

【最終案】

邑南町

地域公共交通計画



2025▶▶▶2030



島根県邑南町

OHNAN TOWN



町長メッセージ



地域公共交通は、町民の生活や観光客の移動として、また、地域経済活動を支える手段として重要な役割を担っており、本町では、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るため、平成 31(2019)年3月に「邑南町地域公共交通網形成計画」を策定し、様々な施策に取り組んでまいりました。

近年、人口減少、少子高齢化が加速度的に進行している状況に加え、コロナ禍の影響によるライフスタイルの多様化や運転士不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、目指すべき地域公共交通ネットワークのあり方について、改めて検討が求められる局面を迎えております。

こうしたことから、社会環境の変化を踏まえる中で、町民の皆様をはじめ、行政、公共交通事業者などの関係者が、地域公共交通の目指すべき将来像と、その実現に向け、施策の方向性を広く共有し、連携・協働して取り組んでいくため、これまでの計画を見直す中で、新たな「邑南町地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画は、本町にとって望ましい地域公共交通のマスタープランとして、おおなんバスをはじめとする既存の地域公共交通を維持していくことに加え、将来を見据え、新たな持続可能な公共交通サービスの導入に向け、取り組んでいくこととしております。

今後は、将来にわたり誰もが暮らしやすいまちづくりを実現するため、町民の皆様や公共交通事業者をはじめとする多様な主体と更なる連携を図る中で、本計画の基本理念である、「ともに創り、暮らしを支える持続可能な公共交通」に向けて取り組んでまいりますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、本計画の策定にあたりまして、貴重なご意見やご提言をお寄せくださいました町民の皆様をはじめ、多大なるご尽力を賜りました「邑南町地域公共交通会議」ならびに「邑南町生活交通検討委員会」の委員の皆様、関係各位に心から感謝申し上げます。

令和 7(2025)年 6 月 邑南町長 大屋 光宏

邑南町地域公共交通計画 目次

1. 計画の策定にあたって	1
1-1 計画の背景	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域.....	1
1-4 計画の期間.....	1
2. 邑南町の概況	2
2-1 位置・地勢.....	2
2-2 人口と高齢化の状況	3
2-2-1 人口と高齢化率の推移	3
2-2-2 地域別人口の推移	3
2-2-3 人口の分布	4
2-2-4 高齢者人口割合	4
2-3 免許保有の状況	6
2-3-1 年代別免許保有率	6
2-3-2 免許返納の状況	6
2-4 施設の分布	7
2-4-1 施設の集積状況	7
2-4-2 観光・交流資源の状況	10
3. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	11
3-1 上位計画.....	11
3-1-1 邑南町第2次総合振興計画	11
3-1-2 邑南町まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020	12
3-2 関連計画	13
3-2-1 邑南町過疎地域持続的発展計画	13
3-2-2 その他関連計画	14
4. 邑南町の公共交通	15
4-1 邑南町の公共交通ネットワーク	15
4-2 広域路線	16
4-3 邑南町営バス（おおなんバス）	17
4-3-1 路線網	17
4-3-2 区間別運行頻度	18
4-3-3 国庫補助路線の概要とその必要性	18
4-3-4 利用者数の推移	19
4-3-5 公共交通に係る負担額	20
4-4 タクシー	21
4-4-1 タクシー会社の分布	21
4-4-2 タクシー利用助成事業	21
4-5 その他の輸送サービス	24
4-5-1 はすみデマンド	24

4-5-2 福祉有償運送	25
4-5-3 「銭宝のくらし応援隊」による業務用自動車の運用	27
5. 住民の移動ニーズ	28
5-1 普段の外出.....	28
5-1-1 主な外出先	28
5-1-2 外出頻度.....	30
5-2 普段利用している交通機関.....	30
5-2-1 全体集計.....	30
5-2-2 おおなんバスの利用状況	31
5-3 タクシー利用助成事業について.....	31
6. 現計画の評価	32
6-1 邑南町地域公共交通（網形成）計画（平成 31 年 2 月策定・令和 6 年 3 月改定）	32
6-1-1 事業の進捗状況	32
6-1-2 評価指標の数値.....	33
7. 公共交通に関する問題点および留意点.....	34
7-1 住民生活と移動手段	34
① 車の運転が生活に欠かせない高齢者	34
② 家族の送迎に頼る高齢者.....	35
③ 将来の生活に不安を抱える住民	36
7-2 住民ニーズと公共交通サービス.....	37
④ おおなんバスのサービスに対する評価	37
⑤ 利用が極めて少ない曜日や時間帯	38
⑥ バス停までの距離.....	38
⑦ タクシー利用助成について	39
⑧ 乗合タクシーの導入に関する意見	40
7-3 通学利用	41
⑨ おおなんバスの通学における利用状況	41
7-4 持続可能なサービス提供に向けた留意点.....	42
⑩ 増加する行政負担と住民意識	42
⑪ 担い手の確保.....	42
7-5 地域運営と生活交通	43
⑫ 地域と連携した取組について	43
⑬ 暮らしの中で求められていること	44
7-6 利用環境・観光振興.....	44
⑭ 情報提供や利用促進の不足	44
⑮ 拠点やバス停の整備.....	44
⑯ 来訪者の状況と交通手段.....	44
8. 取り組むべき課題	45

9. 基本理念・基本目標・基本方針	46
9-1 基本理念.....	46
9-2 基本目標.....	46
◆基本目標1：公共交通の継続したサービス提供	46
◆基本目標2：身近な移動手段の確保	46
◆基本目標3：利便性向上と利用促進	46
9-3 将来ネットワーク	47
10. 目標達成のための事業	48
基本目標1：公共交通の継続したサービス提供	48
事業1：おおなんバス運行内容の見直し	48
事業2：安全で継続した運行管理・運行体制の構築	49
基本目標2：身近な移動手段の確保	52
事業3：暮らしを支える地域内交通の継続	52
事業4：通学や部活動改革に対応した運行	52
事業5：福祉サービスの検討.....	52
基本目標3：利便性向上と利用促進	53
事業6：結節点やバス停の点検と計画的な整備	53
事業7：わかりやすい情報提供と利用促進	54
11. 実施スケジュールと計画の評価・検証	55
11-1 実施スケジュール	55
11-2 計画の評価指標.....	56
11-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価検証.....	57
11-3-1 計画の推進体制.....	57
11-3-2 事業の評価と見直しのPDCAサイクル	57
12. 参考資料	58
12-1 用語の説明.....	58



1. 計画の策定にあたって

1-1 計画の背景

- 邑南町では、石見交通川本線の石見川本～三坂口間廃止に伴い、平成 22 年度に隣接する川本町と連携し『川本町邑南町地域公共交通総合連携計画』を策定した。
- 平成 30 年には JR 三江線の廃止を受け、沿線の 3 市 3 町による『三江線沿線地域公共交通網形成計画』及び『三江線沿線地域公共交通再編実施計画』を策定し、三江線の代替交通の運行を開始した。令和 2 年にはこれらの計画を一部改定し、代替交通についても見直しを行った。
- このような社会環境の変化に対応し、平成 31 年 2 月には町単独で『邑南町地域公共交通網形成計画』を策定し、三江線廃止後の町の公共交通のあり方を示した。
- 令和 2 年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、国庫補助制度と地域公共交通計画の連動化が打ち出されたことに対応するため、令和 5 年度に『邑南町地域公共交通網形成計画』を改定した。
- この計画（改定版）が令和 7 年 9 月で終了するに当たり、コロナ禍後の社会環境の変化や人口減少の現状を踏まえ、今年度新たな『邑南町地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）』を策定するものである。

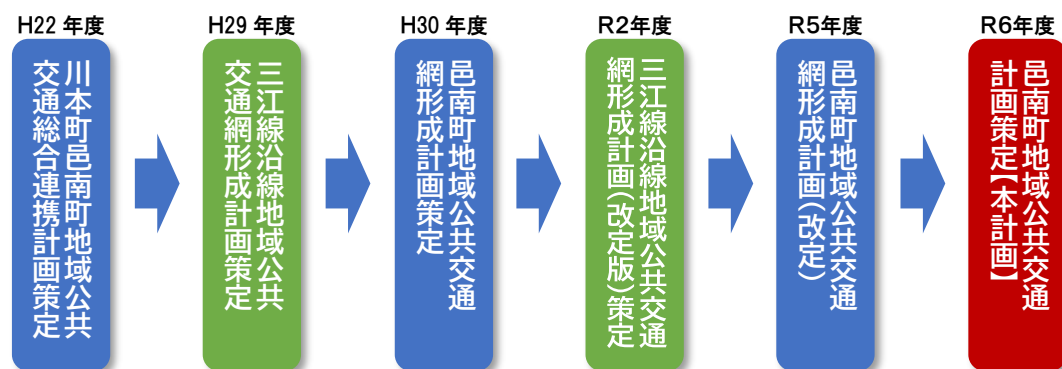


図 1 邑南町関連交通計画の推移

1-2 計画の位置づけ

- 本計画は、町の上位計画である『邑南町第 2 次総合振興計画』や『邑南町まち・ひと・しごと総合戦略』等との整合を図り、今後の邑南町の公共交通の方向性を示すものである。

1-3 計画の区域

- 本計画の区域は、邑南町全域とする。

1-4 計画の期間

- 本計画の期間は令和 7（2025）年 6 月～令和 12（2030）年 5 月までの 5 年間とする。

2. 邑南町の概況

2-1 位置・地勢

○邑南町は島根県のほぼ中央に位置し、平成 16 年に旧石見町、旧瑞穂町、旧羽須美村の 2 町 1 村が合併してできた町で、12 の地区から構成されている。



図 2 邑南町の位置と地区

○邑南町は 419.29 ㎡の面積を有し、東は広島県三次市、西は島根県浜田市、北は島根県江津市・川本町・美郷町、南は広島県安芸高田市、北広島町に接する県境の町である。中山間地域に展開する盆地の多い地形で、瑞穂地域、石見地域の南側から西側にかけては中国山地の 1,000m 級の急峻な地形となっている。また、羽須美地域の東側境界に沿って、中国地方最大の河川である江の川が北に流れている。

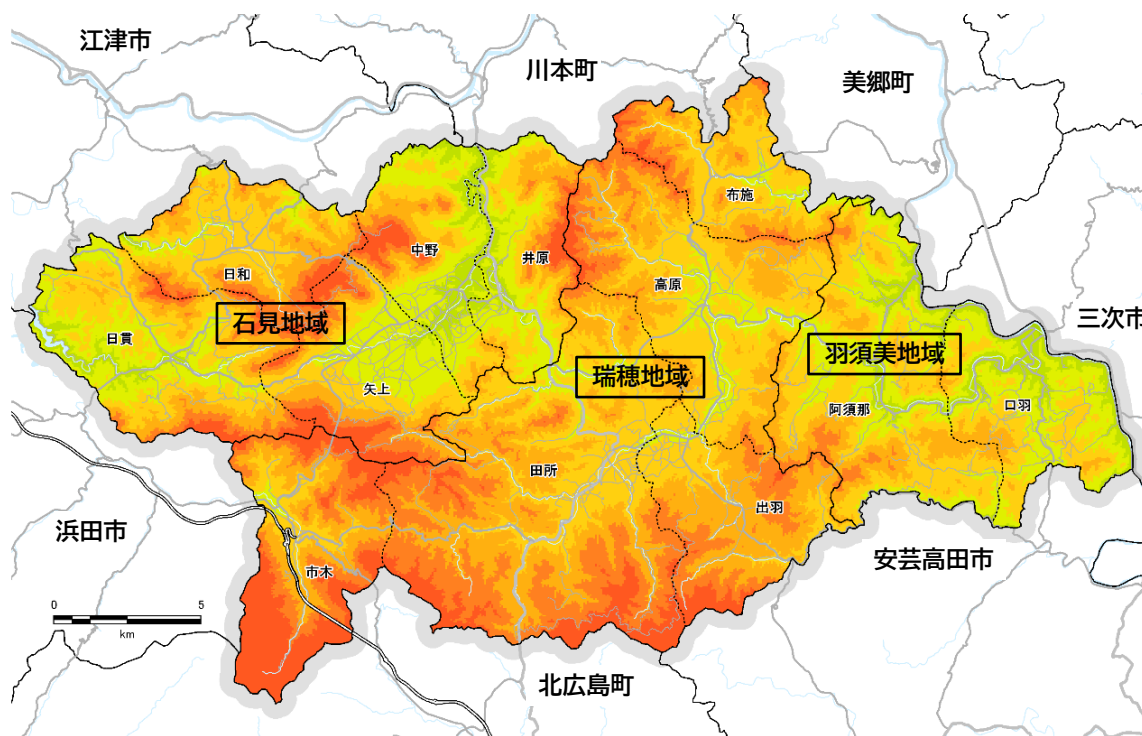
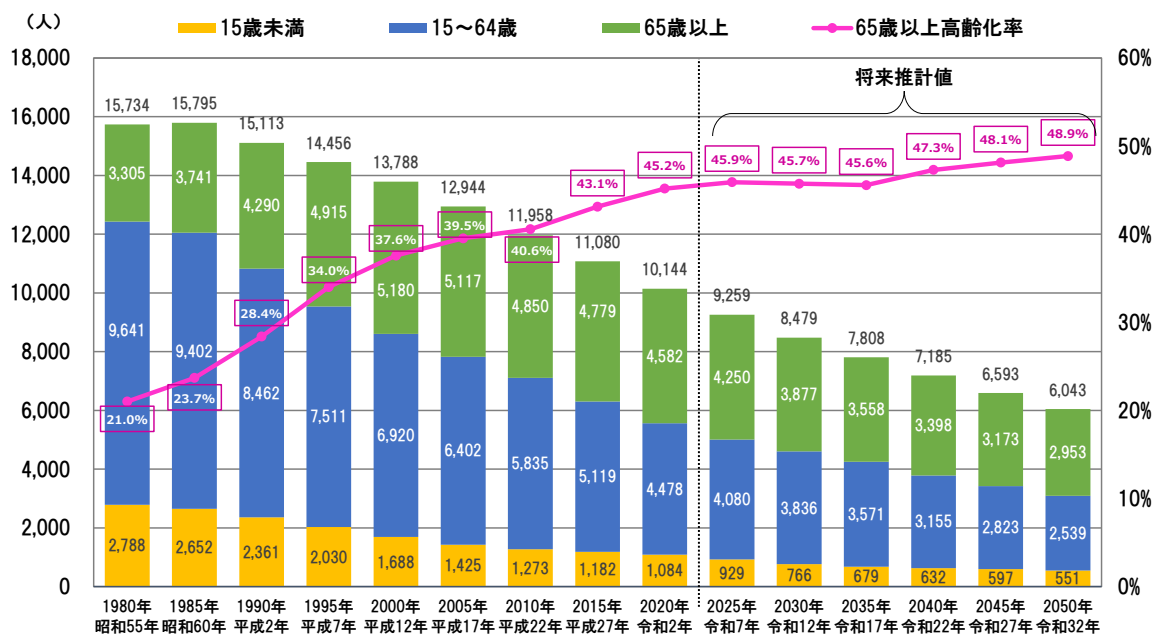


図 3 邑南町の地勢

2-2 人口と高齢化の状況

2-2-1 人口と高齢化率の推移

○昭和55年(1980年)の国勢調査では15,734人あった人口が令和2年(2020年)には10,144人となり、この40年間で5,590人減少している。減少化は今後も続く見込みで、令和32年(2050年)には6千人あまりになると予測されている。また、高齢化率は昭和55年に21.0%であったが、令和2年には45.2%に達しており、今後も緩やかに上昇していくと予想される。



※2020年までは国勢調査の数値、2025年～2050年は国立社会保障人口問題研究所の推計値を加工して作成

図4 総人口・年齢3区分別人口と高齢化率の推移と将来推計

2-2-2 地域別人口の推移

○令和元年を100とした地区別の人口の推移を見ると、全体的に人口減少が進んでおり、特に阿須那、市木、日和での人口減少が進んでいる。

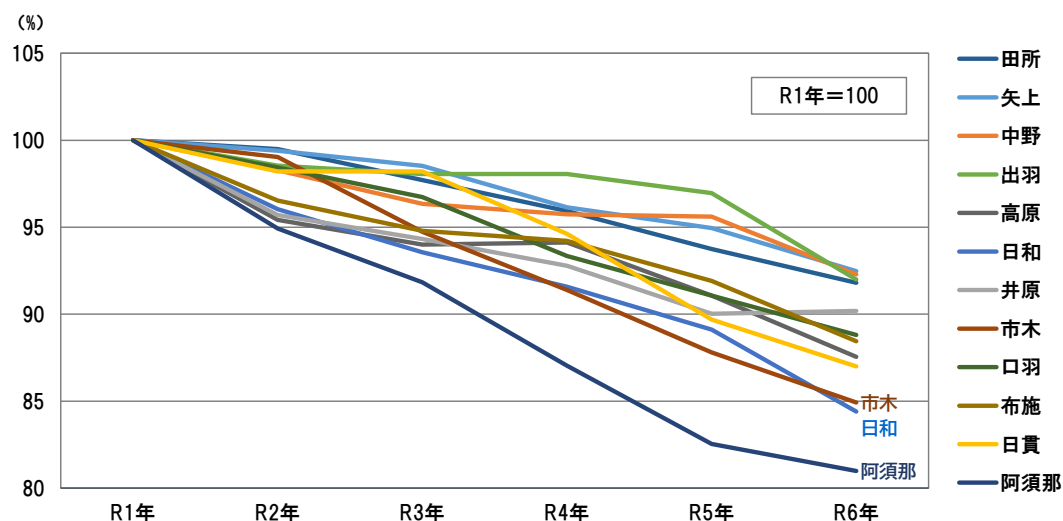


図5 地区別人口の推移(令和元年を100とした指数) ※資料:住民基本台帳人口(R6.6.1)

2-2-3 人口の分布

○令和2年の国勢調査人口に基づく250mメッシュ人口は以下のとおりで、石見地域では矢上・中野・井原にかけての盆地に、瑞穂地域では国道261号沿線から出羽中心部にかけて、羽須美地域では羽須美支所周辺に人口が集積している。

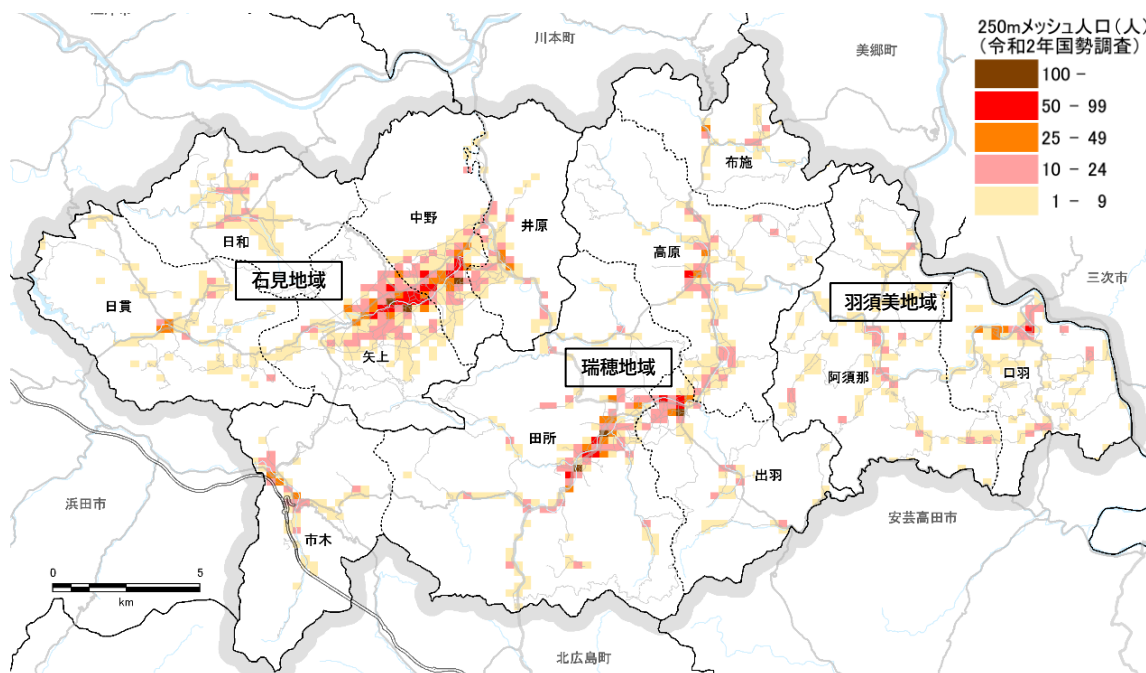


図 6 邑南町の人口分布(250mメッシュ人口) ※資料: 令和2年国勢調査

2-2-4 高齢者人口割合

○250mメッシュ人口に占める65歳以上の割合を示したものが以下の図で、全体的に人口集積地域よりも縁辺部で65歳以上が占める割合が高くなっている。

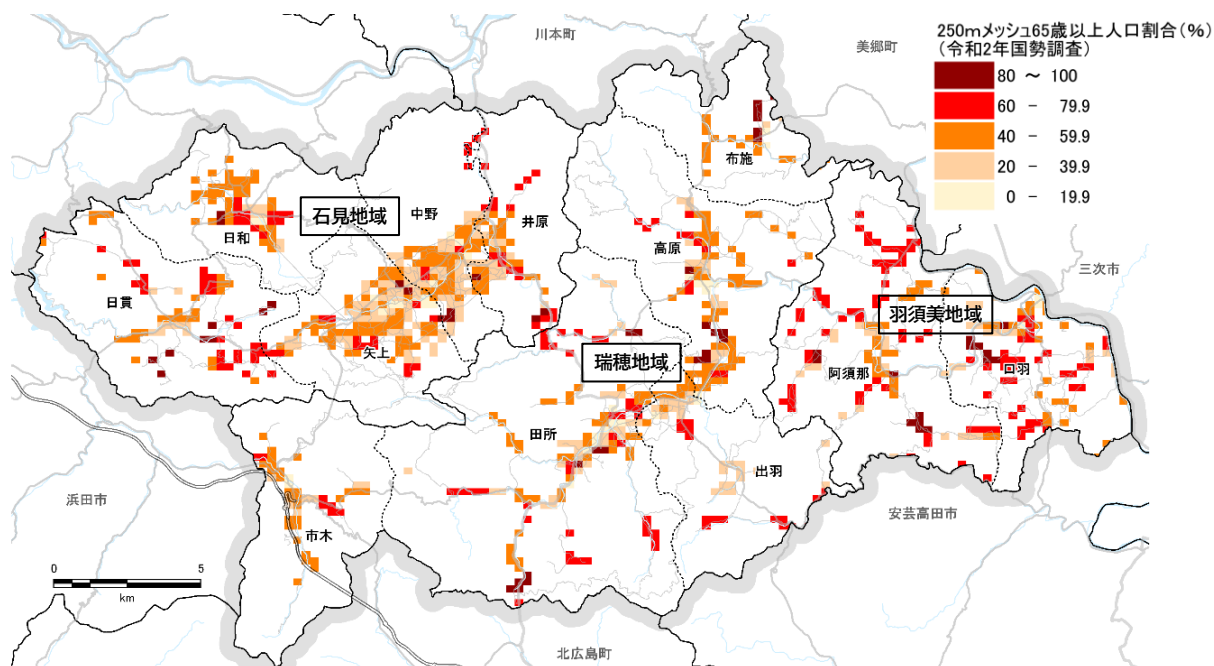


図 7 邑南町の65歳以上高齢者の分布

○12 公民館区別の高齢化率は全て 30%以上となっており、30%～40%未満が矢上地区・出羽地区、40%～50%未満が井原地区・中野地区・日和地区・田所地区・市木地区、50%～60%未満が日貫地区・高原地区・布施地区・口羽地区・阿須那地区となっている。

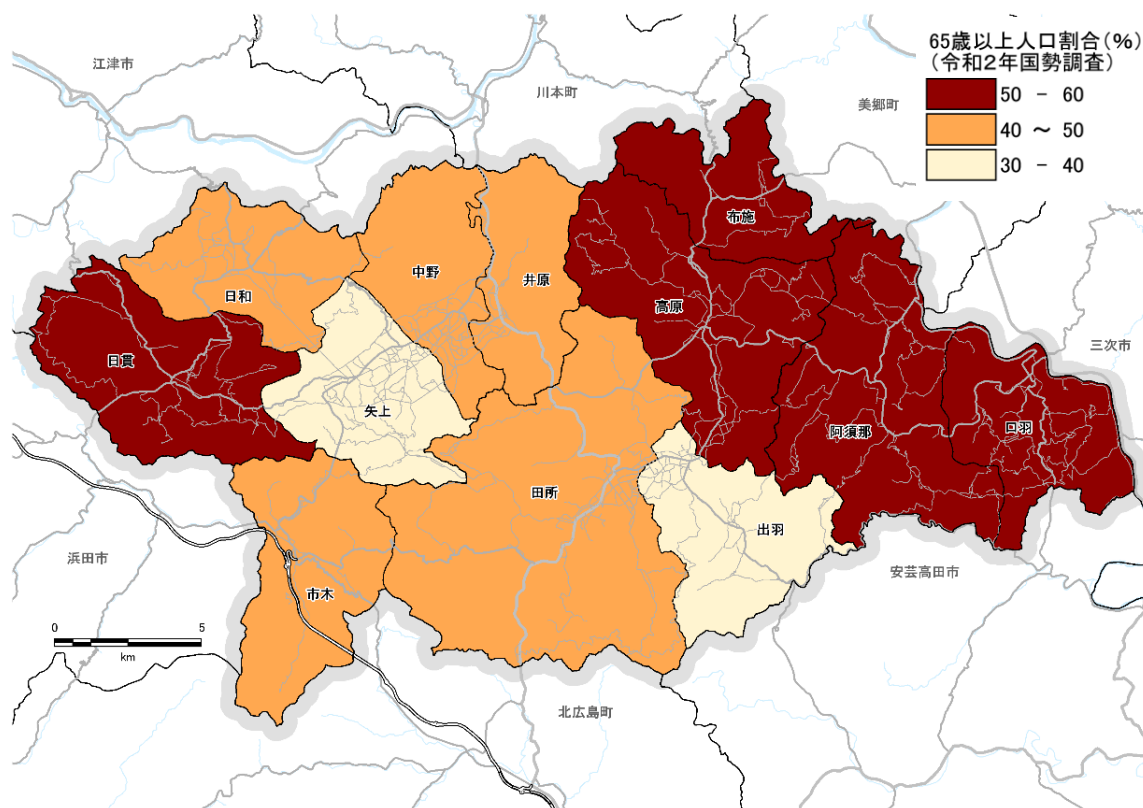


図 8 公民館区別 65 歳以上人口割合(高齢化率)

