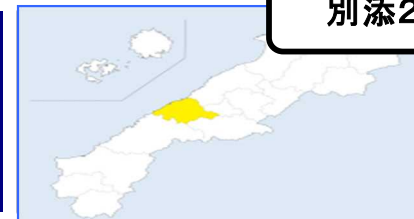


令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

江津市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



江津市の概要

- ・平成16年10月に1市1町が合併
- ・人口 22,959人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 268.24km²

交通会議の構成員

江津市 島根県 石見交通(株) Kーサポート(株) 日本交通(株) (有)浅利タクシー 桜江タクシー (株)Fromハート 国土交通省中国地方整備局浜田河川国道事務所 島根県浜田県土整備事務所 中国運輸局島根運輸支局 島根県旅客自動車協会 島根県交通運輸産業労働組合協議会 江津警察署 住民代表 商工会議所 商工会 社会福祉協議会 JR西日本 学識経験者

概要

・公共交通の現況

鉄道は、海岸線を東西に結ぶJR山陰本線と市の中央部を南北に流れる江の川に沿ってJR三江線が運行していたが、平成30年3月31日をもって三江線は廃止された。4条路線バスは、石見交通が、国道9号や江の川沿いの国道261号など、市内主要な幹線道路で14系統を運行している。また、南側の中山間地域を中心として市町村運営有償運送によって16系統を運行している。

・公共交通の問題点や課題

中山間地域の公共交通不便地域の解消のため、平成21年度から地域間交通ネットワークへ接続するデマンド型コミュニティバスの3系統の実証運行を行い、その後本格運行へ移行している。また、平成27年3月に国の認定を受けた「江津市中心市街地活性化基本計画」を進める中で、コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくりの必要性がさらに増しており、中山間地域の生活を維持する最低限の交通手段を確保し、加えて、都市機能の集約を進めている中心市街地に乗り入れる地域間幹線系統とフィーダー系統を組み合わせることによって交通ネットワークを構築することとしている。

交通会議の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせたバス路線の検討
- ・交通不便地域におけるフィーダー交通の検討
- ・利用促進策の検討

交通会議における検討

交通会議の開催状況 6回開催

- ・11月 地域公共交通会議 ①有福線代替交通計画(案)について
- ・12月 地域公共交通会議(書面) ①事業評価について
- ・1月 地域公共交通会議 ①江津市生活バス(江津有福線)の運行委託業者について
②江津市地域公共交通改革の一部改訂について
- ・2月 地域公共交通会議(書面) ①生活バス等の利用料金の改定について
- ・6月 地域公共交通会議(書面) ①事業計画について
- ・7月 地域公共交通会議 ①タクシー利用助成事業について

定量的な目標・効果

| | | |
|------|-------|------------------------|
| (目標) | 松川波積線 | …利用者数を1運行当たり5.2人以上にする。 |
| | 川平線 | …利用者数を1運行当たり3.6人以上にする。 |
| | 鹿賀線 | …利用者数を1運行当たり2.0人以上にする。 |
| | 江津川平線 | …利用者数を1運行当たり4.3人以上にする。 |
| | 江津有福線 | …利用者数を1運行当たり2.0人以上にする。 |

(効果)

生活バスの運行により、公共交通を利用した移動可能性を拡大し、交通不便地域の縮小、解消に繋がる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・江津有福線のダイヤについては、JR江津駅での特急列車、都野津駅での4条路線バス周布江津線及び有福温泉での浜田路線(有福線)との接続を考慮した。

実施した利用促進策

- ・市内生活交通のバスマップを作成し、市内全世帯に配布した。鉄道からバスへ交通手段の転換がスムーズに進むよう努めた。
- ・地域コミュニティ組織との意見交換を実施し、生活バスの利用促進を呼びかけた。
- ・乗合バス事業者と協議の上、4条路線バス周布江津線を都野津駅前まで乗入れる調整を行い、江津有福線との接続及び待合について利用者の利便性向上に努めた。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・江津有福線のダイヤについては、JR江津駅での特急列車、都野津駅での4条路線バス周布江津線及び有福温泉での浜田路線(有福線)との接続を考慮した。

地域住民の意見の反映

- ・運行事業者への聞き取りを行った。
- ・公共交通会議に住民、利用者の代表として地域コミュニティ組織や婦人会から出席を求めた。
- ・江津有福線の新設にあたって地域住民との意見交換会を計8回開催し、集約した意見を運行計画に反映させた。

事業実施の適切性

- ①松川波積線：計画どおり事業は適切に実施された。
- ②川平線：計画どおり事業は適切に実施された。
- ③鹿賀線：計画どおり事業は適切に実施された。
- ④江津川平線：計画どおり事業は適切に実施された。
- ⑤江津有福線：計画どおり事業は適切に実施された。

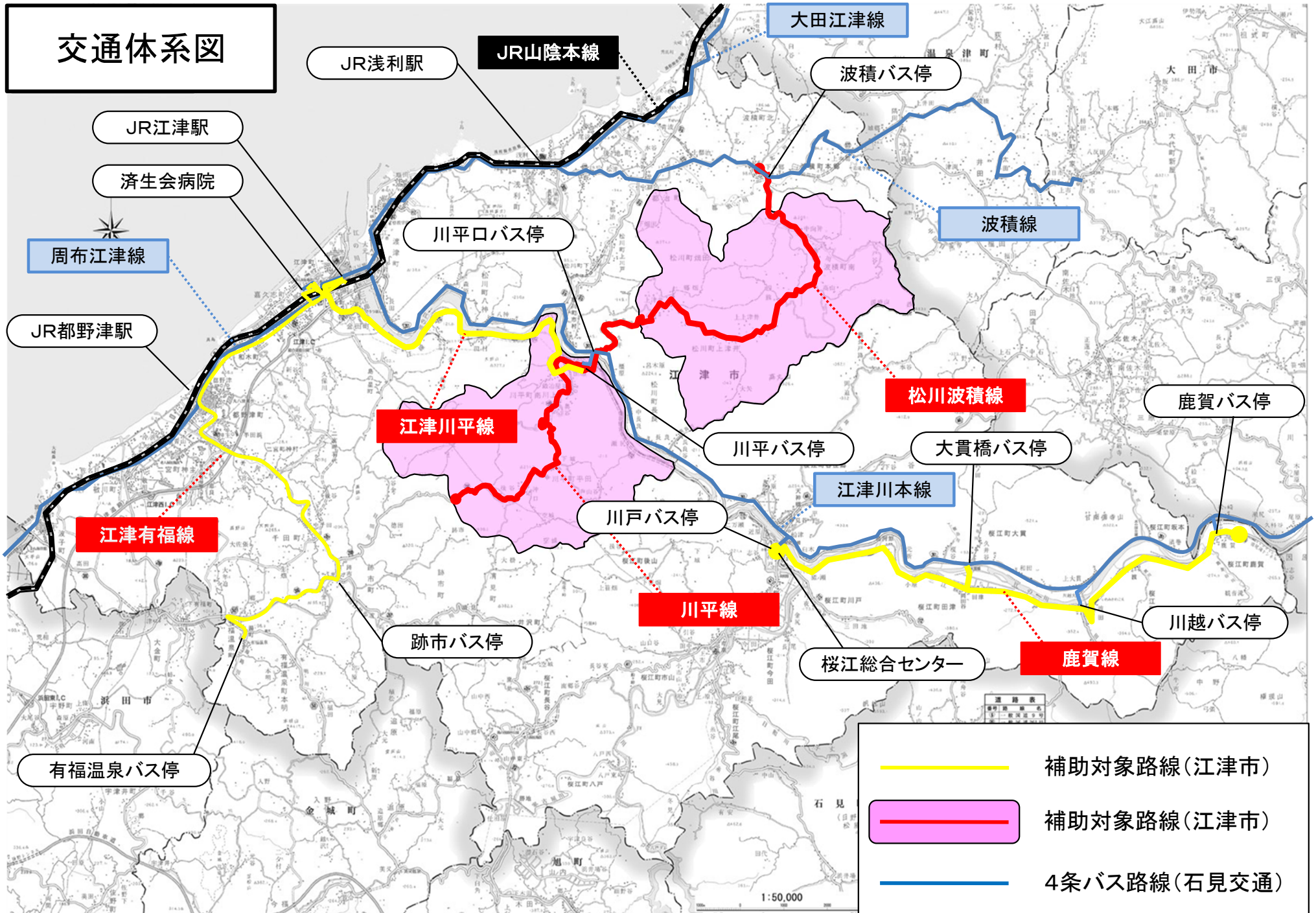
目標・効果達成状況

- ①松川波積線：（目標）利用者数を1運行当たり5.2人以上に対して、沿線人口の減少などの影響を受け、2.7人であった。
（効果）高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ②川平線：（目標）利用者数を1運行当たり3.6人以上に対して、沿線人口の減少などの影響を受け、2.1人であった。
（効果）高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ③鹿賀線：（目標）利用者数を1運行当たり2.0人以上に対して、沿線人口の減少などの影響を受け、0.2人であった。
（効果）高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ④江津川平線：（目標）利用者数を1運行当たり4.3人以上に対して、沿線人口の減少などの影響を受け、3.7人であった。
（効果）高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。
- ⑤江津有福線：（目標）利用者数を1運行当たり2.0人以上に対して、3.5人であった。
（効果）高齢者をはじめとする住民の日常の移動手段を確保し、交通不便地域を解消することができた。

事業の今後の改善点

- ①松川波積線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ②川平線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ③鹿賀線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ④江津川平線：集落の人口減少の影響もあり、目標どおりの成果が見られなかったため、住民との連携に一層努めていく。
- ⑤江津有福線：住民と連携しながら、目標数の維持に努める。

交通体系図



運行系統図 別紙

系統名 松川波積線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線不定期型)
- ・運行日・便数 川平駅-波積診療所(月・木)8便/日
- ・運賃 200円/回

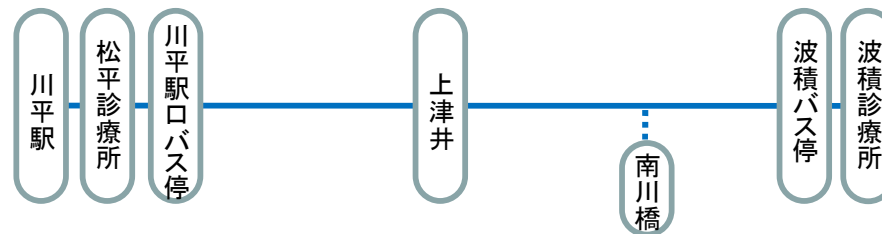
系統名 川平線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線不定期型)
- ・運行日・便数 (火・金)4便/日
- ・運賃 200円/回

