

吉賀町地域公共交通計画

水とすむまち
吉賀町



令和元年11月

吉賀町

目 次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の区域	2
4 計画の期間	2
第2章 吉賀町が目指すまちづくり	3
1 上位計画	3
2 関連計画	3
3 公共交通が果たすべき役割	5
第3章 吉賀町を取り巻く環境	6
1 位置・地勢	6
2 人口	7
3 施設分布	9
4 観光施設	11
5 通勤・通学の移動実態	12
第4章 公共交通網の状況	13
1 公共交通網	13
2 公共交通圏域	15
3 広域路線バス	16
4 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシー	18
5 スクールバス	23
6 タクシー	24
7 主な停留所の待合環境	25
8 移動支援サービス	28
9 町の財政負担	29
第5章 各種調査結果	30
1 調査概要	30
2 調査結果のまとめ	31
第6章 公共交通や公共交通を取り巻く環境に関する現状・問題点	36
第7章 取り組むべき課題	53

第 8 章 基本的な方針と目標	55
1 基本理念と基本方針	55
2 公共交通の将来像	56
3 公共交通のサービス水準と見直し基準	58
4 計画の目標と目標の達成状況の評価	61
第 9 章 目標を達成するための事業内容	65
1 事業体系	65
2 事業内容と実施主体	66
3 事業スケジュール	81
4 計画の達成状況の評価と検証の方法	82
参考資料	83
1 吉賀町地域公共交通活性化協議会における検討経緯	83
2 吉賀町地域公共交通活性化協議会条例	84
3 吉賀町地域公共交通活性化協議会委員 委員名簿	87
4 用語説明	88

第1章 はじめに

1 計画策定の目的

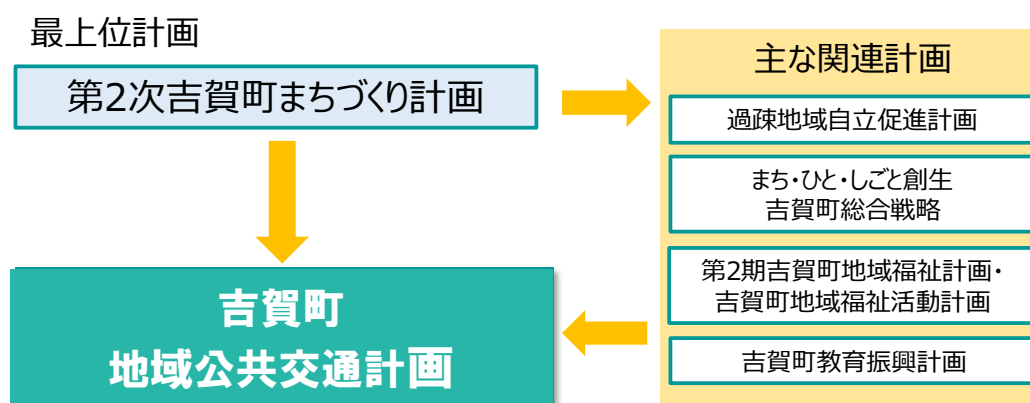
本町の主な公共交通は、広域路線バス、町内完結路線バス（吉賀町スクールバスを含む）、デマンド型乗合タクシー、タクシーで構成されています。しかし、過疎・少子高齢化による人口減少とマイカー利用の増加によって公共交通の利用者数は減少しています。一方で、暮らしに欠かせない移動手段として、多様なニーズに応じた地域公共交通の在り方に対する期待は高まっており、地域の特性に応じた交通網を展開し、将来にわたり維持を図る必要があります。

こうした中、吉賀町は町民の移動手段となる公共交通の相互連携と利便性・効率性の向上を図り、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを再構築するため、平成26年に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「吉賀町地域公共交通計画」（以下、「本計画」とする。）を策定し、公共交通政策を推進することとなりました。

本計画は、吉賀町、交通事業者、住民・利用者、地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で持続可能な地域公共交通網の実現を目指すものであり、今後の公共交通政策は、本計画を基に推進することとなります。

2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、最上位計画である「第2次吉賀町まちづくり計画（平成29年6月策定）」に即し、関連計画との整合を図るものとします。

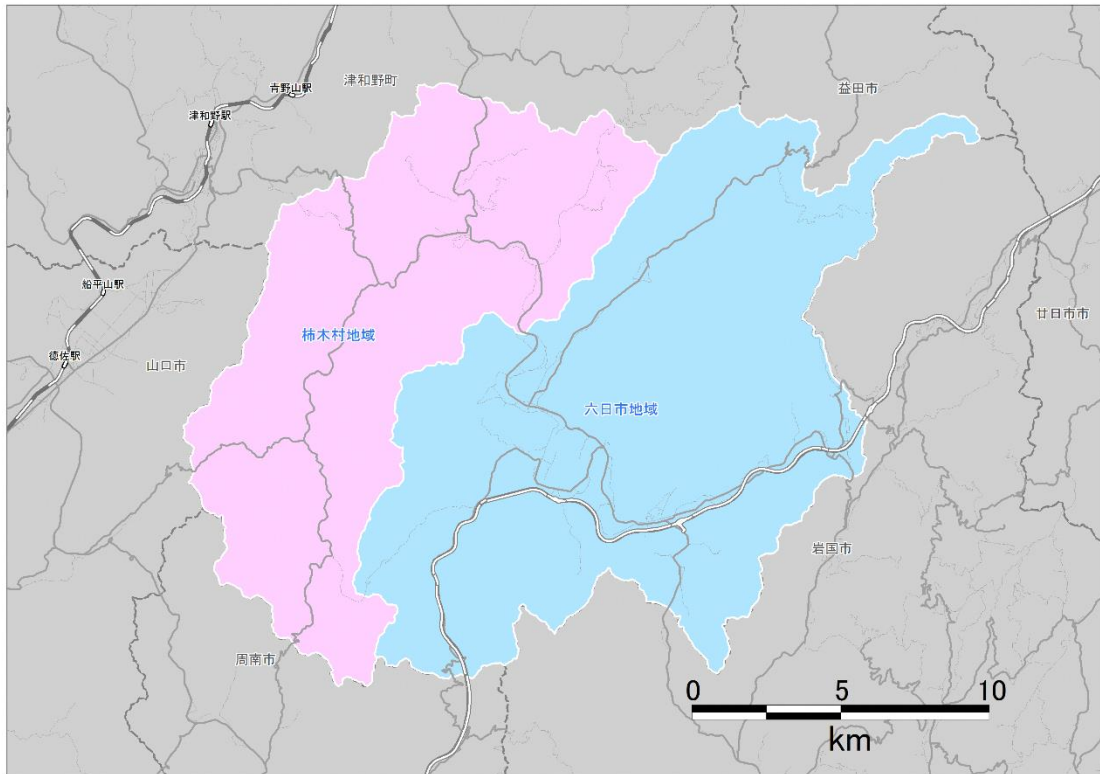


図表-1 計画の位置づけ

3 計画の区域

本計画の区域は、吉賀町全域を対象とします。

また、本計画における一部の分析・整理を六日市地域（旧六日市町）、柿木村地域（旧柿木村）に分けて行います。



図表-2 計画の区域・地域区分

4 計画の期間

本計画の計画期間は、2019 年（令和元年）12 月から 2025 年（令和 7 年）9 月までの 5 年間 10 か月とします。

第2章 吉賀町が目指すまちづくり

1 上位計画

(1) 第2次吉賀町まちづくり計画

計画期間	平成 29 (2017) 年度～平成 38 (2026) 年度
将来像	自然の恵みに生まれ、人と共に生きる自立発展のまち
将来像を実現するための3つの柱	1. 健康で安心して安全に暮らせる「まち」 2. 活力に満ちた交流と定住の「まち」 3. 住民が主役のいきいきとした「まち」
まちづくりの方向	基本目標 1. 快適で安全に暮らせるまちづくり 基本目標 2. 健康で安心して暮らせるまちづくり 基本目標 3. 魅力と活力に満ちて暮らせるまちづくり 基本目標 4. 人と歴史を大切にして暮らせるまちづくり 基本目標 5. 協働と交流でいきいきと暮らせるまちづくり
公共交通に関連する主要施策	○公共交通の充実 町民の移動について福祉的な配慮をおこないつつ快適性や利便性を確保するための主要施策を次の通りとします。 ・生活路線バスの利便性向上に取組みます。 ・広域交通ネットワークの整備拡充に取組みます。 ・工夫を凝らしたスクールバスと町民バスとの連携強化に取組みます。

2 関連計画

(1) 過疎地域自立促進計画

計画期間	平成 28 年 4 月 1 日～平成 33 年 3 月 31 日
公共交通に関連する事業計画	○生活バス運行事業 ・過疎地における公共交通の維持と利用者の利便性向上を目的にバス運行事業を実施。 ○萩・石見空港支援事業 ・利用者の拡大・路線維持・観光環境の育成地域経済の活性化を図るため、イン対策・アウト対策を重点的に取り組み、地元利用者拡大、東京・大阪圏からの観光客の誘致対策を推進するため、萩石見空港利用拡大促進協議会に対し、その経費を補助する。

(2) まち・ひと・しごと創生 吉賀町総合戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
基本理念	子どもを育み、子どもと共に発展するまちを目指して
公共交通に 関連する施策	◆交通支援 ○交通支援 ・町外への通勤・通学者に対する交通費の助成 ・町外施設（医療・文化・娯楽等）利用時の交通費助成または輸送手段の確保 ◆公共交通支援 重要業績 評価指標 公共交通利用者 5%増（平成 31 年度時点） ○地域交通支援 ・生活バス路線維持に対する経費の助成 ・地域内公共交通の整備 ○広域交通対策 ・萩・石見空港往復便利用による助成 ・萩・石見空港利用拡大に向けた取り組み

(3) 第 2 期吉賀町地域福祉計画・吉賀町地域福祉活動計画

計画期間	平成 28 年 4 月 1 日～平成 33 年 3 月 31 日
基本理念	誰もが住みつけたくなる居心地のいいまちづくり
公共交通に 関連する施策	○移動・外出支援の充実 ・デマンドバスの充実などについて検討を行います。

(4) 吉賀町教育振興計画

計画期間	平成 28 年 4 月～平成 33 年 3 月
基本理念	ふるさとでの学びや体験をもとにした、明日の吉賀町を支える人材の育成
公共交通に 関連する施策	○吉賀高校支援 ・通学費助成・コーディネータ配置・研修助成・吉賀高校振興会支援 ・町長部局「高校支援を担当する内室」との連携

3 公共交通が果たすべき役割

「第2次吉賀町まちづくり計画」で示された吉賀町のまちづくりの方針や、各関連計画で示された公共交通に関連する施策、及び「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」から、吉賀町において公共交通が果たすべき役割は以下の様に整理することができます。

◆安心して健康に暮らし続けるために必要な移動手段

吉賀町で安心して健康に暮らし続けるためには、高齢等の理由でマイカーを手放すことになった場合でも、自立した日常生活及び社会生活を確保するために、自らの力で移動できる環境整備が求められます。また、安心して子育てをするため、通学手段を確保する必要があります。公共交通は、マイカーを利用できない住民だけでなく、来訪者にとっても必要な移動手段として持続的な維持が求められます。

◆地域社会全体の価値向上

公共交通の活性化は、交通分野の課題の解決にとどまらず、福祉、観光振興、定住促進、環境、流通など様々な分野で大きな効果をもたらし、交通分野以外の課題の解決に寄与し、地域社会全体の価値向上につながります。公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、活性化することが求められます。

◆まちの賑わいの創出と交流の活性化

公共交通により外出機会が増加し、地域拠点や中心部に人が集まることでまちに活力と賑わいがもたらされます。また、近隣市町からの来訪者の移動目的地となる施設や観光振興施策等と連携することで、交流の活性化などの効果が期待されます。

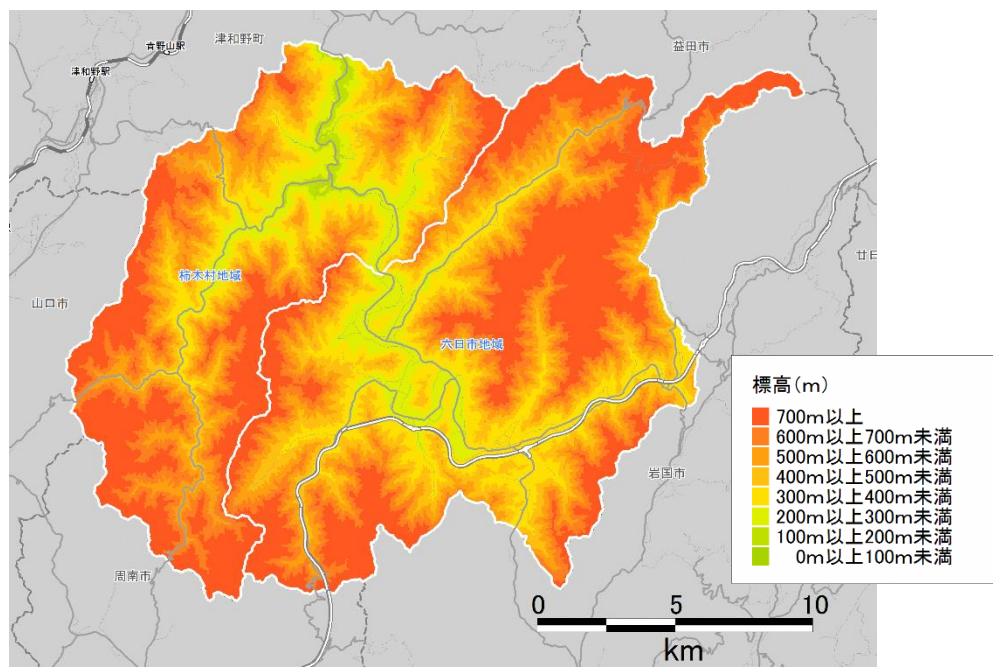
第3章 吉賀町を取り巻く環境

1 位置・地勢

- ・ 吉賀町は、島根県の西端に位置し、中国自動車道のインターチェンジを有した島根県の西の玄関口です。
- ・ 1,263m の安蔵寺山を代表するように険しい山々に囲まれた自然豊かな中山間地域です。また、源流を有する高津川とその支流に沿い耕地が開けています。



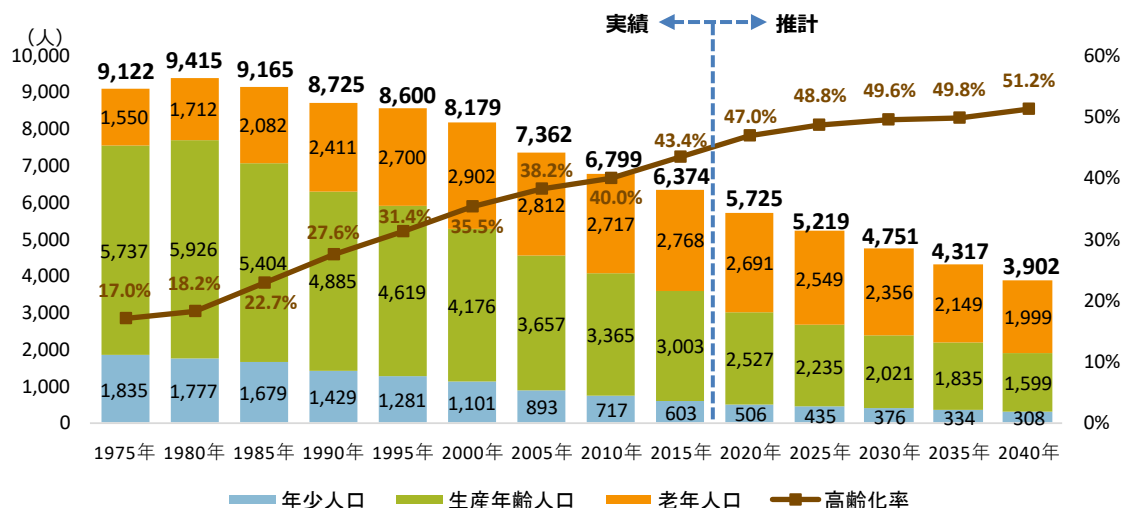
図表-3 位置



図表-4 地勢

2 人口

- ・ 吉賀町の人口は、1955 年（昭和 30 年）をピークに減少し始め、1980 年（昭和 55 年）に増加に転じましたが、その後は減少しています。
- ・ 2015 年（平成 27 年）の人口は 6,374 人、高齢化率 43.4%となっており、今後も人口は減少し、高齢化率は上昇すると予測されています。
- ・ 町全体で高齢化率 40%以上の地域が多数存在しており、特に柿木村地域の高齢化率が高く、住民の約半数が 65 歳以上の高齢者です。



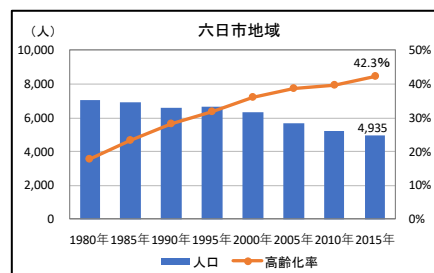
資料：実績は国勢調査（不詳は含まない）、推計は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータに基づく、まち・ひと・しごと創生本部推計値

図表-5 年齢3区分別人口と高齢化率

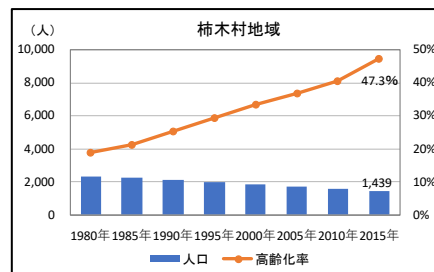


資料：平成 27 年国勢調査

図表-6 小地域(町丁・字)別高齢化率

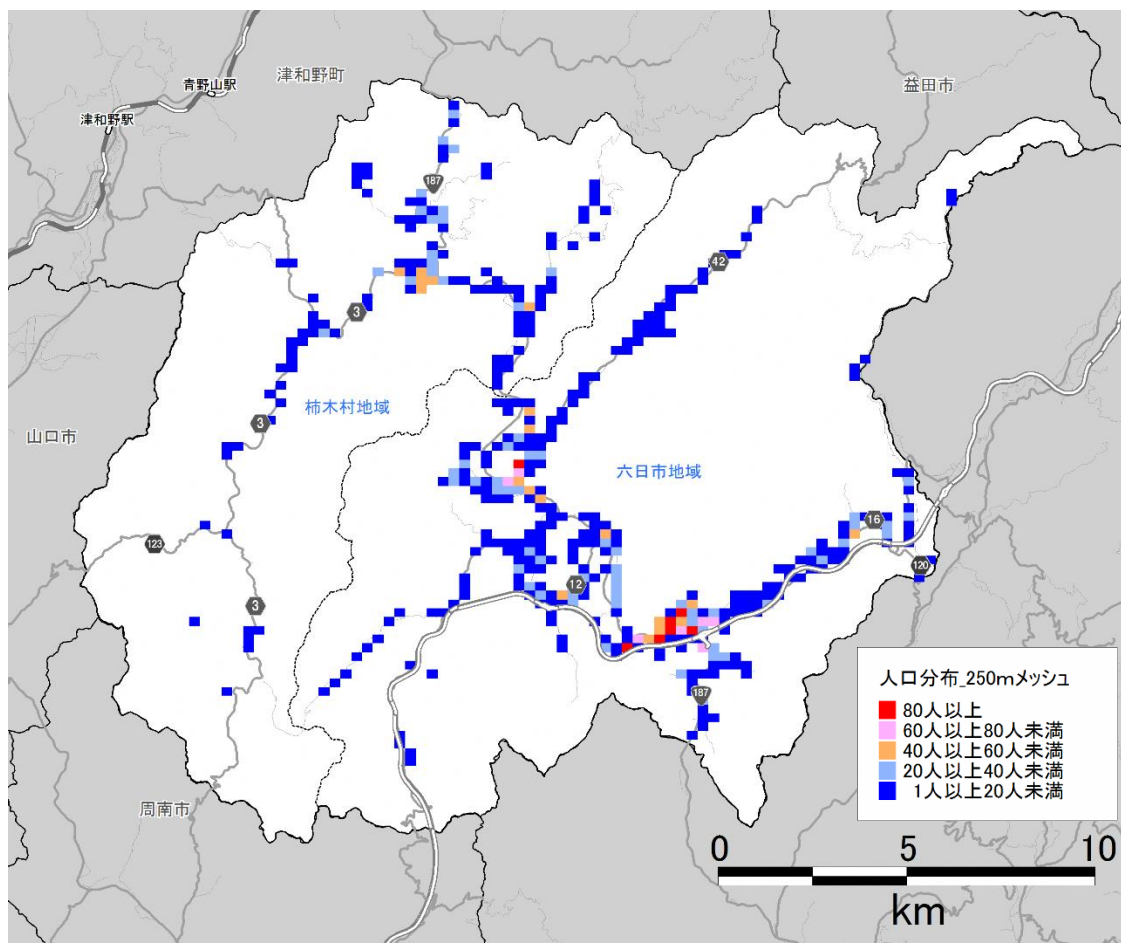


資料：国勢調査



図表-7 地域別人口と高齢化率

- ・ 国道 187 号線や県道沿線に居住地があり、吉賀町役場付近の町の中心部に人口の集積があります。
- ・ 金山谷や河津等の縁辺部でも小規模な集落があります。

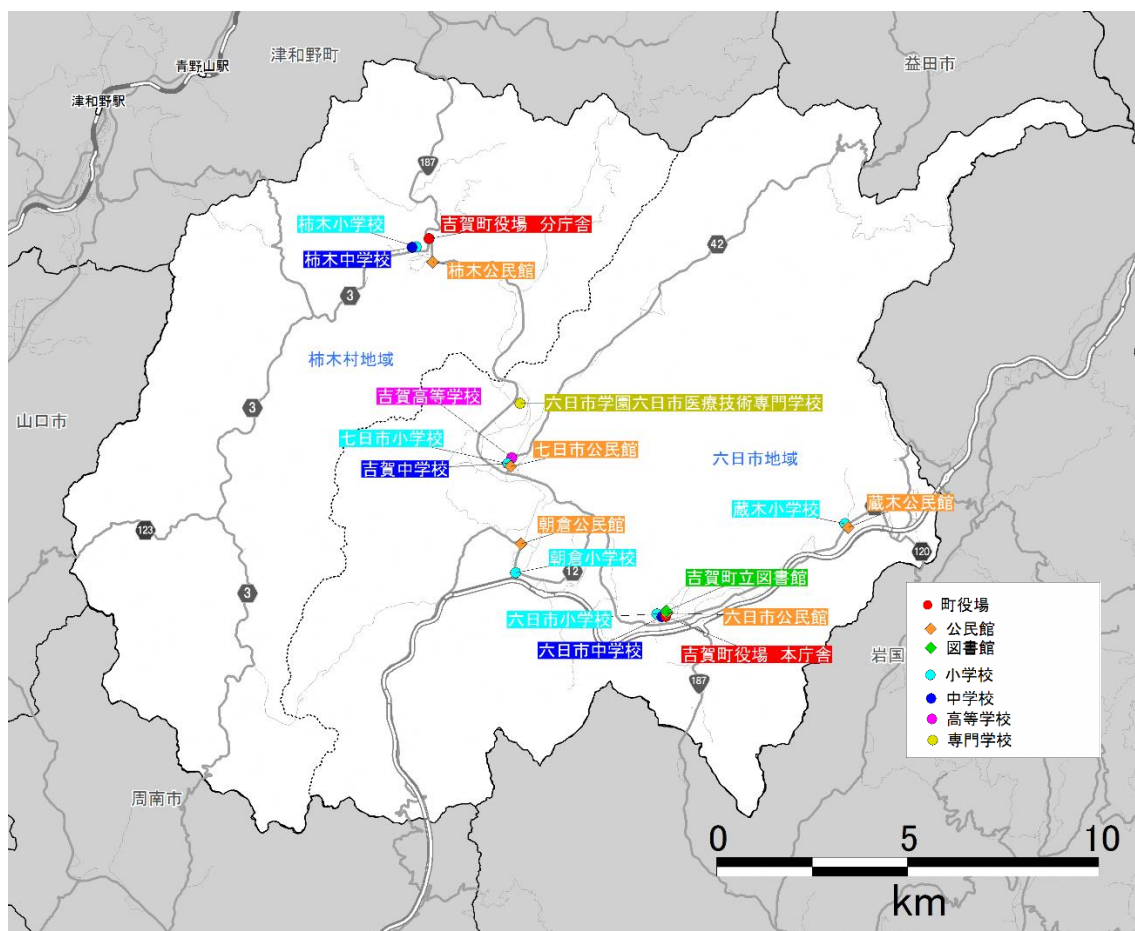


資料：平成 27 年国勢調査

図表-8 人口分布

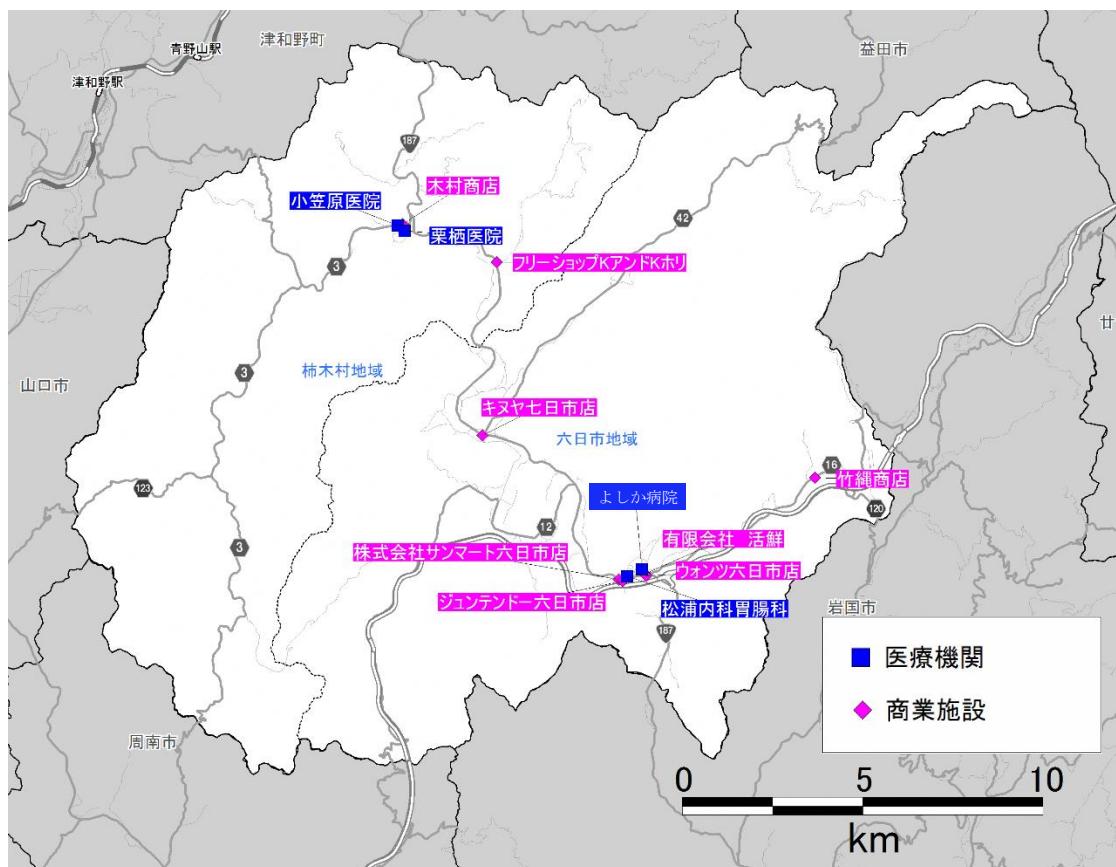
3 施設分布

- ・ 町役場は、本庁舎と分庁舎の2か所あり、公民館は5か所あります。
- ・ 教育機関は、高校1校、中学校3校、小学校5校があり、専門学校が1校あります。
- ・ 公共施設や教育機関の大半は、国道187号線沿いに立地しています。



