

3. 市民生活と公共交通

3-1. バスの満足度と利用頻度

<公共交通に関する住民アンケート調査の概要>

- ・対象：市内に居住する15歳以上の住民から抽出した3,500人
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収（またはWebによる回答）
- ・調査時期：令和3年（2021）2月
- ・回収状況：回収数1,524（回収率43.5%）うち、1,498を集計

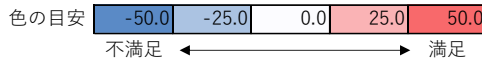
① 市内のバスの満足度

- 「次の便までの待ち時間」は、全ての地域において満足度が低くなっています。
- 斐川地域では、バスが運行していないため、全ての項目において満足度が低くなっています。

市内のバスの満足度

	市全体 (n=1,060)	出雲 (n=412)	平田 (n=143)	佐田 (n=91)	多伎 (n=101)	湖陵 (n=83)	大社 (n=85)	斐川 (n=142)
総合的な満足度	-8.7	-1.5	0.7	-10.0	-6.9	-26.5	-2.4	-32.4
乗降場所（駅・バス停）までの距離	3.8	16.2	11.6	-5.3	29.7	-19.1	7.9	-40.3
次の便までの待ち時間	-40.1	-33.7	-41.7	-44.4	-45.5	-62.1	-38.8	-37.8
時刻どおりの運行	26.5	28.3	31.9	28.7	33.0	19.5	38.8	3.1
運行している時間帯	-9.7	-2.2	-8.4	-25.6	-17.8	-36.1	6.0	-13.0
乗車している時間	17.1	27.4	14.5	2.3	20.8	10.3	25.6	-7.1
運賃・料金	4.3	10.7	23.2	-18.4	18.2	-6.3	-14.6	-14.6
他の移動手段との乗り換え	-12.1	-6.4	-6.6	-17.2	-25.5	-23.8	-4.9	-20.3
車両の乗り降りのしやすさ	20.5	25.4	20.4	23.0	27.8	21.5	19.5	-3.1
乗降場所周辺の駐車場や駐輪場の整備状況	-0.3	2.5	11.0	-1.1	12.1	-9.6	-8.5	-19.1
車内の混雑度	27.5	31.1	34.3	25.6	43.4	13.0	23.5	7.1
利用方法のわかりやすさ	9.3	9.2	19.0	16.1	22.4	1.3	8.5	-10.9
災害等による急な運休など、緊急時の周知方法	0.5	-5.3	16.8	18.7	10.2	-13.8	9.9	-16.3
時刻や路線情報の取得のしやすさ	-7.3	-7.0	9.7	-7.9	1.0	-25.9	6.2	-28.2

「総合的な満足度」のn値を、参考までに記載



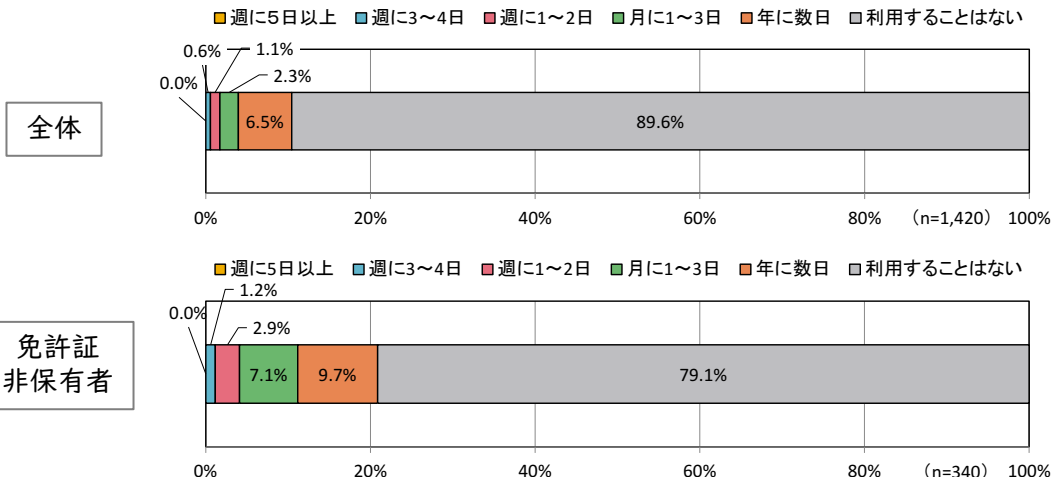
- ・回答者は、各項目について、「満足」、「どちらかといえば満足」、「わからない」、「どちらかといえば不満」、「不満」の5段階評価で評価
- ・「満足」「どちらかといえば満足」の割合から「どちらかといえば不満」「不満」の割合を引いて満足度を点数化
- ・「満足」「どちらかといえば満足」の割合の方が高い場合はプラスの値（赤色）となり、逆の場合はマイナスの値（青色）となる
- ・色の濃さは、それぞれの傾向の強さを示す

資料：公共交通に関する住民アンケート調査

② 市内のバスの利用頻度

- 全体では、市内のバスについて「利用することはない」と回答した人が89.6%を占めています。
- 一方、運転免許証非保有者ではその割合が10.5%低く79.1%となっています。また利用頻度については、「年に数日」や「月に1～3日」と回答した人の割合が全体と比較すると高い傾向となっています。

市内のバスの利用頻度

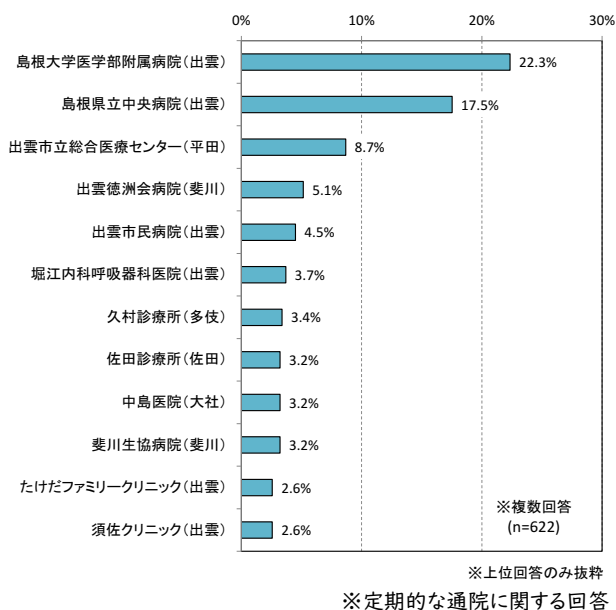
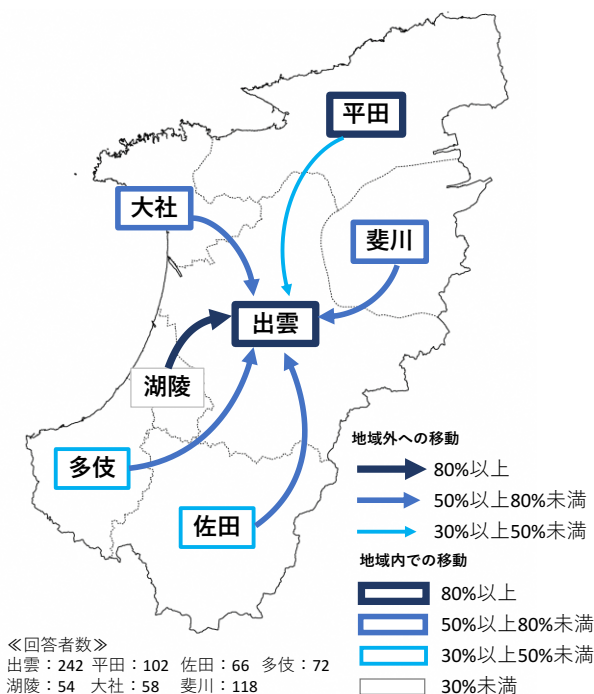


資料：公共交通に関する住民アンケート調査

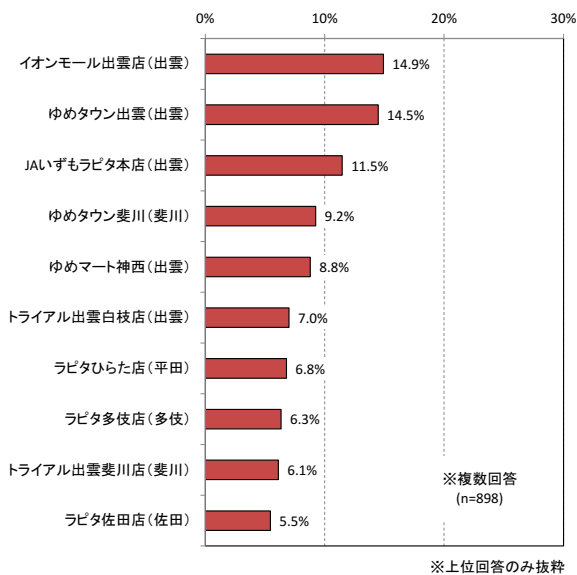
3-2. 移動の状況

- 各地域から出雲地域へ通院する人の割合が高くなっています。特に、医療機関の少ない佐田・多伎・湖陵地域では、その傾向が顕著となっています。
- 出雲・平田・斐川地域は地域内で買い物をする人の割合が高く、佐田・多伎・湖陵・大社地域は出雲地域で買い物をする人の割合が高くなっています。

