

# 江津市地域公共交通計画



令和6年3月一部改訂

令和5年3月

江津市



# 江津市地域公共交通計画 目次

## はじめに

1. 計画作成の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1

## 第1章 地域の現状

1-1 位置・地勢	2
1-2 人口	3
1-2-1 人口の推移	3
1-2-2 人口の分布	4
1-2-3 地域別人口の推移	4
1-2-4 高齢化と免許保有率の状況	5
1-2-5 運転免許保有の状況	5
1-3 施設等の分布	7
1-4 観光資源	8

## 第2章 上位・関連計画の整理

2-1 上位関連計画	9
2-1-1 第6次江津市総合振興計画	9
2-1-2 第2期江津市版総合戦略（江津市まち・ひと・しごと創生推進計画）	9
2-1-3 江津市過疎地域持続的発展計画	10
2-1-4 江津都市計画整備、開発及び保全の方針	11
2-1-5 桜江都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和3年2月）	12
2-1-6 江津市立地適正化計画	13
2-1-7 江津市都市計画マスタープラン	14
2-1-8 第3次江津市保健福祉総合計画	15
2-2 その他	16
2-2-1 GO▶GOTSU!	16
2-2-2 SDGsと公共交通	17
2-3 江津市地域公共交通網形成計画	18
2-3-1 計画の概要と事業の進捗状況	18
2-3-2 計画の目標と数値指標の達成状況	20

## 第3章 地域旅客運送サービスの現状

3-1 地域旅客運送サービスの整備状況	24
3-1-1 鉄道・道路等の状況	24
3-1-2 JR山陰本線	25

3-1-3 路線バス	26
3-1-4 タクシー	32
3-1-5 スクールバス	33
3-2 地域旅客運送サービスの利用状況	35
3-2-1 石見交通バス（4条）	35
3-2-2 江津市生活バス（79条）	39
3-3 地域旅客運送サービスの収支状況	41
3-3-1 石見交通バス（4条）	41
3-3-2 江津市生活バス（79条）	44
3-4 各種助成制度	45
3-4-1 バス運賃割引制度	45
3-4-2 江津市通学定期券購入費補助	45
3-4-3 江津市寝たきり老人及び重度身体障がい者等タクシー利用料金助成事業	46
3-5 住民ニーズ	47
3-5-1 移動需要	47
3-5-2 地域移動利便性の評価	48
3-5-3 通学移動の実態	49
3-6 地域旅客運送サービスの課題整理	57
3-6-1 広域・拠点間移動手段の維持	57
3-6-2 地域内移動交通の改善と維持	57
3-6-3 利用助成制度の拡充検討	57
3-6-4 高校生を中心とする公共交通利用の促進	58
3-6-5 持続可能な運行を支える体制の強化	58
3-6-6 公共交通利用環境の整備	58

## 第4章 基本的な方針と計画の目標

4-1 地域旅客運送サービスの役割	59
4-1-1 運行系統の位置づけ・役割	59
4-1-2 地域公共交通確保維持事業の必要性	62
4-2 江津市が目指す将来像	64
4-3 基本方針・目標	67
基本方針1：まちづくりと連携した地域公共交通網の構築	67
基本方針2：需要に応じた利便性の確保	67
基本方針3：持続可能な運行体制の構築	68
基本方針4：利用しやすい公共交通の環境づくり	68

## 第5章 目的達成のための施策・事業

基本方針1：まちづくりと連携した地域公共交通網の構築	70
目標① 広域移動軸・拠点間移動軸の継続的な確保	70
目標② 地域内移動手段の継続的な確保	72
基本方針2：需要に応じた利便性の確保	73

目標③ 中心市街地内移動の利便性向上 .....	73
目標④ 交通空白地域の解消.....	74
基本方針 3：持続可能な運行体制の構築.....	75
目標⑤ 安定的な公共交通の供給体制構築.....	75
目標⑥ 新たな運行形態の検討 .....	76
基本方針 4：利用しやすい公共交通の環境づくり .....	78
目標⑦ わかりやすい情報提供.....	78
目標⑧ 利用助成制度の充実.....	80
事業の実施スケジュール.....	81

## 第6章 計画の推進と達成状況の評価

6-1 指標の数値目標と算出方法.....	82
6-1-1 目標①：広域移動軸・拠点間移動軸の継続的な確保.....	82
6-1-2 目標②：地域内移動手段の継続的な確保 .....	83
6-1-3 目標③：中心市街地内移動の利便性向上.....	84
6-1-4 目標④：交通空白地域の解消 .....	85
6-1-5 目標⑤：安定的な公共交通の供給体制構築 .....	86
6-1-6 目標⑥：新たな運行形態の検討 .....	86
6-1-7 目標⑦：わかりやすい情報提供 .....	87
6-1-8 目標⑧：利用助成制度の充実 .....	87
6-2 計画の推進体制.....	88
6-3 PDCA サイクルによる評価・検証 .....	88



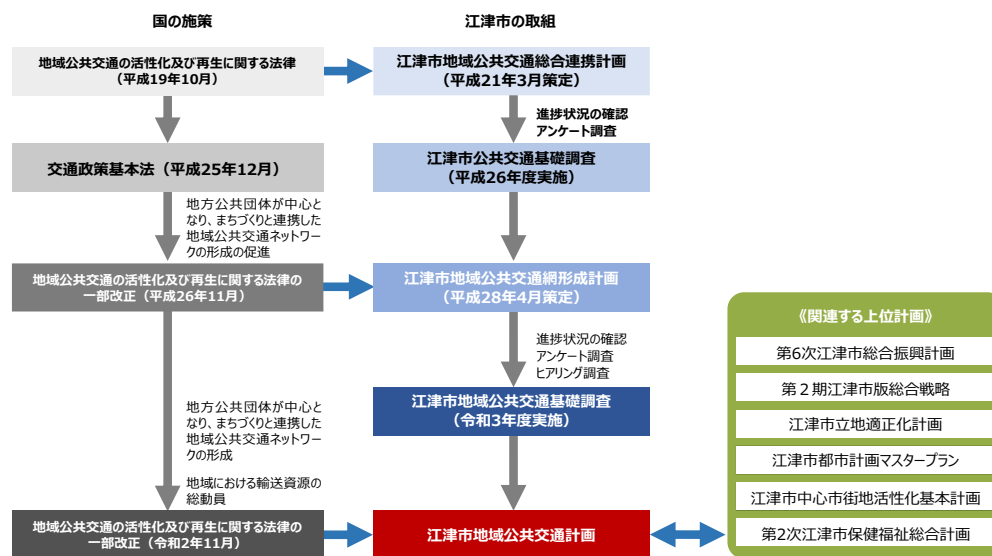
# はじめに

## 1. 計画作成の趣旨

- ▶江津市では平成 27 年度に『江津市地域公共交通網形成計画』を策定したが、平成 30 年 3 月末に JR 三江線が廃止になり、網形成計画策定後の地域公共交通の環境が大きく変化した。一方で、『第 6 次江津市総合振興計画』や『第 2 期江津市版総合戦略』などの新しい地域計画策定も進んだ。
- ▶このような状況の中、社会情勢や将来的な地域の姿を予測しながら、住民ニーズに沿った持続可能な公共交通のあり方を示すことを目的に本計画を策定する。

## 2. 計画の位置づけ

- ▶平成 25 年 12 月の「交通政策基本法」制定を受けた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」一部改正（平成 26 年 11 月）に続き、令和 2 年 11 月の改正では原則として「地域公共交通計画」の策定を努力義務化するなど、公共交通の維持・再編に果たす地方公共団体の役割はますます大きくなった。
- ▶本計画は、『江津市地域公共交通網形成計画』の実施状況や公共交通の環境変化を踏まえ、『第 6 次江津市総合振興計画』や『江津市中心市街地活性化基本計画』等の上位・関連計画との整合を図りつつ、江津市における公共交通のマスタープランとして策定する。



## 3. 計画の区域

- ▶本計画の区域は、江津市全域とする。

## 4. 計画の期間

- ▶本計画の期間は、令和 5 年度～令和 9 年度までの 5 年間とする。



# 第1章 地域の現状

## 1-1 位置・地勢

- ▶ 江津市は島根県のほぼ中央部に位置し、東に大田市、川本町、南に邑南町、西は浜田市に接している。北部は日本海に面して平野が細長く広がり、南部は江の川とその支流である八戸川に沿ってわずかな平地が展開し中国山地につながっている。
- ▶ 総面積は 268.24 km<sup>2</sup>と島根県内 8 市の中で最小で、島根県の総面積の 4.0% を占めている。
- ▶ 江津市は、昭和 29 年 4 月 1 日に江津町外 8 町村が合併して誕生した。その後昭和 31 年まで境界変更を行い、井沢・清見・上有福・本明地区を編入し、平成 16 年 10 月 1 日に桜江町と合併して、現在の市域となっている。

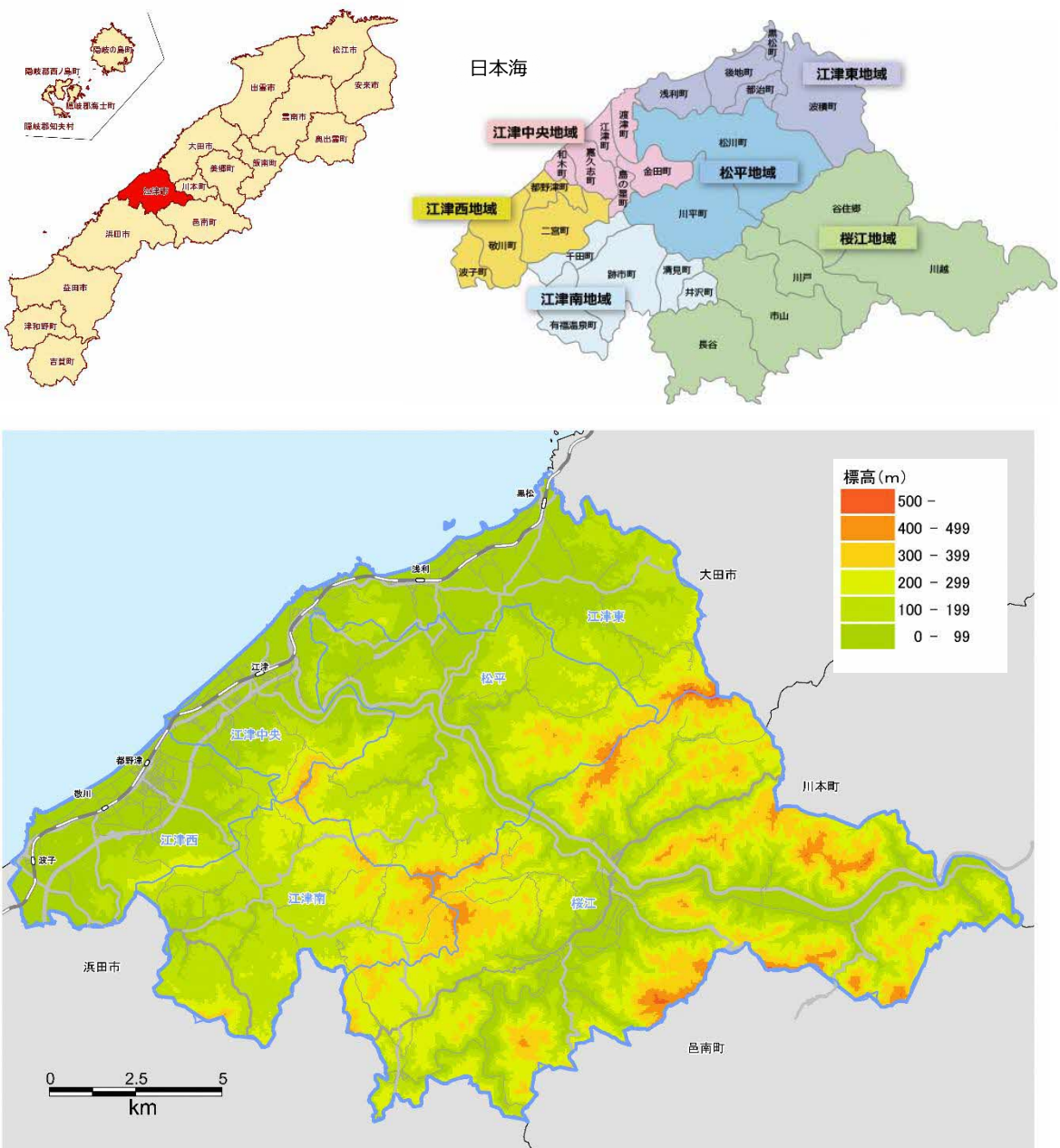


図 2 江津市の位置と地勢





## 1-2 人口

### 1-2-1 人口の推移

- ▶ 昭和 60 年から令和 2 年までの 35 年間で人口が約 1 万人減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、さらに令和 2 年から令和 27 年までの 25 年間に約 7 千人減少すると予測されている。
- ▶ 高齢化率は昭和 60 年から令和 2 年にかけて急激に上昇してきたが、今後は 40% 前後のほぼ横ばいで推移していくと予想されている。
- ▶ 公共交通の主要な利用者層である高校生や高齢者の人口の推計を見ると、0～19 歳は減少すると同時に高齢者数も令和 2 年をピークに減少化すると予測されており、公共交通の需要はさらに縮小すると考えられる。

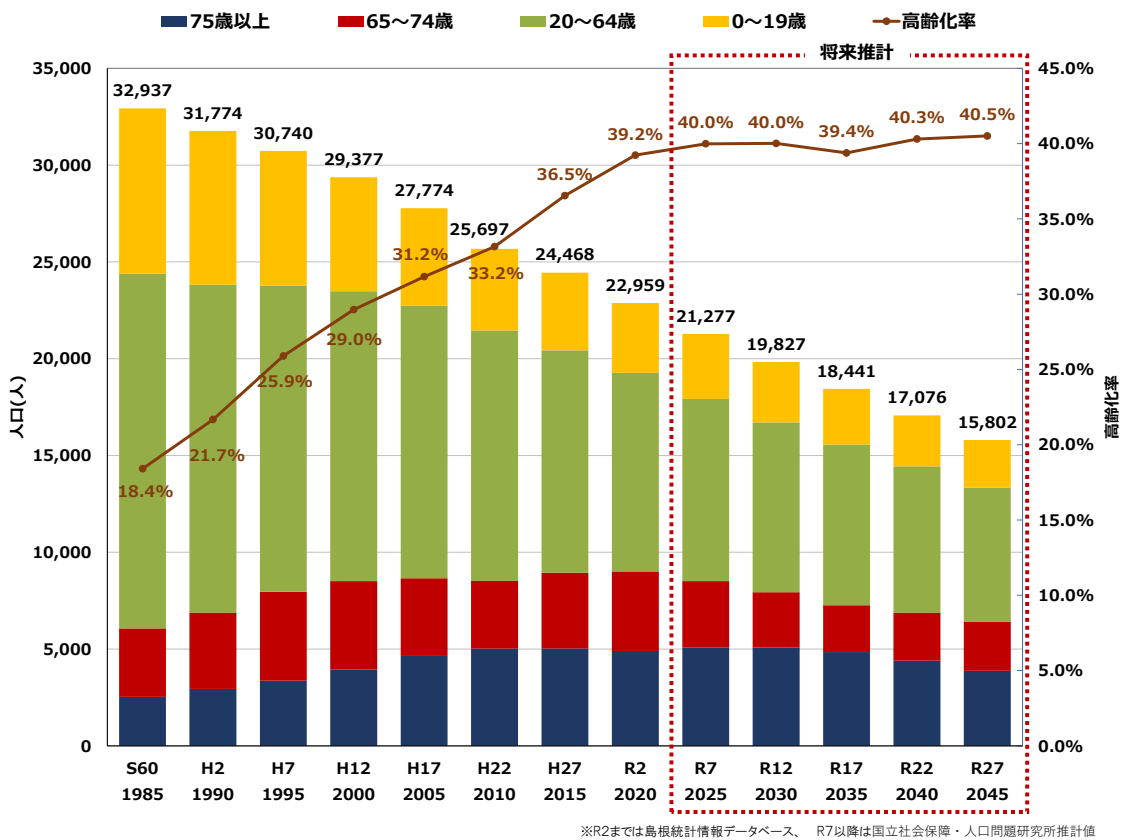


図 3 人口と高齢化率の推移

表 1 昭和 60 年と令和 2 年の年齢区分別人口の増減

年齢	昭和 60 年	令和 2 年	増減数
0～19 歳未満	8,538	3,612	-4,926
20～64 歳	18,337	10,328	-8,009
65～74 歳	3,528	4,118	590
75 歳以上	2,534	4,901	2,367
計	32,937	22,959	-9,978



## 1-2-2 人口の分布

▶江津市の人口は、江津中央地域から江津西地域にかけての日本海沿岸に集中している。それ以外では、江津東地域の日本海沿岸や桜江地域の中心部に人口の集積が見られる。

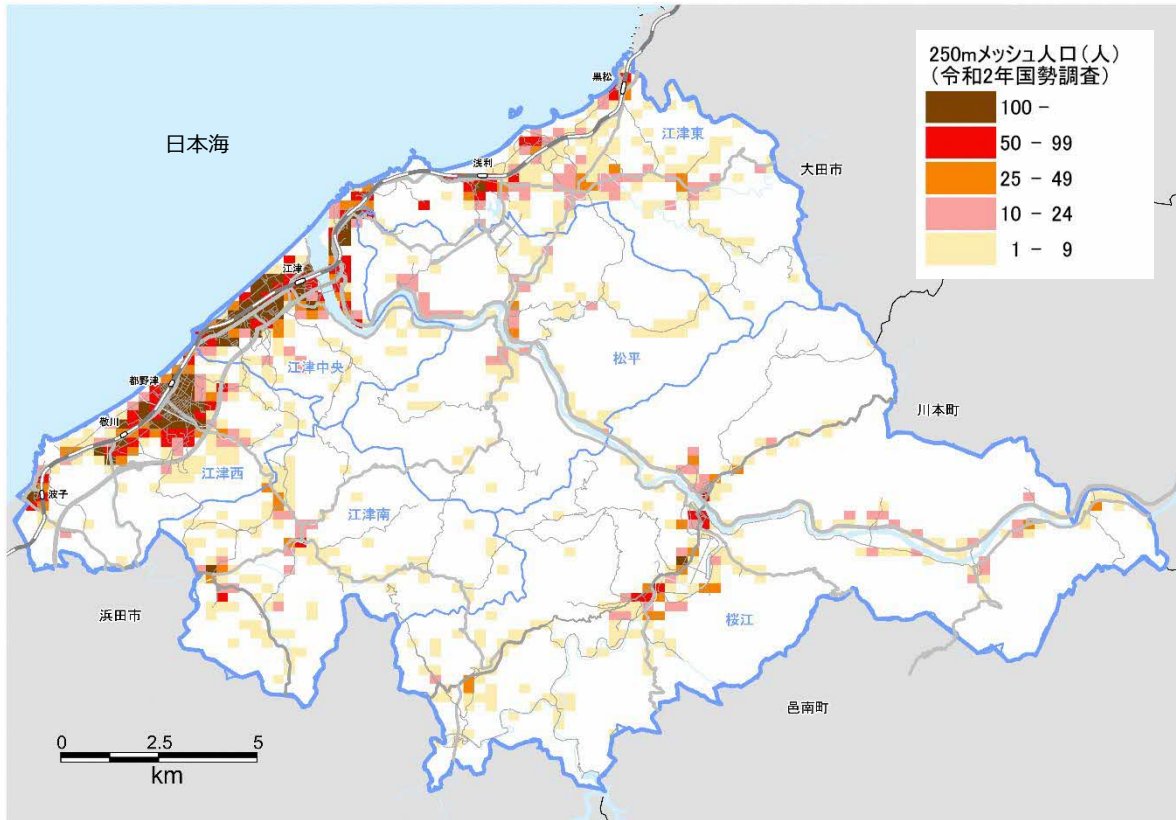


図4 人口の分布 (資料：総務省統計局)

## 1-2-3 地域別人口の推移

▶町別人口の将来推計は全体的に減少傾向にあると予想されているが、金田町、井沢町、清見町、川平町の減少率(2015年と2040年の比較)が高くなっており、特に清見町、井沢町の減少率が70%を上回っている。

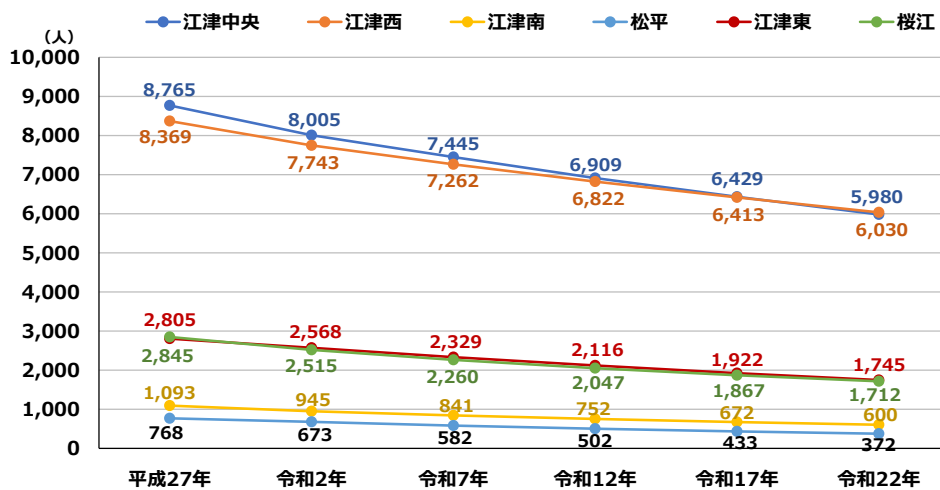


図5 地区別人口の推移



### 1-2-4 高齢化と免許保有率の状況

- ▶ 高齢化率は全体に高いが、市の中央部に位置する松平地域、江津南地域と桜江地域の一部で特に高くなっている。
- ▶ 人口が集中している江津中央地域にあっても、JR 江津駅周辺の市街地で高齢化率が 50%を超える地域が見られる。

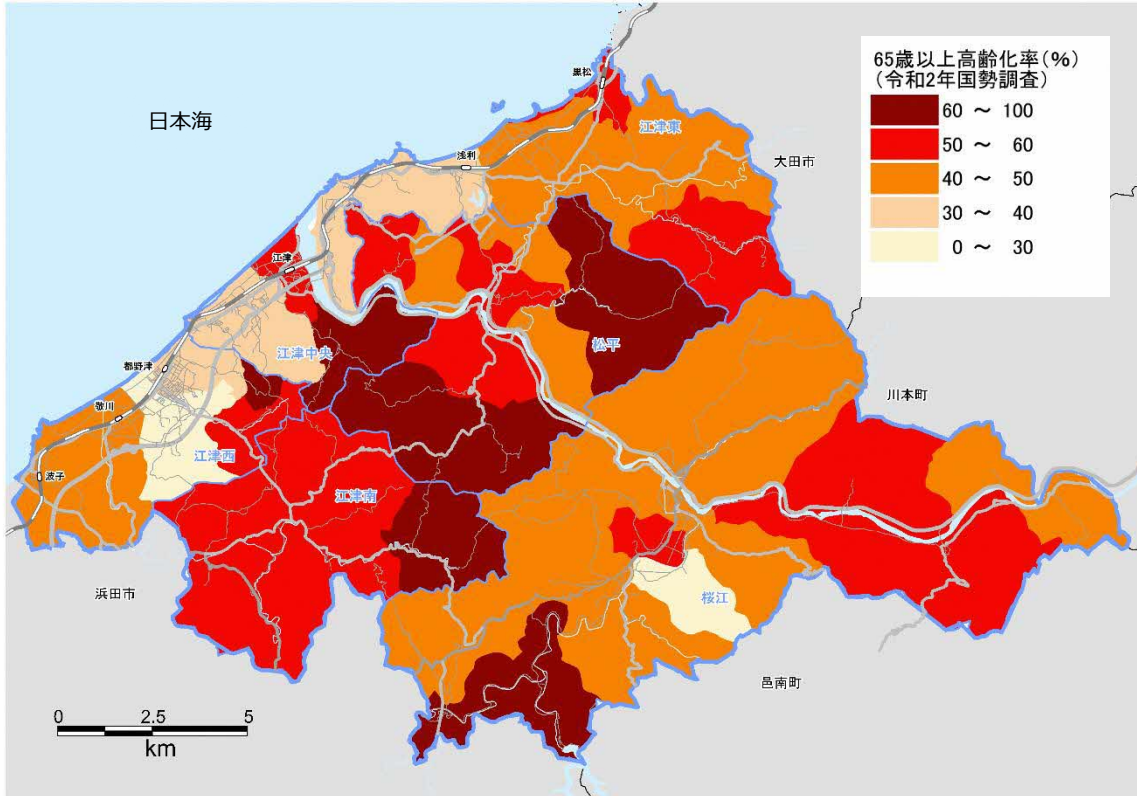


図 6 行政区別高齢化率の状況 (資料：令和 2 年国勢調査)

### 1-2-5 運転免許保有の状況

- ▶ 65 歳以上の運転免許保有率は 65.9%、75 歳以上では 34.8%で、年齢が上がるにつれて保有率は低下している。このうち、免許非保有者が主な公共交通の利用対象者となる。

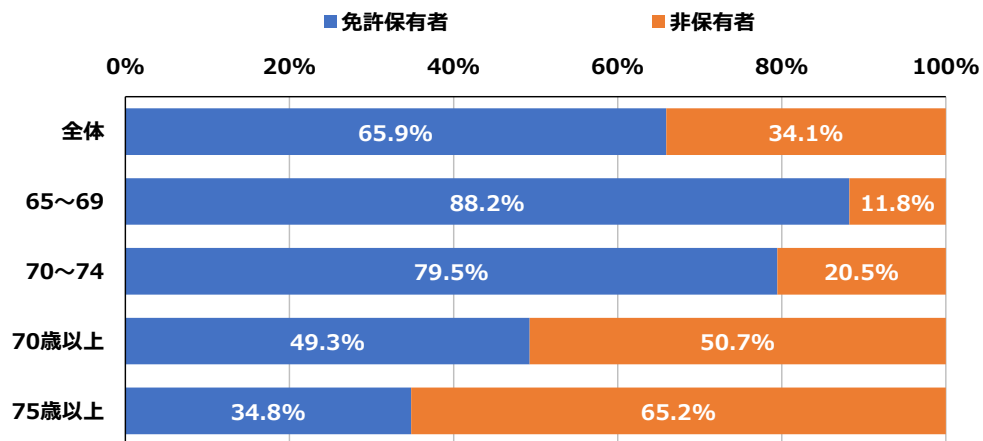


図 7 令和 3 年の 65 歳以上免許保有状況 (資料：江津警察署)



- ▶免許返納者数は平成 28 年以降、年間 100 人台で推移しており、平成 26 年度からの累計で 829 人となっている。
- ▶令和 3 年度に実施した住民アンケート調査では、65 歳以上の回答者のうち約半数が「近々あるいは将来的に運転免許を自主返納しようと考えている」と回答した半面、約 44%が「免許返納できない、したくない、する必要はない」と回答している。
- ▶その理由としては、「自由に移動できなくなる」「移動手段がまったくなくなるから」を挙げる割合が高い。

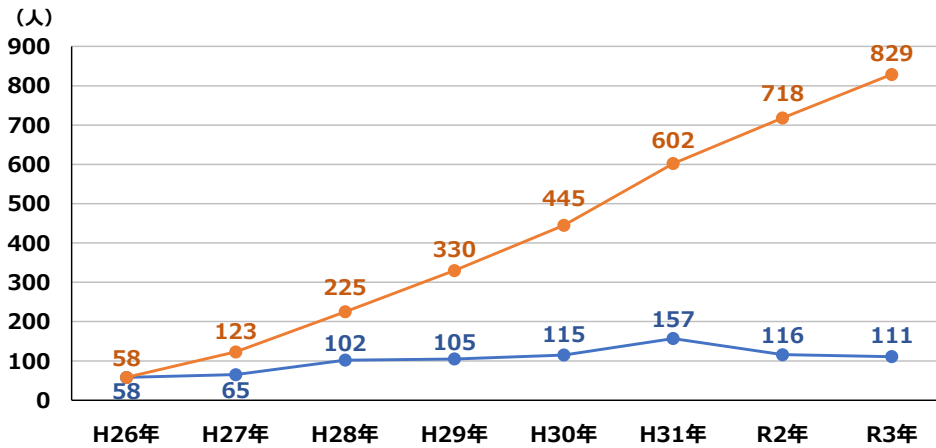


図 8 平成 26 年度以降の免許返納者数の推移 (資料: 江津警察署)

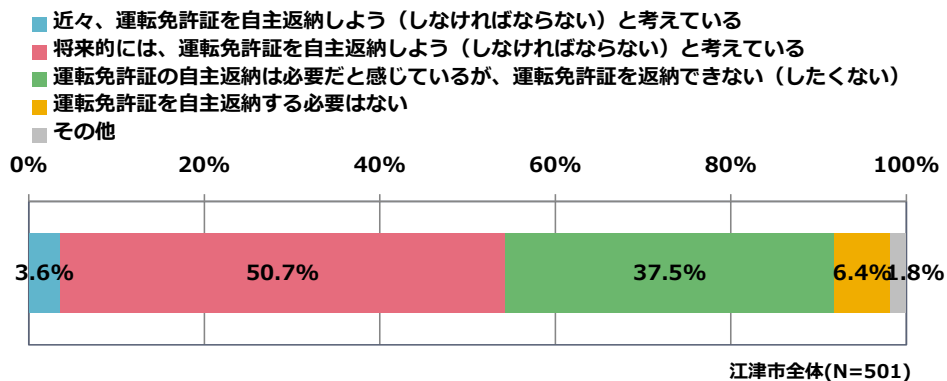


図 9 免許返納の意向 (令和 3 年度住民アンケート調査結果より)

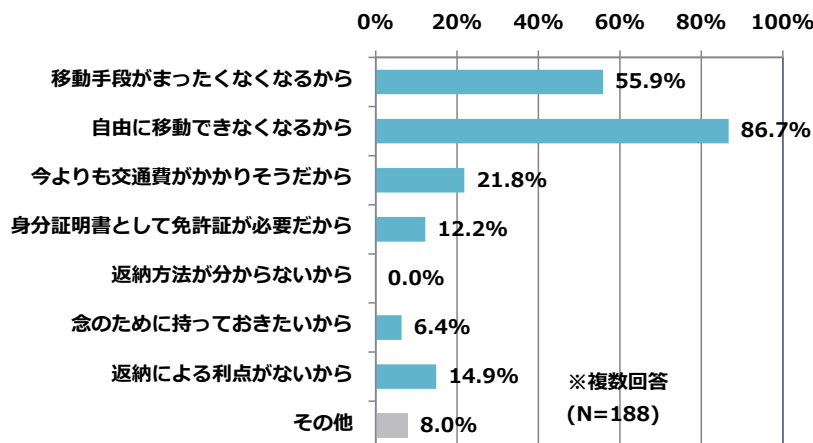


図 10 免許返納しない (できない) 理由 (令和 3 年度住民アンケート調査結果より)



### 1-3 施設等の分布

- ▶ 公共施設、学校等の教育施設、医療機関、商業施設などの位置を見ると、人口が集中している江津中央地域から江津西地域の日本海沿岸部に多く分布している。
- ▶ 令和 3 年度の住民アンケートでよく利用する医療機関・商業施設として上位に挙がっているのは、この江津中央地域から江津西地域にかけて立地するものが多い。

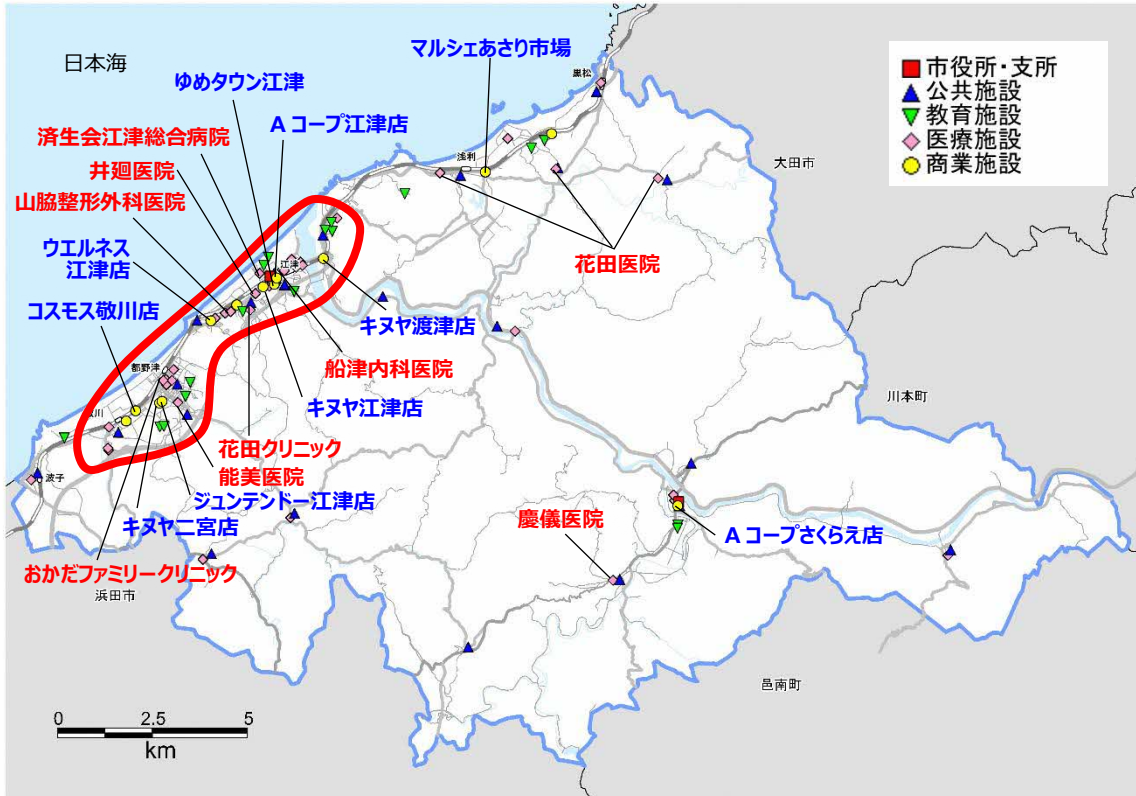


図 11 施設等の分布

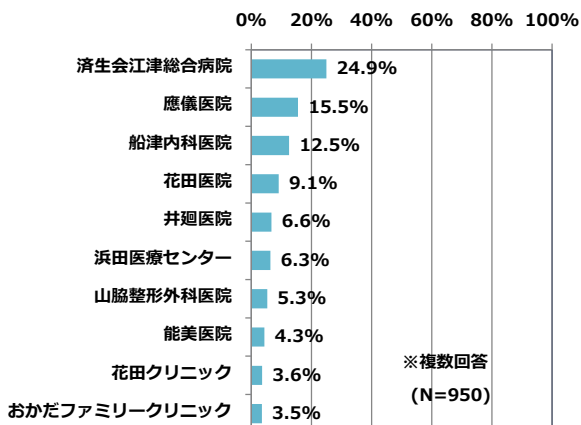


図 12 よく利用する医療機関 (上位 10 施設)

