

雲南市地域公共交通網形成計画(案)

令和2年3月

雲南市

雲南市地域公共交通網形成計画 目次

1. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景	1
1-2 策定主体	1
1-3 計画の区域	1
1-4 計画の期間	1

2. 地域の概要

2-1 位置・地勢	2
2-1-1 位置	2
2-1-2 地勢	3
2-2 人口	4
2-2-1 人口の推移	4
2-2-2 人口の分布	5
2-2-3 高齢化の状況	6
2-2-4 人口流動	7
2-2-5 運転免許保有率	8
2-3 施設の分布	9
2-3-1 主要施設の分布	9
2-3-2 観光資源の状況	13

3. 公共交通の現状

3-1 道路の整備状況	15
3-2 鉄道の状況	16
3-2-1 JR 木次線の整備状況	16
3-2-2 JR 木次線の利用状況	16
3-2-3 トロッコ列車「奥出雲おろち号」の利用状況	21
3-3 路線バス等	22
3-3-1 運行の状況	22
3-3-2 区間別運行頻度	25
3-3-3 バス停位置	26
3-3-4 年間利用者数の推移	28
3-3-5 乗降調査結果	32
3-3-6 木次駅での市民バスと JR 木次線との接続	37
3-3-7 市民バスの保有車両	39
3-4 公共交通空白地域の状況	40
3-5 専用スクールバス	41
3-6 一般タクシー	43
3-7 その他の移動サービス	44
3-7-1 共助交通	44
3-7-2 買物タクシー（木次町新市地区）	45
3-8 助成制度	46
3-9 公共交通に係る経費	47

4. 住民ニーズ

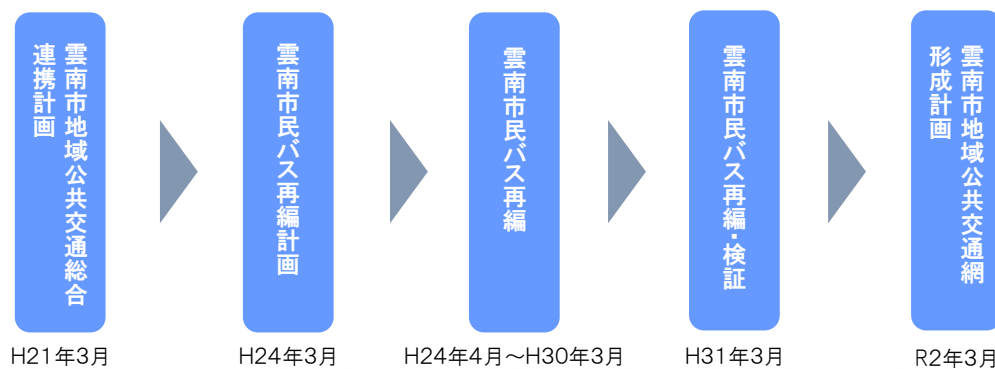
4-1 バスの利用目的	48
4-2 通院・買物の移動目的地	48
4-2-1 大東地域	48
4-2-2 加茂地域	49
4-2-3 木次地域	49
4-2-4 三刀屋地域	50
4-2-5 吉田地域	50
4-2-6 掛合地域	51
4-3 市民バスの評価	51

4-3-1	市民バス	51
4-3-2	デマンド型乗合タクシー	52
4-3-3	移動の際に困っていること	53
4-4	将来的な移動について	53
4-4-1	運転免許証自主返納の考え方	53
4-4-2	将来の移動手段に対する不安感	54
4-5	今後の交通政策	54
4-5-1	今後の交通政策に対する考え方	54
4-5-2	地域による移動サービスへの取り組み意向	55
4-5-3	希望する交通施策	55
5.	通学の移動ニーズ	
5-1	各高校への通学状況	56
5-1-1	雲南市内の高校	56
5-1-2	市外の高校	57
5-2	市民バスの改善点	57
5-3	自家用車送迎の現状	58
6.	まちづくりの方向性	
6-1	上位計画	59
6-1-1	第2次雲南市総合計画(平成 27 年 3 月策定)	59
6-1-2	雲南市都市計画マスタープラン(平成 26 年 2 月策定)	60
6-1-3	雲南市中心市街地活性化基本計画(平成 28 年 12 月策定)	60
6-1-4	まち・ひと・しごと創生雲南市総合戦略(平成 28 年 3 月改訂)	61
6-1-5	雲南市総合保健福祉計画(平成 28 年 12 月策定)	61
6-2	都市計画マスタープランでのまちづくりの方向性	62
7.	公共交通の問題点・課題と今後の方向性	
7-1	問題点・課題	63
7-1-1	JR 木次線とバスとの役割分担と連携	63
7-1-2	定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行	63
7-1-3	デマンド型乗合タクシーの利便性向上	63
7-1-4	公共交通に係る経費の抑制	64
7-1-5	情報提供の充実	64
7-1-6	効率的で安定的な運行体制の確立	64
7-2	今後の方向性	65
7-2-1	雲南市の公共交通体系	65
7-2-2	将来像・基本方針と目標・事業の設定	67
7-2-3	目標別成果指標の設定	71
8.	目標達成のための事業	
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	72
目標 2	地域間幹線の利便性向上	76
目標 3	地域内支線の利便性向上	78
目標 4	広域幹線(吉田大東線)の効率化	80
目標 5	地域間幹線の効率化	81
目標 6	地域内支線の効率化	81
目標 7	JR 木次線の利用促進	82
目標 8	高齢者・高校生のバス利用促進	83
目標 9	新たな需要の創出	85
目標 10	安定的な運行体制の環境整備	86
9.	実施スケジュールと計画の評価	
9-1	実施スケジュール	88
9-2	計画推進体制と事業の評価方法	89
9-2-1	計画推進体制	89
9-2-2	事業の評価方法	89

1. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

- 雲南市（以下、本市）では、平成 20 年度に「雲南市地域公共交通総合連携計画」を策定し、その実施計画として平成 23 年度に「雲南市民バス再編計画」を策定した。この再編計画に沿って平成 24 年度より吉田大東線の再編、デマンド型乗合タクシーの導入等、公共交通再編を順次進めてきた。
- 「雲南市地域公共交通総合連携計画」策定から 10 年が経過し、その間に社会情勢、交通環境が変化したことを踏まえ、「雲南市地域公共交通総合連携計画」や「雲南市民バス再編計画」に基づく事業の効果を検証するとともに公共交通の現状・問題点及び将来見通しを再度分析し、地域公共交通を取り巻く課題に対応した持続可能な地域公共交通網の構築を目的として、本市の公共交通のマスタープランとなる「雲南市地域公共交通網形成計画（以下、本計画）」を策定する。



1-2 策定主体

- 雲南市

1-3 計画の区域

- 雲南市全域

1-4 計画の期間

- 令和 2 年度から令和 6 年度までの 5 年間

2. 地域の概要

2-1 位置・地勢

2-1-1 位置

○本市は平成 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。

○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。

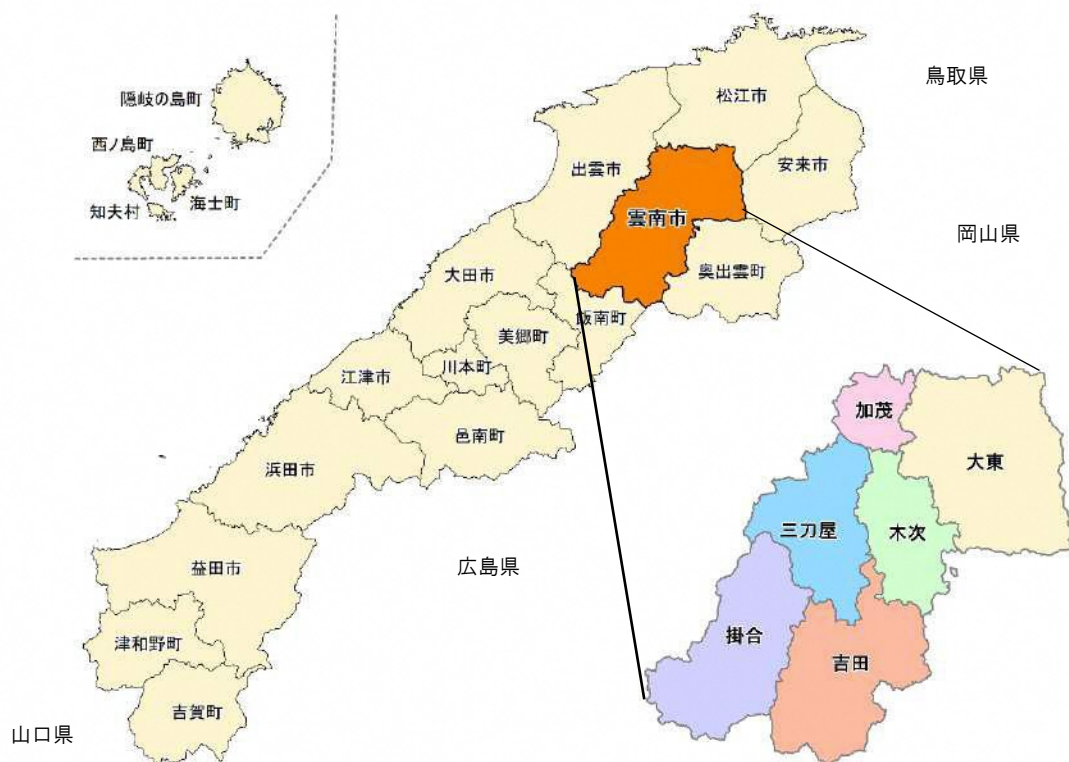


図 1 雲南市の位置

2-1-2 地勢

○本市の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。

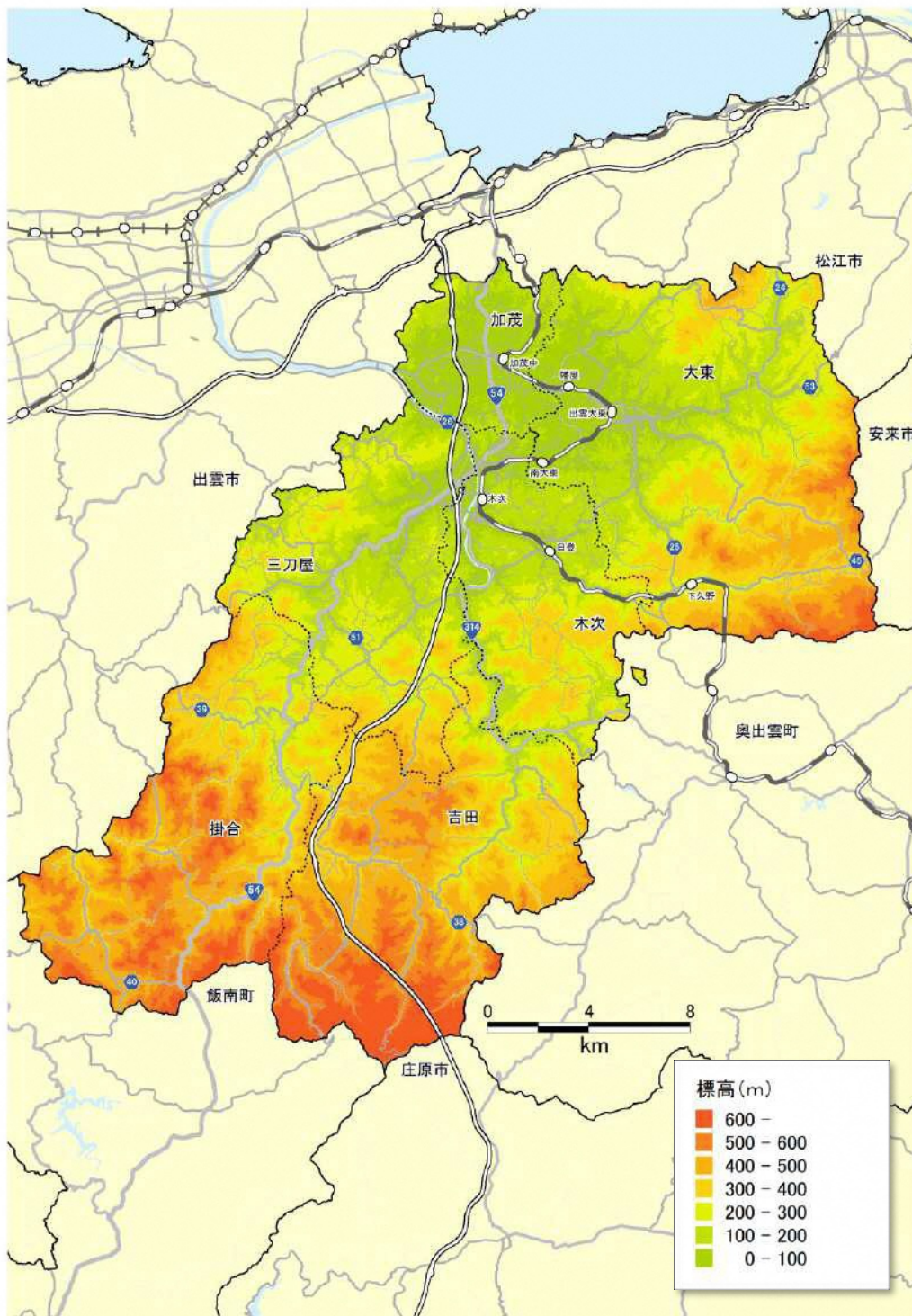


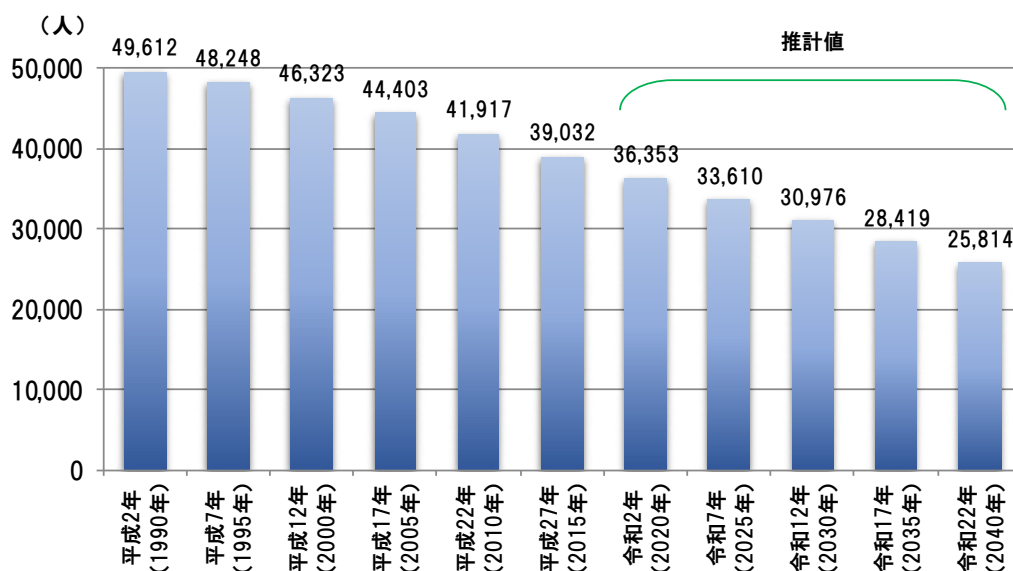
図 2 雲南市の地勢

2-2 人口

2-2-1 人口の推移

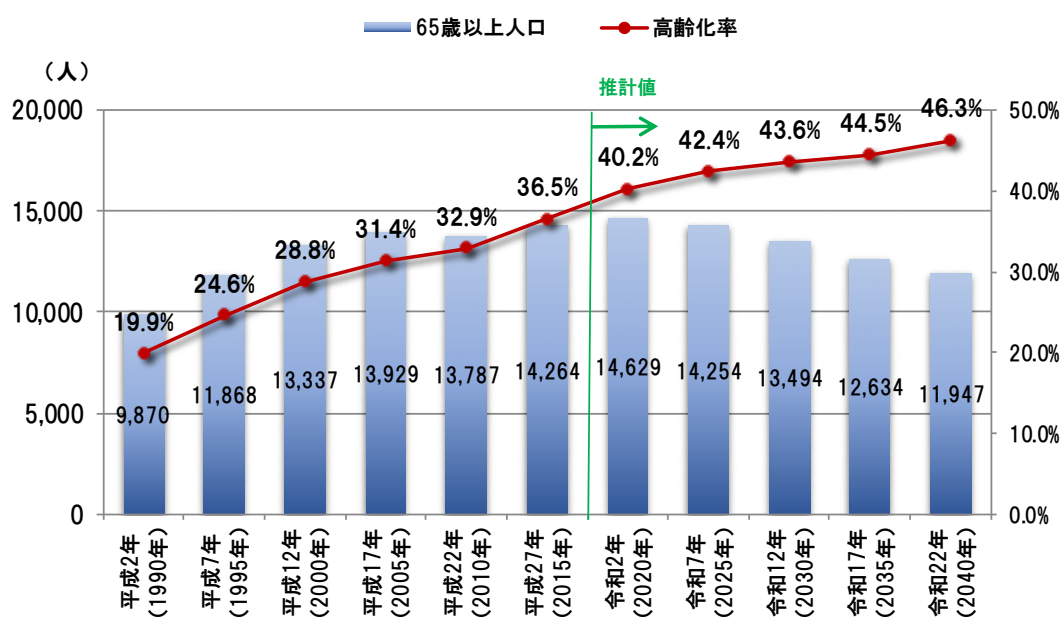
○本市の人口は減少の一途をたどっており、平成 27 年国勢調査では 39,032 人と 40 千人を下回った。国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）が示した将来推計人口でも減少傾向は続き、令和 22 年には約 13 千人が減少すると推計されている。

○65 歳以上の人口は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みられているが、高齢化率は上昇を続け、平成 27 年の 36.5%から令和 22 年には 46.3%まで上昇すると予測されている。



※平成 2 年～平成 27 年は国勢調査人口、令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 3 雲南市の人口の推移と将来推計値



※平成 2 年～平成 27 年は国勢調査人口、令和 2 年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 4 雲南市の高齢者人口・高齢化率の推移と将来推計値

2-2-2 人口の分布

○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みられる。

○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。

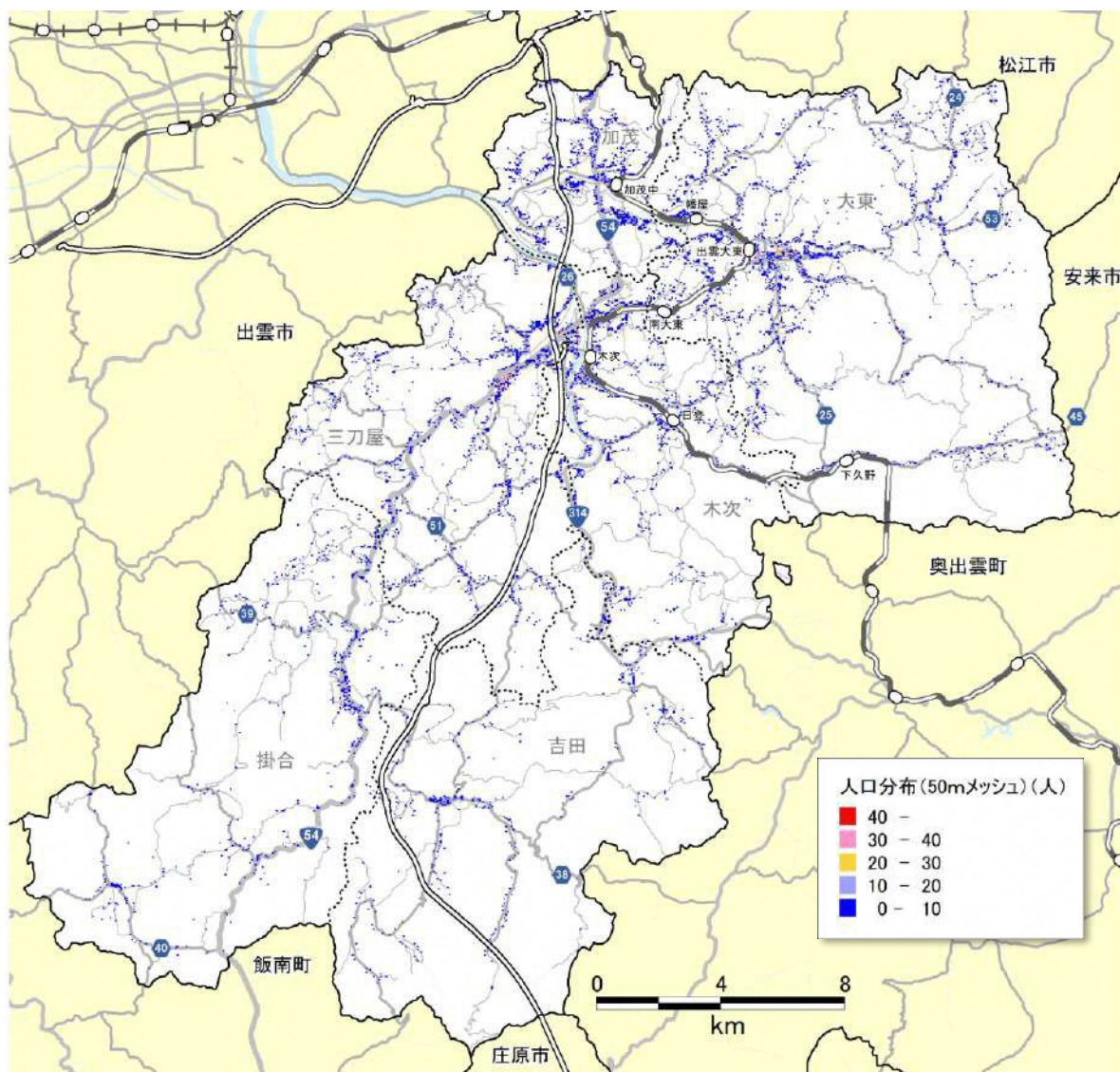


図 5 雲南市の人口分布

2-2-3 高齢化の状況

○本市のほとんどの行政区が高齢化率 30%以上であり、特に山間部は高齢化率が高い傾向にある。

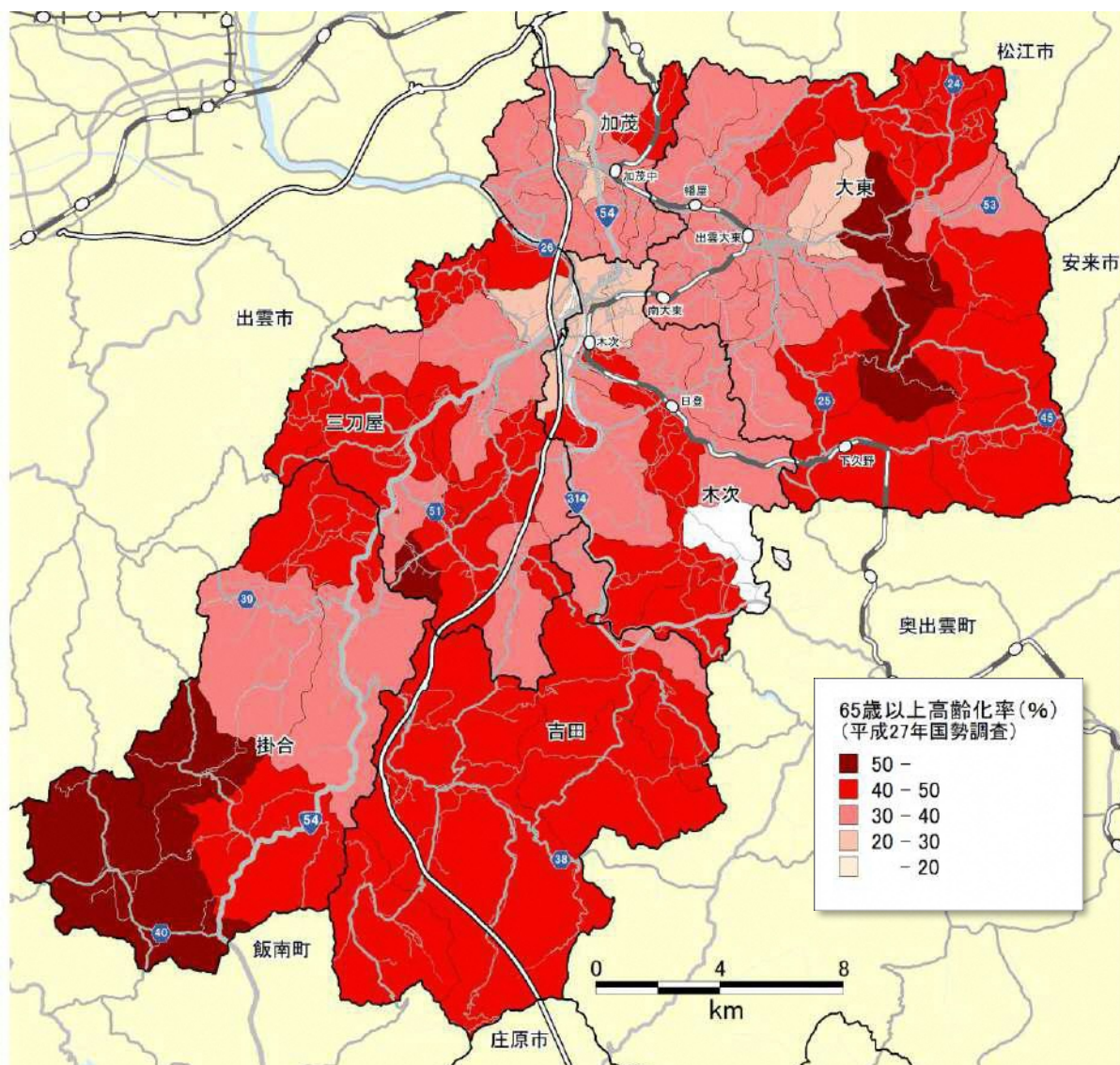


図 6 雲南市の行政区別高齢化率

2-2-4 人口流動

(1)通勤による人口流動(H27 年国勢調査)

○本市から市外への通勤流動は松江市と出雲市が中心で、それぞれ 2,000 人以上となっている。また、奥出雲町への移動も比較的多い。

○市外から本市への通勤流動は、出雲市と松江市からの移動が 1,000 人以上見られるほか、奥出雲町からも 500 人以上の通勤流動が見られる。

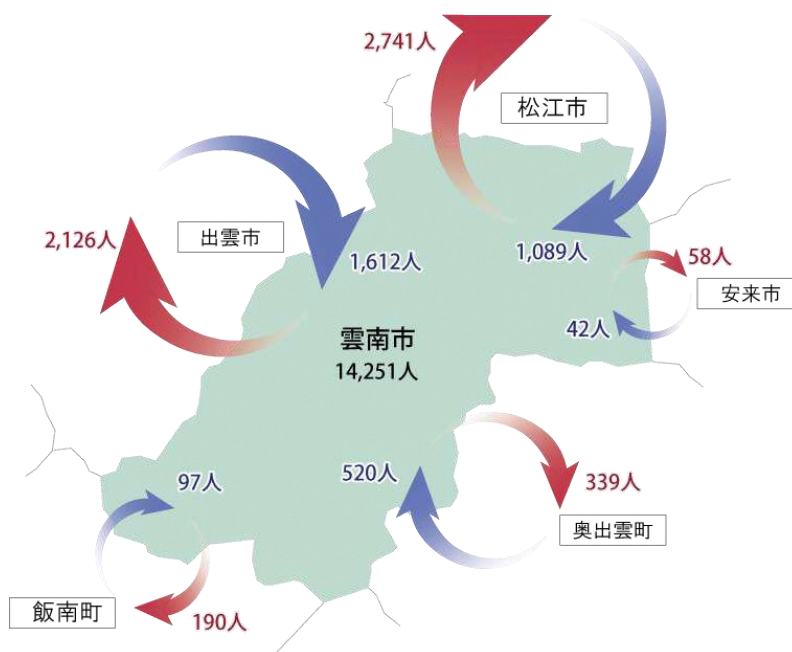


図 7 通勤による人口流動 (H27 年国勢調査)

(2)通学による流動(H27 年国勢調査)

○本市から市外への通学移動は、松江市 (307 人) と出雲市 (108 人) が多く、奥出雲町 (22 人) や飯南町 (18 人) への移動も見られる。

○市外から本市への通学移動は、奥出雲町 (42 人) が最も多く、松江市 (29 人)、出雲市 (16 人) 等の順となっている。

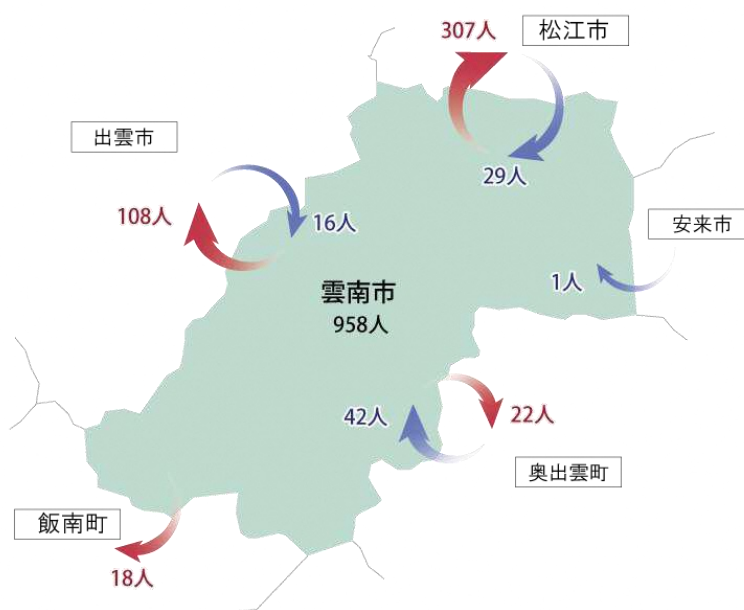


図 8 通学による人口流動 (H27 年国勢調査)

2-2-5 運転免許保有率

表 1 雲南市の免許保有率

項目	0～15 歳	16～64 歳	65～69 歳	70～74 歳	75 歳以上	合計
免許保有者数	0 人	人	人	人	人	人
総人口	4,455 人	18,706 人	3,356 人	3,157 人	8,167 人	37,841 人
免許保有率	0%	%	%	%	%	%

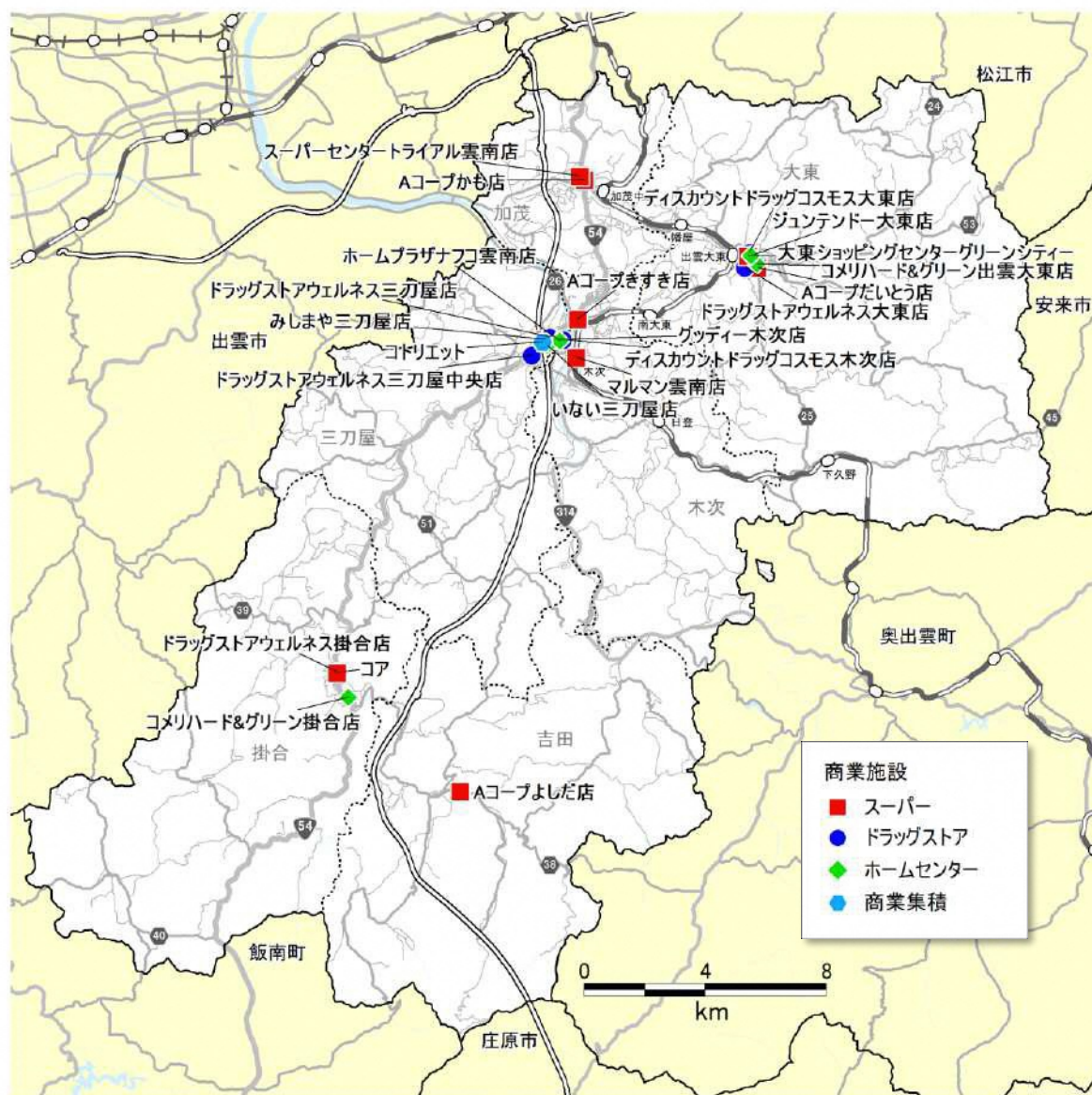
※令和元年 10 月 31 日現在

グラフ

(2) 商業施設

○本市内の商業施設の多くは北部の人口集中地域にあり、特に木次駅と出雲大東駅の近辺に集積が見られる。

○南部では掛合地域にスーパー・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店舗のため、これらの地域から中心部への買物移動が日常的に発生している。



《木次・三刀屋地域の拡大図》



《大東地域の拡大図》



図 10 雲南市の商業施設の分布

(3)教育機関

○市内の教育機関は多くが北部に集積しており、南部では旧町の中心部に集中している。

表 2 雲南市内の教育機関数

地域	小学校	中学校	高等学校	特別支援学校
大東	5	2	1	0
加茂	1	1	0	0
木次	4	1	0	0
三刀屋	2	1	1	1
吉田	2	1	0	0
掛合	1	1	1	0
計	14	7	3	1

