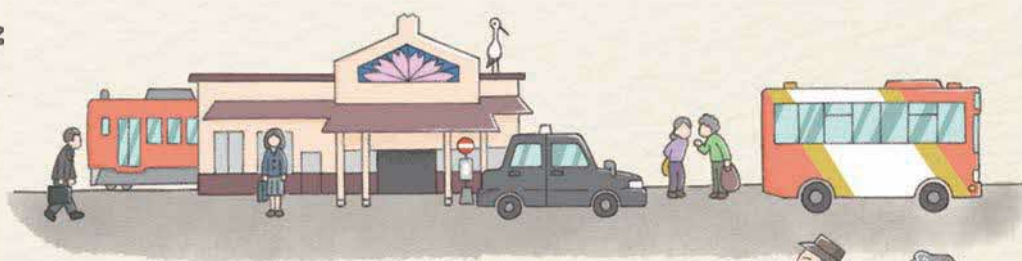


(案)



みんなで作る、
えすこな交通



雲南市地域公共交通計画

2026年10月～2031年9月

目次

Contents

第1章 いま、雲南市の交通でおきていること

「クルマがあるから大丈夫」本当にそうでしょうか？	3
この計画の位置づけ	4
数字で見る雲南市のいま	5
これまでの歩み	8
みなさんの意見をききました	9
見えてきた5つの課題	11

第2章 めざす未来ー5年後の雲南市の姿

Philosophy ▶ 基本理念	12
Policy ▶ 3つの基本方針	13
Mission ▶ それぞれの役割・使命	14
Vision ▶ 5年後、こんな風に暮らしています	15

第3章 3つのゾーンでめざす「えすこ」な交通ネットワーク

めざす交通ネットワーク	16
具体的な取組（施策）	19
Aゾーン 大東・加茂 身近な生活圏内の移動をもっと便利でシンプルに	29
Bゾーン 木次・三刀屋 誰もが自由に町なかへアクセスできる仕組みを創る	30
Cゾーン 吉田・掛合 地域との「総働」で、山間部の暮らしやすさを支える	31

第4章 みんなで取り組む、みんなで育てる

いつなにをする？（実施スケジュール）	33
PDCAとOODAで計画に取り組む	34
KPI- 計画の目標	35
地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する路線	36

第1章

いま、雲南市の交通でおきていること

「クルマがあるから大丈夫」本当にそうでしょうか？

私たち雲南市民の暮らしはクルマに支えられています。好きな時に、好きな場所へ行けるクルマは本当に便利です。買い物も、通院も、こどもの送迎もクルマがあればすぐにできます。

しかし、少し先の未来を想像してみてください。

「免許を返納したら、どうやって買い物に行こう？」

「子どもたちの通学は、今のままで大丈夫だろうか？」

「バスやタクシーの運転手さんがいなくなったら、だれが運転してくれるの？」

いま、雲南市の交通は大きな転換点を迎えています。

人口が減り、高齢化が進み、運転手不足も深刻化しています。

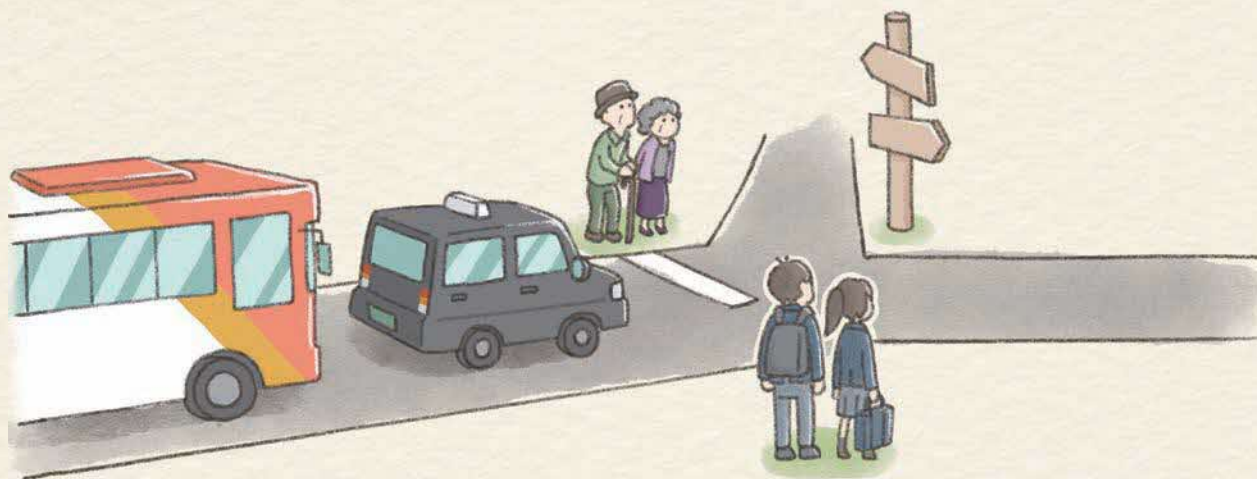
このままでは、当たり前にあったバスやタクシーがなくなるかもしれません。

でも、これは「ピンチ」であると同時に「チャンス」でもあります。

不便なところは見直して、新しい技術も取り入れて、みんなで知恵を出し合って協力すれば、もっと便利で、もっとあたたかい「えすこ（いい具合）」な交通がつかれるはずです。

そしてこの計画は、行政だけで取り組むものではありません。

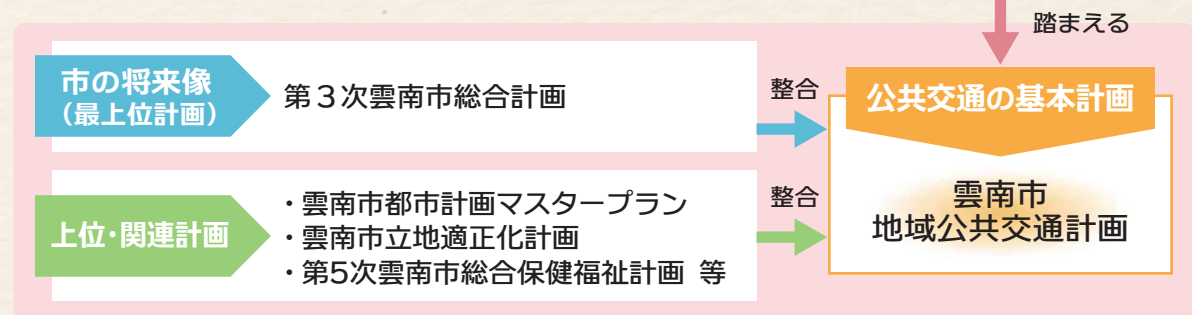
市民の皆さん、交通事業者さん、地域活動団体の皆さん、そして行政が「総働（そうどう）」で取り組みます。



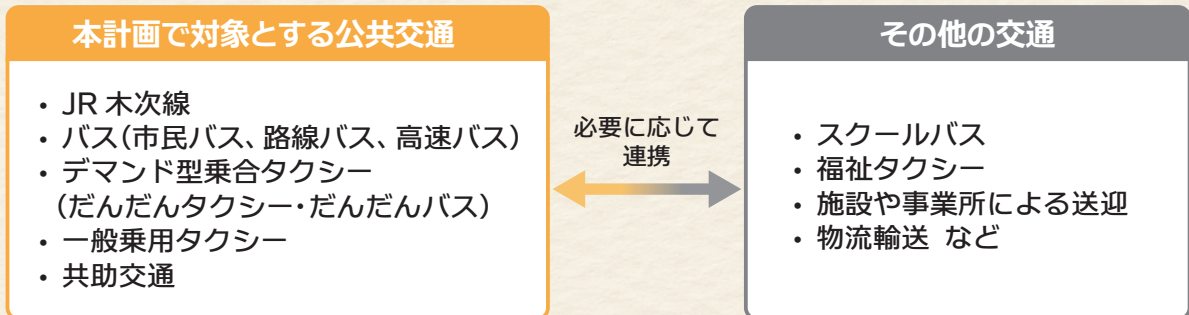
この計画の位置づけ

- 対象区域 …… 雲南市全域
- 計画期間 …… 2026年10月～2031年9月（5年間）
- 上位・関連計画

国が示す方針 → 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）



計画で対象とする公共交通



Column コラム

未来のあなたの暮らしを守るために

「公共交通と聞いてもピンとこない」、「普段クルマに乗る私には関係ない」
そう思われる方も多いかもしれません。
しかし、もしバスやタクシーなどの公共交通がなくなってしまったら、クルマを気軽に利用できない人たちだけでなく、未来のあなたの暮らしにも影響するかもしれません。

バスやタクシーがなくなると…

- ・ こどもやお年寄りなど免許を持たない家族の送迎の負担が増える
- ・ 高齢の家族が気軽に外出ができず元気がなくなる
- ・ クルマが増えて交通事故や渋滞のリスクが増える



人手不足や利用者の減少で、今まで当たり前のように走っていたバスやタクシーはなくなるかもしれません。これからも公共交通を地域に残すために、限られた資源で最大の効果が出せるよう、路線や仕組みを根本から見直す必要があります。この計画は、そうした指針を定め、私たちがこれからもこのまちで安心して暮らしていくための基本計画なのです。

数字で見る雲南市のいま

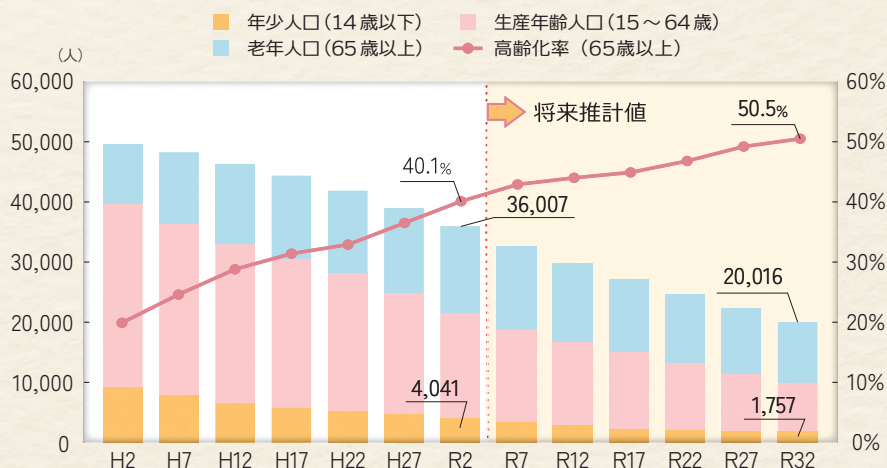
人口は減り続け、少子高齢化はさらに進みます

雲南市の人口は、令和2年 36,007 人から、令和32年には20,016人まで減少することが予想されています。特に、山間部の吉田地域・掛合地域では、平成17年度を100とした場合、令和7年度にはおよそ6割まで減少しており、人口減少が深刻な状況です。

少子化も深刻です。市内の出生数は減少し続けており、年少人口（14歳以下）は令和2年の4,041人から、令和32年には1,757人へと、半数以下に減少する見込みです。

