

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 雲南市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
島根県雲南市	大東松江乃木線	・自治会や地域自主組織等の住民組織と連携し、周知による利用促進を図り、合わせて利用者ニーズの把握による運行内容の改善や、市民バスとの接続確保のためダイヤ改正に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B (目標) ・1運行当たりの利用者数は7.0人で、目標3.0人以上を達成した。 ・負担額は14,185千円で目標値12,650円よりも増加している。 ・収支率は6.6%で目標3.1%以上を達成した。 ・アンケートによる住民満足度は48.8%で、目標値58%に届かなかった。 (効果) ・日常生活における移動及び中心市街地への移動手段を確保できた。	・住民組織と連携し、運行内容改善に努め、利用促進を図ることで、目標を達成できるよう取り組む。
	吉田だんだんバス 吉田ルート (吉田～菅谷)	・自治会や地域自主組織等の住民組織と連携し、周知による利用促進を図り、合わせて利用者ニーズの把握による運行内容の改善や、市民バスとの接続確保のためダイヤ改正に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B (目標) ・1運行当たりの利用者数は4.6人で、目標2.3人以上を達成した。 ・負担額は12,483千円で目標値10,884円よりも増加している。 ・収支率は3.0%で目標3.1%以上に僅かに届かなかった。 ・アンケートによる住民満足度は48.8%で、目標値59%に届かなかった。 (効果) ・日常生活における移動及び中心市街地への移動手段を確保できた。	・住民組織と連携し、運行内容改善に努め、利用促進を図ることで、目標を達成できるよう取り組む。
	田井ルート (吉田～杉戸)				
	赤名吉田線	・自治会や地域自主組織等の住民組織と連携し、周知による利用促進を図り、合わせて利用者ニーズの把握による運行内容の改善や、市民バスとの接続確保のためダイヤ改正に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B (目標) ・1運行当たりの利用者数は4.7人で、目標3.0人以上を達成した。 ・負担額は1,361千円で目標値3,107円以下を達成している。 ・収支率は4.7%で目標3.1%以上を達成した。 (効果) ・高速バスへのアクセス等中心市街地への移動手段を確保できた。 ・通院、通学、通院、買い物等への移動手段を確保することができた。	・住民組織と連携し、運行内容改善に努め、利用促進を図ることで、目標を達成できるよう取り組む。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

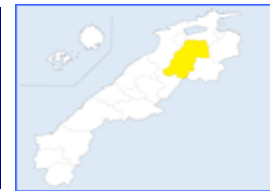
令和7年12月11日

協議会名:	雲南市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>雲南市は島根県東部の山間地域に位置し、面積は553.18km²人口は36,007人(令和2年度国勢調査)である。近年では人口減少・高齢化が進展しており、民間バス路線の撤退など、地域公共交通の存続が危機に瀕している状況にある。しかし、誰にとっても安心して暮らせる地域づくりのためには、誰もが安心して移動することができる地域公共交通システムの構築が必要不可欠である。その一環として、中でも、高齢者や学生の移動手段の確保を主たる目的とし、「域内の主要集落から市立病院・高校への移動手段を確保する」ことに努め、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p>

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

雲南市地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



雲南市の概要

- ・平成16年11月に5町1村が合併
- ・人口 36,007人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 553.18km²

協議会の構成員

雲南市、島根県、島根運輸支局、旅客自動車協会、一畑バス(株)、中国JRバス(株)、JR西日本、交通運輸産業労働組合、社会福祉協議会、中国地方整備局、市教育委員会、地域代表、利用者代表

概要

雲南市は、島根県の東部に位置し、松江市、出雲市に隣接し、南部は広島県に接している。市の南部は中国山地に至り、北部は出雲平野に続いていることから、標高差が大きくなっている。市内には、斐伊川本流とその他支流が流れている。加茂町から大東町、木次町、三刀屋町にかけて平野部が広がっているが、吉田町、掛合町では中国山地に至る広範な山間部を形成している。雲南市の公共交通状況は、山陰と山陽を結ぶ国道54号が雲南市内を南北に貫き、国道314号が三刀屋町から南東に伸びている。国道54号により南北の幹線道路軸は充実しているが、現在県道・町道などによって結ばれている東西の幹線道路軸が不足している。また、雲南市中心部を南北に貫く中国横断自動車道尾道松江線の整備が進んでおり、平成24年3月に三刀屋～吉田インターチェンジ間が開通し、平成25年4月には広島県三次市まで開通した。今後は高速バス路線が高速道路に移行することにより、広島県域への移動が短時間になり速達性が高まる一方で、木次及び吉田高速バス停へのアクセスの確保を図ることによる利便性の向上が期待されている。

雲南市内の公共交通機関としては、JR木次線とバス交通がある。JR木次線は大東町・加茂町・木次町を經由している。バス交通については、平成25年4月より松江・出雲～広島間の高速バスが、国道54号から中国横断自動車道尾道松江線に路線変更し運行されている。また、三刀屋町出雲市間は民間委託バスがそれぞれ運行している。近年、民間バス路線の廃止・撤退等が相次いでいるため、市民バスを運行して交通手段を確保しており、幹線となる広域バス「吉田大東線」の運行や旧町時代の各町村営バス路線を引き継いだ地域バス、吉田町での自家用自動車によるデマンド運行や、市内各町で運行しているデマンド型乗合タクシー「だんだんタクシー」など、工夫を凝らしたバス・デマンドタクシー等の運行を行っている。

協議会の主な取り組み

- ・効果的・効率的な地域内交通(地域公共交通計画)
- ・公共交通の役割分担の明確化(JR競合回避)
- ・JR駅との接続改善(市民バスのダイヤ改正)
- ・利用促進と利便性向上(公共結節点・情報提供の充実)
- ・GTFSデータ整備(ダイヤ・経路検索サービスの充実)

協議会における検討

【令和6年度】

- 第1回(6月25日) ・生活交通確保維持計画の策定について
・地域公共交通計画の変更について
- 第2回(8月19日～22日)書面決議
・生活交通確保維持計画(バリア)フリー化設備等整備事業)
- 第3回(12月24日) ・地域公共交通確保維持改善事業(二次評価)
・地域公共交通計画の策定について
- 第3回(2月20日) ・市民バス等ダイヤ改正

【令和7年度】

- 第1回(6月26日) ・生活交通確保維持計画の策定について

定量的な目標・効果

【目標】

路線名 ^⓪	1便あたりの利用者数 ^⓪	負担額 ^⓪	収支率 ^⓪	満足度 ^⓪
大東松江乃木線 ^⓪	7.0人(3.0人以上) ^⓪	14,185千円(12,650千円以下) ^⓪	6.6%(3.1%以上) ^⓪	48.8%(58%) ^⓪
吉田だんだんバス ^⓪	4.6人(2.3人以上) ^⓪	12,483千円(10,884千円以下) ^⓪	3.0%(3.1%以上) ^⓪	48.8%(59%) ^⓪
赤名吉田線 ^⓪	4.7人(3.0人以上) ^⓪	1,361千円(3,107千円以下) ^⓪	4.7%(3.1%以上) ^⓪	— ^⓪

【効果】(大東松江乃木線／吉田だんだんバス)

- ・当該路線を維持することにより、日常生活における移動手段及び地域間交通ネットワークとの接続による中心市街地等への移動手段を確保する。

(赤名吉田線)

- ・中高生の遠距離通学支援、高齢者の通院、買い物等の外出支援による生活水準の維持
- ・地域間、隣接自治体との連携強化

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・「地域組織との連携し運行内容の改善に努め、利用促進を図る」とした点については、住民組織を通じ利用促進と更なる運行内容の周知を行った。

実施した利用促進策

- ・路線図を記載した市民バス時刻表を市内全戸に配布した。
- ・住民組織を通じて利用状況を周知し、利用促進への協力要請を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「関係者と連携を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点について、ヒアリング及び市内全域を対象とした交通円卓会議を実施し、利用者ニーズの把握による運行内容の改善に努めるとともに、市民バスとの接続確保のためダイヤ改正を行った。

地域住民の意見の反映

- ・地域住民代表が参画する雲南市地域公共交通協議会、市民アンケート、関係団体からの聞き取り等により意見の把握と反映に努めた。

事業実施の適切性

- ・大東松江乃木線 : 事業計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されている。
- ・吉田だんだんバス : 事業計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されている。
- ・赤名吉田線 : 事業計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されている。

目標・効果達成状況

【目標達成状況】※()内は目標値

路線名 [↵]	1便あたりの利用者数 [↵]	負担額 [↵]	収支率 [↵]	満足度 [↵]
大東松江乃木線 [↵]	7.0人(3.0人以上) [↵]	14,185千円(12,650千円) [↵]	6.6%(3.1%以上) [↵]	48.8%(58%) [↵]
吉田だんだんバス [↵]	4.6人(2.3人以上) [↵]	12,483千円(10,884千円) [↵]	3.0%(3.1%以上) [↵]	48.8%(59%) [↵]
赤名吉田線 [↵]	4.7人(3.0人以上) [↵]	1,361千円(3,107千円) [↵]	4.7%(3.1%以上) [↵]	- [↵]

- ・利用者数 : 全ての路線で目標を達成している。
- ・負担額 : 大東松江乃木線、吉田だんだんバスについては、物価高騰の影響もあり負担額が増加している。
赤名吉田線については、補助金、運賃収入による歳入が多かったため、また、歳出も修繕費を含む運行経費の減少により、結果的に市の一般財源からの負担は減少している。
- ・収支率 : 大東松江乃木線、赤名吉田線では目標を達成できたが、集落人口の減少等も影響もあり、吉田だんだんバスについては目標値を下回っている。
- ・満足度 : 市民アンケートによる公共交通に対する住民満足度調査の結果は48.8%で目標値に届かなかった。

【効果】

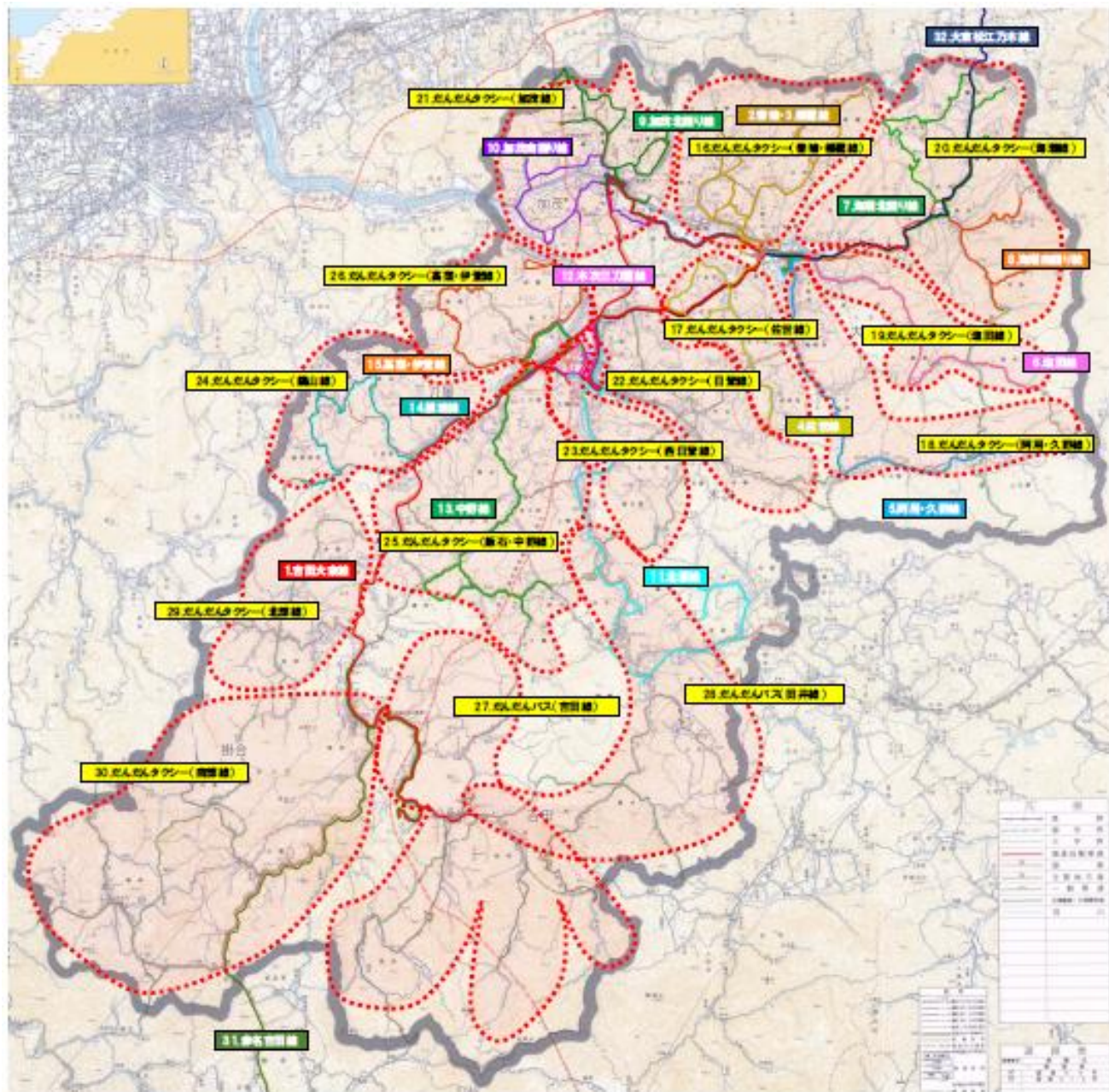
- ・地域間、隣接自治体との連携を図り、中心市街地への移動、高速バスへのアクセス等の手段を確保することができた。
- ・通勤、通学、通院、買い物等への移動手段を確保することができた。

事業の今後の改善点

- ・引き続き、住民組織と連携し、利用者ニーズの把握に努める。ダイヤ等の運行内容改善を検討し、利用促進を図る。

雲南市民バス路線図(市民バス、デマンド)

運行形態	地域名	路線名	運行事業者
雲南市民バス	広域	吉田大東線	株吉田ふるさと村
	大東地域	大東松江乃木線	大新東・かみしろ 特別共同企業体
		春殖線	
		幡屋線	
		佐世線	
		阿用・久野線	
		塩田線	
		海潮北回り線 海潮南回り線	
	加茂地域	加茂北回り線 加茂南回り線	株共立 ソリューションズ
	木次地域	北原線 木次三刀屋線	
	三刀屋地域	中野線 根波線	
		高窪・伊萱線	
		春殖・幡屋線	
乗合タクシー	大東地域	佐世線	㈲成和自動車商会
		阿用・久野線	株かみしろ
		海潮線	㈲成和自動車商会
	加茂地区	塩田線	株かみしろ
		加茂線	㈲加茂タクシー
	木次地域	日登線 西日登線	株かみしろ
	三刀屋地域	飯石・中野線 高窪・伊萱線	三葉タクシー(有)
		吉田地域	吉田線 田井線
	掛合地域		北部線 南部線



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画等に基づく事業)

令和〇〇年〇月〇〇日

協議会名: 〇〇市公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

協議会が複数の事業(幹線/フィーダー等の区分)を実施している場合には、事業ごとにシートを作成する。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
〇〇交通(株)	〇〇~〇〇~〇〇	ダイヤを見直し、〇〇における地域間幹線系統との接続を改善した。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 高校生の利用が想定を下回ったこと等により、輸送人員は目標50人/日に対し38人/日であった。収支率は目標8.0%に対し6.3%であった。公的負担額は目標2,000千円以下に対し2,600千円であった。	高校生を対象としたモビリティマネジメント(学校MM)を実施するとともに、下校時のダイヤ設定の見直しを検討する。

複数の目標が設定されている場合には、それぞれについて評価を行う。

雲南市地域公共交通計画の策定に向けた取り組み状況について

1. これまでの主な取り組み内容

時期	業務項目	主な内容
令和7年 6月	計画策定 支援事業者選定	プロポーザルにより (株) バイタルリードに決定
6月～8月	市の概況整理	・ 上位・関連計画の整理 ・ 現状整理、公共交通の現状分析
9月	乗降調査	・ 市民バス乗降調査 ※事前調査：令和6年11月～12月
8月～11月	移動実態 およびニーズ調査	・ 市民アンケート調査 ・ 高校生・保護者アンケート調査 ・ 地域自主組織アンケート調査 ・ 個人医院・保険薬局アンケート ・ 関係者ヒアリング調査（JR・病院・物流事業者・庁内関係部署）
6月～	関係者との意見交換	・ 円卓会議（6/24） ・ 市内タクシー事業者との勉強会（9/1） ・ 市内タクシー事業者との意見交換会（12/9）
9月～	市報等を活用した 広報・周知	・ 計3回掲載（10月・1月・4月）

..... 別添「①各種調査結果の概要」

2. 公共交通を取り巻く現状・問題点・課題

(1) 現状と問題点..... 別添「②雲南市の地域公共交通を取り巻く現状・問題点と課題」

- ・ より一層深刻となる人口減少と高齢化
- ・ マイカーへの依存が強い生活と、運転を望まない人の存在
- ・ 外出そのものが少ない山間部の高齢者・免許非保有者
- ・ 公共交通が市民の移動ニーズに十分こたえることができていない
- ・ だんだんタクシー、だんだんバスを活かしきれていない
- ・ JRとバス、だんだんタクシー、だんだんバスとが有機的に連携できていない
- ・ 児童・生徒の通学手段確保において非効率な運用が発生している
- ・ 高校生の通学利用に公共交通が十分に対応できていない
- ・ 交通事業者を取り巻く経営環境（運転手不足・高齢化）が厳しく、事業継続が懸念される
- ・ 地域における共助交通の持続可能性

(2) 地域別の特徴..... 別添「③雲南市地域公共交通【地域別の課題】」

大東地域）買い物、通院ともに地域内で完結した移動ニーズとなっている。

移動ニーズに対して、市民バスとだんだんタクシーが運行しており、ニーズは満たされている。

幡屋地区など、生活圏が一部加茂にある地域もある。

加茂地域）買い物先は地域内、通院は雲南市立病院へのニーズがトップとなっている。

移動ニーズに対して、だんだんタクシーによりニーズが満たされている。

木次地域）買い物先は地域内や三刀屋、通院は雲南市立病院・平成記念病院へのニーズが高い。

だんだんタクシーにより地域内や三刀屋の店舗、医療機関へ行くことができる。

三刀屋地域) 買い物先は地域内や木次、通院は平成記念病院・雲南市立病院へのニーズが高い。
だんだんタクシーにより地域内や木次の店舗、医療機関へ行くことができる。
三刀屋町の町中はだんだんタクシーの運行エリア外とされており、利用がしにくい。

吉田地域) 移動ニーズは地域外への方が高くなっている。
買い物先は、三刀屋・木次、通院は雲南市立病院へのニーズが高い。
移動ニーズに対しては、だんだんバスと吉田大東線・北原線を乗り継ぐことで移動が可能である。
雲南市立病院・平成記念病院へ出かける際に車で30～40分程度のところ1時間30分程度を要する地区もある。

掛合地域) 買い物は地域内の他、三刀屋へのニーズがある。通院は、掛合診療所の利用は少なく、大東・三刀屋や飯南町・出雲市等への移動ニーズが高くなっている。
雲南市立病院・平成記念病院へ出かける際に車で40～50分程度のところ1時間45分程度を要する地区もある。

(3) 取り組むべき主な課題……別添「②雲南市の地域公共交通を取り巻く現状・問題点と課題」

- 1) 市民の暮らしと公共交通の「ズレ」を解消する
- 2) だんだんタクシーを活かして、誰もが使いやすいサービスにする
- 3) 通学環境を改善し、公共交通を利用しやすい環境に整える
- 4) 交通の「担い手」が、未来に希望を持てる事業環境をつくる
- 5) 公共交通を「他人ごと」から「自分ごと」へ変える

3. 雲南市地域公共交通計画 計画骨子(案)……別添「④雲南市地域公共交通計画 計画体系(案)」

(1) 基本理念

「総働」でつなぎ、支え合う、市民みんなの公共交通
～持続可能で、誰もが暮らしやすい「えすこな雲南市」をめざして～

(2) 基本方針

- 基本方針1: 毎日の暮らしに、もっと便利で、やさしい交通をつくろう
基本方針2: プロの技と地域の力、力を合わせて支え合いの輪を広げよう
基本方針3: 交通の担い手を応援し、交通環境を未来につなげよう

(3) 取り組むべき施策

- 1-1. 基幹となる鉄道・バスを、賢く効率的に再構築する
- 1-2. だんだんタクシーを、もっと使いやすく進化させる
- 1-3. 円滑な通学手段確保に向けた交通体系の見直し
- 2-1. 「地域の担い手」と交通事業者が連携する新しいモデルを創る
- 2-2. 交通を「自分ごと」として考え、行動する文化を育む
- 3-1. 運転手の未来を支え、働きがいを高める
- 3-2. 交通事業の経営基盤を安定させる新たな挑戦
- 3-3. デジタルの力で運行と業務の効率を高める
- 3-4. 「乗りたい」気持ちをつくる、後押しする

(4) めざす将来ネットワーク（案） …………… 別添「⑤めざす将来ネットワーク案」

各種調査結果から、地域ごとに移動ニーズや公共交通の利用状況が異なる実態が把握できたことを踏まえ、市内を3つのゾーンに区分して、ゾーン単位で公共交通の仕組みを見直す。

Aゾーン：大東・加茂

Bゾーン：木次・三刀屋

Cゾーン：吉田・掛合

4. 今後のスケジュール

令和7年12月 計画の骨子（案）のとりまとめ

雲南市地域公共交通協議会の開催

令和8年 2月 市民団体等との意見交換会

雲南市地域公共交通協議会の開催

3月 計画の素案とりまとめ

雲南市地域公共交通協議会の開催

～令和8年度（予定）～

4～6月 住民ワークショップ

6月 パブリックコメント

8月 雲南市地域公共交通協議会の開催（計画承認）

9月 完成

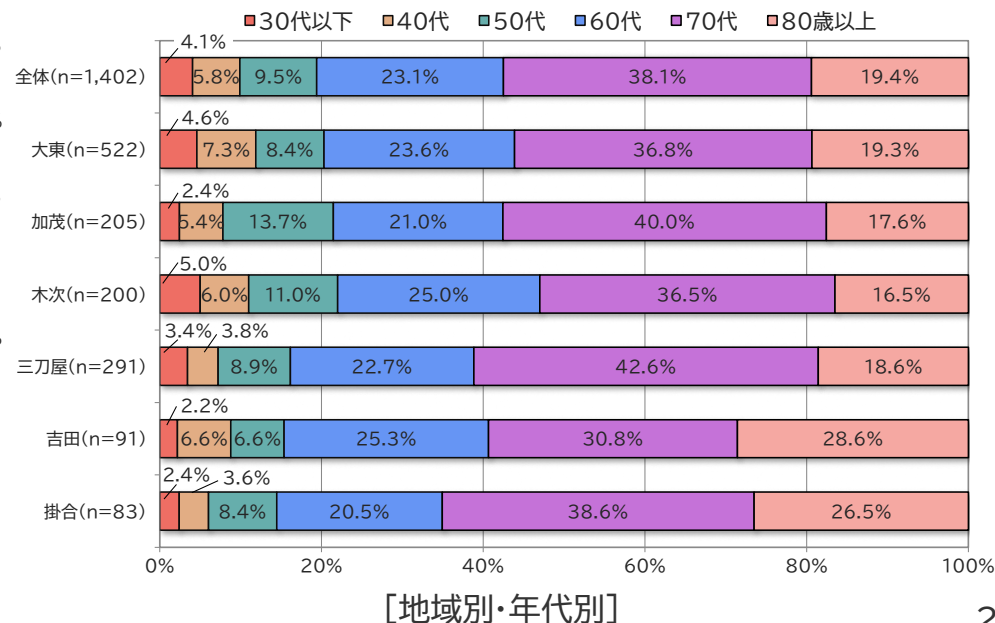
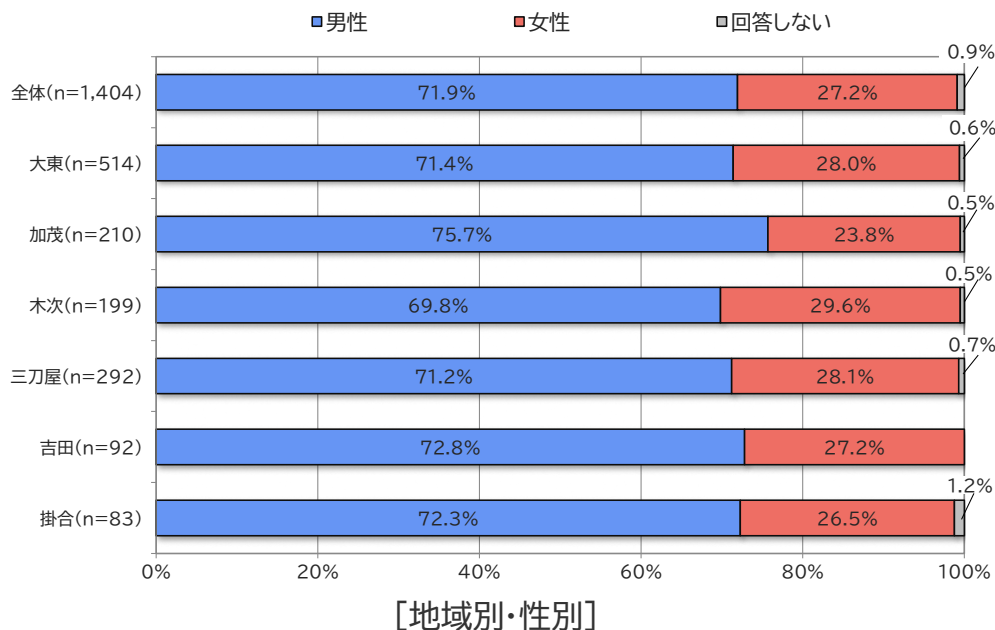
① 各種調査結果の概要