通院目的の移動状況



買い物目的の移動状況



※食料品や日用品の買い物、その他の定期的な外出に関する回答

資料：公共交通に関する住民アンケート調査

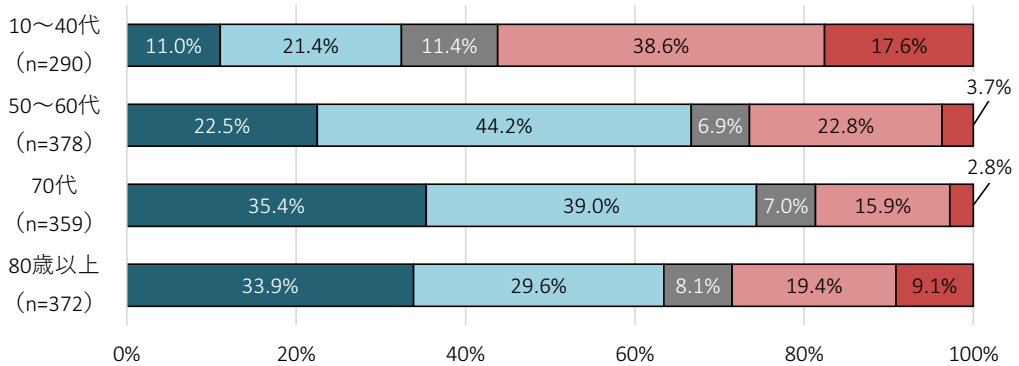
3-3. 高齢者の生活

① 将来の移動手段に対する不安

- 70代や80歳以上で、将来の移動手段に対して「とても不安である」と回答した人が多くなっています。

将来の移動手段に対する不安

■ とても不安である □ 少し不安である ■ どちらでもない □ あまり不安はない ■ 全く不安はない



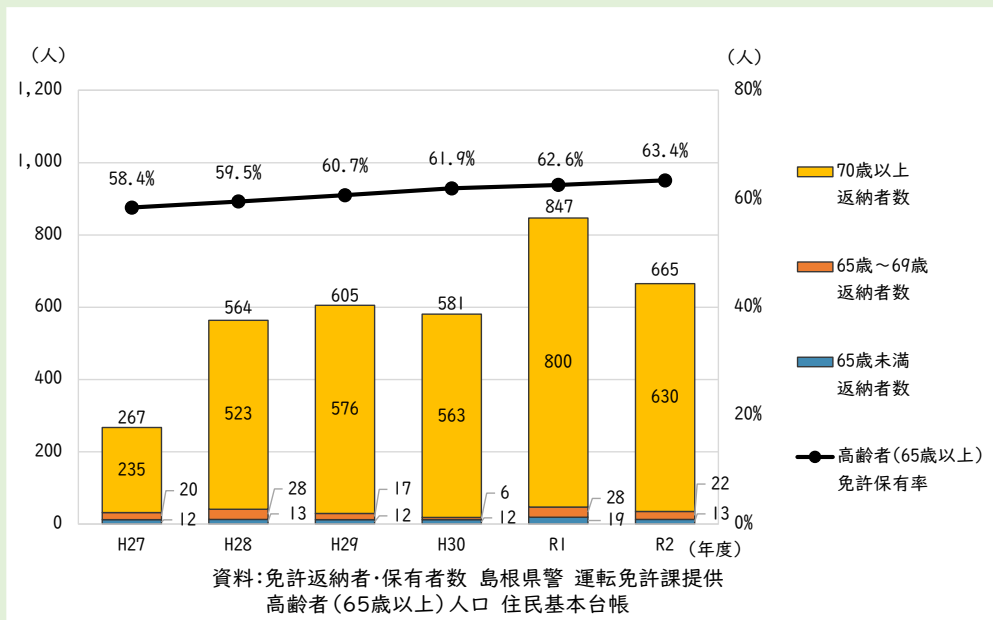
※日常生活における将来(5年から10年くらい先まで)の移動手段についての回答

資料:公共交通に関する住民アンケート調査

高齢者の自動車運転免許証返納者数と保有率

運転免許証返納者のほとんどが、70歳以上の高齢者となっています。一方で市内の高齢者の自動車運転免許証の保有率は令和2年度(2020)時点で63.4%となっており、高齢者の半数以上が自動車運転免許証を保有している状況です。

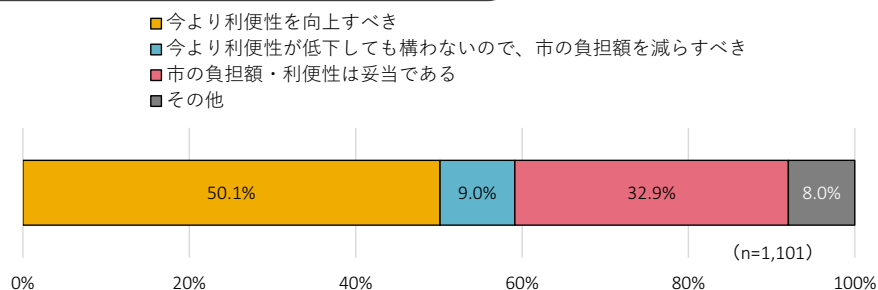
高齢者の自動車運転免許証返納者数と保有率



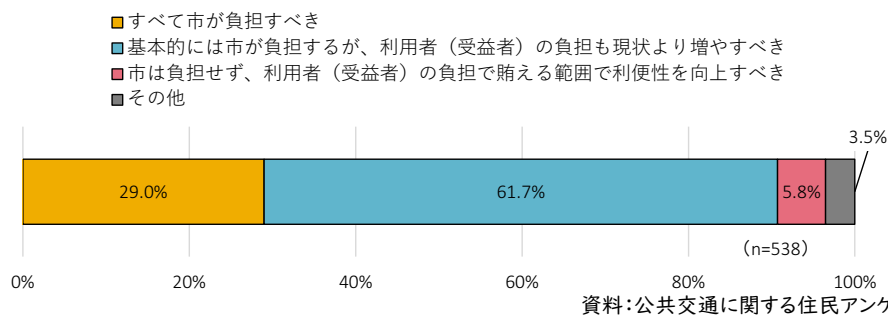
3-4. 公共交通政策に対する考え

- 約半数が「今より利便性を向上すべき」と回答しています。
- 今より利便性を向上するための費用負担については、「基本的には市が負担するが、利用者（受益者）の負担も現状より増やすべき」を選択する人が61.7%と最も多くなっています。

市の負担額と公共交通の利便性に対する意向



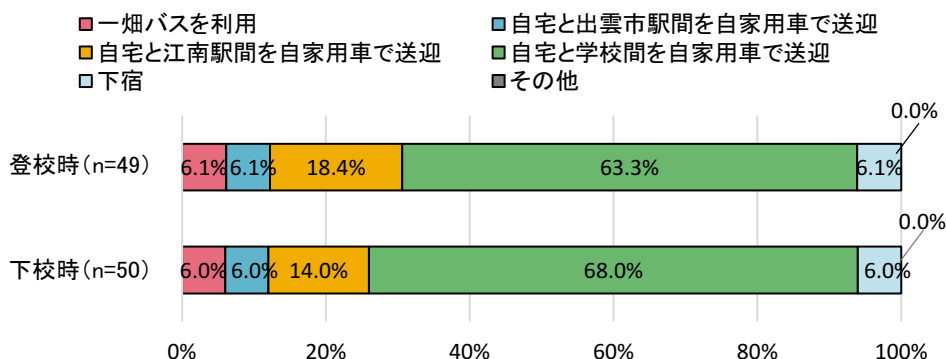
今より利便性を向上するために必要な費用負担に対する考え



3-5. 高校生の通学

- 佐田地域の高校生は自家用車による送迎が多数を占めています。

佐田地域に居住する高校生の通学手段



資料：佐田地域における高校生の通学実態に関するアンケート（令和元年度（2019））

<佐田地域における高校生の通学実態に関するアンケート調査の概要>

- ・ 対象：佐田地域内に居住する高校生学齢のいる67世帯
- ・ 調査方法：郵送配布・郵送回収
- ・ 調査時期：平成31年（2019）1～2月
- ・ 回収状況：回収数42世帯（回収率62.7%）

4. 問題点と取り組むべき課題

4-1. 市内の公共交通に関する問題点

<p>① 市民満足度が極めて低い公共交通と利用者離れの悪循環 市内のバスの満足度は低く、不便な公共交通が利用者離れを招き、さらに公共交通のサービスレベルが低下するという悪循環を招いています。市民の半数以上が市内の公共交通について「今より利便性を向上すべき」と回答しています。</p>
<p>② 拡大する市街地への対応不足 市中心部では市街地が拡大傾向にあり、近年、出雲市駅前の賑わいは失われてきています。また、市街地の拡大に伴い変化する住民の移動ニーズに対して、公共交通が十分に対応できていません。</p>
<p>③ 中山間地域などの出かけることが不便な地域の存在 中山間地域など、商業施設や医療機関へ出かけるのに時間やコストを要する地域や、駅・バス停が遠い地域があります。</p>
<p>④ 高校生の移手段の不足 中山間地域などにおいて、高校生の通学において保護者の送迎の負担が大きくなっています。</p>
<p>⑤ 将来の移動に不安を抱える高齢者 特に70歳以上の高齢者は将来の移手段に対して不安を感じています。</p>
<p>⑥ 地域によってルールや仕組みの異なる移動支援施策 高齢者を対象とした移動支援施策は、地域によって異なる仕組みとなっています。また、地域によっては対象者が限定される公共交通サービスしかない場合もあります。</p>
<p>⑦ 利用が少なく非効率な路線の存在 地域や路線によっては、利用者が少なく非効率な運行となっているケースが見受けられます。</p>
<p>⑧ 障壁の多い公共交通の利用環境 市内を運行する公共交通の情報は路線によって異なり、地域によって高齢者や来訪者などにはわかりにくくなっています。また、駅やバス停の待合所や車両など利用環境にも改善の余地があります。</p>
<p>⑨ 観光周遊のための移手段の不足 市内の観光資源は各地域に分散しており、これらの分散する観光資源への交通手段が乏しくなっています。また、国内外から多くの人を訪れる出雲大社周辺においても周遊手段が乏しくなっています。</p>
<p>⑩ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響と人手不足 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通利用者の減少はより一層進んでいます。また、交通事業者における人手不足も深刻な状況です。</p>