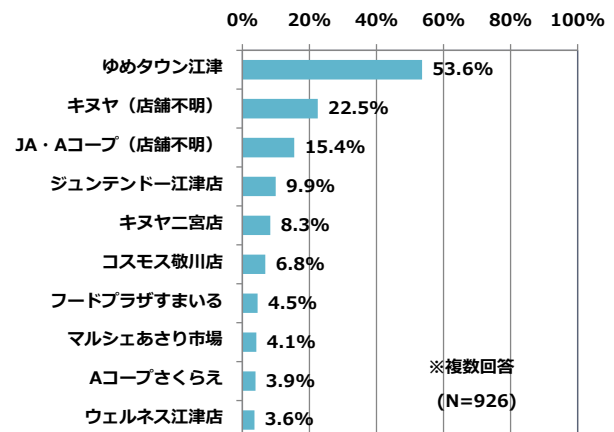


図 13 よく利用する商業施設 (上位 10 施設)



## 1-4 観光資源

- ▶江津市内の観光資源としては下図のようなものがあり、市域全体に点在している。
- ▶島根県観光動態調査の対象は年によって変化するため、平成 23 年と令和 3 年で共通する観光資源だけで比較すると、全体的に近年は入込客数が減少傾向にあり、特にコロナ禍により令和 2 年は大きく落ち込んだが、令和 3 年は若干持ち直している。

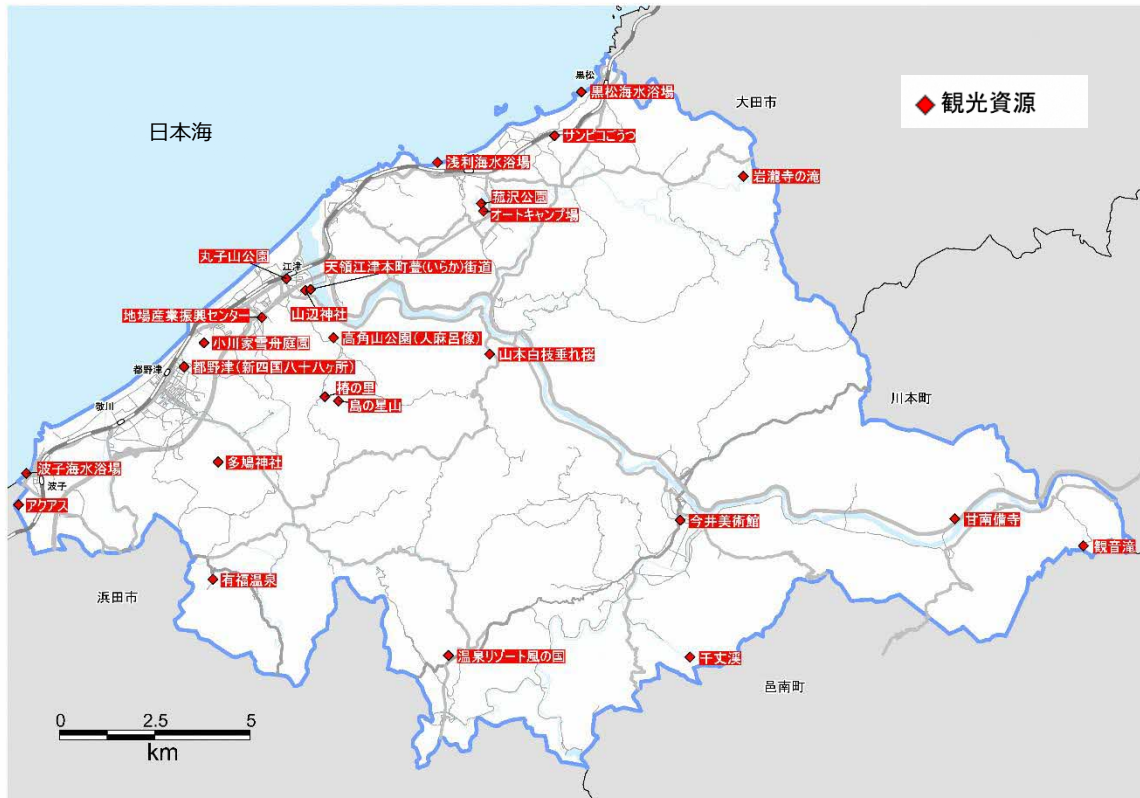


図 14 江津市の観光資源とバス路線

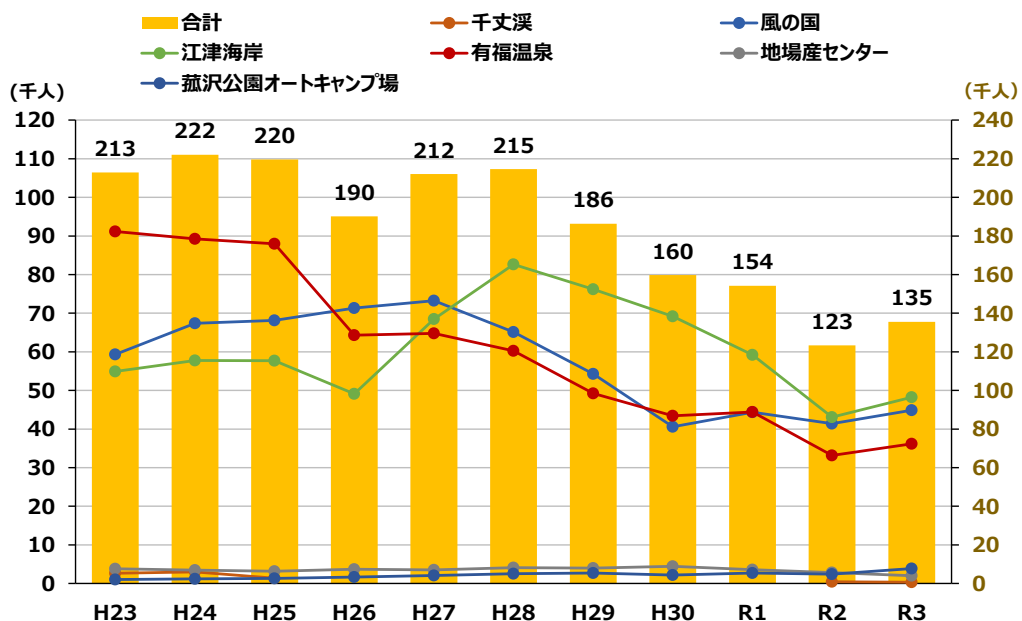


図 15 江津市内の主要な観光施設への入込客数の推移 (資料：島根県観光動態調査結果)



## 第2章 上位・関連計画の整理

### 2-1 上位関連計画

#### 2-1-1 第6次江津市総合振興計画

- ▶計画期間：2020（令和2）年度～2029（令和11）年度
- ▶スローガン：小さくともキラリと光るまち ごうつ
- ▶将来像：くらしの視点/安全で快適なくらしの姿  
こころの視点/江津を愛する市民のこころの姿  
豊かなまちの視点/人々を魅了するまちの姿  
まちづくり推進の視点/積極的まちづくり活動の姿
- ▶基本目標1：産業と自然が調和した新たなにぎわいを生み出すまちづくり  
基本方針1 活力ある産業で豊かな生活を築くまちづくり  
基本方針2 自然を活かしたふれあいのあるまちづくり
- ▶基本目標2：豊かな暮らしを支えるやすらぎのまちづくり  
基本方針3 健康で安心して暮らせるまちづくり  
基本方針4 安全で快適な暮らしを支えるまちづくり
- ▶基本目標3：いきいきとした人づくり・地域づくり  
基本方針5 豊かな心を育む芸術・文化・教育・スポーツのまちづくり  
基本方針6 コミュニティがいきいきと輝くまちづくり

#### ▶公共交通に関する施策

##### “総合的な交通ネットワークの充実”

方針：地域の特性や公共交通機関の特長を考慮しながら、移動手段の確保に努める。

新たな情報技術に注視しながら、利便性の向上を図る。

具体的な取り組み：公共交通ネットワークの構築（重点プロジェクト）

- 通勤・通学や通院、買い物などの生活交通の確保・充実
- 居住拠点と中心市街地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- 鉄道、バスに加え、タクシーを活用した住民輸送網の構築
- ICTを活用した予約・運行システム構築の検討

#### 2-1-2 第2期江津市版総合戦略（江津市まち・ひと・しごと創生推進計画）

- ▶基本理念：元気！勇気！感動！ごうつ
- ▶基本目標：
  1. 多様な生業（なりわい）と魅力ある雇用があるまち【雇用/魅力の再興】
  2. 住みたい！自分を活かせる場所があるまち【社会増】
  3. 子どもたちの未来を地域みんなで育むまち【子育て/教育】
  4. 住み慣れた地域で安心して暮らせるまち【コミュニティ強化/社会的包摂】



▶公共交通ネットワークの構築

○JR、石見交通バス路線、市が運行するコミュニティバス、タクシーといった交通手段について居住拠点や中心市街地へのアクセスの向上に適したネットワークの構築を図る。

【具体的な事業など】

- ・居住拠点と中心市街地を結ぶ公共交通ネットワークの確保
- ・鉄道、バスに加え、タクシーを活用した住民輸送網の構築
- ・ICTを活用した予約・運行システム構築の検討

## 2-1-3 江津市過疎地域持続的発展計画

▶計画期間：2021（令和3）年4月1日～2026（令和8）年3月31日

▶地域の持続的発展の基本方針

- ①地域振興・活性化対策
- ②地域医療の確保対策
- ③地域公共交通ネットワーク化の推進
  - 公共交通網の再構築
    - ・公共交通ネットワークの構築
- ④子育て支援対策
- ⑤高齢者等への福祉
- ⑥教育・文化の振興

▶事業計画（令和3年度～令和7年度）

過疎地域持続的発展特別事業

交通不便地域解消事業（生活交通バス事業）

地域交通整備事業（地方バス路線維持対策費補助事業）





## 2-1-4 江津都市計画整備、開発及び保全の方針

表 2 地域毎の市街地像

地域	将来の市街地像
東部地区	<p>江の川や浅利富士、浅利黒松海岸等豊かな自然環境を有する地区であるとともに、産業拠点である江津工業団地が整備され、新たな工業集積が図られつつある地区であるため、今後は、豊かな自然環境の保全を図りながら、周辺環境と調和した生活環境の向上を図り、安全で快適な集落地区を形成する。</p> <p>また、自然環境を観光・レクリエーション拠点として活用するとともに、江津工業団地への更なる企業誘致を促進し、産業の活性化・雇用の拡大を図る。</p>
中部地区	<p>工業・商業業務・住居等複合的な都市機能を有しており、本区域の都市機能の中核を担ってきた地区である。</p> <p>今後は J R 江津駅周辺等市街地中心部へ行政・医療・福祉・文化機能の集積を図るとともに、商業・業務拠点として商業の活性化を推進し、活気のある市街地の形成を図る。</p> <p>また、都市基盤整備や計画的な市街地整備による良好な居住環境の維持・増進や、周辺の既存緑地等の保全・活用、適正な土地利用による都市機能の再配置等により、更なる都市機能の拡充を図り、周辺地域を含めた中核都市としてふさわしい都市環境の形成を目指す。</p>
西部地区	<p>本地区は県立石見海浜公園や有福温泉等県西部の観光・レクリエーション拠点を有しているとともに、計画的市街地整備による良好な住宅地や既成市街地等が立地し、本区域の住居機能の一部を担っている地区である。</p> <p>また、窯業等工場産業施設が市街地周辺に立地しており、本区域の伝統的産業活動を担う地区でもある。</p> <p>このため、今後は広域幹線道路網や地域内連絡道路網の整備により、県立石見海浜公園や有福温泉及び周辺観光施設等観光・レクリエーション拠点の連携を強化し、魅力ある観光ルートの形成を図る。</p> <p>また、計画的に整備された良好な居住環境の維持、都市基盤整備による既成市街地の居住環境の向上等、住居機能の充実を図るとともに、工場産業の産業活動を維持するための適正な土地利用による複合的市街地の形成を目指す。</p>

### ▶交通体系の整備の方針

#### ○広域交通体系の確立

国土軸の形成による都市間連携の強化を目指すため、山陰道の整備を推進するとともに、浜田・益田都市圏等周辺地域とのアクセス機能の強化を図る広域幹線道路として、国道 9 号、国道 261 号等の広域幹線軸の強化を図る。

#### ○都市内幹線道路網の確立

市街地における東西方向の通過交通を適正に配分し、円滑な交通の確保や災害対応の強化のため国道 9 号の幹線機能を代替する道路を整備するとともに、東西の基軸となる山陰道と国道 9 号を連絡する南北道路の整備を図り、都市の骨格となる梯子型交通網を確立する。

#### ○市街地内道路網の形成

新たな市街地整備に対応した道路網整備を行い、特に J R 江津駅周辺等市街地中心部については、活力と魅力あふれる都市空間の形成を図るための商業軸の確立に資する道路整備を行うとともに、交通結節点である江津駅の駅前広場等交通施設整備を行う。

また、中心部周辺の住宅市街地において、中心部とのアクセスを確保し、快適な住環境を提供する道路網を形成する。

#### ○産業及び観光・レクリエーション拠点の連携機能強化

本地区の産業拠点である江津工業団地及び江津港を連絡する拠点間道路の整備を進め、効率的な産業活動を支援する。

また、県立石見海浜公園や有福温泉等本区域が有する豊かな観光資源を活用し、周辺観光施設と連携を図った魅力ある観光地として活性化するため、観光拠点ネットワークの形成を目指す。

#### ○公共交通の整備

将来における高齢化社会への対応、及び交通需要抑制策の一環として、鉄道・バス等の公共交通機関が重要な役割を担っていることから、今後、J R 江津駅等交通結節点機能強化及び鉄道・バス等の運行の確保、利用促進、利便性の向上を図る。



## 2-1-5 桜江都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和3年2月）

表3 地域毎の市街地像

地域	将来の市街地像
川戸地区	<p>本地区は江津市役所桜江支所を有するとともに、学校・保育園等、公共施設が多く立地する地区であり、本区域の都市機能の中心を担っている。また、J R 三江線は廃止となったが、旧川戸駅は三江線代替バス等の交通結節点としての機能を有している。</p> <p>今後は、本地区の生活利便性や居住機能の向上を図るため、廃線となった J R 三江線の線路敷地を含む旧川戸駅周辺の低未利用地を活用した面的整備や、それに伴う川戸駅周辺道路の整備等を検討し、本区域の都市機能の中心的地区として、複合的都市機能の形成を目指すとともに交通機能の連携強化を図る。</p>
谷住郷地区	<p>本地区は周辺を山林に囲まれる谷間に位置し、小谷川沿川の大部分に農地が広がっている。このような豊かな農地や自然環境を保全するとともに、良好な住環境の形成を図る。</p>

### ▶交通体系の整備の方針

#### ○広域交通体系の確立

広域の都市間連携の強化を図り、地域の活性化を支援するため、高規格幹線道路である山陰道及び中国横断自動車道広島浜田線と接続する広域幹線道路として、国道 261 号及び主要地方道桜江金城線等を位置づけ、機能強化を図る。

#### ○安全で快適な市街地内道路の整備

高齢者や子供等交通弱者が安全で快適に利用できる自転車や歩行者空間を確保する。

#### ○産業及び観光・レクリエーション拠点の連携機能強化

本区域と周辺地域の産業拠点や観光施設の連携を図り、産業の活性化を促進するため、産業・観光拠点のネットワーク形成を目指す。

#### ○公共交通の整備

高齢者が安心して暮らせる地域を確立するため、バス等の公共交通機関が重要な役割を担っていることから、今後、旧 J R 川戸駅等交通結節点機能の強化及び J R 三江線代替交通を含むバス等の運行の確保、利用促進、利便性の向上を図る。

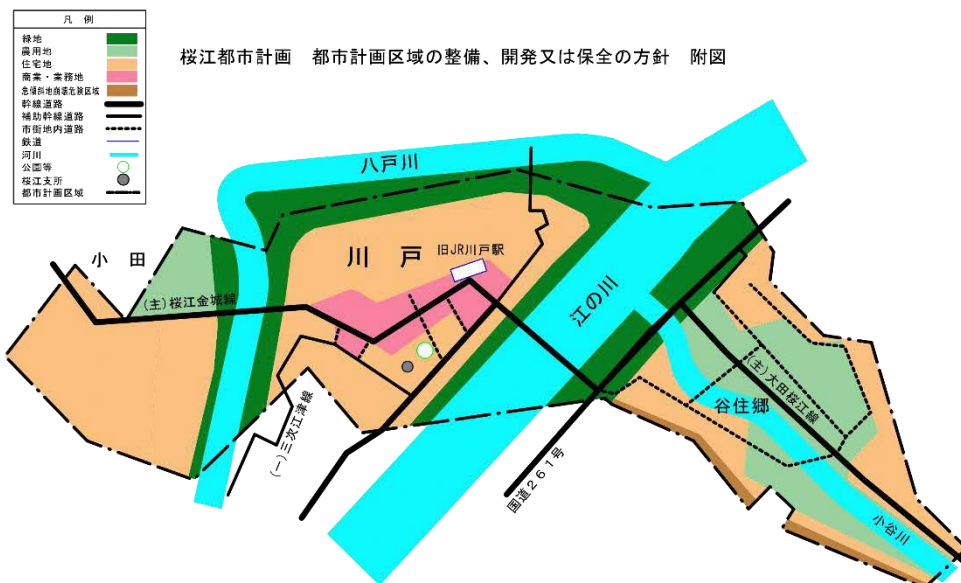


図 16 桜江都市計画 都市計画区域の整備、開発または保全の方針



## 2-1-6 江津市立地適正化計画

- ▶目標年次：2040（令和 22）年
- ▶基本方針：中心市街地と地域生活圏が直結した 快適都市ごうつ
- ▶将来都市構造
  - ①都市拠点区域・誘導施設
  - ②居住拠点区域
  - 《地域における交通のあり方》
    - 江津中央地域
      - ・デマンドバス・乗合タクシーなどの運行形態の充実
      - ・スクールバス等の小型バスを活用した市街地循環バス
      - ・東京等への交通利便性を高める
      - ・利用者ニーズを踏まえたバスルートの工夫
    - 江津西地域
      - ・浜田市等との広域的な連携
      - ・中山間地域でのデマンドバス、コミュニティバスの充実
    - 江津東地域
      - ・高齢者も利用しやすい公共交通網の構築
      - ・高速道路開通による他都市との連携強化
    - 桜江地域
      - ・川戸地区の拠点性を都市施設・公共交通の面から高める
      - ・隣接市町との広域性を持った連携
      - ・生活バス・病院バス・スクールバスに誰もが乗れる工夫や増便
  - ③小さな拠点（コミュニティ単位）

- ▶今後の方向性 3「中心市街地と地域の連携強化」に係る施策
  - 2. 都市拠点・居住拠点と小さな拠点（コミュニティ単位）が連結した公共交通体系の整備（パイロット施策）
    - 地域コミュニティとの連携による公共交通網の再構築
      - ・三江線廃線後の持続可能な公共交通機関の構築
      - ・通勤・通学や通院、買物などの生活交通の確保・充実
      - ・生活バス運行事業
      - ・コミュニティ内交通の検討
      - ・病院バスやスクールバスとの併用の検討
      - ・S N S を利用した時刻表等の情報発信
      - ・便数・時間帯に関する市民ニーズの把握
      - ・民間と公共の連携強化
    - 中心市街地・拠点施設へのアクセスの向上
      - ・生活交通バスやデマンドバスの見直し、新規路線の検討
      - ・中心市街地主要施設（駅、病院、市役所、商業施設等）をバス等で連絡
      - ・隣接市町等との広域的な連携
      - ・小型バスの検討



## 2-1-7 江津市都市計画マスタープラン

- ▶目標年次：2040（令和22）年
- ▶まちの将来像：新たな時代のなかで、ちいさくともキラリと光るまち「ごうつ」をめざして
- ▶まちづくりの基本方針：
  - ①土地利用/まちの特性や地理的条件に応じた適切な土地利用への誘導
  - ②ネットワーク整備/まちなかや地域間をつなぐ交通ネットワークの充実
  - ③都市施設整備/求心力の高い拠点形成に向けた機能的な都市施設の整備・運営
  - ④市街地整備/まちの衰退やスポンジ化への対応に向けた市街地の再生・整備
  - ⑤都市防災/自然災害や地球環境の変化への対応に向けた都市防災機能の強化
  - ⑥都市環境形成/豊かな自然環境や歴史・文化、地域集落の営みと調和した都市景観の形成
  - ⑦まちの魅力創出/地域が誇る文化・観光資源を最大限に活用したまちの魅力と活力の創出

### ▶公共交通ネットワークの充実

- 広域連携・交流を支える山陰本線の充実・利便性向上
- 都市間及び地域間連携・交流を支える公共交通の確保・充実
- 地域拠点間連携・交流を支える公共交通の確保・充実
- まちなかにおける公共交通の確保・充実

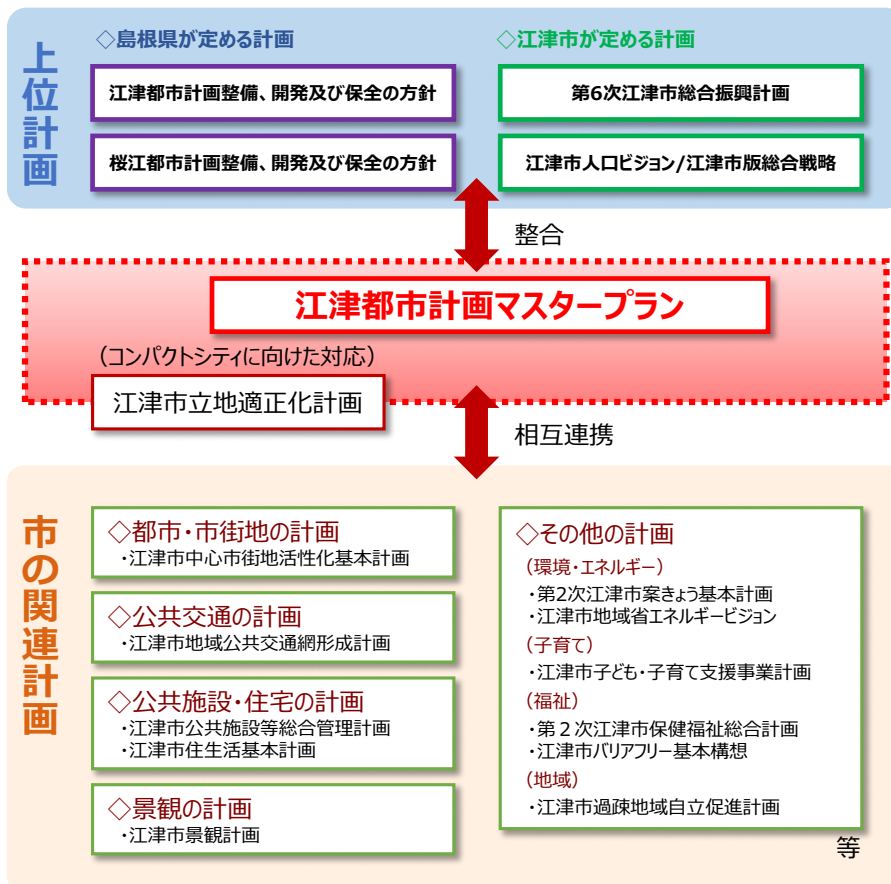


図 17 江津市立地適正化計画・江津市都市計画マスタープランの位置づけ（資料：江津市都市計画マスタープラン）



## 2-1-8 第3次江津市保健福祉総合計画

- ▶ 計画期間：2018（平成 30）年度～2023（令和 5）年度
- ▶ 将来像：元気！勇気！感動！ごうっ 健康で安心して暮らせるまちづくり
- ▶ 部門別計画：①地域福祉計画
  - ②健康増進計画
  - ③食育推進計画
  - ④高齢者福祉計画
  - ⑤障がい者保健福祉計画

- ▶ 地域福祉計画：地域福祉に関する基盤確保
  - 交通手段の確保
    - ・生活バスの運行
    - ・福祉タクシー利用券の発行
  - ユニバーサルデザインのまちづくり
    - ・公共施設などのユニバーサルデザイン化の推進
- ▶ 障がい者保健福祉計画：障がい福祉サービスなどの基盤整備
  - 江津市単独事業の利用促進
    - ・人工透析患者及び精神障がい者通院交通費助成事業の利用促進
    - ・福祉タクシー利用券の発行

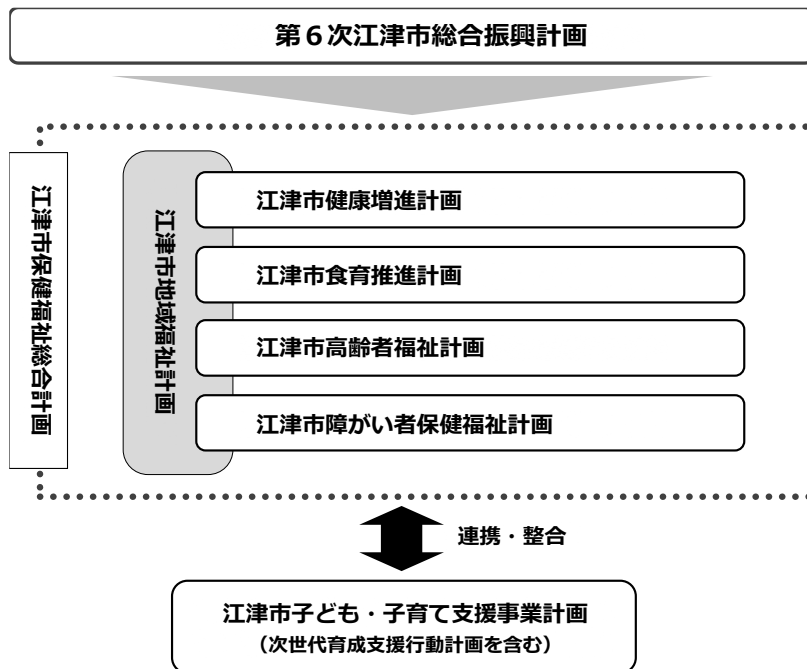


図 18 江津市保健福祉総合計画の位置づけ



## 2-2 その他

### 2-2-1 GO▶GOTSU!

- ▶江津市では、「GO▶GOTSU! 山陰の『創造力特区』へ。」をスローガンに掲げ、まちに芽吹き出している創造的な動きを支援している。具体的には「江津市ビジネスプランコンテスト（通称：Go-Con）」を2010年から始め、提案された様々なビジネスプランを支援する中で多くの起業が市内で生まれた。
- ▶これらの取組を行っているのは U ターンや I ターンで江津に住み着いた人たちが中心で、地域活性化に貢献している。



図 19 市内の様々な取り組み（江津市 HP より作成）

**GO▶GOTSU!**  
山陰の「創造力特区」へ。



## 2-2-2 SDGs と公共交通

- ▶SDGsとは、2015年9月の国連サミットで全会一致で採択された「持続可能な開発目標」であり、2030年を年限として「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のための17の国際目標を示している。
- ▶目標の11に「住み続けられるまちづくりを」が掲げられ、ターゲットとして11.2には「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と明確に示され、持続可能な輸送システムの確立は世界共通の目標として位置づけられている。



図 20 SDGs 17 の目標とロゴ

### 11. 住み続けられるまちづくりを

都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする

#### ターゲット

- 11.1 2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。
- 11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
- 11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
- 11.4 世界の文化遺産及び自然遺産の保護・保全の努力を強化する。
- 11.5 2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産比で直接的経済損失を大幅に減らす。
- 11.6 2030年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。
- 11.7 2030年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。
- 11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
- 11.b 2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。
- 11.c 財政的及び技術的な支援などを通じて、後発開発途上国における現地の資材を用いた、持続可能かつ強靱（レジリエント）な建造物の整備を支援する。



## 2-3 江津市地域公共交通網形成計画

### 2-3-1 計画の概要と事業の進捗状況

#### (1) 計画の概要

- ▶平成 27 年度に策定した『江津市地域公共交通網形成計画』では、4 つの基本方針のもとに 7 つの目標と、その目標達成のための事業を 15 項目設定した。

#### (1)江津市が目指すべき将来像

- 江津市版総合戦略等の上位計画を勘案し、江津市が目指すべき将来像を以下のように設定する。

賑わいの創出と生活環境の充実で  
“住みたい！住み続けられるまち”を支える公共交通

#### (2)公共交通が果たすべき役割

- 上記の将来像を実現するために江津市の公共交通が果たすべき役割を、以下のように整理する。

##### ①生活利便性を支える公共交通

- 公共交通での日常的な通院・買物などの生活移動の利便性を確保することにより、安心して暮らし、住み続けられる江津市の実現に寄与する。

##### ②賑わいの創出に寄与する公共交通

- 中心市街地へのアクセス及び中心市街地内の移動手段を確保し、中心市街地内の周遊性を高め、滞留を生み出すことで、まちの賑わいの創出や地域経済の活性化に寄与する。
- 江津市版総合戦略では、観光産業の推進が挙げられており、市内周遊観光の促進も想定されている。このような観光移動の手段として JR や路線バスが活用できるような路線を維持し、観光振興に寄与する。

#### (3)公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性(基本方針)

- 公共交通に対して、以下の4項目を市の基本方針として掲げ、財政負担の効率化に配慮しつつ各種施策を実施する。

##### ■基本方針1:安心な暮らしを実現する生活交通網の構築

- 自宅から身近な生活拠点へのアクセス、生活拠点と中心市街地を結ぶ路線の確保に努め、安心な暮らしを実現する生活交通網の構築を目指す。

##### ■基本方針2:賑わいを創出する公共交通網の構築

- 中心市街地の周遊性を高め、賑わいや活性化に寄与する公共交通、観光振興や広域的な交流促進につながる交通網の構築を目指す。

##### ■基本方針3:快適な公共交通の利用環境整備

- 生活基盤としての広域公共交通網・生活交通網の構築に併せ、これらの公共交通が利用しやすくなるよう、待合環境整備や情報提供等、快適な公共交通利用環境の整備に努める。

##### ■基本方針4:市民参加による公共交通の維持・確保

- 利用促進やモード間の役割分担を踏まえた共助交通の検討など、市民参加による取り組みにより地域の生活を支える移動手段の維持・確保を図る。

図 21 江津市地域公共交通網形成計画 (H27 年度策定)





## (2) 事業の進捗状況

▶本計画を策定中の平成 27 年 10 月、JR 西日本より三江線廃止の意向が示され、平成 30 年 3 月末をもって廃止されるという状況下において、三江線代替交通の検討等に多くの時間がさかれたため、三江線存続を前提とした本計画を思うように進展させることができなかった。進捗状況は以下のとおりである。

表 4 江津市地域公共交通網形成計画』の基本方針・目標・目標を達成するための事業とその進捗状況

基本方針 1：安心な暮らしを実現する生活交通網の構築	
《目標 1》身近な生活拠点への移動利便性の改善	
<b>① 79 条路線バスのエリア拡大</b> ○江津東地区の松川波積線のエリア拡大 ○江津西地区への 79 条区域運行の導入	<b>【進捗状況】</b> ○いずれも未実施
<b>② 79 条路線バスの定時定路線から区域運行への見直しの実施</b> ○桜江地区における区域運行への移行 ○江津南地区における区域運行への移行	<b>【進捗状況】</b> ○三江線廃止を受け、桜江地区生活バスの再編を実施 ○江津市南地区における区域運行への意向は未実施
<b>③ タクシーを活用した新たな生活交通の検討・実施</b> ○地域自治組織とタクシー事業者の契約による生活交通の検討 ○新たなタクシー助成制度の導入	<b>【進捗状況】</b> ○長谷相乗りタクシーの運行開始（H31 年 4 月～） ○新たなタクシー助成制度の導入は未実施
《目標 2》中心市街地への移動手手段の確保・維持	
<b>④ 既存 4 条路線の継続的な運行の確保・維持</b> ○石見交通が運行する周布江津線、有福線、大田江津線、波積線、川戸線の継続的な運行	<b>【進捗状況】</b> ○周布江津線、有福線、大田江津線、波積線は運行を維持 ○川戸線は三江線廃止に伴い江津川本線に移行
<b>⑤ JR 三江線の維持と利用促進</b> ○JR 三江線の維持に向けた支援の継続 ○川平駅・川戸駅への 79 条路線のアクセス確保による利便性の向上	<b>【進捗状況】</b> ○JR 三江線が平成 30 年 3 月末廃止となり、代替交通による再編を実施
基本方針 2：賑わいを創出する公共交通網の構築	
《目標 3》中心市街地周辺の移動利便性の向上	
<b>⑥ 中心市街地周辺を巡回する交通手段の導入検討・試行</b> ○江津駅、江津市役所、済生会江津総合病院、グリーンモール等を回る巡回バスの導入検討	<b>【進捗状況】</b> ○江津川本線の中心市街地部分を半巡回ルートに設定
《目標 4》広域公共交通網の確保・維持	
<b>⑦ 広域公共交通網の効率化と維持</b> ○広域 4 条路線と JR のダイヤ重複回避	<b>【進捗状況】</b> ○未実施
<b>⑧ 観光魅力の向上と路線バス利用の促進</b> ○「有福温泉」「しまね海洋館アクアス」等とのタイアップによる路線バスの観光利用促進 ○高速バスのラッピングによる江津観光 PR の実施	<b>【進捗状況】</b> ○未実施



### 基本方針 3 : 快適な公共交通の利用環境整備

#### 《目標 5》公共交通の利用環境の整備・充実

<b>⑨江津駅のバリアフリー化の検討</b> ○JR 江津駅のバリアフリー化に向けた検討の実施	<b>【進捗状況】</b> ○未実施
<b>⑩バス停環境整備の促進</b> ○乗降の多いバス停の待合環境の点検、整備・再配置の検討	<b>【進捗状況】</b> ○未実施
<b>⑪公共交通に関する情報提供の充実</b> ○市のホームページへの路線図ダイヤ等の公共交通情報を掲載 ○JR 江津駅内への路線図・時刻表・運賃等の公共交通情報の掲示 ○各地区から中心市街地へのアクセス情報を掲載した交通マップの作成	<b>【進捗状況】</b> ○市ホームページにダイヤ等を掲載 ○バスマップの毎年度作成・全戸配布

### 基本方針 4 : 市民参加による公共交通の維持・確保

#### 《目標 6》公共交通の利用促進

<b>⑫運転免許証返納者や高校生の利用促進</b> ○新たに公共交通を利用する可能性のある人を対象とした公共交通情報の提供 ○バスカードの配布や通学定期助成の試行的な実施	<b>【進捗状況】</b> ○江津川本線の通学生徒に対し定期半額助成を実施
<b>⑬バス乗り方教室の実施</b> ○子どもや高齢者を対象にしたバスの乗り方教室の実施 ○学校行事等による路線バス利用で、乗り方・マナーの学習推進	<b>【進捗状況】</b> ○三江線代替交通導入に際し、H30年度にバスの乗り方教室を2回実施

#### 《目標 7》住民との協働体制づくり

<b>⑭市民への公共交通に関する情報公開</b> ○市のホームページ、広報紙、資料等を通じた公共交通の利用実態、市の負担額等の情報公開	<b>【進捗状況】</b> ○未実施
<b>⑮住民との協働で公共交通を考える仕組みづくり</b> ○公共交通に関する勉強会の開催、意見交換の場の設置による地域に見合った移動手段の導入可能性の検討	<b>【進捗状況】</b> ○8カ所で実施（松平、郷田、跡市、長谷、市山、川戸、谷住郷、川越地区）

