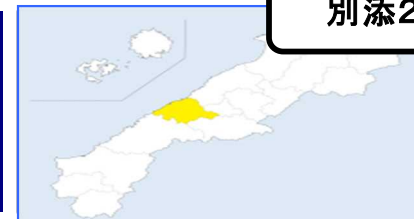


令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

江津市地域公共交通会議

地域公共交通計画(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 4回開催

- ・11月 地域公共交通会議 ①生活バス(江津川平線)バス停留所の変更について
②AIオンデマンド交通体系の構築【実証実験】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
- ・5月 地域公共交通会議 ①AI乗合交通の本格運行について
- ・6月 地域公共交通会議(書面) ①事業計画について

定量的な目標・効果

(目標)	松川波積線	… 1運行当たり利用者数5.2人以上、収支率17.4%以上、市負担額185千円以内にする。
	川平線	… 1運行当たり利用者数3.6人以上、収支率2.5%以上、市負担額783千円以内にする。
	鹿賀線	… 1運行当たり利用者数2.0人以上、収支率2.3%以上、市負担額2,007千円以内にする。
	江津川平線	… 1運行当たり利用者数4.4人以上、収支率6.8%以上、市負担額3,958千円以内にする。
	江津有福線	… 1運行当たり利用者数2.0人以上、収支率4.4%以上、市負担額13,692千円以内にする。

(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。
- ・利用しやすい環境の整備と利便性の向上に向けた取組をとおして、新規利用者の拡大を図る。

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。
- ・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。
- ・全車両にキャッシュレス決済端末を設置し、決済方法の多様化に対応した。
- ・バスマップ、NAVITIMEに続く第3の情報提供手段として、経路検索のデジタル化(GTFSデータの整備)に着手した。

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。
- ・利用しやすい環境の整備と利便性の向上に向けた取組をとおして、新規利用者の拡大を図る。

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。
- ・江津川平線沿線住民からの要望を受け、バス停留所について移転により無人となった集落のものを廃止するとともに、治水対策により造成された団地への新設を行った。

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。

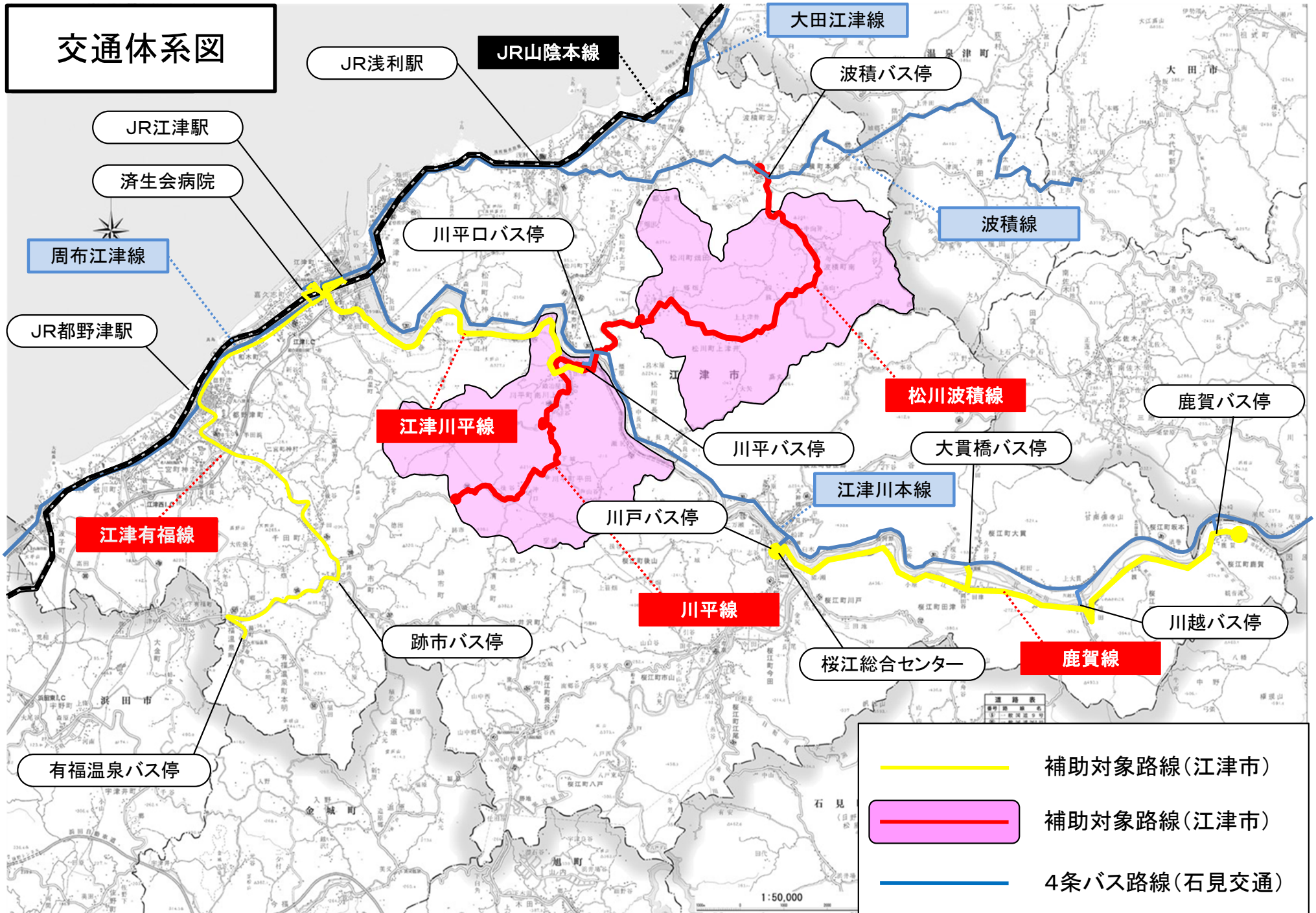
目標・効果達成状況

- 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、2.4人であった。
また、収支率17.4%以上に対して7.4%、市負担額185千円に対して216千円であった。
（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、2.5人であった。
また、収支率2.5%以上に対して1.8%、市負担額783千円に対して278千円であった。
（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、0.3人であった。
また、収支率2.3%以上に対して0.9%、市負担額2,007千円に対して2,009千円であった。
（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4.4人以上に対して、沿線人口の減少などの影響を受け、3.1人であった。
また、収支率6.8%以上に対して5.1%、市負担額3,958千円に対して4,928千円であった。
（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、3.3人であった。
また、収支率4.4%以上に対して15.9%、市負担額13,692千円に対して10,574千円であった。
（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、目標値の維持に努める。

