

津和野町地域公共交通計画



令和6年3月

津和野町

津和野町地域公共交通計画 目次

I. 計画の策定にあたって	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 策定主体.....	1
1-3 計画の区域.....	1
1-4 計画の期間.....	1
II. 地域の概要	2
2-1 位置・地勢	2
2-1-1 位置.....	2
2-1-2 地勢	2
2-2 人口	3
2-2-1 人口の推移と将来推計人口.....	3
2-2-2 人口の分布	3
2-2-3 高齢化の状況.....	4
2-2-4 人口の流動.....	4
2-2-5 運転免許保有人口.....	5
2-3 施設の分布.....	6
2-3-1 医療機関	6
2-3-2 商業施設.....	7
2-3-3 教育機関.....	7
2-3-4 公共施設.....	8
2-3-5 機能の集積.....	8
2-3-6 観光資源.....	9
III. 公共交通の概要	11
3-1 道路の状況	11
3-2 公共交通の状況	12
3-2-1 鉄道	12
3-2-2 民間バス等(4条)	12
3-2-3 町営バス(79条)	12
3-2-4 タクシー	14
3-3 鉄道の状況.....	15
3-4 バス等の状況.....	16
3-4-1 路線とバス停	16
3-4-2 民間バス等(4条)	18
3-4-3 町営バス(79条)	20
3-4-4 路線別利用状況.....	21
3-4-5 公共交通に関する負担額.....	23
3-5 交通空白地域の状況	24
3-6 その他の移動手段.....	25
3-6-1 病院等の送迎サービス	25

3-7 各種助成制度	26
3-7-1 菽・石見空港利用促進助成.....	26
3-7-2 津和野高等学校通学費等補助.....	26
3-7-3 津和野町腎臓機能障害者通院費助成.....	26
3-7-4 津和野町高齢者等福祉タクシー利用料金助成.....	27
3-7-5 津和野町精神障害者通院助成.....	27
3-7-6 津和野町障がい者施設通所費用助成.....	27
3-7-7 津和野町妊婦通院サポート事業.....	28
3-7-8 津和野町妊産婦通院補助.....	28
3-7-9 津和野町公共交通等利用料金助成.....	29
3-7-10 合宿及び研修等受け入れ促進事業.....	29
3-7-11 バス待合所設置補助金.....	29
IV. 公共交通に関する住民ニーズ.....	30
4-1 住民アンケート調査結果.....	30
4-1-1 買物移動の状況.....	30
4-1-2 通院移動の状況.....	32
4-1-3 公共交通の利用.....	34
4-1-4 運転免許の自主返納.....	37
4-1-5 町内の路線バスのあり方.....	37
4-1-6 自由意見のまとめ.....	39
4-2 高校への通学状況.....	40
4-2-1 津和野高校の通学状況.....	40
4-2-2 津和野町から近隣の高校への通学状況.....	43
4-3 高校生・保護者アンケート調査結果.....	45
4-3-1 通学の交通手段(高校生の回答).....	45
4-3-2 自家用車送迎に替わる通学手段(高校生の回答).....	45
4-3-3 バスの改善点(高校生の回答).....	46
4-3-4 自家用車送迎の有無(保護者の回答).....	47
4-3-5 送迎の理由(保護者の回答).....	47
4-3-6 送迎の負担感(保護者の回答).....	48
4-3-7 自家用車送迎に替わる通学手段(保護者の回答).....	48
4-4 小中学校スクールバス等の状況.....	49
4-4-1 小学校の利用状況.....	49
4-4-2 中学校の利用状況.....	50
4-5 庁内アンケート調査結果.....	51
V. 津和野町の公共交通の方向性.....	53
5-1 上位・関連計画の把握.....	53
5-1-1 第2次津和野町総合振興計画.....	53
5-1-2 第2期まち・ひと・しごと創生 津和野町総合戦略.....	54
5-1-3 津和野町過疎地域持続的発展計画.....	55
5-1-4 津和野町観光振興計画.....	58
5-1-5 津和野都市計画 整備、開発及び保全の方針.....	58
5-1-6 津和野町地域福祉計画.....	60

5-2 津和野町公共交通の問題点・課題	61
5-2-1 通院・買物利便性の向上【課題①】	61
5-2-2 日原地域町営バスの運行ルート改善【課題②】	61
5-2-3 日原地域町営バスの役場周辺の起終点化【課題③】	61
5-2-4 JR山口線及び広域バスと町営バス等の接続改善【課題④】	61
5-2-5 日原地域と津和野地域間のアクセス改善検討【課題⑤】	61
5-2-6 高校生の通学利便性の向上【課題⑥】	62
5-2-7 生活交通と観光二次交通の共存【課題⑦】	62
5-2-8 バス停環境の整備【課題⑧】	62
5-2-9 公共交通利用環境の整備【課題⑨】	62
5-2-10 持続可能な運行体制の確立【課題⑩】	62
VI. 基本方針と具体的な事業	63
6-1 基本方針と目標	63
目標1: 広域移動利便性の向上	64
事業1 JR山口線と町営バス等との接続の改善	64
事業2 広域バスと町営バス等との接続の改善	65
目標2: 地域内移動利便性の向上と運行の効率化	66
事業3 日原地域と津和野地域間のアクセスの充実	66
事業4 町営バスのダイヤ改善	67
事業5 日原地域町営バスの再編	69
事業6 利用状況に応じた運行形態への転換	70
事業7 区域運行の導入検討	71
事業8 堀庭園行きダイヤの効率化	72
目標3: 観光二次交通の充実	73
事業9 町営バス等の観光利用の促進	73
事業10 グリーンスローモビリティ(GSM)の導入検討	74
目標4: 公共交通利用促進と利用環境の改善、運行体制の維持	75
事業11 公共交通に係る情報発信の充実による利用促進	75
事業12 町営バス車両の小型化	76
事業13 バス停環境の段階的整備	77
事業14 公共交通のドライバー確保	78
VII. 事業実施スケジュールと計画の評価・検証方法	79
7-1 事業実施スケジュール	79
7-2 計画の目標と評価指標	80
7-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証	82
7-3-1 計画の推進体制	82
7-3-2 事業の評価と見直しのサイクル	82
参考資料	83
付 属 資 料	87

I. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

- 全国的な人口減少の進行や公的負担の増加等により地域公共交通の維持・確保が厳しくなっている現状を踏まえ、国では持続可能な輸送サービス確保を推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」を2020(令和2)年11月に施行した。これにより、原則全ての地方公共団体において地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」策定が努力義務化された。
- この法律改正に伴い、地域間幹線補助、地域内フィーダー補助等の国庫補助を受けている路線について、関係する自治体の「地域公共交通計画」に位置付け、その必要性を明記することとなった。
- 津和野町(以下「本町」という)にはJRや町内外を結ぶ民間バス、町営バス、デマンドバス、乗合タクシー、一般タクシー、福祉タクシーなど多様な種類の公共交通機関が存在する。しかしながら、各地域では進行する高齢化や人口減少といった課題を有しており、持続可能で町民の生活に即した運行サービスを検討する必要がある。また、今後は公共交通施策だけでなく、医療、高齢者福祉、学校教育、観光、小さな拠点づくりなど分野横断的な連携施策によって、地域課題を解決する必要がある。
- 以上を踏まえ本町の公共交通サービスや関係する行政施策の実態を整理し、関係主体による議論を重ねた上で、今後の新たな地域交通のマスタープランとなる「津和野町地域公共交通計画」を策定する。

1-2 策定主体

- 津和野町

1-3 計画の区域

- 津和野町全域

1-4 計画の期間

- 2024(令和6)年度～2028(令和10)年度の5年間

II. 地域の概要

2-1 位置・地勢

2-1-1 位置

- 本町は島根県最西端の県境に位置しており、北・東は益田市、西は山口県山口市・萩市、南は吉賀町に接している。
- 本町の東部は旧日原町、西部は旧津和野町で構成されている。

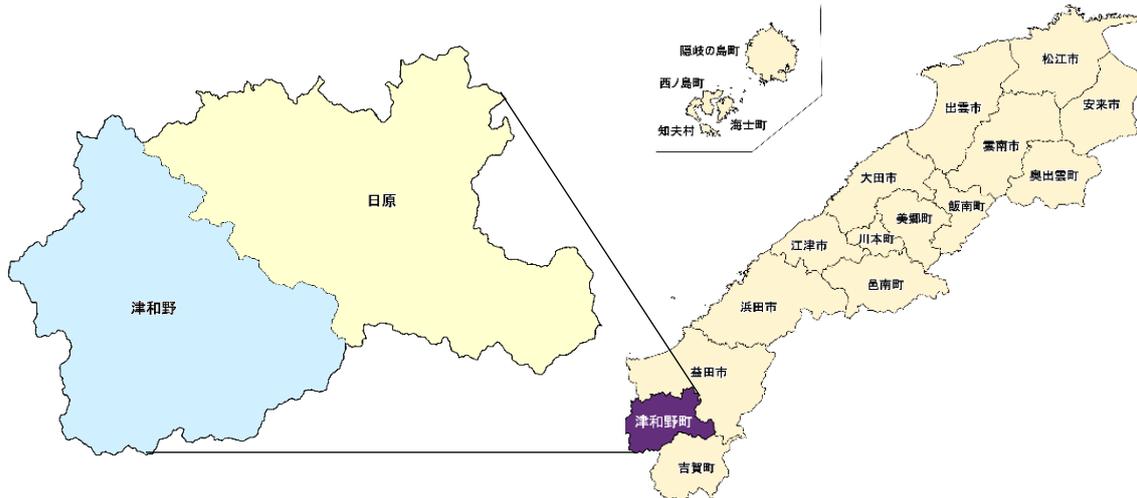


図 1 津和野町の位置

2-1-2 地勢

- 本町は中国山地の北側に位置し、高津川及びその支流に沿って小規模な平野が広がっている。町域の南東には安蔵寺山、燕岳、香仙原といった 1,000m級の山がそびえ、南西部には町のランドマークにもなっている青野山がある。

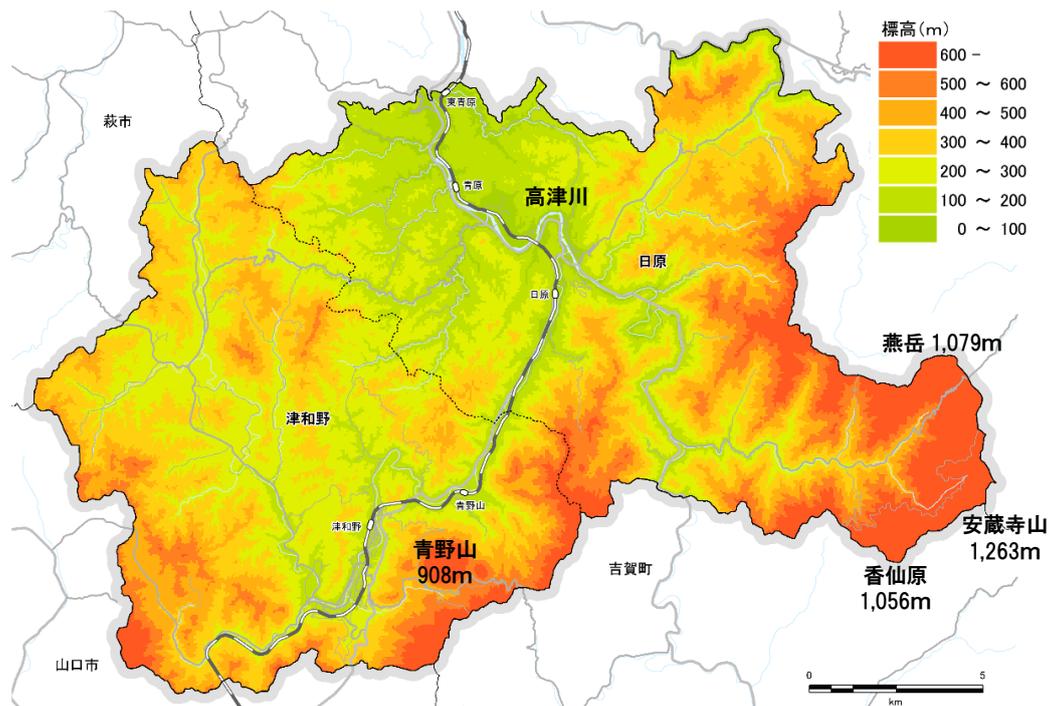
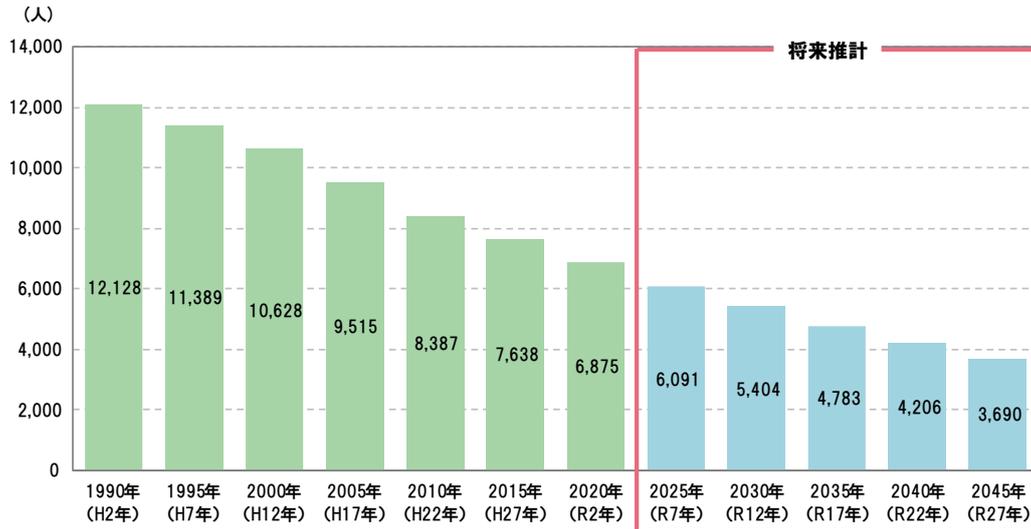


図 2 津和野町の地勢

2-2 人口

2-2-1 人口の推移と将来推計人口

- 本町の国勢調査人口は、1990(平成 2)年に 12,128 人であったが、30 年経過した 2020(令和 2)年には 6,875 人と半分近くまで減少している。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、25 年後の 2045(令和 27)年にはさらに半分近くの 3,690 人まで減少すると予想されている。



※平成 2 年～令和 2 年は国勢調査の数値、令和 7 年～令和 27 年までは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 3 津和野町の人口の推移と将来推計人口

2-2-2 人口の分布

- 本町の人口は日原地域、津和野地域の中心部や国道 9 号沿いに集中しており、それ以外は山間部に 25 人未満の小規模な集落が点在している。

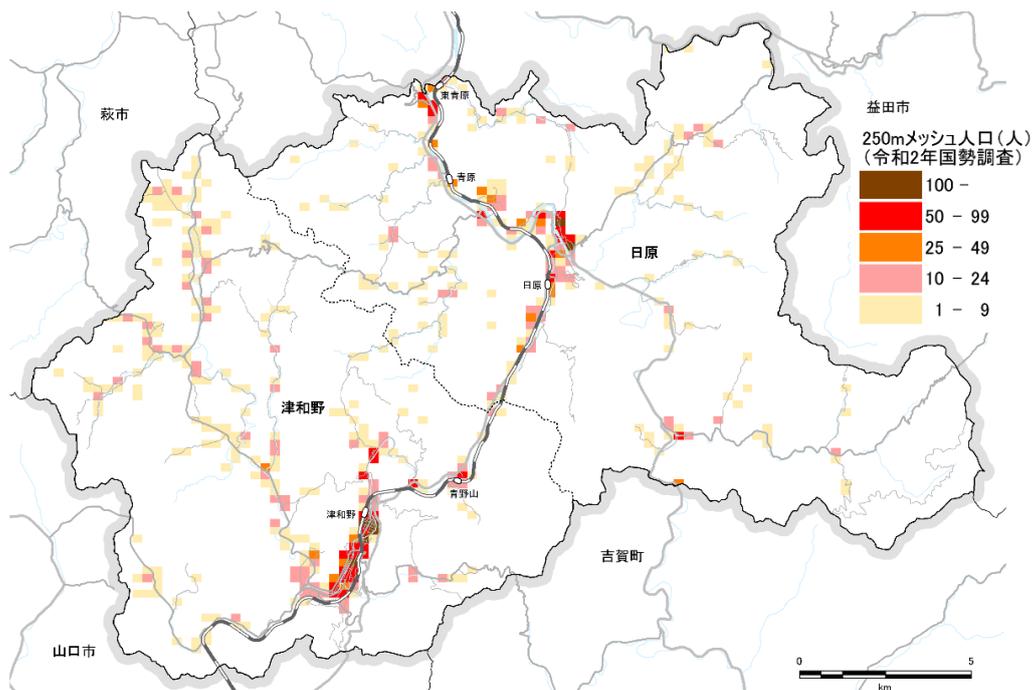
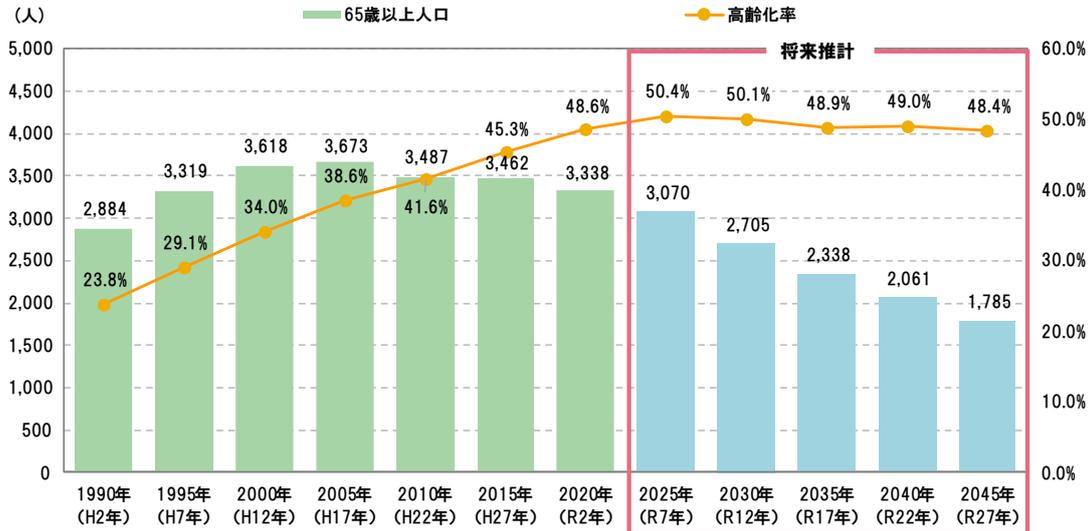


図 4 津和野町の 250m メッシュ人口

2-2-3 高齢化の状況

- 本町の高齢化率は1990(平成2)年に23.8%であったがその後上昇を続け、2020(令和2)年には48.6%とほぼ2人に1人が65歳以上の高齢者となっている。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2025(令和7)年に高齢化率は50.4%とピークを迎え、その後は横ばいから微減の傾向で推移していくと予想されている。
- 65歳以上の高齢者人口は2005(平成17)年をピークに既に減少に転じており、今後も減少傾向で推移するとみられる。



※平成2年～令和2年は国勢調査の数値、令和7年～令和27年までは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図5 高齢化の状況

2-2-4 人口の流動

- 令和2年度の国勢調査による本町の人口流動は以下のとおりで、就業者・通学者ともに流入よりも流出が上回っている。
- 主な流出・流入先としては就業者・通学者とも益田市が最も多く、次いで山口市、吉賀町等となっている。

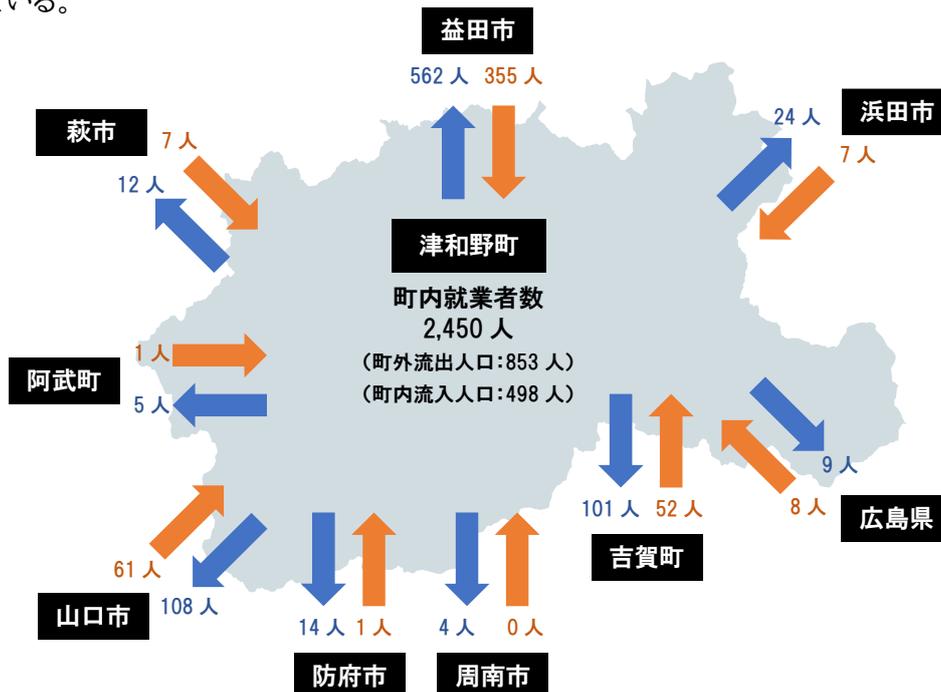


図6 15歳以上就業者の主な流出・流入状況(資料:令和2年国勢調査)

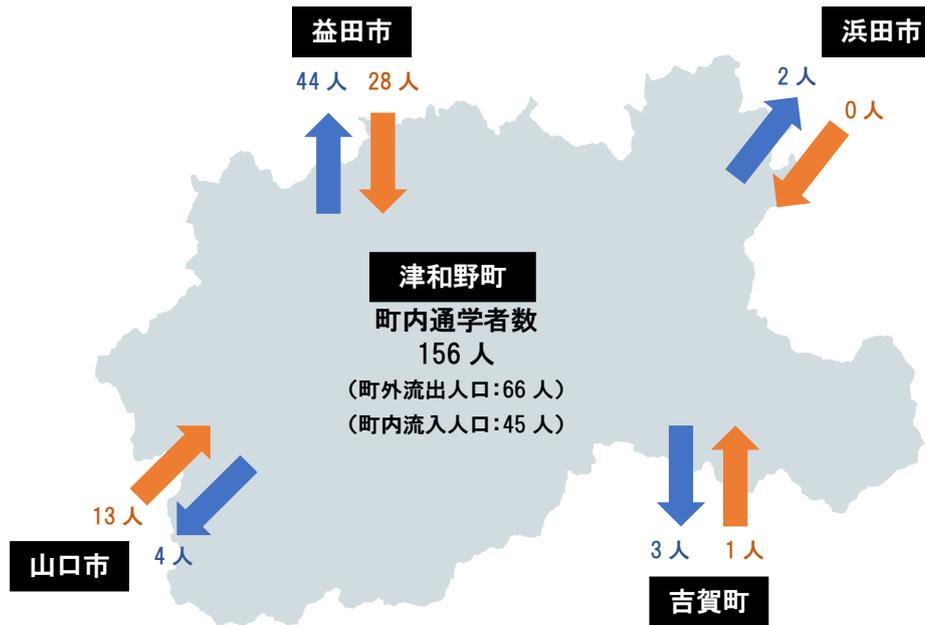


図 7 15歳以上通学者の主な流出・流入状況(資料:令和2年国勢調査)