一方、高齢化率（65歳以上の割合）は、令和2年の40.1%から、令和32年には50.5%に達する見込みで、2人に1人が高齢者という時代がすぐそこまで来ています。

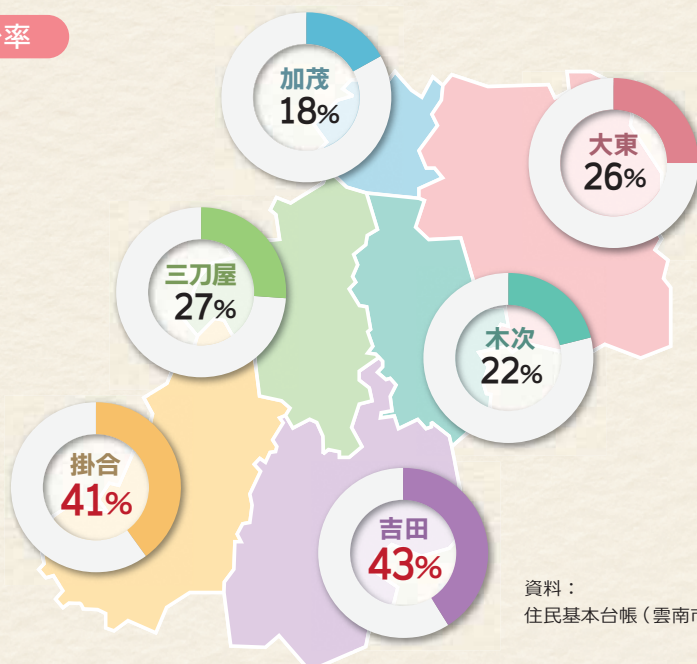
人口と高齢化率の推移



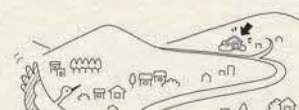
資料：
 平成2年～令和2年人口
 ▶各年国勢調査結果（総務省統計局）
 令和7年～令和32年人口
 ▶日本の地域別将来推計人口
 令和5（2023）年推計
 （国立社会保障・人口問題研究所）

地区別の人口減少率

平成17年度を100とした
 令和7年度の減少割合



資料：
 住民基本台帳（雲南市市民環境部市民生活課）



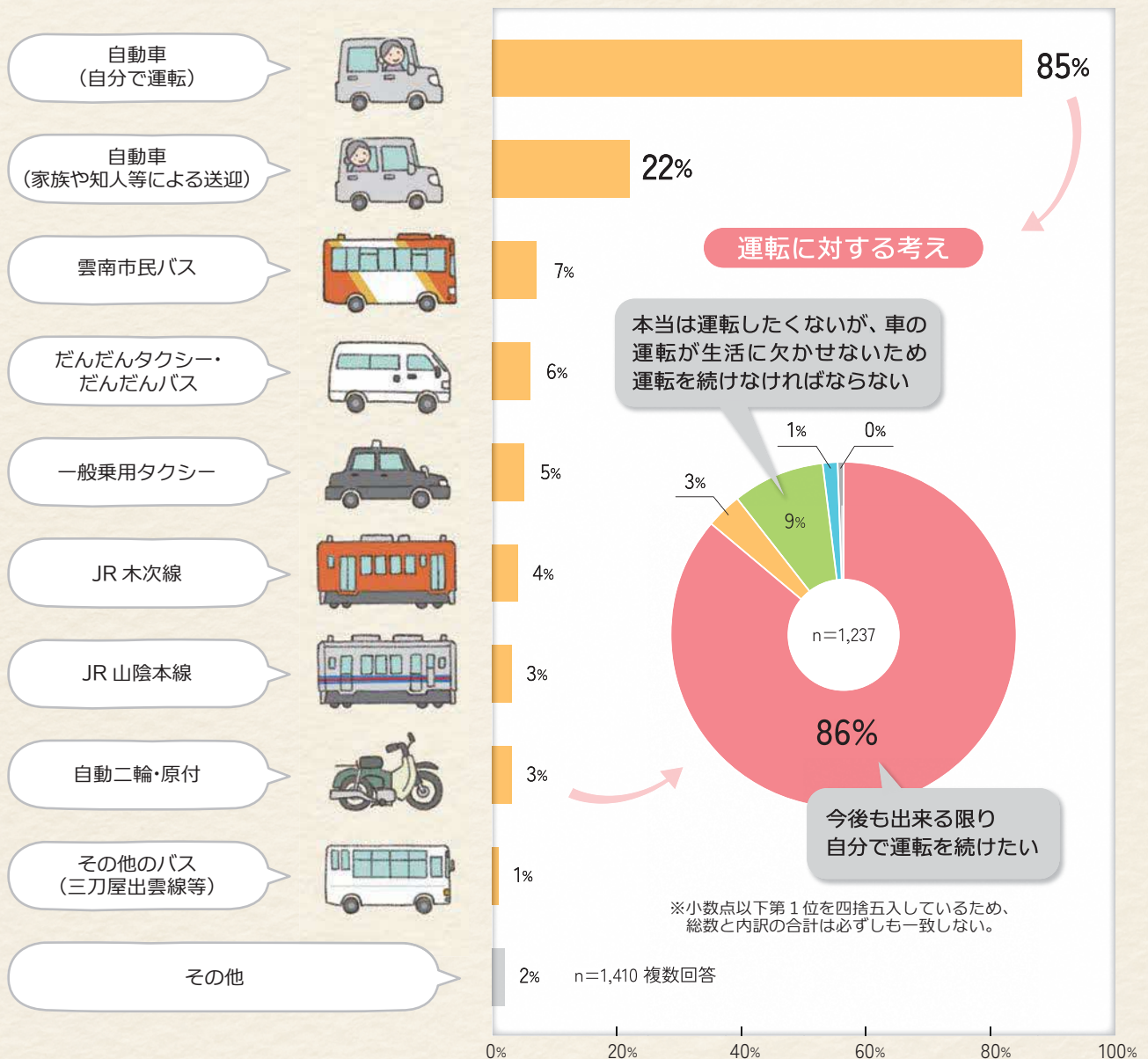
移動手段は「クルマ一択」の現実

市民アンケート調査では、普段の外出時に利用する移動手段として、85%が「自動車（自分で運転）」と回答しました。次いで「自動車（家族や知人等による送迎）」が22%、「雲南市民バス」はわずか7%でした。

さらに、運転に対する考えをたずねたところ、「今後もできる限り、自分で運転を続けたい」と回答した人が86%、「本当は運転したくないが、車の運転が生活に欠かせないため、運転を続けなければならない」と回答した人が9%となりました。

興味深いのは、「本当は運転したくないが、仕方なく運転している」という声が一定数あることです（9%）。マイカーへの依存度が極めて高い一方で、「できれば運転したくない」という、公共交通の潜在的なニーズも存在しています。

普段の外出時に利用する移動手段



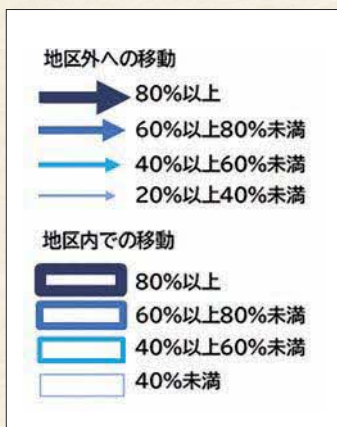
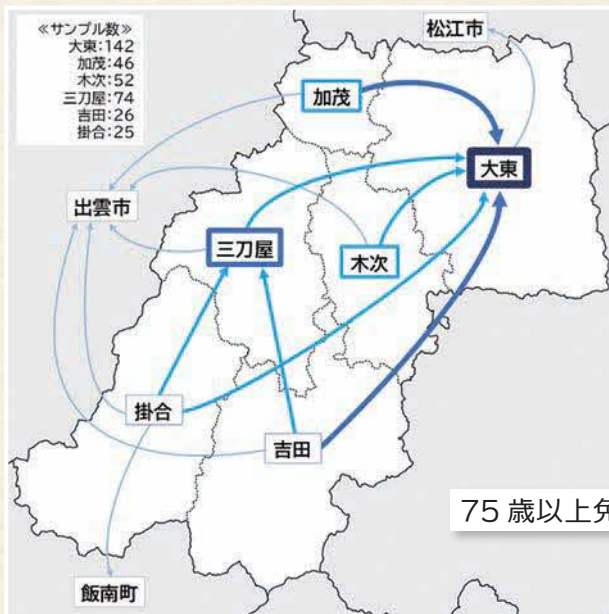
外出を控える高齢者

75歳以上の高齢者の外出状況を見ると、免許を保有していない方は、保有している方に比べて移動先が限定される傾向にあります。吉田地域・掛合地域では、免許を保有していない方の移動先が、自身の住む地域内に限定される傾向が見られます。

地域円卓会議では、「外出をしない高齢者が増えている。交流センターで優待乗車券を取り扱っているが、公共交通自体を利用されない。限られた方の利用が多い傾向にある」という声も寄せられました。

公共交通が使いにくいから外出しない。外出しないことで体力や意欲が低下し、公共交通の利用者が減る。そんな悪循環が、静かに進んでいます。

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



資料：市民アンケート調査
(令和7年度実施)



これまでの歩み

一方、雲南市では、全国的にも早い段階で導入したデマンド交通「だんだんタクシー・だんだんバス」をはじめ、様々な交通施策に取り組んできました。

平成14年 掛合町でだんだんタクシーを導入

平成17年 雲南市民バス 運行開始

平成21年 吉田町でだんだんバスを導入

平成25・26年 大東町、三刀屋町
だんだんタクシー導入

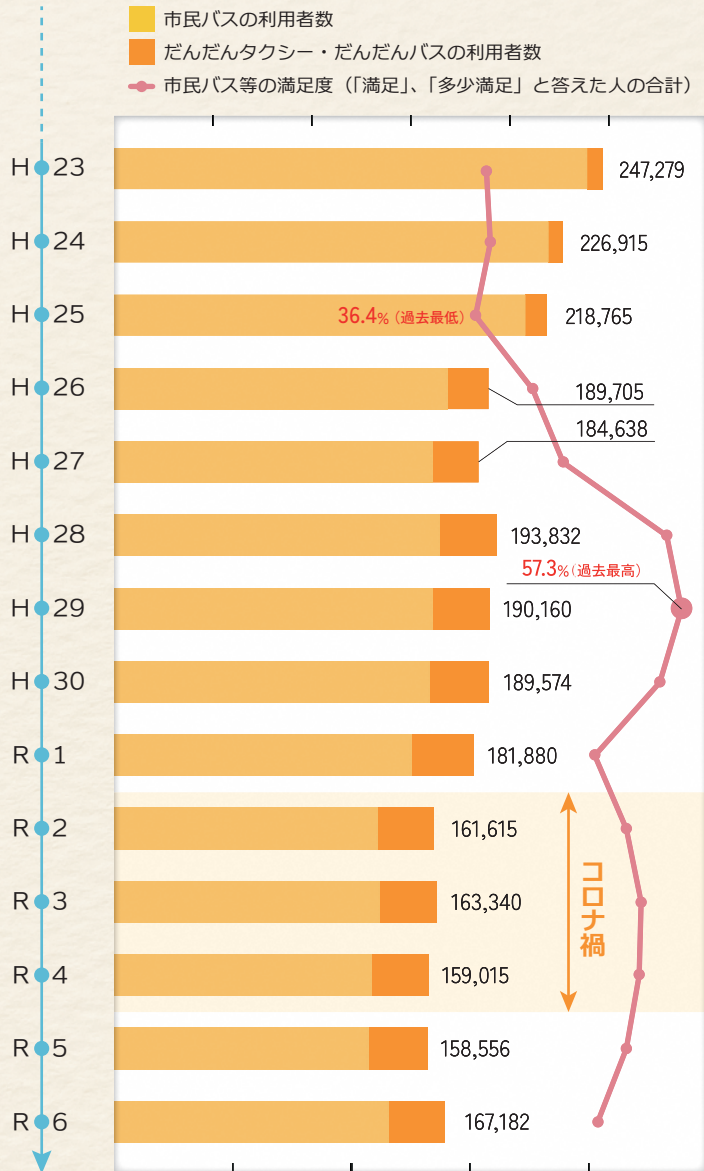
平成26年 吉田大東線 200円均一料金化

平成28年 吉田大東線 増便

平成28年 木次町だんだんタクシー導入

平成29年 加茂町だんだんタクシー導入

令和6年 一畑バス「大東線」廃止
「大東松江乃木線」運行開始



出典：・雲南市政策企画部うなん暮らし推進課交通政策室
・市民生活の現状に関するアンケート調査

Column コラム

「デマンド型乗合タクシー」ってなに??