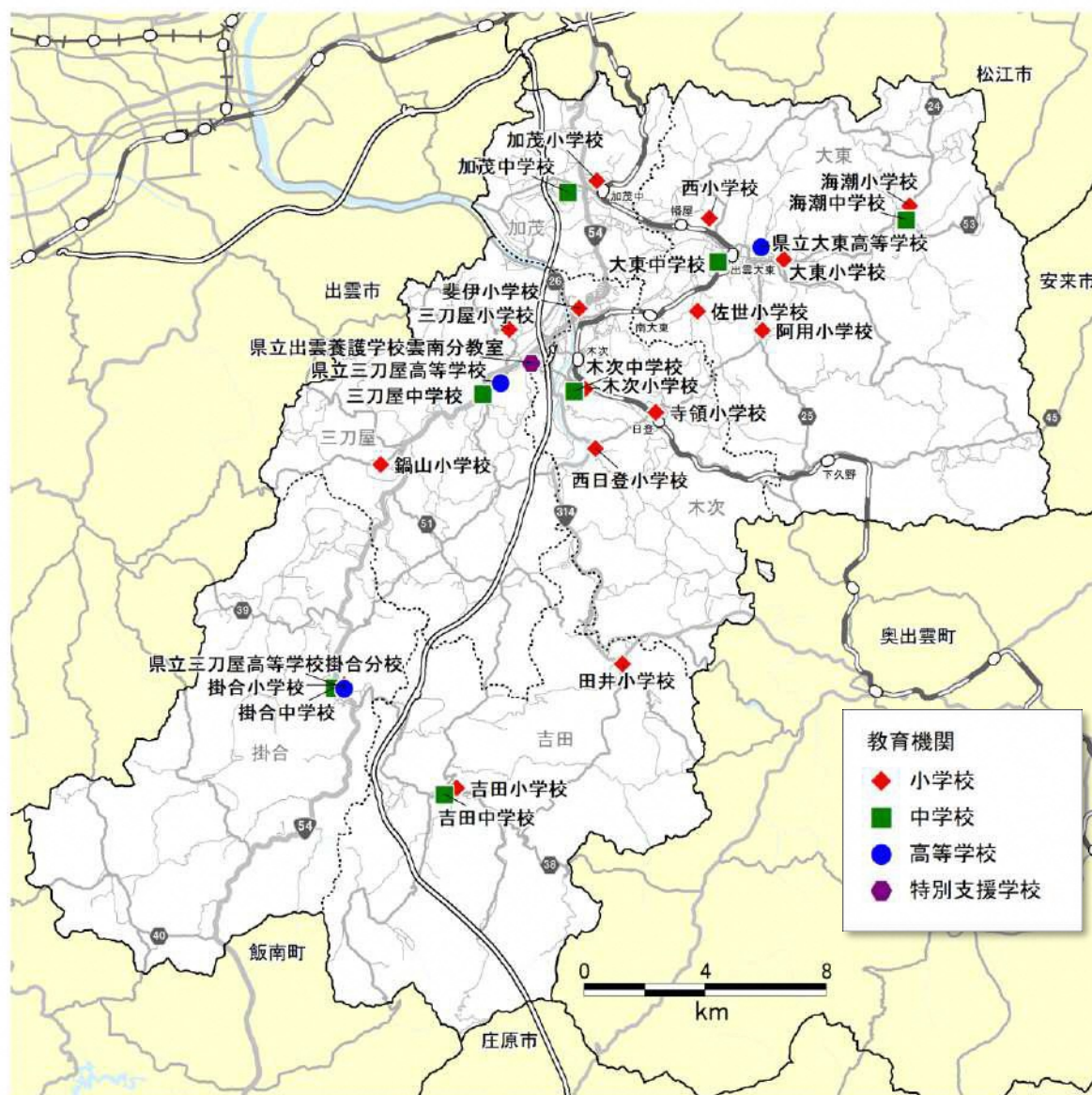


図 11 雲南市の教育機関の分布

(4)機能の集積状況

○市内の主要施設を地図上に落とし込むと以下のようになり、旧大東町や旧加茂町、旧木次町から三刀屋町にかけての市街地に機能が集積している。

○これらの機能集積地が主な移動目的地になると考えられる。。

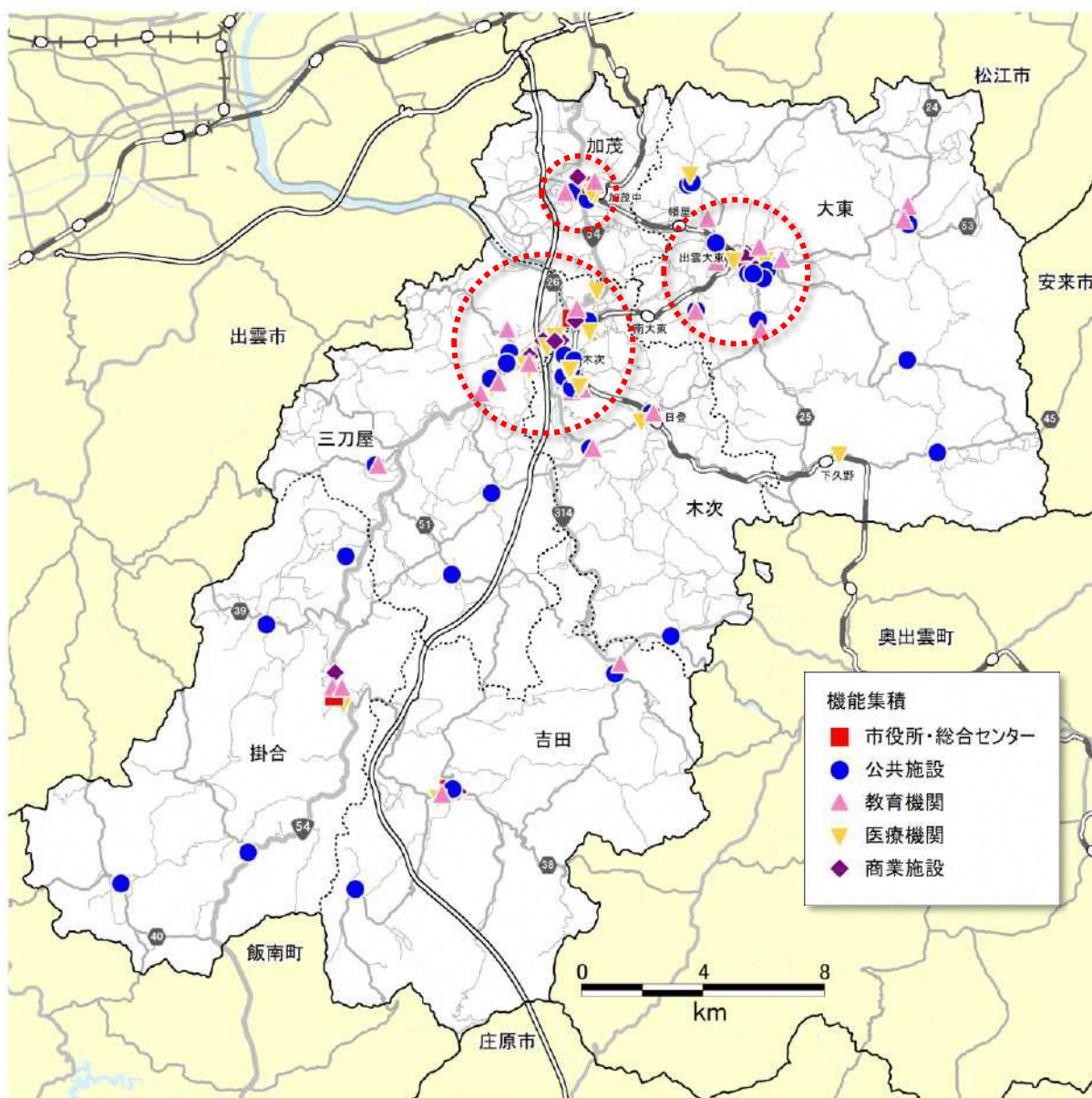


図 12 雲南市の機能集積状況

2-3-2 観光資源の状況

(1) 観光資源の分布

○本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。

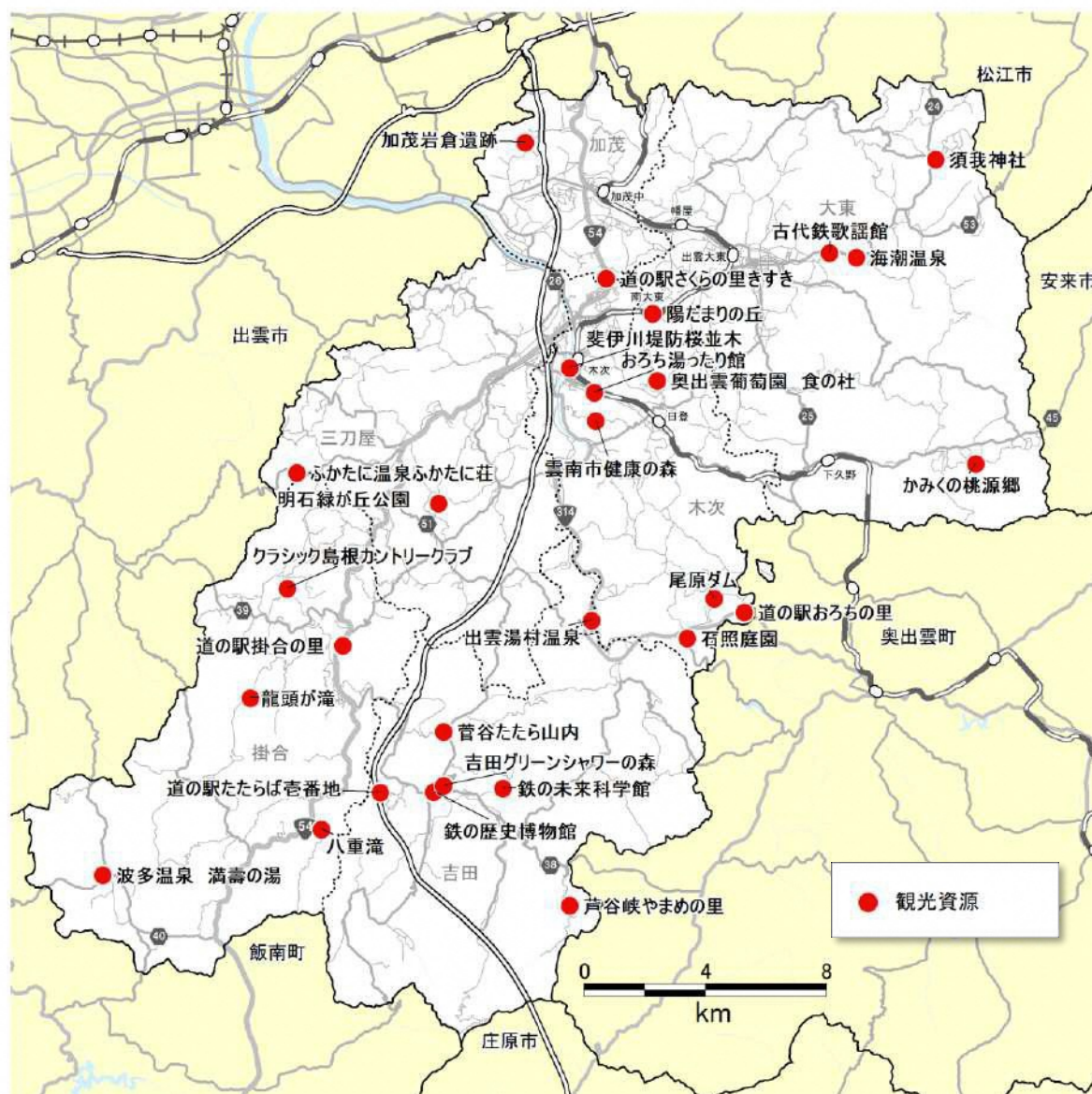


図 13 雲南市の観光地・観光施設の分布

(2)観光入込客数の推移

○雲南市への観光入込は平成 30 年の数値で年間のべ約 1,300 千人あったが、近年微減傾向にある。

○本市の観光入込は温泉施設「おろち湯ったり館」が毎年 100 千人以上の利用が見られ最も多く、次いで桜の名所「斐伊川堤防」、「海潮温泉」、「龍頭八重滝県立自然公園」等の順となっている。

表 3 雲南市の主要観光施設の入込数推移

分類	観光地・施設名	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年
自然・公園	かみくの桃源郷	8	6	6	8	7	8	9	10	12	14	15
	雲南市健康の森	14	25	25	26	27	28	28	30	29	27	28
	明石緑が丘公園	42	43	44	46	43	43	40	42	42	45	45
	吉田グリーンシャワーの森	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3
	芦谷峡・やまめの里	6	1	5	6	4	4	4	6	5	6	5
	龍頭八重滝県立自然公園	55	52	58	74	78	79	77	77	80	78	76
	自然・公園系合計	126	129	140	162	161	164	161	169	171	172	172
神社	須我神社	-	-	-	20	27	36	28	27	28	27	29
	神社系合計				20	27	36	28	27	28	27	29
展示施設	古代鉄歌謡館	11	10	9	12	11	12	10	13	11	13	10
	加茂岩倉遺跡	6	6	6	5	5	6	6	6	5	4	4
	鉄の歴史博物館	3	3	3	3	4	7	4	6	6	7	5
	鉄の未来科学館	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2
	山内生活伝承館	3	3	3	3	3	2	2	8	9	11	9
	展示施設系合計	25	25	23	24	24	28	24	36	33	38	29
スポーツ	クラシック島根カントリークラブ	21	18	18	15	18	19	19	22	23	25	24
	海洋センター	30	34	38	38	37	38	39	38	46	17	31
	スポーツ系合計	51	52	56	54	55	57	58	59	69	41	55
食品	奥出雲葡萄園	-	-	-	14	14	16	14	14	14	14	14
	食品系合計				14	14	16	14	14	14	14	14
温泉施設	海潮温泉	61	64	62	49	74	86	86	91	90	91	87
	おろち湯ったり館	116	114	114	109	108	114	113	112	112	108	108
	ふかたに温泉ふかたに荘	12	12	10	10	9	10	10	10	9	9	9
	出雲湯村温泉清嵐荘	45	56	55	92	94	92	87	90	86	84	33
	波多温泉満壽の湯	20	20	22	20	21	21	21	22	21	22	22
	温泉系合計	311	279	263	280	305	323	316	325	317	314	259
道の駅	道の駅さくらの里きすき	166	150	129	119	108	127	129	146	141	143	147
	道の駅掛合の里	131	126	123	113	96	79	65	67	70	66	62
	道の駅おろちの里	-	-	-	45	52	53	53	56	56	51	50
	道の駅たたらば壺番地	-	-	-	-	-	448	415	471	419	378	356
	道の駅系合計	297	276	252	277	256	707	663	739	685	638	616
イベント	大東七夕祭り			20	20	17	20	13	18	17	20	15
	斐伊川堤防	125	115	115	90	95	85	95	90	130	90	105
	うなんなんまめなカー市			15	10	2	0	4	5	4	6	3
	イベント系合計	125	115	150	120	114	105	112	113	151	116	123
雲南市総合計		935	876	884	949	956	1,436	1,376	1,482	1,467	1,360	1,296

資料：島根県観光動態調査結果

単位：千人

3. 公共交通の現状

3-1 道路の整備状況

○本市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、庄原市を経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・主要地方道を結び形で県道が網羅されている。

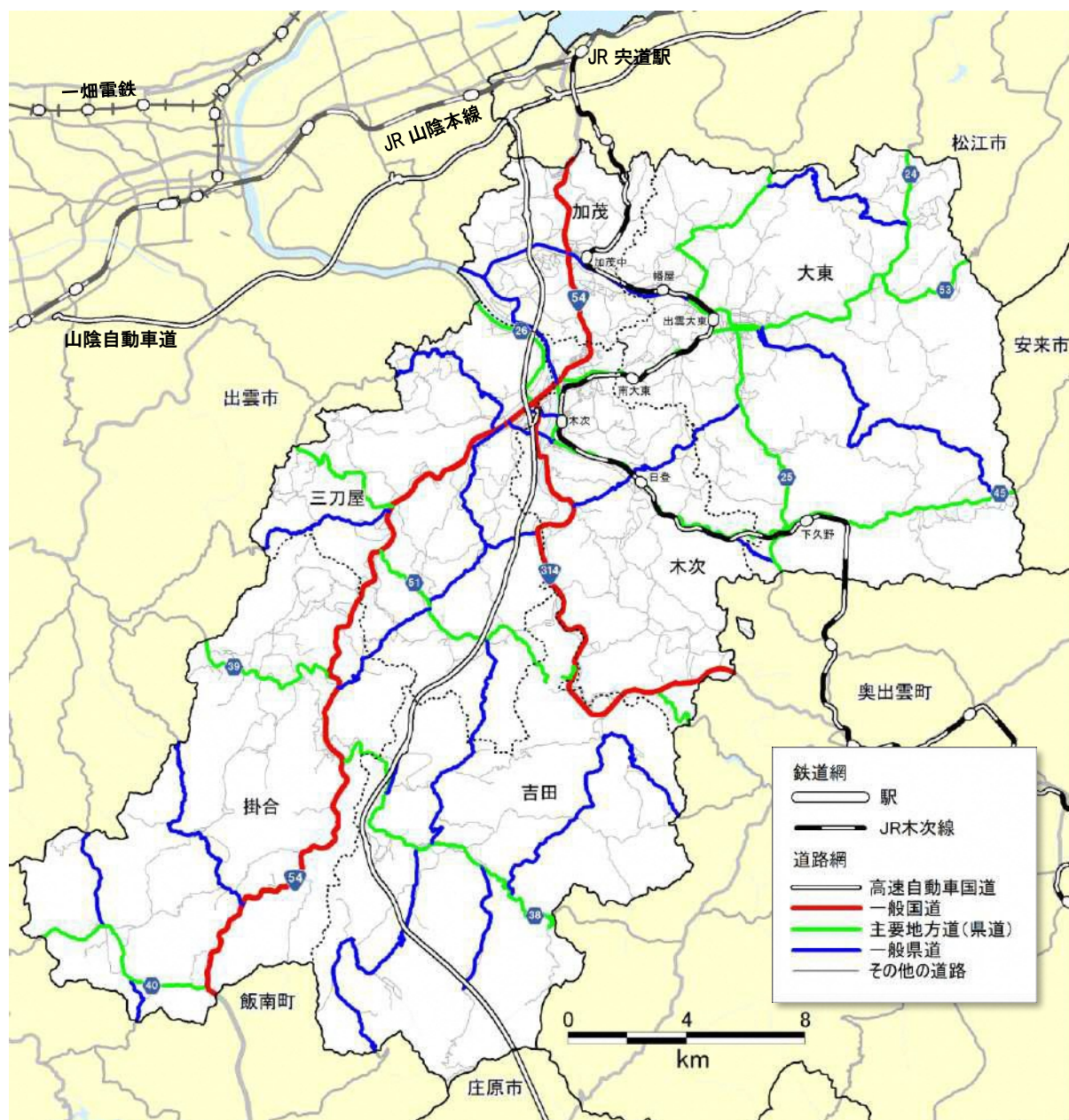


図 14 雲南市の道路・鉄道の状況

3-2 鉄道の状況

3-2-1 JR 木次線の整備状況

○JR 木次線が JR 山陰本線の宍道駅から本市及び奥出雲町を經由して広島県庄原市の備後落合に向かって伸びている。

3-2-2 JR 木次線の利用状況

(1) 駅別平均乗車人数

○本市内には JR 木次線に8つの駅があり、駅全体の日平均乗車人員数は減少傾向で推移しており、平成 30 年度は 422 人であった。

○駅別に見ると、利用者の多い出雲大東駅と木次駅は微減、その他の駅はほぼ横ばいに推移している。

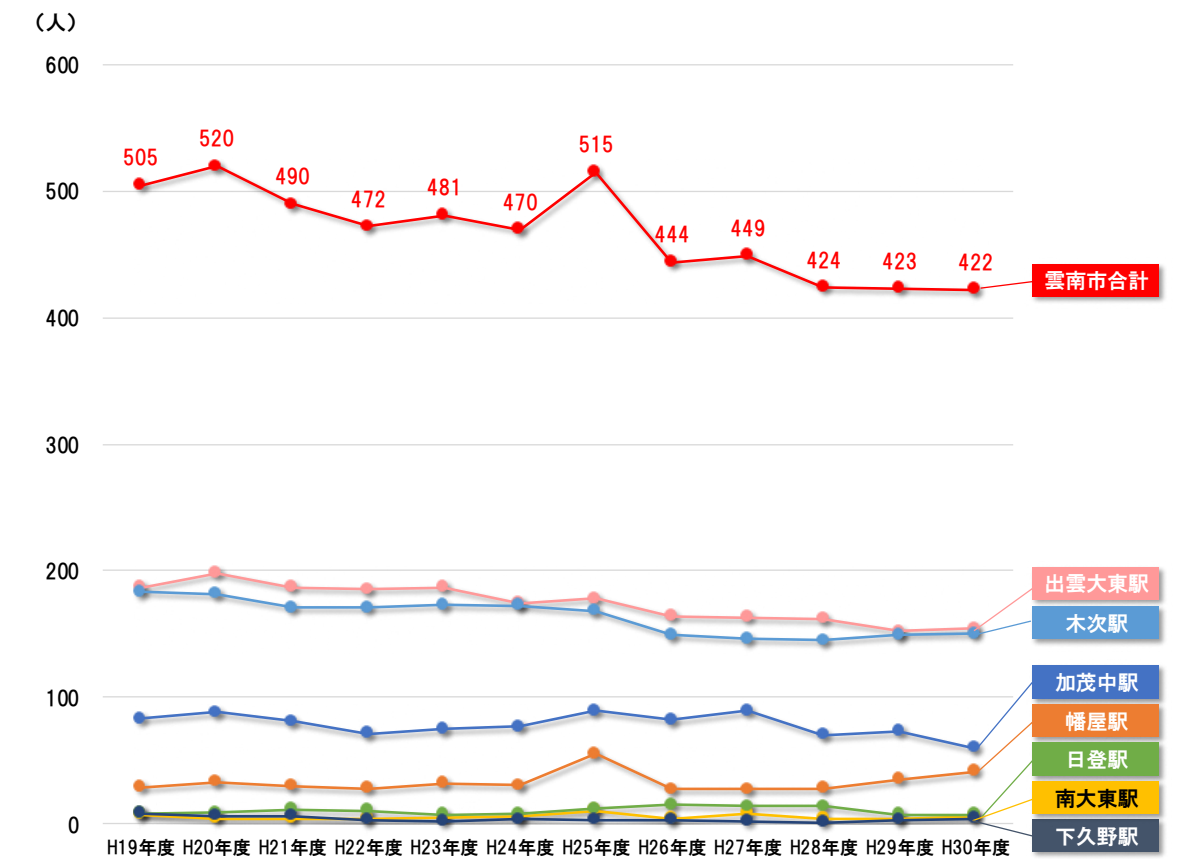


図 15 JR 木次線駅別 1 日平均乗車人員数の推移（資料：島根県統計書）

(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り、200人台を横ばいから微減傾向で推移している。

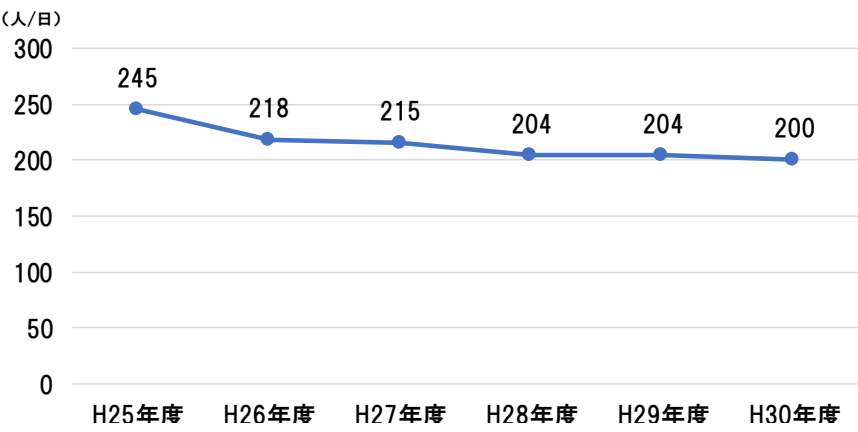


図 16 JR 木次線平均通過人員の推移 (資料：雲南市)

(4)利用促進活動

○木次線沿線市町では平成 30 年に「木次線利活用推進協議会」を設立し、利用促進のための諸活動を積極的に行っている。具体的な内容は次表のとおりで、「利用促進事業」「地域活性化事業」「交流人口拡大事業」等を実施している。

表 4 木次線利活用推進協議会の開催実績

年度	日時	内容	年度	日時	内容
H30年	3月28日	設立総会	H30年	10月15日	第7回幹事会
	4月11日	第1回幹事会		11月19日	第8回幹事会
	5月16日	第1回利用促進会議		12月18日	第9回幹事会
	5月25日	第2回幹事会	H31年	1月21日	意見交換会(雲南市・奥出雲町)
	6月25日	第3回幹事会		1月24日	第10回幹事会
	7月25日	第4回幹事会		2月18日	第1回アドバイザー会議
	8月3日	意見交換会(雲南市・奥出雲町)		2月27日	第11回幹事会
	8月22日	第5回幹事会		2月27日	第2回利用促進会議
	9月7日	利用促進会議(備後落合分科会)		3月19日	第12回幹事会
	9月25日	第6回幹事会		3月26日	総会

資料：平成 30 年度木次線利活用推進協議会事業報告書より抜粋

表 5 木次線利活用推進協議会委員

団 体	所 属
JR西日本	西日本旅客鉄道(株)米子支社 木次鉄道部
商工会	まつえ南商工会
	雲南市商工会
	奥出雲町商工会
観光協会	一般社団法人 松江観光協会
	一般社団法人 雲南市観光協会
	一般社団法人 奥出町観光協会
沿線自治体	庄原市
	松江市
	奥出雲町
	雲南市

資料：木次線利活用推進協議会規約（平成 31 年 4 月 1 日施行）より抜粋

表 6 木次線利活用推進協議会オブザーバー

団 体	所 属
島根県	島根県地域振興部交通対策課 島根県商工労働部観光振興課

資料：木次線利活用推進協議会規約（平成 31 年 4 月 1 日施行）より抜粋

表 7 木次線利活用推進協議会幹事会構成員

団 体	所属及び役職
JR西日本	西日本旅客鉄道(株)米子支社 木次鉄道部長
沿線自治体	松江市 歴史まちづくり部 交通政策課長
	雲南市 政策企画部 うなん暮らし推進課長
	雲南市 産業観光部 観光振興課長
	奥出雲町 商工観光課長
	奥出雲町 地域づくり推進課長
	庄原市 生活福祉部 市民生活課長

資料：木次線利活用推進協議会規約（平成 31 年 4 月 1 日施行）より抜粋

表 8 木次線利活用推進協議会役員

役職	氏名	備考
会 長	勝田 康則	奥出雲町長
副会長	速水 雄一	雲南市長
副会長	三島 稔	西日本旅客鉄道(株)米子支社木次鉄道部長
監 事	松浦 正敬	松江市長
監 事	木山 耕三	庄原市長

資料：木次線利活用推進協議会規約（平成 31 年 4 月 1 日施行）より抜粋

表 9 H30 年度木次線利活用推進協議会事業実績

利用促進事業	
利用促進遠足助成	協議会を構成する市町の小学校児童、中学校生徒、幼稚園児及び保育園児、木次線を利用して実施する遠足等費用を助成。上限片道200円。詳細は別紙助成金実績一覧のとおり。
モデルツアー	既存列車を活用したイベント参加者に対する利用特典の進呈。
乗車調査	平成30年10月13日及び10月28日の二日間実施。全便対象。利用者層、乗車区間・頻度、ヒアリングによる乗車目的や自由意見の把握。
情報発信	木次駅看板「き?(すき)」看板に「天使シルエット」を掲出。大分県「臼杵(うすき)駅」とのコラボレーション。
地域活性化事業	
木次線利用促進実証事業	木次線沿線の住民組織や団体等が木次線の利用者増加を目的として利用促進プランの開発及び実証研究に取り組んだ際の費用の一部を助成。
交流人口拡大事業	
女子旅列車	「おくいずも女子旅列車 地酒でカンパイ！ほろ酔い気分で幸せ旅」 ■開催日/①平成30年8月25日(土) ②平成30年9月22日(土) ■行程/木次駅～出雲横田駅間(貸切列車)くつを脱いで列車に乗れるくつろぎ空間 ■内容/横田地内散策、地酒・スイーツ、おつまみづくり体験など ■参加者42人、旅行代金6,800円
演劇列車	「木次線、その先へ」 ■開催日/①平成30年8月11日(土) ②平成30年8月12日(日) ■行程/宍道駅～木次駅(貸切列車) ■内容/木次線列車貸切による「観劇列車」を実施。出雲大東駅指定管理者「つむぎ」と連携し企画、出演は劇団ハタチ族、木次線に関係する演目で催行。参加者60人 旅行代金3,500円
ツアー造成協議 (ひろでん中国新聞旅行)	JR木次線普通列車を活用したツアー ■日時/①平成31年1月9日(水)13:00～15:00 ②平成31年3月20日(水)11:30～12:30 ■内容/①情報共有 ・木次線利活用推進協議会の概要 ・女子旅列車の実施状況 ・ひろでん中国新聞旅行(株)のツアー実施状況(木次線・他地域) ・意見交換(実施可能性検討) ②提案内容協議 ・雲南市、奥出雲町作成プラン(案)について協議
沿線魅力づくり	1. 備後落合駅(落ち合う駅) 「落ち合う駅」看板、駅スタンプ作成。 2. 下久野駅ブルーベリー畑 下久野駅内「駅ナカ農園」ブルーベリー植栽。着地型観光基盤づくり。 3. 駅舎周辺マップ作り 木次線駅周辺散策用ウォーキングマップ作成。 4. 駅カード 駅及び駅周辺の情報を記載した「駅カード」を木次線沿線の駅舎ごとに作成。 乗降者対象に配布。
情報発信	1. TRE TRIP ～秋旅 女子旅 鉄道旅～ 女性をターゲットとした鉄道旅の楽しさを伝える「女子鉄応援マガジン」への広告掲載。 2. ダンボールアート トロッコ列車「奥出雲おろち号」のダンボールアート作品。 出雲市駅・松江駅等に設置し、トロッコ列車の認知拡大、地域内外への情報発信。 3. 山陰中央新報(新聞掲載) トロッコ列車「奥出雲おろち号」秋の全日運転に合わせて、10/17 紙面に広告。 11/8～12/1 までの期間、天気予報欄に計5回広告掲載。



図 17 きすき看板



図 18 二十三夜 水燈路の灯る駅



図 19 おくいずも女子旅列車 2018



図 20 木次線応援弁当チラシ

3-2-3 トロッコ列車「奥出雲おろち号」の利用状況

○トロッコ列車「奥出雲おろち号」は、平成 10 年 4 月から JR 木次線の木次駅～備後落合駅間を運行している観光列車である。

○平成 30 年度は、西日本豪雨の影響により 7 月 6 日～8 月 7 日の間、計 26 日間を運休したため実績が落ち込んでいる。

1. 運行期間/2018（平成 30）年 4 月 1 日（日）～11 月 25 日（日）
2. 運行予定/154 日（うち出雲市からの延長運転 50 日）
3. 運行実績/124 日（うち出雲市からの延長運転 40 日）
4. ご利用人員/・木次～備後落合間 11,613 人（前年 13,375 人 86.8%）
・出雲市～宍道間 802 人（前年 945 人 84.9%）

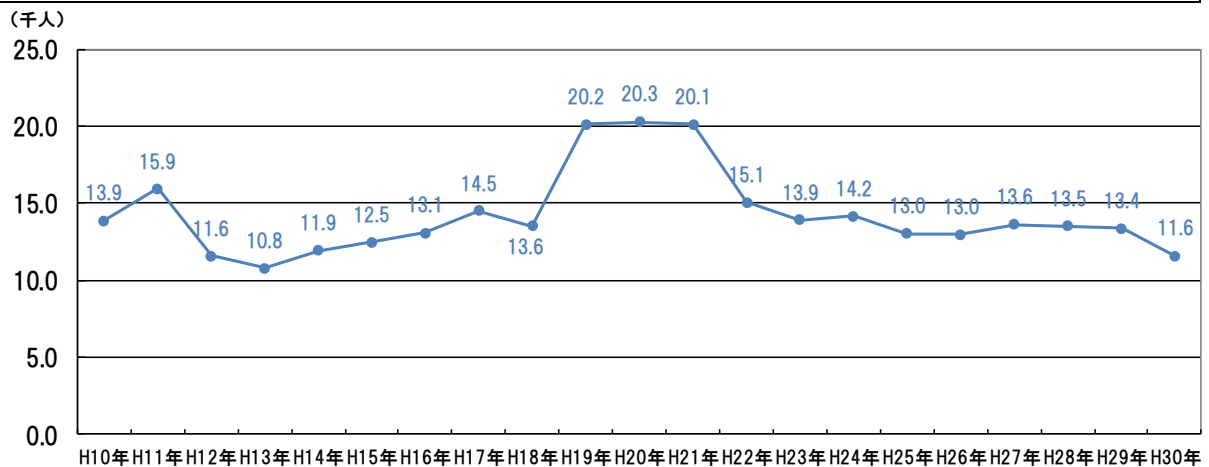


図 21 トロッコ列車の乗車人員数の推移（木次～備後落合）

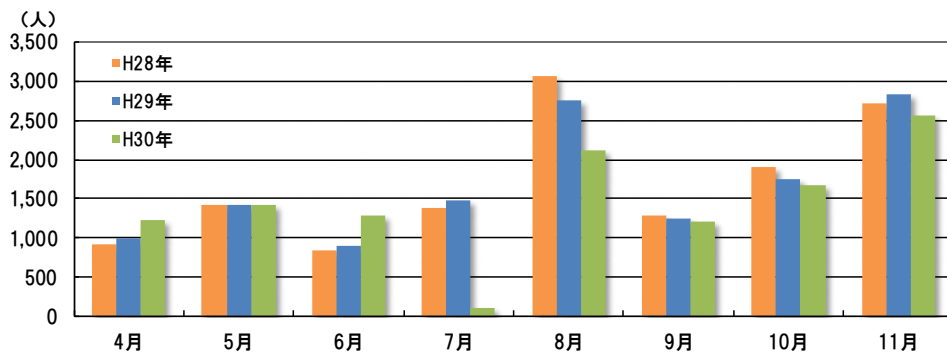


図 22 「奥出雲おろち号」利用人員（木次～備後落合）

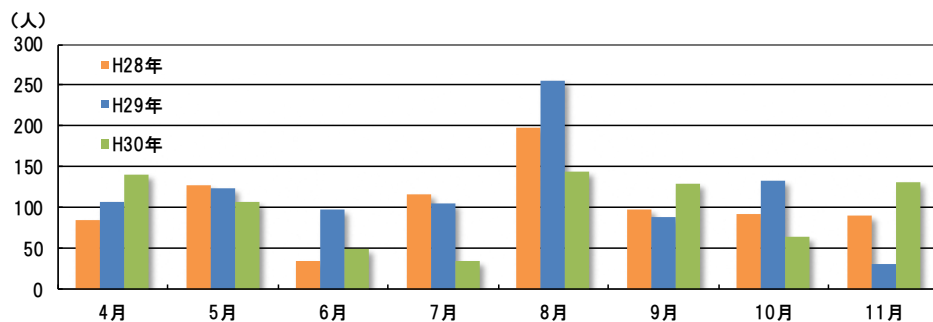


図 23 「奥出雲おろち号」利用人員（出雲市～宍道）

3-3 路線バス等

3-3-1 運行の状況

(1)一般乗合バス路線(4条路線)