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

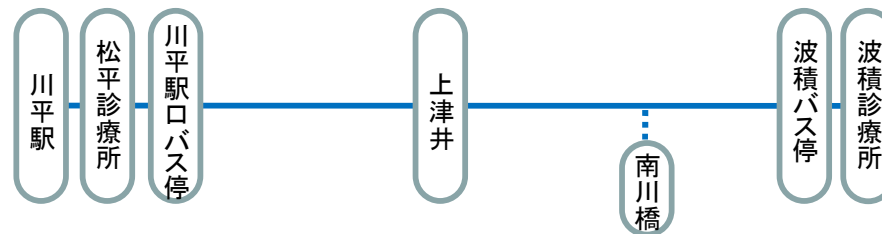
系統名 川平線

- ・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

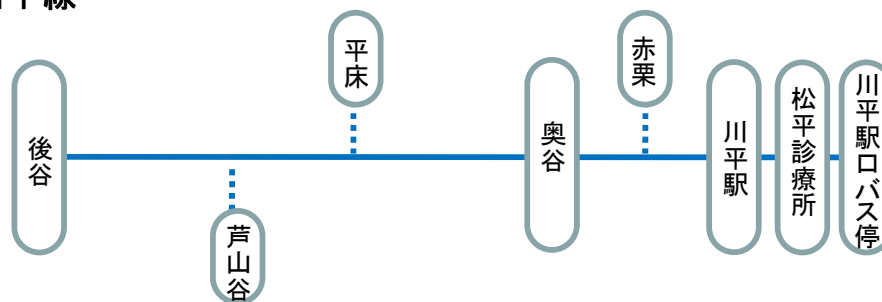
系統名 鹿賀線

- ・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

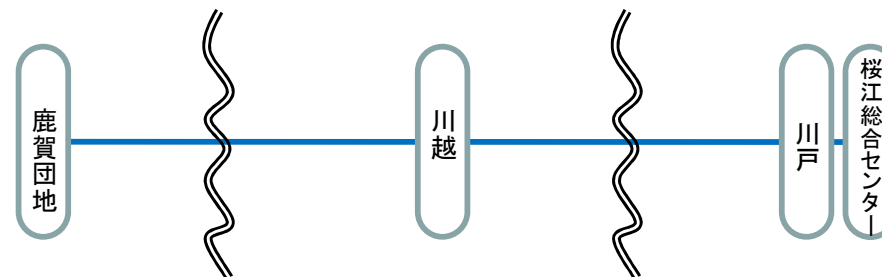
松川波積線



川平線



鹿賀線



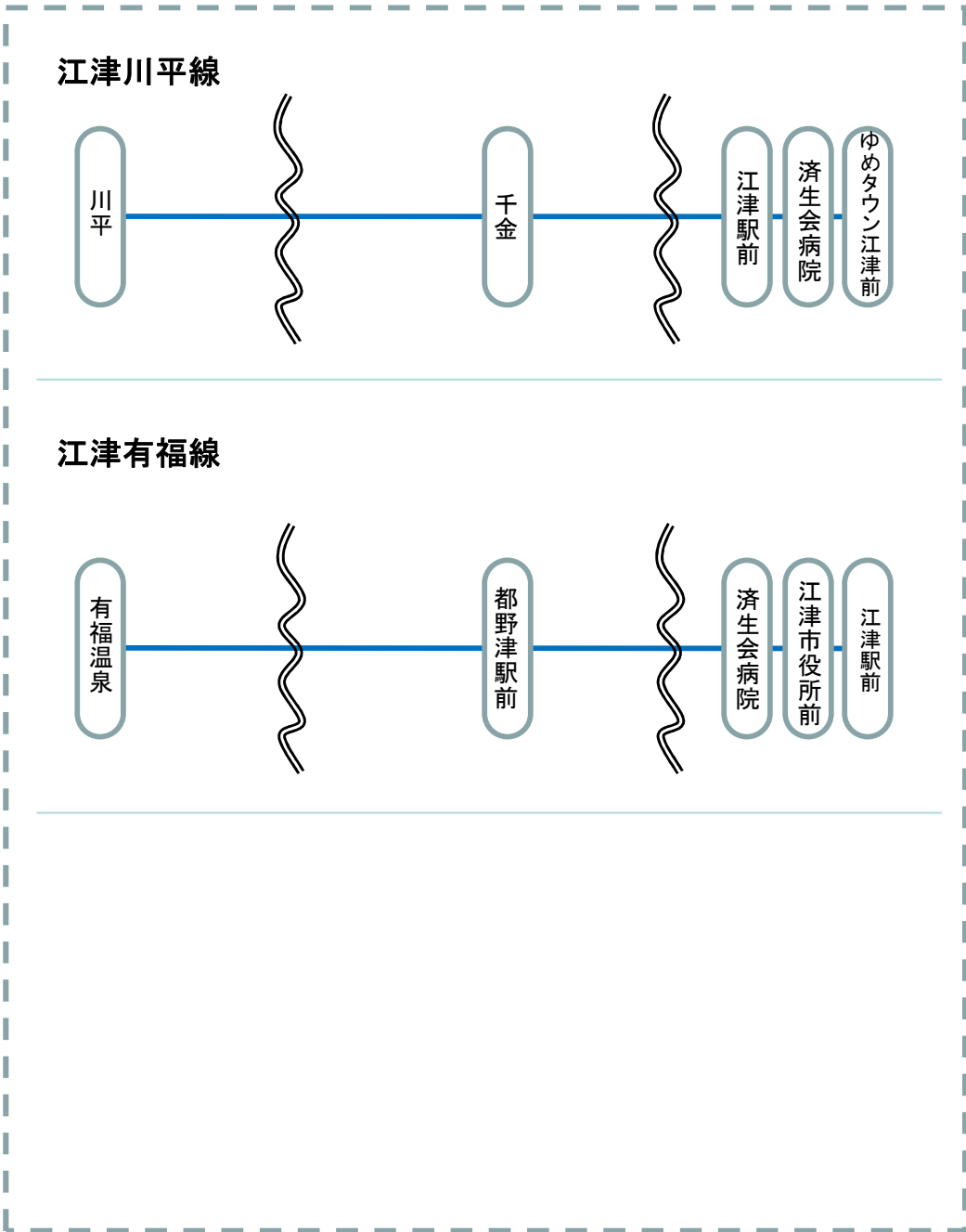
運行系統図 別紙

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



令和7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 地域公共交通計画(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、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(地域公共交通計画)
- ・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6年度】

- 第1回(6月25日) ・地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の策定について
・地域公共交通計画の変更について
- 第2回(8月19日～22日) 書面決議
・生活交通確保維持計画(バリア)フリー化設備等整備事業)
- 第3回(12月24日) ・地域公共交通確保維持改善事業(二次評価)
・地域公共交通計画の策定について
- 第3回(2月20日) ・市民バス等ダイヤ改正

【令和7年度】

- 第1回(6月26日) ・地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の策定について

定量的な目標・効果

【目標】

路線名	1便あたりの利用者数	負担額	収支率	満足度
大東松江乃木線	3.0人以上	12,650千円	3.1%以上	58%
吉田だんだんバス	2.3人以上	10,884千円		59%
赤名吉田線	3.0人以上	3,107千円		-

【効果】（大東松江乃木線／吉田だんだんバス）

- ・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。

（赤名吉田線）

- ・中高生の遠距離通学支援、高齢者の通院、買い物等の外出支援による生活水準の維持
- ・地域間、隣接自治体との連携強化

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

- ・「関係者と連携を図り、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、ヒアリング及び市内全域を対象とした交通円卓会議を実施し、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。

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

- ・大東松江乃木線 : 事業計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されている。
- ・吉田だんだんバス : 事業計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されている。
- ・赤名吉田線 : 事業計画に位置づけられたとおり、事業は適切に実施されている。

目標・効果達成状況

【目標達成状況】 ※()内は目標値

路線名 [↷]	1便あたりの利用者数 [↷]	負担額 [↷]	収支率 [↷]	満足度 [↷]
大東松江乃木線 [↷]	7.0人 (3.0人以上) [↷]	14,185千円 (12,650千円以下) [↷]	6.6% (3.1%以上) [↷]	48.8% (58%) [↷]
吉田だんだんバス [↷]	4.6人 (2.3人以上) [↷]	12,483千円 (10,884千円以下) [↷]	3.0% (3.1%以上) [↷]	48.8% (59%) [↷]
赤名吉田線 [↷]	2.4人 (3.0人以上) [↷]	1,361千円 (3,107千円以下) [↷]	4.7% (3.1%以上) [↷]	- [↷]

- ・利用者数 : 大東松江乃木線、吉田だんだんバスでは目標を達成できたが、赤名吉田線については、集落人口の減少等も影響により、わずかに目標値を下回っている。
- ・負担額 : 大東松江乃木線、吉田だんだんバスについては、物価高騰の影響もあり負担額が増加している。赤名吉田線については、補助金による歳入が多かったため、また、歳出も修繕費を含む運行経費の減少により結果的に市の一般財源からの負担は減少している。
- ・収支率 : 大東松江乃木線、赤名吉田線では目標を達成できたが、集落人口の減少等も影響もあり、吉田だんだんバスについては目標値を下回っている。
- ・満足度 : 市民アンケートによる公共交通に対する住民満足度調査の結果は48.8%で目標値に届かなかった。

【効果】

- ・地域間、隣接自治体との連携を図り、中心市街地への移動、高速バスへのアクセス等の手段を確保することができた。
- ・通勤、通学、通院、買い物等への移動手段を確保することができた。