雲南市では、交通空白地域の解消を目的として、平成14年度という全国的にも早い段階でデマンド型乗合タクシー「だんだんタクシー」を導入しています。デマンド型乗合タクシーとは、決まったルートを走るバスと、自由に移動できるタクシーの、いいところを生かした乗り物です。運行時間帯の中で自宅の近くから目的地まで運行しますので、バス停まで歩くのが大変な方にも便利にご利用いただけます（往復利用・片道利用のいずれも可能です）。



みなさんの **意見** をききました

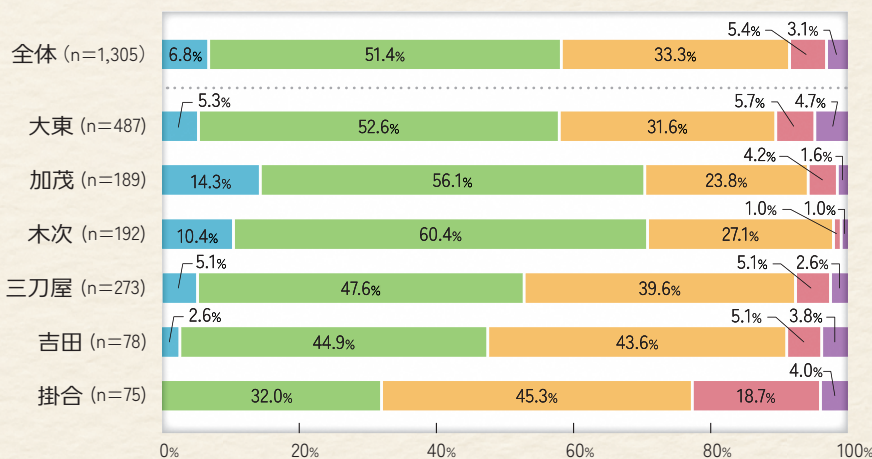
市民アンケート調査より

だんだんタクシーは、市内で運行を開始してから10年以上が経過していますが、そのサービス内容についての認知度はまだまだ低いことがうかがえます。

だんだんタクシーの満足度は、半数以上の方がわからないと回答しました。

だんだんタクシーのサービス内容を知っていますか？

- 運行していることを知らなかった
- 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
- サービスの内容を知っているが、利用したことはない
- 今までに数回利用したことがある
- 定期的に利用している



市民の皆さまからの
自由意見 (一部抜粋)

免許返納予定者が安心して返納できる環境とは、まだ言いがたいのでは
【木次町・50代】

まもなく免許返納を考えていますが、その後の移動手段がとて不安です
【掛合町・70代】

公共交通のサービス内容をもっと周知して、広く利用を促してほしい
【加茂町・60代】

※地域未回答者を含むため、全体と各地域の合計は必ずしも一致しない。

だんだんタクシーのどんなところが良くなると利用したいと思いますか？

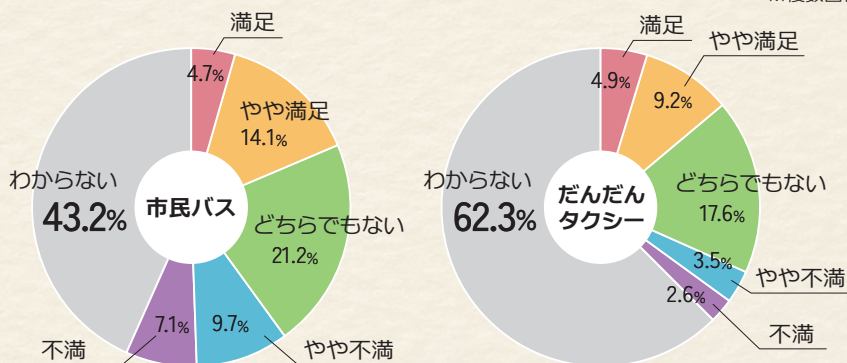
(%)

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

※複数回答

市民バスとだんだんタクシーに満足していますか？

※小数点以下第二位を四捨五入しているため、総数と内訳の合計は必ずしも一致しない。

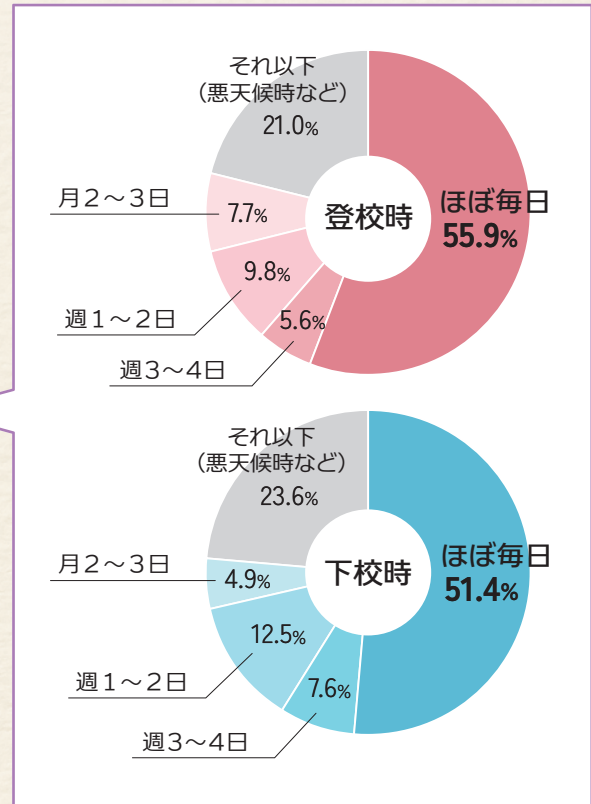
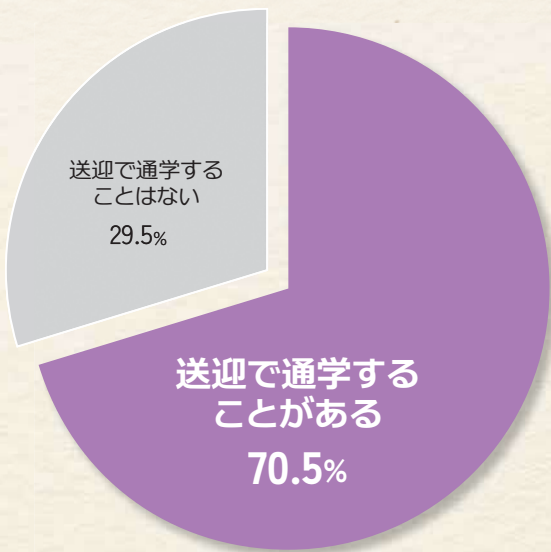


高校生と保護者へのアンケート調査より

高校生の約70%が「送迎で通学することがある」と回答しており、このうち50%以上がほぼ毎日家族に送迎してもらっています。

高校生や保護者からは「学校の登下校に合わせたバス（テスト期間、夏休み等も含む）」を必要とする声が多くなっている他、JRの運休が多いことへの対応を求める声もあがりました。

送迎で通学することがありますか？



※小数点以下第二位を四捨五入しているため、総数と内訳の合計は必ずしも一致しない。

交通事業者ヒアリング調査より

ヒアリング調査では、交通事業者がおかれている厳しい状況が明らかになっています。

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

見えてきた 5つの課題

市民の暮らしと公共交通の「ズレ」を解消する

課題 1

- ・市民の移動はクルマが中心ですが、その中には「本当は運転したくない」と感じている市民も少なくありません。
- ・市民が本当に「行きたい場所」や「行きたい時間」のニーズに、現在の交通サービスが応えられていない「ズレ」が各所で見られます。
- ・市民の多様なライフスタイルや地域ごとの移動実態に合わせ、路線やダイヤ、車両などをゼロベースで見直す、交通ネットワークの抜本的な再構築が必要です。

だんだんタクシーを活かして誰もが使いやすいサービスにする

課題 2

- ・だんだんタクシーは、きめ細やかな移動を支える重要な交通ですが、認知度が低いほか、稼働率が極めて低い便があるなど、サービスが持つ潜在能力を十分に活かしきれていません。
- ・市民からは「予約方法がわかりにくい」「帰りの時間が合わない」といった声も上がっており、より使いやすいサービスへの転換が求められています。
- ・サービスの仕組みや利用ルールを市民にとってわかりやすく改善し、利便性と効率性の高いオンデマンド交通へと進化させる必要があります。

通学環境を改善し、公共交通を利用しやすい環境に整える

課題 3

- ・高校生の通学の多くは家族による送迎で行われており、公共交通が通学手段として選択されにくい状況にあります。
- ・小中学校のスクールバスは、旧町ごとに異なるルールが残り、臨時便も多く運行されるなど、市民バスと重複した非効率な状態が生じ、保護者の負担増だけでなく、地域全体の交通資源のロスにも繋がっています。
- ・高校生の登下校時間に対応したダイヤ編成や、全市で統一された公平・効率的なスクールバス運行ルールを確立し、子どもたちが安心して利用しやすい環境を整えることが不可欠です。

交通の「担い手」が、未来に希望を持てる事業環境を創る

課題 4

- ・運転手の高齢化と深刻な担い手不足により、現在の交通サービスを維持することさえ困難になりつつあり、このままでは、減便や路線の廃止が避けられません。
- ・交通事業者が安定的に経営を続けられ、運転手が誇りを持って働き続けられる環境づくりが、すべての土台となります。
- ・運転手の待遇改善に繋がる委託料の見直しや、免許取得支援といった直接的な支援に加え、新たな収益モデルの構築にも挑戦し、持続可能な事業基盤を確立する必要があります。