○一般乗合バス（4条路線）は、松江～大東間を運行する大東線（一畑バス）、出雲～三刀屋間を運行する三刀屋出雲線（谷本ハイヤー）と根波線（スサノオ観光）の計3路線が運行している。また、中国横断自動車道尾道松江線上を広島方面行き的高速バスが運行している。

(2)高速乗合バス(4条路線)

○高速乗合バスは、松江⇄広島線（グランドアロー）と出雲⇄広島線（みこと）の2路線が運行されている。

表 10 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	9 往復 (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～たたらば舌番地 ～広島駅新幹線口	9 往復

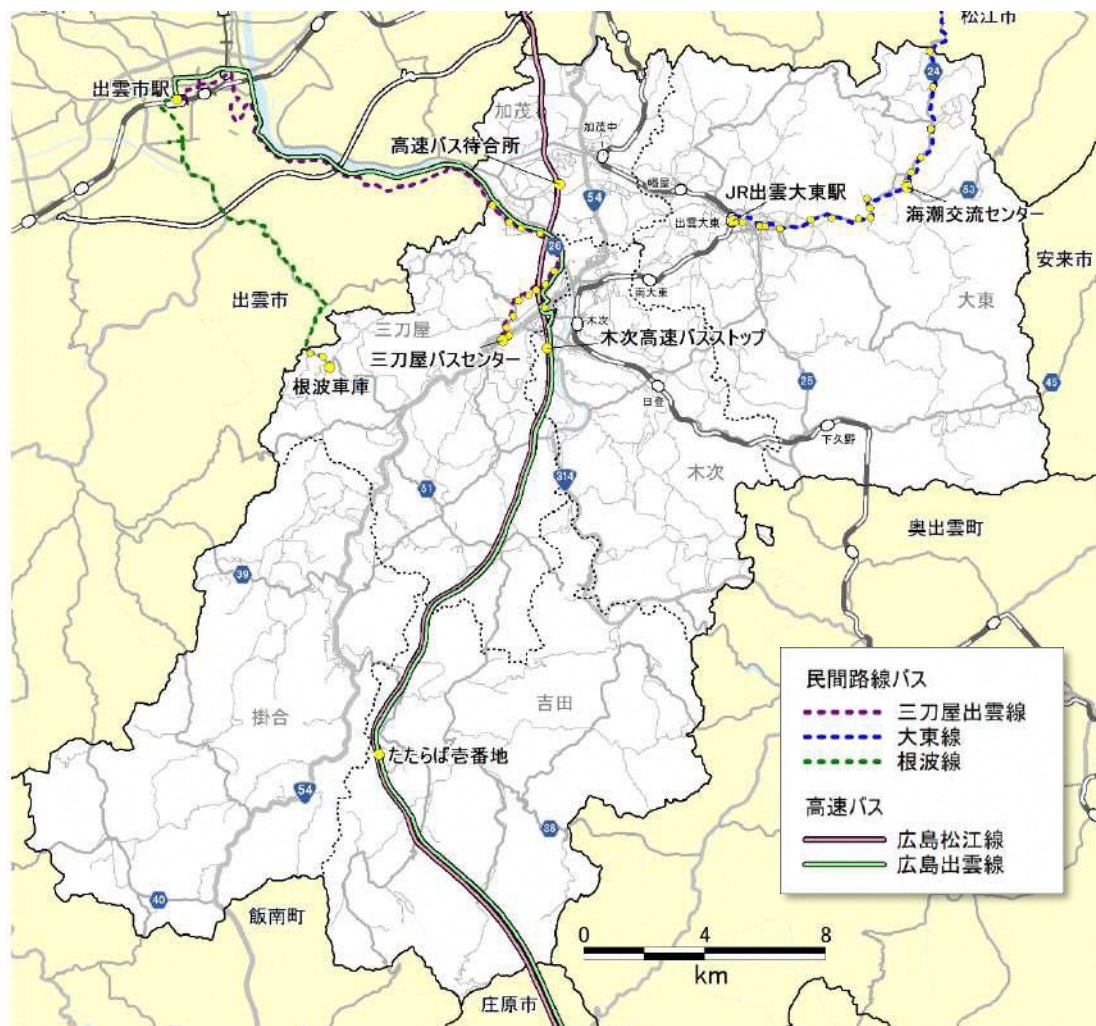


図 24 雲南市内へ乗り入れている4条路線

(3)市町村運営有償運送(79 条路線)

○市町村運営有償運送の市民バスは、旧町村内で完結する地域バス（大東地域バス 7 路線、加茂地域バス 2 路線、木次地域バス 3 路線、三刀屋地域バス 3 路線）と旧町村を結ぶ広域路線の吉田大東線の計 16 路線ある。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市町村運営有償運送「飯南町生活路線バス」2 路線が乗り入れている。

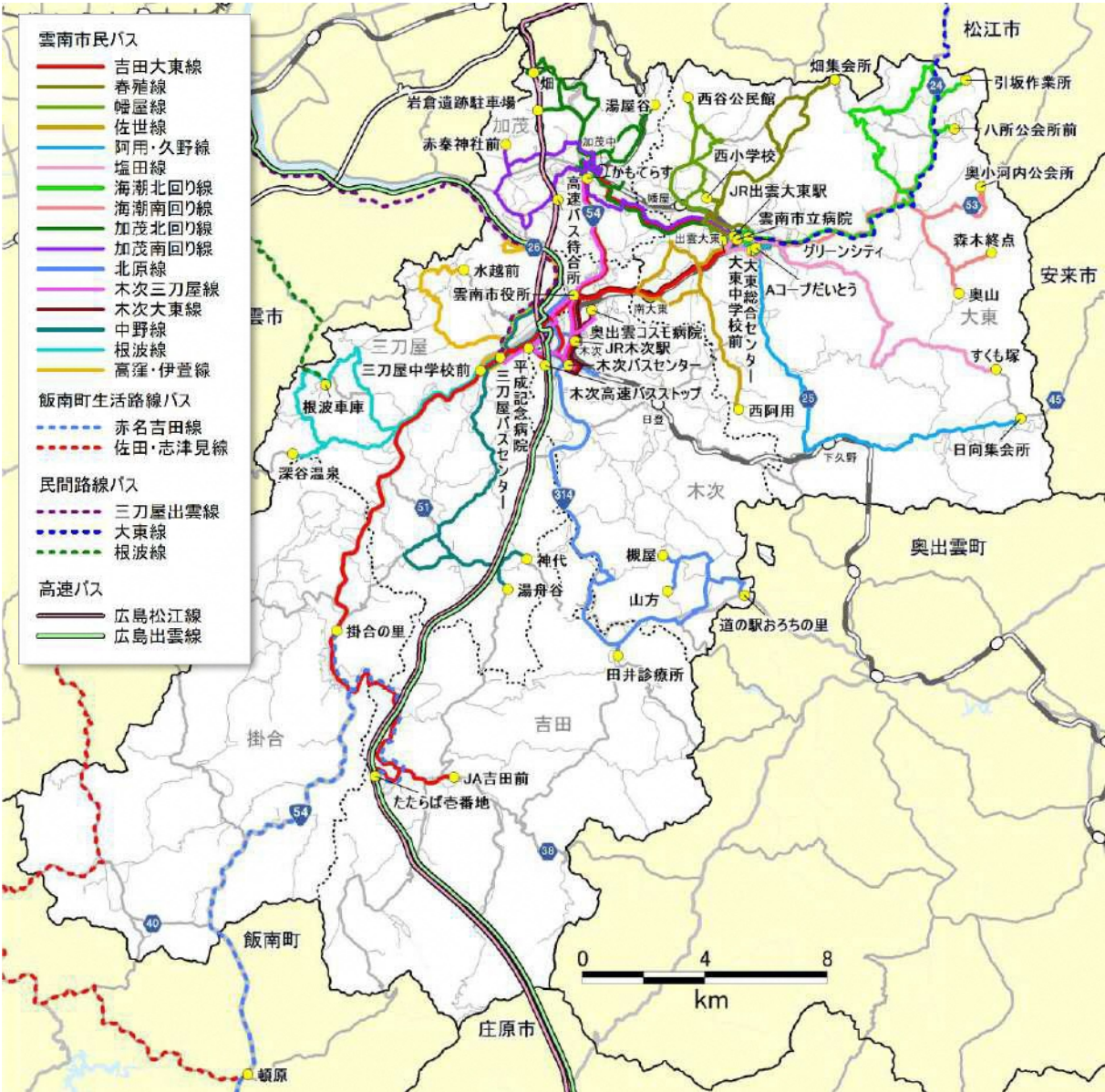


図 25 雲南市のバス路線図

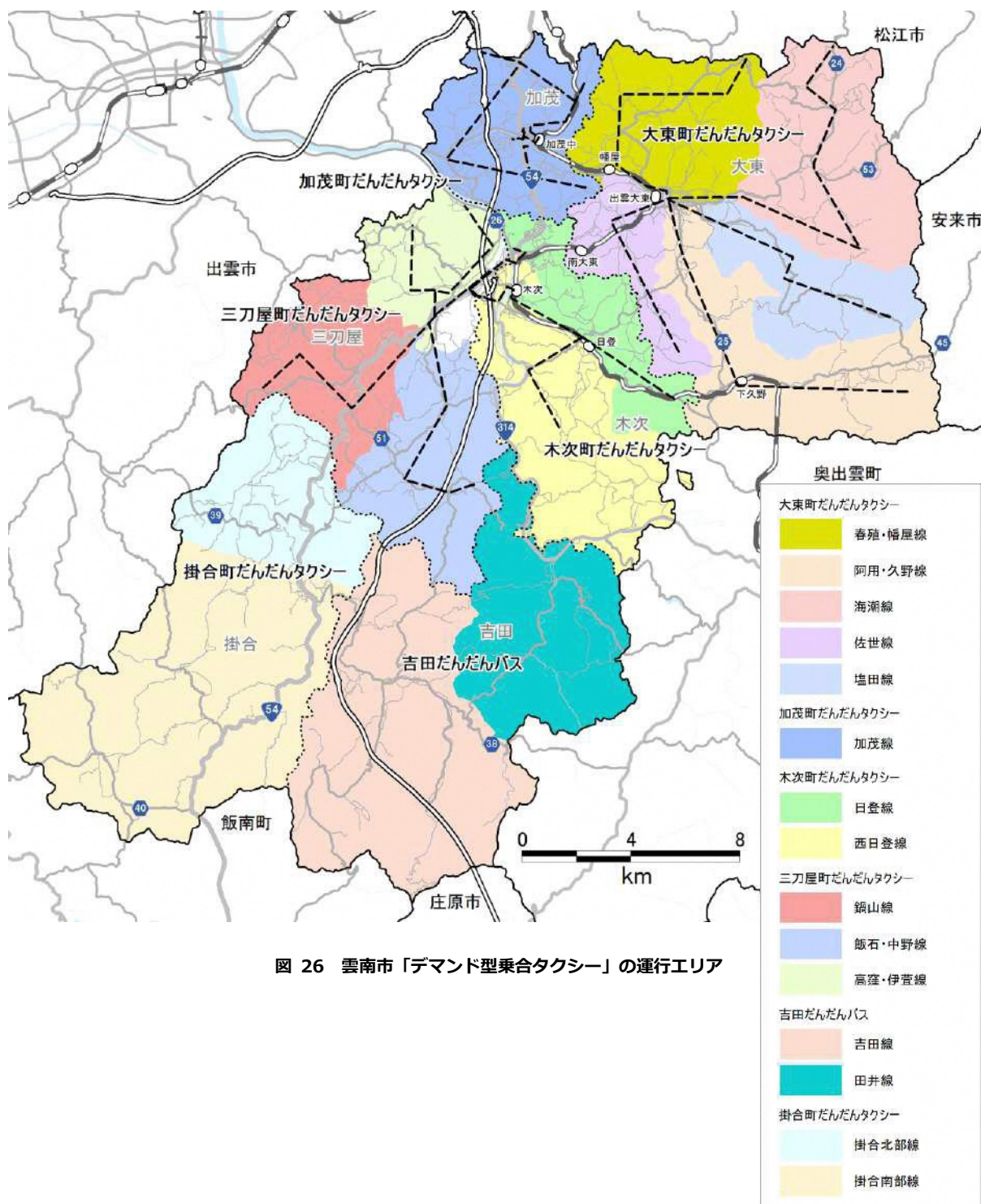
表 11 乗車料金（1人1乗車あたり）

対 象	市民バス		デマンド型乗合タクシー
	広域バス・地域バス	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:4条路線)

○本市内は、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、全地域で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「だんだんバス」(79条)の導入を行ってきた。

○デマンド型乗合タクシーは、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、吉田地域のデマンド型乗合バスが 2 路線で合計 15 路線運行しており、三刀屋地域の一部を除いた本市内のほぼ全域をカバーしている。



3-3-2 区間別運行頻度

○吉田大東線沿線は運行便数が多く、特に主要施設等が集積している出雲大東駅や木次駅、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運行便数 30 便/日以上の間が見られる。

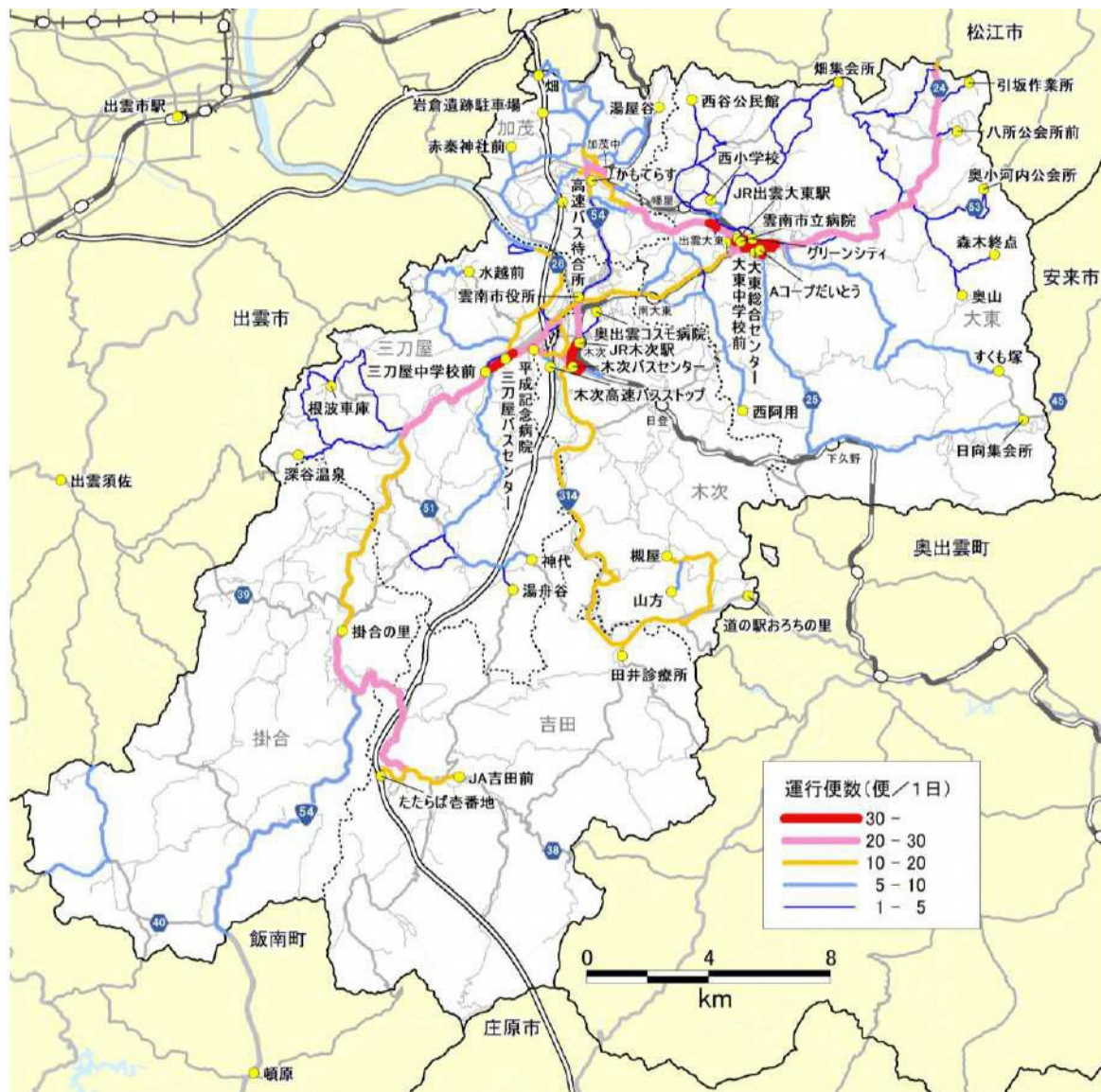


図 27 雲南市のバス路線の運行頻度

3-3-3 バス停位置

○バス停の位置は以下の通りである。



図 28 雲南市内のバス停名



雲南市民バス	
—	吉田大東線
—	春殖線
—	幡屋線
—	佐世線
—	阿用・久野線
—	塩田線
—	海湖北回り線
—	海湖南回り線
—	加茂北回り線
—	加茂南回り線
—	北原線
—	木次三刀屋線
—	木次大東線
—	中野線
—	根波線
—	高窪・伊萱線
飯南町生活路線バス	
---	赤名吉田線
---	佐田・志津見線
民間路線バス	
---	三刀屋出雲線
---	大東線
---	根波線
高速バス	
---	広島松江線
---	広島出雲線

3-3-4 年間利用者数の推移

(1)市民バス等の利用者(全体)の推移

- 全体的な利用者の推移をみると減少傾向にあり、平成 19 年度から平成 30 年度までの 11 年間で 96,909 人の減となっている。
- 平成 21 年度、平成 24 年度、平成 26 年度は利用者の減少幅が他に比べやや大きくなっているが、平成 26 年度の減少は吉田地域の路線バス（スクール混乗）が廃止されて専用スクールバスとなり、小学生の利用者数がカウントされなくなったためと考えられる。
- 平成 28 年度は 11 年間の中で唯一前年度から増加傾向が見られる。これは、広域バスの増便による高校生の利用増加によるものとみられる。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見られる。

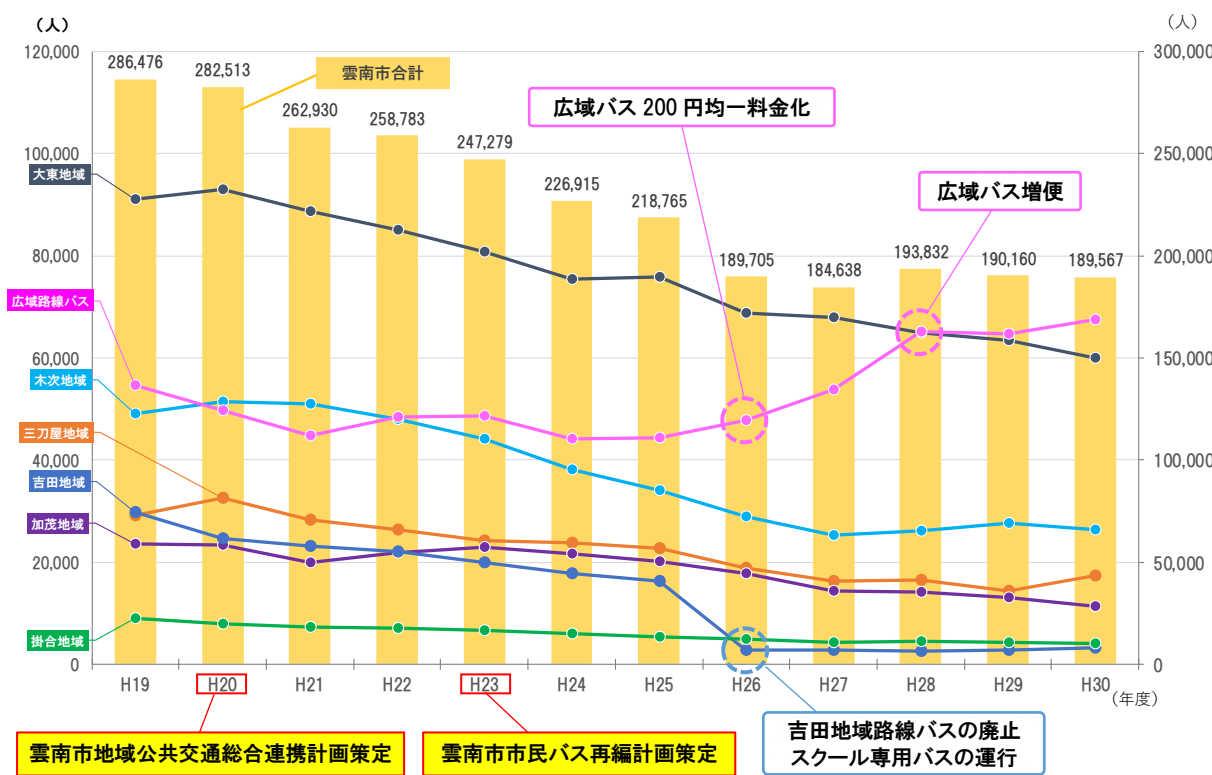


図 29 市民バス等の利用者数の推移（全体）

表 12 市民バス等の利用者数の推移（全体）

地域	H19 年	H20 年	H21 年	H22 年	H23 年	H24 年	H25 年	H26 年	H27 年	H28 年	H29 年	H30 年
大東	91,098	93,036	88,688	85,104	80,852	75,472	75,900	68,709	67,819	64,916	63,426	59,876
加茂	23,605	23,345	19,914	21,783	22,931	21,731	20,095	17,829	14,403	14,229	13,006	11,246
木次	49,140	51,415	51,086	47,986	44,116	38,024	34,136	28,979	25,360	26,035	27,691	26,415
三刀屋	29,159	32,541	28,202	26,300	24,214	23,833	22,605	18,875	16,230	16,397	14,305	17,330
吉田	29,853	24,619	23,071	22,140	19,854	17,859	16,309	2,733	2,719	2,646	2,750	3,156
掛合	9,013	7,935	7,177	7,053	6,663	5,931	5,461	4,842	4,370	4,515	4,295	4,043
広域バス	54,608	49,622	44,792	48,417	48,649	44,065	44,259	47,738	53,737	65,094	64,687	67,501
合計	286,476	282,513	262,930	258,783	247,279	226,915	218,765	189,705	184,638	193,832	190,160	189,567

単位：人 数値は年度計

(2) 定時定路線バス利用者の推移

○定時定路線型バスの利用者数は、広域バス以外は全体的に減少傾向となっている。

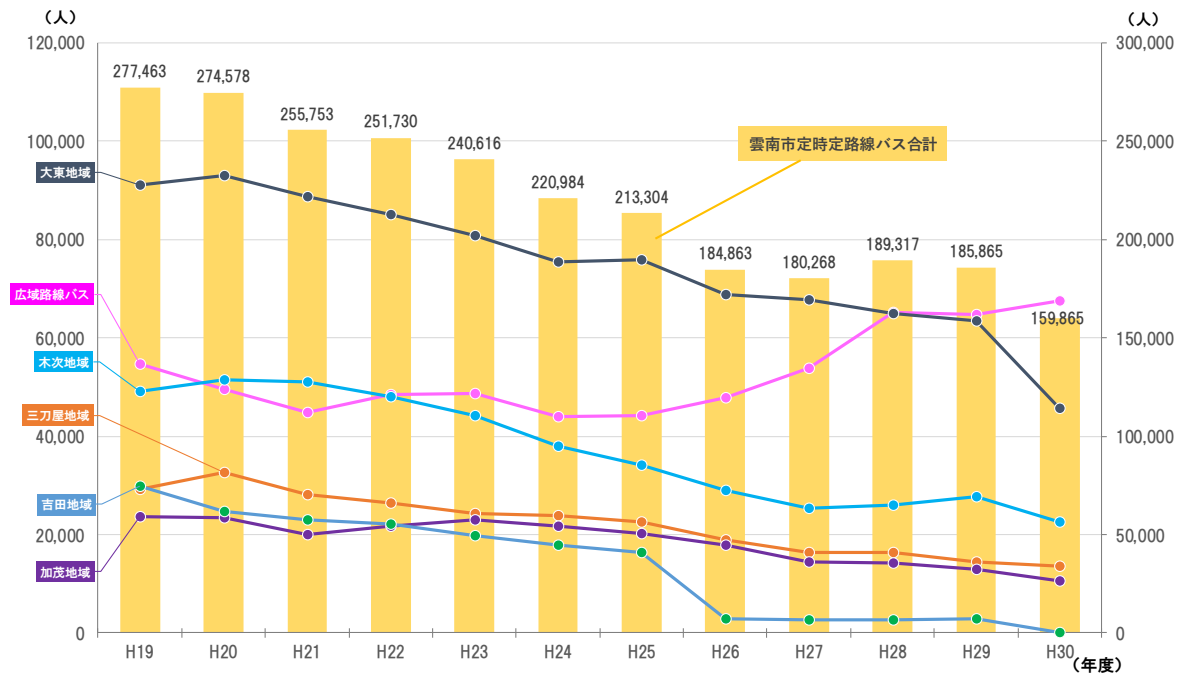


図 30 市民バスの利用者数の推移（定時定路線バス）

(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、掛合地域と吉田地域の2地域のみで運行していた平成24年度までは微減の傾向にあったが、平成24年度から平成29年度にかけて大東・加茂・三刀屋・木次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、全体として利用者が急増した。特に大東地域での増加が目立っている。

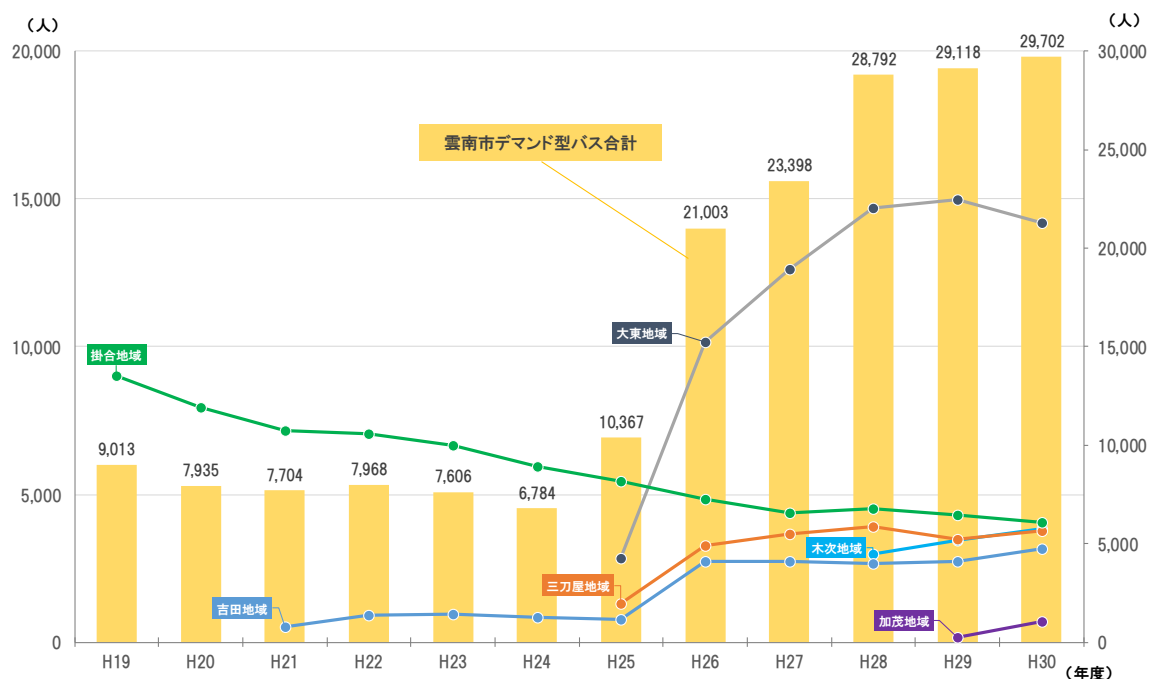


図 31 市民バスの利用者数の推移（デマンド型乗合タクシー）

3. 公共交通の現状

表 13 市民バス利用者数の推移

地域	バス名	路線名	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年
大東地域	地域バス	春殖線	13,879	14,832	13,779	13,164	11,970	12,790	12,872	14,593	14,749	14,054	14,603	14,310
		幡屋線	16,054	16,015	16,384	15,662	14,986	14,643	15,493	10,543	10,896	10,980	9,728	9,636
		春殖・幡屋線	1,102	1,238	937	1,073	1,043	541	913	642	417	340	350	
		佐世線	15,727	16,339	15,517	14,515	12,405	11,055	11,176	10,658	8,954	8,375	8,002	6,727
		阿用・久野線	16,405	15,730	15,323	14,010	14,326	11,848	11,933	4,067	3,612	3,384	2,743	2,073
		塩田線	8,105	7,869	7,063	6,373	6,308	6,291	5,525	3,556	2,817	2,324	2,143	2,170
		海潮北回り線	11,720	12,515	11,395	11,968	12,006	10,784	8,796	9,868	9,832	7,170	6,970	7,021
		海潮南回り線	8,106	8,498	8,290	8,339	7,808	7,520	6,366	4,610	3,911	3,587	3,922	3,743
	だんだんタクシー	春殖・幡屋線							366	3,286	3,974	4,760	5,322	4,385
		佐世線								495	1,249	1,930	2,285	2,595
		阿用・久野線							522	3,954	3,970	3,905	3,643	3,421
		塩田線								208	876	1,435	1,362	1,411
		海潮線							1,938	2,229	2,562	2,672	2,353	2,384
加茂地域	地域バス	加茂北回り線	11,932	10,998	8,248	10,892	12,521	11,690	10,621	9,293	8,781	8,529	6,945	4,669
		加茂南回り線	11,673	12,347	11,666	10,891	10,410	10,041	9,474	8,536	5,622	5,700	5,900	5,887
	だんだんタクシー	加茂線											161	690
木次地域	地域バス	北原線	30,713	30,348	29,830	28,139	24,738	22,178	20,129	15,973	13,597	14,433	15,596	13,813
		三刀屋線	7,409	9,636	10,233	9,167	8,488	6,303	5,257	4,962	6,410	7,842	7,878	7,939
		大東線	1,866	1,978	2,033	2,111	2,034	1,630	1,621	1,235	718	759	760	823
		斐伊・木次線	1,740	1,622	1,619	1,464	1,505	1,253	1,117	1,121	689			
		東大谷・西日登線	2,506	3,181	2,899	3,109	3,071	2,332	1,892	1,882	1,099			
		木次・宇山線	1,703	1,563	1,395	1,306	1,281	1,212	1,248	1,155	781			
		真野・宇谷線	1,398	1,281	1,318	1,094	1,332	1,374	1,238	1,104	663			
		木次・熊谷線	1,805	1,806	1,759	1,596	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
		西日登線										1,361	1,581	1,645
三刀屋地域	地域バス	中野線	8,928	10,047	9,279	9,130	7,959	7,561	5,184	3,851	3,274	2,701	2,375	4,212
		根波線	11,057	11,253	9,825	8,385	7,729	7,543	6,108	4,317	3,339	3,156	2,863	3,153
		高窪・伊萱線	9,174	11,241	9,098	8,785	8,526	8,729	9,407	6,869	5,939	6,612	5,577	6,188
		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
		飯石・中野線							204	1,659	1,614	1,883	1,666	1,833
		高窪・伊萱線								435	1,000	814	798	944
吉田地域	地域バス	田井線	20,156	16,847	14,727	14,741	13,443	11,156	10,799					
		芦谷・杉戸線	2,505	1,819	2,585	2,117	1,613	1,160	952					
		民谷線	5,025	3,881	3,254	2,880	2,810	3,227	2,306					
		菅谷線	2,167	2,072	1,978	1,487	1,045	1,463	1,481					
	だんだんバス	吉田線											1,659	1,837
		田井線											1,091	1,319
	デマンド型バス	西部線			369	593	687	640	564	1,432				
		東部線			85	206	122	98	65	7				
		田井線			73	116	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	3,426	2,973	2,728	2,418	2,160	1,929	1,916	1,613	1,761	1,908	1,821	1,837
		南部線	5,201	4,626	4,315	4,521	4,374	3,670	3,255	2,927	2,544	2,450	2,250	2,206
		直行便	386	336	134	114	129	332	290	302	65	157	224	
	広域バス	吉田大東線	54,608	49,622	44,792	48,417	48,649	44,065	44,259	47,738	53,737	65,094	64,687	67,501
合 計			286,476	282,513	262,930	258,783	247,279	226,915	218,765	189,705	184,638	193,832	190,160	189,567

《運行の見直し基準について》

○本市では、平成 20 年度に策定した「雲南市地域公共交通総合連携計画」において以下のような運行の見直し基準を設け、利用の少ない便の廃止等について検討している。

見直し対象：1日の乗車人数が平均1.0人を下回る便

○1日の乗車人数が平均 1.0 人を下回る極めて利用の少ない便については、次年度からの運行廃止を検討することとしている。但し、スクールバスとして混乗運行している路線については、乗車人数に関わらず維持する。

《見直し基準に該当する便》

地域	路線名	便名	混乗	H30年度	H29年度	H28年度	摘 要
大東	佐世線	4便	○	1.7	0.3	0.6	平日運行
		2便		0.8	0.9	1.3	平日運行
	阿用・久野線	4便		0.6	1.3	1.2	
		5便		0.5	1.3	1.4	
		3便		0.7	1.0	1.5	第1, 3, 5土曜日運行
	塩田線	2便	○	0.4	0.3	0.3	平日運行
		1便		1.5	0.9	1.4	第1, 3, 5土曜日運行
		2便		0.6	0.2	0.5	
		3便		0.5	0.1	0.2	
	海潮南回り線	4便	○	0.2	0.4	0.4	平日運行
加茂	加茂北回り線	3便		0.7	0.9	0.9	平日運行
		4便	○	0.2	2.2	1.9	土曜日運行
		1便		0.9	0.9		
		3便		0.4	0.3		平日運行
	加茂南回り線	4便	○	0.6	0.9	2.9	
		3便		0.8	1.1		土曜日運行
木次	北原線	6便		0.5	2.0	2.3	毎日運行(土・日・祝日)
	木次三刀屋線	3便		0.7	0.7	0.8	平日運行
		5便		6.1	2.1	0.8	
三刀屋	高窪・伊萱線	4便	○	0.3	0.3	0.4	平日運行
		2便		0.7	1.0	0.7	土曜日運行
		3便		0.3	0.4	0.4	
	中野線	2便		0.7	1.0	1.1	土曜日運行
		3便		0.2	0.6	0.5	
	根波線	4便	○	1.2	0.9	0.8	平日運行