2-2-5 運転免許保有人口

(1) 運転免許保有人口の推移

- 本町の免許保有者数はこの5年で減少傾向にあり、平成30年と令和4年を比較すると304人減少している。
- 20～50代の免許保有者数は平成30年に2,309人であったが、令和4年には2,069人となり240人減少しているのに対し、60代以上は平成30年に2,503人、令和4年に2,439人で64人の減となっており、若年層の免許保有者の減少幅が大きい。

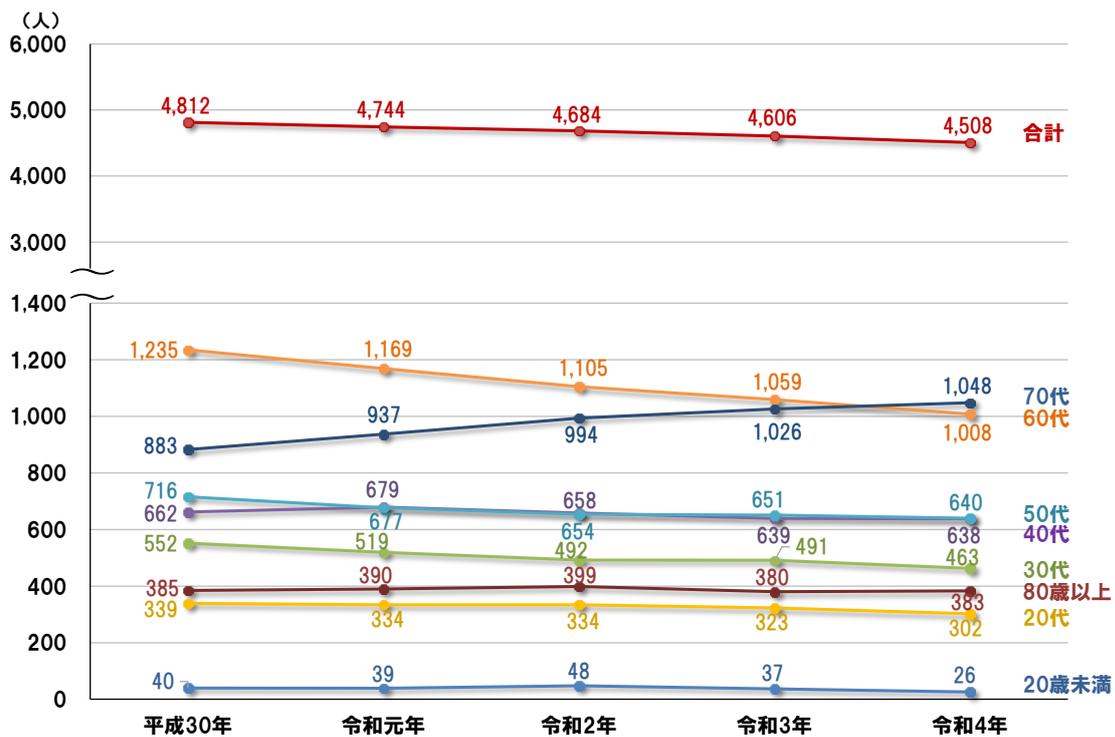


図 8 年代別免許保有者数の推移(自動車、原付、自動二輪等の第一種免許の総数)

(2)免許返納者数の推移

○平成 30 年から 5 年間の免許返納者数は年によってバラつきがあるが、延べ返納者数をみると平成 30 年には男女合計 42 人であったが令和 4 年には累計で 225 人に達している。

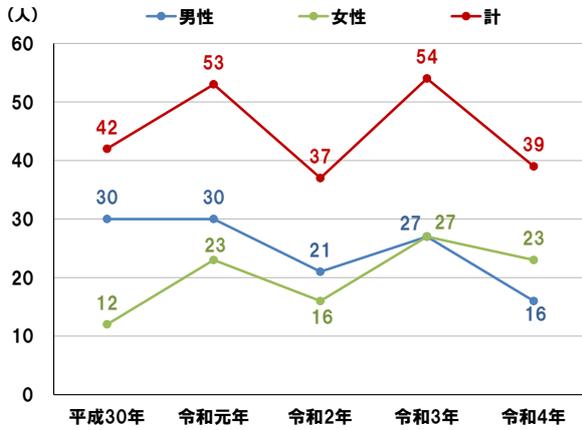


図 9 性別免許返納者数の推移

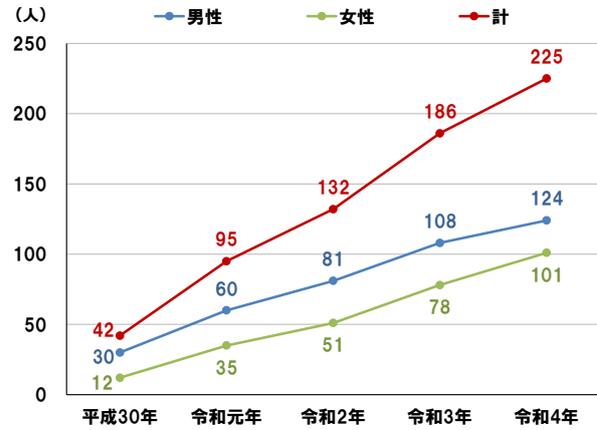


図 10 性別延べ返納者数の推移

2-3 施設の分布

2-3-1 医療機関

○本町の総合病院としては医療法人が運営する津和野共存病院・日原診療所があり、そのほかは個人の診療所が主に津和野地域中心部に集積している。

表 1 津和野共存病院の概要

診療科	内科、整形外科、小児科、放射線科、耳鼻咽喉科、精神科、心療内科リハビリテーション科		
診療受付時間	午前の診療 11:30 まで 午後の診療 16:00 まで	休診日	土・日・祝日 8/15 日、12/30 日～1/3 日



図 11 医療機関の分布

2-3-2 商業施設

○本町の商業施設は日原地域、津和野地域それぞれの中心部に位置する数件のスーパーとホームセンター、コンビニ、道の駅等があるが、日原地域では既存スーパー廃業に伴い新たな商業施設を役場本庁舎の隣接地に誘致予定である。

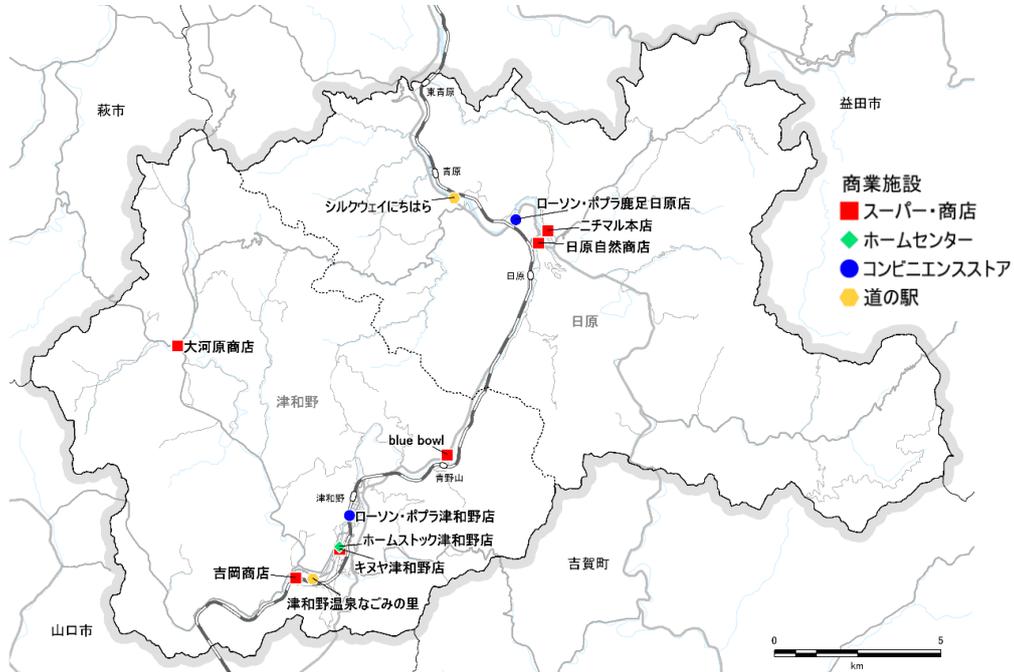


図 12 商業施設の分布

2-3-3 教育機関

○本町には日原地域に小学校 2 校、中学校 1 校、津和野地域に小学校 2 校、中学校 1 校と高校が 1 校ある。そのほか、本町が運営する町営英語塾「HAN-KOH」がそれぞれの地域に 1 か所ずつ設置されている。

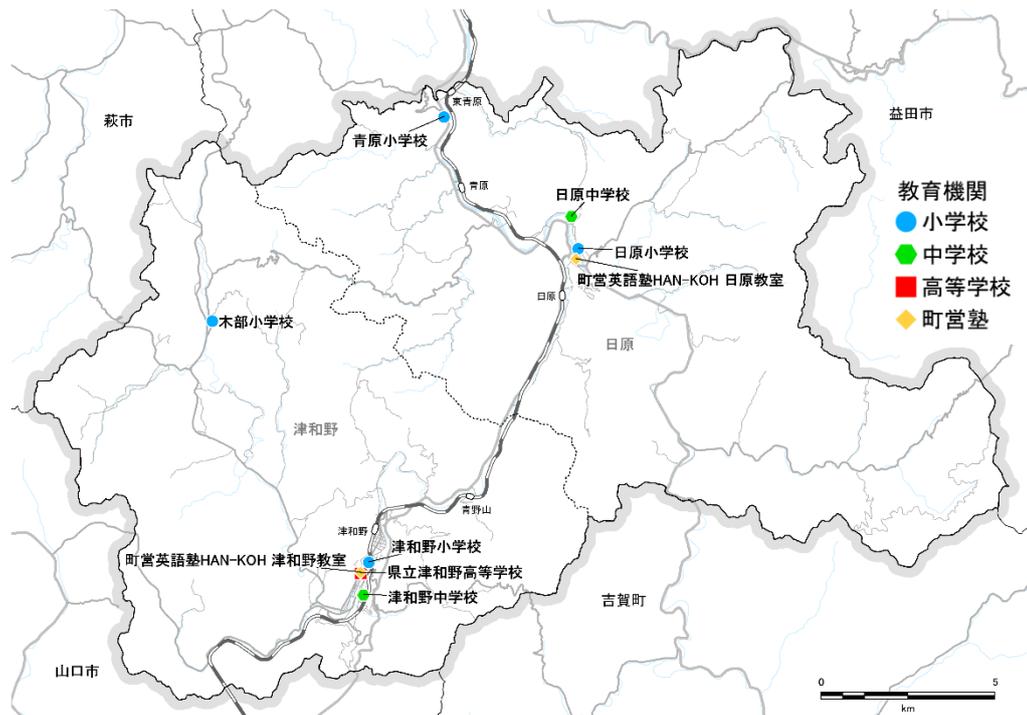


図 13 教育機関の分布

2-3-4 公共施設

○本町の公共施設としては、行政機能として日原地域に役場本庁舎、津和野地域に津和野庁舎があるほか、両地域に図書館が整備されている。また、日原地域には6つの公民館、津和野地域には4つの公民館が設置されている。

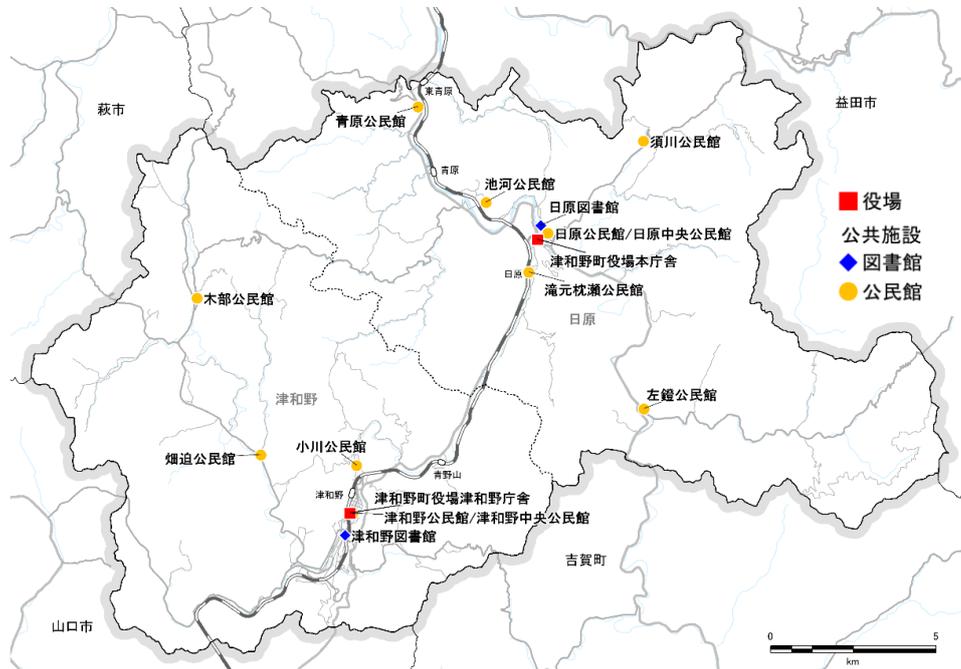


図 14 公共施設の分布

2-3-5 機能の集積

○前述の各施設をすべて地図上に配置すると、日原地域、津和野地域とも中心部周辺に細長く機能が集積しており、これらの機能集積が主な移動目的地となる。

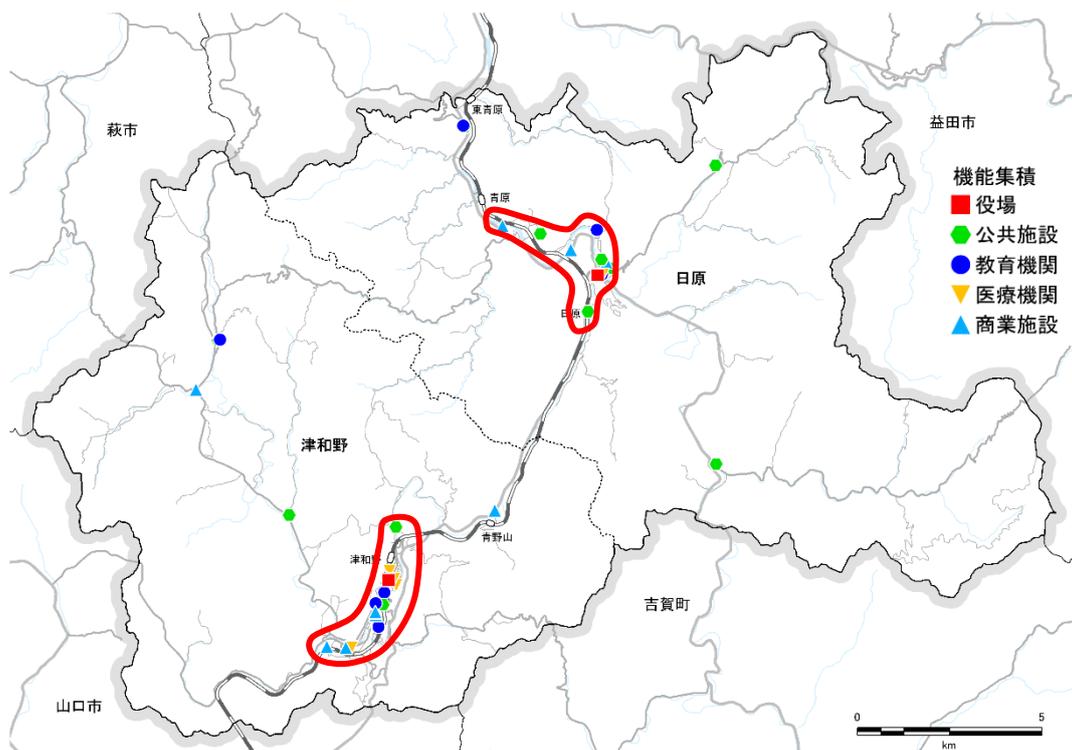


図 15 機能の集積状況

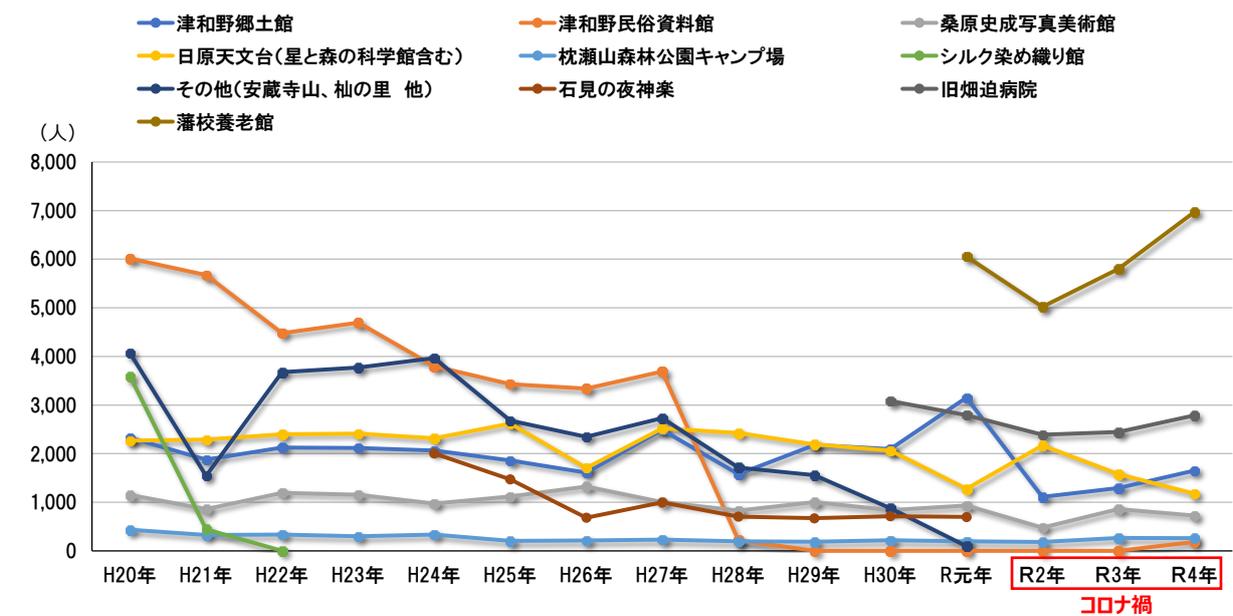
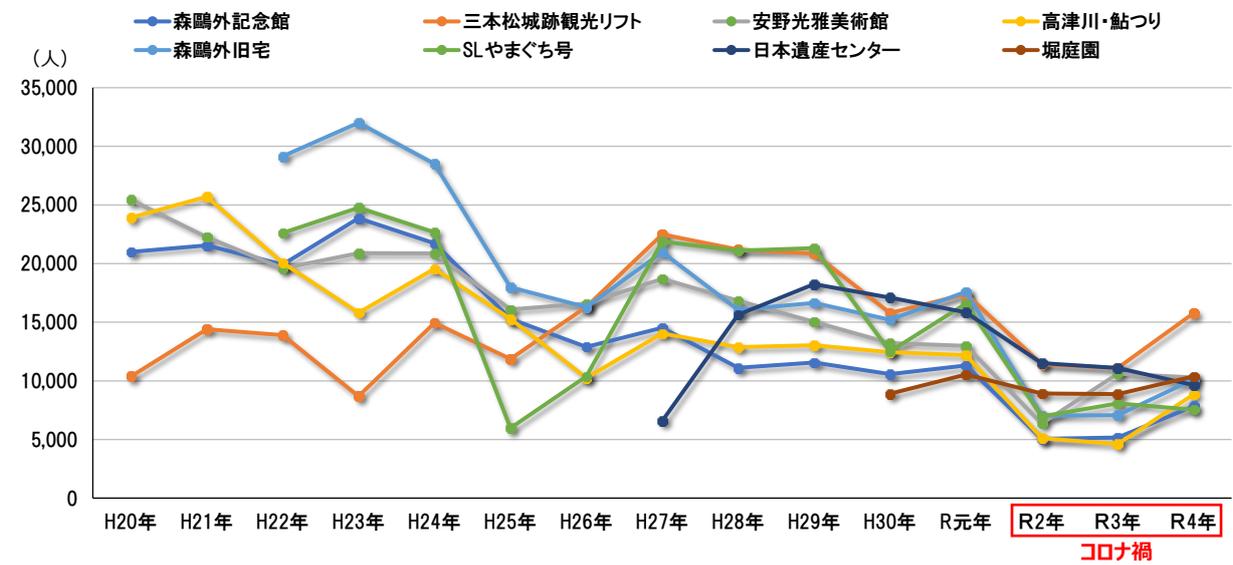
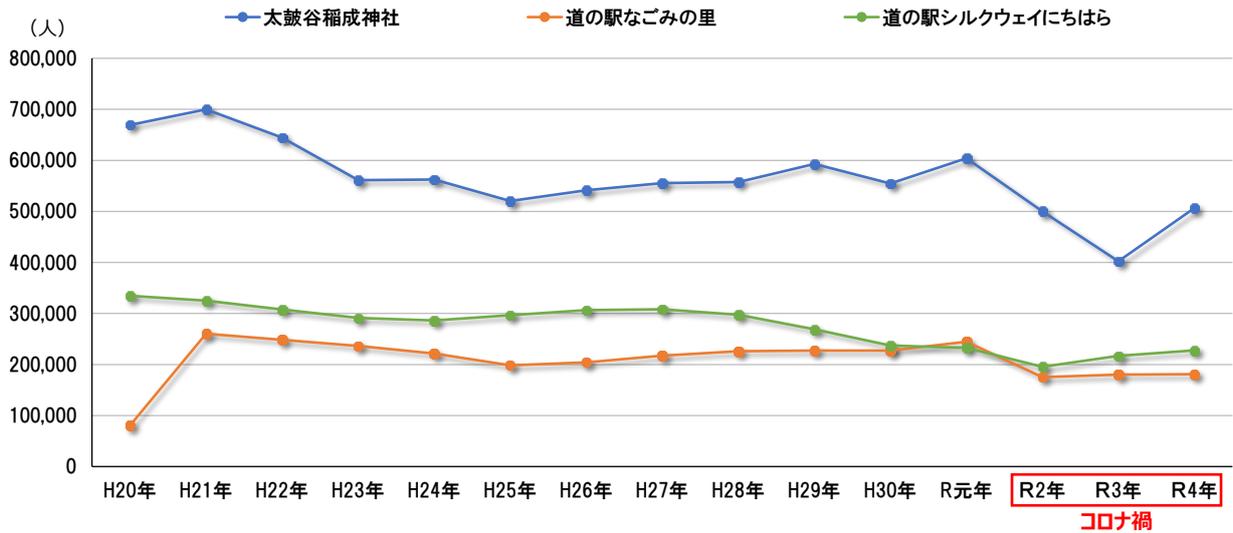


図 17 津和野町の主な観光地・施設の年間入込客数の推移(資料:島根県観光動態調査結果)

Ⅲ. 公共交通の概要

3-1 道路の状況

- 幹線となる国道は9号がJR山口線と並行する形で町の南北を縦断しているほか、187号が益田市～津和野町枕瀬間で9号と重複し、枕瀬以南は187号単独で岩国市につながっている。この国道9号が益田市と津和野町を結ぶ津和野線(石見交通)のルートとなっている。
- 二つの国道に接するかたちで県道13号(萩津和野線)、17号(津和野田万川線)、124号(津和野須佐線)、170号(益田津和野線)、189号(匹見左鎧線)、226号(柿木津和野停車場線)、312号(須川谷日原線)と7本の県道が整備されており、これらの県道のほとんどが町営バスの路線となっている。

