

みんなで作る、
えすこな交通



雲南市地域公共交通計画【資料編】

2026 年 10 月～ 2031 年 9 月

1. 雲南市の概況および公共交通の状況

1. 市の概況

(1) 位置・地勢

- 雲南市は、平成 16 年 11 月 1 日に大原郡大東町、加茂町、木次町、飯石郡三刀屋町、掛合町、吉田村の 6 町村が合併して誕生した。
- 市内には 30 の地域自主組織が存在し、各組織は自治会、PTA、女性の会、老人会、青少年育成会、地域のボランティア団体等で構成されている。
- 島根県の東部に位置し、松江市、出雲市、安来市、飯南町、奥出雲町、広島県庄原市に囲まれた内陸部の市である。

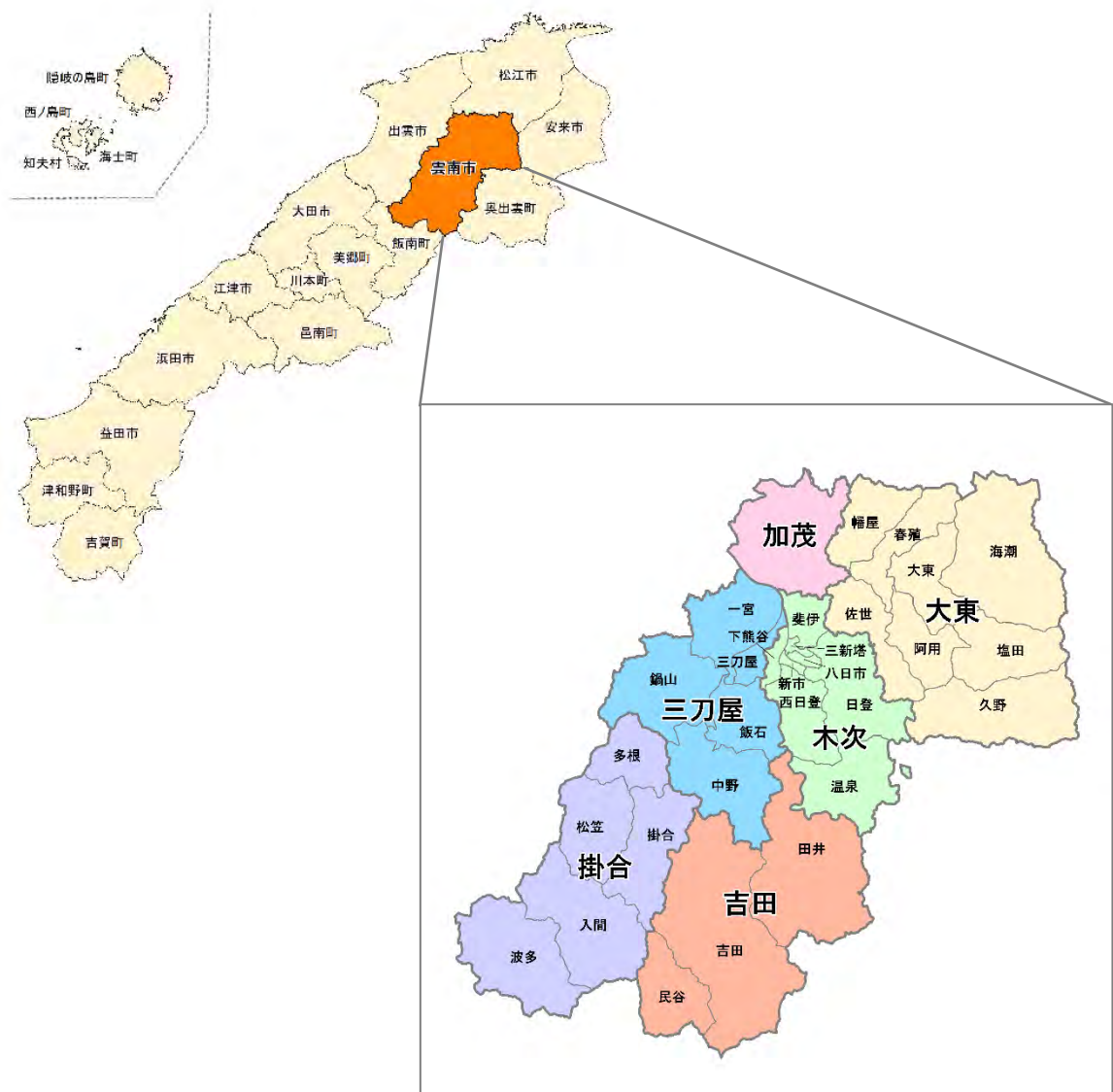


図1 位置・地域区分

資料：統計でみる市区町村のすがた 2024

- 北部は旧加茂町を中心に旧大東町、旧木次町、旧三刀屋町にかけて平野部が広がっている。一方、南に向かうにつれ標高が上がり、旧掛合町、旧吉田町は中国山地に至る山間部に位置する。
- 市内には、斐伊川本流と支流の赤川、三刀屋川、久野川、その支流である阿用川、吉田川などが流れている。

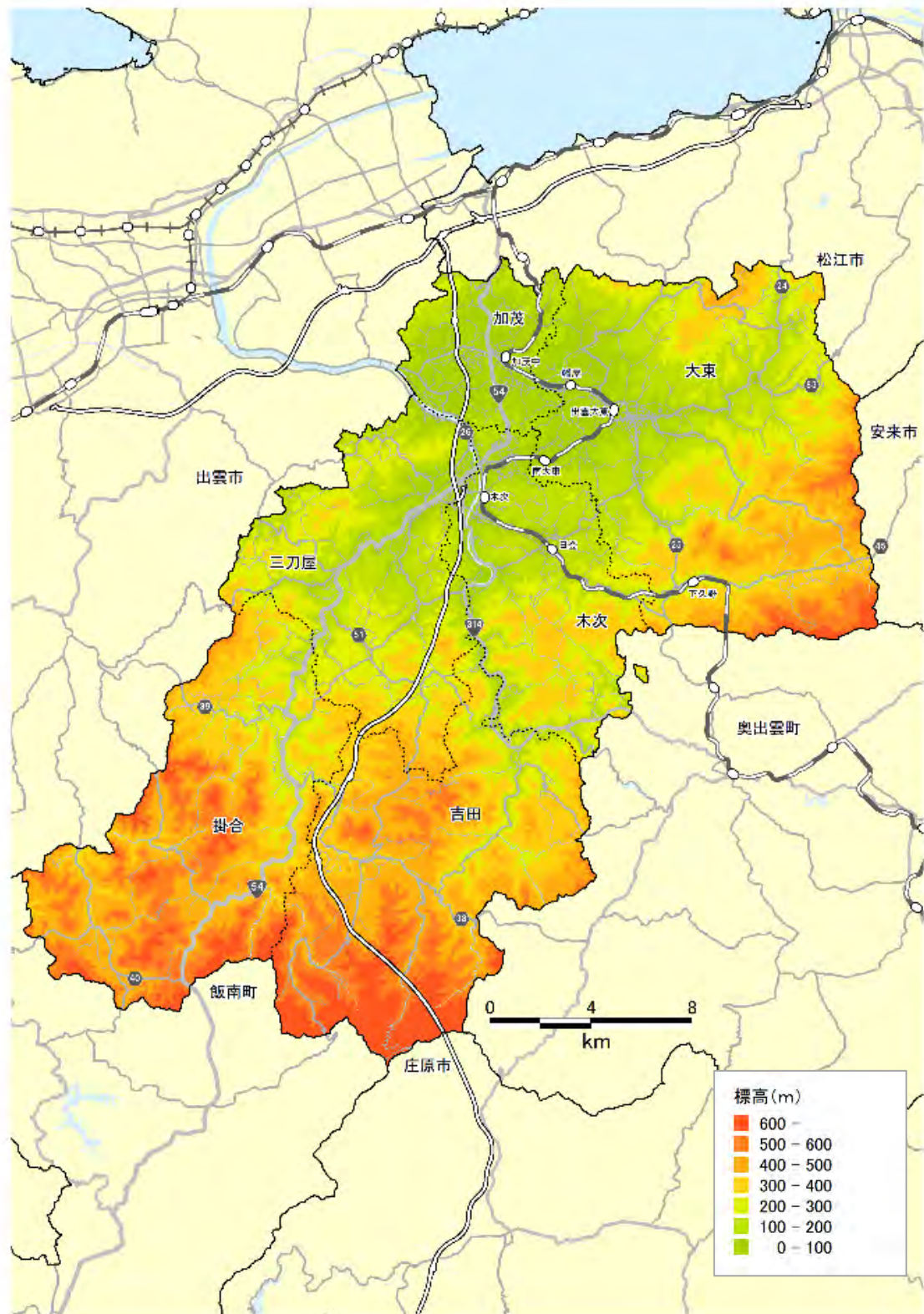


図2 地勢

(2) 人口と高齢化の動向

- 市の人口は減少の一途をたどっており、令和2年国勢調査では36,007人と4万人を下回っている。国立社会保障・人口問題研究所が示した将来推計人口においても人口減少傾向は継続しており、令和32年には令和2年と比較して、さらに約16,000人が減少すると推計されている。
- 65歳以上の人口はこれまで増加傾向で推移してきたが、令和2年をピークに減少傾向に転じると見込まれている。一方で、高齢化率は上昇を続け、令和2年の40.1%から令和32年には50.5%まで上昇すると予測されており、高齢化が一層進展することが見込まれている。
- 生産年齢人口(15～64歳)および年少人口(14歳以下)は急激に減少しており、生産年齢人口は令和2年の17,487人から令和32年には8,153人へと約53%減少すると推計されている。また、年少人口は令和2年の4,041人から令和32年には1,757人へと約57%減少すると見込まれており、少子化の進行が深刻となっている。

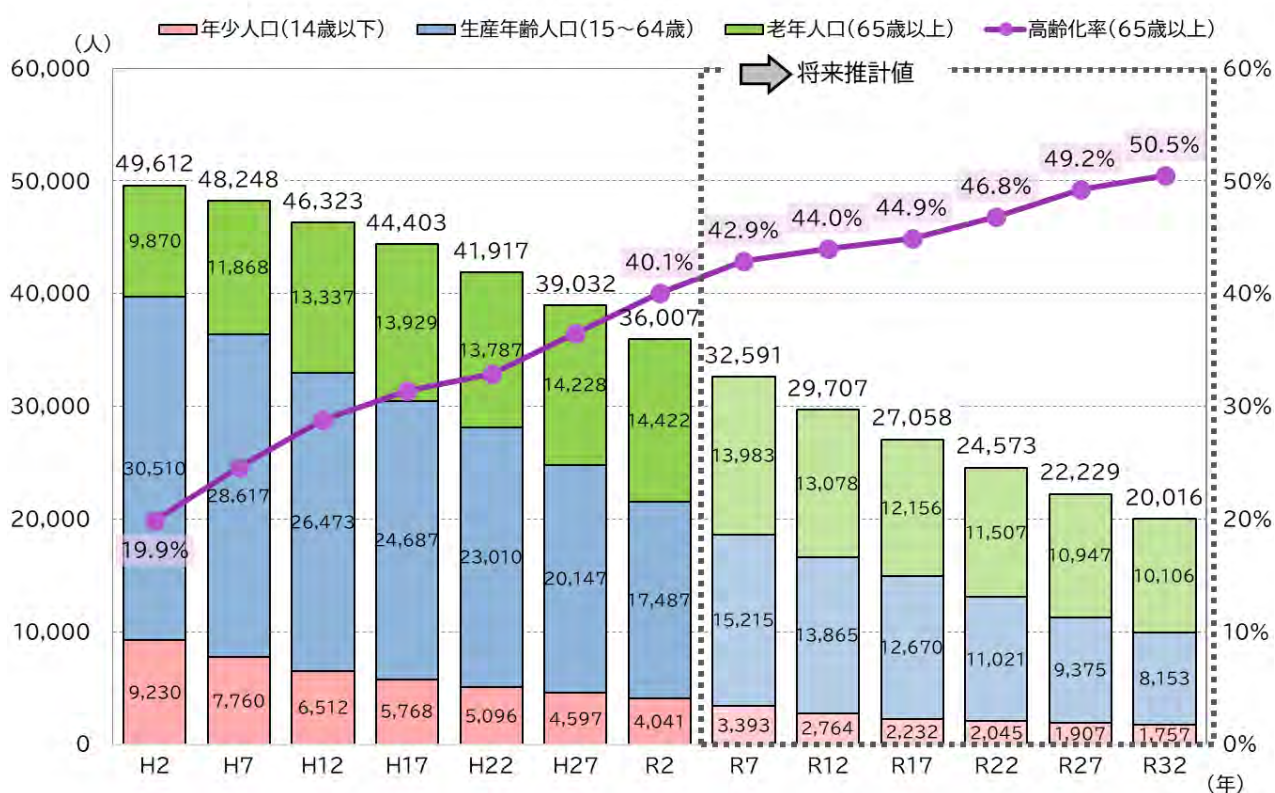


図3 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

※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 人口 各年国勢調査結果

R7～R32 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)

- 人口は、大東地域、木次地域、三刀屋地域、加茂地域、掛合地域、吉田地域の順に多い。
- 平成 16 年度を基準とした地区別人口の推移を見ると、全ての地域で減少傾向にある。

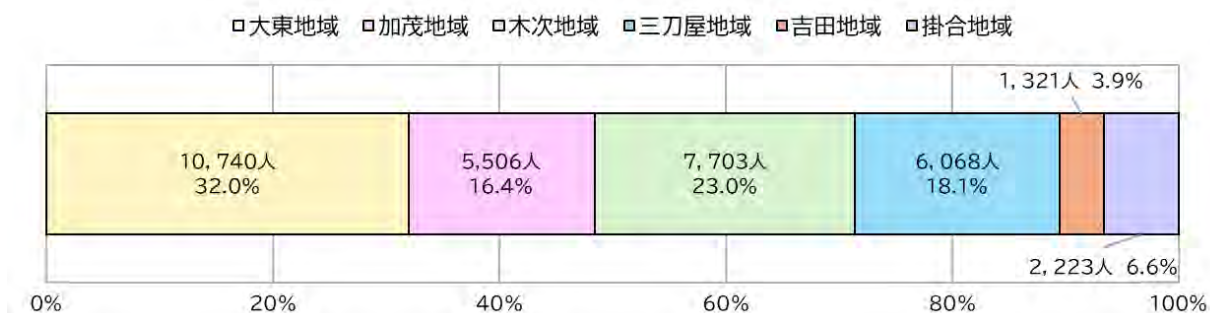


図4 地域別の人口構成

資料：雲南市市民環境部市民生活課 住民基本台帳(令和 8 年 3 月 31 日現在)

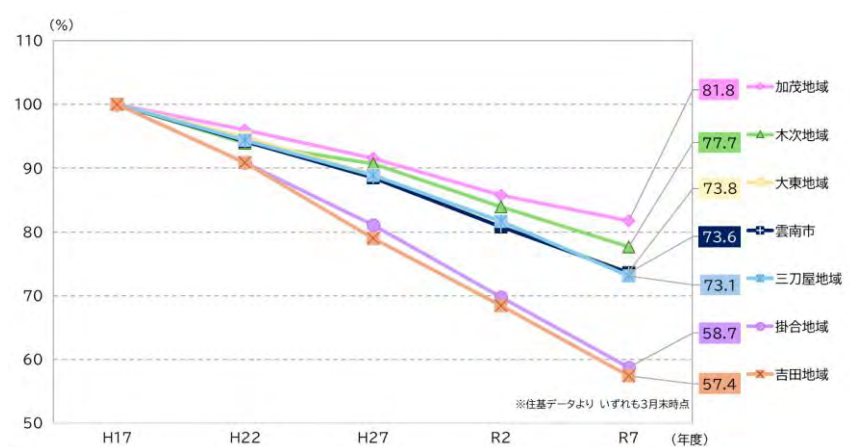


図5 地域別人口の推移(H17 年度を 100%とし、5 年ごと)

資料：雲南市市民環境部市民生活課 住民基本台帳(各年 3 月 31 日現在)

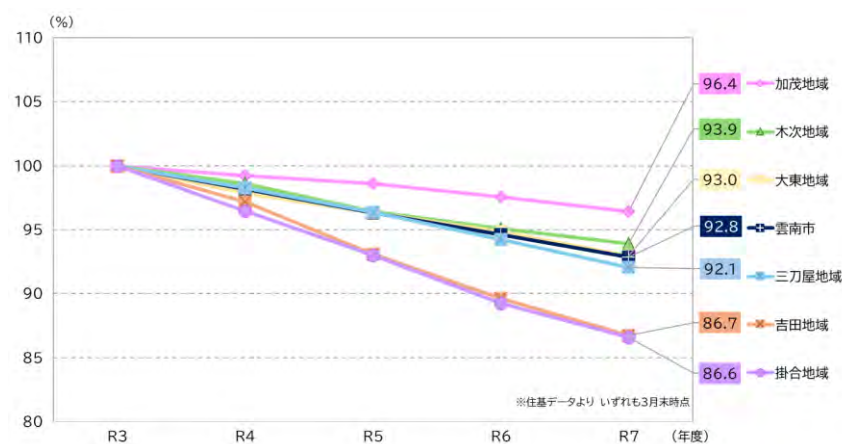


図6 地域別人口の推移(R3 年度を100%とし、1 年ごと)

資料：雲南市市民環境部市民生活課 住民基本台帳(各年 3 月 31 日現在)

(3) 人口分布

- 旧町の中心部を中心に人口が集積しているほか、国道 54 号、国道 314 号、その他の主要道路沿いに人口集中が見られる。
- 山間部にも人口が点在しており、居住地域は市域全体に広がっている。

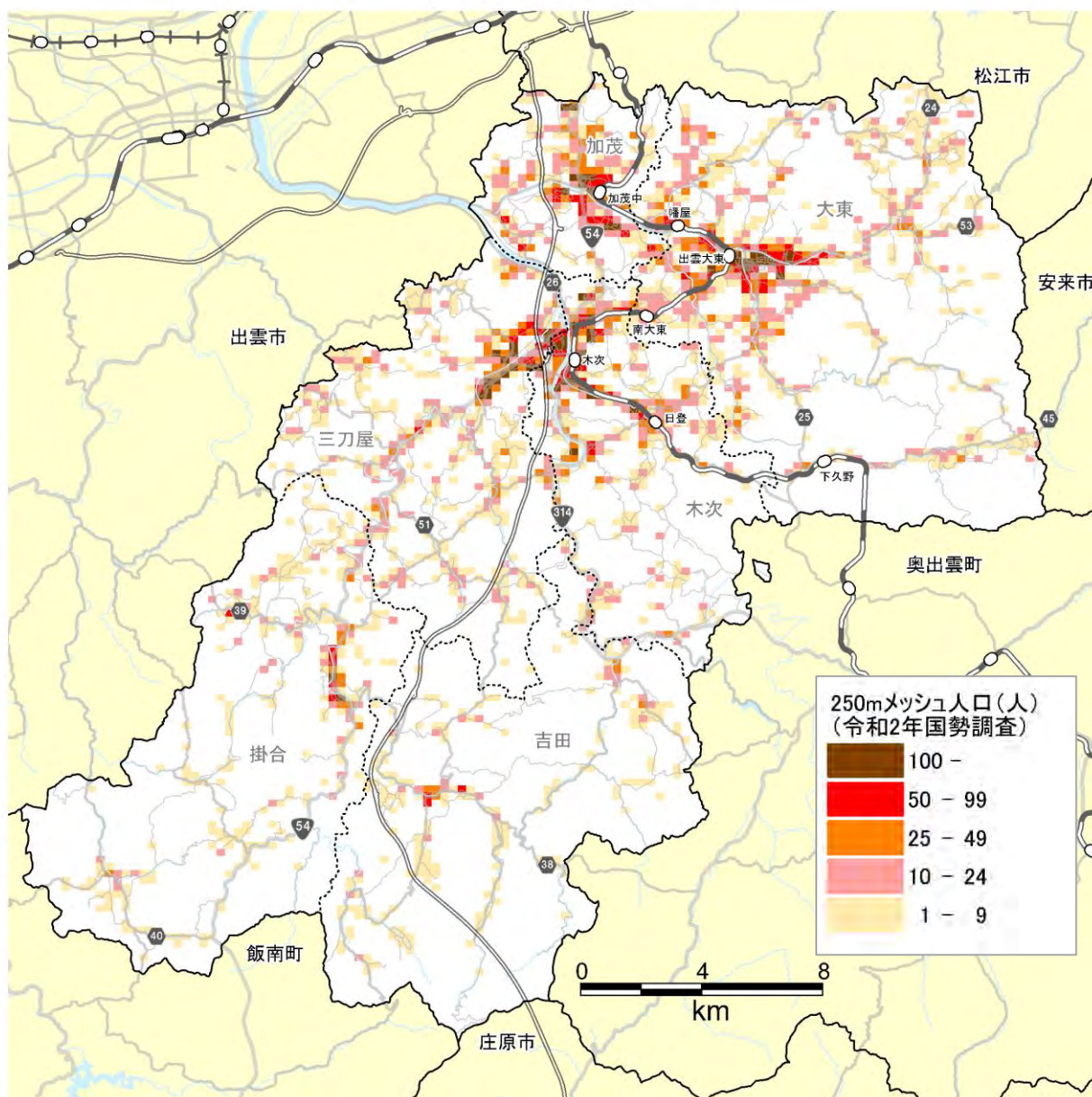


図7 人口分布

資料：国勢調査(令和2年)

(4) 高齢化の状況

- 市のほとんどの地区において高齢化率は30%以上となっており、特に山間部では高齢化率が高い傾向にある。

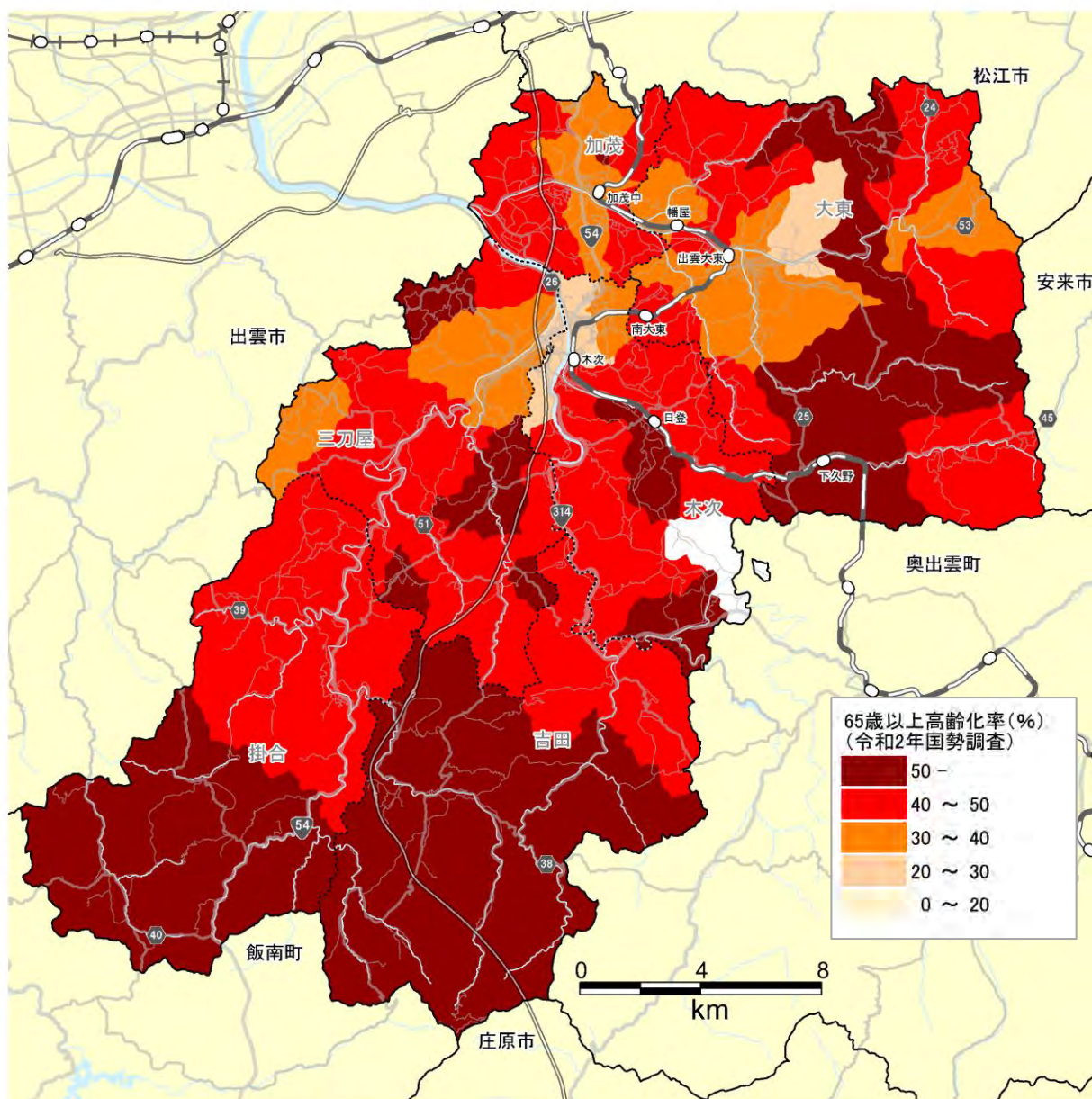


図8 高齢化の状況

資料：国勢調査(令和2年)

(5) 人口流動

① 通勤における人口流動

- 市外への通勤では、松江市と出雲市への流出が中心で、それぞれ 2,000 人以上となっている。
- 市内への通勤では、出雲市と松江市からの流入が 1,000 人以上確認できるほか、奥出雲町からも 500 人以上の流入が確認できる。

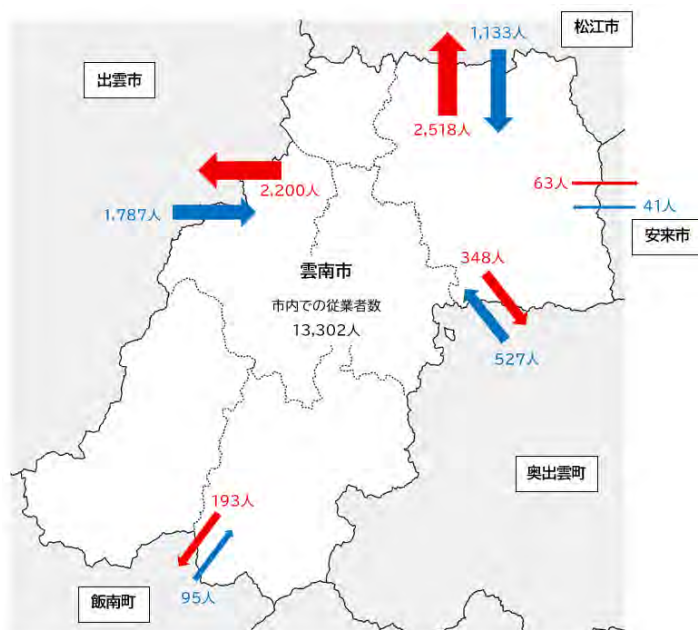


図9 通勤における人口流動状況

資料：国勢調査(令和2年)

② 通学における人口流動

- 市外への通学では、松江市と出雲市への流出が多く、奥出雲町や飯南町への流出も確認できる。
- 市内への通学では、松江市からの流入が最も多く、次いで奥出雲町、出雲市等の順となっている。

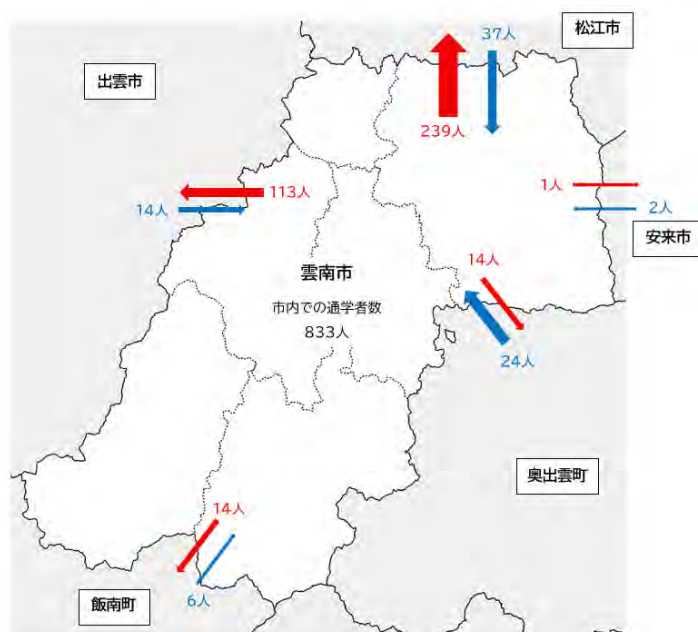


図10 通学における人口流動状況

資料：国勢調査(令和2年)

(6) 自動車運転免許証総保有者数と70歳以上免許保有率

- 高齢者の免許保有率は上昇しており、70歳以上は令和4年度の17.7%から令和7年度には21.0%、80歳以上は4.4%から5.2%へとそれぞれ増加している
- 免許保有者数は同等で推移しているものの、免許を保有する高齢者の割合は増加しており、高齢ドライバーの占める割合が高まっている状況がうかがえる。

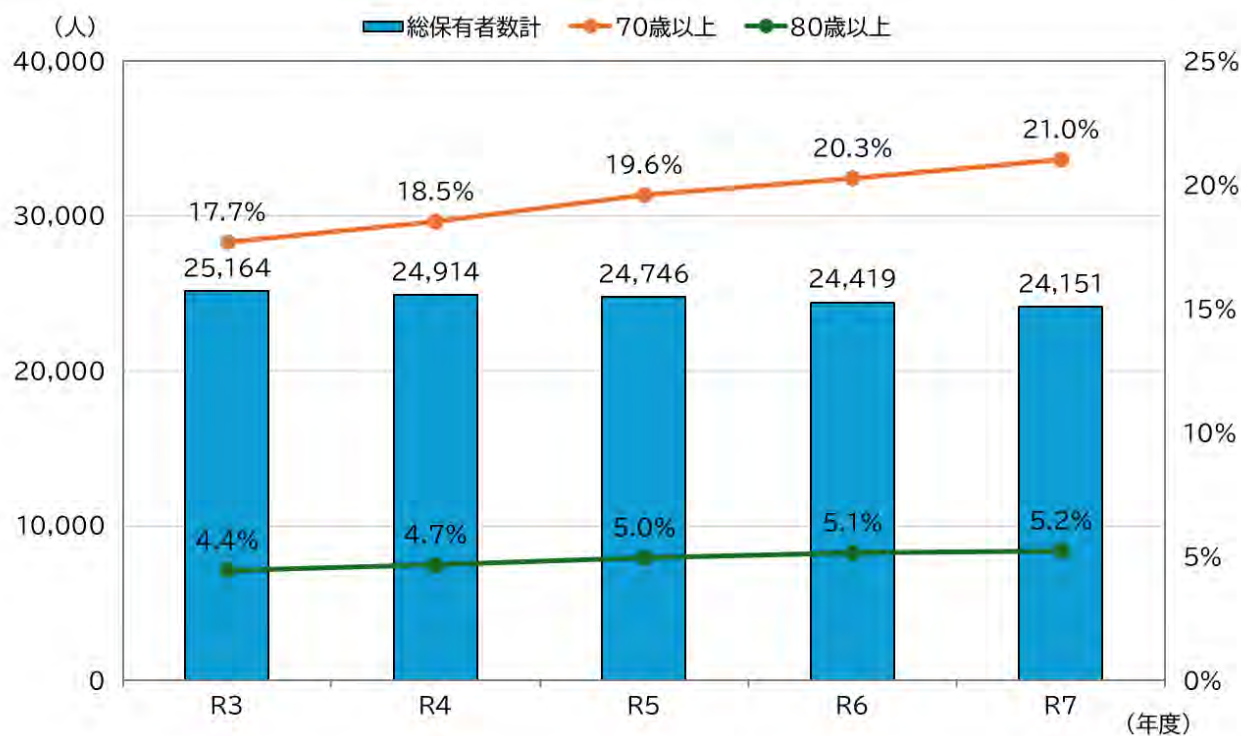


図11 免許証総保有者数と70歳以上免許保有率

資料 免許保有者数：雲南警察署(各年3月31日現在)

総保有者数計はいずれも各年3月31日現在の人数(20歳未満～80歳以上)

70歳以上人口：雲南市民環境部市民生活課 住民基本台帳(各年3月31日現在)

(7) 目的地となる施設の分布

- 市内の主要施設は、多くが市の北部に集積している。

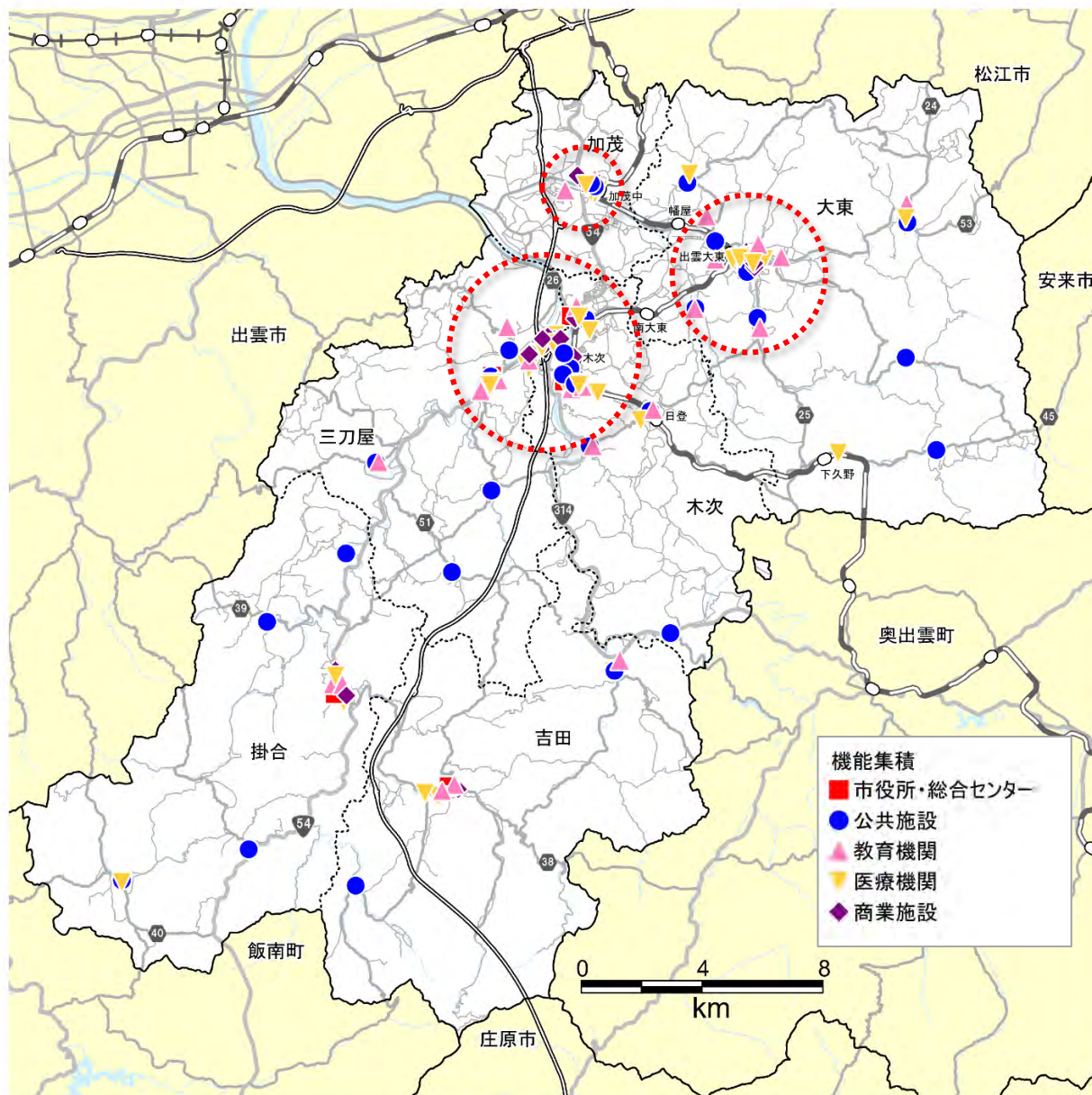


図12 機能集積状況

(令和 7 年度時点)

- 市の中心部には商業施設や医療機関などの機能が集積しており、JR や国道 54 号にも近接している。

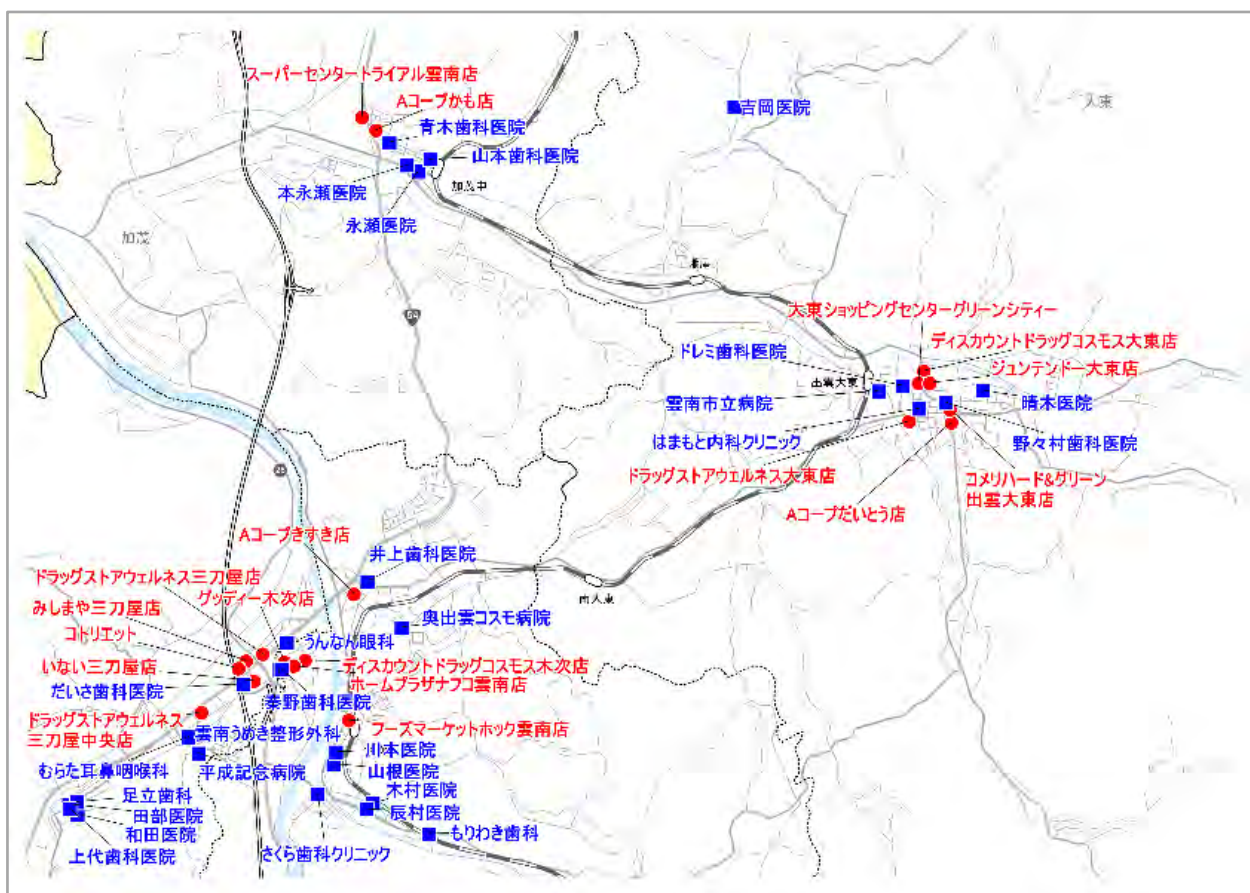


図13 機能集積状況 中心部拡大(商業・医療のみ)

(令和 7 年度時点)

(8) 教育機関の分布

- 市内の教育機関は、多くが市の北部に集積しており、南部では旧町の中心部に立地している。

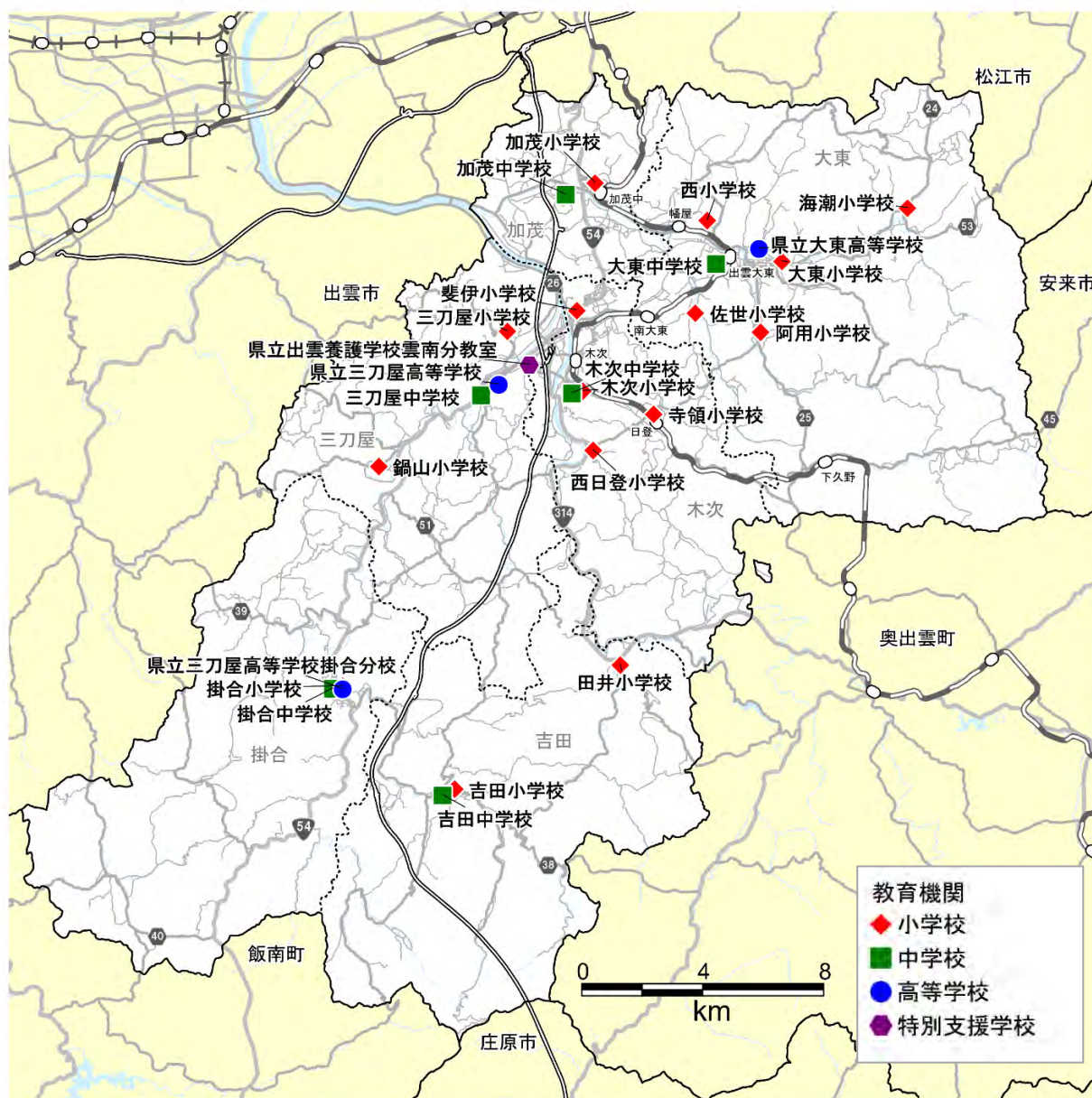


図14 教育機関の分布状況

(令和7年度時点)

(9) 商業施設の分布

- 市内の商業施設の多くは市の北部に立地しており、特に木次駅および出雲大東駅の周辺に集積が見られる。
- 南部では、掛合地域にドラッグストア・ホームセンターが各 1 店舗、吉田地域にスーパーが 1 店舗立地しているにとどまり、これらの地域から市の中心部への買物移動が日常的に発生している。

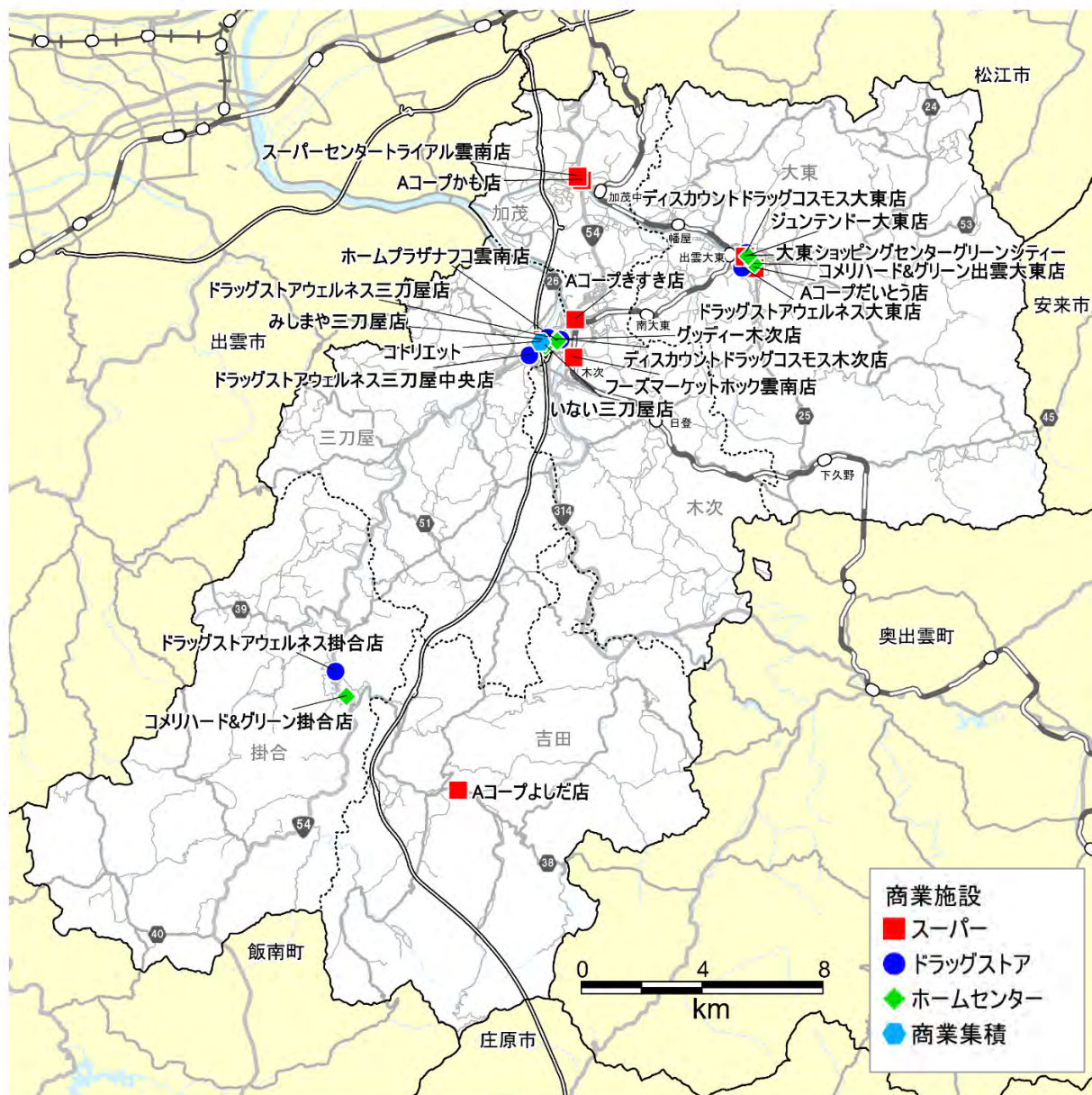


図15 商業施設の分布状況

(令和 7 年度時点)

(10) 医療機関の分布

- 市内の医療機関として、大東地域や木次地域、三刀屋地域といった人口集積地域に総合病院が3施設立地しており、診療所は大東・木次・三刀屋地域を中心に市域各地に点在している。
- 南部の吉田地域や掛合地域には総合病院が立地していないことから、これらの地域から市の中心部への通院目的の移動が発生している。

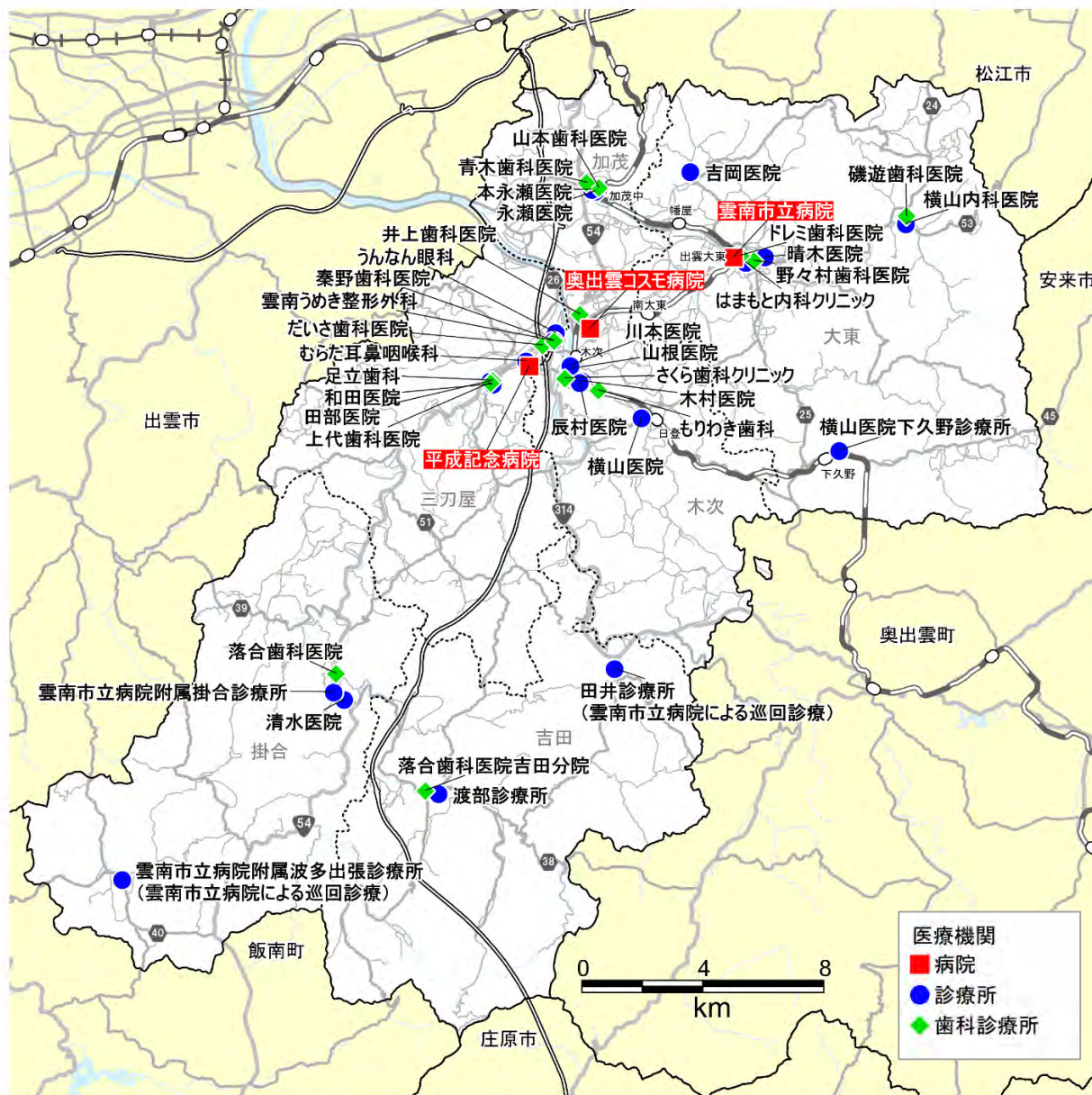


図16 医療機関の分布状況

(令和7年度時点)

(11) 観光資源の分布

- 市内の観光資源には、桜や滝といった自然系観光地や、温泉施設、博物館等の施設型観光地が多くあり、市域全体に点在している。

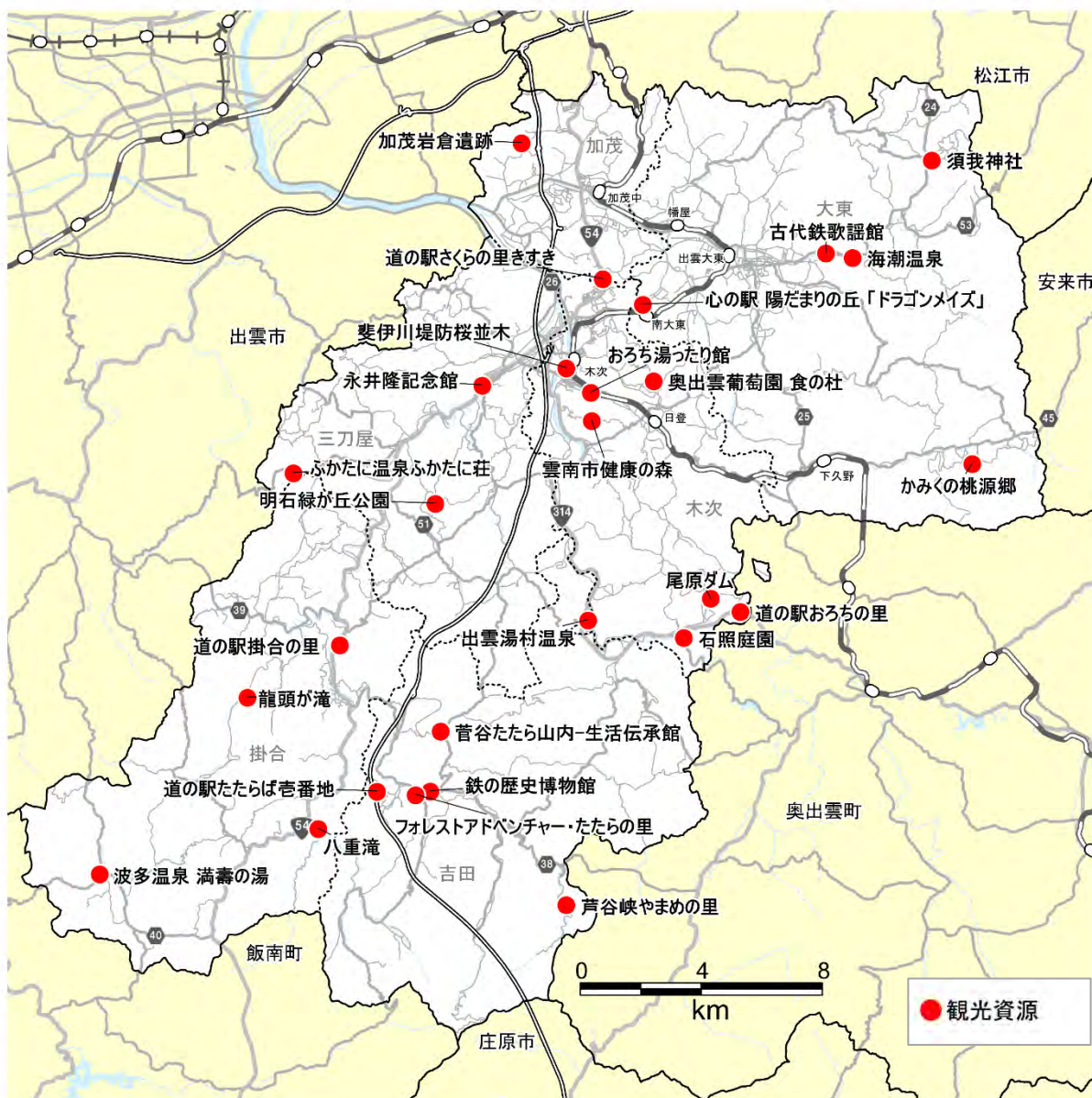


図17 観光地・観光施設の分布状況

(令和 7 年度時点)

表1 主要観光施設の入込数推移

分類	観光地・施設名	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
自然・公園	かみくの桃源郷	12	14	15	17	15	16	13	12	2	2
	雲南市健康の森	29	27	28	30	22	24	24	24	24	23
	明石緑が丘公園	42	45	45	42	19	17	16	26	27	28
	吉田グリーンシャワーの森	3	3	3	2	1	2	2	4	0	0
	芦谷峡・やまめの里	5	6	5	6	5	6	6	5	5	5
	龍頭八重滝県立自然公園	80	78	76	76	31	7	27	7	21	24
	心の駅 陽だまりの丘「ドラゴンメイズ」	-	-	-	44	20	-	-	31	27	22
	さくらおろち湖周辺施設	-	-	-	24	15	24	23	24	22	30
	石照庭園	-	-	-	3	3	3	3	3	3	3
	フォレストアドベンチャー	-	-	-	-	-	-	-	6	6	5
	自然・公園系合計	171	172	172	243	131	98	113	143	138	142
神社	須我神社	28	27	29	34	25	21	23	21	22	27
	神社系合計	28	27	29	34	25	21	23	21	22	27
展示施設	古代鉄歌謡館	11	13	10	10	4	4	3	5	9	11
	加茂岩倉遺跡	5	4	4	3	3	2	3	3	3	3
	鉄の歴史博物館	6	7	5	5	2	3	4	6	5	5
	山内生活伝承館	9	11	9	9	4	5	7	7	7	8
	永井隆記念館	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
	展示施設系合計	31	35	27	27	13	14	16	23	26	29
スポーツ	クラシック島根カントリークラブ	23	25	24	26	26	23	24	21	0	0
	海洋センター	46	17	31	62	48	65	68	0	0	0
	スポーツ系合計	69	41	55	87	74	88	92	21	0	0
食品	奥出雲葡萄園	14	14	14	15	8	10	9	8	8	7
	食品系合計	14	14	14	15	8	10	9	8	8	7
温泉施設	海潮温泉	90	91	87	91	71	79	66	76	85	83
	おろち湯ったり館	112	108	108	107	85	80	81	93	98	89
	ふかたに温泉ふかたに荘	9	9	9	10	8	5	5	6	7	6
	出雲湯村温泉清嵐荘	86	84	33	42	61	58	62	58	57	63
	波多温泉満壽の湯	21	22	22	26	19	17	21	24	27	26
	温泉系合計	317	314	259	275	243	238	234	257	274	267
道の駅	道の駅さくらの里きすき	141	143	147	155	128	137	142	169	170	172
	道の駅掛合の里	70	66	62	61	48	34	28	26	28	27
	道の駅おろちの里	56	51	50	49	35	37	39	36	37	27
	道の駅たたらば壱番地	419	378	356	375	238	208	238	273	267	260
	道の駅系合計	685	638	616	640	450	416	447	503	502	486
イベント	大東七夕祭り	17	20	15	15	0	-	-	15	15	15
	斐伊川堤防	130	90	105	115	40	46	63	81	80	86
	うなんなまめなカー市	4	6	3	5	0	2	2	1	1	0
	イベント系合計	151	116	123	135	40	48	65	97	96	101
雲南市総合計		1,465	1,358	1,295	1,455	985	933	999	1,073	1,065	1,059

単位:千人

2. 公共交通の状況

(1) 道路・鉄道の整備状況

- 市の中央部には、山陰自動車道から南北に中国横断自動車道尾道松江線が整備されており、庄原市を經由して尾道市まで伸びている。一般国道は南北方向に国道 54 号、その国道 54 号から奥出雲町方面に国道 314 号が整備されている。
- その他、東西方向に主要地方道が伸び、国道・主要地方道を結ぶ形で県道が網羅されている。

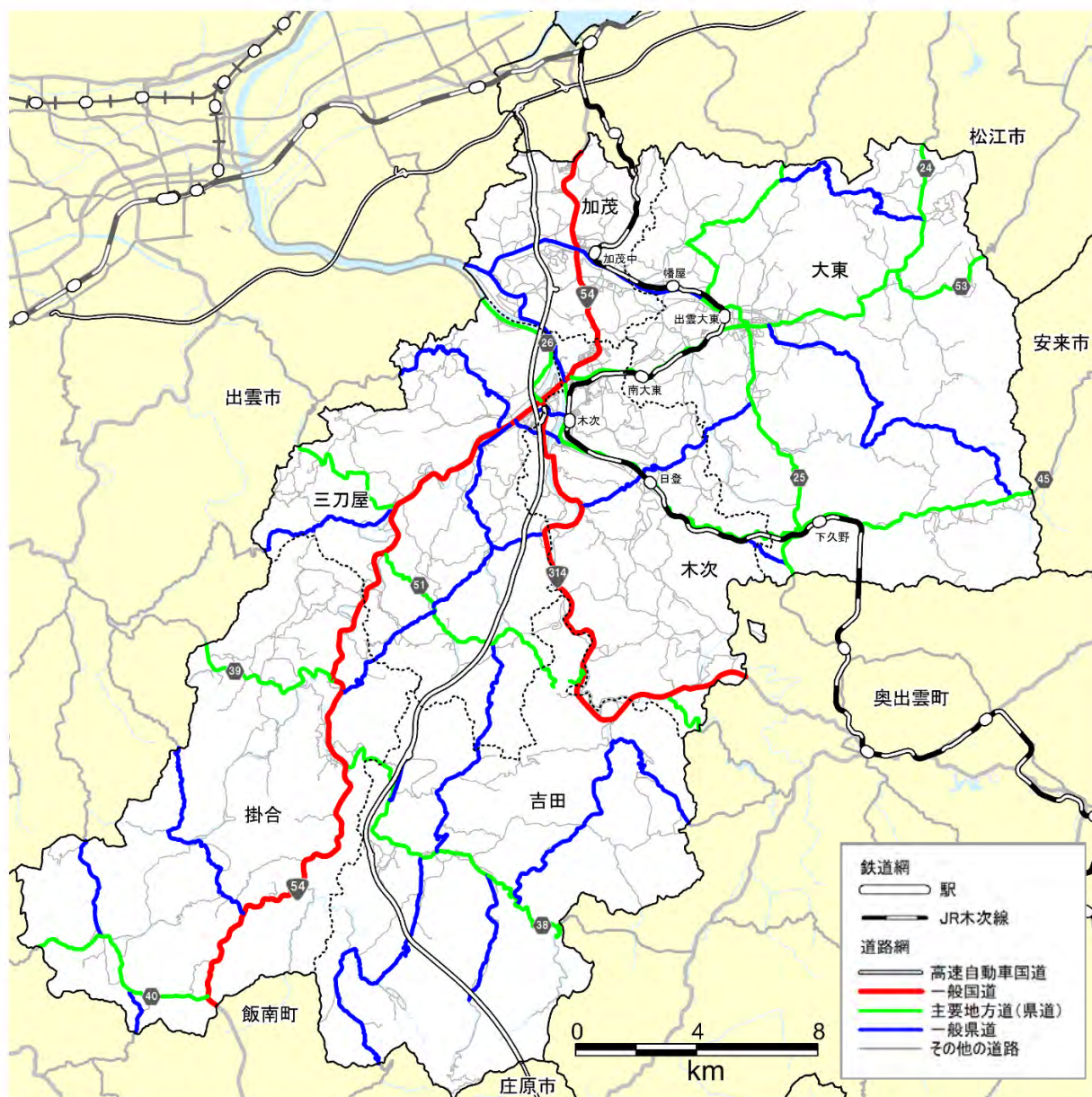


図18 道路・鉄道の状況

(令和 7 年度時点)

(2) 鉄道の状況

① JR木次線の整備状況

- JR 木次線は、JR 山陰本線の宍道駅を起点とし、雲南市および奥出雲町を經由して、広島県庄原市の備後落合駅に接続する路線である。

② JR木次線の利用状況

1. 駅別平均乗車人数

- 市内には JR 木次線の駅が 7 つ設置されており、雲南市における 1 日平均乗車人員数の合計値は減少傾向で推移している。特に、令和元年からは新型コロナウイルス感染症拡大等による影響により急激に減少し、令和 3 年より徐々に回復傾向にあったが、令和 5 年より再び減少傾向にある。
- 駅別に見ると、利用者の多い出雲大東駅および木次駅において新型コロナウイルス感染症拡大等による影響を強く受けており、その他の駅は概ね横ばいに推移している。

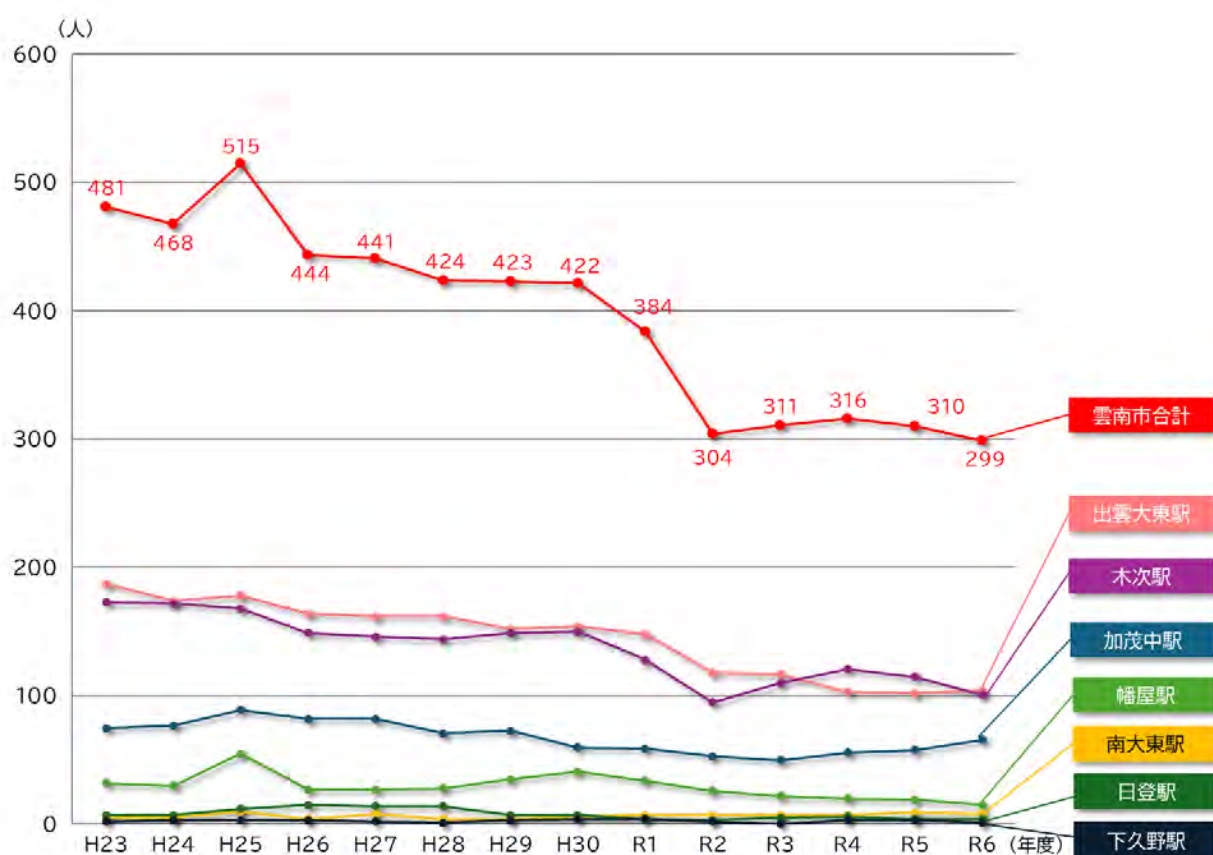


図19 JR木次線駅別1日平均乗車人員数の推移

表2 JR木次線駅別1日平均乗車人員数の推移

駅名	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	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
加茂中駅	75	77	89	82	82	71	73	60	59	53	50	56	58	66
幡屋駅	32	30	55	27	27	28	35	41	34	26	22	20	19	15
出雲大東駅	187	174	178	164	162	162	152	154	148	118	117	103	102	104
南大東駅	5	5	10	4	8	4	4	6	7	7	7	7	9	8
木次駅	173	172	168	149	146	144	149	150	128	95	110	121	115	101
日登駅	7	7	12	15	14	14	7	7	4	3	5	6	4	4
下久野駅	2	3	3	3	2	1	3	4	4	2	0	3	3	1
雲南市合計	481	468	515	444	441	424	423	422	384	304	311	316	310	299

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

2. 平均通過人員(輸送密度)

- 1日1km当たりの平均利用者数を示す平均通過人員の推移は以下のとおりである。平成30年までは200人台で横ばいから微減傾向で推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響により、令和元年から令和2年にかけて大幅に減少した。その後、利用促進等を進めた結果、令和5年には189人にまで回復したが、令和6年には144人と再び減少した。



図20 JR木次線平均通過人員(輸送密度)の推移

資料：データで見るJR西日本

3. 利用促進活動

- 「木次線利活用推進協議会」および市独自の取組として、毎年、利用促進に向けた各種活動を積極的に実施している。

表3 令和7年度 木次線利活用推進協議会の取組状況(令和8年1月末現在)

利用促進を図るための各種補助事業	
利用促進遠足助成	・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】 14 件 【送客人数】 341 人(前年実績:283 人) 【交付額】 117,620 円
木次線乗車を伴う移動助成 ～木次線で GO!～	・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】 160 件 【送客人数】 3,004 人(前年実績:2,494 人) ※対前年:128.5%、対目標(4,300 人):74.5% 【交付額】 4,463,400 円(内示額:5,042,700 円)
イベント支援事業助成	・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)

利用促進につながるイベント・駅の魅力化の実施	
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) (昨年は 7 月末～12 月初旬までの約 4 カ月) 【参加者数】 458人(前年実績:523 人) 【交 付 額】 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
木次線七夕飾りイベント	・あめつちの運転日に合わせて木次線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) 【参加圏】 奥出雲町 布勢幼兒園、布勢幼兒園亀嵩分園(園児 10 名+教職員 3 名)
「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 ・バレンタインバージョンに変更【期間】 1/28～2/18
「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～令和 8 年 1 月 31 日 【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 【応 募 数】 247 点(46 人)
交流人口拡大に向けた取組	
木次線応援団	・会員数:223 人
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)
観光誘客事業	
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) 【送客人数】 2, 095 人(予定含む)(前年実績:1, 751 人) 【送客目標】 3, 050 人
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) 【申 請 数】 63 件 【送客人数】 2, 590 人(前年実績:2, 206 人) 【送客目標】 2, 100 人
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(4/6～1/3 実施) 【運 行 日】 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】 47 人(直行便 20 名 観光便 27 名)
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)

その他	
「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録)
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

表4 雲南市による主な取組状況(令和 8 年 1 月末現在)

「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)
「木次線カレンダー」の制作・販売	【販売開始】 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
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すべての方を対象に、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】 155 人(新規 103 人 継続:52 人) ※1 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 47 人、一般・大学生等 11 人

(3) 路線バスの状況

① 一般乗合バス路線(4条路線)

- 出雲市駅～三刀屋バスセンター間を運行する「三刀屋出雲線」(谷本ハイヤー)の計 1 路線が運行されている。

② 高速乗合バス(4条路線)

- 中国横断自動車道尾道松江線上を、広島方面行きの高速バスが運行している。
- 高速バスは、松江⇄広島線(グランドアロー)および出雲⇄広島線(みこと)の 2 路線が運行されている。

表5 高速バスの運行状況

方面	路線名・愛称	運行事業者	区間	運行便数
松江⇄広島	松江⇄広島線 (グランドアロー)	一畑バス 広島電鉄	松江駅～木次高速 ～広島駅新幹線口	松江→広島 7 便 広島→松江 6 便 (木次高速経由のみ)
出雲⇄広島	出雲⇄広島線(みこと)	一畑バス 中国 JR バス	出雲市駅～たたらば壱番地 ～広島駅新幹線口	往復 7 便

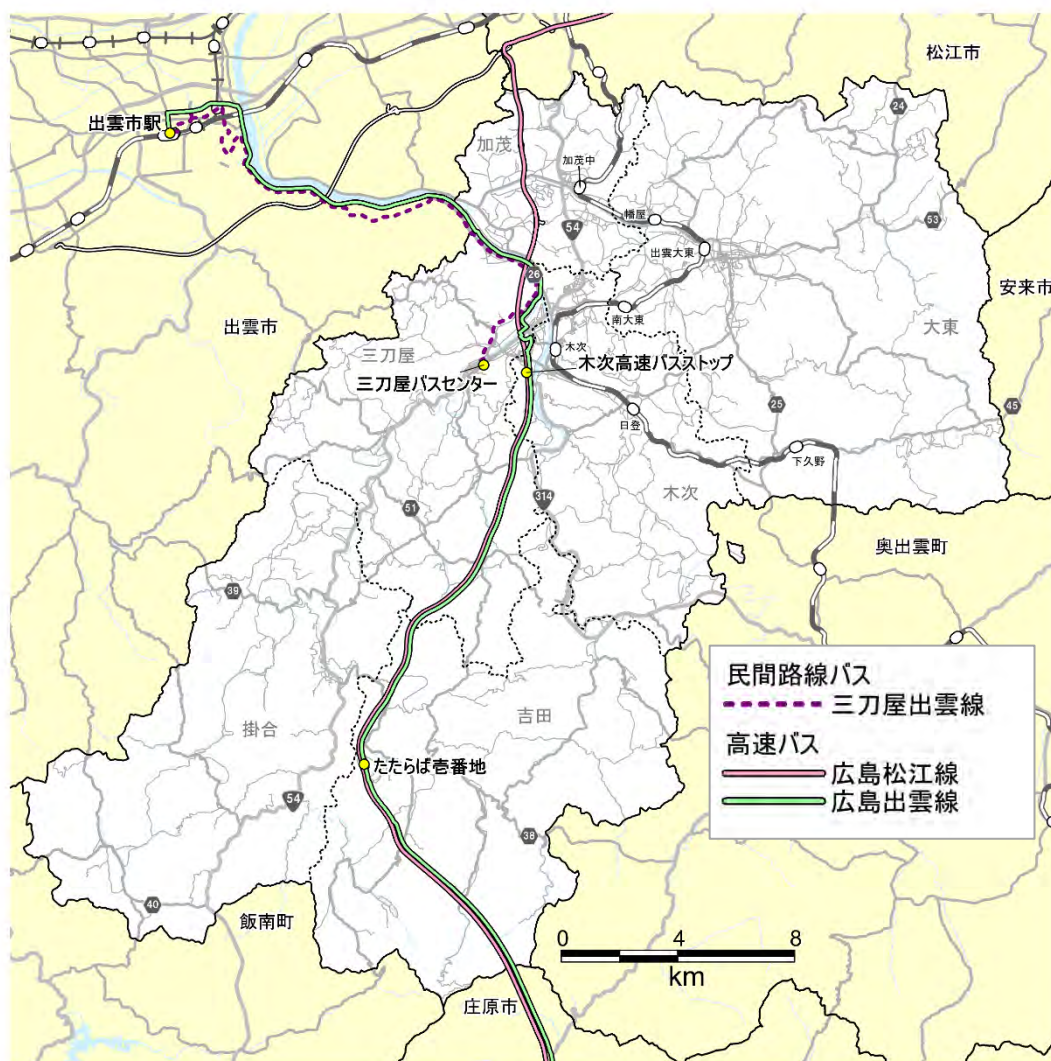


図21 雲南市内へ乗り入れている4条路線

(令和 7 年度時点)

- 令和 6 年 9 月末で廃止された「大東線」(一畑バス)の代替交通として、令和 6 年 10 月より雲南市民バス「大東松江乃木線」が運行されており、国庫補助路線(地域内フィーダー系統)となっている。



図22 広域路線網

(令和 7 年度時点)

③ 交通空白地有償運送(78 条路線)の運行状況

- 雲南市民バスは、地域バス(大東地域バス 8 路線、加茂地域バス 2 路線、木次地域バス 2 路線、三刀屋地域バス 3 路線)および旧町村を結ぶ広域バスである吉田大東線の計 16 路線で構成されている。市民バスの料金は、下表のとおりである。
- 掛合地域には、飯南町の交通空白地有償運送である「飯南町生活路線バス」の赤名吉田線、佐田・志津見線の 2 路線が乗り入れており、このうち赤名吉田線は国庫補助路線(地域内フィーダー系統)となっている。

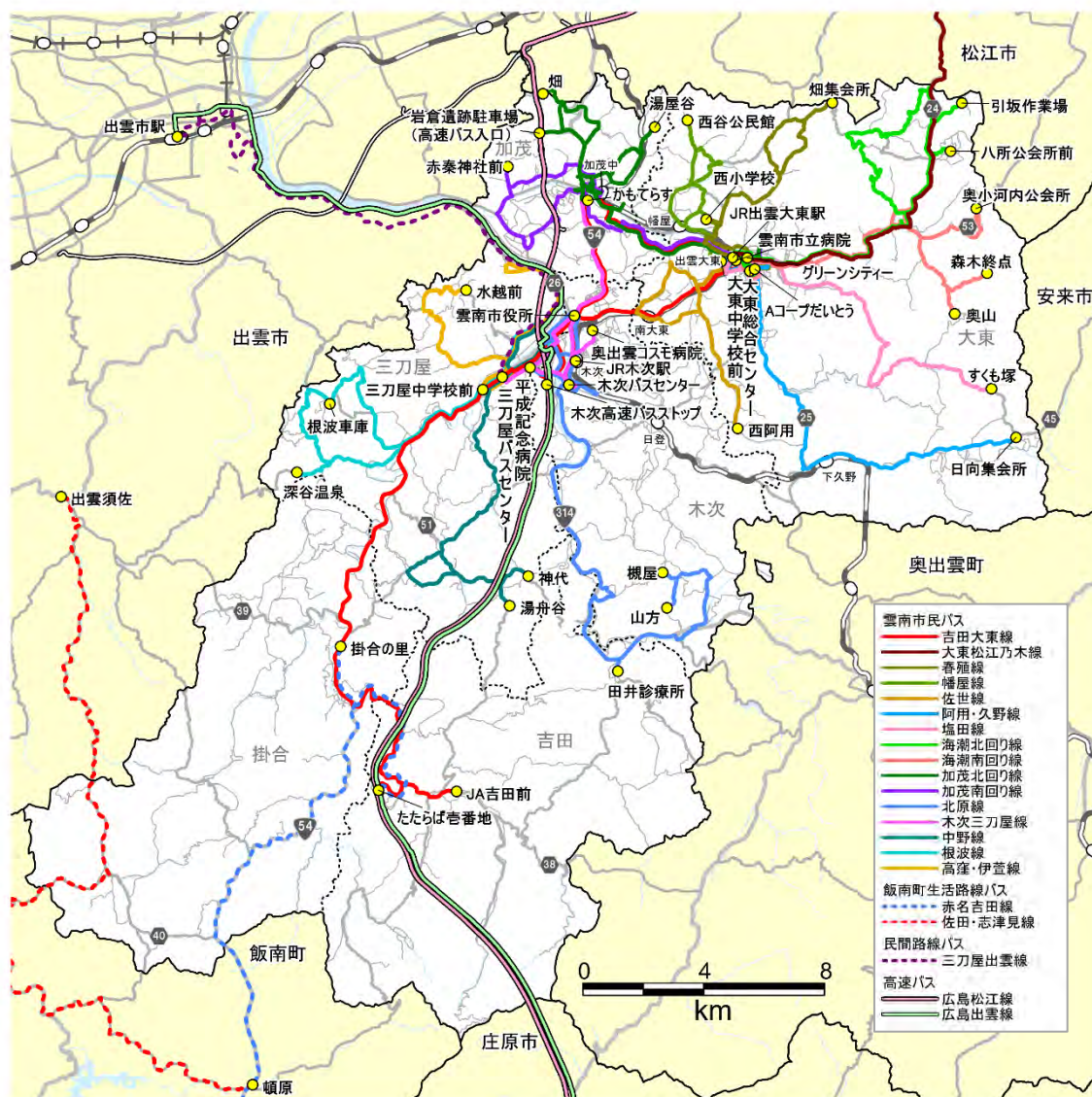


図23 バス路線網

(令和 7 年度時点)

表6 乗車料金(1 人 1 乗車あたり)

対 象	市民バス		だんだんタクシー
	広域バス・地域バス (大東松江乃木線を除く)	吉田だんだんバス	大東・加茂・木次・ 三刀屋・掛合
大人(中学生以上)	200 円	300 円	300 円
子ども(4 歳以上～小学生以下)	100 円	150 円	
各種障害者手帳所有者(介護者含む)			
保護者同伴の満 4 歳未満児	無料(保護者は有料)		

④ デマンド型乗合タクシー(だんだんタクシー・だんだんバス)の運行状況

- 平成 23 年度に策定した「雲南市バス路線再編計画」に基づき、市内の全地域においてデマンド型乗合タクシー「だんだんタクシー」(4条)やデマンド型乗合バス「吉田だんだんバス」(78 条)の導入を進めてきた。
- だんだんタクシーは、大東地域5路線、加茂地域1路線、木次地域2路線、三刀屋地域3路線、掛合地域2路線の計 13 路線が運行されている。また、吉田地域ではだんだんバスが2路線運行されており、合計 15 路線で市内のほぼ全域をカバーしている。このうち吉田地域の吉田だんだんバスは国庫補助路線(地域内フィーダー系統)となっている。

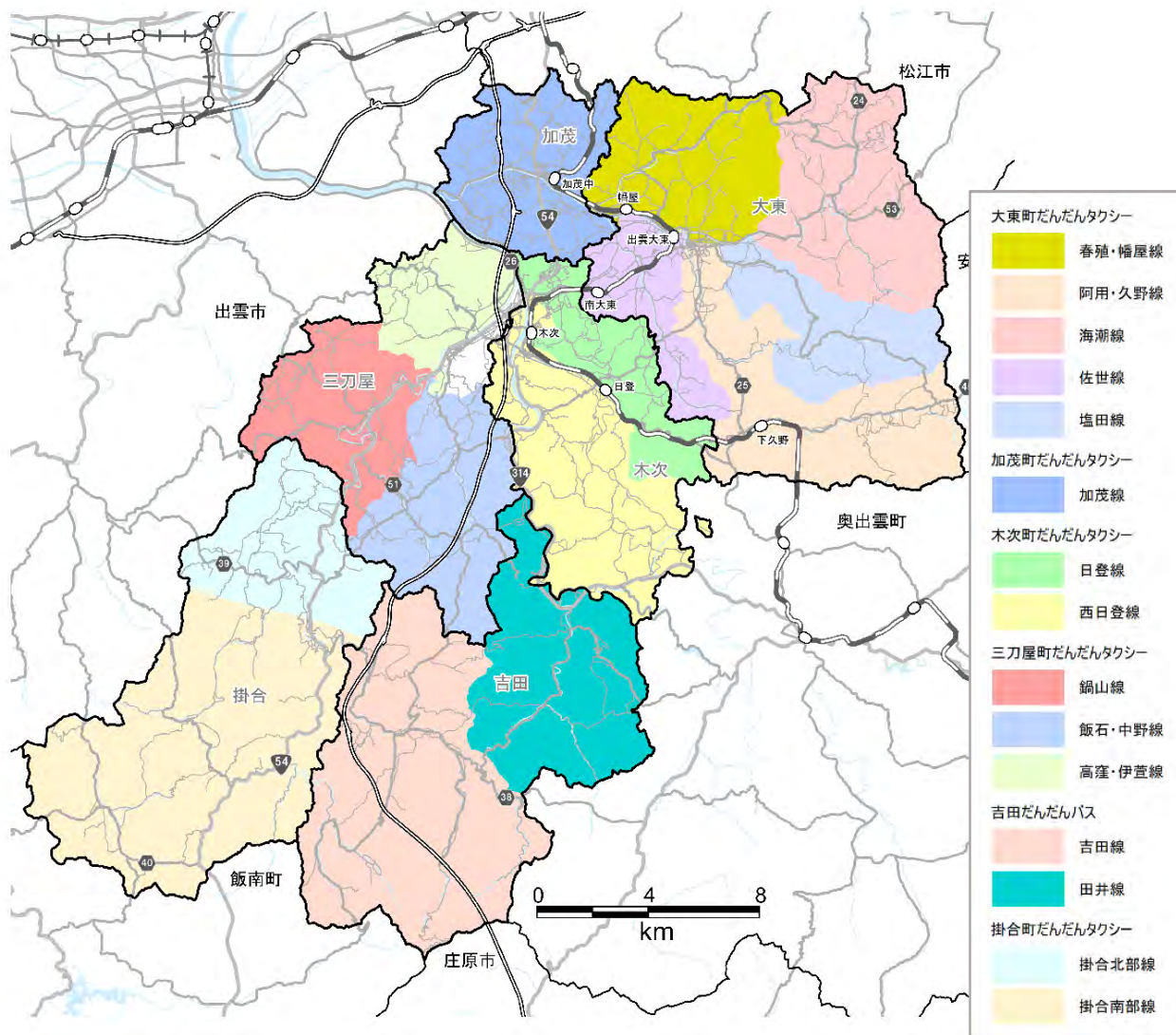


図24 デマンド型乗合タクシーの運行エリア

(令和 7 年度時点)

(4) 区間別運行便数

- 吉田大東線沿線は運行便数が比較的多く、特に主要施設等が集積する出雲大東駅や三刀屋地域の結節点となっている三刀屋バスセンター付近において、運行便数が1日30便以上の区間が見られる。

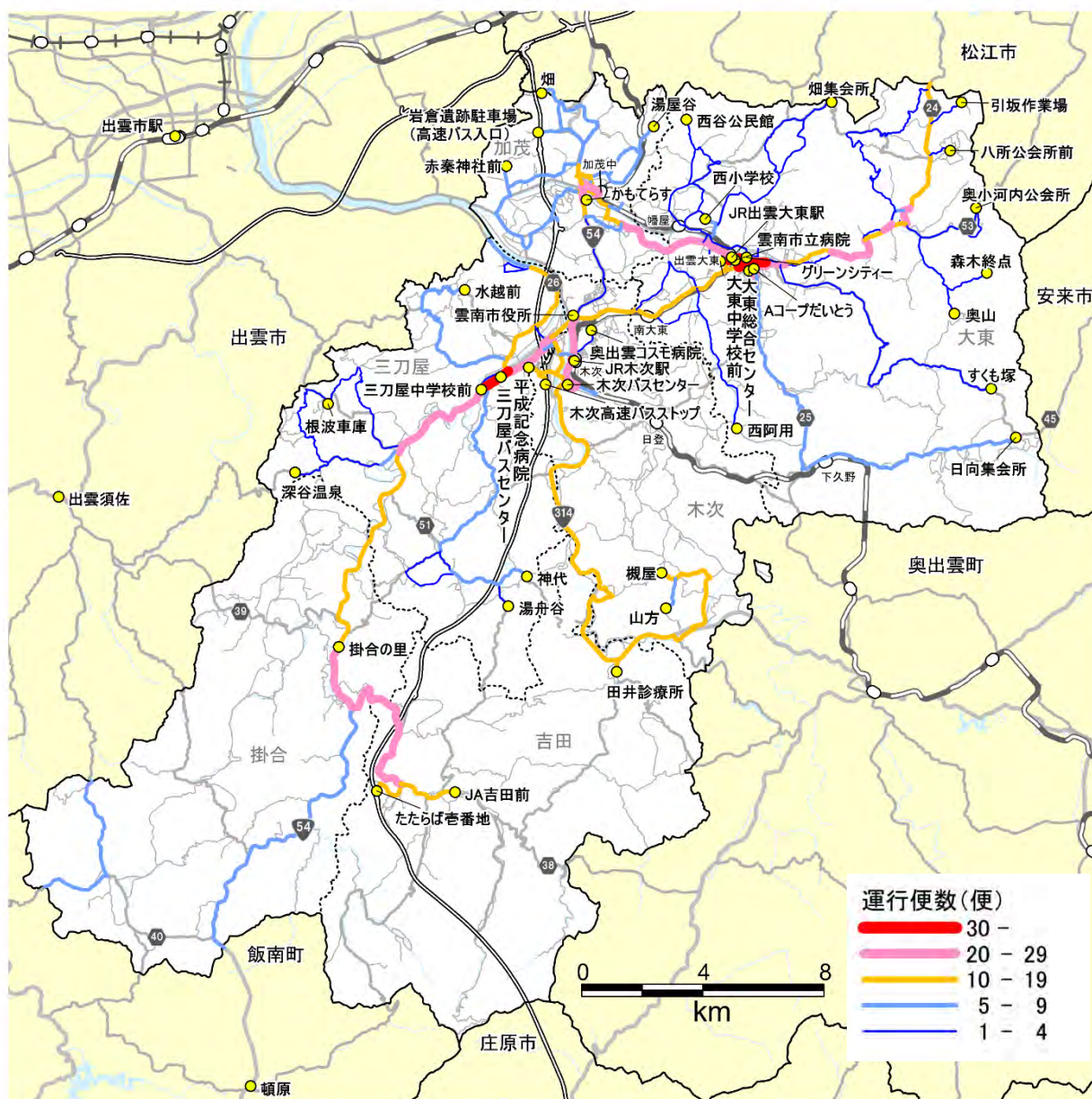


図25 区間別運行便数

(令和 7 年度時点)

(5) 路線バス等の利用状況

① 市民バス・だんだんタクシー(だんだんバス)の利用者の推移

- 全体的な利用者の推移を見ると減少傾向にあり、平成 23 年度から令和 6 年度までの 13 年間で約 80,000 人の減少となっている。近年では、令和 2 年度から令和 4 年度にかけて、新型コロナウイルス感染症拡大等による影響により、広域バスの利用者が急激に減少し、市全体の利用者数も減少している。
- 平成 26 年度は他の年度と比べ利用者の減少幅が他に比べやや大きくなっている。この減少は、吉田地域の路線バス(スクール混乗)が廃止され専用スクールバスへ移行したことにより、小学生の利用者数が計上されなくなったためと考えられる。
- 平成 28 年度は、前年度から増加傾向が確認できる。これは、広域バスの増便に伴う高校生の利用増加によるものと見られる。また、広域バスは平成 26 年度の 200 円均一料金化以降、利用者の大幅な増加が確認されている。
- 令和 6 年度は、大東松江乃木線の運行開始により大東地域の利用者が増加し、それに伴い市全体の利用者数も増加している。

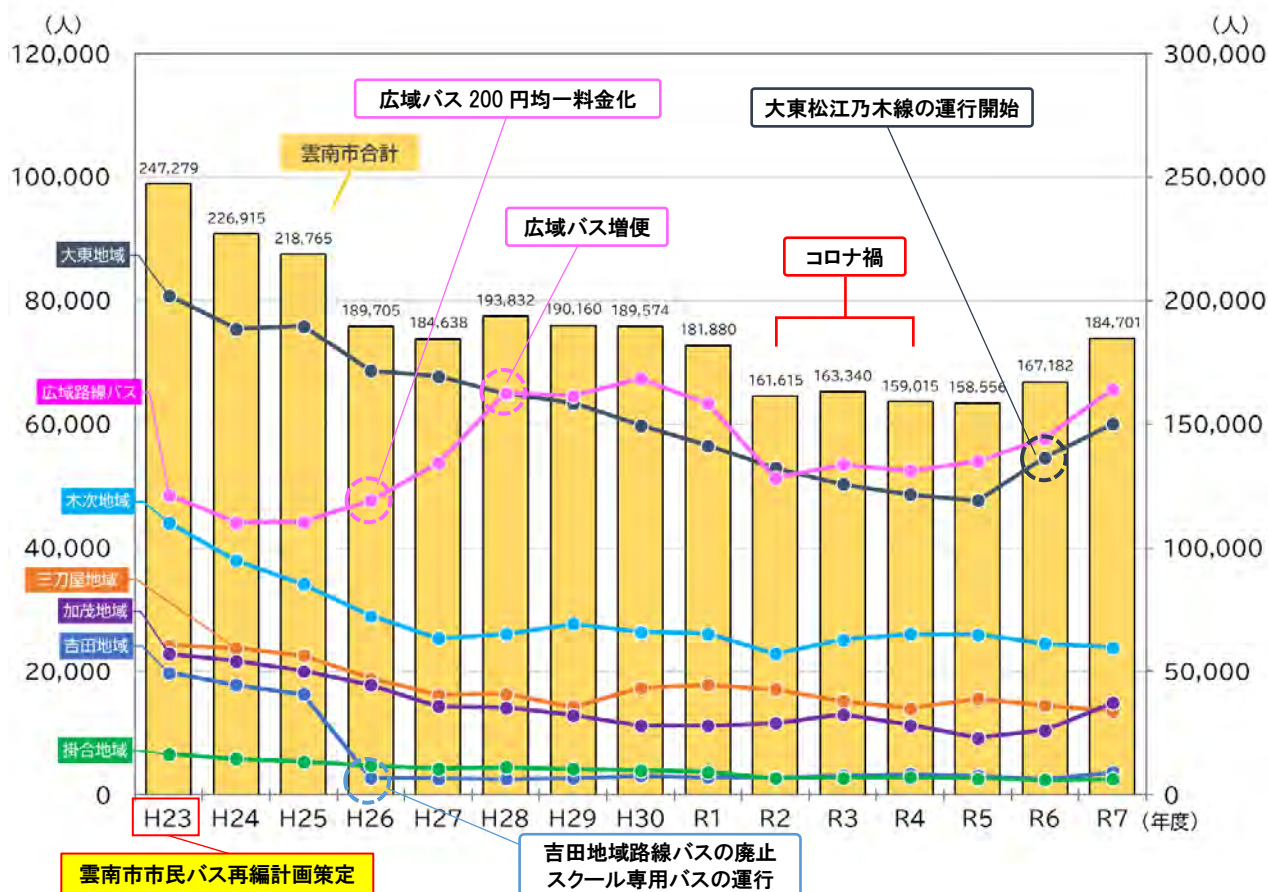


図26 市民バス・だんだんタクシー(だんだんバス)の年間利用者数の推移(全体)

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

表7 市民バス・だんだんタクシー(だんだんバス)の利用者数の推移(全体)

地域	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
木次地域	44,116	38,024	34,136	28,979	25,360	26,035	27,691	26,415	26,155	22,882	25,143	26,039	25,968	24,575	23,970
三刀屋地域	24,214	23,833	22,605	18,875	16,230	16,397	14,305	17,330	17,866	17,128	15,216	14,087	15,680	14,521	13,632
大東地域	80,852	75,472	75,900	68,709	67,819	64,916	63,426	59,876	56,577	52,911	50,345	48,700	47,753	54,676	60,084
加茂地域	22,931	21,731	20,095	17,829	14,403	14,229	13,006	11,246	11,266	11,680	13,134	11,342	9,269	10,530	14,937
吉田地域	19,854	17,859	16,309	2,733	2,719	2,646	2,750	3,163	2,866	2,882	3,190	3,438	3,195	2,575	3,706
掛合地域	6,663	5,931	5,461	4,842	4,370	4,515	4,295	4,043	3,780	2,791	2,849	2,886	2,676	2,500	2,653
広域路線バス	48,649	44,065	44,259	47,738	53,737	65,094	64,687	67,501	63,370	51,341	53,463	52,523	54,015	57,805	65,719
合計	247,279	226,915	218,765	189,705	184,638	193,832	190,160	189,574	181,880	161,615	163,340	159,015	158,556	167,182	184,701

- 市民一人あたりの利用回数は、令和 6 年度には令和元年度の水準まで回復した。

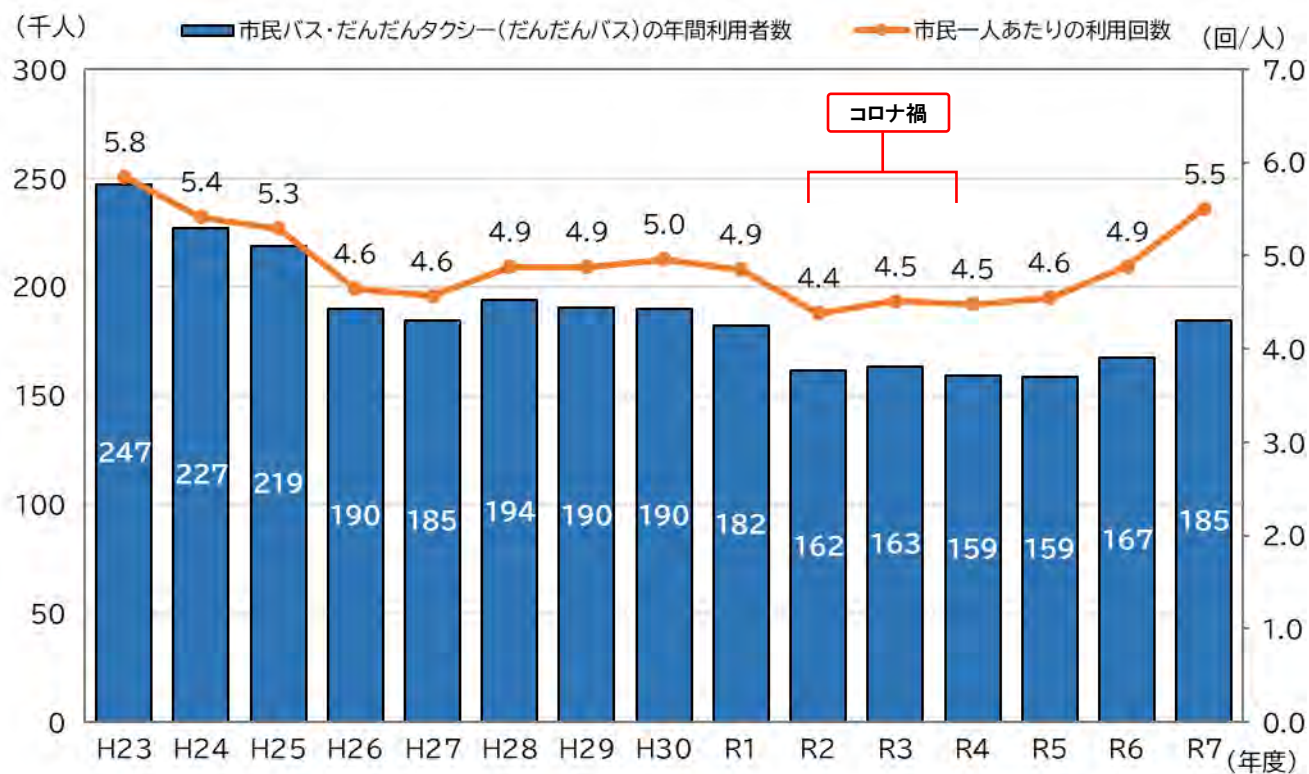


図27 年間利用者数推移および市民一人あたりの利用回数

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

※市民一人あたりの利用回数は、住民基本台帳に基づく人口（各年 3 月 31 日現在）を用いて算出した。

表8 路線別利用者数一覧表

地域	バス名	路線名	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
大東地域	地域バス	春殖線	11,970	12,790	12,872	14,593	14,749	14,054	14,603	14,310	7,554	7,968	7,880	7,325	7,302	6,306	4,460
		幡屋線	14,986	14,643	15,493	10,543	10,896	10,980	9,728	9,636	12,361	10,683	10,118	9,184	10,131	10,904	9,120
		春殖・幡屋線	1,043	541	913	642	417	340	350								
		佐世線	12,405	11,055	11,176	10,658	8,954	8,375	8,002	6,727	6,949	6,650	5,019	5,977	5,510	5,722	4,700
		阿用・久野線	14,326	11,848	11,933	4,067	3,612	3,384	2,743	2,073	2,267	2,009	1,729	1,817	1,710	2,242	1,852
		塩田線	6,308	6,291	5,525	3,556	2,817	2,324	2,143	2,170	2,037	1,925	1,552	1,822	1,596	1,633	1,126
		海潮北回り線	12,006	10,784	8,796	9,868	9,832	7,170	6,970	7,021	6,167	6,144	6,782	6,432	5,847	5,410	3,845
		海潮南回り線	7,808	7,520	6,366	4,610	3,911	3,587	3,922	3,743	3,840	3,886	4,003	3,771	3,630	3,837	3,083
	大東松江乃木線															6,576	19,387
	だんだんタクシー	春殖・幡屋線			366	3,286	3,974	4,760	5,322	4,385	4,772	4,075	3,929	3,192	3,097	3,028	3,286
		佐世線				495	1,249	1,930	2,285	2,595	2,856	2,759	2,474	2,369	2,455	2,001	2,207
		阿用・久野線			522	3,954	3,970	3,905	3,643	3,421	3,595	3,275	3,363	2,984	2,819	3,537	3,294
		塩田線				208	876	1,435	1,362	1,411	1,760	1,779	1,679	1,880	1,712	1,429	1,744
		海潮線			1,938	2,229	2,562	2,672	2,353	2,384	2,419	1,758	1,817	1,947	1,944	2,051	1,980
加茂地域		地域バス	加茂北回り線	12,521	11,690	10,621	9,293	8,781	8,529	6,945	4,669	4,155	3,981	4,997	4,584	2,937	4,315
	加茂南回り線	10,410	10,041	9,474	8,536	5,622	5,700	5,900	5,887	6,112	6,544	6,483	4,891	3,567	3,390	5,445	
	だんだんタクシー	加茂線							161	690	999	1,155	1,654	1,867	2,765	2,825	3,355
木次地域	地域バス	北原線	24,738	22,178	20,129	15,973	13,597	14,433	15,596	13,813	14,039	13,443	13,999	14,937	15,092	13,696	13,382
		木次三刀屋線	8,488	6,303	5,257	4,962	6,410	7,842	7,878	7,939	6,738	5,333	6,740	7,066	6,832	7,084	6,926
		大東線	2,034	1,630	1,621	1,235	718	759	760	823	862						
		斐伊・木次線	1,505	1,253	1,117	1,121	689										
		東大谷・西日登線	3,071	2,332	1,892	1,882	1,099										
		木次・宇山線	1,281	1,212	1,248	1,155	781										
		真野・宇谷線	1,332	1,374	1,238	1,104	663										
		木次・熊谷線	1,667	1,742	1,634	1,547	1,403										
	だんだんタクシー	日登線						1,640	1,876	2,195	2,038	1,730	1,920	1,624	1,696	1,788	1,755
		西日登線						1,361	1,581	1,645	2,478	2,376	2,484	2,412	2,348	2,007	1,907
三刀屋地域	地域バス	中野線	7,959	7,561	5,184	3,851	3,274	2,701	2,375	4,212	4,703	4,513	3,410	3,456	3,594	3,437	2,744
		根波線	7,729	7,543	6,108	4,317	3,339	3,156	2,863	3,153	3,786	4,558	4,546	4,176	4,716	4,659	5,257
		高窪・伊萱線	8,526	8,729	9,407	6,869	5,939	6,612	5,577	6,188	5,608	4,602	3,765	2,496	2,416	2,170	1,714
		三刀屋線			597	582											
	だんだんタクシー	鍋山線			1,105	1,162	1,064	1,231	1,026	1,000	1,084	1,001	1,326	1,118	1,476	1,253	1,221
		飯石・中野線			204	1,659	1,614	1,883	1,666	1,833	1,769	1,725	1,371	2,090	2,527	2,265	1,976
吉田地域	地域バス	田井線	13,443	11,156	10,799												
		芦谷・杉戸線	1,613	1,160	952												
		民谷線	2,810	3,227	2,306												
		菅谷線	1,045	1,463	1,481												
	だんだんバス	吉田線							1,659	1,837	1,562	1,647	2,112	2,198	2,118	1,843	1,353
		田井線							1,091	1,326	1,304	1,235	1,078	1,240	1,077	732	2,353
	デマンド型バス	西部線	687	640	564	1,432											
		東部線	122	98	65	7											
		田井線	134	115	142	1,294	1,590	1,581									
		菅谷・高殿・川尻線					585	434									
		民谷・宇山・大吉田線					445	530									
		芦谷・杉戸線梅木線						1	1								
		杉戸・梅木線					2										
		田井地区内線					96	100									
掛合地域	だんだんタクシー	北部線	2,160	1,929	1,916	1,613	1,761	1,908	1,821	1,837	1,887	1,376	1,479	1,451	1,414	1,356	1,303
		南部線	4,374	3,670	3,255	2,927	2,544	2,450	2,250	2,206	1,893	1,415	1,370	1,435	1,262	1,144	1,350
		直行便	129	332	290	302	65	157	224								
広域バス		吉田大東線	48,649	44,065	44,259	47,738	53,737	65,094	64,687	67,501	63,370	51,341	53,463	52,523	54,015	57,805	65,719
合 計			247,279	226,915	218,765	189,705	184,638	193,832	190,160	189,574	181,880	161,615	163,340	159,015	158,556	167,182	184,701

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

② 定時定路線バス利用者数の推移

- 定時定路線型バスの利用者数は、全体的に減少傾向で推移している。

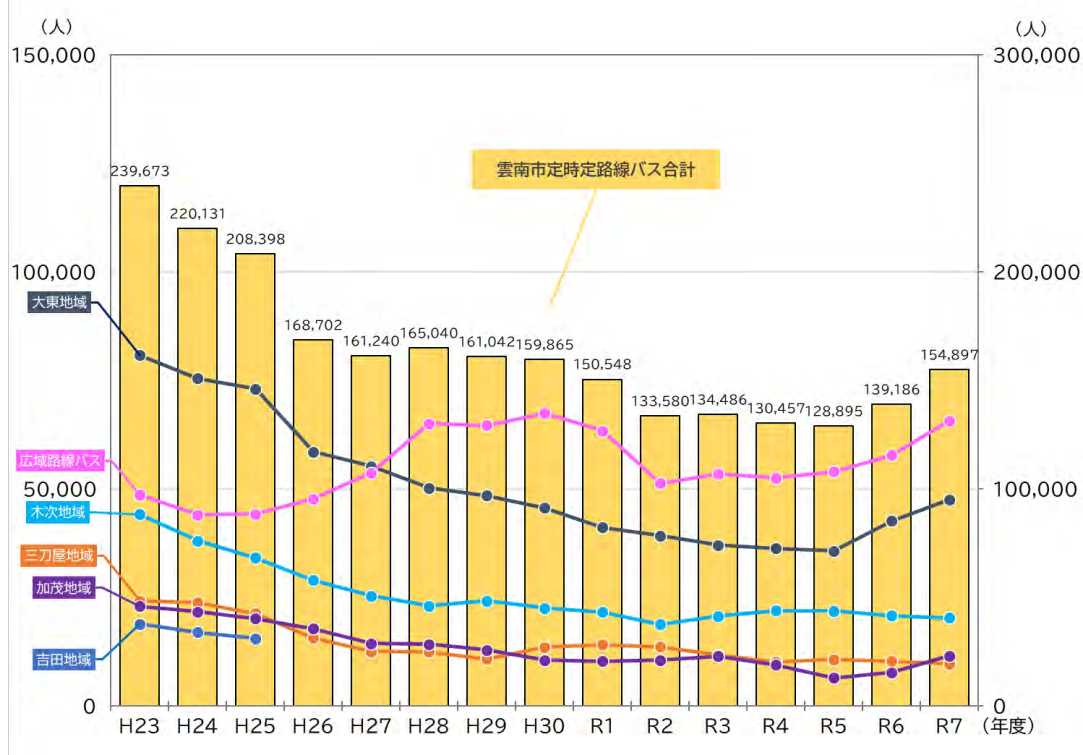


図28 定時定路線バスの利用者数の推移(全体)

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

ア. 大東地域

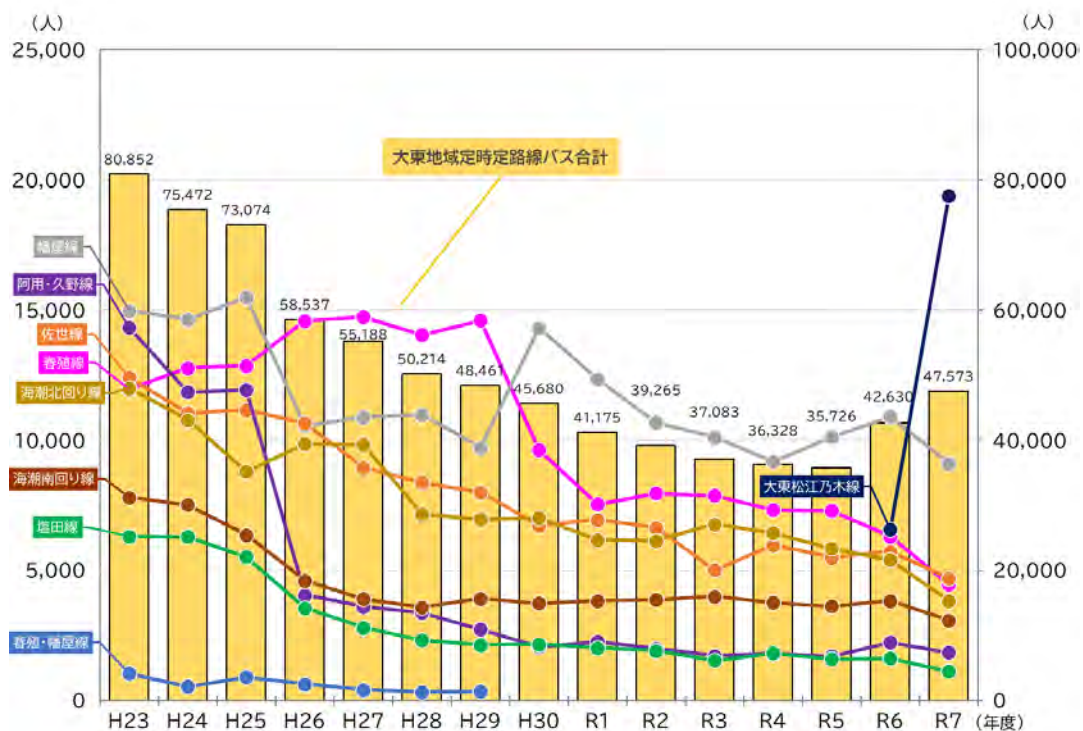


図29 定時定路線バスの利用者数の推移(大東地域)

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

イ. 加茂地域

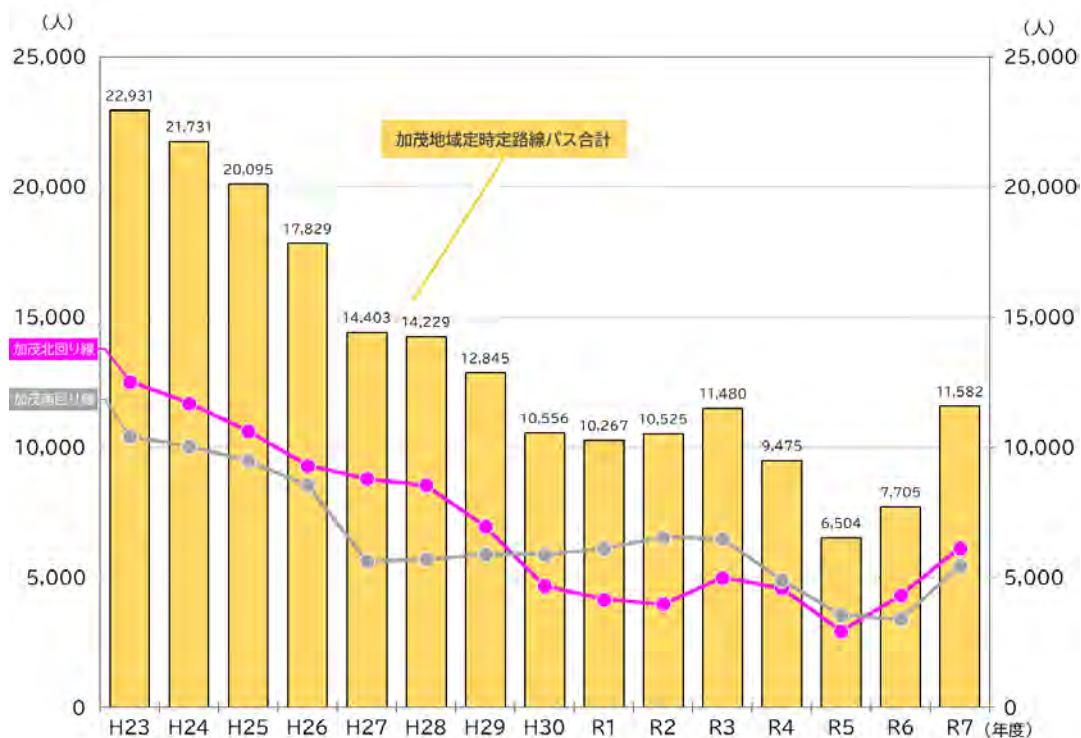


図30 定時定路線バスの利用者数の推移(加茂地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

ウ. 木次地域

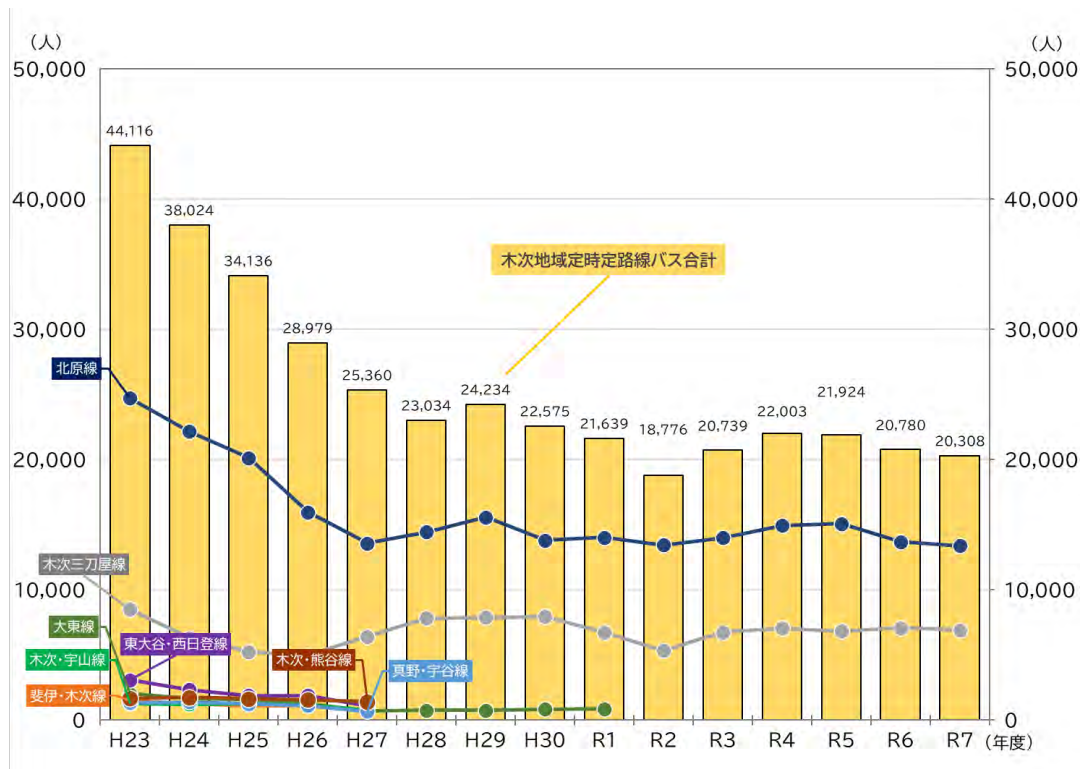


図31 定時定路線バスの利用者数の推移(木次地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

工. 三刀屋地域

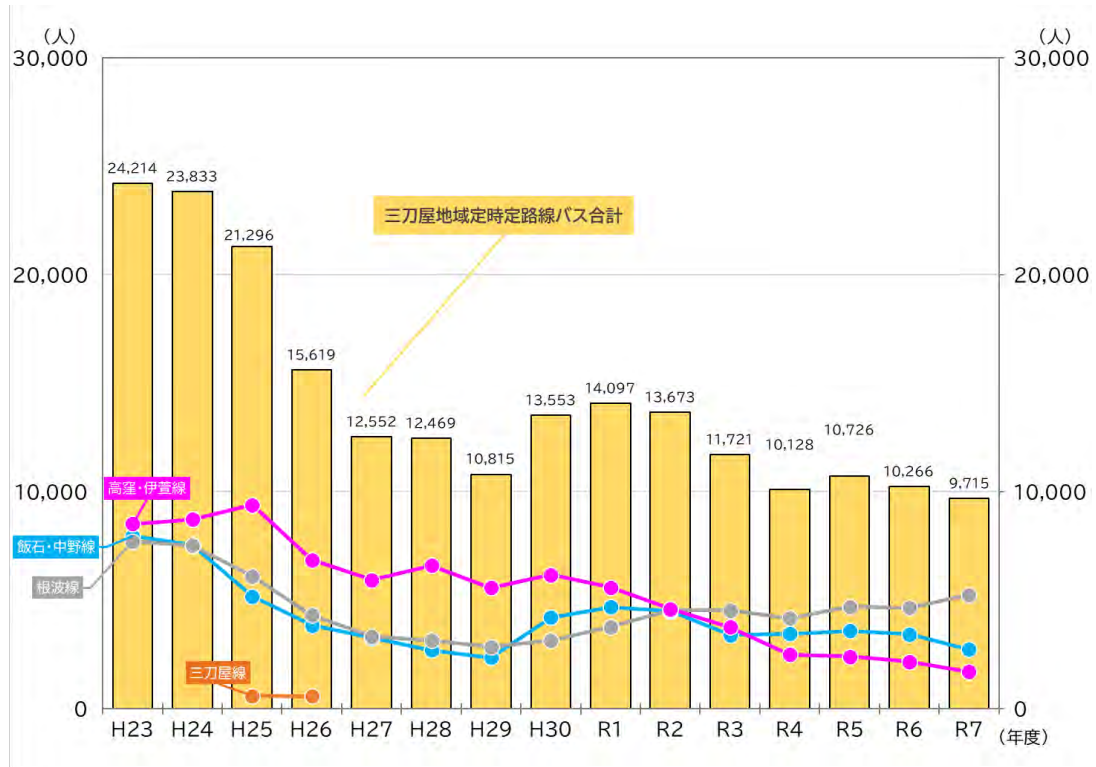


図32 定時定路線バスの利用者数の推移(三刀屋地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

オ. 吉田地域

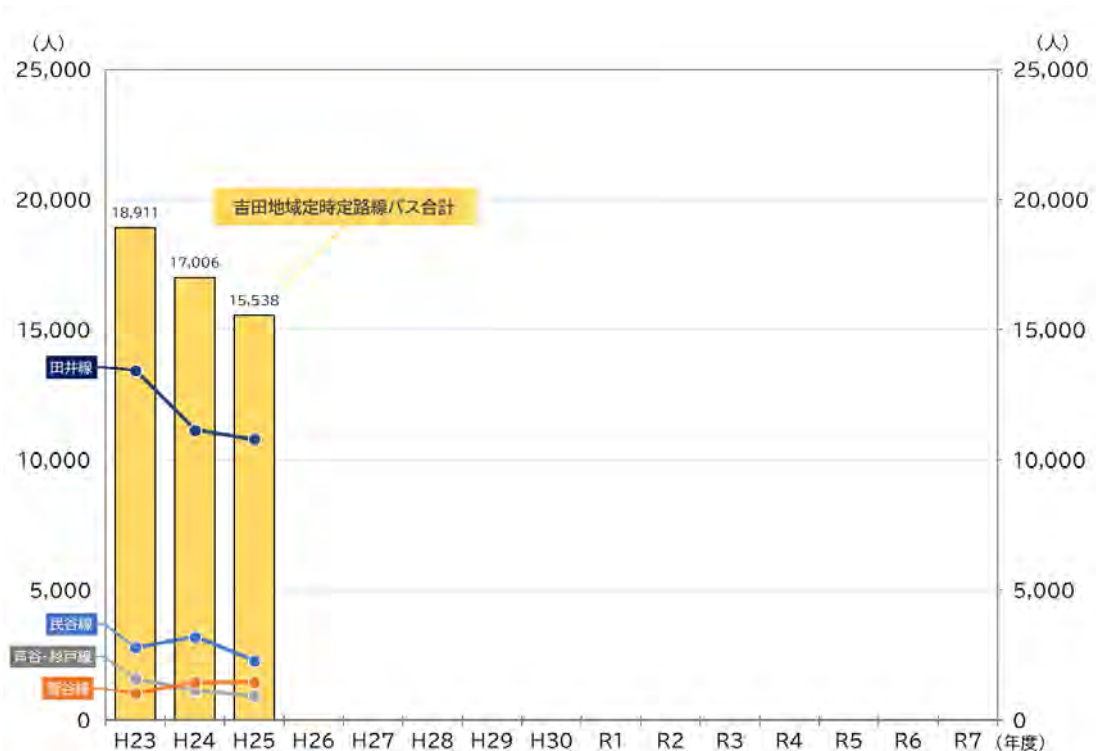


図33 定時定路線バスの利用者数の推移(吉田地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

③ デマンド型乗合タクシー利用者の推移

- デマンド型乗合タクシーの利用者数は、掛合地域および吉田地域の 2 地域のみで運行していた平成 24 年度までは微減傾向にあった。その後、平成 24 年度から平成 29 年度にかけて大東・加茂・木次・三刀屋地域に順次デマンド型乗合タクシー（だんだんタクシー）が導入されたことにより、全体的に利用者は増加傾向で推移したが、令和 6 年度には減少に転じている。

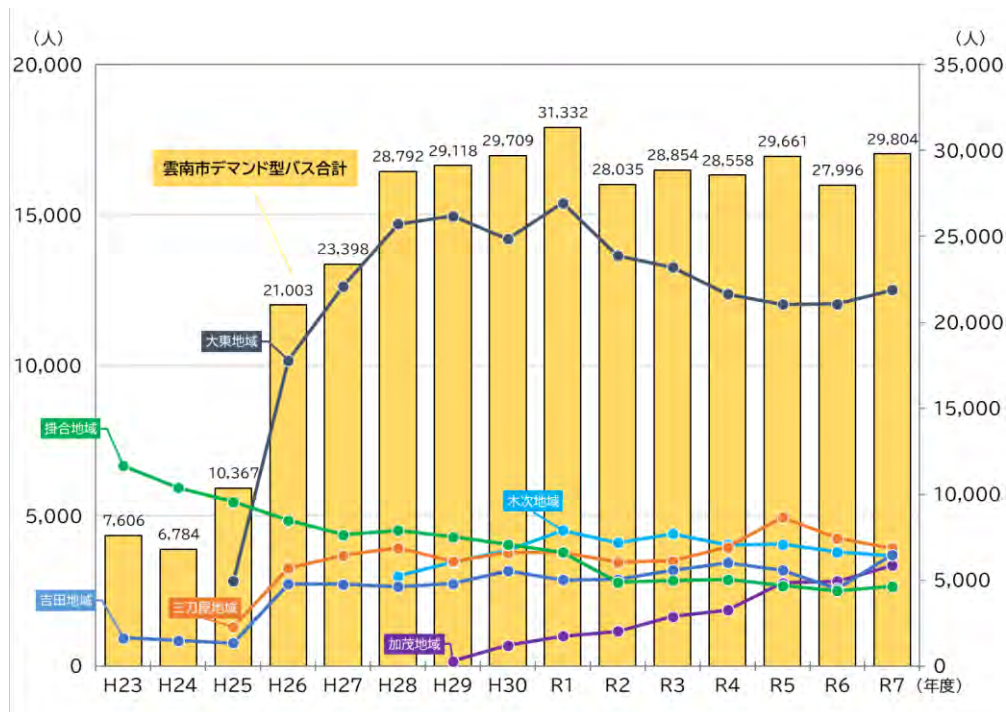


図34 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(全体)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

ア. 大東地域

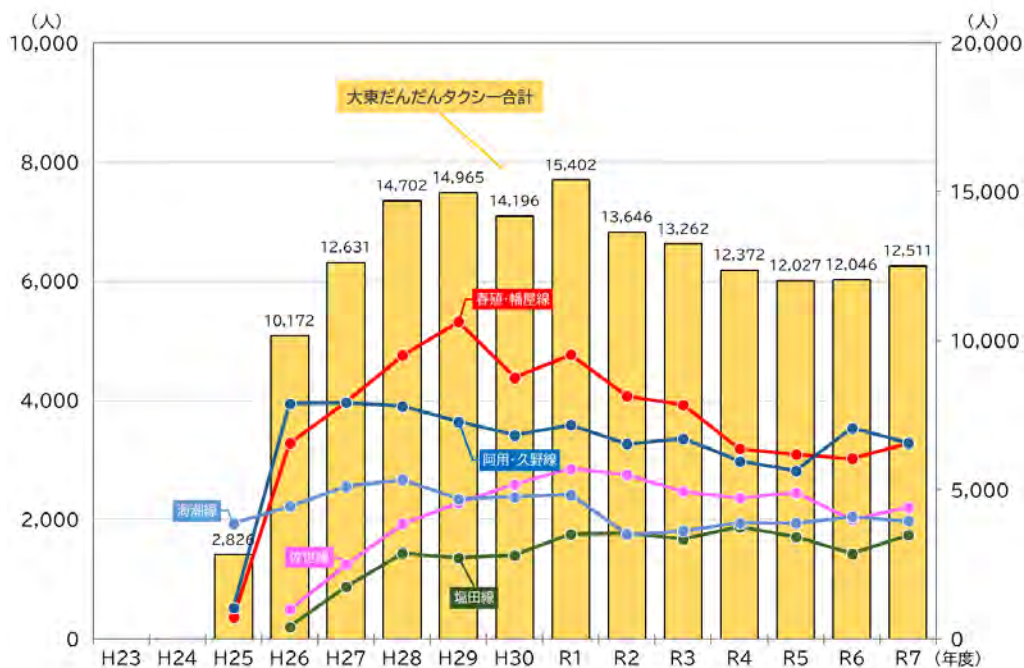


図35 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(大東地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

