

第3次 飯南町地域公共交通計画

令和8年2月

飯 南 町

目次

第1章	はじめに	1
1	計画策定の背景と目的.....	1
2	計画の区域.....	1
3	計画の期間.....	1
4	計画の位置づけ.....	2
5	第3次飯南町総合振興計画(上位計画)における公共交通.....	3
第2章	飯南町における公共交通の現状診断	5
1	飯南町を取り巻く社会環境.....	5
2	公共交通の整備状況.....	8
3	公共交通の利用実態.....	12
4	供給側から見た公共交通の現状.....	16
5	地域住民の公共交通に対するニーズ.....	17
6	第2次飯南町地域公共交通計画(前計画)の検証.....	22
第3章	飯南町における公共交通の課題と目指す姿	26
1	現況診断を踏まえた問題点と課題.....	26
2	公共交通の目指す姿.....	27
3	本計画で目指す公共交通ネットワークと必要な改善策.....	28
4	公共交通の役割と維持・確保の方向性.....	29
第4章	施策・事業	30
1	施策体系.....	30
2	施策及び事業内容.....	32
第5章	評価指標と計画の推進体制	38
1	計画における評価指標・数値目標(KPI).....	38
2	計画の推進体制.....	40
3	計画の推進スケジュール.....	41

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

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、町内の大部分が山々に囲まれた中山間地域となっています。町内の公共交通は、生活路線バス(町営バス)や飯南町デマンドバス(以下、「デマンドバス」という。)のほか、民間路線バス、タクシー事業者によるタクシー運行などがあり、主に高齢者の通院・買い物や、児童・生徒の通学といった日常生活における移動を支えています。

令和3年3月に策定された「第2次飯南町地域公共交通計画」(令和6年改訂)では、「『くらし』を支える公共交通をみんなで守り育む」という基本理念のもと、町の公共交通を将来にわたり持続可能なものとするため、各種施策を推進してきました。

しかしながら、本町では人口減少や少子高齢化が進行しており、公共交通の利用者数は減少を続けています。加えて、燃料費等の高騰により財政負担額が高止まりしているほか、公共交通を支える運転手の担い手不足といった課題も顕在化しており、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通が抱える課題や目指すべき姿を明確にするとともに、地域の実態に即した効率的かつ利便性の高い公共交通サービスの提供や、多様な主体との連携による公共交通の維持・利用促進を図るため、本町における今後の公共交通のあり方を示す新たな計画として、「第3次飯南町地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の区域

本計画の区域は、飯南町全域とします。

3 計画の期間

令和8年度～令和12年度の5年間とします。

4 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第2次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います。本計画は、第3次飯南町総合振興計画・第3期飯南町総合戦略を上位計画とし、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。

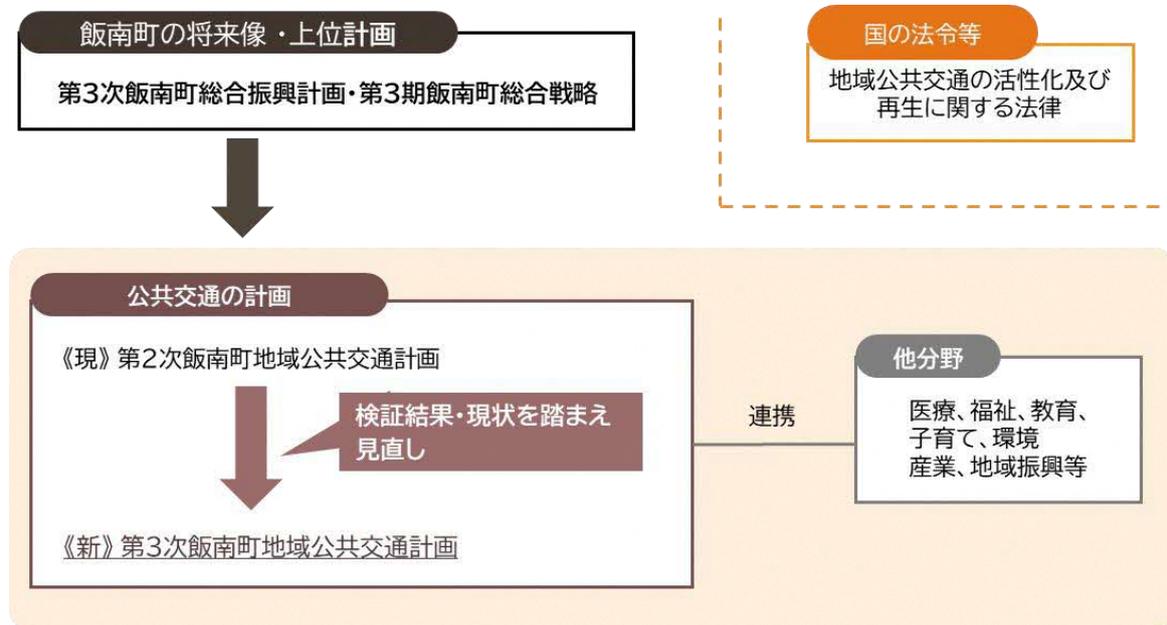


図 1 本計画の位置づけ

5 第3次飯南町総合振興計画（上位計画）における公共交通

(1) 計画の概要

【策定主体】 飯南町 【策定年月】 令和7年3月

【計画の期間】

基本構想……令和7年度～令和16年度(10年間)

前期基本計画…令和7年度～令和11年度(5年間)

(2) 計画の基本構想

- 第2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3次総合振興計画では「笑顔と誇りを未来へつなぐまち 飯南」を将来像として掲げました。
- 5つの政策分野を定めるとともに、第3次総合振興計画では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3次飯南町総合振興計画（前期基本計画）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	笑顔と誇りを未来へつなぐまち 飯南 ～豊かさの継承と創造への挑戦～
政策分野	I. 創造力のある未来の人づくり（子育て・教育・文化） II. 誇れる産業と仕事づくり（産業振興） III. 誰もが健やかな暮らしづくり（保健・医療・介護・福祉） IV. 安心して暮らせる環境づくり（定住・生活・防災・自然環境） V. 協働で進めるまちづくり（自治・行政運営）
総合戦略における基本目標	安定した雇用を生み出す産業をつくる 新しいひとの流れをつくる 結婚・出産・子育ての希望をかなえる 住み続けられ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、「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。
- 町民の生活に即した効率的な公共交通の運行が方針が掲げられており、「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】 IV. 安心して暮らせる環境づくり 【基本施策】 生活基盤の整備	
主な施策	公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯南町地域公共交通協議会を中心に、子どもから高齢者・障がいのある人などが利用しやすい公共交通の仕組みを検討し、生活路線バスやスクールバスの効率的な運行に取り組めます。 ● これまでの自動運転の検証をふまえた、本町の環境に適合した新技術導入の検討や、新たな移動手段確保の検討などにより、利便性の向上に取り組めます。
	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、近隣市町との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めます。
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（2023 年）：33,170 人/年（内デマンド 4,112 人） 目標値（2029 年）：30,500 人/年（内デマンド 4,700 人）	

(4) その他の移動に関する施策

その他の政策分野についても、教育や福祉等に関する施策にて、移動に関する取組の推進方針が示されています。

表 3 公共交通や移動に関する施策・取組

政策分野	基本施策	主な取組
I. 創造力のある未来の人づくり	1-2 飯南町にふさわしい教育環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスの運行見直し ● 飯南高校スクールバス運行、通学定期助成
III. 誰もが健やかな暮らしづくり	3-2 地域医療の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院が困難な患者に対する交通体系の維持・交通手段の確保
	3-3 地域共生社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 外出支援タクシー助成事業の実施

第2章 飯南町における公共交通の現状診断

1 飯南町を取り巻く社会環境

(1) 人口及び高齢化の推移

- 飯南町の人口は減少傾向が続いており、2000年から2020年までの20年間で約2,000人が減少しています。
- 年少人口・生産年齢人口は減少している一方で、前期高齢者・後期高齢者の割合は増加しており、2020年時点での高齢化率は46.2%となっています。

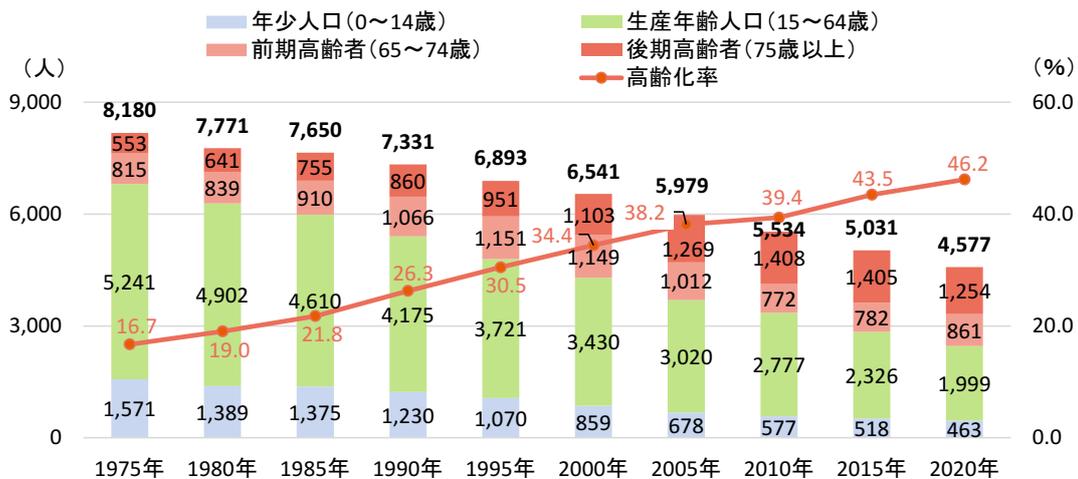


図2 飯南町の人口・高齢化率の推移

資料：国勢調査

(2) 人口と高齢化の見通し

- 人口減少は今後も続いていくことが予測されており、20年後の2045年には3,000人を下回る見込みです。なお、住民基本台帳に基づく2025年8月時点の人口は4,288人となっており、推計人口よりも若干多い状況です。
- 高齢化率については、47%前後で高止まりすると予想されています。

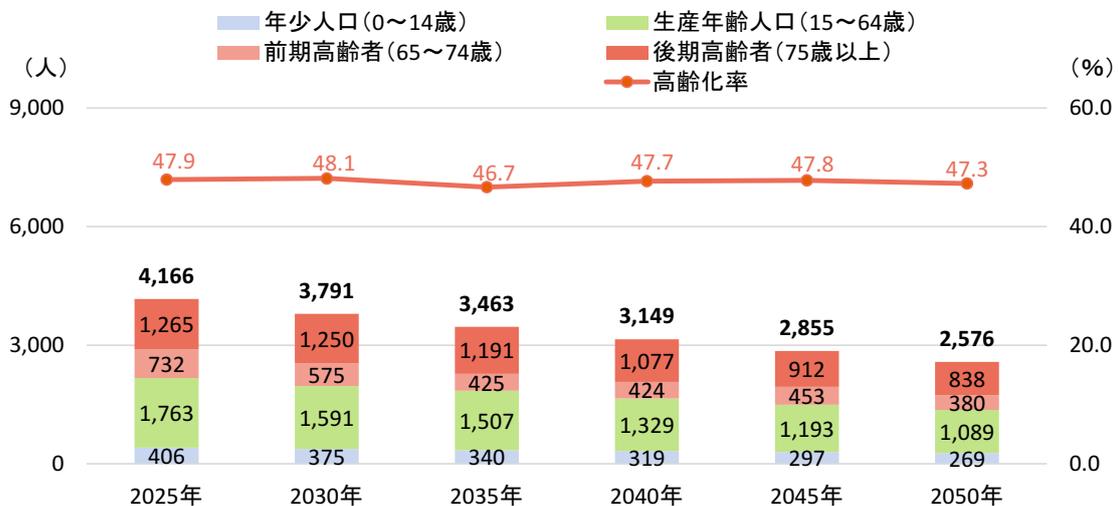


図3 飯南町の人口・高齢化率予測

資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(R2年推計)

(3) 人口分布

- 人口は、国道・県道沿いに一定の集積が見られ、特に赤名地区・来島地区・頓原地区に集積しています。
- 国道・県道から離れた地区や谷筋まで集落が点在しており、人口分布は広範囲にわたっています。