## 2-3-2 計画の目標と数値指標の達成状況

### 目標 1 : 交通空白地域にある集落数の割合

- ▶ 目標値／現状：19.2%（H27年度）⇒ 目標：10.0%（令和2年度）
- ▶ 実績値／60の空白地域のうち15の空白地域が解消され、集落に占める交通空白地域は45集落となった。全体に占める割合は14.4%で、目標の10.0%には至っていない。

表 5 交通空白地域の状況

	空白地域の比較	
	H27年度	R2年度
集落数	312	312
空白地域	60	45
比率	19.2%	14.4%



## 目標 2 : 生活拠点と中心市街地を結ぶ路線バス、JR の便数

▶目標値／現状：151 便（H27 年度）⇒ 目標：現状維持（令和 2 年度）

▶実績値／石見交通：76 便、江津市生活バス：4 便、JR 西日本：55 便 計 135 便

石見交通で周布江津線 13 便、有福線 2 便、川戸線 4 便の計 19 便、JR 西日本で都野津～江津間 5 便、三江線 10 便の計 15 便、合わせて 34 便が減便となった。

これに対し、増加したのは JR 西日本の浅利～江津間 2 便、三江線代替交通として石見交通江津川本線 12 便、江津市生活バス江津川平線 4 便の計 18 便で、その差 16 便が全体として減便となった。

三江線関連では川戸線（石見交通）4 便、三江線（JR 西日本）10 便合わせて 14 便の減少に対し、代替交通として江津川本線 12 便、江津川平線 4 便の計 16 便が新設され、結果として 2 便の増加になったが、石見交通の周布江津線の 13 便の減少の影響が大きかった。

表 6 平成 27 年度と令和 2 年度の便数比較

路線名	便数		
	H27 年度	R2 年度	増減
周布江津線（石見交通）	43	30	-13
川戸線（石見交通）	4	-	-4
江津川本線（石見交通）※三江線代替交通	-	12	12
大田江津線（石見交通）※江津駅前を通る便をカウント	10	10	0
波積線（石見交通）	12	12	0
有福線（石見交通）※江津駅前を通る便をカウント	14	12	-2
江津川平線（江津市生活バス）※三江線代替交通	-	4	4
山陰本線：都野津～江津（JR 西日本）※都野津駅～江津駅間の普通・快速をカウント	37	32	-5
山陰本線：浅利～江津（JR 西日本）※浅利駅～江津駅間の普通・快速をカウント	21	23	2
三江線：川戸～江津（JR 西日本）※川戸駅～江津駅間の便をカウント	10	-	-10
合計	151	135	-16

## 目標 3 : 中心市街地内移動についての満足度

▶目標値／現状：便利がよい 41.5%（H26 年度）⇒ 目標：便利がよい 60%（令和 2 年度）

▶実績値／便利がよい 37.8%（令和 3 年度調査）

2014（平成 26）年度の調査と 2021（令和 3 年）の調査の値を比較すると、江津市の中心市街地内の移動に関しては「便利がよい」が減少し、「不便である」が増加した。

計画策定時には「中心市街地周辺を巡回する交通手段の導入」を想定して目標設定を行い、三江線代替交通である江津川本線のルート設定の際には中心市街地を半巡回するルートを設定したが、十分ではなかったことが影響していると考えられる。

### ◆市民アンケート調査結果の比較

【設問内容】江津駅、グリーンモール、済生会江津総合病院間それぞれをバスで移動する場合の利便性

(1.便利がよい 2.どちらともいえない 3.不便である)

・2014（H26）年度：問 6 ②の質問

・2021（R3）年度：問 5 ②の質問



表 7 中心市街地内移動の利便性評価

回答項目	2014 (H26) 年度		2021 (R3) 年度	
	回答割合	回答数	回答割合	回答数
便利がよい	41.5%	98	37.8%	62
どちらともいえない	36.4%	86	32.9%	54
不便である	22.0%	52	29.3%	48
計	100.0%	236	100.0%	164

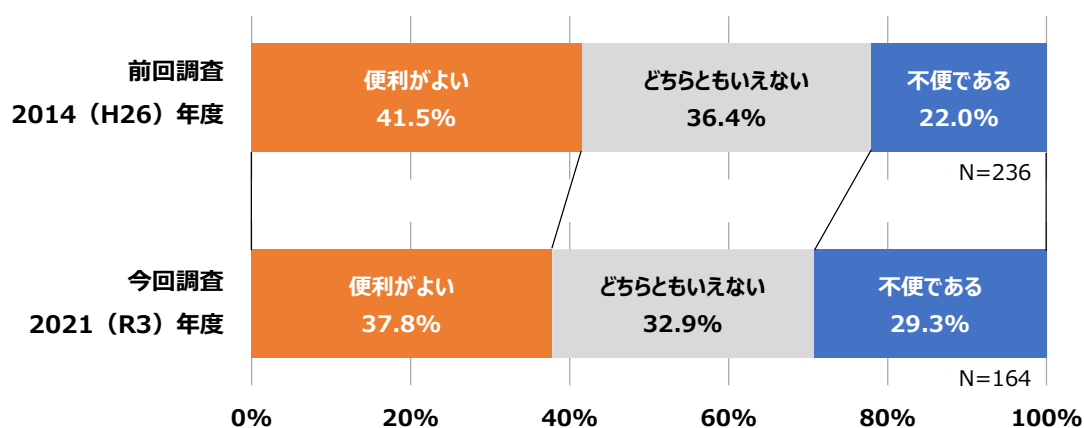


図 22 中心市街地内移動の利便性評価

#### 目標 4 : 広域 4 条路線の路線数・便数

▶目標値/現状：路線 79 便 (H27 年度) ⇒ 目標：現状維持 (令和 2 年度)

▶実績値/76 便

周布江津線 13 便、有福線 2 便の計 15 便が減便となった反面、三江線代替交通として江津川本線が 12 便設定され、差し引き 3 便の減にとどまった。

表 8 広域 4 条路線数の平成 27 年度と令和 2 年度の比較

No	路線名	便数	
		H27 年度	R2 年度
1	周布江津線	43	30
2	大田江津線 ※江津駅前を通る便をカウント	10	10
3	波積線	12	12
4	有福線 ※江津駅前を通る便をカウント	14	12
5	江津川本線 ※三江線代替交通	-	12
合計		79 便	76 便



## 目標5：上屋・ベンチ等を整備したバス停の数

▶目標値／現状：0カ所（H27年度）⇒ 目標：5カ所（令和2年度）

▶実績値／上屋3カ所新設、ベンチ2カ所設置 計5カ所の整備

三江線代替交通鹿賀線の鹿賀、川越、大貫橋バス停に上屋を整備したほか、桜江総合センター、江津市役所バス停にベンチを設置した。

## 目標6：中心市街地へアクセスする石見交通4条路線の年間利用者数の減少率

▶目標値／現状：18.9%（H22年度とH27年度の比較）

⇒目標：18.9%（H27年度と令和2年度の比較）

▶実績値／11.2%

H27年度と令和2年度の比較で、減少率は11.2%にとどまり、目標を達成したが、これは江津川本線新設に伴う利用増によるところが大きく、既存路線のみで比べると29.1%の減少となった。

表9 H27年度と令和2年度の比較

路線名	H27年度 年間輸送量	R2年度 年間輸送量	減少率 (H27-R2年度)
有福線	2,660	1,813	-31.8%
江津市内線	219	219	0.0%
周布江津線	10,743	7,185	-33.1%
川戸線	73	-	-
江津川本線	-	2,971	-
波積線	1,125	605	-46.2%
大田江津線	1,505	1,703	13.1%
合計	16,325	14,496	-11.2%

## 目標7：公共交通に関する検討を行った地域コミュニティ（住民自治組織）の数

▶目標値／現状：0カ所（H27年度）⇒ 目標：10カ所（令和2年度）

▶実績値／8カ所（松平、郷田、跡市、長谷、市山、川戸、谷住郷、川越）

三江線代替交通導入にあたり該当する各地区で住民意見交換会等を行ったほか、長谷地区では相乗りタクシー導入に向けた協議を行った。

跡市地区では有福線減便の際、公共交通を利用するのが不便な世帯を地図上にプロットし、ダイヤ調整等の協議を行った。

江津市生活バス谷線の利用が少なかったため、谷住郷地区で令和2年度に交通弱者に対するアンケート調査を実施し、利用者属性・目的地・家族送迎の状況等を把握した。



## 第3章 地域旅客運送サービスの現状

### 3-1 地域旅客運送サービスの整備状況

#### 3-1-1 鉄道・道路等の状況

- ▶市内には JR 山陰本線が海岸線に沿うように走っており、それと並行するように山陰地方の東西を結ぶ主要幹線である国道 9 号が整備されている。また、山陰自動車道が部分的に整備されているが、大田市の石見福光 IC から江津 IC 間が未整備となっている。
- ▶江津市と広島を結ぶ国道 261 号は、江の川に沿って川本町へと続いている。
- ▶主要地方道としては田所国府線、桜江金城線、大田桜江線があり、周辺の市町とつながっているほか、一般県道が市内の地域間を結び、その間に市道が張り巡らされている。



図 23 鉄道・道路等の状況



### 3-1-2 JR 山陰本線

- ▶ JR 山陰本線の市内各駅での1日平均乗車人員は、令和元年で江津駅 343 人、都野津駅 182 人、浅利駅 38 人、波子駅 30 人、敬川駅 24 人、黒松駅 14 人となっている。
- ▶ 本年4月、JR 西日本より利用者の少ないローカル線の収支が示され、出雲市～益田間の収支率が22.4%、線区の営業損益がマイナス34億5千万円、区間平均通過人員を示す輸送密度が1,177人であることがわかり、一層の利用促進が求められている。

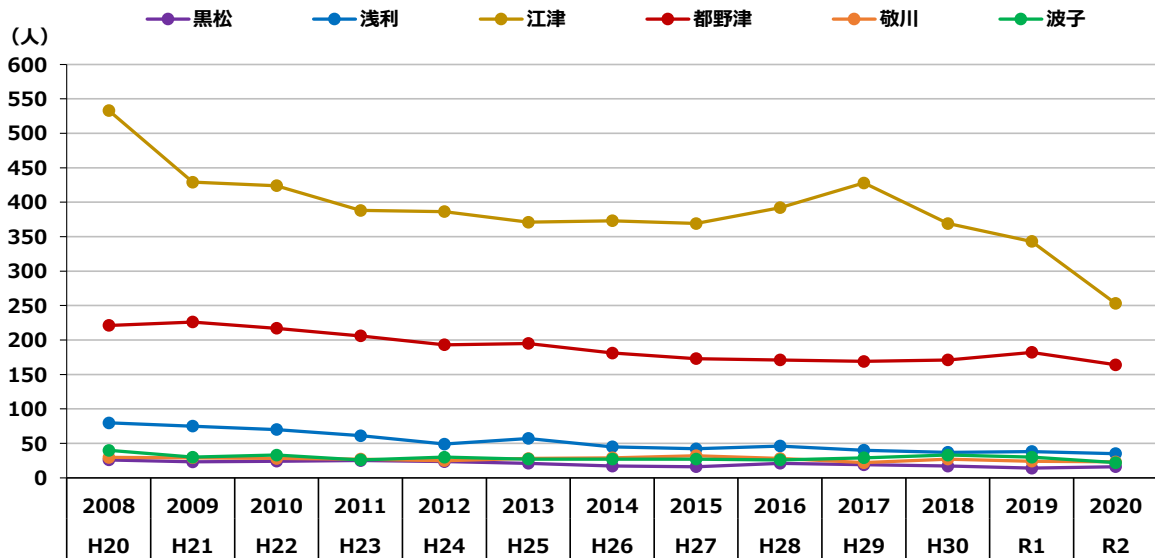


図 24 江津市内 JR 山陰本線駅における1日平均乗車人員の推移（資料：島根県統計書）



図 25 在来線 線区別利用状況（資料：JR 西日本）



### 3-1-3 路線バス

#### (1) 4条（一般乗合旅客自動車運送事業）バス路線

- ▶市内の4条バス路線としては、石見交通が運行する路線が5路線あり、江津市～浜田市間を運行しているのが周布江津線、江津市～川本町間を運行しているのが江津川本線、江津市～大田市間を運行しているのが波積線と大田江津線、江津市内を運行しているのが江津市内線である。
- ▶上記以外には、中国 JR バスが運行する高速路線バスがある。

表 10 江津市内の4条バス路線と系統

路線名	系統			運行日	系統 キロ数 (km)	日平均運行 回数(往復) (回/日)	国庫補助 路線	運行 事業者
	起点	経過地	終点					
江津市内線	江津駅前	大橋東詰	嘉戸塩田口	日祝 運休	2.5	2.0	-	石見 交通(株)
	済生会病院	江津駅前	嘉戸塩田口	〃	3.6	2.0	-	〃
周布江津線	周布	西波子・ 済生会病院	温泉津温泉口	毎日	50.5	1.0	-	〃
	周布	西波子・ 済生会病院	江津駅前	〃	31.2	9.0	地域間 幹線系統 補助	〃
	周布	西波子・ 沖田クリニック	江津駅前	〃	32.6	2.1		〃
	周布	はまだお魚市場・ 済生会病院	江津駅前	〃	31.6	2.9		〃
	周布	はまだお魚市場・ 沖田クリニック・ 済生会病院	江津駅前	〃	33.0	1.9		〃
江津川本線	済生会病院	江津駅・川戸	石見川本	毎日	40.7	4.9		地域間 幹線系統 補助
江津高校前	済生会・江津駅 川戸	石見川本	〃	45.7	1.0	〃		
波積線	済生会病院	波積	大家	毎日	23.6	0.8	-	〃
	済生会病院	波積	大家回転場	〃	23.0	2.8	-	〃
	済生会病院	浅利駅口	波積	〃	13.2	2.0	-	〃
大田江津線	大田市立 病院前	宅野口	道の駅サンピコ	毎日	38.0	0.5	-	〃
	大田市立 病院前	仁万駅前	済生会病院	毎日	48.1	4.0	地域間 幹線系統 補助	〃
	大田市立 病院前	大田西中	道の駅サンピコ	毎日	39.1	1.1	-	〃
	大田バスター センター	大田西中	道の駅サンピコ	〃	36.0	0.5	-	〃
	仁万駅前	大田西中	道の駅サンピコ	〃	19.9	0.5	-	〃
高速バス 浜田道 エクスプレス	江津駅	浜田駅	大阪駅	毎日	-	1.0	-	中国 JR バス(株)





図 26 4 条バス路線の状況



## (2) 79 条（自家用有償旅客運送）バス路線

- ▶市内の 79 条路線は 16 路線ある。桜江地域内の定時定路線としては市山線、鹿賀線、三田地線、今田線、長戸路線、谷線、下野原線、江尾線、長谷線の 9 路線あり、各路線とも週 2～4 日の運行となっている。また、長谷里山づくり協議会が運行主体となって、デマンド型の運行で相乗りタクシーを運行している。
- ▶江津南地域では、有福温泉～江津駅前間を江津有線、跡市～井沢間を生活交通代替バスが定時定路線で運行しているほか、デマンド型の曜日運行路線とし有福・千田線がある。
- ▶松平地域では、川平～ゆめタウン江津間を江津川平線が火・水・金の週 3 日間、定時定路線で運行しているほか、デマンド型の曜日運行路線として川平線、松川波積線の 2 路線がある。

表 11 江津市内の 79 条バス路線

路線名	系統			運行日	系統 キロ数 (km)	1 日平均 運行回数 (往復) (回/日)	国庫補 助路線	運行 事業者
	起点	経過地	終点					
江津有線	有福温泉	都野津駅前	江津駅前	毎日 (祝日運休)		平日 6.0 土日 3.0	地域内 フィーダー 系統補助	K-サポート(株)
生活路線 代替バス	井沢峠	清見	跡市	月～土 (祝日運休)	7.9	2.0	-	(有)後山工務店
江津川平線	川平	千金	ゆめタウン江津前	火・水・金	10.9	2.0	地域内 フィーダー 系統補助	(有)浅利タクシー
松川波積線	川平	-	波積診療所前	月・木 ※デマンド型	12.1	4.0	地域内 フィーダー 系統補助	(有)浅利タクシー
川平線	川平口	-	後谷	火・金 ※デマンド型	7.3	2.0	地域内 フィーダー 系統補助	(有)浅利タクシー
有福・千田線	跡市バス停留所	-	福田	火・木 ※デマンド型	10.2	1.0	-	(有)後山工務店
三田地線	川戸	清光苑入口	三田地上	月・木	3.0	1.0	-	K-サポート(株)
今田線	川戸	今田集会所前	應儀医院前	月・木	5.6	1.0	-	K-サポート(株)
長戸路線	桜江総合センター	見水山八幡宮前	長戸路集会所前	火・金	7.9	1.0	-	K-サポート(株)
谷線	桜江総合センター	下谷	上谷	火・金	4.9	1.0	-	K-サポート(株)
下の原線	下の原	見水山八幡宮前	桜江総合センター	火・金	2.4	1.0	-	K-サポート(株)
江尾線	日和川橋	市山	川戸	月・火・木・ 金	4.0	1.5	-	K-サポート(株)
鹿賀線	桜江総合センター	田津	鹿賀団地	月・木	14.6	2.0	地域内 フィーダー 系統補助	K-サポート(株)
市山線	川戸	小田	應儀医院前	月・火・木・ 金	3.3	月・木/2.0 火・金 3.0	-	K-サポート(株)
長谷線	風の館前	市山	川戸	月～土	12.0	2.0	-	森下建設(株)
長谷地域 相乗り タクシー	長谷地域	-	川戸	火・木 ※デマンド型	-	1.0	-	K-サポート(株)
浜田路線 (有線)	はまだお魚 市場入口	卸団地前	有福温泉	毎日 (一部土日祝 日運休)	20.0	平日 5.0 土日 3.0	-	(株)From ハート

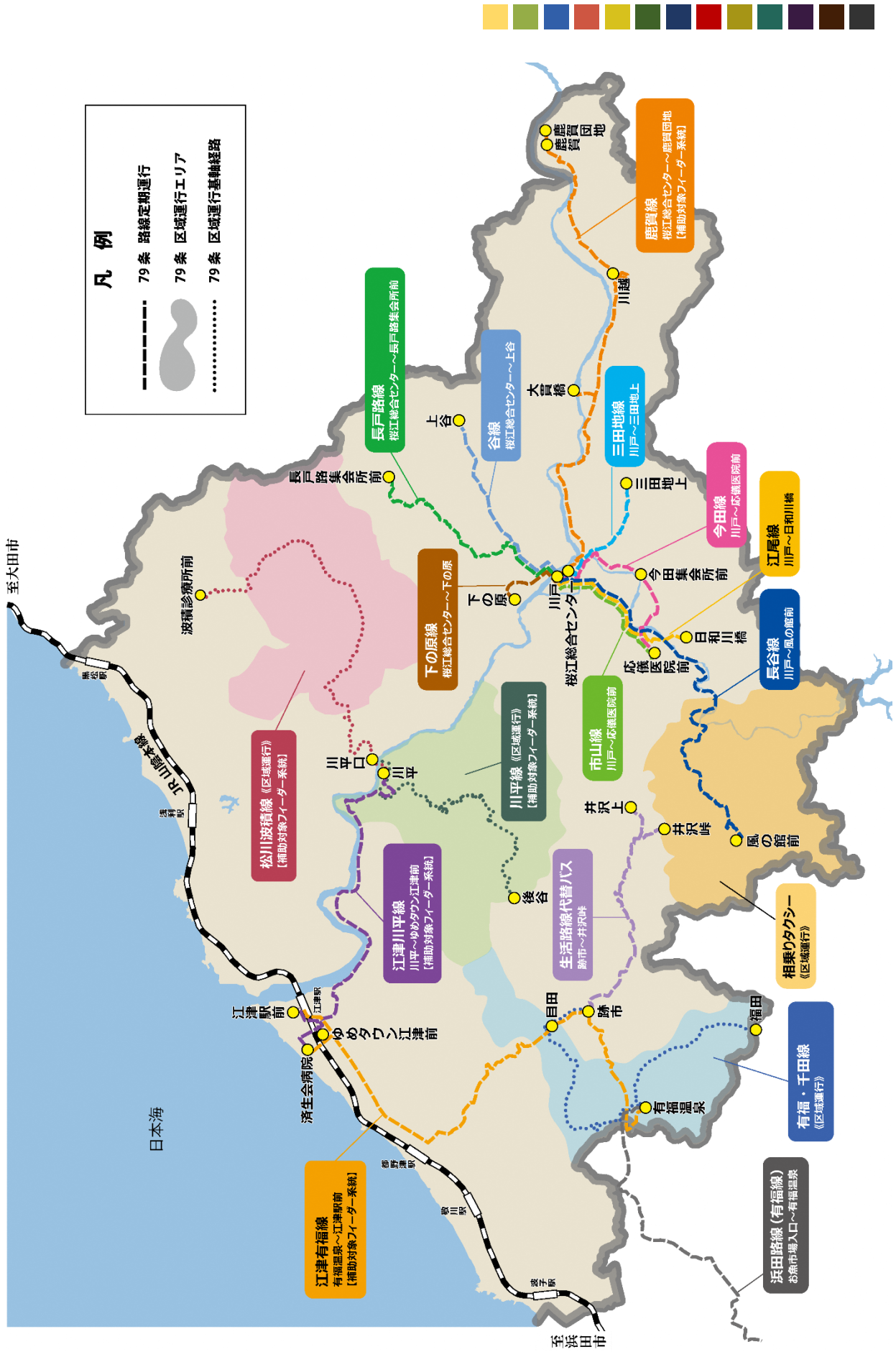


図 27 79 条バス路線の状況



### (3) 路線バスの運行頻度

- ▶ 路線バス（石見交通・江津市生活バス）の運行頻度を図に示すと、以下のとおりで、江津市～浜田市間を国道9号に沿って運行する周布江津線の運行頻度が最も高く、江津中央地域～江津西地域間の移動利便性が高いことがわかる。
- ▶ 江津市～浜田市（有福温泉経由）間、江津市～大田市間、江津市～川本町間の運行頻度が同程度となっている。
- ▶ 江津市生活バスは全体的に運行頻度が低い。

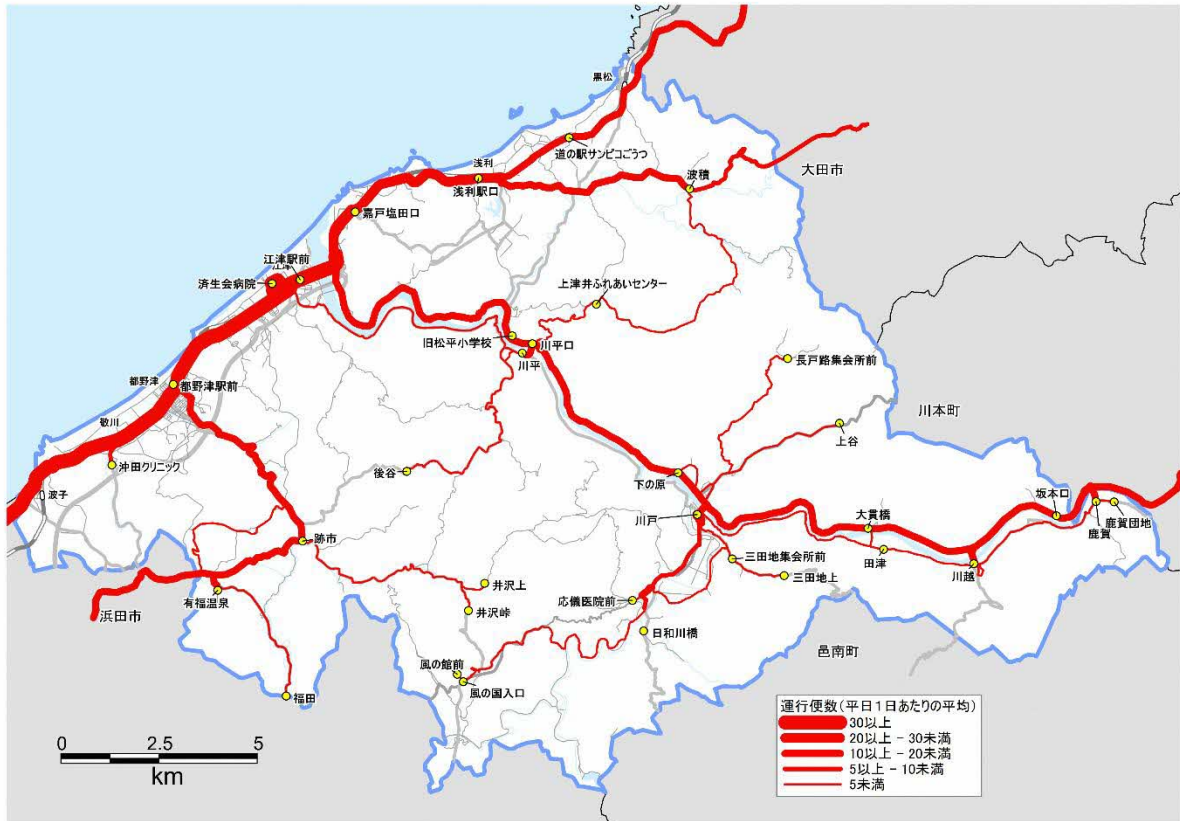


図 28 路線バスの運行頻度



#### (4) 公共交通空白地域の状況

- ▶ JR 駅やバス停から半径 400m の円を描き、その円内や区域運行の範囲から外れているところを公共交通が利用しにくい公共交通空白地域と定義すると、本市内の交通空白地内の人口は 3,503 人（令和 2 年国勢調査人口ベース）となり、公共交通でカバーしている人口の比率（カバー率）は全体で 84.8%となっている。
- ▶ 地域別にみると人口が少なくバス路線沿線に集落が展開している江津南地域や、江津市生活バスがきめ細かく運行されている桜江地域のカバー率が高く、江津東や松平地域で低くなっている。ただし、桜江地域の生活バスは、路線は多いものの曜日運行となっているため、必ずしも利便性は高くない。

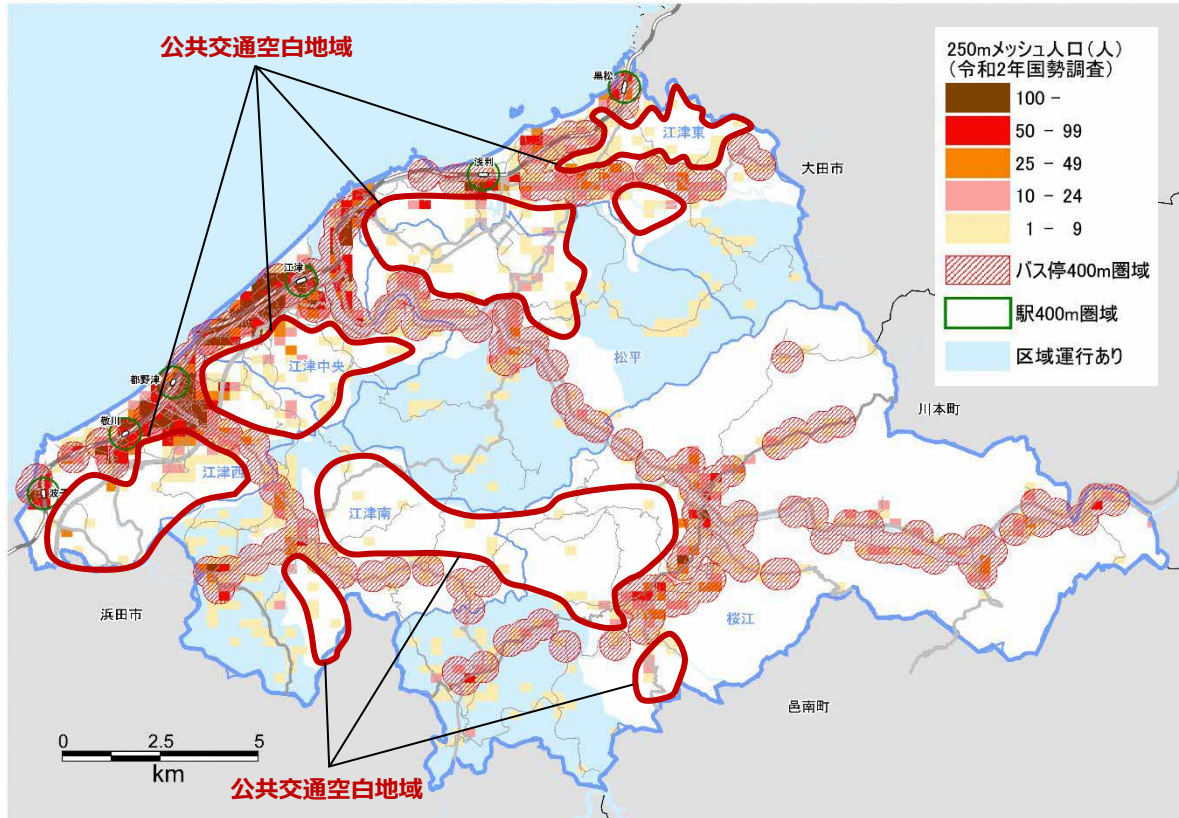


図 29 バス等の公共交通が利用しにくい交通空白地域の状況

表 12 バス停・駅半径 400m圏域内人口とカバー率

地域	令和 2 年 国勢調査人口	令和 2 年 250m メッシュ 人口	バス停・駅 400m圏域 内人口	カバー率	バス停・駅 400m圏域 外人口
江津西	8,060	8,033	6,831	85.0%	1,202
江津中央	8,640	8,579	7,423	86.5%	1,156
江津東	2,502	2,598	1,818	70.0%	780
江津南	805	834	792	95.0%	42
桜江	2,322	2,326	2,129	91.5%	197
松平	630	601	475	79.0%	126
計	22,959	22,971	19,468	84.8%	3,503

※駅・バス停 400m、区域運行



### 3-1-4 タクシー

#### (1) タクシー事業者の状況

▶以前は一般タクシー事業者が5社あったが、令和5年1月に「浜田ハイヤー」が倒産したため令和4年度末では4社となった。その他に介護タクシー事業者が2社ある。

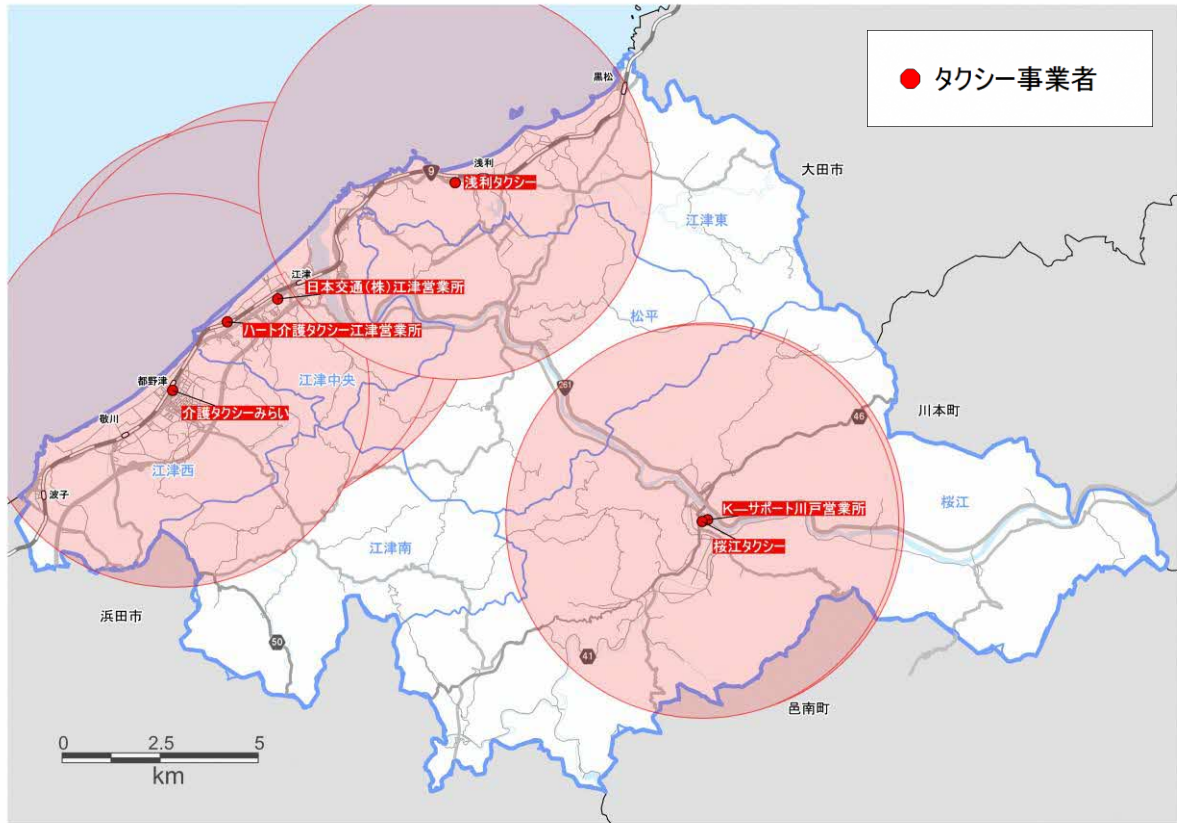


図 30 江津市内のタクシー事業者

表 13 江津市内一般タクシー事業者の状況（令和3年度ヒアリング結果より）

事業所名	営業時間	営業範囲	保有車両台数	ドライバー数	市の委託業務
日本交通(株)	24時間	江津市内	普通車10台 ジャンボ1台	10人（平均年齢61歳）	なし
(有)浅利タクシー	8:00～17:00 ※21:00まで予約に対応	江津市内 (主に江東地区)	普通車2台 ジャンボ1台	3人（平均年齢70歳）	受託
K-サポート(株) (川戸タクシー)	7:00～20:00 ※終了時間は予約により変化	江津市内	普通車1台 福祉車両1台	3人：嘱託（平均年齢62歳）	受託
桜江タクシー	8:00～17:00 ※17:00以降は予約に対応	桜江町内	普通車1台 ジャンボ1台	タクシー業務専属：1人 委託業務専属：5人	受託

#### (2) タクシーの利用動向（令和3年度ヒアリング結果より）

- ▶一般のタクシー業務のみを行っている事業者では、慢性的にドライバー不足が発生している。
- ▶高齢の女性が利用の中心で、近距離での通院・買物利用が多い。
- ▶平日の午前中の利用が多く、年金支給日の利用が多い。午後・夕方や土日の利用は少ない。
- ▶雪や雨等の悪天候時は外出を控える傾向にあり、天気の良い日の利用が多い。
- ▶タクシーの観光利用はほとんど見られない。



### 3-1-5 スクールバス

- ▶市内でスクールバスを運行しているのは、小学校が江津東小学校、郷田小学校、川波小学校、津宮小学校、桜江小学校の5校、中学校が江津中学校、青陵中学校、桜江中学校の3校である。
- ▶これらのスクールバスを既存の路線バスに置き換えて通学できないかを学校ごとに検証したが、既存路線バスでは児童・生徒の家に近い枝道に入り込むことは困難であり、路線によっては通学時間帯にバスが運行していないなど、路線バスによる通学の可能性は極めて低いことが分かった。

