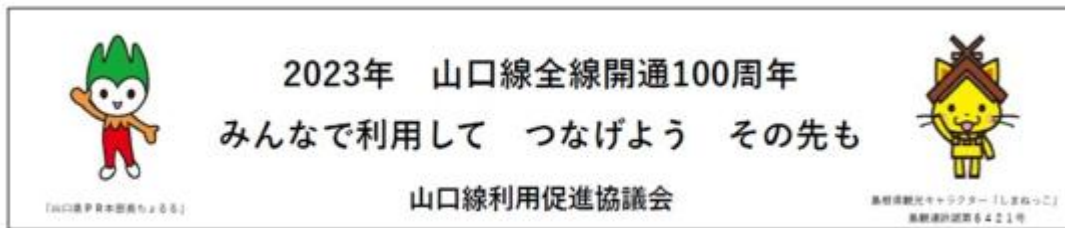
石見交通(株) ☎0856-24-0076
 ・内容: 石見交通コーポレートカード(年齢・性別・職業・所得)を提示し、石見交通の運転経歴証明書(運転歴が5年以上)を提示された65歳以上の方
 第一交通(株) ☎0856-22-1400
 ・内容: タクシー料金1割引き
 ・対象: タクシー乗車時に運転経歴証明書を提示された65歳以上の方

運転経歴証明書は、益田営業所 ☎0856-22-0110または、
 石見交通総合センター ☎0856-23-7900で発行手続きを行っています。

3. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

益田市内には、海岸線に沿って東西方向に JR 山陰本線が、益田駅から南方向には JR 山口線が配置されています。駅は 7 駅あり、山陰本線に 5 駅（飯浦駅・戸田小浜駅・益田駅・石見津田駅・鎌手駅）、山口線に 2 駅（本俣賀駅・石見横田駅）あります。また、山口線は、令和 5 年(2023 年)に全線開通 100 周年を迎えます。

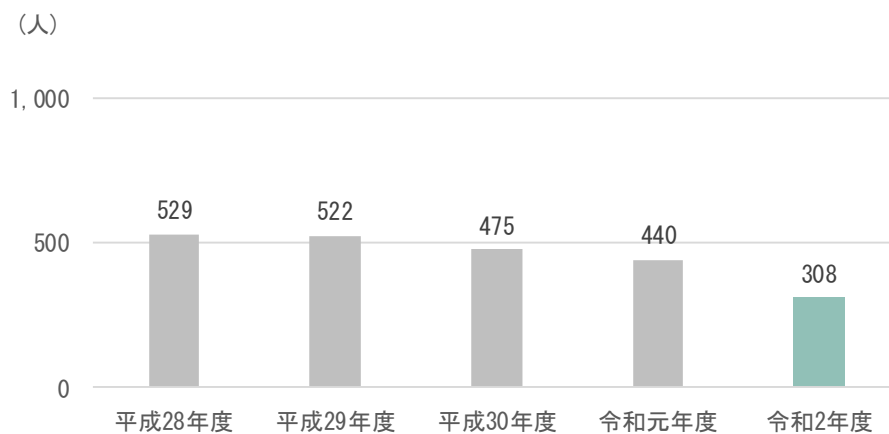


(山口線利用促進協議会が作成した山口線全線開通 100 周年横断幕デザイン図)

益田駅の 1 日平均乗車人員の推移をみると、平成 28 年度の 529 人/日から、令和 2 年度の 308 人/日と約 42% 減少しており、島根県内の他の駅と比べても低い数字です。

また、益田駅の平均通過人員は、令和 2 年度では、「新山口～益田」区間が最も多く、1,045 人/日でした。

■益田駅の 1 日平均乗車人員の推移 (資料：西日本旅客鉄道株式会社「データでみる JR 西日本」)



他市の駅との比較 (1 日平均乗車人員)

| 年度 \ 駅名 | 松江駅 | 出雲市駅 | 浜田駅 | 益田駅 |
|---------|---------|---------|-------|-------|
| 令和 2 年度 | 2,931 人 | 1,697 人 | 542 人 | 308 人 |

■平均通過人員（資料：西日本旅客鉄道株式会社「データでみるJR西日本」）

| 区間 | 年度 | | | | |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
| 出雲市～益田 | 1,300 人 | 1,292 人 | 1,257 人 | 1,177 人 | 725 人 |
| 益田～長門市 | 282 人 | 296 人 | 266 人 | 271 人 | 238 人 |
| 新山口～益田 | 1,571 人 | 1,616 人 | 1,591 人 | 1,524 人 | 1,045 人 |
| 津和野～益田 | 575 人 | 612 人 | 585 人 | 535 人 | 310 人 |

㊦ 鉄道事業者への聞き取りより

- ・通勤・通学や、高齢者の利用が少なくなっているように見受けられる。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響で、出張利用などが減少し利用者数の落ち込みは大きい。また、新幹線利用の大幅な落ち込みにより、特急利用者も大幅に減少している。

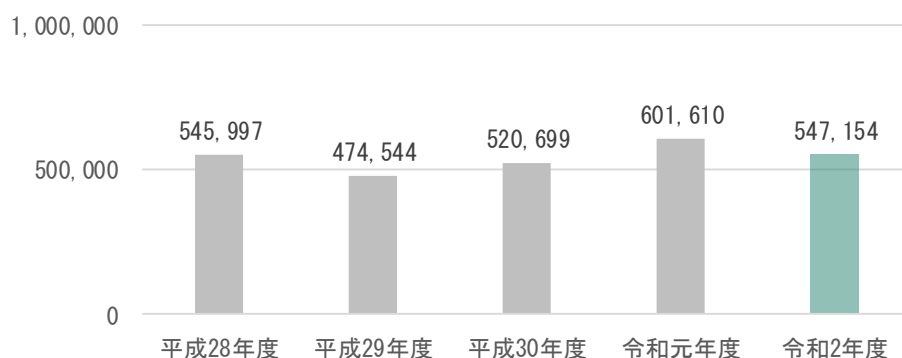


(2) 路線バス

路線バスは、益田駅を中心に、隣接する市町を結ぶ広域的な路線（津和野線・浜田益田線・小浜江崎線・二条線・土田線の一部）と、起点・終点・運行ルートが市内で完結している路線（久城線・蟠竜湖線・横田線・大塚線・土田線・石見空港線・匹見線・都茂線・種線・梅月線）の併せて14路線が展開されています。なお、下表中の真砂線は、令和2年10月をもって廃止となっています。

■ 路線バスの利用者数の推移（資料：石見交通株式会社）

(人)



路線別

| 年度 \ 路線名 | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 津和野線 | 61,889 人 | 60,101 人 | 76,249 人 | 74,769 人 | 72,616 人 |
| 匹見線 | 55,817 人 | 38,738 人 | 49,940 人 | 75,542 人 | 47,457 人 |
| 都茂線 | 54,848 人 | 36,973 人 | 44,166 人 | 52,868 人 | 36,541 人 |
| 浜田益田線 | 98,454 人 | 77,643 人 | 82,591 人 | 99,203 人 | 102,967 人 |
| 二条線 | 14,590 人 | 13,365 人 | 14,019 人 | 12,499 人 | 12,085 人 |
| 小浜江崎線 | 58,740 人 | 48,293 人 | 61,547 人 | 60,139 人 | 56,235 人 |
| 蟠竜湖線 | 53,309 人 | 46,093 人 | 43,400 人 | 64,463 人 | 69,127 人 |
| 横田線 | 31,654 人 | 30,910 人 | 28,665 人 | 31,702 人 | 30,072 人 |
| 大塚線 | 4,353 人 | 6,096 人 | 4,295 人 | 6,422 人 | 5,130 人 |
| 久城線 | 49,428 人 | 43,593 人 | 53,232 人 | 48,640 人 | 38,144 人 |
| 土田線 | 36,519 人 | 33,312 人 | 35,420 人 | 42,533 人 | 41,471 人 |
| 石見空港線 | 2,326 人 | 1,263 人 | 2,101 人 | 2,662 人 | 1,183 人 |
| 梅月線 | 10,874 人 | 21,505 人 | 11,804 人 | 16,312 人 | 21,200 人 |
| 真砂線 | 3,602 人 | 5,918 人 | 5,744 人 | 4,218 人 | 5,845 人 |
| 種線 | 9,594 人 | 10,741 人 | 7,526 人 | 9,638 人 | 7,081 人 |

📌 路線バス事業者への聞き取りより

- ・主な利用者は、学生、高齢者であるものの、少子化の影響や高齢者でも自家用車を運転する方が多く、利用者は減少傾向にある。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響は大きく、路線バス、高速バスともに利用者が大幅に減少している。
- ・新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、現状では、積極的に利用促進できず、お客様が戻ってくるのを待っている状況にある。
- ・運転士不足であり、さらに運転士の高齢化が進んでいる。
- ・運転士を募集しても、ほとんど応募がない状況が続いている
- ・ＩＣカードについては、お客様からの要望もあり、キャッシュレスによる利便性、安全性、乗客の利用状況の把握などの効果を期待し、導入を検討中である。



(石見交通株式会社 路線バス車両)

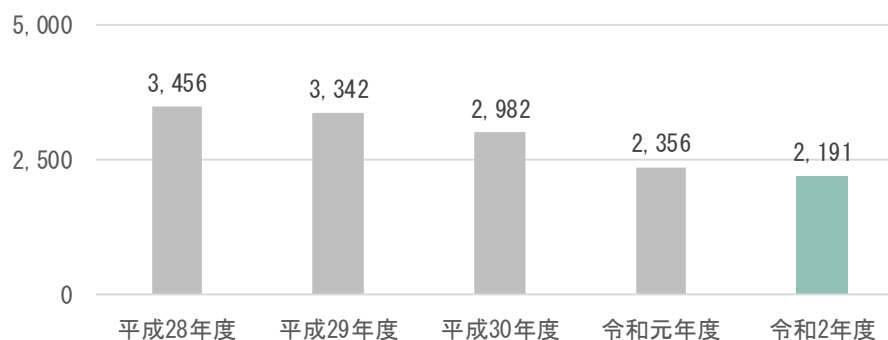
(3) 乗合タクシー

乗合タクシーは、路線バスを補完するような形で 15 路線を、路線定期または、事前予約を受けた場合のみ運行するデマンド方式で運行しています。運行日は路線によって異なりますが、週に 2～5 日運行しています。また、運行便数は 1 日 2～3 便で、運賃は 100～300 円です。

利用者数が横這いの路線もあります。全体的には減少傾向にあり、令和 2 年度の利用者数は、平成 28 年度と比べて 1,265 人 (36.7%) 減少しています。

■乗合タクシーの利用者数の推移

(人)



路線別

| 路線名 | 年度 | | | | |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
| 松原・河成・虫追線 | 203 人 | 238 人 | 332 人 | 248 人 | 245 人 |
| 梅月・左ヶ山・多田線 | 91 人 | 14 人 | 0 人 | 4 人 | 1 人 |
| 栃山・岩倉線 | 306 人 | 358 人 | 429 人 | 424 人 | 468 人 |
| 喜阿弥・南田線 | 763 人 | 827 人 | 976 人 | 603 人 | 490 人 |
| 滑線 | 213 人 | 183 人 | 157 人 | 145 人 | 156 人 |
| 千振・種線 | 227 人 | 179 人 | 129 人 | 65 人 | 16 人 |
| 有田・河内線 | 821 人 | 689 人 | 440 人 | 355 人 | 288 人 |
| 山折・津田線 | 69 人 | 59 人 | 56 人 | 81 人 | 93 人 |
| 桂ヶ平・黒周線 | 482 人 | 577 人 | 434 人 | 411 人 | 243 人 |
| 三谷・久原線 | 267 人 | 216 人 | 29 人 | 20 人 | 10 人 |
| 笹倉・朝倉線 | 14 人 | 2 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 |
| 大神楽・葛籠線 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 |
| 丸茂線 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 |
| 生角・蛇ノ久保線 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 | 0 人 |
| 真砂線※ | — | — | — | — | 181 人 |

※真砂線：令和 2 年 10 月～令和 4 年 3 月まで実証運行。令和 4 年度から本格運行へと移行しました。

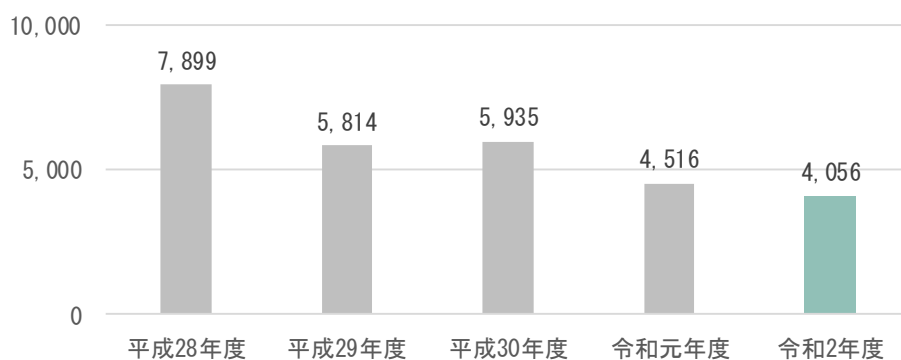
(4) 生活バス

生活バス(おでかけ号)は、主に中山間地域において、4路線を運行しており、運行日は路線によって異なりますが、毎週月～土曜日の間で、週3～6日間運行しています。1日の運行便数は、往路復路とも各1～2便程度、運賃は100～300円です。

利用者数は減少傾向にあり、令和2年度の利用者数は、平成28年度と比べて3,843人(48.7%)減少しています。

■生活バスの利用者数の推移

(人)



路線別

| 路線名 | 年度 | | | | |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
| 羽原・中垣内線 | 1,020人 | 662人 | 934人 | 866人 | 1,225人 |
| 二条・後湍線 | 1,310人 | 1,137人 | 923人 | 814人 | 514人 |
| 山折・乙子線 | 1,367人 | 1,008人 | 813人 | 838人 | 644人 |
| 金山・宇治・津田線 | 4,202人 | 3,007人 | 3,265人 | 1,998人 | 1,673人 |



(生活バス「おでかけ号」車両)

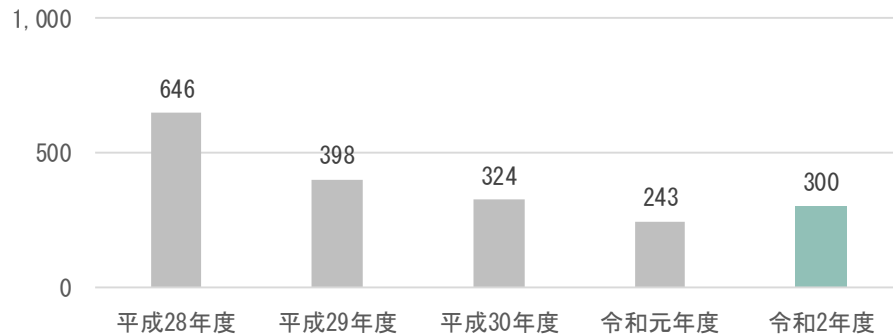
(5) 過疎バス

匹見地域では、匹見峡温泉を起点として各方面に5路線運行をしており、事前予約を受けた場合のみ運行するデマンド方式で、運賃は100～960円に設定されています。

利用者数は減少傾向にあり、令和2年度の利用者数は、平成28年度と比べて346人(53.6%)減少しています。

■ 過疎バスの利用者数の推移

(人)



路線別

| 年度 \ 路線名 | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
|----------|-------|-------|-------|------|------|
| 石谷線 | 278人 | 208人 | 211人 | 151人 | 225人 |
| 道川線 | 303人 | 67人 | 36人 | 32人 | 54人 |
| 矢尾線 | 21人 | 50人 | 2人 | 0人 | 0人 |
| 三葛線 | 43人 | 73人 | 75人 | 60人 | 15人 |
| 小原線 | 1人 | 0人 | 0人 | 0人 | 6人 |



(生活バス「やまびこ号」車両)

(6) 福祉バス

匹見地域では、道川診療所への通院を主な目的とした福祉バスを、診療所が開院している火曜日と木曜日に、事前予約を受けた場合のみ運行するデマンド方式で運行しています。

利用者数は減少傾向にあり、令和2年度の利用者数は、平成28年度と比べて96人(96%)減少しています。

■福祉バスの利用者数の推移

| 年度 路線名 | 平成 28 | 平成 29 | 平成 30 | 令和元 | 令和 2 |
|-----------|-------|-------|-------|-----|------|
| 道川線 | 100 人 | 90 人 | 68 人 | 4 人 | 4 人 |

(7) タクシー

益田市内を営業エリアとするタクシー事業者は、益田駅周辺に3社(益田タクシー(株)、第一交通(株)、日本交通(株))、匹見地区内に1社(匹見タクシー)あります。

🗨️ タクシー事業者への聞き取りより

- ・午前中と夜の利用者が中心である。
- ・午前中は、通院や買い物目的でほぼ高齢者が利用している。
- ・夜は駅前からの利用者が多い。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、利用数は大幅に減少している。
- ・運転士の高齢化が進んでおり。平均年齢は60歳を超えている。
- ・運転士を募集してもほとんど応募がない状況が続いている。



(左上：益田タクシー株式会社 タクシー車両)

(右上：日本交通株式会社 タクシー車両)

(左下：第一交通株式会社 タクシー車両)

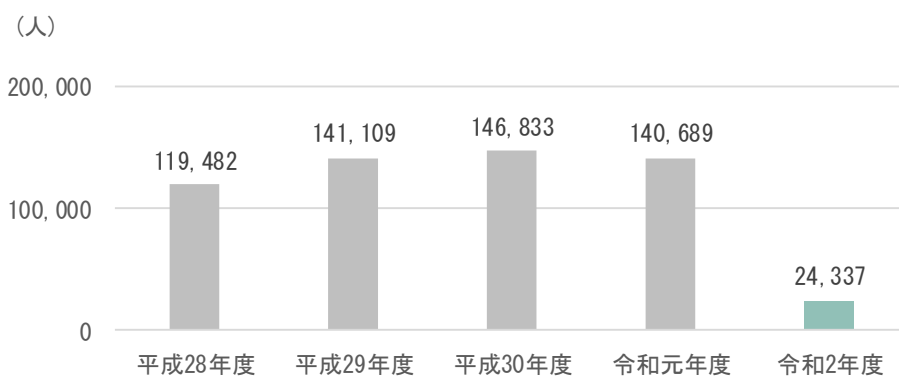
(8) 航空機

航空機は、萩・石見空港から羽田空港までの東京線を1日2往復しています。また、伊丹空港までの大阪線は期間限定運行(令和2年度は、8月7日から17日までの間として1日1往復運行)しています。

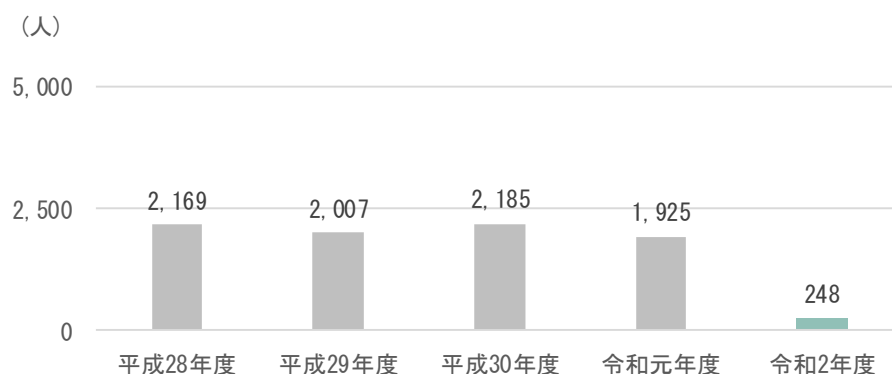
東京－石見路線の利用者数は、平成30年度までは増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度は24,337人(対前年比82.7%減)と大幅に減少しています。

また、大阪－石見路線の利用者数は、令和元年度までは横這いで推移していたが、令和2年度は、東京線と同様に新型コロナウイルス感染症の影響を受け248人(対前年比87.1%減)でした。

■東京－石見路線 利用者数の推移 (資料：萩・石見空港利用拡大促進協議会)



■大阪－石見路線 利用者数の推移 (資料：萩・石見空港利用拡大促進協議会)



(萩・石見空港)

4. 行政の財政負担額

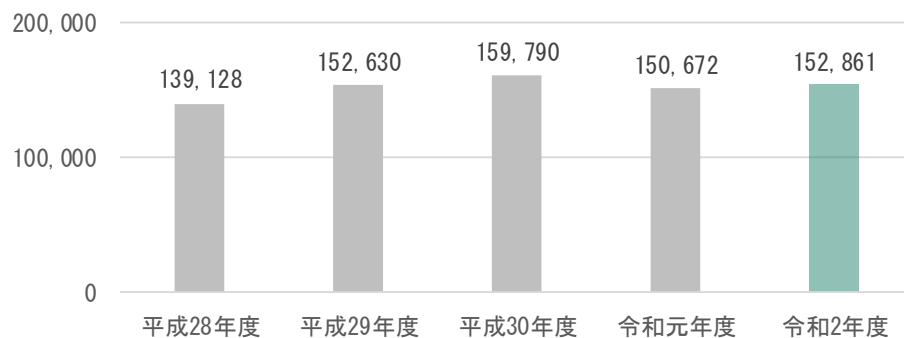
以下の通り、益田市では地域公共交通施策において財政負担をしています。

(1) 地方バス路線維持対策費補助金額

路線バス事業者に対する行政支援(補助金)は、利用者の減少による収支の悪化などにより、平成28年度からの5年間で13,733千円増加しています。

■地方バス路線維持対策費補助金の推移

(千円)

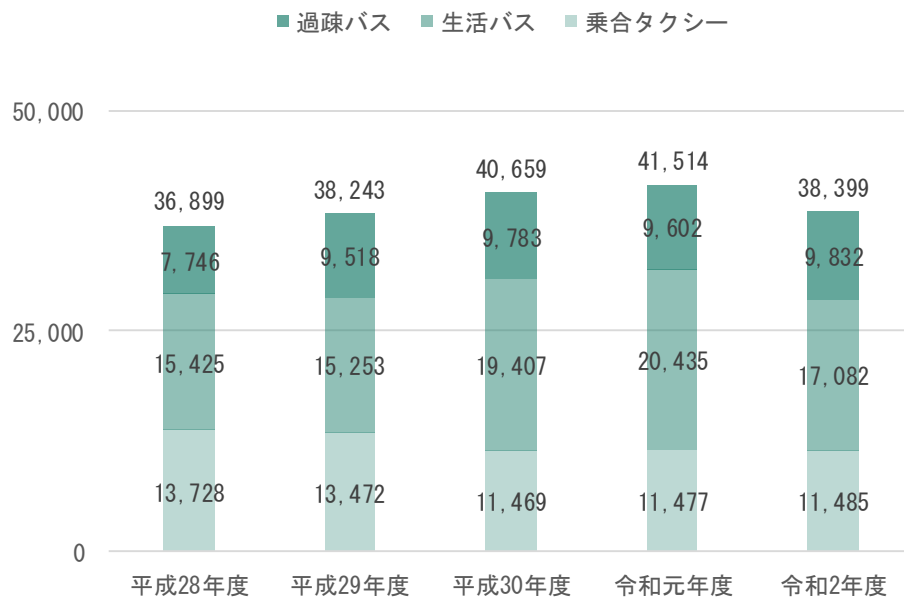


(2) 乗合タクシー・生活バス・過疎バスの事業費

令和2年度では、乗合タクシーに11,485千円、生活バスに17,082千円、過疎バスに9,832千円をそれぞれ支出し、運行しています。

■乗合タクシー運行事業費・生活バス事業費・過疎バス事業費の推移

(千円)