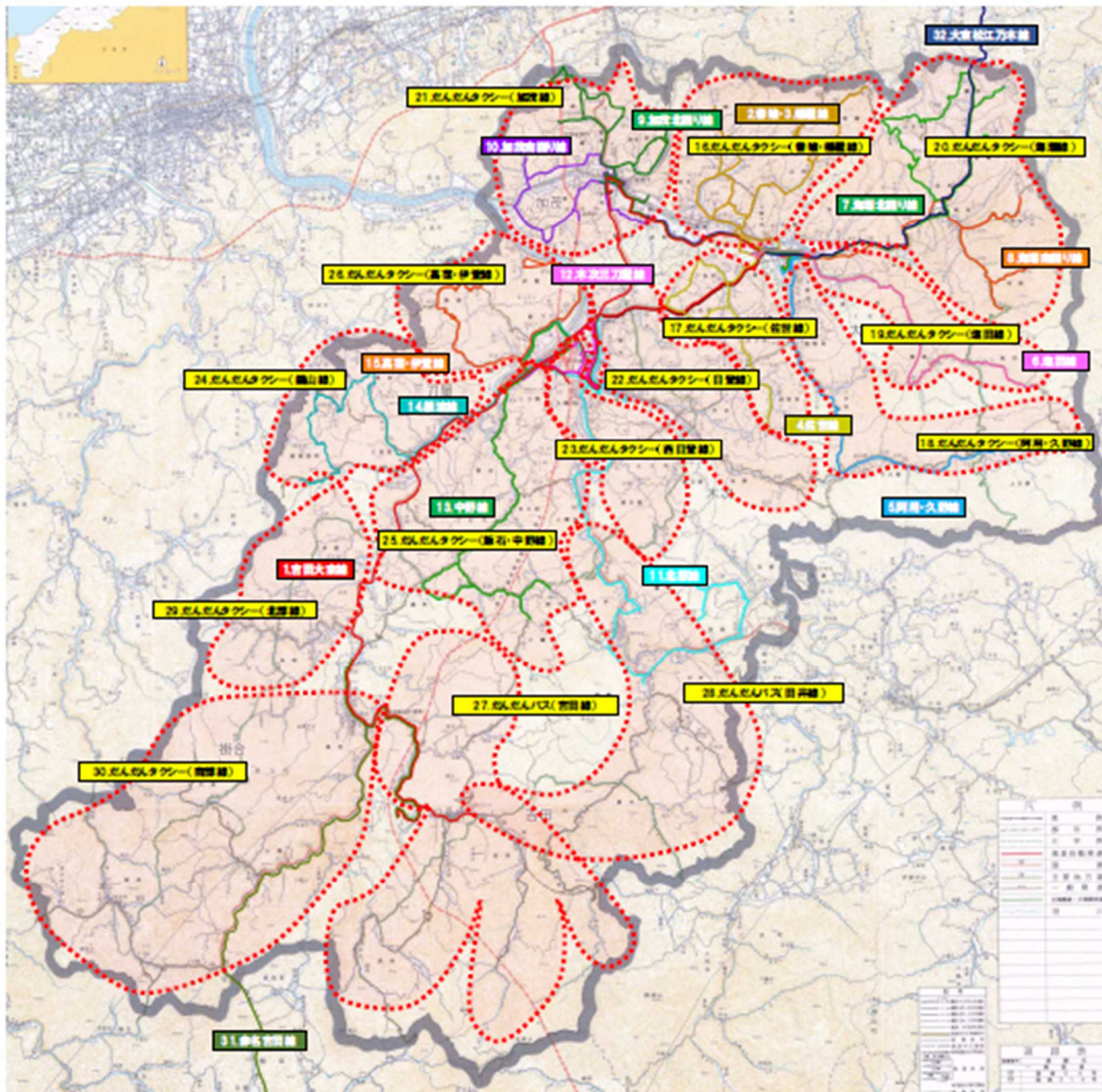
事業の今後の改善点

- ・引き続き、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。

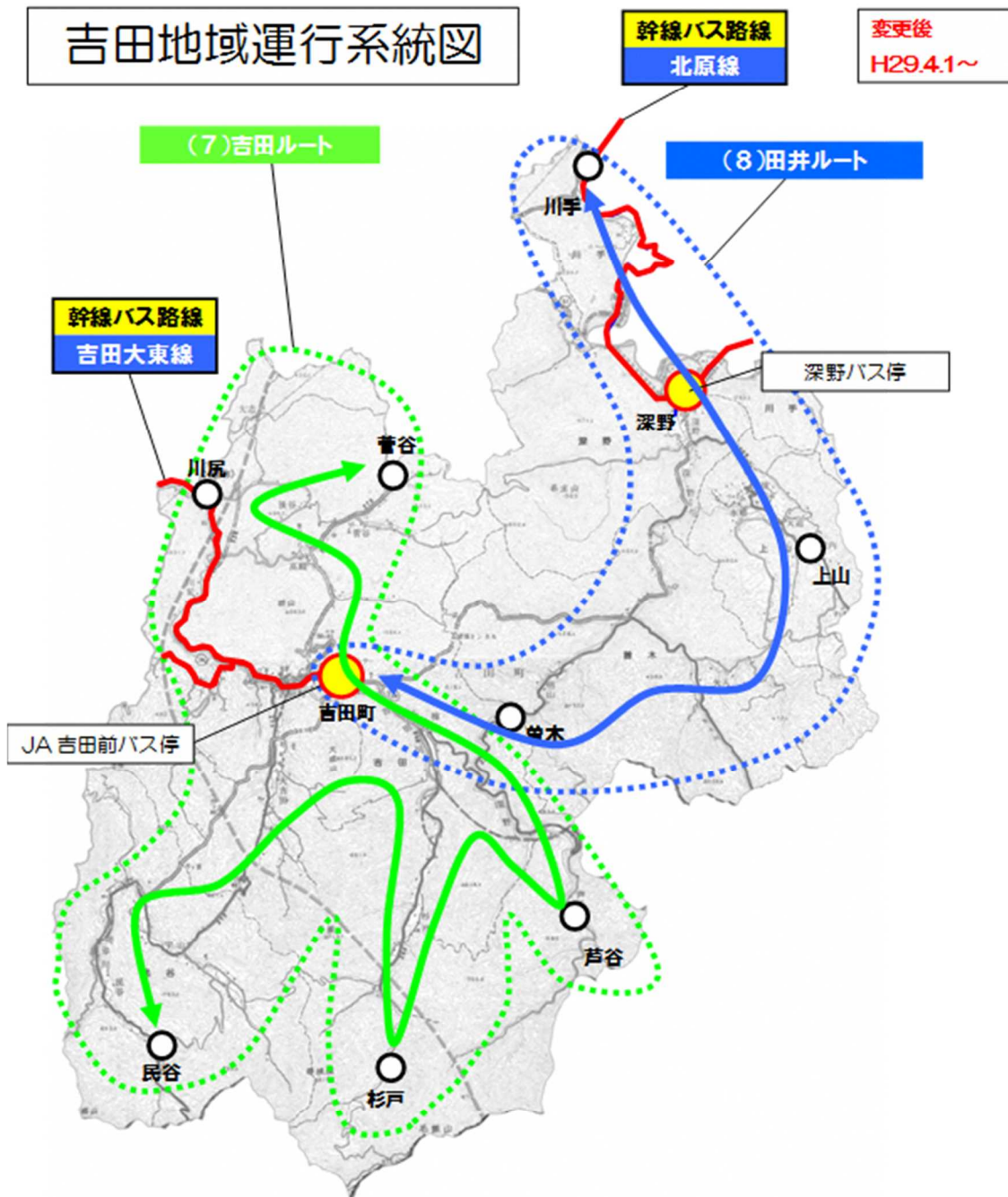
交通体系図 別紙

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	㈱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	㈱共立 ソリューションズ
	三刀屋地域	木次三刀屋線	
		中野線	
根波線			
乗合タクシー	大東地域	高窪・伊萱線	(有)成和自動車商会
		春殖・幡屋線	
		佐世線	
		阿用・久野線	
	加茂地区	海潮線	(有)成和自動車商会
		塩田線	
	木次地域	加茂線	(有)加茂タクシー
		日登線	
	三刀屋地域	西日登線	㈱かみしろ
		鍋山線	
		飯石・中野線	
	吉田地域	高窪・伊萱線	三葉タクシー(有)
		吉田線	
掛合地域	田井線	㈱吉田ふるさと村	
	北部線		
	南部線	掛合タクシー	



吉田地域運行系統図



赤名吉田線 路線図 (令和6年6月現在)



令和7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 地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の概要

資料2



飯南町の概要

- ・平成17年1月に2町が合併
- ・人口 4,260人(令和7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

- ・令和6年2月21日
飯南町地域公共交通【改定版】(案)について 承認
飯南町生活路線バス時刻表について 承認
赤名地区デマンドバスの運行区域見直しについて 承認
自動運転サービス事業について 承認
- ・令和6年6月25日 書面協議
飯南町地域内フィーダー系統確保維持計画(令和7年)認定申請 承認
- ・令和6年11月21日
次期公共交通計画策定に係る住民アンケート実施結果について 承認
路線バス等ダイヤ改正後の利用状況について 承認
自動運転サービス事業について 承認
- ・令和6年12月15日 書面協議
令和6年度地域公共交通確保改善事業に係る事業評価について 承認
- ・令和7年6月26日 書面協議
飯南町地域公共交通計画(令和8年度)認定申請 承認
- ・令和7年9月1日
飯南町地域公共交通計画(第3次)の骨子について 承認
飯南町生活路線バス(第78条)の自家有償旅客運送の更新登録について 承認
- ・令和7年12月24日
飯南町地域公共交通計画(第3次)の素案について

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3.0人とする。
- 赤名線
(目標)・1便あたりの利用者数を4.3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
 - ・高速バス(出雲／広島／松江)のダイヤ改正もあり、本町のダイヤにズレが生じていた。町外からの集客等見込み高速バスとの接続に重点をおいた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。

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。

実施した利用促進策

- 赤名吉田線
 - ・高速バス(出雲／広島／松江)のダイヤ改正もあり、本町のダイヤにズレが生じていた。町外からの集客等見込み高速バスとの接続に重点をおいた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。

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3.0人以上、年間利用者数8,998人以上、収支率5.7%以上、行政負担額(利用者1人支出額)2,749円以下

(実績)1便あたりの利用者数2.4人、年間利用者数6,886人、収支率4.7%、行政負担額(利用者1人支出額)3,763円

(効果)赤名吉田線の当初目的である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4.3人以上、収支率17.3%以上、公的負担額22,267円以下

(実績)1便あたりの利用者数4.2人、収支率12.7%、公的負担額30,839円

(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。

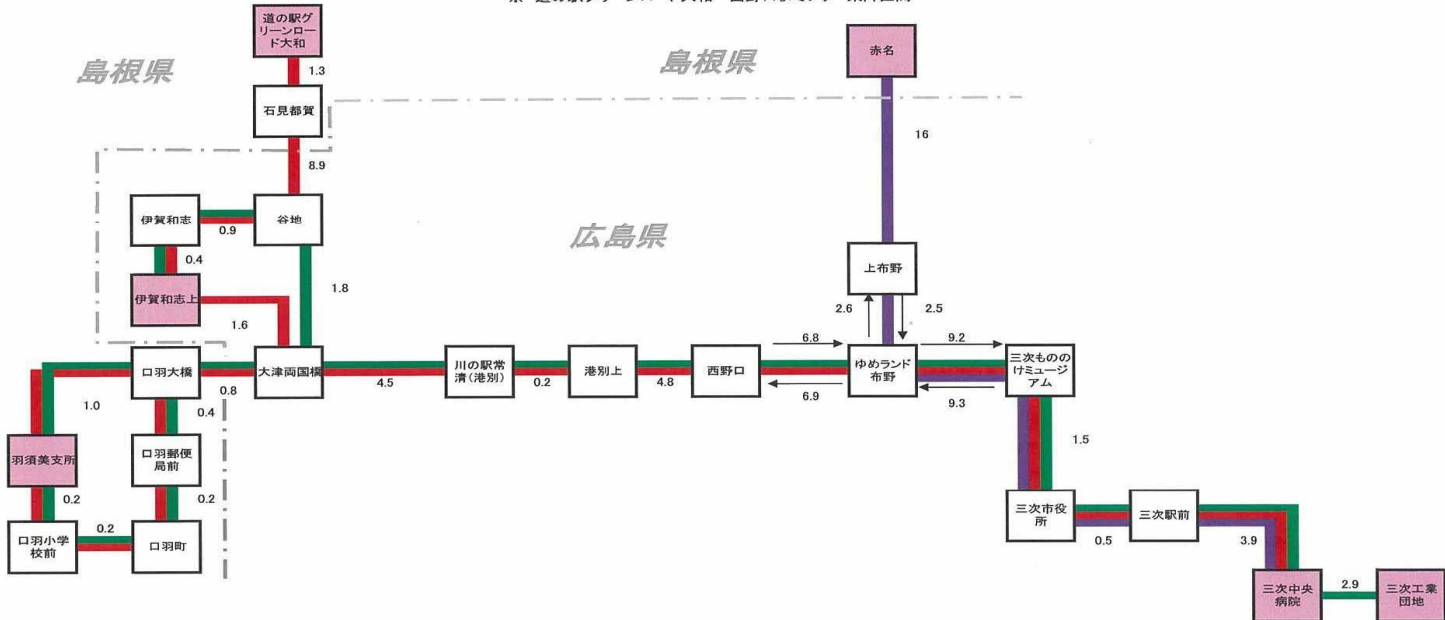
運行系統図 別紙

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

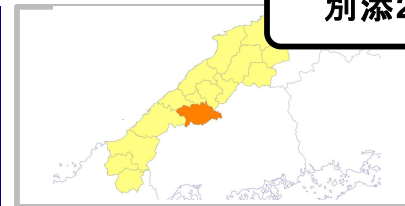


起終点
既設停留所

令和7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

地域公共交通計画(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
- ・令和7年6月～
邑南町地域公共交通計画の策定及び事業実施

協議会における検討

- 令和6年度
 - ・第38回(令和6年11月13日対面)邑南町地域公共交通計画の第1次案について
 - ・第39回(令和6年12月9日書面)令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
 - ・第40回(令和7年2月21日対面)邑南町地域公共交通計画の最終案について
- 令和7年度
 - ・第41回(令和7年6月16日書面)令和8年度～令和10年度邑南町地域公共交通計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請について
 - ・第42回(令和7年7月29日書面)浜田市生活路線バス、邑南町への乗り入れ継続の協議について

定量的な目標・効果

●備北交通作木線②(GR大和～三次中央病院)

(目標)

- ・1便あたりの利用目標者数:4.1人以上
- ・収支率:18%以上
- ・公的負担額:13,573千円以下

(効果)

沿線住民の交通弱者や高齢者のため、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

- ・利用促進のための利用促進策(子ども乗り放題パス)について、運行事業者と協力のもとで引き続きの実施と運行地域内での周知に取り組んだ。

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た。
- ・バス乗り継ぎを可能とする、デマンド運行(羽須美地域)の実施により、当該路線の利用に寄与した。

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

- ・継続して利用者ニーズを把握することにより、日々の運行において利用者ニーズに添った運行となるよう参考とした。
- また、当該系統へのスムーズな乗り継ぎを可能とするため、羽須美地域のデマンド運行利用者の意見聴取も行っている。

事業実施の適切性

- 備北交通作木線②は、運行事業者及び関係団体協力のもと、事業計画に基づき、適切に実施されている。

目標・効果達成状況

- 備北交通作木線②（GR大和～三次中央病院）
（目標と達成状況）

- ・1便あたりの利用目標者数4.1人以上としていたが、実績は3.3人となり目標値を達成できなかった。
- ・収支率の目標値を18%以上としていたが、実績は10.9%と目標値は達成できなかった。
- ・公的負担額の目標値を13,573千円以下としていたが、19,056千円となり、目標値は達成できなかった。