○見直し対象として 25 便が該当するが、うち 11 便が土曜日の運行となっている。

3-3-5 乗降調査結果

○令和元年の6～7月にかけて行った乗降調査結果は以下のとおりである。

(1)吉田大東線

○平日は全体的に高校生の利用が中心となっており、加茂・三刀屋方面行は朝と夕方、吉田方面行は朝の利用が特に多い。

○休日は一般・高齢者の利用が中心となっているが、全体的に利用者数は少ない。

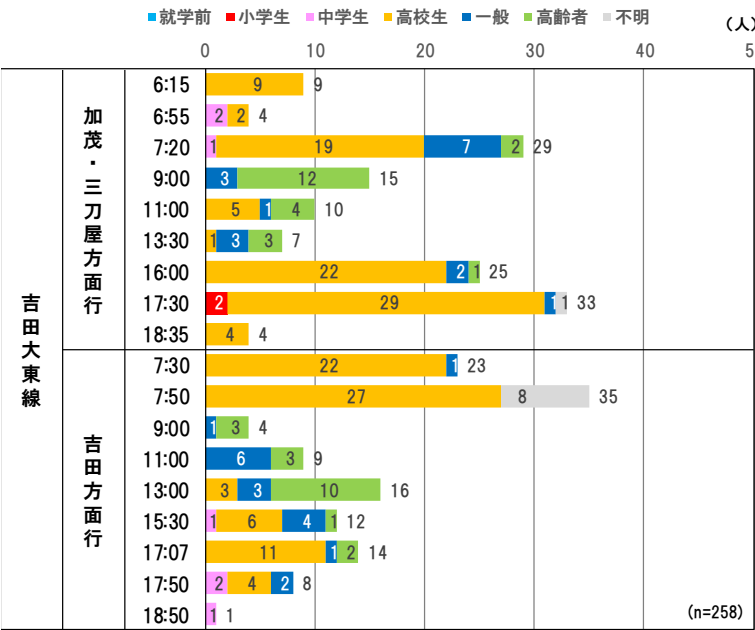


図 32 吉田大東線乗降調査結果（平日）

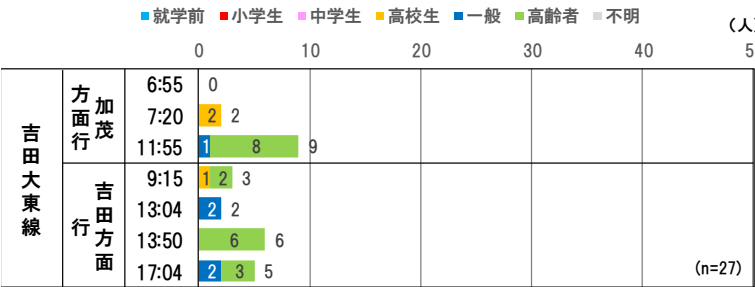


図 33 吉田大東線乗降調査結果（休日）

(2)大東地域バス

○平日は阿用久野線以外は小学生・中学生の通学利用が中心となっており、一般・高齢者の利用は少ない。

○休日は中学生等の利用が若干みられるが、利用は非常に少ない。

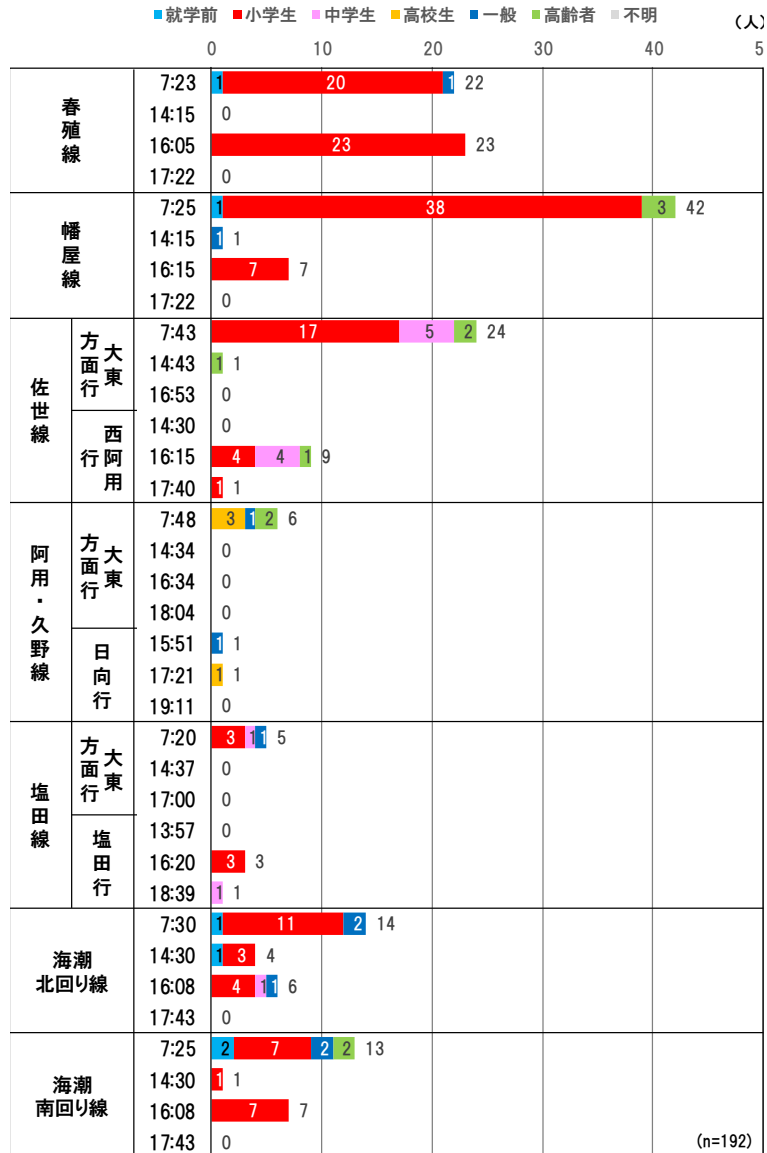


図 34 大東地域バス乗降調査結果（平日）



図 35 大東地域バス乗降調査結果（休日）

(3)加茂地域バス

○平日は小学生・高校生の通学利用が目立つが、全体的に利用は少ない。

○休日は一部の便を除いてほとんど利用がなかった。

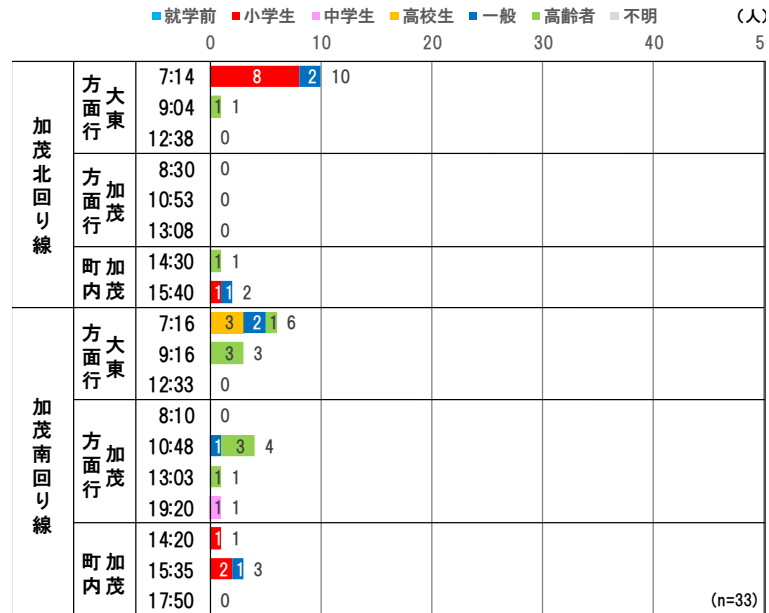


図 36 加茂地域バス乗降調査結果（平日）



図 37 加茂地域バス乗降調査結果（休日）

(4)木次地域バス

- 平日は中学生・高校生の利用が中心で、一般・高齢者の利用はさほど多くない。
- 休日は北原線で木次方面行の朝から昼過ぎにかけての利用が若干みられるが、それ以外は非常に利用が少ない。

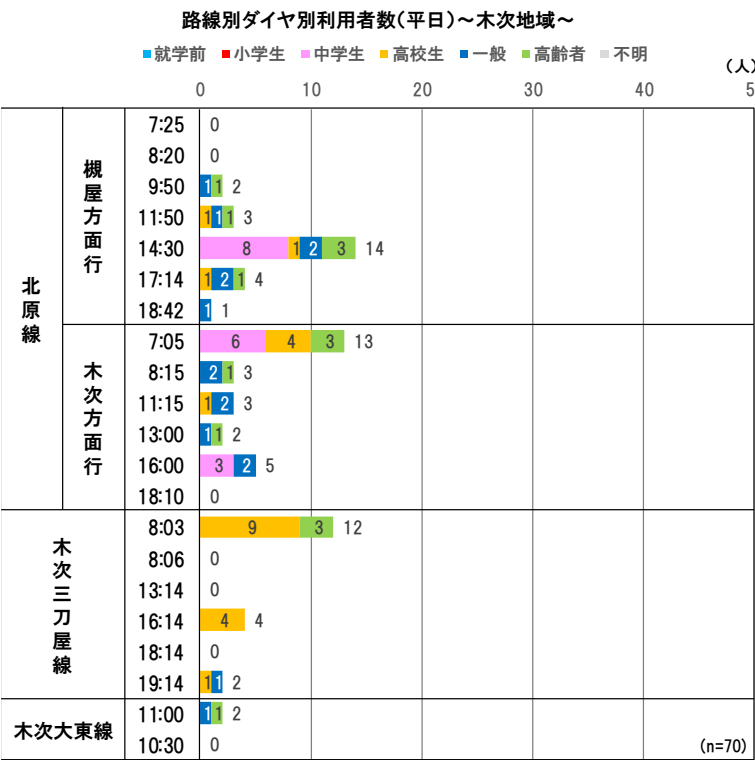


図 38 木次地域バス乗降調査結果（平日）



図 39 木次地域バス乗降調査結果（休日）

(5)三刀屋地域バス

○平日は小中学校の通学が中心で、一般・高齢者の利用は根波線を除くとあまりなかった。
○休日については、どの便も3人以下の利用であった。

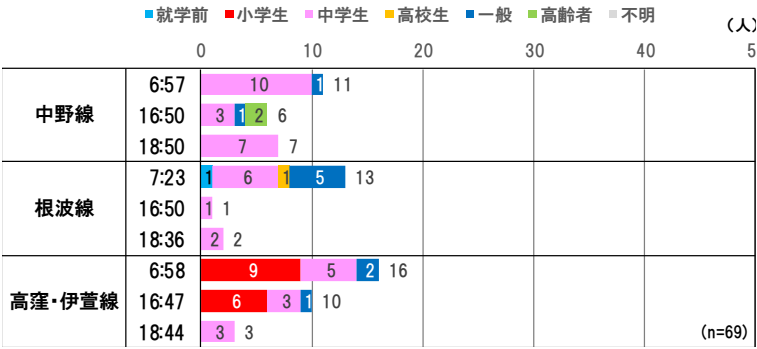


図 40 三刀屋地域バス乗降調査結果（平日）



図 41 三刀屋地域バス乗降調査結果（休日）

3-3-6 木次駅での市民バスと JR 木次線との接続

表 14 木次駅での市民バスと JR 木次線との接続（平日：下り）

JR木次線 宍道⇒木次 到着時刻	JR⇒バス 接続状況	JR木次駅	路線名	JR木次駅	バス⇒JR 接続状況	JR木次線 木次⇒横田 出発時刻
	-				×	6:45(発)
	-	7:25	北原線(⇒槻屋)※始発	7:25	-	
	-	7:43	吉田大東線(⇒吉田)	7:43	×	
	-	7:50	北原線(⇒三刀屋)	7:50	×	
8:04 (木次駅止)	○	8:08	木次三刀屋線(⇒三刀屋)	8:08	×	
	○	8:16	木次三刀屋線(⇒三刀屋)	8:16	×	
	○	8:20	北原線(⇒槻屋)※始発	8:20	-	
	×	8:35	木次三刀屋線(⇒木次)	8:35	×	
	×	8:59	北原線(⇒木次)	8:59	×	
	×	8:59	北原線(⇒木次)	8:59	×	
	×	9:37	吉田大東線(⇒吉田)	9:37	○	
9:43 (木次駅止)	○	10:02	吉田大東線(⇒加茂)	10:02	○	(木次駅発)
	○	10:03	北原線(⇒槻屋)	10:03	○	10:07
10:06	×	10:42	木次大東線(⇒雲南市立病院)	10:42	×	
	×	11:21	木次大東線(⇒木次バスセンター)	11:21	×	
	×	11:37	吉田大東線(⇒吉田)	11:37	○	11:53
11:52	○	11:59	北原線(⇒木次)	11:59	×	
	○	12:02	吉田大東線(⇒加茂)	12:02	×	
	○	12:03	北原線(⇒槻屋)	12:03	×	
	×	13:36	木次三刀屋線(⇒木次)	13:36	×	
	×	13:37	吉田大東線(⇒吉田)	13:37	×	
	×	13:44	北原線(⇒木次)	13:44	×	
	×	14:32	吉田大東線(⇒加茂)	14:32	○	14:36
14:34	○	14:43	北原線(⇒槻屋)	14:43	×	
	×	16:07	吉田大東線(⇒吉田)	16:07	×	
	×	16:36	木次三刀屋線(⇒木次)	16:36	○	
16:39	-	16:40	北原線(終着)	16:40	○	16:43
	○	17:02	吉田大東線(⇒加茂)	17:02	×	
	×	17:22	北原線(⇒槻屋)	17:22	×	
	×	17:30	吉田大東線(⇒吉田)	17:30	×	
17:42 (木次駅止)	×	18:27	吉田大東線(⇒吉田)	18:27	○	
	×	18:32	吉田大東線(⇒加茂)	18:32	○	
	-	18:36	木次三刀屋線(木次BC⇒)※終着	18:36	○	
18:39	○	18:42	北原線(⇒槻屋)	18:42	○	18:46
	-	18:50	北原線(槻屋⇒)※終着	18:50	×	(木次駅発)
19:25(止)	○	19:31	木次三刀屋線(⇒かもてらす)	19:31	×	20:50
20:45(止)	×				×	
21:52(止)	×				×	

○：接続 3～30 分 ×：同時刻または 30 分以上 △：1～2 分

3. 公共交通の現状

表 15 木次駅での市民バスと JR 木次線との接続（平日：上り）

JR木次線 横田⇒木次 到着時間	JR⇒バス 接続状況	市民バス JR木次駅 出発時刻	路線名	市民バス JR木次駅 出発時刻	バス⇒JR 接続状況	JR木次線 木次⇒宍道 出発時間
					-	6:18
					-	(木次駅発) 6:43
6:24 (木次駅止)	×	7:25	北原線(⇒槻屋)※始発	7:25	-	
	×	7:43	吉田大東線(⇒吉田)	7:43	○	
	×	7:50	北原線(⇒三刀屋)	7:50	○	8:05
7:58	○	8:08	木次三刀屋線(⇒三刀屋)	8:08	×	
	○	8:16	木次三刀屋線(⇒三刀屋)	8:16	×	
	○	8:20	北原線(⇒槻屋)※始発	8:20	-	
	×	8:35	木次三刀屋線(⇒木次)	8:35	×	
	×	8:59	北原線(⇒木次)	8:59	×	
	×	8:59	北原線(⇒木次)	8:59	×	
	×	9:37	吉田大東線(⇒吉田)	9:37	×	
10:02	×	10:02	吉田大東線(⇒加茂)	10:02	○	
	△	10:03	北原線(⇒槻屋)	10:03	○	10:20
	×	10:42	木次大東線(⇒雲南市立病院)	10:42	×	
	×	11:21	木次大東線(⇒木次バスセンター)	11:21	×	
11:27 (木次駅止)	○	11:37	吉田大東線(⇒吉田)	11:37	×	
	×	11:59	北原線(⇒木次)	11:59	○	
	×	12:02	吉田大東線(⇒加茂)	12:02	○	(木次駅発) 12:16
	×	12:03	北原線(⇒槻屋)	12:03	○	
	×	13:36	木次三刀屋線(⇒木次)	13:36	○	
	×	13:37	吉田大東線(⇒吉田)	13:37	○	
	×	13:44	北原線(⇒木次)	13:44	○	13:56
13:55	×	14:32	吉田大東線(⇒加茂)	14:32	×	(木次駅発) 15:03
	×	14:43	北原線(⇒槻屋)	14:43	○	
					×	16:00
15:57 (木次駅止)	○	16:07	吉田大東線(⇒吉田)	16:07	×	
	×	16:36	木次三刀屋線(⇒木次)	16:36	○	
	-	16:40	北原線(槻屋⇒)※終着	16:40	○	17:00
16:42	○	17:02	吉田大東線(⇒加茂)	17:02	×	
	×	17:22	北原線(⇒槻屋)	17:22	×	
	×	17:30	吉田大東線(⇒吉田)	17:30	×	
	×	18:27	吉田大東線(⇒吉田)	18:27	○	
	×	18:32	吉田大東線(⇒加茂)	18:32	○	
	-	18:36	木次三刀屋線(木次BC⇒)※終着	18:36	○	
	×	18:42	北原線(⇒槻屋)	18:42	○	18:45
18:45	-	18:50	北原線(槻屋⇒)※終着	18:50	×	
	×	19:31	木次三刀屋線(⇒かもてらす)	19:31	×	20:02
19:59	×				×	
20:49	×				×	

○：接続 3～30 分 ×：同時刻または 30 分以上 △：1～2 分

3-3-7 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、以下のとおり 27 台である。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 16 市民バスの車両（令和元年 7 月 2 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	排気量
大新東・かみしろ特別共同企業体	1	大東	春 殖	三菱ふそう	エアロミディ	50人	13年 8月	18年	8,200cc
	2	大東	幡 屋	日野	メルファ	54人	13年 3月	18年	7,960cc
	3	大東	佐 世	三菱ふそう	ローザ	29人	13年 12月	18年	5,240cc
	4	大東	阿用・久野	トヨタ	ハイエース	14人	30年 12月	1年	2,690cc
	5	大東	塩 田	トヨタ	ハイエース	14人	28年 2月	3年	2,690cc
	6	大東	海潮(北)	三菱ふそう	ローザ	29人	23年 8月	8年	4,890cc
	7	大東	海潮(南)	三菱ふそう	ローザ	29人	23年 8月	8年	4,890cc
	8	大東	予備	三菱ふそう	ローザ	29人	15年 12月	16年	5,240cc
	9	加茂	北回り	三菱ふそう	ローザ	33人	24年 10月	7年	2,990cc
	10	加茂	南回り	三菱ふそう	ローザ	29人	29年 2月	2年	2,990cc
	11	加茂	南回りノスクール	三菱ふそう	ローザ	29人	26年 1月	5年	2,990cc
	12	木次	北原、三刀屋、大東①	三菱ふそう	ローザ	29人	30年 12月	1年	2,990cc
	13	木次	北原、三刀屋、大東②	三菱ふそう	ローザ	29人	29年 2月	2年	2,990cc
	14	木次	北原、三刀屋、大東③	三菱ふそう	ローザ	29人	28年 4月	3年	2,990cc
	15	三刀屋	中 野	トヨタ	ハイエース	14人	28年 2月	3年	2,690cc
	16	三刀屋	根波	トヨタ	ハイエース	14人	29年 1月	2年	2,690cc
	17	三刀屋	高窪・伊萱	三菱ふそう	ローザ	29人	16年 1月	15年	5,240cc
	18	三刀屋	予備(中野1便)	三菱ふそう	ローザ	29人	12年 5月	19年	5,240cc
	19	三刀屋	予備(根波1便)	三菱ふそう	ローザ	29人	11年 10月	20年	5,240cc
吉田ふるさと村	20	吉田	吉田線	トヨタ	ハイエース	15人	23年 12月	8年	2,690cc
	21	吉田	田井線	トヨタ	ハイエース	14人	30年 12月	1年	2,690cc
	22	吉田	デマンドスクール	トヨタ	ハイエース	15人	16年 4月	15年	2,980cc
	23	吉田	予備	三菱ふそう	ローザ	26人	11年 9月	20年	5,240cc
	24	広域	吉田大東	いすゞ	エルガミオ	59人	26年 2月	5年	5,190cc
	25	広域	吉田大東	いすゞ	エルガミオ	59人	26年 9月	5年	5,190cc
	26	広域	吉田大東	日野	メルファ	50人	30年 3月	1年	5,120cc
	27	広域	予備	日野	メルファ	55人	16年 9月	15年	6,400cc

表 17 広域バス吉田大東線として求められる車両の仕様（50 人乗り仕様）

機 能	仕 様	機 能	仕 様
車 体	ユニバーサルデザイン（低床）	変速機能	ミッションタイプ
ステップ	ノンステップ	燃 費	より良好なものが望ましい
車高調整	ニーリング機能付きが望ましい	乗車定員	58 人
座席配置	立席・前向きシート混合タイプ	安全装備	ドライバー異常時対応システム

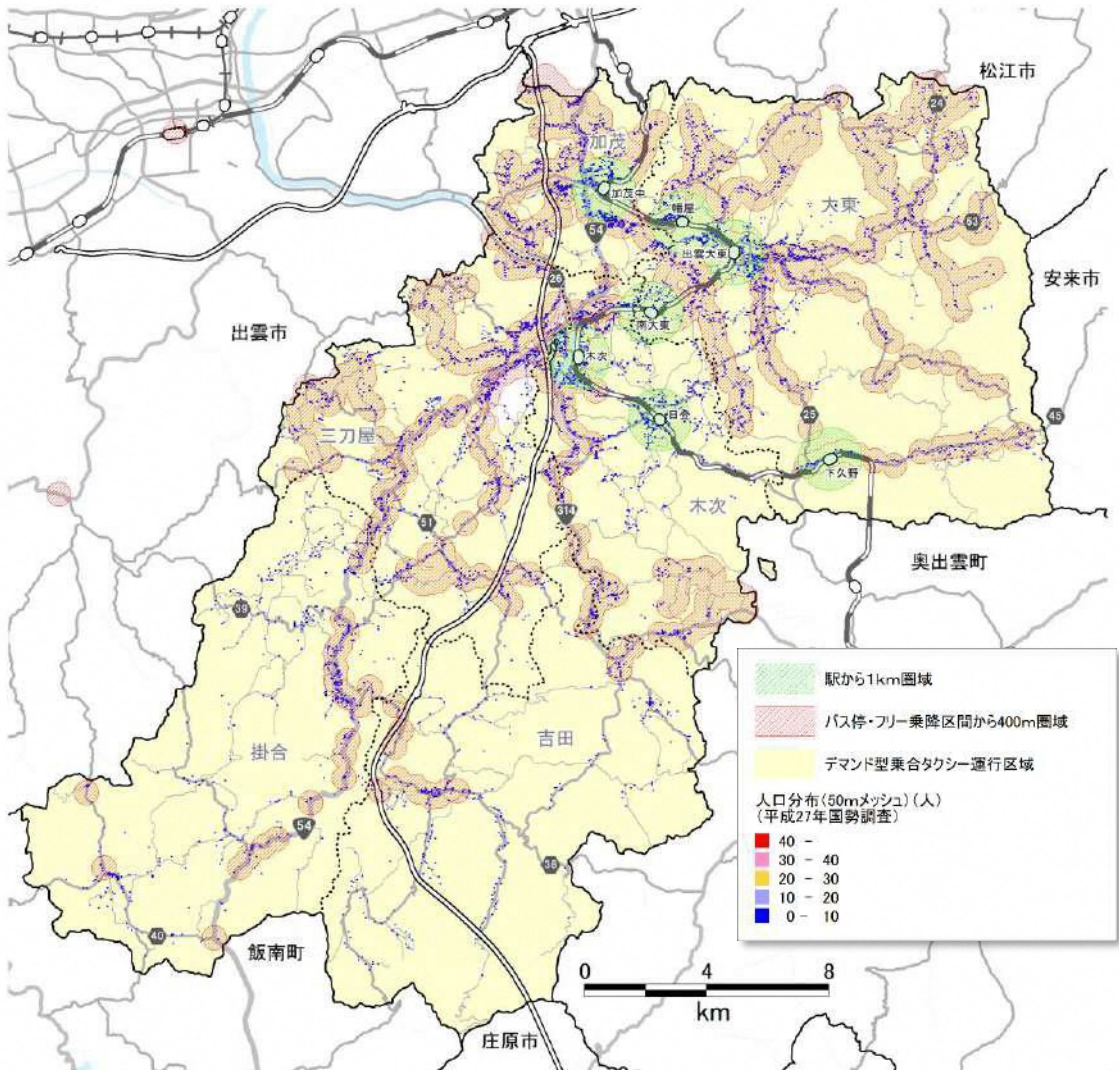
3-4 公共交通空白地域の状況

○公共交通空白地域を「鉄道、バスを利用しにくい地域」と定義し、それぞれの範囲を以下のように設定する。

- バス停から半径400m地域外(バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離:400m)

○JR駅から半径800m地域外(バス利用意向が急速に低下するバス停までの距離×2倍と設定)

○デマンド型乗合タクシーの運行により、本市のほぼ全域がカバーされているため、交通空白地域は三刀屋地域の一部にとどまっている。



地域名	国勢調査 人口(H27年) (人)	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	12,524	11,280	1,244	90.1%	12,524	0	100.0%
加 茂	5,939	5,789	150	97.5%	5,939	0	100.0%
木 次	8,680	7,022	1,658	80.9%	8,680	0	100.0%
三 刀 屋	7,245	6,150	1,095	84.9%	7,186	59	99.2%
吉 田	1,706	812	894	47.6%	1,706	0	100.0%
掛 合	2,938	1,570	1,368	53.4%	2,938	0	100.0%
計	39,032	32,623	6,409	83.6%	38,973	59	99.8%

図 42 雲南市の公共交通空白地域の状況

3-5 専用スクールバス

○本市内では各地域に専用スクールバスが運行されている。

表 18 雲南市内のスクールバスの状況（令和元年度）

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

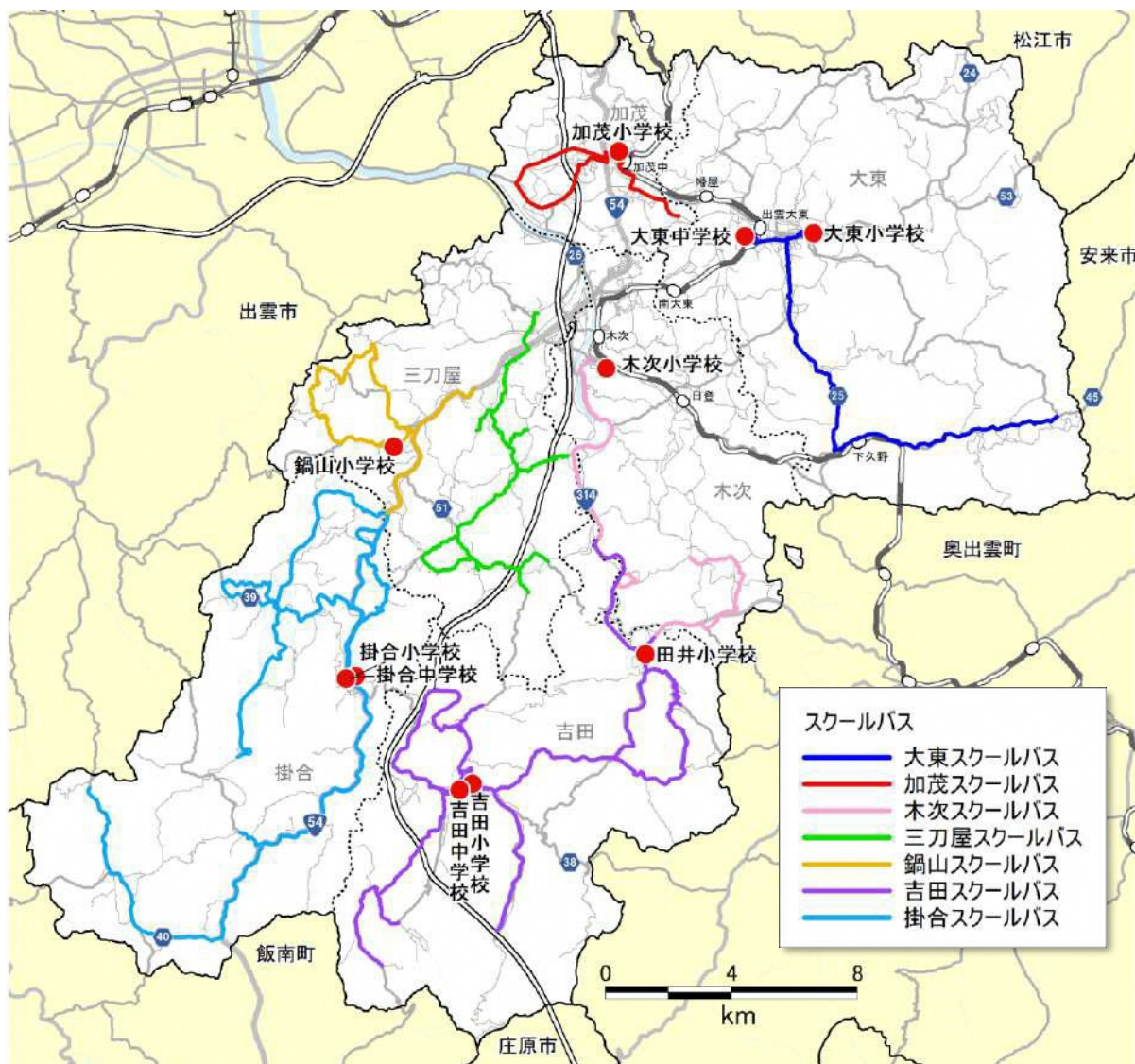


図 43 雲南市の専用スクールバスの状況

表 19 雲南市のスクールバスの状況（令和元年度）

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	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	海潮中	
	○	○		海潮南回り線	海潮こども園	海潮小	海潮中	
	○	○		塩田線	-	大東小	大東中	
	○			阿用・久野線	-	-	-	
			○	大東中学校スクール(久野方面)	-	-	大東中	
			○	大東小学校スクール(久野方面)	大東こども園	大東小	-	
加茂	○	○		加茂北回り線	-	加茂小	-	
	○	○		加茂南回り線	-	加茂小	-	
			○	加茂小学校スクール(南回り)	-	加茂小	-	
木次	○	○		北原線	-	-	木次中	おんせん キャンパス
	○			木次三刀屋線	-	-	-	
	○			木次大東線	-	-	-	
			○	木次小学校スクール(温泉方面)	-	木次小	-	
三刀屋	○	○		高窪・伊萱線	-	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	鍋山幼稚園	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(杉戸・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)	-	掛合小	掛合中	
			○	掛合スクール(滝谷多根線)	-	掛合小	掛合中	
			○	掛合スクール(萱野西谷線)	-	掛合小	掛合中	

3-6 一般タクシー

○タクシーの営業所は、大東地域に 3 社、吉田地域以外の地域に 1 社ずつある。それぞれの営業所から所要時間 10 分程度で到達できる範囲を営業エリアと仮定した場合、半径 5km 地域（時速 30km/h×10 分）となり、大東地域の東部、木次地域、三刀屋地域、掛合地域の南部、吉田地域の西部以外ではタクシーが利用しにくい状況にある。

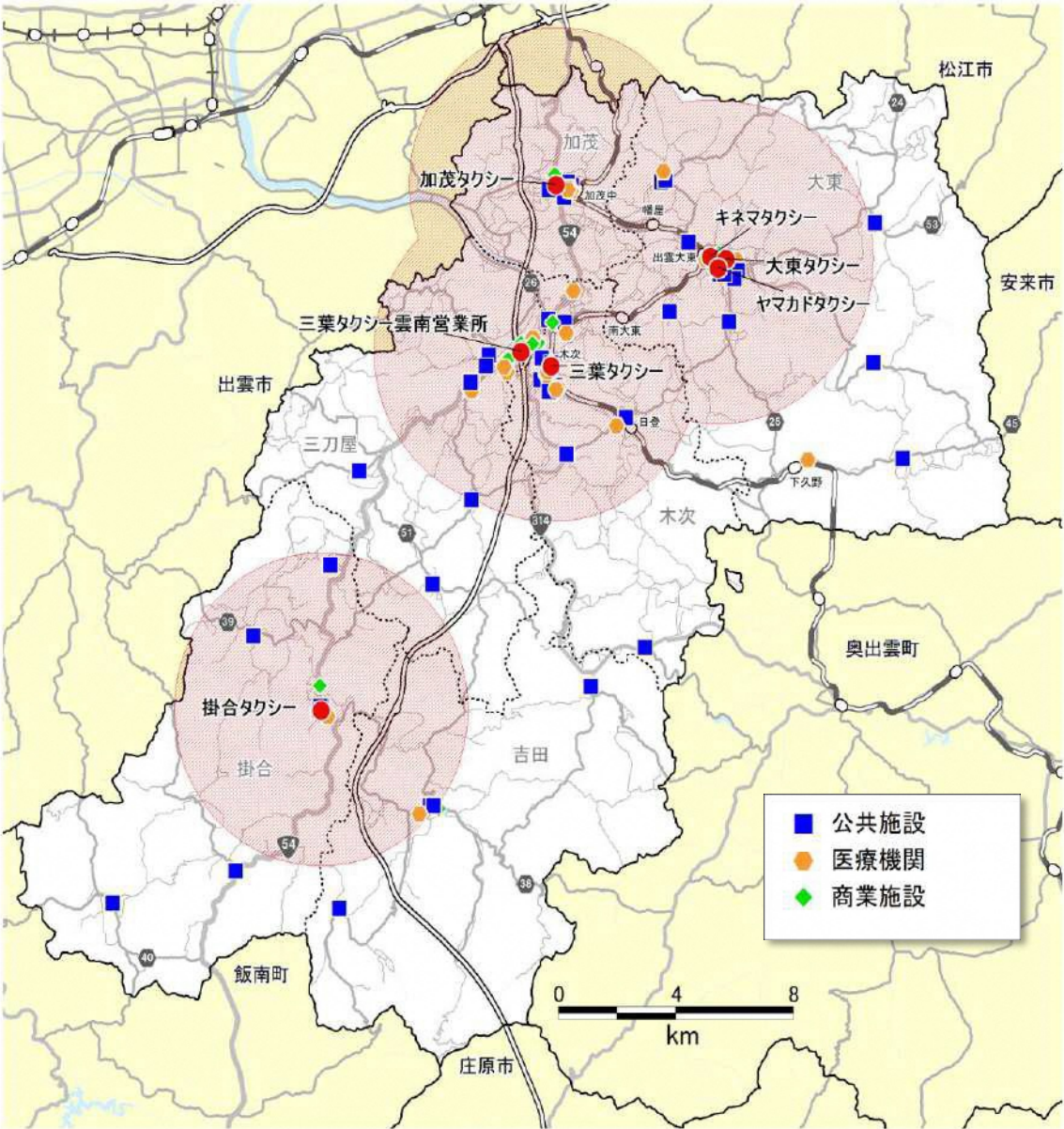


図 44 雲南市のタクシー事業所の分布（資料：タクシー事業者ヒアリング）

事業者名	保有台数					ドライバー数	
	小型	中型	ジャンボ	福祉車両	合計	人数	備考
かみしろ	3		4		7	9 人	62～80 歳(平均 69 歳)
大東タクシー	2	1	1		4	5 人	42～77 歳(平均 50 歳)
キネマタクシー	1	2	1		4	3 人	66～71 歳(平均 69 歳)
加茂タクシー	1	2	1		4	4 人	65～72 歳(平均 69 歳)
三葉タクシー	7	3	5	1	16	9 人	58～77 歳(平均 68 歳)
掛合タクシー		2	2		4	3 人	42～66 歳(平均 51 歳)