イ. 加茂地域

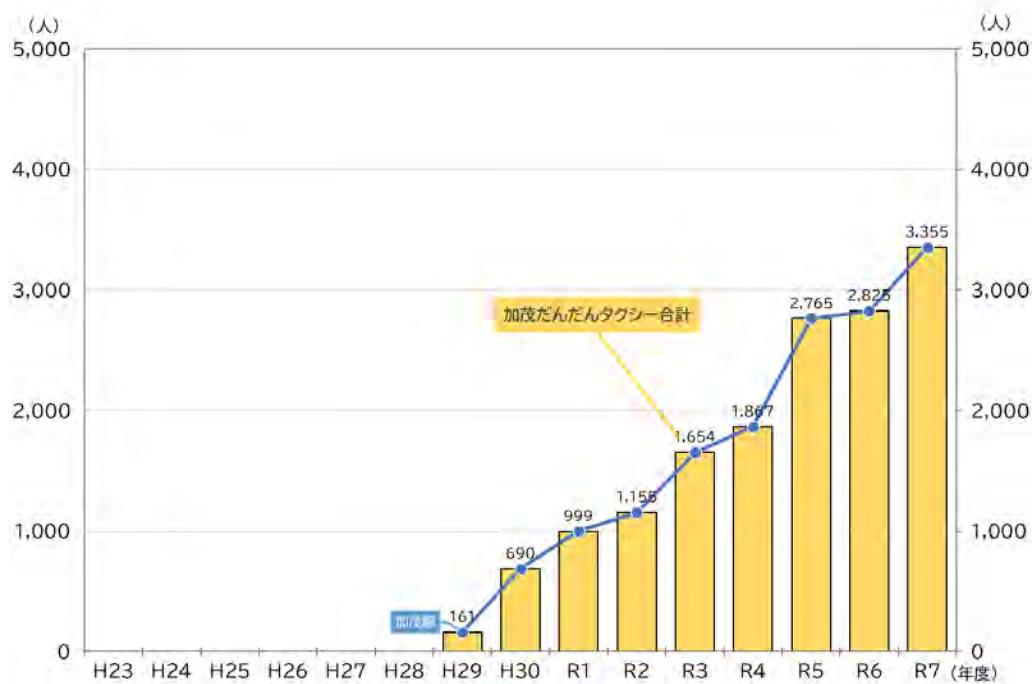


図36 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(加茂地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

ウ. 木次地域

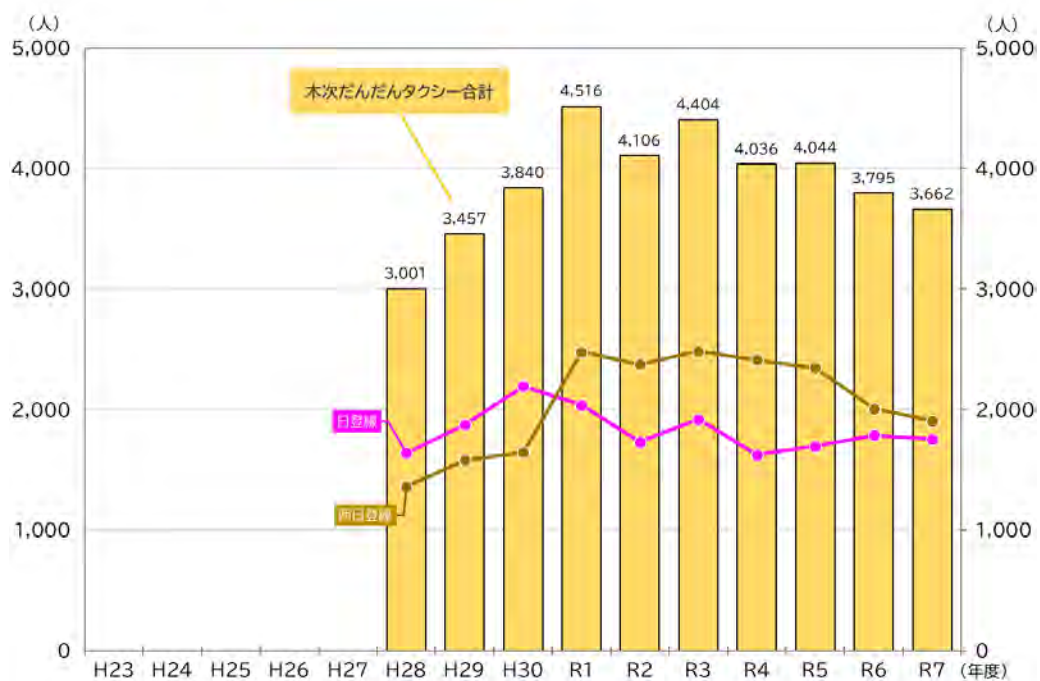


図37 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(木次地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

エ. 三刀屋地域

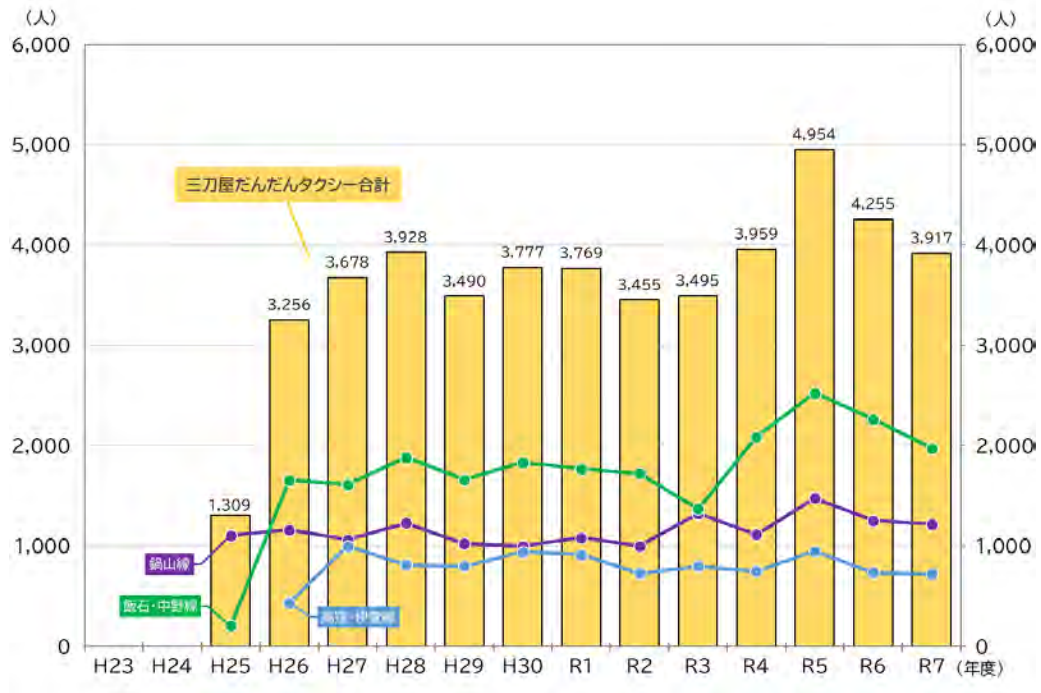


図38 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(三刀屋地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

オ. 吉田地域

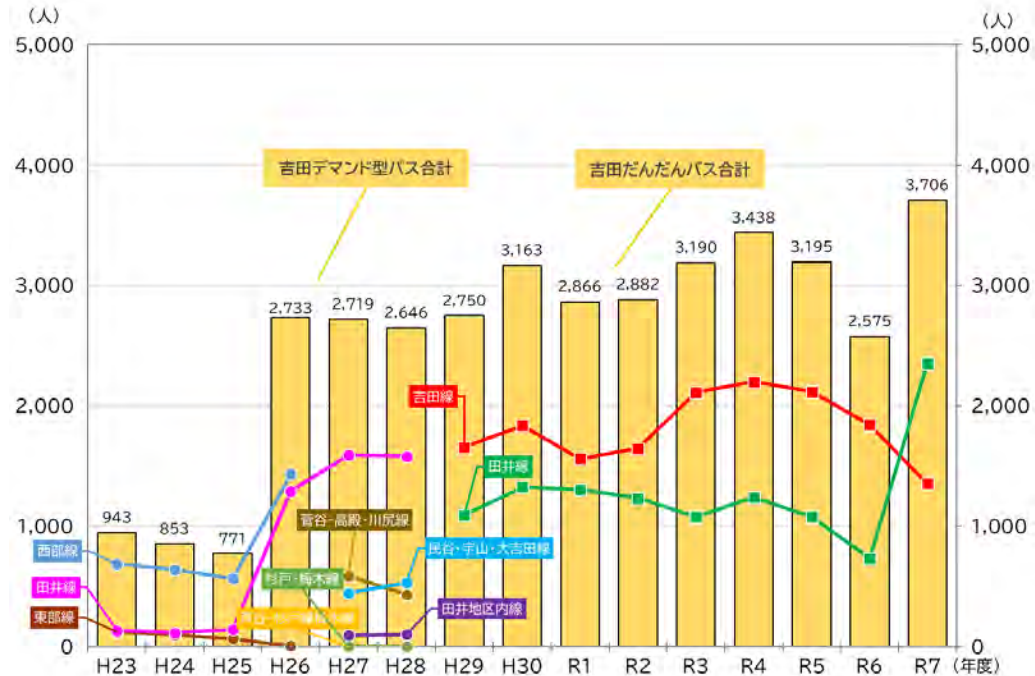


図39 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(吉田地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

カ. 掛合地域

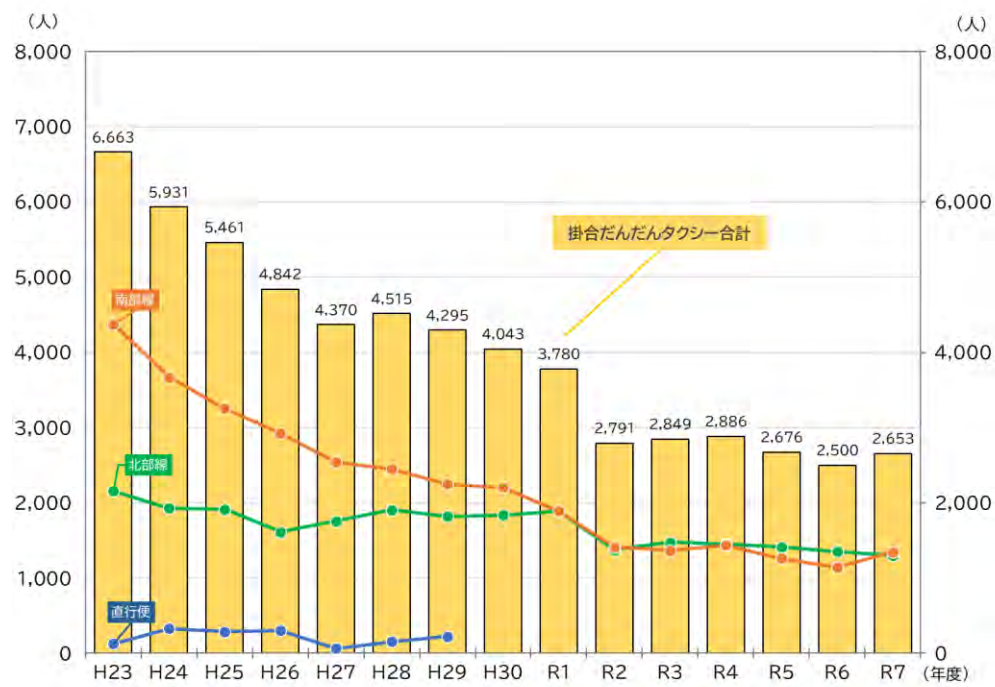


図40 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移(掛合地域)

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

④ デマンド型乗合タクシーの便別利用者数・稼働率

- 利用者数および稼働率は微増と微減を繰り返し、概ね横ばいで推移している。

表9 運行路線毎の利用状況

地域	路線名	便名	令和5年度(年間実績)				令和6年度(年間実績)				令和7年度(年間実績)				摘 要
			平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率	平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率	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穂・幡屋線	1便	2.0	480	240	98.4%	2.0	493	241	99.2%	2.4	565	236	97.1%	平日運行
		2便	4.5	1,141	252	103.3%	4.1	1,033	251	103.3%	4.3	1,083	249	102.5%	平日運行
		3便	3.9	957	245	100.4%	3.7	963	257	105.8%	4.0	1,011	251	103.3%	平日運行
		4便	2.1	519	242	99.2%	2.2	539	244	100.4%	2.6	627	241	99.2%	平日運行
		1～4便計	3.2	3,097	979	100.3%	3.0	3,028	993	102.2%	3.4	3,286	977	100.5%	平日運行
	だんだんタクシー佐世線	1便	1.9	461	239	98.0%	1.7	404	241	99.2%	2.0	465	238	97.9%	平日運行
		2便	3.3	817	244	100.0%	2.4	575	241	99.2%	2.5	607	241	99.2%	平日運行
		3便	3.6	877	245	100.4%	3.0	731	244	100.4%	3.2	773	242	99.6%	平日運行
		4便	1.3	300	227	93.0%	1.2	291	238	97.9%	1.6	362	230	94.7%	平日運行
		1～4便計	2.6	2,455	955	97.8%	2.1	2,001	964	99.2%	2.3	2,207	951	97.8%	平日運行
	だんだんタクシー阿用・久野線	1便	2.3	505	218	89.3%	3.5	819	233	95.9%	3.3	772	237	97.5%	平日運行
		2便	3.5	826	236	96.7%	3.8	931	245	100.8%	3.5	838	240	98.8%	平日運行
		3便	3.7	912	245	100.4%	3.8	929	246	101.2%	3.3	816	244	100.4%	平日運行
		4便	2.2	512	237	97.1%	3.4	796	235	96.7%	3.4	795	232	95.5%	平日運行
		5便	1.2	64	55	22.5%	1.1	62	56	23.0%	1.2	73	62	25.5%	平日運行
		1～5便計	2.8	2,819	991	81.2%	3.5	3,537	1,015	83.5%	3.2	3,294	1,015	83.5%	平日運行
	だんだんタクシー塩田線	1便	1.9	380	204	83.6%	1.5	215	146	60.1%	1.6	276	176	72.4%	平日運行
		2便	2.4	539	227	93.0%	2.4	496	210	86.4%	2.5	579	235	96.7%	平日運行
		3便	2.2	516	231	94.7%	2.3	525	225	92.6%	2.5	598	240	98.8%	平日運行
		4便	1.3	226	177	72.5%	1.3	152	113	46.5%	1.5	212	145	59.7%	平日運行
		5便	1.2	51	43	17.6%	1.4	41	30	12.3%	1.1	79	70	28.8%	平日運行
		1～5便計	1.9	1,712	882	72.3%	2.0	1,429	724	59.6%	2.0	1,744	866	71.3%	平日運行
	だんだんタクシー海潮線	1便	1.5	361	233	95.5%	1.5	360	241	99.2%	1.5	371	240	98.8%	平日運行
		2便	2.0	482	238	97.5%	2.3	552	242	99.6%	2.1	500	242	99.6%	平日運行
		3便	3.1	744	243	99.6%	3.3	818	245	100.8%	3.2	787	244	100.4%	平日運行
		4便	1.5	357	236	96.7%	1.3	321	240	98.8%	1.3	322	240	98.8%	平日運行
		1～4便計	2.0	1,944	950	97.3%	2.1	2,051	968	99.6%	2.0	1,980	966	99.4%	平日運行
	合計		2.5	12,027	4,757	88.6%	2.6	12,046	4,664	87.2%	2.6	12,511	4,775	89.3%	
加茂	だんだんタクシー加茂線	1便	1.6	395	244	100.0%	1.6	391	243	100.0%	2.3	568	243	100.0%	平日運行(H31.1.4より本格運行開始)
		2便	3.5	856	248	101.6%	3.4	836	247	101.6%	3.9	1,010	262	107.8%	平日運行(H31.1.4より本格運行開始)
		3便	3.7	916	250	102.5%	4.4	1,146	262	107.8%	4.6	1,305	282	116.0%	平日運行(H31.1.4より本格運行開始)
		4便	2.5	598	244	100.0%	1.9	452	243	100.0%	1.9	472	243	100.0%	平日運行(H31.1.4より本格運行開始)
		1～4便計	2.8	2,765	986	101.0%	2.8	2,825	995	102.4%	3.3	3,355	1,030	106.0%	平日運行(H31.1.4より本格運行開始)
	合計		2.8	2,765	986	101.0%	2.8	2,825	995	102.4%	3.3	3,355	1,030	106.0%	
木次	だんだんタクシー日登線	1便	1.0	42	41	16.8%	1.0	40	39	16.0%	1.0	34	33	13.6%	平日運行 H29年度新設
		2便	1.2	137	114	46.7%	1.1	75	66	27.2%	1.1	57	54	22.2%	平日運行
		3便	3.0	738	242	99.2%	3.1	746	241	99.2%	3.3	778	239	98.4%	平日運行
		4便	2.4	568	241	98.8%	2.7	660	241	99.2%	2.9	677	236	97.1%	平日運行
		5便	1.1	211	188	77.0%	1.2	267	226	93.0%	1.1	209	191	78.6%	平日運行
		1～5便計	2.1	1,696	826	67.7%	2.2	1,788	813	66.9%	2.3	1,755	753	62.0%	平日運行
	だんだんタクシー西日登線	1便	1.1	21	19	7.8%	1.1	28	25	10.3%	1.2	22	19	7.8%	平日運行 H29年度新設
		2便	2.2	502	226	92.6%	2.3	471	204	84.0%	2.2	477	220	90.5%	平日運行
		3便	3.2	786	243	99.6%	2.6	623	237	97.5%	2.4	571	236	97.1%	平日運行
		4便	3.1	766	244	100.0%	2.7	638	240	98.8%	2.7	649	241	99.2%	平日運行
		5便	1.4	273	193	79.1%	1.1	247	221	90.9%	1.1	188	176	72.4%	平日運行
		1～5便計	2.5	2,348	925	75.8%	2.2	2,007	927	76.3%	2.1	1,907	892	73.4%	平日運行
	合計		2.3	4,044	1,751	71.8%	2.2	3,795	1,740	71.6%	2.2	3,662	1,645	67.7%	
三刀屋	だんだんタクシー鍋山線	1便	1.9	447	231	94.7%	1.5	312	210	86.4%	1.3	215	168	69.1%	平日運行
		2便	2.1	494	233	95.5%	2.2	433	193	79.4%	2.1	462	218	89.7%	平日運行
		3便	1.1	66	59	24.2%	1.1	42	37	15.2%	1.1	21	19	7.8%	平日運行
		4便	2.6	469	181	74.2%	2.4	466	193	79.4%	4.0	523	130	53.5%	平日運行
		1～4便計	2.1	1,476	704	72.1%	2.0	1,253	633	65.1%	2.3	1,221	535	55.0%	平日運行
	だんだんタクシー飯石・中野線	1便	3.0	723	244	100.0%	2.7	651	242	99.6%	2.7	638	240	98.8%	平日運行
		2便	2.8	676	241	98.8%	2.8	637	230	94.7%	2.4	490	204	84.0%	平日運行
		3便	1.6	271	166	68.0%	1.4	202	141	58.0%	1.4	190	137	56.4%	平日運行
		4便	3.2	857	270	110.7%	2.9	775	266	109.5%	2.7	658	241	99.2%	平日運行
		1～4便計	2.7	2,527	921	94.4%	2.6	2,265	879	90.4%	2.4	1,976	822	84.6%	平日運行
	だんだんタクシー高窪・伊直線	1便	2.1	354	171	70.1%	1.7	271	157	64.6%	1.6	256	163	67.1%	平日運行
		2便	1.9	289	154	63.1%	1.5	216	141	58.0%	1.4	182	129	53.1%	平日運行
		3便	1.3	174	131	53.7%	1.4	121	89	36.6%	1.5	164	109	44.9%	平日運行
		4便	1.4	134	99	40.6%	1.4	129	94	38.7%	1.4	118	86	35.4%	平日運行
		1～4便計	1.7	951	555	56.9%	1.5	737	481	49.5%	1.5	720	487	50.1%	平日運行
	合計		2.3	4,954	2,180	74.5%	2.1	4,255	1,993	68.3%	2.1	3,917	1,844	63.2%	

地域	路線名	便名	令和5年度(年間実績)				令和6年度(年間実績)				令和7年度(年間実績)				摘 要
			平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率	平均乗車数(人)	利用者数(人)	運行回数(回)	稼働率	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	2.0	860	425	174.2%	2.4	675	278	114.4%	1.8	381	213	87.7%	平日運行
		2便	1.1	85	80	32.8%	1.2	115	99	40.7%	1.4	105	75	30.9%	平日運行
		3便	1.1	174	160	65.6%	1.4	163	115	47.3%	1.4	108	78	32.1%	平日運行
		4便	1.1	184	165	67.6%	1.3	130	100	41.2%	1.2	79	66	27.2%	平日運行
		5便	1.0	178	172	70.5%	1.4	158	112	46.1%	1.3	89	71	29.2%	平日運行
		6便	1.5	154	104	42.6%	1.4	179	125	51.4%	1.4	185	136	56.0%	平日運行
		7便	1.4	161	112	45.9%	1.2	128	108	44.4%	1.2	114	93	38.3%	平日運行
		8便	1.2	66	54	22.1%	1.2	93	79	32.5%	1.1	17	16	6.6%	平日運行
		9便	1.1	104	92	37.7%	1.2	127	104	42.8%	1.2	112	95	39.1%	平日運行
		10便	1.3	152	121	49.6%	1.0	75	72	29.6%	1.4	163	120	49.4%	平日運行
		1～10便計	1.4	2,118	1485	60.9%	1.5	1,843	1192	49.1%	1.4	1,353	963	39.6%	平日運行
	だんだんバス田井線	1便	2.6	683	262	107.4%	2.0	468	239	98.4%	9.9	2,099	212	87.2%	平日運行
		2便	1.4	11	8	3.3%	1.0	7	7	2.9%	2.2	11	5	2.1%	平日運行
		3便	1.4	72	52	21.3%	1.1	24	21	8.6%	1.1	31	29	11.9%	平日運行
		4便	1.1	12	11	4.5%	1.5	3	2	0.8%	1.2	7	6	2.5%	平日運行
		5便	1.2	76	64	26.2%	1.4	64	46	18.9%	1.2	60	52	21.4%	平日運行
		6便	1.2	36	30	12.3%	1.1	9	8	3.3%	1.1	16	15	6.2%	平日運行
		7便	1.3	13	10	4.1%	1.5	22	15	6.2%	1.0	13	13	5.3%	平日運行
		8便	1.2	21	17	7.0%	1.6	32	20	8.2%	1.3	16	12	4.9%	平日運行
		9便	1.1	73	68	27.9%	1.5	53	35	14.4%	1.5	57	37	15.2%	平日運行
		10便	1.3	80	63	25.8%	1.2	50	41	16.9%	1.8	43	24	9.9%	平日運行
		1～10便計	1.8	1,077	585	24.0%	1.7	732	434	17.9%	5.8	2,353	405	16.7%	平日運行
	合計		1.5	3,195	2,070	42.4%	1.6	2,575	1,626	33.5%	2.7	3,706	1,368	28.1%	
掛合	だんだんタクシー北部線	1便	1.2	6	5	2.0%									平日運行(R6より廃止)
		2便	1.8	230	131	53.7%	1.8	252	143	58.8%	1.5	204	135	55.6%	平日運行
		3便	1.8	303	171	70.1%	1.7	272	164	67.5%	1.9	308	165	67.9%	平日運行
		4便	1.8	250	140	57.4%	1.9	314	162	66.7%	1.7	262	157	64.6%	平日運行
		5便	1.8	196	109	44.7%	1.6	174	111	45.7%	1.6	235	145	59.7%	平日運行
		6便	1.3	109	84	34.4%	1.4	84	62	25.5%	1.1	62	54	22.2%	平日運行
		7便	1.4	153	108	44.3%	1.3	128	96	39.5%	1.3	114	88	36.2%	平日運行
		8便	1.1	40	35	14.3%	1.1	30	28	11.5%	1.0	19	19	7.8%	平日運行
		9便	1.4	77	54	22.1%	1.3	71	53	21.8%	1.5	82	53	21.8%	平日運行
		10便	1.3	12	9	3.7%	1.0	5	5	2.1%	1.0	6	6	2.5%	平日運行
		11便	1.2	38	31	12.7%	1.1	26	23	9.5%	1.4	11	8	3.3%	平日運行
		1～11便計	1.6	1,414	877	32.7%	1.6	1,356	847	34.9%	1.6	1,303	830	34.2%	平日運行
	だんだんタクシー南部線	1便	1.0	9	9	3.7%									平日運行(R6より廃止)
		2便	1.3	168	131	53.7%	1.3	137	103	42.4%	1.5	160	108	44.4%	平日運行
		3便	1.7	305	175	71.7%	1.5	254	168	69.1%	1.6	299	182	74.9%	平日運行
		4便	1.5	235	161	66.0%	1.4	165	122	50.2%	1.6	244	150	61.7%	平日運行
		5便	1.7	236	140	57.4%	1.6	242	151	62.1%	1.8	271	147	60.5%	平日運行
		6便	1.4	109	78	32.0%	1.3	80	62	25.5%	1.1	89	79	32.5%	平日運行
		7便	1.4	113	83	34.0%	1.5	88	57	23.5%	1.2	88	71	29.2%	平日運行
		8便	1.1	17	16	6.6%	1.4	52	36	14.8%	1.7	71	42	17.3%	平日運行
		9便	1.4	27	19	7.8%	1.4	62	45	18.5%	1.1	65	58	23.9%	平日運行
		10便	1.3	32	25	10.2%	1.5	51	34	14.0%	1.5	47	32	13.2%	平日運行
		11便	1.2	11	9	3.7%	1.2	13	11	4.5%	1.2	16	13	5.3%	平日運行
		1～11便計	1.5	1,262	846	31.5%	1.4	1,144	789	32.5%	1.5	1,350	882	36.3%	平日運行
	合計		1.6	2,676	1,723	32.1%	1.5	2,500	1,636	33.7%	1.5	2,653	1,712	35.2%	
全計			2.2	29,661	13,467	61.3%	2.2	27,996	12,654	59.2%	2.4	29,804	12,374	57.9%	

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

(6) 市民バスの保有車両

- 本市が市民バスとして保有している車両は予備車を含め 30 台あり、車齢や実情に合わせて計画的に更新していく必要がある。

表10 市民バスの保有車両(令和 8 年 4 月 1 日現在)

運行委託先	No	地域名	路線名	メーカー	名称	定員	登録年月	車齢	年間走行距離 km(目安)
大新東・かみしろ特別共同企業体	1	大東	春殖線	三菱ふそう	ローザ	29人	3年 12月	5年	28,000km
	2	大東	幡屋線	三菱ふそう	ローザ	29人	5年 1月	3年	36,400km
	3	大東	佐世線	三菱ふそう	ローザ	29人	23年 8月	15年	13,700km
	4	大東	阿用・久野線	トヨタ	ハイエース	14人	30年 12月	8年	24,300km
	5	大東	塩田線	トヨタ	ハイエース	14人	28年 2月	10年	24,700km
	6	大東	海潮(北)線	三菱ふそう	ローザ	29人	23年 8月	15年	34,800km
	7	大東	海潮(南)線	三菱ふそう	ローザ	29人	5年 1月	3年	26,200km
	8	大東	大東浜乃木線	三菱ふそう	ローザ	29人	8年 2月	0年	51,000km
	9	大東	大東浜乃木線	三菱ふそう	ローザ	29人	8年 2月	0年	51,000km
	10	大東	予備	三菱ふそう	ローザ	29人	19年 12月	19年	27,400km
	11	大東	予備	三菱ふそう	ローザ	29人	1年 9月	7年	54,900km
	12	加茂	北回り線	三菱ふそう	ローザ	29人	28年 12月	10年	38,900km
	13	加茂	南回り線	三菱ふそう	ローザ	29人	7年 2月	1年	0km
	14	加茂	南回り線/スクール	三菱ふそう	ローザ	29人	26年 1月	12年	31,600km
共立ソリューションズ	15	木次	北原、三刀屋、大東線①	三菱ふそう	ローザ	29人	7年 2月	1年	0km
	16	木次	北原、三刀屋、大東線②	三菱ふそう	ローザ	29人	29年 2月	9年	52,600km
	17	木次	北原、三刀屋、大東線③	三菱ふそう	ローザ	29人	28年 4月	10年	51,800km
	18	三刀屋	中野線	トヨタ	ハイエース	14人	28年 2月	10年	22,400km
	19	三刀屋	根波線	トヨタ	ハイエース	14人	29年 1月	9年	28,100km
	20	三刀屋	高窪・伊萱線	三菱ふそう	ローザ	29人	1年 9月	7年	38,300km
	21	三刀屋	予備(中野線1便)	三菱ふそう	ローザ	29人	13年 12月	25年	6,600km
	22	三刀屋	予備(根波線1便)	三菱ふそう	ローザ	29人	30年 12月	8年	46,100km
吉田ふるさと村	23	吉田	吉田線	ニッサン	キャラバン	14人	1年 9月	7年	13,400km
	24	吉田	田井線	トヨタ	ハイエース	14人	30年 12月	8年	17,000km
	25	吉田	デマンドスクール	ニッサン	キャラバン	14人	7年 1月	1年	14,100km
	26	吉田	予備	トヨタ	ハイエース	15人	23年 12月	15年	5,400km
	27	広域	吉田大東線①	いすゞ	エルガミオ	56人	2年 9月	6年	86,900km
	28	広域	吉田大東線②	いすゞ	エルガミオ	59人	26年 9月	12年	20,200km
	29	広域	吉田大東線③	日野	メルファ	50人	30年 3月	8年	43,700km
	30	広域	吉田大東線④	いすゞ	エルガミオ	58人	5年 9月	3年	72,100km

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

(7) 公共交通に係る経費

① 公共交通経費の推移

- 公共交通に係る市の経費は、令和4年度以降、市民バス運行に係る委託料や備品購入費等の増加により、大幅に増加している。

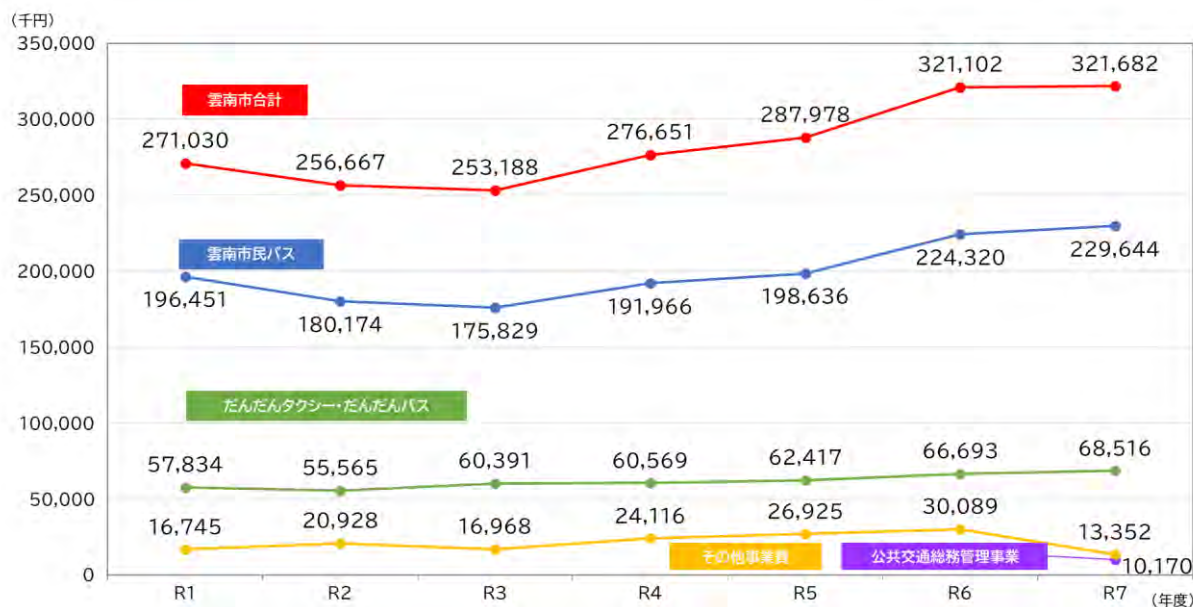


図41 雲南市の公共交通経費の推移

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室

② 公共交通経費および市民一人あたりの負担額の推移

- 市民一人当たりの負担額も年々増加傾向にあり、令和元年度と令和7年度を比較すると、約30%増加している。



図42 雲南市の公共交通にかかる年間財政負担額の推移

資料：雲南市政策企画部うなん暮らし推進課 交通政策室

(8) 公共交通空白地域の状況

- バス停から半径 400m 圏外および JR 駅から半径 1km 圏外を「公共交通空白地域」とした場合、デマンド型乗合タクシーの運行により市のほぼ全域がカバーされているものの、三刀屋地域の一部は運行エリア外となっているため、交通空白地域が生じている。

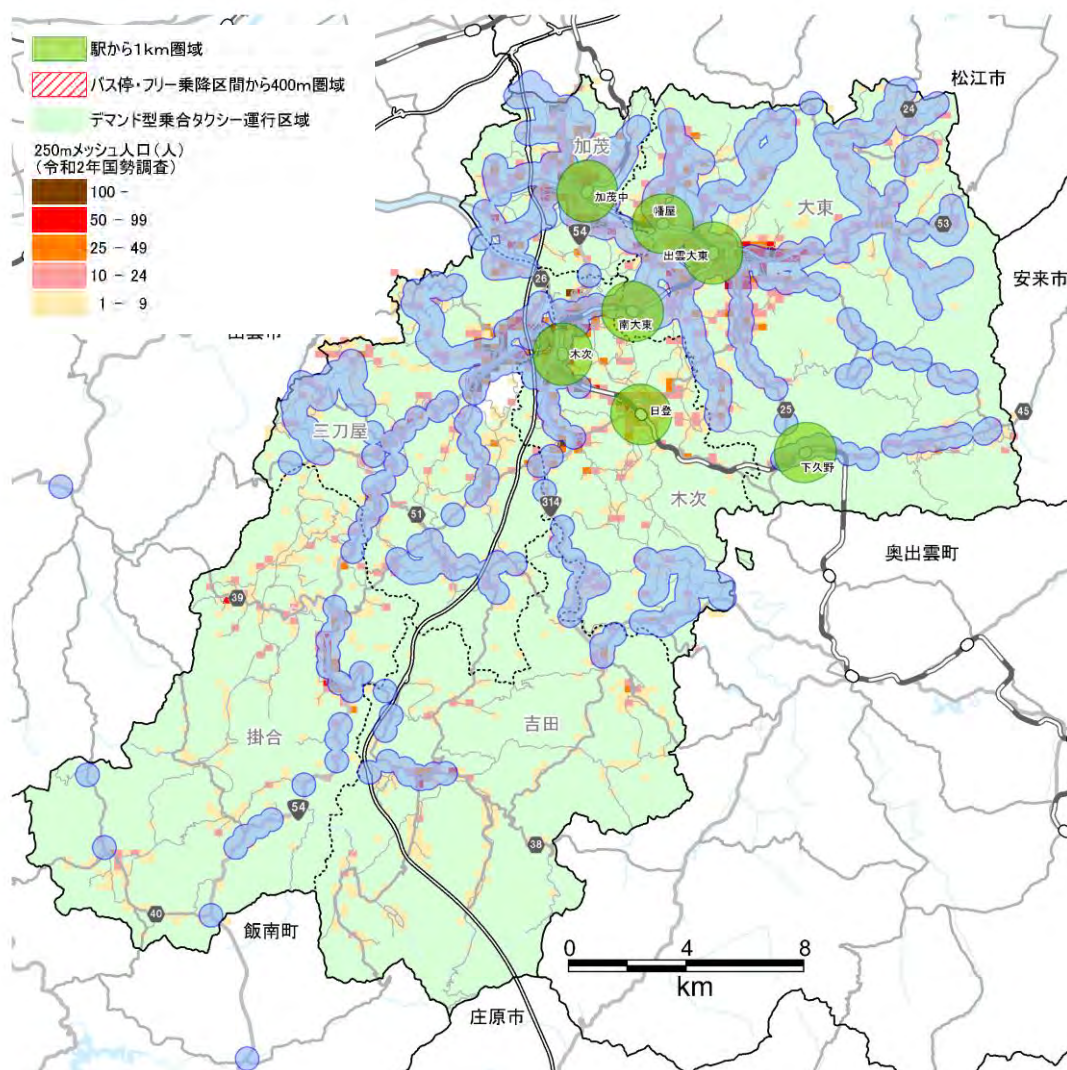


図43 雲南市の公共交通空白地域の状況

※ 路線バスの利用可能圏域については、バス停から 300m または 400m が一般的に用いられる指標であり、特にバス停までの距離が約 400m を超えるとバス利用意向が急速に低下するとされていることから、本検討では 400m を基準とした。

表11 路線バス、デマンド型乗合タクシー・バスによるカバー率

地域名	国勢調査 人口(R2年) (人)	250mメッシュ 人口	定時定路線のカバー率			市全体(だんだんタクシー含む)のカバー率		
			圏域内人口 (人)	圏域外人口 (人)	カバー率	圏域内人口 (人)	圏域外人口 (人)	カバー率
大 東	11,432	11,393	10,287	1,106	90.3%	11,393	0	100.0%
加 茂	5,598	5,621	5,433	188	96.7%	5,621	0	100.0%
木 次	8,174	8,273	6,736	1,535	81.4%	8,273	0	100.0%
三 刀 屋	6,746	6,686	5,707	979	85.4%	6,577	0	98.4%
吉 田	1,511	1,508	735	775	48.7%	1,508	0	100.0%
掛 合	2,546	2,546	1,319	1,227	51.8%	2,546	0	100.0%
計	36,007	36,027	30,217	5,810	83.9%	35,918	0	99.7%

資料：国勢調査(令和2年)

(9) 一般乗用タクシー

- タクシーの営業所は、多くが市の北部に立地している。
- 各営業所から所要時間 10 分程度で到達可能な範囲を営業エリアと仮定すると、半径約 5km (時速 30km/h×10 分) の範囲となる。この場合、大東地域の東部、木次地域の南部、三刀屋地域の西部および南部、掛合地域の西部、吉田地域などがタクシーの利用が困難な状況にある。

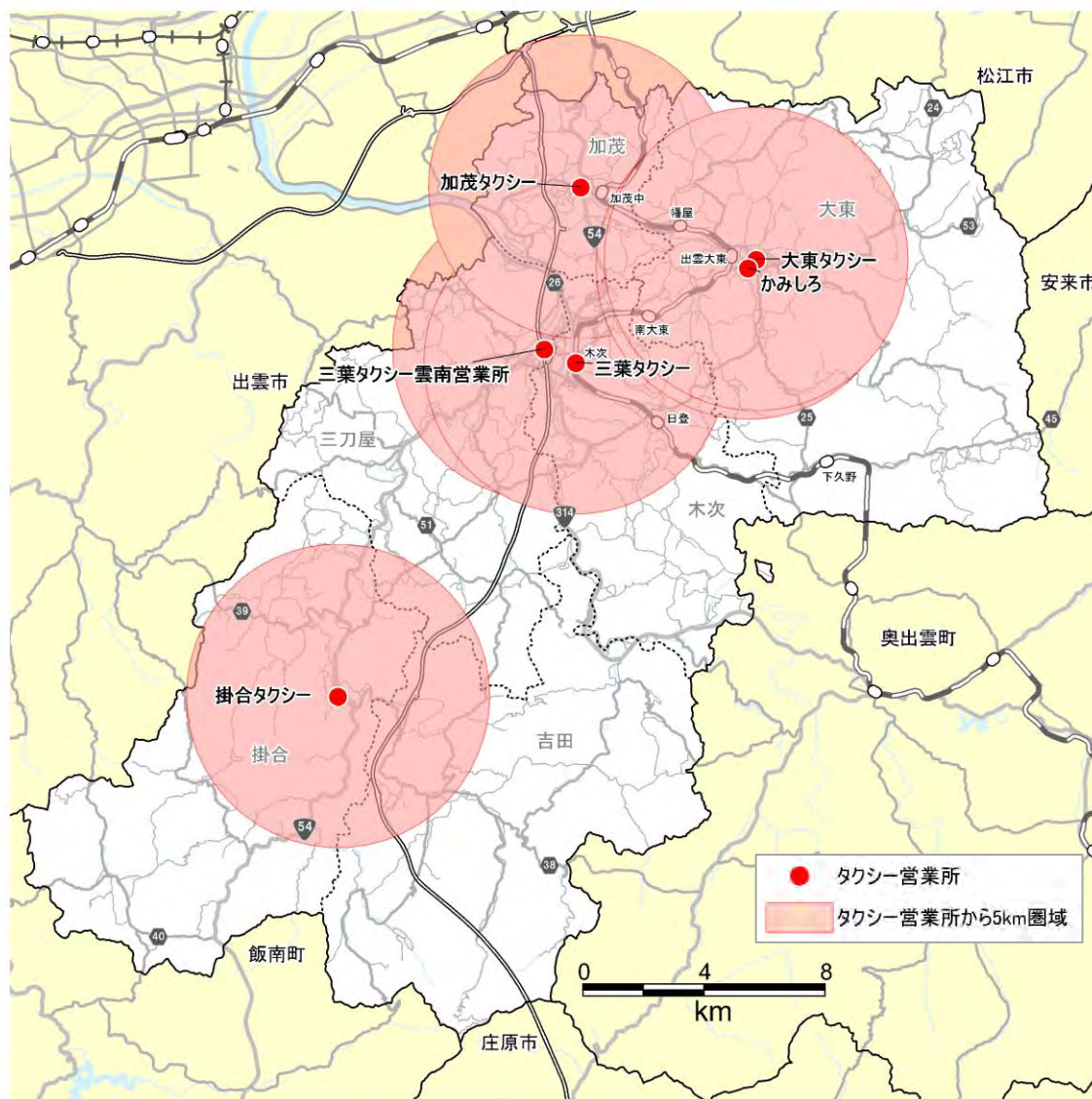


図44 タクシー営業所の分布状況

(令和 7 年度時点)

表12 市内タクシー事業者の保有車両およびドライバー数(令和 7 年度時点)

事業者名	保有台数				ドライバー数	
	普通車	大型車	特定大型車	合計	人数	備考
かみしろ	4	2	2	8	8 人	58～77 歳(平均 70 歳)
大東タクシー	3	1	2	6	7 人	49～83 歳(平均 60 歳)
加茂タクシー	3	1	0	4	4 人	72～78 歳(平均 76 歳)
三葉タクシー	7	1	3	11	9 人	51～79 歳(平均 68 歳)
掛合タクシー	2	1	1	4	4 人	49～76 歳(平均 62 歳)

普通車:乗車人数4～5名、大型車:乗車人数5～8 名、特定大型車:乗車人数9名以上・ジャンボタクシー

(10) 共助交通

① たすけ愛号(掛合町波多地区)

- 波多コミュニティ協議会が主体となって「たすけ愛号」を運行している。
- 「たすけ愛号」の運行のほか、「はたマーケット」による買い物支援などを通じて地区内の高齢者の状況を細かく把握し、見守り等の福祉の取組にも反映させている。

- 運行形態: 互助による輸送
- 実施主体: 波多コミュニティ協議会
- 運行区域: 波多地区内
- 利用対象者: 地区住民
- 運賃: 無償
- 運行日および時間帯: 平日 8:30~17:15
※波多交流センターの開所日・時間帯に合わせて運行(行事に応じて、臨機応変に対応)



図45 「たすけ愛号」の車両

② おたすけ号(三刀屋町中野地区)

- 中野の里づくり委員会が主体となって「おたすけ号」を運行している。
- 「おたすけ号」の運行のほか、「笑んがわ市」等との連携により、移動手段を持たない高齢者の外出の促進や交流機会の創出に寄与している。

- 運行形態: 互助による輸送
- 運行主体: 中野の里づくり委員会
- 運行区域: 中野地区内
- 利用対象者: 移動手段を持たない高齢者(自主組織事業への送迎は子どもも対象)
- 運賃: 無償
- 運行日および時間帯: 平日 8:30~17:00



図46 「おたすけ号」の車両

③ 走れ！よりそい号(三刀屋町鍋山地区)

- 躍動と安らぎの里づくり鍋山が主体となって「走れ！よりそい号」を運行している。
- 「走れ！よりそい号」の運行のほか、サロン活動や温泉施設との連携により、移動手段を持たない高齢者の外出促進の取組を実施している(福祉事業として実施)。

- 運行形態:交通空白地有償運送
- 運行主体:躍動と安らぎの里づくり鍋山
- 運行区域:鍋山地区内
- 利用対象者:65 歳以上で自動車を運転することができない地区住民
- 運賃:片道 300 円
- 運行日および時間帯:平日 8:30~17:00(年末年始は運休)



図4-7「走れ！よりそい号」の車両

④ 民谷地区振興協議会活動車(吉田町民谷地区および吉田地区)

- 民谷地区振興協議会が主体となって「民谷地区振興協議会活動車」を運行している。地域内にタクシー事業者が存在しないことから、民谷地区、吉田地区を運行範囲としている。

- 運行形態:互助による輸送
- 運行主体:民谷地区振興協議会
- 運行区域:民谷地区および吉田地区内
- 利用対象者:移動手段を持たない地区住民
- 運賃:無償
- 運行日および時間帯:平日 8:30~17:00
※民谷交流センターの開所日・時間帯に合わせて運行(行事に応じて、臨機応変に対応)

(11) 専用スクールバス

- 各地域に専用スクールバスが運行されている。

表13 雲南市内の専用スクールバスの運行状況(令和7年度)

地域名	対象の学校	地域名	対象の学校
大東	○大東小学校 ○大東中学校	三刀屋	○三刀屋小学校 ○鍋山小学校
加茂	○加茂小学校	吉田	○吉田小学校 ○田井小学校 ○吉田中学校
木次	○木次小学校	掛合	○掛合小学校 ○掛合中学校

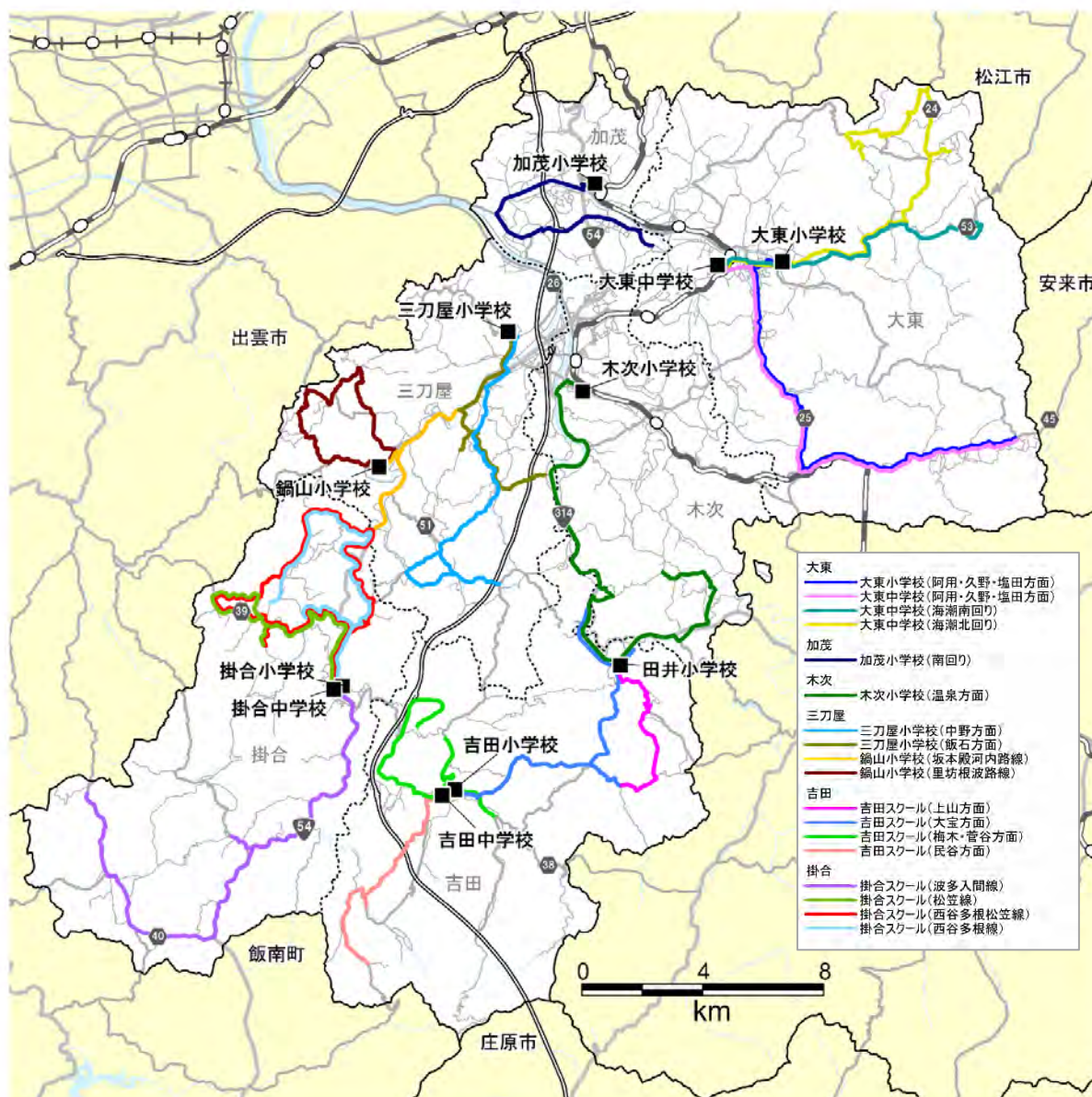


図48 スクールバス(専用のみ) 路線図

(令和7年度時点)

表14 幼稚園等・小学校・中学校の通学手段確保状況(令和7年度)

地域	種別			路線名(方面)	対象となる学校等			
	一般	混乗	専用		幼稚園等	小学校	中学校	その他
大東	○	○		春殖線	西こども園	西小	大東中	-
	○	○		幡屋線	西こども園	西小	大東中	-
	○	○		佐世線	-	佐世小	大東中	-
	○	○		海潮北回り線	海潮こども園	海潮小	大東中	-
	○	○		海潮南回り線	海潮こども園	海潮小	大東中	-
	○	○		塩田線	-	大東小	大東中	-
	○			阿用・久野線	-	-	-	-
			○	大東中学校スクール(海潮方面)	-	-	大東中	-
			○	大東中学校スクール(阿用・久野・塩田)	-	-	大東中	-
			○	大東小学校スクール(阿用・久野・塩田)	大東こども園	大東小	-	-
加茂	○	○		加茂北回り線	加茂こども園	加茂小	-	-
	○	○		加茂南回り線	加茂こども園	加茂小	-	-
			○	加茂小学校スクール(南回り)	加茂こども園	加茂小	-	-
木次	○	○		北原線	木次こども園	-	木次中	おんせん キャンパス
	○			木次三刀屋線	-	-	-	-
			○	木次小学校スクール(温泉方面)	木次こども園	木次小	-	-
三刀屋	○	○		高窪・伊萱線	三刀屋こども園	三刀屋小	三刀屋中	-
	○	○		中野線	-	-	三刀屋中	-
	○	○		根波線	-	-	三刀屋中	-
	○	○		吉田大東線	-	-	三刀屋中	-
			○	中野方面	三刀屋こども園	三刀屋小	-	-
			○	飯石方面	三刀屋こども園	三刀屋小	-	-
			○	鍋山方面	-	鍋山小	-	-
吉田	○	○		吉田だんだんバス(上山方面)	-	田井小	-	-
	○	○		吉田だんだんバス(上山方面)	-	-	吉田中	-
	○	○		吉田だんだんバス(菅谷方面)	-	吉田小	-	-
			○	吉田スクール(大宝方面)	-	田井小	吉田中	-
			○	吉田スクール(梅木・芦谷方面)	-	吉田小	吉田中	-
			○	吉田スクール(民谷方面)	-	吉田小	吉田中	-
掛合	○			北部線(だんだんタクシー)	-	-	-	-
	○			南部線(だんだんタクシー)	-	-	-	-
			○	掛合スクール(波多入間線)	掛合保育所	掛合小	掛合中	-
			○	掛合スクール(松笠線)	掛合保育所	掛合小	掛合中	-
			○	掛合スクール(西谷多根松笠線)	掛合保育所	掛合小	掛合中	-
			○	掛合スクール(西谷多根線)	掛合保育所	掛合小	掛合中	-

(12) 助成制度

- 公共交通の利用や、移動支援に関する助成制度として、以下のような制度を設けている。

表15 雲南市の公共交通利用に関する助成制度(令和7年度時点)

所管課	制度名	対象者	内 容
防災安全課	高齢者等 運転免許証 自主返納 支援事業	有効期間内のすべての運転免許を自主的に返納し、運転免許証の取消の日から起算して2年以内で、以下に該当する雲南市民。 ○ 65 歳以上の高齢者 ○ 身体障害者手帳所有者 ○ 療育手帳所有者 ○ 精神障害者保健福祉手帳所有者 ○ 特定疾患医療受給者証所有者 ○ 戦傷病者手帳所有者 ○ 児童養護施設、知的障害児施設等の児童福祉施設の料金割引証所有者	有効期間内のすべての運転免許を自主返納した65 歳以上の高齢者や身体障害者手帳等保有者等一定要件の該当者に、申請により市民バスやタクシーで利用できる『優待乗車券』と雲南市内の温浴施設の『入浴券』を交付する事業。(総額 20,000 円以内、1 人 1 回限り)
長寿障がい福祉課	雲南市高齢者等のバス・タクシー利用料金助成事業	市内に住所を有し、普通自動車免許を持たない方のうち、以下に該当する方。 ○ 65 歳以上の高齢者 ○ 身体障害者手帳所有者 ○ 療育手帳所有者 ○ 精神障害者保健福祉手帳所有者 ○ 特定疾患医療受給者証所有者 ○ 戦傷病者手帳所有者 ○ 児童養護施設、知的障害児施設等の児童福祉施設の料金割引証所有者	市民バスやタクシーで使える「優待乗車券」を券面額の半額で交付することにより、費用負担を軽減する事業。 ※障害者手帳による割引(1割)後に利用可能 ・100 円券(10 枚つづり・1,000 円分)を 500 円で交付 ・500 円券(10 枚つづり・5,000 円分)を 2,500 円で交付 ・年度内の交付上限は、券面額 36,000 円(自己負担額 18,000 円)まで
	福祉タクシー利用料金助成事業	市内に住所を有する在宅生活者であって、現に移動の際に車いす又はストレッチャーの使用が必要な方のうち、以下に該当する方。 ○ 要介護認定者 ○ 身体障害者手帳所有者 ○ 特別障害者手当・障害児福祉手当受給者	リフト付きタクシー、またはストレッチャー付きタクシー等の福祉タクシー等でなければ外出することが困難な高齢者または重度身体障がい者の方に対して利用券を交付し、料金の一部を助成する事業。 ※障害者手帳による割引(1割)後に利用可能 ※タクシーメーター料金、回送料に対して利用可能(介助料、機材使用料は対象外) 年間 30,000 円分(500 円券 60 枚)
	視覚障がい者タクシー利用料金助成事業	身体障害者手帳の視覚障害1級または2級に該当し、かつ市内に在宅で生活されている方。(施設入所者は対象外)	視覚障害者の社会参加を促進するため、タクシーの利用料金を助成する制度。 ※障害者手帳による割引(1割)後に利用可能 ※市内タクシー事業者に限り利用可能 年間最大 10,000 円分(500 円券 20 枚) ※申請月により交付枚数は異なる

資料：雲南市防災部防災安全課くらし安全室、健康福祉部長寿障がい福祉課

表16 雲南市の移動支援制度(令和7年度時点)

所管課	制度名	対象者	内 容
長寿障がい福祉課	外出時介助等 (移動支援)事業	市内に居住地を有する障害者等及び法第19条第3項の規定により支給決定した障害者等の方のうち、下記に該当する方。 ○ 社会参加のための外出時に介助等の支援の必要があると所長が認めた者(通勤、営業活動等の経済活動・長期にわたる外出等を除く) ○ 市外の特別支援学校へ通学する障害者で、通学時に介助等の支援の必要があると所長が認めた者 ○ 障害者福祉施設への通所にかかる送迎時に介助等の支援の必要があると所長が認めた者 ○ 短期入所サービスを利用にかかる送迎時に介助等の支援の必要があると所長が認めた者	【支援内容】 (1) 個別支援型: 個別的支援が必要な障害者等に対するマンツーマンによる支援 (2) グループ支援型: 屋外でのグループワーク並びに同一目的地及び同一イベントへの参加等の複数人同時支援 (3) 通学支援型: 市外の特別支援学校への通学時の支援 (4) 通所支援型: 障害者福祉施設への通所にかかる送迎時の支援(ただし、通所サービス事業所において送迎にかかる体制が整備されている場合を除く) (5) 短所入所サービス送迎型: 短期入所サービスの利用にかかる送迎時の支援(ただし、短期入所サービス事業所において送迎にかかる体制が整備されている場合を除く)
	同行援護(訪問系サービス)	○ 視覚障害のある方	視覚障害者の外出時に同行し、移動に必要な支援を実施するほか、あわせて身体介護が必要な場合には外出時の移動介助等を実施する。 ※原則1割の自己負担が生じる
	行動援護(訪問系サービス)	○ 知的障害または精神障害のある方	知的障害または精神障害により、行動が困難で常に介護の必要な方に、外出時の移動の支援や行動の際に生じる危険回避のための援護等を実施する。 ※原則1割の自己負担が生じる

資料：雲南市健康福祉部長寿障がい福祉課

2.市民アンケート調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- 本調査は、以下の事項を把握・整理することを目的とする。
 - ・ 市民の移動ニーズや公共交通の利用実態といった基礎的な情報
 - ・ 生活の満足度や求められるサービスなど、生活全般に関する意向
- これらの情報をもとに、属性ごとの移動ニーズや生活上の課題を明らかにし、公共交通によって対応すべき課題を抽出することを目指す。また、公共交通に対する関心の醸成を図ることも目的の一つとする。

(2) 調査項目

- 回答者自身のことについて
- 運転免許証の保有について
- 普段の外出(買い物・通院)について
- 雲南市民バスについて
- だんだんタクシー・だんだんバスについて
- 一般乗用タクシーの利用について
- 日常生活全般について
- 雲南市の今後の公共交通のあり方について
- 自由意見

(3) 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

(4) 調査方法

- 郵送配布・郵送回収および WEB 回答

(5) 調査実施期間

- 令和 7 年 8 月 8 日(金)～令和 7 年 8 月 25 日(月)

(6) 調査票回収状況

- 1,428 件回収(回収率 50.6%)
 - ※ 2,820 世帯への配布に対して、回収できた封筒の件数をカウント(回収件数:1,240 部)
 - ※ WEB回答は 1 件としてカウント(回収件数:188 件)

2. 調査票

雲南市の公共交通に関するアンケート調査

できる限り、高齢の方や運転免許証をお持ちでない方など、公共交通を日常的に利用されている方や、利用の可能性が高い方がご回答ください。該当する方が世帯内にいらっしゃらない場合は、世帯内のどなたか1名がご回答ください。(高校生については、別途高校生アンケートを行います。)

問1:あなた自身のことについておたずねします。(いずれか1つに○、または記入)

性別	1. 男性 2. 女性 3. 回答しない
年齢	()歳 ※2025 年8月1日現在の年齢をご記入ください
地区	※お住まいの地区の交流センター1つに○をつけてください 1. 大東 2. 春殖 3. 幡屋 4. 佐世 5. 阿用 6. 久野 7. 海潮 8. 塩田 9. 加茂 10.八日市 11.三新塔 12. 新市 13.下熊谷 14. 斐伊 15. 日登 16.西日登 17. 温泉 18.三刀屋 19. 一宮 20. 飯石 21. 鍋山 22. 中野 23. 吉田 24. 民谷 25. 田井 26. 掛合 27. 多根 28. 松笠 29. 波多 30. 入間
世帯構成	1. ひとり暮らし 2. 夫婦のみ 3. 親子二世帯 4. 親子・孫三世代以上 5. その他()
職業等	1. 会社員・公務員等(パートを含む) 2. 自営業(農林漁業・商工業等) 3. 専業主婦・主夫 4. 学生(大学・専門学校等) 5. 現在は仕事をしていない(求職中・退職後・年金生活など) 6. その他()
携帯の保有	1. 携帯電話を持っている 2. 携帯電話は持っていない

問2:運転免許証の保有についておたずねします。

(1) 運転免許証を保有していますか。あてはまるもの1つに○をつけてください。

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1. 自動車免許あり | 2. 自動二輪・原付免許あり |
| 3. 運転免許証を保有したことがない | 4. 過去に運転免許証を持っていたが返納した |

(2) (1)で1または2を選んだ、現在、運転免許証を保有している方におたずねします。今後の自動車やバイクの運転について、あなたのお考えに最も近いもの1つに○をつけてください。

- | |
|---|
| 1. 今後もできる限り、自分で運転を続けたい ⇒あと()年程度は運転を続けたい |
| 2. いつまで運転できるか不安なため、少しずつ運転しない生活に慣れていきたい |
| 3. 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 |
| 4. 家族の送迎や公共交通の利用により、すでに車を運転しない生活をしている |
| 5. その他() |

(2) 雲南市民バスの満足度について、①～⑦の各項目であなたのお考えに最も近いもの1つに○をつけてください。利用したことがない方もわかる範囲で、できるだけお答えください。

	満足	やや満足	でも どちら もない	やや不満	不満	わから ない
① 運行本数・運行の時間帯(ダイヤ)	5	4	3	2	1	0
② 料金	5	4	3	2	1	0
③ 自宅からバス停までの距離	5	4	3	2	1	0
④ バス同士の乗り換えや、バスと鉄道との乗り換え	5	4	3	2	1	0
⑤ 時刻表や路線図のわかりやすさ	5	4	3	2	1	0
⑥ 屋根や椅子など、バス停の待合環境について	5	4	3	2	1	0
⑦ 雲南市民バスの総合的な満足度	5	4	3	2	1	0

問5:だんだんタクシー・だんだんバスについておたずねします。

(1) だんだんタクシー・だんだんバスのサービスについて、あてはまるもの1つに○をつけてください。

1. 運行していることを知らなかった 2. 運行していることは知っているが、サービスの内容はよく知らない 3. サービスの内容を知っているが、利用したことはない 4. 今までに数回利用したことがある 5. 定期的に利用している ⇒ 1か月に約()回程度利用する ※片道を1回としてお答えください
--

(2) だんだんタクシー・だんだんバスの総合的な満足度について、あてはまるもの1つに○をつけ、その理由もお答えください。

満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	わからない
5	4	3	2	1	0
【理由】					

(3) 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いますか。あてはまるものすべてに○をつけてください。

1. 運行本数が増える 2. 市街地の乗降場所が増える 3. 土日祝日も運行する 4. 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 5. 予約や乗り方などの利用方法がわかりやすくなる 6. 電話以外の予約方法(予約アプリなど)が利用できる 7. 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 8. その他()

問6:一般乗用タクシーの利用についておたずねします。

一般乗用タクシーの利用頻度をお答えください。2を選んだ場合は、1回あたりの平均利用額をお答えのうえ、主な利用目的について、あてはまるものすべてに○をつけてください。

1. 利用しない	2. 1か月に約()回程度利用する ※片道を1回としてお答えください
1回あたりの平均利用額	↓ 約()円程度
主な利用目的	1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 通院 4. その他()

問7:あなた自身の日常生活全般についておたずねします。

交通や移動に限らず、生活の中で困っていることや不安に感じていることについてお答えください。

(1) お住まいの地域での生活について、特にどのようなことに困っていますか。あてはまるものすべてに○をつけてください。

- | |
|--|
| 1. 移動手段がない(少ない) 2. 買い物環境がない(少ない) 3. 農作物などへの鳥獣被害
4. 農地や森林の維持管理 5. その他() |
|--|

(2) お住まいの地域での生活について、将来への不安はありますか。あてはまるもの1つに○をつけ、その理由もお答えください。

- | |
|---|
| 1. 不安はない 2. あまり不安はない 3. どちらでもない 4. やや不安がある 5. 不安がある
【理由】 |
|---|

問8:雲南市の今後の公共交通のあり方についておたずねします。

■ 同封のちらし裏面、「雲南市の公共交通について」をご覧ください。お答えください。

雲南市では、市内を運行する公共交通(雲南市民バス、だんだんタクシー・だんだんバス等)の維持・確保のために、令和6年度には、年間約3億2,100万円(市民1人あたり約9,390円)を負担しています。

今後の公共交通のサービス水準(運行本数や料金など)と行政負担について、あなたのお考えに最も近いもの1つに○をつけてください。

- | |
|---|
| 1. 今以上に行政の負担を増やして、公共交通のサービスを充実するべき
2. 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
3. 地域が主体となって自分たちの地域の交通について考えるべき
4. 公共交通のサービスが低下しても、行政の負担を減らすべき
5. わからない 6. その他() |
|---|

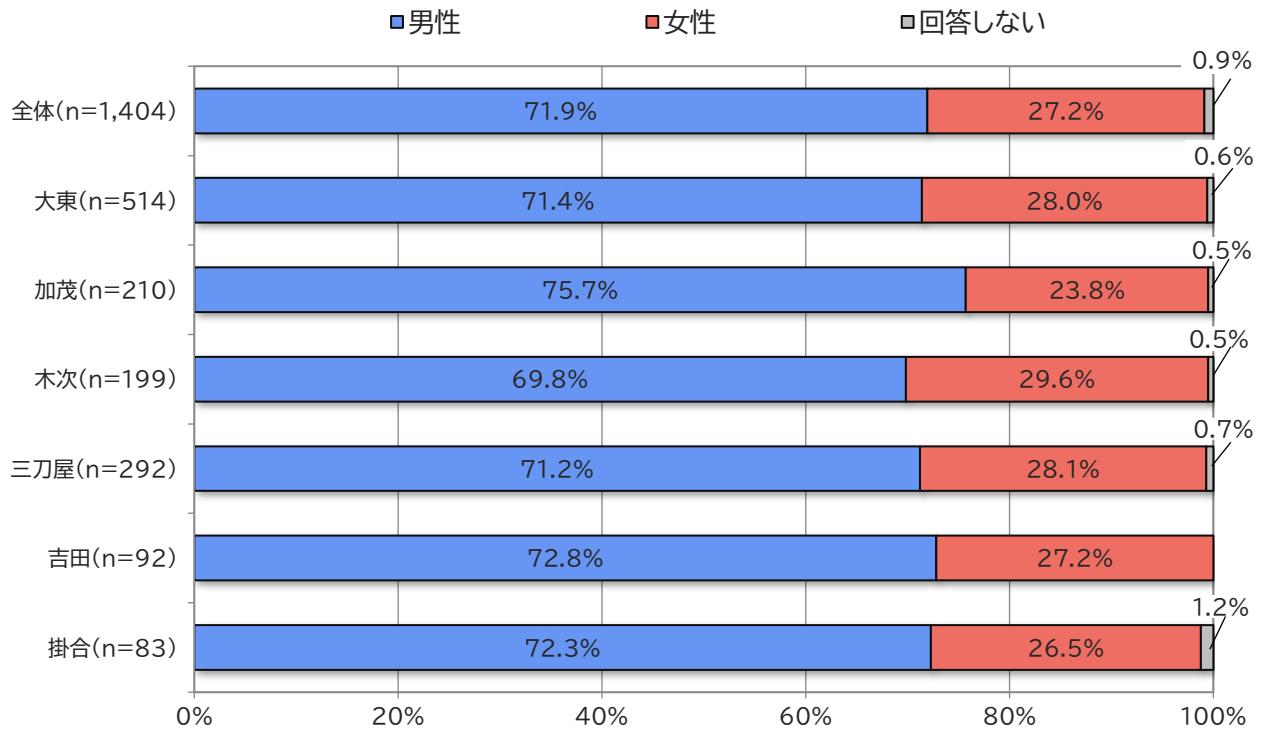
問9:雲南市の公共交通について、ご意見・ご要望がありましたらご自由にご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

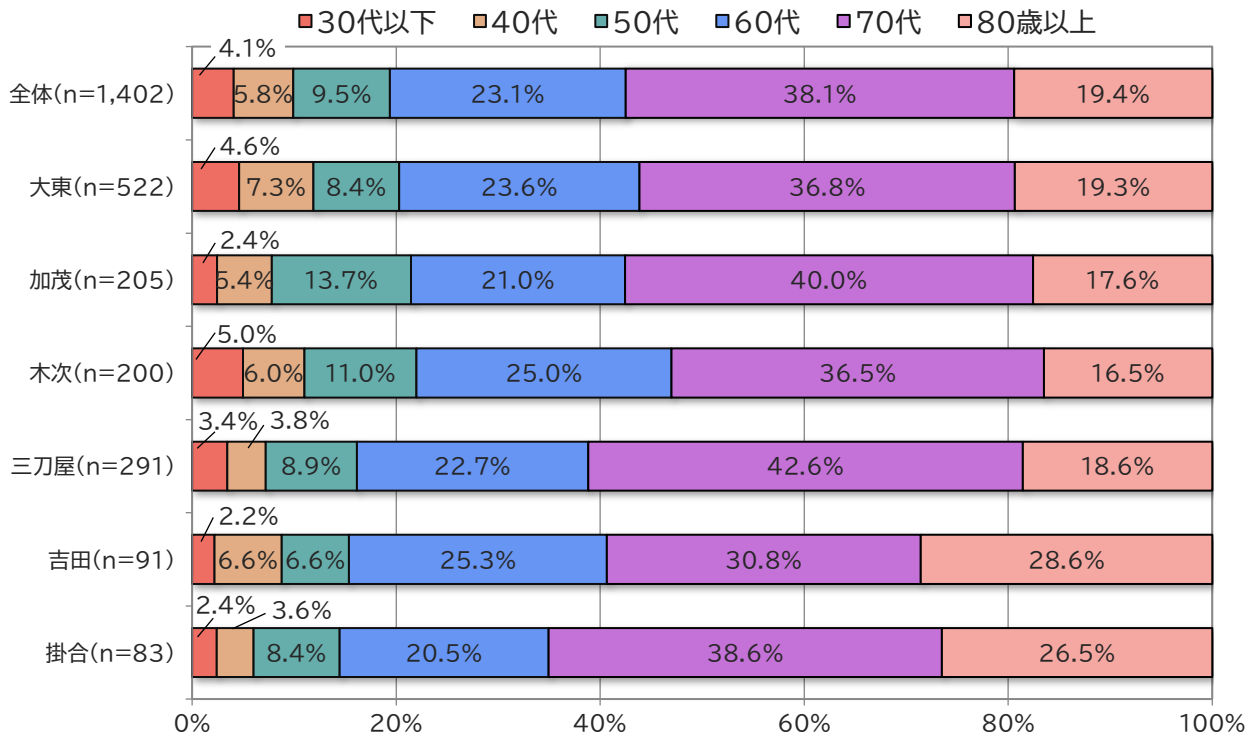
3. 調査結果

(1) あなた自身のことについて

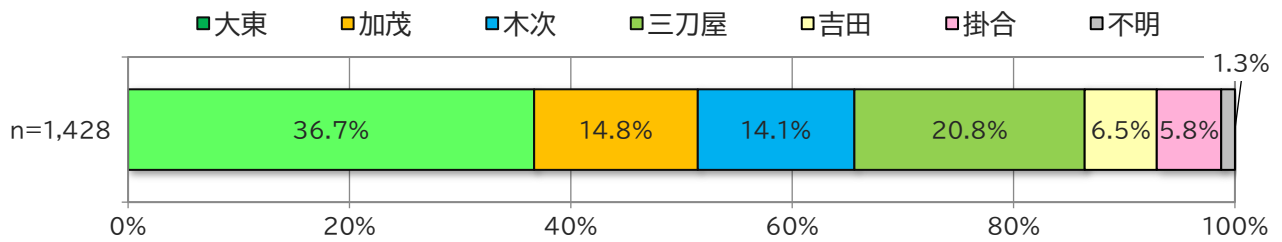
① 性別



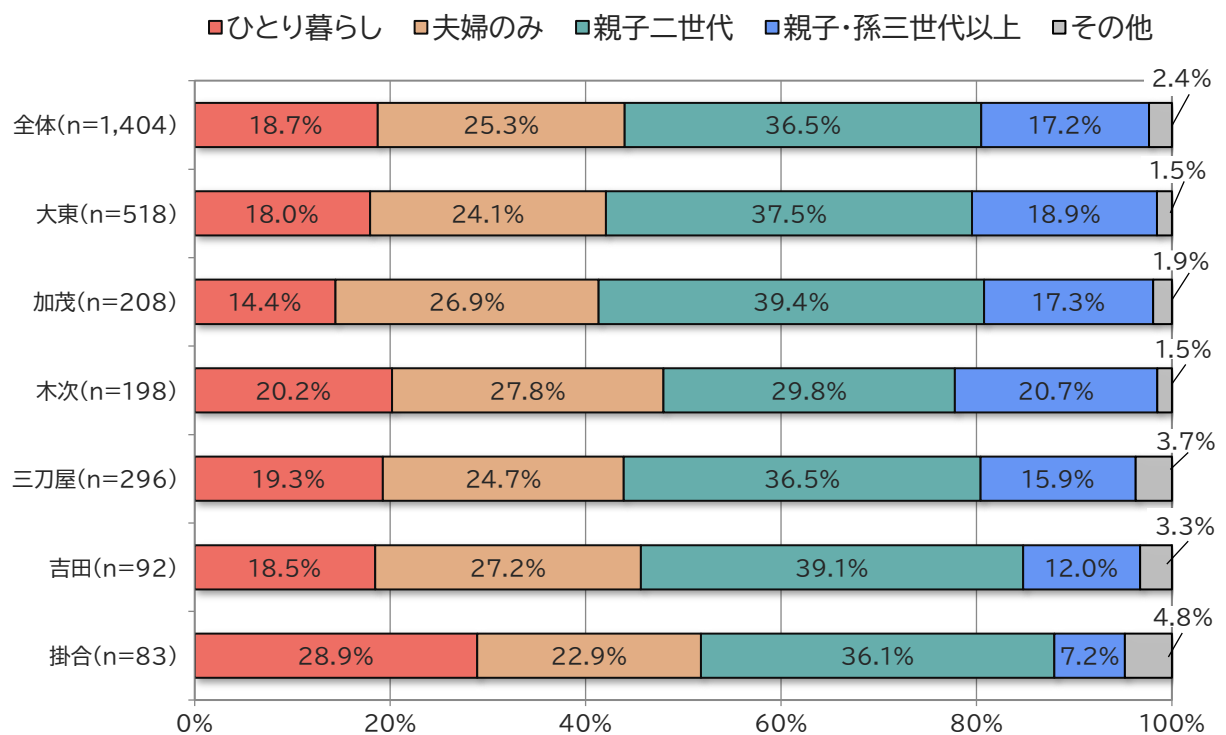
② 年齢



③ 居住地区

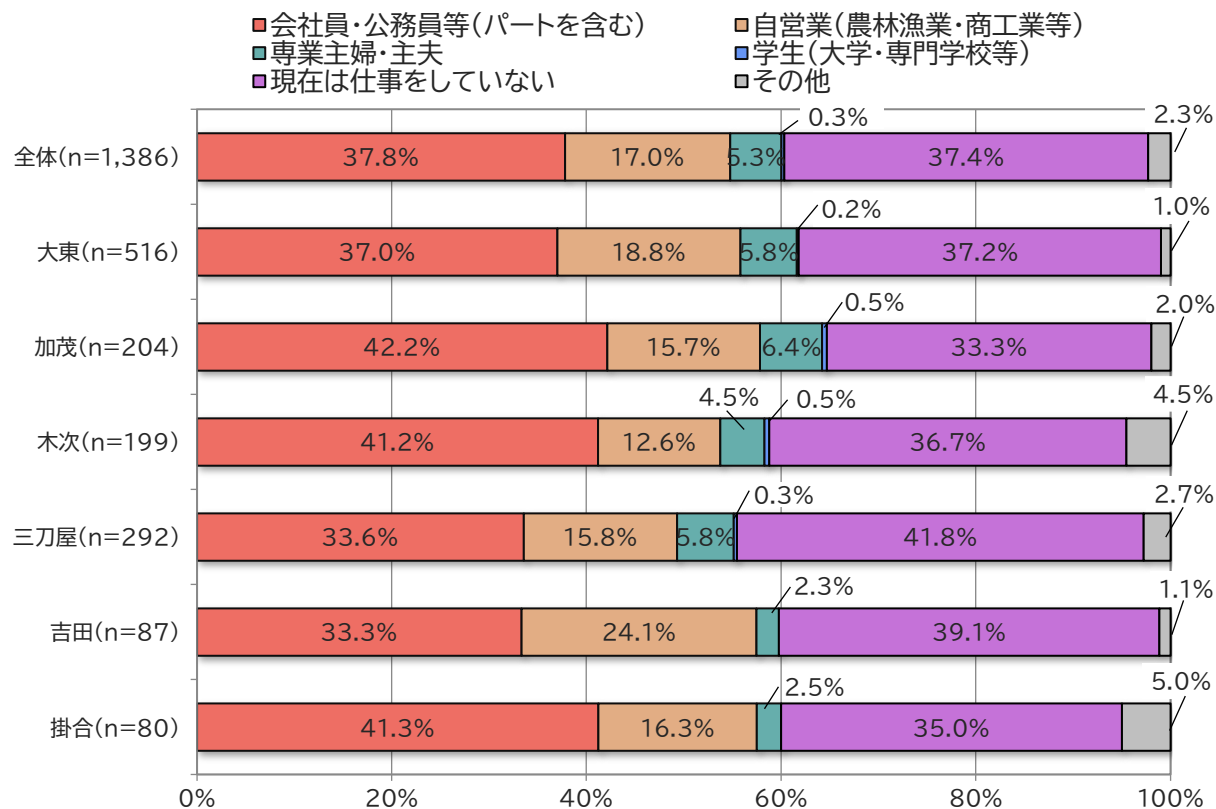


④ 世帯構成



その他の内容	回答数
兄弟姉妹	7
人数のみ記載	5
夫婦と孫	2
グループホーム	2
その他	3

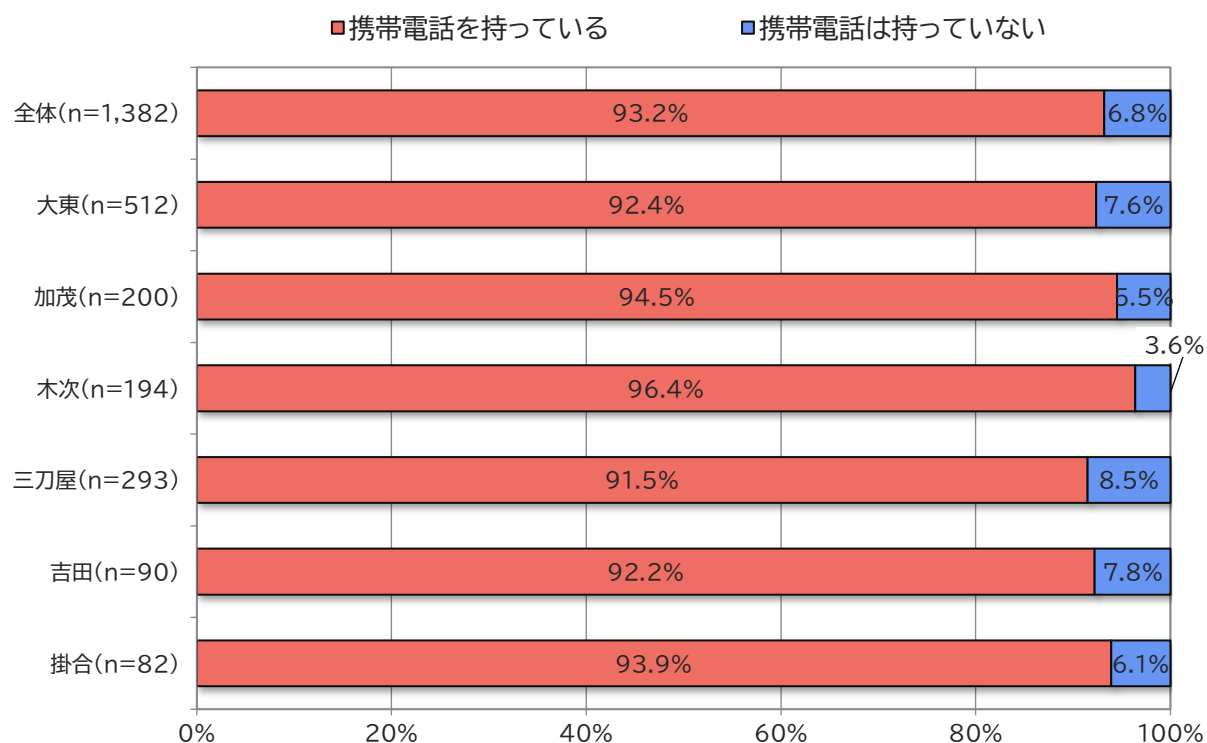
⑤ 就業状況



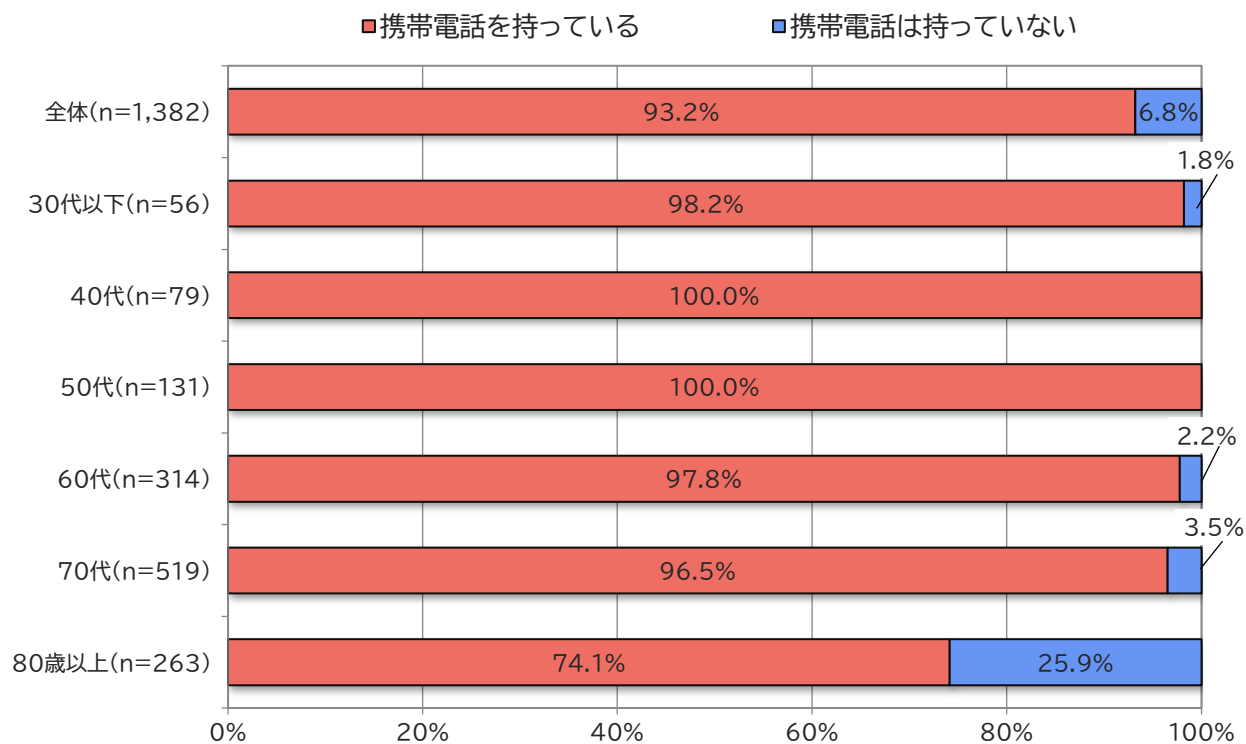
その他の内容	回答数
シルバー人材センター	5
中学生	2
福祉的就労	2
その他	4

⑥ 携帯電話の保有状況

● 地区別

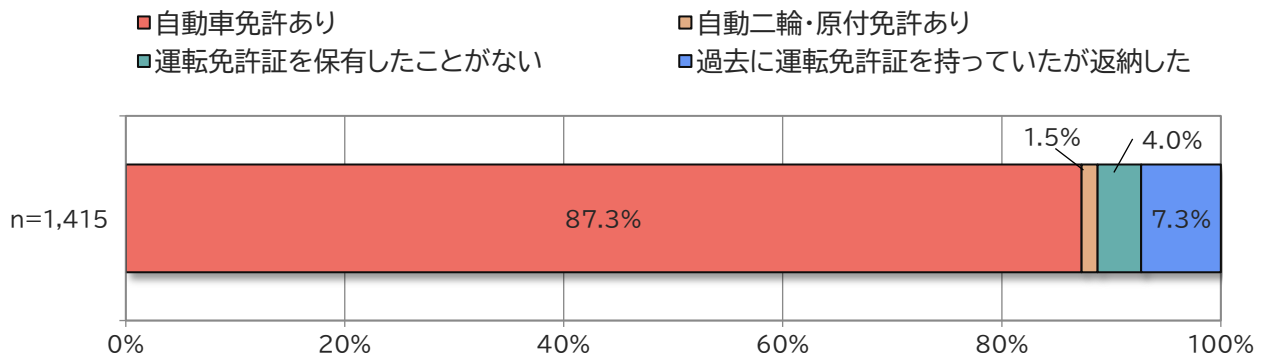


● 年代別

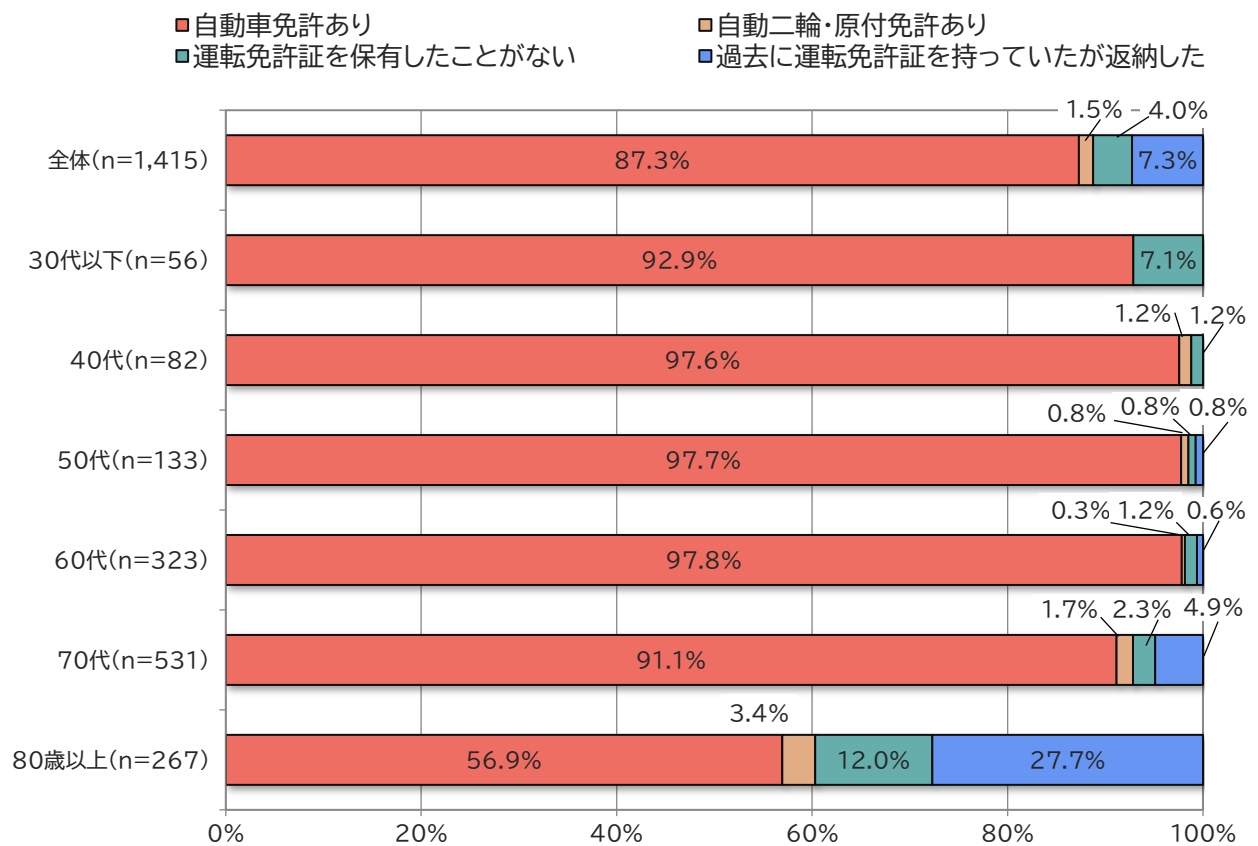


(2) 運転免許証の保有について

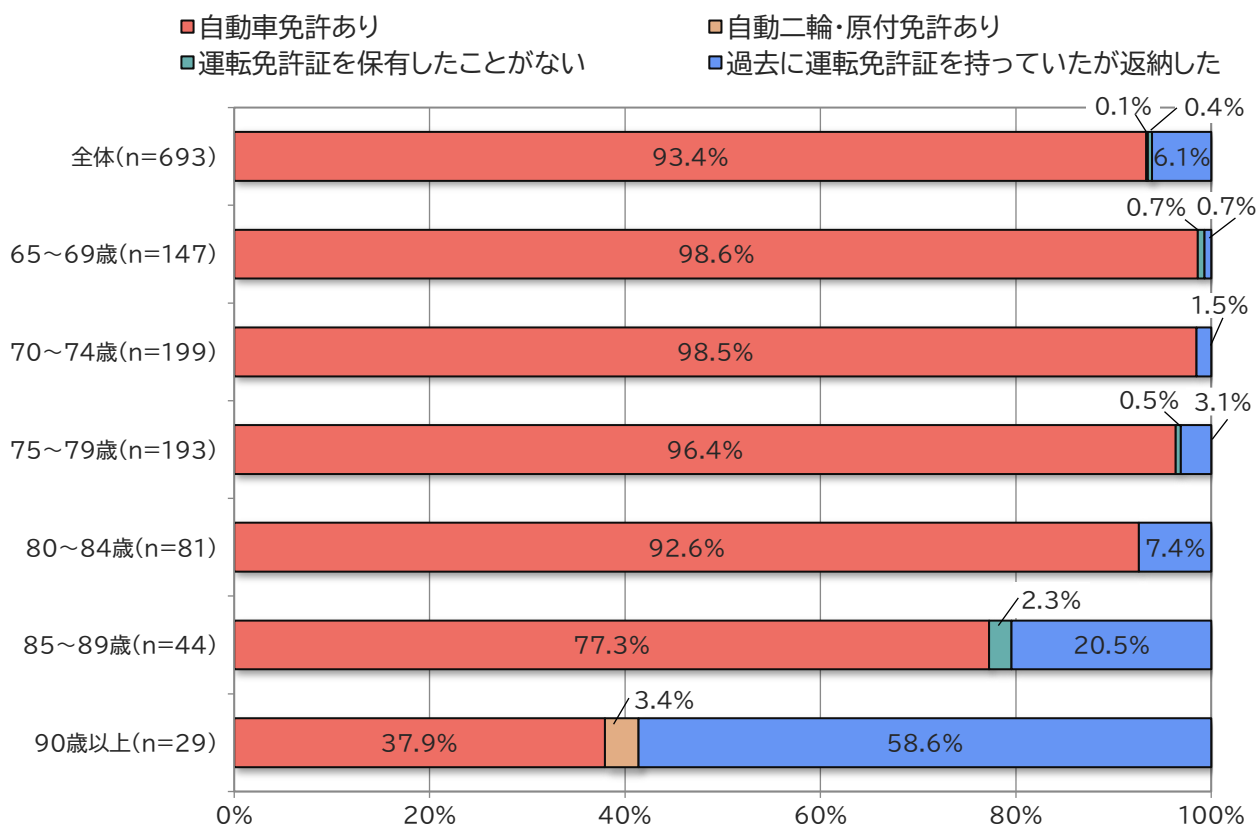
① 運転免許証を保有していますか。あてはまるもの1つを選択してください。



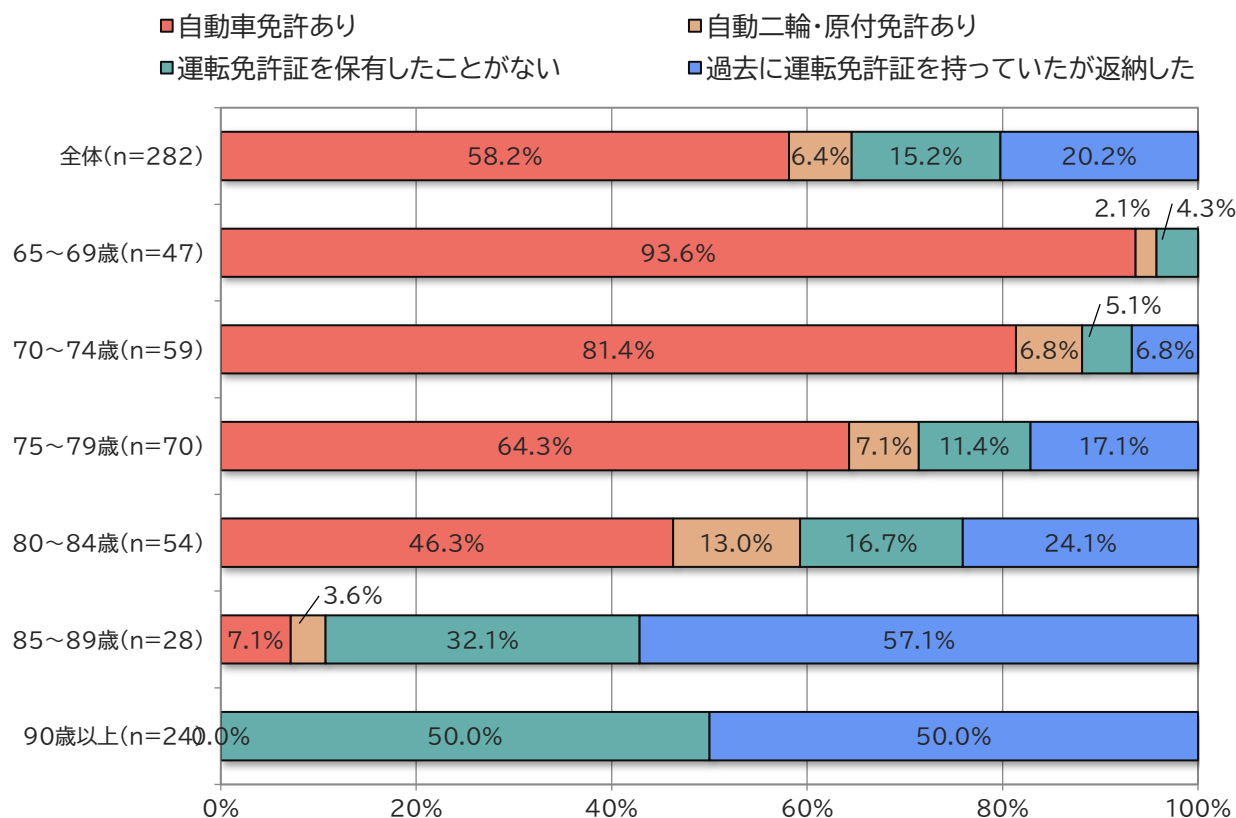
● 年代別



● 65 歳以上男性

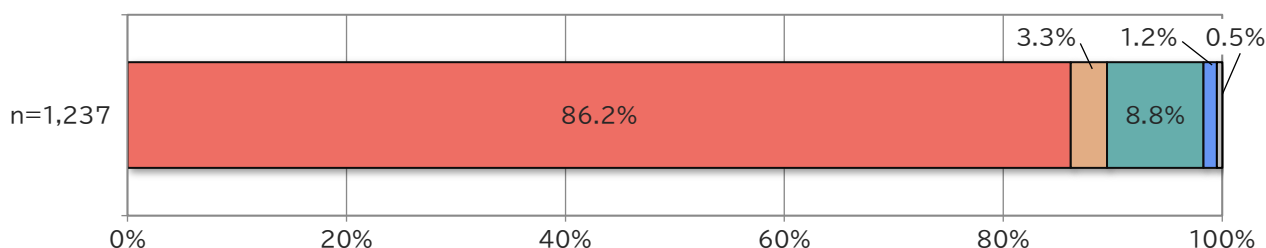


● 65 歳以上女性



② 今後の自動車やバイクの運転について、あなたのお考えに最も近いもの1つを選択してください。※運転免許を保有している方のみ

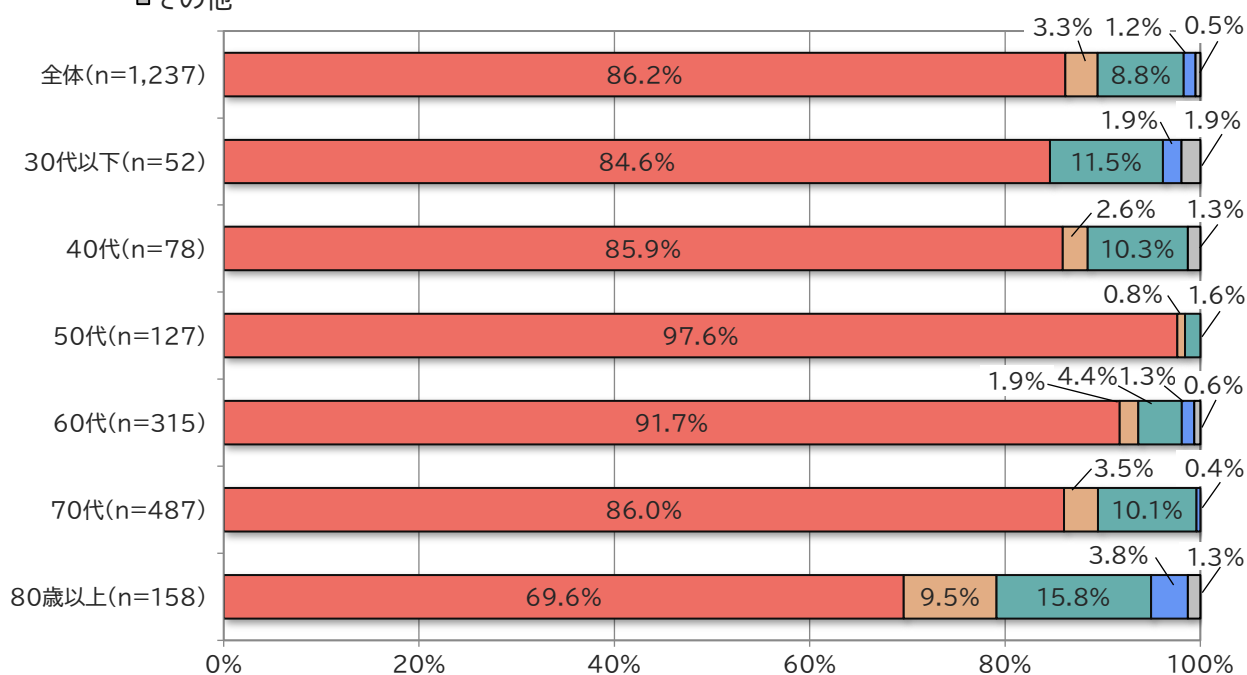
- 今後もできる限り、自分で運転を続けたい
- いつまで運転できるか不安なため、少しずつ運転しない生活に慣れていきたい
- 本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため運転を続けなければならない
- 家族の送迎や公共交通の利用により、すでに車を運転しない生活をしている
- その他



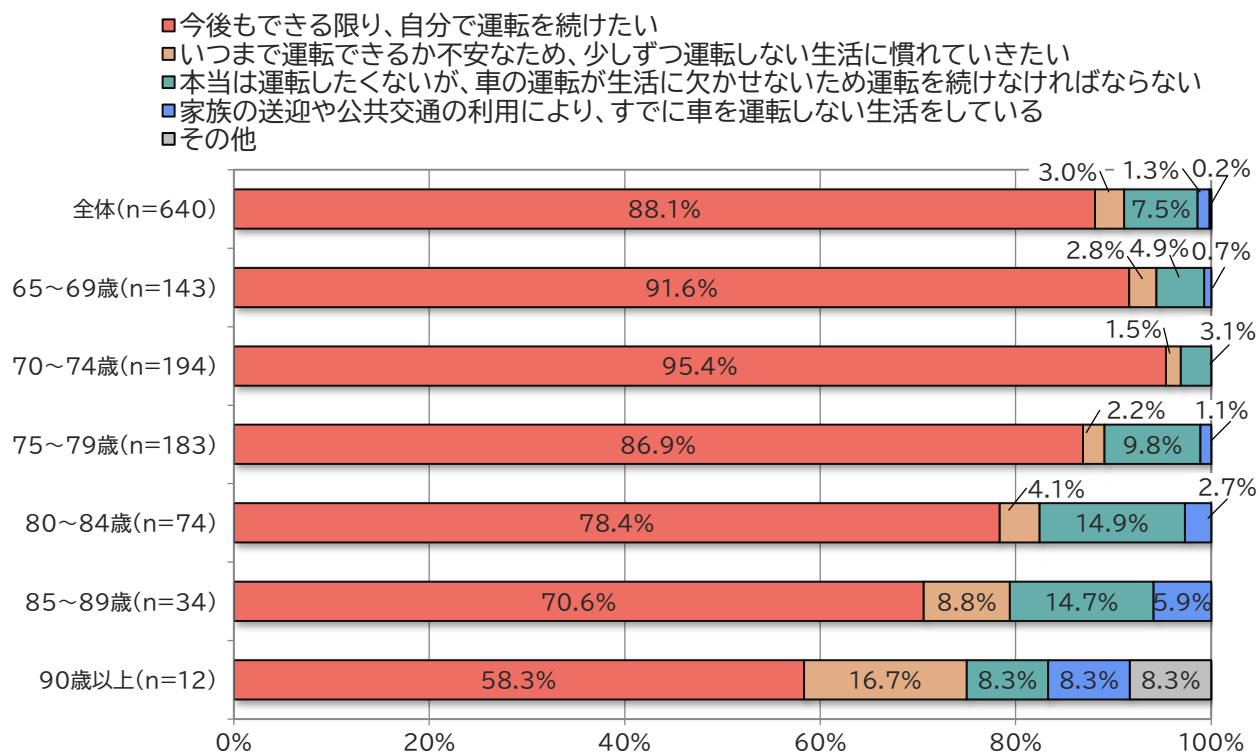
その他の内容	回答数
車を持っていないがいざという時の為にいじしている	1
自転車を持つお金がない	1
免許更新するか考え中である。	1
今後も運転を続けたいが、公共交通もできれば積極的に利用したい	1
運転制限あり	1
体調不良により運転したくてもできないので家族や知人に乗せてもらっている。運転出来るようになったらまた運転したい。	1

● 年代別

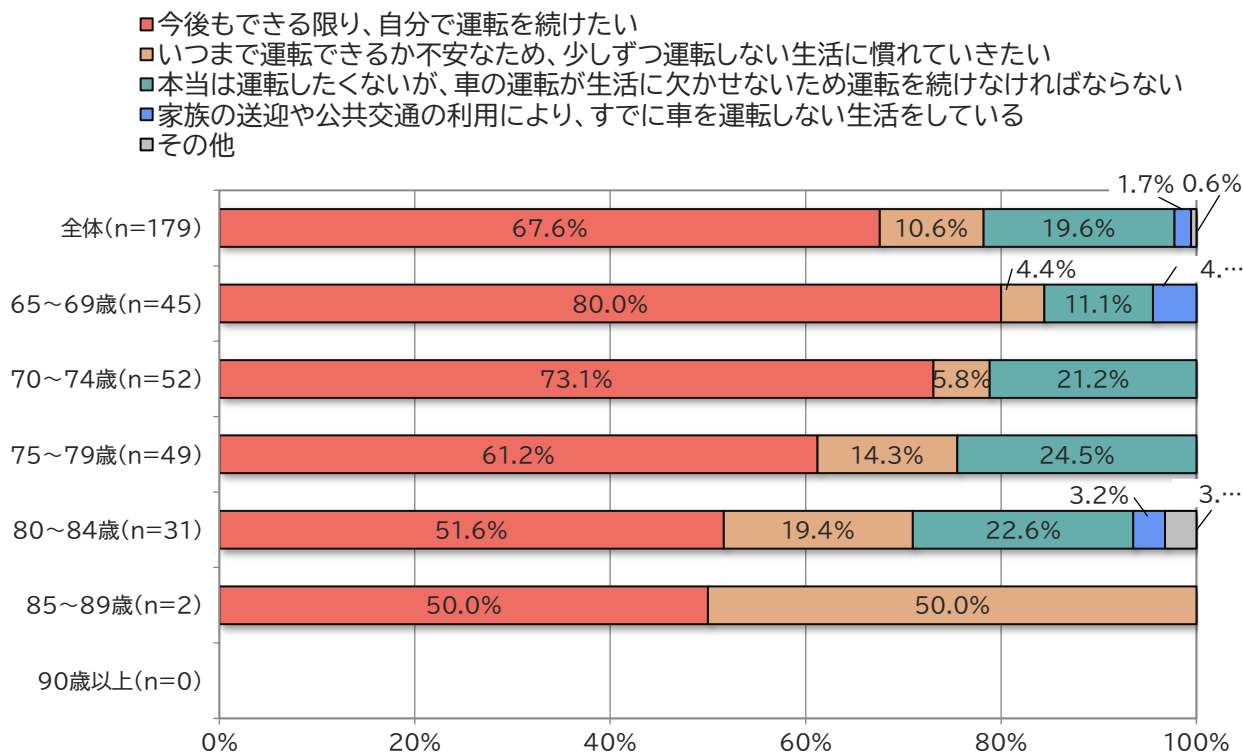
- 今後もできる限り、自分で運転を続けたい
- いつまで運転できるか不安なため、少しずつ運転しない生活に慣れていきたい
- 本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため運転を続けなければならない
- 家族の送迎や公共交通の利用により、すでに車を運転しない生活をしている
- その他



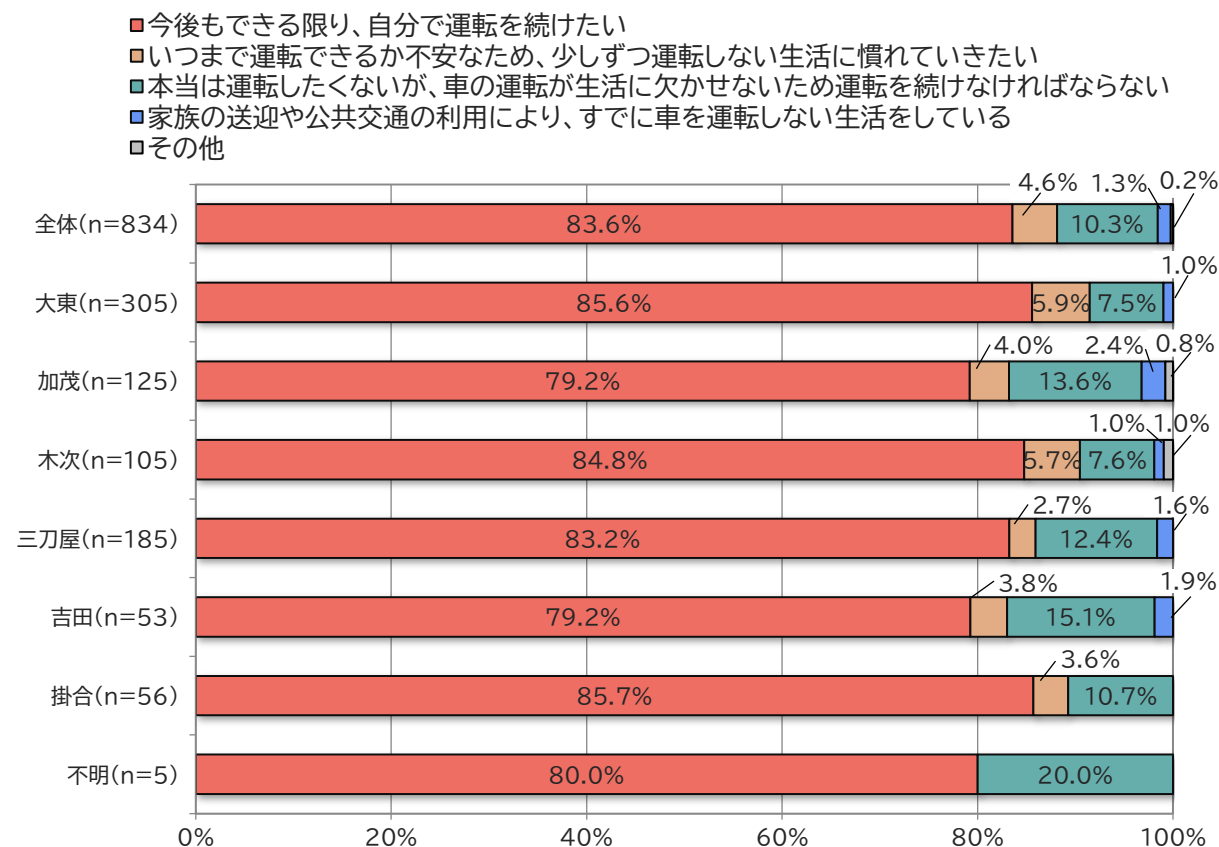
● 65 歳以上男性



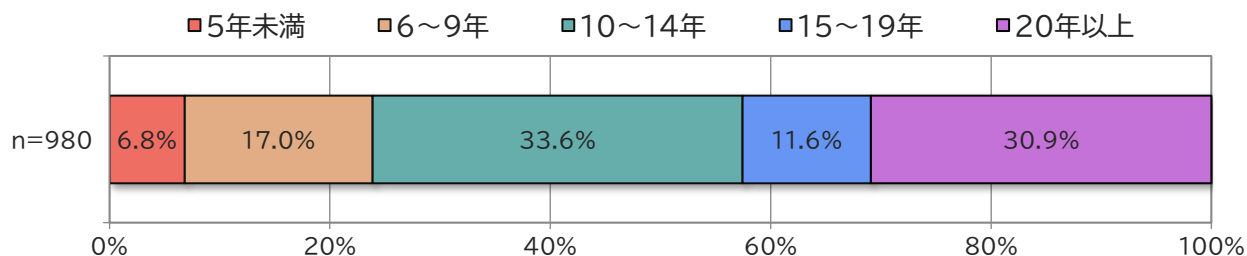
● 65 歳以上女性



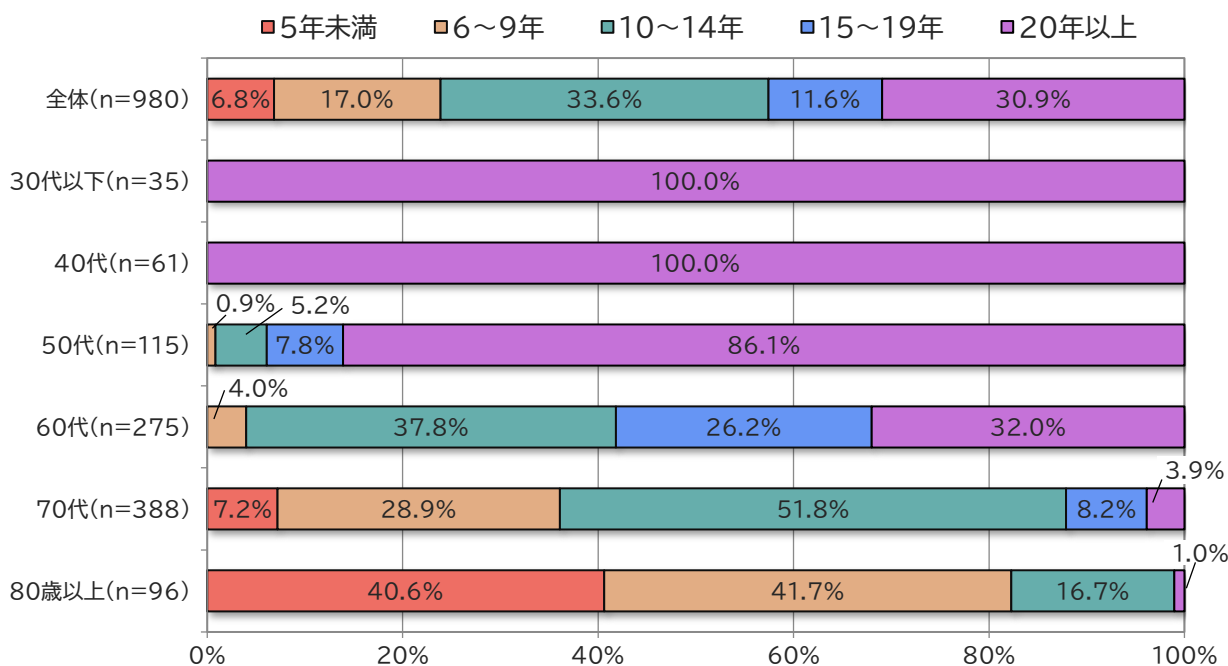
● 65 歳以上、地区別



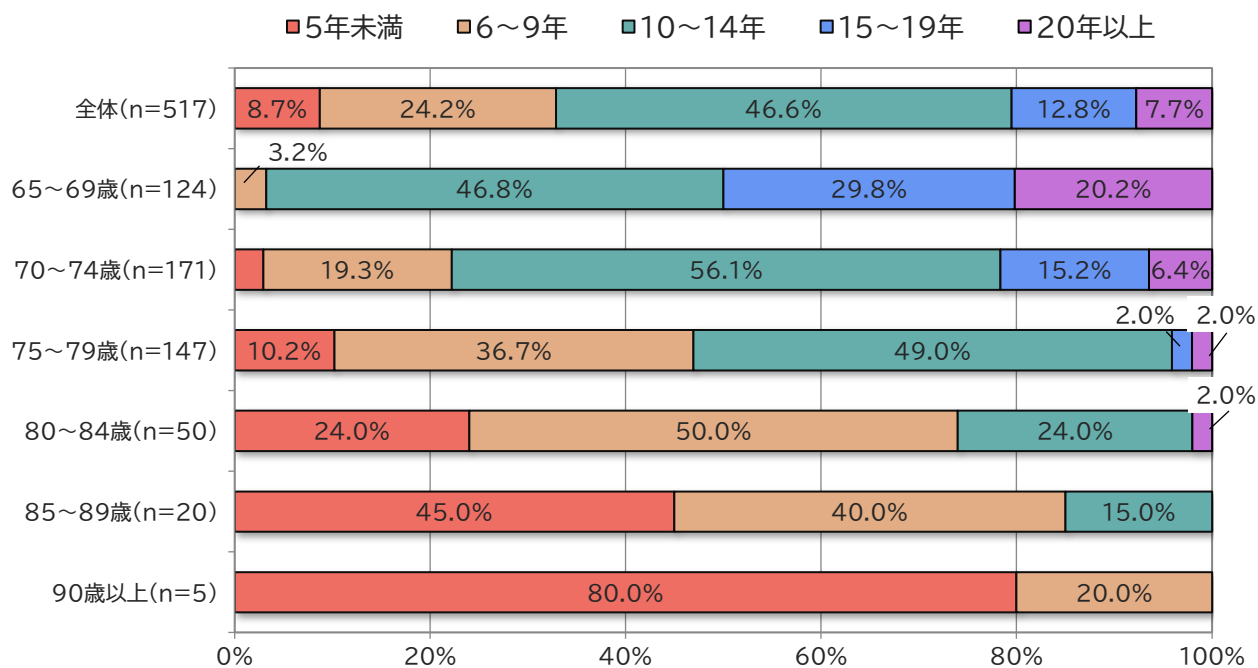
あとどれくらい運転を続けたいか(②で「今後もできる限り、自分で運転したい」と回答した方)



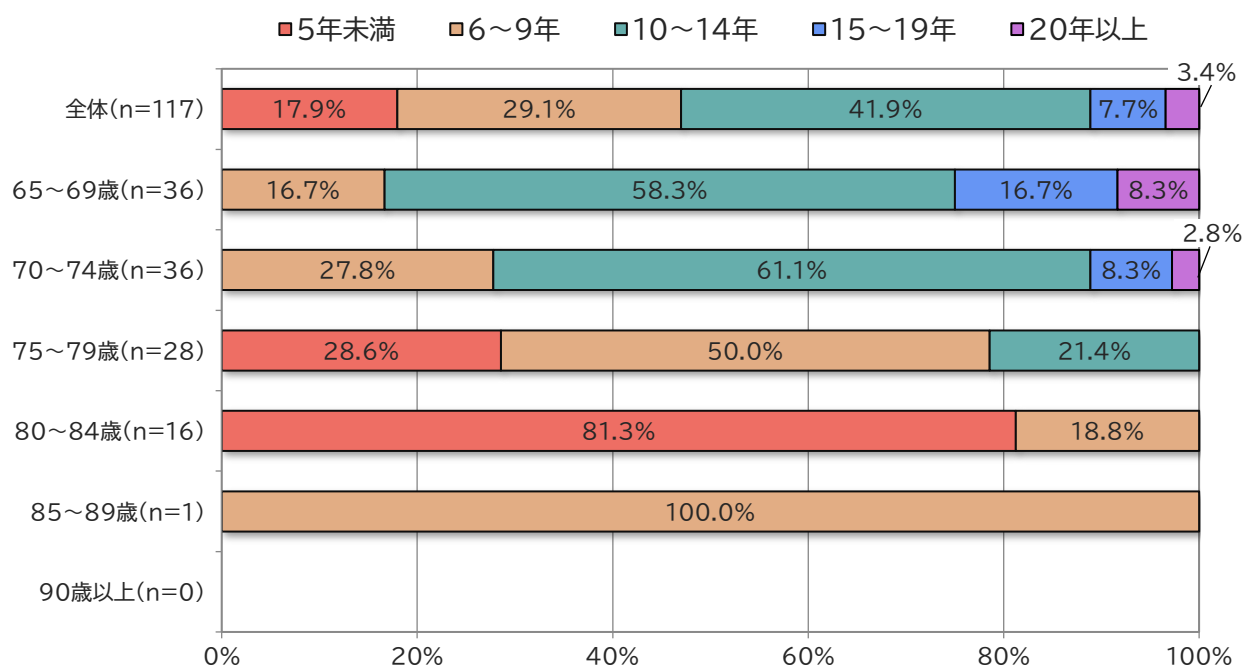
● 年代別



● 65 歳以上男性

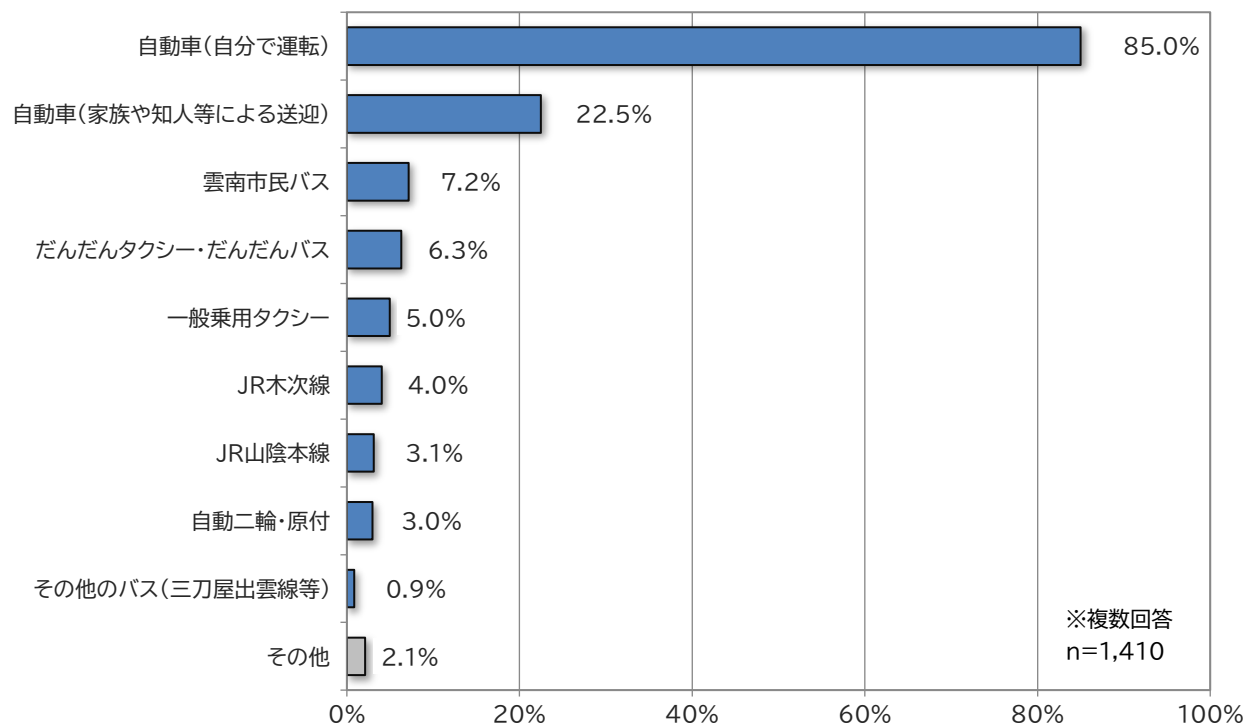


● 65 歳以上女性



(3) 普段の外出について

- ① 普段の外出時に利用する主な移動手段についておたずねします。あてはまるものすべてを選択してください。



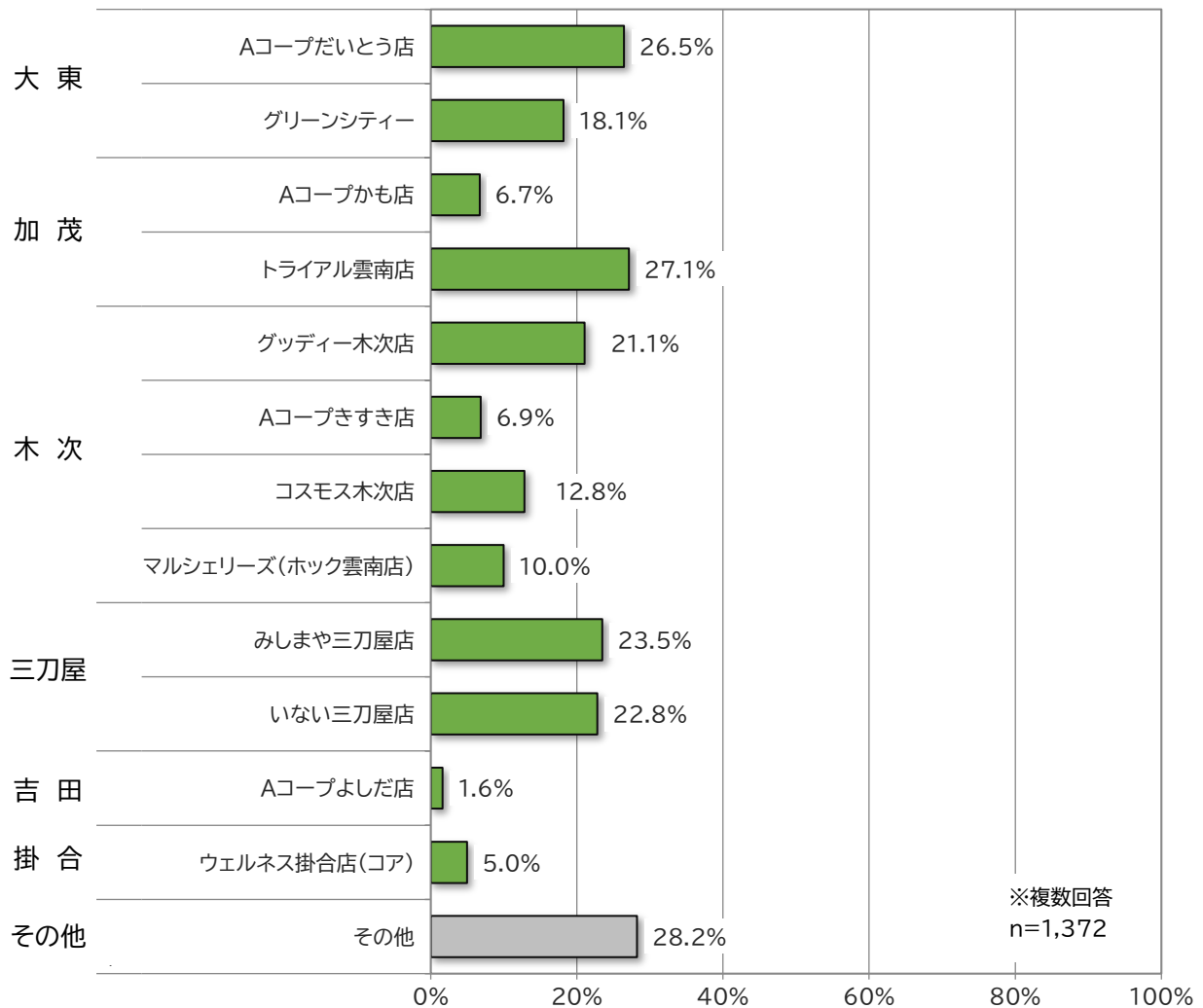
その他の内容	回答数
徒歩、自転車	22
飛行機	2
カイゴタクシー	1
作業所の送迎	1
電動カート	1
福祉タクシー	1

● 65 歳以上、地区別

	全体	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明
自動車(自分で運転)	80.6	78.7	84.6	79.8	81.2	75.8	84.8	100.0
自動車(家族や知人等による送迎)	23.9	20.5	23.1	31.5	24.3	30.3	22.7	20.0
だんだんタクシー・だんだんバス	8.5	12.8	4.9	3.2	5.5	6.1	15.2	0.0
雲南市民バス	8.0	8.5	6.3	8.1	6.0	18.2	6.1	0.0
一般乗用タクシー	5.9	6.3	5.6	5.6	7.3	0.0	6.1	0.0
JR木次線	3.8	3.8	5.6	9.7	0.9	1.5	0.0	20.0
自動二輪・原付	2.8	3.6	2.1	5.6	1.4	3.0	0.0	0.0
JR山陰本線	2.4	1.9	5.6	4.8	1.4	0.0	0.0	0.0
その他のバス(三刀屋出雲線等)	0.7	0.0	0.7	0.8	2.3	0.0	0.0	0.0
その他	2.1	2.7	1.4	3.2	1.8	1.5	0.0	0.0
n	988	366	143	124	218	66	66	5