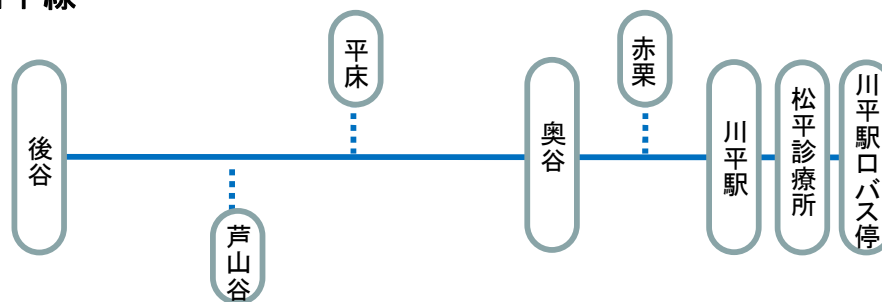
系統名 鹿賀線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線定期型)
- ・運行日・便数 (月・木)4便/日
- ・運賃 160円~490円/回

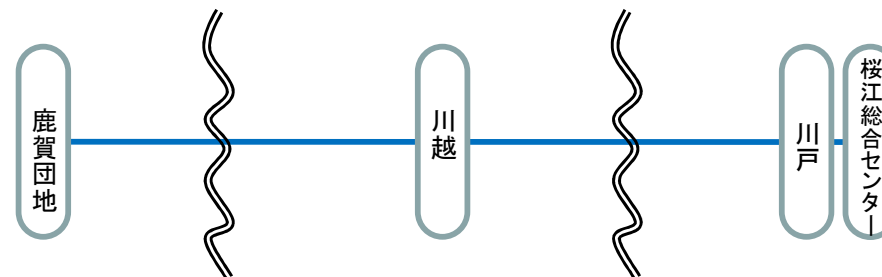
松川波積線



川平線



鹿賀線



運行系統図 別紙

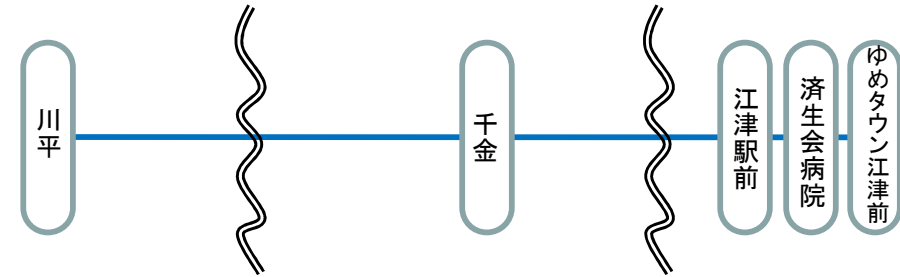
系統名 江津川平線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線定期型)
- ・運行日・便数 (火・水・金)4便/日
- ・運賃 160円～450円/回

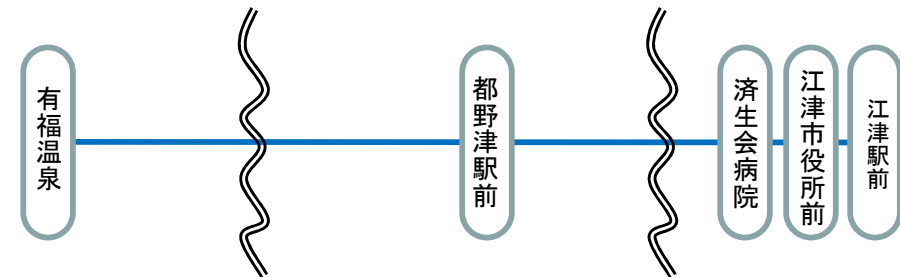
系統名 江津有福線

- ・運行形態 市町村運営有償運送(路線定期型)
- ・運行日・便数 (月～金)6便/日 (土・日)3便/日
- ・運賃 200円～700円/回

江津川平線



江津有福線



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 雲南市地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



雲南市の概要

- ・平成16年11月に5町1村が合併
- ・人口 36,007人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 553.18km²

協議会の構成員

雲南市、島根県、島根運輸支局、旅客自動車協会、一畑バス(株)、中国JRバス(株)、JR西日本、交通運輸産業労働組合、社会福祉協議会、中国地方整備局、市教育委員会、地域代表、利用者代表

概要

雲南市は、島根県の東部に位置し、松江市、出雲市に隣接し、南部は広島県に接している。市の南部は中国山地に至り、北部は出雲平野に続いていることから、標高差が大きくなっている。市内には、斐伊川本流とその他支流が流れている。加茂町から大東町、木次町、三刀屋町にかけて平野部が広がっているが、吉田町、掛合町では中国山地に至る広範な山間部を形成している。雲南市の公共交通状況は、山陰と山陽を結ぶ国道54号が雲南市内を南北に貫き、国道314号が三刀屋町から南東に伸びている。国道54号により南北の幹線道路軸は充実しているが、現在県道・町道などによって結ばれている東西の幹線道路軸が不足している。また、雲南市中心部を南北に貫く中国横断自動車道尾道松江線の整備が進んでおり、平成24年3月に三刀屋～吉田インターチェンジ間が開通し、平成25年4月には広島県三次市まで開通した。今後は高速バス路線が高速道路に移行することにより、広島県域への移動が短時間になり速達性が高まる一方で、木次及び吉田高速バス停へのアクセスの確保を図ることによる利便性の向上が期待されている。

雲南市内の公共交通機関としては、JR木次線とバス交通がある。JR木次線は大東町・加茂町・木次町を経由している。バス交通については、平成25年4月より松江・出雲～広島間の高速バスが、国道54号から中国横断自動車道尾道松江線に路線変更し運行されている。また、大東町松江市間は一畑バスが、三刀屋町出雲市間は民間委託バスがそれぞれ運行している。近年、民間バス路線の廃止・撤退等が相次いでいるため、市民バスを運行して交通手段を確保しており、幹線となる広域バス「吉田大東線」の運行や旧町時代の各町村営バス路線を引き継いだ地域バス、吉田町での自家用自動車によるデマンド運行や、市内各町で運行しているデマンド型乗合タクシー「だんだんタクシー」など、工夫を凝らしたバス・デマンドタクシー等の運行を行っている。

協議会の主な取り組み

- ・効果的・効率的な地域内交通(網形成計画)
- ・公共交通の役割分担の明確化(JR競合回避)
- ・JR駅との接続改善(市民バスのダイヤ改正)
- ・利用促進と利便性向上(公共結節点・情報提供の充実)
- ・GTFSデータ整備(ダイヤ・経路検索サービスの充実)

協議会における検討

【令和5年度】

- 第1回(6月26日)生活交通ネットワーク計画
- 第2回(12月25日)地域公共交通確保維持改善事業(二次評価)
- 第3回(2月21日)市民バス等ダイヤ改正

【令和6年度】

- 第1回(6月25日)生活交通ネットワーク計画

定量的な目標・効果

- 【目標】
 - ・1運行当たり利用者数を1.5人以上とする。
 - ・住民満足度59%以上とする。
- 【効果】
 - ・当該路線を維持することにより、日常生活における移動手段及び地域間交通ネットワークとの接続による中心市街地等への移動手段を確保する。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

・「地域組織との連携し運行内容の改善に努め、利用促進を図る」とした点については、住民組織を通じ利用促進と更なる運行内容の周知を行った。

実施した利用促進策

- ・路線図を記載した市民バス時刻表を市内全戸に配布した。
- ・住民組織を通じて利用状況を周知し、利用促進への協力要請を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・「より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とされた点については、ヒアリングを実施し、利用者ニーズの把握による運行内容の改善に努めるとともに、市民バスとの接続確保のためダイヤ改正を行った。

・「より一層の利用者獲得に向けた取り組みを期待する」とされた点については、自治会や地域自主組織等の住民組織と連携し、周知による利用促進を図った。

地域住民の意見の反映

・地域住民代表が参画する雲南市地域公共交通協議会、市民アンケート、関係団体からの聞き取り等により意見の把握と反映に努めた。

事業実施の適切性

- ・吉田区域デマンドバス:計画どおり実施されている。時刻表配布等の周知活動により新規の利用者は増えているが、少子高齢化による人口減の影響もあり、全体として利用者は減少した。
- ・田井区域デマンドバス:計画どおり実施されている。時刻表配布等の周知活動により新規の利用者は増えているが、少子高齢化による人口減の影響もあり、全体として利用者は減少した。

目標・効果達成状況

- ・吉田区域デマンドバス:(目標)1運行当たりの利用者数は3.4人で、目標1.5人以上を達成した。
- ・田井区域デマンドバス:(目標)1運行当たりの利用者数は4.1人で、目標1.5人以上を達成した。
- ・共通(吉田区域・田井区域)
 - :(目標)アンケートによる住民満足度は51.7%で目標値59%に届かなかった。
 - :(効果)日常生活における移動及び中心市街地への移動手段を確保できた。