4-2. 取り組むべき課題

- ① **中心部と中山間地域の連携強化**
中心部と中山間地域の連携強化のため、鉄道やバス路線など幹線・支線の考え方や役割を明確にし、幹線機能を強化する必要があります。
対応する問題点：**①③④⑤**
- ② **中心市街地形成エリア内の利便性向上**
市街地の拡大等による移動ニーズの変化に対応し、中心市街地形成エリア内をより便利に周遊できる手段を確保する必要があります。
対応する問題点：**①②③⑤**
- ③ **乗り継ぎしやすい環境の整備**
主要な乗継拠点の機能強化に加え、各交通結節点における乗継ダイヤの調整等を行い、乗り継ぎしやすい環境を整備する必要があります。
対応する問題点：**①③⑤**
- ④ **高校生が通学しやすい環境の整備**
子育てしやすいまちづくりや定住促進の観点から、高校生が通学しやすい環境を整備する必要があります。
対応する問題点：**①③④**
- ⑤ **高齢者が利用しやすく、地域の実情に即した移動手段の検討**
居住の状況や地域住民の移動ニーズ等を踏まえ、高齢者が利用しやすく、それぞれの地域に合った公共交通の運行形態・サービス内容等を考える必要があります。
対応する問題点：**①③⑤⑦**
- ⑥ **まちづくりとの連携強化**
公共交通政策とまちづくり政策との連携を強化し、まちの賑わいづくりや地域で生活する高齢者などの生きがいづくりにつなげていく必要があります。
対応する問題点：**③⑤⑦**
- ⑦ **持続可能なサービスの提供**
公共交通サービスを持続可能なものとするため、利用促進や運賃体系の見直しによって収益性を向上させるとともに、公共交通の担い手を継続的に確保する必要があります。また、脱炭素の観点からも検討する必要があります。
対応する問題点：**①⑥⑦⑩**
- ⑧ **デジタル技術等を活用した公共交通を利用しやすい環境の整備**
高齢者や初めて市内の公共交通を利用する来訪者なども円滑に公共交通を利用できるよう、デジタル技術なども活用しながら、公共交通利用環境のユニバーサルデザイン化を進める必要があります。
対応する問題点：**①⑤⑧**
- ⑨ **公共交通を利用して観光できる環境づくり**
出雲大社周辺や、分散する各観光資源への移動手段の確保及び利便性の向上を図り、マイカーがなくても公共交通を利用して快適に観光できる環境をつくる必要があります。
対応する問題点：**⑨**
- ⑩ **関係者間の連携強化**
庁内部署間や交通事業者、目的地となる施設等、関係者間で連携して取り組む必要があります。また、利用しやすいサービスの提供に向けて、交通事業者間の連携も必要です。
対応する問題点：**⑧**

5. 公共交通の将来像

5-1. 基本理念

みんなにやさしく ひと・まち・くらしを結び 未来につなぐ公共交通

【言葉に込めた思い】

『みんなにやさしく』

…全ての市民や来訪者などだれもが利用しやすい公共交通

『ひと・まち・くらしを結び』

…通勤・通学・買い物・通院など暮らしに必要な移動がしやすい公共交通

『未来につなぐ』

…少子高齢化や運転手不足に対応した持続可能な公共交通

5-2. 出雲市のめざす姿（基本目標）

1. 公共交通の使いやすいまち

- 全ての市民や来訪者など、だれもが公共交通を利用できる
- 公共交通を利用して、中心市街地形成エリア内を便利に移動できる
- 公共交通があることで、どこに暮らしていても安心して住み続けられる

2. 車を運転しない人も生活しやすいまち

- 公共交通を利用して、買い物や通院ができる
- 公共交通を利用して、高校に通学できる

3. 持続可能な公共交通サービスのあるまち

- 地域の特性にあった持続可能な公共交通サービスが提供されている
- 適切な運賃の受益者負担が行われている

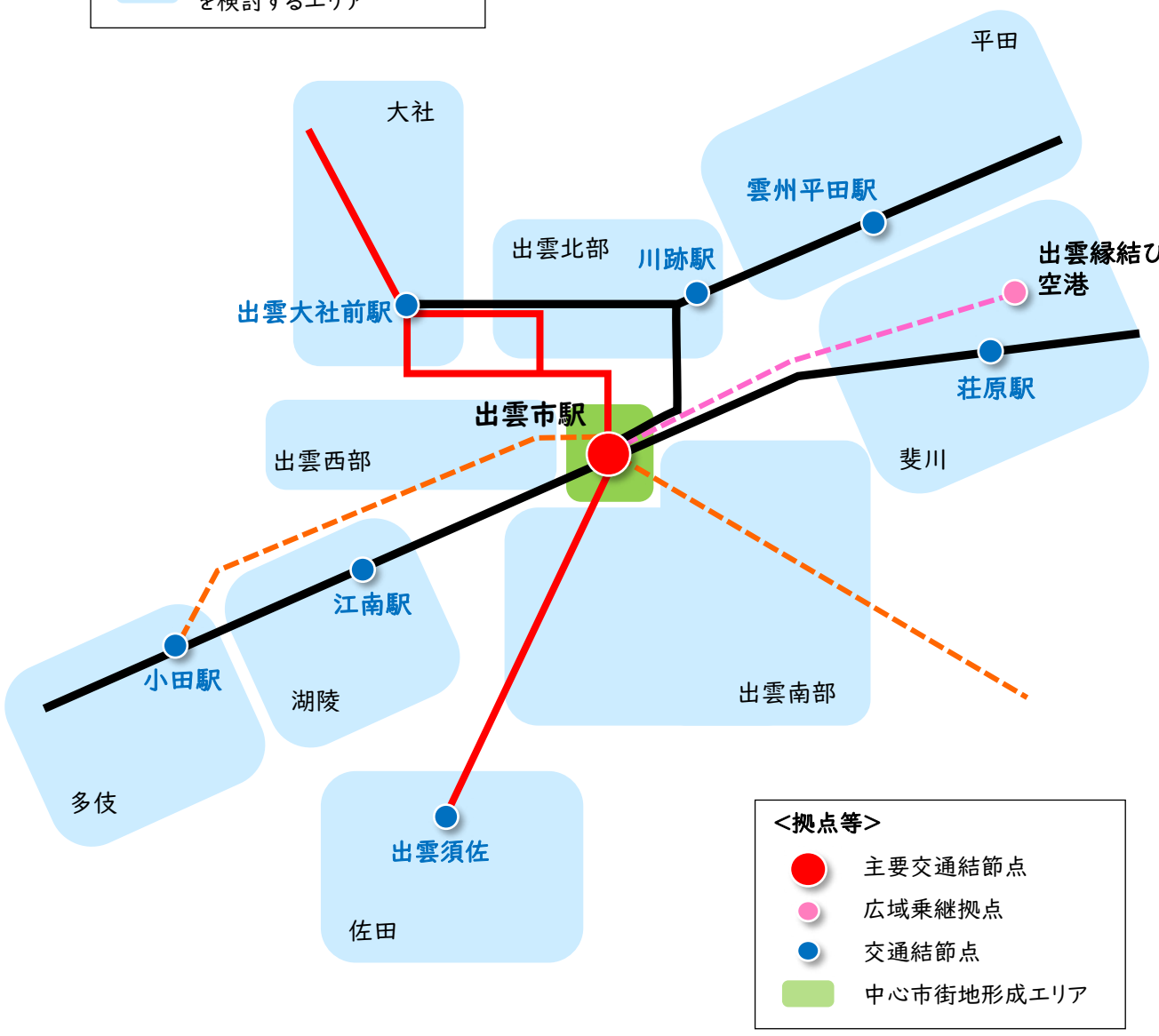
4. 新しい公共交通にチャレンジするまち

- デジタル技術を活用して、便利で快適な移動を実現する
- 脱炭素社会を牽引する

5-3. 将来の公共交通ネットワーク

出雲市のめざす姿(基本目標)を踏まえ、各交通手段や拠点等の機能分担を整理し、将来の公共交通ネットワークを以下のとおり定めます。

- <幹線>**
- 広域幹線(鉄道)
 - 広域幹線(バス)
 - - 広域幹線(空港連絡バス)
 - - 準幹線(バス)
- <支線>**
- 定路線または乗合タクシーを検討するエリア