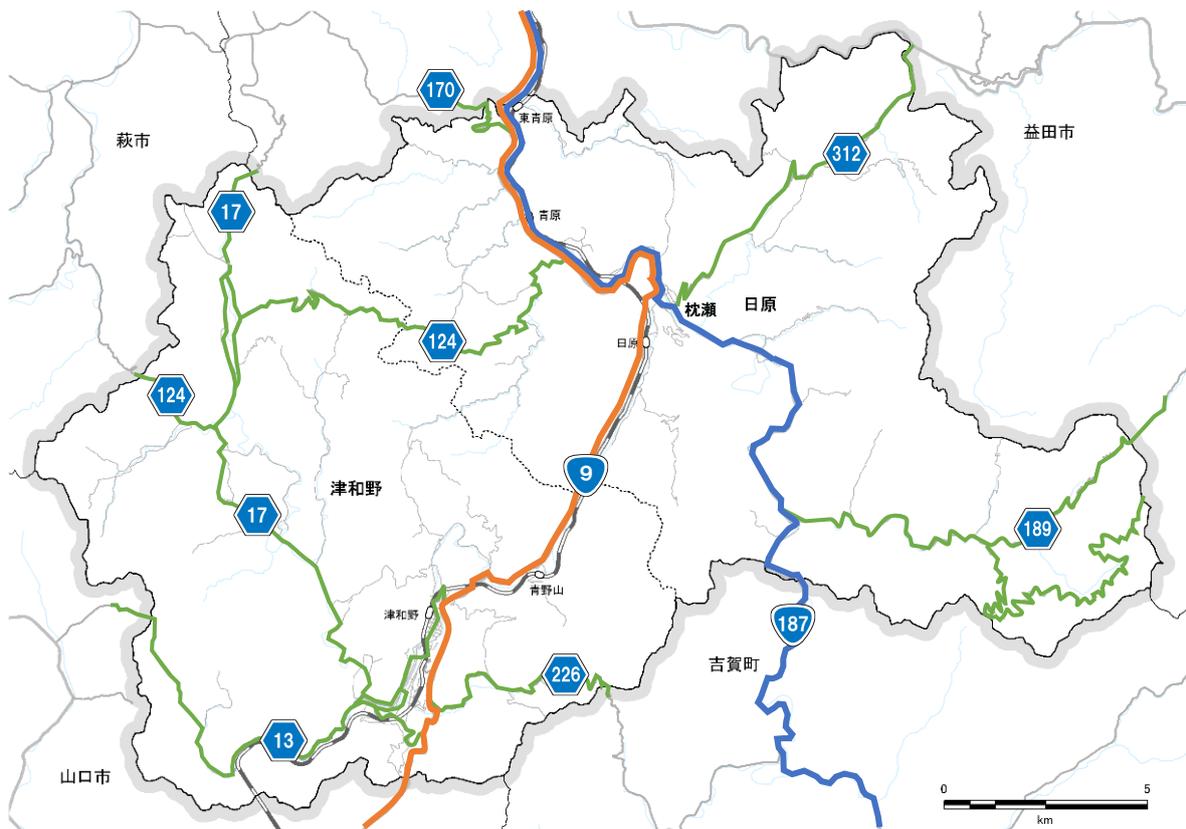


図 18 津和野町の道路状況

3-2 公共交通の状況

3-2-1 鉄道

○本町内には山口市の新山口駅から益田市の益田駅間を運行するJR山口線が町の中央を南北に縦断しており、5つの駅を有している。このうち、津和野駅の乗車人員が最も多く、観光客の利用が多い。

3-2-2 民間バス等（4条）

○民間のバス路線としては、本町と益田市をつなぐ津和野線（石見交通）と津和野地域内を運行する津和野町内線（石見交通）、益田市と広島市をつなぐ広益線「清流ライン高津川号」（石見交通）、本町と東萩駅をつなぐ快速バス（防長交通）、吉賀町の「むいかいち温泉ゆ・ら・ら」とJR日原駅をつなぐ広域線（六日市交通）、笹山地域とJR津和野駅間を運行する沼原線（フォーブル）がある。

○民間の乗合タクシーとしては、益田市の萩・石見空港と道の駅「なごみの里」間を結ぶデマンド型乗合タクシー（フォーブル）、商人・日浦と「なごみの里」間を運行する商人・日浦乗合タクシー（フォーブル）がある。

3-2-3 町営バス（79条）

○町営バスのうち定時定路線運行をしているのは、日原地域では「左鏡・商人・宿の谷線」「大木・二俣・堤田・滝元線」「須川線」「日原市街地線」「須川・野地・青原線」の5路線、津和野地域では「吹野・中曽野線」「名賀線」「木部線」「野中線」の4路線である。

○デマンド運行をしているのは日原地域では「左鏡支線」「榎井谷線」「下左鏡支線」「須川支線（日原～日浦）」「須川支線（日原～須郷）」、津和野地域では「川尻・西谷線」「長福・中山線」「野中線」である。

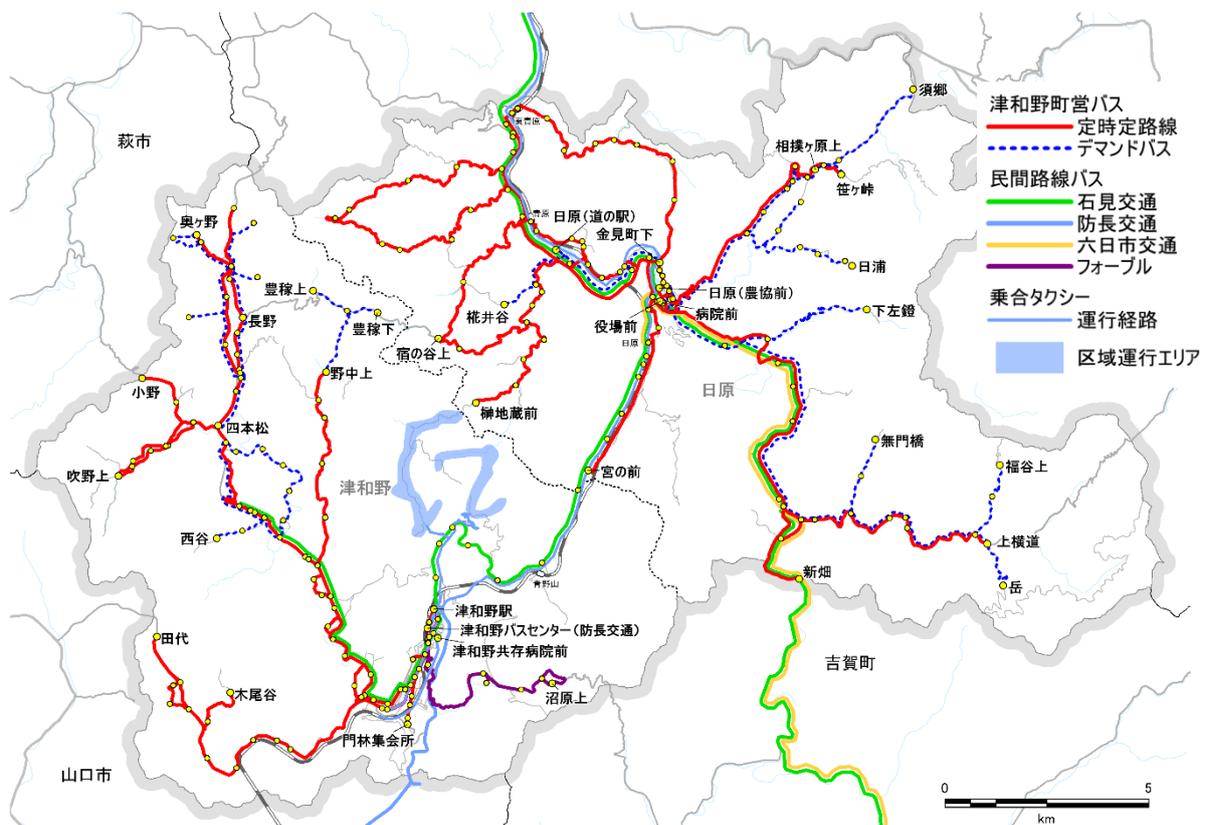
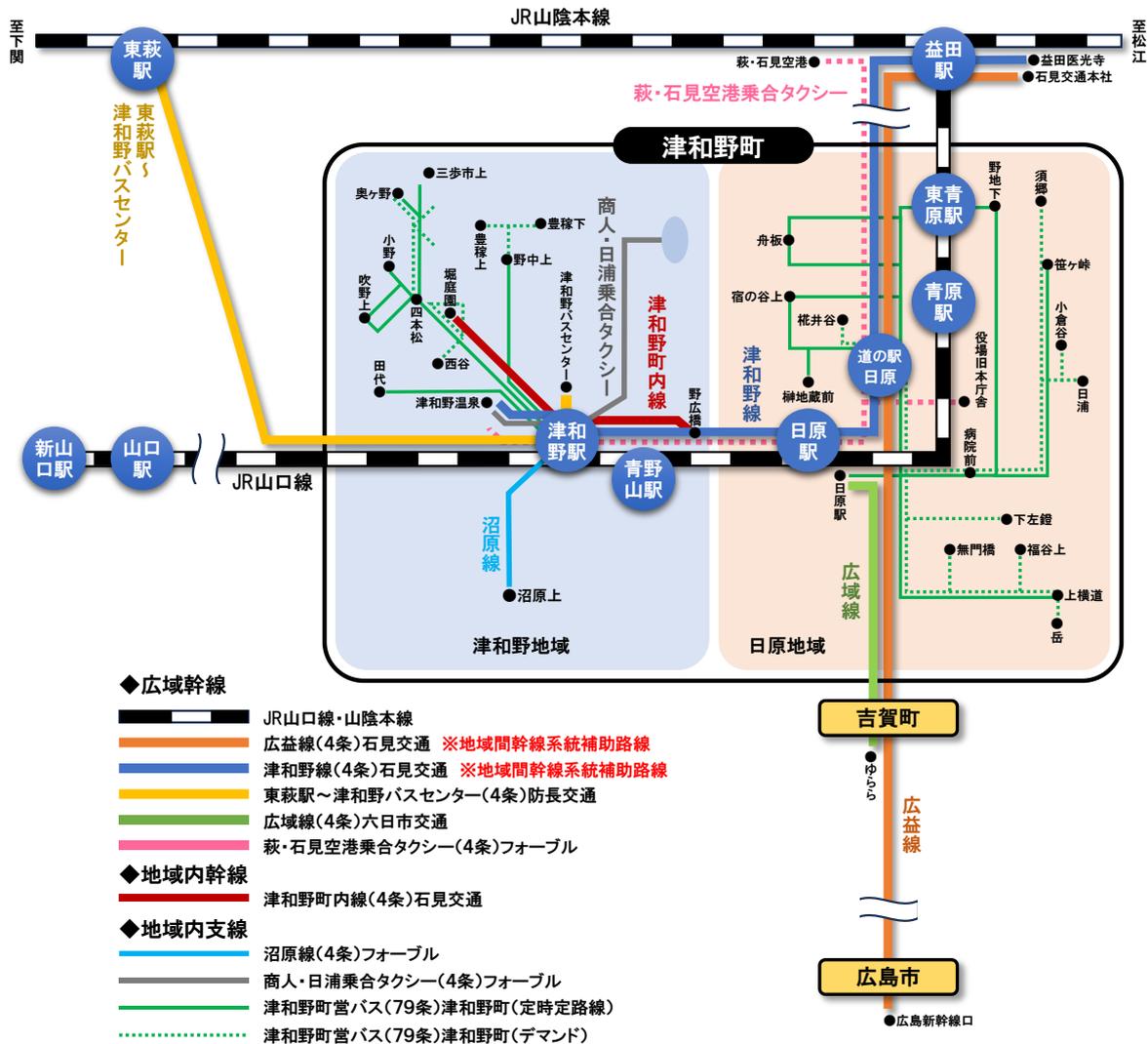


図 19 津和野町の公共交通



位置付け	系統	役割	確保維持策
広域幹線	各鉄道路線	本町から周辺都市への広域移動を担う路線	交通事業者・沿線市町と協議の上、一定の運行水準を確保
	乗合バス オレンジ系統	本町から益田市と広島市への広域移動を担う路線	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助・車両購入費補助)を活用して持続可能な運行を維持
	乗合バス 青系統	本町と隣接する益田市間の広域移動を担う路線	交通事業者・隣接自治体と協議の上、一定の運行水準を確保
	乗合バス 黄系統	本町と隣接する萩市間の広域移動を担う路線	交通事業者・隣接自治体と協議の上、一定の運行水準を確保
	乗合バス 黄緑系統	本町と隣接する吉賀町間の広域移動を担う路線	交通事業者・隣接自治体と協議の上、一定の運行水準を確保
	乗合タクシー ピンク系統	本町と萩・石見空港間の広域移動を担う路線	関係機関との協議の上、一定の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス 赤系統	主に津和野地域内の中心部を運行し、一部堀庭園まで行く路線	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保
地域内支線	乗合バス 水色系統	発着地となる津和野駅と津和野地域内の各集落間を結ぶ路線	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保
	乗合バス(津和野地域) 緑系統	発着地となる津和野駅と津和野地域内の各集落間を結ぶ路線	利用状況に応じて効率化を図り持続可能な運行水準を確保
	乗合タクシー グレー系統	津和野温泉と津和野地域の山間地域を結ぶ	交通事業者と協議の上、一定の運行水準を確保
	乗合バス(日原地域) 緑系統	発着地となる道の駅と日原地域内の各集落間を結ぶ路線	利用状況に応じて効率化を図り持続可能な運行水準を確保

図 20 路線の役割と確保・維持策

3-2-4 タクシー

- 町内にはタクシー事業者が3社あり、車両台数・ドライバー数は下表のとおりである。
- フォーブルは通常のタクシー事業以外に沼原線、商人・日浦乗合タクシーのほか、萩・石見空港乗合タクシーの運行を行っている。

表 3 タクシー事業者の概要

事業所名	住所	車両台数	ドライバー数
有限会社鹿足タクシー	津和野町枕瀬	3台	1人
津和野タクシー株式会社	津和野町富田	1台	1人
株式会社フォーブル	津和野町後田	6台(内ジャンボタクシー2台)	5人

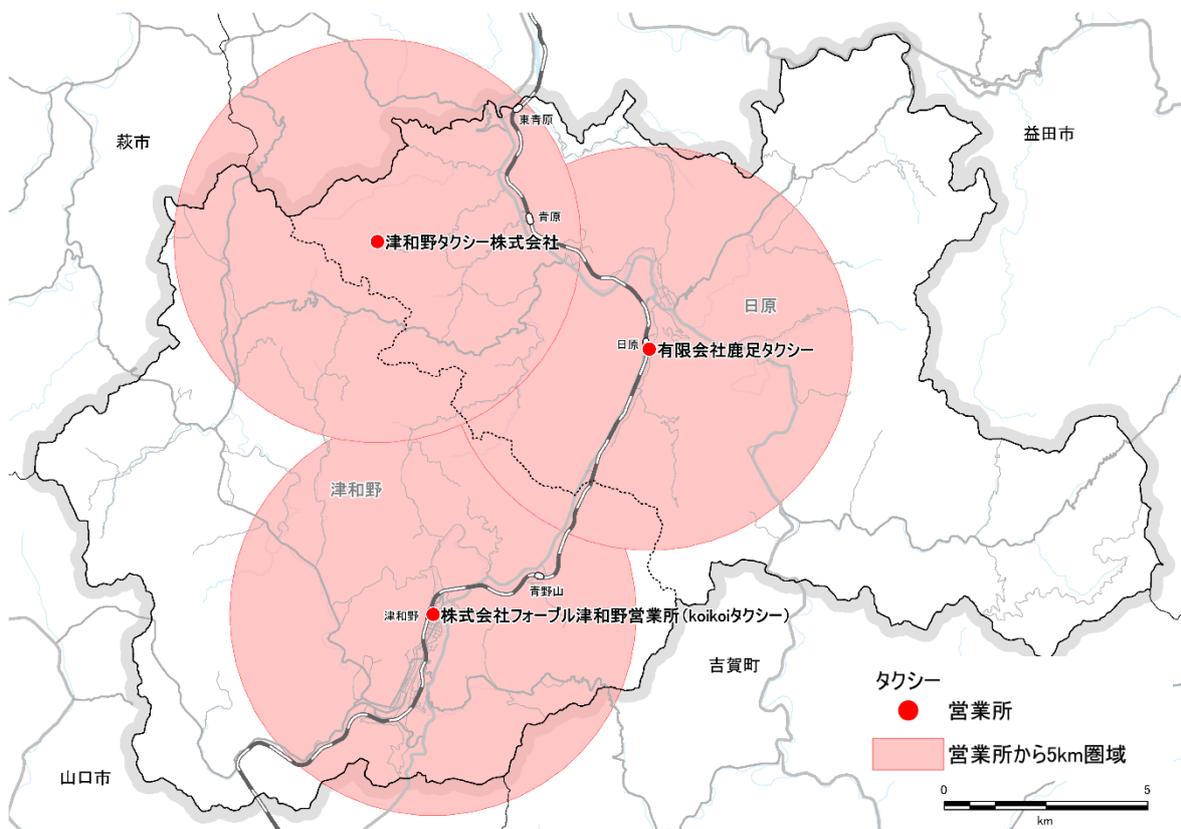


図 21 津和野町内のタクシー事業者の位置

3-3 鉄道の状況

- 前述のように本町内には新山口駅と益田駅を結ぶJR山口線が運行されており、山口県側から「津和野駅」「青野山駅」「日原駅」「青原駅」「東青原駅」の5つの駅がある。
- JR山口線では蒸気機関車を使った「SLやまぐち号」が新山口駅～津和野駅間を運行しており、多くの鉄道ファンや家族連れに利用されている。
- 駅別乗車人員をみると、「津和野駅」の乗車が最も多く、次いで「日原駅」「青野山駅」「青原駅」「東青原駅」の順となっている。
- 平成25年から令和3年までの9年間の推移をみると、「津和野駅」は平成27年をピークに減少傾向で推移し、観光利用も多いことからコロナ禍の令和2年・3年にかけて大きく減少している。
- 「日原駅」の乗車人員については平成30年以降急激な減少傾向を示しており、令和3年には平成27年の35%まで減少している。
- その他の駅は平成29年以降横ばいで推移しており、コロナ禍の影響による減少はほとんど見られない。

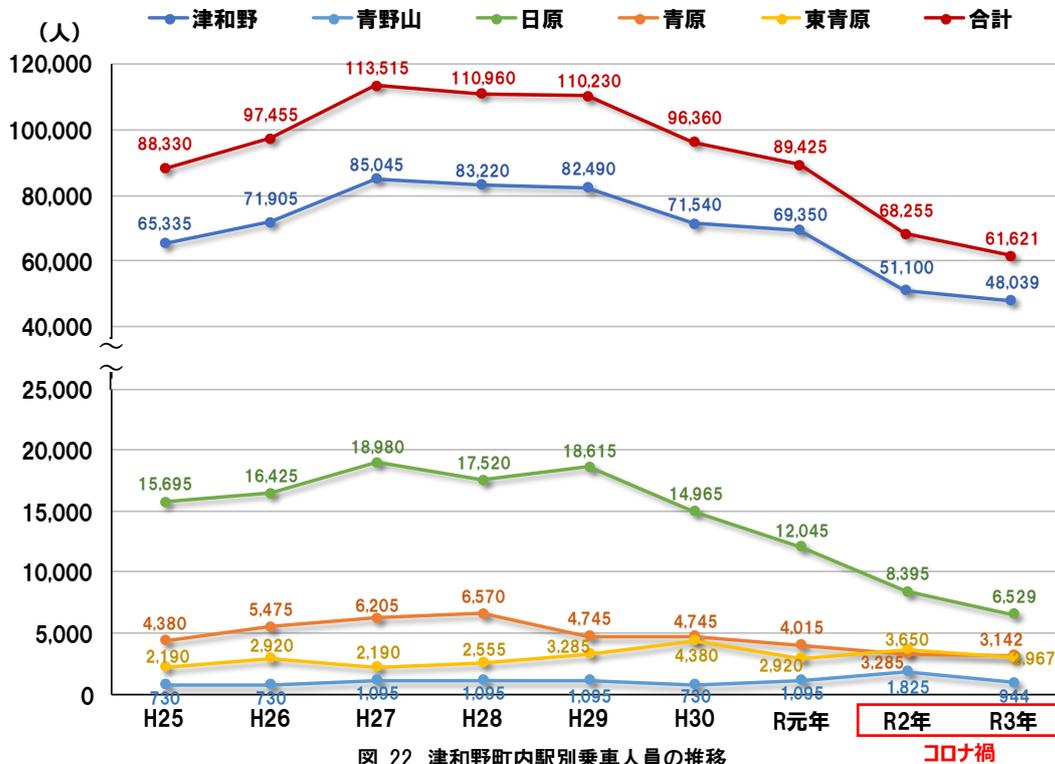


表 4 津和野町内駅別乗車人員の推移

駅名	項目	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元年	R2年	R3年
津和野	年間合計	65,335	71,905	85,045	83,220	82,490	71,540	69,350	51,100	48,039
	日平均	179	197	233	228	226	196	190	140	132
青野山	年間合計	730	730	1,095	1,095	1,095	730	1,095	1,825	944
	日平均	2	2	3	3	3	2	3	5	3
日原	年間合計	15,695	16,425	18,980	17,520	18,615	14,965	12,045	8,395	6,529
	日平均	43	45	52	48	51	41	33	23	18
青原	年間合計	4,380	5,475	6,205	6,570	4,745	4,745	4,015	3,285	3,142
	日平均	12	15	17	18	13	13	11	9	9
東青原	年間合計	2,190	2,920	2,190	2,555	3,285	4,380	2,920	3,650	2,967
	日平均	6	8	6	7	9	12	8	10	8
合計	年間合計	88,330	97,455	113,515	110,960	110,230	96,360	89,425	68,255	61,621
	日平均	242	267	311	304	302	264	245	187	170



3-4-2 民間バス等（4条）

(1)民間バス等の概要

○町内を運行する民間バス等(4条)の運行概要は、下表のとおりである。

○複数の自治体に跨る広域幹線としては「津和野線(石見交通)」「広益線(石見交通)」「東萩駅前～津和野バスセンター(防長交通)」「広域線(六日市交通)」「萩・石見空港乗合タクシー」があり、このうち「津和野線」と「広益線」が国庫補助路線となっている。

表 5 民間バス等の概要

種別	路線名	系統			運行回数 (回/日)	運行日	国庫補助 路線	運行 事業者
		起点	経由地	終点				
広域 幹線	津和野線	益田医光寺	野広橋	津和野温泉	5.0	毎日	幹線系統補助 車両購入費補助	石見交通
	広益線	石見交通本社	日原・六日市	広島新幹線口	6.0	毎日	幹線系統補助 車両購入費補助	〃
	東萩駅前～ 津和野BC	東萩駅前	吉部	津和野 バスセンター	5.0		-	防長交通
	広域線	ゆらら	柿木	日原駅	2.5	月～土	-	六日市 交通
			柿木	新畑				
萩・石見空港 乗合タクシー	萩・石見空港	津和野町役場 旧本庁舎 (津和野地域中心 部は区域運行)	道の駅 なごみの里	2.0	デマンド	-	フォーブル	
地域内 幹線	津和野 町内線	野広橋	津和野駅	津和野温泉	1.0	毎日	-	石見交通
		野広橋	津和野温泉	堀庭園	1.5			
地域内 支線	沼原線	津和野駅	元笹山	沼原上	3.0	月～金 一部デマンド	-	フォーブル
	商人・日浦 乗合タクシー	商人・日浦 (区域運行)	津和野駅	道の駅 なごみの里	1.0	商人:月・水 日浦:火・金	-	〃

(2)国庫補助路線が必要な理由

①津和野線(石見交通)

○石見交通が運行する津和野線は、益田市と津和野町を結ぶ幹線路線となっており、JR山口線と併せて重要な広域幹線である。

○津和野町内には大型の商業施設や医療機関が少ないため、住民の多くは通院・買物を益田市に依存しており、そのためにも必要不可欠な移動手段となっているが、沿線自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、今後とも国庫補助路線として維持していく必要がある。

②広益線(石見交通)

