

奥出雲町地域公共交通計画

令和6年3月
奥出雲町

目次

はじめに	1
(1) 計画策定の目的	1
(2) 計画の区域	1
(3) 計画の期間	1
(4) 計画の位置づけと役割	2
1. 奥出雲町の概況	5
(1) 位置・地勢	5
(2) 人口減少と高齢化の進展	6
(3) 人口分布	7
(4) 目的地となる施設の立地	8
(5) 観光資源と来訪者の状況	9
2. 町民の暮らしと公共交通	10
(1) 鉄道	10
(2) 路線バス	11
(3) タクシー	15
(4) その他の移動支援策	15
(5) 財政負担の状況	16
(6) 公共交通の担い手の状況	16
(7) 町民の暮らし	17
3. 奥出雲町の地域公共交通を取り巻く問題点	28
(1) 地域の持続可能性	28
(2) 中心部のにぎわい	28
(3) 移動ニーズと公共交通	28
(4) 公共交通の利用者数	28
(5) 公共交通の持続可能性	29
(6) 高齢者の状況	29
(7) 小中学生の状況	29
(8) 公共交通の担い手と事業性向上	29
(9) 町外からの来訪者等の移動手段	29

4. 取り組むべき課題	30
5. めざす姿と基本目標	31
(1) 基本理念	31
(2) 奥出雲町のめざす姿（基本目標）	31
現在(令和5年度)の公共交通ネットワーク	32
5年後(令和10年度)の公共交通ネットワーク(イメージ)	33
6. 目標を達成するために行う施策・事業	34
(1) 施策・事業の体系	34
(2) 施策・事業の内容	36
7. 施策の実施スケジュール	45
8. 計画の管理とモニタリング	46
(1) 評価指標の設定	46
(2) 計画の実施とモニタリング	48

はじめに

(1) 計画策定の目的

本町では少子高齢化の進展に加え、商業施設や一次医療機関といった生活機能が減少していく中、JR木次線、路線バス、一般乗用タクシーといった公共交通によって町民の生活に必要な移動手段が確保されています。

行政や交通事業者等が連携、努力しながら公共交通を運行する一方で、人口減少や人々の生活スタイルの変化により、公共交通の利用者は年々減少しています。また、公共交通の担い手である運転手の不足も深刻化しており、町内の公共交通を取り巻く環境は非常に切迫したものとなっています。

このような状況を踏まえ、誰もが使いやすく、持続可能で奥出雲町にとって望ましい公共交通ネットワークを形成するため、マスタープランである「奥出雲町地域公共交通計画」を策定します。

なお、本計画に位置付けた施策は、行政・交通事業者・地域住民・その他関係者が連携・協働して実施し、関係者全体で本計画を推進することとします。

(2) 計画の区域

奥出雲町全域

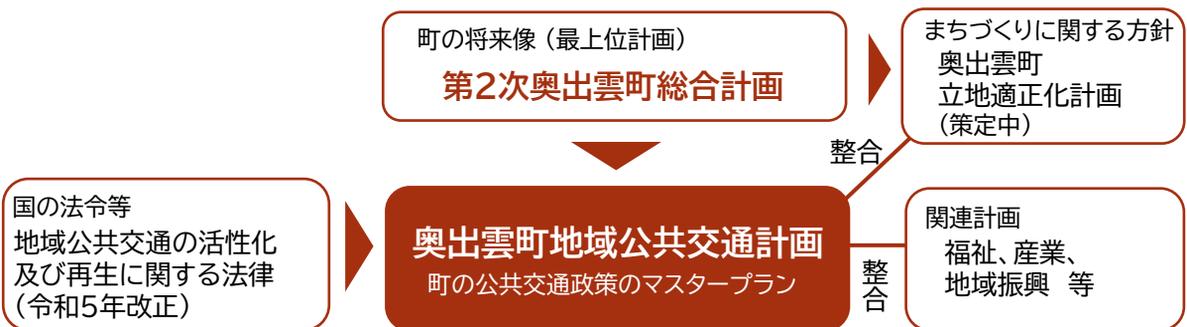
(3) 計画の期間

令和6年度～令和10年度の5年間

(4) 計画の位置づけと役割

- 本計画は、令和5年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画です。この法改正により、多様な主体との共創、連携強化等を通じて、地域公共交通のリ・デザイン(再構築)を進めることが求められています。
- また、町の最上位計画である「第2次奥出雲町総合計画」やまちづくりに関する具体的な方針を定めた「奥出雲町立地適正化計画」(策定中)、及びその他関連計画との整合を考慮しながら、奥出雲町の公共交通政策の方向性を示すマスタープランに位置づけます。

本計画の位置づけ



① 最上位計画

計画名	第2次奥出雲町総合計画
計画の期間	令和3年度～令和12年度
策定年月	令和3年3月(令和5年5月改定)
奥出雲町のめざすべき姿	総力戦のまちづくり「奥出雲創生」
まちづくりの姿勢	様々な世代がチャレンジ・活躍できる「総力戦」のまちづくり
公共交通に関連する内容	<ul style="list-style-type: none">● 地域公共交通の指針となる「地域公共交通計画(マスタープラン)」を策定する。● 民生児童委員等との協議により、高齢者生活交通サポート券及び高齢者タクシー利用助成券の利用率の向上を図る。● JR西日本や周辺自治体とともに、JR木次線の更なる利用促進と観光振興に向けた取組を行う。● 雲南圏域、木次線沿線地域、比婆道後帝釈国定公園圏域等、広域的な連携による観光を推進する。● 観光協会の体制強化や二次交通等、各種サービスの充実による誘客強化を行う。

② まちづくりに関する方針

計画名	奥出雲町立地適正化計画
計画の期間(予定)	令和6年度～令和15年度
策定年月(予定)	令和6年8月
公共交通に関する課題認識	<ul style="list-style-type: none">● 誰もが自家用車に頼らずとも中心拠点の都市機能施設やサービスを利用できるよう、中心拠点と各地区を連絡する公共交通ネットワークの維持・充実を図る必要がある。● 各地区における公共交通空白地の解消に向けて、地域の状況やニーズに応じたデマンド交通や自家用有償旅客運送等の導入について検討する必要がある。

③ その他関連計画

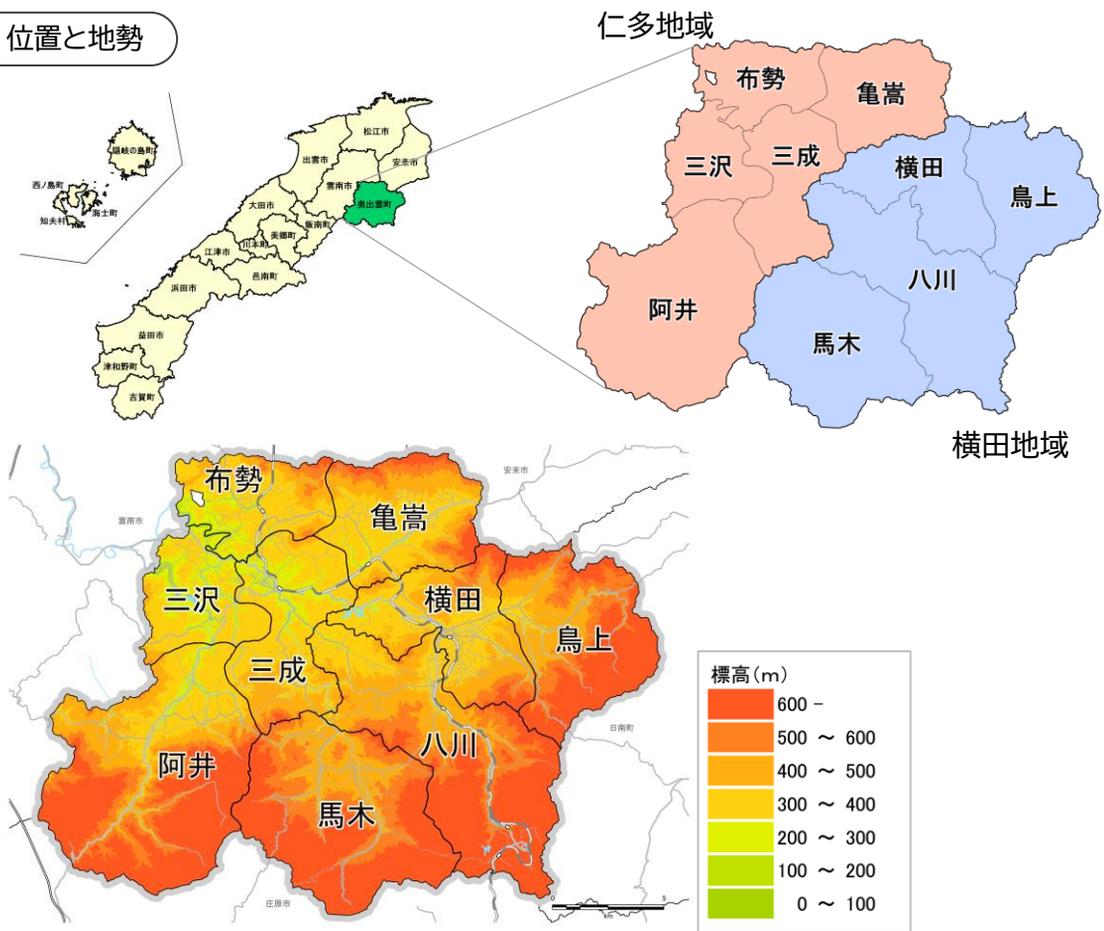
計画名	公共交通に関連する内容
奥出雲町デジタル田園都市 構想総合戦略 (令和5年5月改定) 計画期間:令和5年度～令和12年度	<ul style="list-style-type: none">● 医療・福祉、生活交通等の生活に必要な機能を確保し、安心して暮らし続けることができる地域づくりを推進する。● 小学校再編計画や地域の道路改良の進捗状況を見据えながら、安定した交通手段を維持していく。
奥出雲町国土強靱化地域計画 (令和2年6月策定) 計画期間:令和2年度～令和7年度	<ul style="list-style-type: none">● 災害発生後、速やかに公共交通機関等の状況把握及びその復旧に向けた連絡調整を行うため、平時から関係機関との会議等を通じて、情報収集・共有などの連携体制を強化する。
第7期奥出雲町障がい 福祉計画・第3期奥出雲町 障がい児福祉計画 (令和6年3月策定予定) 計画期間:令和6年度～令和8年度	<ul style="list-style-type: none">● 人工透析患者に対する通院費の助成● 精神障がい者に対する通院費の助成● 障がい福祉サービス事業所への通所費用の助成● 身体障がい者手帳保持者等に対する通院等の外出にかかる費用の助成

1. 奥出雲町の概況

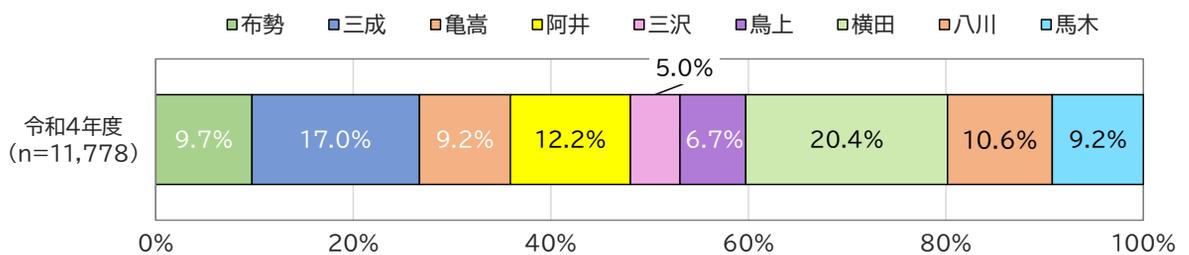
(1) 位置・地勢

- 本町は、島根県の南東部に位置し、総面積は368.01km²で県境部の猿政山、吾妻山、烏帽子山等の1,200mを超える峰に囲まれた中山間地域です。
- 平成17年に仁多町と横田町の二町が合併して、現在の奥出雲町となりました。
- 仁多地域及び横田地域の中心地である三成地区と横田地区の人口構成比が高くなっています。

位置と地勢



地区別の人口構成比

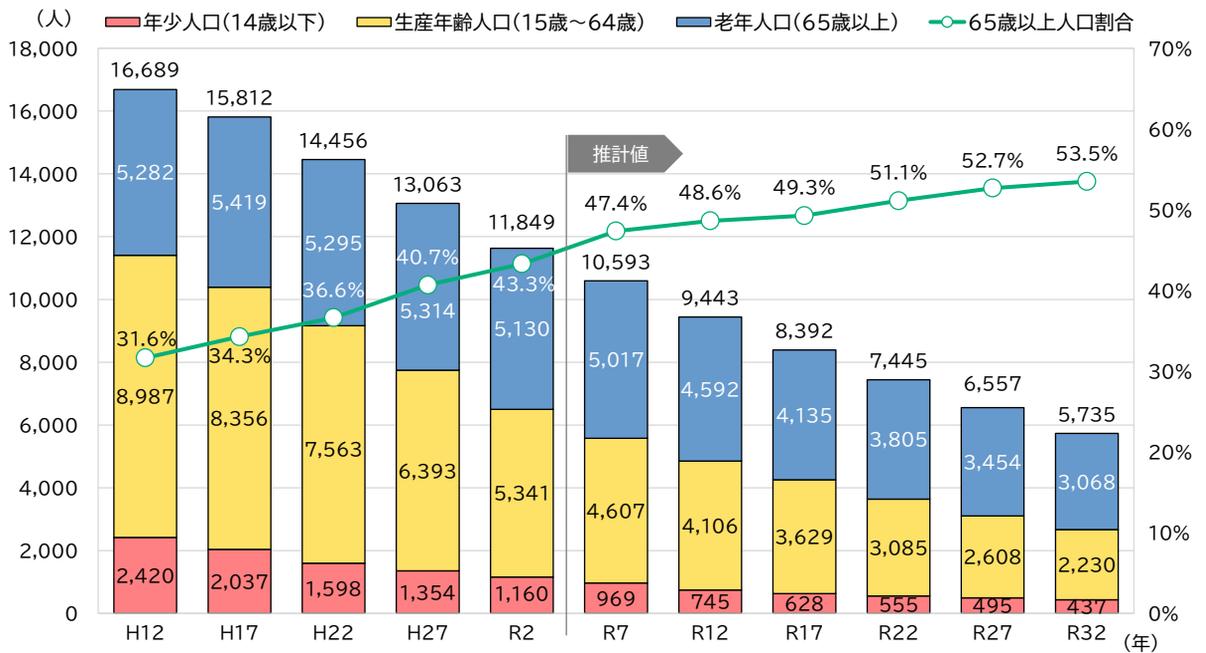


資料:しまねの郷づくり応援サイト(令和4年4月末時点)

(2) 人口減少と高齢化の進展

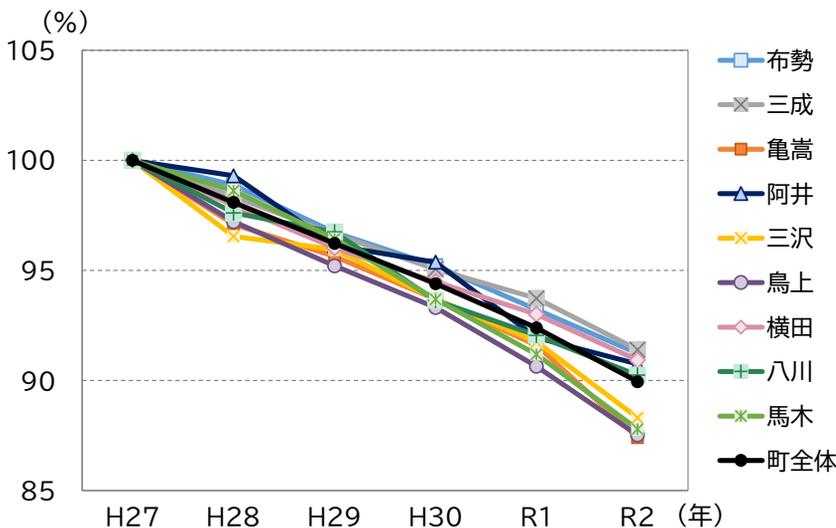
- 人口減少と少子高齢化が進展しており、令和12年には総人口が1万人を下回り、65歳以上人口割合が48.6%まで上昇することが予想されています。
- 平成27年を基準とした場合の令和2年の人口減少率は、町全体で10.1%となっています。
- 地区別に見ると、亀嵩地区、三沢地区、鳥上地区、馬木地区で減少率が10%を超えています。

人口・高齢化の推移と将来予測



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5年推計)

地区別人口の推移と減少率



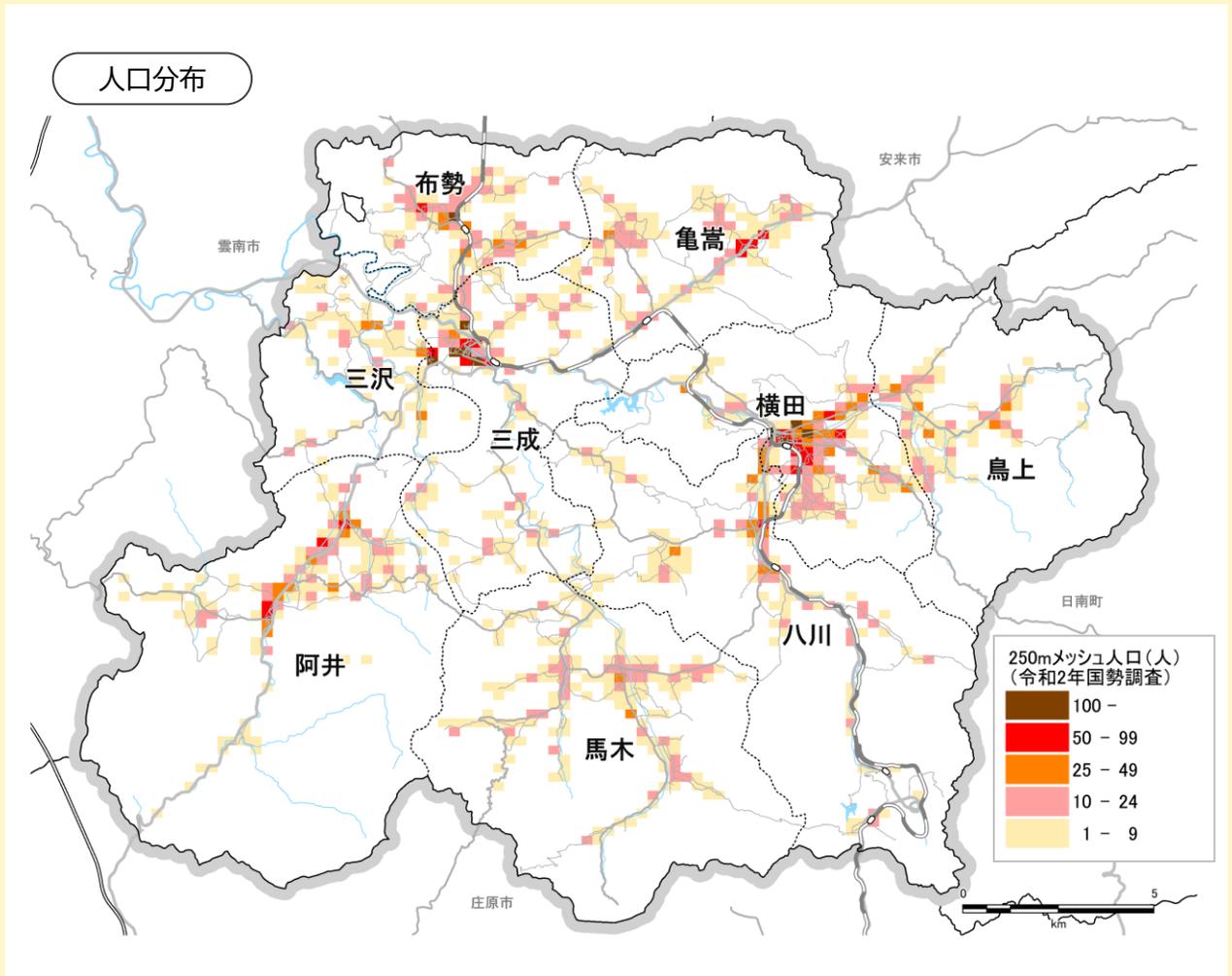
H27年を基準とした場合のR2年の減少率

地区名	減少率
布勢	8.8%
三成	8.6%
亀嵩	12.6%
阿井	9.2%
三沢	11.7%
鳥上	12.5%
横田	9.1%
八川	9.8%
馬木	12.2%
町全体	10.1%