図表-9 公共施設・教育機関の分布

- ・ 比較的規模の大きな商業施設は六日市地域に数軒あり、柿木村地域には個人商店が2軒あります。
- ・ 町の中心部によしか病院があり、医院が六日市地域に1施設、柿木村地域に2施設あります。

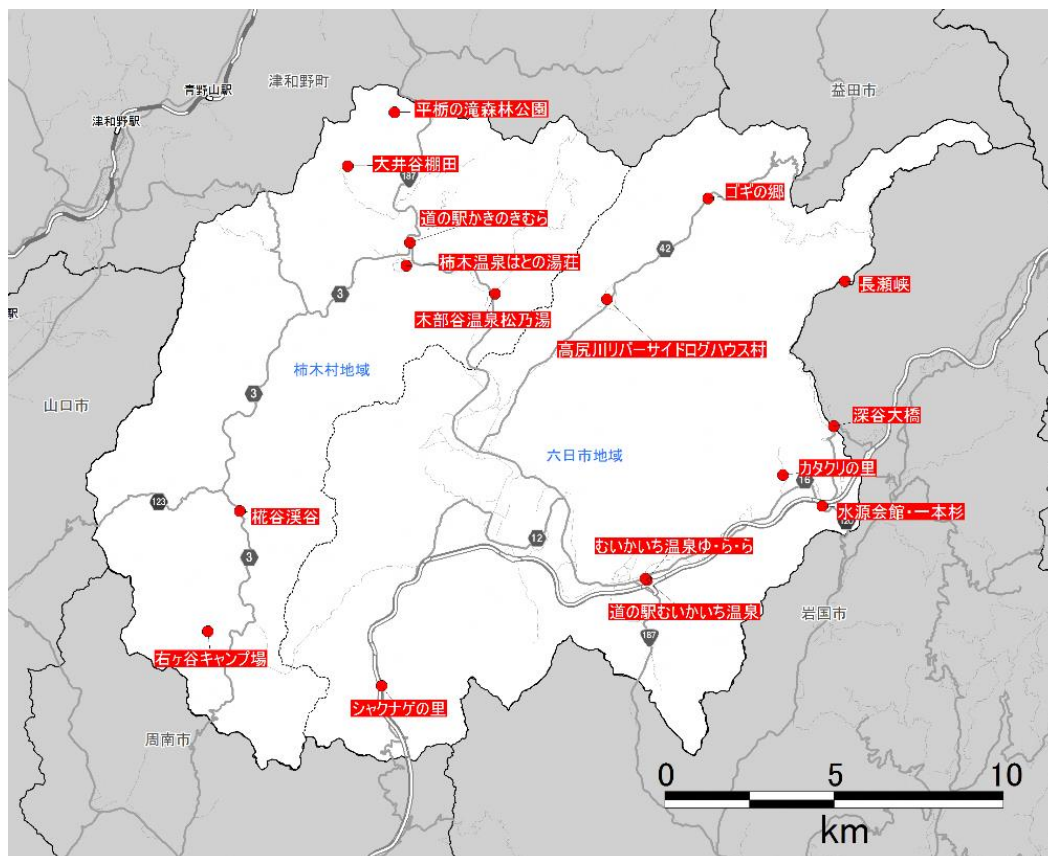


資料：iタウンページ

図表-10 商業施設・医療機関の分布

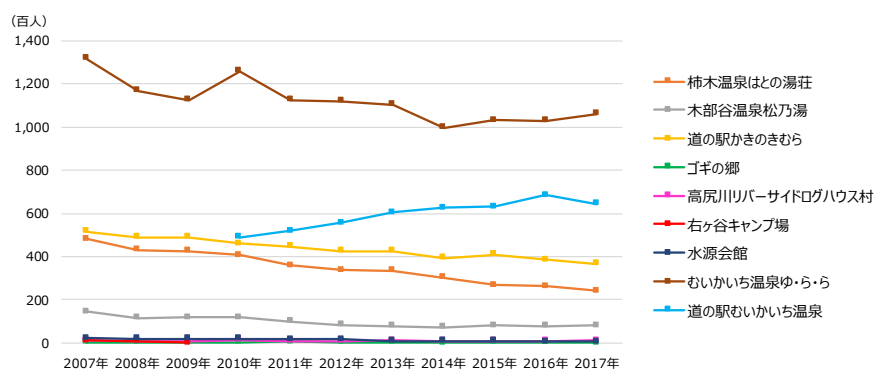
4 観光施設

- ・ 棚田や溪谷など豊かな自然を生かした観光スポットが各地に点在しています。
- ・ 「道の駅むいかいち温泉」や隣接する温泉施設「むいかいち温泉ゆ・ら・ら」には多くの観光客が来訪しています。
- ・ 「道の駅むいかいち温泉」の観光客数は増加していますが、それ以外の施設の観光客数は微減しています。



資料：吉賀町

図表-11 観光スポット・観光施設の分布

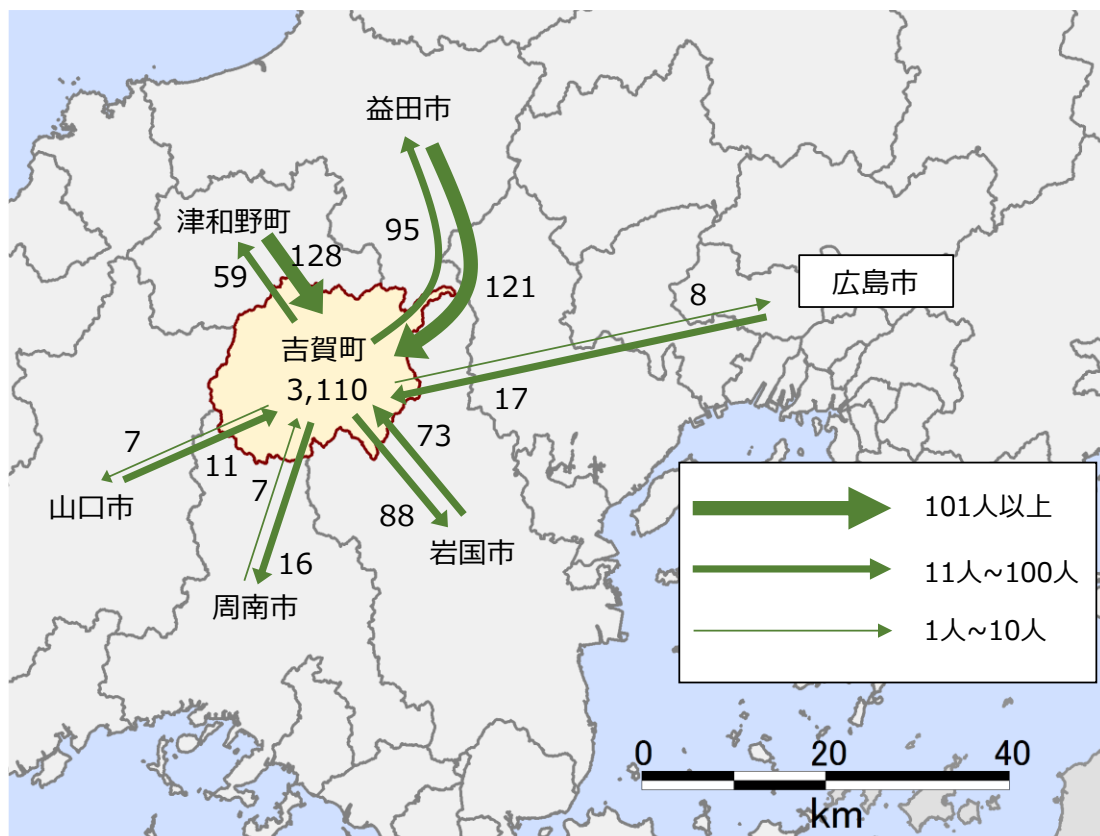


資料：島根県観光動態調査結果

図表-12 観光入込客延べ数

5 通勤・通学の移動実態

- 町内に通勤・通学する人は、3,110 人であり、町外では津和野町や益田市、岩国市で通勤・通学する人が一定数存在します。



※流入・流出どちらか一方が 10 人以上の市町を掲載

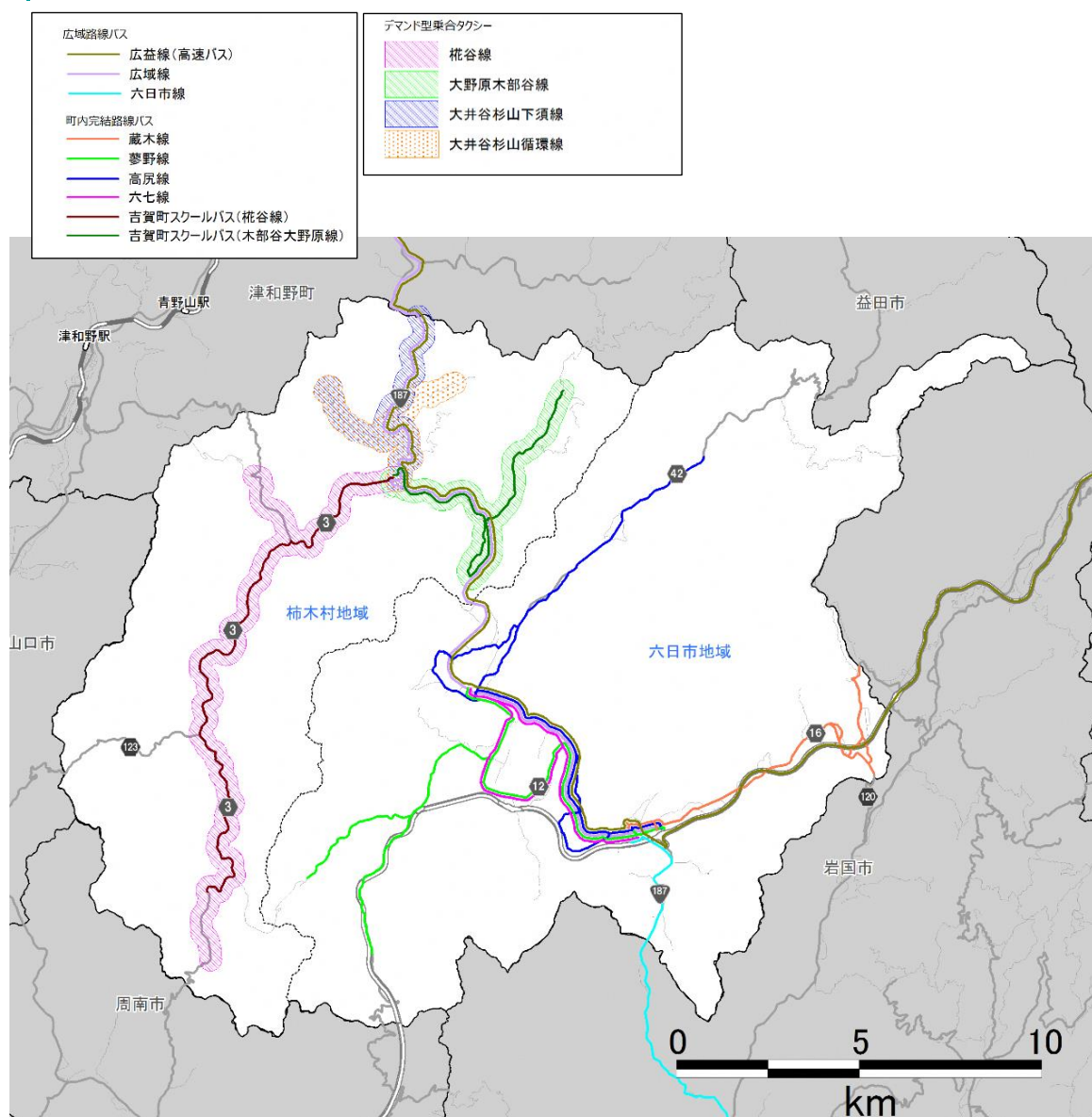
資料：平成 27 年国勢調査

図表-13 通勤・通学流動

第4章 公共交通網の状況

1 公共交通網

- ・ 町外を運行する広域路線バスは、広島市と益田市を結ぶ広益線（高速バス）、津和野町と吉賀町を結ぶ広域線、吉賀町と岩国市を結ぶ六日市線の 3 路線あり、広域移動を担っています。
- ・ 町内完結路線バスは、六日市地域で 4 路線運行しており、朝夕は路線定期運行、日中は路線不定期運行という運行形態となっています。柿木村地域では吉賀町スクールバスとして 2 路線運行しており、一般乗客も利用できます。
- ・ 柿木村地域はデマンド型乗合タクシーが区域運行しており、4 区域運行しています。



図表-14 公共交通網

種別	路線名	道路運送法の分類	運行事業者	便数（平日）	経路
広域路線バス	広益線	4 条許可	石見交通(株)	6 往復	石見交通本社 －広島新幹線口
	広域線	4 条許可	六日市交通(有)	2.5 往復	むいかいち温泉ゆらら －日原駅
	六日市線	79 条登録	錦川鉄道(株)	7 往復 (4 往復は週 3 日)	六日市駅－錦中学校前
町内完結路線バス	蔵木線	4 条許可	六日市交通(有)	定期：3 往復 不定期：1 往復	六日市駅－深谷大橋
	蓼野線	4 条許可	六日市交通(有)	定期：2 往復 不定期：2.5 往復	むいかいち温泉ゆらら －国重橋
	高尻線	4 条許可	六日市交通(有)	定期：3 往復 不定期：2 往復	むいかいち温泉ゆらら －新田
	六七線	4 条許可	六日市交通(有)	定期：1 往復	六日市駅－下七日市
	吉賀町スクールバス（梶谷線）	79 条登録	(有)柿木産業	3 往復	柿木 －キャンプ場入り口
	吉賀町スクールバス（木部谷大野原線）	79 条登録	(資)共栄会	3 往復	柿木－口屋橋 (2、3 便は神通橋経由)
デマンド型乗合タクシー	大井谷杉山循環線	4 条許可	(有)柿木産業	3 往復	柿木－大井谷－柿木
	梶谷線	4 条許可	(有)柿木産業	2 往復	柿木 －福川・梶谷・猿田原
	大野原本部谷線	4 条許可	(有)柿木産業	2 往復	柿木－木部谷・大野原
	大井谷杉山下須線	4 条許可	(有)柿木産業	2 往復	柿木－大井谷・下須

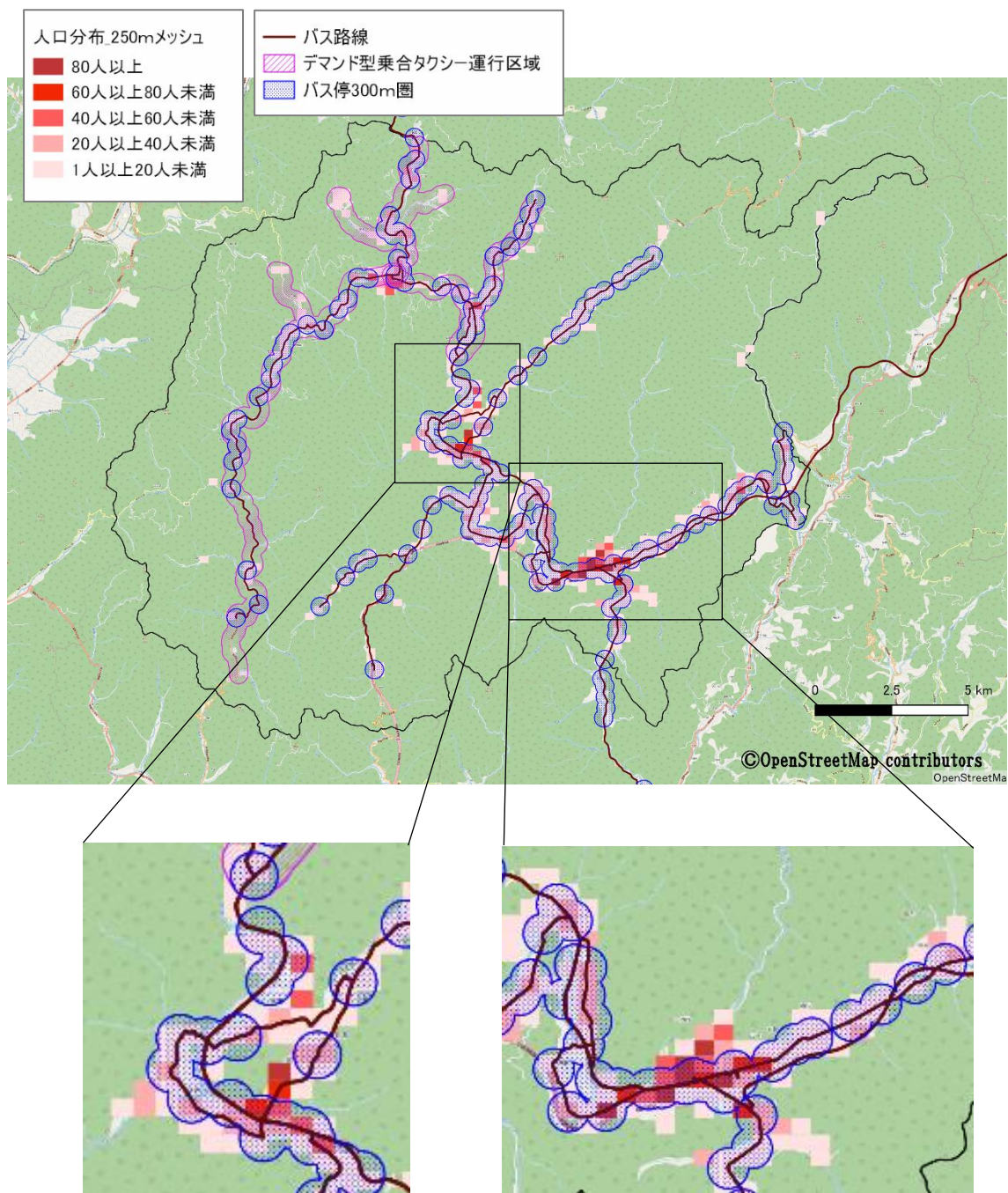
※定期：路線定期運行、不定期：路線不定期運行

※2019 年 9 月 1 日時点

図表-15 公共交通の運行状況

2 公共交通圏域

- ・ タクシー以外の公共交通を利用する目安として、停留所から 300m以内のエリアを公共交通圏域とすると、路線沿線に住居が立地しており概ね公共交通が利用しやすい状況ですが、六日市地域の中心部や七日市の一部地域、金山谷や河津等の小規模な集落で、停留所から離れた居住地（公共交通不便地域）も見られます。

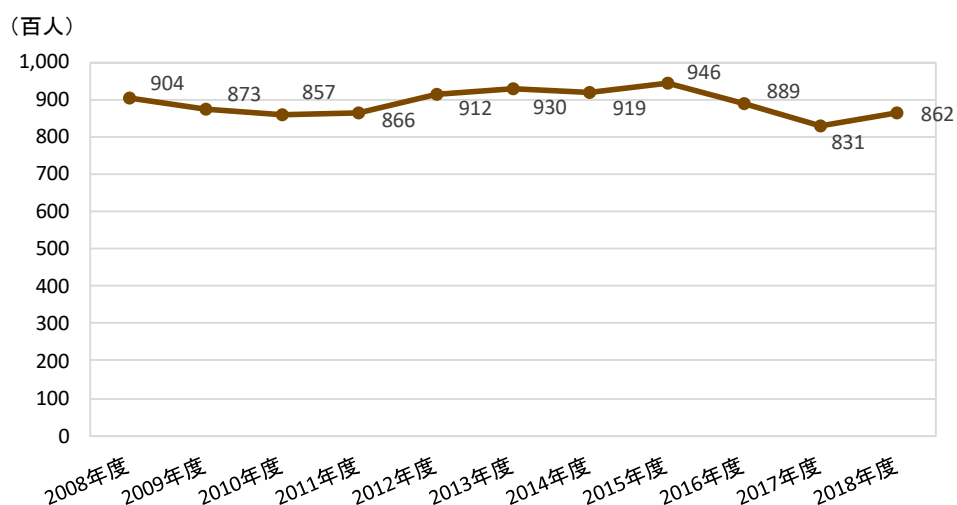


資料：平成 27 年国勢調査

図表-16 公共交通圏域と人口分布

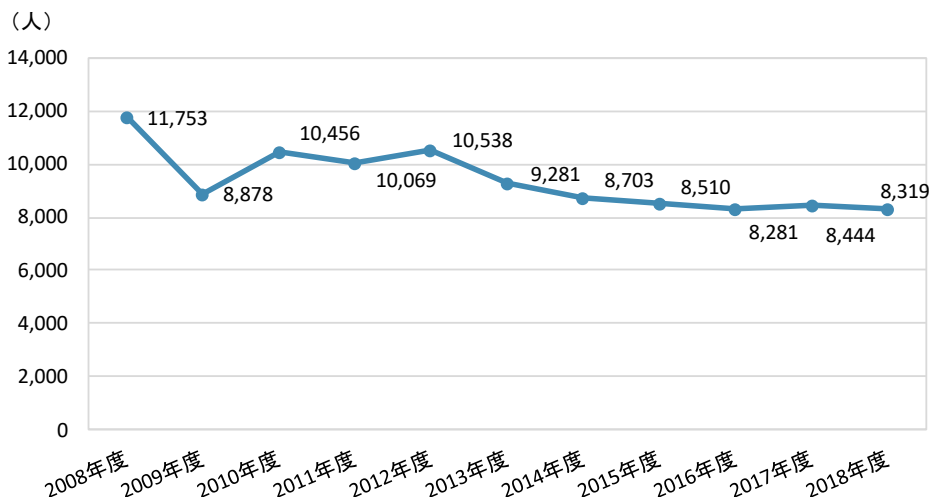
3 広域路線バス

- ・ 広益線（高速バス）は石見交通本社（益田市）と広島新幹線口を結ぶ路線で、1日6往復運行しています。利用者数は、横ばいの状況です。
- ・ 広域線はむいかいち温泉ゆ・ら・らと日原駅を結ぶ路線で、1日2.5往復運行しています。利用者数は、2013年以降減少傾向にあります。
- ・ 六日市線は六日市駅と錦中学校前（岩国市）を結ぶ路線で、1日7往復（そのうち、4往復は週3日運行）しています。利用者数は、2009年度以降に大幅に減少し、近年は、年間2,000人超の状況を維持しています。
- ・ 収支率は、広益線が92.7%で100%に近い状況ですが、広域線が33.6%、六日市線が3.3%となっています。



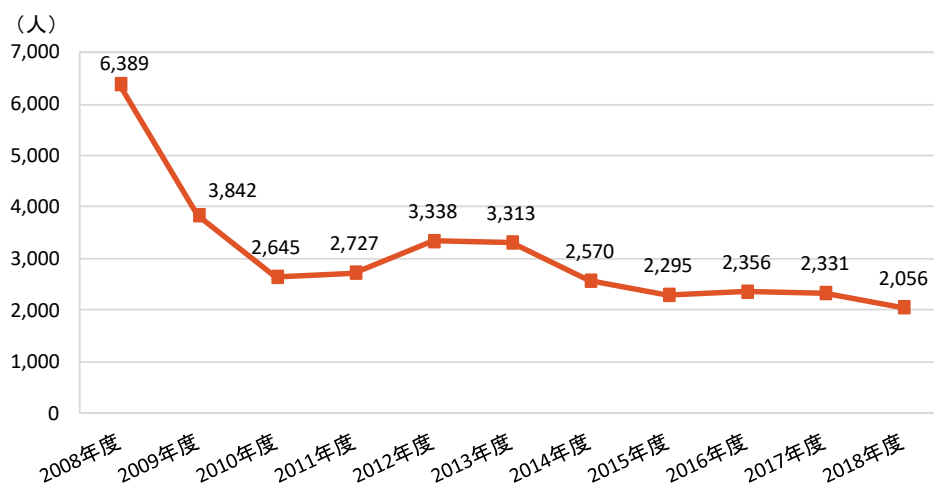
資料：石見交通(株)

図表-17 広益線(高速バス)の利用者数



資料：六日市交通(有)

図表-18 広域線の利用者数



資料：岩国市

図表-19 六日市線の利用者数

路線名	運行経費(千円)	運賃収入(千円)	収支率
広益線	145,176	134,542	92.7%
広域線	11,732	3,941	33.6%
六日市線	10,189	334	3.3%

資料：石見交通(株)・吉賀町・岩国市(2018年度)

図表-20 広益線・広域線・六日市線の収支率

▼広益線の車両



▼広域線の車両



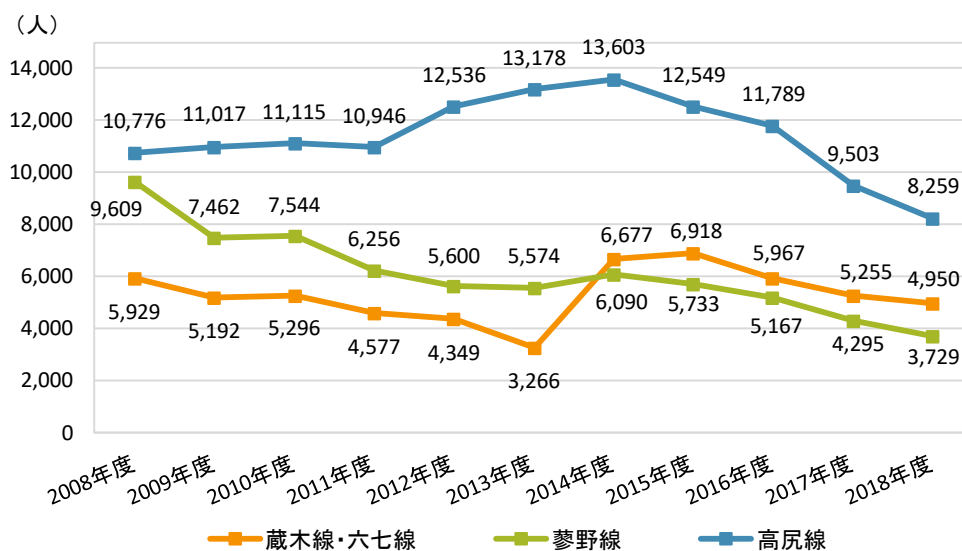
▼六日市線の車両



4 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシー

(1) 六日市地域

- ・ 六日市地域には、各地区と六日市中心部を連絡している町内完結路線バスが蓼野線、高尻線、蔵木線、六七線の4路線あり、1日1～5往復運行しています。
- ・ 蓼野線、高尻線、蔵木線は、朝夕は路線定期運行でスクールバスの機能を有しており、日中は路線不定期運行として運行しています。
- ・ 利用者は各路線とも、近年減少傾向にあります。
- ・ 収支率は、各路線とも25%以下となっています。



図表-21 町内完結路線バスの利用者数

路線名	運行経費(千円)	運賃収入(千円)	収支率
蔵木線・六七線	6,264	1,207	19.3%
蓼野線	11,794	1,850	15.7%
高尻線	10,201	2,548	25.0%