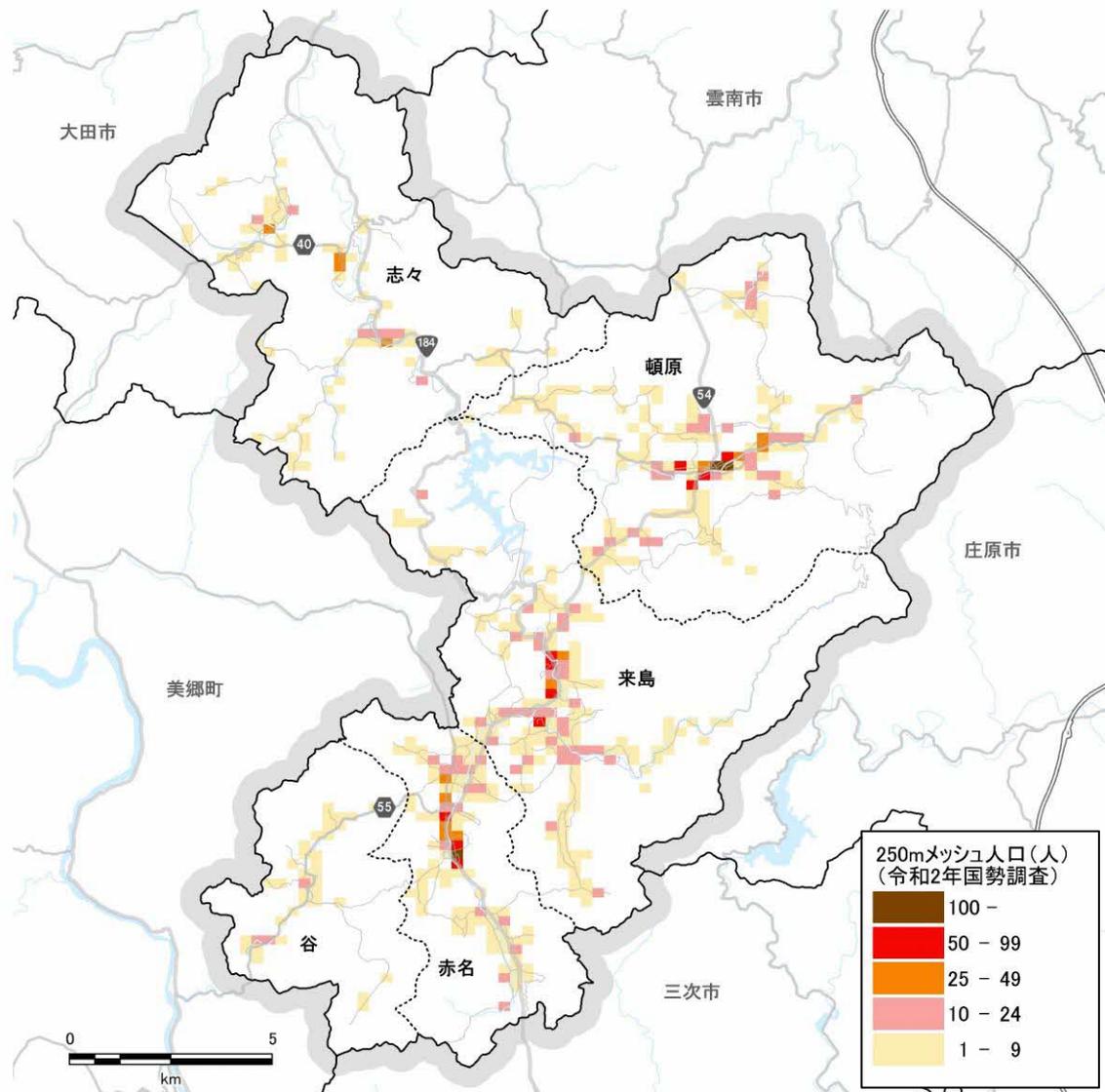


図 4 飯南町の人口分布

(4) 移動の目的地や拠点の立地状況

- 公共施設や医療機関、教育機関は各地区の中心部付近に立地しています。
- 頓原地区には飯南病院、来島地区には飯南高校や飯南町学習支援館、赤名地区には役場と、医療・教育・行政の特色が異なります。
- 商業施設は各地区の中心部のほか、国道 54 号沿いに立地しています。

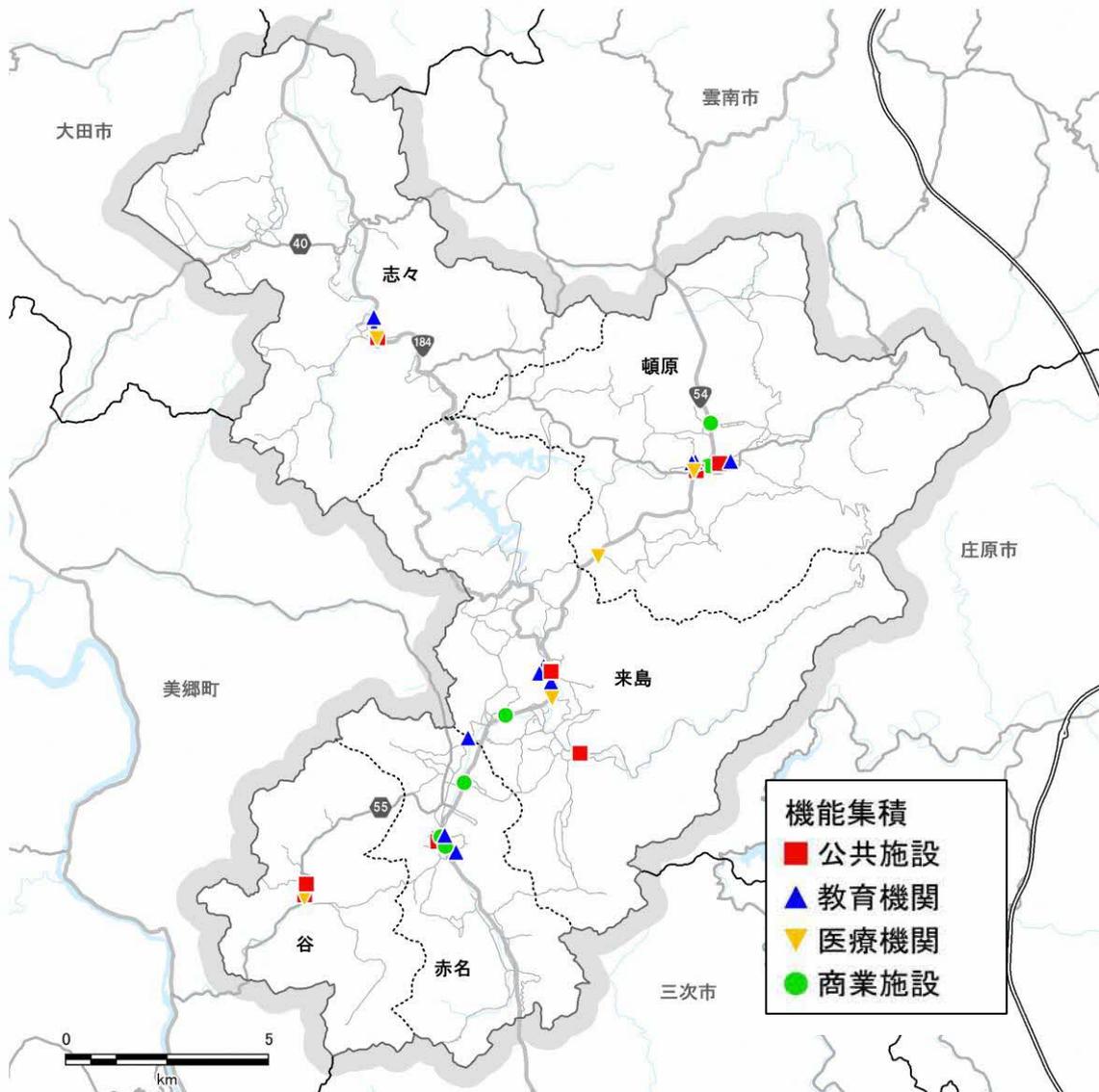


図 5 目的地となる施設等の立地状況

2 公共交通の整備状況

(1) 町内の公共交通

- 幹線となる国道 54 号を赤名・吉田線、谷・赤名・頓原線が運行しています。
- 近隣自治体である美郷町には谷・赤名・頓原線が接続し、三次市には備北交通の赤名線、出雲市には佐田・志津見線、雲南市には赤名・吉田線が接続しています。
- 谷地区を除く広範囲でデマンドバスが運行しています。デマンドバスは基本的に地区内の輸送に対応していますが、志々地区は頓原地区、赤名地区は来島診療所まで運行しています。



飯南町生活路線バス 赤名・吉田線 谷・赤名・頓原線 角井・頓原線 都加賀・奥畑線 佐田・志津見線 備北交通 赤名線	飯南町デマンドバス 志々・長谷ルート 花栗・佐見・敷波・奥畑・頓原・都加賀ルート 下来島・野萱ルート 小田真木・上来島ルート 下赤名・上赤名ルート
--	---

図 6 飯南町内の公共交通網

(2) 広域で運行する公共交通

- 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・志津見線のほか、民間路線バス(備北交通)が距離制運賃により運行しています。
- 生活路線バスの赤名・吉田線は「たたらば壱番地」まで運行しています。
- なお、「たたらば壱番地」を経由する高速バスの減便等により、現在は広島・松江・出雲方面を行き来する高速バスと接続できている生活路線バスの便は少ない状況です。

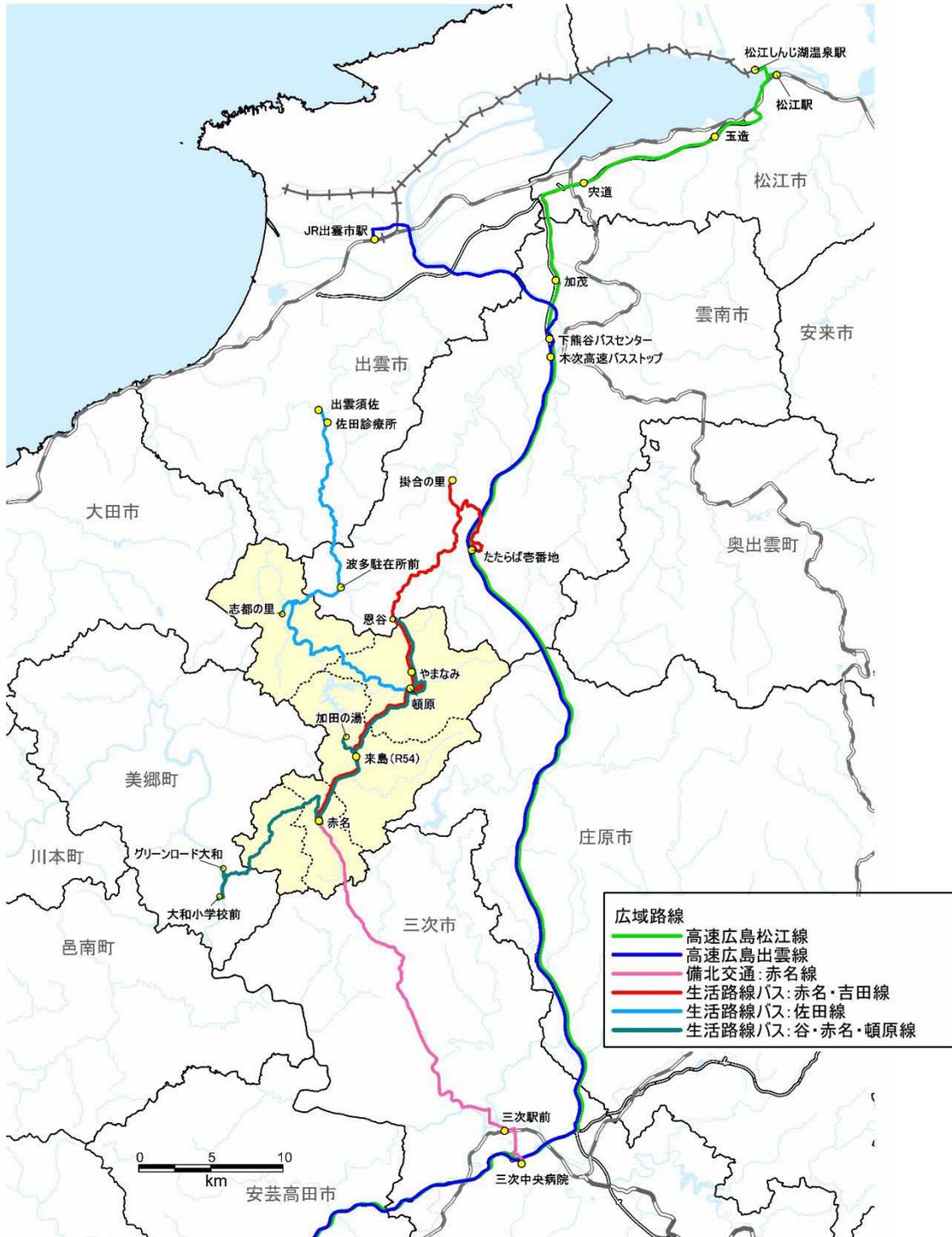


図 7 飯南町周辺における広域公共交通網

(3) 町内公共交通のサービス提供状況

- 赤名から頓原の国道 54 号区間は 1 日あたり 20 便以上が運行しており、比較的便数を確保できている状況です。その他の区間について、志々地区は 8 便、赤名地区は 9 便、谷地区は 8 便程度が運行しています。
- 点線区間はスクール混乗便のみ運行しており、1日あたり1便が運行しています。