表 14 路線バスによる通学の可能性

学校名	スクールバスの有無	系統	重複バス路線	路線バスによる通学可能性	
<b>◆中学校</b>					
江津中学校	○	江津中学校～長良ポンプ場	江津川本線	△	上河戸集会所等に入り込めない
江東中学校	×	スクールバスなし	-	-	-
青陵中学校	○	青陵中学校～跡市～波子	江津有福線	△	バス停～中学校間で徒歩が発生 波子まで入り込めない
桜江中学校	○	桜江中学校～風の館	長谷線	○	長谷線がスクールバスとして機能
			江津川本線	○	川越の生徒が江津川本線を利用
<b>◆小学校</b>					
高角小学校	×	スクールバスなし	-	-	-
郷田小学校	○	郷田小学校～正福寺	江津川本線	×	江津駅～小学校間で徒歩が発生 正福寺等に入り込めない
川波小学校	○	川波小学校～東光寺	-	-	-
津宮小学校	○	津宮小学校～西跡市	江津有福線	△	バス停～小学校間で徒歩が発生
江津東小学校	○	①江津東小学校～黒松方面	大田江津線	×	ダイヤが通学に合わない
		②江津東小学校～波積方面	波積線	×	ダイヤが通学に合わない
		③江津東小学校～浅利方面	大田江津線	×	ダイヤが通学に合わない
渡津小学校	×	スクールバスなし	-	-	-
桜江小学校	○	①桜江小学校～谷住郷方面	谷線	×	曜日運行のため不可
		②桜江小学校～後山方面	江津川本線	△	川戸～小学校間で徒歩が発生 帰宅時間のダイヤが合わない
		③桜江小学校～田津方面	江津川本線	△	川戸～小学校間で徒歩が発生 帰宅時間のダイヤが合わない
		④桜江小学校～鹿賀・坂本方面	江津川本線 鹿賀線	△	川戸～小学校間で徒歩が発生 帰宅時間のダイヤが合わない 鹿賀線は曜日運行のため不可
		⑤桜江小学校～市山・江尾・今田方面	市山線・今田線 江尾線	×	曜日運行のため不可
		⑦桜江小学校～勝地・八戸方面	長谷線	×	勝地方面のフォローができない

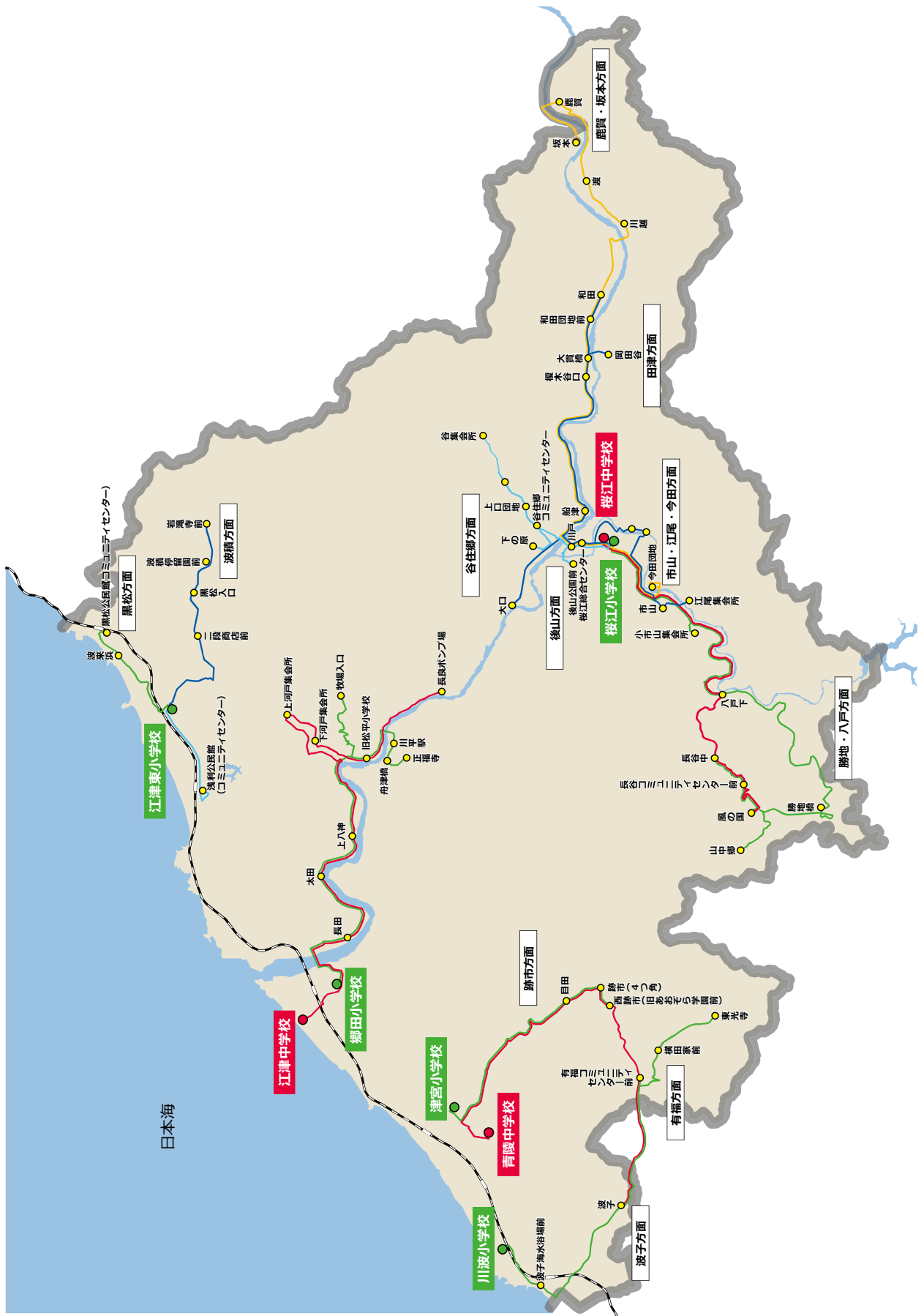


図 31 江津市内のスクールバス運行状況



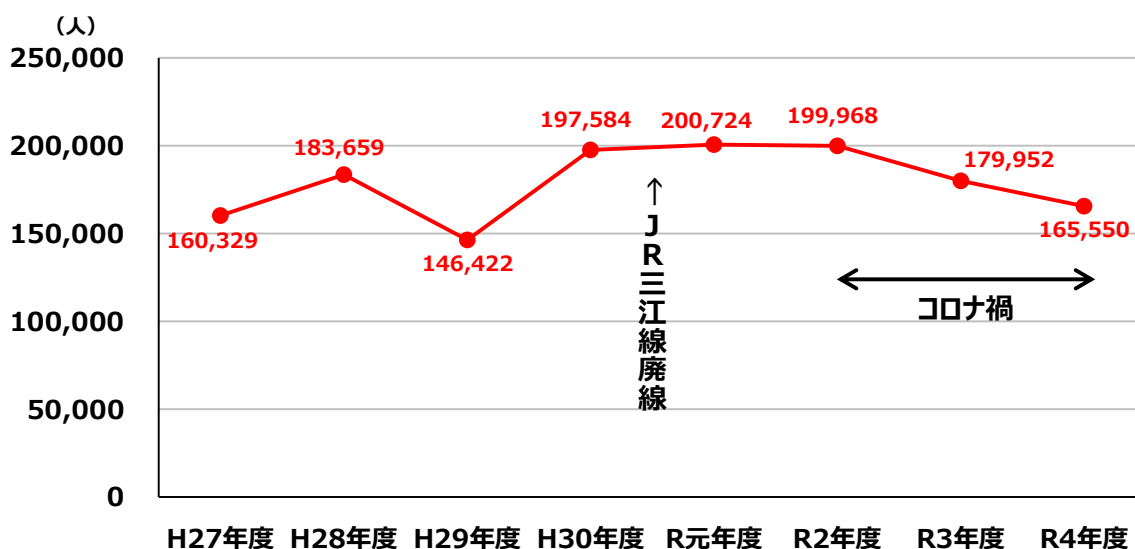


## 3-2 地域旅客運送サービスの利用状況

### 3-2-1 石見交通バス（4 条）

#### (1) 年間輸送人員の推移

- ▶江津市内を運行する石見交通路線は、周布江津線、有福線（R6年3月末廃止）、大田江津線の利用者増に加え、JR 三江線廃線に伴い平成 30 年 4 月から江津川本線が新設されたことによって令和元年度に大幅に増加したが、その後横ばいで推移し、令和 3 年度以降は減少傾向で推移した。
- ▶これは、コロナ禍において江津川本線の利用者が減少したことや周布江津線の減便による利用者減が影響していると考えられる。



※広域路線の年間輸送人員は、江津市内の路線距離で按分した数値。  
※表示された年度はバス年度（10月～9月の合計値）※H30年度は川戸線の利用者数を含む

図 32 江津市内を運行する石見交通路線 年間輸送人員の推移

#### (2) 路線別年間輸送人員の推移

- ▶6 路線では周布江津線の年間輸送人員が最も多く、江津市内線が最も少ない。
- ▶周布江津線は平成 30 年度以降減少傾向で推移してきたが、令和 3 年度以降は減便の影響でさらに減少した。
- ▶三江線廃止に伴い川戸線が廃止され、新たに江津川本線が新設された。江津川本線は島根中央高校への通学利用があるため、川戸線と比較して利用者数が大幅に伸びたが、令和 3 年度以降は減少傾向にある。
- ▶有福線（R6年3月末廃止）は増減を繰り返しているが、令和 3 年度以降は 2 年度より増加している。
- ▶大田江津線は令和元年までは増加傾向で推移し、令和 3 年度にはやや減少したが令和 4 年度には再び増加した。
- ▶波積線と江津市内線はほぼ横ばいで推移しており、数は少ないが一定の利用が安定的にあると考えられる。

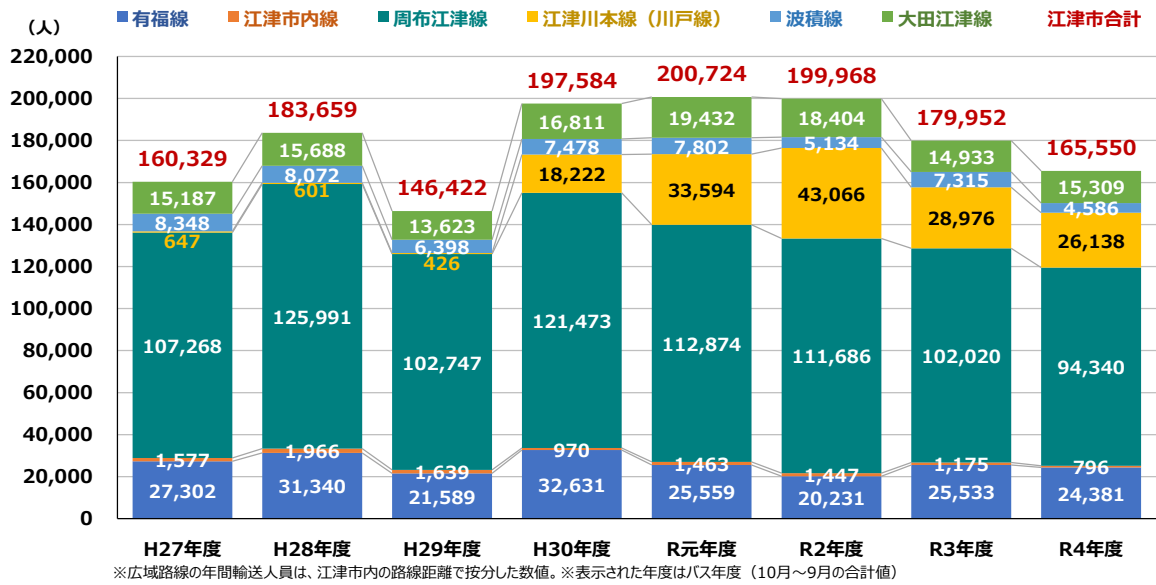
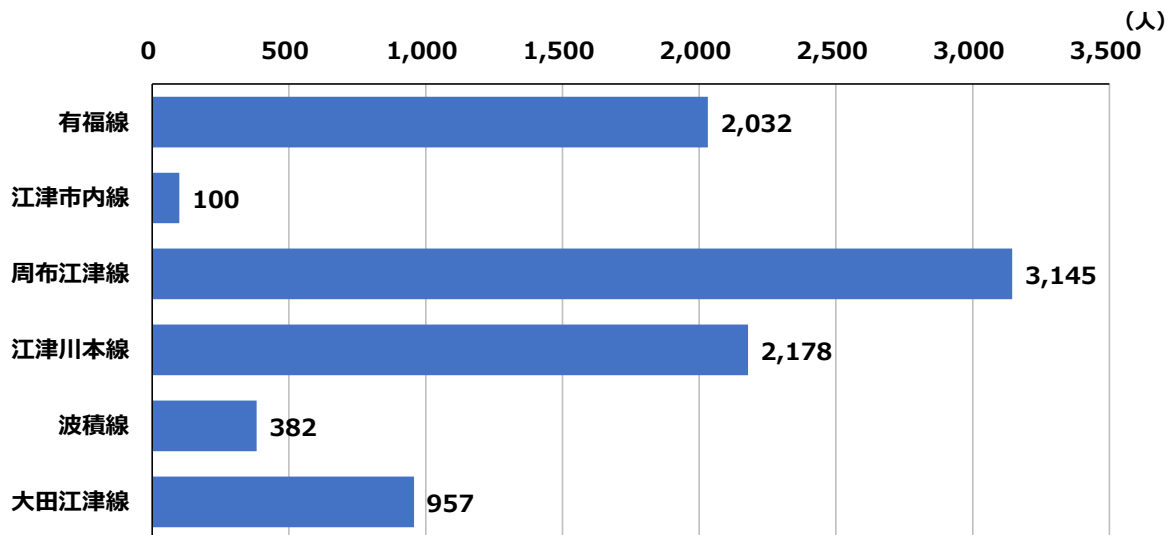


図 33 石見交通路線別年間輸送人員の推移

### (3) 路線別 1 便当たり年間輸送人員

▶ 年間輸送人員を運行便数で除した 1 便当たり年間輸送人員を路線別に比較すると、周布江津線が最も多く、次いで江津川本線、有福線（R6年3月末廃止）、大田江津線、波積線、江津市内線の順となる。



※広域路線の年間輸送人員は、江津市内の路線距離で按分した数値。  
 ※各路線の年間輸送人員÷運行便数で算出

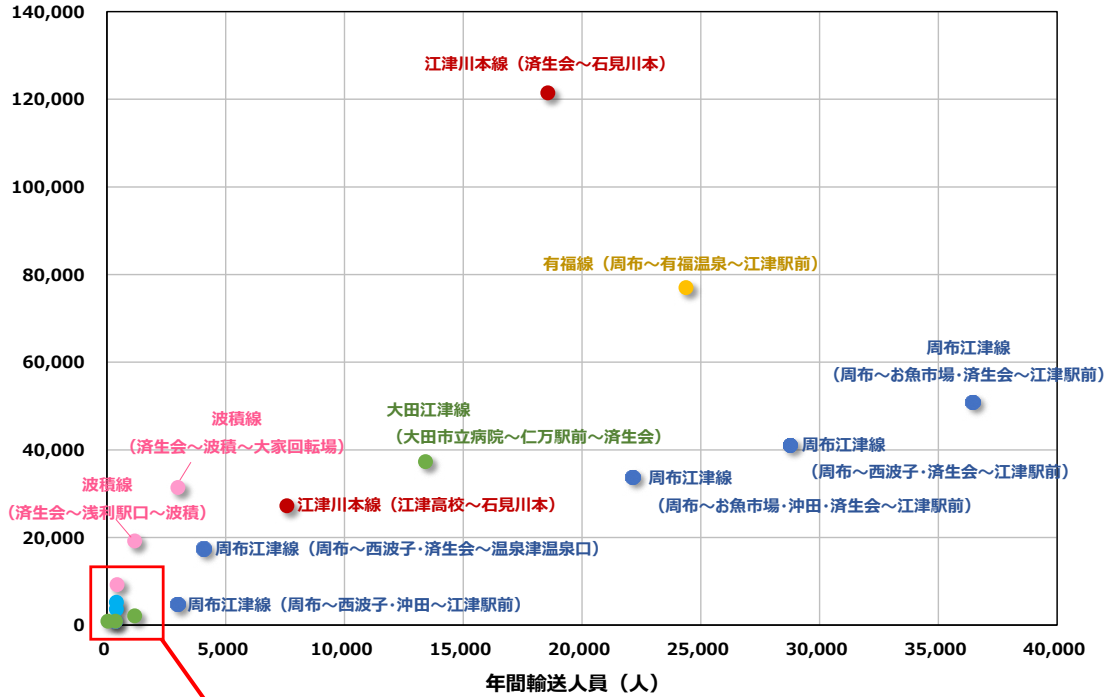
図 34 路線別 1 便当たり年間輸送人員（令和 4 年度）



#### (4) 実車走行キロと年間輸送人員

▶実車走行キロと年間輸送人員の関係は下図のようになっており、全体的な傾向としては実車走行キロが長くなるほど年間輸送人員も増加する傾向にある。その中で、江津川本線（済生会～石見川本）や波積線、江津市内線は他の路線に比べて実車走行キロが多い割りに年間輸送人員が少なく、非効率な運行となっている。

実車走行キロ (km)



拡大 図 35 年間輸送人員と実車走行キロの関係①

実車走行キロ (km)

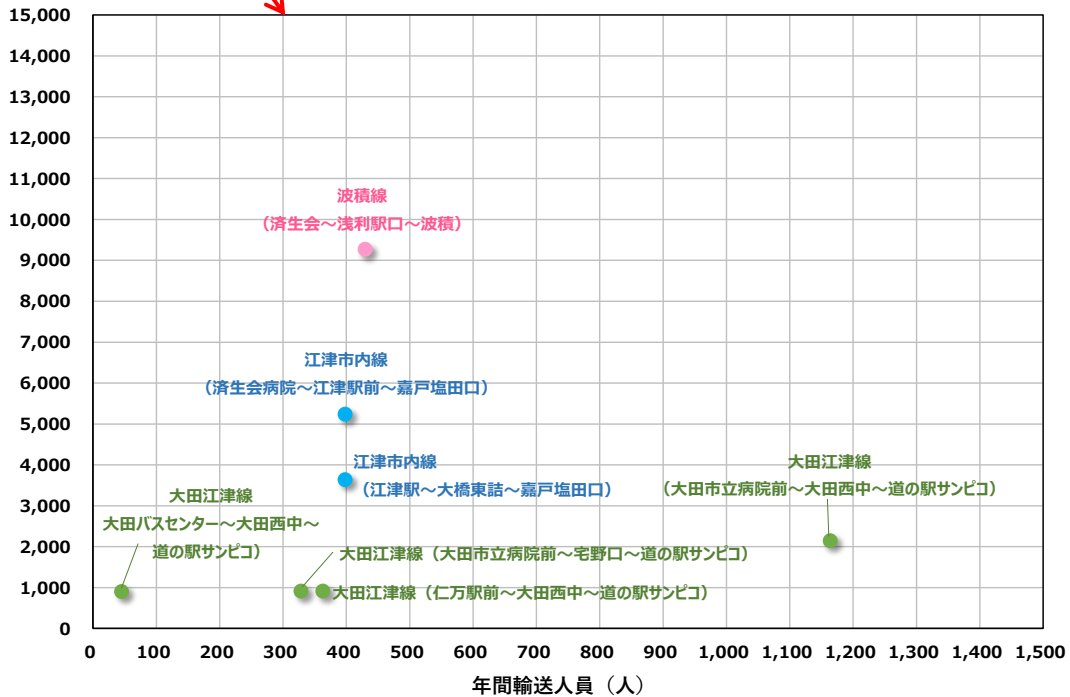


図 36 年間輸送人員と実車走行キロの関係②



▶年間輸送人員を実車走行キロで除した「実車走行キロ 1 kmあたりの年間輸送人員」は、路線全体で見ると周布江津線や大田江津線が他に比べて高くなっており、江津市内線や波積線が低い。

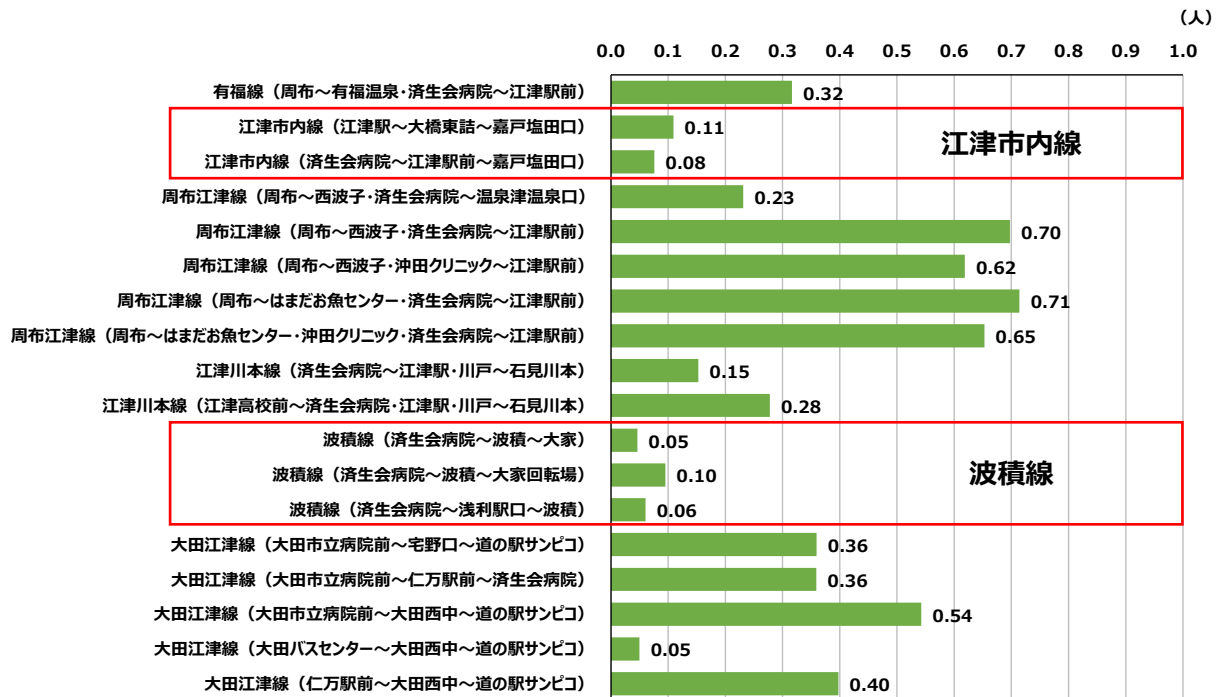


図 37 実車走行キロ 1 kmあたりの輸送人員



### 3-2-2 江津市生活バス（79 条）

#### (1) 江津市生活バスの変遷

▶江津市生活バスは、下表のように変遷している。

表 15 江津市生活バス路線の変遷

地域	路線名	種別		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	運行日
		定路線	デマンド										
桜江地域	日浦線	○		→	→	廃止							-
	坂本線	○		→	→	廃止							-
	市山線	○		→	→	→	→	→	→	→	→	→	月・火・木・金
	三田地線	○		→	→	→	→	→	→	→	→	→	月・木
	今田線	○		→	→	→	→	→	→	→	→	→	月・木
	長戸路線	○		→	→	→	→	→	→	→	→	→	火・金
	谷線	○		→	→	→	→	→	→	→	→	→	火・金
	鹿賀線	○				新設	→	→	→	→	→	→	月・木
	下の原線	○				新設	→	→	→	→	→	→	火・金
	江尾線	○					新設	→	→	→	→	→	月・火・木・金
	桜江中スクールバス	○					廃止						-
	長谷線	○					新設	→	→	→	→	→	月～土
	長谷地域相乗りタクシー		○				新設	→	→	→	→	→	火・木
スクールバス田津線	○					新設	→	廃止				-	
江津南・松平地域	江津有福線	○										新設	祝日を除く毎日
	江津川平線	○				新設	→	→	→	→	→	→	火・水・金
	川戸線	○		→	→	廃止							-
	生活路線代替バス	○		→	→	→	→	→	→	→	→	→	月～土
	川平線		○	→	→	→	→	→	→	→	→	→	火・金
	松川波積線		○	→	→	→	→	→	→	→	→	→	月・木
有福・千田線		○	→	→	→	→	→	→	→	→	→	火・木	

↑  
**H30年3月三江線廃止**

#### (2) 生活バス全体の利用者数の推移

▶江津市生活バス全体の利用者数は、年々減少している。特に平成 30 年から令和元年にかけて大幅に減っているが、これは桜江中スクールバスが専用スクールバス化したことが大きく影響していると考えられる。

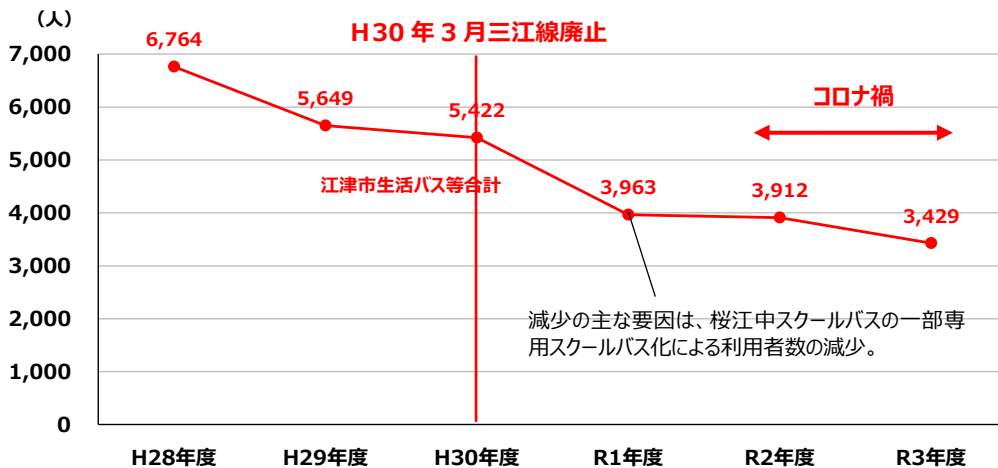


図 38 江津市生活バス利用者数の推移 (長谷相乗りタクシー含む)



### (3) 地域別路線別利用者数の推移

#### ①江津南・松平地域

- ▶江津南・松平地域の江津市生活バスの利用者数（合計）は、三江線廃止に伴って江津川平線が新設されたため平成 30 年に大幅に増加したが、その後は微減傾向で推移している。
- ▶江津川平線の利用者数は横ばいから微増傾向で推移している。
- ▶生活路線代替バスの利用者数が大きく減少しているほか、デマンドの路線も減少傾向で推移している。

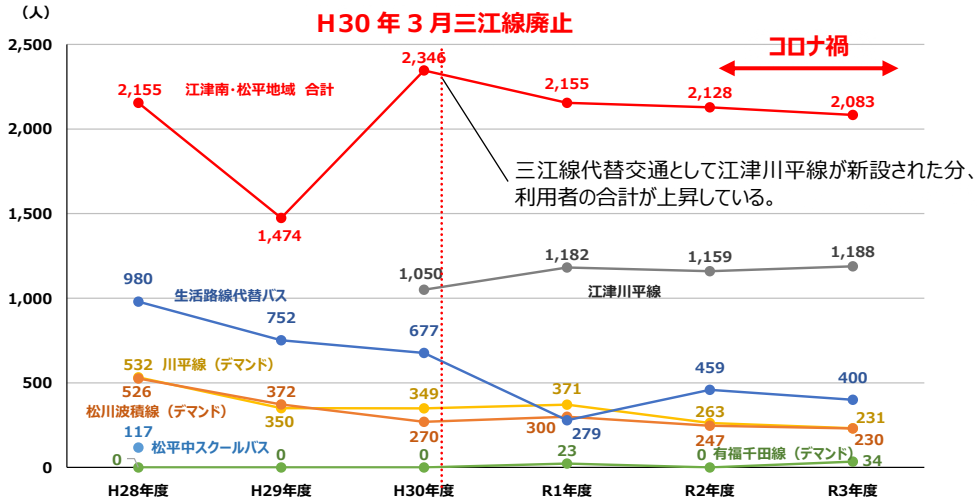
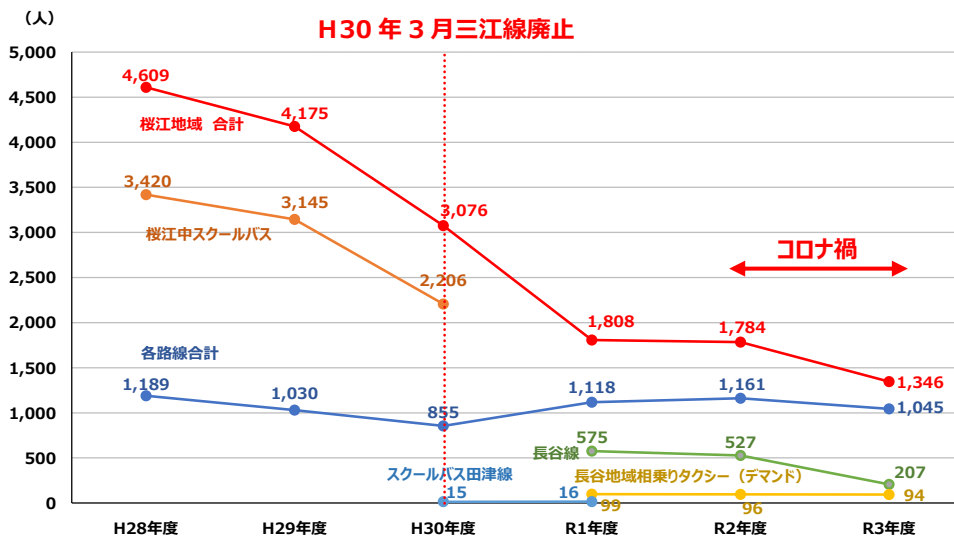


図 39 江津市生活バス路線の利用者数の推移（江津南・松平地域）

#### ②桜江地域

- ▶桜江地域の江津市生活バスの利用者数（合計）は、桜江中スクールバスが混乗から一部専用スクールバスに移行したため、大幅に減少している。
- ▶桜江町内の各地区に向かう生活バスの合計は、路線再編を繰り返しながら平成 30 年度から増加傾向で推移してきたが、令和 3 年度は微減に転じている。
- ▶桜江中スクールバスの混乗部分を継承した長谷線は、令和 3 年度に大幅に減少した。
- ▶長谷地域で運営している相乗りタクシーは、利用者数は少ないが毎年一定の利用がある。



※「各路線の合計」の値は、年度によって変化している路線の合計値。

○H28～H29 年度：日浦線 坂本線 市山線 三田地線 今田線 長戸路線 谷線

○H30 年度：市山線 三田地線 今田線 長戸路線 谷線 鹿賀線 下の原線

○R1 年度～R3 年度：市山線 三田地線 今田線 長戸路線 谷線 鹿賀線 下の原線 江尾線

図 40 江津市生活バス路線の利用者数の推移（桜江地域）



#### (4) デマンド運行の稼働率

▶川平線の稼働率は70%以上で推移しているが、松川波積線と長谷地域相乗りタクシーは令和3年度は50%を切っているほか、有福・千田線の稼働率は極めて低い。

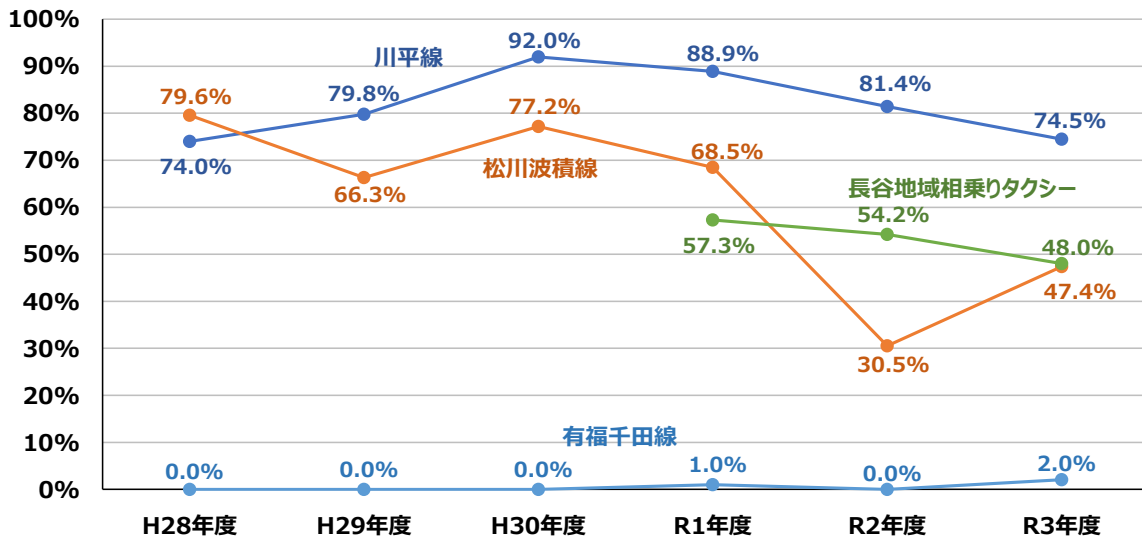


図 41 デマンド運行路線の稼働率の推移

### 3-3 地域旅客運送サービスの収支状況

#### 3-3-1 石見交通バス（4条）

##### (1) 負担先別補助金額の推移

▶石見交通バス路線全体の欠損額は令和2年度に比べると令和3年度は大幅に減少しているが、江津市の負担額は逆に増加している。

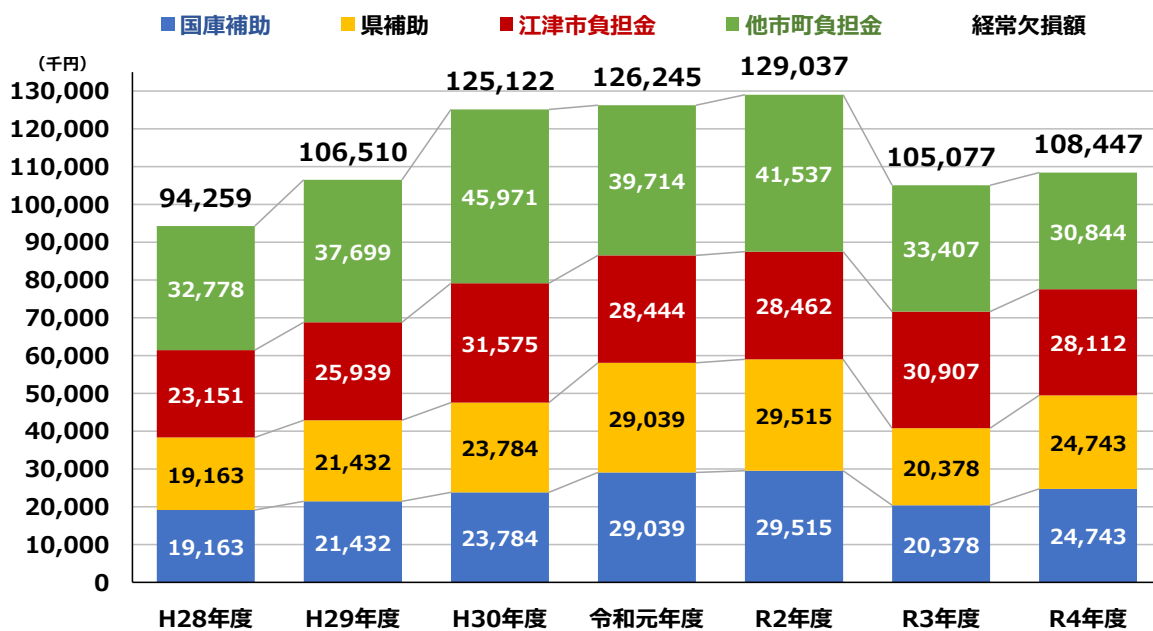


図 42 石見交通路線への負担先別補助金額の推移



## (2) 路線別江津市負担額の推移

▶ 江津市の負担額を路線別にみると、江津川本線の負担額が令和3年度に大幅に拡大し、周布江津線は大幅に減少している。有福線（R6年3月末廃止）、江津市内線、波積線、大田江津線については大きな変化は見られない。