3-7 その他の移動サービス

3-7-1 共助交通

(1) たすけ愛号(掛合町波多地区)

○掛合町波多地区は 150 世帯、人口約 300 人の地区で、車を持たない高齢者が多いことから、地区のコミュニティ協議会が主体となって「たすけ愛号」という共助交通を運行している。概要は以下のとおりである。

- 名 称：地域内交通「たすけ愛号」
- 運行主体：波多地区コミュニティ協議会
- 運行方法：ダイヤ・ルートは決めず依頼に応じてその都度運行（職員勤務時間内）
- 運行範囲：波多地区内限定
- 定 員：3 名（軽自動車）※車両は波多地区コミュニティ協議会で購入
- 運 賃：無料
- ドライバー：波多コミュニティ協議会職員



図 45 「たすけ愛号」の車両

(2) 中野おたすけ号(三刀屋町中野地区)

○三刀屋町中野地区は 200 世帯、人口約 520 人の地区で、車を持たない高齢者等の移動手段として、中野の里づくり委員会が福祉車両として取得。高齢者の「笑んがわ市や行事等」への利用や子どもたちの「のびのび教室」への利用、配食サービス訪問用など、主に福祉目的で運行をしている。概要は以下のとおりである。

- 名 称：福祉車両「中野おたすけ号」
- 運行主体：中野の里づくり委員会
- 運行方法：ダイヤ・ルートは決めず依頼に応じて都度運行
- 運行範囲：中野地区内限定
- 定 員：3 名（軽自動車）
- 運 賃：無料
- ドライバー：中野の里づくり委員会職員



図 46「中野おたすけ号」の車両

3-7-2 買物タクシー(木次町新市地区)

○木次町新市地区では、独居または日常の買い物に困っている高齢者を対象に、平成 27 年 7 月より地元タクシーを借り上げ町内のショッピングセンターまで輸送する高齢者買い物支援事業を行っている。概要は以下のとおりである。

- 名 称：買い物タクシー（高齢者買い物支援事業）
- 実施主体：新市いきいき会
- 運行方法：地元タクシーの借り上げによる運行
- 運行範囲：地区内から町内のショッピングセンター間
- 運行回数：月 2 回
- 利用者数：8 名～12 名（登録者 15 名）※ボランティアスタッフ 2 名
- 参 加 費：1 回 200 円、スタッフ謝礼：1 回 300 円

3-8 助成制度

○本市では、公共交通を利用する際、以下のような助成制度を設けている。

表 20 雲南市の公共交通利用に関する助成制度

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	自主的に有効期間内のすべての運転免許を返納し、運転免許証の取消の日から起算して5年以内で、次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、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でもタクシーでも利用できる『優待乗車券』と雲南市内の温浴施設の『入浴券』を交付。（総額20,000円以内、1人1回限り）
長寿障がい福祉課	優待乗車券の販売	雲南市民で、普通自動車免許を持たない方のうち、下記の該当者だけが資格証の交付を受け、購入し利用することが可能。 ○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	車の運転ができないため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ため、市民バスおよびタクシーのどちらでも使用できる「優待乗車券」を販売 ※通常料金の半額 ○100円券10枚つづり：500円 ○500円券10枚つづり：2,500円
	福祉タクシー料金助成事業	65歳以上高齢者または身体障害者手帳の1級・2級をお持ちの方で、リフト付タクシーやストレッチャー付タクシーを使用しなければ外出できないと認められた方	1枚500円分の利用ができる助成券を交付 ○リフト付きタクシー利用者 年間30,000円分（500円券60枚） ○ストレッチャー付きタクシー利用者 年間60,000円分（500円券120枚）
	視覚障がい者のタクシー利用助成制度	身体障害者手帳の「障害名」欄が視覚視覚障害1級又は2級に該当する方で、かつ在宅で生活を営む方	1枚500円分の利用ができる助成券を交付 ○年間最高で20枚交付 ○タクシー料金は障がい者割引後の額でタクシー料金を超えない範囲で1度に何枚利用しても可。ただし、500円未満は自己負担 ○利用できるタクシーは市内のタクシー業者に限定

3-9 公共交通に係る経費

○本市では、平成 23 年度策定した「雲南市民バス再編計画」に基づき定時定路線型のバス運行の一部をデマンド型乗合タクシー（だんだんタクシー）に切り替えてきたことから、定時定路線バスに係る経費は平成 25 年度をピークに減少傾向で推移してきたが、平成 30 年度は平成 29 年度に比べやや上昇した。

○デマンド型乗合タクシーの場合、平成 25 年度以降各地域に順次導入したことから、経費は年々増加傾向で推移している。

○本市が毎年行っているアンケート調査によると、公共交通サービスに満足している市民の割合は増加傾向で推移しており、財政負担は横ばいであるがこれまでの再編が住民の満足度につながっていると思われる。

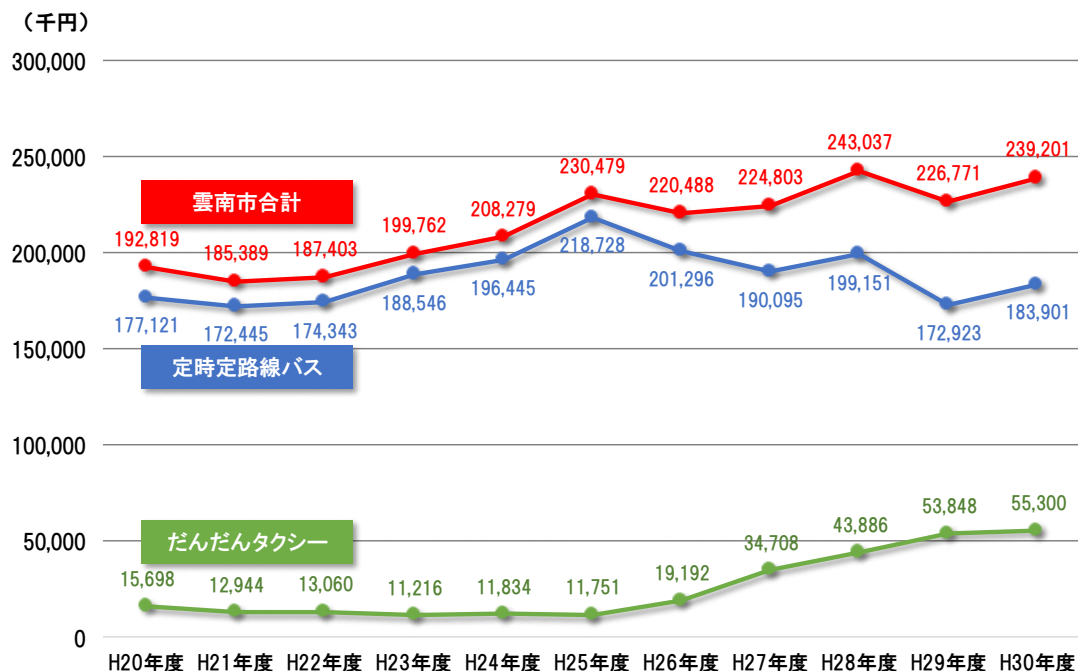


図 47 雲南市の公共交通経費の推移

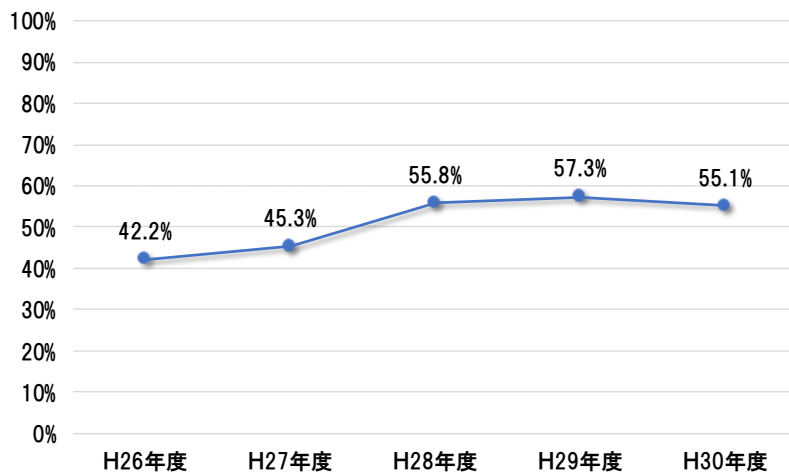


図 48 公共交通サービスに満足している市民の割合（市民アンケートより）

4. 住民ニーズ

4-1 バスの利用目的

○住民アンケートでは、バスやデマンド型乗合タクシーを利用すると回答した人の利用目的として「通院」「買物」を挙げる割合が高いことから、移動目的地は医療機関や商業施設が中心となる。

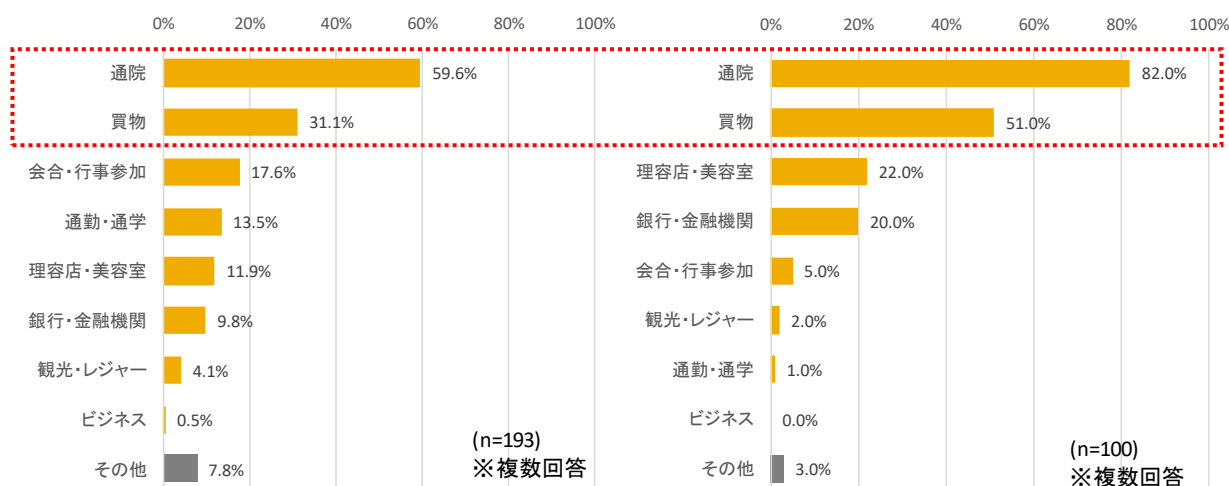


図 49 市民バスを利用する人の利用目的

図 50 デマンド型乗合タクシーを利用する人の利用目的

4-2 通院・買物の移動目的地

4-2-1 大東地域

○大東地域は比較的地域内の医療機関や商業施設を挙げる割合が高いことから、地域内移動の利便性向上に努める必要がある。

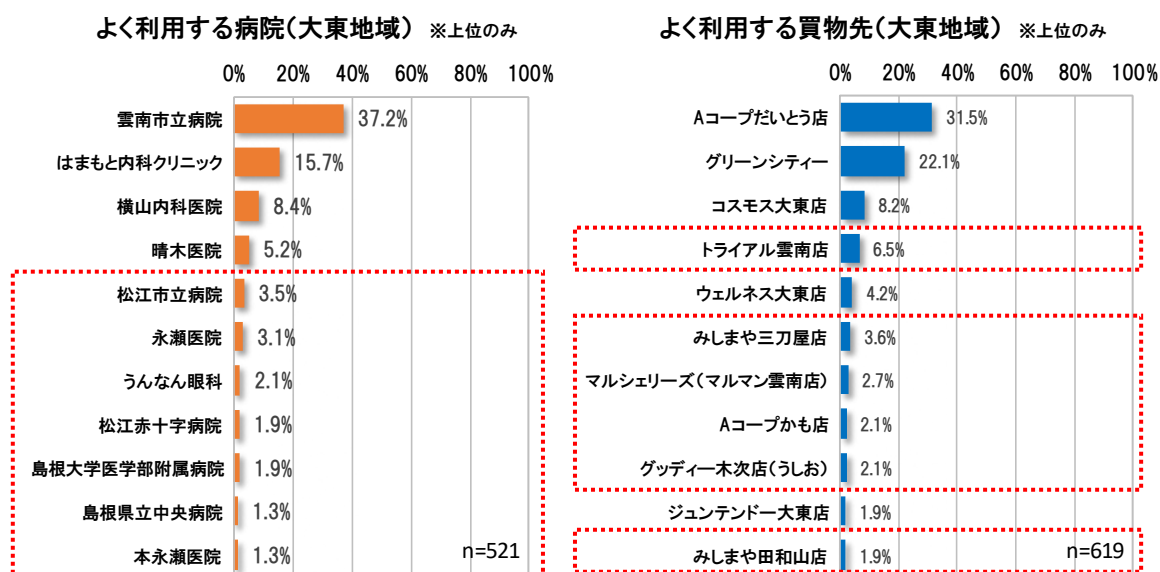


図 51 よく利用する医療機関・商業施設(大東地域) ※複数回答

4-2-2 加茂地域

○加茂地域も比較的地域内での買物先を挙げる割合が高いが、医療機関は雲南市立病院を挙げる割合が高く、加茂～大東間の利便性を確保する必要がある。

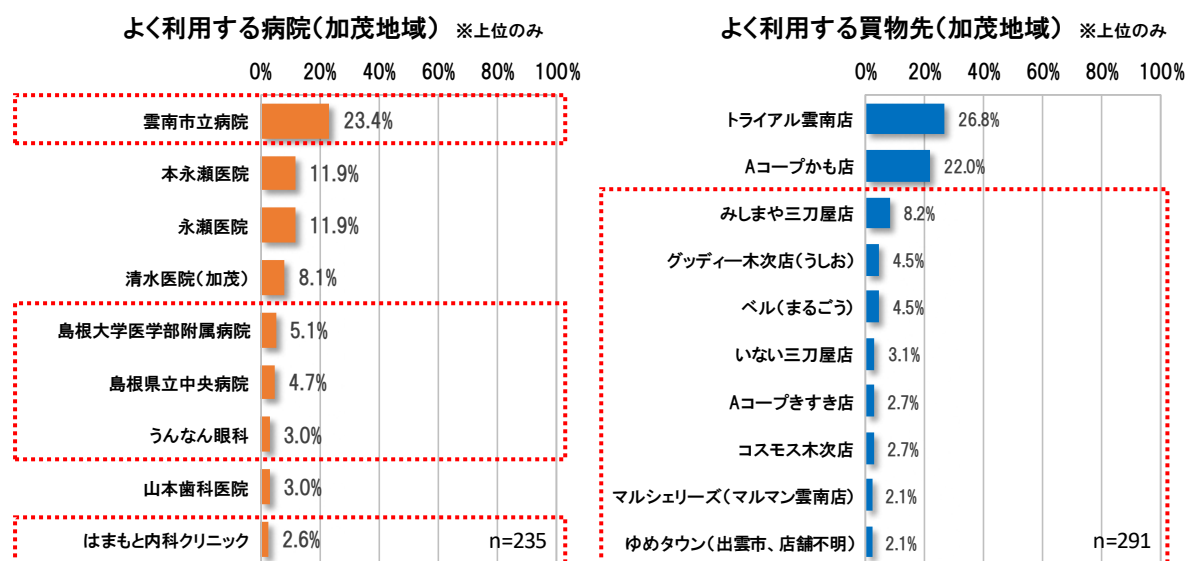


図 52 よく利用する医療機関・商業施設(加茂地域) ※複数回答

4-2-3 木次地域

○木次地域は医療機関は大東地域や三刀屋地域の病院を挙げる割合が高く、商業施設は主に木次～三刀屋間の店舗が挙げられており、これらの中心市街地へのアクセス利便性を向上させていくことが望まれる。

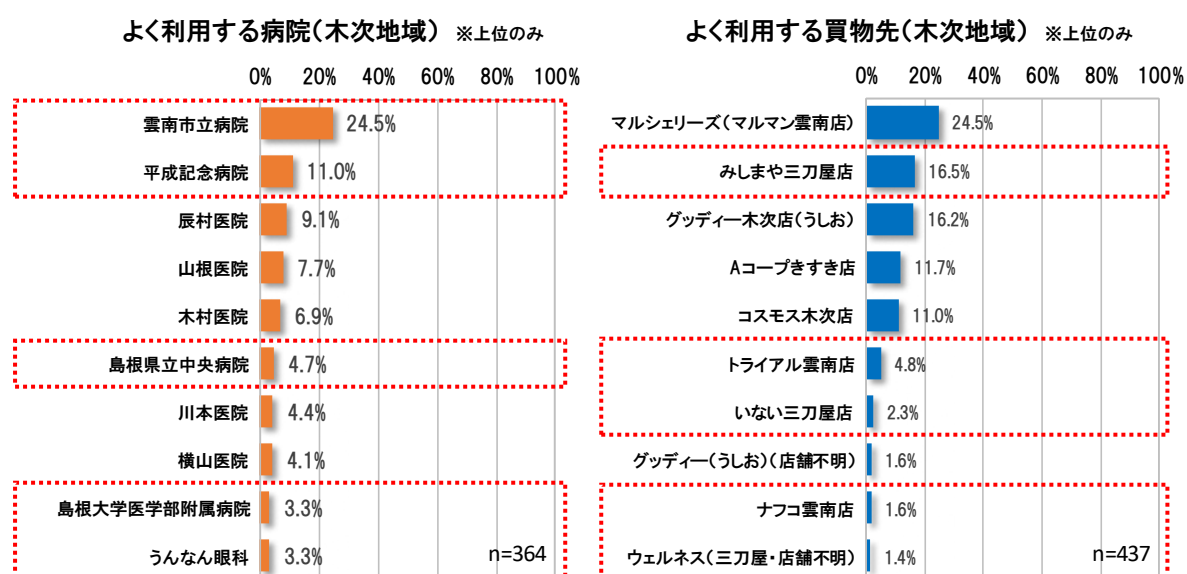


図 53 よく利用する医療機関・商業施設(木次地域) ※複数回答

4-2-4 三刀屋地域

○三刀屋地域は地元の平成記念病院を挙げる割合が医療機関では最も高いが、雲南市立病院や出雲市の医療機関も比較的上位に挙がっている。

○商業施設としては木次～三刀屋間の商業施設が多く挙げられており、これらの中心市街地へのアクセス利便性を向上させていくことが望まれる。

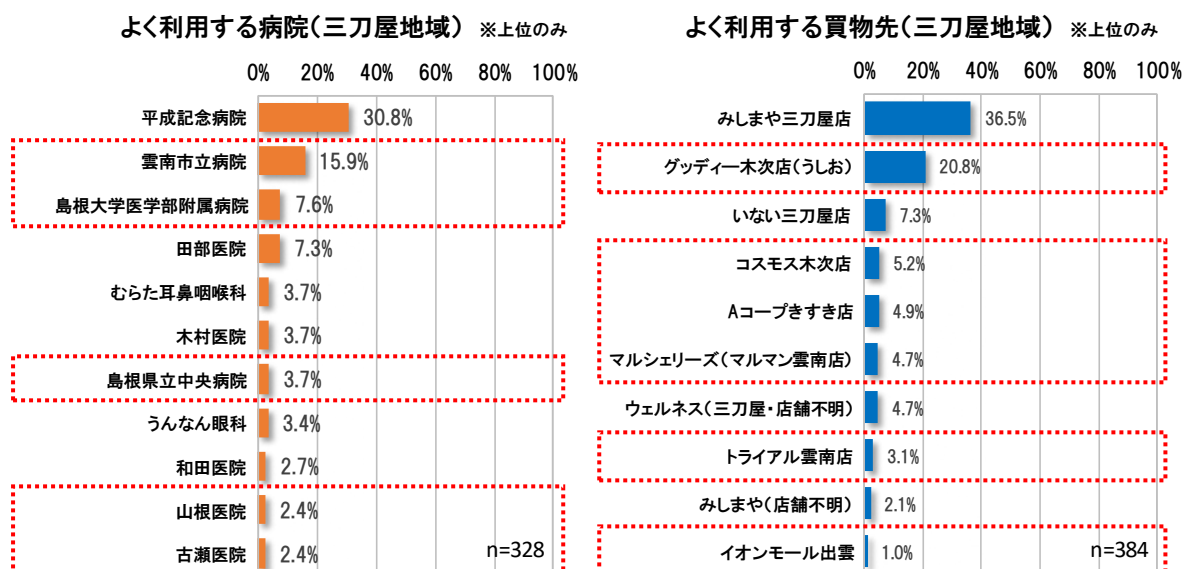


図 54 よく利用する医療機関・商業施設(三刀屋地域) ※複数回答

4-2-5 吉田地域

○吉田地域は医療機関や商業施設が少ないため、大東地域や三刀屋地域、あるいは木次地域への移動利便性向上が課題となる。

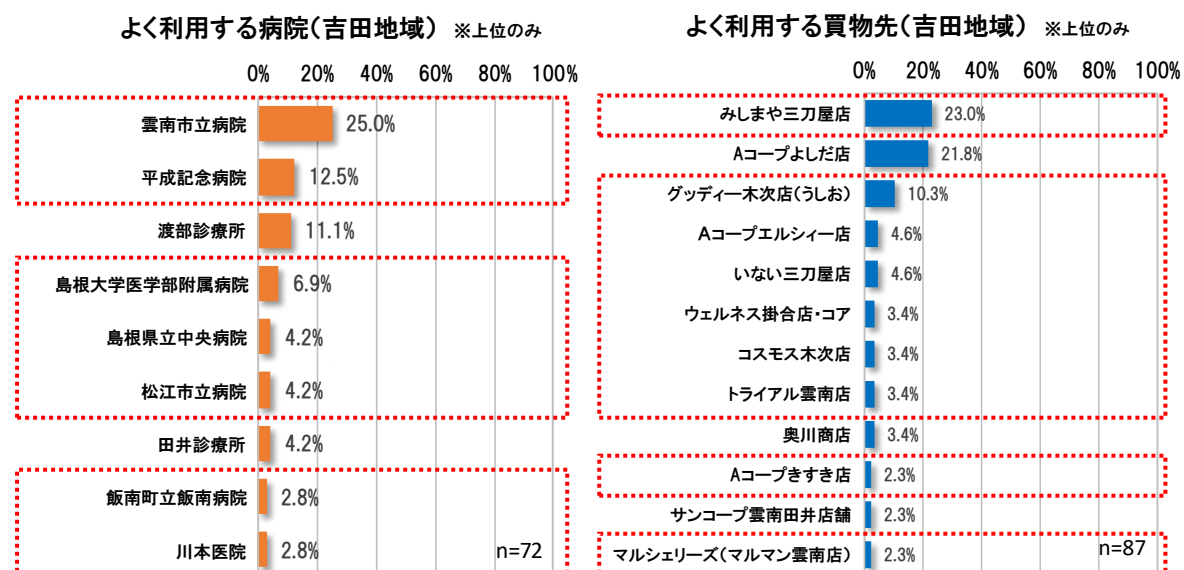


図 55 よく利用する医療機関・商業施設(吉田地域) ※複数回答

4-2-6 掛合地域

○掛合地域も医療機関や商業施設が少なく、大東地域や三刀屋地域、木次地域等への移動利便性を高めていく必要がある。

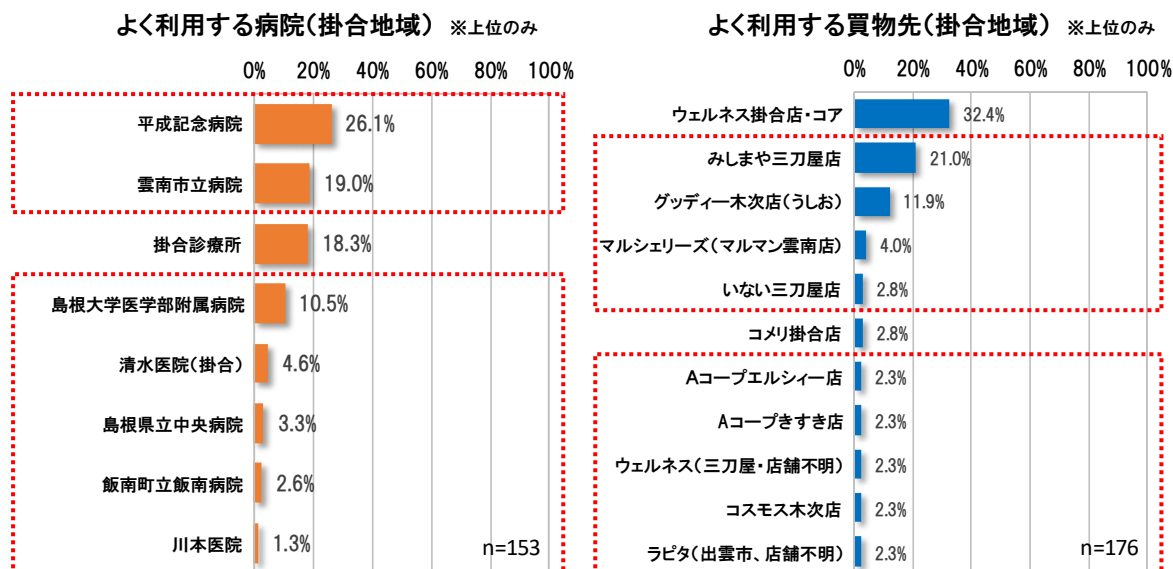


図 56 よく利用する医療機関・商業施設(掛合地域) ※複数回答

4-3 市民バスの評価

4-3-1 市民バス

○市民バス(デマンド型乗合タクシーを除く)の「やや不満」「不満」の合計の割合が高い項目は「運行本数」「ダイヤ」「待合環境」等であった。

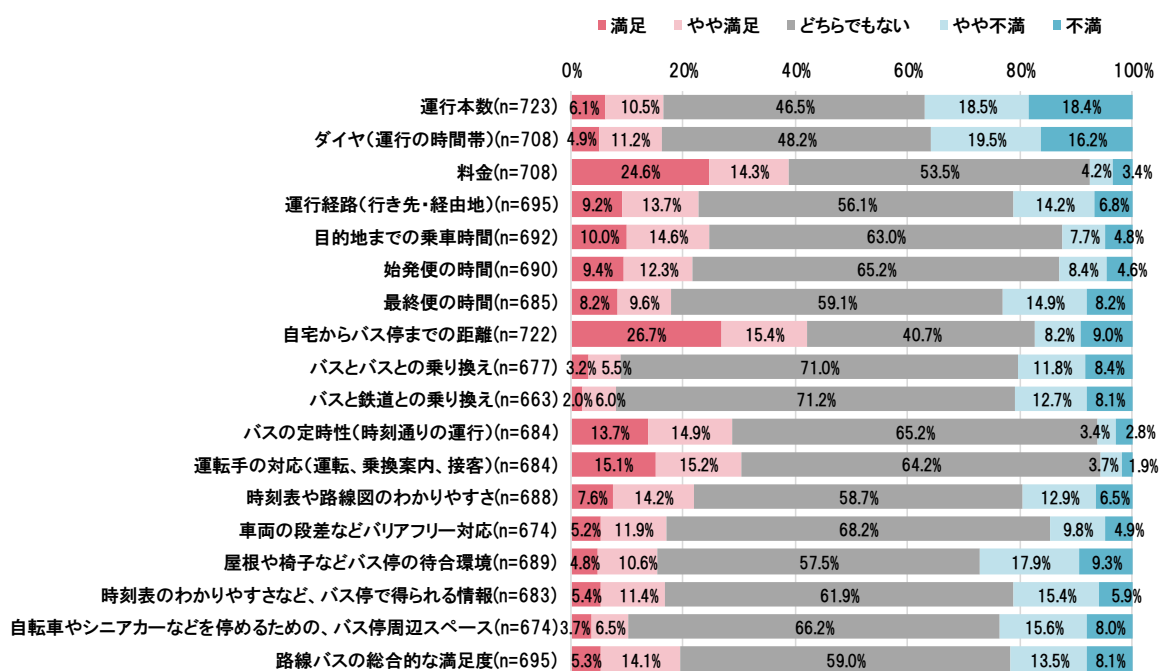


図 57 路線バスサービスの満足度

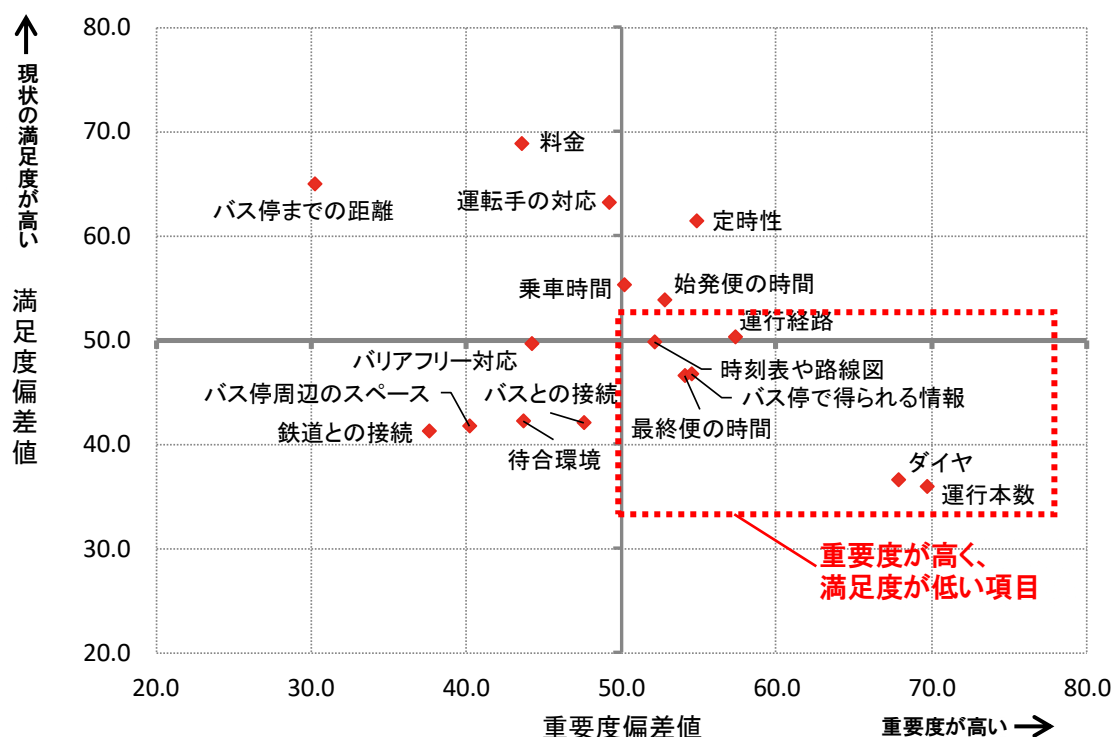


図 58 CS 分析結果

4-3-2 デマンド型乗合タクシー

○デマンド型乗合タクシーの改善点として、「土日祝日も運行する」「運行本数を増やす」「目的地の乗降ポイントを増やす」を挙げる割合が他に比べて高い。この割合は全体集計及び実際にデマンド型乗合タクシーを利用した人に共通する傾向となっている。

○アンケートの回答者の中に、「デマンド型乗合タクシーを知らない」「使い方がよくわからない」との回答が多く見受けられることから、継続的な PR が必要となる。

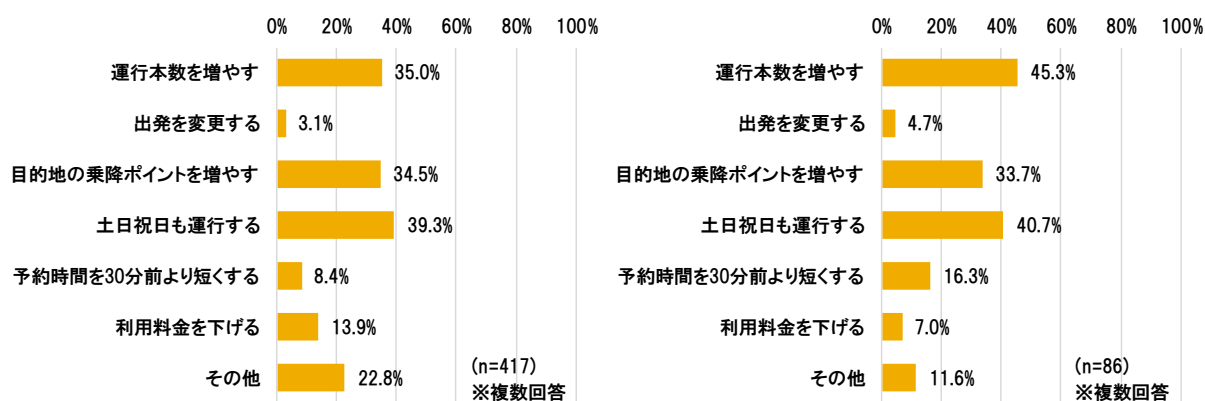


図 59 デマンド型乗合タクシーの改善点（左：全体集計、右：デマンド型乗合タクシー利用者のみの集計）

4-3-3 移動の際に困っていること

○地域自主組織へのアンケート調査では、移動の際に困っていることとして「家族や知人・近所の人に送迎が頼みにくい」「土日祝日などに雲南市民バスやデマンド型乗合タクシーが運行していない」「自宅近くに雲南市民バスの路線がない」「行きたい時間に雲南市民バスやデマンド型乗合タクシーが運行していない」「一般のタクシー運賃が高い」「雲南市民バスのバス停まで遠く、荷物などを持って歩くのが大変」「行きたいところに雲南市民バスの路線やデマンド型乗合タクシーの乗降ポイントがない」などを挙げる割合が高くなっている。