令和7年度 第2回 雲南市地域公共交通協議会
2025年12月11日(木)

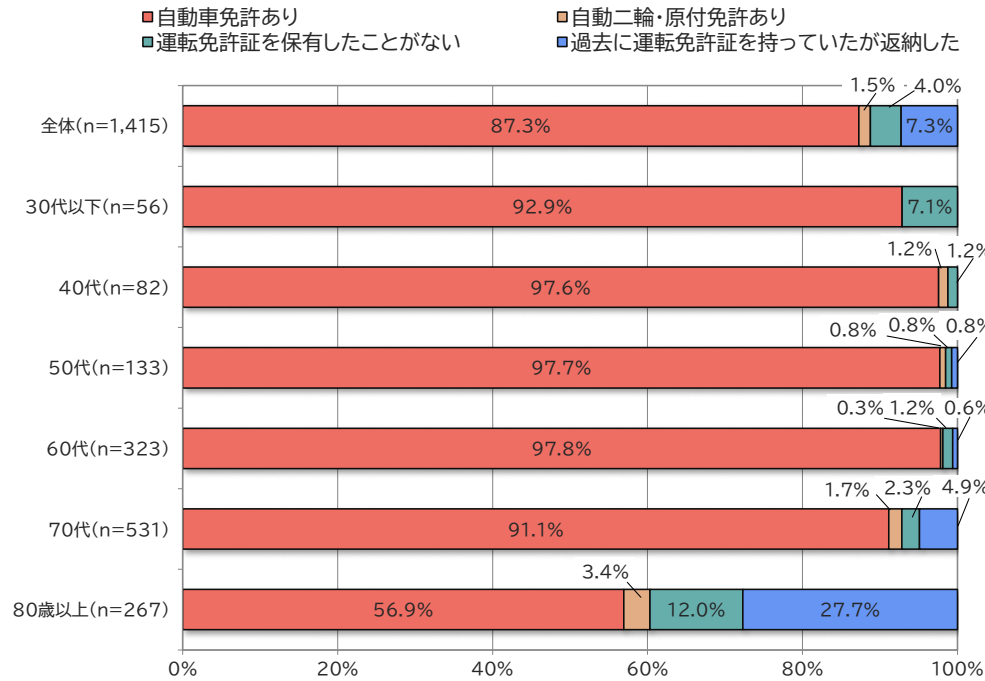
住民アンケート調査の概要

調査対象	雲南市内の全世帯から抽出した3,000世帯(1世帯に1通ずつ配布) ※施設入居者等を除外する調整を行った結果、最終的な調査対象は2,820世帯となった ※また、下記の調整により、本調査で得られた回答は町全体の平均を示すものではないことに留意する必要がある ■ 人口の少ない地区からもサンプルを確保し、広く意見を収集するため、各地区の世帯数に応じて配布数を調整 ■ できる限り、高齢者や運転免許証を保有していない方など、公共交通を利用する可能性が高い方や公共交通を必要としている方に回答していただくよう依頼
調査実施期間	令和7年8月8日(金)～令和7年8月25日(月)
調査方法	郵送配布・郵送回収およびWeb回答
回収状況	1,419件(回収率50.3%) 内訳:郵送 1,231件 / Web 188件

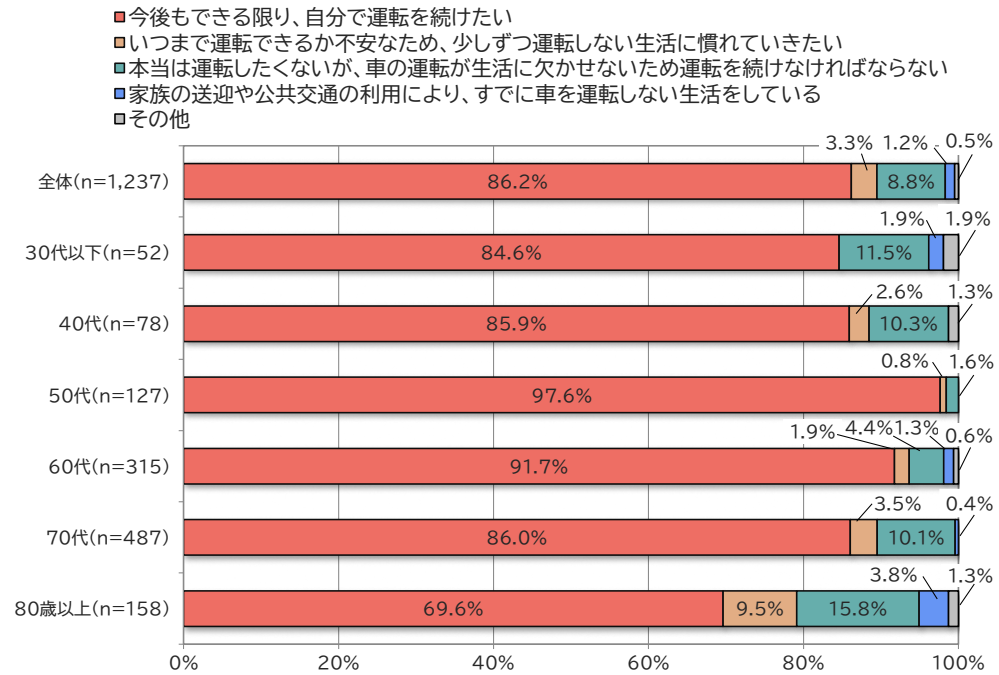
<回答者の属性>



<運転免許証の保有状況>



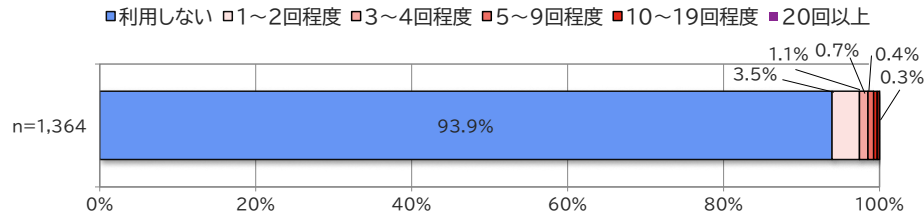
[年代別・運転免許証の保有状況]



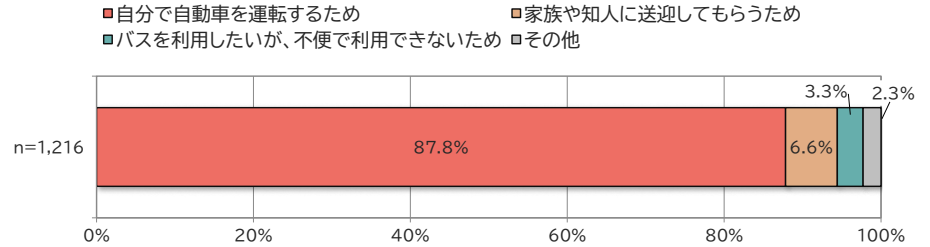
[年代別・運転に対する考え]

- 70代では、90%以上の方が自動車免許を保有しており、今後も運転を続けたいという意向は高い。
- 60代以上の他、40代以下の若い世代でも、「本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため運転を続けなければならない」と回答している。

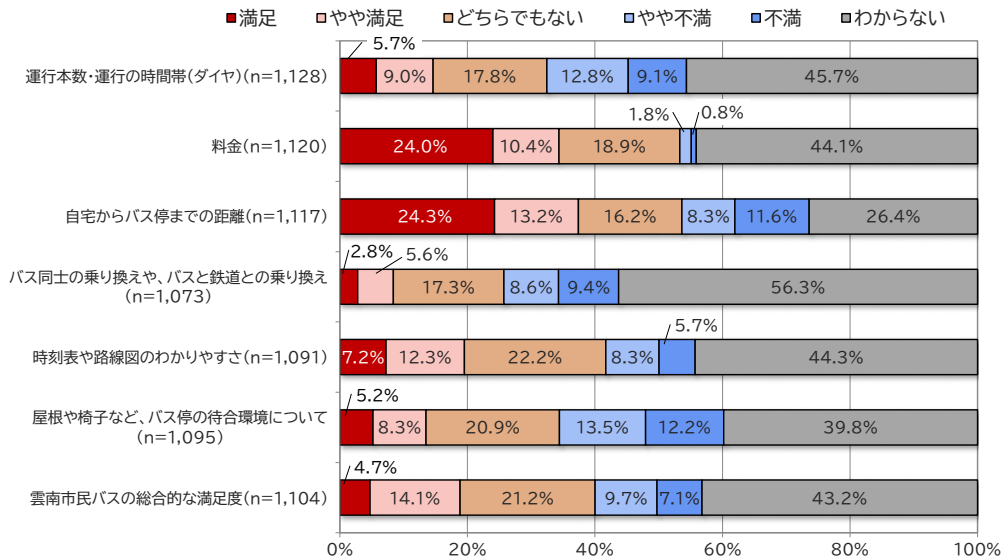
<公共交通の利用状況(雲南市民バス)>



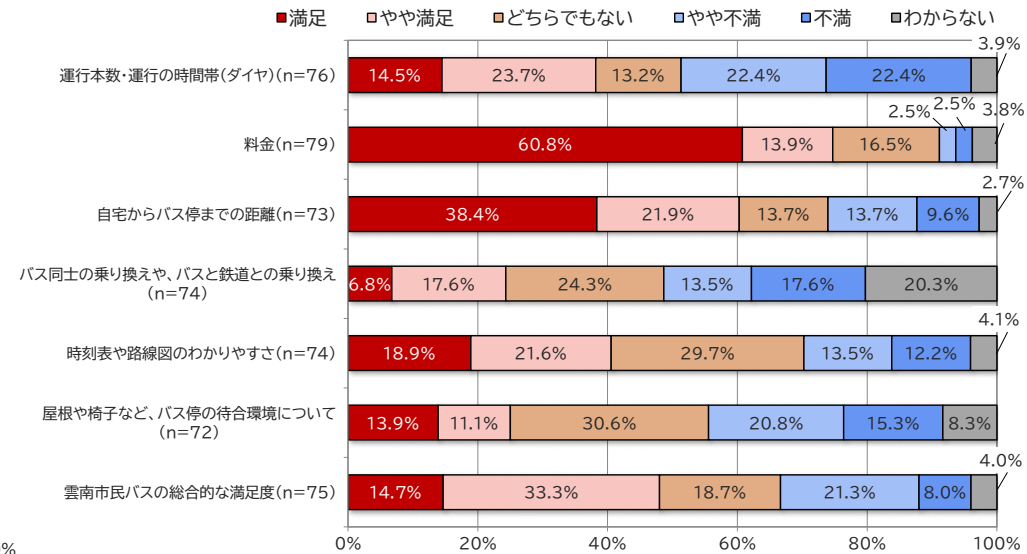
[雲南市民バスの1か月の利用頻度]



[バスを利用しない理由]



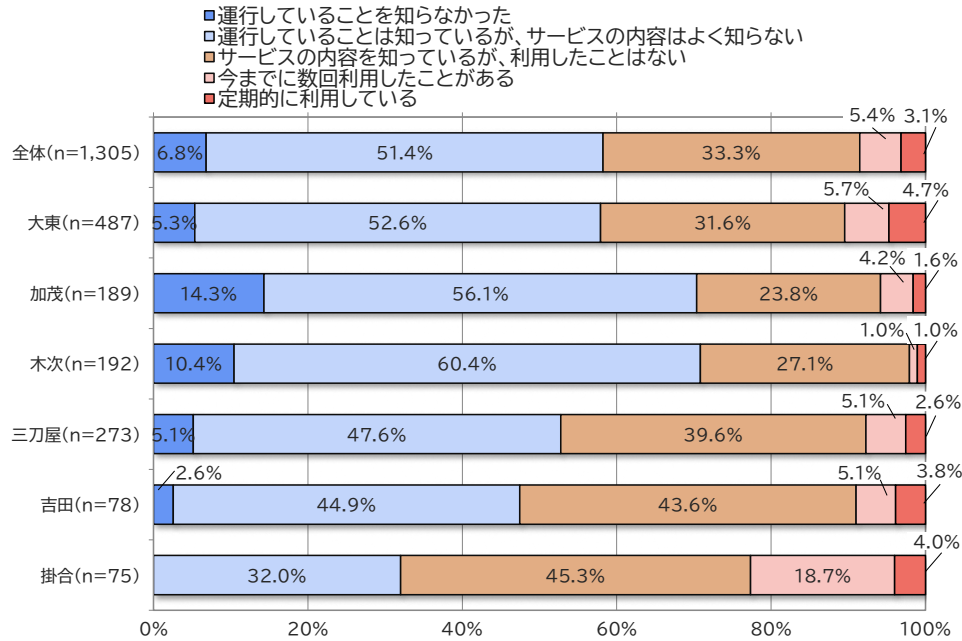
[雲南市民バスの満足度(回答者全体)]



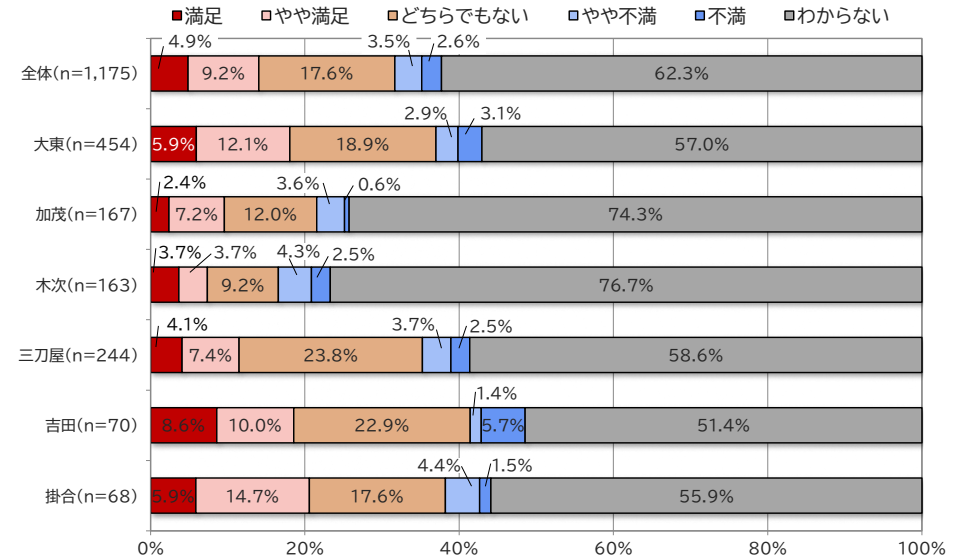
[雲南市民バスの満足度(雲南市民バス利用者)]

- 回答者の90%以上が雲南市民バスを「利用しない」と回答している。
- バスを利用しない理由の90%近くを「自分で自動車を運転するため」が占めている。
- 雲南市民バスの満足度について、多くの項目で「わからない」と回答する人が多い。
- 利用者限定すると、料金について満足している様子が見られる。

<公共交通の利用状況(だんだんタクシー・だんだんバス)>



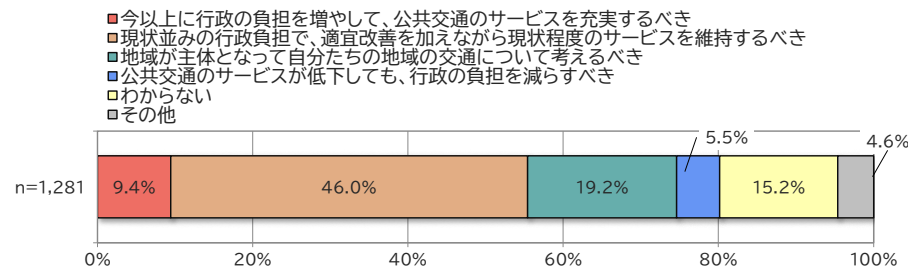
[地域別・だんだんタクシー・バスの認知度・利用状況]



[地域別・だんだんタクシー・バスの総合的な満足度]

- だんだんタクシー・バスのサービス内容の認知度はまだまだ低い状況にある。
- だんだんタクシー・バスの満足度について、多くの項目で半数以上が「わからない」と回答している。

<公共交通のサービス水準と行政負担>



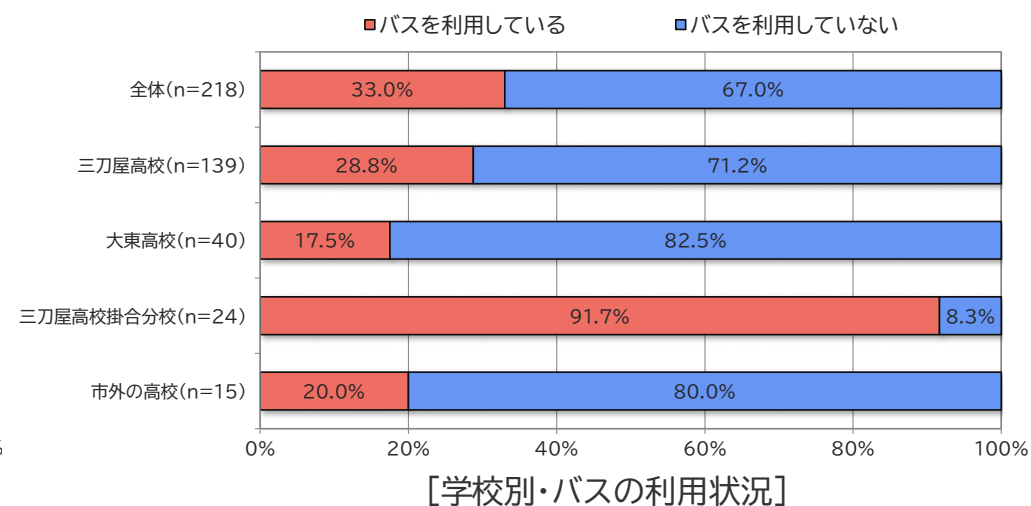
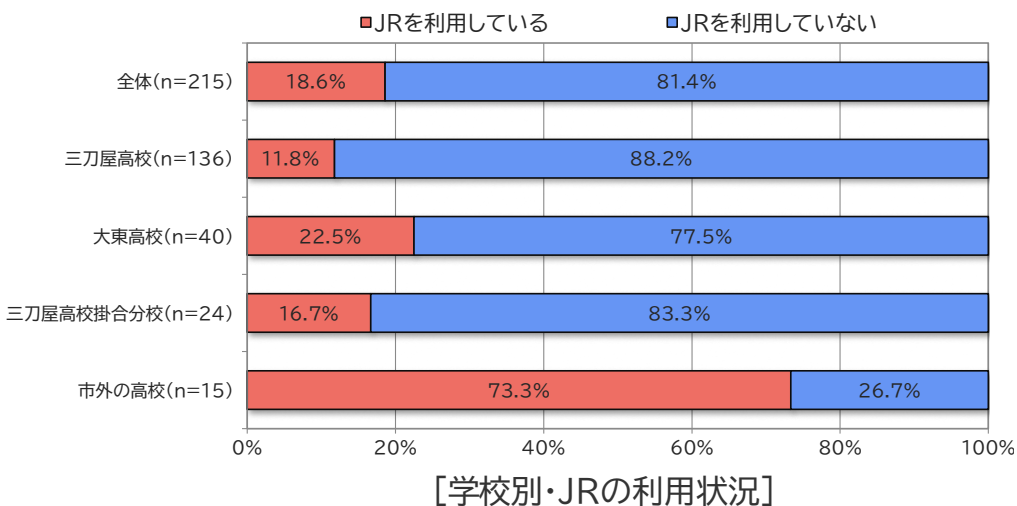
[今後の公共交通のサービス水準(運行本数や料金など)と行政負担]

- 回答者の半数近くが「現状並みの行政負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」と回答している。

高校生・保護者アンケート調査の概要

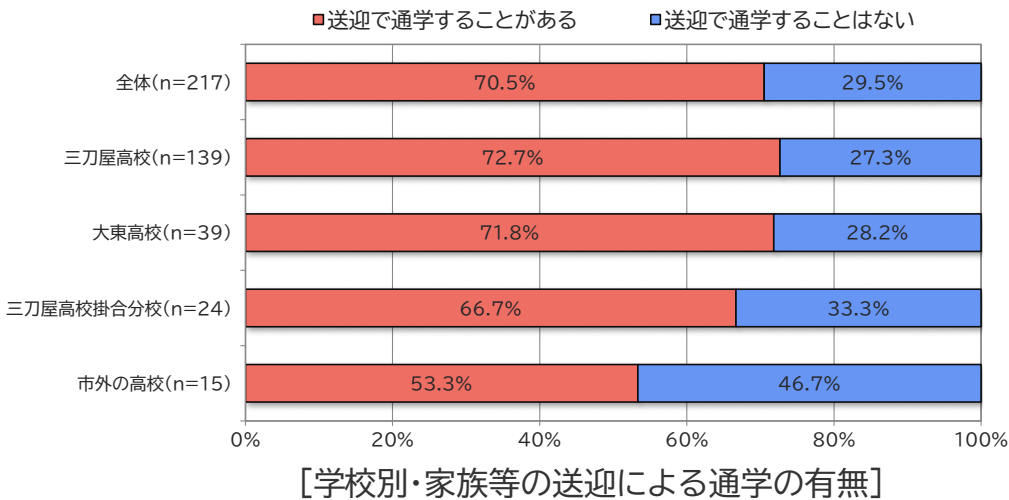
調査対象	雲南市から市内・市外の高校に通学する高校2年生とその保護者
調査実施期間	令和7年9月26日(金)～令和7年10月10日(金)
調査方法	学校への郵送、学校を通じた直接配布・生徒を介した配布、Web回答
回収状況	[高校生] 227件回収(回収率85.7%) [保護者] 96件回収(回収率36.2%)

<通学における公共交通の利用状況(高校生)>

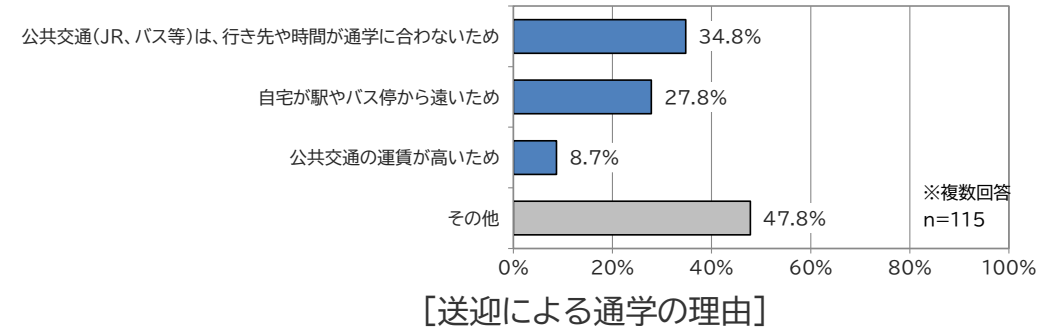


- 市外の高校に通学する生徒は、JRを利用して通学する割合が高い。
- 掛合分校に通学する生徒は、バスを利用して通学する割合が高い。

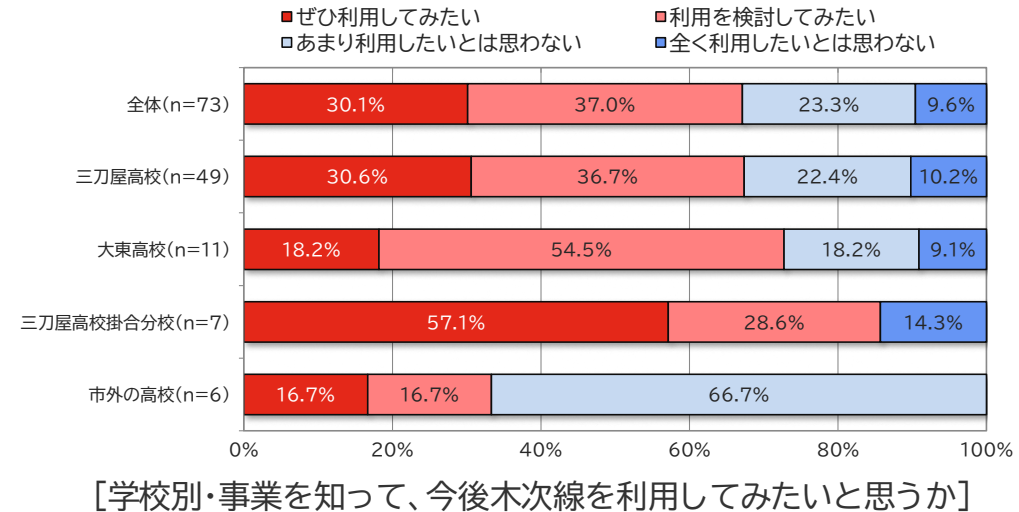
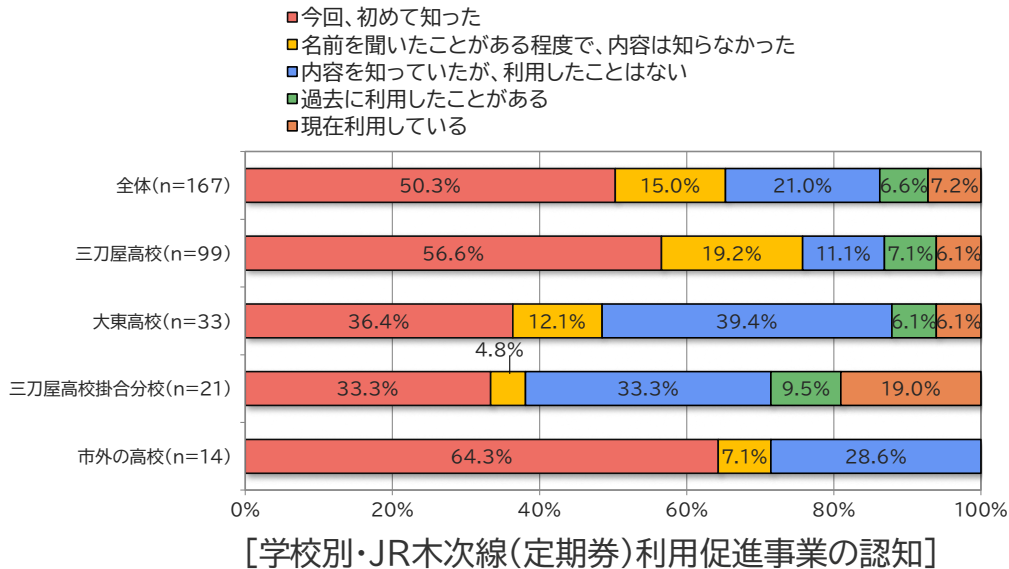
<家族等の送迎による通学の有無(高校生)>