（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、生活面の安心安全を図ることができた。

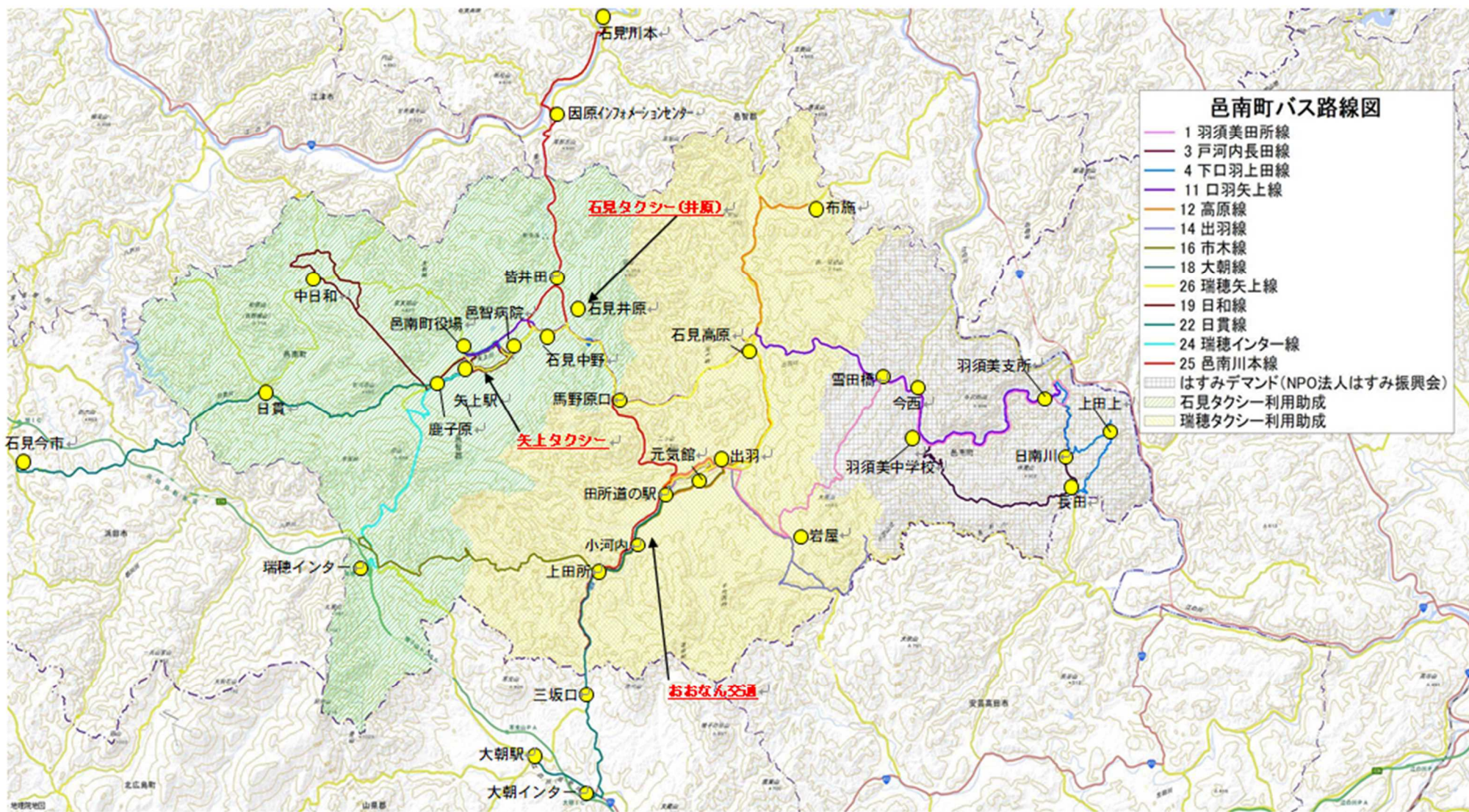
事業の今後の改善点

- 備北交通作木線②

利用者数については、目標値及び昨年度との比較においても下回った。また、同様に目標値を達成できなかった、収支率や公的負担額についても、引き続き改善にむけた分析や検討を行う。

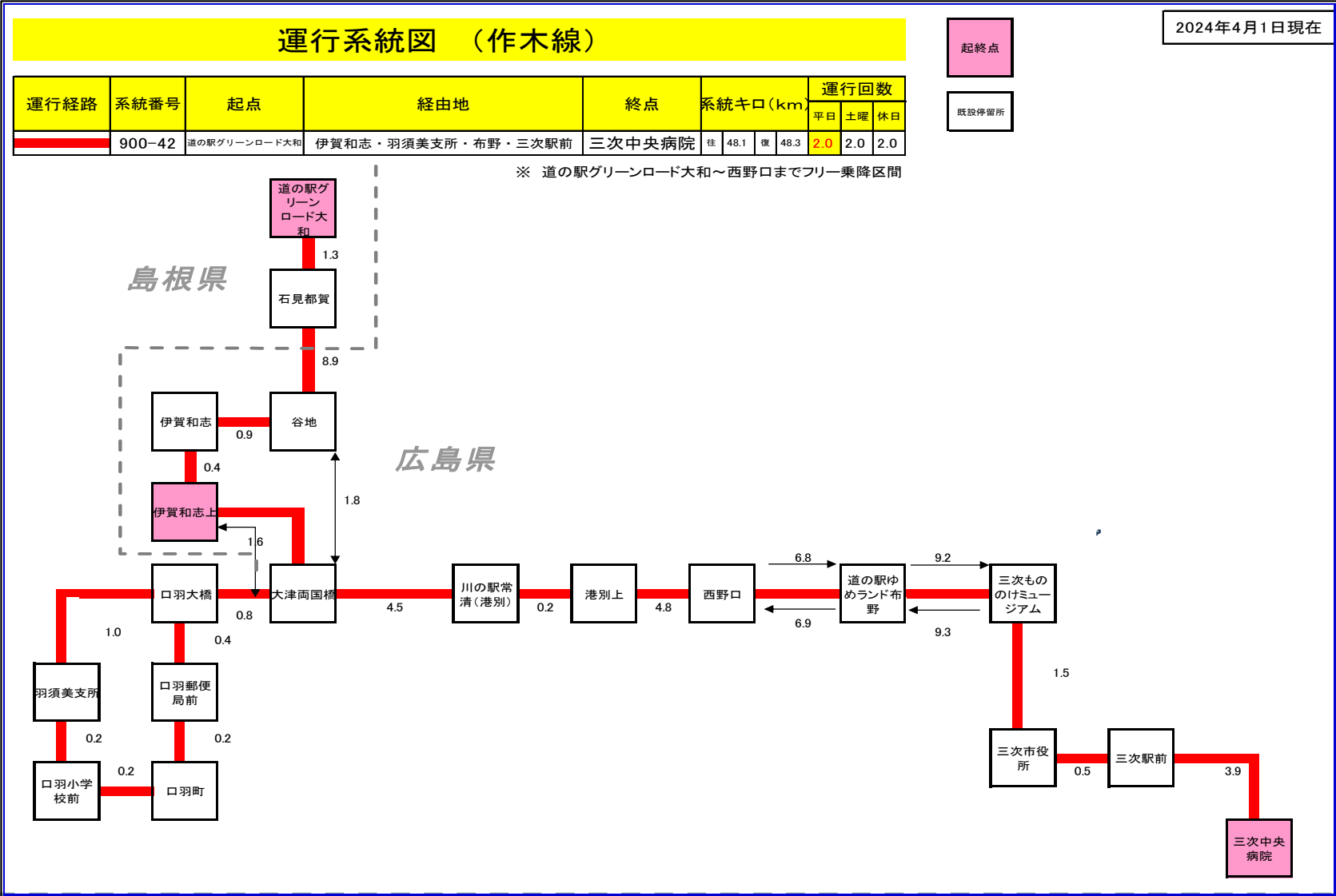
運行形態については、通院・買い物利用を中心として、町民の日常生活に欠かせない路線であることから、引き続き、関係自治体や運行事業者と協議を行い、利用状況を勘案しながら、利便性向上に向けたダイヤ再編・改善の検討を行う。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

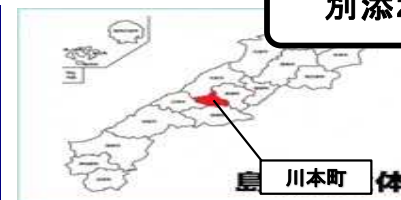
系統名 備北交通作木線
運行形態 4条路線・乗合バス型(定期)
運賃 区間制(160円～1,350円)



令和7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

地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の概要



川本町の概要

- ・人口 2,933人(令和7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 | 3回開催 |
| ・第2回(R6.12.25) | ・令和6年度地域公共交通調査等事業の事業評価について 書面協議 合意 |
| ・第1回(R7.6.24) | ・令和8年度川本町地域内フィーダー系統確保事業について 書面協議 合意 |
| ・第2回(R7.7.4) | ・矢谷線デマンド乗合タクシー実証事業における自家用有償旅客運送の変更登録について 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11人以上とする。
年間利用者数9,600人、収支率30%以上、自治体負担額4,000円/人
(効果)小中学生の通学や、買物、通院など日常生活に必要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6 石見川本～浜原駅前): (目標)1便あたりの利用者数を7人以上とする。
年間利用者数5,700人、収支率30%以上、自治体負担額4,000円/人
(効果)高校生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・利用者の大半が中学校・高校の通学生であるため、特に道路工事などによるバスの迂回運行・遅延が発生すると予測される場合には関係する小・中・高各校と調整を密に行った。

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、車内において感染症対策を十分に施工している。
・学生以外の利用率向上に向けた取り組みを今後も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、高校側との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

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。

目標・効果達成状況

●川本美郷線(系統2 上野～石見川本) :

(目標と達成状況) 1便あたりの利用者数15.1人、目標11人以上を上回った。年間利用者数は12,454人で目標の9,600人を上回った。収支率は27.9%と目標の30%を下回った。自治体負担額は1人当たり1,598円と目標の4,000円/人を達成した。

(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6 石見川本～浜原駅前):

(目標と達成状況) 1便あたりの利用者数6.4人、目標7人以上を下回った。年間利用者数は6,061人で目標の5,700人を上回った。収支率は20.7%と目標の30%を下回った。自治体負担額は1人当たり2,008円と目標の4,000円/人を達成した。

(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。

事業の今後の改善点

・川本美郷線系統2については、おおむね目標を上回っているが、系統6については一部目標が達成できなかった。今後も事業者と連携し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

