

第2次飯南町地域公共交通計画



【令和6年3月改定版】

飯南町

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の区域	2
4 計画の期間	2
第2章 飯南町の概況	3
1 位置・地勢	3
2 人口減少と高齢化の進行	4
3 施設の分布	8
4 上位・関連計画	10
第3章 町民生活と公共交通	13
1 公共交通の整備状況	13
2 公共交通の利用実態や住民の意向	20
第4章 飯南町地域公共交通計画（前計画）の検証	31
1 飯南町地域公共交通計画（前計画）の概要	31
2 これまでの取組と評価指標の達成状況	32
3 これまでの課題と現在の状況	35
第5章 飯南町における公共交通の課題	37
第6章 本計画の基本理念と基本目標	38
1 まちの将来像と基本理念・基本目標における考え方	38
2 基本理念と基本目標	39
3 公共交通のネットワークと役割	40
4 計画の評価指標及び目標の評価指標	43
第7章 計画の事業内容	46
＜基本目標1＞ 利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する	46
＜基本目標2＞ 公共交通を通じてまちに活力を生み出す	50
＜基本目標3＞ みんなで育む公共交通	52
第8章 計画の推進方法	54
1 計画の推進体制	54
2 計画推進に係るスケジュール	54
3 事業スケジュールと評価指標のモニタリング	56

第1章 はじめに

1 計画策定の趣旨

平成17年の合併により誕生した飯南町は、島根県と広島県の県境に位置し、町内のほとんどが山々に囲まれた中山間地域です。

生活路線バスをはじめとした町内の公共交通は、主に高齢者の通院・買い物や児童・生徒の通学といった面から町民の生活を支えてきましたが、人口減少や急速な高齢化、社会情勢や移動ニーズの変化等により抜本的な見直しが必要とされていました。このような中、生活を支え、町に活力を生み出す持続可能な公共交通ネットワークの構築していくことを目的として、平成28年3月に「飯南町地域公共交通計画」を策定し、生活路線バスの運行見直しやドアツードア型の輸送手段であるデマンドバスの導入等を進め、公共交通空白地の解消等において一定の成果を上げています。

一方で、人口減少と高齢化の進行は歯止めがかからず、公共交通の利用者減少が続いています。今後もこれらの深刻化が予測される中、公共交通に対する町の負担額も高止まりしており、町の公共交通を将来に渡って持続可能な交通手段として維持していくためには、行政と交通事業者、地域住民が協働し、共通の意識を持って支えていくことが重要です。

以上のような問題意識のもと、本町では住民アンケート調査や関係機関へのヒアリング等の各種調査、前計画である「飯南町地域公共交通計画」の評価・検証結果等から、本町における今後の公共交通のあり方を示した新たな計画である「第2次飯南町地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の位置づけ

本計画は、本町における公共交通の指針を示した飯南町地域公共交通計画（以下、「前計画」という。）を基本に、政策の方針、実現に向けた方策についてまとめており、飯南町総合振興計画を上位計画とし、他の関連計画や他分野の施策等と整合を図り策定するものです。

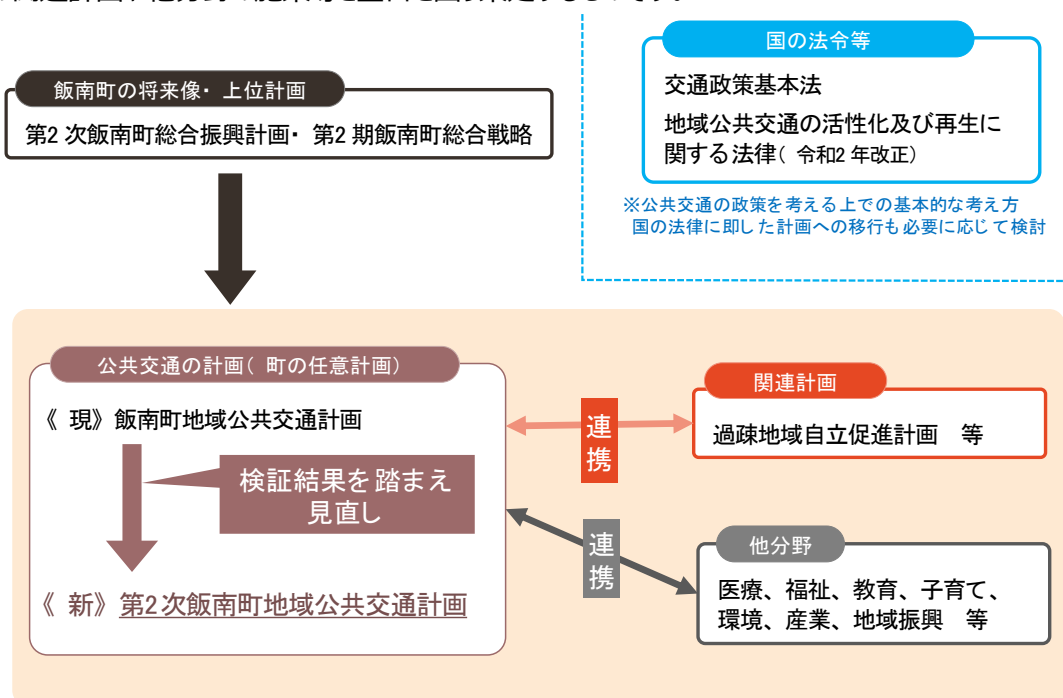


図1 本計画の位置づけ

3 計画の区域

本計画の区域は、飯南町全域とします。

4 計画の期間

令和3年度～令和7年度の5年間とします。

第2章 飯南町の概況

1 位置・地勢

- 本町は島根県の中南部、広島県との県境に位置し、北は出雲市、大田市、雲南市、東は広島県庄原市、西は美郷町、南は広島県三次市と隣接しています。
- 総面積は 242.88 km²（東西・南北ともに 32km）で、約 90%を山林・原野が占めています。
- 平成 17 年 1 月 1 日に旧頓原町と旧赤来町が合併し現在の「飯南町」が発足しました。

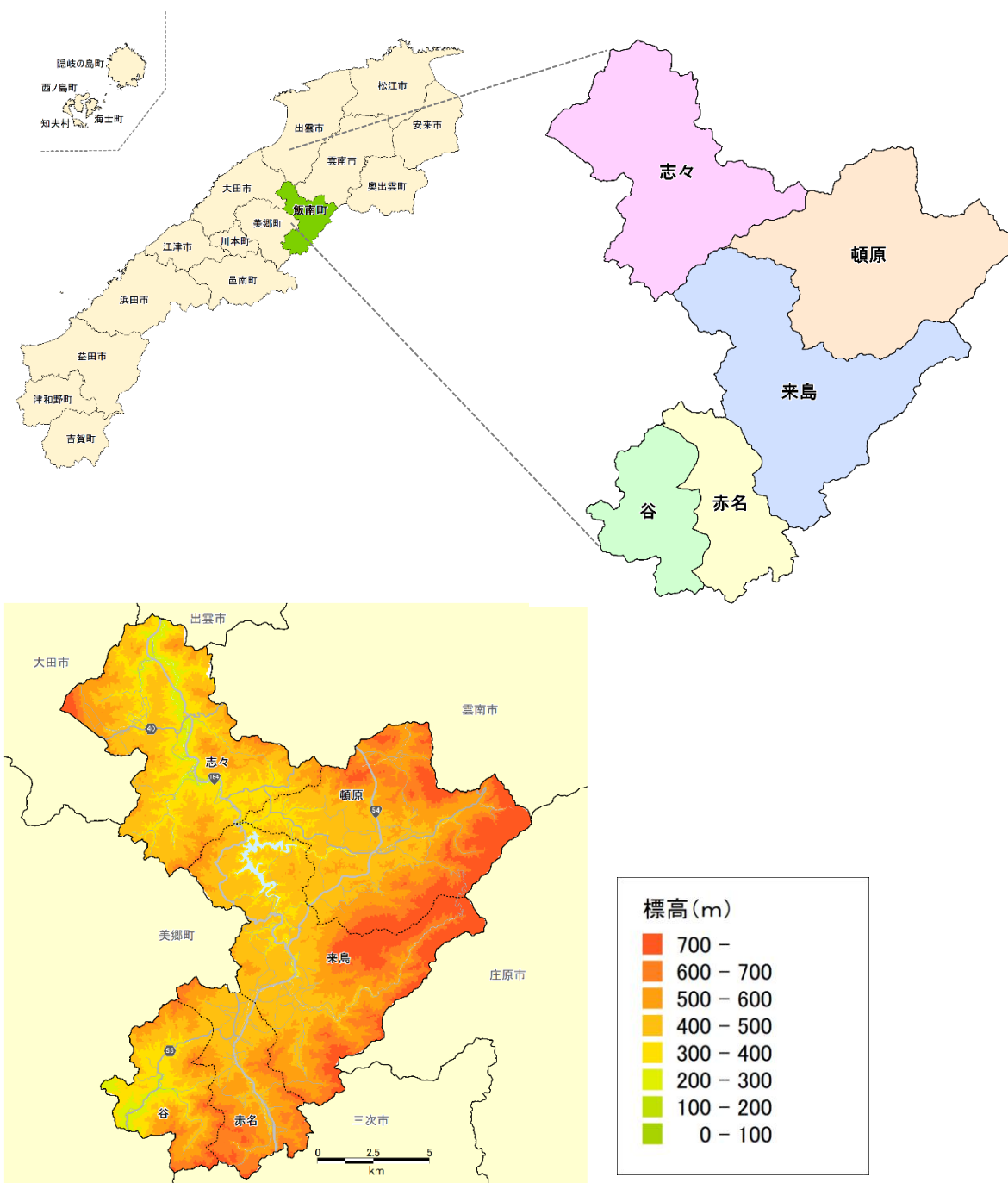
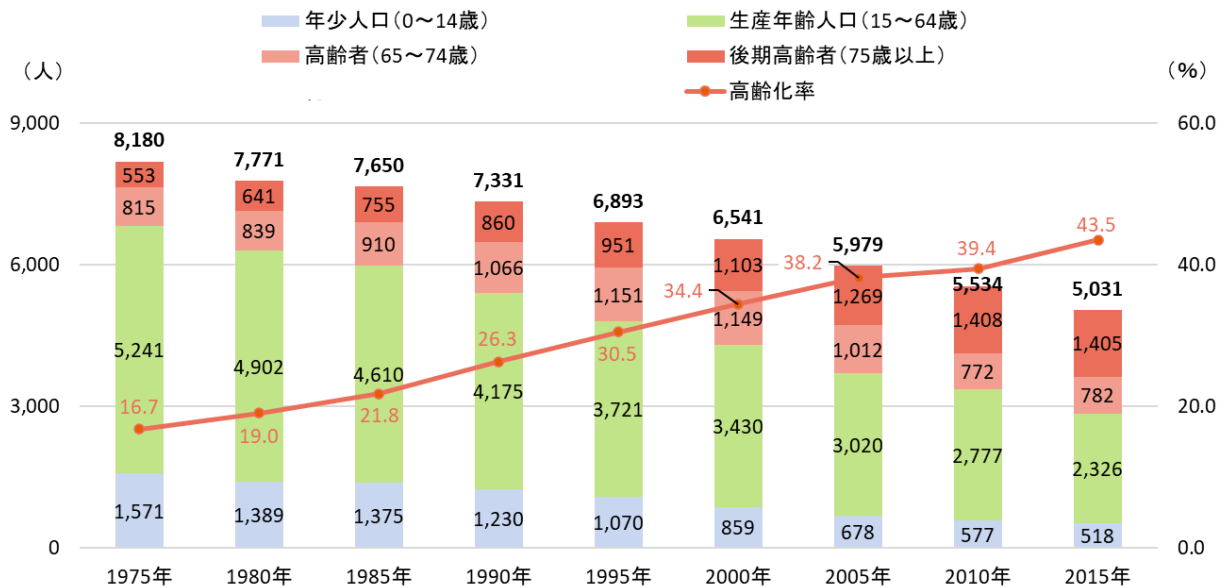


図 2 飯南町の位置と地勢

2 人口減少と高齢化の進行

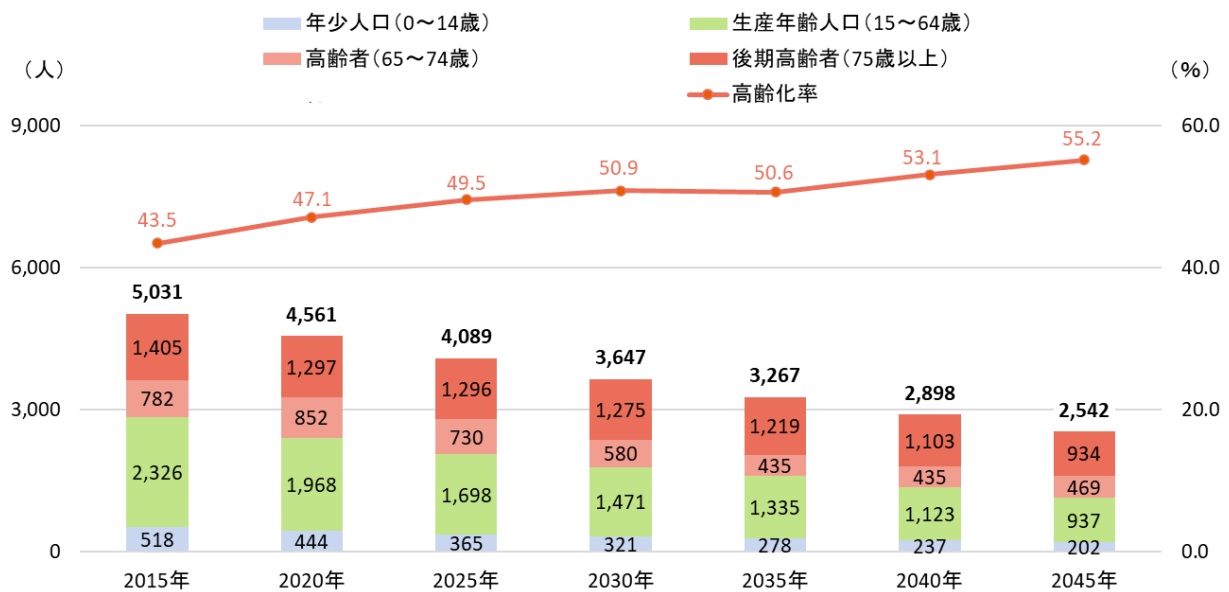
(1) 人口と高齢化の推移

- 町内の人口は1955年（昭和30年）に約14,800人に達して以降、1975年（昭和50年）まで急激な人口減少が生じました。その後も人口減少は続き、2015年（平成27年）時点で5,031人まで減少しています。また、30年後の2045年には約2,500人まで人口減少すると推計されています。
- 高齢化率は2015年（平成27年）時点でおよそ44%に達しており、その後も生産年齢人口の減少に伴い高齢化率は50%を超えて推移すると推計されています。



資料：国勢調査、第2次飯南町総合振興計画後期基本計画

図3 人口の推移

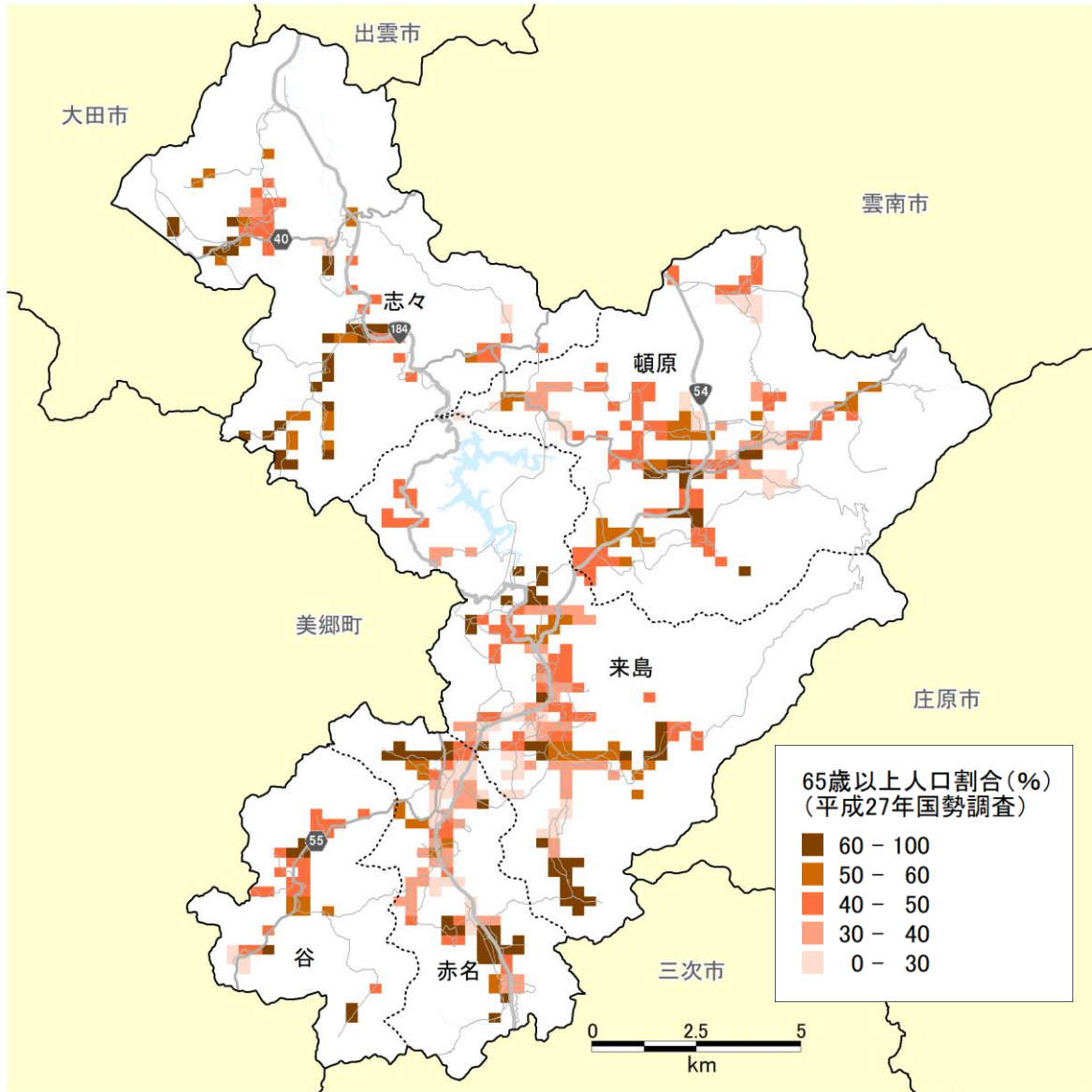


資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域減将来推計人口』（H30年推計）
第2次飯南町総合振興計画後期基本計画

図4 将来人口の推移

(2) 山間部に点在する高齢者

- 各地区において地区の中心部から離れたエリアでは、65歳以上の人口割合が60%を越えている集落も多く見られます。



資料：平成27年国勢調査

図5 高齢化率の分布

(3) 高齢者の運転免許証の保有

- 令和2年に実施したアンケート調査では、町内の65歳以上高齢者の運転免許証の保有率は、平成27年に実施したアンケート調査結果と比較すると高くなっており、今後も高齢者の増加に合わせて運転免許証を持っている高齢者も増加していくと予想されます。
- 今後の運転免許証の保有に対する考えについて、85歳以上では、「返納したいが車の運転が生活に欠かせないため返納できない」の割合が平成27年に実施したアンケート調査結果と比較すると低くなり、「運転免許証の返納を考えている（または近々返納するつもりである）」の割合が平成27年に実施したアンケート調査結果より高くなっている。