○広益線は益田市と広島新幹線口を結ぶ広域幹線で、島根県側では津和野町、益田市、吉賀町から広島市内に最短でアクセスできる唯一の路線として重要な役割を果たしている。

○この路線は一方で日原中学校や吉賀高校への通学便としても利用されており、また一部の区間では貨客混載の取組みとして野菜や鮮魚等の輸送にも使われていることから、日常的な生活路線としても大切な役割を担っている。

○上記のように広益線は地域にあって重要な路線となっているが、沿線自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、今後も国庫補助路線として維持していく必要がある。

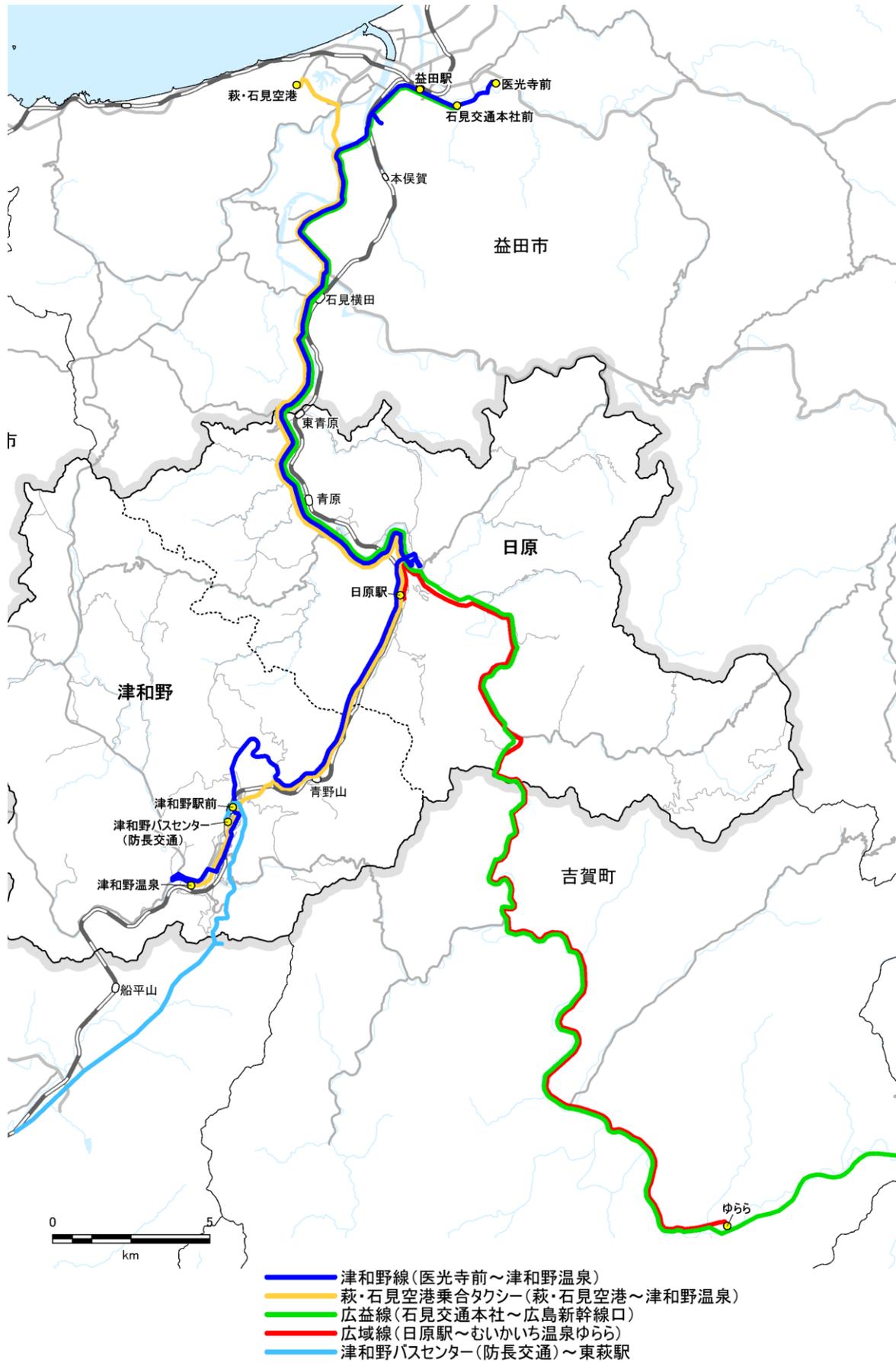


図 24 津和野町内を運行する広域バス等の路線図

3-4-3 町営バス（79 条）

- 町営バスの運行概要は、下表のとおりである。
- 日原地域には 10 路線、津和野地域には6路線あり、一部を除いてほとんどが週6日（日曜日運休）の運行となっている。このうち、日原地域は複数の系統を持つ路線が多いため複雑な運行となり、初めての利用者にはわかりにくくなっている。
- 両地域とも支線部分はデマンド運行で対応し、効率化を図っている。

表 6 町営バスの概要

位置付け	地域	路線名	系統			運行回数 (回/日)	運行日	運行委託先
			起点	経由地	終点			
地域内支線	日原地域	左鐙・商人・宿の谷線	道の駅	左鐙	上横道	2.0	月～土	新英
			道の駅	宿の谷上・須川口	道の駅	0.5	月～土	
			道の駅	宿の谷上	道の駅	0.5	月～土	
		大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅	舟板	道の駅	1.0	月～土	〃
			道の駅	役場前	道の駅	0.5	月～土	
			道の駅	役場前	宮ノ前	2.0	月～土	
		須川線	道の駅	診療所(国道)	相撲ヶ原上	0.5	月～土	〃
			道の駅	岩倉	相撲ヶ原上	1.5	月～土	
			道の駅	二俣口・須川口	道の駅	0.5	月～土	
		日原市街地線	金見町下	商工会前	役場前・病院前	2.0	月～土	〃
	須川・野地・青原線	道の駅	須川元郷	笹ヶ峠	2.0	月～土	〃	
		青原駅	野地下	病院前	0.5	月～土		
		道の駅	野地下	道の駅	0.5	月～土		
		道の駅	病院前	道の駅	0.5	月～土		
	左鐙支線	日原	病院前	岳	1.0	木・土/デマンド	〃	
	須川支線	日原	病院前	小倉谷・日浦	1.0	月・水/デマンド	〃	
	椀井谷線	金見町下	池村	椀井谷	1.0	火・金/デマンド	〃	
	下左鐙線	日原	病院前	下左鐙	1.0	火・金/デマンド	〃	
	須川支線	日原	-	須郷	1.0	月～土/デマンド	〃	
	津和野地域	木部線	共存病院	津和野温泉	長野	3.0	毎日	タチバナサイクル
共存病院			中川上	奥ヶ野	1.0	毎日		
名賀線		共存病院	津和野温泉	田代	2.5	毎日 一部月～土	MTサービス社	
		共存病院	門林集会所	田代	1.0	月～土		
野中線		共存病院	津和野温泉	野中上	2.0	月～土	MTサービス社	
		野中上	豊稼上	野中上	2.0	月～土 デマンド		
吹野・中曽野線		四本松	吹野上	四本松	5.0	毎日	タチバナサイクル	
長福・中山線		四本松	柳迫	四本松	2.0	火・金 デマンド	タチバナサイクル	
川尻・西谷線	西谷出合	西谷	西谷口	3.0	月～土 デマンド	タチバナサイクル		

3-4-4 路線別利用状況

(1)民間バス

- 民間バスのうち、広域的な運行をしている路線の利用状況は下図のとおりである。
- 本町と益田市を結ぶ津和野線は日常的な生活路線であり、コロナ禍の影響をさほど受けていない。
- 益田市と広島市を結ぶ広益線は、令和2年から3年にかけてコロナ禍の影響を受けて利用が大きく減少したが、令和4年度には回復傾向を示している。
- 本町と吉賀町をつなぐ広域線はコロナ禍の影響を受けておらず、ここ10年間の利用者は横ばいで推移している。
- 本町内を運行する津和野町内線は増減を繰り返しながら推移しているが、令和元年度(バス年度)に観光利用を想定し観光スポットである堀庭園まで一部のダイヤを延伸した。これにより実車走行キロは増大したが、直後にコロナ禍に見舞われた関係もあり利用者数は伸びていない。

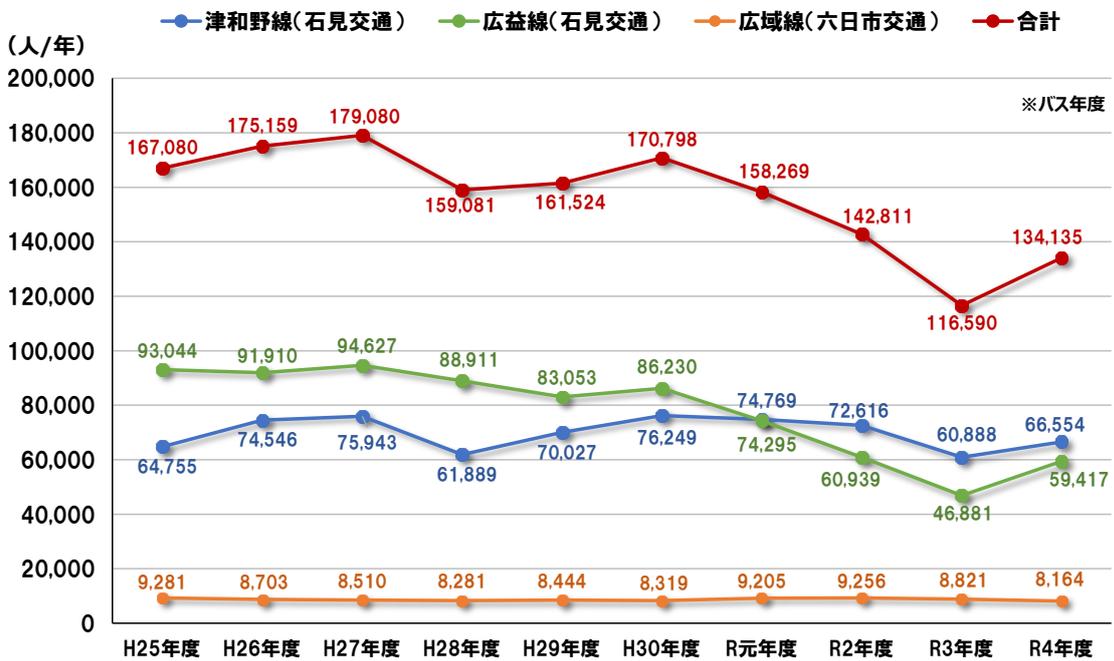


図 25 年間輸送人員の推移(民間バスの広域路線)

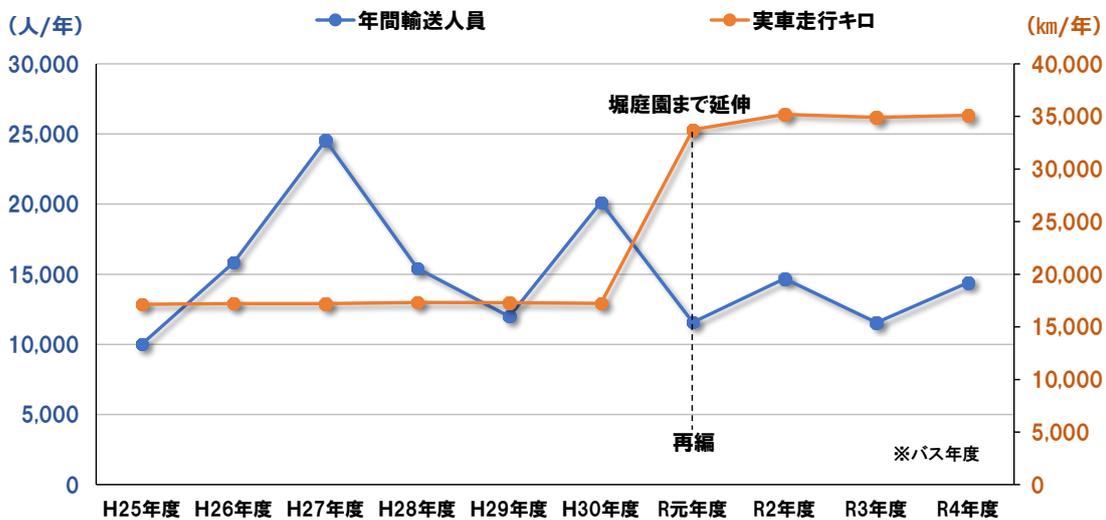
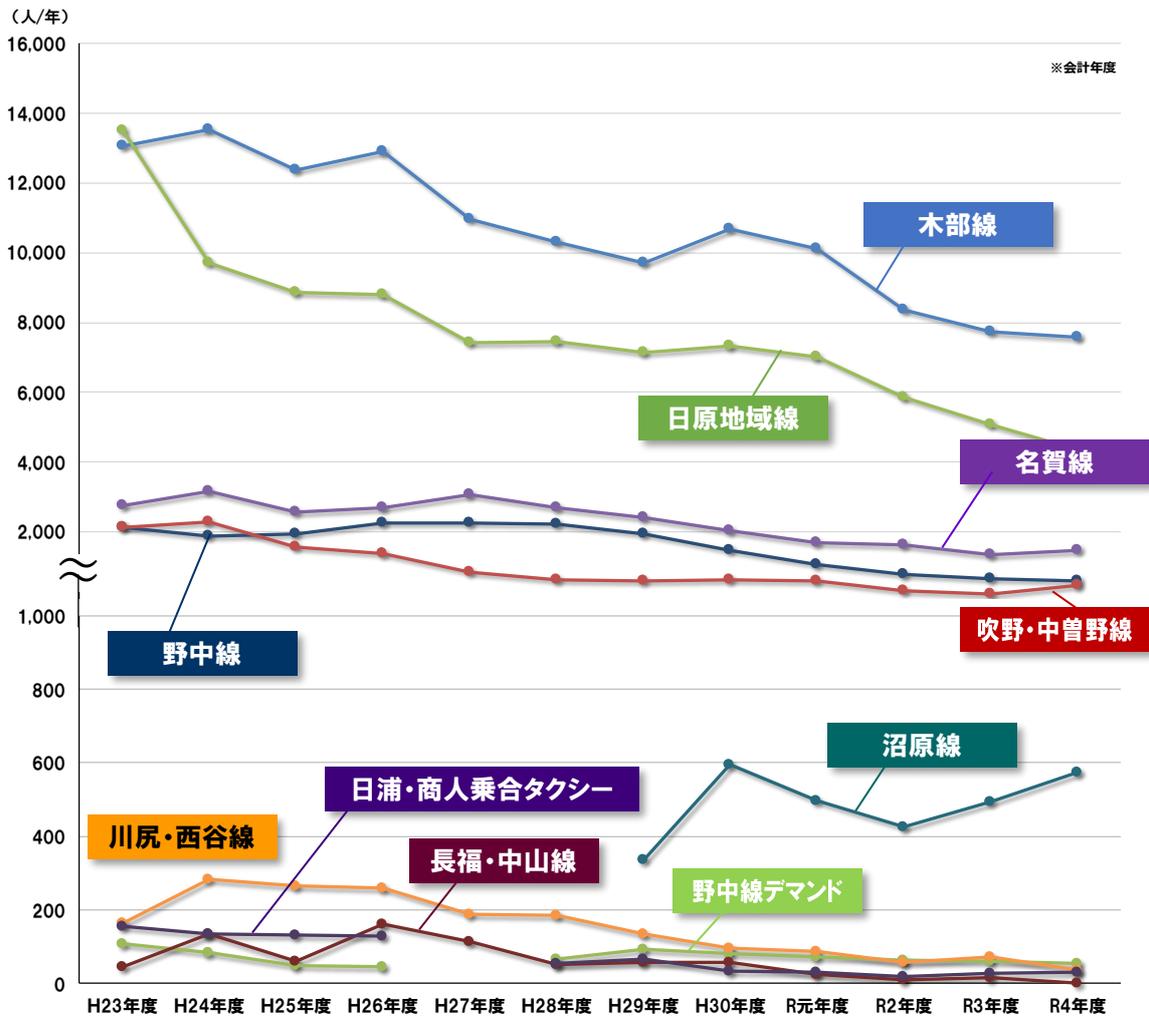


図 26 津和野町内線(石見交通)の年間輸送人員と実車走行キロの推移

(2)町営バス等

- 町営バス等の平成 23 年度～令和 4 年度(会計年度)までの利用者数の推移は以下のとおりで、年間利用者数は「木部線」が最も多く、「日原地域線(合計)」「名賀線」「野中線」「吹野・中曽野線」が他の路線に比べて多い。
- 「沼原線」「川尻・西谷線」「商人・日浦乗合タクシー」「長福・中山線」「野中デマンド」は年間利用者数が 600 人を下回っており、利用が少ない。(※「商人・日浦乗合タクシー」「沼原線」は民間の路線で町営バスではないが、町内を運行する路線として掲載。)



路線名	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
名賀線	2,749	3,162	2,550	2,684	3,063	2,691	2,418	2,035	1,688	1,637	1,332	1,456
野中線	2,138	1,878	1,939	2,247	2,256	2,221	1,933	1,474	1,052	771	660	580
野中線デマンド	107	85	48	45		65	94	81	71	62	61	55
木部線	13,057	13,542	12,384	12,910	10,974	10,296	9,720	10,683	10,115	8,365	7,723	7,583
吹野・中曽野線	2,138	2,288	1,563	1,384	845	631	602	627	581	308	210	453
川尻・西谷線	164	283	265	260	188	184	135	95	88	57	72	37
長福・中山線	44	135	60	162	115	51	57	57	25	9	15	1
日原地域線	13,505	9,703	8,868	8,799	7,412	7,449	7,140	7,314	7,006	5,861	5,060	4,336
日浦・商人乗合タクシー	156	134	130	129		55	65	32	31	17	28	30
沼原線							338	596	498	425	495	574
合計	34,058	31,210	27,807	28,620	24,853	23,643	22,502	22,994	21,155	17,512	15,656	15,105

※年度は会計年度。

図 27 町営バス等の利用状況

3-4-5 公共交通に関する負担額

- 本町の公共交通に関する負担額は、平成 27 年以降増減を繰り返しながら 6,000 万円前後で推移している。
- 負担金のうち、町営バス等の「単独事業に係る委託料」が大部分を占めているが、この額はほぼ横ばいで推移している。
- そのほかには「民間事業者等への補助金」、「国庫補助路線の負担金」、「車両購入費(補助)」があるが、「国庫補助路線の負担金」がほぼ横ばいで推移しているのに対し、「民間事業者等への補助金」や「車両購入費(補助)」が年度によって変動しており、これが各年度の負担総額の増減に影響している。

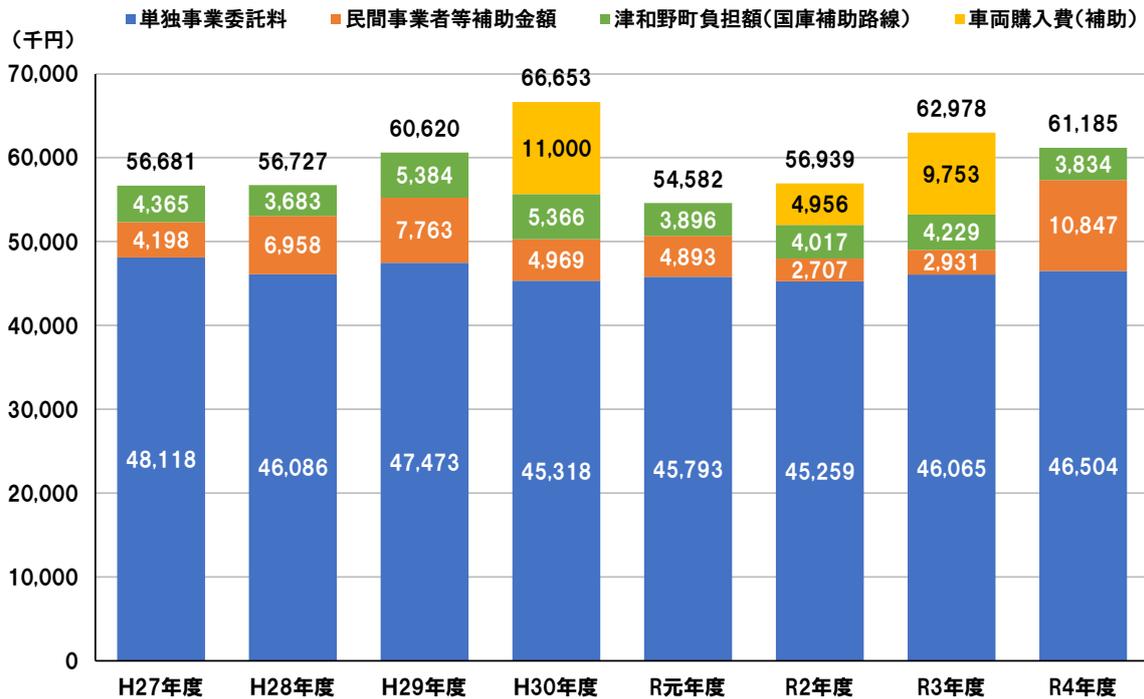
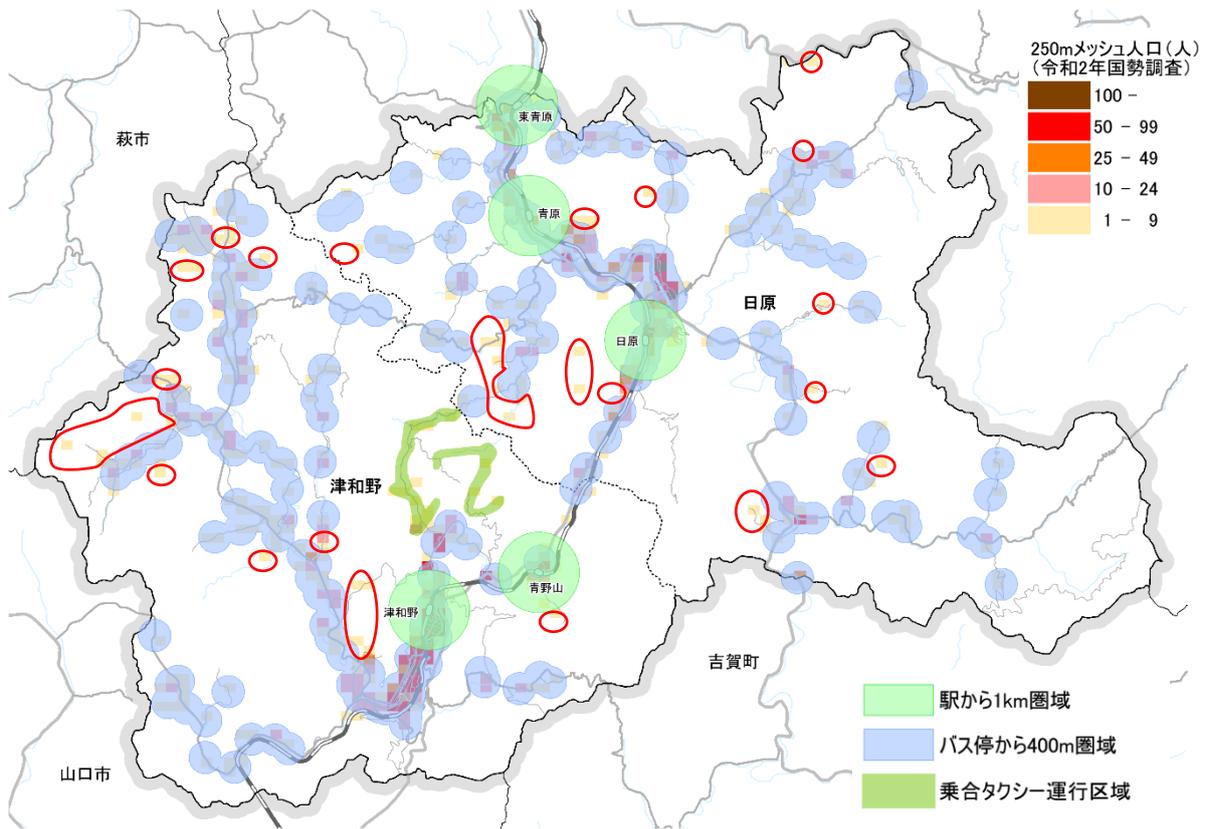