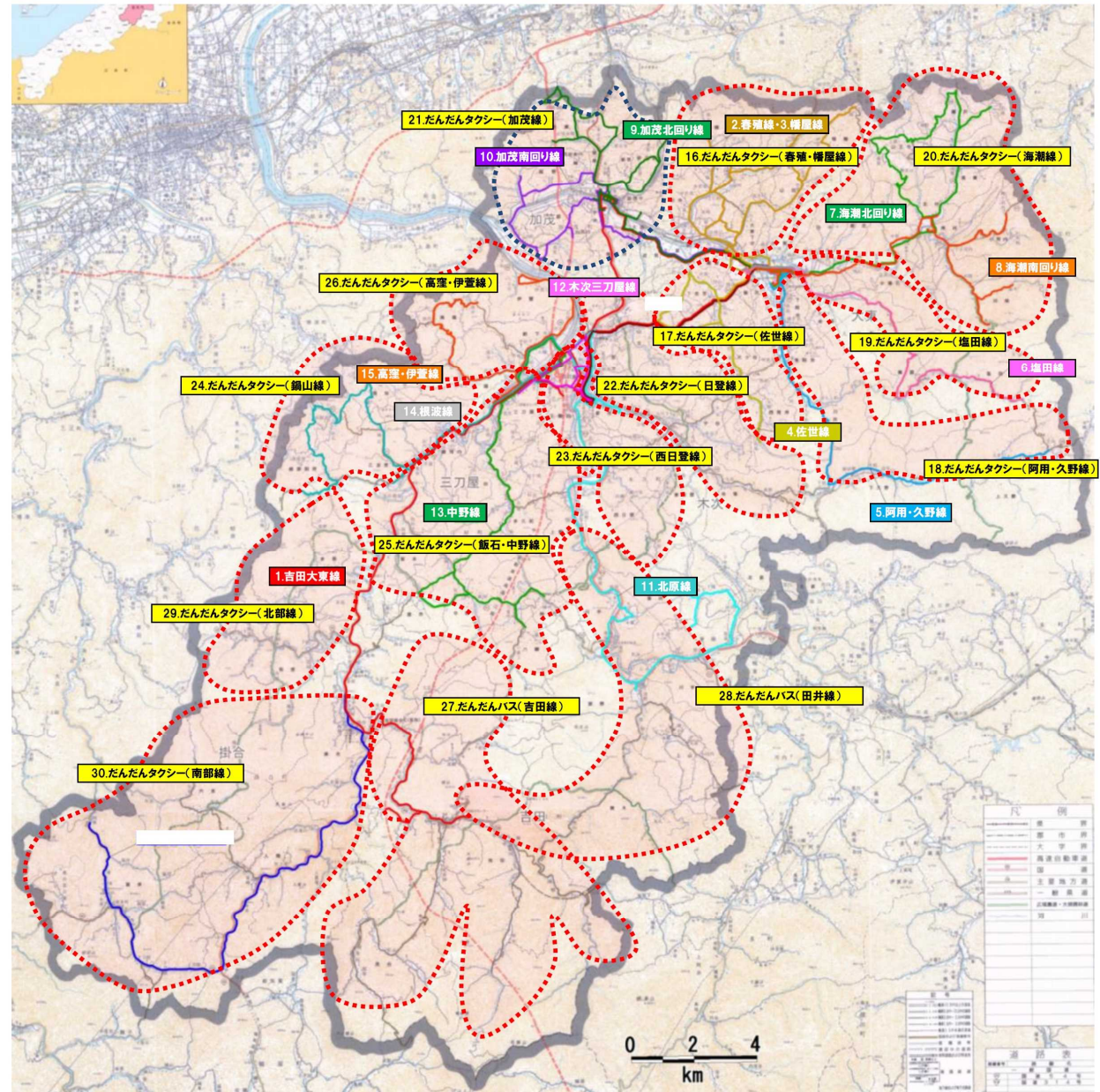
事業の今後の改善点

- ・共通(吉田区域・田井区域):住民組織と連携し、利用者ニーズの把握に努める。ダイヤ等の運行内容改善を検討し、利用促進を図る。

交通体系図 別紙

雲南市民バス路線図(市民バス、デマンド)

| 運行形態 | 地域名 | 路線名 | 運行事業者 |
|--------|--------|------------|---------------------|
| 雲南市民バス | 広域 | 吉田大東線 | (株)吉田ふるさと村 |
| | 大東地域 | 大東松江乃木線 | 大新東・かみしろ 特別共同企業体 |
| | | 春殖線 | |
| | | 幡屋線 | |
| | | 佐世線 | |
| | | 阿用・久野線 | |
| | | 塩田線 | |
| | | 海潮北回り線 | |
| | 加茂地域 | 加茂北回り線 | 大新東・かみしろ 特別共同企業体 |
| | | 加茂南回り線 | |
| | 木次地域 | 北原線 | (株)共立 ソリューションズ |
| | 木次三刀屋線 | | |
| | 三刀屋地域 | 中野線 | (株)共立 ソリューションズ |
| 根波線 | | | |
| 高窪・伊萱線 | | | |
| 乗合タクシー | 大東地域 | 春殖・幡屋線 | (有)成和自動車商会 |
| | | 佐世線 | (有)成和自動車商会 |
| | | 阿用・久野線 | (株)かみしろ |
| | | 海潮線 | (有)成和自動車商会 |
| | 加茂地区 | 加茂線 | (有)加茂タクシー |
| | | 塩田線 | (株)かみしろ |
| | 木次地域 | 日登線 | (株)かみしろ |
| | | 西日登線 | |
| 三刀屋地域 | 鍋山線 | 三葉タクシー(有) | |
| | 飯石・中野線 | | |
| | 高窪・伊萱線 | | |
| 吉田地域 | 吉田線 | (株)吉田ふるさと村 | |
| | 田井線 | | |
| 掛合地域 | 北部線 | 掛合タクシー | |
| | 南部線 | | |

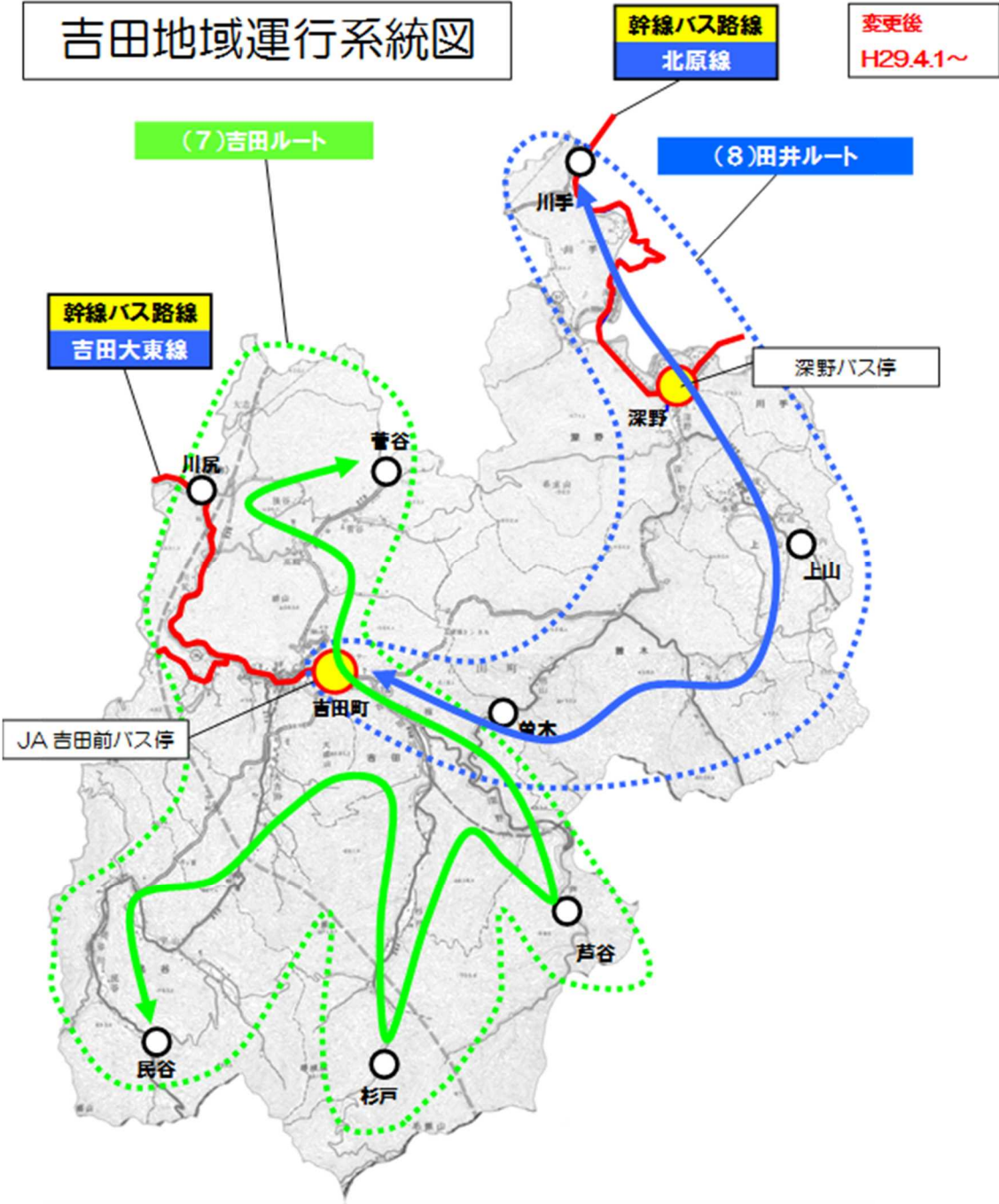


運行系統図 別紙

系 統 名:吉田ルート
 運 行 形 態:不定期運行
 運行日・便数:平日運行・10便
 運 賃:300円

系 統 名:田井ルート
 運 行 形 態:不定期運行
 運行日・便数:平日運行・10便
 運 賃:300円

吉田地域運行系統図



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 飯南町地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



飯南町の概要

- ・平成17年1月に2町が合併
- ・人口 4,361人(令和6年12月1日現在)
- ・面積 242.84km²

交通協議会の構成員

島根県 飯南町 備北交通(株) (有)赤来交通 (株)とんぼら総合開発
島根県旅客自動車協会 島根県交通運輸産業労働組合協議会 飯
南町社会福祉協議会 中国運輸局島根運輸支局 国土交通省松江
国道事務所 松江国道事務所頓原維持出張所 島根県中山間地域
研究センター 島根県公安委員会 住民代表者

概 要

飯南町では雲南市・出雲市・美郷町へ接続する合計9系統のバス路線により運行しており、利用者は、主に町内、雲南市・美郷町から県立飯南高校へ通学する生徒と飯南病院や、県立中央病院等の医療機関へ向かう高齢者となっている。
また、飯南町の中心には松江・出雲と広島を結ぶ国道54号線が縦断し、この国道を利用して松江・広島間、出雲・広島間の高速バスが運行されてきた。しかし、平成25年3月30日に中国横断自動車道尾道松江線の吉田掛合ICから三次JC・IC間が開通し、今まで国道54号線を運行していた高速バスが通過しなくなり、通院・通学・買物等に高速バスを利用していた住民のため高速バスの代替えとして、松江・出雲・三次・広島への移動手段として新たに赤名吉田線の運行を開始した。
課題として、①時間帯による乗車密度を解消するためのバス小型化の検討 ②都市部への交通連絡手段の確保・維持が大きく挙げられる。

交通協議会の主な取り組み

- ・住民ニーズに配慮した町営バス等の交通再編等
- ・住民生活水準確保のため、公共交通体系維持の確保

交通協議会における検討

- 第3回(令和4年12月16日) ※書面協議
地域公共交通確保維持改善事項に係る事業評価(R4)について協議
- 第4回(令和5年2月24日)
自動運転サービス事業の運行見直し、法定協議会の設置について協議
- 第1回(令和5年6月26日)
法定協議会の設立・事業計画・予算について協議
- 第2回(令和5年11月27日)
地域公共交通計画【改訂版】について協議
- 第3回(令和5年12月15日) ※書面協議
地域公共交通確保維持改善事項に係る事業評価(R5)について協議
- 第4回(令和6年2月26日)
路線バス時刻表改正、デマンドバス運行エリア延伸について協議
- 第1回(令和6年6月14日) ※書面協議
地域公共交通計画の認定申請について協議
- 第2回(令和6年11月28日)
計画策定に係る住民アンケート実施結果について協議
- 第3回(令和6年12月12日)
地域公共交通確保維持改善事項に係る事業評価(R6)について協議

定量的な目標・効果

- 赤名吉田線
(目標)・1便たりの利用者数を3.3人とする。
- 赤名線
(目標)・1便あたりの利用者数を4.1人とする。
(効果)・中高生の遠距離通学の支援
 - ・高齢者の通院、買物等の外出支援による生活水準の維持
 - ・利用者の満足向上に伴う利用実績の向上
 - ・利用者実績の向上に伴う地域公共交通の活性化
 - ・利用者実績の向上に伴う地域、住民活動の活性化