資料：しまねの郷づくり応援サイト

(3) 人口分布

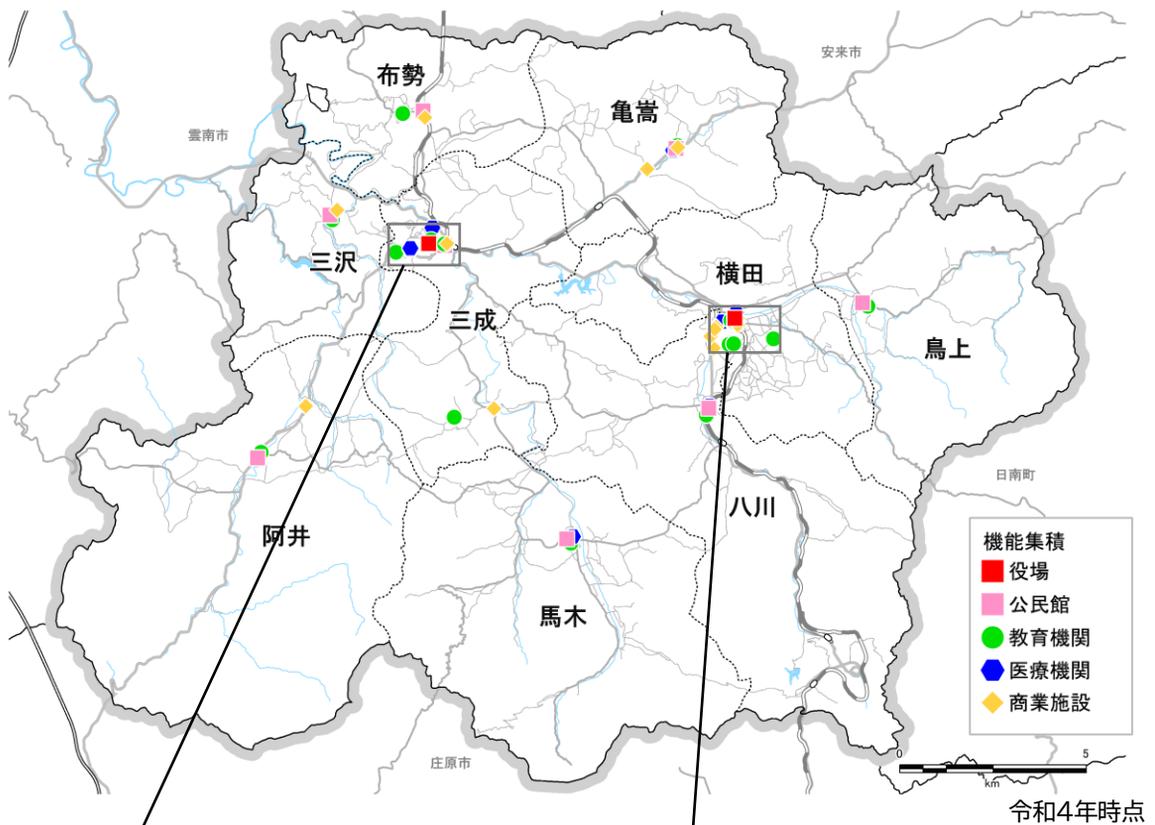
- 出雲三成駅、出雲横田駅の周辺や幹線道路沿いに人口が集積している一方、谷沿いに人口が点在する地区もあります。



(4) 目的地となる施設の立地

- 三成地区、横田地区の中心部には目的地となる公共施設、医療機関、商業施設、金融機関が集積しています。
- 一方、移動ニーズの高い施設(町立奥出雲病院、横田蔵市等)は目的地が集積する中心部と離れて立地しており、高齢者等が歩いて移動するのは難しい状況にあります。

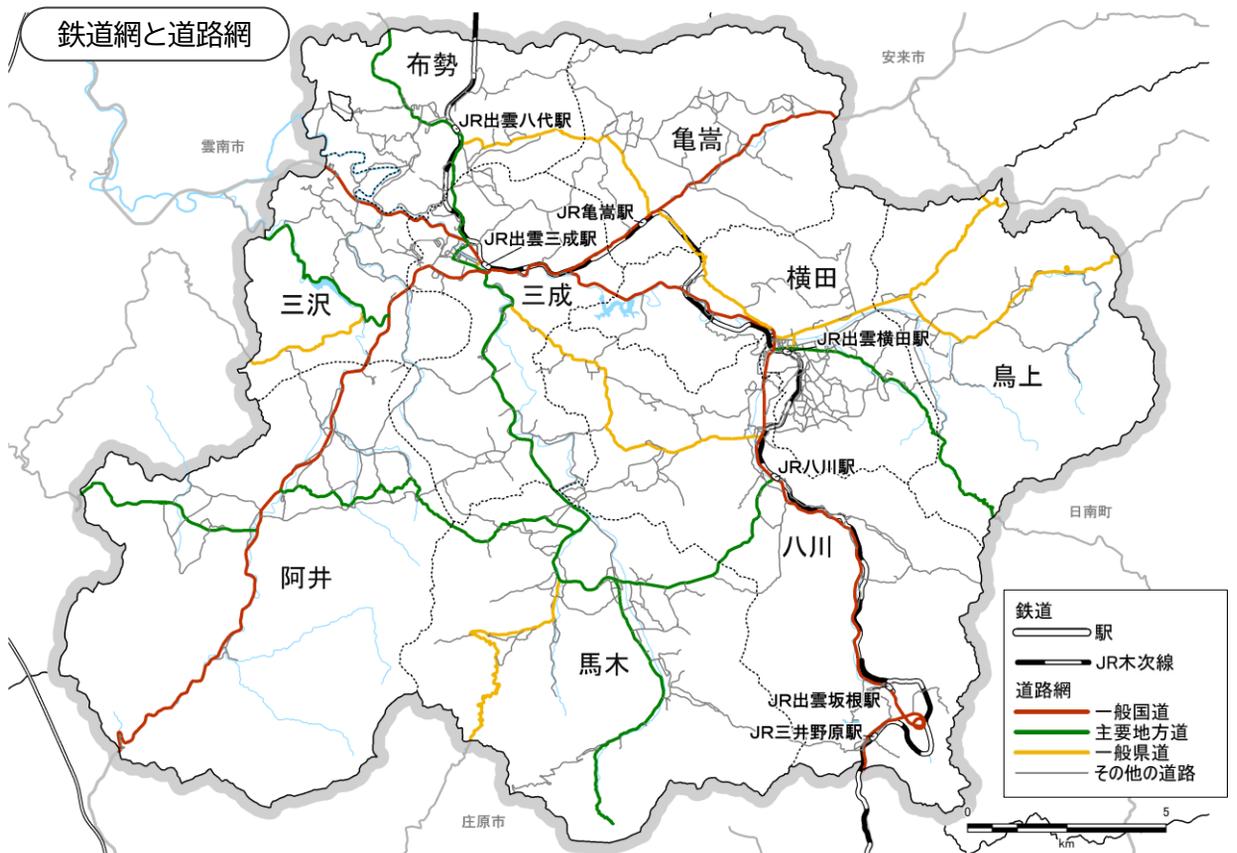
施設の集積状況



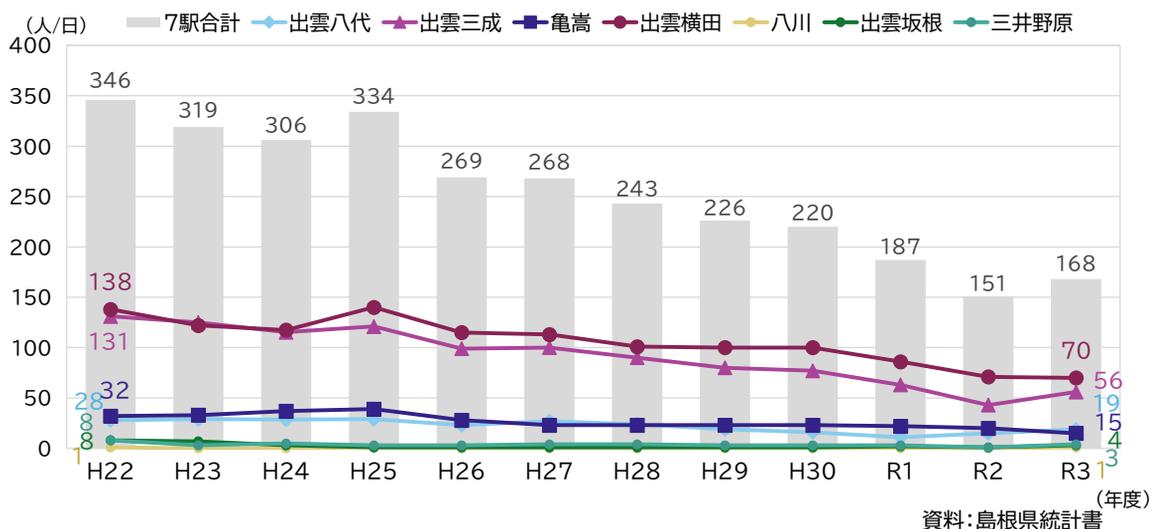
2. 町民の暮らしと公共交通

(1) 鉄道

- JR木次線が町内を縦断する形で運行しており、町内には7つの駅があります。
- JR木次線の1日あたりの利用者数は過去10年で半減しており、特に八川駅、出雲坂根駅、三井野原駅の利用者数は令和3年度時点で1日あたり1人～4人となっています。



JR木次線の1日あたりの利用者数

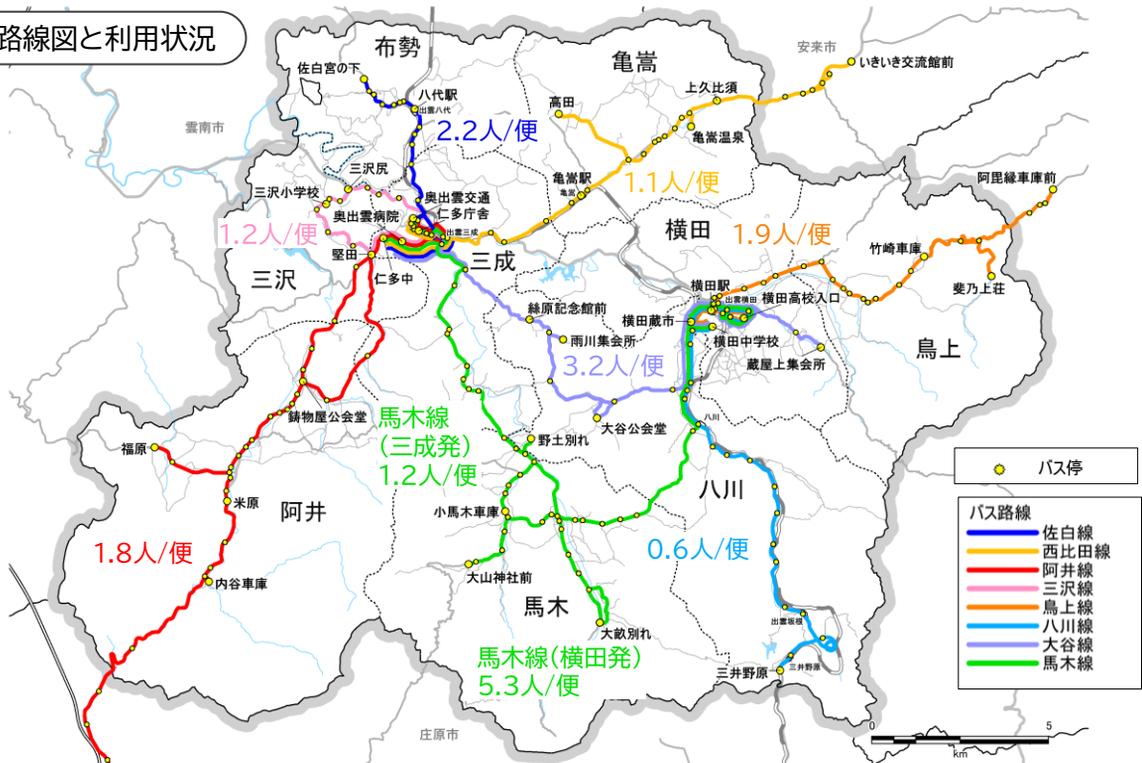


(2) 路線バス

① 路線図と各路線の利用状況

- 三成地区、横田地区の中心部から放射状に伸びる形で、計8路線が運行されています。
- 朝夕は小中学生の通学に利用されていますが、小中学生を除くと1便あたりの利用者数が2人を下回る路線も複数あります。

路線図と利用状況



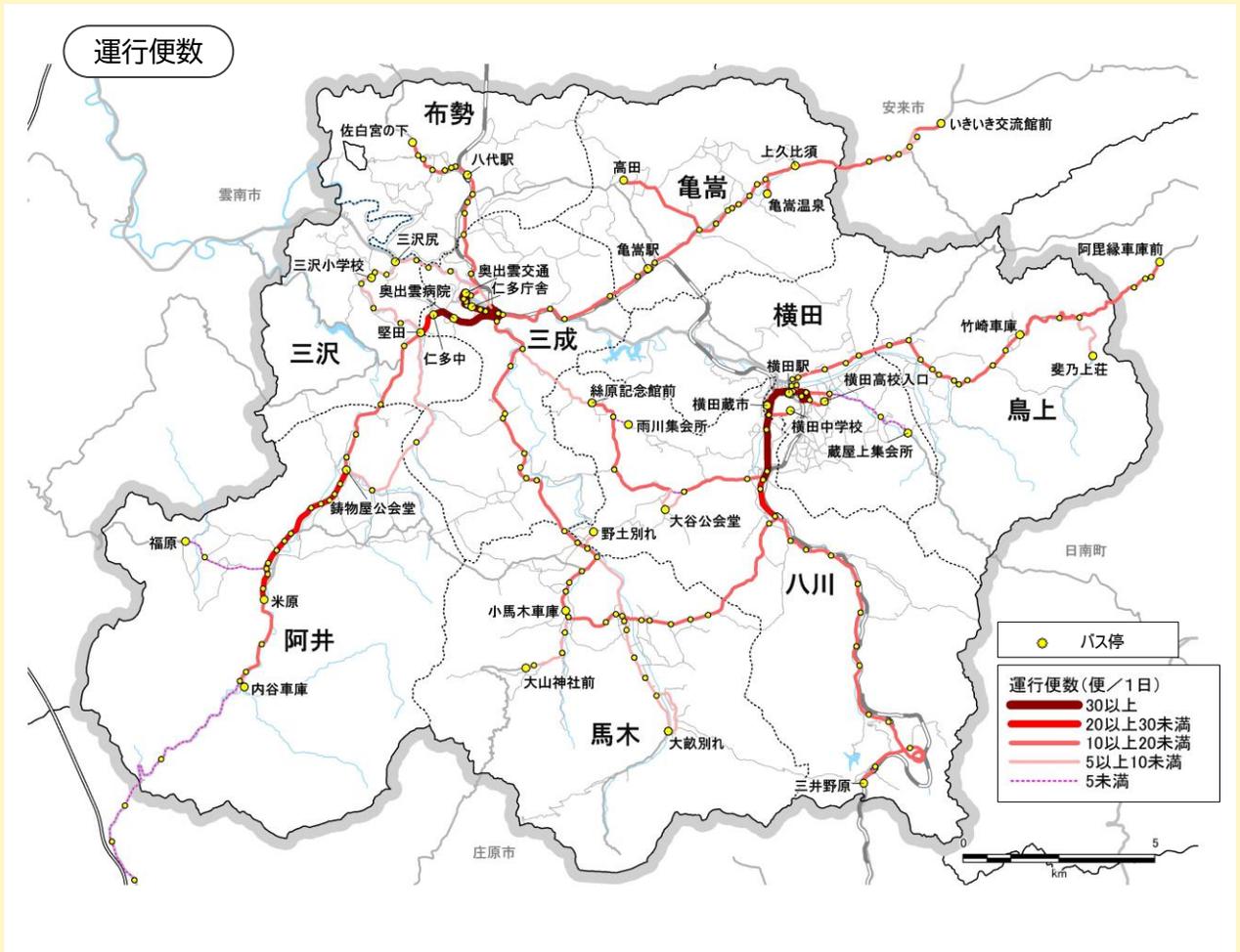
※図中の1便あたり利用者数は、奥出雲交通(株)から提供された利用実績(令和3年10月、11月)より、高校生以上の平日平均利用者数を便数で除した値

<各路線の状況>乗降調査より(令和4年9月実施)