図 28 公共交通に関する町負担額の推移

3-5 交通空白地域の状況

○バス停から 400m 離れるとバスの利用割合が急激に下がるとの研究成果がある。これに基づき JR 駅から半径 1km、バス停から半径 400m 圏域内を公共交通が利用できる圏域とすると、町内の交通空白地域は下表の赤枠周辺となり、主要道路の沿線から外れた地域に点在している。

○日原地域のカバー率は 96.7%、津和野地域は 96.6%となっており、人口の 9 割以上が公共交通を利用しようと思えば利用できる環境にある。



地域	R2 国勢調査人口 (参考値)	250m メッシュ人口	圏域内人口	圏域外人口	カバー率
日原	2,995	2,997	2,897	100	96.7%
津和野	3,880	3,880	3,750	130	96.6%
計	6,875	6,877	6,647	230	96.7%

※総務省が公表している国勢調査に基づく 250mメッシュ人口は、メッシュの性質から国勢調査人口とは若干の差がある。

図 29 交通空白地域の状況

3-6 その他の移動手段

3-6-1 病院等の送迎サービス

(1)日原診療所・津和野共存病院

- 医師の指導のもと、津和野共存病院での検査や受診が必要な場合、日原診療所から津和野共存病院まで無料で送迎しており、途中下車はできない。
- 午前中は車椅子にも対応できるよう、福祉車両で運行している。

(2)和崎医院

- 通院患者を医院所有の車で無料送迎しており、利用するためには予約が必要となる。
- 運行範囲:津和野町内、吉賀町の一部・阿東町方面(曜日ごとに行先を変更)
- 車両:2台(普通車・ワゴン車)

(3)つわぶき医院

- 通院患者を医院所有の車で月1回無料送迎している。

(4)つわの鍼灸整骨院

- 利用者に対し無料送迎を行っている。

3-7 各種助成制度

3-7-1 萩・石見空港利用促進助成

○この制度は、萩・石見空港の東京線を2人以上で往復利用する方を対象に、「こだま商品券」を交付するものである。

項目	内容
目的	○萩・石見空港の東京線を2人以上で往復利用する方を対象に「こだま商品券」を交付することで、萩・石見空港の利用の促進を図る
交付対象者	○津和野町内在住者(公務出張等で公費助成がある場合は対象外)
利用形態	○萩・石見空港東京線(同日同便利用)を2人以上で1往復搭乗した場合
対象路線	○東京線(萩・石見空港～羽田空港～萩・石見空港)
助成内容	○4,000円(往復/1人)分のこだま商品券
利用者数	○令和4年度利用者数:104人
申請受付	津和野町商工会

3-7-2 津和野高等学校通学費等補助

○この制度は、JRを利用して津和野高等学校へ通学する生徒の通学費等に対して補助金を交付するものである。

項目	内容
目的	○津和野高校へ通学する生徒の通学費等に対する負担を軽減し、津和野高校の生徒の確保を図る
交付対象者	○津和野高校に在籍する生徒の保護者
利用形態	○JRを使用し通学する生徒
助成内容	○自宅最寄りの駅から津和野駅までの往復の定期券の購入に要する代金の2割を上限とする
利用者数	○令和4年度利用者数:58人
担当課	津和野町教育委員会

3-7-3 津和野町腎臓機能障害者通院費助成

○この制度は、腎臓機能障害により、人工透析治療法を受けるため通院される方が居宅の最寄りのバス停留所から、治療のため通院する病院までの最短経路による公共交通機関(タクシーを除く)を利用した場合、運賃の半額を助成するものである。

項目	内容
目的	○腎臓機能障害により、人工透析療法を受けるために医療機関に通院する者に対し、交通費を助成することにより腎臓機能障害者の負担の軽減を図り、生活の安定と福祉の向上に資する
助成対象者	○津和野町に住所を有する者で、腎臓機能障害を有し、人工透析療法を受けるために通院しており次のいずれかに該当する者 (1)同一世帯内で津和野町への納入すべきすべての税及び料金が未納となっていない者 (2)町長が認める者
助成内容	○対象者の居宅の最寄りのバス停留所から、治療のため通院する病院までの最短経路による公共交通機関(タクシーを除く。)を利用した運賃の半額を助成
利用者数	○令和4年度利用者数:9人(主な目的地:益田市内の医療機関等)
担当課	津和野町健康福祉課

3-7-4 津和野町高齢者等福祉タクシー利用料金助成

○この制度は、重度障害者等の通院等及びバス利用が困難な者の通院等に対し、町内でタクシーを利用する者に「高齢者等福祉タクシー利用券」を交付するものである。

項目	内容
目的	○重度障害者等の通院等及びバス利用が困難な者の通院等に対し日常生活の利便性の向上を図るために、町内でタクシーを利用する者に料金の一部を助成することにより、高齢者等の福祉の増進を図る
利用条件	○「高齢者等福祉タクシー利用券」で、福祉タクシーに乗車できる区間は、町内とする ○本町で営業権を有するタクシー業者のタクシーを利用した場合、助成の対象とする
助成対象者	○津和野町の住民基本台帳に登録された次に該当した者 (1)身体障害者手帳1種1級、2級所持者 (2)身体障害者手帳2種1級、2級所持者のうち障害部位が下肢、体幹又は視覚機能障害の者 (3)療育手帳Aの所持者 (4)介護保険に基づき、要介護4、5に認定された者 (5)その他町長が認める者
助成内容	○申請者1人に対し1年度につき「高齢者等福祉タクシー利用券」48枚以内を交付
利用者数	○令和4年度利用者数:793人（主な目的地:町内の医療機関）
担当課	津和野町健康福祉課

3-7-5 津和野町精神障害者通院助成

○この制度は、法の指定を受けた病院に通院する患者に対して、通院のための交通費の一部を助成するものである。

項目	内容
目的	○障がい者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第5条第23項による治療を行うため、法の指定を受けた病院に通院する患者に対して、通院のための交通費の一部を助成することにより、精神障がい者の負担を軽減し、定期受診の励行と福祉の増進を図る
助成対象者	○津和野町に住所を有し、法第54条第1項に規定する自立支援医療(精神通院)の支給認定を受けたもので、町長が認めたもの
助成内容	○通院1回につき、助成対象者の居宅から自立支援医療(精神通院)支給認定において指定された病院・診療所までの行程について、最も経済的かつ合理的と認められる通院の経路及び方法による片道分の運賃等の実費によって算出した額(ただし、全行程が5キロメートルに満たない場合は助成しない) ○助成額の上限は、月額5,000円まで ○他の制度による場合は、それを優先する。 ○自家用自動車等を使用して通院した場合は、第1項及び第2項により算出した額を助成(医療機関が運行する送迎バス等を利用する場合は助成しない)
利用者数	○令和4年度利用者数:55人（主な目的地:町内及び益田市内の医療機関）
担当課	津和野町健康福祉課

3-7-6 津和野町障がい者施設通所費用助成

○この制度は、社会福祉施設へ町営バスを利用して通所する障がい者に対し、その運賃を助成するものである。

項目	内容
目的	○社会福祉施設へ町営バスを利用して通所する障がい者に対し、その運賃を助成することにより、障がい者の福祉の向上及び社会参加の促進を図る
助成対象者	○「社会福祉施設」とは、障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律(平成17年法律第123号。以下「法」という。)第5条第7項、第12項、第13項又は第14項に規定する障害福祉サービスを提供する町内に事業所を有する施設をいう ○町内に住所を有し、施設に町営バスを利用して通所する者
助成内容	○助成の対象となる町営バスの乗車区間は、施設までの全線区間とする ○助成額は、一日につき施設までの往復分運賃相当額とする
利用者数	○令和4年度利用者数:862人(主な目的地:町内の障がい福祉サービス事業所)
担当課	津和野町健康福祉課

3-7-7 津和野町妊婦通院サポート事業

○この制度は、妊産婦が通院のためタクシーを利用する場合に、その料金を助成するものである。

項目	内容
目的	○町内在住の妊産婦が通院のためタクシーを利用する場合に、その料金を助成することにより、妊産婦の健康管理の充実と経済的負担の軽減を図る
助成対象者	○津和野町に住所を有する妊産婦 ○この事業における「通院」とは、妊産婦及び出産した1歳未満の子が医療機関を受診するため、町内から医療機関または医療機関から町内に移動することをいう
利用条件	(1)母子健康手帳の交付を受けてから、出産した子の1歳の誕生日の前日まで (2)助成対象者が、通院するための移動手段としてタクシーを利用する場合に限る (3)町内事業者で本町と協定書を締結した営業権を有するタクシー事業者に限る
助成内容	○助成対象者が負担するタクシー料金を予算の範囲内において助成 ○申請者にタクシー利用券8枚を交付 ○助成限度額はタクシー利用券1枚につき、18,000円 ○18,000円を超えるタクシー料金は、利用者がタクシー事業者を支払う
利用者数	○令和4年度利用者数:5人(主な目的地:益田赤十字病院)
担当課	津和野町健康福祉課

3-7-8 津和野町妊産婦通院補助

○この制度は、津和野町に在住する妊産婦が町外の医療機関において分娩する必要がある場合、当該医療機関への通院費の一部を補助するものである。

項目	内容
目的	○町内在住の妊産婦が町外の医療機関で分娩する必要がある場合、当該医療機関への通院費の一部を補助することにより、妊産婦及びその家族の経済的負担の軽減を図るとともに、母子共に安全安心な分娩を確保する
助成対象者	○津和野町に住所を有し、以下のいずれにも該当しない分娩者及び町長が認める者 (1)町に居住実態がない場合 (2)町長が不適当と認めた場合
助成内容	○対象者の居宅最寄り駅から当該医療機関最寄り駅までの区間において、最も経済的な経路で通院できる公共交通機関の往復運賃額に通院回数を乗じた額 ○妊婦健康診査のための通院、分娩のための通院及び産後一か月健康診査のための通院を補助対象とし、その上限を16回とする
利用者数	○令和4年度利用者数:28人(主な目的地:益田赤十字病院)
担当課	津和野町健康福祉課

3-7-9 津和野町公共交通等利用料金助成

○この制度は町民が津和野町内の医療機関に通院する際、交通費の一部を助成するものである。

項目	内容
目的	○津和野町内の医療機関に通院する者に対し交通費の一部を助成することにより適正な医療の普及及び福祉の増進を図ることを目的とする
助成対象者	○医療機関に通院(受診)する者。(介護者、見舞者は除く)
利用条件	○町内を運行しているバスを利用した場合 ○町営バス以外で助成を受けようとする者は、助成対象日の前日までに町発行の乗車券を購入 ○乗車券のない者は助成しない
助成内容	○往路については別表に定める受益者負担額を除いた残額 ○復路については医療機関発行の受診証明のある乗車券で乗車した場合全額助成
利用者数	○令和4年度利用者数:1,260人(延べ人数)
担当課	津和野町医療対策課

3-7-10 合宿及び研修等受け入れ促進事業

○この制度は、津和野町内において合宿及び研修等を実施するため、萩・石見空港の定期便を利用する団体に対して補助金を交付するものである。

項目	内容
目的	○町が補助金を交付することにより、津和野町内において合宿及び研修等の受け入れを促進し、津和野町の振興活性化と萩・石見空港の利用の促進を図る
助成対象者	○次のすべてを具備する団体 (1)10人以上であること。 (2)萩・石見空港を離発着する航空機に搭乗すること (3)教育、文化、スポーツ等に関する合宿や研修等を津和野町内に宿泊し実施すること
助成内容	○補助金の額は、次に掲げるとおり (1)航空機に往復搭乗する場合一人当たり4,000円 (2)航空機に片道搭乗する場合一人当たり2,000円
利用者数	○令和4年度利用者数:1団体(22人)
担当課	津和野町つわの暮らし推進課

3-7-11 バス待合所設置補助金

○この制度は、地域住民がバス待合所を設置する場合、その経費に対し、助成金を交付するものである。

項目	内容
目的	○バス利用者の利便性向上と安定したバス運行を確保するため
助成対象者	○待合所を設置する地域の住民団体又は自治会等とする
補助要件	○補助対象施設及びその設置場所は、次に掲げる要件を備えていなければならない (1)土地に定着し、柱又は壁及び屋根が設けられていること (2)町営バス運行沿線で、バス停に接していること (3)バス待合所が設置される土地は、補助事業者が所有し、又は確保した土地であって自ら管理できる場所であること (4)バス待合所が設置される土地が補助事業者の所有する土地以外の場合にあっては、所有者の同意があること
助成内容	○補助対象経費は、バス待合所設置に要する経費とする ○バス待合所設置に要した経費3分の2又は10万円のうちいずれか少ない額とする
利用者数	○令和4年度利用者数:1件
担当課	津和野町つわの暮らし推進課

IV. 公共交通に関する住民ニーズ

4-1 住民アンケート調査結果

4-1-1 買物移動の状況

(1) 主な買物先

- 買物先として「キヌヤ津和野店」を挙げる割合が 39.2%と最も高く、町内では他に「ニチマル本店」4.2%、「コーナン津和野店」3.7%が挙げられている。
- 町外の商業施設としては、益田市内のショッピングモール、スーパーやディスカウントショップ等が多く挙げられている。
- 買物先を日原地域と津和野地域で比較すると、日原地域では益田市内のキヌヤを挙げる割合が高く、町内よりも益田市内の商業施設を利用する傾向にあり、津和野地域では「キヌヤ津和野店」との回答割合が5割を超えて最も高く、益田市等の商業施設を挙げる割合は低い。

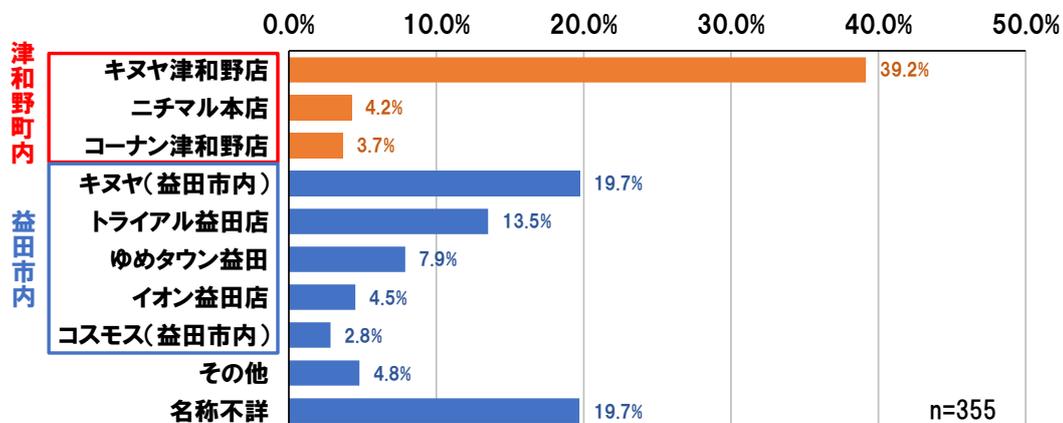


図 30 回答者の買物先

(2) 買物の際の交通手段

- 買物の交通手段としては後述する通院と同じように「自動車(自分で運転)」を挙げる割合が 75.0%と最も高く、次いで「自動車(家族・知人等の送迎)」18.5%、「徒歩・自転車」7.8%等となっている。
- 公共交通の利用は「津和野町営バス」3.2%、「その他の路線バス」1.6%、「タクシー」1.2%、「鉄道」1.0%となっており、後述する通院時よりも低い数値となっている。

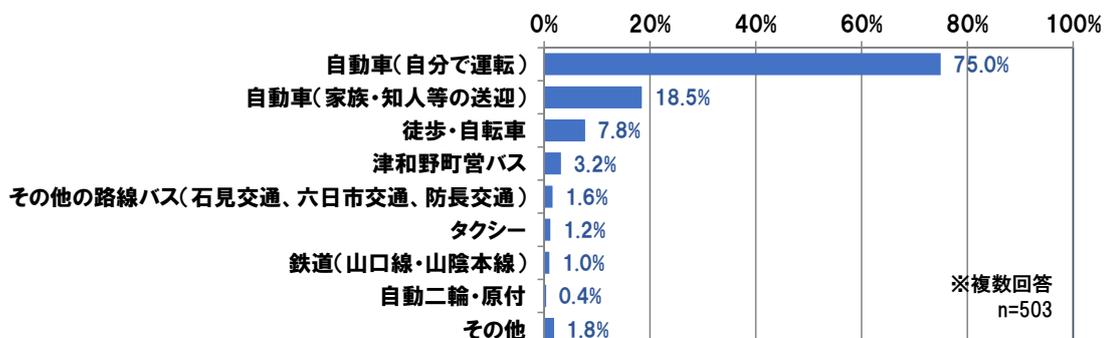


図 31 買物の交通手段(複数回答)

(3)買物の頻度

- 全体集計では「週に 1 日～2 日」を挙げる割合が 53.3%と最も高く、以下「月に 2 日～3 日」21.7%、「週に 3 日以上」16.8%、「月に 1 日」5.1%、「年に数回」2.3%等と続いている。
- 年代別ではどの年代も「週に 1 日～2 日」を挙げる割合が最も高い。年代が上がるにつれて「週に 3 日以上」との回答割合は低くなり、反対に「月に 2 日～3 日」の割合が高くなる傾向にある。

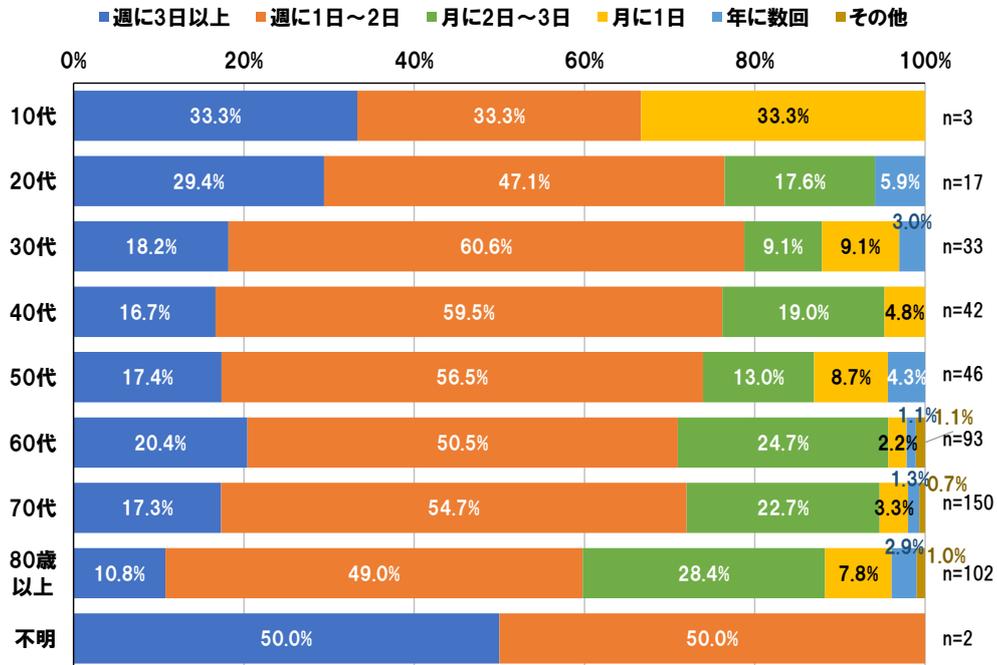


図 32 年代別買物の頻度

(4)家を出る時刻・家に帰る時刻

- 買物で家を出る時間は「10 時～11 時台」と回答した数が 164 人と最も多く、「10 時～11 時台」の回答者の帰宅時間は「12 時～15 時台」64.0%、「9 時～11 時台」19.5%、「16 時～18 時台」14.6%等となっている。

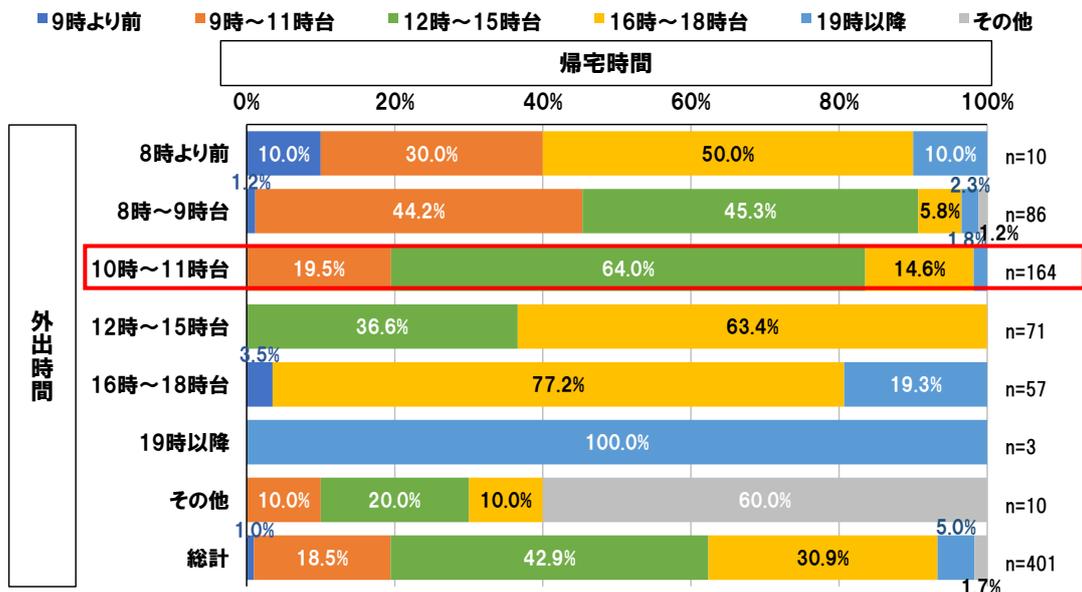


図 33 買物により家を出る時刻と帰宅時刻の関係

4-1-2 通院移動の状況

(1) 主な通院先

- 最も回答割合が高いのは「津和野共存病院」19.7%で、以下「和崎医院」17.6%、「つわぶき医院」15.2%、「日原診療所」11.9%、「益田赤十字病院」11.9%、「松本医院」4.2%、「石見クリニック」2.4%、「なかしまクリニック」2.1%、「医師会病院」1.8%、「さくらクリニック益田」1.8%等となっている。
- 日原地域と津和野地域を比較すると、日原地域では「日原診療所」を挙げる割合が最も高く、次いで「和崎医院」、「益田赤十字病院」、「松本医院」、「津和野共存病院」の順となっており、益田市内の医療機関を挙げる割合が津和野地域に比べて高い。これに対し津和野地域では、「津和野共存病院」、「つわぶき医院」、「和崎医院」といった津和野地域内の医療機関が上位を占めている。