公共交通を「他人ごと」から「自分ごと」へ変える

課題 5

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

詳しい雲南市の公共交通を取り巻く現状と課題は資料編に掲載しています



第2章

めざす未来 — 5年後の雲南市の姿

Philosophy ▶

基本理念

「総働」でつなぎ、支え合う、市民みんなの公共交通

～ 持続可能で、誰もが暮らしやすい
「えすこな雲南市」をめざして ～



「総働」とは、雲南市が大切にしている言葉です。

行政だけでなく、市民も、事業者も、それぞれができることをもちよって、協力しあって、一緒に働く。一人ひとりの力は小さくても、みんなで力を合わせれば、大きなことができる。そんな想いが込められています。

交通も同じです。

「誰かがやってくれる」ではなく、「みんなでつくる」。

バスやタクシーの事業者さんは、安全・安心な運行というプロの技で支える。

地域の皆さんは、生活をバスに合わせ、乗って応援したり、時には運転手として活躍したりする。

行政は、制度を整え、みんなをつなぐ。

そうやって、それぞれの強みを活かし、足りないところを補い合うことで、誰もが安心して移動できる、持続可能な交通をつくっていきます。

これが、雲南市がめざす「えすこ（いい具合）」な公共交通です。

総働とは…世代や立場を超え、関係人口や資金を効果的に取り込みながら、自然環境や歴史文化、先人の知恵などのあらゆる資源をいかして多方面で多様な協働を行うことです。

基本理念を実現するため、次の3つの基本方針を掲げます。

基本方針

1

毎日の暮らしに、もっと便利で、やさしい交通をつくろう

皆さんの「こうだったらいいな」の声に応えるため、だんだんタクシーの使いやすさ、通学運行のルール、そして毎日使うバスのあり方を、みなさんの今の暮らしに合わせて、交通の役割分担も考えながら、しっかりと見直していきます。

—対応する課題—

1 2 3

具体策は 19 ページ以降に掲載 ▶

基本方針

2

プロの技と地域のか、力を合わせて支え合いの輪を広げよう

バスやタクシーといった「プロの交通」と地域が行う「助け合いの交通」。それぞれの強みを活かし、足りないところを補い合うことで、誰もが安心して移動できる、新しい総働の形をめざします。

—対応する課題—

2 4 5

具体策は 22 ページ以降に掲載 ▶

基本方針

3

交通の担い手を応援し、交通環境を未来につなげよう

私たちの暮らしを支えるバス・タクシーの運転手さんや事業者さんが、これからも誇りを持って働き続けられるように、地域全体で応援し、安定して事業を続けられる環境づくりを進めます。

—対応する課題—

2 4 5

具体策は 24 ページ以降に掲載 ▶



計画に取り組む皆さんそれぞれの役割・使命です。

市民一人ひとり、身近な公共交通について関心をもち、公共交通を「使う・支える・育てる」主体として参加します



Vision ▶ 5年後、こんな風に暮らしています

えすこに

暮らす

クルマを運転できる、できないにかかわらず、公共交通があることで住み慣れた地域でえすこに安心して暮らすことができる



えすこに

育む

子どもたちが安全に通学でき、大人は安心して子育てしながら働くことができる



えすこに

創る

プロの交通事業者や地域住民、関係者が協力し、それぞれの強みを活かして公共交通を支えている

そして、交通事業者が持続可能な経営基盤を持ち、地域に貢献し続けることができる



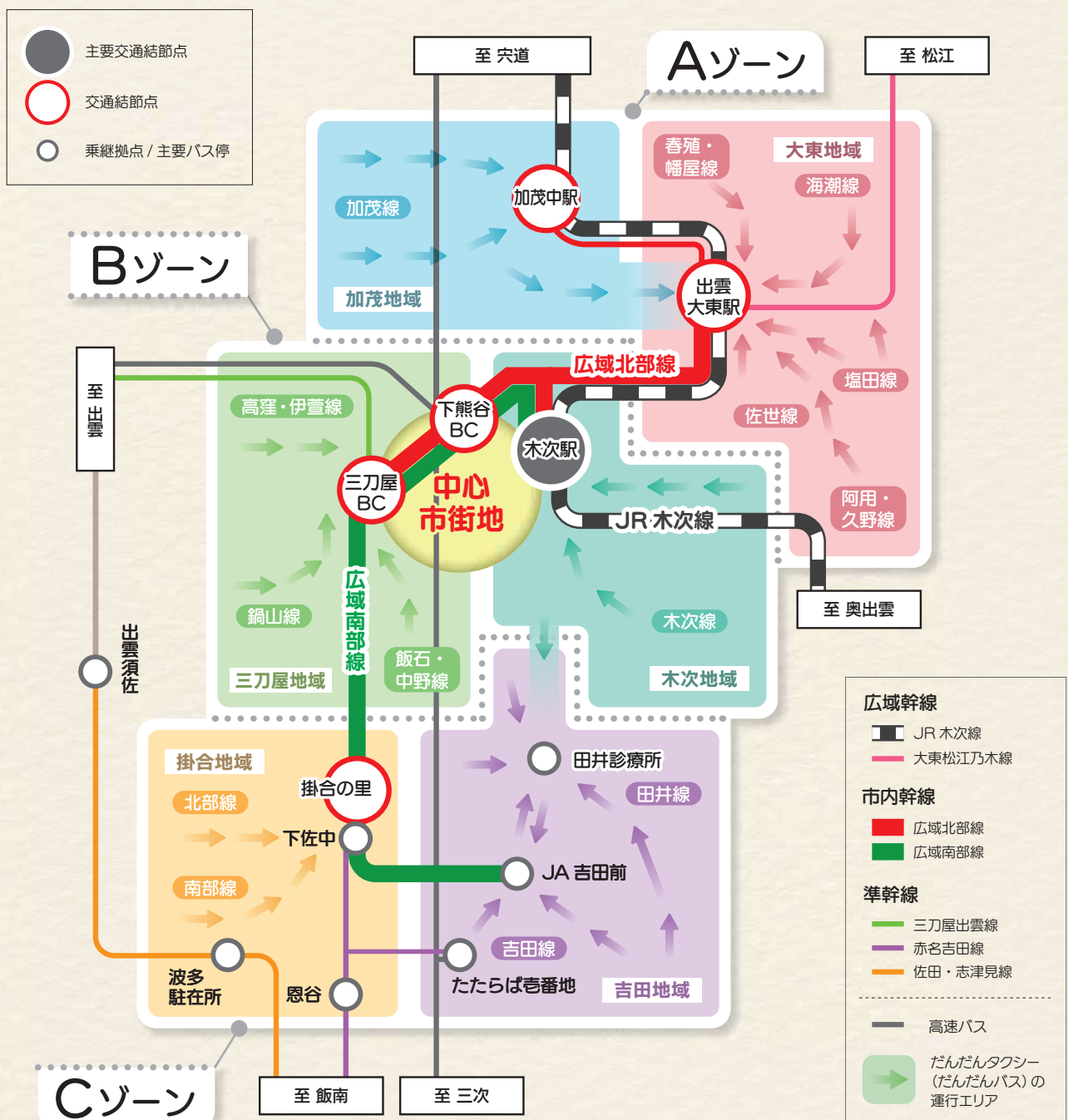
第3章

3つのゾーンでめざす「えすこ」な交通ネットワーク

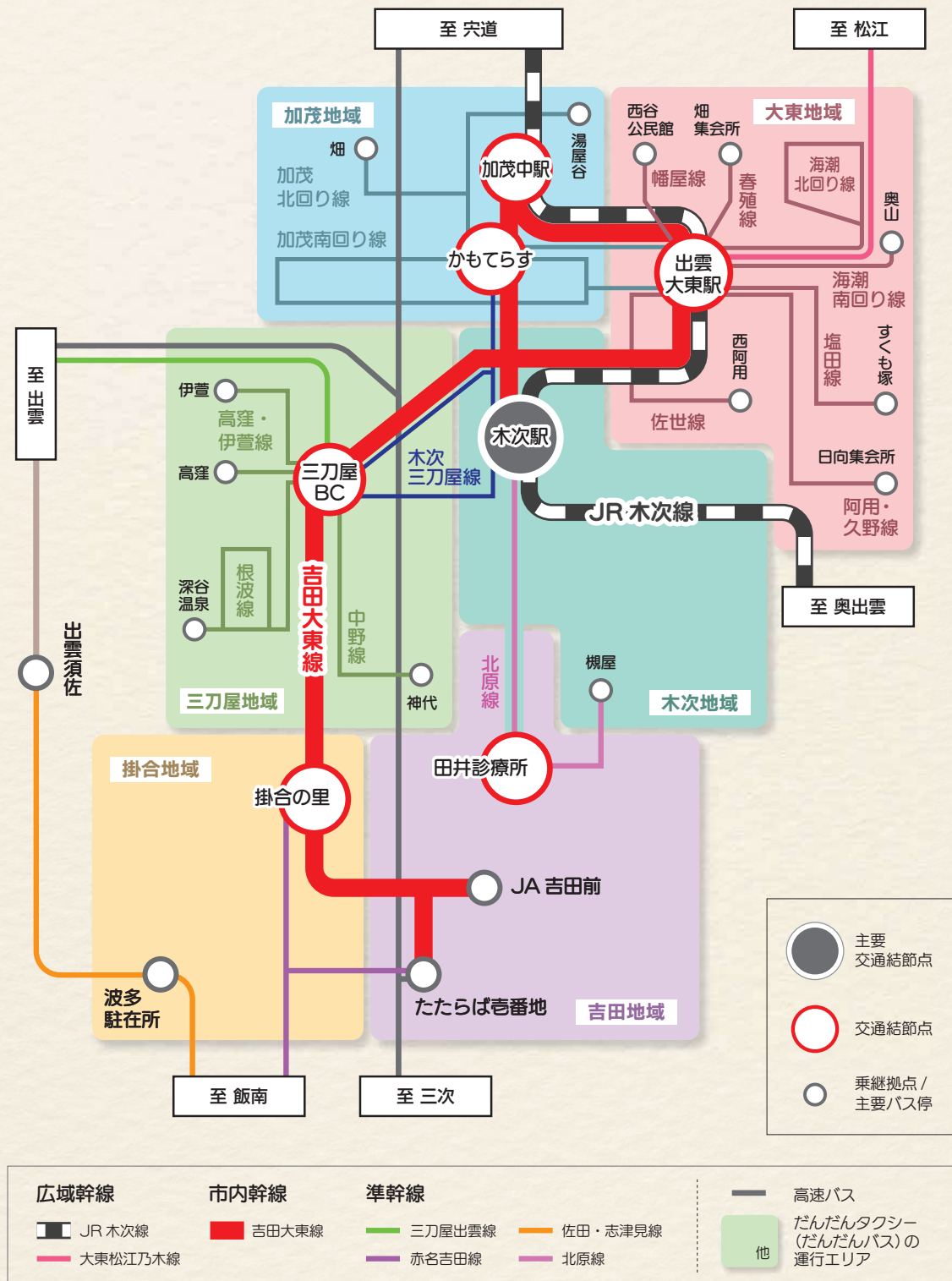
めざす交通ネットワーク

各種調査結果から、地域ごとに移動ニーズや公共交通の利用状況が大きく異なることがわかりました。そこで、市内をA（大東・加茂）、B（木次・三刀屋）、C（吉田・掛合）の3つのゾーンに区分して、ゾーン単位で公共交通の仕組みを見直します。