2-3 免許保有の状況

2-3-1 年代別免許保有率

○5歳刻み年齢別の免許保有率では、20歳～79歳までが80%を超えている。

○保有率が比較的低いのは16～19歳、80歳以上で、この年代が特に公共交通を必要とする世代と考えられる。

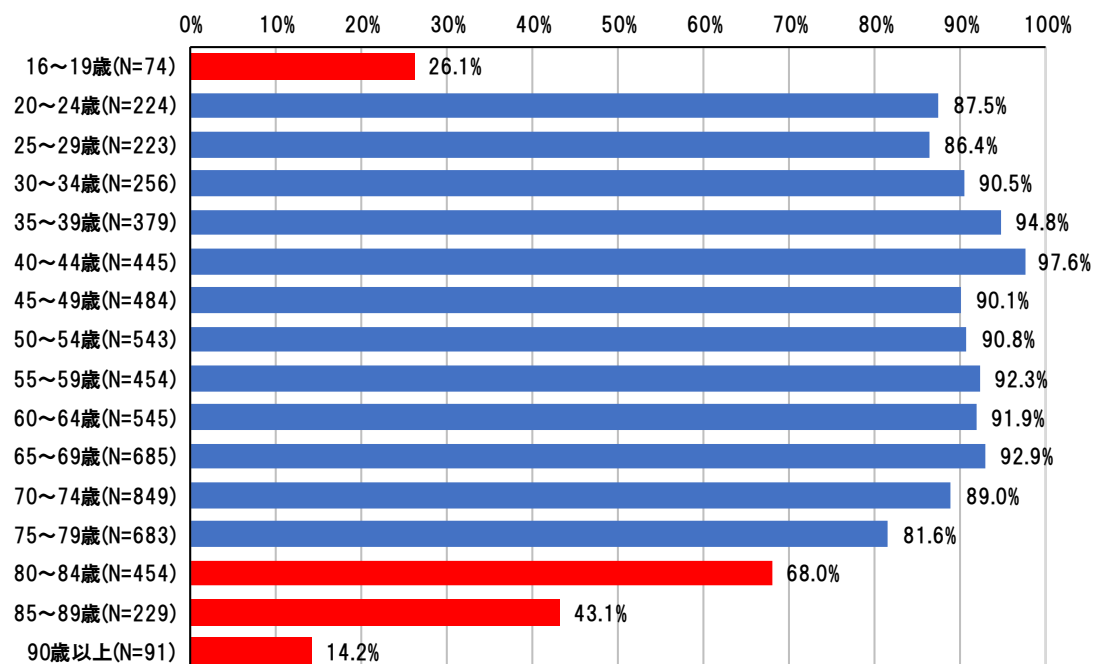


図 9 5歳刻み年齢別免許保有率(資料:島根県川本警察署 R6.6)

2-3-2 免許返納の状況

○免許返納者数は年によってバラつきがあるが、平成29年から令和5年の6年間で251人増加している。

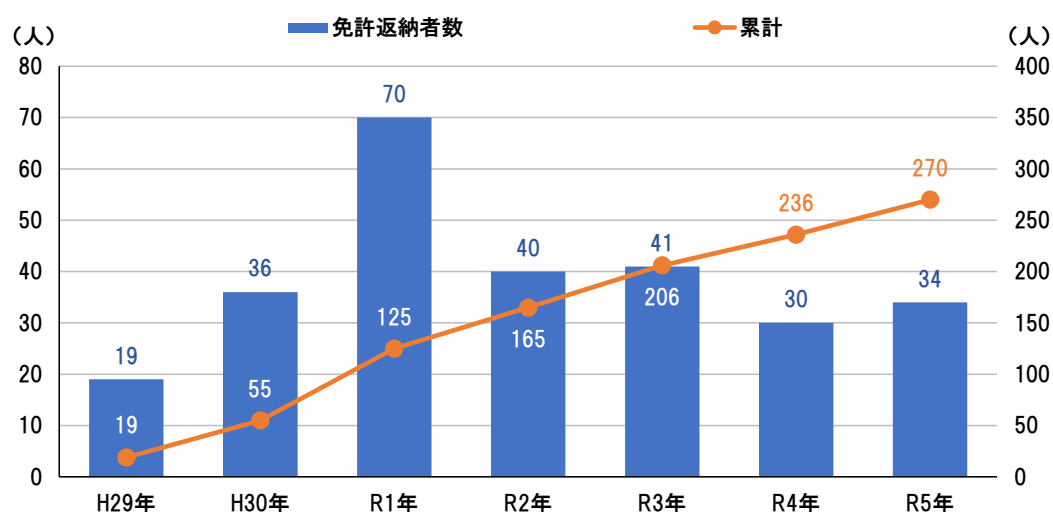


図 10 免許返納者数の推移と累計数(資料:島根県川本警察署 R6.6)

2-4 施設の分布

2-4-1 施設の集積状況

(1) 公共施設

○支所や図書館が各地域の中心部に位置し、12 地区の中心部にそれぞれ公民館が配置されている。

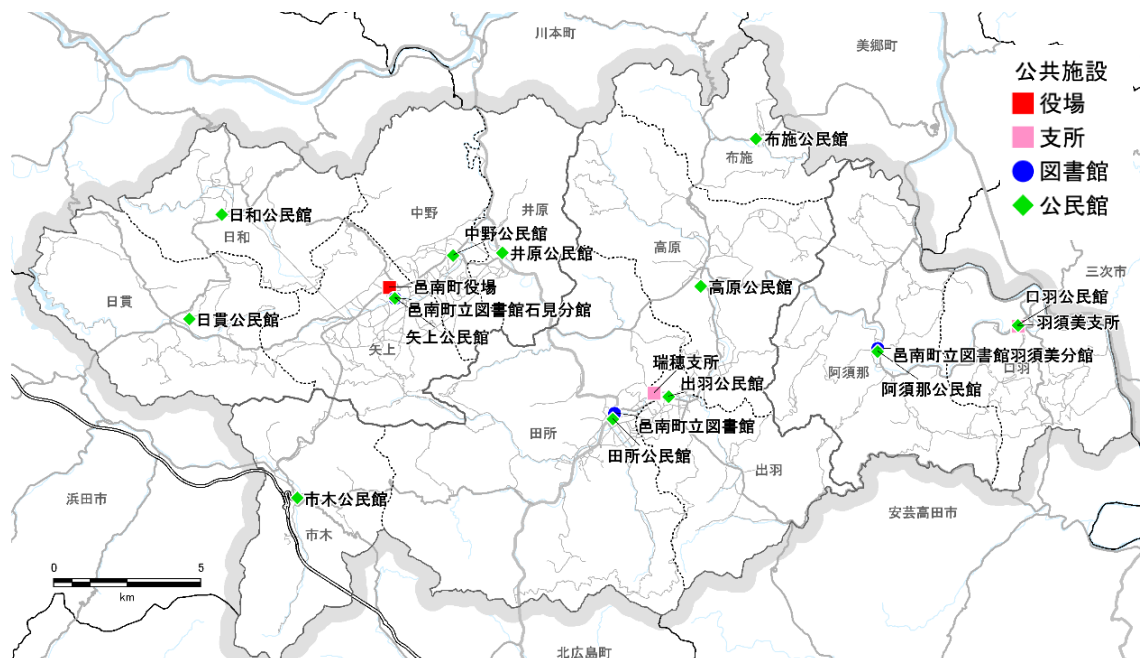


図 11 公共施設の分布(R6.10)

(2) 教育機関

○町内には小学校 8 校と各地域に中学校が 1 校ずつあるほか、町の中心部に高校と特別支援学校が各 1 校配置されている。

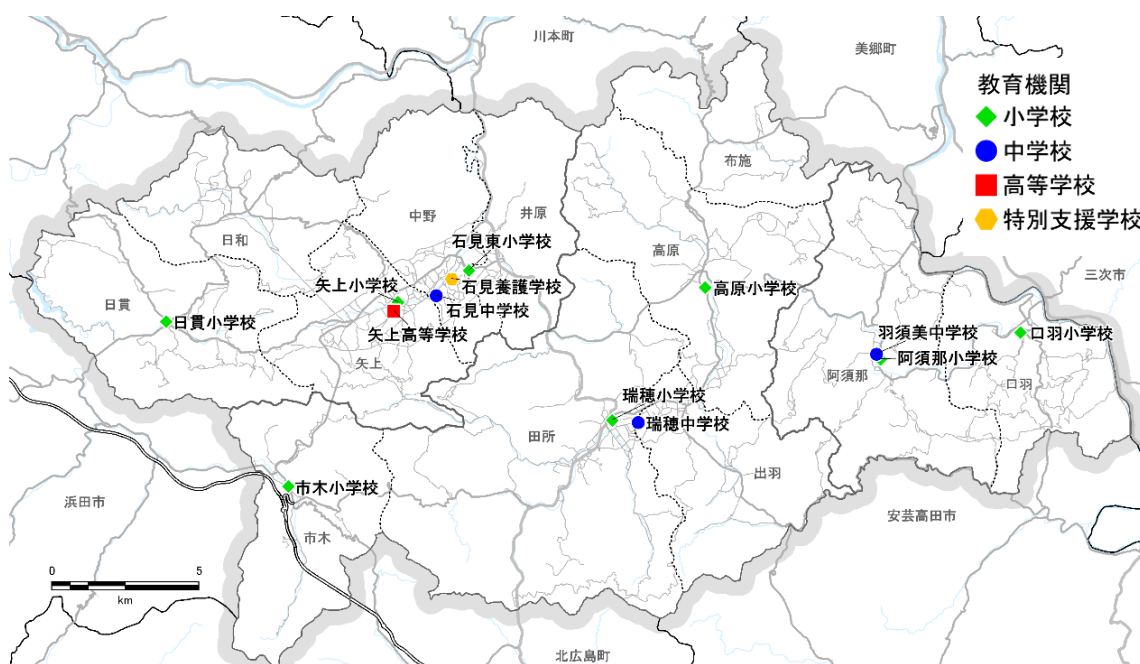


図 12 教育機関の分布(R6.10)

(3)医療機関

○医療機関としては地域の拠点病院となる邑智病院のほか、11 の診療所と3つの歯科診療所がある。



図 13 医療機関の分布(R6.10)

(4)商業施設

○商業施設としては、スーパーやホームセンター・道の駅といった比較的大型の施設が合計8店舗、個人商店が18店舗、コンビニエンスストアが2店舗ある。

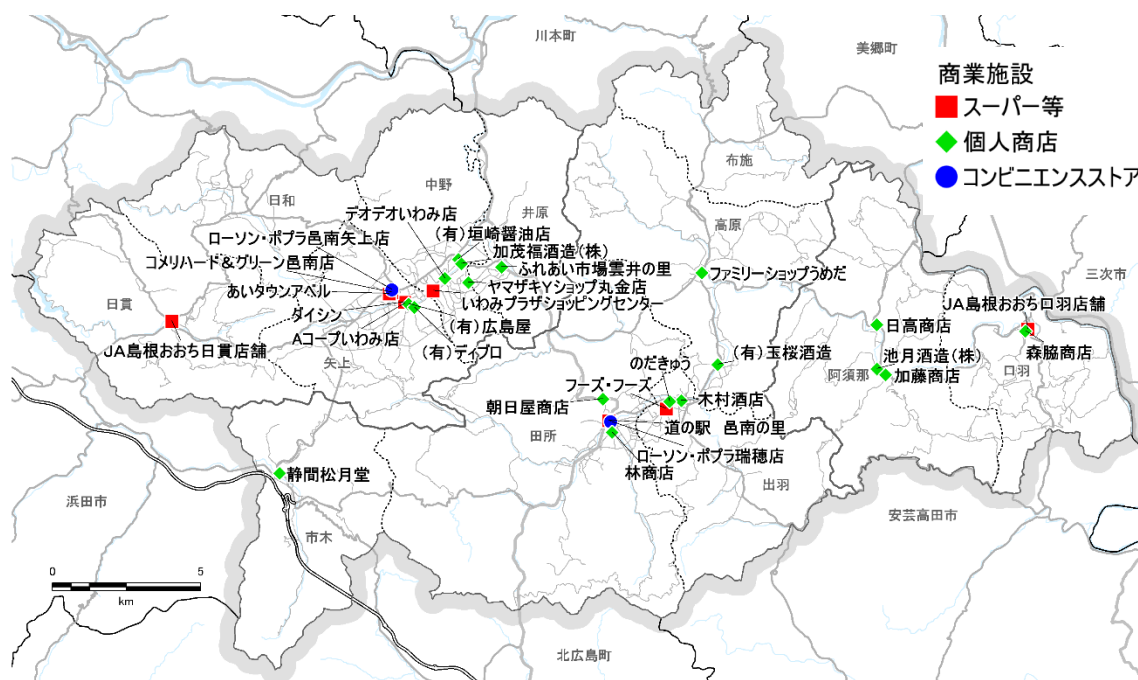


図 14 商業施設の分布(R7.1)

(5)機能集積

- 公共施設、教育機関、医療機関、商業施設を1つの図に落とし込むと下図のようになり、人口が多い地域に集積していることがわかる。これらの地域が移動目的地となる。
- 一方、特に日和地区・布施地区は、商業施設や医療機関がない地区である。

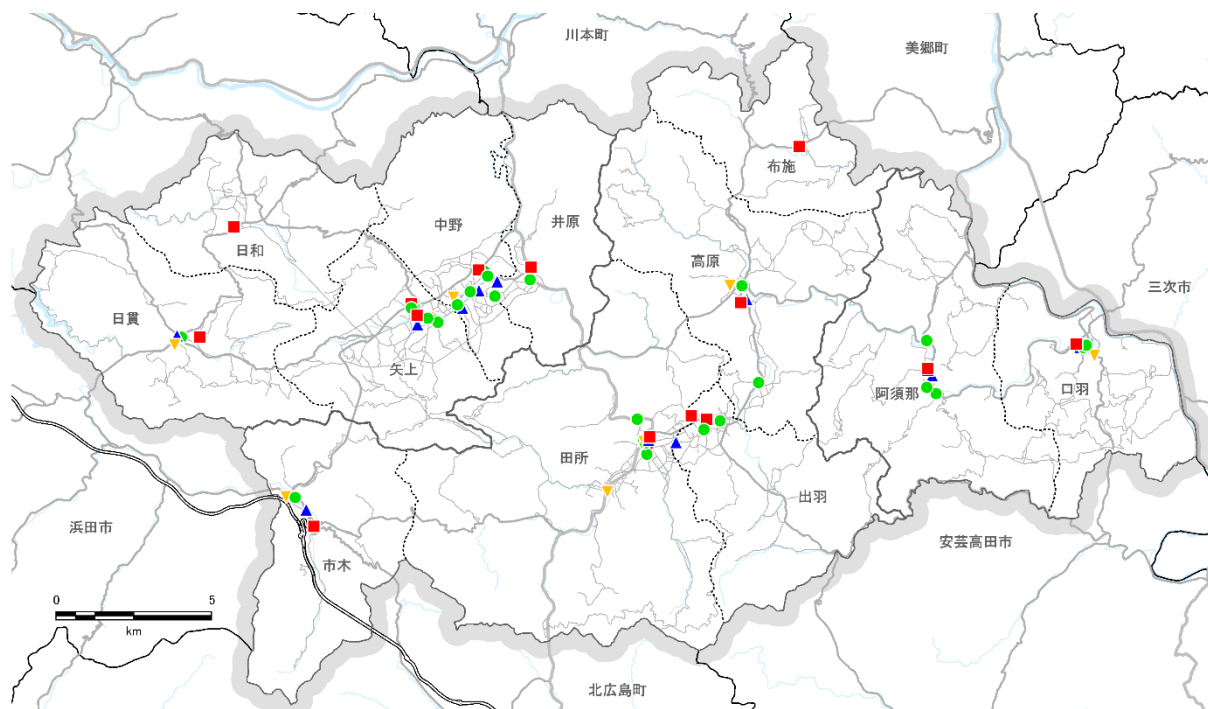


図 15 施設の集積状況(R6.10)

2-4-2 観光・交流資源の状況

(1)観光・交流資源の分布

○島根県観光動態調査結果に記載されている町内の観光・交流資源としては以下のようなものがある。このうち近年入込客数が最も多いのが「香木の森公園」である。

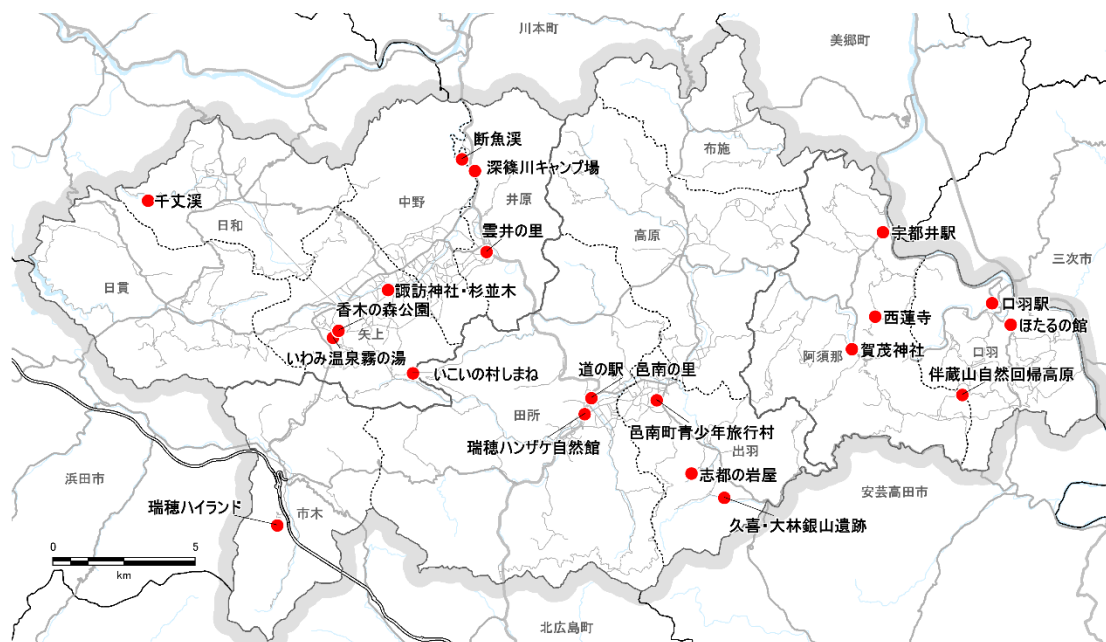


図 16 邑南町の観光・交流資源の分布(資料:島根県観光動態調査結果 R6.10)

(2)観光入込客数の推移

○町内の観光・交流資源への入込数の推移を見ると、コロナ禍の影響を受けて令和2年から令和3年はそれまでの入込客数に比べて大幅に減少したが、令和4年以降はやや回復傾向にある。その中でも特に「瑞穂ハイランド」や「いわみ温泉」の減少が著しい。

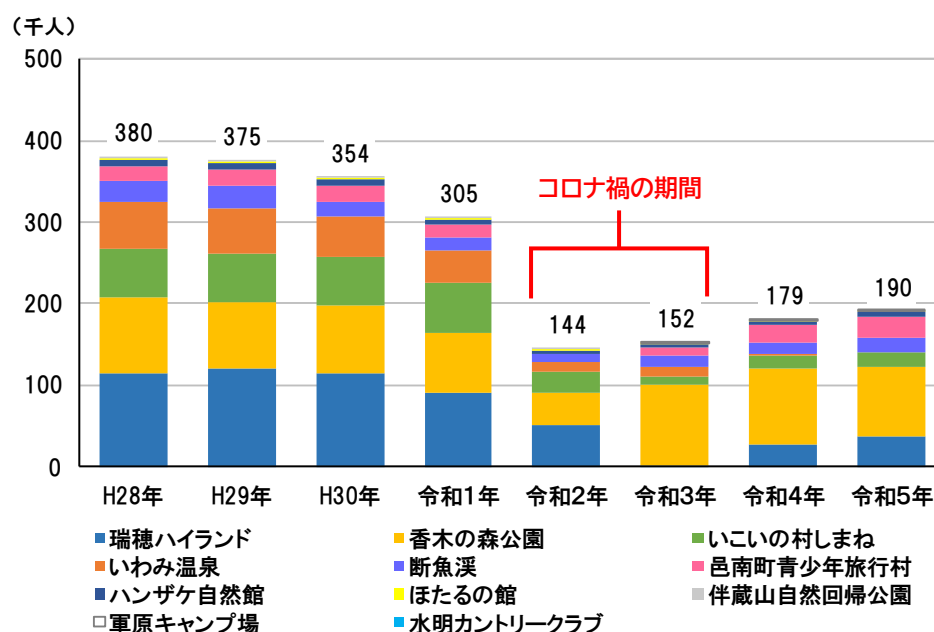


図 17 観光入込客数の推移(資料:島根県観光動態調査結果)

3. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

3-1 上位計画

3-1-1 邑南町第2次総合振興計画(担当部局:地域みらい課)

項目	内容(※交通関連部分を抜粋)
計画期間	基本構想/基本計画 2016 年度(平成 28 年度)～2025 年度(令和 7 年度) 実施計画 2016 年度(平成 28 年度)～2020 年度(令和 2 年度) 2021 年度(令和 3 年度)～2025 年度(令和 7 年度)
まちづくりの テーマ	心かよわせ ともに創る 邑南の郷
公共交通に 関する 方向性	第2節 利用しやすく持続可能な公共交通体系の整備 【今後の方向性】 ●生活交通確保のための具体的な施策については、町の生活交通検討委員会や地域公共交通会議と協議しながら進めます。また、川本町邑南町広域公共交通協議会と協調しながら事業を展開します。 ●JR 三江線については、島根県、広島県、三江線改良利用促進期成同盟会、三江線活性化協議会、その他の関係団体と連携して路線の維持に向けた取り組みを進めます。 ●生活交通の確保にあたっては、民間が運行している幹線交通バス、町が運行する町営バス、スクールバス、福祉バス等を効果的に体系化し、地元タクシー事業者やバス運行委託業者と連携して、安全性と 利便性に配慮した持続可能な生活交通システムの構築をめざします。 ●観光客や町民のレジャー利用等、新たな利用者確保に向けた施策を検討し、バスの利用促進を図るとともに民間バス路線の維持を支援します。 ●必要な車両や施設の整備を行うとともに、タクシーやミニバスによる公共交通の補完体系づくりなど、利用者の立場に立った総合的なサービス体制の構築を図ります。 ●交通空白・不便地域については、自治会等が行う輸送活動への支援を検討します。 ●高齢者や障がい者などの交通弱者に対するタクシー等の利用の支援、社会福祉法人等による福祉有償運送など、外出支援を進めます。

3-1-2 邑南町まち・ひと・しごと創生総合戦略 2020(担当部局:地域みらい課)

項目	内容(※交通関連部分を抜粋)																											
計画期間	2020年度(令和2年度)～2025年度(令和7年度)																											
基本目標	テーマ「多様な力で地域の未来を拓く」 基本目標1 新しいひとの流れをつくる 基本目標2 持続可能な地域づくりと安心な暮らしを確立する 基本目標3 稼ぐ地域をつくり、安心して働けるようにする 基本目標4 子育てと教育環境の充実																											
公共交通に 関連する 施策	(1)ひと・もののネットワークの構築 【基本的方向】 ■町内の公共交通について、便数や時間帯による利用者数を勘案し、地域の実情に応じ持続可能な交通網を構築し、利便性を確保します。 ■MaaS等へ交通機関とその他サービス情報を連結させ利便性の向上に努めます。 ■道の駅瑞穂を物流拠点と位置づけ、物流ネットワークの充実を図ることで、物流機能の弱体化を防ぎ、物流の安定化を図ります。 ■自動走行システム等に係る先端産業分野の事業展開を促進し、民間活力の導入による貨客混載も含めた物資等の配送体制の確立を検討します。																											
	<table><tr><th>指標名</th><th>基準値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>デマンド系運行の登録者数</td><td>110人(2019)</td><td>400人(2024)</td></tr><tr><td>町営バス情報サイトへのアクセス数</td><td>7,200件/年(2019)</td><td>15,000件/年(2024)</td></tr><tr><td colspan="2">具体的な施策</td><td>協働施策</td></tr><tr><td colspan="2">■邑南町バス路線再編実施計画に基づく公共交通ネットワークの再編</td><td>継続</td></tr><tr><td colspan="2">■配食サービスの展開</td><td>継続</td></tr><tr><td colspan="2">■JR西日本と共同で取り組むデマンド運行システムの実証実験</td><td>新規</td></tr><tr><td colspan="2">■道の駅瑞穂を拠点とした貨客混載システムの検討</td><td>新規</td></tr><tr><td colspan="2">■無人配送機能活用事業</td><td>新規</td></tr></table>	指標名	基準値	目標値	デマンド系運行の登録者数	110人(2019)	400人(2024)	町営バス情報サイトへのアクセス数	7,200件/年(2019)	15,000件/年(2024)	具体的な施策		協働施策	■邑南町バス路線再編実施計画に基づく公共交通ネットワークの再編		継続	■配食サービスの展開		継続	■JR西日本と共同で取り組むデマンド運行システムの実証実験		新規	■道の駅瑞穂を拠点とした貨客混載システムの検討		新規	■無人配送機能活用事業		新規
	指標名	基準値	目標値																									
	デマンド系運行の登録者数	110人(2019)	400人(2024)																									
	町営バス情報サイトへのアクセス数	7,200件/年(2019)	15,000件/年(2024)																									
	具体的な施策		協働施策																									
	■邑南町バス路線再編実施計画に基づく公共交通ネットワークの再編		継続																									
	■配食サービスの展開		継続																									
	■JR西日本と共同で取り組むデマンド運行システムの実証実験		新規																									
	■道の駅瑞穂を拠点とした貨客混載システムの検討		新規																									
■無人配送機能活用事業		新規																										
(2)小さな拠点機能の整備 【基本的方向】 ■地域運営の現状と課題を整理し、課題解決に向けた地域住民の知恵の出し合いや合意形成、計画づくり等をサポートし、小さな拠点機能整備を支援します。 ■住み続けられる地域として、生活に欠かせない機能やサービスを継続・維持させていくため実践を支援します。 ■拠点を越えた連携を要する機能やサービスについては、拠点間の連携が円滑に進むよう支援し、交通結節点の整備といった公共機能充実を図ります。																												
<table><tr><th>指標名</th><th>基準値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>小さな拠点形成数</td><td>0ヶ所(2019)</td><td>5ヶ所(2024)</td></tr><tr><td>交通結節点整備数</td><td>0ヶ所(2019)</td><td>3ヶ所(2024)</td></tr><tr><td colspan="2">具体的な施策</td><td>協働施策</td></tr><tr><td colspan="2">■「小さな拠点づくり」モデル地区推進事業(再掲)</td><td>新規</td></tr><tr><td colspan="2">■小さな拠点の形成推進</td><td>継続</td></tr><tr><td colspan="2">■協働による交通結節点・地域拠点の整備</td><td>新規</td></tr></table>	指標名	基準値	目標値	小さな拠点形成数	0ヶ所(2019)	5ヶ所(2024)	交通結節点整備数	0ヶ所(2019)	3ヶ所(2024)	具体的な施策		協働施策	■「小さな拠点づくり」モデル地区推進事業(再掲)		新規	■小さな拠点の形成推進		継続	■協働による交通結節点・地域拠点の整備		新規							
指標名	基準値	目標値																										
小さな拠点形成数	0ヶ所(2019)	5ヶ所(2024)																										
交通結節点整備数	0ヶ所(2019)	3ヶ所(2024)																										
具体的な施策		協働施策																										
■「小さな拠点づくり」モデル地区推進事業(再掲)		新規																										
■小さな拠点の形成推進		継続																										
■協働による交通結節点・地域拠点の整備		新規																										