② あなたがよく利用する「買い物先」や「通院先」の施設についておたずねします。よく利用する施設をそれぞれ 2 つまでお答えください。

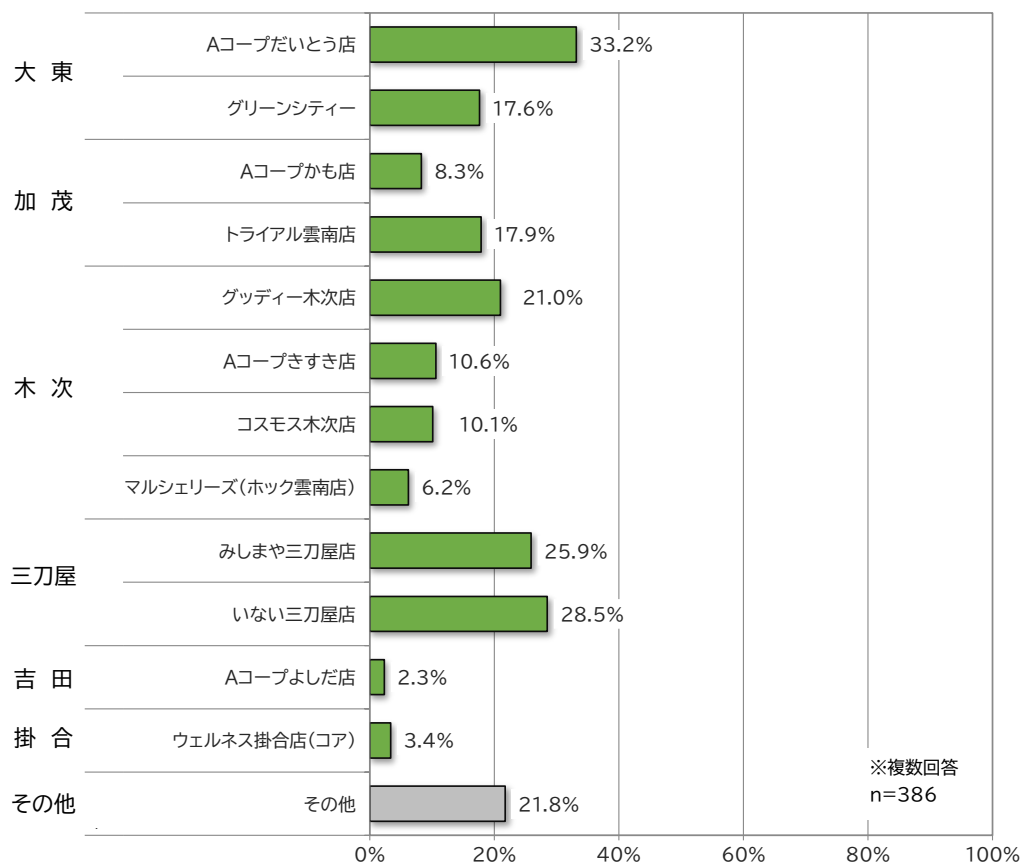
【買い物】



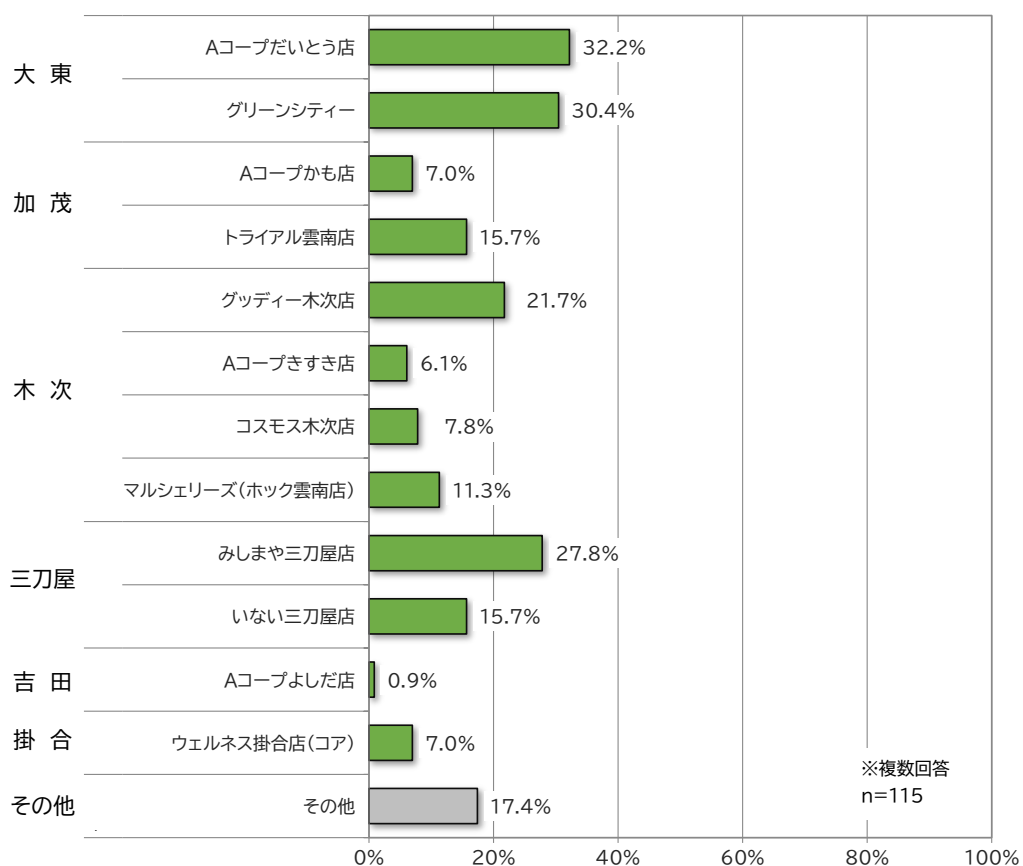
その他の回答(上位 10 件)

所在地	店舗名	回答数
雲南市大東	コスモス大東店	72
雲南市大東	ウェルネス大東店	27
雲南市大東	ジュンテンドー大東店	25
出雲市	ゆめタウン出雲	16
雲南市木次	ナフコ雲南店	14
出雲市	ラビタ(店舗不明)	14
出雲市	イオンモール出雲	13
松江市	イオン松江ショッピングセンター	12
雲南市三刀屋	ウェルネス三刀屋店	10
松江市	みしまや田和山店	9

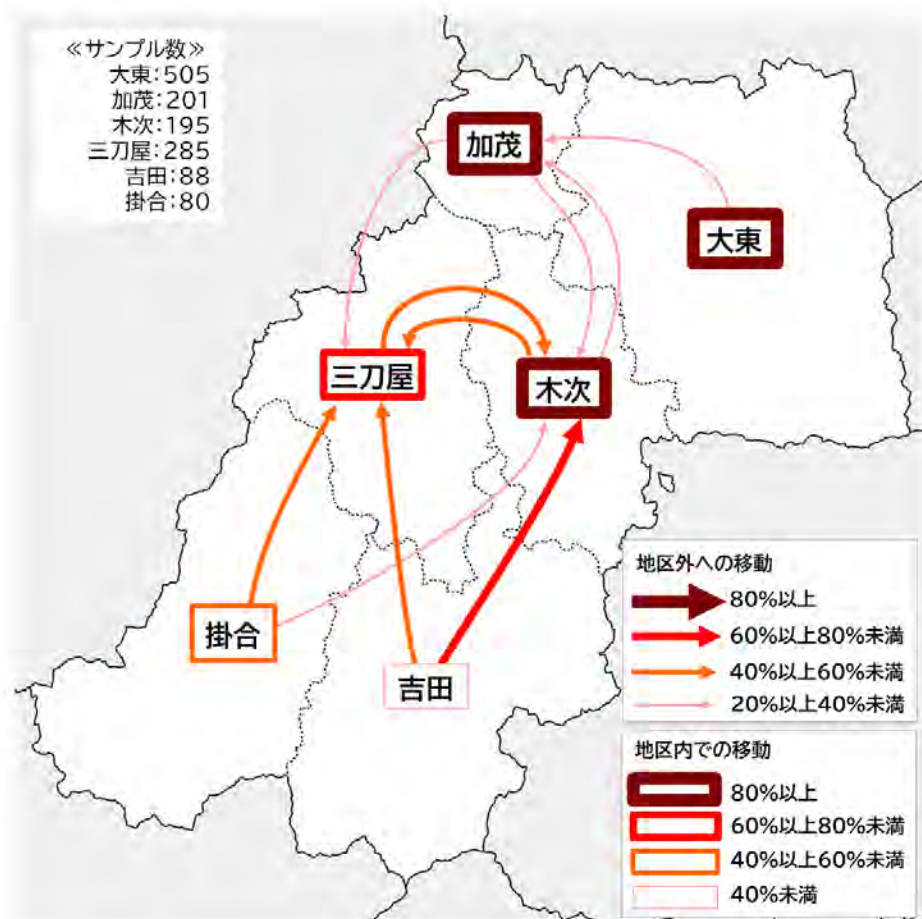
● 75 歳以上、免許あり



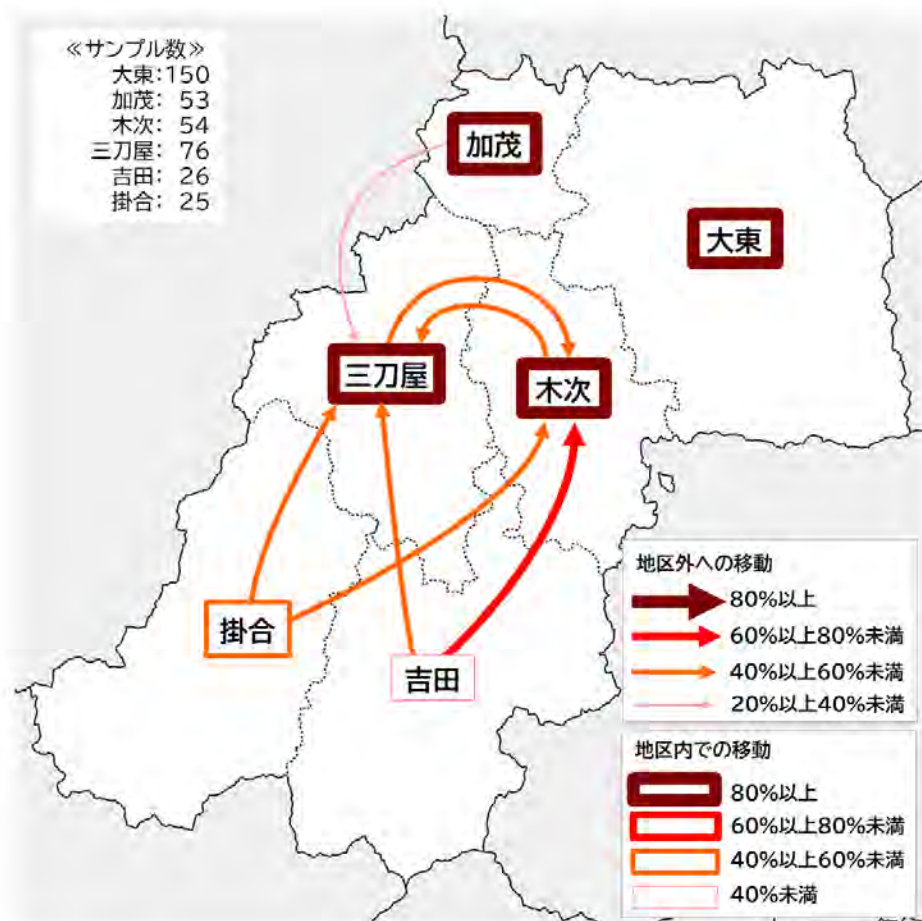
● 75 歳以上、免許なし



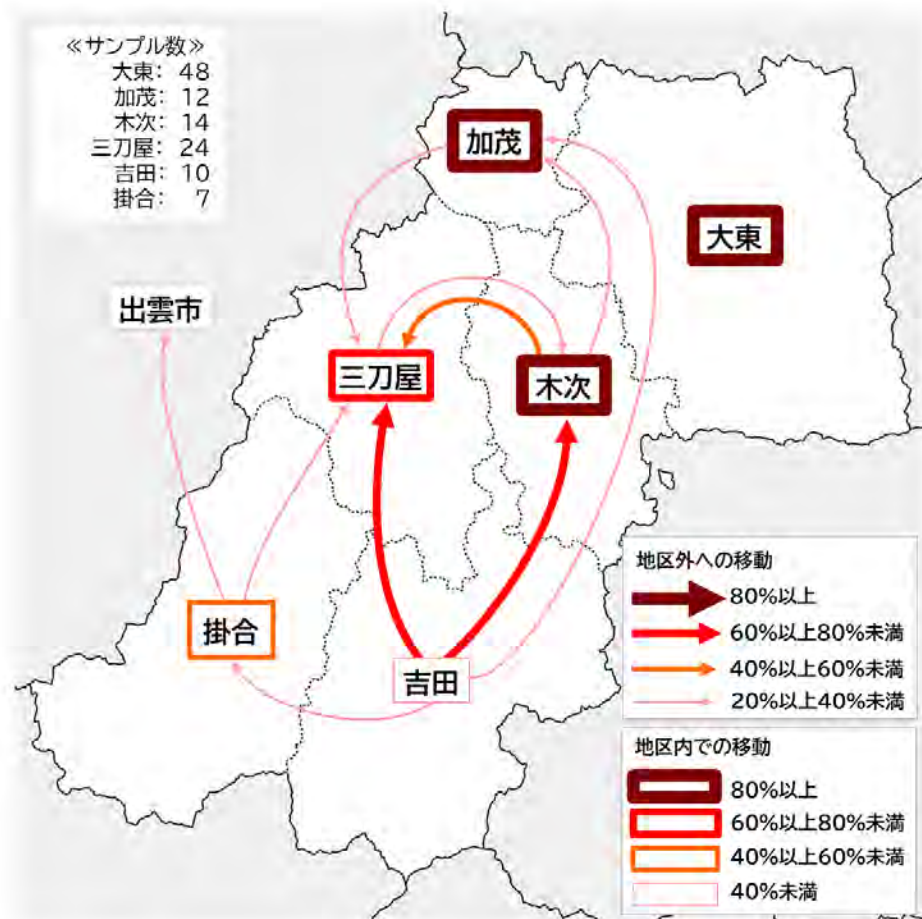
・地区単位での集計(町全体)



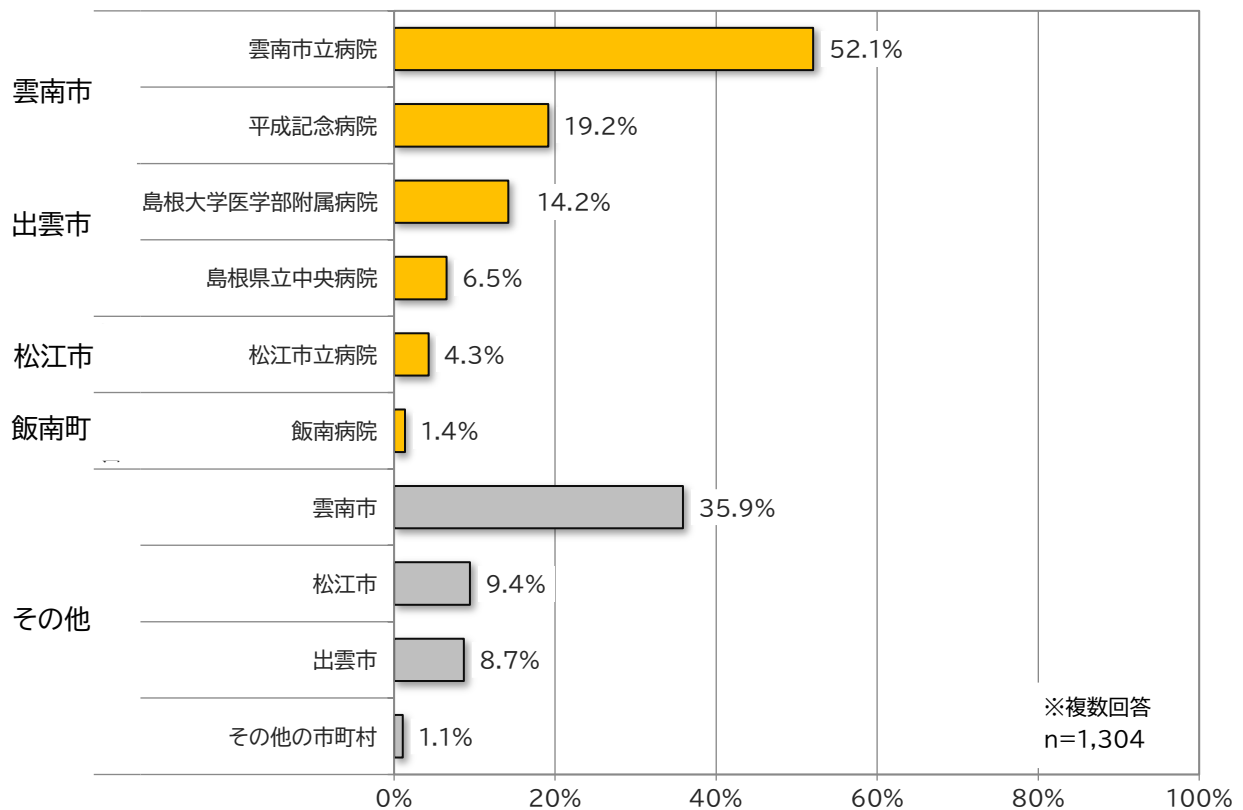
・地区単位での集計(75歳以上免許保有者)



・地区単位での集計(75 歳以上免許非保有者)



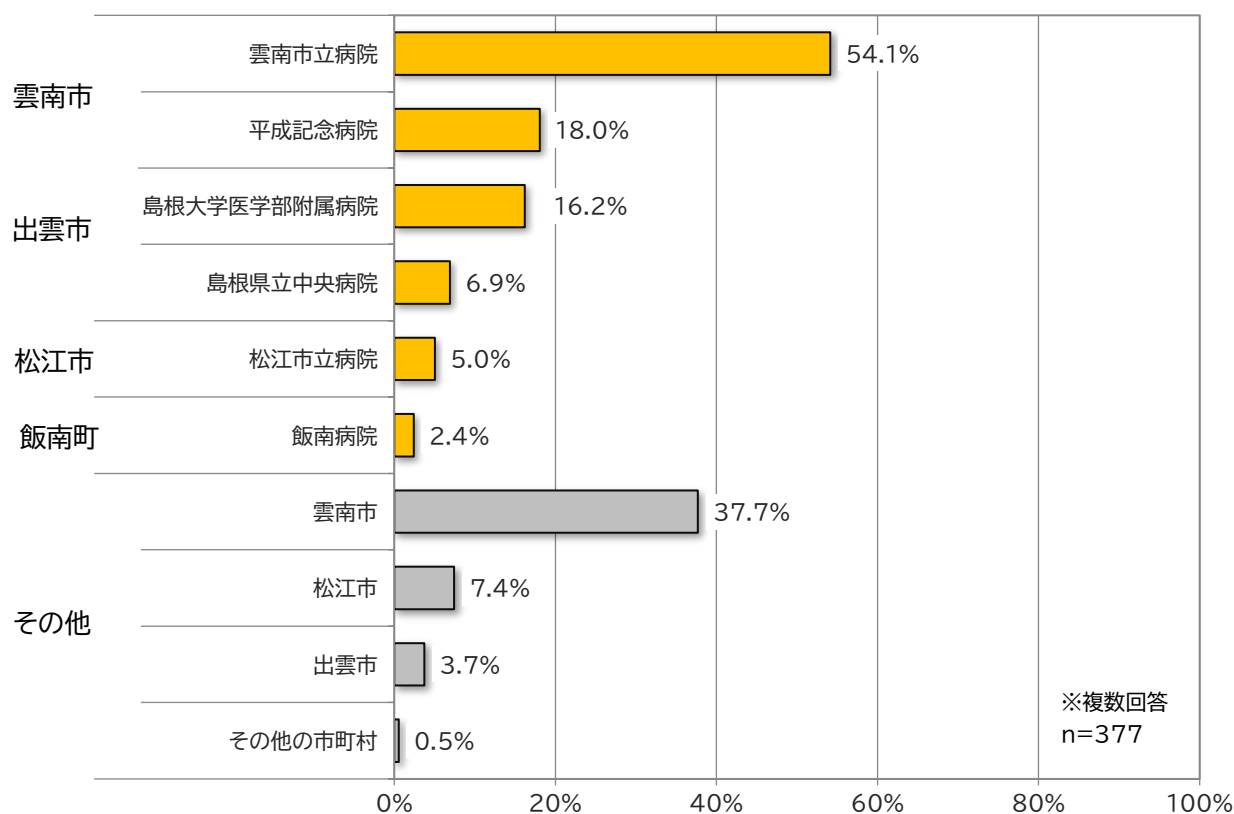
【通院】



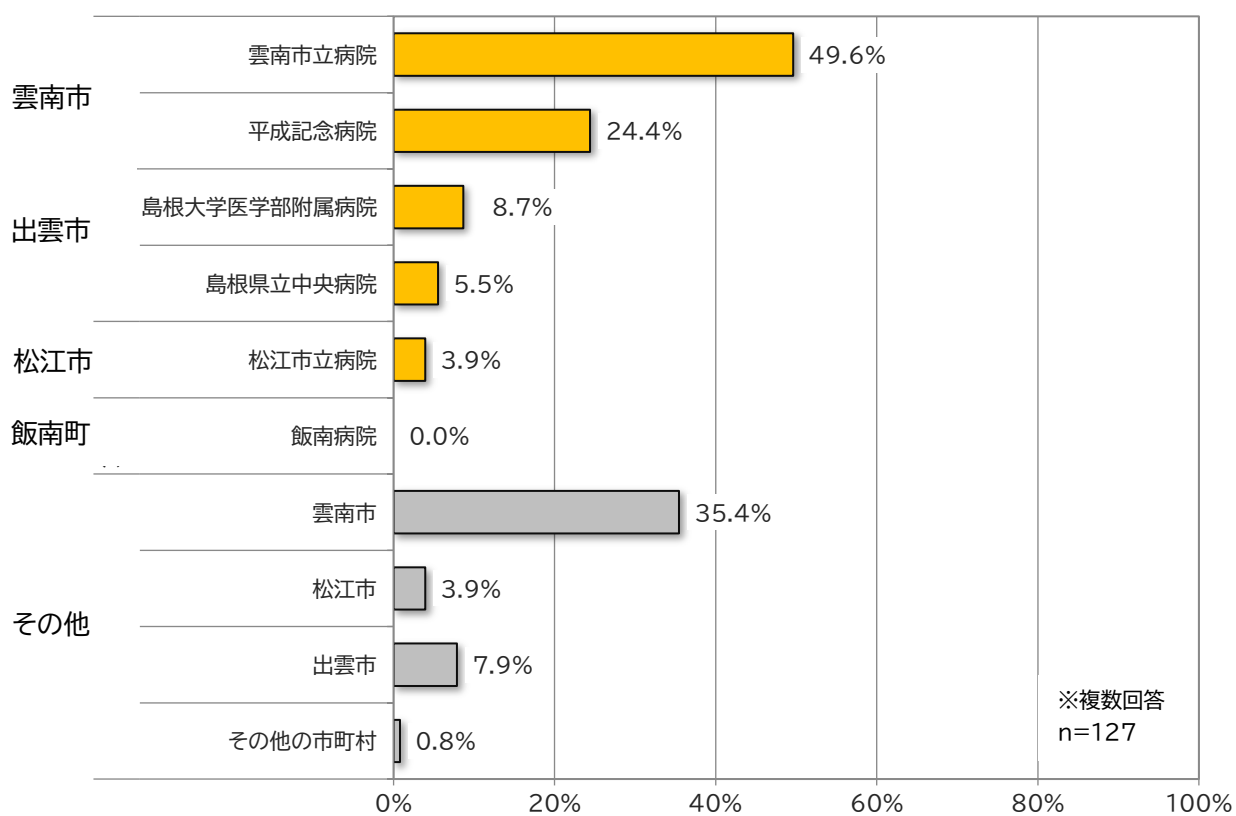
その他の回答(上位 10 件)

所在地	医療機関名	回答数
雲南市大東	横山内科医院	67
雲南市大東	はまもと内科クリニック	63
雲南市	市内の医療機関	52
雲南市加茂	本永瀬医院	38
雲南市木次	山根医院	35
松江市	松江赤十字病院	28
雲南市大東	晴木医院	25
雲南市加茂	永瀬医院	22
松江市	松江市の医療機関	22
雲南市三刀屋	うんなん眼科	21
雲南市木次	雲南うめき整形外科	21

● 75 歳以上免許あり



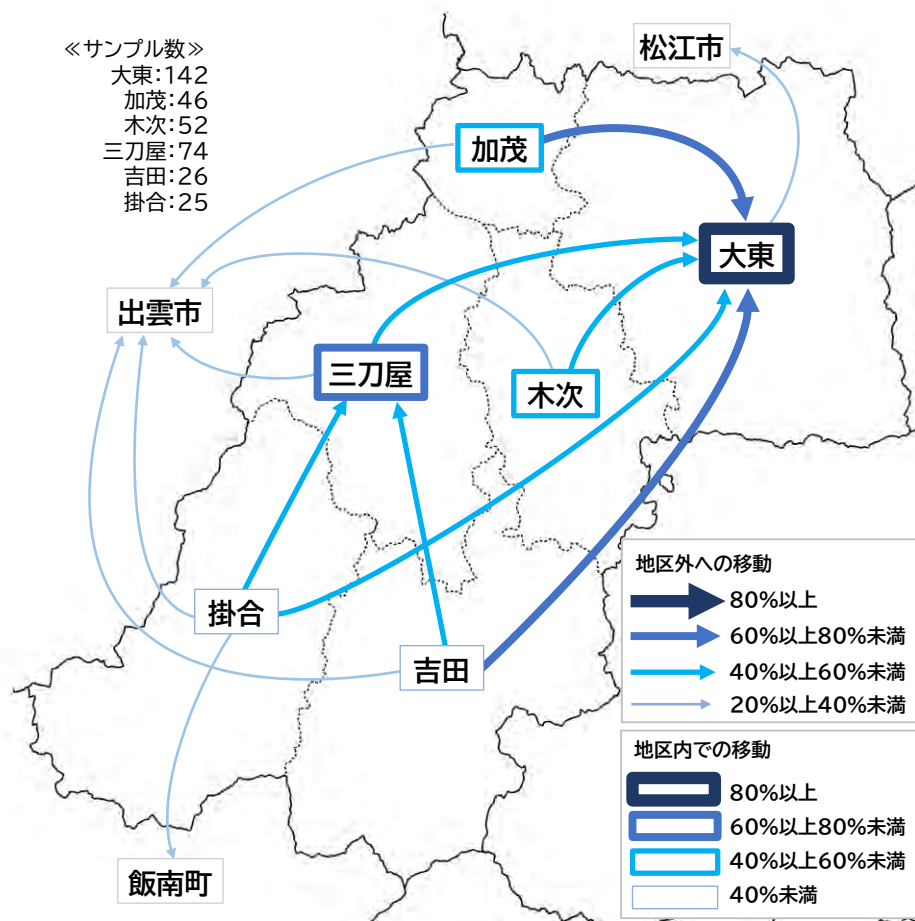
● 75 歳以上免許なし



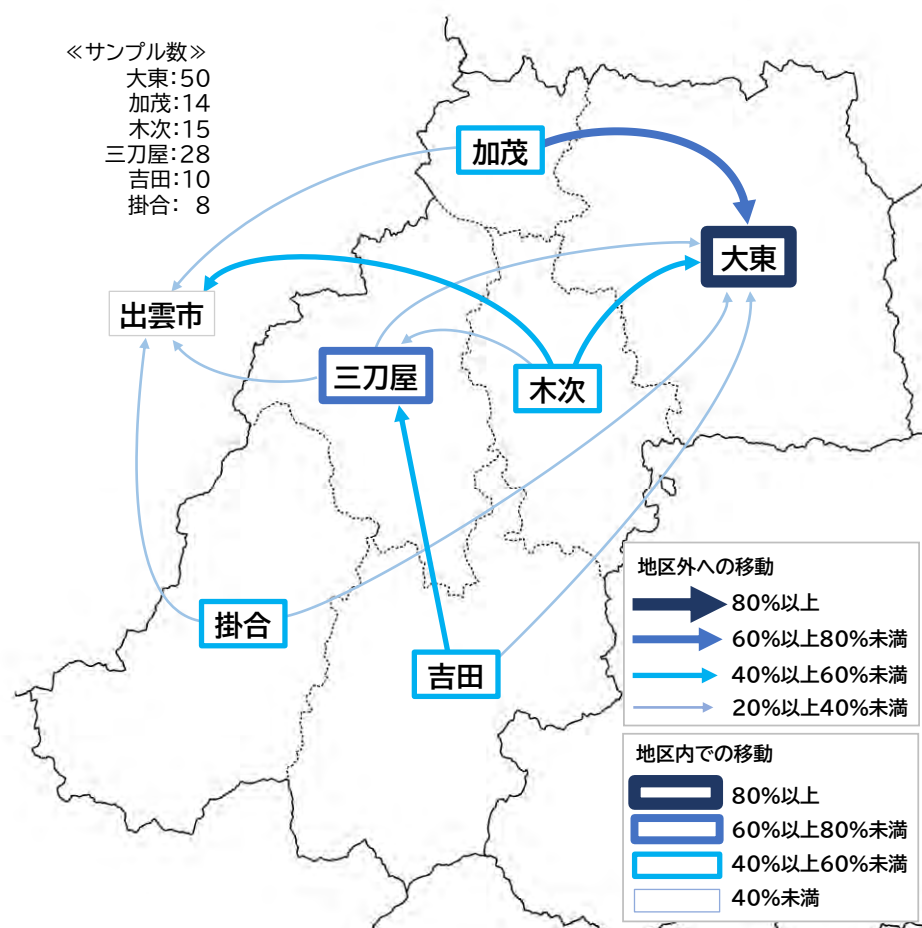
・地区単位での集計(町全体)



・地区単位での集計(75歳以上免許保有者)

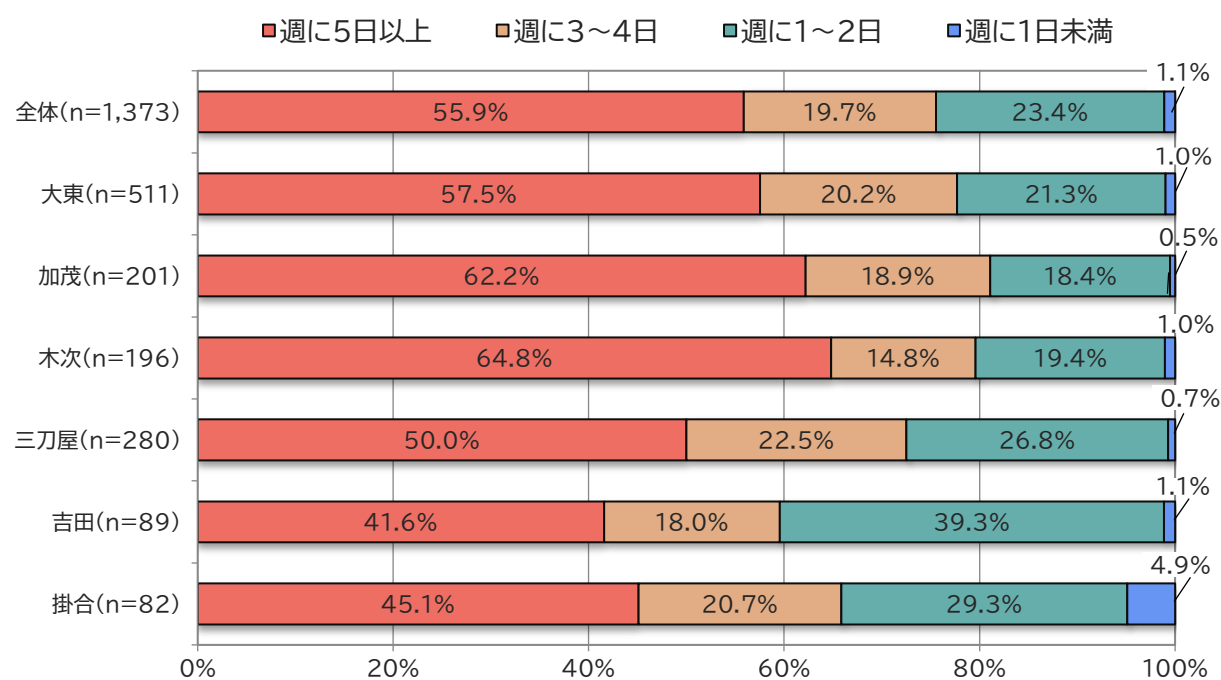


・地区単位での集計(75 歳以上免許非保有者)

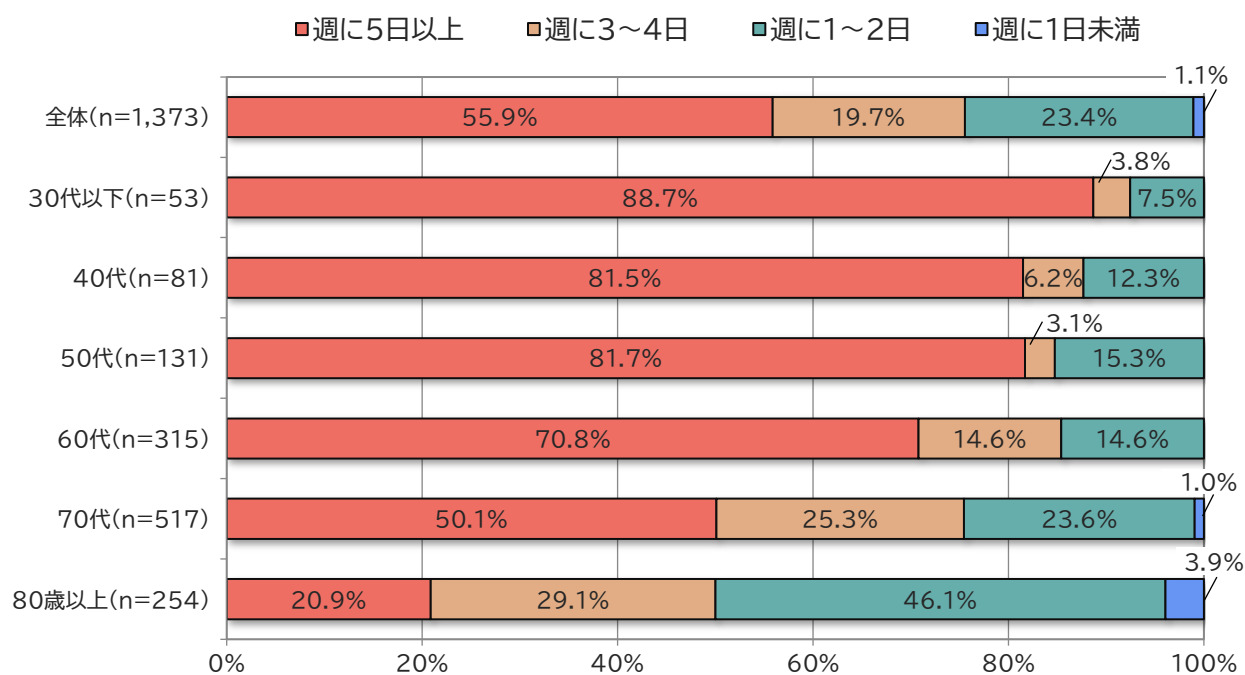


③ 1週間の外出頻度についてお答えください

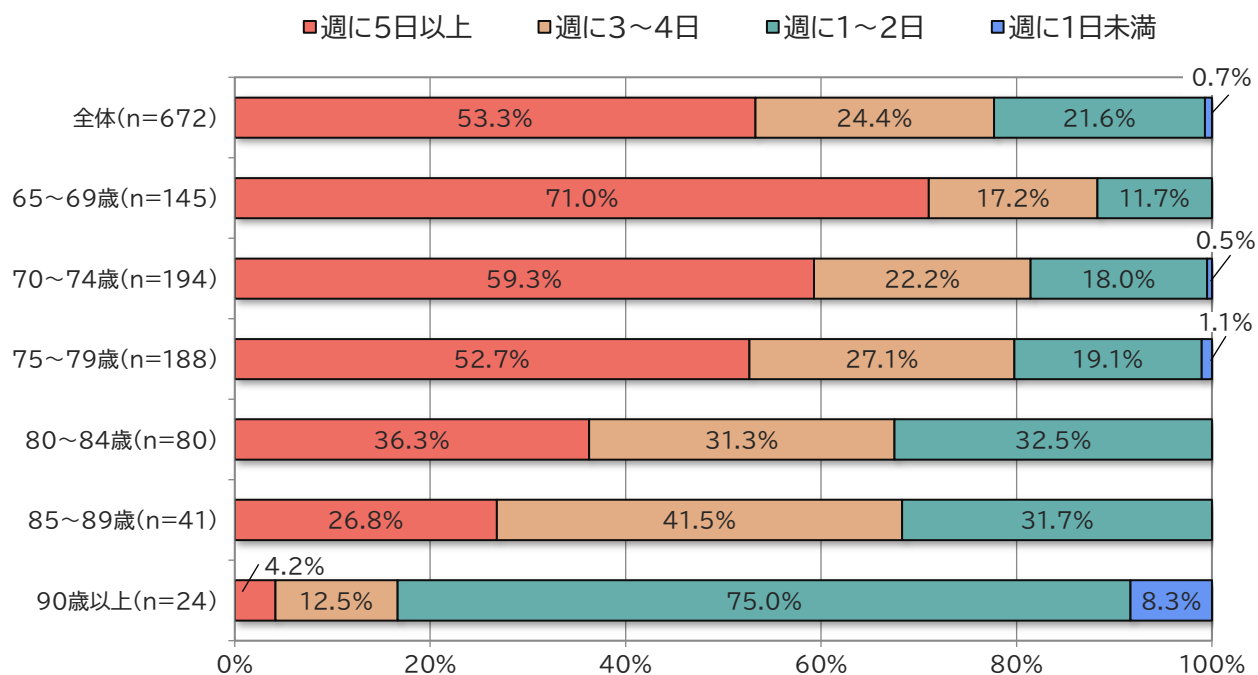
● 地区別



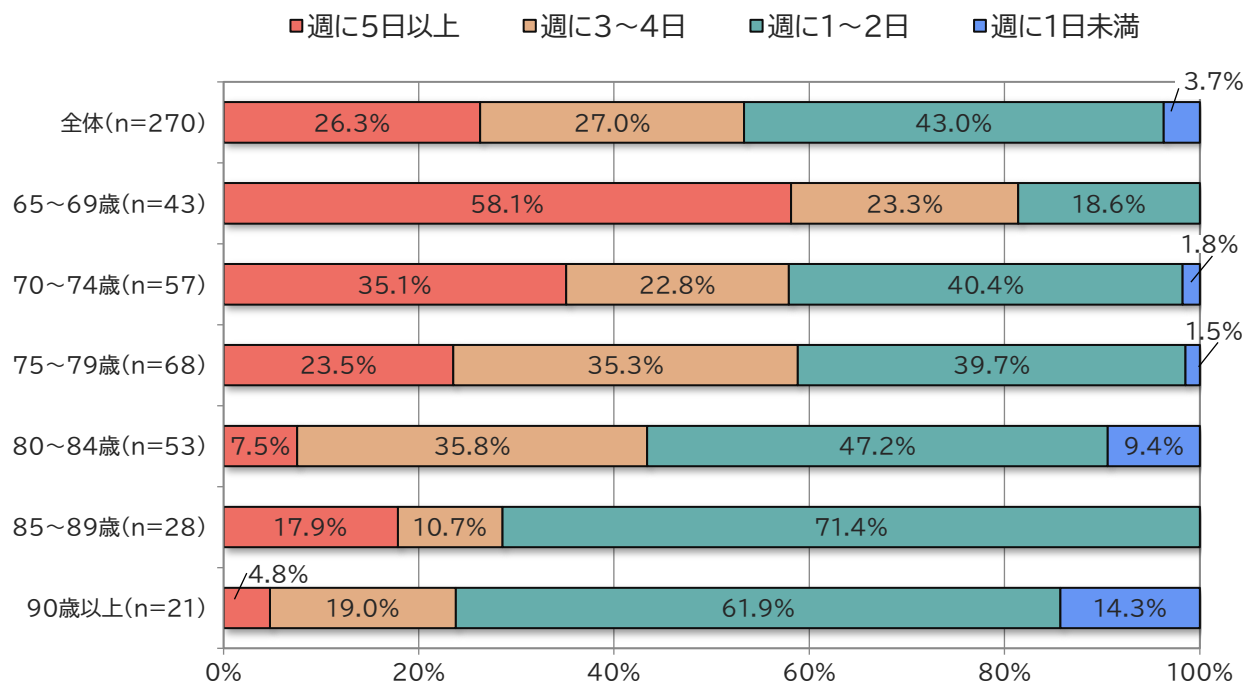
● 年代別



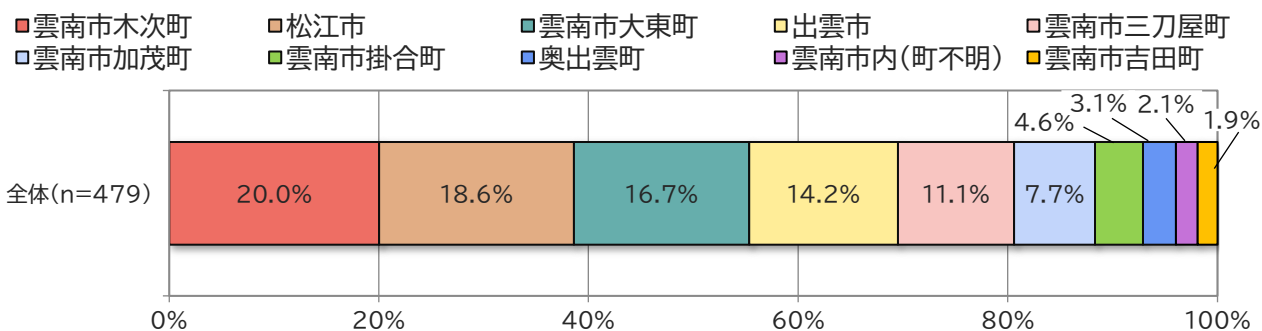
● 65歳以上男性



● 65歳以上女性



④ 通勤・通学をしている方は、通勤・通学先の所在地をお答えください。

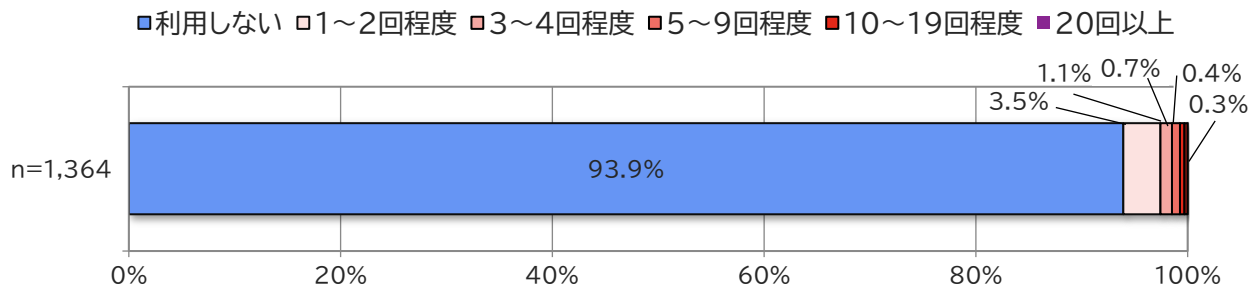


● 地区別

	全体	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明
雲南市木次町	20.0%	14.9%	13.1%	41.7%	19.8%	34.6%	0.0%	33.3%
松江市	18.6%	23.6%	27.4%	18.1%	8.3%	3.8%	12.5%	0.0%
雲南市大東町	16.7%	31.6%	11.9%	6.9%	6.3%	11.5%	4.2%	0.0%
出雲市	14.2%	13.8%	11.9%	11.1%	22.9%	3.8%	12.5%	0.0%
雲南市三刀屋町	11.1%	4.6%	2.4%	9.7%	29.2%	19.2%	8.3%	33.3%
雲南市加茂町	7.7%	6.3%	26.2%	2.8%	1.0%	0.0%	4.2%	0.0%
雲南市掛合町	4.6%	0.0%	1.2%	2.8%	6.3%	0.0%	50.0%	33.3%
奥出雲町	3.1%	3.4%	1.2%	5.6%	1.0%	7.7%	4.2%	0.0%
雲南市内(町不明)	2.1%	1.1%	4.8%	1.4%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%
雲南市吉田町	1.9%	0.6%	0.0%	0.0%	2.1%	19.2%	4.2%	0.0%
n	479	174	84	72	96	26	24	3

(4) 雲南市民バスについて

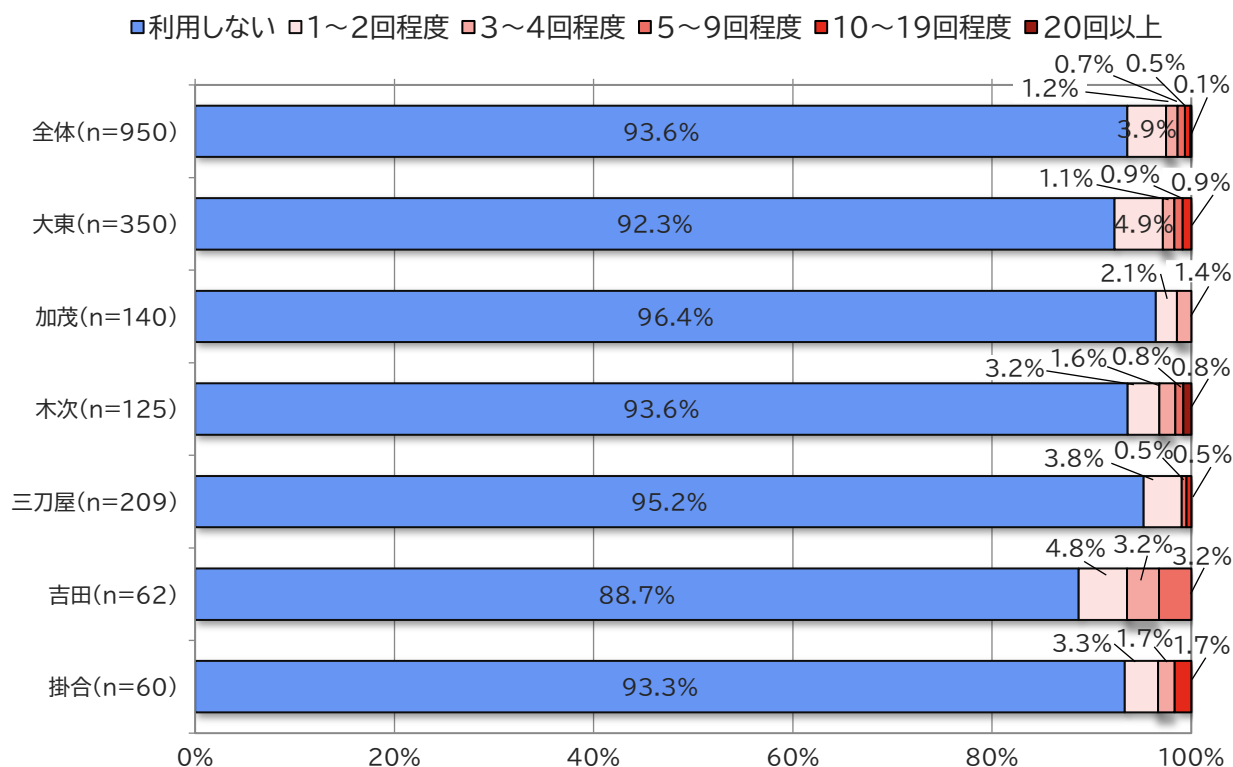
① 雲南市民バスの1か月の利用頻度をお答えください。



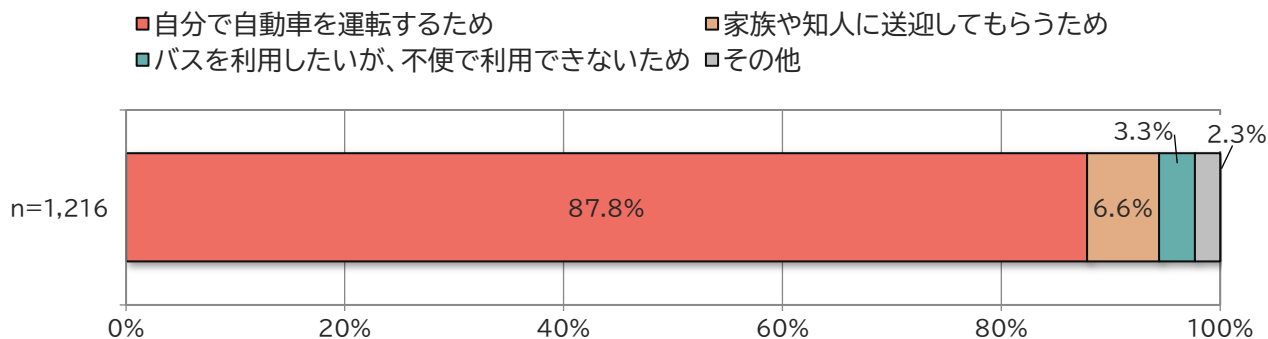
● 地区別



● 65 歳以上、地区別

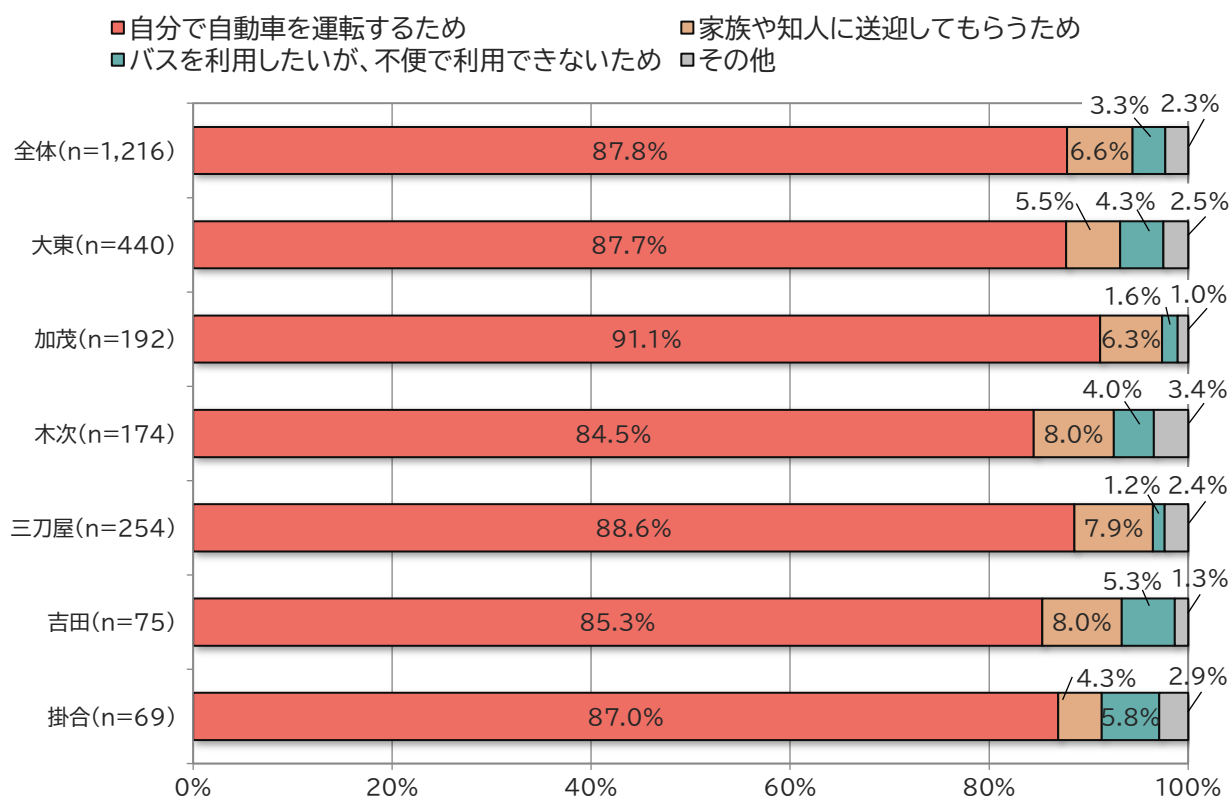


「利用しない」と回答した場合、雲南市民バスを利用しない理由を1つお答えください。

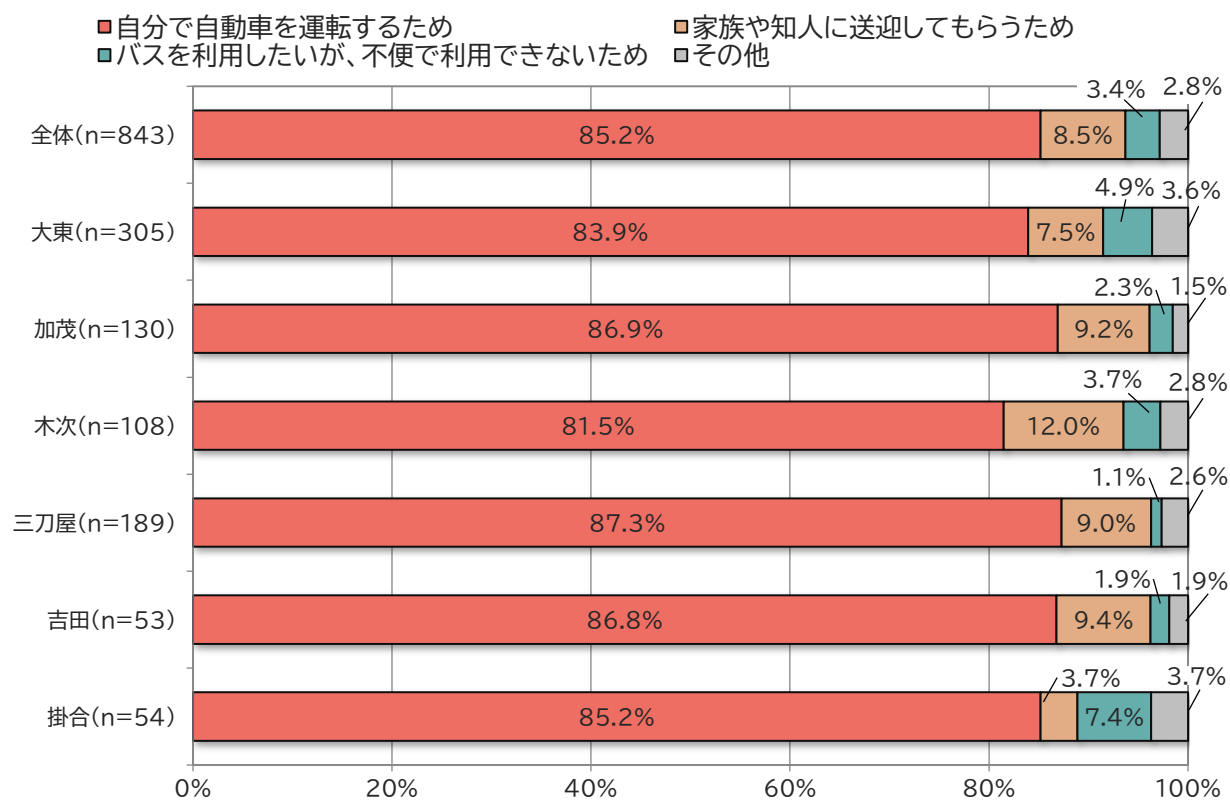


その他の内容	回答数
身体が不自由なため	8
家の近くをバスが走っていない	4
行先・便が合わないから	3
だんだんタクシーを利用するため	3
タクシーを利用するため	3
たまに利用する	2
徒歩・自転車	2
その他	3

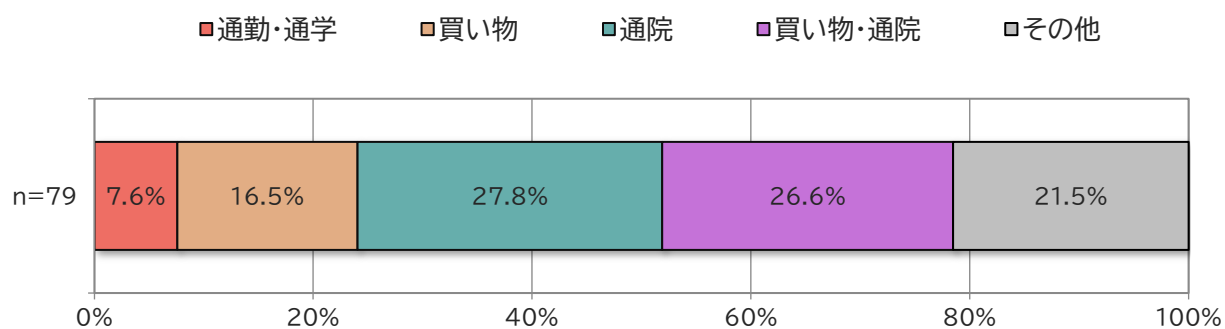
● 地区別



● 65 歳以上、地区別

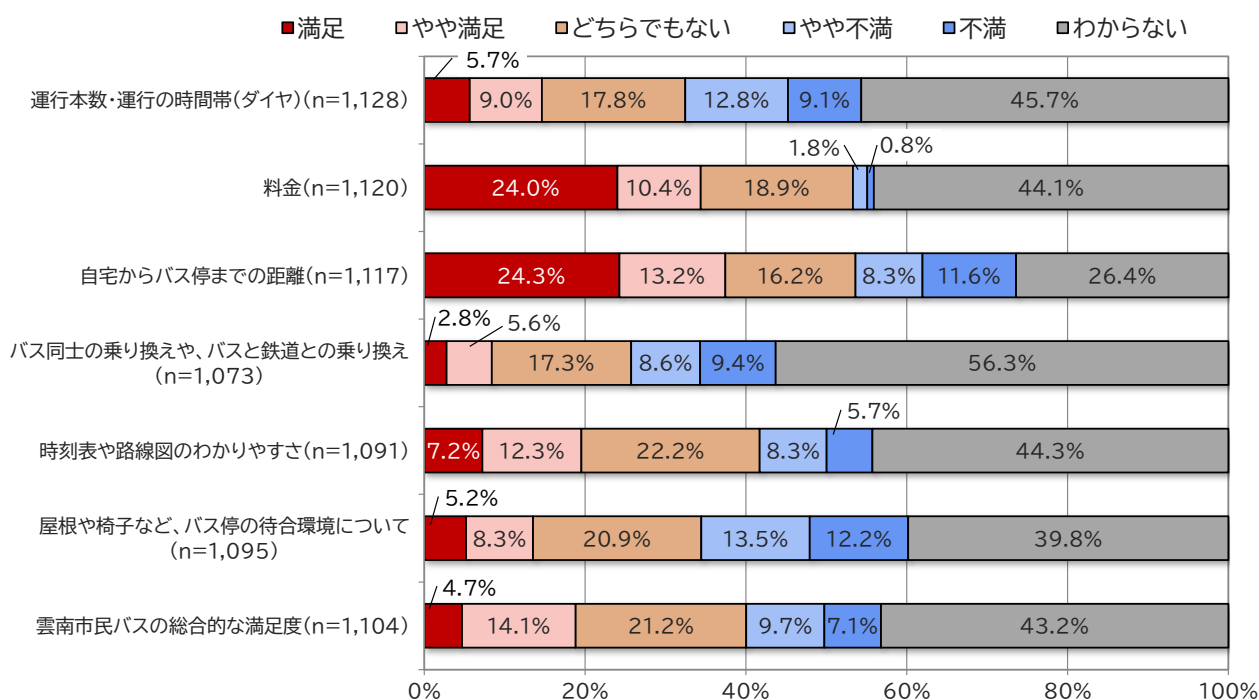


② 雲南市民バスを日常的に(平均月1回以上)利用する方におたずねします。主な利用の目的をお答えください。

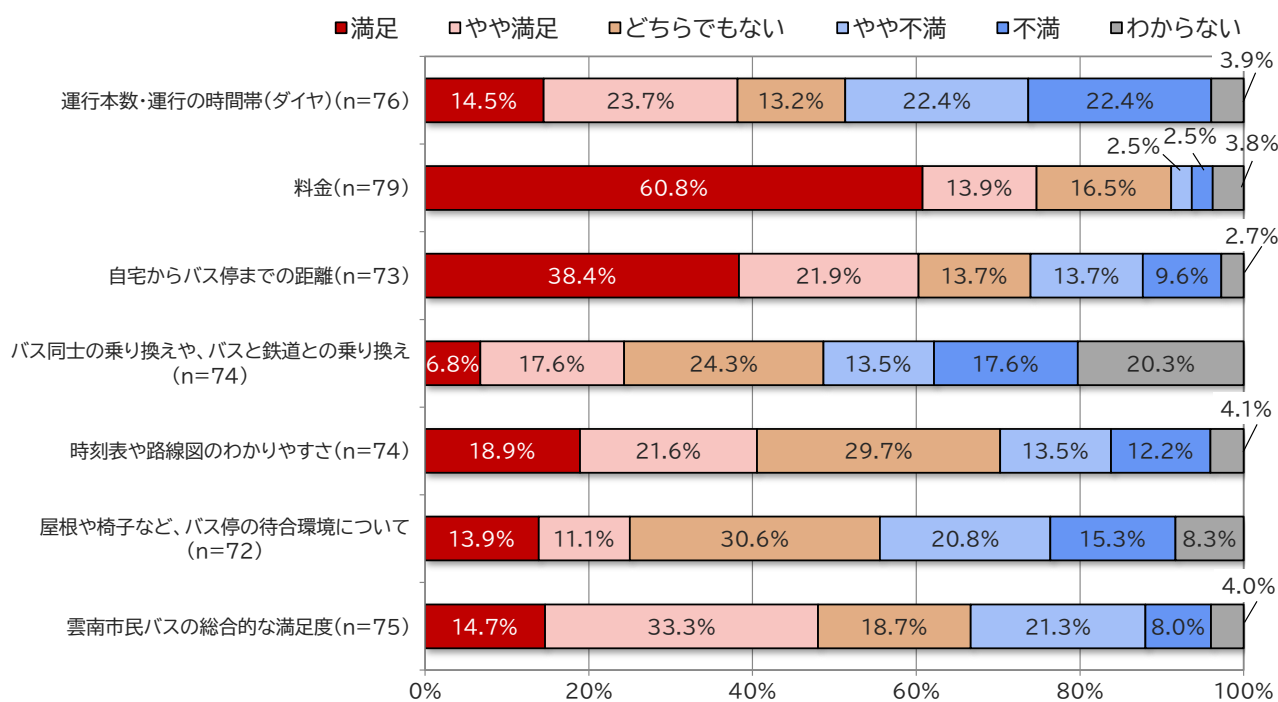


その他の内容	回答数
飲み会等(車を取りに行く)	8
遊び	3
だんだんタクシーの時間外	1
高みの見物	1
クラブチームの練習	1

③ 雲南市民バスの満足度について、①～⑦の各項目であなたのお考えに最も近いもの1つを選択してください。

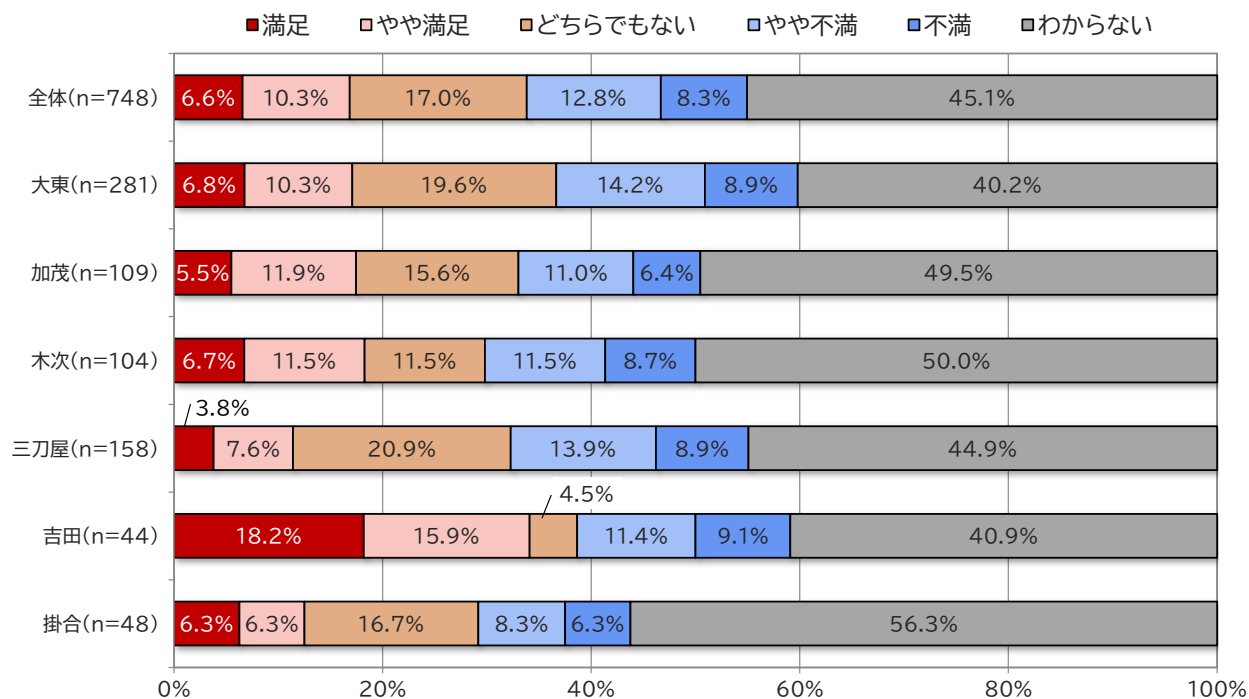


● バスを日常的に利用する方のみ

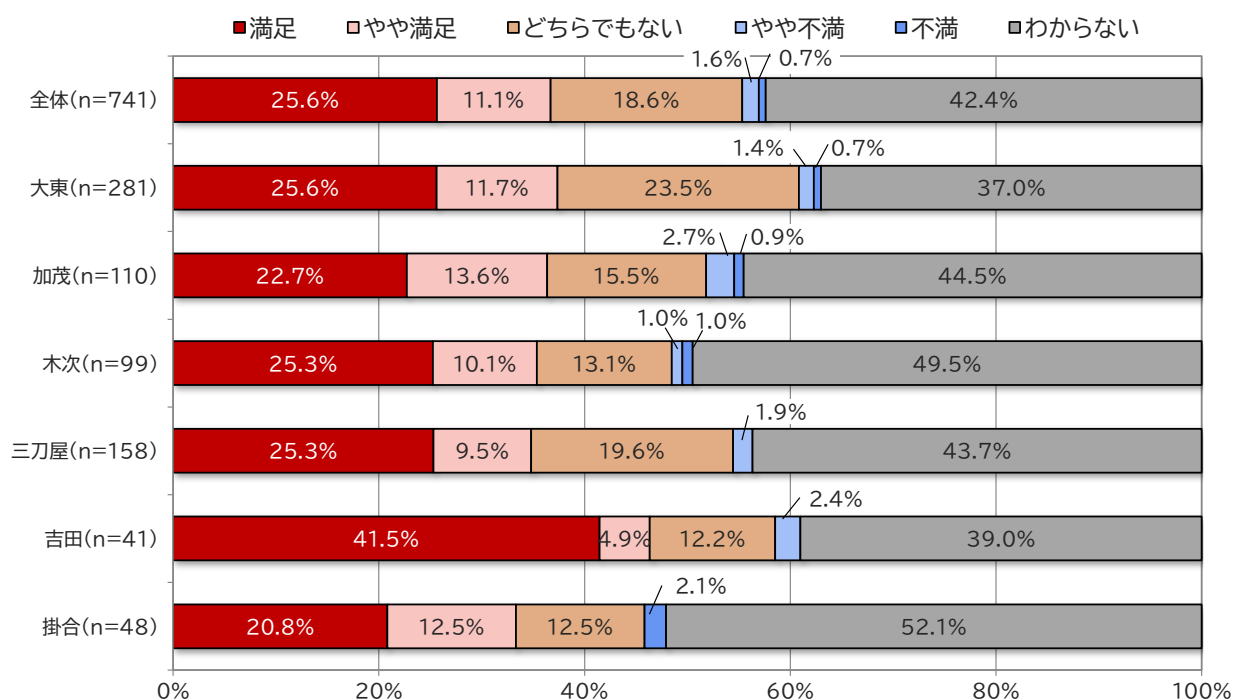


● 65 歳以上、地区別

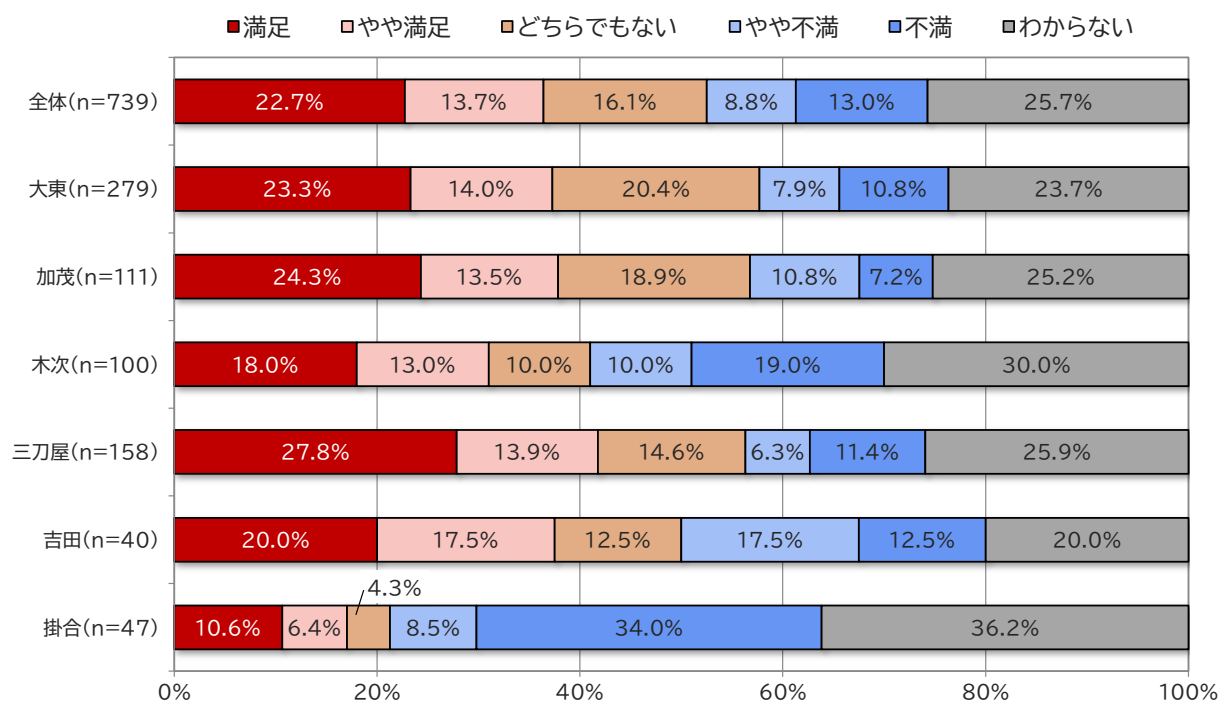
① 運行本数・運行の時間帯(ダイヤ)



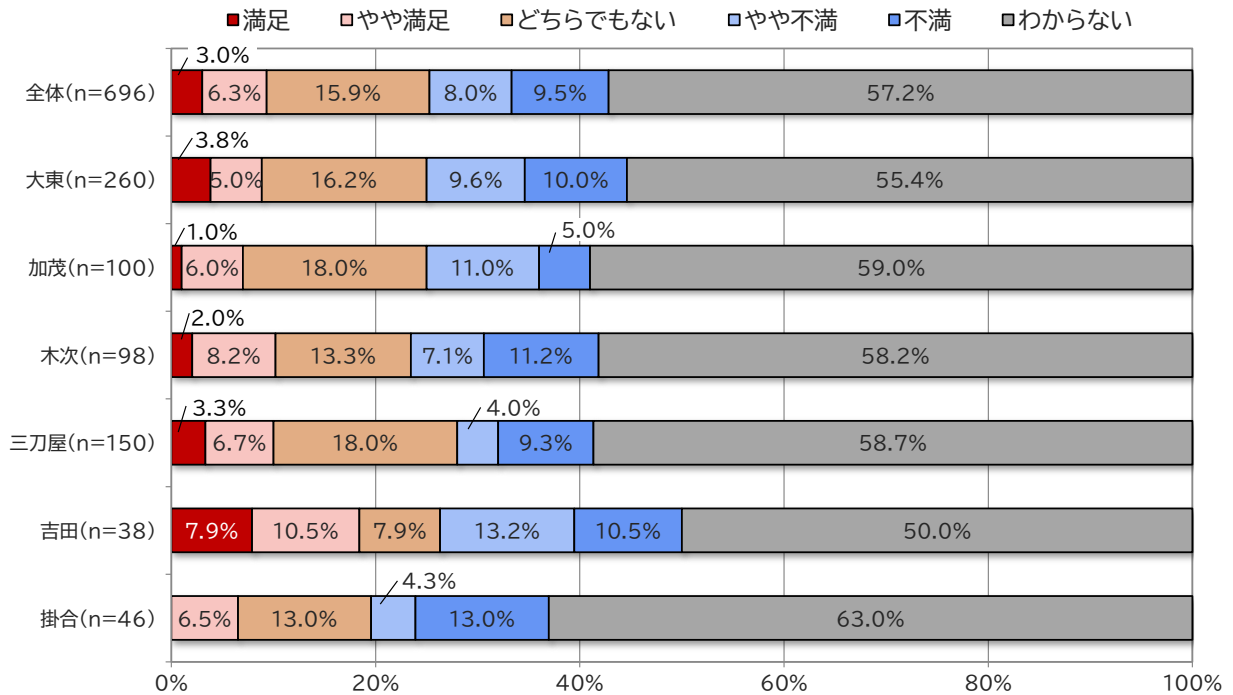
②料金



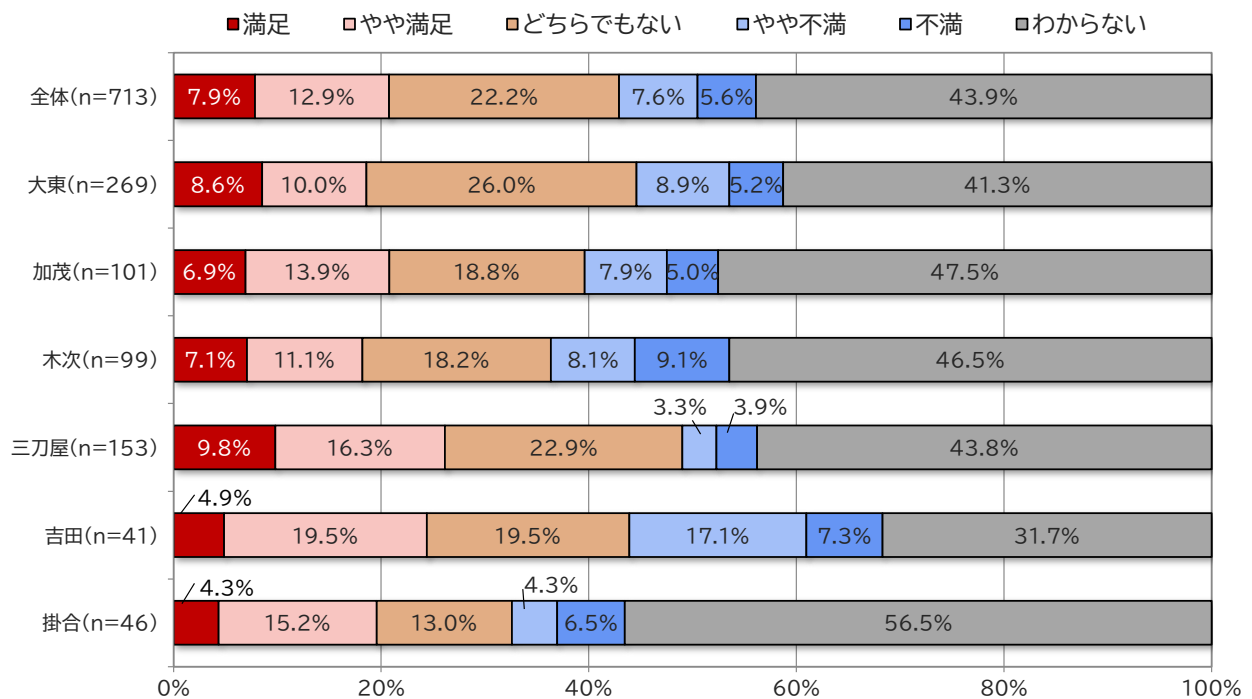
③自宅からバス停までの距離



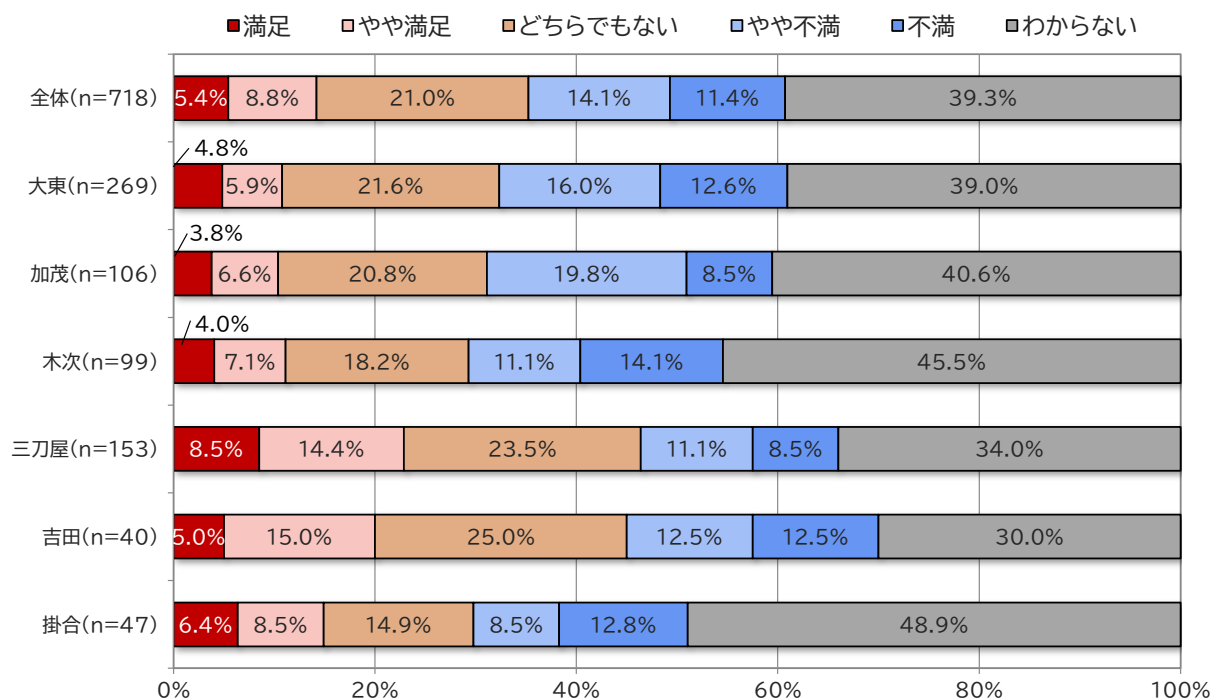
④ バス同士の乗り換えや、バスと鉄道との乗り換え



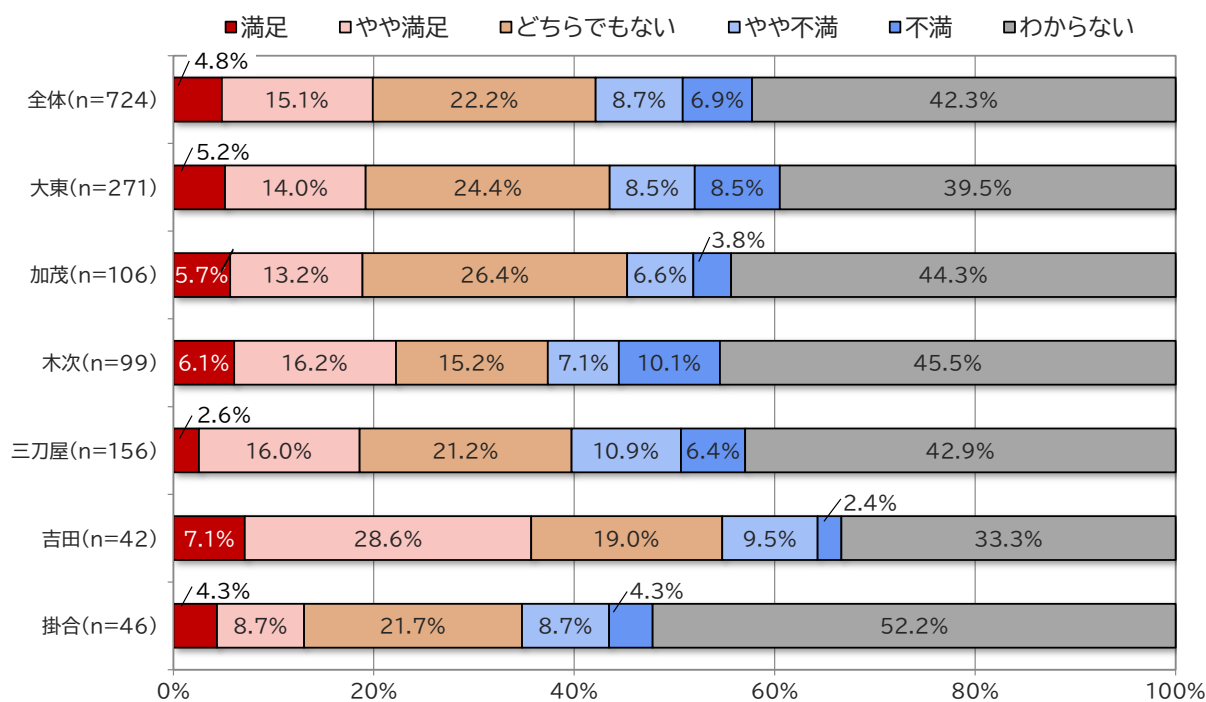
⑤ 時刻表や路線図のわかりやすさ



⑥屋根や椅子など、バス停の待合環境について

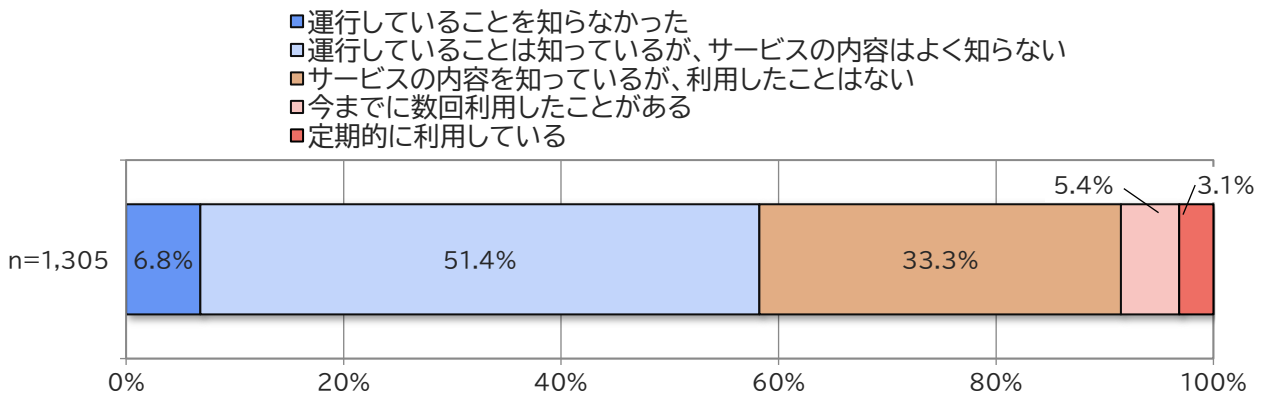


⑦雲南市民バスの総合的な満足度

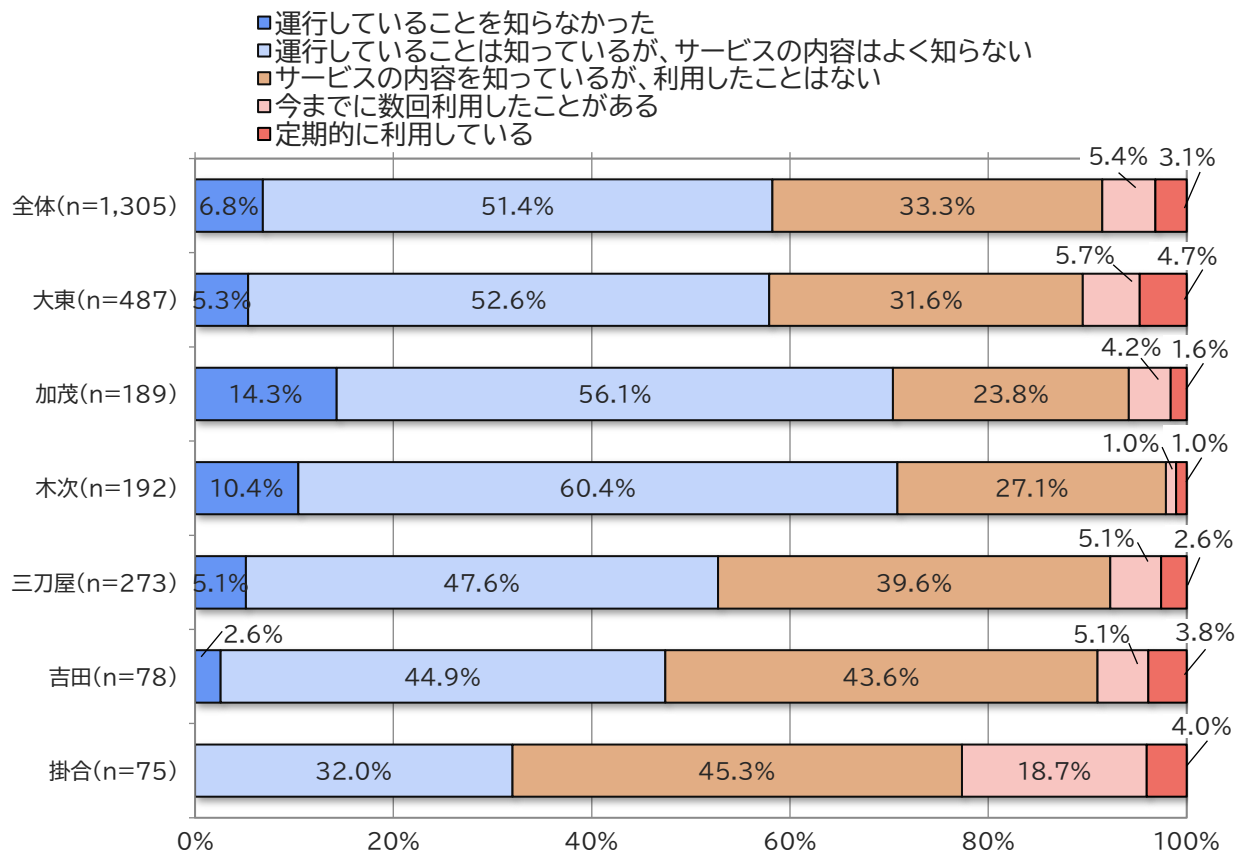


(5) だんだんタクシー・だんだんバスについて

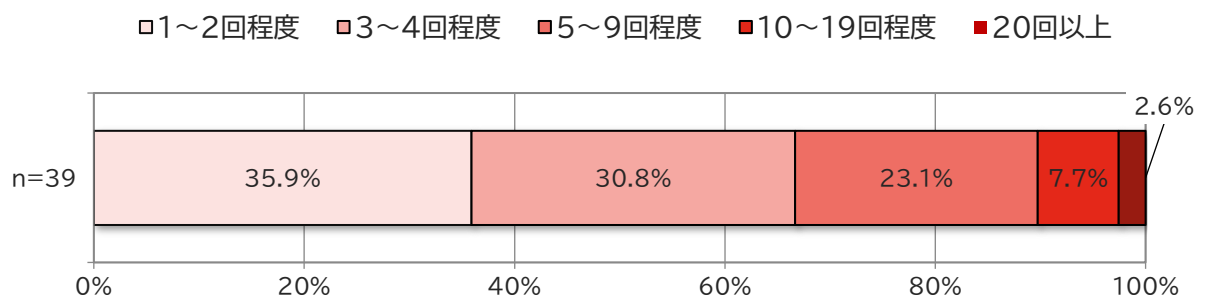
① だんだんタクシー・だんだんバスのサービスについて、あてはまるもの1つを選択してください。



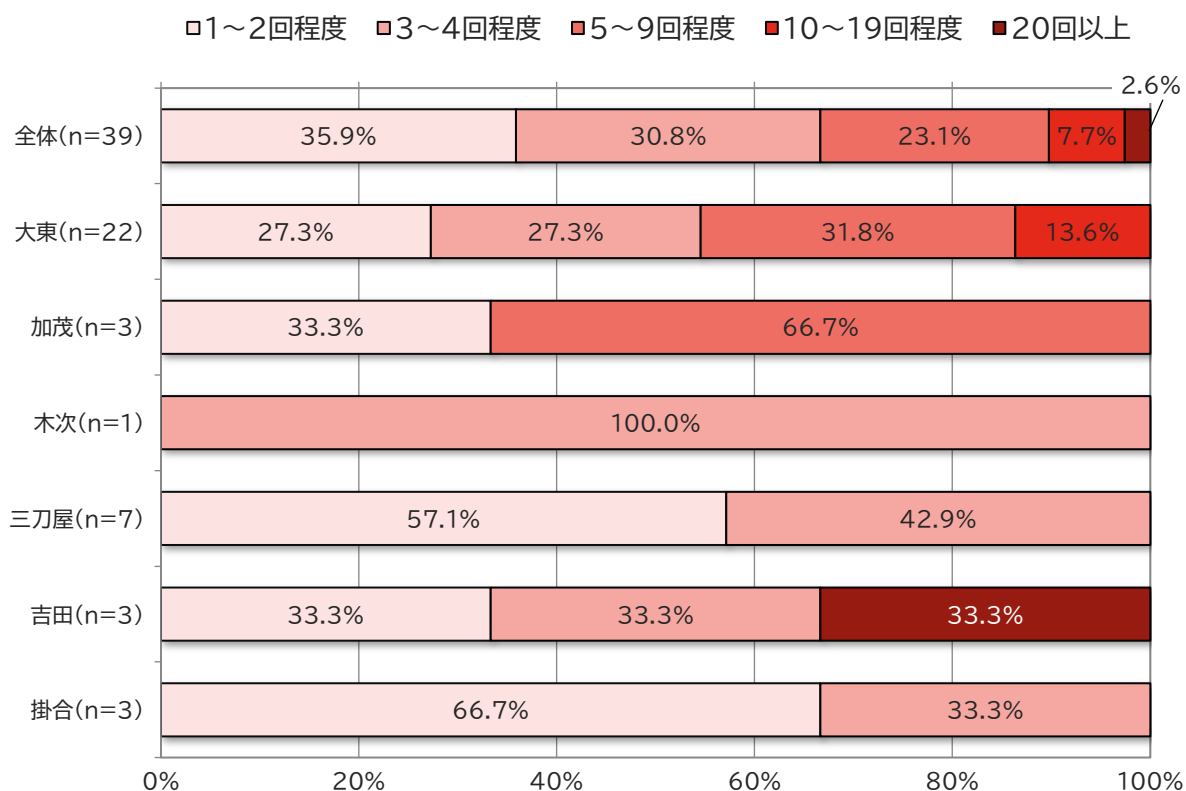
● 地区別



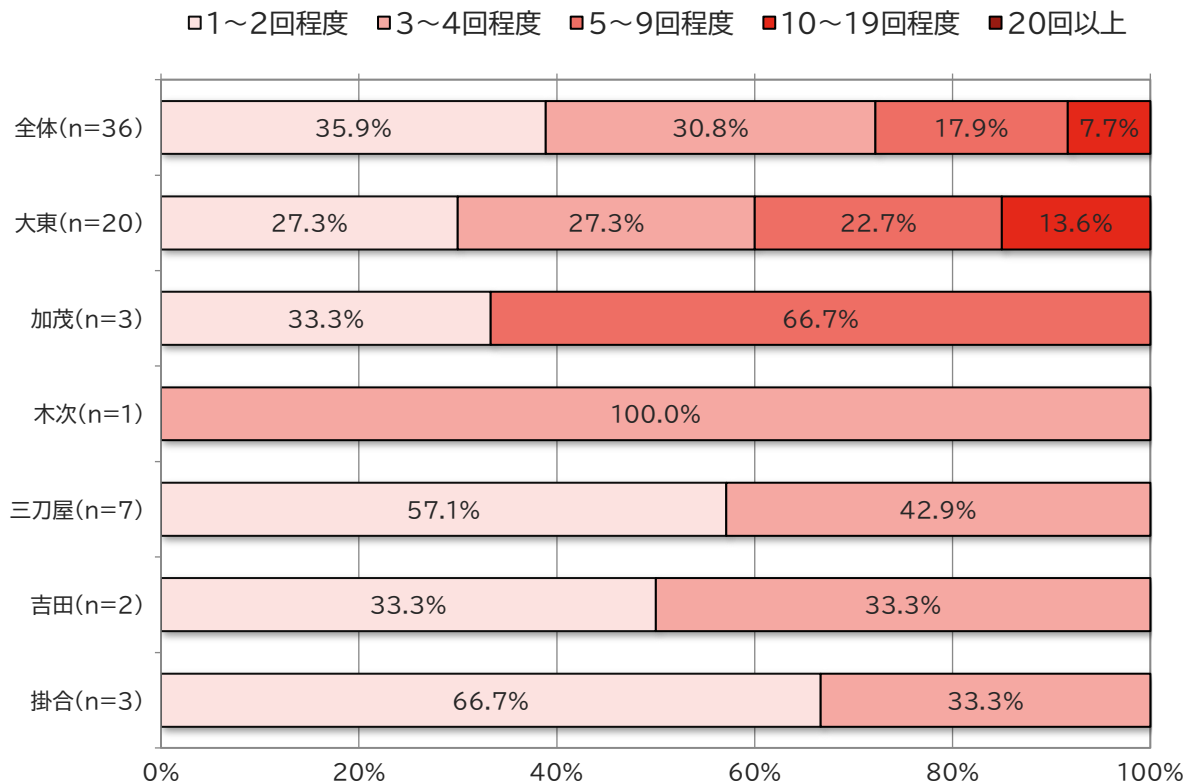
「定期的に利用している」と回答した場合、1か月に何回程度利用しますか。



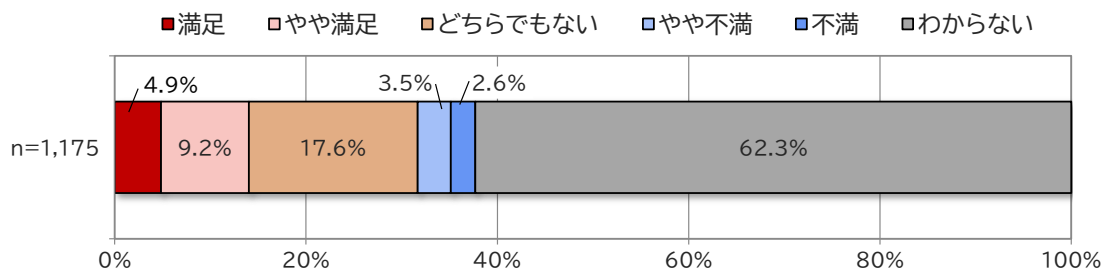
● 地区別



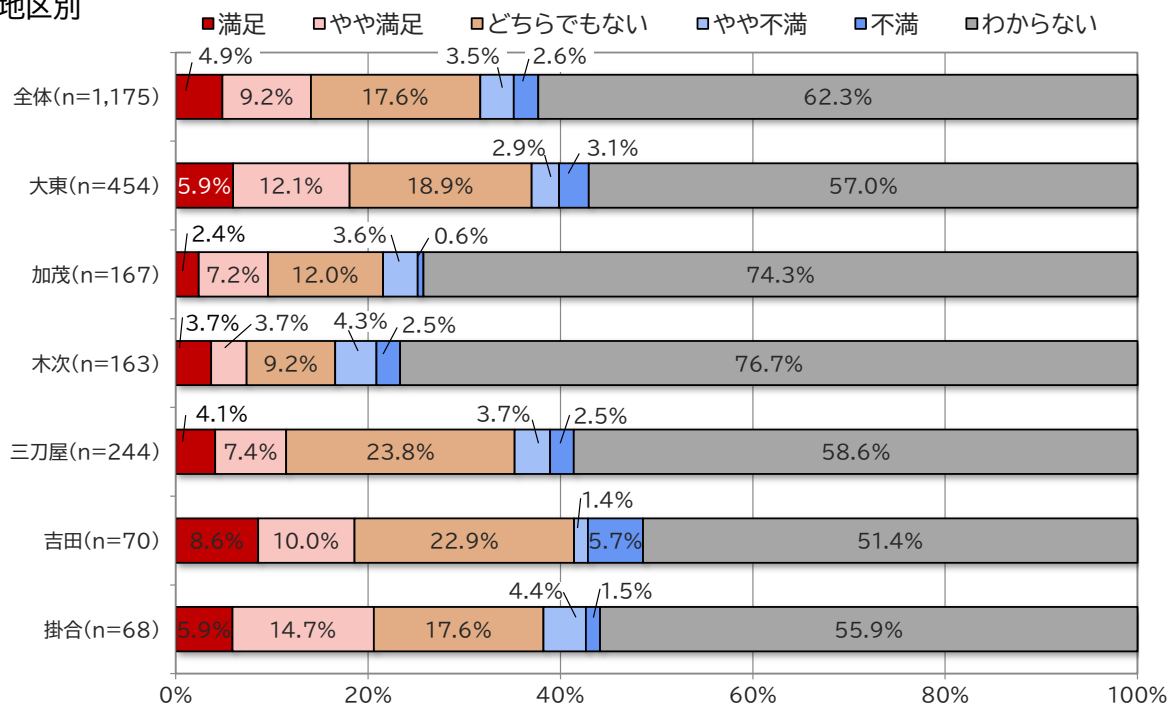
● 65歳以上、地区別



- ② だんだんタクシー・だんだんバスの総合的な満足度について、あてはまるもの1つに○をつけ、その理由もお答えください。



● 地区別

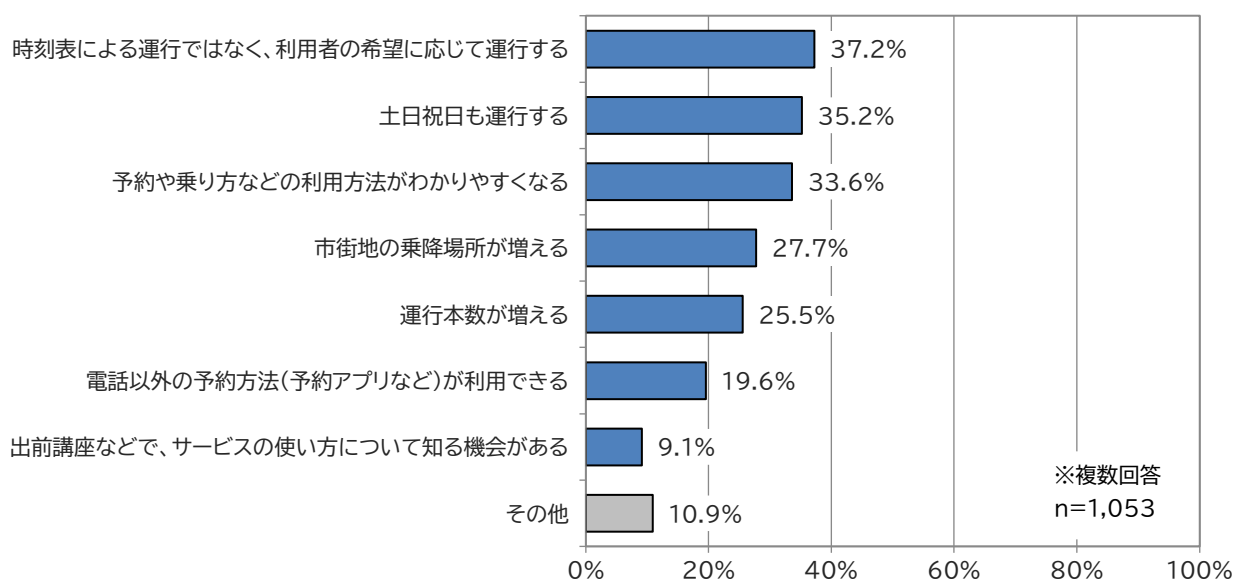


満足、やや満足の理由	回答数
便利、ありがたい、良いサービスだと思う	21
家の近くまできてくれるから	21
運転手さんが親切だから	3
料金が安い	2
便数を増やしてほしい	2
乗合は時間がかかる、時間調整がむずかしい	1
利用したことがないから、今のところ必要ないから	1
人に頼まず行きたいところに行けるから	1
予約通りきてくれる	1

不満、やや不満の理由	回答数
不便だから(便数、ルート、接続、バス停が遠い等)	24
予約が必要なため	2
運行していること、サービス内容や利用方法を知らないため	2
小回りがきかないため	2
一般乗用タクシーが便利	1
雪の為途中で降ろされた	1
料金が安い	1
人が乗っていないから	1
エリアが限定される、利用できる環境にないから	1
乗合は時間がかかる、時間調整がむずかしい	1

どちらでもない、わからない理由	回答数
利用したことがないから、今のところ必要ないから	168
運行していること、サービス内容や利用方法を知らないため	13
乗合は時間がかかる、時間調整がむずかしい	4
便利、ありがたい、良いサービスだと思う	2
不便だから(便数、ルート、接続、バス停が遠い等)	2
予約が必要なため	1
両方の意見を耳にする	1
エリアが限定される、利用できる環境にないから	1

③ 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いますか。あてはまるものすべて選択してください。



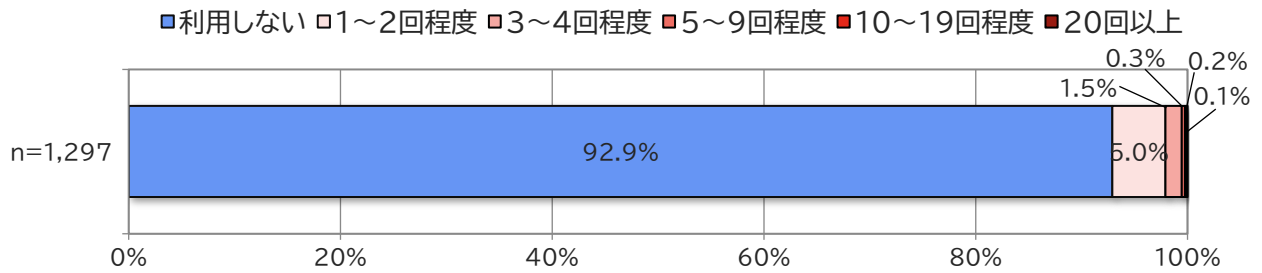
その他の内容	回答数
利用していないのでわからない	43
今のところ利用するつもりはない	40
料金	6
旧町村外の運行	3
夜間利用ができる	3
JRや他のバスとの接続	3
身体が不自由で利用しにくい	2
その他	4

● 地区別

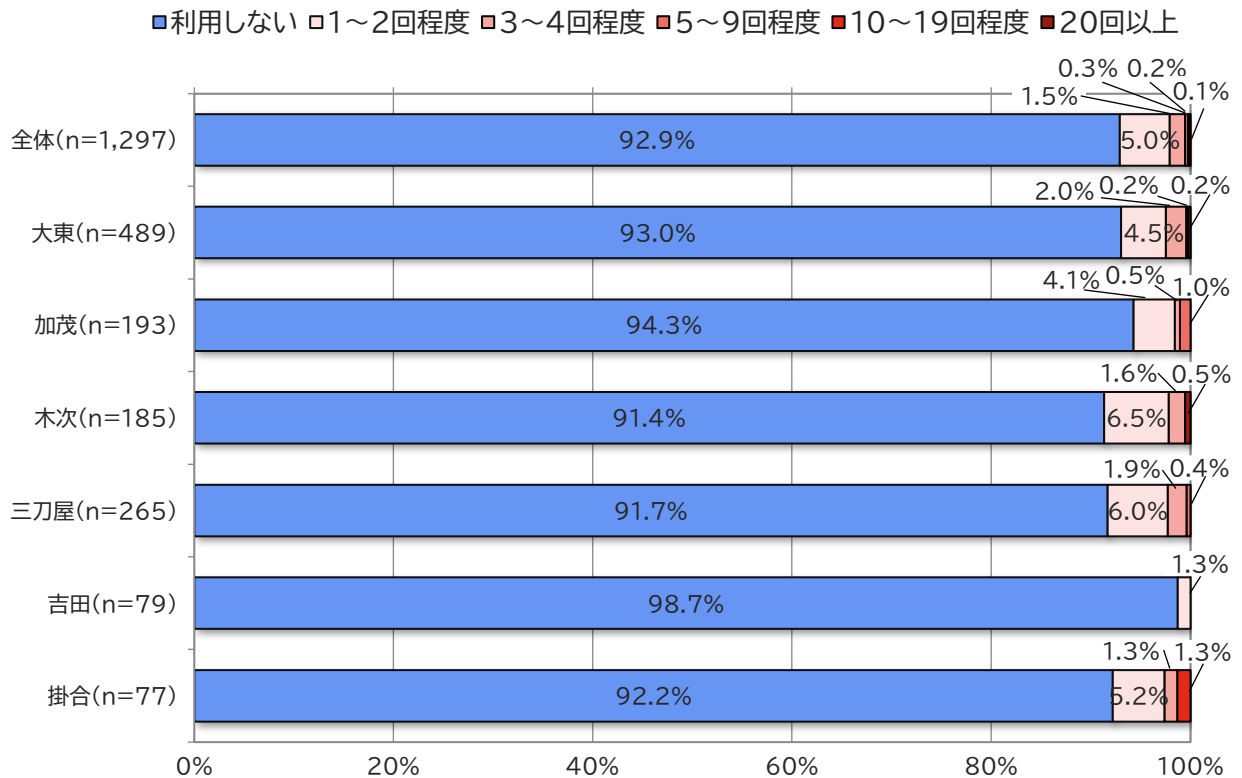
	全体	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明
時刻表による運行ではなく、利用者の希望に応じて運行する	37.2	36.4	35.3	39.9	34.8	46.9	39.7	33.3
土日祝日も運行する	35.2	40.0	25.5	31.4	34.4	40.6	36.5	33.3
予約や乗り方などの利用方法がわかりやすくなる	33.6	32.1	39.2	37.3	33.0	32.8	23.8	33.3
市街地の乗降場所が増える	27.7	29.7	23.5	28.1	28.6	26.6	20.6	50.0
運行本数が増える	25.5	26.7	19.6	24.8	29.5	23.4	23.8	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

(6) 一般乗用タクシーの利用について

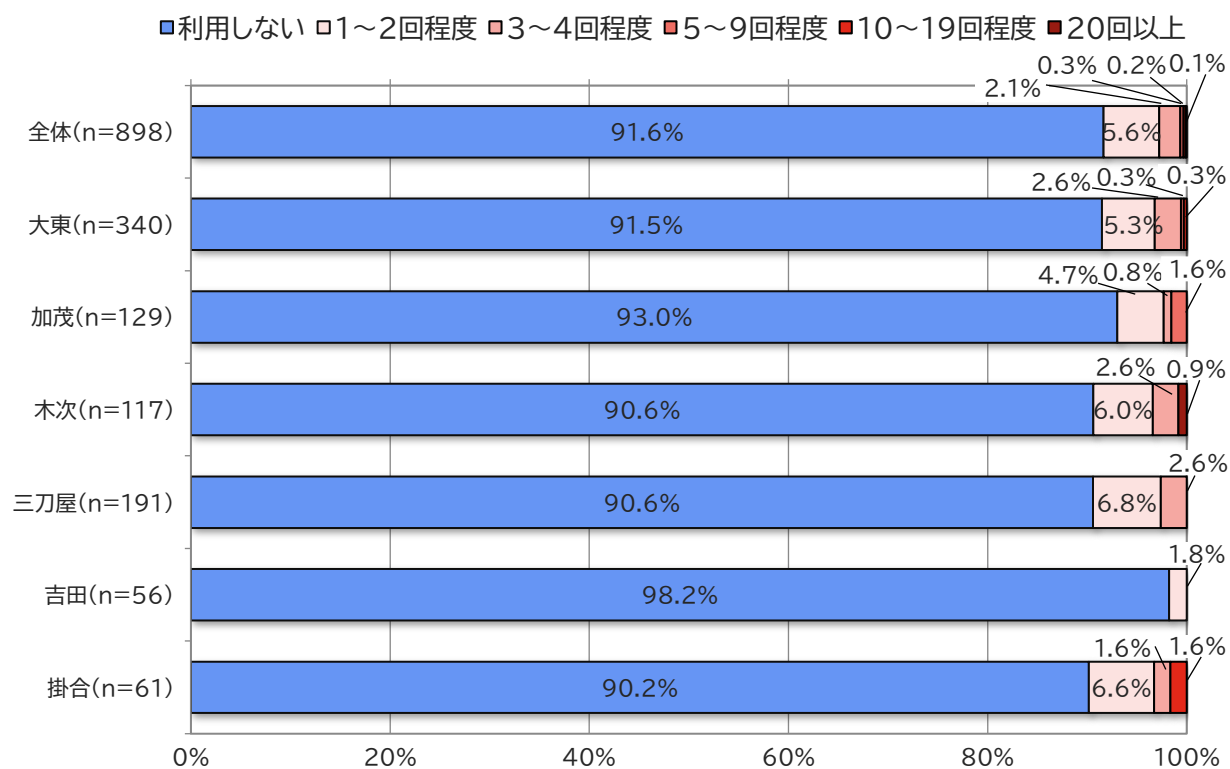
① 一般乗用タクシーの利用頻度をお答えください。



● 地区別

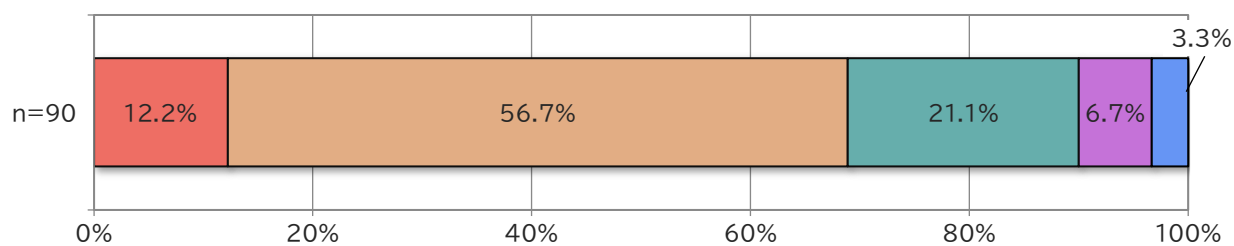


● 65 歳以上、地区別



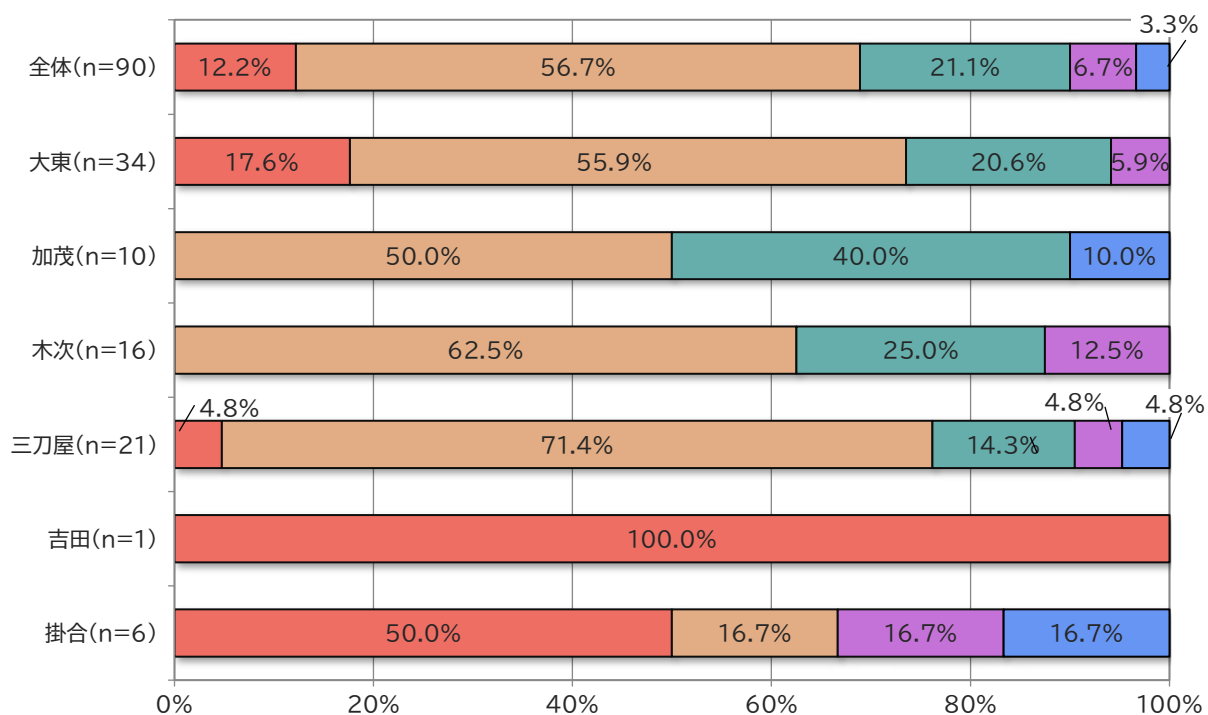
「月に1回以上利用している」と回答した場合、1回あたりの平均利用額をお答えください。

■1,000円未満 ■1,000～2,999円 ■3,000～4,999円 ■5,000～9,999円 ■10,000円以上



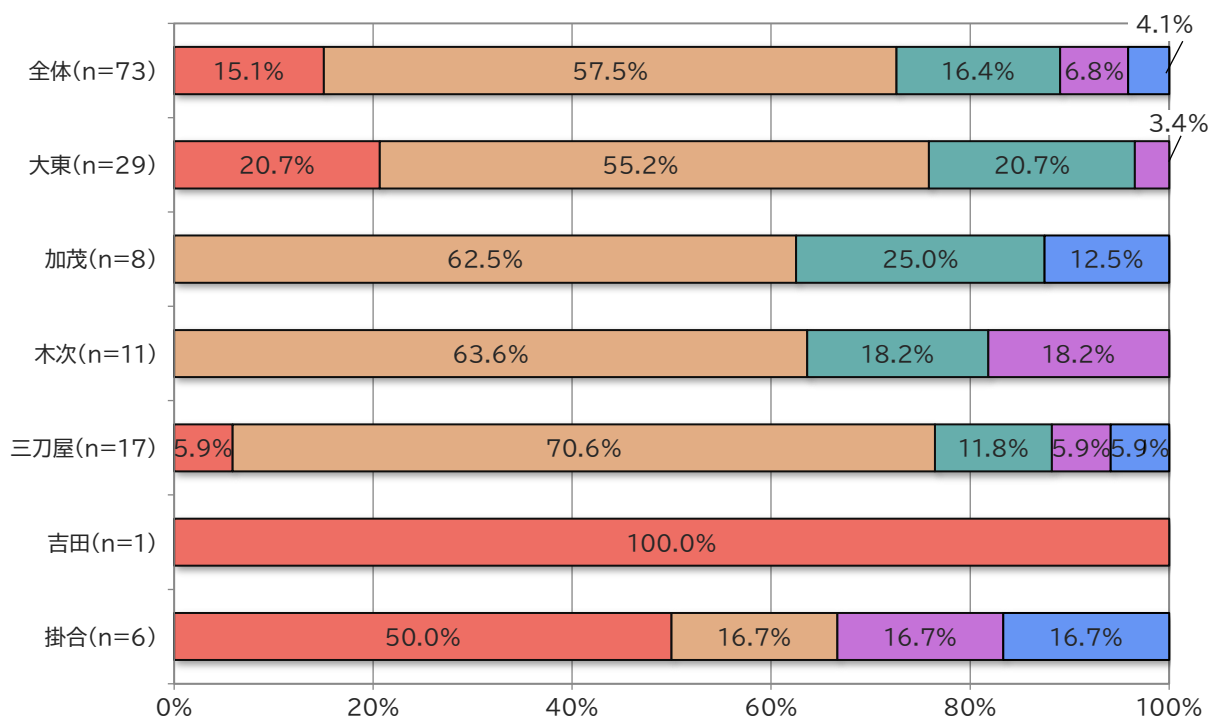
● 地区別

■ 1,000円未満 ■ 1,000～2,999円 ■ 3,000～4,999円 ■ 5,000～9,999円 ■ 10,000円以上

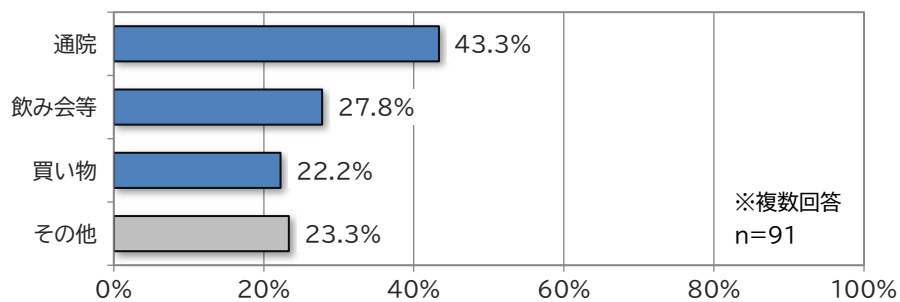


● 65 歳以上、地区別

■ 1,000円未満 ■ 1,000～2,999円 ■ 3,000～4,999円 ■ 5,000～9,999円 ■ 10,000円以上



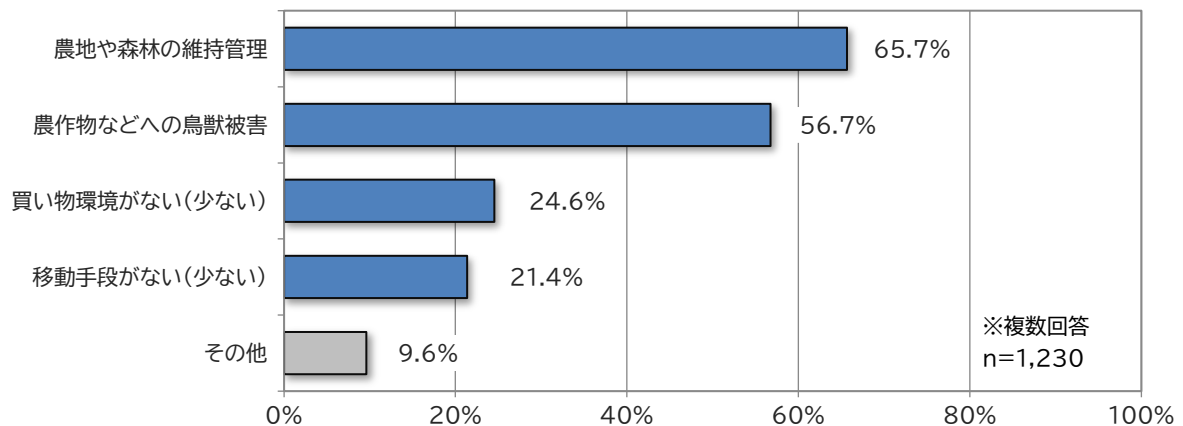
「月に1回以上利用している」と回答した場合、主な利用目的をあてはまるものすべてお答えください。



その他の内容	回答数
会社～自宅	1
支払い	1
だんだんタクシーが通らない所。時間的	1
通所	1
急な用件そうぎ、親せきへ	1
帰省客の送迎	1
出張先	1
下熊谷バスセンターから帰宅	1

(7) 日常生活全般について

- ① お住まいの地域での生活について、特にどのようなことに困っていますか。(あてはまるものすべてに○)



その他の内容	回答数
地域活動(草刈り等の負担)	25
少子高齢化、過疎化(施設がない)	20
災害、急病などの緊急時(消防が遠い)	9
自宅・自宅周辺の維持管理	8
インフラ	10
空き家	8
近隣トラブル(野焼き、騒音等)	7
経済的不安	5
その他	21
特に困っていない	13

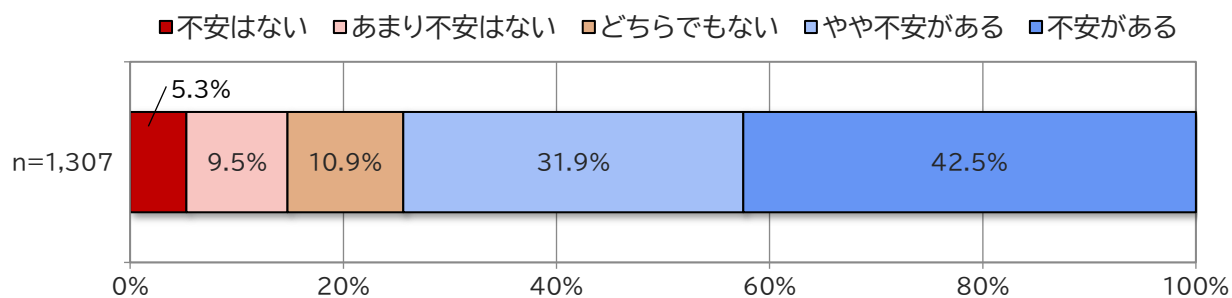
● 地区別

	全体	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明
農地や森林の維持管理	65.7	67.5	63.3	54.4	69.5	69.4	65.8	71.4
農作物などへの鳥獣被害	56.7	55.4	50.3	55.0	63.2	69.4	46.6	57.1
買い物環境がない(少ない)	24.6	23.7	15.3	27.5	21.8	34.1	43.8	28.6
移動手段がない(少ない)	21.4	21.3	16.9	22.5	22.2	20.0	23.3	50.0
その他	9.6	10.3	7.3	10.6	10.2	8.2	9.6	0.0
n	1,230	455	177	160	266	85	73	14

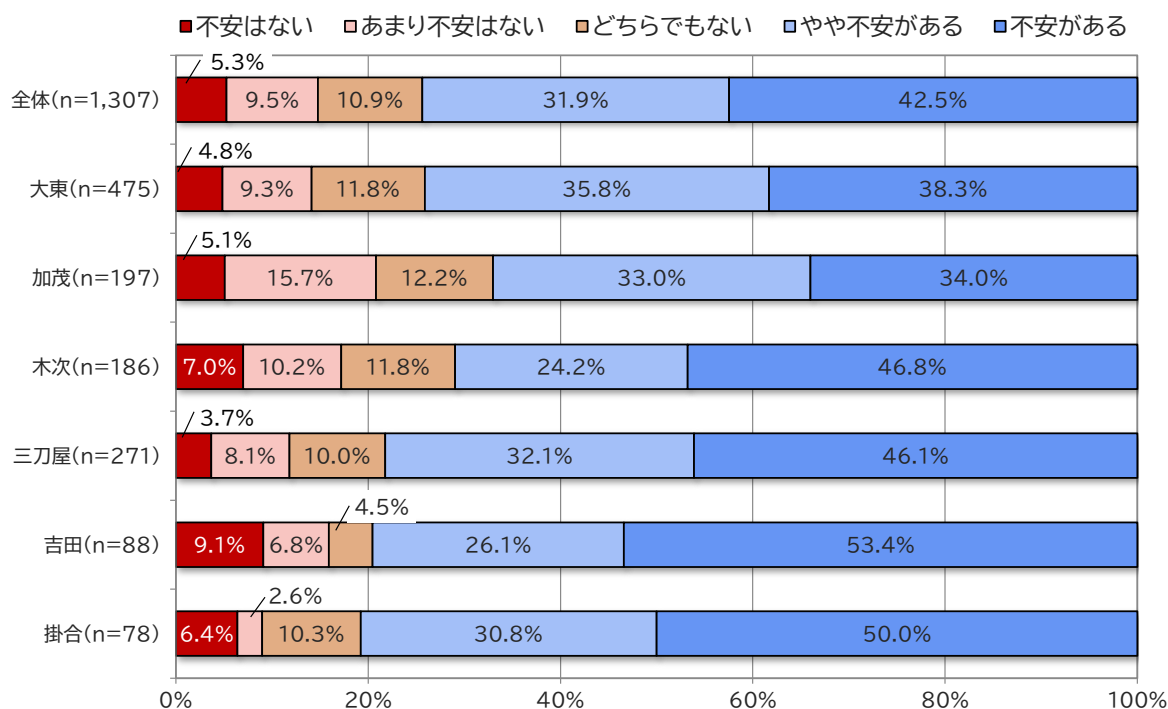
● 65歳以上、地区別

	全体	大東	加茂	木次	三刀屋	吉田	掛合	不明
農地や森林の維持管理	69.1	71.8	67.2	58.8	72.1	70.0	64.9	75.0
農作物などへの鳥獣被害	61.8	60.8	56.3	63.7	66.2	71.7	49.1	75.0
買い物環境がない(少ない)	22.8	23.2	10.9	20.6	22.5	31.7	42.1	0.0
移動手段がない(少ない)	19.2	19.7	14.3	19.6	19.6	20.0	21.1	50.0
その他	7.9	8.2	5.9	8.8	8.8	5.0	8.8	0.0
n	865	319	119	102	204	60	57	4

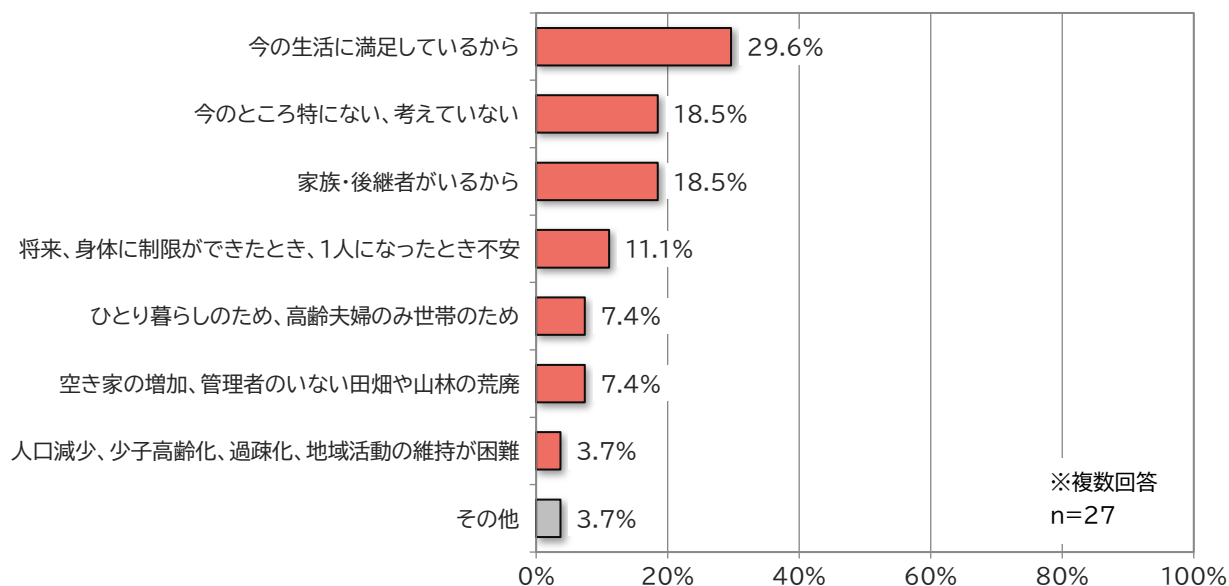
② お住まいの地域での生活について、将来への不安はありますか。あてはまるもの1つに○をつけ、その理由もお答えください。