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- 赤名吉田線
 - ・コロナは第5類へ分類されたことにより、これまでより人の流れが増える見込みがあるので、ダイヤ改正等の検討を行った。
- 赤名線
 - ・運行事業者と協議を行い、市内観光施設の周遊及び接続路線との乗り継ぎを考慮しながら、ダイヤ改正の検討を行った。

実施した利用促進策

- 赤名吉田線
 - ・コロナは第5類へ分類されたことにより、これまでより人の流れが増える見込みがあるので、ダイヤ改正等の検討を行った。
- 赤名線
 - ・ダイヤ改正時に併せて、全世帯へ時刻表を配布した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- 赤名吉田線
 - ・利用促進に取り組むことで目標達成等を期待するとされた点については、ダイヤ改正を行い、利便性の向上を図った。
- 赤名線
 - ・引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。

地域住民の意見の反映

- ・利用者から広島方面へのアクセス確保について、改善していくよう要望があり検討する。

事業実施の適切性

- ・赤名吉田線:計画どおり実施されている。
- ・赤名線:計画どおり実施されている。

目標・効果達成状況

- ・赤名吉田線
(目標)1便あたりの利用者数は2.5人で、目標の3.3人以上を達成出来なかった。
 - ・全便で1,503人の減少であった。コロナ禍は落ち着き人の移動はこれまでより活発と思われるが、低調な状態は続いている。
(効果)高速バスを利用した松江・出雲方面へのアクセス手段を確保することは出来た。
- ・赤名線
(目標)1便あたりの利用者数は3.9人で、目標の4.1人以上を僅かではあるが達成出来なかった。
 - ・全便に対して一定数の利用者が確保できた。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学、通院、買い物等の利用促進を図ることができた。

事業の今後の改善点

- ・赤名吉田線:利用者数の目標を達成するため、必要があれば改善を図る。
 - ・ニーズの掘り起こしを行うとともに、必要に応じてダイヤ改正等により利便性の向上を図る。
- ・赤名線:利用者数の目標を達成するため、関係自治体で協議を行い、必要があれば改善を図る。
 - ・ニーズの掘り起こし、接続路線との乗り継ぎを考慮しながらダイヤ改正の検討を行う。

赤名吉田線 路線図
(令和6年6月現在)



運行系統図 別紙

| | |
|--------|-----------------------|
| 系統名 | 赤名吉田線 |
| 運行形態 | 市町村運営有償運送・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 365日(うるう年は366日)・1日4便 |
| 運賃 | 町内利用:200円・他市町間利用:400円 |



運行系統図 別紙

| | |
|--------|----------------------|
| 系統名 | 赤名線 |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 1/1, 1/2を除く毎日運行 1日4便 |
| 運賃 | 対キロ区間制(160円～1,220円) |

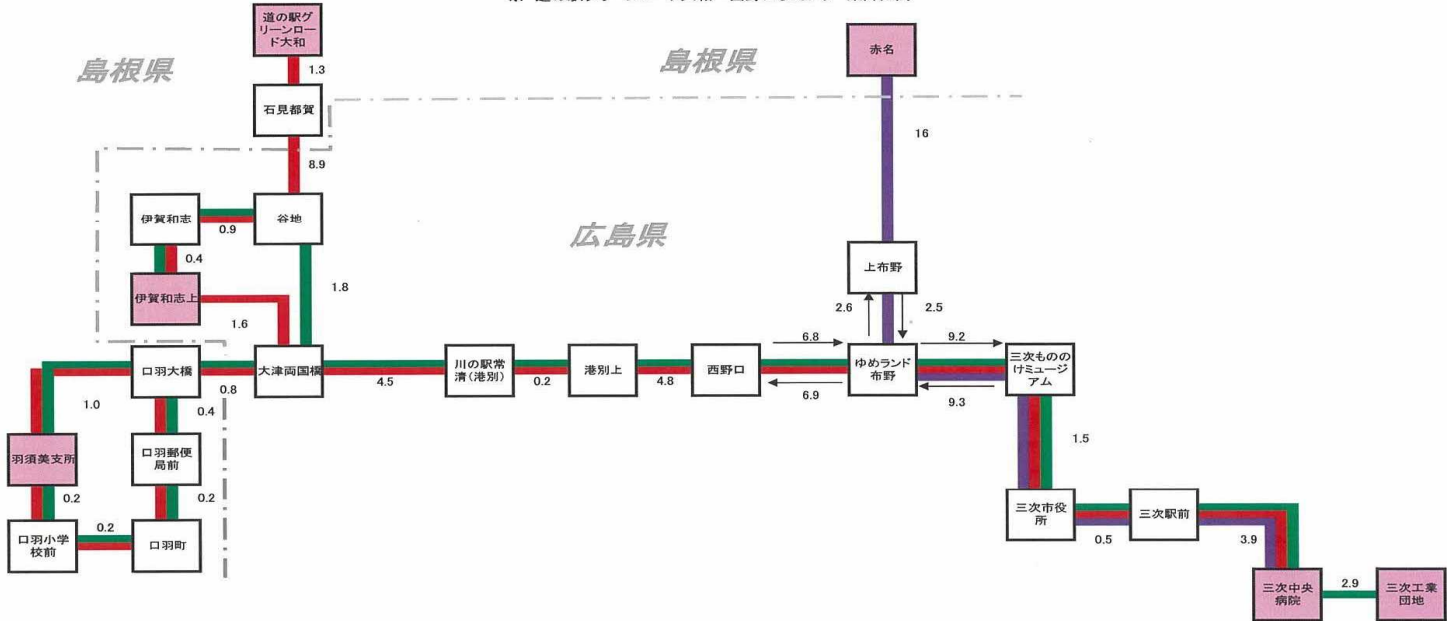
運行系統図 (作木線、赤名線)

| 運行経路 | 系統番号 | 起点 | 経由地 | 終点 | 系統キロ(km) | | 運行回数 | | |
|------|--------|--------------|--------------------|--------|----------|--------|------|-----|-----|
| | | | | | 往 | 復 | 平日 | 土曜 | 休日 |
| | 900-32 | 伊賀和志上 | 谷地・羽須美支所・布野・三次駅前 | 三次工業団地 | 往 41.0 | 復 41.2 | 3.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 900-42 | 道の駅グリーンロード大和 | 伊賀和志・羽須美支所・布野・三次駅前 | 三次中央病院 | 往 48.1 | 復 48.3 | 2.0 | 2.0 | 2.0 |
| | 900-53 | 赤名 | 布野・三次駅前 | 三次中央病院 | 往 33.7 | 復 33.9 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |

※ 道の駅グリーンロード大和～西野口までフリー乗降区間



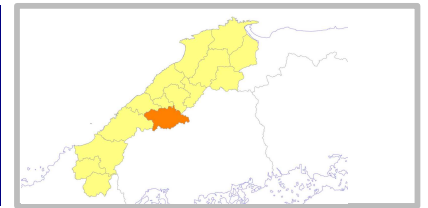
2024年4月1日現在



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

邑南町地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



邑南町の概要

- ・平成16年10月に2町1村が合併
- ・人口 10,163人(令和2年10月1日国勢調査)
- ・面積 419.29km²

邑南町地域公共交通会議の構成員

邑南町 島根県 中国運輸局 川本警察署 学識経験者
住民代表又は利用者代表 島根県交通運輸産業労働組合協議会 (一社)島根県旅客自動車協会 石見交通(株) 備北交通(株) 邑南町タクシー組合 NPO法人はすみ振興会

概要

邑南町は平成16年旧石見町、旧瑞穂町、旧羽須美村が合併し広域な面積をもつ町となった。広域移動を中心として主要拠点間の移動を路線バスが担っている。町内には高速バスのいさりび(広浜線)、石見銀山号や4条バス路線の備北交通バスの乗継拠点を有し、自家用有償運送(市町村有償運送・市町村福祉輸送)や自家用有償運送(福祉輸送)が行われている。また、タクシー事業者が3社存在し、タクシー助成の対象地域もある。

平成30年4月1日にJR三江線が廃止となり、三江線代替交通となる備北交通作木線①及び作木線②③、町営バス宇都井口羽線、引城区域運行、江平上ヶ畑区域運行が運行されることとなった。令和2年4月には利用状況や利用者意見を考慮し、利便性の向上を目的として、町営バスを廃止し、NPO法人はすみ振興会が行う羽須美地域区域運行を開始することで自宅前から目的地までの移動を実現することとした。

協議会の主な取り組み

- ・平成31年2月
邑南町地域公共交通網形成計画の策定
- ・平成31年4月～
邑南町地域公共交通網形成計画の事業実施

協議会における検討

令和5年度

- ・第31回(令和5年4月28日書面協議) 備北交通株式会社「こども乗り放題パス」の販売について(協議)
- ・第32回(令和5年6月26日書面協議) 令和6年度～令和8年度邑南町地域内フィーダー系統確保維持計画の提出について(協議)
- ・第36回(令和6年3月15日書面協議) 令和6年度～令和8年度邑南町地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について(協議)

令和6年度

- ・第1回(令和6年6月7日 地域公共交通会議運賃協議分科会 書面協議) 備北交通株式会社「こども乗り放題パス」の販売について(協議)
- ・第37回(令和6年6月7日 地域公共交通会議 書面協議) 令和7年度～令和9年度邑南町地域内フィーダー系統確保維持計画の提出について(協議)

定量的な目標・効果

●備北交通作木線①

(目標)・1便あたりの利用者4.7人以上

(効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。

●備北交通作木線②

(目標)・1便あたりの利用者4.3人以上

(効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。

●羽須美地域区域運行

(目標)・年間876人以上とする。

(効果)・沿線住民の交通弱者や高齢者の買い物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

・羽須美地域運行については利用者ニーズに対応した運行となるよう来訪者対応も出来る体制を構築した。引き続き利用状況の把握に努める。

実施した利用促進策

- ・子ども乗り放題パスなどを実施した
- ・地域に対して、引き続き通院や買物以外の利用も呼び掛ける。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・特になし。

地域住民の意見の反映

- ・日々の運行において、継続して利用者ニーズを把握し、より良い運行となるよう参考とした。

事業実施の適切性

- ・備北交通作木線は事業計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。
- ・NPO法人はすみ振興会による羽須美地域区域運行が運行された。事業計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。