佐白線	<ul style="list-style-type: none"> ● 中学生の利用が約6割 ● 大人の利用の約7割が通勤利用で、そのうち約8割が定期券利用者であった
西比田線	<ul style="list-style-type: none"> ● 小学生の利用が約3割、中学生の利用が約4割 ● いきいき交流館方面の早朝と昼過ぎの便、三成方面の夕方の便は利用がなかった
阿井線	<ul style="list-style-type: none"> ● 中学生の利用が約5割 ● 乗り合いが成立していない(利用者が2人未満)便が複数あり、最終便の利用はなかった ● 庄原市側の起終点から真地下までの区間は、1日を通して利用がなかった
三沢線	<ul style="list-style-type: none"> ● 小中学生は利用しておらず、乗り合いが成立していない便が複数あった ● 三成地区から原田停留所までの区間は1日を通して利用がなかった
鳥上線	<ul style="list-style-type: none"> ● 中学生の利用が約4割、高校生も通学に利用 ● JR木次線への乗継利用者が少数いた
八川線	<ul style="list-style-type: none"> ● 小中学生の利用が約7割、高校生も通学に利用
大谷線	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者を含む大人と高校生が主な利用者で、小中学生の利用は極めて少なかった
馬木線	<ul style="list-style-type: none"> ● 小中学生の利用が約6割、高校生も通学に利用 ● 三成地区から小馬木へ向かう早朝便、横田地区から三成地区へ向かう夕方便は利用がなかった

② 運行便数

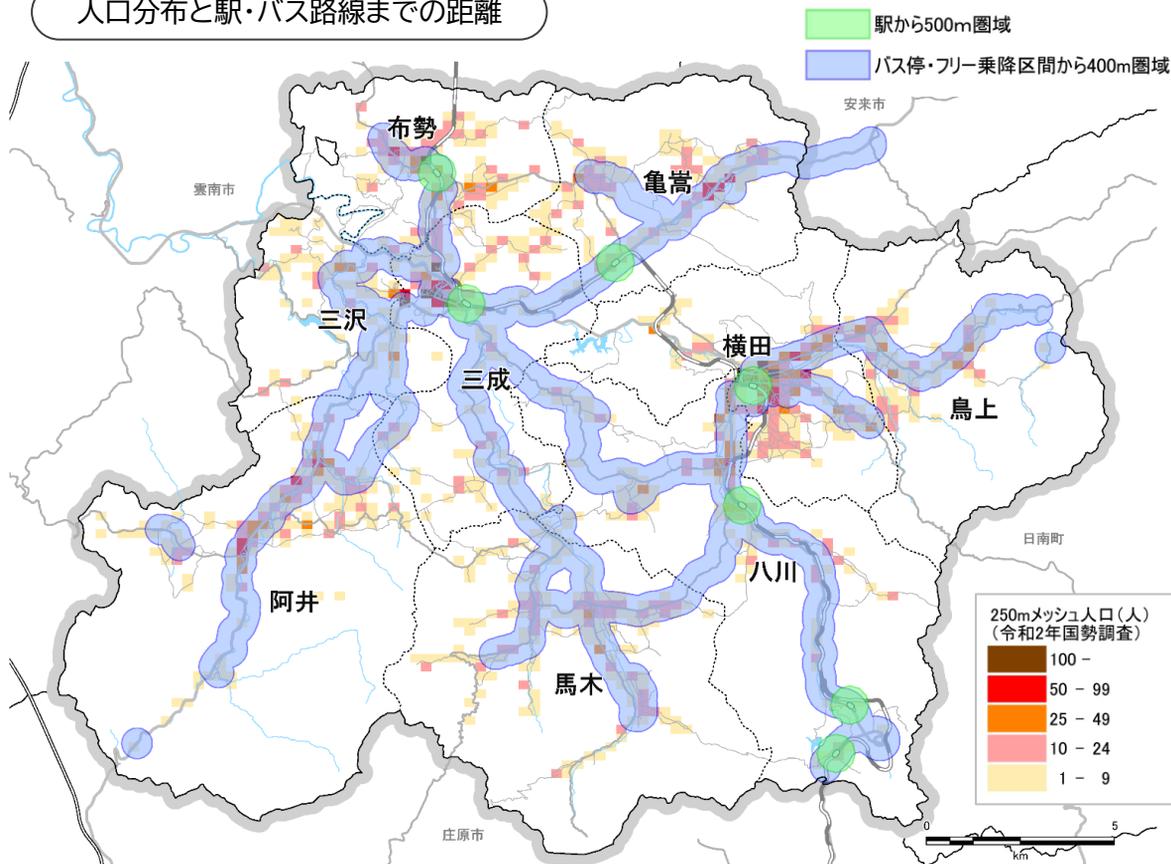
- 多くの路線が運行する三成地区、横田地区の中心部は利用者が多いことから1日あたりの運行便数が30便以上の区間があります。阿井地区、三沢地区、馬木地区等の谷部は利用者が少ないことから10便未満の区間もあります。



③ 駅やバス停までの距離

- 路線バスは、主に幹線道路を運行している一方、全人口の25.3%が鉄道駅やバス路線から離れて居住しています。
- 特に布勢地区、三沢地区は鉄道駅やバス路線から離れて居住する割合が高く、地区人口の40%を超えています。

人口分布と駅・バス路線までの距離



資料：令和2年国勢調査

駅・バス路線から離れて居住する人の状況

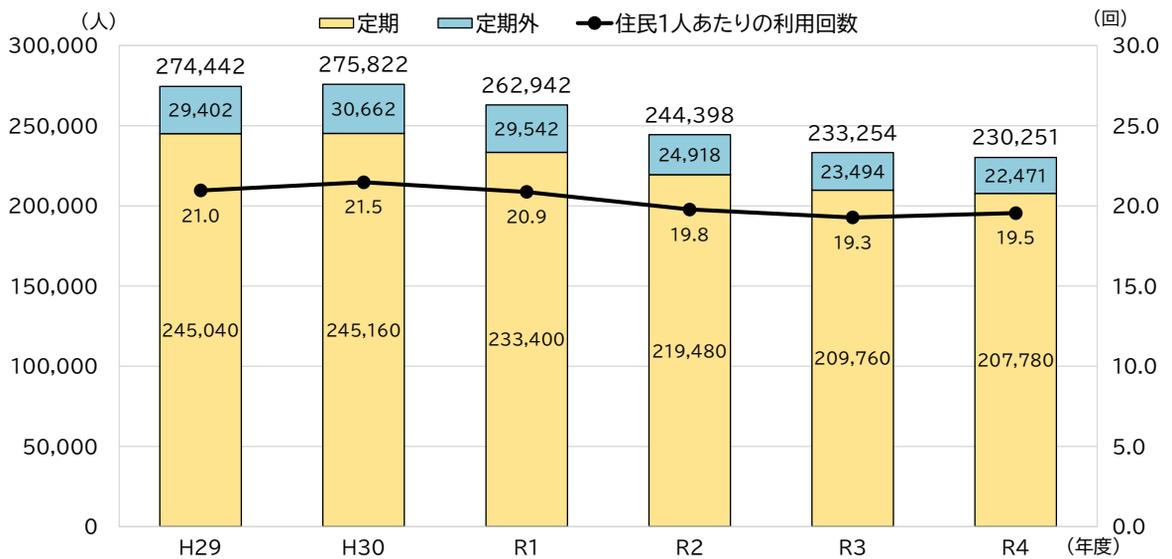
地区	人口 (250mメッシュ)	駅・バス路線から 離れて居住する人口	人口に占める割合
布勢	1,137	504	44.3%
三成	2,079	301	14.5%
亀嵩	1,088	338	31.1%
阿井	1,421	338	23.8%
三沢	612	259	42.3%
鳥上	769	279	36.3%
横田	2,449	514	21.0%
八川	1,232	149	12.1%
馬木	1,062	310	29.2%
町全体	11,849	2,992	25.3%

資料：令和2年国勢調査

④ 利用状況

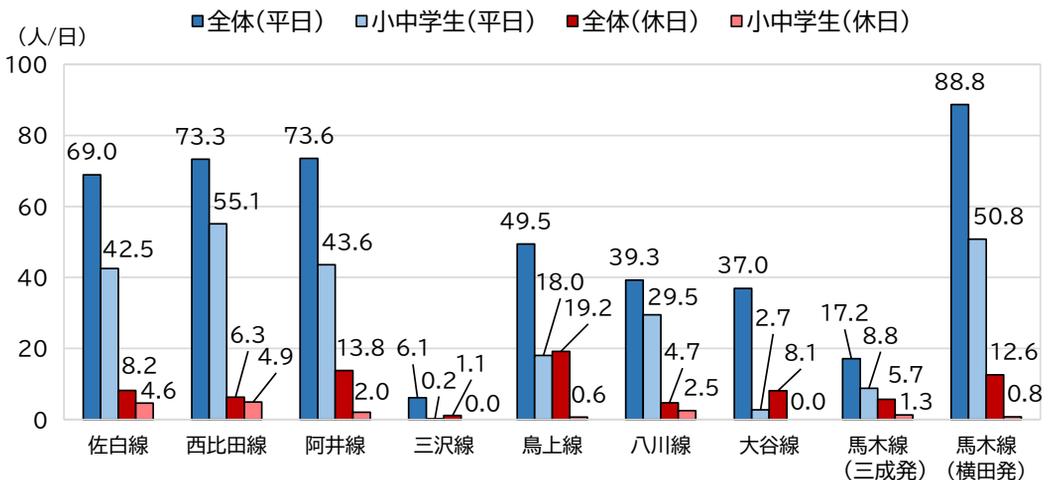
- 定期利用者が約9割を占めており、さらにその約7割を小中学生の定期利用者が占めています。
- 年間利用者数は、定期利用者・定期外利用者ともに減少傾向にあります。
- 三沢線の平日・休日や佐白線、西比田線、八川線、大谷線、馬木線(三成発)の休日等、1日あたりの平均利用者数が非常に少ない路線もあります。

路線バスの年間利用者数(通学利用を含む)



※路線バスの利用者数は、奥出雲交通(株)より提供を受けた各年度(前年10月～当年9月)の輸送人員データを使用
 ※町全体の人口は、しまねの郷づくり応援サイトで公開されている各年・各地区の住民基本台帳データを合計して使用
 資料:奥出雲交通(株)からの提供データ、しまねの郷づくり応援サイト

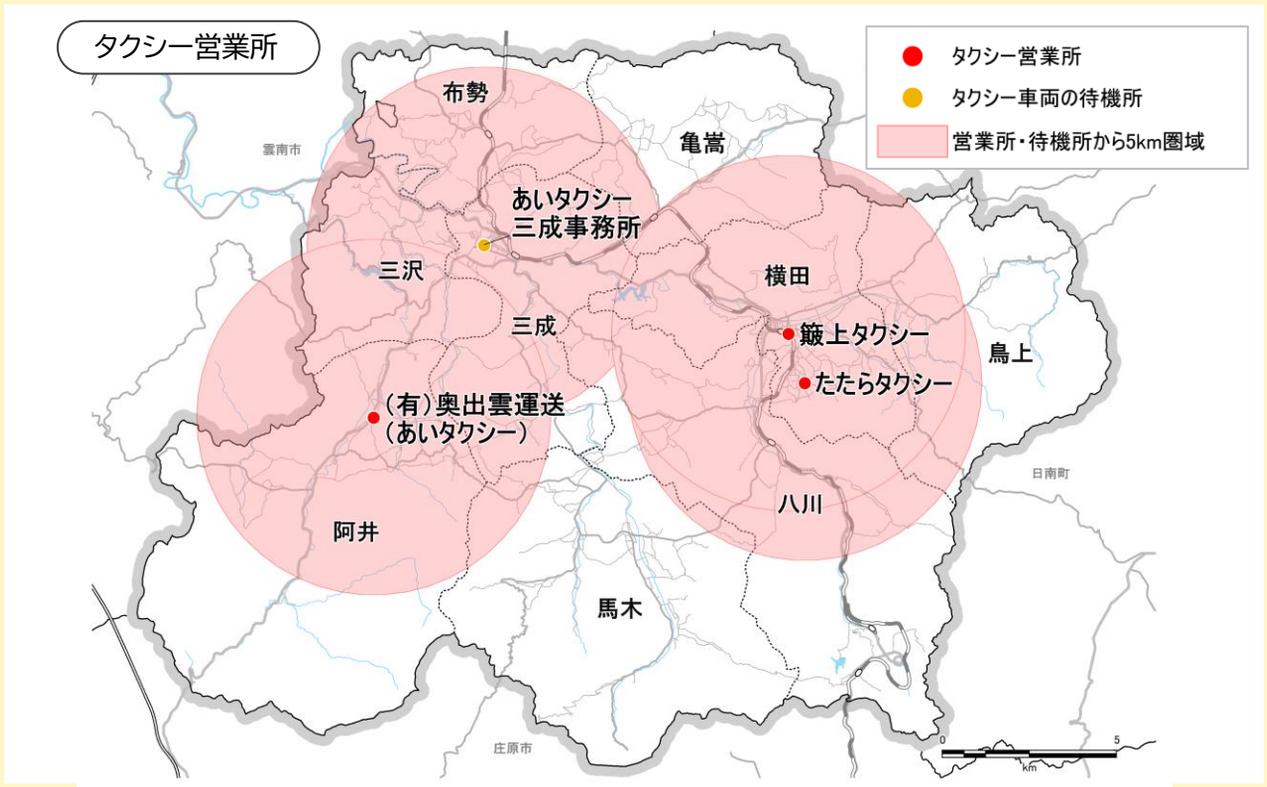
平日と休日における、1日あたりの平均利用者数



資料:奥出雲交通(株)から提供された利用実績(全体は令和3年11月、小中学生は令和4年6月)

(3) タクシー

- 町内には3つのタクシー事業者がありますが、運転手不足等の影響で仁多地域では日曜日のタクシーの配車が困難な状況です。



(4) その他の移動支援策

- 自らの移動手段を持たない高齢者の外出促進等を目的に、町では以下の移動支援策を実施しています。

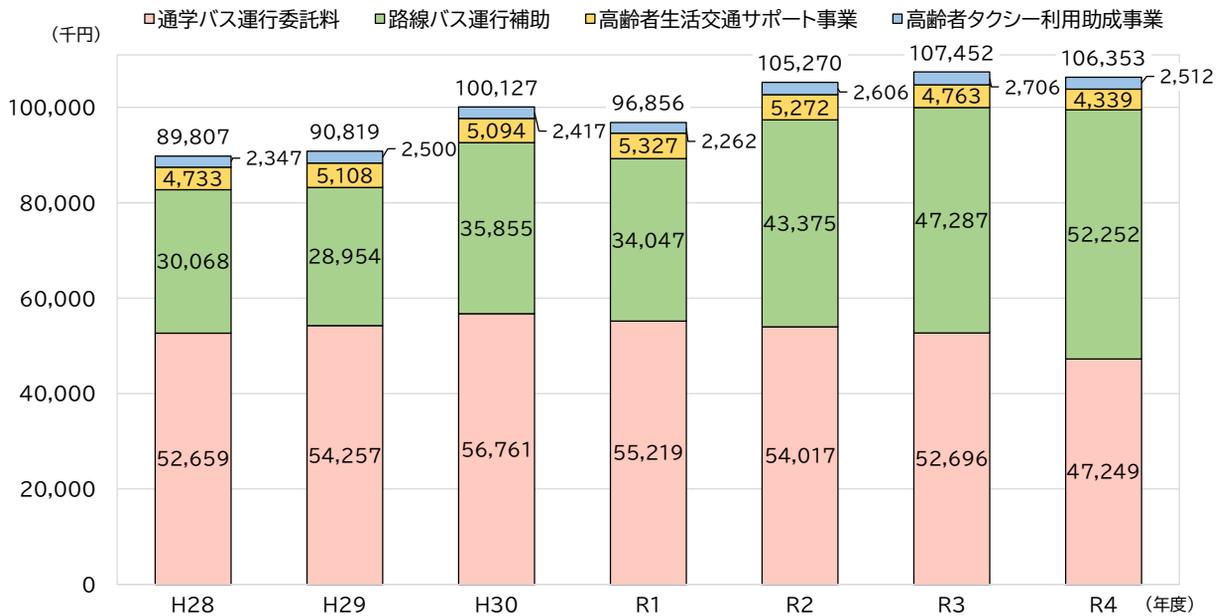
その他の移動支援施策

施策名	担当課	施策の概要
奥出雲町高齢者生活交通サポート事業	福祉事務所	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内のバス・タクシー利用時に1枚200円の助成券として利用できる「奥出雲生活交通サポート券」を交付 ● 対象者は、自らの交通手段を持たない70歳以上の高齢者(50枚/年を毎年交付)、運転免許証を自主返納した65歳以上の高齢者(100枚/年を、返納後5年間交付)
奥出雲町高齢者タクシー利用助成事業	福祉事務所	<ul style="list-style-type: none"> ● 「奥出雲町高齢者生活交通サポート事業」の対象者でバス停までの歩行が困難な人等を対象に、タクシー運賃の一部(50%~80%、上限4,000円)を助成(年間48回まで利用可能)

(5) 財政負担の状況

- 公共交通やその他移動支援策に関わる町の財政負担は、近年増加傾向にあり、令和4年度時点で約1億円となっています。

公共交通やその他移動支援策に関わる町の財政負担



資料：奥出雲町政策企画課、福祉事務所、教育魅力課

(6) 公共交通の担い手の状況

- バス事業者、タクシー事業者ともに乗務員不足が深刻化しており、特に路線バスは既存路線の維持が困難になることが懸念されている状況です。

交通事業者からのヒアリング結果(一部抜粋)

バス事業者 (奥出雲交通株)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>乗務員不足</u>により路線が継続できるかどうかの瀬戸際に立っている。 ● 定年は60歳としているが、社の判断で70歳まで勤務可能としている。 ● 65歳以上の乗務員が退職すると<u>既存路線を維持することが難しく</u>、事業を縮小せざるを得ない。 ● 奥出雲町まち・ひと・しごとセンターやハローワーク、広告等の<u>様々な媒体を活用して乗務員を募集している</u>が応募が少ない状況である。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 若年層からの応募が少なく、<u>乗務員の高齢化が進んでいる</u>。年収が低く、拘束時間が長い働き方は若者に受け入れられない。 ● <u>後継者がいない</u>ため、乗務員の高齢化が進むと事業を存続できるか分からない。

資料：ヒアリング調査結果(令和4年7月)