3-2 関連計画

3-2-1 邑南町過疎地域持続的発展計画(担当部局:地域みらい課)

項目	内容(※交通関連部分を抜粋)
計画期間	2021 年（令和 3 年）4 月 1 日～2026 年（令和 8 年）3 月 31 日
公共交通に関する方向性	5 交通施設の整備、交通手段の確保 (2) その対策 交通の整備 ●生活交通確保のための具体的な施策については、町的生活交通検討委員会や地域公共交通会議と協議しながら進めます。 ●生活交通の確保にあたっては、民間が運行している幹線交通バス、町が運行する町営バス、スクールバス、福祉バス等を効果的に体系化し、地元タクシー事業者やバス運行委託業者、NPO 法人等と連携し、情報通信技術の利活用や電気自動車等の脱炭素型車両の導入も検討するなかで、安全性と利便性に配慮した持続可能な生活交通システムの構築を目指します。 ●観光客や町民のレジャー利用等、新たな利用者確保に向けた施策を検討し、バスの利用促進を図るとともに民間バス路線の維持を支援します。 ●必要な車両や施設の整備を行うとともに、タクシーや NPO 法人等による公共交通の補完体系づくりなど、利用者の立場に立った総合的なサービス体制の構築を図ります。 ●交通空白・不便地域については、NPO 法人や自治会等が行う輸送活動への支援を検討します。 ●高齢者や障がい者などの交通弱者に対するタクシー等の利用の支援、社会福祉法人等による福祉有償運送など、外出支援を進めます。

3-2-2 その他関連計画

計画名	公共交通に関する施策・方向性
邑南町 環境みらい実行計画 (区域施策編) (2023年12月策定) (担当部局:町民課)	1. 再生可能エネルギーの利用促進 ● 公用車のEV化を促進し、長時間停車が見込まれる場所へ充電設備を整備 3. 多様な手法を用いた脱炭素社会の推進 ● 電気自動車の普及 ● 低公害車、低燃費車、低排出ガス車の普及啓発
邑南町 再エネ最大限導入計画 (令和4(2022)年1月) (担当部局:地域みらい課)	基本施策3 省エネ対策の推進 ○ 電気自動車などの環境に優しい乗り物への買い替えを進めます。 ○ 電気自動車のカーシェアリングを利用します。 ○ 電気自動車の導入を図り、非常時の移動蓄電池等活用方法の検討を行います。 ≪行政の取組目標≫ 公用車に占める電気自動車の割合※² 目標 2030年 50% / 2040年 100% ※² 2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す(地域脱炭素ロードマップ)
邑南町 地域医療構想 (令和3年10月) (担当部局:医療福祉政策課)	③ 町民が通院しやすい公共交通体系の実現 邑南町地域公共交通網形成計画に基づき、13時までに自宅から病院へ行って帰ることができる公共交通体系の実現を目指します。 公共交通ネットワークの再編 ○ 高速バス及び民間バスとおおなんバスとの接続改善、邑南川本線の効率化を図る。 ○ 町外医療機関へ移動する場合の町外民間バス等への良好な接続を検討する。 ○ 高齢者が利用しやすい支線交通の構築を図る。 ○ ふくし号、やまびこ号のデマンド化またはタクシー助成制度導入等を検討する。 ○ おおなんバスの利便性向上とダイヤの見直しを行う。 ネットワークの要となる拠点等の整備 ○ 将来的な町の交通・物流拠点となる「道の駅瑞穂」の機能に対応できる輸送サービスを検討する。 ○ 結節点やバス停の整備を図る。
邑南町 地域保健福祉計画 (令和3年3月) (担当部局:医療福祉政策課)	3 障がい者計画 障がい福祉計画・障がい児福祉計画 (3) 生活環境 ② 公共交通、歩行空間等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進 公共交通機関の充実 ○ 障がい者自らが公共交通機関を利用して通院や買い物ができるよう、車椅子の利用や障がい者の乗降が容易な低床バス、リフト付タクシーの導入を、関係機関に働きかけます。 ○ 現在一部の地域で運行しているデマンド交通について、交通機関の利便性を高めるために他の地域でも導入を検討します。 ③ 安全な交通の確保 移動手段の確保 ○ 障害者総合支援法に基づく移動支援事業を推進します。サービスの周知を行うとともに、利用者のニーズに合った事業となるよう対象者基準の見直しを検討します。 ○ 障がい者の日常生活上不可欠な外出や社会参加をしやすいよう、外出の手助けや移動手段の確保の支援に努めます。

4. 邑南町の公共交通

4-1 邑南町の公共交通ネットワーク

- 本町における民間路線バス（4 条路線）としては、町域を南北に縦断する石見交通「石見銀山号」、羽須美地域の一部に乗り入れている備北交通「作木線」のほか、瑞穂インターバス停から利用できる高速バスがある。
- 上記以外は主に地域内移動を担う邑南町営バス（おおなんバス）が、地域内・地域間で運行されているほか、羽須美地域ではNPO法人によるデマンド型乗合交通の運行や石見地域・瑞穂地域においてはタクシー利用助成が行われている。

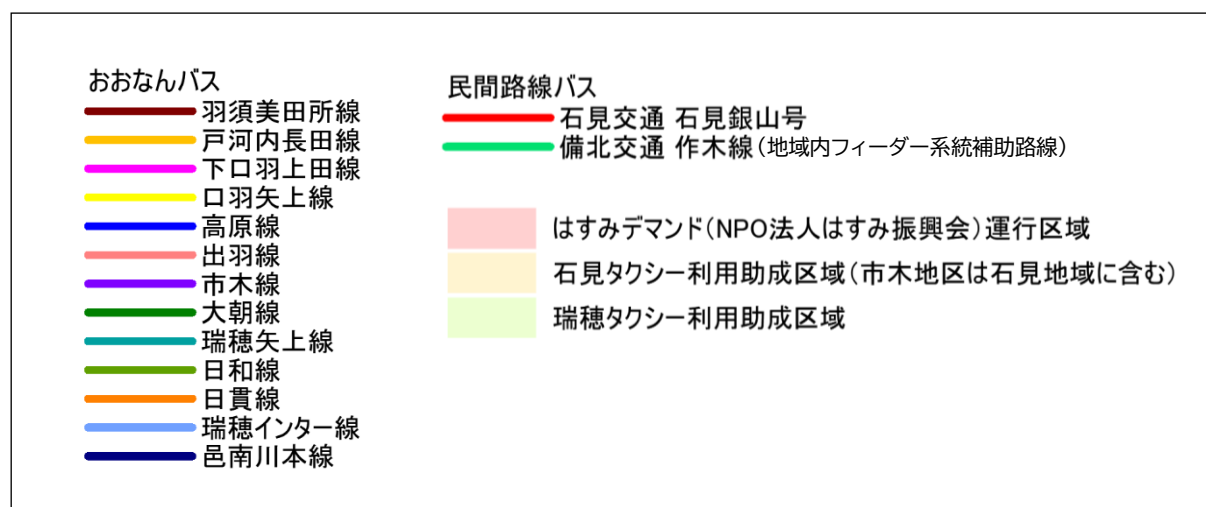
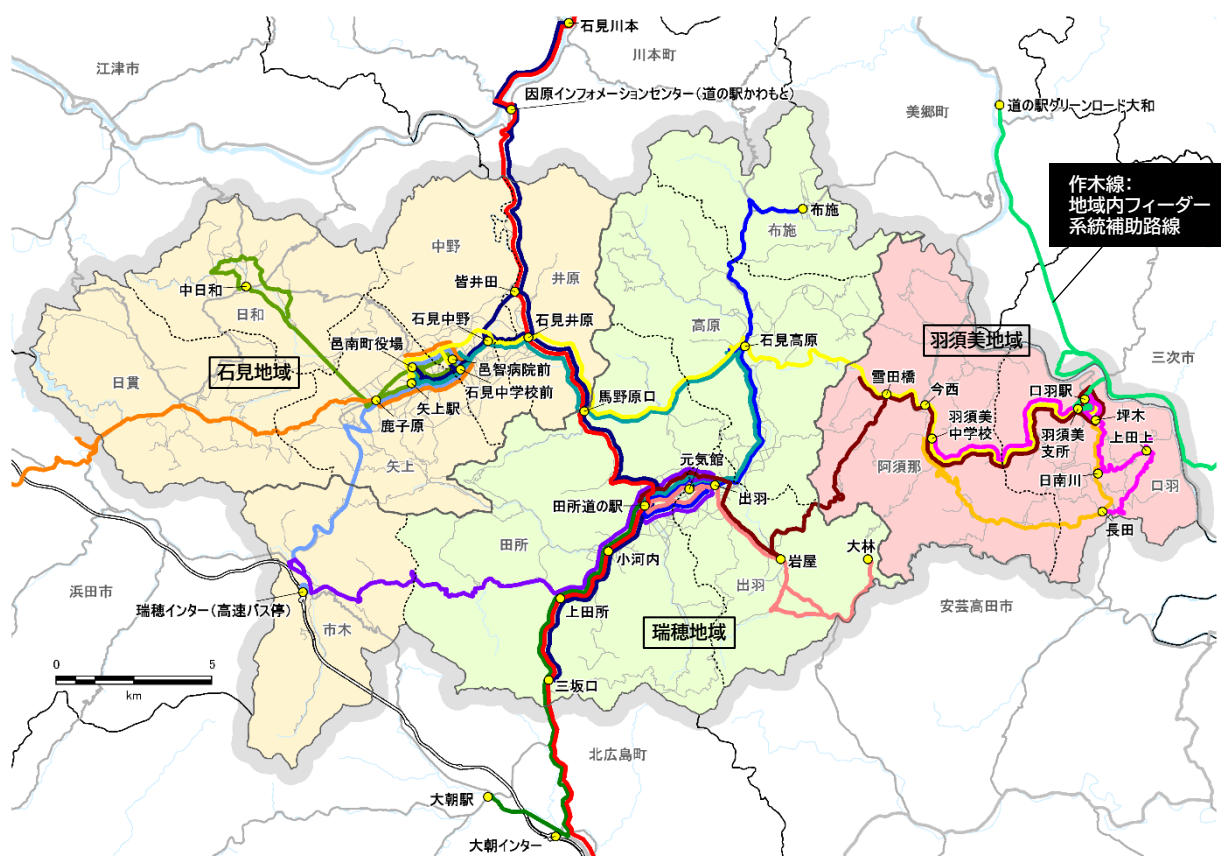
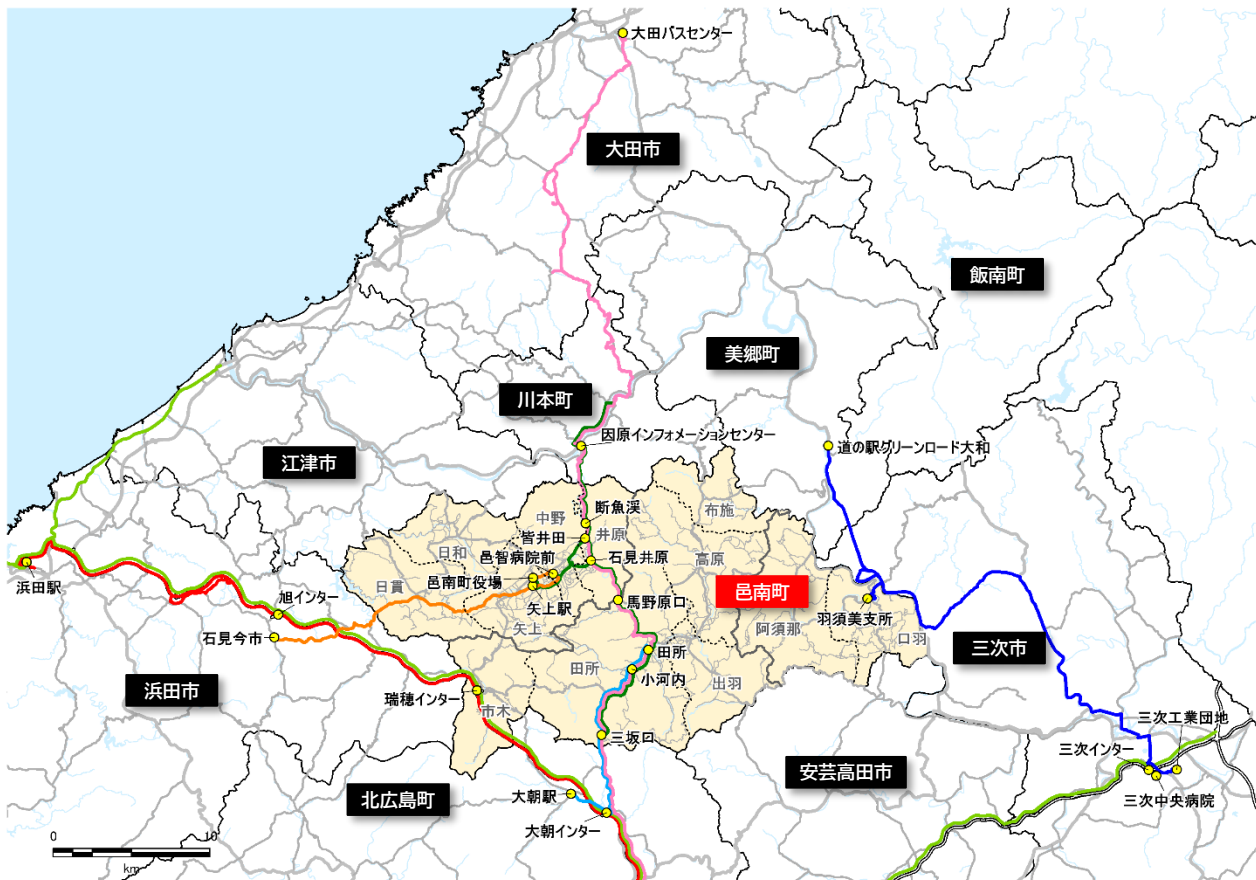


図 18 邑南町の公共交通ネットワーク図(R6.10)

4-2 広域路線

○ 邑南町に接続する広域路線バスとしては、以下のようなものがある。

- ◆ 邑南川本線（おおなんバス）：石見川本～三坂口
- ◆ 日貫線（おおなんバス）：石見今市～邑南町役場
- ◆ 大朝線（おおなんバス）：大朝駅～田所道の駅
- ◆ 石見銀山号（石見交通㈱）：大田バスセンター～広島駅新幹線口
- ◆ 作木線【地域内フィーダー系統補助路線】（備北交通㈱）
：グリーンロード大和～羽須美支所～三次工業団地
- ◆ 浜田道エクスプレス（中国 JR バス㈱）：大阪駅～瑞穂インター～益田駅前
- ◆ いさりび（石見交通・中国 JR バス㈱）：浜田駅～瑞穂インター～広島駅新幹線口



邑南町に接続する広域路線バス

- おおなんバス 邑南川本線
- おおなんバス 日貫線
- おおなんバス 大朝線
- 石見交通 石見銀山号
- 備北交通 作木線【地域内フィーダー系統補助路線】
- 【高速バス】浜田道エクスプレス(江津・益田・浜田～大阪)
- 【高速バス】いさりび(広島～浜田)

図 19 邑南町に接続する広域路線バス路線図(R6.10)

表 1 石見銀山号の年間輸送人員の推移（資料提供 石見交通:R6.8）

H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
21,024	21,243	21,873	21,701	21,555	22,889	10,785	14,142	19,030	19,810



路線名	運行日	運行委託事業者	運行区間	運行回数(平日) (回/日)	年間利用者数 (人/年)
羽須美田所線(スクール混乗路線)	毎日	(有)出羽運送	羽須美～田所	7.0	17,266
戸河内長田線(スクール混乗路線)	月～土	(有)出羽運送	羽須美中学校～戸河内～長田・坪木	2.5	
下口羽上田線(スクール混乗路線)	月～土	(有)出羽運送	羽須美中学校～口羽～上田・長田	4.5	
口羽矢上線	毎日	西日本トータルサービス㈱	口羽～矢上	2.5	6,135
高原線(スクール混乗路線)	毎日	(有)出羽運送	田所～布施	6.0	7,794
出羽線(スクール混乗路線)	月～土	(有)出羽運送	田所～大林	4.0	7,184
市木線(スクール混乗路線)	月～土	(有)出羽運送	田所～市木	3.0	4,632
大朝線	毎日	(有)出羽運送	田所～大朝	6.0	8,127
瑞穂矢上線	月～金	(有)出羽運送	田所～石見高原～邑南町役場	3.0	878
日和線(スクール混乗路線)	毎日	(有)矢上タクシー	矢上・邑智病院～日和	4.0	5,533
日貫線(スクール混乗路線)	毎日	(有)矢上タクシー	矢上～日貫～石見今市	5.0	12,120
瑞穂インター線	毎日	西日本トータルサービス㈱	矢上～瑞穂インター	5.5	6,939
邑南川本線	毎日	西日本トータルサービス㈱	石見川本～矢上～田所・三坂口	8.0	34,349

4-3-2 区間別運行頻度

- 区間別の運行頻度をみると、複数の路線が共通に運行する矢上駅～石見中学校前～邑智病院間が1日40便以上と最も高くなっている。
- 邑智病院～邑南町役場～矢上駅～鹿子原間、出羽～田所道の駅～上田所間、羽須美支所～羽須美中学校間も比較的運行頻度が高く、いずれも1日30便～40便未満運行されている。

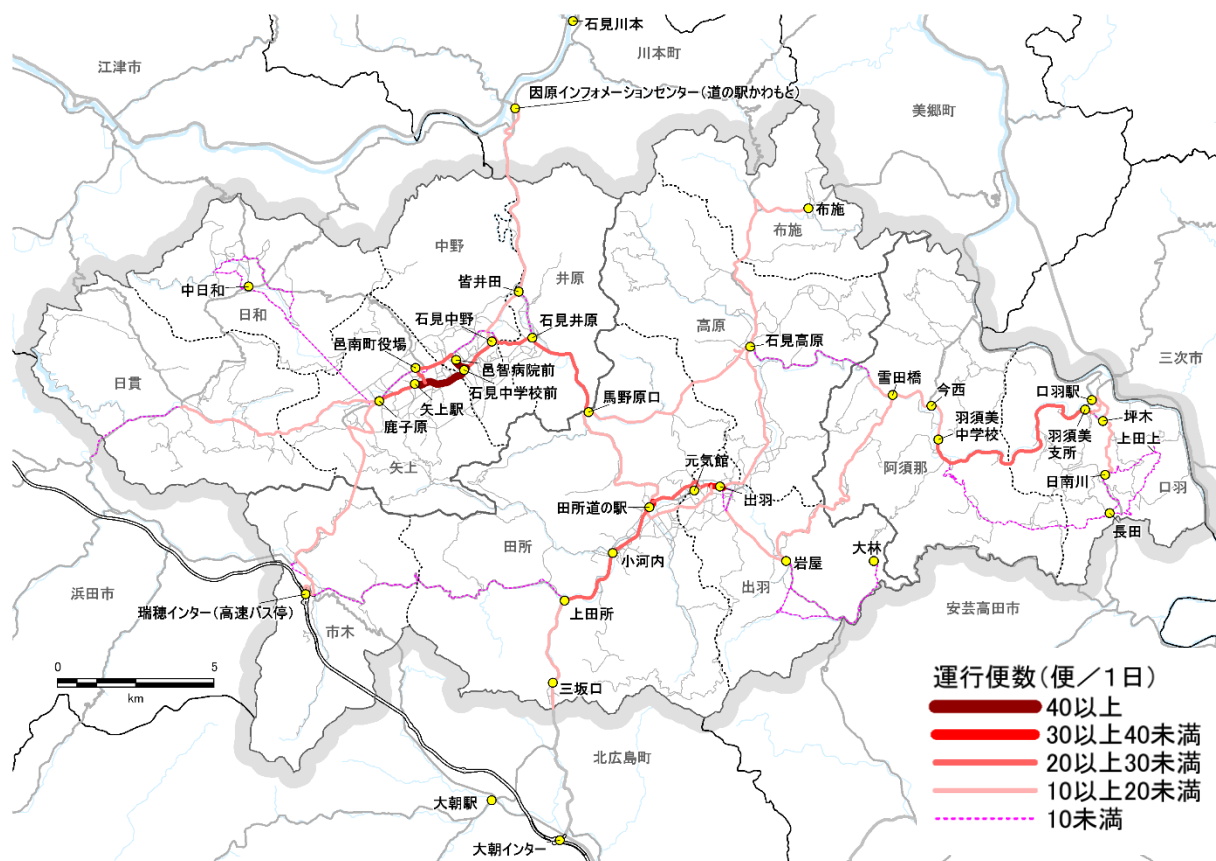


図 21 区間別運行便数(R6.10)

4-3-3 国庫補助路線の概要とその必要性

(1)作木線【地域内フィーダー系統補助路線】

○この路線は三江線廃止代替路線であり、本町においては主に三次市に隣接している羽須美地域の住民が三次市内の医療機関や商業施設への通院・買物等で移動をする際の公共交通手段として重要な役割を果たしている。これがなくなると、運転免許を持たない地域住民は通院・買物の移動手段を失うことになるため、今後ともこの路線・系統を維持する必要がある。しかしながら、沿線人口の減少や高齢化等の影響で利用者数は伸び悩んでおり、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業によって運行を確保・維持していく必要がある。

表 3 作木線の概要

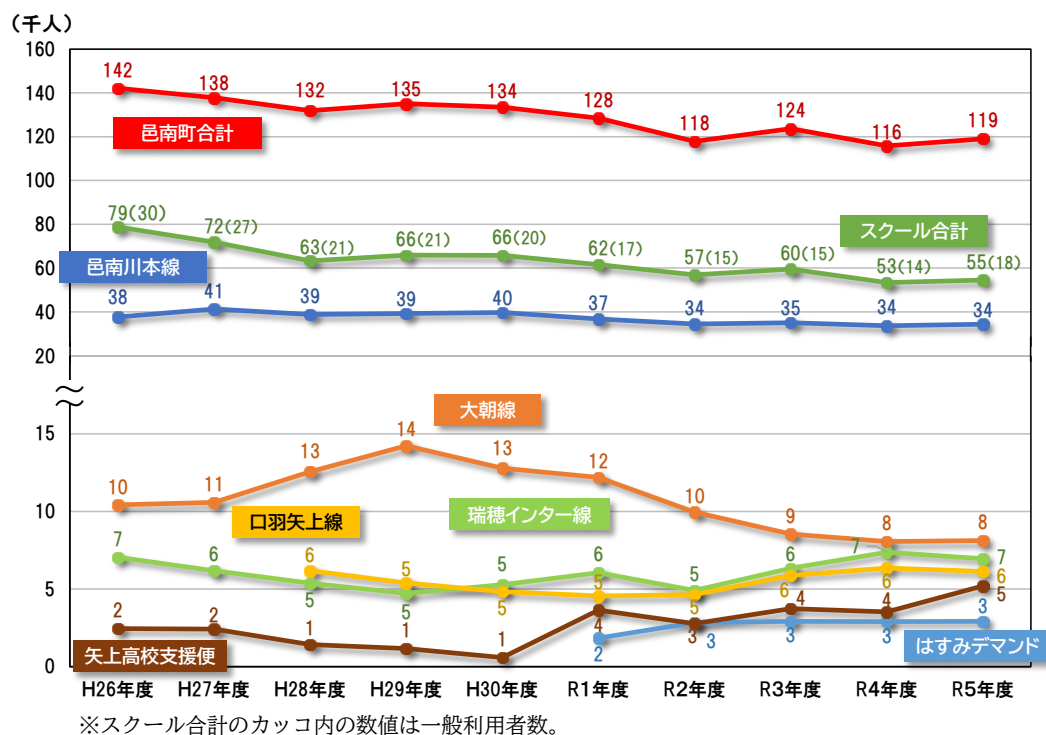
路線名	運行事業者	事業許可区分 運行形態	区間	役割	確保・維持策
作木線 ※地域内フィーダー 系統補助路線	備北交通㈱	4条乗合 路線定期運行	○伊賀和志上～三次工業団地 ○道の駅グリーンロード大和 ～三次中央病院	羽須美地域 と三次市を 結ぶ路線	地域公共交通確保維持改善事業 (フィーダー補助・車両購入補助)を 活用し、持続可能な運行を目指す