各ゾーンの見直し内容は、29ページ以降に掲載▶



現在のネットワーク図



各交通の役割と確保・維持策

区分	系統	役割	確保・維持策
幹線	広域幹線 JR 木次線	・木次駅や出雲大東駅を中心に、市内の地域間および市外をつなぐ	・交通事業者との協議のうえ、現状以上のサービスレベルを維持しながら、利用促進を強化する
	大東松江乃木線	・主に市域をまたぐ通勤・通学や買い物・通院などの他、観光客など来訪者の移動を担う	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、交通事業者と雲南市・松江市が連携して取り組むことで、現状のサービスレベルを維持しつつ、利用促進を図る
	市内幹線 吉田大東線	・木次駅を中心に、市内の地域間をつなぐ ・地域間の通勤・通学や買い物・通院などの他、観光客など来訪者の移動を担う	・交通事業者と雲南市の連携した取組により、現状以上のサービスレベルを維持しながら、路線の再編や利用促進を強化する
準幹線	三刀屋出雲線 赤名吉田線 佐田・志津見線	・隣接する市町や市内の一部地域間をつなぐ ・地域間の買い物・通院などの移動を担う	・交通事業者や路線によっては隣接する市町（松江市・出雲市・飯南町）との連携した取組により、現状以上のサービスレベルを維持しながら、利用促進を強化する ※赤名吉田線は地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用
支線	定路線 北原線、春殖線 幡屋線、佐世線 阿用・久野線、塩田線 海潮北回り線・南回り線 加茂北回り線・南回り線 木次三刀屋線、中野線 高窪・伊萱線、根波線	・各地域内または市内の地域間を運行し、幹線や最寄りの拠点等に接続する	・交通事業者と市、地域との連携した取組により、地域の実情に即したより良い運行のあり方を検討する ・通勤・通学利用のある路線では、通勤・通学時間帯の運行を確保しながら、必要に応じてサービス内容の見直しを検討する ※中心市街地内を運行するデマンド型乗合タクシーは、令和9年度より地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用予定
	区域運行 だんだんタクシー だんだんバス 吉田線・田井線	・地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、交通事業者と雲南市が連携して取り組むことで、現状のサービスレベルを維持し、利用促進を図る

地域公共交通確保維持事業の必要性

地域公共交通確保維持事業を活用する系統の概要

系統	起終点	区分	運行の態様	実施主体	補助の活用
大東松江乃木線	大東駅前～乃木駅	78 条乗合	路線定期運行	雲南市	フィーダー補助
赤名吉田線	赤名～たたらば壱番地	78 条乗合	路線定期運行	飯南町	フィーダー補助
だんだんバス吉田線	吉田町 吉田地区内	78 条乗合	区域運行	雲南市	フィーダー補助
だんだんバス田井線	吉田町 田井地区内	78 条乗合	区域運行	雲南市	フィーダー補助

当該路線は、自動車を運転できない高齢者や高校生等を中心に、地域住民の生活を支える不可欠な移動手段となっています。しかし、人口減少や自家用車の普及により利用者が減少し、事業者の収益悪化と行政負担の増加が運行継続上の課題となっています。今後も安定的に運行を維持するために、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行の確保・維持と収支改善・行政負担の軽減を図る必要があります。

※フィーダー補助とは、幹線系統（地域間幹線バス系統や鉄道など）を補完する地域内交通（フィーダー系統）の確保・維持を目的として、国が運行経費の一部を補助する制度のことです。幹線交通に接続する交通や、交通不便地域から地域間交通ネットワークへの接続を担う交通が対象となります。

具体的な取組（施策）

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

1-1. 基幹となる鉄道・バスをかしこく効率的に再構築する

● 吉田大東線の再編

利便増進事業を活用

- 以下のように、吉田大東線の再編を行い、利用者にもわかりやすい運行を実現するとともに、降雪や事故等による遅延対策・全線運休リスクの解消、運転手の負担軽減による安全性の向上を図ります。

吉田大東線の再編案

- 朝夕の通学時間帯における掛合分校直通便（専用バス）の設定
- 日中の便は、JR 木次駅～三刀屋 BC を拠点に路線を分割し、JR 木次線を最大限いかしたダイヤとする（仮称：広域北部線／広域南部線に路線を分割）
- 経路地が便によって異なるいまのルート・ダイヤの全体的な見直しを行い、よりわかりやすくシンプルな運行にする
- 重複して運行する木次三刀屋線との統合

再編イメージ

現状



見直し後



	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	利便増進計画策定・準備・実証運行開始・適宜改善				
実施主体	雲南市、交通事業者				



● 乗継環境・待合環境の整備

利便増進事業を活用

- JR 木次駅をはじめとする主要な乗り継ぎ拠点を中心に、既存施設も活かしながら待合環境や案内を改善し、だれもが利用しやすい環境をつくります。

乗継環境の整備例

- 冷暖房および Wi-Fi 環境の整備
- 高校生の自主学習用のスペース整備
- デジタルサイネージ（看板）の設置による、バスやだんだんタクシーの運行情報の見える化
- わかりやすい公共交通情報の案内
- 施設の耐震補強
- 既存施設を活用した待合環境の整備 等

対象とする拠点

区分	役割	対象
主要交通結節点	市内外からの移動の拠点であり、かつ広域幹線や支線の結節点として乗り換えを行う場所	木次駅
交通結節点	主に市内の地域間の移動における拠点であり、広域幹線や市内幹線、準幹線、支線の結節点として、乗り換えを行う場所	<ul style="list-style-type: none"> ● 加茂中駅 ● 出雲大東駅 ● 下熊谷バスセンター ● 三刀屋バスセンター ● 道の駅掛合の里
乗継拠点／主要バス停	上記以外の乗り継ぎ拠点および利用の多いバス停	<ul style="list-style-type: none"> ● JA 吉田前 ● 下佐中バス停 ● たたらば壱番地 ● 波多駐在所前 ● 恩谷バス停 ● 田井診療所



	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール					
実施主体	雲南市、交通事業者 等				

適宜実施

実施主体

雲南市、交通事業者 等

1-2. だんだんタクシーをもっと使いやすく進化させる

● だんだんタクシー（だんだんバス）のサービス内容改善 利便増進事業を活用

- ・ バスの利用が少ない区間や時間帯は、だんだんタクシー（だんだんバス）へ移行し、自宅近くから目的地までドアツードアで出かけやすくします。
- ・ 現行の町ごとの運行を基本としつつ、移動ニーズに応じて、ゾーン内では町の垣根を越えて運行エリアを拡大し、目的地に出かけやすくします。
- ・ 下記のように、サービス内容の見直しを行い、利便性を向上します。

だんだんタクシー・だんだんバスのサービス内容見直し例

- ダイヤの見直し（午後便のオンデマンド化も含めた見直しを検討）
オンデマンド化の詳しい内容は、31ページに掲載 ▶
- 運行時間の延長や運行曜日の拡大
- バスに乗り継ぎやすいダイヤの設定
- 定額制や共通定期の検討など、利用しやすく外出を促進するような運賃制度の導入
- 配車システムの導入による、スマホ予約など利便性向上と運行の効率化 等

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	計画	Bゾーンから順次実施 —————▶			
実施主体	雲南市、交通事業者				

1-3. 円滑な通学手段確保に向けた交通体系の見直し

● 通学対応の運行ルール見直し検討

- ・ 幼稚園・認定こども園・小学校・中学校の通学対応について、教育委員会と連携し、地域によって異なる運行ルールの改善や、非効率な臨時便の削減に取り組みます。
- ・ 特に、通学に特化したバスを運行するなど、バスやだんだんタクシーとの役割分担を進め、子どもたちやその保護者の皆さんが安心して通学できる環境を整えます。



	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	調整	施策 1-2 に合わせて適宜調整・実施 —————▶			
実施主体	雲南市（交通・教育委員会）、交通事業者				



プロの技と地域のか、力を合わせて 支え合いの輪を広げよう

2-1. 交通を「自分ごと」として考え、行動する文化を育む

● 「交通えすこ会議」の設置

- 地域自主組織、交通事業者、地域活動団体等の関係者が集まり、地域公共交通やその活用について共に議論し、計画を育てる場を設置します。

交通えすこ会議の位置づけ

- 年 1 回以上開催
- 対象：地域自主組織、交通事業者、地域活動団体、高校生代表、市（事務局）など
- 市全体での開催の他、将来的には各ゾーンごとや地域ごとにも設置し、よりきめ細やかな議論を行う

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール		毎年度、継続して開催（年 1 回以上）			
実施主体	雲南市、交通事業者、地域自主組織、市民、地域活動団体 等				

● 地域と連携した外出機会の創出

- 地域のイベントや買い物支援など、外出の「目的」と交通を結びつけ、個人利用だけでなくコミュニティとしての参加も促すことで、高齢者の外出機会を創出します。

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	調整	施策 1-2 に合わせて適宜調整・実施			
実施主体	雲南市、地域自主組織、市民、地域活動団体 等				



地域で取り組む

定額乗合タクシーと高齢者の生きがいづくり

島根県大田市井田地区

島根県大田市井田地区では、月額 3,300 円の定額で地域で運行するデマンド型乗合タクシーが乗り放題になります。乗合タクシーの運行とあわせて、地域食堂や高齢者が担い手となった小さなビジネスづくりに取り組むことで、高齢者の生きがいづくりや外出機会の創出につながっています。



2-2. 地域の担い手と交通事業者で力を合わせる

● 地域の担い手と交通事業者が連携する新しいモデルを創る

- 運転手の確保が困難なエリアや、交通事業者だけでは対応が難しい時間帯を対象に、地域住民が「住民ドライバー」として送迎を担う仕組み（新たな就労機会の創出など）を整備し、交通事業者と住民ドライバーが連携する持続可能な体制を構築します。
- 市は、住民ドライバーが安心して活動できるよう、研修・登録制度や、運行経費への支援制度をつくります。

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	調整	施策 1-2 に合わせて適宜調整・実施 —————▶			
実施主体	雲南市、交通事業者、地域自主組織、市民 等				