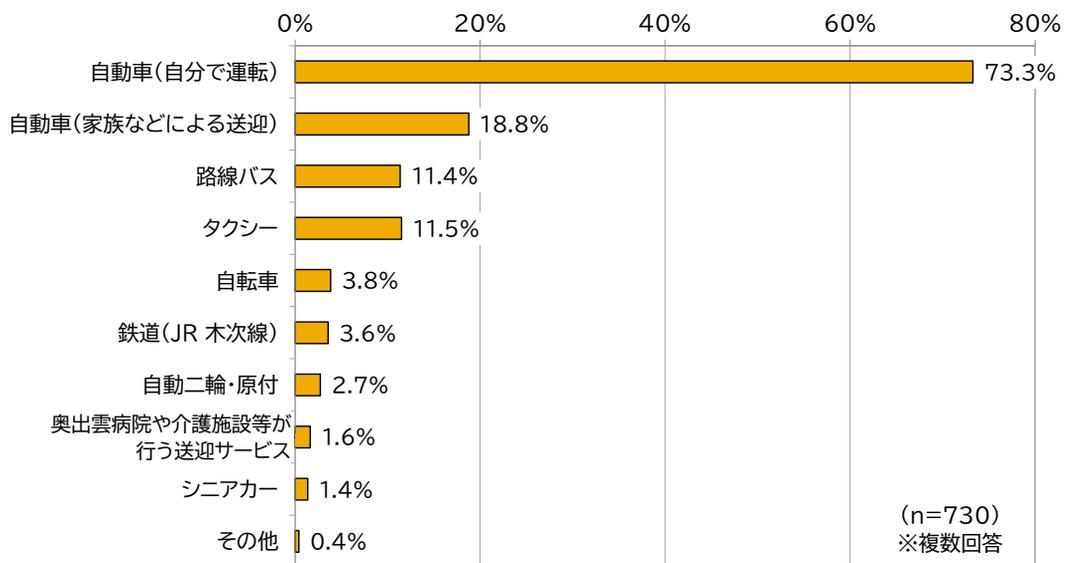
(7) 町民の暮らし

町民の生活の状況や公共交通に対する意向について、次のとおり整理します。

① 普段利用する交通手段と路線バスの利用状況

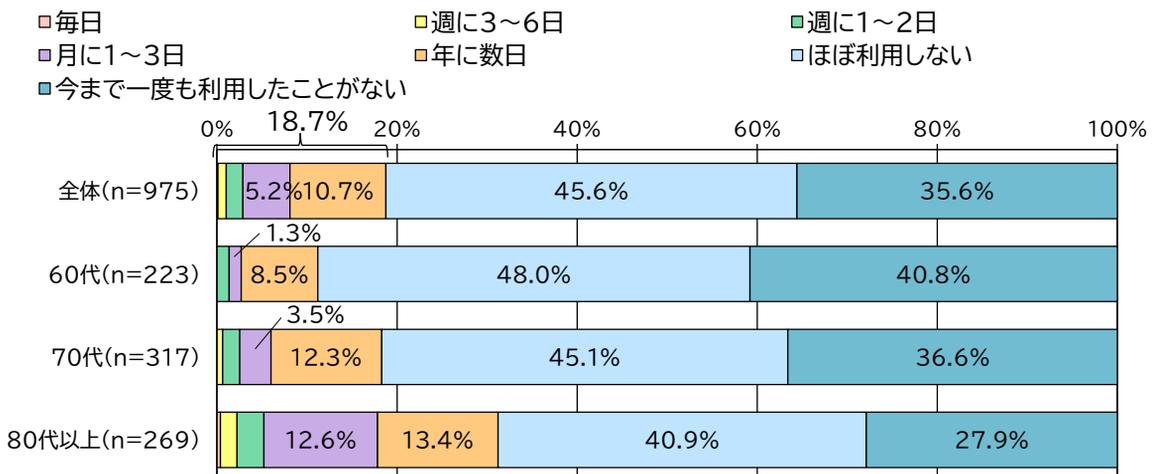
- 65歳以上の高齢者が普段利用する交通手段は、「自家用車(自分で運転)」が73.3%を占めており、路線バスは11.4%、JR木次線は3.6%となっています。
- 路線バスを利用することがある人は全体の18.7%であり、70歳以上の高齢者については「ほぼ利用しない」または「今までに一度も利用したことがない」と回答した人が70%～80%程度を占めています。

65歳以上の高齢者が普段利用する交通手段



資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

年代別の路線バスの利用頻度

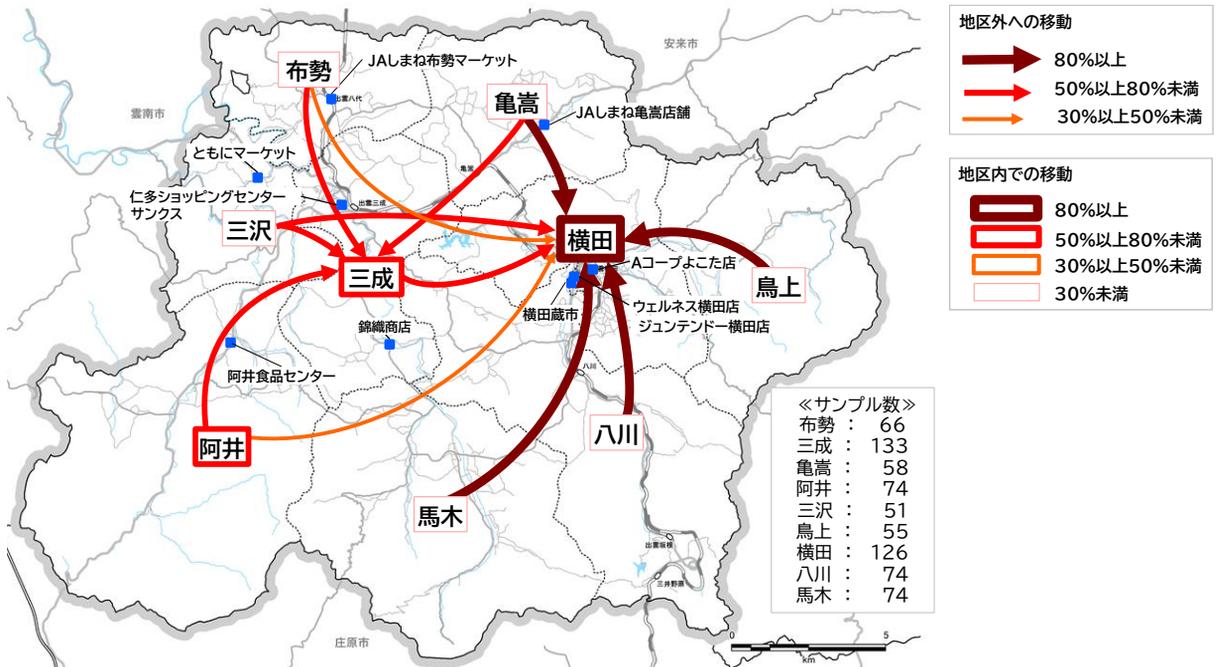


資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

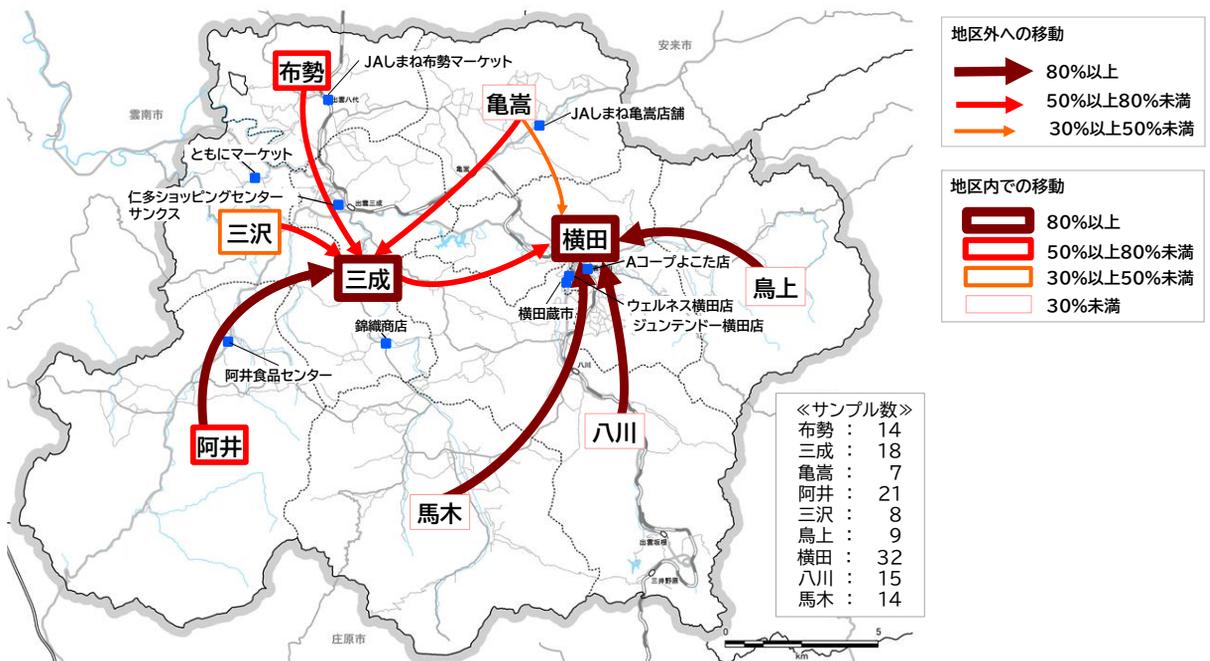
② 主な買い物先

- 運転免許証を持つ人は、仁多地域の各地区から横田地区への移動が一定数あるのに対し、運転免許証を持たない人は、各地域内で完結する移動が主となっており、既存の路線バスの運行に合わせた移動状況となっています。

運転免許証を持つ人の主な買い物先



運転免許証を持たない人の主な買い物先

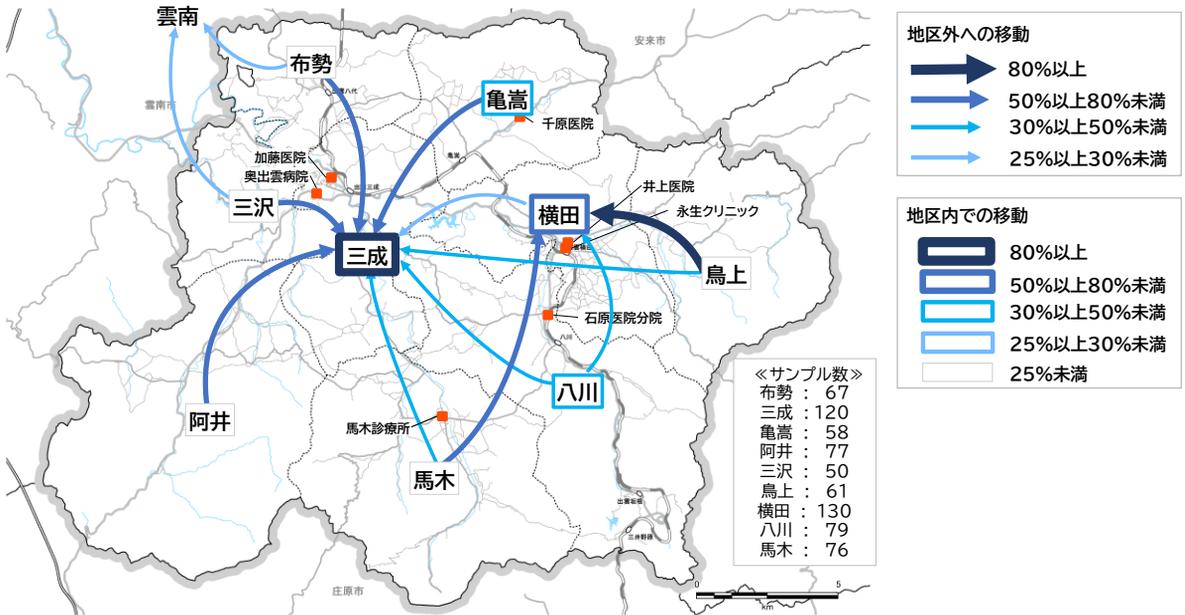


資料：住民アンケート調査結果(令和4年9月)

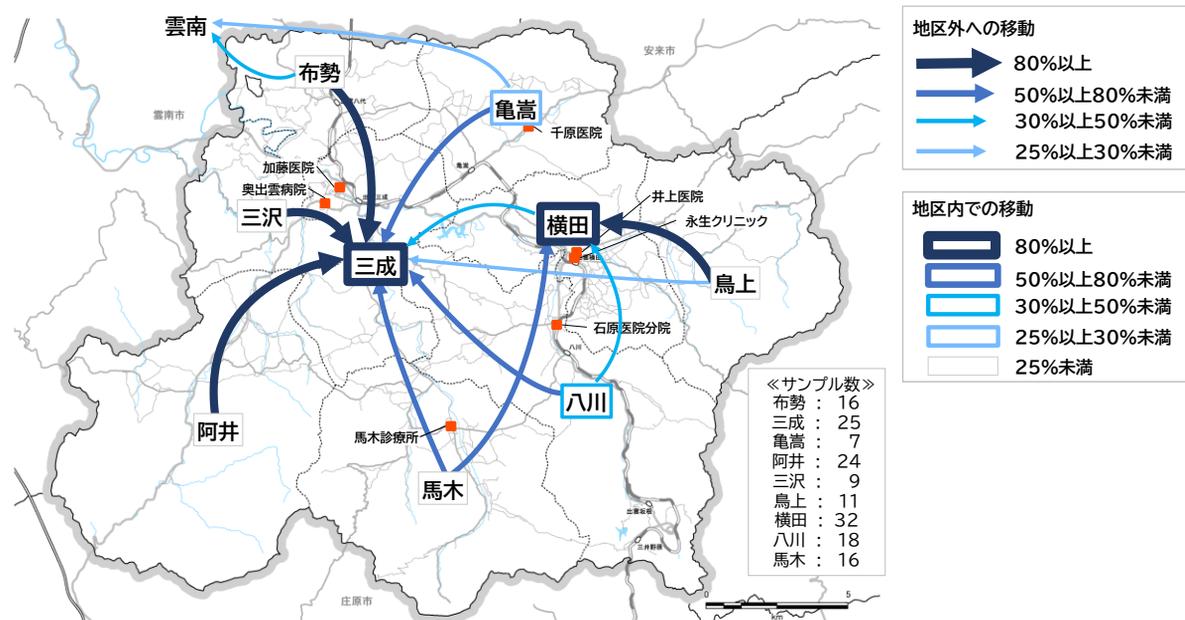
③ 主な通院先

- 運転免許証を持つ人と持たない人で大きな傾向の違いはなく、すべての地区から町立奥出雲病院のある三成地区への移動が見られます。

運転免許証を持つ人の主な通院先



運転免許証を持たない人の主な通院先

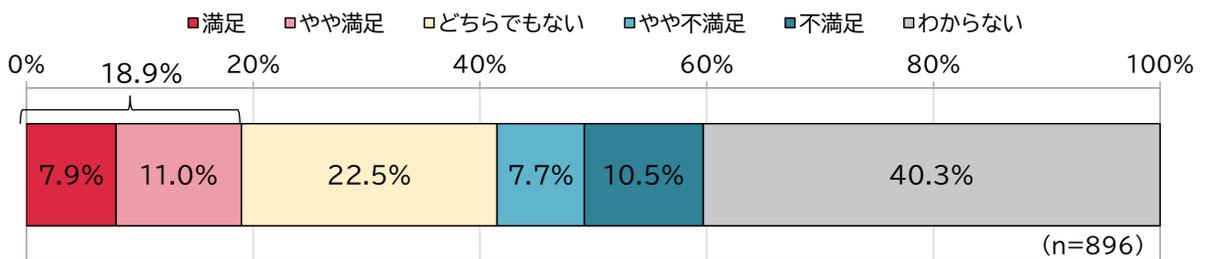


資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

④ 路線バスサービスの満足度と改善点

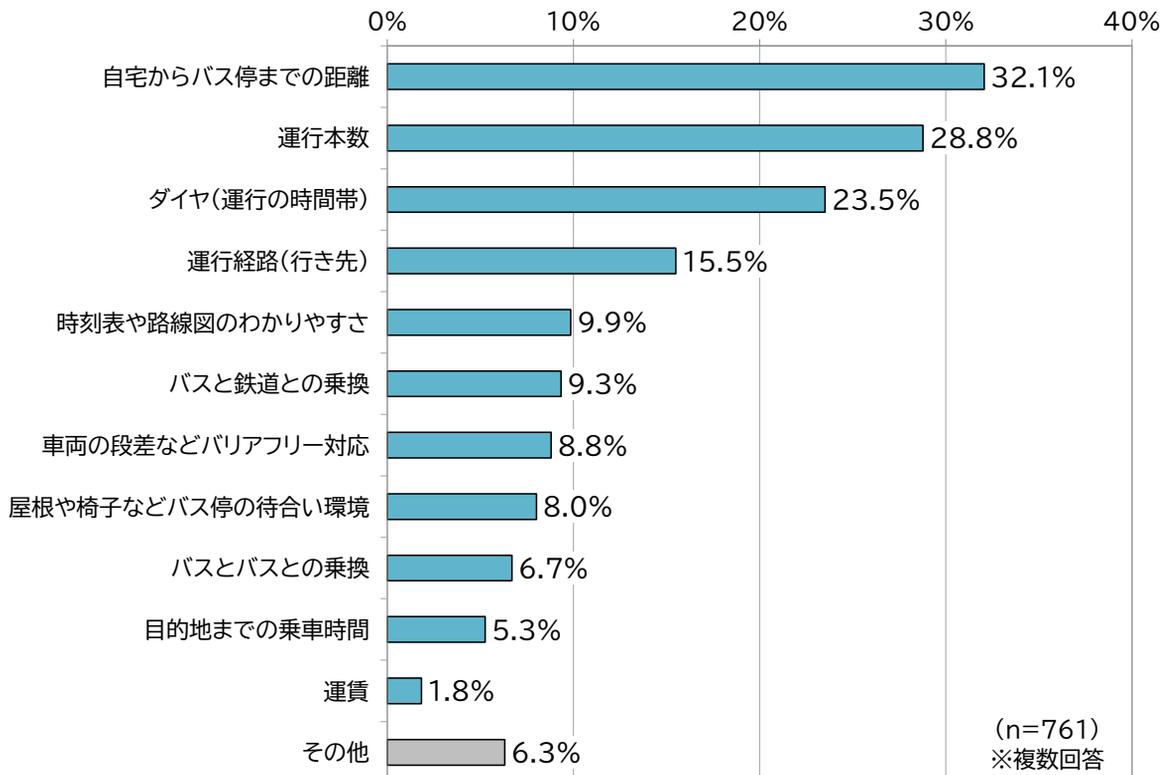
- 「路線バスサービスの満足度」については、「わからない」が40.3%を占めており、路線バスを利用したことがない回答者が多いことが推察されます。一方、「満足」、「やや満足」と回答した人は18.9%に留まっています。
- 「路線バスサービスの改善点」については、「自宅からバス停までの距離」が32.1%と最も割合が高く、次いで「運行本数」、「ダイヤ(運行の時間帯)」の順に高くなっています。