- 市内の高校では、70%前後の生徒が「送迎で通学することがある」と回答している。
- 家族等に送迎してもらう理由として、「公共交通は行き先や時間が通学に合わないため」、「自宅が駅やバス停から遠いため」という割合が高い。

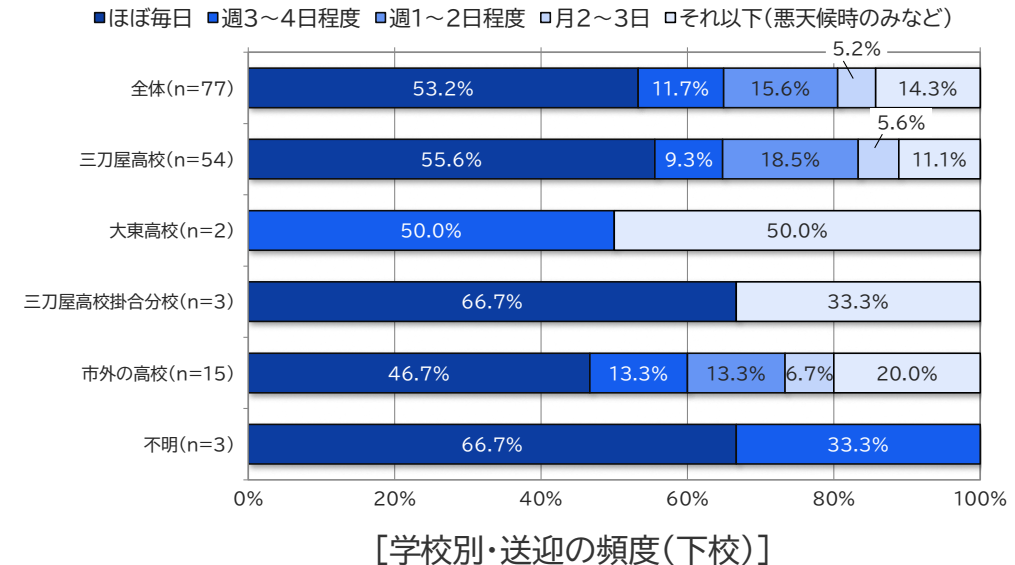
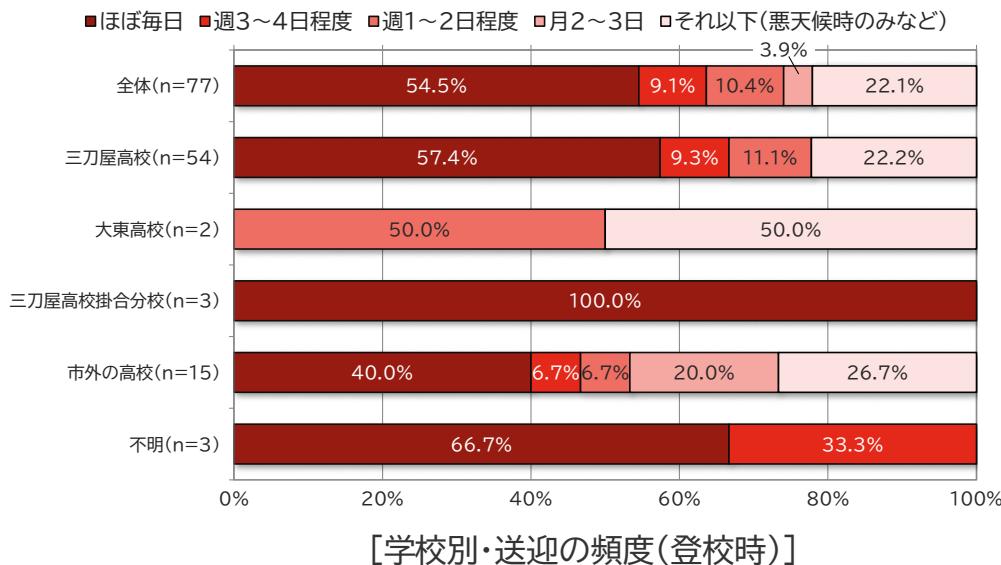
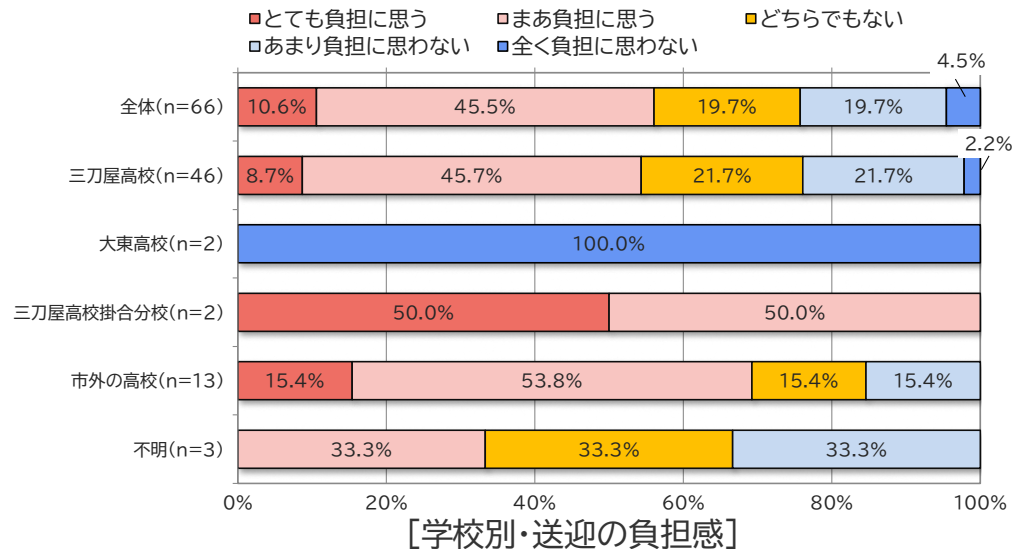
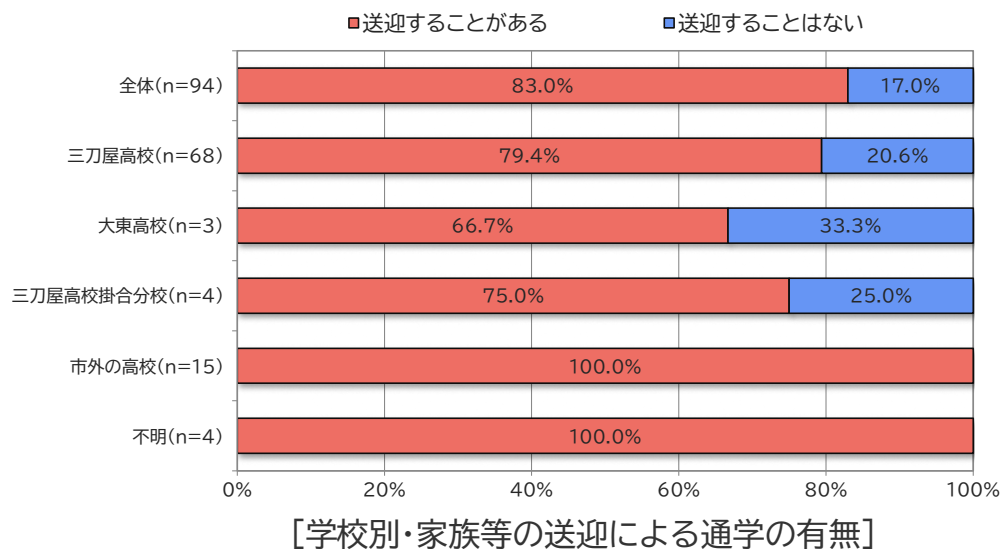


<JR木次線(定期券)利用促進事業について(高校生)>



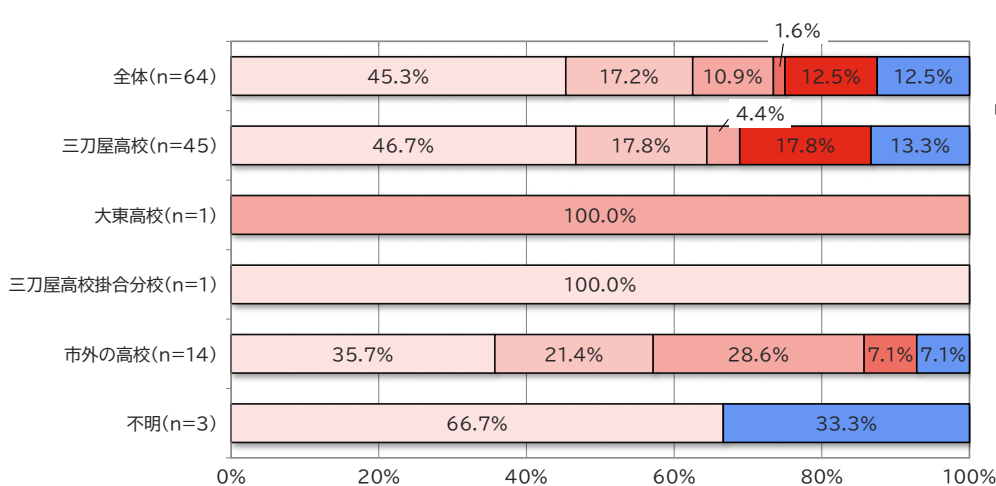
- 回答者の半数が事業について「今回、初めて知った」と回答している。
- 木次線の利用意向については、全体として概ね高いものの、市外の生徒では利用意向が低い。

<送迎(保護者)>



- 回答者の80%以上が「送迎することがある」と回答している。
- 回答者の半数が送迎への負担感を感じている。
- 回答者の半数が「ほぼ毎日」送迎すると回答している。登校、下校で傾向に大きな違いは見られない。

<自家用車による送迎から、公共交通による通学への移行(保護者)>

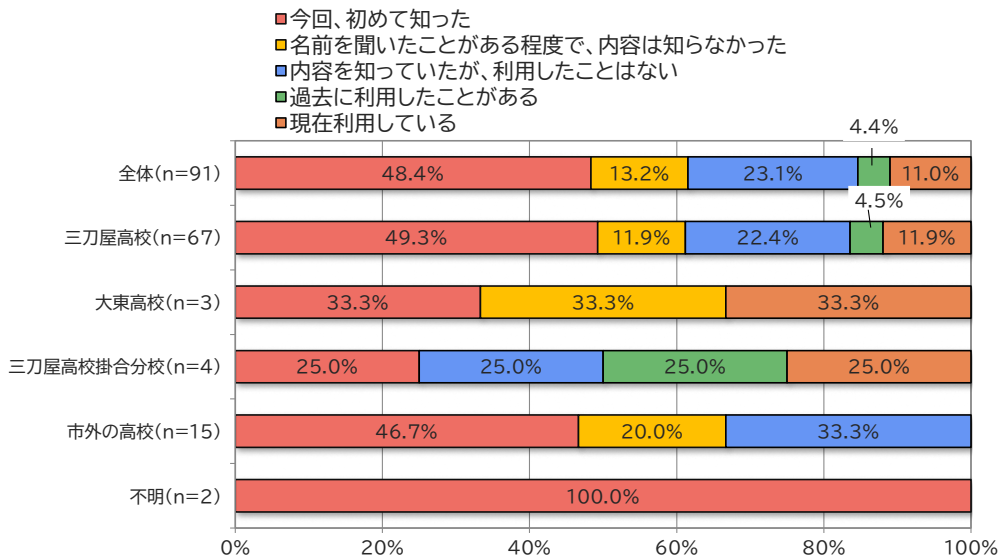


5,000円未満 8,000円未満
 10,000円未満 12,000円未満 15,000円未満
 金額に関わらず、JRや路線バスでの通学は希望しない
 わからない

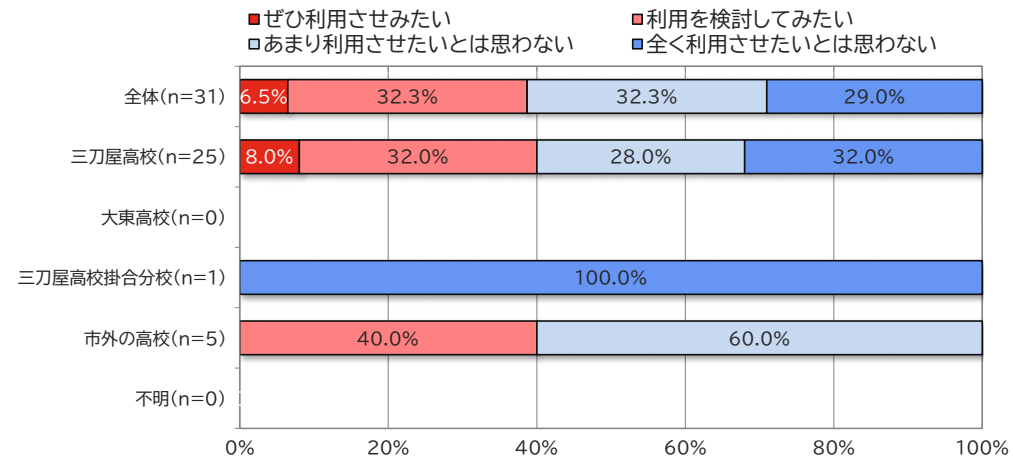
- 回答者全体では、半数近くが1か月の交通費が「5,000円未満」であれば公共交通で通学させたいと思うと回答している。

[学校別・公共交通が便利になった場合の通学交通費の許容額]

< JR木次線(定期券)利用促進事業について(保護者) >



[学校別・JR木次線(定期券)利用促進事業の認知]



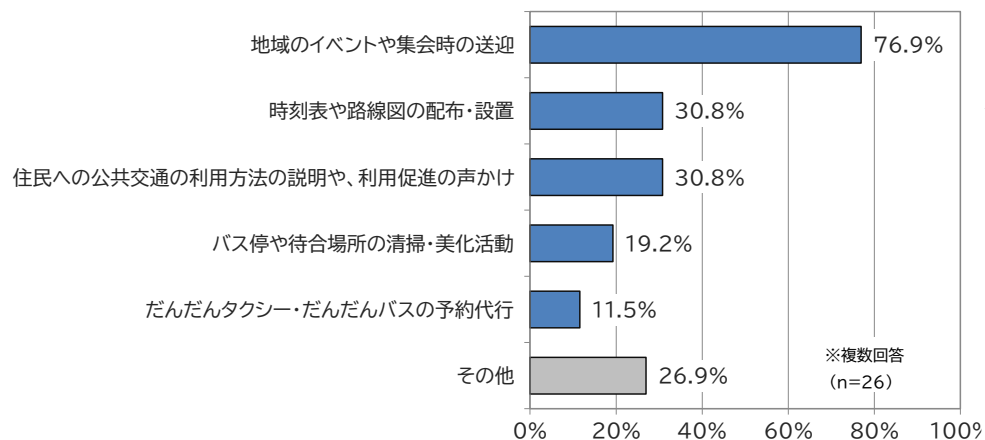
[学校別・事業を知って、今後木次線を利用してみたいと思うか]

- 回答者の半数近くが事業について「今回、初めて知った」と回答している。
- 事業による木次線の利用意向については、全体的に低い。

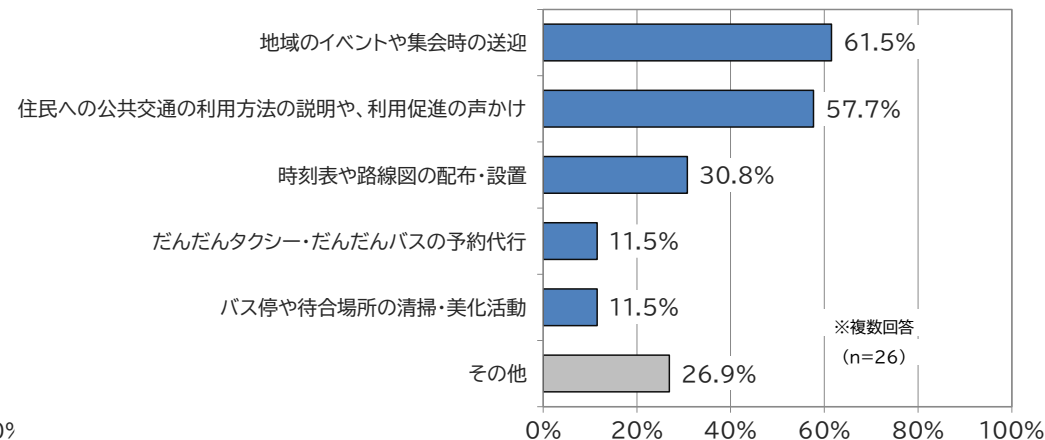
住民組織アンケート調査の概要

調査対象	地域自主組織(市内全30地区)
調査実施期間	令和7年10月6日(月)～令和7年10月24日(金)
調査方法	地域自主組織(交流センター)への郵送配布(1組織に1通ずつ配布)、郵送・Web併用回収
回収状況	30件(回収率100%)

<地域での公共交通・移動支援に関する取り組みの状況・可能性について>



[すでに実施している取り組み]



[今後行政や交通事業者と連携して協力・実施できそうなこと]

- 「地域のイベントや集会時の送迎」は、すでに実施している取り組みとしても、今後実施できそうな取り組みとしても、いずれも割合が高い。
- 今後実施できそうなこととして、「住民への公共交通の利用方法の説明や、利用促進の声かけ」が挙げられている。

<集会・イベント参加時の移動困難者支援に関する課題(一部抜粋)>

地区	地域自主組織名	課題
大東	久野地区振興会	<ul style="list-style-type: none"> 懇親会等のイベントを計画しても、本市域では必ず送迎が必要となるため金銭的負担が大きく、実施が難しい状況にある。
木次	下熊谷ふれあい会	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩や自分で移動できない方は、はなから参加をあきらめてしまっている。
三刀屋	中野の里づくり委員会	<ul style="list-style-type: none"> 地域の特性か、遠慮がちな方が多いようで、迎えに来てもらうことを気の毒と考え、利用を依頼しない住民も一定数存在する。
掛合	掛合自治振興会	<ul style="list-style-type: none"> 大きなイベントの際には、地元のタクシー会社を利用して送迎を行っているが、近距離の利用が中心となり、遠距離の方の利用が伸びていない。

<公共交通・移動支援に関するご意見・ご要望(一部抜粋)>

地区	地域自主組織名	課題
大東	海潮地区振興会	<ul style="list-style-type: none"> だんだんタクシーについて、木戸道の幅員が狭く自宅前まで入れずに困っている方が多いと聞いている。 現在の車両も、常に満席で運行しているわけではないため、一部の車両を小型化し、状況に応じた運行ができれば、今の課題が少しでも解消されるのではないかと考える。(当地区でも、高齢者の方から実際に相談が寄せられている。)
木次	地域自主組織 日登の郷	<ul style="list-style-type: none"> 自治会、福祉委員、民生委員などが行政と協力し、利用対象者への丁寧な説明を行う。そのうえで、公共交通では対応しきれない方々への対策について、改めて協議を進める考えである。(「交通弱者会議」において方向性を定めた。)
三刀屋	雲見の里いいし	<ul style="list-style-type: none"> 現在の公共交通は、利用対象者の実情と十分にマッチしていない。免許返納支援の内容も使いにくく、せつかく返納しても活用できないため、申請に至らないケースが多い。
吉田	田井地区振興協議会	<ul style="list-style-type: none"> 優待乗車券は、より購入しやすい仕組みが望まれる。田井地区では新規購入は可能だが更新はできず、自ら運転できない方にとって、年1回の更新のために出向くことが負担となっている。
掛合	波多コミュニティ協議会	<ul style="list-style-type: none"> 高校生の通学手段として公共交通が不便な状況にある。飯南高校、掛合分校以外は寮生活となる。同じ寮生活を送るのであればと、出雲市など雲南市外の高校に流失してしまっている。

関係者ヒアリング調査の概要

調査対象	交通事業者(鉄道1社)、医療機関(3か所)、物流事業者(2社)、庁内関係部署(3部署)
調査実施期間	令和7年11月

<調査結果(一部抜粋)>

調査対象	主な聞き取り内容
交通事業者(鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少および道路網整備の影響により、輸送密度は減少傾向にある。 一方で、朝の時間帯は学生を中心に、数年前より人の姿が増えた印象がある。 ダイヤについては毎年、県協議会を通じて意見・要望を受け、関係者と調整しながら設定している。 木次駅周辺の賑わい創出に向けて協力したい。駐車場整備についても、活用に向けて適宜連携したい。
医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車での来院が圧倒的に多く、次いでバス、鉄道、タクシー、徒歩の順。バスに対する苦情は聞いたことがない。 ボランティアの会がバス・タクシーの乗降介助のほか、診療科への案内等を行っている。 透析患者の送迎を実施しているが、遠方からの送迎対応や治療スケジュールの調整に苦慮している。 申し出のあった公共交通利用者については、利用便の時刻を電子カルテに記載し、可能な範囲で診察時間を調整するなどの配慮を行っている。 自家用車での来院が圧倒的に多いが、一部では公共交通を利用した来院もみられる(タクシー、バス、だんだんバスの順)。来院者の代わりにタクシーの予約をすることがある。
物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> 配送ドライバーが不足している状況。自社で配送を担いたい意向はあるが、人材確保が難しい。 営業所スタッフは概ね充足しており、現在の運営は回っている。一方で、協力会社の高齢化が進行している。
庁内関係部署	<ul style="list-style-type: none"> 合併等の経緯により、スクールバス・市民バスへの乗車許可条件が旧町単位で設定されており、スクールバス利用者、市民バス利用者、臨時利用者が混在している。(教育委員会) ダイヤが時程に合わず、登下校で毎日臨時便を利用している学校もある。市民バスの利用実績、教育委員会によるバス運行経費の双方の面で、非効率さを感じている。(教育委員会) 優待乗車券を免許返納者に配布しているが、効果が見えてこない。(健康福祉部) 「高齢者等バス・タクシー利用料金助成事業」について、高齢者の通院に係る負担の軽減に大きく寄与している一方で、担当課は事務処理の煩雑さに大きな負担感があり、負担感軽減のための仕組み作りが必要。(健康福祉部) 公共交通・移動に係る脱炭素化の取組として、バイオディーゼル燃料の市民バスへの供給、公用車へのEV車導入を検討している。(市民環境部)

関係者との意見交換(地域円卓会議)

日時	令和7年6月24日(火) 14:00～
テーマ	これからの公共交通・共助交通のあり方を考える
内容	次期「雲南市地域公共交通計画(R8年10月～)」の策定に向けて、公共交通の現状や課題を共有し、共助交通(地域での移動支援の取組)との連携について町別グループで意見交換を行った ①雲南市の公共交通の現状と課題 ②共助交通の取組事例紹介 ③意見交換 テーマ1「地域での移動に関する現状と課題」、テーマ2「共助交通の可能性と課題」 ④情報提供
出席者	53名(地域自主組織:29名(21組織)、雲南市:15名、その他:9名)

<主なご意見(一部抜粋)>

地域での移動に関する現状と課題

- ・狭い道が多く、家の前までだんだんタクシーが来ることができない。
- ・地区内の居住地によって生活圏が異なり、公共交通のルートと合致しない地域がある。
- ・地域バスは運行の時間帯を考える必要があるのではないか。誰も乗車していない時間帯がある。
- ・だんだんタクシーは行先が限定されており、複数の場所に移動したい場合には利用しづらい状況にある。乗降場所の拡大等ができないか。

共助交通の可能性と課題

- ・共助交通を地域自主組織で実施する場合、職員の業務負担が大きい。常勤職員に限られているため、常時対応することは難しい。
- ・地域での輸送は、単なる移動手段としてではなく、つながりづくりなどを含めた福祉的な取組として実践しなければ難しい。
- ・共助交通の取組の前に、まずは既存の公共交通の利用促進に取り組むことが必要。

関係者との意見交換(交通事業者との意見交換会)

日時	令和7年9月1日(月) 15:00～
内容	【情報提供】 先進地視察(大山町・貨客混載)の振り返り、地域円卓会議の結果報告、雲南市の公共交通の現状 【意見交換】 認識する現状と課題、解決の方向性とアイデア

<主なご意見(一部抜粋)>

認識する現状と課題	解決の方向性とアイデア
<ul style="list-style-type: none"> 雲南市立病院へ乗り継ぎなしで行きたいというニーズが強い。 エリアを越えた運行を希望する意見は多いが、どこかで公平な線引きが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> (加茂町だんだんタクシーについて)特定の便を雲南市立病院まで延伸・時間調整してはどうか。
<ul style="list-style-type: none"> ハイエース等の大型車は、狭い道に入れない、体の不自由な方の乗降が大変といった問題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 狭い道にも入れる小型車で運行が望ましい。
<ul style="list-style-type: none"> だんだんタクシーの存在は知られているが、利用方法はわからないという方が多い。一度利用すれば便利だと実感されるはずだが、最初の利用機会に繋がらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ケーブルテレビの短い番組などを活用し、便利さを視覚的に分かりやすく周知することが有効ではないか。

日時	令和7年12月9日(火) 15:30～
内容	【資料説明】 雲南市地域公共交通計画 骨子(案)、今後のだんだんタクシー・バスの運行イメージについて 【意見交換】 運行見直し(案)について(「めざす将来ネットワーク案」について)