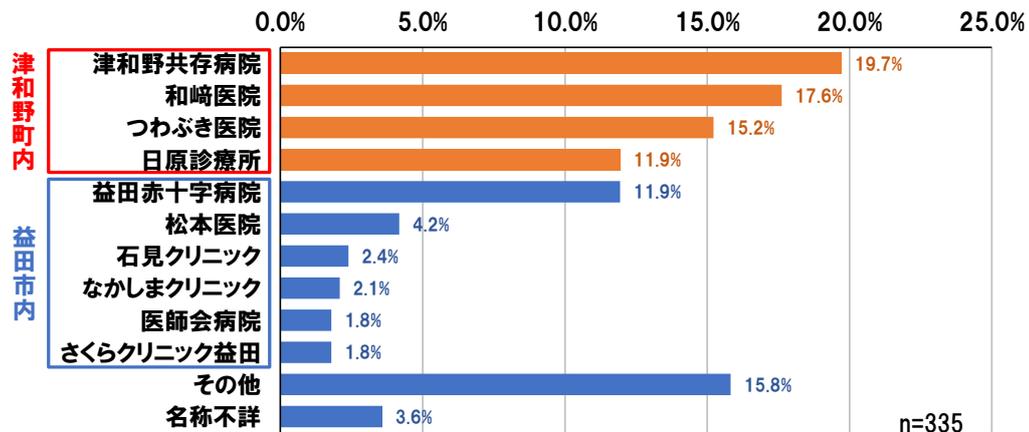


図 34 回答者の通院先

(2) 通院の際の交通手段

- 通院の交通手段としては「自動車(自分で運転)」を挙げる割合が69.7%と最も高く、次いで「自動車(家族・知人等の送迎)」16.4%、「徒歩・自転車」9.7%等となっている。
- 公共交通の利用をみると「津和野町営バス」4.0%、「その他路線バス」4.0%、「タクシー」2.2%、「鉄道」1.8%となっており、買物よりも公共交通の利用がみられる。

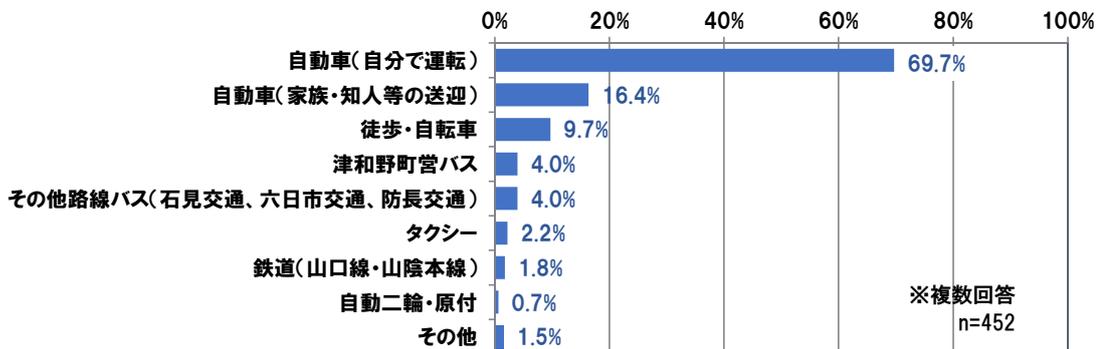


図 35 通院の交通手段(複数回答)

(3) 通院の頻度

- 全体の集計をみると「月に1日」との回答が47.7%と最も多く、次いで「年に数回」31.6%、「月に2日～3日」等と続く。

○年代別に通院頻度を見ると、10代から50代までは「年に数回」との回答割合が50%を超えている。

○年代が上がるにつれて「月に2日～3日」と「月に1日」の割合が高くなる傾向にあり、高齢者ほど通院頻度が高くなっていることがわかる。

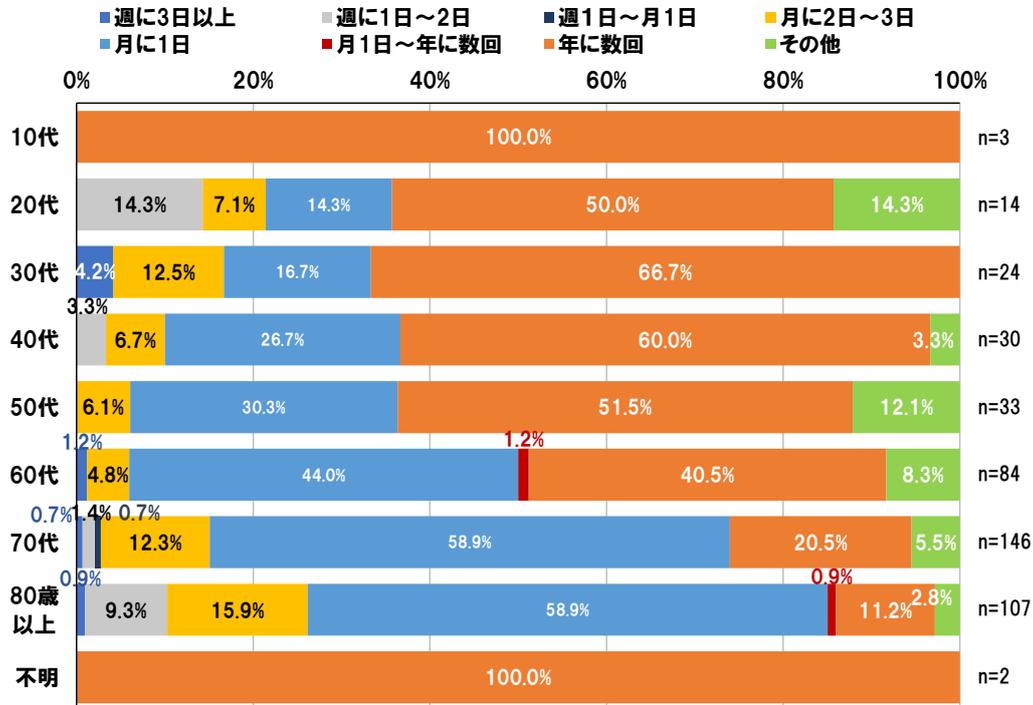


図 36 年代別通院の頻度

(4)家を出る時刻・家に帰る時刻

○通院で家を出る時間として最も回答数が多かったのは「8時～9時台」(197人)で、「8時～9時台」と回答した人の帰宅時間は「9時～11時台」が53.3%と最も高く、次いで「12時～15時台」が39.1%となっている。

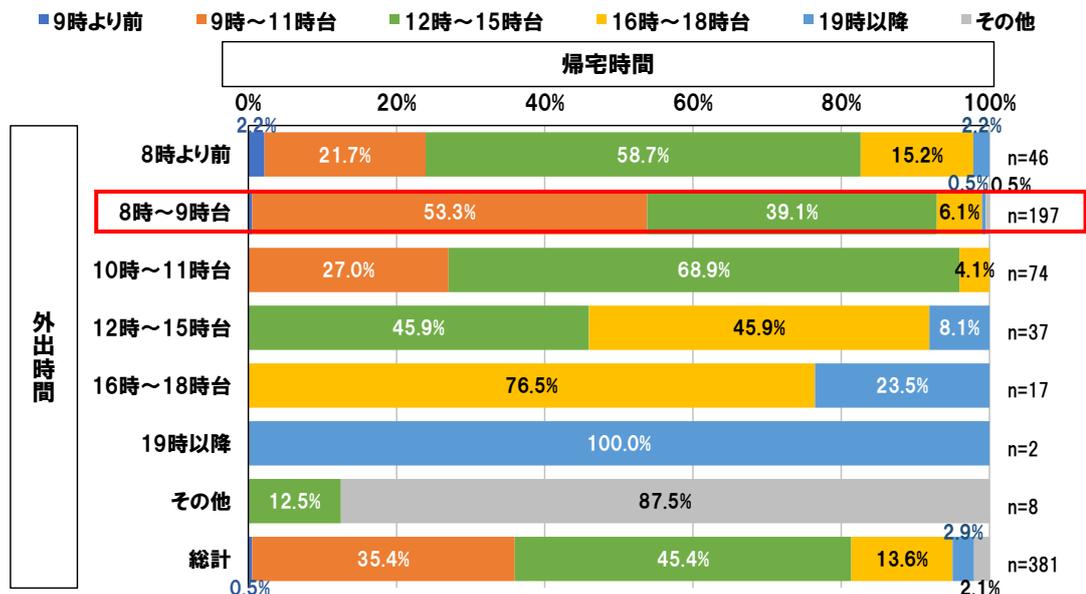


図 37 通院により家を出る時刻と帰宅時刻の関係

4-1-3 公共交通の利用

(1) JR山口線

○普段の鉄道(JR山口線・山陰本線)利用については、「利用している」が10.3%、「利用していない」が89.7%となっており、回答者の約1割が鉄道を利用している。

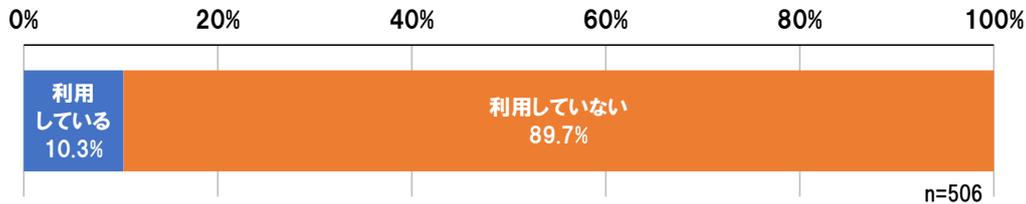


図 38 普段の鉄道利用の有無

○普段から鉄道を利用している人の74.5%が「ほぼ往復で利用する」と回答している。

○「片道だけ利用することが多い」と回答した人の「もう片方の交通手段」として、「自家用車」や「バス」等が挙げられている。

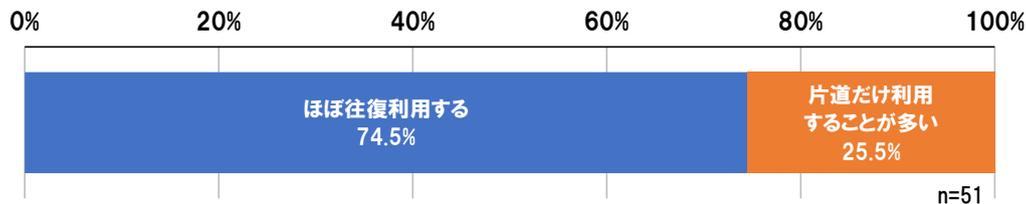


図 39 鉄道の利用方法

○鉄道のサービスの改善として「運行本数を増やす」が35.3%と最も高く、「最終列車を遅くする」21.9%、「通勤・通学に使えるダイヤにする」20.0%、「運賃・料金を安くする」13.6%等が挙げられているが、一方で「今のままの運行でよい」とする意見も28.0%みられた。

○これに対し、普段から鉄道を利用している人の集計では、「運行本数を増やす」が50.0%と最も高く、次いで「最終列車を遅くする」が36.5%と高い値になっている。「今のままでよい」との回答割合は13.5%であった。

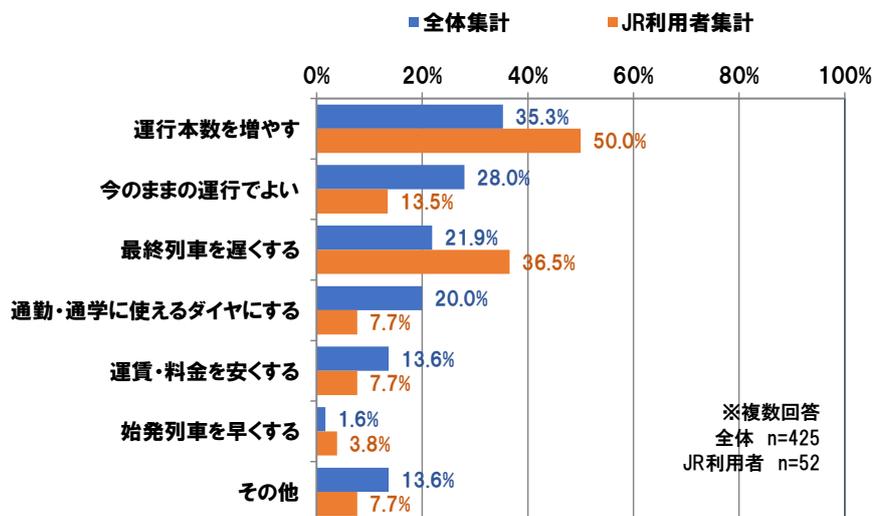


図 40 鉄道のサービスの改善点

(2)路線バス(民間バス・町営バス)

○普段の町内での路線バスの利用については、「利用している」が 8.6%、「利用していない」が 91.4%であった。



図 41 普段の路線バス利用の有無

○普段から路線バスを利用している人の 56.1%が「ほぼ往復で利用する」と回答している。

○「片道だけ利用することが多い」と回答した人は 43.9%で、「もう片方の交通手段」として、「タクシー」等が挙げられている。

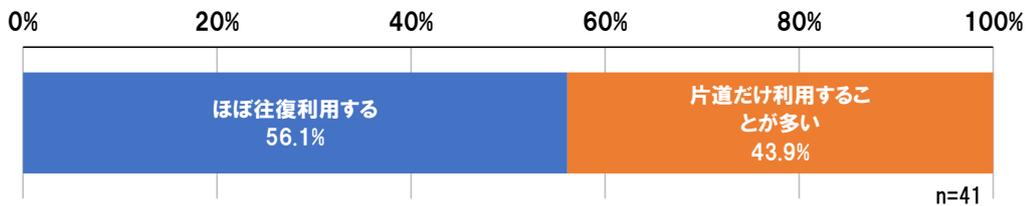


図 42 路線バスの利用方法

○路線バスの改善点として、全体集計では「便数を増やす」が 35.3%と最も高く、以下「通勤・通学に使えるダイヤにする」13.0%、「運賃を安くする」と「自宅からバス停までの距離を短くする」各 9.0%、「待合環境を改善する」8.5%、「乗り降りしやすい車両にする」7.9%、「運行日数を増やす」7.6%等となっている。

○「今のままでよい」は全体集計、普段から路線バスを利用している人共に 25%程度あった。

○バス利用者の集計でも「便数を増やす」が 40.9%と最も高かったが、次に「乗り降りしやすい車両にする」との回答が 18.2%と高くなっているのが特徴的である。

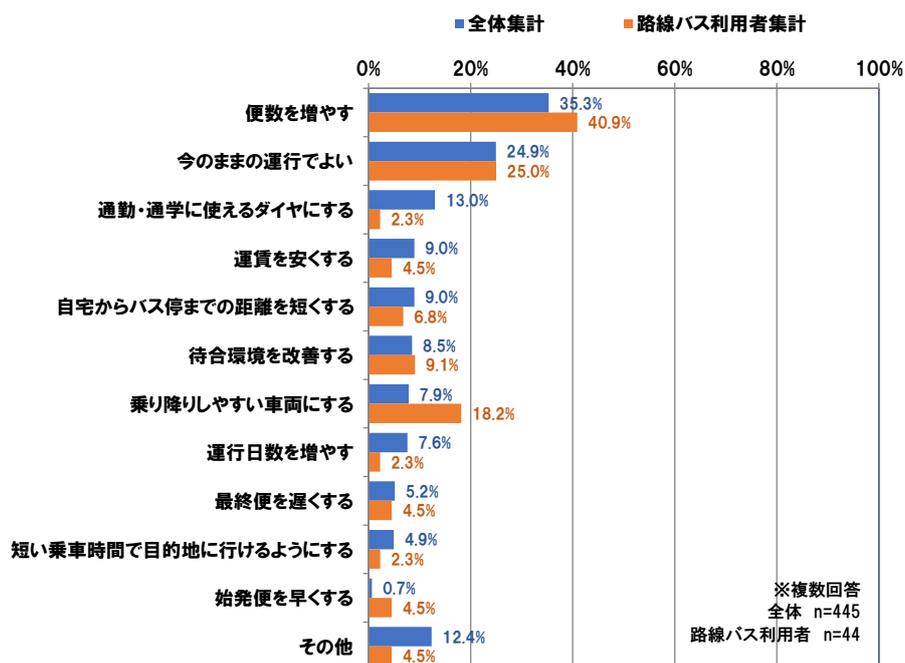


図 43 路線バスの改善点

(3) タクシー

○普段の町内でのタクシー利用については、「利用している」が11.2%、「利用していない」が88.8%となっており、回答者の1割超が町内でタクシーを利用している。



図 44 普段のタクシー利用の有無

○普段からタクシーを利用している人の62.5%が「片道だけ利用することが多い」と回答している。これは鉄道や路線バスに比べて高い値となっている。

○「片道だけ利用することが多い」と回答した人の「もう片方の交通手段」として、「自家用車(送迎)」や「町営バス」等が挙げられている。

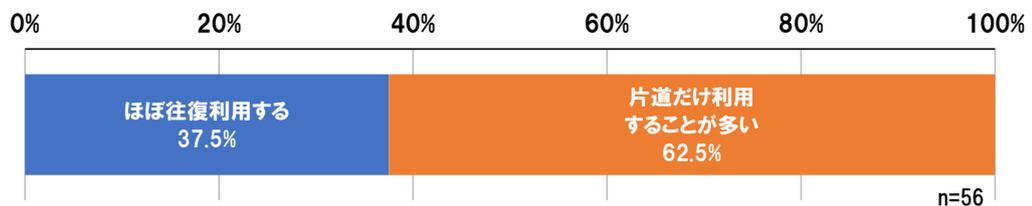


図 45 タクシーの利用方法

○全体集計では、運行そのものよりも「タクシー運賃助成事業のサービス拡充」や「定額制の乗り放題サービスの導入」といったタクシーを利用しやすい制度を挙げる意見が上位を占めている。

○普段からタクシーを利用する人の集計もほぼ同じ傾向を示しているが、「スマートフォンのアプリ等による予約受付」との回答は0であった。

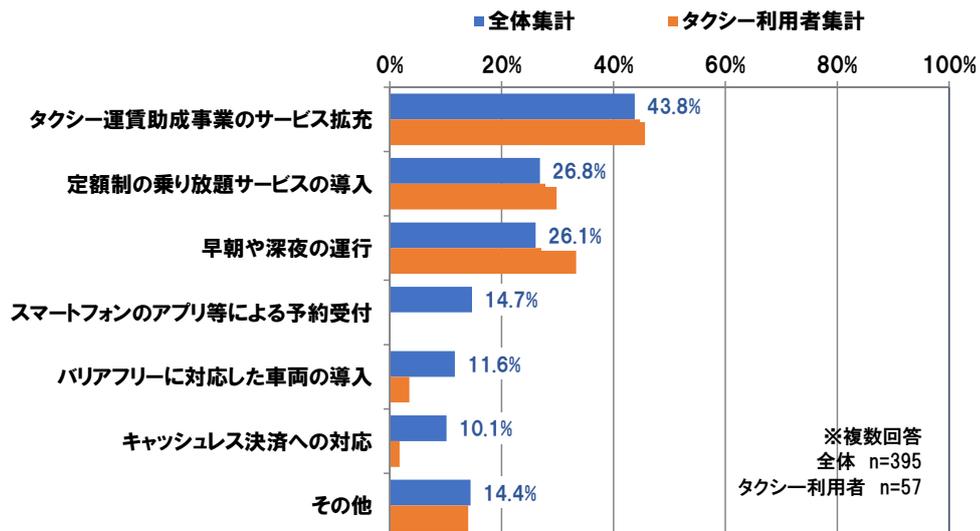


図 46 タクシーの改善点

4-1-4 運転免許の自主返納

(1)自身の運転免許証の自主返納について

- 自身の免許返納について、「将来的には、運転免許証を自主返納しようと考えている」との回答割合が 60.9%と最も高く、次いで「運転免許の自主返納は必要だと感じているが、返納できない(したくない)」が 28.8%、「運転免許を自主返納する必要はない」5.3%等と続いている。
- 回答者の 63.8%が近々、あるいは将来的に免許返納を考えている。

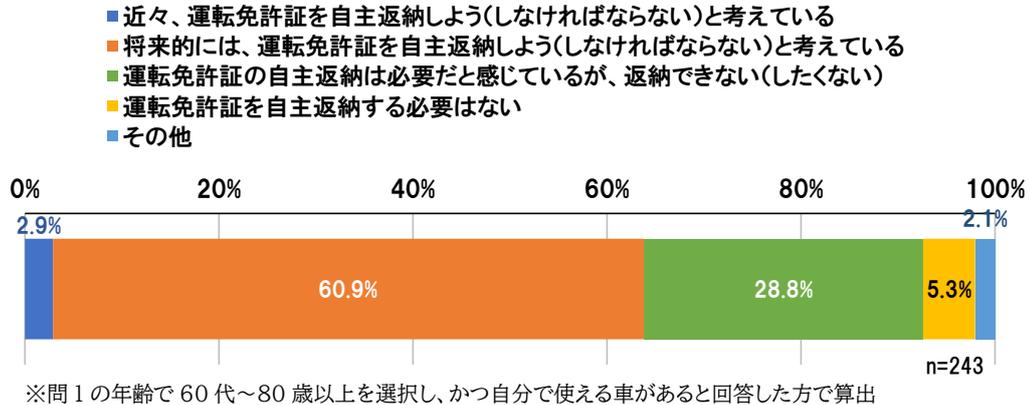
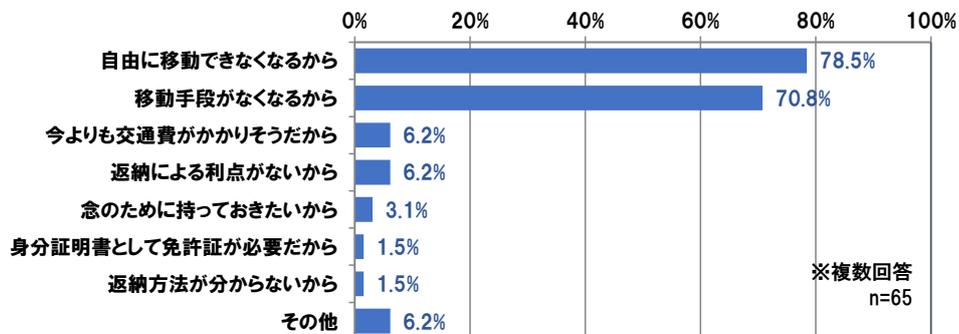


図 47 運転免許証自主返納に対する考え方

(2)運転免許証を返納できない、したくない理由

- 免許返納できない(したくない)理由として「自由に移動できなくなるから」78.5%、「移動手段がなくなるから」70.8%の二つが突出しており、免許返納の大きな障害になっている。



※「3.運転免許証の自主返納は必要だと感じているが、返納できない(したくない)」と回答した方

図 48 運転免許証を返納できない(したくない)理由

4-1-5 町内の路線バスのあり方

(1)町内の路線バスに関する町負担の考え方

- 町内を運行する路線バスを維持・確保するための負担を今後どうしたらよいかについて、「わからない」との回答が 42.7%あり、回答の難しさを感じていることがうかがえた。
- 具体的な意見としては「町の負担額は現状程度とすべき」との意見が 29.9%と最も多く、次いで「現状よりも負担を減らすべき」12.0%、「今以上に町の負担額を増やすべき」9.1%等となっている。

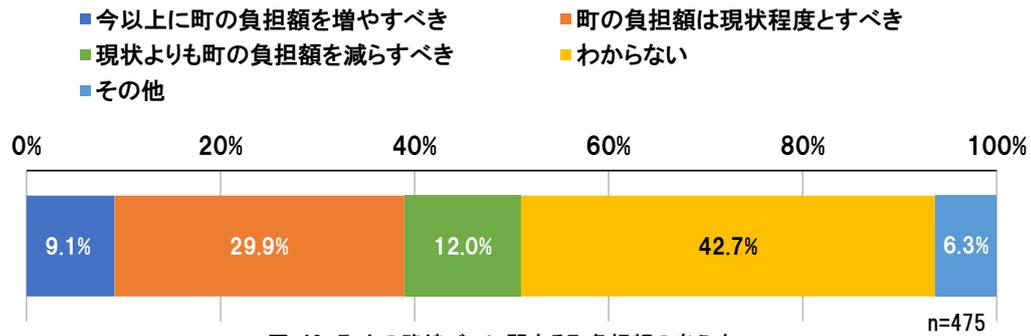


図 49 町内の路線バスに関する町負担額の考え方

(2) 町内の路線バスの5年後のあり方について

- 町内を運行する路線バスの5年後のあり方についての考え方として、「路線バスの運行形態を見直し、新たな移動サービスを導入・充実する」との回答割合が 32.3%と最も高く、次いで「路線バスの便数・経路・運行時間帯といったサービスを充実させる」20.1%、「通勤・通学や通院などの目的でバスをよく利用する人への運賃割引・助成事業を充実させる」17.1%等の順となっている。
- 「わからない」との回答割合は 17.1%で、前問の「町内の路線バスに関する町負担額の考え方」よりも低い値となっている。