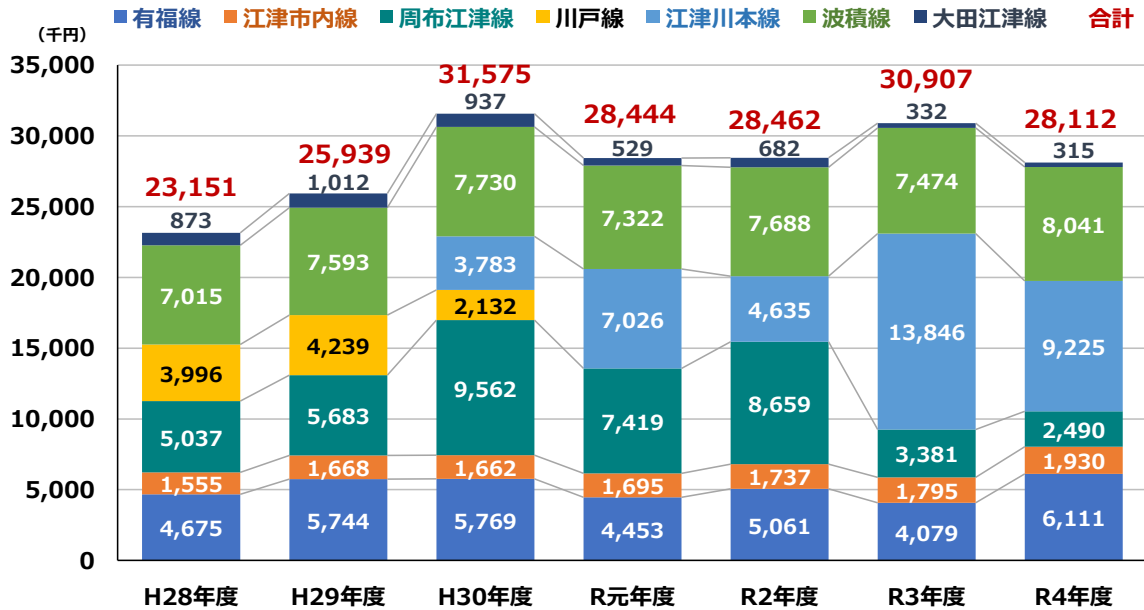


図 43 路線別江津市負担補助金額の推移

▶ 江津川本線における欠損補助の状況を川戸線の時代からみると、三江線代替交通として平成30年4月より国庫補助路線として運行され、令和元年度には欠損額の67.5%、令和2年度には76.2%を国庫補助と県の協調補助で賄っていたが、令和3年度にはそれらの補助割合が41.7%と下がったため、結果として江津市の負担額が大幅に増えている。

▶ 令和4年度には国庫・県協調補助の割合が高くなり、江津市の負担金は減少している。

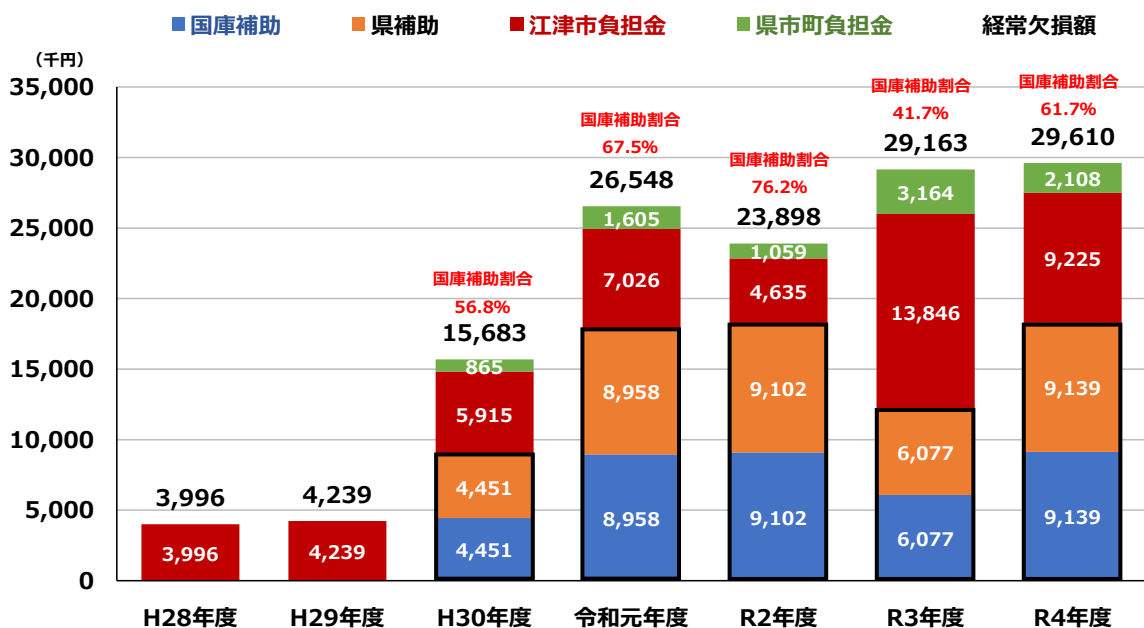


図 44 江津川本線（川戸線）における欠損補助の推移





- ▶平成 30 年度には川戸線が三江線廃止に伴って江津川本線となり、経常費用は令和元年度にかけて大幅に増加したが、その後はほぼ横ばいで推移している。経常収益は令和 2 年度をピークに令和 3 年度は減少に転じた。収益減はコロナ禍での利用者減の影響と考えられる。
- ▶江津市の負担額に占める江津川本線の割合は大きく、利用促進や路線の効率化等により欠損額の縮小を図る必要がある。

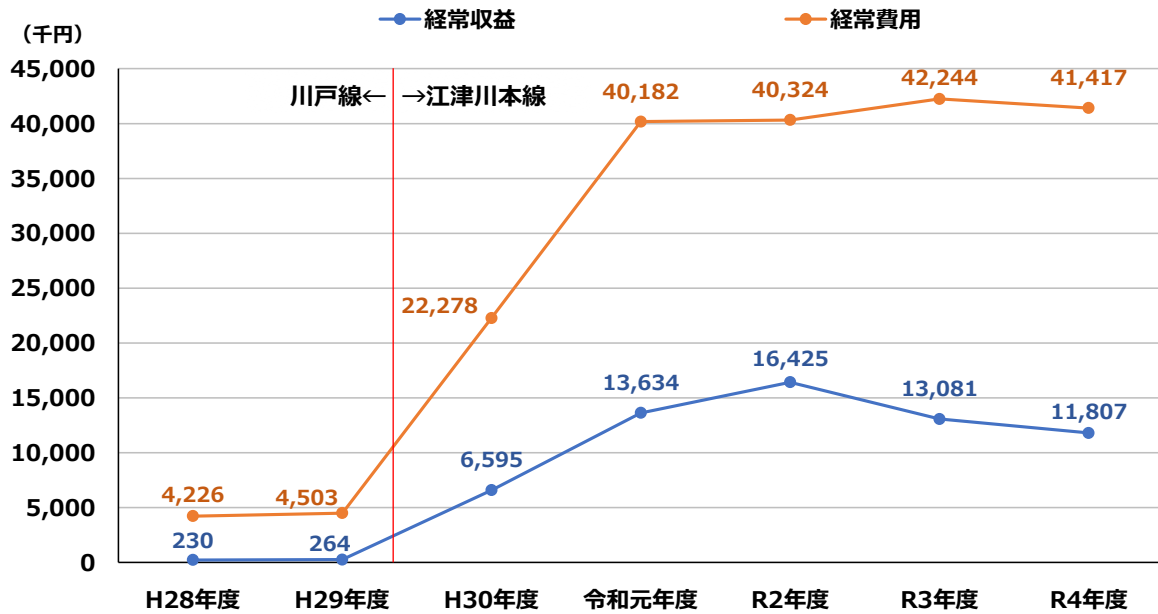


図 45 江津川本線（川戸線）の収支の推移

- ▶江津市の年間負担額を江津市内の年間輸送人員で除した「輸送人員 1 人当たり負担額」は以下のとおりで、160 円前後で推移している。

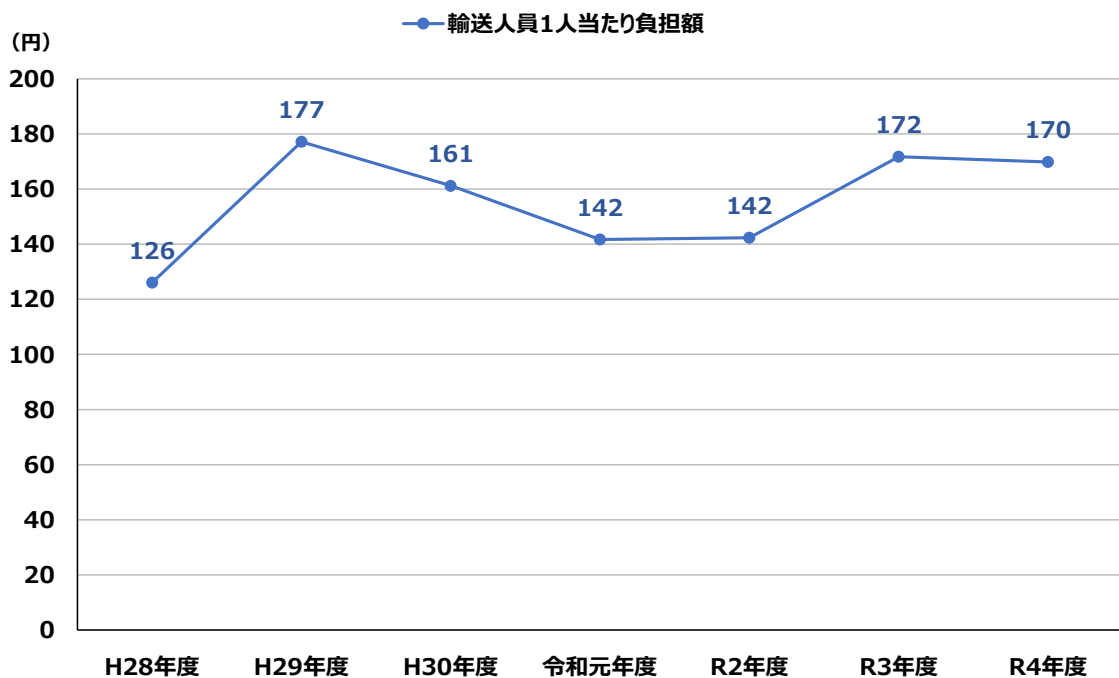


図 46 輸送人員 1 人当たり負担額の推移



### 3-3-2 江津市生活バス（79 条）

#### (1) 路線別欠損額の推移

▶ 路線別に欠損額をみると、桜江町内路線と江津川平線で増加したのに対し、生活路線代替バス、川平線、松川波積線、有福千田線では減少し、全体として令和 2 年度よりやや減少している。

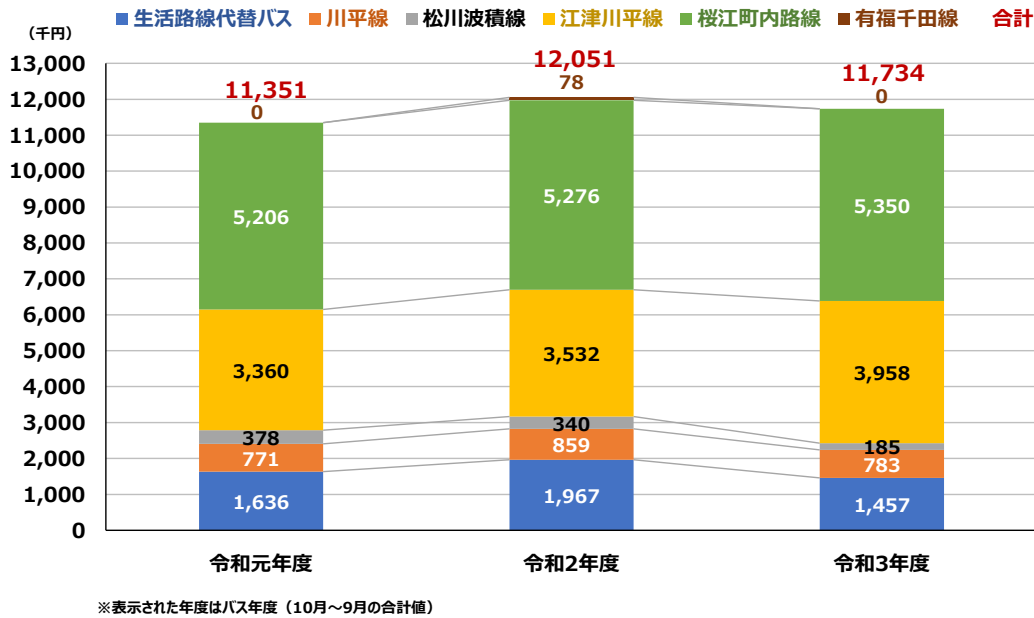


図 47 路線別欠損額の推移

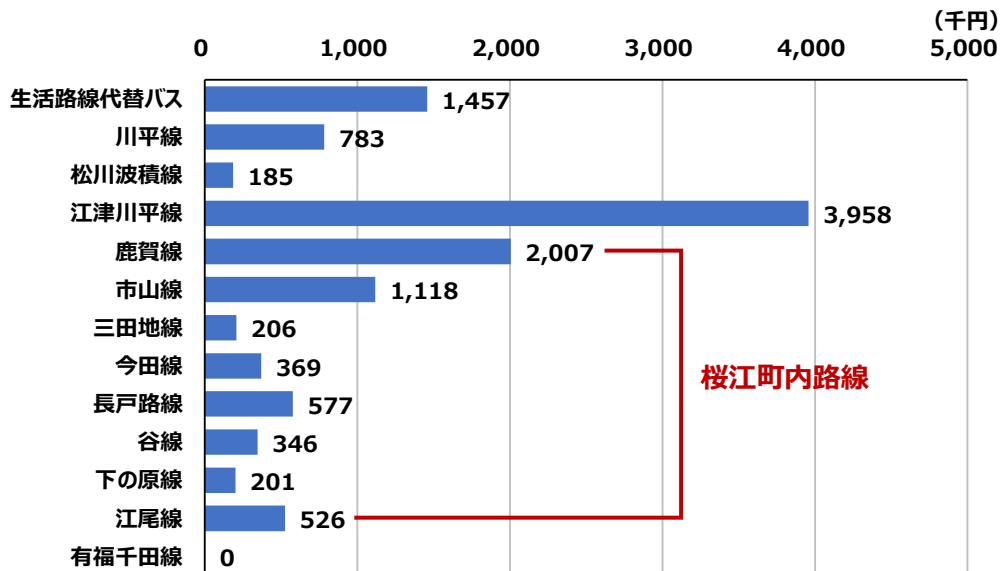


図 48 路線別欠損額（令和3年度）



## 3-4 各種助成制度

▶江津市の公共交通に係る各種助成制度は以下のとおりである。

### 3-4-1 バス運賃割引制度

#### (1) 対象者

▶割引対象者は次のいずれかに該当する人となる。

- ①自動車運転免許証を自主的に返納した人（年齢制限なし）
- ②身体障害者福祉法第 15 条の規定により定められた手帳の交付を受けている人
- ③療育手帳制度要綱第 5 第 2 項に規定する療育手帳の交付を受けている人
- ④精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第 45 条に規定する精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人
- ⑤児童福祉法第 12 条の 4 及び第 41 条から第 44 条までに規定する諸施設により養護または保護を受けている人で、この施設長の発行する所定の運賃割引書の交付を受けている人
- ⑥戦傷病者特別援護法第 4 条に規定する戦傷病者手帳の交付を受けている人

#### (2) 対象路線

##### 《江津市生活バス》

- 江津有福線（有福温泉～江津駅前） / 毎日運行
- 市山線（川戸～応儀医院前） / 月曜日・火曜日・木曜日・金曜日運行
- 江尾線（川戸～日和川橋） / 月曜日・火曜日・木曜日・金曜日運行
- 鹿賀線（桜江総合センター～鹿賀団地） / 月曜日・木曜日運行
- 三田地線（川戸～三田地上） / 月曜日・木曜日運行
- 今田線（川戸～今田集会所前～応儀医院前） / 月曜日・木曜日運行
- 長戸路線（桜江総合センター～長戸路集会所前） / 火曜日・金曜日運行
- 谷線（桜江総合センター～上谷） / 火曜日・金曜日運行
- 下の原線（桜江総合センター～下の原） / 火曜日・金曜日運行
- 江津川平線（川平～ゆめタウン江津前） / 火曜日・水曜日・金曜日運行
- 川平線（川平口バス停～後谷） / 火曜日・金曜日運行 ※デマンド型
- 松川・波積線（川平～波積診療所前） / 月曜日・木曜日運行 ※デマンド型
- 有福・千田線（跡市バス停留所～福田） / 火曜日・木曜日運行 ※デマンド型
- 長谷線（桜江中学校スクールバス）（川戸～風の館前） / 月曜日から土曜日まで運行
- 生活路線代替バス（井沢峠～跡市） / 月曜日から土曜日まで運行

#### (3) 割引額

- 乗車運賃の半額

### 3-4-2 江津市通学定期券購入費補助

#### (1) 対象者

- 往復定期券を購入し、市内県立高校に通学する生徒の保護者（江津市の住民基本台帳に記録されている者に限る）が対象となる。



## (2) 対象路線

○対象路線は江津川本線（石見交通）に限られる。

## (3) 補助内容

○往復定期券の購入費の2分の1を上限とし、予算の範囲内で交付する。

## (4) 利用実績

○江津市通学定期券購入費補助の交付実績は以下のとおりとなる。

表 16 江津市通学定期券購入費補助の交付実績

学校名	令和2年度	令和3年度
江津高校（人）	2	1
江津工業高校（人）	8	8
計	10	9

### 3-4-3 江津市寝たきり老人及び重度身体障がい者等タクシー利用料金助成事業

#### (1) 対象者

○市内に在住する在宅の寝たきり老人、重度身体障がい者、特別障害者手当受給者及び介護保険に基づき要介護に認定された方が対象となる。

#### (2) 対象事業者

○市長と契約した市内のタクシー業者及び江津地区タクシー共同組合加入のタクシー業者を利用する場合に適用される。

#### (3) 補助内容

○上記の対象者が、対象事業者のタクシーを単独又は介護者とともに利用した場合に適用される。  
○1枚500円の福祉タクシー利用券を年間24枚交付する。（年度途中の交付については月割り）

#### (4) 利用実績

○江津市寝たきり老人及び重度身体障がい者等タクシー利用料金助成事業の利用実績は以下のとおりとなる。

表 17 江津市寝たきり老人及び重度身体障がい者等タクシー利用料金助成事業の交付実績

項目	令和2年度	令和3年度
交付人数（人）	669	668
利用実績（枚）	7,188	7,371



## 3-5 住民ニーズ

### 3-5-1 移動需要

#### (1) 買物移動

- ▶ 居住地域別の買物移動先は以下のとおりであり、「江津西地域」と「江津南地域」以外は「江津中央地域」への移動が主になっている。
- ▶ 「江津西地域」は地域内での移動、「江津南地域」は「江津西地域」への移動が中心となっている。
- ▶ 「桜江地域」も地域内移動がある程度見られるが、「江津中央地域」へ移動する割合が高い。

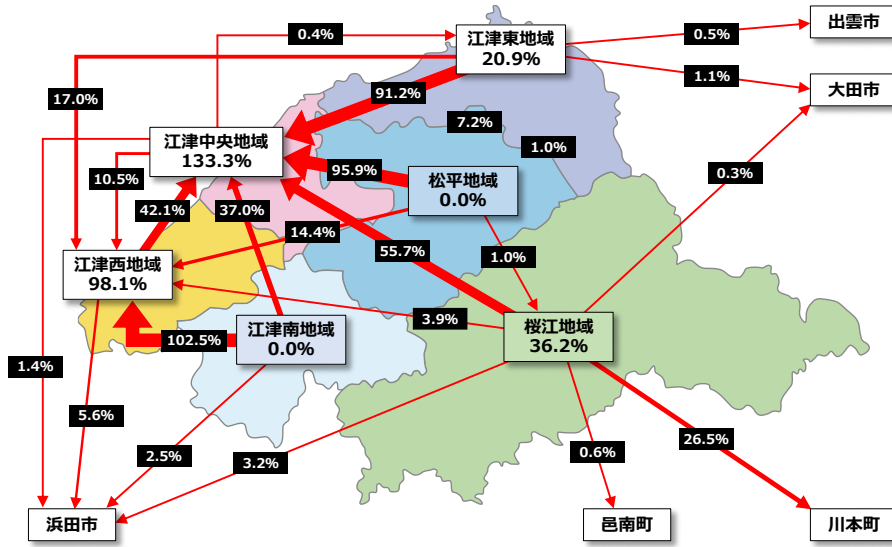


図 49 買物による地域間移動の状況

#### (2) 通院移動

- ▶ 居住地域別の通院移動先は以下のとおりであり、買物に比べて地域内での移動割合が高くなっている。
- ▶ 「江津西地域」は地域内での移動と「江津中央地域」への移動がほぼ同割合で、「江津南地域」は「江津西地域」と「江津中央地域」への移動が同程度あるが、浜田市への移動割合も高い。
- ▶ 「桜江地域」では「江津中央地域」よりも地域内移動の割合が高く、「江津東地域」も地域内移動の割合が比較的高い。

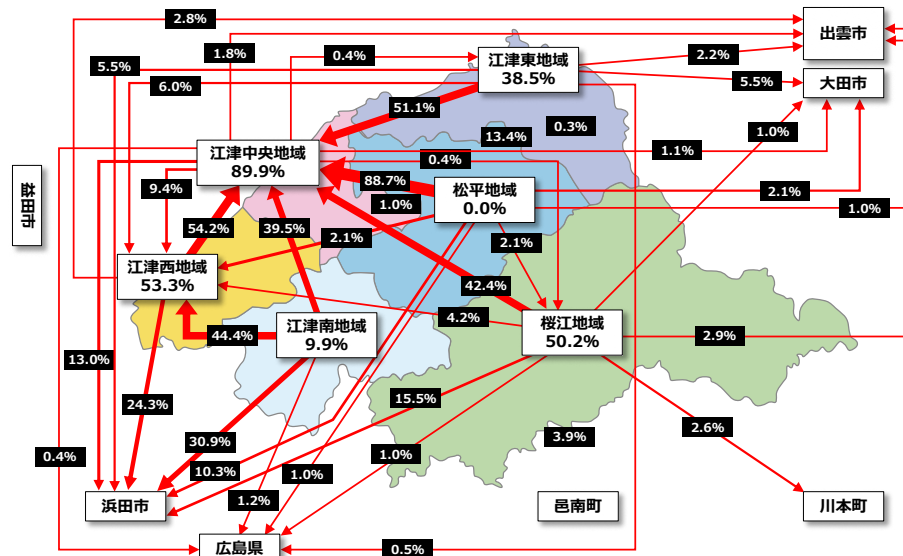


図 50 買物による地域間移動の状況



### 3-5-2 地域移動利便性の評価

▶各地域から中心部にある済生会病院やゆめタウン、Aコープ等へ公共交通で出かけた場合の利便性を、到着時間、滞在時間、帰宅時間、便の選択肢の数、他の交通との接続などを基に検証すると以下のようになる。

表 18 地域別通院・買物移動の傾向と公共交通による地域間移動の利便性評価

地域	移動目的	移動の傾向	検証の対象とした 主な公共交通	利便性の評価	
				往路	復路
江津西	通院	○地域内と江津中央への移動 ○西部は浜田市にも移動	JR 山陰本線 周布江津線 江津有福線	○	○
	買物	○地域内でほぼ完結 ○江津中央にも移動			
江津中央	通院	○地域内でほぼ完結 ○西部は江津西・浜田市にも移動	"	○	○
	買物	○地域内でほぼ完結 ○西部は江津西にも移動			
江津東	通院	○ある程度地域内で完結 ○江津中央にも移動	JR 山陰本線 大田江津線	△	△
	買物	○主に江津中央に移動 ○江津西にも若干移動			
江津南	通院	○主に江津西・江津中央に移動 ○浜田市にもある程度移動	江津有福線	△	△
	買物	○主に江津西に移動 ○江津中央にも移動			
松平	通院	○主に江津中央に移動 ○一部江津東・浜田市にも移動	江津川本線 江津川平線	○	△
	買物	○主に江津中央に移動 ○江津西・江津東にも若干移動			
桜江	通院	○ある程度地域内で完結 ○江津中央や浜田市にも移動	江津川本線	×	×
	買物	○ある程度地域内で完結 ○江津中央や川本町にも移動			

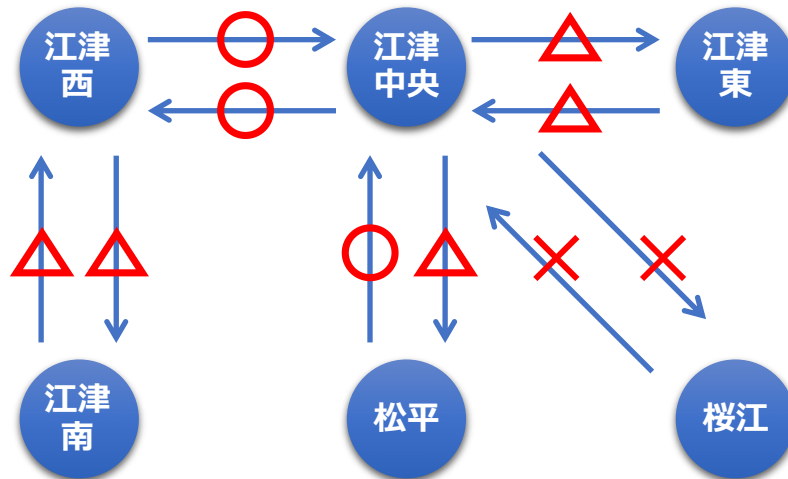


図 51 地域間移動利便性の評価



### 3-5-3 通学移動の実態

#### (1) 江津高校

##### ① 高校の状況

- ▶ 江津高校の全校生徒数は 183 人（令和 3 年度）で、そのうち 135 人が江津市内から通学している。これは全校生徒の 73.8%にあたる。
- ▶ 江津市以外では浜田市 29 人、大田市 11 人と、隣接する市からの通学生もみられる。
- ▶ JR を利用して通学する生徒が 62 人に対し、バスを利用して通学する生徒は 2 人しかいない。



図 52 江津高校の位置

表 19 高校調査結果（江津高校）

全校生徒数					JR通学生数				
江津市	1年生	2年生	3年生	計	江津市	1年生	2年生	3年生	計
	47	39	49	135		6	5	9	20
浜田市	1年生	2年生	3年生	計	浜田市	1年生	2年生	3年生	計
	6	9	14	29		6	9	14	29
大田市	1年生	2年生	3年生	計	大田市	1年生	2年生	3年生	計
	2	1	8	11		2	1	8	11
益田市	1年生	2年生	3年生	計	益田市	1年生	2年生	3年生	計
		1		1			1		1
出雲市	1年生	2年生	3年生	計	出雲市	1年生	2年生	3年生	計
		1		1			1		1
寮生（下宿）	1年生	2年生	3年生	計	計	14	17	31	62
	2	4		6					
合計	57	55	71	183	自家用車送迎 についての方針	容認 敷地内での乗降を原則禁止としているが、一部で守られていない			
路線バス通学生数					専用スクールバス	導入予定なし			
江津市	1年生	2年生	3年生	計	通学の範囲、 生徒募集の方針	通学範囲（R3年度） 益田市、浜田市、江津市、大田市、出雲市			
	1	1	0	2	公共交通の運行 への意見・要望	JR、バス等の増便			
合計	1	1	0	2					



## ②公共交通による通学可能性

- ▶江津高校への通学に利用できる三江線代替交通としては、石見川本～済生会病院・江津高校前間を運行する「江津川本線」（石見交通）がある。
- ▶江津高校への直通便は、登校時 1 便、下校時 1 便となっており、他の便は JR 山陰本線（江津駅前～都野津駅）との乗り継ぎが発生する。
- ▶17 時台の下校に対応した便がない。
- ▶美郷町～川本町間を運行する「川本美郷線」は、登校時に「江津川本線」と接続していないため、美郷町方面から江津高校に三江線代替交通を利用して通学することはできない。

表 20 江津川本線を利用した江津高校への通学

《登校時：川本→江津高校》		《下校時：江津高校→川本》		
バス停名	1便 江津川本線	1便 江津川本線	2便 江津川本線	3便 江津川本線
石見川本	7:00	江津高校前	-	19:29
鹿賀	7:17	都野津駅	15:15	18:16
川越	7:26	江津駅前	15:20	18:21
川戸	7:44	江津駅前	《JR⇒バス乗換》	19:45
川平	7:55	江津駅前	15:55	18:35
江津駅前	8:12	川平	16:12	18:52
都野津駅	8:30	川戸	16:29	19:07
江津高校前	8:31	川越	16:44	19:21
		鹿賀	16:53	19:29
		石見川本	17:09	19:43
				20:02
				20:17
				20:31
				20:39
				20:53

## ③移動実態

JR山陰本線

- ▶2 年生全員を対象とした高校生・保護者アンケート調査での「登下校時の移動手段」の回答結果は以下のとおりで、「石見交通バス」での登下校がみられなかった。
- ▶学校調査の結果でも、全校のバス通学生数は 2 人と極めて少ない。

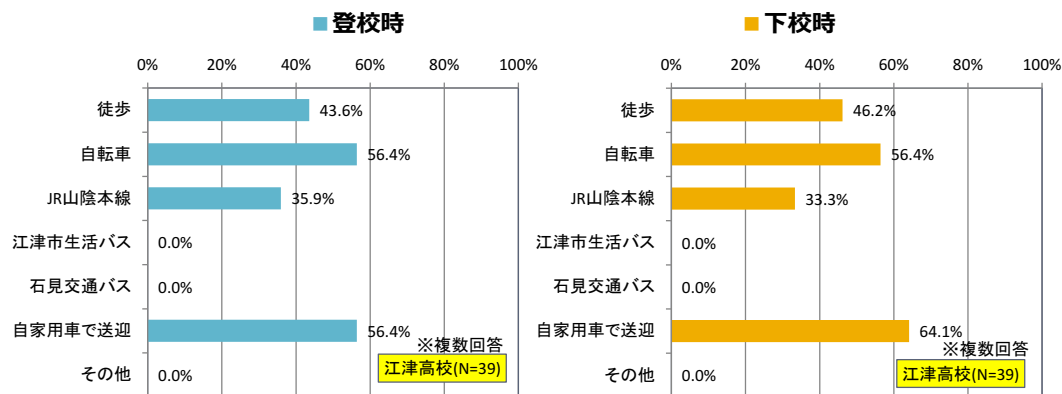


図 53 通学時の移動交通手段（江津市高校生・保護者アンケート調査結果）

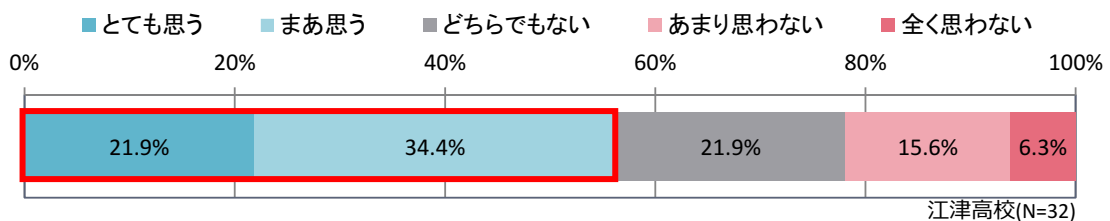


図 54 登下校時の送迎の負担感





## (2) 江津工業高校

### ① 高校の状況

- ▶ 江津工業高校の全校生徒数は152人（令和3年度）で、そのうち58人が江津市内から通学している。これは全校生徒の38.2%にあたり、市内より市外からの通学生が多い。
- ▶ 江津市以外では浜田市56人、大田市27人と、隣接する市からの通学生も多い。
- ▶ JRを利用して通学する生徒が87人に対し、バスを利用して通学する生徒は12人と少ない。



図 55 江津工業高校の位置

表 21 高校調査結果（江津工業高校）

全校生徒数					JR通学生数				
江津市	1年生	2年生	3年生	計	江津市	1年生	2年生	3年生	計
	21	22	15	58		1	7	3	11
浜田市	1年生	2年生	3年生	計	浜田市	1年生	2年生	3年生	計
	18	16	22	56		17	14	20	51
大田市	1年生	2年生	3年生	計	大田市	1年生	2年生	3年生	計
	4	12	11	27		4	11	10	25
川本町	1年生	2年生	3年生	計	計	22	32	33	87
	1			1		自家用車送迎 についての方針	容認		
益田市	1年生	2年生	3年生	計	専用スクールバス	導入予定なし			
		1		1		通学の範囲、 生徒募集の方針	中学校が開催している進路説明会には、大田市、江津市、浜田市、川本町、邑南町の中学校に参加している。大半がJRによる通学生で大田市～三俣三隅間を利用している。		
寮生（下宿）	1年生	2年生	3年生	計	公共交通の運行 への意見・要望		現在は19時半付近の列車が上下ともあり、大変に助かっている。		
	5	3	1	9					
合計	49	54	49	152					
路線バス通学生数									
江津市	1年生	2年生	3年生	計					
	2	4	5	11					
川本町	1年生	2年生	3年生	計					
	1			1					
合計	3	4	5	12					



## ②公共交通による通学可能性

- ▶江津工業高校への通学に利用できる三江線代替交通としては、石見川本～済生会病院間を運行する「江津川本線」（石見交通）がある。
- ▶江津工業高校の最寄バス停は「シビックゾーン」で、ここから学校までは徒歩となる。
- ▶江津高校と同じく 17 時台の下校に対応した便がない。
- ▶江津高校と同じ理由で、美郷町方面から江津高校に三江線代替交通を利用して通学することはできない。