路線バスサービスの満足度



資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

路線バスサービスの改善点

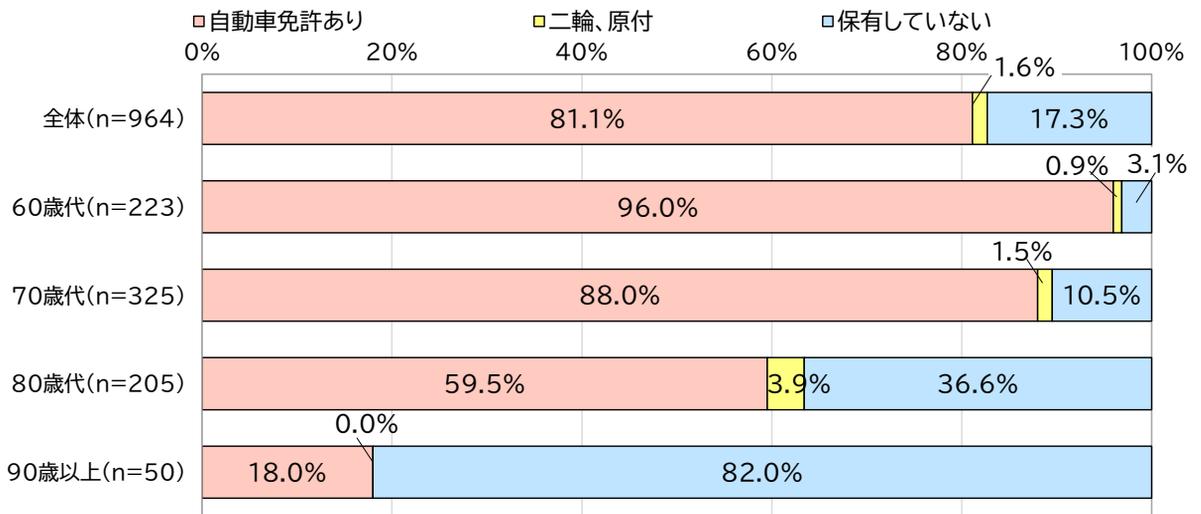


資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

⑤ 運転免許証の保有状況

- 高齢者の運転免許証保有率が高くなっており、80歳代でも59.5%が自動車の運転免許証を保有しています。
- 要因の一つに通院や買い物で日常的に地区外へ外出する必要があることが考えられます。

年代別の運転免許証保有状況

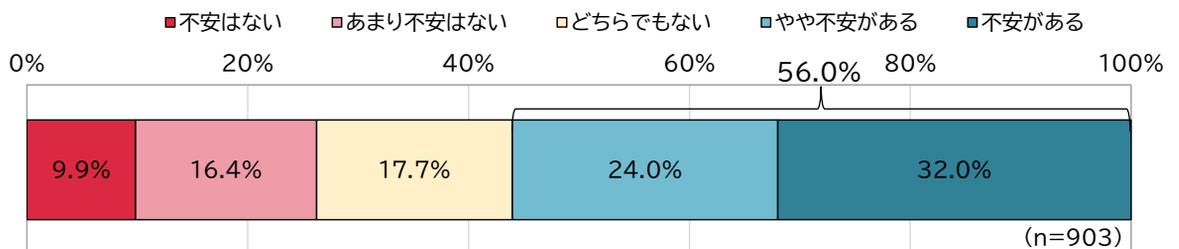


資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

⑥ 生活に対する将来への不安

- 「地区での生活に対する将来への不安」については、「やや不安がある」「不安がある」と回答した人の割合が56.0%となっています。

地区での生活に対する将来への不安(5段階評価)

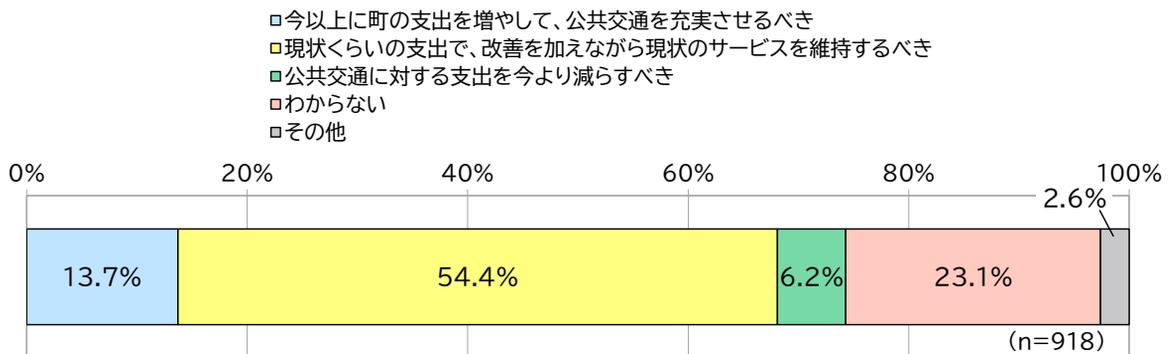


資料:住民アンケート調査結果(令和4年9月)

⑦ 公共交通と町の財政支出に対する考え

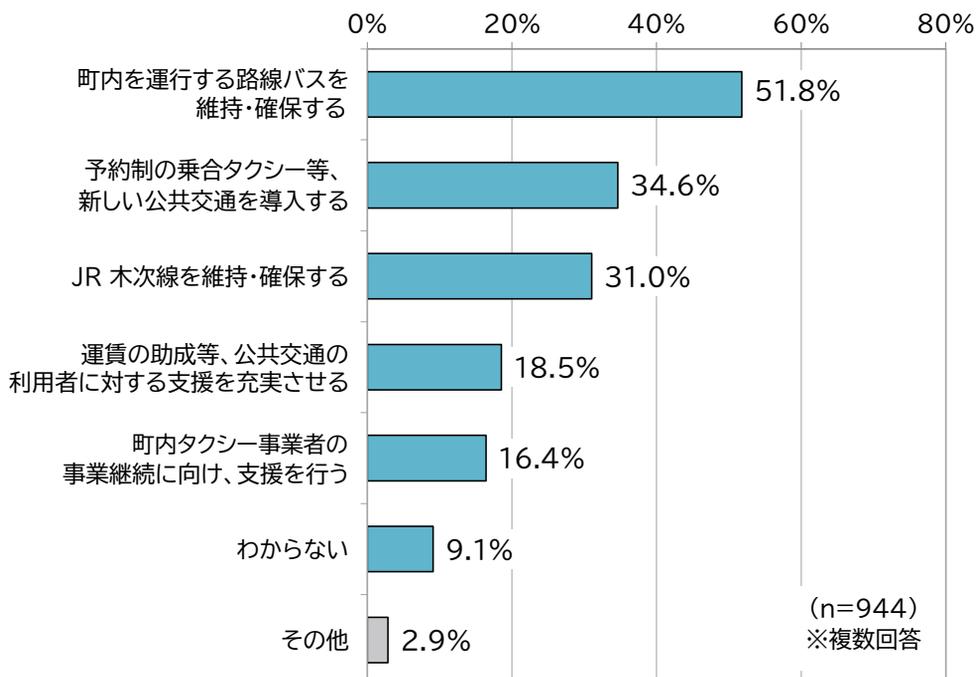
- 「公共交通と町の財政支出に対する考え」では、「現状くらいの支出で、改善を加えながら現状のサービスを維持するべき」と回答した人の割合が最も高く、54.4%を占めています。
- 「町の公共交通政策について、重点的に行うべき事業」では、「町内を運行する路線バスを維持・確保する」が51.8%と最も割合が高く、次いで「予約制の乗合タクシー等、新しい公共交通を導入する」が高くなっており、既存の交通事業者の運行の充実を求める考えが多くなりました。

公共交通と町の財政支出に対する考え



資料：住民アンケート調査結果(令和4年9月)

町の公共交通政策について、重点的に行うべき事業



資料：住民アンケート調査結果(令和4年9月)

⑧ 地区別の状況

布勢地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内に医療機関はないが、商業施設がある。 ● 雲南市へ通院する人の割合が他の地区より高い。 ● 地区内の商業施設で買い物をする人は少なく、三成地区へ買い物に行く人の割合が高い。 ● 駅・バス停・フリー乗降区間から離れて居住する人の割合が44.3%と他の地区と比べて高い。 ● 路線バスに対する満足度が比較的低く、将来に不安を感じている人の割合が比較的高い。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● バスで買い物に行った場合、帰りのバスまでの待ち時間があまりにも長くて困る。 ● 駅やバス停から離れている場所に住んでいて、そこまで行く手段のない高齢者のために小型の乗り物でもあればいいと思う。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 車等がないため、歩いて買い物したいが近くに店がない。 ● 車等がないため、時々近所の人に送迎をお願いして買い物せざるを得ない。 ● バス停まで距離があり、不便である。
三成地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 仁多地域の中心部であり、医療機関・商業施設等が集積している。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● バスが運行していない地区なので車がないとどうにもならず、運転できなくなったら不安。便は少なくとも病院や店に行くためバスが走ることを希望する。 ● 移動手段の確保について、地域が関わりながら検討・運営できる仕組みづくりを行ってほしい。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩いて行ける買い物施設がない。 ● 路線バスが運行していないため、買い物・通院等にタクシーを利用せざるを得ないが交通費が負担になっている。 ● バスはステップが高く、1人では乗れない。 ● バス停までの道のりに坂があり、行くことが難しい。
亀高地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内に医療機関と商業施設がある。 ● 三成地区へ通院する人の割合が高いが、地区内で通院する人も一定数いる。 ● 地区内で買い物をする人は少なく、三成地区と横田地区に分散している。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者にとってネックなのは、1人で乗る不安や混乱だと思う。自家用車に乗っている時から、体験のようなものがあれば乗りやすいかと思う。 ● マイクロバスのような小回りがきく車両で枝道にも入ってほしい。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動販売があるが、外出し、自分で商品を選んで買い物をしたい。 ● 細やかな配慮をされた移動手段がなければ高齢者はイベントに参加できない。

阿井地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内に医療機関はないが、商業施設がある。 ● 「町の公共交通政策について、重点的に行うべき事業」として、「予約制の乗合タクシー等、新しい公共交通を導入」の割合が比較的高い。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● バスが自宅の近くを通る人は良いが、バス路線から離れたところに住んでいる人はバスが使いづらい。タクシーや予約制乗合タクシー等の利用をしたくなる。 ● バス停がもう少し近くにほしい。歩く距離が長く、利用しづらい。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 奥出雲交通の路線バスは、行きは良いが帰りの時間が合わない。 ● タクシー利用助成制度について、ひとり暮らしの人のバス停までの距離の制限を廃止してほしい。
三沢地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 全地区の中で最も人口が少ない。 ● 地区内の商業施設で買い物をする人は少なく、三成地区へ買い物に行く人の割合が高い。 ● 駅・バス停・フリー乗降区間から離れて居住する人の割合が42.3%と他の地区と比べて高い。 ● 路線バスに対する満足度が比較的低く、将来に不安を感じている人の割合が比較的高い。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 三沢線で右回りの場合、終点が三成車庫となり、駅方面へ行きにくく、利用をためらうことが多い。 ● 近隣のイベント等、人が集まる所への交通確保等、積極的な活用を考えるべき。 ● 移動手段の確保について、地域が関わりながら検討・運営できる仕組みづくりを行ってほしい。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停まで距離があるため(3km以上)バスは利用できず、移動が難しい。 ● バスが週に1回でも三沢地区の狭い道にも入ると嬉しい。 ● 高齢ドライバーの多くは公共交通が不便なため免許を返納しないている。

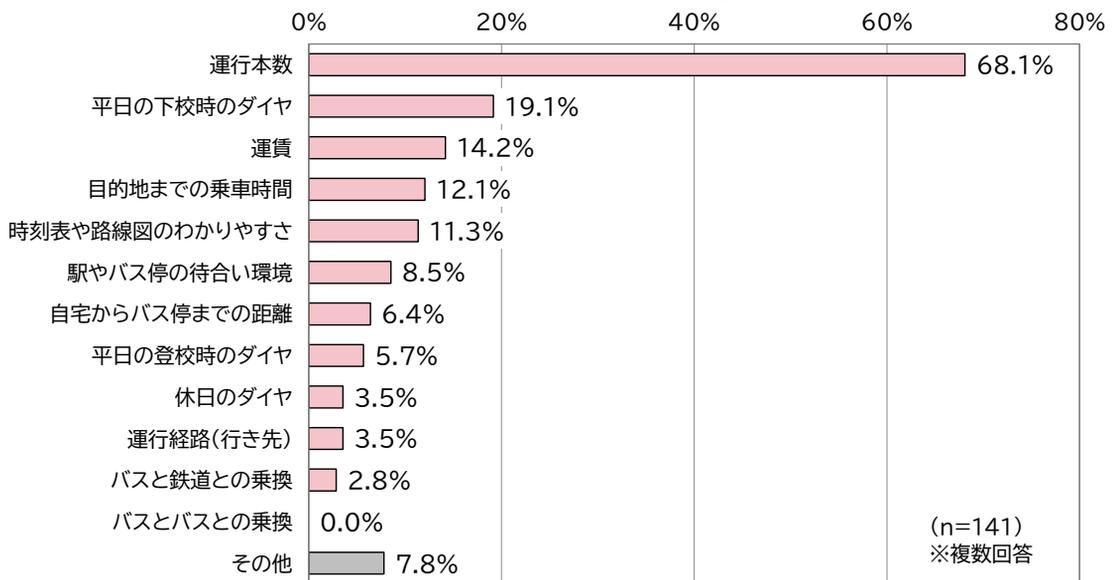
鳥上地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内に医療機関・商業施設はない。 ● 横田地域の中で最も人口が少なく、高齢化率が50%を超える小地域※がある。 ● 将来に不安を感じている人の割合が他の地区より高い。 ※小地域…国勢調査で人口等の集計に用いる市区町村より小さな単位。町丁、字等が該当する。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用方法が分からない。 ● バスが県道のみを通過しており、利用できる人が限られている。 ● タクシーチケットは利用しづらく、何か別の方法を考えられないだろうか。 ● 定路線型のオンデマンドバスに変更し、予約があれば運行する。利用者0人でバスを走らせる状況は改善できる。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● バスは停留所までの距離や乗り降りのことを考えると利用しづらい。 ● 足が不自由でバスの乗り降りが難しい人がある。サポート券をタクシーで使うそうだが、送迎を頼める人がいない場合、タクシー券はすぐになくなってしまいうる。
横田地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 横田地域の中心部であり、医療機関・商業施設等が集積している。 ● 路線バスに対する満足度が比較的低い。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 問題は時間であり、乗り遅れたりすると半日、それ以上かかったりすると思うと買い物等の楽しみが苦痛になる場合もある。 ● 買い物のあと、高齢者がバスを乗り降りする時、手助けをしてもらうと助かる。 ● 自宅に車がないので、どうしてもタクシーに頼らざるをえない。タクシーチケットにも限りがあるので自腹を切ることになる。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店が閉店して、近くで買い物ができなくなった。 ● バス停まで行くのが大変、荷物を持っての移動が大変、望ましい時間にバスが来ないため待ち時間が大変。 ● 冬期の外出は足元が悪く何かと大変である。冬の間だけでもタクシー券が利用できないか。

八川地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内には医療機関があるが、商業施設はない。 ● 高齢化率が50%を超える小地域がある。 ● 地区内で通院する人の割合が高いが、三成地区や横田地区へ通院する人も一定数いる。 ● 地区内の駅からJR木次線を利用する人が非常に少ない。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停まで1時間位かかる場所もあり、高齢者が歩いて出るのはとても無理なので、病院へ行くのもタクシーを利用しなければならず、大変です。バスが回ってくれば大変助かる。 ● 現状を町民1人1人がまず理解する必要がある。そして、各自治会で議論の場を設ける。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 独居の方はいつまで自宅で暮らせるか先々の不安を感じている。 ● バスを利用して出かけても便数が少ないため、帰宅するまでに長い時間を要する。
馬木地区	
地区の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内には医療機関(診療所)があるが、商業施設はない。 ● 地区内で通院する人は少なく、通院先は三成地区と横田地区に分散している。 ● 町内のどのタクシー営業所からも遠い。
地域住民とのワーキング会議、住民アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 自分が高齢者になって免許を返納し、若い世代も都会に出て帰ってこないという状況である。 ● 馬木地区には病院も商業施設もない。三成、横田へ行かないと生活ができない。この構図をどうするか考える必要がある。 ● 各地域で買物バス等を週に一度運行し、そのバスには例えば自家用車を運転する人も乗ってみたいくなるような企画があっても良いのではないかと考える。
民生委員アンケートによる意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 本町の交通サポート、タクシー利用助成事業は高齢者対策事業の主要事業として、より利用しやすい内容に充実・強化していただきたいと考える。

⑨ 高校生の通学

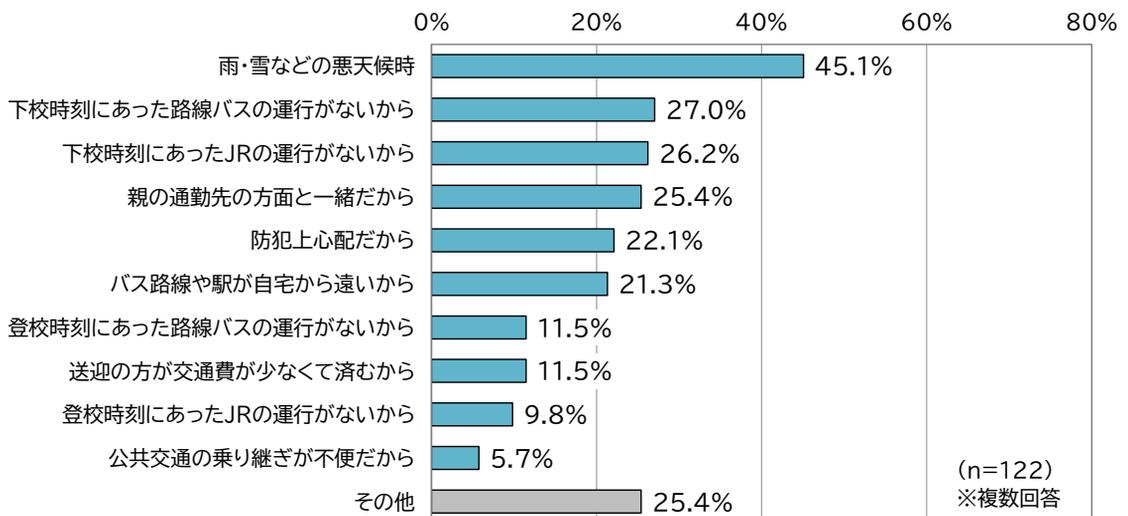
- 「JR木次線・奥出雲交通の路線バスの改善点」としては、「運行本数」と回答した人の割合が68.1%と突出して高くなっており、次いで「平日の下校時のダイヤ」が高くなっています。
- 「子どもを自家用車で送迎する理由」としては、「雨・雪などの悪天候時」の割合が最も高くなっていますが、「下校時刻にあった路線バス・JRの運行がないから」と答えた人も一定数います。

JR木次線・奥出雲交通の路線バスの改善点(高校生が回答)



資料:高校生及び保護者を対象としたアンケート調査結果(令和4年11月)

子どもを自家用車で送迎する理由(保護者が回答)



資料:高校生及び保護者を対象としたアンケート調査結果(令和4年11月)