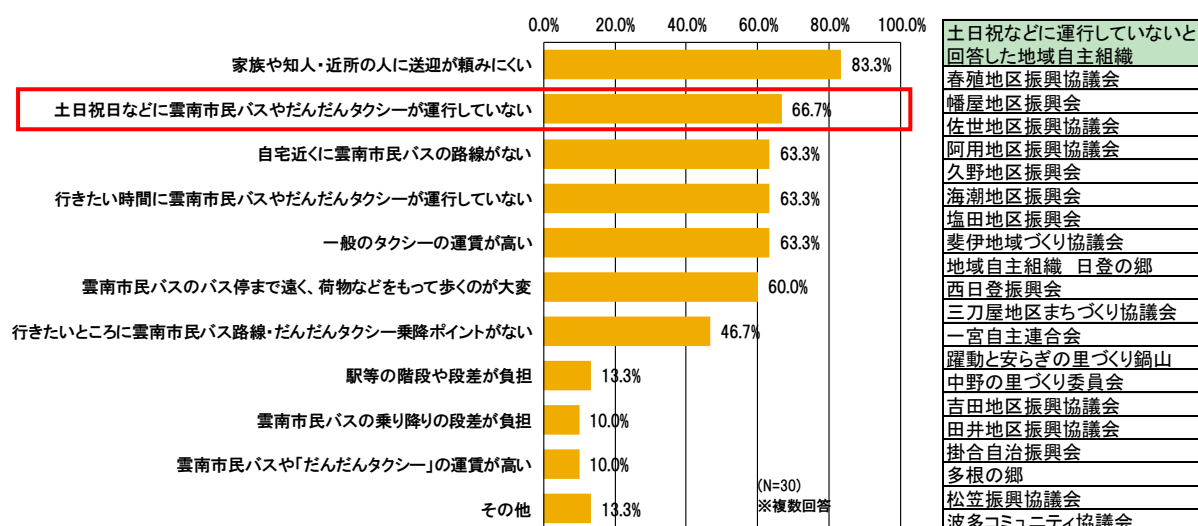


図 60 移動の際に困っていること（地域自主組織アンケート結果より）

4-4 将来的な移動について

4-4-1 運転免許証自主返納の考え方

○車やバイクの運転免許を保有する 65 歳以上の回答者のうち、程度の違いはあるものの 9 割以上が免許返納の必要性を感じているが、その内の 3 割弱が「返納できない（返納したくない）」と回答している。

○その理由としては「自由に移動できなくなる」「移動手段がまったくないから」との回答割合が高いことから、運転免許を返納しても自由に移動できる環境の整備が課題となる。

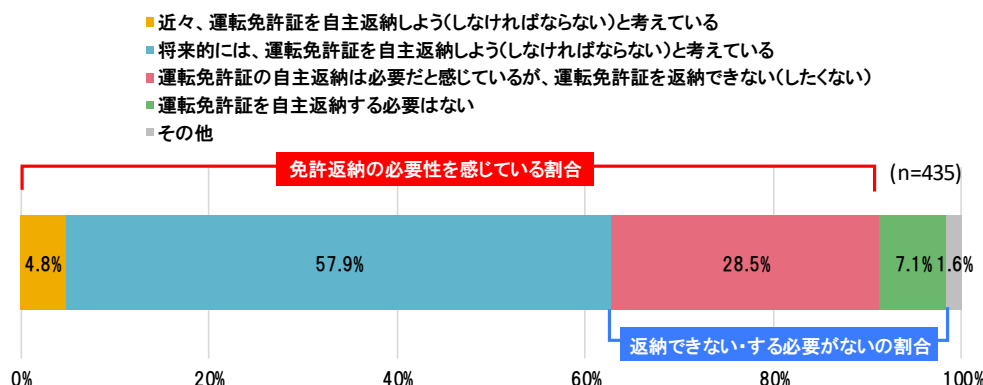


図 61 運転免許証自主返納に対する考え方（65 歳以上免許保有者の回答）

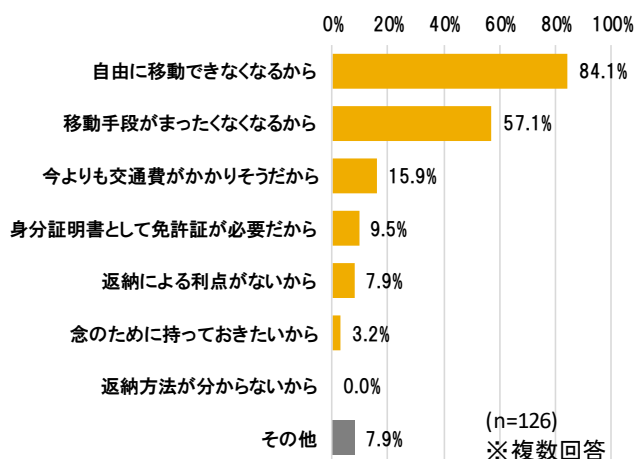


図 62 運転免許返納の必要性を感じるが返納できない理由

4-4-2 将来の移動手段に対する不安感

○日常生活における将来の移動手段について、「とても不安である」「少し不安である」を合わせると7割以上の回答者が将来の移動手段について不安を感じている。これらの不安感をやわらげる移動手段の継続的な確保が求められている。

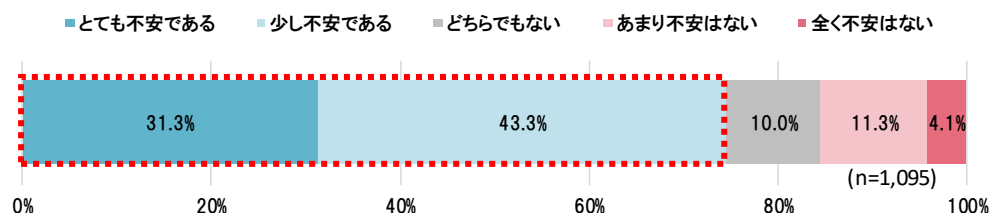


図 63 日常生活における将来の移動手段についての不安感

4-5 今後の交通政策

4-5-1 今後の交通政策に対する考え方

○提示した選択肢の中では「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べき」を挙げる割合が全体の 1/3 と最も高く、「市に頼るだけでなく、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」との回答割合も2割以上あった。

○「わからない」との回答も3割弱みられた。

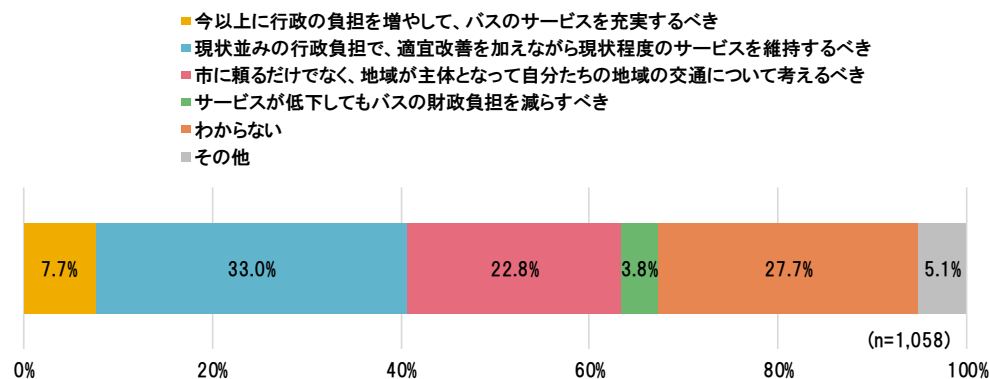


図 64 これからの地域公共交通政策に対する考え方

4-5-2 地域による移動サービスへの取り組み意向

○地域自主組織へのアンケート調査結果では、地域による移動サービスに関し「必要性は感じるが、実施するには地域の負担が大きすぎる」との回答が6割以上をしめた。

○4つの地域自主組織が「必要性を感じており、検討してみたい」と回答している。

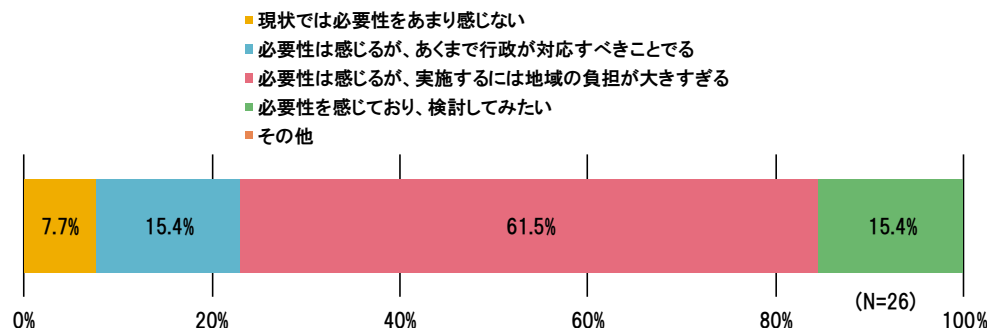


図 65 地域による移動サービスへの取り組み意向

4-5-3 希望する交通施策

(1) バス路線の維持と再編

○バス路線を維持すべきか再編を進めるべきかについては、「どちらともいえない(わからない)」と回答する割合が最も高いが、「バス路線再編を進めて効率化をはかるべき」が「安心のためバス路線を維持すべき」よりもやや高くなっている。

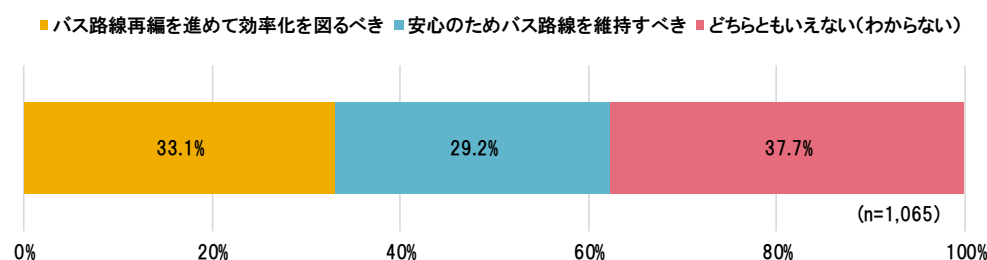


図 66 バス路線の維持と再編の意向

(2) 今後希望する交通施策

○今後希望する交通施策としては「家の近くまで来てくれるデマンド型乗合タクシーの拡大」を挙げる割合が最も高く、次いで「タクシーの運賃が割引になるタクシーの助成制度の実施」となっており、タクシー型のサービスを望んでいることがわかる。

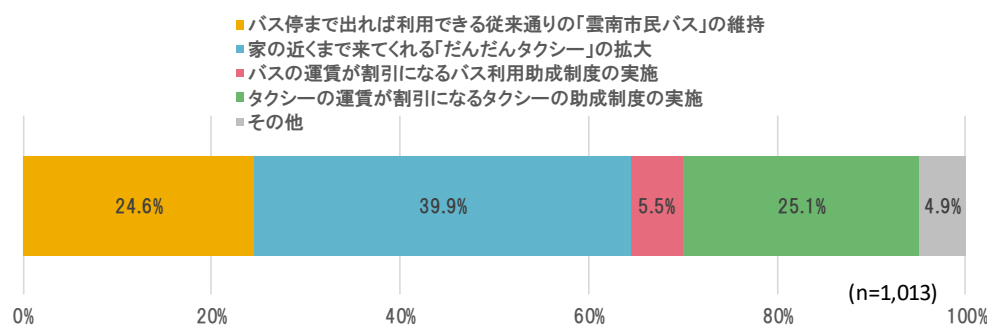


図 67 今後希望する交通施策

5. 通学の移動ニーズ

5-1 各高校への通学状況

5-1-1 雲南市内の高校

○雲南市内には「大東高校」「三刀屋高校」「三刀屋高校掛合分校」の3校があり、それぞれの学校の授業開始・終了時間、部活の時間帯等は以下のとおりである。

○令和元年度の総生徒数は三刀屋高校が381人と最も多く、次いで大東高校247人、三刀屋高校掛合分校58人となっている。

○各高校のバス通学生数の割合は三刀屋高校掛合分校が88.4%と最も高く、三刀屋高校14.2%、大東高校1.6%の順となっている。JR通学については、大東高校が19.2%と最も高く、三刀屋高校掛合分校10.1%、三刀屋高校8.2%となっている。

表 21 雲南市内の高校の時間帯（高校調査より）

学校名	生徒 必着時間	授業 開始時刻	終礼(授業)の終了時刻					部活時刻		
			限	時刻	限	時刻	試験期間中 終了時刻	朝練習 開始時刻	早い部活	遅い部活
三刀屋高校	8:40	9:00	7	16:05	8	17:00	12:50	7:00	18:00	19:30
大東高校	8:40	8:55	6	15:40	7	16:40	13:00	-	-	-
三刀屋高校 掛合分校	8:55	9:10	6	15:35	終礼	15:55	15:55	-	17:00	18:00

表 22 雲南市内の高校の総生徒数、バス・JR通学生数（高校調査より）

高校名	区分	雲南市	奥出雲町	飯南町	松江市	出雲市	美郷町	大田市	県外	合計	構成比
大東高校	総生徒数	247	12	1	43	8		1	1	313	100.0%
	バス通学生数				5					5	1.6%
	JR通学生数	12	8		37	3				60	19.2%
三刀屋高校	総生徒数	381	28	5	5	9			10	438	100.0%
	バス通学生数	61				1				62	14.2%
	JR通学生数	12	19		3	2				36	8.2%
三刀屋高校 掛合分校	総生徒数	58	6	1	1	2	1			69	100.0%
	バス通学生数	54	6			1				61	88.4%
	JR通学生数		6			1				7	10.1%

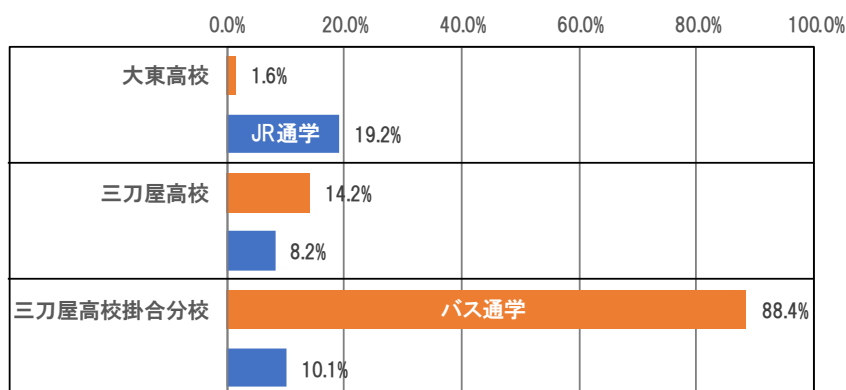


図 68 雲南市内の高校の総生徒数に対する通学手段割合（高校調査より）

5-1-2 市外の高校

○雲南市内から周辺市町の高校に通っている生徒数は、令和元年度で 189 人あり、松江市内の高校へは 116 人、出雲市内の高校へは 45 人、奥出雲町の高校へは 12 人、飯南町の高校へは 16 人となっている。

○市外へ通学する生徒のうちバス通学をしているのは 15 人で、JR で通学している生徒は 127 人であった。

○これらのことから、高校生の通学利便性を高めるためには、市民バスと JR との接続のが必要であることがわかる。

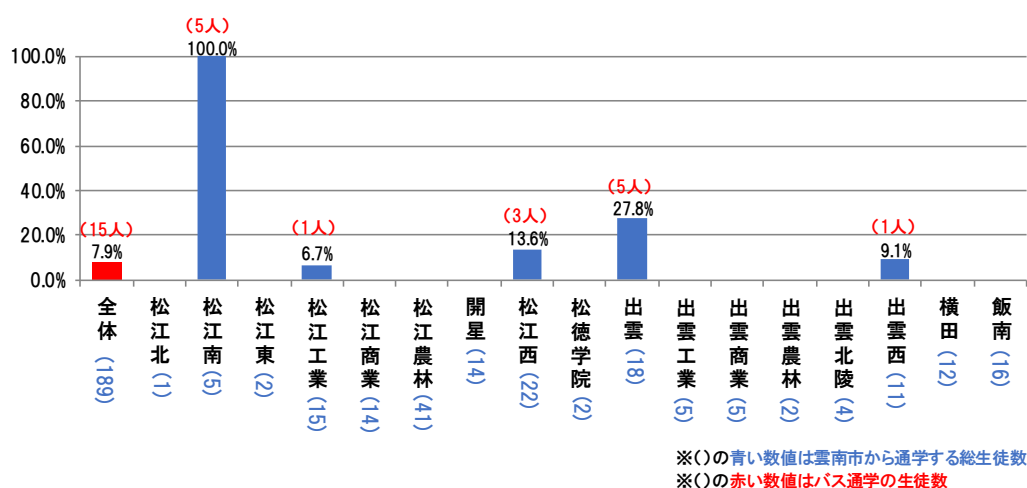


図 69 雲南市内から市外にバスで通う高校生の状況（高校調査より）

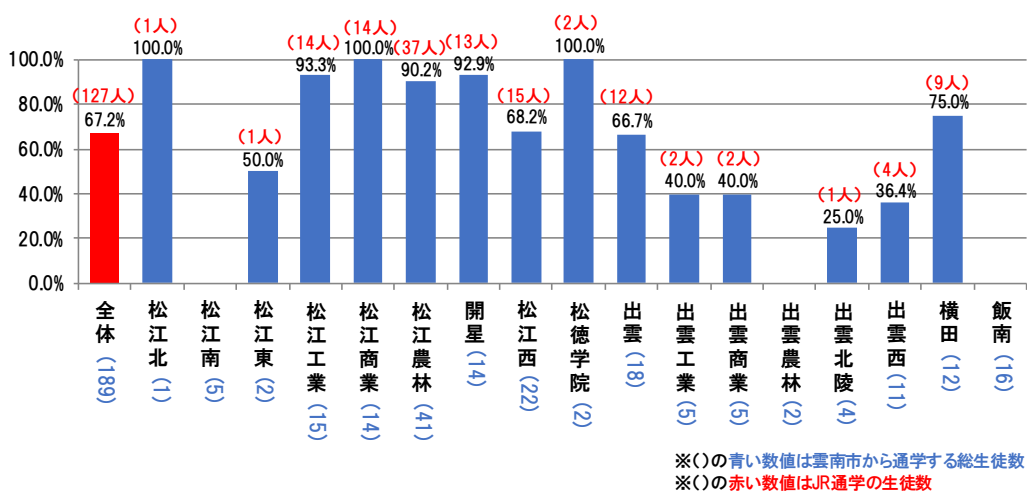


図 70 雲南市内から市外に JR で通う高校生の状況（高校調査より）

5-2 市民バスの改善点

○市内の高校に通う生徒（2年生）を対象にしたアンケート調査で、市民バスのサービスについてどのような点を改善すべきか聞いたところ、「運行本数を増やす」「ダイヤを改善する」「料金を安くする」「最終便を遅くする」等を挙げる割合が各校とも高くなっている。

5. 通学の移動ニーズ

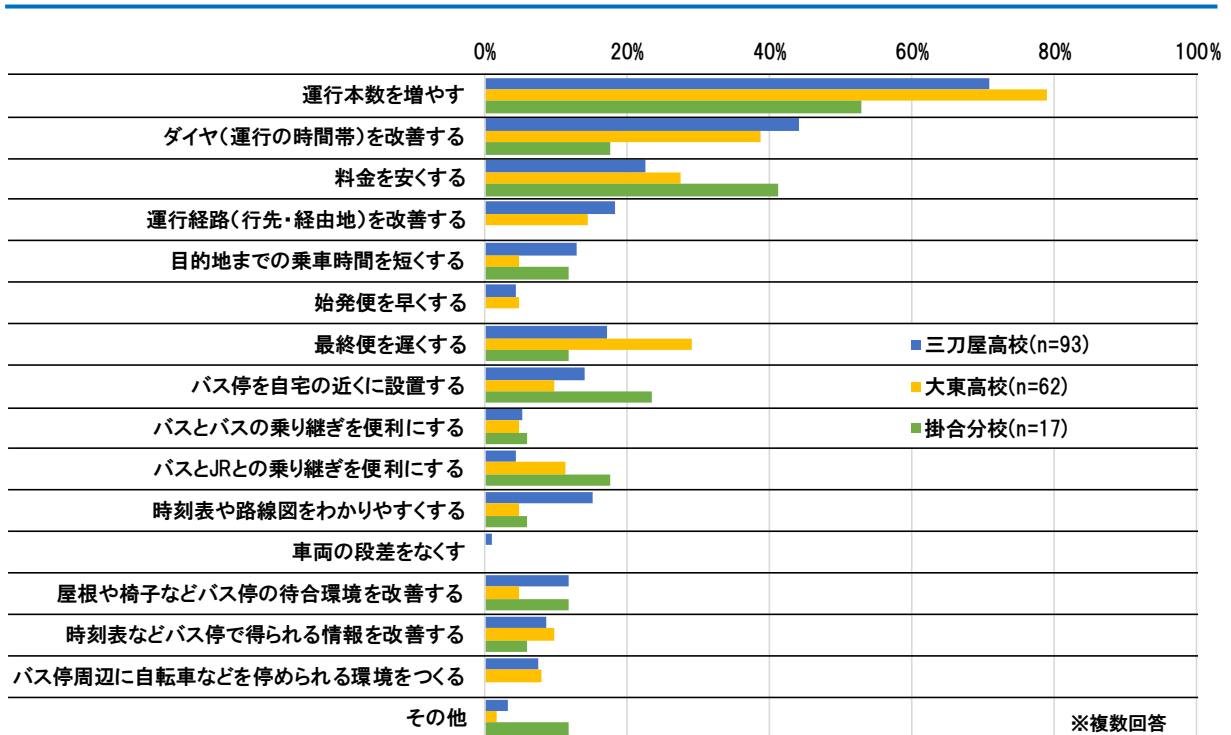


図 71 市民バスサービスの改善点（市内に通う高校生アンケートより）

5-3 自家用車送迎の現状

○市内の高校に通う生徒（2年生）の保護者を対象にしたアンケート調査では、各校の保護者とも日常的に送迎を行っており、それを負担に感じているという状況がある。

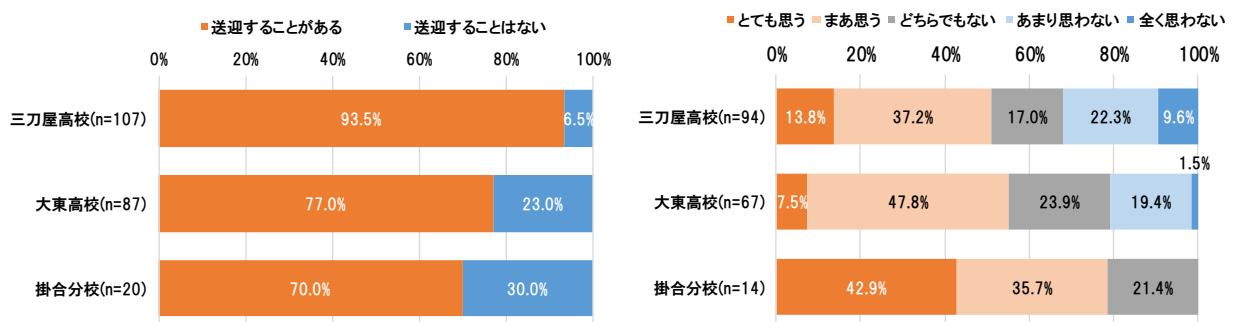


図 72 通学時の送迎の有無と負担感（市内に通う高校生の保護者アンケートより）

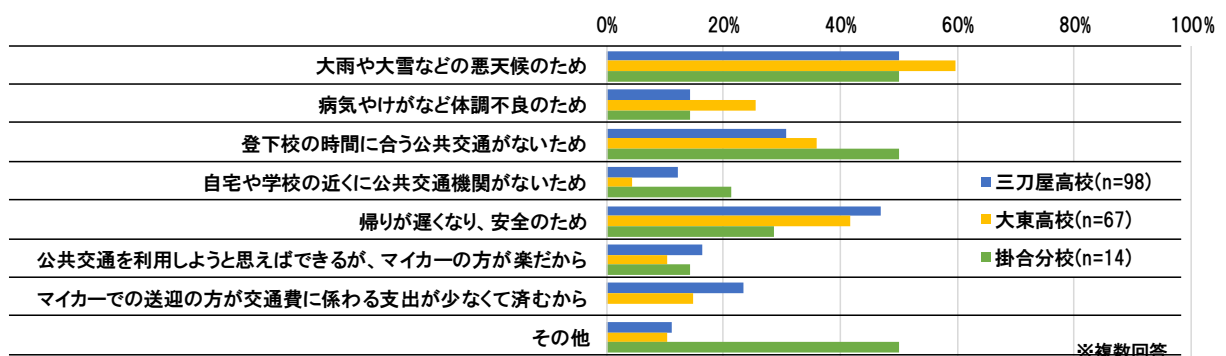


図 73 自家用車送迎する理由（市内に通う高校生の保護者アンケートより）

6. まちづくりの方向性

6-1 上位計画

6-1-1 第2次雲南市総合計画(平成27年3月策定)

計画の概要	
計画の期間	2015年度～2024年度
めざす将来像	生命と神話が息づく新しい日本のふるさとづくり 「課題先進地」から「課題解決先進地」へ 政策Ⅰ． みんなで築くまち(共同・行政経営) 政策Ⅱ． 安心・安全で快適なまち(定住環境) 政策Ⅲ． 支えあい健やかに暮らせるまち(保健・医療・福祉) 政策Ⅳ． ふるさとを学び育つまち(教育・文化) 政策Ⅴ． 挑戦し活力を生み出すまち(産業)
公共交通に関連した項目	
公共交通ネットワークの充実	○市民バス再編計画に基づき、利用者の減少や利用者ニーズの変化に応じた持続可能なサービスの提供とバス車両の更新・確保を図る。また、高速バス路線便への接続の充実や他自治体と連携した民間事業者によるバス運行の相互乗り入れ、JR 木次線などの利用促進を行っていく。 ○だんだんタクシー・デマンド型乗合バスの運行エリアの拡大、福祉有償運送、過疎地有償運送及び自治会等のボランティア運送の支援などにより、利用者の利便性を高めるとともに、交通空白地域の解消を図る。 《関連事業》市民バス整備事業、市民バス運行管理事業、バスセンター管理事業、だんだんタクシー運行支援事業
その他の関連した項目	
交通安全の推進	○警察等との連携により、学習会や街頭指導、広報活動、交通指導員による啓発を行っていくとともに、交通安全団体の活動を支援し、交通安全意識の高揚を図る。また、高齢者の関わる交通事故が増加傾向にあることから、関係機関と連携し対策の強化を図る。 ○市民要望や道路パトロールにより、危険箇所を把握し、必要な交通安全施設の整備を推進する。 《関連事業》高齢者等運転免許自主返納事業、交通安全施設整備事業
都市・住まいづくりと土地利用の推進	○都市計画マスタープランに基づき、都市機能の充実と暮らしやすさの向上を図るとともに、中心市街地活性化基本計画を策定し、中心市街地の賑わいの創出を図る。 ○安価で利便性が高い住宅地の整備・供給、民間開発の誘導とともに、市営住宅等の整備・維持管理、環境等に配慮した住宅建築や住環境構築の啓発・普及を図る。また、都市公園や農村公園などの整備・保全に努める。 《関連事業》中心市街地活性化事業、高齢者等運転免許自主返納事業
生活道路の整備	○道路維持管理計画等に基づき、計画的かつ適切な維持・修繕及び長寿命化に取り組むとともに、地域住民の協力を得ながら道路愛護活動を行う。また、道路のサイン計画に基づく計画的な案内看板の設置、市ホームページ、CATV 文字放送及びインターネットなどを活用した道路情報の発信を行う。
広域幹線道路の整備	○期成同盟会を中心とした協力団体との活動や国への要望活動等により、国道 54 号三刀屋拡幅事業などを着実に推進させるとともに、道路施設が適正に維持管理されるよう国等関係機関と連携していく。また、神原企業団地整備に併せて、団地へのアクセス向上を図ったスマートインターチェンジの整備に取り組む。 《関連事業》(仮称)加茂 BS スマート IC 整備事業、国道 54 号三刀屋拡幅関連事業
高齢者福祉の充実	○地域包括支援センターを中心とした総合相談窓口の充実とともに、地域や保健・医療・福祉の関係機関が連携した活動の強化を図る。また、移動支援、買い物支援及び見守りなどの生活支援、安心して暮らすことができる施設サービスの充実、施設・住まいの確保などにより、福祉サービスの充実を図る。 ○高齢者の経験、技能及び資格を活かせる機会や環境をつくる。また、地域などでの健康づくり活動、ボランティア活動、交流活動などへの参加を促進する。 《関連事業》高齢者等バス・タクシー利用料金助成事業、高齢者配食サービス事業
障がい者（児）福祉の充実	○障がいへの理解を深めるための啓発活動を行うとともに、就職及び継続的な就労に向けた支援や地域活動などに参加しやすい環境づくりを行う。また、施設等のバリアフリー化を進め、障がい者にやさしい住環境づくりを推進する。 ○在宅生活を支える移動支援をはじめとした日常生活に必要な支援とともに、就労につなげるための研修機会などの充実を図る。 《関連事業》障がい者移動支援事業、視覚障がい者外出支援事業
観光の振興	○神話、たたら、遺跡、桜、滝、蜷及びさくらおろち湖周辺などを活用した観光商品の充実を図るとともに、旅行事業者との連携を強化し着地型旅行商品の創出に取り組む。また、安全・安心な「食の幸」を活かした特産品などの開発を支援する。 ○高速道路（市内 3 か所の IC 含む）をはじめとする幹線道路や観光地へのアクセス道に観光誘導サインを計画的に整備する。また、観光施設や宿泊施設の老朽対策を計画的に推進する。 《関連事業》雲南広域連合連携観光振興事業、鉄の道文化圏推進協議会参画事業、観光ルート開発事業、雲南市観光サイン整備事業

6-1-2 雲南市都市計画マスタープラン(平成 26 年 2 月策定)

計画の概要	
計画の期間	2014 年度～2033 年度
めざす将来像	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
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	○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	○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	○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つけた木次、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	○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	○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	○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	○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	○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	○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。

6-1-3 雲南市中心市街地活性化基本計画(平成 28 年 12 月策定)

雲南市中心市街地活性化基本計画 中心市街地 R54 号線まちづくり基本計画（2018 年 1 月策定）※中心市街地活性化基本計画を補完する計画	
公共交通の役割・位置づけ等	公共交通に関する施策・事業
魅力的な交流拠点と環境整備による交流の促進	○J R 木次駅前整備事業 J R 木次駅前のバスロータリーを整備するとともに、イベント利用も考慮した多目的駐車場を設置し、一体的な駅前空間を整備する。利用者の安全性と利便性を高める。 ○修景道路整備事業（J R 木次駅関連） J R 木次駅前整備に併せ、駅へのアクセス道路を整備する。商業施設や交通施設を案内するサイン整備や、道路の美装化を図る。中心市街地への来訪者のうち、特に歩行者の安全性や回遊性を高める。 《関連事業》 国道 54 号里方歩行者自転車道整備事業、やまなみ街道サイクリングロード ○デマンド型バス・乗合タクシー待合所整備事業 既存のスーパーマーケット敷地内に、デマンド型バスや乗合タクシーの待合所を整備する。高齢者等がゆくりバスやタクシーを待つことができ、円滑に利用できる施設として整備し、公共交通の利用を高める。

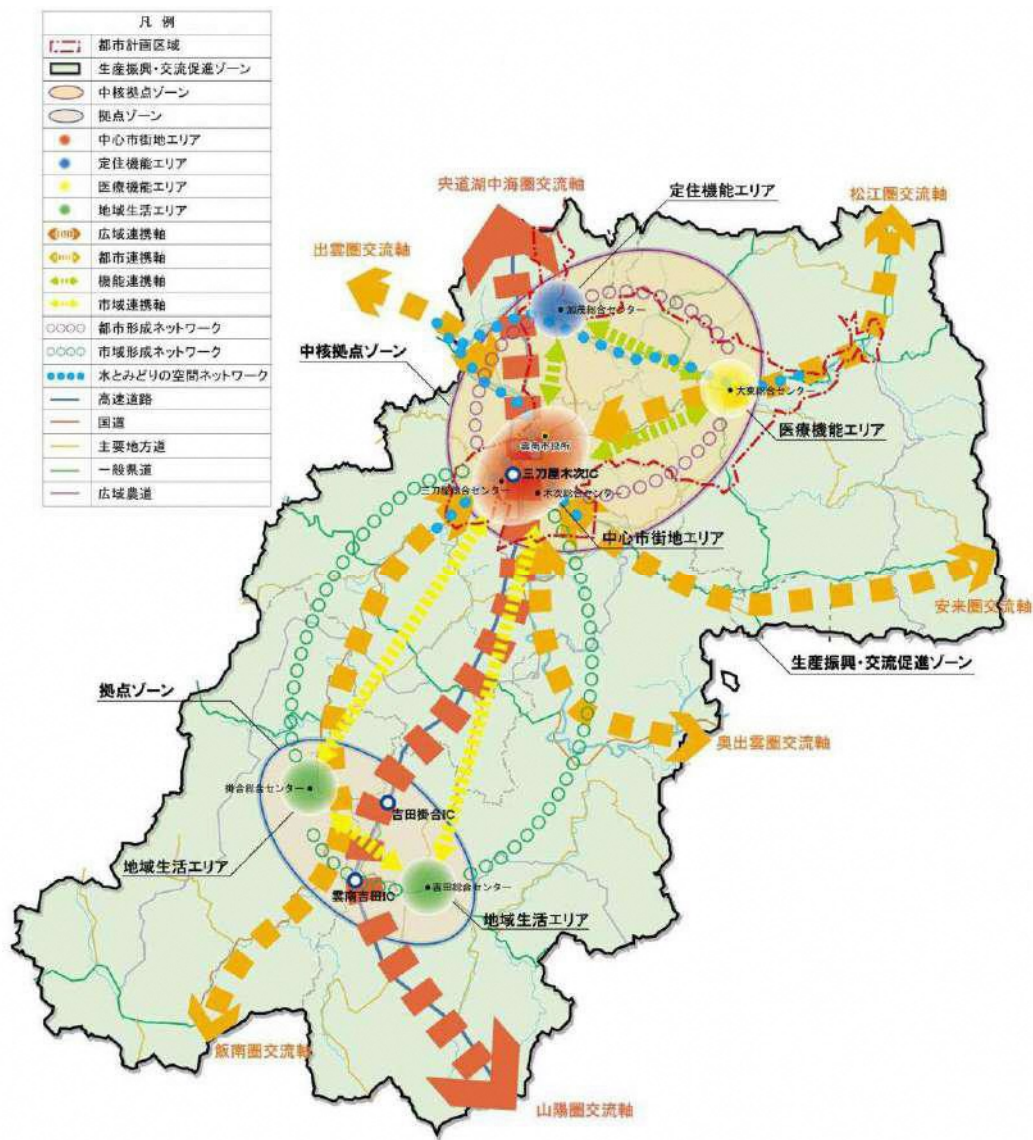
6-1-4 まち・ひと・しごと創生雲南市総合戦略(平成 28 年 3 月改訂)