表 22 江津川本線を利用した江津工業高校への通学

《登校時：川本→江津工業高校》		《下校時：江津工業高校→川本》			
バス停名	1便	1便	2便	3便	
	江津川本線	江津川本線	江津川本線	江津川本線	
石見川本	7:00	シビックゾーン	15:52	18:32	19:41
川越	7:26	江津駅前	15:55	18:35	19:45
川戸	7:44	川平	16:12	18:52	20:02
川平	7:55	川戸	16:29	19:07	20:17
江津駅前	8:12	川越	16:44	19:21	20:31
シビックゾーン	8:17	石見川本	17:09	19:43	20:53

## ③移動実態

- ▶2年生全員を対象とした高校生・保護者アンケート調査での「登下校時の移動手段」の回答結果は以下のとおりで、「石見交通バス」での登下校が 6%（3 人）程度あった。
- ▶学校調査の結果では、全校で江津市内で 11 人、川本町内で 1 人のバス通学生がいる。

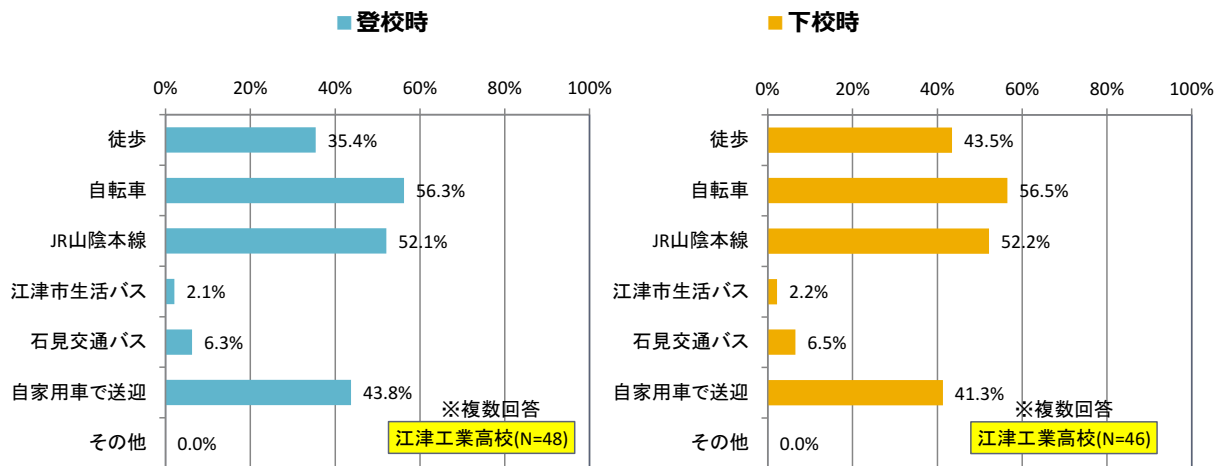


図 56 通学時の移動交通手段

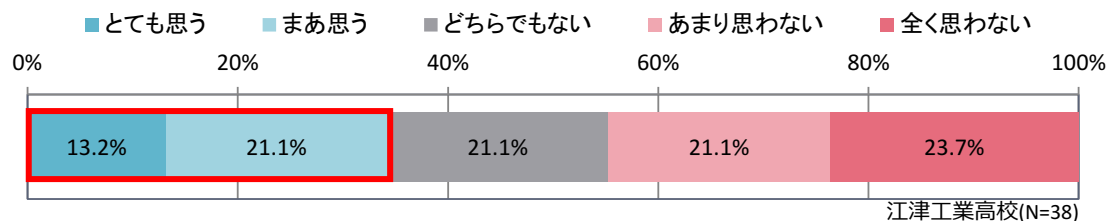


図 57 登下校時の送迎の負担感



### (3) 浜田高校

#### ① 高校の状況

- ▶ 江津市内から浜田高校に通う生徒は、1年生が33人、2年生が22人、3年生が17人の計72人（令和3年度）で、これは江津市内から江津工業高校に通う生徒数よりも多い。
- ▶ 江津市内から通う72人の生徒のうち、JRを利用して通学する生徒が70人に対し、バスを利用して通学する生徒はいない。



図 58 浜田高校の位置

表 23 高校の状況

江津市から通学する生徒数					自家用車送迎 についての方針	容認 雨天時は混みあう。事故の渋滞にまきこまれ、遅刻する生徒がごく稀にいる。
江津市	1年生	2年生	3年生	計		
	33	22	17	72		
江津市からの路線バス通学生数					専用スクールバス	導入予定なし
江津市	1年生	2年生	3年生	計	通学の範囲、 生徒募集の方針	江津市からの入学生の人数制限はないので、たくさん入学してほしい
				0		
江津市からのJR通学生数					公共交通の運行 への意見・要望	JRについては、土曜日補修の予定、学校行事の予定を出している。バスの便は、金城、旭町方面で困っている。
江津市	1年生	2年生	3年生	計		
	32	22	16	70		

#### ② 公共交通による通学可能性

##### 《JR 山陰本線》

- ▶ 登校時は3便、下校時は6便のダイヤがあるが、下校時は20時台のダイヤがない。

表 24 JR 山陰本線の時刻表

登校時：

駅名	1便	2便	3便
黒松	-	-	7:15
浅利	-	-	7:20
江津	6:04	7:01	7:26
都野津	6:09	7:07	7:32□
敬川	6:12	7:10	7:35□
波子	6:20	7:15	7:39
久代	6:23	7:18	7:42
下府	6:28	7:24	7:48□
浜田	6:33	7:29	7:52

下校時：

駅名	1便	2便	3便	4便	5便	6便
浜田	16:04	16:54	17:52	18:35	19:30	21:03
下府	16:12	16:59	17:59	18:40	19:36	21:08
久代	16:17	17:04	18:03	18:45	19:40	21:13
波子	16:21	17:08	18:07	18:49	19:44	21:17
敬川	16:25	17:11	18:11	18:52	19:48	21:20
都野津	16:29	17:15	18:16	18:56	19:51	21:24
江津	16:35	17:20	18:21	19:02	19:57	21:30
浅利	16:41	17:27	18:27	19:08	20:03	21:36
黒松	16:45	17:31	18:31	19:13	20:07	21:41



## 《石見交通バス》

- ▶ 江津市以西、浅利・黒松方面からは通学が可能だが、登校に対応したダイヤがないため桜江方面からの公共交通を利用した通学はできない。
- ▶ アンケート調査で学校を出る時間として最も割合が高かった 19 時以降の下校に対応するバスがない。

登校時： 表 25 石見交通バスの時刻表

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便
	周布江津線	有福線	波積線	周布江津線	波積線
黒松	-	-	-	6:48	-
浅利駅	-	-	6:49	7:08	7:43
江津駅前	6:46	6:34	7:01	7:20	7:55
			《バス⇒JR乗換》		-
			7:26		
都野津	6:54	6:49	7:32□	7:34	-
敬川駅前	6:57	↓	7:35□	7:37	-
波子	7:01	↓	7:39	7:41	-
久代	7:04	↓	7:42	7:44	-
下府駅	7:10	↓	7:48□	7:50	-
浜田駅前	7:23	7:44	7:52	8:05	-

バス停名	1便
	江津川本線
石見川本	7:00
川戸	7:44
江津駅前	8:12
	《バス⇒JR乗換》
	8:31
都野津	8:36
敬川駅前	8:40
波子	8:46
久代	8:50
下府駅	8:55
浜田駅前	8:59

下校時：

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
	周布江津線	波積線	周布江津線	周布江津線	有福線	波積線	周布江津線	周布江津線
浜田駅前	15:50	16:04	16:50	17:30	17:35	17:52	18:10	18:50
下府駅	15:59	16:12	16:59	17:39	↓	17:59	18:19	18:59
久代	16:05	16:17	17:05	17:45	↓	18:03	18:25	19:05
波子	16:08	16:21	17:08	17:48	↓	18:07	18:28	19:08
敬川駅前	16:12	16:25	17:12	17:58	↓	18:11	18:32	19:12
都野津	16:15	16:29	17:15	18:01	18:28	18:16	18:35	19:15
江津駅前	16:29	16:35	17:33	18:17	18:39	18:21	18:49	19:29
		《JR⇒バス乗換》				18:42		
浅利駅	-	17:19	17:45	-	-	18:54	-	-
黒松	-	-	17:55	-	-	-	-	-

JR山陰本線

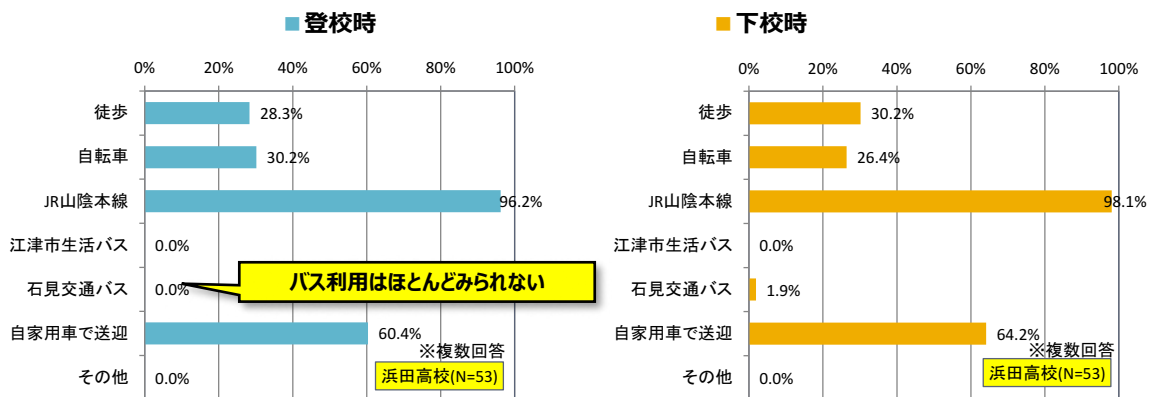


図 59 通学時の移動交通手段（江津市高校生・保護者アンケート調査結果）

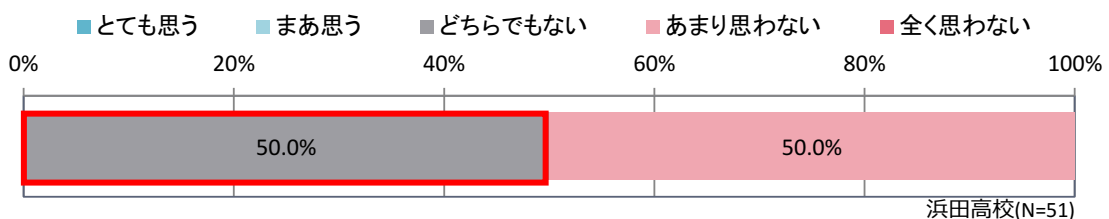


図 60 自家用車送迎の負担感



## (4) 島根中央高校

### ① 高校の状況

- ▶ 江津市内から島根中央高校に通う生徒は、1年生が4人、2年生が5人、3年生が12人の計21人（令和3年度）となっている。
- ▶ 江津市内から通う21人の生徒は基本的に「江津川本線」を利用して通学しているが、自家用車送迎での登下校もみられる。



図 61 島根中央高校の位置

表 26 高校調査結果（島根中央高校）

江津市から通学する生徒数					自家用車送迎 についての方針	容認
江津市	1年生	2年生	3年生	計		
	4	5	12	21		
江津市からの路線バス通学生数					通学の範囲、 生徒募集の方針	通学が可能な生徒については、バスを利用して通学してもらおう。路線バスの利用が困難な生徒については、スクールバスを活用する。
江津市	1年生	2年生	3年生	計		
	4	5	12	21		
江津市からのJR通学生数					公共交通の運行 への意見・要望	
江津市	1年生	2年生	3年生	計		
				0		

### ② 公共交通による通学可能性

- ▶ 島根中央高校への通学に利用できる三江線代替交通としては、石見川本～済生会病院・江津高校前間を運行する「江津川本線」（石見交通）と上野（美郷町）～石見川本間を運行する「川本美郷線」（大和観光）がある。
- ▶ いずれの路線も登校に使える便が2便、下校可能な便が3便あるが、下校便は18時台がない。



表 27 江津川本線を利用した島根中央高校への通学

《登校時：江津駅→島根中央高校》

バス停名	1便	2便
	江津川本線	江津川本線
江津駅前	6:04	7:06
川平	6:21	7:23
川戸	6:38	7:40
川越	6:53	7:55
鹿賀	7:02	8:04
石見川本	7:18	8:20

《下校時：島根中央高校→江津駅》

バス停名	1便	2便	3便
	江津川本線	江津川本線	江津川本線
石見川本	16:10	17:15	19:50
鹿賀	16:27	17:32	20:06
川越	16:36	17:41	20:14
川戸	16:54	17:59	20:30
川平	17:07	18:12	20:43
江津駅前	17:22	18:27	20:58

### ③移動実態

- ▶ 2年生全員を対象とした高校生・保護者アンケート調査での「登下校時の移動手段」の回答結果は以下のとおりで、「石見交通バス」での登下校がほぼ 100%（14～15 人）程度あった。
- ▶ 学校調査の結果では、江津市内から通学する生徒 21 人全員がバス通学となっている。

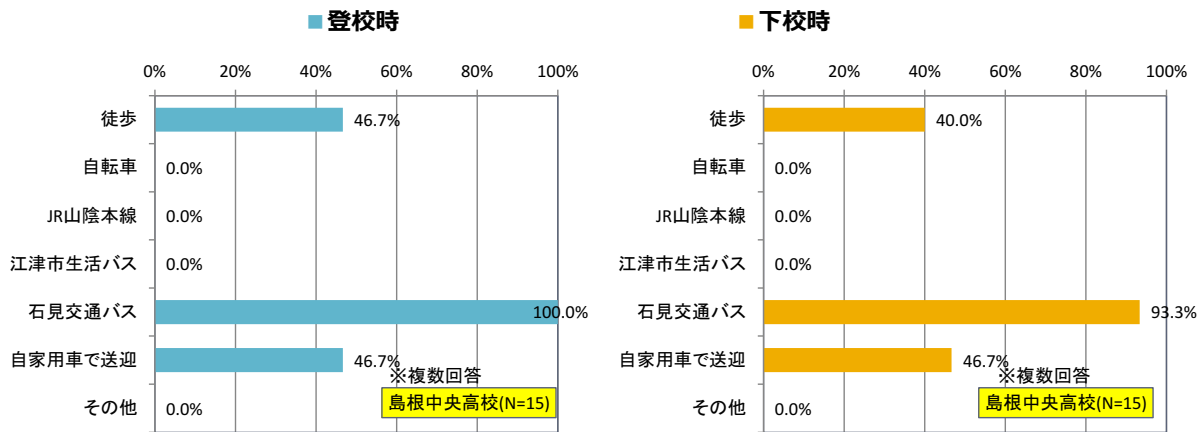


図 62 通学時の移動交通手段（江津市高校生・保護者アンケート調査結果）

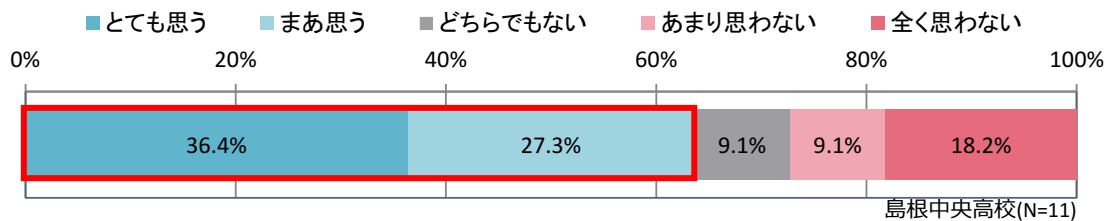


図 63 自家用車送迎の負担感



## 3-6 地域旅客運送サービスの課題整理

### 3-6-1 広域・拠点間移動手段の維持

- ▶ 高速道路の延伸や少子化等の影響により、JR 山陰本線の利用者数は減少が続いている。新型コロナウイルスの影響も大きく、同線では令和 3 年 10 月と 4 年 3 月に、大幅な運行ダイヤの見直しが実施された。
- ▶ JR 西日本では令和 4 年 4 月に管内の輸送密度 2,000 人/日未満の線区についての経営状況に関する情報を開示し、地域と各線区の実態や課題を共有した上で、鉄道の上下分離を含めた地域旅客サービスの確保に関する議論や検討を行う考えを示した。この中に出雲市以西の山陰本線も含まれている。
- ▶ 上記の状況を踏まえ、島根県鉄道整備連絡調整協議会では、鉄道利用促進の取組について検討している。
- ▶ 石見交通が運行している広域路線は、コロナ禍での外出自粛等の影響により利用者数が減少している。特に江津川本線の利用が大幅に落ち込んでいるが、この路線は三江線廃止代替路線として整備され、川本町にある島根中央高校への通学や、桜江地域や川本町と江津市中心部を結ぶ唯一の公共交通手段となっている。
- ▶ いずれの路線も江津市と隣接市町をつなぐ広域幹線として、また地域内拠点間を結ぶ重要なバス路線であることから、需要に応じたダイヤの改善等を進めながら利用促進を図り、今後とも維持していく必要がある。

### 3-6-2 地域内移動交通の改善と維持

- ▶ 江津市生活バスの利用者は年々減少傾向にある。特に桜江中スクールバスが専用スクールバスと長谷線に分離されたため、江津市生活バスである長谷線の利用が大幅に減少した。
- ▶ 桜江地域内の生活バスとしては 10 路線あるが、長戸路線をはじめとして下の原線、谷線、三田地線等、利用がほとんどない路線も見受けられる。
- ▶ 江津市生活バスのうちデマンド形式で 3 路線が区域運行しているが、ほとんど利用のない路線もみられる。
- ▶ これらの自家用有償運送による地域内交通の利用者は少ないが、なければ困る住民も一定程度あることから、今後とも効率化に向けた改善を加えながら維持していく必要がある。

### 3-6-3 利用助成制度の拡充検討

- ▶ 需要が少なくても最低限の移動手段を確保しなければならない現状の中で、すべてをバス路線やデマンド型区域運行で対応することには無理がある。
- ▶ 事業者へのヒアリングによると市内でのタクシー利用は高齢女性が多く、午前中に短区間を利用する傾向にある。現状では福祉タクシーへの助成制度はあるが、障がい者の方や要介護認定を受けている人に限定されており、一般のタクシー利用者への助成制度はない。
- ▶ 市内にいくつか見られる交通空白地域や、日常的な運行手段の導入が困難な地域等を対象にしたタクシー助成の導入を検討する必要がある。



### 3-6-4 高校生を中心とする公共交通利用の促進

- ▶ 高校生が一人でもバス通学すると、登下校で平日 2 回利用することになり、年間の利用者数は大幅に増加するが、ダイヤや運賃等の問題もあり、現状では JR ほど通学にバスが使われていない現状がある。
- ▶ 高校生アンケートでは通学における自家用車送迎の割合が高い一方、送迎する保護者は一定程度の負担感を感じている実態もあることから、中学生や高校生を対象としたモビリティマネジメント等を行いバス利用を促進する必要がある。

### 3-6-5 持続可能な運行を支える体制の強化

- ▶ バス事業者や通常のタクシー業務のみ行っている事業者では、慢性的なドライバー不足に陥っている。
- ▶ 少子高齢化がますます進行し労働力人口が縮小していく中で、ドライバー不足は今後さらに深刻さを増すと予想されることから、将来にわたって安定的な運行を確保していくためには、乗務員確保への支援、運行を維持できる継続的な事業者への支援等が必要となる。

### 3-6-6 公共交通利用環境の整備

- ▶ 日常的なバス利用者は自分が利用するダイヤを把握しているが、高齢者による事故の多発化を受けて免許返納が進む中、新たなバス利用者も少しずつ生まれてきている。また、高校生に対し自家用車送迎からバス通学への転換を促すためには、わかりやすい情報提供が必要となる。
- ▶ 現状では市のホームページ上にバスの時刻表を掲載しているが、インターネット環境のない住民には紙媒体による案内も必要になる。未経験者にとって乗り方がわからないことは公共交通利用の大きな障害となることから、利用方法も含めたバスマップや時刻表が必要となってくる。
- ▶ 公共交通の便数が少ないと、必然的に待合時間が発生する。市内の路線でも朝夕の通学ダイヤが中心で午前中の移動に対応する便が少ないため、高齢者の通院・買物移動に際して長い待合時間が発生するケースもあることから、主な交通結節点となる箇所の待合環境整備が望まれる。





## 第4章 基本的な方針と計画の目標

### 4-1 地域旅客運送サービスの役割

#### 4-1-1 運行系統の位置づけ・役割

▶市内を運行する公共交通の位置づけは、以下のとおりである。(※クリーム色のセルは国庫補助路線)

位置 付け	路線名	運行系統			役割	確保・維持策
		起点	経過地	終点		
広域 幹線	山陰本線	京都	江津市	幡生	県内外への広域移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保する。
	周布 江津線	周布	西波子・済生会病院	温泉津温泉口	浜田市～江津市間の広域移動、江津西地域～江津市中心市街地間移動を担う	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保する。
		周布	西波子・済生会病院	江津駅前		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。
地域間 幹線	江津 川本線	済生会病院 (江津高校前)	江津駅・川戸	石見川本	江津市～川本町間の広域移動、桜江・松平地域～江津市中心市街地間移動、江津高校・江津工業高校・島根中央高校への通学を担う。	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。
	波積線	済生会病院	波積	大家	江津市～大田市間の広域移動、波積～江津市中心市街地間移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保する。
		済生会病院	波積	大家回転場		
		済生会病院	浅利駅口	波積		
	大田 江津線	大田市立病院前	宅野口	道の駅サンピコ	江津市～大田市間の広域移動、江津東地域～江津市中心市街地間移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保する。
		大田市立病院前	仁万駅前	済生会病院		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。
		大田市立病院前	大田西中	道の駅サンピコ		交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保する。
		大田バスセンター	大田西中	道の駅サンピコ		
		仁万駅前	大田西中	道の駅サンピコ		
	浜田路線 (有福線)	はまだお魚市場入口	卸団地前	有福温泉	有福線代替交通として、有福温泉～浜田市街地間移動を担う。	浜田市と協議の上、一定の運行水準を確保する。
地域内 幹線	江津 市内線	江津駅前	大橋東詰	嘉戸塩田口	渡津地区～江津市中心市街地間移動を担う。	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保する。
		済生会病院	江津駅前	嘉戸塩田口		
	江津 有福線	有福温泉	都野津駅前	江津駅前	有福線代替交通として江津南地域～江津市中心市街地間移動を担うと共に、有福温泉への観光移動を担う。	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。
江津 川平線	川平	千金	ゆめタウン江津前	平地域～中心市街地間移動を担う。	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。	



地域内支線	生活路線代替バス	跡市	清見	井沢峠	井沢～跡市間移動路線、江津有福線との接続により江津市中心市街地へのアクセスが可能。	利用状況に応じ、一定の運行水準を確保する。
	松川波積線	川平	上津井	波積診療所	松川町～波積診療所間移動を担う。	
	川平線	後谷	奥谷	川平口	川平地域内移動路線、江津川本線、江津川平線との接続により中心市街地へのアクセス可能。	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。
	有福・千田	福田	堂庭	跡市バス停	福田～跡市間移動路線、江津有福線との接続により江津市中心市街地へのアクセスが可能	
	三田地線	川戸	三田地集会所前	三田地上	三田地～桜江地域中心部間移動を担う。	利用状況に応じて再編を検討し、一定の運行水準を確保する。
	今田線	川戸	今田集会所前	応儀医院前	今田～応儀医院、桜江地域中心部間移動を担う。	
	長戸路線	桜江総合センター	見水八幡宮前	長戸路集会所前	長戸路～桜江地域中心部間移動を担う。	
	谷線	桜江総合センター	谷集会所前	上谷	谷～桜江地域中心部間移動を担う。	
	下の原線	桜江総合センター	見水八幡宮前	下の原	下の原～桜江地域中心部間移動を担う。	
	江尾線	川戸	市山	日和川橋	江尾～桜江地域中心部間移動を担う。	
	鹿賀線	鹿賀団地	川越	桜江総合センター	鹿賀～桜江地域中心部間移動を担う。	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。
	市山線	川戸	小田下	応儀医院前	市山～応儀医院、桜江地域中心部間移動を担う。	利用状況に応じ、一定の運行水準を確保する。
	長谷線	川戸	江尾橋	風の館前	長谷～桜江小学校、桜江中学校、桜江地域中心部間移動を担う。	
	相乗りタクシー	川戸	-	長谷地域	長谷～桜江地域中心部間移動を担う。	
					引き続き運行を支援する。	



図 64 江津市内の公共交通の位置づけ

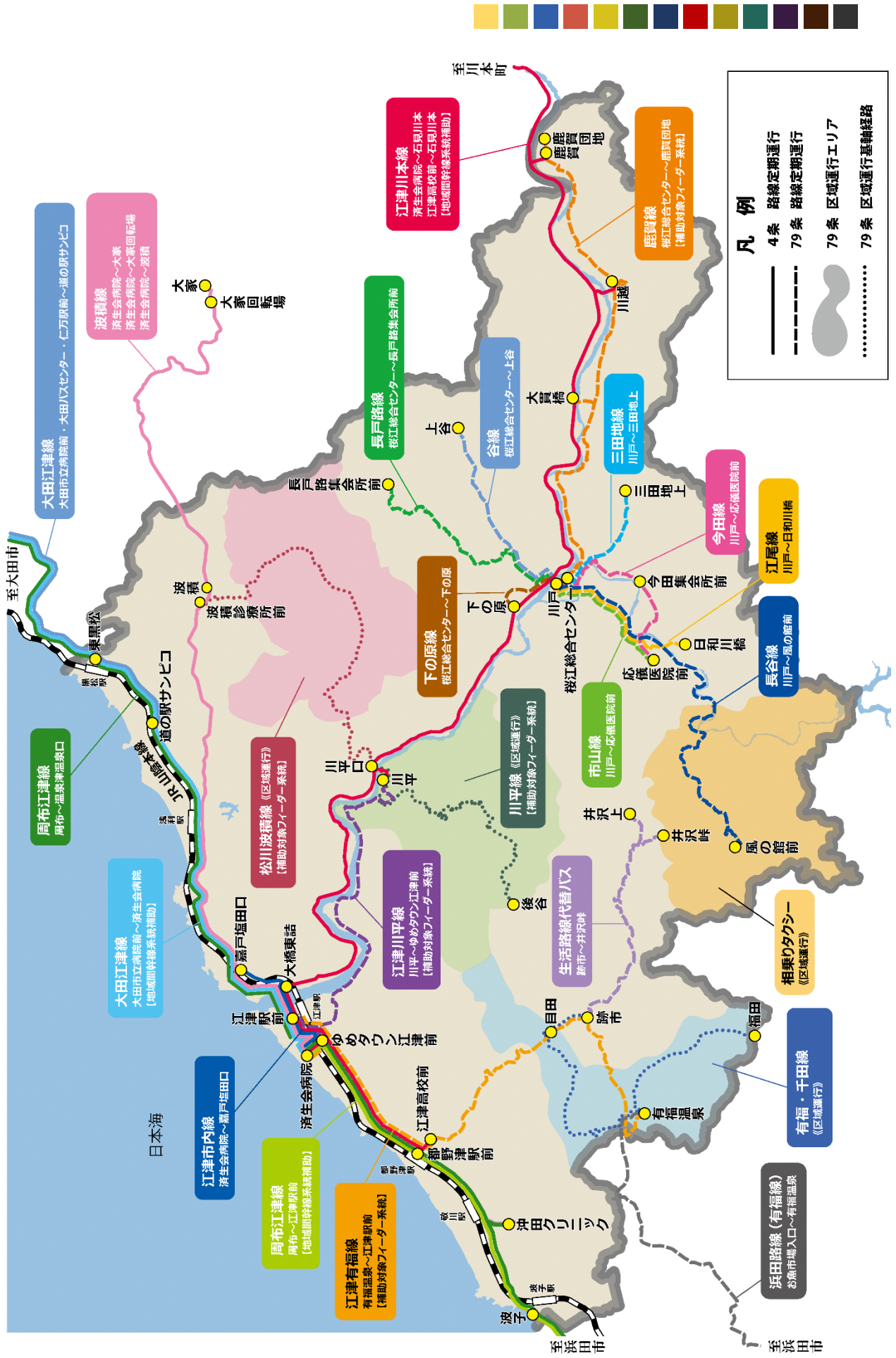


図 65 市内バス路線の系統



## 4-1-2 地域公共交通確保維持事業の必要性

### (1) 周布江津線

- ▶補助対象系統：周布～西波子・済生会病院～江津駅前【地域間幹線系統補助】  
周布～西波子・沖田クリニック～江津駅前【地域間幹線系統補助】  
周布～はまだお魚市場・済生会病院～江津駅前【地域間幹線系統補助】  
周布～はまだお魚市場・沖田クリニック・済生会病院～江津駅前【地域間幹線系統補助】
- ▶江津市～浜田市間の通勤・通学・通院のほか、江津西地域と江津市中心市街地を結ぶ重要な路線となっている。
- ▶利用の少ない便の減便等により収支の改善等を図ってきたが、江津市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい現状があり、地域公共交通確保維持事業により今後とも運行を確保・維持する必要がある。

### (2) 江津川本線

- ▶補助対象系統：済生会病院～江津駅前・川戸～石見川本【地域間幹線系統補助】  
江津高校前～済生会病院・江津駅前・川戸～石見川本【地域間幹線系統補助】
- ▶この路線は三江線廃止代替路線として運行されたものであり、江津市から川本町にある島根中央高校への通学や桜江地域から江津市中心部への通勤・通学・通院・買物移動に欠かせない重要な路線である。また、川本町から江津市への通勤・通学・通院・買物移動等にも利用されている。
- ▶コロナ禍等の影響等で利用が減少しており、江津市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により今後も運行を確保・維持する必要がある。

### (3) 大田江津線

- ▶補助対象系統：大田市立病院前～仁万駅前～済生会【地域間幹線系統補助】
- ▶江津市と大田市間を結ぶこの路線は、江津市と大田市間の広域移動を担う一方、江津東地域から江津市中心部への通勤・通学・通院・買物移動を担う重要な路線である。
- ▶大田江津線5系統のうち、唯一大田市の中心市街地と江津市の中心市街地を結ぶ系統となっているが、江津市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により引き続き運行を確保・維持する必要がある。

### (4) 江津有福線

- ▶補助対象系統：有福温泉～都野津駅前～江津駅前【地域内フィーダー系統補助】
- ▶有福温泉と江津駅前間を結ぶこの路線は、幹線系統補助を受けていた有福線の代替交通として、跡市・有福温泉地区等から江津市中心部への通勤・通学・通院・買物移動を担う重要な路線である。
- ▶有福線の代替交通として令和6年4月より運行開始の予定であり、地域公共交通確保維持事業により引き続き運行を確保・維持する必要がある。

### (5) 江津川平線

- ▶補助対象系統：川平～江津本町～ゆめタウン江津前【地域内フィーダー系統補助】
- ▶この路線は自家用有償運送による三江線代替交通であり、川平から江津本町にかけて三江線が運行されていた江の川南岸の住民が中心市街地に出かけるための唯一のバス路線として重要である。
- ▶週3回の運行ながら、江津市生活バスの中では最も利用者の多い路線となっているが、江津市の運営



努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により今後とも運行を確保・維持する必要がある。

## (6) 松川波積線

- ▶補助対象系統：川平～波積診療所前【地域内フィーダー系統補助】
- ▶この路線は、公共交通空白地域であった松川町、波積町の住民が、主に波積診療所に通院するため、基軸を定めたデマンド型の区域運行であり、通院のための重要な路線となっている。「川平口」において江津川本線と接続しており、江津川本線のフィーダーの役割を果たしている。
- ▶需要量に応じて月曜日と木曜日の週 2 日、1 日 4 往復を設定しているが、江津市の運営努力だけでは限界があるため、地域公共交通確保維持事業により引き続き運行を確保・維持する必要がある。

## (7) 川平線

- ▶補助対象系統：川平口～後谷【地域内フィーダー系統補助】
- ▶この路線は基軸を定めたデマンド型の区域運行を行っており、公共交通空白地域であった川平町の住民が江津市の中心市街地に出るための重要な路線で、「川平」で江津川平線と、「川平口」で江津川本線と接続するなど、フィーダー路線として機能している。
- ▶週 2 日（火曜日・金曜日）、1 日 2 往復という需要に見合った運行をしているが、江津市の運営努力だけでは限界があるため、地域公共交通確保維持事業により引き続き運行を確保・維持する必要がある。

## (8) 鹿賀線

- ▶補助対象系統：桜江総合センター～川越～鹿賀団地【地域内フィーダー系統補助】
- ▶この路線は自家用有償運送による三江線代替交通で、江の川南岸を運行する唯一の路線であり、沿線住民にとって欠かせない路線となっている。また、川戸で江津川本線と接続するフィーダー路線である。
- ▶需要量に応じて月曜日と木曜日の運行で 1 日 2 往復しているが、江津市の運営努力だけでは路線の維持が困難なため、地域公共交通確保維持事業により今後も運行を確保・維持する必要がある。