資料：吉賀町（2018年度）

図表-22 町内完結路線バスの収支率

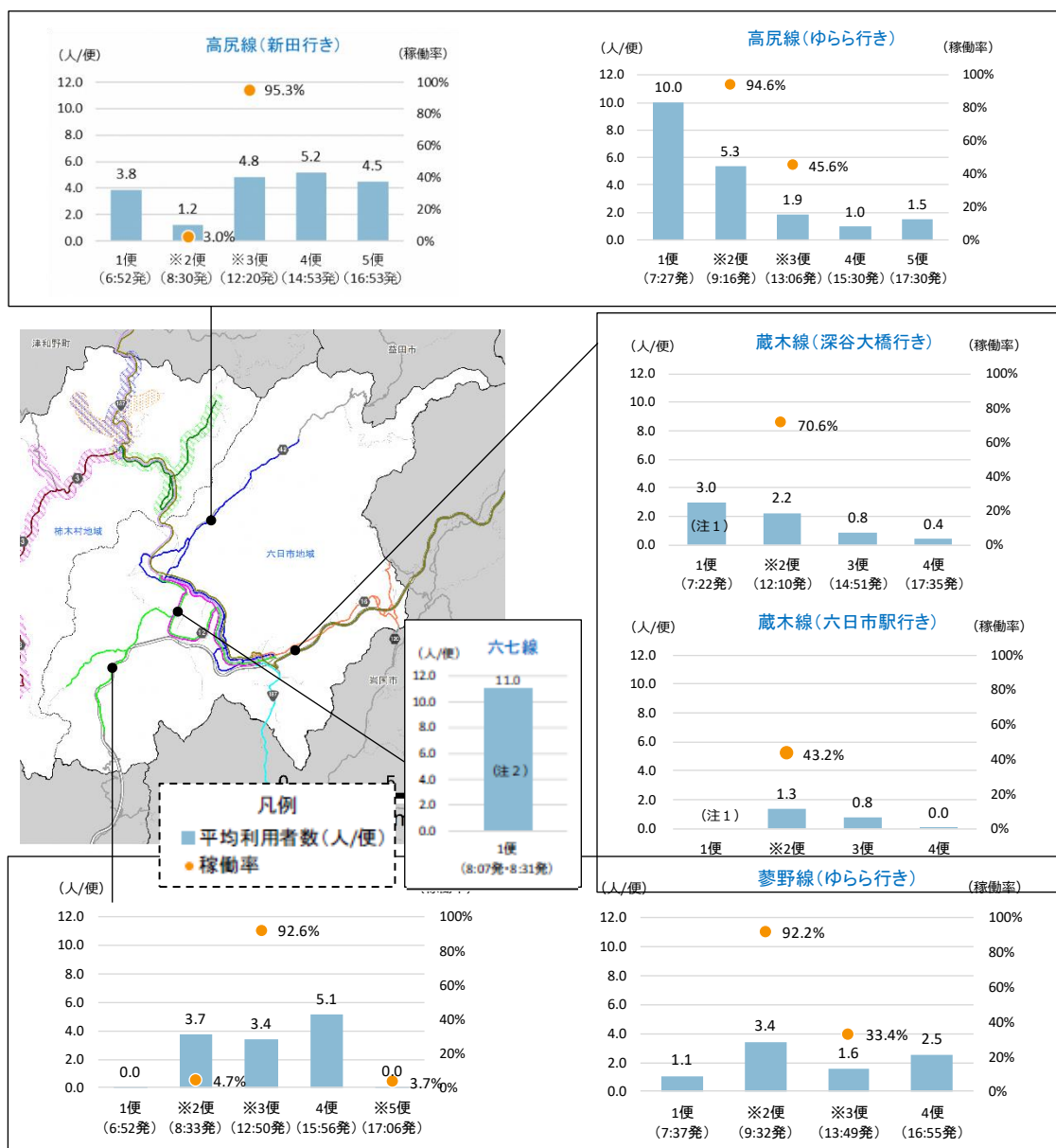
▼路線定期運行の車両



▼路線不定期運行の車両



- ・ 路線不定期運行の便は、午前中の地域行きや午後の六日市行きで利用者が非常に少ない便が存在します。稼働率も 50%以下となっており、10%以下の便も存在します。
- ・ 一方、午前中の六日市行きと午後の地域行きの利用者は利用者也一定数おり、稼働率も 70%以上となっています。



(注1) 六日市駅行き 1 便の利用者数は、深谷大橋行きの 1 便の利用者と合算して、深谷大橋行きに表示。

(注2) 六日市駅行き 1 便と下七日市行き 1 便の利用者を合算して表示。

※印は路線不定期運行の便を示す。路線不定期運行の便別平均利用者数は、利用者数を稼働日数で除して算出。

資料：日報データ（平成 28 年 10 月 1 日～平成 29 年 9 月 30 日）

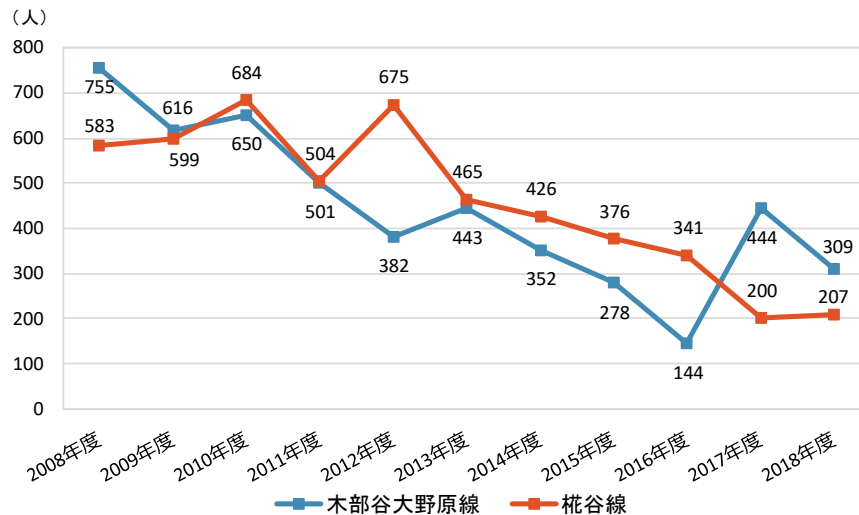
図表-23 便別平均利用者数・路線不定期運行の稼働率

(2) 柿木村地域

- ・ 町内完結路線バスである吉賀町スクールバスが木部谷大野原線、梶谷線の 2 路線

あり、1日3往復運行しています。

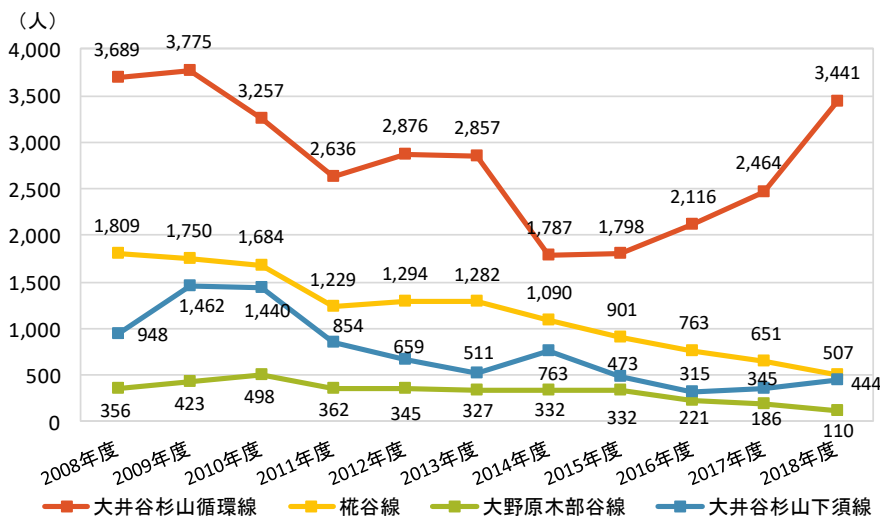
- ・各地区と柿木村地域中心部を連絡しているデマンド型乗合タクシーが大井谷杉山循環線、梶谷線、大野原木部谷線、大井谷杉山下須線の4路線あり、1日2～3便運行しています。
- ・利用者は木部谷大野原線（吉賀町スクールバス）と大井谷杉山循環線が近年増加に転じていますが、その他の路線は、減少傾向にあります。
- ・デマンド型乗合タクシーの収支率は、大井谷杉山下循環線以外は10%以下となっています。



※数値は一般利用者のみで、生徒・児童を含まない

資料：吉賀町教育委員会

図表-24 町内完結路線バス(吉賀町スクールバス)の利用者数



資料：(有)柿木産業

図表-25 デマンド型の乗合タクシーの利用者数

路線名	運行経費(千円)	運賃収入(千円)	収支率
大井谷杉山循環線	1,761	431	24.5%
杷谷線	3,076	151	4.9%
大野原木部谷線	1,001	35	3.5%
大井谷杉山下須線	1,869	114	6.1%

資料：吉賀町（2018 年度）

図表-26 デマンド型乗合タクシーの収支率

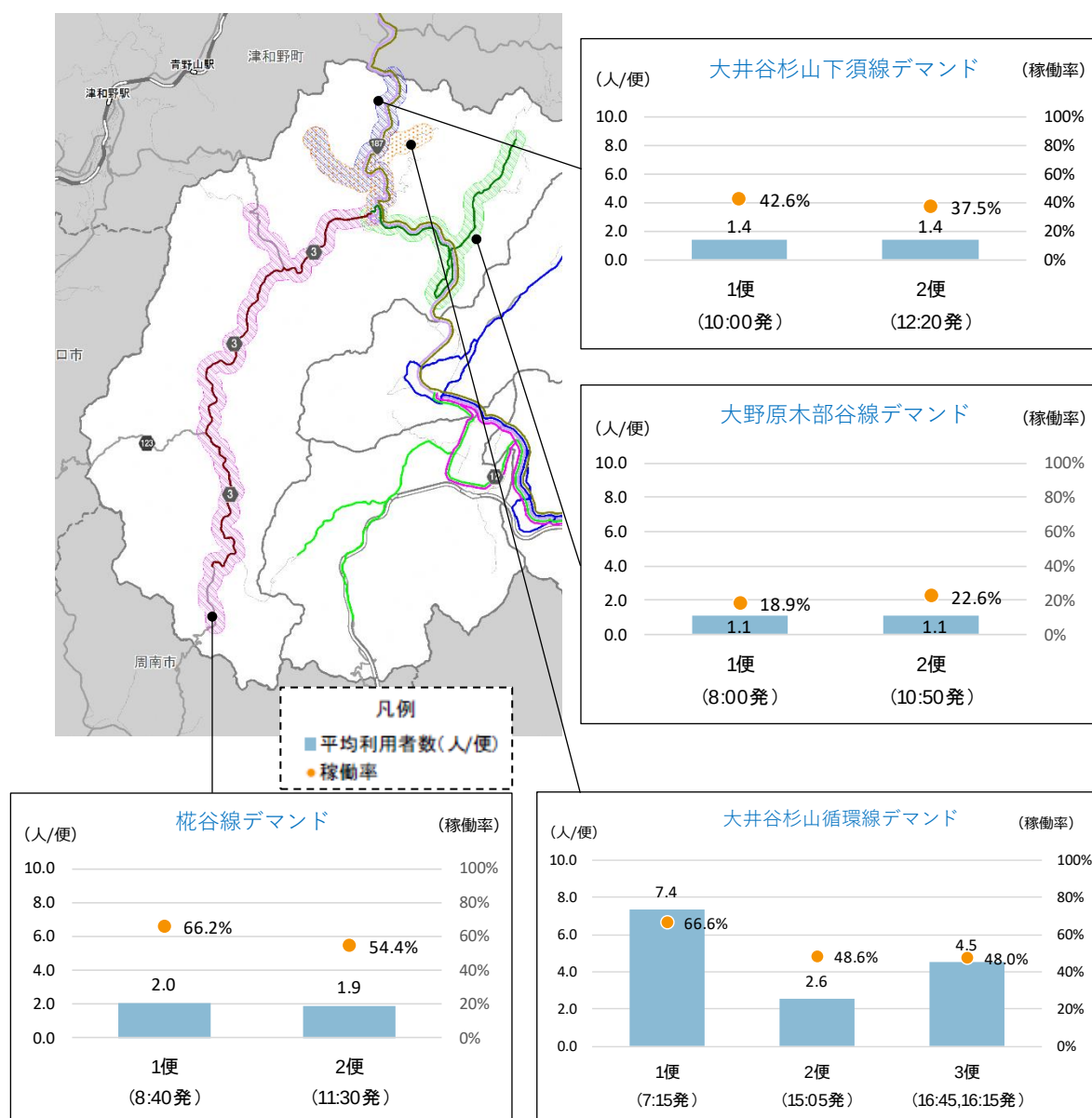
▼吉賀町スクールバスの車両



▼デマンド型乗合タクシーの車両



- ・ 栴谷線、大井谷杉山循環線の 1 便以外は、稼働率が 50%以下で、特に大野原木部谷線の稼働率は 20%程度で、利用者も非常に少ない状況です。



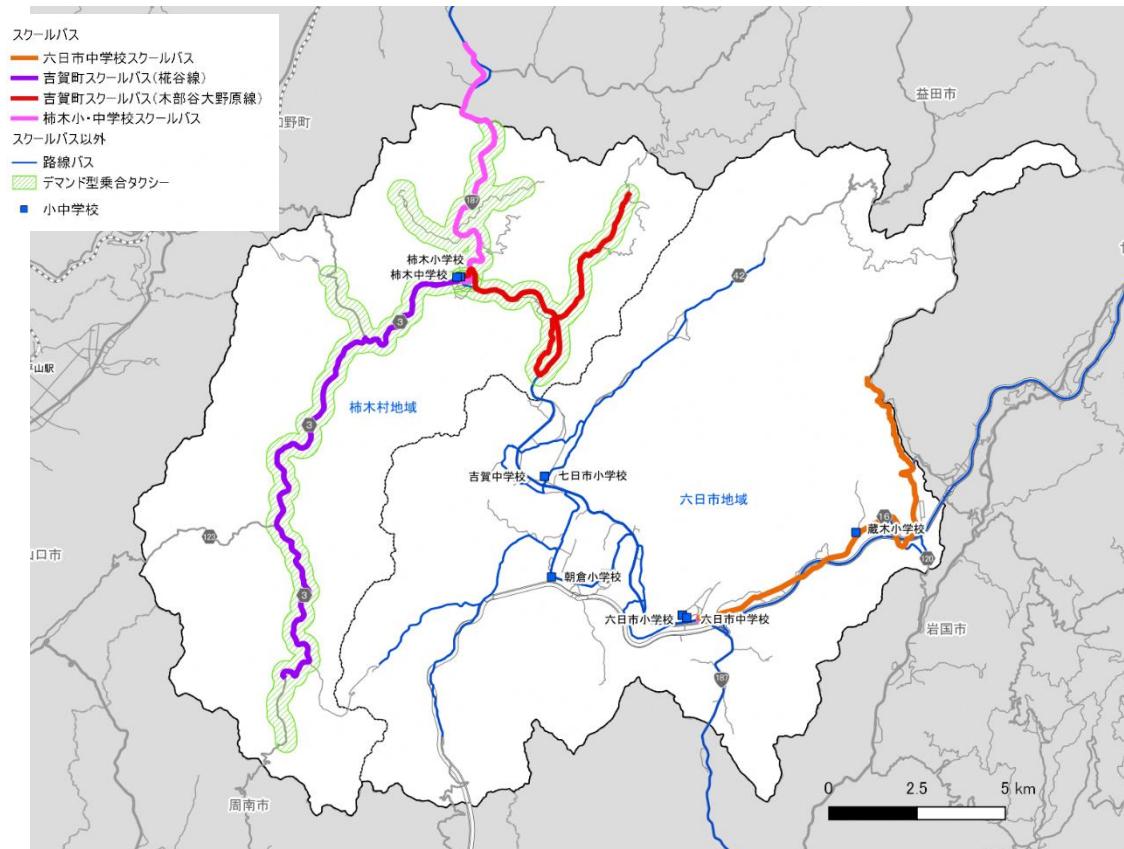
※便別平均利用者数は、利用者数を稼働日数で除して算出。

資料：日報データ（平成 28 年 10 月 1 日～平成 29 年 9 月 30 日）

図表-27 デマンド型乗合タクシーの便別平均利用者数・稼働率

5 スクールバス

- ・ 柿木小学校・柿木中学校のスクールバスとして、市町村運営有償運送の吉賀町スクールバス（梶谷線、木部谷大野原線）と、スクール専用バスの柿木小・中学校スクールバスが運行しています。
- ・ 2019 年 4 月の蔵木中学校の六日市中学校への統合に伴い、生徒のニーズに細かく対応するスクール専用バス（貸切バス）を運行しています。

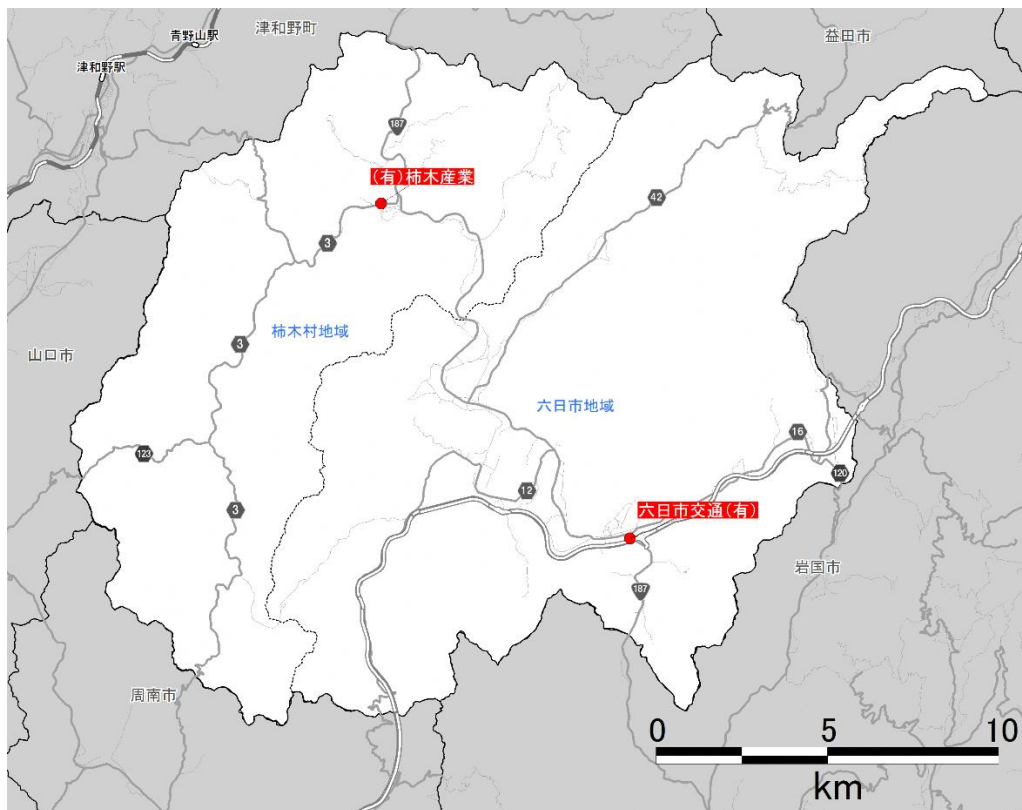


路線名	便数	運送の対象
六日市中学校スクールバス	行き 1 便、帰り 1 便 ※行きは 2 パターン、帰りは 6 パターンのダイヤを設定	・ 旧蔵木中学校区に在住の生徒
吉賀町スクールバス (梶谷線)	行き 3 便、帰り 3 便 ※各方面の 2・3 便は 2 パターンのダイヤを設定	・ 柿木小学校の児童 ・ 柿木中学校の生徒 ・ 一般乗客
吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)	行き 3 便、帰り 3 便 ※各方面の 2・3 便は 2 パターンのダイヤを設定	同上
柿木小・中学校スクールバス	行き 0 便、帰り 2 便 ※帰りの 2 便は、2 パターンのダイヤを設定	・ 柿木小学校の児童 ・ 柿木中学校の生徒

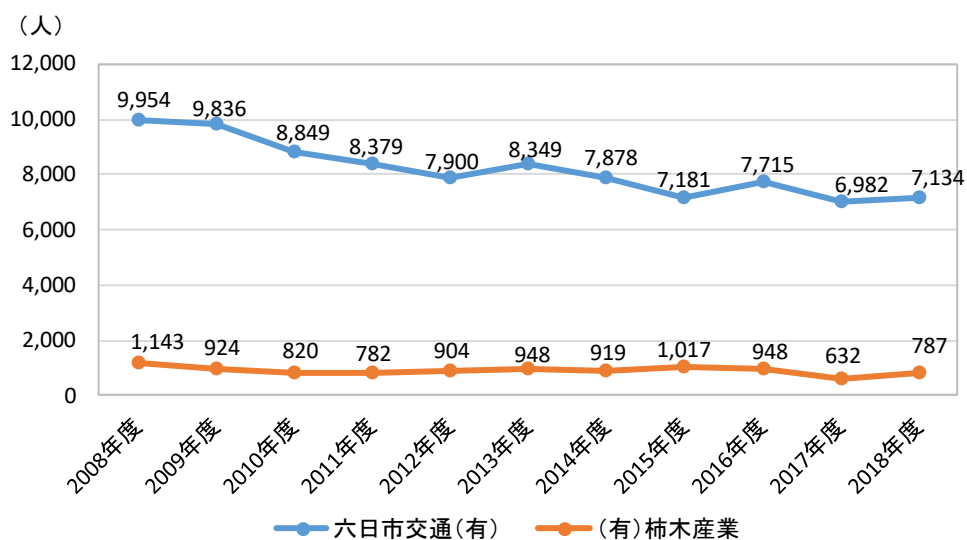
図表-28 スクールバスの運行経路・運行状況

6 タクシー

- ・ 町内には、六日市交通(有)と(有)柿木産業の 2 事業者があり、広域路線バスや町内完結路線バス、デマンド型乗合タクシーの運行も担っています。
- ・ 両事業者ともに利用者数は減少傾向です。



図表-29 タクシー事業所



資料：六日市交通(有)、(有)柿木産業

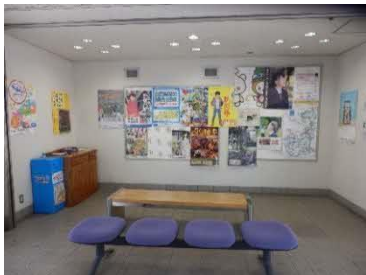
図表-30 タクシーの利用者数

7 主な停留所の待合環境

- ・ 広域路線バス、六日市地域の路線バスが停車する「六日市駅」停留所は、快適な待ち合い環境が整備されています。
- ・ 「下柿木」停留所は、快適な待ち合い環境が整備されていますが、広益線が停車しないため、広域路線バスとの接続が不十分な状況です。

地域	主な停留所	各路線の停車の有無									
		広益線	広域線	六日市線	夢野線	高尻線	蔵木線	六七線	枕谷線	木部谷大野原線	柿木デマンド
六日市	六日市駅	△	●	●	●	●	●	●			
	 										
	よしか病院		●		●	●	●	○			
	 										
	むいかいち温泉ゆらら		●		●	●	●	○			
	 										

●両方面停車、○片方面停車、△付近に別の停留所あり

地域	主な停留所	各路線の停車の有無									
		広益線	広域線	六日市線	夢野線	高尻線	蔵木線	六七線	樫谷線	木部谷大野原線	柿木デマンド
六日市	七日市・下七日市 (キヌヤ七日市店前)	●	●		●	●		●			
	 										
柿木村	柿木		●						●	●	●
	 										
	下柿木 (道の駅かきのきむら前)		●								●
	 										
	柿木温泉口	●	●							●	●
	 										

●両方面停車、○片方面停車

地域	主な停留所	各路線の停車の有無									
		広益線	広域線	六日市線	夢野線	高尻線	蔵木線	六七線	杣谷線	木部谷大野原線	柿木デマンド
柿木村	柿木商工会館前	●									●
	 										

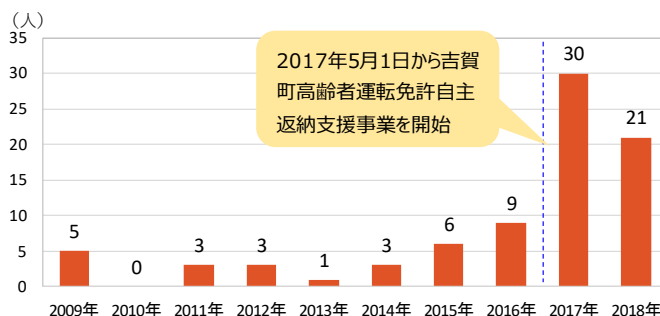
●両方面停車、○片方面停車

8 移動支援サービス

- ・ 町民の移動を確保するための施策や通学を支援する施策を実施しています。
- ・ 2017 年 5 月から 65 歳以上の運転免許自主返納者に対して、路線バスの利用券の配布を行っており、制度施行後から運転免許返納者が増加しています。

事業名等	対 象	概 要
生活バス運行事業	生活バス路線	バス運行費の欠損額について補助金を交付する。
スクールバス	遠距離通学をする児童・生徒	遠距離通学の児童・生徒の輸送をするためのスクールバスを運行する。
吉高線	吉賀高校の生徒	部活等でバス路線を利用できない生徒を輸送するためのスクールバスを運行する。
吉賀町長瀬地域交通対策事業	長瀬地区愛郷会	乗用タクシーの手配・利用にかかる経費に対して補助金を交付する。 (上限 250,000 円)
萩・石見空港利用促進事業	吉賀町に住所を有する方	萩・石見空港を離発着する定期便を利用した場合、3,000 円/片道の補助金を交付する。
吉賀高等学校通学費助成事業	吉賀高等学校に通学する生徒の保護者	六日市交通(有)又は石見交通(株)のバスで通学する生徒に利用区間分の回数券を発行する。
遠距離通学費補助事業	通学距離が 2km/片道以上の児童・生徒	通学に要する交通費の全額を定期乗車券・回数券により支給する。
吉賀町高齢者運転免許自主返納支援事業	全ての運転免許を自主返納した 65 歳以上の町民	六日市交通(有)、(有)柿木産業が運行するバス（広域線は町内の移動のみ）で利用できる年間利用券を申請者に対して支給する。

図表-31 移動支援サービスの概要

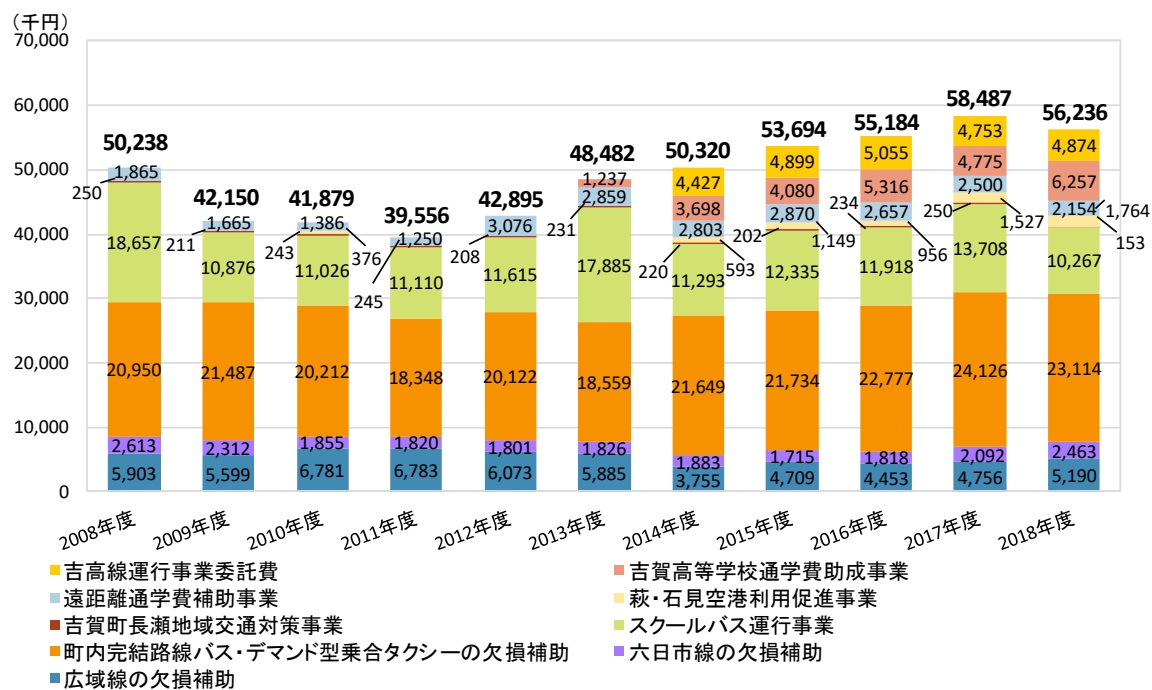


資料：島根県運転免許センター

図表-32 運転免許自主返納者数

9 町の財政負担

- ・ 町の公共交通に関する財政負担は 2018 年度で約 5 千 6 百万円であり、近年増加傾向にあります。
- ・ 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの欠損補助が約 2 千 3 百万円で、全体の約 41%を占めています。