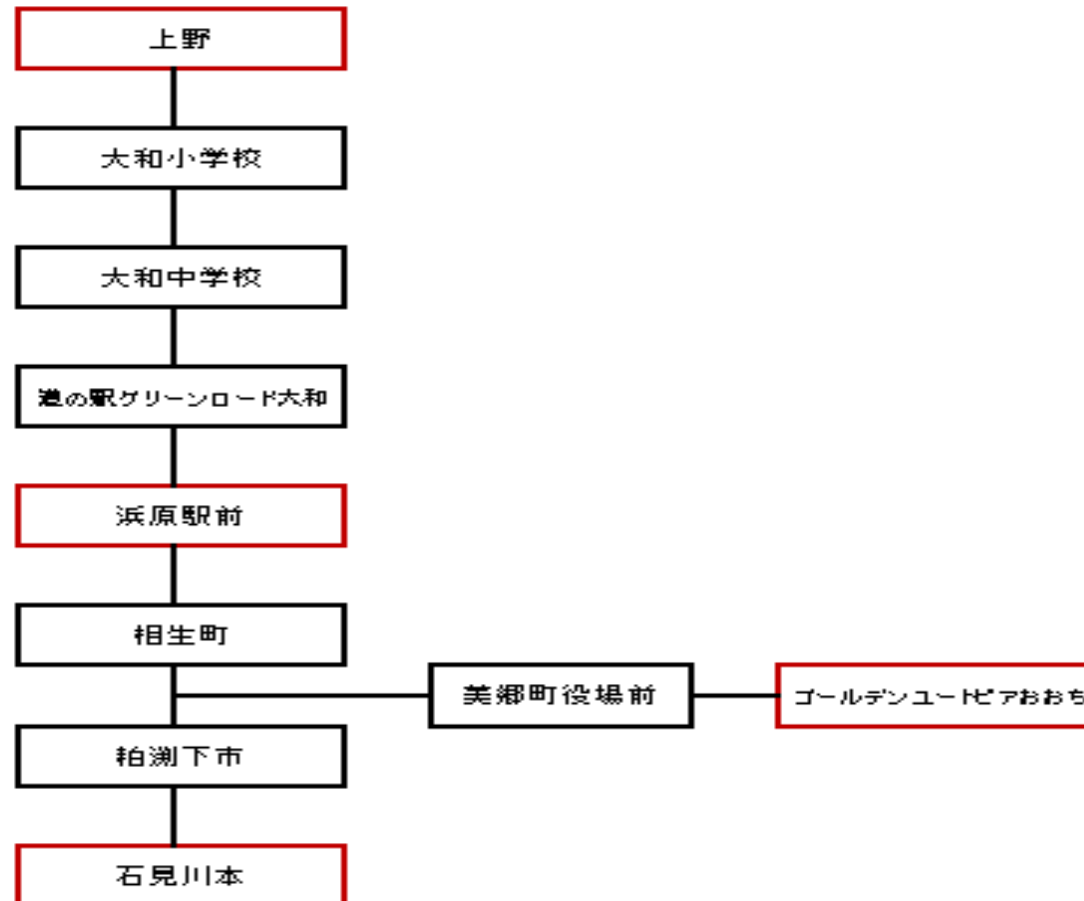


運行系統図 別紙

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

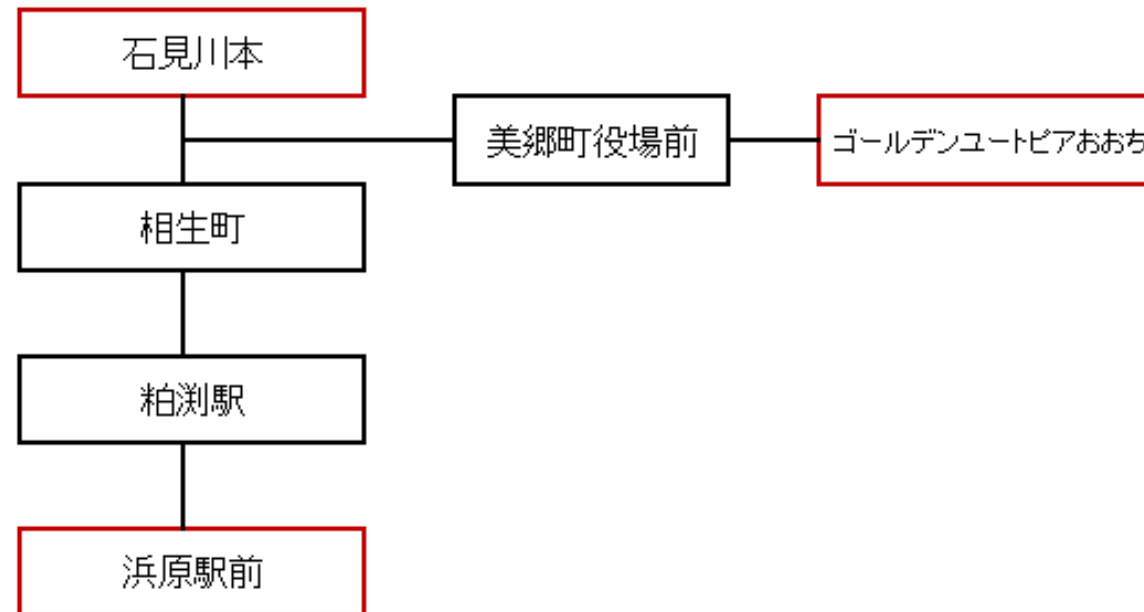


運行系統図 別紙

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7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 地域公共交通計画(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 6回開催

- (法定協議会:美郷町地域公共交通協議会)
- ・令和6年12月27日(第4回)
令和6年度地域公共交通確保改善事業に関する事業評価(案)について
 - ・令和7年2月7日(第5回)
デマンド型乗合タクシー(布施線)の廃止とタクシー利用助成事業への移行について
 - ・令和7年5月20日(令和7年度第1回)
美郷町地域公共交通計画の一部改訂について
 - ・令和7年6月10日(第2回)
2025年夏休みこども乗り放題パスについて
 - ・令和7年6月23日(第3回)
令和8年度地域公共交通計画認定申請書(フィーダー系統確保維持計画)の承認について
 - ・令和7年9月30日(第4回)
大和観光川本美郷線 路線バス更新に伴う車両の移動円滑化基準適用除外の認定について

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11人以上とする。
年間利用者数9,600人、収支率30%以上、自治体負担額4,000円/人
(効果)小中学生の通学や、買物、通院など日常生活に必要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7人以上とする。
年間利用者数10,500人、収支率20%以上、自治体負担額4,000円/人
(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7人以上とする。
年間利用者数5,700人、収支率30%以上、自治体負担額4,000円/人
(効果)高校生の通学や、買物、通院などの日常生活に必要な移動手段を確保できる。
- 作木線(系統2 GR大和～三次中央病院) : (目標)あたりの利用者数を4.1人以上とする。
年間利用者数5,000人、収支率20%以上、自治体負担額4,000円/人
(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

- ・利用者の大半が中学校・高校の通学生であるため、特に道路工事などによるバスの迂回運行・遅延が発生すると予測される場合には関係する小・中・高各校と調整を密に行った。
- ・運転手不足の解消として、外国人技能実習生の受け入れ態勢の構築や、自動運転バス実証事業も継続的に実施し先進技術などと併せて、路線の維持確保の取組も行っている。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・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。また、現行紙ベースでの助成券について、マイナンバーとGPSを活用した乗降システムにより、更にスムーズに乗降・清算が可能なシステムを構築し、利用者の利便増進につなげている。

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。
- ・タクシー利用助成事業については、令和7年4月から町内全域で利用可能な恒久的な制度とし、運転免許証を返納され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の実証事業を開始した。実証事業では既存助成事業では対象外だった地域からの申請も多くみられたこともあり、令和7年4月からは恒久制度として実施し、運転免許証返納者の移動支援として運用している。

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。情報発信については町独自のバスブックを作成するとともに、LINEによるバス時刻表検索も可能にしている。

目標・効果達成状況

●川本美郷線(系統2 上野～石見川本) :

(目標と達成状況)1便あたりの利用者数15.1人、目標11人以上を上回った。年間利用者数は12,454人で目標の9,600人を上回った。収支率は27.9%と目標の30%を下回った。自治体負担額は1人当たり1,598円と目標の4,000円/人を達成した。

(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3 上野～GUおおち) :

(目標と達成状況)1便あたりの利用者数6.9人、目標7人以上を下回った。年間利用者数は10,564人で目標の10,500人を上回った。収支率は11.4%と目標の20%を下回った。自治体負担額は1人当たり2,651円と目標の4,000円/人を達成した。

(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) :

(目標と達成状況)1便あたりの利用者数6.4人、目標7人以上を下回った。年間利用者数は6,061人で目標の5,700人を上回った。収支率は20.7%と目標の30%を下回った。自治体負担額は1人当たり2,008円と目標の4,000円/人を達成した。

(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。

●作木線(系統2 GR大和～三次中央病院) :

(目標と達成状況)1便あたりの利用者数3.3人、目標4.1人以上を下回った。年間利用者数は2,997人で目標の5,000人を下回った。収支率は10.4%と目標の18%を上回った。自治体負担額は1人当たり6,358円と目標の4,000円/人を達成できなかった。

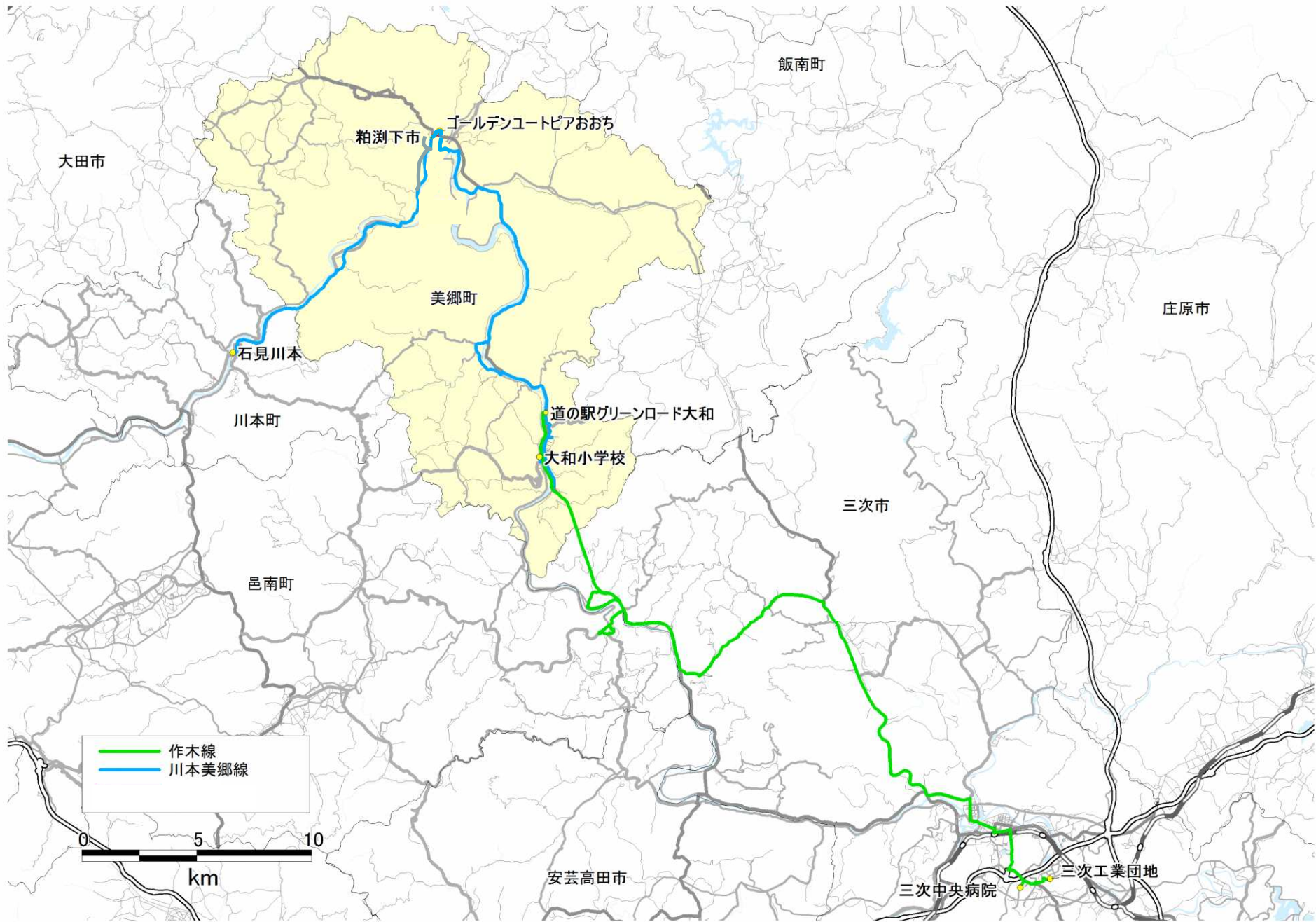
(効果)三次市中心部への移動支援, 通勤・通学・通院, 買い物等の利用促進を図ることができた。