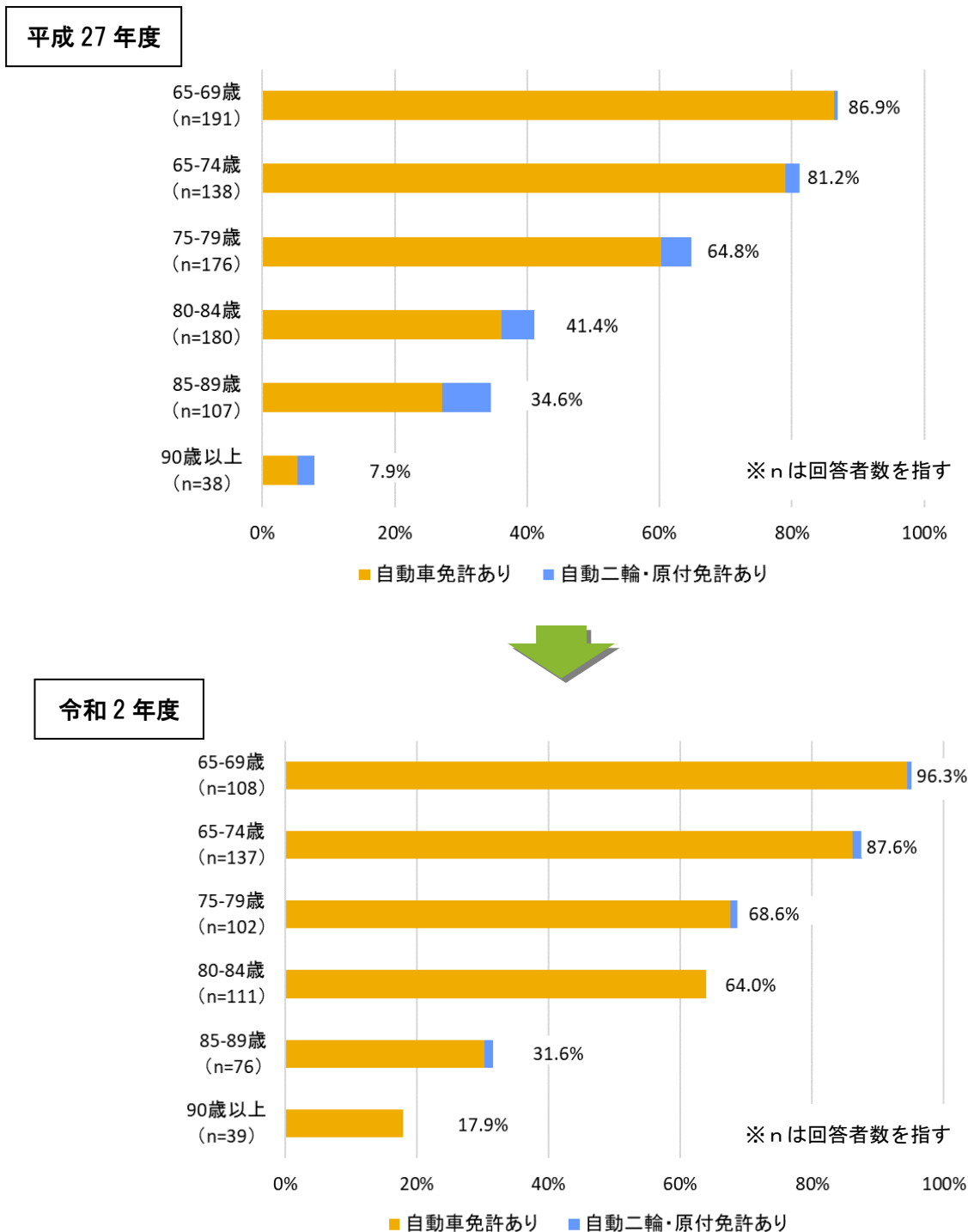
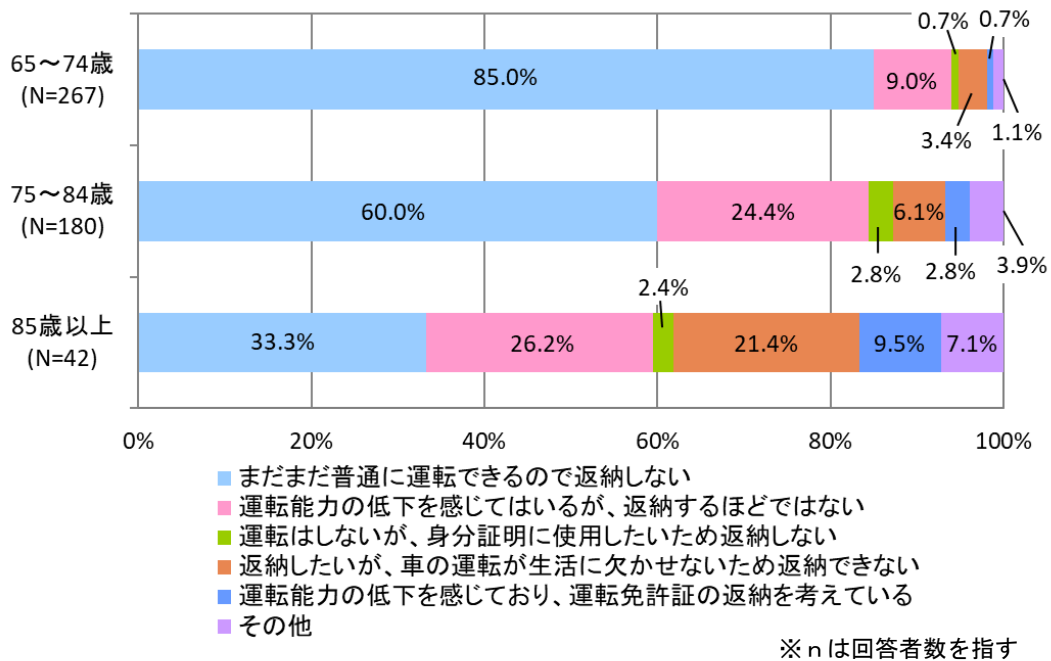


図 6 65 歳以上高齢者の年齢別の運転免許証保有状況

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（平成 27 年度及び令和 2 年度）

平成 27 年度



令和 2 年度

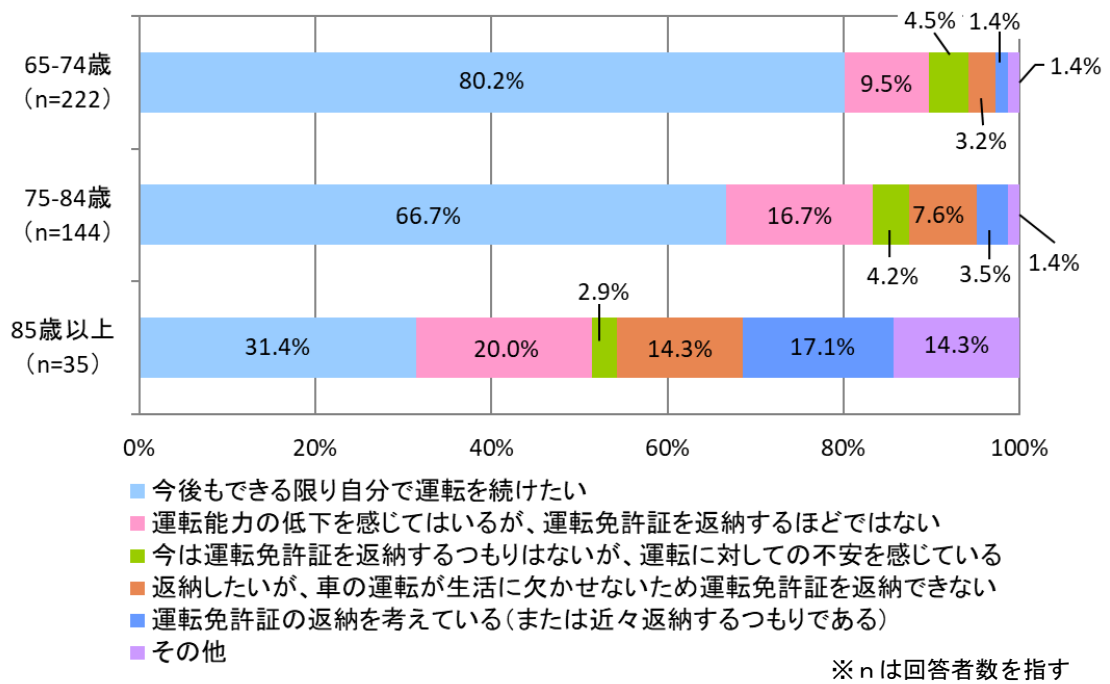


図 7 65 歳以上高齢者の今後の運転免許証の返納に対する考え

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（平成 27 年度及び令和 2 年度）

3 施設の分布

(1) 施設の集積状況

- 旧町の中心部であった頓原地区、来島地区、赤名地区の中心部に比較的多くの施設が集積しており、頓原地区には飯南病院、来島地区には飯南高校、赤名地区には役場と、地域ごとに医療・教育・行政といった特色が異なります。
- 赤名地区においては、令和元年度まで民間の医療機関が存在していましたが、令和2年度現在は閉院しています。
- 志々地区や谷地区では、公共施設（支所や公民館等）の集積は見られるものの、商業施設が立地しておらず、医療機関も出張診療所のみが設けられている状況です。

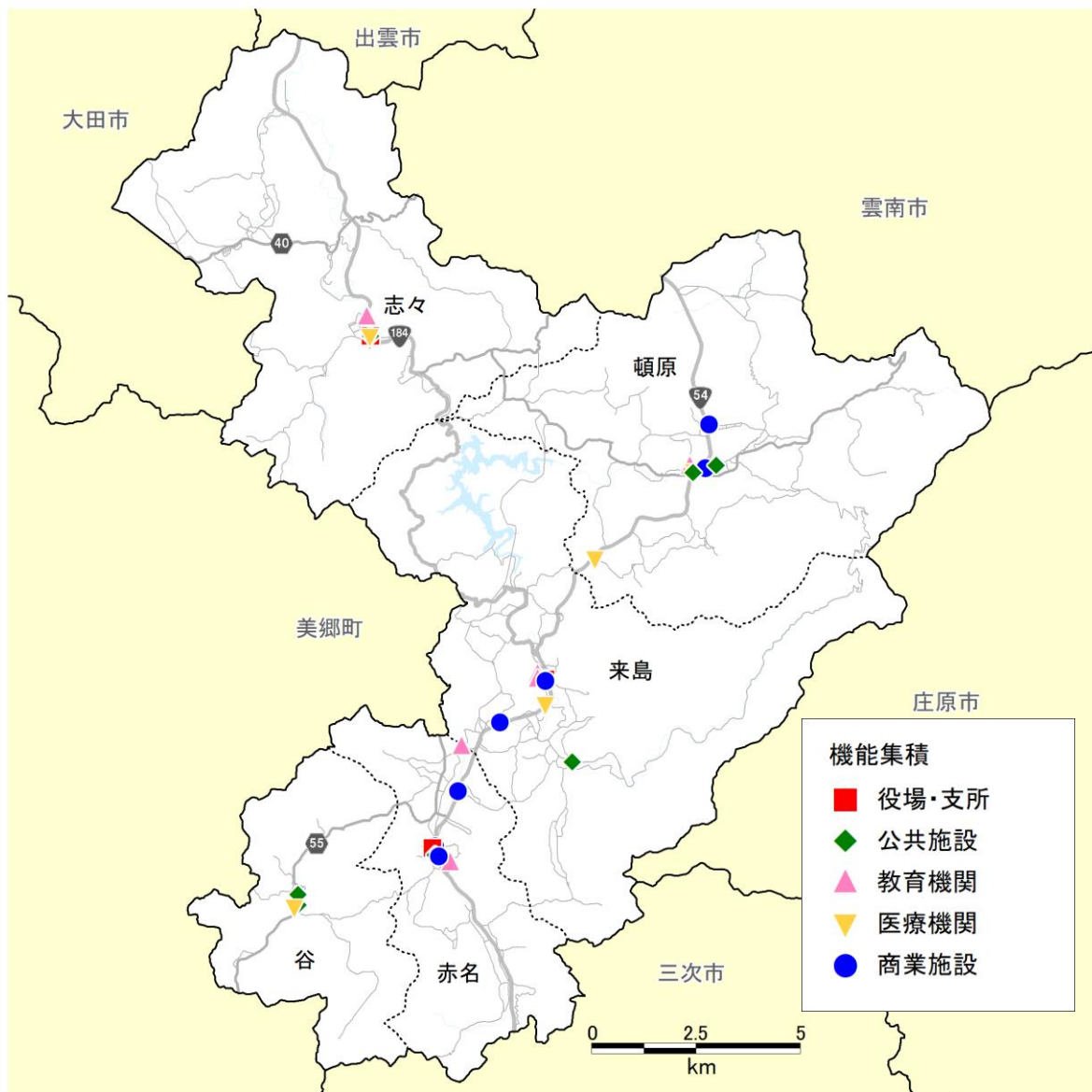


図8 施設の集積状況

(2) 観光・交流資源

- 町内には、温泉、スキー場、りんご園、道の駅といった豊かな自然を生かし、堪能できる観光資源が多数存在しています。
- 頓原地区と赤名地区には「道の駅」等、観光の拠点となる施設が比較的地区的中心部に立地しています。



図9 観光・交流施設の分布

4 上位・関連計画

(1) 第2次飯南町総合振興計画（後期基本計画）

① 計画の概要

【策定主体】 飯南町 【策定年月】 令和2年4月

【計画の期間】

基本構想・・・平成28年度から令和6年度（9年間）

後期基本計画・・・令和2年度から令和6年度（5年間）

② 計画の基本構想

- 第1次総合振興計画にも掲げられていた「小さな田舎からの『生命地域』宣言」を基本理念として踏襲し、第2次総合振興計画では「笑顔あふれるまち飯南町」を将来像として掲げています。
- 6つの政策分野を定めるとともに、国の第2期「まち・ひと・しごと総合戦略」を踏まえた4つの基本目標を設定し、それぞれに対応した取組を示しています。

表1 第2次飯南町総合振興計画（後期基本計画）における基本理念・基本構想

基本理念	小さな ^{まち} 田舎からの『 ^{せいめいちいき} 生命地域』宣言
町の将来像	笑顔あふれるまち飯南町
政策分野	自治・協働 -住民が主役のまちづくりを進める- 教育・文化・子育て -飯南から世界を舞台に活躍できる人材を育てる- 産業 -誇れる産業を創出し、飯南町のブランド力を高める- 保健・医療・介護・福祉 -地域の力ですべての住民の健康と長寿をめざす- 生活環境 -快適な環境で安心して生活できる- 自然環境 -豊かな自然を守り生かす-
基本目標	基本目標1：飯南町で安心して働ける、稼げる「しごと」をつくる 基本目標2：飯南町への新しいひとの流れをつくる 基本目標3：結婚・出産・子育ての希望をかなえる 基本目標4：人々が集い、安心・快適に暮らせる魅力的な「まち」をつくる

③ 公共交通に関する取組方針・施策

- 公共交通に関わる各種取組は、政策分野「生活環境」の中から、「生活基盤の整備」における基本施策が対応しており、交通確保対策の推進を主な取組の一つとして掲げています。
- 施策の方針として町民の生活に即した効率的な公共交通の運行が掲げられており、「公共交通の充実」及び「広域交通路線の確保及び利用促進」が対応する施策として設定されています。

表 2 生活環境分野における公共交通に関する施策・取組

対応項目	【政策分野】 生活環境	【基本施策】 生活基盤の整備
公共交通に関する施策の方針	公共交通では、通学、通院、買い物などの 日常生活に即した効率的な運行 を行うため、 運行情報の発信やダイヤの見直しなど機能の充実 に取り組みます。公共交通で利用できない交通需要については、 地域と連携した自治会輸送やタクシーの活用 を検討します。	
主な施策	公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスや自治会輸送を継続し、生活路線バスやスクールバスについても、子どもから高齢者・障がいのある人などが利用しやすい仕組みを検討し、効率的な運行に取り組みます。 ● 自動運転など新技術を導入し、利便性の向上に取り組みます。
	広域交通路線の確保及び利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 赤名三次線の運行存続及び利用率向上を図り、国道54号におけるバス運行、近隣市町と連携した広域交通バス路線の運行など、利用者のニーズに沿った方策を検討します。 ● CATV やインターネットなど情報通信網を活用したバスの運行情報発信に取り組みます。
目標指標	生活路線バス・デマンドバスの年間利用者数 【現状値：平成30年】 38,850人（うちデマンドバス 5,540人） 【目標値：令和6年】 40,000人（うちデマンドバス 6,000人）	

④ その他の移動に関する施策

- 政策分野「自治・協働」からは、基本施策「小さな拠点の形成」も交通確保対策の推進を主な取組としており、車を使うことができない人などの対応策として拠点エリア間の交通対策を施策に設定しています。

表 3 自治・協働分野における移動に関する施策・取組

対応項目	【政策分野】 自治・協働	【基本施策】 小さな拠点の形成
移動に関する施策の方針	人口減少により、 生活に必要な支援サービスや機能が維持できなくなる地域がないよう 、地域コミュニティを維持し、持続可能な地域をめざす「小さな拠点」の形成を推進します。地域住民のほか、商店、金融機関、病院等の医療、福祉介護、 交通 、公民館など連携を深め、持続可能な住民サービスの構築に取り組みます。	
主な施策	交通対策の推進	交通弱者の移動方法や 拠点エリア間を結ぶ交通対策 に取り組みます。

(2) その他の関連計画

- その他の関連計画では、公共交通に関する事項として以下のような内容があげられています。
- これらの計画については、町の最上位計画である第2次飯南町総合振興計画に基づき、施策や取組の方針を定めています。

表4 関連計画における公共交通に関する施策・取組

計画の名称	計画期間	公共交通に関する施策・取組
過疎地域持続的発展計画	令和3年度～令和7年度	<ul style="list-style-type: none">● 生活路線バスやスクールバスなど、通学生や通院者、高齢者・障がい者等が<u>利用しやすい交通対策を図るとともに</u>、バスの老朽化にともなう<u>車両の更新を計画的</u>に行います。● 各種機能の集積によるワンストップサービスの実現をめざし、地区ごとの<u>結節点の整備</u>、通院と買い物など<u>分野間の連携、ターミナルの整備</u>を図ります。● 広域路線の利用促進と高速バスとの<u>接続の利便性の向上</u>など、連絡向上策に取り組みます。● <u>公共交通バスを補う交通手段</u>として、タクシー助成事業、デマンド型交通システム、巡回物資輸送車などの検討を行い、実情に応じて自治組織等による輸送活動支援事業を推進します。

第3章 町民生活と公共交通

1 公共交通の整備状況

(1) 町内の公共交通網（生活路線バス・デマンドバス・民間路線バス）

- 生活路線バスは5路線存在し、赤名・吉田線、谷・赤名・頓原線、佐田・志津見線の3路線を中心に運行しています。また、角井・頓原線と都加賀・奥畑線は一般混乗可能なスクールバスとして、教育委員会が運行しています。
- 国道54号で運行している赤名・吉田線と民間路線バス（備北交通）の赤名線は全日運行しており、その他の路線については平日のみの運行となっています。
- 志々地区・頓原地区・来島地区・赤名地区では、平成28年度から段階的にデマンドバスの運行を開始しました。
- デマンドバスの運賃は一乗車300円で運行しており、生活路線バスへ乗り継ぎをする場合は200円割引となります。また、運行は平日のみとなっています。