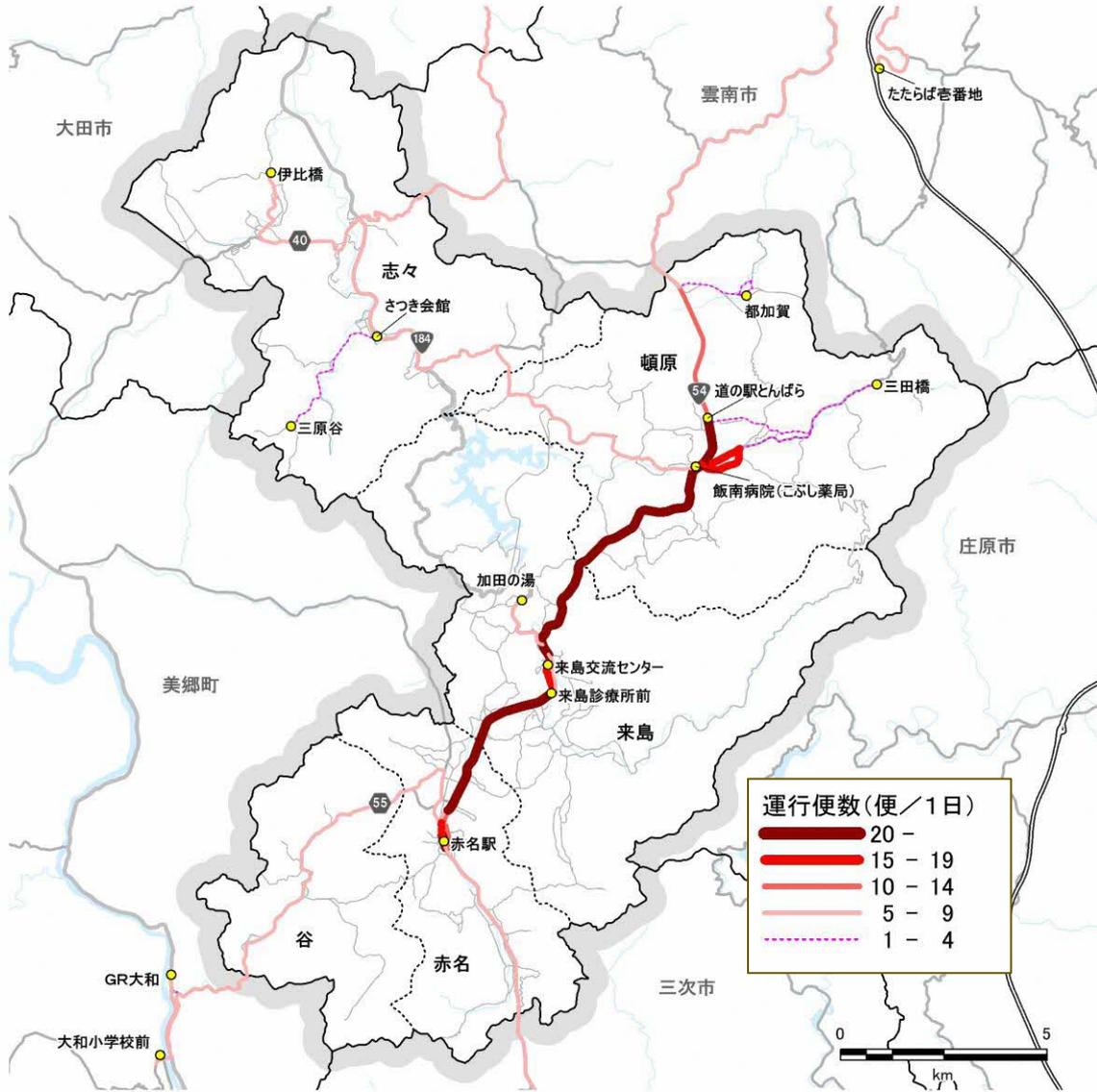


図 8 区間ごとの 1 日あたりの運行便数

(4) 広域路線と生活路線バスの接続状況

広域路線と生活路線バスの接続状況について、次のとおりで特に赤名・吉田線と広島市まで運行する高速バスの接続が十分に対応できていません。

表 4 広域路線と生活路線バスの接続状況

方向	接続路線	接続場所	接続の状況	
広島市	赤名・吉田線 －高速バス	たたらば吉番地	行き	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 時台(1 便)の赤名・吉田線から高速バスに乗るためには、1 時間 50 分待つ必要がある ● 13～14 時台(3 便)の赤名・吉田線と高速バスは接続ができていない ● 赤名・吉田線の 11～12 時台(2 便)は 8 分、17 時台(4 便)は 28 分の接続時間となっている
			帰り	<ul style="list-style-type: none"> ● 13 時台(6 便)の赤名・吉田線は高速バスと接続ができているものの、3 分程度しか余裕がなく、18 時台(8 便)の赤名・吉田線も 6 分程度の接続時間となっている ● 14 時台(7 便)の赤名・吉田線と高速バスは接続ができていない
出雲市	赤名・吉田線 －高速バス	たたらば吉番地	行き	<ul style="list-style-type: none"> ● 9 時台(1 便)の赤名・吉田線は、高速バスと接続ができているものの、6 分程度しか余裕がない ● 12 時台(2 便)、14 時台(3 便)の赤名・吉田線は待ち時間が 50 分を超えている ● 17 時台(4 便)の赤名・吉田線は、高速バスに乗り継ぐため待ち時間が 30～40 分程度かかる
			帰り	<ul style="list-style-type: none"> ● 出雲市方面行き的高速バス(8:43 発)と赤名・吉田線の 5 便(10:25 発)は接続が困難
松江市	赤名・吉田線 －高速バス	たたらば吉番地	行き	<ul style="list-style-type: none"> ● 松江方面に行き来する高速バスは「たたらば吉番地」を経由する便が少なく、松江方面との接続を考慮した赤名・吉田線のダイヤ設定は困難 ● 14 時台(3 便)の赤名吉田線のみ 11 分で高速バスと接続ができています
			帰り	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記と同様に、松江方面との接続を考慮したダイヤ設定が困難
三次市	谷・赤名・頓原線又は赤名・吉田線 －備北交通(赤名線)	赤名バス停	行き	<ul style="list-style-type: none"> ● 14 時台の生活路線バスから備北交通への乗継が可能となっているが、3 分しか余裕がない
			帰り	<ul style="list-style-type: none"> ● 12 時台は 26 分の待ち時間が必要になる
出雲市	佐田・志津見線 －一畑バス	出雲須佐	行き	<ul style="list-style-type: none"> ● 8 時台と 13 時台は生活路線バスと一畑バスが 20 分程度で接続している ● 17 時台は 30 分程度の待ち時間が必要となる
			帰り	<ul style="list-style-type: none"> ● 13 時台は 25 分、17 時台は 22 分の待ち時間で一畑バスと生活路線バスが接続している

※令和 7 年(2025 年)6 月時点のダイヤを基に作成

3 公共交通の利用実態

(1) 公共交通の利用状況

- 公共交通の利用者数推移は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和3年度に大きく落ち込んでおり、令和4年度以降は増加傾向にあるものの令和2年度の水準まで戻っていない状況です。
- 令和2年度と令和7年度の年間利用者数を比較すると5年間で約7,600人が減少しており、内訳として生活路線バスとデマンドバスをあわせて約4,300人、民間路線バス(備北交通)は約3,300人の減少幅となっています。

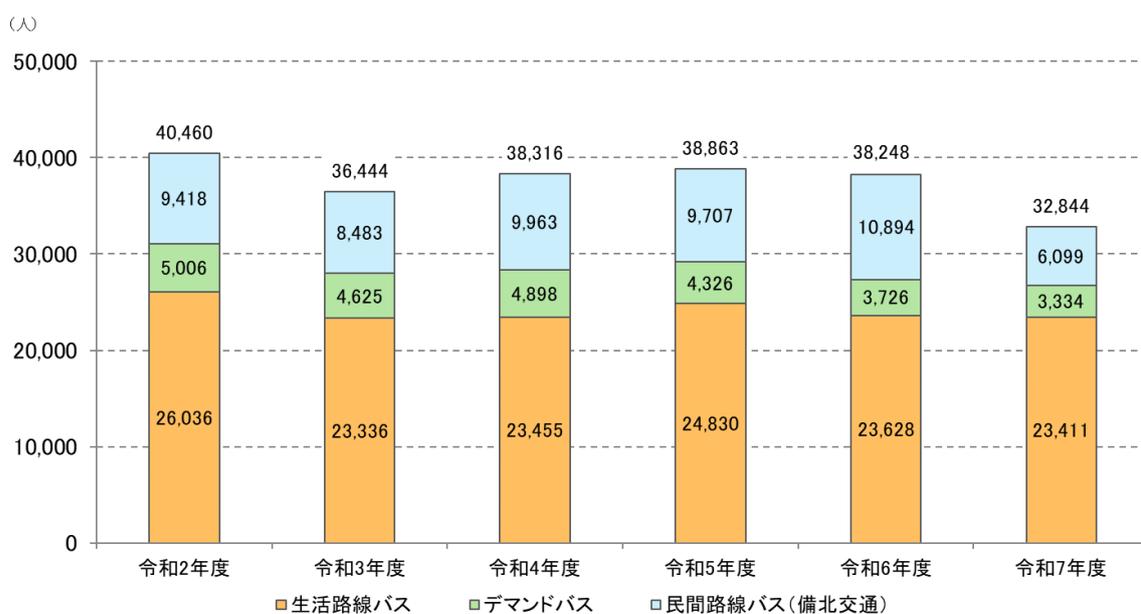


図9 公共交通利用者数の推移

※前年10月1日～該当年9月30日の実績で算出

(2) 生活路線バス（町営バス）の利用実態・特徴

令和7年7月4日、12日の2日間(平日1日・休日1日)に実施した生活路線バス(町営バス)の乗降調査結果を次のとおり整理しました。

① 各路線におけるサービス水準と1日あたりの利用者数

- 乗降調査期間において、佐田・志津見線は利用が少なく、1便あたりの利用者数は乗合が成立していません。
- 赤名・吉田線以外は平日のみ運行しており、休日の赤名・吉田線は平日に比べ、1便あたり0.6人/便程度利用が少なくなります。

表 5 生活路線バスにおける乗降調査結果

路線名	運行便数	乗降調査における1日あたりの利用者数
赤名・吉田線	赤名→吉田:4便 吉田→赤名:4便 (計8便)	【平日】16人(2.0人/便) 【休日】11人(1.4人/便)
谷・赤名・頓原線	谷・赤名→頓原:9便 頓原→谷・赤名:10便 (計19便)	【平日】 73人(3.8人/便)
佐田・志津見線	頓原→佐田・志々:3便 佐田・志々→頓原:3便 (計6便)	【平日】 3人(0.5人/便)
角井・頓原線	朝の2便のみ運行	【平日】 17人(8.5人/便)
都加賀・奥畑線	朝の1便のみ運行	【平日】 15人(15人/便)