図表-33 公共交通に関する町の財政負担額

第5章 各種調査結果

1 調査概要

本計画の策定にあたり、以下の調査を実施しました。

種別	目的	対象	調査時期 配付・回収方法	回収状況 (回収率)
住民 アンケート	地域別の目的別移動実態、移動サービスに対する満足度や改善ニーズ、利用意向等を把握。	町内の1,500世帯 (1世帯に2部配付)	2018年8・9月 郵送配付 郵送回収	794部 (26.5%)
利用者 アンケート	利用者の満足度や細かな改善ニーズを把握。	町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシー (10路線)及び六日市線の小・中学生を除く全乗客	2018年10月 手渡し配付 郵送回収	81部
六日市病院 アンケート	通院者の移動実態や公共交通に関する意見・要望を把握。	六日市病院の通院者、付き添いやお見舞いによる来院者	2018年12月 (平日1日) 待合スペースにおいて、ヒアリング形式で実施	78部
民生委員 アンケート	移動制約者等の移動実態や細かな問題点等を把握。	町内の民生委員40名	2018年10・11月 手渡し配付 郵送回収	23部 (57.5%)
関係者 ヒアリング	通院や買物、通学などでの公共交通利用に向けたニーズや課題を把握。	交通事業者(5)、病院(1)、商業施設(4)、学校(2)、行政(3)、観光(1)	2018年11・12月	—
乗降調査	停留所毎の利用実態や利用者属性の実態を把握。	広益線、広域線、六日市線、蔵木線、六七線、蓼野線、高尻線、吉賀町スクールバス(柗谷線、木部谷大野原線)	広益線、広域線：2018年9月(平日、土曜各1日) 六日市線：2018年7月(2週間) その他：2018年9・10月(2週間)	—
住民意見交換会	各地区を運行する路線のうち、デマンド便の運行形態、便数、ダイヤ、移動目的地、公共交通を残すためにできることについてワークショップ形式で意見交換を実施。	協議会委員(住民代表)、地域支え合い会議委員、上記以外の住民代表、社会福祉協議会、一般市民(5地区で実施)	2018年7月 (各地区1回実施)	〔参加人数〕 蔵木 22人 六日市 18人 朝倉 21人 七日市 20人 柿木村 23人
ふれあいサロンヒアリング	路線バス・タクシーの利用状況、利用しない理由、勉強会の参加意向、自治会輸送の実施意向、問題点などをヒアリング形式で把握。	ふれあいサロンの参加者(35か所のうち13か所で実施)	2018年6～8月	〔参加人数〕 計 154人 ※各5～21人参加)

2 調査結果のまとめ

【住民アンケート調査】

- ・ **運転免許** | 80.8%が自動車運転免許を保有し、14.6%が運転能力の低下を実感しているが返納できないと思っている。
- ・ **通勤・通学** | 公共交通を利用する人は 5.3%で 86.4%が自家用車を利用。
- ・ **買物** | 柿木地区の人は六日市地区の店に買い物に行く人が多い。全体ではサンマート六日市店に行く人が最も多く、公共交通を利用する人は 4%未満。
- ・ **通院** | 六日市地区から柿木地区に通院する人もいる。全体では六日市病院に行く人が最も多く、公共交通を利用する人は 15%未満。
- ・ **公共交通の利用** | 町内完結路線バスを全く利用しない人は 95.5%。デマンドバスは 94.9%。利用しない主な理由は自家用車やバイクを運転できるため。
- ・ **改善要望（広益線・広域線）** | 「運行本数(平日)を増やす」、「運賃を安くする」、「運行本数（土日）を増やす」の順に多い。サービス改善後に運転できなくなったら利用する人は 55.1%。
- ・ **改善要望（町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシー）** | 「運行本数(平日)を増やす」、「自宅付近で乗り降りできるようにする」、「運賃を安くする」の順に多い。サービス改善後に運転できなくなったら利用する人は 61.2%。

【利用者アンケート調査（町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシー）】

- ・ **利用者の属性** | 女性が 83.3%、70 歳以上が 89.9%、運転免許非保有者が 100%。
- ・ **利用目的** | 通院、買物で利用する人が多い。一部の路線は高校生が通学で利用。
- ・ **目的地** | 通院は六日市病院、買物はサンマート六日市店が最も多い。その他、町内の施設が目的地となっている。
- ・ **利用頻度** | 週に 3 日以下の人が 88.9%。
- ・ **改善要望（六日市地域）** | 「運行本数（平日）を増やす」、「便数（土日）を増やす」、「自宅付近で乗り降りできるようにする」の順に多い。
- ・ **改善要望（柿木村地域）** | 「運行本数（平日）を増やす」、「時間帯（ダイヤ）を改善する」の順に多い。
- ・ **満足度** | 79.6%が「満足」、「やや満足」と感じている。

【利用者アンケート調査（六日市線）】

- ・ **利用者の属性** | 吉賀町民が 12.5%、女性が 87.5%、70 歳以上が 81.3%、運転免許非保有者が 93.8%。
- ・ **利用目的** | 通院、買物で利用する人が多い。通学利用者はなし。
- ・ **目的地** | 通院は六日市病院、買物はサンマート六日市店が最も多い。
- ・ **改善要望** | 「運行本数（土日）を増やす」、「運行時間（ダイヤ）を改善する」、「運行本数（平日）を増やす」の順に多い。
- ・ **満足度** | 84.2%が「満足」、「やや満足」と感じている。

【六日市病院アンケート調査】

- ・ **来院時間** | 8～10 時台に来院する人が多く、10～12 時台に帰る人が多い。
- ・ **交通手段** | 自家用車で来院する人は約 6 割、家族による送迎は約 1 割。
- ・ **他施設への立ち寄り** | 65.2%が他の施設に立ち寄り、9 割以上が六日市の買物施設に立ち寄る。
- ・ **路線バスでの行き方の認知** | 34.2%がダイヤやデマンドバスの利用方法を知らない。17.8%が路線バスで行けること自体を知らない。
- ・ **改善要望** | 「運行本数を増やす」、「自宅付近で乗り降りできるようにする」、「運行時間（ダイヤ）を改善する」の順に多い。サービス改善後に運転できなくなったら利用する人は 46.5%。

【民生委員アンケート調査】

- ・ **バス等を利用する必要がある人** | 六日市地域 78 人、柿木村地域 46 人。
- ・ **移動に関するこれまでの相談件数** | 六日市地域 20 件、柿木村地域 11 件。乗りたい時間帯にバスが運行しておらず、移動が不便であることに関する相談が多い。
- ・ **バス等を利用する必要がある人が普段利用する施設** | 商業施設は七日市地区以外の地区でサンマート六日市店という回答が多く、医療施設は全地区で六日市病院という回答が多い。
- ・ **住民・民生委員からの意見・要望等** | 六日市：タクシーを利用すると運賃が高い。通院時間にダイヤがあっていない。朝倉：バスを利用する場合は、少量の荷物しか持てない。高齢化に伴い自宅前の送迎が重要。七日市：自宅前までバスが入ればいい。料金の経済的負担が大きい。病院に行きやすくなるように便が増えればいい。柿木村：広益線の経路変更により不便になった。タクシーを利用すると運賃が高い。町外の移動が必須のため高齢者運賃割引制度を導入してほしい。広益線・広域線を 1 時間に 1 本運行してほしい（乗継の待ち時間が長い）。

【関係者ヒアリング】 ※認識する問題点・課題を整理

- ・ **交通事業者** | バスの運転手不足や運転手の高齢化、利用者の減少が課題。タクシー事業は赤字であり、事業継続が困難な状況。柿木停留所の待合環境が悪く、広益線とデマンド型乗合タクシーの接続が悪い。
 - ・ **病院** | 岩国市（錦町）からの通院利便性向上が課題。
 - ・ **商業施設** | 個人農家の高齢化により集荷は課題だが人員と車両が確保できない。「柿木商工会館前」停留所の待合環境の改善が必要。
 - ・ **学校** | 益田市からの通学利便性向上のため、JR 山口線と広域線の乗継改善。留学生への利用方法の周知。
 - ・ **行政** | 関係部局間で協議できる組織体制がなく、公共交通に関する情報提供や利用促進において行政間の連携が不十分。
 - ・ **観光** | 既存の観光マップにバスに関する情報が掲載されていない。
-

【乗降調査：広益線】

※調査対象は吉賀町内の停留所で乗車または降車した人

- ・ 利用者数 | ㊥119人、㊦60人
- ・ 属性 | 高校生㊥33.6%㊦28.3%、一般㊥49.6%㊦60.0%、高齢者㊥16.8%㊦11.7%
- ・ 利用目的 | 通学㊥32.8%㊦33.3%、通勤㊥5.0%㊦0.0%、買物㊥10.1%㊦6.7%、通院㊥15.1%㊦8.3%、その他㊥37.8%㊦48.3% ※複数回答可
⇒高校生が通学で利用。一般・高齢者はその他の目的で利用する人が多い。
- ・ 移動状況 | 吉賀町内㊥36.1%㊦23.3%、吉賀町・広島市間㊥41.2%㊦51.7%、吉賀町・益田市間㊥16.0%㊦16.7%、吉賀町・津和野町間㊥6.7%㊦8.3%
⇒広島市への移動に利用する人が多い。
- ・ 利用の多い停留所（平日上位3位） | 六日市㊥64人、七日市㊥54人、立戸㊥13人
⇒七日市と六日市間、六日市と広島間での利用が多い。

【乗降調査：広域線】

- ・ 利用者数 | ㊥35人、㊦8人
- ・ 属性 | 小・中学生㊥34.3%㊦0.0%、高校生㊥25.7%㊦75.0%、一般㊥28.6%㊦0.0%、高齢者㊥11.4%㊦25.0%
- ・ 利用目的 | 通学㊥65.7%㊦75.0%、通勤㊥17.1%㊦0.0%、買物㊥0.0%㊦12.5%、通院㊥17.1%㊦0.0%、その他㊥2.9%㊦25.0% ※複数回答可
⇒小・中・高校生の通学利用者が多い。一般・高齢者は通勤・通院・買物で利用。
- ・ 移動状況 | 吉賀町内㊥71.0%㊦62.5%、吉賀町・津和野町間㊥29.0%㊦37.5%
⇒吉賀町内の移動で利用する人が多い。日原駅の乗降者は平日2名のみ。
- ・ 利用の多い停留所（平日上位3位） | 柿木㊥13人、下七日市㊥10人、六日市病院㊥8人
⇒小学生は柿木地区内の通学で利用している。一般は柿木と六日市病院間での利用が多い。

【乗降調査：六日市線】

- ・ 利用者数（平均） | ㊥7.1人、㊦3.0人、㊧0.0人
⇒調査期間中、全く利用されていない便があった。
- ・ 利用区間 | 吉賀町内で乗車または降車：25.0%、岩国市内で乗車または降車：75.0%
⇒岩国市内の移動や吉賀町（主に六日市駅）と岩国市間の移動に利用されており、吉賀町内の移動にはほとんど利用されていない。
- ・ 利用の多い停留所（平日上位3位） | 六日市駅㊥2.8人、錦中央病院前㊥2.7人、錦総合支所・稗原㊥1.5人

㊥は平日、㊦は土曜日、㊧は日曜日の略

【乗降調査：蔵木線】

- ・ 利用者数（平均） | ㊥12.8 人、㊦2.5 人
- ・ 属性 | 小・中学生㊥2.3%㊦0.0%、一般㊥97.7%㊦100.0%
⇒スクール便が通学にほとんど利用されていない。
- ・ 利用の多い停留所（平日上位 3 位） | 下七日市㊥15.0 人、六日市駅㊥7.5 人、六日市病院㊥6.4 人 ※六七線を含む
⇒六日市方面行きは六七線と接続しているため、大半が下七日市で下車しており、高校生が吉賀高校への通学で利用している。

【乗降調査：六七線】

- ・ 利用者数（平均） | ㊥11.2 人、㊦0.0 人
- ・ 属性 | 小・中学生㊥0.0%、一般㊥100.0%
⇒七日市方面行きは蔵木線と接続しているため、大半が下七日市で下車しており、高校生が吉賀高校への通学で利用している。

【乗降調査：蓼野線】

- ・ 利用者数（平均） | ㊥20.8 人、㊦4.5 人
- ・ 属性 | 小・中学生㊥19.7%㊦0.0%、一般㊥80.3%㊦100.0%
⇒六日市小学校の児童が帰宅時に利用している。
- ・ 利用の多い停留所（平日上位 3 位） | 六日市病院㊥8.4 人、六日市駅㊥5.1 人、下七日市㊥4.9 人
⇒ゆらら方面行きは下七日市と六日市駅・六日市病院間での利用が多い。国重橋方面行きは六日市病院から各地への帰り便として利用されている。

【乗降調査：高尻線】

- ・ 属性 | 小・中学生㊥29.3%㊦0.0%、一般㊥70.7%㊦100.0%
⇒七日市小学校の児童が通学及び帰宅時に利用している。
- ・ 利用の多い停留所（平日上位 3 位） | 下七日市㊥25.1 人、六日市病院㊥10.7 人、六日市駅㊥10.5 人
⇒下七日市で乗車及び降車する人が多く、六日市と下七日市間、下七日市と高尻間で利用されている。

㊥は平日、㊦は土曜日

【住民意見交換会】

- ・ **運行形態** | 蔵木、六日市地区は、デマンド運行（区域運行）とタクシー定期の要望が多く、七日市、朝倉地区は、これらに加え、現状維持の意見があった。柿木地区は、現状維持、タクシー定期、タクシー助成の意見があった。
- ・ **運行頻度** | 各地区とも、毎日運行や隔日運行それぞれの意見が出された。毎日運行すれば安心して予定が立てやすいという理由が多く、隔日運行は、便数が多い方がいいという理由が多かった。
- ・ **ダイヤ** | 各地区とも、少なくとも午前中に1往復できるダイヤがあったほうが良いという意見が多く、広域路線との乗継に配慮したダイヤ設定の要望も出された。
- ・ **利用者・利用目的** | 各地区とも、高齢者や運転免許を保有していない人が買物や通院で利用するという意見が多く、他には学生の通学利用や、娯楽、金融機関、役場等に行くために利用するという意見があった。
- ・ **公共交通を残すためのアイデア** | 元気な時からバスを利用する、利用方法を周知する、ツアー・イベントの企画、教育機関・交通事業者・商業施設・企業との連携、通勤利用、乗車体験、予約代行、乗降介助、ボランティア輸送等の意見が出された。

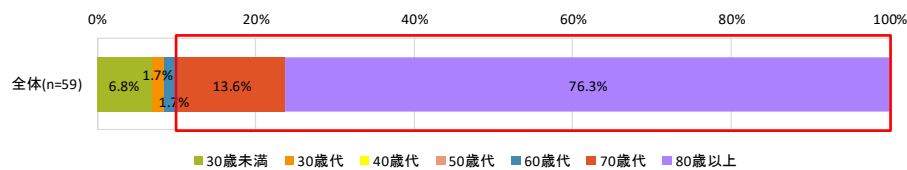


図表-34 ワークショップの様子

第6章 公共交通や公共交通を取り巻く環境に関する現状・問題点

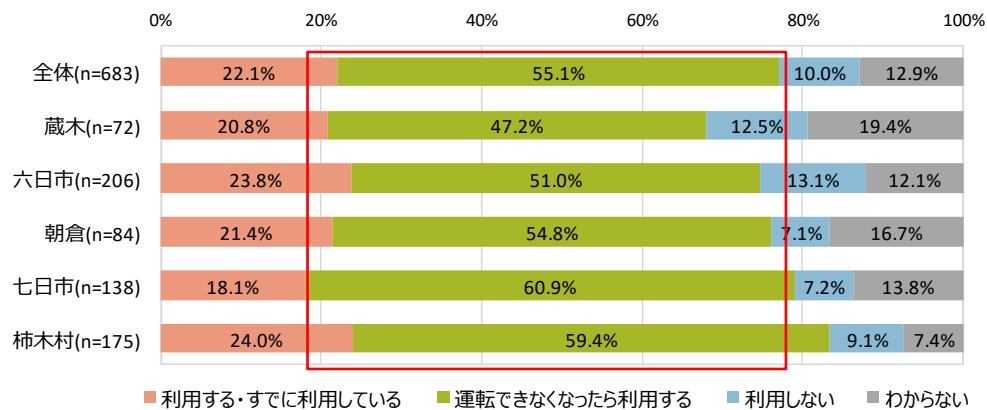
① 更なる高齢化の進展に伴う公共交通ニーズの高まり

- ・ 総人口は減少し、今後も高齢化率は上昇すると予測されています。
- ・ 公共交通利用者の89.9%が70歳以上の高齢者であり、公共交通利用のターゲットは主に高齢者となっています。現在利用していない人も、サービス改善後に運転ができなくなったら利用すると回答した人が50%以上となっています。



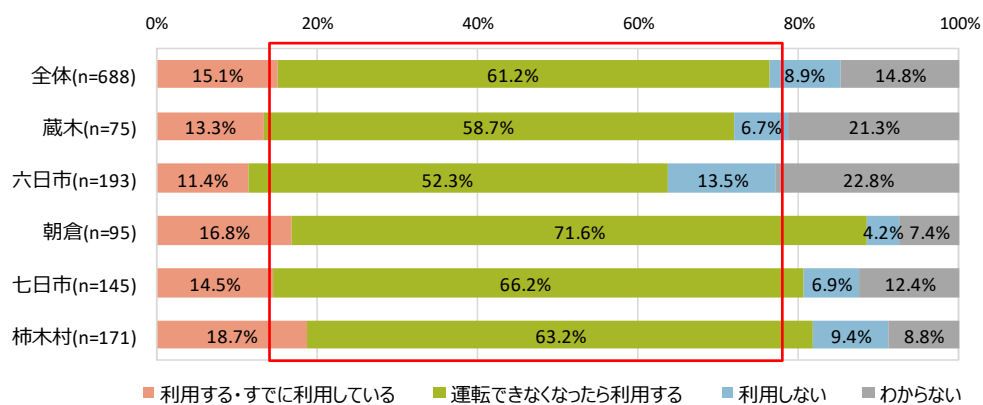
資料：利用者アンケート調査

図表-35 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシー利用者の年齢



資料：住民アンケート調査

図表-36 広益線・広域線のサービス改善後の利用意向

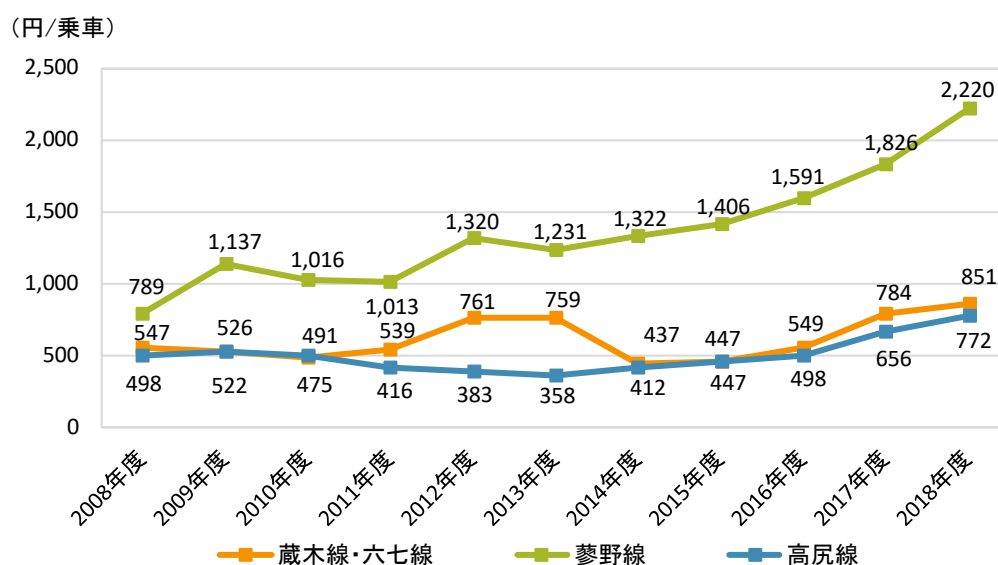


資料：住民アンケート調査

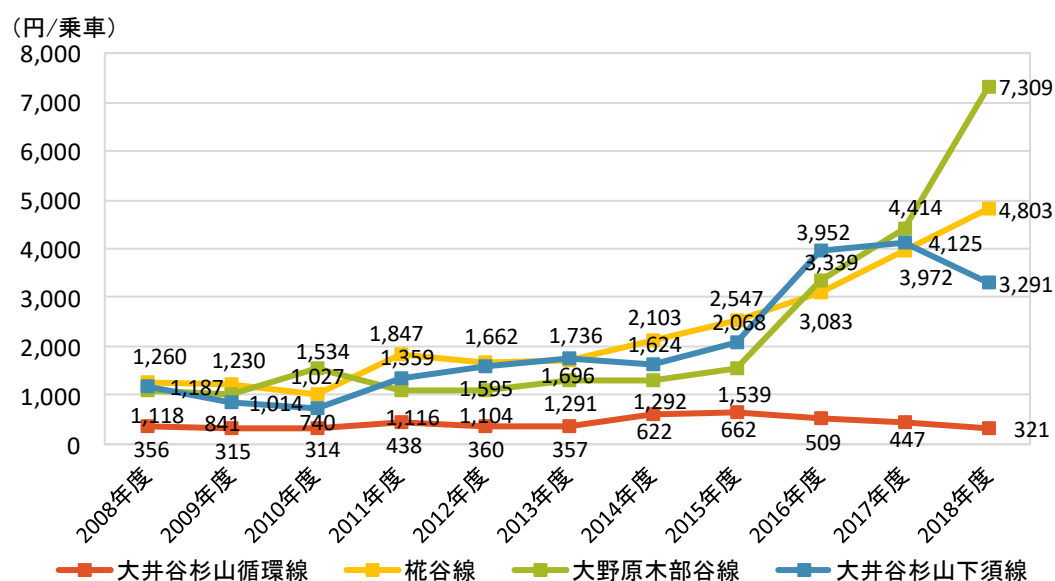
図表-37 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーのサービス改善後の利用意向

② 利用者の減少に伴う町の財政負担の増加

- ・ 大井谷杉山循環線以外は、近年の利用者の減少に伴い、町が負担する欠損補助額が増加しています。
- ・ 特に、大野原木部谷線、栴谷線の1乗車当たりの町の財政負担（1人を輸送するのにかかる町の財政支出）が大きく、2018年度はそれぞれ7,309円、4,803円となっています。



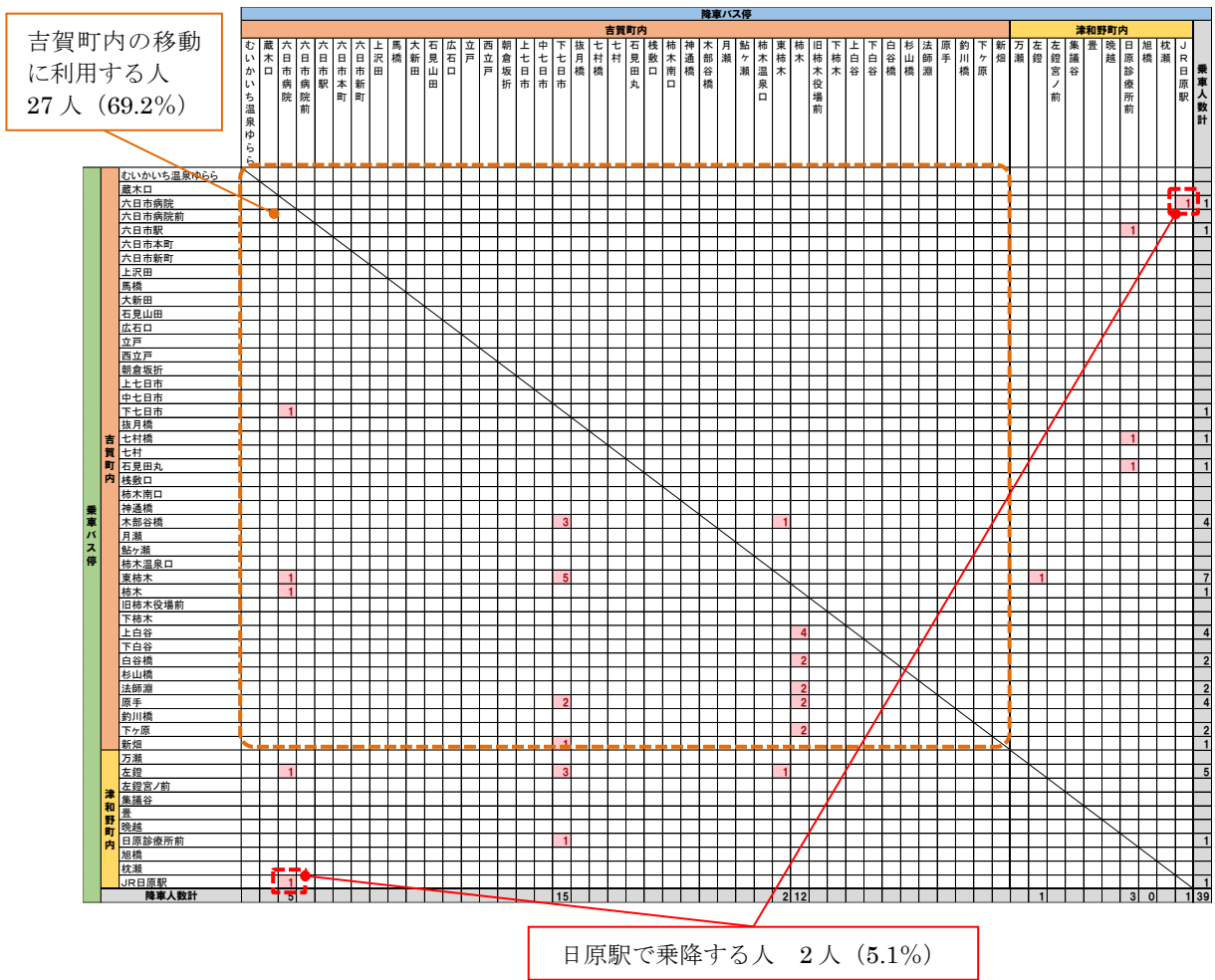
図表-38 1乗車当たりの町の財政負担(六日市地域)



図表-39 1乗車当たりの町の財政負担(柿木村地域)