- Legend:
- 路線バスの便数・経路・運行時間帯といったサービスを充実させる
 - 通勤・通学や通院などの目的でバスをよく利用する人への運賃割引・助成事業を拡充させる
 - 現在のままでよい
 - 路線バスの運行形態を見直し、新たな移動サービスを導入・充実する
 - わからない
 - その他



図 50 町内の路線バスの5年後のあり方についての考え方

4-1-6 自由意見のまとめ

○自由意見としては、概ね以下のような内容のものが寄せられた。

表 7 自由意見のまとめ

項目	内容
石見交通	○町営バスとの時間間隔を調整する
JR山口線	○JR山口線とバスの接続を強化(観光対応)すべき
タクシー	○夜間のタクシーがないのは問題(救急搬送の家族対応) ○妊産婦助成のタクシー券を利用したが、破水時の対応等の研修が必要
車両	○小型化、小回りの利く車両がよい ○ラッピングバスの導入(車窓の眺めが妨げられるとの意見もあり) ○観光利用のためのレトロバスを導入してはどうか ○車椅子で乗れるバスを望む ○乗り降りが楽な車両がよい
ダイヤ	○通院・買物後の帰宅便がなく、何時間も待たされ、荷物を持っての移動が大変 ○共存病院に通院しても帰りの便がなく、駅まで歩いてタクシーで帰る ○朝一番の石見交通(益田行)に乗りたいが、接続がない ○路線バスとJR・防長交通との接続改善してほしい
運行ルート	○堀庭園行は季節運行でよい ○広域線(六日市交通)の益田市までの延伸をお願いしたい ○日原～津和野間の路線がほしい ○本庁舎周辺をハブにする ○なごみの里を経由するようになり、鷲原からの利用が不便になった
考え方	○町部と山間部で必要性が異なるので、別々に掘り下げてほしい ○住民の移動手段は生活の根幹。町の負担を充当すべき ○現在より利便性が向上しないと免許返納できない、不安
デマンド・区域運行	○タクシーの役割をする公共交通を充実する ○少しでも家の近くにきてほしい ○気軽にできるだけ自由な時間に出かけられるこまやかな移動手段があるとよい ○乗り合いタクシーの導入がいいと思う ○予約制は効率的だが、急遽必要ときに利用できるシステムがあるとよい
循環バス	○なごみの里～津和野駅間の循環バスがあればよい
バス停	○途中からでも乗れるフリー乗降にしてほしい
ドライバー	○町営バスのドライバーが高齢で不安
要望	○日原の店舗が移動する。町民が買い物できるようバスのダイヤを整備してほしい ○夜間の交通体系の拡充(通学対応)をお願いしたい ○町営バス・石見交通が運行されていない地域への対応が必要 ○透析患者の通院手段の検討 ○買物バスの運行をお願いしたい
制度・助成	○運転免許自主返納者へのバス・タクシー割引券があればよい ○免許を自主返納してもメリットがない ○バスの割引バスの発行をしてはどうか ○JR利用時の助成の拡大をお願いしたい
時刻表・路線図	○運行路線図等でわかりやすく利用促進を図るべき ○通院等で利用する際にわかりやすい時刻表を各戸配布してはどうか ○バス車内にバス路線図(バス停の位置)を表示してほしい ○スマホ等での時刻表検索ができるようにしてほしい

4-2 高校への通学状況

4-2-1 津和野高校の通学状況

(1)高校の概要

- 令和5年度の津和野高校の全校生徒数は195人で、そのうち寮生(下宿生)が88人(45.1%)となっている。
- バス通学生は津和野町内から通学する生徒が全校で2人、JR通学生は津和野町内から通学する生徒が17人、益田市から通学する生徒が35人の計52人となっている。これは全校生徒から寮生を除いた通学生の48.6%に当たり、通学生の約半数がJRを利用して通学している。
- 学校への必着時間は8:45、部活動後の帰宅時間としては18:30～19:00頃となる。
- 津和野駅から津和野高校までは約1.5kmと比較的近く、JR通学生は駅から学校まで徒歩で通学している。
- 学校の前には「津和野高校前」バス停があるが、このバス停には町営バス木部線(奥ヶ野行き18:36発)が1日片道1本立ち寄るのみである。その他の最寄りバス停は「森」で、津和野線(石見交通)が5往復、津和野町内線(石見交通)が2.5往復(平日)のほか、町営バスが9.5往復している。
- 公共交通の運行への意見・要望として、町営バスについては「下校に適した便がない」が挙げられている。実際に登下校時の接続を見ると、石見交通バス・町営バスともに通学利便性が高いとは言い難い。

表 8 津和野高校の概要

津和野高校					JR通学生数				
時刻					津和野町				
生徒の学校必着時刻	8:45				津和野町	1年生	2年生	3年生	計
授業の開始時刻	9:00					8	4	5	17
終礼(授業)の終了時刻	6限	15:20	7限	16:15	益田市	1年生	2年生	3年生	計
試験期間中の終了時刻	一律に決めていない					13	8	14	35
部活「朝練習」開始時刻	一律に決めていない				合計	21	12	19	52
部活終了時刻	早い部活	18:30	遅い部活	19:00	内寮生(下宿)	1年生	2年生	3年生	計
全校生徒数						0	0	0	0
津和野町	1年生	2年生	3年生	計	自家用車送迎 についての方針	容認			
	24	15	14	53		交通事故を防止するため乗降場所を嘉楽園入口駐車場として指定しているが、校門付近や校地内に停車し生徒を乗り降りさせる保護者がいる。見たら協力を依頼している。			
益田市	1年生	2年生	3年生	計	専用スクールバス	無回答			
	16	10	16	42					
浜田市	1年生	2年生	3年生	計	通学の範囲、 生徒募集の方針	校区内(津和野町、吉賀町、益田市、山口市の一部、秋市の一部)の中学3年生だけでは定員を充足できないので、広く全国から募集する。			
	1	1	1	3					
吉賀町	1年生	2年生	3年生	計	公共交通の運行 への意見・要望	町営バス：下校に適した便がない。 JR：①朝8時台の到着時刻と夕16時台の発車時刻の間が以前より短くなり、授業や部活動に影響が出ている。 ②発車時刻に上下線でズレがあり、授業や部活動に影響が出ている。③16:50と16:55の発車時刻が遅くなる(例：17:15)と補習授業を組むことができ、保護者や生徒の進路保障の要望に応えられる。④津和野発20:00の山口行き最終便の発車時刻が益田行き並みの19:40ころになれば、部活動を終えて帰る生徒が利用しやすい。冬期夜間の列車を数人の生徒だけで待つのは防犯上も心配がある。			
	2	5	5	12					
秋市	1年生	2年生	3年生	計					
	2	0	3	5					
その他	1年生	2年生	3年生	計					
	28	19	33	80					
合計	73	50	72	195					
内寮生(下宿)	1年生	2年生	3年生	計					
	31	23	34	88					
路線バス通学生数									
津和野町	1年生	2年生	3年生	計					
	1	1	0	2					
内寮生(下宿)	1年生	2年生	3年生	計					
	0	0	0	0					

(2) 公共交通の課題

○津和野高校への登下校の際、課題となる点として以下のような項目が挙げられる。

表 9 津和野駅でのJR山口線との接続と課題

◆JR山口線：津和野駅～益田駅

6 限も 7 限も帰宅時間が同じになり、6 限の日は待ち時間が長くなる

JR山口線		1.5km	登校時	
益田駅発 ⇒ 津和野駅着	徒歩	必着時刻	授業開始	
6:28 ⇒ 7:09	25～30分	8:45	9:00	
7:01 ⇒ 7:41				
7:37 ⇒ 8:17				

徒歩だと必着時間ギリギリになる

下校時				1.5km	JR山口線	
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	津和野駅発 ⇒ 益田駅着	
15:20	⇒	⇒	⇒	25～30分	16:50 ⇒ 17:31	
	16:15	⇒	⇒		19:36 ⇒ 20:16	
		18:30	⇒			

早い部活も遅い部活も帰宅時間は同じになる

◆JR山口線：津和野駅～三谷駅

JR山口線		1.5km	登校時	
三谷駅発 ⇒ 津和野駅着	徒歩	必着時刻	授業開始	
7:10 ⇒ 7:41	25～30分	8:45	9:00	
7:42 ⇒ 8:14				

徒歩だと必着時間ギリギリになる

下校時				1.5km	JR山口線	
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	津和野駅発 ⇒ 鍋倉駅着	
15:20	⇒	⇒	⇒	25～30分	15:54 ⇒ 16:22	
	16:15	⇒	⇒		16:55 ⇒ 17:23	
		18:30	⇒		20:00 ⇒ 20:21	

早い部活も遅い部活も帰宅時間は同じになる

表 10 最寄りバス停でのバスとの接続と課題

◆石見交通：津和野線

6 限も 7 限も帰宅時間が同じになり、どちらも待ち時間が長くなる

石見交通：津和野線		1.5km	登校時	
益田駅発 ⇒ 津和野駅着	徒歩	必着時刻	授業開始	
6:45 ⇒ 7:53	25～30分	8:45	9:00	

早い時間に学校に到着する

下校時				1.5km	石見交通：津和野線	
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	津和野駅発 ⇒ 益田駅着	
15:20	⇒	⇒	⇒	25～30分	17:23 ⇒ 18:34	
	16:15	⇒	⇒		x ⇒ x	
		18:30	⇒			

部活の帰宅に対応するダイヤがない

◆石見交通：津和野町内線

6 限も 7 限も待ち時間が長い

石見交通：津和野町内線		1.5km	登校時	
津和野駅発 ⇒ 森着	徒歩	必着時刻	授業開始	
7:50 ⇒ 7:55	25～30分	8:45	9:00	

早い時間に学校に到着する

下校時				1.5km	石見交通：津和野町内線	
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	森発 ⇒ 津和野駅着	
15:20	⇒	⇒	⇒	25～30分	16:15 ⇒ 16:20	
	16:15	⇒	⇒		17:53 ⇒ 17:58	
		18:30	⇒		x ⇒ x	

部活の帰宅に対応するダイヤがない

◆町営バス:木部線

6限・7限・早い部活も帰宅時間が同じになり、6限・7限の日は待ち時間が長い

町営バス:木部線		400m	登校時		
長野発	⇒	森着	徒歩	必着時刻	授業開始
6:50	⇒	7:18	7分	8:45	9:00
8:25 ×	⇒	8:52 ×			

下校時				400m	町営バス:木部線		
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	津和野高校発	⇒	長野着
15:20	⇒	⇒	⇒	7分	18:36	⇒	19:02
	16:15	⇒	⇒				
		18:30	⇒				
		19:00	⇒				
					×	⇒	×

朝一の便は到着する時間が早すぎ、次の便では間に合わない

遅い部活の帰宅に対応するダイヤがない

◆町営バス:野中線

登校に間に合う便がない

町営バス:野中線		400m	登校時		
野中上発	⇒	森着	徒歩	必着時刻	授業開始
8:30 ×	⇒	8:54 ×	7分	8:45	9:00

6限終了に間に合う便しか運行していない

下校時				400m	町営バス:野中線		
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	津和野高校発	⇒	野中上着
15:20	⇒	⇒	⇒	7分	15:31	⇒	15:55
	16:15	⇒	⇒				
		18:30	⇒				
		19:00	⇒				
					×	⇒	×

7限終了時や部活の帰宅に対応するダイヤがない

◆町営バス:名賀線

6限も7限も帰宅時間が同じになり、6限の日は待ち時間が長い

町営バス:名賀線		400m	登校時		
田代発	⇒	森着	徒歩	必着時刻	授業開始
7:11	⇒	7:41	7分	8:45	9:00

下校時				400m	町営バス:名賀線		
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	森発	⇒	田代着
15:20	⇒	⇒	⇒	7分	16:34	⇒	16:56
	16:15	⇒	⇒				
		18:30	⇒				
		19:00	⇒				
					×	⇒	×

かなり早い時間に学校に到着する

部活の帰宅に対応するダイヤがない

◆フォーブル:沼原線

6限も7限も帰宅時間が同じになり、6限の日は待ち時間が長くなる上に予約が必要になる

フォーブル:沼原線		1.5km	登校時		
沼原上発	⇒	森住宅前着	徒歩	必着時刻	授業開始
7:16	⇒	7:36	10分	8:45	9:00

下校時				1.5km	フォーブル:沼原線		
6限終了	7限終了	早い部活	遅い部活	徒歩	森住宅前発	⇒	沼原上着
15:20	⇒	⇒	⇒	10分	17:29 (要予約)	⇒	17:48 (要予約)
	16:15	⇒	⇒				
		18:30	⇒				
		19:00	⇒				
					×	⇒	×

かなり早い時間に学校に到着する

部活の帰宅に対応するダイヤがない

4-2-2 津和野町から近隣の高校への通学状況

(1) 県立益田高校(益田市)

- 津和野町から益田高校へは 11 人の生徒が通学しており、全員がJR山口線を利用した通学をしている。
- 益田駅から益田高校までは 2km程度であり、駅から高校までは石見交通「浜田益田線」「都茂線」等が乗入れている。
- バス通学生が 0 人となっているが、高校生アンケート調査結果では「益田駅～益田高校前」まで石見交通バスを利用すると回答した生徒が 4 人いた。他の生徒は徒歩または自転車等で通学しているものと考えられる。

表 11 益田高校の概要

益田高校						
時刻						
生徒の学校必着時刻	8:30				自家用車送迎 についての方針	容認
授業の開始時刻	8:45				専用スクールバス	特になし
終礼(授業)の終了時刻	7限	16:05	8限(火)	16:45	通学の範囲、 生徒募集の方針	従来より津和野町は本校の通学範囲として考えており、今後もその方針に変わりはありません。
試験期間中の終了時刻	12:30頃					
部活「朝練習」開始時刻	7:30頃				公共交通の運行 への意見・要望	益田発山口方面に17時台発の普通列車があると通学に便利
部活終了時刻	早い部活		遅い部活	18:30		
津和野から通学する生徒数(寮生は含まない)						
津和野町	1年生	2年生	3年生	計		
	5	4	2	11		
津和野からの路線バス通学生数						
津和野町	1年生	2年生	3年生	計		
	0	0	0	0		
津和野からのJR通学生数						
津和野町	1年生	2年生	3年生	計		
	5	4	2	11		

(2) 県立益田翔陽高校(益田市)

- 津和野町から益田翔陽高校へは 6 人の生徒が通学しており、6 人全員がJRを利用して通学している。
- 益田駅から益田翔陽高校間は 2.8km程度あり、駅からは石見交通「蟠竜湖線」が高校の最寄りバス停「浜寄」を経由している。
- バス通学生が 0 人となっているが、高校生アンケート調査結果では「益田駅～浜寄」間でバスを利用すると回答した生徒が 1 人いた。そのほかの生徒は徒歩や自転車等で通学していると考えられる。

表 12 益田翔陽高校の概要

益田翔陽高校						
時刻						
生徒の学校必着時刻	8:35				自家用車送迎 についての方針	容認
授業の開始時刻	8:55				専用スクールバス	導入予定なし
終礼(授業)の終了時刻	6限	15:35	短縮6限	15:05	通学の範囲、 生徒募集の方針	【生徒募集方針】 1. 志望する学科の特色を理解し、目標をもって主体的に ねばり強く自分の可能性を追求できる生徒 2. 部活・生徒会活動などを通じて、幅広く自分の可能性 を見出そうとする意欲のある生徒 3. 基本的な生活習慣が身に付き、着実な基礎学力を 有する生徒
試験期間中の終了時刻						
部活「朝練習」開始時刻					公共交通の運行 への意見・要望	益田→津和野方面のJRの運行時刻について ○16:09発/終礼後から乗車に間に合わない ○17:34発(特急) ○19:20発/16:09発から3時間11分空いてしまう 運行時刻を遅らせてほしい(本数を増やして欲しい)という 意見がありました。
部活終了時刻	早い部活	18:00	遅い部活	19:00		
津和野から通学する生徒数(寮生は含まない)						
津和野町	1年生	2年生	3年生	計		
	3	1	2	6		
津和野からの路線バス通学生数						
津和野町	1年生	2年生	3年生	計		
	0	0	0	0		
津和野からのJR通学生数						
津和野町	1年生	2年生	3年生	計		
	3	1	2	6		

(3)七尾学園 益田東高校(益田市)

○津和野町から益田東高校へは 5 人が通学しているが、基本的にスクールバスを利用した通学となっている。

○スクールバスの送迎エリアは江津市・浜田市・益田市・津和野町と広範囲にわたっている。

表 13 益田東高校の概要

益田東高校				
時刻				
生徒の学校必着時刻	8:25			
授業の開始時刻	8:55			
終礼(授業)の終了時刻	普通6限	15:50	特進7限	16:20
試験期間中の終了時刻	12:10			
部活「朝練習」開始時刻	6:00			
部活終了時刻	早い部活	18:00	遅い部活	18:30
津和野から通学する生徒数(寮生は含まない)				
津和野町	1年生	2年生	3年生	計
	1	1	3	5
津和野からの路線バス通学生数				
津和野町	1年生	2年生	3年生	計
	0	0	0	0
津和野からのJR通学生数				
津和野町	1年生	2年生	3年生	計
	0	0	0	0
自家用車送迎 についての方針	容認			
	路上での乗り降りは禁止。必ず寮横の駐車場で乗り降りすること。			
専用スクールバス	バス台数	29人乗り4台		
	運行ルート	2ルート		
	便数	登校時	7:50着便	
		下校時	16:00発便、19:00発便	
	送迎エリア	江津市、浜田市、三隅町、益田市、日原町、津和野町		
	運行主体	高校で運転手を確保		
今後の意向	現状の運行を維持			
問題点・課題	特に問題なく運行しています。			
通学の範囲、 生徒募集の方針	寮があるので県内外募集しており、今後もそのように募集していくと思われる。			
公共交通の運行 への意見・要望	スクールバスを運行することで、公共交通機関を使う生徒が減っており、恐縮しています。			

(4)益田永島学園 明誠高校(益田市)

○津和野町から明誠高校へは 4 人が通学しており、そのうち 1 人が寮生、3 人がJRにより通学している。

○スクールバスは江津市・浜田市方面を運行しており、益田市や津和野町には乗入れていない。

表 14 明誠高校の概要

明誠高校				
時刻				
生徒の学校必着時刻	8:30			
授業の開始時刻	8:55			
終礼(授業)の終了時刻	6限	14:45	7限	15:40
試験期間中の終了時刻	11:30			
部活「朝練習」開始時刻	7:00			
部活終了時刻	早い部活	18:00	遅い部活	20:00
津和野から通学する生徒数(寮生は含まない)				
津和野町	1年生	2年生	3年生	計
	1	1	2	4
津和野からの路線バス通学生数				
津和野町	1年生	2年生	3年生	計
	0	0	0	0
津和野からのJR通学生数				
津和野町	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	2	3
自家用車送迎 についての方針	無回答			
	本校の前の道路が狭く、対向車が来た際や近隣住民の方々に迷惑をかけてしまというのがある問題点です。			
専用スクールバス	バス台数	33人乗り、44人乗り、46人乗り各1台		
	運行ルート	江津、旭、本郷ルート		
	便数	登校時	3便	
		下校時	3便	
	送迎エリア	浜田市、江津市		
	運行主体	高校で運転手を確保		
今後の意向	現状の運行を維持			
問題点・課題	バス停留場の確保や時刻表などの作成、運転手の確保など大変な部分もあります。			
通学の範囲、 生徒募集の方針	江津市から津和野町までの範囲の生徒が通学し、本校で学んでいます。また寮もありますので、東部や県外からも生徒が入学してきてくれます。募集の方針は特進や福祉科などのコースや学科の特色を生かしたり、部活動ごとに県内・県外に募集活動を行ったりなどしています。			
公共交通の運行 への意見・要望	現在特にありません。			

※津和野から通学する生徒数には寮生も含んでいると思われる。

※津和野からJRで通学する生徒のうち、1名は寮生。

4-3 高校生・保護者アンケート調査結果

4-3-1 通学の交通手段（高校生の回答）

(1) 登校時

- 登校時にJR山口線を利用する生徒は全体で 45.0% (68 人) で、その内訳は津和野高校生が 42.2% (57 人)、益田高校生が 5 人全員、益田翔陽高校生が 6 人全員となっている。
- 山陰本線を利用する生徒は津和野高校生 1 人のみであった。
- 石見交通バスを利用する生徒は全体では 4.0% (6 人) と少なく、津和野高校生が 1 人、益田高校生が 4 人、益田翔陽高校生が 1 人であった。
- 津和野町営バスを利用して登校する生徒はなかったが、津和野高校生の 3.7% (5 人) が下校時に利用すると回答している。
- 自家用車送迎は全体で 34.4% (52 人) あり、津和野高校で 32.6% (44 人)、益田高校で 5 人全員、益田翔陽高校で 32.6% (3 人) となっている。
- 益田東高校の「その他」は全てスクールバス利用であった。

(2) 下校時

- 下校時も登校時とほぼ同じ傾向を示している。

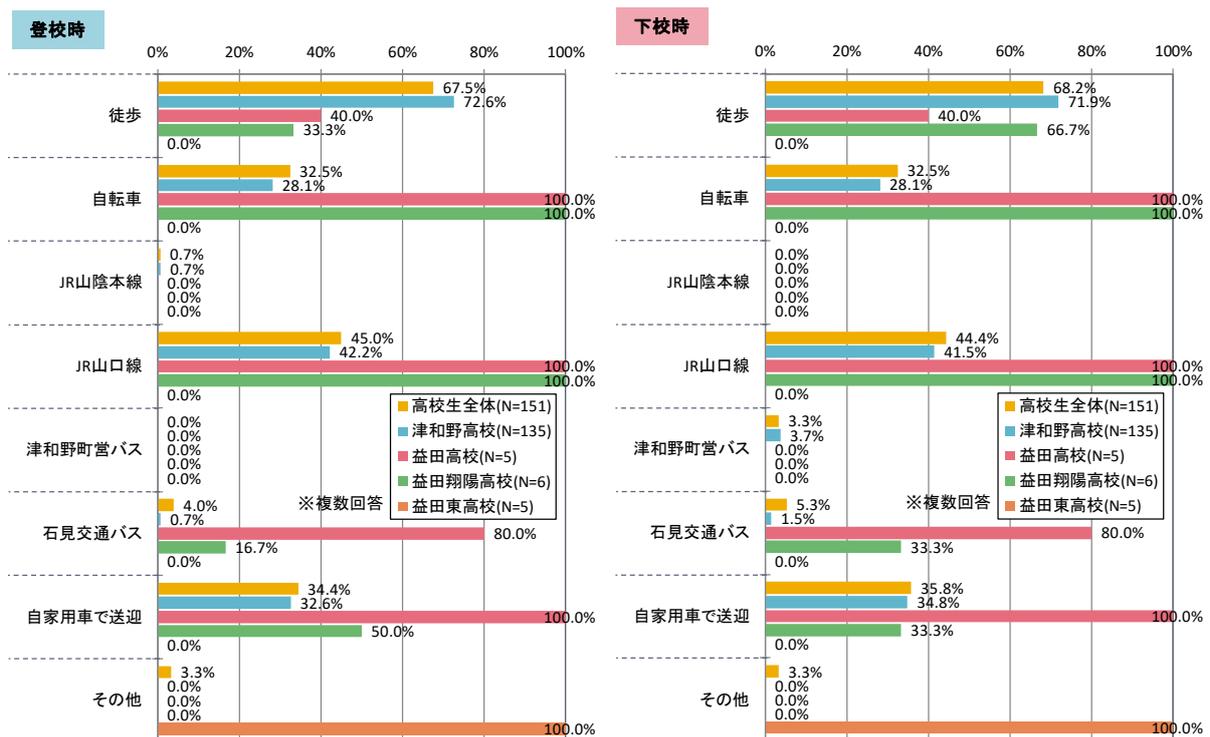


図 51 登下校時の通学手段(複数回答・不明を除く)