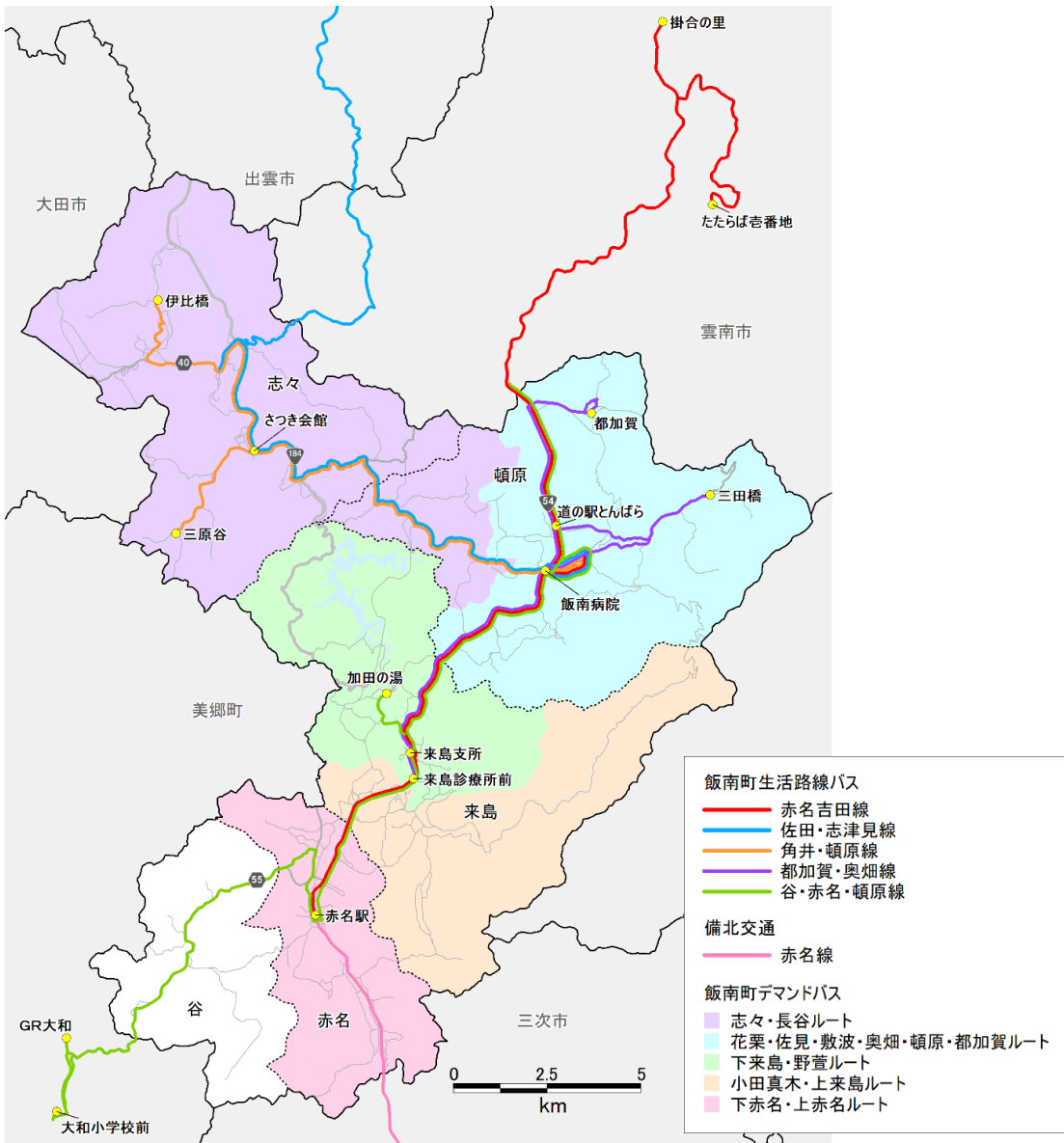


図10 飯南町内を運行するバスの路線網（時刻表をもとに作成）

(2) 路線バスにおける運行便数

- デマンドバスを除く、定時定路線型の生活路線バスや民間路線バスは、幹線である国道 54 号の頓原～赤名間において、運行頻度が高くなっています。

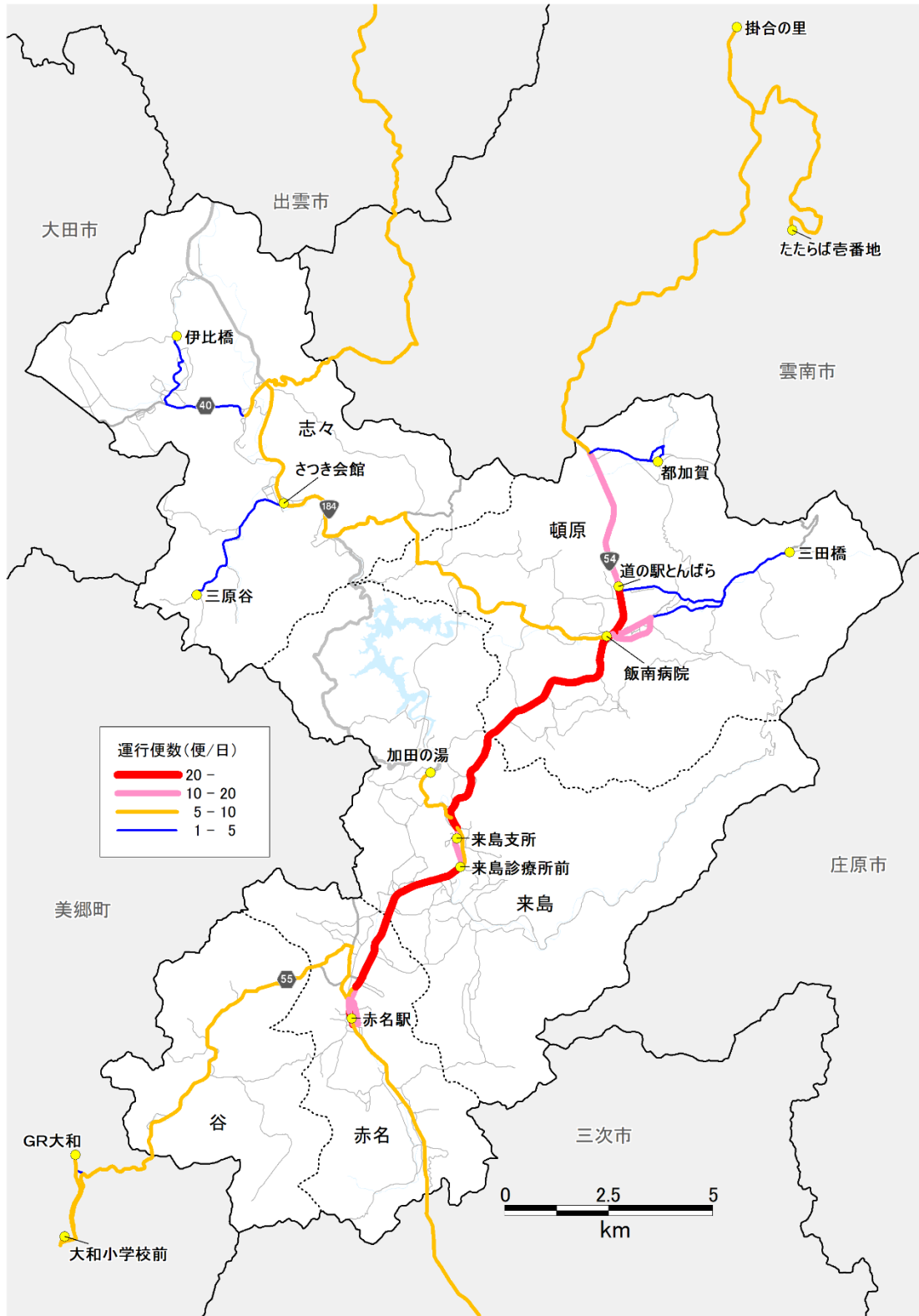


図 11 平日一日あたりの運行便数（片道 1 回の運行を 1 便とする）

(3) 広域バス路線

- 本町と隣接自治体とを結ぶ広域バス路線は、生活路線バスの赤名・吉田線、佐田・志津見線
の他、民間路線バス（備北交通）の赤名線が距離制運賃により運行しています。
- 以前、国道 54 号を經由して出雲～広島間、松江～広島間を結んでいた高速バスは、尾道松
江線の全線開通に伴い、平成 25 年 4 月 1 日から現在の経路に変更しました。現在は飯南町
から生活路線バス赤名・吉田線が「たたらば壱番地」で高速バスと接続しています。

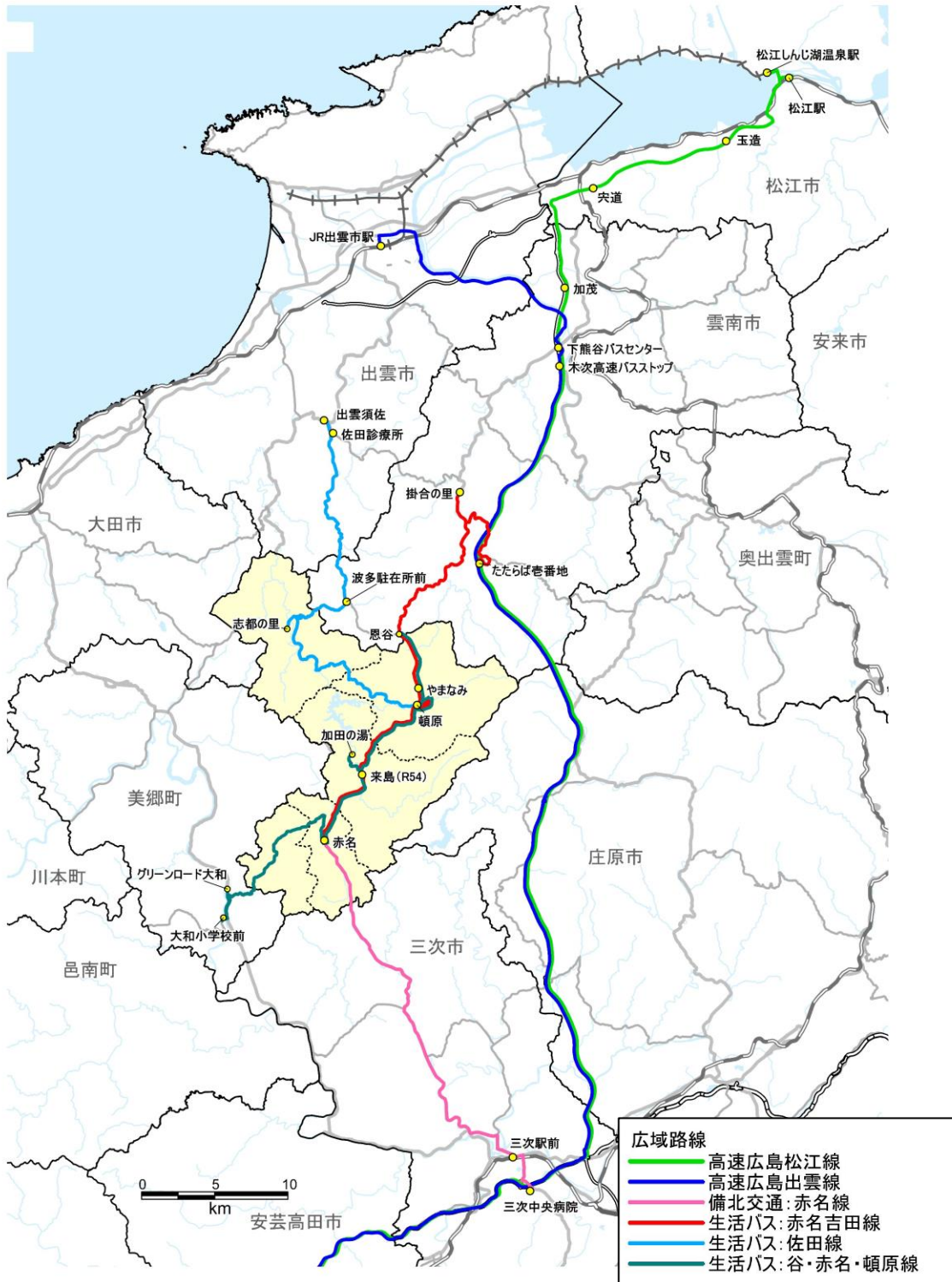


図 12 飯南町周辺の広域バス路線

(4) タクシー（一般乗用）

① タクシー事業所の立地状況

- 頓原地区と来島地区にタクシー（一般乗用）事業所が立地しています。なお、タクシー事業者へは生活路線バスやデマンドバスの運行を委託しています。
- 志々地区と谷地区、赤名地区の一部はタクシー事業所から距離が離れており、5 km圏域内のエリアに比べ、距離・時間等の面で利用しにくい環境にあります。



※事業所からの距離の目安として5 km圏域（時速40 kmで走行した場合7.5分）を設定

図13 タクシー事業所の分布と事業所からの5 km圏域

② タクシーに関わる助成制度

- 令和 2 年度から、運転免許証を持っていない方への移動支援制度として、町内でのタクシー移動に対し、運賃を助成する制度を設けています。
- 制度の概要及び利用状況は次のとおりです。

表 5 タクシー助成制度の概要と状況

対象者	運転免許を持っていない 18 歳以上の町民（高校生を除く）
助成内容	<ul style="list-style-type: none">● 町内でのタクシー移動に対し運賃の半額助成（年度内 24 回の利用可能）● 運転免許証の自主返納者に対しては、町内でのタクシー移動に使える 20,000 円分の優待乗車券を交付
利用状況	<ul style="list-style-type: none">● 目的地まで距離が長くなる地域は、半額助成になっても運賃が高額になるため、利用が少ない● 飯南病院まで通院目的で利用されることが多く、朝はバスやデマンドを使う等、公共交通と併用して利用している人もいる● 3～4 人で乗り合わせて利用することにより、運賃を安く抑える工夫をしている人もいる

(5) スクールバス

- 小・中学校のスクールバスは、町内で 6 台運行しており、うち 3 台はスクール専用、もう 3 台は一般混乗が可能なスクールバスとして運行しています。
- 運行は主に、生活路線バスと同様の交通事業者に委託しています。
- 角井（志々地区）から頓原の間を運行している一般混乗可能なスクールバスは民間企業等に運行を委託しています。

(6) その他の輸送サービス

① 谷地区における自治会輸送

- 谷地区では地域を運行していた路線バスの縮小に伴い、交通空白地域の解消及び平成 21 年から「互助」による輸送モデル（道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の態様）として『せせらぎ号』を運行しています。
- 現在の運行状況及び利用状況は次のとおりです。

表 6 自治会輸送の概要と現在の状況（令和 5 年時点）

運行主体	谷自治振興会
運行時間	8 時～18 時（利用者の電話予約に応じて運行）
運行区域	谷地区全域から赤名地区の各主要施設まで運行
料金	道路運送法上の許可・登録を要しない輸送であるため、運送の代価としてではなく燃料費等の実費を利用者が負担
運転者	11 名 ※うち 5 名を中心に運転を担当、予約受付は谷公民館が担当
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の利用が多く、月の利用は 10 名程度である。 ● 運転が不安で冬期のみ利用する方もいる。（主な利用目的は、通院と買い物） ● 現在、地区全体で広く利用され、地域で浸透している。（特定の集落に利用が集中しているわけではない） ● 赤名までの利用がほとんどだが、月 2 回の出張診療所（公民館）への通院を目的とした利用もある。

② 公民館による送迎事業

- 頓原地区や志々地区では、地域の公民館が公民館の事業と連動して送迎を行う等、移動支援策を実施しています。
- なお、利用者は身体が不自由な人や高齢者等に限定されています。

表 7 高齢者向けの移動支援

志々地区	高齢者対象のサロンや、公民館主催の教室の参加者等を公民館が送迎
頓原地区	各地域で開催されている健康体操教室の送迎を公民館事業として実施（現在は地区内の介護施設に委託）

③ 自動運転サービス

- 本町では、観光地であるりんご園や赤名地区の拠点である道の駅への移動手段確保、新たな観光需要・ビジネスモデルの創出等を目的に、平成 29 年度から自動運転サービスの実証実験を実施しています。
- 令和 2 年 9 月には「道の駅赤来高原」を起終点とし、一般の利用を可能にした自動運転サービスの長期実験を行い、その後は令和 3 年 10 月より本格運行に移行しました。

表 8 自動運転サービスの概要（令和 5 年時点）

運行主体	飯南町
運行時間	10 時～15 時
運行区域	「道の駅赤来高原」を中心に赤名地区の中心 (赤名宿ルート：約 2.7 km/周)
料金	定額料金：200 円/回 回数券料金：2,000 円/11 枚 定期券料金：1,000 円/月
運行形態	自家用有償旅客運送
使用車両	ゴルフカート型車両（定員 5 名）
利用や運行の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 本格運行後は既存の公共交通との役割分担のもと、道の駅を拠点に赤名地区の身近な移動手段として運行 ● 自動運転車両の運行ダイヤについては、既存の路線バス等との接続を考慮して設定しており、今後国道 54 号での中長距離の運行が可能になれば運行範囲の拡大等も検討



図 14 自動運転車両（左）と運行内容の周知チラシ（右）

2 公共交通の利用実態や住民の意向

(1) 公共交通利用数の推移

- 生活路線バスの利用者数は平成 26 年をピークに減少傾向が続いていましたが、デマンドバス本格導入後の平成 29 年以降は増加傾向が見られます。
- デマンドバスの年間利用者数は、平成 28 年 10 月から頓原地区と来島地区で試験的に導入され、平成 29 年 10 月から赤名地区と志々地区にも拡充していきました。
- デマンドバスの利用者数は令和元年度で約 5,000 人に達し、特に小田真木・上来島、志々・長谷の利用が多くを占めています。一方で、赤名地区における利用者は他地区の半分以下と少ない状況です。

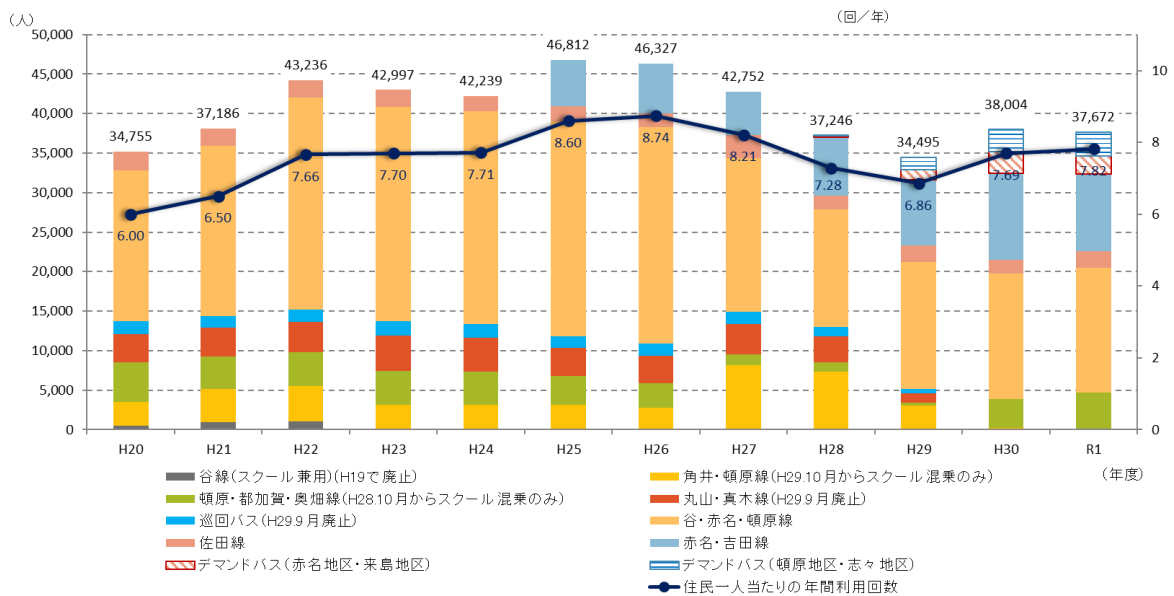


図 15 生活路線バス・デマンドバスの路線別年間利用者数推移

資料：各年度 4 月から 3 月までの運行実績より作成

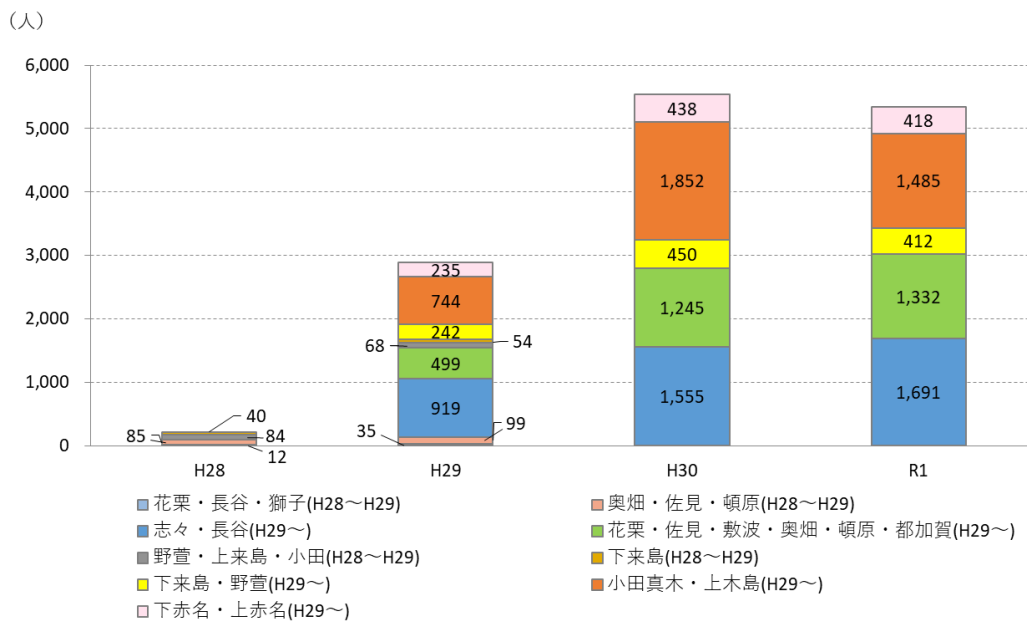


図 16 デマンドバスにおける運行エリア別の年度別利用者数推移

資料：各年度 4 月から 3 月までの運行実績より作成

(2) 公共交通の利用状況

- アンケート調査結果から、普段利用する交通機関は、自分で運転または家族の送迎による自動車利用が最も多い状況です。
- 公共交通の回答については、生活路線バスでは 15.9%が、タクシーでは 8.7%が、またデマンドバスでは 6.7%です。
- 65 歳以上の回答者に絞った生活路線バスの利用目的は「通院」が最も多くなっており、通院や買い物といった目的において、公共交通は車を持っていない高齢者の必要不可欠な移動手段となっています。