<主なご意見(一部抜粋)>

<ul style="list-style-type: none"> 見直しの方向性(計画骨子案)については、概ね異論なし。
<ul style="list-style-type: none"> だんだんタクシーの運行委託料について、現行の単価契約から定額方式へ移行する場合は、現行の委託料から大きく乖離しないよう、実状に即した算定方式を検討してほしい。
<ul style="list-style-type: none"> 一般乗用タクシーの売上は年々減少している。定額方式への移行に伴うだんだんタクシーのオンデマンド化については、サービス水準の設定によっては一般乗用タクシーとの役割分担が不明確となり、一般乗用タクシーの営業に影響が及ぶおそれがある。利用者の利便性向上と公共交通全体の持続性の両面を踏まえた、バランスをとった検討が求められる。

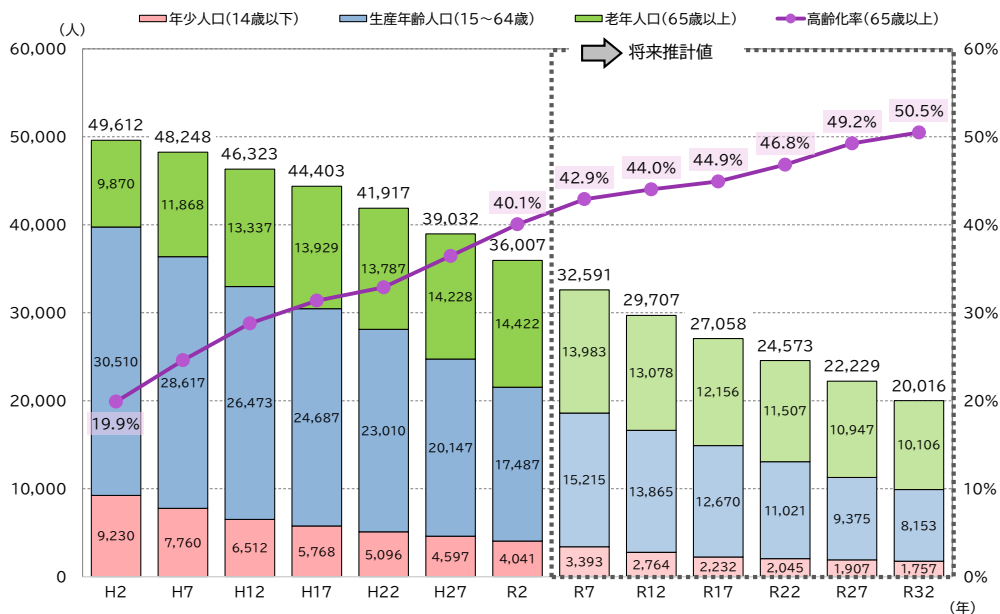
② 雲南市の地域公共交通を取り巻く現状・問題点と課題

令和7年度 第2回 雲南市地域公共交通協議会
2025年12月11日(木)

現状・問題点① より一層深刻となる人口減少と高齢化

- 人口減少・高齢化はより一層深刻化。
- 特に山間部の吉田地域、掛合地域において人口減少が深刻な状況。

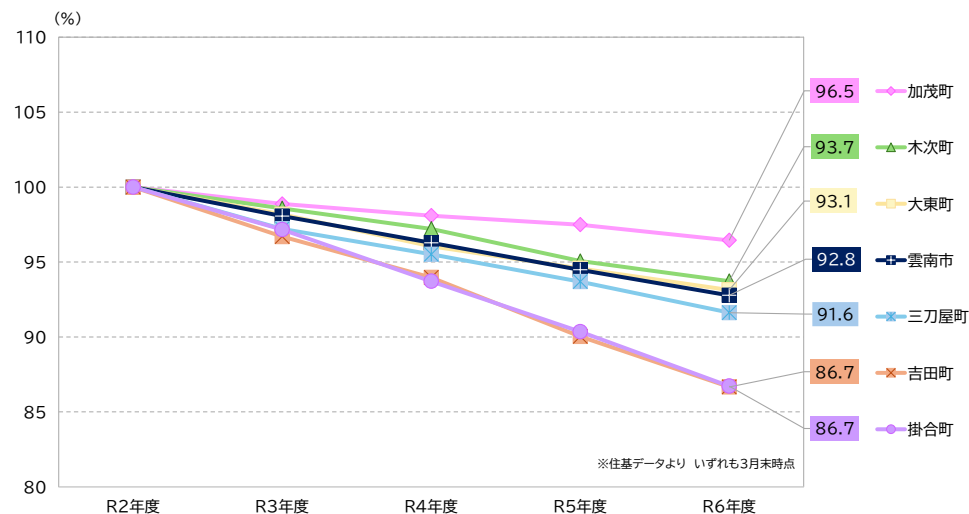
<年齢3区分別人口と高齢化率の推移>



※ 総人口には年齢不詳者を含む為、各年齢層の人口の合計値とは一致しない場合がある

資料： H2~R2年人口 各年国勢調査結果(総務省統計局)
R7~R32年人口 日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計(国立社会保障・人口問題研究所)

<地区別人口の推移>



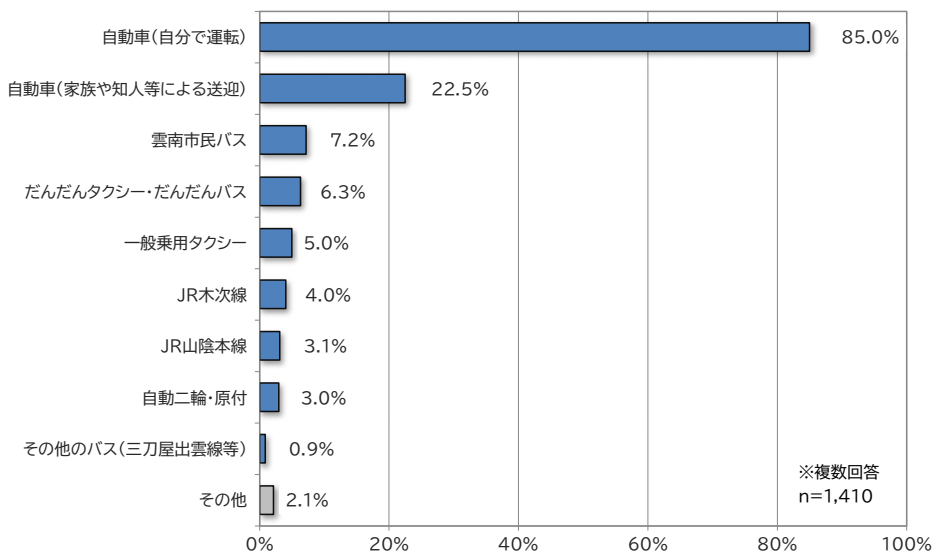
※ 令和2年度を100%とし、1年ごと

資料： 雲南市市民環境部市民政策課 住民基本台帳(各年3月31日時点)

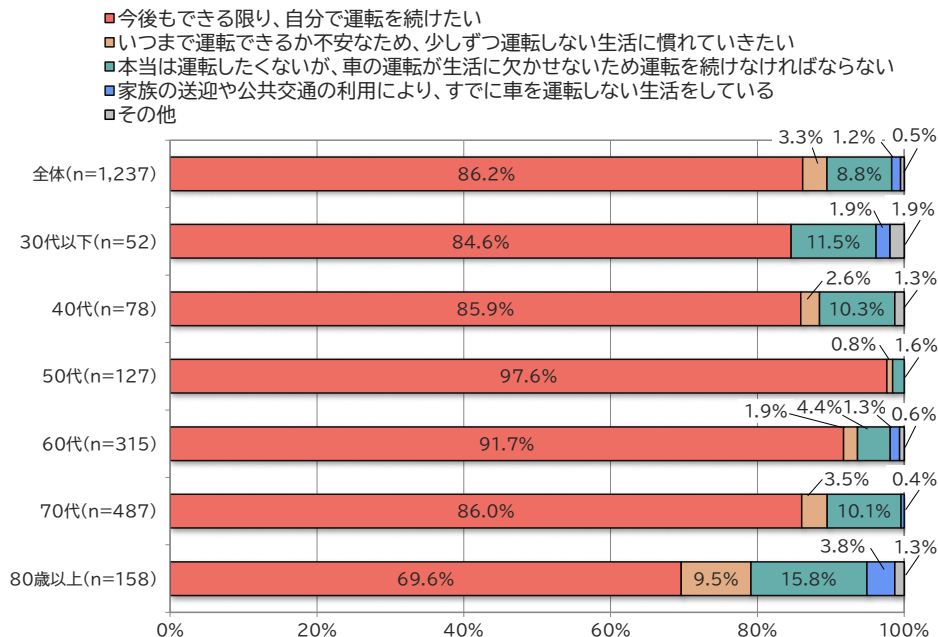
現状・問題点② マイカーへの依存が強い生活と、運転を望まない人の存在

- ほとんどの人の移動手段が自動車(自分で運転)、次いで送迎となっている。免許返納後や将来の移動に不安を感じつつも、約86%が「運転を続けたい・続けなければならない」と回答しており、自家用車への依存度が極めて高い。
- 一方、60代以上の他、40代以下の若い世代でも、「本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため運転を続けなければならない」と回答している。

< 普段の外出時に利用する移動手段 >



< 運転に対する考え >



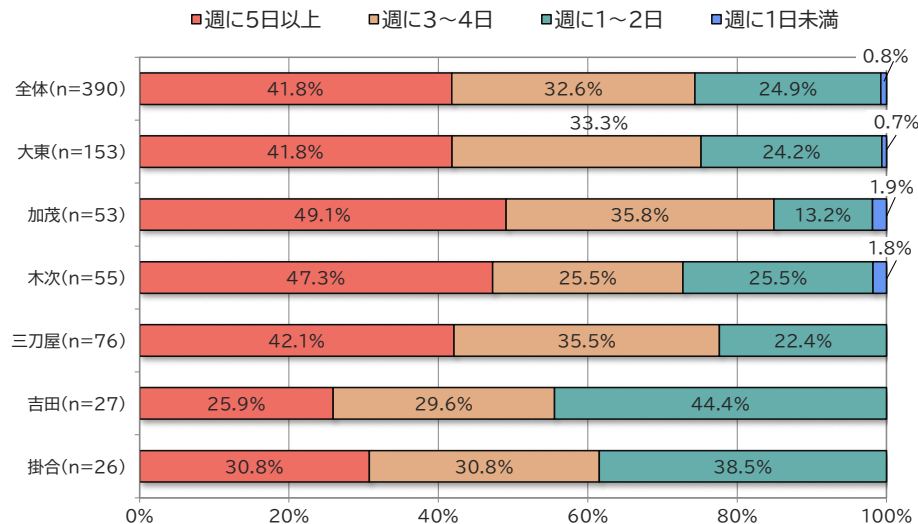
資料：市民アンケート調査(令和7年度実施)

現状・問題点③ 外出そのものが少ない山間部の高齢者・免許非保有者

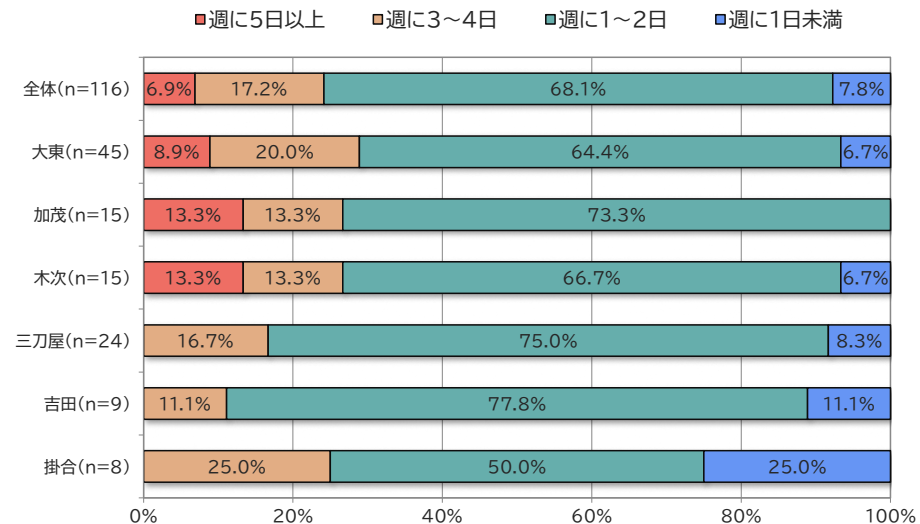
- 高齢者の外出回数は、特に免許非保有者で少ない状況である。
- また、特に山間部の吉田地域・掛合地域の高齢者では免許保有者・非保有者ともに少ない傾向にある。

<高齢者外出回数の地域別状況>

75歳以上免許保有者



75歳以上免許非保有者



資料： 市民アンケート調査(令和7年度実施)

<地域円卓会議での意見交換より(入間地区)>

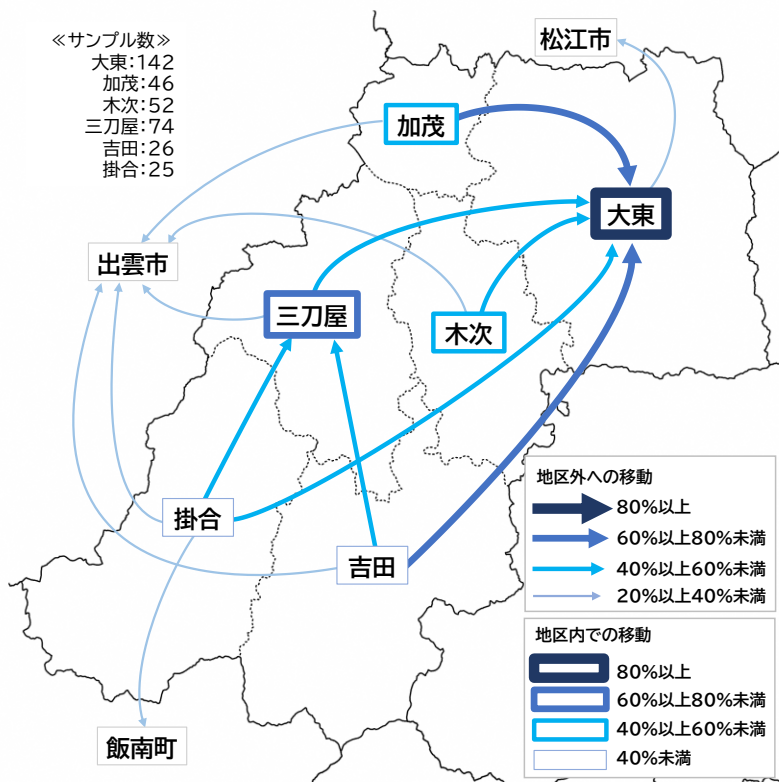
外出をしない高齢者が増えている。交流センターで優待乗車券を取り扱っているが、公共交通自体を利用されない。特定の方だけが頻繁に利用される。公共交通を使うことに慣れるまでに時間がかかる。

現状・問題点④ 公共交通が市民の移動ニーズに十分こたえることができていない

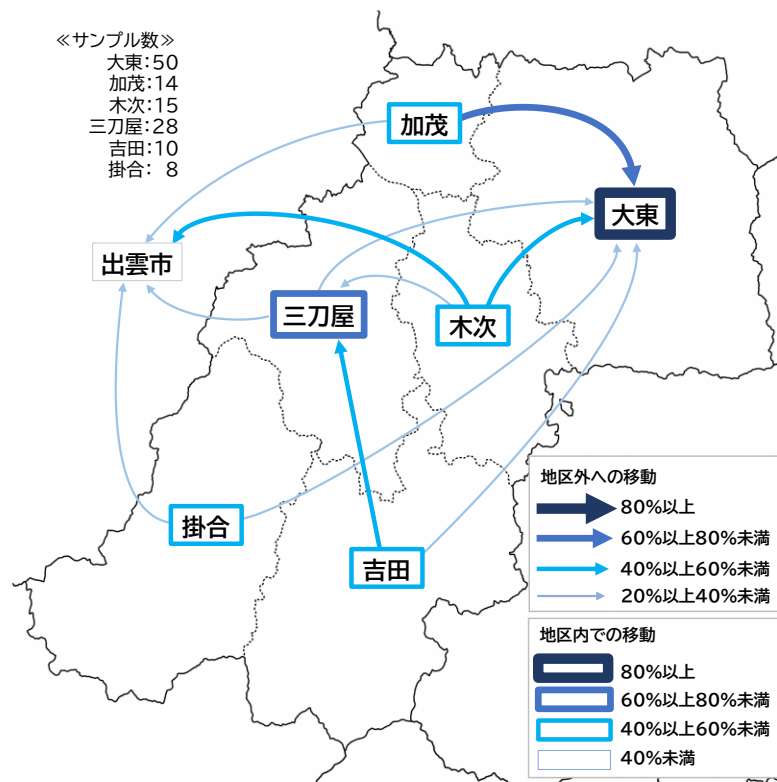
- 各地域の異なる移動ニーズ(行きたい買い物先、通院先)に対して、公共交通で対応できている地域と、そうでない地域がある。
- 特に吉田地域・掛合地域では、目的地までの所要時間や目的地への到着時間、乗り継ぎ環境といった点で課題がある。

<自由に移動がしやすい免許保有者と、移動手段が限定される免許非保有者の通院先比較>

75歳以上免許保有者



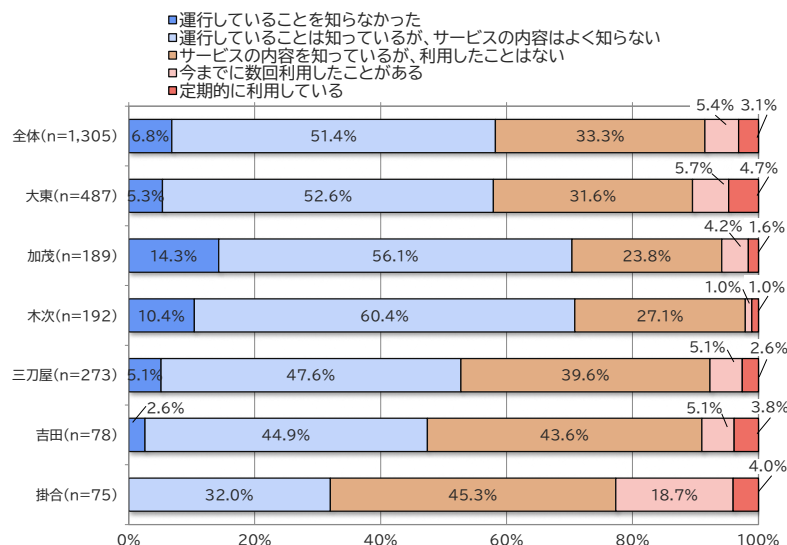
75歳以上免許非保有者



現状・問題点⑤ だんだんタクシー、だんだんバスを活かしきれていない

- だんだんタクシーは、2013年度に大東地域(海潮地区)・三刀屋地域(鍋山地区)で運行を開始してから10年以上が経過。
- 段階的に導入し、市内全域に広がった一方、サービス内容の認知度はまだまだ低い。利用者も限定的で、路線数(エリア数)に対して利用者数が少ない路線や、稼働率が非常に低い便がある。
- 生活環境の変化なども相まって、暮らしに合ったサービスへの見直しや、わかりやすく使いやすいサービスへの転換が求められている。

<だんだんタクシー・だんだんバスの認知状況>



<だんだんタクシー・だんだんバスの1日あたり利用者数>

地域	運行路線(エリア)	1日あたり利用者数
大東	春殖・幡屋、佐世、阿用・久野、塩田、海潮	49.2
加茂	加茂	11.5
木次	日登、西日登	15.5
三刀屋	鍋山、飯石・中野、高窪・伊萱	17.4
吉田	吉田、田井	10.5
掛合	北部、南部	10.2

<地域円卓会議での意見交換より>

- (幡屋地区)だんだんタクシーの周知が課題。使い方、乗り方がわからない人も多い。
- (日登地区)地域内の移動だけでは不便。通院等のニーズに答えられない。だんだんタクシーの利用の仕方も分からない。
- (三刀屋地区)だんだんタクシーの運行時間は、行きは良いが帰りの時間帯等が課題。長時間待たないといけない。だんだんタクシーは行先が限定されており、複数の場所に行きたい場合利用しづらい。乗降場所の拡大等ができないか。
- (多根地区)だんだんタクシーの予約方法がわからない方も多い。練習の機会を持つことも重要。あるものを有効に活用すること、利用促進に地域でも取り組む必要がある。

<だんだんタクシー・だんだんバスのサービスについて どのような点で利便性が向上されれば利用したいと思うか>

	全体	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明
時刻表による運行ではなく、利用者の希望に応じて運行する	37.2	36.4	35.3	39.9	34.8	46.9	39.7	33.3
土日祝日も運行する	35.2	40.0	25.5	31.4	34.4	40.6	36.5	33.3
予約や乗り方などの利用方法がわかりやすくなる	33.6	32.1	39.2	37.3	33.0	32.8	23.8	33.3
市街地の乗降場所が増える	27.7	29.7	23.5	28.1	28.6	26.6	20.6	50.0
運行本数が増える	25.5	26.7	19.6	24.8	29.5	23.4	23.8	16.7
電話以外の予約方法(予約アプリなど)が利用できる	19.6	20.3	16.3	22.2	19.2	20.3	15.9	33.3
出前講座などで、サービスの使い方について知る機会がある	9.1	7.4	11.1	15.0	8.0	7.8	6.3	0.0
その他	10.9	10.5	13.1	10.5	9.4	12.5	12.7	16.7
n	1,053	390	153	153	224	64	63	6

<だんだんタクシー・だんだんバスの便別稼働率>

地域	路線名	便名	令和6年度(年間実績)			
			平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率
大東	だんだんタクシー春殖・幡屋線	1便	2.0	493	241	99.2%
		2便	4.1	1,033	251	103.3%
		3便	3.7	963	257	105.8%
		4便	2.2	539	244	100.4%
		1~4便計	3.0	3,028	993	102.2%
	だんだんタクシー佐世線	1便	1.7	404	241	99.2%
		2便	2.4	575	241	99.2%
		3便	3.0	731	244	100.4%
		4便	1.2	291	238	97.9%
	1~4便計	2.1	2,001	964	99.2%	
	だんだんタクシー阿用・久野線	1便	3.5	819	233	95.9%
		2便	3.8	931	245	100.8%
		3便	3.8	929	246	101.2%
		4便	3.4	796	235	96.7%
		5便	1.1	62	56	23.0%
	1~5便計	3.5	3,537	1,015	83.5%	
	だんだんタクシー塩田線	1便	1.5	215	146	60.1%
		2便	2.4	496	210	86.4%
		3便	2.3	525	225	92.6%
		4便	1.3	152	113	46.5%
5便		1.4	41	30	12.3%	
1~5便計	2.0	1,429	724	59.6%		
だんだんタクシー海潮線	1便	1.5	360	241	99.2%	
	2便	2.3	552	242	99.6%	
	3便	3.3	818	245	100.8%	
	4便	1.3	321	240	98.8%	
1~4便計	2.1	2,051	968	99.6%		
合計		2.6	12,046	4,664	87.2%	
加茂	だんだんタクシー加茂線	1便	1.6	391	243	100.0%
		2便	3.4	836	247	101.6%
		3便	4.4	1,146	262	107.8%
		4便	1.9	452	243	100.0%
	1~4便計	2.8	2,825	995	102.4%	
合計		2.8	2,825	995	102.4%	

地域	路線名	便名	令和6年度(年間実績)			
			平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率
木次	だんだんタクシー日登線	1便	1.0	40	39	16.0%
		2便	1.1	75	66	27.2%
		3便	3.1	746	241	99.2%
		4便	2.7	660	241	99.2%
		5便	1.2	267	226	93.0%
		1~5便計	2.2	1,788	813	66.9%
	だんだんタクシー西日登線	1便	1.1	28	25	10.3%
		2便	2.3	471	204	84.0%
		3便	2.6	623	237	97.5%
		4便	2.7	638	240	98.8%
5便	1.1	247	221	90.9%		
1~5便計	2.2	2,007	927	76.3%		
合計		2.2	3,795	1,740	71.6%	
三刀屋	だんだんタクシー鍋山線	1便	1.5	312	210	86.4%
		2便	2.2	433	193	79.4%
		3便	1.1	42	37	15.2%
		4便	2.4	466	193	79.4%
		1~4便計	2.0	1,253	633	65.1%
	だんだんタクシー飯石・中野線	1便	2.7	651	242	99.6%
		2便	2.8	637	230	94.7%
		3便	1.4	202	141	58.0%
		4便	2.9	775	266	109.5%
		1~4便計	2.6	2,265	879	90.4%
だんだんタクシー高窪・伊萱線	1便	1.7	271	157	64.6%	
	2便	1.5	216	141	58.0%	
	3便	1.4	121	89	36.6%	
	4便	1.4	129	94	38.7%	
	1~4便計	1.5	737	481	49.5%	
合計		2.1	4,255	1,993	68.3%	