5. 自動車運送事業(バス・タクシー)の運転士の状況

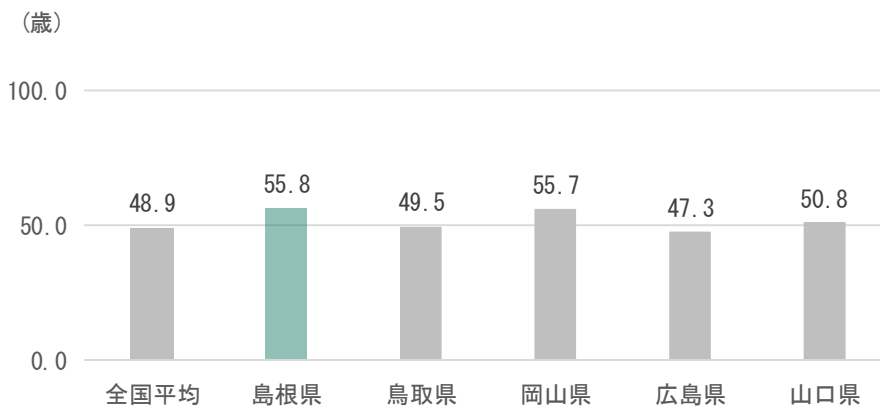
中国地方の各県で運転士の高齢化や運転士不足の状況が報告されています。益田市内の交通事業者へのヒヤリング調査においても、バス・タクシー事業者ともに、雇用状況は大変厳しい状況にあると伺っています。

また、新型コロナウイルス感染症の対策など運転士の業務負担は増えています。

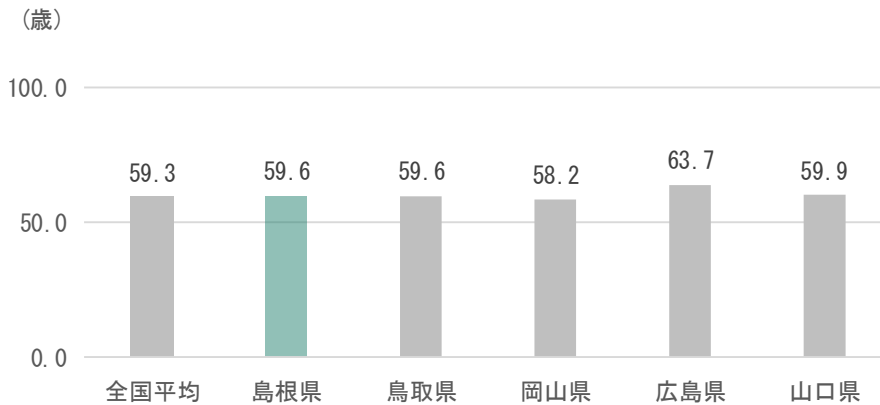
中国運輸局「中国地方における『自動車運送事業(バス・タクシー)の運転手不足対策』に関する調査について」(令和元年3月)では、この状況について、下記のとおり報告されています。

(1) 平均年齢(令和元年度)

■バス運転士



■乗用自動車運転士



(2) 運転士の有効求人倍率(令和元年1月)

| | バス運転士 | 乗用自動車運転士 |
|-----|-------|----------|
| 島根県 | 2.13 | 10.44 |
| 鳥取県 | 1.86 | 5.58 |
| 岡山県 | 4.29 | 5.21 |
| 広島県 | 2.34 | 5.29 |
| 山口県 | 2.53 | 4.82 |

公共交通に対する市民の意向等

1. 市民アンケート調査

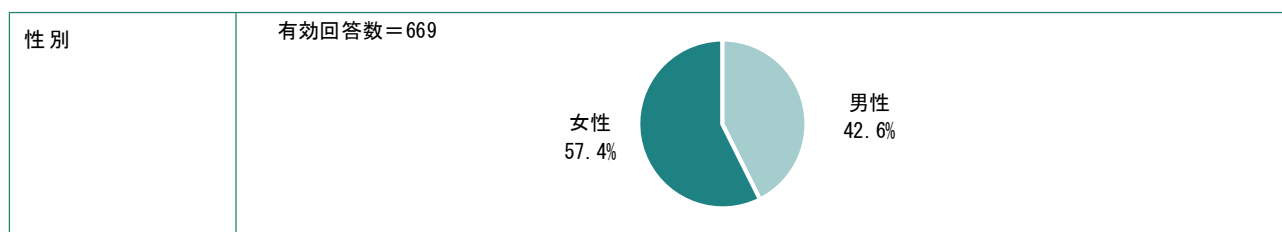
(1) 調査概要

| | |
|--------------|---|
| 調査対象 | 益田市内在住の18歳以上の住民 |
| 実施時期 | 令和3年1～3月 |
| 調査方法 | 益田市内に居住する住民から18歳以上の市民1,400人を無作為に抽出してアンケート票を配布し、返信用封筒で回収 |
| 調査項目 | 個人属性、バス停や駅について、外出状況について、公共交通の利用状況と満足度について、公共交通の維持確保について |
| 配布数 有効回答数 | 配布数 1,400人分 回答数 681人分 回答率 48.6% |
| 報告書の見方 | 回答結果は、有効サンプル数に対して、小数第2位を四捨五入したそれぞれの割合を示しています。そのため、単数回答であっても合計値が100.0%にならない場合があります。複数回答の設問の場合、回答は選択肢ごとの有効回答数に対して、それぞれの割合を示しています。そのため、合計が100.0%をこえる場合があります。 |

(2) 集計結果

① 個人属性について

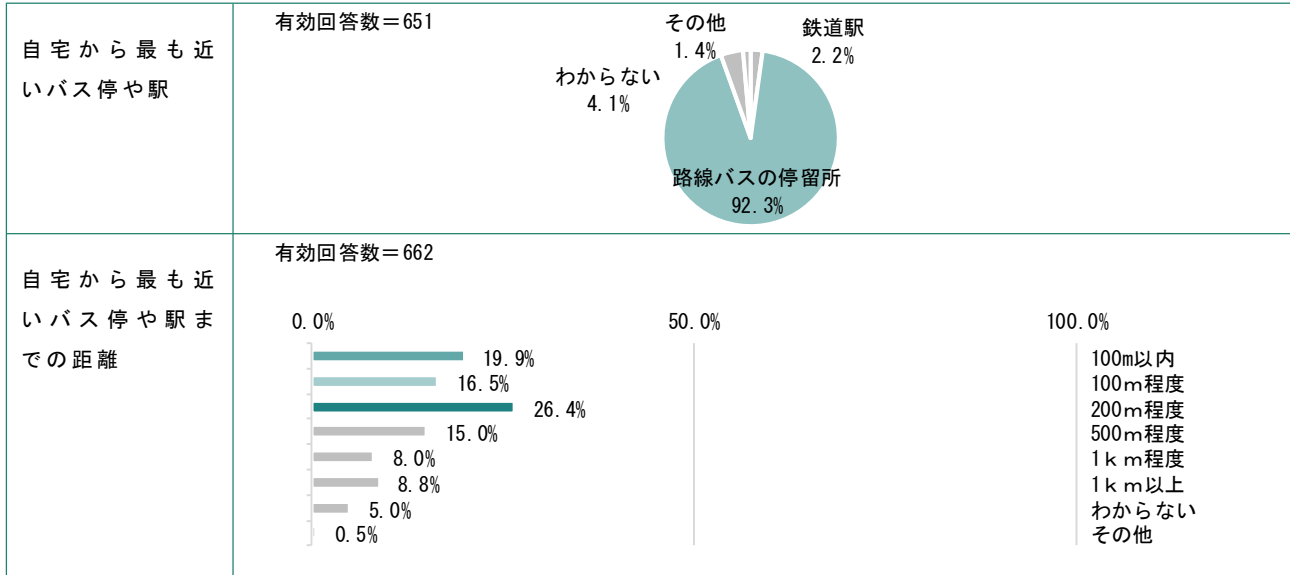
- 回答者の性別は、「女性」が57.4%、「男性」が42.6%でした。
- 年齢は、「60歳以上」が63.5%と半数以上を占めています。
(60歳代：23.4%、70歳代：22.1%、80歳以上：18.2%)
- 職業は、「無職」が34.1%、次いで「会社員・公務員」が29.7%となっています。
- お住まいの地区は、「吉田地区」が21.9%と最も多く、次いで「益田地区(21.0%)」、「高津地区(14.5%)」と続いています。



| <p>年齢</p> | <p>有効回答数=669</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年齢</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10歳代</td><td>1.3%</td></tr> <tr><td>20歳代</td><td>5.1%</td></tr> <tr><td>30歳代</td><td>7.0%</td></tr> <tr><td>40歳代</td><td>9.9%</td></tr> <tr><td>50歳代</td><td>13.2%</td></tr> <tr><td>60歳代</td><td>23.2%</td></tr> <tr><td>70歳代</td><td>22.1%</td></tr> <tr><td>80歳以上</td><td>18.2%</td></tr> </tbody> </table> | 年齢 | 割合 | 10歳代 | 1.3% | 20歳代 | 5.1% | 30歳代 | 7.0% | 40歳代 | 9.9% | 50歳代 | 13.2% | 60歳代 | 23.2% | 70歳代 | 22.1% | 80歳以上 | 18.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|----|----|---------|-------|------|-------|---------|-------|------|------|-----------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|------|-------|------|------|------|
| 年齢 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10歳代 | 1.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20歳代 | 5.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30歳代 | 7.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40歳代 | 9.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50歳代 | 13.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60歳代 | 23.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70歳代 | 22.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80歳以上 | 18.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>職業</p> | <p>有効回答数=660</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>職業</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>会社員・公務員</td><td>29.7%</td></tr> <tr><td>自営業</td><td>5.8%</td></tr> <tr><td>専業主夫・主婦</td><td>8.9%</td></tr> <tr><td>学生</td><td>2.0%</td></tr> <tr><td>パート・アルバイト</td><td>15.8%</td></tr> <tr><td>無職</td><td>34.1%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>3.8%</td></tr> </tbody> </table> | 職業 | 割合 | 会社員・公務員 | 29.7% | 自営業 | 5.8% | 専業主夫・主婦 | 8.9% | 学生 | 2.0% | パート・アルバイト | 15.8% | 無職 | 34.1% | その他 | 3.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 職業 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 会社員・公務員 | 29.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自営業 | 5.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 専業主夫・主婦 | 8.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 学生 | 2.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| パート・アルバイト | 15.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 無職 | 34.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 3.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>お住いの地区は？</p> | <p>有効回答数=671</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>益田地区</td><td>21.0%</td></tr> <tr><td>吉田地区</td><td>21.9%</td></tr> <tr><td>高津地区</td><td>14.5%</td></tr> <tr><td>安田地区</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>鎌手地区</td><td>4.9%</td></tr> <tr><td>種地区</td><td>0.7%</td></tr> <tr><td>北仙道地区</td><td>1.3%</td></tr> <tr><td>豊川地区</td><td>1.8%</td></tr> <tr><td>真砂地区</td><td>0.6%</td></tr> <tr><td>西益田地区</td><td>9.4%</td></tr> <tr><td>二条地区</td><td>1.2%</td></tr> <tr><td>美濃地区</td><td>0.7%</td></tr> <tr><td>小野地区</td><td>3.0%</td></tr> <tr><td>中西地区</td><td>4.3%</td></tr> <tr><td>東仙道地区</td><td>1.8%</td></tr> <tr><td>都茂地区</td><td>2.1%</td></tr> <tr><td>二川地区</td><td>0.7%</td></tr> <tr><td>匹見上地区</td><td>1.6%</td></tr> <tr><td>匹見下地区</td><td>0.7%</td></tr> <tr><td>道川地区</td><td>0.7%</td></tr> </tbody> </table> | 地区 | 割合 | 益田地区 | 21.0% | 吉田地区 | 21.9% | 高津地区 | 14.5% | 安田地区 | 6.9% | 鎌手地区 | 4.9% | 種地区 | 0.7% | 北仙道地区 | 1.3% | 豊川地区 | 1.8% | 真砂地区 | 0.6% | 西益田地区 | 9.4% | 二条地区 | 1.2% | 美濃地区 | 0.7% | 小野地区 | 3.0% | 中西地区 | 4.3% | 東仙道地区 | 1.8% | 都茂地区 | 2.1% | 二川地区 | 0.7% | 匹見上地区 | 1.6% | 匹見下地区 | 0.7% | 道川地区 | 0.7% |
| 地区 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 益田地区 | 21.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 吉田地区 | 21.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高津地区 | 14.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 安田地区 | 6.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鎌手地区 | 4.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 種地区 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北仙道地区 | 1.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 豊川地区 | 1.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 真砂地区 | 0.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 西益田地区 | 9.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二条地区 | 1.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 美濃地区 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 小野地区 | 3.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中西地区 | 4.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 東仙道地区 | 1.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 都茂地区 | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二川地区 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 匹見上地区 | 1.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 匹見下地区 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 道川地区 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

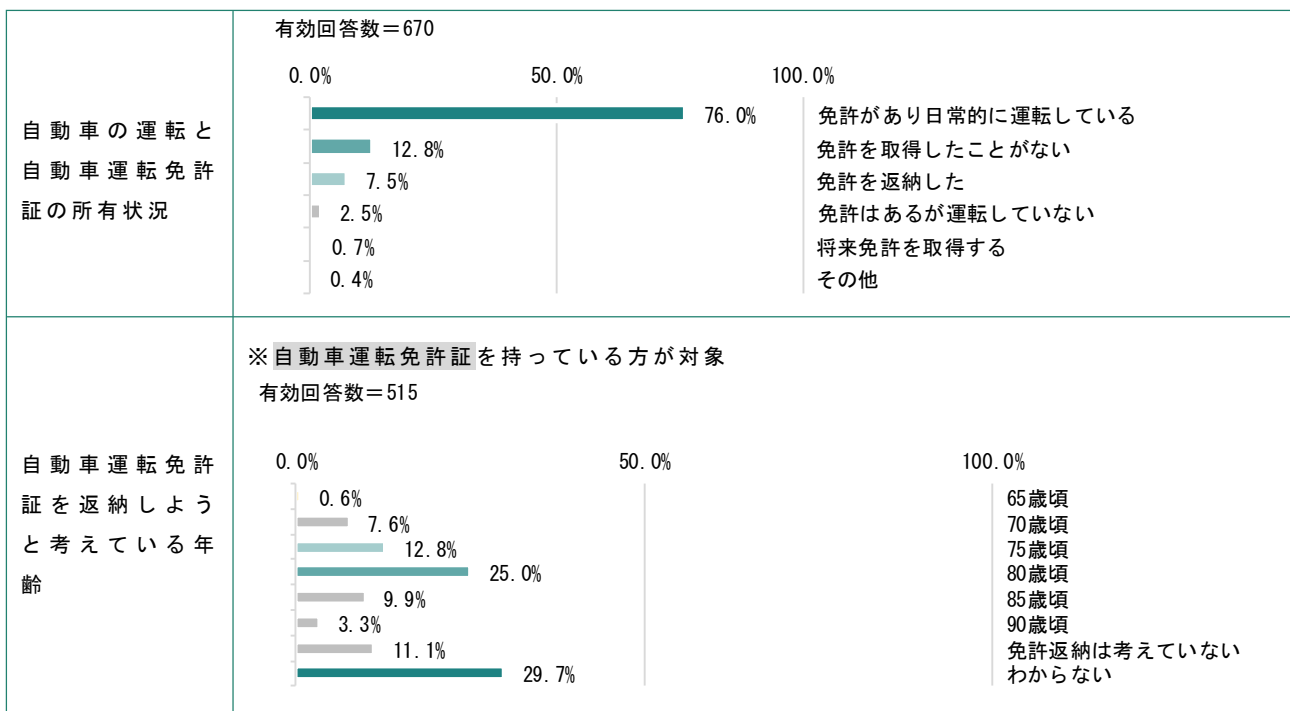
② バス停や駅について

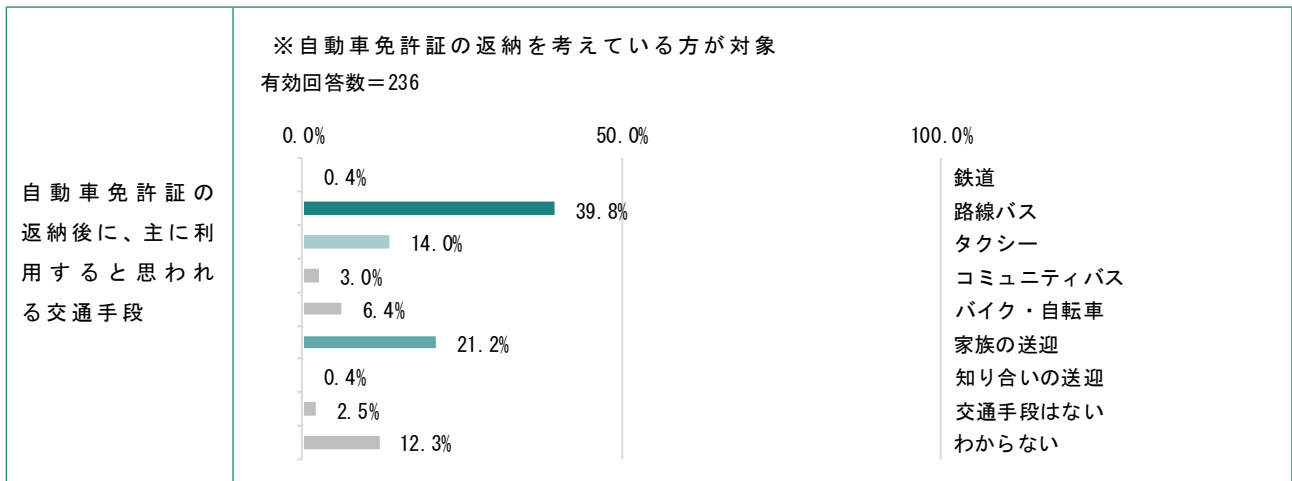
- バス停や駅までの距離は、「200m程度」が26.4%、次いで「100m以内」が19.9%となっています。一方で、「1km以上」が8.8%、「1km程度」が8.0%と公共交通機関へのアクセスが困難な方が一定程度おられることがわかります。



③ 自動車の運転、自動車運転免許証について

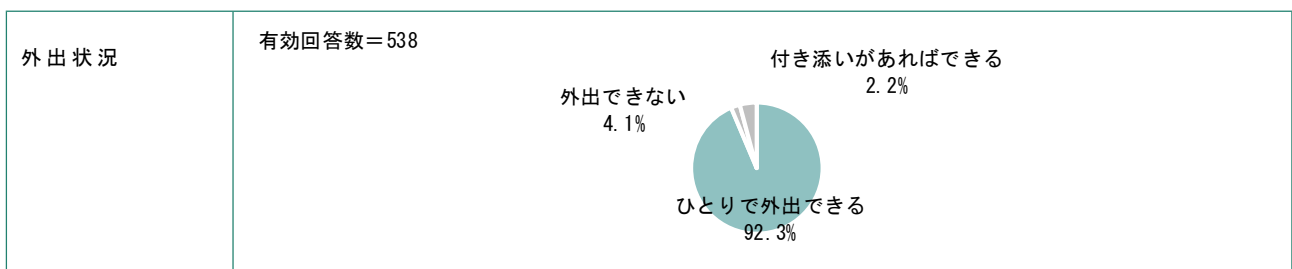
- 「免許があり日常的に運転している」という回答が76.0%を占めています。
- 自動車運転免許証の返納を考えている年齢は、「80歳頃」が25.0%、次いで「75歳頃」が12.8%となっています。
- 自動車運転免許証の返納後に主に利用すると思われる交通手段は、「路線バス」が39.8%、次いで「家族の送迎(21.2%)」「タクシー(14.0%)」の順となっています。

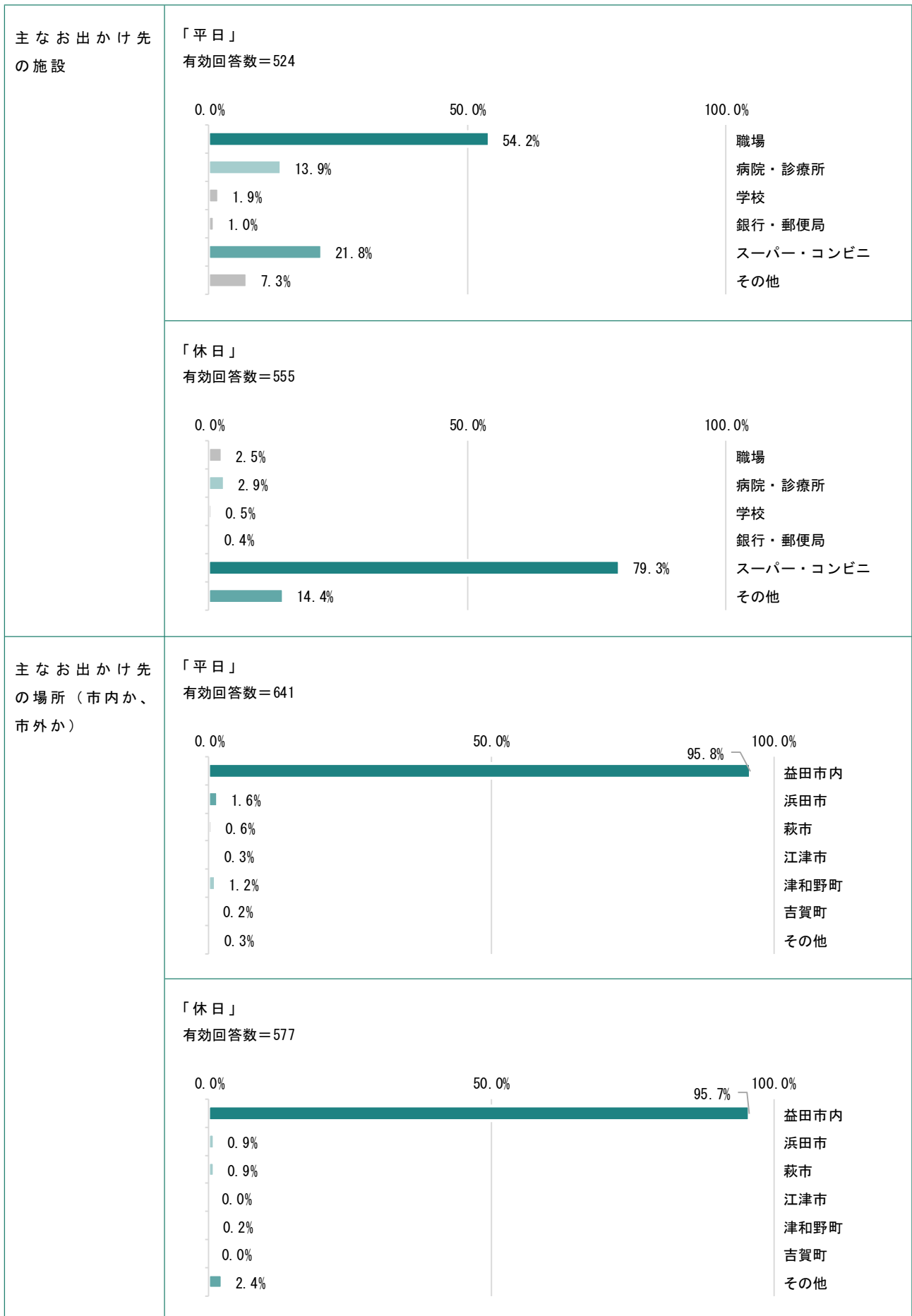




④外出状況について

- 外出状況は「ひとりで外出できる」が92.3%、「外出できない」が4.1%となっています。
- 主なお出かけ先の施設は、平日では「職場」が54.2%、休日では「スーパー・コンビニ」が79.3%と、それぞれ最も多い状況となっています。
- 主なお出かけ先は、「平日」「休日」ともに「益田市内(平日：95.8%、休日：95.7%)」が最も多くなっています。
- 益田市内でのお出かけ先は、「平日」「休日」ともに「市街地(平日：83.5%、休日：91.0%)」が最も多く回答されています。※市街地とは、益田・吉田・高津地区と定義づけしました。
- 外出目的は、平日は「通勤」が48.8%、次いで「買い物」が27.3%となっています。休日は「買い物」が80.9%、次いで「遊び・習い事」が6.2%となっています。
- 移動手段は、「平日」「休日」ともに「自分で自家用車を運転(平日：73.0%、休日：77.7%)」が最も多くなっています。
- 外出頻度は、「ほぼ毎日」が56.4%、「週に数日程度」が26.6%、「週に1日程度」が6.6%となっています。
- 平日の移動手段を利用する時間帯は、「9：01～12：00」が28.9%、次いで「6：01～9：00」が25.8%、「15：01～18：00」が18.0%となっています。
- 休日の移動手段を利用する時間帯は、「9：01～12：00」が41.4%、次いで「12：01～15：00」が29.0%、「15：01～18：00」が19.9%となっています。