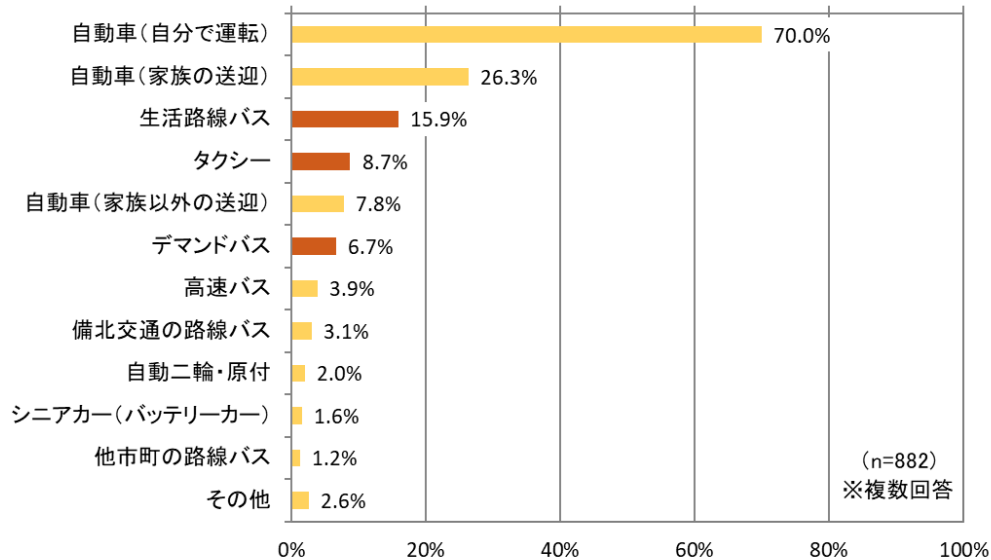


図 17 普段利用する交通機関

※ n は回答者数を指す

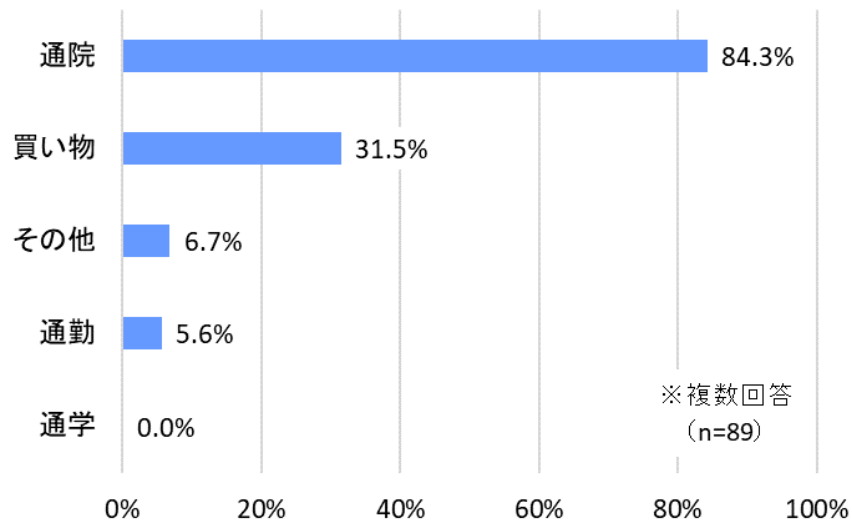


図 18 65 歳以上の高齢者で生活路線バスを利用する人の利用目的

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和 2 年度）¹

※回答は世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていない高校生等、普段から公共交通が必要な方を優先することを文書で伝えており、結果は町全体での平均値とはなりません。

(3) 生活路線バスにおける各路線の特徴

- 生活路線バスの利用状況について、交通事業者の協力のもと、令和2年10月の1週間程度、各バス停における乗降人数の調査を実施し、集計及び分析を行いました。（スクールバスである角井・頓原線を除く）
- 調査結果に基づく各路線の特徴は、次のとおりです。

表9 生活路線バスの運行状況と利用の特徴

路線名	運行便数	利用状況	利用の特徴
赤名・吉田線	上り(赤名駅→たたらば壱番地)：4便 下り(たたらば壱番地→赤名駅)：4便	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日5日間の総乗降者数は170人 ● 平均乗降者数は、1日あたり34人、1便あたり4.25人 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高校生が全体の4割を占めている。(平日5日間で73人) ● 上りは「来島」での乗車、「下佐中」での降車が多い ● 下りは「頓原病院」での乗車、「赤名駅」での降車が多い
谷・赤名・頓原線	上り(赤名→GR大和)：10便 下り(GR大和→赤名)：8便	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日5日間の総利用者数は391人 ● 平均乗降者数は、1日あたり78.2人、1便あたり4.34人 	<p><全体></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高校生が全体の6割を占めている(平日5日間で246人) <p><道の駅とんばら～赤名区間></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高校生のほとんどが「三日市」で乗降している ● 高齢者は「飯南病院」での乗降が多い <p><赤名～GR大和区間></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「赤名」から小学生の利用が見られる ● 「飯南町役場」～「GR大和」の区間は利用が少ない
都加賀・奥畑線	1便	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日5日間の総乗降者数は123人 ● 平均乗降者数は、1日あたり24.6人 	<ul style="list-style-type: none"> ● 児童・生徒が主に利用(平日5日間で110人) ● 「田鍬橋」～「下三日市国道」の区間は利用が見られない
佐田・志津見線	上り(頓原→出雲須佐)：3便 下り(出雲須佐→頓原)：3便	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日5日間の総乗降者数は32人 ● 平均乗降者数は、1日あたり6.4人、1便あたり1.07人 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の属性は、すべて一般または高齢者である ● 「出雲須佐」や「飯南病院」での乗降が多い ● 「さつき会館」～「岡」、「小和田」～「城東公会堂」の区間利用が見られない

(4) 各路線の利用状況・収支状況

- 「谷・赤名・頓原線」は、全路線の中で「収支率」「1便あたりの平均乗車人員」が比較的高い位置にいます。
- 赤名吉田線は、1便あたりの乗車人員は「谷・赤名・頓原線」と同程度ですが、収支率が10%未満に位置しています。
- 定時定路線（決まった時間に運行する路線）では、「佐田・志津見線」の利用が比較的に少なく、デマンドバス（予約によって運行する路線）では、赤名エリアの利用が少ない状況です。

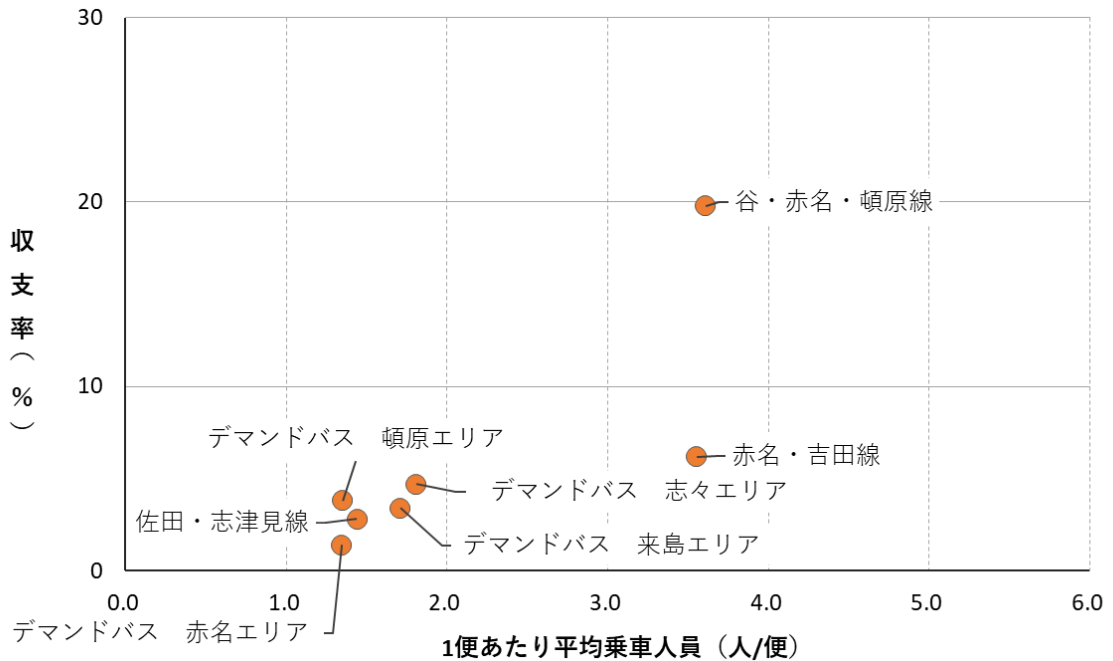


図 19 公共交通における支出の推移

資料：平成 30 年 10 月から令和元年 9 月末までの集計結果を基に作成

(5) 公共交通の維持・確保に関わる支出状況

- これまで増加傾向にあった公共交通に関する町の支出額はデマンドバス本格運行後の平成 29 年度をピークに高止まりしている傾向にあります。
- 住民 1 人あたりに換算した支出額は、平成 27 年度から約 4,000 円増加しており、今後の人口減少や少子高齢化が進むにつれ、更なる増加が予想されます。

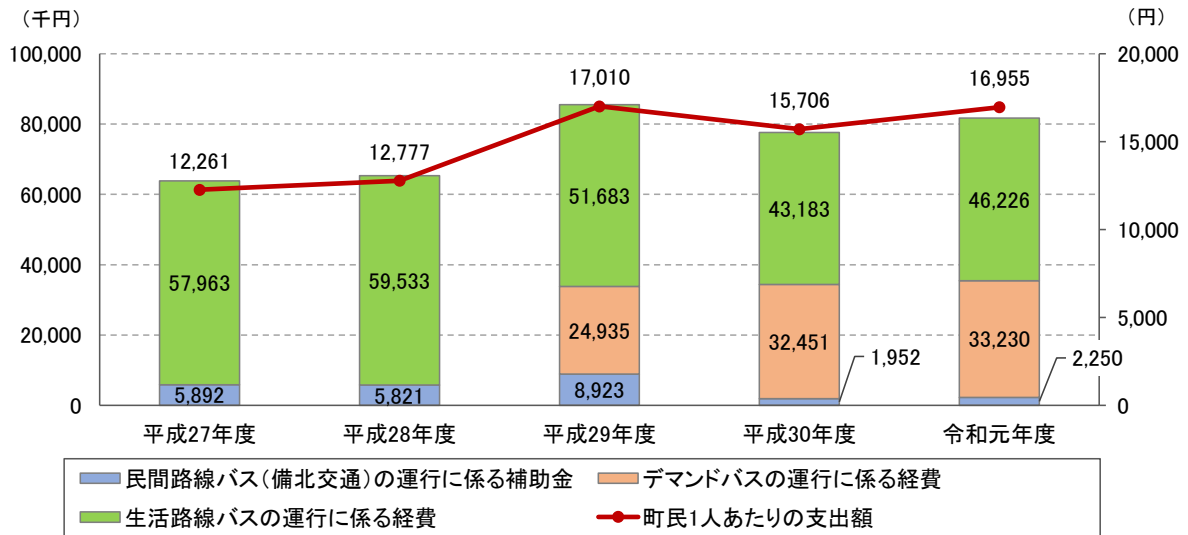


図 20 公共交通における支出の推移

資料：各年度 4 月から 3 月までの運行実績より作成

(6) 町民の移動実態・移動ニーズ

- 通院目的では、飯南病院のある頓原地区へ移動している人が多い状況です。町外である出雲市や三次市の医療機関への移動も一定数見られます。
- 買い物目的では、頓原地区や来島地区、赤名地区では地区内の商業施設への移動が多く、志々地区は頓原地区、谷地区では赤名地区への移動が多い状況です。また、町外への移動件数は通院に比べ少ないですが、志々地区では大田市へ、赤名地区・来島地区では三次市への移動実態を確認しています。

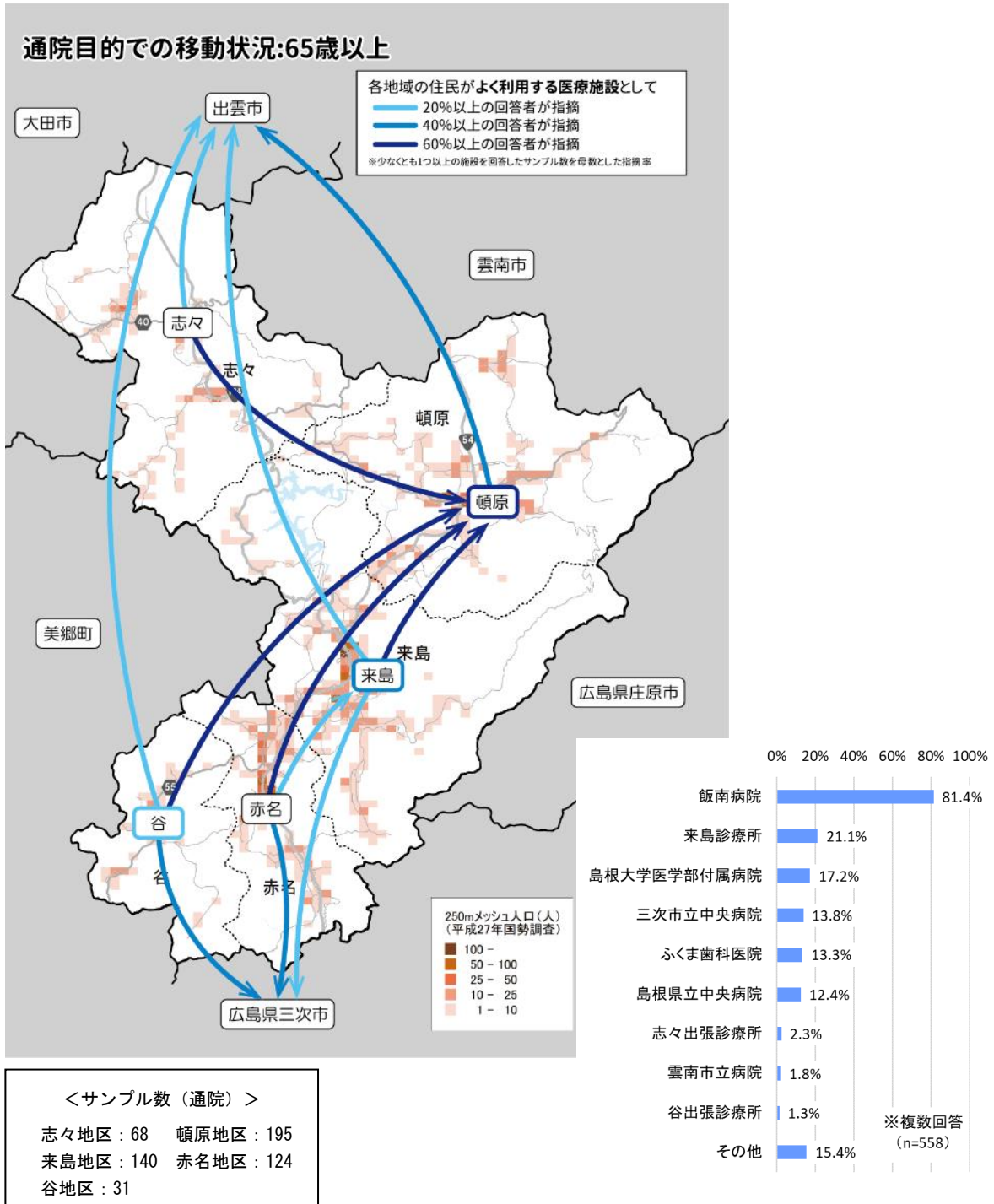


図 21 65歳以上高齢者がよく利用する医療機関

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）

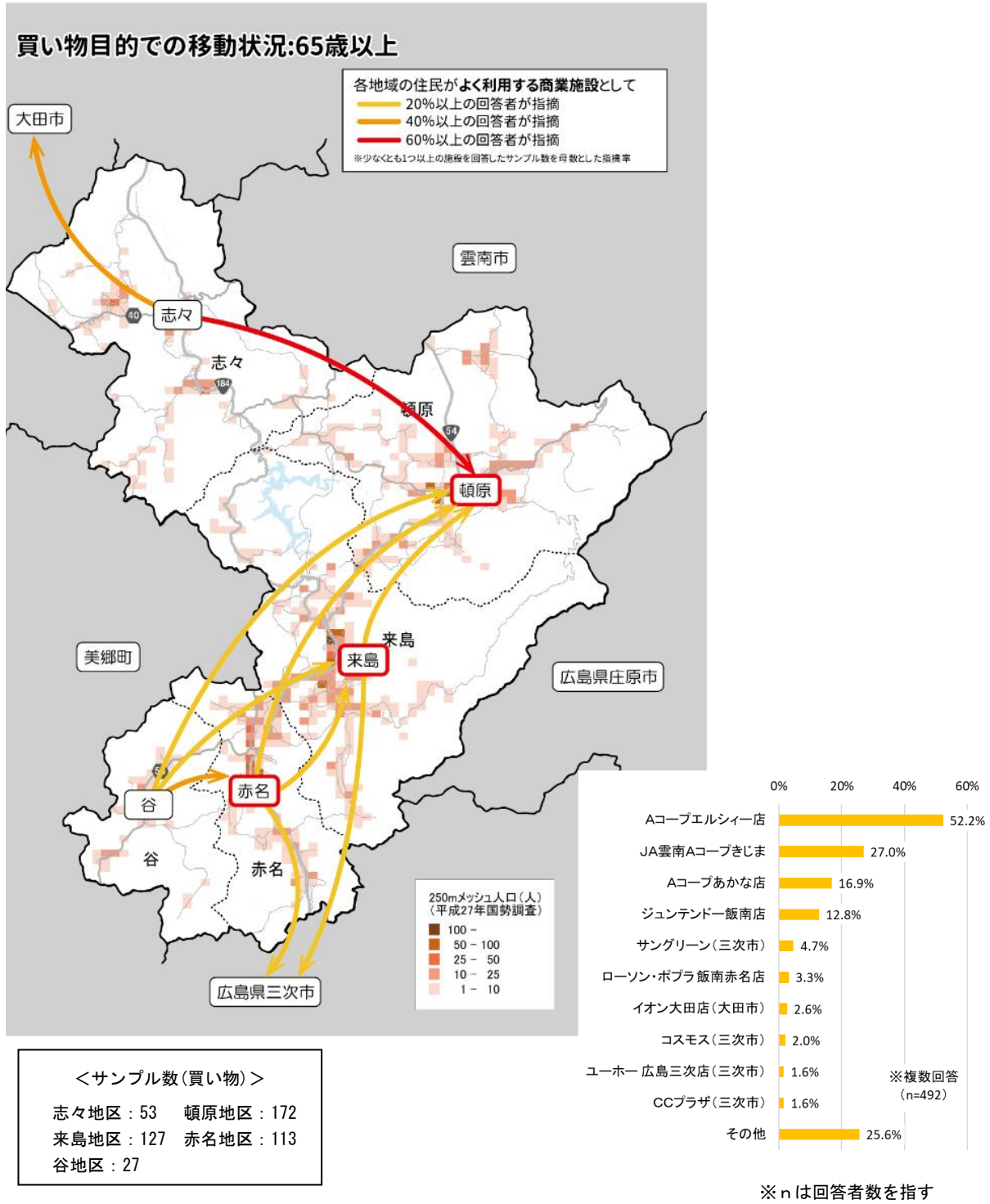


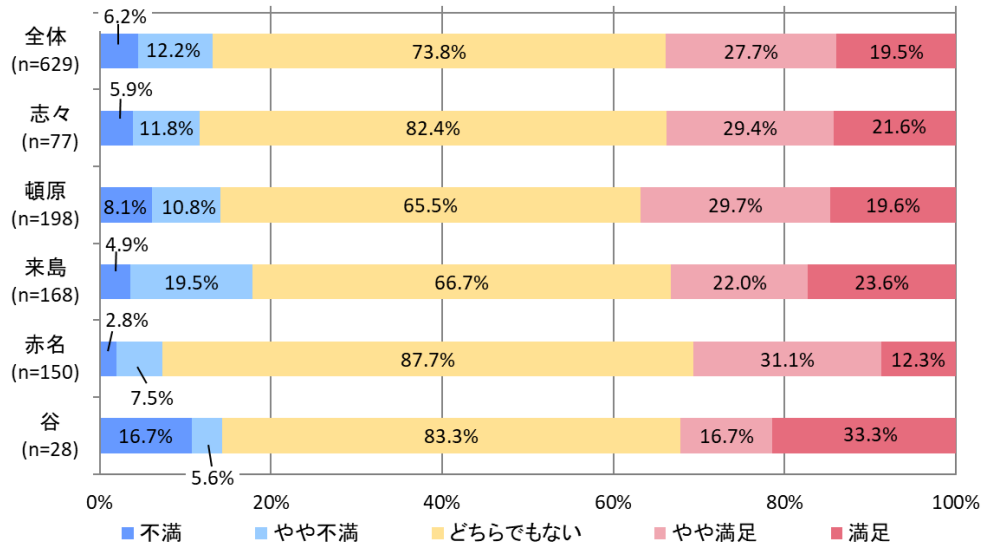
図 22 65歳以上高齢者がよく利用する買い物先

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）

(7) 公共交通に対する満足度

① 公共交通サービスにおける満足度

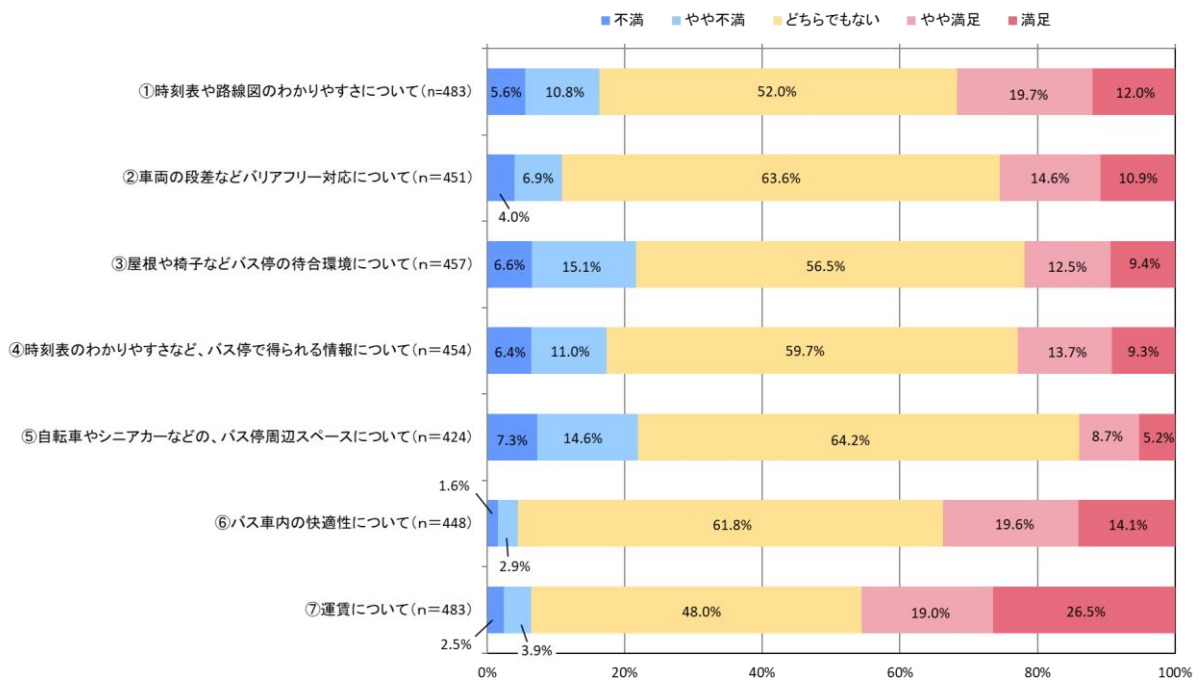
- 公共交通サービスの総合的満足度について、地区別で大きな違いは見られなかったものの、来島地区では「不満」「やや不満」の割合が比較的高く、赤名地区では「満足」「不満」よりも「どちらでもない」の占める割合が高くなっています。
- 公共交通利用者限定して、各種サービスにおける満足度を抽出したところ、『バス車内の快適性』や『運賃』は「満足」「やや満足」の割合が高く、『バス停の待合環境』や『バス周辺の駐車スペース』は「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。