事業の今後の改善点

・川本美郷線系統2については、おおむね目標を上回っているが、系統3、系統6については一部目標が達成できなかった。今後も事業者と連携し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については、目標を達成できなかったが、運行形態については通学・通院利用を中心に、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、関係自治体や運行事業者と連携を行い利用促進を検討する。

交通体系図 別紙

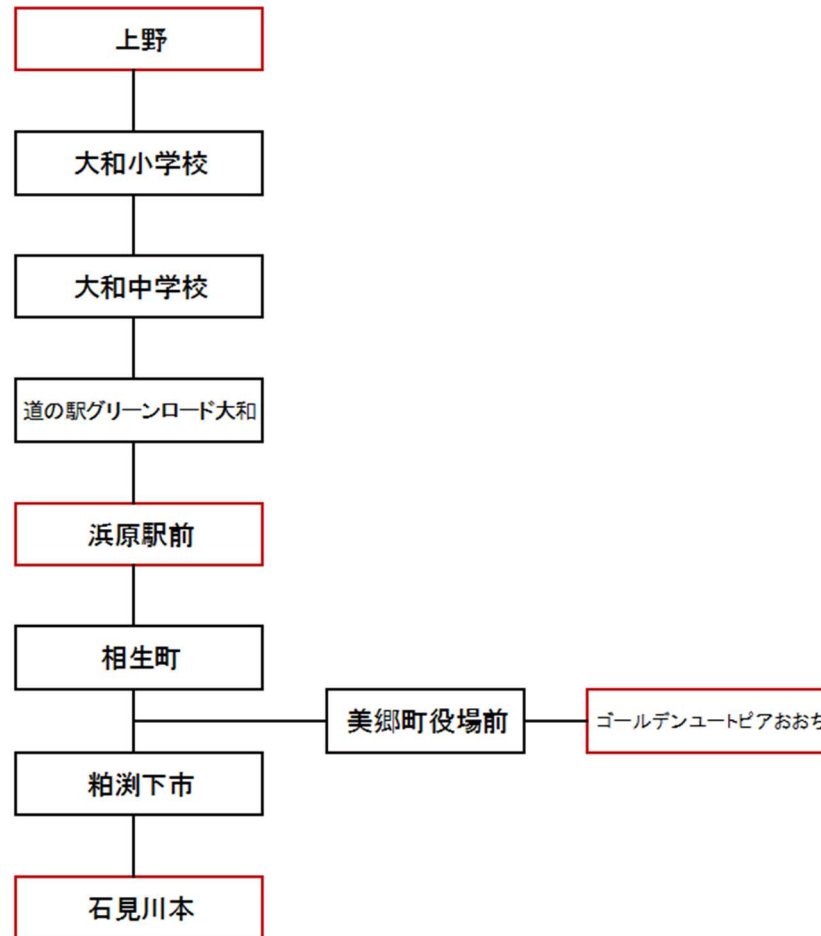


運行系統図 別紙

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	川本美郷線 系統2 (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 系統2 運行系統図

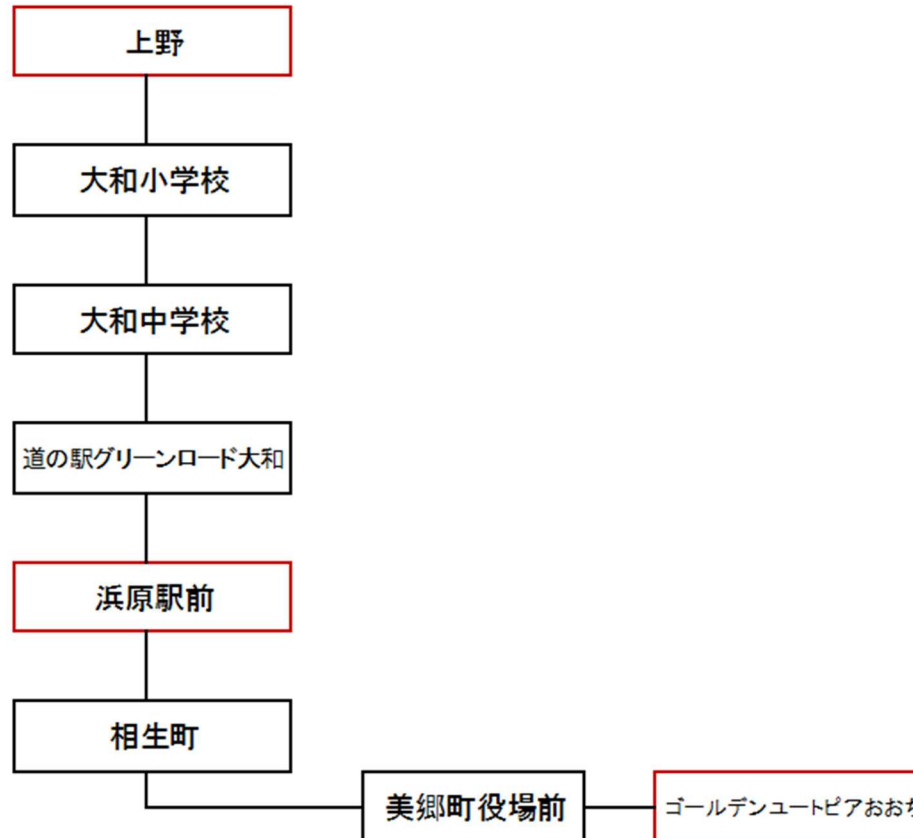


運行系統図 別紙

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	川本美郷線 系統3 (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 系統3 運行系統図

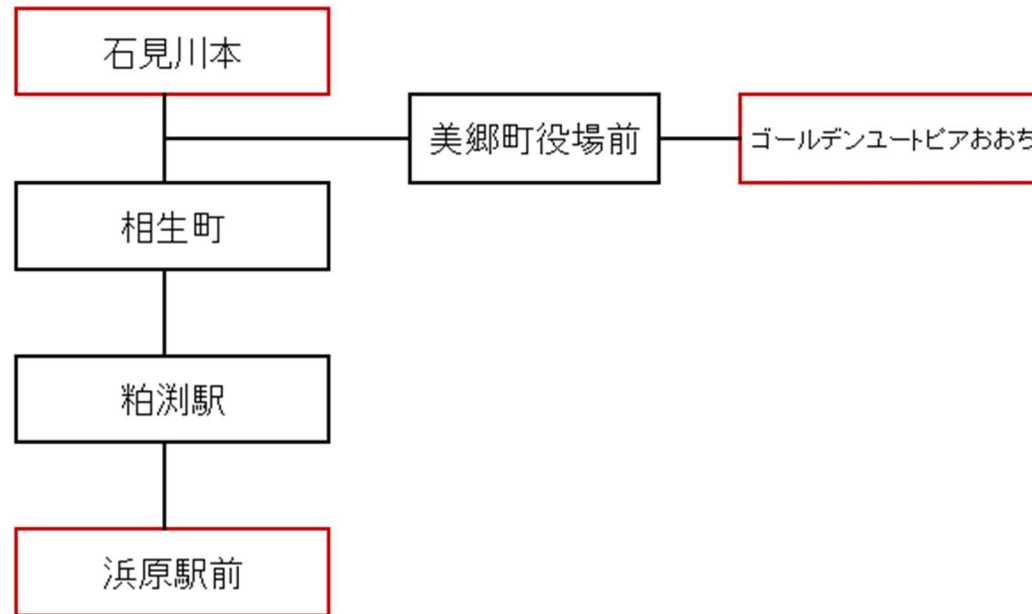


運行系統図 別紙

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	川本美郷線 系統6 (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 系統6 運行系統図