3. 奥出雲町の地域公共交通を取り巻く問題点

(1) 地域の持続可能性

- 町内では、人口減少と少子高齢化が急激に進展しており、令和12年には総人口が1万人を切り、高齢化率が48.6%まで上昇することが予想されています。(P6)
- 一次医療機関や商業施設がない地区もあるため、日常的に地区外へ移動する必要があり、高齢になっても運転免許証を手放さない人が多い状況です。(P18~19、21)
- 地域住民の将来の生活への不安が高まっています。(P21)
- 各地域では、小さな拠点づくり活動も行われていますが、人口減少、少子高齢化に伴って地域づくりの担い手も不足している状況です。

(2) 中心部のにぎわい

- 三成地区及び横田地区の中心部では、目的地となる公共施設、医療機関、商業施設、金融機関がある程度集積する一方、移動ニーズの高い施設は離れて立地しており、目的地間を高齢者等が歩いて移動するのは難しい状況です。(P8)

(3) 移動ニーズと公共交通

- 既存の路線バスは、三成地区、横田地区の中心部から放射状に伸びる形を基本としており、旧町域をまたぐ移動ニーズにうまく対応できていません。(P11、18~19)
- 全人口の25.3%が鉄道駅やバス路線から離れて居住しており、特に布勢地区、三沢地区はその割合が高く、40%を超えています。(P13)
- バス路線から離れた地域における移動手段確保が求められています。(P13、20)

(4) 公共交通の利用者数

- JR木次線の1日あたりの利用者数は、過去10年間で半減しており、危機的状況となっています。(P10)
- 路線バスは定期利用者が約9割を占めており、年間利用者数は定期利用者・定期外利用者ともに減少傾向にあります。(P14)
- 三沢線の平日・休日や佐白線、西比田線、八川線、大谷線、馬木線(三成発)の休日等、1日あたりの平均利用者数が非常に少ない路線もあります。(P14)

(5) 公共交通の持続可能性

- 小中学生を除くと1便あたり利用者数が2人に満たない(乗合が成立しない)路線が複数存在することに加え、当初は住民等の要望に合わせて延伸したものの、現在はほぼ利用のない末端区間も存在します。(P11)
- 公共交通に対する町の財政負担は令和4年度時点で約1億円となっています。(P16)

(6) 高齢者の状況

- 身体的・体力的な面から路線バスを利用しにくい人がいる一方、一部積雪の多い地域では、低床バス車両の導入は難しい状況です。(P23～26)
- 自らの移動手段を持たない高齢者等を対象にバスやタクシーの利用助成券が交付されており、これまで制度の拡充が図られてきましたが、「狭い範囲の人を対象とした支援制度となっている」、「制度自体が複雑で分かりにくい」といった問題もあります。(P15)

(7) 小中学生の状況

- 令和7年度から8年度に予定されている小学校の再編(新小学校の開校)に伴って、下校時の増便も予定されており、路線バスの運転手不足が深刻化する中、通学手段の維持・確保が大きな課題になっています。(P16)

(8) 公共交通の担い手と事業性向上

- 路線バス事業者の乗務員不足、乗務員の高齢化が深刻化しており、今後の事業継続が困難になる可能性があることに加え、令和6年に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が改正されることに伴って、仕業が組めなくなる可能性もあります。(P16)
- タクシー事業者も経営状況や乗務員不足等の影響で日曜日を予約対応のみとしている事業者もあります。(P15～16)

(9) 町外からの来訪者等の移動手段

- タクシー事業者においては、観光需要の取り込みに向けた投資(増車等)を断念する、観光利用が減ったことを一因に日曜日の営業を縮小するといった動きも見られます。
- JR木次線を活用した観光において、観光列車「あめつち」の出雲横田駅を発着点とした運行が開始される予定となっています。
- 町内のタクシー事業者からは、現在路線バスで行くことができないスポットへの利用があることも報告されています。
- 農家民泊の利用者や二地域居住者といった長期滞在者、及び帰省者等の移動手段の不足が指摘されており、関係人口の創出が難しい状況です。

4. 取り組むべき課題

上位・関連計画におけるまちづくりの方向性や公共交通に関する現状・問題点を踏まえ、本計画において取り組むべき課題を次の8つに整理します。

課題		内容	対応する 問題点
1	ファーストワンマイル [※] の移動ニーズへの対応	自宅から目的地までの最初の移動手段について、住民のニーズや地域の状況に合わせて柔軟に検討し、外出しやすい環境をつくる必要がある。	(1), (3), (6)
2	鉄道・路線バスの利用促進と運行の効率化	定時運行・大量輸送が可能な鉄道・路線バスの利用促進を図る一方、路線バスの利用の少ない区間や人員・車両等を見直す必要がある。	(4), (5)
3	子どもの通学手段の確保	学校再編計画等の状況を踏まえ、既存の路線バスの運行体制を見直しながら、児童・生徒の通学手段を確保する必要がある。	(7)
4	公共交通を利用する高齢者等へのサポート	公共交通を不便に感じる高齢者等に対して、利用しやすい環境を整える必要がある。	(1), (6)
5	まちなかの回遊性の向上	待合環境の整備や情報発信により、三成地区と横田地区の中心部の回遊性向上を図り、地域の活性化につなげる必要がある。	(2)
6	公共交通の事業性向上と担い手の確保	交通事業者の経営改善や新たな収益源の確保に取り組むほか、交通事業者と行政、地域住民との連携により、地域公共交通の担い手を持続可能な形で確保する必要がある。	(5), (8), (9)
7	地域づくり・交流の場づくりとの連携による公共交通の維持・発展	各地域の小さな拠点づくり組織等と相互に連携することで、持続可能な地域づくりや公共交通の維持・発展につなげる必要がある。	(1), (3)
8	町外からの来訪者も移動しやすいサービスの提供	交通事業者のサービス向上に向けて、観光客や帰省客等の顧客満足度を高める取組を支援する必要がある。	(9)

※自宅から目的地に出かける際の最初の移動のこと

5. めざす姿と基本目標

(1) 基本理念

総力戦による持続可能な交通まちづくり

奥出雲町に関わる多様な主体の協働・共創により、みんなで力を合わせて、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通の形成に取り組みます。

(2) 奥出雲町のめざす姿（基本目標）

1. 誰もが笑顔で安心して暮らし訪れることのできるまち

- 子どもから高齢者まで、誰もが笑顔で安心して暮らすことができる公共交通環境が整っている。
- 各地区内では人々が自由に移動し、出会いや交流の場が生まれている。
- 各地区から三成地区または横田地区の中心部まで出かけることができている。
- 観光客や帰省客等、町外からの来訪者も安心して訪れることができる公共交通環境が整っている。

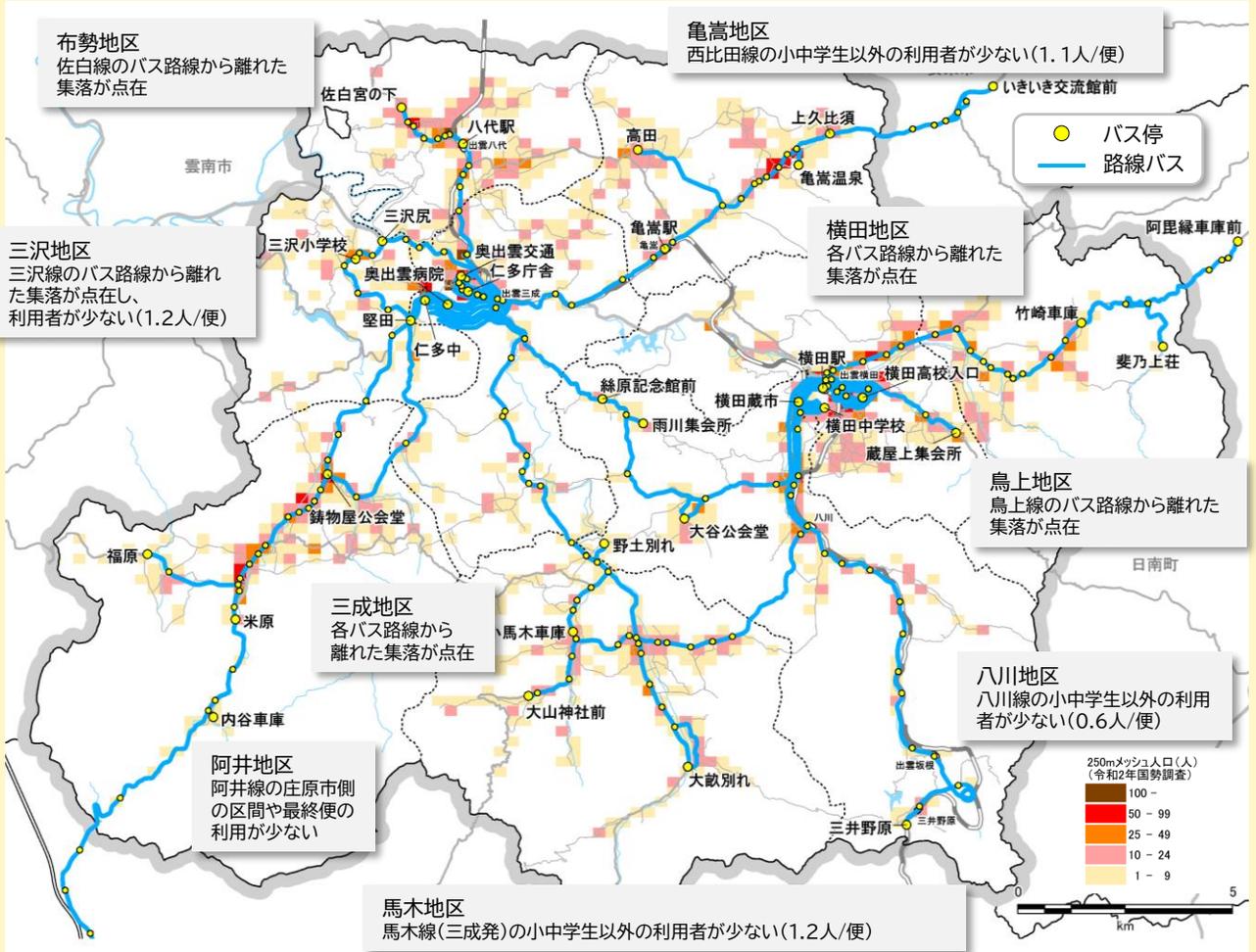
2. 持続可能で活力ある公共交通のあるまち

- 町民の移動手段として持続可能な公共交通サービスが提供されている。
- 持続可能なサービス提供のため、適切な運賃の受益者負担が行われている。
- 観光や物流等の新たな取組にもチャレンジし、事業性を高めることで町内の交通事業者が活力をもって経営している。

3. 多様な主体・個人がつながり活躍できるまち

- 公共交通サービスの仕組みづくりの場に個人や地域組織等の多様な主体が参画している。
- 多様な主体との連携により、公共交通を補完するサービスが提供されている。

現在(令和5年度)の公共交通ネットワーク



現在の奥出雲町

【鉄道】 町内と町外を結ぶ唯一の公共交通であるが、利用者数は近年大幅に減少

【路線バス】

- ・バス停までの移動が困難な高齢者の増加等、住民ニーズの変化によって利用は減少傾向
- ・今後予定されている小学校の再編(新小学校の開校)に伴い、下校時の増便を予定
- ・乗務員の不足・高齢化により、今後の事業継続が困難になる可能性があることに加え、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正(令和6年)への対応も大きな課題

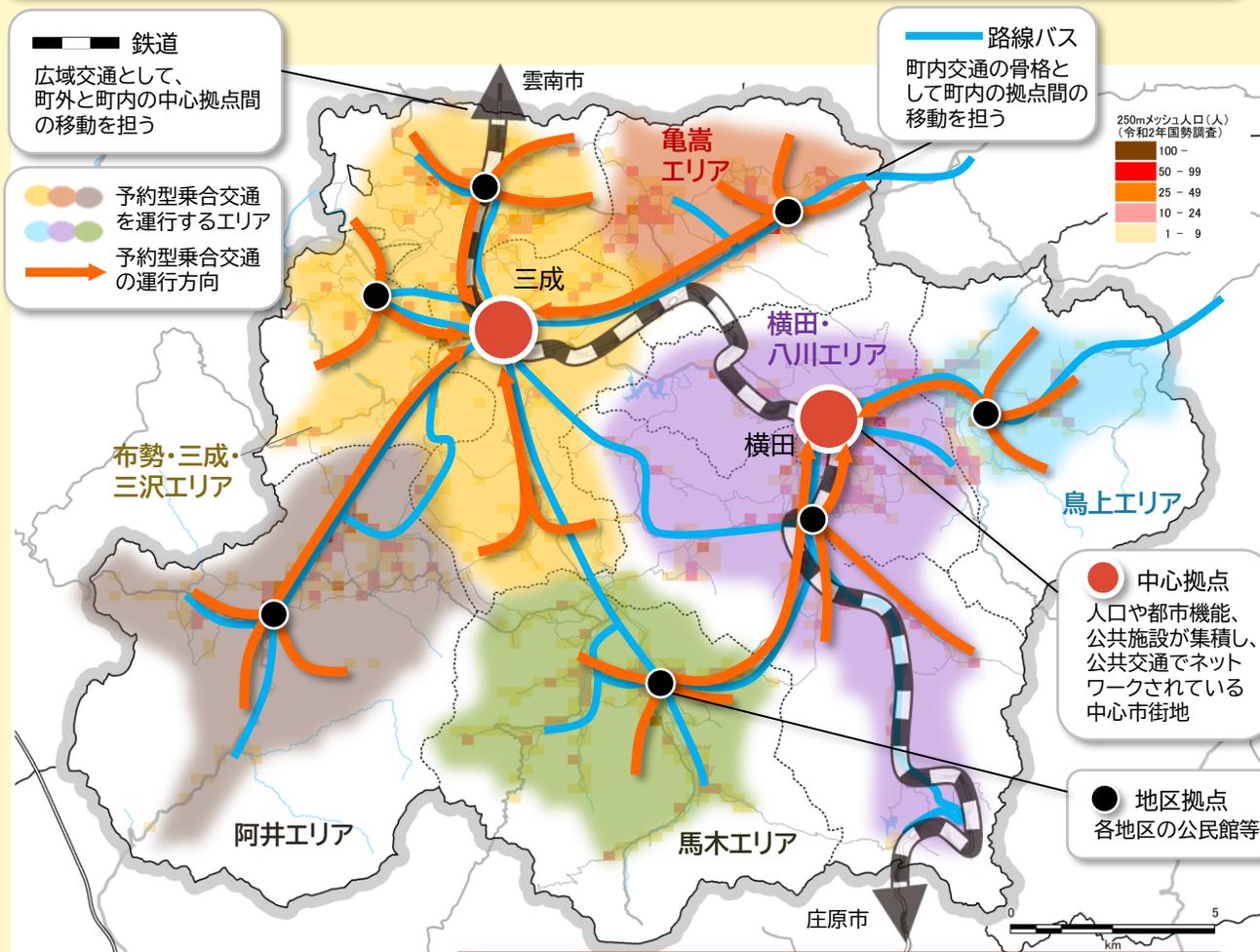
【タクシー】

- ・乗務員の不足・高齢化により夜間・休日の運行が難しくなっていることに加え、今後の事業継続が困難になる可能性がある

【住民(小さな拠点づくり)】

- ・少子高齢化等により、生活や移動等に関する隣近所での「助け合い」が困難になりつつある
- ・小さな拠点づくりや地域組織による移動手段確保の必要性が認識され、取組への機運が上昇

5年後(令和10年度)の公共交通ネットワーク(イメージ)



これからの奥出雲町

関係者の連携によって限られた資源を活用し、計画の最終年度である令和10年度に持続可能な公共交通ネットワークを実現

【鉄道】 利用促進や観光列車の活用検討により、運行の維持・確保や魅力向上を図る

【路線バス】

- ・利用の少ない区間や便、日曜日・祝日の運行を見直し
- ・通学に利用されている便、及び今後利用される見込みのある便は運行を継続
- ・バス事業者の担い手確保を支援

【タクシー】

- ・観光二次交通としての活用を検討、タクシー事業者の担い手確保を支援

【予約型乗合交通】

- ・ドアツードアで運行することにより、路線バスを利用しにくい地域住民の移動ニーズに対応
- ・路線バスを補完するサービスとして、自宅から地区内の移動と各地区から中心拠点までの移動の最低限のサービスを担保
- ・タクシー事業者やバス事業者による運行を基本としつつ、小さな拠点づくり組織等とも連携

【住民(小さな拠点づくり)】

- ・交通事業者と連携し、利用促進を図るとともに、新たな公共交通ネットワークを補完する役割を担う

6. 目標を達成するために行う施策・事業

(1) 施策・事業の体系

本計画における施策・事業の体系を、次のとおり整理します。

奥出雲町の地域公共交通を取り巻く問題点		取り組むべき課題	
(1)	地域の持続可能性	1	ファーストワンマイルの移動ニーズへの対応
(2)	中心部のにぎわい	2	鉄道・路線バスの利用促進と運行の効率化
(3)	移動ニーズと公共交通	3	子どもの通学手段の確保
(4)	公共交通の利用者数	4	公共交通を利用する高齢者等へのサポート
(5)	公共交通の持続可能性	5	まちなかの回遊性の向上
(6)	高齢者の状況	6	公共交通の事業性向上と担い手の確保
(7)	小中学生の状況	7	地域づくり・交流の場づくりとの連携による公共交通の維持・発展
(8)	公共交通の担い手と事業性向上	8	町外からの来訪者も移動しやすいサービスの提供
(9)	町外からの来訪者等の移動手段		

目標

1. 誰もが笑顔で安心して暮らし訪れることのできるまち

施策	事業
1 路線バスの運行見直し	1-1 利用の少ない区間、便等の廃止または運行形態の見直し 1-2 運行見直し基準の運用
2 児童・生徒の通学便の確保	2-1 小学校・中学校への通学便の確保と教育利用に適した運行のあり方の検討 2-2 高校生の利便性向上と支援
3 地域の実情に応じた乗合交通の導入	3-1 予約型乗合交通の導入
4 移動に関する公的補助・支援制度の見直し	4-1 移動に関する支援制度の見直しと拡充
5 まちなかや地域拠点での利用環境・回遊性の向上	5-1 まちなかや地域拠点における待合環境の整備
6 来訪者への対応	6-1 来訪者向けの観光二次交通の検討

目標

2. 持続可能で活力ある公共交通のあるまち

施策	事業
7 交通事業者の経営改善と事業性の向上	7-1 奥出雲交通株式会社の経営改善 7-2 交通事業者の担い手の確保・育成支援 7-3 適切な運賃の検討
8 鉄道の利用促進	8-1 利用環境の向上と利用促進 8-2 列車を活用した観光ツアーの検討
9 車両の計画的な導入・運用と脱炭素化	9-1 通学需要に応じた車両の運用方法の検討 9-2 EV車両等や充電設備導入の検討