※ n は回答者数を指す

図 23 公共交通サービスにおける総合的な満足度（全回答者）

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）



※ n は回答者数を指す

図 24 公共交通利用者の各種サービスに関する満足度（公共交通利用者のみ抽出）

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）

② 車を運転できない人の総合的な満足度に影響を与えている項目

- 運転免許証を持っていない人または返納した人に限定し、各サービス項目と総合的な満足度との関連性を検証した結果、『バス停で得られる情報』『バス停の待合環境』が運転免許証を持っていない人の中で総合的な満足度に与える影響が強く、満足度が比較的低くなっています。
- その他、運転免許証を持っていない人にとっては『運賃』『バス車内の快適性』『時刻表や路線図のわかりやすさ』についても、総合的な満足度に与える影響が比較的強いです。

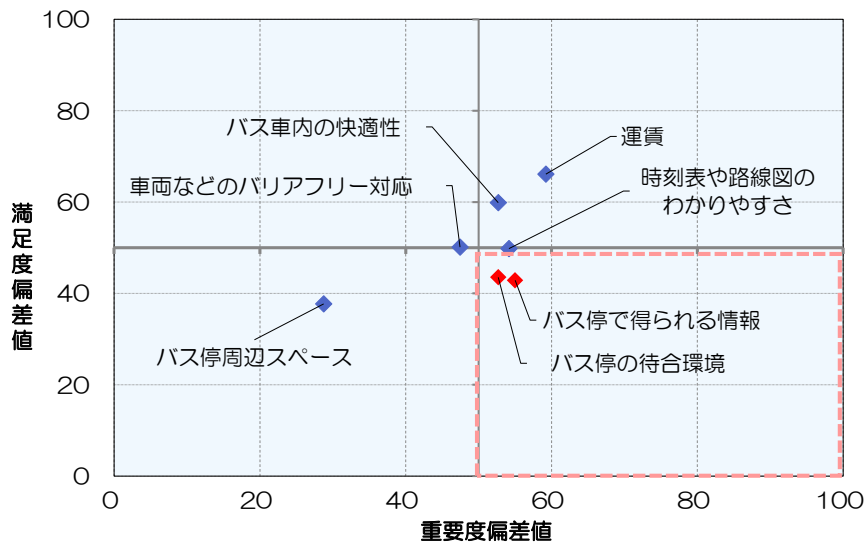


図 25 総合的な満足度に影響を与えてる項目（運転免許証非保有者・返納者のみ抽出）

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）

【参考】重要度・満足度分析（CS分析）について

- 総合的な満足度との関連性を示した値を算出し、それを基に「改善の余地が多い（満足度が低い）」、「重要度が高い（総合的な満足度の関連性・影響度が強い）」項目を抽出
- 総合的な満足度と各項目の満足度の相関が強い場合、その項目の満足度が変化すれば総合的な満足度も変化する可能性が高い

(8) 公共交通に対する町民の意識

① 行政負担やサービス拡充に対する意識

- バスサービスと経費負担に対する考え方では、「現状並みの町の負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」との意向が 55.3%を占めています。
- 「今以上に町の負担を増やして、バスサービスを拡充するべき」と答えたい人は、全体の 9.6%でした。

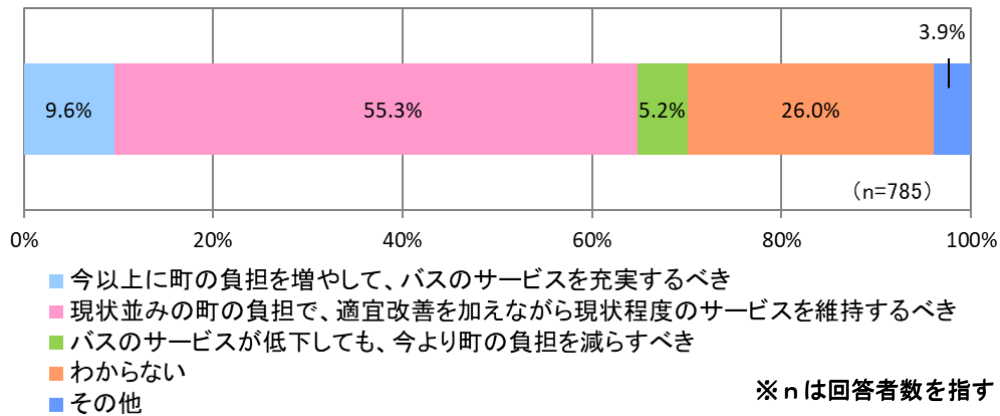


図 26 今後のバスサービスと経費負担に対する考え方

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）

② 公共交通を維持するための利用意向

- 地域のバスを守るために、バスを利用しようとする意識を持っている人は 76.5%を占めています。
- 一方で、23.5%の人は「利用しようと思わない」と回答しています。

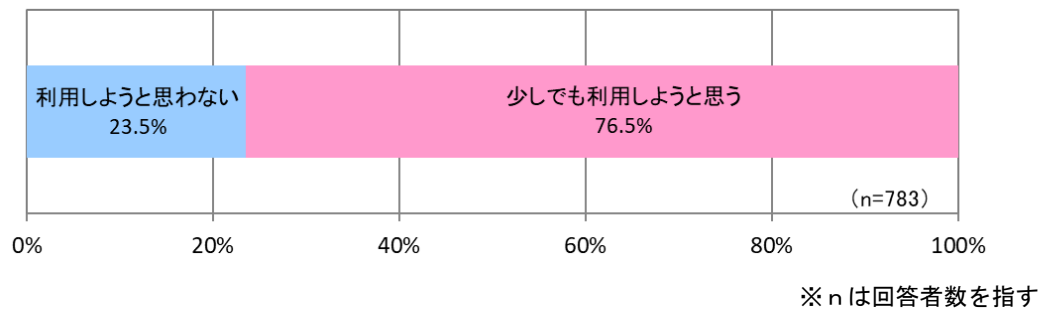
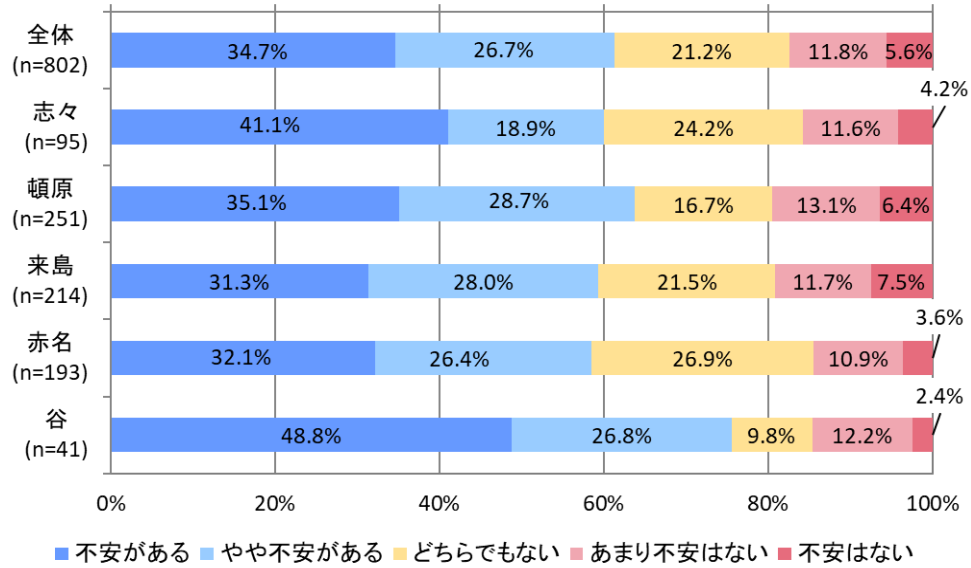


図 27 地域のバスの利用意向

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和2年度）

③ 地域での暮らしに対する不安

- 今後の生活に対して、各地区でおよそ 5 割以上の方は不安を感じています。
- 特に、地区の人口規模が小さい谷地区・志々地区では「不安がある」の割合が他の地区に比べて高くなっています。



※ nは回答者数を指す

図 28 地域での暮らしの将来への不安

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和 2 年度）

第4章 飯南町地域公共交通計画（前計画）の検証

1 飯南町地域公共交通計画(前計画)の概要

(1) 計画の基本理念

課題を乗り越えていく地域の人々の営み（生活）を支え、安心して暮らせる町をつくり、更にはそうした人々の営みを育み、地域に活力を生み出していくような公共交通の実現を目指して、前計画では以下の基本理念を設定しました。

基本理念 人々の営みを支え、育む公共交通

【計画の期間】平成 28 年度から令和 2 年度（5 年間）

(2) 計画の基本目標と対応する主な事業（取組）

前計画における基本目標と目標を達成するために設定した事業の方針等は次のとおりです。

表 10 前計画の基本目標と事業

基本目標	目標に対応した事業	主な取組
【基本目標 1】 安心・快適な生活を 支える持続可能な 公共交通	移動ニーズに応じた交通体系の再編	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線・支線の役割分担の明確化 ● 交通空白地域における移動手手段の確保
	拠点等における交通利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域結節点やその他の拠点の整備 ● 乗り継ぎの保証
	効率的な管理・運用体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス運用体制の見直し ● 効率的な運行管理システムの導入
【基本目標 2】 まちに活力を生み出 す公共交通	地域づくりと公共交通の連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域との連携による外出機会の創出と生活支援 ● 休日サービスの検討
	広域的な移動を支える公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 近隣自治体とつなぐ公共交通との連携 ● 来訪者が利用しやすい環境づくり
【基本目標 3】 地域に愛される公共 交通	情報の見える化とコミュニケーション	<ul style="list-style-type: none"> ● 改善過程の見える化 ● モビリティ・マネジメント
	安心して利用できる環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすい情報提供 ● バス停周辺環境の整備

2 これまでの取組と評価指標の達成状況

(1) 計画全体を通じた評価指標の達成状況

- 前計画では、計画全体の評価指標を定めており、その検証結果は次のとおりです。
- 前計画策定後から公共交通利用者数は減少傾向が続いており、計画全体の目標達成が難しい状況です。
- 利用者減少の要因としては、人口減少（日常的にバスを利用していた高齢者の減少や、児童・生徒の減少）の他、運転免許証返納者の公共交通への転換が進んでいないと考えられます。

計画全体の評価指標	町内における公共交通（生活路線バス・デマンドバス・備北交通赤名線）の年間延べ利用者数
基準値	基準値（平成 26 年度）：46,327 人
目標値	目標値：46,000 人（現状維持） ※5 年後
検証結果	37,672 人（令和元年時点） <未達成>

(2) 基本目標に対応した評価指標の検証

前計画では、計画全体の評価指標の他に各基本目標・事業の方針に対応した評価指標を設定しており、その検証結果は次のとおりです。

① 安心・快適な生活を支える持続可能な公共交通（基本目標 1）

表 11 前計画における評価指標の検証

事業	評価指標	数値目標			実施した取組内容
		基準値 (H27 年度)	目標値	現状値 (R2 年度)	
移動ニーズに応じた交通体系の再編	公共交通空白地域に居住する人口割合	17.7% ※H22 年国勢調査より	5.0%	0%	● デマンドバスの運行（平成 28 年から試験的・段階的に区域を拡大）
拠点等における交通利用環境の向上	広域結節点におけるバス利用者数	1 日あたり 215 人	当初目標は 1 日あたり 240 人 ※H30 年の調査では 1 日あたり 76 人	1 日あたり 86 人 ※一般混乗が可能なスクールバスは除く	● 広域的な路線バスとの接続改善、デマンドバス導入に伴うダイヤ調整（平成 28 年） ● 備北交通の路線縮小への対応、JR 三江線廃止に伴う代替交通としての対応（平成 29 年）
効率的な管理・運用体制の構築	効率化に向けた施策の実施状況	0 例	3 例	2 例	● 「赤名・吉田線」にバス停音声案内システムを導入（平成 28 年） ● デマンドバスの運行に伴い、運行管理システムを導入（平成 28 年）

② まちに活力を生み出す公共交通（基本目標 2）

表 12 前計画における評価指標の検証

事業	評価指標	数値目標			実施した取組内容
		基準値 (H27 年度)	目標値	現状値 (R2 年度)	
地域づくりと公共交通の連携	地域活動と連携した取り組みの事例数	0 例	5 例	3 例	<ul style="list-style-type: none"> ● 公民館による公共交通に関する周知（志々地区、頓原地区） ● バスを活用した町広報物等の輸送（志々地区）
広域的な移動を支える公共交通	広域結節点におけるバス利用者数	1 日あたり 215 人	当初目標は 1 日あたり 240 人 ※H30 年の調査では 1 日あたり 76 人	1 日あたり 86 人 ※一般混乗が可能なスクールバスは除く	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な路線バスとの接続改善、デマンドバス導入に伴うダイヤ調整（平成 28 年） ● 備北交通の路線縮小への対応、JR 三江線廃止に伴う代替交通としての対応（平成 29 年）

③ 地域に愛される公共交通（基本目標 3）

表 13 前計画における評価指標の検証

事業	評価指標	数値目標			実施した取組内容
		基準値 (H27 年度)	目標値	現状値 (R2 年度)	
情報の見える化とコミュニケーション	65 歳以上高齢者の生活路線バス利用割合	20% ※H27 年アンケート調査より算出	25%	20% ※R2 年アンケート調査より算出	<ul style="list-style-type: none"> ● 毎年度のダイヤ改正にあわせた、生活路線バス、デマンドバス、各乗り継ぎ先の時刻を記載した時刻表の作成（H28 年～） ● デマンドバスの導入にあわせて各地域で説明会を開催（H28 年～）
安心して利用できる環境づくり	生活路線バス利用者の生活路線バスの総合的な満足度	59% ※H27 年アンケート調査より算出	70%	59% ※R2 年アンケート調査より算出	<ul style="list-style-type: none"> ● 広報誌や CATV を活用した公共交通の情報提供・利用促進（平成 28 年～） ● 定期的な公共交通会議の開催（H28 年～） ● 飯南病院のバス待合環境整備（R1 年～）

(3) 評価指標の検証結果における総括

- 検証結果における総括を以下のとおりに整理しています。
- 評価について、十分に取組の実施がなされ評価指標の目標を達成したものに対しては「◎」、取組は継続的に実施していたものの評価指標の目標に達しなかったものに対しては「△」、取組が不十分で評価指標の目標に達しなかったものに対しては「×」を記載しています。

表 14 前計画の検証結果（まとめ）

事業	評価	検証結果のまとめ
移動ニーズに応じた交通体系の再編	◎	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスの導入及び拡充により目標を達成 ● 公共交通の空白地域（利用しにくい地域）を解消したことを踏まえて、今後は必要とされている交通手段を将来に渡って維持していくことが最重要
拠点等における交通利用環境の向上	△	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価指標の目標は未達成だが、取組は継続的に実施中 ● 調査から設定された基準値が通常より高い可能性があるが、現状に応じて設定した指標を適宜見直すことも必要
効率的な管理・運用体制の構築	×	<ul style="list-style-type: none"> ● 取組としては実施が不十分 ● 町民 1 人あたりの財政負担額が大きくなっていく中で効率的に公共交通を運用していく仕組みが必要
地域づくりと公共交通の連携	×	<ul style="list-style-type: none"> ● 取組としては実施が不十分 ● 公共交通の必要性を認識してもらうためにも地域との連携が必要
広域的な移動を支える公共交通	△	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価指標の目標は未達成だが、取組は継続的に実施中 ● 調査から設定された基準値が通常より高い可能性があるが、現状に応じて設定した指標を適宜見直すことも必要
情報の見える化とコミュニケーション	△	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価指標の目標は未達成だが、取組は継続的に実施中 ● CATV や広報誌を活用した情報発信は単発ではなく継続的な実施が必要
安心して利用できる環境づくり	△	<ul style="list-style-type: none"> ● 評価指標の目標は未達成だが、取組は継続的に実施中 ● 取組を実施するだけでなく、評価を踏まえて適宜改善する仕組みが必要

3 これまでの課題と現在の状況

前計画策定時に抽出した、7つの本町における公共交通の課題について、計画策定後の変化を次のとおり整理しています。

表 15 前計画策定時の課題と現在の状況

課題	計画策定時	現在の状況
複雑な運行体系	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線と路線が混在しており、利用者にとってわかりにくい ● 地域間拠点の連携が不足 	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスの導入に伴い、生活路線バス路線を再編し、支線と幹線の役割分担を明確化した ● 各地域の拠点（飯南病院や来島支所・診療所、赤名駅・役場）を交通結節点として位置づけ、拠点を起終点とした公共交通網を構築
利用者の移動ニーズと公共交通サービスの不整合	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院や買い物に対して、町内では頓原地区へのニーズが高く、出雲市・三次市といった町外への移動ニーズがあった ● 町外まで運行するバス路線は以前も存在していたが、便数や起終点がニーズに対応しているものではなかった 	<ul style="list-style-type: none"> ● 赤名・吉田線の起終点の延伸や、佐田・志津見線の増便等により、出雲市への路線をこれまでより拡充 ● 赤名地区は医療機関が閉院（デマンドバスで通院先まで行く場合は乗り継ぎが必要） ● 高齢者の行きたい買い物先や通院先については、大きく変化がなく、依然として町外では出雲市や三次市へのニーズが見られる
公共交通空白地域への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 2割の住民は、自宅からバス停までの距離が400m以上離れており、公共交通を利用しにくい環境に暮らしていた ● 高齢化に対応したきめ細やかなサービスが不十分だった 	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスを拡充し、自宅の近くで乗降できるといった面からバスでカバーできないに地域の移動に対応 ● よりきめ細やかなサービスである福祉部門の移動手段（送迎）や、一般乗用タクシー（助成制度）との役割分担や連携等は未定
関係主体との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 同じ生活交通であるバス以外のサービス（スクールバスやタクシー）との連携が不十分 ● 公共交通をより良くしていくために住民や交通事業者、庁内の関係セクション、移動の目的地（病院や買い物先、公民館等）との連携が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ● 前計画策定後から公共交通以外の移動サービス・移動支援制度が拡充されている ● 前計画策定後に取り組んだ、タクシーの助成制度や自動運転等、新たな移動手段の選択肢との役割分担・連携が現時点ではできていない ● 地域との連携は一部の地域（公民館）にとどまっている