計画の概要	
計画の期間	2015 年度～2019 年度
めざす将来像	「子ども×若者×大人チャレンジの連鎖」による持続可能なまちづくり ひとの創生 ～次世代の課題解決人材の育成～ しごとの創生 ～課題解決ビジネスモデルの創出～ まちの創生 ～多様な人材・セクターによる総働の地域づくり～
その他の関連した項目	
課題解決人材の育成による若者チャレンジの創出	○中間支援組織や都市圏の社会起業家等と連携し、市内外の志ある若者の育ち合いを促進し、課題解決スキルをもつ若者の育成・確保と課題解決ビジネスの創出を図る。 《取組状況》 都市圏等より I ターンした若手看護師 3 名が、在宅医療の空白地域に「訪問看護ステーション」を開設。地域自主組織のサロン活動で、地元医学生を巻き込み健康教室を開催するなど、地域の健康づくり支援や地域医療人材の育成にもつながっている。
地域や NPO と連携した課題解決人材の UI ターン促進	○移住定住総合窓口として「うなん暮らし推進課」を新設し、移住支援スタッフの増員や積極的な情報発信により 20～30 代を中心とする子育て世代の UI ターンを促進するとともに、地域自主組織や NPO 等との連携をすすめて、地域貢献を志す若者等の UI ターンに取り組む。 《取組状況》 市内初のシェアオフィス＆コワーキングスペース「三日市ラボ」がオープン。シェアオフィスやお試し移住施設として活用。
産業振興センターの機能強化による新たな雇用創出への挑戦	○買い物支援など活動の幅が広がる地域自主組織の新たな法人制度を創設し、活動の継続性や事業化による発展的展開を支援するとともに、活動拠点施設の多機能化をすすめて、地域課題解決に向けた多様な取り組みを推進する。

6-1-5 雲南市総合保健福祉計画(平成 28 年 12 月策定)

雲南市総合保健福祉計画	
公共交通の役割・位置づけ等	公共交通に関する施策・事業
大気環境の保全	○公共交通機関の利便性を向上させる。 ○公用車に電気自動車・クリーンエネルギー自動車等の導入を図る。
医療費等の市単独助成支援の充実 障がい者の移動支援の充実	○雲南市独自で実施している精神通院医療・通院交通費助成制度及び重度障害児等医療費助成制度並びに人工透析者通院費支給制度を引き続き実施する。 ○障がい者が社会参加しやすくなるように、移動サービスの充実に努める。移動補助用具支援、福祉有償運送制度、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、高齢者等タクシー利用料金助成事業を引き続き実施する。 ○デマンド型バス・乗合タクシー待合所整備事業 既存のスーパーマーケット敷地内に、デマンド型バスや乗合タクシーの待合所を整備する。高齢者等がゆっくりバスやタクシーを待つことができ、円滑に利用できる施設として整備し、公共交通の利用を高める。

6-2 都市計画マスタープランでのまちづくりの方向性



- 【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

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健・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

7. 公共交通の問題点・課題と今後の方向性

7-1 問題点・課題

7-1-1 JR 木次線とバスとの役割分担と連携

- JR 木次線は本市にとって広域移動の重要な路線となっており、今後も利用を促進していく必要があるが、一部で市民バスとの重複箇所がみられることから、ダイヤの重複回避等により共存していく必要がある。
- JR 駅における木次線と市民バスとの接続は必ずしもよいとは言えず、広域移動と地域内移動の結節点となる主要駅での接続改善が望まれる。

7-1-2 定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行

(1)吉田大東線

- 吉田大東線は市民バスの中で運行距離が最も長く、9系統と複雑な運行になっている。その要因として、朝夕は通学主体の運行となるため通学実態に合わせた運行となっているほか、「たたらば壱番地」や「木次高速バスストップ」等の立ち寄り地があり、時間帯によっては経由したりしなかったりする場合があることが考えられる。
- 吉田大東線は市内広域路線として機能していることから、各地域内を運行する地域バスと役割を分担し、シンプルな運行ルートで広域移動の速達性を高めるなどの利便性向上と効率化を図る必要がある。
- 吉田大東線は市民バスの中では最も利用の多い路線であるが、高校生の通学が主体となるため平日以外の利用は非常に少ないことから、土日祝日の運行のあり方を検討する必要がある。

(2)地域バス

- 市民バスのうち、大東地域、加茂地域、木次地域、三刀屋地域を運行する定時定路線型の地域バスは、路線によっては小中高校生の通学利用が主体でスクールバス化しており、一般利用者は少ない。一方で、小学生は低学年と中・高学年で終業時間が異なるため、学校側からそれぞれに対応した下校時のダイヤ充実を求める声が出ているが、運行便数が少ないため対応が困難である。
- これらに対応するため、一般利用者はデマンド型乗合タクシーへ移行、小中学生に対しては専用スクールバス化等も含めて路線のあり方を検討する必要がある。但し、デマンド型乗合タクシーへの移行やスクールバス化を進めると、毎日定時定路線を必要とする高校への通学や福祉施設等への通勤・通所に対応できないため、この点についても配慮する必要がある。

7-1-3 デマンド型乗合タクシーの利便性向上

- デマンド型乗合タクシーはドア・トゥ・ドアの運行であることから特に高齢者に好評で、住民アンケートでも「今後希望する交通施策」としてもタクシー型の移動サービスを望む声が高く、さらに現在運行していない土日祝日の運行や運行本数の増加を望む声も挙がっている。

- 今後、高齢者の免許返納がさらに進むと予想される中、需要を見極めながら利便性向上のための改善を図っていく必要があるが、タクシー事業者への委託経費と需要とのバランス、運行体制の継続的な確保等が課題となる。
- 高齢化の進行によりデマンド型乗合タクシーの既存利用者が自然減少の傾向にある一方で、免許返納者の増加等により新しい需要も生まれているが、利用者世代が移行する中で「存在そのものを知らない」「使い方がわからない」等の意見もあり、継続的な PR が必要となる。
- デマンド型乗合タクシーは中心部での乗降ポイントが限られており、乗降ポイントから目的地や乗降ポイント間の移動は主に徒歩に頼っている。高齢者の移動利便性をさらに高めるためには、短距離移動に適した交通手段の整備が望まれる。

7-1-4 公共交通に係る経費の抑制

- 公共交通に関する経費は、定時定路線型バスとデマンド型乗合タクシーを合わせて近年はほぼ横ばいで推移している一方で、デマンド型乗合タクシーサービスの拡大や免許返納者への優待乗車券の支給枠拡大等を求める声がある。
- 持続可能な公共交通を今後とも安定的に確保していくためには、移動サービス全体の中で効率化を図り、市の財政負担を現状程度に抑制していく必要がある。

7-1-5 情報提供の充実

- バス利用促進のためには、交通結節点や主要な病院や商業施設、公共施設等でのバス情報の提供が求められる。特に観光客や外来者がバスを利用する際には、主要駅を中心に路線図やダイヤ、運賃といった基本的な情報提供が必要になることから、適切な情報提供の充実を図る必要がある。
- 市内のバス情報を GTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ化し、民間のバス検索システムに提供するなどバスデータのオープン化を図り、ネット上で経路やダイヤを検索できるようにするなど利便性の高い情報提供のあり方を検討する必要がある。

7-1-6 効率的で安定的な運行体制の確立

- デマンド型乗合タクシーを支えるタクシー事業者のドライバーが全体的に高齢化しており、将来的に運行を継続していくためには若手ドライバー確保等による安定的な運行体制の確立が課題となる。そのためにはタクシー事業者個々の企業努力だけでは限界があることから、事業者と行政が連携しながら対策を進めていくことが望ましい。
- 本市の定時定路線バスは市町村運営有償運送、デマンド型乗合タクシーはタクシー事業者による4条許可運行であり、委託事業者もそれぞれの地域で異なるため経費が分散して非効率となっているほか、契約更新等の事務手続きも煩雑である。公共交通を持続可能にするため、効率的で安定的な運行体制の確立が課題となっている。

7-2 今後の方向性

7-2-1 雲南市の公共交通体系

(1) バス路線等の役割の整理

○雲南市の今後の公共交通体系を設定するにあたり、各路線の性質・役割を明確にし、その役割に応じた再編を実施することとする。

○都市間の広域移動に資する路線として JR 木次線、高速バス、「都市間路線」として大東線、三刀屋出雲線、根波線、飯南町生活路線バスを位置付ける。

○市民バスについては複数地域を運行する吉田大東線を「広域幹線」と位置付け、市内の隣接する地域間を運行する加茂北回り線、加茂南回り線、北原線、木次三刀屋線、木次大東線を「地域間幹線」、各地域内を運行し「広域幹線」や「地域間幹線」と接続する定時定路線バスや、地域内移動に特化したデマンド型乗合タクシーを「地域内支線」と位置付ける。

表 23 路線の役割

役割名称		対象路線等	役割・特徴
都市間交通	鉄道	○JR 木次線	○都市間の広域移動に資する路線
	高速バス	○高速バス	
	都市間路線	《民間路線バス》 ○大東線（一畑バス） ○三刀屋出雲線（谷本ハイヤー） ○根波線（スサノオ観光） 《他町コミュニティバス》 ○飯南町生活路線バス（飯南町）	○雲南市と隣接自治体を結ぶバス路線
市民バス・デマンド型乗合交通	広域幹線	○吉田大東線	○雲南市内の複数地域を運行する幹線
	地域間幹線	《加茂地域》 ○加茂北回り線（加茂～大東） ○加茂南回り線（加茂～大東） 《木次地域》 ○北原線（木次～三刀屋） ○木次三刀屋線（木次～三刀屋） ○木次大東線（木次～大東）	○雲南市内の隣接する地域間を運行する幹線
	地域バス路線 （定時定路線）	《大東地域》 ○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 《三刀屋地域》 ○中野線 ○根波線 ○高窪・伊萱線	○各地域内を運行し、広域幹線・地域間幹線等と接続する路線
	地域内支線	《大東地域》 ○春殖・幡屋線 ○阿用・久野線 ○海潮線 ○佐世線 ○塩田線 《加茂地域》 ○加茂線 《木次地域》 ○日登線 ○西日登線 《三刀屋地域》 ○鍋山線 ○飯石・中野線 ○高窪・伊萱線 《吉田地域》 ○吉田だんだんバス吉田線 ○吉田だんだんバス田井線 《掛合地域》 ○北部線 ○南部線	○各地域内の移動に特化した交通

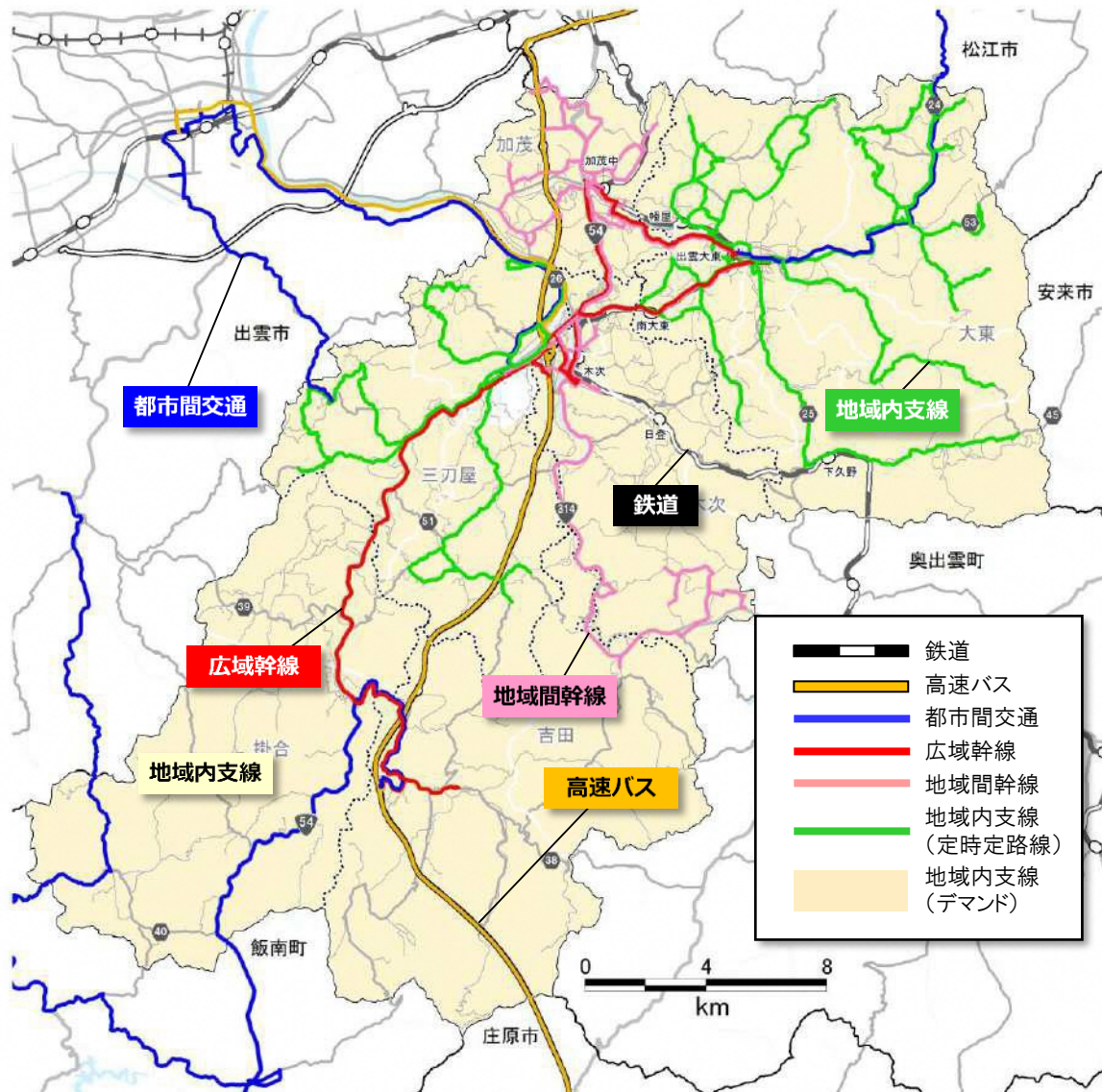


図 74 雲南市の公共交通体系

(2)施設の役割の整理

○公共交通に関連する施設について、主な移動目的地となるものを「地域交流拠点」、複数の交通モードやバス路線が交差するポイントを「交通結節点」と位置づけ、公共交通に関する情報提供等を重点的に行う。

○上位計画である「雲南市都市計画マスタープラン」では、木次から三刀屋にかけて中心市街地エリアを設定しており、「土地利用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」をエリア形成の主な方向性としている。この中心市街地内の移動利便性についても検討する。

○公共交通によるアクセスの利便性向上を図る観光施設として、海潮温泉、湯村温泉、おろち湯ったり館を設定する。

表 24 施設の役割

役割名称	対象施設等	役割・特徴
地域交通拠点 (主な目的地)	○雲南市役所(木次) ○雲南市立病院(大東) ○平成記念病院(三刀屋) ○グリーンシティ(大東) ○A コープ加茂(加茂) ○トライアル(加茂) ○マルシェリーズ(木次) ○みしまや(三刀屋) ○A コープ吉田(吉田) ○コア(掛合)	主要な移動目的地
交通結節点	○雲南市立病院(大東) ○JRR 木次駅(木次) ○雲南市役所(木次) ○三刀屋バスセンター(三刀屋) ○下熊谷バスセンター(三刀屋)	複数の交通モードやバス路線が交差するポイント
中心市街地	○木次～三刀屋間	雲南市の行政・商業・医療等の中心地に位置づけられる区域
主要観光施設	○海潮温泉 ○湯村温泉 ○おろち湯ったり館	公共交通でフォローする観光施設

7-2-2 将来像・基本方針と目標・事業の設定

(1) 将来像

○第2次雲南市総合計画、雲南市都市計画マスタープラン等を踏まえ、本計画に示す将来像を「公共交通ネットワークの連携強化・充実による持続可能な移動環境づくりにチャレンジするまち」と設定する。

○この将来像の基に、以下の基本方針を設定する。

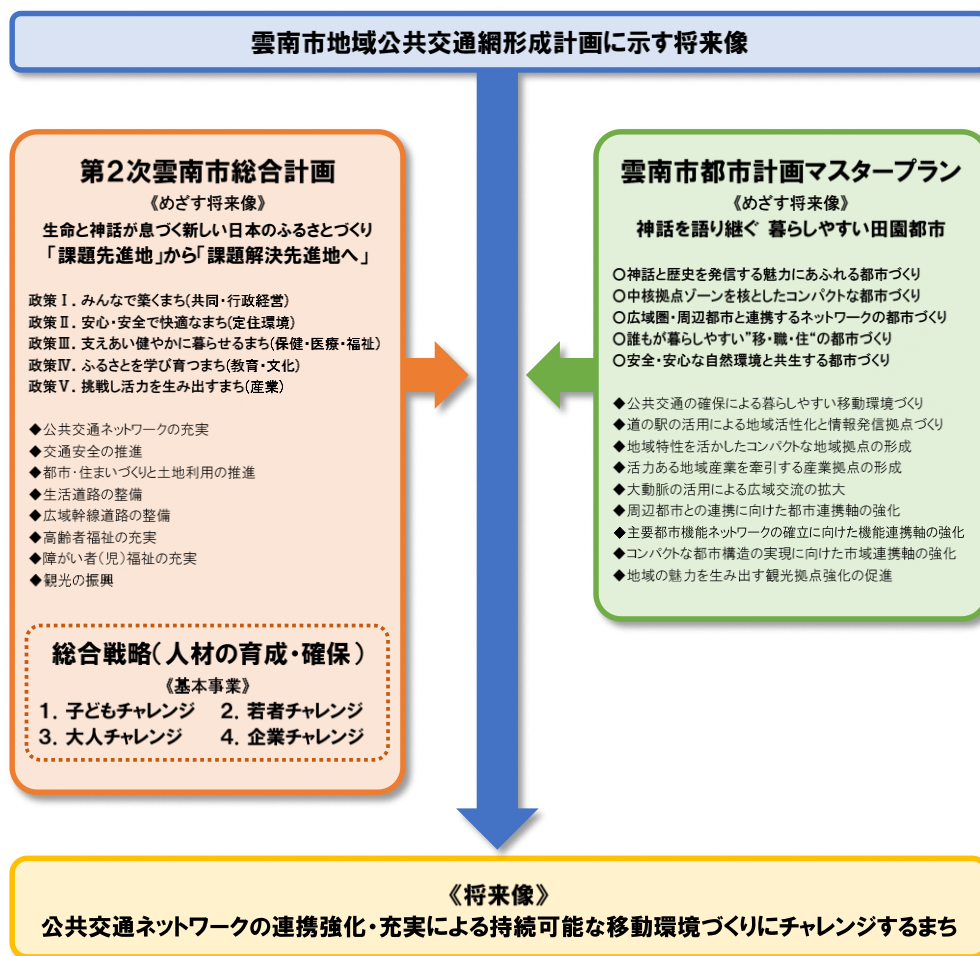


図 75 本計画に示す将来像

(2)基本方針

◆基本方針1:公共交通の利便性向上

市民バスのダイヤ調整やルート変更、運行改善等により、通学、通院、買物等の生活移動利便性の向上を図る。

◆基本方針2:公共交通の効率的な路線再編

非効率な路線・運行については、利便性を確保しながら効率的な運行への再編を行い、運行経費の抑制を図る。

◆基本方針3:公共交通の利用促進

高齢者や高校生をはじめ、運転免許返納者や観光客・外来者等、公共交通の新たな需要を創出し利用促進を図る。

◆基本方針4:安定的な運行体制の確立

公共交通の担い手である交通事業者、雲南市、住民の三者が相互に連携し、移動手段を持続可能なものにしていく。

(3)目標と具体的な事業

○各基本方針に対応し、以下のように「目標」と「目標を達成するための事業」を設定する。

◆基本方針1:公共交通の利便性向上

【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

《対応する課題》○JR 木次線とバスとの役割分担と連携

《具体的な事業》1. 木次大東線の廃止と木次三刀屋線の充実

2. JR 木次線と市民バスのダイヤ調整

3. JR 木次線など都市間交通と市民バスの接続改善

【目標2】地域間幹線の利便性向上

《対応する課題》○定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行

《具体的な事業》4. 北原線の利便性向上

5. 木次三刀屋線の再編

6. 加茂北回り線・加茂南回り線の利便性向上

【目標3】地域内支線の利便性向上

《対応する課題》○デマンド型乗合タクシーの利便性向上

《具体的な事業》7. 通学利便性の向上を図るダイヤ設定

8. デマンド型乗合タクシーの改善

9. 共助交通への支援

◆基本方針2:公共交通の効率的な路線再編

【目標4】広域幹線（吉田大東線）の効率化

《対応する課題》○定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行

○JR 木次線とバスとの役割分担と連携

○公共交通に係る経費の抑制

《具体的な事業》10. 吉田大東線の再編

【目標5】地域間幹線の効率化

《対応する課題》○定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行

○公共交通に係る経費の抑制

《具体的な事業》11. 加茂北回り線・加茂南回り線の再編

【目標6】地域内支線の効率化

《対応する課題》○定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行

○公共交通に係る経費の抑制

《具体的な事業》12. 定時定路線型からデマンド型乗合タクシーへの移行

13. スクールバスの再編

◆基本方針3：公共交通の利用促進

【目標7】JR 木次線の利用促進

《対応する課題》○JR 木次線とバスとの役割分担と連携

《具体的な事業》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

【目標8】高齢者・高校生のバス利用促進

《対応する課題》○定時定路線型バスの利便性向上と効率的な運行

○デマンド型乗合タクシーの利便性向上

○情報提供の充実

《具体的な事業》15. デマンド型乗合タクシーのPR強化

16. 免許返納者への対応

17. 高校生への利用促進活動の展開

【目標9】新たな需要の創出

《対応する課題》○JR 木次線とバスとの役割分担と連携

○情報提供の充実

《具体的な事業》18. 公共交通の多様な使い方の提案

19. 主要結節点でのわかりやすい情報提供の充実

20. 自動運転・MaaS等の新技術の研究

◆基本方針4：安定的な運行体制の確立

【目標10】安定的な運行体制の環境整備

《対応する課題》○効率的で安定的な運行体制の確立

《具体的な事業》21. 需要に応じた計画的な車両の更新

22. 運行の見直し基準の再検討

23. 安定的なドライバー確保

24. 持続可能な運行体制の検討

25. 情報一元化の充実による運行管理体制の簡素化



表 25 将来像・施策の体系

7-2-3 目標別成果指標の設定

○事業の進捗状況や再編の効果を確認するため、各目標ごとに評価指標を以下のように設定し、毎年その状況を確認する。

表 26 成果指標

基本方針1：公共交通の利便性向上

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	評価指標	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
		考 え 方	JR 木次駅での吉田大東線・北原線・木次三刀屋線の接続を改善することにより、移動利便性の向上を図る
		算出方法	木次駅での JR 木次線と吉田大東線・北原線・木次三刀屋線が 30 分以内で接続している便数をカウントする
目標 2	地域間幹線の 利便性向上	評価指標	地域間幹線の年間利用者数
		考 え 方	地域間幹線の利便性向上により利用者数を維持する
		算出方法	地域間幹線 4 路線（再編後）の年間利用者数をカウントする
目標 3	地域内支線の 利便性向上	評価指標	デマンド型乗合タクシーの稼働率
		考 え 方	利便性向上を図ることにより、稼働率を上げる
		算出方法	実質運行便数（15 路線）÷運行予定便数（15 路線）

基本方針2：公共交通の効率的な路線再編

目標 4	広域幹線の効率化	評価指標	吉田大東線の収支率
		考 え 方	吉田大東線の効率化を図ることにより収支率を上げる
		算出方法	吉田大東線の収益÷吉田大東線の経費
目標 5	地域間幹線の 効率化	評価指標	加茂北回り線・加茂南回り線の収支率
		考 え 方	地域間幹線の効率化を図ることにより収支率を上げる
		算出方法	加茂北回り線・南回り線の収益÷加茂北回り線・南回り線の経費
目標 6	地域内支線の 効率化	評価指標	地域内支線（定時定路線）の収支率
		考 え 方	地域内支線の効率化を図ることにより収支率を上げる
		算出方法	地域内支線（10 路線）の収益÷地域内支線（10 路線）の経費

基本方針3：公共交通の利用促進

目標 7	JR 木次線の 利用促進	評価指標	木次駅の 1 日当り平均乗車人員数
		考 え 方	JR 木次線とバスの接続改善、利用促進等により乗車人員数を維持
		算出方法	木次駅の 1 日当り平均乗車人員数
目標 8	高齢者・高校生の バス利用促進	評価指標	高校生のバス通学者数割合
		考 え 方	バス通学が想定される高校生のバス利用を促進する
		算出方法	市内 3 校のバス通学生徒数÷市内 3 校の総生徒数
目標 9	新たな需要の創出	評価指標	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
		考 え 方	観光客や外来者がバスを利用しやすいよう、情報提供の充実を図る
		算出方法	主要交通結節点・地域交通拠点（計 13 か所）の公共交通情報提供の改善を行った施設をカウントする

基本方針4：安定的な運行体制の確立

目標 10	安定的な運行体制 の環境整備	評価指標	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）
		考 え 方	ドライバー数と運行便数の割合を維持することにより、安定的な運行を確保する
		算出方法	市民バス（定時定路線：平日）の総運行便数÷運行委託事業者の総ドライバー数

8. 目標達成のための事業

基本方針1：公共交通の利便性向上

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1 木次大東線の廃止と木次三刀屋線の充実

○木次バスセンターと雲南市立病院間を10時台～11時台に1往復している木次大東線は20～30分違いでJR木次線と重複しているほか、吉田大東線とも重複している。また、1日あたりの乗車人数も3人程度と多くないことから、廃止を検討する。

○木次大東線を廃止し、同時時間帯に木次三刀屋線を1便増便することで、JR木次線（木次駅）との接続を強化するとともに、中心市街地へのアクセス向上を検討する。

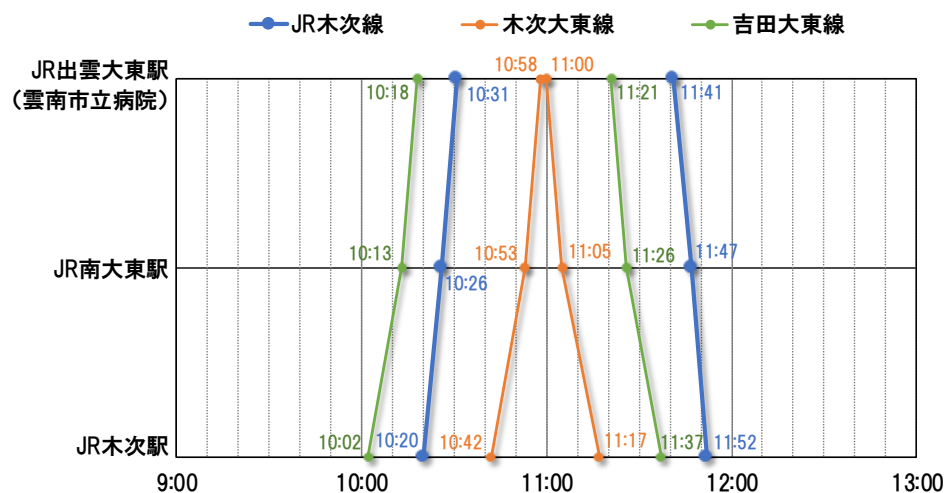


図 76 JR 木次線と木次大東線のダイヤ重複

事業2 JR 木次線と市民バスのダイヤ調整

○JR 木次線と市民バス「加茂南回り線」が時間帯によっては重複しているため、加茂南回り線のダイヤ調整による重複回避を検討する。

事業3 JR 木次線など都市間交通と市民バスの接続改善

○周辺市町と雲南市を結ぶ JR 木次線、高速バス、都市間交通（大東線・三刀屋出雲線、根波線、飯南町生活路線バス）と市民バスとの接続を改善し、通勤・通学、通院等の利便性を高める。

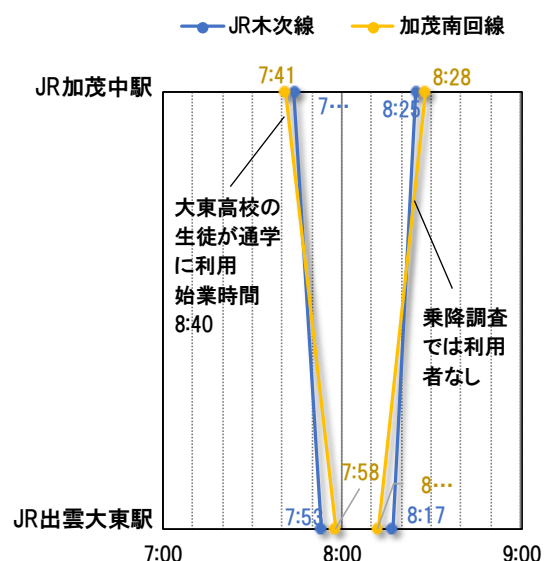


図 77 JR 木次線と加茂南回り線のダイヤ重複

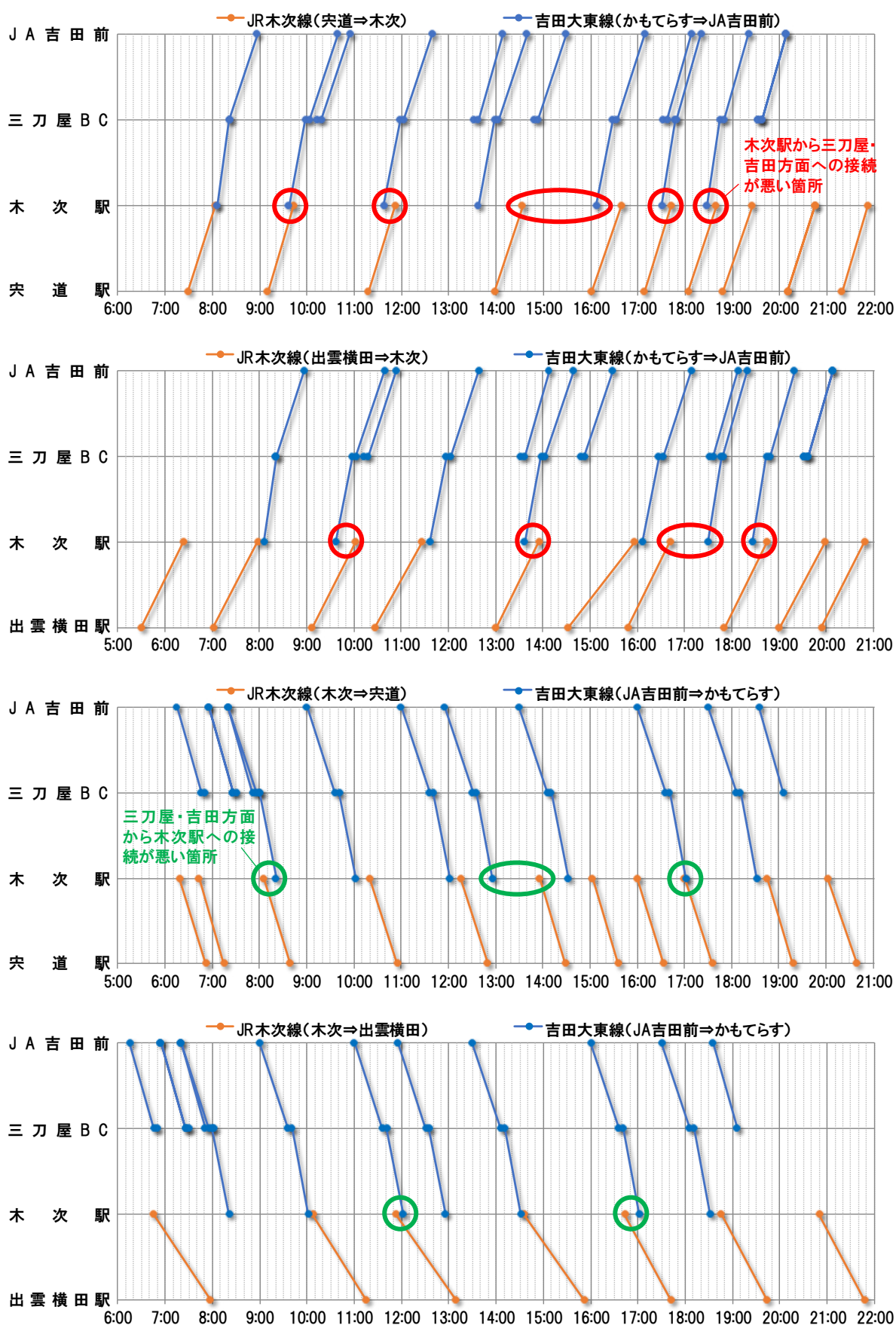


図 78 JR 木次線と吉田大東線の接続状況

【吉田⇒出雲(平日)】

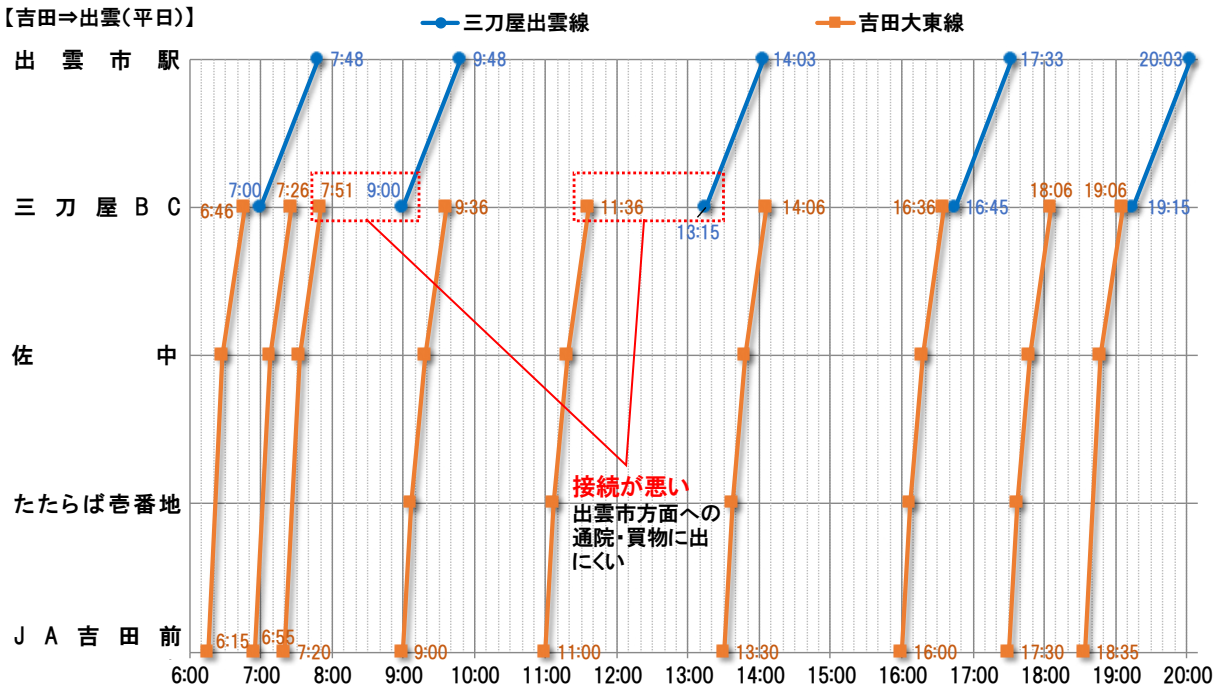


図 79 三刀屋出雲線と吉田大東線との平日の接続状況 (吉田⇒出雲)