目標

3. 多様な主体・個人がつながり活躍できるまち

施策	事業
10 地域で交通を支える仕組みづくり	10-1 地域との連携による公共交通の維持・利用促進 10-2 行政機関、事業所等や子ども及び高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント
11 多様な主体との連携・共創	11-1 目的地となる施設等との連携・共創、公共交通のDX

(2) 施策・事業の内容

施策・事業の内容と実施主体、及びスケジュールを次に示します。

目標

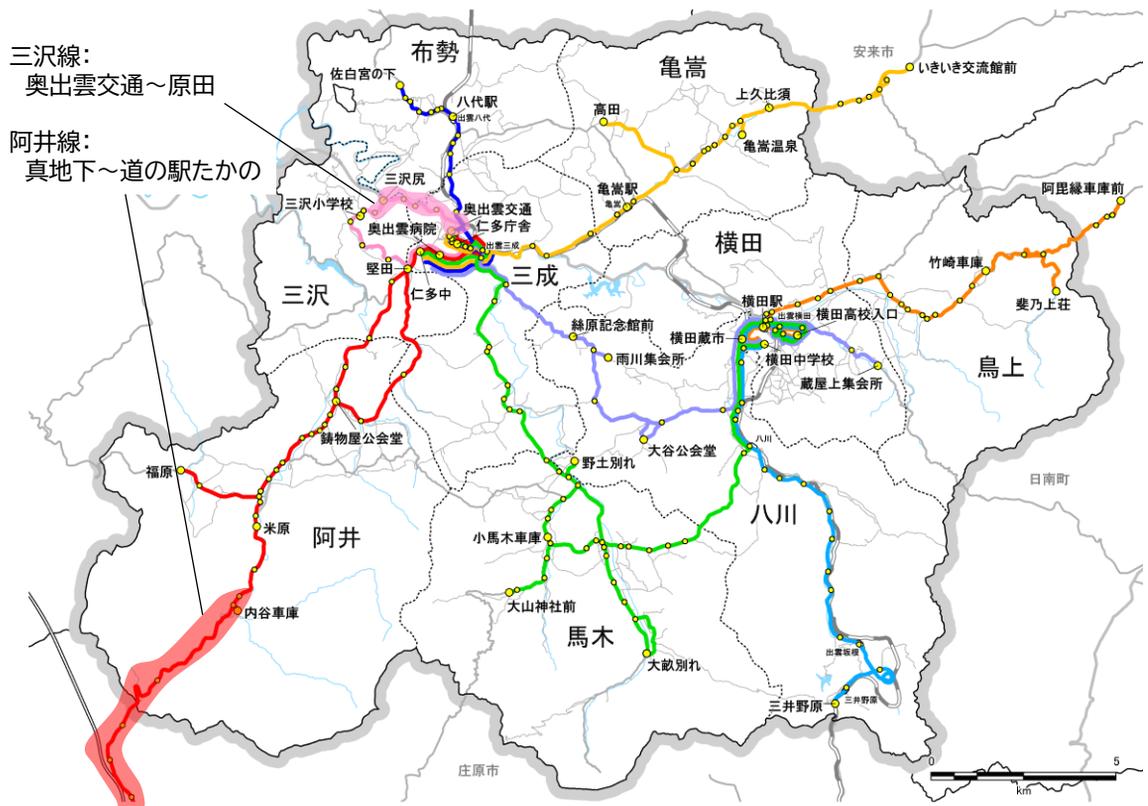
1. 誰もが笑顔で安心して暮らし訪れることのできるまち

施策1 路線バスの運行見直し

事業1-1 利用の少ない区間、便等の廃止または運行形態の見直し

- 一日を通してほぼ利用が見られない区間や一日の利用者数が平均1.0人を下回る便、また大幅な利用者減少が見られる日曜日・祝日の運行は廃止や運行形態の変更を検討する。
- 現時点で小中学生の通学に利用されている便、及び今後利用される見込みのある便については、現在の運行を継続する。

<乗降調査時に一日を通して利用が全くなかった区間>



資料：乗降調査結果(令和4年9月実施)

<一日の利用者数が平均1.0人を下回る便>

	平日		休日	
	便 (発時刻)	1便あたり 利用者数	便 (発時刻)	1便あたり 利用者数
佐白線	8:13	0.1人	9:30	0.3人
	16:13	0.4人	10:01	0.9人
	17:37	0.0人	13:03	0.3人
	18:10	0.9人	17:05	0.2人
	18:42	0.0人	17:37	0.0人
西比田線	13:22	0.9人	6:31	0.0人
	17:43	0.1人	10:40	0.4人
	18:05	0.5人	11:25	0.8人
	18:53	0.0人	12:35	0.9人
			13:22	0.9人
			16:12	0.4人
			16:55	0.4人
阿井線	7:00	0.0人	6:55	0.4人
	8:05	0.2人	7:00	0.0人
	16:25	0.8人	8:05	0.8人
	18:47	0.0人	13:20	0.3人
			13:37	0.7人
			14:45	0.6人
			17:00	0.9人
			17:35	0.4人
			18:12	0.3人
三沢線	7:45	0.8人	7:45	0.8人
	15:40	0.3人	12:40	0.3人
			17:05	0.0人

	平日		休日	
	便 (発時刻)	1便あたり 利用者数	便 (発時刻)	1便あたり 利用者数
鳥上線	8:03	0.1人	8:03	0.0人
	17:51	0.0人	15:36	0.1人
	18:25	0.2人	17:00	0.3人
八川線	7:00	0.0人	7:00	0.1人
	8:40	0.2人	8:40	0.0人
	15:50	0.0人	12:58	0.6人
	17:45	0.1人	15:15	0.2人
	19:09	0.0人	15:50	0.2人
大谷線			17:00	0.0人
			17:45	0.0人
			7:10	0.6人
			16:15	0.4人
馬木線(三成発)			17:00	0.4人
	6:55	0.6人	6:55	0.8人
	17:35	0.0人	12:58	0.8人
			17:00	0.1人
(馬木線 横田発)			17:35	0.0人
			8:50	0.4人
			17:00	0.5人

資料:奥出雲交通(株)から提供された利用実績(令和3年11月、1か月間の平均)

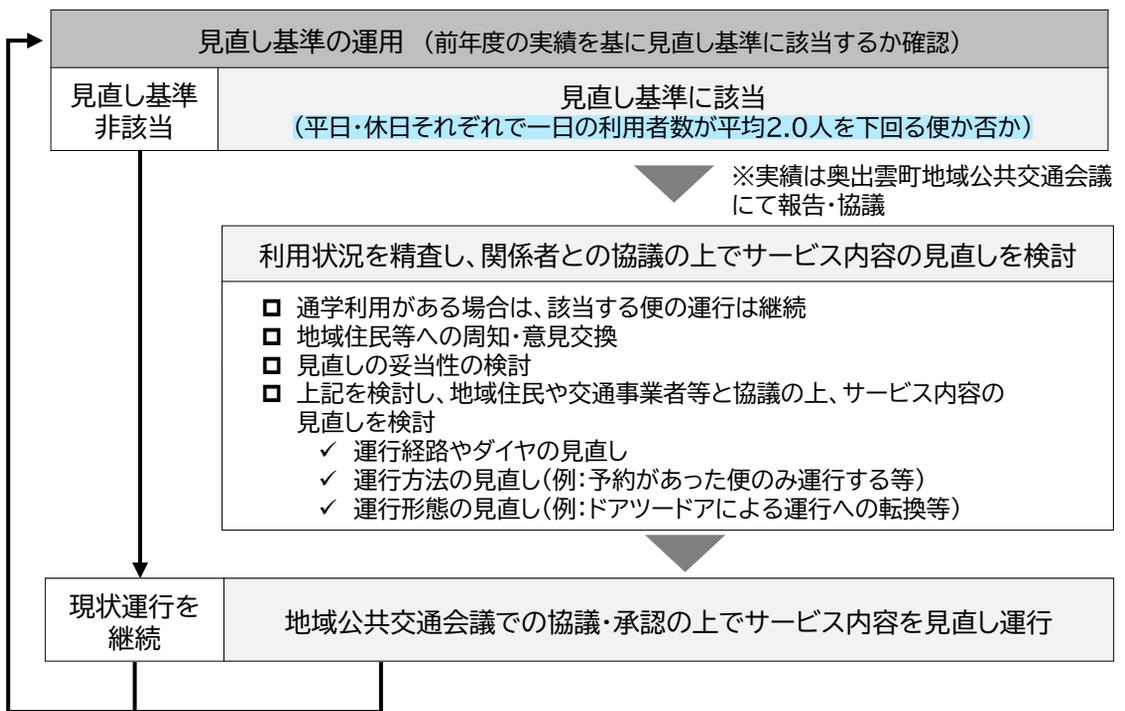
事業1-2 運行見直し基準の運用

- 公共交通に対する町の財政負担の増加等により、近い将来町内の公共交通に危機が生じる可能性があることから、**一日の利用者数が平均1.0人を下回る便の見直し**に加えて**運行見直し基準(2.0人/便)を運用し**、運行の効率化と必要な移動手段の確保を図る。

<運行見直し基準と対象路線>

見直し基準	一日の利用者数が 平均2.0人 を下回る便 ※平日・休日で区別する
対象路線	奥出雲町内すべてのバス路線
設定の考え方	地区間において、まとまった人数を輸送するという路線バスの役割を踏まえ、乗り合いが成立しているか否か(平均2.0人を下回るか否か)を見直し基準とする
評価時期	毎年度評価 (評価期間:10月～翌年9月)

<運行見直し基準の運用フロー>



実施主体	奥出雲町、交通事業者
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	2-1、2-2、3-1

施策2 児童・生徒の通学便の確保

事業2-1 小学校・中学校への通学便の確保と教育利用に適した運行のあり方の検討

- 横田地域(令和7年度)、仁多地域(令和8年度)で予定している小学校再編に向けて、児童の通学に対応した路線バスの編成・運行を行う。
- 本再編に伴う通学便(路線バス)の基本的な運行主体は奥出雲交通㈱であるが、将来的には児童・生徒の通学や教育利用に適した運行のあり方を関係者で検討していく。

事業2-2 高校生の利便性向上と支援

- 前述の施策1(路線バスの運行見直し)及び事業2-1(通学便の確保)においては、高校生の通学利用、ドライバーの労働時間等にも配慮した上で、可能な範囲で生徒が通学で利用しやすいダイヤの見直しを検討する。
- 公共交通の待合環境整備において、JR駅周辺等に学習スペースを設けることを検討する等、高校生の利便性向上と支援策を検討する。

実施主体	奥出雲町、交通事業者、地域住民、その他関係者(教育機関等)
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	1-1、1-2、5-1、8-1、9-1

施策3 地域の実情に応じた乗合交通の導入

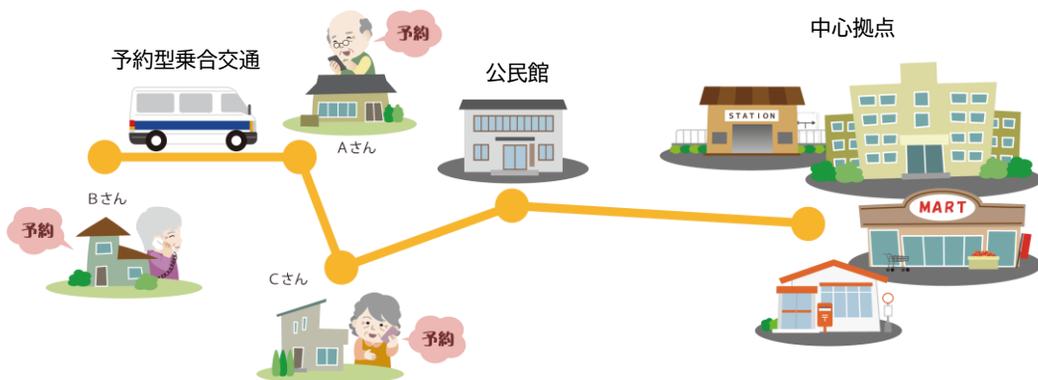
事業3-1 予約型乗合交通の導入

- 見直した路線バスを補完する交通サービスとして、ドアツードアによる予約型乗合交通の導入を検討する。
- 予約型乗合交通は、既存の交通事業者が運行業務を担うことを基本とするが、地区の状況に応じて小さな拠点づくり組織や住民等が運行業務を担うなど、持続可能な運行に向けた交通事業者と住民等の共創・連携についても検討する。

<予約型乗合交通の導入に関する基本的な考え方>

役割	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを補完するサービスとして、路線バスが運行していない時間帯に自宅⇄地区内、地区⇄中心拠点の移動の最低限のサービスを担保する。 ● 最低限のサービスにとどめ、路線バスを維持するとともに、一般乗用タクシーとの差別化を図る。
運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区単位(公民館単位)での運行を基本とするが、地理的条件や移動ニーズによっては地区を越えた運行も検討する。 ● 乗合交通を利用して、直接または地区内の拠点で路線バスに乗り継ぎ、三成または横田の中心部まで出かけることを可能にする。
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅と各地区の拠点または仁多、横田地域いずれかの中心拠点にある主要施設で乗降する。 ● 中心拠点では、病院や商業施設、鉄道駅等で乗降できるポイントを設定する。
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の電話やスマートフォンからの事前予約を受け、自宅近くから決められた目的地までの区間をドアツードアで運行する。 ● 目安時刻(便)を設定して運行することを基本とする。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額制と都度払いを併用し、一定の受益者負担を求めながら、利用者の外出を促進する仕組みを検討する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者からの予約により運行する(予約がなければ運行しない)。 ● 円滑な予約のため、事前の会員登録制とする。

<運行のイメージ>



実施主体	奥出雲町、交通事業者、地域住民、その他関係者
実施スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和6年度より一部の地域で実証運行を実施 ● 令和7年度以降、本格運行及び各地域への展開を図る
関連する事業	1-1、1-2、4-1、7-3、10-1、11-1

施策4 移動に関する公的補助・支援制度の見直し

事業4-1 移動に関する支援制度の見直しと拡充

- 現行の「奥出雲町高齢者生活交通サポート事業」では対象者が限られるため、日中に自らの交通手段をもたない人(同居家族が不在等)については住民税の課税状況によらず支援対象とすることや、住民税非課税世帯等は年齢によらず支援対象とする等、支援制度の対象を拡大することを検討する。
- 「奥出雲町高齢者タクシー利用助成事業」については、前述の事業3-1(予約型乗合交通の導入)に合わせて見直しを進める。
- 支援制度の見直しについては、利用者にもわかりやすく、使いやすい制度となるよう関係団体との連携を図る。

実施主体	奥出雲町、交通事業者
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	3-1

施策5 まちなかや地域拠点での利用環境・回遊性の向上

事業5-1 まちなかや地域拠点における待合環境の整備

- 令和6年度策定予定の「奥出雲町立地適正化計画」に合わせ、中心拠点内の商業施設や病院、地区拠点等における待合環境の整備・改善を検討し、利用環境の向上を図る。
- 中心拠点内では、利用者の目的に応じた分かりやすい情報提供を行うとともに、自動運転等の新しい技術の活用による周遊手段の確保について検討する。

実施主体	奥出雲町、交通事業者、その他関係者(まちなかの目的地となる施設等)
実施スケジュール	令和7年度以降に計画・実施
関連する事業	2-2、11-1

施策6 来訪者への対応

事業6-1 来訪者向けの観光二次交通の検討

- 前述の事業3-1(予約型乗合交通の導入)では、帰省客・観光客・ワーケーションで訪れるビジネスマン等、町外からの来訪者も利用できる仕組みを検討する。
- 鉄道の利用促進を図りながら、鉄道と観光スポット、宿泊施設等の目的地をつなぐ観光二次交通の提供を検討する。
- 日曜日と祝日については、路線バスの運行の廃止を検討し、タクシーや拠点でのカーシェアリングによる観光二次交通の提供を積極的に検討する。

実施主体	奥出雲町、交通事業者、地域住民、その他関係者(観光協会)
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	3-1、8-1、8-2

施策7 交通事業者の経営改善と事業性の向上

事業7-1 奥出雲交通株式会社の経営改善

- 町内の公共交通サービスを担うバス事業者である奥出雲交通(株)について、安定した経営の下で持続可能な公共交通サービスを提供できるよう経営改善に取り組む。

<収益向上、経営改善に向けた事業例>

- 空き時間を活用した宅配荷物等の配送
- 観光客等をターゲットとした貸切バス事業の充実

事業7-2 交通事業者の担い手の確保・育成支援

- 奥出雲交通(株)の他、町内に3社あるタクシー事業者について、女性や外国人も含めた多様な担い手の雇用確保、免許取得等の支援を行い、ドライバー等の公共交通の担い手の確保・育成に取り組む。

<担い手の確保・育成の支援例>

- 研修や免許取得に係る費用の補助
- 多様な人材が働きやすい職場環境づくりに向けた支援
- UIターンフェア等でのPR
- 空き家等を活用した住居確保等の支援
- ドライバーによる観光ガイドや接客研修

事業7-3 適切な運賃の検討

- 公共交通の事業性を向上させるため、定額制等一定の受益者負担の仕組みや来訪者向けの料金設定等、サービス内容に見合った適切な運賃の設定を検討する。

実施主体	奥出雲町、交通事業者、その他関係者
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	3-1、6-1、8-2、11-1

施策8 鉄道の利用促進

事業8-1 利用環境の向上と利用促進

- 木次線は、町内と町外を結ぶ唯一の公共交通であることから、他の公共交通(路線バス、予約型乗合交通等)とのダイヤ接続を考慮する等、引き続き利用環境の向上を図る。
- 沿線市町や木次線利活用推進協議会、地域等との連携をより強化し、住民が木次線を利用しやすい環境を整えるとともに、県立横田高校等での定期券利用を促進する取組を継続する。

事業8-2 列車を活用した観光ツアーの検討

- 出雲横田駅や出雲三成駅を発着点とし、町内の観光スポットをタクシーや貸切バス等で周遊する体験型ツアー等を関係者との連携により検討、構築する。特にターゲットを明確にし、物語性を持たせた周遊ツアー・体験型ツアーやインバウンド観光の促進も含めて検討を行う。
- 令和6年度から木次線を運行予定の「観光列車あめつち」の定着に向けて、出雲横田駅から宿泊施設や観光スポットを周遊するツアーの造成等により、観光列車の魅力向上や町内全域及び沿線自治体への波及、地域活性化を図る。

実施主体	奥出雲町、交通事業者、木次線利活用推進協議会、地域住民、その他関係者(教育機関、観光協会等)
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	6-1、10-1、10-2、11-1

施策9 車両の計画的な導入・運用と脱炭素化

事業9-1 通学需要に応じた車両の運用方法の検討

- 前述の事業2-1(通学便の確保)の検討を行いながら、通学需要に応じた車両の整理を進める。
- また、車両の運用方法について、教育委員会や学校等の関係者とも話し合い、将来的には児童・生徒の通学や教育利用に適した運行のあり方を関係者で検討していく。