- <拠点等>**
- 主要交通結節点
 - 広域乗継拠点
 - 交通結節点
 - 中心市街地形成エリア

※凡例の説明は30ページに記載

■ 各交通の役割と方向性

区分	役割と方向性
幹線	市内の地域間、または市内と市外をつなぐ広域交通
広域幹線 (鉄道・バス)	【定義】主に沿線住民や観光客など来訪者の利用を想定した広域交通 <ul style="list-style-type: none"> ・現状のサービスレベルを維持しながら利用促進を強化する ・特に路線バスでは、中心市街地形成エリア内の運行経路を改善する
準幹線 (バス)	【定義】主に沿線住民の利用を想定した広域交通 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学時間帯以外の時間帯や休日運行便について、車両のダウンサイジングを検討し、必要に応じて、増便やダイヤ改変も検討する
支線	各地域内を運行し、幹線や最寄りの拠点等に接続する地域内交通
定路線	【定義】主に沿線住民の利用を想定し、定められたルートを実行する地域内交通 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学時間帯の運行を確保する ・通勤・通学時間帯以外の時間帯や休日運行便は、車両のダウンサイジングを検討する ・新たに乗合タクシーを導入する場合は、その地域の路線の便数やダイヤの改変も検討する
乗合タクシー	【定義】主に沿線住民の利用を想定し、区域内をルートを決めず運行する地域内交通 <ul style="list-style-type: none"> ・ドアツードアによる乗合タクシーの導入を検討する ・運行エリアはコミュニティセンター単位を基本に、地域の実情に応じて複数のコミュニティセンターエリアを合わせて運行することも検討する ・目的地はエリア内の店舗や病院、拠点等を設定する
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"> ・学校から離れた場所に居住する小学生や中学生が安全に登下校するための移動手段 ・現在の運行を維持しつつ、必要に応じて公共交通施策との連携を図る
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や観光客の個別の移動ニーズに対応する移動手段 ・乗合タクシーにおける車両の活用等の点で事業者と連携し、事業継続を図る

<対象者>

本計画で規定する幹線・支線の対象者は、自分で公共交通を利用して外出できる方や、同行者の介助があれば公共交通を利用して外出できる方としています。なお、「公共交通を利用して外出できる」とは、車両への乗車や車両から降車ができる、手荷物や目的地で購入したものなどを持って、運賃を支払うことができることなどがあげられます。

■ 拠点の役割と対象

区分	役割と対象
主要交通結節点	【役割】市内外からの移動の拠点であり、かつ広域幹線や準幹線、支線の結節点として乗り換えを行う場所 【対象拠点】出雲市駅
広域乗継拠点	【役割】国内外からの移動の拠点であり、飛行機から空港連絡バスやタクシーへの乗り換えを行う場所 【対象拠点】出雲縁結び空港
交通結節点	【役割】主に市内の地域間の移動における拠点であり、広域幹線や準幹線、支線の結節点として、乗り換えを行う場所 【対象拠点】川跡駅、雲州平田駅、出雲須佐、小田駅、江南駅、出雲大社前駅、荘原駅

6. 将来像を実現するために実施する施策

■ 出雲市のめざす姿(基本目標)と施策

出雲市のめざす姿 (基本目標)	施策	対応する 課題
公共交通の 使いやすいまち	施策1 地域と地域をつなぐネットワークの強化	①⑤⑦⑩
	施策2 中心市街地形成エリアの利便性向上	②⑩
	施策3 高齢者が利用しやすい新たな地域内交通の導入	⑤
	施策4 交通結節点や主要施設等の待合環境の整備	③⑧⑩
車を運転しない人も 生活しやすいまち	施策5 わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化	⑧
	施策6 通勤・通学のしやすい環境づくり	④
	施策7 利用者への支援	⑦⑧
持続可能な公共交通 サービスのあるまち	施策8 ターゲットに即したモビリティ・マネジメントの推進	⑦⑩
	施策9 中山間地域のまちづくりと連携した取組の推進	⑥⑩
	施策10 公共交通の担い手不足への対応	⑦⑩
新しい公共交通に チャレンジするまち	施策11 スマホひとつで利用できる公共交通システムの構築	⑧
	施策12 公共交通車両の脱炭素化とユニバーサルデザイン化	⑦⑧
	施策13 公共交通によるおもてなし	⑨⑩

1. はじめに

2. 現状と公共交通の

3. 市民生活と公共交通

4. 問題点と
取組むべき課題

5. 公共交通の将来像

6. 将来像を実現する
ために実施する施策

7. 施策の実施
スケジュール

8. 計画の管理と
モニタリング

施策1 地域と地域をつなぐネットワークの強化

施策1-1 幹線・支線の明確化と確保・維持

- 通勤・通学や観光利用等が見込まれる広域幹線および準幹線について、利用促進を強化しながらそのサービスレベルを維持し、持続可能な運行を目指します。

■ 各交通の役割と確保・維持策

区分	系統	役割	確保・維持策
幹線 市内の地域間、または市内と市外をつなぐ広域交通			
広域幹線 (鉄道)	JR	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲市駅を中心に、市内の地域間および市外をつなぐ ・ 地域間の通勤・通学や買い物・通院などの他、観光客など来訪者の移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者との協議のうえ、現状以上のサービスレベルを維持しながら、利用促進を強化する
	一畑電車		
広域幹線 (バス)	大社線 (※上塩冶車庫～ゆめタウン、中央病院、ワイナリー～出雲大社バスターミナル)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲市駅を中心に、市内の地域間をつなぐ ・ 地域間の通勤・通学や買い物・通院などの他、観光客など来訪者の移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)※1を活用し、交通事業者と市の連携した取組により、現状以上のサービスレベルを維持しながら、利用促進を強化する ・ 車両購入費補助※2の活用を見込む
	須佐線		
	大社線 (上記※以外の系統)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と市の連携した取組により、現状以上のサービスレベルを維持しながら、利用促進を強化する ・ 大社線は、車両購入費補助の活用を見込む
	日御碕線		
広域幹線 (空港連絡バス)	空港連絡バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲縁結び空港から出雲市駅をつなぐ ・ 主に 出雲縁結び空港利用者の移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者との協議のうえ、現状以上のサービスレベルを維持しながら、利用促進を強化する
準幹線 (バス)	三刀屋出雲線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲市駅から雲南市の三刀屋バスセンター／小田駅をつなぐ ・ 地域間の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と市の連携した取組により、一定以上のサービスレベルを確保する ・ 通勤・通学時間帯以外の時間帯や休日運行便では、必要に応じてサービス内容の見直しも検討する
	小田線		
支線 各地域内を運行し、軸となる幹線や最寄りの拠点等に接続する地域内交通			
支線 (定路線)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大寺線 ・ 外園線 ・ 根波線 ・ 平成温泉線(江南線) ・ うさぎ線 ・ 平田生活バス ・ 多伎循環バス ・ 佐田生活福祉バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各地域内を運行し、幹線や最寄りの拠点等に接続する ・ 地域内の通勤・通学や買い物・通院などの移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と市、地域との連携した取組により、地域の実情に即したより良い運行のあり方を検討する ・ 通勤・通学利用のある路線では、通勤・通学時間帯の運行を確保しながら、必要に応じてサービス内容の見直しを検討する
支線 (乗合タクシー)	上記の既存の路線を含むエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各地域内を運行し、幹線や最寄りの拠点等に接続する ・ 地域内の買い物・通院などの移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と市、地域との連携した取組により、地域の実情に即したより良い運行のあり方を検討する

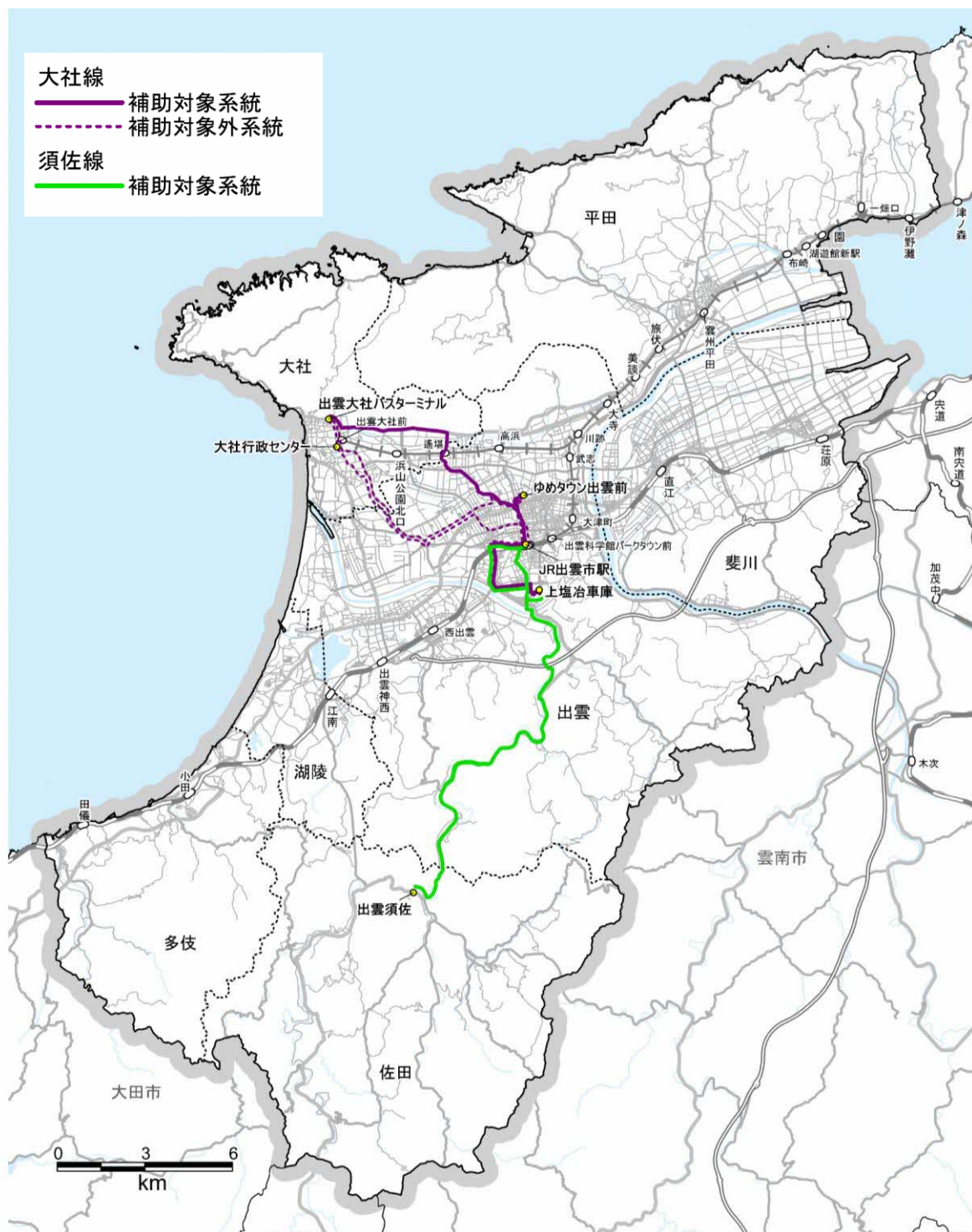
※1 地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行に対して行われる国による支援のこと