地域	路線名	便名	令和6年度(年間実績)			
			平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率
吉田	だんだんバス吉田線	1便	2.4	675	278	114.4%
		2便	1.2	115	99	40.7%
		3便	1.4	163	115	47.3%
		4便	1.3	130	100	41.2%
		5便	1.4	158	112	46.1%
		6便	1.4	179	125	51.4%
		7便	1.2	128	108	44.4%
		8便	1.2	93	79	32.5%
		9便	1.2	127	104	42.8%
		10便	1.0	75	72	29.6%
	1~10便計	1.5	1,843	1,192	49.1%	
	だんだんバス井線	1便	2.0	468	239	98.4%
		2便	1.0	7	7	2.9%
		3便	1.1	24	21	8.6%
		4便	1.5	3	2	0.8%
		5便	1.4	64	46	18.9%
		6便	1.1	9	8	3.3%
		7便	1.5	22	15	6.2%
		8便	1.6	32	20	8.2%
		9便	1.5	53	35	14.4%
10便		1.2	50	41	16.9%	
1~10便計	1.7	732	434	17.9%		
合計		1.6	2,575	1,626	33.5%	
掛合	だんだんタクシー北部線	1便				
		2便	1.8	252	143	58.8%
		3便	1.7	272	164	67.5%
		4便	1.9	314	162	66.7%
		5便	1.6	174	111	45.7%
		6便	1.4	84	62	25.5%
		7便	1.3	128	96	39.5%
		8便	1.1	30	28	11.5%
		9便	1.3	71	53	21.8%
		10便	1.0	5	5	2.1%
		11便	1.1	26	23	9.5%
	1~11便計	1.6	1,356	847	34.9%	
	だんだんタクシー南部線	1便				
		2便	1.3	137	103	42.4%
		3便	1.5	254	168	69.1%
4便		1.4	165	122	50.2%	
5便	1.6	242	151	62.1%		
6便	1.3	80	62	25.5%		
7便	1.5	88	57	23.5%		
8便	1.4	52	36	14.8%		
9便	1.4	62	45	18.5%		
10便	1.5	51	34	14.0%		
11便	1.2	13	11	4.5%		
1~11便計	1.4	1,144	789	32.5%		
合計		1.5	2,500	1,636	33.7%	
全計		2.2	27,996	12,654	59.2%	

現状・問題点⑥ JRとバス、だんだんタクシー、だんだんバスとが有機的に連携できていない

- だんだんタクシーと市民バス(例えば北原線)、市民バスとJR(吉田大東線とJR木次駅～出雲大東駅区間)など重複して運行している区間がある他、だんだんタクシーと市民バスやJRとの乗り継ぎ利用がスムーズに行われていない。
- 上記の連携においては、「乗り継ぎ環境」も重要な要素となるが、一部では乗り継ぎ環境に課題がある停留所がある(波多駐在所前 等)他、乗り継ぎ方法など利用者に認識されていない可能性もある。
- 市民アンケートの自由記述においても、効率化の必要性をあげる意見が多い。

<地域円卓会議での意見交換より>

- (久野地区)広域バスと地域バスの乗継が不便。
- (久野地区)木次に行く場合、大東まで出て乗り換えが必要で大変。1便でも直接木次へ行ける便があるとよい。
- (幡屋地区)JRとの接続も課題。
- (多根地区)広域バスの停留所に交流センターを設定してほしい。バス利用者に、雨や暑い日にも交流センターにいてもらえる。交流や情報交換などにもつながる。
- (木次地区)交流センターをバスの待合所にするのはとても良いアイデア。クーリングスペースとしての利用もできる。

波多駐在所前(佐田・志津見線との乗り継ぎポイント)



JA吉田前(吉田大東線との乗り継ぎポイント)



<市民アンケート調査自由記述の地域別回答状況>

分類	意見の内容	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明	市全体	
市民バス等	効率化(減便・小型化・予約制・廃止等ニーズに合った運行)	17.2%	14.6%	17.9%	16.7%	18.8%	14.3%	33.3%	16.9%	
	利便性向上(増便・ダイヤ改正・延伸・バス停が遠い等)	9.0%	4.2%	3.6%	3.7%	6.3%		66.7%	6.4%	
	市民負担が増えても仕方ない(料金値上げ)	2.5%		1.8%					1.3%	
	維持・存続	1.6%				6.3%	7.1%		1.3%	
	運転が荒い	0.8%			1.9%	6.3%			1.0%	
	周知・広報、わかりやすくする、利用促進すべき		2.1%				7.1%		0.6%	
	運転手の確保	0.8%				6.3%			0.6%	
	その他	0.8%			1.9%				0.6%	
だんだんタクシー・だんだんバス	利便性向上(増便・乗降場所の増設・延伸等)	4.1%		1.8%	1.9%		7.1%		2.6%	
	維持・存続	0.8%	2.1%						0.6%	
JR木次線	維持・存続	3.3%	2.1%	5.4%					2.6%	
	不要	0.8%	4.2%	1.8%	3.7%				1.9%	
	その他	0.8%	4.2%	1.8%					1.3%	
公共交通全般	公共交通は必要、維持してほしい	8.2%	6.3%	8.9%	3.7%	12.5%	21.4%		8.0%	
	ライドシェア・AIデマンドタクシー等の導入	6.6%	14.6%	8.9%	5.6%	6.3%			7.7%	
	高齢者が安心して暮らせるようにしてほしい(金銭面・買い物・通院等)	5.7%	4.2%	10.7%	9.3%	12.5%	7.1%		7.3%	
	地域ごとに対応策が必要	3.3%		3.6%	9.3%	6.3%	7.1%		4.2%	
	周知・広報、わかりやすくする、利用促進すべき	2.5%	8.3%	1.8%	5.6%	6.3%			3.8%	
	公共交通の維持は難しい(人口減・立地・道が狭い等)	1.6%	6.3%		7.4%	12.5%	7.1%		3.8%	
	行政負担を減らすべき	3.3%	6.3%	3.6%	5.6%				3.8%	
	公共交通ではなくタクシーが利用しやすい仕組み(規制緩和・出資・利用助成等)	4.1%	2.1%	3.6%	1.9%				2.9%	
	今は利用していない(いずれ利用すると思う)	0.8%	4.2%	3.6%	5.6%				2.6%	
	道路整備	3.3%	2.1%		3.7%		7.1%		2.6%	
	情報公開(利用状況や収支の公開等)	1.6%			3.7%	12.5%			1.9%	
	利用者のニーズに応じてほしい	0.8%	4.2%	1.8%			7.1%		1.6%	
	JR・バスの接続が悪い	1.6%		1.8%			7.1%		1.3%	
	小中学生のスクールバスの導入	1.6%	4.2%						1.3%	
	公共交通について話し合い検討する機会が必要	0.8%		1.8%	1.9%	6.3%			1.3%	
	JR木次線(定期券)利用促進事業は継続してほしい	2.5%							1.0%	
	利便性向上(増便・ダイヤ改正・延伸・バス停が遠い等)	0.8%	2.1%						0.6%	
	アプリ、ネット予約	1.6%							0.6%	
	キャッシュレス決済				1.9%				33.3%	0.6%
	高校生の学割・無料化	0.8%			1.9%				0.6%	
市民負担が増えても仕方ない(料金値上げ)	1.6%							0.6%		
その他	1.6%		10.7%	3.7%					3.2%	
その他	個人の感想・意見	2.5%	4.2%	3.6%					2.2%	
	その他(市への要望等)	4.9%	8.3%	3.6%	5.6%				4.8%	
	n	122	48	56	54	16	14	3	313	

10%以上の割合

5%以上10%未満の割合

現状・問題点⑦ 児童・生徒の通学手段確保において非効率な運用が発生している

- 合併等の経緯により、スクールバス・市民バスへの乗車許可条件が旧町単位で設定されており、スクールバス利用者、市民バス利用者、臨時利用者が混在している状況。
- 特に大東地域で、登下校(下校時)で臨時便の稼働が多い。
- 臨時便については、運行事業者から、以前の単価がそのまま適用されているため、実情と合わない部分がある(特に土日の運行において)との意見が寄せられている。

<2024年度臨時便稼働状況 路線別・目的別利用状況(【承認】のみ抽出)>

(単位:回)

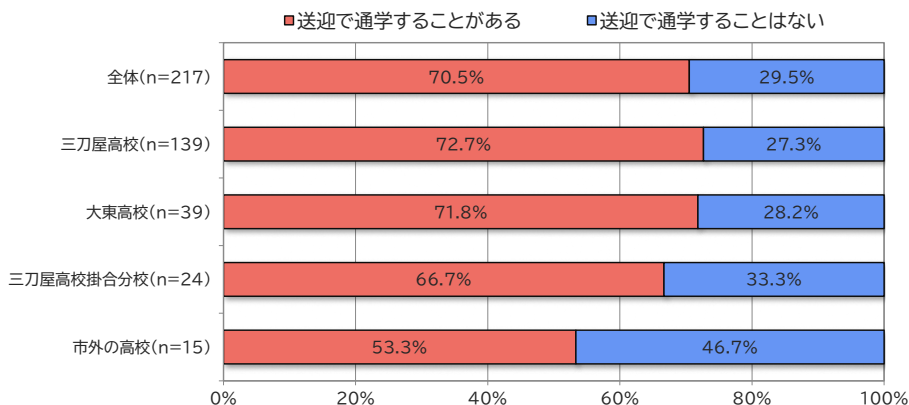
路線名	登下校	学校行事	その他	総計
加茂市民バス28人乗	55	13		68
大東市民バス①春殖線	48	60		108
大東市民バス②幡屋線	48	24		72
大東市民バス③佐世線	39	21	3	63
大東市民バス④塩田線		2		2
大東市民バス⑤海潮線北回り	212	18		230
大東市民バス⑥海潮線南回り	130	16		146
大東市民バス⑦阿用久野線		4		4
大東小スクールバス28人乗	6	20		26
大東中(海潮)スクールバス28人乗		12		12
大東中(久野)スクールバス14人乗		11		11
木次市民バス28人乗	4	26	1	31
木次小スクールバス28人乗	5	66	1	72
総計	547	293	5	845

資料：雲南市教育委員会教育総務課 臨時便利用実績(2024年度)

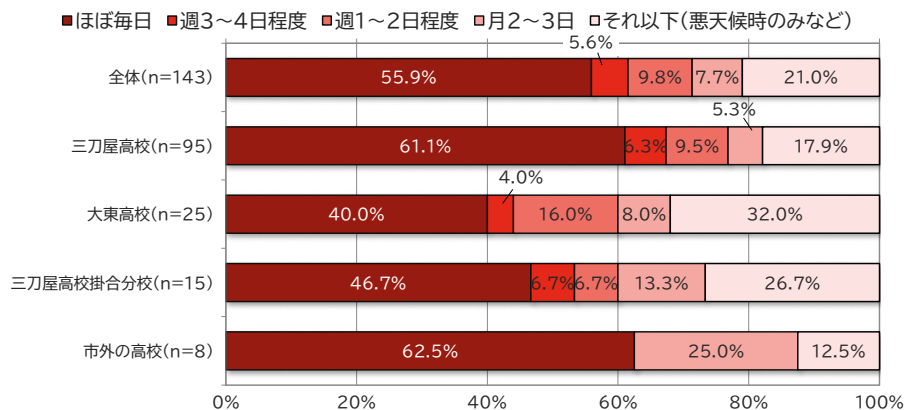
現状・問題点⑧ 高校生の通学利用に公共交通が十分に対応できていない

- 高校生の約70%が「送迎で通学することがある」と回答しており、このうち約56%がほぼ毎日家族に送迎してもらっている状況である。
- 高校生や保護者からは「学校の登下校に合わせたバス(登下校、テスト期間、夏休み等)」を必要とする声が多くなっている他、JRの運休が多いことへの対応を求める声もある。
- JR木次線利用促進事業について、およそ半数の保護者がアンケート回答時に「初めて知った」と回答している。

<通学における送迎利用の状況>

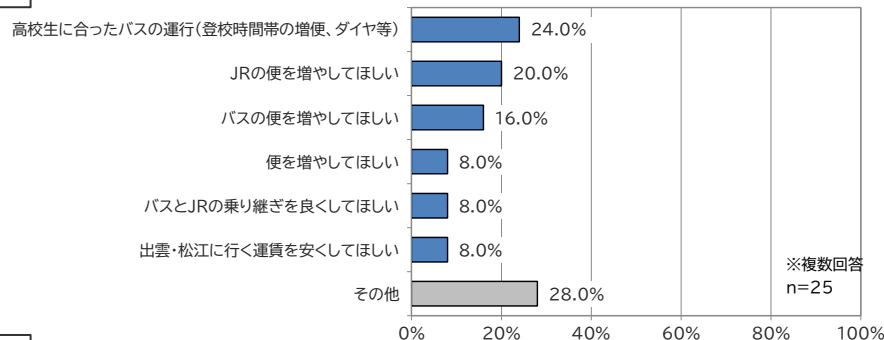


送迎してもらっている場合の頻度

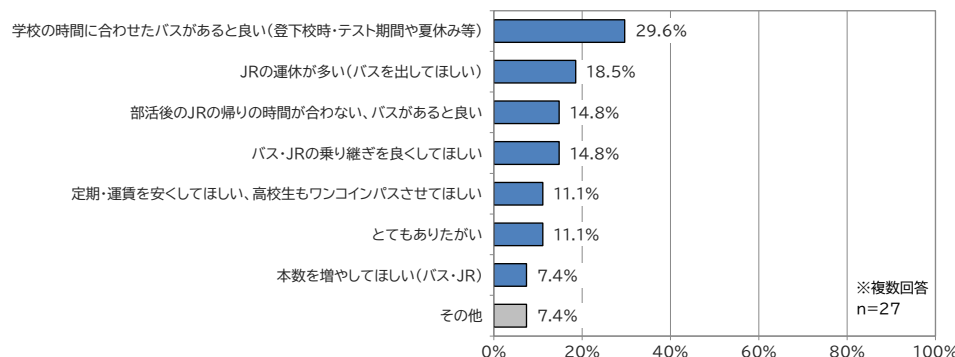


<公共交通に関する意見 自由記述>

高校生



保護者



現状・問題点⑨ 交通事業者を取り巻く経営環境(運転手不足・高齢化)が厳しく、事業継続が懸念される

- 運転手不足や運転手の高齢化、家族経営事業者の事業承継、夜間需要減少による収入の減少などが課題とされている。
- 近い将来のバス運行や事業存続も危機的状況にある。

<交通事業者へのヒアリング調査より(令和6年度実施)>

事業者	カテゴリ	状況(一部抜粋)
市 民 バ ス 運 行 事 業 者	人員体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手数は充足しておらず、運行体制の維持に苦慮。 ● 高齢化進行により定年退職者の増加が見込まれる。
	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 長大路線の運行が高齢運転手の負担となっている。 ● 山間部では雪害(倒竹、倒木)による路線の通行阻害が発生。 ● 人員を充足させる(余剰人員を確保する)ためには、委託料の増加が必要。給与面やダイヤ改善で運転手の待遇改善を行いたい。
タク シ ー 事 業 者	人員体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 雇用条件が合わず雇用に至らないケースが多い。(一部事業者では運転手は充足)
	運行上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 夜間需要が大幅に減少し、収入減少の要因となった。

現状・問題点⑩ 地域における共助交通の持続可能性

- 市内で運行する共助交通4件のうち、3件が無償で運行している。
- こうした中で、各地域の協議会・委員会の職員が運転業務を担っており、職員の業務負担が大きくなっていることや、継続した事業運営のための財源確保などが課題とされている。

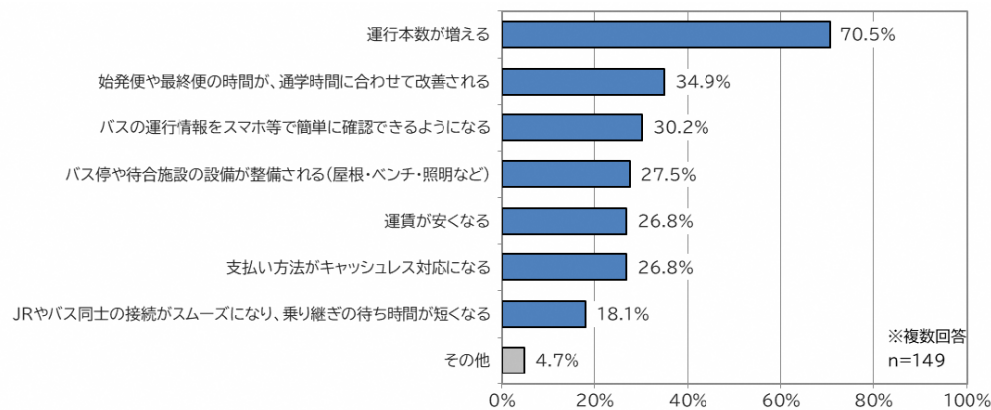
<共助交通の運行状況と課題(地域円卓会議資料・意見交換より)>

地域	名称	運賃	運転者報酬	課題
波多	たすけ愛号	無償 ※波多交流センターに募金箱を設置し、車両維持費に活用	協議会や委員会の業務として実施しており、職員の給与規程の範囲内で対応(運転に対する報酬の加算等はなし)	<ul style="list-style-type: none"> ● 事務局職員が他の業務も担いながら、送迎を行うため、職員の負担が大きくなっている。休日の運行も実施したいが、負担面から難しい。 ● 車両の維持(車検代、修理代、自動車保険料等)と更新に係る経費に加え、燃料費も上昇し、安定的な運営のための財源の確保が課題。募金額も減少傾向。
中野	おたすけ号	無償		<ul style="list-style-type: none"> ● 地区外への運行など、事業の拡充を求める要望もあるが、ドライバーの負担等も考慮するとどこまで要望に応えていけるかの検討が必要。 ● 安定的な事業運営のための財源確保が課題。 ● 現状の取組を継続させていくことが精いっぱい。
鍋山	走れ！よりそい号	片道300円		<ul style="list-style-type: none"> ● R7年度以降の財源確保が課題。車両保険や運転業務に係る人件費相当の負担が大きい。
民谷	民谷地区振興協議会活動車	無償		<ul style="list-style-type: none"> ● 掛合診療所や飯南病院への移送希望があるが、タクシー事業者や飯南町との調整もあり、今のところ実施していない。また、ドライバーの負担等も考慮するとどこまで要望に応えていけるかの検討が必要。 ● 送迎に出かけ事務所が空になることもある。特に、診療所への送迎は待ち時間が長くなる。 ● 安定的な事業運営のための財源確保が課題
多根	共助交通の実施を検討中			<ul style="list-style-type: none"> ● 共助交通の実施には、費用面以上に運転手の確保が課題。地域の60～70歳代は現役で仕事をしており、自主組織の職員で対応せざるを得ない。

問題点⑪ 公共交通の情報提供がまだまだ不足しており また、市民の公共交通を「自分ごと」として考える機会が不足している

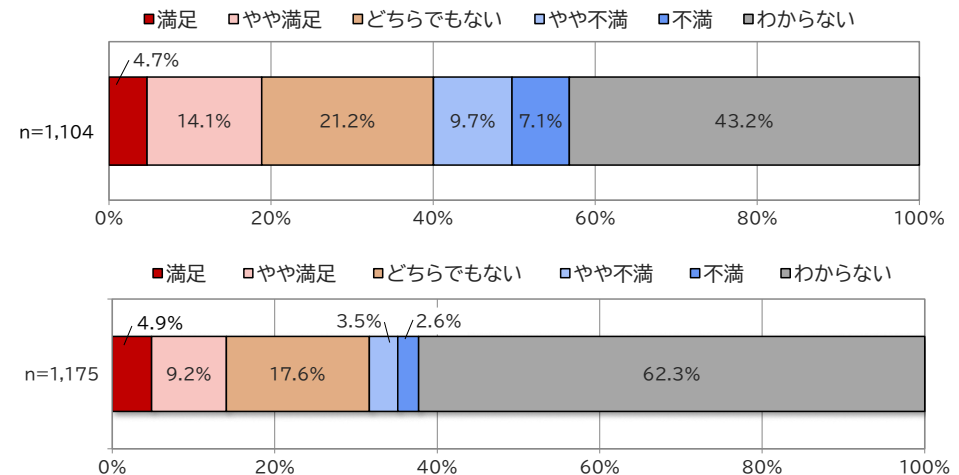
- 市では、これまで統一した市民バス時刻表の作成に加え、Googleマップなどの経路検索アプリでバスの経路や時刻が表示されるようにするためのデータ(GTFSデータ)の整備を進めてきたが、路線・系統が多く運行内容そのものを理解することが難しい。
- また、だんだんタクシー・だんだんバスについては、予約が必要などのルールが設けられており、運行内容としてやや複雑になるが、利用方法について十分理解されていない。
- 高校生アンケートでは、バスの改善点として「運行情報のスマホ確認(35%)」「キャッシュレス対応(27%)」などが上位にあがっている。予約が電話に限られる、バスが今どこにいるか分からない、といった点は、特に若者や新規利用者にとって利用障壁の一つとなっている。
- 市民バスとだんだんタクシーの満足度について、いずれも半数程度の人がわからないと回答。マイカーへの依存度も高い中で、公共交通を「自分ごと」として考える機会が不足していると考えられる。

<雲南市民バスの改善してほしい内容(高校生アンケートより)>



資料： 高校生・保護者アンケート調査(令和7年度実施)

<市民バス(上)とだんだんタクシー(下)の総合的な満足度>



資料： 市民アンケート調査(令和7年度実施)

雲南市地域公共交通について取り組むべき課題

【課題1】市民の暮らしと公共交通の「ズレ」を解消する

市民の移動は自家用車が中心ですが、その中には「本当は運転したくない」と感じている市民も少なくありません。特に、吉田・掛合といった山間部では、車で40分程度の距離が公共交通では1時間半以上かかるなど、サービス水準に大きな格差が生じています。また、三刀屋では市街地の中心部がだんだんタクシーのエリア外であるなど、市民が本当に「行きたい場所」や「行きたい時間」のニーズに、現在の交通ネットワークが応えられていない「ズレ」が各所で見られます。

⇒ 市民の多様なライフスタイルや地域ごとの移動実態に合わせ、路線やダイヤ、車両などをゼロベースで見直す、交通ネットワークの抜本的な再構築が必要です。

【課題2】だんだんタクシーを活かして、誰もが使いやすいサービスにする

市内全域に導入されている「だんだんタクシー」は、きめ細やかな移動を支える重要な交通手段です。しかし、認知度が低いほか、吉田・掛合・木次地域では、稼働率が10%台、あるいはゼロの便も存在するなど、サービスが持つ潜在能力を十分に活かしきれていません。市民からは「予約方法が分かりにくい」「帰り便の時間が合わない」といった声も上がっており、より使いやすいサービスへの転換が求められています。

⇒ サービスの仕組みや利用ルールを市民にとって分かりやすく改善するとともに、AI予約システムの導入や、便の見直しなど、利便性と効率性の高いオンデマンド交通へと進化させる必要があります。

【課題3】通学環境を改善し、公共交通を利用しやすい環境に整える

高校生の通学の約7割が家族の送迎に依存しており、公共交通が通学手段として選択されにくい状況にあります。また、小中学校のスクールバスは、旧町ごとに異なるルールが残り、特に大東地域ではスクールバス対応のための臨時便が突出して多く運行されるなど、市民バスと重複した非効率な状態が生じています。これは保護者の負担増だけでなく、地域全体の交通資源のロスにも繋がっています。

⇒ 高校生の登下校時間に対応したダイヤ編成や、全市で統一された公平・効率的なスクールバス運行ルールを確立し、未来の公共交通の担い手である若者が利用しやすい環境を整えることが不可欠です。

【課題4】交通の「担い手」が、未来に希望を持てる事業環境を創る

運転手の高齢化と深刻な担い手不足により、現在の交通サービスを維持することさえ困難になりつつあります。このままでは、減便や路線の廃止が避けられません。市民の足を未来にわたって守るためには、交通事業者が安定的に経営を続けられ、運転手が誇りを持って働き続けられる環境づくりが、すべての土台となります。⇒ 運転手の待遇改善に繋がる委託料の見直しや、免許取得支援といった直接的な支援に加え、将来的には地域新電力と連携した「日本版シュタットベルケ」のような、新たな収益モデルの構築にも挑戦し、持続可能な事業基盤を確立する必要があります。

【課題5】公共交通を「他人ごと」から「自分ごと」へ変える

市民アンケートでは、バスやタクシーの満足度について半数以上が「わからない」と回答しており、公共交通が多くの市民にとって「縁遠い存在」であることがうかがえます。また、市の利用促進策も十分に認知されていません。公共交通を維持していくためには、行政や事業者任せにするのではなく、市民一人ひとりが「自分たちの足」として関心を持ち、利用し、時には支える「総働」の文化を育んでいく必要があります。⇒ 「交通えずこ会議」のような、市民・事業者・行政が共に地域の交通を考える「場」を創設するとともに、デジタル技術を活用して情報を分かりやすく届け、誰もが主体的に関われる仕組みが必要です。

③ 雲南市地域公共交通【地域別の課題】

令和7年度 第2回 雲南市地域公共交通協議会
2025年12月11日(木)

大東地域

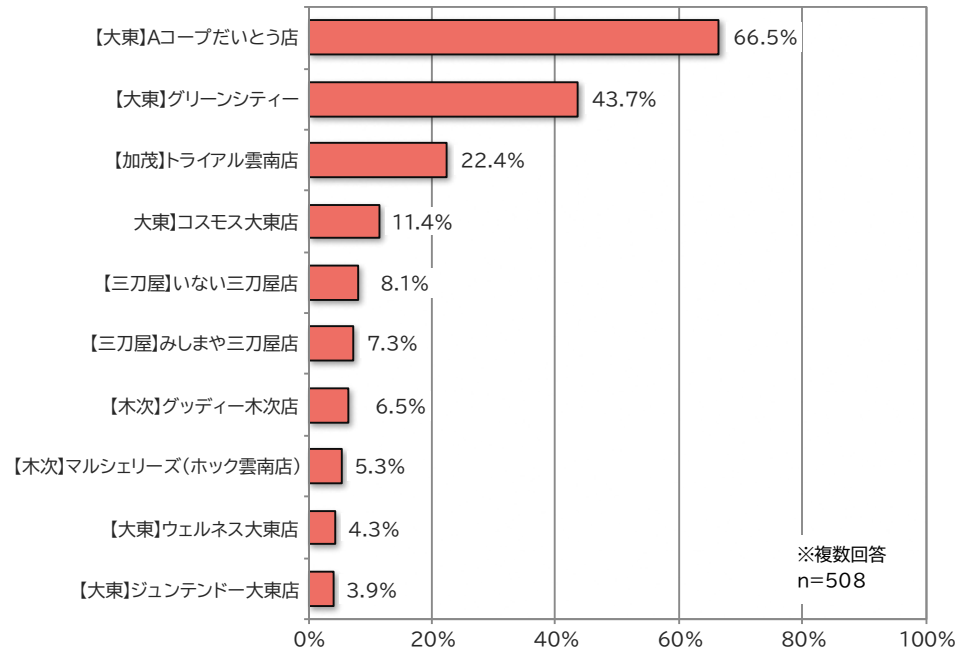
通院・買い物

- 買い物、通院ともに地域内で完結した移動ニーズとなっている。
- 上記のニーズに対して、市民バスとだんだんタクシーが運行しており、ニーズは満たされている。
- ただし、**幡屋地区など、生活圏が一部加茂地域にある地域**もある。