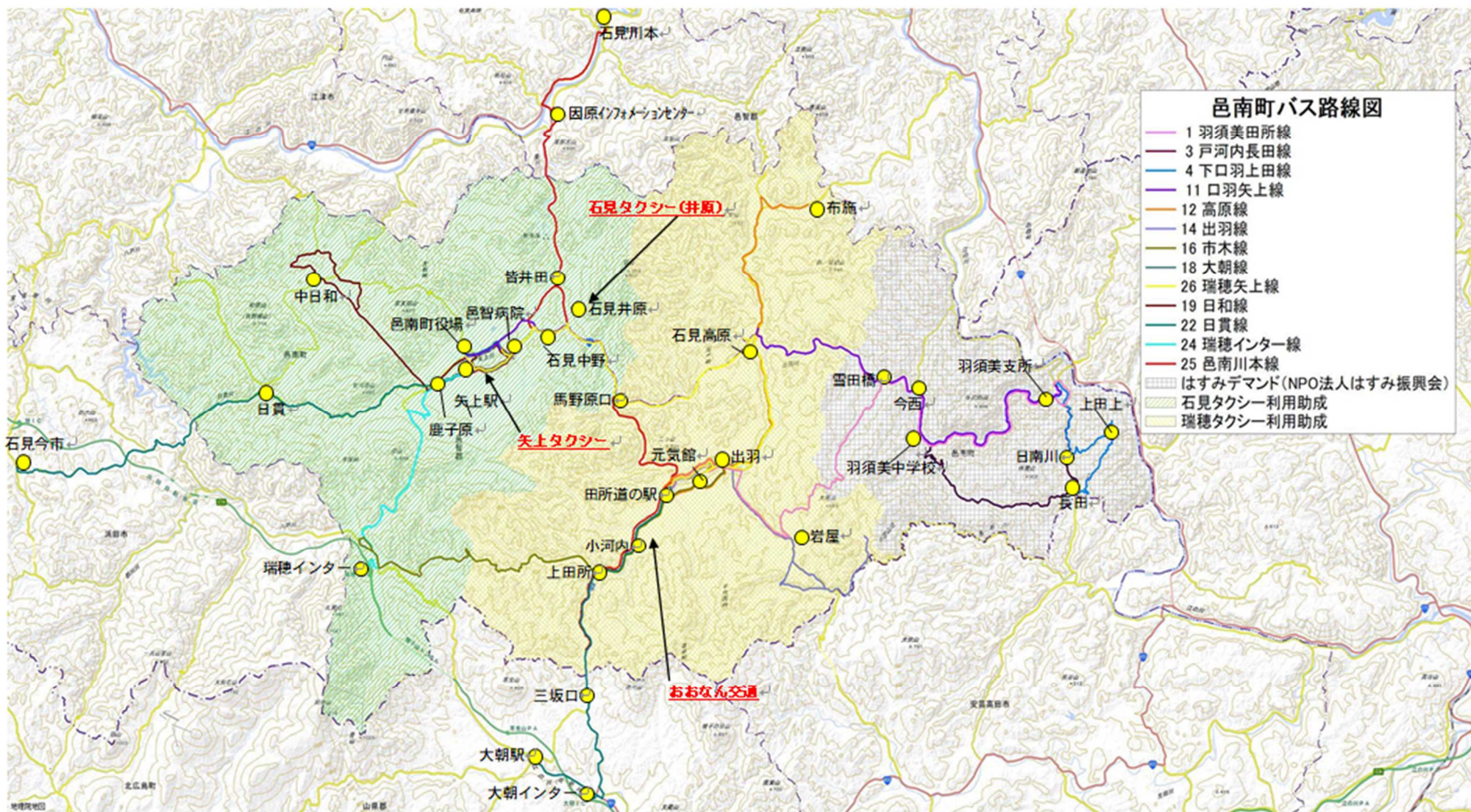
目標・効果達成状況

- ・ 備北交通作木線①:(目標)1便あたり4.7人以上としていたが、実績は5.3人となった。
(効果)沿線住民の交通弱者や高齢者の買物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れた。
- ・ 備北交通作木線②:(目標)1便あたり4.3人以上としていたが、実績は3.7人となった。
(効果)沿線住民の交通弱者や高齢者の買物や通院が可能となり、生活面の安心安全が図れた。
- ・羽須美地域区域運行:(目標)年間876人以上としていたが、実績は840人となった。
(効果)デマンド化により自宅前からの乗車や他路線へのスムーズな乗り継ぎ等、利便性が向上した。

事業の今後の改善点

- ・備北交通作木線①②:引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、再編・ダイヤ改善の検討を行う。フリー乗降の利用方法等を周知することで利用促進を図る。
- ・羽須美地域区域運行:通院と買い物を中心に利用がある。引き続き利用状況を観察するとともに利用者ニーズに対応した運行を実施する。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

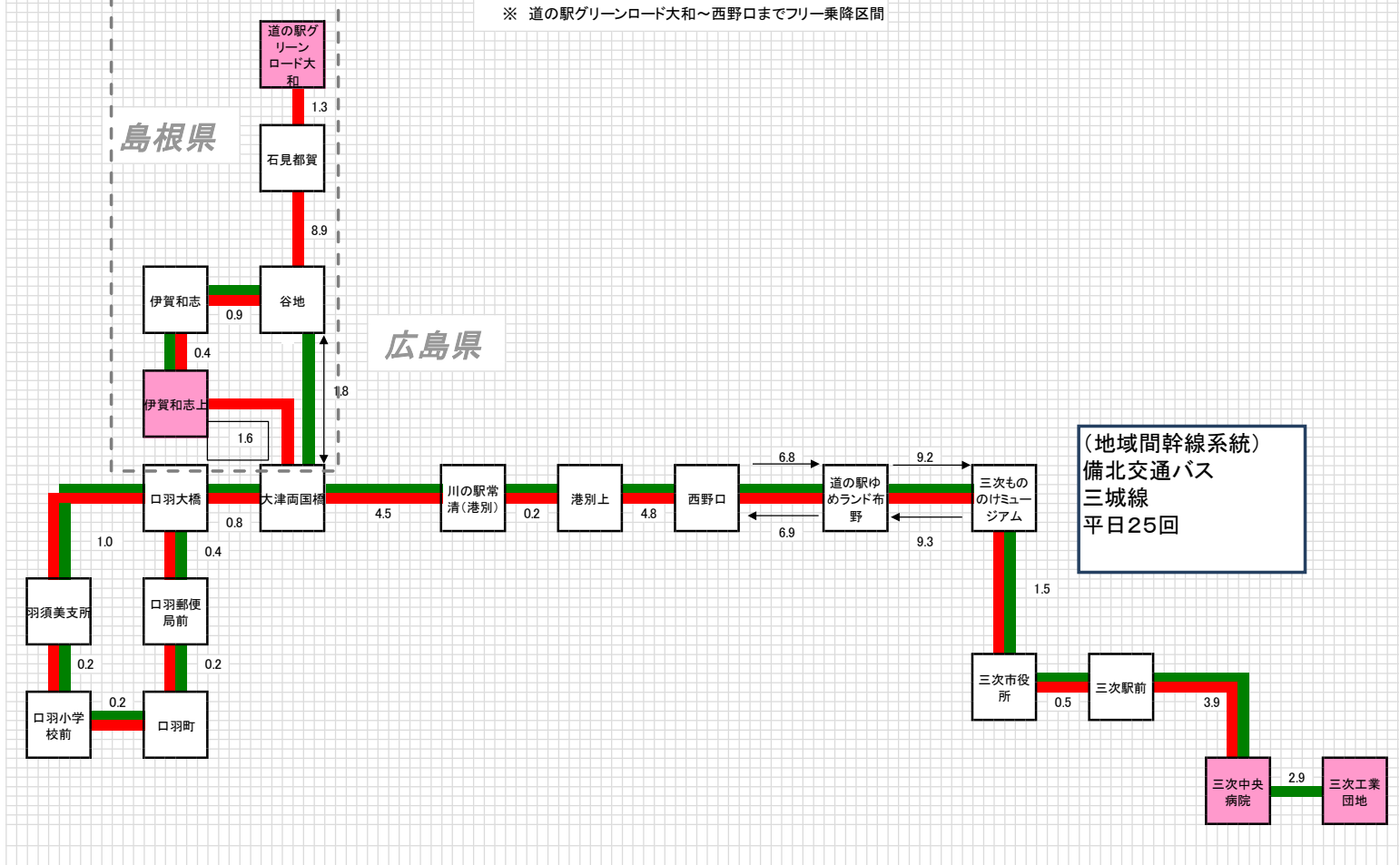
| | |
|------|------------------|
| 系統名 | 備北交通作木線 |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運賃 | 区間制(160円～1,350円) |

運行系統図 (作木線)

| 運行経路 | 系統番号 | 起点 | 経由地 | 終点 | 系統キロ(km) | | | 運行回数 | | |
|------|--------|--------------|--------------------|--------|----------|------|-----|------|-----|----|
| | | | | | 往 | 復 | 2.0 | 平日 | 土曜 | 休日 |
| | 900-32 | 伊賀和志上 | 谷地・羽須美支所・布野・三次駅前 | 三次工業団地 | 41.0 | 41.2 | 3.0 | 1.0 | 1.0 | |
| | 900-42 | 道の駅グリーンロード大和 | 伊賀和志・羽須美支所・布野・三次駅前 | 三次中央病院 | 48.1 | 48.3 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | |

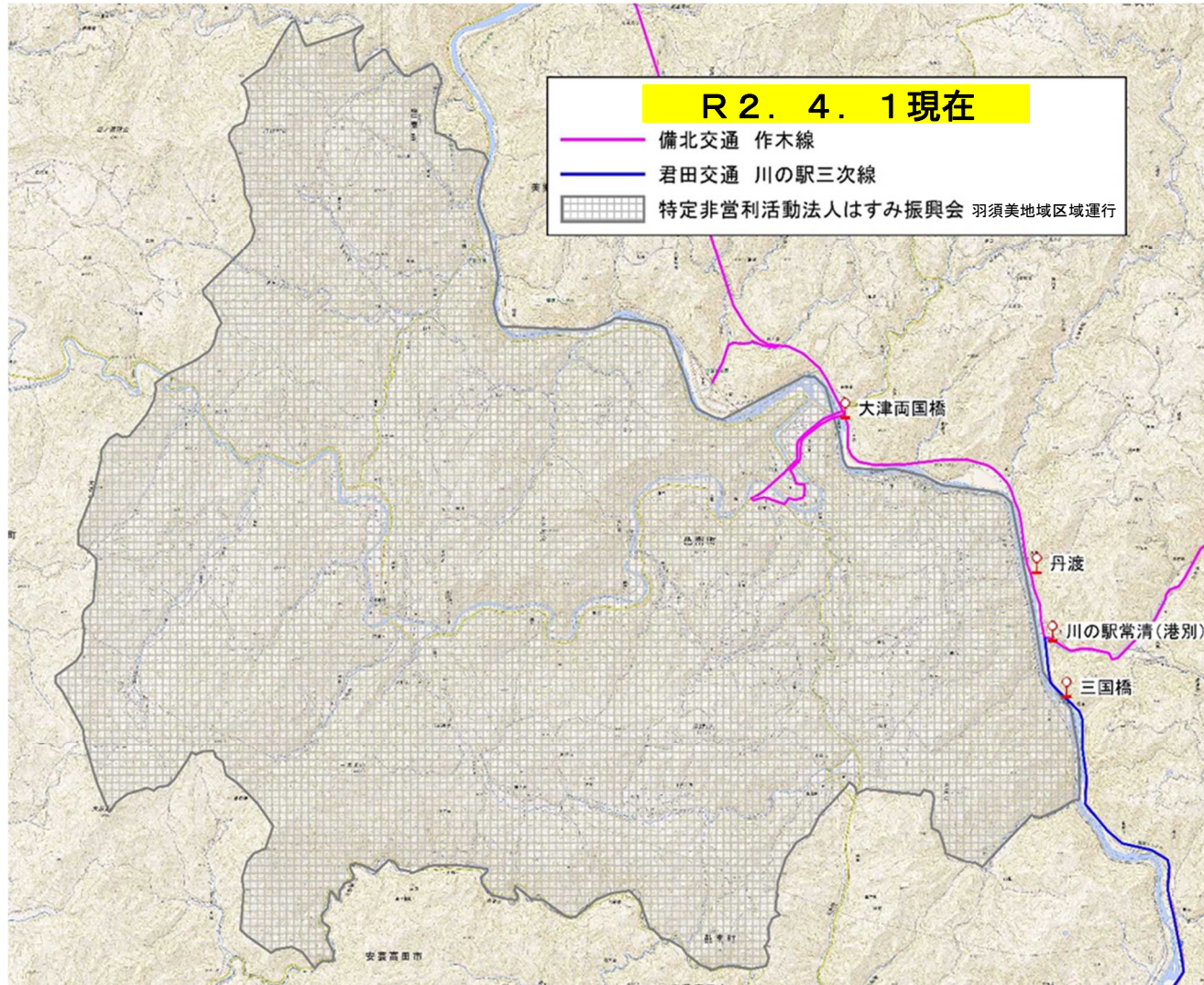


※ 道の駅グリーンロード大和～西野口までフリー乗降区間



運行系統図 別紙

系統名 羽須美地域区域運行
運行形態 公共交通空白地有償運送(区域デマンド運行)
運行日・便数 毎日
運賃 1乗車200~500円





令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

川本町地域公共交通協議会

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

川本町の概要

- ・人口 2,989人(令和6年11月現在)
- ・面積 106.43km²

交通協議会の構成員

地域住民代表 島根県 川本警察署 川本町 石見交通(株) 邑智自動車(有) 大和観光(株) (一財)島根県旅客自動車協会 島根県交通運輸産業労働組合 中国運輸局

概 要

川本町は、島根県のほぼ中央に位置しており、人口減少と少子高齢化が進行する典型的な過疎地域である。町内の公共交通は、スクールバスとデマンド型乗合タクシーを運行しており、運転が難しい高齢者や学生の町内移動の手段を確保している。また、近隣市町とのアクセスを確保するため、平成30年3月をもって廃止されたJR三江線に代わる新たな公共交通として路線バスの運行が行われており、双方を安定的に維持することによって交通弱者の生活交通の確保を図る。

協議会の主な取り組み

- ・地域内フィーダー系統確保維持計画の策定
- ・川本町地域公共交通計画の策定
- ・三江線代替交通(路線バス)などの運行計画及び運賃・料金等の策定
- ・その他、地域のニーズに即した適切な公共交通運営方法等の検討

協議会における検討

- 交通協議会の開催状況 2回開催
- ・第1回(R5.6.28) ・令和6年度川本町地域内フィーダー系統確保維持事業について 書面協議、合意
 - ・第4回(R6.3.8) ・令和6年度川本町地域内フィーダー系統確保維持事業計画改定について 書面協議、合意

定量的な目標・効果

- 川本美郷線(系統2 上野～石見川本) : (目標)1便あたりの利用者数を4.0人以上とする。
(効果)大和地区から島根中央高校及び邑智中学校に通学する生徒の通学手段を確保すると共に、高齢者等の買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できる。
- 川本美郷線(系統6 石見川本～浜原駅前): (目標)1便あたりの利用者数を4.0人以上とする。
(効果)邑智地区から島根中央高校に通学する生徒の通学手段を確保すると共に、高齢者等の買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・2024年問題により各バス事業者の運行時刻改訂に伴い、令和6年4月より川本美郷線においても、時刻改訂を実施。利用頻度の高い学生の通学時間に調整を行いことにより、調整を行った。
- ・川本美郷線(系統2、6)については、通学手段の確保また乗り替えを踏まえたダイヤの見直しを行い、効果を得たものと考えている。

実施した利用促進策

- ・ダイヤ改正に伴いバスマップ、時刻表の修正を行った。
- ・島根中央高校生の通学に係るバス定期券の全額補助を実施した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・安心してバス利用いただけるよう、車内において新型コロナウイルス感染症対策を十分に施工している。
- ・生活交通実態調査を実施、調査の結果を踏まえ学生以外の利用率向上に向けた取り組みを美郷町と連携して行っていく。

地域住民の意見の反映

- ・三江線代替交通バスの利用が最も見込まれるのは島根中央高校生の通学利用である。
- ・これまでの住民説明会等においても、通学時間に合わせたダイヤ設定をすべきといった声が多く、高校側と協議を重ねながら通学利用に重点を置いた計画とした。

事業実施の適切性

- ・川本美郷線 系統2(上野～石見川本) :計画に位置づけられた事業は運行事業者、関係団体協力のもと、計画に基づき事業は適切に実施された。
- ・川本美郷線 系統6(石見川本～浜原駅前):計画に位置づけられた事業は運行事業者、関係団体協力のもと、計画に基づき事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 川本美郷線(系統2 上野～石見川本) : (目標)1便あたりの利用者数14.1人、目標4.0人以上を上回った。
(効果)小中学生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できた。
- 川本美郷線(系統6 石見川本～浜原駅前): (目標)1便あたりの利用者数6.5人、目標4.0人以上を上回った。
(効果)高校生の通学や、買物、通院、通勤などの日常生活に必要な移動手段を確保できた。

事業の今後の改善点

- ・川本美郷線(系統2, 6)について、目標を上回っているが、事業者と連携し引き続き運行状況を観察する。また、町内スクールバスやデマンド型乗合タクシーおよび町外への運行便である石見交通、おおなんバスとの接続向上に向け、利用者意見の集約も継続する。

交通体系図 別紙

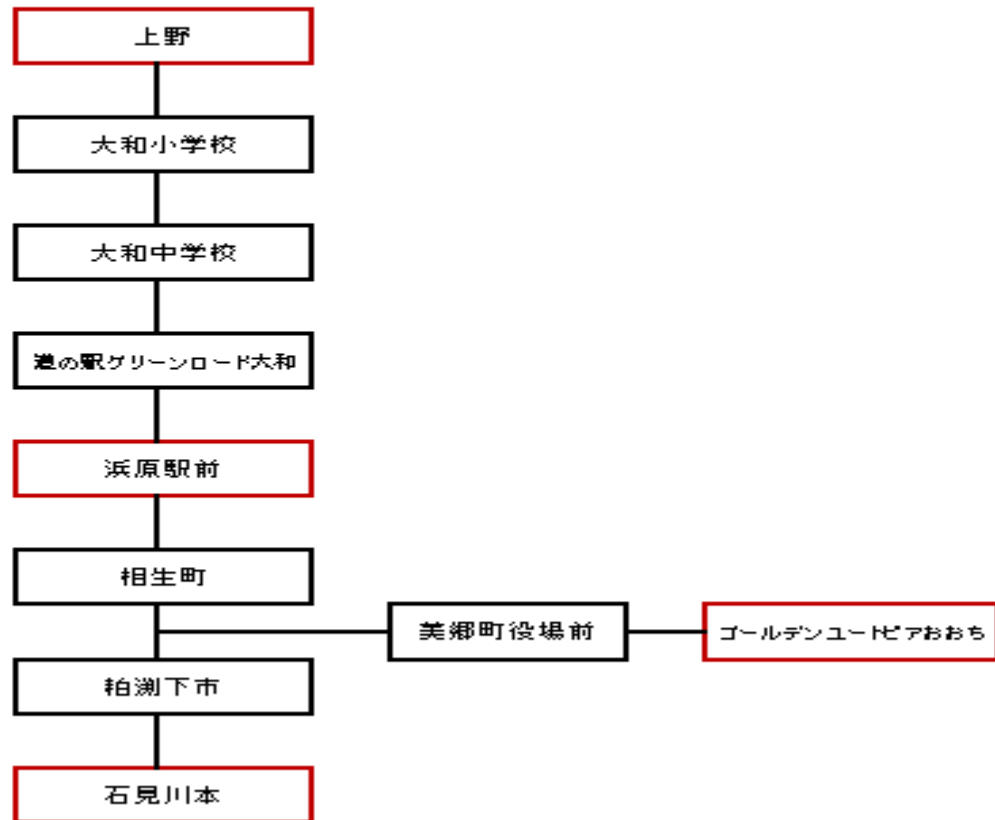


運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
(乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

| | |
|--------|---------------------|
| 系統名 | 系統2 川本美郷線(上野～石見川本) |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 毎日運行(平日2往復、土日祝日3往復) |
| 運賃 | 対キロ区間制(160～1,320円) |

大和観光川本美郷線 運行系統図 ②

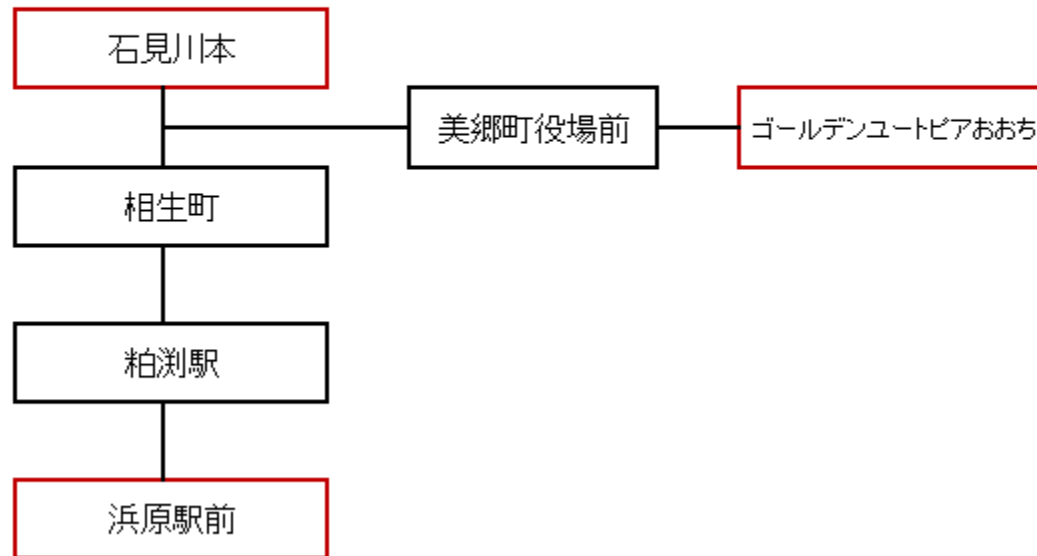


運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
(乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

| | |
|--------|----------------------|
| 系統名 | 系統6 川本美郷線(石見川本～浜原駅前) |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 毎日運行(平日4.0往復) |
| 運賃 | 対キロ区間制(160～1,320円) |