| <p>主なお出かけ先の場所</p> <p>※「益田市内」と答えた方が対象</p> | <p>「平日」 有効回答数=565</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>場所</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市街地</td> <td>83.5%</td> </tr> <tr> <td>西益田地域</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>美都地域</td> <td>1.9%</td> </tr> <tr> <td>匹見地域</td> <td>1.6%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>8.0%</td> </tr> </tbody> </table> | 場所 | 割合 | 市街地 | 83.5% | 西益田地域 | 5.0% | 美都地域 | 1.9% | 匹見地域 | 1.6% | その他 | 8.0% | | | | | | | | |
|--|---|----|-----|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|------|---------|---------|-----------|-----------|---------|---------|------|------|------|
| | 場所 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 市街地 | 83.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 西益田地域 | 5.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 美都地域 | 1.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 匹見地域 | 1.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 8.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>「休日」 有効回答数=500</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>場所</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市街地</td> <td>91.0%</td> </tr> <tr> <td>西益田地域</td> <td>4.0%</td> </tr> <tr> <td>美都地域</td> <td>0.8%</td> </tr> <tr> <td>匹見地域</td> <td>0.6%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>3.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>市街地 : 益田地区、吉田地区、高津地区 西益田地域 : 西益田地区 匹見地域 : 匹見上地区、匹見下地区、道川地区 美都地域 : 東仙道地区、都茂地区、二川地区 その他 : 安田地区、鎌手地区、北仙道地区、種地区、豊川地区、真砂地区、小野地区、中西地区、美濃地区、二条地区</p> | 場所 | 割合 | 市街地 | 91.0% | 西益田地域 | 4.0% | 美都地域 | 0.8% | 匹見地域 | 0.6% | その他 | 3.6% | | | | | | | | | |
| 場所 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 市街地 | 91.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 西益田地域 | 4.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 美都地域 | 0.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 匹見地域 | 0.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 3.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>外出目的</p> | <p>「平日」 有効回答数=600</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目的</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤</td> <td>48.8%</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>12.2%</td> </tr> <tr> <td>通学</td> <td>1.5%</td> </tr> <tr> <td>買い物</td> <td>27.3%</td> </tr> <tr> <td>金融機関</td> <td>0.7%</td> </tr> <tr> <td>家族などの送迎</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>飲食・会合・集会等</td> <td>1.2%</td> </tr> <tr> <td>遊び・習い事等</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>5.3%</td> </tr> </tbody> </table> | 目的 | 割合 | 通勤 | 48.8% | 通院 | 12.2% | 通学 | 1.5% | 買い物 | 27.3% | 金融機関 | 0.7% | 家族などの送迎 | 1.0% | 飲食・会合・集会等 | 1.2% | 遊び・習い事等 | 2.0% | その他 | 5.3% |
| | 目的 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通勤 | 48.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通院 | 12.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通学 | 1.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 買い物 | 27.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金融機関 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 家族などの送迎 | 1.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 飲食・会合・集会等 | 1.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 遊び・習い事等 | 2.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 5.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>「休日」 有効回答数=549</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>目的</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>通勤</td> <td>2.9%</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>2.2%</td> </tr> <tr> <td>通学</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>買い物</td> <td>80.9%</td> </tr> <tr> <td>金融機関</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>家族などの送迎</td> <td>0.7%</td> </tr> <tr> <td>飲食・会合・集会等</td> <td>1.3%</td> </tr> <tr> <td>遊び・習い事等</td> <td>6.2%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>5.1%</td> </tr> </tbody> </table> | 目的 | 割合 | 通勤 | 2.9% | 通院 | 2.2% | 通学 | 0.4% | 買い物 | 80.9% | 金融機関 | 0.4% | 家族などの送迎 | 0.7% | 飲食・会合・集会等 | 1.3% | 遊び・習い事等 | 6.2% | その他 | 5.1% | |
| 目的 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通勤 | 2.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通院 | 2.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通学 | 0.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 買い物 | 80.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 金融機関 | 0.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 家族などの送迎 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 飲食・会合・集会等 | 1.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 遊び・習い事等 | 6.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 5.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

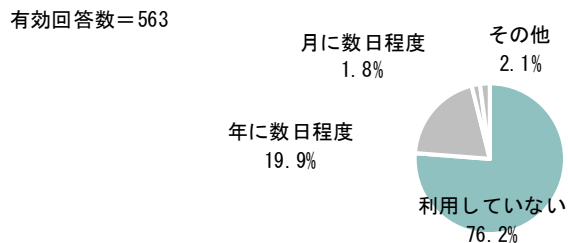
| | |
|--------------------|---|
| 移動手段 | <p>「平日」 有効回答数=636</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <p>0.2% 3.3% 1.4% 0.3% 73.0% 11.2% 0.5% 3.8% 6.4%</p> <p>鉄道 路線バス タクシー コミュニティバス 自分で自家用車を運転 家族の送迎 知人の自家用車 徒歩 その他</p> |
| | <p>「休日」 有効回答数=564</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <p>0.0% 2.5% 1.2% 0.4% 77.7% 11.5% 0.2% 2.7% 3.9%</p> <p>鉄道 路線バス タクシー コミュニティバス 自分で自家用車を運転 家族の送迎 知人の自家用車 徒歩 その他</p> |
| 外出頻度 | <p>「平日」 有効回答数=651</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <p>56.4% 26.6% 6.6% 10.4%</p> <p>ほぼ毎日 週に数日程度 週に1日程度 その他</p> |
| 利用する時間帯 ※複数回答あり | <p>「平日」 有効回答数=962</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <p>2.4% 25.8% 28.9% 16.8% 18.0% 7.5% 0.6%</p> <p>6:00前 6:01~9:00 9:01~12:00 12:01~15:00 15:01~18:00 18:01~21:00 21:01以降</p> |
| | <p>「休日」 有効回答数=777</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <p>0.6% 5.3% 41.4% 29.0% 19.9% 3.5% 0.3%</p> <p>6:00前 6:01~9:00 9:01~12:00 12:01~15:00 15:01~18:00 18:01~21:00 21:01以降</p> |

⑤公共交通の利用状況と満足度について

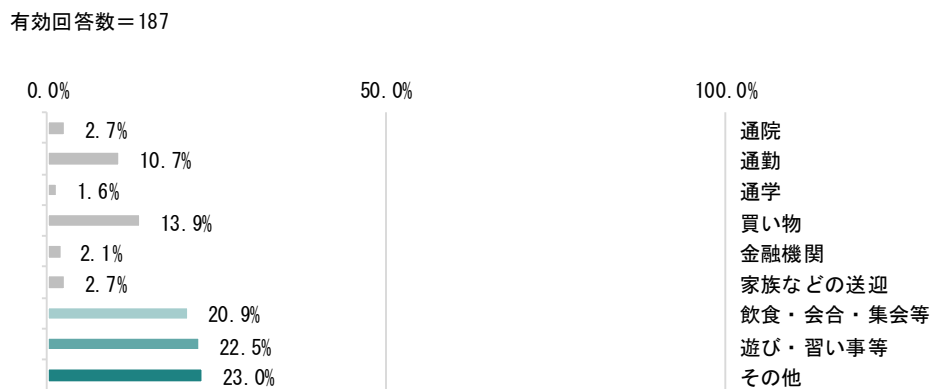
○鉄道

- 利用頻度は、「利用していない」が76.2%、「年に数日程度」が19.9%、「月に数日程度」が1.8%となっています。
- 主な利用目的は、「遊び・習い事等」が22.5%、次いで「飲食・会合・集会等」が20.9%となっています。
- 「通院」「通勤」「通学」を主な利用目的と回答した割合は、「通院」が2.7%、「通勤」が10.7%、「通学」が1.6%となっています。
- 利用する時間帯は、「9：01～12：00」が26.8%、「6：01～9：00」が25.4%と、午前中での利用が、約5割を占めています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も高かった項目は「運行時刻の正確さ(36.3%)」で、次いで「目的地までの所要時間(16.8%)」、「駅までの距離(16.6%)」の順となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も低かった項目は「運行本数(6.1%)」で、次いで「待合時間・乗継の快適さ(6.6%)」、「運行時間帯(6.9%)」の順となっています。
- 満足度について、「不満」と回答した割合が最も高かった項目は「運行本数(22.6%)」で、次いで「運行時間帯(22.5%)」の順となっています。

利用頻度

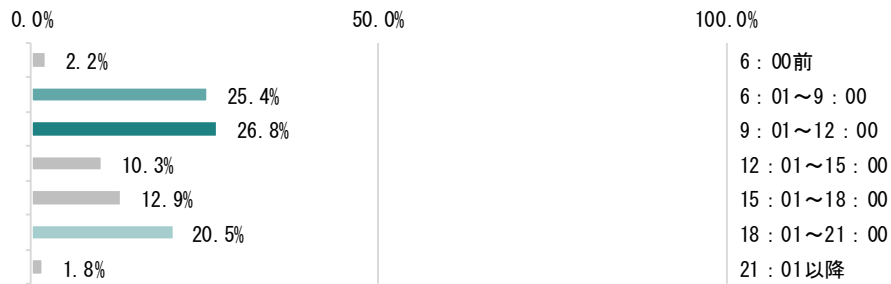


主な利用目的



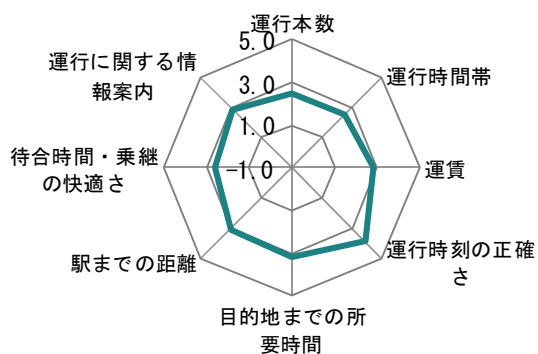
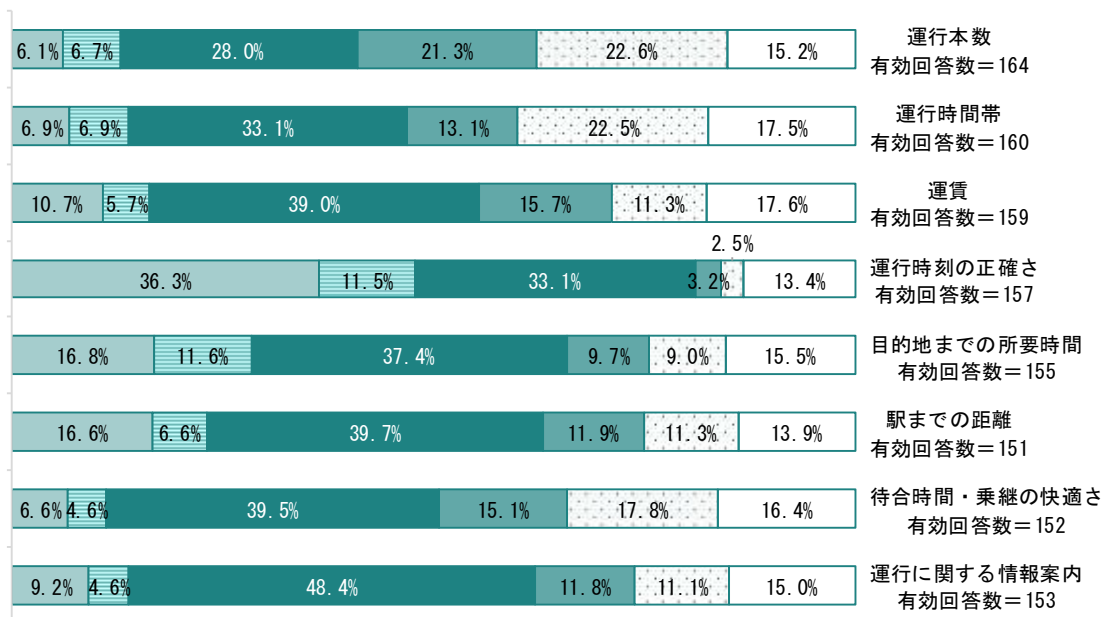
利用する時間帯

有効回答数=224



満足度

■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 □ 不満 □ わからない



| 項目 | 点数 |
|-------------|------|
| 運行本数 | 2.4 |
| 運行時間帯 | 2.5 |
| 運賃 | 2.9 |
| 運行時刻の正確さ | 3.9 |
| 目的地までの所要時間 | 3.2 |
| 駅までの距離 | 3.1 |
| 待合時間・乗継の快適さ | 2.6 |
| 運行に関する情報案内 | 2.9 |
| 合計 | 23.5 |
| 平均 | 2.9 |

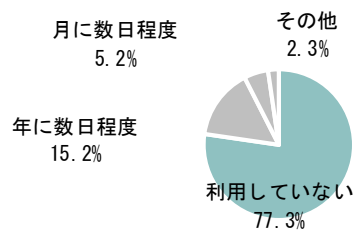
満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りに回答していることが判断できる指標です。

○路線バス

- 利用頻度は、「利用していない」が 77.3%、「年に数日程度」が 15.2%、「月に数日程度」が 5.2%となっています。
- 主な利用目的は、「飲食・会合・集会等」は 27.7%、次いで「買い物」が 21.5%となっています。
- 「通院」「通勤」「通学」を主な利用目的と回答した割合は、「通院」が 6.2%、「通勤」が 20.3%、「通学」が 0.6%となっています。
- 利用する時間帯は、「9：01～12：00」が 29.2%、「15：01～18：00」「18：01～21：00」が 18.4%となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も高かった項目は「バス停までの距離（20.9%）」で、次いで「運行時間の正確さ（16.1%）」、「運行本数（9.0%）」の順となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も低かった項目は「運行に関する情報案内（3.4%）」で、次いで「運賃（7.1%）」、「運行ルート（7.2%）」の順となっています。
- 満足度について、「不満」と回答した割合が最も高かった項目は「運行本数（16.7%）」で、次いで「運行時間帯（15.2%）」の順となっています。

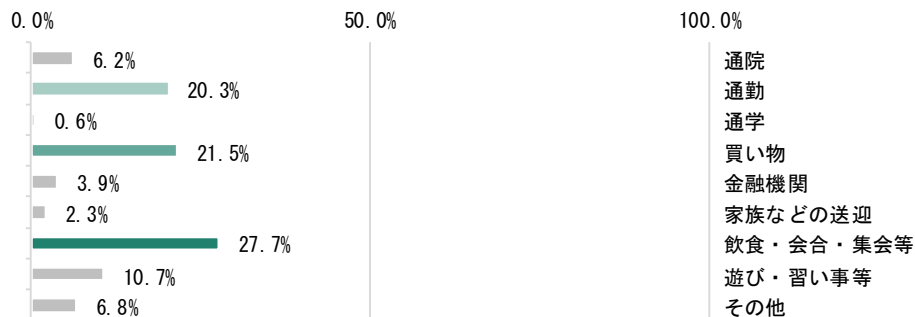
利用頻度

有効回答数=572



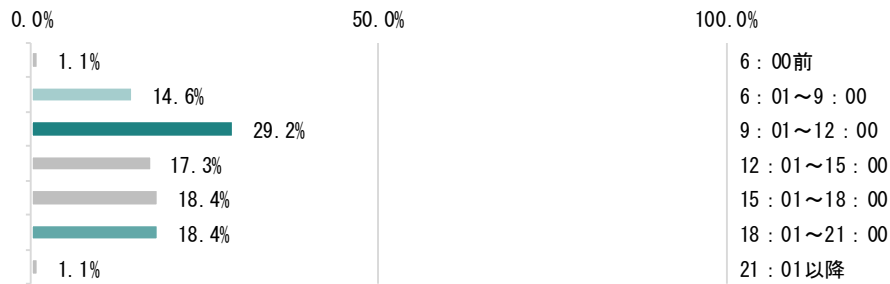
主な利用目的

有効回答数=187



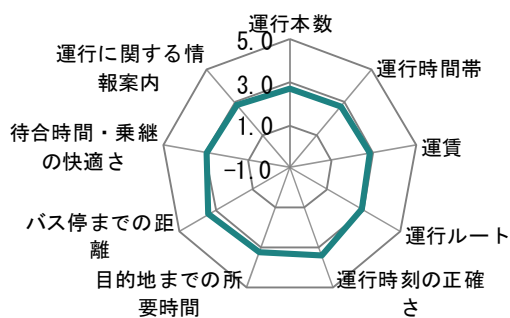
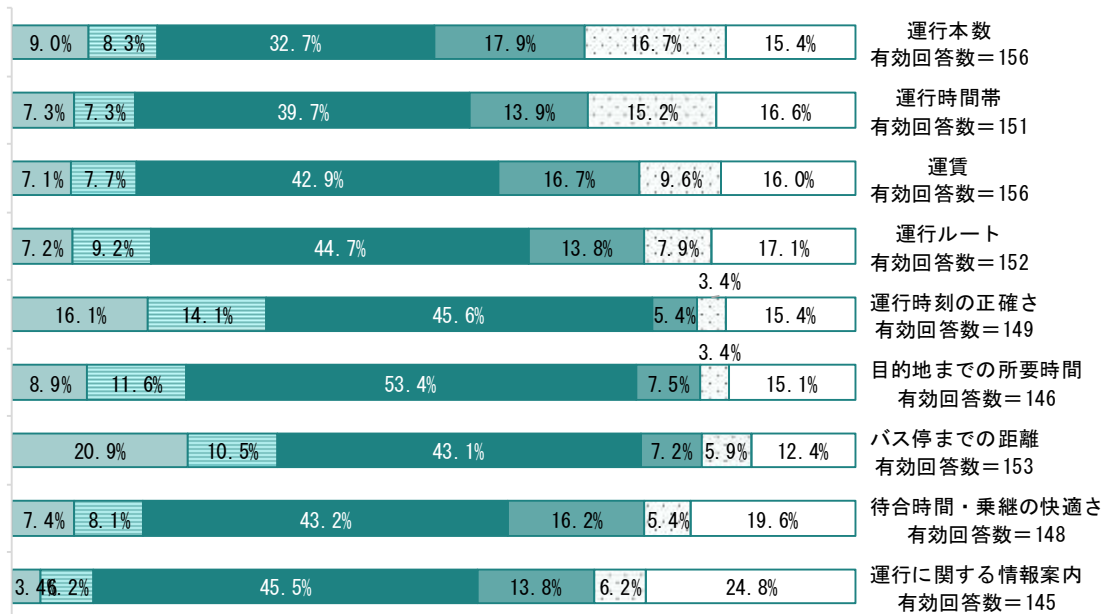
利用する時間帯

有効回答数=224



満足度

■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 □不満 □わからない



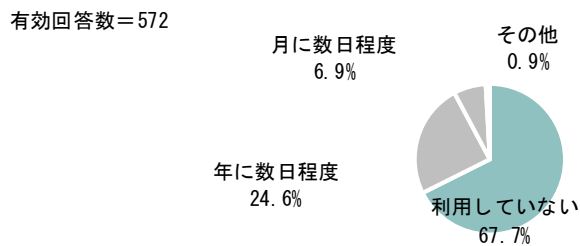
満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りに回答していることが判断できる指標です。

| 項目 | 点数 |
|-------------|------|
| 運行本数 | 2.7 |
| 運行時間帯 | 2.7 |
| 運賃 | 2.8 |
| 運行ルート | 2.9 |
| 運行時刻の正確さ | 3.4 |
| 目的地までの所要時間 | 3.2 |
| バス停までの距離 | 3.4 |
| 待合時間・乗継の快適さ | 2.9 |
| 運行に関する情報案内 | 2.8 |
| 合計 | 26.9 |
| 平均 | 3.0 |

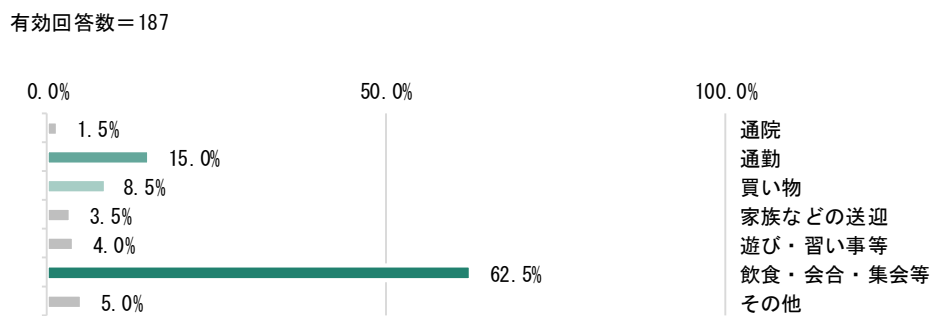
○乗用タクシー

- 利用頻度は、「利用していない」が 67.7%、「年に数日程度」が 24.6%、「月に数日程度」が 6.9%となっています。
- 主な利用目的は、「飲食・会合・集会等」が 62.5%、次いで「通勤」が 15.0%、「買い物」が 8.5%となっています。
- 利用する時間帯は、「21：01 以降」が 40.4%、「18：01～21：00」が 28.0%、「9：01～12：00」が 16.1%となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も高かった項目は「運行時刻の正確さ（19.3%）」で、次いで「目的地までの所要時間（16.3%）」、「待合時間・乗継の快適さ（12.9%）」の順となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も低かった項目は「運賃（4.8%）」で、次いで「運行に関する情報案内（9.0%）」となっています。
- 満足度について、「不満」と回答した割合が最も高かった項目は「運賃」で 18.6%となっています。

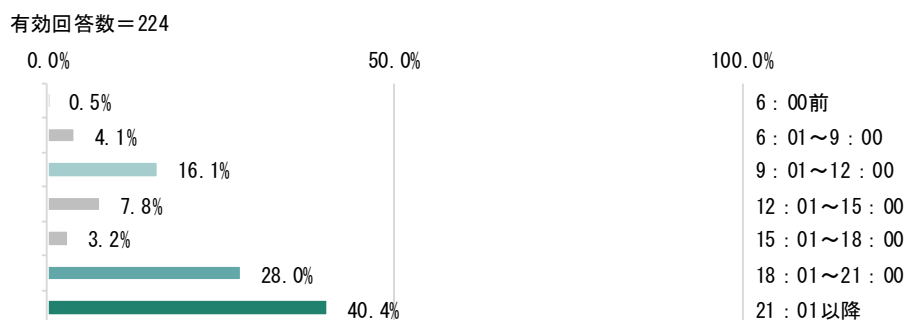
利用頻度



主な利用目的

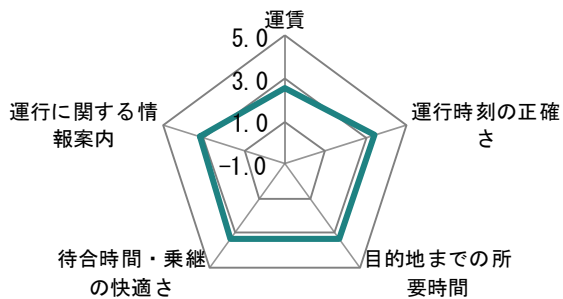
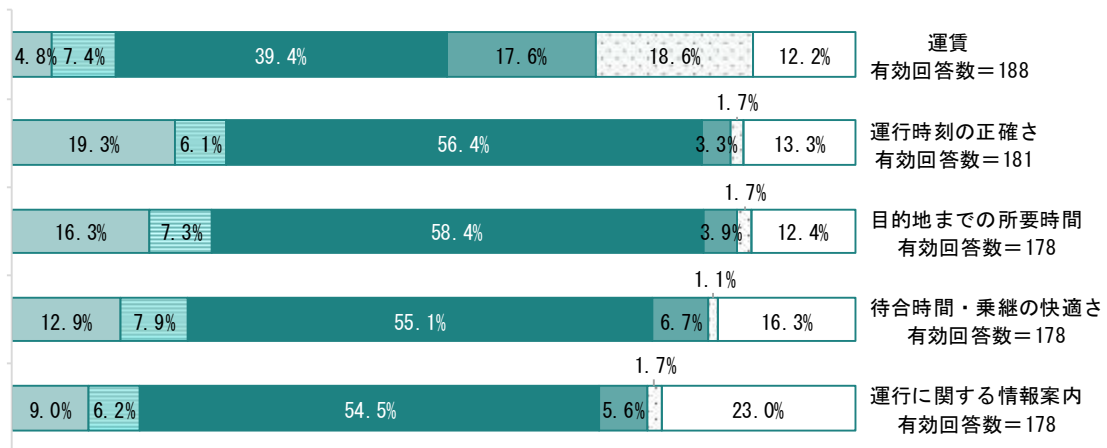