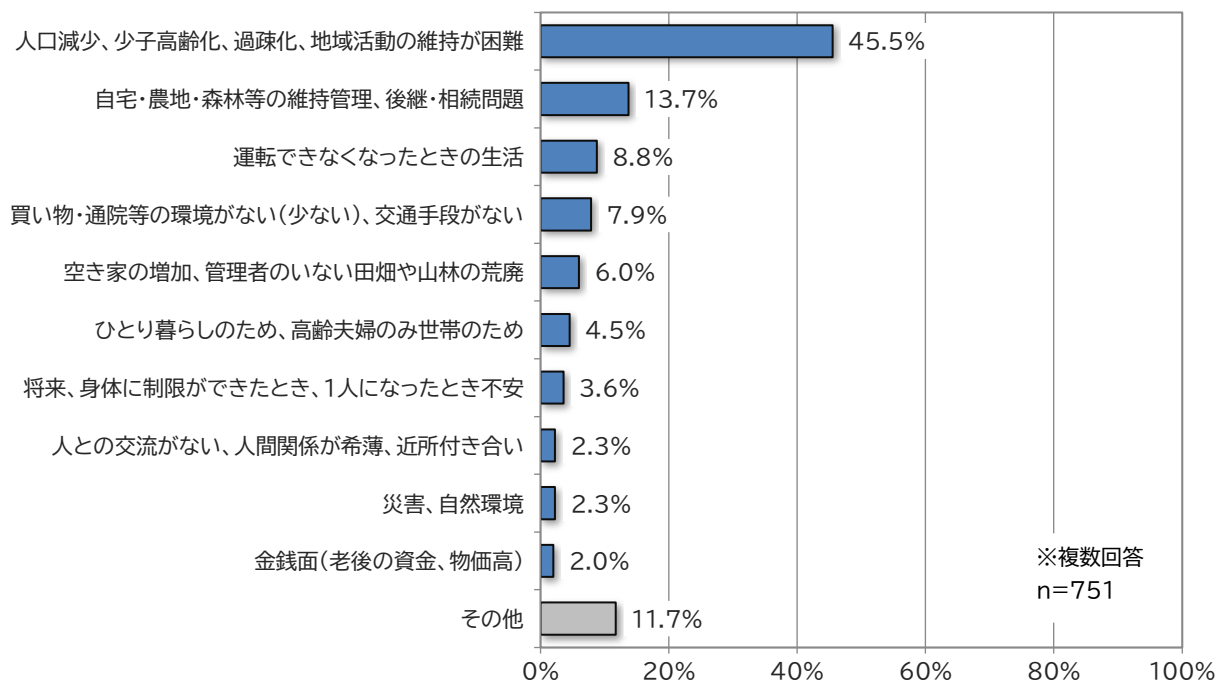
● 地区別



「不安はない、あまり不安はない」理由



「不安がある、やや不安がある」理由

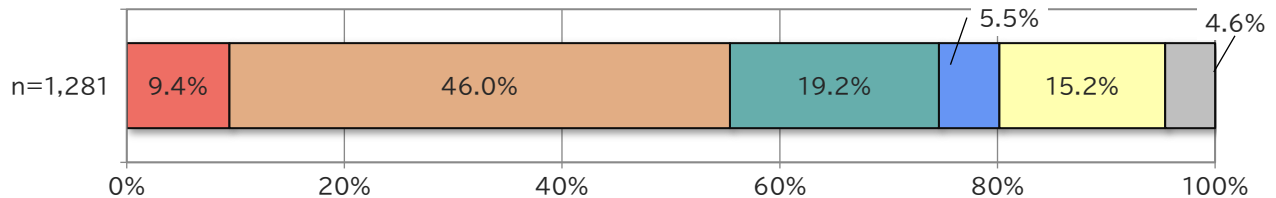


その他の内容	回答数
鳥獣被害	14
道路等の整備	12
健康状態	10
すべて、全体的に不安	10
独居老人の増加	9
病気・災害等の緊急時	7
積雪時	6
中山間地だから、不便だから	6
治安	3
老々介護	2
その他	9

(8) 雲南市の今後の公共交通のあり方について

① 今後の公共交通のサービス水準(運行本数や料金など)と行政負担について、あなたのお考えに最も近いもの1つを選択してください。

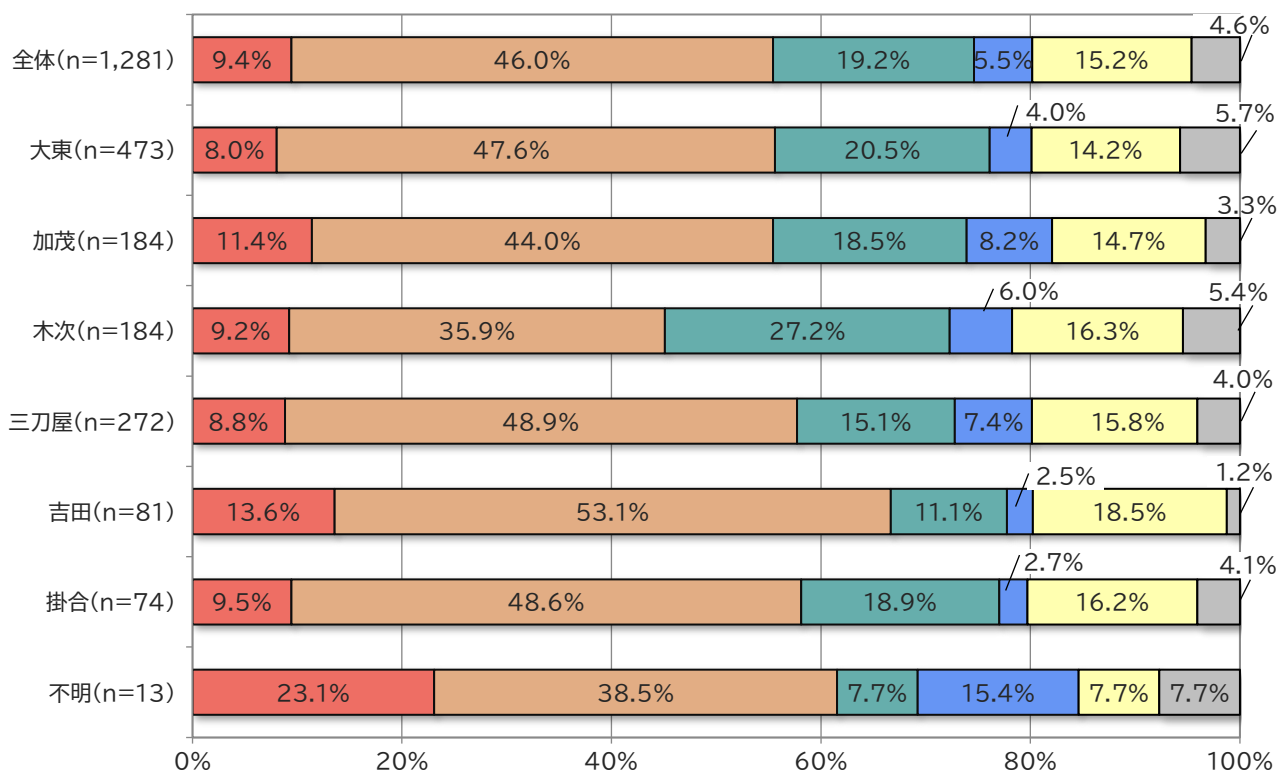
- 今以上に行政の負担を増やして、公共交通のサービスを充実するべき
- 現状並みの行政負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき
- 地域が主体となって自分たちの地域の交通について考えるべき
- 公共交通のサービスが低下しても、行政の負担を減らすべき
- わからない
- その他



その他の内容	回答数
利用者のニーズに応じて効率化すべき	21
利用者負担を増やすべき	10
利用がない便は廃止すべき	8
行政負担を減らし、サービスを充実させるべき	6
他の公共サービスとのバランスを見て検討すべき	4
公共交通は必要	2
その他	6

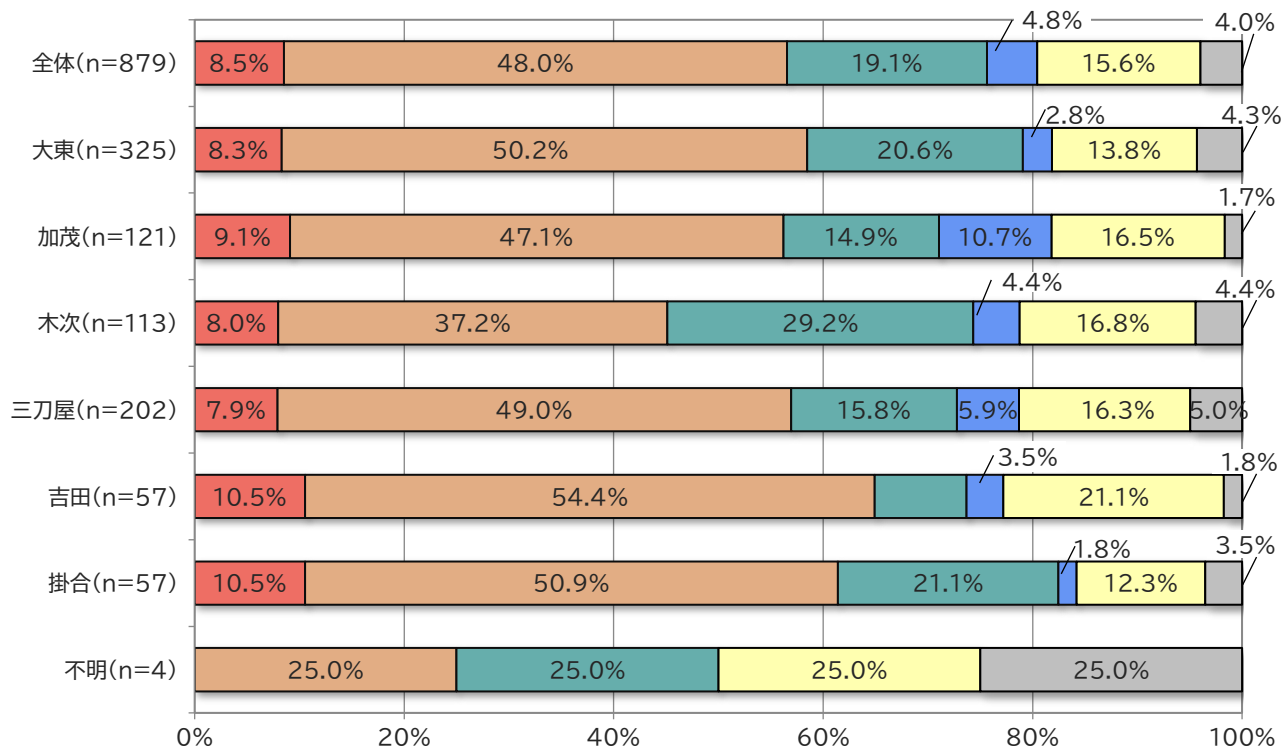
● 地区別

- 今以上に行政の負担を増やして、公共交通のサービスを充実するべき
- 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
- 地域が主体となって自分たちの地域の交通について考えるべき
- 公共交通のサービスが低下しても、行政の負担を減らすべき
- わからない
- その他

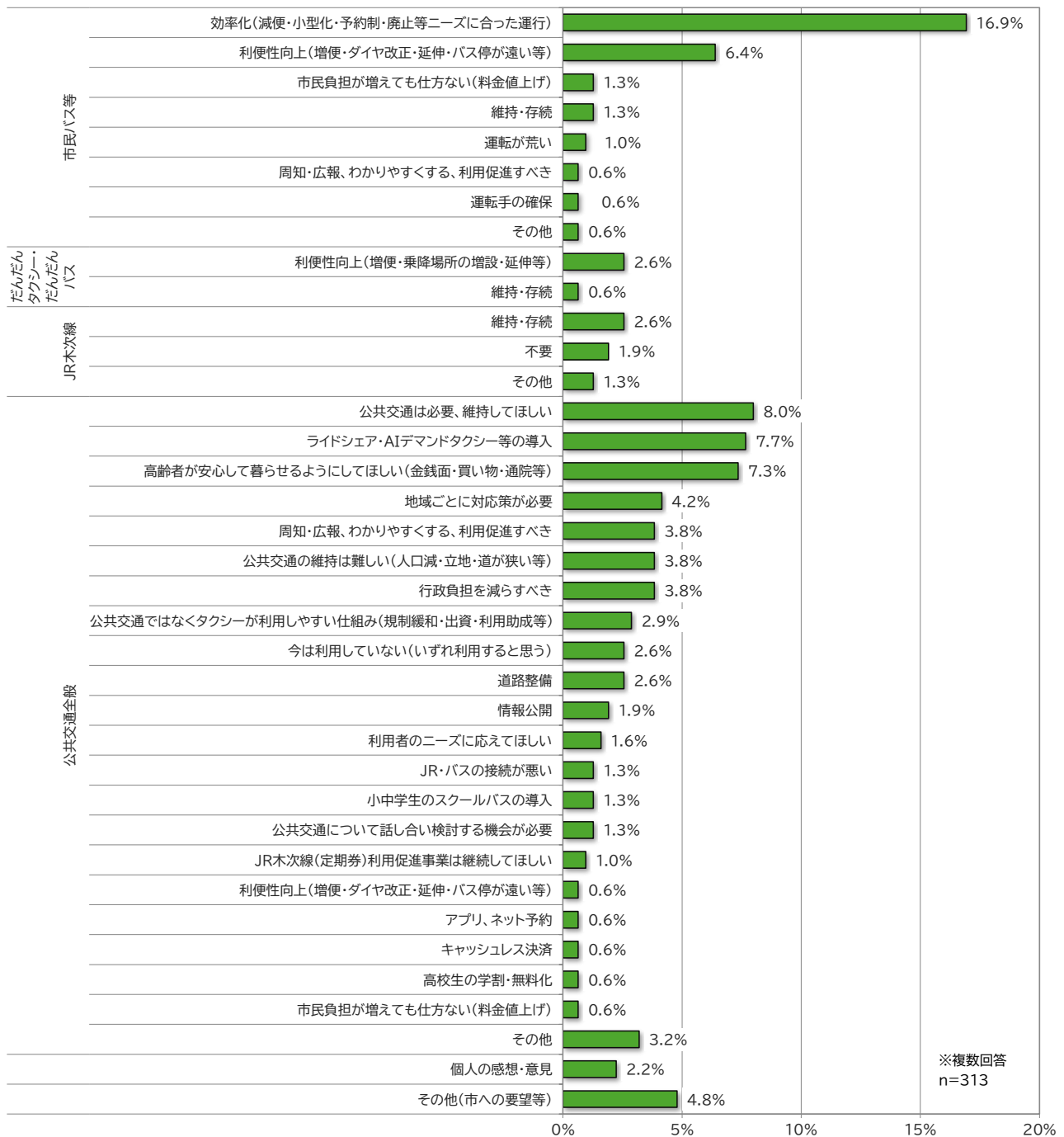


● 65 歳以上、地区別

- 財政負担を増やしてでも、公共交通サービスを充実させ、利便性の高い移動環境を提供すべき
- 現状の財政負担を維持し、可能な範囲で現状の公共交通サービスを継続すべき
- 財政負担はできる限り抑えるよう努力すべき
- 運賃の値上げなど利用者の負担を増やし、公共交通への財政負担を軽減するべき
- わからない
- その他



(9) 自由意見



地区	年代	ご意見
大東	30 代以下	阿用・久野線の阿用小前バス停は、主要道からやや離れたところにあり利便性が悪い。
		自動車やバスに乗るのが好きなので、木次線の定期券で市民バスの定期券が減免になる制度を利用してみたいと思いましたが、夏場は木次線が頻繁に運転見合わせになったり、バス停で炎天下の中子どもを連れて待つのが危険なので利用できていません。(涼しくなったら利用してみようかとは思っています。)
		このような取り組みを実証実験だけでなく、今後も継続してもらえると嬉しいです。
		市民 1 人あたりの負担額を示して何が伝えたいのか不明。
		若者が出ていかなないようにする対策が必要。このままでは若い人口が減っていき、経済が回らない。
		小中学生についてですが、学校が統合して、子供の活動場所が親の送迎なしではありえない状態です。バスの本数をもう少し増やして、子供だけで移動できるようにして欲しいです。
	40 代	費用対効果を検討するべき
		シートベルト義務化 予約制 市内の高校生無料化
		すでに地方の負担でまわしていくことは不可能だと思います。市長さんはじめ行政の方、議員の方々の仕事は国へそのようなこと事をあげる役目だと思います。だめならまずは公務員さんらの給料を減らしても良いのでは？お年寄りには必要なインフラです。そのために税金とっているのではないのですか？国にもっと働きかけて下さい！でもアンケートとって下さってありがとうございます。
		ネットでの予約があれば、子供も使いやすい。
		公共交通に対する行政の負担を軽くすることと市民(主に高齢)の生活の充実が、お金の循環を伴ってなされるようにできないかなと考えました。市内の個人有償運送を認めるとか個人の移動を個人が助けるような仕組み(ニーズと運転者のマッチングとか、運送費のルールとか)を市が決めるとか。
		財源がないので、今の状態であると思う。このままでは地域は厳しくなる。石飛市長にはぜひ雲南市の顔として PR や販売振興もがんばってほしい。また島根は新幹線がないので本当に不便なところは感じる。
		市民バスについては利用者の少ない時間帯は便を減らし、多い時間帯はもっと便を増やし、JR との乗り換え等も比較的待ち時間が少なくスムーズに行えるよう利便性を向上させてほしい。特に子の通学に関しては、夕方以降は現状不便としか言いようがなく、結局は親の送り迎えに頼らざるを得ない場合が多い。
		一方、JR 木次線通学利用促進事業については非常に良い事業だと思います、さらなる公共交通および JR の利用促進に繋がることを願っております。
		除雪費用を減らすべき。予算消化のために塩カリを撒いたり、予算が余れば翌年予算がつかないといったやり方を改善すべき！1 円も無駄にならない様に昔のルールはさっさとやめるべき。だから役所の体制がよくなっていけない。税金払う方は本当毎日一生懸命働いているから、使い方もやり方も変えて欲しい。
		中学生が、授業時間が早く終わる時に 1 時間くらい待つことがある。
		便が少ない 以前苦情のメールを送ったが回答など何もなくて読まれたか分からない
		利用者は少ないかもしれないが、ないと困る。登校、病院の受付、電車との接続などとリンクして利便性を高めて欲しい。
	50 代	バスが家の前を通りますがほとんどお客さんが乗っていません。ガソリン代の無駄だと思います。ながら見えています。(大東⇄松江)まず現状を把握する事が優先だと思います。需要のある世代にサービスを提供するという考えで進めてはいかがでしょうか。子供の通学、高齢者の通院、買い物 とにかく、ガソリン代と人件費の無駄使いだなあと思わないような運営をして下

地区	年代	ご意見
		さい 税金をうまく使って下さい ・バスを使い慣れていない、乗り方を知らない ・雲南市の人は無料にしてはどうか ・AIに聞いたらいいですよ。他の県の例とか教えてください。 ・負担額を勝手に増やすのは、やめて欲しい ・色々やってみていい方法を見つけたらいいと思います。 ・見直しが必要です 雲南市向けのやり方を見つけて下さい
		以前のように松江駅までバスが行くようになるとありがたい
		行政の皆様のご尽力に感謝します。隅々まで行き届く運営は厳しいと思いますが、最低限の環境維持は引き続きお願いします。
		高齢者や子どもなど移動手段のない人の負担を減らしていかなければ生活場所として選べなくなる。 中山間地の点在する集落ではバスに乗るのも不便である。 タクシーなども台数が少なくなかなか呼べない。 地域に合った交通網を作らないといけないのではないかな。
		今は利用しないが、免許返納した際には、公共交通機関を利用するしかないと思っている。足腰も弱り、バス停まで行くことも面倒だと感じるはず。せめて家の前まで来てくれば、その時はお世話になりたいと思います。また運賃についても年金がどのくらい入るのかもわからない時代となれば、無料にでもなっていてほしいですね。
		今後、免許返納する世代の人は、携帯を所持している人が、あたりまえだと思うので、デマンド型の割合を増やしてはどうか？ただ需要のある時間帯の定時バスは維持すべき。
		松江大東線について、一畑が撤退した後、市民バスで継続いただき、大変感謝しています。一方で、市民の生活維持と利便性維持と市の財政負担の抑制は大きな課題だと思います。ある程度、負担を増やす(年齢別など)必要があると思います。いろいろご配慮いただき、ありがとうございます。
		乗客がいらないバスも目立つので、時間によっては減らしても良いのではないのでしょうか。
		便利に越したことはないですが、予算が取れなければ、計画は難しいでしょうから、低コストで実現可能なシステムを導入しつつ市民が最低限な生活、より利便性が確保できる政策が可能になることを祈っています。
		木次線はすぐに運休する、代行のバスなども運行されない。定期券があれば市民バスが無料で利用できるシステムは本当にありがたい。JR から負担金をもらうべき
		木次線は残しても木次駅までだがいずれ無くなるのはどうしようもない事。 空で走る自動車やバスは必要ない。 将来的に考えた策を初期投資が膨らんでも未来の雲南市のためと想い市長をはじめ市議の方々や市担当者の方には熟考して欲しい。
	60代	・空のマイクロバスが走っているのをよく見かけるが、ハイエース位の乗員定数の車でよいのでは。(乗る人が少ないのに、大きな車はひつようない)・万が一の時(飲酒時)、営業時間外(深夜、休日等)でもタクシー利用ができるよう、営業時間外での仕事には、雲南市からタクシー会社にお金を加算支援してもらいたい。現状では昔のように夜は、タクシーは利用できない。
		JR 木次線を残してほしい。特に山陰と山陽を結ぶ路線機能を維持しながら、大量移動(公共)交通の手段として残してほしい。
		いまの水準で続けてもらいたい
		お陰様で大変助かっています。今後ともよろしくお願いします。
		どれだけ利用があるのか、知らないが、大きなバスはコストがかかりすぎると思う。
		バス以外の代替で行政負担軽減を図る。
		ローカル路線の道路、維持管理について交通政策室としても、直接予算を確保して積極的に関わるには行政連系で対応するようにして頂きたい。

地区	年代	ご意見
		運行本数を増やしたり、行政負担を増やしても、人口自体が減少しているので、利用者は増えないと考える。いっそのこと、行政負担は、タクシー利用料金の一部補助などに止めてはどうか。
		雲南市は広いので大変ですけど、なんとかして、がんばってほしいです。
		雲南市民バスはなくさないでほしいです。
		学校が無くなりますと、地域が衰退するといいますが、市民バスが通らなくなっても、同様に、地域が、増々、衰退と、高齢者にとっての不便が、重くのしかかると思います。
		客がいらない市民バスが通り過ぎるのを見ると、無駄なことをしていると思います。雲南病院、駅、高校を中心とした朝、昼前、夕方だけの運行で良いと思います。
		旧町村の枠を超えた、交通体系をつくってほしい。
		具体的な数値を知らないのですが、タクシー事業についてたとえ民業の圧迫となるとしても、もっと使い易い(タクシーに近い)公共交通の仕組みを考えて行くべきと思う。 おそらくこの先民間の事業としては成り立たなくなるだろうから。
		公共交通については、市が責任を持って、実施してほしい。応分の負担は必要と考える。
		公共交通機関の維持は市の経済的負担は大きく大変ですが、利用する人々はそれがなかったら死活問題となります。何とかいいアイデアをみんなで相談して出し合って決定できれば良いなあと思います。
		高齢者の一人暮らしが増えると思うので、今後はより必要になると思いますが、運行を維持する為にも値上げを考えてもいいかも？
		今の 70 代後半の人が、80 代半ばになると、公共交通が無いと、大変な事になると思います。70 代後半の人は、多いですから、車を運転出来なくなる人が、増えると思います。
		山間地など、住宅密集地以外の高齢者のことを考えて
		市民バスについて、乗客「0」の時間帯が 1 年間続いている路線がある。その時間帯の定時運行を廃止し、予約制で運行する(予約が無ければ運休)
		松江線のバスを松江駅迄延長は難しいのでしょうか？問8でも云いましたが、自家用への相乗りが可能なら、ネットを使って、バス停で乗せて市街地へ行けば便数は凄く増えます。バス乗車人数を見れば、確実に乗用運送が合理的です。市民が登録をして許可が得られた人で対応するのが、一番コストが低いのでは？料金と保険の方法次第。
		早期(75才位で)に免許返納して公共交通を利用したい。
		白タク的な方法で、新しい交通を考えたいと思う。規制があるのは分かっているが、地域での、特区など取れないか？
		木次線の・松江(出雲)-広島間の直通(高速バス化)をすすめてほしい。(かつての「ちどり」の特急版)・1 時間1本1車両で、広島までノンストップで(三次くらいで停車)・バス型車両でコストダウン。スイッチバック区間のみを復往運行(観光用に1時間1本)
		木次線の廃止をなんとか阻止したい。いかに乗客を、増やすか、考えなければならない。
		利用者の数とバスの大きさがミスマッチ。利用者の数・頻度・行先・時間帯等のデータを取り AI を利用して運行状況の改善をされては？ 空っぽのバスが、高い維持費をかけて走っている姿が少しでも無くなる事を願います。
		列車はときどき利用しています。
	70 代	・バスの通る場所をどのへんが多いか検討すべきだ。バスを見るとあまり乗っていない(金額の問題ではないと思う
		・市民バスと JR の時刻が、マッチせず、出雲、松江への JR を利用したくても、全く、時刻が××です。木次線利用したくてもダメ、バスとバスはマッチしているが、料金が安い(松江へ)
		30 地域あるので、1 千万円位を各地区に割当て、車はリースにし、地域にまかせるのも一つの方法だと思います。

地区	年代	ご意見
		JR 木次線に市役所の最寄駅を新設し、職員の無料通勤パス発行(補助で一般客も格安利用)市役所駅利用でクーポン発行する！
		JR 木次線はなんとしても守るべき！(利用者は少なくなったというものの、何といっても大東の玄関)(病院通院利用者が多し)駅⇔病院がほぼ隣接していて、市外からの利用者多し)
		たとえ乗り合いタクシーでも料金は高いし、運転手さんも荷物を運んだり、とても親切 せめて土曜日だけでも昼間一便あったらいい。(10 時)今後ともよろしくお願いします
		だんだんタクシーの運行回数を増してほしい。
		バス、2025 年 4 月より海潮地内(他は見えていない)の昼の便がなくなった。(朝、夕のみ)免許を持たない人もいて、昼便があればと思う。
		バスの本数を増やしてほしいです。
		やはり、人口が増えてほしいと思う！
		維持は難しいと思うが、便数を増やして欲しい
		運転士さんが高齢化して来て人材不足の中、教育援助して若い人を育てる。
		希望者に最高 1 人 ¥10000 乗車券を配布する。
		近所の方が利用されているのを見て、満足されているように思います。自分も近い将来には利用したいと思います。
		現在の料金は少々安すぎるのでは？
		個人タクシー的な交通を増やすべき(バス停に行くのが困難者増)通学バスは残す。一般人も利用できる様にする
		御苦労様です。地域ごとに課題が違うので地域ごとに対応策を考えるべきだと思います。
		交通アプリのような機能を携帯に導入して、利用しやすいように改善するべき
		公共の設備や手段を準備するのではなく、民間の手段をフル活用し、利用者に実費支給をしたほうが、行政の費用負担が少なくて済む。これに限らず行政の無駄遣いを厳密に再検討し、財政の効率化を図っていただきたい。無能な公務員は解雇すべきだと思います。あまりにも多い。
		公共交通が現状並みに続く様に市民の負担が少し増えても仕方がないと考えています。
		公共交通の不便・不自由者のために、廉価で利用しやすい、だんだんタクシーの充実を望みます。
		広い雲南市内で、人口減、高齢化により行政として公共交通を維持していくのは大変なことだと思いますのである程度の合理化はしかたないとしてもそのために地域が衰退していつては行政の役割が果たせてないと思います。現状維持程度の継続は将来自力で移動できなくなるであろう者にとっての要望です。
		行政の負担を増やしてサービス充実は税金が増えるということだと思う。一人も乗っていないバスを動かすのは無駄な気もする、が、もしかしたら利用する人がいるかも知れないと思うとどちらがいいとかいいきれない
		高齢者である私はいつまで運転できるか不安です。地区内で金を支払い運転してくれる人がいれば安心です。
		市民バス、運転の仕方が荒い。スピードの出し過ぎ！！
		市民バスの利用者がいないのに走行しているのを良く見るが何か良い方法はないのか？(経費のむだ使い？)
		市民バスはあってほしいです。朝と晩は通ってほしいです。
		市民バスを基本(1 便、病院・学校)(2 便、買物、会議等)として、だんだんタクシーが補完する形態であれば了とすべき
		自宅近くから乗れると良いがバス停までが遠い
		将来、人口が減る為、金の掛からない方法を模索したいと思う

地区	年代	ご意見
		小中学校の統廃合を推進し、一般利用とスクールバス機能の一体化を推進して欲しい。 人口減少社会を前提とした交通体系を構築しなければならない。維持するためにだけの発想ではなく、ポイントを絞った集中と選択(場合により取捨選択の方策)が求められるのではない。空の車両を走らせて存続を要望することはできない。利用者動向、時間帯に応じて充実すべきところと撤退すべきところを取捨選択してほしい 団塊世代ももうすぐ 80 歳となります。年金生活には優しい公共交通が必要となるのでは？…足の痛い自分にはバス停までシニアカーで？！！行きますか 地域のニーズに応じた様々な手段を考える 昼の時間帯(14～16 時)の乗車人員 0 の路線はなくしても良いのでは？と思います。 通学バスや市民バスが近い時刻で通る。横の連携を考えて無駄のない運行をしたらどうか 冬期の期間以外は、雲南市民バスはふだんの場合には乗車している人が 0～2, 3 人である。バスの維持管理の経費は必要になると思う。バスを廃止して通常は 9 人乗りくらいのワゴン車でよいと思う。冬期等は市内のタクシー業者の依頼でよいと思う。 免許を返納しても、不自由の無い運行本数を望みます！ 利便性と経費の兼ね合い、難しい問題ですネ。希望する時に希望する所まで行ける一般乗用タクシー利用への助成(1 万円/年)(希望者)が有っても良いですネ。 路線によってはバスを小型にしては？(利用している人が少ないから)
	80 歳以上	一本でも増便になることを願っていましたが(だんだんタクシー)、行政負担が 3 億 2 千万余と聞いてショックをうけました。 ①問5の(2)に記したが、通学用バス以外の「定時定路線バス」は廃止 ②だんだんタクシー／バスの利用がし易いように工夫を！ その地に住みたい、住まざるを得ない状況への対策は考えてもらいたい。そのために自動運転や AI を活用しての運行管理など積極的に進めてもらいたい。チャレンジ、転入政策も良いが従来から住んでいる人も大切にされた政策をしてもらいたい→簡単に転入する人は簡単に転出する。社会(暮らし)の課題に呼応した転入との政策にしてもらいたい。気兼ねなく移動を頼める体制が出来ると良い。よろしくお願いします。 バス停が遠い 運行本数を多くすべきだ。個人負担が多くなってもよい。 運転をやめた時、今位のサービスが続いている事を願います 雲南市の公共交通について、感謝しています。高齢者は視力が低下しますので、文字類は小さくならないようにお願いします。 雲南市の財政負担額を聞いて驚きました。今後市民全体で考えるべき大きな問題だと思いました。 業者の経営を考慮して組立てられているように思う もっと利用者の立場に立って組み立てられると良いと思う。利用してなくて、良くわからない。 公共交通の利便性が悪い地域では、車の運転が安心できるように、道路の補修をこまめにやって欲しい。 公務職も親を大切に生活をなささい 今 81 才これからの生活 車を辞めた場合移動販売車必要 今は家族と買い物に出るので荷物を持たなくて良いが、足腰が痛く一人では荷物を持って所定の場所へ移動することは難しい。家族代筆 今は自分で車を運転していますが高齢のためいつだんだんタクシー等利用する様になるか分かりません。その為にも2番に○をつけました。 市の負担額の割に利用者が少ないのは何故なのか。最近車の運転をやめて、不便と化している。乗降場と自宅との距離がネック

地区	年代	ご意見
		市民バス、だんだんタクシー、だんだんバスを利用したことが無く、状況は解りませんが、雲南市立病院などに福祉(介護)タクシーがよく止まっています。個人経営と思いますが、補助金など支給されていますでしょうか。質問いたします。
		市民バス大東行き 14:40 分の便が運休になり困っています。復活をお願い致します。
		市民バス利用者が少ないように思う。車を小さくしたらどうかといつも見ているが?どうでしょうか。学生の乗ってない時はほとんどガラガラのように見えます。
		松江市のそのの運行に少し関わっていたことがあります。「もっと利用してあげないと来年度なくなるかも?」とか利用される方本人達が状況をもっと理解されていました。今のサービスがあるメリットを盛り込んだ PR をしてください。日中に動く「大人」をターゲットにしてみませんか?(月一の各地区の常会では(飲酒あり)いまひとつのところもあります)孫(運転免許有、80 代の付添いをする立場より)意見をば。団塊の代が、利用方法を知らなかったりします。免許返納時点では 80 代で市民バス、だんだんバスの利用が可能でしたが、認知力低下で今は叶いません。その点のフォローがあつたらいいかな、と 免許がなくなると不便だけど、こうしたら、ここにはいくらで行けるよ、とかメリッ的なものが示されたら、と思う。
		人口が減るのに人が乗ってないバスをよく見ます
		人口減少時代、住環境の集約化を進めて、便利の良い場所で生活する意識変容気運へ導くことも大切と考える。公共交通の経費負担の効率的使用につながる。
		冬雪除せつをし、自分の家の前除雪など
		農道の二ヶ所が通行止めで、数年かかるとか。この地区は道路が狭いので、最近シニアカーに乗っている人に出会い、ヒヤツとしました。
		福祉タクシーの数が少ない。病院通いに一回 5000~以上かかる。(往復)
		母が利用しています。(だんだんタクシー)活用しなければ、このサービスもなくなってしまいます。自分で利用申し込み(予約)の電話を入れ、本人なりにスケジュールをたてており、頭の体操にもなっています。
		免許返納の際にチケットをもらったが、かかりつけの松江の病院に行くためには当時一畑バスしかなくその利用がチケットでは出来ない上、期限があつたので利用もなく結局チケットをもらった意味がなかった。数年前の事でしたがチケット分を給付金とかで補ってほしかった。
	不明	運転できなくなった高齢者が増えるので、地域の問題としても対策を考える必要あり。
加茂	30 代以下	子どもたちの通学に対しての環境が整っていない(子どもの数が減ってきている中で登校班の維持、人数確保が難しい) 木次線の存続にこだわらず、木次線への予算を市民バスの充実。自家用車用のガソリン補助に回す。
	40 代	そもそも、雲南市に合併したのが間違いではなかったか。20 年経過したが、メリットがあつたのは限られた場所だけで、合併前の各町村の良いところが無くなってしまったように感じます。 木次線についても、今はもう不便なだけで、通勤、通学にしてもバスがあれば良いので、無駄金を注ぎ込むのは本当に勘弁してください。 ガッタンゴーなど廃線になった線路を活かして逆に有効な観光資源にできるような事もあるので、柔軟に対応してほしい。 各町村で役割分担を決めてはどうか。 三刀屋 宿泊と飲食の拠点 木次 交通の拠点 加茂 住居、情報発信の拠点 大東 歴史、文化の拠点 掛合、吉田 農業、アウトドア、 1 次産業の拠点

地区	年代	ご意見
		マルシェリーズをキラキラ雲南から買い取り、市営にする。 木次大橋から直接マルシェの立体駐車場に入れるようにする。 木次駅前の開発と同時に雲南バスセンター(広島バスセンターのような、デパートと一緒にあった発着所)をつくり、全ての公共交通の始発と終点にする。バスの乗り降りからすぐにマルシェで買い物をしてもらえるように動線を考える。 タクシーも市営にして、24 時間体制で運営する。 主な発着所は木次駅にする。運転手を公務員にすれば窓際族の人も仕事ができるし(現在運営しておられるタクシー会社の方々も全て公務員にして、給料が安定すれば働く人も増えるし、喜ばれると思う。) とにかく子供達が遊べる場所が無さすぎるので(あっても老朽化していたり、工事中だったり)、浜山公園の 3 倍くらいの規模の遊具がめっちゃくちゃ沢山ある公園を掛合か吉田につくり、木次駅からピストン輸送する。公園を有料にして(雲南市民は無料)、バス代と公園の入場チケット、出来ればお昼ご飯のお弁当?をセットで販売する。 もちろんお弁当は雲南市内の事業者が請け負う。独占ではなく、希望する全ての事業者に満遍なく仕事が行き渡るように。 公園の管理は各町村から 65~80 代の暇を持て余している方々をお願いしたい。 恐らく沢山おられるはずだから、人手が足りないことはないので、年中綺麗に保てるはず。少なくとも良いので、ちゃんと給料も払ってください。
		雲南市のような過疎地域における公共交通機関は、現状維持は難しいと思います。財政の問題や利用者の人口減少等、都合の悪い現実があるのは確かです。しかし、それを見て見ぬふりをしたり、問題を先送りするのはもっと良くないと思います。田舎の悪い習慣で「普段利用しないくせに、やめるとなると途端に騒ぎ出す。」というのは公共交通機関にも当てはまると思います。木次線のように厳しい現状を伝えることは大切だと思います。
		木次線の子供が通学で毎日利用しているので今後も継続して欲しい
	50 代	IT を活用し予約による乗り合いタクシー等のサービスを充実する
		雲南市だけの事ではないのですが、若者の減少はどこまでいくのか?自治会の破綻もあるのではないのか?田、畑の維持管理、高齢介護などの事
		雲南市としてライドシェアを導入するようにしてはどうか。松江市ではライドシェアを導入しています。JR やバスが来ない時(1 時間に 1 本しかないの)などに活用できる。
		今は自分で車の運転ができるので特に不便は感じないですが、運転ができなくなった時に公共交通機関を利用してそれまでの生活の様にできるか不安です
		自転車やシニアカーが走行しやすい歩道が増えるといいと思います
		車が使えないとき市民バスを利用したが、便利で安心だった。かといって車が使えない年齢になったらバスよりタクシーを使うかも知れない。今後物価高が進めば現在のように皆が自家用車を持ってない時代がまた来ると思う。だから公共交通は持ちこたえて欲しい。そのためには、現在の世代がバスを利用する習慣をつけるため、チケット強制購入する、とか、スーパーと連携しバス利用者割引をつくるとか、変わった工夫も必要だ。と思います。
		税負担は少ないほうが良いと思うが、税金の使い方が一部の方に偏るようなことは避けて欲しい。公共交通に限らず丁寧な説明と必要性を相互理解の上実施願いたい。
		地域の主要生活圏内には種類は少なくとも何か一つでも利便性の良くなる交通手段を行政主導で発展させてほしい
	60 代	オンデマンドの先進地を参考にして導入できるとよいと思います。
		サービス内容の周知活動をもう少ししていただいて、広く利用を促してほしい すでにやっていると思いますがどこに、誰に、人とお金を使ったらいいのか、検討してもいいと思います。
		運行中のバスに乗客がいない。5 年以内に方向性を出さないと問題が出ると思う。毎年配布される運行表はわかりにくい。高齢の方に聞いてみたら?

地区	年代	ご意見
		雲南市民バス等利用者のニーズにこたえていただきたい。
		京丹後市のような形でのライドシェアの導入を検討してはどうかと考えます。否定ありきではなく、どうすれば導入できるのかを検討すべき。
		空車で運こうしている市営バスをよく見ますが便数をへらして運営してほしい。
		公共交通は赤字でも運行すべきであり、赤字が許容されるギリギリまで運行すべきである。
		公共交通は利用して無いのでよく分からないが、一番に雲南市の人口を増やす若者の定住者を増やす取り組みをして欲しい
		高齢者又は運転免許を返納した人、障害のある方、その家族が市内を移動する時にタクシーの台数、バスの便、だんだんタクシーの台数及び便数が現状に合わず、利用したい時に利用出来ない現状は、根本からシステムの見直しを図る必要がある。例えば、大型バスから小型バスに切り替える。又、市民同士が協力できる雲南方式を考え、専属の課を設け、専用アプリなどを組み立て、市民が安心して暮らせる雲南市を目差せたらよい。1 種免許で運転出来るサービス。
		市民 1 人あたりの 9000 円超の負担は中々大きいものと認識。自分の周りには利用者が居ないので驚きである。不必要とは思わぬが、効率良くお願いしたいものである。
		自分は利用しないが母(80 才代)がだんだんタクシーを利用しています。バスの本数見直し、料金の見直しは必要だと思うが、出来るだけ残してもらいたい。
		地域の人々が助け合って病院の送迎を(ボランティア)してあげても良いのでは…と思うのですが、万が一、事故をおこしてしまったら…という不安があります。難しい課題です。私達もいずれ、お世話になると思います。何とか良い方向にいくように願っております
		当地では要望して市議員さんに登下校時のスクールバスの利用をお願いしています。ぜひ、実現してください。
		木次線で GO のチラシがわかりにくい。すぐに利用したくても、どこにまず連絡したらよいのやら。雲南や奥出雲の、いやそれ以外のところでも、いろいろなプランを作成し、チラシに乗せ、連絡先が記入してあれば、皆もっと利用するのに。雲南市民は楽しいこと大好き。面倒な事は嫌い。
	70 代	・デマンドタクシー ・運行バスの小型化
		・大型のバスが空で走っている。市民のニーズに沿った運行が必要では？
		・自宅前での乗降
		過疎と高齢化がもっともっと進んで来るので。難題になって行く。若い人が、止まる。環境が出来れば良いですけど。
		公共交通について市民全体であり方の話し合いを持ったり、関心を持ってもらう様広報をする
		公共交通機関の必要性は理解できるが、雲南市の財政負担は減少させるべきであると思います。
		今まで利用したことがなく、状況が全くわからないのが現状です。1 人世帯の高齢者が増えています。便利な公共交通を望みます。
		市民生活を確保する上で、移動手段を確保することは最重要である。
		時刻表は必要とする宅へ配布する。
		自動車生活ですので家族の助けあいです。
		車に乗れなくなったときに不安です。もっと本数を増やしてほしいです。
		若干の不便でも過剰の行政負担(予算)は行う必要はない。問 8,4 番
		小学生(1 年～6 年)の冬季スクールバスの運用
		人口減少を見こした行政サービス(税収減)に対応
		年令的に将来乗車機会が有る様に成ると思います。

地区	年代	ご意見
		燃料代も高騰しているので料金の値上げも仕方ないので料金を多少でもあげ、行政負担を減らすべきでは？
		木次線の駅に自由に利用出来る駐車場があれば(有料でも)旅行、通院、買物がもっと自由になり、出掛けやすくなる。
	80 歳以上	車がないと、動けません。行きは良いが、帰りは困る、年寄り、住みにくいです。
		若い世代が通学、通勤などで不便なく公共交通が利用できると良いと思います。年配者はバス停が遠くてバスを利用することは難しい。
		多くの行政負担があつて、利用させてもらっていることがわかりました。移動手段が現状程度を下まわらないサービス維持を願っています。
		年をとって誰も近くにいません。留守の家がたくさんあり、呼んでも聞こえません。
		路線バスについて、利用者の少ないルートについて、バスを小型に見たらどうでしょう。経費削減になりますが。掛合市民バス、鍋山線では小型で運行されているが。
木次	30 代以下	首長が自分の意見を持っていないことが問題であり、市職員の負担が増えるだけである。首長が今後の雲南市の公共交通について、どうしたいかはっきり方針を対外的に発信すべき。「民意」という名のよく分からない言葉を使って逃げるのは避けていただき、一政治家として雲南市の財政の現状と将来を把握し、どうすべきか決断をすべき時期に来ている。次の任期まではとりあえずこのままでもという考えは許されない。財政破綻してからは遅い。
		出雲、松江まで行かなくても生活に困らないように店舗を充実させてほしい。
	40 代	(問8の答えについて)不便だと、人は離れていってしまう。でも、負担が増えるのも困りもの。でも、今やらないと・・・との気持ちもある。
		しょうがない事かもしれないが、市民バスを見ていると誰も乗ってないのに走っている。本数をへらすなど考えてみてはどうか。
		ラメールの維持・修繕費を公共・交通の維持・確保の財源にしてはどうか
		高齢者も安心して買い物等出かけられるようにしてほしい。
		乗客がないバスをたまに見かける。今の雲南市の財政状況から考えて、経費削減見直しを考えるべきではないか。
		都市部限定で試験的な運用中であるライドシェアを市民利用限定で検討してみてはどうでしょうか。サービスのばらつき、事故があった際の責任の所在、運用方法などの課題もありますが、公共交通にかかる市の負担が減らせるのではないかと考えます。地域単位の相互扶助にもなるかと思います。
	50 代	・市民バス片道 200 円は非常に助かるが、あまりにも安すぎる。300 円にしてもいいから市民バスの現行の本数を維持して欲しい！！木次線存続にもより一層力を入れて欲しい！！
		・地域からの帰省時に、調度良い時間帯のバスがあり、安心しています。・利用する様になれば、バス停まで歩いて行けるように、体力維持に努めたいと思います。・バスの小型化を図ってみるとか。・コンスタントにあるサービスをつなげてみるとか。
		JR 木次線を存続させる為、だんだんタクシー等ムダなものは止めてその資金を存続対策に集中すべき。
		まだ免許返納予定者が安心して返納できる環境とはいえないのではないかと。
		運行本数・時間帯について、地域住民の意見をもっと聞いて、行政負担等をへらすべきと考えます。
		公共交通を利用している人は、日常決まった方しか利用されていないと思います。利用が特に多い時間帯だけ、バスの運行業務をする(更に減便する)
		高校生には別途アンケートするということなので、その他の移動困難者についてですが、民生委員さんや自治会長さん等と連携するなどして、移動手段で日々困っておられる人から直接

地区	年代	ご意見
		現状や意見を伺った方がよりよいヒントが見つかると思います。少ない予算ならなおさらピンポイントな視点が必要かと思います。弱者に寄りそう雲南市であることを願っています。 市内公共交通は学生と病院通いは充実させ、それ以外はすべてやめて、タクシー(民間)にまかせる。補助金(助成)はタクシー会社、利用者の両方に出して、基本料金を下げて。乗らないのにバスを動かすのは、もったいないです。 市民バス、だんだんタクシーの運行は継続してもらいたい。 地元住民では無い「他所からの来訪者」の目線でも設計するべきで、むしろ自家用車が主流の地元住民よりも必要性が高い。それにはバス停の設置場所も有意義にするべきで、広く薄くでは全てが無駄になる。また、便数が少ないとそもそも利用出来ない。エリアを絞ってでも「実用的な」ダイヤを設計しないと何の意味も無い。具体的な目標をもって運営するべきで、利用者や、利用して貰いたい人の「動線」を想定して「何を目的に公共交通を提供するのか」をはっきりとさせて、それを実現するような設計と運用がされるべき。ぼんやりと市内全ての地域にあれもこれも、などと考えると予算はいくらあっても足りないと思う。 買い物タクシーや買い物バスのように、集落でまとまって買い物ができるような公共交通の企画をしてほしい
	60代	2025年8月10日 雲南市の公共交通について 雲南市の公共交通は、定期定路線バス、だんだんタクシー、だんだんバスがあり、その他、一般タクシー、JR 木次線、高速バス、路線バス等があります。 公共交通利用の目的は、通院、生活関連(買物、金融機関他)、通勤・通学・ビジネス、観光等があり、自動車社会になって久しい現在、雲南市における公共交通の役割は、地域住民の日常生活における移動手段の確保、観光客の移動手段の提供や地域間の連携促進による地域経済の活性化、環境負荷軽減等が考えられます。 現在の雲南市の公共交通政策は、当然のことながら、自動車免許を持たない児童生徒、高齢者、障がい者等の日常生活における移動手段の確保に主眼が充てられています。しかし、日常生活における移動手段は、すべての市民の価値観の多様化と、自家用車社会が主流である社会構造であることから、常に利便性を求められ、又、利便性の欲求を満たさない限り、利用率は低下し、又、人口減少社会で、多様な価値観、多様な生活環境がある場合、いわゆる交通弱者の絶対数が減少するのは当然で、その中で、バス等の大量輸送を中心とした公共交通政策は早晚蹢くものと考えられます。 今後の公共交通については、定期定路線バスは、稼働率が維持できるものを残し、その他については、一般タクシーまたは、ライドシェア方式を利用することとし、交通弱者に対しては、助成を行うという方式がどうかと思っています。(デマンドバスやデマンドタクシーは、定期バスの補完的なもので、中途半端な感じを持っており、あまり魅力を感じません。)目的は、「利便性の確保」と「観光」にもターゲットを置くべきであると思っています。又、運行するにあたっては、定期バス、JR、高速バス、路線バスへのアクセスも考慮したものとして、利用者の金銭的負担を低減できないものかと思っています。本来、鉄道の補完としての、バス運行、又、バス運行の補完としてのタクシーであってほしいのですが、今日、タクシー運行業者の運転手不足が顕著であり、公共交通の一翼を担うには心もとない状況です。そこで、現在、ライドシェアが可能となっており、そのためには、公務員を含む会社員等の副業に対する理解も必要となってきます。 現在の公共交通政策の中に、ライドシェアを加えることで、人口減少社会、少子高齢化社会において、市民の交通利便性の確保、バスや JR 等大量輸送交通の効率化とそれに伴う環境負荷軽減、交通弱者を救うことと、市民の所得向上、観光客への利便性の向上による観光産業の拡大等が期待でき、ひいては、雲南市の魅力化、公共交通のための市の負担の低減(できれば、半減)にも役立つのではないかと思います。

地区	年代	ご意見
		最後に、余談ですが、「雲南市民バス時刻表」に、「参考：JR 時刻表、路線バス時刻表(2025 年 4 月現在)」という記述を表紙に入れてほしいという要望があります。 (今回の意見は、令和 2 年 3 月の「雲南市地域公共交通計画」を参考にしています)
		JR との(市民バス)接続が悪すぎる。
		JR 木次線のダイヤが不便で利用できない。
		JR 木次線を維持できるように、何らかの手だてを皆で考えていくこと。
		デマンド型の移動手段を検討してほしい
		現在は、免許があり移動手段は問題がないですが、いずれは、公共交通機関を利用する事になります。安心安全な生活の為に、改善しつつ維持していただきたいと思います。
		交通機関利用時の利用者側の感染対策の仕方について解説が有ると有難いです。
		自動運転を取り入れるべき。グリーンスローモビリティの活用
		大東松江線バスは不要。せめて市内で終わらせるべき。
		地域の人口との関係 一律的な営業区域の縛り 料金設定の不自由さ等 営業許可への規制 日本版ライドシェアとの関係…等 国の政策とも絡む問題ではありますが 島根県下にも もっと条件を緩和した上で 個人タクシーの営業を認めたら良いと思います。
	70 代	・行政負担が大きくなりすぎない様な方法、サービス低下にならない方法を常に検討できる体制をとり、逐次実施すると良い。
		・自主組織単位の地域内送迎システムの確立と資金助成 ・ライドシェアの検討と利用者への負担補助(バスの廃止の場合)
		JR木次線の目玉と言えば、坂根のスイッチバックだ。この宝物を生かさずして木次線の存続は、語れないと思う。
		バスの大きさを小さくして、運行日を決めて(月～金まで)前もって知らせてもらおうと計画がたてやすい。
		運行している所まで行くのも大変な地域が多いと思う。だんだんバスが本当に必要とされている時間帯を運行し、だんだんタクシーを使用する方向へ。
		雲南市の公共バスからの出雲市方面への充実移動バス
		具体的に回答が出来ず申し訳ありません。早かれ遅かれお世話になる時が来るとおもいます。いつもいろいろありがとうございます。
		現在日常で乗ることは少なくなっている。田舎(地域)の色彩(地味)でなく、木次線車両も、雲南市民バスも、子供達若もの達が乗りたいといった気持ちが持てる都会の感覚を参考にしたものの検討が必要では。→現在と逆の発想 全国に色々参考に出来るものがあると思いますか？
		現状、利用する気は無いが、利用者の要望を今後共に聞かれ市民の負担は仕方が無いと思う
		今はよいが、今後の地域の意見重視と思う。(あと 4～5 年)
		今は運転できるけどしなくなった時、自分で公共交通が利用できるかどうか分からない(身体が不自由になったら)
		市民バスに乗車した際に客が一人もいない。又は 1～2 人しかおられないと運転手さんに申し訳ないような気持ちになる
		自宅からバス停までの距離も気になります。
		大きな市民バスがいつもガラガラで走っているのを見ると、もっと小さいので小回りがきいた方が良くだろうに、もったいないと思う。
		誰でも自宅で安心して暮らせるよう、交通手段を確保して欲しい。
		朝夕の定期便は確保し、それ以外は「だんだんタクシー」「だんだんバス」を利用するよう心がけ、これ以上予算を増やさない

地区	年代	ご意見
		本市は県内でも広い面積を有しかつ人口も少なく、交通行政にかかる費用は当然多いかと思 います。人口流出や過疎に悩む本市にとって減らすことはマイナスになることはご存じのと おりです。町村合併検討されるころ、町が市になると浮かれていたことを思い出しました。し かし、人口減になることは見えていました。当時の行政の皆さまは責任もあります。最低でも現 在の市民サービスが劣化しないよう努力し雲南市民でよかったと言われる市民サービス期待 しています
		木次線とはほとんど縁の無い地域では木次線の存続に興味がありません・・・
	80 歳以上	7 月免許証返納(タクシー券 2 万頂く)引き続き、公共交通を利用できる様、利用者の立場に なって、タクシー会社と提携して総合的な交通網を組んで欲しい。
		バスで自由に移動できたらいい
		公共交通はとても大切です、どうか
		高齢化とともに公共交通の利用度が高くなると思うが、出来る限り 1 人で頑張って生活で きるように、自分自身も頑張るがいずれは限界がくると思うので、安心して暮せるように御尽力 をお願いします。
		市民バス昼間の人が乗っていない空が走っている。必要時間を見てください。乗っている人 いなくなっていますよ。朝日ヶ丘経由ほしい。
		私は一畑バスに関わった事が有りますが、足を悪くした為、乗り降りに手間がかかるので子供 が朝だけ乗せてくれたり、たまにバスで帰ります。
		乗り合いタクシーの検討はどうですか？
		大型バスに乗っている人は少ない、小型バスにコスト↓なると思います？
		木次町内でも町部の方は交通の便が良いように思いますが田舎の方面では特に日登地区で は、バスが走っているのは 1 回も見かけたことがありません。もっとどの地区にも対等的にし ていただきたく思います。
三刀屋	30 代以下	東京より極端にダイヤが少なすぎるのと、支払い方法に Suica などのキャッシュレスがなく 現金だけなのは不便だと思います。
	40 代	JR はいらない。負担してまで維持する価値がない。「やめたくて仕方がない」という JR 側の 意志ははっきりしていると思う。あんなものに公金を投入する位なら、市民の足となる公共交 通に投資すべき。
		公共交通の最適化は常に検討していただき、行政負担を減らしていただきたい。財政破綻し ては元も子もない。市議会議員はしっかり、市の運営をチェックすべき。市民の付託を受けて いることを忘れてはいけない。税負担が増えていく一方。
	50 代	高窪伊萱線の土曜日は、やめてもいいと思う。だれも、乗っていない。たぶん、だれも、困ら ないと思う。
		雲南市のように人口が少ないのに広域である、公共交通にはそもそも無理があると思いま す。
		高校生の学割など
		高齢者の通院など地域ごとにできたら手厚くできるのでは。
		職員の交通マナーが悪い。安全運転の教育等を行って欲しい。自家用車・公用車でも同じだと 思う。意識が低いのでは？
		通学の足と、生活の足は、別々に考えた方が良くと思う。使わないのか、使えないのか、今ま でのアンケート調査にて改善されてきた結果がどうなのか。何度繰り返しても、改善しない なら、市として考える「これだけしか出来ません」を提案してみても？
		年金生活に乗り物の不担は痛いと思う
		病院の玄関先、スーパーの近くまでのバス停はとてもありがたいです。三刀屋から出雲行き のバスはマイクロバスでも利用者が少ないように見えるので変更できないでしょうか？

地区	年代	ご意見
	60 代	*無駄な負担を減らす為*市民サービスの為 →大きい車体(人がいない)を動かさずコンパクトにして利用者が行きたい所へ送り迎え出来る様
		アンケートにあわせて令和 6 年度の雲南市の負担の現状を知らせてもらえ、「要望ばかり言っておられない」気持ちになりました。なので、次回アンケートを実施される時も、押しつけがましくならない、このくらいの程度で周知することは大事だと思いました。
		ガンバッテ下さい。
		この世の中、何もかも高くなったのに年金生活だけでは生活が出来なくなりました。だれもが幸せな生活出来る事が一番と思っています
		タクシーの台数が少ない
		だんだんタクシー・バスの利用率を算出し、市内人口の多い地域よりも、中山間地域の方が、利用しやすい運行を考える。町部より山間部中心に！！
		ライドシェアの導入、週 3 日運行などサービスの質を担保しつつ行政コストを大きく下げるよう住民も協力すべきだし、行政も知恵を出すべき
		過疎は進む人口は減少する公共交通機関の維持は無理。行政は本当に本気で考えている？
		交通だけでなく水道下水 電気 通信 道路維持など公共インフラ全体を考えると限界集落などの集団移転を考えてもいいかも(まず理解は得られないとは思うが)昔北海道で実施した自治体があったようですが
		公共交通の手段(バス等)を運用可能にする為のインフラをもっと充実させておかないと、と思っている。
		市の負担が 3 億円は記載してありますが、料金収入についての説明がありません。収入の仕組みに改善点があるのではと思います。以前料金を運転手さんが直接手で受けとり料金箱に入れさせない人がいました。今思うと私は乗っていないことになっていたかとも思っています。
		自治体職員は削減でなく寧ろ増やして、地域の自主的な諸活動に積極的に関与し、地域が活性化するように支援すべき。
		赤字かもしれないが、バスが走っているところをみるだけでも、地域を(安全も)守っていると思うのでつづけていただきたい。走る車も、小型でいいので、地域守り隊として、走っていただきたい。
	70 代	・バスに乗っている人が少ないので、今より小型のバスがあれば経費削減の為に変更しては
		・公共交通が安心して走れる道路回りの整備が必要です ・整備の補助金を多く出してほしい
		①通院②買物③レジャーを主として各地域単位(各地域づくり単位)で運用出来る制度と財務を確立する。学生と単独行動が出来ない老人を主体に考えるべきです。
		80歳を超える後期高齢者の運転が常態化し、運転技術の劣化が明確に見て取れる状況。移動の目的がほぼ「買い物」に絞られることから、交通の利便だけでなく「移動購買車充実」「食配の強化」も重要。
		たくさん有りますけど、改善されない。
		もう少しバスが走る範囲を広げてほしい
		現在運転出来ているけど数年後には公共交通にお世話になる事になると思います。
		現状の利用実績をよく精査して、もっと利用に便利な運用に変える。市民バスはいつもガラガラ状態で走っている。朝夕のスクールバス程度に減便してタクシー利用者に割引サービスする。市民バスはサービス開始以来一度も利用していない。
		今の仕組みだと行き詰まっているので、新しいシステム・法律を「発明」していく必要があると思う。・有償ボランティアによる移送・地域限定での住民によるタクシー業務・アプリを使ったオンデマンド配車等々、市内一律ではなく、地域ごとの事情に合わせたシステムを新たに作る必要があると思う。

地区	年代	ご意見
		今のところ自分で運転出来るので、市民バスとかだんだんタクシーが運行しているのは知っているが、全く興味もなく知ろうとしなかった。10年後の自分はどうか成っているのか考えて、もっと関心を持たなくてはいけないと思った。
		三刀屋町に住んでいるものです。バス便利で良いですが、吉田の田井地区等小さくでも良いので便を増やしてあげたい!!
		山間部に住んでいる人と三刀屋、木次の便利の良い所に住んでいる人が一緒に生活が出来る様にして頂きたい
		市民バスの運行(国道54号を走行している市民バス)について。①高校生の通学時に大型(中型?)バスを運行されるのはよいが、上り便で5分位の間に2台の連続運行があること?!②乗車人数の時間帯によって車種をもう少し小型化されてはどうか。
		市民バスを利用している孫がいますが、時刻表通りの運行をお願いしたいです。早く運行される事が多く、送迎の対応に苦慮しています。
		将来は利用すると思います。だんだんタクシーがあることも知りませんでした。市民の皆様も、利用するのに、もっとこういう物がありますと、報告とか知らせてほしい。
		生活圏(通院を含む)が雲南市より出雲市に近い事情の考慮
		大型バスの運行はやめるべきだ。時間帯で利用者が多い時のみ走行。空(から)で走行している時が多すぎる。もっと計画的、こう率的な運行を求めます。※意見を述べる機会に出合えて大変ラッキーでした。公共バス事業には関心が大きいにあります。
		朝夕の時間帯の運行は一定の役割を果たしているがそれ以外時に空気を運んでいる。廃止すべき。英断を求める。
		如何にしても少しでも双方(行政・利用者)等に過度な負担が出来れば幸いに思います。(※問8の3、4としたい所です。)
		年を取ると云う事はものすごく不安である。と共に山の中で暮す者は、どこへ行くのにも人に頼らなくてはならない。
		物価高の今、市の負担も増えるばかりかと思うがそもそも地域の住民が減っているので、地域が主体となって運営してゆくのは尚更無理だと思う
		民間タクシー会社に出資助成し、車数、会社数を増やし、相互ネットワーク化し、いつでも、どこでも利用できる仕組みができませんかね?!→だんだんタクシーと、一般乗用タクシーの利点を融合した『えすこタクシー』!!
		利用者の方が少ないのなら、町部だけとか、行政の負担を減らすべきかなと思います。
	80歳以上	スクールバスとだんだんタクシーだけにしたら良いかと思う。又、JR木次線はもう維持は困難。残す為にいつまでも金を使うのは無駄
		バスに乗ったことなし、乗り方も解らない
		家族が買物や病院は連れていく。ディサービスは送迎してくれる。公共交通は利用していないからわからない。
		行政におんぶにだっこの私、感謝しています。ありがとうございます。
		三刀屋町上熊谷なので木次の方への用事が多いので木次のダダンタクシーを利用させてほしい
	不明	公共交通の利用率(人数等)は?
吉田	30代以下	燃料代も上がる中で、お客さんがよく乗るバス停だけ定期で停まる。エリアから遠いお客さんは年度初めまでに市へ連絡し、1年間のタイムスケジュールを決める
	40代	わかりやすい説明と絵、文章で年配の方に読みやすく・見やすく。市民バスの便を増やしてほしい。市民バスは、運転手さんによって運転荒い人がいるので、注意してほしい。
	50代	運転手さんの維持をお願いします

地区	年代	ご意見
	60 代	・バスの利用状況を詳しく分析して車両の小型を考えたらどうでしょうか。・市の財政負担額をもっと詳しく公表してほしいです。雇用人数、燃料費、など他
		現在の路線及び時間毎の利用状況を情報願います。
		公共交通とは言えない状況。町部はバスが走っているが、それも利用者が低い様に見える。維持が困難。私の地区は道もせまく、車はほとんど通らない。デマンドを利用する気になれない。
		住民の移動手段を確保することは、住民が安心して雲南市の周辺部で暮らすためには忘れてほしくない政策と思う。人間の行動を制限しないでください。
	70 代	③No.8 地域全住民で公共交通どうあるべきか話し合うことが必要と思う(若い人達も含めて)
		行政も予算に制限があるので、問 8 は 2 とした。地域住民も、高齢化や戸数の減により地域環境を維持するのがやっと。行政はもっと厳しく各施策のスクラップ and ビルトを行うべき。
		人口減少を軽減するためにも必要である 高齢者の移動手段を確保しないと地域社会がなりたたない
		他の地区との兼ね合いを考えてみる！
		透析患者の夜間通院に、より良い送迎手段を検討下さい。
	80 歳以上	80 代に入ったら何事にも行動力と人が減って行く事の現実。若い人が少ない 年など考えたら先が見えない不安があります
		軽自動車タクシーのようなものが、これからは必要だと思う。
		赤い雲南バス 小形の雲南バス 見るととても力強く感じます。これからもよろしく。
		朝と夕方のバス等そのまま昼のバスを小型化するとか？数を減らすとか？バス車も両方いるから大変かな？お金へらす事大変ですネ！！バスがなくなる時は町もなくなる時！
掛合	40 代	今回のアンケートとは関係ありませんが、市民バスの運賃表の表記が表になっていて、逆に混乱してしまい、分かりづらいので、「1 乗車 200 円」にする方が理解しやすいのでは？
	50 代	波多地域より市立病院へ行くことの不便さを聞くことがある。飯南町へ行くことが交通の便がよく、高齢者の通院は飯南となる。ともなう、子供たちも高校への進学を考えた時飯南町が自宅から通学しやすくなると変わらない生活となる。雲南市内への高校へは親のふたん感もしくは、職場への理解が必要となるため、あきらめることもあるようです。
	60 代	詳しく時間ごとの乗車人数を調べ定期バス→だんだんタクシーだんだんバスに移行。エリア拡大。各交流センターで一般乗用タクシーとか提携。交流センターの利便を計る。鍋山はエリア内の車があるが各のセンターは人数もおらず送迎が出来ない
		乗り継ぎが全く繋がらない。乗り継ぎ場に到着して次に乗るバスが 10 分前に出発していて、次のバスが 50 分後などは、乗り継ぎが出来るとは言わない。
		全国的に人口減少があり雲南市も大変だと思います。自由に外出できることは大切なことですが、これに費用がかかる事も問題の 1 つだと思います。地域の主体性も地域差があり。人がふえると良いですかね。人口も増えないと交通も難しい問題となるばかりかだと思います。
	70 代	頑張って下さい！大変だとは思いますが！！
		まもなく免許返納になるが移動手段がとても不安 一番身近なゴミ捨ても出来ない
		高齢化が進み、地域もどうなるかわからないので、ニーズに合ったより有効なサービスになることを祈ります。ですが、今十分に助けて下さっていることに感謝しております。ありがとうございます。今後とも宜しくお願いします。
		子供の通学時間帯は、大型バス(車両)運行もよいと思いますが、時間帯によっては、大型バス運行を辞め小型のものにするか、電気自動車を使用する事を考えた方がよいと思います。

地区	年代	ご意見
		市の財政負担ばかり大きくならないよう、地域も一緒になって将来の事を考えると良いのでは…人口減少もあり難しいとは思いますが だんだんバスを利用したくても道路事情でどこ迄で来てもらえるか等心配は沢山ある。
		利用していないが、現在位のサービスを維持してもらいたい。
		利用者が少なくなっても、できる限り、現状維持を切望します。
	80 歳以上	バスの小型化をする(時間帯によって)
		市民バスがあり大変に助かっております。ありがとうございます。
不明	30 代以下	雲南市民バスのダイヤ本数が、若い人間の予定に対して極端に少なすぎて、ラッシュ時とそうでない時の混雑の偏りが極端で、支払い方法が現金のみで、キャッシュレスの交通系 IC すらないのは、利用者が減って問題があるだろうし不便だと思います。
		雲南市民バスの本数を 1 本でもいいから、かもてらす行き、JA 吉田前行き両方増やして欲しい。場所によるけど買い物後 1 時間、2 時間待つのはきついかも。
	不明	市民バスの廃止。利用者が、必要な時にだんだんタクシーなどの方法で経費の削減をする。(通勤・通学は除く)

3-1.高校生アンケート調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- 本調査は、以下の事項を把握・整理し、通学に伴う課題を明らかにすることを目的とする。また、公共交通に対する関心の醸成を図ることも目的の一つとする。
 - ・ 通学における移動実態や交通の選択状況
 - ・ 日常生活における移動ニーズ

(2) 調査項目

- 回答者自身のことについて(居住地域、通学する高校、部活動の加入・活動状況など)
- 通学状況について
- 進路選択について
- 休日(土日・祝日)の移動について
- 公共交通の評価や改善点について
- 公共交通に関する市の取り組みについて
- 自由意見

(3) 調査対象

- 雲南市内の高校 2 年生全員
- 雲南市から市外の高校に通学する高校 2 年生全員

(4) 調査方法

- 学校への郵送、学校を通じた直接配布、WEB回答

(5) 調査実施期間

- 令和 7 年 9 月 26 日(金)～令和 7 年 10 月 10 日(金)

(6) 調査票回収状況

- 227 件回収(回収率 85.7%)

※配布数 265 件のうち、回収数 232 件から無回答 5 件を除外した有効回答 227 件を用いて集計

2. 調査票

通学に関するアンケート調査（高校生）

問1：あなた自身について

1. お住まいの地域をお答えください。寮や下宿の方は自宅ではなく寮や下宿の地域をお答えください。 （注）

例）雲南市木次町里方、松江市西生馬町

2. 通学している高校をお答えください。[単一回答] （注）

雲南市 ✓

高校名 （注）

三刀屋高等学校 ✓

3. 部活動の加入状況をお答えください。[単一回答] （注）

①加入している ✓

【3で①と回答した人】 休日の部活動の有無をお答えください。[単一回答] （注）

☒ ①土曜日・日曜日ともに部活動がある

☐ ②土曜日のみ部活動がある

☐ ③日曜日のみ部活動がある

☐ ④土曜日・日曜日に部活動はない

休日の部活動時の登校・下校時刻をお答えください。

【登校時】自宅や寮などを出る時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

【登校時】学校に到着する時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

【下校時】学校を出る時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

【下校時】自宅や寮などに到着する時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

次へ

1/5ページ

通学に関するアンケート調査（高校生）

問2：通学状況について

1. 普段（悪天候の日や、テスト期間などを除く）の登校・下校時刻をお答えください。

【登校時】自宅や寮などを出る時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

【登校時】学校に到着する時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

【下校時】学校を出る時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

【下校時】自宅や寮などに到着する時刻

（時） （注）

選択してください ▼ 時

（分） （注）

選択してください ▼ 分頃

2. 普段（悪天候の日や、テスト期間などを除く）の通学における公共交通の利用状況についてお答えください。

①JR 注

☒ 利用している

☐ 利用していない

あなたは、JRの定期券を購入して通学していますか。購入している場合は、その区間もお答えください。 注

購入している



購入区間 注

例) 出雲大東駅～松江駅

②バス（雲南市民バス、その他の路線バス） 注

☒ 利用している

☐ 利用していない

あなたは、バスの定期券を購入して通学していますか。購入している場合は、その区間もお答えください。 注

購入している



購入区間 注

例) かもてらす～佐中

3. 普段（悪天候の日や、テスト期間などを除く）の通学についてお答えください。あなたは現在、家族等による送迎で通学することがありますか。【単一回答】 注

☒ ある

☐ ない

通学時に家族等に送迎してもらう頻度をお答えください。【単一回答】

【登校時】 注

①ほぼ毎日



【下校時】 注

②週3～4日程度



どなたに送迎してもらうことが多いですか？【複数回答】

【登校時】 注

☐ ①父または母

☐ ②祖父または祖母

☐ ③兄弟・姉妹

☐ その他

【下校時】 注

☐ ①父または母

☐ ②祖父または祖母

☐ ③兄弟・姉妹

☐ その他

家族等に送迎してもらう理由についてお答えください。【複数回答】 注

☐ ①公共交通（JR、バス等）は、行き先や時間が通学に合わないため

☐ ②自宅が駅やバス停から遠いため

☐ ③公共交通の運賃が高いため

☐ その他

次へ

戻る

2/5ページ

通学に関するアンケート調査（高校生）

問3：進路選択について

1. 高校への進学の際に、通学手段の有無が高校の選択に影響しましたか。【単一回答】 注

① 影響した



通学手段について、どのようなことを考慮しましたか。【複数回答】 注

☐ ①自宅や学校の近くにバス停や駅があるか

☐ ②登下校に合う時間帯に便があるか

☐ ③バスとJRの接続がスムーズか

☐ ④通学にかかる時間が妥当であるか

☐ ⑤負担する交通費が許容範囲であるか

☐ ⑥自宅から近い（徒歩・自転車での通学が可能か）

☐ その他

問4：休日（土日・祝日）の移動について

1. あなたは、休日（土日・祝日）に、どこに外出することが多いです。具体的な施設名または所在地をお答えください。 注

例) ゆめタウン出雲、松江市東朝日町 など

2. その際の目的をお答えください。【単一回答】 注

①都活動



3. その際の主な移動手段をお答えください。【複数回答】 注

☐ ①徒歩

☐ ②自転車

☐ ③JR

☐ ④雲南市民バス

☐ ⑤その他の路線バス

☐ ⑥家族等の送迎

☐ その他

次へ

戻る

3/5ページ

通学に関するアンケート調査（高校生）

問5：公共交通の評価や改善点について

1. 雲南市の公共交通（JRやバス、だんだんタクシー・バス、一般乗用タクシー）の満足度をお答えください。【単一回答】 12

満足 ✓

2. 雲南市民バスについて、改善してほしい内容があればお答えください。【複数回答】 13

- ☐ ①運行本数が増える
- ☐ ②始発便や最終便の時間が、通学時間に合わせて改善される
- ☐ ③JRやバス同士の接続がスムーズになり、乗り継ぎの待ち時間が短くなる
- ☐ ④運賃が安くなる
- ☐ ⑤支払い方法がキャッシュレス対応になる
- ☐ ⑥バスの運行情報をスマホ等で簡単に確認できるようになる
- ☐ ⑦バス停や待合施設の設備が整備される（屋根・ベンチ・照明など）
- ☐ その他

雲南市では定時定路線バスと、一般乗用タクシーの中間にあたる「だんだんタクシー・だんだんバス」を運行しています。

だんだんタクシー・だんだんバスについて

公共交通は、運転免許証を持たない高校生や高齢者など、多くの市民の暮らしを支える大切な移動手段です。市内では、JR 木次線のほか、雲南市民バスなどの定時定路線バスや、だんだんタクシー・だんだんバス、一般乗用タクシーなどが運行されています。

● だんだんタクシー・だんだんバスは、旧町村ごとの町内での移動手段として、平成25年から運行しています。

● サービスの内容は、決まったルートを走行する定時定路線バスと、自由に乗り降りできる一般乗用タクシーの中間にあたるものとなっています。

【表】だんだんタクシー・だんだんバスの特徴

	定時定路線バス	だんだんタクシー・だんだんバス	一般乗用タクシー
運行するルート	固定	市街地内より利用を重視	自由
乗降場所	バス停	市街地内は市街地の乗降場所	自由
ダイヤ	決まっている	決まっている	自由
料金（大人）	200円	300円	距離別・時間別などによる
予約	不要	必要	必ずしも必要ではない
利用形態	複数で乗り合う	複数で乗り合う	個別に貸し出す

3. あなたは、だんだんタクシー・だんだんバスのサービスについてご存知でしたか。【単一回答】 14

選択してください ✓

4. だんだんタクシー・だんだんバスについて、改善してほしい内容があればお答えください。【複数回答】 15

- ☐ ①運行本数が増える
- ☐ ②市街地の乗降場所が増える
- ☐ ③土日祝日も運行する
- ☐ ④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
- ☐ ⑤予約や乗り方などの利用方法がわかりやすくなる
- ☐ ⑥電話以外の予約方法（予約アプリなど）が利用できる
- ☐ ⑦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
- ☐ その他

5. 改善してほしい内容が実現した場合、雲南市民バスやだんだんタクシー・だんだんバスを利用しようと思いますか。【単一回答】 16

選択してください ✓

次へ

戻る

4/5ページ

通学に関するアンケート調査（高校生）

問6：公共交通に関する市の取り組みについて

◆ちらし裏面「鉄道×バスの組み合わせでお得に通学・通勤できます！」をご覧ください。

1. あなたは、「JR木次線（定期券）利用促進事業」についてご存知でしたか。【単一回答】 17

①今回、初めて知った ✓

【1で①と回答した人】 「JR木次線（定期券）利用促進事業」があることを知って、今後、JR木次線を利用してみたいと思いましたか。【単一回答】 18

①ぜひ利用してみたい ✓

問7：ご意見・ご要望

雲南市内の公共交通（JR木次線、雲南市民バス、タクシー等）について、ご意見・ご要望がありましたらご自由にご入力ください。

改善点や、利用促進のためのアイデアなど、ご自由にご入力ください 19

アンケートは以上です。

送信

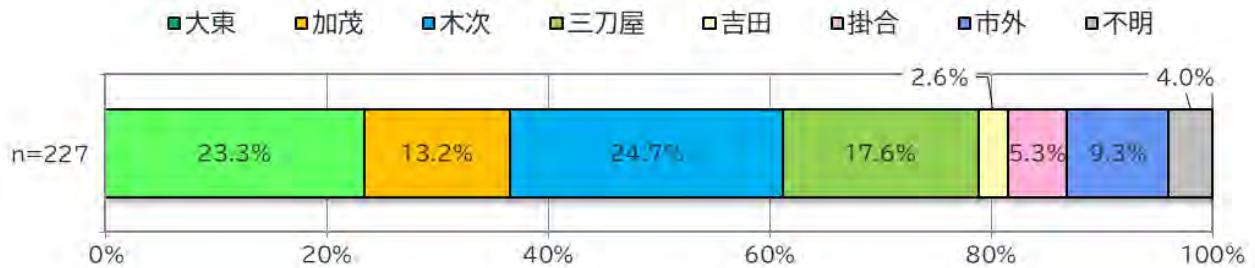
戻る

5/5ページ

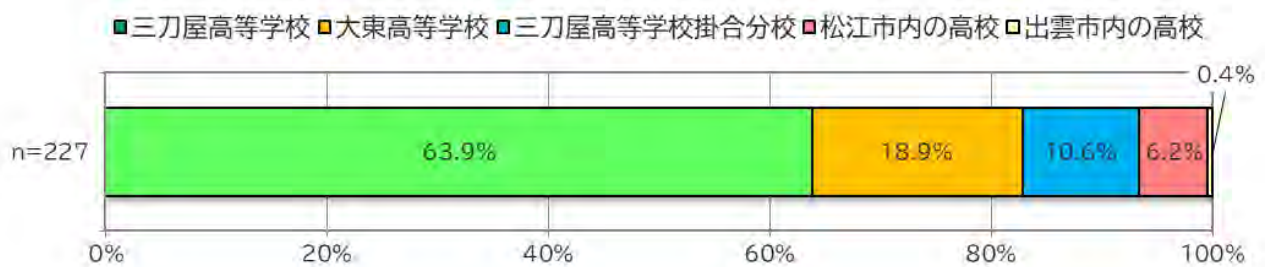
3. 調査結果

(1) あなた自身について

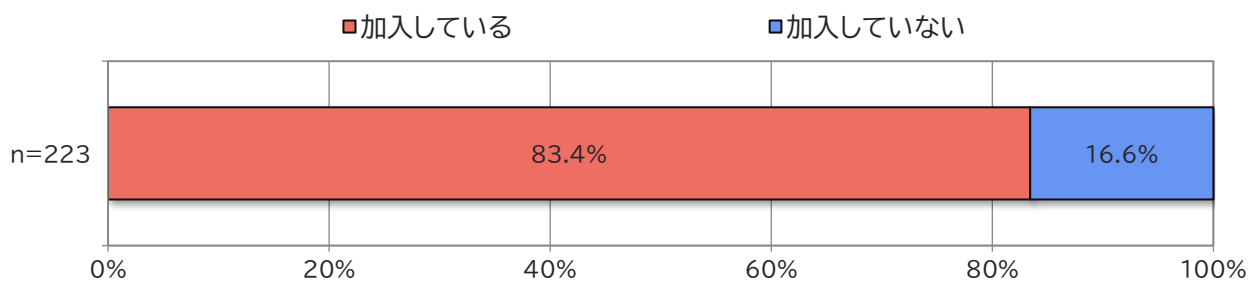
- ① お住まいの地域をお答えください。寮や下宿の方は自宅ではなく寮や下宿の地域をお答えください。



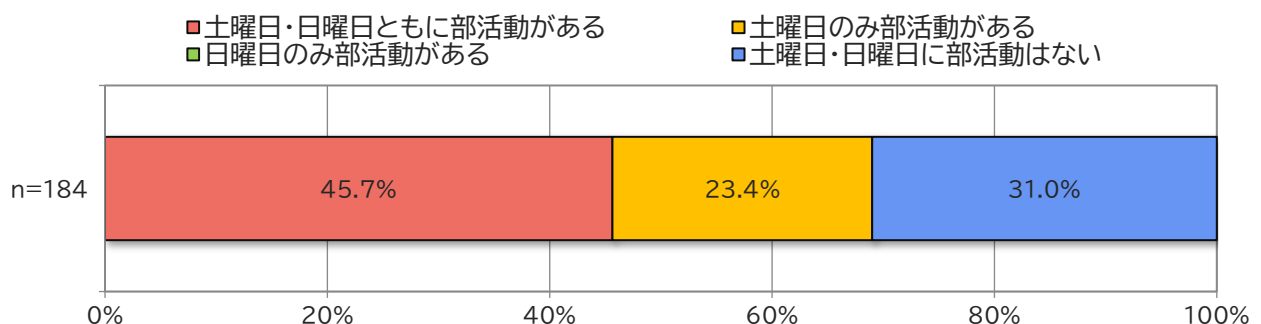
- ② 通学している高校をお答えください。



- ③ 部活動の加入状況をお答えください。

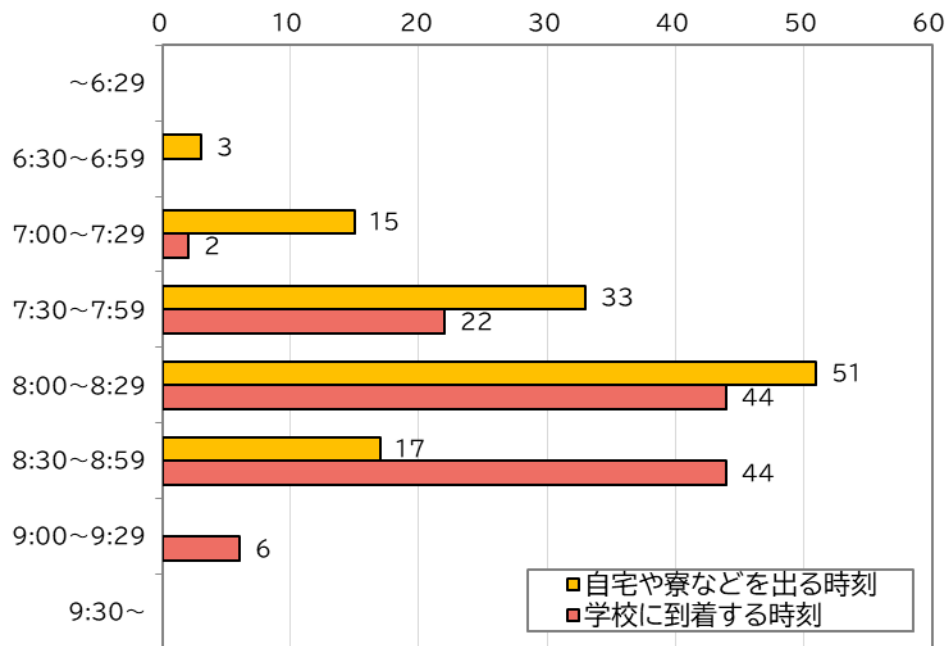


【③で「加入している」と回答した人】休日の部活動の有無をお答えください。

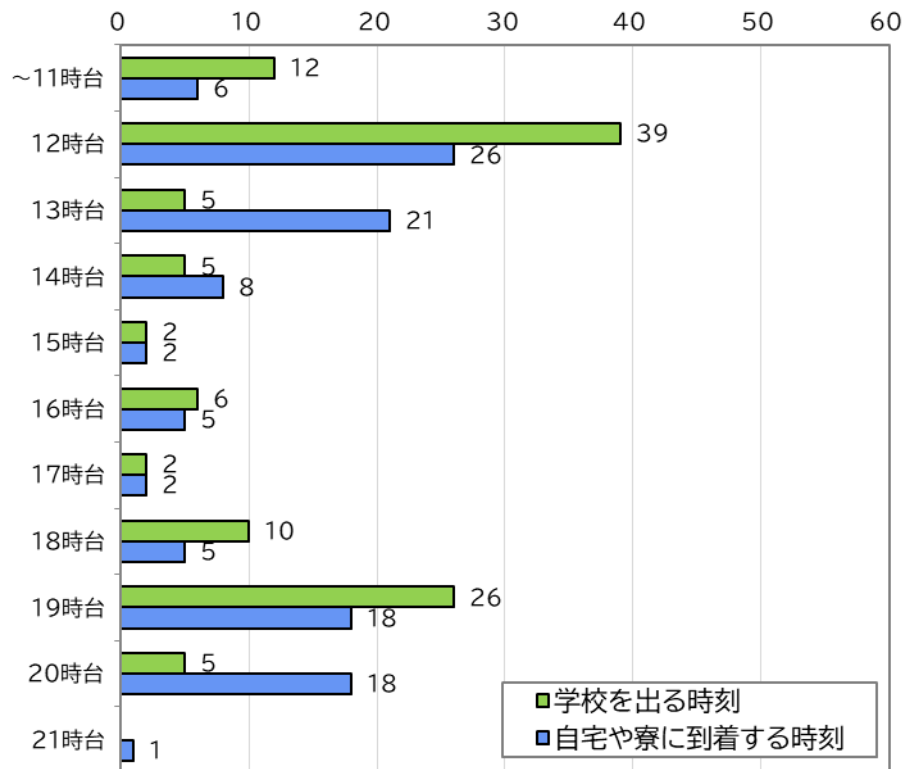


休日の部活動時の登校・下校時刻をお答えください。

【登校時】



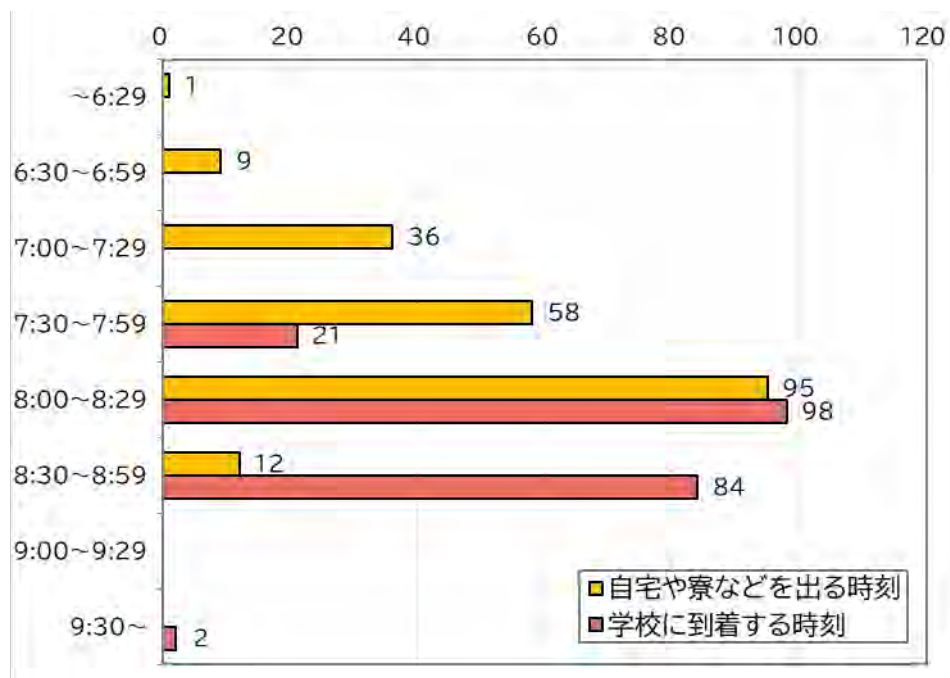
【下校時】



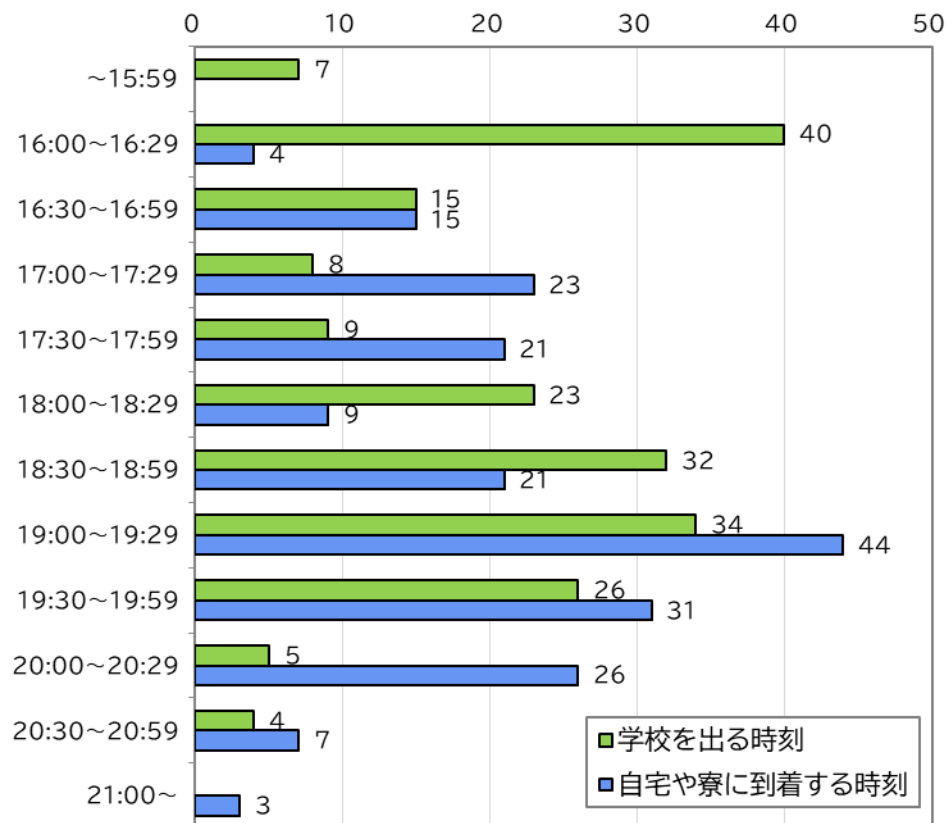
(2) 通学状況について

① 普段(悪天候の日や、テスト期間などを除く)の登校・下校時刻をお答えください。

【登校時】

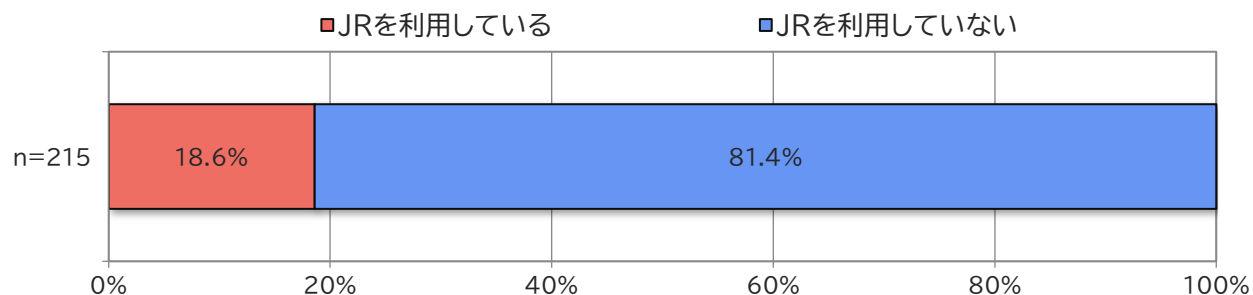


【下校時】

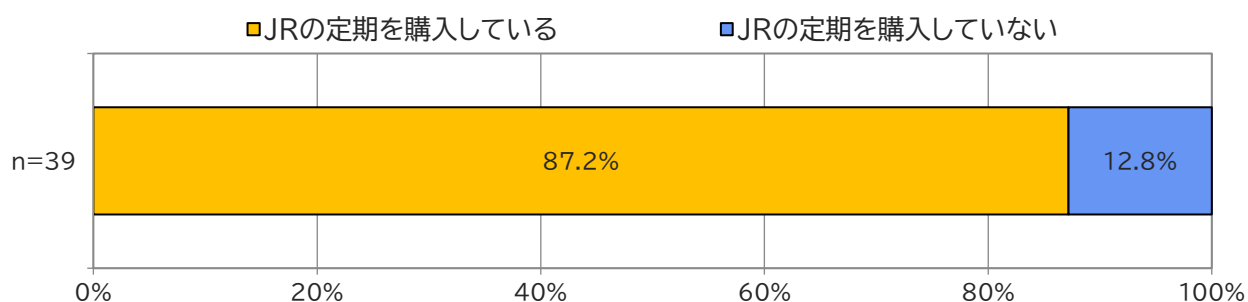


② 普段(悪天候の日や、テスト期間などを除く)の通学における公共交通の利用状況についてお答えください。

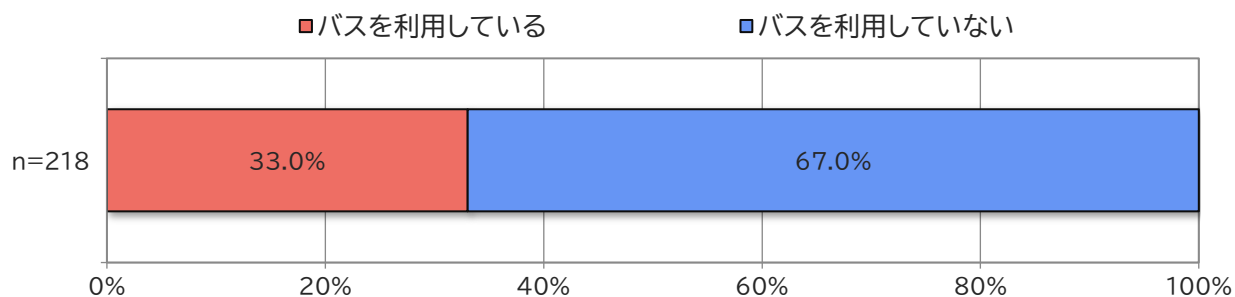
【JR】



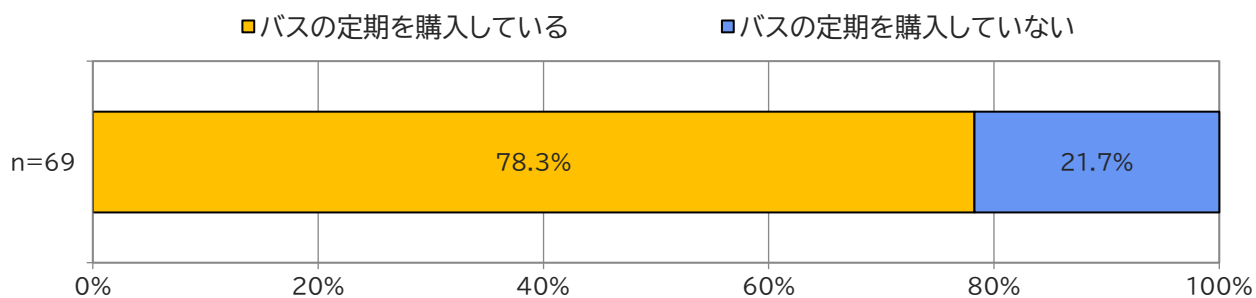
【「JR を利用している」と回答した人】あなたは、JRの定期券を購入して通学していますか。



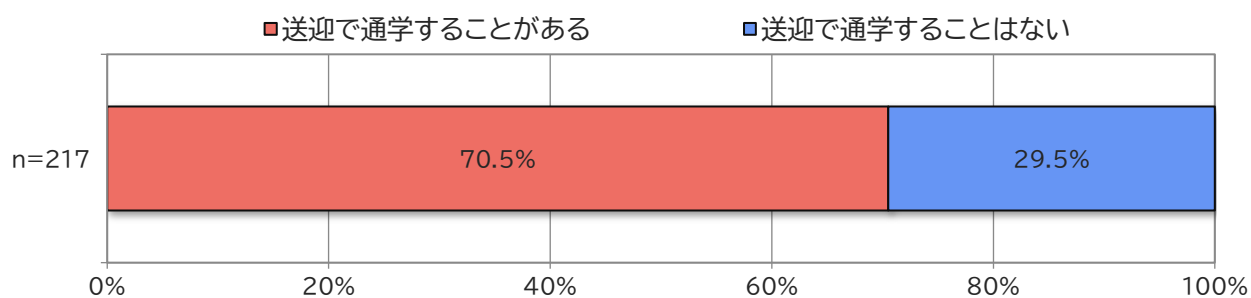
【バス(雲南市民バス、その他の路線バス)】



【「バスを利用している」と回答した人】あなたは、バスの定期券を購入して通学していますか。

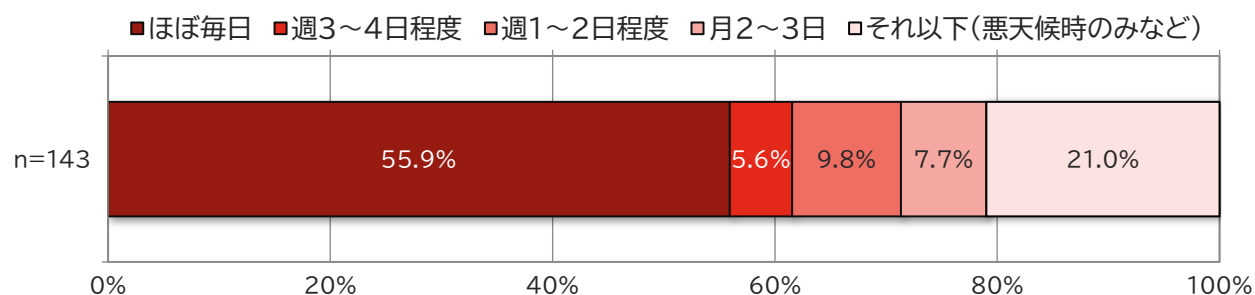


③ 普段(悪天候の日や、テスト期間などを除く)の通学についてお答えください。あなたは現在、家族等による送迎で通学することがありますか。

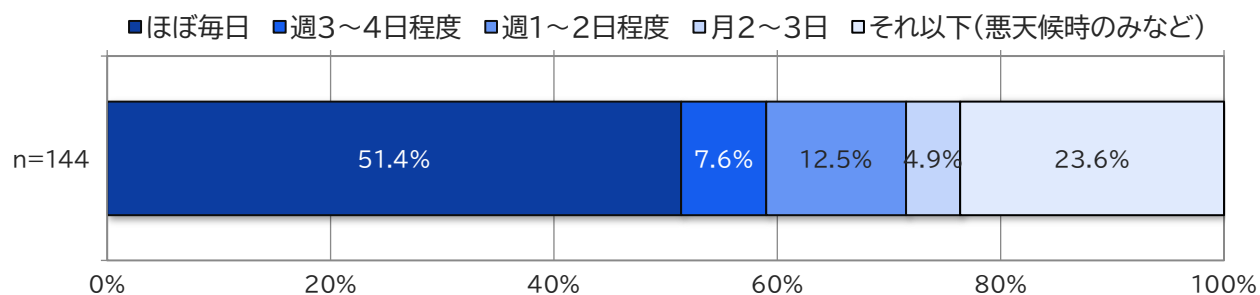


【③で「送迎で通学することがある」と回答した人】通学時に家族等に送迎してもらう頻度をお答えください。

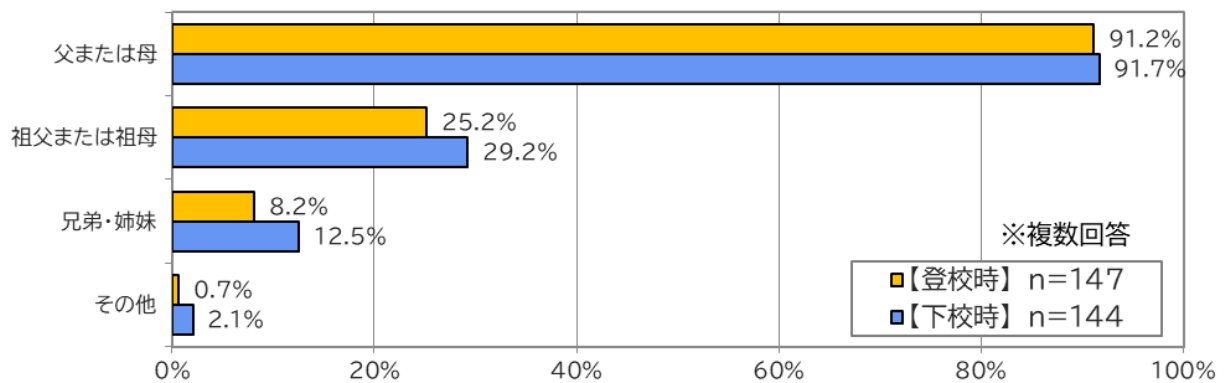
【登校時】



【下校時】

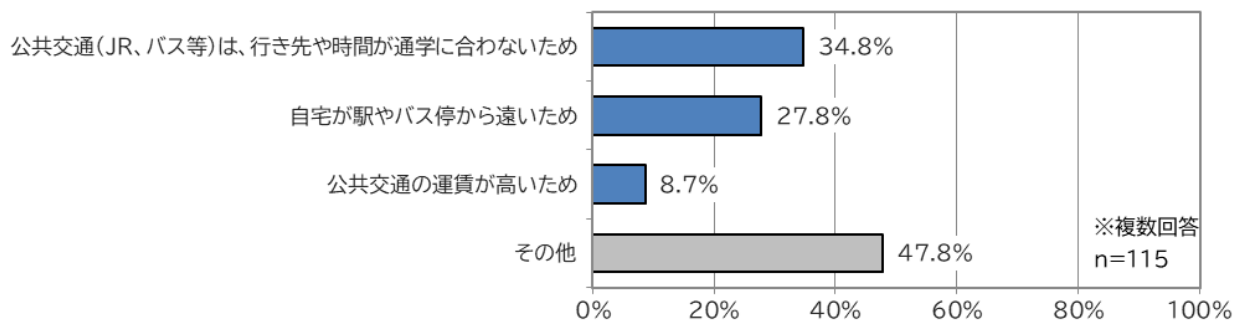


【③で「送迎で通学することがある」と回答した人】どなたに送迎してもらうことが多いですか。[複数回答]



その他の内容	回答数
同じ方向に帰る友達同士の親で日替わりで連れて帰ってもらっている	1
叔母	1
下校は送迎してもらったことがない	1

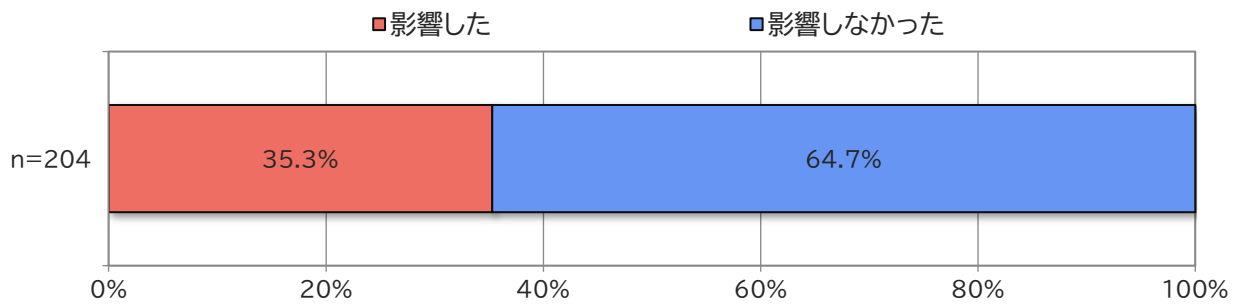
【③で「送迎で通学することがある」と回答した人】家族等に送迎してもらう理由についてお答えください。[複数回答]



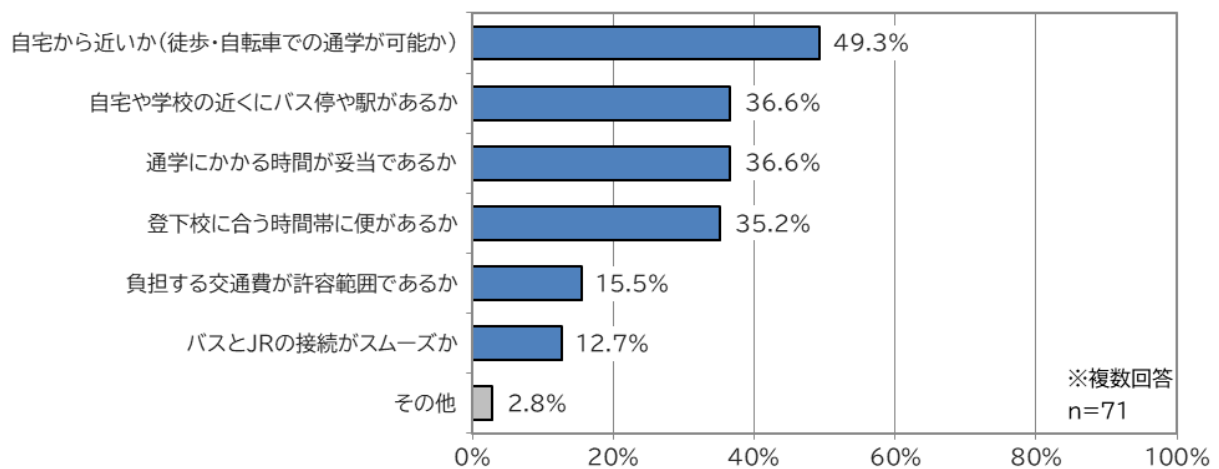
その他の内容	回答数
送迎が楽だから、自転車が嫌だから	13
悪天候時	12
学校と親の職場が近いから	8
遅刻しそうとき（寝坊、乗り遅れ）	5
親が休みのとき	4
安全面	4
その他	9

(3) 進路選択について

① 高校への進学の際に、通学手段の有無が高校の選択に影響しましたか。



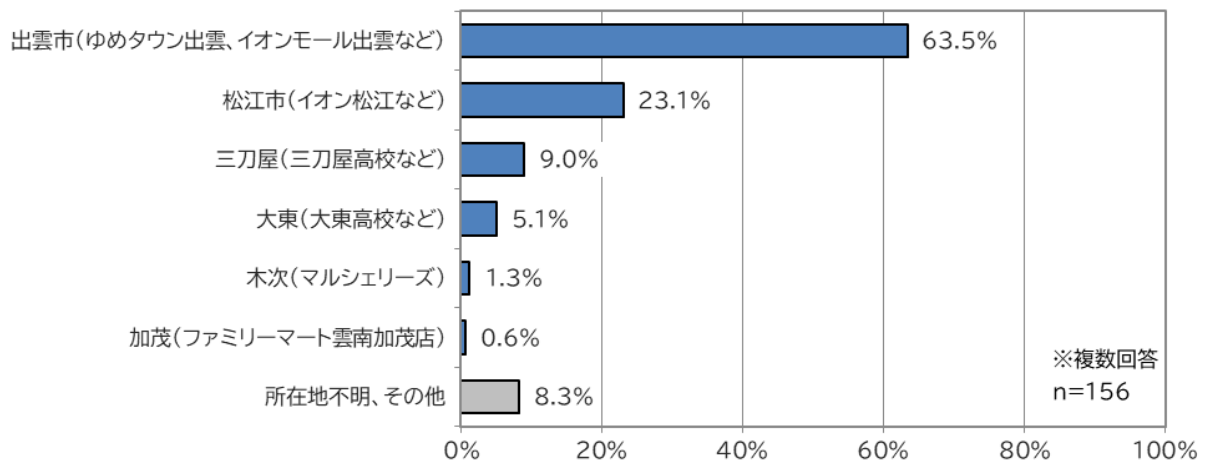
通学手段について、どのようなことを考慮しましたか。[複数回答]



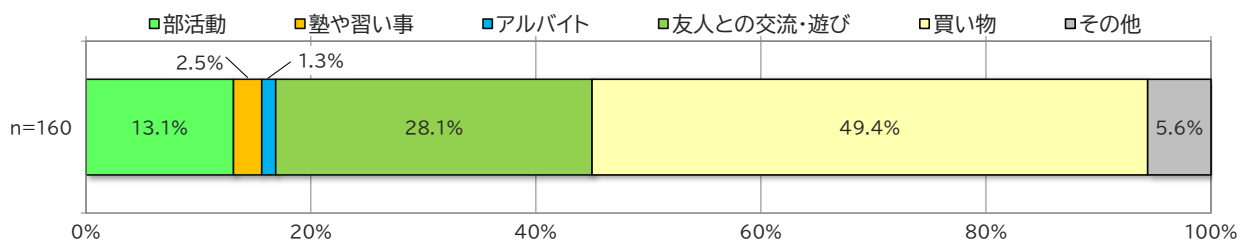
その他の内容	回答数
寮に入らずに通学できるかどうか	1
親の仕事場が学校と近いかどうか	1

(4) 休日(土日・祝日)の移動について

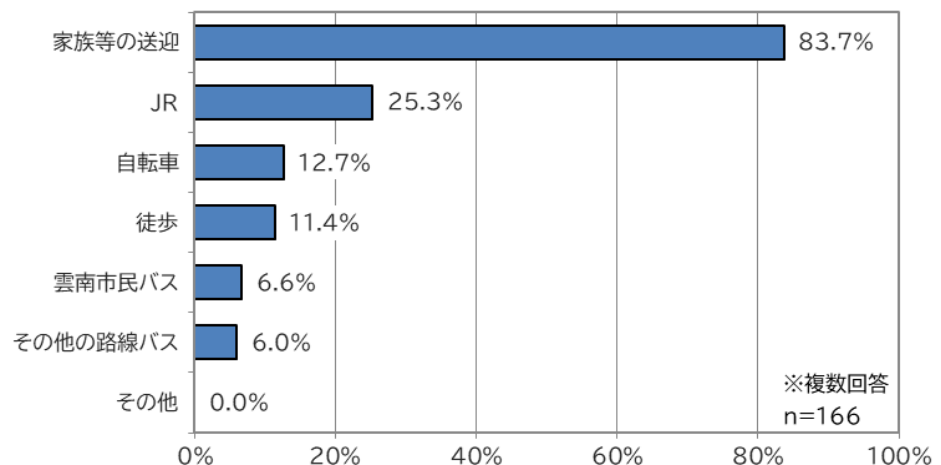
- ① あなたは、休日(土日・祝日)に、どこに外出することが多いですか。具体的な施設名または所在地をお答えください。[複数回答]



- ② その際の目的をお答えください。

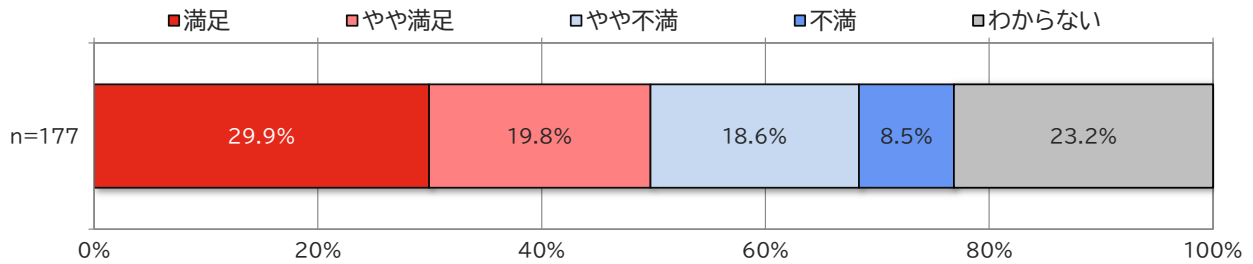


その際の主な移動手段をお答えください。[複数回答]

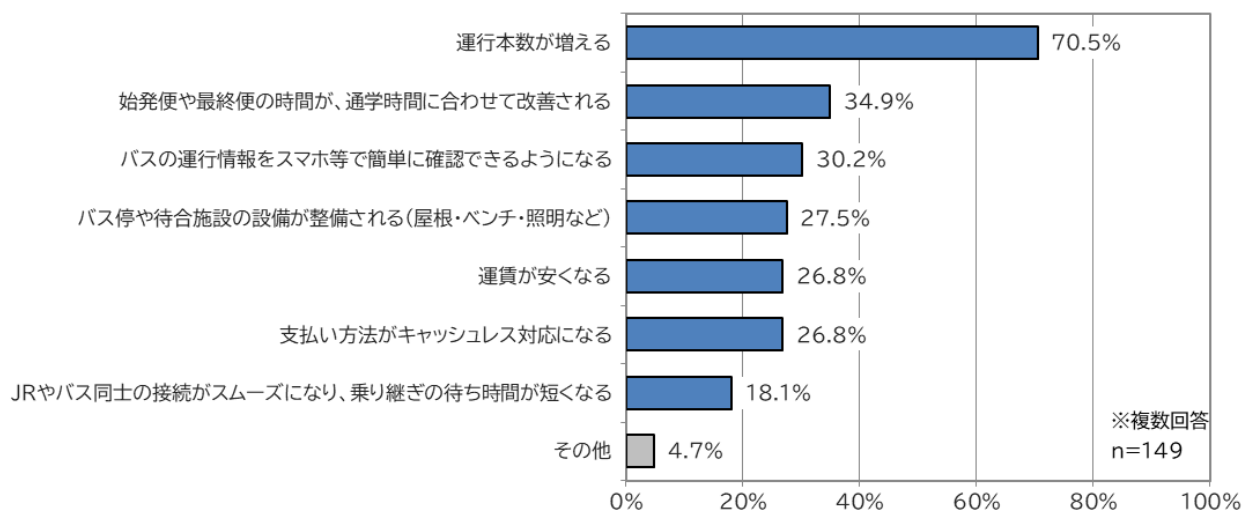


(5) 公共交通の評価や改善点について

- ① 雲南市の公共交通(JR やバス、だんだんタクシー・バス、一般乗用タクシー)の満足度をお答えください。



- ② 雲南市民バスについて、改善してほしい内容があればお答えください。[複数回答]



その他の内容	回答数
(朝の便で)座れるようにしてほしい	3
運転が荒いときがある	2
土日に遅い時間の便がほしい	1
わからない	1

雲南市では定時定路線バスと、一般乗用タクシーの中間にあたる「だんだんタクシー・だんだんバス」を運行しています。

だんだんタクシー・だんだんバスについて

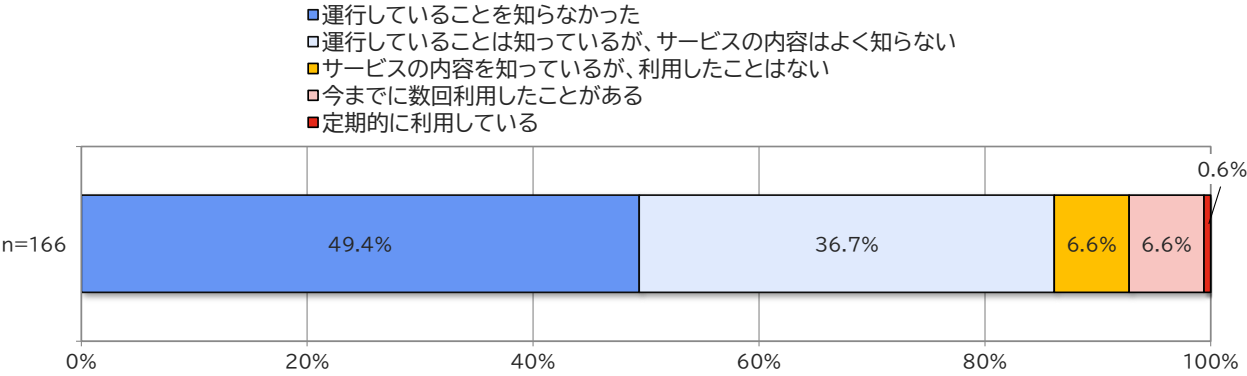
公共交通は、運転免許証を持たない高校生や高齢者など、多くの市民の暮らしを支える大切な移動手段です。市内では、JR 木次線のほか、雲南市民バスなどの定時定路線バスや、だんだんタクシー・だんだんバス、一般乗用タクシーなどが運行されています。

- だんだんタクシー・だんだんバスは、旧町村ごとの町内での移動手段として、平成25年から運行しています。
- サービスの内容は、決まったルートを走行する定時定路線バスと、自由に乗り降りできる一般乗用タクシーの中間にあたるものとなっています。

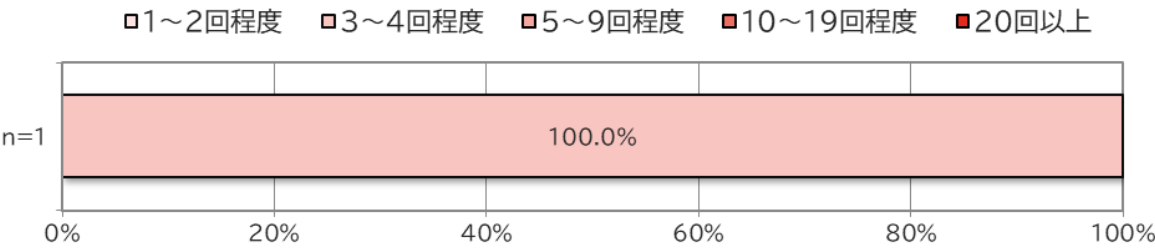
【表】だんだんタクシー・だんだんバスの特徴

	定時定路線バス	だんだんタクシー・だんだんバス	一般乗用タクシー
運行するルート	固定	定められたエリア内を運行	自由
乗降場所	バス停	ご自宅または市街地の乗降場所	自由
ダイヤ	決まっている	決まっている	自由
料金（大人）	200円 ※大東松江乃木線を除く	300円	距離制、時間制などによる
予約	不要	必要	必ずしも必要ではない
利用形態	複数で乗り合う	複数で乗り合う	個別に貸し切る

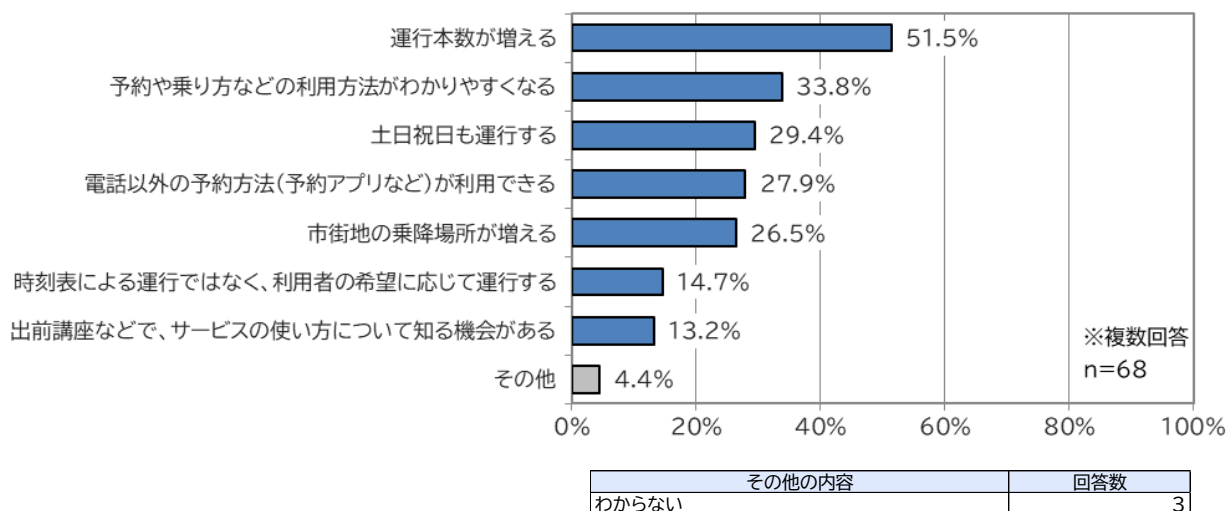
③ あなたは、だんだんタクシー・だんだんバスのサービスについてご存知でしたか。



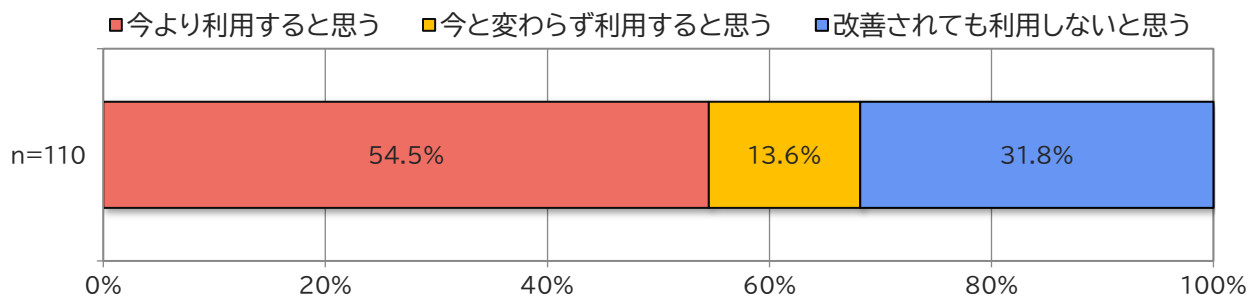
【③で「定期的に利用している」と回答した方】1か月に約()回程度利用する。※片道を1回としてお答えください



だんだんタクシー・だんだんバスについて、改善してほしい内容があればお答えください。[複数回答]



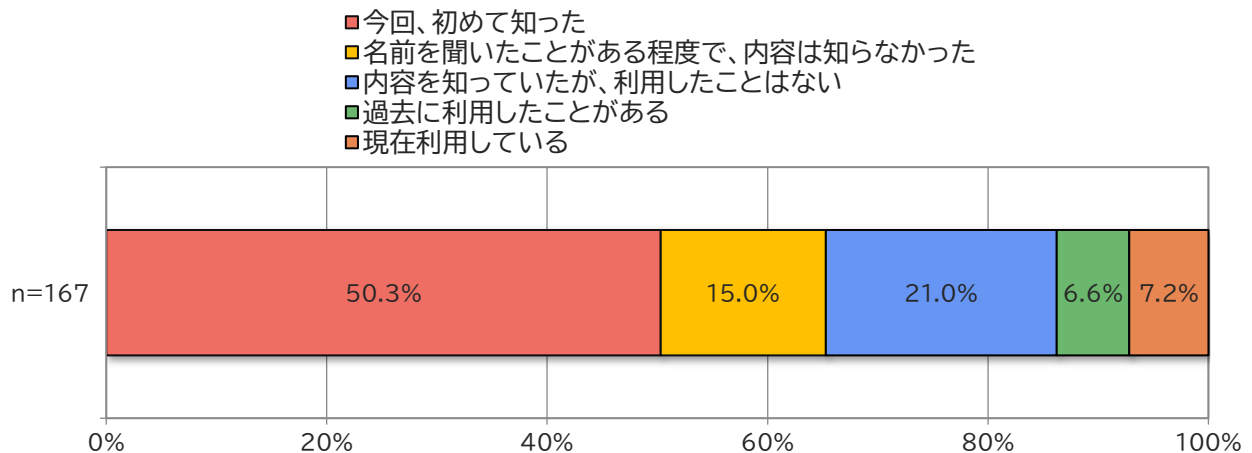
④ 改善してほしい内容が実現した場合、雲南市民バスやだんだんタクシー・だんだんバスを利用しようと思いますか。



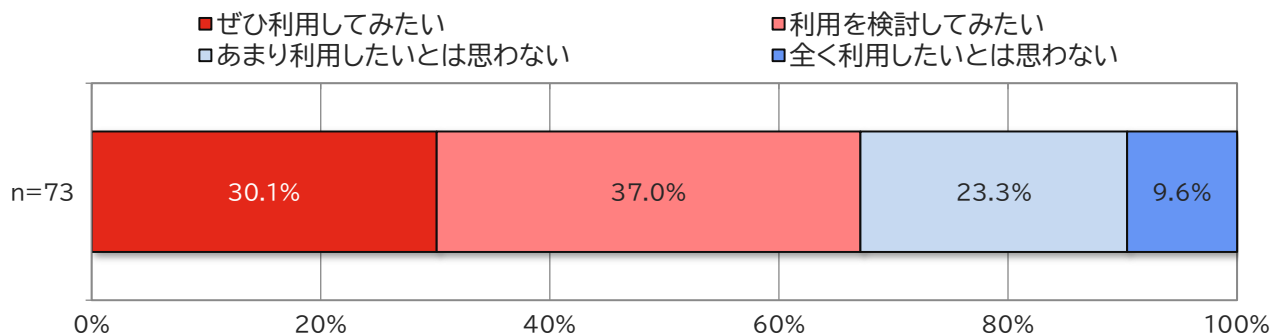
(6) 公共交通に関する市の取り組みについて

ちらし裏面「鉄道×バスの組み合わせでお得に通学・通勤できます！」をご覧ください。

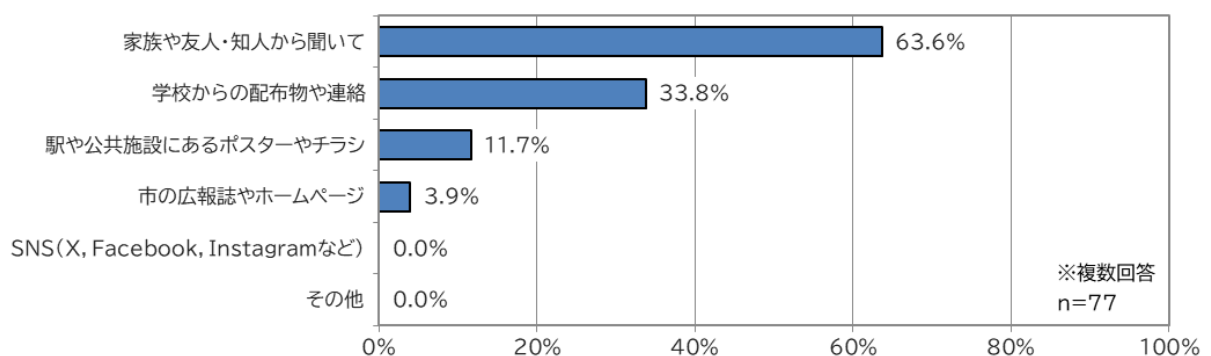
① あなたは、「JR 木次線(定期券)利用促進事業」についてご存知でしたか。



【①で「今回、初めて知った」と回答した人】「JR 木次線(定期券)利用促進事業」があることを知って、今後、JR 木次線を利用してみたいと思いましたか。

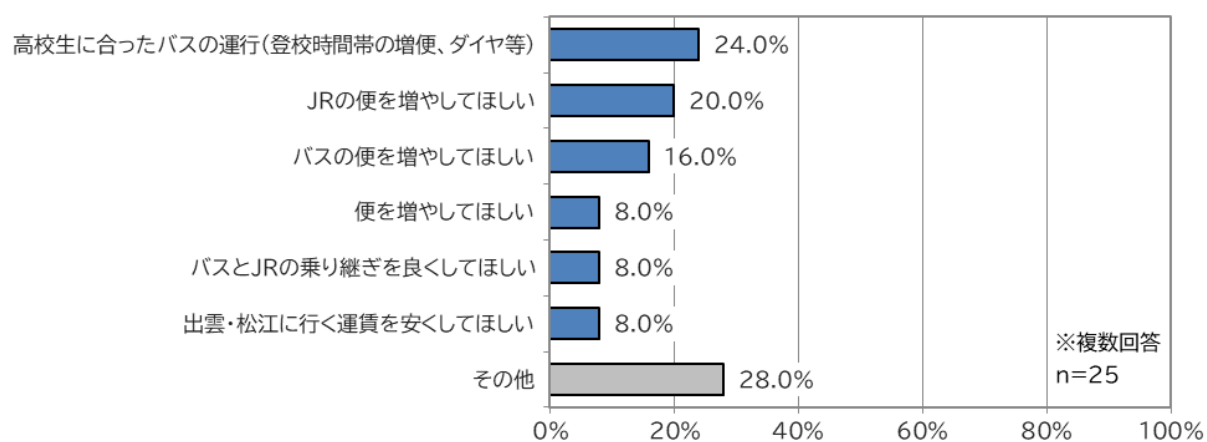


【①で「今回、初めて知った」以外の回答をした人】事業について、どこで知りましたか。[複数回答]