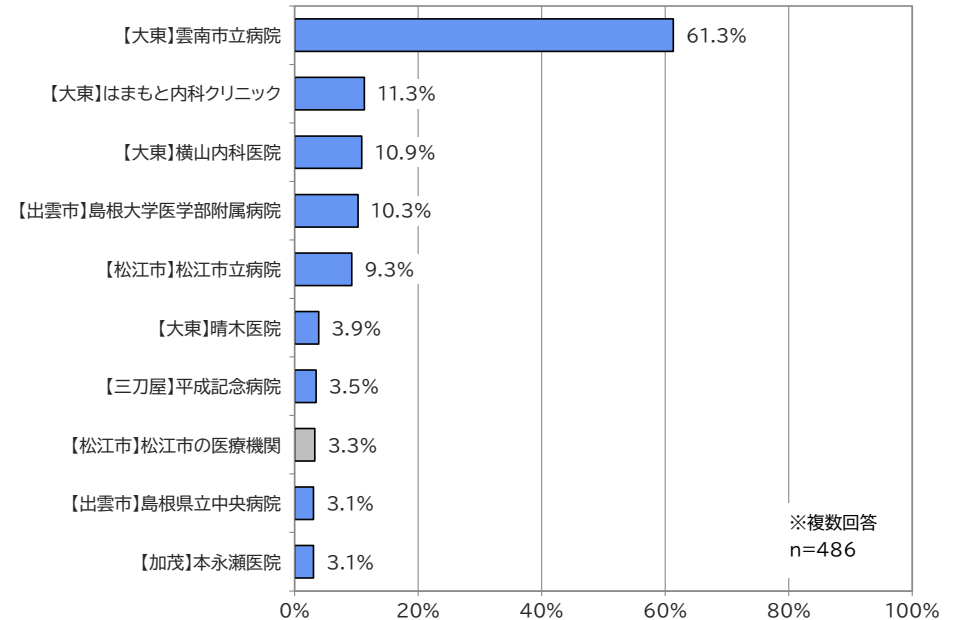
<地域円卓会議での意見交換より(幡屋地区)>

加茂に通院する人も多いが、だんだんタクシーを含め、公共交通の便がない。地区内の居住地によって生活圏が異なり公共交通のルートに合わないところがある。

<大東地域の方の買い物先>



<大東地域の方の通院先>



大東地域

公共交通の利用状況等

- 市民バス、だんだんタクシーともに、ここ数年、利用者数は横ばい傾向。
- だんだんタクシーの稼働率は全体的に高くなっているが、一部午後に運行する5便では稼働率が低くなっている。
- 阿用・久野線以外の路線は、すべて通学対応しており、特に大東地域で【臨時便】の稼働が多い。
- だんだんタクシーでは、土日祝日の運行を希望する声が最も多い。

2024年度臨時便稼働状況 路線別・目的別利用状況(【承認】のみ抽出)

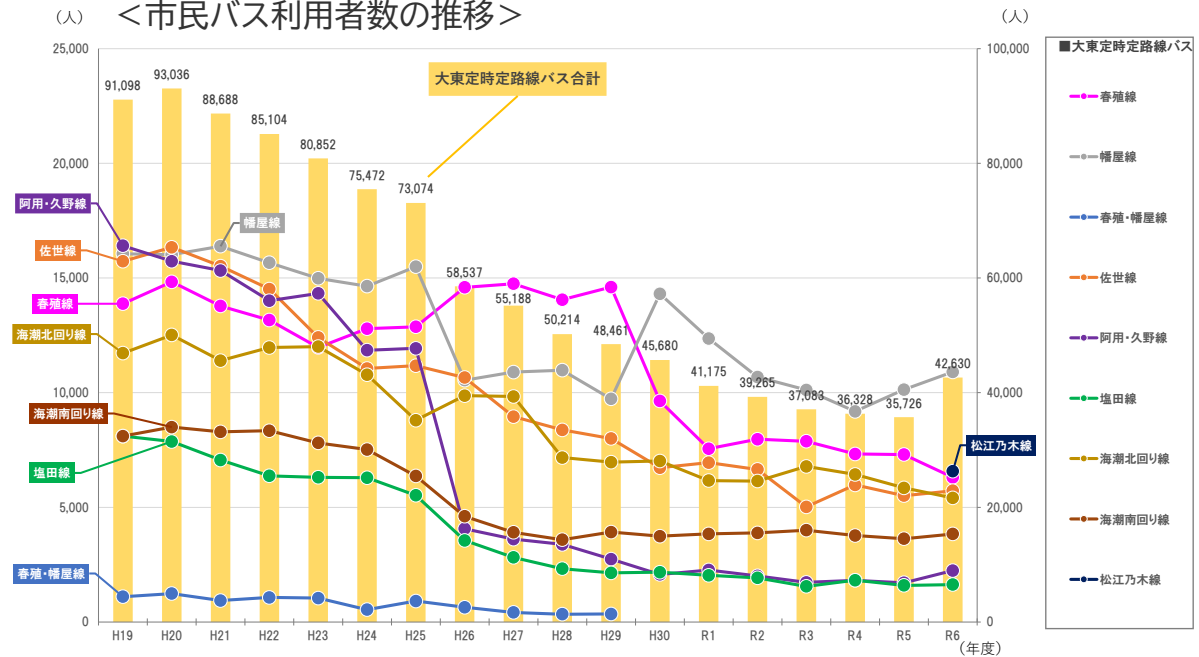
路線名	登下校	学校行事	その他	総計
加茂市民バス28人乗	55	13		68
大東市民バス①春殖線	48	60		108
大東市民バス②幡屋線	48	24		72
大東市民バス③佐世線	39	21	3	63
大東市民バス④塩田線		2		2
大東市民バス⑤海潮線北回り	212	18		230
大東市民バス⑥海潮線南回り	130	16		146
大東市民バス⑦阿用久野線		4		4
大東小スクールバス28人乗	6	20		26
大東中(海潮)スクールバス28人乗		12		12
大東中(久野)スクールバス14人乗		11		11
木次市民バス28人乗	4	26	1	31
木次小スクールバス28人乗	5	66	1	72
総計	547	293	5	845

資料：雲南市教育委員会教育総務課 臨時便利用実績(2024年度)

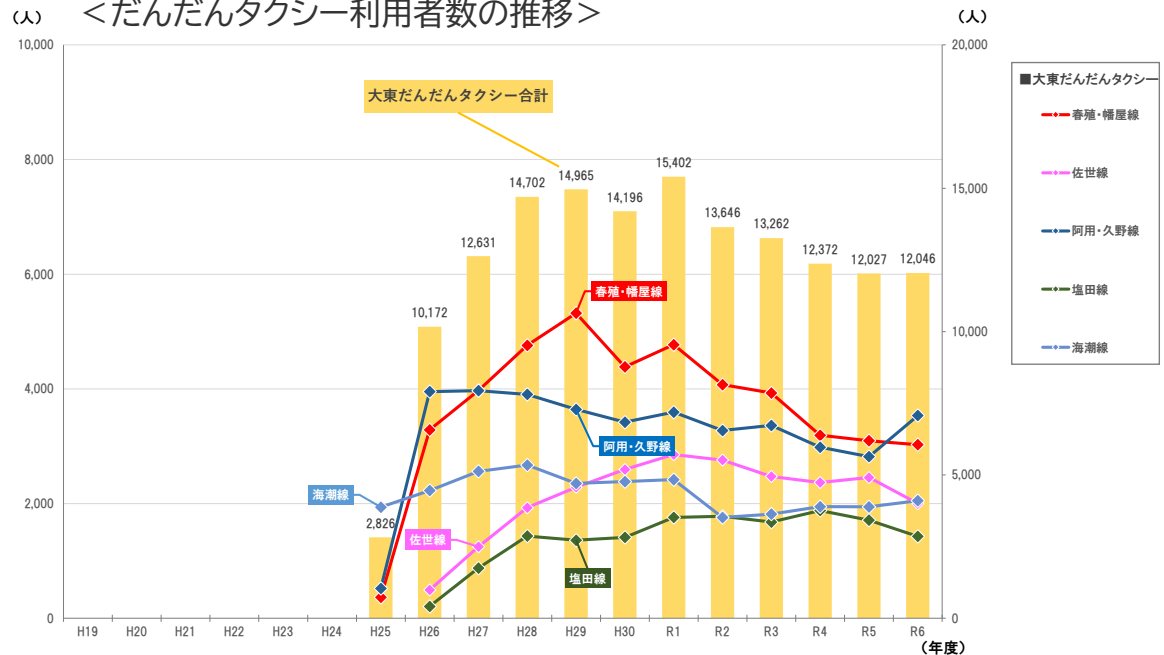
<改善に向けたポイント>

- スクールバスのあり方については、実態を確認しながら学校専用化も含めて検討が必要
- だんだんタクシーの利便性向上(スマホ予約対応、午後便の見直しなど)

<市民バス利用者数の推移>



<だんだんタクシー利用者数の推移>



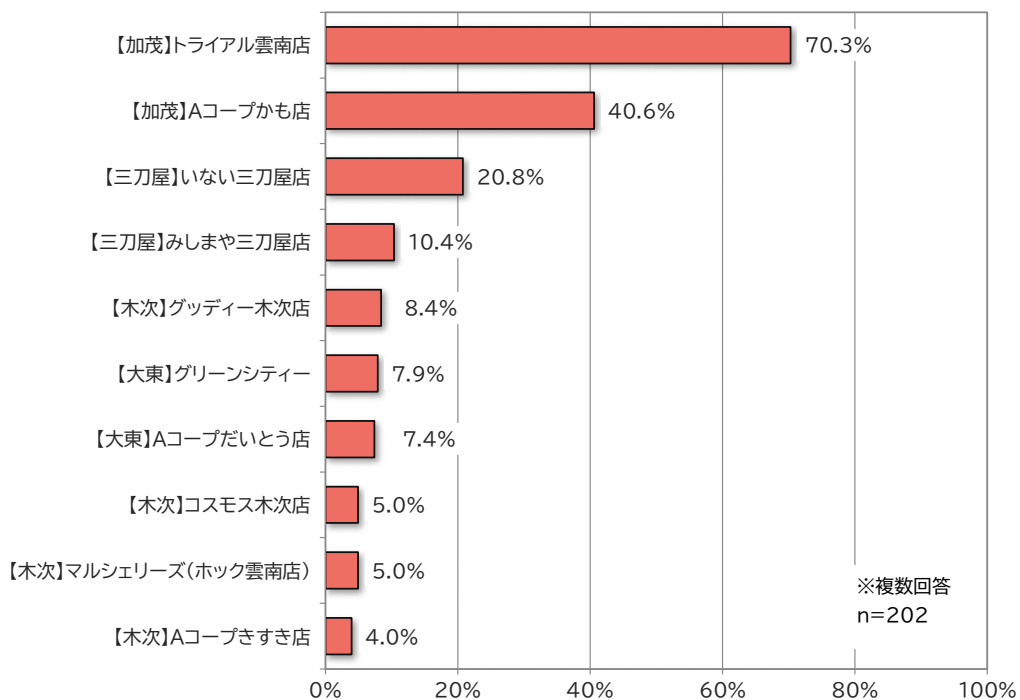
資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室 市民バス等利用状況

加茂地域

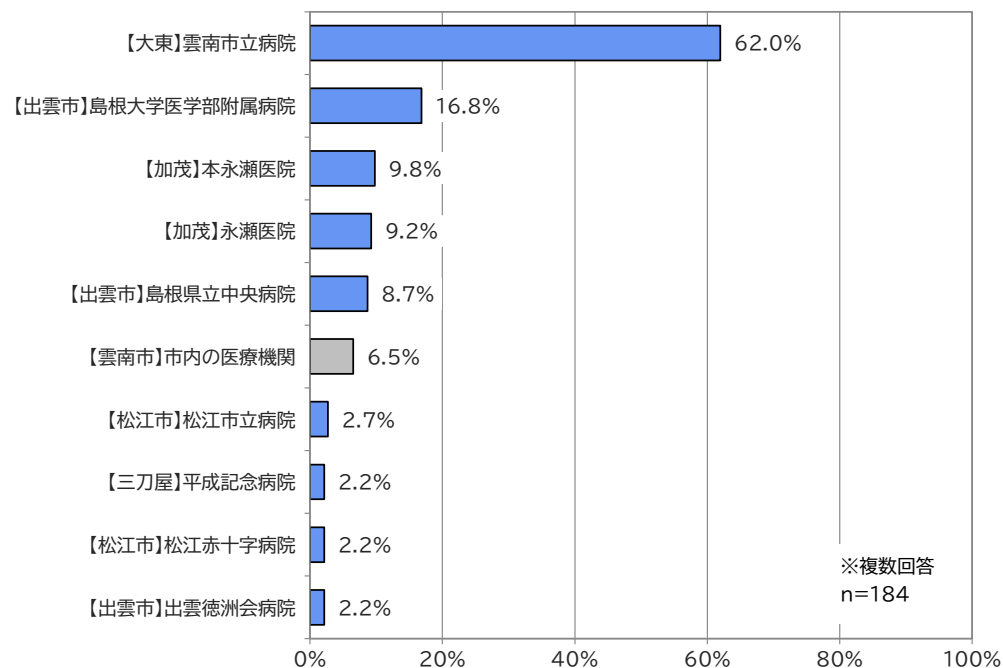
通院・買い物

- 買い物先は加茂地域内、通院は大東地域の雲南市立病院へのニーズがトップとなっている。
- 上記の移動ニーズに対して、加茂北回り線・南回り線が運行されている他、地域内の移動でだんだんタクシーが運行しており、ニーズは満たされている。

<加茂地域の方の買い物先>



<加茂地域の方の通院先>



加茂地域

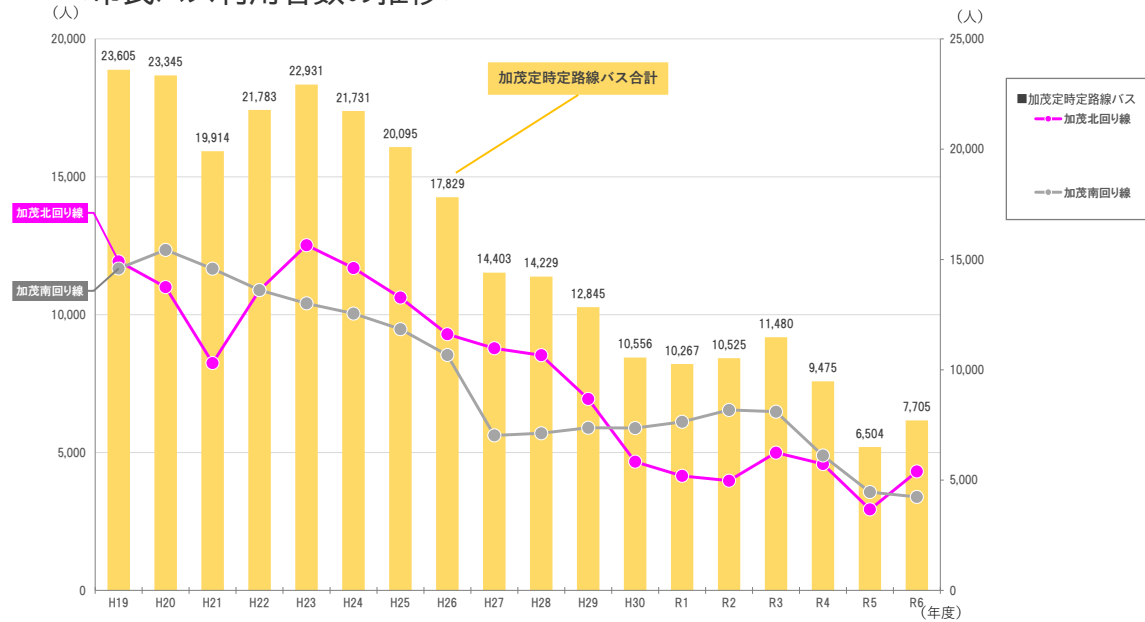
公共交通の利用状況等

- 加茂北回り線・南回り線は、利用者数が年々減少傾向である一方、**加茂だんだんタクシー**は**増加傾向**となっている。稼働率もいずれの便も高い。
- 一方、アンケート調査の結果、**だんだんタクシーの認知度は他地域と比較して特に低く**、予約や乗り方などの利用方法がわかりやすくなることが改善事項としてトップとなっている。周知の方法やわかりやすいサービスへの転換により、利用者のさらなる増加が期待できる。

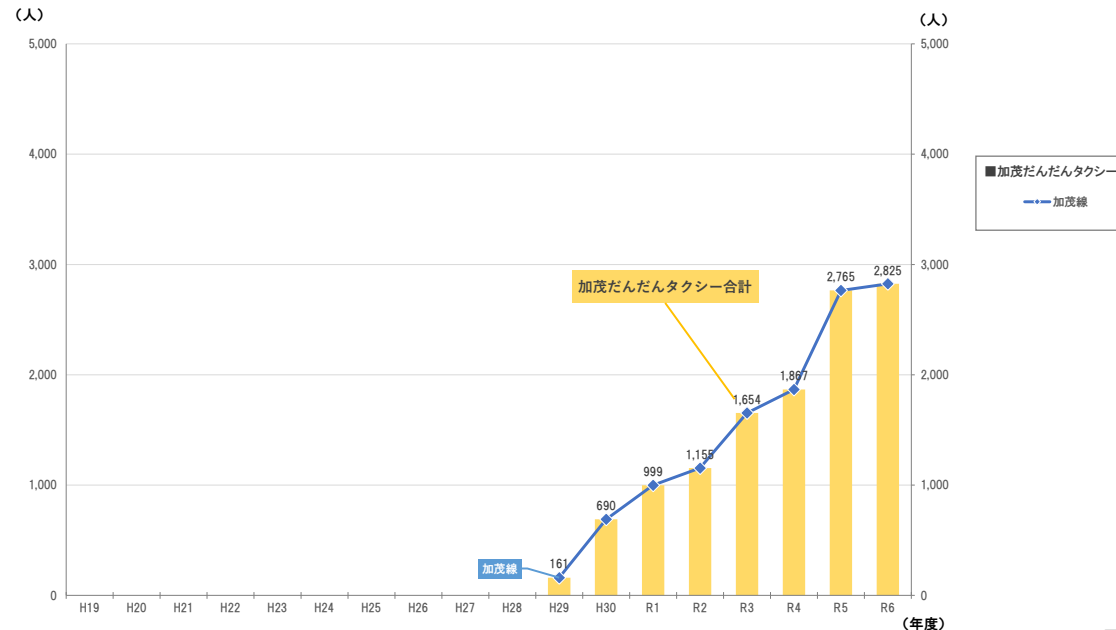
<改善に向けたポイント>

- 一部重複して運行する加茂北回り線・南回り線とだんだんタクシーの運行を統合し、シンプルな運行とする。⇒だんだんタクシーの大東(雲南市立病院)への乗り入れ
- だんだんタクシーについて、利用者へのわかりやすく丁寧な説明と、スマホ予約など新たな利用方法の拡大

<市民バス利用者数の推移>



<だんだんタクシー利用者数の推移>

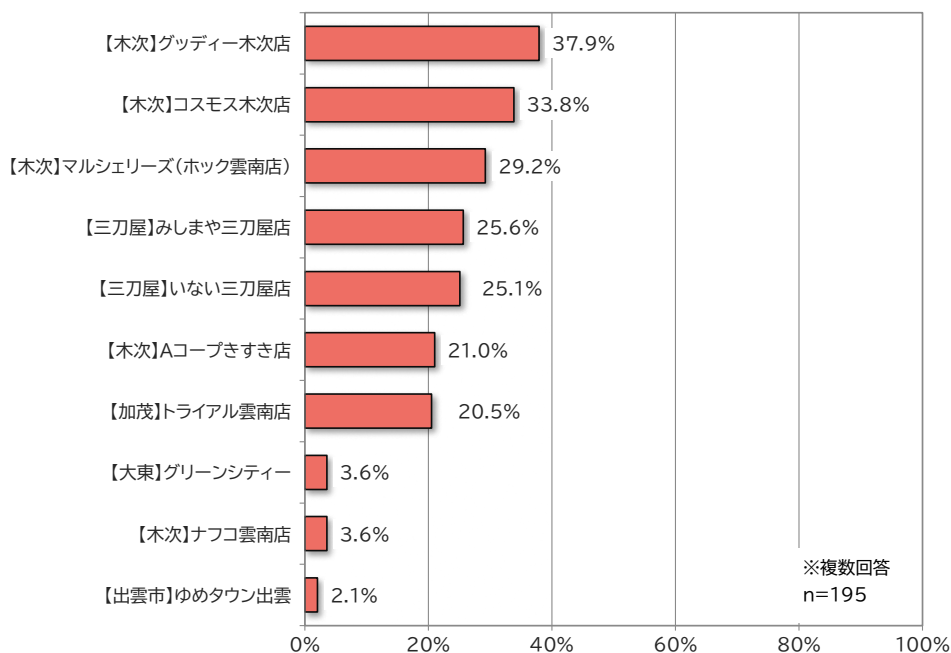


木次地域

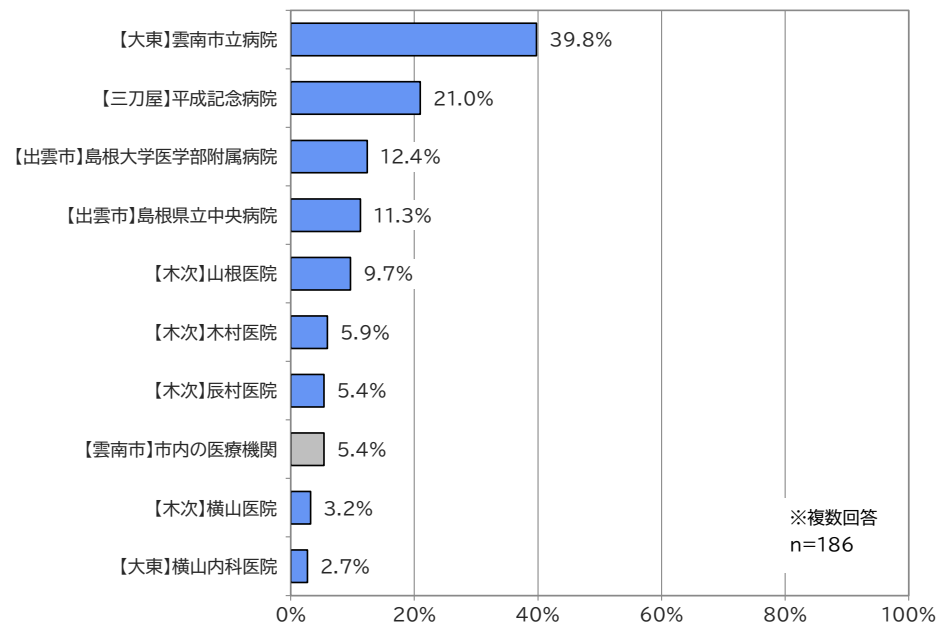
通院・買い物

- 買い物先は木次地域内や三刀屋地域、通院は大東地域の雲南市立病院や三刀屋地域の平成記念病院へのニーズが高い。
- 上記の移動ニーズに対して、だんだんタクシー日登線、西日登線が運行しており、地域内の店舗や平成記念病院へ行くことができる。
- 雲南市立病院へは、だんだんタクシーから日登駅または木次駅でJRに乗り継いで行くことができる。
- 木次地域の町中の移動手段として木次三刀屋線が運行しているが、運行内容が複雑なことや日中の便数も少ないため利用がしにくいと考えられる。

<木次地域の方の買い物先>



<木次地域の方の通院先>



木次地域

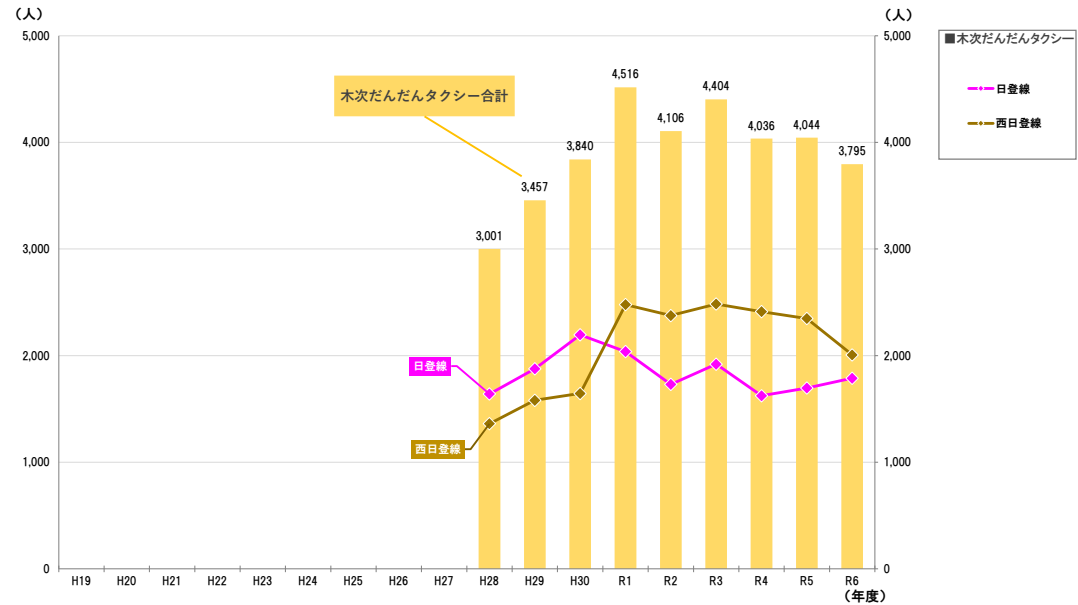
公共交通の利用状況等

- だんだんタクシー日登線、西日登線ともに利用者数は横ばいで推移。
- だんだんタクシー日登線では1便(7:30発)、2便(8:30発)が、西日登線では1便(7:30発)の稼働率が極端に低い。
- 令和6年度では、日登線、西日登線をあわせても延べ3,795人(1日あたり15.5人)の利用にとどまる。
- 市民バスの北原線、木次三刀屋線は、ともに近年では利用者数は横ばい。
- 北原線はだんだんタクシー西日登線、だんだんバス田井線と重複して運行している。(北原線はだんだんバス田井線からの乗り継ぎ利用の役割も担っているが、田井線の利用は2便以降の稼働率が非常に低い)