利用する時間帯



満足度

■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 □ 不満 □ わからない



| 項目 | 点数 |
|-------------|------|
| 運賃 | 2.6 |
| 運行時刻の正確さ | 3.4 |
| 目的地までの所要時間 | 3.4 |
| 待合時間・乗継の快適さ | 3.3 |
| 運行に関する情報案内 | 3.2 |
| 合計 | 15.9 |
| 平均 | 3.2 |

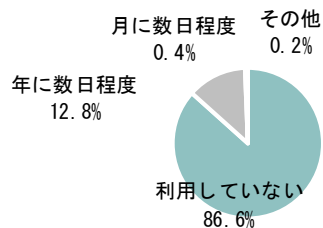
満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りに回答していることが判断できる指標です。

○高速バス

- 利用頻度は、「利用していない」が 86.6%、「年に数日程度」が 12.8%、「月に数日程度」が 0.4%となっています。
- 主な利用目的は、「遊び・習い事等」が 28.6%、次いで「買い物」が 15.4%となっています。
- 「通院」「通勤」を主な利用目的と回答した割合は、「通院」が 2.2%、「通勤」が 8.8%となっています。
- 利用する時間帯は、「6：01～9：00」が 37.7%、「9：01～12：00」が 19.8%と、午前中での利用が、約 6 割を占めています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も高かった項目は「運行時刻の正確さ(13.6%)」で、次いで「運行ルート(7.9%)」「バス停までの距離(7.7%)」となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も低かった項目は「運行に関する情報案内(2.9%)」で、次いで「運行時間帯(3.8%)」「運賃(4.8%)」の順となっています。
- 満足度について、「不満」と回答した割合が最も高かった項目は「運賃(22.0%)」で、次いで「運行本数(16.8%)」の順となっています。

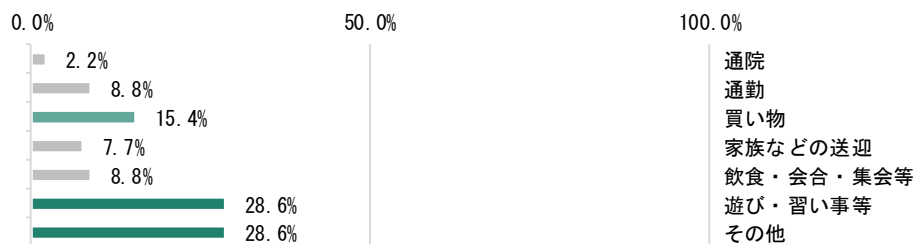
利用頻度

有効回答数=572



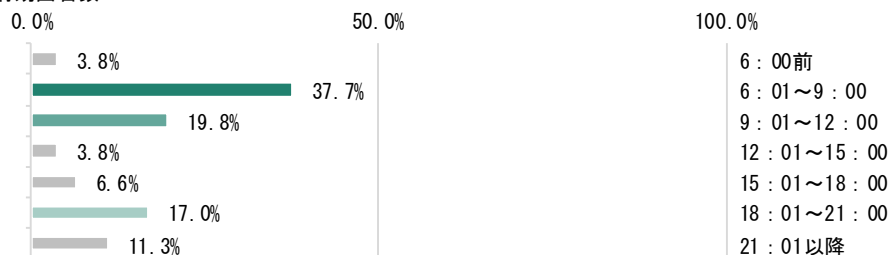
主な利用目的

有効回答数=187



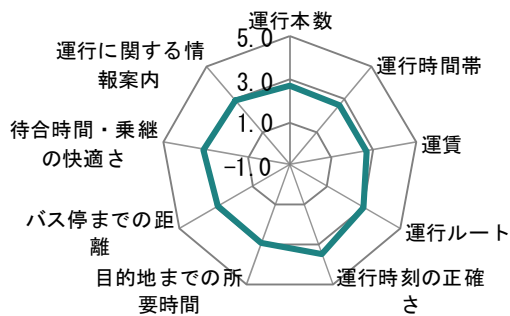
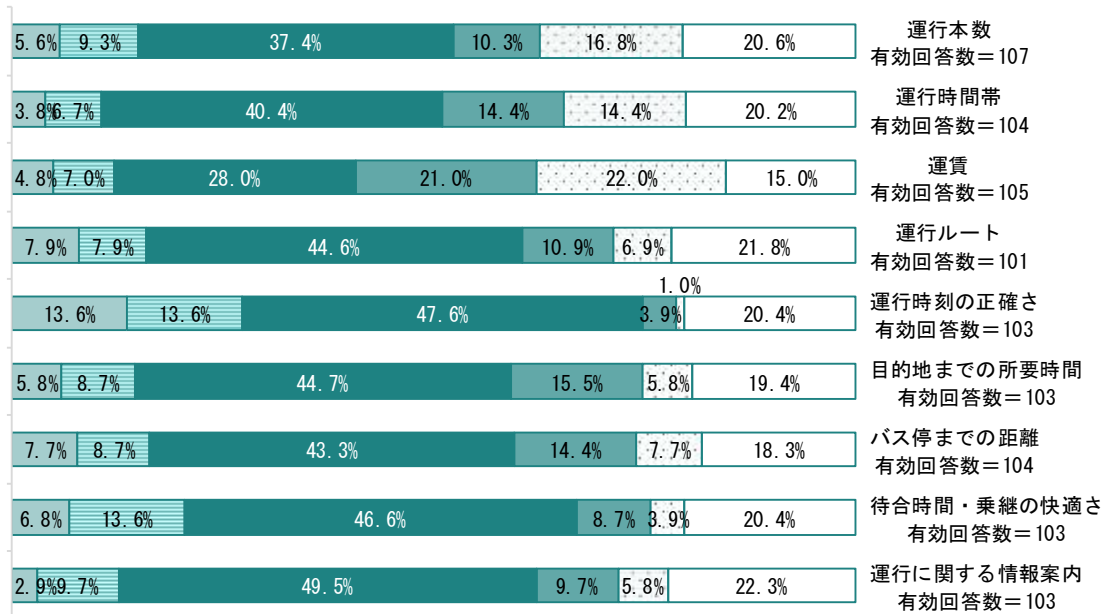
利用する時間帯

有効回答数=224



満足度

■ 満足
 ■ やや満足
 ■ 普通
 ■ やや不満
 ■ 不満
 ■ わからない



| 項目 | 点数 |
|-------------|------|
| 運行本数 | 2.7 |
| 運行時間帯 | 2.6 |
| 運賃 | 2.7 |
| 運行ルート | 3.0 |
| 運行時刻の正確さ | 3.4 |
| 目的地までの所要時間 | 2.9 |
| バス停までの距離 | 2.9 |
| 待合時間・乗継の快適さ | 3.1 |
| 運行に関する情報案内 | 2.9 |
| 合計 | 26.4 |
| 平均 | 2.9 |

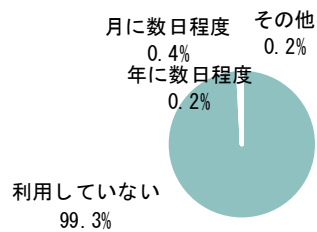
満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りに回答していることが判断できる指標です。

○コミュニティバス

- 利用頻度は、「利用していない」が 99.3%、「年に数日程度」が 0.2%、「月に数日程度」が 0.4%となっています。
- 主な利用目的は、「通勤」が 25.0%、次いで「買い物」が 25.0%となっています。
- 利用する時間帯は、「9：01～12：00」が 50.0%、「6：01～9：00」が 30.0%と、午前中での利用が、約 8 割を占めています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も高かった項目は「目的地までの所要時間 (8.3%)」で、次いで「運賃 (7.0%)」となっています。
- 満足度について、「満足」と回答した割合が最も低かった項目は「運行本数 (2.0%)」「運行ルート (2.0%)」「運行時間帯 (2.0%)」の順となっています。
- 満足度について、「不満」と回答した割合が最も高かった項目は「運賃 (22.0%)」で、次いで「運行本数 (9.8%)」となっています。

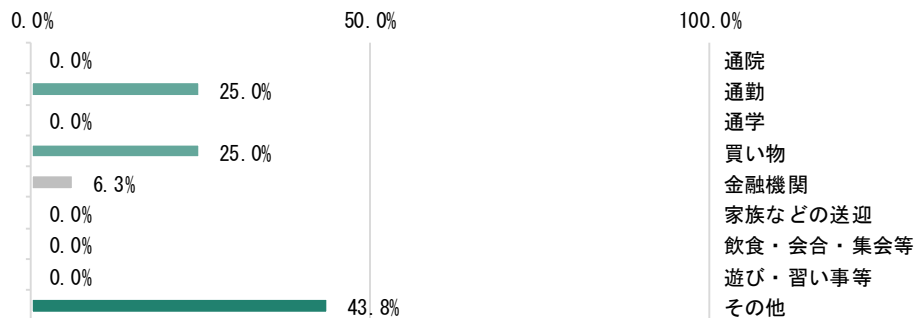
利用頻度

有効回答数=572



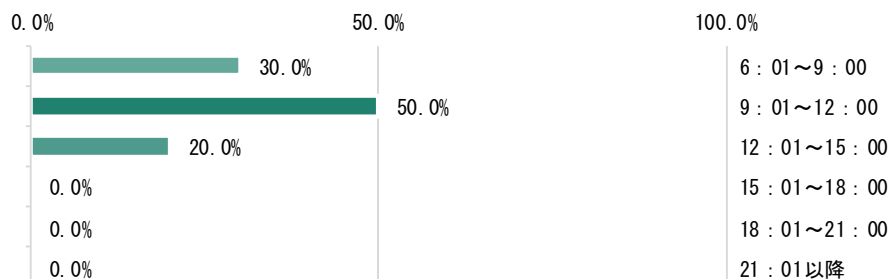
主な利用目的

有効回答数=187



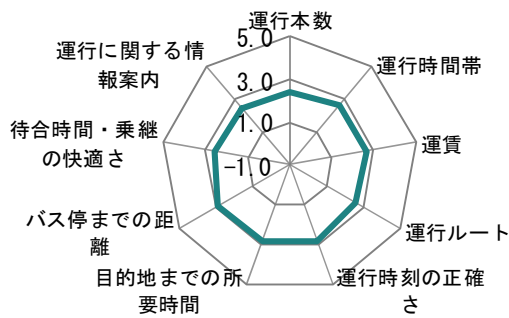
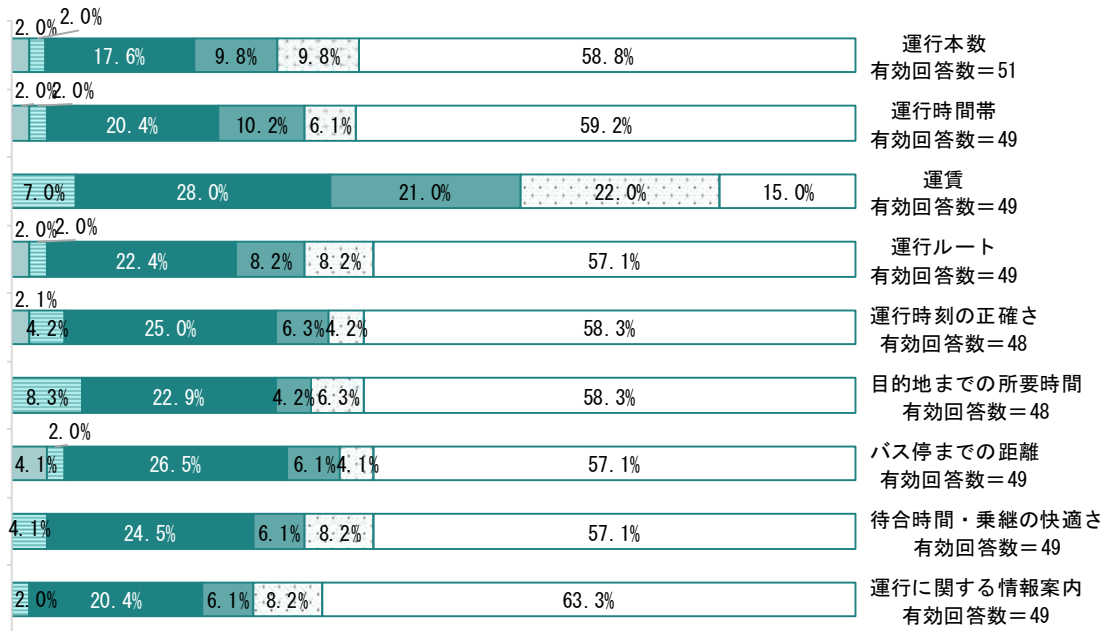
利用する時間帯

有効回答数=224



満足度

■ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 ■ やや不満 □ 不満 □ わからない



| 項目 | 点数 |
|-------------|------|
| 運行本数 | 2.4 |
| 運行時間帯 | 2.6 |
| 運賃 | 2.6 |
| 運行ルート | 2.6 |
| 運行時刻の正確さ | 2.9 |
| 目的地までの所要時間 | 2.8 |
| バス停までの距離 | 2.9 |
| 待合時間・乗継の快適さ | 2.6 |
| 運行に関する情報案内 | 2.4 |
| 合計 | 23.8 |
| 平均 | 2.6 |

満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りに回答していることが判断できる指標です。

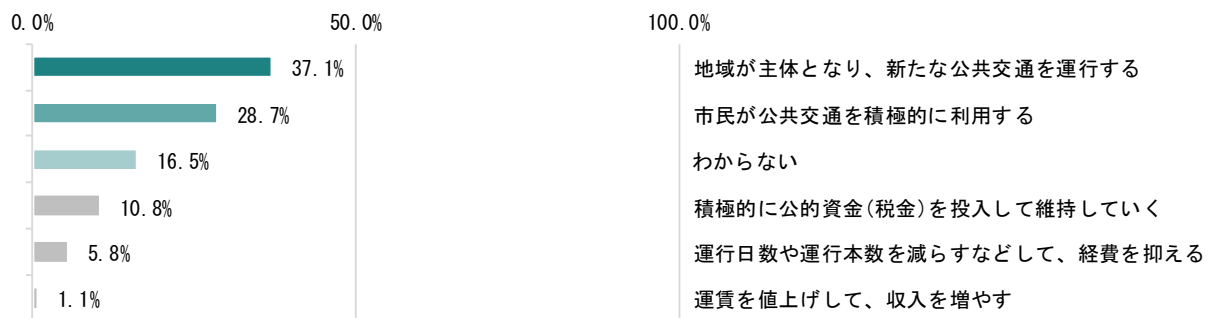
⑥公共交通の維持確保について

- これから公共交通を維持するために何が重要かの問いに対して、「地域が主体となり、新たな公共交通を運行する(37.1%)」「市民が公共交通を積極的に利用する(28.7%)」となっています。

○これから公共交通を維持するために何が重要と考えますか？

※複数回答有り

有効回答数=781



※上記の「地域が主体となり、新たな公共交通を運行する」は、アンケート調査票の質問では「地域が主体となり、地域のニーズに応じた新たな公共交通を運行する」と記載されています。

2. 高校生アンケート調査

(1) 調査概要

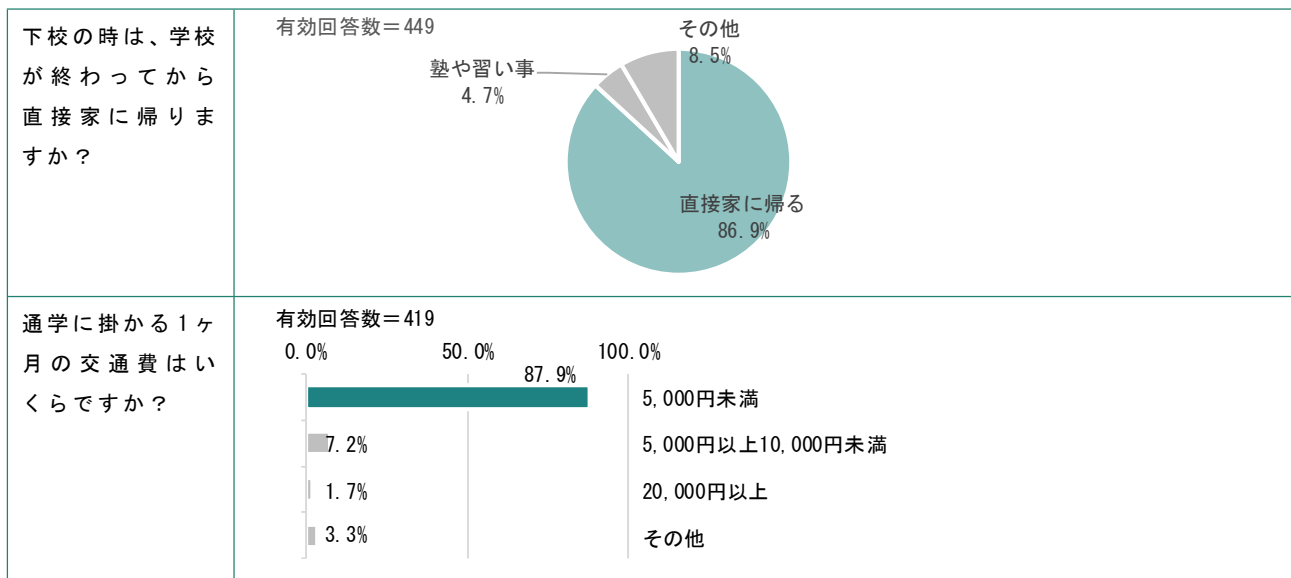
| | |
|--------------|---|
| 調査対象 | 益田高等学校、益田翔陽高等学校、益田東高等学校、明誠高等学校、益田養護学校に在籍する高校2年生 |
| 実施時期 | 令和3年6月 |
| 調査方法 | 調査対象の高等学校における直接配布・回収 |
| 調査項目 | 個人属性、通学について |
| 配布数 有効回答数 | 配布数 496 人分 回答数 453 人分 回答率 91.3% |
| 報告書の見方 | 回答結果は、有効サンプル数に対して、小数第2位を四捨五入したそれぞれの割合を示しています。そのため、単数回答であっても合計値が100.0%にならない場合があります。複数回答の設問の場合、回答は選択肢ごとの有効回答数に対して、それぞれの割合を示しています。そのため、合計が100.0%をこえる場合があります。 |

(2) 集計結果

① 個人属性について

- お住まいの自治体は、「益田市」が80.3%と最も多く、次いで「浜田市」が11.5%となっています。
- また、益田市内では、「益田地区」が39.3%と最も多く、次いで「高津地区(19.1%)」「吉田地区(12.1%)」「安田地区(6.5%)」となっています。
- 部活動については、「参加している方」は82.7%、「参加していない方」は17.3%となっています。
- 登校の時間帯は、「7時台」が247人と最も多く、下校の時間帯は、「19時台」が138人と最も多くなっています。
- 下校時に直接家に帰る割合は、「直接家に帰る」が86.9%、「塾や習い事」が4.7%となっています。
- 通学に掛かる1ヶ月交通費は、「5,000円未満」が87.9%と最も高く、「5,000円以上10000万円未満」が7.2%となっています。

| | |
|---|---|
| <p>お住いはどちらですか？</p> | <p>有効回答数=451</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <ul style="list-style-type: none"> 益田市 80.3% 浜田市 11.5% 江津市 1.1% 津和野町 2.0% 吉賀町 1.6% 萩市 3.3% その他 0.2% |
| <p>「益田市」と回答した方への質問。 お住いはどちらですか？</p> | <p>有効回答数=356</p> <p>0.0% 50.0% 100.0%</p> <ul style="list-style-type: none"> 益田地区 39.3% 吉田地区 12.1% 高津地区 19.1% 安田地区 6.5% 鎌手地区 2.2% 種地区 0.3% 豊川地区 2.5% 西益田地区 6.5% 二条地区 0.6% 美濃地区 0.6% 小野地区 2.5% 中西地区 4.8% 東仙道地区 1.1% 都茂地区 0.8% 二川地区 0.6% 匹見上地区 0.3% 匹見下地区 0.3% |
| <p>部活動の参加の有無についてお答えください</p> | <p>有効回答数=450</p> <p>参加していない 17.3%</p> <p>参加している 82.7%</p> |
| <p>登校時と下校時の出発時刻をお答えください。</p> | <p>〔登校出発時間〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 5時台 3人 6時台 44人 7時台 247人 8時台 151人 <p>〔下校出発時間〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 15時台 53人 16時台 91人 17時台 15人 18時台 125人 19時台 138人 20時以降 22人 <p>0人 200人 400人</p> |