(7) ご意見・ご要望

雲南市内の公共交通(JR 木次線、雲南市民バス、タクシー等)について、ご意見ご要望がありましたら
ご自由にご入力ください。改善点や、利用促進のためのアイデアなど、ご自由にご入力ください。[複数
回答]



高校名	ご意見
三刀屋高校	バスの土日の運行を増やして欲しい
	一時間に一本くらいにしてほしい
	本数を増やして欲しいのと、始発便と最終便をもっと極端な時間にして欲しい
	出雲市や松江市方面へ向かう際に利用する公共交通機関の料金を安くしてほしい。
	登校時の際に乗れない人がいた。というような話をよく聞くので本数を増やしたらいいのかなと思いました。
	また、JRで出雲や松江に行くときに木次からの料金が高すぎて気軽に使えない。
	雲南市民バスの利用者は高校生が一番多いと思うので、高校生の時間帯に寄り添った時刻の便にする。利用者が少ない時間帯の便のバスは小型にする。
	バスが三刀屋高校の生徒が多く座る場所がないため、バスを大きくするかバスの数を増やして欲しい 時間は朝 8 時 15 分ごろの木次三刀屋線と吉田大東線
	運行時間を増やしてほしい
	空き時間を少なくしてほしい
大東高校	電車の本数が少ない
	本数を増やしてほしい、イコカなどが使えるようになってほしい。
	電車の運行本数を増やしてほしい
	郵便局前のバス停にベンチと屋根がほしいです。もしくは学校の横にあるバス停に停まってほしいです。
	運行本数が増えるといい
	天候によって運休になりやすいのももっと頑丈な作りにしてほしいです。
三刀屋高校 掛合分校	カーテンをつけて欲しい
	エアコンを席の方に向けて欲しい
	もう 1 つ使っていない扉の方の場所を席に変えてもっと人が座れる場所が欲しい。
	バスのバス停に止まる時間をもう少しぐらい学校に合わせてほしい
	吉田町上山にバス停がほしい
	朝の雲南市民バスの本数が増えたら、楽なのかなあって思いました
	このまま続けてほしいです。
市外の高校	木次線のICカード使用不可のアナウンスが日本語だけで外国からの観光客に伝わってないので英語も追加したほうがいいと思います。(実際に ICOCA を持って木次線に乗っていた外国人に木次線は ICOCA を使えないと伝え、駅員さんに対応してもらったことがあるため。)
	本数が少なすぎる
	加茂中に 7 時 3 分に着いてそこから松江駅に行く便は、あと 5 分早めてくれたらバスとの乗り継ぎが楽になります
	運賃を高くする
	JR 木次線の午後の本数をもう少し増やしてほしい

3-2. 保護者アンケート調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- 本調査は、以下の事項を把握・整理し、通学に伴う課題を明らかにすることを目的とする。また、公共交通に対する関心の醸成を図ることも目的の一つとする。
 - ・ 子どもの通学における移動実態や交通の選択状況
 - ・ 保護者の送迎状況や意向

(2) 調査項目

- 回答者自身のことについて(子どもから見た続柄、子どもが通学する高校など)
- 子どもの通学時の公共交通の利用について
- 自家用車での送迎について
- 公共交通に関する市の取り組みについて
- 自由意見

(3) 調査対象

- 雲南市から市内・市外の高校に通学する高校 2 年生の保護者

(4) 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

(5) 調査実施期間

- 令和 7 年 9 月 26 日(金)～令和 7 年 10 月 10 日(金)

(6) 調査票回収状況

- 96 件回収(回収率 36.2%)

2. 調査票

通学に関するアンケート調査（保護者）

問1：あなた自身とお子さまについて

1. お子さまから見たあなたの続柄をお答えください。[単一回答] [15]

選択してください ✓

2. あなたのお住まいの地域をお答えください。 [15]

例) 雲南市木次町里方

3. お子さまが通学している高校をお答えください。[単一回答] [15]

雲南市 ✓

高校名 [15]

選択してください ✓

4. お子さまの部活動の加入状況をお答えください。[単一回答] [15]

①加入している ✓

休日の部活動の有無をお答えください。[単一回答] [15]

①土曜日・日曜日ともに部活動がある ✓

お子さまは、休日の部活動には、主にどのような手段で通っていますか。[複数選択] [15]

☐ ①徒歩・自転車 ☐ ②公共交通（JR・バス）

☐ ③自家用車での送迎 ☐ その他

次へ

1/5ページ

通学に関するアンケート調査（保護者）

問2：お子さまの通学時の公共交通の利用について

1. 平日の通学において、お子さまは公共交通（JR、雲南市民バス、その他の路線バス等）を利用しますか。 [15]

登下校両方 ✓

お子さまの通学にかかる1か月の交通費（定期代など公共交通利用に係る交通費）について、最も近いものをお選びください。[単一回答] [15]

選択してください ✓

次へ

戻る

2/5ページ

通学に関するアンケート調査（保護者）

問3：自家用車での送迎について

1. 平日の通学において、ご家庭で（あなたご自身または他のご家族が）お子さまを自家用車で送迎することがありますか。[単一回答] [15]

①送迎することがある ✓

お子さまの送迎は、主にどなたが担当されていますか。 [15]

選択してください ✓

登下校時それぞれの、平均的な送迎の頻度をお答えください。

【登校時】 [15]

選択してください ✓

【下校時】 [15]

選択してください ✓

普段、どのような区間でお子さまを送迎されますか。[複数回答]

【登校時】 [15]

☐ ①自宅⇔学校または学校近辺 ☐ ②自宅⇔駅

☐ ③自宅⇔バス停 ☐ その他

【下校時】 [15]

☐ ①自宅⇔学校または学校近辺 ☐ ②自宅⇔駅

☐ ③自宅⇔バス停 ☐ その他

自家用車で送迎する理由についてお答えください。[複数回答] [15]

☐ ①公共交通の時間が合わない（登校・下校の時間に合う便がない、部活動の時間に対応できないなど）

☐ ②公共交通へのアクセスが悪い（駅やバス停が自宅から遠い、乗り継ぎが不便など）

☐ ③安全・安心のため（夜道が心配、悪天候時、体調不良時など）

☐ ④経済的な理由（送迎の方が交通費が安く済むからなど）

☐ ⑤利便性・効率性（送迎の方が早い・楽、保護者の通勤経路上、荷物が多いなど）

☐ その他

【回答者ご自身が送迎している方】にお聞きします。自家用車での送迎を負担に感じますか。[単一回答] [15]

①とても負担に思う ✓

特にどのような点を負担に感じますか。[複数回答] [15]

☐ ①時間的な負担（早起き、待ち時間、他の用事ができないなど）

☐ ②経済的な負担（ガソリン代など）

☐ ③精神的・身体的な負担（運転のストレス、仕事との両立、疲労など）

☐ その他

【ご家族（配偶者や祖父母など）が送迎している方】にお聞きします。ご家族が送迎している状況について、あなた（回答者）自身は、何らかの形で「負担」に感じますか。【単一回答】 詳細

☒ ①とても負担に思う ✓

特にどのような点を負担に感じますか。【複数回答】 詳細

☐ ①家族に送迎を頼むことへの気兼ねや、申し訳なさ

☐ ②送迎を担う家族（特に高齢の親など）の健康や、運転への不安

☐ ③家計としての経済的な負担（ガソリン代など）

☐ ④家族間のスケジュール調整の難しさ

☐ その他

もし公共交通が便利になった場合、お子さまの通学にかかる1か月の交通費がいくらまでなら、自家用車による送迎ではなく、JRや路線バスで通学させたいと思いますか。【単一回答】 詳細

☒ 選択してください ✓

[次へ](#)

[戻る](#)

3/5ページ

通学に関するアンケート調査（保護者）

問5：ご意見・ご要望

雲南市内の公共交通（JR木次線、雲南市民バス、タクシー等）について、ご意見・ご要望がありましたら自由にご入力ください。

改善点や、利用促進のためのアイデアなど、ご自由にご入力ください 詳細

アンケートは以上です。

[送信](#)

[戻る](#)

5/5ページ

通学に関するアンケート調査（保護者）

問4：公共交通に関する市の取り組みについて

◆ちらし裏面「鉄道×バスの組み合わせでお得に通学・通勤できます！」をご覧ください。

1. あなたは、「JR木次線（定期券）利用促進事業」についてご存知でしたか。【単一回答】 詳細

☒ ①今回、初めて知った ✓

「JR木次線（定期券）利用促進事業」があることを知って、今後お子さまの通学にJR木次線を利用してみたいと思いましたか。【単一回答】 詳細

☒ 選択してください ✓

[次へ](#)

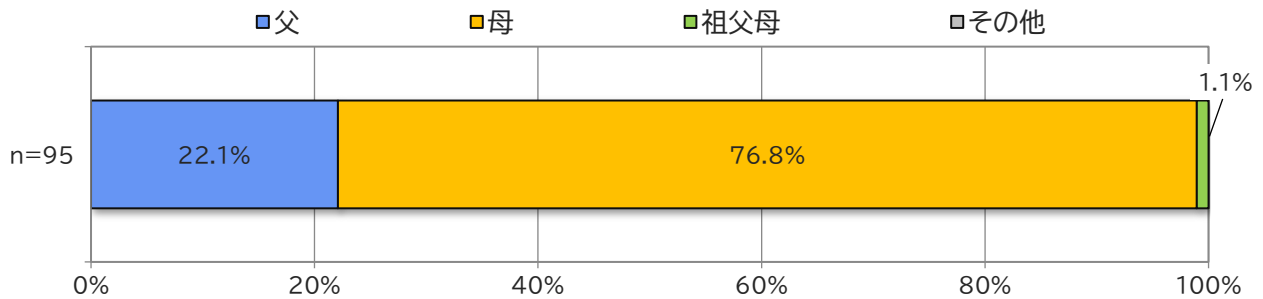
[戻る](#)

4/5ページ

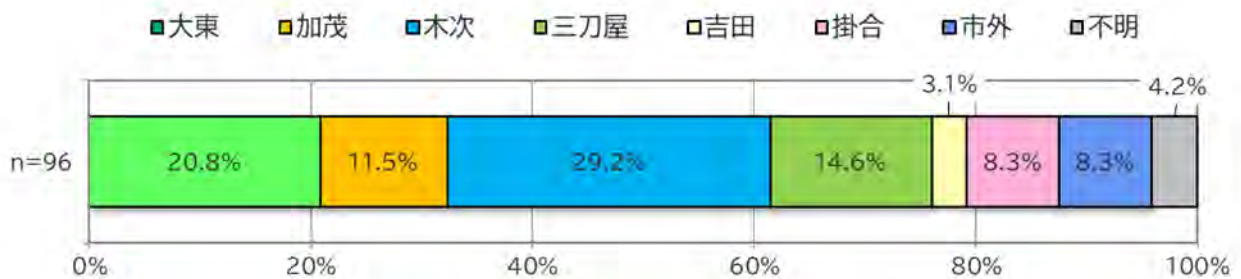
3. 調査結果

(1) あなた自身とお子さまについて

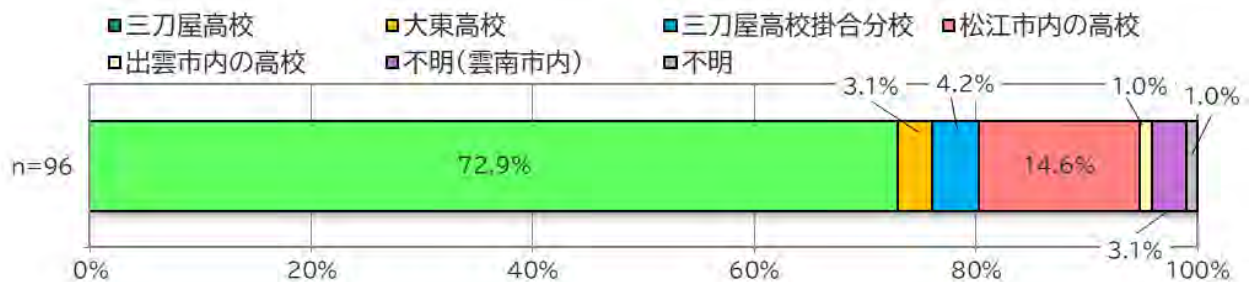
① お子さまから見たあなたの続柄をお答えください。



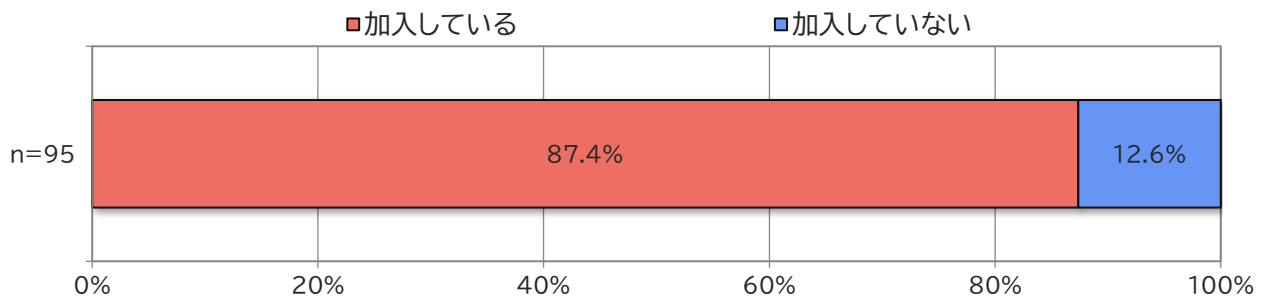
② あなたのお住まいの地域をお答えください。



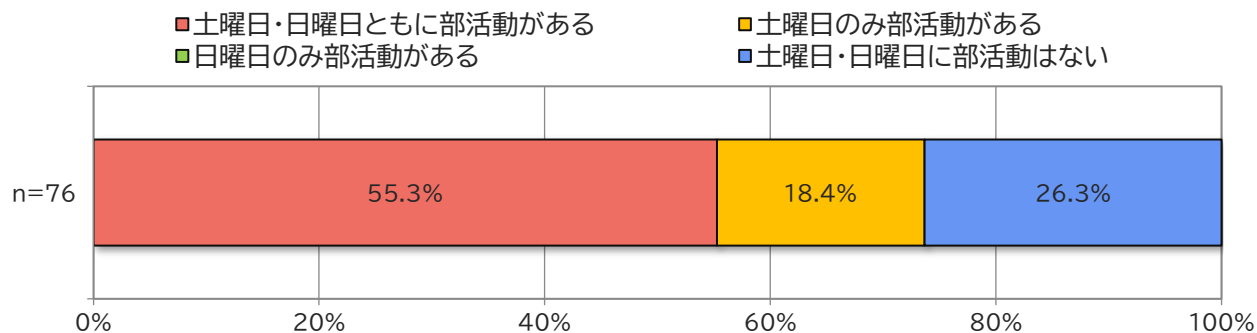
③ お子さまが通学している高校をお答えください。



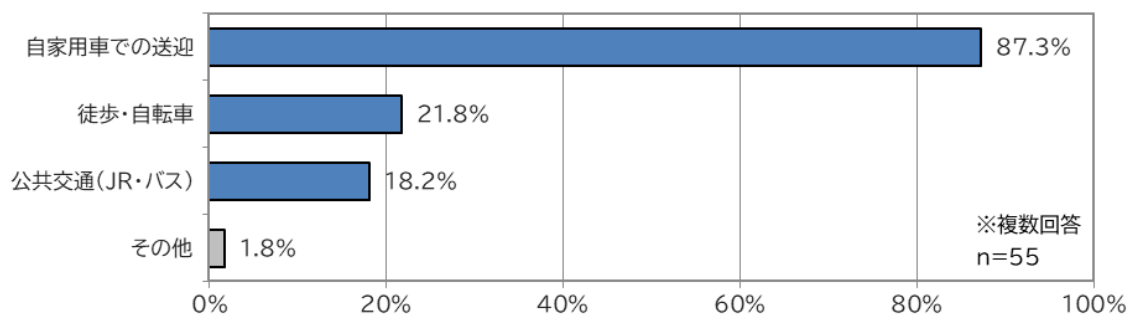
④ お子さまの部活動の加入状況をお答えください。



【④で「加入している」と回答した人】休日の部活動の有無をお答えください。



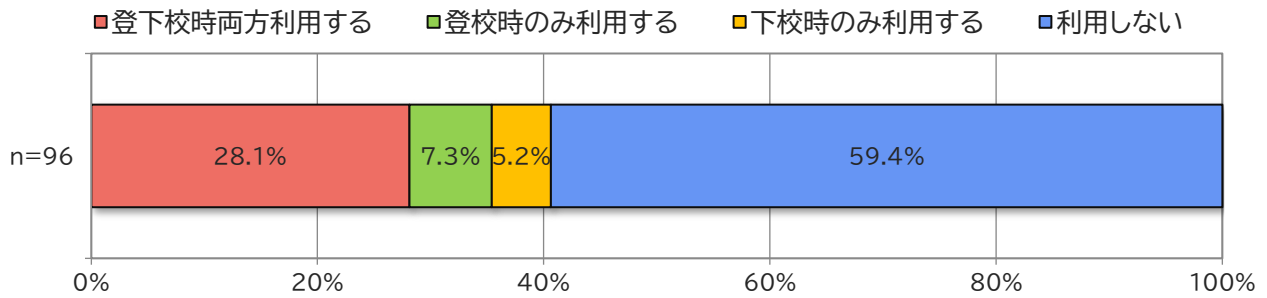
【「休日に部活動がある」と回答した人】お子さまは、休日の部活動には、主にどのような手段で通っていますか。[複数回答]



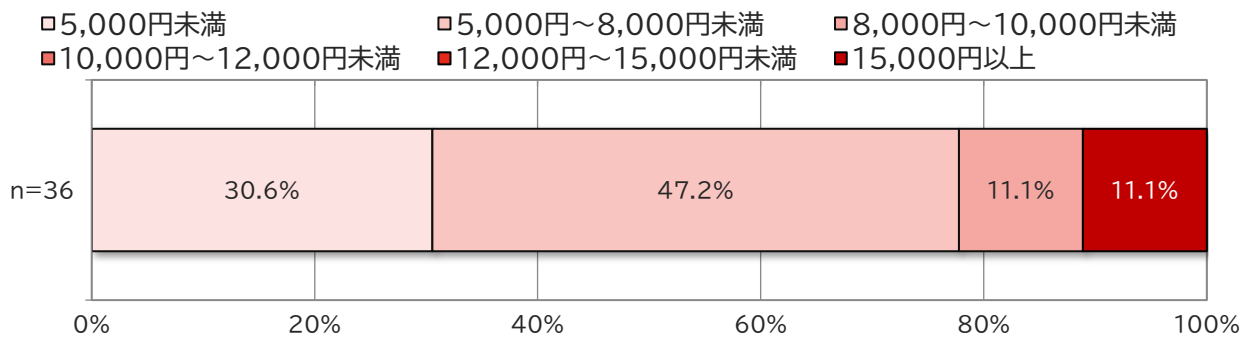
その他の内容	回答数
下宿	1

(2) お子さまの通学時の公共交通の利用について

- ① 平日の通学において、お子さまは公共交通(JR、雲南市民バス、その他の路線バス等)を利用しますか。

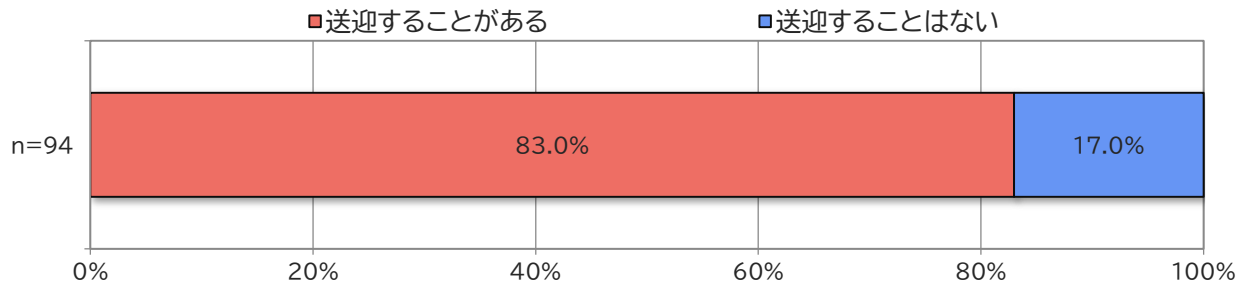


【①で「公共交通で通学することがある」と回答した人】お子さまの通学にかかる1か月の交通費(定期代など公共交通利用に係る交通費)について、最も近いものをお選びください。

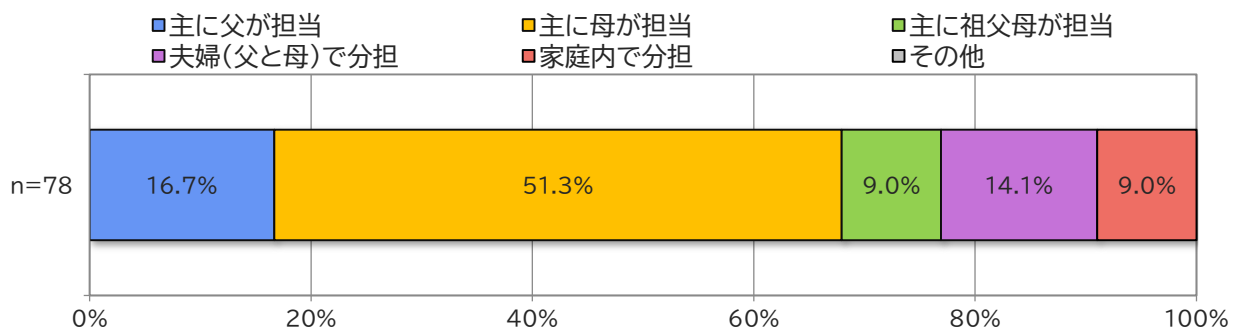


(3) 自家用車での送迎について

- ① 平日の通学において、ご家庭で(あなたご自身または他のご家族が)お子さまを自家用車で送迎することがありますか。

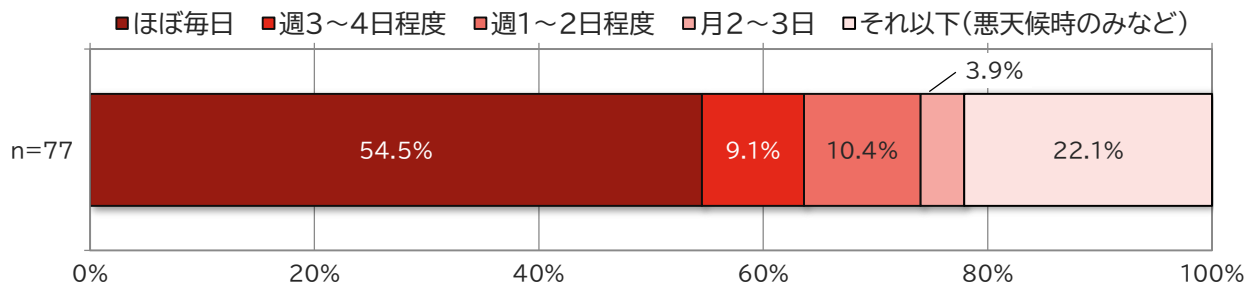


お子さまの送迎は、主にどなたが担当されていますか。

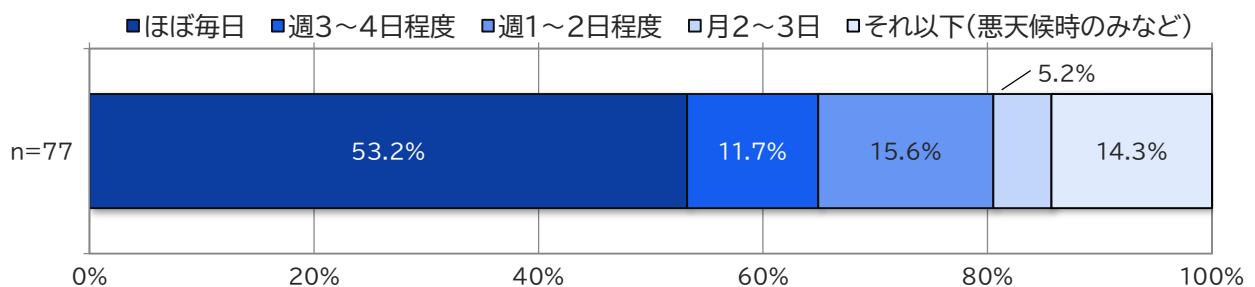


【①で「送迎することがある」と回答した人】登下校時それぞれの、平均的な送迎の頻度をお答えください。

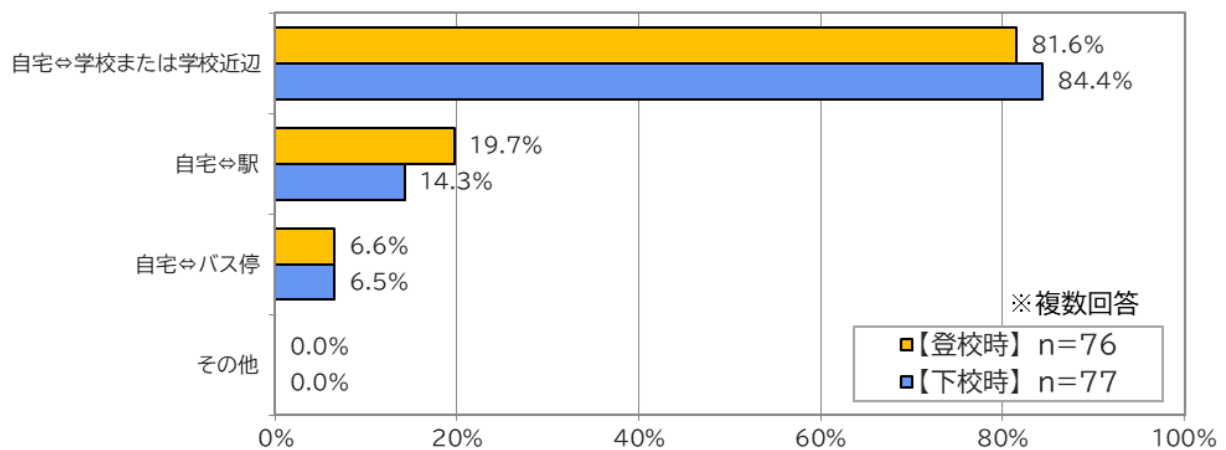
【登校時】



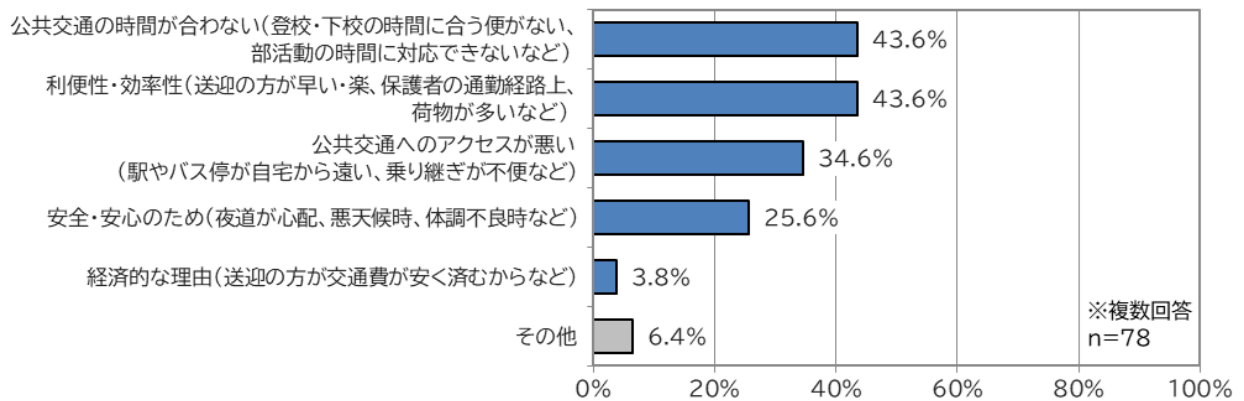
【下校時】



【①で「送迎することがある」と回答した人】普段、どのような区間でお子さまを送迎されますか。[複数回答]

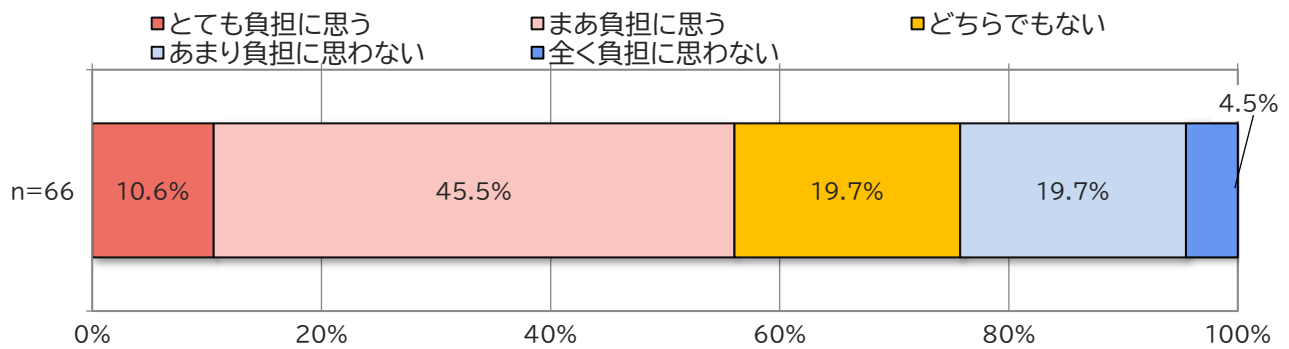


【①で「送迎することがある」と回答した人】自家用車で送迎する理由についてお答えください。[複数回答]

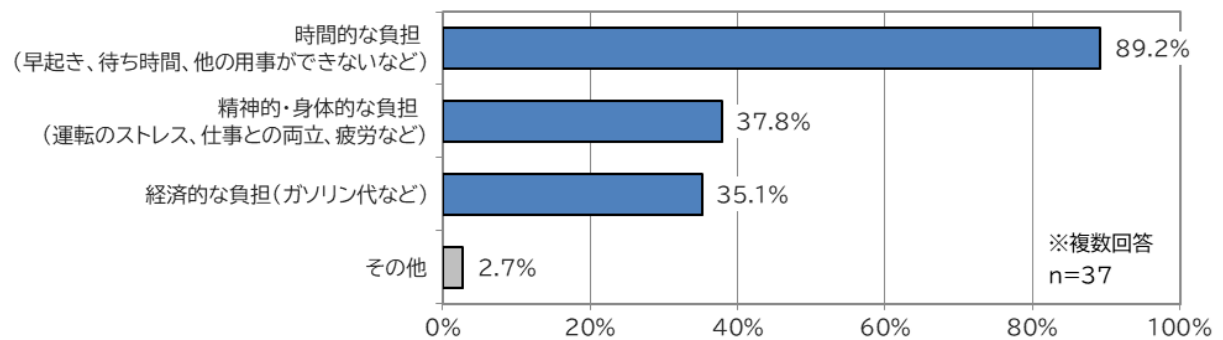


その他の内容	回答数
子どもが自転車で登下校する気がないから	1
市民バスだと窮屈だし、待ち時間があるため	1
祖父母の方が本人にとって都合が良いから	1
JRが運休になった時に送る	1
遅刻ギリギリだから	1

【回答者ご自身が送迎している方】にお聞きします。自家用車で送迎を負担に感じますか。

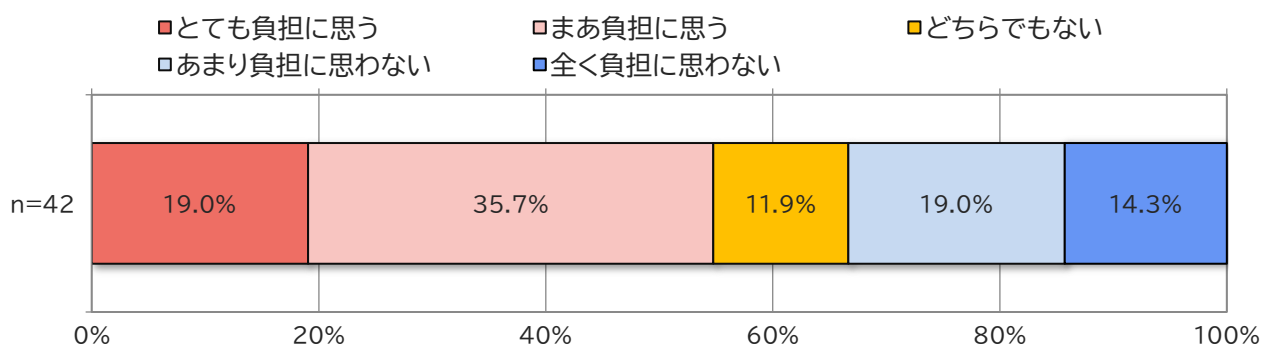


【負担に思うと回答した人】特にどのような点を負担に感じますか。[複数回答]

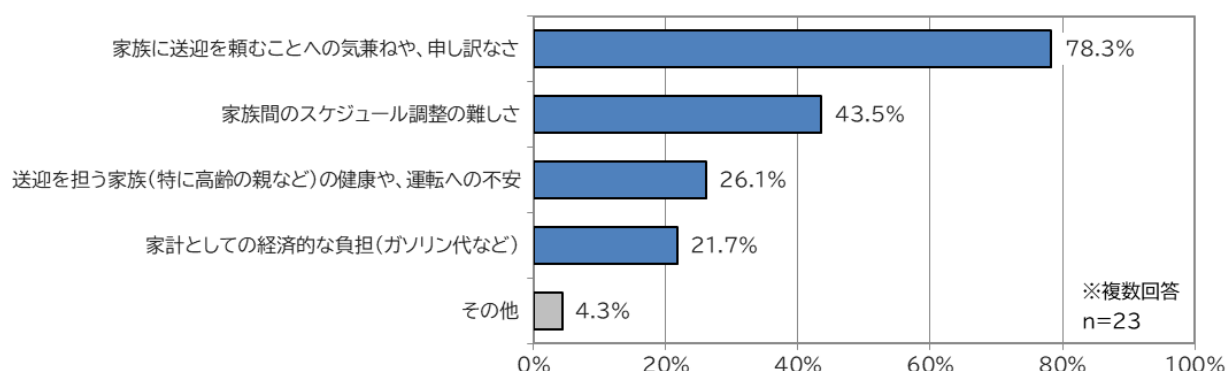


その他の内容	回答数
下の子も連れて行かなければならず、 下の子の生活リズムが乱れる	1

【ご家族(配偶者や祖父母など)が送迎している方】にお聞きます。ご家族が送迎している状況について、あなた(回答者)自身は、何らかの形で「負担」に感じますか。

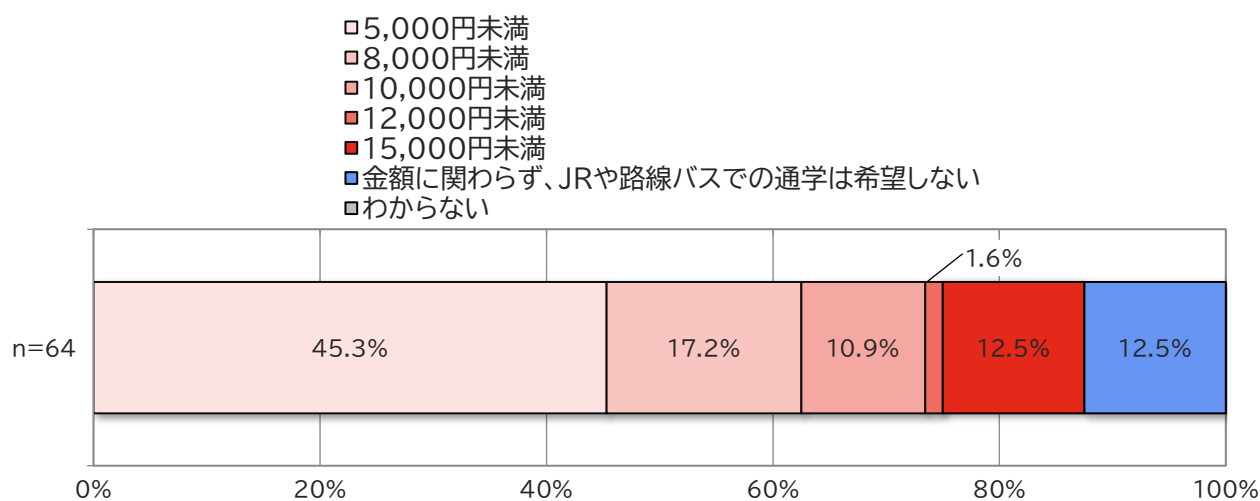


【負担に思うと回答した人】特にどのような点を負担に感じますか。[複数回答]



その他の内容	回答数
祖父母が送迎してやっとなと勘違いしている事。自分で公共機関等で通学するべき	1

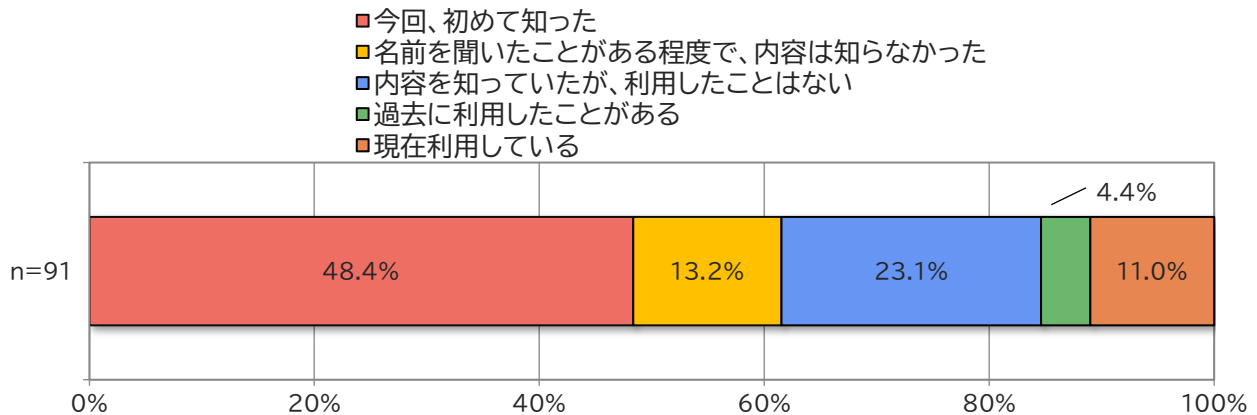
【①で「送迎することがある」と回答した人】もし公共交通が便利になった場合、お子さまの通学にかかる1か月の交通費がいくらまでなら、自家用車による送迎ではなく、JR や路線バスで通学させたいと思いますか。



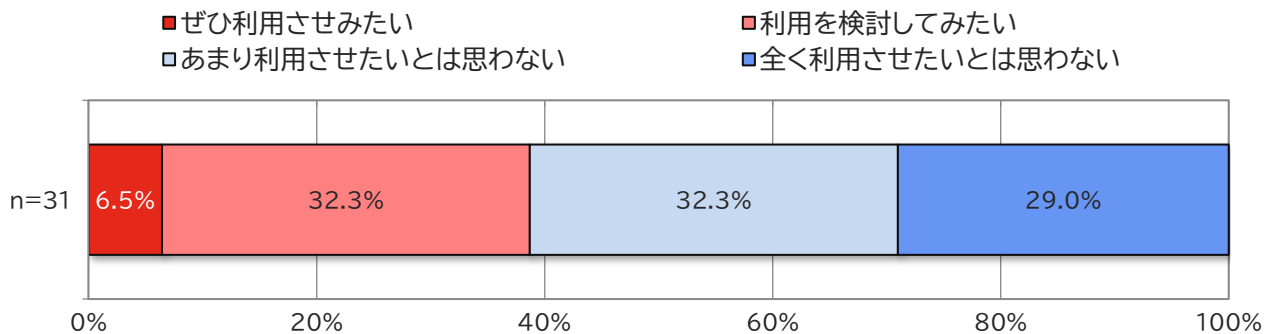
(4) 公共交通に関する市の取り組みについて

ちらし裏面「鉄道×バスの組み合わせでお得に通学・通勤できます！」をご覧ください。お答えください。

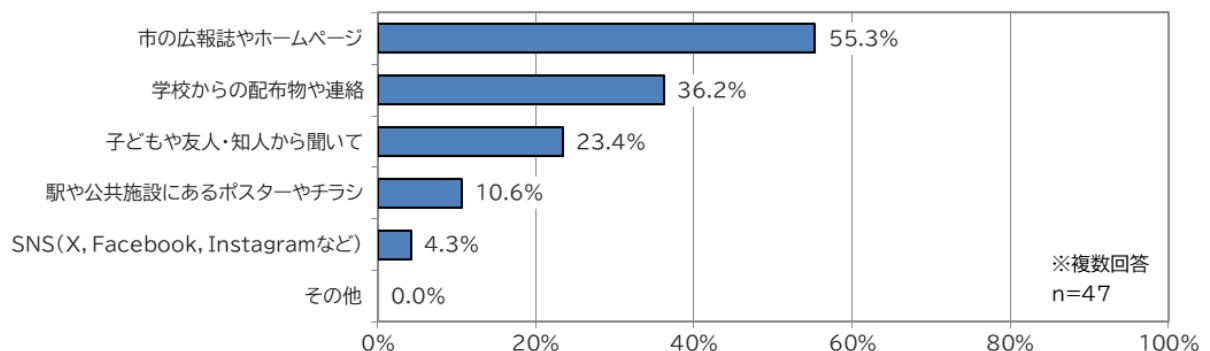
① あなたは、「JR 木次線(定期券)利用促進事業」についてご存知でしたか。



【①で「今回、初めて知った」と回答した人】「JR 木次線(定期券)利用促進事業」があることを知って、今後お子さまの通学に JR 木次線を利用させたいと思いましたか。

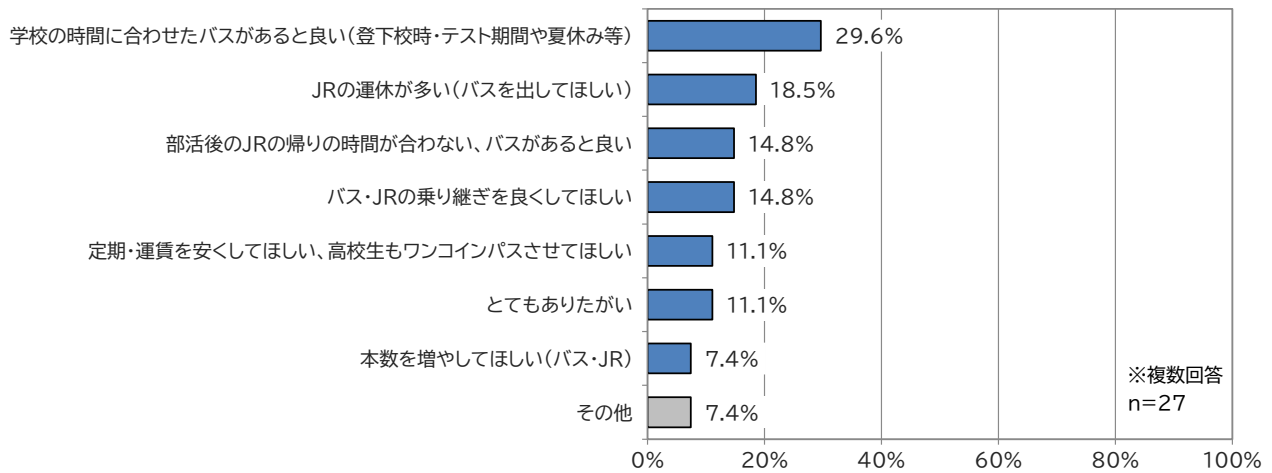


【①で「今回、初めて知った」以外の回答をした人】事業について、どこで知りましたか。[複数回答]



(5) ご意見・ご要望

雲南市内の公共交通(JR 木次線、雲南市民バス、タクシー等)について、ご意見ご要望がありましたらご自由にご入力ください。改善点や、利用促進のためのアイデアなど、ご自由にご入力ください。[複数回答]



高校名	ご意見
三刀屋高校	普段はあまり困らないが、試験期間中にバスが昼過ぎにないため非常に困る。14 時まで待たないとバスがない
	この夏休み、あまりにも JR の運行見合せが多く、利用促進の逆であてに出来ないなあ…という印象です。バスの定期代補助はとても助かっていますが、そもそも車が走らないのは困りますね。とは言え、このようにアンケートして実態把握して頂けることはありがたいです。
	市民バスの大東駅から三刀屋バスセンター行きを作してほしい。
	部活終わり 19 時以降のバスの便が加茂まではあるが、大東まで帰れるバスの便を作ってもらえると学生の利用があると思う。木次線を利用してほしいため難しいと市役所の方から言われたが、木次駅での待ち時間が長く、帰宅時間が遅くなるため、利用者が少なく現在下校は送迎者が多くなっていると思われる。
	もう少し学生の利用が多い便を増やすと利用者も増えると思うが、今のままでは、登校しか木次線を利用しないため、今後の定期購入を迷っている。
	天候が不安定な時にすぐ運休されるのは困る。せめて代行バス等の対応をしてほしい。
	雲南市内の中でもバスが乗り継ぎしやすい時間を配慮してほしい。
	もう少し定期券の価格が安ければ嬉しい。
	毎回でなくてもいいので、定期券の購入でお得を感じる特典をつける。
	テスト期間などちょうどいい時間にあるといいです。
	学生は半額又は安くして貰えたら助かります。
	雨、雪、倒木などで頻繁に車が止まるのは困る。
	部活で夜の車との時間が合わない。
	半年分の定期を買っても、下校時は乗れない、頻繁に止まれば乗れない。
	バス料金の免除は助かりますが、申請の手続きが平日だと、遠方だと休みを取って行かないと申請に行けないのが困ります。
大東高校	学校の時間に合わせたバスがあると助かります。
	高校卒業後、松江市に進学予定のためとてもありがたい取り組みです。
	バス通学なので、今特に困っていることもなく利用させて頂いています。
三刀屋高校 掛合分校	部活終わりの高校から各方面へのバスがあると助かります。市の単独事業でお願いしたいです。
	登下校の時間に合った便が無い時があり、バスセンター等で長時間待つことがあり心配である。特に土日祝日はバスセンターに人がいないことが多く心配です。
	ワンコインバスがあるということを知りましたが、高校生の利用もできればありがたいです。
	どの交通手段にも言えますが、せめて1時間おきか朝や夕方 30 分おきに出ていたら学生の利用もできると思う。
市外の高校	木次線はよく運転休止になるので何とかして欲しい。
	木次線が止まったとき、代行を出してほしい。
	娘が JR とバスでの通学をしているのでとても助かっています。ありがとうございます。
	吉田から登校しようと思うとちょうどいい時間のバスがない。
	6 時台、7 時台では早過ぎるし、9 時台だと遅刻するので、これまでずっと自家用車で送迎してきた。どうして高校生に合わせた時間がないのでしょうか？
市外の高校	朝や夕方などは良い時間に便があるかもしれないが、テスト期間や長期休み期間の登下校など不便に思う。
	JR の運行本数をもっと増やして欲しい。
	駅に行くまでの早朝は、バスがないので、現状と変わらない。
	松江大東間のバスがなぜ乃木駅までなのかという点で非常に不満です。そのせいで帰りはバス利用が出来ないです。あと、市役所等の職員の方が木次線やバスを利用して通勤したら良いと思います。市民に利用を促すのなら、まず職員の方が率先して使用するべきではないでしょうか。
不明	宍道駅で木次線の乗り換えがあわない時間が多すぎる。午後からの便を増やして欲しい。

	雲南市から出雲や松江への乗り継ぎ時間の短縮があると助かります。
	無理くりして、定時バスの利用促進などを促すのも限度があり、もし一時効果がでても結局限定的になるかと思う。特に定時バスはそこまでして残す必要もないと思う。 それなら、タクシー利用助成を充実させた方が、必ず使う人の為なので、無駄がない。一方、定時バスは乗るか乗らないか不明なのに必ず運行するし、乗車人数も少なくバスまでいかない。 高校などの登校、下校時間に合わせてスクールバスを運行した方がよっぽど効率的だと思う。 どうしても定時バスを残すなら、税金を注ぎ込むの限度があるし、乗らない人にとっては税金の無駄であるので、採算が合わなければ運賃をあげる、便数を減らすなどしなければ、しょうがないと思う。 割り切る事も必要。 申し訳ないが、議員なども少数派(高齢者)意見をとりあげ申すのも考えものである。今の現役世代に比べ、今の高齢者(給与、退職金、年金など)は恵まれてきている。広い視野で見てもらいたい。 JRについて、コロナ時の利用減などにより、それをよいことに廃線などがとりざされているが、JRほどの大企業、元国鉄であり地域の為に採算をとれなくても他で採算がとれていれば良いかと思うし、都会地の運賃を上げれば良いかと、都会地の人は地方出身が多数。 あと、定期券も安すぎると思うので、全体的(都会地、地方)に見直せばよいのではないかと。
	山陰本線から木次線への接続が悪く、テスト期間など、早帰りの際に利用すると宍道駅でかなり待ち時間があり不便。

4.住民組織アンケート調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- 本調査は、地域の実情を熟知する地域自主組織を対象に、地域における移動実態や交通手段の選択状況、日常生活における移動ニーズ等を把握することを目的とする。

(2) 調査項目

- 日常生活での移動について
- 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
- 公共交通に対する意見・要望

(3) 調査対象

- 地域自主組織(市内全 30 地域)

(4) 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)、メール・FAX・Web 併用回収

(5) 調査実施期間

- 令和 7 年 10 月 6 日(月)～令和 7 年 10 月 24 日(金)

(6) 調査票回収状況

- 30 件回収(回収率 100.0%)

2. 調査票

地域自主組織を対象とした地域の移動に関するアンケート調査

【10月24日(金)までに回答をお願いします】

令和7年10月 調査主体:雲南市 うんなん暮らし推進課 交通政策室

※本調査で回収した回答は、市が調査業務を委託する株式会社バイタルリードに提供いたします。

問1:地域自主組織名をご記入ください。

--

問2:日常生活における移動の行き先について

(1)地域自主組織内にお住まいの方々が、日常的によく利用されている施設・店舗名について、地域内・地域外別に、わかる範囲でご記入ください。

地域内	
商業施設 (個人商店を含む)	※地域内に商業施設がない場合は「なし」と記入
医療機関	※地域内に医療機関がない場合は「なし」と記入
その他 (銀行、郵便局など)	※地域内に該当の施設がない場合は「なし」と記入

地域外	
商業施設 (個人商店を含む)	
医療機関	
その他 (銀行、郵便局など)	

(2)貴組織が主催する集会やイベント等に、自らの運転による移動が難しい方(高齢者や、運転免許証をお持ちでない方など)が参加する際の移動に関して、課題があればご記入ください。

【記入例】

- ・会場までの移動手段がなく、イベントへの参加を諦めている方がいる。
- ・ご自宅から会場まで、自転車や徒歩で来るには距離があり、送迎が必須であるが、対象者数が多く運営側の負担が大きい。

問3:地域での取り組みの状況・可能性について

(1)公共交通・移動支援に関して、地域で実施していることがあれば、すべてにチェックを入れてください。

- ☐ 時刻表や路線図の配布・設置
- ☐ 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
- ☐ だんだんタクシー・だんだんバスの予約代行
- ☐ バス停や待合場所の清掃・美化活動
- ☐ 地域のイベントや集会時の送迎
- ☐ その他(具体的に: _____)

(2)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、やってみたいことがあれば、すべてにチェックを入れてください。

- ☐ 時刻表や路線図の配布・設置
- ☐ 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
- ☐ だんだんタクシー・だんだんバスの予約代行
- ☐ バス停や待合場所の清掃・美化活動
- ☐ 地域のイベントや集会時の送迎
- ☐ その他(具体的に: _____)

(3)地域自主組織での共助交通の取り組みについて、ご記入ください。

- ☐ 共助交通の取り組みを実施している。
 - ・ 日常的に利用が多い目的地はどこですか。(目的地: _____)
 - ・ 取組の課題はありますか。(課題: _____)

☐ 共助交通の取り組みを検討している。

- ・ 実施にあたって懸念される課題があればご記入ください。
(例)車両準備、ランニングコスト、運転手の確保、運行範囲、タクシーとの調整など)
(課題: _____)

☐ 共助交通の取り組みは考えていない。

(理由: _____)

(4)公共交通・移動支援に関して、ご意見・ご要望等があればご自由にお書きください。

ご協力いただき、誠にありがとうございました。

3. 調査結果

(1) 日常生活における移動の行き先について

① 地域自主組織内にお住まいの方々が、日常的によく利用されている施設・店舗名

地区	地域自主組織名	地域内			地域外		
		商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)	商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)
大東町	大東地区自治振興協議会	スーパー、ドラッグストア、ショッピングセンター、個人商店(鮮魚店)、コンビニ	はまもと内科、晴木医院、野々村歯科医院、おおぎ調剤薬局	金融機関、郵便局	大東町ドラッグストア、大東町個人商店(バーカリー)	雲南市立病院、エイト薬局、大東駅前薬局、ドレミ歯科医院	
大東町	春殖地区振興協議会	個人商店(鮮魚店)	雲南市立病院	郵便局	大東町スーパー、大東町ショッピングセンター、大東町ドラッグストア、大東町ホームセンター、大東町コンビニ、加茂町ディスカウントストア	はまもと内科医院、晴木医院	大東町金融機関、大東町郵便局
大東町	幡屋地区振興会	個人商店(酒店)	なし	郵便局	大東町スーパー、大東町ショッピングセンター、大東町ドラッグストア、加茂町ディスカウントストア	雲南市立病院、本永瀬医院、永瀬医院	大東町金融機関、加茂町金融機関、加茂町郵便局
大東町	佐世地区振興協議会	個人商店(酒・食料品店)	なし	郵便局	大東町スーパー、大東町ショッピングセンター	雲南市立病院、野々村歯科医院、山根医院、横山医院、晴木医院、はまもと内科クリニック	大東町金融機関
大東町	阿用地区振興協議会	なし	なし	なし	大東町スーパー、大東町ショッピングセンター、大東町ドラッグストア、大東町ホームセンター	雲南市立病院、はまもと医院、晴木医院、野々村歯科医院	大東町金融機関、大東町郵便局
大東町	久野地区振興会	なし	なし	郵便局	大東町スーパー、大東町ショッピングセンター他	雲南市立病院、はまもと医院他	大東町金融機関
大東町	海潮地区振興会	個人商店(食料品店)、ガソリンスタンド、野菜市場(地区内に3か所)、温泉施設	横山内科医院、磯遊歯科医院	郵便局、ATM	大東町スーパー、大東町ショッピングセンターほか大東地域内の店舗松江市に隣接していることから松江市内の商業施設を利用する人も多い	雲南市立病院ほかかかりつけ医院など松江市に隣接していることから松江市内の医療機関を受診する人がいる	大東町金融機関、大東町郵便局など

地区	地域自主組織名	地域内			地域外		
		商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)	商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)
大東町	塩田地区振興会	なし	なし	なし	大東へ出掛ける事が大半。 大東町スーパー、大東町ショッピングセンター、大東町ドラッグストア、大東町ホームセンター 木次・三刀屋・加茂・出雲・松江等の商業施設に出かける(スーパー、ディスカウントストア)	大東・松江・出雲へ出掛ける事が多い。 雲南市立病院、町内開業医(はまもと・青木・横山・歯科医は分散) 雲南市立病院以外では、島根大学病院・県立中央病院・松江赤十字病院・松江市立病院	コンビニで済ます用件も増えている 大東町金融機関、大東町郵便局、松江市郵便局
加茂町	加茂まちづくり協議会	スーパー、ディスカウントストア、コンビニ	本永瀬医院	金融機関、郵便局	出雲市ショッピングモール、木次町ショッピングセンター、出雲市家電量販店、三刀屋町スーパー、宍道町スーパー	県立中央病院、むらた耳鼻科、島根大学医学部附属病院、雲南市民病院	加茂町金融機関
木次町	八日市地域づくりの会	個人商店(衣料品、酒・食料品店、鮮魚店、電器店)	もりわき歯科、木村医院、辰村医院	郵便局	木次町スーパー、三刀屋町スーパー、木次町ショッピングセンター、木次町ドラッグストア、加茂町ディスカウントストア	雲南市立病院、平成記念病院、山根医院、井上歯科、はたの歯科、さくら歯科、うなんん眼科、雲南うめき整形外科、むらた耳鼻咽喉科	木次町金融機関、三刀屋町金融機関、
木次町	三新塔あきば協議会	ショッピングセンター、個人商店(食堂・居酒屋、鮮魚店、理美容室、電器店、衣料品、酒・食料品店、生花店)、薬局	山根医院、川本医院、さくら歯科クリニック、金坂鍼灸院	金融機関	三刀屋町スーパー、木次町ドラッグストア、三刀屋町ギフト店、木次町ギフト店、木次町文房具店	うなんん眼科、はたの歯科医院、雲南うめき整形外科、村田耳鼻咽喉科	木次町金融機関、三刀屋町金融機関、木次町郵便局
木次町	新市いきいき会	個人商店(鮮魚店、洋菓子店)	さくら歯科		木次町スーパー、三刀屋町スーパー、木次町ドラッグストア	木村医院、川本医院、山根医院、辰村医院、雲南市立病院、平成記念病院	木次町金融機関、木次町郵便局

地区	地域自主組織名	地域内			地域外		
		商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)	商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)
木次町	下熊谷ふれあい会	スーパー、ホームセンター、ドラッグストア、文房具店、カー用品店、個人商店(洋菓子店、仏具販売店、飲食店)	うめき整形外科, 秦野歯科	金融機関	木次町スーパー、三刀屋町スーパー、木次町ショッピングセンター、三刀屋町商業集積地	平成記念病院、雲南市立病院、町内開業医	木次町金融機関、木次町郵便局、三刀屋町郵便局
木次町	斐伊地域づくり協議会	スーパー、コンビニ、車販売店、飲食店、ガソリンスタンド、道の駅	井上歯科、さくら歯科、うなん眼科、秦野歯科医院	金融機関、郵便局	出雲市スーパー、三刀屋町スーパー、木次町ショッピングセンター、加茂町ディスカウントストア、出雲市ディスカウントストア、木次町ホームセンター、三刀屋町ホームセンター、木次町ドラッグストア、木次町コンビニ、出雲市ショッピングモール、松江市ショッピングモール、木次町車販売店	山本整形外科(松江市)、むらた耳鼻科、皮膚科、県立中央病院、雲南市立病院、川本医院、木村医院、木次・三刀屋内個人病院、医大、市外歯科・眼科・小児科等	木次町金融機関、三刀屋町金融機関、木次町郵便局
木次町	地域自主組織 日登の郷	個人商店(飲食店、ベーカリー、豆腐店)、ワイナリー	横山医院	郵便局、JR 日登駅	木次町スーパー、三刀屋町スーパー、木次町ホームセンター、三刀屋町ホームセンター、大東町ホームセンター、木次町コンビニ、三刀屋町コンビニ、加茂町ディスカウントストア、出雲市ショッピングモール、木次町ドラッグストア、三刀屋町ドラッグストア	雲南市立病院、山根医院、辰村医院、木村医院、井上歯科、秦野歯科、雲南眼科、平成記念病院、むらた耳鼻咽喉科、島根県立中央病院、島根大学附属病院、	木次町金融機関、三刀屋町金融機関、大東町金融機関、木次町郵便局、大東町郵便局、木次駅
木次町	西日登振興会	なし	なし	なし	木次町スーパー、三刀屋町スーパー、木次町ショッピングセンター、木次町ホームセンター、三刀屋町ホームセンター	雲南市民病院、横山医院、辰村医院、平成記念病院、木村医院、山根医院、川本医院	木次町金融機関
木次町	温泉地区地域自主組織「ダム湖の郷」	なし	なし	郵便局	吉田町コンビニ	田井診療所	吉田町金融機関、吉田町郵便局

地区	地域自主組織名	地域内			地域外		
		商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)	商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)
三刀屋町	三刀屋地区まちづくり協議会	スーパー	平成記念病院	金融機関、郵便局	出雲市ショッピングモール、木次町スーパー	県立中央病院、島根医大病院	
三刀屋町	一宮自主連合会	なし	なし	郵便局	三刀屋町スーパー、木次町スーパー、木次町ショッピングセンター、三刀屋町ドラッグストア 等	平成記念病院、雲南市立病院、田部医院、和田医院、上代歯科医院、足立歯科医院、だいさ歯科医院、波多野歯科医院等	三刀屋町金融機関、木次町金融機関、三刀屋町郵便局等
三刀屋町	雲見の里いいし	個人商店(食料品店、理美容室)	なし	郵便局	三刀屋町スーパー、木次町スーパー、木次町ショッピングセンター、三刀屋町ドラッグストア、三刀屋町ホームセンター	平成病院、雲南病院、和田医院、田部医院	三刀屋町金融機関、木次町金融機関
三刀屋町	躍動と安らぎの里づくり鍋山	個人商店(理美容室、食料品店、和菓子店)、温泉施設	なし	郵便局			
三刀屋町	中野の里づくり委員会	地域商店	なし	郵便局	三刀屋町の三刀屋地区及び下熊谷地区にある各種店舗、木次町の商店街を利用される方が多いと思われる。	三刀屋町及び木次町の個人病院、平成記念病院、雲南市立病院が多いと思われる。	三刀屋町及び木次町にある金融機関を利用されていると思う。
吉田町	吉田地区振興協議会	スーパー	渡部診療所	金融機関、郵便局	三刀屋町スーパー、木次町スーパー、三刀屋町ホームセンター、木次町ホームセンター、掛合町ホームセンター	雲南市立病院、平成記念病院	掛合町金融機関
吉田町	民谷地区振興協議会	なし	なし	なし	吉田町スーパー、飯南町スーパー、掛合町ショッピングセンター、掛合町ドラッグストア、個人商店(理美容室)	渡部診療所、平成記念病院、雲南市立病院、掛合診療所、秦野歯科医院、飯南病院	吉田町金融機関、掛合町金融機関、吉田町郵便局
吉田町	田井地区振興協議会	スーパー	田井診療所	郵便局	木次・三刀屋・奥出雲町等の商業施設	雲南市立病院	吉田町金融機関

地区	地域自主組織名	地域内			地域外		
		商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)	商業施設(個人商店を含む)	医療機関	その他(銀行、郵便局など)
掛合町	掛合自治振興会	ショッピングセンター、コンビニ、ホームセンター	雲南病院掛合診療所、清水医院	金融機関、郵便局	三刀屋町スーパー、木次町スーパー、木次町ショッピングセンター、加茂町ディスカウントストア	平成記念病院、雲南市民病院	
掛合町	多根の郷	なし	なし	郵便局	掛合町スーパー、三刀屋町スーパー、木次町スーパー、掛合町ドラッグストア、掛合町ホームセンター、三刀屋町ホームセンター、木次町ホームセンター、出雲市ショッピングモール	平成記念病院、掛合診療所、雲南市立病院、その他	掛合町金融機関
掛合町	松笠振興協議会	個人商店(食料品店)	なし	郵便局	掛合町スーパー、掛合町ドラッグストア、掛合町コンビニ	掛合診療所、平成記念病院、雲南市立病院、出雲市内の病院	掛合町金融機関、掛合町郵便局
掛合町	波多コミュニティ協議会	地域商店、個人商店(理美容室)、温泉施設	波多診療室	郵便局、バス停、神社	掛合町スーパー、飯南町スーパー、出雲市スーパー、掛合町ドラッグストア、掛合町ホームセンター、出雲市内の店舗	飯南病院、掛合診療所、清水医院、福間歯科、平成記念病院、島根医大、島根県立中央病院	掛合町金融機関、飯南町金融機関、掛合総合センター、雲南市役所
掛合町	入間コミュニティ協議会	なし	なし	郵便局	掛合町スーパー、掛合町ドラッグストア、掛合町ホームセンター	掛合診療所、飯南病院	掛合町金融機関

② 貴組織が主催する集会やイベント等に、自らの運転による移動が難しい方(高齢者や、運転免許証をお持ちでない方など)が参加する際の移動に関しての課題

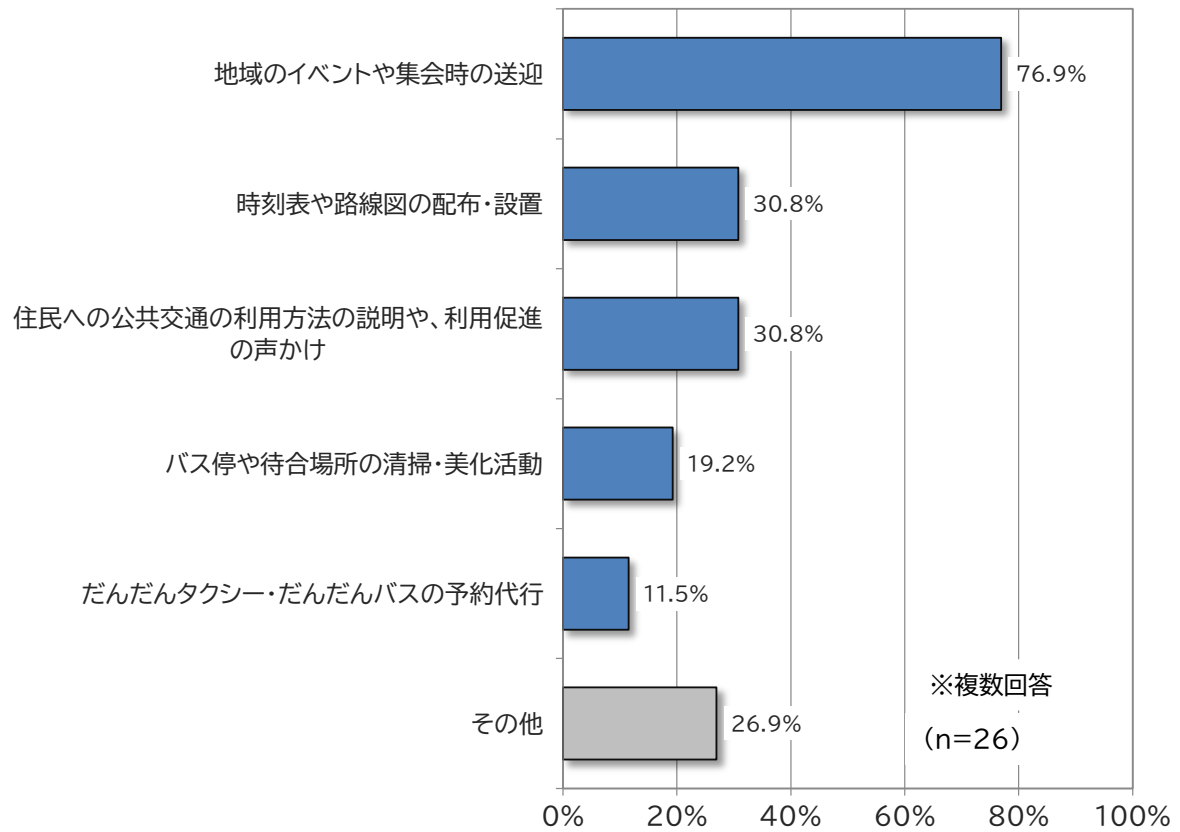
地区	課題
大東町	● 会場までの移動手段がなく、イベントへの参加を諦めている方がいる。 ● 地区の祭りの際、以前はタクシー会社当日の運行を依頼していたが、タクシー会社の廃業、市民バスの休日運休等により、片道 5km 以上離れたところは自家用車等での対応となるが、一方で大きなイベント時には交流センターおよび周辺の駐車場が不足する。 ● ご自宅から会場まで、自転車や徒歩で来るには距離があり、送迎が必須であるが、対象者数が多く運営側の負担が大きい。 ● 懇親会等のイベントを計画しても、本市域では必ず送迎が必要となるため金銭的にも負担が大きくなり計画できない。 ● 以前地区のまつりで巡回タクシーを走らせたことがあったが、ほとんど利用者がなかったことから今はおこなっていない。 ● きめ細かな運行をすとなれば負担が大変。 ● デマンドバスの運行時間に合わせて、時間調整している。 ● 片道はデマンド、送りは乗り合わせで調整。 ● 時間が合わない場合は、参加者が乗り合わせて来て、帰りは交流センターで送る事がある。 ● 予算のある活動では、貸切マイクロバスを使う事もあったが、参加者が減り、使わなくなった。
加茂町	● 市民バス、デマンドタクシーの利便性。 ● 移動手段が難しい。 ● 交流センター、まち協主催の催しものについては、出来るだけ多くの方に参加いただく為送迎する。自家用車使用。
木次町	● 地域の面積が小さいため、交流センターから一番遠い所でもさほど距離が無い。 ● 主催する集会やイベント等での移動のための便は準備しておらず、知り合い等に乘せてもらえることが多いようである。 ● 過去には参加者のために輸送便を運行したこともある。 ● 会場によっては、会場までの移動手段がなく、イベントへの参加を諦めている方がいる。 ● ご自宅から会場まで、自転車や徒歩で来るには距離があり、送迎が必須であるが、対象者数が多く運営側の負担が大きい。 ● 対策として、サロン事業については、昨年から会場をそれぞれの地区を持ち回りにし、地域の方が出易いように実施している。 ● イベントでは、希望者にタクシーを手配している。 ● 敬老会開催時には、移動が困難な方にはタクシーを準備している。 ● 経費の範囲内なので、問題ではないが、他の場面でも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。だからといって、なかなかその方々を救い上げる仕組みは難しい。 ● エリアが狭いので、基本会場集合型開催。 ● 高齢者対応として、タクシー配車もしている。 ● 予算と、タクシー台数減ですべてに対応はできていない。 ● イベント開催時、送迎希望の時は、確かに運営側は負担となる。本地区は高齢者率も高く、悩みの種となっている。
三刀屋町	● 雲南警察署、三刀屋総合センター前にバス停が無い。 ● 利便性が悪い。 ● 会場までの移動手段がなく、実費でタクシーを利用している。 ● 自宅から会場まで、徒歩で来るには距離があり、送迎が必須であるが、対象者数が多く運営側の負担が大きい。 ● 敬老会は参加者の家の前までマイクロバスで送り迎えをしている。 ● 高齢者の日帰り旅行はバスが大型になると、細い道が通れず、近くの公民館や交流センターまで出てきてもらうことになる。 ● 地区内での移動支援として、共助交通を利用されているが、地区外への移動はできない。 ● 地区外の商業施設や病院などへの移動になると、市民バスやだんだんタクシーおよび民間タクシーなどを利用することになるが、運行時間帯や行先などが限定されていること、また、タクシーは高額なため年金暮らしの高齢者には利用しづらい方が多い。 ● イベント等を開催する時には、全戸にチラシを配布しているが、その中に公用車での送迎ができることを載せている。基本的には電話での予約で対応している。 ● 課題と言えるかわからないが、地域の特性か、遠慮がちな方が多いようで、迎えに来てもらっては気の毒な、ということで頼まれない方が結構いるようだ。

地区	課題
吉田町	● 人材不足。 ● 既に活動車を利用して頂いており、特に課題はない。 ● 移動手段に吉田だんだんバスがあるが、利用している方が少ない。 ● もう少しわかりやすくなると利用しやすくなるのではないか。(時刻表もわかりにくい) ● イベントの際、徒歩で来られる方は限られている。 ● だんだんバスも良い時間に運行が無い場合、送迎が必要となるが、タクシー・バスを利用の場合、運営側の費用面で負担が大きい。
掛合町	● 会場までの移動手段がなく、イベントへの参加を諦めている方がいる。 ● ご自宅から会場まで、自転車や徒歩で来るには距離があり、送迎が必須である、大きなイベントの際は地元のタクシー会社を使い送り迎えしているが、距離の近い人が使われ遠い方の利用が少ない。 ● ご自宅から会場まで、自転車や徒歩で来るには距離があり、送迎が必須であるが、対象者数が多く、運営側の負担が大きい。 ● 会場までの移動手段がない。 ● 自主組織で車を所有しており地域内の送迎はしている。

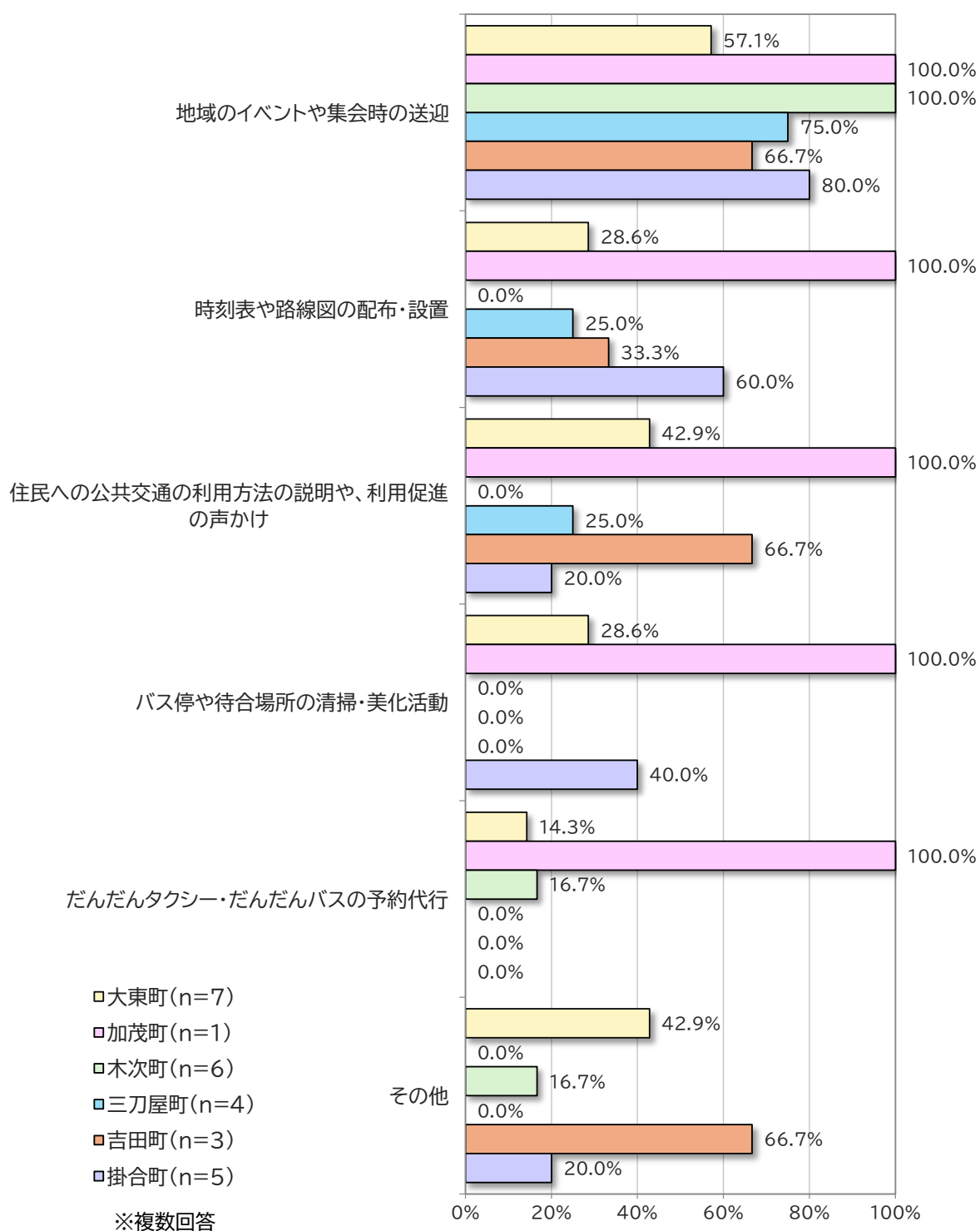
(2) 地域での取り組みの状況・可能性について

① 公共交通・移動支援に関して、地域で実施していること

- 全体



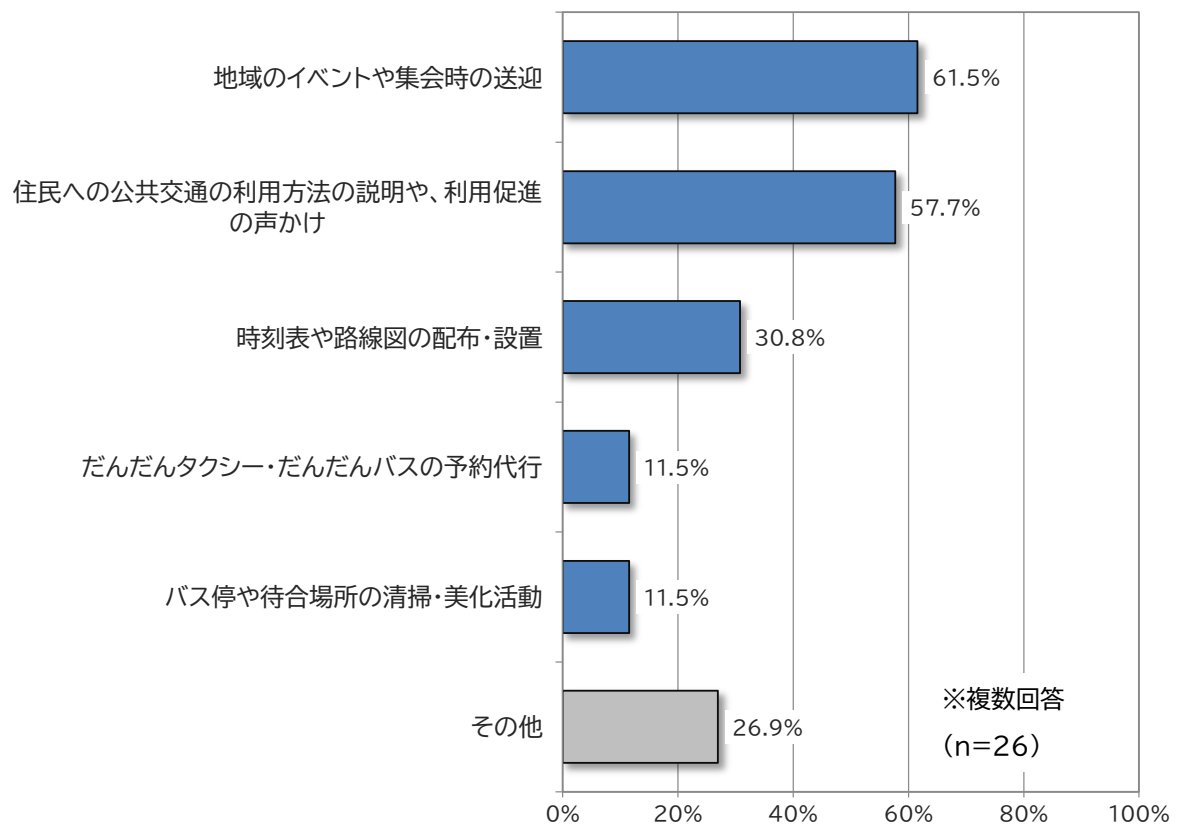
● 地区別



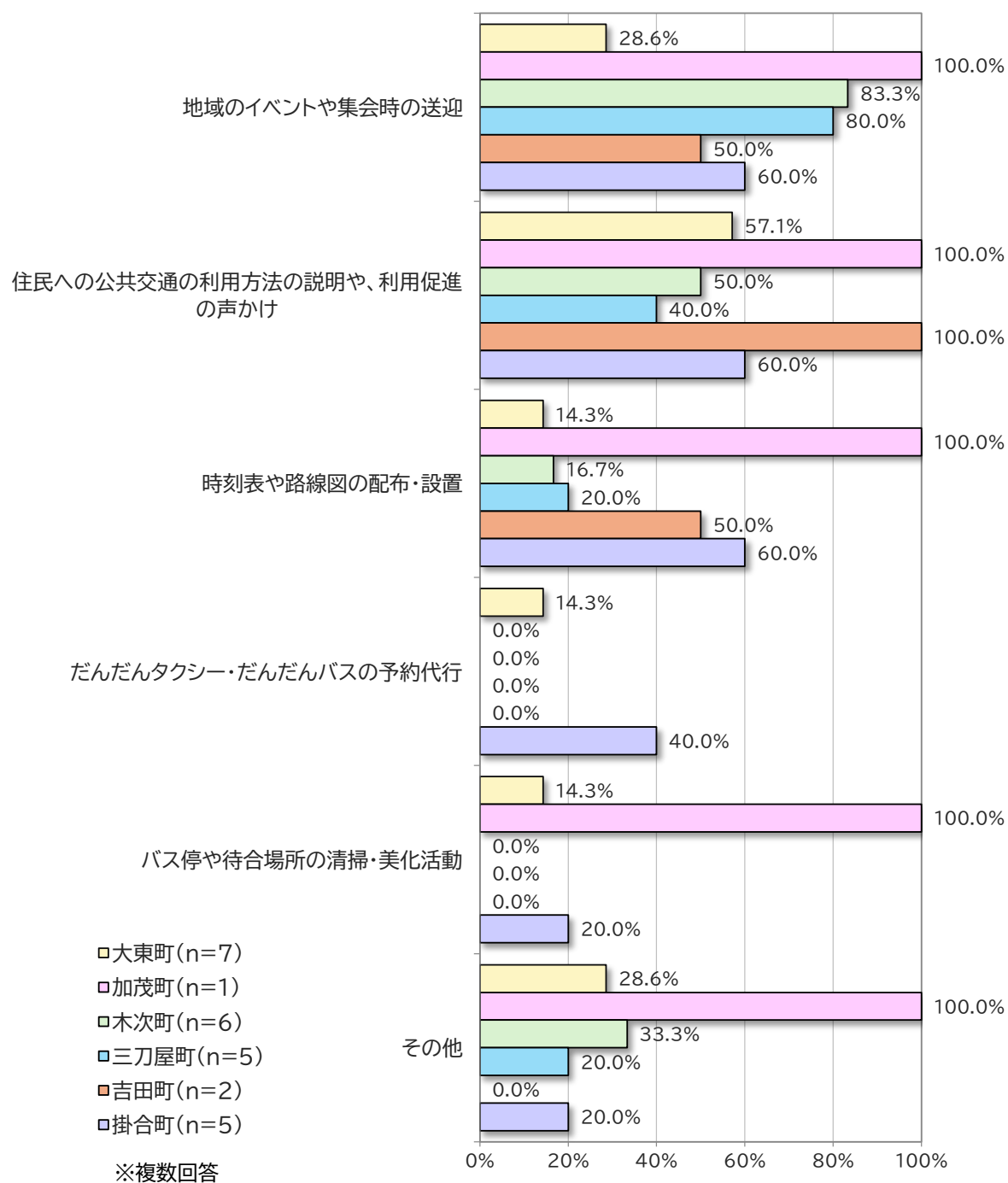
地区	その他(実施していること)
大東町	優待券の発行 デマンドバス利用による買い物支援(福祉部) 主に集落支援員活動として、買物代行や送迎をする
木次町	老人クラブでの輸送
吉田町	町内の金融機関、スーパー、美容院、診療所などへの送迎 だんだんバスの利用方法がわからず相談があった時の対応

② 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、やってみたいこと

● 全体



● 地区別



地区	その他(実施できそうなこと、やってみたいこと)
大東町	高齢者のイベント開催時における市民バスの活用:免許返納者等の利便向上。 レンタカー事業者にワゴン車を備え、特別料金で地域活動に利用。
加茂町	買物支援。
木次町	長寿をお祝いする会に関しては、各自治会の福祉委員が会場(チェリヴァホール)まで送迎している。 各種催事に送迎企画(予算次第)。
三刀屋町	シニアカーなどの推進。
掛合町	自主組織が車両を保有し、移動サービスを行うことを検討中。

③ 地域自主組織での共助交通の取り組みについて、ご記入ください。

	共助交通の取組を実施している。	共助交通の取組を検討している。	共助交通の取組は考えていない。	合計
大東町(n=8)	 12.5%	 12.5%	 75.0%	100.0%
加茂町(n=1)	 0.0%	 0.0%	 100.0%	100.0%
木次町(n=6)	 0.0%	 33.3%	 66.7%	100.0%
三刀屋町(n=4)	 50.0%	 0.0%	 50.0%	100.0%
吉田町(n=3)	 0.0%	 33.3%	 66.7%	100.0%
掛合町(n=5)	 20.0%	 60.0%	 20.0%	100.0%
合計(n=27)	 14.8%	 25.9%	 59.3%	100.0%

➡ 共助交通の取り組みを実施している。

- 日常的に利用が多い目的地・取り組みの課題

地区	日常的に利用が多い目的地	取組の課題
大東町	地区内の移動・大東町内の用事	運転者・車両の確保～軽トラが多く乗用対応が困難。必要に応じて対応しているが、『共助交通』のしくみづくりまでは考えていない。
三刀屋町	笑んがわ市(旧 JA)、交流センター、旧中野小	共助交通の運営にかかる経費(人件費、車検・点検・保険料や燃料代など車両維持に係る経費など)について、何らかの補助をしてほしい。産直市への送迎者が固定化し利用者が広がらないこと。
掛合町	波多交流センター、恩谷バス停	担い手不足。 時間外の要請(時間外は人件費等かかる)。 経費(ガソリン高騰、車検、消耗品購入)確保。

➡ 共助交通の取り組みを検討している。

- 実施にあたって懸念される課題

地区	実施にあたって懸念される課題
大東町	● 上記(例)の項目すべての項目において懸念があるため前進していない。
木次町	● 実施自体考えていない。 ● 責任問題ランニングコスト、運転手の確保、運行範囲、タクシーとの調整、車両の確保、費用対効果、需要の効果があるか。 ● バス停までの交通確保、車両、運転手等の課題がある。
吉田町	● 車両準備、運転手確保、ランニングコストなどあり実現が難しい。
掛合町	● タクシー会社との話し合い、ランニングコスト、運転手の確保、保険関係。 ● 車両準備、ランニングコスト、運転手の確保、運行範囲、タクシーとの調整、運行時間、利用対象者条件。 ● 利用が本当にあるのか。

➡ 共助交通の取り組みは考えていない。

● 理由

地区	理由
大東町	● 車両の確保ができない、運転手の確保が難しい。 ● 対抗する運輸機関などの調整が難しい、振興協議会として責任が持てない。 ● (利用の多い目的地)JA 大東支店、雲南市民病院。(課題)事故などの保証。 ● 自家用車所有の高齢者がまだ多く、現状の公共交通での利用で対応できている。中心地までの距離が短く、中心部までが近い。 ● 懸念される課題が多いため。
加茂町	● 財源、民間との競合。当面は現状。経費、雇用の問題。車両の準備。
木次町	● 地域内の範囲が狭く、考えていない。 ● 以前4年間取り組んでみたが、見通しが持てなくて断念した。 ● まだ切実な声が上がってきていない。 ● 独自で人・車と準備できる状況はない、右回り・左回りと小型公共車を希望する。 ● 地区独自の範囲は不要、経由する交通網が充実することを望む。 ● (利用の多い目的地)木次地内個人病院、雲南病院、駅前・商店と金融機関 外。連動性がなく、帰る便がないなど中途半端。
三刀屋町	● 自主組織で取り組むにはスケールが大きい。
吉田町	● 人数が足りない。 ● 必要であれば、活動車を利用して欲しい。
掛合町	● 共助交通の取組に関われる職員体制が整わない。輸送に使える自動車等が無い。

④ 公共交通・移動支援に関して、ご意見・ご要望等があればご自由にお書きください。

地区	自由意見
大東町	● 本地域から乗り換えなしで市役所や商業施設のある木次・三刀屋方面に行ける便(公共交通)があれば便利だと感じる。 ● だんだんタクシーの件で、木戸道の幅員が狭く自宅前まで来てもらえなく困っている人が多くおられると聞いている。現在の車両が常に多くの利用者で運行されていることはないことから、一部の車両を小型化し、状況に応じた運行により少しでも今の課題が解決できるようお願いしたい。(当地区においても相談に来られた高齢者がおられます。) ● タクシー会社が減少したことで、振興会事業でタクシーを利用することが難しくなり、町外ほかでレンタカーを用立てている現状がある。 ● レンタカー部門を持っている事業者と新しい仕組み作りをする。(市が事業者募集を行う・例:ミニワゴン車・ワゴン車等を備え、地域団体の利用に関して、特別料金で貸出す方法など～市の財源確保が出来るか・利用頻度・運転者が交流センター職員や、地区振興会の委員にお願いする事となり、安全上の問題等は常に出て来る課題となるが) ● ミニワゴン車を各交流センターに配置して、各種事業や活動・地区内見守り等に利用する方法も検討する(過去に行なった事があるかどうか? 再度検討して見る事も必要かも)
木次町	● 過去に木次地区の3地区が共同でスローモビリティの無償・有償の運行をした。八日市からの利用者が多く見込まれて、有償運行する前に住民アンケートを行う機会があったので、アンケート項目にスローモビリティの利用希望を入れた。結果はまずまずの内容であったが、実際にはアンケート結果で予想した利用者数より少ない数字であった。ランニングコスト、運転手の確保、運行の責任等の課題があり、自主組織が運行母体になることは無理であるとの意見を市に申し出た。 ● 斐伊・木次町部・下熊谷部を巡回する、ミニバス(ワンボックス)を計画配置して頂ければ。 ● バスを小型化して市役所、木次駅、大東駅、加茂中駅、雲南病院、平成病院及び大東、加茂、三刀屋、木次の総合センターを30分間隔で循環する路線を開設してください。 ● 大東、松江便を雲南市役所まで延長してください。大きいバスで1時間以上の間隔ではなく、小型バスでこまめに循環してもらえると、利用者が増えると思う。 ● 「デマンド」、「だんだん」のネーミングでは、分かりにくい。 ● システムを分かりやすく説明してほしい。 ● 自治会、福祉委員、民生委員等が行政と一緒に、利用対象者に丁寧に説明をする。上記を実施した上で、公共交通で補いきれない方々の対策を改めて協議する。(10月21日に開催した「交通弱者会議」でまとめた方向性。) ● タクシー券の配布または補助もストレートな対策方法。 ● 今後の重要課題である。
三刀屋町	● 三刀屋総合センター、交流センター前にバス停を設けて欲しい。 ● 警察署前は救急車両の出入りの妨げになってはいけなくとも思いますので、両センターが利用しやすい環境になれば、住民サービス向上、住民満足度があがると思います。
三刀屋町	● 全体的に免許返納をされる年齢が高く、高齢になってから、今の公共交通の利用の仕方を理解されない方が多い。 ● バスの本数も少なく、だんだんタクシーも自由さが無い。家から目的地まで好きな時間に自由に行き来できるというのが一番の理想。 ● 金銭的な余裕のある方はタクシーを利用されている。 ● 今現在の公共交通が利用対象者とマッチしていない。免許返納支援の内容も使いにくい。(せっかく返納しても使えないので申請されない。)お一人暮らしの高齢者の方は、移動販売や週末、ご家族と買い物に行かれることが多い。 ● シニアカーの利用も要介護2以上からということだが、実際に要介護2の方が使用することは危険度が高い。福祉の面からも制度を見直していくべきだと思う。 ● 学生の通学路についても、距離で自転車かバス通学を決めるのではなく、生活環境にあわせた通学方法にしていくべきだと思う。知るかぎりでは、30年前くらいからこれが変わっていない。時代の流れによって環境も変わっているので、子どもの命を守るためにもしっかりと見直すべきではないか。 ● 送迎する保護者の負担もある。また、教育委員会など担当部署へ保護者がこうした意見を言っても、取り合ってもらえないということをよく聞く。 ● できる、できないではなく、きちんと市民に寄り添った対応をしてもらいたい。 ● 公共交通に関しては、民間企業も近年力を入れているように感じる。こうしたところとも連携をはかり、公共交通を利用される年代のニーズとマッチした仕組み作りをしてほしいと思う。 ● 移動したい日時、場所などを指定すると、「最適な移動手段」が照会できる機能があってよいと思う。 ● ただし、高齢者にもわかりやすい方法としてほしい。 ● 現在使用している公用車は、平成29年12月に前々会長に購入していただいたものである。(平成24年式、購入時の走行距離75,450km)あれから8年が経過し、走行距離も約12万kmとなった。まだもう少しは丈夫と思われるが、買い替え時期が来た時の費用をどうするか検討が必要である。何か支援制度でもあるのか、あるいはそういう制度を制定してもらえないのか。 ● 地元でも更新のための準備金を用意する必要があり、積立金を予算に計上することを検討する。

地区	自由意見
吉田町	● 休日、祝日のバスの運行をして欲しい。 ● 優待乗車券が購入しやすくなると良い。(バス券の購入はできるが更新はできない。自ら運転できない方にとって、年に1回の更新にでかけるのは負担があるようだ。)
掛合町	● 補助金なしでは、収益は難しい。 ● 自主組織がどこまで手を出していいのかわからない。 ● 共助交通への助成を考えて頂きたい。 ● バス停を交流センターに設置する。 ● 市民バスとだんだんタクシーの接続をよくする。 ● 掛合町内から市役所、市民病院への直通バスを設定する。 ● 県道 39 号線から出雲に行くバスがあると、高校生、高齢者にとっては大変便利になります。出雲市と協力して作って頂けると嬉しいです。 ● 高校生の通学に不便。飯南、掛合高校以外は寮生活となる。同じ寮生活なら出雲など雲南市外の高校に流失してしまっている。 ● 雲南市内や掛合町内のイベントへ行くバスをだしてほしいところがある。 ● スクールバスの一般者利用もできるようになるとよい。

5.関係者ヒアリング調査結果【概要版】

項目	内容
調査対象	交通事業者(鉄道事業者 1 社、タクシー事業者 5 社)、医療機関(2 施設)、商工・観光関係団体(2 団体)、庁内関係課(3 課)、物流事業者(2 社)、個人医院・保険薬局(アンケート調査)
実施期間	令和 7 年 10 月～令和 8 年 2 月

1. 地域住民の移動状況や困りごと

交通事業者 (鉄道事業者)	- JR 木次線の輸送密度は長期的に減少傾向にあり、人口減少を上回る速度で利用者が減少している。高規格道路や並行する道路網の整備により、鉄道の優位性を発揮しづらい状況にある。 - 通勤・通学利用が中心の区間と、観光利用が中心の区間で利用特性が明確に分かれている。 - 通学時間帯のダイヤ設定について、学校や保護者から毎年要望が寄せられているが、すべての声を満たすダイヤ設定は困難な状況にある。 - 運休時の代替輸送手段(バス・タクシー)の確保が困難であり、早期の情報提供により保護者に対応を委ねている状況にある。
交通事業者 (タクシー事業者)	- だんだんタクシーの利用者は主に 80～90 代の高齢者であり、通院・買い物が主な利用目的である。午前中に利用が集中する傾向がある。 - だんだんタクシーは、固定客が形成されていることにより、新規利用者にとって利用のハードルが高い状況がある。
医療機関	- 来院者の大多数が自家用車(家族による送迎を含む)で来院しており、公共交通の利用は限定的である。 - 高齢の方が自ら運転して来院されるケースもあり、敷地内駐車場において交通事故が発生することがある。 - 公共交通利用者からは、「診察後に帰宅するのに都合の良い時間のバスがない」との意見が寄せられている。 - 診療時間・面会時間を考慮した公共交通のダイヤ設定が求められている。
個人医院・保険薬局	- 来院者の交通手段は自動車が大半を占めているが、高齢者ではタクシーや、だんだんタクシーの利用も一定数見られる。 - 複数の医療機関から、公共交通の便数の少なさにより医療機関の予約が取りにくいことや、バス停までの距離が高齢者の負担となっているとの声が寄せられている。 - 一部の医療機関では、公共交通の時刻表に合わせて診察終了時間を調整しているほか、待合室を公共交通の待ち時間に開放するなどの対応を行っている。
商工・観光関係団体	- 公共交通の利便性が低いとの認識が大半を占めており、自家用車利用が主流である。 - 観光客の移動手段も自家用車が圧倒的に多く、鉄道やバスは便数が少なく不便であり、時間を気にしながらの観光となっている。 - 主要観光地への公共交通によるアクセスが不十分であり、観光客への案内にも苦慮している。

庁内関係課	● 免許返納等により移動手段を持たない高齢者の割合が今後増加していくことが見込まれ、医療サービスへのアクセス手段の確保がより一層求められる。車を持たないことや交通手段が限られていることが原因で医療サービスを受けられない、交通による健康格差が生じている。(福祉) ● 近年、熊の出没や夏季の熱中症リスク等を背景に、保護者からバスによる通学を求める意見が増加している。(教育) ● 商店の閉店が進み、免許返納者の増加と相まって、移動手段と買い物手段の双方の確保が課題となっている地域がある。(環境)
-------	---

2. 公共交通に対する問題意識

交通事業者 (鉄道事業者)	● 沿線人口の減少に加え、高規格道路等の整備により鉄道を取り巻く状況は一層厳しくなっている。バスやタクシーなどの二次交通との接続強化が課題である。 ● 主要駅を交通結節点として機能させるためには、バスの識別性向上や運行調整に関する工夫が必要である。複数のバスが乗り入れる駅前では、車体色が同じであるため乗り間違いが生じている。 ● 無人駅が多く、運休時の案内は自動放送により行っているが、利用者が駅に到着したタイミングでは案内が流れておらず、運休に気づきにくいとの声が寄せられている。 ● 駅前駐車場の区画が不明瞭な箇所があり、利用ルールの整理と環境整備が必要である。
交通事業者 (タクシー事業者)	● だんだんタクシーの運行方向の制約により、同じ地域内に居住していても、希望する移動が叶わない状況が生じている。 ● だんだんタクシーは、運行ルールの運用に差異が見られることから、事業者間での認識共有が必要である。また、利用者からの多様な要望(荷物の運搬サービス等)が運転手の負担増を招いている。 ● だんだんタクシーの市民への周知が不十分であり、利用方法が十分に伝わっていないことが利用率の低さに影響している可能性がある。 ● だんだんタクシーと一般乗用タクシーの役割分担が不明確であり、利用者の流動による一般乗用タクシーの売上への影響が懸念されている。 ● 夜間の一般乗用タクシーについては、「呼んでもタクシーが来ない」との認識が広がってしまっている。
医療機関	● 町域をまたいだデマンド型交通の利用が認められていないため、乗継時の待ち時間が長時間となる利用者が存在する。 ● 現行の時刻表は高齢者にとって読み解きにくいものとなっている。 ● 人工透析患者については、市内の病院が送迎サービスを実施しているが、送迎範囲や対応可能な人数に制約がある。
商工・観光関係団体	● 夜間のタクシー稼働が限られていることから、飲食店利用者の移動手段に影響を及ぼしている。飲食店による送迎対応の広がりも見られ、タクシーの存在が認知されにくい状況にある。 ● 路線バスの路線表記が分かりにくく、観光客への案内に時間を要している。系統番号の付与等、分かりやすい案内の仕組みを求める。 ● 公共交通機関による市内周遊はほとんど困難な状況にあり、観光タクシーやシェアカー、レンタカーの充実が必要である。
庁内関係課	● 高齢者等バス・タクシー利用料金助成事業の優待乗車券について、毎月数千枚の回数券の確認作業が事務負担となっており、キャッシュレス化による効率化が求められている。(福祉) ● 市民バスのダイヤが学校の時程と合致しないため、一部の学校では下校時にほぼ毎日臨時便を運行しており、効率性の面で課題がある。(教育)
物流事業者	● 再配達の件数が多く、遠方への再配達には往復 30～40 分を要するなど、経営面での負担が大きい。 ● 配達員・ドライバーの高齢化が進んでおり、中長期的に人材確保が大きな課題となっている。特に若年層の応募が少ない状況にある。

3. 公共交通計画策定における留意事項

交通事業者 (鉄道事業者)	● 木次駅周辺の賑わい創出等、駅を中心としたまちづくりに向けて協力したい。駅前の駐車場整備についても、安全の確保等を考慮した上で連携したい。 ● 二次交通との接続強化に向け、関係者間での意見交換を通じて連携を深めていきたい。
交通事業者 (タクシー事業者)	● 現行の便単位による運行に代えて、オンデマンド運行への移行も選択肢として検討すべきである。ただし、一般乗用タクシーとの共存に配慮が必要である。 ● 地域自主組織による輸送事業については、交通事業者への影響を考慮し、適切な役割分担を明確にする必要がある。
医療機関	● 診療時間・面会時間を考慮し、患者の不便を最小限に抑えるダイヤ設定を希望する。 ● 患者の身体的な負担を考慮すると、直接病院まで移動できることが望ましい。
商工・観光関係団体	● JR 木次線との接続を考慮した市民バスのダイヤ設定(特に日中の連携強化)を期待する。 ● 現行の公共交通は生活路線バスを中心とした構成となっているが、観光の視点を加えた仕組みの構築も必要ではないか。 ● 市民バスのキャッシュレス決済対応、経由する観光地のバスへの表示、多言語案内の実施等が望まれる。
庁内関係課	● 医療サービスへのアクセスについて、移動手段の確保を検討する一方で、オンライン診療や遠隔診療など、医療サービスを住民側に近づける取り組みも検討していく必要がある。(福祉) ● 部活動の地域展開に伴い、児童生徒の移動手段や必要となる運転手の数、バスの台数を事前に検討し、円滑に移動できる環境の整備が求められる。(教育) ● 市民バスへの高純度バイオディーゼル燃料の導入や EV 車両の公共交通への活用など、脱炭素化に向けた取り組みとの連携が期待される。(環境)

6.関係者との意見交換会【概要版】

1. 交通事業者との勉強会

(1) 第1回

① 開催概要

項目	内容
出席者	交通事業者(タクシー事業者 5 社)
実施日	令和 7 年 9 月 1 日(月)15:00~17:00
議題	【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

② 各所が認識する現状と課題(一部抜粋)

分類	現状と課題
運行エリア・ダイヤ	【交通事業者】 ● 利用者、特にヘビーユーザーであった高齢者の逝去で利用者が大幅に減少している。 ● 午後の便や診療所の休診日など、需要が極端に少ない時間帯がある。 ● 医療機関の予約時間(9 時頃)とだんだんタクシーの 1 便の運行時間(8 時台)が合わず、2 便に利用が偏る。(個人医院へは市民バスで行く人も多い) ● 利用が少ない 1 便(だんだんタクシー)も、通院したい人にとっては必要な便である。 ● 買い物客は昼食のため、だんだんタクシーの 12 時便で帰宅する傾向がある。 ● 薬局での待ち時間が長く、帰りの便に間に合わないことがある。 ● 現行ルールでは、便の方向性により目的地に行けない不公平感がある。 ● 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。 ● 市外(飯南町等)への移動ニーズは、だんだんタクシーではカバーできていない。(現状、バス停まで共助交通を使い「飯南町生活路線バス」等で市外移動している実態がある) ● 掛合地区は買い物や診療の拠点が限られているため、移動パターンが限定的。 【行政】 ● 近年、病院が予約制になってきたため、利用者の行動パターン(滞在時間、他の用事の有無)が変化している可能性がある。 【共通】 ● 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である。
車両・担い手	【交通事業者】 ● 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。 ● 現状のジャンボタクシー(5 ナンバーサイズ)だからこそ通行できている道がある。 ● 体の不自由な方のために、ジャンボタクシーではなく一般乗用タクシーでお迎えに行くケースもある。 【行政】 ● 吉田だんだんバスで 15 人乗り車両を使用しているのはスクールバスとの兼ね合いという事情がある。一方で、車両を小型化すると国や県からの補助金が減少するため、車両選定は悩ましい。 ● 毎月の報告書を見ると、定員ぎりぎりまで乗車する便は少ない。 ● 近年、病院が予約制になってきたため、利用者の行動パターン(滞在時間、他の用事の有無)が変化している可能性がある。

分類	現状と課題
連携・役割分担 (共助交通・ライドシェア含む)	【交通事業者】 ● 共助交通の運行状況は、タクシー事業者に情報共有されているわけではないため、詳細な実態までは把握できていない。 ● 日本版ライドシェアは、地方の実情に合致していないと感じる。 ● 福祉に関する連携協定を結んでいる地域等へ、乗車中の会話などから認知症が懸念される利用者について情報共有を図っている。 【行政】 ● 共助交通は、担い手のリスクや負担(送迎のために事務所を不在にする時間が発生する等)が大きいと聞く。 ● 夜間の公共交通不足について議員から指摘があるが、需要の把握が難しい。
情報提供・利用促進	【交通事業者】 ● 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。 ● 利用者が固定化しており、新たな広がりが少ない。 【行政】 ● 市民にとって、公共交通はもっと便利に利用できるはずであり、交通事業者と連携して利用促進を図りたい。
計画全体・財政	【行政】 ● 市の財政は既に限界で、これ以上の委託料増額は困難である。 ● 現在の委託料は、県内基準としても高めの設定である。

(2) 第 2 回

① 開催概要

項目	内容
出席者	交通事業者(タクシー事業者 5 社)
実施日	令和 7 年 12 月 9 日(火)15:30~17:00
議題	【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

② 意見交換の主な内容(一部抜粋)

分類	ご意見
だんだんタクシー ・オンデマンド化	【交通事業者】 ● 午後便のオンデマンド化については、需要が少ない場合には十分な効果が得られないとの指摘を受けるおそれがあり、導入に懸念がある。 ● ダイヤが定められていないことで、利用者が「いつでも迎えに来てもらえる」と誤解するおそれがある。 ● だんだんタクシーは単独乗車では短時間での輸送が可能だが、乗合運行では複数人の送迎により所要時間が増加するため、JR や市民バスへの接続が困難ではないか。 【行政】 ● 三刀屋地域の中心部は交通空白地域となっており、だんだんタクシーが利用できない現状について、市民アンケートや地域自主組織から指摘されている。 ● だんだんタクシー・バスのオンデマンド化や予約システムの導入について検討したい。

分類	ご意見
一般乗用タクシーへの影響	【交通事業者】 ● だんだんタクシーにおいて三刀屋地域と木次地域の区分けを撤廃した場合、一般乗用タクシーの利用は減少すると考えられる。現在、木次～平成記念病院間および三刀屋～雲南市立病院間の利用が多いが、これら区間がだんだんタクシーで移動可能となると、一般乗用タクシーの需要は低下するものと思われる。 ● 需要の高い区間をだんだんタクシーの運行範囲に集約すると一般乗用タクシーの需要は当然減少する。乗車人数が 5 名以上となる場合のほか、移動距離の長い区間ほど収入への影響が大きいと考える。 ● 福祉タクシーの増加傾向が見られ、それにより一般乗用タクシーの需要が減少している。あわせて、障害者手帳の所持を要件とする規定の運用が厳格でなく、要件を満たさない利用者が乗車している可能性がある。 【行政】 ● 将来的なだんだんタクシー事業の共同化に向け、今から段階的に協力体制を検討し、実行できる環境を整えていきたい。
利用促進・広報・利用環境の整備	【交通事業者】 ● だんだんタクシーの利用者数は少なく、利用者側の利便性が十分でない可能性がある。午後便は利用が少ないため実質的にオンデマンドに近い運用となっているが、利用者の増加には繋がっていない。 ● 掛合地域では地域自主組織が独自に地域中心部への運行を実施している。また、市内で最も長期間にわたりデマンドタクシーの運行を継続している。一方で、住民による利用は限定的であり、運行が十分に定着していない状況にある ● 年金生活者にとってはタクシー運賃の負担が大きく、片道 8,000 円を超える運賃は利用しにくい水準となっている。 ● 掛合地域では、夏期・冬期の気候に対応した待合環境が整備されていない。
運行委託料 (定額方式への移行)	【交通事業者】 ● 地域によって運行実態(便数・稼働率等)に大きな差がある。このため、現行の運行便数を基準とするのか、あるいは新たな運行時間帯を設定して積算するのかによって、算定結果が大きく異なる可能性がある。 【行政】 ● 現在は、運行距離から運行時間を算出し、その運行時間に時間単価を乗じることで、各路線の運行単価を算定している。 ● 交通事業者へのヒアリングでは、今後の利用者減少を見据え、安定的な収入を確保できる定額方式への移行を希望する意見があった。
運行体系の見直し	【交通事業者】 ● 高齢者にとって、長時間の乗車は身体的負担が大きい。 ● 旧町を越えた移動ニーズについて、詳細な調査が必要ではないか。雲南市立病院への直通運行を希望する意見があるが、現行のバス路線では対応が困難な地域が存在する。 ● 市民バスは通学利用を担う路線が多く、デマンド化が困難である。一方で、通学利用者が少ない地区については、デマンド化を検討しても良いのではないかと。 【行政】 ● 現行の市民バスは、複数の経路を経由し、系統ごとに経由地が異なるため、利用者にとって運行内容が把握しにくい状況にある。 ● 路線の一本化が必ずしも所要時間の短縮につながるとは限らず、予約状況によっては、乗り継ぎを利用した方が早く目的地に到達できる場合もある。 ● 学校専用のスクールバスと、一般市民も利用可能な混乗便が運行されているが、現行の混乗便は、市民および児童双方にとって利用しやすい運行形態となっていない。

分類	ご意見
利用ルール	【交通事業者】 ● だんだんタクシーの予約は、原則として利用希望時刻の 30 分前までの申込みとしているが、締切を過ぎた予約への対応が発生している。現在は運行側の対応により運行を維持しているものの、例外的な対応が常態化することで、利用ルールの定着が進みにくくなる可能性がある。 ● 乗降ポイント以外での降車要望について、利用者の事情を踏まえて乗降ポイント以降を一般乗用タクシー利用に切り替えて対応している実態がある。 【行政】 ● 木次地域では奥出雲葡萄園への観光利用や、病院から 200～300m 程度離れた薬局への移動など、現行の乗降場所では対応が困難な移動ニーズを認識している。 ● 事業者ヒアリングでは、座席や車両の荷室に収まらない荷物を持ち込む利用者がいるとの話があった。利用ルールを明確化しない場合、安全な運行に影響を及ぼす可能性がある」と認識している。 ● 自宅付近での乗降を可能とするため、車両の小型化を求める意見があった。10 人乗りワゴン車からミニバンタイプや小型タクシー車両への変更などが考えられる。

2. 各種団体との意見交換会

(1) 開催概要

項目	内容
実施日	令和 8 年 2 月 9 日(月)15:00~17:00
テーマ	地域公共交通計画 3 つの基本方針について考えよう
開催目的	■ 交通事業者と各団体の協力体制の構築に向けた対話 ■ 多分野の視点を踏まえた地域公共交通計画(素案)の検討
内容	① 雲南市地域公共交通計画(素案)の共有 ② ワールドカフェ形式による対話×3 ラウンド
出席者	交通事業者、地域活動団体等 計 31 名(事務局を含む)

(2) 意見交換の主な内容(一部抜粋)

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

デマンド型交通の充実や、バスダイヤの改善を求める声が多く挙がった。公共交通情報の改善については、時刻表への図やイラストの活用、AI を用いた乗り方案内など具体的な提案があった。

また、通院・通学といった日常生活上不可欠な移動目的だけでなく、観光や飲食など「楽しみ」のための移動にも公共交通を使えるようにすべきとの意見があった。

このほか、JR・バス・タクシー間の乗り継ぎ改善や、免許返納後も安心して暮らせる仕組みづくりを求める声もあった。

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

公共交通の担い手確保に向け、空き時間に運転のサポートに登録できる仕組みづくりが提案された。

また、事業者間の連携については、「うなんタクシー」という新たな組織を立ち上げるアイデアや、事業者間のコスト共有化、飲食店と連携した夜間の移動需要の取り込みなどの議論が展開された。

あわせて、事業者だけが頑張っても難しい・利用者自身の参画が不可欠であるとの認識も共有された。

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

ドライバーの高齢化等により、担い手の確保が厳しい現状について共有された。交通事業者からは、魅力ある職業として認識されにくく、また、特色を打ち出しにくいとの意見も挙げられた。

一方で、免許取得助成や交通事業者への出資、協同組合の設立など、事業者・住民がともにリスクを負い「守りではなく攻め」の姿勢で支える仕組みが提案された。さらに、有償運送の規制緩和に向けた特区の活用や「市民のたすけ合い交通」など、既存の枠組みを超える発想も出された。

(3) 参加者からの声(一部抜粋)

- 異業種の方の発想の豊かさに触れ、アイデアにつなげていければと思った。
- 「守り」に入ってはだめで、雲南市ならではの上手に発信しようと感じた。
- いろいろな立場の人たちと話し合えてよかった。利用する立場の人たちの参画がほしい。

3. 公共交通ワークショップ

(1) 開催概要

項目	内容
テーマ	地域の公共交通をもっと盛り上げるためにできることって何？
開催目的	■ 地域公共交通計画の基本理念「総働」の実現に向け、市民の役割を共有する ■ 対話を通じて交通を「自分ごと」として考え、計画や交通への関心・参画意識を醸成する
参加対象	地域自主組織・地元交通事業者・社会福祉協議会・民生児童委員・地域活動団体・住民等
当日のプログラム	① 現状を知る(公共交通の現状と課題を知る) ② アイスブレイク(公共交通と自分との関わりを振り返る) ③ グループワーク(「どうすれば利用者を増やせるか」をテーマに意見交換) ④ 個人ワーク(自分にできることを考える) ⑤ 全体共有(気づきや考えを共有する) ⑥ おわりに(地域公共交通計画と今後の取組を紹介)

地区	日程	会場	参加者数※	アンケート回収数
加茂	令和8年6月15日(月)14:00~15:30	加茂交流センター	16	13
掛合	令和8年6月18日(木)18:30~20:00	掛合交流センター	26	25
三刀屋	令和8年6月24日(水)19:00~20:30	三刀屋交流センター	33	25
吉田	令和8年6月25日(木)15:00~16:30	吉田健康福祉センター	19	14
木次	令和8年6月26日(金)10:00~11:30	木次総合センター	26	21
大東	令和8年6月29日(月)9:30~11:00	大東交流センター	23	16

※事務局を含む

(2) 意見交換の主な内容(一部抜粋)

① グループワーク

テーマ:どうすればより多くの人に「市民バスやだんだんタクシーを利用してもらえるか」、「公共交通をもっと身近に感じてもらえるか」

🚗 路線・ダイヤの改善		
便数を増やす(往復ともに)	土日・夜間にも運行してほしい	JR との接続を良くする
市民バスとだんだんタクシー・バスを組み合わせるとどこへでも行けるように		

📢 わかりやすい情報提供・PR		
時刻表をもっとわかりやすく	冊子を配布(マンガで紹介)	乗り方の動画を作成 (YouTube にアップする)
サロンなどで勉強会・講習会・体験会(乗り方教室)の開催		

🏠 停留所・車両の改善		
バス停へのベンチ・雨よけ・日よけの設置	電源・Wi-Fi など車内設備の充実	バスの小型化

♥ 利用促進・利用目的の拡大		
雲南市民バスの日(1日無料デー)	地域イベント×公共交通のコラボ	バスの中で飲み会 (のんべえバス)
木次線との連携 お出かけツアー	バスで物販(野菜販売)	

★ 利用特典	
商業施設・店舗とのコラボレーション (お買物券・割引券・クーポン)	子ども用フリーパス、子ども向けスタンプラリー企画

📞 予約システム・機能性	
スマホアプリ(ネット)で予約	目的地と時間を入力すると最適な乗降場所や便がわかる仕組み
キャッシュレス化	GPS でバスやだんだんタクシーの現在地がわかる

⚠ 課題・懸念点	
バスを一人で利用することに不安がある	乗り合い利用は、利用者同士の関係性が気になる
公共交通は必要に迫られた人しか利用しにくい	公共交通はリーズナブルであることが知られていない
車社会であり、すぐに公共交通を利用する意識にはなりにくい	

🍎 市・自治会への要望	
市長による公共交通利用の PR	市職員による率先利用(通勤など)
各地域の自治会で公共交通について話し合う場を設ける	

② 個人ワーク

テーマ①:今の暮らしの中で、自分にできることはなんだろう？

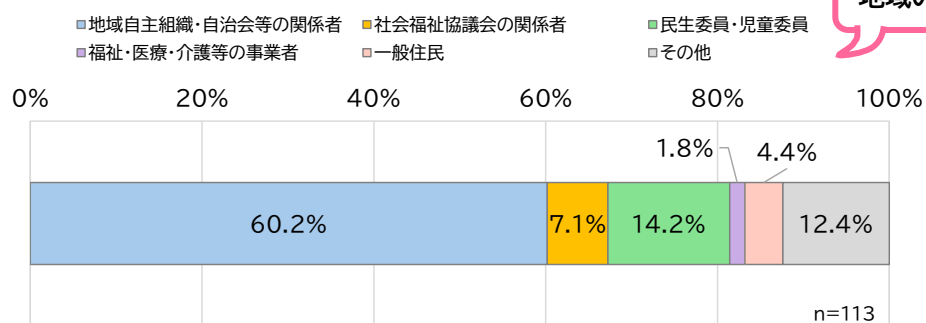
まずは自分が乗ってみる・家族、友人・知人と一緒に乗ってみる	日頃の活動の中でPRしてみる
地域で公共交通を利用してみる(地域自主組織での小旅行など)	マイカーに乗らない日を作る
サロンや自治会でだんだんタクシーの勉強会・出前講座を開く	口コミ、口コミ！ 色んな場面で宣伝する
市民バスやだんだんタクシーの停留所まわりのお店を知る	
公共交通を利用して雲南市内を一周できるか試してみたい	料金やルート、まず自分が理解

テーマ②:今日いちばん心に残った言葉や気づき

これまで無縁だと思っていた市民バスを身近に感じる事ができた
不便だ、という先入観が変わった。バスも悪くない
公共交通運行に関わっている人たちの顔が見えてよかった

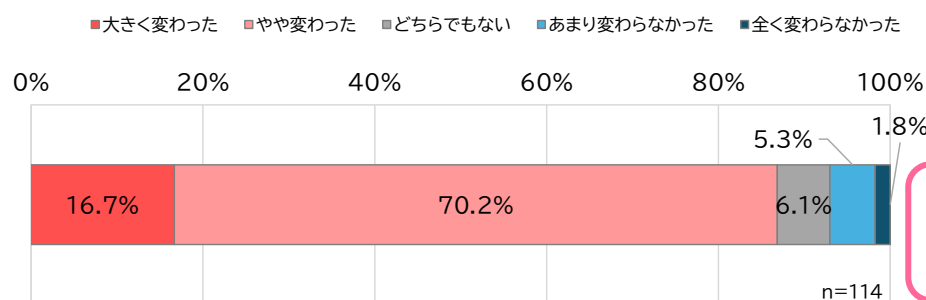
(3) 参加者アンケート結果(一部抜粋)

● 参加者の属性



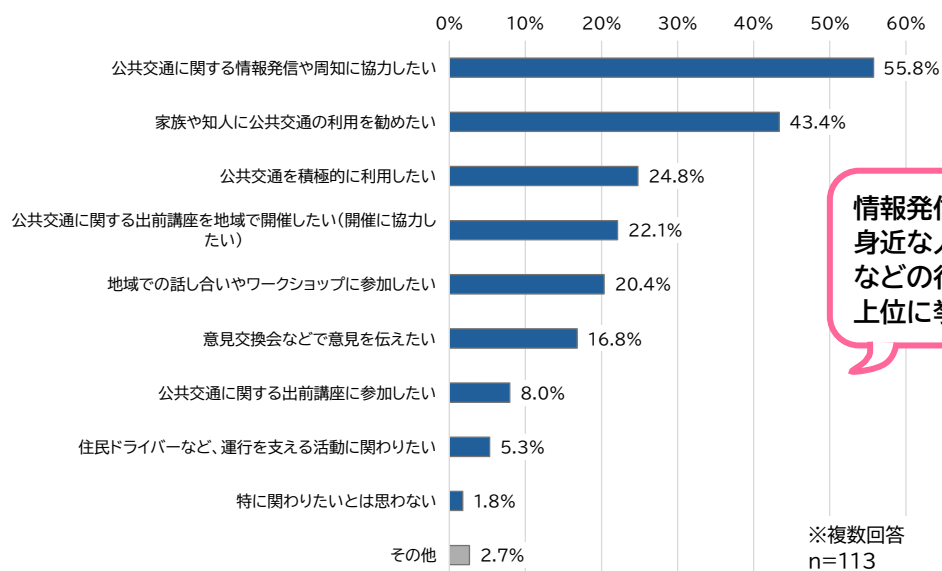
地域のキーパーソンが多数参加

● ワークショップに参加して、公共交通に対する考え方や関わり方についてお考えが変わりましたか



参加者の86.9%が、考えが「大きく変わった」、「変わった」と回答

● 今後、公共交通に対して、どのような形で関わってみたいと思いますか



情報発信や周知、身近な人への利用呼びかけなどの行動が、関わり方として上位に挙げられている

7-1.令和6年度 市民バス乗降調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- 市内で運行する路線バスの利用実態を把握し、雲南市地域公共交通計画を検討する上での基礎資料とする。

(2) 調査対象路線

- 雲南市民バス全路線
- 市内を運行する民間路線バス及び飯南町生活路線バス

(3) 調査方法

- 市職員がバス車両に同乗し、乗客の乗車・降車バス停のほか、特定できる場合には利用層、支払い方法および性別について調査を実施した。なお、赤名吉田線については、聞き取り調査も併せて実施した。

(4) 調査実施日

No	路線名		方向	行先	発時刻	調査日	調査曜日
1	吉田大東線	平日	上り	加茂方面行き	6:13	11月26日	火
2					6:55	11月28日	木
3					7:15	11月29日	金
4					9:05	11月28日	木
5					11:00	11月28日	木
6					13:30	11月28日	木
7					16:00	11月28日	木
8					17:30	11月28日	木
9			下り	吉田方面行き	7:33	11月26日	火
10					7:50	11月28日	木
11					9:10	11月28日	木
12					11:00	11月28日	木
13					12:45	11月29日	金
14					15:25	11月28日	木
15					17:07	11月28日	木
16					17:45	11月28日	木
17					18:50	11月28日	木
18		休日	上り	加茂方面行き	7:20	12月8日	日
19					9:15	12月8日	日
20					12:10	12月8日	日
21					15:10	12月8日	日
22			下り	吉田方面行き	9:10	12月8日	日
23					11:18	12月8日	日
24					14:05	12月8日	日
25					16:30	12月8日	日
26	大東松江乃木線	平日	上り	乃木方面行き	6:35	12月3日	火
27					7:15	12月3日	火
28					8:55	12月5日	木
29					12:55	12月3日	火
30					14:30	12月3日	火
31					17:00	12月3日	火
32					19:00	12月3日	火
33			下り	大東方面行き	7:13	12月3日	火
34					9:30	12月3日	火
35					11:00	12月5日	木
36					13:40	12月3日	火
37					15:50	12月3日	火
38					17:45	12月3日	火
39					19:37	12月3日	火
40		土・休日	上り	乃木方面行き	6:35	-	-
41					7:15	12月1日	日
42					8:55	12月1日	日
43					12:55	12月1日	日
44					14:30	12月1日	日
45					17:00	12月1日	日
46					19:00	-	-
47			下り	大東方面行き	7:13	-	-
48					9:30	12月1日	日
49					11:00	12月1日	日
50					13:40	12月1日	日
51					15:50	12月1日	日
52					17:45	12月1日	日
53					19:37	-	-
54	春殖線	平日	周回	雲南市立病院 ⇒春殖・奥遠所 ⇒雲南市立病院	7:25	12月20日	金
55					14:15	11月19日	火
56					16:05	11月19日	火
57					17:20	12月18日	水
58	幡屋線	平日	周回	雲南市立病院 ⇒幡屋⇒雲南市立病院	7:23	12月18日	水
59					14:15	11月19日	火
60					16:15	11月19日	火
61					17:20	11月28日	木
62	佐世線	平日	上り	雲南市立病院方面行き	7:43	12月3日	火
63					14:40	11月28日	木
64					16:48	12月10日	火
65			下り	西阿用方面行き	14:30	11月28日	木
66					16:15	12月10日	火
67					17:40	12月4日	水

No	路線名		方向	行先	発時刻	調査日	調査曜日
68	阿用・久野線	平日	上り	雲南市立病院方面行き	7:48	12月2日	月
69					16:34	11月21日	木
70			下り	久野・日向集会所方面行き	15:51	11月21日	木
71					18:11	12月2日	月
72		土曜	上り	雲南市立病院方面行き	7:31	-	-
73			下り	久野・日向集会所方面行き	12:28	-	-
74	塩田線	平日	上り	雲南市立病院方面行き	7:20	11月21日	木
75					17:00	-	-
76			下り	すくも塚方面行き	16:20	11月25日	月
77					17:39	11月21日	木
78	海潮北回り線	平日	周回	雲南市立病院 ⇒山王寺・須賀 ⇒雲南市立病院	7:20	11月26日	火
79					15:30	11月26日	火
80					16:30	11月28日	木
81					17:55	11月29日	金
82	海潮南回り線	平日	周回	雲南市立病院 ⇒刈畑・小河内 ⇒雲南市立病院	7:15	12月24日	火
83					15:30	11月27日	水
84					16:25	12月10日	火
85					17:50	12月17日	火
86	加茂北回り線	平日	上り	加茂⇒大東	7:12	11月28日	木
87					9:07	11月28日	木
88					12:41	11月28日	木
89			下り	大東⇒加茂	8:30	11月28日	木
90					10:50	11月28日	木
91					13:15	11月28日	木
92			-	加茂地内	14:55	11月28日	木
93		土曜	上り	加茂⇒大東	8:36	11月30日	土
94			下り	大東⇒加茂	11:48	11月30日	土
95					14:46	11月30日	土
96	加茂南回り線	平日	上り	加茂⇒大東	7:13	12月5日	木
97					9:13	12月5日	木
98					12:30	12月5日	木
99					8:10	12月5日	木
100			下り	大東⇒加茂	10:48	12月5日	木
101					13:03	12月5日	木
102					19:20	12月5日	木
103					14:57	12月5日	木
104			-	加茂地内	17:50	12月5日	木
105		土曜	上り	加茂⇒大東	9:13	11月30日	土
106					12:40	11月30日	土
107			下り	大東⇒加茂	10:50	11月30日	土
108					13:48	11月30日	土
109	北原線	平日	上り	里方・木次方面行き	7:05	11月18日	月
110					8:13	11月28日	金
111					11:08	11月28日	金
112					12:50	11月28日	木
113					16:05	11月27日	水
114					18:10	11月18日	月
115			下り	槻屋方面行き	7:25	11月28日	木
116					8:10	11月29日	金
117					9:50	11月28日	木
118					11:37	11月18日	月
119					15:13	11月27日	水
120					17:09	11月18日	月
121					18:42	11月27日	水
122		休日	上り	里方・木次方面行き	7:15	11月10日	日
123					8:13	11月17日	日
124					11:08	11月10日	日
125					12:50	11月17日	日
126					16:05	11月10日	日
127					17:40	11月10日	日
128			下り	槻屋方面行き	7:25	11月17日	日
129					9:50	11月10日	日
130					11:37	11月17日	日
131					15:00	11月10日	日
132					16:45	11月10日	日