※2 上記の地域間幹線等の運行に使用する車両の減価償却費等に対する国による支援のこと

※3 利用者が限定される福祉バス、高齢者等外出支援事業、まめながタクシー外出支援事業は施策7-2にて検討します

実施主体	出雲市、交通事業者	対応するSDGs	  
実施期間	令和5年度から実施		
関連施策	施策1-2, 施策1-3, 施策3, 施策4, 施策13-2		

地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用する路線



施策1-2 幹線・支線の見直し基準の設定

- 市では、これまで「答申書 出雲市におけるバス交通のあり方（平成23年）」において、主に地域内を運行する路線の見直し基準を設定してきましたが、地域や公共交通を取り巻く環境が変化してきていることや本計画において乗合タクシーなどの新たな移動手段を検討することなどを踏まえて、幹線（バス）および支線（定路線）の見直し基準を新たに設定し、必要に応じて乗合タクシーの導入を検討します。
- 見直し基準の運用にあたっては、市が住民に対して最低限確保すべき水準を設定し、実施します。
- 公共交通サービスの質を高めるため、交通事業者との契約方法の見直しを進めます。

<市が最低限確保すべき水準>

- (1) 少なくとも週に2回は、地域の拠点（行政センター、交通結節点）まで往復できるサービスを確保する
- (2) 通学利用が見込まれる路線は、登下校にあわせた便数・時間帯の運行を確保する

<幹線の見直し基準>

■ 見直し基準の対象と評価時期

対象路線	広域幹線（バス）	大社線、日御碕線、須佐線
	準幹線（バス）	三刀屋出雲線、小田線
評価時期	毎年度評価（評価期間：10月～翌年9月）	

※空港連絡バスは出雲縁結び空港利用者の移動を担うため、見直し基準の対象外とします。

■ 見直し基準

基準①	1便あたりの利用者数	5.0人未満 （現行の実績値をもとに設定）
基準②	利用者1人あたりの 経常損失	500円以上 （現行の実績値をもとに設定）

- 基準①および基準②に該当する場合、「見直し対象路線」として、住民への周知・意見交換等を行いながら、ダイヤや経路など現行サービス内容の見直しを検討します。

<支線の見直し基準>

■ 見直し基準の対象と評価時期

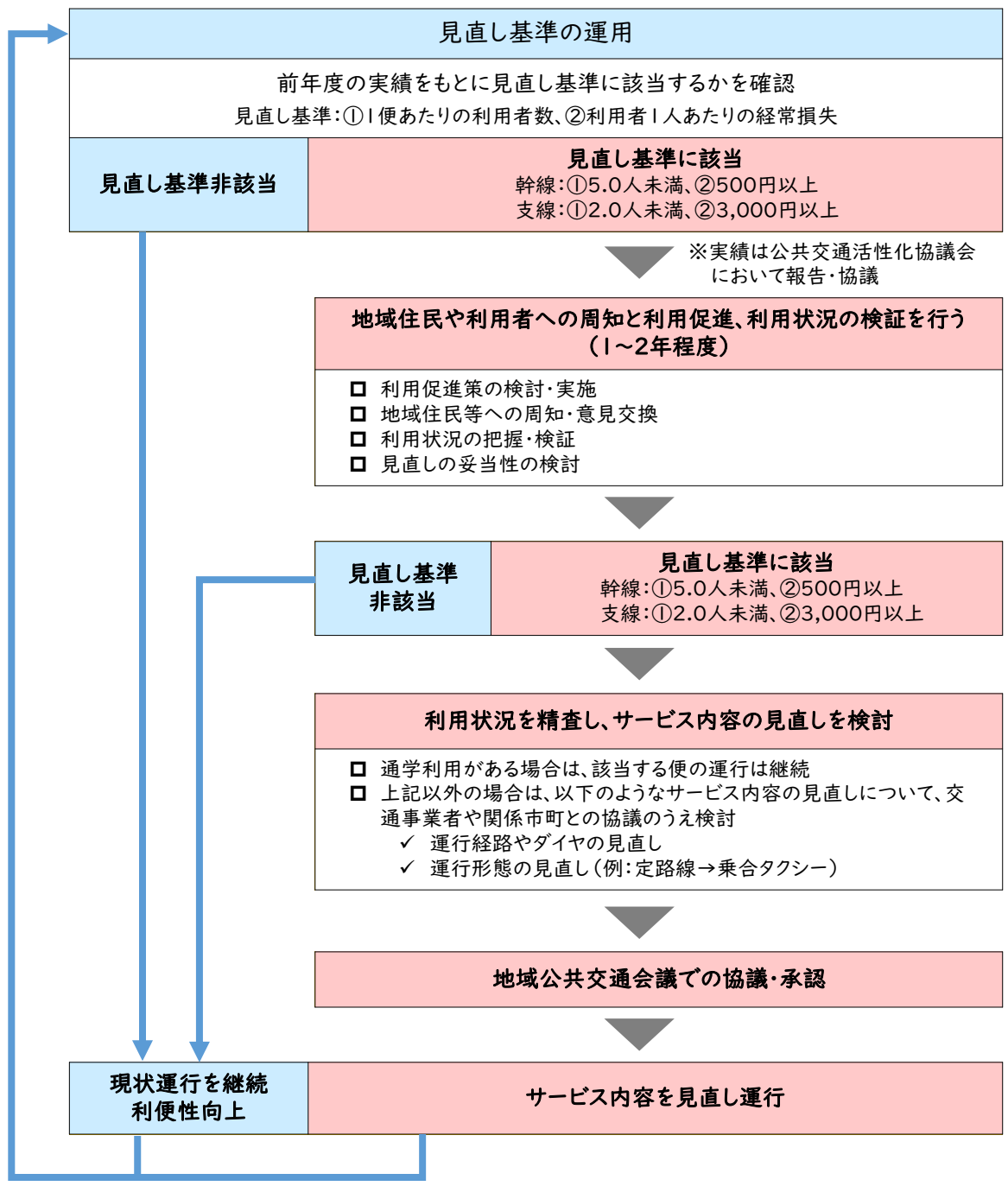
対象路線	定路線	大寺線、外園線、根波線、平成温泉線（江南線）、平田生活バス（島村線、鹿園寺線、一畑薬師線）
	定路線 （過疎・辺地）	うさぎ線、佐田生活福祉バス、平田生活バス（上記以外の路線）、多伎循環バス
評価時期	毎年度評価（評価期間：10月～翌年9月）	

■ 見直し基準

基準①	1便あたりの利用者数	2.0人未満（乗合が成立するための一定の利用があるか）
基準②	利用者1人あたりの 経常損失	3,000円以上（過疎・辺地では4,000円以上） （現行の実績値をもとに設定）

- 基準①および基準②に該当する場合、「見直し対象路線」として住民への周知・意見交換等を行いながら、減便やダイヤ改正などの現行サービス内容の見直しや、定路線から乗合タクシー等に移行するといった運行形態の見直しなどを検討します。
- 基準①、基準②に該当しない場合でも、新たに乗合タクシーの導入を検討する場合などは、地域の実情や住民意見等も踏まえて、当該地域内の交通を一体的に見直すことができます。
- 基準②については、過疎・辺地の路線とそれ以外の路線で異なる基準値を設定しています。