大和観光川本美郷線 運行系統図 ⑥



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 美郷町地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



美郷町の概要

- ・平成16年10月に1町1村が合併
- ・人口 4,355人(令和2年10月国勢調査)
- ・面積 282.92km²

交通会議の構成員

島根県 美郷町 島根運輸支局 川本警察署 県央県土整備事務所
美郷町教育委員会 石見交通(株) 大和観光(株) 駅>タクシー(有) 備
北交通(株) 島根県旅客自動車協会 島根県交通運輸産業労働組合
協議会 美郷町連合婦人会 美郷町連合自治協議会 美郷町老人
クラブ連合会 NPO別府安心ネット

概要

美郷町は平成16年に邑智町と大和村が合併し、行政範囲が広域となった。合併後は民間バス路線の撤退により市町村有償運送によるバス路線維持、高齢者の移手段の確保のためのデマンド型乗合タクシーの導入を行ってきたが、平成30年4月から、三江線代替交通の運行を開始している。現在の公共交通の状況は、町外への移動として民間路線バス4路線、飯南町営バス1路線が運行している。町内移動として町営バス1路線、デマンド型乗合タクシー3路線が運行している。令和6年度には町内全域で利用できるタクシー利用助成も開始し、移動のニーズである通学、通院、買物、通勤に配慮し、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指した事業に取り組んでいる。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・公共交通空白地域におけるデマンドタクシー等の導入
- ・有償運送運営事業者への補助
- ・公共交通結節点における待合所などの環境整備
- ・低床バス利用導入によるバリアフリー化
- ・バス路線利用促進のための運賃助成
- ・ダイヤ改正、運行方法の検討
- ・持続可能な地域交通実現に向けた実証実験等の実施

協議会における検討

協議会の開催状況 7回開催

(法定協議会:美郷町地域公共交通協議会)

- ・令和5年12月28日(第4回)
令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について
- ・令和6年2月22日(第5回)
 1. 大和観光川本美郷線、大和観光布施線、備北交通作木線の運行時刻表等改正について
 2. 美郷町フィーダー計画の変更について
 3. 備北交通「広島たびパス」の販売について
 4. 美郷町公共交通計画の策定状況について
- ・令和6年6月10日(令和6年度第1回)
 1. 2024年夏休みこども乗り放題パス(備北交通)について
- ・令和6年6月21日(第2回)
 1. 令和7~9年度美郷町地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について
- ・令和6年8月26日(第3回)
 1. 自家有償旅客運送の更新登録(わかば会)の申請について

定量的な目標・効果

- 川本美郷線(系統2 上野～石見川本) : (目標)1便あたりの利用者数を4.0人以上とする。
(効果)小中学生の通学や、買物、通院など日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保できる。
また、近隣高校への通学便の乗り換えを可能にし、部活動朝練習にも対応する。
- 川本美郷線(系統3 上野～GUおおち) : (目標)1便あたりの利用者数を3.0人以上とする。
(効果)小中高校生の通学や、買物、通院など日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保できる。
- 川本美郷線(系統6 石見川本～浜原駅前) : (目標)1便あたりの利用者数を4.0人以上とする。
(効果)高校生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要な不可欠な移動手段を確保できる。
- 作木線(系統9 GR大和～三次中央病院) : (目標)あたりの利用者数を3.6人以上とする。
(効果)三次市中心部への移動支援、通勤・通学・通院、買い物等の広域的な移動手段を確保できる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・令和6年4月からいわゆる2024年問題で各バスの運行時刻表の改訂などが実施された。バス事業者と特に利用頻度の高い学生の通学時間の調整を行うことで、利用者の不便とならないよう調整を行った。
- ・上記問題と併せて、運転手不足解消の観点からフィーダーの対象路線上ではあったが自動運転バス実証事業を行い、先進技術の導入にも積極的に取り組みを行っている。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・安心してバス利用いただけるよう、車内において新型コロナウイルス感染症対策を十分に施工し、また通学便の分散化を継続して実施している。
- ・学生以外の利用者確保については、町内移動が200円となるよう助成券の配布を随時アナウンスしており、高齢者を中心として助成券の交付申請が常時あるため、効果を得ている。

実施した利用促進策

- ・ダイヤ改正に併せてバスブックの随時修正を行った。
- ・バス路線(町内区間)を、200円で乗車できるよう運賃助成。
- ・デマンド型乗合タクシーについては、対象エリアの住民を対象に時刻表や運行経路の分かるチラシを全戸配布し、利用啓発に努めた。
- ・タクシー利用助成事業については令和6年度4月から町内全域で利用可能な制度とし、バスの利用も難しい高齢者に配慮した制度を実施した。

地域住民の意見の反映

- ・住民からの意見や、県のタクシー利用への転換の方針などから、令和6年4月から美郷町内全域でタクシー利用助成事業を開始した。当初は旧町村内の移動に際し自己負担400円でタクシーが利用できる制度としたが、特に旧町境の住民から旧町外への移動も対象としてほしい要望があったことから、令和6年10月から町内全域の移動について補助を実施したところ、利用者数の増加にもつながった。

事業実施の適切性

全ての路線・区域において、運行事業者、関係団体協力のもと、計画に基づき事業は適切に実施されている。新型コロナウイルス感染拡大防止のため、今年度実施予定だった高齢者、学生向けのモビリティマネジメント事業は中止とした。また観光目的の利用者開拓についても計画期間内の具体的な施策実施は見送った。

目標・効果達成状況

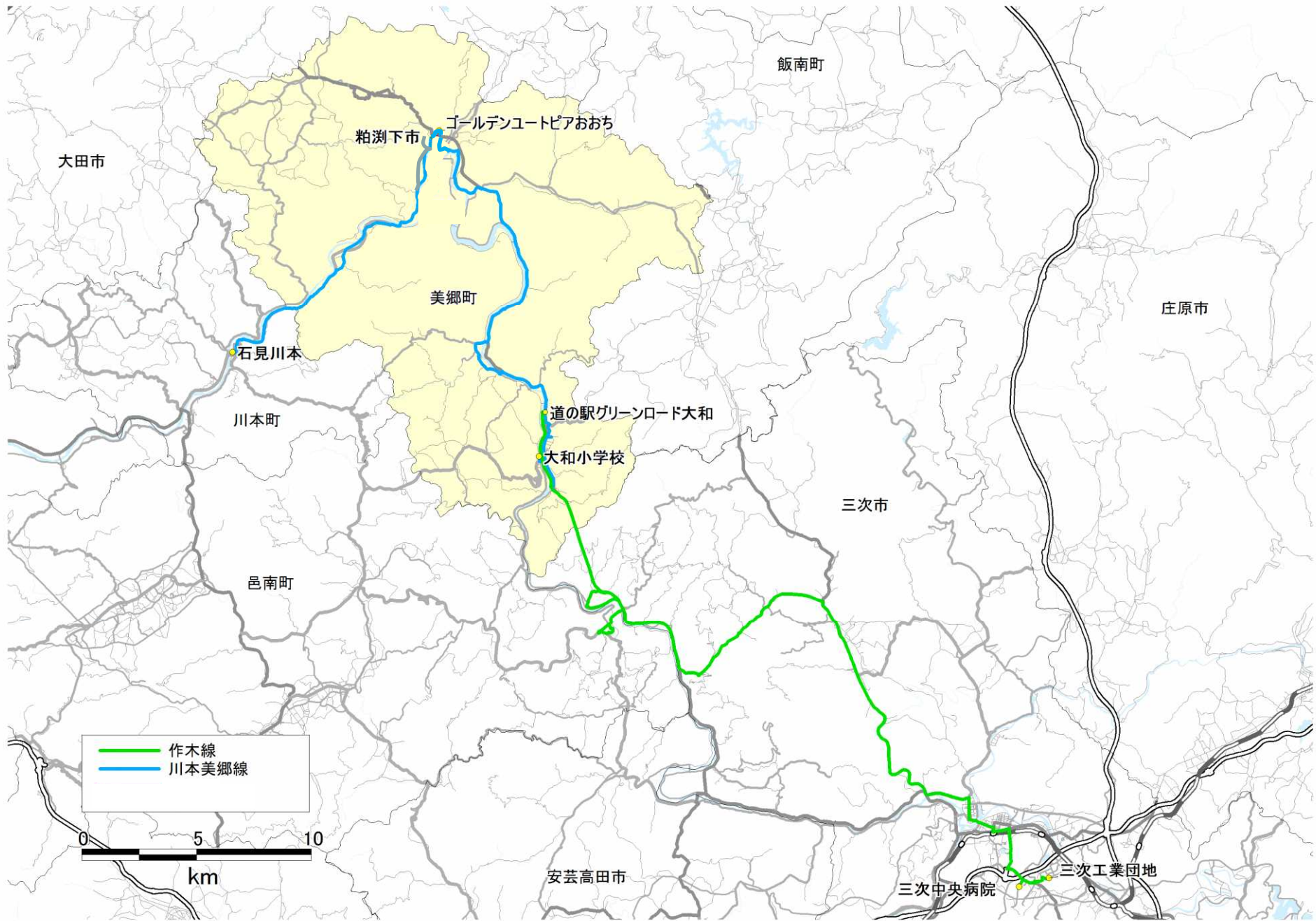
- 川本美郷線(系統2 上野～石見川本) : (目標)1便あたりの利用者数14.1人、目標4.0人以上を上回った。
(効果)小中学生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要不可欠な移動手段を確保できた。
- 川本美郷線(系統3 上野～GUおおち) : (目標)1便あたりの利用者数7.3人、目標3.0人以上を上回った。
(効果)小中学生、高校生の通学や、買物、通院、通勤などの日常生活に必要不可欠な移動手段を確保できた。
- 川本美郷線(系統6 石見川本～浜原駅前): (目標)1便あたりの利用者数6.5人、目標4.0人以上を上回った。
(効果)高校生の通学や、買物、通院、通勤などの日常生活に必要不可欠な移動手段を確保できた。
- 作木線(系統②・③ GR大和～三次中央病院) : (目標)1便あたりの利用者数3.6人、目標3.6人以上の目標は達成できた。
(効果)三次市中心部への移動支援, 通勤・通学・通院, 買い物等の利用促進を図ることができた。

事業の今後の改善点

・川本美郷線(系統2、3、6)については、目標を上回っているが、事業者と連携し引き続き運行状況を観察する。また、町外への運行便である石見交通、備北交通との接続向上に向け、利用者意見の集約も継続する。

・作木線(系統②・③)についても、利用の改善があり目標を上回った。運行形態については、通学・通院利用を中心に、市民の日常生活に欠かせない路線であることから現在の運行形態を維持しつつ、利便性向上に向けたダイヤ改正等を検討する。