表 16 前計画策定時の課題と現在の状況

課題	計画策定時	現在の状況
財政負担の増加と複雑な運行管理体制	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の運行に係る町の財政負担は増加傾向 生活路線バス、小・中学校のスクールバス、高校のスクールバスはいずれも管轄が異なっている 	<ul style="list-style-type: none"> 町民 1 人あたりに換算した財政負担額はデマンドバスの導入や人口減少により増加傾向 部活動や課外活動等への対応のため、教育部門で車両を運用する必要があり、現状では生活路線バスとスクールバスの管轄統合は困難
町外と結ぶ広域交通との接続	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市への移動ニーズが高まっていた 広域的な公共交通との接続改善が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な公共交通との接続を優先したダイヤ改正等により継続的に改善 一方で、三次市まで運行している路線バス利用者は減少傾向（近年は 1 便あたり 1 人を下回っている）
利用者目線に立ったわかりやすいサービス	<ul style="list-style-type: none"> バスの時刻表が利用者にとってわかりにくかった 一部の乗降環境・待合環境は整備が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> 住民アンケートにおける「時刻表や路線図のわかりやすさ」の割合は上昇した一方、時刻表がわかりにくい、バスの利用方法がわからないという利用者の声を交通事業者側で把握 一部のバス停においては、屋根はあるもののダイヤの掲示やバス停表記が破損している等、整備が不十分

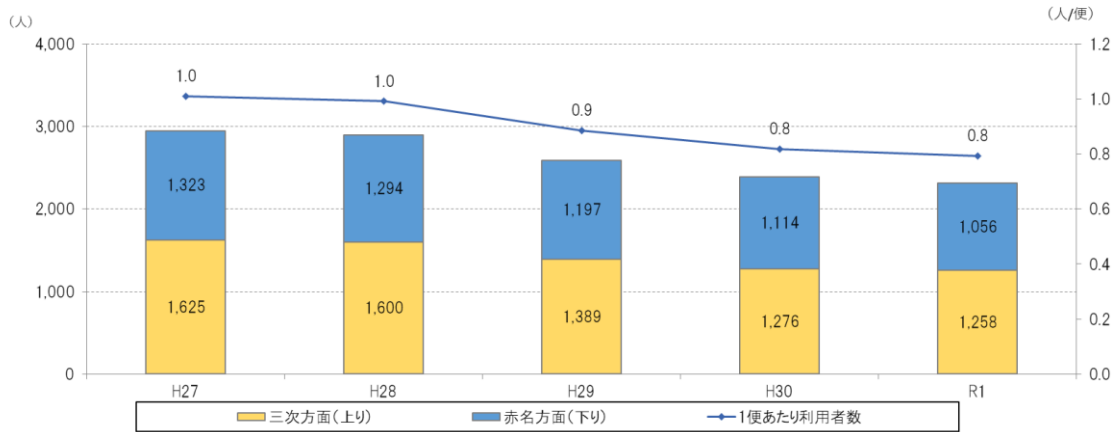


図 29 三次方面への路線バス（備北交通）の町内利用者の推移

資料：各年度 4 月から 3 月までの運行実績より作成

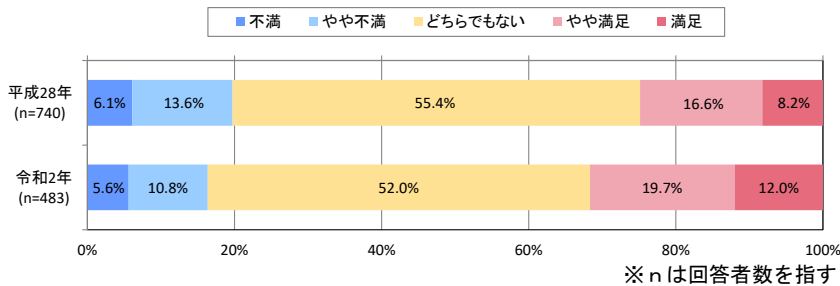


図 30 時刻表や路線図のわかりやすさに関する満足度（左）、整備が不十分なバス停（右）

資料：公共交通に関する住民アンケート調査（令和 2 年度）

第5章 飯南町における公共交通の課題

これまで整理した町民生活や公共交通の現状、前計画の検証結果から、本町における公共交通の課題として、下記の8つを抽出しました。

課題1. 利用しやすく持続可能な公共交通の維持

- 少子高齢化や人口減少、公共交通に対する財政負担の増加等、今後起こり得る町全体の課題に対応し、利用しやすい公共交通を維持・確保していくことが最重要です。
- 公共交通のサービス内容や車両等の設備についても、実態に合わせて適宜見直し・改善ができるよう、見直しの妥当性を客観的に判断・検討していくための仕組みが必要です。

課題2. 移動条件における地域差の改善

- 地区によっては医療機関や商業施設等が存在しない等、地域間で差が見られる状況です。
- また、デマンドバスをより使いやすい公共交通にしていくためには、公共交通の利用しやすさ、目的地までかかる時間等の地域間の差を縮める必要があります。

課題3. 他分野や公共交通以外の輸送サービスとの連携・役割分担

- 福祉部門の施策や、福祉施設の送迎事業等、利用者が限定されている移動手段との役割分担を明確化するとともに、同じ地域を支える移動手段として連携していく必要があります。
- 自動運転事業の本格運行を見据えた役割分担・連携が今後必要です。

課題4. 利用環境の改善

- 交通結節点等の利用環境については整備が進んでいますが、一部整備や管理が不十分なバス停も見られ、アンケート等のバス利用環境に対する評価は高くありません。

課題5. 地域活動や小さな拠点との連携強化

- 公共交通と同じく、地域の移動を支えている自治会輸送の位置づけや役割を明確化する必要があります。
- 利用促進や利用の定着に向けて、地域の拠点や住民と協力した取組が効果的です。

課題6. 公共交通の維持・確保に向けた意識の醸成

- 公共交通を残していくため、少しでも利用しようと考えている人の利用の意向は高いものの、実際の利用に結びついていない現状があります。
- 公共交通を今後も維持していくためには、公共交通の問題を「自分の地域の問題」として考えてもらうことや、そのような意識を育む必要があります。

課題7. わかりやすい情報発信

- 時刻表等、情報発信ツールは地域の状況に合わせて適宜改善していく必要があります。

課題8. 持続的・継続的な改善を可能とするモニタリングの仕組みづくり

- 前計画の検証結果等から、状況に応じて見直しができ、継続的に目指すことができる目標と、それを達成していくための仕組みづくりが新たな計画に求められます。

第6章 本計画の基本理念と基本目標

1 まちの将来像と基本理念・基本目標における考え方

第2次飯南町総合振興計画において示されている本町が目指す将来像を基に、これまでの施策の方針や飯南町地域公共交通計画（前計画）の理念や目標、これまで整理した公共交通の課題を踏まえて、本計画の核となる基本理念や基本目標を設定します。

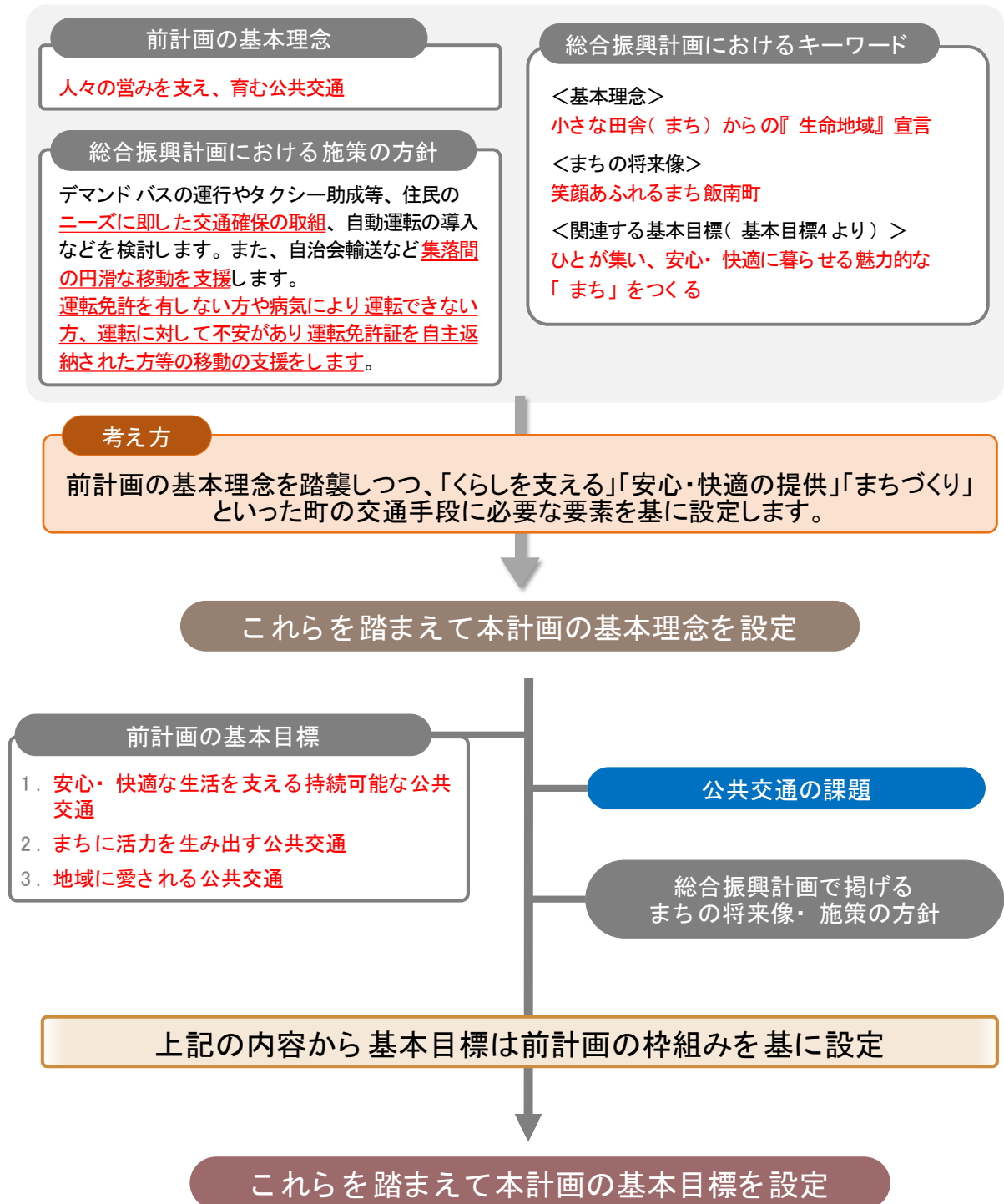


図 31 まちの将来像と本計画の基本理念・基本目標の検討フロー

2 基本理念と基本目標

(1) 本計画の基本理念

「くらし」を支える公共交通を
みんなで守り育む

基本理念については前計画を引き継ぎ、地域の人々の生活基盤、安心して暮らせるまち、地域に活力を生み出していく公共交通の実現を目指すとともに、それらを守り、将来に渡って維持していくことを本計画に掲げます。

(2) 本計画の基本目標

基本目標 1 利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する

<対応する課題>

- 課題 1. 利用しやすく持続可能な公共交通の維持
- 課題 2. 移動条件における地域差の改善
- 課題 4. 利用環境の改善
- 課題 7. わかりやすい情報発信
- 課題 8. 持続的・継続的な改善を可能とするモニタリングの仕組みづくり

住民の安心・快適な生活を支え、将来まで続く持続可能な公共交通を目指し、移動のニーズや地域の実情を踏まえた、効率的で利用しやすいサービスの提供を維持していきます。

基本目標 2 公共交通を通じてまちに活力を生み出す

<対応する課題>

- 課題 3. 他分野や公共交通以外の輸送サービスとの連携・役割分担
- 課題 5. 地域活動や小さな拠点との連携強化
- 課題 6. 公共交通の維持・確保に向けた意識の醸成
- 課題 7. わかりやすい情報発信

まちづくりと連携した取組やサービスの提供により、地域内・地域間・町外等、地域のにぎわい創出や交流の促進を図ります。これまで公共交通とは切り離して考えられていた移動手段（自治会輸送や福祉部門の移動施策等）と連携を図り、地域の移動を包括的にカバーします。

基本目標 3 地域の公共交通をみんなで支える

<対応する課題>

- 課題 4. 利用環境の改善
- 課題 6. 公共交通の維持・確保に向けた意識の醸成
- 課題 7. わかりやすい情報発信
- 課題 8. 持続的・継続的な改善を可能とするモニタリングの仕組みづくり

地域に愛される公共交通を目指し、公共交通に関わる様々な情報について住民と行政の双方向のコミュニケーションを推進することで、公共交通に対する理解を促し地域全体で地域の移動手段を支えていく意識を育みます。

3 公共交通のネットワークと役割

(1) 飯南町における公共交通ネットワーク

本計画において目指す公共交通ネットワークを次のとおり定義します。なお、基本的な考え方は前計画を踏襲し、再編後の公共交通ネットワークを今後も維持・確保し、地域の実情にあった支線交通の提供を目指します。

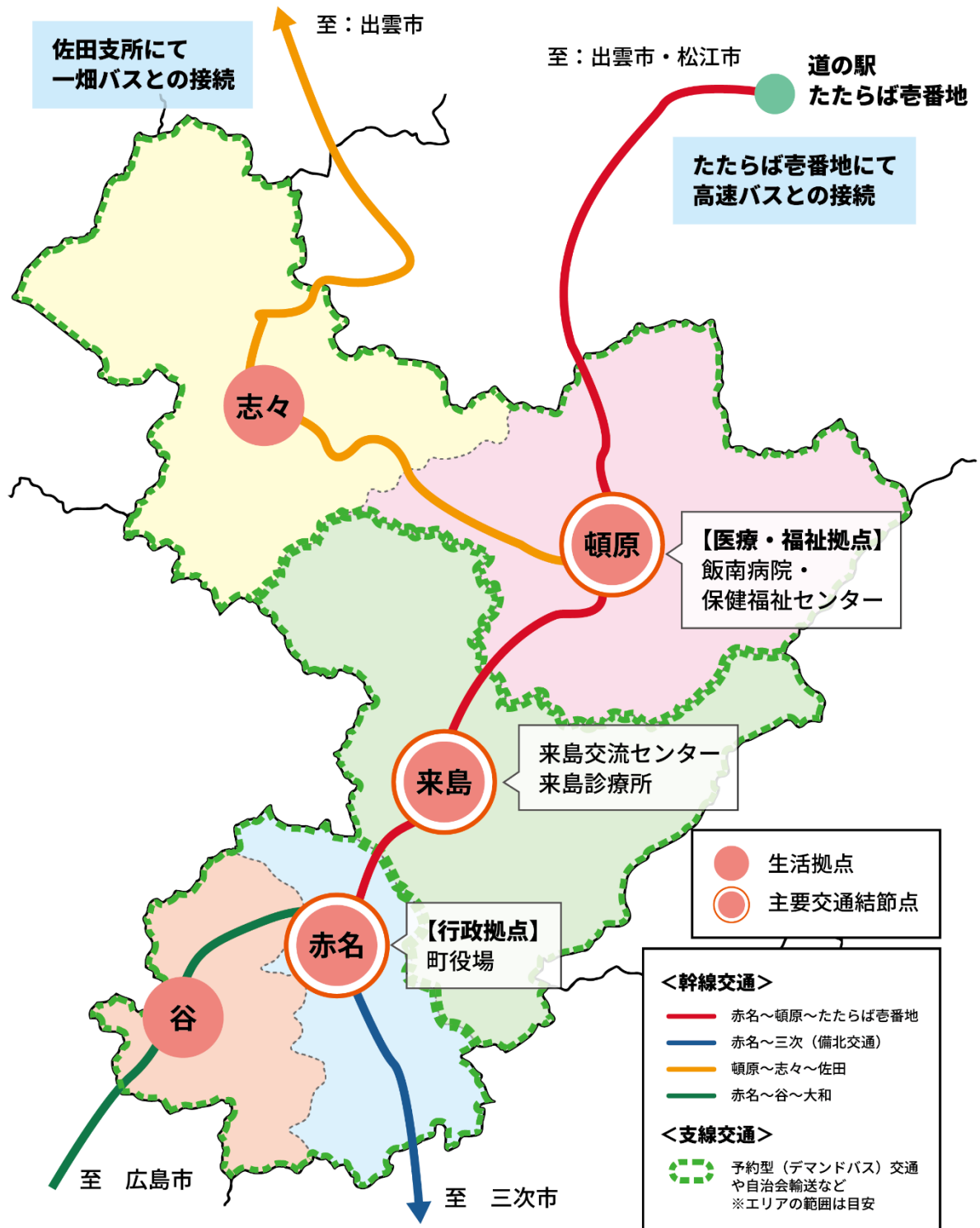


図 32 飯南町における維持・確保すべき公共交通ネットワーク体系

(2) 拠点と公共交通の役割と維持・確保の方向性

公共交通ネットワークの中心となる拠点の考え方や各交通手段の役割を次のとおり定義します。
 なお、基本的な考え方は前計画を踏襲しつつ、利用者の制限がなく公共的に利用できるものは本計画においては公共交通（幹線及び支線交通）として整理します。

表 17 公共交通の役割と維持・確保の方向性

分類	役割・定義	該当する交通手段	該当する路線・範囲	維持・確保における方向性
幹線交通	町の主要道路で運行し、町外への移動や、町外まで運行している路線と接続に対応している移動手段	民間路線バス（備北交通）	赤名線	町内の移動だけではなく、本町と他市町の高速バス路線や鉄道との接続を担う唯一の路線であり、関係自治体の補助や事業者の運営努力だけでは路線の維持・確保が困難であることから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、運行を維持・確保する
		生活路線バス	赤名・吉田線 ・ 谷・赤名・頓原線 ・ 佐田・志津見線	
支線交通	通院や買い物、通勤・通学といったニーズに対応し、交通結節点や生活拠点まで行き来できる移動手段	町内のみ運行している生活路線バス（スクールバスの一般混乗便として運用している路線）	・ 角井・頓原線 ・ 都加賀・奥畑線	主に通学や朝の通院等の需要に対応する路線であり、他の生活路線バスと同じく、今後も町が主体となって路線を維持・確保する
		デマンドバス	・ 志々地区 ・ 頓原地区 ・ 来島地区 ・ 赤名地区	中山間地域の移動需要に対応するため、通院・買い物を中心とした目的地までの移動や幹線交通への接続に対応するもの。地域住民の生活移動に不可欠な公共交通であり、今後も町が主体となって運行を維持・確保し、継続的にニーズへの対応や効率化等を図る。
		自動運転サービス	い～にゃん号（赤名地区）	まちなかの移動や観光需要に対応しており、生活路線バスと同じく町が主体で維持していくものの、今後の社会動向に注視しつつ、関係する事業者・団体等と共に、今後の在り方について検討する。
その他の公共交通	町の提供する公共交通より、きめ細やかな移動手段として民間の交通事業者が提供するサービス	タクシー		今後も、福祉部門が実施している運賃助成制度等を組み合わせ、路線バスで対応できない需要・ニーズに対応する。

表 18 各拠点の概要

分類	役割・定義	該当する範囲・場所
広域結節点	幹線交通と支線交通に乗り継ぐことができ、徒歩や自転車等で多くの人がアクセスできる場所	<ul style="list-style-type: none"> ● 頓原地区（飯南病院） ● 来島地区（来島交流センター） ● 赤名地区（役場・道の駅赤来高原）
生活拠点	幹線交通と支線交通に乗り継ぐことができ、人の交流や集まりの拠点となっている場所	<ul style="list-style-type: none"> ● 頓原地区（飯南病院） ● 来島地区（来島交流センター） ● 赤名地区（役場・道の駅赤来高原） ● 志々地区（さつき会館） ● 谷地区（谷公民館）

(3) 国の補助対象となる路線の詳細

(2) で整理した公共交通のうち、国の補助を受けて運行を維持・確保する路線の詳細は次のとおりです。

表 19 各拠点の概要

運行系統名	運行系統 (運行区間)	事業許可 区分	運行形態	運行主体	補助事業の 活用
飯南町生活路線バス 赤名・吉田線	赤名駅～頓原～ たたらば壱番地	交通空白地 有償運送	路線定期運 行	飯南町	地域内フィーダー 系統確保維持 費国庫補助金を 活用
備北交通 赤名線	赤名～布野・ 三次駅前～三 次中央病院	4条乗合	路線定期運 行	交通事業者	地域内フィーダー 系統確保維持 費国庫補助金を 活用

(4) その他の交通手段の位置づけと役割

公共交通と連携するその他の移動手段については、次のように定義します。

なお、その他の公共交通とは利用者が限定されるものや、公共交通をカバーする移動手段・移動支援策等を位置づけます。

表 20 各拠点の概要

交通手段	該当する路線・範囲	位置づけと役割
自治会輸送	谷地区	人口が少なく地形的に公共交通でのカバーが難しい地域において、地域住民が主体となって買い物等の生活移動を支援する互助の仕組み。 なお、地域の特性から町は支援を継続するとともに公共交通との接続等を調整する
スクールバス（児童・生徒専用） 公民館等の送迎事業 福祉部門が実施している助成制度 等		公共交通では対応することができない中山間地域の通学対応、地域活動・生涯学習活動等への参加、自力での移動が困難な人の移動等を支援するための移動手段及び施策