【出雲⇒吉田(平日)】

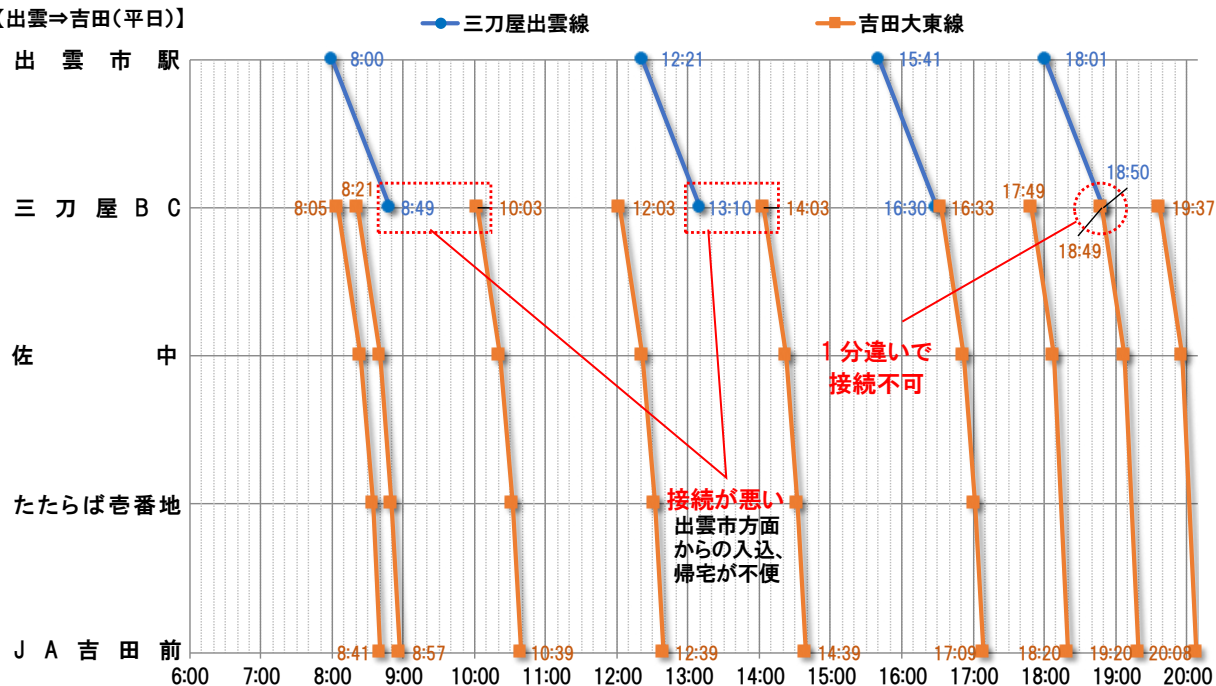


図 80 三刀屋出雲線と吉田大東線との平日の接続状況 (出雲⇒吉田)

【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 No	事業内容	事業実施主体	実施時期
1	木次大東線の廃止と木次三刀屋線の充実	市・交通事業者	令和2年度実施
2	JR 木次線と市民バスのダイヤ調整	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施
3	JR 木次線など都市間交通と市民バスの接続改善	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施
評価指標	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		
算出方法		現状値	目標値
木次駅での JR 木次線と吉田大東線・北原線・木次三刀屋線が 30 分以内で接続している便数をカウントする			

事業5 木次三刀屋線の再編

- 木次大東線を廃止し、木次三刀屋線を1便増便する。木次大東線の廃止に伴い、奥出雲コスモ病院からJR木次駅への帰宅便を木次三刀屋線で対応する。
- 木次三刀屋線の一部についてJR木次駅を起点とし、JR木次線との接続を考慮することで木次駅の交通結節点としての機能を高める。
- 吉田大東線の「木次高速バスストップ」への立ち寄りを廃止する代替策として、高速バスと接続可能な便について「木次高速バスストップ」経由とする。

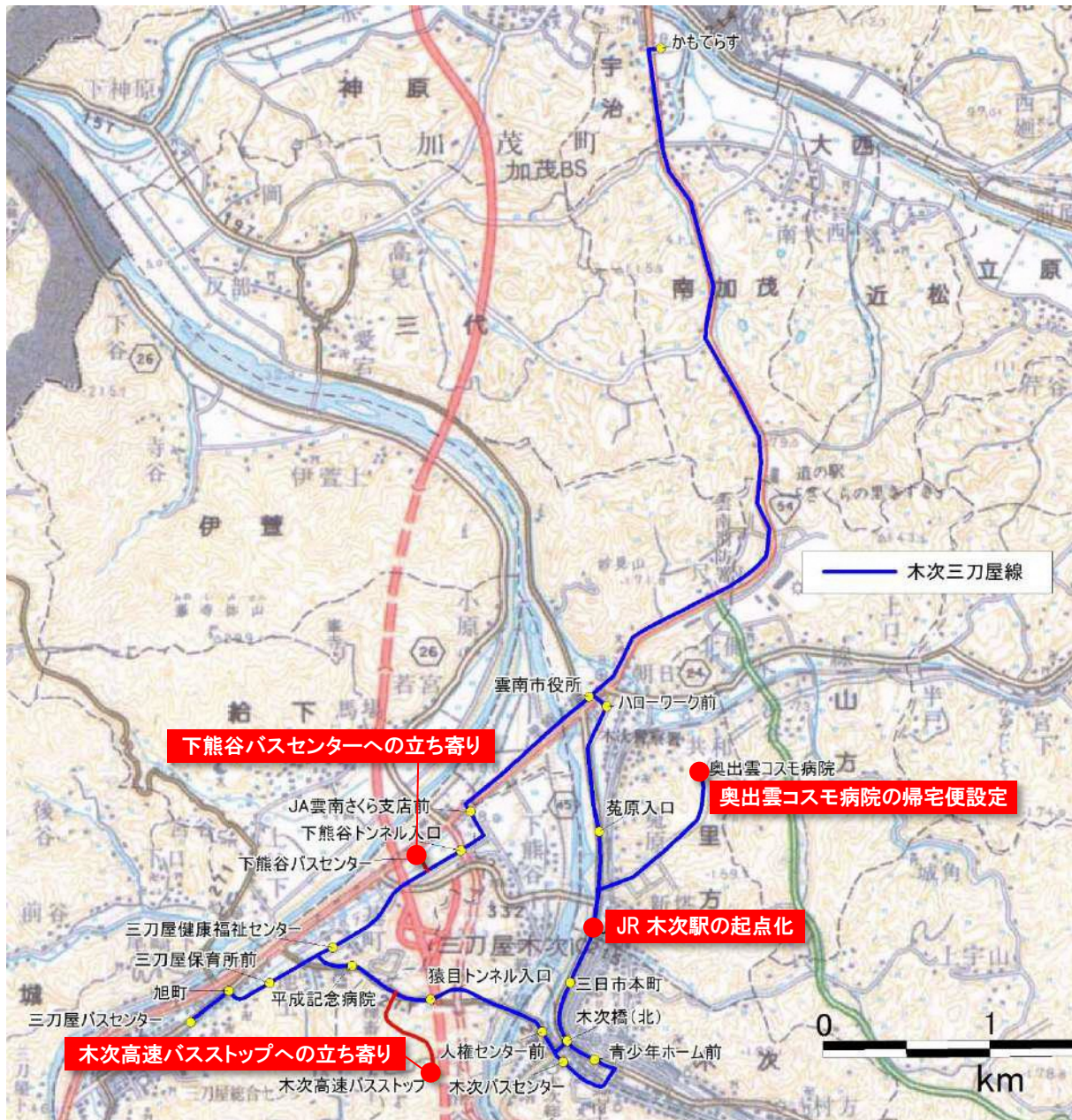


図 82 木次三刀屋線の再編案

事業6 加茂北回り線・加茂南回り線の利便性向上

○加茂北回り線・加茂南回り線の買物利便性を向上するため、両路線とも「トライアル雲南店」を経由するようルート変更を行う。

【目標2】 地域間幹線の利便性向上			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
4	北原線の利便性向上	市・交通事業者	令和2年度実施
5	木次三刀屋線の再編	市・交通事業者	令和2年度実施・令和3年度以降随時改善
6	加茂北回り線・加茂南回り線の利便性向上	市・交通事業者	令和2年度実施・令和3年度以降随時改善
評価指標	地域間幹線の年間利用者数		
算出方法		現状値	目標値
地域間幹線4路線(再編後)の年間利用者数をカウントする			

目標3: 地域内支線の利便性向上**事業7 通学利便性の向上を図るダイヤ設定**

○学校等の要望に基づいて、市民バスの主な利用者である小中高校生の利用に対応した登校時の他の路線との接続、下校時間に即したダイヤ設定等を行うことで通学利便性の向上を図る。

事業8 デマンド型乗合タクシーの改善

○住民アンケート調査結果では今後希望する交通施策として「だんだんタクシーの拡大」や「タクシー助成制度の実施」を求める割合が高く、公共交通の主な利用者である高齢者は、バス停まで出かけなければならない定時定路線型のサービスより、家の近くまで来てくれるタクシー型のサービスを求める傾向にあることから、利用の少ない地域内支線(定時定路線)を、状況に応じて順次デマンド型乗合タクシーに移行していく。

○住民アンケート調査結果では、全体集計、デマンド型乗合タクシーの利用者ともに「運行本数を増やす」「土日祝日も運行する」「目的地の乗降ポイントを増やす」を挙げる割合が高くなっている。

○運行本数については、主な利用者層である高齢者の移動実態を把握し、必要に応じてダイヤ変更または増便を検討する。

○土日祝日の運行については、第一段階として医院が開院している土曜日の午前中についてデマンド型乗合タクシーの運行を検討する。

○乗降ポイントについてはそれぞれの路線の乗降状況を把握し、必要に応じてポイントを拡大する。また、乗降ポイントから目的地、乗降ポイント間の移動については、本年度実証運行を行っているGSM(グリーン・スロー・モビリティ)による中心部の周回運行の導入を必要に応じて検討する。

8. 目標達成のための事業

○現状では、デマンド型乗合タクシーは町内に移動範囲が限定されているが、今後通院については必要に応じてエリア拡大を検討する。

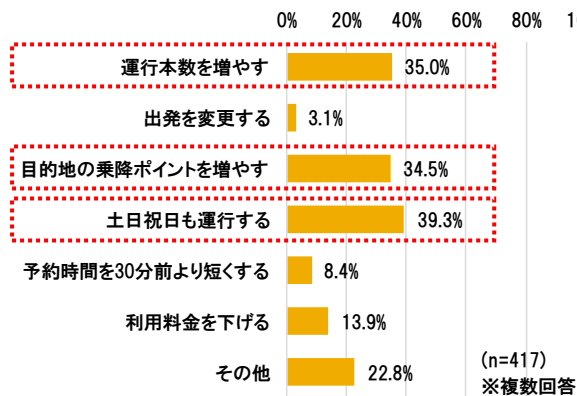


図 83 デマンド型乗合タクシーの改善点（全体集計）

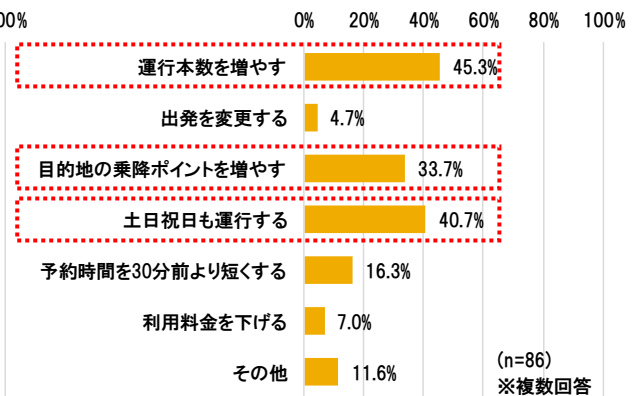


図 84 デマンド型乗合タクシーの改善点（利用者集計）

事業9 共助交通への支援

○公共交通機関でカバーできない移動困難者に対して、市内各地区で住民が自主的に取り組む共助交通等について支援していく。

【目標3】地域内支線の利便性向上			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
7	通学利便性の向上を図るダイヤ設定	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施
8	デマンド型乗合タクシーの改善	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施
9	共助交通への支援	市・関係団体・住民	令和2年度以降随時実施
評価指標	デマンド型乗合タクシーの稼働率		
算出方法		現状値	目標値
実質運行便数(15 路線)÷運行予定便数(15 路線)			

基本方針2：公共交通の効率的な路線再編

目標4：広域幹線(吉田大東線)の効率化

事業 10 吉田大東線の再編

- 「たたらば吉番地」や「木次高速バスストップ」バス停での乗降が極めて少ない中、系統キ口を短縮するためにこれらのバス停への立ち寄りを廃止する。「たたらば吉番地」へのアクセスは飯南町生活路線バス(赤名吉田線)への乗り継ぎで対応し、「木次高速バスストップ」での高速バスとの接続は木次三刀屋線で対応する。これにより運行時間も短縮され、木次駅でのJR 木次線との接続強化、乗務員の負担軽減等が図れる。
- 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)について路線をショートカットし、木次駅でのJR 木次線との接続強化等を図る。
- 利用の少ない平日9便(JA 吉田前⇒三刀屋 BC)を廃止する。
- 土曜・休日ダイヤで、今まで回送していた JA 吉田前⇒JR 出雲大東駅間を実車化することにより、大東方面行き4便を新設する。
- 吉田大東線は長大路線であり、JR 木次線との接続や効率的な運行等に柔軟に対応できないことから、将来的には路線の分割も視野に入れた抜本的な再編を検討する。

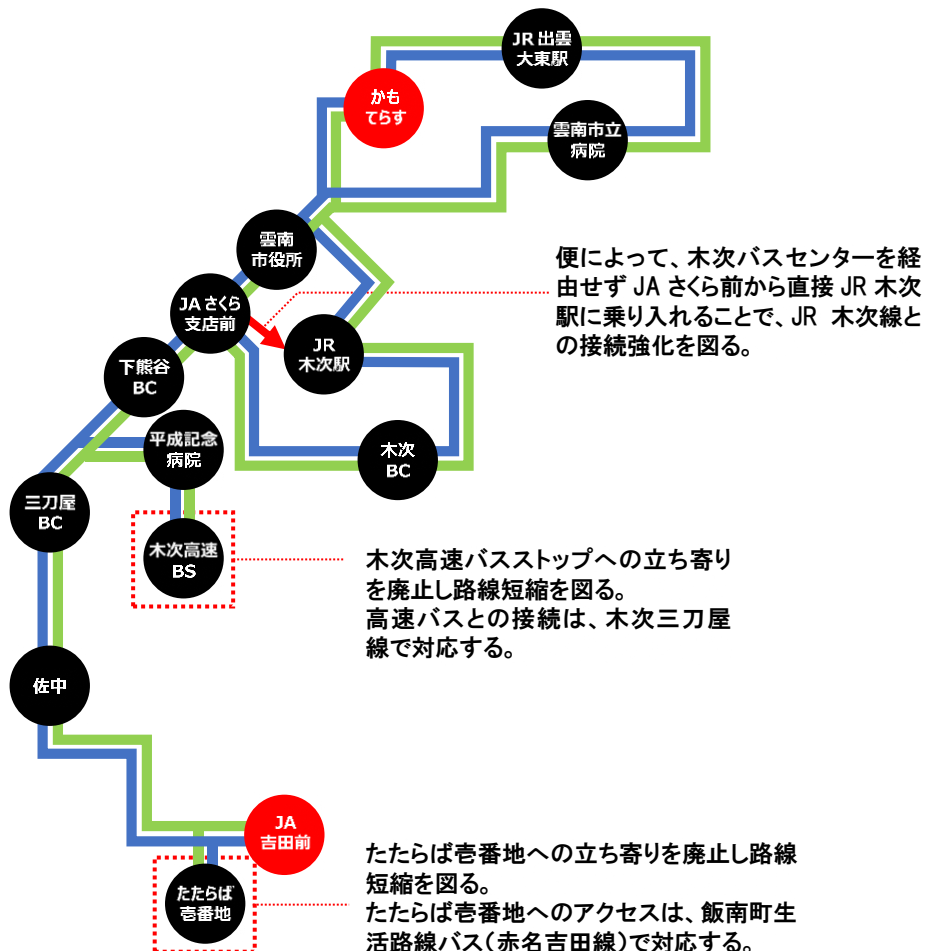


図 85 吉田大東線の再編案

【目標4】 広域幹線(吉田大東線)の効率化			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
10	吉田大東線の再編	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施
評価指標	吉田大東線の収支率		
算出方法		現状値	目標値
吉田大東線の収益÷吉田大東線の経費			

目標5:地域間幹線の効率化

事業11 加茂北回り線・加茂南回り線の再編

○加茂北回り線と南回り線は全体的に利用が少なく、便によっては1日平均利用者数が1人を下回っている。また、加茂⇄大東間をほぼ同時刻に同じルートで運行し非効率であることから、路線の一本化等による効率化を検討する。

○下校時間帯の便については一般の利用が少ないことから、今後は学校の長期休業期間中の運休または専用スクールバス化し、デマンド型乗合タクシーの拡充と併せて再編を検討する。

【目標5】 地域間幹線の効率化			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
11	加茂北回り線・加茂南回り線の再編	市・交通事業者	令和2年度検討 令和3年度以降随時実施
評価指標	加茂北回り線・加茂南回り線の収支率		
算出方法		現状値	目標値
加茂北回り線・南回り線の収益÷加茂北回り線・南回り線の経費			

目標6:地域内支線の効率化

事業12 定時定路線型からデマンド型乗合タクシーへの移行

○乗降調査結果によると、平日の定時定路線型のバスは小中高校生の利用がほとんどで一般利用は非常に少ない。そこで、学校の長期休業期間中について運休する季節運行を導入し、その後の利用状況を勘案して定時定路線を専用スクールバス化し、一般の移動をデマンド型乗合タクシーで対応する案を検討する。

事業13 スクールバスの再編

○朝の便を中心に専用スクールバスと市民バス（定時定路線）が重複して運行しているケースがあり、効率化を図るため再編を検討する。

【目標6】 地域内支線の効率化			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
12	定時定路線型からデマンド型乗合タクシーへの移行	市・交通事業者	令和2年度検討 令和3年度以降随時実施
13	スクールバスの再編	市・交通事業者	令和2年度検討 令和3年度以降随時実施
評価指標	地域内支線(定時定路線)の収支率		
算出方法		現状値	目標値
地域内支線(10 路線)の収益÷地域内支線(10 路線)の経費			

基本方針3:公共交通の利用促進

目標7:JR 木次線の利用促進

事業 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

- JR 木次線の利用者は減少傾向で推移しているが、広域移動の重要な手段である JR 木次線の利用促進にさらに積極的に取り組み、今後とも安定的な路線維持に努める。
- 具体的には木次線利活用推進協議会での活動・事業を積極的に行うとともに、関係団体が行う取り組みにも協力していく。併せて市報等での PR を強化し、日常的な利用促進も図っていく。
- JR 西日本が運行しているトロッコ列車「奥出雲おろち号」の継続に向けて、関係団体と連携を取りながら支援していく。
- 一般利用が最も見込まれる木次駅を中心に、市民バスと JR 木次線との接続改善等により JR 利用者数を増やすことで、木次線全体の利用の底上げを図る。

【目標7】 JR 木次線の利用促進			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
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	市・交通事業者 関係団体	令和2年度以降随時実施
評価指標	木次駅の1日当り平均乗車人員数		
算出方法		現状値	目標値
木次駅の1日当り平均乗車人員数			

目標8:高齢者・高校生のバス利用促進

事業 15 デマンド型乗合タクシーの PR 強化

- 本市におけるデマンド型乗合タクシーの導入は早く、旧掛合町では平成 14 年 4 月から本格運行を開始しており、合併後は平成 25 年度からその他の地域に順次導入し、高齢者の日常生活の移動手段として定着している。
- 高齢化の進行によるデマンド型乗合タクシー利用者層の世代交代や、運転免許証の自主返納による新たな需要が生まれるのに伴い、今まで自家用車で移動していた住民はその存在や使い方を知らないといった傾向が住民アンケート調査から明らかになった。
- このような背景を踏まえ、地域自主組織等との連携によりデマンド型乗合タクシーの PR を強化し、利用方法等の周知に努める。

事業 16 免許返納者への対応

- 高齢ドライバーの交通事故が全国的にクローズアップされる中で、運転免許証の自主返納の動きも広がりを見せている。前述のように住民アンケート調査結果では、回答者の 9 割以上が自主返納の必要性を感じているが、「免許返納ができない・したくない」との回答も 3 割近くあり、返納できない理由として「自由に移動できなくなるから」「移動手段がまったくないから」との回答が目立っている。
- これに対応するため、「高齢者等運転免許証自主返納支援事業」を公共交通利用の動機づけにし、さらに市民バス・デマンド型乗合タクシーの利便性向上と PR 強化を図ることにより、自主返納への不安解消、返納後の移動手段確保に努める。

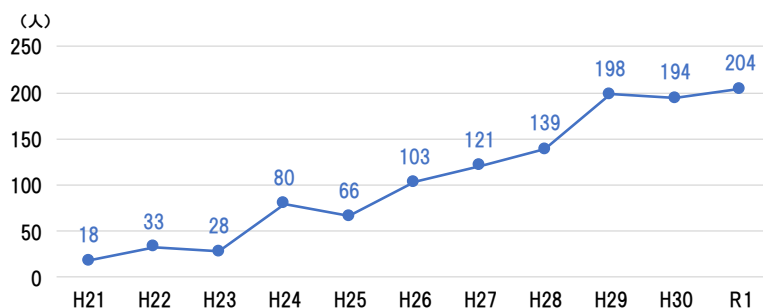


図 86 雲南市の免許自主返納者数の推移 (※令和元年は 9 月時点の数値)

事業 17 高校生への利用促進活動の展開

- 市民バスの利用の中心は小中高校生の通学であり、特に吉田大東線は高校生の登下校の利用が多いが、一方で自家用車送迎による通学も多く見られる。
- 高校生・保護者アンケートによると、その理由として「登下校の時間に合う公共交通がないため」との回答割合も高く、特に三刀屋高校掛合分校でその傾向が強い。
- 今後も高校生がバス利用の中心になると考えられることから、高校生に対しバスを利用して通学が可能であることを PR する登下校プランの提示等を実施する。
- 毎年発行し市内全世帯に配布している市民バスの時刻表をより分かりやすい内容に改善する。
- 定期券が特定の路線に限らずどの区間でも利用できるよう、定期券の制度改正を検討する。



図 87 市民バス時刻表



図 88 岩国市のバス利用促進事例

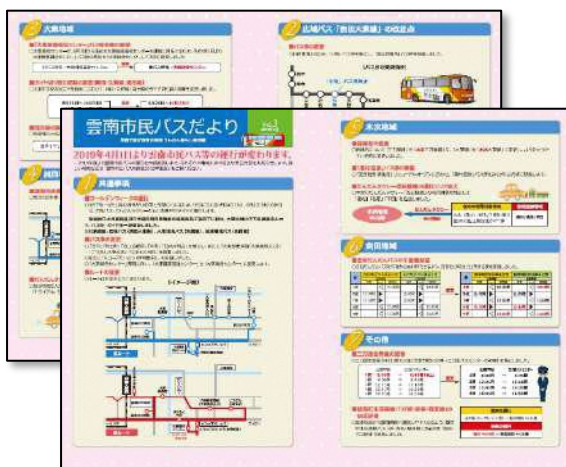


図 89 雲南市民バスだより



図 90 鳥取県中部地域の高校生バス利用促進事例

【目標8】 高齢者・高校生のバス利用促進			
事業No	事業内容	事業実施主体	実施時期
15	デマンド型乗合タクシーのPR強化	市・交通事業者 関係団体・住民	令和2年度以降随時実施
16	免許返納者への対応	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施
17	高校生への利用促進活動の展開	市・交通事業者 関係団体・住民	令和2年度検討 令和3年度以降随時実施
評価指標	高校生のバス通学者数割合		
算出方法		現状値	目標値
市内3校のバス通学生徒数÷市内3校の総生徒数			

目標9:新たな需要の創出

事業 18 公共交通の多様な使い方の提案

- 人口減少や少子化が進行する中で、市内のバス利用者数は減少すると考えられることから、新たなバス利用者を確保する必要がある。そこで、今までバスを利用したことのない住民、観光客やビジネス等での外来者を対象としたバス利用促進を行う。
- 例えば、温泉利用とセットになった乗車券の発行や商業施設等とのタイアップによる公共交通利用者への特典付与等による利用促進策を検討し、新たな需要の取り込みを図る。
- 市が中心となって行う各種イベント等の広報にバスの時刻表を掲載するなど、バス利用の動機づけを積極的に行っていく。

事業 19 主要結節点でのわかりやすい情報提供の充実

- 普段バスを利用しない層にとっては、駅などの交通結節点でバスに関する情報がないと利用に結びつかないことから、どのバスに乗れば目的地に到着するか等、主要結節点を中心にわかりやすい情報提供に努める。
- 観光客は、出発までにその地域の公共交通について事前にインターネット等を通して把握するのが一般的であることから、バス情報データの GTFS 化に取り組み、ネット上で経路やダイヤを検索できるようにするなど情報提供の充実も図っていく。

事業 20 自動運転・MaaS 等の新技術の研究

- ここ数年、デマンド交通等への AI 活用、移動に関する予約・決済等の手続きをワンストップ化する MaaS、自動運転等の新技術が注目されている。これらの技術は日々急速に進歩しており、実用化に向けた実証実験も各地で活発に行われている。
- このような動きは、移動手段の選択肢の拡大やドライバー不足への対応等、交通に係る課題解消の可能性を秘めていることから、本市としても今後の動きに注目し、市内での展開の可能性等を研究していく。

【目標9】 新たな需要の創出			
事業 No	事業内容	事業実施主体	実施時期
18	公共交通の多様な使い方の提案	市・交通事業者 関係団体	令和2年度検討 令和3年度以降随時実施
19	主要結節点でのわかりやすい情報提供の充実	市・交通事業者 関係団体	令和2年度以降随時実施
20	自動運転・MaaS 等の新技術の研究	市・交通事業者	令和2年度以降 情報収集・随時研究
評価指標	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		
算出方法		現状値	目標値
主要交通結節点・地域交通拠点(計 13 か所)の公共交通情報提供の改善を行った施設をカウントする			

基本方針4: 安定的な運行体制の確立

目標 10: 安定的な運行体制の環境整備

事業 21 需要に応じた計画的な車両の更新

○本市では市民バスとして、予備車も含め 27 台を保有しており、需要に応じたサイズや仕様の車両を計画的に更新していく。

事業 22 運行の見直し基準の再検討

○市では 1 便当たり平均利用者数を用いた運行見直し基準を設け、利用の少ない便については沿線住民への利用を働き掛けた上で、改善が見られないものについては廃止等の対応を行ってきた。今後は平均利用者数だけでなく収支率等を取り入れた、新たな見直し基準の設定を検討する。

○見直し後の対応についても、単純に減便や廃止を行うのではなく、代替交通やタクシー助成の導入等も含めた幅広い対応策を検討する。

事業 23 安定的なドライバー確保

○今後、定時定路線型サービスからタクシー型のサービスへの移行を進めようとした場合、運行の担い手の確保がポイントとなる。市内の各タクシー事業者は通常のタクシー業務とデマンド型乗合タクシー業務を兼務しており、今後デマンド型乗合タクシーの運行が拡大すると今まで通りの体制では対応しきれない状況も生じると予想される。

○将来的に持続可能な運行体制を維持していくためには、ドライバーの安定的な確保が必要となることから、事業者だけでなく市としても人材確保のための支援を検討していく。

事業 24 持続可能な運行体制の検討

○市内の移動利便性の向上を図る過程では、担い手確保や運行体制の強化などが求められるが、個々の企業努力だけでは困難な面も生じてくる。

○GSM の運行といった新たな取り組みやデマンド型乗合タクシーの拡充等を実施するにあたっては、タクシー事業者が互いに協力し連携しながら事業を進めていくことが望まれることから、予約受付の共同化や複数の事業者が共同で運行する体制等が可能となるよう環境整備を検討する。

事業 25 情報一元化の充実による運行管理体制の簡素化

○本市は市町村運営有償運送を中心とした交通体系となっており、それに係る事務は膨大である。また、これらのバス運行の管理を行う担当者が数年で異動するという実態を踏まえ、数年前から情報収集や集計、蓄積等の作業を簡素化する情報一元化システムを導入している。

○今後はより効率的な管理業務が可能となるよう、情報一元化システムの高度化を図る。

【目標 10】 安定的な運行体制の環境整備				
事業 No	事業内容	事業実施主体	実施時期	
21	需要に応じた計画的な車両の更新	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施	
22	運行の見直し基準の再検討	市	令和2年度検討・令和3年度実施 令和4年度以降随時改善	
23	安定的なドライバー確保	市・交通事業者	令和2～3年度検討 令和4年度以降随時実施	
24	持続可能な運行体制の検討	市・交通事業者	令和2～3年度検討 令和4年度以降随時実施	
25	情報一元化の充実による運行管理体制の簡素化	市・交通事業者	令和2年度以降随時実施	
評価指標		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)		
算出方法			現状値	目標値
市民バス(定時定路線:平日)の総運行便数÷運行委託事業者の総ドライバー数				

9. 実施スケジュールと計画の評価

9-1 実施スケジュール

○本計画の実施スケジュールを、以下のように設定する。

目標		事業内容	事業実施主体				実施スケジュール					
			市	交通事業者	関係団体	住民	R2	R3	R4	R5	R6	
基本方針1:公共交通の利便性向上												
1	JR 木次線など都市間交通と市民バスとの接続改善	1. 木次大東線の廃止と木次三刀屋線の充実	●	●			実施					
		2. JR 木次線と市民バスのダイヤ調整	●	●			随時実施					
		3. JR 木次駅など都市間交通と市民バスの接続改善	●	●			随時実施					
2	地域間幹線の利便性向上	4. 北原線の利便性向上	●	●			随時実施					
		5. 木次三刀屋線の再編	●	●			実施	随時改善				
		6. 加茂北回り線・加茂南回り線の利便性向上	●	●			実施	随時改善				
3	地域内支線の利便性向上	7. 通学利便性の向上を図るダイヤ設定	●	●			随時実施					
		8. デマンド型乗合タクシーの改善	●	●			随時実施					
		9. 共助交通への支援	●		●	●	随時実施					
基本方針2:公共交通の効率的な路線再編												
4	広域幹線の効率化	10. 吉田大東線の再編	●	●			随時実施					
5	地域間幹線の効率化	11. 加茂北回り線・加茂南回り線の再編	●	●			検討	随時実施				
6	地域内支線の効率化	12. 定時定路線型からデマンド型乗合タクシーへの移行	●	●			検討	随時実施				
		13. スクールバスの再編	●	●			検討	随時実施				
基本方針3:公共交通の利用促進												
7	JR 木次線の利用促進	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	●	●	●		随時実施					
8	高齢者・高校生のバス利用促進	15. デマンド型乗合タクシーのPR強化	●	●	●	●	随時実施					
		16. 免許返納者への対応	●	●			随時実施					
		17. 高校生への利用促進活動の展開	●	●	●	●	検討	随時実施				
9	新たな需要の創出	18. 公共交通の多様な使い方の提案	●	●	●		検討	随時実施				
		19. 主要結節点でのわかりやすい情報提供の充実	●	●	●		随時実施					
		20. 自動運転・MaaS等の新技術の研究	●	●			情報収集・随時研究					
基本方針4:安定的な運行体制の確立												
10	安定的な運行体制の環境整備	21. 需要に応じた計画的な車両の更新	●	●			随時実施					
		22. 運行の見直し基準の再検討	●				検討	実施	随時改善			
		23. 安定的なドライバー確保	●	●			検討		随時実施			
		24. 持続可能な運行体制の検討	●	●			検討		随時実施			
		25. 情報一元化の充実による運行管理体制の簡素化	●	●			随時実施					

9-2 計画推進体制と事業の評価方法

9-2-1 計画推進体制

- 計画の推進及び進捗状況の確認を雲南市地域公共交通協議会が行うこととする。事業主体が中心となって事業を展開し、年度ごとに協議会で進捗状況や結果を報告する。
- 協議会では事業の進捗を受け、計画が適正に行われるよう関係機関との調整を行う。

9-2-2 事業の評価方法

- 目標を達成するために行う事業については、事業実施後に毎年評価指標の数値を算出し、雲南市地域公共交通協議会で評価を行うこととし、必要に応じて計画の見直しを検討する。
- 評価指標の算出については、前年のバス年度終了後の11月～12月を目途に行う。

表 27 本計画におけるPDCAサイクル

年度	月	内容	PLAN	DO	CHECK	ACT
2020 年度 (令和 2 年度)	4 月	○当該年度の事業の実施	事業の実施(計画期間)	●		
	10 月	○前年度評価指標の算出 ○協議会での評価、改善案の検討			●	●
2021 年度 (令和 3 年度)	4 月	○当該年度の事業の実施 ○進捗状況の報告		●		
	10 月	○評価指標の算出 ○協議会での評価、改善案の検討			●	●
2022 年度 (令和 4 年度)	4 月	○当該年度の事業の実施 ○進捗状況の報告		●		
	10 月	○評価指標の算出 ○協議会での評価、改善案の検討			●	●
2023 年度 (令和 5 年度)	4 月	○当該年度の事業の実施 ○進捗状況の報告		●		
	10 月	○評価指標の算出 ○協議会での評価、改善案の検討			●	●
2024 年度 (令和 6 年度)	4 月	○当該年度の事業の実施 ○進捗状況の報告		●		
	10 月	○評価指標の算出 ○協議会での評価、改善案の検討			●	●
2025 年度 (令和 7 年度)	4 月		計画更新			
	10 月					