4-3-4 利用者数の推移

○本町における公共交通等の利用者数の合計値は、やや減少傾向で推移している。

○スクールバスと大朝線が減少傾向にあり 邑南川本線は横ばいから微減で推移しているが、特に大朝線の減少が目立っている。

○口羽矢上線、瑞穂インター線、矢上高校支援線はここ数年増加傾向で推移しており、はすみデマンドは横ばいとなっている。

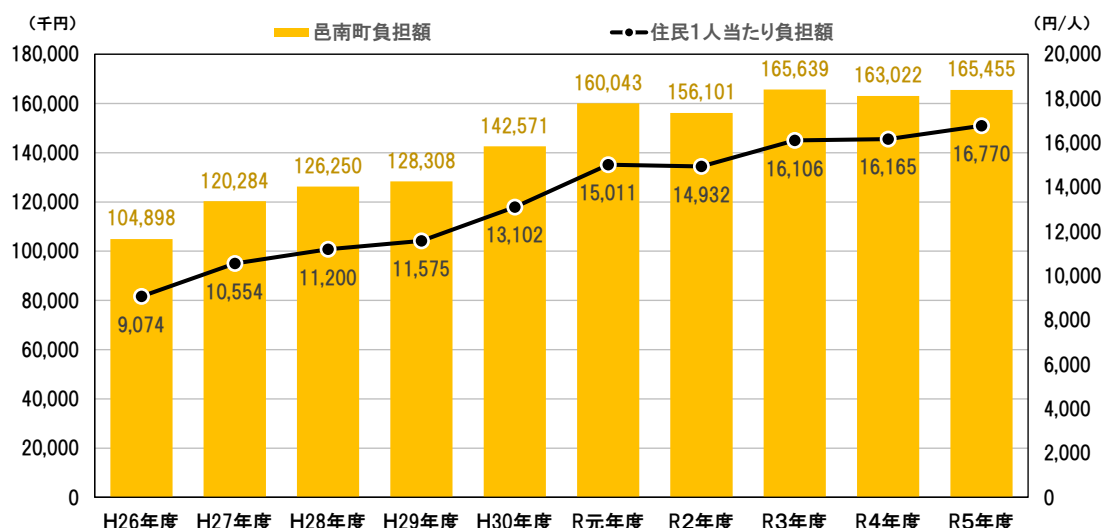


路線名	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
邑南川本線	37,611	41,278	38,740	39,192	39,626	36,675	34,387	35,020	33,587	34,349
瑞穂インター線	7,040	6,181	5,367	4,715	5,281	6,051	4,909	6,328	7,372	6,939
大朝線	10,415	10,573	12,565	14,227	12,787	12,180	9,947	8,543	8,061	8,127
口羽矢上線	-	-	6,170	5,388	4,831	4,554	4,638	5,874	6,352	6,135
瑞穂矢上線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	878
けんこう号	3,625	3,284	2,747	2,821	2,483	-	-	-	-	-
ふくし号高原線	2,241	2,248	1,633	1,666	1,761	1,634	1,098	1,094	676	-
スクール(混乗) (石見地域)	日真・今市方面(日真線)	13,463	9,968	8,586	10,347	10,068	9,100	5,428	7,362	7,813
	日和方面(日和線)	8,420	7,244	5,642	5,564	5,883	5,918	4,457	4,911	5,086
	日真山の内方面(日真線)	2,807	2,396	2,255	1,043	1,230	1,245	1,803	1,785	1,309
	計	24,690	19,608	16,483	16,954	17,181	16,263	11,688	14,058	14,208
スクール(混乗) (瑞穂地域)	高原・布施方面(高原線)	11,950	12,127	9,913	8,896	9,578	8,851	8,528	7,747	7,987
	出羽・大林方面(出羽線)	11,546	11,184	9,830	9,285	9,572	8,246	7,894	7,994	7,184
	市木方面(市木線)	7,522	7,360	7,924	8,513	8,626	8,924	7,911	7,501	5,825
	計	31,018	30,671	27,667	26,694	27,776	26,021	24,333	23,242	21,303
スクール(混乗) (羽須美地域)	雷田・田所方面(羽須美田所線)	23,060	21,551	19,156	22,250	20,854	19,335	20,819	22,214	17,808
	戸河内方面(戸河内・長田線)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	口羽・上田方面(下口羽・上田線)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	計	23,060	21,551	19,156	22,250	20,854	19,335	20,819	22,214	17,808
宇都井口羽線	-	-	-	-	279	209	516	653	-	-
引城区域運行	-	-	-	-	80	96	-	-	-	-
江平上ヶ畑区域運行	-	-	-	-	3	2	-	-	-	-
はすみデマンド阿須那地区	-	-	-	-	-	1,236	758	790	724	710
はすみデマンド口羽地区	-	-	-	-	-	602	2,077	2,125	2,178	2,206
矢上高校支援便	金城便	2,444	2,412	1,417	1,162	581	2,834	1,565	2,387	2,490
	大和便	-	-	-	-	-	804	1,200	1,351	1,031
	計	2,444	2,412	1,417	1,162	581	3,638	2,765	3,738	3,521
合計	142,144	137,806	131,945	135,069	133,523	128,496	117,935	123,679	115,790	119,073

図 22 邑南町バス路線利用者数の推移(R6.10)

4-3-5 公共交通に係る負担額

- 本町の公共交通に係る負担額は令和元年度まで増加傾向にあり、令和元年度以降は増減を繰り返しながら微増傾向で推移している。
- 町の負担額を人口で除した住民1人当たりの平均負担額も増加傾向で推移しており、令和5年度には16,770円/人となって、平成26年度から約7,700円増加している。
- 令和5年の数値をみると、最も経費がかかっているのが「スクールバス」で、「バス車両購入費」「邑南川本線」等にかかる経費も高くなっている。



路線名	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
邑南川本線	15,237,598	16,547,269	16,781,182	19,207,718	17,583,621	20,741,686	19,491,953	18,386,329	17,505,441	18,678,360
瑞穂インター線	9,271,513	9,752,545	9,429,056	9,960,472	9,086,628	9,171,807	9,813,366	9,777,810	9,455,620	9,741,660
大朝線	7,284,711	7,594,300	7,583,020	7,486,231	7,417,921	7,849,556	10,800,508	8,920,944	9,453,391	8,901,955
口羽矢上線	-	-	6,275,904	6,863,784	7,127,884	8,262,313	8,336,692	8,541,479	8,583,453	8,973,038
けんこう号	4,899,363	4,666,542	5,109,962	5,622,146	5,679,644	-	-	-	-	-
ふくし号高原線	6,241,308	5,980,815	6,153,491	5,807,767	5,972,012	3,965,112	3,170,984	3,240,987	-	-
スクールバス	58,482,358	70,910,749	70,358,212	68,265,166	68,165,773	80,085,821	70,304,626	70,742,370	80,074,191	62,334,361
宇都井口羽線	-	-	-	-	13,042,114	13,166,688	-	-	-	-
引城区域運行	-	-	-	-	4,117,470	4,169,763	-	-	-	-
江平上ヶ畑区域運行	-	-	-	-	-	69,238	-	-	-	-
矢上高校支援便	0	0	0	0	0	5,941,430	5,930,716	6,362,968	6,846,223	8,039,046
羽須美デマンド	-	-	-	-	-	-	-	9,700,000	9,800,000	9,950,000
備北交通補助金	562,000	585,000	574,000	612,000	330,000	2,549,000	2,662,000	2,775,000	2,706,000	3,023,000
タクシー助成	-	-	-	-	-	-	-	5,419,580	8,807,890	7,497,530
バス車両購入	-	-	-	-	-	-	21,111,870	12,424,190	-	16,720,770
矢上駅等	2,637,552	2,889,381	2,581,537	2,594,539	2,581,608	2,591,990	2,601,118	2,732,780	2,743,126	2,814,338
駅・バス停	-	602,997	745,752	1,407,439	1,231,660	1,103,648	1,170,339	1,546,178	1,895,881	1,621,088
宇都井バス停改修	-	-	-	-	-	-	-	3,461,529	-	-
循環線再構築検証運行	-	-	-	-	-	-	-	-	3,042,798	4,556,842
その他	281,836	754,292	658,123	480,301	234,576	375,184	706,694	1,606,440	2,108,053	2,602,926
合計	104,898,239	120,283,890	126,250,239	128,307,563	142,570,911	160,043,236	156,100,866	165,638,584	163,022,067	165,454,914

図 23 邑南町公共交通関係負担額の推移(R6.10)

4-4 タクシー

4-4-1 タクシー会社の分布

- 町内にはタクシー会社が3社(3営業所)あり、石見地域に2社、瑞穂地域に1社位置している。
- 羽須美地域にはタクシー事業者がないが、NPO が運行するデマンド型乗合交通（はすみデマンド）がその役割を担っている。

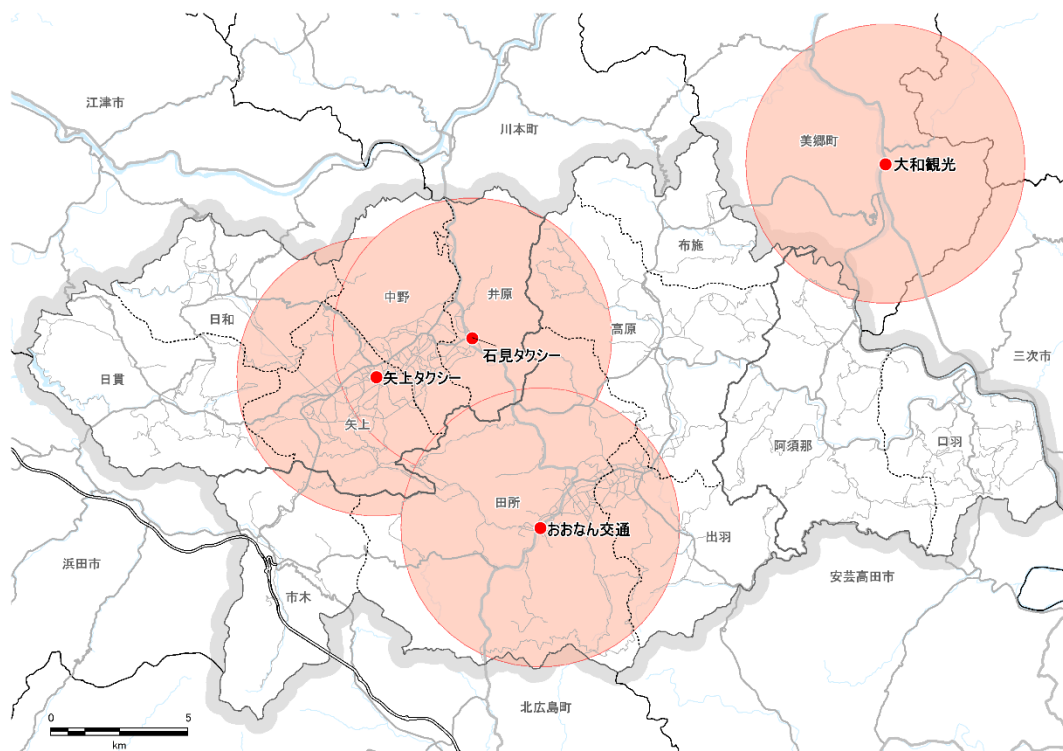


図 24 タクシー会社の分布と営業所から半径 5 km圏域図(R6.10)

4-4-2 タクシー利用助成事業

(1)事業の概要

- 本町のタクシー利用助成事業の概要は、以下のとおりである。

表 4 邑南町タクシー利用助成事業の概要

項目	内容
利用対象者	瑞穂地域（布施・高原・出羽・田所）と石見地域（市木・日和・日貫・矢上・中野・井原）在住の運転免許を持たない人
利用範囲	自宅（瑞穂地域）⇄瑞穂地域内、自宅（石見地域）⇄石見地域内
利用料金	片道 810 円（定額）＋利用券
利用時間	9:00～16:00（タクシーへ乗車する時間）
利用目的	通院、買物、その他どのような目的でも利用可
利用方法	①利用助成申請書の提出（後日利用者証を交付） ②事前にタクシーを電話で予約 ③タクシーの運転手に利用証を提示して乗車 ④到着後、運転手に 810 円と利用券を渡す

(2)利用状況

- 令和3年5月から令和6年3月までの月別利用実績は以下のとおりである。
- 令和3年度から令和5年度にかけて利用者数は増加傾向にある。
- 令和5年度の利用目的としては往路・復路とも買物が最も多く、次いで通院、金融機関等の順となっており、バスへの乗り継ぎのための利用も若干みられる。
- 利用時間帯は乗車・降車とも午前中が午後よりも多く、特に9時～11時台の利用が多い。

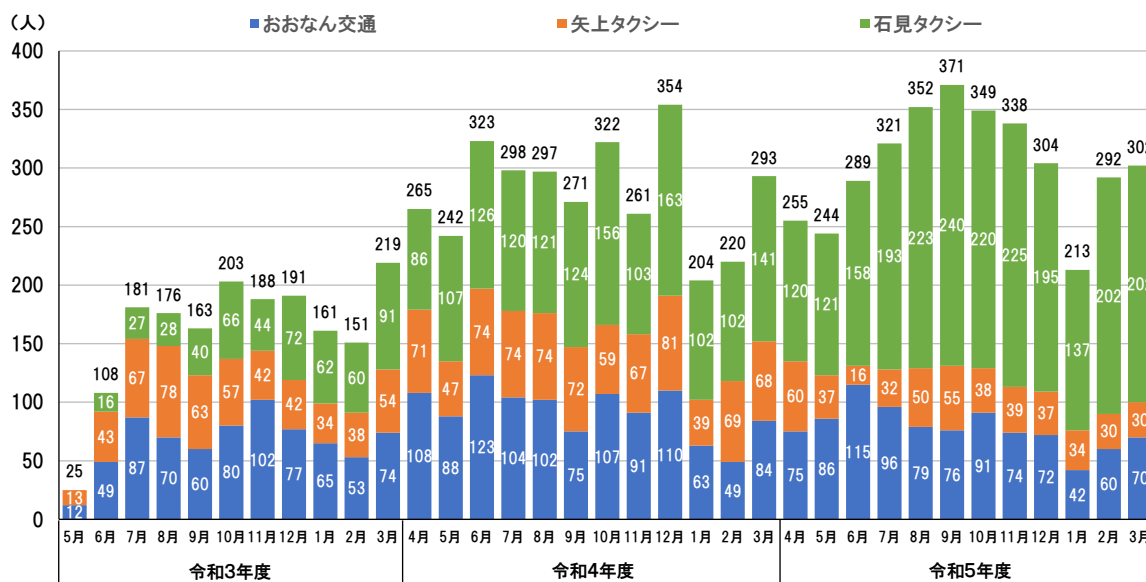


図 25 タクシー事業者別利用者数の月別推移(R6.10)

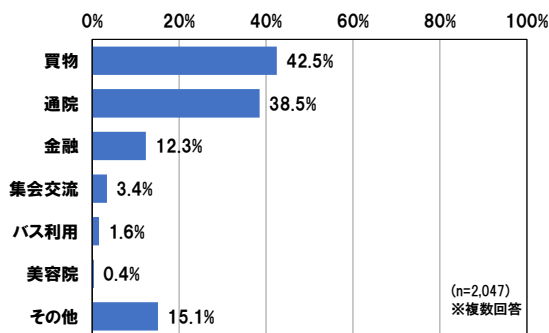


図 26 令和5年度利用目的別割合(往路)

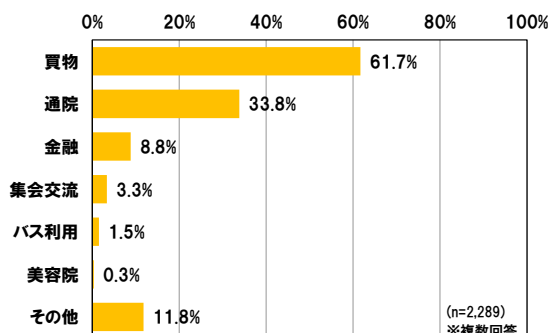


図 27 令和5年度利用目的別割合(復路)

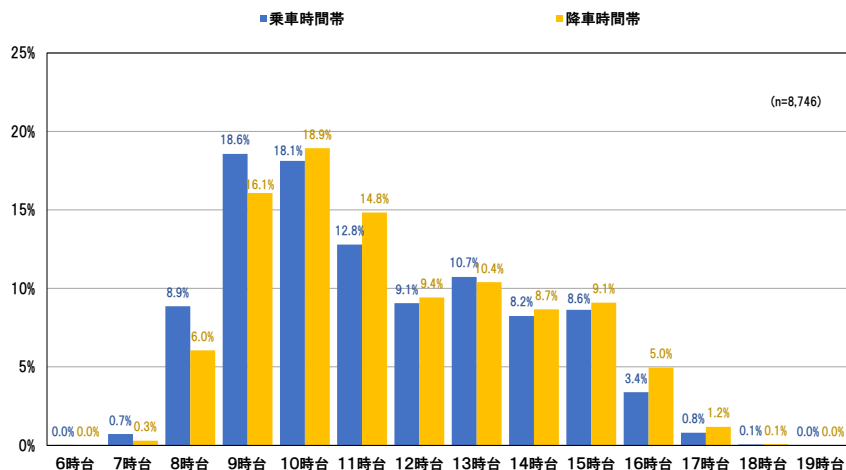


図 28 乗車・降車別利用時間帯

(3)行政負担

○行政負担額は令和3年度（5月～3月）が利用者数 1,766 人に対し 4,329 千円（1人平均 2,452 円）、令和4年度が利用者数 3,350 人に対し 8,808 千円（1人平均 2,692 円）、令和5年度が利用者数 3,630 人に対し 10,376 千円（1人平均 2,859 円）となっている。

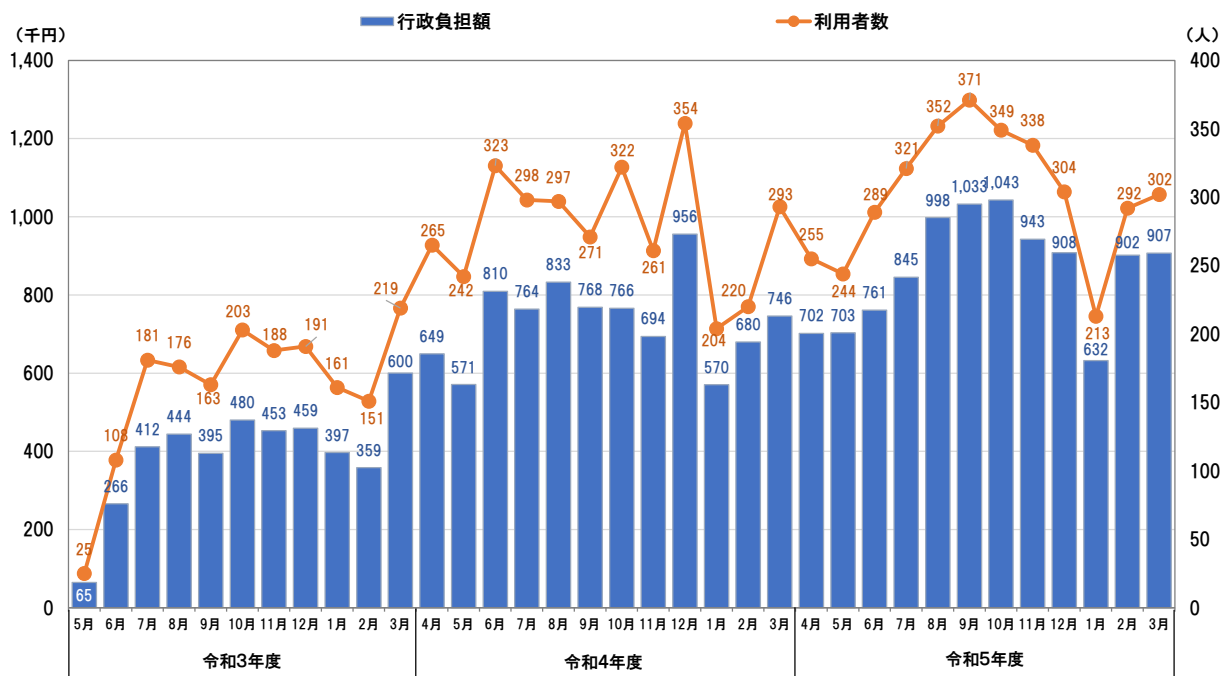


図 29 利用者数と行政負担額の推移(R6.10)

4-5 その他の輸送サービス

4-5-1 はすみデマンド

○羽須美地域においては、NPO 法人はすみ振興会によりデマンド型の自家用有償旅客運送が行われており、羽須美地域全体で年間 3 千人弱の利用がある。

表 5 はすみデマンドの概要(NPOはすみ振興会HPより作成)

項目	内容
運 行 日 時	○運行時間/8:00～19:00（毎日運行・但し 1/1 日～1/3 日は運休）
運 行 区 域	○羽須美地域内（※但し、瑞穂地域の「石見高原」、三次市の「大津両国橋」「丹渡」「川の駅常清」「三国橋」バス停への乗入れ可）
利 用 料 金 (1乗車 1 人当たり)	○1 km未満/200 円・1～2 km未満/300 円・2～4 km未満/400 円・4 km以上/500 円
ド ラ イ バ ー	○国の認定研修を受け登録された運転手が、自分の車を使用して送迎



図 30 はすみデマンドの運行区域と乗入れ可能なバス停（R6.10）

表 6 はすみデマンドの利用実績

地区	項目	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年
阿 須 那	利用者数(人)	758	790	724	710
	実稼働日数(日)	172	175	185	171
	稼働日当たり利用者数(人/日)	4.4	4.5	3.9	4.2
口 羽	利用者数(人)	2,077	2,125	2,178	2,206
	実稼働日数(日)	267	269	268	273
	稼働日当たり利用者数(人/日)	7.8	7.9	7.6	8.1
合計	利用者数(人)	2,835	2,915	2,902	2,916

4-5-2 福祉有償運送

(1) 邑南町高齢者等外出支援事業(担当部局:医療福祉政策課)

○本町では邑南町高齢者等外出支援事業として、邑南町社会福祉協議会に委託し福祉有償運送を行っている。その概要と利用状況は以下のとおりである。

表 7 高齢者等外出支援事業の概要

項目	内容	
目 的	○一般の交通機関を利用することが困難な寝たきりの高齢者及び重度身体障害者等に対し、リクライニング車椅子の移送が可能な車両を利用した外出支援事業を実施することにより、寝たきり高齢者及び重度身体障害者等が住み慣れた地域社会の中で引き続き生活していくことを支援し、福祉の向上を図ることを目的とする。	
委 託 事 業 者	○邑南町社会福祉協議会	
対 象 者 (町内在住者)	寝たきりの高齢者	【目安】介護3以上の人で日常生活自立度Cランク以上の人 (1日中ベッドで過ごし、排泄、食事、着替に介助を要する、座位保持不可)
	重度身体障がい者	身体障害者手帳1、2級相当所持者で一般車両により外出することが困難な人
	役場へ事前申請後、利用決定を受けている方	
対 象 区 間	①自宅から医療機関に通院するとき (原則居宅から最寄りの医療機関とし、対象者の状態を考慮し、町内または近隣市町村までの範囲)※近隣市町村：合併前の市町村とする。(桜江町、川本町、大朝町、旭町、作木村) ②施設に通所して在宅福祉サービス等を利用するとき (町内または近隣市町村※の施設) ③医療機関等から退院するとき(町内または近隣市町村※の施設) ④上記以外で対象者が社会活動等に参加する場合で町長が認めるとき”	
利 用 回 数	○週1回(対象者の状況に応じて利用回数を増減することができる) 例：外科処置後の通院、歯科の受診等	
利 用 時 間	○午前8時30分から午後5時まで	
休 業 日	○日曜日及び土曜日、祝日、12月29日～1月3日	
利 用 料	○1時間ごと 片道650円	
そ の 他	○移送時は移乗の際の安全性を考慮し、家族又は介護者が同乗すること(運転手および車両は社会福祉協議会が手配)	

表 8 福祉有償運送の利用実績

項目	令和5年度	令和6年度(6/12日時点)
登 録 者 数 (人)	7	5
延べ利用人数(人)	19	2
利 用 日 数 (日)	23	2

(2) 邑南町障がい者移動支援事業(担当部局:医療福祉政策課)

○障がい者移動支援事業として、社会福祉法人邑智福祉振興会が福祉有償運送を行っている。その概要と利用状況は以下のとおりである。

表 9 邑南町障がい者移動支援事業

項目	内容
目 的	○屋外での移動に困難がある障害者・児に対し外出のための支援を行うことにより、障害者等の地域での自立生活及び社会参加を促す。
対 象 者	○身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳所持者。 ○自立支援医療（精神）受給者。難病者。
実 施 方 法	○社会福祉法人邑智福祉振興会
事 業 の 内 容	1.個別支援型：個別的支援が必要な障害者等に対するマンツーマンによる支援 2.グループ支援型：屋外でのグループワーク並びに同一目的地及び同一イベントへの参加等の複数人同時支援 3.車両移送型：公共施設等障害者等の利便を考慮し経路を定めた運行の車両による支援 4.通学支援型：特別支援学校への通学に対するグループ支援 5.通所支援型：障害者支援施設への通所に対するグループ支援
利 用 者 数	○令和6年4月1日現在 35人（内、通学利用3人）
利 用 料	○町民税課税世帯：1割負担 ○非課税世帯：無料 ○通学利用：無料

4-5-3 「錢宝のくらし応援隊」による業務用自動車の運用

○布施地区の「錢宝のくらし応援隊（任意団体）」により、以下のような輸送サービスが行われている。

表 10 錢宝のくらし応援隊による業務用自動車の運用の概要

項目	内容
車 両 運 用	○道路運送法の許可・登録不要の完全無償運送での運用 ○家事身辺援助等のサービスとの一体型
業 務 内 容	○家事身辺援助サービス一体型としての外出支援 ○サロン送迎 ○配食弁当の食材調達、弁当配達
輸 送 対 象 者	○錢宝地域住民及び関係者
運 行 区 域 等	○邑南町内とし、輸送の場合は予約により行う ○配食弁当の食材調達においては、邑南町近辺とする
運 行 日・時 間 帯	○土日祝日・年末・年始を除く平日の 8:30～17:00 但し、輸送対象者から運行日、運行時間外での依頼があった場合は、この限りではない
運 行 予 約	○応援隊事務局へ予約 ○予約受付後、予約日の運行状況を確認し、運転者氏名・送迎時間を予約者に通知
利 用 料	○生活支援家事身辺援助等のサービスとの一体型利用者：1 時間 600 円 ○サロン送迎利用者：無料 ○食材調達及び配食弁当配達：無料
運 転 者	○業務用自動車運転登録簿に記載された者 ○生活支援家事身辺援助等のサービスと一体型として送迎の付き添いによる運転者は付き添いサポーター（運転）とする ○運行の対価は収受せず、無報酬とする
使 用 車 両	○スズキスペシア（リース契約）
資 金	○中山間地域等直接支払制度 集落機能強化加算金

表 11 運用実績（令和5年5月22日～令和6年5月21日）

業務内容 の件数	家事支援			送 迎	錢宝キッチン部		整 備	合 計
	通 院	買 物	手 続		弁当配達	食材調達		
	68	38	9		21	45		
月間業務件数	5.7	3.2	0.8	1.3	1.8	3.8	0.5	16.9

走行距離数：6,636 km （月間走行距離数：553 km）



図 31 錢宝のくらし応援隊使用車両

5. 住民の移動ニーズ

○住民のニーズや課題を把握するため、住民アンケート調査を実施した。(調査数 2,000 件 回答率 49.5%)