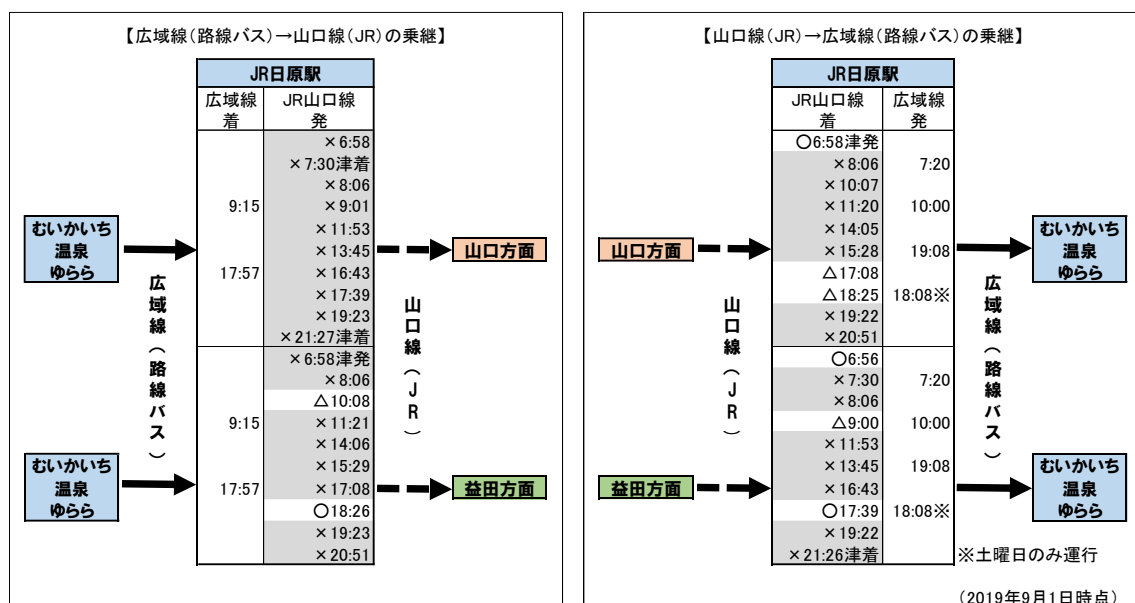
③ 時代の変化に伴い広域線の役割が不明確に

- ・ 広域線は、日原駅を交通結節点として、六日市病院バス・旧日原線のダイヤを存続し、柿木村・旧日原共存病院を経由する広域幹線の役割を担っていましたが、日原駅で乗り継ぎを行う人がほとんどいません。
- ・ 広域線は、吉賀町内の移動で利用する人の割合が 69.2%となっており、主に吉賀町内の移動手段として利用されています。
- ・ 一方で、益田市や津和野町から通勤・通学・通院する人もおり、六日市病院は六日市交通(有)と契約し、益田市から日原駅まで通勤バス（貸切バス）を運行していました。



資料：広域線乗降調査（平日1日、土曜日1日の利用者の計）

図表-40 広域線の OD 表



○ 30分以内に乗継可能
△ 30分～1時間の待ち時間があり、実質乗継不可
× 乗継不可

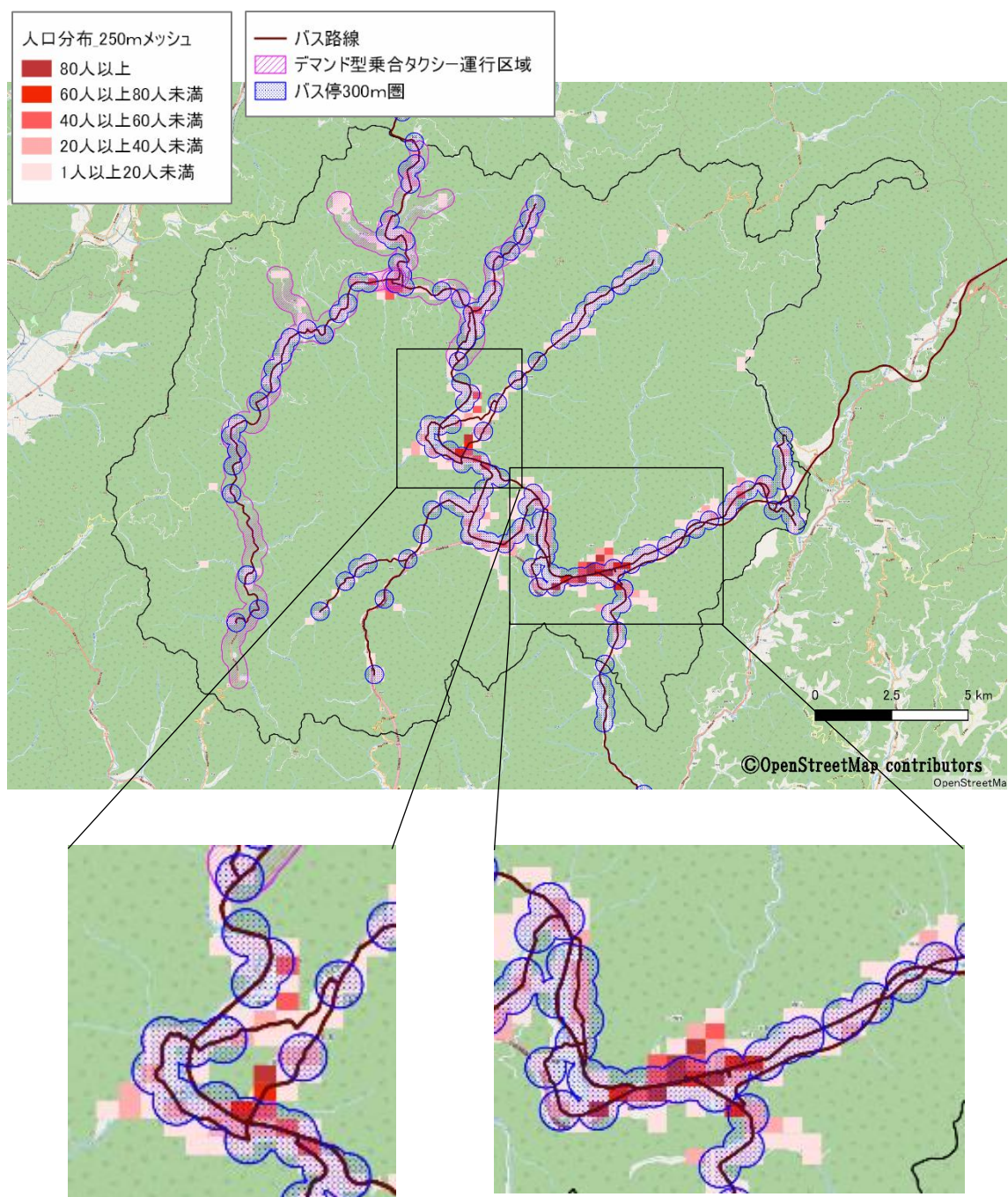
図表-41 日原駅における広域線とJR山口線の接続状況

- ✓ 平成 31 年度から、益田市に自宅がある生徒は、自宅又は吉賀町内の下宿から通学する必要がある。日原駅で広域線（7:20 日原駅発）と JR が接続すれば通学利便性が向上する可能性がある。（吉賀高校）
- ✓ 益田駅北～日原駅間を六日市病院が貸し切りで運行しており、主に早番の看護師が利用している。（六日市病院）
- ✓ 7:20 日原駅発の便は柿木小学校と六日市病院への通勤者の到着時間から設定されている。17:00 ゆらら発の便は六日市病院の通勤者の帰り便として、19:08 日原駅発の便は折返しとして設定。土曜日は通勤者がいないため、18:08 日原駅発となっている。（交通事業者）

図表-42 ヒアリング調査における意見

④ 公共交通が利用できない地域が存在

- ・ 町内を移動するための交通手段（タクシー以外）は、六日市地域は路線バス、柿木村地域は路線バスとデマンド型乗合タクシーという異なった運行形態です。
- ・ 六日市地域は路線バスの乗降は停留所でしかできないため、自宅前で乗降したいという要望が多く聞かれています。



資料：平成 27 年国勢調査

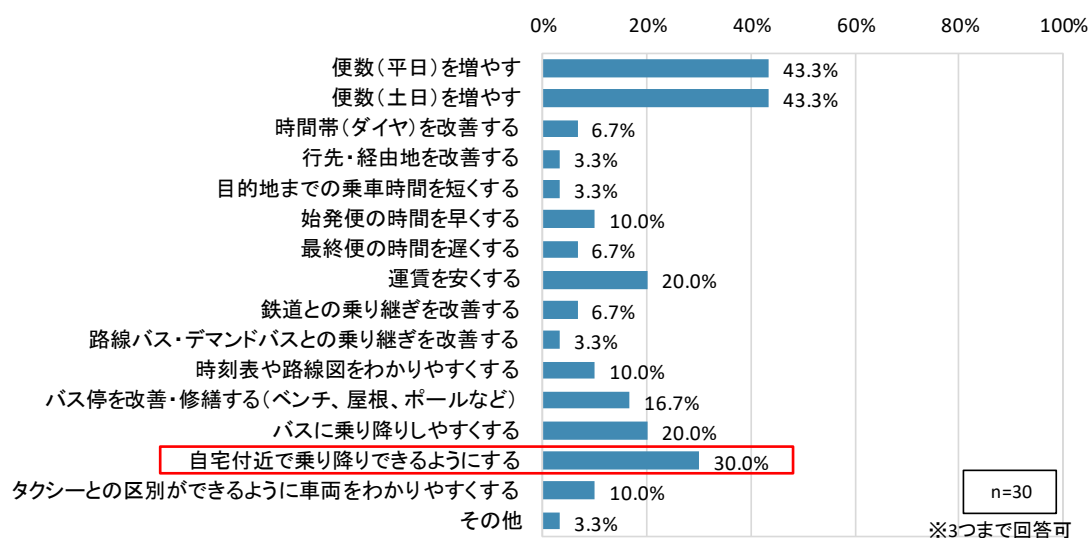
図表-43 公共交通圏と人口分布(再掲)

改善内容	全体(n=520)	蔵木(n=63)	六日市(n=140)	朝倉(n=64)	七日市(n=111)	柿木(n=137)
運行本数（平日）を増やす	40.8%	49.2%	32.9%	39.1%	36.0%	49.6%
運行本数（土日）を増やす	22.3%	23.8%	18.6%	18.8%	27.0%	24.1%
運行時間（ダイヤ）を改善する	16.3%	22.2%	14.3%	21.9%	15.3%	13.9%
経路（行先・経由地）を改善する	10.8%	15.9%	11.4%	18.8%	9.9%	5.1%
目的地までの乗車時間を短くする	3.3%	0.0%	5.7%	3.1%	3.6%	2.2%
始発の時間を早くする	2.7%	3.2%	1.4%	3.1%	2.7%	3.6%
終発の時間を遅くする	4.8%	3.2%	5.0%	1.6%	3.6%	8.0%
運賃を安くする	24.6%	17.5%	25.0%	23.4%	29.7%	24.1%
高速バス・路線バス（町外）との乗り継ぎを改善する	16.3%	17.5%	12.9%	14.1%	15.3%	21.2%
時刻表や路線図をわかりやすくする	17.1%	17.5%	17.1%	15.6%	15.3%	17.5%
屋根や椅子などバス停の待合環境を改善する	6.9%	7.9%	7.9%	1.6%	2.7%	11.7%
車両の段差を改善し乗り降りしやすくする	8.1%	9.5%	7.9%	1.6%	9.0%	10.2%
自宅付近で乗り降りできるようにする	37.3%	41.3%	40.0%	37.5%	40.5%	30.7%
タクシーとの区別ができるように車両をわかりやすくする	3.8%	9.5%	2.9%	4.7%	3.6%	2.2%
その他	10.4%	9.5%	15.0%	12.5%	6.3%	8.8%

※3 つまで回答可

資料：住民アンケート調査

図表-44 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーのサービス改善要望



資料：利用者アンケート調査

図表-45 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーのサービス改善要望（六日市地域）

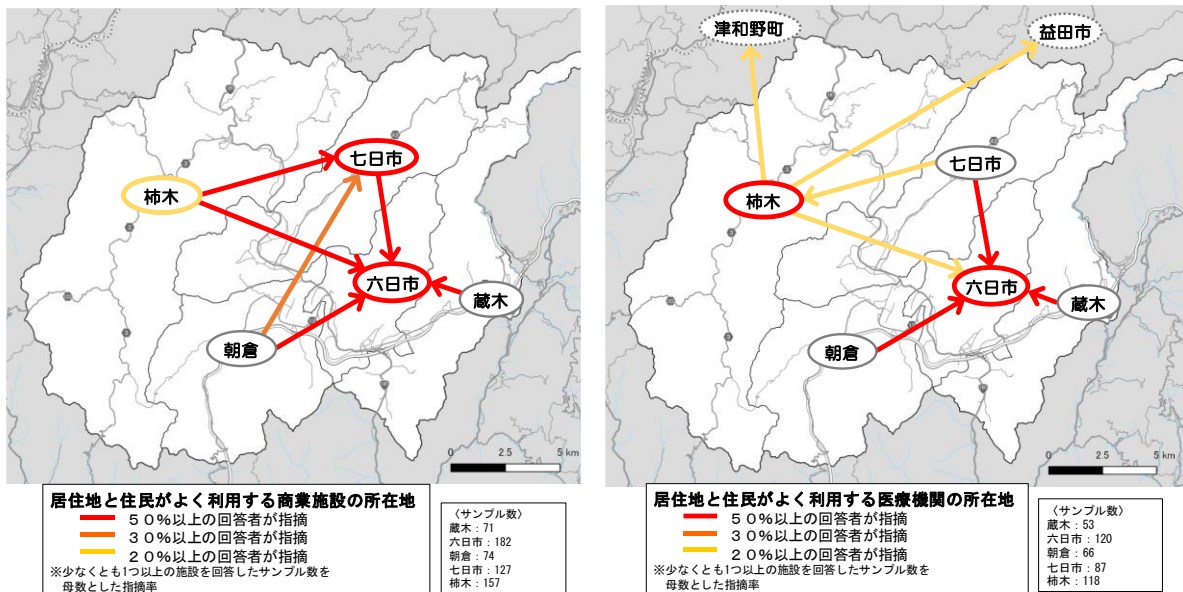
- ✓ 高齢化に伴い、自宅前までの送迎が重要。（朝倉地区）
- ✓ 自宅から停留所まで歩かなければならない。買い物の帰りは荷物が増えるので、大変になる。家の前までバスが入ればいい。（七日市地区）

資料：民生委員アンケート調査

図表-46 民生委員の意見

⑤ 住民の生活圏と移動ニーズに合わないダイヤ

- ・ 柿木村地域の商業施設や医療機関は小規模な施設が多いため、六日市地域に買物や通院する人がいます。
- ・ 六日市地域から柿木村地域の医療機関に通院する人もいます。
- ・ 広益線・広域線は六日市地域と柿木村地域を結ぶ幹線としての役割を担っていますが、住民の移動ニーズに合致していないダイヤとなっていたり、一部が町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーと乗継が不便なダイヤとなっています。



地区	1位	2位	3位
蔵木	・サンマート	・活鮮ストア ・ウォンツ ・ジュンテンドー	
六日市	・サンマート	・活鮮ストア ・ジュンテンドー	・ウォンツ
朝倉	・サンマート	・キヌヤ ・ジュンテンドー	・ウォンツ
七日市	・キヌヤ	・サンマート ・活鮮ストア ・ウォンツ	
柿木	・サンマート ・木村商店		

地区	1位	2位	3位
蔵木	・六日市病院 ・松浦内科胃腸科	・おがさわら歯科 ・小笠原医院	
六日市	・六日市病院	・松浦内科胃腸科	・おがさわら歯科
朝倉	・六日市病院	・松浦内科胃腸科	・小笠原医院 ・おがさわら歯科
七日市	・六日市病院	・栗栖医院	・小笠原医院 ・益田赤十字病院 ・松浦内科胃腸科
柿木	・六日市病院	・小笠原医院 ・和崎医院	・栗栖医院

凡例：各施設の所在地

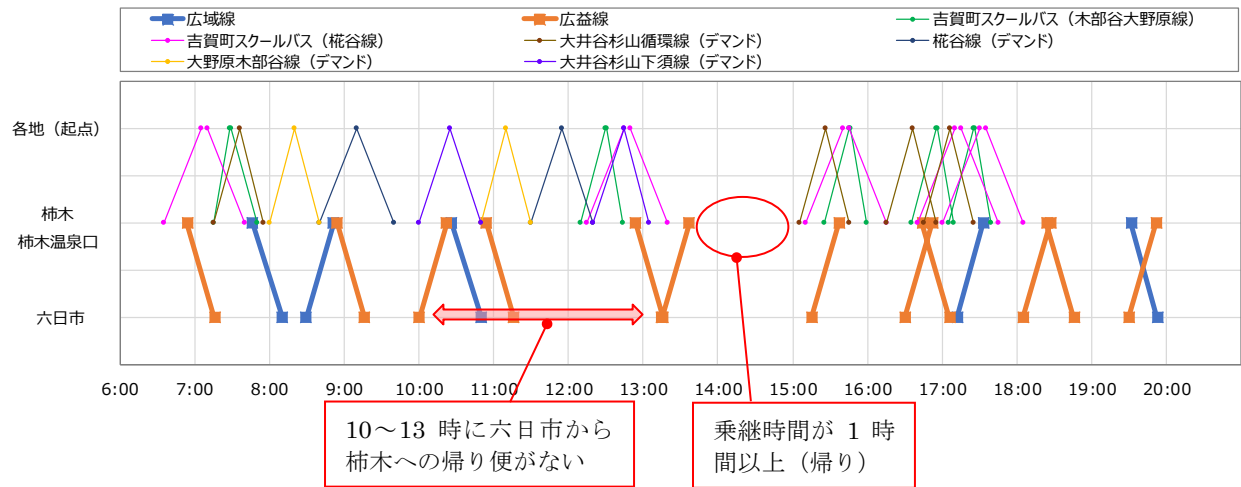
六日市地区 七日市地区 柿木地区 津和野町 益田市

※「バス等を利用する必要がある人」は自分ひとりで移動ができるが、免許証を持たないなど車での移動が困難なため、路線バスやタクシーなどの公共交通機関を利用する必要がある人をいう。

※回答の多かった上位3施設を整理

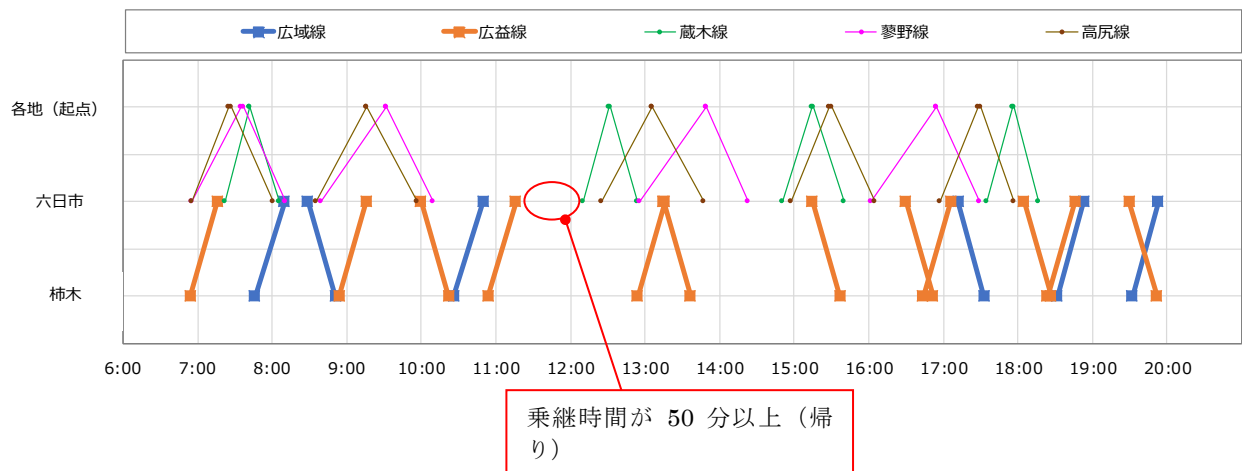
資料：住民アンケート調査

図表-47 居住地と町民がよく利用する商業施設・医療機関の所在地

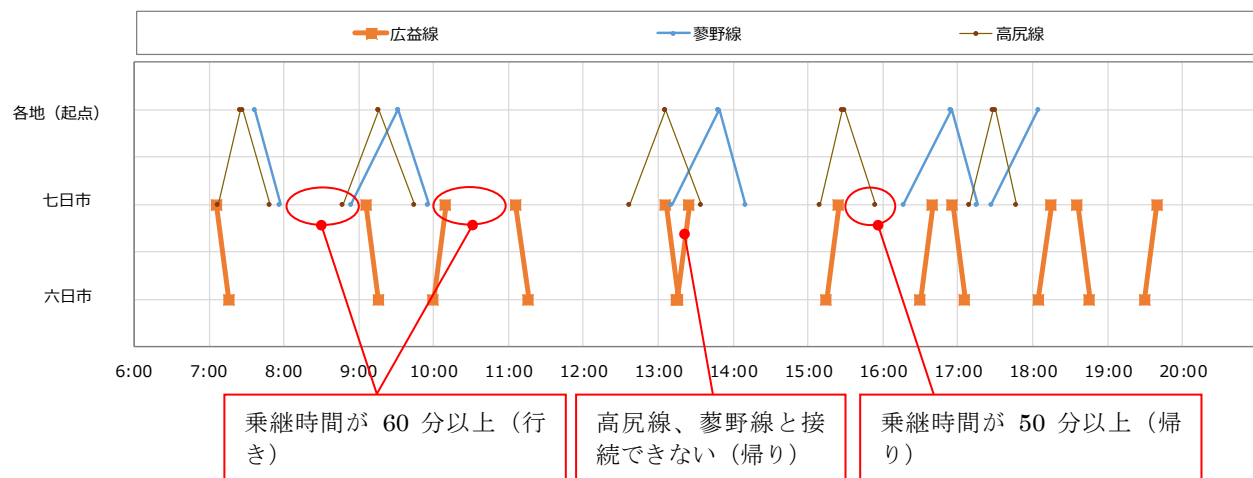


※吉賀町スクールバス (梶谷線) は「柿木温泉口」で広益線と乗り継ぎができない。
 ※吉賀町スクールバス (梶谷線、木部谷大野原線) は「柿木」で広益線と乗り継ぎができない。
 ※吉賀町スクールバス (梶谷線、木部谷大野原線) の 2・3 便は、時期により運行時間が異なるが、全ての便を掲載。

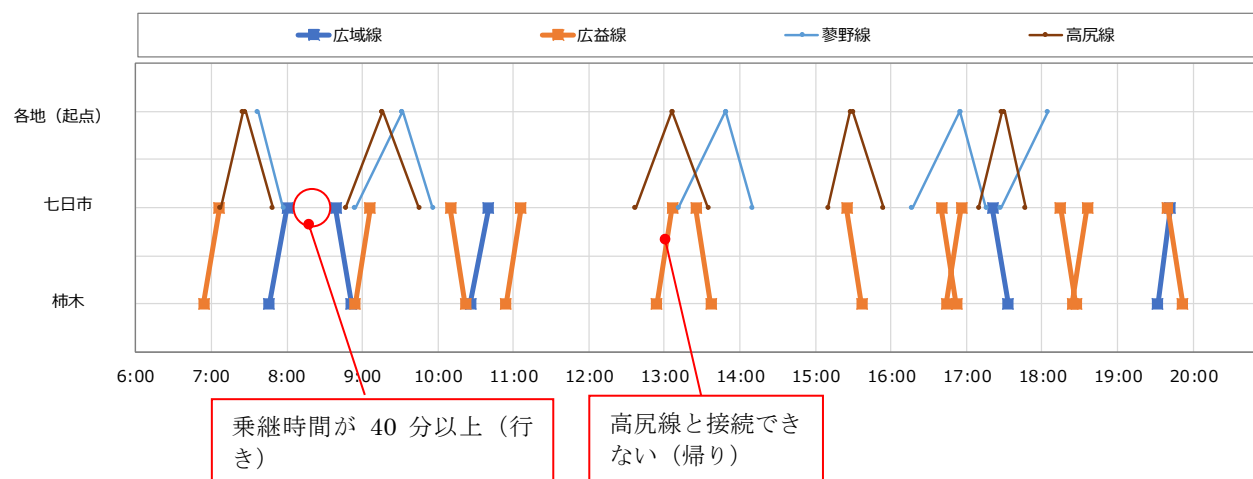
図表-48 柿木地区における路線バス間の接続状況



図表-49 六日市地区における路線バス間の接続状況



図表-50 七日市地区における路線バス間の接続状況(六日市・広島方面)



図表-51 七日市地区における路線バス間の接続状況(柿木・津和野方面)

⑥ 利用されていないスクール便とスクールバスの運行形態の地域差

- ・ 六日市地域の定時定路線は朝夕の便がスクール便と位置付けられていますが、遠距離通学費補助事業の対象地域の児童が毎日バスを利用していない等の理由で、利用が少ない便が存在します。
- ・ 2019 年 4 月の蔵木中学校と六日市中学校の統合に伴い、生徒のニーズに細かく対応するスクール専用バスを運行しています。
- ・ 町内のスクールバスは、地域により運行形態やサービスレベルが異なり、地域差が生じている状況です。

【登校】

地域	路線名	方面	便	1日平均利用者数 (小中学生)
六日市 地域	蔵木線	深谷大橋→六日市駅	1便 (7:42発)	0.0
		六日市駅→深谷大橋	1便 (7:22発)	0.0
	蓼野線	ゆらら→国重橋	1便 (6:52発)	0.0
		国重橋→ゆらら	1便 (7:37発)	0.0
	高尻線	ゆらら→新田	1便 (6:52発)	0.5
		新田→ゆらら	1便 (7:27発)	5.3
柿木村 地域	吉賀町スクールバス (梶谷線)	キャンプ場入り口→柿木	1便 (7:10発)	10.1
	吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)	口屋橋→柿木	1便 (7:29発)	8.7

【下校】

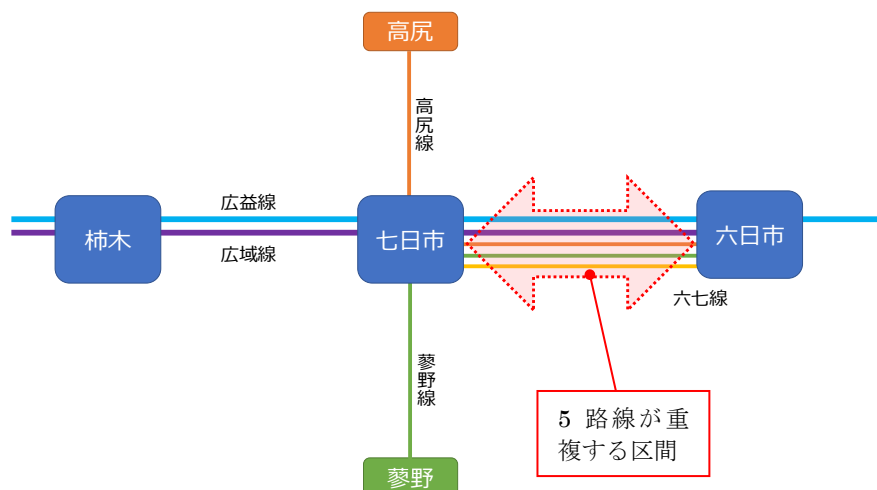
地域	路線名	方面	便	1日平均利用者数 (小中学生)
六日市 地域	蔵木線	六日市駅→深谷大橋	3便 (14:51発)	0.1
			4便 (17:35発)	0.0
		深谷大橋→六日市駅	3便 (15:16発)	0.0
			4便 (17:57発)	0.0
	蓼野線	ゆらら→国重橋	4便 (15:56発)	4.1
			5便 (17:06発)	0.0
		国重橋→ゆらら	4便 (16:55発)	0.0
	高尻線	ゆらら→新田	4便 (14:53発)	3.0
			5便 (16:53発)	3.5
		新田→ゆらら	4便 (15:30発)	0.0
			5便 (17:30発)	0.0
柿木村 地域	吉賀町スクールバス (梶谷線)	柿木→キャンプ場入り口	2便 (15:10発)	1.1
			3便 (17:00発)	7.7
	吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)	柿木→口屋橋	2便 (15:25発)	1.8
			3便 (17:05発)	6.6