<見直し基準の運用フロー>



実施主体	出雲市	対応する SDGs	
実施期間	令和5年度から実施		
関連施策	施策1-1, 施策3		

施策1-3 鉄道の利用促進強化

- JRや一畑電車などの鉄道について、沿線市町や交通事業者、関係者と連携して利用促進を強化します。

■JRの乗り方教室の開催



資料：出雲市交通政策課

■一畑電車のお仕事体験の開催









資料：一畑電車（公式SNS）

■JR利用促進会議の様子



資料：出雲市交通政策課

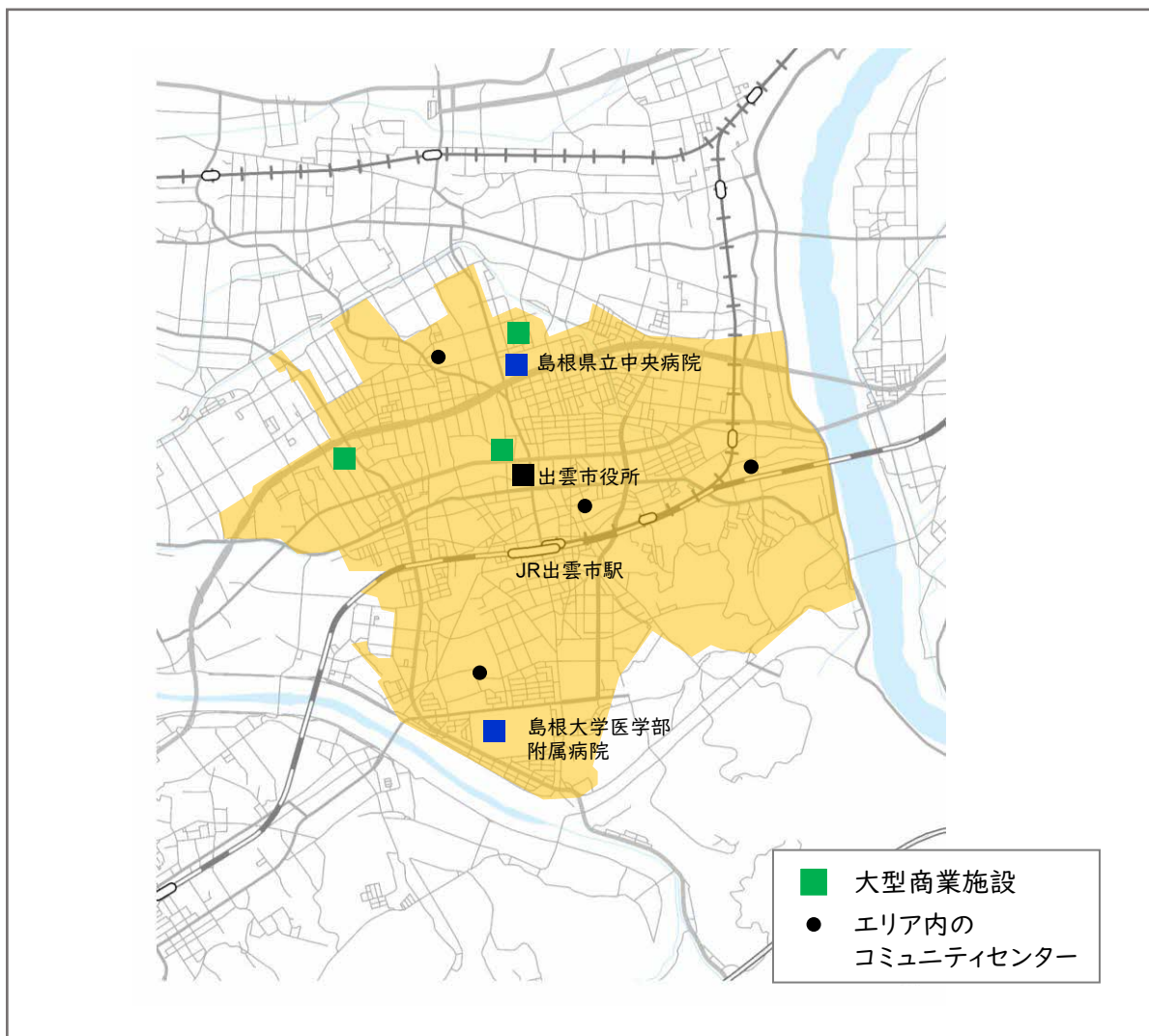


実施主体	出雲市、交通事業者、その他（沿線自治体等）	対応する SDGs	     
実施期間	令和5年度から計画・随時実施		
関連施策	施策1-1, 施策8		

施策2 中心市街地形成エリアの利便性向上

- 中心市街地形成エリアは、特に公共交通の利便性を高めるエリアとして設定し、須佐線や大社線、日御碕線の延伸や等間隔ダイヤ等を検討し、エリア内の利便性を高めます。
- 複数のバス路線によって利便性を高めた中心市街地形成エリアの交通は、共通時刻表等を作成して利用者にわかりやすく情報提供します(施策5)。

■ 中心市街地形成エリア



実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和6年度に計画、令和7年度から実施		
関連施策	施策5、施策9		

はじめに
1.
2. 地域と公共交通の
3. 市民生活と公共交通
4. 問題点と
取り組みむべき課題
5. 公共交通の将来像
6. 将来像を実現する
ために実施する施策
7. 施策の実施
スケジュール
8. 計画の管理と
モニタリング

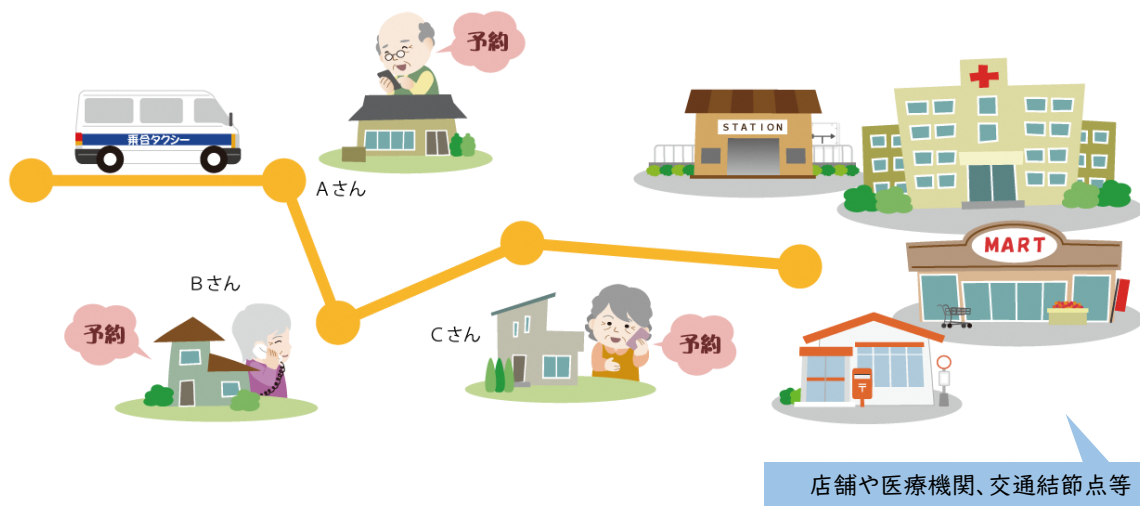
施策3 高齢者が利用しやすい新たな地域内交通の導入



- 地域の実情に即した新たな地域内交通として、ドアツードアによるオンデマンド乗合タクシーの導入を地域との協働により検討します。
- 運行エリアはコミュニティセンター単位を基本としますが、地域の実情に応じて複数のコミュニティセンターエリアを合わせて運行することも視野に検討します。

■ 新たな地域内交通（乗合タクシー）の基本的な考え方

運行エリア	<ul style="list-style-type: none"> ● 単独または複数のコミュニティセンターエリア ● エリア内での運行を基本とし、エリア内の店舗や医療機関、交通結節点等により乗り継ぎなしで行き帰りできるようにする ● ただし、地域の実情に応じてエリア外の目的地の設定も検討する
利用方法 (運行方法)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者は電話やスマートフォンを使用して予約を行い、自宅近くから決められた目的地まで利用できる ● 同じ方向や時間帯の近い予約では、複数の利用者に乗り合わせて利用してもらうことで、効率的な運行を図る
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 曜日や時間帯を限定して運行（例：平日の9時～16時など）

■ 利用イメージ



実施主体	出雲市、交通事業者、地域住民	対応する SDGs	 
実施期間	令和5年度に計画・実証運行、令和6年度から本格運行		
関連施策	施策1-1, 施策1-2, 施策7-1, 施策7-2, 施策9, 施策13-2		

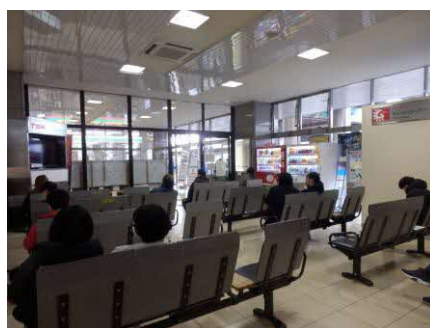
施策4 交通結節点や主要施設等の待合環境の整備

- 主要交通結節点である出雲市駅やその他の交通結節点において、全ての利用者がより円滑に利用できるよう利便性向上に向けた環境整備を検討します。
- また、出雲地域の主要施設や利用者の多いバス停などにおいて、利用者が快適にバスやタクシーを待つことができる環境整備を検討します。

<待合環境整備の検討例>

- バスの到着がわかりにくい待合スペースでの、デジタルサイネージを活用したリアルタイムの情報提供
- 屋内の待合環境整備や椅子の設置などによる待合環境の整備・改善
- 案内看板の整備などによるわかりやすい乗り継ぎ経路の案内や待合場所の提示 など

■ 出雲市駅周辺の待合環境



バス停には多言語表示のデジタルサイネージが設置されている(左)が、屋内の待合スペースでは路線バスに関する情報提供がない(右)

■ 出雲大社前駅周辺の待合環境



屋内の待合スペースでは路線バスに関する情報提供がなく(左)、外でバスを待つ利用者も多いバス停の近くに喫煙スペースがある(右)

実施主体	出雲市、交通事業者、周辺施設等	対応する SDGs	 
実施期間	令和6年度から計画・随時実施		
関連施策	施策1-1		

施策5 わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化

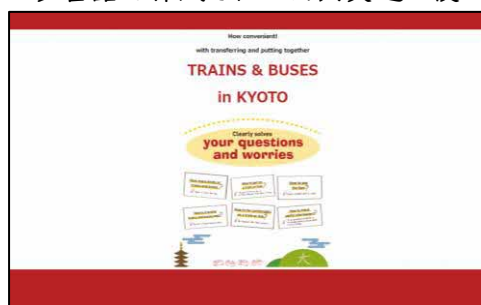
- 既存の公共交通マップや時刻表の整理見直しを行い、高齢者や初めて市内の公共交通を利用する来訪者などにもわかりやすいものとします。特に多くの路線が集積する中心市街地形成エリアについては、共通時刻表を作成するなど、情報提供の方法を工夫します。
- 時刻表や路線図、ホームページ等の多言語化を検討し、市内に居住する外国籍の人や国外から観光に訪れた人が気軽に公共交通を利用できるようにします。