5-1 普段の外出

5-1-1 主な外出先

(1) 買物移動

○石見地域と市木地区は矢上地区や中野地区の商業施設への買物移動が多く、市木地区を除く瑞穂地域は出羽地区・田所地区の商業施設への買物移動が多い。

○瑞穂地域では北広島町への買物移動もみられる。

○羽須美地域では、阿須那地区は出羽や田所への、口羽地区は三次市への買物移動が多い。

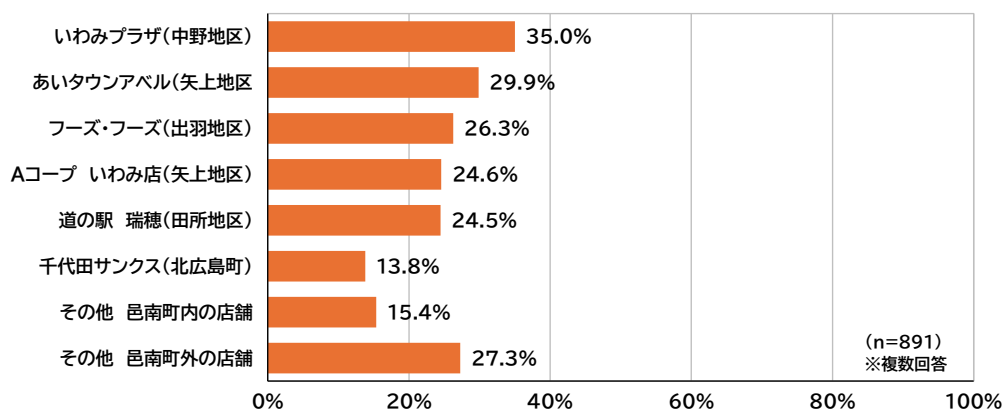
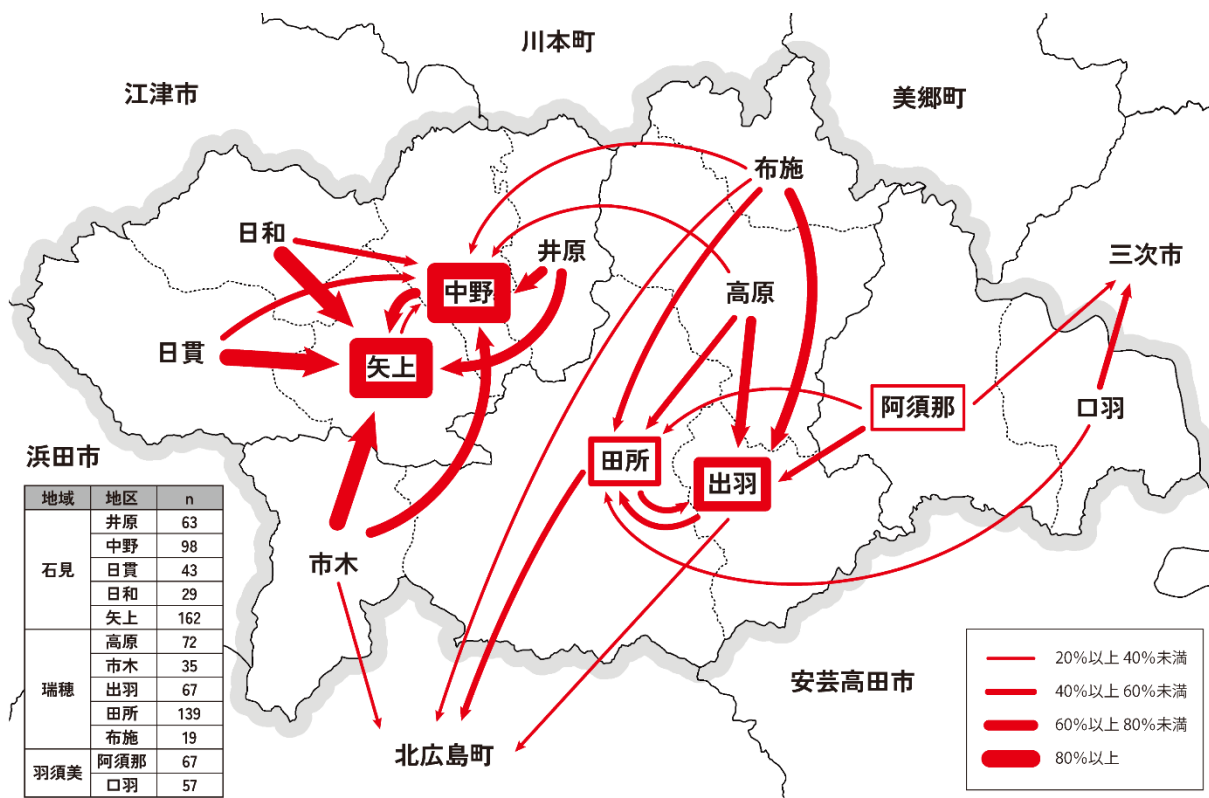


図 32 よく行く商業施設



(2)通院による移動

○よく利用する医療機関としては邑智病院を挙げる割合が最も高いが、邑南町外への通院割合も比較的高くなっている。

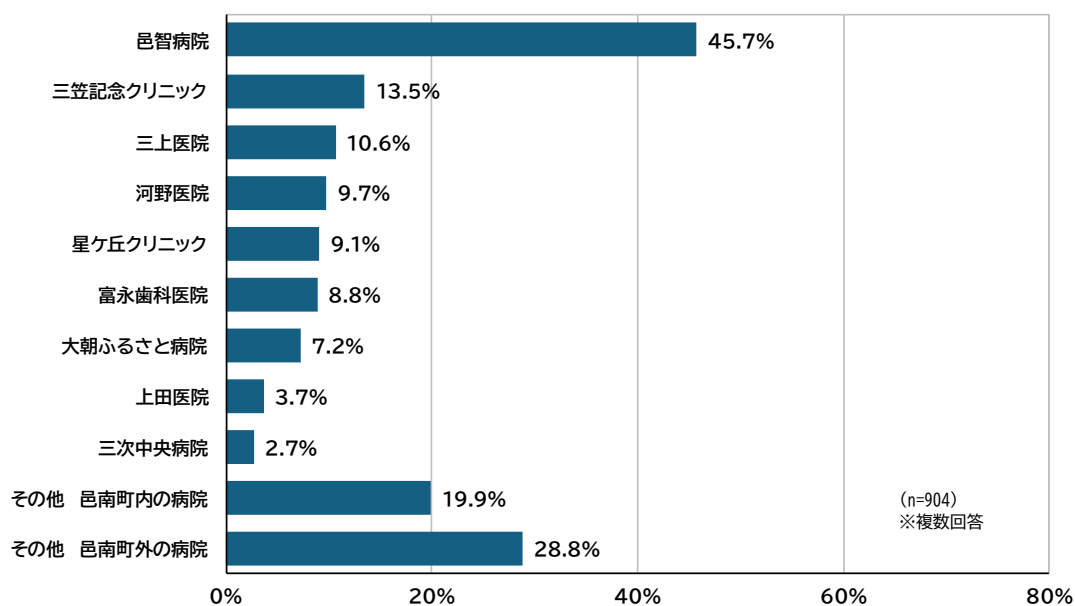


図 34 よく利用する医療機関

○町内での通院移動の状況としては、中野地区にある邑智病院への通院移動が最も多く、各地区内の診療所への移動も多い。

○田所地区では北広島町、口羽地区では三次市への通院移動もみられる。

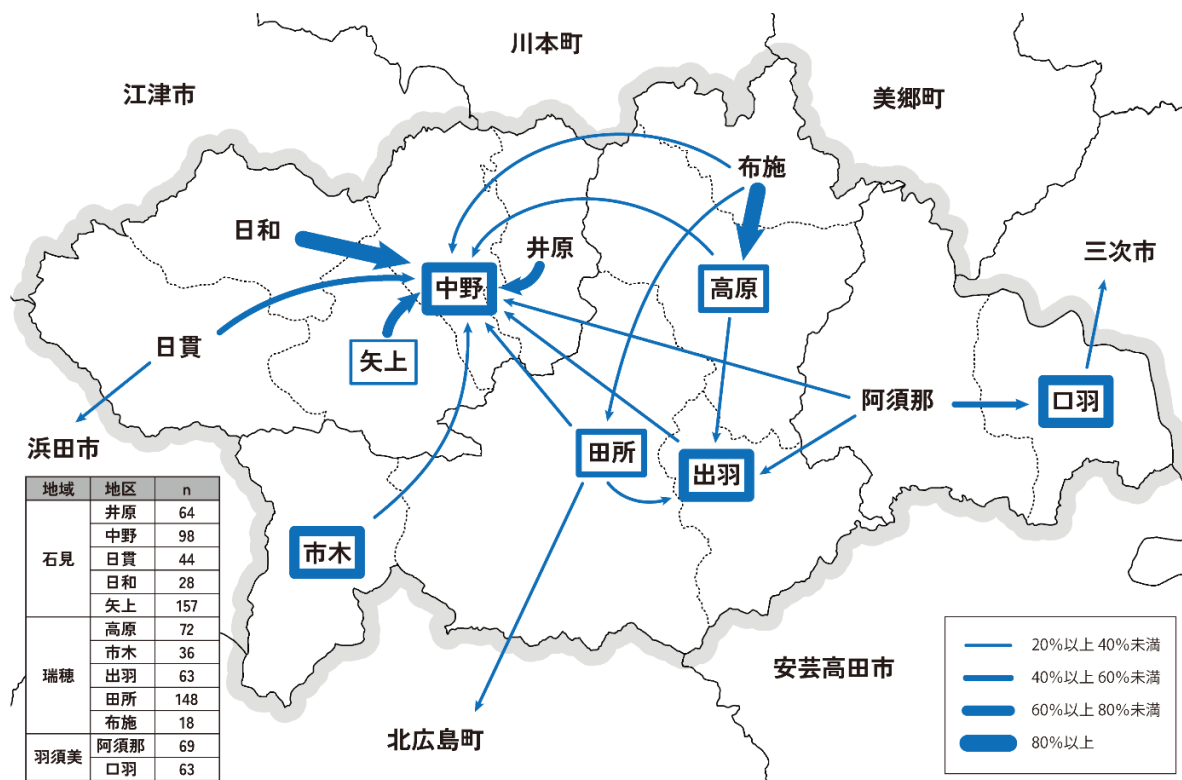


図 35 通院流動図

5-1-2 外出頻度

○買物の頻度は「週 1～2 日」、通院の頻度は「月 1～3 回」との回答割合が最も高くなっている。

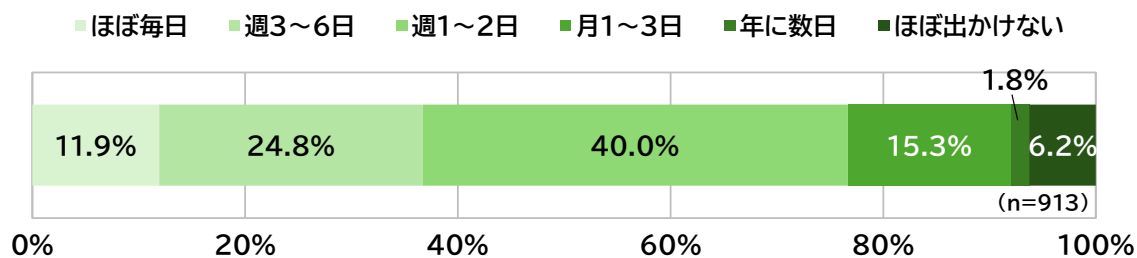


図 36 買物の頻度

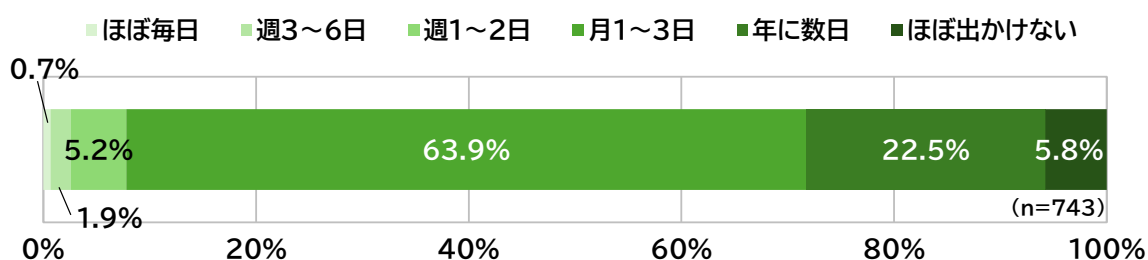


図 37 通院の頻度

5-2 普段利用している交通機関

5-2-1 全体集計

○普段利用している交通機関としては「自動車（自分で運転する）」「自動車（家族の送迎）」を挙げる割合が高く、おおなんバス、高速バス、タクシー、石見交通バス、はすみデマンド、備北バス等の公共交通を利用するとの回答は、いずれも 10%を切っている。

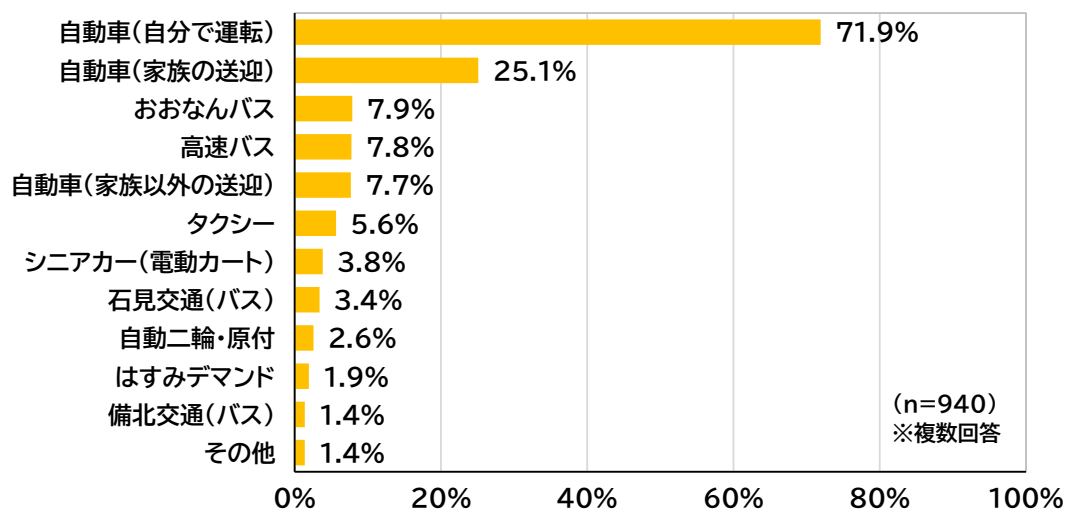


図 38 普段利用している交通機関

5-2-2 おおなんバスの利用状況

○おおなんバスを「利用しない」とした割合は回答者の 91.5%で、1 割弱が「利用している」と回答している。

○おおなんバスを利用しない理由としては「自動車を自分で運転するため」「家族や知人に送迎してもらうため」との回答割合が高く、それ以外では「身体的に不自由でバスの利用が困難なため」等の回答が挙げられている。

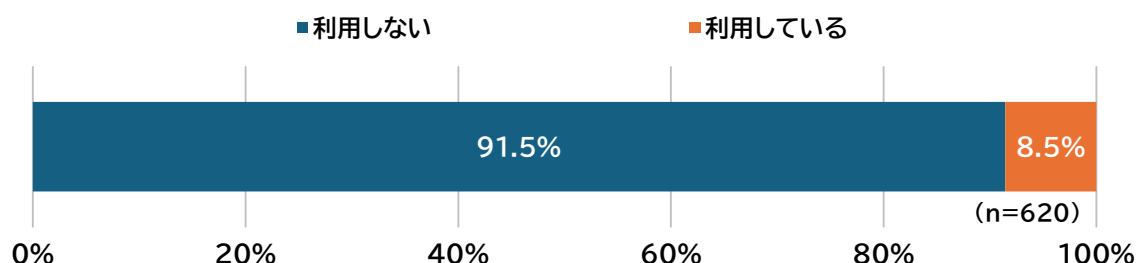


図 39 おおなんバスの利用状況

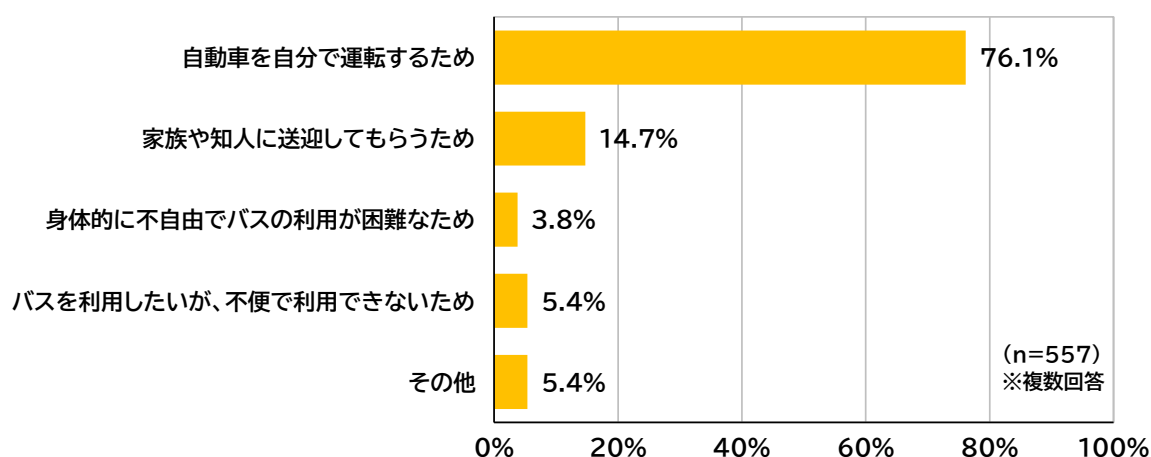


図 40 おおなんバスを利用しない理由

5-3 タクシー利用助成事業について

○回答者の 95.6%が「利用しない」、4.4%が「利用している」と回答している。

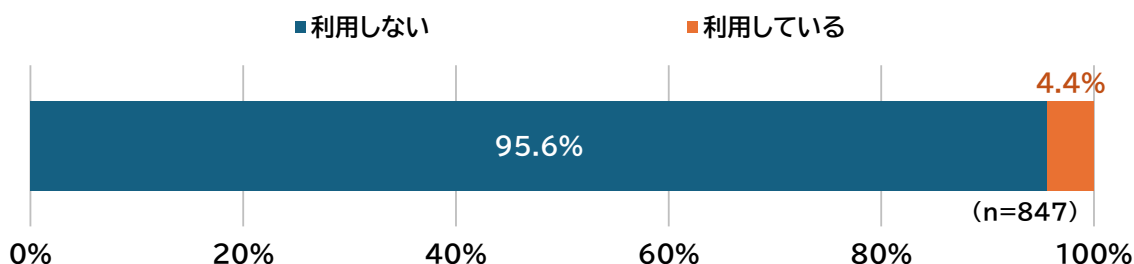


図 41 「タクシー利用助成事業」の利用状況

6. 現計画の評価

6-1 邑南町地域公共交通(網形成)計画(平成 31 年2月策定・令和6年3月改定)

6-1-1 事業の進捗状況

○現計画に記されている具体的な事業内容と、その進捗状況は以下のとおりである。

表 12 「邑南町地域公共交通(網形成)計画」に記された事業の進捗状況

目標	事業	具体的な事業内容	進捗状況
基本方針1/地域をつなぐ公共交通			
目標1	事業 1-1 広域的なネットワークの構築	広域路線とおおなんバスの接続改善	他市町村と接続済
		邑南川本線の効率化	瑞穂矢上線を新設し、邑南川本線との接続の向上と効率化を実施
	事業1-2 高齢者が利用しやすい支線交通の構築	地域特性に応じた移動手段の確保	デマンド・タクシー利用助成により対応済
		ふくし号・やまびこ号のデマンド化またはタクシー助成制度導入等の検討	タクシー利用助成による導入済
		バス停の増設・フリー乗降区間の設定	地元要望によりバス停の増設を実施済
	事業1-3 おおなんバスの利便性向上とダイヤの見直し	通院タクシー料金助成制度の拡充	タクシー利用助成による対応済
		通学利便性の向上	スクールバスにより対応済
	事業1-4 料金体系の見直し	通院・買物利用を考慮したダイヤ設定	現交通体制で可能なダイヤを設定済
長距離路線へのゾーン制料金の導入検討		未検討	
割引回数券・定期券の発行の検討		実施済	
目標2	事業2-1 「道の駅瑞穂」の拠点性の向上	持続可能な料金体系の見直し	現在の料金を維持
		道の駅を拠点とした貨客混載システムの検討	検討したが、実施しない
	事業2-2 結節点やバス停の整備	バスターミナルとしての機能強化	道の駅整備事業により、実施中
		結節点・バス停の点検実施	点検を実施し、整備計画を策定
基本方針2/安心・安全な公共交通			
目標3	事業3-1 安全な運行管理・運行体制の構築	待合環境の充実	駅舎の整備を計画的に実施中
		町と運行事業者の連携強化	時間外労働時間を確保
		ドライバー確保・育成への支援	島根県の補助事業を紹介
	事業3-2 効率的な運行管理システムの導入	バス車両の計画的な更新	更新計画により実施中
バス関連情報の一元化		未導入	
目標4	事業4-1 だれにもわかりやすい情報提供	バス関連情報のデジタル化	未導入
		おおなんバスマップ・時刻表の作成・充実	パンフレットで配布済
		緊急連絡体制の構築	緊急連絡体制表の作成済
		ICTを活用した情報提供の推進	未導入
基本方針3/ともに創り育てる公共交通			
目標5	事業5-1 小さな拠点づくり活動との連携	公共交通に関する定期的な情報提供	情報提供を実施
		地域の主体的な取り組みによる移動サービスの検討	自治会により検討
		公民館単位での貨客混載の研究	自治会により検討
目標6	事業6-1 高齢者・高校生・観光客等のバス利用の促進	住民との協働による交通結節点・交通拠点の整備及び維持管理	他部局による公民館・自治会統合の推進にあわせて検討を実施
		運転免許証自主返納施策の充実	未実施
		高校生のバス利用の促進	高校支援便により対応済
		地域イベントでのバス利用の促進	未実施
		観光地間をつなぐ移動利便性向上の検討	未実施
基本方針4/公共交通の持続可能な発展			
目標7	事業7-1 公共交通の持続可能な発展	バスの乗り方教室・体験試乗会の実施	未実施
		バス利用の促進に関する施策の検討	検討中

6-1-2 評価指標の数値

○現計画に記されている具体的な評価指標と、その現状値は以下のとおりである。

表 13 評価指標の現状値

項目	内容		
【目標1】公共交通ネットワークの再編			
◆年間バス利用者数			
算 定 方 法	当該年度の年間バス利用者数の総合計		
目 標 値	2025 年度:50,000 人	現 状 値	2023 年度:56,428 人
◆おおなんバスの収支率			
算 定 方 法	当該年度の運送料収入÷当該年度の運行経費		
目 標 値	2025 年度:20.0%	現 状 値	2023 年度:14.8%
◆町負担額			
算 定 方 法	当該年度の備北交通株式会社及び NPO はすみ振興会への支出額		
目 標 値	2025 年度:12,505 千円(現状維持)	現 状 値	2023 年度:13,029 千円
【目標2】交通拠点及び交通結節点整備箇所数			
算 定 方 法	2019 年度以降、交通拠点及び交通結節点となるバス停や待合環境を整備した箇所の累計		
目 標 値	2025 年度:5か所	現 状 値	2023 年度:1か所
【目標3】町営バスのドライバー確保策としての講習会参加への助成			
算 定 方 法	2019 年度以降、第一種免許保有者の運転講習参加への助成数の累計		
目 標 値	2025 年度:5 件	現 状 値	2023 年度:0件
【目標4】町広報誌等による情報提供回数			
算 定 方 法	2019 年度以降、町広報誌等への公共交通に関する記事の掲載回数の累計		
目 標 値	2025 年度:60 回	現 状 値	2023 年度:18回
【目標5】地域での自主的な移動サービスの取り組み数			
算 定 方 法	2019 年度以降、新たな取り組みを始めた件数の累計		
目 標 値	2025 年度:6 件	現 状 値	2023 年度:4件
【目標6】バス利用促進の取り組み回数			
算 定 方 法	2019 年度以降、バス利用促進チラシの配布、バス乗り方教室等の実施回数の累計		
目 標 値	2025 年度:15 回	現 状 値	2023 年度:15 回

7. 公共交通に関する問題点および留意点

7-1 住民生活と移動手段

① 車の運転が生活に欠かせない高齢者

- 高齢者では 75 歳未満は 9 割以上、75～84 歳でも 7 割以上が自動車運転免許証を保有している状況であり、自動車の利用が生活に欠かせない状況である。
- 一方、運転免許証を返納したくても返納できない高齢者も一定数存在し、85 歳以上では 2 割以上が「少しずつ運転しない暮らしに慣れていきたい」または「本当は運転したくないが生活に欠かせないため運転を続けなければならない」と回答している。