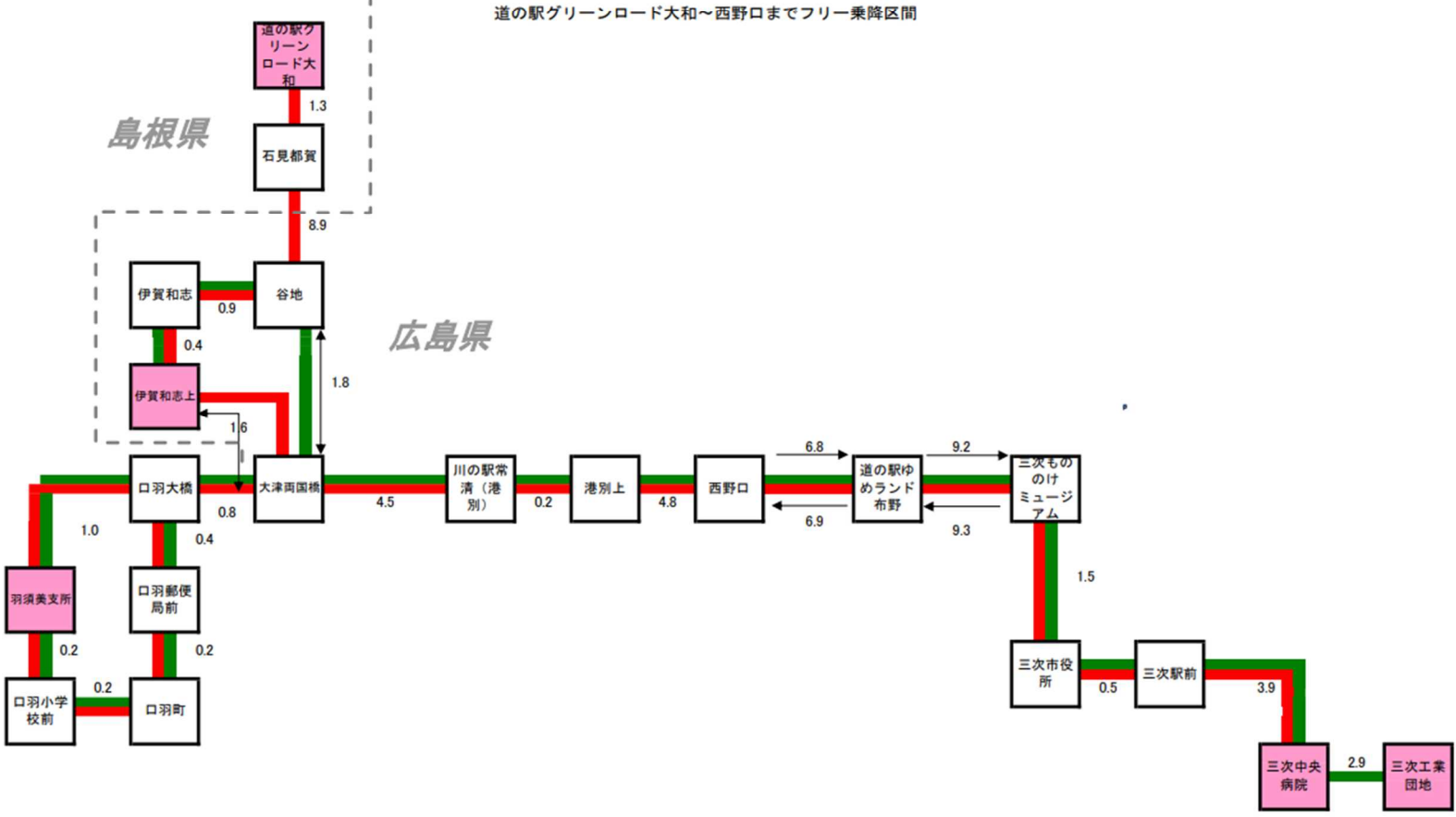
運行系統図 別紙

系統名 作木線 2系統(道の駅GR大和、伊賀和志上起点)
運行形態 4条路線・乗合バス型(定期)
運行日・便数 道の駅GR大和起点終日2便、伊賀和志上起点平日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	統キロ (km)			運行回数		
					往	復	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	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	



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 松江市公共交通利用促進市民会議 地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の概要



松江市の概要

- ・平成17年3月八東郡7町村と合併、平成23年8月に東出雲町と合併
- ・人口 20.3万人(令和2年10月現在)
- ・面積 572.96km²

協議会の構成員

松江市公民館長会、松江市町内会・自治会連合会、松江市高齢者クラブ連合会、松江市身障者福祉協会、松江市連合婦人会、松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会、松江商工会議所、連合島根東部地域協議会、(一社)島根県旅客自動車協会、一畑バス(株)、松江市交通局、(有)生馬タクシー、(有)鹿島タクシー、西日本旅客鉄道(株)、一畑電車(株)、島根運輸支局、松江国道事務所、松江警察署、島根県、松江県土整備事務所、松江市

概要

松江市では、人口減少と少子高齢化が進行する市郊外部の13地域においてコミュニティバスが運行されており、地域の拠点である支所や公民館周辺の交通結節点と居住地を連絡する、地域の移動手段としての役割を担っている。また、市街地幹線や地域幹線への接続により、市街地中心部への広域移動も可能となっており、松江市の公共交通ネットワークを形成するうえで欠くことのできない路線である。

こういった状況下において、一昨年9月に一畑バス大東線、御津線が廃止となり、その代替路線として新たに「雲南市民バス・大東松江乃木線」(雲南市との共同運行)及び「御津コミュニティバス」を運行している。これらの路線は、地域の住民の生活に不可欠な移動手段であることから、今後運行継続の必要性が高まることが予想される。

一方で、これらの路線については自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により確保・維持する必要がある。

協議会の主な取り組み

- ・公共交通の利用促進や人材確保に関すること
- ・公共交通体系のあり方に関すること
- ・地域公共交通計画の策定及び、計画に位置付けられた事業の実施など

協議会における検討

- 協議会の開催状況 4回開催
- ・第1回(5月19日)
令和6年度事業報告、令和7年度事業計画ほか
 - ・第2回(6月24日)
地域間幹線・フィーダー系統確保維持改善計画を協議
 - ・第3回(9月24日)
地域公共交通利便増進実施計画素案
松江地区乗合バス事業共同運行計画素案
 - ・第4回(12月22日)
事業評価について

定量的な目標・効果

御津コミュニティバス

- (目標)・年間利用者数を42,700人とする。
・松江市からの支出を1,700万円以下とする。
・収支率9.5%以上とする。
- (効果)・当該路線を維持することにより、鹿島地域御津集落をはじめとする沿線地域における高齢者等が買い物・通院等のために市街地へ移動する際の交通手段が確保される。

雲南市民バス(松江大東乃木線)

- (目標)・1運行当たりの利用者数を3.0人以上とする。
・松江市からの支出を8,200千円以下とする。
・収支率9.5%以上とする。
- (効果)・当該路線を維持することにより、地域住民の日常生活における移動手段が確保されるとともに、地域間ネットワークとの接続により、広域的な移動手段が確保される。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

—

実施した利用促進策

- ・地元住民への説明会の開催、市報での周知や、運行エリア全戸に路線図・運賃のわかるリーフレットを配布し利用促進をはかった。
- ・コミュニティバスの利用者アンケートを実施し、ダイヤ改正の参考とした。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

—

地域住民の意見の反映

- ・令和6年12月にコミュニティバス全エリアの利用者アンケートを実施。令和8年4月のダイヤ改正に反映した。
- ・コミュニティバス利用促進協議会連絡会を定期開催し、情報交換・意見交換をおこない、利用促進をはかった。

事業実施の適切性

- ・御津コミュニティバス:計画どおり実施されている。運行開始にあたり、地元住民への説明、市報での周知や路線図・運賃のわかるリーフレットを運行エリア地区に全戸配布をおこない、利用促進をはかった。
- ・雲南市民バス(大東松江乃木線):計画どおり実施された。運行開始にあたり、地元住民への説明、市報での周知や路線図・運賃のわかるリーフレットを運行エリア地区に全戸配布をおこない、利用促進をはかった。

目標・効果達成状況

○御津コミュニティバス

項目	目標	実績
年間利用者数	42,700人以上	9,730人
財政支出	1,700万円以下	1,359万円
収支率	9.5%以上	12.8%

(効果)地域住民の日常の移動手段を確保維持することができた。

○雲南市民バス・大東松江乃木線

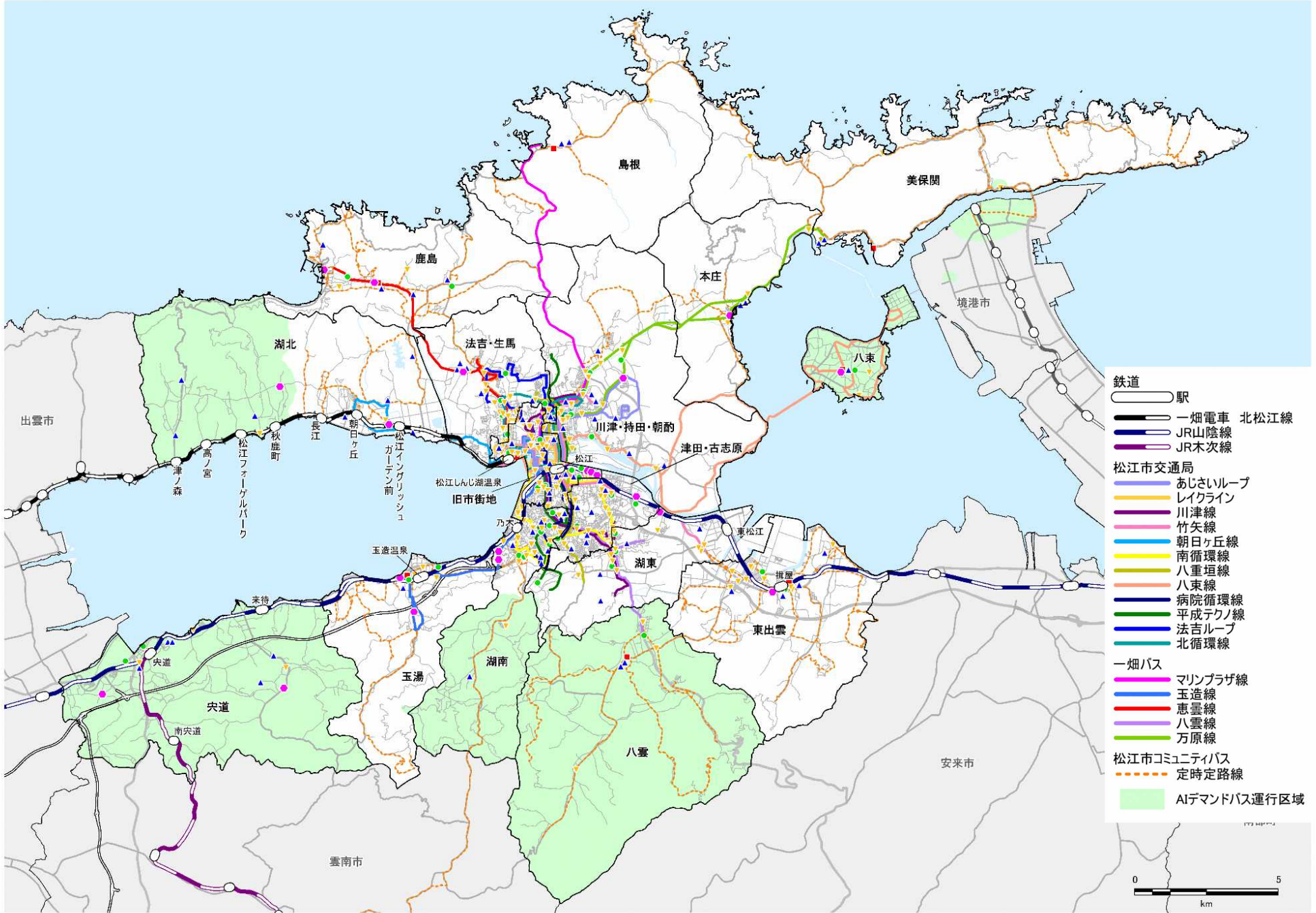
項目	目標	実績
1運行あたりの利用者	3.0人以上	7.0人
財政支出	8,200千円以下	5,700千円
収支率	9.5%以上	3.6%