4 計画の評価指標及び目標の評価指標

(1) 計画全体の評価指標

第2次飯南町総合振興計画で定められた評価指標である「公共交通の利用者数」を、本計画全体の評価指標とし、現状に合わせた目標値を設定します。

公共交通の利用者数

基準値(令和元年度) : 40,188人 → 目標値(令和7年度) : 37,000人

町内の公共交通(生活路線バス及びデマンドバス、備北交通赤名線)
の年間延べ利用者数 ※当年4月から翌年3月までの運行実績を採用

- ▶ 計画期間においては公共交通利用者数の現状維持に努めることとし、推計人口から主な公共交通利用者である、年少人口及び高齢者人口の減少率(令和7年度には8%減)を考慮して目標値を設定した。

(2) 基本目標に対応する評価指標と事業

計画の達成状況を評価するための指標の定義、基準値及び令和7年度時点の目標値は以下のとおりです。なお、評価指標の達成状況については毎年度検証し、飯南町地域公共交通協議会で報告を行うこととします。

表21 基本目標に対応する事業と評価指標

基本目標	評価指標	対応する事業
利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する	○ 町民1人あたりの生活路線バス及びデマンドバス・備北交通赤名線に係る支出額	実態に応じた効率的な公共交通の運行
	○ 広域結節点における生活路線バス及びデマンドバスの1日あたり利用者数	利用しやすい公共交通サービスの提供
	○ 生活路線バス(スクールバスとして運用している路線を除く)の収支率の平均値と備北交通赤名線の収支率	誰もが安心して利用できる環境の整備
公共交通を通じてまちに活力を生み出す	○ 他部門や地域住民(地域組織・公民館等)と連携した取組の件数	他部門が所管している移動手段や移動支援策との連携
	○ 広域結節点や生活拠点における生活路線バス及びデマンドバスの1日あたり高齢者利用者数	地域活動やまちづくりとの連携
地域の公共交通をみんなで支える	○ 町民1人あたりの公共交通の利用回数	公共交通に対する意識の醸成と利用の促進
	○ 協議会及び公共交通に関係した説明会等の開催件数	公共交通や移動手段を維持していくための仕組みづくり

(3) 基本目標における評価指標

基本目標	対応する評価指標とその数値目標	
基本目標 1 利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する	評価指標	町民 1 人あたりの町内の公共交通（生活路線バス及びデマンドバス・備北交通赤名線）に係る支出額
	算出方法	町で把握している運行実績を基に算出
	数値目標	考え方：公共交通に係る支出額の現状維持を目指し、目標値は人口減少を考慮して令和 7 年度の推計人口から公共交通に係る支出額を除いた値を設定する。 現状値：16,955 円（令和元年度） 目標値：20,000 円（令和 7 年度）
	評価指標	広域結節点における生活路線バス及びデマンドバスの 1 日あたり利用者数
	算出方法	交通事業者の協力により調査を実施し把握
	数値目標	考え方：利用しやすいサービスの提供や公共交通の利用環境整備により、交通結節点における利用者数維持に努める。なお、年少人口及び高齢者人口の減少率（令和 7 年度には 8%減）に伴う利用者数の減少を考慮して目標値を設定した。 現状値：86 人（令和 2 年度） 目標値：79 人（令和 7 年度）
	評価指標	生活路線バス（スクールバスとして運用している路線を除く）の収支率の平均値と備北交通赤名線の収支率
	算出方法	町で把握している運行実績を基に算出
	数値目標	考え方：いずれも運行経費を現状維持しつつ、年少人口及び高齢者人口の減少率（令和 7 年度には 8%減）に伴う利用者の減少及び運賃収入や周辺自治体の状況を考慮し、目標値を設定した。 【生活路線バス及びデマンドバス】 現状値：6.8%（令和元年度） 目標値：6.0%以上（令和 7 年度） ² 【備北交通赤名線】 現状値：25.7%（令和元年度） 目標値：20.0%以上（令和 7 年度） ※いずれも前年 1 0 月から当年 9 月末の運行実績から算出

² ※目標値の人口減少を加味した推計値（令和 7 年）は 6.2%

基本目標	対応する評価指標とその数値目標	
基本目標 2 公共交通を通じてまちに活力を生み出す	評価指標	他部門や地域住民（地域組織・公民館等）と連携した取組の件数
	算出方法	町で実績を把握
	数値目標	考え方：少なくとも年 1 例は他部門や地域と連携した取組を実施する 現状値：3 例（令和 2 年度時点） 目標値：5 例（令和 7 年度）
	評価指標	生活拠点における生活路線バス及びデマンドバスの 1 日あたり高齢者利用者数
	算出方法	交通事業者の協力により調査を実施し把握
	数値目標	考え方：公共交通による高齢者の外出を増やす（外出回数の増加） 現状値：初年度調査にて把握 目標値：前年度以上（令和 7 年まで毎年度）
基本目標 3 地域の公共交通をみんなで支える	評価指標	町民 1 人あたりの公共交通の利用回数
	算出方法	町で把握している運行実績と住民基本台帳の町人口より算出
	数値目標	考え方：利用促進により 1 人あたりの利用回数を増やす 現状値：7.8 回（令和元年度） 目標値：8.0 回（令和 7 年度）
	評価指標	飯南町地域公共交通協議会や地域住民との説明会・意見交換会等の開催回数
	算出方法	町で実績を把握
	数値目標	考え方：毎年度継続して飯南町公共交通協議会を開催するとともに、地域住民とのコミュニケーションの機会を設ける 現状値：年 2 回程度 目標値：年 3 回程度

第7章 計画の事業内容

<基本目標 1> 利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する

事業①：実態に応じた効率的な公共交通の運行

【事業の内容】

需要に応じた運行形態の見直し

- 今後も現在の公共交通体系を維持していくため、必要に応じて利用の少なく非効率な運行となっている幹線交通（生活路線バスや民間路線バス）については、利用の実態やニーズに応じてデマンドバス等への転換を検討します。
- また、デマンドバスについてはエリア全体を通して、利用が見込まれない場合は、運行時間帯・便数の見直しやタクシーを活用した移動支援策（タクシー助成や定額制タクシー等）の導入、利用実態に応じた運行を検討します。
- なお、見直しの検討のあたっては、利用状況（1便あたりの利用者数・1日あたりの利用者数）や収支状況等から判断し、飯南町地域公共交通協議会で検討を行います。
- 利用者数や収支率について課題が見られる路線は次のとおりです。これらの路線を今後も維持・確保していくために、必要に応じて効率化や見直しの検討を進めます。

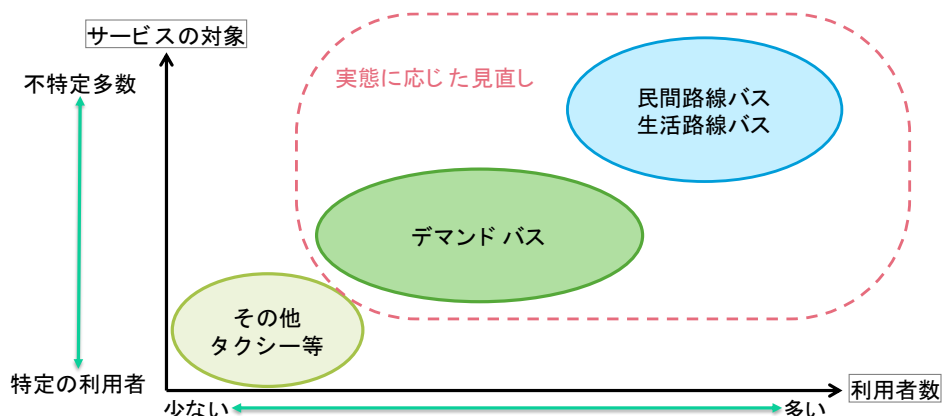


図 33 運行形態によって異なる輸送の対象（イメージ）

表 22 路線維持のため見直しを検討する可能性がある路線一覧

路線名	利用の現状や見直しの方向性
備北交通 赤名線	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内での利用者数は1便あたり1.0人/便を下回っており年々利用が減少 ● 三次方面の公共交通網を維持するため、現在の状況が続く場合、デマンドバス等への転換を検討
生活路線バス 佐田・志津見線	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内での利用者数は1便あたり1.4人/便程度で年々利用が減少 ● 出雲市方面への公共交通網を維持するため、現在の状況が続く場合、利用の少ない日中（朝・夕以外）の時間帯についてはデマンドバス等への転換を検討
デマンドバス 赤名エリア	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数は1便あたり1.3人/便程度、年間の運行回数は300回程度と比較的利用が少ないが、赤名地区の支線交通として運行を維持していくことが望ましい ● 今後の経過を観察し、必要に応じて利用実態やニーズに合わせた運行サービスの見直しを検討

利用実態に合わせた車両の小型化

- 生活路線バスは児童・生徒の通学でも利用されており、一定規模の車両が必要です。
- 一方で、児童・生徒以外の利用が少ない状況が続いており、児童・生徒の利用が見られない区間に充てている車両や今後の児童・生徒数に応じて**車両の小型化を推進**していきます。
- 車両更新のタイミングに合わせて、**利用の状況や今後の児童・生徒数の見込み等から適切なサイズの車両運用を検討**します。

表 23 現在の生活路線バスの使用車両と見直しの方向性（案）

路線名	現在の使用車両	効率化を検討する場合の案
赤名・吉田線	● 29 人定員（2 台）	今後の利用状況や車両更新のタイミングにあわせて、通学利用が見られる時間帯以外（日中）の運行に充てる車両の小型化を検討
谷・赤名・頓原線	● 29 人定員（2 台） ● 14 人定員（1 台）	例：29 人定員の車両を 20 人以下が定員の車両に小型化 等
佐田・志津見線	● 14 人定員（1 台）	今後の利用状況や車両更新のタイミングにあわせて、車両小型化を検討し、利用の減少が続くようであればデマンドバスへの転換等を検討 例：14 人定員の車両を 10 人定員の車両に小型化し、14 人乗り車両を他路線の運行に充てる 等

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
需要に応じた運行形態の見直し	飯南町、交通事業者	令和 3 年度より検討
利用実態に合わせた車両の小型化	飯南町、交通事業者	令和 3 年度より検討

事業②：利用しやすい公共交通サービスの提供

【事業の内容】

通学や広域的な交通との接続への対応

- 広域的な交通（出雲市や松江市、三次市や広島市等）と接続する生活路線バスについては、ダイヤ改正に合わせて乗り継ぎが可能な時刻に調整します。
- 児童・生徒の通学利用が見込まれる生活路線バスやデマンドバスについては、学校の登下校や部活動の時刻に合わせた調整を行います。

ニーズに対応したデマンドバスの運行

- 地区内の医療機関や買い物先等、施設の閉院や廃業等に対応するため、利用者の利便性確保を目的にデマンドバスの経由地や運行区域の見直しを行います。
- その他、サービス水準（便数やダイヤ等）についても必要に応じて見直しを行います。



図 34 デマンドバスの車両

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
通学や広域的な交通との接続への対応	飯南町、交通事業者	継続的に実施
ニーズに応じたデマンドバスの運行	飯南町、交通事業者	継続的に実施

事業③：誰もが安心して利用できる環境の整備

【事業の内容】

公共交通の情報発信

- 路線の変更（ダイヤ改正等）に応じて**継続的に時刻表を発行**するとともに、時刻表を活用して公共交通の利用方法の解説やバス以外の移動手段の周知等を行います。
- **町の広報誌やホームページ・SNS、CATV 等**を活用し、公共交通に関する情報を発信します。
- **観光客や町外からの来訪等に対応するために、経路検索サービスに対応し、スマートフォン等から公共交通の時刻や経路が入手できる環境を整備**します。



図 35 公共交通の時刻表



図 36 CATV で放送したデマンドバス利用方法の周知番組

公共交通の待合スペースやバス停の整備・改善

- バス停周辺の適切な管理と地域住民の参画に向けて、バス停周辺の清掃や管理、環境整備等を、交通事業者や地域住民、施設等の関係主体の協力を得ながら推進していきます。
- 広域結節点として位置づける拠点において、**公共交通の運行情報が確認できるサイネージやバスロケーションシステムの導入等**を検討し、利用しやすい環境を整備します。
- また、各地区の拠点において、利用者が気持ちよく利用できる待合スペースの整備に努め、住民の要望や利用実態等を踏まえて、**利用しやすい待合環境を構築**します。



図 37 バス待合環境の整備（イメージ）

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
公共交通の情報発信	飯南町、交通事業者	継続的に実施
公共交通の待合スペースやバス停の整備・改善	飯南町、交通事業者、地域住民、病院、学校、商業施設等	継続的に実施

<基本目標2> 公共交通を通じてまちに活力を生み出す

事業①：他部門が所管している移動手段や移動支援策との連携

【事業の内容】

福祉部門との連携

- タクシーの助成制度等、福祉部門が実施している移動支援制度について、**公共交通部門からも積極的に周知等を行い、連携を図ります。**
- 運転免許証返納者に対しては、オリジナルの時刻表や案内等を作成し、**公共交通（路線バスやデマンドバス）とタクシーの双方を計画的に利用してもらえるように働きかけます。**

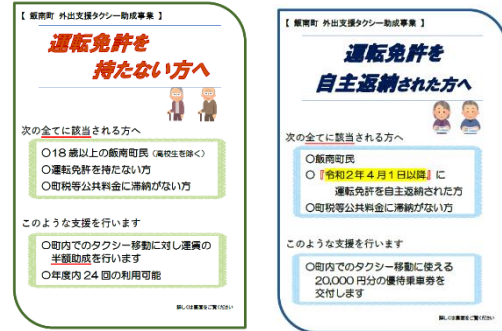


図 38 タクシー助成制度の周知チラシ

自動運転サービスとの連携

- 令和3年10月の本格運行に伴い、自動運転サービスが町の公共交通網に加わりました。
- **自動運転サービスの利用促進とあわせて、生活路線バスとの接続ができるようダイヤの調整を実施し、乗り継ぎ割引制度の適用等を新たに導入しました。**
- 自動運転サービスも公共交通の時刻表等に記載する等して、積極的な周知を図ります。



図 39 自動運転サービス

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
福祉部門との連携	飯南町（保健福祉部門を含む）、交通事業者、医療機関、福祉機関等	令和3年より実施
自動運転サービスとの連携	飯南町（地域振興部門を含む）、交通事業者、観光関連団体等	自動運転サービスの本格運行にあわせて実施（令和3年度以降）

事業②：地域活動やまちづくりとの連携

【事業の内容】

自治会輸送の活用

- 谷地区で運行する自治会輸送について、現時点では担い手（運転者）は充足しており、計画期間においては運行の継続が予想されます。
- 自治会輸送も町民の生活を支える交通手段（支線交通）であることから、乗り継ぎにおける利便性確保（乗り継ぎ時のダイヤ調整）や時刻表への掲載等を行います。
- 今後、自治会輸送の担い手の不足が生じた際の対策として、デマンドバスやタクシーでの対応案を計画期間において検討します。

地域活動（公民館や地域組織）との連携

- 公民館等の施設や地域組織と連携し、一人暮らしの高齢者等の外出機会創出を図ります。
（例：公共交通の利用方法を知ってもらうための公民館活動や地域サロンの企画としてバスやデマンドバスを使ったお出かけツアーを開催）
- 時刻表について、公民館等の施設や地域組織と連携し、地区独自の時刻表を作成する等、使いやすいわかりやすい情報発信ツールを作成します。
- 自治会や会合や公民館主催のイベント・地域のサロン等に出向き、路線バスやデマンドバスの利用方法について積極的に周知を行います。

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
自治会輸送の活用	飯南町（地域振興部門を含む）、地域住民	令和3年より実施
地域活動（公民館や地域組織）との連携	飯南町、地域住民	令和3年度より検討

<基本目標3> みんなで育む公共交通

事業①：公共交通に対する意識の醸成と利用の促進

【事業の内容】

情報発信による地域住民とのコミュニケーション

- 町の広報誌やホームページ・SNS、CATV等を活用し、公共交通について考えてもらう機会や利用のきっかけを作るための情報を発信します。
- 利用方法の周知だけでなく、利用状況や収支状況、取組の経過、利用者からの意見等を積極的に発信します。
- また、目的に合わせた公共交通お出かけプランの作成や住民からの疑問・質問への回答等により、行政からの一方的な発信でなく、双方向コミュニケーションを目指します。



図40 町広報誌による情報発信

児童・生徒に対する利用促進策の実施

- 公共交通に対して興味・関心を持ってもらうため、小・中学生等を対象にしたバスの乗り方教室、交通学習を開催します。
- バス停の清掃や車内放送のアナウンス等に積極的に参加してもらうとともに、公共交通に触れる機会を増やし、公共交通を「守り・育てる」意識を醸成します。



図41 高校生によるバス停の清掃

高齢者に対する利用促進策の実施

- 高齢者を対象としたバス利用教室や説明会を開催し、車を運転できない高齢者だけでなく、今は車が運転できる高齢者についても公共交通に対する理解を促進します。
- 自治会や会合や公民館主催のイベント・地域のサロン等に出向き、路線バスやデマンドバスの利用方法等について積極的に周知を行います。（再掲）

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
情報発信による地域住民とのコミュニケーション	飯南町	令和3年より実施
児童・生徒に対する利用促進策の実施	飯南町（教育委員会を含む）、学校、保育所、交通事業者	令和3年より実施
高齢者に対する利用促進策の実施	飯南町、地域住民、地域組織、交通事業者	令和3年より実施

事業②：公共交通や移動手段を維持していくための仕組みづくり

【事業の内容】

飯南町地域公共交通協議会の開催

- 飯南町地域公共交通協議会を毎年度定期的に開催します。
- また、**年度の最終回には本計画の推進状況や評価指標（数値目標）の達成状況を報告し、持続的・継続的な計画推進体制を構築**します。



図 42 飯南町地域公共交通協議会

交通事業者との協力体制強化

- 評価指標の達成状況を検証するため、年に1回（平日1日）、生活路線バスの乗降者数について**交通事業者の協力のもと、調査を実施**します。なお、調査結果に応じて計画の見直し等を柔軟に検討します。
- 生活路線バスやデマンドバスの改善や見直しの検討やより良い運行に向けた情報共有を目的に、必要に応じて**交通事業者と飯南町による検討会を開催**します。
- 交通事業者から路線バスやデマンドバス、タクシーの利用状況について公共交通会議で報告する場を設け、**より連携を深める体制を構築**します。

交通事業者の収益拡大に向けた取組の検討

- タクシーが地域に存続し続けるために、**タクシー事業の収益拡大に寄与する取組を検討**します。
- 想定される取組は次のとおりで、地域課題の解決や公共交通との競合等に留意した上で検討を進めていきます。

表 24 交通事業者の収益拡大に寄与する取組の例

貨客混載	● タクシーやバスの車両を活用して、ヒトとモノを一緒に輸送するサービス
タクシー救援事業	● タクシー業務の合間に、タクシーの機動性を活用した便利屋サービス ● 提供するサービスとして、日用品や薬等を自宅まで届ける「お届けサービス」や、1人暮らしの高齢者の自宅へ伺い見守り・安否確認を行う「見守り代行」等が挙げられる

【実施主体と実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
飯南町地域公共交通協議会の開催	飯南町、交通事業者、地域住民、医療機関	継続的に実施
交通事業者との協力体制強化	飯南町、交通事業者	継続的に実施
交通事業者の収益拡大に向けた取組の検討	飯南町、交通事業者	令和3年より検討