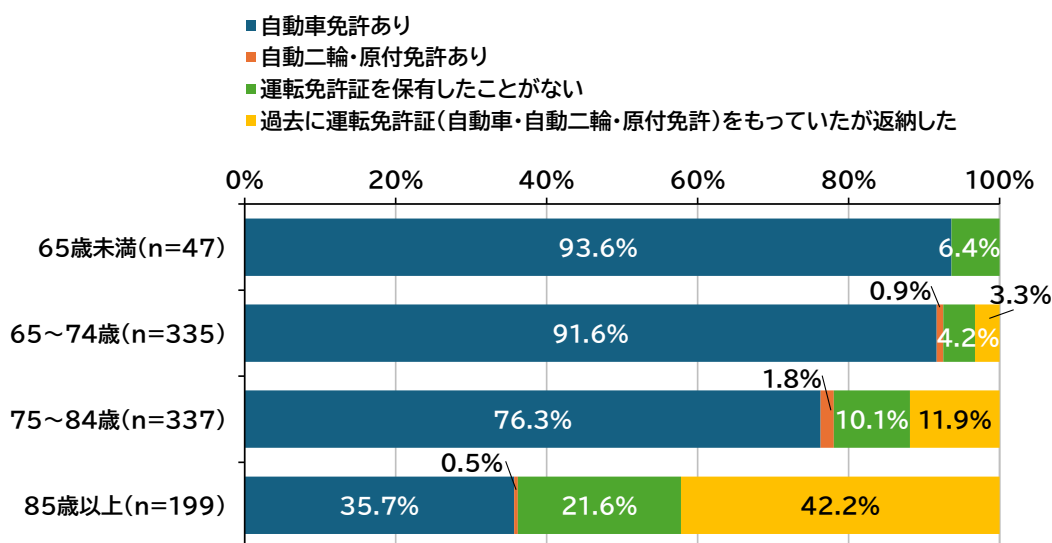


図 42 年代別の運転免許証有状況

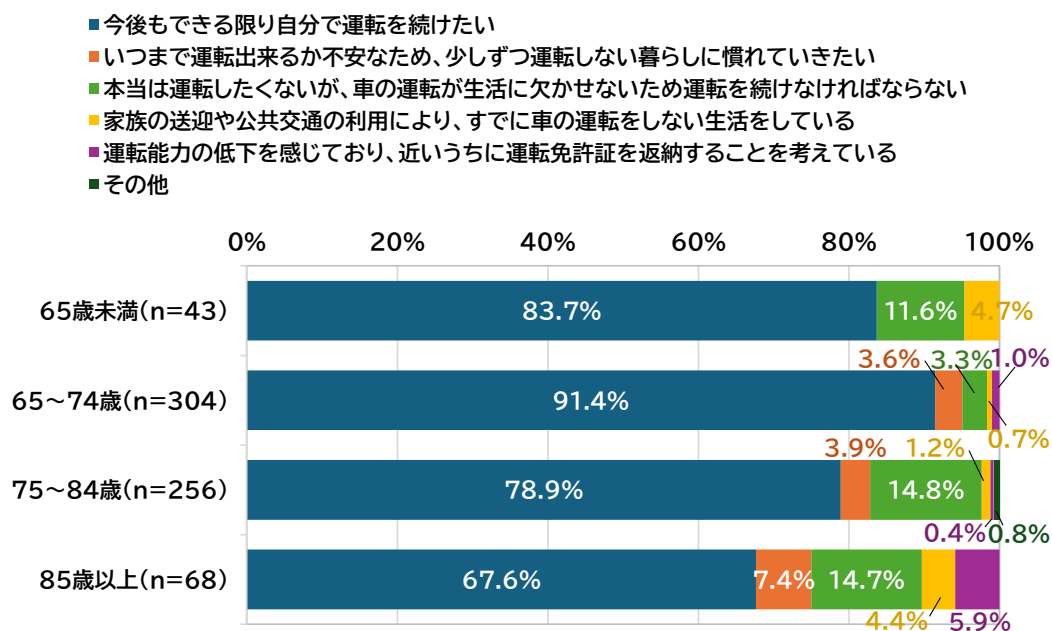


図 43 年代別の運転免許証保有に対する考え方

② 家族の送迎に頼る高齢者

○普段利用する交通について、自分で運転または家族の送迎を選択する人が上位を占め、お
おなんバスを利用するとの回答は7.9%の利用にとどまる状況である。

○特に、75～84 歳、85 歳以上と高齢になるほど、家族の送迎や家族以外の送迎を選択する
割合は高くなり、送迎に頼って生活している状況がうかがえる。

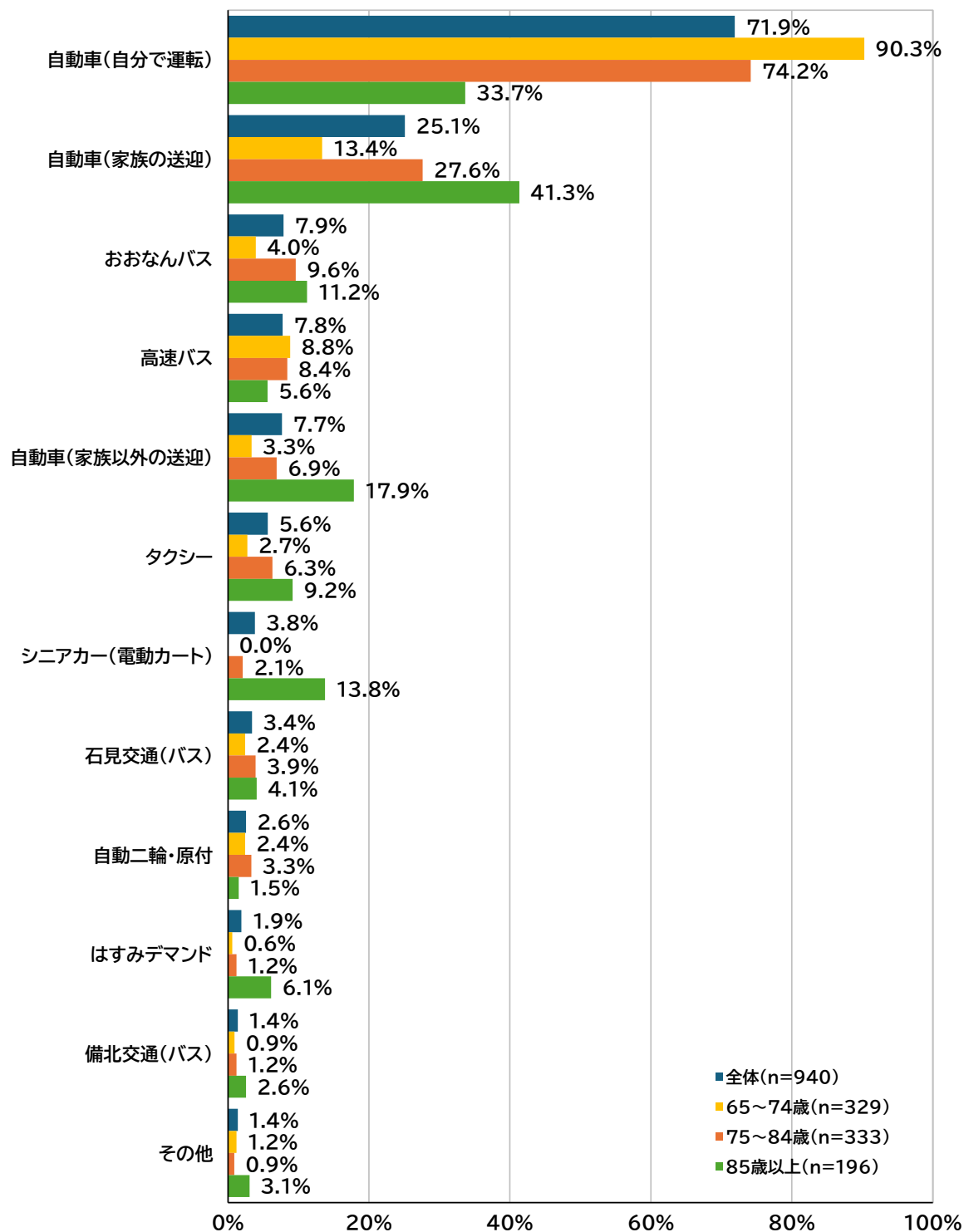


図 44 普段利用する交通手段(住民アンケート調査より)

③ 将来の生活に不安を抱える住民

○地域での暮らしについての将来への不安では、7 割近くの人が「将来への不安がある」と回答している。

○その理由として「人口減少・高齢化・地域の存続」などをあげる人が最も多くなったほか、「将来運転できなくなったら不安」、「ひとり暮らしが心配」、「移動手段がない・不便」などをあげる人が多くなっている。

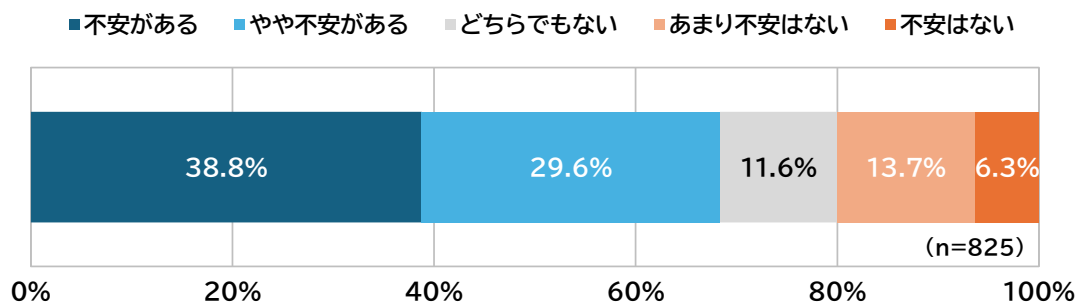


図 45 地域での暮らしについての将来への不安

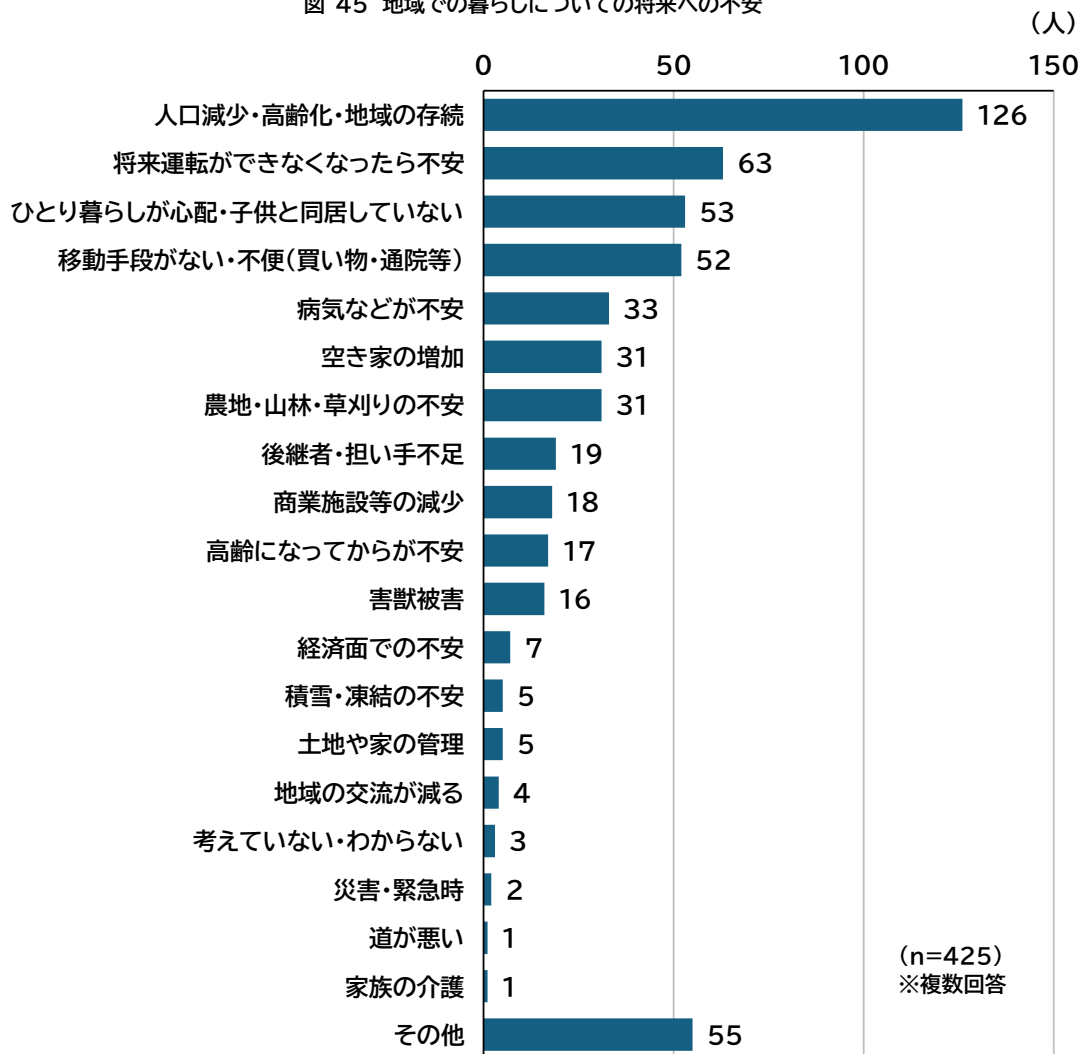


図 46 「不安がある」「やや不安がある」と回答した人の理由(自由記述より集計)

7-2 住民ニーズと公共交通サービス

④ おおなんバスのサービスに対する評価

- 通院・買い物それぞれで、各地域から瑞穂地域、石見地域の中心部へ行くニーズがあり、これに対して各地域間、町内外をむすぶおおなんバスが運行し、こうした移動ニーズ対しては概ね対応されている。
- 一方、おおなんバスの各サービスの満足度に関しては、回答者の半数近くが「わからない」と回答しておりサービスそのものが十分認知されていない。
- サービス項目別では、「料金」の満足度は高く、「バス停までの距離」も満足の割合が高い一方、不満足の高割合も高くなっている。「運行便数」、「ダイヤ（運行の時間帯）」、「バス停周辺スペース」などでは、満足度が低くなっている。

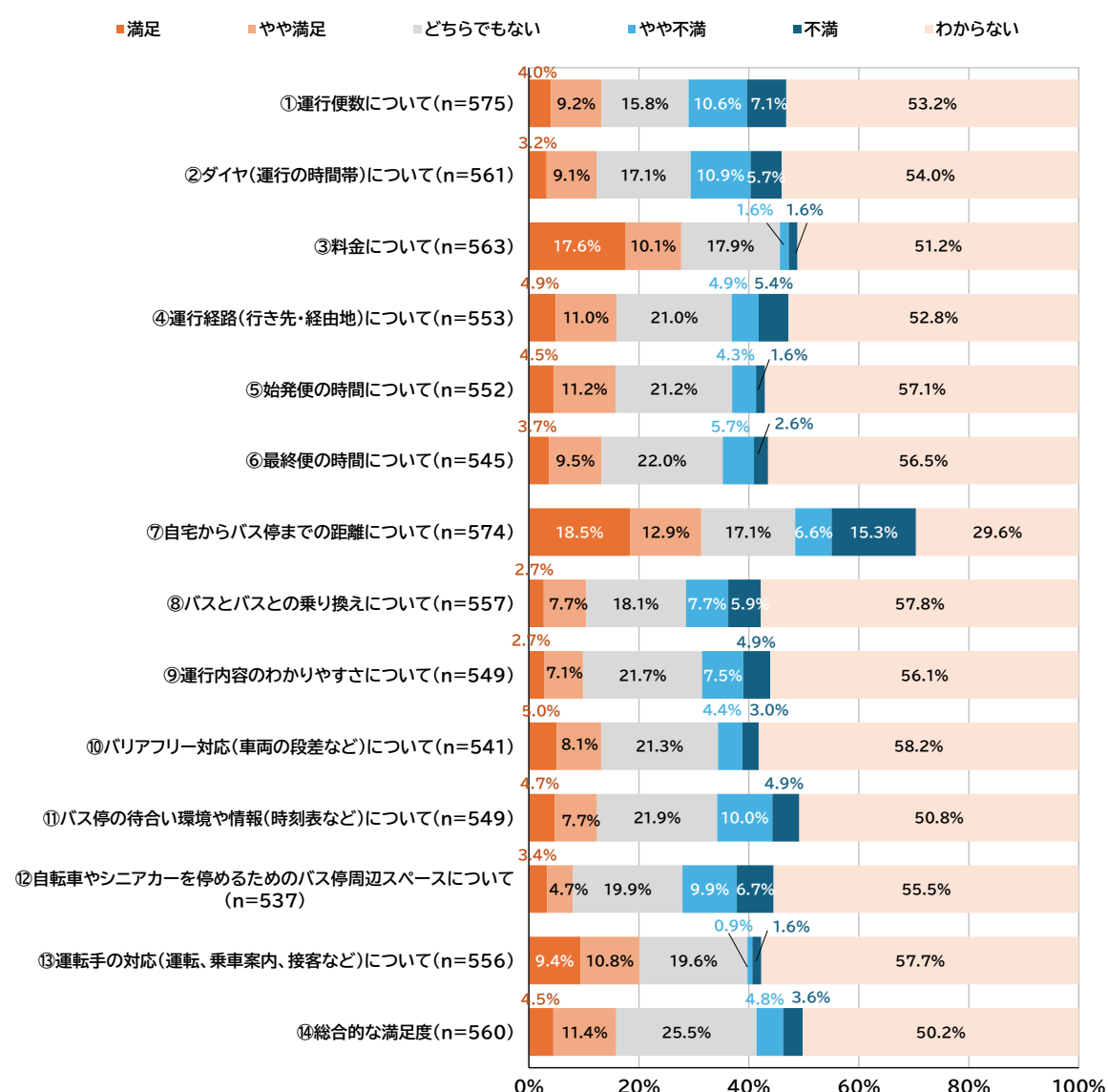


図 47 おおなんバスのサービス項目別の満足度(住民アンケート調査より)

⑤ 利用が極めて少ない曜日や時間帯

○町内の各地域から、瑞穂地域、石見地域の中心部へ行くための路線が運行されている一方、利用は通学利用がほとんどであることから、休日や昼間の時間帯など、曜日や時間帯によっては利用者数が極めて少ない便がある。

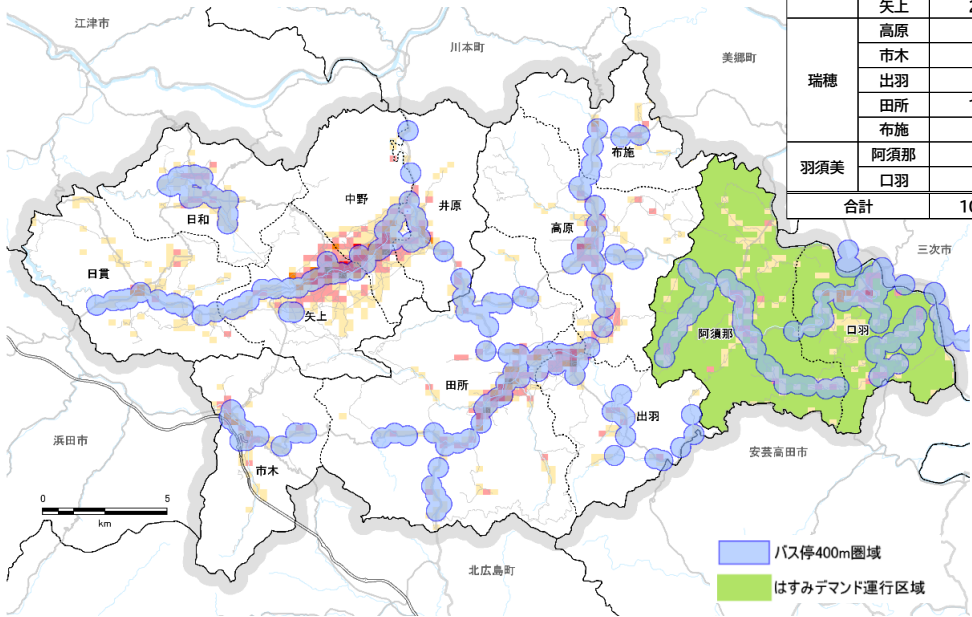
表 14 路線別便別無乗車率(令和5年度実績/資料: 邑南町)

路線名	方向	発車時刻	運行便数	無乗車便数	無乗車率	路線名	方向	発車時刻	運行便数	無乗車便数	無乗車率
邑南川本線	三坂口方面行	6:22	244	0	0.0%	瑞穂IC線	瑞穂IC方面行	7:00	244	195	79.9%
		8:10	244	2	0.8%			8:55	364	179	49.2%
		8:30	364	13	3.6%			12:30	244	97	39.8%
		11:35	244	5	2.0%			15:17	364	157	43.1%
		12:30	364	24	6.6%			16:46	244	27	11.1%
		16:05	364	13	3.6%			18:48	207	59	28.5%
		17:30	364	26	7.1%			7:35	244	8	3.3%
		18:40	244	47	19.3%			9:50	364	133	36.5%
	石見川本方面行	7:07	364	4	1.1%	瑞穂IC線	矢上方面行	14:00	244	128	52.5%
		7:30	244	10	4.1%			15:55	364	244	67.0%
		8:50	244	19	7.8%			18:05	244	167	68.4%
		9:20	364	55	15.1%	口羽矢上線	矢上方面行	6:57	364	57	15.7%
		11:00	244	23	9.4%			15:00	244	173	70.9%
		12:40	244	13	5.3%			11:02	244	121	49.6%
		13:59	364	16	4.4%			13:15	135	74	54.8%
		17:25	244	1	0.4%			16:50	244	19	7.8%
		7:22	294	6	2.0%			19:10	207	43	20.8%
		8:05	70	27	9.2%	瑞穂矢上線	田所方面行	8:50	120	40	33.3%
		10:53	364	172	47.3%			11:25	120	16	13.3%
		12:53	364	118	32.4%			14:20	120	86	71.7%
		15:50	364	67	18.4%			8:00	120	10	8.3%
		17:39	293	169	46.7%			10:35	120	35	29.2%
大朝線	大朝方面行	8:24	294	39	13.3%		矢上方面行	13:30	120	73	60.8%
		9:30	70	53	75.7%						
		11:50	364	122	33.5%						
		13:40	364	188	51.6%						
		16:22	362	18	4.9%						
	田所方面行	18:14	291	50	17.1%						

無乗車率30%以上の便

⑥ バス停までの距離

○バス停圏域を 400m とした場合、町全体で 18.6%が圏域外に居住しており、特に日貫地区では圏域外人口の割合が高くなっている。



地域	地区	人口 (R2国調)	バス停400m圏域内	
			圏域内人口	割合
石見	井原	559	420	75.1%
	中野	1,507	1163	77.2%
	日貫	405	218	53.8%
	日和	357	304	85.2%
	矢上	2,144	1607	75.0%
瑞穂	高原	832	638	76.7%
	市木	385	291	75.6%
	出羽	799	740	92.6%
	田所	1,793	1551	86.5%
	布施	150	113	75.3%
羽須美	阿須那	588	588	100.0%
	口羽	644	644	100.0%
合計		10,163	8,277	81.4%

※タクシー利用助成を除く

図 48 人口分布とバス停 400m 圏域

⑦ タクシー利用助成について

- 路線バスを補完するサービスとして、運転免許証を保有しない方を対象に、石見地域、瑞穂地域では令和3年5月よりタクシー利用助成を開始しているが、その利用状況は、令和5年度実績で年間延べ3,630人、実利用者数は160人、一人当たり平均月に1.9回という状況である。
- 交通事業者からはタクシー利用助成が始まってタクシー利用が増え、新たにドライバーを確保したという意見も挙がっている。

表 15 タクシー利用助成の利用状況(令和5年度実績)

項目	値
①年間のべ利用者数	3,630 人/年
②月平均利用者数	303 人/月
③実利用者数	160 人/年
④実利用者1人当たり年間平均利用回数	23 回/年
⑤実利用者1人当たり月平均利用回数	1.9 回/月

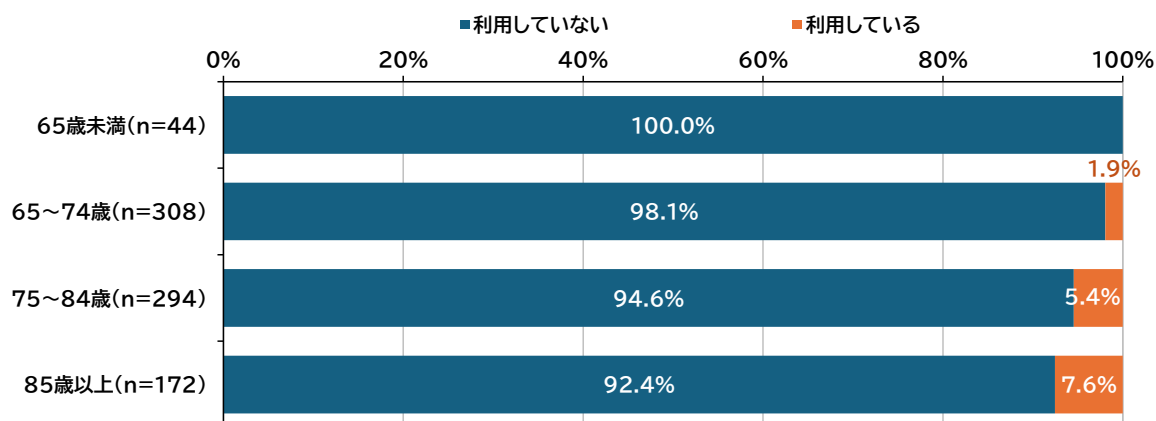


図 49 タクシー利用助成の利用状況(住民アンケート調査より)

表 16 タクシー事業者ヒアリング結果(抜粋)

A 社	○タクシー助成が始まり、タクシーの利用者が2倍以上増加し忙しくなった。 ○利用者のほぼ100%がタクシー助成を利用している。 ○タクシー助成が始まって需要が増え、新たにドライバーを確保した。経営の見通しが立たなくなるため、タクシー助成を一時的なものに終わらせず今後も持続して欲しい。
B 社	○タクシー助成が始まり、タクシーの利用者が20%増加した。

⑧ 乗合タクシーの導入に関する意見

○予約に応じて運行する「乗合タクシー」に対する意見では、半数以上が「利用したい」と回答している。

○自由記述においても、デマンドや乗合タクシー、ライドシェアなどの導入を望む声がある。

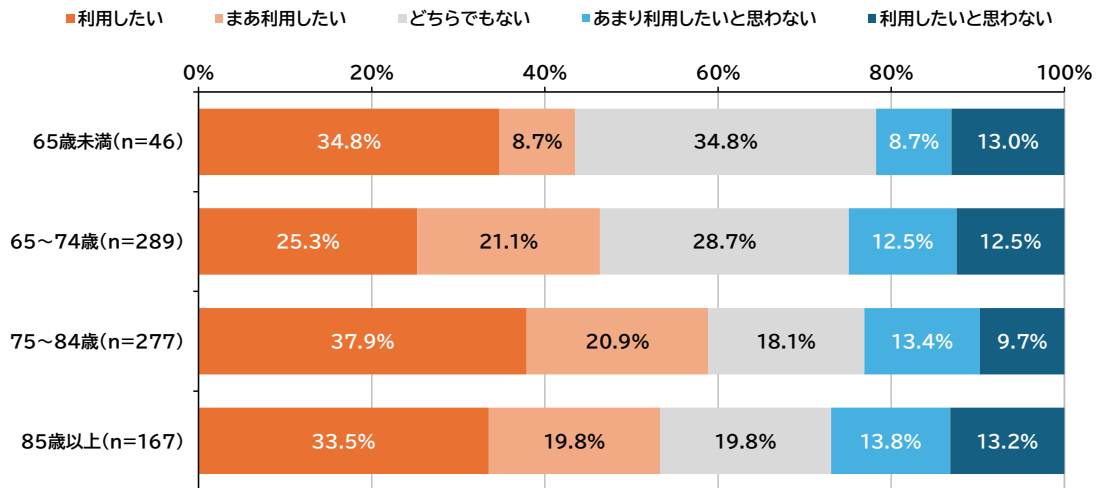


図 50 乗合タクシーの利用意向(住民アンケート調査より)