■行き先が番号でわかる、全事業者共通バスマップの例




広島県 広島都市圏

■多言語で作成された公共交通の使い方説明サイトやバスマップ



京都府京都市



実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和5年度から一部実施、それ以外は令和7年度に計画、令和8年度から実施		
関連施策	施策2, 施策8, 施策11		

施策6 通勤・通学のしやすい環境づくり

- 公共交通を利用して通勤・通学しやすい環境を整備するため、既存のバス路線のダイヤ等の見直しを行います。
- 公共交通の運行情報や利用方法などについて、高校生への入学前に周知するなど、タイミングを計った周知・利用促進を行います(施策8)。
- パークアンドライドによる利用促進を図るため、駅周辺の駐車場や駐輪場の整備を進めます。

■ 高校生を対象にした利用促進の取組事例

啓発資料の配布

高校生とその保護者を対象に、クルマ利用の自粛を呼びかける啓発資料を配布

岡山県高梁市

個々人に沿った情報提供

公共交通への転換意向がある家庭などに対して、通学における公共交通利用ルートや時刻表、消費カロリー、CO2排出量等、生徒一人ひとりに沿った情報提供資料を配布

種別	距離	消費カロリー	CO2排出量
徒歩	1000m	72.7	7.44
自転車	1000m	7.46	8.03
バス	1000m	10.54	11.11
クルマ	1000m	12.33	12.54
クルマ	500m	13.54	14.11
クルマ	13.27	13.44	14.03
クルマ	16.19	16.36	16.89
クルマ	18.07	18.24	17.50
クルマ	18.03	18.24	18.03



実施主体	出雲市、交通事業者	対応するSDGs	
実施期間	令和6年度に計画、令和7年度から実施		
関連施策	施策7-2、施策8		

はじめに
1
2 地域と公共交通の
3 市民生活と公共交通
4 問題点と
5 公共交通の将来像
6 将来像を実現する
7 施策の実施
8 計画の管理と

施策7 利用者への支援

施策7-1 外出を促進し持続可能な運賃体系の構築

- 適切な運賃の受益者負担や、割引サービス等を検討します。
- 交通事業者が独自に行う制度・割引などと併せて周知し公共交通の利用を促進します。

<外出を促進する運賃体系の検討例>

- 路線バスの運賃の上限設定（例えば一乗車最大600円とするなど）
- 乗合タクシーは、月額の手定額料金を支払えば乗り放題となる会員制とする（適切な運賃の受益者負担を求める）
- 上記の会員では、路線バスの運賃や施設での割引サービスなどが受けられる

■ 交通事業者が実施する既存事業の例



未就学児の子どもとその家族が、一緒に一畑電車・一畑バスを利用する際に、土日祝日乗り放題となる「カンガルーパス」



一畑電車が1日乗り放題となる「1日フリー乗車券」

資料：一畑電車

実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和8年度に計画、令和9年度から実施		
関連施策	施策3, 施策8		

施策7-2 介助や配慮が必要な利用者への支援の構築

- 「介助があれば公共交通を利用して外出できる人」への支援について検討し、外出を促します。
- 交通事業者とともに、車両や運賃精算機等のユニバーサルデザイン化を推め、加齢に伴う身体機能の衰えがあっても利用し続けられ、障がいがある方や子育て中の方にもやさしい公共交通を目指します。



実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和5年度に計画、令和6年度から実施		
関連施策	施策3, 施策6, 施策8		

施策8 ターゲットに即したモビリティ・マネジメントの推進

- 制度の拡充や路線の見直し等、各種施策とあわせてモビリティ・マネジメント施策を実施し、公共交通の利用者を継続的に確保します。
- 高校生や観光客、事業所へ通勤する人、転入者など、様々なターゲットに合わせてはたらきかける方法やタイミングを工夫し、より効果的に実施します。

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

■バスの乗り方教室の開催



資料：出雲市交通政策課

資料：一畑バスホームページ

■事業所や市役所職員を対象とした職場モビリティ・マネジメントの取組例

鳥取県鳥取市

実施主体	出雲市、交通事業者、各ターゲットの関係者等	対応する SDGs	
実施期間	令和6年度に計画、令和7年度から随時実施		
関連施策	施策1-3, 施策5, 施策6, 施策7-1, 施策7-2		

はじめに
1
2 地域と公共交通の
3 市民生活と公共交通
4 問題点と
取組むべき課題
5 公共交通の将来像
6 将来像を実現する
ために実施する施策
7 施策の実施
スケジュール
8 計画の管理と
モニタリング

施策9 中山間地域のまちづくりと連携した取組の推進

- 乗合タクシー等、各種施策の実施においては、中山間地域を中心に地域住民の主体的なまちづくりと連携して実施していきます。

<まちづくりと連携した取組例>

- コミュニティセンターやまちづくり団体等と連携して、地域内交通の検討や公共交通の利用促進を行う
- コミュニティセンターでのイベントに合わせて公共交通の乗り方教室などを開催する
- 時刻表やマップの作成において、沿線施設や団体と連携し、施設の情報や広告を掲載する
- 交通結節点や主要な施設・店舗周辺において、公共交通の待ち時間を楽しくする空間や待合スペースを施設等と連携して確保する
- 公共交通を活用した地域産品の集出荷を行う など

さだ未来ビジョン(公共交通に関連する部分を抜粋)

生活・福祉分野

—いつまでも安心して暮らし続けられる佐田

- 1 公共交通体系の検証と提案
スクールバス、生活福祉バス、外出支援事業を定期的に住民目線で見直し出雲市へ提案していく。
- 2 ドアtoドアの移動手段の拡充
ドアtoドアで運行されている外出支援事業の拡大や自治会有償運送、移動+αを検討する。



佐田自治協会 佐田地域振興会、/小さな風舟・夏海船部会 令和4年(2022)3月



公共交通の課題解決のため、さだ未来ビジョンの具体化を協議する市民

実施主体	出雲市、交通事業者、地域住民	対応する SDGs	
実施期間	令和5年度から計画・随時実施		
関連施策	施策2, 施策3		

施策10 公共交通の担い手不足への対応

- 交通事業者との連携により、運転手確保に向けた支援を推進します。
- 交通事業者間で連携した運行を検討することで、交通事業者の人手不足解消や働き方改革の推進を図ります。

<公共交通の担い手不足に対する取組例>

- 夜間タクシー運行や空港連絡バス等の事業者間で分担した運行
- バス、タクシーの運転手に必要な運転免許取得の補助制度
- 業界全体のイメージアップに向けたPR
- 高校生等を対象とした就職説明会の実施
- UIターン推進事業等とあわせた採用活動への支援
- 職場内での評価・昇進システムの検討
- 女性ドライバー等も含めてだれもが働きやすい環境づくり など

■ 高卒運転士候補生の募集パンフレット



資料：一畑バス

■ バス・タクシードライバーの就職フェア



実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和5年度から計画・随時実施		
関連施策	施策7-1		

はじめに
1.
2. 現状と公共交通の
3. 市民生活と公共交通
4. 問題点と
5. 公共交通の将来像
6. 将来像を実現する
7. 施策の実施
8. 計画の管理と
9. モニタリング

施策11 スマホひとつで利用できる公共交通システムの構築

- 市内を運行する全てのバス路線について、標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)による公表を進めます。
- 市内を運行する公共交通の情報について、市のホームページ等を活用し、わかりやすい情報提供を行います。



スマートフォンからも閲覧しやすい情報提供の例
資料:松江市交通局



実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和6年度から計画・随時実施		
関連施策	施策5, 施策13-1, 施策13-2		

施策12 公共交通車両の脱炭素化

- バス事業者やタクシー事業者等における電気自動車・燃料電池車の普及を促進し、交通の脱炭素化を目指します。
- 通勤・通学時間帯以外の平日の昼間や休日の運行便などについて、利用状況に応じた車両のダウンサイジングを検討します。

■ 出雲大社周辺でのグリーンスローモビリティ運行の社会実験の様子(令和3年(2021))



※グリーンスローモビリティとは
時速20km未満で公道を走ることができる電動車を
活用した小さな移動サービスのこと

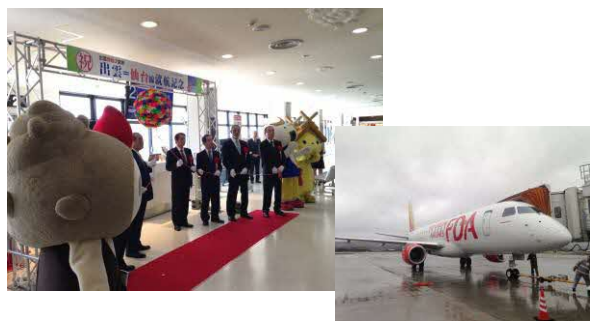
実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和6年度から計画・随時実施		
関連施策	施策13-2		