No	路線名		方向	行先	発時刻	調査日	調査曜日
133	木次三刀屋線	平日	周回	里方・木次⇄三刀屋	8:06	11月18日	月
134					10:14	11月18日	月
135					14:44	11月27日	水
136					16:14	11月18日	月
137					18:14	11月27日	水
138					19:39	12月2日	月
139	中野線	平日	周回	三刀屋⇒六重・神代 ⇒三刀屋	6:55	12月11日	水
140					16:50	12月11日	水
141					17:50	12月11日	水
142		土曜	周回	三刀屋⇒六重・神代 ⇒三刀屋	6:55	-	-
143					12:31	-	-
144					16:50	-	-
145	根波線	平日	周回	三刀屋⇒根波・里坊 ⇒三刀屋	7:10	11月26日	火
146					16:50	11月26日	火
147					18:00	11月26日	火
148		土曜	周回	三刀屋⇒根波・里坊 ⇒三刀屋	7:10	-	-
149					12:13	-	-
150					16:50	-	-
151	高窪・伊萱線	平日	周回	三刀屋⇒高窪・伊萱 ⇒三刀屋	6:54	12月3日	火
152					16:47	12月3日	火
153					18:05	12月3日	火
154		土曜	周回	三刀屋⇒高窪・伊萱 ⇒三刀屋	6:54	-	-
155					12:12	-	-
156					16:47	-	-
157	赤名吉田線	平日	上り	赤名方面行き	10:25	11月26日	火
158					13:22	11月26日	火
159					15:00	11月26日	火
160					18:05	11月26日	火
161			下り	吉田方面行き	8:18	11月26日	火
162					11:33	11月26日	火
163					13:20	11月26日	火
164					16:10	11月26日	火
165		休日	上り	赤名方面行き	10:25	12月1日	日
166					13:22	12月1日	日
167					15:00	12月1日	日
168					18:05	12月1日	日
169			下り	吉田方面行き	8:18	12月1日	日
170					11:33	12月1日	日
171					13:20	12月1日	日
172					16:10	12月1日	日
173	三刀屋出雲線	平日	上り	出雲市駅方面行き	7:00	11月26日	火
174					9:00	11月27日	水
175					13:15	11月27日	水
176					16:45	11月27日	水
177					19:15	11月27日	水
178			下り	三刀屋バスセンター方面行き	8:00	11月26日	火
179					12:21	11月27日	水
180					15:36	11月27日	水
181					18:01	11月27日	水
182		休日	上り	出雲市駅方面行き	8:30	12月1日	日
183					14:50	12月1日	日
184			下り	三刀屋バスセンター方面行き	13:56	12月1日	日
185					16:56	12月1日	日

(5) 路線別平均利用者数(平日)

路線名	平日 1 便あたり 平均利用者数	通学利用者の有無(区分別)		
		小	中	高
吉田大東線 加茂方面行き	13.5 人	●	●	●
吉田大東線 吉田方面行き	12.2 人		●	●
大東松江乃木線 乃木方面行き	2.9 人			●
大東松江乃木線 大東方面行き	2.6 人			●
春殖線	6.5 人	●		
幡屋線	15.5 人	●	●	●
佐世線 雲南市立病院方面行き	5.6 人	●	●	
佐世線 西阿用方面行き	5.0 人	●	●	
阿用・久野線 雲南市立病院方面行き	4.0 人			●
阿用・久野線 久野・日向集会所方面行き	1.5 人			●
塩田線 雲南市立病院方面行き	7.0 人	●	●	
塩田線 すくも塚方面行き	1.0 人		●	
海潮北回り線	8.0 人	●	●	●
海潮南回り線	4.3 人	●	●	
加茂北回り線 加茂→大東	4.3 人	●		●
加茂北回り線 大東→加茂	0.0 人			
加茂北回り線 加茂地内	5.0 人	●		
加茂南回り線 加茂→大東	1.7 人			●
加茂南回り線 大東→加茂	0.7 人			
加茂南回り線 加茂地内	0.3 人	●		
北原線 里方・木次方面行き	3.3 人		●	●
北原線 槻屋方面行き	3.7 人	●	●	●
木次三刀屋線	8.2 人			●
中野線	4.7 人		●	●
根波線	6.3 人		●	●
高窪・伊萱線	4.0 人		●	
三刀屋出雲線 出雲市駅方面行き	3.6 人			●
三刀屋出雲線 三刀屋バスセンター方面行き	6.8 人	●		●
赤名吉田線 吉田方面行き	2.5 人			●
赤名吉田線 赤名方面行き	0.3 人			

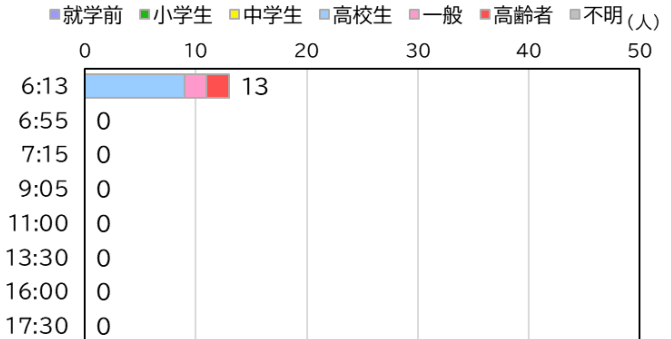
2. 路線別の調査結果

(1) 吉田大東線

① 加茂方面行き:平日

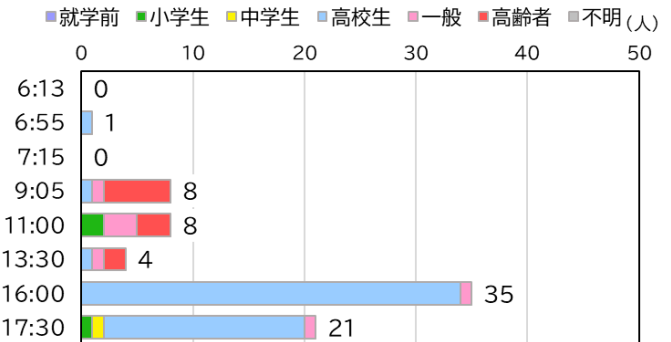
ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火) 加茂方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
6:13				9	2	2		13
6:55								
7:15								
9:05								
11:00								
13:30								
16:00								
17:30								
計				9	2	2		13



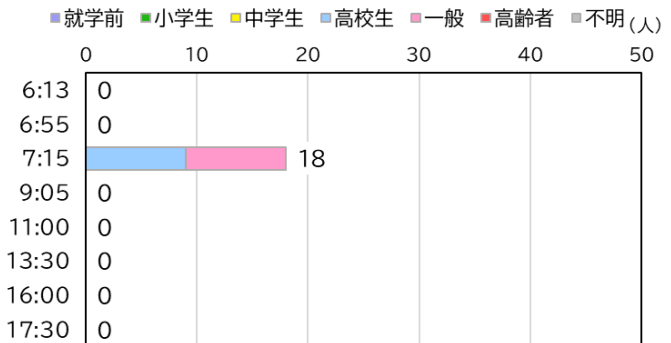
※6:13 発のみ調査。

11月28日(木) 加茂方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
6:13								
6:55				1				1
7:15								
9:05				1	1	6		8
11:00		2			3	3		8
13:30				1	1	2		4
16:00				34	1			35
17:30		1	1	18	1			21
計		3	1	55	7	11		77



※6:13 発、7:15 発は調査未実施。

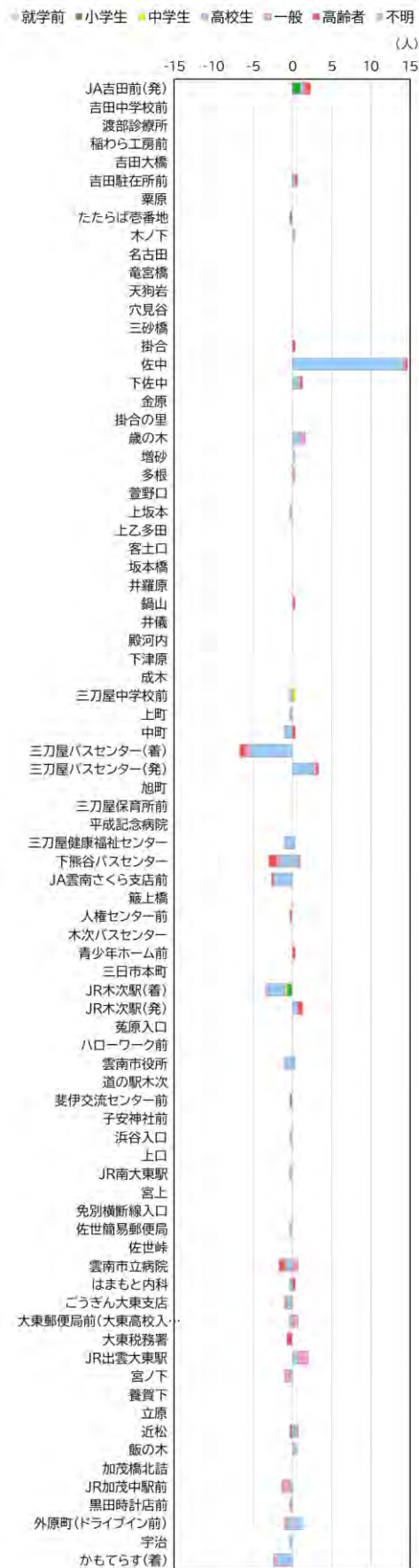
11月29日(金) 加茂方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
6:13								
6:55								
7:15				9	9			18
9:05								
11:00								
13:30								
16:00								
17:30								
計				9	9			18



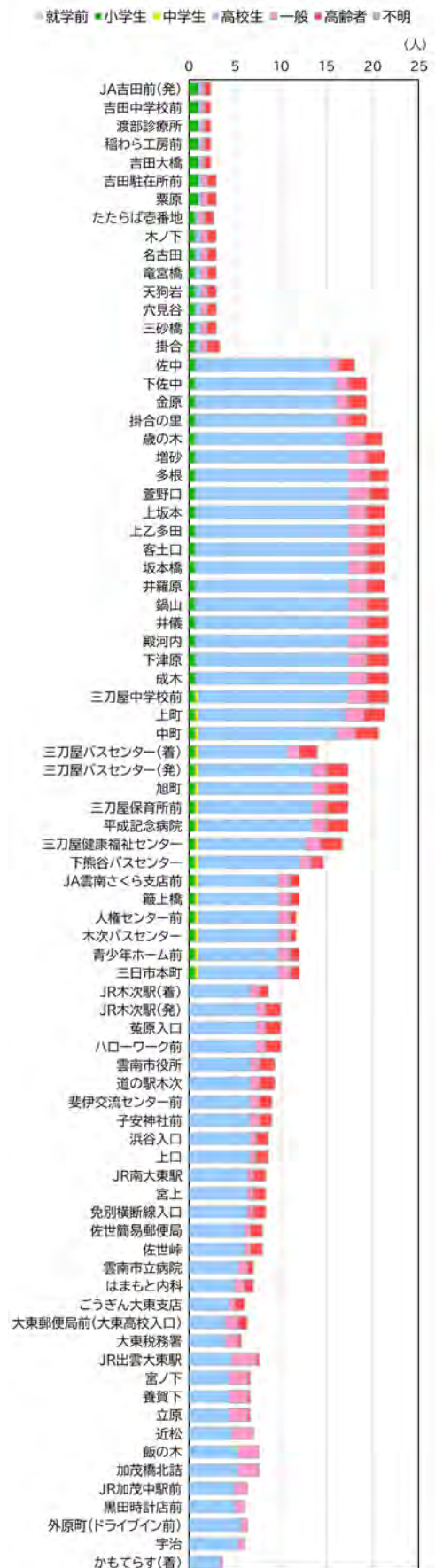
※7:15 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



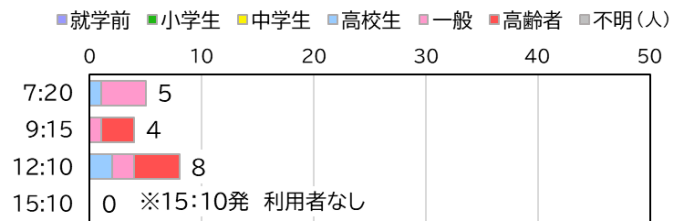
通過人数



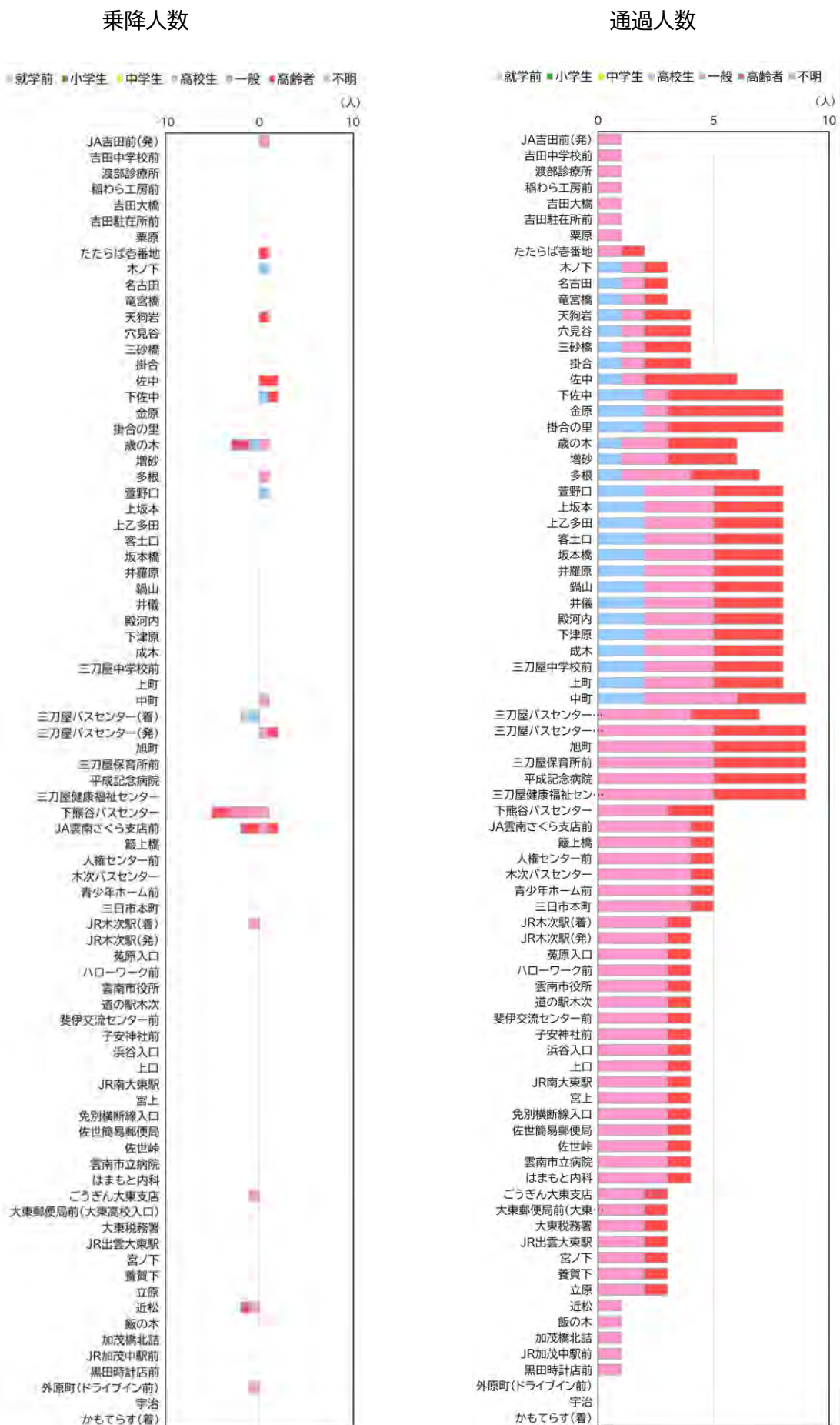
② 加茂方面行き:日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

12月8日(日) 加茂方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:20				1	4			5
9:15					1	3		4
12:10				2	2	4		8
15:10	※15:10発 利用者なし							
計				3	7	7		17



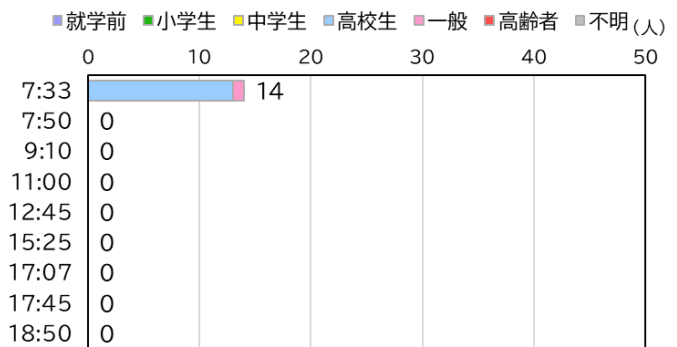
イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 吉田方面行き:平日

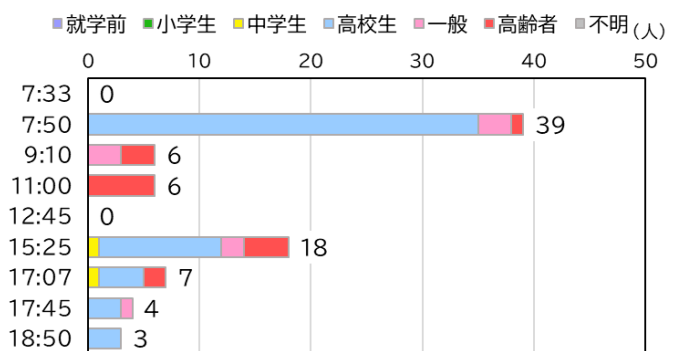
ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火) 吉田方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:33				13	1			14
7:50								
9:10								
11:00								
12:45								
15:25								
17:07								
17:45								
18:50								
計				13	1			14



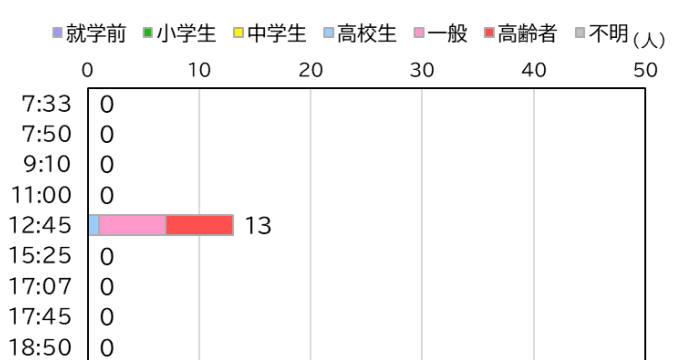
※7:33 発のみ調査。

11月28日(木) 吉田方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:33								
7:50				35	3	1		39
9:10					3	3		6
11:00						6		6
12:45								
15:25			1	11	2	4		18
17:07			1	4		2		7
17:45				3	1			4
18:50				3				3
計			2	56	9	16		83



※7:33 発、12:45 発は調査未実施。

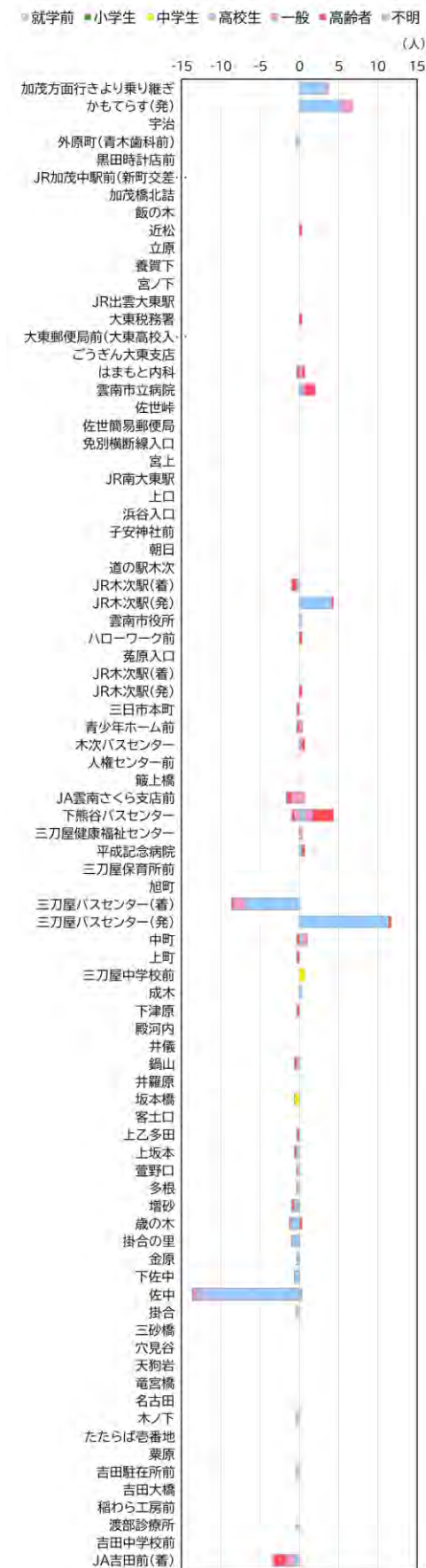
11月29日(金) 吉田方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:33								
7:50								
9:10								
11:00								
12:45				1	6	6		13
15:25								
17:07								
17:45								
18:50								
計				1	6	6		13



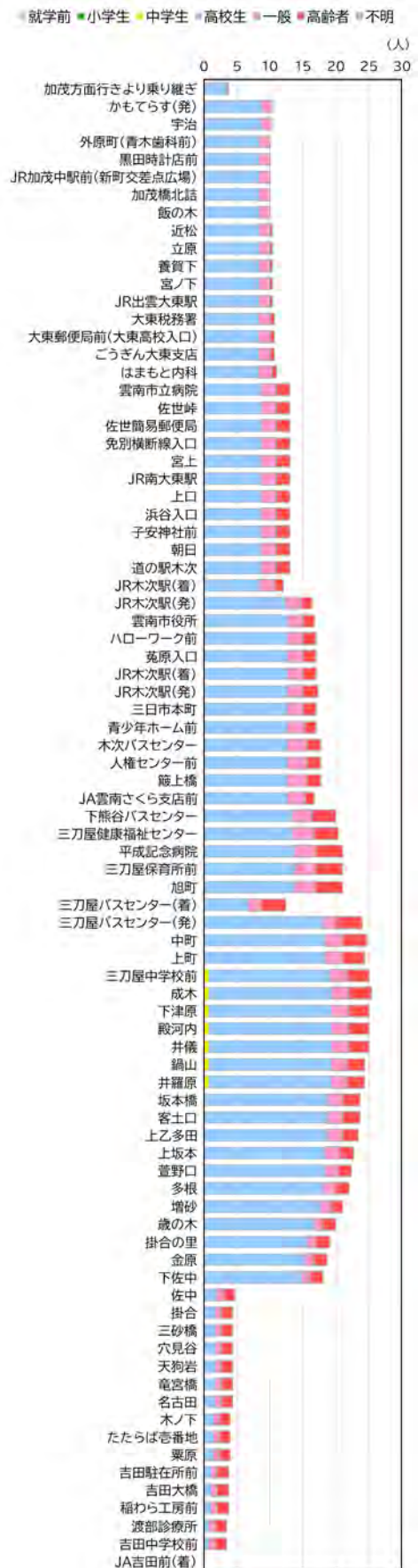
※12:45 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



④ 吉田方面行き:日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

12月8日(日) 吉田方面行き	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
9:10					1	3		4
11:18					2	1		3
14:05					2			2
16:30						1		1
計					5	5		10

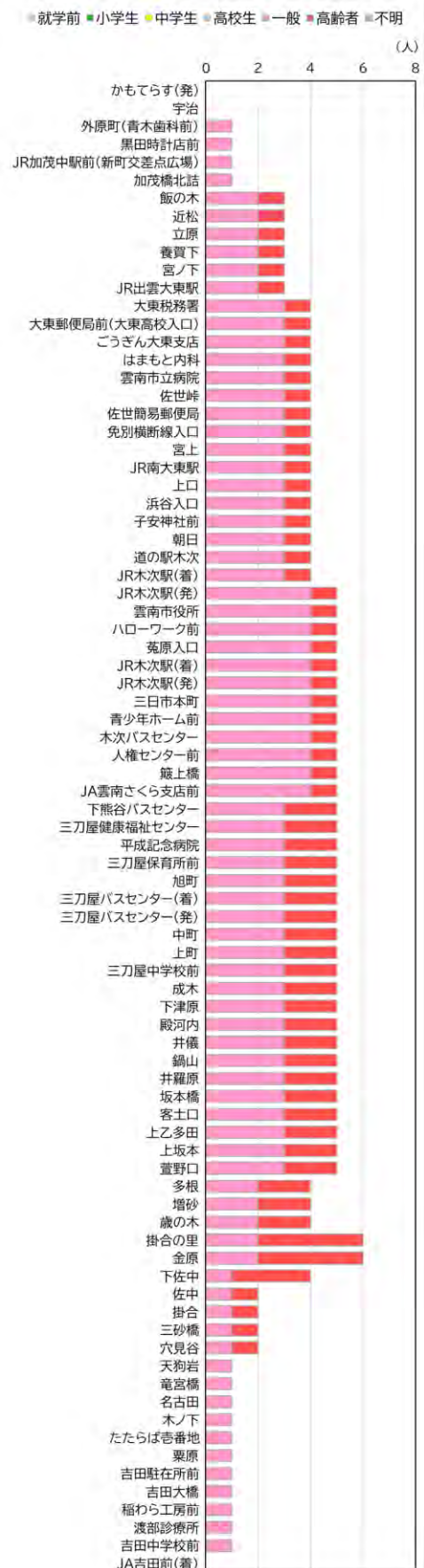


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(2) 大東松江乃木線

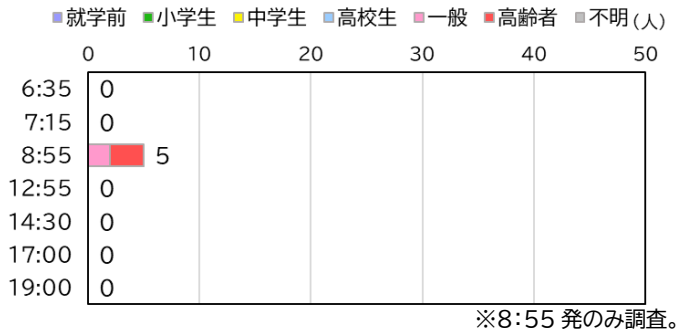
① 乃木方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

12月3日(火) 乃木方面行き	就学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
6:35				1	2	1		4
7:15				2	4			6
8:55								
12:55					1	1		2
14:30	※14:30発 利用者なし							
17:00				1				1
19:00				1	1			2
計				5	8	2		15

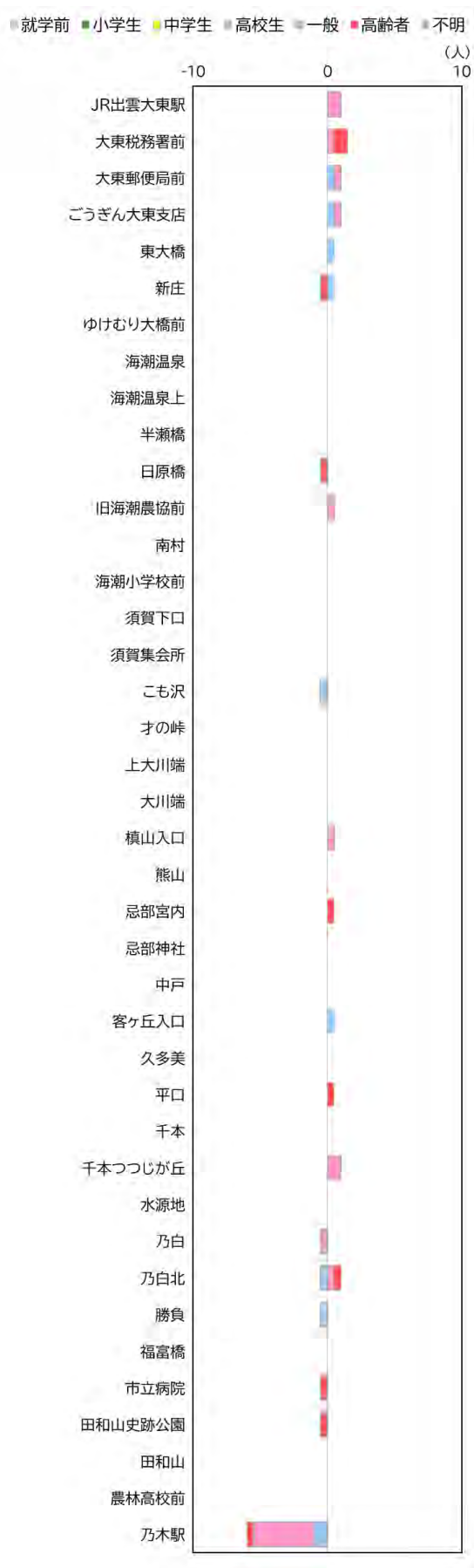


12月5日(木) 乃木方面行き	就学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
6:35								
7:15								
8:55					2	3		5
12:55								
14:30								
17:00								
19:00								
計					2	3		5

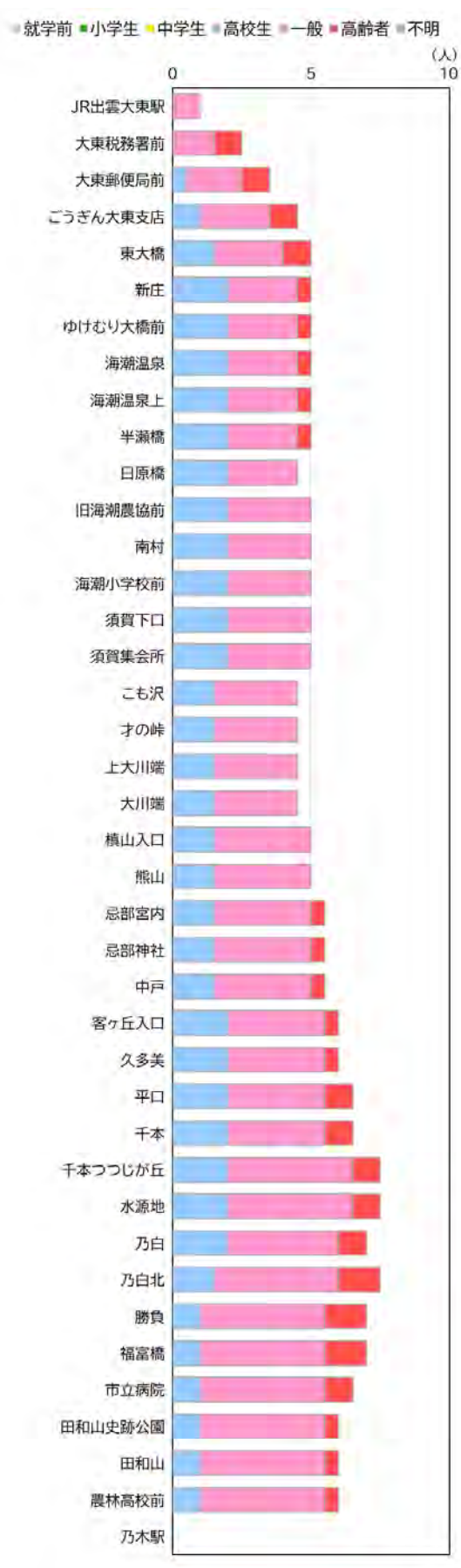


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



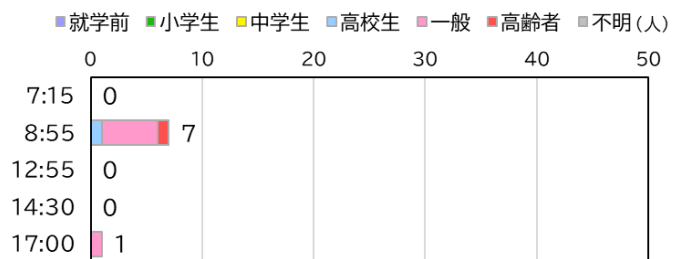
通過人数



② 乃木方面行き:日曜日

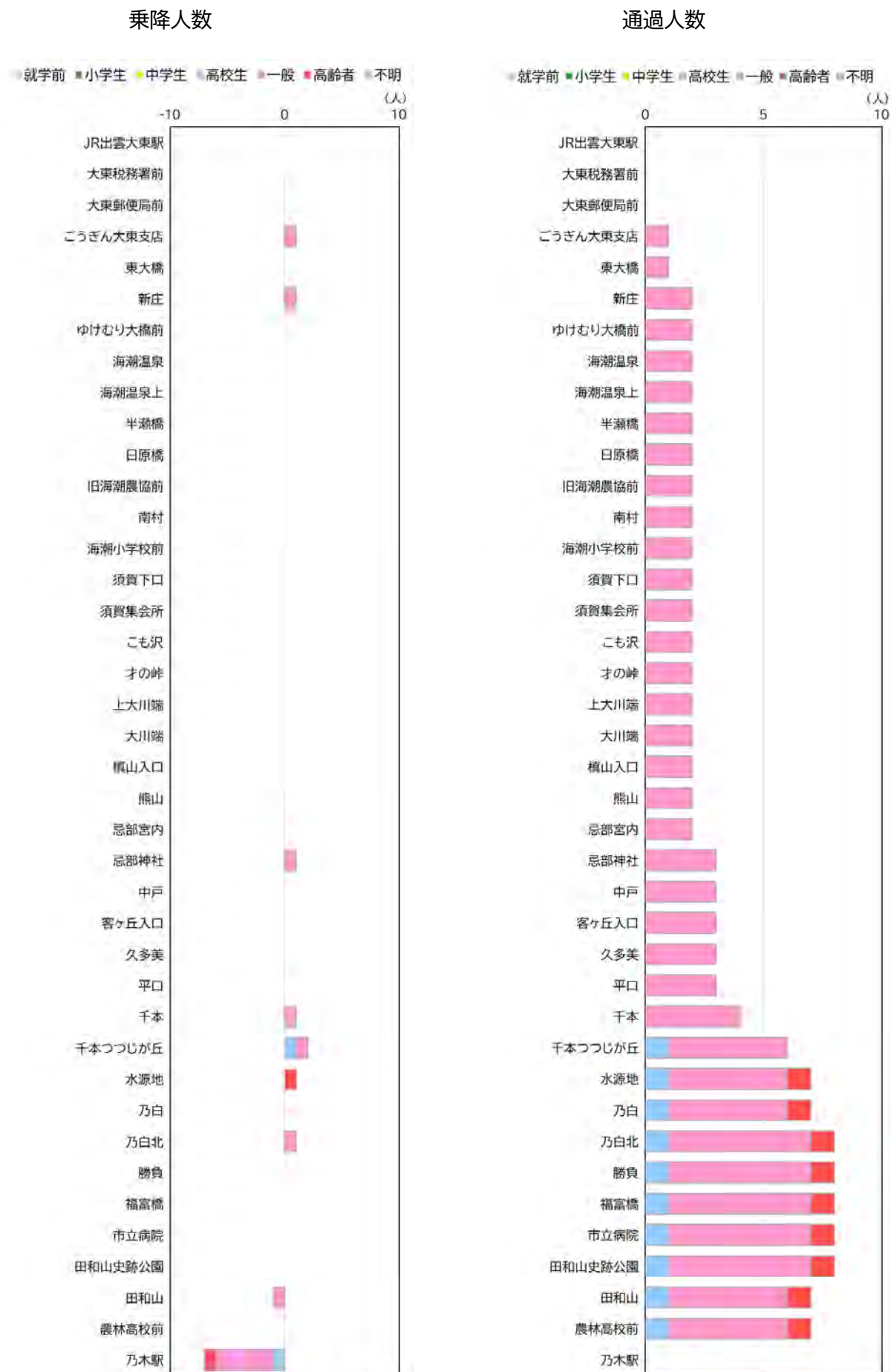
ア. 便別・属性別利用者数

12月1日(日) 乃木方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:15								
8:55				1	5	1		7
12:55								
14:30								
17:00					1			1
計				1	6	1		8



※7:15 発、12:55 発、14:30 発：利用者なし。

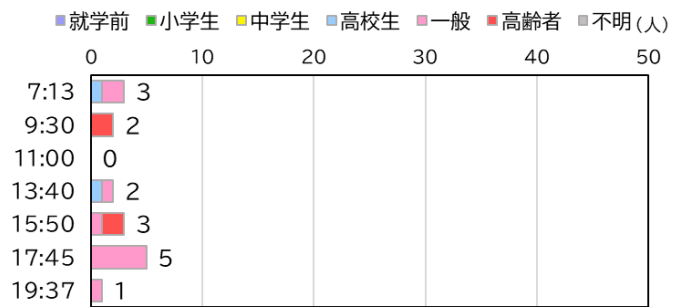
イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 大東方面行き:平日

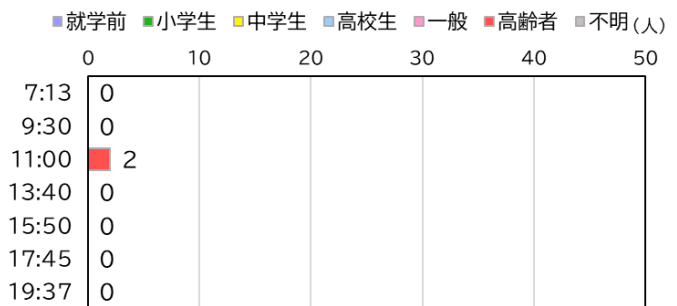
ア. 便別・属性別利用者数

12月3日(火) 大東方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:13				1	2			3
9:30						2		2
11:00								
13:40				1	1			2
15:50					1	2		3
17:45					5			5
19:37					1			1
計				2	10	4		16



※11:00 発は調査未実施。

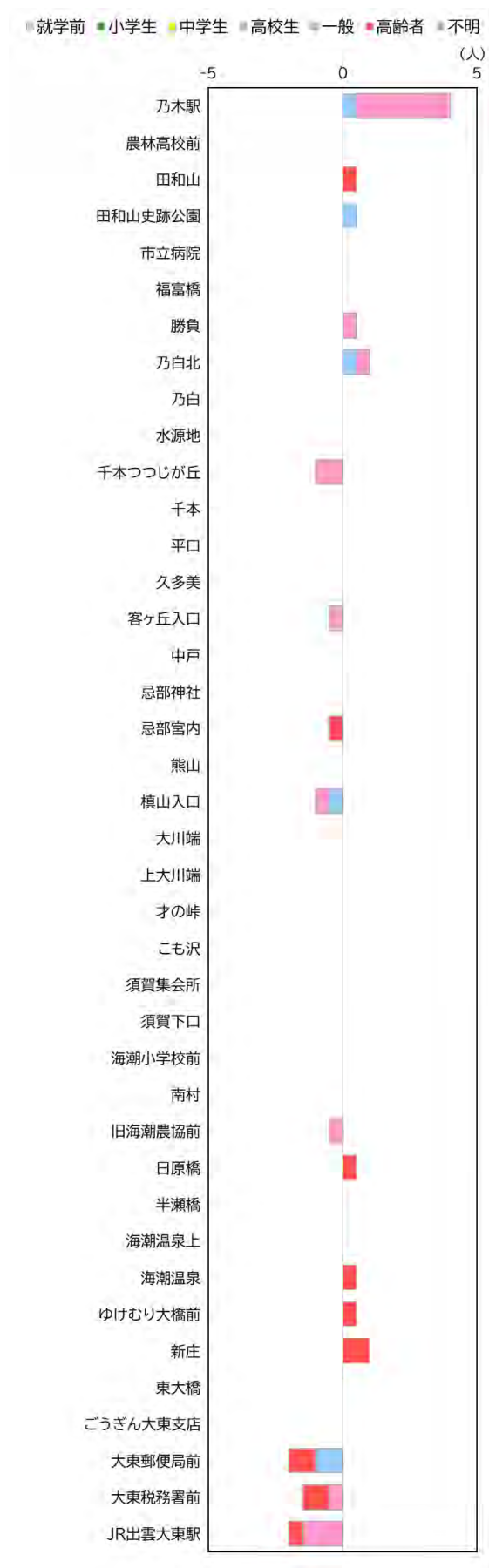
12月5日(木) 大東方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:13								
9:30								
11:00						2		2
13:40								
15:50								
17:45								
19:37								
計						2		2



※11:00 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



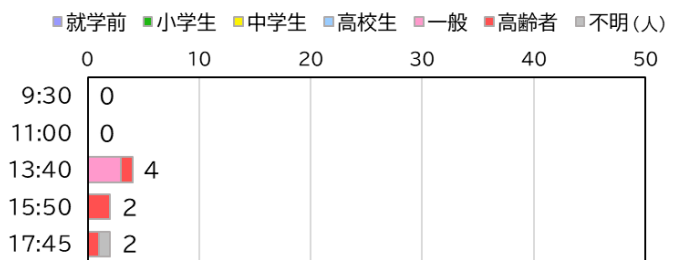
通過人数



④ 大東方面行き:日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

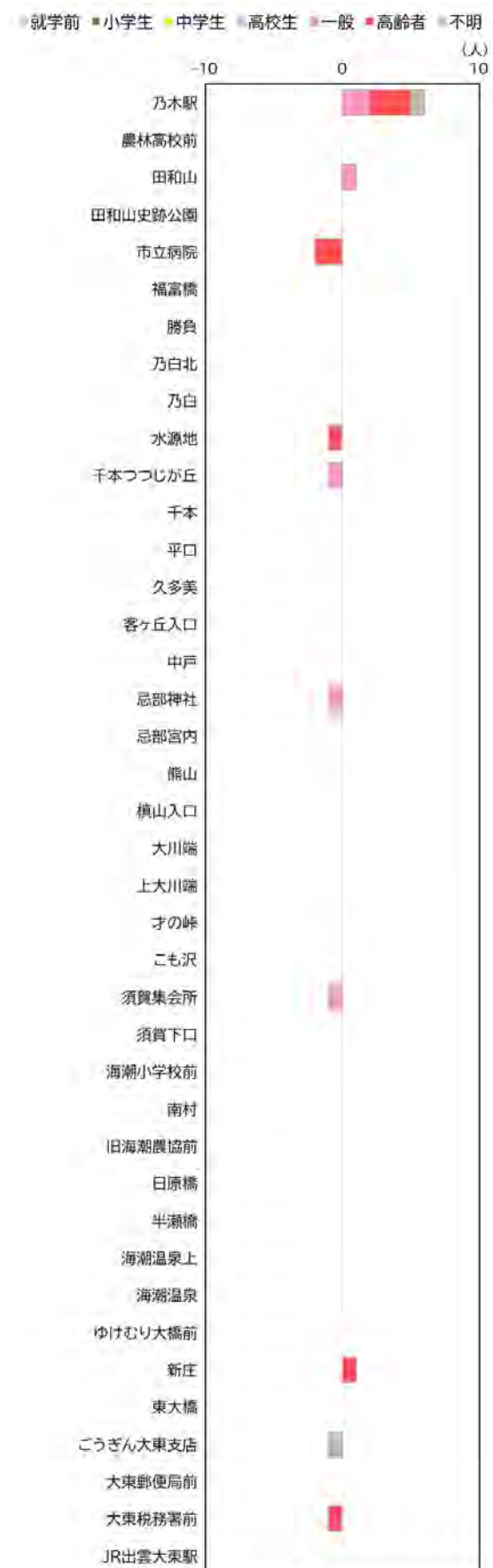
12月1日(日) 大東方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
9:30								
11:00								
13:40					3	1		4
15:50						2		2
17:45						1	1	2
計					3	4	1	8



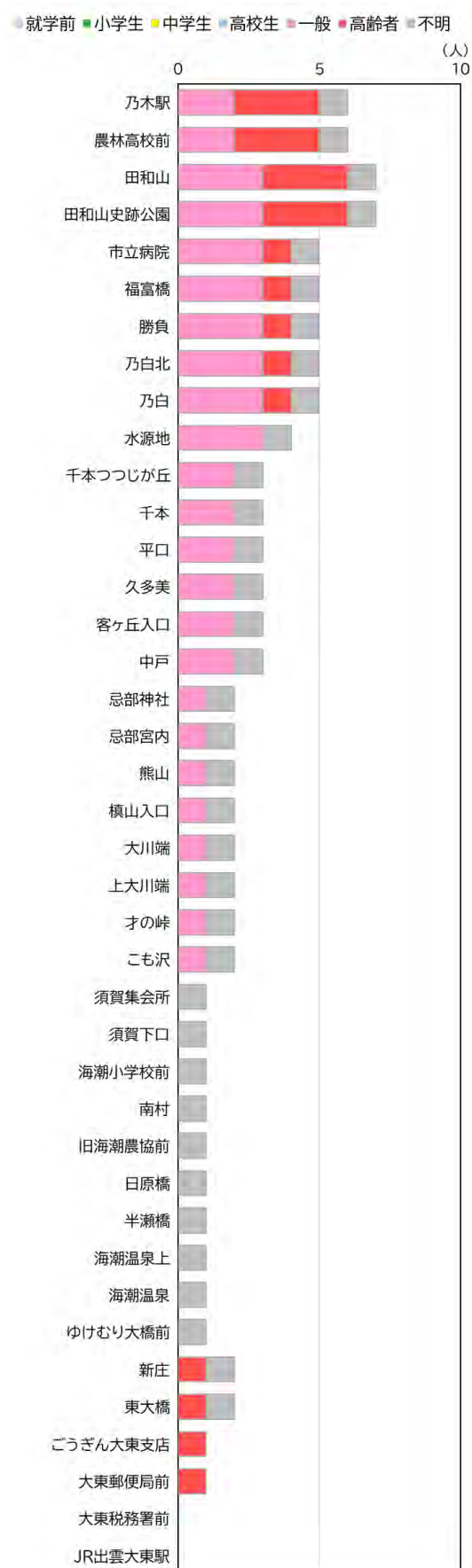
※9:30 発、11:00 発は利用者なし。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(3) 春殖線

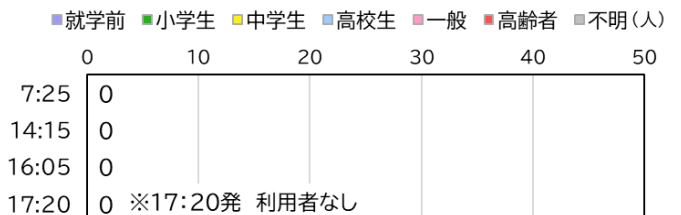
ア. 便別・属性別利用者数

11月19日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:25								
14:15	※14:15発 利用者なし							
16:05		12						12
17:20								
計		12						12



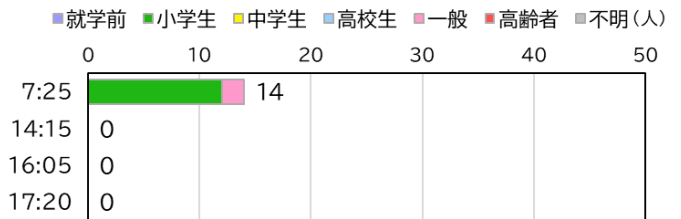
※7:25 発、17:20 発は調査未実施。

12月18日(水)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:25								
14:15								
16:05								
17:20	※17:20発 利用者なし							
計								



※17:20 発のみ調査(利用者なし)。

12月20日(金)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:25		12			2			14
14:15								
16:05								
17:20								
計		12			2			14



※7:25 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



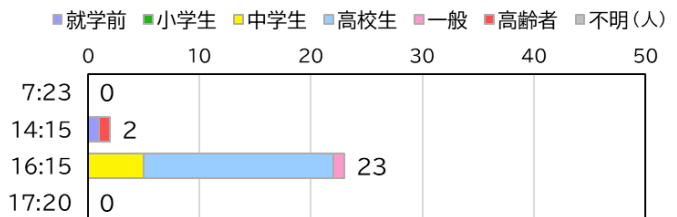
通過人数



(4) 幡屋線

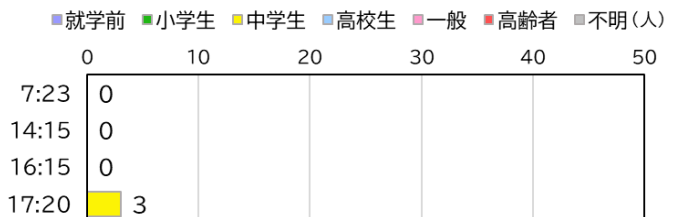
ア. 便別・属性別利用者数

11月19日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:23								
14:15		1				1		2
16:15			5	17	1			23
17:20								
計	1		5	17	1	1		25



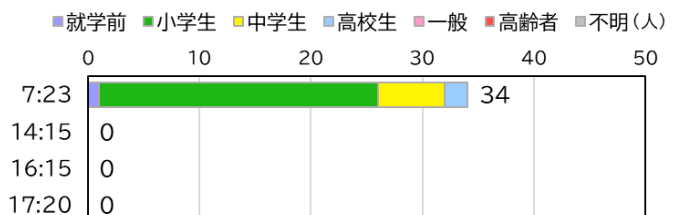
※14:15 発、16:15 発のみ調査。

11月28日(木)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:23								
14:15								
16:15								
17:20			3					3
計			3					3



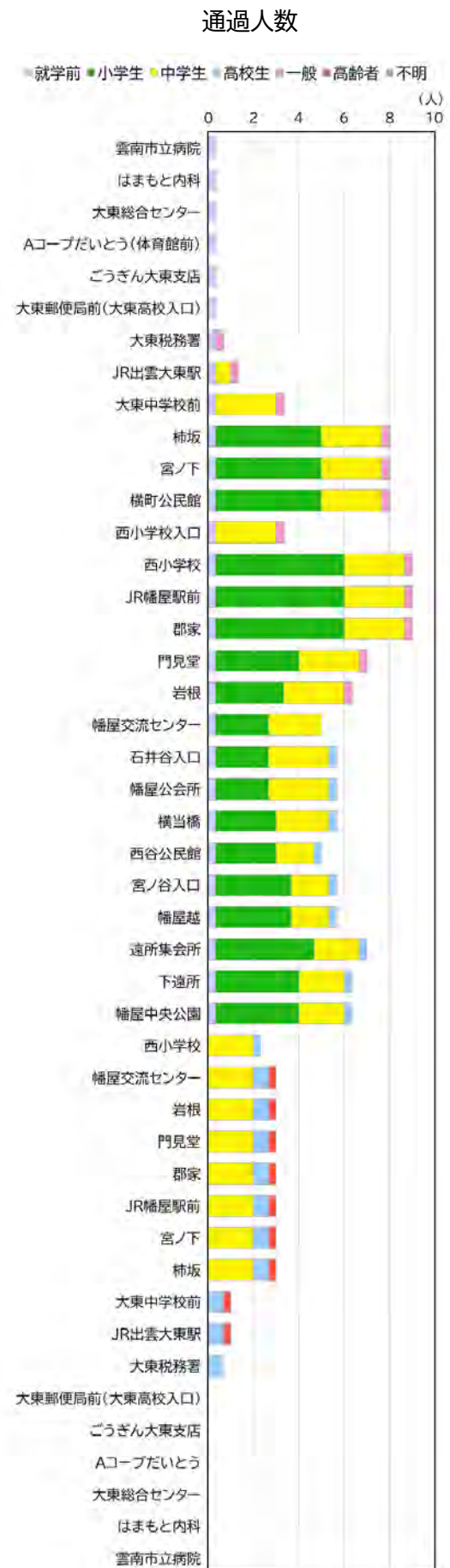
※17:20 発のみ調査。

12月18日(水)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:23	1	25	6	2				34
14:15								
16:15								
17:20								
計	1	25	6	2				34



※7:23 発のみ調査。

バス停別乗降人数と通過人数



(5) 佐世線

① 雲南市立病院方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

11月28日(木) 雲南市立病院方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:43								
14:40						※ 1		1
16:48								
計						1		1

※西阿用方面からの乗り継ぎ



※14:40 発のみ調査。

12月3日(火) 雲南市立病院方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:43		13	1			2		16
14:40								
16:48								
計		13	1			2		16



※7:43 発のみ調査。

12月10日(火) 雲南市立病院方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:43								
14:40								
16:48	※16:48発 利用者なし							
計								



※16:48 発のみ調査(利用者なし)。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 西阿用方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

11月28日(木) 西阿用方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
14:30						1		1
16:15								
17:40								
計						1		1



※14:30 発のみ調査。

12月4日(水) 西阿用方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
14:30								
16:15								
17:40			1					1
計			1					1



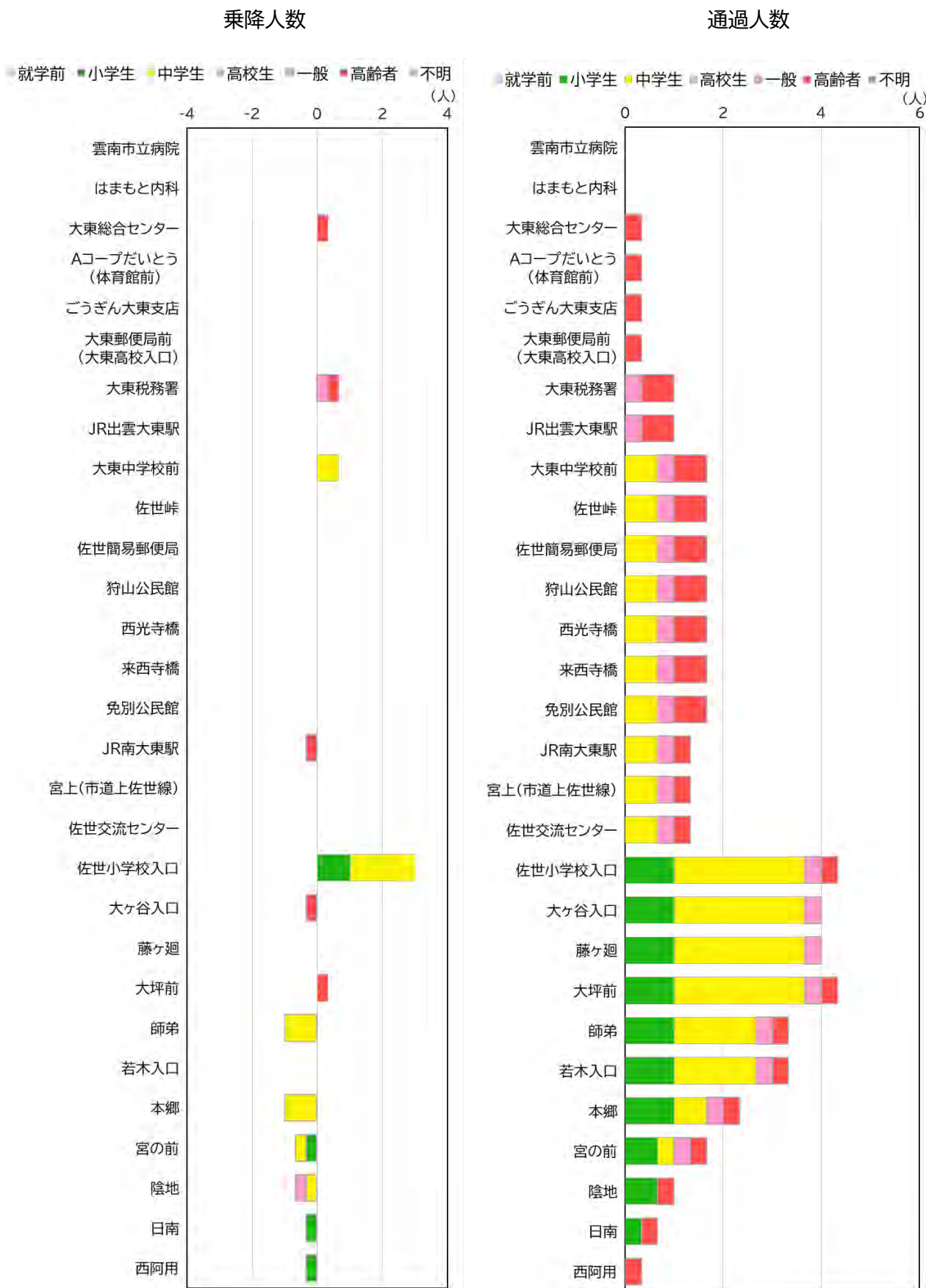
※17:40 発のみ調査。

12月10日(火) 西阿用方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
14:30								
16:15		3	7		1	2		13
17:40								
計		3	7		1	2		13



※16:15 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



※11月28日14:30発、雲南市立病院方面行きへ乗り越しを一人確認。

(6) 阿用・久野線

① 雲南市立病院方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

11月21日(木) 雲南市立病院方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:48								
16:34	※16:34発 利用者なし							
計								



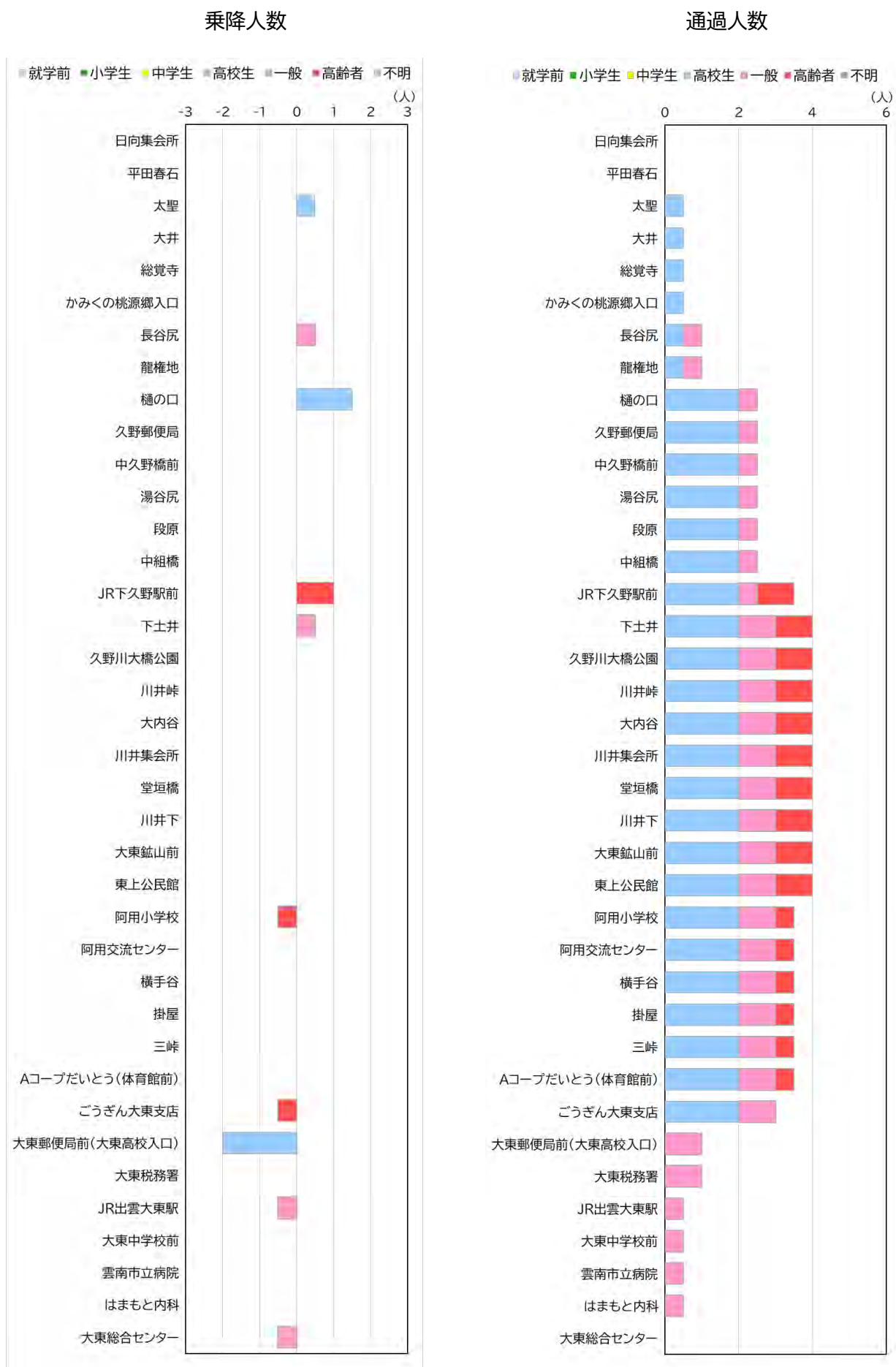
※16:34 発のみ調査(利用者なし)。

12月2日(月) 雲南市立病院方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:48				4	2	2		8
16:34								
計				4	2	2		8



※7:48 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 久野・日向集会所方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

11月21日(木) 日向集会所方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
15:51					1	1		2
18:11								
計					1	1		2



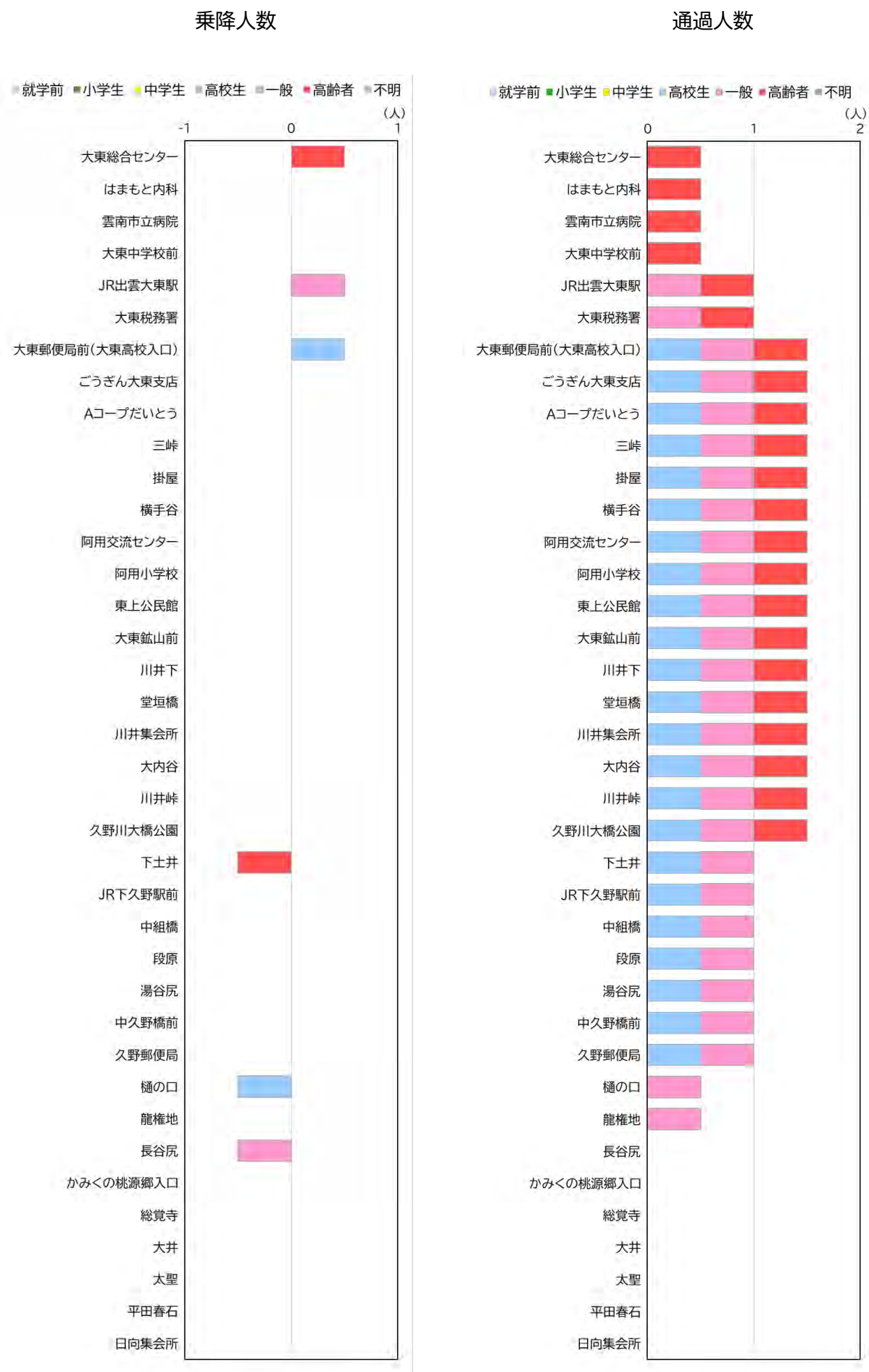
※15:51 発のみ調査。

12月2日(月) 日向集会所方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
15:51								
18:11				1				1
計				1				1



※18:11 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



(7) 塩田線

① 雲南市立病院方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

11月21日(木) 雲南市立病院方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高齢 者	不 明	合 計
7:20		2	2		2	1		7
17:00								
計		2	2		2	1		7



※7:20 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



② すくも塚方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

11月21日(木) すくも塚方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
16:20								
17:39					1			1
計					1			1



※17:39 発のみ調査。

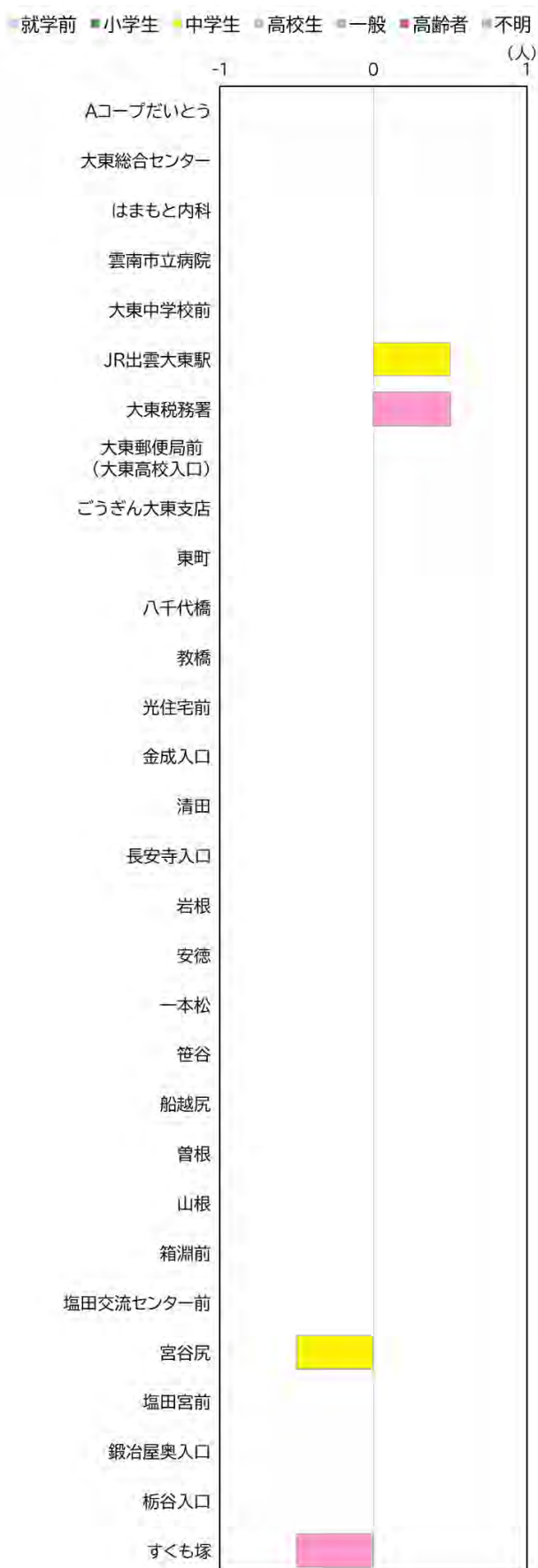
11月25日(月) すくも塚方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
16:20			1					1
17:39								
計			1					1



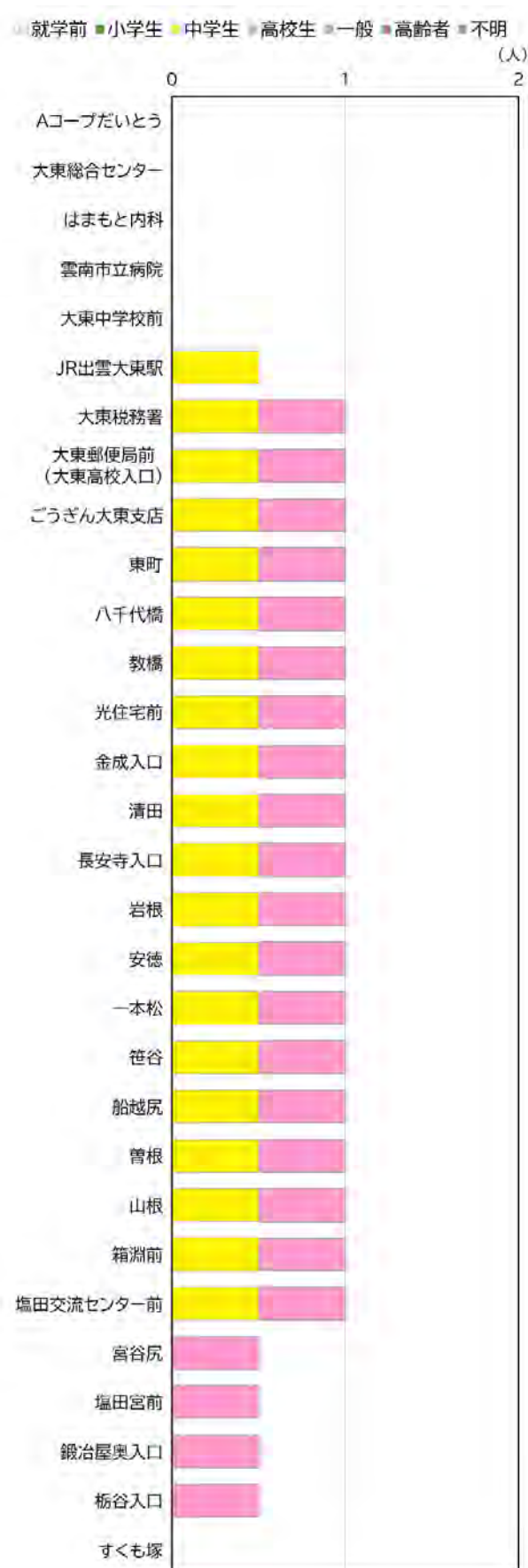
※16:20 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



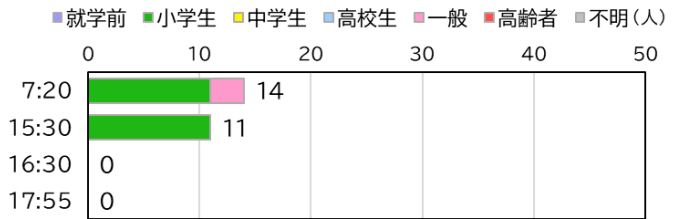
通過人数



(8) 海潮北回り線

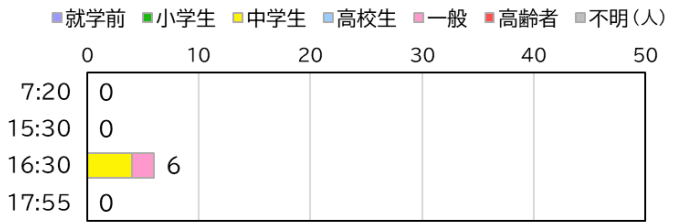
ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:20		11			3			14
15:30		11						11
16:30								
17:55								
計		22			3			25



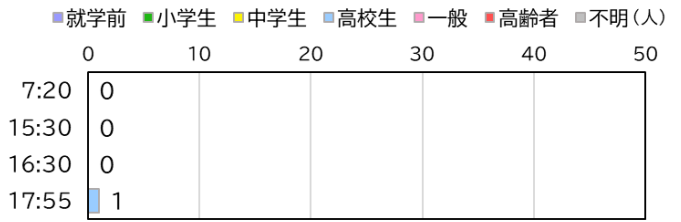
※7:20 発、15:30 発のみ調査。

11月28日(木)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:20								
15:30								
16:30			4		2			6
17:55								
計			4		2			6



※16:30 発のみ調査。

11月29日(金)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:20								
15:30								
16:30								
17:55				1				1
計				1				1

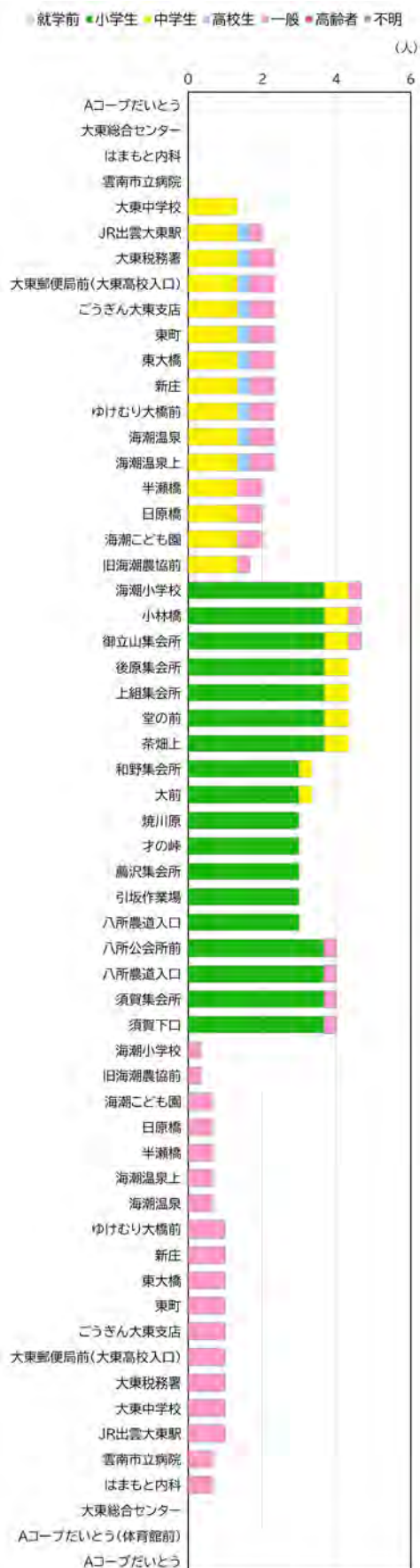


※17:55 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数

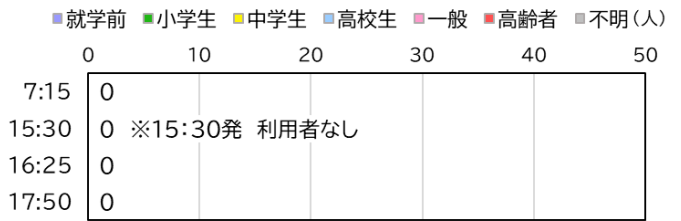
通過人数



(9) 海潮南回り線

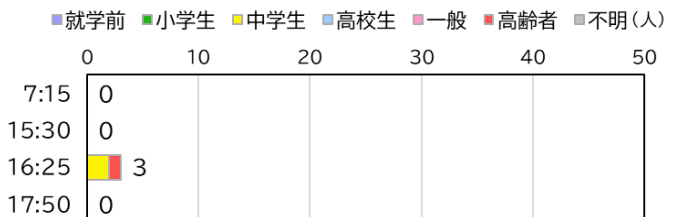
ア. 便別・属性別利用者数

11月27日(水)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:15								
15:30	※15:30発 利用者なし							
16:25								
17:50								
計								



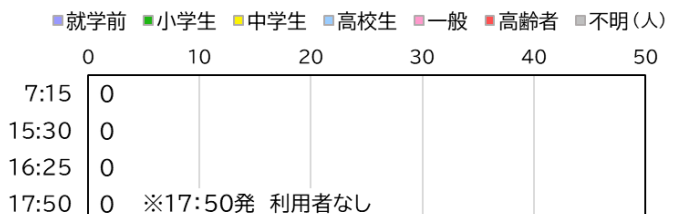
※15:30 発のみ調査(利用者なし)。

12月10日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:15								
15:30								
16:25			2			1		3
17:50								
計			2			1		3



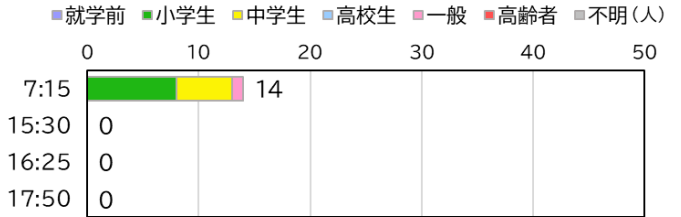
※16:25 発のみ調査。

12月17日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:15								
15:30								
16:25								
17:50	※17:50発 利用者なし							
計								



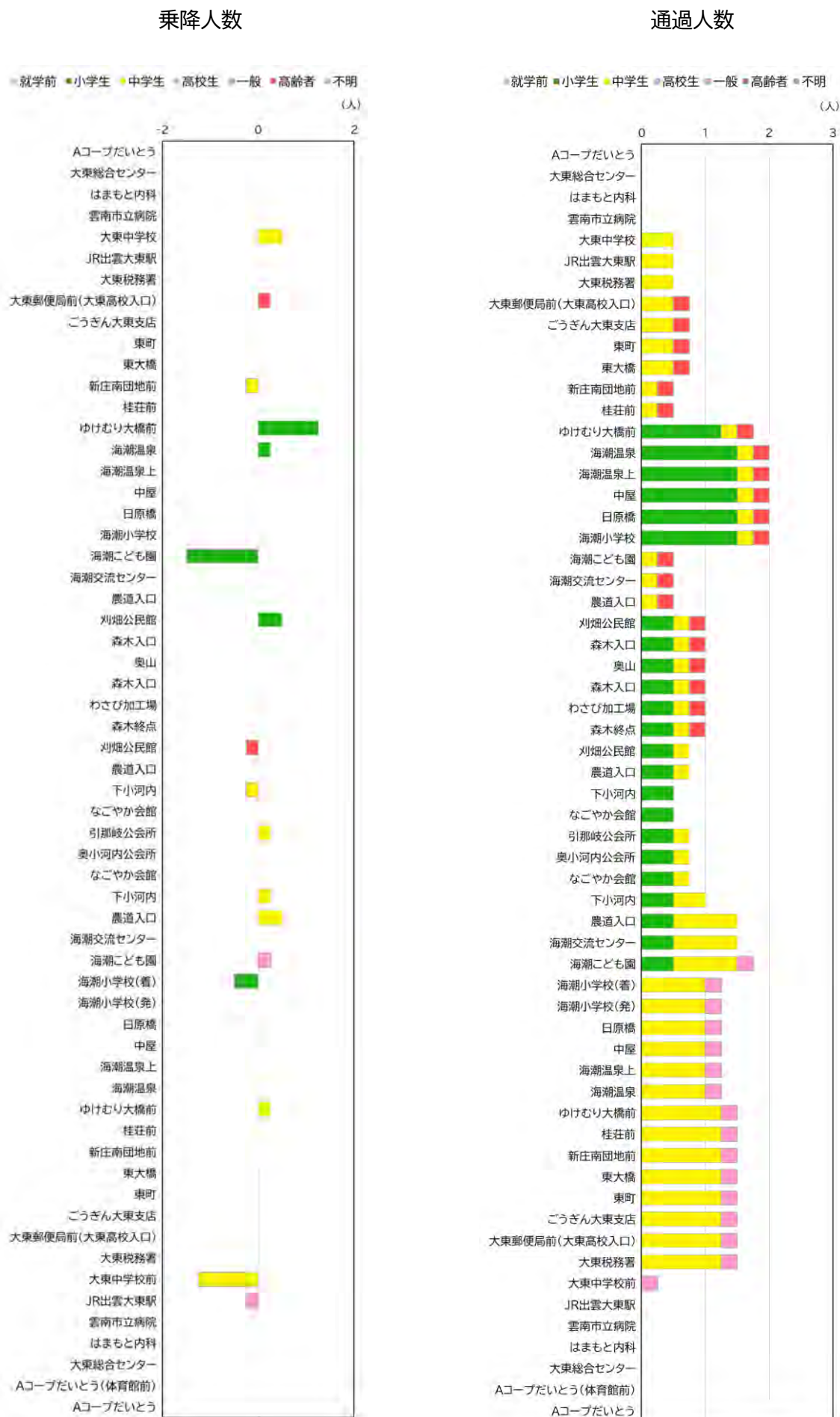
※17:50 発のみ調査(利用者なし)。

12月24日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:15		8	5		1			14
15:30								
16:25								
17:50								
計		8	5		1			14



※7:15 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



(10) 加茂北回り線

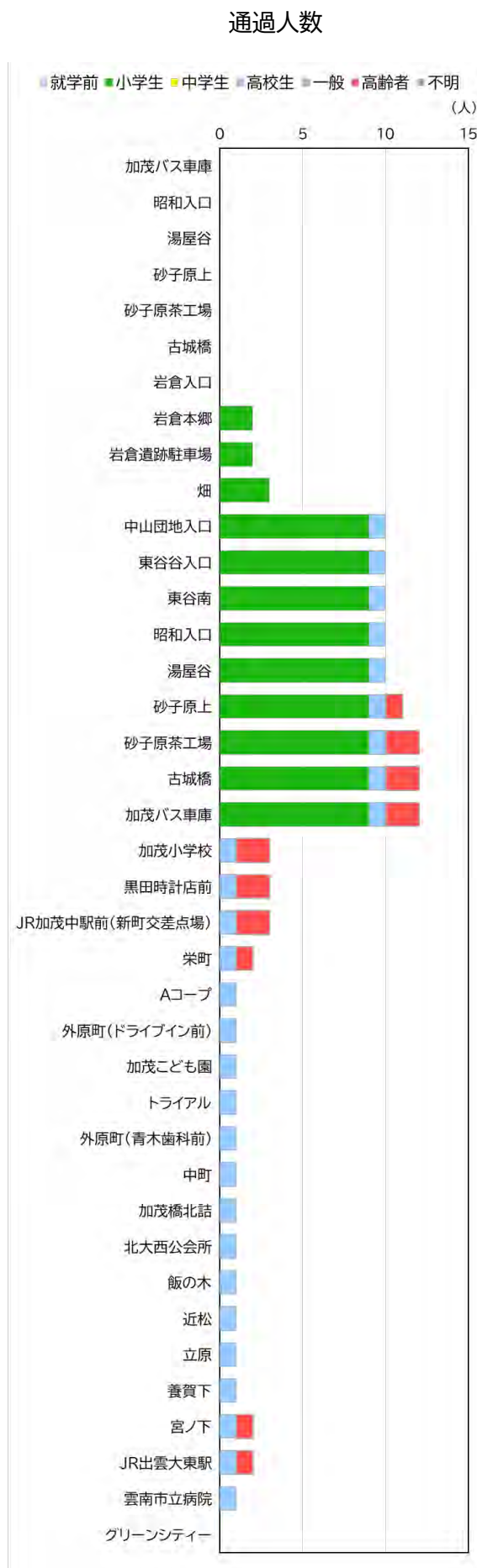
① 加茂→大東:平日

ア. 便別・属性別利用者数

11月28日(木) 加茂→大東	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:12		9		1		1		11
9:07						2		2
12:41	※12:41発 利用者なし							
計		9		1		3		13



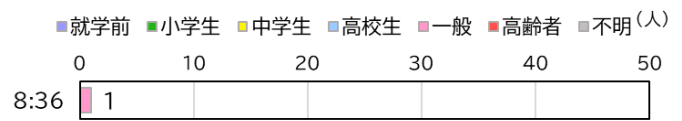
イ. バス停別乗降人数と通過人数



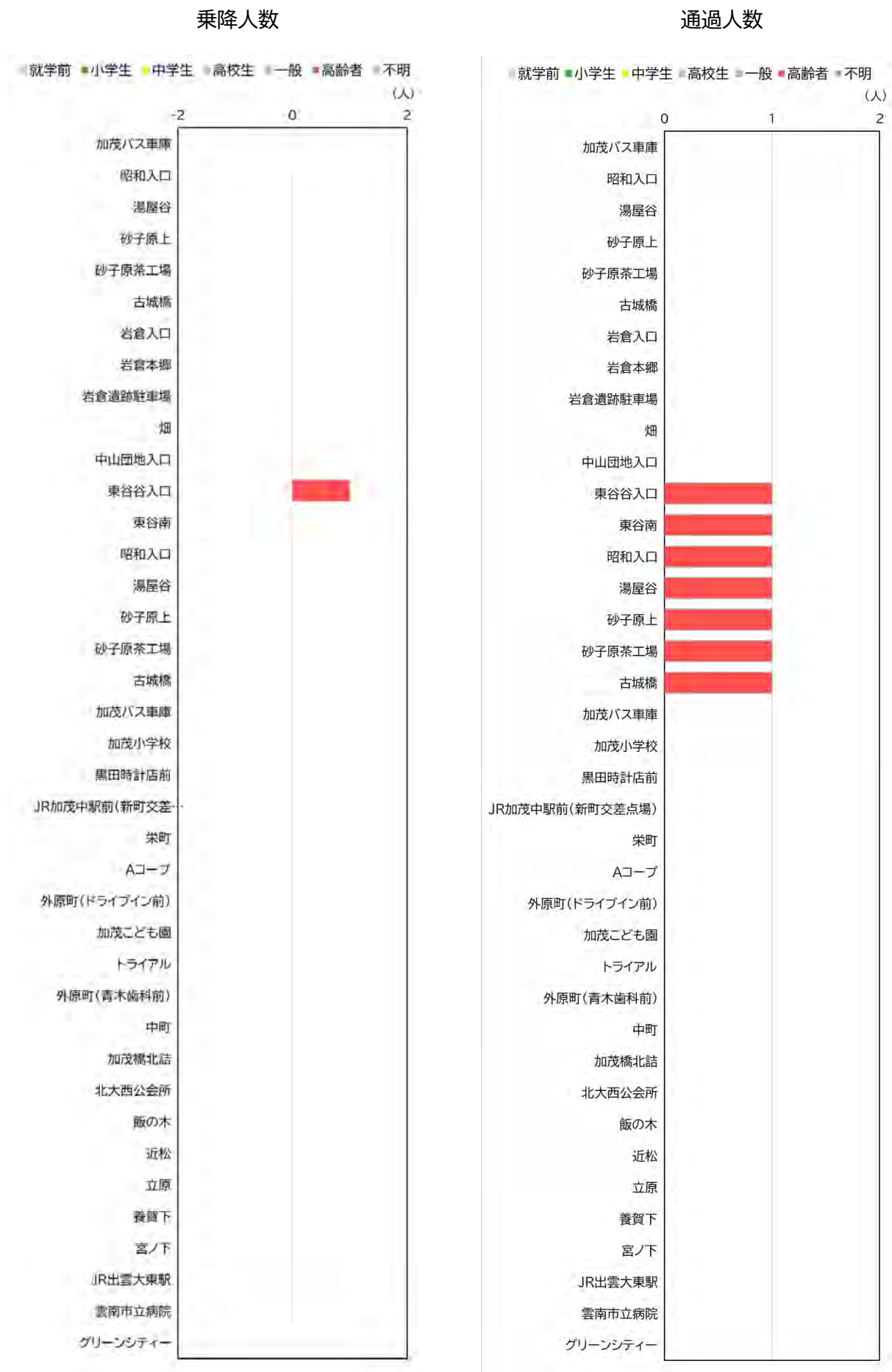
② 加茂→大東:土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

11月30日(土) 加茂→大東	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
8:36					1			1
計					1			1



イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 大東→加茂:平日

※全便利用者なし

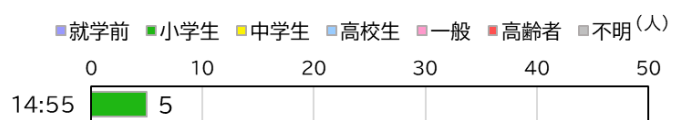
④ 大東→加茂:土曜日

※全便利用者なし

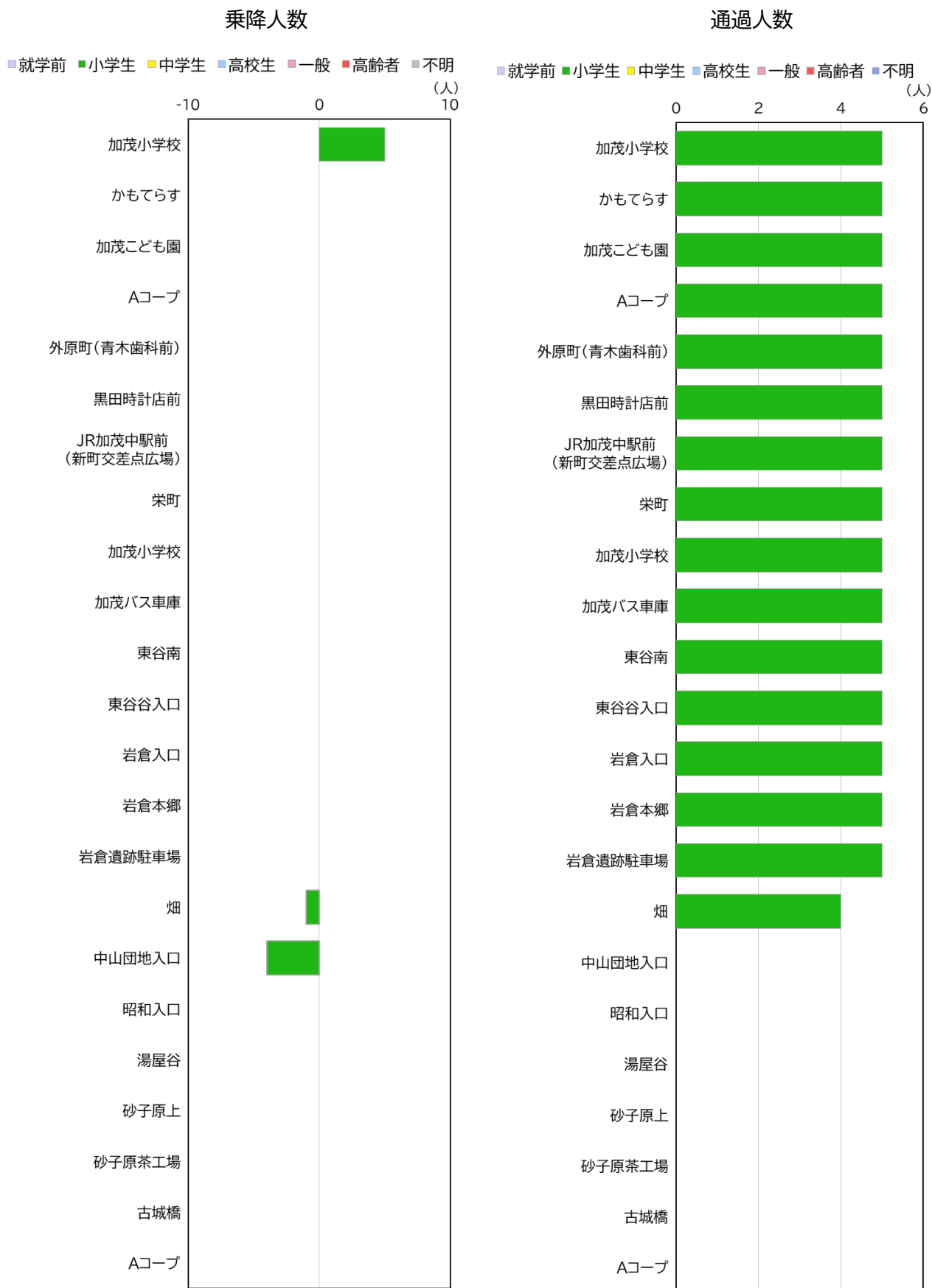
⑤ 加茂地内

ア. 便別・属性別利用者数

11月28日(木) 加茂地内	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
14:55		5						5
計		5						5



イ. バス停別乗降人数と通過人数

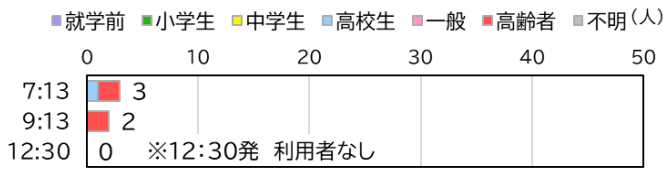


(11) 加茂南回り線

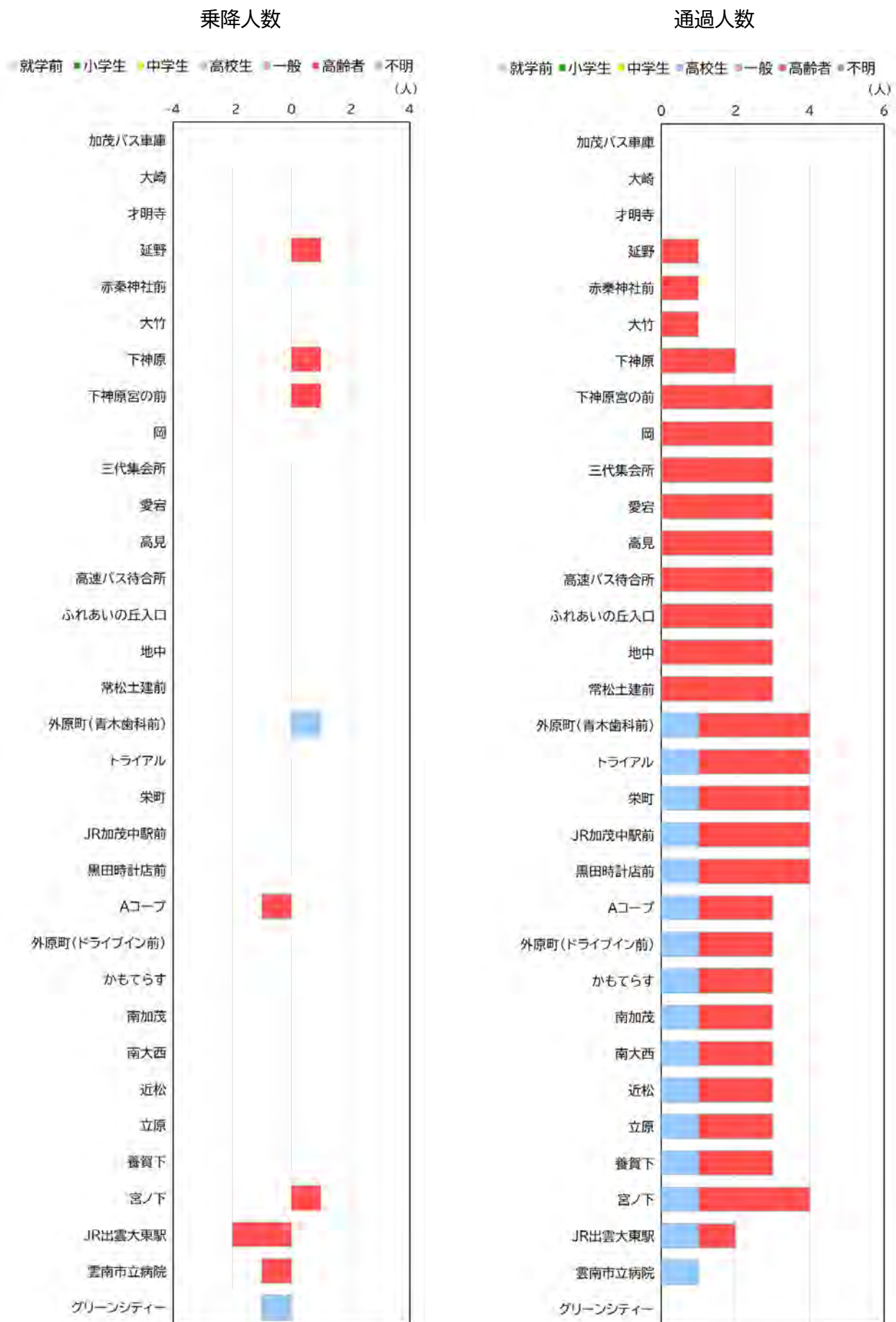
① 加茂→大東:平日

ア. 便別・属性別利用者数

12月5日(木) 加茂→大東	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:13				1		2		3
9:13						2		2
12:30	※12:30発 利用者なし							
計				1		4		5



イ. バス停別乗降人数と通過人数



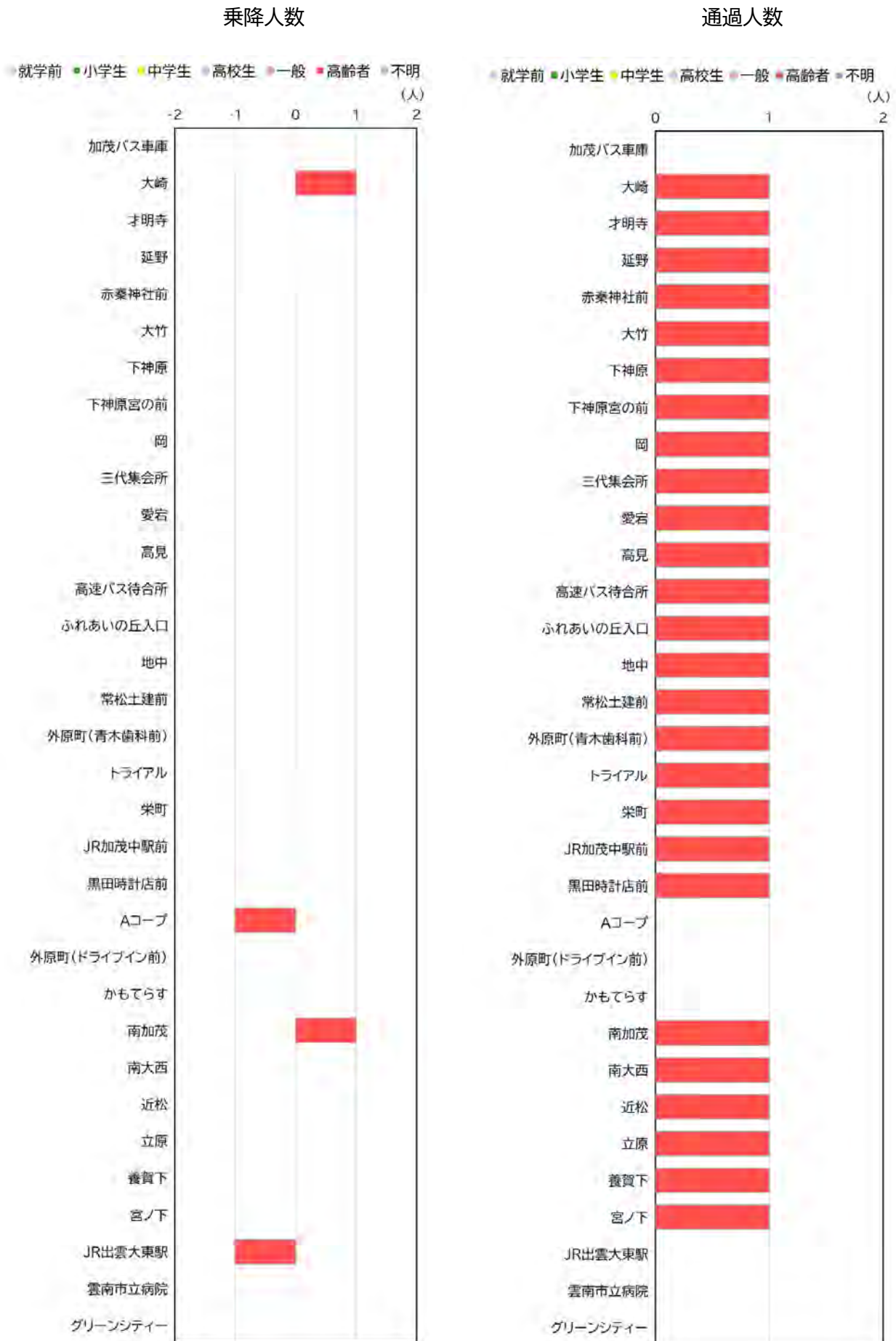
② 加茂→大東:土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

11月30日(土) 加茂→大東	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
9:13						1		1
12:40						1		1
計						2		2



イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 大東→加茂:平日

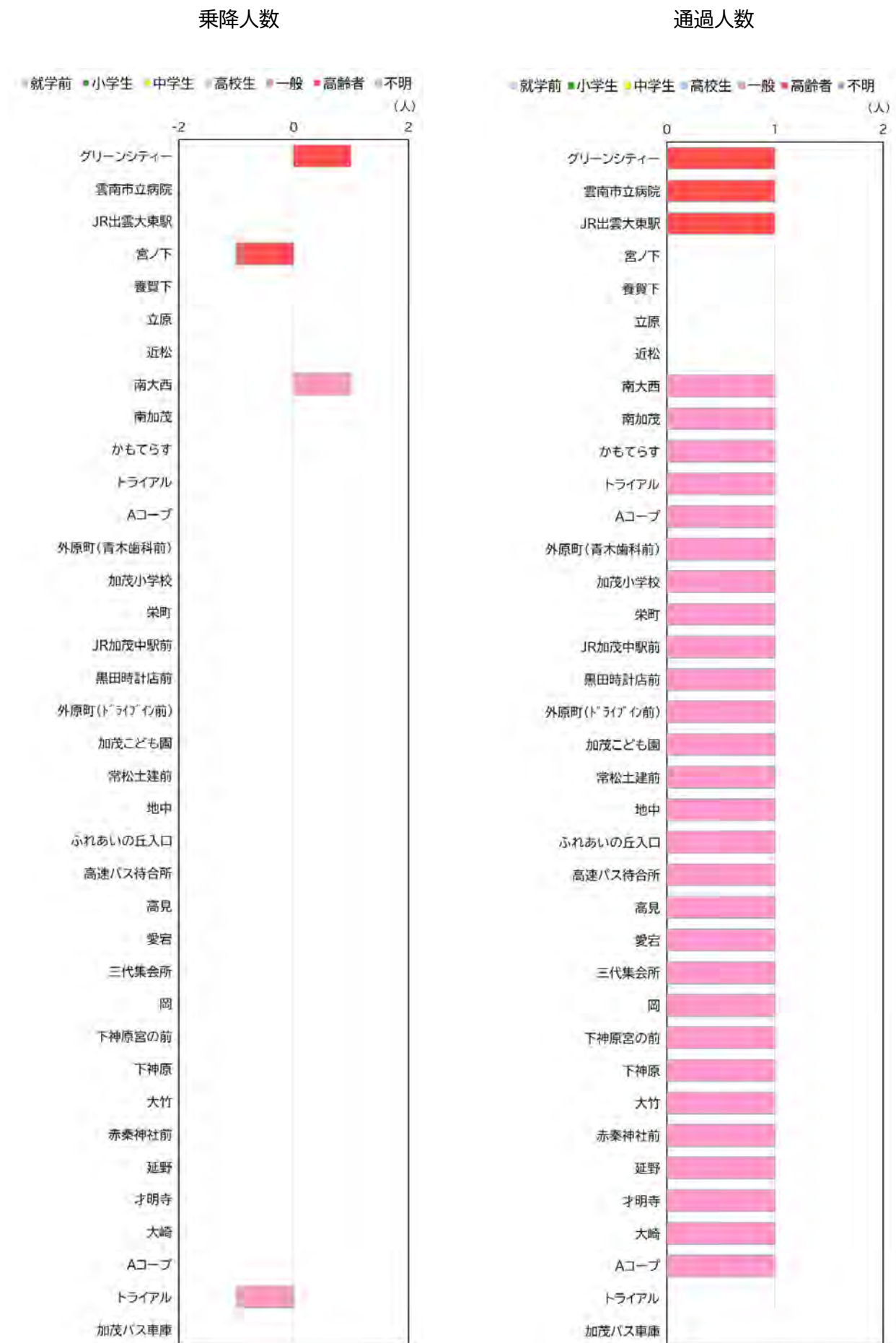
ア. 便別・属性別利用者数

12月5日(木) 大東→加茂	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
8:10								
10:48					1	1		2
13:03								
計					1	1		2



※利用者は10:48発のみ。

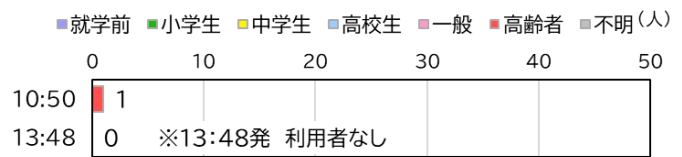
イ. バス停別乗降人数と通過人数



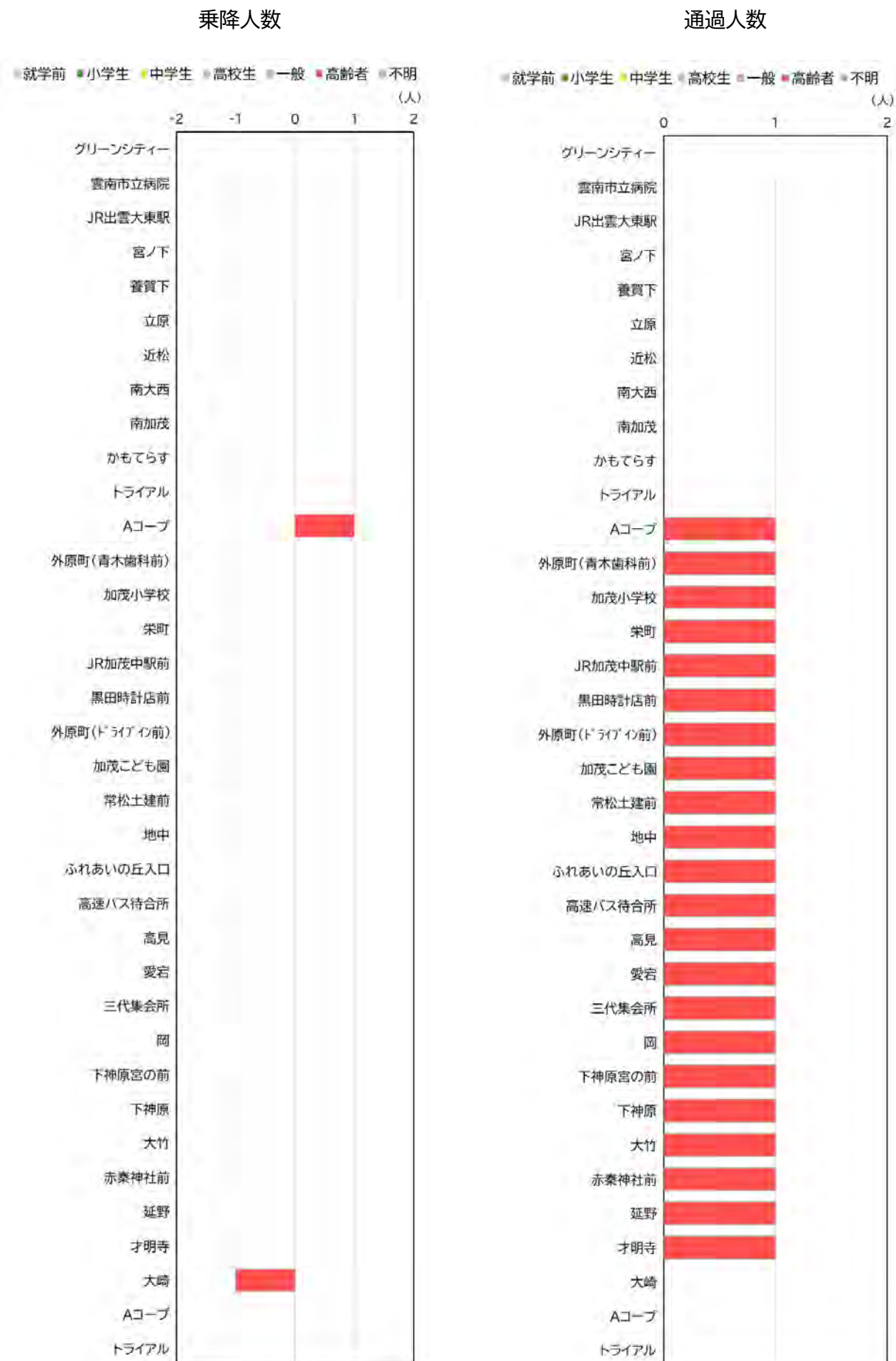
④ 大東→加茂:土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

11月30日(土) 大東→加茂	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
10:50						1		1
13:48	※13:48発 利用者なし							
計						1		1



イ. バス停別乗降人数と通過人数



⑤ 加茂地内

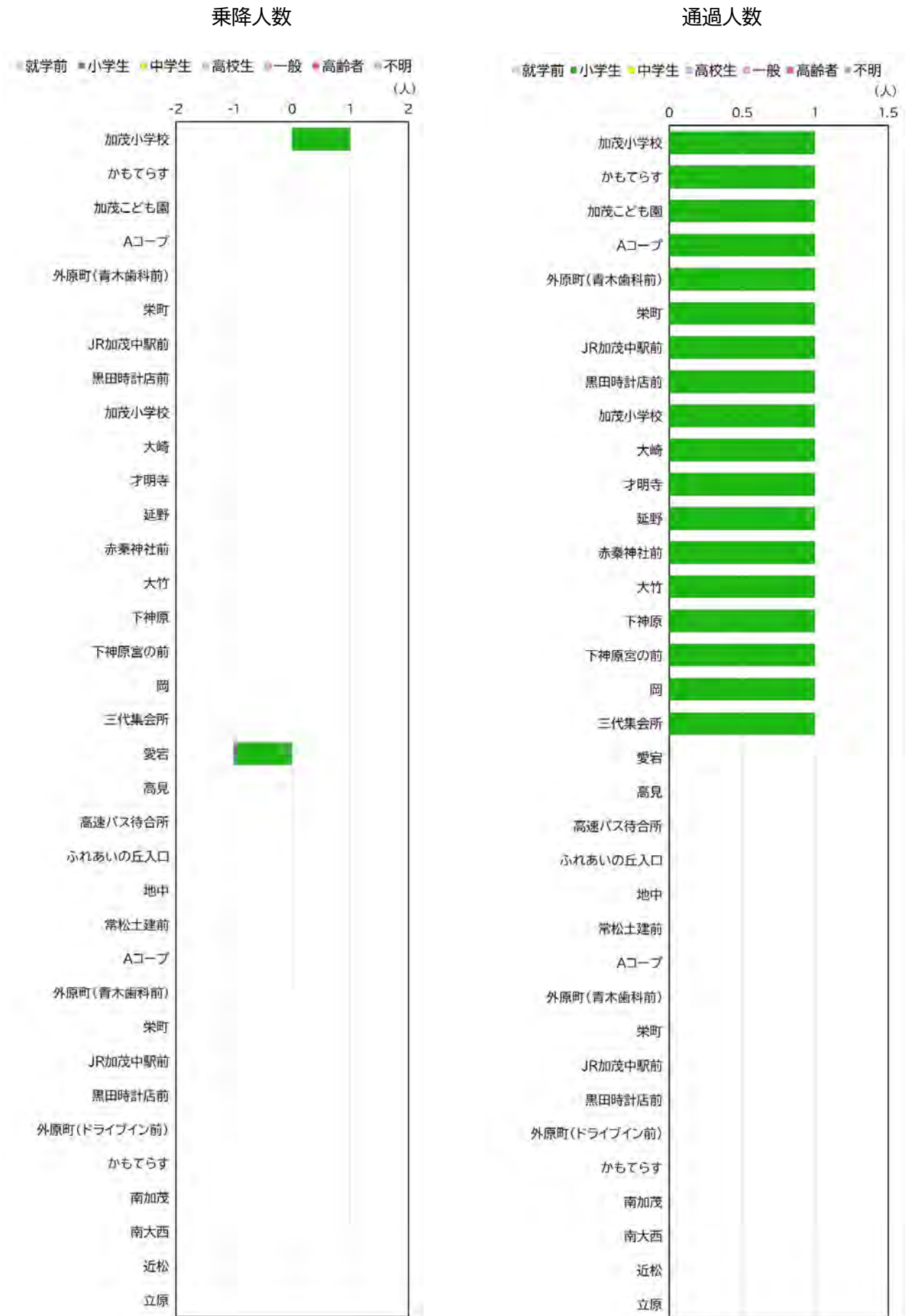
ア. 便別・属性別利用者数

12月5日(木) 加茂地内	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
14:57		1						1
17:50								
19:20								
計		1						1



※利用者は 14:57 発のみ。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

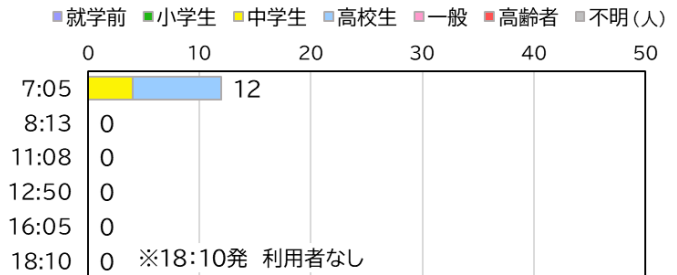


(12) 北原線

① 里方・木次方面行き：平日

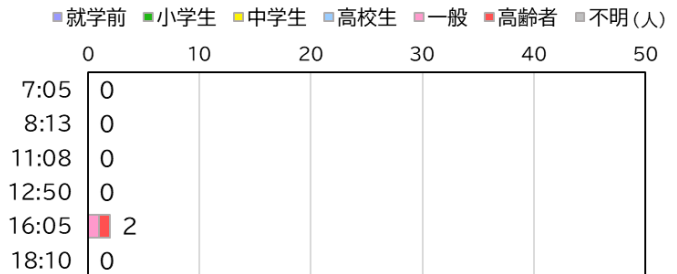
ア. 便別・属性別利用者数

11月18日(月) 里方・木次方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:05			4	8				12
8:13								
11:08								
12:50								
16:05								
18:10	※18:10発 利用者なし							
計			4	8				12



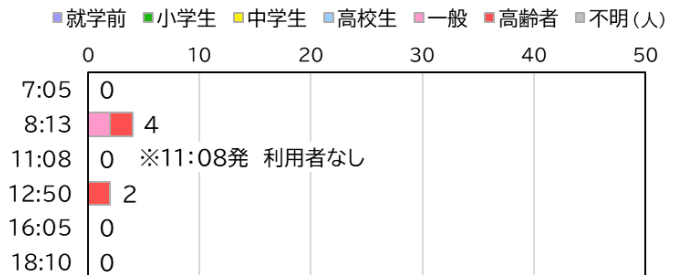
※7:05 発、18:10 発のみ調査。

11月27日(水) 里方・木次方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:05								
8:13								
11:08								
12:50								
16:05					1	1		2
18:10								
計					1	1		2



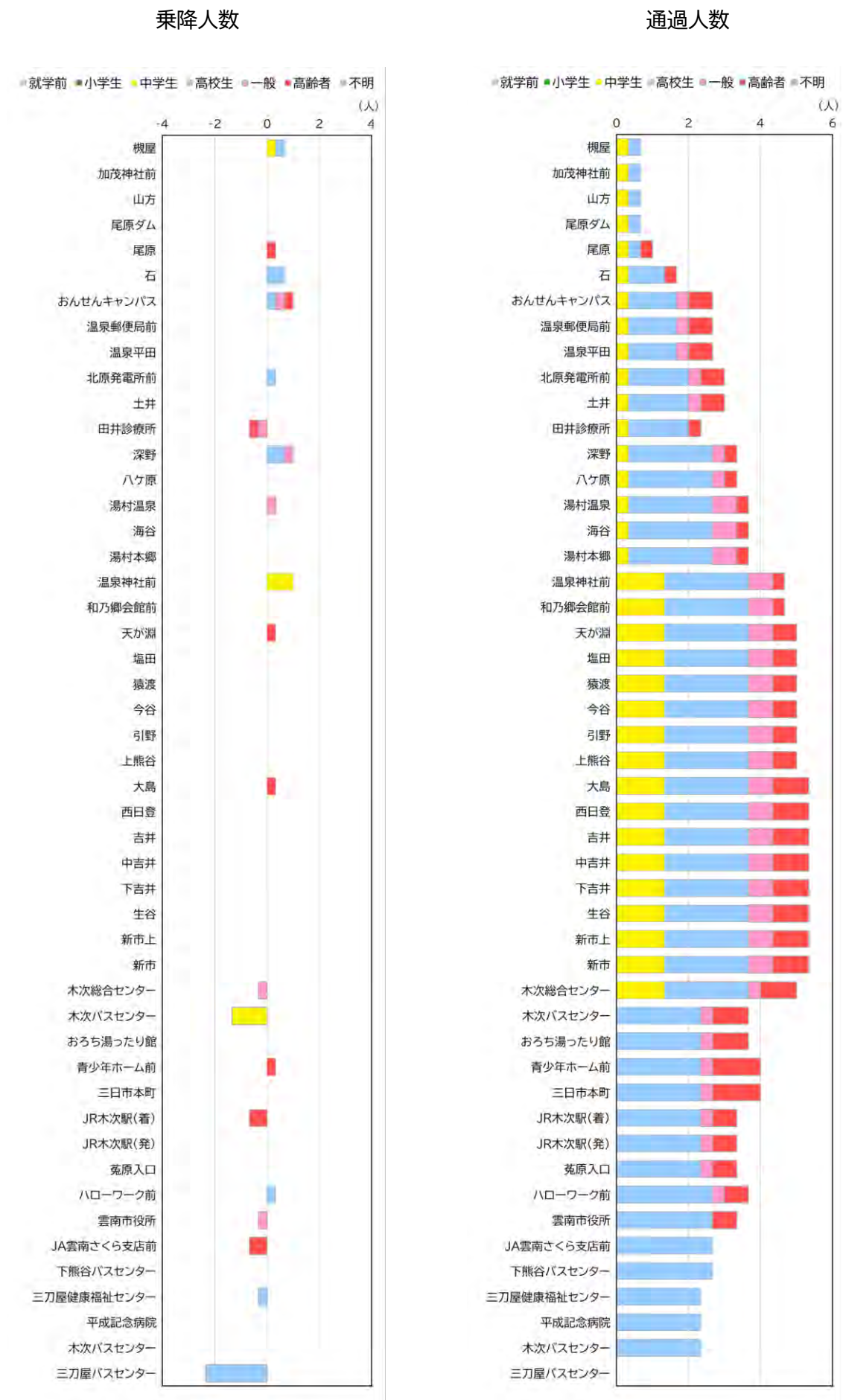
※16:05 発のみ調査。

11月28日(木) 里方・木次方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:05								
8:13					2	2		4
11:08	※11:08発 利用者なし							
12:50						2		2
16:05								
18:10								
計					2	4		6



※8:13 発、11:08 発、12:50 発のみ調査。

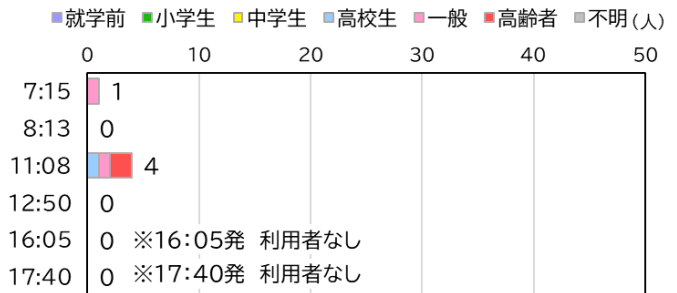
イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 里方・木次方面行き:日曜日

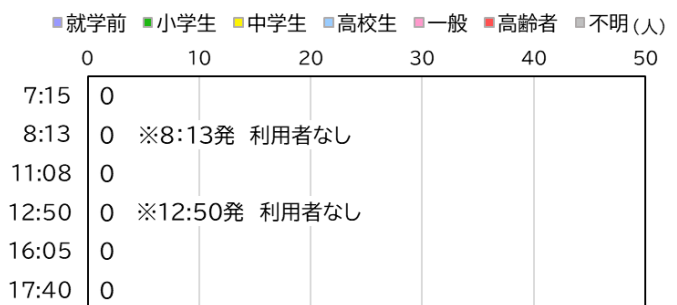
ア. 便別・属性別利用者数

11月10日(日) 里方・木次方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高齢 者	不明	合計
7:15					1			1
8:13								
11:08				1	1	2		4
12:50								
16:05	※16:05発 利用者なし							
17:40	※17:40発 利用者なし							
計				1	2	2		5



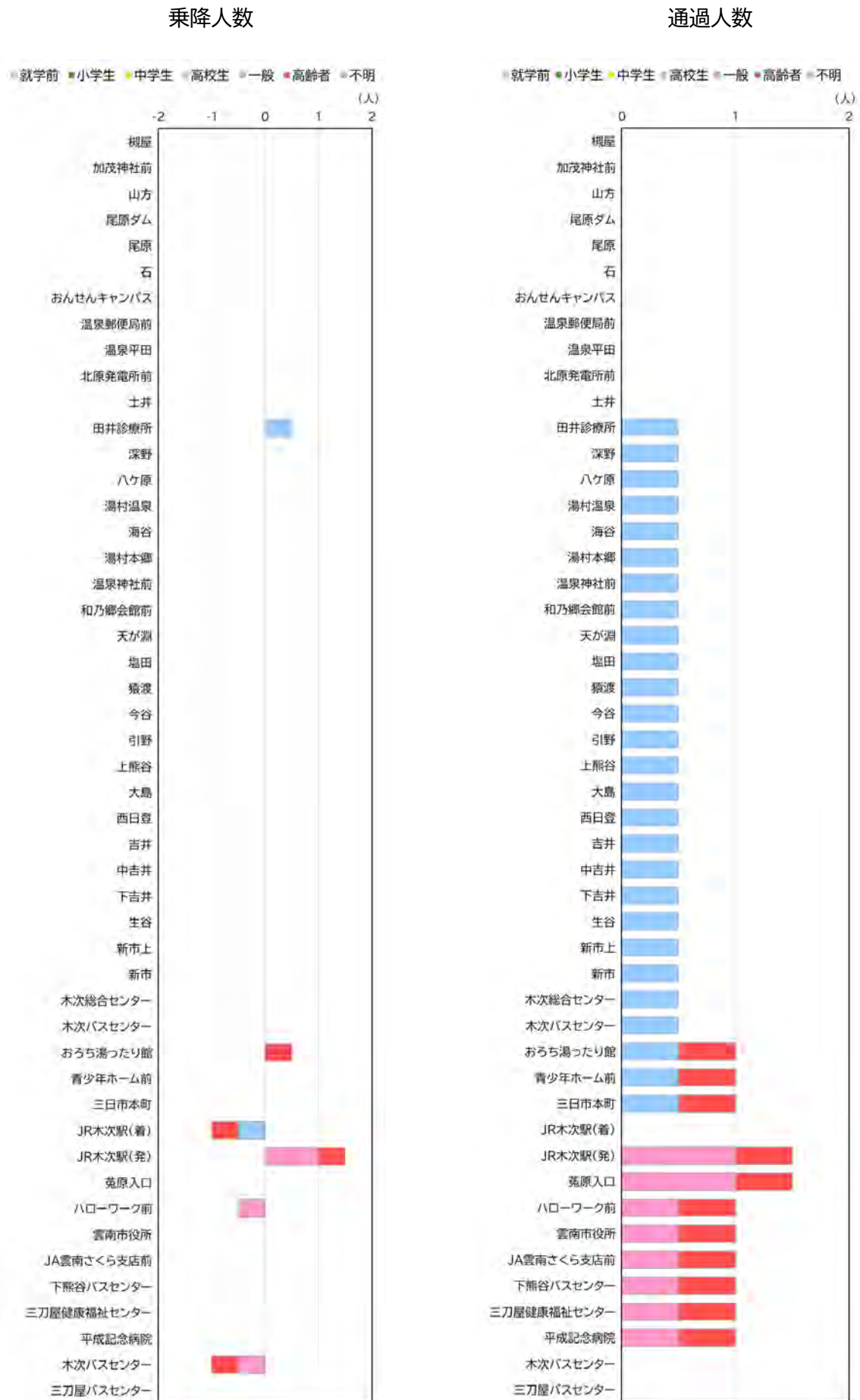
※8:13 発、12:50 発は調査未実施。

11月17日(日) 里方・木次方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高齢 者	不明	合計
7:15								
8:13	※8:13発 利用者なし							
11:08								
12:50	※12:50発 利用者なし							
16:05								
17:40								
計								



※8:13 発、12:50 発のみ調査(利用者なし)。

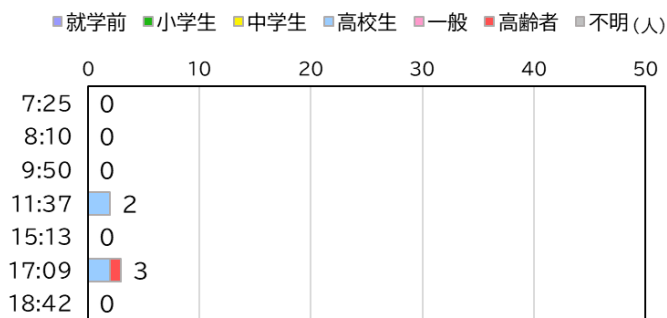
イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 槻屋方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

11月18日(月) 槻屋方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:25								
8:10								
9:50								
11:37				2				2
15:13								
17:09				2		1		3
18:42								
計				4		1		5



※11:37 発、17:09 発のみ調査。

11月27日(水) 槻屋方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:25								
8:10								
9:50								
11:37								
15:13					1	4		5
17:09								
18:42				3				3
計				3	1	4		8



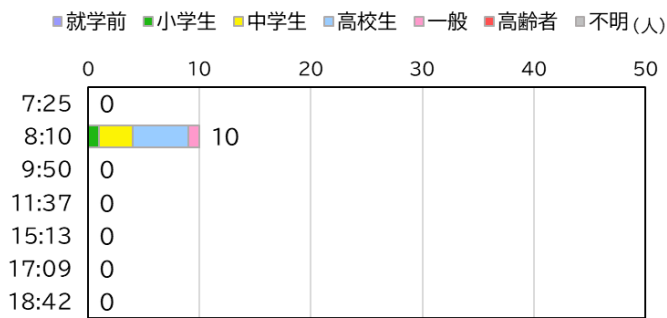
※15:13 発、18:42 発のみ調査。

11月28日(木) 槻屋方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:25	※7:25発	利用者なし						
8:10								
9:50						3		3
11:37								
15:13								
17:09								
18:42								
計						3		3