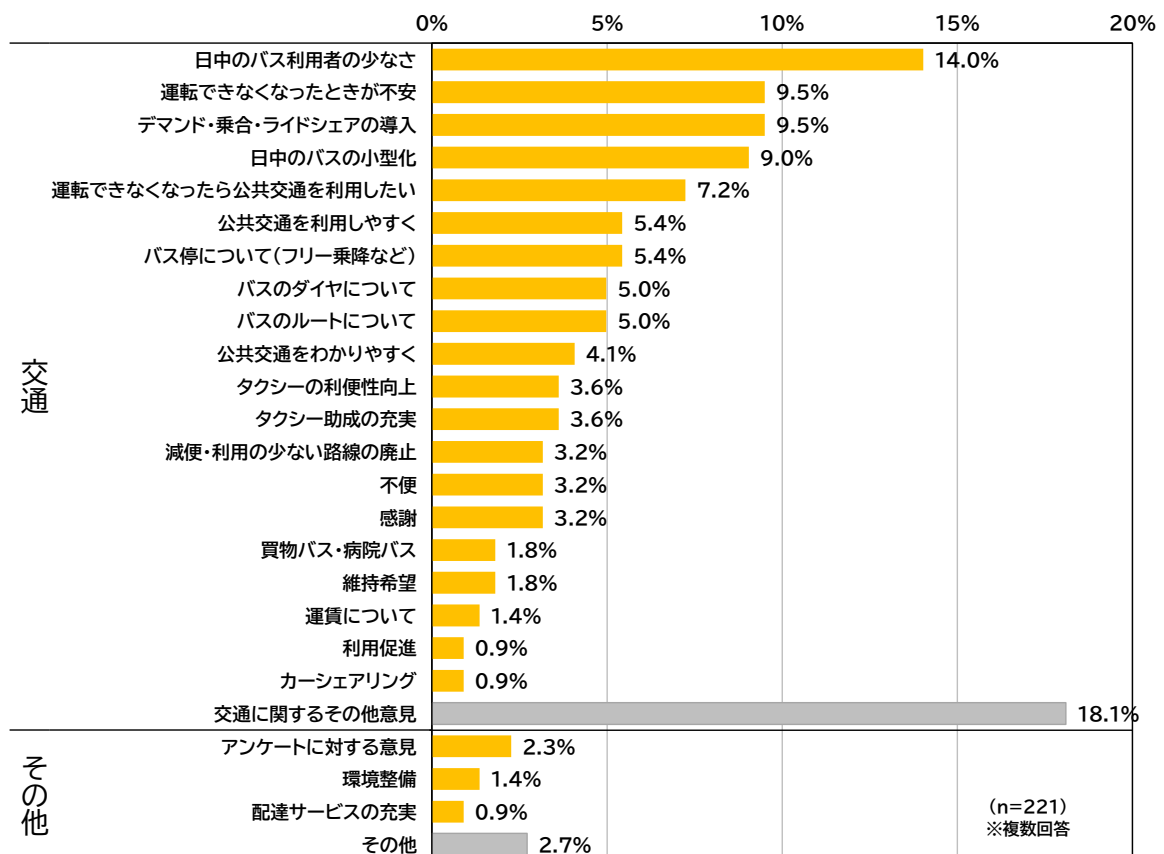


図 51 自由記述の回答(住民アンケート調査より)

7-3 通学利用

⑨ おおなんバスの通学における利用状況

(1)小中学生の通学

- 小中学生の通学に対しては、すべておおなんバスの運行により対応している。保護者からの意見ではバス路線まで距離があるため、延伸を希望する声もあがっている。
- 学校の働き方改革も考慮して、全国的に学校での部活動を地域の活動として行う地域部活動へ移行することが検討されており、今後検討の状況によっては活動場所が学校以外になることも想定される。

(2)高校生の通学

- 矢上高校の全校生徒数は269人で、そのうち96人がおおなんバスを利用しており、町内からの利用の他、隣接自治体や遠方からの利用もある。特に隣接自治体や遠方からは、保護者の送迎からの乗継もあることが考えられる。
- 島根中央高校や広島新庄高校など、邑南町内から隣接自治体への通学にもおおなんバスが利用されている。

7-4 持続可能なサービス提供に向けた留意点

⑩ 増加する行政負担と住民意識

- 公共交通に係る町の負担額は年々増加しており、令和5年度の実績で165,455千円、住民一人当たり16,770円を負担している状況ある。
- これに対して、住民アンケート調査で今後の行政負担と公共交通のサービス水準に対する考えを確認したところ、6割が「現状並みの町の負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」と回答し最も高くなっている。
- また、「町に頼るだけではなく、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」との回答も3割近く見られる。

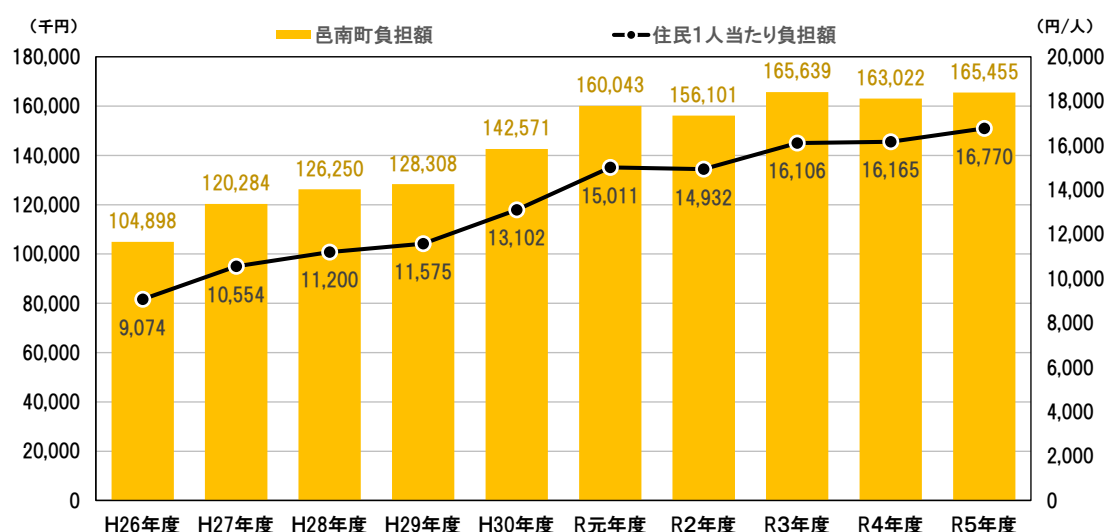


図 52 邑南町公共交通関係負担額の推移(再掲)

- 今以上に町の負担を増やして、公共交通のサービスを充実するべき
- 現状並みの町の負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき
- 町に頼るだけではなく、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
- 公共交通のサービスが低下しても、今より町の負担を減らすべき

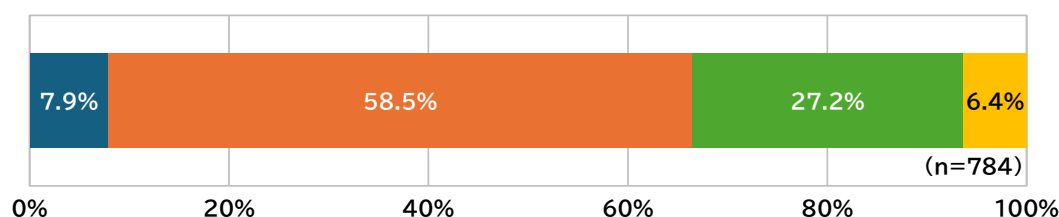


図 53 今後の行政負担と公共交通のサービス水準に対する考え(住民アンケート調査より)

⑪ 担い手の確保

- 町内にあるタクシー会社3社はいずれもドライバーが5人未満という状況であり、緊急時のドライバー確保が難しいといった意見や経営の継続を懸念する意見も挙がっている。
- 「邑南町高齢者等外出支援事業」として福祉有償運送が行われているが、対応する車両は町内全域で1台という状況であり、利用者が月に1～2名と限定されている。

7-5 地域運営と生活交通

⑫ 地域と連携した取組について

- 地域からはバス停までの距離や運行便数などのサービス水準を課題視する意見がある一方、地域で移動手段の検討を考える声もあがっている。
- 地域の公共交通を維持していくための協力意向として、3 割が「住民ドライバーの担い手になるなど住民同士で運送を行う取組に関わる」と回答している。

表 17 地域固有の問題点・課題等(公民館地区を対象としたアンケート調査より抜粋 (R6.7 実施))

地域	問題点・課題
井原	難しい問題ですが、バスの便数が少ないため利用すること自体が難しい状況です。
中野	大型バスの運行は通学用に特化する。中・小型バスを運行し、買い物、通院等でのダイヤ編成も考える。
日貴	今はまだ自らが運転する車で移動できない方の人数が若干名なのでそう問題になっていないが、数年もするとその数がかかり多くなってきました。 地域において高齢化がますます進み、免許証の返納等により、交通に不安を持たれる人が多くなるのは明らかである。公共交通だけでなく、地域運営の交通を考えていくべきであるが人材的に費用的にもまた制度的な規制からも難しいと思えます。 現段階では、まだ近所の方とも協力体制があり、対応はできている様に思う。しかし、10 年後を考えた時に頼める人などが少なくなり生活交通が必要と感じる人が増えて来ると思う。その状態になるまでに体制の構築を行政と連携を取りつつ考えていくべきだと思う。
日和	9 月に店舗が閉店すれば無店舗、無医療の地区になってしまう。道路は良くなりましたが、用事は地区外へ出なければなりません。
矢上	今は自分で車を運転できるが、返納したら集落の若い人に頼むのが難しい。若いうちに課題を何とかしたい。 おおなんバスが通っていてもバス停までの距離がある。高齢者はそこまで良くなが大変である。 タクシー代の補助額の増加等必要だと思う。
高原	朝夕の利用者はあるもののその他の時間帯にバスを利用する住民はほとんどいない。町営バスは都市部のように数分間隔では運転していないため待ち時間が長く、また自宅から最寄りの停留所までに時間がかかる集落があり、特に高齢者の利用は困難である。
市木	バスの乗り場について歩かなければならない不便さ。バス時間の調整等が無理なため地域デマンドの必要があるのではないかと。
田所	バス停までが遠い家が多い。町営バス停まで 2km 程度ある地区もある。 特に通院帰路の時間が病院診療終了時間とバスの時間が合わない場合かなりの待ち時間となる。
布施	高齢者のみの家庭で、自動車運転免許を持っていない住民が 10 数名いる。その該当住民に聞き取り調査を自治会中心で行っているが、次のような回答の傾向がある。 ア. 家族(子や孫)が定期的に帰ってきて、買い物している。 イ. タクシー助成券を使って、通院と合わせて買い物している。 ウ. 地区戦の生活支援の一環の取り組みである、通院等の生活支援を受けている。 どれも課題があると感じていて、安心できる状況ではない。
阿須那	はすみデマンドの移動範囲の拡大。はすみデマンドの利用者拡大。
口羽	地域外(三次市)への移動がデマンド交通などで可能とならないか(乗り換えなしに) デマンドの予約について、急病等緊急の場合を除き、前日までに限られており、今日の今日や、数時間後とかは出来ず、思いいたらデマンドを利用したいと言うことが出来ず、不便さを感じる。

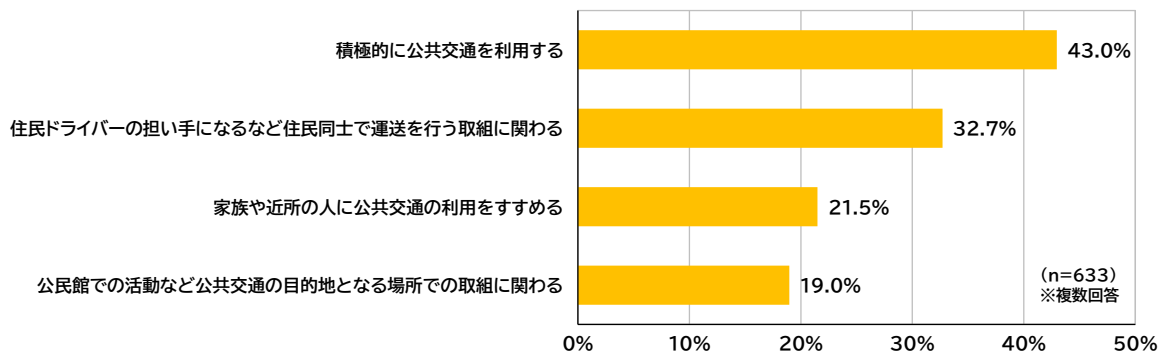


図 54 地域の公共交通を維持していくための協力意向(住民アンケート調査より)

⑬ 暮らしの中で求められていること

○身近な地域であるとありがたいサービスとしては、「鳥獣害対策」や「除雪の手伝い」の他、「総菜や弁当の販売」、「食材や日用品の販売」、「移動販売」など、買い物に関連するサービスの回答割合も高くなった。

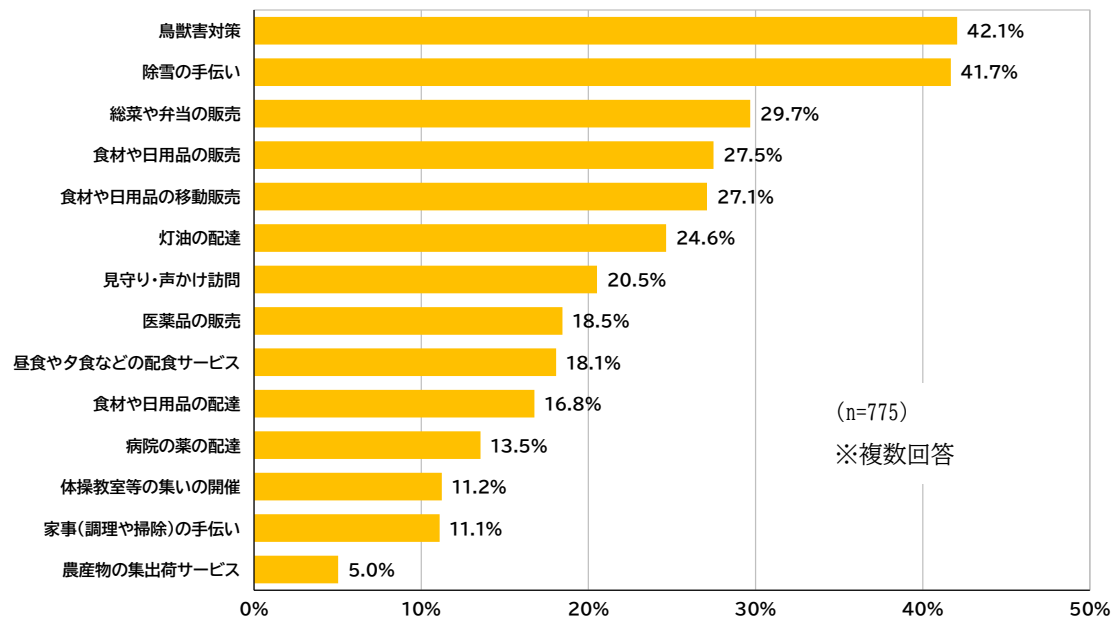


図 55 身近な地域であるとありがたいサービス(住民アンケート調査より)

7-6 利用環境・観光振興

⑭ 情報提供や利用促進の不足

- 公共交通に関する情報は、町の HP やバス停等で得られる時刻表に限られ、普段バスを使い慣れていない住民や来訪者などにはわかりにくい。
- 現計画にある「ICT を活用した情報提供の推進」も未実施の状況である他、バス利用の促進に関する事業も未実施である。

⑮ 拠点やバス停の整備

- 町内外の人が訪れる道の駅瑞穂は、令和 7 年夏ごろに道の駅邑南の里としてリニューアルオープンを予定しており、公共交通利用者向けの待合環境やバスの運行状況に関する情報提供環境の整備なども検討されている。
- その他の結節点やバス停の整備についても、町では点検を実施し整備計画を策定している状況である。

⑯ 来訪者の状況と交通手段

- 町内主要施設への観光入込客数はコロナ禍以前の水準には戻っていない。
- 来訪者のほとんどが自家用車によるものとなっている。
- NPO 法人江の川鐵道では、JR 三江線廃線の直後から代替バスの時刻表をイベントチラシに掲載するなどの取組を行っている。

8. 取り組むべき課題

○本町の現状、公共交通に関する問題点および留意点を踏まえて、公共交通政策において取り組むべき課題として、以下の6つが挙げられる。

1. 高齢者や免許返納者が利用しやすい移動手段の提供

- 高齢者や免許を返納した住民が日常的に利用できるような移動手段の確保が求められている。
- 現行のタクシー利用助成制度は、通院と買い物を組み合わせた外出のための移動手段となっている。高齢者の外出を促進するような身近な移動手段が必要である。

2. 通学への対応

- おおなんバスは、小学生、中学生、高校生の通学に利用されており、こうした児童・生徒の移動手段は継続して確保していくとともに、学校部活動から地域部活動への転換に対応した検討も必要である。
- 一方で、保護者による送迎も補完的に行われていると考えられ、可能な限り隣接自治体とも連携しながらバスの接続や、学校行事などに対応した柔軟な運行の検討も必要である。
- 障がい者が自立した生活を送るため、通学通所の支援の検討も必要である。

3. おおなんバスの運行に関する効率化と経費削減

- おおなんバスは、通学利用がほとんどの状況であり、休日や時間帯、学校の長期休みの場合など利用が極めて少ない便について見直しを行い、運行の効率化と経費削減を図る必要がある。
- 利用者の人数を定期的に把握し、各路線の運行状況に適した車両の配置替えの検討を進める必要がある。

4. 地域コミュニティと連携した取組の推進

- 移動手段の検討においては、交通事業者だけではドライバーなどの担い手の確保が困難なことが想定される。
- 交通以外にも地域が抱える多様な課題解決や利用促進に取り組むためにも、地域コミュニティと連携した取組の推進が求められている。

5. 利用者の利便性向上と利用促進

- 結節点やバス停の待合環境の整備・改善などを継続して進める必要がある。また、より効率的な維持管理に向けて、対象とするバス停や拠点の集約化の検討も必要である。

6. 関係主体・関係事業との連携強化

- 暮らしの中の移動手段として、切れ目のない公共交通ネットワークを確保し、利用者の利便性向上を図るためには、関係者間の連携・共創をより強化していく必要がある。
- 人の移動だけではなく貨客混載など、複数のサービスを組み合わせた取組の推進により、暮らし続けられる中山間地域を目指す必要がある。

9. 基本理念・基本目標・基本方針

9-1 基本理念

○上位計画である『邑南町第2次総合振興計画』や前計画である『邑南町地域公共交通（網形成）計画』等のテーマや基本理念を踏まえながら、持続可能な公共交通を創ることを目指し、本計画の理念を以下のように設定する。

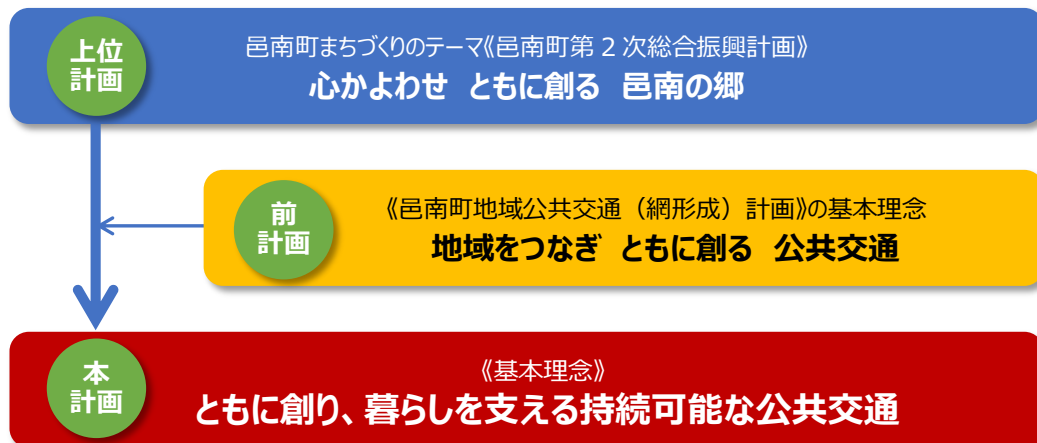


図 56 本計画の基本理念

9-2 基本目標

○基本目標を以下のように設定する。

◆基本目標1: 公共交通の継続したサービス提供

- 少子高齢化や運転免許保有率の上昇等によりバス利用者数が減少している一方、ドライバー不足によるバス路線の維持が懸念されている。
- 小中高校生をはじめとする運転免許を持たない人や免許を返納した高齢者等にとって公共交通は重要な移動手段であり、環境の変化に関わらず今後も継続したサービスの提供に努めることを目標とする。

◆基本目標2: 身近な移動手段の確保

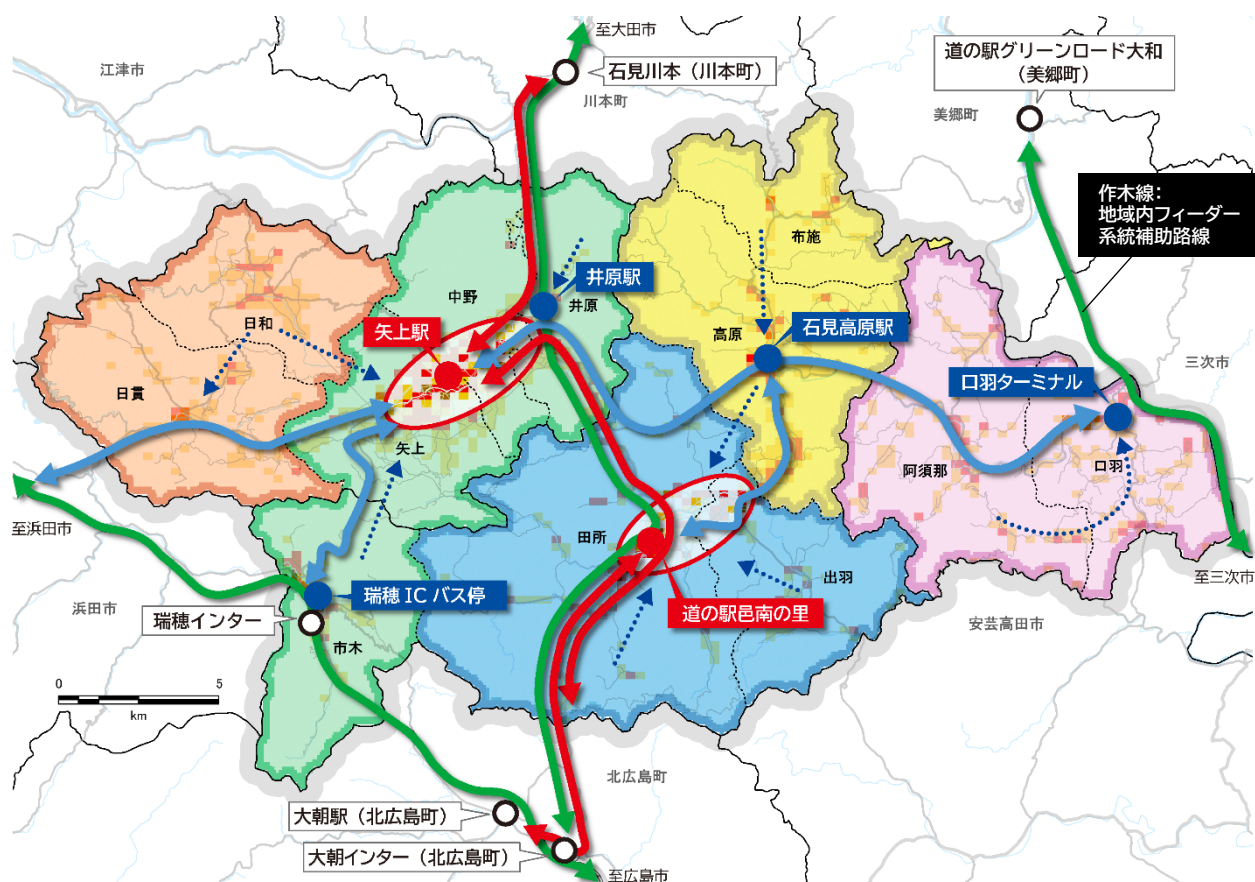
- 住民アンケート結果から、地域で暮らすことの将来的な不安要素として「将来運転できなくなったら不安」「移動手段がない・不便（買物・通院等）」との回答が多く寄せられているほか、バス利用に際して「バス停までが遠くバスを利用できない」との回答も多くみられた。
- 通学・通院・買物といった地域内移動のための多様なニーズに対応した交通の充実が求められていることから、日常生活を支える身近な移動手段の確保を目標とする。

◆基本目標3: 利便性向上と利用促進

- 本町の公共交通については利用者の利便性向上と利用促進が課題となっており、使いやすく利便性の高い交通手段や利用環境の整備が求められている。
- 待合環境整備や利用しやすい情報提供等による利便性向上と利用促進を目標とする。

9-3 将来ネットワーク

○ 邑南町地域公共交通の将来ネットワークは、以下のとおりである。



- 広域幹線：邑南川本線（町）
大朝線（町）
- 地域幹線：口羽矢上線（町）
瑞穂インター線（町）
瑞穂矢上線（町）
日賞線（ス）
- ⬅ 支線：予約型乗合交通【タクシー（タクシー利用助成による利用）・デマンド】
- 交通拠点：矢上駅・道の駅邑南の里
- 交通結節点：井原駅・口羽ターミナル・瑞穂 IC バス停留所・石見高原駅
- 民間路線バス（4 条路線定期運行）
 - ・高速いさりび号/運行区間：浜田駅～広島駅新幹線口（中国JRバス㈱・石見交通㈱）
 - ・石見銀山号/運行区間：大田駅～広島駅新幹線口（石見交通㈱）
 - ・作木線（地域内フィーダー系統補助路線）
/運行区間：伊賀和志～羽須美支所～三次中央病院（備北交通㈱）

※（町）：町営バス、（ス）：スクールバス（混乗）

図 57 邑南町地域公共交通の将来ネットワーク図

10. 目標達成のための事業

基本目標1:公共交通の継続したサービス提供

事業1:おおなんバス運行内容の見直し

(1)見直し基準の設定

- 今後も公共交通サービスを継続して提供していくためには安定的な予算の確保が不可欠であり、そのためには無駄を省いた効率的な運行が必要となる。そこで、非効率な路線について見直しを検討するための基準を設け、利用実績に応じたサービスの提供を行うこととする。
- 具体的には、おおなんバスの利用実績を詳細に把握した上で、1便当たり利用者数等を勘案して見直し基準を設定する。

表 18 見直し基準(案)

《おおなんバスの見直し基準》

1日当たりの乗車人数が平均 1.0 人を下回る便については、生活交通検討委員会および地域公共交通会議で利用状況を公表した上で沿線自治会に利用を促し、1年経過してもなお改善が見られない場合は当該便の廃止を検討する。ただし、児童・生徒の通学便（スクールバス利用）については、1日当たりの乗車人数が平均 1.0 人を下回っていたとしても廃止をしないこととする。

(2)隣接自治体と連携したバスの接続検討

- 本町から近隣市町への移動手段は下表のとおりとなっているが、路線やダイヤによっては接続が悪い箇所も見受けられることから、できるだけスムーズに広域移動ができるようダイヤ調整等を検討する。