施策13 公共交通によるおもてなし

施策13-1 空港利用者の利便性向上

- 今後予定されている運航時間の延長等により空港利用者の増加が見込まれるため、二次交通の利便性の確保を検討します。

■ 空港連絡バス



平成27年以降に名古屋（小牧）、静岡、仙台便などが就航

資料：出雲空港ターミナルビルSNS

実施主体	出雲市、交通事業者	対応する SDGs	
実施期間	令和6年度から計画・随時実施		
関連施策	施策11		

施策13-2 観光客や帰省客などの利用も見据えた公共交通サービスの検討

- 観光客の利用が見込まれる出雲大社周辺の周遊手段を検討します。
- 観光利用の多いバス路線はそのサービスレベルを維持または向上するとともに（施策1-1）、地域内交通を活用し、観光客が周遊しやすい環境づくりを進めます。



実施主体	出雲市、交通事業者、観光協会等	対応する SDGs	
実施期間	令和6年度から計画・随時実施		
関連施策	施策1-1, 施策3, 施策11, 施策12		

はじめに
1.
2. 地域と公共交通の
3. 市民生活と公共交通
4. 問題点と
5. 公共交通の将来像
6. 将来像を実現する
7. 施策の実施
8. 計画の管理と
モニタリング

7. 施策の実施スケジュール

出雲市のめざす姿 (基本目標)	施策	実施主体					実施スケジュール				
		出雲市	交通事業者	地域住民	その他	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	
使いやすいまちの公共交通	施策1 地域と地域をつなぐネットワークの強化										
	施策1-1 幹線・支線の明確化と確保・維持	○				実施					
	施策1-2 幹線・支線の見直し基準の設定	○				実施					
	施策1-3 鉄道の利用促進強化	○			○	計画・随時実施					
	施策2 中心市街地形成エリアの利便性向上	○			○	計画	実施				
	施策3 高齢者が利用しやすい新たな地域内交通の導入	○		○		計画・実証運行	本格運行・他エリアへの展開				
	施策4 交通結節点や主要施設等の待合環境の整備	○			○		計画・随時実施				
	施策5 わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化	○				実施		計画	実施		
	施策6 通勤・通学のしやすい環境づくり	○					計画	実施			
	施策7 利用者への支援										
車を運ばない人も生活しやすいまちも	施策7-1 外出を促進し持続可能な運賃体系の構築	○							計画	実施	
	施策7-2 介助や配慮が必要な利用者への支援の構築	○				計画	実施				
	施策8 ターゲットに即したモビリティ・マネジメントの推進	○			○		計画	随時実施			
	施策9 中山間地域のまちづくりと連携した取組の推進	○		○		計画・随時実施					
公共交通の持続可能なまち	施策10 公共交通の担い手不足への対応	○				計画・随時実施					
	施策11 スマホひとつで利用できる公共交通システムの構築	○					計画・随時実施				
	施策12 公共交通車両の脱炭素化	○					計画・随時実施				
新しい公共交通にチャレンジするまち	施策13 公共交通によるおもてなし										
	施策13-1 空港利用者の利便性向上	○					計画・随時実施				
	施策13-2 観光客や帰省客などの利用も見据えた公共交通サービスの検討	○			○		計画・随時実施				
		○					計画・随時実施				

8. 計画の管理とモニタリング

8-1. 評価指標の設定

- 本計画の達成状況を評価するため、以下の通り評価指標を設定します。

評価指標①	公共交通の市民一人当たりの年間利用回数
指標の定義	【定義】対象路線の年間利用者数※の合計値を人口（3月時点）で割った値 ※従来のバス会計年度を適用 【対象】幹線：広域幹線（バス）、準幹線（バス）（※） 支線：定路線、乗合タクシー その他：福祉バス、高齢者等外出支援事業、まめながタクシー
現状値	1.69回／人・年（令和3年度（2021））
目標値	2.37回／人・年以上（令和9年度（2027））
目標値の考え方	新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度（2019）と同じ水準まで戻す
データ取得方法	各交通事業者等から報告を受けて市が把握する
評価の時期	当年度（9月まで）の情報をもとに毎年実施

※波根線を除く

評価指標②	JRの一日平均利用者数
指標の定義	市内の鉄道駅（JR）における一日平均利用者数の合計値
現状値	2,803人／日（令和3年度（2021））
目標値	3,840人／日（令和9年度（2027））
目標値の考え方	新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度（2019）と同じ水準まで戻す
データ取得方法	交通事業者から報告を受けて市が把握する
評価の時期	前年度の情報をもとに毎年実施

評価指標③	一畑電車の年間輸送人員
指標の定義	市内の一畑電車の年間利用者数
現状値	110万人／年（令和3年度（2021））
目標値	150万人／年（令和7年度（2025））
目標値の考え方	一畑電車支援計画（※）の目標値と整合を図る
データ取得方法	交通事業者から報告を受けて市が把握する
評価の時期	前年度の情報をもとに毎年実施

※島根県・松江市・出雲市で組織する「一畑電車沿線地域対策協議会」が令和3年（2021）2月に取りまとめた、一畑電車に対する支援計画（計画期間は令和3年（2021）から令和7年（2025）まで）

はじめに
1.
2. 地域と公共交通の
3. 市民生活と公共交通
4. 問題点と
5. 公共交通の将来像
6. 将来像を実現する
7. 施策の実施
8. 計画の管理と
モニタリング

評価指標④	公共交通機関(バス)の利用しやすさの市民満足度
指標の定義	公共交通機関(バス)の利用しやすさについて、「満足している」、「どちらかといえば満足している」と回答した人の全回答者に対する割合
現状値	17.1% (令和3年度(2021))
目標値	23.3% (令和9年度(2027))
目標値の考え方	「どちらかといえば満足していない」と回答した70歳以上の高齢者の8割程度を「どちらかといえば満足している」に転換させることを目指す
データ取得方法	市が市民を対象としたアンケート調査を実施し、把握する
評価の時期	計画期間の後半(令和8年度(2026)~令和9年度(2027))に調査を実施

評価指標⑤	公共交通による人口カバー率
指標の定義	【定義】以下の対象路線の駅、バス停(フリー乗降区間)から500m圏域内に居住する人の総人口に占める割合(圏域内人口は最新の国勢調査データより抽出) 【対象】幹線:JR、一畑電車、広域幹線(バス)、準幹線(バス) 支線:定路線、乗合タクシー その他:福祉バス、まめながタクシー
現状値	75.1% (令和3年度(2021))
目標値	78.2% (令和9年度(2027))
目標値の考え方	4年間で各地域のカバー率の低い4地区に乗合タクシーを導入し、数値を向上させる
データ取得方法	市が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑥	わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化の実施状況
指標の定義	施策5で定める「わかりやすい時刻表やマップの作成と多言語化」についての具体的な取組の実施状況(実施件数)
現状値	なし
目標値	3件以上 (令和9年度(2027))
目標値の考え方	市内総合時刻表、中心市街地形成エリアの共通時刻表、乗合タクシー導入におけるわかりやすいチラシ等を作成する
データ取得方法	市が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑦	公共交通の公的資金の投入額
指標の定義	公共交通の維持に係る市の支出額(※)
現状値	260百万円／年 (令和3年度(2021))
目標値	260百万円／年 (令和9年度(2027))
目標値の考え方	路線延伸・ダイヤ調整等によって運行経費が増加するのに対し、利用促進等により運行収入の増加を図り、市の支出額を現状程度に抑える
データ取得方法	市が把握する
評価の時期	当年度(9月まで)の情報をもとに毎年実施

※波根線を除く

評価指標⑧	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率
指標の定義	公的資金が投入されている公共交通事業について、全体の収支率(支出に対する収入の割合)(※)
現状値	29.0% (令和3年度(2021))
目標値	30.4% (令和9年度(2027))
目標値の考え方	路線延伸・ダイヤ調整等によって運行経費が増加するのに対し、利用促進等により運行収入の増加を図り、現状と同程度の収支率を維持する
データの取得方法	市が把握する
評価の時期	当年度(9月まで)の情報をもとに毎年実施

※波根線を除く

評価指標⑨	スマホひとつで利用できる公共交通システムの構築状況
指標の定義	施策11で定める標準的なバス情報フォーマットを整備したバス路線の数
現状値	5路線(大社線、日御碕線、須佐線、小田線、空港連絡バス)(令和4年度(2022))
目標値	10路線以上(令和9年度(2027))
目標値の考え方	観光利用が多く見込まれる路線を中心に、整備を行う
データ取得方法	市が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

8-2. 計画の実施とモニタリング

- 本計画の実施状況や達成状況の評価はPDCAサイクルの考え方のもと、計画(Plan)・実行(Do)・評価(Check)・改善(Act)を行います。
- 長期的な計画・実行が必要な施策、短期的な計画・実行が可能な施策それぞれで、施策の計画(Plan)と実施(Do)を行います。また、毎年度定期的に施策の実施状況や目標の達成状況について評価・検証(Check)を行い、この内容を踏まえて改善(Act)を行いながら、次期施策の計画・実施へとつなげていきます。
- なお、本計画の施策内容などは、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。
- 計画の最終年度(令和9年度(2027))には、施策の実施状況の目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。

■ 計画の管理・評価のスケジュール

	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)
長期的な計画・実行 が必要な施策	施策の計画(Plan) →	実施(Do) →	施策の計画(Plan) → 改善(Act) ↑	実施(Do) →	
短期的な計画・実行 が可能な施策	施策の計画・実施 (Plan・Do) →	施策の計画・実施 (Plan・Do) → 改善(Act) ↑	施策の計画・実施 (Plan・Do) → 改善(Act) ↑	施策の計画・実施 (Plan・Do) → 改善(Act) ↑	
評価・改善		評価(Check) →	評価(Check) →	評価(Check) →	評価(Check) → 最終評価 次期計画の 検討