表 28 江津市内のバス路線の系統

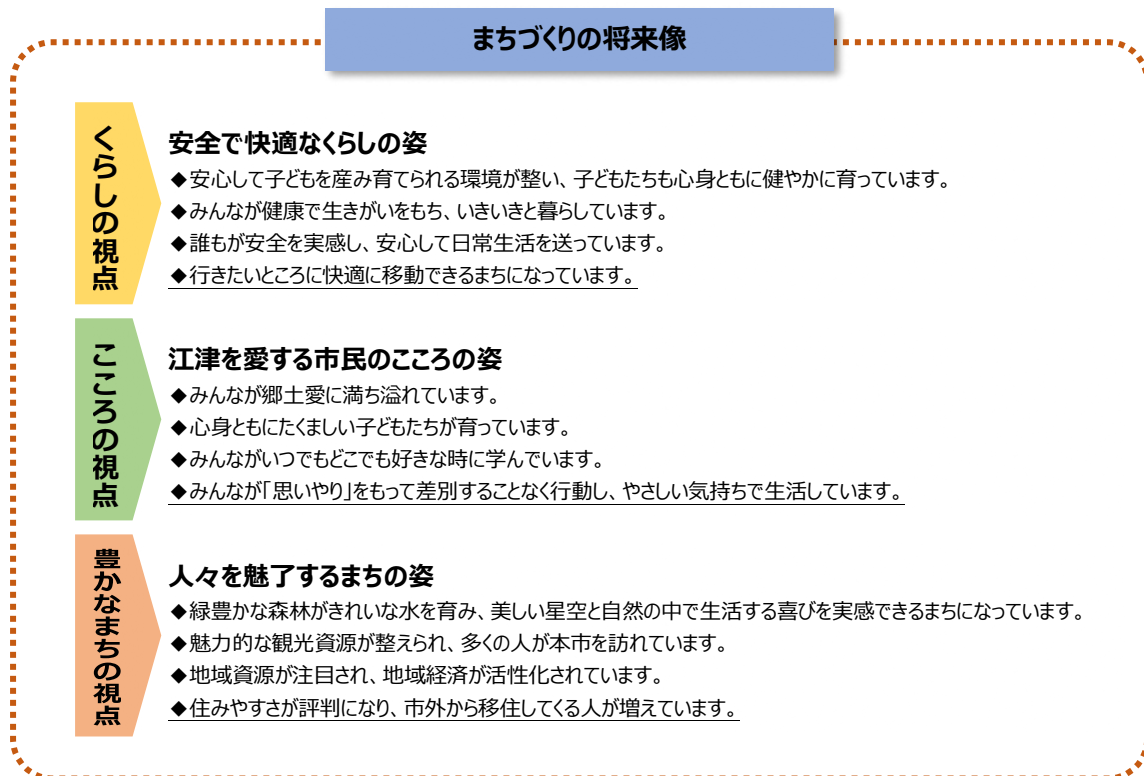
路線名	運行系統			事業許可区分	運行態様	実施主体 《運行委託先》	補助事業の活用
	起点	経過地	終点				
江津市内線	江津駅前	大橋東詰	嘉戸塩田口	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	済生会病院	江津駅前	嘉戸塩田口	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
周布江津線	周布	西波子・済生会病院	温泉津温泉口	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	周布	西波子・済生会病院	江津駅前	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
	周布	西波子・沖田クニツカ	江津駅前	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
	周布	はまだお魚市場 済生会病院	江津駅前	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
	周布	はまだお魚市場 沖田クニツカ・済生会病院	江津駅前	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
江津川本線	済生会病院	江津駅・川戸	石見川本	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
	江津高校前	済生会・江津駅・川戸	石見川本	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
波積線	済生会病院	波積	大家	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	済生会病院	波積	大家回転場	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	済生会病院	浅利駅口	波積	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
大田江津線	大田市立病院前	宅野口	道の駅サンピコ	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	大田市立病院前	仁万駅前	済生会病院	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	幹線補助
	大田市立病院前	大田西中	道の駅サンピコ	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	大田バスセンター	大田西中	道の駅サンピコ	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
	仁万駅前	大田西中	道の駅サンピコ	4条乗合	路線定期運行	石見交通(株)	なし
江津有福線	有福温泉	都野津駅前	江津駅前	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	フィーダー補助
生活路線代替バス	跡市	清見	井沢峠	79条乗合	路線定期運行	江津市 《(有)後山工務店》	なし
江津川平線	川平	江津本町	ゆめタウン江津前	79条乗合	路線定期運行	江津市 《(有)浅利タクシー》	フィーダー補助
松川波積線	川平	-	波積診療所前	79条 デマンド	区域運行	江津市 《(有)浅利タクシー》	フィーダー補助
川平線	川平口	-	後谷	79条 デマンド	区域運行	江津市 《(有)浅利タクシー》	フィーダー補助
有福・千田	福田	-	跡市バス停留所	79条 デマンド	区域運行	江津市 《(有)後山工務店》	なし
三田地線	川戸	三田地集会所前	三田地上	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
今田線	川戸	今田集会所前	応儀医院前	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
長戸路線	桜江総合センター	見水八幡宮前	長戸路集会所前	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
谷線	桜江総合センター	谷集会所前	上谷	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
下の原線	桜江総合センター	見水八幡宮前	下の原	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
江尾線	川戸	市山	日和川橋	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
鹿賀線	桜江総合センター	川越	鹿賀団地	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	フィーダー補助
市山線	川戸	小田下	応儀医院前	79条乗合	路線定期運行	江津市 《K-サポート(株)》	なし
長谷線(スクール)	川戸	江尾橋	風の館前	79条乗合	路線定期運行	江津市 《森下建設(株)》	なし
長谷地域相乗りタクシー	川戸	-	長谷地域	79条 デマンド	区域運行	長谷地域コミュニティ 交流センター	なし
浜田路線(有福線)	はまだお魚市場入口	卸団地前	有福温泉	79条乗合	路線定期運行	浜田市 《(株)Fromハート》	なし



## 4-2 江津市が目指す将来像

### (1) 第6次江津市総合振興計画の「まちづくりの将来像」

- ▶第6次江津市総合振興計画の「まちづくりの将来像」では「くらしの視点」として「行きたいところに快適に移動できるまちを」、「こころの視点」では「みんなが“思いやり”をもって差別することなく行動し、やさしい気持ちで生活している」を、「豊かなまちの視点」では「住みやすさが評判になり、市外から移住してくる人が増える」を将来像として掲げている。



- ▶これらを踏まえ、「江津市が目指すべき公共交通の将来像」を「市民の暮らしに寄り添う公共交通」と設定する。

《江津市が目指すべき公共交通の将来像》  
～市民の暮らしに寄り添う公共交通～



## (2) 江津市都市計画マスタープランの「将来都市構造」

- ▶ 江津市都市計画マスタープランには、「将来都市構造図（案）」として以下のように示されている。
- ▶ 中心市街地である「江津駅周辺地区」を都市拠点と位置付け、江津東地域の居住拠点となる「浅利駅周辺地区」、江津西地域の居住拠点となる「都野津駅周辺地区」、桜江地域の居住拠点となる「旧川戸駅周辺地区」との間を広域交通軸、都市交通軸で結び、地域コミュニティ拠点として「黒松」「波積」「都治」「松平」「敬川」「波子」「跡市」「有福温泉」「川越」「市山」「長谷」の 11 か所を挙げ、それらを地域交通軸で結ぶこととしている。
- ▶ 「江津市地域公共交通計画」においても、この考え方に準じて計画を策定することとする。

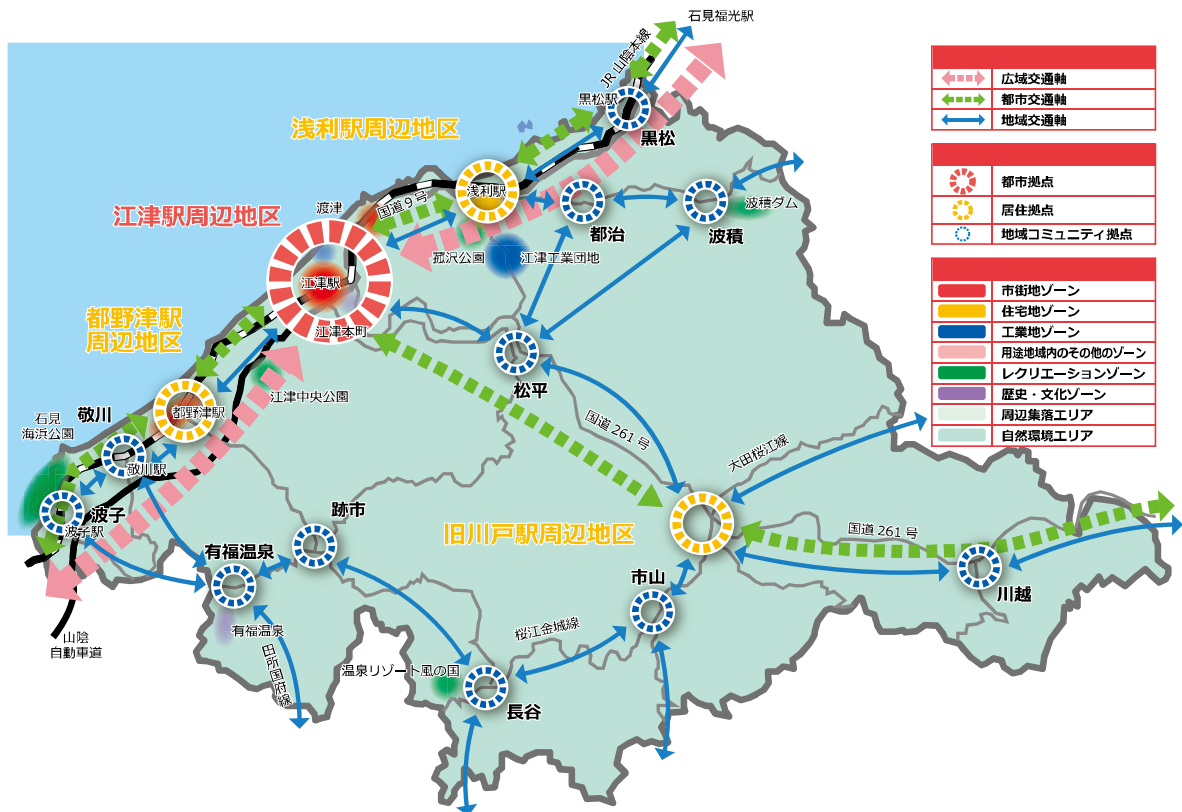


図 66 将来都市構造図案（資料：江津市都市計画マスタープラン）





## 4-3 基本方針・目標

- ▶「江津市が目指す将来像」に向けて、以下の 4 項目を基本方針として掲げ、財政負担の健全化に配慮しつつ施策を展開する。
- ▶ 4つの基本方針のもとに、それぞれに達成すべき目標を 2 つずつ設定し、さらにその目標を達成するための施策を以下のように位置付ける。

基本方針 1：まちづくりと連携した地域公共交通網の構築	
◆「江津市都市計画マスタープラン」が示す将来都市構造を実現するため、利用促進を行うとともに路線の改善や効率化を図り、広域移動や市内の拠点間移動手段を今後も安定的に維持・確保していくことを目指す。	
対応する課題	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 広域・拠点間移動手段の維持</li><li>▶ 地域内移動交通の改善と維持</li><li>▶ 高校生を中心とする公共交通利用の促進</li></ul>
目標 ① 施策	<b>広域移動軸・拠点間移動軸の継続的な確保</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 施策 1：高校生を中心とした公共交通利用促進策の展開</li><li>▶ 施策 2：江津川本線の運行改善・路線維持の検討</li></ul>
目標 ② 施策	<b>地域内移動手段の継続的な確保</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 施策 3：江津市生活バス効率化のための再編検討</li></ul>

基本方針 2：需要に応じた利便性の確保	
◆ 中心市街地内の移動利便性の満足度が低いいため、需要に応じて中心市街地での移動利便性の向上や、公共交通によるカバー率が低い地域を中心に交通空白地域の解消等を目指す。	
対応する課題	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 広域・拠点間移動手段の維持</li><li>▶ 地域内移動交通の改善と維持</li><li>▶ 利用助成制度の拡充検討</li><li>▶ 高校生を中心とする公共交通利用の促進</li><li>▶ 公共交通利用環境の整備</li></ul>
目標 ③ 施策	<b>中心市街地内移動の利便性向上</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 施策 4：中心市街地での需要に応じた対応策の検討</li></ul>
目標 ④ 施策	<b>交通空白地域の解消</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 施策 5：交通空白地域の移動動向調査と需要に応じた対応策の検討</li></ul>



### 基本方針 3：持続可能な運行体制の構築

◆公共交通の担い手となるドライバーの確保や住民との協働による新たな運行形態の検討等、持続可能な運行体制の構築を目指す。

対応する課題	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 広域・拠点間移動手段の維持</li><li>▶ 地域内移動交通の改善と維持</li><li>▶ 持続可能な運行を支える体制の強化</li><li>▶ 高校生を中心とする公共交通利用の促進</li></ul>
目標⑤ 施策	<b>安定的な公共交通の供給体制構築</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>施策 6：運行事業者への広域的な支援の検討</b></li></ul>
目標⑥ 施策	<b>新たな運行形態の検討</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>施策 7：江津市版 MaaS 導入の検討</b></li><li>▶ <b>施策 8：住民との協働で公共交通を考える場づくりの検討</b></li></ul>

### 基本方針 4：利用しやすい公共交通の環境づくり

◆免許返納者や来訪者・観光客等、はじめて江津市の公共交通を利用する人に対し、様々な媒体を活用してわかりやすい公共交通情報の提供を行うとともに、生活交通の利用を後押しする助成制度や新技術の導入等を目指す。

対応する課題	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 利用助成制度の拡充検討</li><li>▶ 高校生を中心とする公共交通利用の促進</li><li>▶ 公共交通利用環境の整備</li></ul>
目標⑦ 施策	<b>わかりやすい情報提供</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>施策 9：情報提供の充実</b></li><li>▶ <b>施策 10：公共交通利用環境の向上</b></li></ul>
目標⑧ 施策	<b>利用助成制度の充実</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>施策 11：タクシー助成制度の拡充検討</b></li></ul>

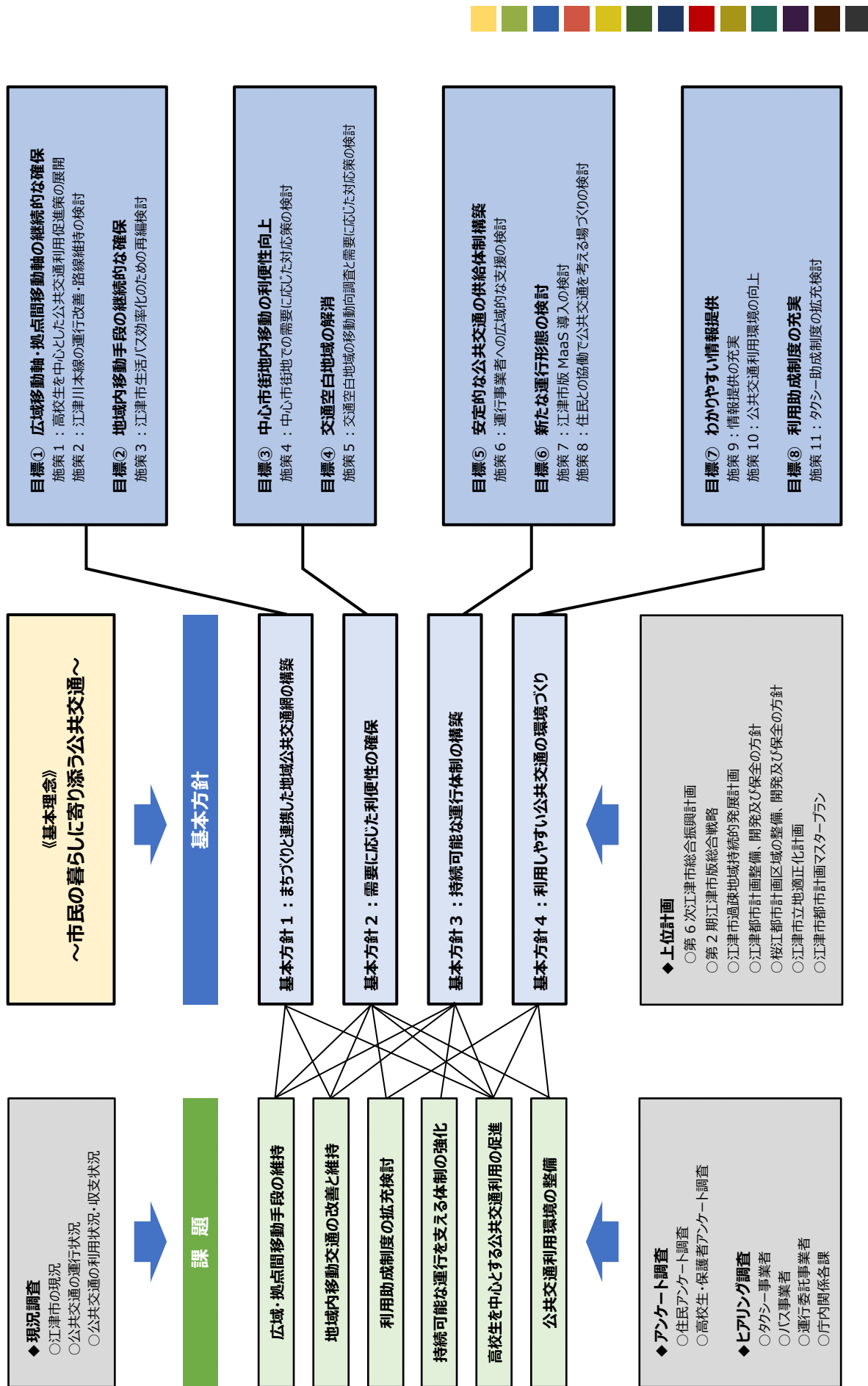


図 67 江津市公共交通の課題・基本方針・目標・施策の関係性

# 第5章 目的達成のための施策・事業

## 基本方針1：まちづくりと連携した地域公共交通網の構築

### 目標① 広域移動軸・拠点間移動軸の継続的な確保

#### 施策1 高校生を中心とした公共交通利用促進策の展開

▶ JR 山陰本線は広域移動の幹線であり、今後とも利用を促進しながら維持していく必要がある。特に高校生の通学に利用されていることから、高校生への利用促進策を図っていく。

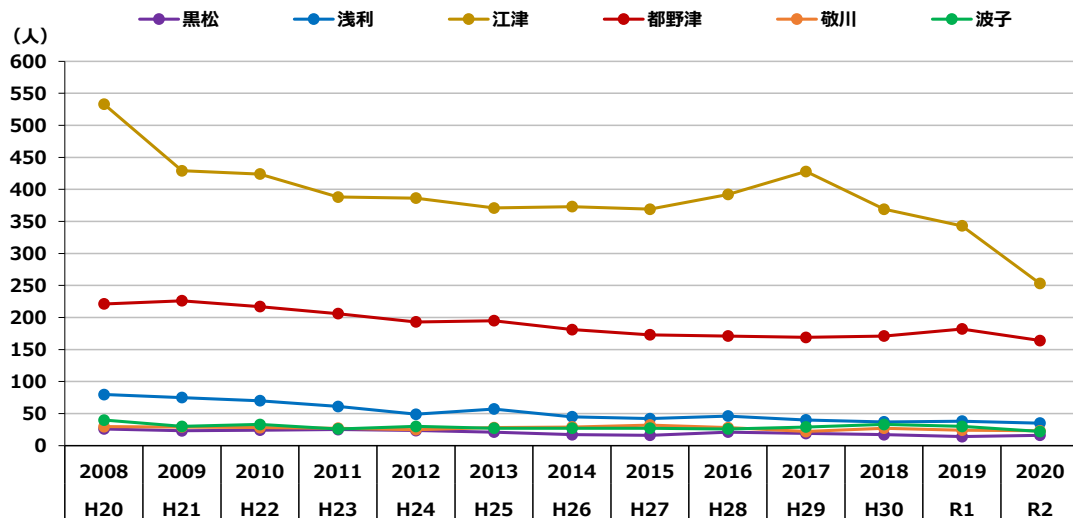


図 68 江津市内 JR 山陰本線駅における1日平均乗車人員の推移 (資料：島根県統計書) ※再掲

▶ 石見交通の国庫補助路線である「周布江津線」「大田江津線」「江津川本線」は隣接する市町と江津市を結ぶ重要な路線であると共に、市内の拠点間を結ぶ重要な路線であり、朝夕は高校生、昼間の時間帯は高齢者等への利用促進施策を展開することにより引き続き運行を維持していく。

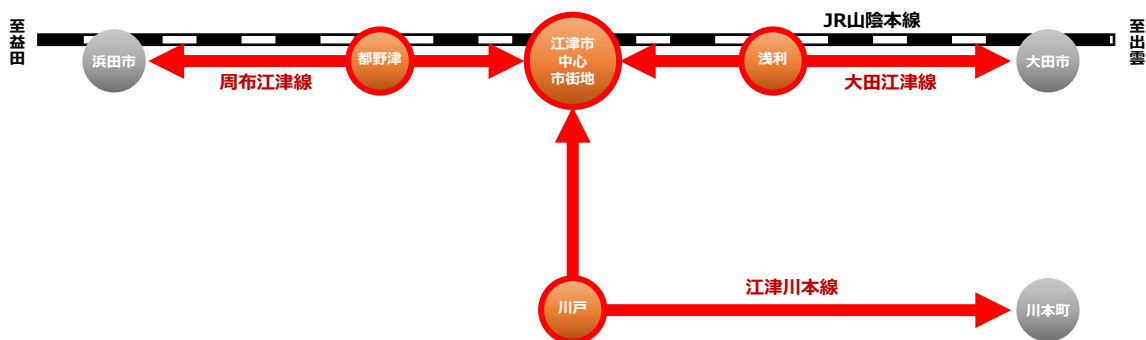


図 69 国庫補助路線 (地域間幹線系統)

事業主体	江津市・交通事業者・住民
実施時期	令和5年度以降随時実施



## 施策 2 江津川本線の運行改善・路線維持の検討

▶住民アンケート調査や高校生アンケート調査の結果で、江津川本線の乗車時間が長いことが指摘されている。これは、時間調整のための停車が「川平（2分）」「川戸（4分）」「川越（3分）」「鹿賀（3分）」の4か所であり、合計12分が時間調整のための待機時間となっていることから、これらを状況に応じて廃止し時間短縮を図る。

表 29 川平・川戸・川越・鹿賀バス停での待機時間

バス停名	着発	時刻	待機時間
済生会病院	発	6:00	
川平	着	6:19	0:02
	発	6:21	
川戸	着	6:34	0:04
	発	6:38	
川越	着	6:50	0:03
	発	6:53	
鹿賀	着	6:59	0:03
	発	7:02	
石見川本	着	7:18	
計			0:12

- ▶高校生アンケートで「石見川本 19:50 発」が遅いと指摘があったことから、部活動後の帰宅時間の実態を踏まえた上でダイヤの繰り上げを検討する。
- ▶「済生会 18:31 発」の便を江津高校前発とし、江津高校の下校便増設を検討する。

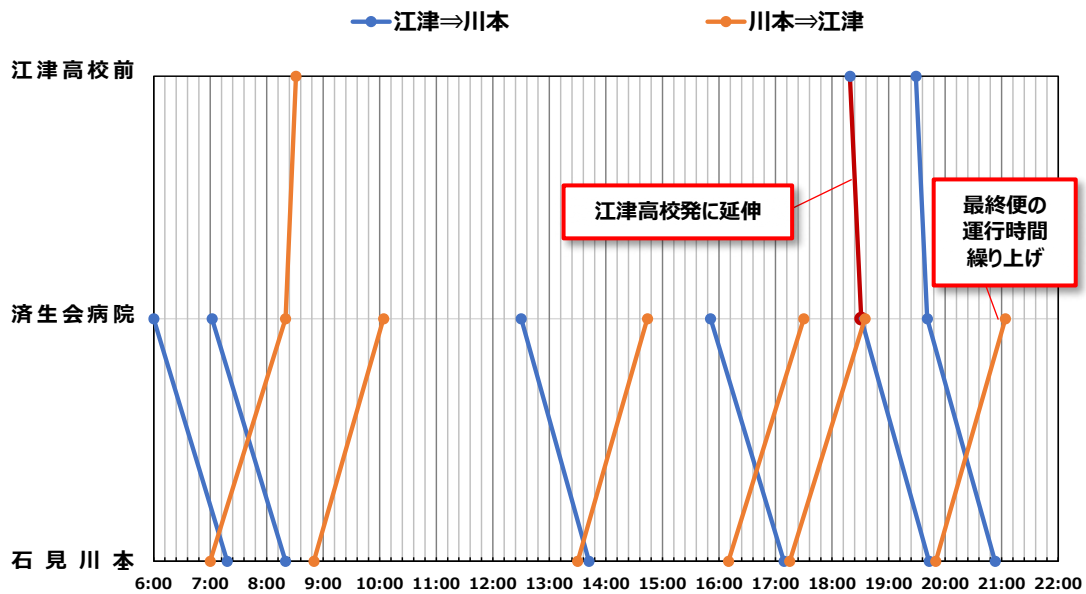


図 70 江津川本線の再編案

事業主体	江津市・交通事業者
実施時期	令和5年度検討・令和6年度以降実施



## 目標② 地域内移動手段の継続的な確保

### 施策3 江津市生活バス効率化のための再編検討

- ▶ 桜江地域では長戸路線のようにほとんど利用がない路線もみられ、非効率な運行となっている。
- ▶ 桜江地域においては、利用の少ない路線について同じ曜日・方向に運行する路線を束ねて区域運行エリア設定をし、予約による運行で利便性を高めるなど、通常のタクシー業務を圧迫しない範囲で利便性向上と効率化を図る運行内容を検討する。
- ▶ 鹿賀線の大貫橋への立ち寄りをやめ、桜江総合センター～應儀医院間を延伸して利便性の向上を図る。

表 30 桜江地域の江津市生活バス再編案

路線名	月	火	水	木	金
(仮) 南部線 (区域運行)	○			○	
今田線 (定時定路線)	○			○	
江尾線 (定時定路線)	○	○		○	○
市山線 (定時定路線)	○			○	
(仮) 北部線 (区域運行)		○			○
鹿賀線 (定時定路線)	○			○	

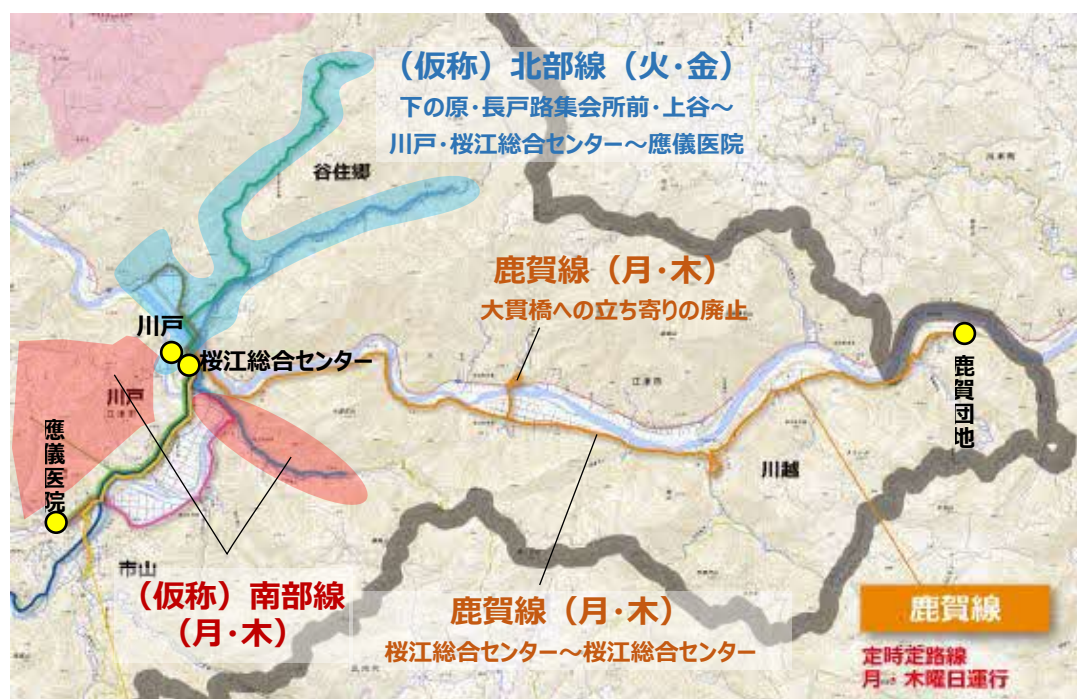


図 71 桜江地域の江津市生活バス再編案

事業主体	江津市・交通事業者・住民
実施時期	令和5年度検討・令和6年度以降実施



## 基本方針 2：需要に応じた利便性の確保

### 目標③ 中心市街地内移動の利便性向上

#### 施策 4 中心市街地での需要に応じた対応策の検討

- ▶『江津市地域公共交通網形成計画』では「中心市街地での移動利便性向上」を重要課題として挙げ、「中心市街地内移動についての満足度」を評価指標に設定したが、令和 3 年度の満足度が策定当時の平成 26 年の数値を下回ったことから、バス利用者の中心市街地での移動動向を調査し、必要に応じて利便性の向上を図る。
- ▶中心市街地付近の海岸線と並行して走る産業道路沿いの住宅地は、JR 山陰本線に分断されているため国道 9 号沿いのバス停まで行きにくいほか、国道 9 号の南側の住宅地は斜面に展開しているため、バス停まで上り下りをしなければならず、高齢者にとっては利用しにくい環境にある。これらの地域住民のバス利用の必要性について調査するなど、需要に応じた対応策を検討する。

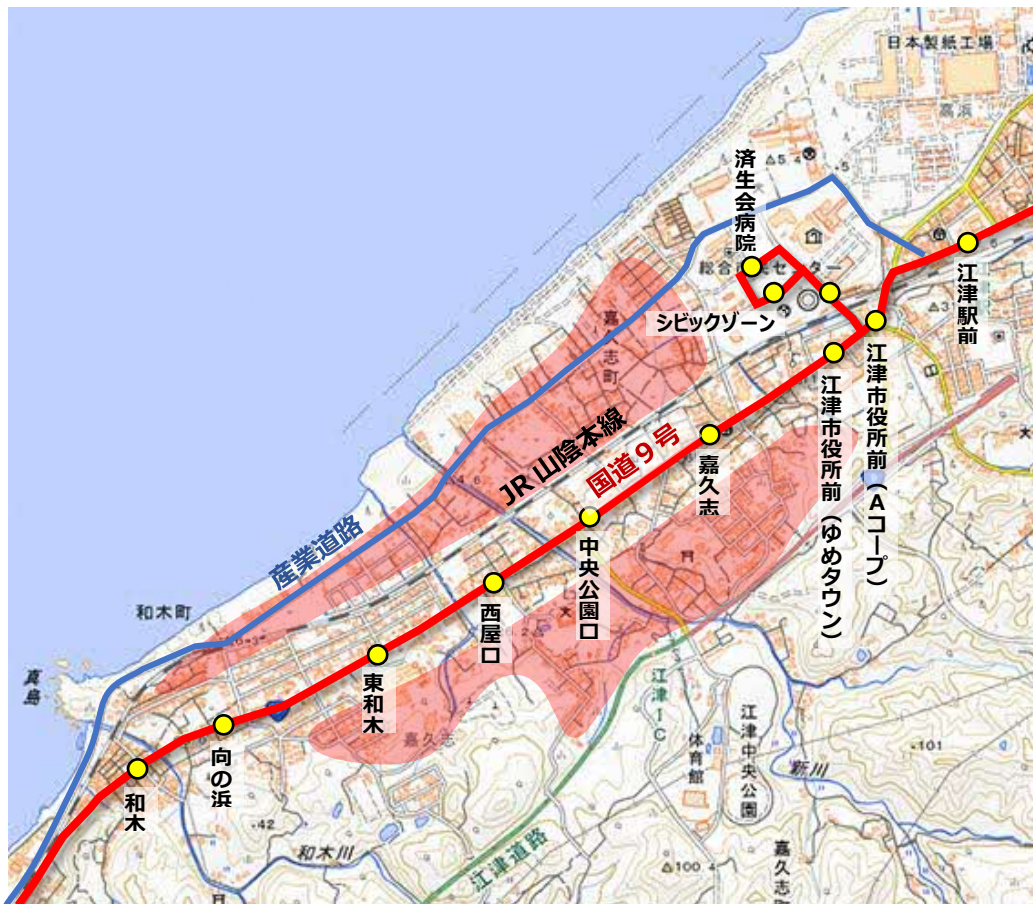


図 72 中心市街地周辺の交通空白地域

事業主体	江津市
実施時期	令和 5～6 年度検討・令和 7 年度以降実施



## 目標④ 交通空白地域の解消

### 施策5 交通空白地域の移動動向調査と需要に応じた対応策の検討

- ▶「江津東地域」と「松平地域」の公共交通カバー率が悪いことから、現状の「川平線」「松川波積線」の運行エリア拡大等により、交通空白地域の解消に取り組む。具体的には県道川平停車場線の沿線や、菰沢池西側地域を「松川波積線」でカバーすることなどが考えられる。

表 31 バス停・駅半径 400m圏域内人口とカバー率

地域	令和 2 年 国勢調査人口	令和 2 年 250m メッシュ 人口	バス停・駅 400m圏域 内人口	カバー率	バス停・駅 400m圏域 外人口
江津西	8,060	8,033	6,831	85.0%	1,202
江津中央	8,640	8,579	7,423	86.5%	1,156
江津東	2,502	2,598	1,818	70.0%	780
江津南	805	834	792	95.0%	42
桜江	2,322	2,326	2,129	91.5%	197
松平	630	601	475	79.0%	126
計	22,959	22,971	19,468	84.8%	3,503



図 73 松川波積線の運行エリア拡大イメージ

事業主体	江津市
実施時期	令和 5 年度検討・令和 6 年度以降実施





## 基本方針 3 : 持続可能な運行体制の構築

### 目標⑤ 安定的な公共交通の供給体制構築

#### 施策 6 運行事業者への広域的な支援の検討

- ▶ドライバー不足により事業継続が困難になることを避けるため、バス・タクシーの乗務員確保について自治体間が連携しての広域的な支援を検討していく。



事業主体	江津市・交通事業者
実施時期	令和 5 年度以降随時実施



## 目標⑥ 新たな運行形態の検討

### 施策7 江津市版 MaaS 導入の検討

▶江津市版 MaaS の在り方を検討し、必要に応じて実証事業等に取り組んでいく。

※MaaS (Mobility as a Service) …地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

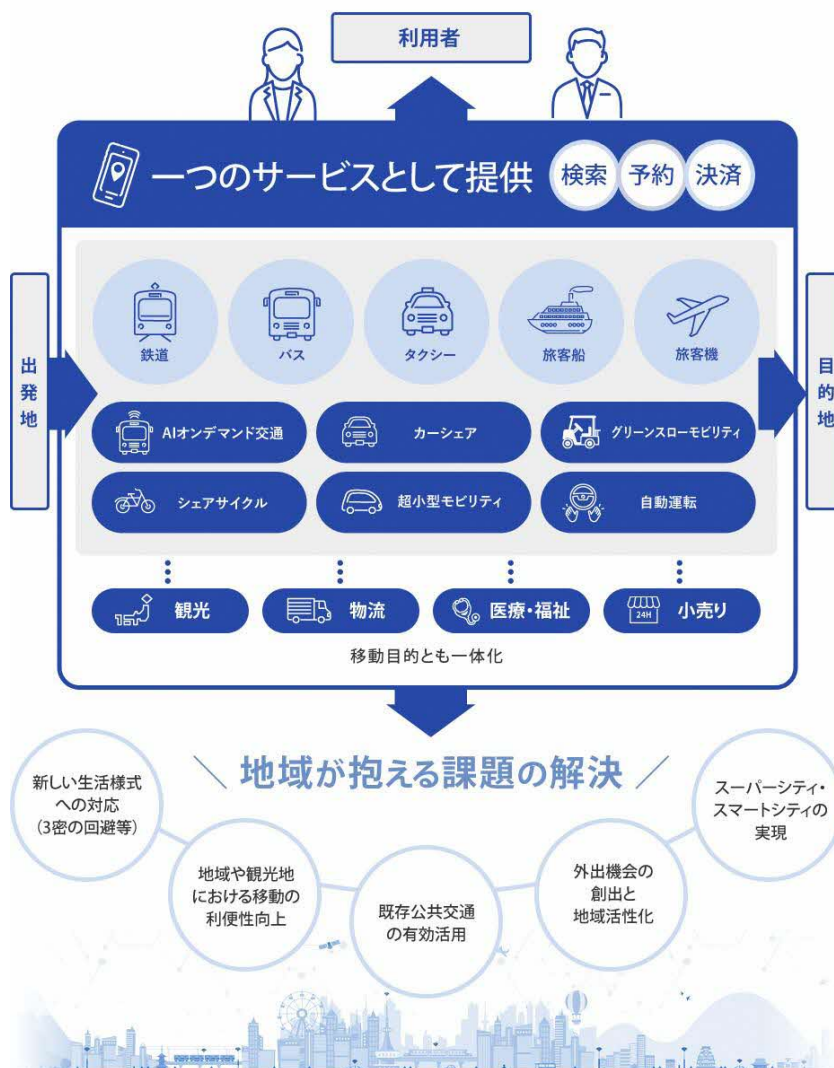


図 74 MaaS のイメージ (国土交通省ホームページより)