交通体系図 別紙

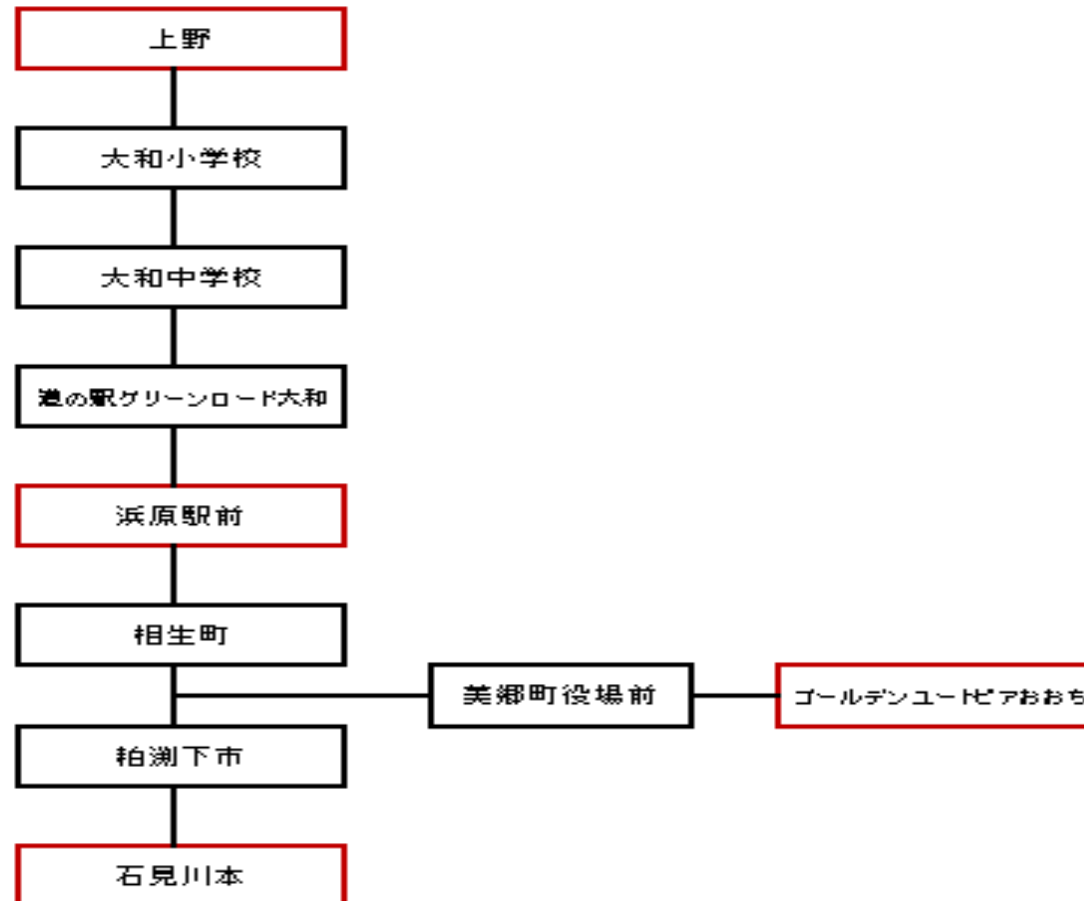


運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
(乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

| | |
|--------|---------------------|
| 系統名 | 系統2 川本美郷線(上野～石見川本) |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 毎日運行(平日2往復、土日祝日3往復) |
| 運賃 | 対キロ区間制(160～1,320円) |

大和観光川本美郷線 運行系統図 ②

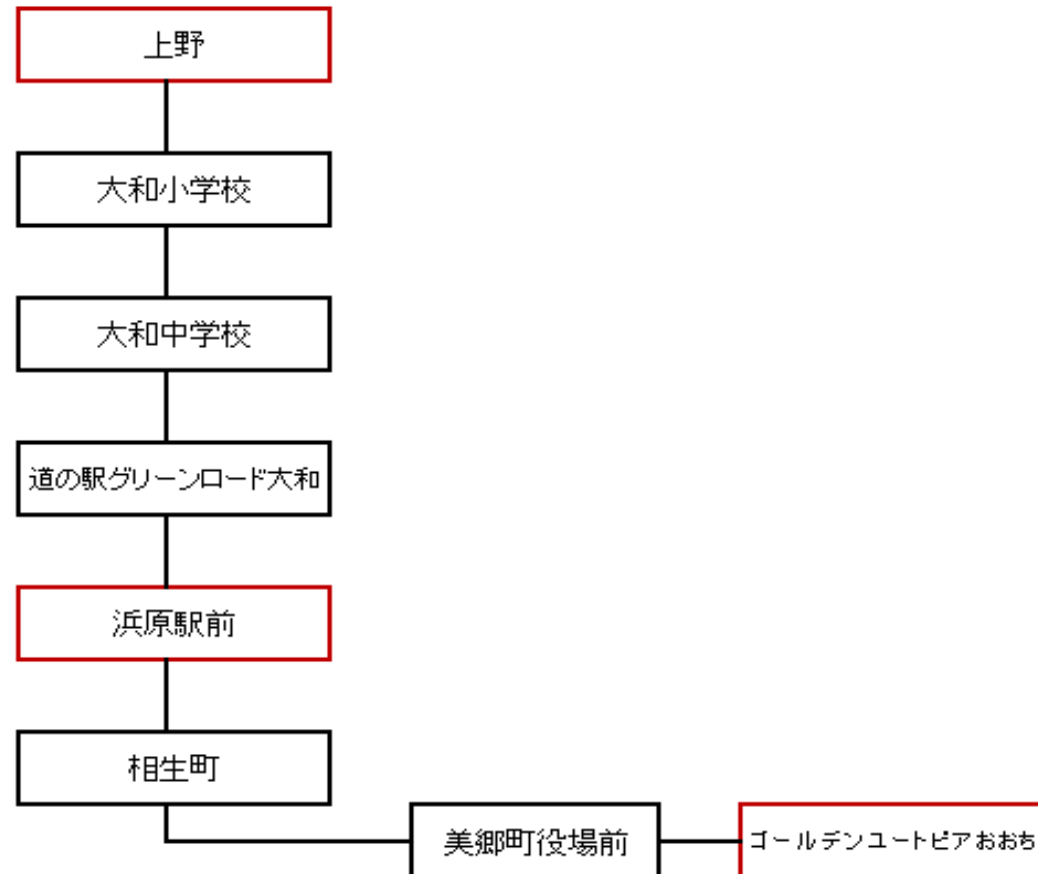


運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
(乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

| | |
|--------|-----------------------------|
| 系統名 | 系統3 川本美郷線(上野~ゴールデンユートピアおおち) |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 毎日運行(平日6.5往復) |
| 運賃 | 対キロ区間制(160~1,320円) |

大和観光川本美郷線 運行系統図 ③

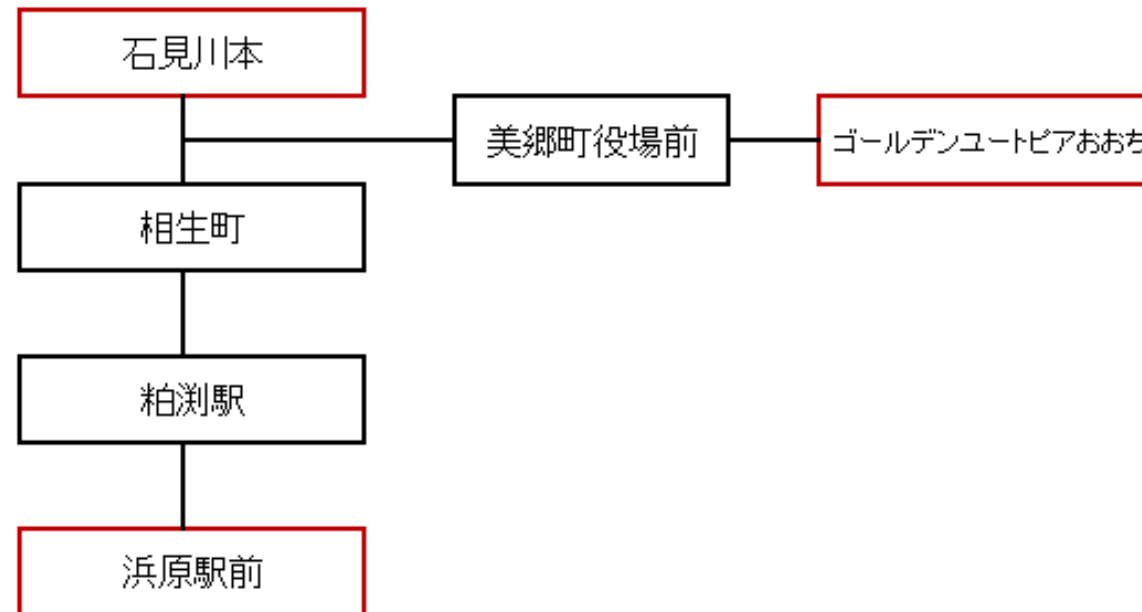


運行系統図 別紙

運行形態(4条路線、市町村運営有償運送、過疎地有償運送の別)
(乗合バス型(定期)(不定期)、区域デマンド型の別)、
運行日、1日の便数、運賃について記入願います。

| | |
|--------|----------------------|
| 系統名 | 系統6 川本美郷線(石見川本～浜原駅前) |
| 運行形態 | 4条路線・乗合バス型(定期) |
| 運行日・便数 | 毎日運行(平日4.0往復) |
| 運賃 | 対キロ区間制(160～1,320円) |

大和観光川本美郷線 運行系統図 ⑥



運行系統図 別紙

系統名 作木線
運行形態 3条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数 3系統(道の駅GR大和・伊賀和志上・羽須美支所起点)あり。道の駅GR大和起点2便、伊賀和志上起点3便(土日・祝日1便)
 ※1/1、1/2除く
運賃 対キロ区間制(170~980円)

運行系統図 (作木線)

令和6年4月1日現在

| 運行経路 | 系統番号 | 起点 | 経由地 | 終点 | 定キロ (km) | | 運行回数 | | |
|------|--------|--------------|---------------------|--------|----------|--------|------|-----|-----|
| | | | | | 往 | 回 | 平日 | 土曜 | 休日 |
| | 900-32 | 伊賀和志上 | 谷地・羽須美支所・布野・三次駅前 | 三次工業団地 | 往 41.0 | 回 41.2 | 3.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 900-34 | 羽須美支所 | 伊賀和志上・三次駅前・三次中央病院 | 三次工業団地 | 往 - | 回 41.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 900-42 | 道の駅グリーンロード大和 | 伊賀和志上・羽須美支所・布野・三次駅前 | 三次中央病院 | 往 48.1 | 回 48.3 | 1.5 | 2.0 | 2.0 |

終点
 乗客乗降所

※ 道の駅グリーンロード大和～西野口までフリー!