※赤名・吉田線以外は平日のみ運行

② 乗降調査結果から見た利用の特徴

乗降調査の利用状況を分析して把握した路線ごとの利用の特徴は次のとおりです。

表 6 生活路線バスにおける乗降調査結果

路線名	利用の傾向	属性別の利用・利用の目的等
赤名・吉田線	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日は、朝夕の便に利用者が集中しており、赤名駅発 8 時台の便は 4 人が利用していた ● 夕方は赤名駅発 16 時台の便に 6 人、たたらば壱番地発 18 時台の便に 3 人の利用が見られた ● 平日の 8 便のうち 5 便で利用者数が 0~1 人程度であった ● 休日(土曜日)は、朝夕での集中は見られず、各便に利用が分散している 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高校生の通学利用は、平日で 9 人、休日で 3 人であった ● 一般及び高齢者は、3 人~4 人程度通勤・通院・買い物目的で利用しており、平日・休日で同程度の人数であった ● 買い物、通院のほか、観光や帰省での利用も見られ、そのような目的の利用は平日 4 人、休日 3 人であった
谷・赤名・頓原線	<ul style="list-style-type: none"> ● 中学生・高校生の通学利用が多く、朝の 7 時台、8 時台に合計 28 人の利用があり、路線利用者数の 38.4%を占めている ● 特に 7 時 15 分 GR 大和発の便は利用者が多く 16 人が利用していた ● 夕方は 16 時台、19 時台で計 26 人の利用となっており、路線利用者数の 35.6%を占めている ● 日中の利用は少なく、各便の利用者数は 1~2 人程度であった ● 道の駅とんぼら発の 7 時台、8 時台、9 時台、16 時台、飯南町役場発の 9 時台、10 時台、GR 大和発の 13 時台、18 時台の計 8 便は利用が見られなかった 	<ul style="list-style-type: none"> ● スポーツ少年団(小学生)の活動場所までの移動手段として夕方便(道の駅とんぼら 16 時 55 分発)が利用されていた ● 児童・生徒の通学利用人数は 50 人であった ● 一般及び高齢者は、11 人が買い物・通院で利用していた ● その他、帰省目的の利用が 2 人、習い事へ向かう手段としての利用が 10 人程度見られた
佐田・志津見線	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 時台~9 時台の朝の 1 往復便で 1 人ずつ、夕方便(出雲須佐 17 時 29 分発)で 1 人の高齢者及び一般の利用が見られた ● 12 時台~14 時台(1 往復分)及び頓原 15 時 51 分発の便では利用が見られなかった 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般及び高齢者は通院目的での移動が主となっており、午前の往復便で通院している ● その他に、帰省目的での利用が見られた
角井・頓原線	<ul style="list-style-type: none"> ● 角井・頓原線は、小学生が 3 人、中学生が 8 人、高校生が 5 人の利用が見られた ● 都加賀・奥畑線は、小学生が 4 人、中学生が 1 人、高校生が 9 人の利用が見られた ● 児童生徒(学生)以外の利用は、角井・頓原線は 1 人、都加賀・奥畑線は 1 人であった 	<ul style="list-style-type: none"> ● スクール混乗便は、頓原や志々の児童・生徒の登校便として運行している ● 通学以外にも通勤等の目的で利用している人がいる
都加賀・奥畑線	<ul style="list-style-type: none"> ● 児童生徒(学生)以外の利用は、角井・頓原線は 1 人、都加賀・奥畑線は 1 人であった 	

(3) デマンドバスの運行エリア別利用者数

- デマンドバスの利用者数は減少傾向で、運行事業者へのヒアリング調査から利用者が固定化している状況を把握しています。
- 志々地区・頓原地区の利用者が全体の7割を占めており、赤名地区は特に利用が少ない傾向にあります。また、来島地区(特に小田真木・上来島ルート)の利用者数は、令和4年度を境に減少しています。

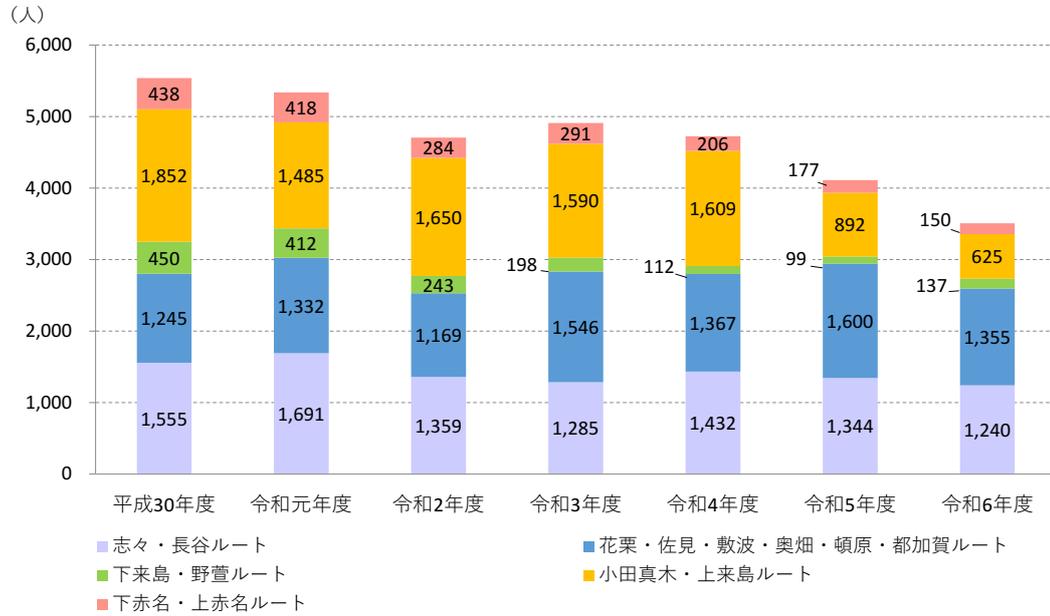


図 10 デマンドバス利用者数の推移

※該当年4月1日～翌年3月31日の実績で算出

4 供給側から見た公共交通の現状

(1) 公共交通に関わる財政支出

- 公共交通に関わる財政支出額は、原材料費や人件費の高騰から増加傾向にあります。
- 町民1人あたりに換算すると令和7年度には19,109円となっており、令和2年度から比較すると1人あたり約3,600円増加しています。

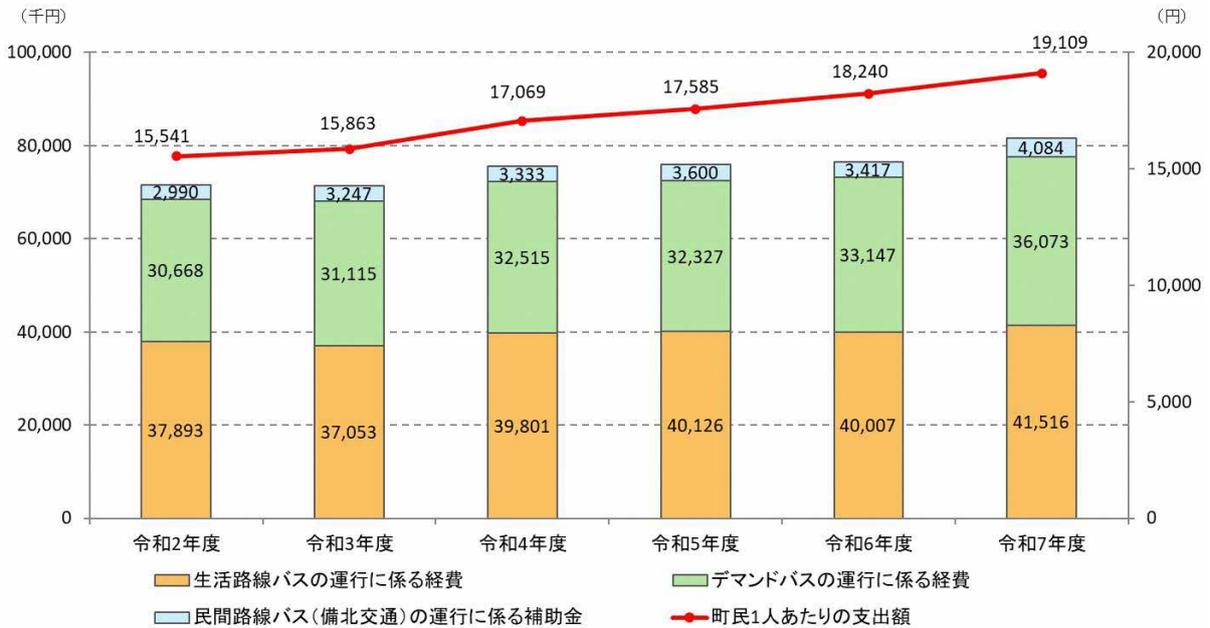


図 11 公共交通に関する財政支出額の推移

※前年10月1日～該当年9月30日の実績で算出

(2) ヒアリングで把握した公共交通の維持における問題点

交通事業者へのヒアリング調査から把握した公共交通の維持における問題点を下記のとおり整理しました。

表 7 ヒアリング調査の結果より把握した問題点

項目	現状・問題点
運転者不足	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間路線バスは全体的な運転者不足が深刻化しており、運転者不足を補うために、貸切バスの営業を停止している ● 高齢化が進んでおり、後継者不足が問題となっている ● 二種免許取得費用の負担が大きく、人材育成の妨げになっている
利用者の減少	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍以降、全体的に病院への通院利用が減っている一方で、利用者が集中する日もある ● 運行時間帯が利用者のニーズに合っていない場合がある ● 生活路線バスとデマンドバスで利用者が分かれている
運営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両の老朽化が進んでおり、塩害もあるため修理頻度が多いほか、費用がかさんでいる ● デマンドバスの乗り継ぎが分かりにくく、予約時間や方法が十分に周知されていないため、予約に関するトラブルが発生している ● 優待乗車券の利用方法も十分に周知されておらず、おつりの問題が発生することがある

5 地域住民の公共交通に対するニーズ

(1) アンケート調査の概要

住民の移動ニーズや今後の公共交通に対する意見などを把握することを目的としたアンケート調査を実施しました。

調査対象	飯南町内の 1,000 世帯を対象に、回収票の地区別比率に大きな偏りがでないよう地区ごと配布世帯数を設定して無作為抽出 ※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は必ず回答してもらうよう案内
調査方法	対象世帯(1,000 世帯)に調査票 2 枚を郵送で配布し、郵送とウェブ(調査票に記載した QR コードからの電子回答)で回収
調査時期	令和6年 8 月～9 月
回収状況	797 件(回収率:39.9%)

(2) アンケート調査結果

① 地域住民の通院・買い物における移動ニーズ

- いずれの地区の住民も、60%以上の回答者が頓原地域の医療機関(飯南病院)をよく利用すると回答しています。
- 赤名地区、来島地区の住民は来島地域の医療機関を利用する傾向も見られます。
- 谷地区、赤名地区の住民は頓原地域のほか、広島県三次市の医療機関を利用しており、来島地区、志々地区、頓原地区の住民は出雲市の医療機関も利用すると回答しています。

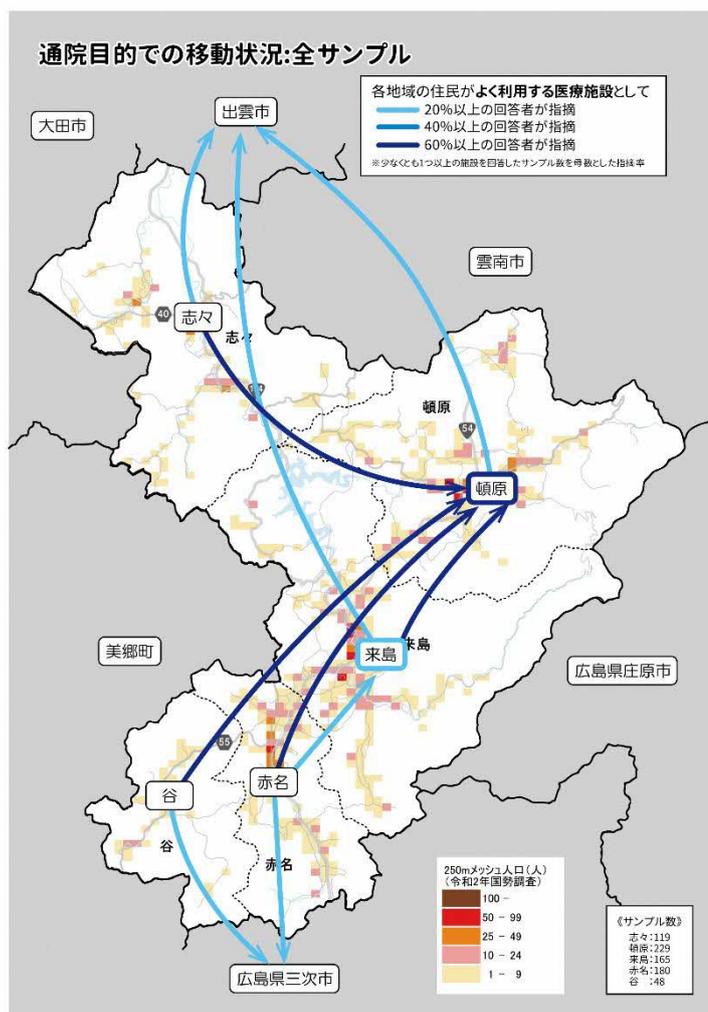


図 12 地域住民の通院における移動ニーズ

- 頓原地区、来島地区、赤名地区の住民は地域内で買い物をする方が多く、60%以上が地域内の商業施設をよく利用すると回答しています。
- 谷地区においては、赤名地区や来島地区への買い物移動も見られるほか、広島県三次市への移動も見られます。
- 志々地区においては、頓原地区の他、大田市や出雲市への移動も見られ、他地域や町外への移動が分散して見られます。