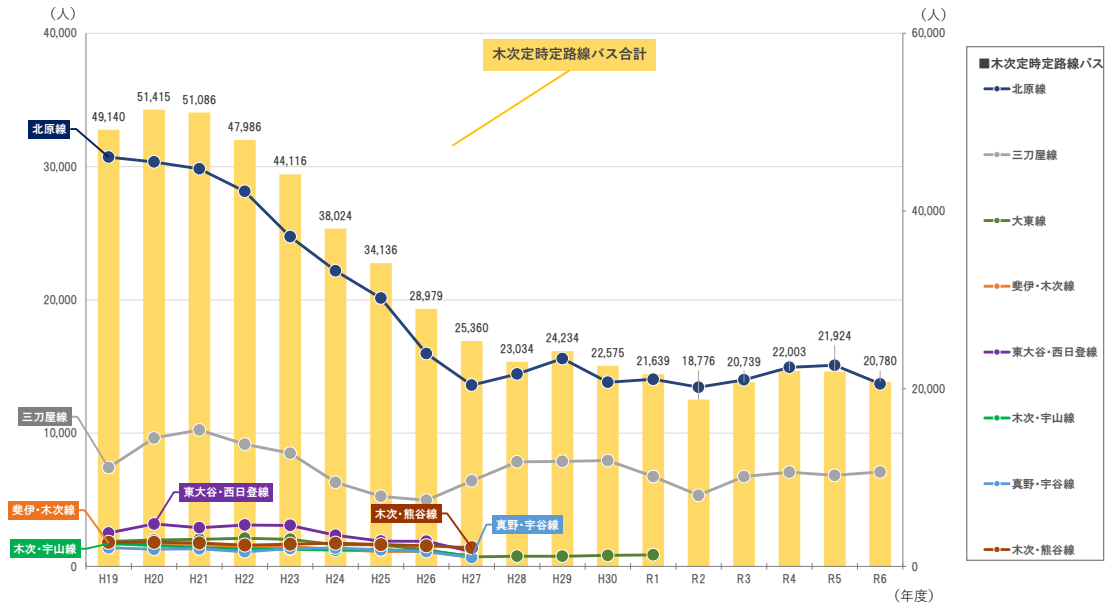
<改善に向けたポイント>

- だんだんタクシー日登線、西日登線の統合による効率的な運行と、サービス内容の見直しによる利便性向上
- 北原線の運行内容見直し(経路短縮・ダイヤ見直し等)
- 木次三刀屋線の運行内容見直し(ダイヤ見直し、だんだんタクシーによる対応等)

<市民バス利用者数の推移>



<だんだんタクシー利用者数の推移>

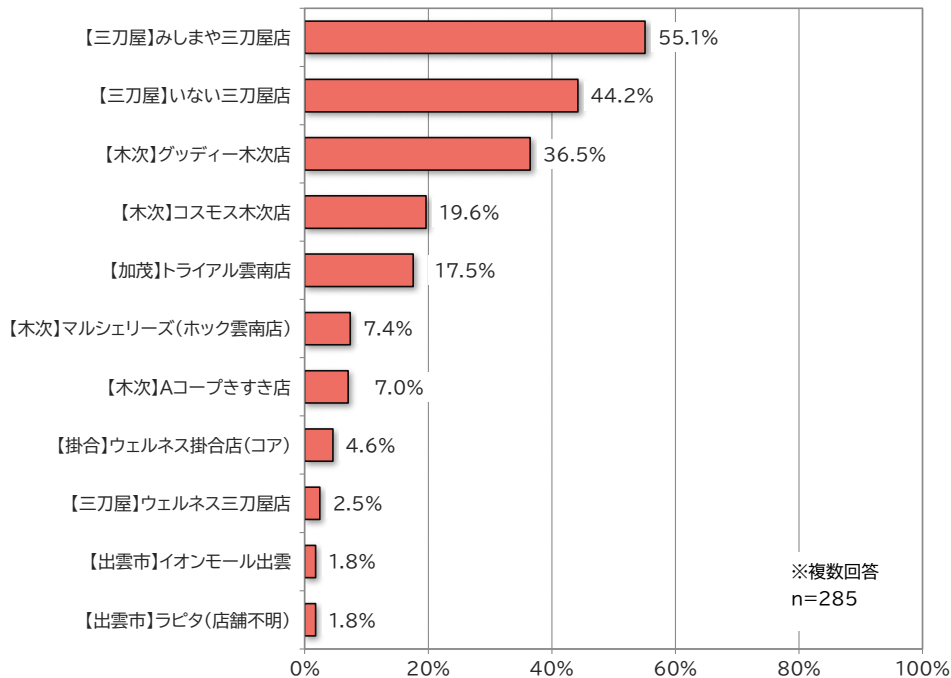


三刀屋地域

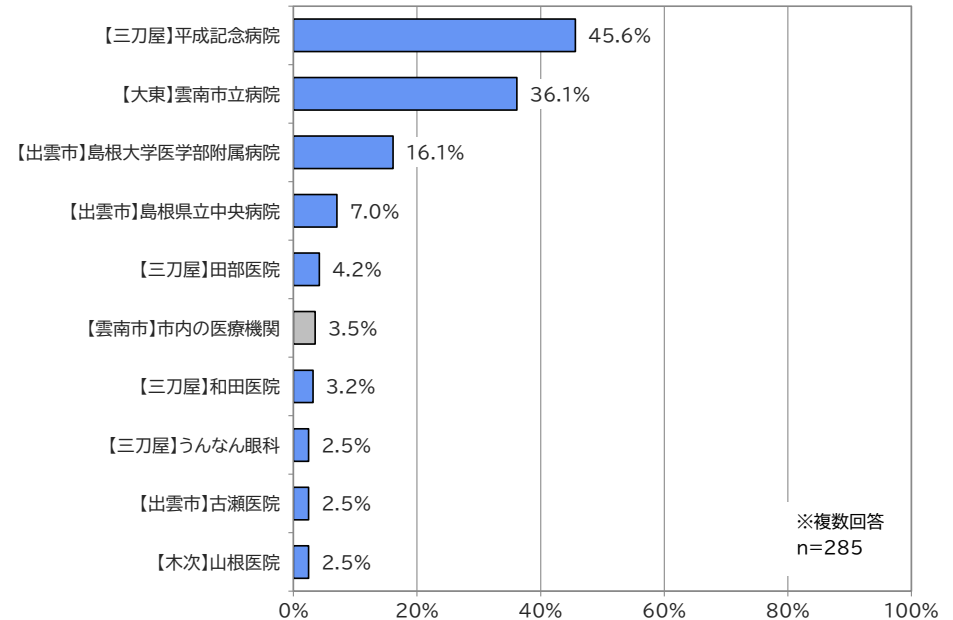
通院・買い物

- 買い物先は三刀屋地域内や木次地域、通院は三刀屋地域の平成記念病院や大東地域の雲南市立病院へのニーズが高い。
- 上記の移動ニーズに対して、だんだんタクシー鍋山線、飯石・中野線、高窪・伊萱線が運行しており、地域内や木次の店舗、医療機関へ行くことができる。
- 雲南市立病院へは、だんだんタクシーから三刀屋バスセンターなどで吉田大東線に乗り継いで行くことができる。
- ただし、三刀屋の町中はだんだんタクシー運行のエリア外としている。木次三刀屋線が運行しているが、運行内容が複雑なことや日中の便数も少ないため利用がしにくいと考えられる。

<三刀屋地域の方の買い物先>



<三刀屋地域の方の通院先>

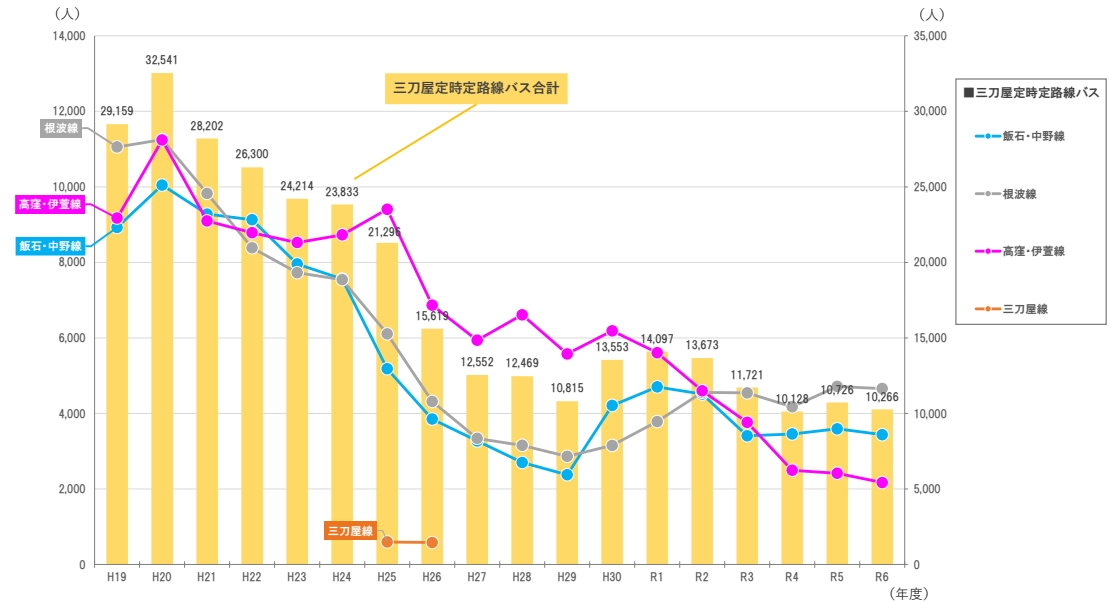


三刀屋地域

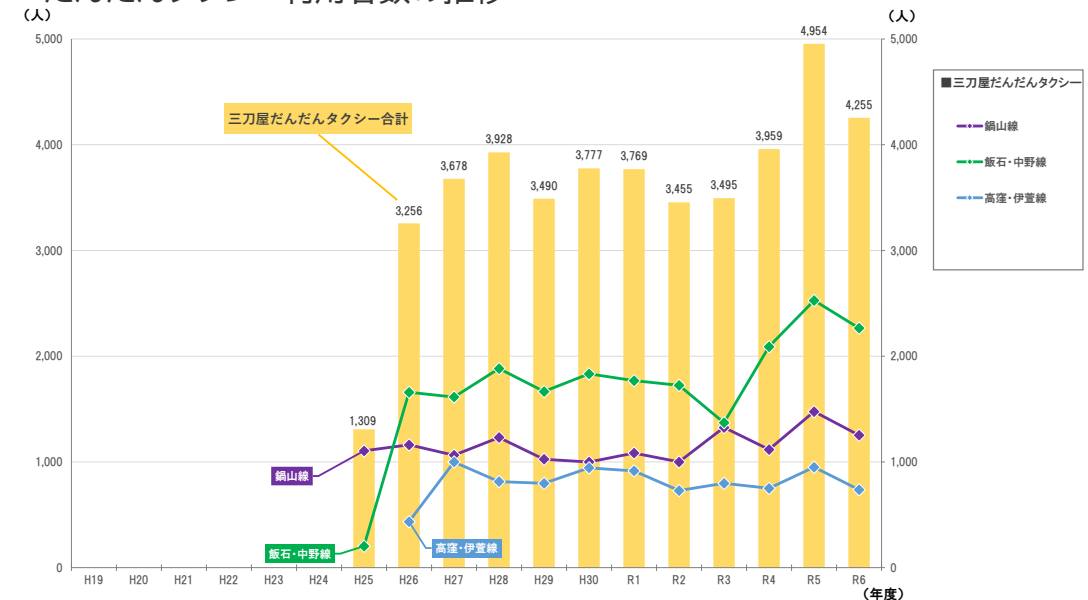
公共交通の利用状況等

- だんだんタクシー3路線ともに利用者数は横ばいで推移
- いずれの路線も午後の便で稼働率が低い便がある。
- 令和6年度では、3路線あわせても延べ4,255人(1日あたり17.4人)の利用にとどまる。
- 市民バスは、いずれの路線も児童の減少とともに利用者数は減少傾向。

<市民バス利用者数の推移>



<だんだんタクシー利用者数の推移>



<改善に向けたポイント>

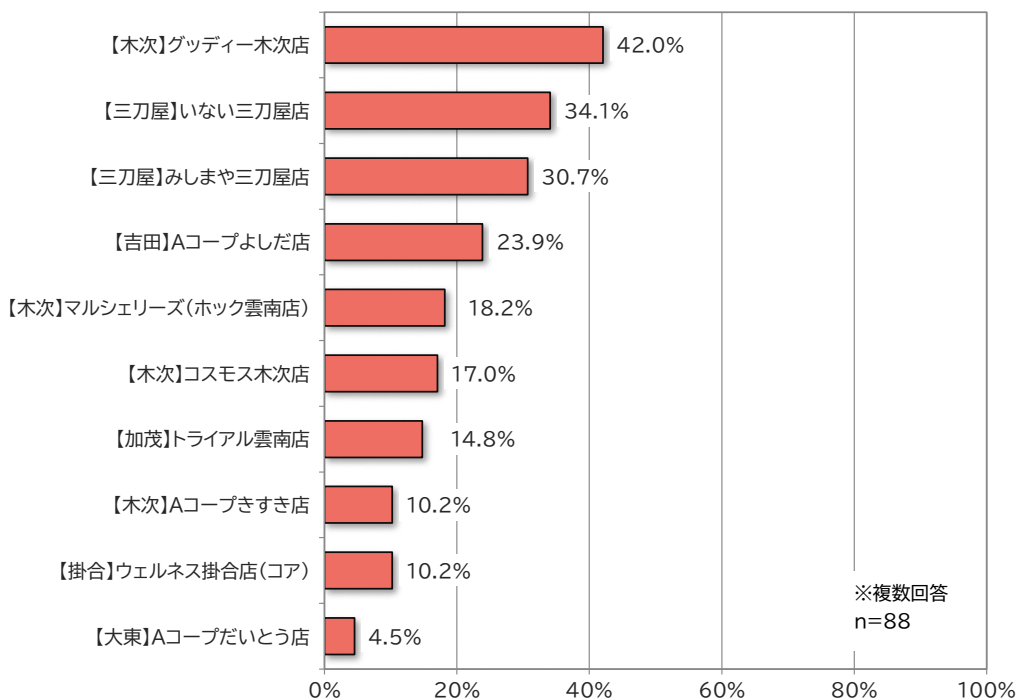
- だんだんタクシーの統合による効率的な運行と、サービス内容の見直しによる利便性向上
- 木次三刀屋線の運行内容見直し(ダイヤ見直し、だんだんタクシーによる対応等)

吉田地域

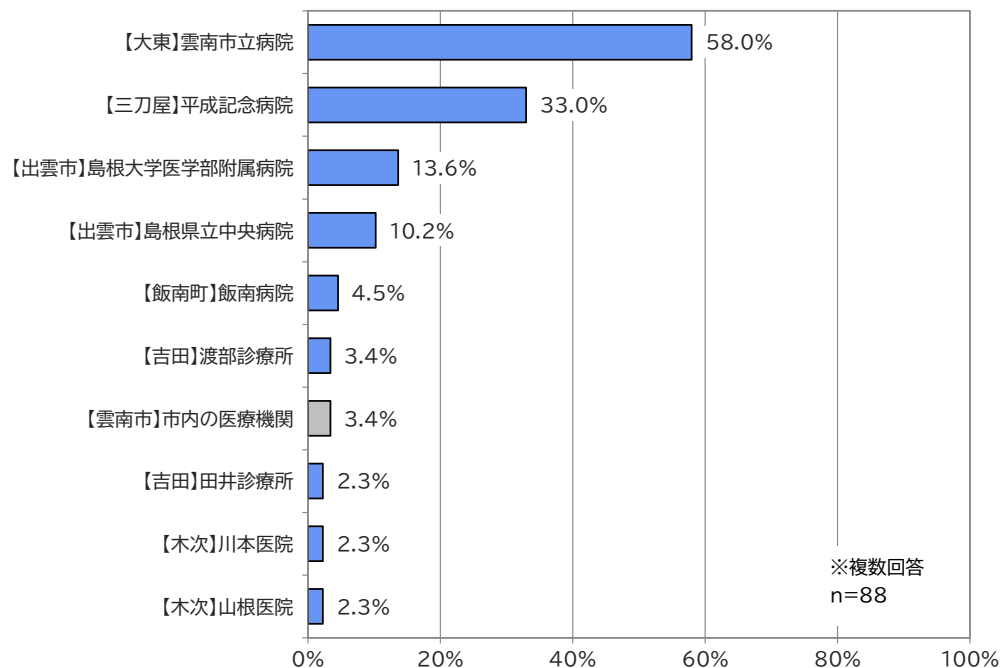
通院・買い物

- 地域内には診療所とAコープ吉田店があるが、いずれも規模や診療科が限られることもあり、移動ニーズは地域外の方が高くなっている。買い物先は三刀屋地域・木次地域、通院は大東地域の雲南市立病院へのニーズが高い。
- 上記のニーズに対して、だんだんバスと吉田大東線または北原線を乗り継ぐことで移動が可能である。また、出雲市方面への通院では、たたらば壱番地から高速バスで移動が可能である。
- ただし、雲南市立病院へ出かける場合、**車で30～40分程度のところ1時間30分要する地区もある。**(だんだんバスが早朝から運行しているため、市立病院へは9時までには到着可能)。また、**北原線の場合、平成記念病院には行けるが雲南市立病院までは運行していない。**

<吉田地域の方の買い物先>



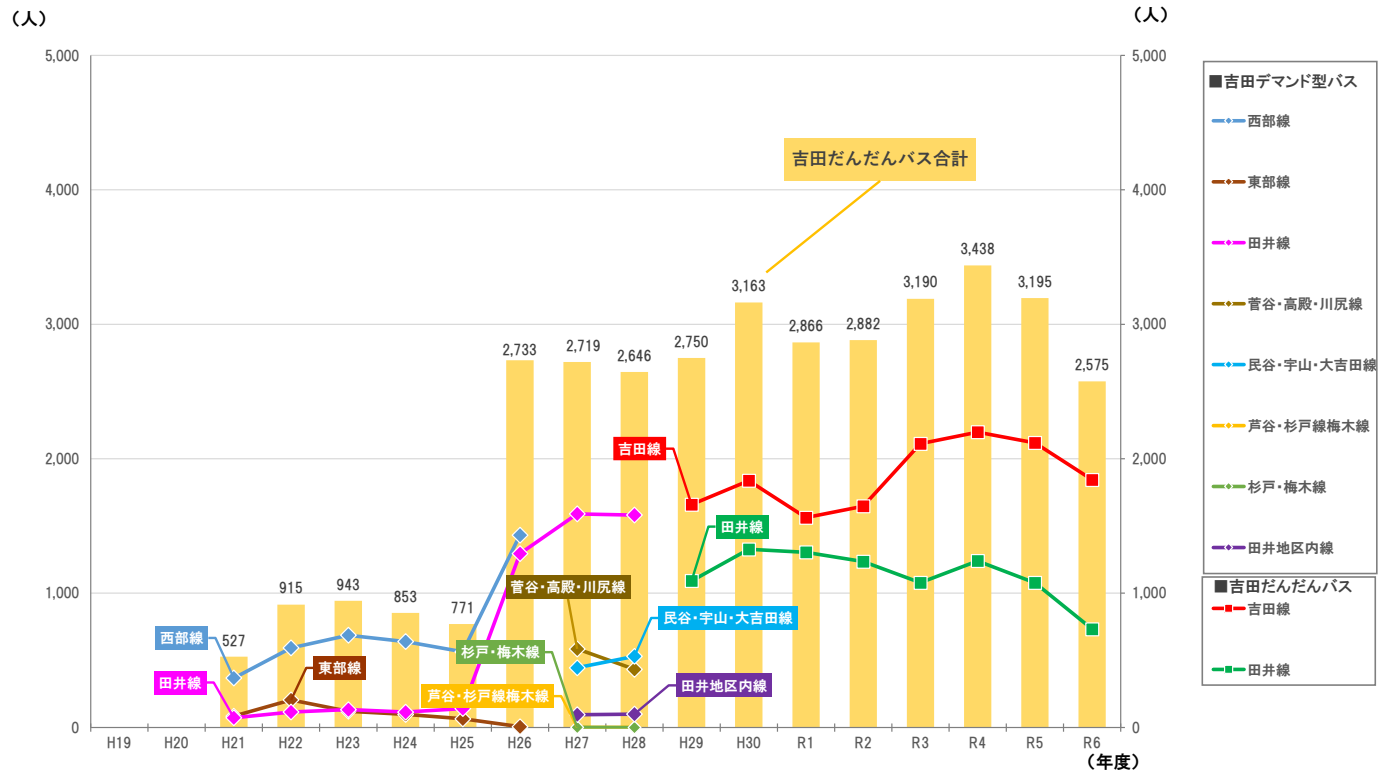
<吉田地域の方の通院先>



吉田地域

公共交通の利用状況等

- だんだんバスの吉田線、田井線ともに、**人口の減少とともに利用者数は減少傾向。**
- 吉田線、田井線ともに**1便(6:50頃発)の稼働率が高いが、それ以外の便の稼働率は少なく、特に田井線の稼働率が低い。**
- 令和6年度では、吉田線、田井線をあわせても延べ2,575人(1日あたり10.5人)の利用にとどまる。



資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室 市民バス等利用状況

<改善に向けたポイント>

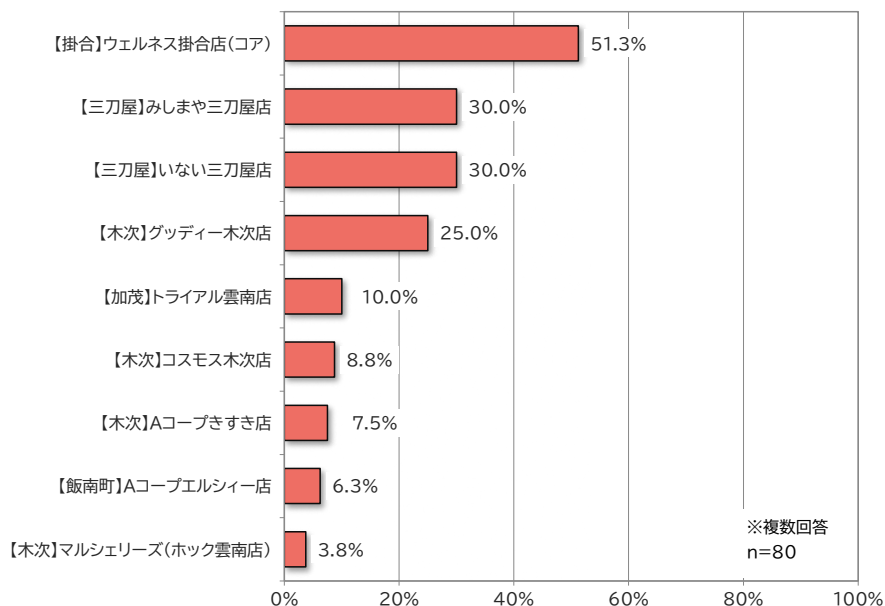
- 吉田大東線の運行経路の見直し
- だんだんバスの利便性の向上(目的地間の移動への対応、便のある運行の見直し等)

掛合地域

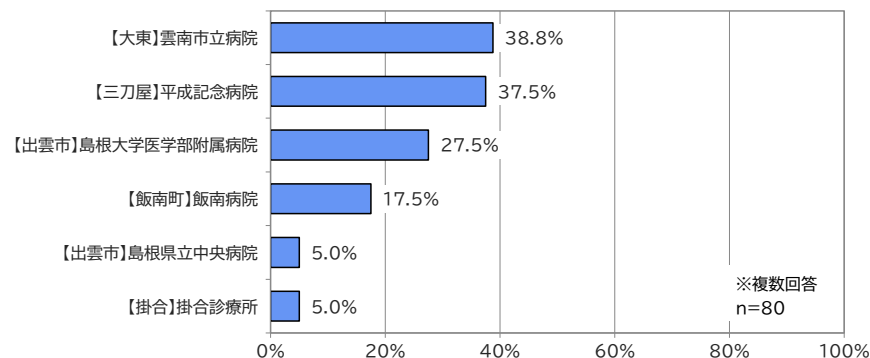
通院・買い物

- 買い物先は掛合地域内の他、三刀屋地域へのニーズがある。通院は掛合診療所の利用は少なく、大東地域・三刀屋地域や出雲市等への移動ニーズが高くなっている。
- 上記のニーズに対して、地域内移動はだんだんタクシーを利用し、三刀屋地域・大東地域への移動はだんだんタクシーと吉田大東線を乗り継ぐことで移動が可能である。また、出雲市方面への通院では、波多駐在所前から飯南町生活路線バス佐田・志津見線、一畑バス須佐線を乗り継いで移動が可能である。
- ただし、雲南市立病院へ出かける場合、車で40分～50分程度のところ1時間45分要する他、到着は10時以降になる地区もある。
- また、下佐中バス停(ウェルネス)と波多駐在所前バス停が乗り継ぎポイントになるが、待合環境等が十分に整っていない。