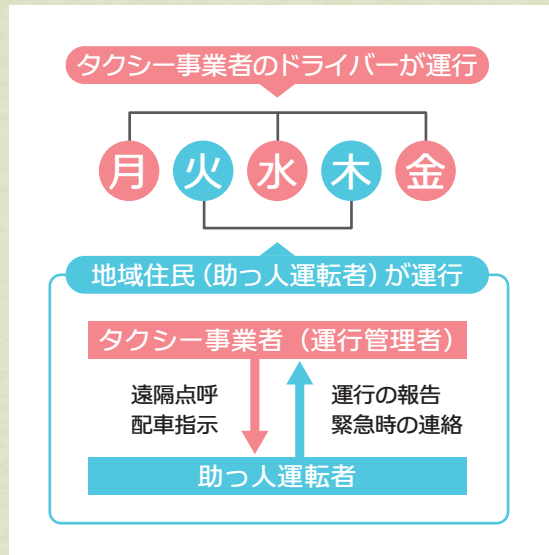


地域と交通事業者が連携した取組

島根県奥出雲町三沢・三所地区

島根県奥出雲町の三沢・三所地区では、地域のタクシー会社を守ることも念頭に、関係者で議論を重ねてきました。

地域住民は平日毎日、デマンド型乗合タクシーが運行されることを希望していましたが、地域のタクシー会社だけでこれに対応することは困難であったことから、「事業者協力型自家用有償」の仕組みにより、タクシー事業者による運行管理のもと、地域住民が「助っ人運転者」として一部の運転業務を担う仕組みで、乗合タクシーを運行しています。



交通の担い手を応援し、 交通環境を未来につなげよう

3-1. 運転手の未来を支え、働きがいを高める

● 担い手確保への直接支援

- ・「雲南市運転免許取得支援事業補助金（二種免許の取得費用の補助制度）」の対象や補助額を拡充し、支援を強化します。
- ・短時間勤務など、多様な働き方の導入促進や待遇改善をはたらきかけ、運転手など運行業務に携わる方々が働きやすい環境を整えます。
- ・運転手確保に向けた採用活動・PR活動に取り組みます。



運転手確保に向けた採用活動・PR活動の例（出雲市）

担い手確保に向けた取組例

- 業界全体のイメージアップに向けた PR
- UI ターン推進事業等と併せた採用活動（ドライバー留学など）
- 職場内での評価・昇進システムの検討
- 子育て中や介護中などでも働きやすい環境づくり
- 地域の交通事業者の状況によって、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の仕組みの活用 等

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール			適宜実施		
実施主体	雲南市、交通事業者、地域自主組織、市民				

Column コラム

ライドシェアって なんだろう？

■そもそもなぜ日本でライドシェア？

日本でライドシェアの導入が進んだ背景には、交通事業者の二種免許をもったドライバーの不足や都市部のオーバーツーリズムなど需要増加への対応、地方の交通空白地域の存在があります。

■ライドシェアとは？ 日本の2つのライドシェアの仕組み

日本の「ライドシェア」には、①自治体や地域のNPOなどが主体となって行う「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）」と②タクシー会社が管理する「日本版ライドシェア」があります（次ページ参照▶）。

特に公共ライドシェアは、民間のビジネスとして公共交通を維持するのが難しい地域において、移動手段を確保するための仕組みで、雲南市内でも市が運行主体となった公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の仕組みにより市民バスやだんだんバスが運行されています。

3-2. 交通事業の経営基盤を安定させる新たな挑戦

● 事業者・産業の枠を超えた総働（共同化・協業化）の推進

- 限られたリソースの効率化・最適化を図るため、市内に複数ある交通事業者間での共同による取組や、異なる産業との連携による取組を推進します。

共同化・協業化の取組例

- 複数の交通事業者（バス会社・タクシー会社）の共同事業体による運行
- 「株式会社うなん共創エネルギー」と連携し、エネルギー事業等の収益を交通などの地域の課題解決に再投資する日本版シュタットベルケの構築
- 介護事業者や物流事業者と連携した、事業者の収益安定化と人手不足解消に貢献する取組
- 観光事業者および地域と連携したツアーづくりなど、観光二次交通対策

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール					
実施主体	雲南市、交通事業者、地域活動団体 等				



▶ ライドシェアの比較



	①公共ライドシェア	②日本版ライドシェア
運行主体	自治体・地域など	タクシー会社
活躍する場所	山間部などの過疎地 バスやタクシーの維持が難しい地域	市街地や観光地など 需要が多く、タクシーが足りないとき
目的	地方の交通空白地の解消 持続可能な共助の仕組みづくり	都市部でのオーバーツーリズムなどの影響による、既存タクシー台数の供給不足の解消
備考	既存の自家用有償旅客運送を言い換えたもの	海外のように民間ドライバーが自由に参加するのではなく、国が認可した法人タクシー会社のみが運営に参加



3-3. デジタルの力で運行と業務の効率を高める

● 利用者向けの DX 推進

- ・ だんだんタクシーへの AI 配車システムの導入（スマホ予約）やキャッシュレス決済、バスロケーションシステム等の導入により、利用者の利便性向上を推進するとともに、マイナンバーカードの活用・連携も視野に入れた検討を進めます。
- ・ 全市的に整備されている GTFS（世界標準の公共交通データフォーマット）の継続した更新を行い、スマートフォンなどから公共交通を利用した経路探索が行える環境を維持します。

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	検討	施策 1-2 に合わせて適宜調整・実施			
実施主体	雲南市、交通事業者				

※ バスロケーションシステムとは、バス車両の現在位置や運行状況を利用者へ提供する仕組みのことです。スマートフォンやパソコン等から到着予定時刻や運行の遅れを確認できるため、待ち時間の不安軽減や利便性向上につながります。

※ GTFS とは、時刻表・停留所・運賃などの公共交通情報を経路検索サービス等で利用するための国際的な標準データ仕様のことです。

● 事業者・行政向けの DX 推進

- ・ 交通事業者から提供される利用者数、収支、運行状況等の各種データを統一的な様式・手法でとりまとめることで、データを活用したサービス内容の改善や利用状況などの見える化を進め、交通事業者および行政の事務負担軽減を図ります。

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	随時検討・実施				
実施主体	雲南市、交通事業者				

※ DX とは、デジタル技術によって人々の生活をより良いものへと変革させる取組のことです。交通分野では、GTFS によるバス情報の提供や、AI を活用したオンデマンド交通の運行などが挙げられます。

3-4. 「乗りたい」気持ちをつくる、後押しする

● わかりやすい情報発信への改善

- ・ わかりやすい時刻表への改善とデジタルツールの活用など、来訪者や新規利用者にもわかりやすい仕組みや情報発信を行います。

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール	毎年度、継続して改善・実施				
実施主体	雲南市、交通事業者				

● 外出を促進する運賃制度や補助事業の実施

- ・ JR木次線区間の定期券を所持している方に対し、雲南市民バス定期乗車券代を全額免除する「JR木次線（定期券）利用促進事業」を継続して行います。
- ・ 普通運転免許をお持ちでない方で、外出が困難な高齢者や障がいのある方等の外出を支援する「優待乗車券」の交付を継続して行います。
- ・ 上記の他に、定額制や共通定期など、利用しやすく外出を促進するような運賃体系を構築し、必要に応じて補助事業のあり方を見直します。

外出を促進する運賃制度の例

- だんだんタクシーについて、月額 3,000 円程度で乗り放題にする定額制
- バスとだんだんタクシーで利用できる共通定期
- 木次・三刀屋の中心市街地内で移動する際、だんだんタクシーの定額会員は一般乗用タクシーが割引になる仕組み 等

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール					
実施主体	雲南市、交通事業者				

● 一歩を踏み出す、後押しする動機付けの実施

- ・ 単なる時刻表の発信ではなく、目的地に行くための乗継方法や公共交通の魅力を発信することで、市民の皆さんの公共交通の利用を後押しする動機付けに取り組みます。

取組例

- 高校生の入学前の情報提供
- UI ターン者向けの転居時の情報提供
- 広報誌を活用した継続的な情報提供 等



高校生を対象にした啓発資料の例（群馬県）

	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール					
実施主体	雲南市、交通事業者				



3-5. 環境にやさしい交通をつくる

● 車両の小型化・脱炭素化による交通 GX

- ・バスやだんだんタクシーでは、少ない車両による効率的な運行を目指すとともに、利用状況に応じて、車両の小型化やバリアフリー化の他、EV車両やPHEV車両の導入を進めます。
- ・また、地域由来のバイオディーゼル燃料も活用し、環境にやさしい交通環境づくりに取り組みます。

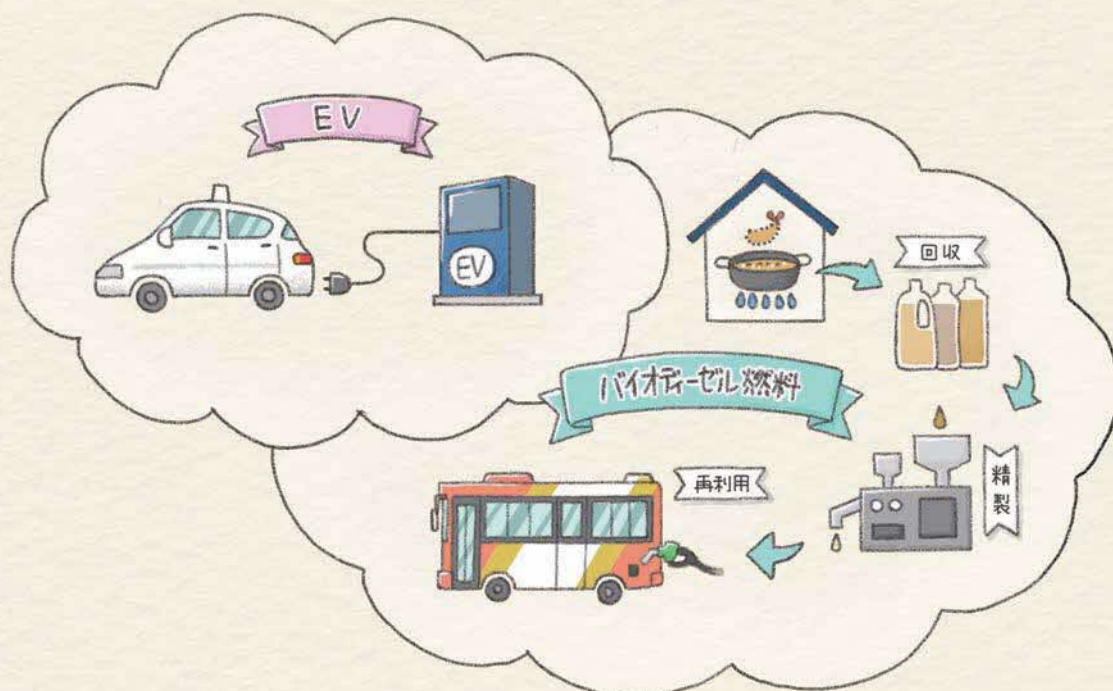
	2027	2028	2029	2030	2031
実施スケジュール					
実施主体	雲南市、交通事業者				

※ GX とは、脱炭素社会の実現に向け、化石燃料中心の社会・産業構造を太陽光や風力などのクリーンエネルギー中心へ転換する取組のことです。

※ EV とは、電気を用いてモーターを駆動して走行する自動車のことであり、走行時の二酸化炭素排出量が少なく、環境性能に優れた車両です。

※ PHEV（プラグインハイブリッド車）とは、外部から充電できるバッテリーとガソリンエンジンの両方を備え、電気とガソリンを組み合わせる自動車のことです。

※ バイオディーゼル燃料とは、植物油や使用済み食用油などを原料として製造される再生可能な燃料であり、軽油の代替燃料として利用されるものです。



A ゾーン

身近な生活圏内の移動をもっと便利でシンプルに 大東・加茂



今、困っていること

- JR 木次線とバスの重複 ▶ 吉田大東線と JR 木次線が同じ区間を運行し非効率です。
- 加茂から大東（雲南市立病院）への移動が不便
 - ▶ 加茂地域から大東地域の雲南市立病院へ行くには、乗り換えが必要で時間がかかります。
- だんだんタクシーの使い方がわかりにくい
 - ▶ 「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」という声が多く、認知度が低くなっています。



ここが変わります!!