事業9-2 EV車両等や充電設備導入の検討

- 前述の事業3-1(予約型乗合交通の導入)や事業9-1(通学需要に応じた車両の運用方法の検討)については、EV車両等の導入も視野に入れて充電設備を導入するなど、公共交通の脱炭素化に取り組む。
- 公共交通の機能を補完することを目的とした、EV車両等のカーシェアリング事業等について実施を検討する。

実施主体	奥出雲町、交通事業者
実施スケジュール	令和7年度以降、計画・実施
関連する事業	2-1、3-1

施策10 地域で交通を支える仕組みづくり

事業10-1 地域との連携による公共交通の維持・利用促進

- 鉄道や路線バス、予約型乗合交通等については、各地区の小さな拠点づくり組織との連携も視野に入れ、高齢者の外出目的を創出しながら利用促進を進めることのできるような仕組みを検討する。

事業10-2 行政機関、事業所等や子ども及び高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント※

- 奥出雲町役場をはじめとした町内の行政機関、事業所等において、通勤時の公共交通利用を促すモビリティ・マネジメントを実施する。
- 児童・生徒や高齢者を対象とした公共交通の乗り方教室やバス路線のオープンデータ化と絡めた学習会を行う等、公共交通への理解を深める機会を設ける。

※モビリティ・マネジメントとは、自動車に依存した生活から公共交通等を上手に使うことを促す利用促進等の取組のこと

実施主体	奥出雲町、交通事業者、地域住民、その他関係者(教育機関等)
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	3-1、8-1

施策11 多様な主体との連携・共創

事業11-1 目的地となる施設等との連携・共創、公共交通のDX※

- 前述の事業3-1(予約型乗合交通の導入)や事業5-1(待合環境の整備)等とあわせて、医療機関や商業施設、温泉施設等、交通の目的地となる施設等との共創による取組を検討する。
- 自宅や地域にしながら利用でき、交通を補完する暮らしを支えるサービス(移動販売等)についても関係者と協働で検討する。
- キャッシュレス決済への対応や、スマートフォンアプリ及び地域通貨制度との連携といった公共交通のDX(デジタルトランスフォーメーション)推進についても今後の検討課題とする。

<目的地となる施設等との連携の例>

- 健康教室等のイベント開催と合わせた公共交通の乗り方教室の開催
- バス利用者や乗合交通利用者向けの割引サービス
- 予約型乗合交通の空き時間を活用した買い物支援

※DX(デジタルトランスフォーメーション)とは、デジタル技術を活用してビジネスやサービスの仕組みを変えること

実施主体	奥出雲町、交通事業者、その他関係者
実施スケジュール	令和6年度より計画・実施
関連する事業	3-1、5-1、10-1

7. 施策の実施スケジュール

施策	実施スケジュール				
	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
1. 誰もが笑顔で安心して暮らし訪れることのできるまち					
施策1 路線バスの運行見直し			計画・実施		
施策2 児童・生徒の通学便の確保			計画・実施		
施策3 地域の実情に応じた乗合交通の導入	実証運行		本格運行・他地域へ展開		
施策4 移動に関する公的補助・支援制度の見直し			計画・実施		
施策5 まちなかや地域拠点での利用環境・回遊性の向上			計画・実施		
施策6 来訪者への対応			計画・実施		
2. 持続可能で活力ある公共交通のあるまち					
施策7 交通事業者の経営改善と事業性の向上			計画・実施		
施策8 鉄道の利用促進			計画・実施		
施策9 車両の計画的な導入・運用と脱炭素化			計画・実施		
3. 多様な主体・個人がつながり活躍できるまち					
施策10 地域で交通を支える仕組みづくり			計画・実施		
施策11 多様な主体との連携・共創			計画・実施		

8. 計画の管理とモニタリング

(1) 評価指標の設定

基本目標の達成状況、施策・事業の進捗状況をモニタリングするため、次の4つの評価指標を設定します。

評価指標① 予約型乗合交通を導入したエリアの数	
現状	目標(令和10年度時点)
予約型乗合交通を導入しているエリアはない	5年後(令和10年度)の公共交通ネットワーク(P33)における6エリア中3エリアで導入している
指標の定義	路線バスの運行を見直し、予約型乗合交通を導入したエリアの数
目標の考え方	交通事業者や地域との協議、実証運行の結果を踏まえ、6エリア中3エリアに予約型乗合交通を導入することを目標とする。

評価指標② 公共交通の年間利用者数	
現状値	目標値(令和10年度時点)
<JR木次線> 【令和2年度】55,115人/年 (151人/日×365日) <路線バス> 【令和4年度】約83,000人/年 ※高校生以上の利用者数	<JR木次線> 約46,000人/年 <路線バス> 約22,000人/年 <予約型乗合交通> 約9,000人/年
指標の定義	JR木次線(町内7駅合計)、路線バス(高校生以上)、予約型乗合交通の年間利用者数
目標値の考え方	<JR木次線> <ul style="list-style-type: none"> 年間利用者数は人口減少等により平成22年度から令和2年度までの10年間で43.6%減少しており、今後10年間も同様に減少すると考えた場合、令和10年度時点の年間利用者数は約30,000人となる。 施策8の実施等によって減少幅を20%程度に抑え、令和10年度時点での年間利用者数を約46,000人とすることを目標とする。 <路線バス> <ul style="list-style-type: none"> 5年後(令和10年度)の公共交通ネットワークに基づく路線見直しを行った場合、高校生以上の利用者が減少することが見込まれるため、令和10年度時点の年間利用者数を約22,000人とすることを目標とする。 <予約型乗合交通> <ul style="list-style-type: none"> 予約型乗合交通は、バス路線から離れて居住する人や見直し対象となったバス路線の沿線に居住する人を中心に、1便あたり5人程度の利用者獲得を目指し、年間利用者数を約9,000人とすることを目標とする。

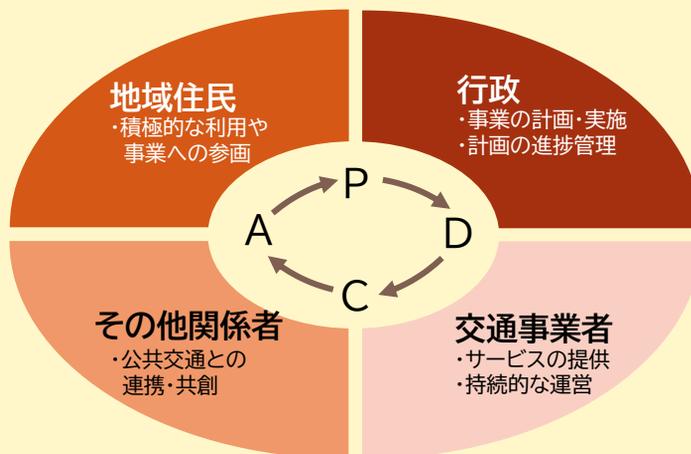
評価指標③ 公共交通の収支率	
現状値	目標値(令和10年度時点)
〈奥出雲交通(株)の収支率〉 51.6%	〈奥出雲交通(株)の収支率〉 30%以上
〈予約型乗合交通の収支率〉 —	〈予約型乗合交通の収支率〉 25%以上
指標の定義	奥出雲交通(株)の収支率及び予約型乗合交通の収支率
目標値の考え方	5年後(令和10年度)の公共交通ネットワークを基に、路線バスと予約型乗合交通の運行にかかる概ねの費用と運賃収入、収支率を試算し、奥出雲交通(株)の収支率については30%以上、予約型乗合交通の収支率については25%以上を目標値に設定する。 ※路線バスについては、運転手の待遇改善等も視野に入れて費用を試算。

評価指標④ 公共交通やその他移動支援策に関わる町の財政負担	
現状値	目標値(令和10年度時点)
106百万円	126百万円以下
指標の定義	公共交通に対する町の財政負担額の合計 (路線バスに対する運行補助、予約型乗合交通に対する運行補助、スクールバス委託料、高齢者等の移動に対する支援施策にかかる費用)
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 本計画においては路線バスの見直しによって財政負担を削減したうえで新たな事業を行うことを前提とするが、小学校の再編による通学手段の確保や運転手の待遇改善等により、財政負担の増加は避けられないと予想される。 財政負担は平成28年度から令和4年度までの6年間で18.4%増加しており、今後6年間も同様に増加すると令和10年度時点で126百万円になると推計されることから、126百万円を増加の上限とし、目標値に設定する。

(2) 計画の実施とモニタリング

- 本計画は、PDCAサイクルの考え方に基づき、関係者間で役割分担・協働しながら推進していきます。
- 各施策の性質に応じ、長期的または短期的に計画を立案し(Plan)、実施(Do)していきます。
- 奥出雲町地域公共交通会議では、毎年度定期的に施策の実施状況や目標の達成状況について評価・検証(Check)を行い、その内容を踏まえて改善(Act)を行いながら、次期施策の計画・実施へとつなげていきます。
- 計画の最終年度(令和10年度)には、施策の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。
- なお、本計画の施策内容等は、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。

<役割分担のイメージ>



<計画の管理・評価のイメージ>

	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
長期的な計画・実行が必要な施策	施策の計画(Plan)	実施(Do)	施策の計画(Plan) 改善(Act)	実施(Do)	
短期的な計画・実行が可能な施策	施策の計画・実施(Plan・Do)	施策の計画・実施(Plan・Do)	施策の計画・実施(Plan・Do)	施策の計画・実施(Plan・Do)	
評価・改善		評価(Check) 改善(Act)	評価(Check) 改善(Act)	評価(Check) 改善(Act)	最終評価 次期計画の検討

参考資料

(1) 奥出雲町地域公共交通会議等における計画の検討経緯

会議名	開催日	実施内容・議題
庁内関係部署へのヒアリング調査	令和4年 7月12日(火)～ 7月14日(木)	施策の実施状況、公共交通との連携可能性等を把握することを目的に実施
交通事業者へのヒアリング調査	令和4年 7月19日(火)～ 7月21日(木)	町内のバス事業者、タクシー事業者を対象に、詳細な利用状況や運行における課題等を把握することを目的に実施
住民アンケート調査	令和4年 9月6日(火)～ 9月22日(木)	地域住民を対象に、移動実態や公共交通の利用状況、今後の公共交通政策に関する意向等を把握することを目的に実施
路線バスの乗降調査	令和4年 9月13日(火)	町内を運行する路線バス(全路線、全便)の利用実態を把握することを目的に実施
高校生及び保護者を対象としたアンケート調査	令和4年 10月28日(金)～ 11月7日(月)	県立横田高校へ通学、または奥出雲町内から雲南市内の高校へ通学する高校生および保護者を対象に、通学の実態や公共交通に関する意向等を把握することを目的に実施
民生委員を対象としたアンケート調査	令和4年 11月18日(金)～ 12月1日(木)	高齢者の生活状況を把握する民生委員を対象に、高齢者の日常生活における困りごとや町内の公共交通サービスの課題を把握することを目的に実施
医療機関・商業施設・専門学校へのヒアリング調査	令和4年 12月6日(火)～ 12月7日(水)	施設利用者や学生の交通手段及び公共交通に関する意見等を把握することを目的に実施
奥出雲町地域公共交通会議	令和4年 12月13日(火)	<ul style="list-style-type: none"> 活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)の設置について 奥出雲町地域公共交通計画策定事業 地域公共交通計画策定業務(令和4年度) 中間報告「地域と公共交通の現状」
地域ワーキング会議	令和5年 5月25日(木)	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画について 奥出雲町の公共交通の現状について ワークショップ「キーワードについて、困っていること・課題だと思っていること」、「解決するためにみんなのできること」
交通事業者ワーキング会議(バス事業者)	令和5年 7月24日(月)	<ul style="list-style-type: none"> 奥出雲町の公共交通に関連する現状・問題点・課題について 将来ネットワーク(イメージ)の共有

会議名	開催日	実施内容・議題
交通事業者ワーキング会議 (タクシー事業者)	令和5年 8月30日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 現在の事業の状況について 地域の実情に応じた乗合交通の導入について
奥出雲町地域公共交通会議	令和5年 9月15日(金)	<ul style="list-style-type: none"> 奥出雲町の公共交通に関連する現状・問題点 奥出雲町地域公共交通計画の方向性(案)・計画体系(案)
地域ワーキング会議	令和5年 10月17日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ワークショップ「地域内輸送活動に関する意向」 計画のスローガン・方向性に関する説明と意見交換
交通事業者ワーキング会議 (バス・タクシー事業者合同)	令和5年 11月15日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 奥出雲町地域公共交通計画の策定状況について 将来ネットワーク案の共有と意見交換
奥出雲町地域公共交通会議	令和6年 1月17日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 奥出雲町地域公共交通計画(素案)について
パブリックコメント	令和6年 1月30日(火)～ 2月28日(水)	<ul style="list-style-type: none"> 奥出雲町地域公共交通計画(素案)にかかるパブリックコメントの実施
奥出雲町地域公共交通会議	令和6年 3月19日(火)	<ul style="list-style-type: none"> 奥出雲町地域公共交通計画(素案)にかかるパブリックコメントの結果について 奥出雲町地域公共交通計画の策定について

(2) 奥出雲町地域公共交通会議設置要綱

平成22年5月1日
告示第83号

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)第9条第4項及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、奥出雲町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の实情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 町運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 奥出雲町地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項
- (4) 奥出雲町地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (5) その他生活交通の確保に関する必要な事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、町長が特に必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 町長又はその指名する者
 - (2) 関係する公共交通事業者等
 - (3) 一般団法人島根県旅客自動車協会
 - (4) 住民又は利用者の代表
 - (5) 島根運輸支局長又はその指名する者
 - (6) 一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体
 - (7) 関係する道路管理者、島根県警察(島根県公安委員会)、学識経験者及び交通会議の運営上必要と認められる者
- 2 交通会議には、会長を置き、町長又はその指名する者をもって充てる。
3 会長は、会務を総理する。
4 会長に事故あるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第4条 交通会議は、必要に応じ会長が招集する。

- 2 交通会議は、委任状を含め、委員の過半数の出席をもって成立する。
- 3 交通会議の議長は、会長が行う。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。
- 5 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 6 交通会議を欠席する場合は、委任状を提出することができる。

(協議結果の取扱い)

第5条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(専門部会)

第6条 交通会議は、地域の実情に即した課題や専門的な個別課題について協議するため、専門部会を置くことができる。

2 専門部会の委員は、第3条に規定する委員の中から、会長が指名する。

3 前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を専門部会の委員とすることができる。

4 専門部会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出及び意見等を求めることができる。

5 専門部会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

(庶務)

第7条 交通会議の庶務は、町長が指定する課において処理する。

(委任)

第8条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この告示は、平成22年5月1日から施行する。

附 則(平成30年告示第82号)

この告示は、平成30年4月1日から施行する。

附 則(令和2年告示第26号)

この告示は、令和2年4月1日から施行する。

附 則(令和4年告示第153号の2)

この告示は、令和4年8月1日から施行する。

(3) 奥出雲町地域公共交通会議(令和5年度) 委員名簿

要綱 第3条	区分	団体	役職	氏名
(1)	市町村長	奥出雲町	町長	糸原 保
(2)	一般乗合旅客	奥出雲交通㈱	代表取締役常務	森山 孝雄
(3)	事業者が組織する団体	(一社)島根県 旅客自動車協会雲南支部	支部長	鳥谷 勉
(4)	住民代表	奥出雲町自治会長会連合会	会長	岩佐 俊秀
	住民代表	奥出雲町自治会長会連合会	副会長	石原 一志
	住民代表	奥出雲町小さな拠点づくり	交通支援リーダー	和久利 健
	利用者代表	島根県立横田高等学校	生徒指導主事	毛利 徹生
	利用者代表	仁多郡小中学校長会	会長(鳥上小学校長)	加藤 春生
	利用者代表	奥出雲町社会福祉協議会	事務局長	田食 喜美子
(5)	地方運輸局長	中国運輸局島根運輸支局	首席運輸企画専門官	鬼村 まり子
	地方運輸局長	中国運輸局島根運輸支局	首席運輸企画専門官 (総務企画・観光担当)	橋本 健司
(6)	運転者が組織する団体	島根県交通運輸産業 労働組合協議会	事務局長	丸山 武
(7)	道路管理者	雲南県土整備事務所 仁多土木事業所	事業所長	土屋 伸生
	都道府県警察	島根県雲南警察署 三成広域交番	所長	秦野 達人
	都道府県警察	島根県警察本部 交通部交通規制課	課長	服部 浩
	学識経験者	国立大学法人 島根大学	教授	飯野 公央
	交通会議の運営上 必要と認められる者	島根県地域振興部 交通対策課	課長	山影 一茂
	交通会議の運営上 必要と認められる者	島根県中山間地域 研究センター	地域研究科長	有田 昭一郎

(4) 用語解説

	用語	内容
あ	一次医療機関	かかりつけ医や、比較的症状の軽い患者に対する医療を提供する施設。
	一般乗用旅客自動車運送事業	いわゆるタクシーのことで、乗車定員11人未満の自動車を貸し切って有償で旅客を運送する事業。
	インバウンド	外国人が日本国内に訪れる旅行のこと。
	オープンデータ	誰でも自由にアクセスし、利用や再利用ができる形で提供されるデータのこと。
か	カーシェアリング	あらかじめ登録を行った会員が、特定の自動車を他の会員と共同で使用するサービスまたはシステムのこと。
	観光二次交通	拠点となる鉄道駅等から個別の観光地までの交通手段。
さ	自家用有償旅客運送	地域における移動手段の確保が求められている一方でバスやタクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、自治体やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。
	仕業	乗務員または車両の始業から終業までの1日の運行スケジュールのこと。
	小地域	国勢調査で人口等の集計に用いる市区町村より小さな単位のこと、町丁、字等が該当する。
た	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」を推進することを目的に定められた法律で、地域公共交通計画の作成や実施する事業等について定めている。
	小さな拠点づくり	買い物や交通など日常生活に必要な機能の維持・確保に向けて、地域住民が主体となって地域課題の解決に取り組むこと。島根県では、公民館エリア(旧小学校区)を基本単位としている。
	DX(デジタルトランスフォーメーション)	デジタル技術を活用してビジネスやサービスの仕組みを変えること。
	デマンド型交通	利用者の予約により運行する運送サービス。
な	二地域居住	都市住民が都市部と地方部にそれぞれ生活拠点を設ける暮らし方。
は	ファーストワンマイル	自宅から目的地に出かける際の最初の移動。
	フリー乗降	バスが運行する経路上の安全が確保される場所で、バス停以外でも乗降可能とする仕組み。
ま	マスタープラン	政策における全体的な方向を定める基本計画。
	モビリティ・マネジメント	自動車に依存した生活から公共交通等を上手に使うことを促す利用促進等の取組。

奥出雲町地域公共交通計画

発行年月：令和6年3月

発行：奥出雲町(政策企画課)

〒699-1592 島根県仁多郡奥出雲町三成358-1

Tel 0854-54-2514