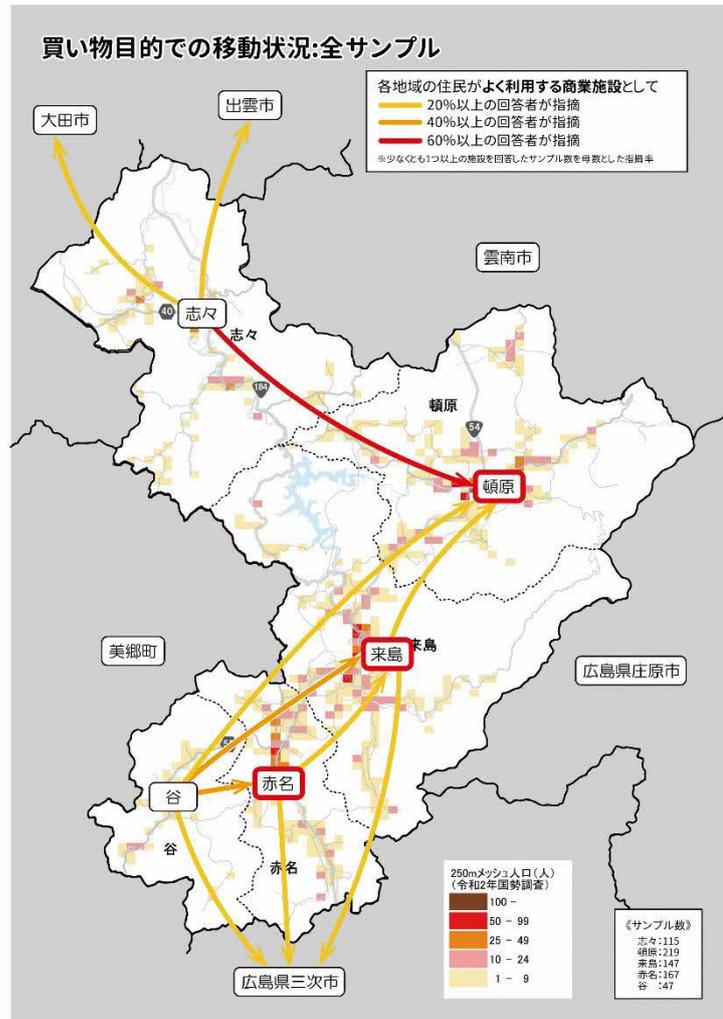


図 13 地域住民の買い物における移動ニーズ

② デマンドバスに対する満足度(運転免許証を持っていない人)

- 全体に比べて各項目の満足度は高くなっており、「町営バス(生活路線バス)との乗り継ぎのしやすさ」以外は 20%を超えています。特に「車内快適性」「電話予約のしやすさ」「運賃」は他の項目に比べ「満足」「やや満足」の割合が高く、40%を超えています。
- 「運行便数」と「運行している時間帯」は他の項目に比べると「やや不満」「不満」の割合が全体的に高くなっていきます。

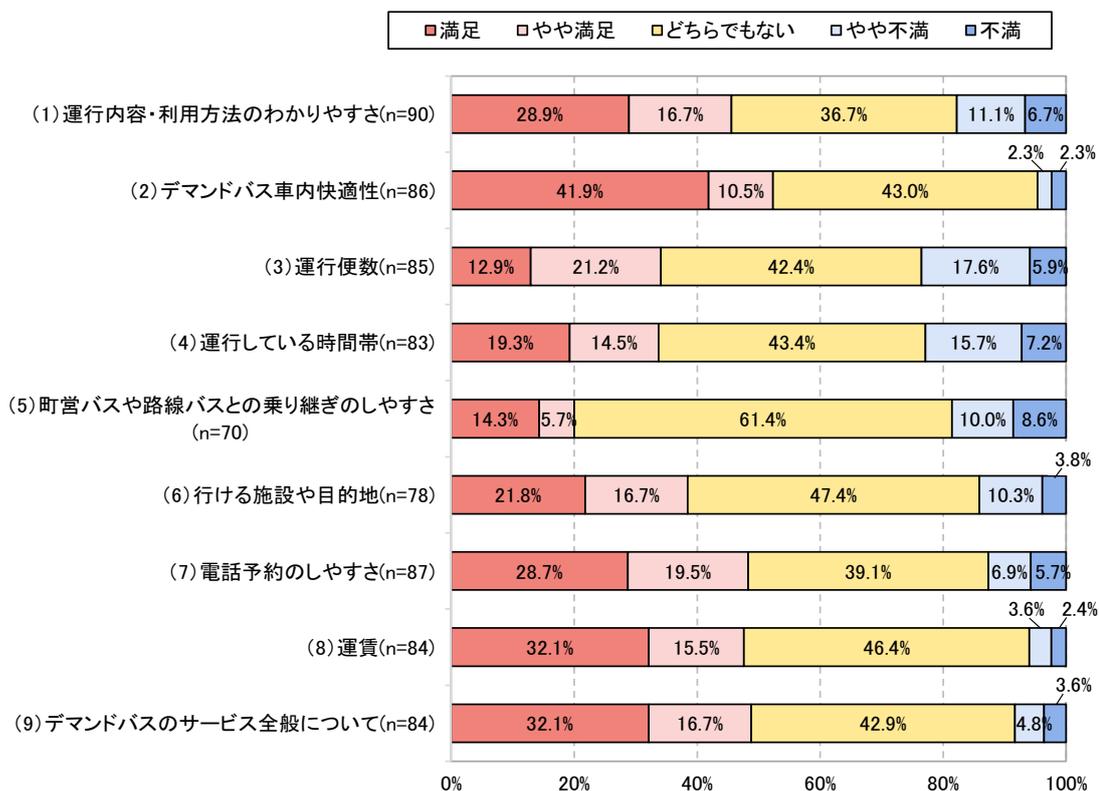


図 14 デマンドバスのサービスにおける満足度 (運転免許証を持っていない人)

③ 生活路線バスに対する満足度(全回答者)

- 「時刻表や路線図のわかりやすさ」「バリアフリーへの対応」「バス車内の快適性」「運賃」については、他の項目に比べ「満足」「やや満足」の割合が高くなっています。
- 「バスの待合い環境」「運行便数」「行ける施設・目的地」については、「やや不満」「不満」の割合が比較的高くなっています。

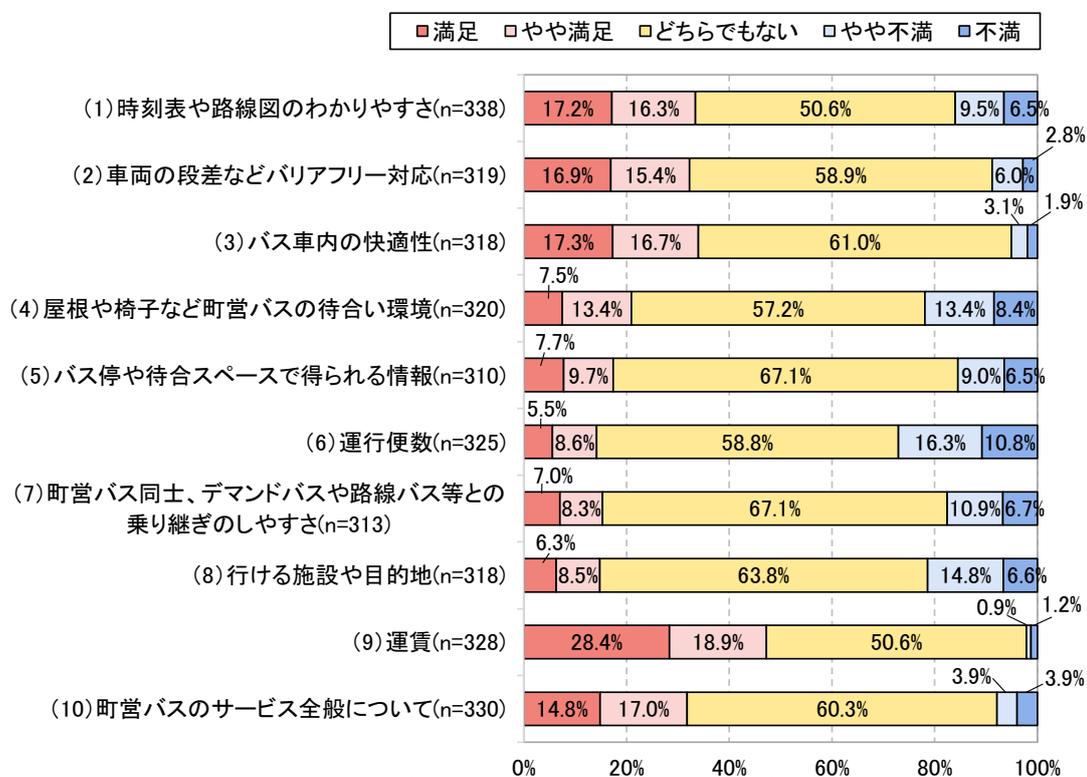


図 15 生活路線バスのサービスにおける満足度

④ 生活路線バスを利用しない理由(運転免許証を持っていない人)

- 運転免許証を持っていない人のバスを利用していない理由としては「家族や知人の送迎で移動しているから」が7割以上を占めています。
- バスのサービスに関する理由(項目)は、いずれも1割以下で他の交通手段を利用していることが多く挙げられています。

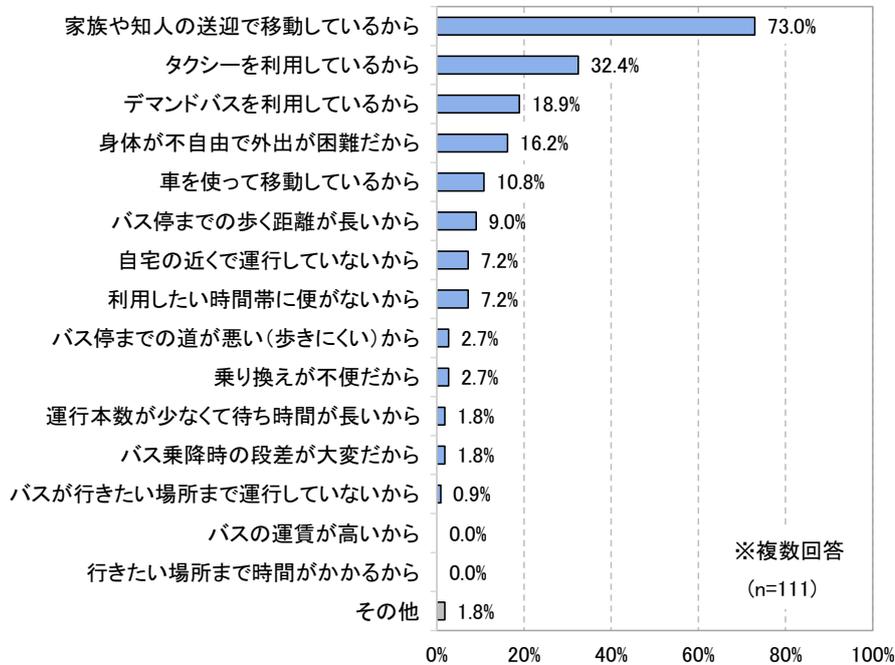


図 16 生活路線バスを利用しない理由

⑤ 地域での暮らしに対する将来への不安(令和2年と令和6年の比較)

- 地域での暮らしの不安について、「不安がある」、「やや不安がある」を合わせた割合は69.8%で前回調査時(61.4%)より8.4ポイント増加しています。
- 「あまり不安はない」「不安はない」の回答割合は変化が見られず、「どちらでもない」の割合が減少しています。

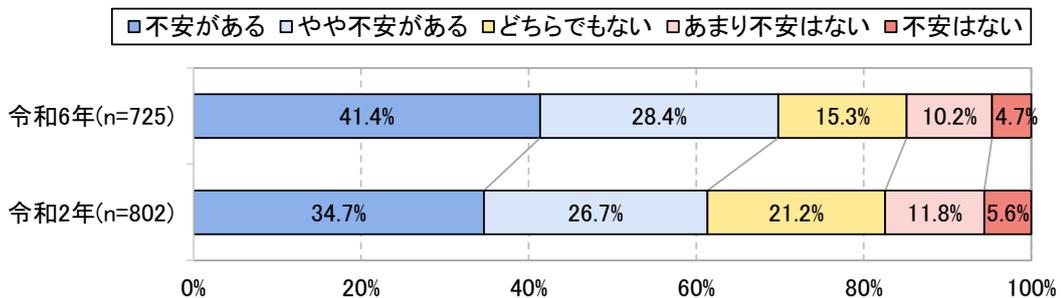


図 17 お住いの地域の暮らしに対する将来の不安感

6 第2次飯南町地域公共交通計画（前計画）の検証

(1) 計画の概要

① 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。

基本目標	目標に対応した事業	事業の内容
【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	実態に応じた効率的な公共交通の運行	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要に応じた運行形態の見直し ● 利用実態に合わせた車両の小型化
	利用しやすい公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学や広域的な交通との接続への対応 ● ニーズに応じたデマンドバスの運行
	誰もが安心して利用できる環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の情報発信 ● 公共交通の待合スペースやバス停の整備・改善
【基本目標2】 公共交通を通じてまちに活力を生み出す	他部門が所管している移動手段や移動支援策との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉部門との連携 ● 自動運転サービスとの連携
	地域活動やまちづくりとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治会輸送の活用 ● 地域活動(公民館や地域組織との連携)
【基本目標3】 地域の公共交通をみんなで支える	公共交通に対する意識の醸成と利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報発信による地域住民とのコミュニケーション ● 児童・生徒に対する利用促進策の実施 ● 高齢者に対する利用促進策の実施
	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯南町地域公共交通協議会の開催 ● 交通事業者との協力体制強化 ● 交通事業者の収益拡大に向けた取組の検討