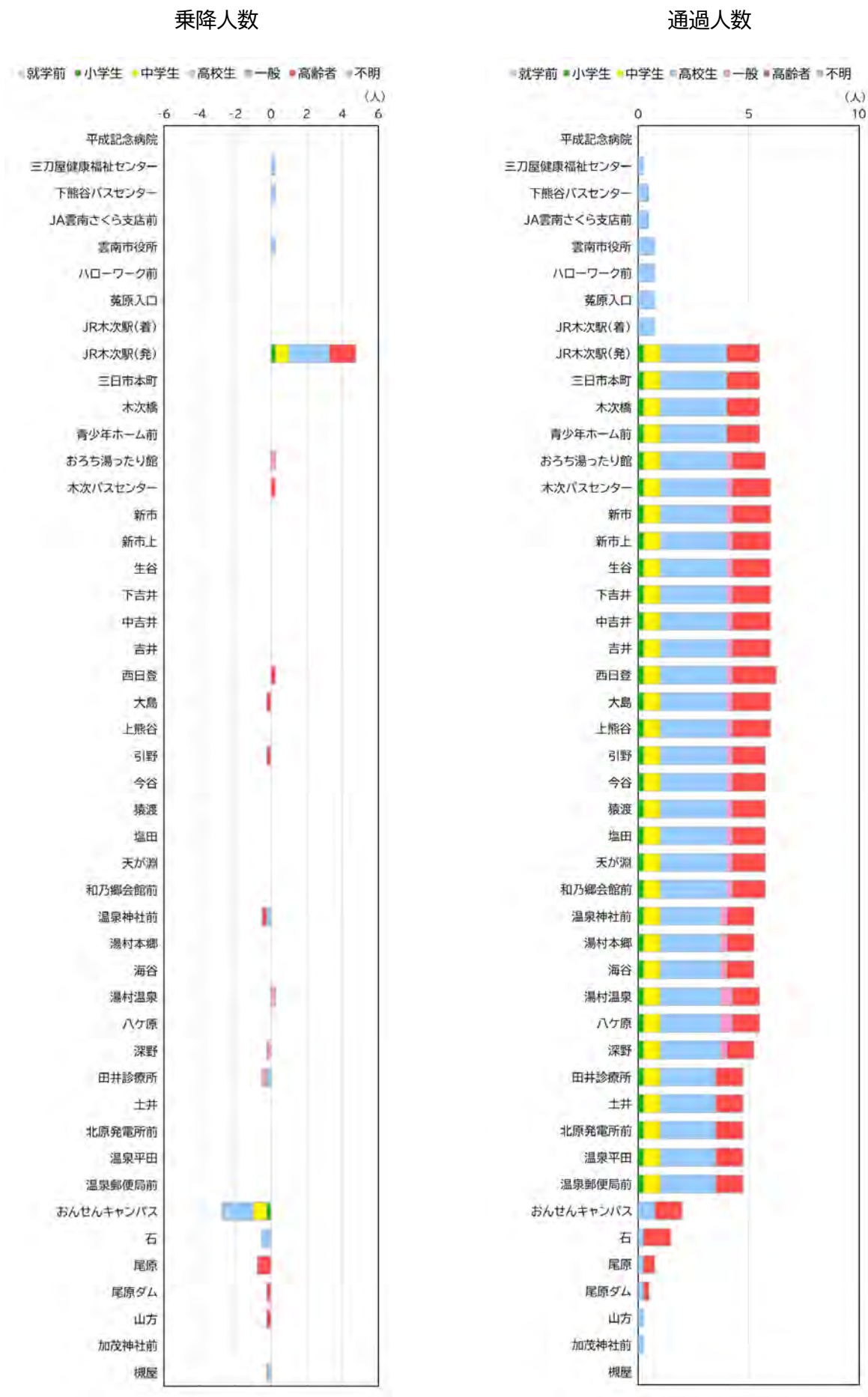
※7:25 発、9:50 発のみ調査。

11月29日(金) 槻屋方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:25								
8:10		1	3	5	1			10
9:50								
11:37								
15:13								
17:09								
18:42								
計		1	3	5	1			10



※8:10 発のみ調査。

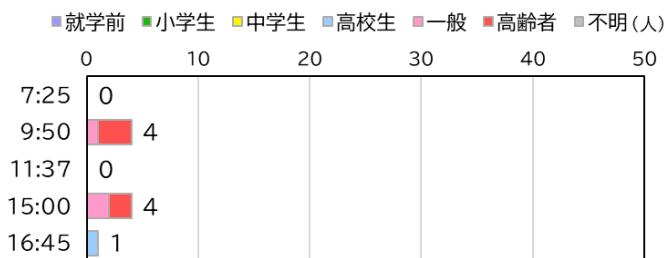
イ. バス停別乗降人数と通過人数



④ 槻屋方面行き:日曜日

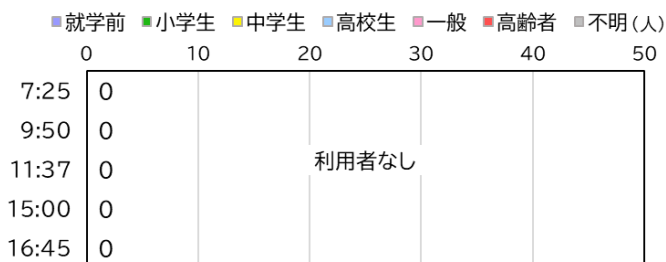
ア. 便別・属性別利用者数

11月10日(日) 槻屋方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:25								
9:50					1	3		4
11:37								
15:00					2	2		4
16:45				1				1
計				1	3	5		9



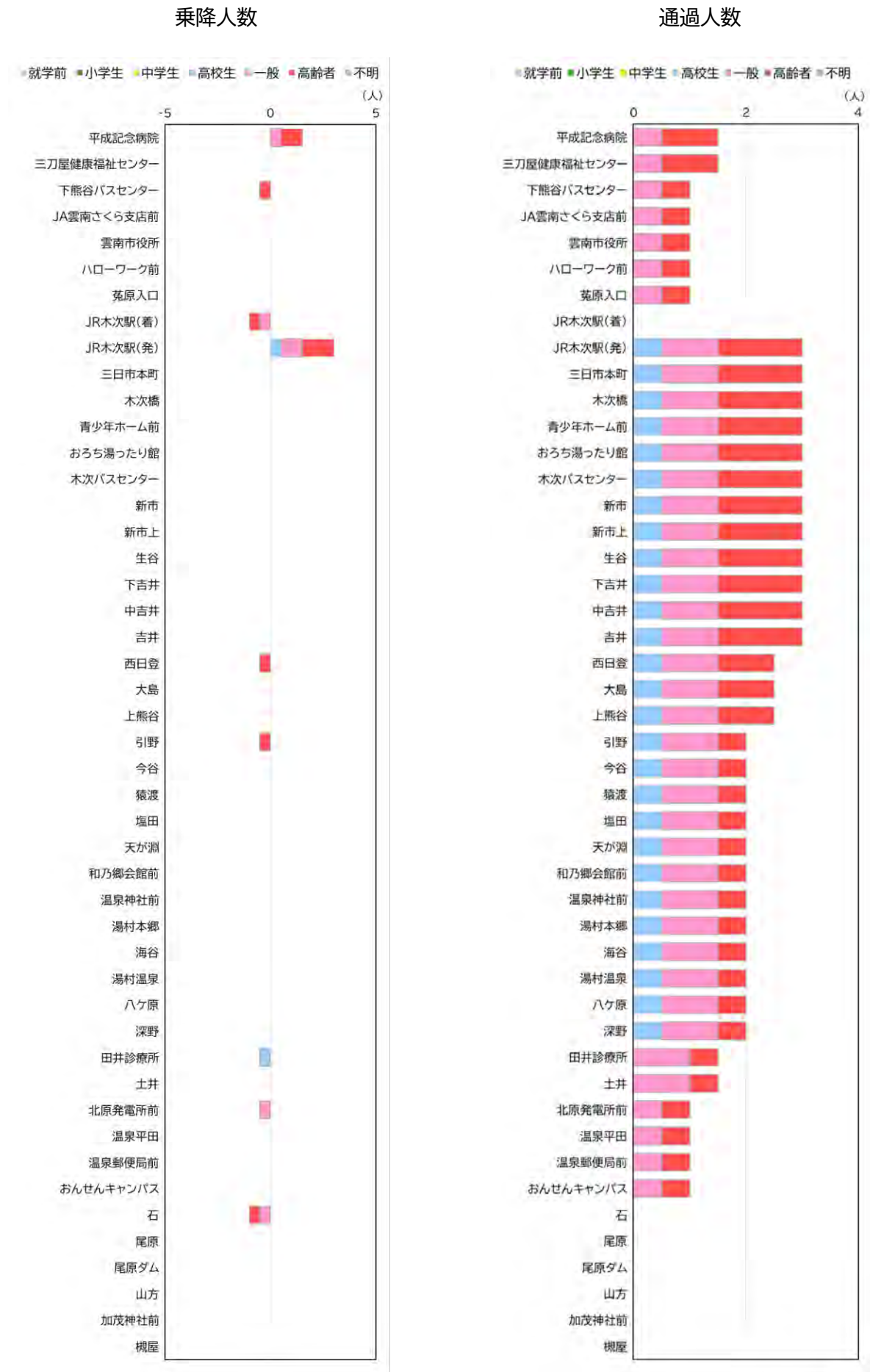
※7:25 発、11:37 発は調査未実施。

11月17日(日) 槻屋方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
7:25								
9:50								
11:37								
15:00								
16:45								
計								



※7:25 発、11:37 発のみ実施(利用者なし)。

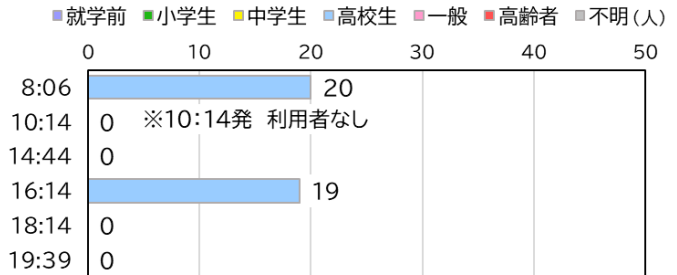
イ. バス停別乗降人数と通過人数



(13) 木次三刀屋線

ア. 便別・属性別利用者数

11月18日(月)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
8:06				20				20
10:14	※10:14発 利用者なし							
14:44								
16:14				19				19
18:14								
19:39								
計				39				39



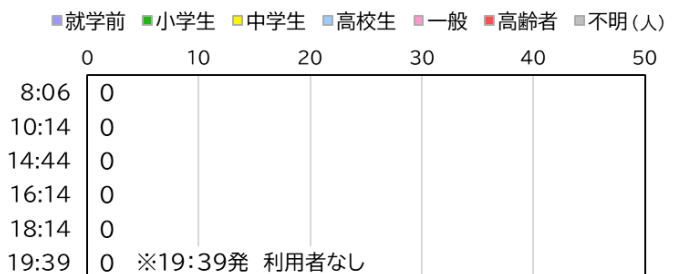
※8:06 発、10:14 発、16:14 発のみ調査。

11月27日(水)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
8:06								
10:14								
14:44						1		1
16:14								
18:14				9				9
19:39								
計				9		1		10



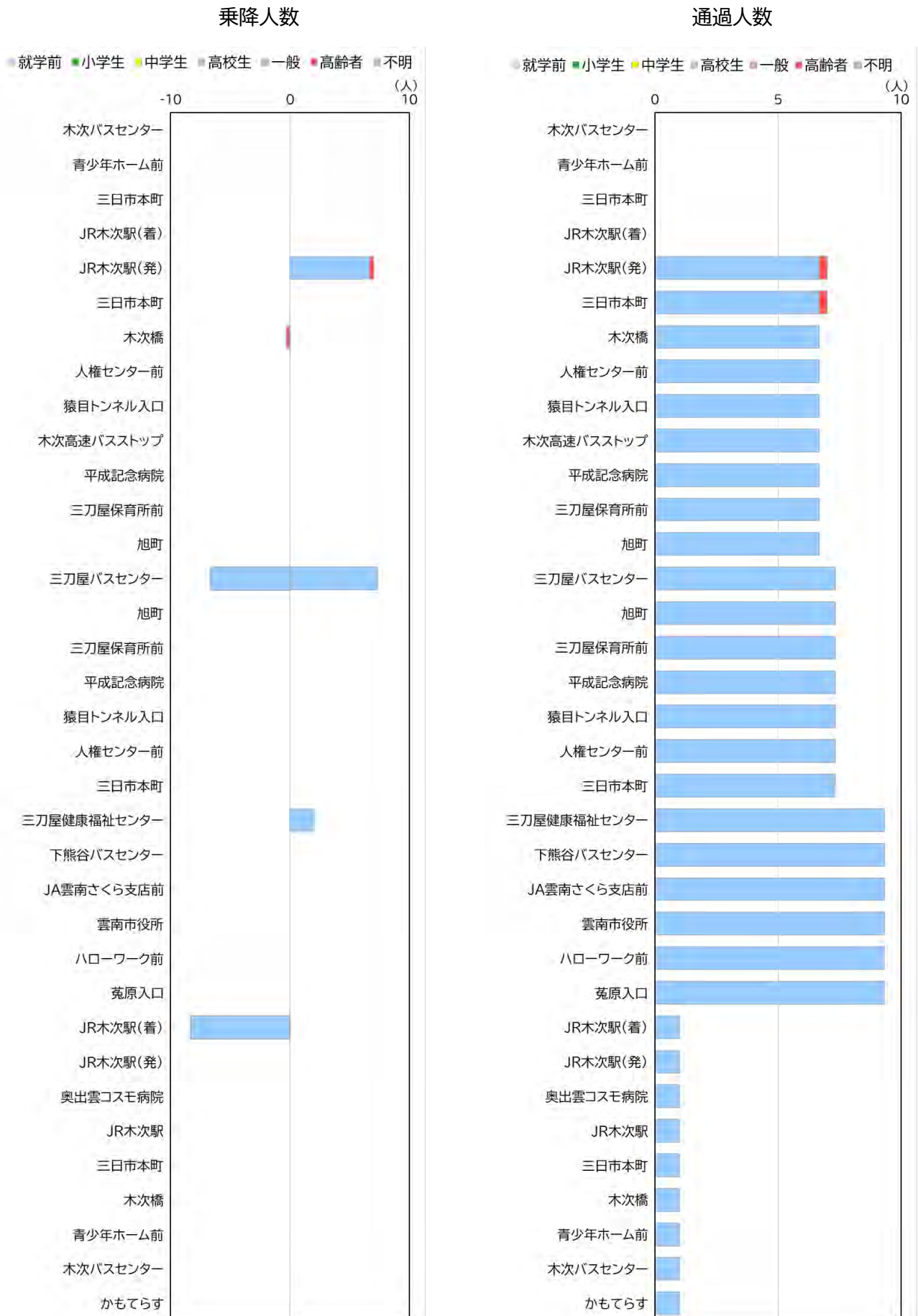
※14:44 発、18:14 発のみ調査。

12月2日(月)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
8:06								
10:14								
14:44								
16:14								
18:14								
19:39	※19:39発 利用者なし							
計								



※19:39 発のみ調査(利用者なし)。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



※11月27日18:14 発、北原線:槻屋方面行きへの乗り越しを三人確認。

(14) 中野線

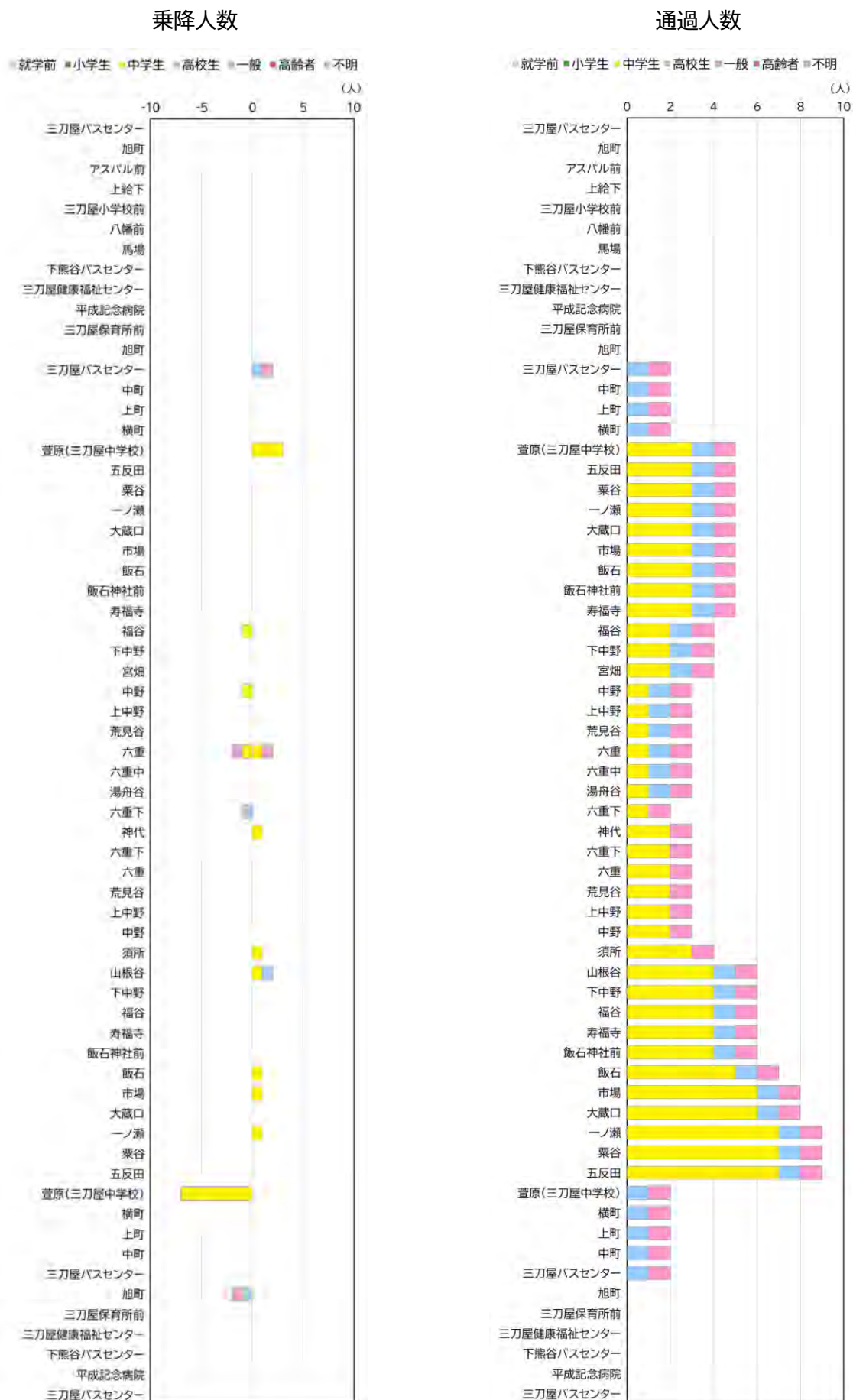
① 平日

ア. 便別・属性別利用者数

12月11日(水)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
6:55			7	1	1			9
16:50			3	1	1			5
17:50	※17:50発 利用者なし							
計			10	2	2			14



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(15) 根波線

① 平日

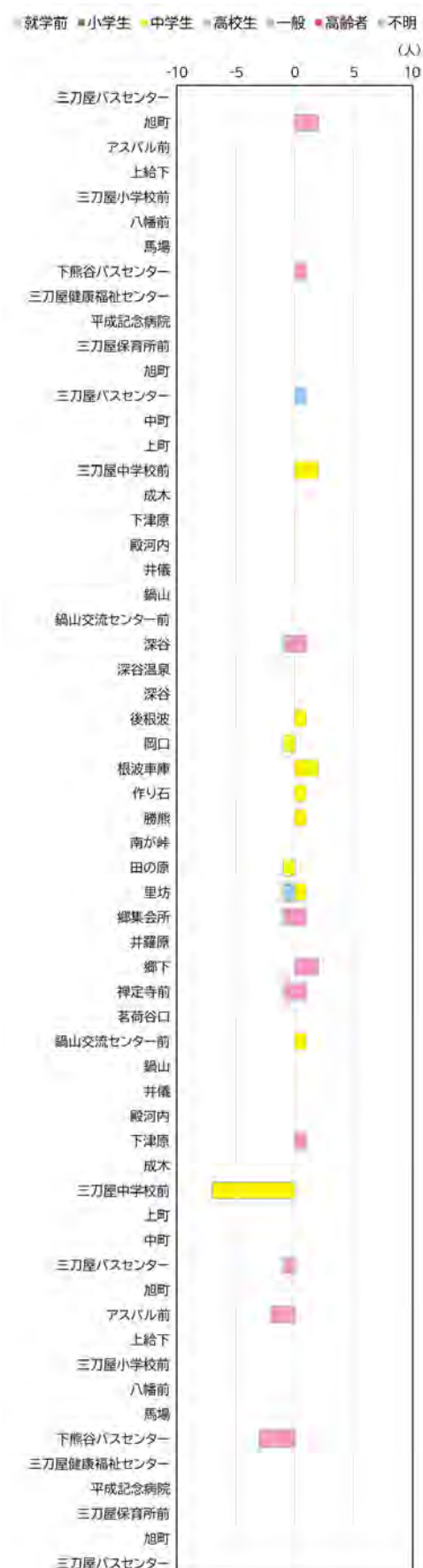
ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:10			7		6			13
16:50				1	3			4
18:00			2					2
計			9	1	9			19

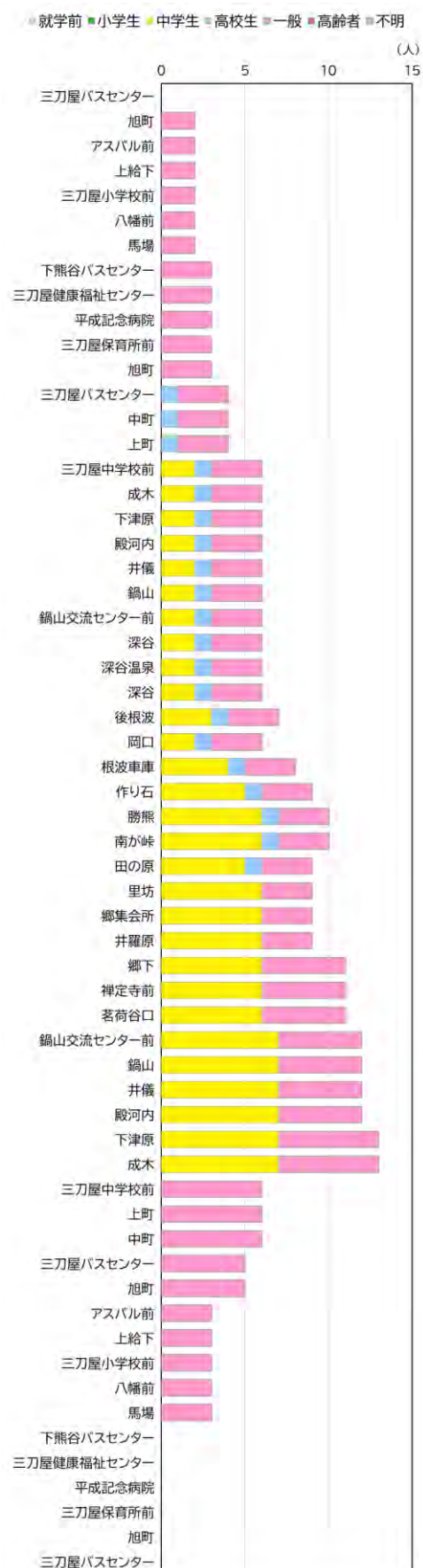


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(16) 高窪・伊萱線

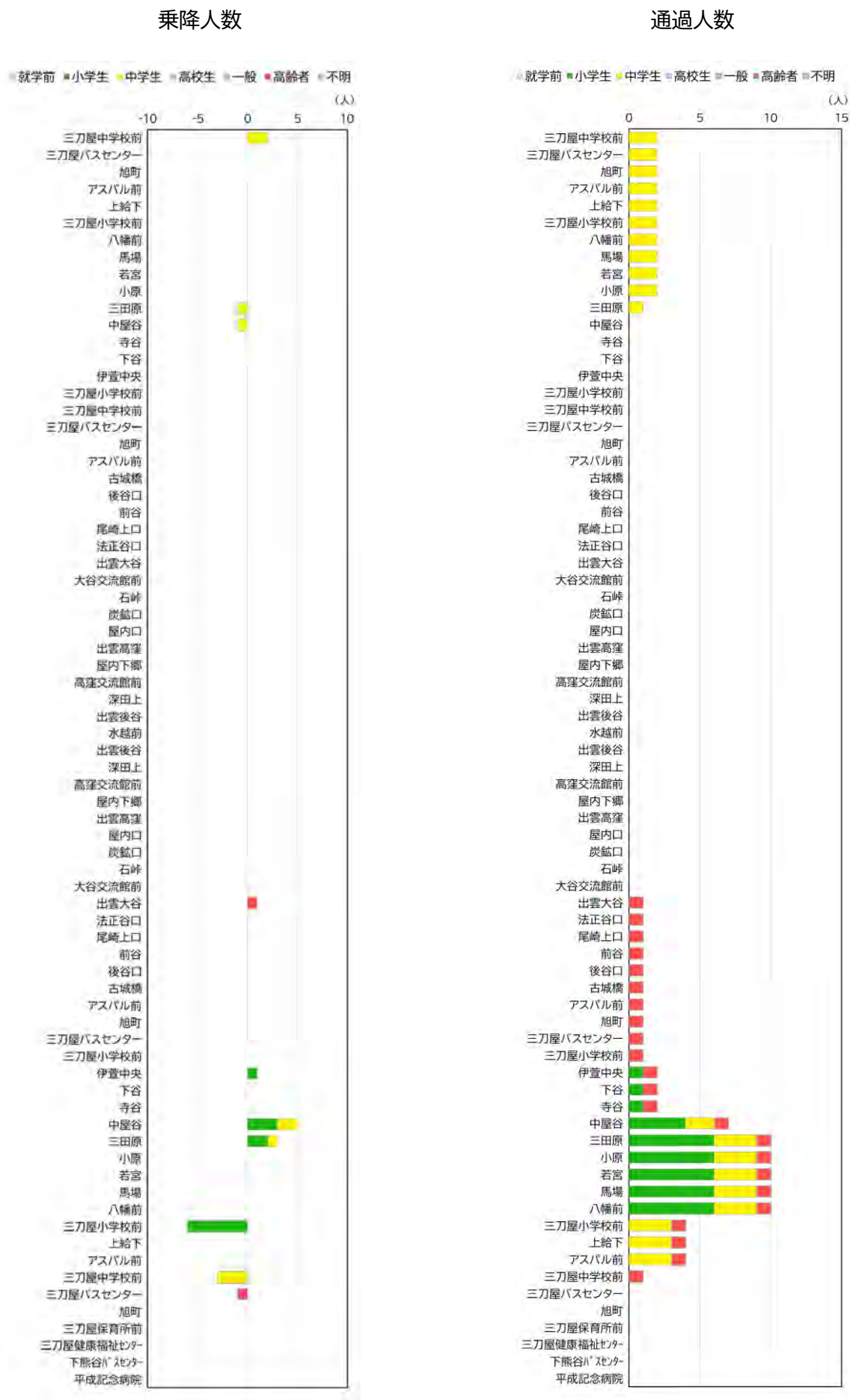
① 平日

ア. 便別・属性別利用者数

12月3日(火)	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
6:54			3		6	1		10
16:47			1					1
18:05			1					1
計			5		6	1		12



イ. バス停別乗降人数と通過人数

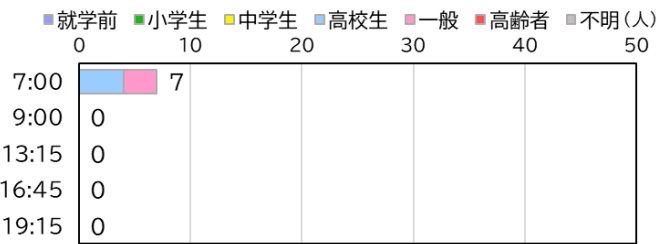


(17) 三刀屋出雲線

① 出雲市駅方面行き：平日

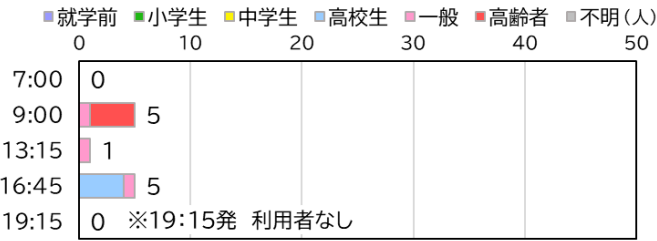
ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火) 出雲市駅方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:00				4	3			7
9:00								
13:15								
16:45								
19:15								
計				4	3			7



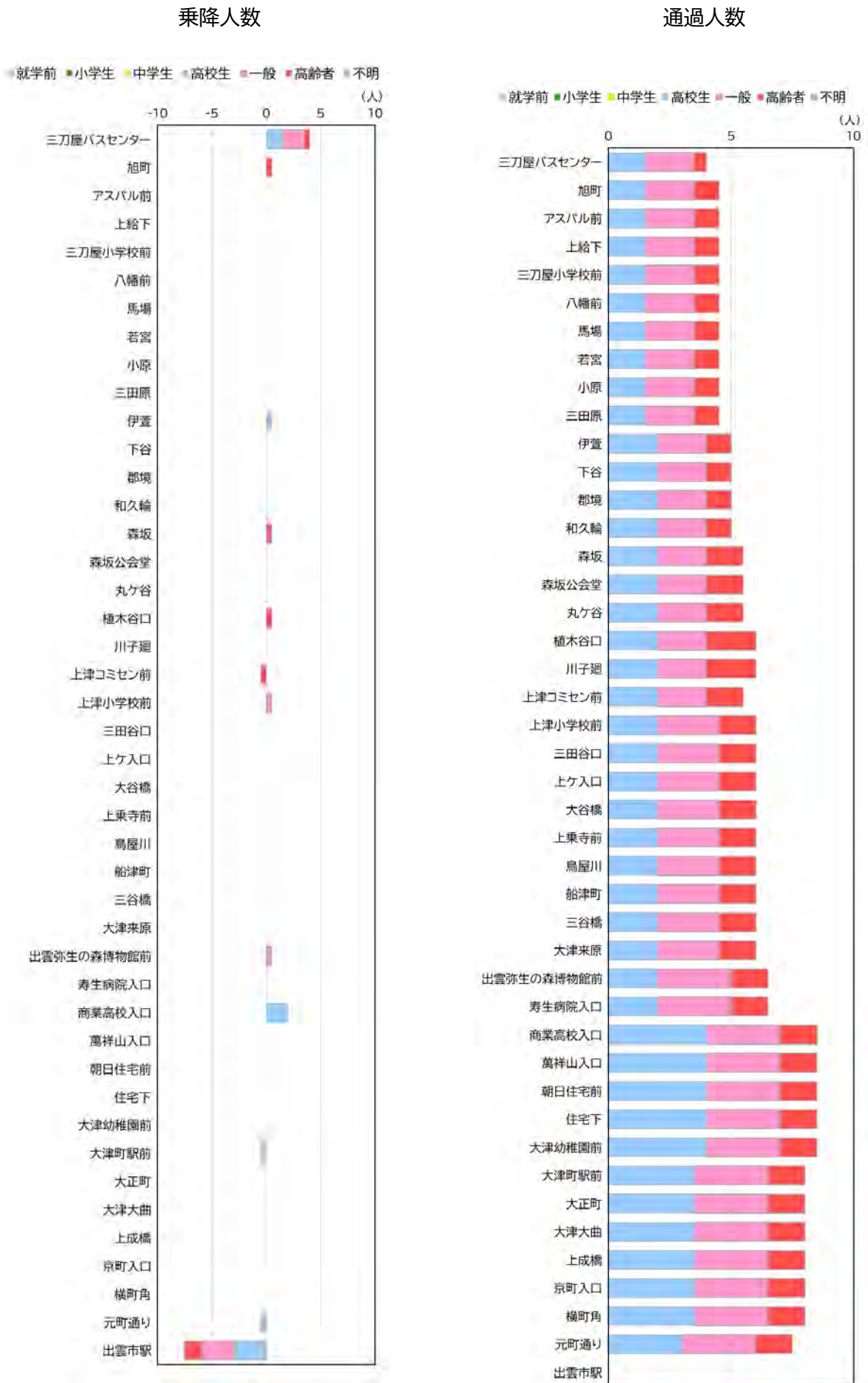
※7:00 発のみ調査。

11月27日(水) 出雲市駅方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
7:00								
9:00					1	4		5
13:15					1			1
16:45				4	1			5
19:15	※19:15発 利用者なし							
計				4	3	4		11



※7:00 発は調査未実施。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



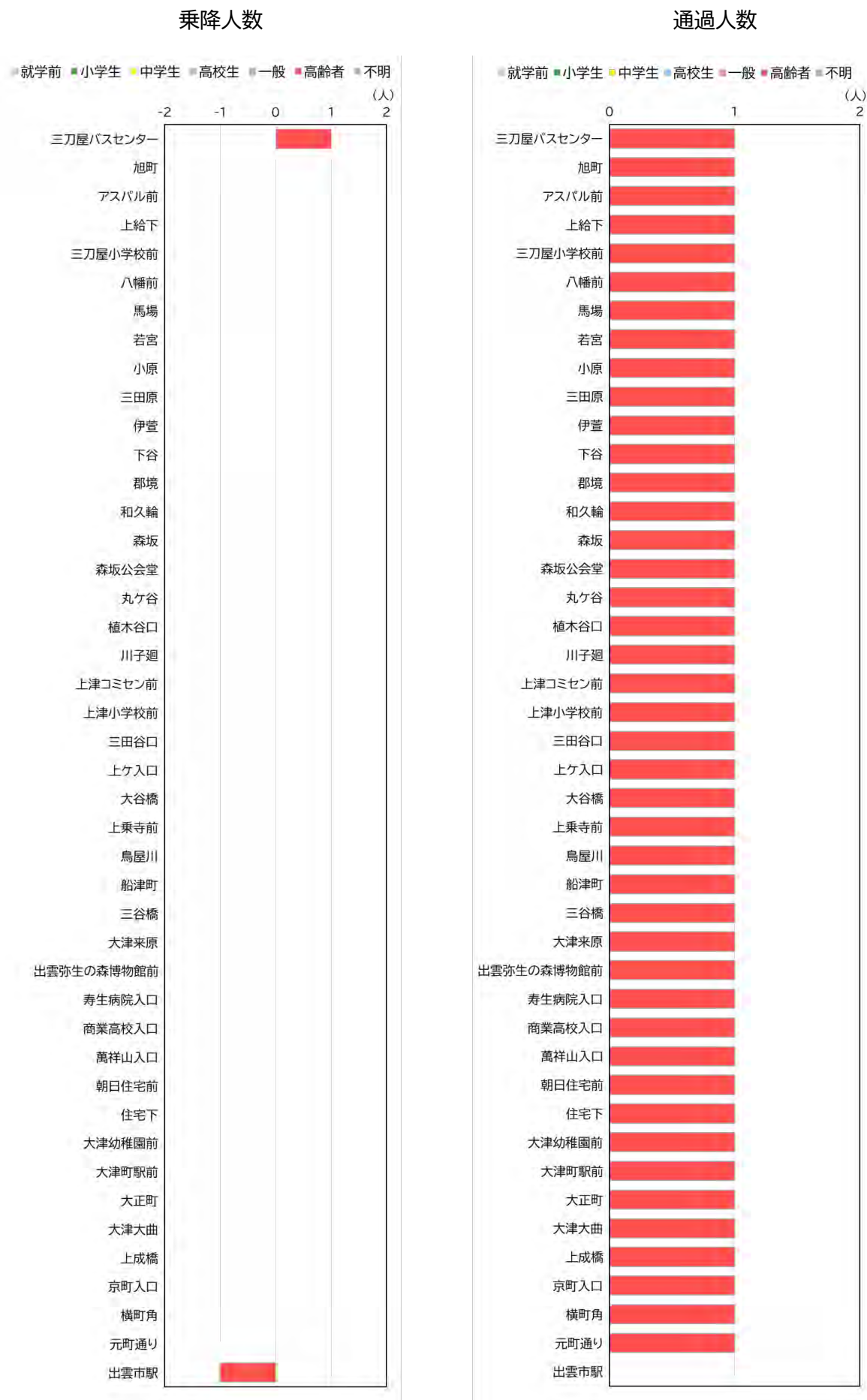
② 出雲市駅方面行き:日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

12月1日(日) 出雲市駅方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
8:30						1		1
14:50	※14:50発 利用者なし							
計						1		1



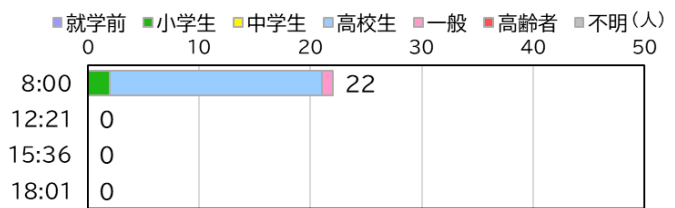
イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 三刀屋バスセンター方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火) 三刀屋バスセンター方面 行き	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
8:00		2		19	1			22
12:21								
15:36								
18:01								
計		2		19	1			22



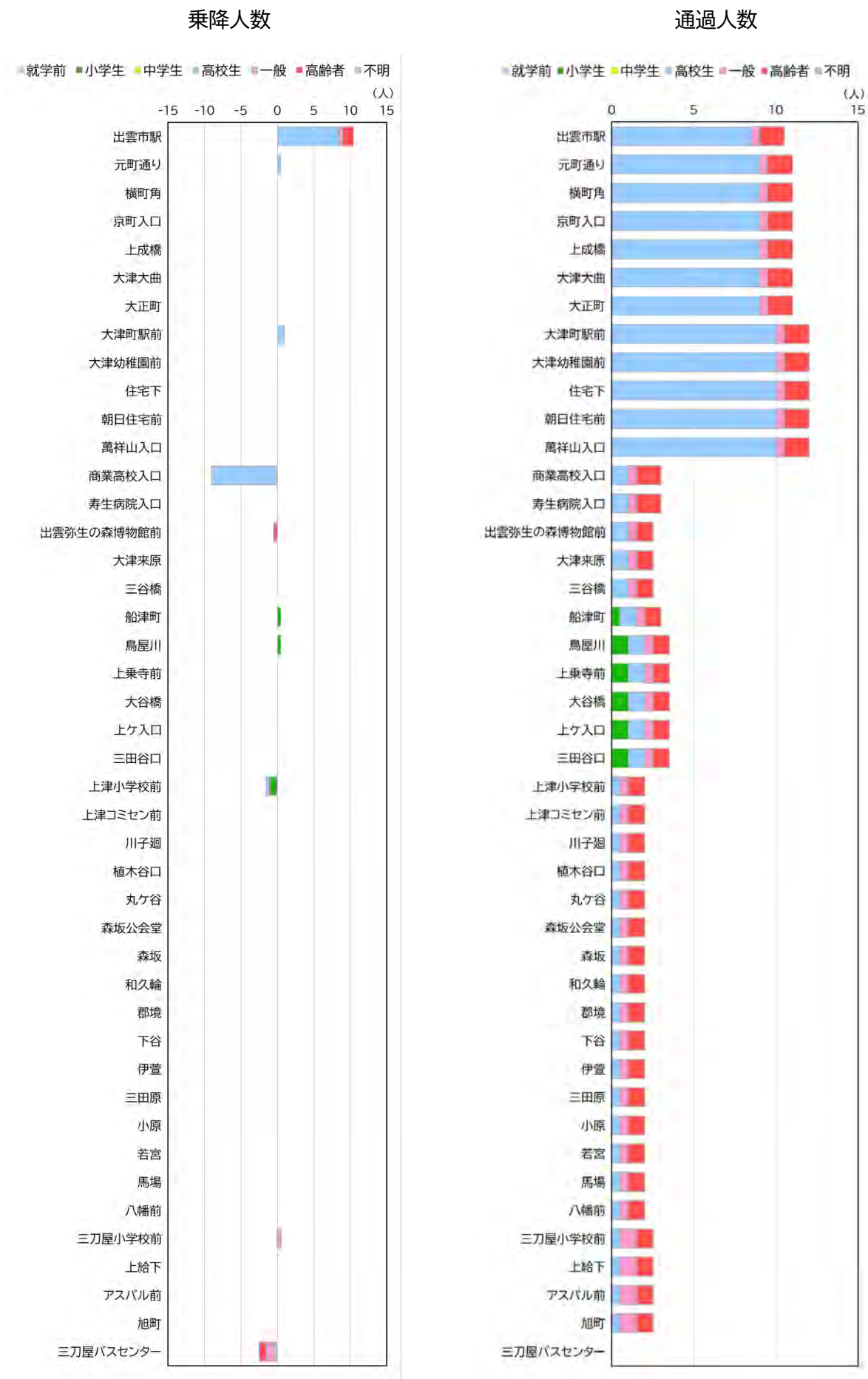
※8:00 発のみ調査。

11月27日(水) 三刀屋バスセンター方面 行き	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
8:00								
12:21						2		2
15:36					1	1		2
18:01				1				1
計				1	1	3		5



※8:00 発は調査未実施。

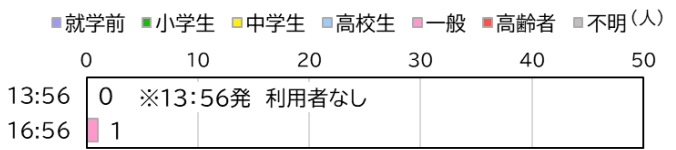
イ. バス停別乗降人数と通過人数



④ 三刀屋バスセンター方面行き:日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

12月1日(日) 三刀屋バスセンター方面 行き	就 学 前	小 学 生	中 学 生	高 校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
13:56	※13:56発 利用者なし							
16:56					1			1
計					1			1



イ. バス停別乗降人数と通過人数



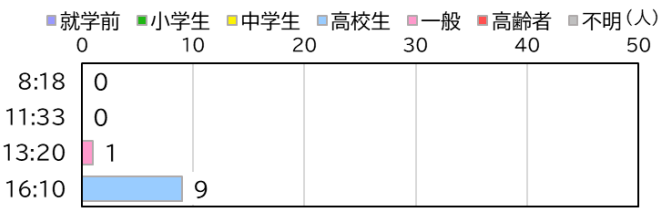
(18) 赤名吉田線

※「恩谷」バス停より吉田町方面のみで調査。

① 吉田方面行き：平日

ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火) 吉田方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
8:18								
11:33								
13:20					1			1
16:10				9				9
計				9	1			10



※8:18 発、11:33 発:「恩谷」～「たたらば壱番地」の利用者なし。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



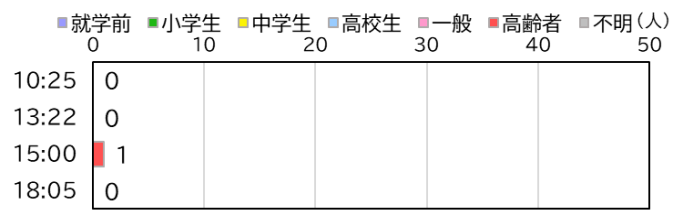
通過人数



② 赤名方面行き:平日

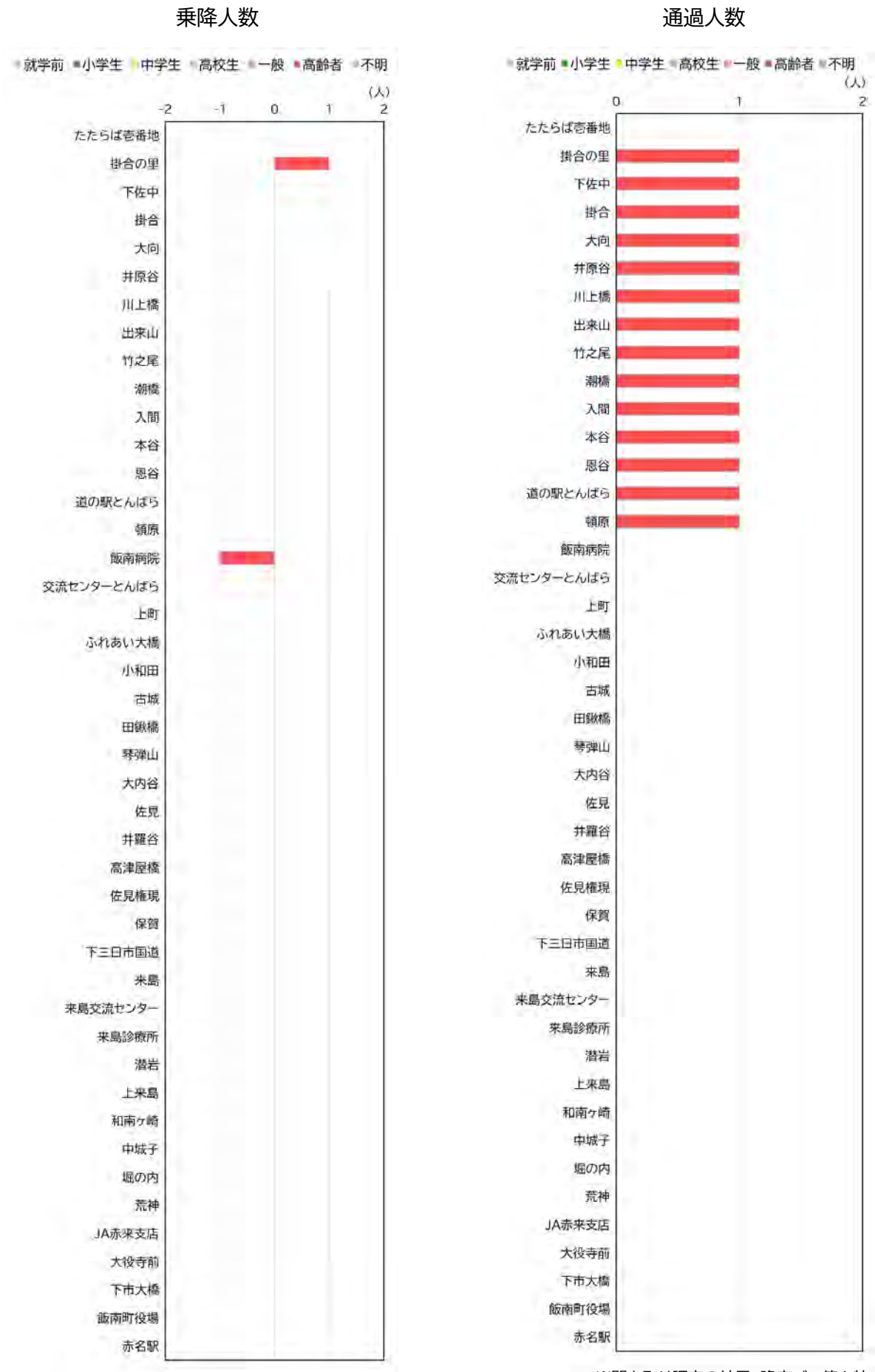
ア. 便別・属性別利用者数

11月26日(火) 赤名方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
10:25								
13:22								
15:00						1		1
18:05								
計						1		1



※10:25 発、13:22 発、18:05 発:「たたらば壱番地」～「恩谷」の利用者なし。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



※聞き取り調査の結果、降車バス停を特定。

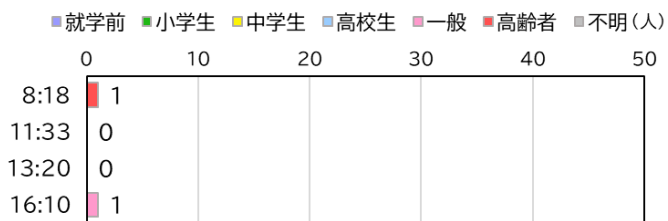
③ 谷・赤名・頓原線(平日のみ)

※利用者なし(恩谷での乗降確認のみ)

④ 吉田方面行き:日曜日

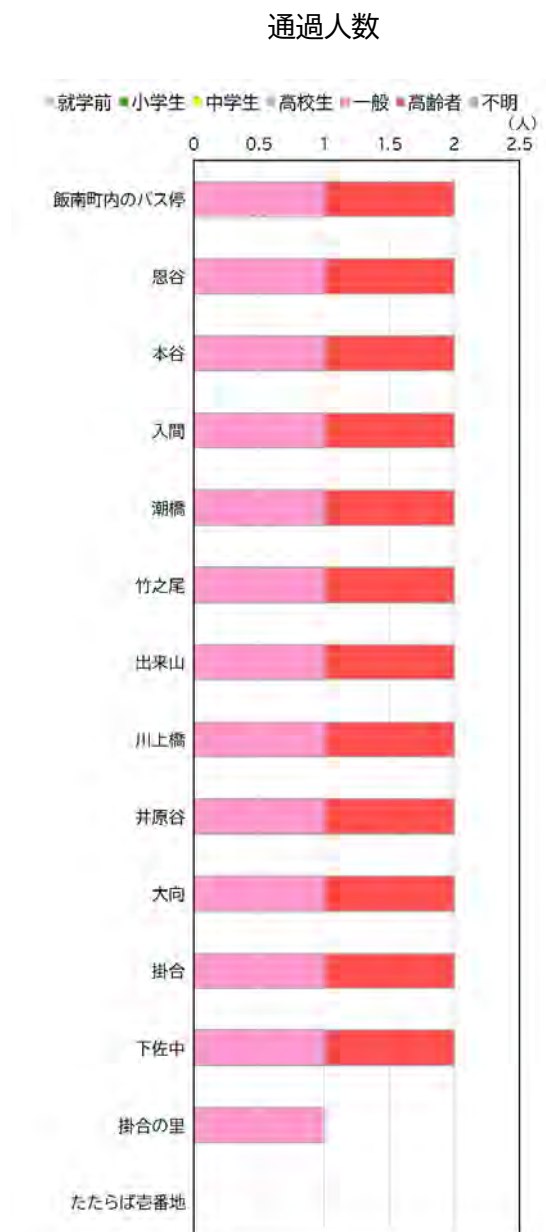
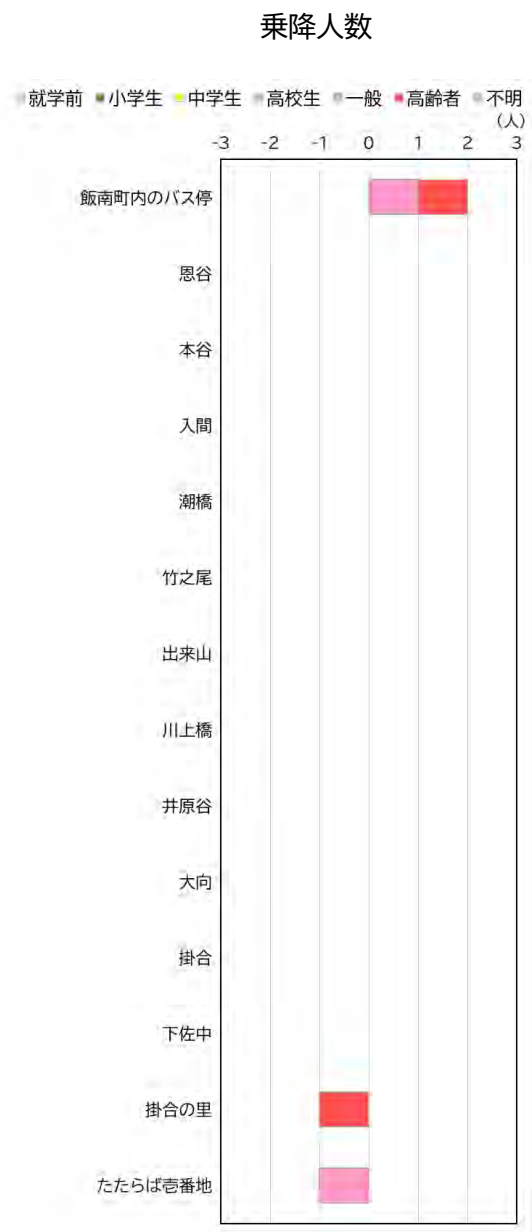
ア. 便別・属性別利用者数

12月1日(日) 吉田方面行き	就学 前	小学 生	中学 生	高校 生	一 般	高 齢 者	不 明	合 計
8:18						1		1
11:33								
13:20								
16:10					1			1
計					1	1		2



※11:33 発、13:20 発:「恩谷」～「たたらば壱番地」の利用者なし。

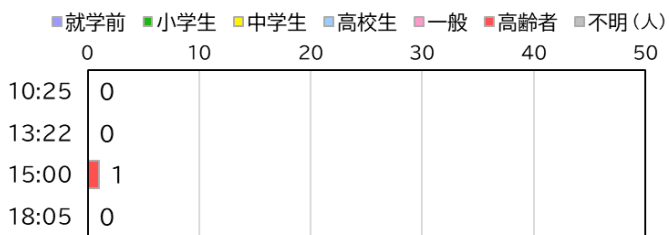
イ. バス停別乗降人数と通過人数



⑤ 赤名方面行き:日曜日

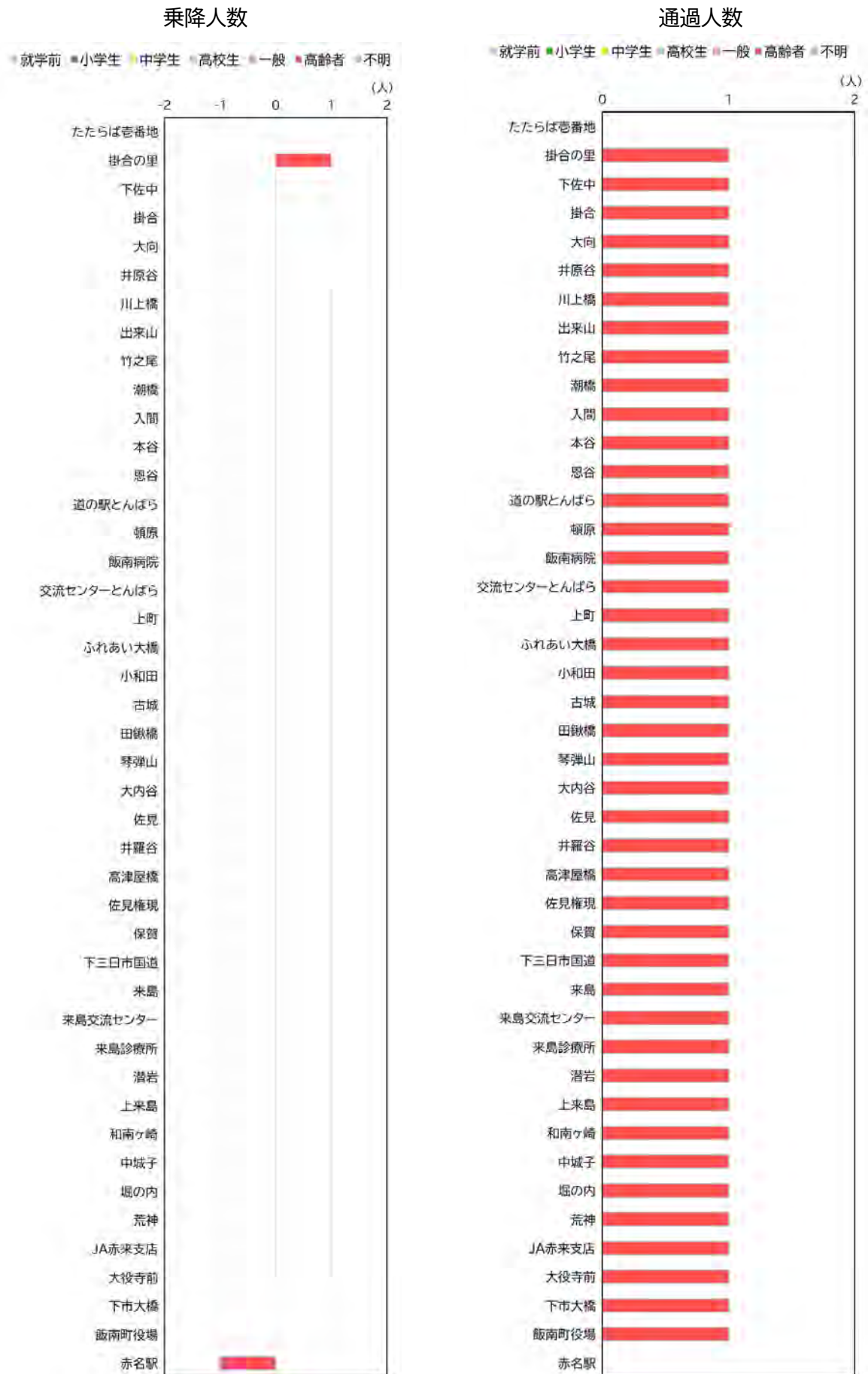
ア. 便別・属性別利用者数

12月1日(日) 赤名方面行き	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	不明	合計
10:25								
13:22						1		1
15:00								
18:05								
計						1		1



※10:25 発、15:00 発、18:05 発:「たたらば壱番地」～「恩谷」の利用者なし。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



※聞き取り調査の結果、降車バス停を特定。

7-2. 令和7年度 市民バス乗降調査

1. 調査概要

(1) 調査目的

- 市内で運行する路線バスの利用実態を把握し、雲南市地域公共交通計画を検討する上での基礎資料とする。

(2) 調査対象路線

- 雲南市民バス全路線

(3) 調査方法

【共通】

- 小学生・中学生・高校生・一般の属性別に、正の字による利用人数の記録を行った。
- 利用者属性が判別できない場合や記録が困難な場合には、合計人数のみを記録した。

【広域路線】

- 利用者が多い便および路線については、市職員がバス車両に同乗し、紙の調査票および乗降カウンターシステムを併用して調査を実施した。
- 日中の便については、運転士が正の字により調査を実施した。
- 調査は、平日2日および土日いずれか1日を対象に実施した。

【その他の路線】

- 運転士が正の字により調査を実施した。
- 調査期間は、平日を対象に、概ね1週間程度とした。
- なお、一部の路線については、利用実態を踏まえ、小中学生の利用を調査対象外としている。

(4) 調査実施日

路線名	実施日	備考
吉田大東線	9月24日(水)～25日(木)、28日(日)	
大東松江乃木線	9月30日(火)、10月1日(水)、18日(土)	
春殖線	10月6日(月)～8日(水)、10日(金)	・小中学生は調査対象外
幡屋線	10月6日(月)～8日(水)、10日(金)	・小中学生は調査対象外 ・属性別利用者数調査未実施
佐世線	10月6日(月)～10日(金)	・小中学生は調査対象外 ・属性別利用者数調査未実施 ・雲南市立病院方面行きは7:43のみ調査
阿用・久野線	9月29日(月)～10月3日(金)	・雲南市立病院方面行きは7:48のみ調査 ・久野・日向集会所方面行きの19:11は調査未実施
塩田線	9月29日(月)～10月3日(金)	・雲南市立病院方面行きは7:30のみ調査 ・すくも塚方面行きは17:30のみ調査
海潮 北回り線	10月6日(月)～10月10日(金)	・小中学生は調査対象外 ・属性別利用者数調査未実施
海潮 南回り線	10月7日(火)	・小中学生は調査対象外 ・属性別利用者数調査未実施
加茂 北回り線	10月6日(月)～10日(金)、11日(土)	
加茂 南回り線	10月6日(月)～10日(金)、11日(土)	
北原線	10月1日(水)～10月3日(金)、 10月6日(月)～10月7日(火)、 10月4日(土)～10月5日(日)	・小中学生は調査対象外
木次三刀屋線	10月1日(水)～10月3日(金)、 10月6日(月)～10月7日(火)	・小中高生は調査対象外
中野線	10月1日(水)～10月3日(金)、 10月6日(月)～10月7日(火)、 10月4日(土)	
根波線		
高窪・伊萱線	10月1日(水)～10月3日(金)、 10月6日(月)～10月7日(火)	・小中学生は調査対象外

(5) 路線別平均利用者数(平日)

路線名	平日 1 便あたり 平均利用者数	通学利用者の有無(区分別)		
		小	中	高
吉田大東線 加茂方面行き	18.0 人 ※臨時便を含む		●	●
吉田大東線 吉田方面行き	17.9 人		●	●
大東松江乃木線 乃木方面行き	5.7 人	●		●
大東松江乃木線 大東方面行き	11.0 人			●
春殖線	0.0 人	※調査日では、全便一般利用なし		
幡屋線	0.9 人	※属性調査未実施のため、不明		
佐世線 雲南市立病院方面行き	2.8 人	※属性調査未実施のため、不明		
佐世線 西阿用方面行き	1.3 人	※属性調査未実施のため、不明		
阿用・久野線 雲南市立病院方面行き	5.8 人			●
阿用・久野線 久野・日向集会所方面行き	1.3 人			●
塩田線 雲南市立病院方面行き	4.0 人	●		
塩田線 すくも塚方面行き	1.0 人			
海潮北回り線	2.5 人	※属性調査未実施のため、不明		
海潮南回り線	0.3 人	※属性調査未実施のため、不明		
加茂北回り線 加茂→大東	7.6 人	●		●
加茂北回り線 大東→加茂	0.7 人			●
加茂北回り線 加茂地内	4.2 人	●		●
加茂南回り線 加茂→大東	6.5 人			●
加茂南回り線 大東→加茂	1.9 人			●
加茂南回り線 加茂地内	0.5 人	●		●
北原線 里方・木次方面行き	1.6 人	調査対象外のため不明		●
北原線 槻屋方面行き	1.7 人	調査対象外のため不明		
木次三刀屋線	0.4 人	調査対象外のため不明		
中野線	0.9 人		●	
根波線	3.3 人		●	
高窪・伊萱線	0.1 人	調査対象外のため不明		

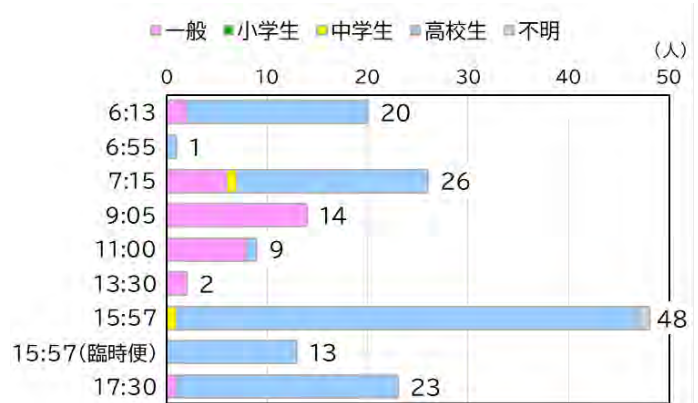
2. 路線別の調査結果

(1) 吉田大東線

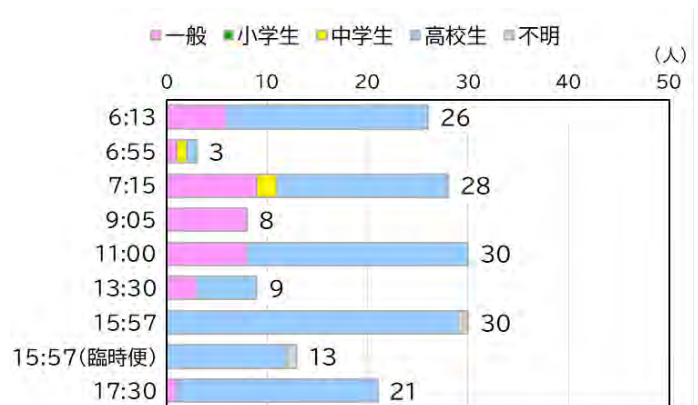
① 加茂方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

9月24日(水) 加茂方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:13	2			18		20
6:55				1		1
7:15	6		1	19		26
9:05	14					14
11:00	8			1		9
13:30	2					2
15:57			1	46	1	48
15:57(臨時便)				13		13
17:30	1			22		23
計	33		2	120	1	156

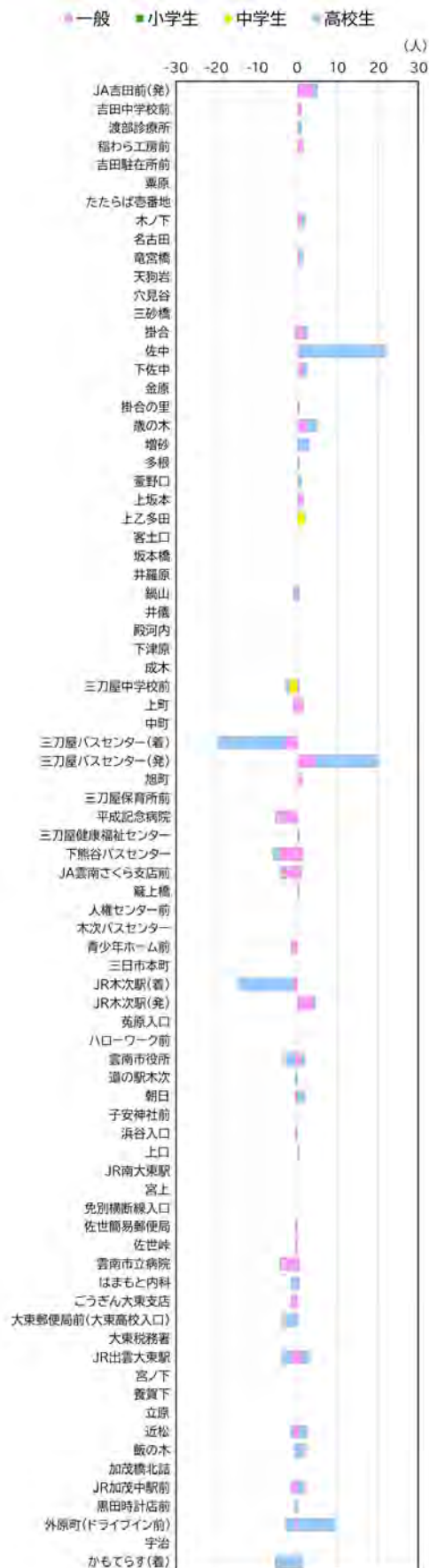


9月25日(木) 加茂方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:13	6			20		26
6:55	1		1	1		3
7:15	9		2	17		28
9:05	8					8
11:00	8			22		30
13:30	3			6		9
15:57				29	1	30
15:57(臨時便)				12	1	13
17:30	1			20		21
計	36		3	127	2	168

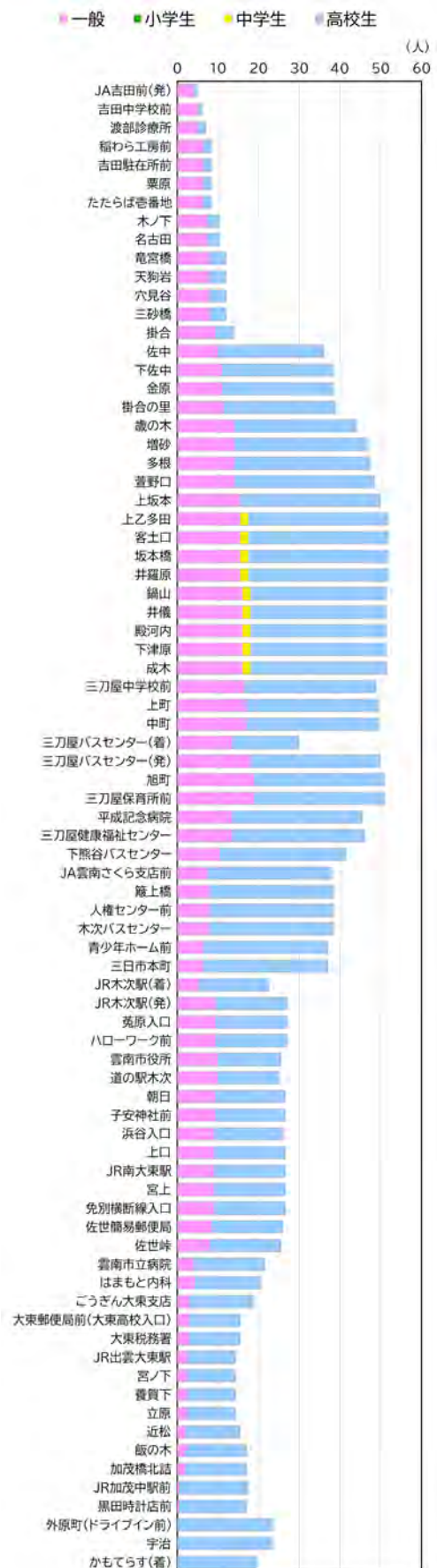


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数(1～6便、8便)



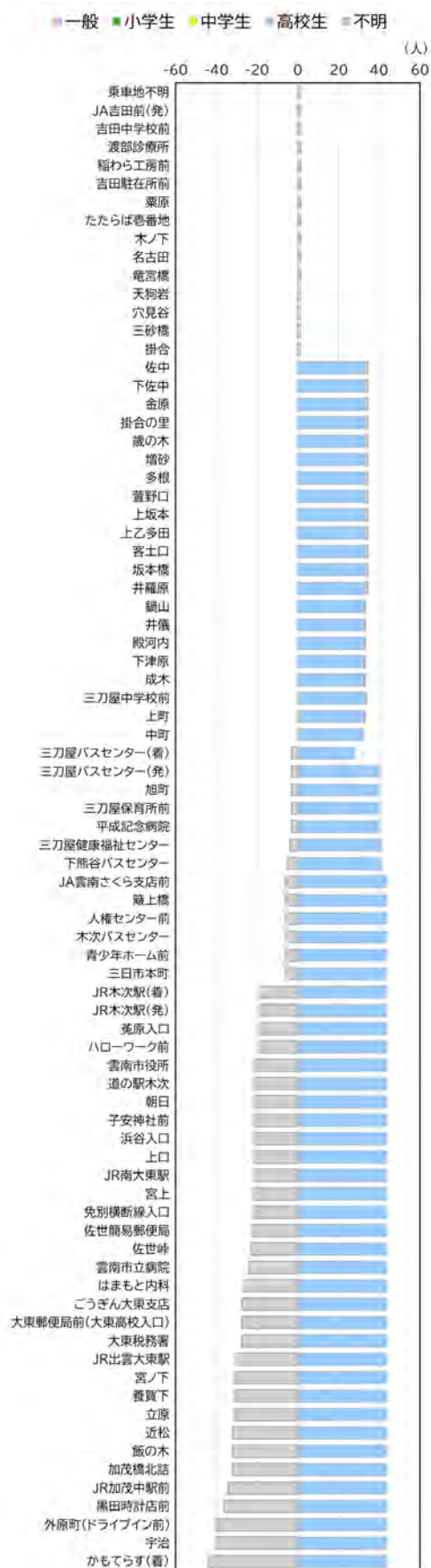
通過人数(1～6便、8便)



乗降人数(7便、7便臨時便)



通過人数(7便、7便臨時便)



※乗降カウンターシステムは属性を判別しないため、属性不明の降車が発生し、高校生の通過人員が残っている。

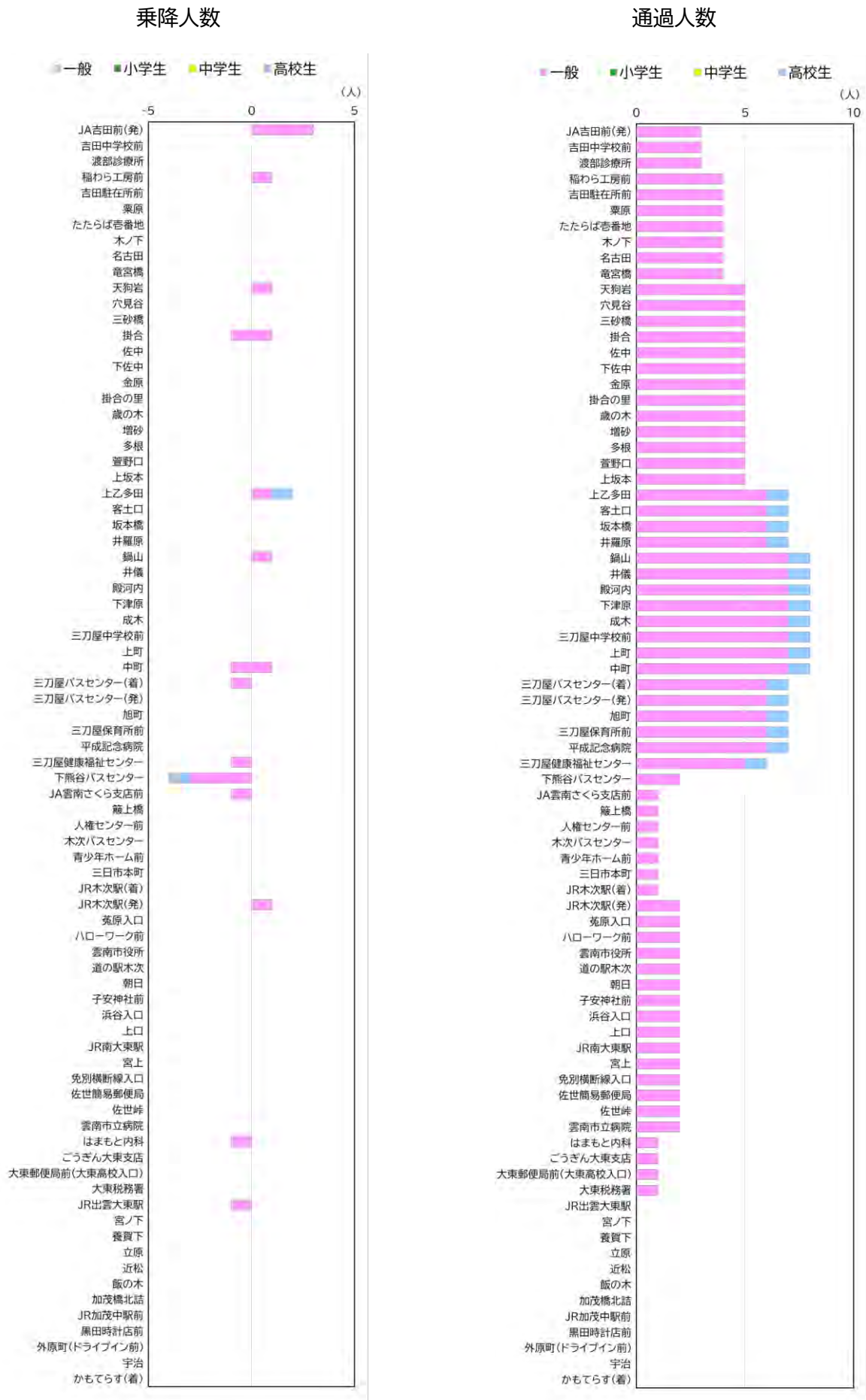
② 加茂方面行き:日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

9月28日(日) 加茂方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:20	6					6
9:15	1			1		2
12:10	2					2
15:10	1					1
計	10			1		11



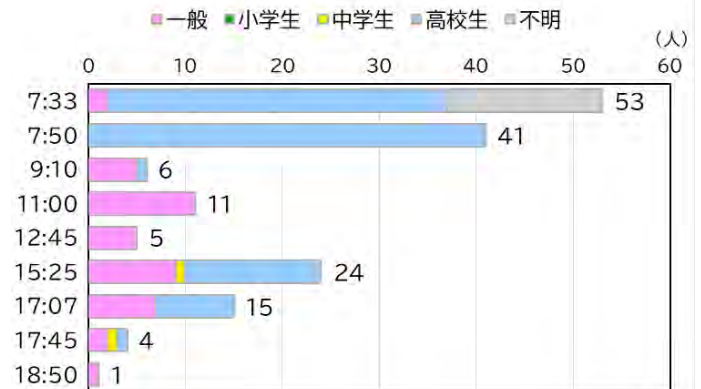
イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 吉田方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

9月24日(水) 吉田方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:33	2			35	16	53
7:50				41		41
9:10	5			1		6
11:00	11					11
12:45	5					5
15:25	9		1	14		24
17:07	7			8		15
17:45	2		1	1		4
18:50	1					1
計	42		2	100	16	160

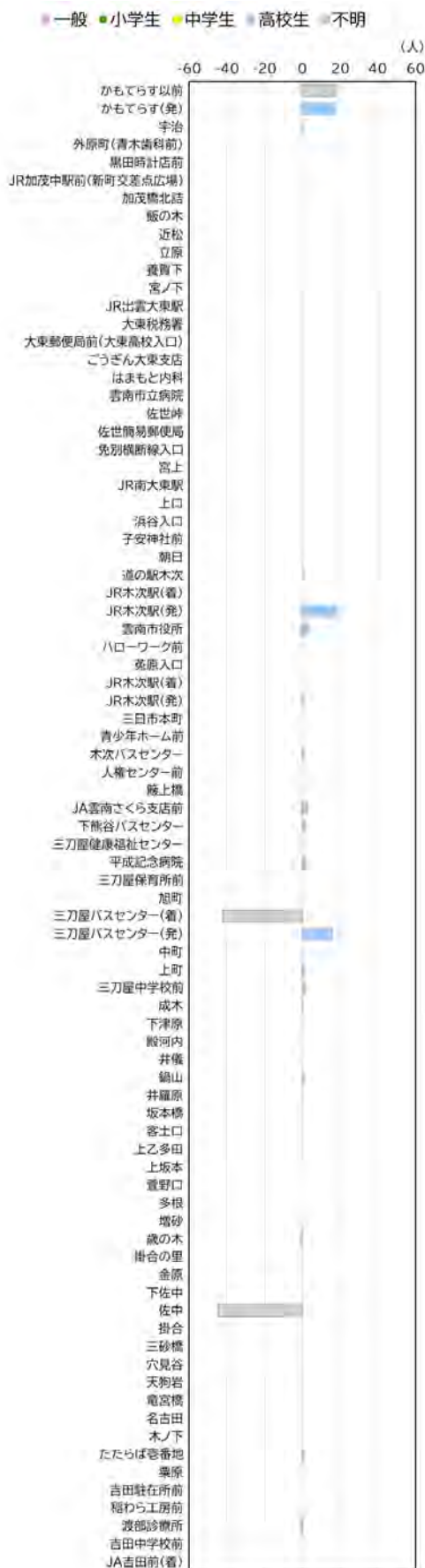


9月25日(木) 吉田方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:33	2			19	20	41
7:50	1			45		46
9:10	7					7
11:00	6			16		22
12:45	9					9
15:25	13		1	10		24
17:07	1			5		6
17:45	3			3		6
18:50	1			1		2
計	43		1	99	20	163

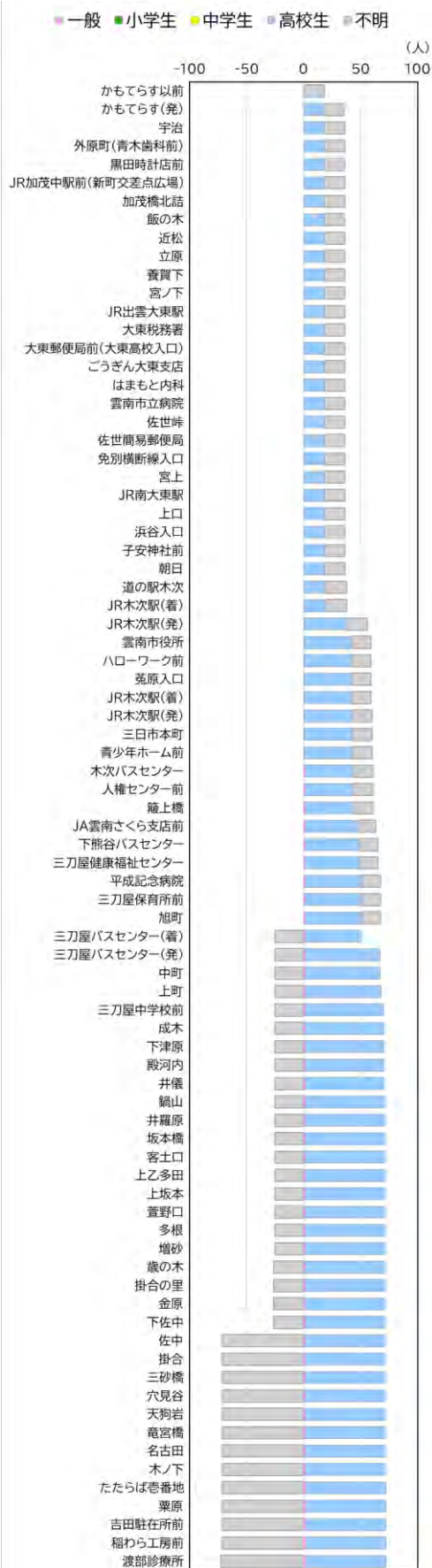


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数(1～2 便)

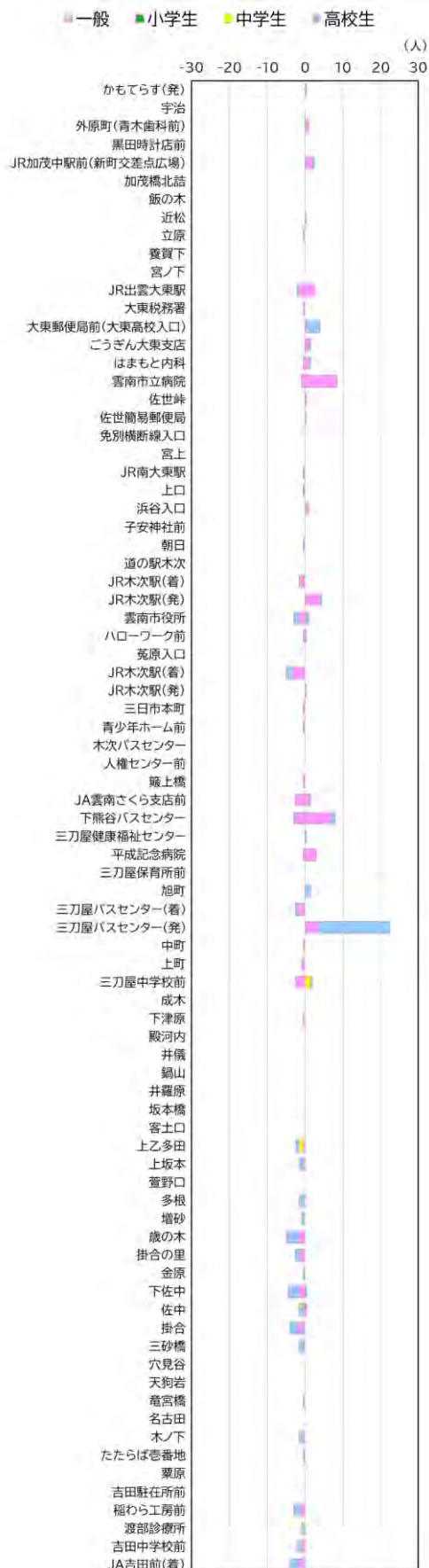


通過人数(1～2 便)

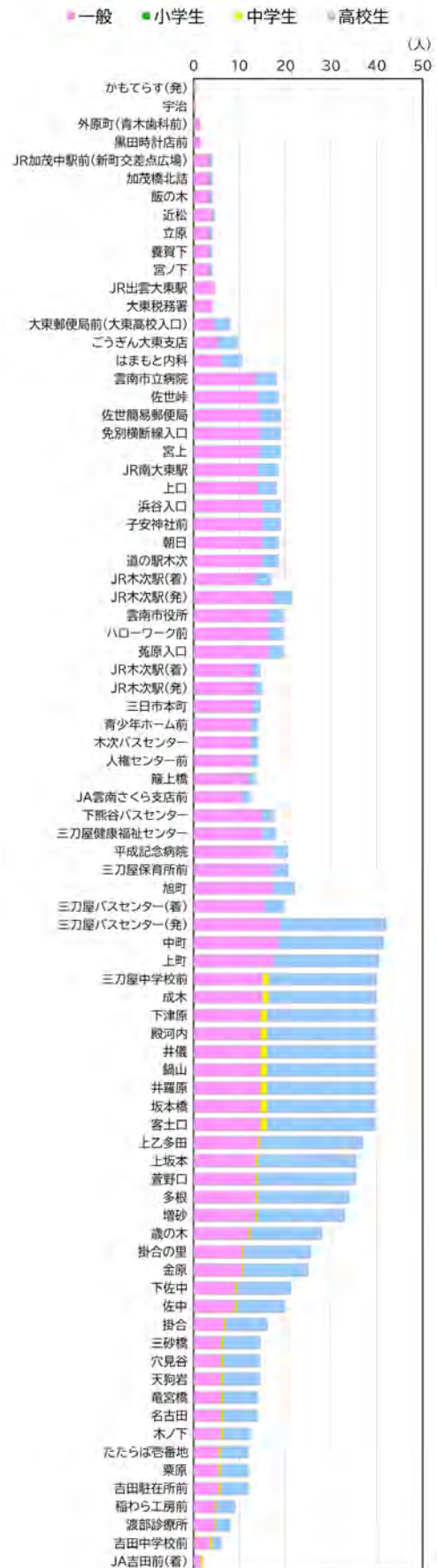


※乗降カウンターシステムは属性を判別しないため、属性不明の降車が発生し、一般と高校生の通過人員が残っている。

乗降人数(3~9 便)



通過人数(3~9 便)



④ 吉田方面行き:日曜日

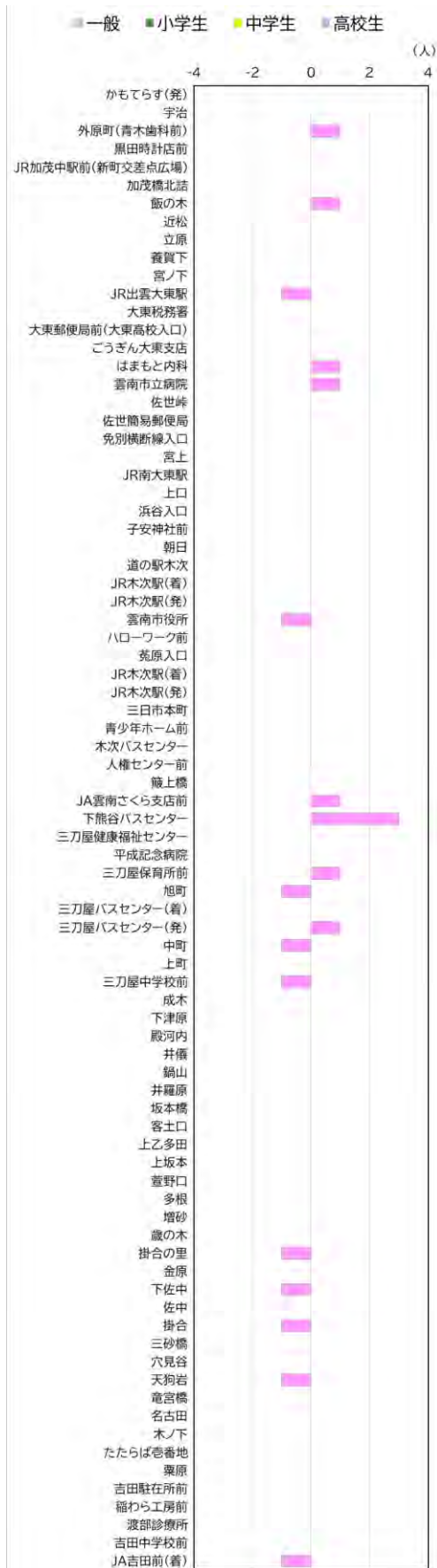
ア. 便別・属性別利用者数

9月28日(日) 吉田方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
9:10	2					2
11:18	2					2
14:05	2					2
16:30	4					4
計	10					10



イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(2) 大東松江乃木線

① 乃木方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

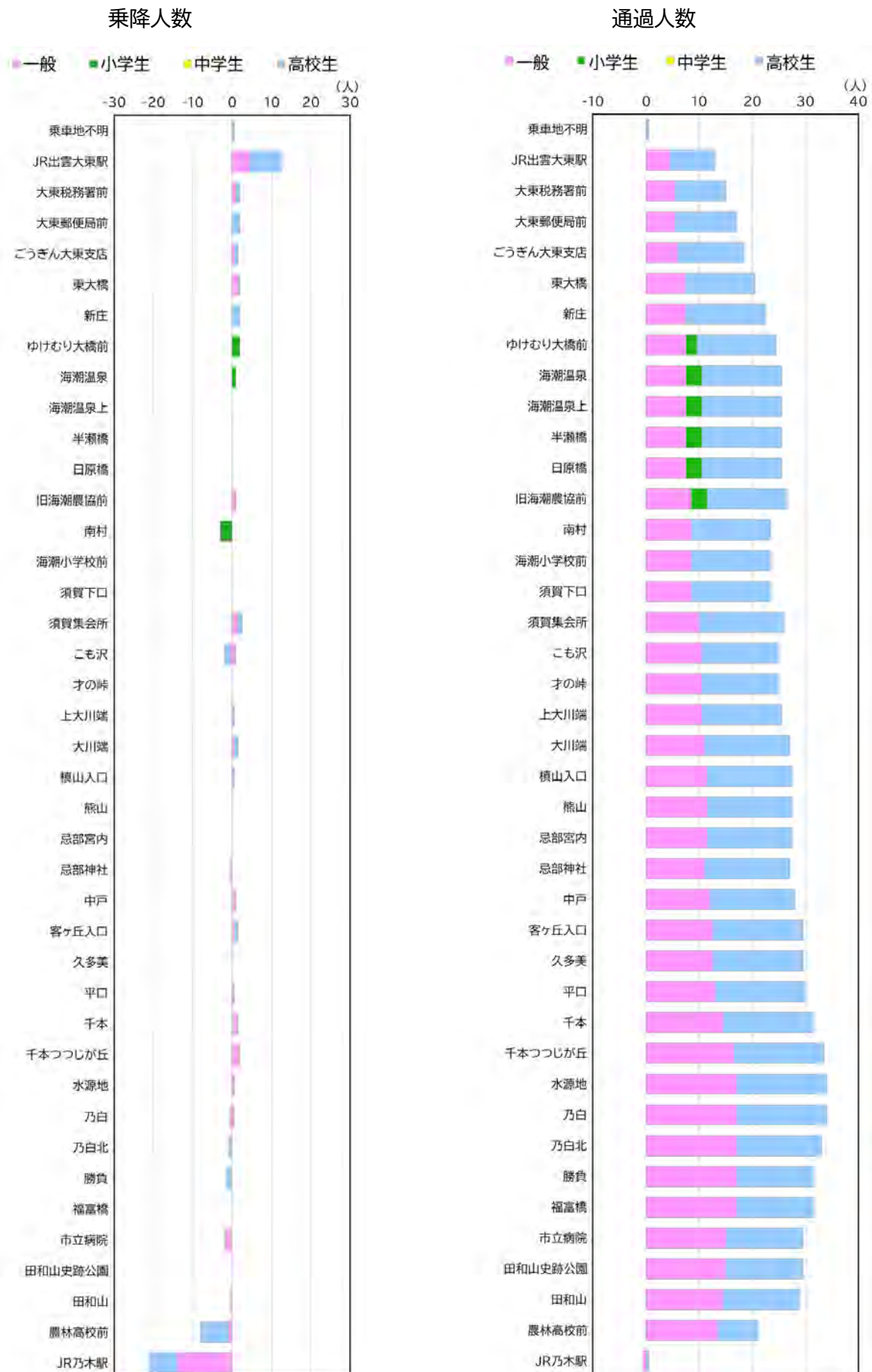
9月30日(火) 乃木方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:35	5			3		8
7:15	2	3		12		17
8:55	4					4
12:55	4			1		5
14:30	2					2
17:15	1			1		2
19:00						
計	18	3		17		38



10月1日(水) 乃木方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:35	7			1		8
7:15	3	3		16		22
8:55	3					3
12:55	5					5
14:30				1		1
17:15				1		1
19:00	1			1		2
計	19	3		20		42



イ. バス停別乗降人数と通過人数



※9月30日:一般利用者について降車数が乗車数を上回り、高校生については降車数が不足していたため、調整の結果、一般利用者を1名減、高校生を1名増として整理した。

※10月1日:高校生の降車は確認されたが、乗車の記録がなかったため、「乗車地不明」として整理した。

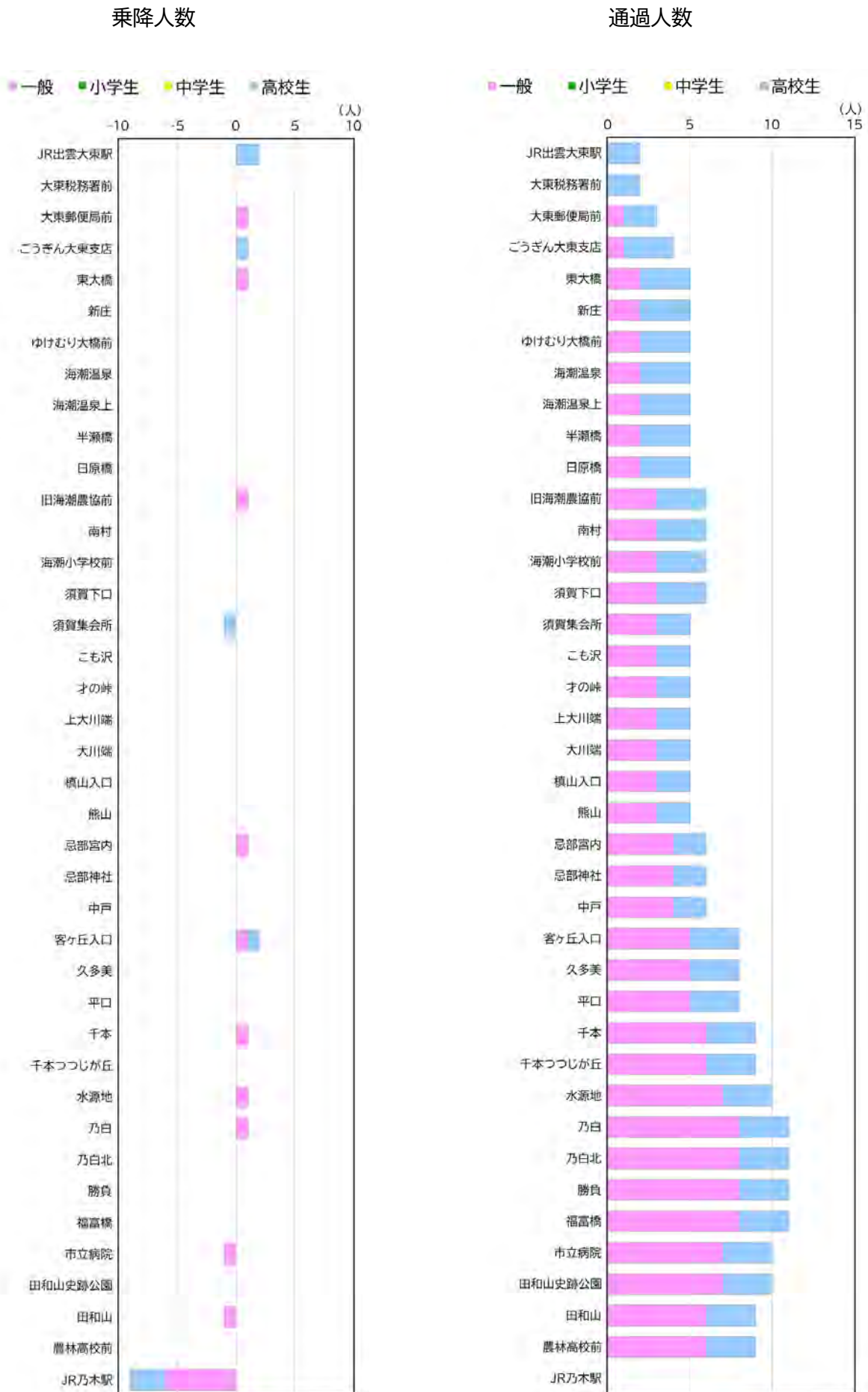
② 乃木方面行き:土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

10月18日(土) 乃木方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:35	※6:35発 調査なし					
7:15				3		3
8:55	4					4
12:55	1					1
14:30						
17:15	3			1		4
計	8			4		12



イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 大東方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

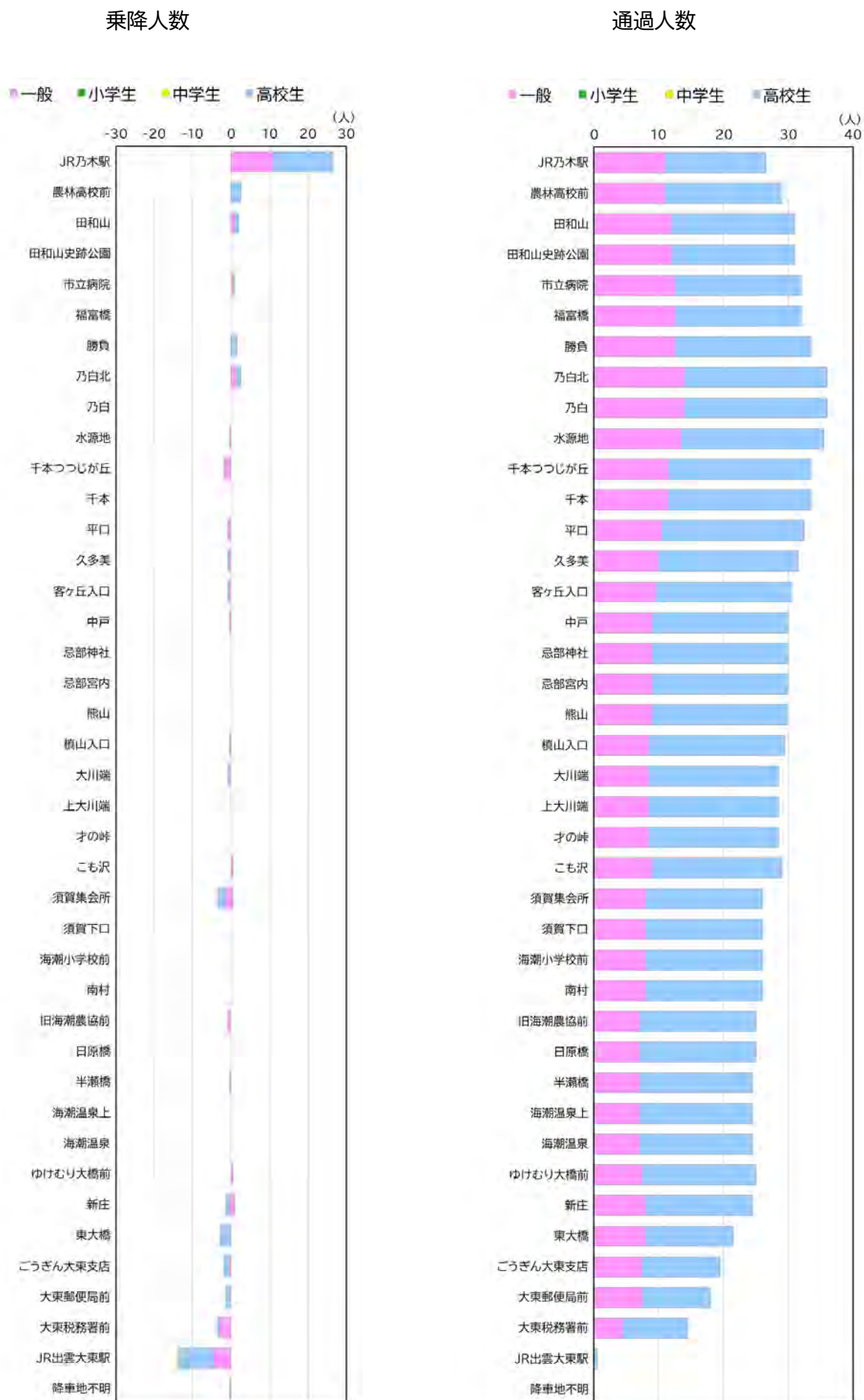
9月30日(火) 大東方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13	※7:13発 調査票なし					
9:30	1					1
11:00	1			1		2
13:40	3			9		12
15:50	5			5		10
18:00	8			1		9
19:38				4		4
計	18			20		38



10月1日(水) 大東方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13	2			1		3
9:30						
11:00	3					3
13:40	1			5		6
15:50	3			4		7
18:00	5			9		14
19:38	1			5		6
計	15			24		39



イ. バス停別乗降人数と通過人数



※10月1日:高校生について、乗車9人に対し降車8人の記録であったため、1人を「降車地不明」として整理した。

④ 大東方面行き:土曜日

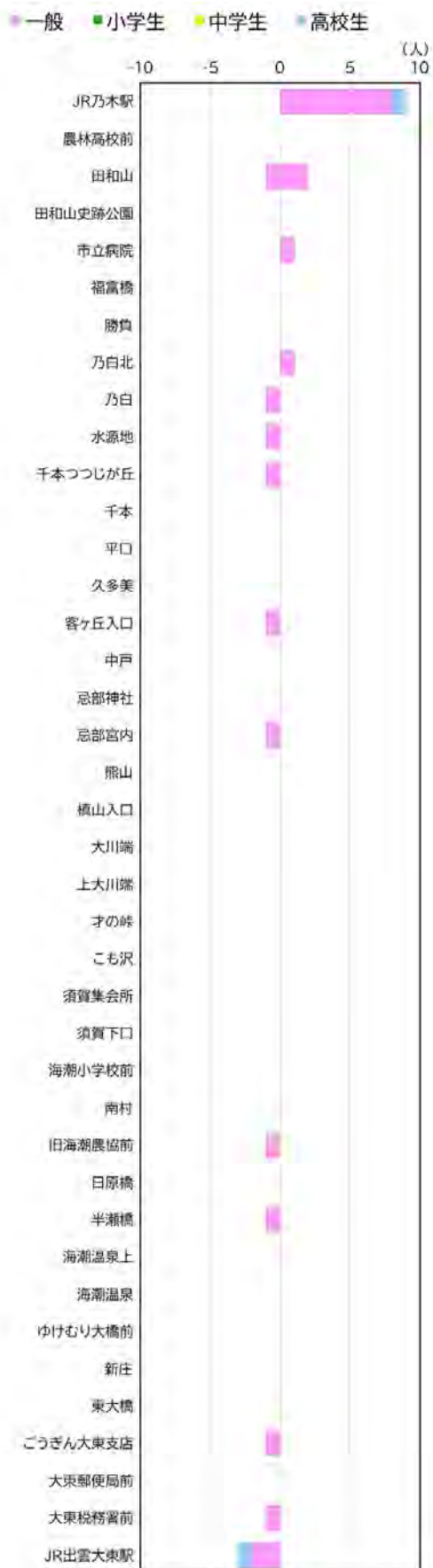
ア. 便別・属性別利用者数

10月18日(土) 大東方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13		※7:13発 調査なし				
9:30						
11:00	1					1
13:40	4					4
15:50	2					2
18:00	5			1		6
計	12			1		13

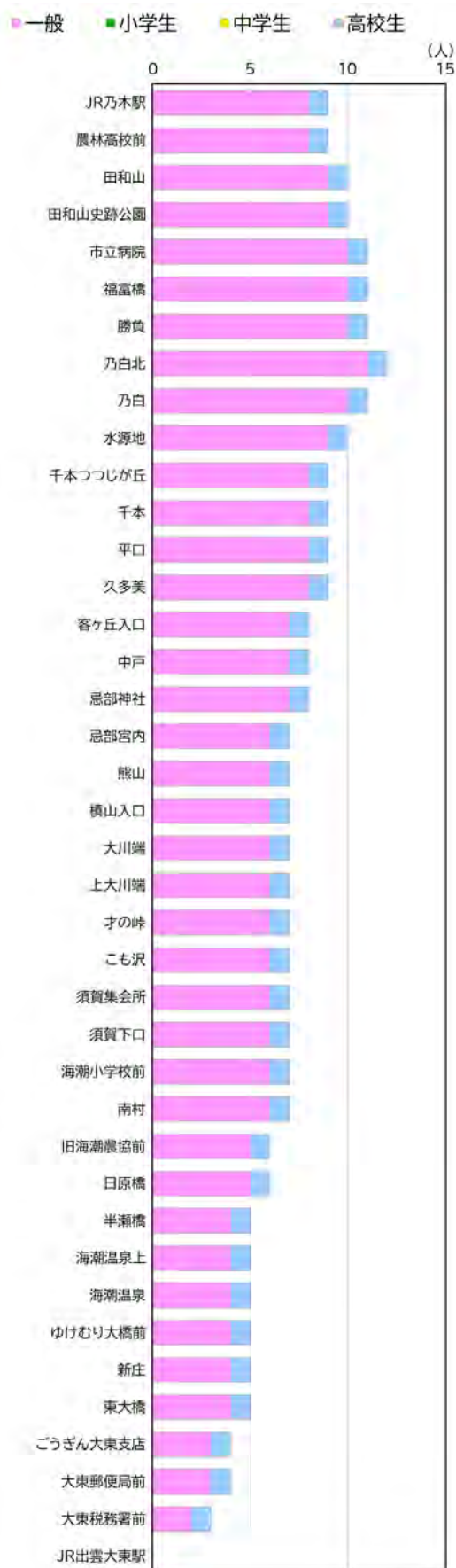


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(3) 春殖線(小中学生調査対象外)

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

※調査日には、全便一般利用なし

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

(4) 幡屋線(小中学生調査対象外)

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:23					1	1
16:15					1	1
17:20					1	1
計					3	3



10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:23					1	1
16:15					1	1
17:20						
計					2	2



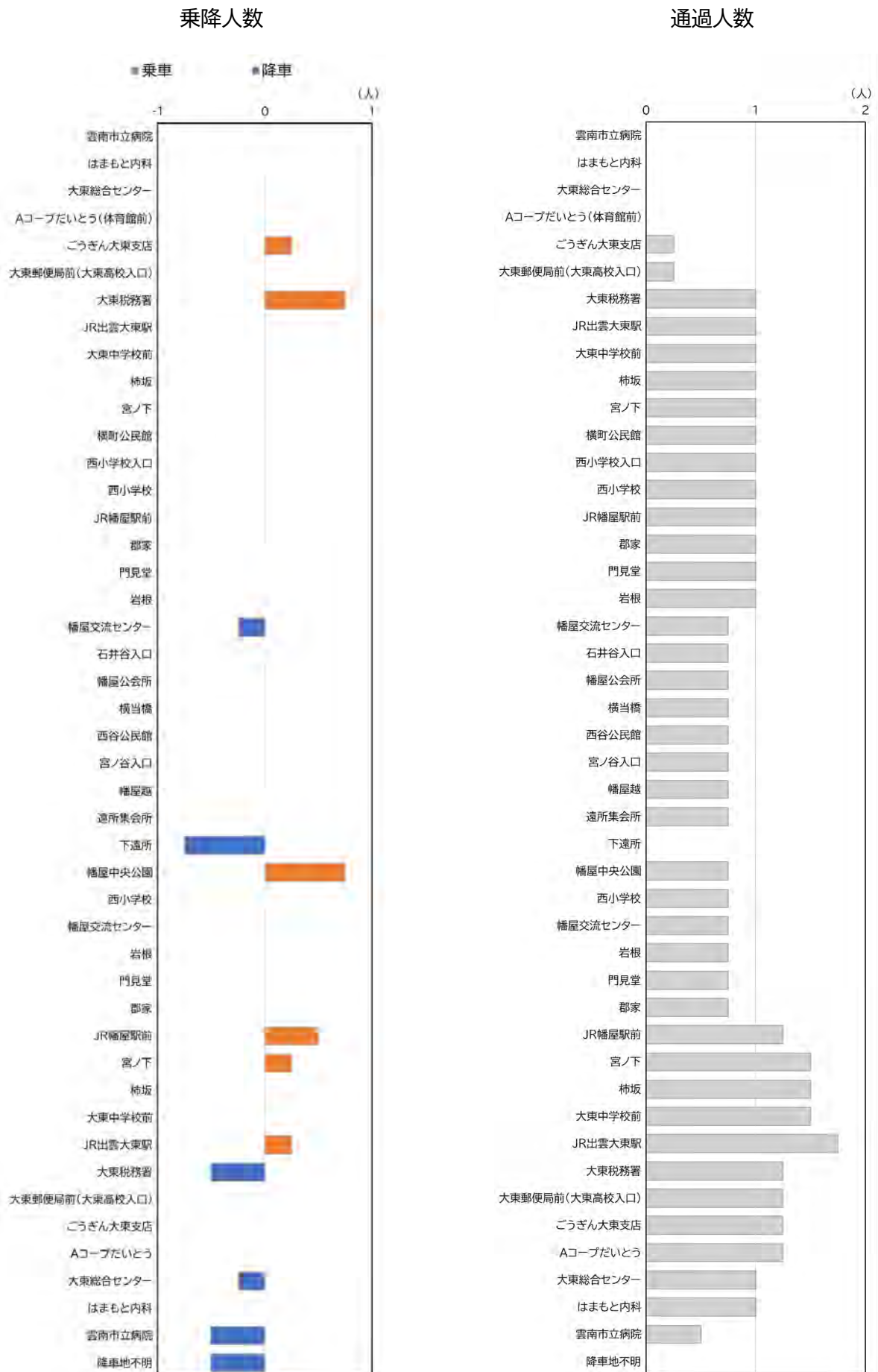
10月8日(水)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:23					3	3
16:15					1	1
17:20						
計					4	4



10月10日(金)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:23					2	2
16:15						
17:20						
計					2	2



イ. バス停別乗降人数と通過人数



※10月10日:乗車2人の記録があったが、降車の記録がなかったため、2人を「乗車地不明」として整理した。

(5) 佐世線(小中学生調査対象外)

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

① 雲南市立病院方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:43					3	3
16:50						
計					3	3



10月7日(火) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:43					3	3
16:50						
計					3	3



10月8日(水) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:43					2	2
16:50						
計					2	2



10月9日(木) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:43					3	3
16:50						
計					3	3

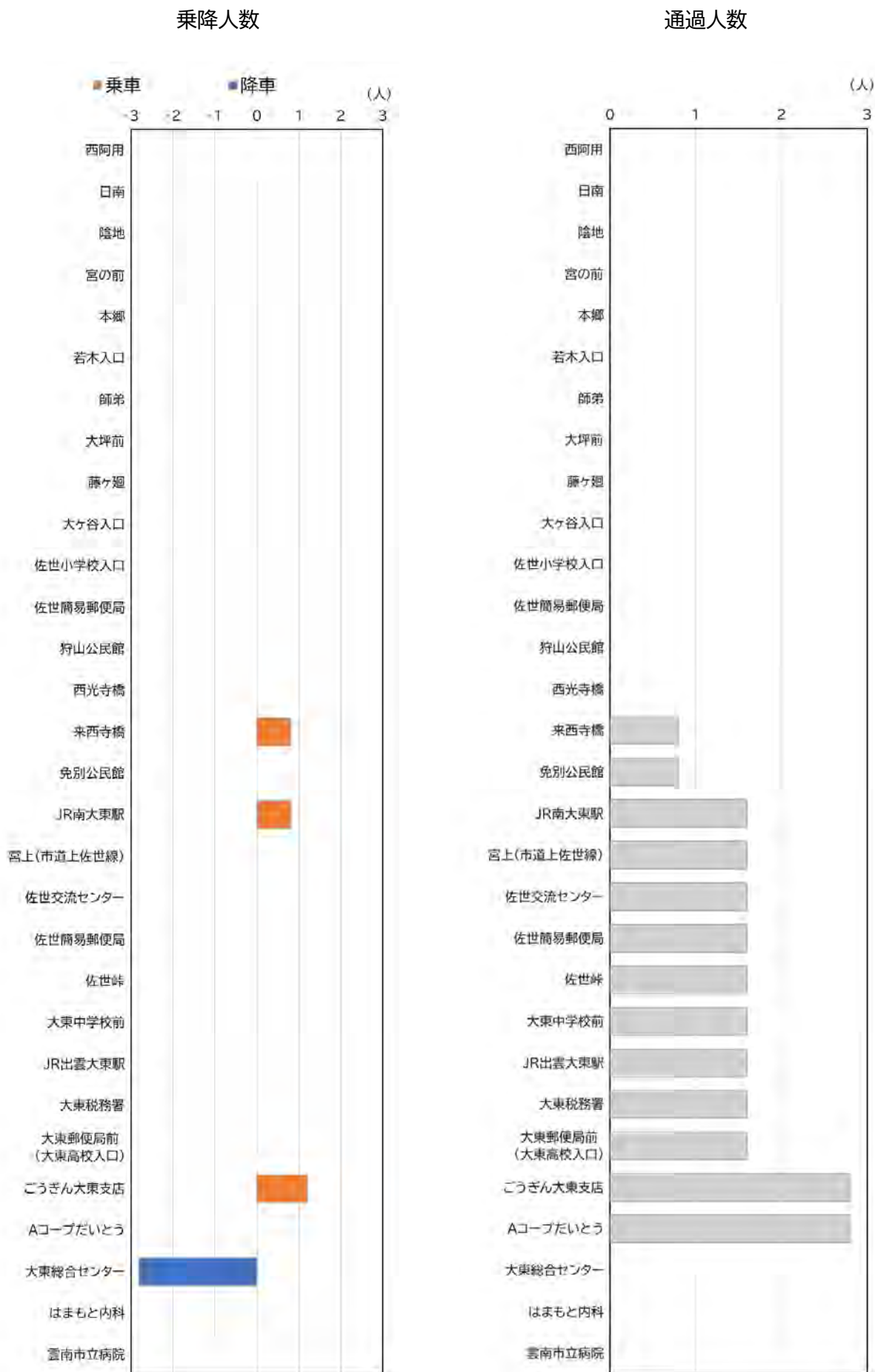


10月10日(金) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:43					3	3
16:50						
計					3	3



※全日、7:43 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 西阿用方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月) 西阿用方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:17					2	2
17:30					1	1
計					3	3



10月7日(火) 西阿用方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:17					2	2
17:30					1	1
計					3	3



10月8日(水) 西阿用方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:17					1	1
17:30					1	1
計					2	2



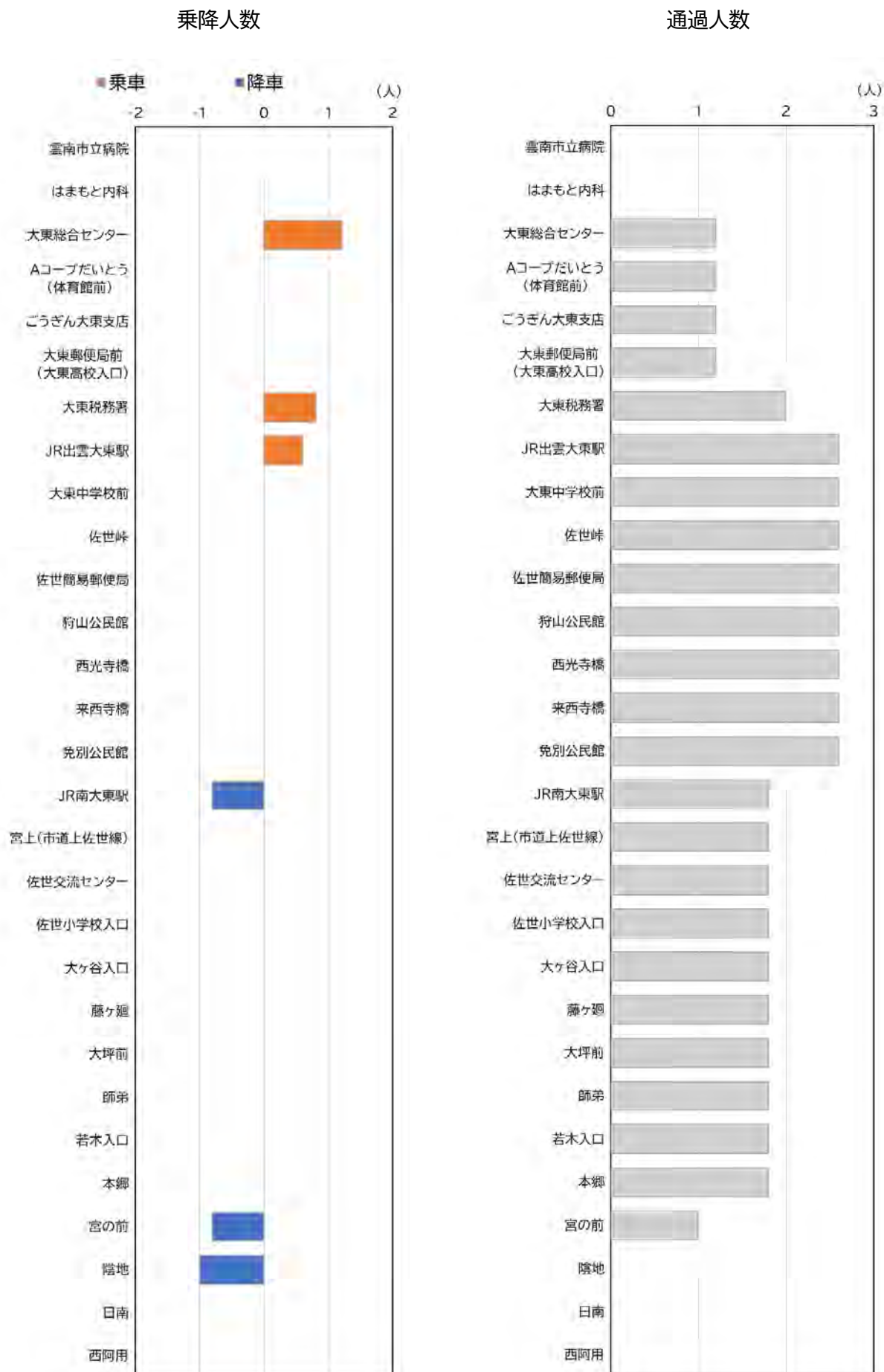
10月9日(木) 西阿用方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:17					1	1
17:30					1	1
計					2	2



10月10日(金) 西阿用方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:17					2	2
17:30					1	1
計					3	3



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(6) 阿用・久野線

① 雲南市立病院方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

9月29日(月) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:48	4			3		7
16:55						
18:23						
計	4			3		7



9月30日(火) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:48	4			3		7
16:55						
18:23						
計	4			3		7



10月1日(水) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:48	2			3		5
16:55						
18:23						
計	2			3		5



10月2日(木) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:48	2			3		5
16:55						
18:23						
計	2			3		5

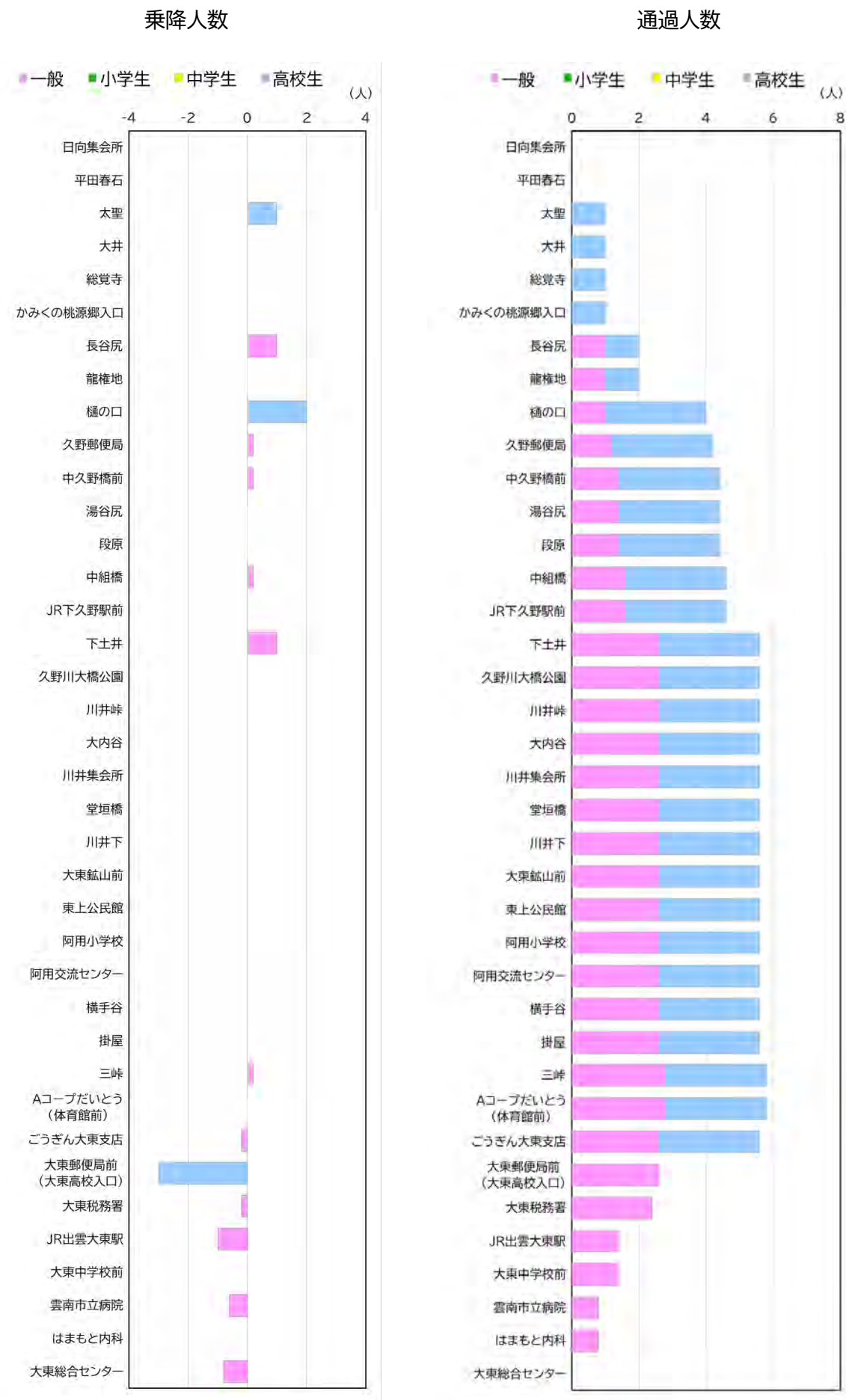


10月3日(金) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:48	2			3		5
16:55						
18:23						
計	2			3		5



※全日、7:48 発のみ調査。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 久野・日向集会所方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

9月29日(月) 久野・日向集会所方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:15	2					2
17:40						
19:11						
計	2					2



9月30日(火) 久野・日向集会所方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:15	2			1		3
17:40	1					1
19:11						
計	3			1		4



10月1日(水) 久野・日向集会所方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:15				1		1
17:40	1					1
19:11						
計	1			1		2



10月2日(木) 久野・日向集会所方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:15	2					2
17:40						
19:11						
計	2					2

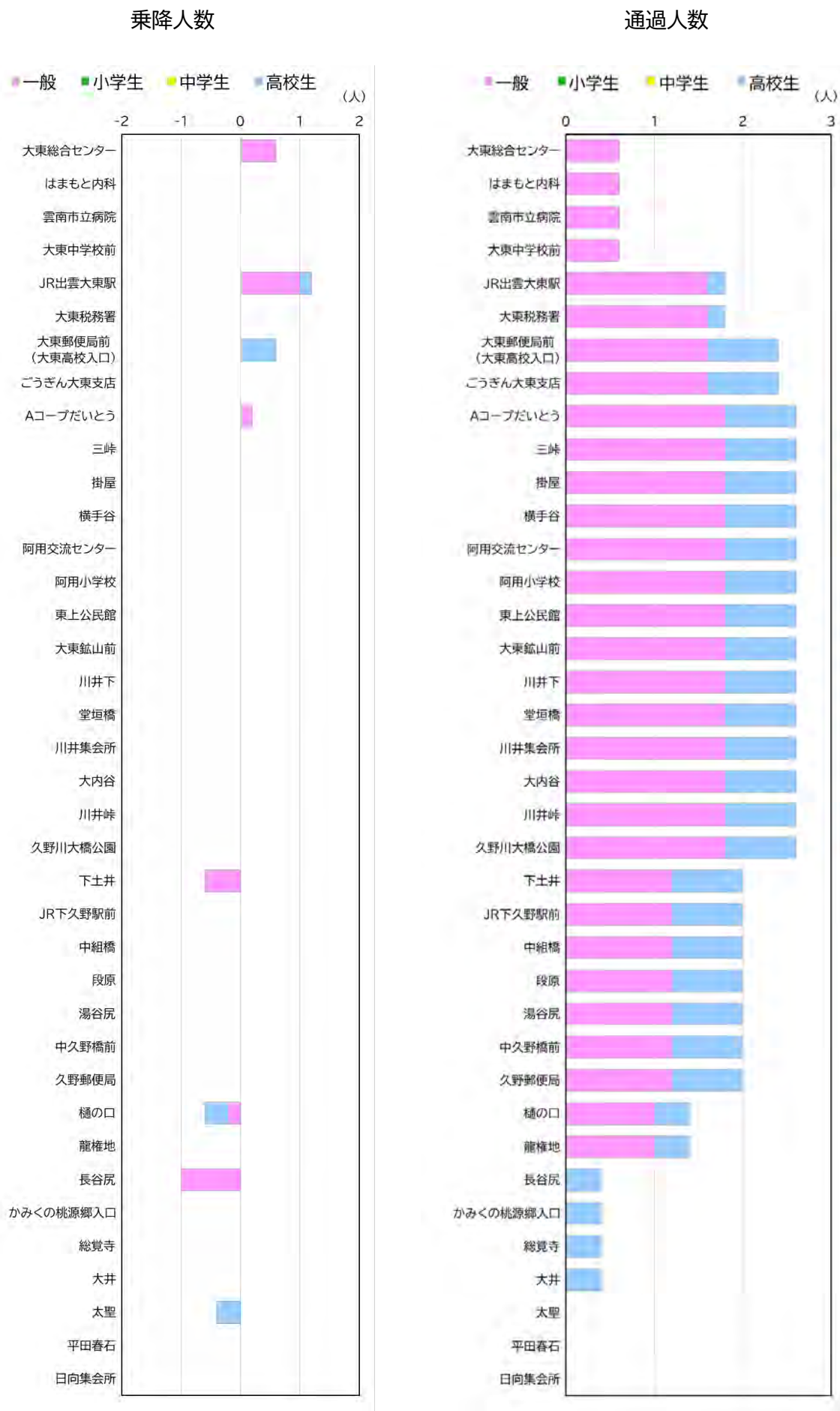


10月3日(金) 久野・日向集会所方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
16:15				2		2
17:40	1					1
19:11						
計	1			2		3