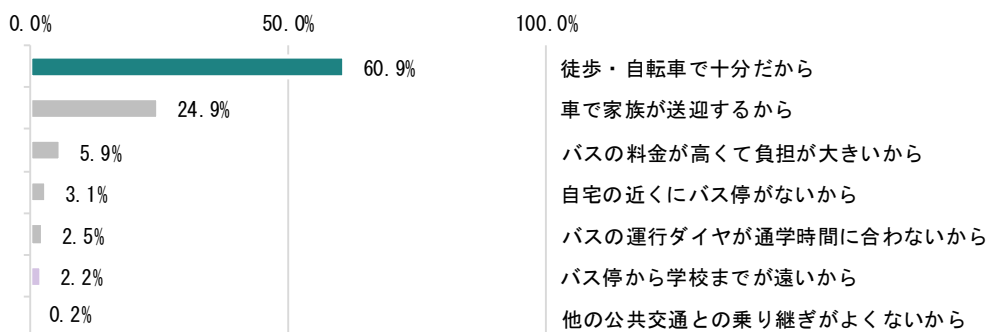
②晴れた日の通学について

- 登校時の主な通学手段は、「自転車」が43.7%と最も多く、次いで「自動車（家族の送迎）」が17.4%、「徒歩」が16.5%と続いています。また、公共交通の利用は、「路線バス」が2.5%、「鉄道」が5.9%となっています。
- 下校時の主な通学手段は、「自転車」が45.1%と最も多く、次いで「徒歩」が16.8%、「自動車（家族の送迎）」が16.6%と続いています。また、公共交通の利用は、「路線バス」が1.4%、「鉄道」が6.1%となっています。
- 路線バスが主な通学手段の方の運賃の支払い方法は、「定期券」が41.7%と最も高く、次いで「バスカード(25.0%)」「現金(25.0%)」「回数券(8.3%)」と続いています。
- 鉄道が主な通学手段の方の益田駅から学校間の移動手段は、「自転車」が88.0%と最も多く、「徒歩」が12.0%となっています。
- 通学に路線バスを利用しない(できない)理由は、「徒歩・自転車で十分だから」が60.9%と最も多く、次いで「車で家族が送迎するから」が24.9%、「バスの料金がなくて負担が大きいから」が5.9%と続いています。
- 通学に鉄道を利用しない(できない)理由は、「徒歩・自転車で十分だから」が59.5%と最も多く、次いで「車で家族が送迎するから」が23.2%、「自宅の近くに駅がないから」が7.1%と続いています。

| <p>主な通学手段をお答えください。</p> | <p>〔登校時〕</p> <p>有効回答数=437</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>路線バス</td><td>2.5%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>5.9%</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>13.3%</td></tr> <tr><td>自動車(家族の送迎)</td><td>17.4%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>16.5%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>43.7%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.7%</td></tr> </tbody> </table> | 通学手段 | 割合 | 路線バス | 2.5% | 鉄道 | 5.9% | スクールバス | 13.3% | 自動車(家族の送迎) | 17.4% | 徒歩 | 16.5% | 自転車 | 43.7% | その他 | 0.7% |
|-------------------------|--|-------|----|------|-------|-----|-------|--------|-------|------------|-------|----|-------|-----|-------|-----|------|
| 通学手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 2.5% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鉄道 | 5.9% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スクールバス | 13.3% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車(家族の送迎) | 17.4% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 16.5% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 43.7% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>〔下校時〕</p> <p>有効回答数=428</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>路線バス</td><td>1.4%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>6.1%</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>13.1%</td></tr> <tr><td>自動車(家族の送迎)</td><td>16.6%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>16.8%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>45.1%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.9%</td></tr> </tbody> </table> | 通学手段 | 割合 | 路線バス | 1.4% | 鉄道 | 6.1% | スクールバス | 13.1% | 自動車(家族の送迎) | 16.6% | 徒歩 | 16.8% | 自転車 | 45.1% | その他 | 0.9% |
| 通学手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 1.4% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鉄道 | 6.1% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スクールバス | 13.1% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車(家族の送迎) | 16.6% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 16.8% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 45.1% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 0.9% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>運賃の支払い方法は？</p> | <p>⇒主な通学手段を「路線バス」と答えた方が対象。</p> <p>有効回答数=12</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>支払い方法</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現金</td><td>25.0%</td></tr> <tr><td>回数券</td><td>8.3%</td></tr> <tr><td>バスカード</td><td>25.0%</td></tr> <tr><td>定期券</td><td>41.7%</td></tr> </tbody> </table> | 支払い方法 | 割合 | 現金 | 25.0% | 回数券 | 8.3% | バスカード | 25.0% | 定期券 | 41.7% | | | | | | |
| 支払い方法 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現金 | 25.0% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 回数券 | 8.3% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バスカード | 25.0% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 定期券 | 41.7% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>益田駅と学校間の主な交通手段は？</p> | <p>⇒主な通学手段を「鉄道」と答えた方が対象。</p> <p>〔登校時〕</p> <p>有効回答数=25</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>自転車</td><td>88.0%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>12.0%</td></tr> </tbody> </table> <p>〔下校時〕</p> <p>有効回答数=25</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>自転車</td><td>88.0%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>12.0%</td></tr> </tbody> </table> | 交通手段 | 割合 | 自転車 | 88.0% | 徒歩 | 12.0% | 交通手段 | 割合 | 自転車 | 88.0% | 徒歩 | 12.0% | | | | |
| 交通手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 88.0% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 12.0% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 88.0% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 12.0% | | | | | | | | | | | | | | | | |

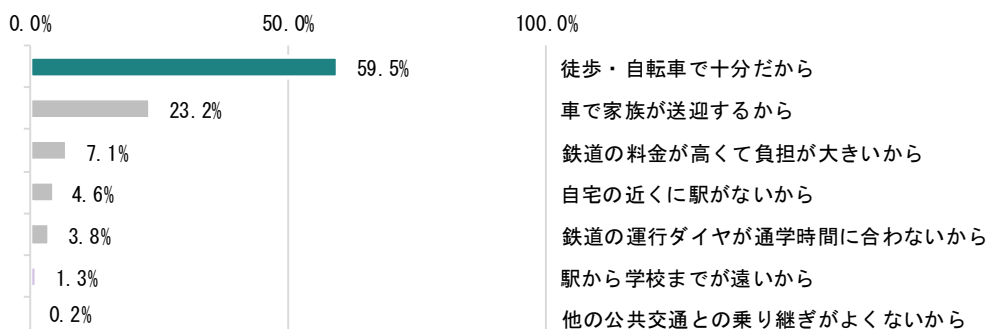
「路線バス」を利用しない(できない)理由

有効回答数=353



「鉄道」を利用しない(できない)理由

有効回答数=366



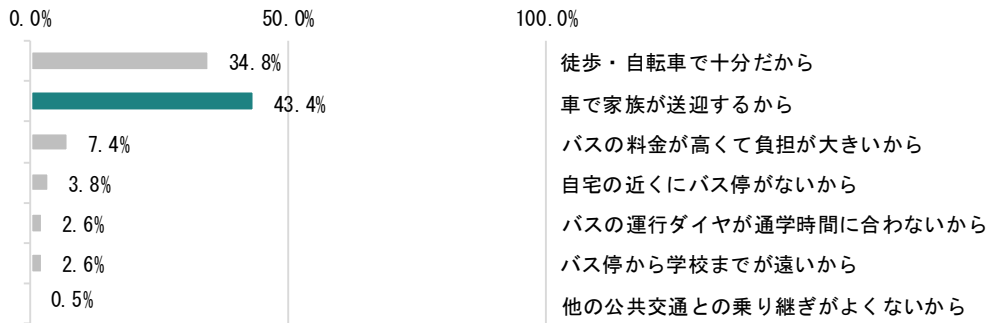
③雨や雪の日の通学について

- 登校時の主な通学手段は、「自動車（家族の送迎）」が 50.9%と最も多く、次いで「徒歩」が 19.8%、「スクールバス」が 13.4%と続いています。また、公共交通の利用は、「路線バス」が 5.3%、「鉄道」が 3.9%となっています。
- 下校時の主な通学手段は、「自動車（家族の送迎）」が 49.0%と最も多く、次いで「徒歩」が 23.1%、「スクールバス」が 13.8%と続いています。また、公共交通の利用は、「路線バス」が 3.4%、「鉄道」が 3.9%となっています。
- 路線バスが主な通学手段の方の運賃の支払い方法は、「現金」が 40.7%と最も高く、「バスカード(29.6%)」「定期券(18.5%)」「回数券(11.1%)」と続いています。
- 鉄道が主な通学手段の方の益田駅から学校間の移動手段は、登校時の場合、「路線バス」が 62.5%と最も多く、「自転車」が 18.8%、「徒歩」が 12.5%となっています。
- 通学に路線バスを利用しない(できない)理由は、「車で家族が送迎するから」が 43.4%、次いで「徒歩・自転車で十分だから」が 34.8%、「バスの料金がなくて負担が大きいから」が 7.4%と続いています。
- 通学に鉄道を利用しない(できない)理由は、「車で家族が送迎するから」が 45.8%、次いで「徒歩・自転車で十分だから」が 33.3%、「自宅の近くに駅がないから」が 8.5%と続いています。

| <p>主な通学手段をお答えください。</p> | <p>〔登校時〕</p> <p>有効回答数=434</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>路線バス</td><td>5.3%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>3.9%</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>13.4%</td></tr> <tr><td>自動車(家族の送迎)</td><td>50.9%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>19.8%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>5.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.7%</td></tr> </tbody> </table> <p>〔下校時〕</p> <p>有効回答数=412</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>路線バス</td><td>3.4%</td></tr> <tr><td>鉄道</td><td>3.9%</td></tr> <tr><td>スクールバス</td><td>13.8%</td></tr> <tr><td>自動車(家族の送迎)</td><td>49.0%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>23.1%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>5.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1.0%</td></tr> </tbody> </table> | 通学手段 | 割合 | 路線バス | 5.3% | 鉄道 | 3.9% | スクールバス | 13.4% | 自動車(家族の送迎) | 50.9% | 徒歩 | 19.8% | 自転車 | 5.8% | その他 | 0.7% | 通学手段 | 割合 | 路線バス | 3.4% | 鉄道 | 3.9% | スクールバス | 13.8% | 自動車(家族の送迎) | 49.0% | 徒歩 | 23.1% | 自転車 | 5.8% | その他 | 1.0% |
|-------------------------|---|-------|----|------|-------|-------|-------|--------|-------|------------|-------|------|-------|------|-------|-----|-------|------|-------|------|-------|----|------|--------|-------|------------|-------|----|-------|-----|------|-----|------|
| 通学手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 5.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鉄道 | 3.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スクールバス | 13.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車(家族の送迎) | 50.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 19.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 5.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 0.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通学手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 3.4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鉄道 | 3.9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スクールバス | 13.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車(家族の送迎) | 49.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 23.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 5.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 1.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>運賃の支払い方法は？</p> | <p>⇒主な通学手段を「路線バス」と答えた方が対象。</p> <p>有効回答数=27</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>支払い方法</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>現金</td><td>40.7%</td></tr> <tr><td>バスカード</td><td>29.6%</td></tr> <tr><td>回数券</td><td>11.1%</td></tr> <tr><td>定期券</td><td>18.5%</td></tr> </tbody> </table> | 支払い方法 | 割合 | 現金 | 40.7% | バスカード | 29.6% | 回数券 | 11.1% | 定期券 | 18.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 支払い方法 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現金 | 40.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バスカード | 29.6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 回数券 | 11.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 定期券 | 18.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>益田駅と学校間の主な交通手段は？</p> | <p>⇒主な通学手段を「鉄道」と答えた方が対象。</p> <p>〔登校時〕</p> <p>有効回答数=16</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>路線バス</td><td>62.5%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>18.8%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>12.5%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>6.3%</td></tr> </tbody> </table> <p>〔下校時〕</p> <p>有効回答数=15</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>通学手段</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>路線バス</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>20.0%</td></tr> <tr><td>徒歩</td><td>46.7%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>13.3%</td></tr> </tbody> </table> | 通学手段 | 割合 | 路線バス | 62.5% | 自転車 | 18.8% | 徒歩 | 12.5% | その他 | 6.3% | 通学手段 | 割合 | 路線バス | 20.0% | 自転車 | 20.0% | 徒歩 | 46.7% | その他 | 13.3% | | | | | | | | | | | | |
| 通学手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 62.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 18.8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 12.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 6.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通学手段 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 20.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自転車 | 20.0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 徒歩 | 46.7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | 13.3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

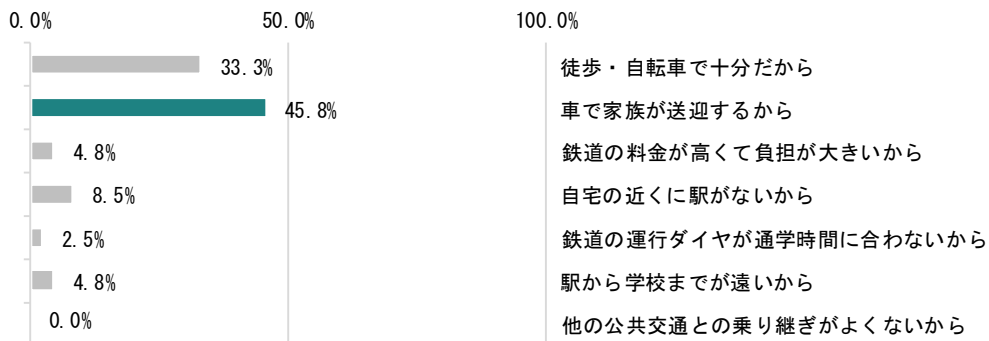
「路線バス」を利用しない(できない)理由

有効回答数=336



「鉄道」を利用しない(できない)理由

有効回答数=351



3. まちづくりラウンドテーブル

まちづくりラウンドテーブル（MRT）を開催し、地域住民、交通事業者、行政等が集まり、公共交通について意見交換を行いました。

（1）概要

| テーマ | 公共交通 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|----|----|------|-----|------|-----|------|-----|------|----|-----|-----|--|----|----|----------------|-----|---------------|----|-----|----|---|----|----|------|-----|------|-----|-------|-----|-----|
| 日時 | 2021年（令和3年）12月18日（土）13時30分～15時30分 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 場所 | 益田市立保健センターEAGA 3階大ホール | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目的 | 地域と行政による協働の機運醸成 地区を超えた地域団体同士の協働の機運醸成 参加者による、新たな地域活動創出の機運醸成 行政による地域の実態把握及びその後の施策展開 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 参加者 | 39人（地域側の参加者：21人） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>○年代</p> <table border="1"> <caption>参加者の年代別割合</caption> <thead> <tr> <th>年代</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>70歳代</td> <td>38%</td> </tr> <tr> <td>60歳代</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>50歳代</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>80歳代</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> | 年代 | 割合 | 70歳代 | 38% | 60歳代 | 33% | 50歳代 | 14% | 80歳代 | 5% | 無回答 | 10% | <p>○自動車の運転と自動車免許の所有状況</p> <table border="1"> <caption>自動車の運転と免許の所有状況</caption> <thead> <tr> <th>状況</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>免許あり日常的に運転している</td> <td>86%</td> </tr> <tr> <td>免許はあるが運転していない</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>9%</td> </tr> </tbody> </table> | 状況 | 割合 | 免許あり日常的に運転している | 86% | 免許はあるが運転していない | 5% | 無回答 | 9% | <p>○公共交通の利用頻度</p> <table border="1"> <caption>公共交通の利用頻度</caption> <thead> <tr> <th>頻度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年に数日</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>月に数日</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>利用しない</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> | 頻度 | 割合 | 年に数日 | 43% | 月に数日 | 14% | 利用しない | 33% | 無回答 |
| 年代 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70歳代 | 38% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60歳代 | 33% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50歳代 | 14% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80歳代 | 5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 無回答 | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 状況 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 免許あり日常的に運転している | 86% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 免許はあるが運転していない | 5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 無回答 | 9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 頻度 | 割合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 年に数日 | 43% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 月に数日 | 14% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用しない | 33% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 無回答 | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

（2）テーマトークで出た意見

テーマ①：公共交通の仕組みを知ってもらうための課題

- ・自家用車を利用する人が仕組みを知らない。
- ・バス停がどこにあるのか分からない、どこで乗ってどこで降りるか分からない。
- ・乗り方を知っていない、知る機会がない。
- ・チラシを配るだけでは分かってもらえない。
- ・高齢者が多く、乗合タクシーの利用方法を何度説明しても理解してもらえない。
- ・利用者ニーズに合っていない。
- ・中高生は親に送迎してもらうことが多く、公共交通を利用することが少ない。
- ・バス停までが遠い。
- ・バスを使うことがないので選択肢にならない（自家用車の利用が多い）。

テーマ②：テーマ：仕組みをよりよくしていくための課題

- ・地域内の状況（交通困難者等）、利用ニーズを把握する。
- ・バス停から家までの交通の便をどう補うか。
- ・病院の行き帰りがむずかしい。
- ・自分の都合の良い時間に利用できない、利用しにくい運行時間帯。
- ・バス停で乗り換えなくても病院に行けるように。
- ・人口減少、利用者減、便数の減、高齢者増による公共交通への利用認識不足。
- ・親による子供の送迎、企業のマイカー通勤が問題。
- ・「地域づくり」と「タクシー」会社とのモデル事業の展開。
- ・買い物弱者への対応：ボランティアとして長続きできるものではない。

テーマ③：仕組みをよりよくしていくためにできること

- ・利用者にアンケート調査を行う。
- ・不便を感じている住民の思いを体験・経験する機会を持つ計画を立てる。
- ・地域住民とバス会社で協議する、民間と地域の連携。
- ・バスやタクシーに乗ると楽しみがあるようにする。
- ・憩いの場となるような、居心地の良い待合室をつくる。

（3）テーマトークで出た意見

- ・問題意識は共有できた。
- ・他地区の公共交通の実態がよくわかった。
- ・様々な立場の人と話げできた、つながりづくりができた。
- ・バス会社の人と話げできてよかった。
- ・どのようにしたら公共交通を利用することができるか話せたことがよかった。
- ・自分にはない考え方やアイデアを知ることができた。
- ・事業を企画するヒントがあった。
- ・地域自治組織での協議、情報共有する。
- ・一度生活バスを利用してみてから考える。
- ・買い物バスの拡充に、行政・民間と連携協力できないだろうか？



（令和3年度第2回 まちづくりラウンドテーブル）

益田市の公共交通の課題

課題① 人口減少・高齢化社会への対応

人口減少の本格化に伴い、路線バスをはじめとする公共交通サービスの利用者減少による各事業者の経営悪化の悪循環による地域の公共交通の維持・確保が困難になっています。

また、一方で高齢者の運転免許証の返納が年々増加することなど、高齢者にとって自家用車の代替手段としての移動手段を確保することが重要であることから、公共交通の役割は大きくなっています。

これらのことについては、市民アンケートによる分析のほか益田市議会地域公共交通対策特別委員会審査報告でも指摘されており、自家用車以外の交通資源を活用し、誰もが住み慣れた地域で今後も暮らし続けるために、効果的・効率的な公共交通サービスの提供と福祉事業との連携の必要性が高まっています。

→「益田市の現状 2. 人口の動向」(P. 11)参照

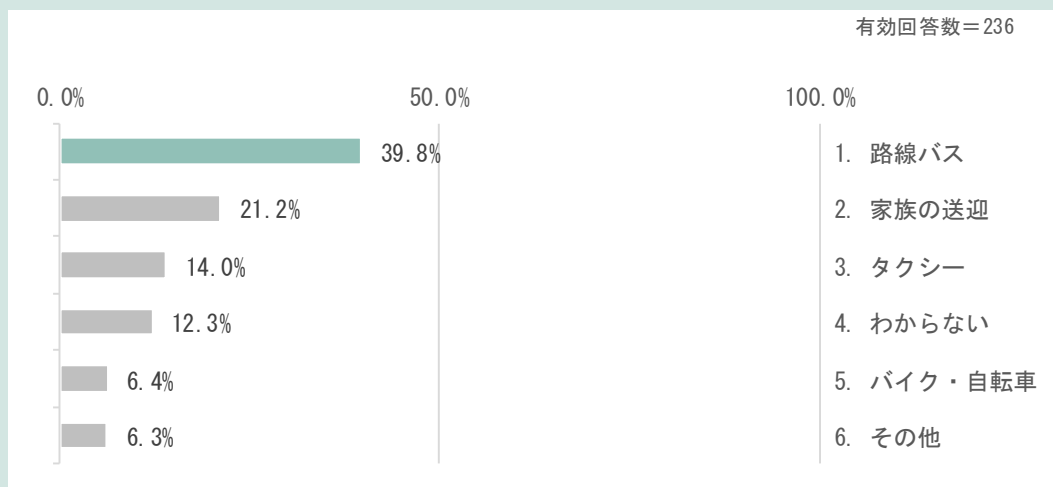
→「益田市の現状 4. 免許返納」(P. 14)参照

返納後の移動手段

運転免許証を返納する方は増加傾向にあり、市民アンケート調査では、自動車免許証の返納後に主に利用すると思われる交通手段について、「路線バス」が39.8%、「家族の送迎」が21.2%、「タクシー」が14.0%となっている。

自動車免許証の返納後に主に利用すると思われる交通手段

資料 益田市「市民アンケート調査(令和3年2月実施)」



課題②

社会状況や市民の特性に対応した移動手段の確保

市内の公共交通網は、鉄道や路線バスを核として各地域の拠点や交通結節点を結び形成されます。これらの地域拠点や交通結節点へのアクセスの利便性を高め、交通サービスの地域格差を改善していく必要があります。そのためには、核となる鉄道や路線バスのほか、乗合タクシーやスクールバスなど様々な交通手段を活用し、相互の連携の検討が欠かせません。

また、効率的かつ効果的な公共交通の見直しを行うためには、乗継の利便性向上に向けた検討のほか、乗車中においても利用者にとって便利で安全なサービスが求められています。タクシー事業者の中には、運賃支払いの簡素化や感染症対策として、既にキャッシュレス決済を導入された事業者もあります。バス事業者においても、同様に感染症対策や安全性の向上、乗降時の利便性向上、乗客数の把握などを目的として、キャッシュレス決済の導入を検討されています。

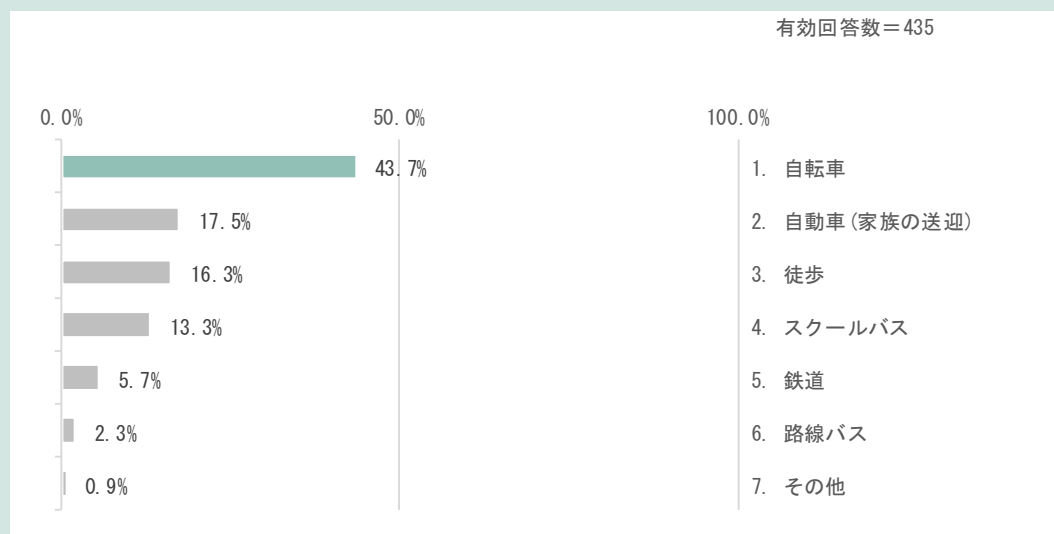
→「益田市の現状 3. 移動の状況」(P. 14)参照

高校生の通学手段

市内の高校に通う生徒を対象としたアンケート調査では、通学手段として、路線バスや鉄道は少なく、自転車や自家用車による送迎で通学することが多い結果であった。

市内の高校に通う学生の移動手段(登校時：晴れた日)

資料 益田市「高校生アンケート調査(2021年7月実施)」



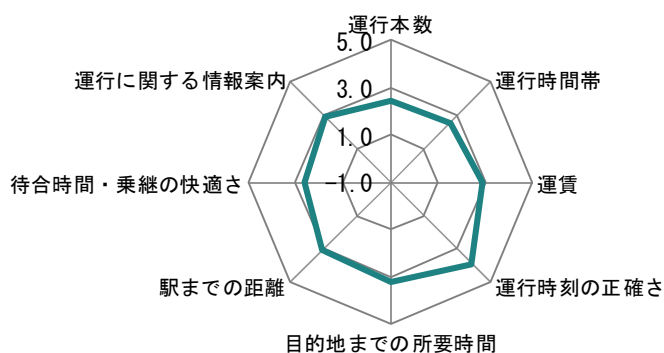
公共交通の満足度

市民アンケート調査によると、現在の公共交通のサービス内容に対する満足度については、下記のチャート図で示すとおり平均値に達しない項目が多くなっています。

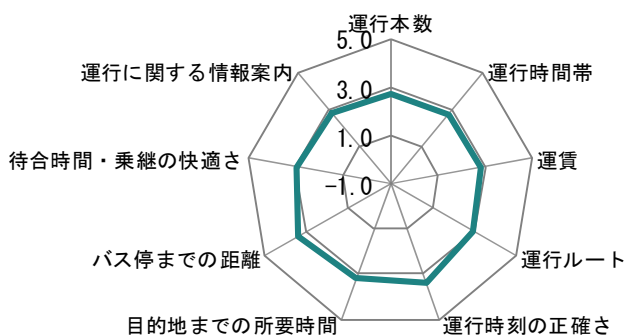
公共交通の満足度 資料 益田市「市民アンケート調査」

満足＝5点、やや満足＝4点、普通＝3点、やや不満＝2点、不満＝1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値であり、平均点が3点を上回れば満足寄りであると判断することができる。