資料：乗降調査結果

図表-52 スクール便・吉賀町スクールバスの小中学生の利用状況

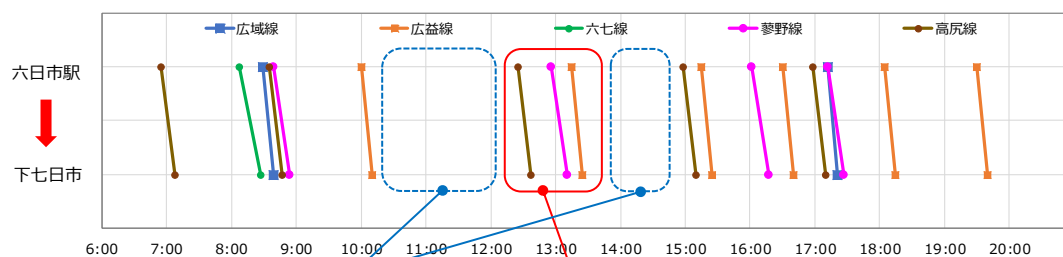
⑦ 六日市と七日市間の非効率な運行

- ・ 六日市と七日市間は、広益線、広域線、高尻線、蓼野線、六七線の 5 路線が重複して運行しています。
- ・ 通学時間帯以外の日中の時間帯にも複数路線のダイヤが重複している一方で、全く運行していない空白の時間帯があります。

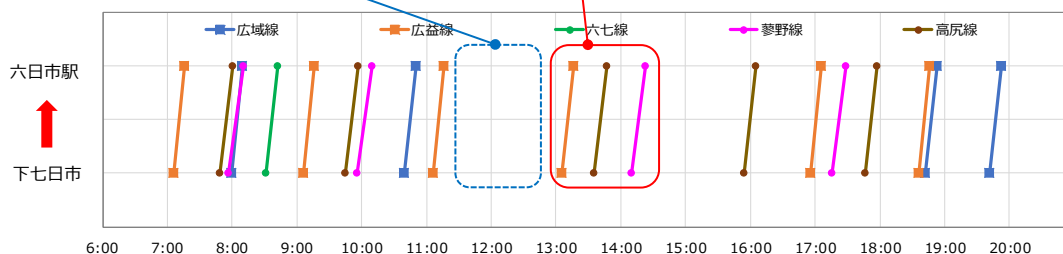


図表-53 六日市と七日市間の路線バスの運行状況

【六日市→七日市】



【七日市→六日市】



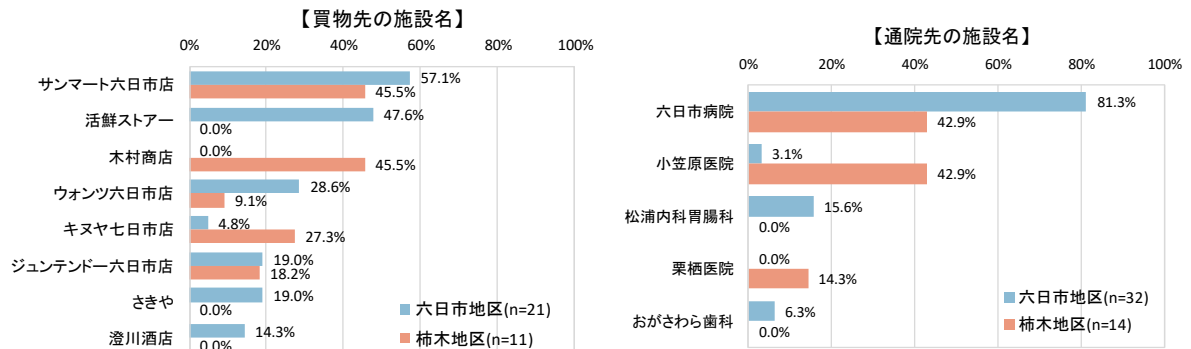
図表-54 七日市と六日市間の路線バスのダイヤ

⑧ 六日市地域中心部の商業施設への公共交通によるアクセス性の低さ

- ・ 六日市地域中心部の商業施設は、停留所から離れている施設があり、特に高齢者にとっては利用しにくい状況です。
- ・ 公共交通利用者の主な利用目的地は、よしか病院やサンマートです。
- ・ よしか病院の通院者は行き又は帰りに商業施設に立ち寄る人がいますが、徒歩では10分以上かかります。

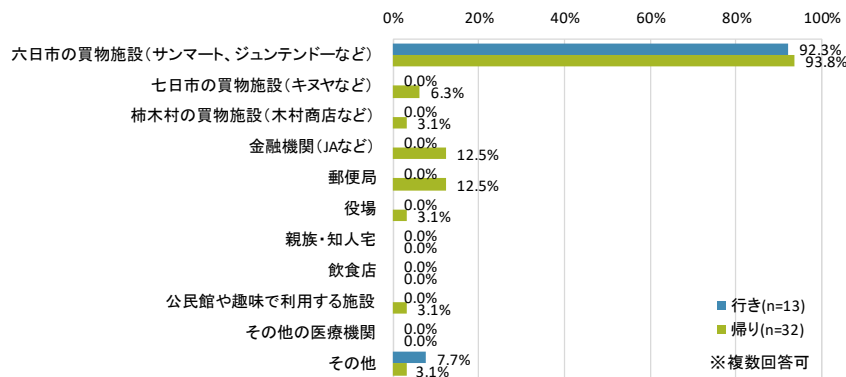


図表-55 六日市地域中心部の施設と路線バスの状況



資料：利用者アンケート調査

図表-56 公共交通利用者の買物及び通院先

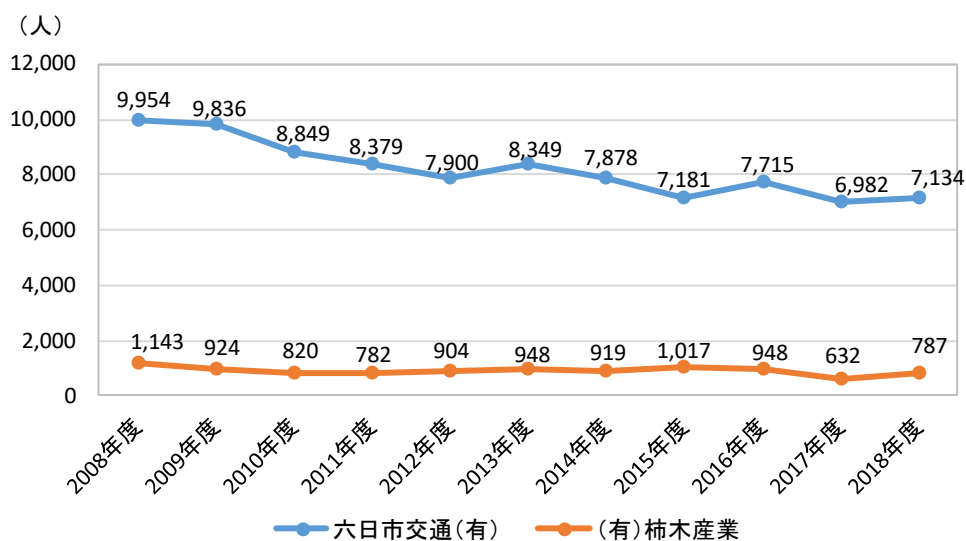


資料：六日市病院アンケート調査

図表-57 六日市病院通院時の立ち寄り施設

⑨ タクシーを取り巻く環境の厳しさ

- ・ 町内には六日市交通(有)と(有)柿木産業が 2 事業者あり、町全域をカバーしていますが、両事業者ともに利用者数は減少傾向であり、タクシー事業者を取り巻く環境は厳しい状況です。
- ・ 運転手の高齢化や担い手不足により、町内事業者によるタクシー事業の存続が懸念されます。



図表-58 タクシーの利用者数(再掲)

- ✓ 路線バス・デマンド型乗合タクシーの利用者を増やすことを考えるべきではあるが、タクシー事業を存続させ、他の交通機関との共存やバランスをとることが重要。
- ✓ デマンド利用者はタクシーを利用しない傾向がある。
- ✓ タクシーの利用者は減少しており、タクシー事業は赤字の状況。
- ✓ タクシー事業は大幅な赤字が出ているが、利用者がいるため事業をやめることはできない。将来的には撤退の可能性もある。

図表-59 タクシー事業者へのヒアリング調査における意見

⑩ 交通結節点が不明確で停留所環境の整備が不十分

- ・ 柿木村地域では、広益線・広域線と町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーとの乗継停留所が、それぞれ「柿木商工会館前」停留所、「柿木」停留所であり、1か所に統一されていません。また、これらの停留所は快適な待ち合い環境とは言いにくい状況です。
- ・ 老朽化している停留所もあり、待合場所や時刻がわかりづらくなっています。



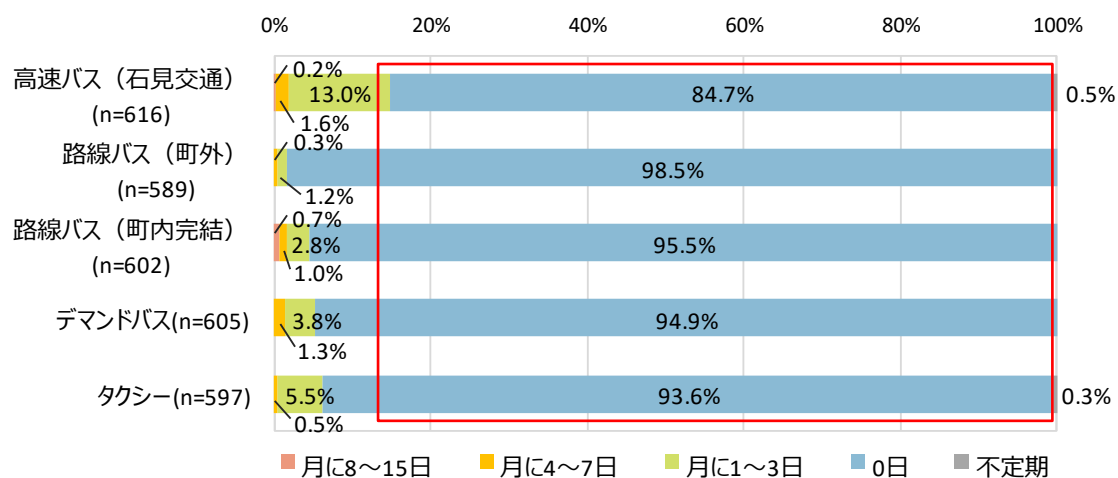
図表-60 柿木村地域中心部の路線バス・停留所の状況

- ✓ 13:15「六日市」停留所発の広益線で帰ってから、15 時台のデマンド型乗合タクシーまで「柿木」停留所で待っている人がいる。(交通事業者)
- ✓ 「柿木」停留所は、夏は暑く冬は寒い。(交通事業者)
- ✓ 「柿木商工会館前」停留所は、風雨をしのげる屋根を整備してほしい。(道の駅かきのきむら)

図表-61 ヒアリング調査における意見

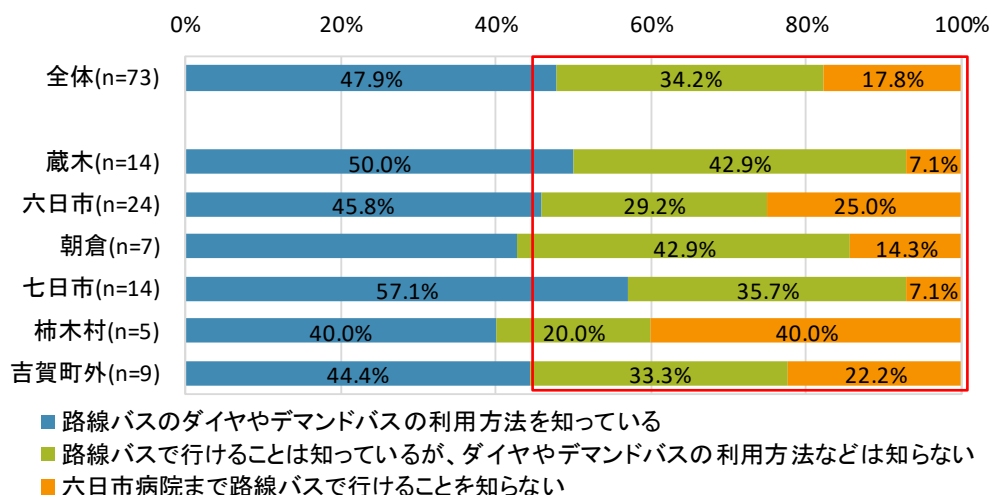
⑪ 新たな利用者の掘り起こしに向けた情報提供や取組が不十分

- ・ 町民の多くは、公共交通をほとんど利用していません。
- ・ 実利用者や新規利用者が少なく、行政からの定期的な情報提供や利用方法の周知に関する取組も十分ではないため、デマンド型乗合交通の利用方法が住民に周知できていない可能性があります。
- ・ 路線別の時刻表はあるものの、公共交通マップがないため、特に初めて利用する人は利用しにくい状況です。



資料：住民アンケート調査

図表-62 公共交通の利用頻度



資料：六日市病院アンケート調査

図表-63 六日市病院への路線バスでの行き方の認知

⑫ 観光客への情報提供ツールが未整備

- ・ 町内には棚田や溪谷など豊かな自然が生かした観光スポットが各地に点在しており、大井谷棚田や水源会館・一本杉など、公共交通で訪問できる観光地もあります。
- ・ 観光地周遊に特化した公共交通の情報提供ツールが整備されていないため、観光客が公共交通を利用しにくい状況です。



図表-64 観光地と路線バスの運行状況

- ✓ バスを利用する観光客はほとんどいないと思われるが、年に数件デマンド型乗合交通の利用や予約方法について問い合わせがある。(吉賀町観光協会)
- ✓ 既存の観光マップにバスに関する情報が載っていないため、バス停位置や利用方法等を掲載したら利用しやすい。(吉賀町観光協会)

図表-65 ヒアリング調査における意見

⑬ 関係機関の連携が不十分

- ・ 上位・関連計画策定時、公共交通に関する住民の関心は高水準にありましたが、調査や検討を行っても、関係部局全体で協議できる組織体制がなく、公共交通に関する情報提供や利用促進において、行政間の連携が十分に行われていません。
- ・ 町内に 2 か所ある道の駅では、農家の高齢化等により出荷が困難になりつつある状況が確認されました。公共交通は人だけでなくモノの輸送も可能ですが、十分な連携が図れていません。

- ✓ 「ふれあいサロン」は、各地域で自由な形態で実施しているため、公共交通の運行時間に合わせることは可能ではないか。（吉賀町保健福祉課）
- ✓ 各地区に「地域支え合い会議」があるが、課題を施策に結び付けられていない。（保健福祉課）
- ✓ 個人農家の高齢化も進行しており、集荷は課題だと認識しているが、人員と車両が確保できず、集荷はできない。（道の駅かきのきむら）
- ✓ 自力で生産物を納品することができない個人農家は、親せきや近所の人に依頼している。（道の駅かきのきむら）
- ✓ 個人農家の高齢化により、自家用車による納品が困難になることが予想されるが、高齢者の生きがいとして生産・出荷は重要。（吉賀町産業課）

図表-66 ヒアリング調査における意見

第7章 取り組むべき課題

公共交通や公共交通を取り巻く環境に関する現状と問題点から、本計画において取り組むべき課題を整理しました（カッコ内の番号は対応する現状・問題点）。

課題1 既存資源を活かした効果的・効率的な地域公共交通網の再構築 (①②③⑤⑥⑦⑧⑨)

限られた財源の中で公共交通を維持し利便性を高めるためには、幹線・支線の役割を明確にした上で、既存資源（車両・運転手）を効果的・効率的に活用し、ニーズに即した地域公共交通網の再構築を行う必要があります。

課題2 地域間格差の解消に向けた運行形態の見直し (①④⑥⑧)

六日市地域と柿木村地域のデマンド型乗合交通・スクールバスの地域間格差を解消するために、運行形態の見直しを図る必要があります。

課題3 交通結節点の明確化と待合環境の改善 (①⑩)

柿木村地域では、六日市地域に行く場合に乗り継ぎが必要になるため、交通結節点を明確にした上で、乗継の不安や不便を解消するために待合環境を改善する必要があります。

課題4 タクシー事業の存続に向けた取組 (①⑨)

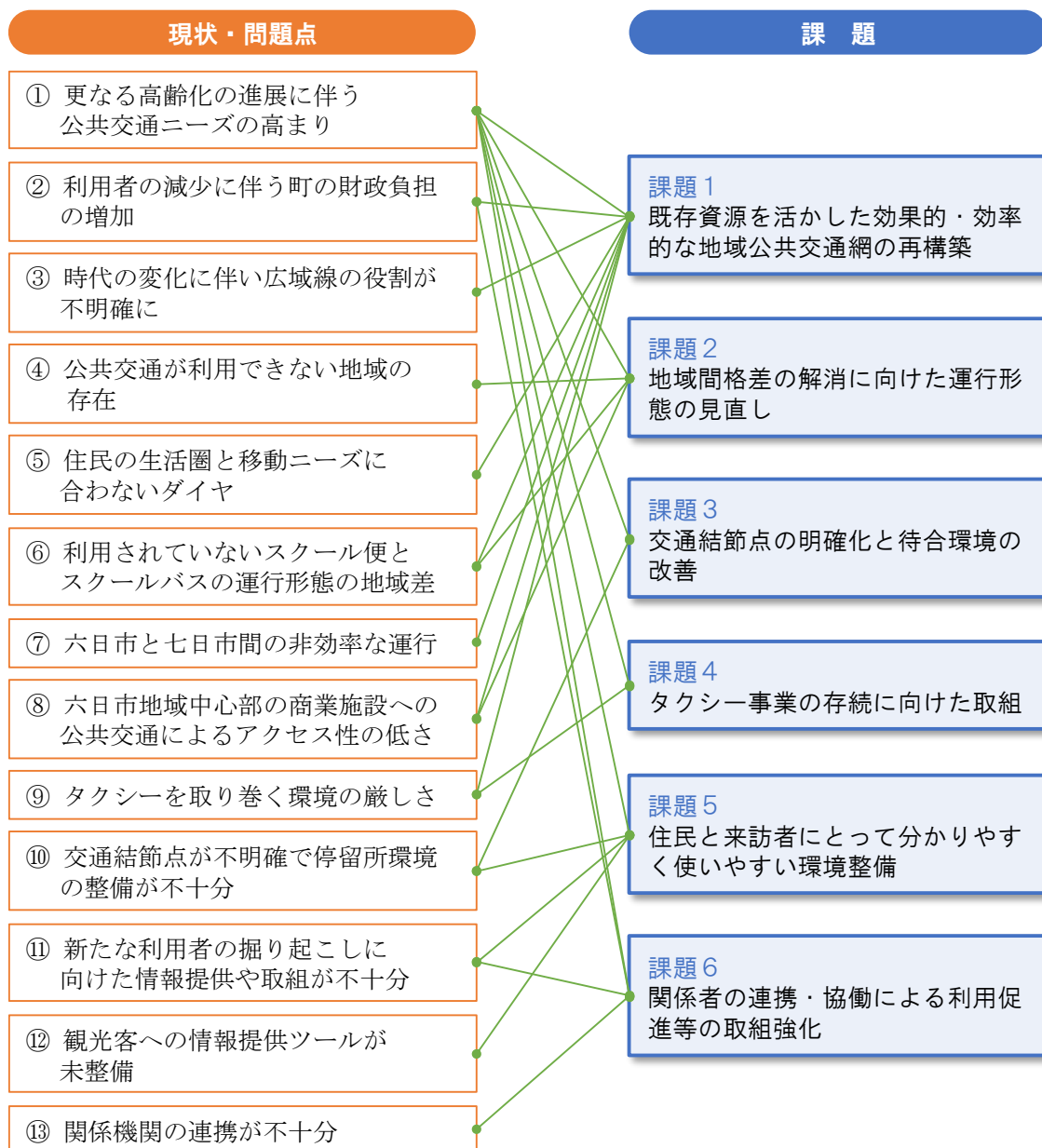
タクシーは柔軟できめ細やかなサービスを提供できることが強みであり、移動制約者の生活を支える地域公共交通として重要な役割を担っているため、タクシー事業の存続に向けてタクシー事業の収益増や運転手確保に繋がる取組が必要です。

課題5 住民と来訪者にとって分かりやすく使いやすい環境整備 (①⑩⑪⑫)

本町の主な公共交通利用者は高齢者であることから、特に分かりやすい情報提供やバリアフリーへの対応が求められます。車両や停留所等のハード面、情報提供等のソフト面の両面において、分かりやすく使いやすい環境整備が必要です。
また、来訪者が移動手段の1つとして公共交通を選択できるように、観光施策との連携が必要です。

課題6 関係者の連携・協働による利用促進等の取組強化 (①②⑪⑬)

地域公共交通を持続可能なものにするためには、町民、各種団体、交通事業者、行政等の関係者が課題や目標を共有した上で、連携・協働し、「町民自ら公共交通を守る意識」の醸成を図るとともに、利用促進の取組強化や、地域の活性化につながる公共交通の新たな活用を検討する必要があります。



図表-67 現状・問題点と課題の関係整理

第8章 基本的な方針と目標

1 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

吉賀町の公共交通は、安心して健康に暮らし続けるために必要な移動手段であり、地域社会全体の価値向上やまちの賑わいの創出と交流の活性化を担うものです。これらの役割を果たすためには、公共交通を確保し、利用環境を整備した上で、町民、各種団体、交通事業者、行政等の関係者が知恵を出し合い、みんなで守り育てる必要があります。

上記を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定します。

生活と交流を支える公共交通を、みんなで守り育てます

(2) 基本方針

吉賀町における公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえて、地域公共交通の基本方針（地域公共交通の在るべき姿）を以下の通り設定します。

基本方針 1. 便利で持続可能な公共交通網

吉賀町が目指す将来像を見据え、誰でも交通サービスを享受できるよう、便利で持続可能な地域公共交通網を形成します。

基本方針 2. 誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境

町民に限らず、来訪者にとっても、分かりやすく使いやすい公共交通を目指して環境整備を行います。

基本方針 3. 公共交通に関する取組における関係者間の連携・協働

町民・各種団体・交通事業者・行政等が連携・協働し、公共交通の維持や活用、利用促進策等の取組を推進し、みんなで公共交通を守り育てていきます。

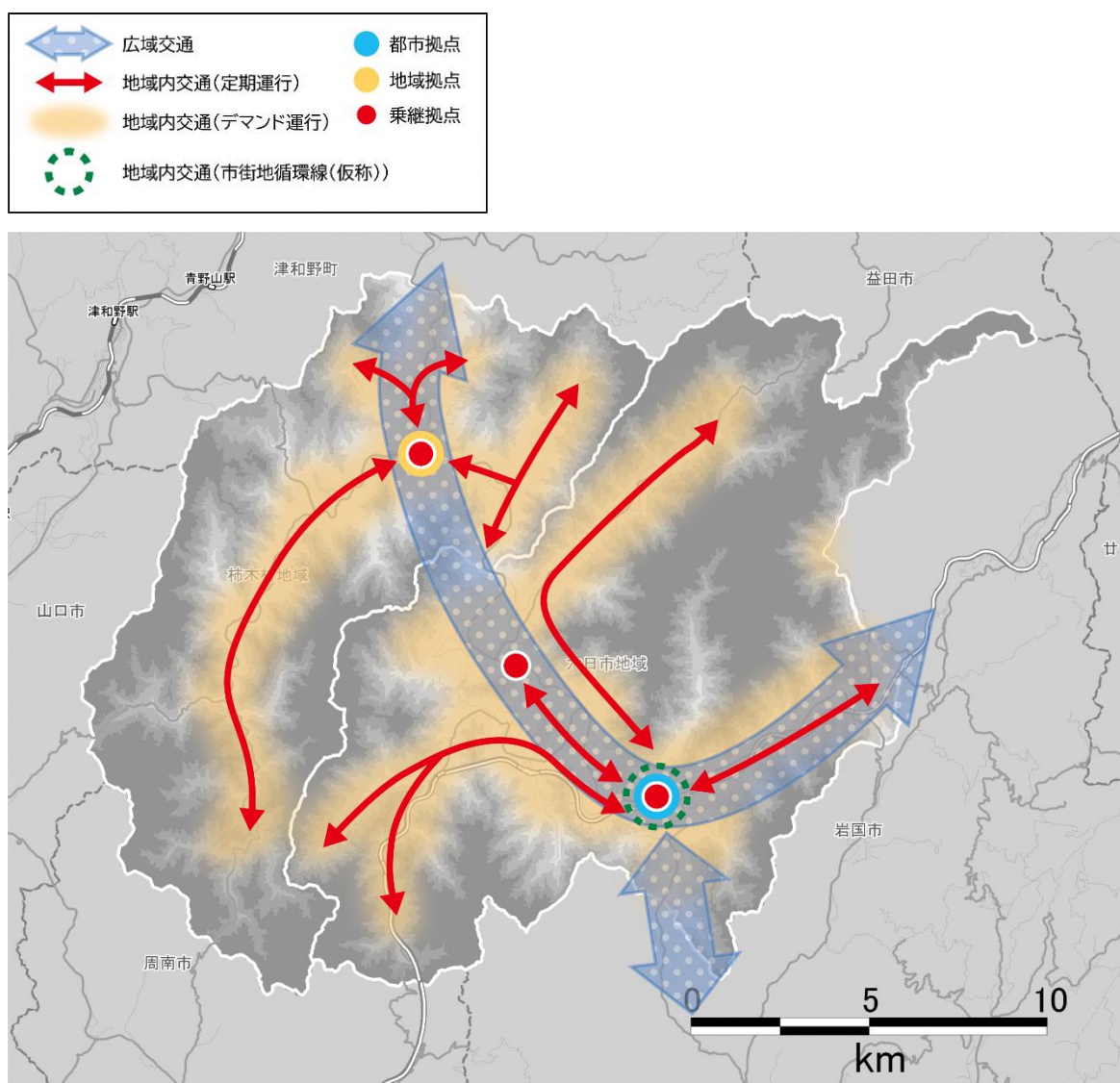
2 公共交通の将来像

広域交通は、本町と町外を結び、かつ都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通を位置付けます。

地域内交通は、朝夕は定期運行、日中はデマンド運行として役割を分けて位置付けます。

その他として、都市拠点周辺の公共施設、医療機関、商業施設を結ぶ公共交通を市街地循環線（仮称）と位置づけ、タクシーを含むこれらの公共交通を組み合わせることで、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、都市拠点は町の中心拠点であるとともに六日市地域における拠点、地域拠点は柿木地域における拠点、乗継拠点は公共交通の結節点となる拠点を位置付けます。



図表-68 公共交通の将来イメージ

分類	役割	再編前	再編後
広域交通	行政区域を超えた広域的な移動手段 拠点間の移動手段	○広益線 ○広域線 ○六日市線	○広益線 ※国補 幹線系統 ○広域線 ○六日市線
地域内交通	定期運行	○蔵木線【路線定期】	○蔵木線【路線定期】
		○蓼野線【路線定期】	○蓼野線【路線定期】
		○高尻線【路線定期】	○高尻線【路線定期】
		○六七線【路線定期】	○六七線【路線定期】
		○大井谷杉山循環線【区域デマンド】	○大井谷杉山循環線【区域デマンド】
		○吉賀町スクールバス (柗谷線)【路線定期】	○吉賀町スクールバス (柗谷線)【路線定期】
		○吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)【路線定期】	○吉賀町スクールバス (木部谷大野原線)【路線定期】
	デマンド運行	○蔵木線【路線不定期】	○蔵木エリア(仮称)【区域デマンド】
		○蓼野線【路線不定期】	○蓼野エリア(仮称)【区域デマンド】
		○高尻線【路線不定期】	○高尻エリア(仮称)【区域デマンド】
		無し	○立河内・幸地エリア(仮称) 【タクシー助成】 ※実証実験
		○柗谷線【区域デマンド】	○柗谷エリア(仮称)【区域デマンド】
		○大野原木部谷線【区域デマンド】	○大野原・木部谷エリア(仮称) 【タクシー助成】 ※実証実験
		○大井谷杉山下須線【区域デマンド】	○大井谷・杉山・下須エリア(仮称) 【区域デマンド】
	その他	無し	○市街地循環線(仮称) 【路線定期または区域デマンド】
		きめ細やかなニーズに対応する移動手段	○タクシー