※全日、19:11 発は調査未実施。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



(7) 塩田線

① 雲南市立病院方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

9月29日(月) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:30	3	1				4
16:25						
計	3	1				4



9月30日(火) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:30	2	2				4
16:25						
計	2	2				4



10月1日(水) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:30	1	2				3
16:25						
計	1	2				3



10月2日(木) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:30	3	2				5
16:25						
計	3	2				5

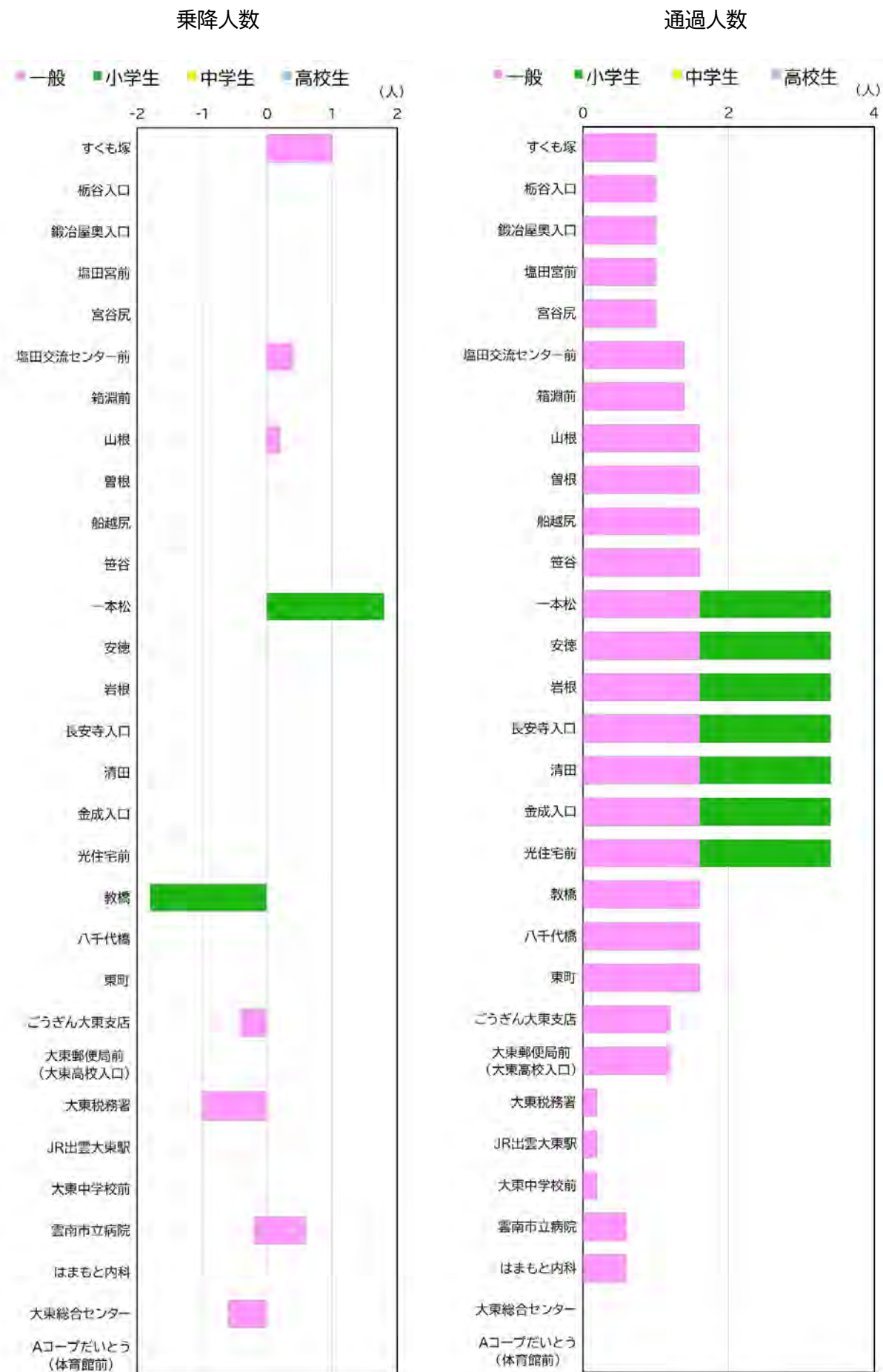


10月3日(金) 雲南市立病院方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:30	2	2				4
16:25						
計	2	2				4



※全日、16:25 発は調査未実施。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



② すくも塚方面行き

ア. 便別・属性別利用者数

9月29日(月) すくも塚方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
15:42						
17:30	1					1
計	1					1



9月30日(火) すくも塚方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
15:42						
17:30	1					1
計	1					1



10月1日(水) すくも塚方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
15:42						
17:30	1					1
計	1					1



10月2日(木) すくも塚方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
15:42						
17:30	1					1
計	1					1

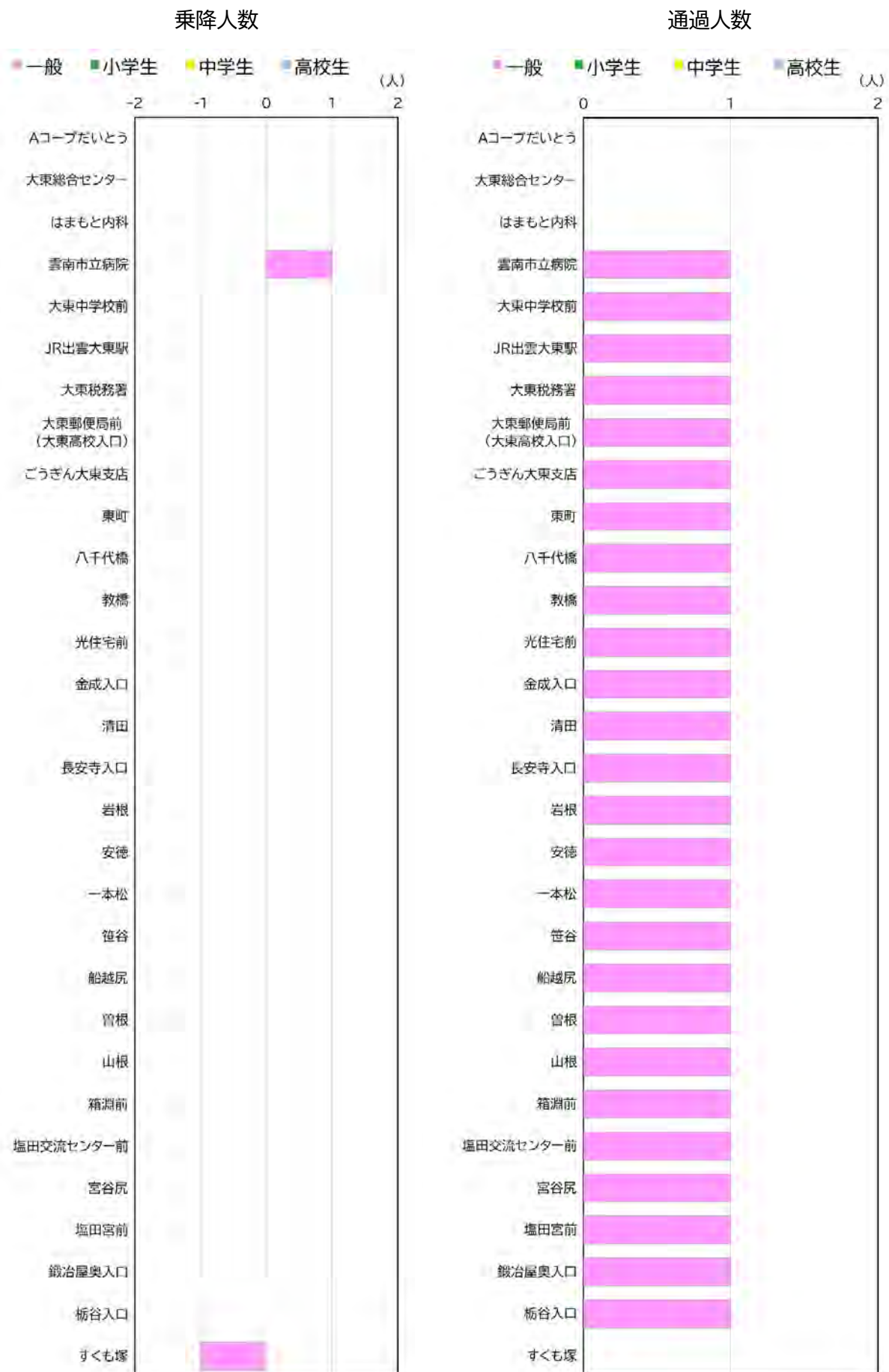


10月3日(金) すくも塚方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
15:42						
17:30	1					1
計	1					1



※全日、15:42 発は調査未実施。

イ. バス停別乗降人数と通過人数



(8) 海潮北回り線(小中学生調査対象外)

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:20					5	5
16:30					3	3
17:55						
計					8	8



10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:20					5	5
16:30					3	3
17:55						
計					8	8



10月8日(水)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:20					5	5
16:30					2	2
17:55					1	1
計					8	8



10月9日(木)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:20					4	4
16:30					3	3
17:55						
計					7	7



10月10日(金)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:20					3	3
16:30					3	3
17:55					1	1
計					7	7

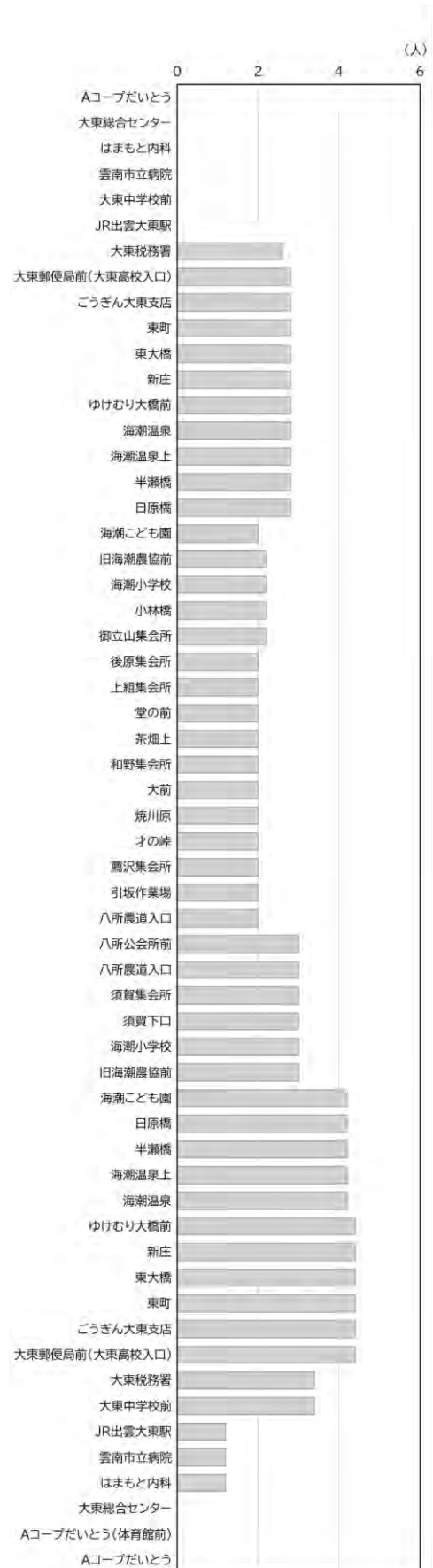


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(9) 海潮南回り線(小中学生調査対象外)

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

ア. 便別・属性別利用者数

10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:15						
16:25					1	1
17:50						
計					1	1



※一般利用者の利用は、10月7日16時25分発の便のみであった。

イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



(10) 加茂北回り線

① 加茂→大東:平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:12		10		13		23
9:07						
12:41						
計		10		13		23



10月7日(火) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:12		11		13		24
9:07				1		1
12:41						
計		11		14		25



10月8日(水) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:12		11		9		20
9:07						
12:41						
計		11		9		20



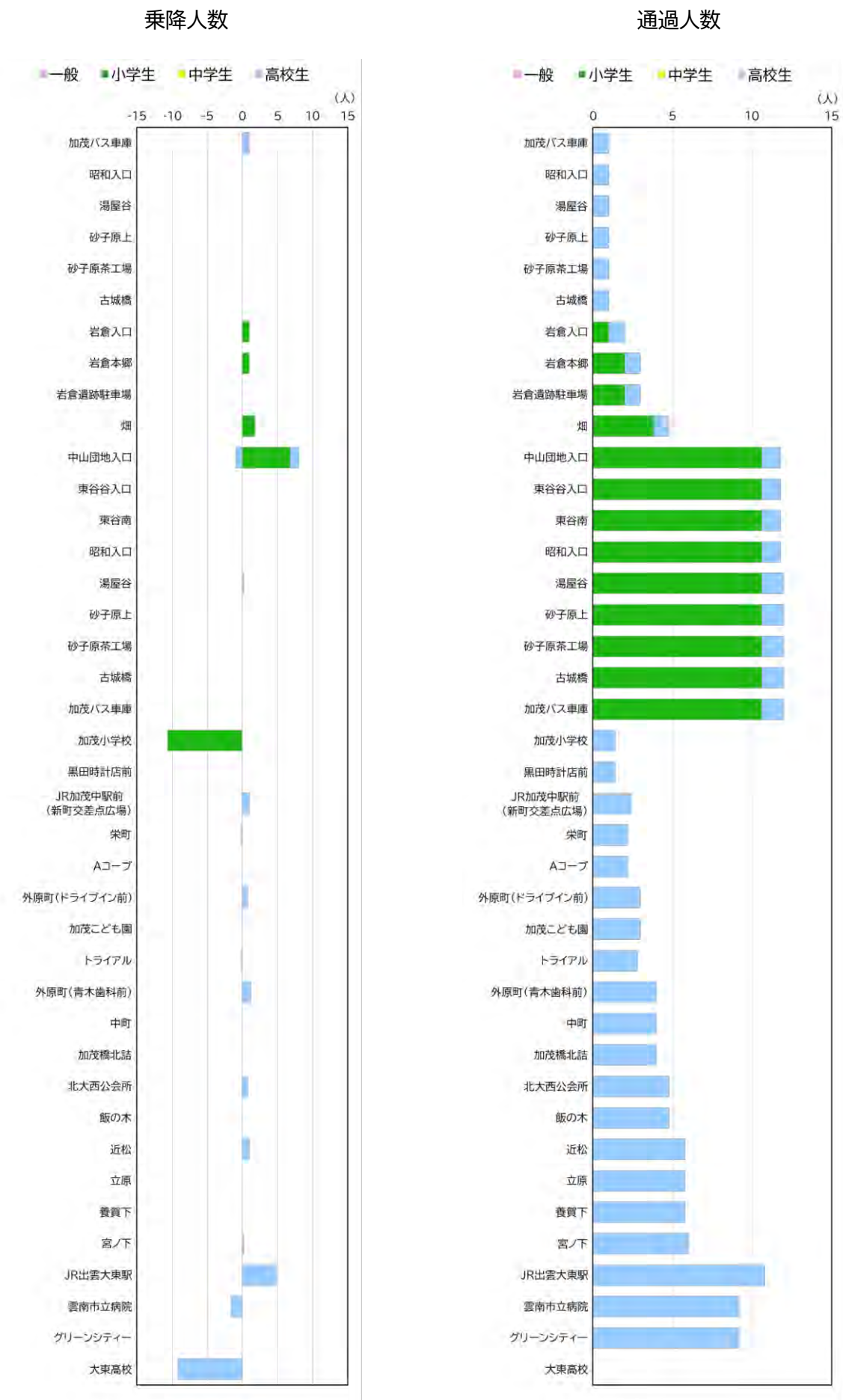
10月9日(木) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:12		10		12		22
9:07						
12:41						
計		10		12		22



10月10日(金) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:12		11		11		22
9:07				2		2
12:41						
計		11		13		24



イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 加茂→大東:土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

10月11日(土) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:36				1		1
計				1		1



イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 大東→加茂:平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:30						
10:50						
13:15				3		3
計				3		3



10月7日(火) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:30						
10:50				2		2
13:15				2		2
計				4		4



10月8日(水) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:30						
10:50			利用者なし			
13:15						
計						



10月9日(木) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:30						
10:50			利用者なし			
13:15						
計						

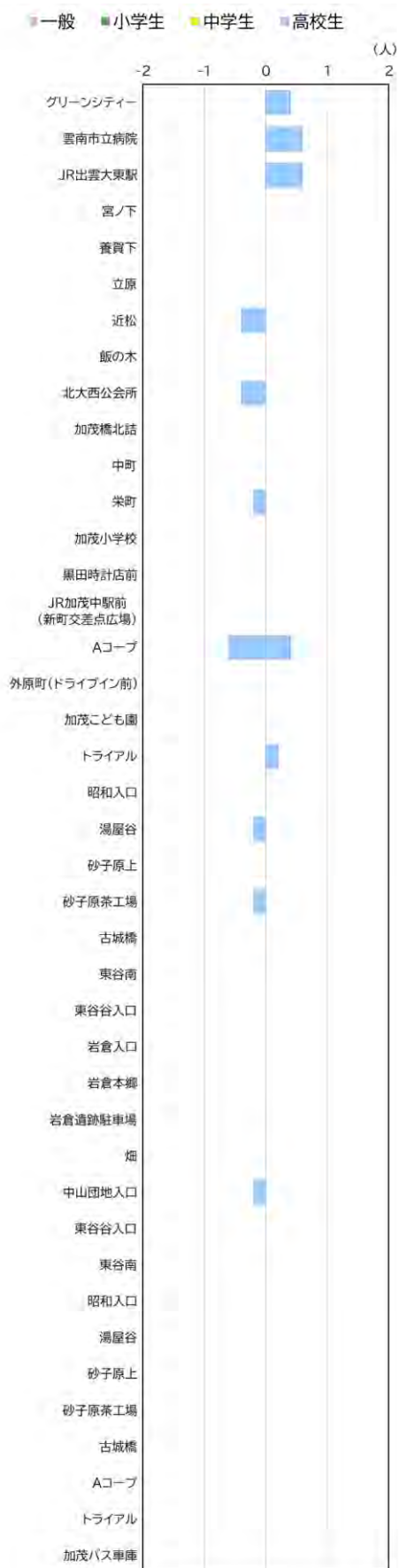


10月10日(金) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:30						
10:50				2		2
13:15				2		2
計				4		4

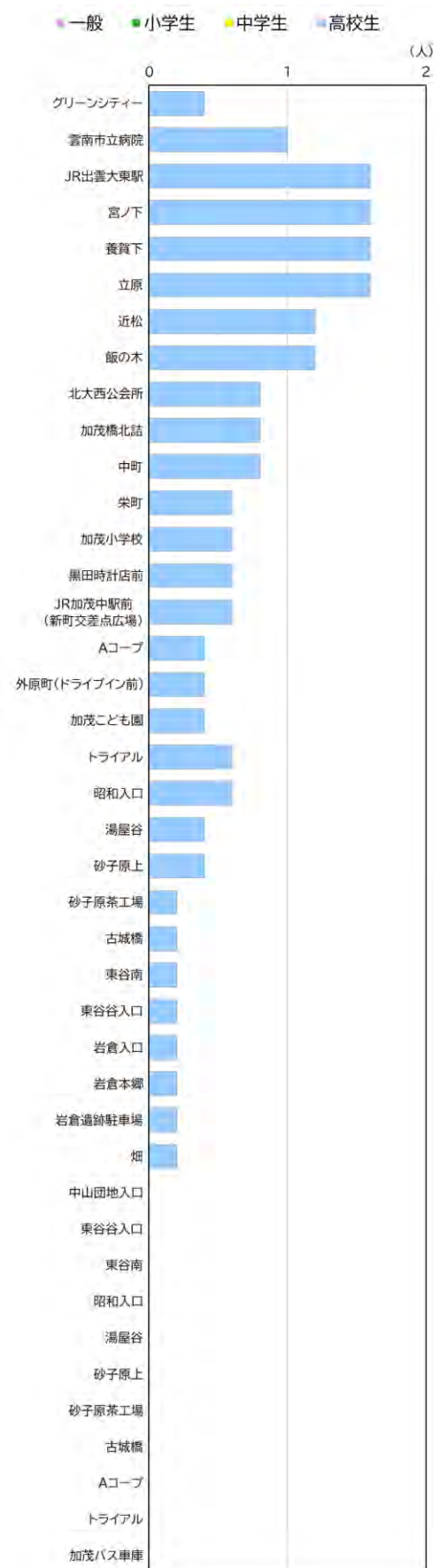


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



④ 大東→加茂:土曜日

※全便利用者なし

⑤ 加茂地内

ア. 便別・属性別利用者数

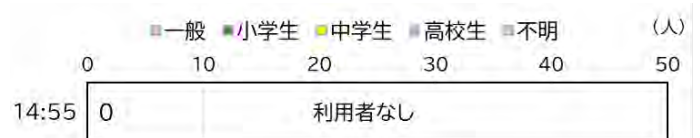
10月6日(月) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:55		5		1		6
計		5		1		6



10月7日(火) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:55		4		1		5
計		4		1		5



10月8日(水) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:55		利用者なし				
計						



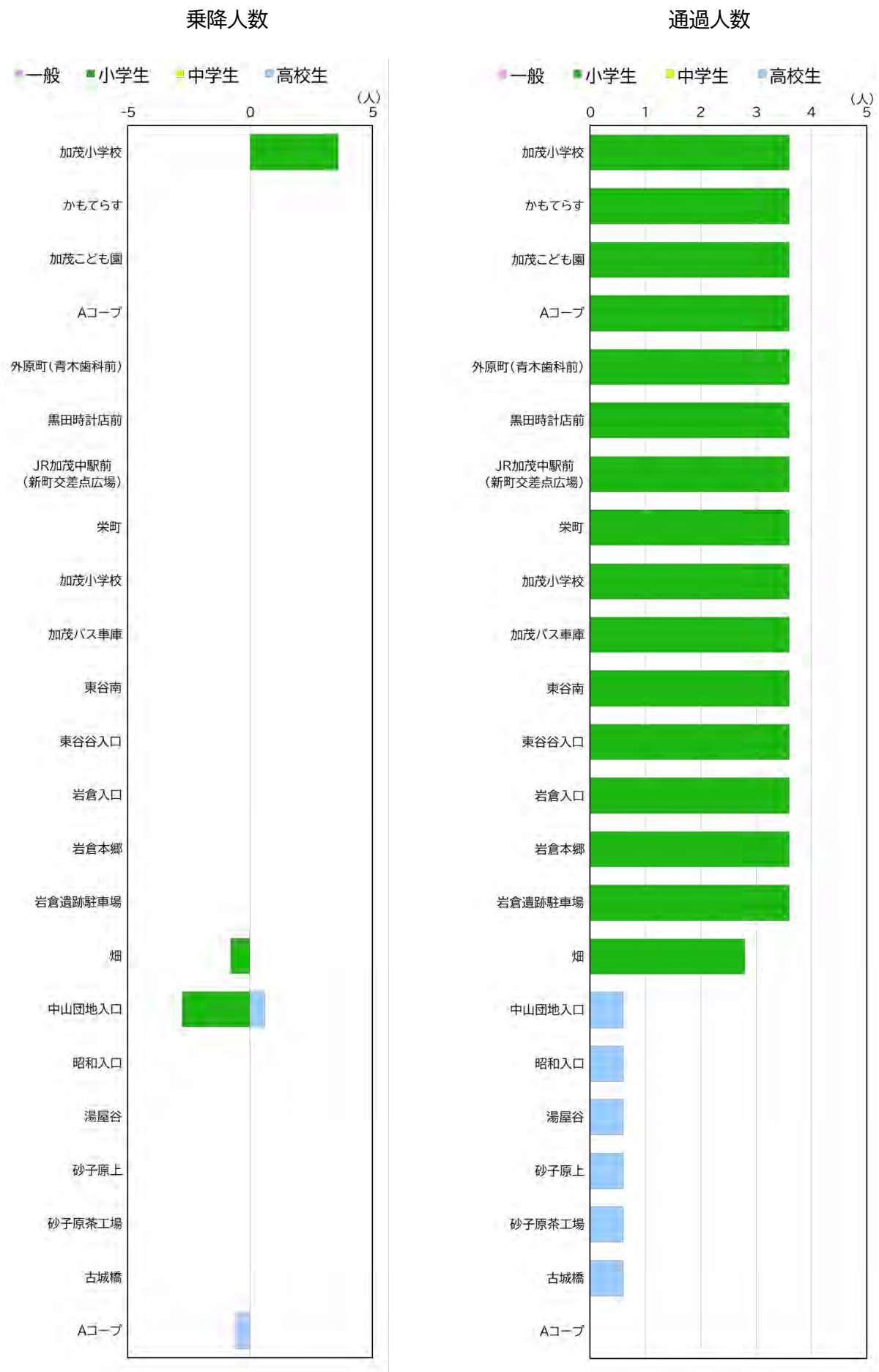
10月9日(木) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:55		4		1		5
計		4		1		5



10月10日(金) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:55		5				5
計		5				5



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(11) 加茂南回り線

① 加茂→大東:平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13				13		13
9:13				2		2
12:30						
計				15		15



10月7日(火) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13				13		13
9:13				3		3
12:30						
計				16		16



10月8日(水) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13				14		14
9:13				7		7
12:30				1		1
計				22		22



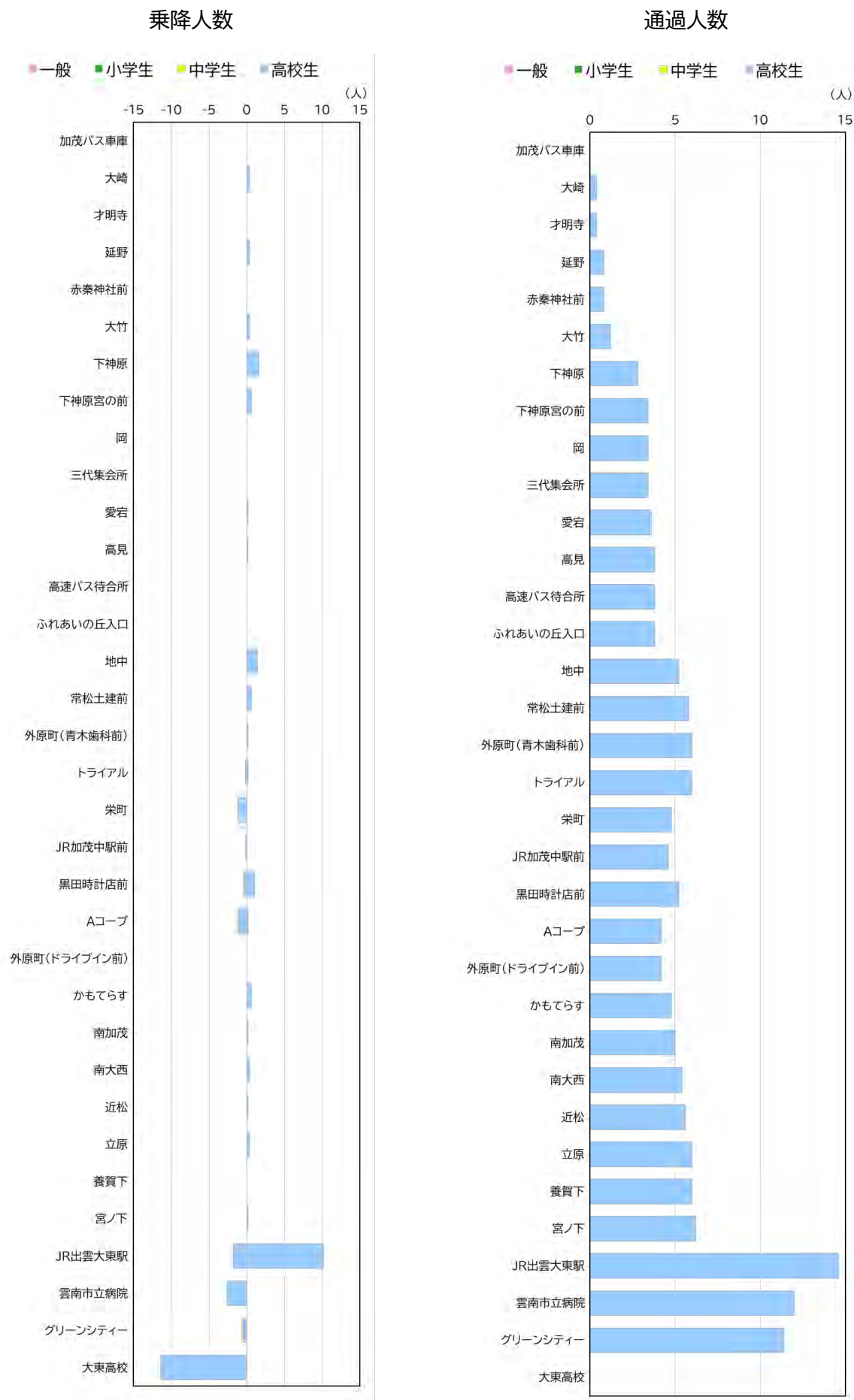
10月9日(木) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13				15		15
9:13				3		3
12:30				1		1
計				19		19



10月10日(金) 加茂→大東	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:13				20		20
9:13				6		6
12:30						
計				26		26



イ. バス停別乗降人数と通過人数



② 加茂→大東:土曜日

※全便利用者なし

③ 大東→加茂:平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月6日(月) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:10						
10:48				3		3
13:03						
計				3		3



10月7日(火) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:10						
10:48				3		3
13:03						
計				3		3



10月8日(水) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:10						
10:48				3		3
13:03				4		4
計				7		7



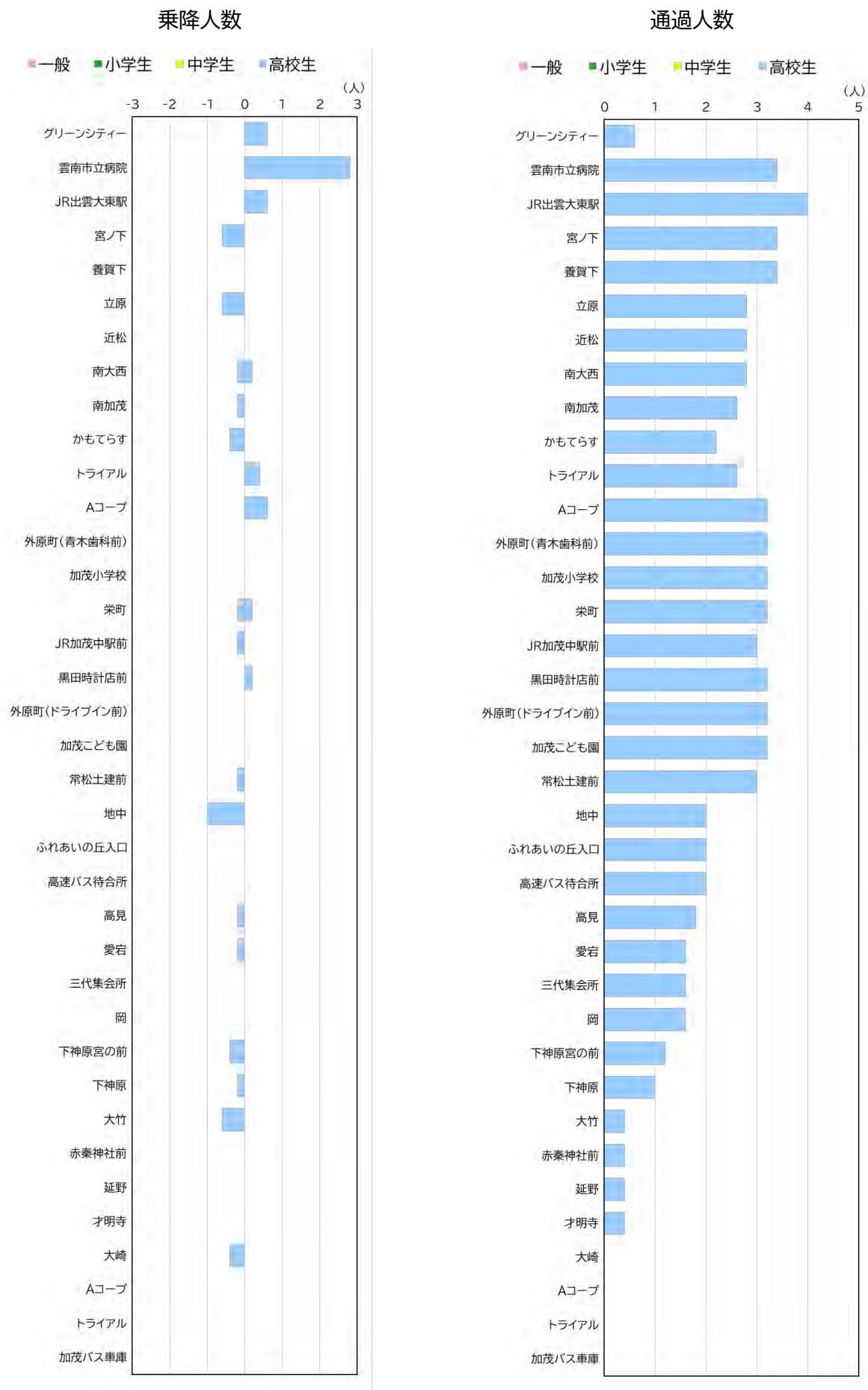
10月9日(木) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:10				1		1
10:48				4		4
13:03				3		3
計				8		8



10月10日(金) 大東→加茂	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:10				2		2
10:48				5		5
13:03						
計				7		7



イ. バス停別乗降人数と通過人数



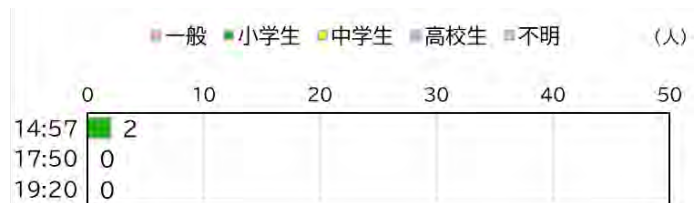
④ 大東→加茂:土曜日

※全便利利用者なし

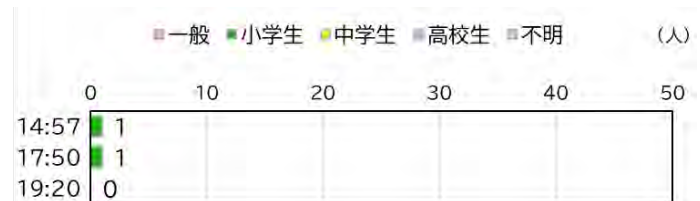
⑤ 加茂地内

ア. 便別・属性別利用者数

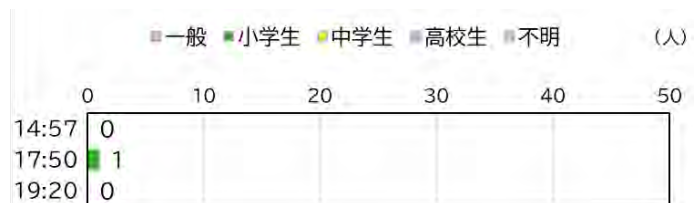
10月6日(月) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:57		2				2
17:50						
19:20						
計		2				2



10月7日(火) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:57		1				1
17:50		1				1
19:20						
計		2				2



10月8日(水) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:57						
17:50		1				1
19:20						
計		1				1



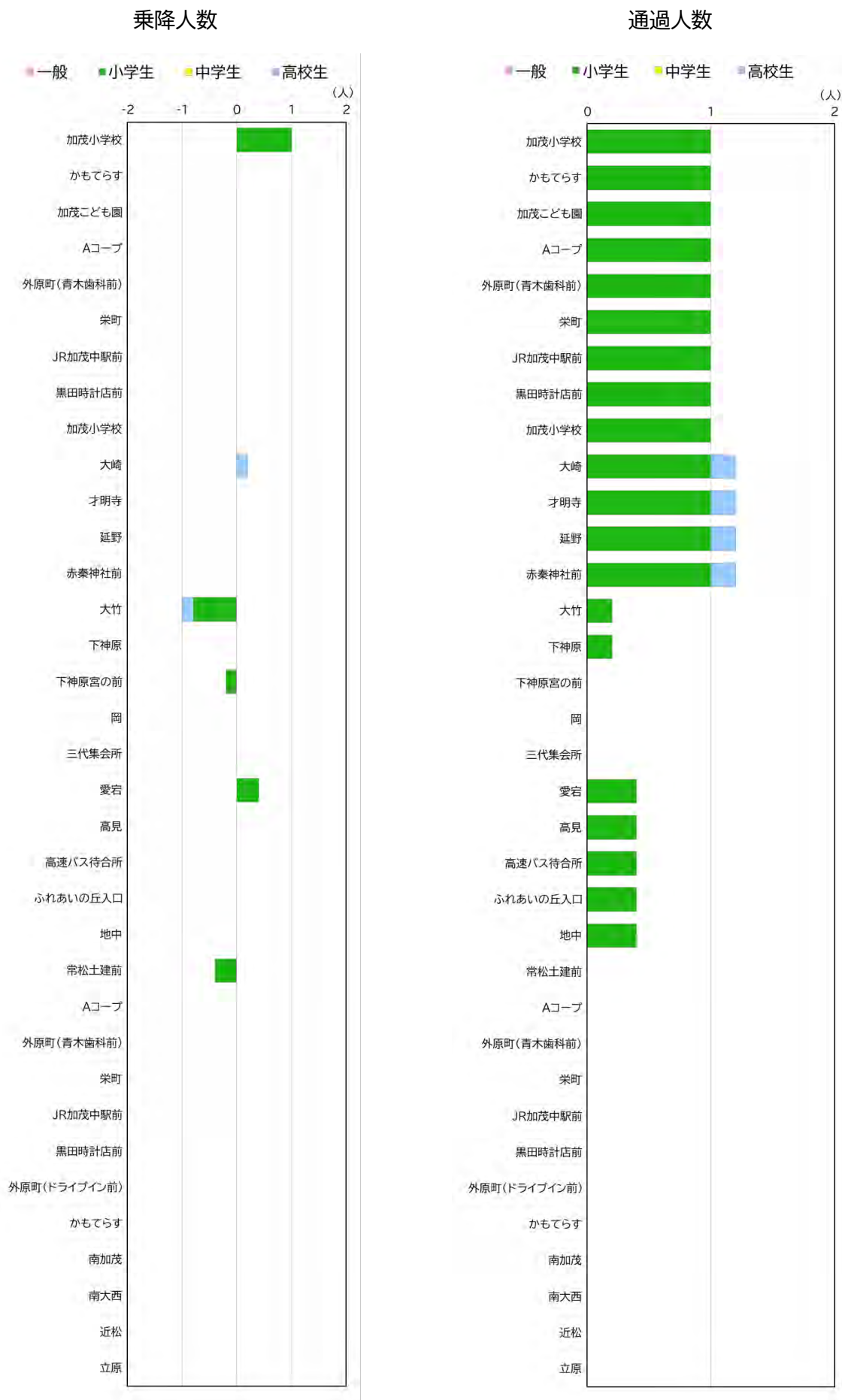
10月9日(木) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:57		1		1		2
17:50						
19:20						
計		1		1		2



10月10日(金) 加茂地内	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
14:57		1				1
17:50						
19:20						
計		1				1



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(12) 北原線(小中学生調査対象外)

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

① 里方・木次方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月1日(水) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:05	1					1
8:13	7					7
10:59	1					1
12:50	1					1
16:10						
18:10	1					1
計	11					11



10月2日(木) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:05	5					5
8:13	7					7
10:59	2					2
12:50	2					2
16:10						
18:10						
計	16					16



10月3日(金) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:05						
8:13	5					5
10:59	1					1
12:50	1					1
16:10	1					1
18:10						
計	8					8



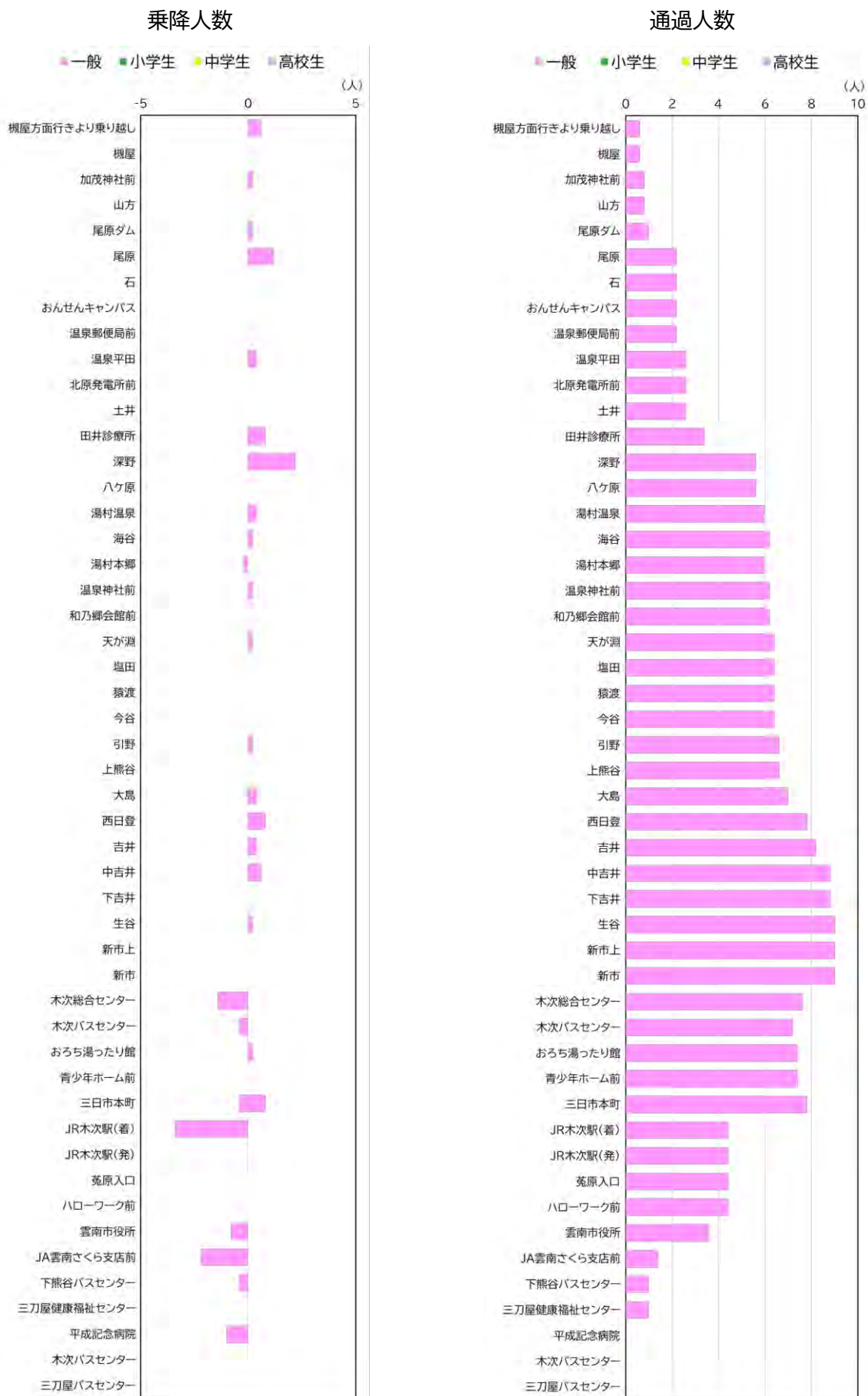
10月6日(月) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:05						
8:13	3					3
10:59						
12:50	2					2
16:10	1					1
18:10						
計	6					6



10月7日(火) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:05						
8:13	5					5
10:59						
12:50	1					1
16:10	1					1
18:10						
計	7					7



イ. バス停別乗降人数と通過人数



※乗り越しが確認された乗客があった。

② 里方・木次方面行き:土曜日・日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

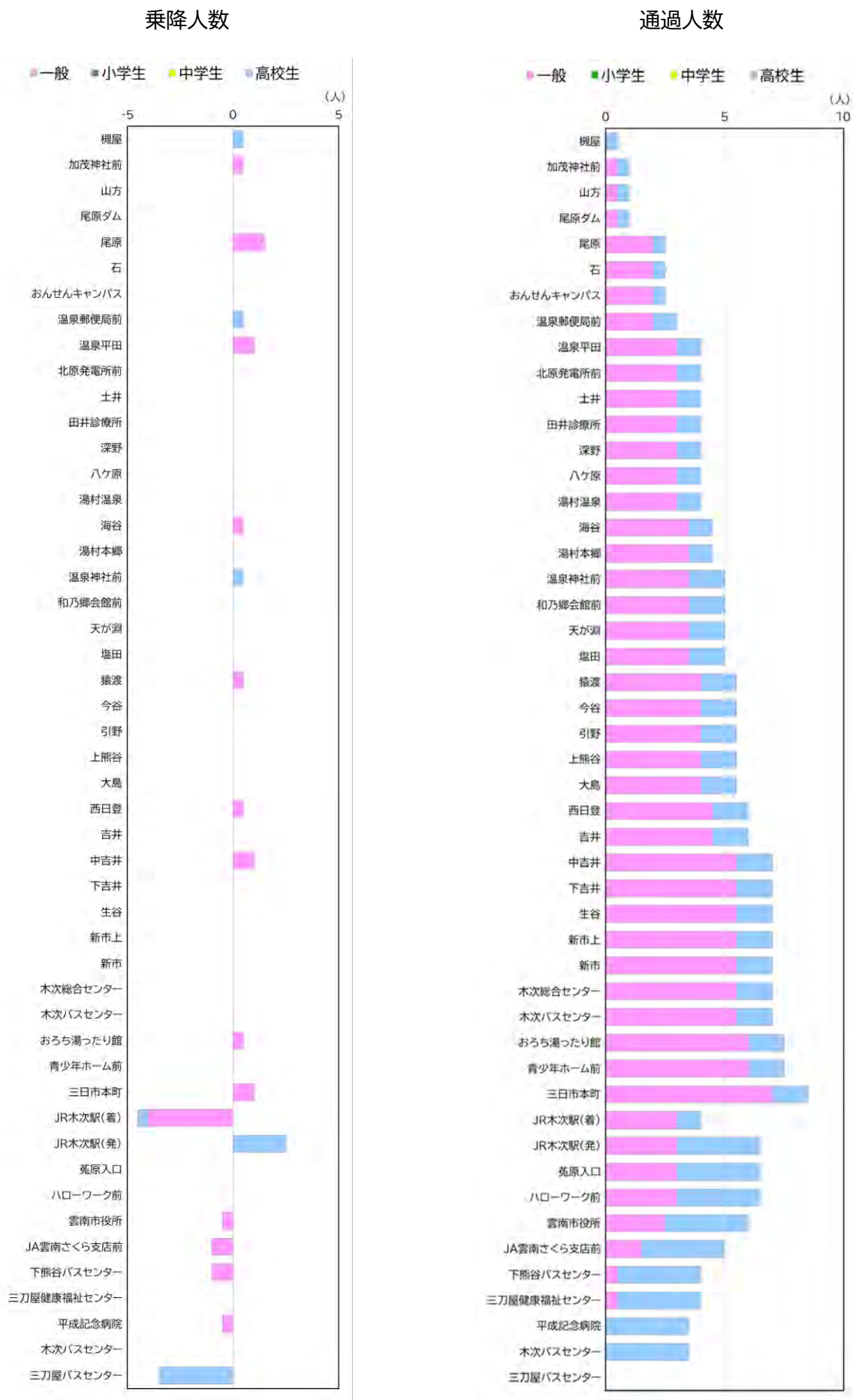
10月4日(土) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:15				6		6
8:13	3					3
10:59	1					1
12:50	1					1
16:10	1					1
17:43	1					1
計	7			6		13



10月5日(日) 里方・木次方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:15				1		1
8:13	3			1		4
10:59	1					1
12:50	2					2
16:10						
17:43	1					1
計	7			2		9



イ. バス停別乗降人数と通過人数



③ 槻屋方面行き:平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月1日(水) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25						
8:10	1					1
9:50	5					5
11:39	1					1
15:18	3					3
17:09						
18:42						
計	10					10



10月2日(木) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25	1					1
8:10						
9:50	5					5
11:39	7					7
15:18	3					3
17:09	3					3
18:42						
計	19					19



10月3日(金) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25	2					2
8:10	1					1
9:50	3					3
11:39	1					1
15:18	4					4
17:09	1					1
18:42						
計	12					12



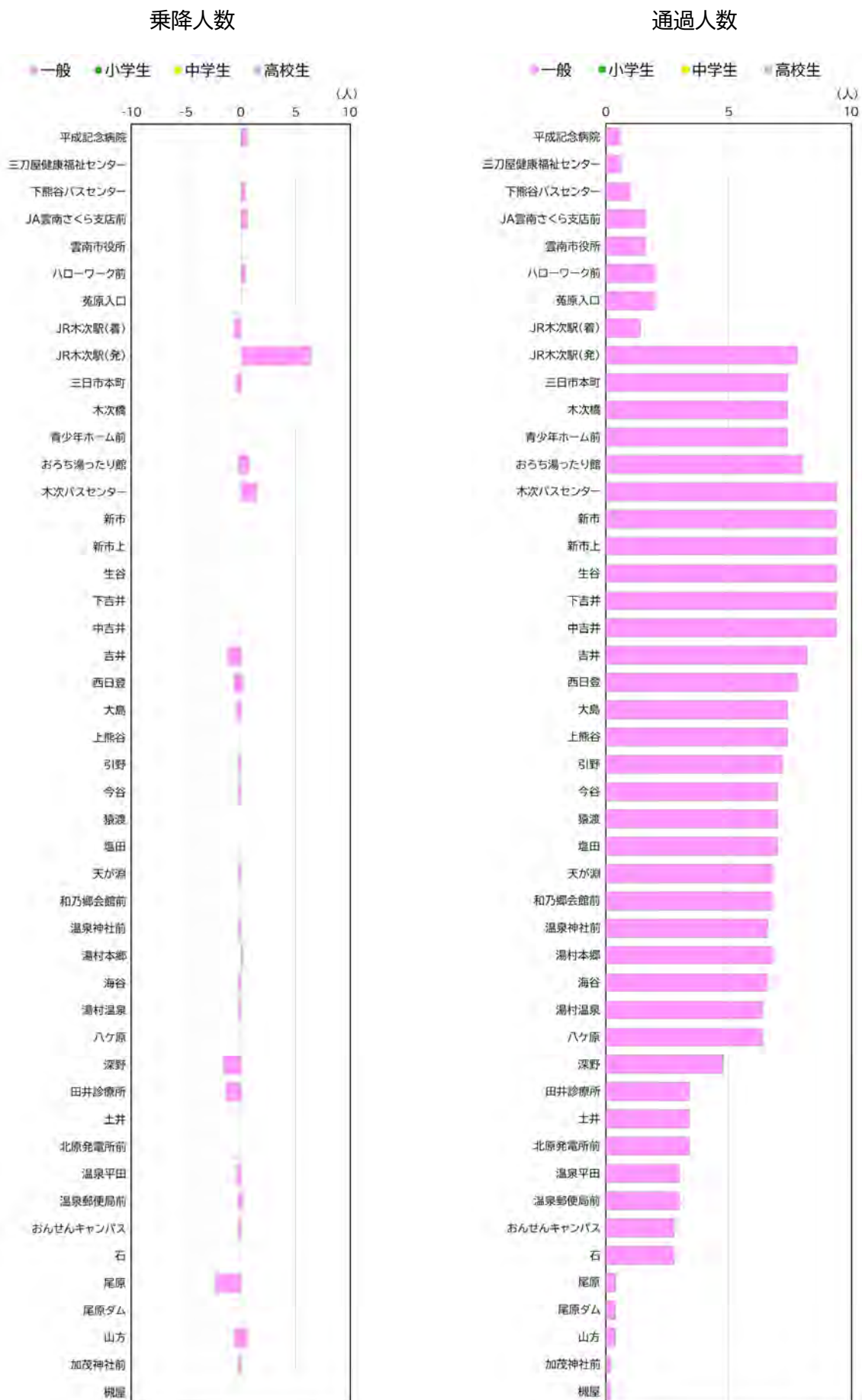
10月6日(月) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25						
8:10						
9:50	1					1
11:39						
15:18	5					5
17:09	4					4
18:42						
計	10					10



10月7日(火) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25						
8:10						
9:50						
11:39	2					2
15:18	4					4
17:09	2					2
18:42						
計	8					8



イ. バス停別乗降人数と通過人数



※乗り越しが確認された乗客があった。

④ 槻屋方面行き:土曜日・日曜日

ア. 便別・属性別利用者数

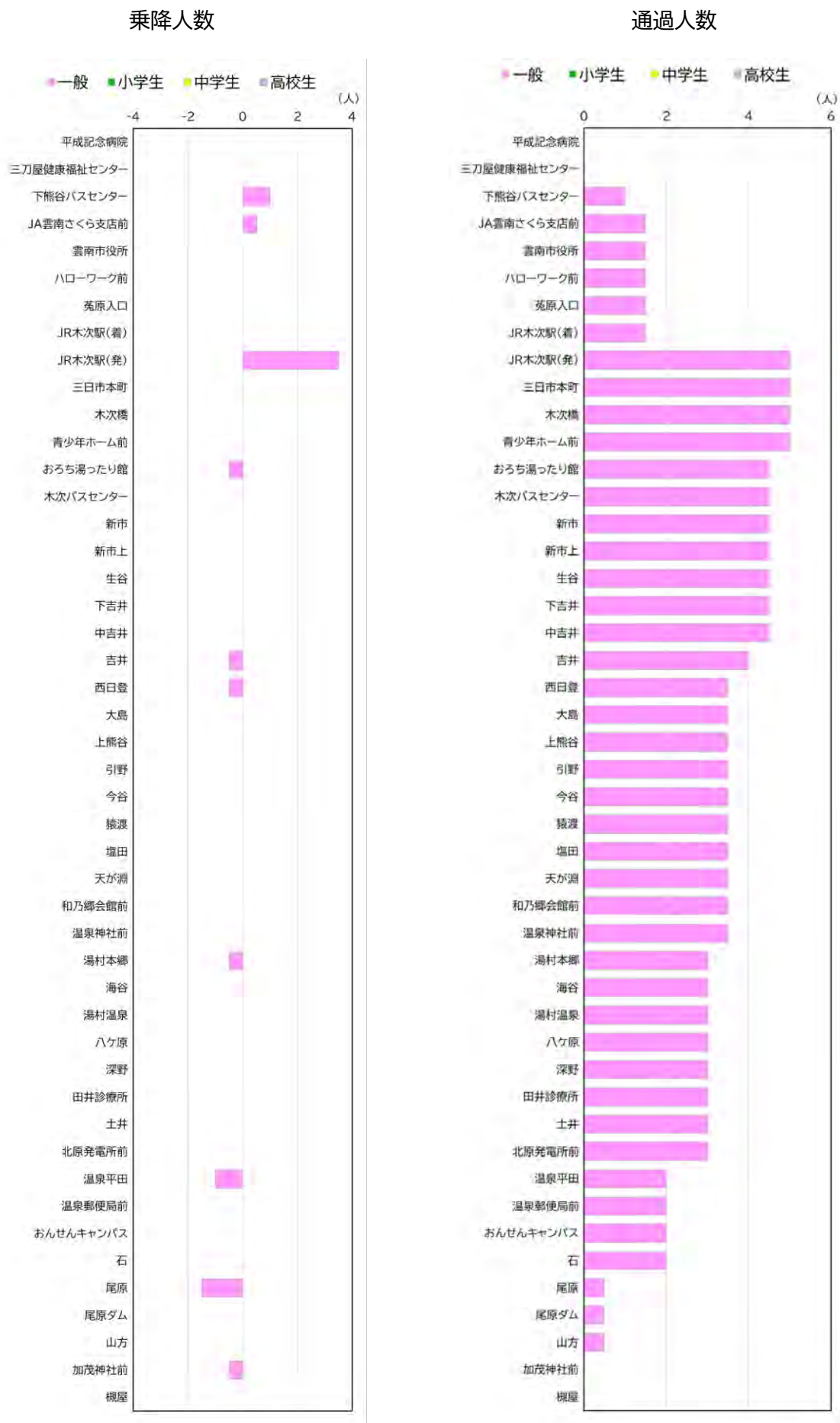
10月4日(土) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25						
9:50	4					4
11:39	2					2
15:05	1					1
16:55						
計	7					7



10月5日(日) 槻屋方面行き	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:25						
9:50	2					2
11:39						
15:05	1					1
16:55						
計	3					3



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(13) 木次三刀屋線

ア. 便別・属性別利用者数

※本調査では小中高生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

10月1日(水)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:06	2					2
10:14	1					1
14:49	1					1
16:14	1					1
18:14						
19:39						
計	5					5



10月2日(木)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:06	1					1
10:14	1					1
14:49						
16:14						
18:14						
19:39						
計	2					2



10月3日(金)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:06						
10:14						
14:49		利用者なし				
16:14						
18:14						
19:39						
計						



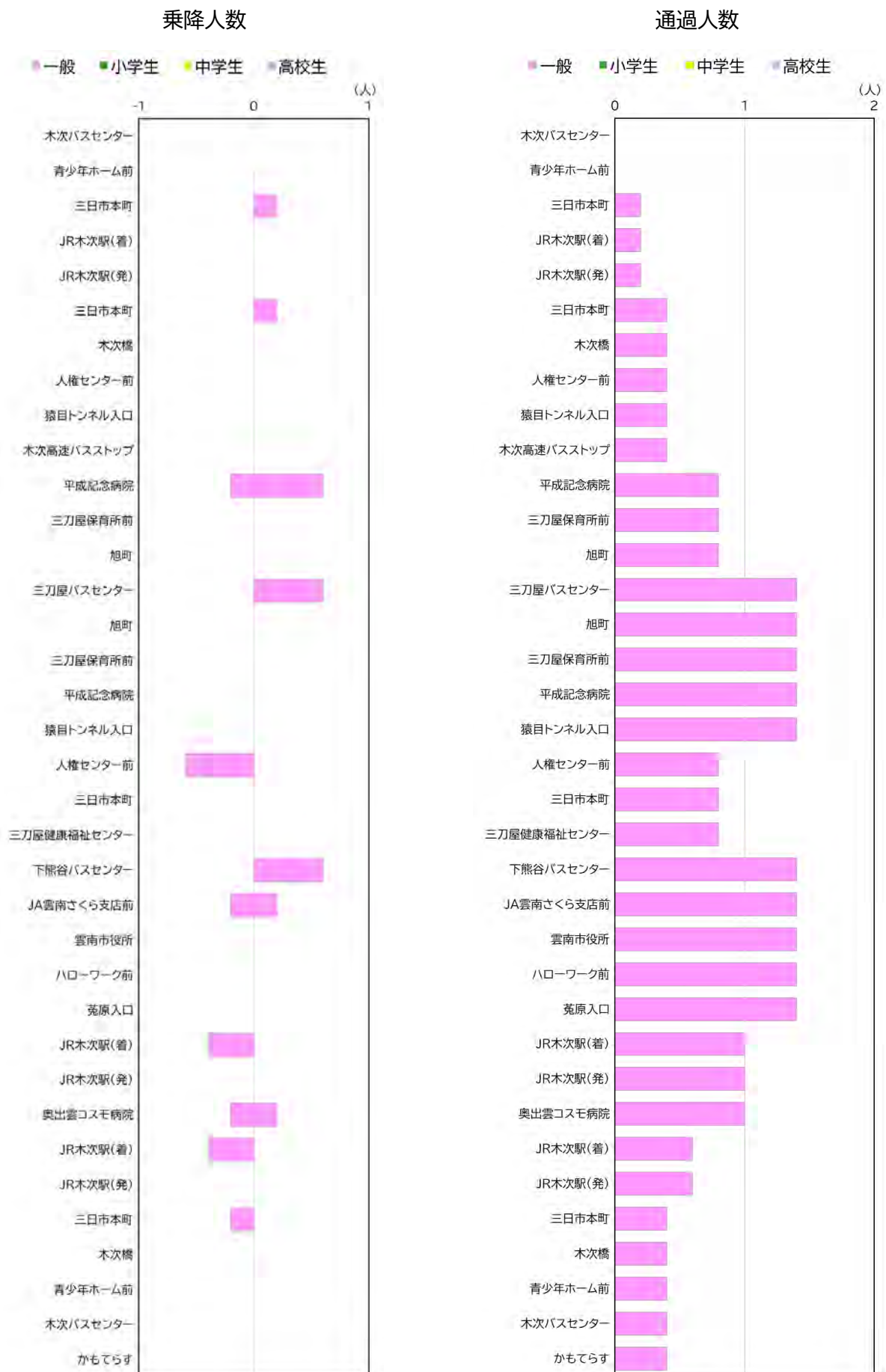
10月6日(月)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:06						
10:14	1					1
14:49						
16:14	1					1
18:14						
19:39						
計	2					2



10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
8:06	1					1
10:14	1					1
14:49	1					1
16:14	1					1
18:14						
19:39						
計	4					4



イ. バス停別乗降人数と通過人数



※北原線 梶屋方面行きへ乗り越しが確認された乗客があった。

(14) 中野線(小中学生調査対象外)

① 平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月1日(水)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:55	2					2
16:50	1					1
18:50						
計	3					3



10月2日(木)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:55	1					1
16:50	1					1
18:50						
計	2					2



10月3日(金)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:55	3					3
16:50	1					1
18:50						
計	4					4



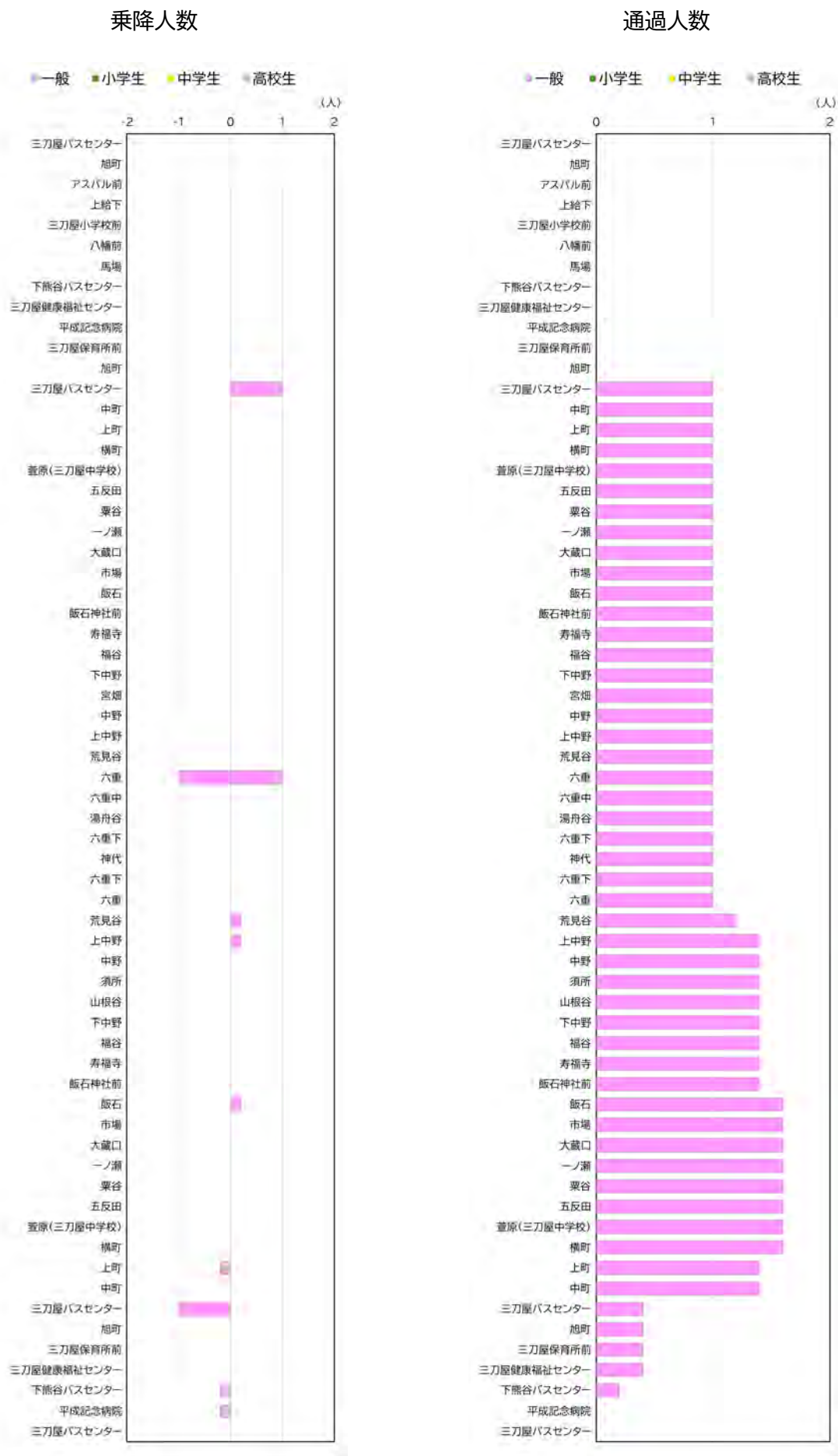
10月6日(月)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:55	1					1
16:50	1					1
18:50						
計	2					2



10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:55	1					1
16:50	1					1
18:50						
計	2					2



イ. バス停別乗降人数と通過人数



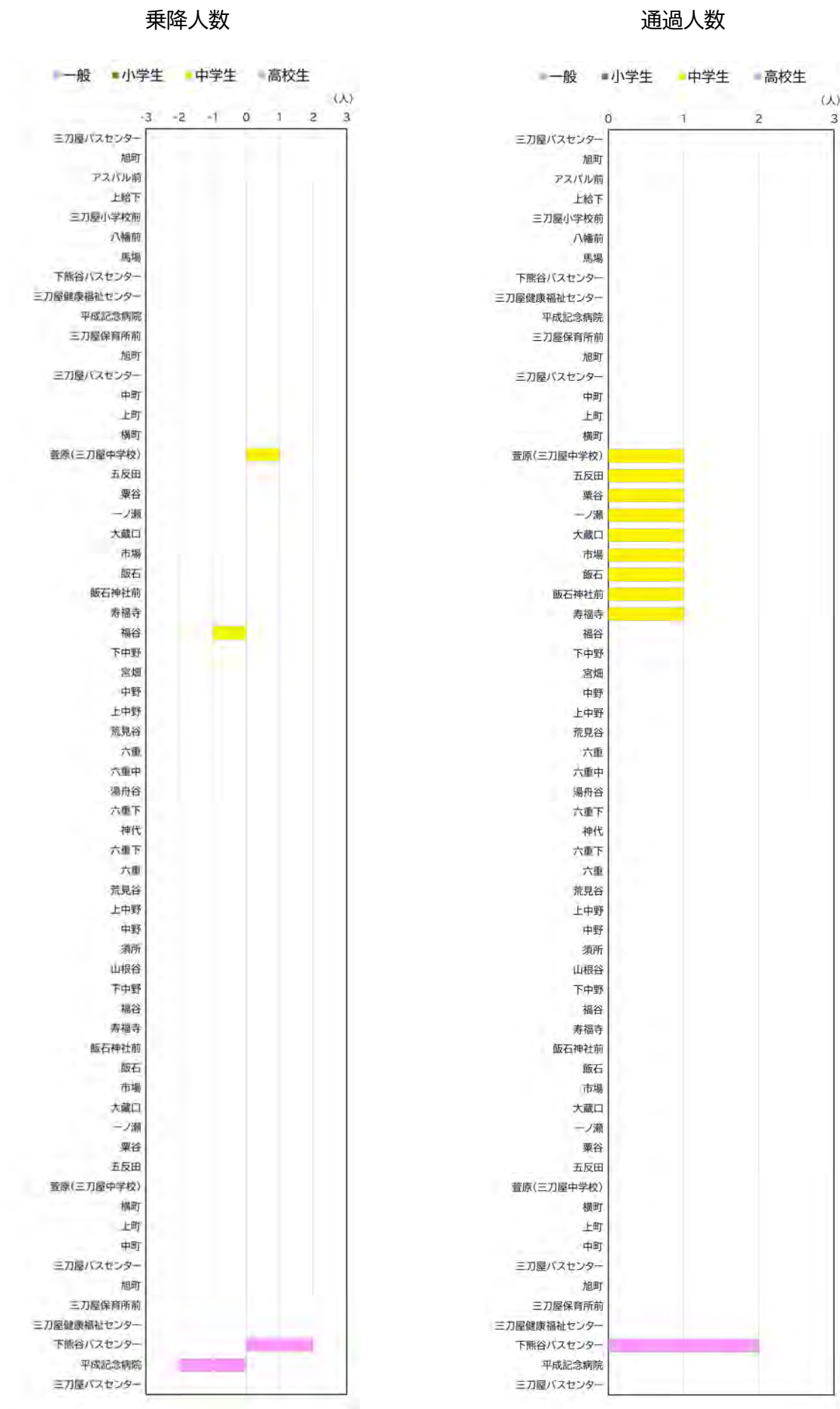
② 土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

10月4日(土)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:55	2					2
12:31			1			1
16:50						
計	2		1			3



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(15) 根波線(小中学生調査対象外)

① 平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月1日(水)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:10	6					6
16:50	4					4
18:36						
計	10					10



10月2日(木)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:10	5					5
16:50	5					5
18:36						
計	10					10



10月3日(金)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:10	5					5
16:50	4					4
18:36	1					1
計	10					10



10月6日(月)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:10	6					6
16:50	4					4
18:36	1					1
計	11					11

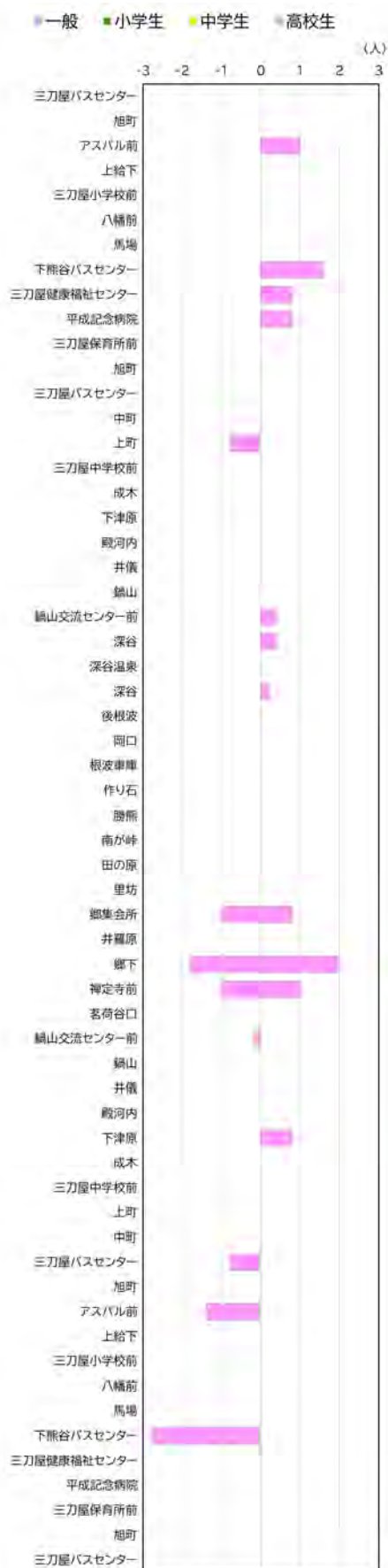


10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:10	4					4
16:50	3					3
18:36	1					1
計	8					8

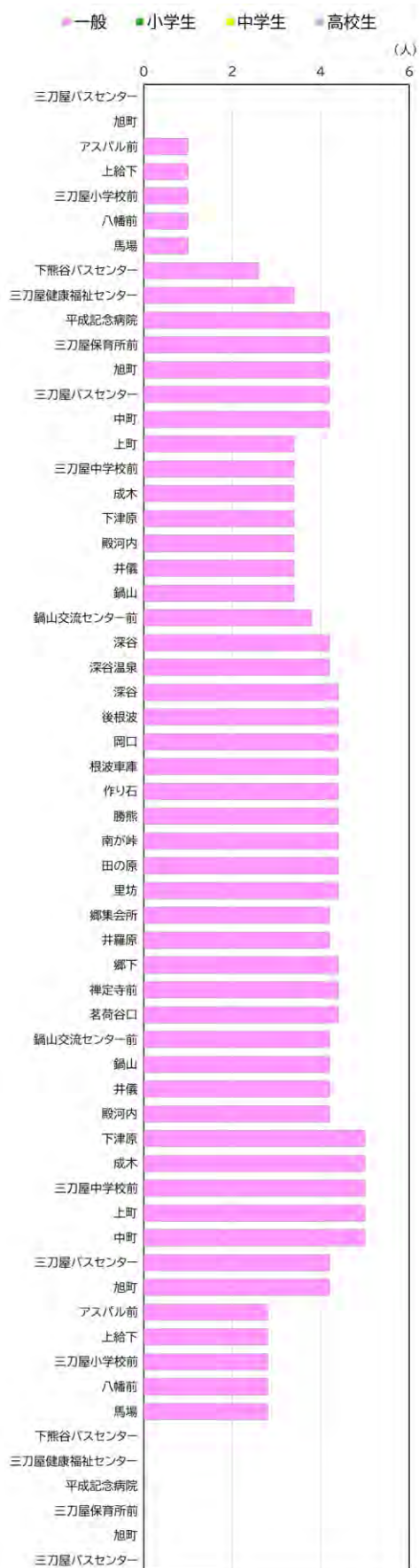


イ. バス停別乗降人数と通過人数

乗降人数



通過人数



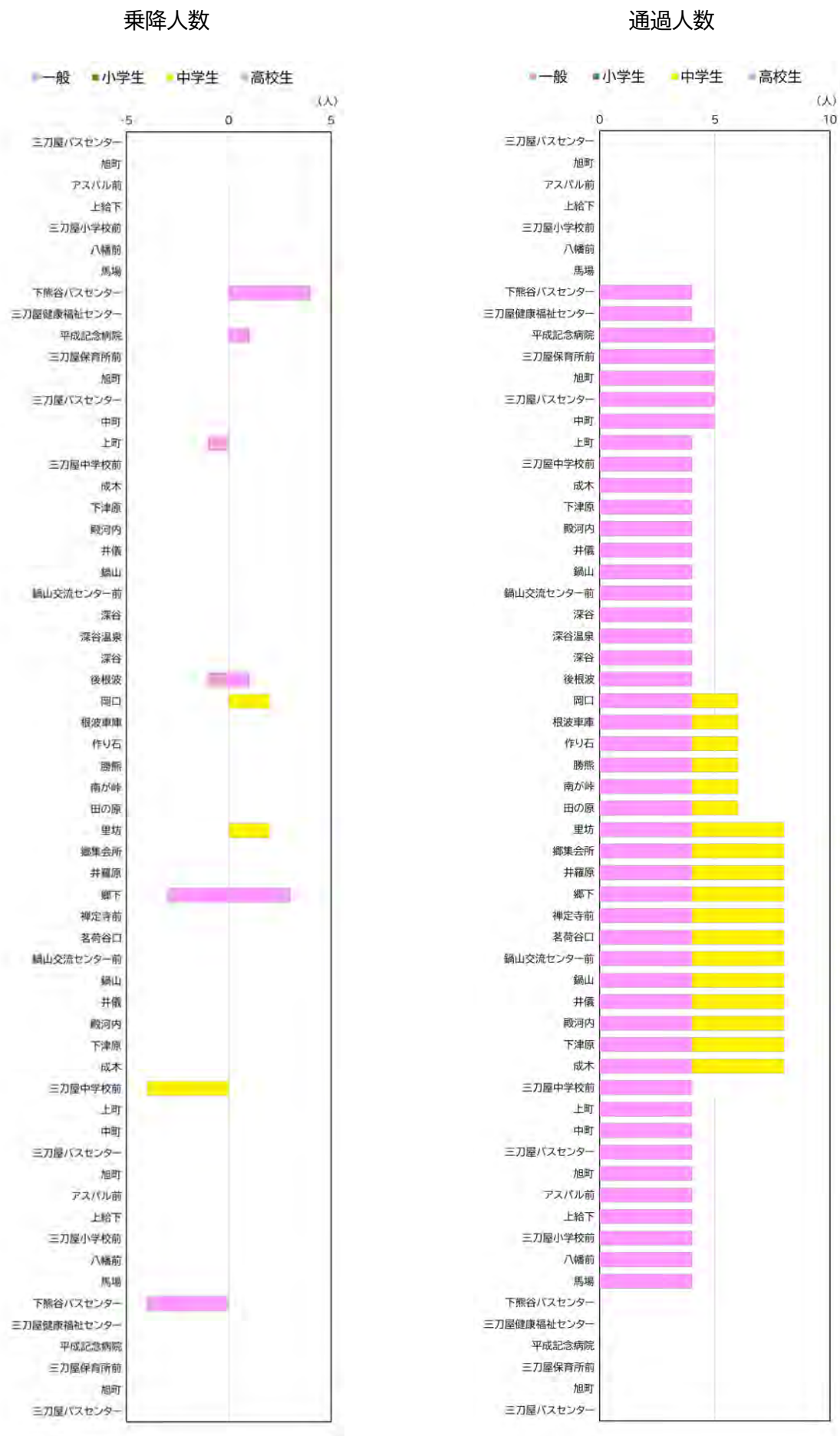
② 土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

10月4日(土)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
7:10	3		4			7
12:13	1					1
16:50	5					5
計	9		4			13



イ. バス停別乗降人数と通過人数



(16) 高窪・伊萱線(小中学生調査対象外)

※本調査では小中学生を対象とせず、乗降者数には含めていない。

① 平日

ア. 便別・属性別利用者数

10月1日(水)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:54						
16:47		利用者なし				
18:51						
計						



10月2日(木)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:54						
16:47		利用者なし				
18:51						
計						



10月3日(金)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:54						
16:47		利用者なし				
18:51						
計						



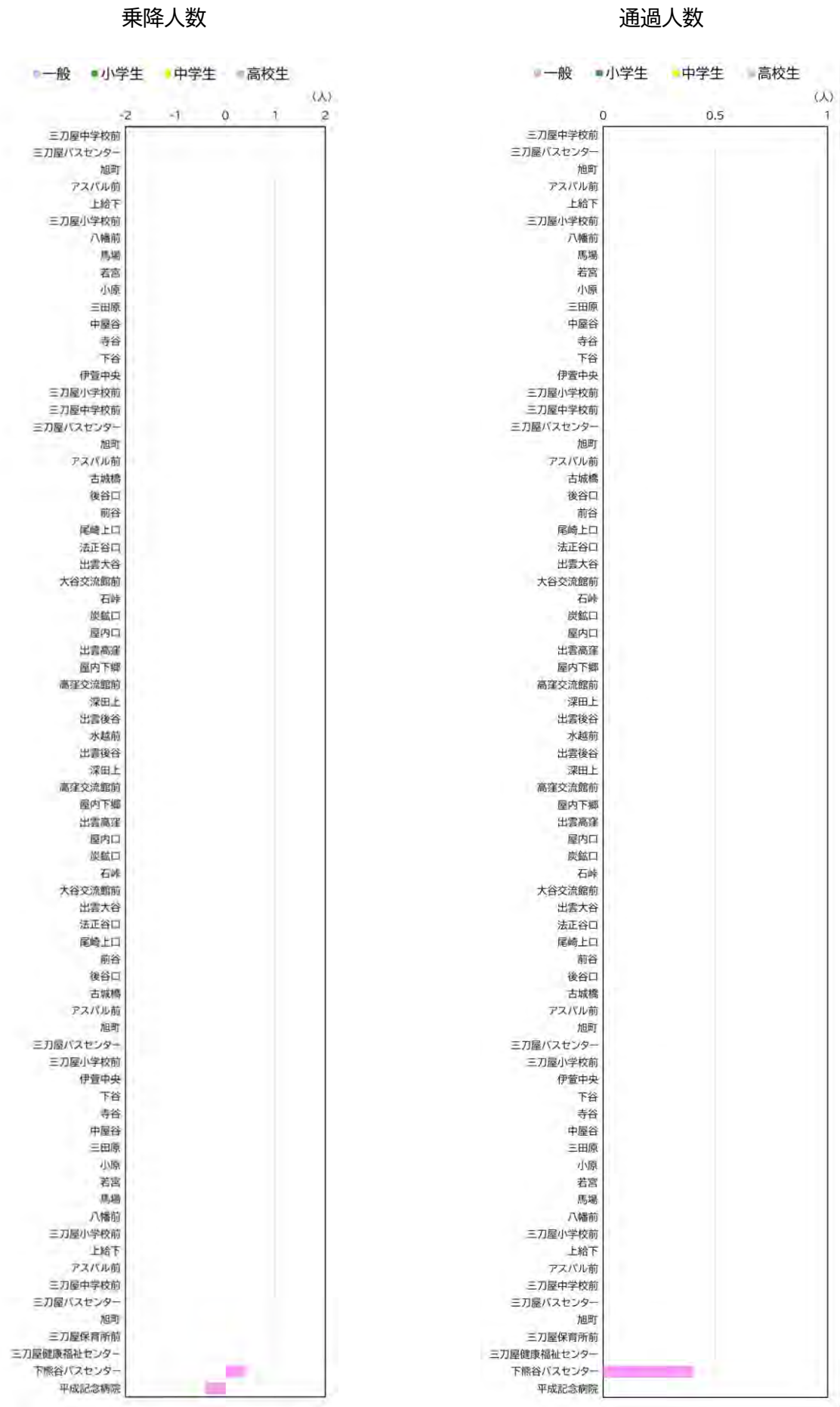
10月6日(月)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:54	2					2
16:47						
18:51						
計	2					2



10月7日(火)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:54						
16:47		利用者なし				
18:51						
計						



イ. バス停別乗降人数と通過人数



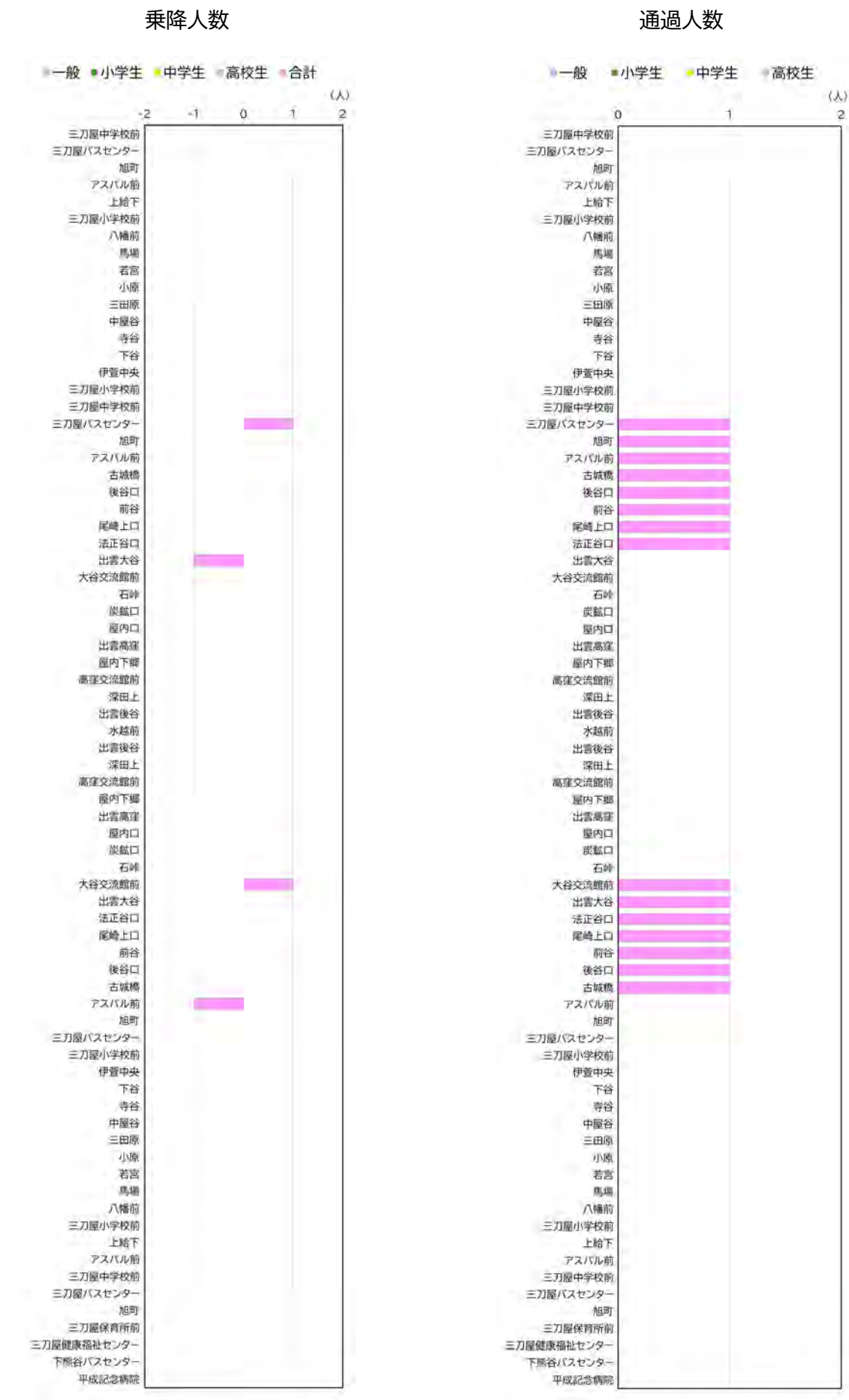
② 土曜日

ア. 便別・属性別利用者数

10月4日(土)	一般	小学生	中学生	高校生	不明	合計
6:54						
12:12	1					1
16:47	1					1
計	2					2



イ. バス停別乗降人数と通過人数



8.上位・関連計画

1. まちづくりの方向性

(1) 最上位計画

① 第3次雲南市総合計画

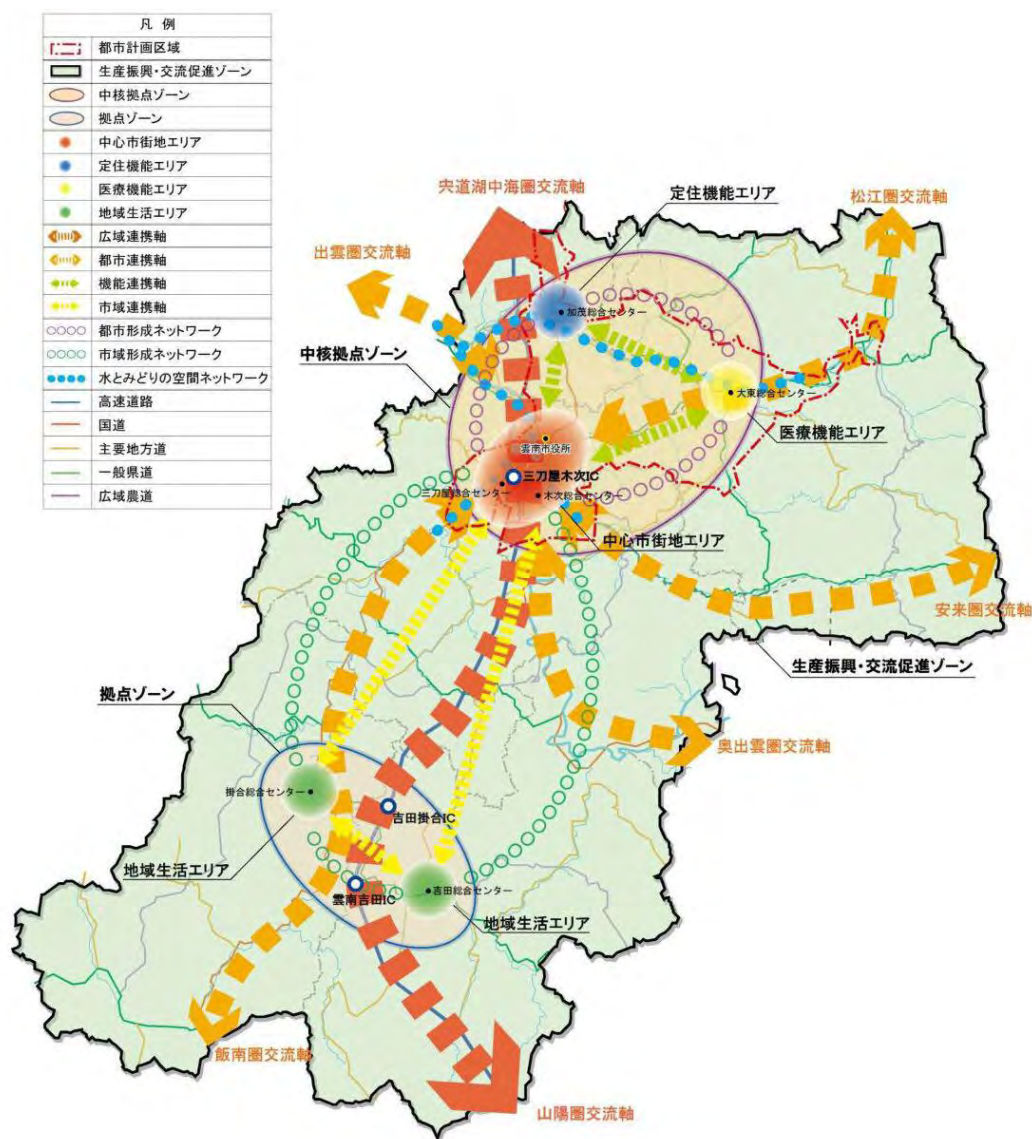
計画の概要	
計画の期間	令和7年度～令和16年度
基本理念	変わらず、変える
将来像	えすこな雲南市 Well-being for all UNNAN みんなが幸せに暮らせるまち えすこに暮らす:雲南の暮らしの再構築 えすこに育む:雲南を学ぶ・いかす えすこに創る:雲南ならではの価値創出
公共交通に関連した項目	
02.どこでも安心して暮らせるまち	《10年後のめざす姿》そこに暮らす人が、住みよさ、暮らしやすさを実感している。 :JRや市民バス、タクシーなどで、行きたいところに行くことができる。 [変えないこと] 暮らしを支える公共サービスやインフラ それぞれの地域に合った「暮らしやすさ」を感じられるまちづくり [変えること] 公共交通のあり方 [基本方針 1] どの地域でも安心して暮らせるよう公共インフラや地域交通ネットワークの維持・充実に取り組みます。 [重点テーマ] (1)地域の移動・交通システムの再構築 (4)中心市街地の活力維持と周辺地域とのネットワーク強化
その他の関連した項目	
01.みんなが主役の自治のまち	《10年後のめざす姿》地域の特性や人のつながりをいかし、みんなでまちづくりが行われている。 :誰一人取り残さない。そんなつながりのある地域。 [変えないこと] 市民が主役の“協働のまちづくり”、地域自主組織による住民主体の地域づくり [変えること] 時代に合わせた地域活動への対応、地域の担い手不足 [基本方針 1] 地域自主組織を中心に多様な主体や人材が重層的に関わる共助のインフラ(基盤)づくりに取り組みます。 [基本方針 2] 地域の担い手確保や関係人口の拡大を支援する新たな仕組みづくりに取り組みます。 [重点テーマ] (1)住民同士による「共助」の再構築 (2)地域の魅力をいかした関係人口づくり
11.みんなのたからを誇るまち	《10年後のめざす姿》世界に誇る歴史文化や資源を通じて国内外の雲南ファンとつながっている。 :宿泊、飲食、交通機関の充実など、官民が力を合わせて観光客の受け入れ体制を強化。 [変えること] 官民の連携体制 [基本方針 2] 広域観光やインバウンド(訪日外国人旅行)の推進に取り組みます。 [重点テーマ] (2)外国人観光客など多様な旅行スタイルに応じた受け入れ体制・環境の整備

(2) 上位計画

① 雲南市都市計画マスタープラン

計画の概要	
計画の期間	2014 年度～2033 年度
都市づくりの方向性	神話を語り継ぐ 暮らしやすい田園都市 ● 神話と歴史を発信する魅力にあふれる都市づくり ● 中核拠点ゾーンを核としたコンパクトな都市づくり ● 広域圏・周辺都市と連携するネットワークの都市づくり ● 誰もが暮らしやすい”移・職・住“の都市づくり ● 安全・安心な自然環境と共生する都市づくり
都市の基本構想	
全体構想	1. 土地利用の方針(基本方針①～⑤) 2. 道路・交通体系の方針(基本方針①～⑦) 3. その他都市施設の方針(基本方針①～⑥) 4. 市街地整備の方針(基本方針①～⑤) 5. 景観保全の方針(基本方針①～③) 6. 都市防災の方針(基本方針①～③)
都市計画区域内構想	都市計画区域の方針 基本方針① コンパクトな都市機能の形成 基本方針② 各種ネットワークによる連携 基本方針③ 都市計画による資源の活用と保全
公共交通に関連した項目	
公共交通の確保による暮らしやすい移動環境づくり(2-⑥)	○利便性の高い運行体制へ向けた関係機関への働きかけや、新たな交通拠点づくりの検討など、高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通の確保によって自動車への依存の軽減を図り、歩いて暮らせる、環境にやさしい移動環境づくりを目指す。
道の駅の活用による地域活性化と情報発信拠点づくり(2-⑦)	○将来交通量の減少が見込まれる幹線道路沿線の道の駅は、市域における公共交通の拠点化、地域の交流や情報発信の拠点化など、立地条件を活かした有効な活用手法を検討し、地域振興の場としての利用促進を目指す。
その他の関連した項目	
地域特性を活かしたコンパクトな地域拠点の形成(1-②)	○持続可能な都市構造化に向けて、各地域拠点への集約化や相互連携のより一層の強化を図り、コンパクトな地域拠点の形成を目指す。 ○各地域のもつ特性や特色、都市機能の配置状況など、基本的な条件を踏まえ、中心市街地エリアに位置づけた木次、三刀屋地域を除く各地域の中心地周辺を、それぞれのエリア内整備の強化によって、地域拠点への集約と各地域それぞれの機能強化を進める。
活力ある地域産業を牽引する産業拠点の形成(1-④)	○高速道路をはじめとする広域交通網の発達や、東日本大震災以後における製造業の生産拠点分散化などの社会動向を踏まえ、既存産業団地を中心とした産業拠点の強化を図り、不足する産業事業用地の確保と雇用の拡大を促進する。 ○産業集積拠点形成アクションプランにおける、高速交通網との接続性や既存産業団地との連携を推進し、活力ある地域産業を牽引する産業拠点の形成を目指す。
大動脈の活用による広域交流の拡大(2-①)	○アクセス性をはじめ、機能強化や関連する整備への取組みにより、大動脈である中国横断自動車道尾道松江線のより一層の効果的活用を図り、広域交流の拡大を目指す。 ○単なる通過地域とならないために、三刀屋木次インターチェンジからのエリア内道路や各種連携軸をはじめとする交通施設整備に取組み、中心市街地や拠点地域、主要観光地へ向けての誘導を促す。
周辺都市との連携に向けた都市連携軸の強化(2-②)	○山陰の中心都市に近く、市域内の各エリアの特性を活かしながら、持続可能な都市づくりに向け、都市間連携軸の円滑化や安全性の向上を図り、都市機能の充実する周辺都市との連携強化を目指す。
主要都市機能ネットワークの確立に向けた機能連携軸の強化(2-③)	○中核拠点ゾーンにおける主要都市機能ネットワークの確立に向け、機能連携軸の円滑化や安全性の向上を図り、中心市街地エリアを核とした連携型の拠点形成を目指す。
コンパクトな都市構造の実現に向けた市域連携軸の強化(2-④)	○市域における都市機能の利便性を確保するため、市域連携軸の円滑化や安全性の向上を図り、市域8の字ネットワークの構築を目指す。
地域の魅力を生み出す観光拠点強化の促進(3-③)	○ヤマタノオロチ神話にまつわる伝承地をはじめ、主要観光地に向けた交通施設の改善とともに、周辺整備についても検討を進め、交流人口の拡大を目指す。

● 将来都市構造図



● 各エリアの方針

【エリア形成の主な方向性】

- 良好な住環境整備と都市間、拠点間の連携強化による定住機能の集積
- 産業基盤整備による雇用の創出と産業の活性化
- 都市公園等の適切な整備による文化学習機能の向上と体育施設機能の強化

加茂地域(定住機能エリア)

木次・三刀屋地域(中心市街地エリア)

【エリア形成の主な方向性】

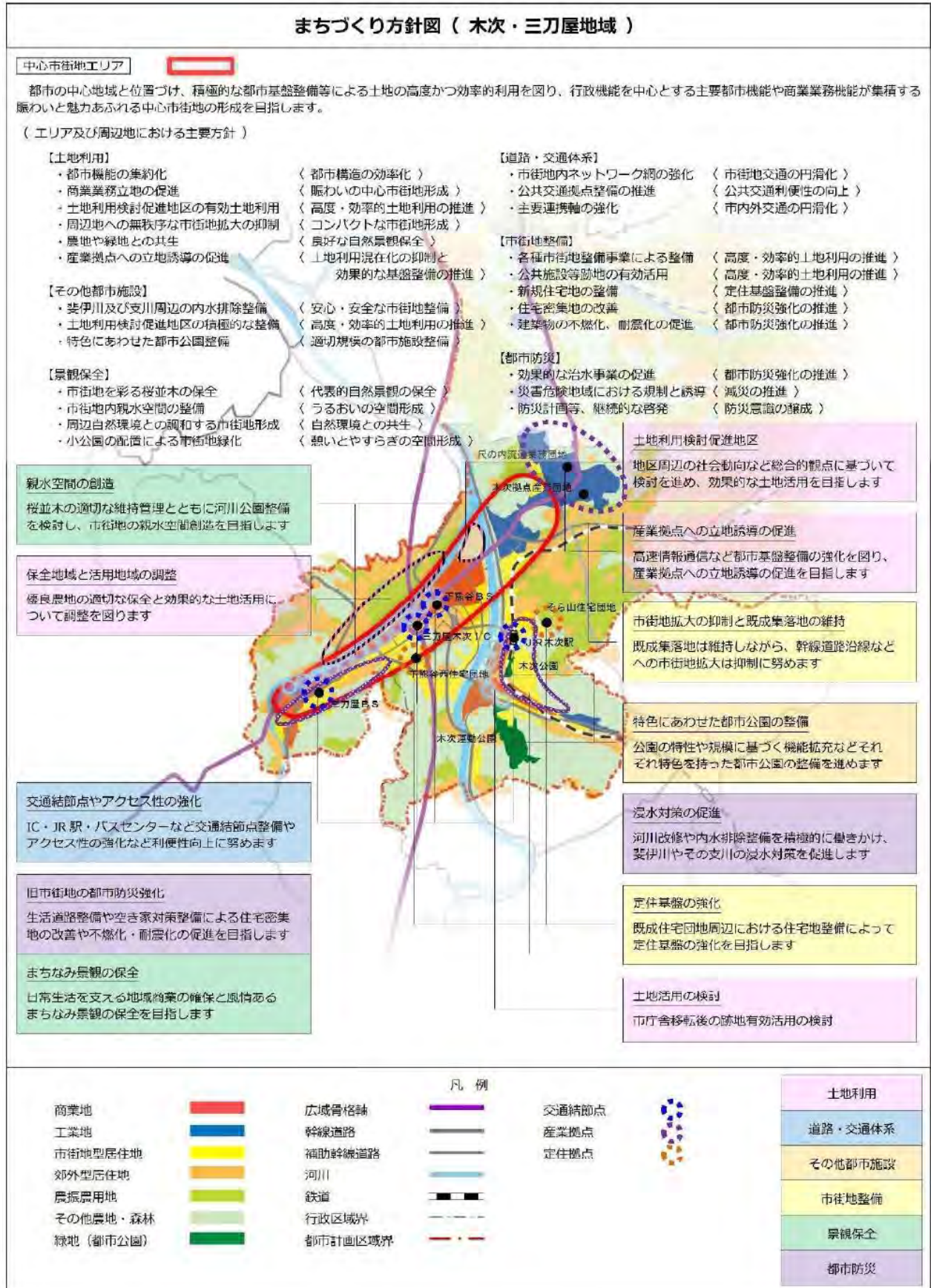
- 土地の高度かつ効果的利用の促進
- 公共公益機能の集積と交通機能をはじめとした都市基盤の整備
- 中心市街地としての商業集積とにぎわいの創出
- 交通結節点としての機能強化

大東地域(医療機能エリア)

【エリア形成の主な方向性】

- 市立病院を中心とした保険・医療・福祉機能の集積
- 住環境と商業業務地等が調和した、暮らしやすいと新市街地の形成
- 神話ゆかりの伝承地をはじめとした観光資源の利活用と整備の促進

● まちづくり方針図



まちづくり方針図（大東地域）

医療機能エリア

医療機能の中心地と位置づけ、地域医療の核である市立病院を中心とした都市基盤整備等によって医療・保健・福祉の機能強化を図り、各地域及び高次医療圏と連携した医療拠点形成を目指します。

（エリア及び周辺地における主要方針）

【土地利用】

- ・医療、保健、福祉機能の強化
- ・地域商業業務立地の促進
- ・土地利用検討促進地区の有効土地利用
- ・周辺地への無秩序な市街地拡大の抑制
- ・都市連携軸沿線市街地の適切な土地利用の促進
- 〈中核病院中心の拠点形成〉
- 〈地域商業の活性化〉
- 〈高度・効率的土地利用の推進〉
- 〈コンパクトな市街地形成〉
- 〈良好な市街地形成〉

【その他都市施設】

- ・市立病院を中心とした施設整備
- ・公共交通等利用者に配慮した施設整備
- ・公共下水道整備の推進
- ・特色にあわせた都市公園整備
- ・観光資源活用に向けた周辺整備
- 〈地域特性を活かした整備〉
- 〈立地特性を活かした整備〉
- 〈生活基盤整備の充実〉
- 〈適切規模の都市施設整備〉
- 〈地域の魅力創出〉

【景観保全】

- ・市街地内親水空間の整備
- ・周辺自然環境との調和する市街地形成
- ・小公園の配置による市街地緑化
- 〈うるおいの空間形成〉
- 〈自然環境との共生〉
- 〈憩いとやすらぎの空間形成〉

【道路・交通体系】

- ・都市計画道路整備の推進
- ・長期未着手都市計画道路の見直し
- ・既成市街地狭い道路の改善
- ・市域各地との連携体制強化
- 〈市街地交通の円滑化〉
- 〈社会情勢に応じた整備〉
- 〈既成市街地の安全整備〉
- 〈医療連携体制の構築〉

【市街地整備】

- ・都市計画事業にあわせた整備検討
- ・住宅密集地の改善
- ・建築物の不燃化、耐震化の促進
- 〈効果的な市街地整備〉
- 〈都市防災強化の推進〉
- 〈都市防災強化の推進〉

【都市防災】

- ・災害危険地域における規制と誘導
- ・防災計画等、継続的な啓発
- 〈減災の推進〉
- 〈防災意識の醸成〉

災害危険地域における立地規制

適切な災害対策整備の促進と災害危険地域からの立地規制など安全確保に努めます。

土地利用検討促進地区

地区周辺の社会動向など総合的観点に基づいて検討を進め、効果的な土地利用を目指します。

親水空間の創造

赤川ホタルの適切な保護とともに河川整備を検討し、親水空間創造を目指します。

公共交通連絡網の強化

JR 出雲大東駅を中心とした市街地内の公共交通体制の強化を目指します。

特色にあわせた都市公園の整備

公園の特性や規模に基づく機能拡充などそれぞれ特色を持った都市公園の整備を進めます。

暮らしやすい基盤整備

土地区画整理事業によって形成された市街地を中心に暮らしやすい基盤整備を目指します。

市街地拡大の抑制と既成集落地の維持

既成集落地は維持しながら、幹線道路沿線などへの市街地拡大は抑制に努めます。

医療拠点の形成

市立病院を中心として医療・保健・福祉機能を強化し、地域医療の拠点形成を目指します。

旧市街地の都市防災強化

生活道路整備や空き家対策整備による住宅密集地の改善や不燃化・耐震化の促進を目指します。

まちなみ景観の保全

日常生活を支える地域商業の確保と風情あるまちなみ景観の保全を目指します。

商業地
工業地
市街地型居住地
郊外型居住地
農振農用地
その他農地・森林
緑地（都市公園）

広域骨格軸
幹線道路
補助幹線道路
河川
鉄道
行政区境界
都市計画区域界

凡例

交通結節点
産業拠点
定住拠点

土地利用

道路・交通体系

その他都市施設

市街地整備

景観保全

都市防災

まちづくり方針図（加茂地域）

定住機能エリア

定住機能の中心地と位置づけ、周辺都市や他エリアとの連携強化、エリア周辺地域への新たな産業拠点整備、既存住宅団地周辺における住環境基盤整備などを図ることによって定住促進を目指します。

（エリア及び周辺地における主要方針）

【土地利用】

- ・定住機能の強化
- ・新規産業団地の形成
- ・農地や緑地との共生

- 〈 既存住宅地中心の拠点形成 〉
- 〈 雇用創出による地域活性化 〉
- 〈 良好な自然景観保全 〉

【道路・交通体系】

- ・広域骨格軸への接続による利便性向上
- ・都市間連携の機能強化
- ・既存市街地狭い道路の改善

- 〈 広域連携体制の強化 〉
- 〈 都市間連携体制の強化 〉
- 〈 安全な市街地の形成 〉

【その他都市施設】

- ・赤川周辺の内水排除対策整備
- ・公共交通等利用者に配慮した施設整備
- ・史跡関連施設及び周辺地整備
- ・特色にあわせた都市公園整備

- 〈 安心・安全な市街地整備 〉
- 〈 立地特性を活かした整備 〉
- 〈 地域の魅力創出 〉
- 〈 適切な規模の都市施設整備 〉

【市街地整備】

- ・新規産業団地の形成
- ・既存住宅団地周辺への住宅地整備
- ・住宅密集地の改善
- ・建築物の不燃化、耐震化の促進

- 〈 雇用創出による地域活性化 〉
- 〈 定住基盤整備の推進 〉
- 〈 都市防災強化の推進 〉
- 〈 都市防災強化の推進 〉

【景観保全】

- ・市街地内親水空間の整備
- ・周辺自然環境との調和する市街地形成
- ・小公園の配置による市街地緑化

- 〈 うるおいの空間形成 〉
- 〈 自然環境との共生 〉
- 〈 憩いとやすらぎの空間形成 〉

【都市防災】

- ・災害危険地域における規制と誘導（減災の推進）
- ・防災計画等、継続的な啓発（防災意識の醸成）

史跡資源の有効活用

加茂岩倉遺跡の都市公園化や高速道路からのアクセス整備によって観光資源活用を目指します

狭い道路の改善

生活道路の改善による安全性確保に努めます

災害危険地域における立地規制

適切な災害対策整備の促進と災害危険地域からの立地規制など安全確保に努めます

新産業集積地の形成

高速道路に接続する利便性に優れた産業団地の整備を目指します

定住基盤の強化

強みを活かした住宅地整備による定住基盤の強化を目指します

浸水対策の促進

河川改修や内水排除整備を積極的に働きかけ、赤川の浸水対策を促進します

旧市街地の都市防災強化

生活道路整備や空家対策整備による住宅密集地の改善や不燃化・耐震化の促進を目指します

まちなみ景観の保全

日常生活を支える地域商業の確保と風情あるまちなみ景観の保全を目指します

狭い道路の改善

生活道路の改善による安全性確保に努めます

親水空間の創出

赤川ホテルの適切な保護と河川公園整備などによる親水空間の創出

商業地
工業地
市街地型居住地
郊外型居住地
農振農用地
その他農地・森林
緑地（都市公園）



広域骨格軸
幹線道路
補助幹線道路
河川
鉄道
行政区境界
都市計画区域界

凡 例



交通結節点
産業拠点
定住拠点



土地利用

道路・交通体系

その他都市施設

市街地整備

景観保全

都市防災

② 雲南市立地適正化計画(令和 5 年 1 月策定・令和 5 年 12 月変更)

計画の概要	
計画の期間	2022 年度～2032 年度
基本目標	都市の活力を維持し、暮らし続けられるまちづくり ～地域とつながる田園都市うなん～
まちづくりの方向性	①「安全」「安心」「豊か(快適)」に暮らせる都市づくり ②若者が住みたく・住み続けたく都市づくり ③高齢者が元気で自立した生活ができる環境づくり
居住誘導区域の 設定方針	<方針2> 公共交通の利便性の維持・向上を目指す区域を設定します まちの骨格となり、高齢者等の移動手段でもある公共交通を将来にわたって守るために、公共交通の利便性の高い市街地へ居住を誘導し、利用者数を確保する必要がある。そのため市街地へのアクセスが比較的容易と考えられる区域を設定する。
都市機能誘導区域の 設定方針	<方針2> 公共交通結節点周辺エリアを設定します 市民の移動手段を確保し、各地域の都市機能利便施設に容易にアクセスできるようにするためには、公共交通の利用促進及び維持していく必要がある。そのため、設定した居住誘導区域内の公共交通結節点(バス停や鉄道駅)を包含するエリアを設定する。
数値目標(KPI)の 設定	公共交通利用者数(地域間幹線利用者数)32,300 人 地域間幹線:木次三刀屋線、北原線、加茂南回り線、加茂北回り線

(3) 関連計画

① 第 5 次雲南市総合保健福祉計画

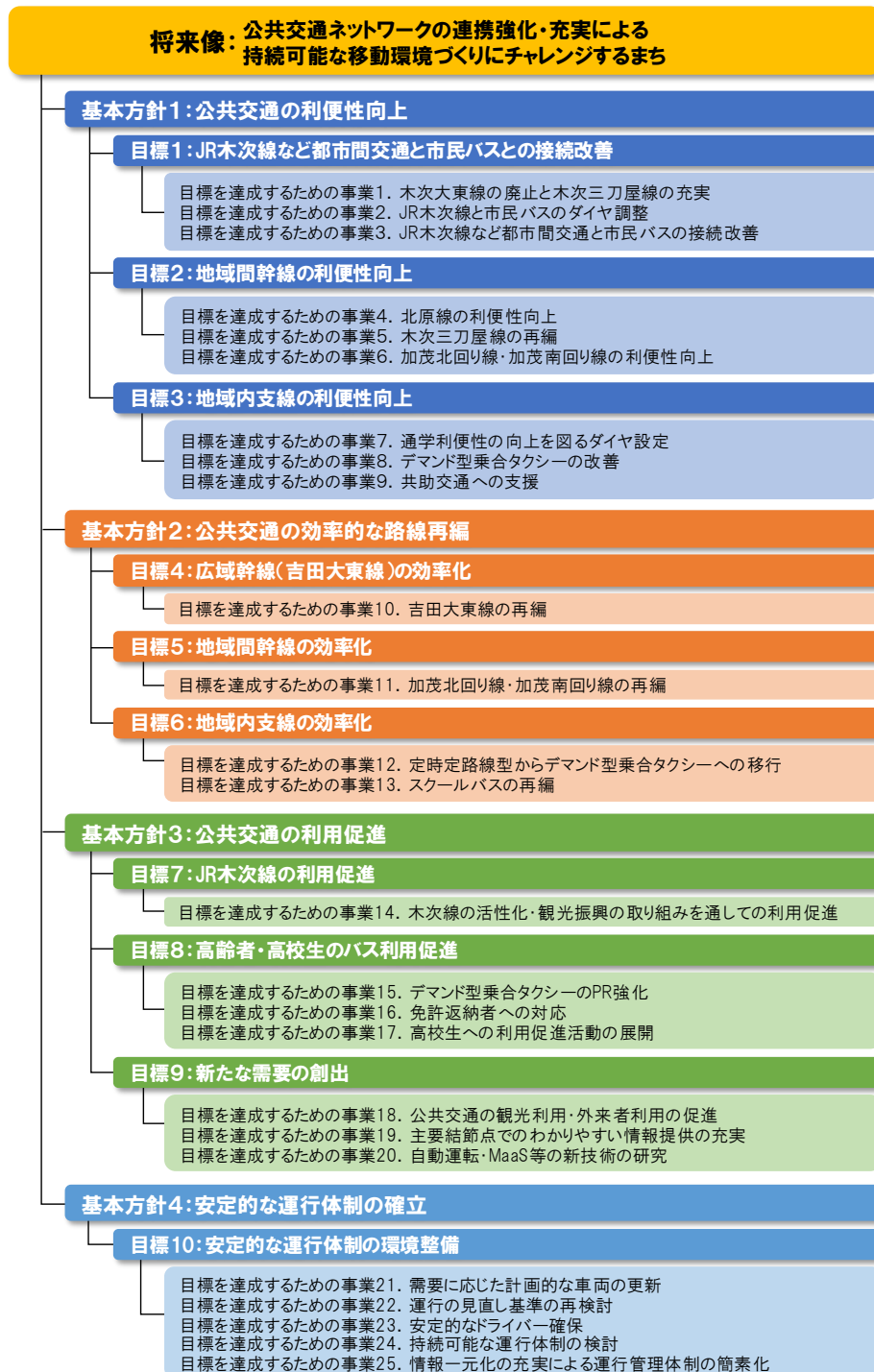
計画の概要	
計画の期間	2025 年度～2029 年度
基本理念・将来像	基本理念「変わらず、変える」 将来像「えすこな雲南市」 Well-being for all UNNAN みんなが幸せに暮らせるまち
医療行為を受ける機会の 保障	通院のための公共交通等の維持・充実 ○市民バス・デマンドタクシーの利便性向上のため、運行ダイヤの見直し等を継続的に行う。 ○負担軽減策として高齢者等バス・タクシー利用料金助成事業、福祉タクシー料金助成事業による助成を継続して行う。 ○地域との協働により、公共交通空白地有償運送などの制度を活用した新たな移動サービス導入の可能性についても検討し、地域自主組織等を支援する。
地域ケア体制の充実	移動支援(高齢者等バス・タクシー助成) ○市民バス、デマンドタクシーの運行及び通院、買い物などの外出手段の利便性向上に向けた方策に関する検討を継続的に行う。 ○高齢者等バス・タクシー利用料金助成事業、福祉タクシー料金助成事業による助成を行うとともに、福祉有償運送や公共交通空白地有償運送などに取り組む事業所、団体等を支援する。
自立と社会参加の促進	公共交通の充実 ○市民バス車両の更新時に手すりの設置や段差の少ない車両の導入やバス待合環境の改善により、市民バスのバリアフリー化を進める。 ○通院等の利便性に配慮し、定時定路線の見直しによるデマンド運行(だんだんタクシー等)への移行や運行ダイヤの調整などを進める。 ○バスやタクシー等の利用料の助成事業は、利用状況等を検証しながら必要に応じて制度を見直すとともに、制度の周知を図る。
福祉サービスの充実	障がいのある人の移動支援の充実 ○障がいのある人の外出時支援サービスには、バス・タクシー等利用料金助成事業、福祉タクシー利用料金助成事業、視覚障がい者タクシー利用料金助成事業などがあり、継続して実施する。 ○市外の特別支援学校へ通学しており、自力では通学が困難である用事・児童・生徒の通学にかかる保護者負担の軽減を図ることを目的に、通学方法に応じた費用の支援を行う。 ○スクールバスを利用したい児童・生徒に合わせた路線の充実について必要に応じて県へ要望していく。

2. 雲南市地域公共交通計画の評価

前計画(計画期間:令和2年4月~令和8年9月)における事業の実施状況および評価指標の達成状況について評価する。

(1) 前計画の概要

- 前計画では、以下の「将来像」と「基本方針」を掲げ、対応する事業および評価指標を設定した。



(2) 事業の実施状況

- 全 10 の目標に対して、25 の事業を設定した。実施済みが 13 事業、着手済み(一部未実施)が 7 事業、未実施が 5 事業となっている。
- 未実施となった事業の主な要因として、関係者との調整が整わなかったことが挙げられる。今後も継続して、関係機関との協議を実施する必要がある。

【基本方針1 公共交通の利便性向上】

実施済み:○ 着手済み(一部未実施):△ 未実施:×

目標1:JR 木次線など都市間交通と市民バスとの接続改善			
事業名		実施状況	達成状況
1	木次大東線の廃止と木次三刀屋線の充実	【実施済み】 ・令和2年度より、木次大東線を廃止した。 ・令和2年度より、木次三刀屋線を1便増便した。	○
2	JR 木次線と市民バスのダイヤ調整	【未実施】 ・加茂南回り線の8:00 前後の便は、現在も重複して運行している。	×
3	JR 木次駅など都市間交通と市民バスの接続改善	【着手済み(一部未実施)】 ・全体としては改善傾向にあるものの、一部には接続の改善が図られていない便も存在する。	△

目標2:地域間幹線の利便性向上			
事業名		実施状況	達成状況
4	北原線の利便性向上	【実施済み】 ・令和2年度より下熊谷バスセンターバス停を追加した。 ・令和2年度より平日の榎屋方面行5便のダイヤを18分繰り下げた。 ・2019年12月に湯村温泉(清嵐荘)の敷地内にバス停を移設した。 ・令和2年度より、木次方面行き5便および6便について、所要時間の2分短縮を図った。	○
5	木次三刀屋線の再編	【着手済み(一部未実施)】 ・奥出雲コスモ病院からJR 木次駅への帰宅便は10時46分発のみであり、JR 木次駅での待ち時間も長いことから、十分な対応がなされているとは言い難い。 ・木次三刀屋線の一部について JR 木次駅を起点とする運行を検討したが、現時点では実施に至っていない。 ・令和2年度より木次三刀屋線の3便が木次高速バスストップ経由となっている。	△
6	加茂北回り線・加茂南回り線の利便性向上	【実施済み】 ・令和2年度より加茂北回り線・加茂南回り線の両路線において、トライアル雲南店を経由する運行としている。	○

目標3:地域内支線の利便性向上			
事業名		実施状況	達成状況
7	通学利便性の向上を図るダイヤ設定	【実施済み】 ・毎年度、学校に対して要望調査を実施し、その結果を踏まえ、可能な限り要望に沿ったダイヤ改正が行われている。	○

8	デマンド型乗合タクシーの改善	【着手済み(一部未実施)】 - 利用の少ない定時定路線の市民バスについては、状況が整った地区からデマンド型乗合タクシーへの移行が進められている。 - 乗降ポイントについては、利用者への聞き取りや要望を踏まえ、タクシー事業者と調整の上、可能な範囲で設定が行われている。 - エリアの拡大については、タクシー事業者との連絡会において検討が行われている。	△
9	共助交通への支援	【実施済み】 タクシー事業者等との協議が整った地区から、順次実施が進められている。	○

【基本方針 2 公共交通の効率的な路線再編】 実施済み:○ 着手済み(一部未実施):△ 未実施:×

目標4:広域幹線の効率化

事業名		実施状況	達成状況
10	吉田大東線の再編	【着手済み(一部未実施)】 - 令和 2 年度より木次高速バスストップへの立寄り廃止されている。また、たたらば吉番地への立寄りについては廃止には至っていないものの、便数は減少しており、令和元年度の平日 11 便・休日 4 便から、令和 7 年度には平日 5 便・休日 2 便へと減便を行った。 - 令和 2 年度より、平日5便(JA 吉田前⇒かもてらす)、7便(JR 出雲大東駅⇒JA 吉田前)、土曜・休日運行の2便(JA 吉田前⇒かもてらす)に関して、路線のショートカットを実施している。あわせて、令和 4 年度より木次線との接続強化(ルート変更・乗降場所追加)を実施した。 - 令和 2 年度より平日9便(JA 吉田前⇒三刀屋 BC)を廃止した。 - 令和 2 年度より大東方面行き 4 便を新設した。 - 路線分割については、現時点では実施されていない。	△

目標 5:地域間幹線の効率化

事業名		実施状況	達成状況
11	加茂北回り線・加茂南回り線の再編	【実施済み】 - 令和 5 年度より、土曜便の南北統合を実施している。減便を行う一方で、デマンド型乗合タクシーの増便を実施している。 - 下校時間帯の便の一本化について検討を行ったが、削減効果が想定ほど得られなかったことから、平日の実施は見送られている。なお、専用のスクールバスとしての運行は行っていないものの、ダイヤはこども園および小学校の下校時刻に合わせて設定されている。	○

目標 6:地域内支線の効率化

事業名		実施状況	達成状況
12	定時定路線型からデマンド型乗合タクシーへの移行	【未実施】 市民バス、タクシーおよびスクールバスにおけるドライバー不足という課題があることから、今後も関係機関との協議を継続していく必要がある。	×
13	スクールバスの再編	【未実施】 市民バス、タクシーおよびスクールバスにおけるドライバー不足という課題があることから、今後も関係機関との協議を継続していく必要がある。	×

【基本方針3 公共交通の利用促進】

実施済み:○ 着手済み(一部未実施):△ 未実施:×

目標7:JR 木次線の利用促進			
事業名		実施状況	達成状況
14	木次線の活性化・観光振興の取り組みを通しての利用促進	【未実施】 ・トロッコ列車「奥出雲おろち号」は運行終了となったが、新たに木次線に乗り入れている観光列車「あめつち」も含め、木次線の利用促進については、木次線利活用推進協議会において引き続き取り組んでいる。 ・毎年のダイヤ改正に際して、木次線と市民バスとの接続を確認し、接続性の確保に努めている。	○

目標8:高齢者・高校生のバス利用促進			
事業名		実施状況	達成状況
15	デマンド型乗合タクシーのPR強化	【実施済み】 ・公共交通に関する出前講座を実施し、利用方法等の周知・PR に努めている。 ・だんだんタクシーについては、各路線ごとの利用ガイドを作成し、PR に努めている。	○
16	免許返納者への対応	【実施済み】 ・公共交通に関する出前講座を実施し、利用方法等の周知・PR に努めている。 ・だんだんタクシーについては、各路線ごとの利用ガイドを作成し、PR に努めている。	○
17	高校生への利用促進活動の展開	【着手済み(一部未実施)】 ・市内の中学 3 年生および高校 1・2 年生(大東高校・三刀屋高校・掛合分校)の保護者に対し、登下校時に利用可能な便の案内を行っている。	△

目標 9:新たな需要の創出			
事業名		実施状況	達成状況
18	公共交通の多様な使い方の提案	【着手済み(一部未実施)】 ・新たな利用者の掘り起こしを目的として、JRと市民バスの併用利用を促進するため、JR 木次線の定期券保有者に対し、市民バスの定期券を全額減免で発行している。	△
19	主要結節点でのわかりやすい情報提供の充実	【実施済み】 ・市民バスについては、GTFS データの整備が完了している。	○
20	自動運転・MaaS 等の新技術の研究	【実施済み】 ・デマンド交通への AI 活用や自動運転等の新技術について、視察を重ねながら、当市における活用方法の研究を進めている。	○

【基本方針4 安定的な運行体制の確立】

実施済み:○ 着手済み(一部未実施):△ 未実施:×

目標10:安定的な運行体制の環境整備			
事業名		実施状況	達成状況
21	需要に応じた計画的な車両の更新	【実施済み】 ・利用人数を勘案し、ダウンサイジングが可能な路線から順次実施している。	○
22	運行の見直し基準の再検討	【着手済み(一部未実施)】 ・現時点では、収支率等を指標とした新たな見直し基準の設定は行われていない。 ・廃止した路線・便については、可能な限りだんだんタクシー等により補完し、利便性の維持・向上に努めている。	△
23	安定的なドライバー確保	【実施済み】 ・市ホームページや市広報誌において、市民バスおよびタクシードライバーの募集に関する周知を行っている。 ・また、県外で開催される UI ターンフェアにおいても募集活動を実施している。	○
24	持続可能な運行体制の検討	【未実施】 ・令和 7 年度から、市内タクシー事業者を対象とした連絡会を実施している。今後の運行体制の整備等についても、引き続き協議を進めていく必要がある。	×
25	情報一元化の充実による運行管理体制の簡素化	【未実施】 ・令和 8 年度中に情報の一元化の高度化を図る予定である。	×

(3) 評価指標の達成状況

- 全 10 の目標に対して、それぞれ数値目標を設定しており、その結果、達成が 4 指標、未達成が 6 指標となっている。
- あわせて、計画全体の進捗状況を確認するための評価指標として 3 つの数値目標を設定しているが、いずれの項目も目標値には届かなかった。
- 雲南市地域公共交通再編実施計画に基づく路線再編や運行の見直しにより、目標値を達成した評価指標がある一方で、利用者数の減少や人件費・燃料費等の運行経費の増加により、目標値に届かなかった評価指標や、事業実施前より悪化した項目も見られる。

方針		評価指標	事業実施前の値	目標値	現状値	達成/ 未達成
基本方針 1	1	JR 木次駅での市民バスと JR 木次線との 30 分以内の接続便数	48 便 (令和 4 年度)	60 便	64 便 (令和 7 年度)	達成
	2	地域間幹線※の年間利用者数 ※北原線、木次三刀屋線、加茂北回り線、加茂南回り線	31,478 人/年 (令和 4 年度)	31,478 人/年	31,890 人/年 (令和 7 年度)	達成
	3	デマンド型乗合タクシーの稼働率	58.7% (令和 4 年度)	63.0%	57.6% (令和 7 年度)	未達成
基本方針 2	4	吉田大東線の収支率	25.2% (令和 5 年度)	30.3%	24.8% (令和 7 年度) ※バス事業年度	未達成
	5	加茂北回り線・加茂南回り線の収支率	5.6% (令和 5 年度)	6.1%	2.9% (令和 7 年度) ※バス事業年度	未達成
	6	地域内支線(定時定路線)※の収支率 ※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、中野線、根波線、高窪・伊宣線	4.6% (令和 5 年度)	3.1%	4.9% (令和 7 年度) ※バス事業年度	達成
基本方針 3	7	木次駅の1日当り平均乗車人員数	121 人/日 (令和 4 年)	150 人/日	101 人/日 (令和 6 年)	未達成
	8	雲南市内の高校への公共交通による通学者数割合	29.3% (令和 5 年度)	28.2%	28.7% (令和 7 年度)	達成
	9	主要交通結節点・地域交通拠点での公共交通情報提供箇所数	8 箇所 (令和 4 年度)	12 箇所	8 箇所 (令和 7 年度)	未達成
基本方針 4	10	交通事業者のドライバー1人当りの便数(定時定路線:平日)	2.1 便/人 (令和 5 年度)	2.5 便/人	2.1 便/人 (令和 7 年度)	未達成

評価指標	事業実施前の値	目標値	現状値	達成/ 未達成
雲南市内を運行する 4 条路線・79 条路線の年間利用者数	233,057 人/年 (令和 4 年度) ※バス事業年度	233,057 人/年	200,493 人/年 (令和 7 年度) ※バス事業年度	未達成
雲南市を運行する 4 条路線・79 条路線の収支率	5.8% (令和 4 年度) ※バス事業年度	5.8%	5.7% (令和 7 年度) ※バス事業年度	未達成
雲南市を運行する 4 条路線・79 条路線の市負担額	274,833 千円/年 (令和 4 年度) ※バス事業年度	274,833 千円/年	318,777 千円/年 (令和 7 年度) ※バス事業年度	未達成