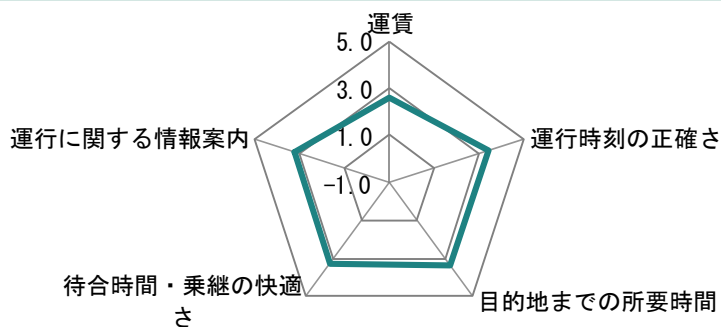
鉄道



路線バス



乗用タクシー



課題③ 利用者減少と効率的な運行への対応

地方バス路線の維持については、全国的な課題となっており、民間事業者が経営上維持困難としている路線を維持するために、地方自治体が補助金を交付し、その収益の安定化を図っています。益田市でも益田市バス運行対策費補助金による事業者支援を継続して実施しています。

しかし、人口の減少に伴い、公共交通の利用者数も減少傾向にあり、益田市バス運行対策費補助金は増加しており、年々、市の財政負担は増えています。一方で、バス路線は、市内の公共交通網を形成するためには欠くことのできない移動手段であることから、持続可能な交通体系を維持し続けるためには、必要な財政負担とも言えます。

市民ニーズにあった公共交通体系の構築と効率的で便利な運行の推進が求められており、これらを安定的に運行させることで、公共交通全体の活用の推進を図ることが必要です。

→「**地域公共交通の現状 3. 公共交通の利用状況**」(P. 24～)参照

→「**地域公共交通の現状 4. 行政の財政負担額**」(P. 33)参照

課題④ 運転士不足への対応

バス事業者、タクシー事業者共に、運転士の高齢化は課題のひとつとされています。それに加え、運転士を求人しても求職者が少なく運転士不足につながっており、その状況は進行しています。運転士不足は、各路線を運行することが困難になることを意味しており、その影響は大きいと言えます。そのため、本市における公共交通網やサービス水準を確保するためにも、運転士不足への対応が必要です。

また、運転士不足対策については、事業者だけの問題としてとらえるだけでなく、交通産業に対する興味関心を高め、交通産業を担う次世代の育成など地域や行政も協働して取り組む必要があります。

→「**地域公共交通の現状**

5. 自動車運送事業(バス・タクシー)の運転士の状況」(P. 34)参照

課題⑤ まちづくりと連動した公共交通体系の対応

益田市立地適正化計画(策定中)に基づく市街地を中心としたまちづくりや、中山間地域での小さな拠点づくりでは、それぞれ魅力ある地域を形成するためにも、安全で快適な環境のほか、人と人がつながり、支え合うまちの形成も必要とされています。拠点と拠点を結ぶことは、人と人をつなぐことともなり、そのためにも市内全域に張り巡らされた公共交通網の存在は、大きな役割を果たしています。

今後、まちづくりの推進にあたっては、市民が、それぞれ住み慣れた地域から医療・福祉施設や商業施設などへ快適にアクセスできる公共交通網の展開がますます重要になっていくといえます。

また、観光振興や地域振興を推進することで、交流人口や関係人口の拡大が期待され、まちの活性化につながるものと考えています。この推進にあたっては、市外からの来訪者のアクセス拠点となる萩・石見空港やJR益田駅から市内の観光資源への移動の利便性を高める必要があります。さらに、外国人観光客のために案内表示を多言語化するなど国際的な視点での環境整備も必要です。

→「計画の概要 2. 計画の位置付け」(P. 4)参照

→「益田市の現状 5. 観光」(P. 15)参照

課題⑥

地域を含め、多様な主体と協働・連携した対応

将来にわたって安定した公共交通体系とするためには、市民ニーズをとらえ、交通事業者と行政による協議・検討に加え、市民との協働による仕組みづくりを推進することが、有効であると考えています。

公共交通を積極的に利用していくには、市民も参画し「地域の公共交通を守り、育てる」という意識を醸成し、実際の行動に結びつけていくことが重要であり、その行動が交通事業者と連携することで、地域公共交通の利用拡大に発展するものと考えています。この点に関しては、益田市地域公共交通活性化協議会が担っており、今後も、市民・交通事業者・行政等様々な主体が協働し課題解決に向けた協議、検討、実践を担う共同体として、重要な位置にあります。

第3章

地域旅客運送サービスの役割・概要

地域旅客運送サービスの役割・概要

1. 運行系統の役割・位置付け

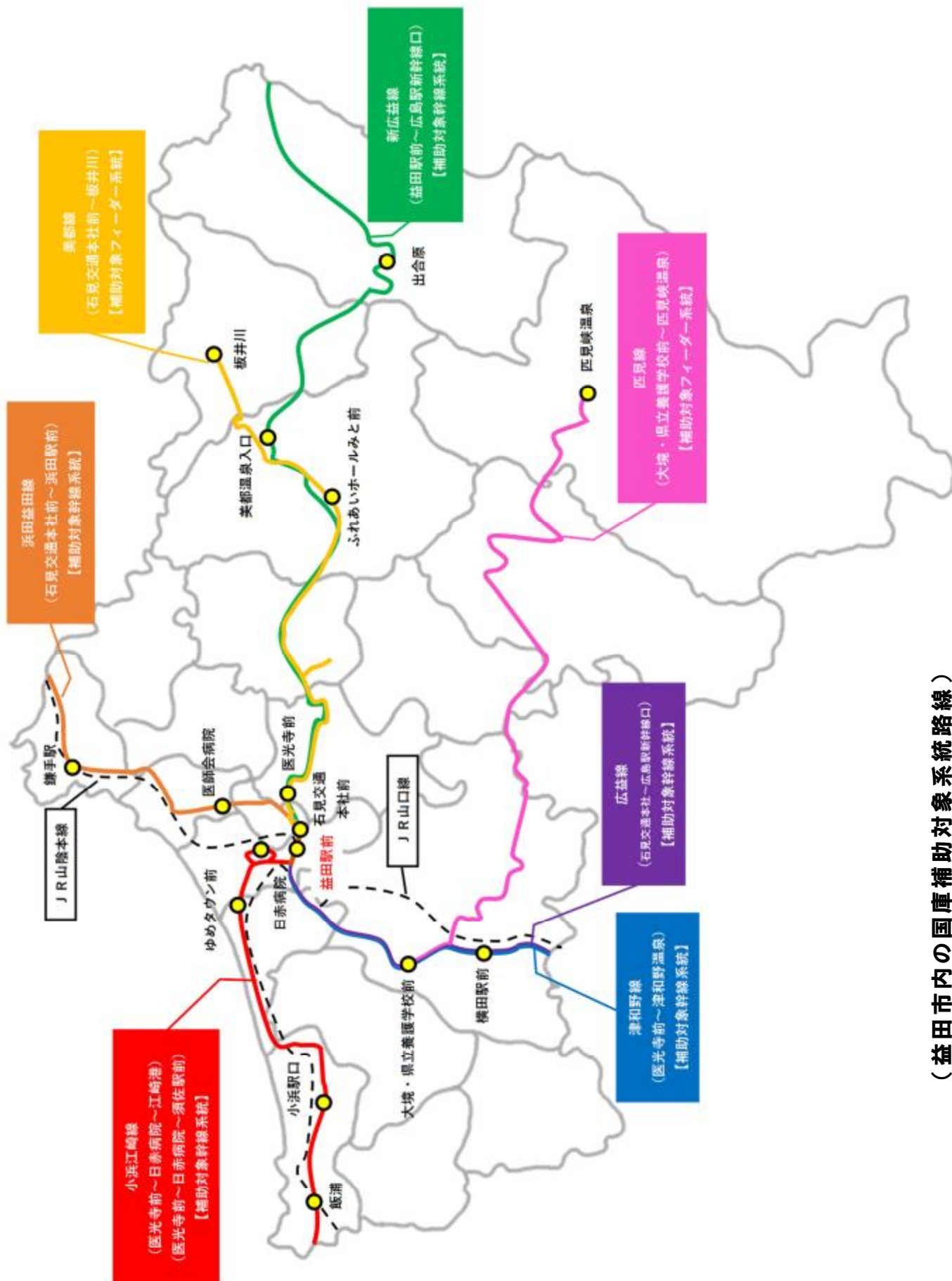
市内を運行する公共交通の役割及び位置付けは、以下のとおりである。

| 位置付け | 系統名 | 運行系統 | | | 役割 | 確保・維持策 |
|-------|-------|---------|---------------------|---------------|--------------------------------|--|
| | | 起点 | 経由地 | 終点 | | |
| 鉄道幹線 | 山陰本線 | 京都駅 | 益田市 | 幡生駅 | 県内外への広域移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | 山口線 | 新山口駅 | 津和野町 | 益田駅 | 益田市～山口市間の広域移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| 広域幹線 | 広益線 | 石見交通本社前 | 中国自動車道 | 広島駅新幹線口 | 益田市～広島市間の広域移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入費補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | 新広益線 | 益田駅前 | 戸河内 IC | 広島駅新幹線口 | 益田市～広島市間の広域移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入費補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | 二条線 | 医光寺前 | 美濃地 | 小島 | 萩市及び二条地区・美濃地区～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 益田駅前 | 美濃地 | 小島 | | |
| | 小浜江崎線 | 医光寺前 | 日赤病院 田万川温泉 | 江崎港 (須佐駅前) | 萩市～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入費補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 益田駅前 | 持石海岸 | 須佐駅前 | 萩市～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | 津和野線 | 医光寺前 | 日原 | 津和野温泉 | 益田市～津和野町間の広域移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入費補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | 浜田益田線 | 石見交通本社前 | 三隅 日赤病院 医師会病院 | 浜田駅前 | 益田市～浜田市間の広域移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入費補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 石見交通本社前 | 今市 | 三隅 | 益田市～浜田市間の広域移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 益田駅前 | 益高前 片山 | 三隅 | | |
| 地域内幹線 | 蟠竜湖線 | 医光寺前 | 高津 | 持石海岸 | 高津地区～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 医光寺前 | 高津 | 松ヶ丘病院 | | |
| | | 石見交通本社前 | 高津 | 松ヶ丘病院 | | |
| | | 医光寺前 | 益高前 高津 | 松ヶ丘病院 | | |
| | | 益田駅前 | 高津 | 松ヶ丘病院 | | |
| | | 益田駅前 | 中吉田口 | 松ヶ丘病院 | | |
| | | 医光寺前 | 益高前 高津 | 持石海岸 | | |

| 位置 付け | 系統名 | 運行系統 | | | 役割 | 確保・維持策 |
|-----------|------------|-------------|-----------------|-------------|---------------------------|---------------------------|
| | | 起点 | 経由地 | 終点 | | |
| 地域内幹線 | 横田線 | 医光寺前 | 匹見口 | 向横田 | 西益田地区～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 医光寺前 | 明見団地 | 向横田 | | |
| | | 医光寺前 | 向横田 | ファクトリーパーク | | |
| | | 益田駅前 | 明見団地 | 向横田 | | |
| | | 益田駅前 | 明見団地 | ファクトリーパーク | | |
| | | 益田駅前 | 匹見口 | ファクトリーパーク | | |
| | | 医光寺前 | 益高前 匹見口 | 向横田 | | |
| | | 医光寺前 | 匹見口 | 三星 | | |
| | 大塚線 | 医光寺前 | 益高 日赤 大塚 | 医光寺前 | 吉田地区大塚地域～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 医光寺前 | 益高前 大塚 今市 | 石見交通 本社前 | | |
| | 久城線 | 医光寺前 | 今市 | 久城 | 吉田地区久城地域～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 石見交通 本社前 | 今市 | 久城 | | |
| | | 医光寺前 | 益高前 日赤 | 久城 | | |
| | | 医光寺前 | 益高前 日赤 | 原浜団地 | | |
| | | 益田駅前 | 日赤病院 | 原浜団地 | | |
| | | 益田駅前 | 日赤病院 | 久城 | | |
| | | 医光寺前 | 今市 | 原浜団地 | | |
| | | 石見交通 本社前 | 今市 | 原浜団地 | | |
| | 土田線 | 益田駅前 | 片山 | 医師会病院 | 医師会病院～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| | | 益田駅前 | 日赤病院 | 医師会病院 | | |
| | | 石見交通 本社前 | 日赤病院 | 医師会病院 | | |
| | | 益田駅前 | 医師会病院 | 土田 | 鎌手地区～益田市中心市街地間の移動を担う。 | |
| | | 益田駅前 | 片山 | 土田 | | |
| | | 益田駅前 | 今市 | 土田 | | |
| | | 益田駅前 | 片山 医師会 土田 | 馬橋西 | | |
| | 益田駅前 | 吉田小 土田 | 馬橋西 | | | |
| | 石見空港線 | 益田駅前 | 中吉田口 | 石見空港 | 萩・石見空港～益田市中心市街地間の移動を担う。 | 交通事業者との協議により一定の運行水準を確保する。 |
| 地域内支線 | 有田・河内線 | 渡出橋 | 有田上 | 美濃地 停留所 | 各地域から路線バスへの接続を担う。 | 各地域の実状に応じた交通の見直しを行う。 |
| | 松原・河成・虫追線 | 松原 | 飯田 児童館前 | 金島医院前 | | |
| | 梅月・左ヶ山・多田線 | 西益田 小学校前 | 奥梅月 | 石見交通 本社前 | | |
| | 栃山・岩倉線 | 安床上 | 高畑上 | 石見交通 本社前 | | |
| | | 伏谷 | 医光寺前 | 石見交通 本社前 | | |
| | 滑線 | 滑 | 酒井医院前 | 戸田小浜駅前 | | |
| | 喜阿弥・南田線 | 喜阿弥中 | 五反田 | ゆめタウン前 | | |
| | 千振・種線 | 岩崎 | 千振 | 種公民館前 | | |
| | 山折・津田線 | 山折 | 大草下 | 井の迫 | | |
| | 桂ヶ平・黒周線 | 桂ヶ平 | 原 | 中西小学校前 | | |
| | 三谷・久原線 | 三谷 集会所 | 観月 東仙道 | 久保坂 | | |
| 中倉 会館前 | | 人元木 大田又 | ふれあい ホールみと前 | | | |
| 丸茂線 | 樽沢橋 | 田原 | ふれあい ホールみと前 | | | |

| 位置 付け | 系統名 | 運行系統 | | | 役割 | 確保・維持策 |
|----------|------------|------------|--------|-------------------|--|----------------------|
| | | 起点 | 経由地 | 終点 | | |
| 地域内支線 | 笹倉・朝倉線 | 芝湊 | 朝倉上東仙道 | 久保坂 | 各地域から路線バスへの接続を担う。 | 各地域の実状に応じた交通の見直しを行う。 |
| | 生角・蛇ノ久保線 | 蛇ノ久保 | 生角久保坂 | 東仙道 | | |
| | 大神楽・葛籠線 | 後湊 | 金谷集会所前 | ふれあいホールみと前 | | |
| | 真砂線 | 東長沢 | 波田久々茂中 | 石見交通本社前 | | |
| | 羽原・中垣内線 | 羽原 | 平原公民館前 | 中西小学校前 | | |
| | 二条・後湊線 | 中の谷 | 上ヶ山上 | 大境・県立養護学校前 | | |
| | 二条地区内線 | 二条地区内 | | | | |
| | 山折・乙子線 | 山折上 | 明顯寺前 | 石見交通本社前 | | |
| | 金山・宇治・津田線 | 金山 | 鎌手駅前 | 久城団地前 | | |
| | 種線 | 種上 | 東陽中赤雁 | 石見交通本社前 | | |
| | | 種上 | 赤雁 | 石見交通本社前 | | |
| | | 種上 | 赤雁の里 | 石見交通本社前 | | |
| | | 種上 | 医師会赤雁 | 石見交通本社前 | | |
| | 石谷線 | 匹見峡温泉 | 内石 | 中村 | 各地域から匹見地区中心地への移動を担う。 | 各地域の実状に応じた交通の見直しを行う。 |
| | 道川線 | 出合原 | 下道川 | 匹見峡温泉 | | |
| | 矢尾線 | 矢尾上 | 落合 | 匹見峡温泉 | | |
| | 三葛・小原線 | 三葛 | 七村口 | 匹見峡温泉 | | |
| 小原線 | 七村口 | 分庁舎前 | 匹見峡温泉 | | | |
| 匹見線 | 大境・県立養護学校前 | 匹見口 匹見上 | 匹見峡温泉 | 益田市～旧匹見町の広域移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、各地域の実状に応じた交通の見直しを行う。 | |
| 美都線 | 石見交通本社前 | 東仙道 | 板井川 | 益田市～旧美都町の広域移動を担う。 | 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。また、各地域の実状に応じた交通の見直しを行う。 | |

※ のセルは国庫補助対象系統



(益田市内の国庫補助対象系統路線)

2. 運行系統の概要

市内を運行する公共交通の事業及び実施主体の概要は、以下のとおりである。

| 系統名 | 運行系統 | | | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|-------|---------|---------------------|---------------|--------|------|---------|---------|
| | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | |
| 広益線 | 石見交通本社前 | 中国自動車道 | 広島駅新幹線口 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | 幹線補助 |
| 新広益線 | 益田駅前 | 戸河内IC | 広島駅新幹線口 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | 幹線補助 |
| 二条線 | 医光寺前 | 美濃地 | 小島 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 美濃地 | 小島 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 小浜江崎線 | 医光寺前 | 日赤病院 田万川温泉 | 江崎港 (須佐駅前) | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | 幹線補助 |
| | 益田駅前 | 持石海岸 | 須佐駅前 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 蟠竜湖線 | 医光寺前 | 高津 | 持石海岸 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 高津 | 松ヶ丘病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 石見交通本社前 | 高津 | 松ヶ丘病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 益高前 高津 | 松ヶ丘病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 高津 | 松ヶ丘病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 中吉田口 | 松ヶ丘病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 益高前 高津 | 持石海岸 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 津和野線 | 医光寺前 | 日原 | 津和野温泉 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | 幹線補助 |
| 横田線 | 医光寺前 | 匹見口 | 向横田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 明見団地 | 向横田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 向横田 | ファクトリーパーク | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 明見団地 | 向横田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 明見団地 | ファクトリーパーク | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 匹見口 | ファクトリーパーク | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 益高前 匹見口 | 向横田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 匹見口 | 三星 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 大塚線 | 医光寺前 | 益高 日赤 大塚 | 医光寺前 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 益高前 大塚 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 久城線 | 医光寺前 | 今市 | 久城 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 石見交通本社前 | 今市 | 久城 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 益高前 日赤 | 久城 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 益高前 日赤 | 原浜団地 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 日赤病院 | 久城 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 日赤病院 | 原浜団地 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 医光寺前 | 今市 | 原浜団地 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 石見交通本社前 | 今市 | 原浜団地 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 浜田益田線 | 石見交通本社前 | 三隅 日赤病院 医師会病院 | 浜田駅前 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | 幹線補助 |
| | 石見交通本社前 | 今市 | 三隅 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 益高前 片山 | 三隅 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |

| 系統名 | 運行系統 | | | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|------------|-------------|-----------------|----------------|--------|-------|--------------------|---------|
| | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | |
| 土田線 | 益田駅前 | 片山 | 医師会病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 日赤病院 | 医師会病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 石見交通本社前 | 日赤病院 | 医師会病院 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 医師会病院 | 土田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 片山 | 土田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 今市 | 土田 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 片山 医師会 土田 | 馬橋西 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| | 益田駅前 | 吉田小 土田 | 馬橋西 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 石見空港線 | 益田駅前 | 中吉田口 | 石見空港 | 4条乗合 | 路線定期 | 石見交通(株) | なし |
| 有田・河内線 | 渡出橋 | 有田上 | 美濃地停留所 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (日本交通(株)) | なし |
| 松原・河成・虫追線 | 松原 | 飯田 児童館前 | 金島医院前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| 梅月・左ヶ山・多田線 | 西益田 小学校前 | 奥梅月 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (日本交通(株)) | なし |
| 栃山・岩倉線 | 安床上 | 高畑上 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| | 安床上 | 高畑上 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| | 伏谷 | 医光寺前 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| 滑線 | 滑 | 酒井医院前 | 戸田小浜駅前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (日本交通(株)) | なし |
| 喜阿弥・南田線 | 喜阿弥中 | 五反田 | ゆめタウン前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 千振・種線 | 岩崎 | 千振 | 種公民館前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| 山折・津田線 | 山折 | 大草下 | 井の迫 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| 桂ヶ平・黒周線 | 桂ヶ平 | 原 | 中西小学校前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 三谷・久原線 | 三谷 集会所 | 観月 東仙道 | 久保坂 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| | 中倉 会館前 | 人元木 大田又 | ふれあい ホールみと前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 丸茂線 | 樽沢橋 | 田原 | ふれあい ホールみと前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 笹倉・朝倉線 | 芝益 | 朝倉上 東仙道 | 久保坂 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 生角・蛇ノ久保線 | 蛇ノ久保 | 生角 久保坂 | 東仙道 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 大神楽・葛籠線 | 後益 | 金谷 集会所前 | ふれあい ホールみと前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 真砂線 | 東長沢 | 波田 久々茂中 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (日本交通(株)) | なし |
| 羽原・中垣内線 | 羽原 | 平原 公民館前 | 中西小学校前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| 二条・後益線 | 中の谷 | 上ヶ山上 | 大境・県立 養護学校前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 二条地区内線 | 二条地区内 | | | 4条乗合 | 区域 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 山折・乙子線 | 山折上 | 明顕寺前 | 石見交通本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 金山・宇治・津田線 | 金山 | 鎌手駅前 | 久城団地前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | なし |
| 石谷線 | 匹見峡温泉 | 内石 | 中村 | 7・9条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (匹見タクシー) | なし |
| 道川線 | 出合原 | 下道川 | 匹見峡温泉 | 7・9条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (匹見タクシー) | なし |
| 矢尾線 | 矢尾上 | 落合 | 匹見峡温泉 | 7・9条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (匹見タクシー) | なし |

| 系統名 | 運行系統 | | | 事業許可 区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業 の活用 |
|------------|----------------|------------|-------------|------------|-------|--------------------|-------------|
| | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | |
| 三葛・ 小原線 | 三葛 | 七村口 | 匹見峡温泉 | 79条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (匹見タクシー) | なし |
| 匹見線 | 大境・県立 養護学校前 | 匹見口 匹見上 | 匹見峡温泉 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | フィーダ ー補助 |
| | 大境・県立 養護学校前 | 匹見口 匹見上 | 匹見峡温泉 | 4条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (益田タクシー(株)) | フィーダ ー補助 |
| 種線 | 種上 | 東陽中 赤雁 | 石見交通 本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| | 種上 | 赤雁 | 石見交通 本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| | 種上 | 赤雁の里 | 石見交通 本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| | 種上 | 医師会 赤雁 | 石見交通 本社前 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (第一交通(株)) | なし |
| 美都線 | 石見交通 本社前 | 東仙道 | 板井川 | 4条乗合 | 路線定期 | 益田市 (日本交通(株)) | フィーダ ー補助 |
| | 石見交通 本社前 | 東仙道 | 板井川 | 4条乗合 | 路線不定期 | 益田市 (日本交通(株)) | フィーダ ー補助 |