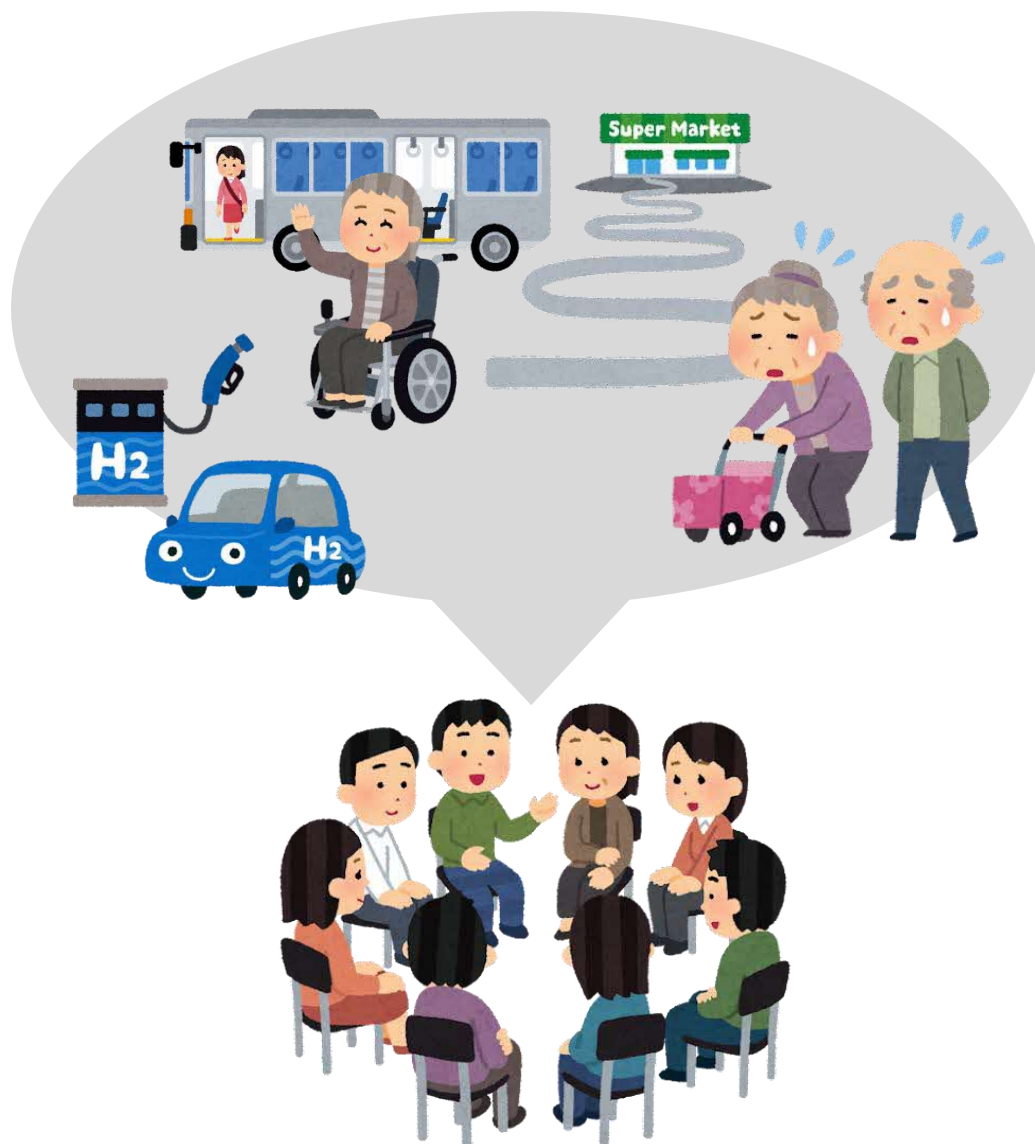
事業主体	江津市・交通事業者・住民
実施時期	令和5～6年度検討・令和7年度以降実施



## 施策 8

### 住民との協働で公共交通を考える場づくりの検討

- ▶ 住民が主体的に地域の移動手段について話し合い、市と協働で公共交通を考える場として勉強会や意見交換会を開催し、各地域にふさわしい移動手段の導入可能性を検討する。



事業主体	江津市・住民
実施時期	令和5年度以降随時実施

# 基本方針 4 : 利用しやすい公共交通の環境づくり

## 目標⑦ わかりやすい情報提供

### 施策 9 情報提供の充実

▶公共交通の利用促進のためには、分かりやすい情報提供を進める必要がある。インターネット環境を持たない世帯に対し、バスマップ等の紙媒体でのきめ細かな情報提供を継続的に行っていく。また、市ホームページや交通系アプリ等での交通情報の拡充を図る。



江津市ホームページ

江津市バスマップ

生活バス時刻表

事業主体	江津市・交通事業者
実施時期	令和5年度以降随時実施



## 施策 10 公共交通利用環境の向上

- ▶ 現金でバスを利用する際のネックとなるのが運賃の支払いで、おつりが発生しないように小銭を用意しなければならないが、IC カードを導入することによりそのような煩わしさから解放され、バス利用がしやすくなる。石見交通では令和 5 年 3 月より IC カードを導入しており上記のような効果が期待されることから、バスの乗り方教室の開催などにより IC カードの利用促進を図っていく。
- ▶ 乗降の多いバス停について、現状の待合環境を点検するとともに、ベンチや上屋の整備等を検討する。



石見交通㈱が令和 5 年 3 月から導入した IC カード “ICOCA”



乗車時の IC カードリーダー



降車時の IC カードリーダー

資料：石見交通㈱ プレスリリース



事業主体	江津市・交通事業者
実施時期	令和 5 年度以降随時実施



## 目標⑧ 利用助成制度の充実

### 施策 11 タクシー助成制度の拡充検討

- ▶一般のタクシー利用は特に高齢の女性が多く、平日の通院・買物目的で短距離を利用する傾向にある。需要が少なく、定時定路線や区域運行の新設等が困難な地域については、タクシー助成の拡充により移動を支援する。



事業主体	江津市
実施時期	令和5年度検討・令和6年度以降実施





## 事業の実施スケジュール

▶事業の実施にあたっては、以下のようなスケジュールで推進する。

表 32 事業実施スケジュール

目標	施策	事業実施スケジュール				
		R5年	R6年	R7年	R8年	R9年
<b>基本方針 1 : まちづくりと連携した地域公共交通網の構築</b>						
目標① 広域移動軸・ 拠点間移動軸の 継続的な確保	高校生を中心とした JR 山陰本線・ 石見交通広域路線の利用促進策 の展開	随時 実施	▶	▶	▶	▶
	江津川本線の運行改善・路線維持 の検討	検討	実施	▶	▶	▶
目標② 地域内移動手段 の継続的な確保	江津市生活バス再編の検討	検討	実施	▶	▶	▶
<b>基本方針 2 : 需要に応じた利便性の確保</b>						
目標③ 中心市街地内 移動の利便性向上	中心市街地での需要に応じた対応 策の検討	検討	▶	実施	▶	▶
目標④ 交通空白地域 の解消	交通空白地域の移動動向調査と 需要に応じた対応策の検討	検討	実施	▶	▶	▶
<b>基本方針 3 : 持続可能な運行体制の構築</b>						
目標⑤ 安定的な公共交通 の担い手確保	運行事業者への広域的な支援 の検討	随時 実施	▶	▶	▶	▶
目標⑥ 新たな運行形態 の検討	江津市版 MaaS 導入の検討	検討	▶	実施	▶	▶
	住民との協働で公共交通を考える場 づくりの検討	随時 実施	▶	▶	▶	▶
<b>基本方針 4 : 利用しやすい公共交通の環境づくり</b>						
目標⑦ わかりやすい情報 提供	バスマップ・ホームページでの情報提供 の充実	随時 実施	▶	▶	▶	▶
	公共交通利用環境の向上	随時 実施	▶	▶	▶	▶
目標⑧ 利用助成制度 の充実	タクシー助成制度の拡充検討	検討	実施	▶	▶	▶

# 第6章 計画の推進と達成状況の評価

## 6-1 指標の数値目標と算出方法

### 6-1-1 目標①：広域移動軸・拠点間移動軸の継続的な確保

▶この目標の達成度を測る数値目標として、4条バス路線の年間輸送人員、収支率、江津市の年間負担額の3つを設定する。

<b>評価指標</b>	4条バス路線の年間輸送人員、収支率、江津市の年間負担額																																																																																																																																	
<b>算出方法</b>	毎年度（10月1日～9月30日）交通事業者から出される資料																																																																																																																																	
<b>現状値</b>	▶年間輸送人員：141,168人 ▶収支率：54.4%（平均値） ▶江津市負担額：22,001千円																																																																																																																																	
	<p style="text-align: center;"><b>表 33 算出根拠（令和4年度）</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>起点</th> <th>経過地</th> <th>終点</th> <th>年間輸送人員（人）</th> <th>収支率</th> <th>江津市負担額（千円）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>江津市内</td> <td>江津駅前</td> <td>大橋東詰</td> <td>嘉戸塩田口</td> <td>398</td> <td>6.2%</td> <td>802</td> </tr> <tr> <td>江津市内</td> <td>済生会病院</td> <td>江津駅前</td> <td>嘉戸塩田口</td> <td>398</td> <td>8.6%</td> <td>1,128</td> </tr> <tr> <td>周布江津</td> <td>周布</td> <td>浜田商港・西波子・済生会・サンビ</td> <td>温泉津温泉口</td> <td>4,064</td> <td>27.3%</td> <td>1,518</td> </tr> <tr> <td>周布江津</td> <td>周布</td> <td>浜田商港・西波子・済生会病院</td> <td>江津駅前</td> <td>28,756</td> <td>73.6%</td> <td rowspan="4">972</td> </tr> <tr> <td>周布江津</td> <td>周布</td> <td>浜田商港・沖田クリニック・済生会病院</td> <td>江津駅前</td> <td>2,959</td> <td>66.8%</td> </tr> <tr> <td>周布江津</td> <td>周布</td> <td>浜田商港・はまだお魚市場・済生会病院</td> <td>江津駅前</td> <td>36,439</td> <td>79.1%</td> </tr> <tr> <td>周布江津</td> <td>周布</td> <td>浜田商港・はまだお魚市場・沖田クリニック・済生会病院</td> <td>江津駅前</td> <td>22,122</td> <td>75.7%</td> </tr> <tr> <td>江津川本</td> <td>済生会病院前</td> <td>江津駅・川戸</td> <td>石見川本</td> <td>18,564</td> <td>26.3%</td> <td rowspan="2">9,225</td> </tr> <tr> <td>江津川本</td> <td>江津高校前</td> <td>済生会病院・江津駅・川戸</td> <td>石見川本</td> <td>7,573</td> <td>38.5%</td> </tr> <tr> <td>波積</td> <td>済生会病院</td> <td>波積・太田</td> <td>大家</td> <td>430</td> <td>11.4%</td> <td>967</td> </tr> <tr> <td>波積</td> <td>済生会病院</td> <td>波積・太田</td> <td>大家回転場</td> <td>2,990</td> <td>20.5%</td> <td>2,956</td> </tr> <tr> <td>波積</td> <td>済生会病院</td> <td>浅利駅口</td> <td>波積</td> <td>1,166</td> <td>9.0%</td> <td>4,118</td> </tr> <tr> <td>大田江津</td> <td>大田市立病院前</td> <td>バスセンター・宅野口・大田西中</td> <td>道の駅サンビ</td> <td>328</td> <td>51.1%</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>大田江津</td> <td>大田市立病院前</td> <td>宅野口・大田西中・温泉津駅前</td> <td>済生会病院前</td> <td>13,409</td> <td>73.3%</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>大田江津</td> <td>大田市立病院前</td> <td>バスセンター・宅野港前・大田西中</td> <td>道の駅サンビ</td> <td>1,164</td> <td>54.9%</td> <td>119</td> </tr> <tr> <td>大田江津</td> <td>大田バスセンター</td> <td>宅野港前・大田西中・仁万駅前</td> <td>道の駅サンビ</td> <td>45</td> <td>11.5%</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>大田江津</td> <td>仁万駅前</td> <td>大田西中・温泉津駅前</td> <td>道の駅サンビ</td> <td>363</td> <td>58.9%</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;"><b>4条路線バス合計・平均（R3年10月～R4年9月の値）</b></td> <td><b>141,168</b></td> <td><b>54.4%</b></td> <td><b>22,001</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>※年間輸送人員は隣接市町と按分した江津市の数値                  ※クリーム色のセルは国庫補助路線</p>		路線	起点	経過地	終点	年間輸送人員（人）	収支率	江津市負担額（千円）	江津市内	江津駅前	大橋東詰	嘉戸塩田口	398	6.2%	802	江津市内	済生会病院	江津駅前	嘉戸塩田口	398	8.6%	1,128	周布江津	周布	浜田商港・西波子・済生会・サンビ	温泉津温泉口	4,064	27.3%	1,518	周布江津	周布	浜田商港・西波子・済生会病院	江津駅前	28,756	73.6%	972	周布江津	周布	浜田商港・沖田クリニック・済生会病院	江津駅前	2,959	66.8%	周布江津	周布	浜田商港・はまだお魚市場・済生会病院	江津駅前	36,439	79.1%	周布江津	周布	浜田商港・はまだお魚市場・沖田クリニック・済生会病院	江津駅前	22,122	75.7%	江津川本	済生会病院前	江津駅・川戸	石見川本	18,564	26.3%	9,225	江津川本	江津高校前	済生会病院・江津駅・川戸	石見川本	7,573	38.5%	波積	済生会病院	波積・太田	大家	430	11.4%	967	波積	済生会病院	波積・太田	大家回転場	2,990	20.5%	2,956	波積	済生会病院	浅利駅口	波積	1,166	9.0%	4,118	大田江津	大田市立病院前	バスセンター・宅野口・大田西中	道の駅サンビ	328	51.1%	55	大田江津	大田市立病院前	宅野口・大田西中・温泉津駅前	済生会病院前	13,409	73.3%	-	大田江津	大田市立病院前	バスセンター・宅野港前・大田西中	道の駅サンビ	1,164	54.9%	119	大田江津	大田バスセンター	宅野港前・大田西中・仁万駅前	道の駅サンビ	45	11.5%	95	大田江津	仁万駅前	大田西中・温泉津駅前	道の駅サンビ	363	58.9%	46	<b>4条路線バス合計・平均（R3年10月～R4年9月の値）</b>				<b>141,168</b>	<b>54.4%</b>
路線	起点	経過地	終点	年間輸送人員（人）	収支率	江津市負担額（千円）																																																																																																																												
江津市内	江津駅前	大橋東詰	嘉戸塩田口	398	6.2%	802																																																																																																																												
江津市内	済生会病院	江津駅前	嘉戸塩田口	398	8.6%	1,128																																																																																																																												
周布江津	周布	浜田商港・西波子・済生会・サンビ	温泉津温泉口	4,064	27.3%	1,518																																																																																																																												
周布江津	周布	浜田商港・西波子・済生会病院	江津駅前	28,756	73.6%	972																																																																																																																												
周布江津	周布	浜田商港・沖田クリニック・済生会病院	江津駅前	2,959	66.8%																																																																																																																													
周布江津	周布	浜田商港・はまだお魚市場・済生会病院	江津駅前	36,439	79.1%																																																																																																																													
周布江津	周布	浜田商港・はまだお魚市場・沖田クリニック・済生会病院	江津駅前	22,122	75.7%																																																																																																																													
江津川本	済生会病院前	江津駅・川戸	石見川本	18,564	26.3%	9,225																																																																																																																												
江津川本	江津高校前	済生会病院・江津駅・川戸	石見川本	7,573	38.5%																																																																																																																													
波積	済生会病院	波積・太田	大家	430	11.4%	967																																																																																																																												
波積	済生会病院	波積・太田	大家回転場	2,990	20.5%	2,956																																																																																																																												
波積	済生会病院	浅利駅口	波積	1,166	9.0%	4,118																																																																																																																												
大田江津	大田市立病院前	バスセンター・宅野口・大田西中	道の駅サンビ	328	51.1%	55																																																																																																																												
大田江津	大田市立病院前	宅野口・大田西中・温泉津駅前	済生会病院前	13,409	73.3%	-																																																																																																																												
大田江津	大田市立病院前	バスセンター・宅野港前・大田西中	道の駅サンビ	1,164	54.9%	119																																																																																																																												
大田江津	大田バスセンター	宅野港前・大田西中・仁万駅前	道の駅サンビ	45	11.5%	95																																																																																																																												
大田江津	仁万駅前	大田西中・温泉津駅前	道の駅サンビ	363	58.9%	46																																																																																																																												
<b>4条路線バス合計・平均（R3年10月～R4年9月の値）</b>				<b>141,168</b>	<b>54.4%</b>	<b>22,001</b>																																																																																																																												
<b>目標値</b>	▶年間輸送人員：175,000人（コロナ禍前の水準） ▶収支率：54.4%（平均値） ▶江津市負担額：22,001千円																																																																																																																																	
		参考（令和元年度数値） <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>数値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間輸送人員</td> <td>175,165</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>51.70%</td> </tr> <tr> <td>江津市負担額</td> <td>23,991千円</td> </tr> </tbody> </table> ※有福線を除く数値	項目	数値	年間輸送人員	175,165	収支率	51.70%	江津市負担額	23,991千円																																																																																																																								
項目	数値																																																																																																																																	
年間輸送人員	175,165																																																																																																																																	
収支率	51.70%																																																																																																																																	
江津市負担額	23,991千円																																																																																																																																	





## 6-1-2 目標②：地域内移動手段の継続的な確保

▶この目標を達成するための施策として、より効率的で利便性が向上するような江津市生活バスの再編を検討する。その達成度を評価するためバス路線の収支率を評価指標とする。

<b>評価指標</b>	江津市生活バスの年間輸送人員、収支率、江津市の年間負担額																																																																																																																							
<b>算出方法</b>	年間利用者数：毎年度（4月1日～3月31日）市で取りまとめる資料 収支率・江津市負担額：毎年度（10月1日～9月30日）市で取りまとめる資料																																																																																																																							
<b>現状値</b>	<p>▶年間輸送人員：6,845人 ▶収支率：5.1%（平均値） ▶江津市負担額：26,166千円</p> <p style="text-align: center;"><b>表 34 算出根拠（令和3年度）</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>起点</th> <th>経過地</th> <th>終点</th> <th>年間利用者数 (人)</th> <th>収支率</th> <th>江津市負担額 (千円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>江津有福線</td> <td>有福温泉</td> <td>都野津駅前</td> <td>江津駅前</td> <td>3,510</td> <td>4.4%</td> <td>13,692</td> </tr> <tr> <td>生活路線代替バス</td> <td>井沢峠</td> <td>清見</td> <td>跡市</td> <td>400</td> <td>5.3%</td> <td>1,457</td> </tr> <tr> <td>江津川平線</td> <td>川平</td> <td>千金</td> <td>ゆめタウン江津前</td> <td>1,188</td> <td>6.8%</td> <td>3,958</td> </tr> <tr> <td>松川・波積線</td> <td>川平</td> <td>-</td> <td>波積診療所前</td> <td>230</td> <td>17.4%</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td>川平線</td> <td>川平口</td> <td>-</td> <td>後谷</td> <td>231</td> <td>2.5%</td> <td>783</td> </tr> <tr> <td>有福・千田線</td> <td>跡市バス停留所</td> <td>-</td> <td>福田</td> <td>34</td> <td>0.0%</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>三田地線</td> <td>川戸</td> <td>清光苑入口</td> <td>三田地上</td> <td>21</td> <td>2.1%</td> <td>206</td> </tr> <tr> <td>今田線</td> <td>川戸</td> <td>今田集会所前</td> <td>応儀医院</td> <td>135</td> <td>6.1%</td> <td>369</td> </tr> <tr> <td>長戸路線</td> <td>桜江総合センター</td> <td>見水山八幡宮前</td> <td>長戸路集会所前</td> <td>4</td> <td>0.2%</td> <td>577</td> </tr> <tr> <td>谷線</td> <td>桜江総合センター</td> <td>下谷</td> <td>上谷</td> <td>68</td> <td>3.7%</td> <td>346</td> </tr> <tr> <td>下の原線</td> <td>下の原</td> <td>見水山八幡宮前</td> <td>桜江総合センター</td> <td>24</td> <td>2.1%</td> <td>201</td> </tr> <tr> <td>江尾線</td> <td>日和川橋</td> <td>市山</td> <td>川戸</td> <td>414</td> <td>14.8%</td> <td>526</td> </tr> <tr> <td>鹿賀線</td> <td>桜江総合センター</td> <td>田津</td> <td>應儀医院前</td> <td>95</td> <td>2.3%</td> <td>2,007</td> </tr> <tr> <td>市山線</td> <td>川戸</td> <td>小田</td> <td>應儀医院前</td> <td>284</td> <td>6.0%</td> <td>1,118</td> </tr> <tr> <td>長谷線</td> <td>風の館前</td> <td>市山</td> <td>川戸</td> <td>207</td> <td>10.2%</td> <td>741</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;"><b>79条生活バス合計・平均</b></td> <td><b>6,845</b></td> <td><b>5.1%</b></td> <td><b>26,166</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>※年間利用者数は令和3年4月～令和4年度3月の数値（江津有福線以外）  ※江津有福線の年間利用者数、収支率、江津市負担額は試算の数値  ※収支率・江津市負担額は令和2年10月～令和3年9月の数値（江津有福線を除く）  ※クリーム色のセルは国庫補助路線</p>	路線	起点	経過地	終点	年間利用者数 (人)	収支率	江津市負担額 (千円)	江津有福線	有福温泉	都野津駅前	江津駅前	3,510	4.4%	13,692	生活路線代替バス	井沢峠	清見	跡市	400	5.3%	1,457	江津川平線	川平	千金	ゆめタウン江津前	1,188	6.8%	3,958	松川・波積線	川平	-	波積診療所前	230	17.4%	185	川平線	川平口	-	後谷	231	2.5%	783	有福・千田線	跡市バス停留所	-	福田	34	0.0%	0	三田地線	川戸	清光苑入口	三田地上	21	2.1%	206	今田線	川戸	今田集会所前	応儀医院	135	6.1%	369	長戸路線	桜江総合センター	見水山八幡宮前	長戸路集会所前	4	0.2%	577	谷線	桜江総合センター	下谷	上谷	68	3.7%	346	下の原線	下の原	見水山八幡宮前	桜江総合センター	24	2.1%	201	江尾線	日和川橋	市山	川戸	414	14.8%	526	鹿賀線	桜江総合センター	田津	應儀医院前	95	2.3%	2,007	市山線	川戸	小田	應儀医院前	284	6.0%	1,118	長谷線	風の館前	市山	川戸	207	10.2%	741	<b>79条生活バス合計・平均</b>				<b>6,845</b>	<b>5.1%</b>	<b>26,166</b>
路線	起点	経過地	終点	年間利用者数 (人)	収支率	江津市負担額 (千円)																																																																																																																		
江津有福線	有福温泉	都野津駅前	江津駅前	3,510	4.4%	13,692																																																																																																																		
生活路線代替バス	井沢峠	清見	跡市	400	5.3%	1,457																																																																																																																		
江津川平線	川平	千金	ゆめタウン江津前	1,188	6.8%	3,958																																																																																																																		
松川・波積線	川平	-	波積診療所前	230	17.4%	185																																																																																																																		
川平線	川平口	-	後谷	231	2.5%	783																																																																																																																		
有福・千田線	跡市バス停留所	-	福田	34	0.0%	0																																																																																																																		
三田地線	川戸	清光苑入口	三田地上	21	2.1%	206																																																																																																																		
今田線	川戸	今田集会所前	応儀医院	135	6.1%	369																																																																																																																		
長戸路線	桜江総合センター	見水山八幡宮前	長戸路集会所前	4	0.2%	577																																																																																																																		
谷線	桜江総合センター	下谷	上谷	68	3.7%	346																																																																																																																		
下の原線	下の原	見水山八幡宮前	桜江総合センター	24	2.1%	201																																																																																																																		
江尾線	日和川橋	市山	川戸	414	14.8%	526																																																																																																																		
鹿賀線	桜江総合センター	田津	應儀医院前	95	2.3%	2,007																																																																																																																		
市山線	川戸	小田	應儀医院前	284	6.0%	1,118																																																																																																																		
長谷線	風の館前	市山	川戸	207	10.2%	741																																																																																																																		
<b>79条生活バス合計・平均</b>				<b>6,845</b>	<b>5.1%</b>	<b>26,166</b>																																																																																																																		
<b>目標値</b>	<p>▶年間輸送人員：6,845人（令和3年度現状維持） ▶収支率：5.1%（令和3年度現状維持） ▶江津市負担額：26,166千円（令和3年度現状維持）</p>																																																																																																																							



### 6-1-3 目標③：中心市街地内移動の利便性向上

▶『江津市地域公共交通網形成計画』で掲げた「中心市街地での移動利便性向上」の評価指標として「中心市街地内移動についての満足度」を挙げたが、令和3年度の住民アンケート調査結果では基準となる平成26年度の数値を下回った。今回の目標である「中心市街地内移動の利便性向上」を量る指標として、引き続き住民アンケート調査による「中心市街地内移動の満足度」を設定する。

<b>評価指標</b>	中心市街地内移動の満足度																													
<b>算出方法</b>	住民アンケートの結果																													
<b>現状値</b>	<p>▶現状値：37.8%</p> <p style="text-align: center;"><b>表 35 中心市街地内移動の満足度（R3年度住民アンケートより）</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">回答項目</th> <th colspan="2">2014（H26）年度</th> <th colspan="2">2021（R3）年度</th> </tr> <tr> <th>回答割合</th> <th>回答数</th> <th>回答割合</th> <th>回答数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>便利がよい</td> <td>41.5%</td> <td>98</td> <td style="background-color: yellow;"><b>37.8%</b></td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>どちらともいえない</td> <td>36.4%</td> <td>86</td> <td>32.9%</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>不便である</td> <td>22.0%</td> <td>52</td> <td>29.3%</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>100.0%</td> <td>236</td> <td>100.0%</td> <td>164</td> </tr> </tbody> </table>	回答項目	2014（H26）年度		2021（R3）年度		回答割合	回答数	回答割合	回答数	便利がよい	41.5%	98	<b>37.8%</b>	62	どちらともいえない	36.4%	86	32.9%	54	不便である	22.0%	52	29.3%	48	計	100.0%	236	100.0%	164
回答項目	2014（H26）年度		2021（R3）年度																											
	回答割合	回答数	回答割合	回答数																										
便利がよい	41.5%	98	<b>37.8%</b>	62																										
どちらともいえない	36.4%	86	32.9%	54																										
不便である	22.0%	52	29.3%	48																										
計	100.0%	236	100.0%	164																										
<b>目標値</b>	令和3年度調査結果（「便利が良い」37.8%）を上回る																													



## 6-1-4 目標④：交通空白地域の解消

▶この目標を達成するため、現状の区域運行エリアの拡大を検討することとしており、江津市の総人口に対する公共交通利用可能範囲の人口割合を評価指標とする。なお、公共交通利用可能範囲は江津市内のバス停半径 400m圏域内及び区域運行エリア内とする。

<b>評価指標</b>	江津市における公共交通の利用が可能な人口の割合（公共交通カバー率）																																																
<b>算出方法</b>	<p>総務省の 250m メッシュ人口を基に、石見交通バス及び江津市生活バスのバス停半径 400m 圏域人口と区域運行エリア内の人口を算出し、総人口で除す。</p> <p>(バス停半径 400m圏域内の人口 + 区域運行エリア内人) ÷ 総人口</p>																																																
<b>現状値</b>	<p>▶現状値：84.8%</p> <p style="text-align: center;"><b>表 36 バス停・駅半径 400m圏域内人口とカバー率</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9e1f2;">地域</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">令和 2 年 国勢調査 人口</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">令和 2 年 250m メッシュ 人口</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">バス停・駅 400m圏域 内人口</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">カバー率</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">バス停・駅 400m圏域 外人口</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>江 津 西</td> <td>8,060</td> <td>8,033</td> <td>6,831</td> <td>85.0%</td> <td>1,202</td> </tr> <tr> <td>江津中央</td> <td>8,640</td> <td>8,579</td> <td>7,423</td> <td>86.5%</td> <td>1,156</td> </tr> <tr> <td>江 津 東</td> <td>2,502</td> <td>2,598</td> <td>1,818</td> <td>70.0%</td> <td>780</td> </tr> <tr> <td>江 津 南</td> <td>805</td> <td>834</td> <td>792</td> <td>95.0%</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>桜 江</td> <td>2,322</td> <td>2,326</td> <td>2,129</td> <td>91.5%</td> <td>197</td> </tr> <tr> <td>松 平</td> <td>630</td> <td>601</td> <td>475</td> <td>79.0%</td> <td>126</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>22,959</td> <td>22,971</td> <td>19,468</td> <td style="background-color: yellow;"><b>84.8%</b></td> <td>3,503</td> </tr> </tbody> </table>	地域	令和 2 年 国勢調査 人口	令和 2 年 250m メッシュ 人口	バス停・駅 400m圏域 内人口	カバー率	バス停・駅 400m圏域 外人口	江 津 西	8,060	8,033	6,831	85.0%	1,202	江津中央	8,640	8,579	7,423	86.5%	1,156	江 津 東	2,502	2,598	1,818	70.0%	780	江 津 南	805	834	792	95.0%	42	桜 江	2,322	2,326	2,129	91.5%	197	松 平	630	601	475	79.0%	126	計	22,959	22,971	19,468	<b>84.8%</b>	3,503
地域	令和 2 年 国勢調査 人口	令和 2 年 250m メッシュ 人口	バス停・駅 400m圏域 内人口	カバー率	バス停・駅 400m圏域 外人口																																												
江 津 西	8,060	8,033	6,831	85.0%	1,202																																												
江津中央	8,640	8,579	7,423	86.5%	1,156																																												
江 津 東	2,502	2,598	1,818	70.0%	780																																												
江 津 南	805	834	792	95.0%	42																																												
桜 江	2,322	2,326	2,129	91.5%	197																																												
松 平	630	601	475	79.0%	126																																												
計	22,959	22,971	19,468	<b>84.8%</b>	3,503																																												
<b>目標値</b>	令和 2 年の比率（84.8%）を上回る																																																



### 6-1-5 目標⑤：安定的な公共交通の供給体制構築

▶この目標を達成するための施策としてバス・タクシーの乗務員確保について運行事業者への広域的な支援を検討するとしており、その達成度を評価するため江津市生活バスのドライバー数と市内のタクシードライバー数を評価指標とする。

<b>評価指標</b>	江津市生活バスのドライバー数と市内タクシードライバー数																				
<b>算出方法</b>	交通事業者への聞き取りによる、江津市生活バスのドライバーと市内タクシードライバー数の合計																				
<b>現状値</b>	<p>▶現状値：22人</p> <p style="text-align: center;"><b>表 37 市内タクシー及び江津市生活バスドライバー数（令和4年度）</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>事業者名</th> <th>ドライバー数（人）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">タクシー事業者</td> <td>日本交通(株)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>(有)浅利タクシー</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>K-サポート(株)（川戸タクシー）</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>桜江タクシー</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">生活バス委託事業者</td> <td>後山工務店</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>森下建設(株)</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td style="background-color: yellow;">22</td> </tr> </tbody> </table>	種別	事業者名	ドライバー数（人）	タクシー事業者	日本交通(株)	10	(有)浅利タクシー	3	K-サポート(株)（川戸タクシー）	3	桜江タクシー	1	生活バス委託事業者	後山工務店	3	森下建設(株)	2	合計		22
種別	事業者名	ドライバー数（人）																			
タクシー事業者	日本交通(株)	10																			
	(有)浅利タクシー	3																			
	K-サポート(株)（川戸タクシー）	3																			
	桜江タクシー	1																			
生活バス委託事業者	後山工務店	3																			
	森下建設(株)	2																			
合計		22																			
<b>目標値</b>	現状を維持																				

### 6-1-6 目標⑥：新たな運行形態の検討

▶この目標を達成するための施策として、住民との協働で公共交通を考える場づくりを検討するとしており、地域公共交通に関する住民と行政との意見交換会をどの程度実施したかをみるために、実施した地区数を評価指標とする。

<b>評価指標</b>	地域公共交通に関する住民と行政との意見交換を実施した地区の数
<b>算出方法</b>	地域公共交通に関する住民と行政との意見交換の実施地区の把握
<b>現状値</b>	<p>▶現状値：8地区（平成29年度～令和2年度の4年間）</p> <p>○松平地区    ○郷田地区    ○跡市地区    ○長谷地区    ○市山地区</p> <p>○川戸地区    ○谷住郷地区    ○川越地区</p>
<b>目標値</b>	R5年度～R9年度の5年間で10地区



### 6-1-7 目標⑦：わかりやすい情報提供

- ▶利用促進の一環として設定したこの目標については、ホームページ等の通信媒体や広報紙・時刻表の配布といった紙媒体での情報提供を含め、年 3 種類以上の媒体によって公共交通に関する情報を発信することを評価指標とする。

<b>評価指標</b>	公共交通に関する情報の発信媒体数
<b>算出方法</b>	ホームページ・広報紙・時刻表の作成等による、公共交通に関する年間情報発信回数を把握
<b>現状値</b>	▶現状値：2 件（①ホームページ上でのバス情報の提供 ②バスマップの発行）
<b>目標値</b>	ホームページ・広報紙・時刻表等、年 3 種類以上の媒体により公共交通に関する情報を発信

### 6-1-8 目標⑧：利用助成制度の充実

- ▶利用しやすい公共交通の環境づくりの一環としてタクシー助成制度の拡充を検討するとしており、その評価指標を新たな助成制度の利用件数とする。

<b>評価指標</b>	助成制度の利用件数
<b>算出方法</b>	江津市が実施する助成制度の利用件数を把握
<b>現状値</b>	▶現状値 ○通学定期券購入費補助：9 人 ○寝たきり老人及び重度身体障がい者等タクシー利用料金助成：668 人 ○合計：677 人
<b>目標値</b>	令和 3 年度の数値を上回る



## 6-2 計画の推進体制

- ▶本計画は、事業主体が中心となって各事業を展開し、各年度ごとに「江津市地域公共交通会議」で進捗状況の確認を行うこととする。
- ▶事業の進捗状況にあわせ、江津市と江津市地域公共交通会議が中心となって、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関と連携し事業の推進に努める。

## 6-3 PDCA サイクルによる評価・検証

- ▶毎年度、目標を達成するための事業の進捗状況の確認と評価指標の数値の算出を行い、その結果をもって「江津市地域公共交通会議」が評価を行うこととする。
- ▶中間地点となる計画 3 年目には計画全般の評価を行う。この評価を踏まえて協議会では必要に応じて計画の見直し等を検討する。

表 38 事業進捗状況の評価・見直しサイクル

		中間評価			最終評価		
		2023 年 令和 5 年	2024 年 令和 6 年	2025 年 令和 7 年	2026 年 令和 8 年	2027 年 令和 9 年	2028 年 令和 10 年
計画期間		初年度	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	
次期計画					各種調査	次期計画 策定	初年度
見直し サイクル	①PLAN	(一部改訂)			一部見直し 検討	次期計画への 反映	
	②DO	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
	③CHECK	評価指標の チェック	評価指標の チェック	全般的評価	評価指標の チェック	評価指標の チェック	評価指標の チェック
	④ACT	推進・改善	推進・改善	必要に応じて 一部見直し	推進・改善	推進	推進・改善