(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、公共交通利用者数の大幅な減少により目標達成が困難な状況となっています。

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(令和元年度):40,188人
目標値	目標値:37,000人(現状維持) ※推計人口を踏まえた令和7年度の数値
検証結果	32,844人(令和7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。

i)利用しやすい公共交通を提供し、効率的に運用する(基本目標1)

事業	評価指標	数値目標			実施した取組内容
		基準値 (R元年度)	目標値	現状値 (R7年度)	
実態に応じた効率的な公共交通の運行	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	16,955円	20,000円	19,109円	<ul style="list-style-type: none"> 通学・通院等の利用実態に応じたダイヤの改正(R6.4.1実施) タクシーを活用した移動支援策(タクシー助成)の継続実施 利用実態に応じた小型化車両での運行
利用しやすい公共交通サービスの提供	広域結節点におけるバス利用者数	1日あたり86人 ※令和2年度の値	1日あたり79人	1日あたり77人	<ul style="list-style-type: none"> 赤名地区のデマンドバスにおける来島地区(来島診療所)への延伸 R6.4.1生活路線バスのダイヤ改正
誰もが安心して利用できる環境の整備	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	生活路線バス及びデマンドバス 6.8% 備北交通赤名線 25.7%	生活路線バス及びデマンドバス 6.0% 備北交通赤名線 20.0%	生活路線バス及びデマンドバス 4.6% 備北交通赤名線 12.9%	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ改変等に応じた時刻表の発行 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の整備

ii)公共交通を通じてまちに活力を生み出す(基本目標 2)

事業	評価指標	数値目標			実施した取組内容
		基準値 (R元年度)	目標値	現状値 (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	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	3例 ※令和2年度時点	5例	8例	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の継続実施 ● 住民を対象としたバスの乗り方セミナー「実践編」の実施
地域活動やまちづくりとの連携	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	基準値無し	前年度以上	1日あたり17人	<ul style="list-style-type: none"> ● 谷地区における自治会輸送の継続運行及び支援

iii)地域の公共交通をみんなで支える(基本目標 3)

事業	評価指標	数値目標			実施した取組内容
		基準値 (R元年度)	目標値	現状値 (R7年度)	
公共交通に対する意識の醸成と利用の促進	町民1人あたりの公共交通の利用回数	7.8回	8.0回	7.7回	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の広報誌やホームページ・CATV等を活用した公共交通についての情報発信 ● 路線バスやデマンドバスの利用方法等についての周知(乗り方セミナー等)
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や地域住民との説明会・意見交換会等の開催回数	年2回程度	年3回程度	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯南町地域公共交通協議会を毎年度定期的に開催 ● バスの乗り方セミナー講義編の開催

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、あるいは目標に達しているが継続した取組が求められるものに対しては「○」、取組を実施したが評価指標の目標に達しなかったものに対しては「△」、取組自体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。

事業	評価	検証結果のまとめ
実態に応じた効率的な公共交通の運行	○	<ul style="list-style-type: none"> ● 目標自体は達成しているものの、想定よりも人口減少の幅が小さかったことが達成要因 ● 原材料費・人件費の高騰によって人口1人あたりの支出額は4千円近く上昇しており、運行経費の負担が年々大きくなっている
利用しやすい公共交通サービスの提供	×	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動需要(特に通学における需要)に応じたダイヤ改正を行ったものの、目標には未達 ● デマンドバスの利用者数が地区によって大きく差があるため、地区の実態に応じてエリアの拡大・統合、乗降の目的地を増やすなど、利便性向上のための取組が必要
誰もが安心して利用できる環境の整備	×	<ul style="list-style-type: none"> ● 経路検索サービスの対応等を推進したものの、原材料費・人件費の高騰によって収支率に関する目標達成は困難 ● 今後も人口減少や物価高は進行していくと予想されるため、環境整備と利用促進だけでなく、路線の効率化にも取り組み必要がある
他部門が所管している移動手段や移動支援策との連携	◎	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉部門と連携した「バスの乗り方セミナー」の開催や移動支援策の継続実施により目標は達成 ● 今後も継続的に地域住民が公共交通に触れることのできる機会の創出を行っていくことが重要
地域活動やまちづくりとの連携	△	<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
公共交通に対する意識の醸成と利用の促進	×	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の広報誌やホームページによる情報発信やダイヤ改正に応じた継続的実施ができていないものの公共交通利用者の大幅減により目標達成は困難 ● 取組の継続と認知度の向上、実際の利用に繋げていくための取組が必要
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	△	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通協議会の実施はあったものの年度によって開催回数は異なるため、達成状況の把握が困難

第3章 飯南町における公共交通の課題と目指す姿

1 現況診断を踏まえた問題点と課題

第2章における現状診断を踏まえ、飯南町における公共交通の問題点を整理し、次の6つの公共交通の課題を設定しました。

現状・問題点	公共交通の課題	対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ● バス停までの距離や、デマンドバスの制限、物理的アクセス・目的地までの制約が高齢者に合ったサービスになっていない 	高齢化に対応した移動手段の提供	高齢化により今後、デマンドバスの需要が高まってくることが予想される中、より高齢者に対応したサービスへの見直しが必要
<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスの利用方法・予約方法、生活路線バスとの乗継が複雑で分かりにくくなっている ● 生活路線バスと高速バスの乗継について、待ち時間が短すぎる等、適切でない便が存在 	より利用しやすい公共交通の環境整備	公共交通をより利用してもらうため、シンプルでわかりやすい運行内容、予約しやすい環境構築に加えて、外出を促進する仕掛けが必要
<ul style="list-style-type: none"> ● 通学で利用されている朝の生活路線バスに需要が集中している ● 一方で、下校時はニーズがばらけており、定時定路線のバスでは個別対応が難しい 	通学手段の確保	午前の通学便は今後も確保が原則 行きの便を確実に確保しつつ、ニーズがばらけている時間帯等はデマンドバスを利用しやすくする等の対応が必要
<ul style="list-style-type: none"> ● 町の支出額が増加する中、利用の少ないバスや稼働が少ないデマンドバスが存在し、費用に見合ったサービスが提供できていない可能性がある 	町支出に対する費用対効果の向上	費用対効果を向上させるためにデマンドバス利便性を向上させるとともに、効率化に向けて需要に応じた見直しが必要
<ul style="list-style-type: none"> ● 送迎に頼っている人が多く、利用促進と合わせて、地域住民に公共交通を知ってもらう機会等が不足している 	地域交通を支える体制強化と意識の醸成	公共交通(バス・デマンド)と地域住民の関わりを増やし、現在実施している利用促進等の取組を強化・継続が必要
<ul style="list-style-type: none"> ● 全国的に運転者不足が深刻化しており、この状況が続けば飯南町においても運転者不足の問題に直面し路線維持が難しくなる恐れがある ● 交通事業者にとって、二種免許取得等の人材育成に係る費用負担は大きい 	運転者不足への対応及び交通事業者への支援	路線の維持を基本としつつ、運転者不足に対応した持続可能な運用を検討し、運行事業者が経営を続けるための支援が必要

2 公共交通の目指す姿

(1) 飯南町における公共交通の目指す姿

現在の方針等を踏まえ、理想的なサービス水準等含めた本町が目指す公共交通の目指す姿として、次の4つの柱を設定し、具体的な公共交通の見直し案や施策の内容を検討します。

飯南町における地域公共交通の目指す姿

1. 生活基盤である、国道 54 号を運行するバス路線を維持できている
2. 児童・生徒の通学手段(朝・夕)が必ず確保されている
3. 生活路線(町営バス)とデマンドバスで、どこの地域に住んでいても平日は自宅と町内の生活拠点(乗降場所)まで往復できる移動環境を提供できている
4. 広域的な公共交通と町内の公共交通が接続し、移動ニーズの高い他の市町村に行くことができる

(2) 目指す姿を実現するための課題への対応方針(計画の基本的な方針)

方針1 公共交通の効率性と利便性の向上

通学手段の確保や利用しやすい環境を整備しながら、限られた財源で最大限の効果を発揮する効率的な公共交通ネットワークを構築します。

<対応する課題>

- 課題1. 高齢化に対応した移動手段の提供
- 課題2. より利用しやすい公共交通の環境整備
- 課題3. 通学手段の確保
- 課題4. 町支出に対する費用対効果の向上