※緑字は変更、赤字は新設

※大井谷杉山循環線(区域デマンド)は小・中学生の通学利用があるため定期運行に分類

※国補 幹線系統とは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金幹線系統の対象路線

広益線は、運賃収入のみでは維持していくことが困難であるため、国と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業
広益線	石見交通本社前	(高津川号)	広島新幹線口	4条乗合	路線定期	石見交通	幹線補助

図表-69 各路線の役割と対象交通機関

3 公共交通のサービス水準と見直し基準

(1) 公共交通のサービス水準

必要な移動手段を確保するために、広域交通、地域内交通（定期運行・デマンド運行）は、町として確保する公共交通サービス水準を次の通り設定します。

ただし、地域内交通（デマンド運行）は、見直しの検討フローに従い、見直し基準に満たない場合は、減便やタクシー助成、市町村運営有償運送への変更を検討します。

分類	町として確保する公共交通のサービス水準	考え方	(参考) 現状
広域交通	8. 5 往復／日 (月～土)	平均して 90 分で1往復程度を確保する。	8. 5 往復 (月～土)
地域内交通 ・ 定期運行 ・ デマンド運行	4. 0 往復／日 (月～金)	各エリアの路線定期と区域デマンドの便数を合算して4往復確保する。	2～5往復 (月～金) ※六七線を除く ※一部土曜日運行あり

図表-70 公共交通サービス水準

(2) 公共交通の見直し基準

① 広域交通

町内の地域拠点間の移動手段であり、町民の生活や交流を支える必要な移動手段であることから、見直し基準は設けず、確保・維持を図ります。

② 地域内交通（定期運行）

小・中学生の通学手段であることから、見直し基準は設けず、児童・生徒の通学状況に応じて適宜見直しを行います。

③ 地域内交通（デマンド運行）

「一定の利用があるか」、「採算性は妥当か」の 2 つの視点から見直し基準を設定します。

「一定の利用があるか」を図る指標として、「1 便当たりの利用者数」と「稼働率」を設定します。「1 便当たりの利用者数」は、乗合が成立する条件である 1.1 人／便を基準値とし、「稼働率」は運行可能日の半数以上運行する 50%とします。

「採算性は妥当か」を図る指標として、「収支率」を設定し、基準値は現状を踏まえ 10%と設定します。

「1 便当たりの利用者数」、「稼働率」、「収支率」のいずれか 1 つでも基準に満たない場合は、見直しの対象とします。

分類	一定の利用があるか		採算性は妥当か
	1 便当たりの利用者数	稼働率	収支率
地域内交通 (デマンド運行)	1. 1 人／便以上	50%以上	10%以上

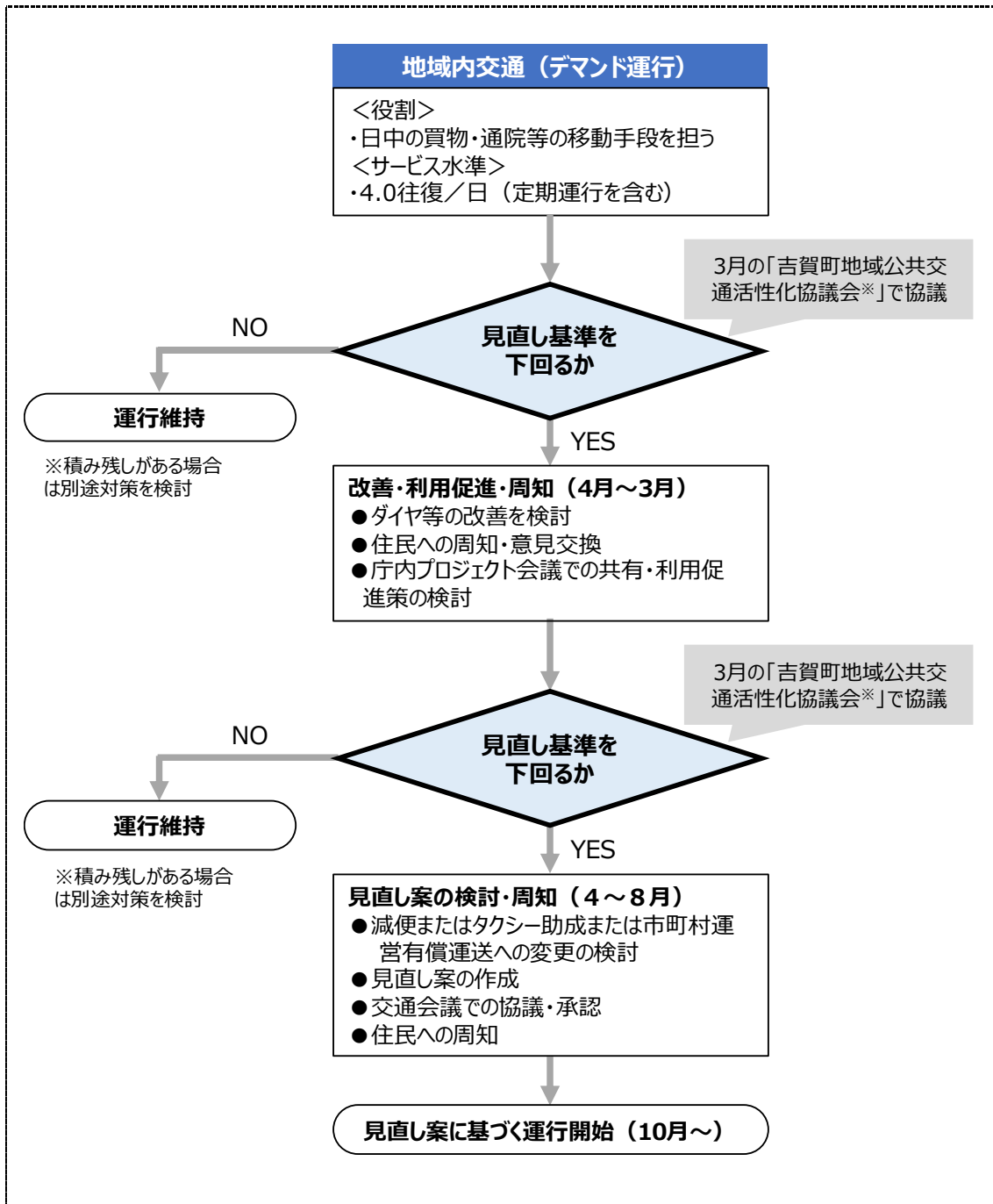
図表-71 地域内交通(デマンド運行)の見直し基準

地域	路線名	輸送人数 (人)	1便当たりの 利用者数(人 /便)	運行可能日 数(日)	運行日数 (日)	稼働率	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率
六日市	蔵木線	577	1.2	294	242	82.3%	1,250	262	21.0%
	蓼野線	1,741	4.3	294	101.5	34.5%	5,988	939	15.7%
	高尻線	2,643	2.7	294	245	83.3%	4,175	1,043	25.0%
柿木村	大井谷杉山下須線	444	0.7	294	159	54.1%	1,869	114	6.1%
	樺谷線	507	0.7	294	179	60.9%	3,076	151	4.9%
	大井谷杉山循環線	3,441	5.7	245	200	81.6%	1,761	431	24.5%
	大野原木部谷線	110	0.3	294	79	26.9%	1,001	35	3.5%

※蔵木線、蓼野線、高尻線は、デマンド運行便のみの実績。運行経費及び運賃収入は、総走行距離におけるデマンド便の系統別距離の比率から算出。

※2018 年度（2017 年 10 月 1 日～2018 年 9 月 30 日）の実績。

図表-72 デマンド便の実績



図表-72 見直し検討フロー

※令和2年度に「吉賀町地域公共交通活性化協議会」は「吉賀町地域公共交通会議」に統合予定であり、統合後は「吉賀町地域公共交通会議」で協議を行う。

4 計画の目標と目標の達成状況の評価

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と、目標の達成状況の評価する指標を定めます。

基本方針 1. 便利で持続可能な公共交通網

目標 1 地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供

評価指標	現状値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 7 年度)
① 公共交通利用者数	323 百人	323 百人
② 公共交通に係る町の財政負担	検討中 (令和 5 年度)	検討中
③ 町内民間路線バスの収支率	検討中 (令和 5 年度)	検討中

基本方針 2. 誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境

目標 2 公共交通環境の改善と充実

評価指標	現状値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 7 年度)
地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度について「満足」「やや満足」と回答した人の割合	18.9 %	25 %

基本方針 3. 公共交通に関する取組における関係者間の連携・協働

目標 3 関係者の連携による利用促進や公共交通活用施策の充実

評価指標	現状値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 7 年度)
公共交通の利用促進のために実施したイベント等の回数	1 回	延べ 15 回

<評価指標の算定方法、評価時期、目標値設定の考え方>

◆公共交通利用者数、路線バスの収支率、公共交通に係る町の財政負担

評価指標の算出方法

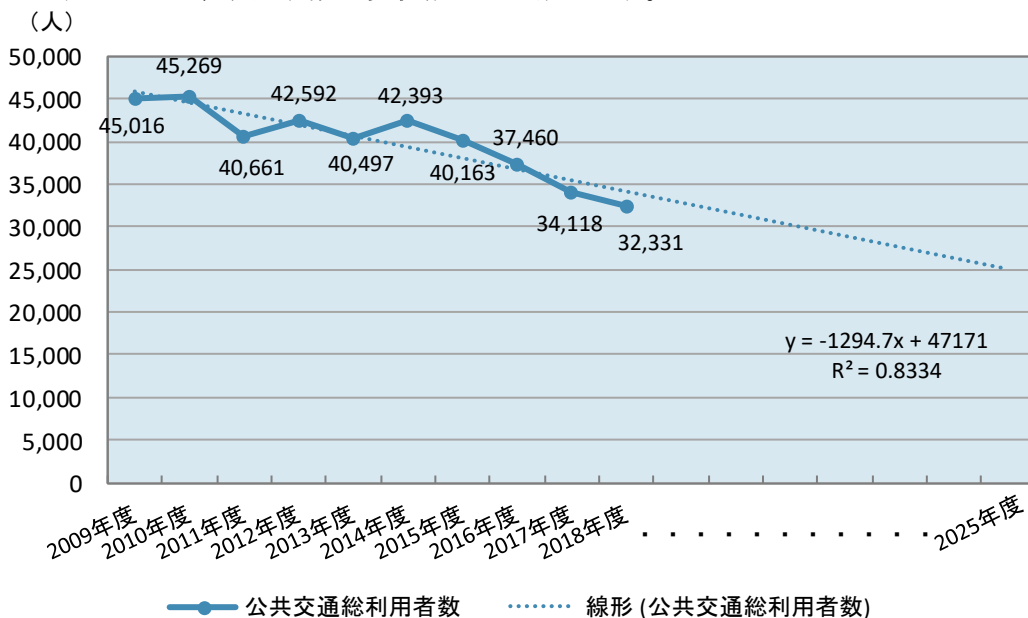
- ・ 広域路線バス（広益線を除く）、町内完結路線バス（吉賀町スクールバスは一般利用のみ）、デマンド型乗合交通の利用者数の計。
- ・ 広域路線バスのうち広益線は地域公共交通確保維持改善事業補助金幹線系統の対象路線のため、個別で評価指標を設定する。
- ・ 交通事業者、岩国市が提示する利用実績を基に算出。

評価時期

- ・ 毎年

目標値設定の考え方

- ・ 公共交通利用者数は下図の通り減少傾向にあり、今後対策を実施しない場合、2025年度は25,000人程度に減少する可能性があります。
- ・ 目標1に掲げる事業（公共交通サービスの改善と新たな公共交通の導入）を実施することで、利用者数の現状維持を目指します。



図表-73 公共交通総利用者の推移と推計

◆公共交通に係る町の財政負担

評価指標の算出方法

- ・ 広域路線バス（広益線を除く）、町内完結路線バス（吉賀町スクールバスは一般利用のみ）、デマンド型乗合交通の補助額（負担額）の計。
- ・ 交通事業者、岩国市が提示する利用実績を基に算出。

評価時期

- ・ 毎年

目標値設定の考え方

- ・ 目標 1 に掲げる事業（公共交通サービスの改善と新たな公共交通の導入）を実施することで、利用者数の現状維持を目指します。

◆町内民間路線バスの収支率

評価指標の算出方法

- ・ 広域路線バス（広益線を除く）、町内完結路線バス（吉賀町スクールバスは一般利用のみ）、デマンド型乗合交通の収支率。
- ・ 交通事業者、岩国市が提示する利用実績を基に算出。

評価時期

- ・ 毎年

目標値設定の考え方

- ・ 目標 1 に掲げる事業（公共交通サービスの改善と新たな公共交通の導入）を実施することで、利用者数の現状維持を目指します。

◆地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度について「満足」「やや満足」と回答した人の割合

評価指標の算出方法

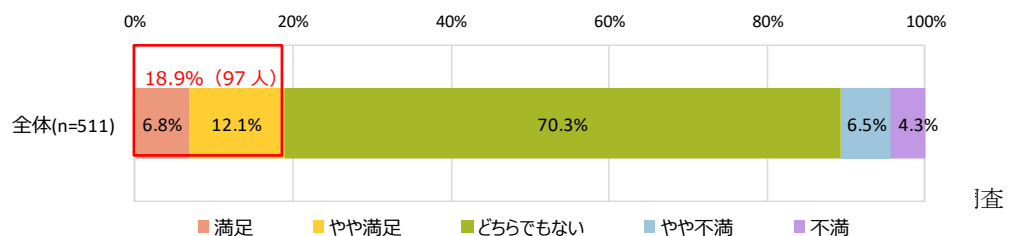
- ・ 町民を対象としたアンケート調査による、地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度に対する回答の「満足」、「やや満足」の割合の計。

評価時期

- ・ 令和 6 年度

目標値設定の考え方

- ・ 現状では、「満足」「やや満足」と回答した人は 18.9%（97 人）です。一方、「どちらでもない」と回答した人が 70.3%を占めており、「どちらでもない」と回答した人の 98.4%（無回答を除く）は地域内交通を利用していません。
- ・ 目標 2 に掲げる事業（利用環境の改善や情報提供）を実施することで、新規利用者の増加と公共交通に対する不安や不満の解消により満足度の向上を図ります。
- ・ 「満足」「やや満足」の回答者数を 1.3 倍の約 130 人に増加することを目標とし、全体に占める割合の目標を 25%と設定します。



◆公共交通の利用促進のために実施したイベント等の回数

評価指標の算出方法

- ・ 公共交通教室やバス車両の展示など、町民が参加できる公共交通に関するイベント回数の計。

評価時期

- ・ 毎年 3 月末

目標値設定の考え方

- ・ 小学生を対象とした公共交通教室は 1 回／年実施し、高齢者を対象とした公共交通教室は公民館単位等で少なくとも 1 回／年実施します。（延べ 10 回）
- ・ 町内のイベント等でバス車両等の展示を 1 回／年実施します。（延べ 5 回）

第9章 目標を達成するための事業内容

1 事業体系

目標を達成するための事業体系を以下に示します。

<基本理念>

生活と交流を支える公共交通を、みんなで守り育てます

基本方針	計画の目標	評価指標	事業	対応課題
網 便利で持続可能な公共交通	1 地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供	公共交通利用者数	①地域内交通（デマンド運行）の見直し	課題 1 課題 2 課題 4
			②タクシー助成制度の導入検討	
			③地域内交通（定期運行）の見直し	
			④広域交通の見直し	
			⑤スクールバスの見直し	
			⑥市街地循環線（仮称）の導入検討	
誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境	2 公共交通環境の改善と充実	地域内交通（定期運行、デマンド運行）の総合的な満足度について「満足」「やや満足」と回答した人の割合	⑦乗継拠点の整備、停留所の改善	課題 3 課題 5
			⑧車両のバリアフリー化の推進	
			⑨公共交通ガイドの作成と定期的な情報提供	
			⑩車両の装飾と愛称の設定	
			⑪観光客への情報提供	
協働 公共交通に関する取組における関係者間の連携・	3 関係者の連携による利用促進や公共交通活用施策の充実	公共交通の利用促進のために実施したイベント等の回数	⑫公共交通に親しむイベントや公共交通教室の開催	課題 6
			⑬運転免許自主返納者等への支援	
			⑭公共交通による貨物輸送（貨客混載）の実施	
			⑮運転手確保に向けた支援の実施	
			⑯公共交通について検討するための庁内プロジェクト会議の設置	

2 事業内容と実施主体

目標1 地域の実情に応じた持続可能な公共交通サービスの提供

事業① 地域内交通（デマンド運行）の見直し

背景と目的

高齢者にとって、自宅から停留所まで歩くことや荷物を持って帰ることがバス利用の障害になっている面があり、自宅付近で乗降したいというニーズやダイヤや便数が生活に合っていないという意見が聞かれます。更に、利用者が非常に少ない路線は、1乗車当たりの財政負担が大きく、非常に非効率となっています。

持続可能な公共交通網の構築に向けて、地域内交通（デマンド運行）を住民の意向や需要に応じた適切な運行形態とダイヤ、運賃制度に見直します。

概要

(1) 運行形態

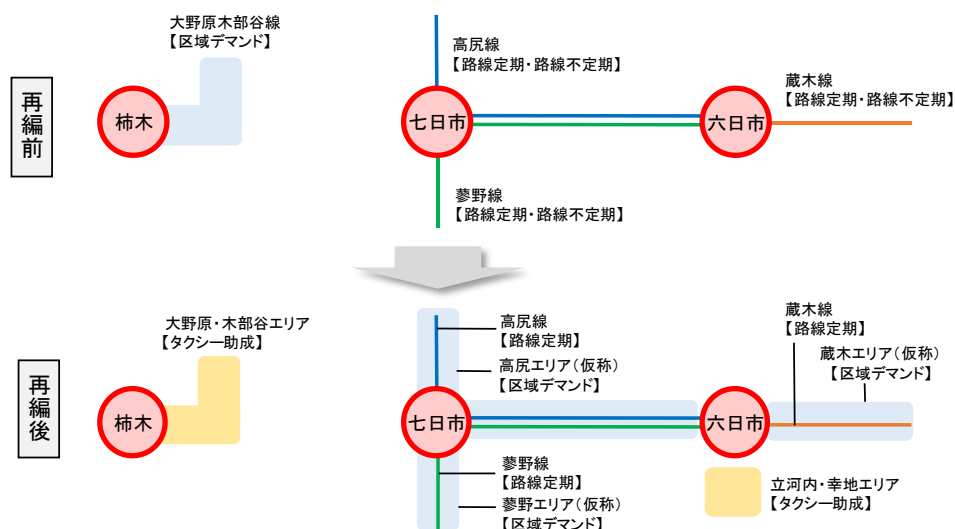
- ・ 六日市地域の路線不定期運行のデマンド型乗合交通は、区域運行のデマンド型乗合交通に見直します。
- ・ 利用者が最も少ない大野原・木部谷エリアでタクシー助成制度の実証実験を行います。
- ・ 公共交通不便地域である立河内・幸地エリアは、デマンド型乗合交通の導入が非効率なため、タクシー助成制度の実証実験を行います。

※タクシー助成制度の概要については、事業②に記載

	再編前	再編後
六日市 地域	蔵木線【路線不定期】	蔵木エリア（仮称）【区域デマンド】
	蓼野線【路線不定期】	蓼野エリア（仮称）【区域デマンド】
	高尻線【路線不定期】	高尻エリア（仮称）【区域デマンド】
	無し	立河内・幸地エリア（仮称）【タクシー助成】※実証実験
柿木村 地域	大野原木部谷線【区域デマンド】	大野原・木部谷エリア（仮称）【タクシー助成】※実証実験

図表-75 再編前後の運行形態

概要



図表-76 運行形態の見直し対象・新規導入エリア

(2) ダイヤ・便数

- ・ デマンド型乗合交通は、買物や通院のしやすさに配慮して利用しやすいダイヤ・便数に見直します。柿木村地域については、買物や通院のしやすさに加え、六日市地域への移動利便性の向上を図るため、広益線・広域線との乗継に配慮したダイヤに見直します。

(3) 運賃制度

- ・ 区域運行のデマンド型乗合交通の運賃は、町の欠損補助が均一運賃体系を上回らない区域については、定期運賃体系の導入を検討します。
- ・ 六日市地域と柿木村地域の運賃格差を縮小するため、広域交通と地域内交通（定期運行・デマンド運行）の乗継割引の導入を検討します。

	均一運賃	定期運賃（案）
運賃	均一（1 乗車 300 円）	定額（1 か月 3,000 円程度）
ダイヤ	あり（2～3 往復／日）	なし（8:00～15:00 頃）
運行頻度	月～土	週 3～4 日程度

図表-77 均一運賃、定期運賃の比較

実施主体	吉賀町、交通事業者
実施期間	(1) 運行形態：令和元年 12 月より検討、令和 2 年 2 月よりタクシー助成の実証実験の実施、令和 2 年度に六日市地域の区域デマンド運行の実施 (2) ダイヤ・便数：令和元年度 12 月より検討、令和 2 年度に実施 (3) 運賃制度：令和 2 年度より検討、令和 3 年度より適宜実施

事業② タクシー助成制度の導入検討									
背景と目的	地域内交通（デマンド運行）は自宅付近での乗降と効率化を図るための見直しが必要です。また、タクシー事業は将来撤退の可能性もあり、利用者を増やす取組が必要です。 デマンド型乗合交通に替わる移動手段として、タクシーを活用した公共交通を確保し、地域内交通の効率化とタクシー事業の存続を図ります。								
概 要	- 公共交通不便地域であり、広域交通の六日市線が運行していてデマンド型乗合交通の導入が非効率な立河内・幸地エリアと、区域デマンドの利用者が最も少ない大野原・木部谷エリアでタクシー助成制度の実証実験を行います。 - 実証実験で課題を検証した上で、制度の見直しや他地域への適用を検討します。 - 実証実験中は、大野原木部谷線（区域デマンド）を運休します。 <table border="1"> <tr> <td>対象者</td><td>立河内・幸地エリア、大野原・木部谷エリアに居住する 65 歳以上の運転免許非保有者（申請が必要）</td></tr> <tr> <td>移動可能エリア</td><td>町内</td></tr> <tr> <td>利用料金</td><td>1 回 300 円（運賃やチケットの利用枚数に関わらず、少なくとも 300 円は利用者負担とする）</td></tr> <tr> <td>助成内容</td><td> 【立河内・幸地エリア】 都市拠点(六日市中心部)までの相当額×5 枚/月 【大野原・木部谷エリア】 地域拠点(柿木中心部)までの相当額×5 枚/月 ※具体的な金額については今後検討する </td></tr> </table> 図表-78 タクシー助成事業実証実験の概要(案)	対象者	立河内・幸地エリア、大野原・木部谷エリアに居住する 65 歳以上の運転免許非保有者（申請が必要）	移動可能エリア	町内	利用料金	1 回 300 円（運賃やチケットの利用枚数に関わらず、少なくとも 300 円は利用者負担とする）	助成内容	【立河内・幸地エリア】 都市拠点(六日市中心部)までの相当額×5 枚/月 【大野原・木部谷エリア】 地域拠点(柿木中心部)までの相当額×5 枚/月 ※具体的な金額については今後検討する
対象者	立河内・幸地エリア、大野原・木部谷エリアに居住する 65 歳以上の運転免許非保有者（申請が必要）								
移動可能エリア	町内								
利用料金	1 回 300 円（運賃やチケットの利用枚数に関わらず、少なくとも 300 円は利用者負担とする）								
助成内容	【立河内・幸地エリア】 都市拠点(六日市中心部)までの相当額×5 枚/月 【大野原・木部谷エリア】 地域拠点(柿木中心部)までの相当額×5 枚/月 ※具体的な金額については今後検討する								
実施主体	吉賀町、交通事業者								
実施期間	令和元年 12 月より検討、令和 2 年 2 月よりタクシー助成の実証実験の実施、令和 2 年度に課題・効果検証								

事業③ 地域内交通（定期運行）の見直し

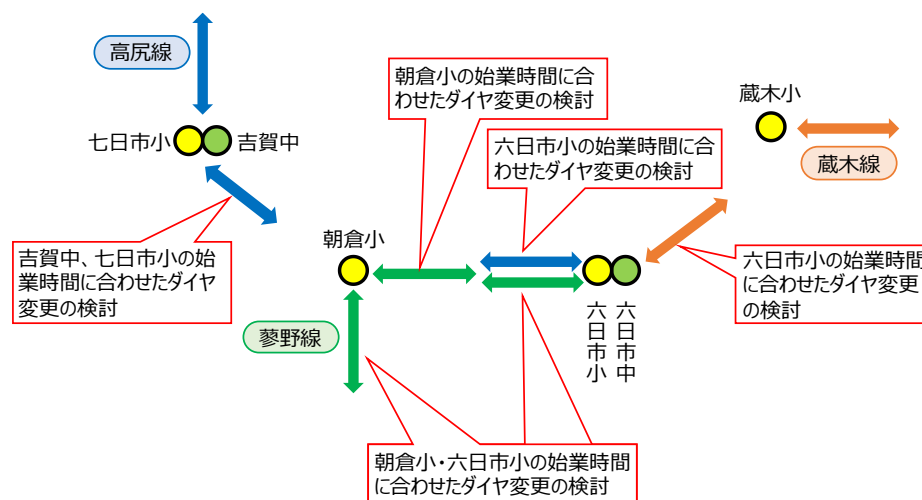
背景と目的

徒歩や自転車で通学できない場合は、路線バスやスクールバスで通学する必要がありますが、通学での利用を想定する路線バスのダイヤが始業時間に合っていない場合があります。

六日市地域の地域内交通（定期運行）の見直しにより、児童・生徒が通学時に利用できるように改善します。

概要

- ・ 蔵木線、蓼野線、高尻線で児童・生徒が通学時に利用する可能性のある1便のダイヤを小・中学校の始業時間に合わせて見直します。
- ・ 同路線で、児童・生徒が帰宅時に利用する可能性のある3～5便のダイヤを小学校1年生、2年生以上と中学生を対象として各路線2便確保します。
- ・ 見直し後の利用状況を踏まえ、学校・教育委員会と協議し、必要性を確認した上で、利用者数に応じた車両サイズの変更やダイヤの見直し等を検討します。



図表-79 登校時のダイヤ見直しの対象路線

実施主体 吉賀町、交通事業者、小学校

実施期間 令和元年度より検討、令和2年度に実施

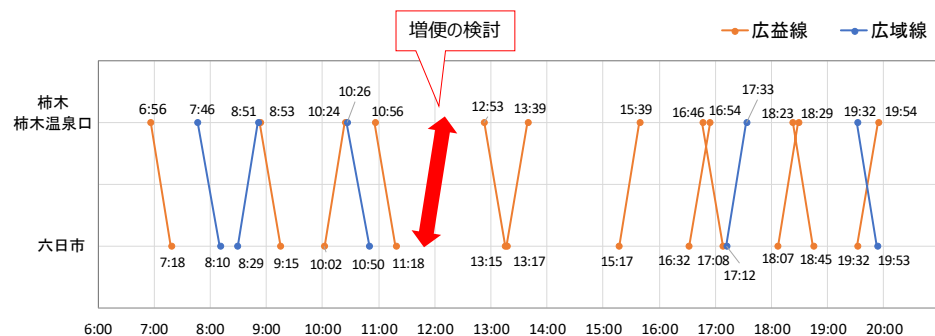
事業④ 広域交通の見直し

背景と
目的

アンケート調査やヒアリング調査等から、六日市地域から柿木村地域に午前中に帰宅できる路線バスがなく、不便であるという意見が聞かれました。町内の拠点間の移動の充実と需要に応じたダイヤの見直しにより、住民のニーズに対応した機能の充実を図ります。