第4章

基本方針

基本目標

目標達成に向けた施策

基本方針・基本目標・目標達成に向けた施策

1. 基本方針

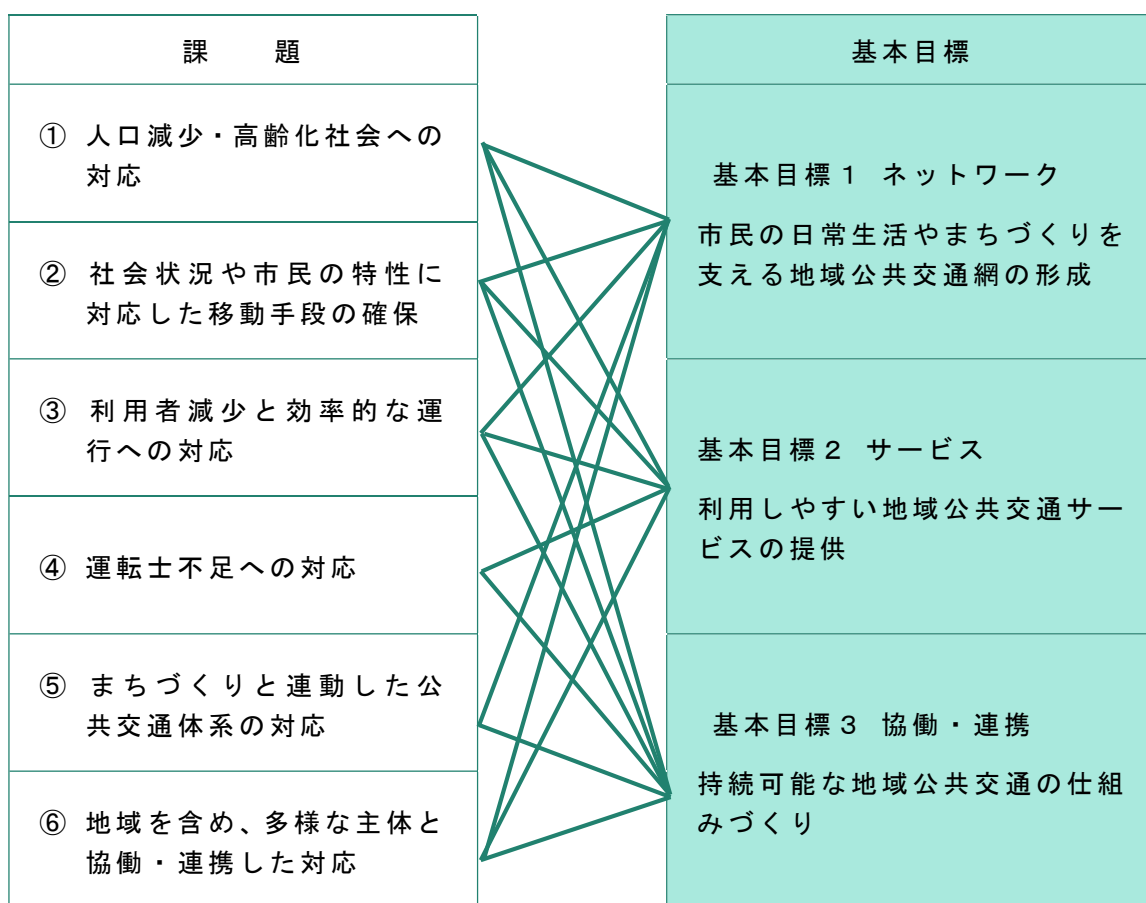
既存の公共交通機関を中心とした持続可能な地域間の交通ネットワークの構築を目指しながら、地域の実情に合わせた交通手段の見直しを行い、市民、利用者、事業者、行政が一体となって移動手段の確保に努めます。

人と人がつながり支え合い

まちの公共交通を守り育む

2. 基本目標

第2章において現状を分析し、本市が抱える6項目にわたる課題を解決するために、3つの基本目標を掲げ、具体的な施策に結び付けていきます。



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

市民の日常生活を支える移動手段として、地域生活拠点や中心市街地までのアクセスを確保するため、各公共交通サービスと福祉交通施策と役割分担を図りながら、利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークへの再編を目指します。

本目標に関連ある益田市版 SDGs



心身の健康と安心できる生活をみんなに

生涯を通じて心身ともに健康で、子どもから高齢者まで安心して生活できるまち



「このまちで働きたい」をかなえよう

地域を支える産業が安定して生まれ、「このまちで働きたい」をかなえるまち



魅力ある地域のくらしをいつまで

地域の魅力を活かし、安心して住み続けられるまち

基本目標2 サービス

利用しやすい地域公共交通サービスの提供

地域の実情・特性に応じた移送サービスなどの交通支援や各種制度、本市の輸送資源の活用を検証・検討するほか、市民だけではなく、市外利用者にとっても分かりやすい公共交通に関する情報発信を充実させ、利用しやすい地域公共交通の環境の整備を図ります。また、持続可能な地域公共交通を維持するには、適切な支援が必要であり、サービス水準の向上と財政負担のバランスを図りながら対応します。

本目標に関連ある益田市版 SDGs



「このまちで働きたい」をかなえよう

地域を支える産業が安定して生まれ、「このまちで働きたい」をかなえるまち



魅力ある地域のくらしをいつまで

地域の魅力を活かし、安心して住み続けられるまち

基本目標3 協働・連携

持続可能な地域公共交通の仕組みづくり

地域の実情に即した持続可能な公共交通を維持・確保するためには、行政、交通事業者だけではなく、市民も「公共交通を創り・守り・育てる」という意識を持ち参画していくことが重要です。多様な主体が連携して、地域公共交通への理解と関心を深める取組を進めながら、持続可能な地域公共交通の仕組みづくりを目指します。

本目標に関連ある益田市版 SDGs



子どもも大人も一緒に成長しよう

地域の中で子どもたちの「生きる力」を育み、大人も一緒に成長できるまち



資源ロスの少ないまちに

限りある資源を有効に活用した、ロスの少ないまち



公平・公正と安心・安全をみんなに

公平・公正で開かれた行政運営のもと、誰もが安心・安全を感じられるまち



協働で目標や課題に取り組もう

市民みんなの協働により、あらゆる目標や課題に取り組むまち






3. 目標達成に向けた施策

基本目標を達成するために、以下に示す施策を実施します。また、各施策の内容、実施主体、実施時期などについては、次頁以降に示します。

| 基本目標 | 目標達成に向けた施策 |
|--|--------------------------|
| 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 | ① 本市と近隣自治体を結ぶ広域間の公共交通の維持 |
| | ② 市内の地区間を結ぶ地域間の公共交通の維持 |
| | ③ 地区内を運行する地域内の公共交通の維持 |
| | ④ 公共交通を活用した観光ルートの構築 |
| 基本目標 2 サービス 利用しやすい地域公共交通サービスの提供 | ⑤ 移動手段に応じた利用者に対する支援 |
| | ⑥ 移動手段確保に向けた取組 |
| | ⑦ 分かりやすい情報提供 |
| 基本目標 3 協働・連携 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり | ⑧ モビリティ・マネジメントの実施 |
| | ⑨ 地域・住民と連携した公共交通利用への意識啓発 |
| | ⑩ 運転士不足の解消に向けた担い手の確保 |

基本目標 1 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

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

| | | | | | |
|--------------|---|---|---|---|---|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| |  |  |  |  |  |
| | 継続した見直し | 継続した見直し | 継続した見直し | 継続した見直し | 継続した見直し |

1. 広域な都市間移動手段の確保・維持

市町を跨ぐ路線は、益田市と隣接する市町を結ぶ幹線として、市外への通学・通勤手段として重要な役割を担っています。

このことから、市外への移動ニーズに対応するため、国、県、近隣市町と連携し、鉄道並びに路線バスの維持・存続に努めます。

路線バスの幹線は、市内外の拠点を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担い、地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業）により運行を確保・維持する必要があります。今後も補助制度を活用し、路線の維持・確保に努めます。

それにあわせて、市内路線バスや乗合タクシー等の生活交通の維持・確保に努めます。

また、萩・石見空港と本市の中心地を結ぶ路線バス、近隣市町へは乗合タクシーをそれぞれ運行することで、空港利用者の利便性を高めるよう努めます。

鉄道については、島根県鉄道整備連絡調整協議会、山口線利用促進協議会、山陰本線利用促進協議会等を通じて利用促進を図り、維持・存続に努めます。

【国庫補助】地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

補助対象事業者：石見交通株式会社

補助対象系統：下記の路線において、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金要綱に定める要件に適合する系統。

（広益線、新広益線、津和野線、浜田益田線、小浜江崎線）

2. 乗継・待合環境の改善検討

広域間・地域間・地域内の公共交通が接続し、人々がスムーズに移動できるように、交通事業者と市が連携を図りながら、運行ルートの見直し等を検討するとともに、それぞれのダイヤ改正の情報については、複数の交通機関間で情報を共有し、乗り継ぎの利便性の向上に努めます。

また、来訪者にとっても利用しやすい地域公共交通サービスとするため、乗継情報等について市公式ウェブサイト等を活用し、広く周知をしていきます。

3. 地域・住民と連携した利用促進

市民が公共交通について、「自ら利用し、乗って残すもの」という意識醸成かつ利用促進につながるよう、意見交換会や様々なイベントでの交通関係ブースの出展などを市民・交通事業者・行政等が連携して実施します。

【具体例】

- 公共交通の乗り方教室、公共交通をテーマとしたワークショップの開催など
- ノーマイカー運動への参加の呼びかけ

基本目標 1 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

事業② 市内の地区間を結ぶ地域間の公共交通の維持

| | | | | | |
|--------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| |→ 継続した見直し |→ 継続した見直し |→ 継続した見直し |→ 継続した見直し |→ 継続した見直し |

1. 利用者ニーズに対応した路線バス及び乗合タクシーの充実

市内の地区間を結ぶ路線バスは、利用者が減少し、交通事業者の経営を安定させるために公的な財政支援は必要とされていますが、その補助金額は増大しているほか、乗合タクシーの運行に関しても、市負担額は増大しています。しかし、移動手段のひとつとして公共交通が担う役割は大きく、その充実を求める声は高まっていることから、鉄道や幹線バスなど主要な幹線交通との円滑な接続を図り、地域住民の日常的な移動を確保するため、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業）を活用しながら、持続可能な地域公共交通路線の維持・確保に努めます。また、利用者の生活を支えるには利用しやすいダイヤ構成やルートであることが重要であることから、各地区の実情を踏まえ、関係者と見直しなどの検討を進めます。

2. 【再掲】乗継・待合環境の改善検討

広域間・地域間・地域内の公共交通が接続し、人々がスムーズに移動できるように、交通事業者と市が連携を図りながら、運行ルートの見直し等を検討するとともに、それぞれのダイヤ改正の情報については、複数の交通機関間で情報を共有し、乗り継ぎの利便性の向上に努めます。

3. 【再掲】地域・住民と連携した利用促進

市民が公共交通について、「自ら利用し、乗って残すもの」という意識醸成かつ利用促進につながるよう、意見交換会や様々なイベントでの交通関係ブースの出展などを市民・交通事業者・行政等が連携して実施します。

【具体例】

- 公共交通の乗り方教室、公共交通をテーマとしたワークショップの開催など
- ノーマイカー運動への参加の呼びかけ

【国庫補助】地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金






補助対象事業者：益田市

補助対象系統：下記の路線において、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金要綱に定める要件に適合する系統。

(乗合タクシー美都線、匹見線)

基本目標 1 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

事業③ 地区内を運行する地域内の公共交通の維持

| | | | | | |
|--------------|--|--|--|--|--|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| |  継続した見直し |  継続した見直し |  継続した見直し |  継続した見直し |  継続した見直し |

1. 地区内交通の見直し

本市では、公共交通の核として位置する鉄道や路線バスに接続し、様々な施設までの移動など、その移動の目的を達成することを補完する役割を担う交通手段として、生活バス、過疎バス、乗合タクシーを運行しています。

市内の公共交通体系全体が、市民にとって利用しやすいものであるよう、継続的に、市民と交通事業者及び行政等で協議、調整を図り、必要に応じてルートや便数、ダイヤ等を見直し、利便性の向上に努めます。

また、現在構成している公共交通体系では、移動手段の確保が困難な地域においては、その地域内での運行が可能な旅客運送サービスの活用も視野に入れ、有効な公共交通体系を検討します。

○地域交通の検討プロセス

まずは道路運送法の許可を受けた既存の交通事業者の活用を検討し、その上で、事業者による輸送サービスの提供が困難と判断した場合には、適切な役割分担のもとに、様々な移送手段を検討し確保することが重要です。



○益田駅から公民館までの距離が約 15km 以上離れている地区

匹見上地区、匹見下地区、道川地区、都茂地区、二川地区、真砂地区、二条地区、美濃地区においては、益田駅から各公民館まで約 15km 以上離れています。また、既存の公共交通・コミュニティバス等の利用者数が著しく減少しており、交通事業者の確保が難しい地域となっています。

| | |
|-------|---|
| 匹見上地区 | 路線バス(匹見線)、過疎バス |
| 道川地区 | 高速バス(新広益線)、過疎バス、福祉バス |
| 匹見下地区 | 路線バス(匹見線)、過疎バス |
| 二川地区 | 路線バス(都茂線)、高速バス(新広益線)、過疎バス |
| 都茂地区 | 路線バス(都茂線)、高速バス(新広益線)、 乗合タクシー(三谷・久原線/丸茂線/大神楽・葛籠線) |
| 真砂地区 | 乗合タクシー(真砂線) |
| 二条地区 | 路線バス(二条線)、生活バス(二条・後溢線)、 乗合タクシー(桂ヶ平・黒周線) |
| 美濃地区 | 路線バス(二条線)、乗合タクシー(有田・河内線) |



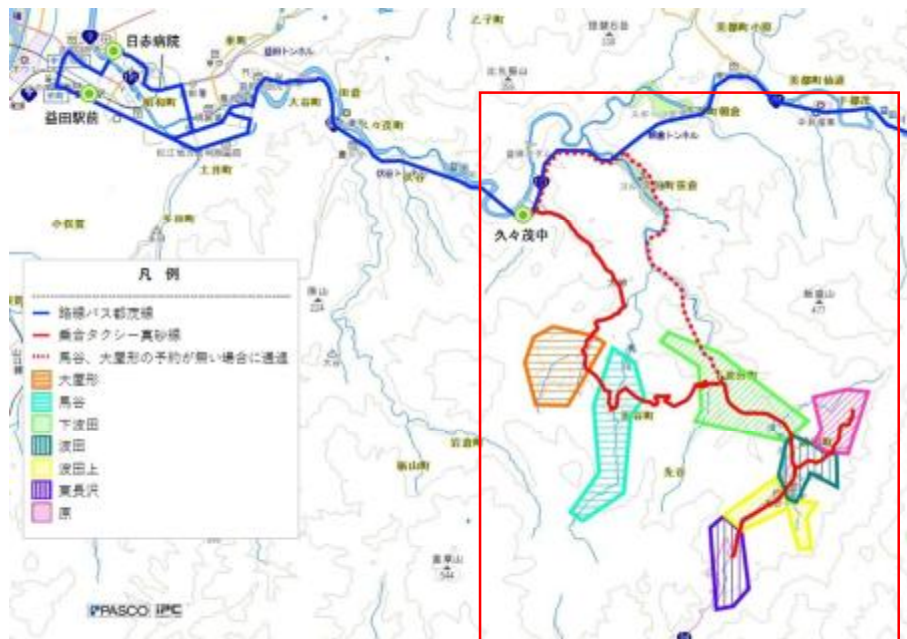
(益田市公共交通マップ 真砂・美都・匹見地区)



(益田市公共交通マップ 二条・美濃地区)

【参考】真砂地区乗合タクシー実証事業(令和2年度～令和3年度)

路線バス(真砂線)廃止に伴い交通空白地域となった真砂地区において、地区の実情等を考慮し、生活交通体系を維持するために、国道191号線を通る都茂線(路線バス)との乗り継ぎを確保して、予約型乗合タクシーの実証運行を令和2年10月1日から期間限定で実施しました。



2.【再掲】乗継・待合環境の改善検討

広域間・地域間・地域内の公共交通が接続し、人々がスムーズに移動できるように、交通事業者と市が連携を図りながら、運行ルートの見直し等を検討するとともに、それぞれのダイヤ改正の情報については、複数の交通機関間で情報を共有し、乗り継ぎの利便性の向上に努めます。

3.【再掲】地域・住民と連携した利用促進

市民が公共交通について、「自ら利用し、乗って残すもの」という意識醸成かつ利用促進につながるよう、意見交換会や様々なイベントでの交通関係ブースの出展などを市民・交通事業者・行政等が連携して実施します。

【具体例】

- 公共交通の乗り方教室、公共交通をテーマとしたワークショップの開催など
- ノーマイカー運動への参加の呼びかけ

4. 益田市自転車活用推進計画との連携

益田市自転車活用推進計画では、市民へ自転車利用促進の意識啓発を行い、自家用車からの転換を図ることにより、快適な「まち」の形成を目指しており、「公共駐輪場施設の利便性の向上」を具体的な施策として掲げています。本計画においても、同様の方針とし、具体的施策の推進を図ります。

○益田市自転車活用推進計画

(2) 公共駐輪場施設の利便性の向上

③ 公共駐輪場施設の拡充と利用方法の周知、利用環境の向上

- 駅前の市営駐輪場について、位置、利用方法、利用料金等の適切な案内誘導や、現地でのわかりやすい表示による利用情報の提供を行うとともに、市民が使いやすい駐輪場となるように利用環境の拡充を検討します。
- 屋根が無いなどの駐輪機能が不十分な行政施設の駐輪場については、利用状況や利用者の意見を踏まえ、対策が必要とされる箇所の検討を行います。



| 新規事業 | 主な事業・内容 | 実施期間 | 連携先 | | | |
|------|--|------|-------|-------|------|----|
| | | | 道路管理者 | 交通管理者 | 団体企業 | 市民 |
| | 市営駐輪場の適切な案内誘導、わかりやすい利用情報の周知、利便性の向上による利用環境の充実 | 長期 | | | | ○ |
| ◎ | 機能が不十分な行政施設の駐輪場の対策の検討 | 長期 | | | | ○ |

(益田市自転車活用推進計画 第5章自転車によるまちづくりの施策)

基本目標 1 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

事業④ 公共交通を活用した観光ルート構築

| | | | | | |
|--------------|--------------------|-------|-----|-----|-----|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | 調査・検討 | 調査・検討 | 実施 | 実施 | 実施 |

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

市内の観光地へのアクセスについては、観光スポット等への移動手段を確保するため、路線バスやタクシーを活用した観光ルートの広報強化を検討します。

また、観光分野の関係者と連携し、観光拠点を移動手段とセットで案内することで、単独での行動やレンタサイクルへの活用へと発展させ、「まち乗り」や「まち歩き」の実現を目指します。

○益田市観光協会ホームページ



(左側：雪舟人麿ライン(路線バス)、右側：観光タクシー)

○益田市自動車活用推進計画

(6) レンタサイクルによるまち乗りの推進

重点施策

⑨ 市民や来訪者の手軽な交通手段としてレンタサイクルのPR・利便性の向上

- (一社)益田市観光協会等のレンタサイクル事業のPRを強化します。また、独自でレンタサイクルを提供する宿泊施設事業者等の関係事業者と連携したレンタサイクルのPR、利便性の向上について検討します。

| 新規事業 | 主な事業・内容 | 実施期間 | 連携先 | | | |
|------|---------------------|------|-------|-------|------|----|
| | | | 道路管理者 | 交通管理者 | 団体企業 | 市民 |
| | レンタサイクルのPR及び、利便性の向上 | 長期 | | | ○ | ○ |

(益田市自転車活用推進計画 第5章自転車によるまちづくりの施策)

基本目標 2 利用しやすい地域公共交通サービスの提供

事業⑤ 移動手段に応じた利用者に対する支援

| | | | | | |
|--------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 |

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

自動車運転免許証の自主返納者には、申請により、警察署から「運転経歴証明書」が交付されます。交通事業者によっては、この運転経歴証明書を乗降時に提示することで、運賃の一部を割り引くサービスを実施しています。

交通事業者や警察署と連携し、自動車運転免許証の自主返納者への支援措置について、市の公式ウェブサイトや市広報、「公共交通マップ」で情報を発信し、路線バスやタクシー等の公共交通利用のきっかけとします。

○市内交通事業者による自動車運転免許証の返納者への支援内容

| 交通事業者 | 内容 |
|-----------------|---|
| 路線バス 石見交通(株) | 石見交通ローカル路線全線運賃半額(大阪線、広島線を除く) 対象：バス降車時に運転経歴証明書を提示された65歳以上の方 |
| タクシー 第一交通(株) | タクシー料金1割引 対象：タクシー降車時に運転経歴証明書を提示された65歳以上の方 |

2. 利用しやすい車両の導入

年齢や障がいの有無にかかわらず、誰もが安心して公共交通を利用できるよう、利用者が乗り降りしやすい車両が既に導入されています。路線バスでは、低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス)、タクシーでは、UD タクシー(ユニバーサルデザインタクシー)がそれに該当します。

今後も、国の補助制度等を活用し、誰でも利用しやすい車両の導入に向け、情報を収集し交通事業者とも共有を図ります。

3. 利用者への支援

本市は、移動が困難な高齢者及び障がい者の方の移動支援として、利用助成制度を実施しており、引き続き、タクシー事業者と連携して、地域公共交通の運賃補助等の支援を継続することで、利用者に対する経済的な負担軽減に努めます。

①益田市身体障がい者等福祉タクシー利用料金助成事業

| | |
|---------|--|
| 内 容 | 市内在住の在宅者で、下記のいずれかに該当する方を対象に、タクシー利用料金の一部を助成する制度で、「500円/枚」のタクシー券を1人年間12枚交付する。ただし、視覚障がい1級または2級の方は年間24枚交付する。 |
| 対 象 条 件 | ①身体障害者手帳の交付を受けた方で、下記の障がいがある方 ・下肢障がい、体幹障がい、視覚障がいの1、2級の方 ・上肢障がいの1、2級で上記の障がい3級以下が重複してある方 ②特別障害者手当受給者 |
| 窓 口 | 益田市 障がい者福祉課、福祉環境部美都分室・匹見分室 |

②益田市匹見福祉タクシー利用券交付事業

| | |
|---------|---|
| 内 容 | 匹見地域内に住所を有し、下記のいずれかに該当する方を対象に、集落から匹見分庁舎及び匹見下・道川公民館までのタクシー利用料金の一部を助成する制度で、年48回利用できるタクシー券を交付する。概ね3/4の額を助成し、利用者負担額は400～1400円とする。 |
| 対 象 条 件 | ①70歳以上の方 ②身体障害者手帳1級または2級の方 ③歩行困難であると市長が認めた方 ④その他市長が認めた者 |
| 窓 口 | 益田市 高齢者福祉課、福祉環境部匹見分室 |

③生活バス・過疎バス・乗合タクシー減免制度

| | |
|---------|--|
| 内 容 | 生活バス・過疎バス・乗合タクシーの利用時に、市の減免申請の決定をしたものに対して、運賃が半額になる運賃の減免を行う。 |
| 対 象 条 件 | 身体障害者手帳、療育手帳、戦傷病者手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けているもの。 |
| 窓 口 | 益田市 連携のまちづくり推進課、政策企画局美都分室・匹見分室 |

④人工透析患者通院交通費助成

| | |
|---------|---|
| 内 容 | 市内に住所を有し、下記のいずれかに該当する方を対象に、益田地区・吉田地区・高津地区内の方は基準額(80円)×通院日数、その他の旧益田市内の地区の方は往復バス運賃1/4×通院日数、美都地域・匹見地域の方は往復バス運賃1/2×通院日数の額を補助する。 |
| 対 象 条 件 | 身体障害者手帳じん臓機能障がい1級で、通院して血液透析を行う方 |
| 窓 口 | 益田市 障がい者福祉課、福祉環境部美都分室・匹見分室 |

4. タクシーのサービス充実・利用促進

一部のタクシー事業者では、妊婦サポート、お墓参りサポート、医療機関での診察順番の受付代行などのサービスを提供し、利用促進を図っています。

| 交通事業者 | 主なサービス内容 |
|-----------|---|
| 益田タクシー(株) | <ul style="list-style-type: none"> ○まごの手タクシー(用事の代行サービス) <ul style="list-style-type: none"> ・買い物などの代行 ・高齢者一人暮らしの安全確認 ・医療機関での診察順番の受付代行等 ○こっころカード※提示で1割引 |
| 第一交通(株) | <ul style="list-style-type: none"> ・お墓参りサポートタクシー ・ママサポートタクシー(妊婦・子育て中のお母さん) ・医療機関での診察順番の受付代行等 |