方針2 子どもから高齢者まで使いやすい利用環境

少子高齢化が進む中、子どもから高齢者まで誰もが安心して利用できる公共交通の環境を整備します。

<対応する課題>

- 課題1. 高齢化に対応した移動手段の提供
- 課題2. より利用しやすい公共交通の環境整備
- 課題3. 通学手段の確保

方針3 持続可能な公共交通を支える体制の構築

交通事業者への支援と住民の意識醸成、利用促進等を推進することで、将来にわたって公共交通を維持できる体制を構築します。

<対応する課題>

- 課題4. 町支出に対する費用対効果の向上
- 課題5. 地域交通を支える体制強化と意識の醸成
- 課題6. 運転者不足への対応及び交通事業者への支援

3 本計画で目指す公共交通ネットワークと必要な改善策

公共交通の目指す姿を実現するために必要な改善策と実現した公共交通体系を次の図として示します。

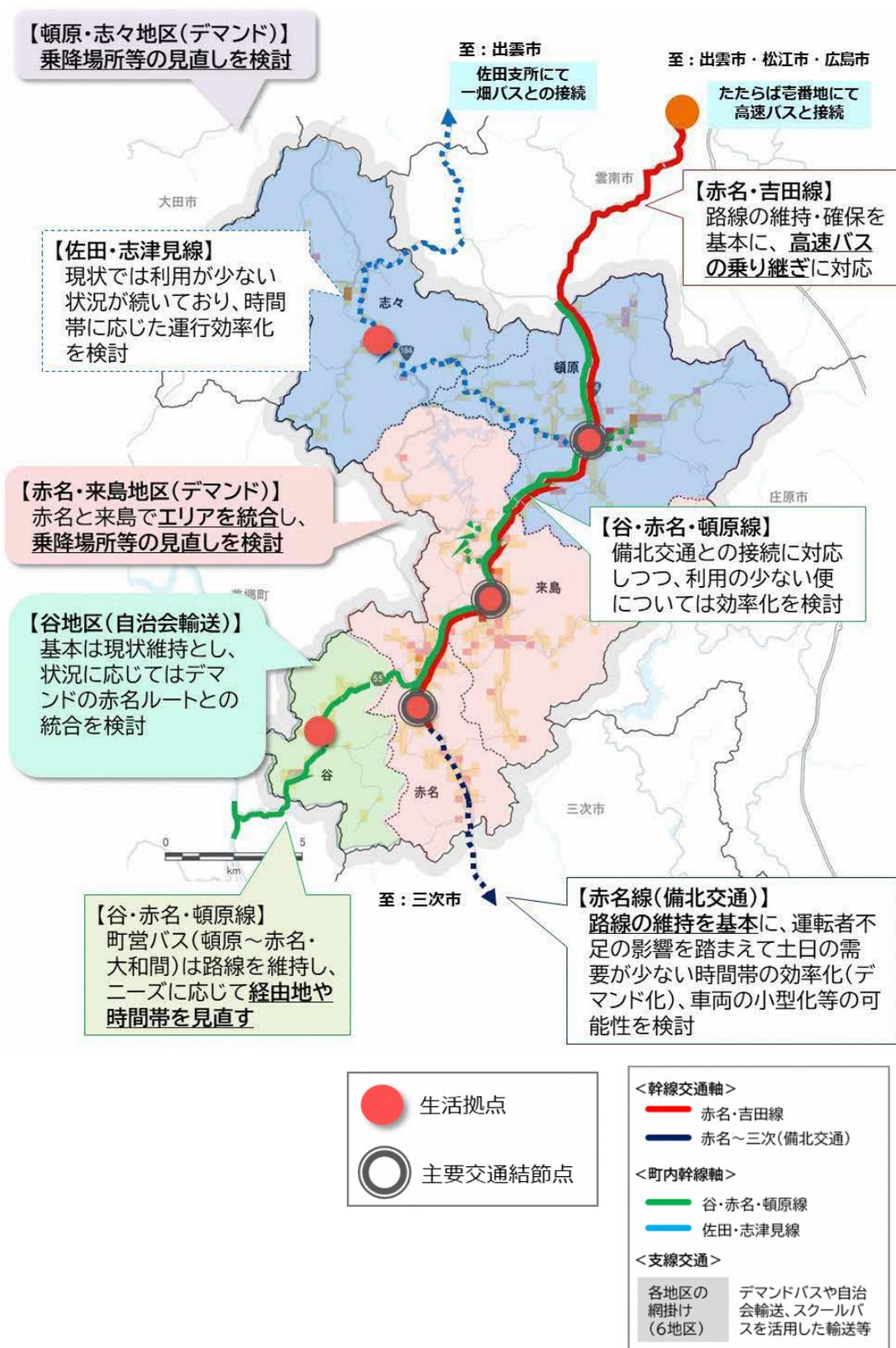


図 18 目指す姿を踏まえた公共交通ネットワーク

4 公共交通の役割と維持・確保の方向性

飯南町で運行している各公共交通の役割と維持・確保における方向性を次のように定義します。

分類	役割	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
広域幹線軸	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幹線交通	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 <u>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</u> 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、 <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用</u> により、運行を維持・確保する
		生活路線バス	赤名・吉田線	
町内幹線軸	町の主要道路で運行し、町内の拠点間の輸送を担い、通学等の需要に対応している幹線交通	生活路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 谷・赤名・頓原線 佐田・志津見線 	町内及び出雲市や美郷町までの公共交通ネットワークとして重要な役割を担っており、今後も町が主体となって路線を維持・確保するとともに、 <u>通学時間帯の需要に対応しつつ需要に応じた運行を行う</u>
支線交通	主に各地域から地域拠点までの輸送を担い、通院や買い物、通勤・通学といった幅広いニーズに対応している地域内交通	デマンドバス	<ul style="list-style-type: none"> 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、 <u>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</u> する地域住民の生活移動に不可欠な公共交通であることから、今後も町が主体となって運行を維持し、継続的にニーズへの対応や効率化等を図る
		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）	<ul style="list-style-type: none"> 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
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て、路線バス・デマンドバス等で対応できない需要・ニーズに対応する。

第4章 施策・事業

1 施策体系

現状診断から抽出した課題に対応する基本的な方針と、目指す姿を踏まえた設定した各種施策・事業の関係性を次の頁に整理しました。

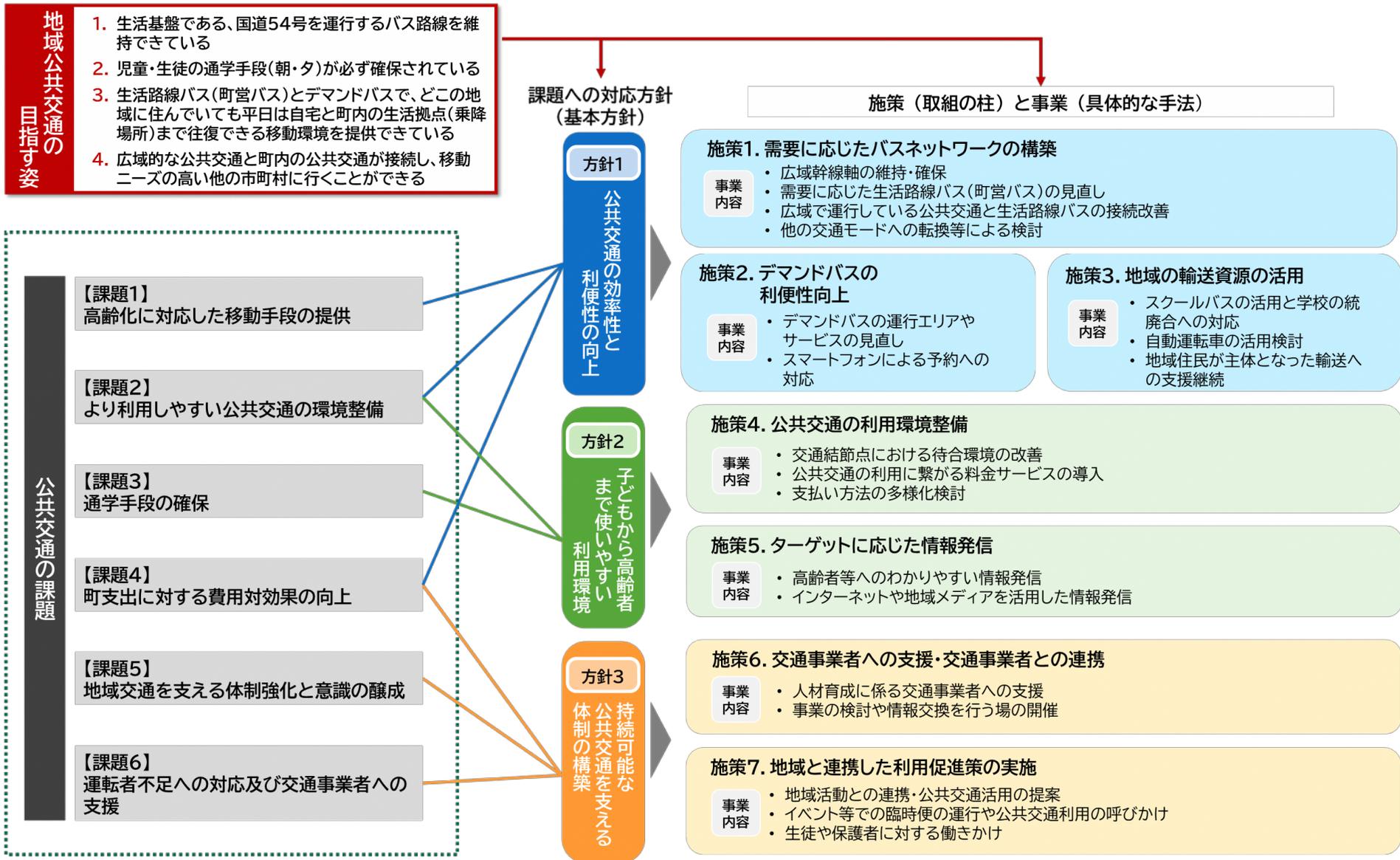


図 19 地域公共交通計画の施策体系

2 施策及び事業内容

施策1：需要に応じたバスネットワークの構築

事業内容	事業主体	実施時期
広域幹線軸の維持・確保	飯南町、交通事業者	令和8年度から継続実施
需要に応じた生活路線バス（町営バス）の見直し	飯南町、交通事業者	令和8年4月ダイヤ改正により見直しを実施
広域で運行している公共交通と生活路線バスの接続改善	飯南町、交通事業者	令和8年4月ダイヤ改正により見直しを実施
他の交通モードへの転換等による検討	飯南町、交通事業者	公共交通の担い手（運転者）不足の状況等を経過観察し、必要に応じて対応を検討

【事業1】 広域幹線軸の維持・確保

- 国道54号を運行する赤名・吉田線や備北交通の赤名線等、町内外を結ぶ広域幹線路線について、地域の生活を支える基盤として路線の維持・確保を図る。
- 赤名・吉田線と備北交通の赤名線については、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（フィーダ補助）を活用し、利用状況等を地域公共交通協議会等で報告し、必要に応じて改善を図ることで路線の維持・確保に努める。

【事業2】 需要に応じた生活路線バス（町営バス）の見直し

- 乗降調査の結果から等を踏まえ、利用の少ない時間帯等の便の集約や、需要に応じた効率的な運行ダイヤへの再編を進める。
- 積み残しの発生等、通学需要に対応しきれない時間帯等があれば、増便についても適宜検討する。

【事業3】 広域で運行している公共交通と生活路線バスの接続改善

- 高速バスの運行時刻に合わせた生活路線バス（町営バス）のダイヤ調整を行い、現在対応できていない赤名・吉田線と広島方面へ向かう高速バスとの接続を改善する。
- 接続改善後も高速バスのダイヤ改正に合わせて、生活路線バスも可能な限りダイヤを調整する。
- 備北交通と高速バスとの乗り継ぎについては、待ち時間を可能な限り5～20分以内に設定するなど、スムーズな乗り継ぎができるダイヤ設定を行う。

【事業4】 他の交通モードへの転換等による検討

- 佐田・志津見線や備北交通の土日便など、利用が極めて少ない便・時間帯や運転者不足で維持が難しい路線について、定時定路線のバスから予約制のデマンド型への転換や、車両の小型化による運行コストの削減を検討する。

施策2. デマンドバスの利便性向上

事業内容	事業主体	実施時期
運行エリアやサービスの見直し	飯南町、交通事業者	令和8年4月ダイヤ改正により見直しを実施
スマートフォンでの予約対応	飯南町、交通事業者	令和8年度内での対応を予定

【事業5】 運行エリアやサービスの見直し

- 赤名エリア・来島エリアで運行しているデマンドバスについては、運行エリアを統合し、利用の目的地となっている飯南病院(頓原地区の中心部)での乗降を可能とする見直しを行う。
- 頓原エリア・志々エリアについては、利用状況を踏まえて乗降場所や運行時間帯等の見直しを行う。
- 需要の多い朝の時間帯は現在の時刻表による運行を維持しつつ、午後の需要が分散する時間帯(10時以降など)については、便の設定を廃止してオンデマンド運行(指定時間内で希望に近い時間に利用可能)に転換するハイブリッド型の導入を検討する。なお、タクシーとの差別化を図るため、乗降場所の指定や1時間前までの事前予約といったルールは維持する。

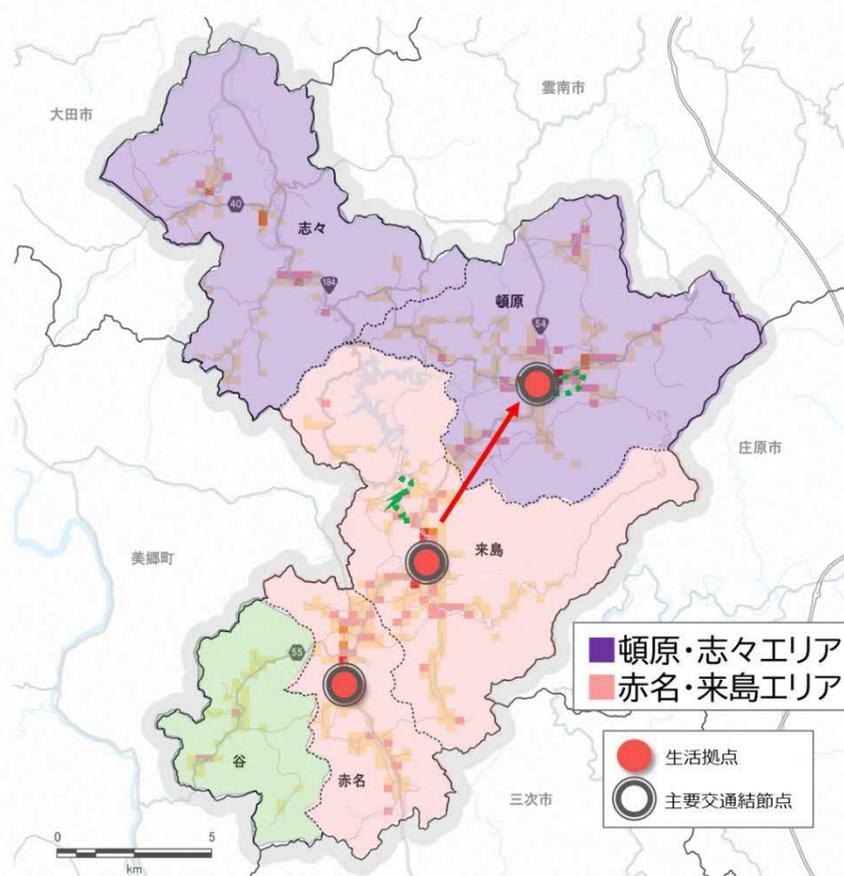


図 20 デマンドバスのエリア統合イメージ

【事業6】 スマートフォンでの予約対応

- スマートフォンのアプリやウェブサイトからデマンドバスを予約できるシステムを導入する。
- 電話予約も並行して継続し、利用者が選択できる環境を整える。

施策3. 地域の輸送資源の活用

事業内容	事業主体	実施時期
スクールバスの活用と学校の統廃合への対応	飯南町	令和8年度より継続実施
自動運転車の活用検討	飯南町	令和8年度より継続実施
地域住民が主体となった輸送への支援継続	飯南町、交通事業者、地域住民	令和8年度より継続実施