概 要

- ・ 六日市地域から柿木村地域への移動の充実を図るため、広域線の午前中の柿木村方面行きの増便を行います。
- ・ 広域線の日原駅における JR との接続については、JR のダイヤ改正時に接続の可能性を検討します。
- ・ 見直しの検討は、津和野町と協議の上実施します。
- ・



※増便の起終点は、柿木村地域の乗継拠点確定後に決定する。

図表-80 広益線・広域線のダイヤ(月～土)

実施主体

吉賀町、津和野町、交通事業者

実施期間

令和元年12月より検討・試験運行、令和2年度に実施

事業⑤ スクールバスの見直し

背景と
目的

スクールバスと公共交通の一体的な活用の検討や地域間格差について十分に検討が行われていません。スクールバスの見直しにより、地域間格差の解消と路線バスとの重複区間の解消を図ります。

概 要

- ・ 六日市中学校スクールバスと柿木小・中学校スクールバスについて、効率化と地域間格差の解消を図るため、路線バスとの統合化を検討します。
- ・ 利用者数に応じた車両サイズの変更やダイヤの見直し等を検討します。

実施主体

吉賀町、交通事業者

実施期間

令和2年度より検討、令和3年度より適宜実施

事業⑥ 市街地循環線（仮称）の導入検討					
背景と目的	六日市病院アンケート調査では、通院時に買物施設に立ち寄る傾向が明らかになりましたが、高齢者が六日市病院から商業施設まで歩いて移動するのは負担が大きい上、施設間を便利に移動できる公共交通が整備されていません。 町中心部で、市街地循環線（仮称）を導入することで、気軽に利用できる近距離の移動手段の確保を検討します。				
概要	・ 吉賀町役場周辺の医療機関と商業施設を結ぶ市街地循環線（仮称）の導入を検討します。 ・ 市街地循環線（仮称）の導入に当たっては、新たなモビリティサービスの導入を視野に入れて検討を行います。 ・ 実証実験では交通量や安全性を踏まえてコースおよび停留所を設定し、利用状況や利用者アンケート等を通じて課題を整理したのち、本格運行に向けた検討を行います。 ※上記のルートは現時点のイメージであり、停車場所を確定するものではない。 図表-81 市街地循環線（仮称）のルートイメージ 図表-82 自動運転の実証実験(左:福井県永平寺町、右:岡山県赤磐市) <tr> <td>実施主体</td><td>吉賀町、交通事業者</td></tr> <tr> <td>実施期間</td><td>令和3年度より検討、令和4年度より適宜実施（実証実験含む）</td></tr>	実施主体	吉賀町、交通事業者	実施期間	令和3年度より検討、令和4年度より適宜実施（実証実験含む）
実施主体	吉賀町、交通事業者				
実施期間	令和3年度より検討、令和4年度より適宜実施（実証実験含む）				

目標2 公共交通環境の改善と充実

事業⑦ 乗継拠点の整備、停留所の改善

背景と目的

柿木村地域と六日市地域を移動するには、広域路線バスと地域内路線バスを乗り継ぐ必要がありますが、柿木村地域の乗継拠点が明確でないため、乗継利便性の検討ができていません。また、老朽化している停留所もあります。乗継拠点を明確にし、利用環境を整備するなど、公共交通間の乗継の不便や不安を解消します。

広域交通の利便性向上を図るため、パークアンドライドを推進します。整備の優先度が高い停留所の待合環境を改善し、利便性を高めます。

- 概要**
- ・ 柿木村地域の乗継拠点を既存の停留所以外の場所も含めて検討し、位置を明確にします。その上で、広域交通および地域内交通の停留所変更を行います。
 - ・ 乗継拠点には、時刻表やデマンド型乗合交通の利用方法等を分かりやすく掲示します。
 - ・ 国道沿いに拠点施設を定め、パークアンドライド駐車場としての活用を検討します。
 - ・ 乗継や利用が多い停留所を抽出し、案内表示板や上屋、ベンチ、駐輪場の整備や改善を検討します。



図表-83 停留所に併設した駐輪場(岡山県瀬戸内市)



図表-84 乗継拠点における情報掲示(岡山県玉野市)

実施主体 吉賀町、交通事業者、その他関係者

実施期間 令和元年度より検討、令和3年度より適宜実施

事業⑧ 車両のバリアフリー化の推進

背景と目的 主に公共交通を利用するのは高齢者であり、高齢化の進展により更に公共交通のニーズが高まると予測されます。
高齢者や障がい者など、誰もが利用しやすい公共交通環境の実現を目指すため、車両のバリアフリー化を推進します。

- 概要
- ・ 広益線を除く路線バス車両は、車体の更新にあわせて、ノンステップバスの導入を推進します。
 - ・ デマンド型乗合交通車両は、補助ステップの導入を維持・推進します。
 - ・ タクシー車両は、ユニバーサルデザインタクシーの導入を啓発します。



図表-85 ノンステップバス車両（石見交通(株)）

実施主体 吉賀町、交通事業者

実施期間 令和元年度より適宜実施

事業⑨ 公共交通ガイドの作成と定期的な情報提供

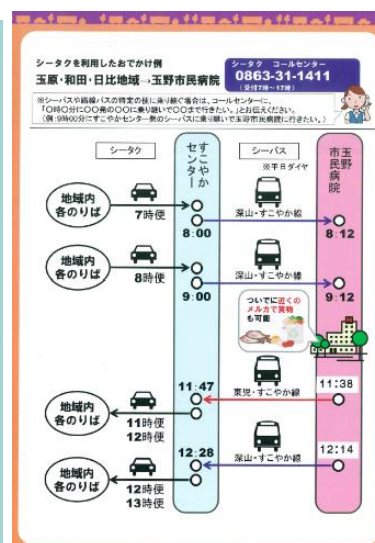
背景と目的 公共交通の運行状況等が一体的に確認できるツールがなく、行政からの定期的な情報提供や周知に関する取り組みも十分ではありません。

公共交通ガイドを作成・配布し、公共交通の認知向上と新たな利用者の掘り起こしを行います。

- 概要
- ・ 公共交通ガイドを作成し、定期的に全戸配布するとともに、公共施設等に設置します。
 - ・ 高齢者や初めて利用する人が見ることを想定し、文字の大きさやイラストの表示など、見やすさや分かりやすさの工夫を行います。
 - ・ 路線図やダイヤ、利用方法だけでなく、路線バス等とデマンド型乗合交通を乗り継いだお出かけ例を掲示するなど、利用者目線に立った表現の工夫を行います。
 - ・ 公共交通の乗り方・利用方法の動画の作成を検討します。
 - ・ 「広報よしか」や「サンネットにちはら」など幅広い手段で公共交通の定期的な情報発信を実施します。利用状況や利用者の声、イベント等の情報を定期的に発信することで、公共交通の認知向上や利用促進を図ります。



図表-87 ポケットサイズの公共交通マップ
(山口県岩国市)



図表-86 おでかけガイド
(岡山市玉野市)

実施主体	吉賀町、交通事業者
実施期間	令和元年度より検討、令和2年度より適宜実施

事業⑩ 車両の装飾と愛称の設定

背景と目的 住民の多くは公共交通を利用していないため、まずは住民に公共交通の存在を認知してもらう必要があります。
路線バスとデマンド型乗合交通の車両の装飾と愛称の設定により、公共交通の認知向上と愛着の醸成を図ります。

- 概要**
- ・ 地域内交通の運行の見直しに合わせて、各路線などの愛称を広報誌やホームページ等を通じて公募します。
 - ・ 専用車両の場合は、車体のラッピングを検討します。乗用タクシーと車両を共有する場合は、マグネットシートの添付を行います。



図表-88 車体ラッピング
(岡山県玉野市「シーバス」)



図表-89 乗合タクシーのマグネットシート(岡山県久米南町「カップーのりあい号」)

実施主体 吉賀町、交通事業者

実施期間 令和元年度より検討、令和2年度より適宜実施

事業⑪ 観光客への情報提供	
背景と目的	町内には公共交通で訪問できる観光地があるものの、観光に特化した情報ツールが整備されていないため、観光客が公共交通を利用しにくい状況です。観光客が公共交通を利用して観光地等に移動しやすいように、観光客への情報提供を行います。
概要	・ 公共交通の情報（路線バス、デマンド型乗合交通、タクシー、問い合わせ先等）を掲載した観光マップの作成を検討します。 ・ 公共交通による観光地のアクセスルートを作成し、吉賀町観光協会ホームページへの掲載を検討します。 公共交通機関をご利用 郡山城跡へのアクセス 安芸高田市歴史民俗博物館行き バス 約13分 JR広島駅南口Bホームより3番のりば 広島バスセンター経由のりば「広島バスセンター」下車 料金：180円 路面電車（市内電車） 約15分 ①番ホーム（紙屋町・市役所経由）市役所行き「紙屋町東電停」下車 ②番ホーム 宮原行き「紙屋町西電停」下車 ③番ホーム 宮原行き「紙屋町西電停」下車 約15分（電停より徒歩3分） 料金：180円 JR可部線 約45分 JR可部線（あき電山方面）JR可部駅下車 料金：320円 ※運行間隔は30分に1本程度です。 バス 約50分 吉田宮原行き「安芸高田市役所前」下車 料金：790円 バス 約25分 吉田宮原行き「安芸高田市役所前」下車 料金：400円 タクシー 約15分 約2,100円程度 バス 約40分 吉田宮原行き「安芸高田市役所前」下車 料金：830円 ※日曜・祝日運休 ※運行間隔は2時間に1本程度です。（1日5便） 徒歩 5分 博物館から毛利元就墓所まで徒歩約20分、本丸までは徒歩約45分かかります。 JR広島駅 JR芸備線 約1時間10分 JR向原駅下車 料金：840円 ※運行間隔は1時間1本程度です。 JR向原駅 JR芸備線（広島方面）JR向原駅下車 料金：500円 ※運行間隔は1時間1本程度です。
実施主体 実施期間	吉賀町、吉賀町観光協会 令和元年度より検討、令和2年度より適宜実施

図表-90 公共交通による観光地アクセスルート
(広島県安芸高田市観光協会)

目標 3 関係者の連携による利用促進や公共交通活用施策の充実

事業⑫ 公共交通に親しむイベントや公共交通教室の開催

背景と目的 住民の多くは公共交通を利用していないため、まずは公共交通に親しんでもらう仕掛けづくりや利用方法を周知する必要があります。
児童や高齢者を対象とした公共交通教室の開催や、イベント時のバス車両の展示等を通じて、公共交通に親しむ機会の創出と公共交通の利用方法、安全対策の周知を図ります。

概要

- ・子供たちが公共交通に触れる機会を提供し、その魅力や重要性を認識してもらい、安全に公共交通を利用できる取組を継続的に実施します。
- ・サロンや自治会の活動として、公共交通の乗り方教室や買い物ツアーの体験など、公共交通利用のきっかけづくりを支援する体制づくりを行います。
- ・町内のイベントでバス車両の展示や乗車体験を実施し、利用促進と公共交通に親しむ機会を創出します。



図表-91 小学生の乗方教室
(石見交通(株))



図表-92 高齢者の乗方教室
(石見交通(株))



図表-93 きん祭みん祭農業文化祭での車両展示の様子

実施主体 吉賀町、交通事業者、吉賀町社会福祉協議会、住民

実施期間 令和元年度より検討・適宜実施

事業⑬ 運転免許自主返納者等への支援	
背景と目的	高齢者ドライバーの重大事故が全国各地で相次ぐ中、高齢者の運転免許返納の機運が高まっています。 高齢者ドライバーの事故防止や公共交通の利用促進の観点から、運転免許自主返納者や失効者への支援を推進します。
概要	・ 吉賀町の高齢者に対する運転免許自主返納支援を継続実施し、運転免許自主返納の推進と公共交通の利用促進を図ります。 ・ 失効者への対象拡大やバスとタクシーのどちらでも利用できる助成券の発行など、公平性の確保とタクシーの利用促進を目的に、制度の見直しを検討します。
実施主体	吉賀町、交通事業者、住民
実施期間	令和元年度より検討、令和２年度より適宜実施

事業⑭ 公共交通による貨物輸送（貨客混載）の実施	
背景と目的	農作物等の出荷の人手不足の解消や住民の生活支援、公共交通の確保・維持を図るため、公共交通による貨物輸送（貨客混載サービス）を実施します。
概要	・ 地域内交通（定期運行、デマンド運行）で、道の駅むいかいち温泉、道の駅かきのきむらへの農作物等の出荷を検討します。 ・ タクシーについては、買物や精米代行などの生活支援を中心とした事業を推進します。 ・ 実証実験を実施し、農家や道の駅、交通事業者へのヒアリング調査結果から、本格実施に向けた課題の整理や制度設計を行います。 
図表-94 公共交通による道の駅への農作物の出荷の実験（広島県北広島町）	
実施主体	吉賀町、交通事業者、生産者団体
実施期間	令和２年度より検討、令和３年度より適宜実施（実証実験含む）

事業⑮ 運転手確保に向けた支援の実施

背景と
目的

交通事業者へのヒアリング調査から、タクシー運転手の高齢化や担い手不足、バスの運転手不足などが明らかになりました。

バス・タクシー事業の存続に向けて、運転手確保の支援を行います。

概 要

- ・ UI ターンの取組と連携し、運転手の仕事内容の紹介を行います。
- ・ 島根県や周辺市町などの関係機関と連携し、運転手を対象とした就職フェアや乗車体験会の合同開催を検討します。
- ・ 大型第二種運転免許の免許取得費用の補助を検討します。



図表-95 バス事業者の合同就職フェア(広島県バス協会)



図表-96 バス運転者の紹介リーフレット(広島県バス協会)

実施主体

吉賀町、交通事業者、島根県、周辺市町

実施期間

令和元年度より適宜実施

事業⑩ 公共交通について検討するための庁内プロジェクト会議の設置	
背景と目的	公共交通の課題について、関係部局全体で協議できる組織体制がなく、行政間の連携が十分に行われていません。 公共交通について関係部局全体で協議する場を設けることで、各施策との連携による公共交通の活用や改善を推進します。
概 要	- 公共交通について検討するための庁内プロジェクト会議を設置し、定期的に各部局が抱える公共交通に関する課題の共有を図るとともに、具体的な改善や活用方法を検討します。 <具体的な検討・取組案> - 高齢者の介護予防、健康づくりに関する施策との連携を図り、ふれあいサロン等の開催時間を公共交通の運行時間に合わせる。【保健福祉課】 - スクールバスの運行については、関係者で情報を共有し、一般住民の混乗を視野に入れて検討する。また、運行頻度やダイヤなど、スクールバスの運行サービスの地域格差の解消について検討する。【教育委員会】 「地域支え合い会議」で出された移動に関する課題を共有し、課題解決に向けて担当部局の役割分担を検討する。【各部局】
実施主体	吉賀町、吉賀町社会福祉協議会
実施期間	令和元年度に検討、令和2年度より適宜実施

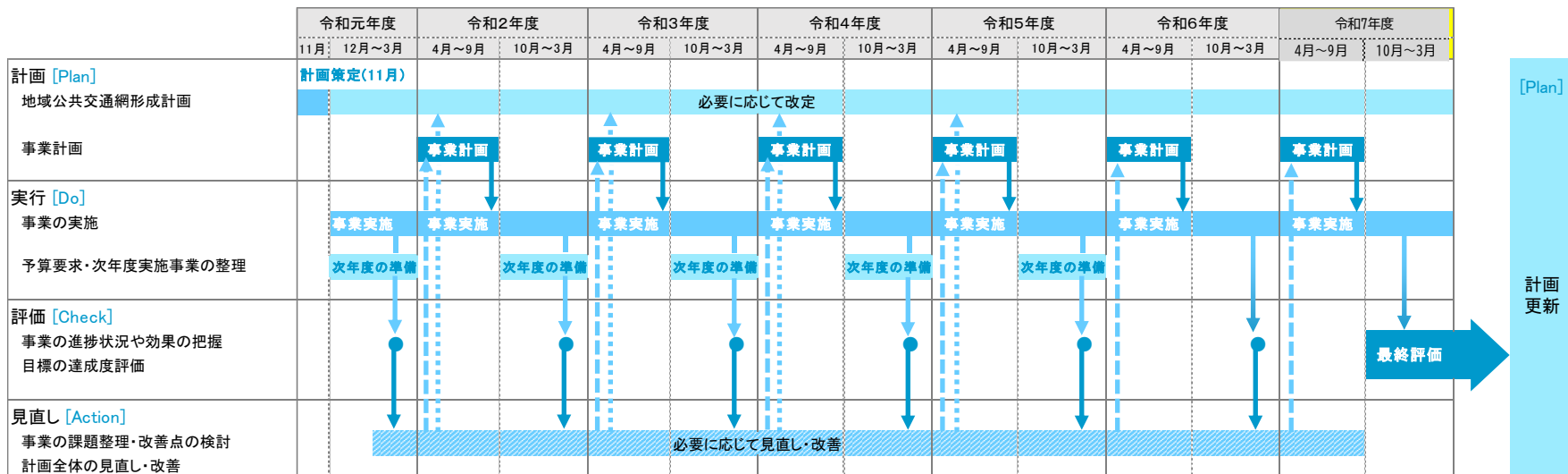
3 事業スケジュール

目標	事業内容		令和元年度	令和2年度		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
			19年12月～20年3月	4月～9月	10月～3月					
目標1	① 地域内交通(デマンド運行)の見直し	(1)運行形態	検討	実施						
		(2)ダイヤ・便数	検討	実施						
		(3)運賃制度		検討	適宜実施					
	② タクシー助成制度の導入検討		検討 実証実験	課題・効果検証						
	③ 地域内交通(定期運行)の見直し		検討	実施						
	④ 広域交通の見直し		検討・試験運行	実施						
	⑤ スクールバスの見直し			検討	適宜実施					
目標2	⑥ 市街地循環線(仮称)の導入検討				検討	適宜実施(実証実験含む)				
	⑦ 乗継拠点の整備、停留所の改善		検討		適宜実施					
	⑧ 車両のバリアフリー化の推進		適宜実施							
	⑨ 公共交通ガイドの作成と定期的な情報提供		検討	適宜実施						
	⑩ 車両の装飾と愛称の設定		検討	適宜実施						
目標3	⑪ 観光客への情報提供		検討	適宜実施						
	⑫ 公共交通に親しむイベントや公共交通教室の開催		検討・適宜実施							
	⑬ 運転免許自主返納者等への支援		検討	適宜実施						
	⑭ 公共交通による貨物輸送(貨客混載)の実施			検討	適宜実施(実証実験含む)					
	⑮ 運転手確保に向けた支援の実施		適宜実施							
	⑯ 公共交通について検討するための庁内プロジェクト会議の設置		検討	適宜実施						

4 計画の達成状況の評価と検証の方法

目標を達成するためには、継続的に事業を実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、必要に応じて見直しを行い（Action）、新たな取り組み計画を立案する（Plan）という「PDCA」サイクルに基づいて、達成状況进行评估する必要があります。

本計画の実施に当たっては、各事業の実施主体として定めた機関が主体となって事業を推進するとともに、住民、交通事業者、行政などで構成する「吉賀町地域公共交通活性化協議会※」を適宜開催し、各年度末に開催する会議では、事業結果や進捗状況などを確認・評価することとします。



※令和2年度に「吉賀町地域公共交通活性化協議会」は「吉賀町地域公共交通会議」に統合予定であり、統合後は「吉賀町地域公共交通会議」で協議を行う。

参考資料

1 吉賀町地域公共交通活性化協議会における検討経緯

回次	実施日	協議事項
第1回	平成30年10月31日（水）	(1) 地域公共交通網形成計画について (2) 吉賀町の地域概況と公共交通の現状について (3) 各種調査の実施方針について (4) 住民アンケート調査結果について
第2回	平成31年3月15日（金）	(1) 各種調査結果を踏まえた問題点と課題について (2) その他
第3回	令和元年9月2日（月）	(1) 吉賀町地域公共交通網形成計画（案）について (2) その他
第4回	令和元年11月18日（月）	(1) 吉賀町地域公共交通網形成計画（案）について (2) タクシー助成事業実証実験について (3) その他

2 吉賀町地域公共交通活性化協議会条例

(設置)

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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関する協議その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組の推進に関し必要な協議を行うため吉賀町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。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を吉賀町六日市750番地に置く。

(所掌事務)

第3条 協議会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 本町における地域公共交通の在り方の協議に関すること。
- (2) 網形成計画の策定及び変更に係る協議に関すること。
- (3) 網形成計画の実施に係る協議に関すること。
- (4) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、委員25人以内で組織し、委員は、次に掲げる者につき町長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 副町長
- (2) 公共交通事業者その他網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (3) 道路管理者
- (4) 公安委員会
- (5) 町民又は地域公共交通の利用者等
- (6) 医療又は福祉に関する団体その他の関係団体の代表者又はその推薦を受けた者
- (7) 町職員
- (8) その他町長が必要と認める者

- 2 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。
- 3 前項の規定にかかわらず、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 4 委員は、やむを得ない事由により協議会の会議に出席できないときは、その委員の所属する機関等の他の者に権限を委任し、その者を代表者として出席させることができる。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長1人及び副会長1人を置く。

- 2 会長は、副町長をもって充てる。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めたときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
- 5 会議は、原則公開とする。ただし、会長が、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障を来すおそれがあると認めるときは、非公開で行うことができる。

(協議結果の尊重)

第7条 協議会で協議が調った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(部会)

第8条 第3条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に部会を設置することができる。

- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第9条 委員が会議に出席したときは、別に定めるところにより報酬及び費用弁償を支給する。ただし、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) 国又は地方公共団体の常勤職員である者

(2) 前号に掲げる者のほか、申出のあった委員

(事務局)

第10条 協議会の事務を処理するため、吉賀町企画課に事務局を置く。

(委任)

第11条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 第4条第2項の規定にかかわらず、この条例の施行の日以後最初に委嘱し、又は任命する委員の任期は、その委嘱又は任命の日から平成33年3月31日までとする。

(吉賀町非常勤特別職の報酬及び費用弁償支給条例の一部改正)

3 吉賀町非常勤特別職の報酬及び費用弁償支給条例（平成17年吉賀町条例第36号）の一部を次のように改正する。

別表吉賀町表彰審議会の項の次に次のように加える。

吉賀町地域公共交通活性化協議会	委 員	日 額	6,300円
-----------------	-----	-----	--------

3 吉賀町地域公共交通活性化協議会委員 委員名簿

条例区分	所属	役職	氏名	備考
(1) 副町長	吉賀町	吉賀町副町長	赤松 寿志	
(2) 公共交通事業者その他網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	六日市交通有限会社	代表取締役	村上 智孝	
	有限会社柿木産業	代表取締役	岡野 憲司	
	石見交通株式会社	安全輸送部長	渡辺 健一	
	吉賀町教育委員会	統括主幹	重藤 剛	
	合資会社共栄会	代表	堀田 武史	
	吉賀町総務課 吉賀高等学校支援室	課長補佐	向井 幹男	
(3) 道路管理者	島根県益田県土整備事務所 津和野土木事業所	管理課長	藤原 健司	第2回協議会まで
			末松 宏史	第3回協議会から
	吉賀町建設水道課	建設水道課長	早川 貢一	
(4) 公安委員会	島根県津和野警察署	交通課長	安田 清則	
(5) 町民又は地域公共交通の利用者等	蔵木公民館	館長	山吹 薫	第2回協議会まで
			池下 弘幸	第3回協議会から
	六日市公民館長	館長	寺戸 達志	
	朝倉公民館長	館長	能美 勝臣	
	上高尻自治	前会長	白石 淳雄	
	柿木公民館	館長	桑原 恒夫	
	民生児童委員		齋藤 美代子	
	民生児童委員		本廣 明美	
	民生児童委員		齋藤 文江	
(6) 医療又は福祉に関する団体その他の関係団体の代表者又はその推薦を受けた者	吉賀町社会福祉協議会	総合相談支援所長	大下 ちほみ	第1回協議会まで
		在宅福祉部長	永田 和代	第2回協議会から
	特定非営利活動法人地域活動支援センター よしかの里	理事長	橋本 俊郎	
	社会医療法人 石州会 六日市病院	総務人事課長	高橋 まゆみ	
(8) その他町長が必要と認める者	吉賀町商工会	事務局長	谷尻 賢二	
	国土交通省中国運輸局 島根運輸支局	首席運輸企画専門官	今岡 俊之	第2回協議会まで
			鬼村 まり子	第3回協議会から
	島根県地域振興部 交通対策課	企画幹	光明 浩徳	第2回協議会まで
		主任	陰山 透	第3回協議会から

4 用語説明

用 語		解 説
ア行	アプリ	アプリケーションの略で、利用者の作業の目的に応じて使用するソフトウェア。
	OD 表	起点（origin）と終点（destination）の停留所間の交通量（人数）を表にしたもの。
カ行	区域デマンド	デマンド型乗合交通のうち、運行ルートを固定せず、区域で行う形態の造語。
	公共交通不便地域	鉄道駅や停留所から離れているため公共交通が利用しにくい地域で、本町においては、停留所から半径 300 m 圏外を公共交通不便地域と定義する。
サ行	市町村運営有償運送	市町村自らが、当該市町村内の交通空白地において、当該市町村内の住民等の運送を行うもの。
タ行	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	「交通政策基本法」の理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成等について定めた法律（平成 19 年法律第 59 号）。
	地域支え合い会議	地域にまつわる様々な福祉課題解決のための手法や、地域活動の取組みを共有し生活支援サービスへの活用について検討する協議体。公民館単位で地区ごとに開催。
	デマンド型乗合交通	需要（デマンド）に応じて乗合旅客運送を行うもので、利用者からの予約があった時のみ運行する。バスまたはタクシー車両を用いるが、その両方の場合を総称した名称。
	デマンド型乗合タクシー	需要（デマンド）に応じて乗合旅客運送を行うもので、利用者からの予約があった時のみ運行する。乗車定員 11 人未満のタクシー車両を用いる場合の名称。
ナ行	79 条登録	自家用有償旅客運送。 自家用有償旅客運送を行おうとするものは、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない旨が道路運送法第 79 条に記載されている。
ハ行	ふれあいサロン	高齢者の閉じこもり防止や社会的役割の創出など、生きがいつくりにつながる取組みを行うための集いの場。地域住民が主体となって運営し、町内に 35 か所ある。

ヤ行	4 条許可	一般旅客自動車運送事業。 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない旨が、道路運送法第 4 条に記載されている。
ラ行	路線定期運行	一般乗合旅客自動車運送事業のうち、ルート、ダイヤが固定されている運行。路線バスや高速バスなどが該当する。
	路線不定期運行	一般乗合旅客自動車運送事業のうち、ルートは固定されているが、ダイヤが固定されていない運行。
ワ行	ワークショップ形式	参加者が自発的に作業や発言をおこなえる環境が整った場において、ファシリテーターと呼ばれる司会進行役を中心に、参加者全員が体験するものとして運営される形態。

吉賀町地域公共交通計画

発行日：令和元年 11 月

発行者：吉賀町

事務局：吉賀町企画課

〒699-5513 島根県鹿足郡吉賀町六日市 750 番地