(効果)地域住民の日常の移動手段を確保維持することができた。
また、地域間ネットワークとの接続により、広域的な移動手段が確保された。

事業の今後の改善点

- ・御津コミュニティバス:利用者アンケートの結果を踏まえ、運行区間の見直しをおこない、利便性向上をはかる。
(朝一便のみ県民会館前まで運行 → 全便、県民会館前まで運行)
- ・雲南市民バス(大東松江乃木線):住民組織と連携し、運行内容改善に努め、利用促進を図ることで、市民アンケートによる住民満足度が目標を達成できるよう取り組む。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 : 御津コミュニティバス
 運行形態 : 4条路線
 運行日・便数 : 年末年始を除く1日8往復運行
 運賃 : 200円～400円

系統名 : 大東松江乃木線
 運行形態 : 79条路線
 運行日・便数 : 年末年始を除く1日7往復運行
 運賃 : 200円～800円

御津コミュニティバス路線図

令和6年10月1日



大東松江乃木線路線図



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 三江線沿線地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の概要



三江線沿線地域を含む6市町の概要

- ・人口 11万7千人(令和2年国勢調査)
- ・面積 2,394km²

協議会の構成員

島根県、広島県、江津市、川本町、美郷町、邑南町、三次市、安芸高田市、石見交通(株)、備北交通(株)、島根県警、広島県警、地域公共交通利用者、島根運輸支局ほか

概要

三江線沿線地域は、島根県江津市、川本町、美郷町、邑南町、および広島県三次市、安芸高田市3市3町にまたがり、沿線地域内の市町間及び市町内の移動については、バスが役割を担っている。

平成30年4月にJR三江線が廃止となり、三江線代替交通である備北交通作木線①が運行し、令和2年4月には利便性向上を目的として、NPO法人はすみ振興会が羽須美地域区域運行を行っている。

協議会の主な取り組み

- ・三江線沿線地域公共交通計画の事業実施
- ・第2期三江線沿線地域公共交通計画策定に向けた検討

協議会における検討

- ・第21回(R6.6.26:書面審議)令和7事業年度地域公共交通計画認定申請書(案)
- ・第22回(R6.7.11)協議会歳入歳出決算・予算
- ・第23回(R6.9.26:書面審議)三江線沿線地域公共交通利便増進実施計画の改訂(案)
- ・第24回(R6.12.25:書面審議)事業評価
- ・第25回(R7.6.10:書面審議)協議会歳入歳出決算・予算、規約改正
- ・第26回(R7.6.26:書面審議)令和8事業年度地域公共交通計画認定申請書(案)
- ・第27回(R7.9.12:書面審議)三江線沿線地域公共交通利便増進実施計画の改訂(案)
- ・第28回(R7.10.29:書面審議)三江線沿線地域公共交通利便増進実施計画の改訂(案)
- ・第29回(R7.11.14)第2期三江線沿線地域公共交通計画素案

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5.4人以上、収支率17.8%以上、行政負担額19,376千円以下

(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854人以上、収支率8.5%以上、行政負担額11,915千円以下

(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

・地域に対して、積極的な利用の呼びかけ。
・運行事業者の協力により「こども乗り放題パス」などの路線バスの利用促進を行った。

昨年度の運輸局二次評価に
対するフォローアップ

・公共交通への関心を高めるための取組を継続して実施。

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、よりよい運行となるようにした。

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。

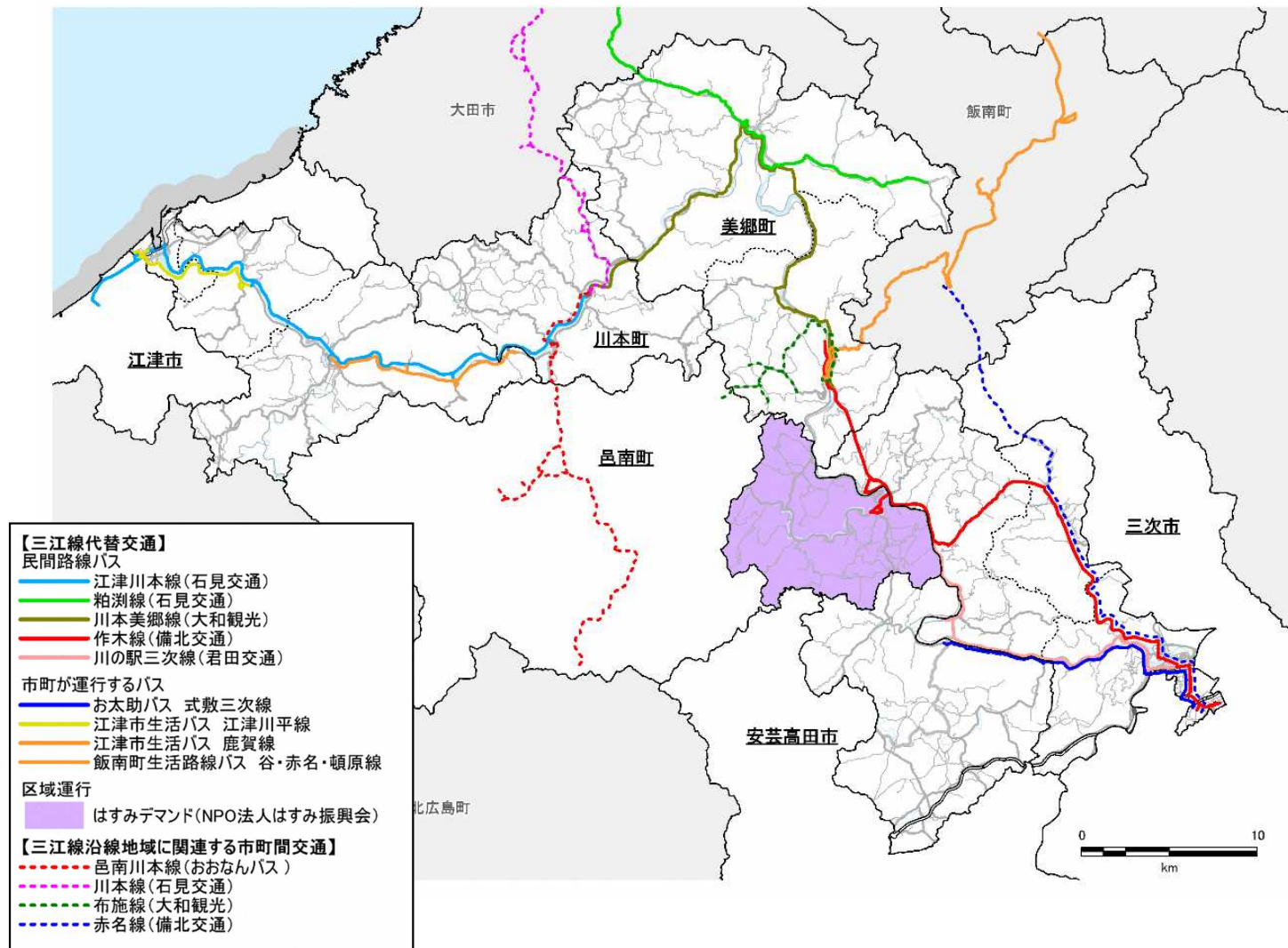
目標・効果達成状況

- ・備北交通作木線①: (目標)1便あたりの利用者5.4人以上、収支率17.8%以上、行政負担額19,376千円以下
(実績)1便あたりの利用者7.1人、収支率13.7%、行政負担額19,751千円
(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854人以上、収支率8.5%以上、行政負担額11,915千円以下
(実績)年間782人、収支率7.5%、行政負担額12,885千円
(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①: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。
- ・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	作木線
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
運賃	対キロ区間制(160円～1,350円)

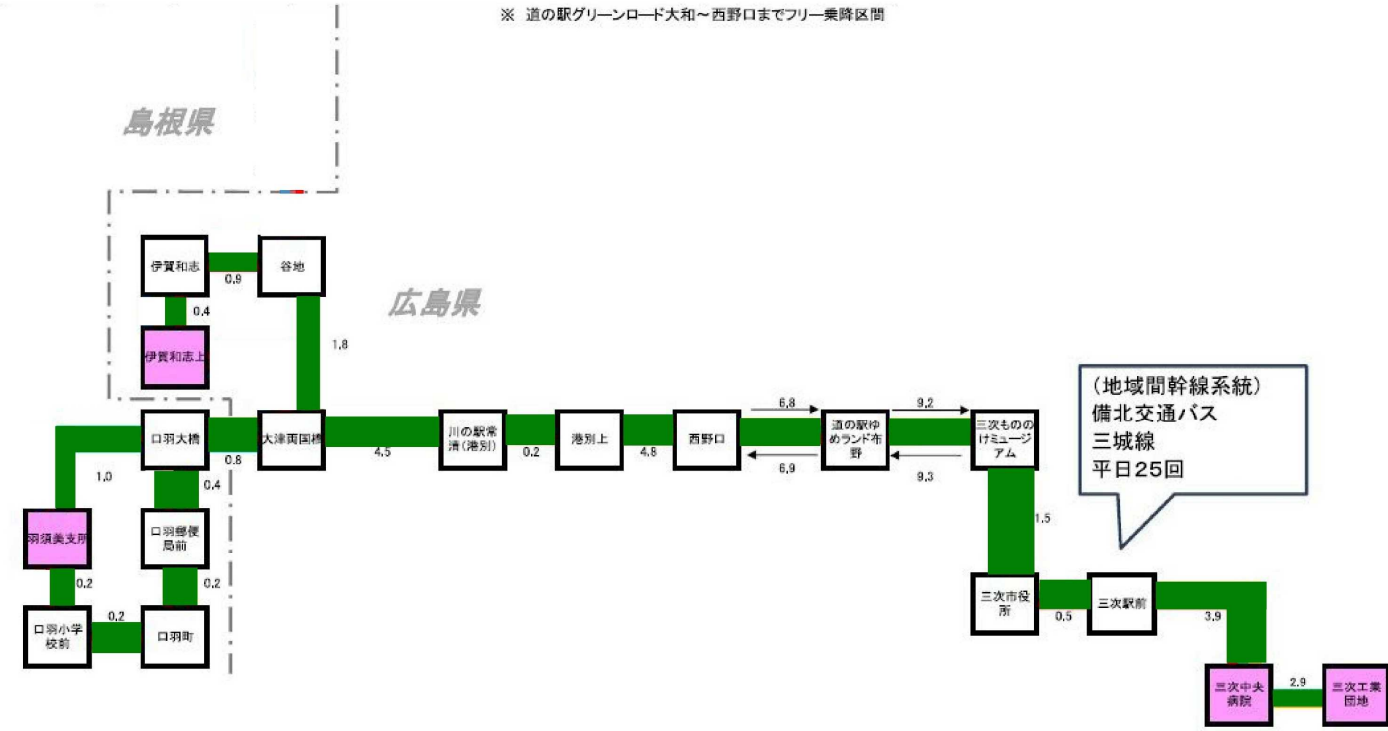
運行系統図 (作木線)

令和4年4月1日現在

運行経路	系統番号	起点	経由地	終点	系統キロ(km)	運行回数		
						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 帰 41.2	3,0	1,0	1,0

起終点

既設停留所



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