吉田大東線（仮称：広域北部線 / 広域南部線）の再編

- 吉田大東線を分割し、JR を最大限いかしたダイヤとします。
- 運行経路をよりわかりやすくシンプルにし、可能な限り所要時間を短縮します。

特に
関連する施策

1-1

大東町だんだんタクシーの見直し

だんだんタクシーのサービス内容見直し

- 施策 1-2 の考え方に沿って、ダイヤや運賃制度の見直しを進めるとともに、利便性の向上や DX の推進を図ります。

特に
関連する施策

1-2,3

加茂町だんだんタクシーの見直しと、加茂北回り・南回り線との統合

だんだんタクシーの運行エリア拡大

- 加茂地域から大東地域（雲南市立病院）へ乗り入れます。

だんだんタクシーのサービス内容見直し

- 施策 1-2 の考え方に沿って、ダイヤや運賃制度の見直しを進めるとともに、利便性の向上や DX の推進を図ります。

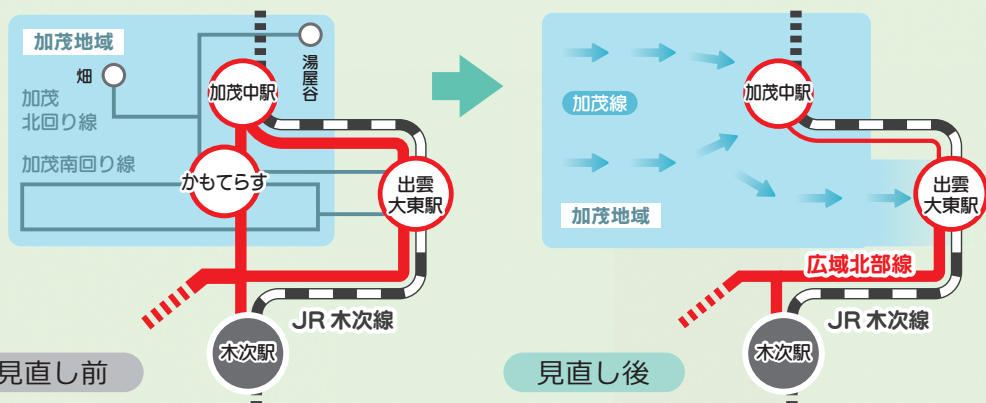
だんだんタクシーと加茂北回り・南回り線の統合

- 加茂北回り・南回り線は廃止し、加茂町だんだんタクシーに統合します。

特に
関連する施策

1-2,3

見直し
イメージ



B

ゾーン

誰もが自由に町なかへアクセスできる仕組みを創る

木次・三刀屋



今、困っていること

- 市街地でも公共交通を利用しにくい
 - ▶三刀屋地域の市街地では、自宅近くからだんだんタクシーを利用できず、公共交通を利用しにくくなっています。
- 北原線の運行が非効率
 - ▶だんだんタクシーと重複して運行し利用も少なく、非効率な運行となっています。
- 日登線・西日登線の運行が非効率 ▶ 利用者が少なく、稼働率が低い便があります。



ここが変わります!!

中心市街地内の再編

特に
関連する施策

- 日中の利用が少ない木次三刀屋線を廃止し、中心市街地内を運行するデマンド型乗合タクシーを新設します。

1-2

北原線、木次町だんだんタクシー（日登線／西日登線）の見直し

特に
関連する施策

北原線の縮小

- 木次町だんだんタクシーと重複して運行する時間帯について、ダイヤを縮小します。

1-2,3

だんだんタクシーのサービス内容見直し

- 現行の2路線（日登線／西日登線）を1つに統合し、新たに「木次線」として、運行の効率化を図ります。
- 施策 1-2 の考え方に沿って、ダイヤや運賃制度の見直しを進めるとともに、利便性の向上やDXの推進を図ります。

三刀屋町だんだんタクシー（鍋山線／飯石・中野線／高窪・伊萱線）の見直し

高窪・伊萱線の運行エリア拡大

- 三刀屋地区においても自宅から利用できるよう、運行エリアを拡大します。

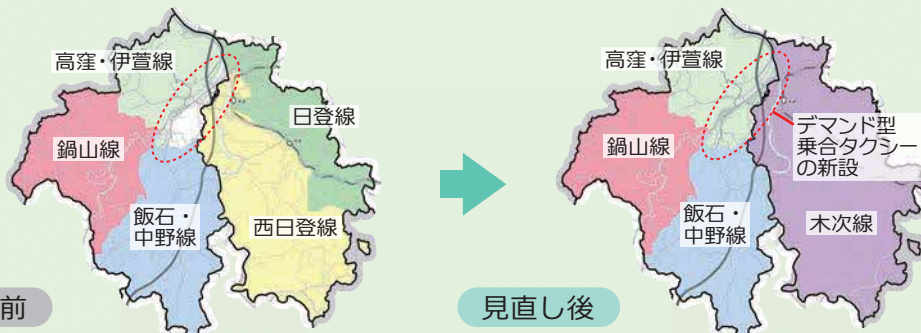
特に
関連する施策

鍋山線／飯石・中野線／高窪・伊萱線のサービス内容見直し

- 施策 1-2 の考え方に沿って、ダイヤや運賃制度の見直しを進めるとともに、利便性の向上やDXの推進を図ります。

1-2,3

見直しイメージ



見直し前

見直し後

C ゾーン

地域との「総働」で、山間部の暮らしやすさを支える

吉田・掛合



今、困っていること

- 市街地までの所要時間が長い
 - ▶ 吉田・掛合地域から木次や大東の市街地まで、公共交通で1時間以上かかることもあります。
- だんだんバスの稼働率が低い ▶ 特に午後の時間帯の利用が少なくなっています。
- 乗継環境が不便
 - ▶ だんだんタクシーとバスとを乗り継ぐ際のバス停で、待合環境が整っていません。



ここが変わります!!

吉田大東線（仮称：広域北部線／広域南部線）の所要時間短縮

- 運行経路をよりわかりやすくシンプルにし、可能な限り所要時間を短縮します。

特に
関連する施策

1-1

掛合町だんだんタクシー／吉田町だんだんバスの見直し

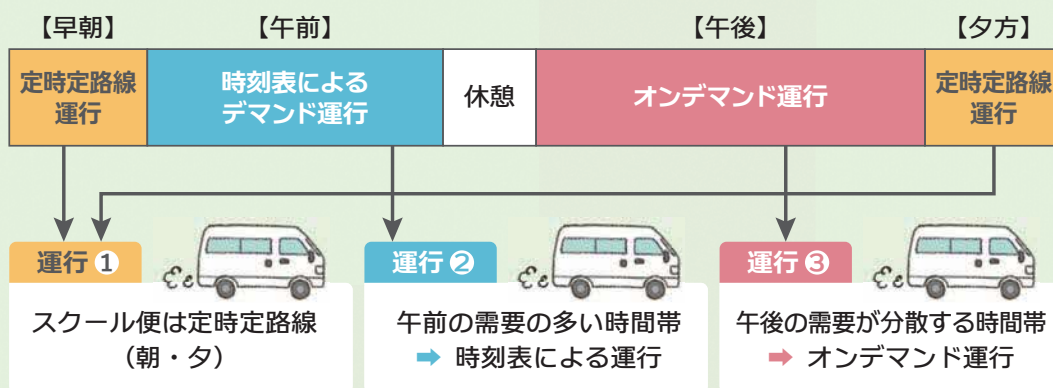
だんだんタクシー / だんだんバスのサービス内容見直し

- 施策 1-2 の考え方に沿って、ダイヤや運賃制度の見直しを進めるとともに、利便性の向上や DX の推進を図ります。

特に
関連する施策

1-2,3
2-2

ハイブリッド運行のイメージ



※ 時刻表によるデマンド運行とは、あらかじめ定めた時刻表（ダイヤ）に基づき、利用者から予約のあった便のみを運行する方式を指します。

※ オンデマンド運行とは、あらかじめ設定された運行時間帯の中で利用者からの予約を受け付け、他の利用者の予約状況も踏まえながら、乗降地点や運行経路、配車を柔軟に調整して運行する方式です。

地域自主組織との連携

- 地域自主組織や交通事業者と連携し、新たな運行形態や暮らしの中での交通の在り方などについて話し合います。
- 例えば、地域のイベントに合わせた運行や、交通事業者による運行が難しい場合の住民ドライバーによる運行など、地域の実情に合った柔軟な仕組みを話し合います。



5年後、こんな風に暮らしています

75歳のAさん(掛合地域)の1日

朝8時Aさんは、スマホでだんだんタクシーを予約しました。

「明日の10時に、家からドラッグストアまでお願いします」
操作は簡単。孫に教えてもらってから、自分でできるようになりました。

翌日10時 予約した時間に、だんだんタクシーが自宅前に到着。

ドラッグストアの前で友人のDさんと待ち合わせて、一緒にバスでお出かけ。

「二人で乗れば、話もできるし、楽しいわね」

昼食を食べて、スーパーで買い物。

帰りは優待乗車券を使ってタクシーで帰宅。

「昔は息子に送ってもらっていたけど、今は自分で気兼ねなく出かけられるようになりました」



高校生のBさん(加茂地域)

Bさんは三刀屋高校掛合分校に通学しています。

朝7時半、自宅近くのバス停からバスに乗って高校へ。
友達とおしゃべりしながら、直通便なので乗り継ぎなしで高校に到着します。

帰りはバスと鉄道を乗り継いで帰宅。

途中、木次駅で少し待ちますが、冷暖房やインターネットも整った環境で、勉強しながら快適に待てました。

これまで帰りは親に迎えに来てもらうこともあったけど、バスの時間が帰りやすくなって、今は自分で帰れます。

「お母さんも仕事があるから、自分で帰れるようになって喜んでいます」



子育て中のCさん(三刀屋地域)