表 19 邑南町から近隣自治体への移動

移動先	おおなんバス	結節点	乗換路線
川本町	邑南川本線	石見川本・因原	-
江津市	〃	〃	江津川本線(石見交通)
大田市	〃	石見川本	川本線(石見交通)
美郷町	〃	〃	川本美郷線(大和観光)
浜田市	日貫線	石見今市	今市浜田線(浜田市)
三次市	口羽矢上線	羽須美支所	作木線(備北交通)
	羽須美田所線	〃	
北広島町	大朝線	新庄上市	
広島市	-	-	石見銀山号(石見交通)
	瑞穂インター線	瑞穂インター	広島～浜田線(高速乗合バス)
	大朝線	大朝インター	

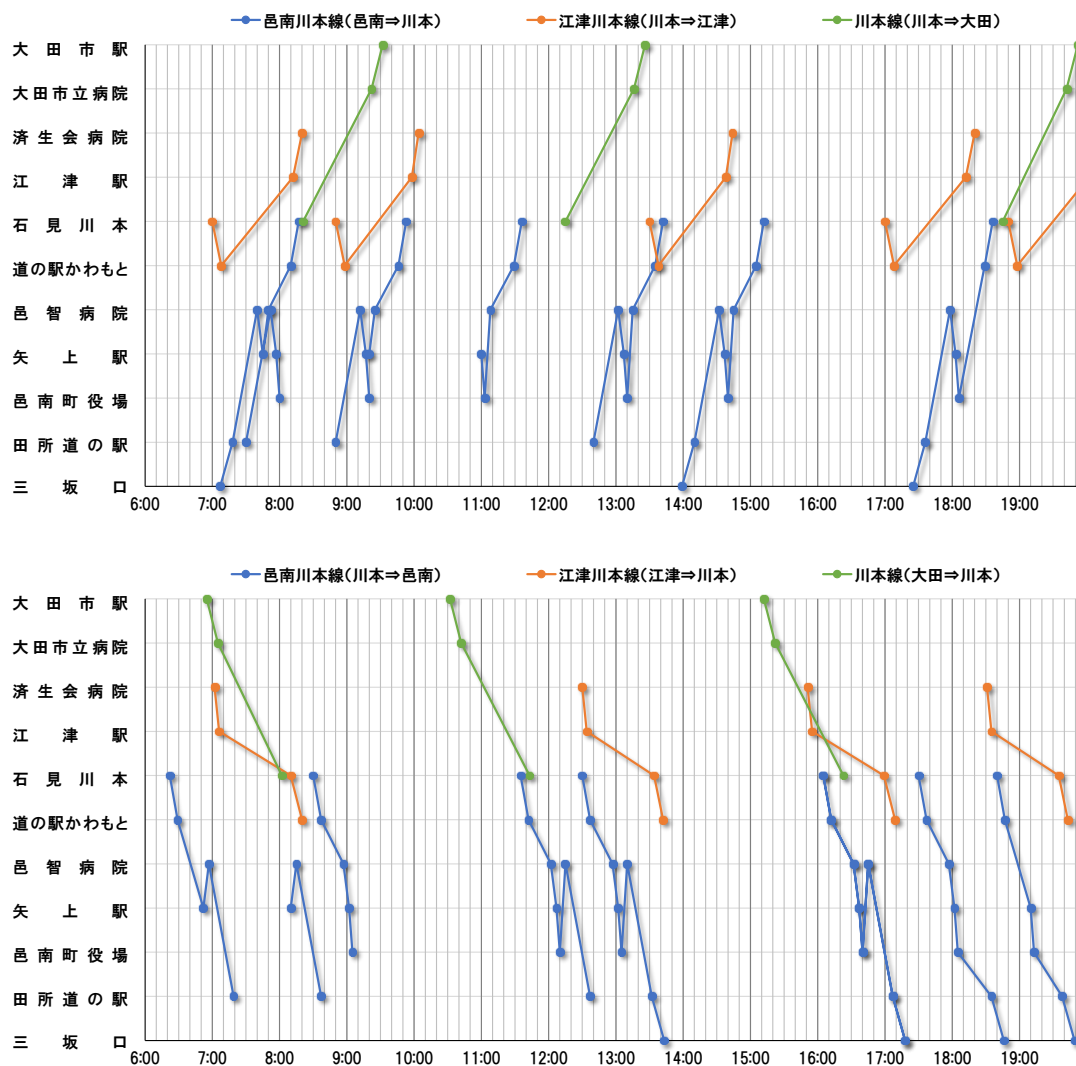


図 58 邑南川本線と江津川本線・川本線の接続状況

事業2:安全で継続した運行管理・運行体制の構築

(1)ドライバーの確保・育成への支援

- 業種を問わず全体的に人手不足の状態の中、公共交通の担い手不足も全国的な課題となっている。本町においておおなんバス・タクシーのドライバーは現状（R6.7 時点）では充足しているが、今後は高齢ドライバーも多いことから、急速に担い手不足が進行する。
- 担い手確保策については、町として免許取得支援制度の創設を検討する。

(2)自動運転技術によるバス等の運行の調査・研究と導入の検討

- バスやタクシー運転手の不足解消の施策の一つとして、国土交通省は自動運転バスの普及を進めている。邑南町においても、運転手不足の懸念が大きいため、自動運転技術によるバス等の運行について情報収集に努める。実証実験や実証運行を実施している先進地や他市町村へ赴き、調査・研究を開始し、将来的な導入も視野に入れて検討する。【対応する国庫補助事業：地域公共交通確保維持改善事業(共創・Maas 実証プロジェクト・自動運転社会実装推進事業) R6.12 時点】

(3)各路線の利用状況に適した車両の配置換え

- おおなんバスでは、登下校時の小中高校生の利用を勘案し 29 人乗りなどのバス車両を使用し運行しているが、路線によっては小型車両での対応も可能である。
- 各路線の利用状況に応じた車両の配置換えや、更新時に車両の小型化を検討するなど、運行経費の抑制に努める。

表 20 バス路線別学校別通学利用対象者数

No	運行路線	学校名	利用対象者数	合計	乗車定員
1	邑南川本線	石見中学校	3 名	44 名	50～54 名
		瑞穂中学校	8 名		
		瑞穂小学校(下校のみ)	6 名		
		※定期券利用者(高校生等)	27 名		
2	口羽矢上線	石見中学校	1 名	17 名	33 名
		※定期券利用者(高校生等)	16 名		
3	瑞穂インター線	石見中学校	10 名	23 名	29 名
		矢上小学校	1 名		
		※定期券利用者(高校生等)	12 名		
4	大朝線	瑞穂中学校	1 名	12 名	29 名
		※定期券利用者(高校生等)	11 名		
5	瑞穂矢上線	-	-	-	14 名
6	(ス)羽須美田所線	羽須美中学校	2 名	12 名	29 名
		瑞穂中学校	1 名		
		阿須那小学校	1 名		
		瑞穂小学校	1 名		
		※定期券利用者(高校生等)	7 名		
7	(ス)戸河内長田線	羽須美中学校	1 名	8 名	14 名
		阿須那小学校	5 名		
		※定期券利用者(高校生等)	2 名		
8	(ス)下口羽上田線	羽須美中学校	14 名	20 名	29 名
		口羽小学校	3 名		
		阿須那小学校	2 名		
		※定期券利用者(高校生等)	1 名		
9	(ス)高原線	瑞穂中学校	16 名	37 名	38 名
		瑞穂小学校	7 名		
		高原小学校	8 名		
		※定期券利用者(高校生等)	6 名		
10	(ス)出羽線	瑞穂中学校	2 名	29 名	28 名
		瑞穂小学校	21 名		
		※定期券利用者(高校生等)	6 名		
11	(ス)市木線	瑞穂中学校	6 名	14 名	28 名
		瑞穂小学校	6 名		
		※定期券利用者(高校生等)	2 名		
12	(ス)日貫線	石見中学校	6 名	33 名	54 名
		日貫小学校	1 名		
		※定期券利用者(高校生等)	26 名		
13	(ス)日和線	石見中学校	8 名	24 名	29 名
		矢上小学校	16 名		
		※定期券利用者(高校生等)	0 名		

※定期券利用者は利用実績から引用。但し、高校生や他県に通学する中学生以外にも定期券利用があることから、中高校生の正確な数を示すものではない。

表 21 バス路線別運行車両と便最大利用者数(R5 年度実績)

No	運行路線	使用車両	乗車定員	年間利用者数	便最大利用者数	運行委託先
1	邑南川本線	メルファデラックス(日野)	50 名	34,349 人	44 人	西日本トータルサービス(株)
		メルファデラックス(日野)	54 名			
2	口羽矢上線	ポンチョ(日野)	33 名	6,135 人	20 人	〃
3	瑞穂インター線	ローザ(三菱)	29 名	6,939 人	21 人	〃
4	大朝線	ローザ(三菱)	29 名	8,127 人	23 人	(有)出羽運送
5	瑞穂矢上線	ハイエース(トヨタ)	14 名	878 人	7 人	〃
6	(ス)羽須美田所線	ローザ(三菱)	29 名	17,266 人	29 人	〃
7	(ス)戸河内長田線	ハイエース(トヨタ)	14 名			〃
8	(ス)下口羽上田線	ローザ(三菱)	29 名			〃
9	(ス)高原線	メルファ(日野)	38 名	7,794 人	37 人	〃
10	(ス)出羽線	ローザ(三菱)	28 名	7,184 人	8 人	〃
11	(ス)市木線	ローザ(三菱)	28 名	4,632 人	8 人	〃
12	(ス)日貫線	メルファ(日野)	54 名	12,120 人	34 人	(有)矢上タクシー
13	(ス)日和線	ローザ(三菱)	29 名	5,533 人	24 人	〃

※ (ス) スクール混乗バス。No1～No5 のおおなんバスの便最大利用者数は実績値、No6～No13 のスクールバスの便最大利用者数は、運行日誌に基づく最大値。

基本目標2:身近な移動手段の確保

事業3:暮らしを支える地域内交通の継続

(1)タクシー利用助成事業の継続

- 現在行っているタクシー利用助成事業については、年々利用者が増加している。交通事業者のヒアリング結果から、おおなんバスの利用者は小中高校生が中心であることから、タクシー利用助成事業導入によるおおなんバスの利用者数の減少等の影響はみられなかった。
- 高齢者にとっては路線バスを利用する際にバス停と自宅間の移動が困難なケースもみられ、ドアツードアのタクシー型サービスが受け入れられやすいことから、今後もこの事業を継続する。
- 計画中期の令和9年度を目途に、よりよいタクシー利用助成制度のあり方について、再検討を行う。

事業4:通学や部活動改革に対応した運行

(1)小中高校生の通学に対応した運行の維持

- 平日の小学生・中学生・高校生の登下校に対応した運行についてはこれまでどおり継続し、通学手段を確保する。

(2)休日の部活動改革に対応した運行の検討

- 休日の部活動改革への対応については今後の推移を見守りながら、担当部局（教育委員会）と連携・調整しながら対応や運用方法を検討する。

(3)小中学校の統廃合に対応した運行の検討

- 町の施策方針として、小中学校の統廃合の可能性がある。統廃合の予定が担当部局から示された場合には、運行形態や運行路線を含め早期に検討する。

事業5:福祉サービスの検討

(1)高齢者等外出支援事業・障がい者移動支援事業の継続

- 前掲のように、おおなんバス以外の移動サービスとして、医療福祉政策課が行っている福祉有償運送による「邑南町高齢者等外出支援事業」や「邑南町障がい者移動支援事業」については、今後も継続する。

(2)利用者のニーズに合った移動の確保・支援

- 布施地区では「銭宝のくらし応援隊」による無償の移動サービスを行っている。他地域で類似の取り組みの動きがあった場合、運行主体と町が連携を取りながら、おおなんバスとの競合に配慮した形で支援を検討する。

基本目標3:利便性向上と利用促進

事業6:結節点やバス停の点検と計画的な整備

(1)道の駅「邑南の里」における待合環境整備

○今夏リニューアルオープン予定の道の駅「邑南の里」において、複数の生活交通が乗り入れる交通結節点としての待合機能などを整備する。

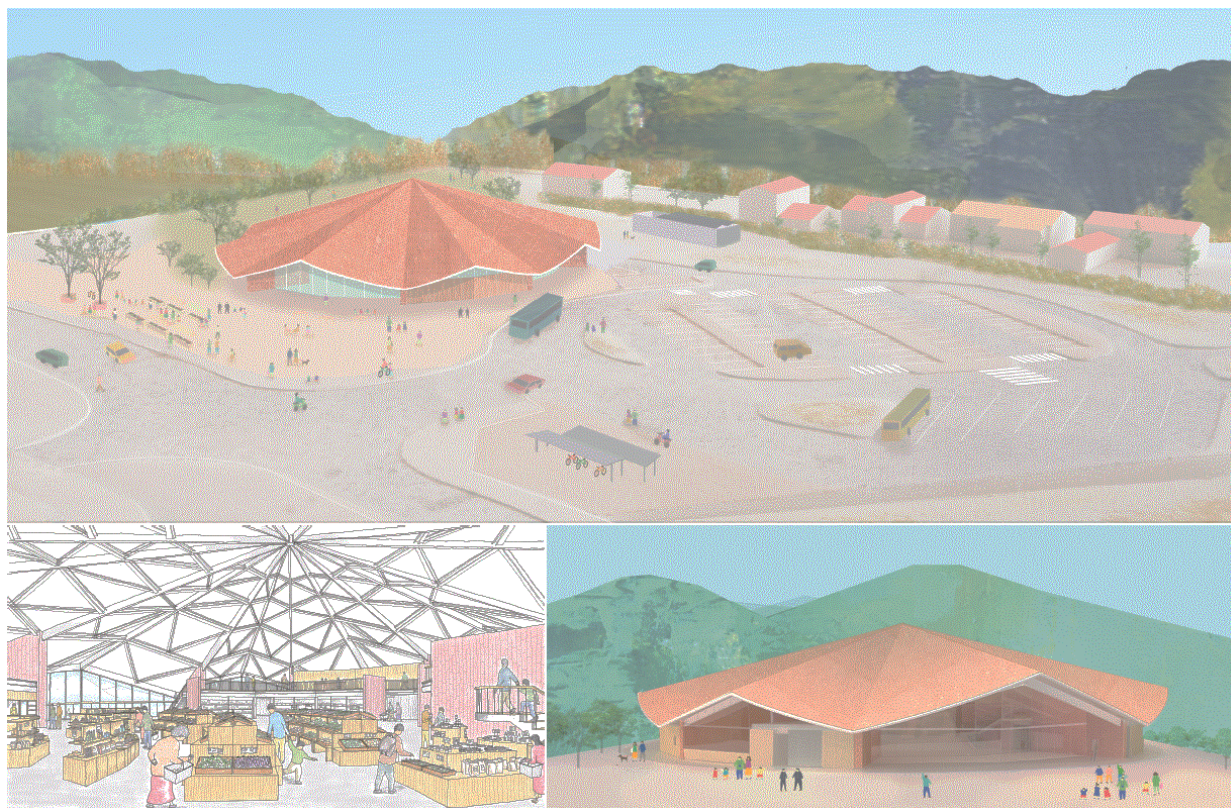


図 59 道の駅完成予想イメージ

(2)駅舎・バス停留所の点検・整備による利用促進の検討

○交通結節点となる駅舎・バス停留所などの点検やバリアフリー化を含めた整備などを行い、利用促進を図る。【井原駅・瑞穂インター線バス停留所・口羽ターミナル(羽須美支所バス停留所)】



図 60 矢上駅バス待合所



図 61 石見高原駅バス待合所

事業7:わかりやすい情報提供と利用促進

(1)公式 LINE 等の積極的な活用

- 住民への公共交通に関する情報発信の手段として、公式 LINE 等の活用を図る。
- 広報等を通じて、バス時刻表の利用方法の周知を図る。



スマートフォン等のアプリ「NAVITIME」が利用できます。

利用方法については、各社端末により異なります。

詳しくは、「NAVITIME」で検索するか下記にアクセスしてください。

<http://products.navitime.co.jp/service/navitime/>

アプリラインナップ



(2)関係者と連携した利用促進の検討

- 本町内では小中高校生の通学のための公共交通利用が多いことから、チラシ等による啓発活動を行い、休日等の利用促進につなげる。
- 社会福祉協議会や民生委員などの地域関係者と連携し、高齢者を中心とした住民に対しおおなんバス等の公共交通利用の働きかけを行うことにより利用を促進する。

11. 実施スケジュールと計画の評価・検証

11-1 実施スケジュール

○事業の実実施スケジュールは以下を想定する。

表 22 邑南町地域公共交通計画実施スケジュール

事業 No	事業名	内容	事業実施主体				実施スケジュール					
			町	交通 事業者	関係 団体	住民	R7 6月～	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 ～5月
基本目標1：公共交通の継続したサービス提供												
1	おおなんバス 運行内容の 見直し	おおなんバスの見直し基 準の設定	○	○					●			●
		隣接自治体と連携したバ スの接続検討	○	○					●			●
2	安全で継続した 運行管理・ 運行体制の構築	ドライバーの確保・育成へ の支援	○	○		○		●				
		自動運転技術によるバス 等の運行の調査・研究と導 入の検討	○	○		○			●			●
		各路線の利用状況に適し た車両の配置換え	○	○					●			●
基本目標2：身近な移動手段の確保												
3	暮らしを支える 地域内交通の 検討	タクシー利用助成事業の 継続	○	○	○	○	◎	◎	●	◎	◎	●
4	通学や部活改革 に対応した運行	小中高校生の通学に対応 した運行の維持	○	○			◎	◎	◎	◎	◎	◎
		休日の部活動改革に対応 した運行の検討	○	○	○	○	□	□	□	□	□	□
5	福祉サービスの 検討	移動支援事業・通院等介 助・高齢者等外出支援事業 の継続	○	○	○		◎	◎	◎	◎	◎	◎
		利用者のニーズに合った 移動の確保	○	○	○	○	□	□	□	□	□	□
基本目標3：利便性向上と利用促進												
6	結節点やバス停 の点検と計画的 な整備	道の駅「邑南の里」におけ る待合環境整備	○	○	○		◎					
		駅舎・バス停留所の整備 (井原駅・瑞穂 IC バス停・ 口羽ターミナル(羽須美支 所バス停))	○	○					△	△	△	△
7	わかりやすい 情報提供と 利用促進	公式LINEの積極的な活用	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎
		関係者と連携した利用促 進の検討	○	○	○	○	□	□	□	□	□	□

【記号の説明】

○：実施主体に該当するもの

●：当該年度に検討するもの

△：事業の実施を予定しているもの

◎：計画策定時点で実施中のもの

□：案件に応じて随時確認を行うもの

11-2 計画の評価指標

○事業の進捗状況を確認するための評価指標と目標値を、以下のように設定する。

表 23 計画の評価指標

No	評価指標	算出方法	現状値 (R5 年度)	目標値 (R12 年)
1	「おおなんバス」の以下の 路線と作木線の利用者数 ○おおなんバス ・邑南川本線 ・瑞穂インター線 ・大朝線 ・口羽矢上線 ・瑞穂矢上線 ○作木線	対象6路線の 年間利用者数の合計	61,139 人/年	54,000 人/年
2	「おおなんバス」の以下の 路線と作木線の収支率 ○おおなんバス ・邑南川本線 ・瑞穂インター線 ・大朝線 ・口羽矢上線 ・瑞穂矢上線 ○作木線	対象6路線の 運賃収入÷運行経費	17.3%	15.0%
3	「おおなんバス」の以下の 路線と作木線の公的資金 投入額 ○おおなんバス ・邑南川本線 ・瑞穂インター線 ・大朝線 ・口羽矢上線 ・瑞穂矢上線 ○作木線	対象6路線の 年間公的資金投入額	5,387 万円/年	6,600 万円/年
4	井原駅及び瑞穂インター線 バス停・口羽バスターミナル (羽須美支所バス停)の整備 の推進	R12 年度までの計画期間に 整備した箇所数 ○井原駅 ○瑞穂 IC バス停留所 ○口羽ターミナル (羽須美支所バス停留所)	0 か所	3 か所

11-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価検証

11-3-1 計画の推進体制

- 本計画の推進にあたっては住民や地域組織等の意向を踏まえ、邑南町地域公共交通会議で合意形成を図りながら行っていく。
- 事業の進捗状況の把握については邑南町地域公共交通会議の事務局となる邑南町地域みらい課が行い、毎年度評価指標を算出して地域公共交通会議に報告する。

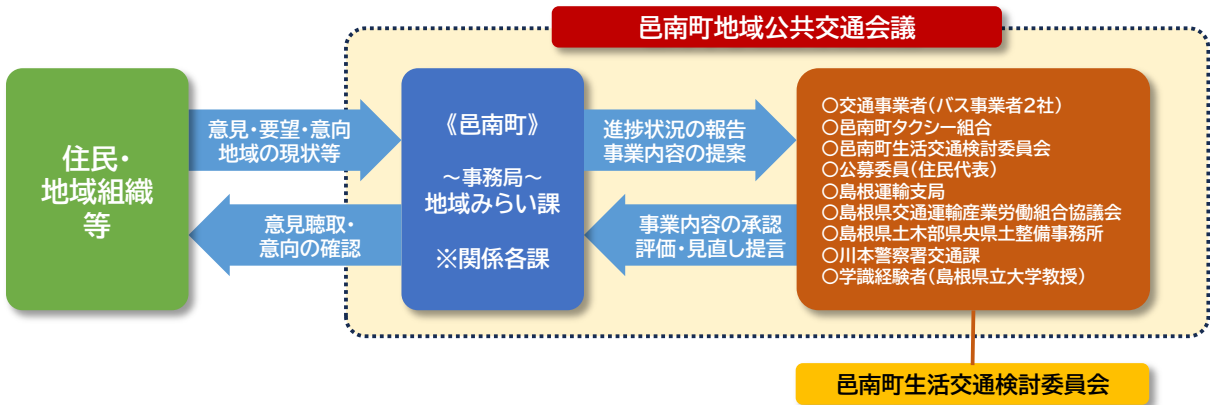


図 62 計画の推進体制

11-3-2 事業の評価と見直しのPDCA サイクル

- 邑南町地域公共交通会議を毎年開催し、具体的な事業計画等についての承認を得るとともに、利用促進等の取り組み状況や評価指標の数値を報告する。
- 地域公共交通会議では事業の進捗状況や評価指標の達成状況の報告を受け、計画期間の3年目に計画全体の中間評価、最終年に最終評価を行う。最終評価は次期計画に反映させる。

表 24 事業進捗状況の評価と見直しのサイクル

計画期間				見直しのサイクル				次期 計画
				PLAN	DO	CHECK	ACT	
本計画期間	初年度	2025 年 (令和7年)	6 月		事業実施 ↓			
			10月			評価指標確認	対策・改善	
	2年目	2026 年 (令和8年)	4月		事業実施 ↓			
			10月			評価指標確認	対策・改善	
	3年目 《中間評価》	2027 年 (令和9年)	4月		事業実施 ↓			
			10月	見直し計画		中間評価	必要に応じ見直し	
	4年目	2028 年 (令和10年)	4月		事業実施 ↓			各種調査 ↓
			10月			評価指標確認	対策・改善	
	5年目 《最終評価》	2029 年 (令和11年)	4月		事業実施	最終評価		次期計画 策定 ↓
			10月	次期計画策定			次期計画への反映	
2030 年			5 月					
次期計画 初年度		2030 年 (令和12年)	6 月		事業実施 ↓			次期計画 初年度
			10月			評価指標確認	対策・改善	

12. 参考資料

12-1 用語の説明

【か行】

●交通不便地域(公共交通不便地域)・交通空白地(地域)

交通不便地域や交通空白地(地域)ともいわれ、駅やバス停から一定の距離があることで公共交通が利用しにくい地域のこと。

●交通結節点

複数の交通手段の接続が行われる施設・場所のこと。

【さ行】

●自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)には「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2つがある。「交通空白地有償運送」とは既存のバス・タクシー等では十分な輸送サービスが提供されない場合において、住民の移動手段を確保するために市町村やNPO等が運行主体となって自家用車(白ナンバー)で運行する輸送サービス。「福祉有償運送」とは、障がい者や要介護者等を対象にNPO等の非営利法人や市町村が乗車定員11人未満の自家用車(白ナンバー)で行う、ドアツードアの個別輸送サービス。

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

●実証実験

実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること。

●自動運転

ドライバー(人間)が行っている認知、予測、判断、運転操作の全てをシステムが代替して行い、車両を自動で走らせること。我が国では、レベル1(運転支援)からレベル5(完全自動運転)までの5つのレベルに分かれて取組が進められている。

【た行】

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律のこと。

●地域公共交通網形成計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に基づいて地方公共団体が作成する、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画。※2020（令和2）年の法改正により、新たに「地域公共交通計画」が法定計画として位置づけられた。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。（例）オンデマンドバス、デマンドタクシーなど

【は行】

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。段差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCA

業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

●Maas(マース:Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

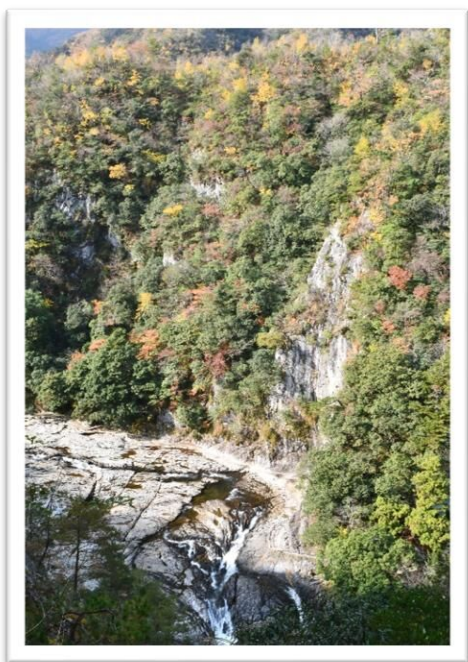
●マスタープラン

基本計画のこと。

【ら行】

●ライドシェア

タクシー配車アプリ等のプラットフォームを介して、時間と車が空いている一般のドライバーが、移動サービスを求める乗客に対して、移動サービスを提供する新たな交通サービスのこと。我が国においては、2024（令和6）年4月より日本版ライドシェア（自家用車活用事業）が解禁され、タクシーが不足する地域や時期、時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償運送が可能となった。





邑南町地域公共交通計画

策 定 日：2025 年 6 月

策 定：邑南町

編 集：邑南町 地域みらい課 生活交通グループ 交通対策係

〒696-0192 島根県邑智郡邑南町矢上 6000 番地

電話 0855-95-1117 FAX 0855-95-2351