【事業7】 スクールバスの活用と学校の統廃合への対応

- 現在、朝の時間帯に運行しているスクールバスの混乗路線(角井線、都加賀・奥畑線)については、通勤や高校生の通学需要が見られることから、今後も運行を継続する。
- 計画期間内に小学校・中学校の再編が予定されることから、スクールバスを活用した一般住民の輸送及び生活路線バスを活用した児童・生徒の輸送について、必要に応じて教育委員会や交通事業者等との協議を通じて対応を検討する。

【事業8】 自動運転車の活用検討

- 令和3年10月より赤名地区で実証運行を行い、現在は休止している自動運転について、イベント時の車両の活用や他地区での導入可能性等について、引き続き調査・研究を進める。

【事業9】 地域住民が主体となった輸送への支援継続

- 谷地区の自治会輸送について、運行経費の一部補助や運行に関する相談対応など、継続的に支援する
- 運行の担い手(運転者)の不足等、運行継続が困難となった場合はデマンドバスの赤名ルートとの統合等を検討する。

施策4. 公共交通の利用環境整備

事業内容	事業主体	実施時期
交通結節点における待合環境の改善	飯南町、地域住民	令和8年度より継続実施
公共交通の利用に繋がる料金サービスの導入	飯南町	令和8年度に検討を開始、調整が整い次第実施
支払い方法の多様化検討	飯南町	令和8年度に検討を開始、調整が整い次第実施

【事業10】待合環境の改善

- 飯南病院や来島交流センター、道の駅赤来高原等の拠点となる交通結節点及びその周辺において、公共交通の運行状況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する。
- 安全にバスを待つことが難しいバス停や時刻表の掲示ができていないバス停を定期的に把握し、逐次改善する。
- 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する。
- 冬季の防寒対策(風よけパネル等)など、天候に左右されず快適に待つことができるよう、待合環境の改善を検討する。

【事業11】公共交通の利用に繋がる料金サービスの導入

- 生活路線バス(町営バス)とデマンドバスを相互に利用できる新たな料金サービス(町内公共交通のフリーパス・サブスクリプションサービス等)の導入を検討する。
- 上記の購入者への特典等も検討し、住民の外出機会の増加に繋がるサービスを導入する。

【事業12】支払い方法の多様化検討

- 町内で利用されている電子決済サービス「い〜にゃん Pay」への対応を検討する。
- その他、QRコード決済等の利用の拡大に繋がる支払い方法の導入について検討する。

施策5. ターゲットに応じた情報発信

事業内容	事業主体	実施時期
高齢者等へのわかりやすい情報発信	飯南町	令和8年度より実施
ウェブや地域メディアを活用した情報発信	飯南町	令和8年度より継続実施

【事業13】 高齢者等へのわかりやすい情報発信

- 高齢者向けに文字を大きくし、地域別に目的地(病院・商店等)への行き方を解説した時刻表を作成し、町内に全戸配布する。
- 地域の集まり等を活用して、バスやデマンドバスの利用方法を解説や時刻表の配布を行う。

【事業14】 ウェブや地域メディアを活用した情報発信

- ダイヤ改正に応じて時刻表・路線図を更新し、町のウェブサイトに掲載する。
- 町の公式 SNS(LINE、Facebook 等)を活用して、公共交通の運行情報を発信する。
- デマンドバスの利用方法を紹介する動画を作成し、ケーブルテレビ等を活用して周知・PRする。
- 生活路線バスと備北交通赤名線や高速バスとの接続について、乗り換えの方法やダイヤを解説し、飯南町から公共交通を使って町外に行けることを周知します。
- 引き続き Google マップ等の経路検索サービスに対応し、ダイヤ改正等に合わせて速やかに情報を更新する。

施策6. 交通事業者への支援・交通事業者との連携

事業内容	事業主体	実施時期
人材育成に係る交通事業者への支援	飯南町、交通事業者	令和8年度に検討を開始、調整が整い次第実施
事業の検討や情報交換を行う場の開催	飯南町、交通事業者	令和8年度に検討を開始、調整が整い次第実施

【事業15】 人材育成に係る交通事業者への支援

- 交通事業者への雇用及び人材育成の支援として、第二種運転免許取得費用の助成制度を検討する。
- その他、国や島根県、近隣自治体の交通事業者への支援制度と連携し、社会環境の変化に応じて必要な対応を検討する。

【事業16】 事業の検討や情報交換を行う場の開催

- 毎年定期的に開催している「飯南町地域公共交通協議会」とは別に、具体的な運行内容の調整や新たに実施する事業の詳細検討、交通事業者間の情報交換を目的とした「定例会」の開催を検討・企画する。

施策 7. 地域と連携した利用促進策の実施

事業内容	事業主体	実施時期
地域活動との連携・公共交通活用の提案	飯南町、地域住民	令和 8 年度より継続実施
イベント等での臨時便の運行や公共交通利用の呼びかけ	飯南町	令和 8 年度に検討を開始、調整が整い次第実施
生徒や保護者に対する働きかけ	飯南町、地域住民	令和 8 年度に予定している公共交通の見直しやデマンドバスの利便性向上に合わせて実施

【事業 17】 地域活動との連携・公共交通活用の提案

- 公民館と連携した「おでかけツアー」を継続し、実際にバスやデマンドバスを利用する体験機会を提供し、利用方法を学ぶとともに、公共交通での外出の楽しさを実感してもらうことで、継続的な利用に繋げる。
- 老人クラブやサロン活動等に対して、公共交通によるお出かけ等を提案し、地域住民に公共交通を体験乗車してもらう機会を創出する。

【事業 18】 イベント等での臨時便の運行や公共交通利用の呼びかけ

- 町内で開催される祭りやイベント等に機会に、会場までの臨時便の運行を検討する。
- 祭り・イベント開催時は駐車場の混雑することから、臨時便が運行する際はイベント主催者と連携し、チラシやポスター、SNS 等で公共交通の利用を呼びかけ、マイカー以外での来場を促進する。

【事業 19】 生徒や保護者に対する働きかけ

- デマンドバスのスマートフォン予約対応にあわせて、生徒の保護者に対してチラシ等を配布し、送迎以外の選択肢としてデマンドバスが利用できることを提案する。
- 公共交通に対して興味・関心を持ってもらうため、教育委員会と連携し、希望がある小・中学校を対象にしたバスの乗り方教室、交通学習を開催する。
- 引き続き、児童・生徒に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」意識を醸成する。

第5章 評価指標と計画の推進体制

1 計画における評価指標・数値目標（KPI）

<方針1> 公共交通の効率性と利便性の向上

公共交通の効率性を向上させる観点から、町内を運行する公共交通の1便あたり利用者数と公共交通に対する支出額に関する評価指標を採用します。また、1便あたりの利用者数について、生活路線バスは見直しによる便の集約した結果を踏まえた値、デマンドバスは乗合が成立している値まで改善し、インフレーションによる経費高騰が見込まれる中で町の支出額や収支の現状維持を目指します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度)
生活路線バスとデマンドバスの1便あたりの利用者数	乗降調査又は町で把握している運行実績を基に算出	毎年度	生活路線バス 3.4人/便 デマンドバス 1.6人/便	生活路線バス 4.0人/便 デマンドバス 2.0人/便
町民1人あたりの町内の公共交通に係る支出額	町で把握している運行実績(生活路線バス・デマンドバス・備北交通赤名線)を基に算出	毎年度	19,969円	20,000円 (現状維持)
町内公共交通の収支率	町で把握している運行実績(生活路線バス・デマンドバス・備北交通赤名線)を基に算出	毎年度	生活路線バス 及びデマンド バス 4.6% 備北交通 赤名線 12.9%	生活路線バス 及びデマンド バス 5.0% 備北交通 赤名線 13.0%

<方針2> 子どもから高齢者まで使いやすい利用環境

利用しやすい公共交通が達成されている姿として、利用環境の整備・改善に取り組むことで公共交通の年間利用者数が人口減少の幅より減らないようにし、公共交通満足度の向上に努めます。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度)
町内の公共交通の年間延べ利用者数	町で把握している運行実績(生活路線バス・デマンドバス・備北交通赤名線)を基に算出	毎年度	32,844人	30,500人 (人口減少幅より小さい)
町の公共交通全体の総合的な満足度(満足・やや満足の割合)	住民アンケート調査より把握	R12年度	27.9%	30%以上

<方針3> 持続可能な公共交通を支える体制の構築

各種利用促進策の推進により町民1人あたりの公共交通利用者数が1回以上増えていることを目標にします。また、交通事業者への支援等を充実させ、町内で公共交通を運行している運転者数を維持していくことを目指します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R7年度)	目標値 (R12年度)
町民1人あたりの公共交通の利用回数	年間利用者数÷住民基本台帳の町人口より算出	毎年度	8.9回	10回
町内で公共交通の運行に従事している運転者数	交通事業者へのヒアリング等により把握	R12年度	20名	20名以上

2 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。

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。

また、急激な社会環境の変化が生じた場合等、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

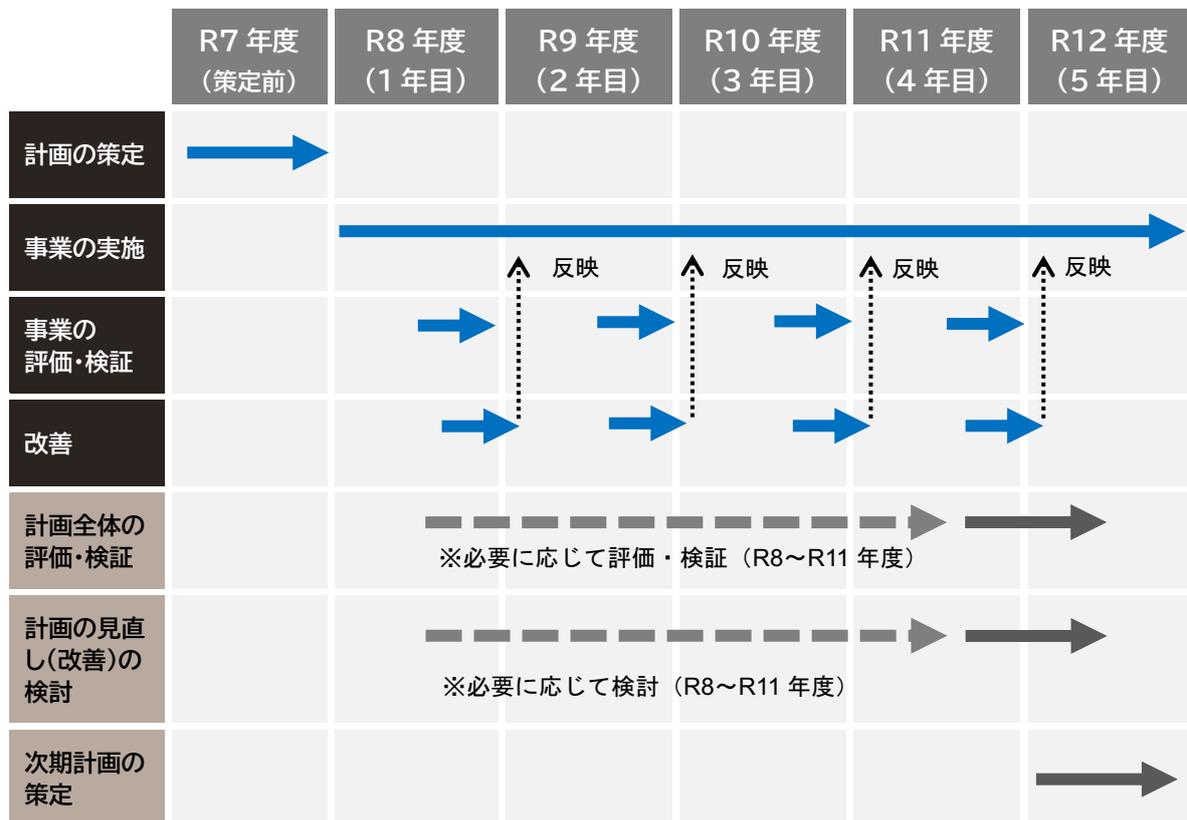
【飯南町地域公共交通協議会の概要】

会議の役割	<ul style="list-style-type: none">● ダイヤ改正等を含めた公共交通の見直しの検討・見直し案の承認● 交通事業者及び関係者と連携した事業等、計画に掲げられた事業内容の検討、実施結果の検証● 公共交通に関する課題や改善案の検討● 本計画の進捗管理
構成員	飯南町、交通事業者、道路管理者、公安委員会、住民・利用者の代表、国土交通省(中国運輸局島根支局)、島根県、
開催時期	年 2～3回程度を基本に必要なに応じて開催 (6月、9月、2月)

3 計画の推進スケジュール

(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12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。