第8章 計画の推進方法

1 計画の推進体制

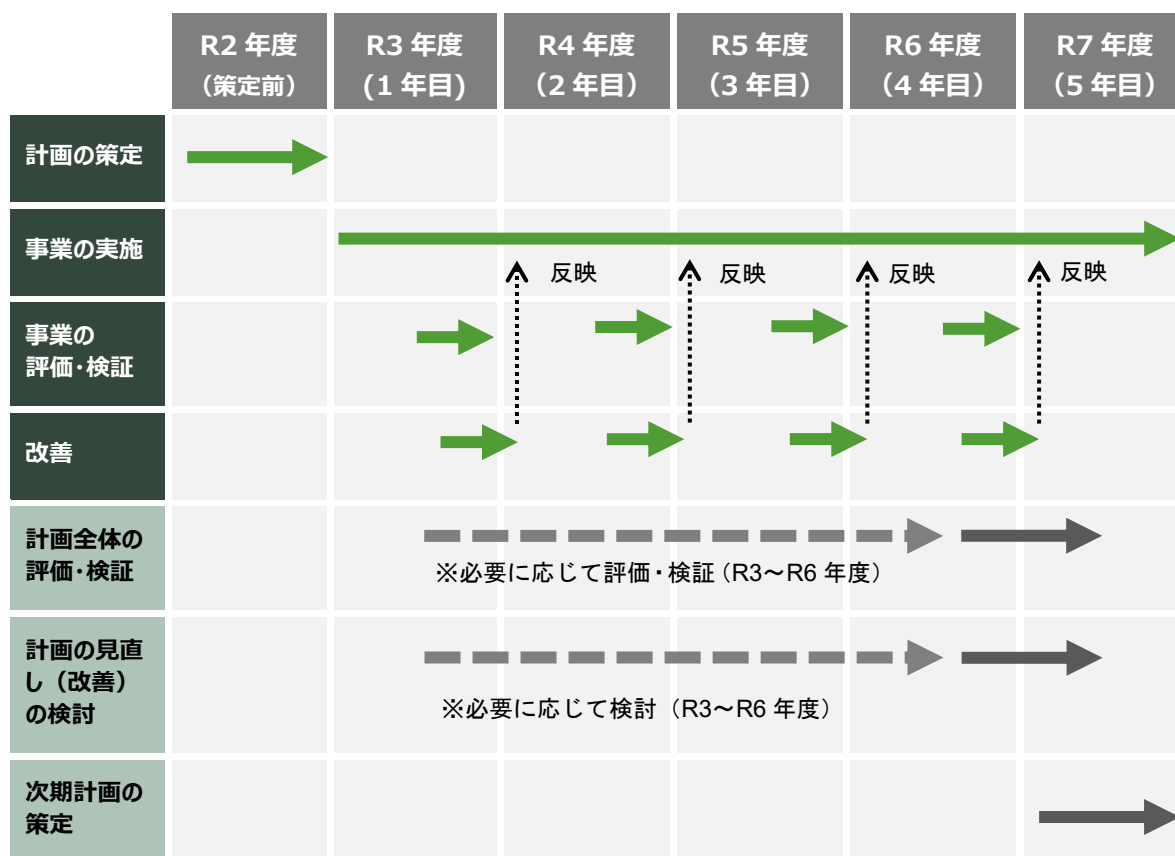
本計画の推進と進捗の管理は、飯南町地域公共交通協議会が行うこととします。

また各事業は、PDCAサイクルの考え方に基づき、毎年度定期的に飯南町地域公共交通協議会において事業の実施状況や評価を行い、地域の実情や社会情勢の変化への対応等、適宜見直しを行いながら改善を図ります。

2 計画推進に係るスケジュール

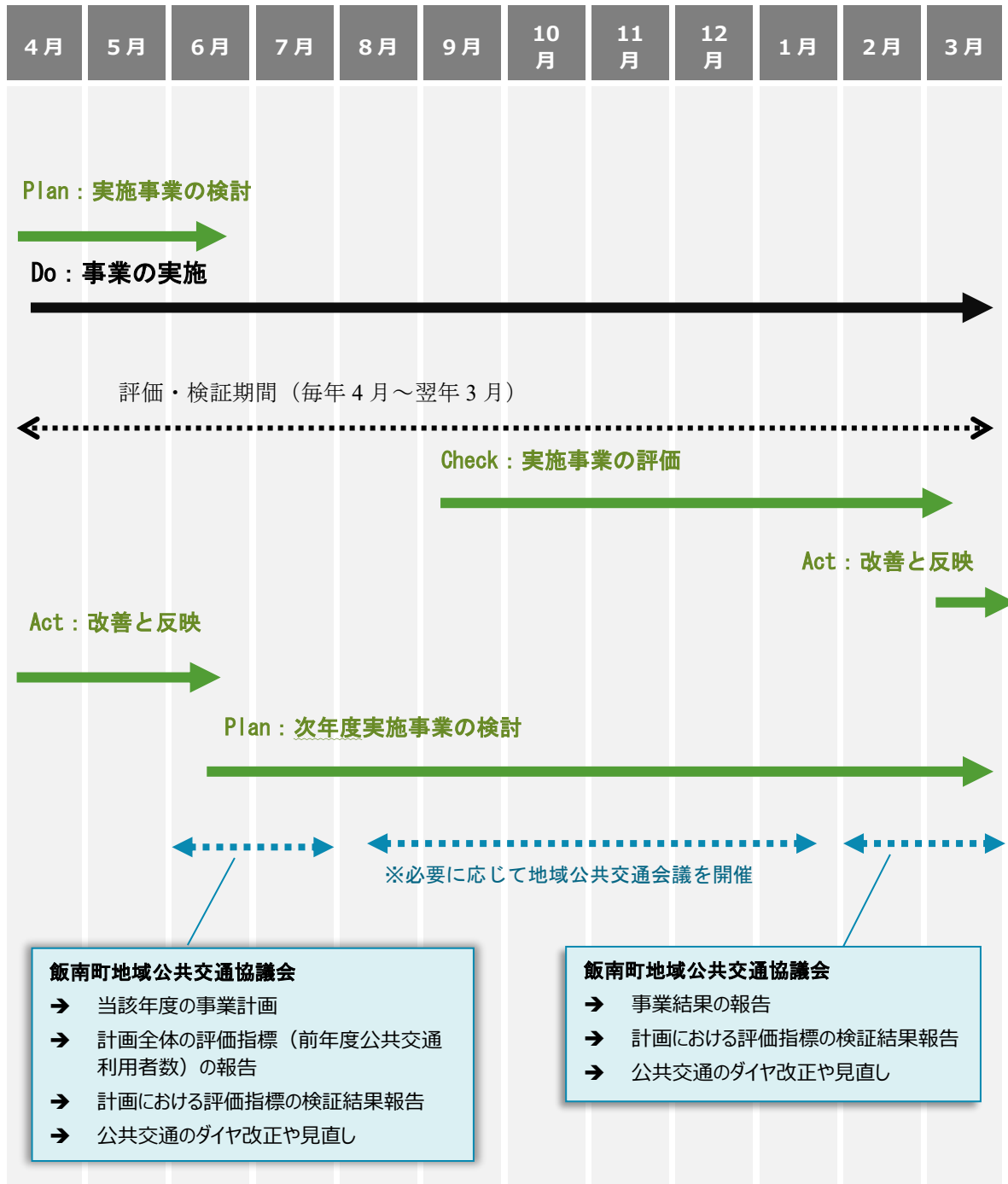
(1) 計画期間における計画推進スケジュール（5年間）

- 各年度の後半に事業の実施状況や目標の達成状況を検証し、それを次年度以降の事業計画に反映し、計画の最終年度（令和7年度）には事業実施状況と目標達成状況の最終評価から、次期計画の策定に向けた検討を行います。
- 公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行います。



(2) 単年度における計画推進スケジュール（1年間）

- PDCA サイクルに基づき、毎年度末（2月～3月頃）に事業の実施状況及び評価指標の達成状況の報告し、事業評価を行います。
- なお、評価・検証期間（毎年4月～翌年3月）とし、年度末（2月～3月頃）に報告ができない評価指標については、次年度初回の飯南町地域公共交通協議会で報告及び事業評価を行います。
- なお、計画全体の評価指標である公共交通利用者数（当年4月から翌年3月の実績）については、次年度初回の公共交通協議会にて報告を行うこととします。



3 事業スケジュールと評価指標のモニタリング

基本目標 1 利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する

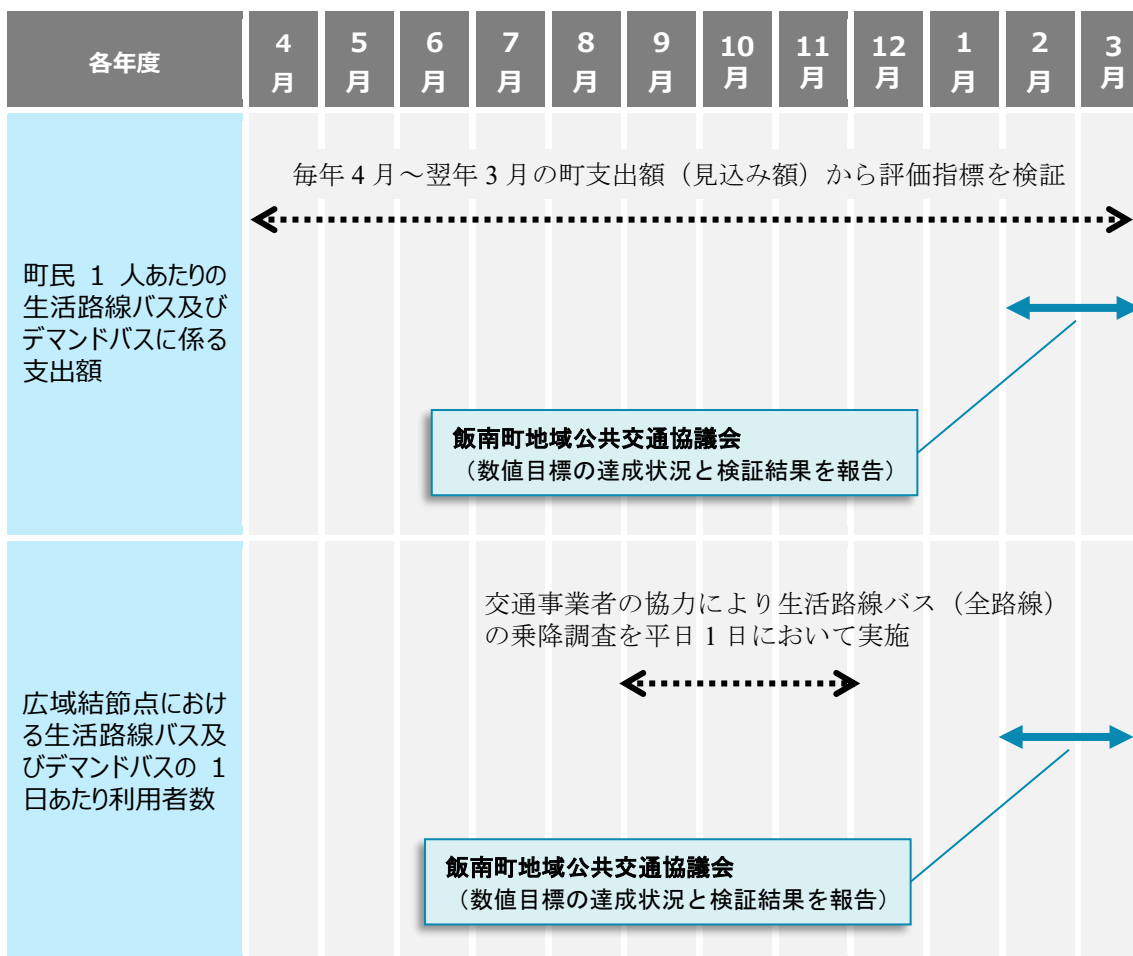
【計画期間における実施スケジュール】

事業	主な取組	計画期間（5年間）				
		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実態に応じた効率的な公共交通の運行	需要に応じた運行形態の見直し	外部環境の変化や利用実態の検証結果を基に 随時検討・実施				
	利用実態に合わせた車両の小型化	随時検討・可能であれば車両更新のタイミングに合わせて実施				
利用しやすい公共交通サービスの提供	通学や広域的な交通との接続への対応	R3年度より継続的に実施				
	ニーズに応じたデマンドバスの運行	検討	可能な取組から随時実施			
誰もが安心して利用できる環境の整備	公共交通の情報発信	R3年度より継続的に実施				
	公共交通の待合スペースやバス停の整備・改善	R3年度より継続的に実施				

【評価指標のモニタリング項目】

評価指標	算出方法	検証期間	報告時期
町民 1 人あたりの生活路線バス及びデマンドバスに係る支出額	町で把握している運行実績を基に算出	毎年度（毎年 4 月～翌年 3 月）	毎年度末（2 月～3 月）
広域結節点における生活路線バス及びデマンドバスの 1 日あたり利用者数	交通事業者の協力により調査を実施し把握（平日 1 日を予定）	毎年度（毎年 9 月～11 月）	毎年度末（2 月～3 月）

【年度における評価指標のモニタリングスケジュール】



基本目標 2 公共交通を通じてまちに活力を生み出す

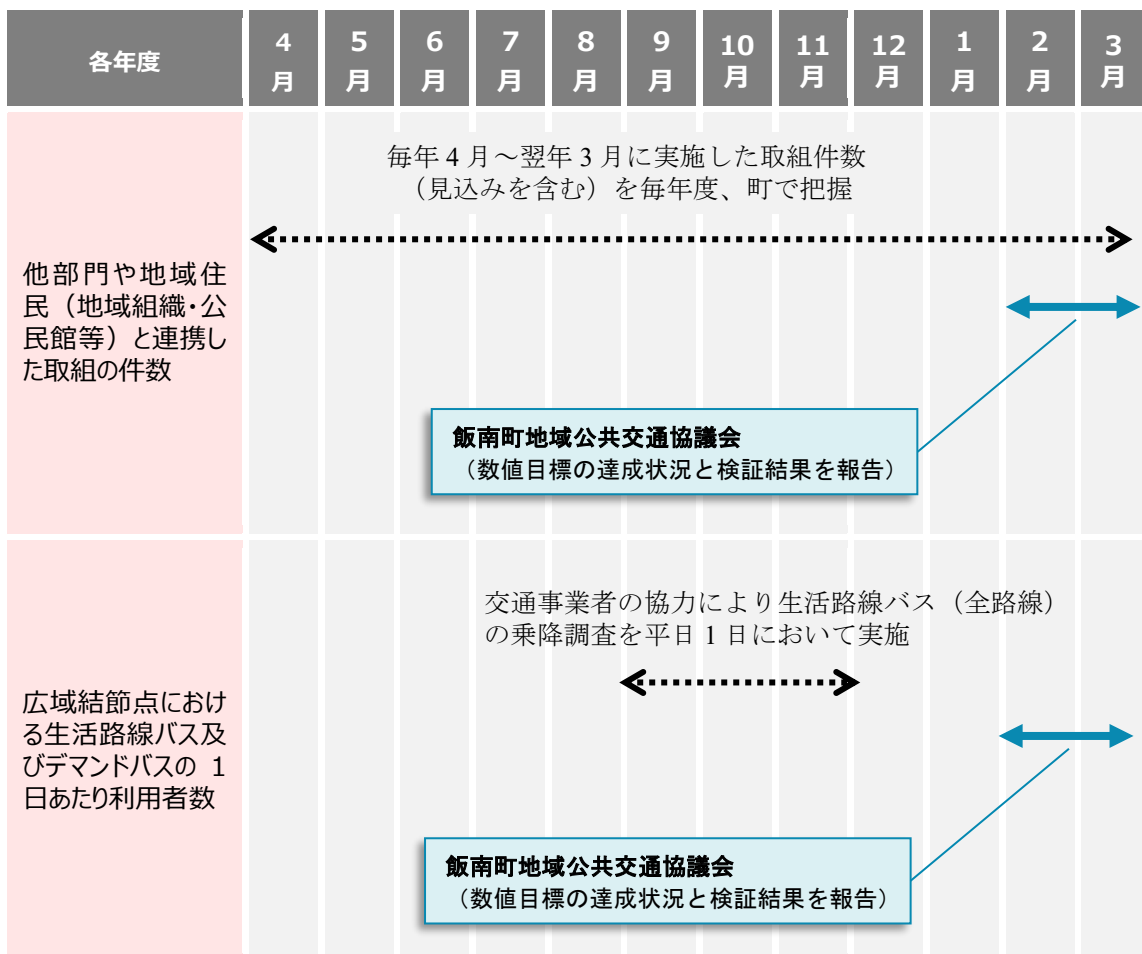
【計画期間における実施スケジュール】

事業	主な取組	計画期間（5年間）				
		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
他部門が所管している移動手段や移動支援策との連携	福祉部門との連携	-----> 検討	—————> 可能な取組から随時実施			
	自動運転サービスとの連携	-----> 検討	—————> 自動運転サービスにおける今後の状況を踏まえて検討・実施			
地域活動やまちづくりとの連携	自治会輸送との連携	—————> 可能な取組から随時実施				
	地域活動（公民館や地域組織）との連携	—————> 可能な取組から随時実施				

【評価指標のモニタリング項目】

モニタリング項目	算出方法	検証期間	報告時期
他部門や地域住民（地域組織・公民館等）と連携した取組の件数	町で実績を把握	毎年度（毎年4月～翌年3月）	毎年度末（2月～3月）
広域結節点や生活拠点における生活路線バス及びデマンドバスの1日あたり高齢者利用者数	交通事業者の協力により調査を実施し把握（平日1日を予定）	毎年度（毎年9月～11月）	毎年度末（2月～3月）

【年度における評価指標のモニタリングスケジュール】



基本目標 3 地域の公共交通をみんなで支える

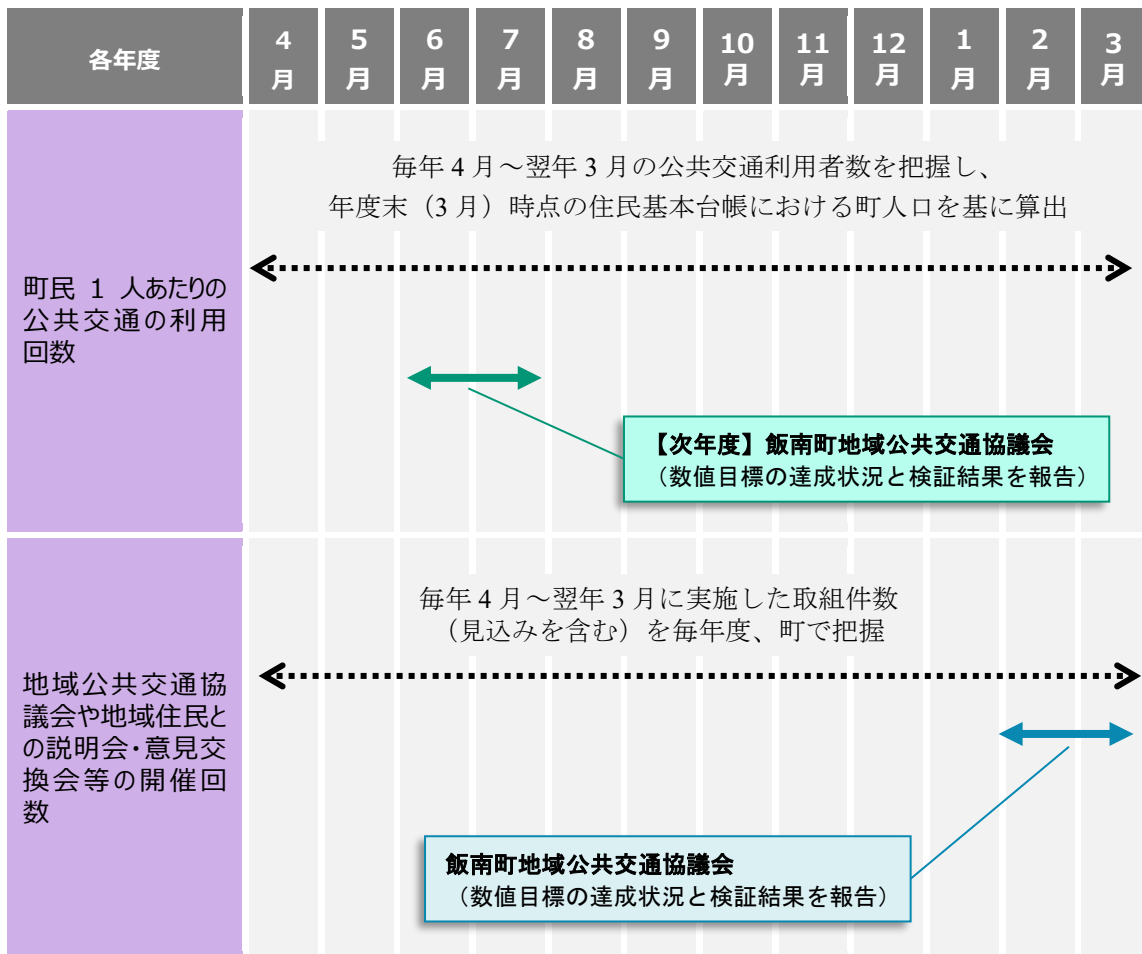
【計画期間における実施スケジュール】

事業	主な取組	計画期間（5年間）				
		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
公共交通に対する意識の醸成と利用の促進	情報発信による地域住民とのコミュニケーション	→ 可能な取組から随時実施				
	児童・生徒に対する利用促進策の実施	---> 検討	→ 可能な取組から随時実施			
	高齢者に対する利用促進策の実施	---> 検討	→ 可能な取組から随時実施			
公共交通や移動手段を維持していくための仕組みづくり	飯南町地域公共交通協議会の開催	→ R3年度より継続的に実施				
	交通事業者との協力体制強化	→ R3年度より継続的に実施				
	交通事業者の収益拡大に向けた取組の検討	---> 随時検討・必要に応じて実施				

【モニタリング項目】

モニタリング項目	算出方法	検証期間	報告時期
町民 1 人あたりの公共交通の利用回数	町で実績を把握	毎年度（毎年 4 月～翌年 3 月）	毎年度末（2 月～3 月）
地域公共交通協議会や地域住民との説明会・意見交換会等の開催回数	町で実績を把握	毎年度（毎年 4 月～翌年 3 月）	次年度前半（6 月～7 月）

【年度における評価指標のモニタリングスケジュール】



第 2 次飯南町地域公共交通計画

発行日 令和 3 年 3 月

発 行 飯南町

編 集 飯南町住民課

〒690-3513 島根県飯石郡飯南町下赤名 880 番地

電話 0854-76-2213