※こっころカードとは、「しまね子育てパスポート COCCOLO」のことで、協賛店舗などにおいて提示することで、協賛店舗がそれぞれ設定したサービスを受けることができます。

基本目標 2 利用しやすい地域公共交通サービスの提供

事業⑥ 移動手段確保に向けた取組

| | | | | | |
|--------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 |

1. 様々な移送サービスの活用についての研究

過疎化が進み、公共交通の利用者数が極端に少ない地域や、山間部など交通事業者による対応が難しい地域については、地域の実情・特性に応じた移送サービスの活用に関し、その有効性などの研究を進めます。

○地域主導による移送サービス例

本市では、2つの地区において、地域住民が主体となり、利用者が輸送に係る実費相当分を負担する移送サービスを実施しています。

| 地区名 | 実施団体 | 内 容 |
|------|------------------|--|
| 二川地区 | 二川自治会 | 柚子り愛号 対象者 二川自治会員 運行区域 二川地区内 事前予約必要 |
| 都茂地区 | 地域自治組織 ささえ愛都茂 | ささえ愛号 対象者 都茂地区に居住する住民 運行区域 都茂地区内 事前予約必要 |

○スクールバス活用の検討

本市では、児童・生徒の通学支援を目的としたスクールバスを複数地区で運行しています。

住民の新たな移動手段としてスクールバス車両を有効活用する場合には、公共交通との役割分担や、学校行事等に支障がないように配慮しつつ、教育委員会などと調整を図りながら検討する必要があります。

2. 介護保険制度における移動支援（訪問型サービスD）

本市では、介護予防・日常生活支援総合事業の対象者（要支援1、要支援2、基本チェックリスト該当者）に対し、訪問型サービスDとして、通院前後の付き添い支援や、介護予防を目的とした通いの場への送迎を実施する団体に、費用の一部を補助しており、引き続き、訪問型サービスDを実施する団体の支援を通じて、高齢者の移動手段の確保に努めます。

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

道路運送法上の許可・登録を受けない輸送については、同法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が講じられていることの確認がありません。

地域が輸送手段を検討する際、具体的な運送内容と法令や通達との関係がわからないことが多いことから、導入に関する注意点などが記載されたパンフレットの作成を進めます。

基本目標 2 利用しやすい地域公共交通サービスの提供

事業⑦ 分かりやすい情報提供

| | | | | | |
|--------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 |

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

公共交通マップや乗合タクシー運行カレンダー、過疎バス時刻表を市の公式ウェブサイトで公開するとともに、必要とされる方へ配布を行い、広く周知をしています。



(益田市公共交通マップ)

2. 経路探索サイトとの連携

乗継の利便性等の改善に向けた情報発信の一環として、経路探索サイトに生活バスの運行データを提供しており、今後も連携を継続します。

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

○WESTER

「WESTER」は、JR西日本が提供するスマートフォン向けMaaSアプリです。鉄道情報提供機能や経路検索機能など、さまざまなサービスを提供し、移動生活をサポートします。

※MaaS(マース)とは、「Mobility as a Service」の略で、「あらゆる交通手段を統合し、ワンストップで予約・決済・利用できるようにする概念」を指します。



基本目標 3 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり

事業⑧ モビリティ・マネジメントの実施

| | | | | | |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 |

1. モビリティ・マネジメントの実施

公共交通等を適切に利用することは、自然環境を守りつつ、社会参加を継続することができ、社会・環境・経済・人を好循環させる益田市版 SDGs の基本にある理念に近いものがあります。

本市では、この交通課題について、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策である「モビリティ・マネジメント」を継続的に実施します。

【具体例】

- 公共交通の乗り方教室
- 公共交通をテーマとしたワークショップの開催
- ノーマイカー運動への参加の呼びかけ

○モビリティ・マネジメントについて

モビリティ・マネジメントは、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適切に(=かしこく)利用する状態へと、自発的な転換を促していくなど、コミュニケーションを中心とした交通政策を展開する一連の取組です。

基本目標 3 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり

事業⑨ 地域・住民と連携した公共交通利用への意識啓発

| | | | | | |
|--------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者、関係団体、地域住民 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 |

1. 地域公共交通に関する意見交換の場の創出

市民などを対象とした、ワークショップや地域住民との意見交換の場を継続的に創出し、公共交通に関する周知や機運醸成を図り、出てきた意見などを取組に反映できる仕組みづくりを構築します。

2. 【再掲】地域・住民と連携した利用促進

市民が公共交通について、「自ら利用し、乗って残すもの」という意識醸成かつ利用促進につながるよう、意見交換会や様々なイベントでの交通関係ブースの出展などを市民・交通事業者・行政等が連携して実施します。

【具体例】

- 公共交通の乗り方教室、公共交通をテーマとしたワークショップの開催など
- ノーマイカー運動への参加の呼びかけ

基本目標 3 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり

事業⑩ 運転士不足の解消に向けた担い手の確保

| | | | | | |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施主体 | 行政、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 (年度) | R 4 | R 5 | R 6 | R 7 | R 8 |
| | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 | → 実現可能な取組から着手 |

1. 運転士の人材確保に向けた施策の検討

路線バスやタクシーの運転士の高齢化に加え、運転士不足が指摘されており、将来の公共交通の担い手を確保していくことは喫緊の課題です。そのため、運転士の確保については、交通事業者、国、県と連携し、人材確保に向けた広報を図るなど、多様な主体と連携していきます。

第5章

計画の評価と進行管理

計画の評価と進行管理

1. 評価指標と目標値の設定

本計画では、3つの基本目標と10事業を位置付けました。各事業の効果は、相互に関連すると想定されることから、事業ごとではなく、3つの目標に応じた評価指標を設定します。

基本目標1 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

| 指標 | 目標値 | 近況値（令和2年度） | | 備考 |
|--------------|----------|------------|----------|--|
| 市内の公共交通の利用者数 | 625,600人 | 路線バス | 618,445人 | 《参考》令和2年度の民間路線バス・高速バス・生活バス・過疎バス・乗合タクシーの年間利用者数の合計値：624,992人 |
| | | 高速バス | | |
| | | 生活バス | 4,056人 | |
| | | 過疎バス | 300人 | |
| | | 乗合タクシー | 2,191人 | |

○利用者数の集計期間

路線バス・高速バス：前年度の10月から該当年度の9月まで

生活バス・過疎バス・乗合タクシー：該当年度の4月から3月まで

また、本目標の達成度を測る数値目標として、下記のとおり、路線バス・高速バス・乗合タクシー・過疎バスそれぞれの年間輸送人員、収支率、益田市の年間負担額の3つを設定します。

(1) 路線バス・高速バス（4条路線）

| 路線名 | 年間輸送人員（人） | 収支率 | 益田市負担額（千円） |
|-------|-----------|-------|------------|
| 二条線 | 12,085 | 15.2% | 8,980 |
| 小浜江崎線 | 56,235 | 64.4% | 2,277 |
| 蟠竜湖線 | 69,127 | 30.3% | 21,814 |
| 津和野線 | 72,616 | 55.2% | 2,483 |
| 匹見線 | 47,457 | 60.3% | 7,007 |
| 横田線 | 30,072 | 21.7% | 19,799 |
| 大塚線 | 5,130 | 13.7% | 7,284 |
| 久城線 | 38,144 | 18.5% | 25,873 |
| 都茂線 | 36,541 | 44.7% | 13,484 |
| 浜田益田線 | 102,967 | 48.6% | 6,297 |
| 土田線 | 41,471 | 20.6% | 20,465 |
| 石見空港線 | 1,183 | 17.9% | 1,656 |
| 梅月線 | 21,200 | 44.8% | 2,141 |
| 真砂線 | 5,845 | 17.9% | 8,248 |
| 種線 | 7,081 | 34.7% | 5,053 |
| 広益線 | 60,939 | 65.8% | 0 |
| 新広益線 | 10,352 | 63.2% | 0 |
| 計 | 618,445 | 47.6% | 152,861 |

【目標値】

⇒年間輸送人員：619,000人

⇒収支率：47.6%

⇒負担額：152,861千円

※左表は令和2年度（令和元年10月1日～令和2年9月30日）のデータです。交通事業者からの資料をもとに算出しています。

(2) 乗合タクシー（4条乗合）※旧生活バス路線含む

| 路線名 | 年間輸送人員(人) | 収支率 | 益田市負担額(千円) |
|----------------|-----------|------|------------|
| 松原・河成 ・虫追線 | 245 | 3.7% | 474 |
| 梅月・左ヶ山 ・多田線 | 1 | 0.0% | 9 |
| 栃山・岩倉線 | 468 | 4.5% | 1,653 |
| 喜阿弥・南田線 | 490 | 5.7% | 894 |
| 滑線 | 156 | 1.3% | 1,065 |
| 千振・種線 | 16 | 2.3% | 172 |
| 有田・河内線 | 288 | 1.1% | 2,628 |
| 山折・津田線 | 93 | 8.2% | 212 |
| 桂ヶ平・黒周線 | 243 | 1.3% | 4,256 |
| 三谷・久原線 | 10 | 2.8% | 104 |
| 笹倉・朝倉線 | 0 | - | - |
| 大神楽・葛籠線 | 0 | - | - |
| 丸茂線 | 0 | - | - |
| 生角・ 蛇ノ久保線 | 0 | - | - |
| 真砂線 | 181 | - | - |
| 羽原・中垣内線 | 1,225 | 2.7% | 18,777 |
| 二条・後溢線 | 514 | | |
| 山折・乙子線 | 644 | | |
| 金山・宇治 ・津田線 | 1,673 | | |
| 計 | 6,247 | 2.6% | 30,244 |

【目標値】

⇒年間輸送人員：6,300人

⇒収支率：2.6%

⇒負担額：30,244千円

※左表の収支率・益田市負担額は令和2年度（令和元年10月1日～令和2年9月30日）のデータです。年間輸送人員のみ令和2年4月1日～令和3年3月31日のデータです。

※旧生活バス路線は路線毎の収支率・益田市負担額の集計を行っていないため、まとめて表記しています。

(3) 過疎バス（79条路線）

| 路線名 | 年間輸送人員(人) | 収支率 | 益田市負担額(千円) |
|-----|-----------|------|------------|
| 石谷線 | 225 | 0.7% | 9,295 |
| 道川線 | 54 | | |
| 矢尾線 | 0 | | |
| 三葛線 | 15 | | |
| 小原線 | 6 | | |
| 計 | 300 | 0.7% | 9,295 |

【目標値】

⇒年間輸送人員：300人

⇒収支率：0.7%

⇒負担額：9,295千円

※左表の収支率・益田市負担額は令和2年度（令和元年10月1日～令和2年9月30日）のデータです。年間輸送人員のみ令和2年4月1日～令和3年3月31日のデータです。

※過疎バス路線は路線毎の収支率・益田市負担額の集計を行っていないため、まとめて表記しています。

基本目標 2 利用しやすい地域公共交通サービスの提供

| 指標 | 目標値 | 近況値（令和2年度） | | 備考 |
|----------------------|-----|------------|-----|---|
| 公共交通の満足度 (5.0点満点) | 3.0 | 鉄道 | 2.9 | 《参考》令和2年度に実施した地域公共交通に関する市民アンケートの満足度に関する回答結果の平均値：2.9 |
| | | 路線バス | 3.0 | |
| | | 乗用タクシー | 3.2 | |
| | | 高速バス | 2.9 | |
| | | コミュニティバス | 2.6 | |

○満足度の算出方法

令和2年度に実施した地域公共交通に関する市民アンケート調査の質問「公共交通の利用状況と満足度（P.41～を参照）」の結果を基に算出。

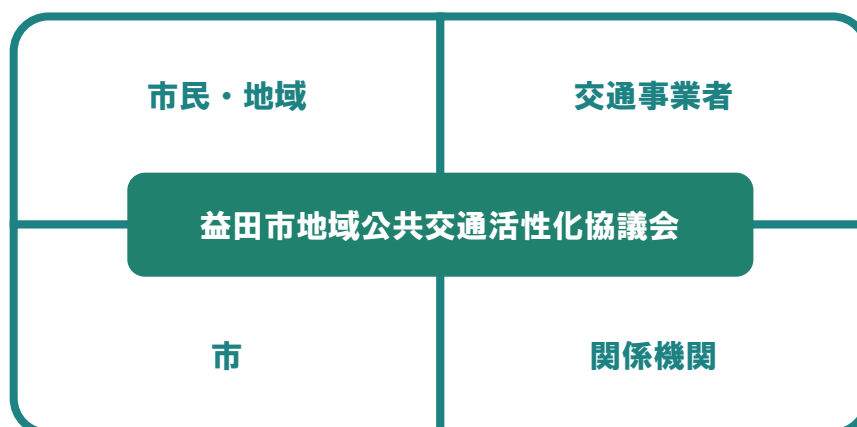
「鉄道」「路線バス」「乗用タクシー」「高速バス」「コミュニティバス」の各項目ごとに、満足=5点、やや満足=4点、普通=3点、やや不満=2点、不満=1点として、各回答を重みづけし、回答数で除した値をごとに算出し、平均する。

基本目標 3 持続可能な地域公共交通の仕組みづくり

| 指標 | 目標値 | 備考 |
|--------------------|------|---------------------------|
| モビリティ・マネジメント等の開催回数 | 4件/年 | 乗り方教室、ワークショップ、出前講座などの実施回数 |

2. 推進体制

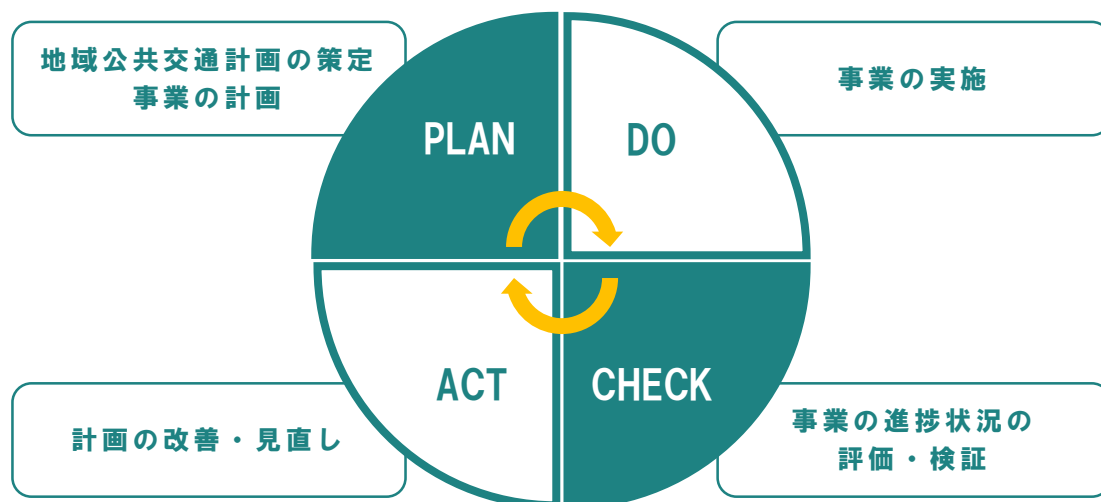
まちづくりと連動し、市民生活を支えるシステムとして確立するように本計画に位置付けている交通施策については、益田市と益田市地域公共交通活性化協議会が中心となって、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関と連携し調整を図り事業の推進に努めます。



3. 進捗管理

本計画の全体の推進については、毎年度、Plan（策定・計画）Do（実施）Check（評価・検証）Act（改善・見直し）によるPDCAサイクルの考え方に基づき、益田市地域公共交通活性化協議会において、実施状況を整理し把握するとともに、その進捗状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

また、計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直しなどにつなげます。



資料編

1. 益田市地域公共交通計画策定の経緯

本計画は、以下のような経緯を経て策定しました。

| 年 | 月日 | 内容 |
|------|--------|----------------------------|
| 令和3年 | 6月18日 | 第1回益田市地域公共交通活性化協議会開催（書面審議） |
| | 7月21日 | 第1回益田市地域公共交通計画推進委員会開催 |
| | 8月24日 | 第2回益田市地域公共交通活性化協議会開催 |
| | 10月25日 | 第2回益田市地域公共交通計画推進委員会開催 |
| | 11月25日 | 第3回益田市地域公共交通活性化協議会開催 |
| | 12月24日 | 第3回益田市地域公共交通計画推進委員会開催 |
| 令和4年 | 3月29日 | 第4回益田市地域公共交通活性化協議会開催 |
| | 5月18日 | 第1回益田市地域公共交通活性化協議会開催（書面審議） |
| | 5月24日 | 第1回益田市地域公共交通計画推進委員会開催 |
| | 8月26日 | 第2回益田市地域公共交通活性化協議会開催 |

2. 益田市地域公共交通活性化協議会設置要綱

(目的)

第1条 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。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、法第5条1項に規定する地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うため、益田市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 地域公共交通計画の実施に関する協議
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施の検証に関する協議
- (4) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施状況に係る報告
- (5) 前各号に掲げるもののほか、法第2条第1号に規定する地域公共交通に関し必要な協議として協議会が認めるもの。

(協議会の構成員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 益田市長又はその指名する者
 - (2) 公共交通事業者
 - (3) 道路管理者
 - (4) 公安委員会
 - (5) 住民又は利用者の代表
 - (6) 学識経験者
 - (7) 島根運輸支局長又はその指名する者
 - (8) 島根県知事又はその指名する者
 - (9) その他益田市が必要と認める者
- 2 前各号に掲げる委員（学識経験者を除く）については、協議会に代理人を出席させることができる。
- 3 第1項に掲げる委員の他に、協議会が必要と認める者を、オブザーバーとして召集することができるものとする。

(協議会委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。但し、令和2年度は令和3年4月30日までとする。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(協議会の運営)

第5条 協議会は、会長、副会長1名及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、委員の中から互選により選任し、会務を総括する。
- 3 副会長は、会長の指名により選任し、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故がある場合には、その職務を代理する。
- 4 協議会は、委員の半数以上の出席をもって成立するものとする。

5 協議会の議決を要する事項については、出席委員の2/3以上をもって決する。

6 協議会は原則として公開とする。ただし、公開することにより協議の妨げになると会長が判断した場合は、非公開とすることができるものとする。

7 協議会の事務局は、益田市政策企画局連携のまちづくり推進課に置く。事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第6条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(財務に関する事項)

第7条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び旅費)

第8条 委員等が協議会の会議等に出席したときは、日額6,400円の報酬及び、実費相当額の費用弁償を支給し、学識経験者については会長が別に定める。但し、次に掲げる委員については、これを支給しないものとする。

(1) 国、県、市の常勤職員

(2) 全号に掲げるもののほか、申し出のあった委員

(監査)

第9条 協議会に監査委員を2名置く。

2 協議会の出納監査は、会長が委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(交通会議が解散した場合の措置)

第10条 協議会が解散した場合には、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。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成21年3月16日から施行する。

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

この要綱は、平成27年7月13日から施行する。

この要綱は、令和3年4月1日から施行する。

3. 益田市地域公共交通活性化協議会名簿

令和3年度

| | 団体名 | 氏名 |
|--|---------------------|--------|
| 地域公共交通計画を作成しようとする 地方公共団体 (益田市長又はその指名する者) | 益田市 | 島田 博 |
| 公共交通事業者 | 石見交通(株) | 渡辺 健一 |
| | 益田地区タクシー共同組合 | 藤原 政志 |
| | 西日本旅客鉄道(株) | 原 忠男 |
| 道路管理者 | 国交省浜田河川国道事務所 | 平西 邦裕 |
| | 益田県土整備事務所 | 坂本 博志 |
| | 益田市建設部 | 加戸 憲治 |
| 公安委員会 | 益田警察署 | 平塚 峻也 |
| 住民又は利用者の代表 | 益田市連合自治会長会 | 川崎 友弘 |
| | (地域自治組織)北仙道の明日をつくる会 | 伏谷 正明 |
| | (地域自治組織)ときめきの里 真砂 | 村岡 宙 |
| | (地域自治組織)二条里づくりの会 | 品川 勝典 |
| | (地域自治組織)東仙道ちいき協議会 | 草野 和馬 |
| | (地域自治組織)匹見上 清流の郷 | 岡崎 朝子 |
| 学識経験者 | 米子工業高等専門学校 | 加藤 博和 |
| 地域公共交通計画を作成しようとする 地方公共団体が必要と認めるもの (島根運輸支局長又はその指名する者) (島根県知事又はその指名する者) (その他益田市が必要と認める者) | 中国運輸局島根運輸支局 | 鬼村 まり子 |
| | 島根県地域振興部交通対策課 | 佐藤 稔 |
| | 島根県交通運輸産業労働組合協議会 | 丸山 武 |
| | (公益社団法人)益田市医師会事業本部 | 石川 洋紀 |
| | 益田商工会議所 | 豊田 芳明 |
| | 美濃商工会 | 三浦 恭嗣 |
| | 益田市小中学校校長会 | 岩崎 伸史 |
| | 社会福祉法人益田市社会福祉協議会 | 中島 克仁 |
| | 一般社団法人益田市観光協会 | 中村 克也 |
| | 益田市産業経済部 | 梅津 明則 |
| | 益田市教育委員会事務局 | 野村 美夜子 |
| | 益田市福祉環境部 | 石川 秀文 |

令和4年度

| | 団体名 | 氏名 |
|--|---------------------|--------|
| 地域公共交通計画を作成しようとする 地方公共団体 (益田市長又はその指名する者) | 益田市 | 石川 秀文 |
| 公共交通事業者 | 石見交通(株) | 渡辺 健一 |
| | 益田地区タクシー共同組合 | 藤原 政志 |
| | 西日本旅客鉄道(株) | 井上 博之 |
| 道路管理者 | 国交省浜田河川国道事務所 | 清家 貴之 |
| | 益田県土整備事務所 | 高木 清 |
| | 益田市建設部 | 加戸 憲治 |
| 公安委員会 | 益田警察署 | 景山 弘太郎 |
| 地域公共交通の利用者 | 益田市連合自治会長会 | 川崎 友弘 |
| | (地域自治組織)北仙道の明日をつくる会 | 伏谷 正明 |
| | (地域自治組織)ときめきの里 真砂 | 村岡 宙 |
| | (地域自治組織)二条里づくりの会 | 佐藤 伸廣 |
| | (地域自治組織)東仙道ちいき協議会 | 草野 和馬 |
| | (地域自治組織)匹見上 清流の郷 | 岡崎 朝子 |
| 学識経験者 | 米子工業高等専門学校 | 加藤 博和 |
| 地域公共交通計画を作成しようとする 地方公共団体が必要と認めるもの (島根運輸支局長又はその指名する者) (島根県知事又はその指名する者) (その他益田市が必要と認める者) | 中国運輸局島根運輸支局 | 久保 博嗣 |
| | 島根県地域振興部交通対策課 | 佐々木 星太 |
| | 島根県交通運輸産業労働組合協議会 | 丸山 武 |
| | (公益社団法人)益田市医師会事業本部 | 石川 洋紀 |
| | 益田商工会議所 | 三浦 康広 |
| | 美濃商工会 | 三浦 恭嗣 |
| | 益田市小中学校校長会 | 岩崎 伸史 |
| | 社会福祉法人益田市社会福祉協議会 | 中島 克仁 |
| | 一般社団法人益田市観光協会 | 仲田 千恵理 |
| | 益田市産業経済部 | 梅津 明則 |
| | 益田市教育委員会事務局 | 長嶺 勝良 |
| | 益田市福祉環境部 | 波田 正博 |

益田市地域公共交通計画

発行 令和4年9月

改定 令和8年6月

策定 島根県益田市

編集 益田市政策企画局交通対策課

〒698-8650 島根県益田市常盤町1番1号

電話 (0856) 31-1050

E-mail koutsu@city.masuda.lg.jp