Cさんは乗り物好きの5歳の息子と一緒にお出かけ。

木次線に乗ろうと思いましたが駅まで少し遠いので、自宅から駅までだんだんタクシーで。

運転しなくていいから、外の景色をみながら息子と会話がはずみます。

「あ、トラックとバスが並んでる!」「〇〇ちゃんのお家が見える!」

「駅にもいろいろな車の車両があるよ!」

クルマだと見えない景色が見えて楽しいね。



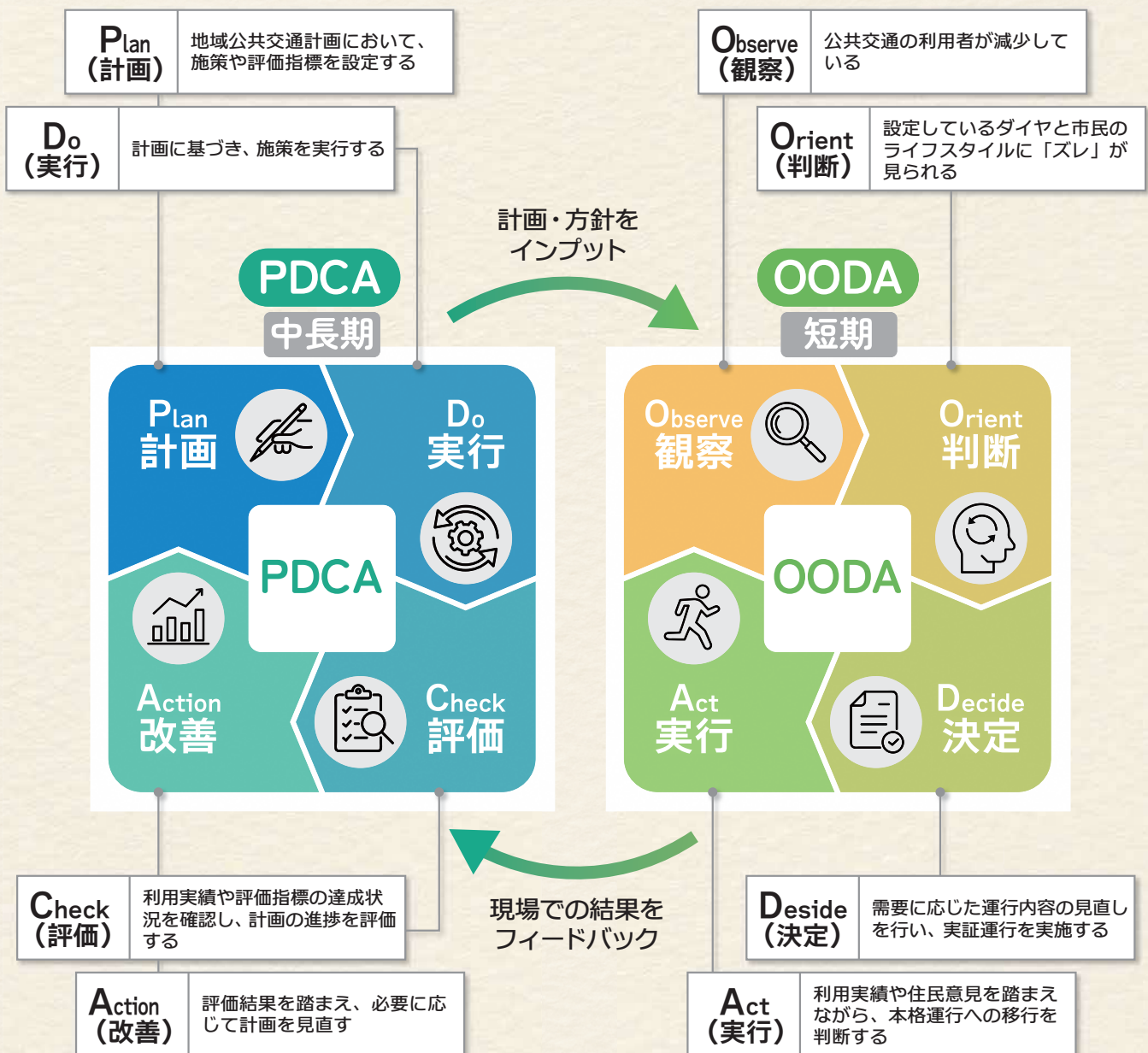
PDCA と OODA で計画に取り組む

PDCA（計画→実行→評価→改善）という従来の仕組みに加えて、OODA（観察→判断→決定→実行）の考え方も組み合わせて計画に取り組みます。

PDCA は、計画通りに進んでいるかをチェックし、改善していく仕組みです。

しかし、交通を取り巻く環境は、刻一刻と変化しています。また、人口減少・利用者減少から公共交通のサービス水準が低下し、さらに利用者が減少する負のスパイラルから脱却するためには、これまでの常識を超えて、市内の公共交通環境を大きく改革していくことが必要です。こうした大きな変革を進めるために、現場を観察し、判断し、すぐに動く、OODA の考え方を取り入れます。

PDCA と OODA の関係



KPI — 計画の目標

計画がうまくいっているか、下記の指標に基づいて毎年評価します。

評価指標①	公共交通の年間延べ利用者数
指標の定義	市内を運行するバス、だんだんタクシー（だんだんバス）の年間の総利用者数
現状値	200,493 人（令和 7 バス事業年度）
目標値	208,000 人（令和 12 バス事業年度）
目標値の考え方	現在、市民一人当たりの公共交通利用回数は年 6.0 回となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和 12 年度の本市の人口は約 29,700 人まで減少する見通しです。本計画では、人口減少が進行する中においても、路線の再編や利便性向上により、市民一人当たりの利用回数を年 7.0 回まで向上させ、令和 12 年度に約 208,000 人の年間延べ利用者数を確保することを目標とします。
評価の方法	各交通事業者からの報告を受けて、毎年評価する

評価指標②	公共交通の公的資金投入額
指標の定義	市内を運行するバス、だんだんタクシー（だんだんバス）の維持に係る年間の市の負担額
現状値	318,777 千円（令和 7 バス事業年度）
目標値	318,777 千円（令和 12 バス事業年度）
目標値の考え方	燃料価格の高騰や人件費の上昇等の要因により、市の財政負担額は増加の一途を辿っており、今後も増加が見込まれる状況です。持続可能な運行を確保するため、サービス内容の適正化や効率的な運行形態への見直しを進め、増加傾向にある財政負担を抑制し、令和 12 年度においても令和 7 年度と同水準に留めることを目標とします。
評価の方法	各交通事業者からの報告を受けて、毎年評価する

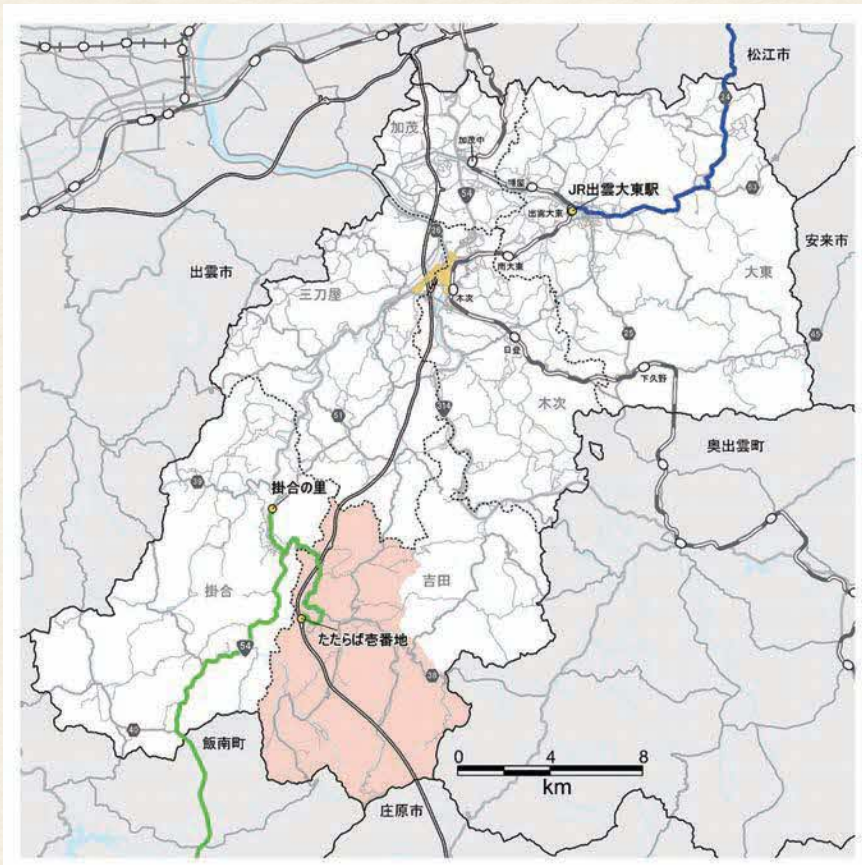
評価指標③	公共交通の収支率
指標の定義	市内を運行するバス、だんだんタクシー（だんだんバス）について、年間の支出に対する収入の割合
現状値	5.7%（令和 7 バス事業年度）
目標値	5.7%（令和 12 バス事業年度）
目標値の考え方	市民一人当たりの利用回数の向上と財政負担の抑制を両立することにより、令和 12 年度においても収支率を現状水準で維持することを目標とします。
評価の方法	各交通事業者からの報告を受けて、毎年評価する



評価指標④	公共交通の満足度
指標の定義	「市内の公共交通機関（バス・JR・だんだんタクシー）に満足していますか？」の問いに対して、満足・多少満足と回答した人の割合
現状値	48.8%（令和6年度）
目標値	60.0%（令和11年度）
目標値の考え方	公共交通に対する満足度は近年低下傾向にあります。本計画では、路線の再編やサービスの利便性向上を通じて利用者の満足度を回復させ、令和11年度において満足度60%以上を目指します。
評価の方法	市民生活の現状に関するアンケート調査において把握し評価する

評価指標⑤	運転手確保にむけた支援
指標の定義	雲南市運転免許取得支援事業補助金（二種免許の取得費用の補助制度）の交付件数
現状値	2件（令和7年度）
目標値	7件（令和12年度）
目標値の考え方	事業者への周知を図り、毎年1件ずつ交付件数を増やし、令和12年度において7件の交付を目指します。
評価の方法	交付状況について、毎年評価する

地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する路線



- 松江・雲南共同運行
コミュニティバス
(雲南市民バス)
- 大東松江乃木線
- 飯南町生活路線バス
- 赤名吉田線
- 中心市街地内を運行する
デマンド型乗合タクシー
- だんだんバス
吉田線・田井線



バスに乗って、まちへ出かけよう

クルマはとっても便利な乗り物です。

でも、バスや鉄道などの公共交通には、もっと「えすこ（良い具合）」なものがあります。

運転しなくていいから、四季折々の景色をゆっくり眺められる。

友達と久しぶりに再会して、ゆっくりおしゃべりしながら買い物に行ける。

久しくバスや鉄道に乗っていないという方も、子どもの時に利用した思い出があるのではないのでしょうか。

一人ひとりの「乗る」が、まちの交通の未来を支えます。

毎日の暮らしの中で、ちょっとだけクルマを離れ

歩いて、バスや鉄道に乗って、だんだんタクシーに乗って

いつもと違った景色を見てみませんか。



【お問い合わせ先】

雲南市政策企画部うんなん暮らし推進課交通政策室

住所：〒699-1392 島根県雲南市木次町里方 521-1

TEL: 0854-40-1014

FAX: 0854-40-1029

Email: koutsuseisaku@city.unnan.shimane.jp

雲南市内の
公共交通の情報は
こちらから



もっと詳しく知りたい方へ

詳細なデータや分析結果などについては、別冊の「資料編」をご覧ください。

市のホームページからダウンロードできます。