<掛合地域の方の買い物先>



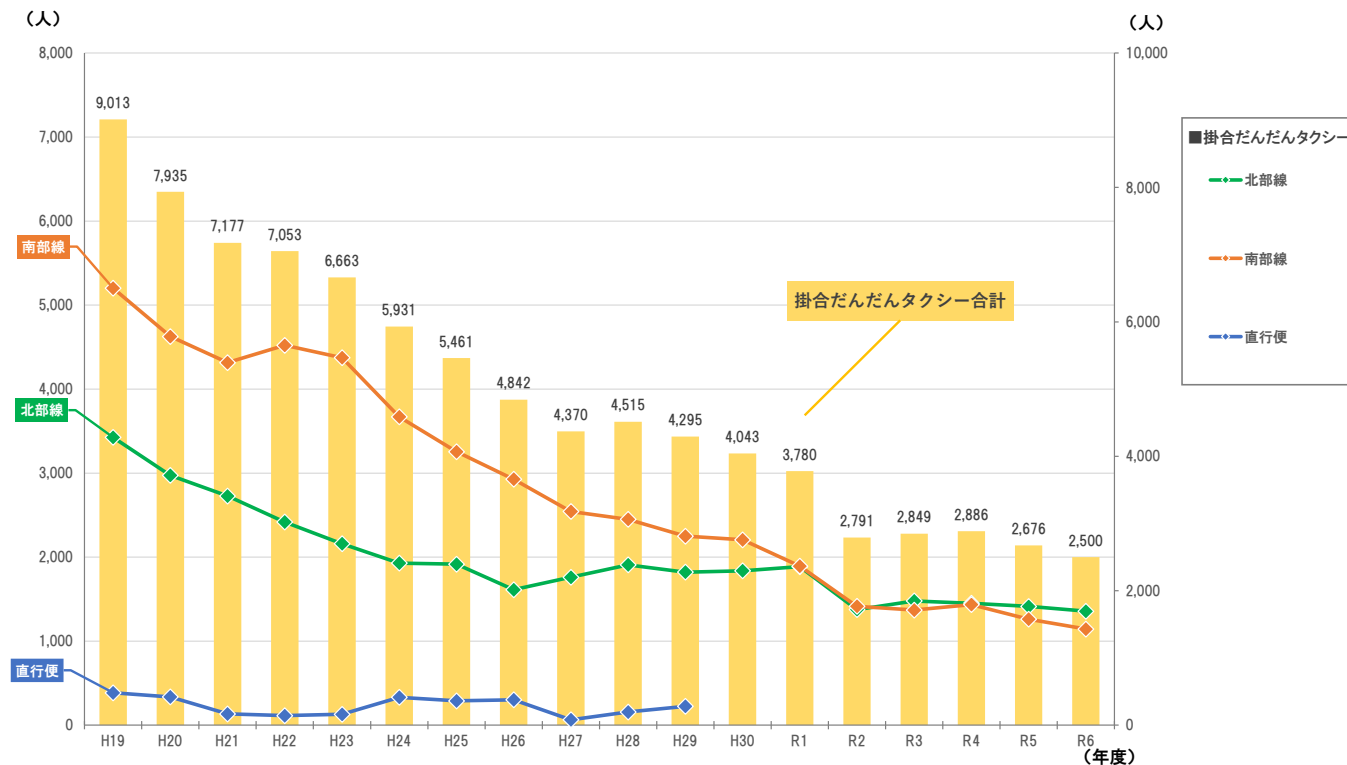
<掛合地域の方の通院先>



掛合地域

公共交通の利用状況等

- だんだんタクシー北部線、南部線ともに、**人口の減少とともに利用者数は減少傾向**
- だんだんタクシー北部線、南部線ともに、**特に午後の便で稼働率が低くなっている。**
- 令和6年度では、北部線、南部線をあわせても延べ2,500人(1日あたり10.2人)の利用にとどまる。



資料：雲南市政策企画部うんなん暮らし推進課交通政策室 市民バス等利用状況

<改善に向けたポイント>

- 吉田大東線の運行経路の見直し
- だんだんタクシー統合の検討と利便性の向上(目的地間の移動への対応、便のある運行の見直し等)
- 乗り継ぎ拠点環境の向上

④ 雲南市地域公共交通計画 計画体系(案)

【基本理念】

「総働」でつなぎ、支え合う、市民みんなの公共交通 ～持続可能で、誰もが暮らしやすい「えすこな雲南市」をめざして～

【基本方針】	
基本方針1:毎日の暮らしに、もっと便利で、やさしい交通をつくろう	皆さんの「こうだったらいいな」の声に応えるため、だんだんタクシーの使いやすさ、スクールバスのルール、そして毎日使う路線バスのあり方を、今の暮らしに合わせて、ただし交通の役割分担も考えながら、しっかりと見直していきます。
基本方針2:プロの技と地域の力、力を合わせて支え合いの輪を広げよう	バスやタクシーといった「プロの交通」と地域が行う「助け合いの交通」。それぞれの強みを活かし、足りないところを補い合うことで、誰もが安心して移動できる、新しい総働の形をめざします。
基本方針3:交通の担い手を応援し、交通環境を未来につなげよう	私たちの暮らしを支えるバス・タクシーの運転手さんや事業者さんが、これからも誇りを持って働き続けられるように、地域全体で応援し、安定して事業を続けられる環境づくりを進めます。

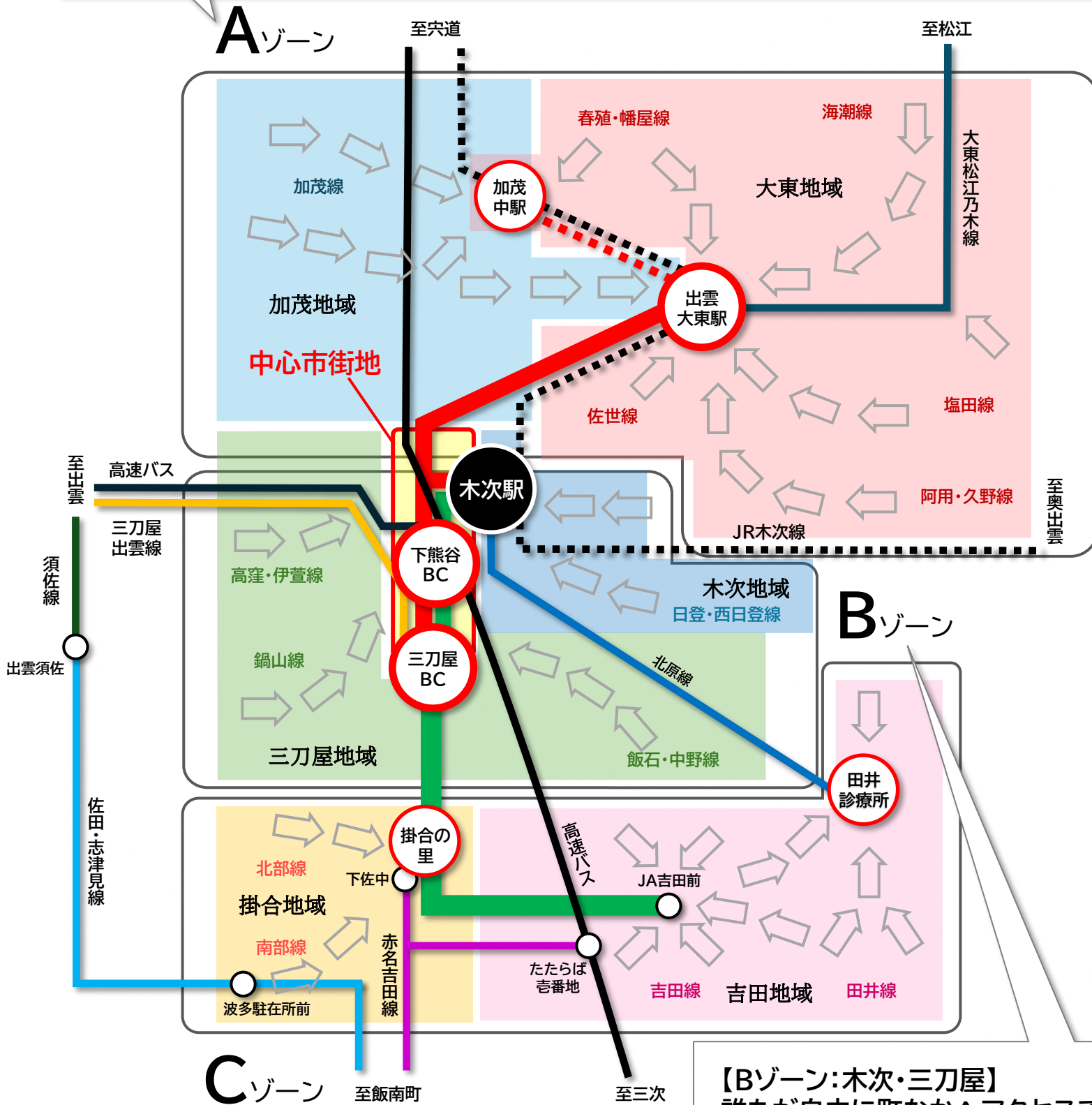
基本方針	取り組むべき施策	具体的な事業内容	対応する課題
1. 毎日の暮らしに、もっと便利で、やさしい交通をつくろう	1-1. 基幹となる鉄道・バスを、賢く効率的に再構築する	【重要】吉田大東線の再編 ・朝夕の直行便は維持しつつ、日中便はJR木次駅などを拠点に路線を分割 ・利用状況に応じた車両の小型化による効率化 ・ルートやダイヤの全体的な見直しによる遅延解消と安全性の向上。また降雪・事故等にも強いネットワークづくり。 【重要】乗継環境の整備 ・JR木次線を最大限生かしたバスダイヤの構築 ・JR木次駅をはじめとする主要な乗り継ぎ拠点の待合環境や案内を改善	1、2、3
	1-2. だんだんタクシーを、もっと使いやすく進化させる	【重要】だんだんタクシーのサービス内容改善 ・市民バス路線で利用が少ない区間・時間帯はデマンド交通へ移行 ・旧町村の垣根を越えた運行エリアの拡大 ・運行時間延長や土日運行など、ニーズに応じたサービス拡充 ・幹線バスやJRとの接続を意識したダイヤ・仕組みの構築 ・利用スタイルに合わせた運賃制度の見直し(定額制や共通定期の検討など)	
	1-3. 円滑な通学手段確保に向けた交通体系の見直し	・教育委員会と連携し、地域によって異なる運行ルールの改善 ・市民バスやタクシーとの役割分担を進め、非効率な臨時便を削減 ・三刀屋高校掛合分校の通学手段についての検討	
2. プロの技と地域の力、力を合わせて支え合いの輪を広げよう	2-1. 「地域の担い手」と交通事業者が連携する新しいモデルを創る	・運転手確保が困難なエリアや時間帯で、住民ドライバーが連携・活躍できる仕組みを構築(新たな就労機会の創出) ・市は、住民ドライバー向けの研修・登録制度や、運行経費への支援を実施	2、4、5
	2-2. 交通を「自分ごと」として考え、行動する文化を育む	・地域自主組織、交通事業者、市民活動団体、市等の関係者が集まり、地域公共交通やその活用について共に議論し、計画を育てる場(交通えすこ会議)を設置(計画のPDCA) ・地域のイベントや買い物支援など、外出の「目的」と交通を結びつけ、個人利用だけでなくコミュニティでの参加をデザインし、利用機会を創出	
3. 交通の担い手を応援し、交通環境を未来につなげよう	3-1. 運転手の未来を支え、働きがいを高める	【優先】担い手確保への直接支援 ・二種免許取得費用の補助制度を拡充・強化 ・運行委託料の算定根拠を見直し、運転手の待遇改善に繋げる ・短時間勤務など、多様な働き方の導入を促進	2、4、5
	3-2. 交通事業の経営基盤を安定させる新たな挑戦	・地域新電力等と連携し、エネルギー事業等の収益を交通に再投資する日本版シュタットバルケの構築を検討(将来的なEVバス導入と脱炭素化に加え、地域由来のバイオディーゼル燃料を市民バスへ供給する取組も視野に) ・福祉輸送や貨客混載など、事業者の収益安定化と地域の人手不足解消に貢献する取り組みを検討	
	3-3. デジタルの力で運行と業務の効率を高める	・AI予約システム(スマホ予約)、キャッシュレス決済、バスロケーションシステム等の導入による利便性向上(マイナンバーカードの活用検討) ・公共交通運行に係る実績集計や事務手続きのDX ・全市的に整備されているGTFSの継続した更新(担い手検討)	
	3-4. 「乗りたい」気持ちをつくる、後押しする	・来訪者や新規利用者にもわかりやすい仕組みと情報発信(わかりやすい時刻表への改善とペーパレス化) ・「動機づけちらし」等を活用した、利用シーンが目に浮かぶような情報発信 ・子どもから大人まで、公共交通への関心を高めるモビリティ・マネジメントを実施	

< ⑤めざす将来ネットワーク案 > ~「3つのゾーン」で、暮らしに寄り添う“えすこ”な交通へ~

各種調査結果から、地域ごとに移動ニーズや公共交通の利用状況が異なる実態が把握できたことを踏まえ、市内をA(大東・加茂)、B(木次、三刀屋)、C(吉田、掛合)の3つのゾーンに区分して、ゾーン単位で公共交通の仕組みを見直す。

【Aゾーン:大東・加茂】身近な生活圏内の移動をもっと便利でシンプルに

- 幹線と支線の役割分担を徹底
 - ・ JR木次線と吉田大東線(三刀屋大東線)を軸としつつ、木次線が運行していない時間帯や運休時はバスで補完
 - ・ 加茂北回り・南回り線と重複する部分は、だんだんタクシーに統合し、分かりやすい体系に
- だんだんタクシーの利便性向上
 - ・ 加茂地域から大東(雲南市立病院)への乗り入れを実現
 - ・ 幡屋地区から加茂方面への乗り入れを検討
 - ・ スマホ予約の導入や、利用が少ない午後便のオンデマンド化を推進



Cゾーン

【Cゾーン:吉田・掛合】地域との「総働」で、山間部の暮らしやすさを支える

- 市街地へのアクセス時間の短縮
 - ・ 吉田大東線(吉田木次線)の運行経路見直しによる時間短縮
- だんだんバスを地域の実情に合わせて再設計
 - ・ 利用の少ない便のオンデマンド化や、地域自主組織との連携による新たな運行形態を協議
- 快適な乗り継ぎ環境の整備
 - ・ 既存施設も活用しながら、快適に待つことのできる環境の整備

Bゾーン

【Bゾーン:木次・三刀屋】誰もが自由に町なかへアクセスできる仕組みを創る

- 市街地でのドアツードア(だんだんタクシーの利便性向上)
 - ・ これまでエリア外だった木次・三刀屋の町なかに、だんだんタクシーのエリアを拡大
- 日登線・西日登線を統合するなど、路線の最適化で効率化
 - ・ スマホ予約の導入や、利用が少ない午後便のオンデマンド化、エリアの見直しなどを推進
- 市街地での回遊性向上
 - ・ 他ゾーンからの利用者は、例えば定額会員は一般乗用タクシーが安くなるなど、市街地での回遊性向上策を検討
- 非効率な運行の見直し
 - ・ 北原線の運行内容見直し(経路短縮・ダイヤ見直し等)

学識経験者（飯野教授）からの意見聴取結果

令和6年12月4日、島根大学飯野教授との打合せを行い、本計画案に関する意見聴取を実施した。主な意見について、下記のとおり整理し記載する。

■ 基本的な評価

本計画は、十分な調査に基づいており、内容自体は一定の水準に達しているものと考えます。しかしながら、これを実効性のある「実現可能な計画」としていくためには、計画の「伝え方」および「出発点となる考え方」について、下記の点を重視することが重要です。

1. 住民に「計画策定により、自分の暮らしがどう良くなるのか」を示す

- 利用場面が示されなければ、計画が暮らしにどう反映されるか分からず、市民の理解を得ることは難しいため、「暮らしへの影響」を伝えるべき
- 例：「市内どこからでも雲南市立病院への移動手段を確保する」など

2. 住民に「このままではどうなるか」を共有する

- 目先の問題点にとどまらず、地域の将来に待ち受けるリスクを共有することが重要であることから、将来の地域の姿を具体的に示すべき
- 例：「このまま対策を講じなければ公共交通は衰退し、日常の外出や通院が困難となり、高齢者はフレイルのリスクが高まる」など

3. 行政・事業者・住民で「覚悟」を共有する

- 本計画について、「実施する」意思や腹をくくった姿勢を明確に示すとともに、住民に対して「一緒に取り組みましょう」と呼びかけることが必要である

■ 委員各位

本計画につきましては、「調査・分析」の取りまとめとして一定の水準に達しているものと考えます。しかしながら、これを実効性のある「実現可能な計画」とするためには、下記の点が計画内で共有されていることが重要です。

- 住民が「これなら安心できる」と認識できる具体性
- 交通事業者が「協力すべきである」と感じられる危機意識
- 行政が「必ずやり遂げる」との確固たる姿勢

以上の三点をいかに計画として示し、関係者間で共有できるかが、今後の鍵となります。

以上

【広域バス吉田大東線】バス停新設について

○該当路線数

1 路線：広域バス吉田大東線

○変更日

令和7年12月下旬

○変更内容

バス停の新設

吉田町川尻自治会より、地元高校生が早朝および夕方の遅い時間帯に通学でバスを利用する際、周辺で熊の目撃情報もあっていることから自宅の近くにバス停留所を設けてほしい旨の要望があり、現地を確認したところ、現在の運行ルート上であること、バス停間の所要時間に大きく影響はないことから新設可能と判断しましたので、川尻集会所前にバス停「川尻集会所前」を新設します。



JR 木次線の利用促進に向けた取り組み等について

1. 令和7年度 木次線利活用推進協議会の取り組み状況

令和7年度 送客目標 11,950人	(令和6年度 送客目標 11,600人 : 実績 8,362人)
--------------------	----------------------------------

(1) 利用促進を図るための各種補助事業 (11月末現在)

- ① 利用促進遠足助成 (予算額) : 100 千円
- ・協議会を構成する市町の学校等で、JR 木次線を利用して遠足等を実施する場合に乗車運賃の全額助成 (補助率 10/10)
- 【申請数】 13 件
 【送客人数】 286 人 (前年実績 : 283 人)
 【交付額】 103,460 円
- ② 木次線乗車を伴う移動助成～木次線でGO!～ (予算額 : 11,628 千円)
- ・3名以上のグループが木次線3区間以上の乗車を含む移動をした場合にJR運賃及び貸切バス運賃等の二次交通経費に対する助成 (補助率 1/2 上限 100,000 円/件)
- 【申請数】 154 件
 【送客人数】 1,941 人 (内示人数 : 3,089 人 前年実績 : 2,494 人)
 ※対前年 : 132.1%、対目標 (4,300 人) : 71.8%
 【交付額】 2,628,400 円 (内示額 : 4,841,600 円)
- ③ イベント支援事業助成 (予算額 : 300 千円)
- ・木次線の利用促進を図るためのイベント助成 (1 申請 50 千円以内)
- 【申請数】 3 件 駅舎プラン「イズモヤシロ (K)not Ste.」(7/19)
 サンカクカフェ「汽車にのって二十三夜へ行こう！」(7/23)
 島根尖峰会「中国自然歩道×木次線ハイキング 2025」(10/13)

(2) 利用促進につながるイベント・駅の魅力化の実施 (11月末現在)

- ① 木次線デジタルスタンプラリー2025
- ・スマートフォンアプリを利用して、木次線沿線を周遊するスタンプラリー
- 【期間】 令和7年9月27日 (土)～11月30日 (日)
 (去年は7月末～12月初旬までの約4ヵ月)
 【送客目標】 458 人 (目標 : 550 人 前年実績 : 523 人)
 【概要】 一畑電車・芸備線と連携し、それぞれにチェックポイントを設置
- ② 木次駅七夕飾りイベント
- ・あめつちの運転日に合わせて木次駅で七夕の飾り付けを実施。併せて、木次線乗車体験、き♥看板七夕バージョンの除幕式、あめつちのお見送りを実施。
- 【開催日】 令和7年7月7日 (月)
 【参加人数】 13 人 (乗車区間 : 出雲八代駅～木次駅)
 【参加園】 奥出雲町 布勢幼稚園、布勢幼稚園亀嵩分園 (園児 10 名 + 教職員 3 名)

- ③ 「き♡看板」の季節ごとの装飾
 - ・七夕バージョンに変更 【期間】 6/30～8/1
- ④ 「一両列車の聖地 木次線」フォトコンテスト2025
 - 【期間】 令和7年12月8日（月）～令和8年1月31日（土）
 - 【概要】 木次線の一両列車に関する写真をInstagramで指定の#をつけて投稿し、応募するもの。

（3）交流人口拡大に向けた取り組み（11月末現在）

- ① 木次線応援団（会員数：220人）
- ② 芸備線と相互利用による連携事業
 - ・スタンプラリーポイント設置（1か所）
 - ・「き♡駅フェス2025」（10/12）イベントへの参加（芸備線PRブース出店）
 - ・「庄原駅前フェスタ」（5/18、10/18）イベントへの参加（木次線PRブース出店）
 - ・「木次線まつり」（12/14）イベントへの参加（芸備線PRブース出店）※予定
- ③ 一畑電車と相互利用による連携事業
 - ・スタンプラリーポイント設置（2か所）
 - ・「き♡駅フェス2025」（10/12）イベントへの参加（一畑電車PRブース出店）
 - ・「駅サイトまつり2025」（10/26）イベントへの参加（木次線PRブース出店）
- ④ 県外での木次線魅力発信イベントの実施
 - ・「ジオラマと鉄道まんが展」（1/17～2/15）高知県「横山隆一記念まんが館」
 - 1/17（土）オープニングイベントへの参加（木次線PR・スイッチバックジオラマ展示）

（4）観光誘客事業（10月末現在）

- ① 県外誘客事業：木次線を活用したツアーの造成・販売に対する委託、補助（県外旅行業者）
（予算額：13,866千円）
 - 【送客人数】 2,093人（予定含む）（前年実績：1,751人）
 - 【送客目標】 3,050人
- ② 県内誘客事業：木次線を活用したツアーの造成・販売に対する補助（県内旅行業者）
（予算額：9,500千円）
 - 【申請数】 54件
 - 【送客人数】 1,941人（前年実績：2,206人）
 - 【送客目標】 2,100人
- ③ 観光列車「あめつち」運行状況と沿線周遊策等
～あめつち～
 - 【運行日】 32日（4/6～11/3実績）
 - 【乗車率】 65%（上り/米子方面：56%、下り/出雲横田方面：73%）

～たったら～号（実績）～

出雲横田駅(奥出雲町)と生山駅（日南町）を結ぶ連絡タクシー。

あめつち運行日に予約制で運行（木次線での「特急やくも」と「あめつち」の接続を図る）

直行便と観光便（2コース）

【運行日】直行便7日 観光便12日

【利用者数】47人（直行便20名、観光便27名）

④ 木次線沿線への誘客を目的とした都市圏域等での情報発信

・Facebook サイト「出雲の奥に」（フォロワー数：5,048人）

（5）「一両列車の聖地 木次線」記念イベント

【日時】令和7年7月5日（土）9：45～10：30

【場所】木次駅

【内容】「一両列車の聖地 木次線」ロゴマークお披露目、一両列車の見送り
記念切符の配布（島根県知事による入鋏）

（6）スイッチバックジオラマ（江上英樹氏制作）譲渡式

【日時】令和7年7月5日（土）14：20～14：40

【場所】道の駅 奥出雲おろちループ

【譲渡品】スイッチバックジオラマ 一式

・木次線乗車（出雲横田～三井野原：スイッチバック区間）により会場入り

2. 雲南市による主な取り組み状況

（1）「元気いっぱい！木次線まつり」の開催

【秋】令和7年10月12日（日）10：00～15：00

○ みんな集まれ！き♡駅フェス 2025

「きすき駅前秋の賑わい市」「鉄道フェスタ」「きすきマルシェ」

「木次まちなかプロジェクト」「元気いっぱい！木次線まつり」の5つのイベント合同開催

〔来場者数〕3,500人（昨年度：3,800人）

【冬】令和7年12月14日（日）10：00～15：00

〔午前〕木次線応援コミックス完成記念セレモニー

しまね映画祭同時開催：上映映画「銀河鉄道999」

〔午後〕木次線シンポジウム

・基調講演：「マンガでつなぐ地域の未来」講師 江上英樹氏

・パネルディスカッション

・クラウドファンディング支援者へのコミックス贈呈式

〔その他〕ロビーイベント（鉄道模型展示、鉄道グッズ販売、団体PRブースほか）

(2) 「木次線カレンダー」の制作・販売

【発売開始】 9月下旬（壁掛けカレンダー：1,000部、卓上カレンダー500部）

【製作・販売】 雲南市観光協会・奥出雲観光協会

・木次線沿線の風景と雲南市・奥出雲町の観光地の見所を掲載

(3) JR木次線利用促進実証事業

JR木次線区間のJR定期乗車券を所持している全ての方を対象に、市民バス定期券代を全額免除で交付

～利用者数～

【令和6年度実績】 57人（新規：26人 ※アンケート結果より）

【令和7年度実績】 152人（新規：97人 継続：55人）※9月末現在

内訳：大東高校 35人、三刀屋高校 46人、掛合分校 13人、出雲養護学校雲南分教室 3人 市外高校 46人、一般・大学生等 9人
--