4-3-2 自家用車送迎に替わる通学手段（高校生の回答）

- 通学手段として「自家用車で送迎」を選択した回答者の自家用車送迎に替わる通学手段としては、全体では「JR山陰本線・山口線を利用する」が 50.0% (23 人) と最も高く、次いで「バスを利用する」37.0% (17 人)、「自転車を利用する」30.4% (14 人)、「その他」10.9% (5 人) 等となっている。

○一方で「自家用車でなければ通学できない」との回答が 4.3%(2 人)あり、回答したのはいずれも津和野高校生であった。

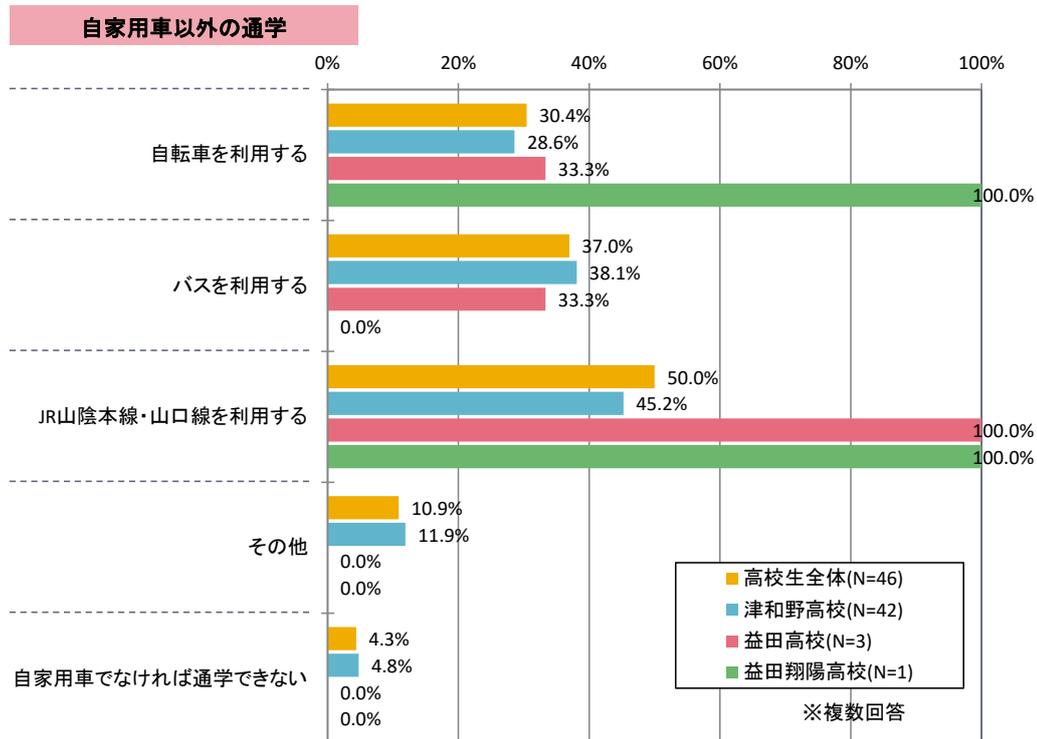


図 52 自家用車送迎に替わる通学手段(不明を除く)

4-3-3 バスの改善点 (高校生の回答)

○バスのサービスの改善点を尋ねたところ、石見交通バスでは全体集計で「運行本数を増やす」が 65.3%(47 人)と最も多く、次いで「料金を安くする」52.8%(38 人)、「ダイヤを改善する」26.4%(19 人)、「最終便を遅くする」18.1%(13 人)、「バスとJRとの乗り継ぎを便利にする」15.3%(11 人)、「時刻表や路線図をわかりやすくする」13.9%(10 人)等となっている。

○津和野町営バスもほぼ同じ様な傾向を示しているが、「屋根や椅子などバス停の待合環境を改善する」が 19.1%(13 人)と「ダイヤを改善する」の次に挙がっている。

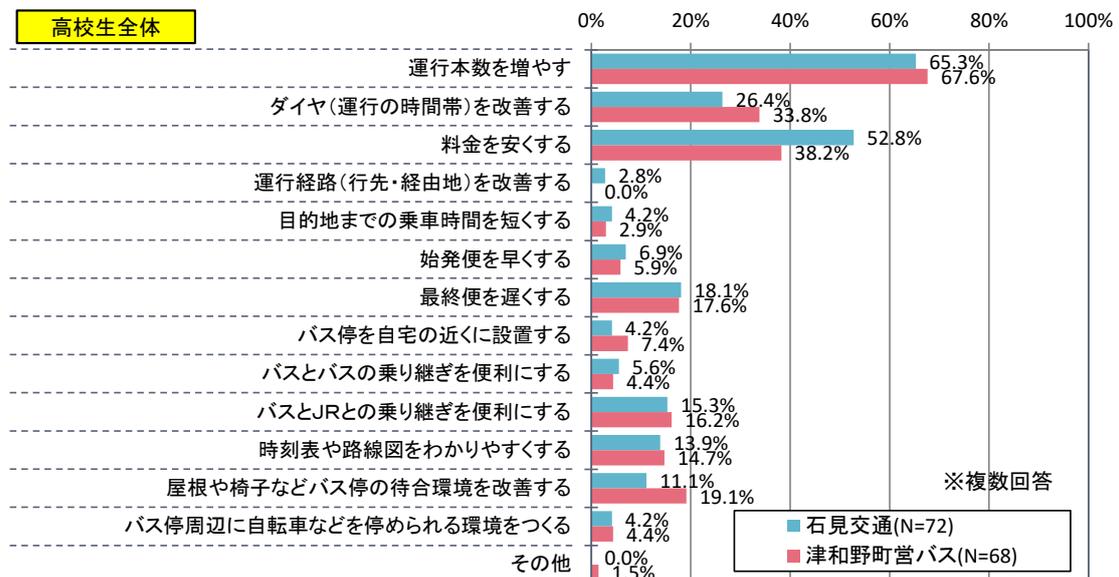


図 53 バスの改善点(不明を除く)

4-3-4 自家用車送迎の有無（保護者の回答）

- 保護者に通学の際自家用車で送迎することがあるかどうか尋ねたところ、全体では78.4%(73人)が「送迎することがある」と回答している。
- 高校別では「益田高校(5人)」と「益田翔陽高校(6人)」の保護者全員が「送迎することがある」と回答している。

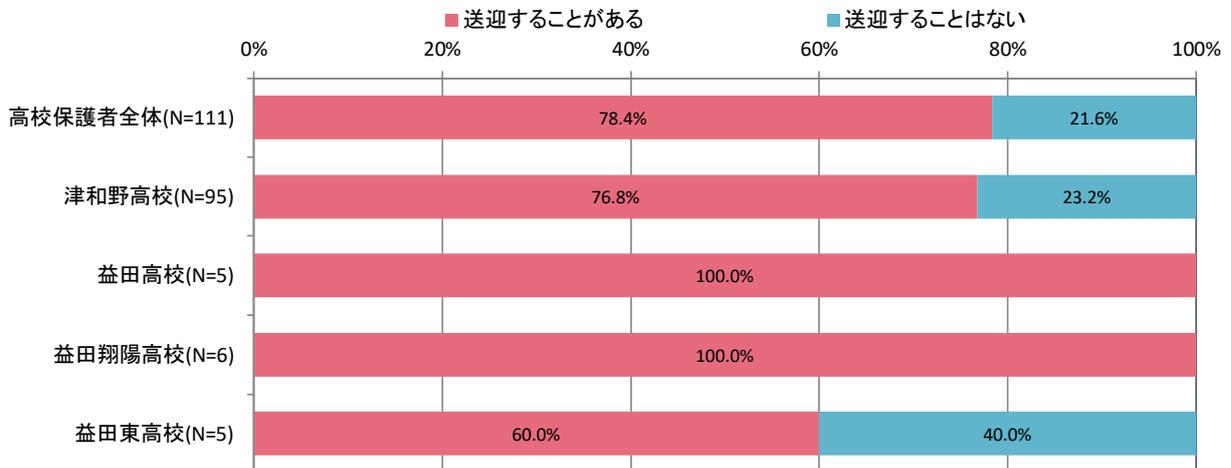


図 54 自家用車送迎の有無(不明を除く)

4-3-5 送迎の理由（保護者の回答）

- 自家用車送迎を行う理由としては、全体集計では「大雨や大雪などの悪天候のため」と「登下校の時間に合う公共交通がないため」が57.6%(49人)と同数で最も割合が高い。
- 全体集計では、これらに次いで「帰りが遅くなり、安全のため」29.4%(25人)、「病气やけがなどの体調不良のため」12.9%(11人)等と続いている。

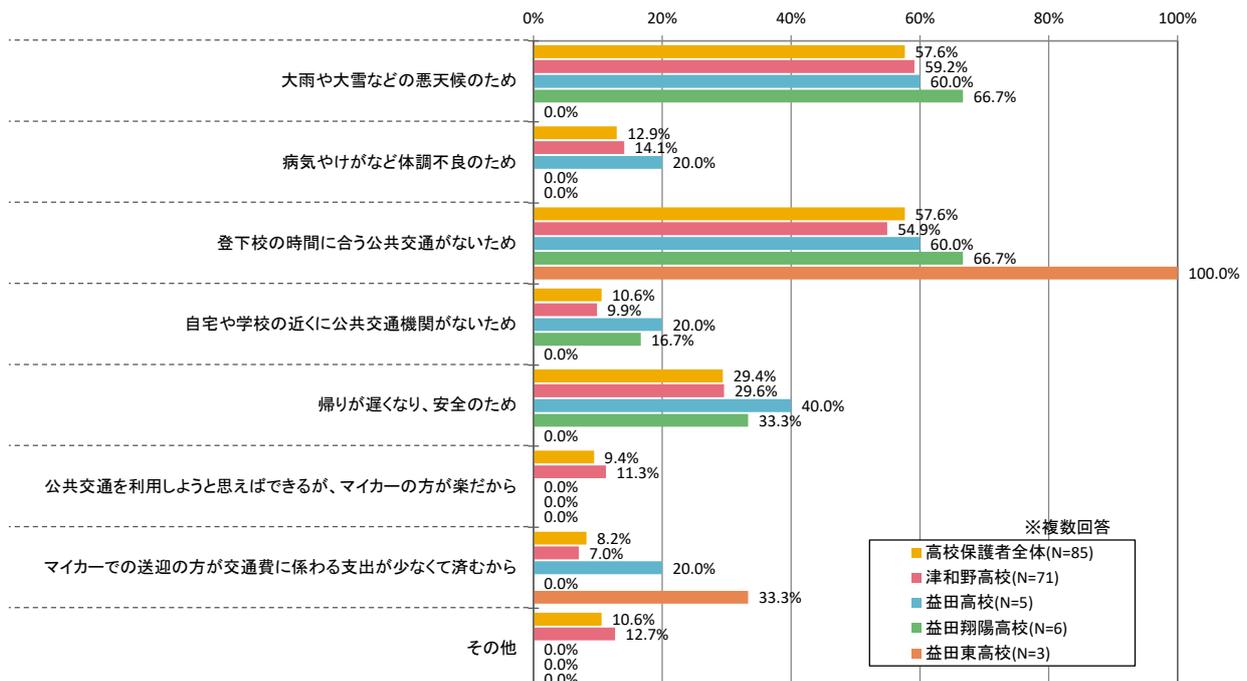


図 55 送迎の理由(複数回答・不明を除く)

4-3-6 送迎の負担感（保護者の回答）

○送迎に対して負担に思うか尋ねたところ、全体集計では「とても思う」と「まあ思う」の合計が53.5%(36人)なのに対し、「全く思わない」と「あまり思わない」の合計は22.1%(19人)で、負担に思う割合の方が高くなっている。

○高校別にみても、各校の保護者ともに負担に思う割合が高い。

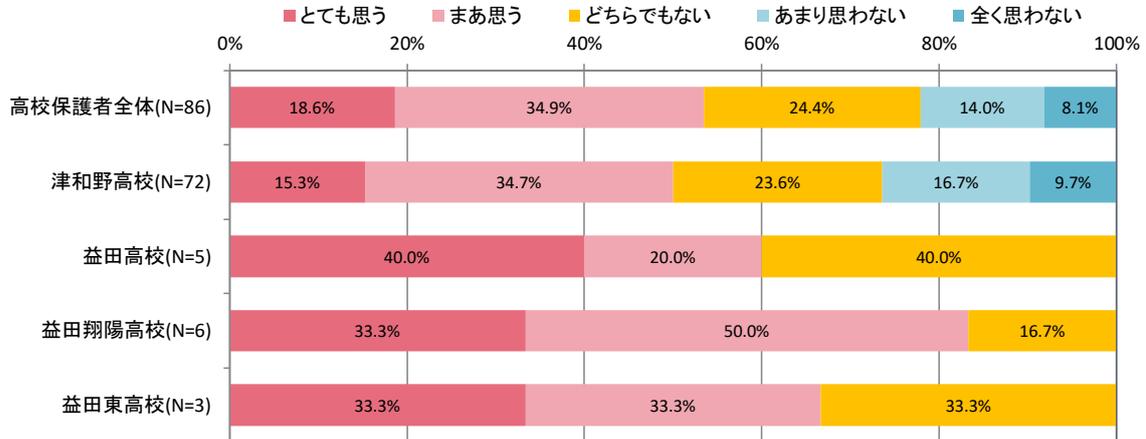


図 56 送迎の負担感(不明を除く)

4-3-7 自家用車送迎に替わる通学手段（保護者の回答）

○自家用車送迎以外の通学手段について、全体集計で最も高い割合だったのは「バスを利用する」47.1%(40人)で、次いで「自転車を利用する」と「JR山陰本線・山口線を利用する」が共に40%(34人)、「その他」が22.4%(19人)であった。

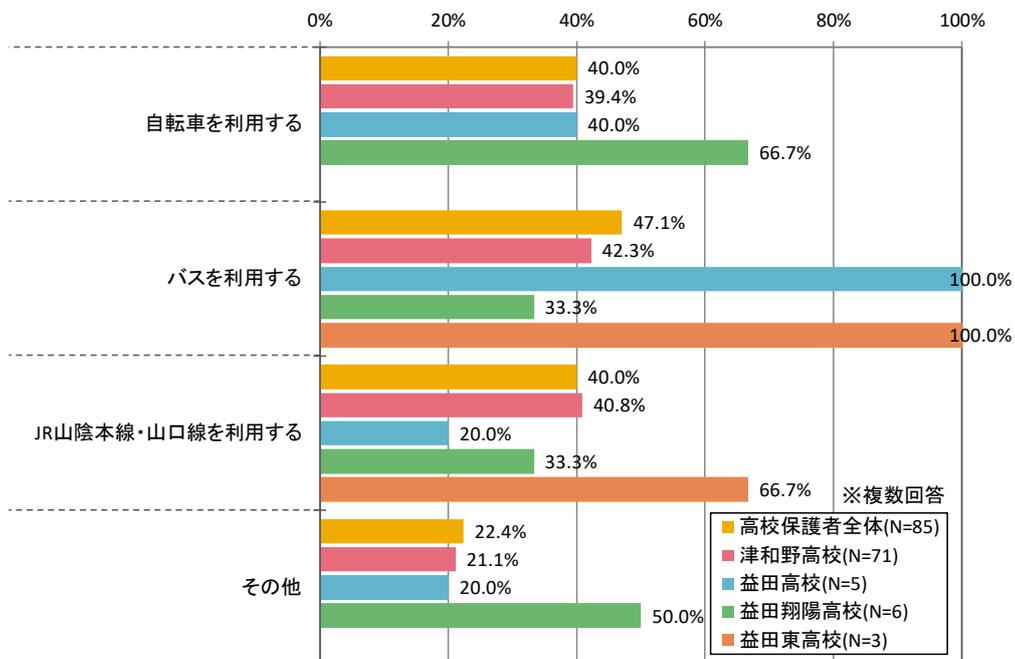


図 57 自家用車送迎に替わる通学手段(不明を除く)

4-4 小中学校スクールバス等の状況

4-4-1 小学校の利用状況

(1) 町内小学校の概要

○小学校別の児童数(令和5年5月1日時点)、始業・終業時刻等は以下のとおりである。

表 15 津和野町内の小学校児童数

	津和野小学校	木部小学校	日原小学校	青原小学校	合計
児童数(人)	112	19	76	36	243

表 16 津和野町内の小学校始業・終業時刻

	津和野小学校	木部小学校	日原小学校	青原小学校
通常授業日	◆始業時刻/8:15	◆始業時刻/8:15	◆始業時刻/8:10	◆始業時刻/8:05
	◆終業時刻 ○月/14:35 ○5校時/14:20 ○6校時/15:10	◆終業時刻 ○月/15:20 ○火～金/16:00	◆終業時刻 ○月/14:40 ○1年生・火～金/15:00 ○2年生・火～木/15:00 ○2年生・金/15:45 ○3年生・火/15:00 ○3年生・水～金/15:45 ○4～6年生・火～金/15:45	◆終業時刻 ○月/15:05 ○火・木/15:30 ○水・金/16:05
短縮授業日	◆始業時刻/8:15	◆始業時刻/8:15	◆始業時刻/8:10	◆始業時刻/8:05
	◆終業時刻/ ○おおよそ 12:55 (その都度異なる)	◆終業時刻/ ○おおよそ 14:00 (その都度異なる)	◆終業時刻/12:45 前後 (その都度異なる)	◆終業時刻/ ○おおよそ 14:00 ○おおよそ 13:10 (その都度異なる)

(2) スクールバス等の利用者数

○平成30年度から令和4年度の小学校別スクールバス利用者数の推移は以下のとおりで、毎年100人を超える児童が石見交通バス、町営バス(混乗)、専用スクールバスを登下校に利用している。

表 17 小学校別スクールバス等の利用者数の推移

	種別	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
津和野小学校	スクールバス (町営バス混乗を含む)	20	25	23	23	24
	石見交通バス	35	28	33	28	26
	計	55	53	56	51	50
木部小学校	スクールバス (町営バス混乗を含む)	16	18	18	20	20
日原小学校	スクールバス (町営バス混乗を含む)	32	32	30	36	33
	石見交通バス	11	12	11	6	6
	計	43	44	41	42	39
青原小学校	スクールバス (町営バス混乗を含む)	9	10	8	9	8
合計		123	125	123	122	117

4-4-2 中学校の利用状況

(1) 町内中学校の概要

○中学校別の生徒数(令和5年5月1日時点)、始業・終業時刻等は以下のとおりである。

表 18 津和野町内の中学校生徒数

	津和野中学校	日原中学校	合計
生徒数(人)	71	58	129

表 19 津和野町内の中学校始業・終業時刻

	津和野中学校	日原中学校
通常授業日	◆始業時刻/8:15	◆始業時刻/8:15
	◆終業時刻 ○月/15:00 ○火・木/15:45 ○水・金/16:00	◆終業時刻 ○月・火・木・金/16:05 ○水/15:05
	◆完全下校 ○4～7月/18:00 ○8～9月/17:50 ○10～1月/17:00 ○2～3月初旬/17:30 ○3月中旬～下旬/17:00	◆完全下校 ○4～7月/18:00 ○8～10月・3月/17:45 ○11～2月/17:15
短縮授業日	◆始業時刻/8:15	◆始業時刻/8:15
	◆終業時刻 ○掃除あり/15:30 ○掃除なし/15:15	◆終業時刻 ○5校時/14:35 ○6校時/15:35

(2) スクールバス等の利用者数

○平成30年度から令和4年度の中学校別スクールバス利用者数は以下のとおりで、町全体として毎年70人以上の生徒が石見交通バス、町営バス(混乗)、専用スクールバスを登下校に利用している。

表 20 中学校別スクールバス等の利用者数の推移

	種別	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
津和野中学校	スクールバス (町営バス混乗を含む)	12	12	19	20	16
	石見交通バス	14	16	11	13	11
	計	26	28	30	33	27
日原中学校	スクールバス (町営バス混乗を含む)	31	31	31	26	31
	石見交通バス	13	18	17	14	19
	計	44	49	48	40	50
合計		70	77	78	73	77

4-5 庁内アンケート調査結果

○庁内の関係課に、公共交通に関連したアンケート調査を実施した。その結果は以下のとおりである。

表 21 庁内アンケート調査結果

所属	内容
商工観光課	<p>◆公共交通に関わる施策と課題</p> <p>①シェアサイクル事業 ○町内における2次交通の確保と観光消費額の向上を目的に運営中。 【課題】シェアサイクルの稼働率の向上 【対応】現在13台稼働しているシェアサイクルの台数増加と利用スポット3箇所の追加</p> <p>②山口線 SL 運行対策協議会 ○新山口-津和野間を走る「SL やまぐち号」「DL やまぐち号」の利用促進と運行時に安全対策に関する取り組みを実施。 【課題】1日1往復利用の場合、津和野町内での滞在時間が約3時間となるため、1顧客あたりの観光消費額を向上させるための取組が課題 【対応】飲食店、土産物店など民間事業者への新商品開発、情報発信に対する補助制度</p> <p>③JR山口線利用促進 ○観光目的でのJR山口線の利用促進のため、鉄道を利用した観光ツアーの実施など誘客事業を実施 【課題】限られた運行ダイヤの中での鉄道利用となるため観光ツアーの造成時には周遊プランの自由度が低くなる 【対応】列車移動そのものを観光コンテンツ化する取り組み</p> <p>④山口県央連携事業「リアル宝探し」イベント実施 ○山口県内の6市と協働で実施する鉄道利用促進を兼ねた観光キャンペーンを実施。 【課題】限られた運行ダイヤの中での鉄道利用となるため観光ツアーの造成時には周遊プランの自由度が低くなる 【対応】列車移動そのものを観光コンテンツ化する取り組み</p> <p>◆公共交通に関する意見 ○公共交通機関の利用に対するニーズでは、①住民目線と②観光客目線では、求められる内容が異なると考えている。例えば、①のニーズでは通勤通学での利用を念頭においた午前6時から午前8時、午後4時から午後7時の間における運行ダイヤの充実が求められるが、午前9時から午後3時あたりまでの利用ニーズは相対的に低くなる。反対に②のニーズでは、①のニーズとは逆に午前9時から午後3時の間の移動に対するニーズが求められるケースが多くなる。 ○バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者それぞれが単独運営をしては今後ますます低下する住民ニーズに対応することは困難になり、各事業者が1人の利用客を切れ目なく移動できるよう運行形態を有機的に連動させる必要があり、各社が共有の観光 Maas 等を導入することで統一されたプラットフォームの上で、運行情報などを提供していくことが必要だと考える。</p>
健康福祉課	<p>◆公共交通に関する意見 ○少数ではあるが住民から介護タクシーの要望があるが、町内には1社(鹿足タクシー)のみのため不便である。 ○自宅から最寄りのバス停までが遠く、公共交通機関の利用が難しい方がいる。</p>

所属	内容
医療対策課	<p>◆津和野共存病院・日原診療所へのアクセスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ○津和野共存病院 木部地区と津和野共存病院間は、往路復路1日4便ずつあるが、病院付近 7:38 発の便は診療開始時刻前に出発するため、復路としては利用できない。また、14:14 以降に診療が終わった場合、復路の便として 18:34 発のバスまでに長い待ち時間を要する。 ○日原診療所 須川地区と日原診療所間は、往路復路1日4便ずつあるが、診療所 18:04 着の便は診療終了後に到着のため、受診に利用可能な便は3便である。また、診療所(病院前)6:58 発及び 8:28 発の便は診療開始時刻前に出発するため、復路で利用出来るのは実質2便である。午前中に診療が終わったとしても、バスで帰宅するには待ち時間が長すぎる。 <p>◆移動に係る助成事業等の課題と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住み慣れたまちで安心して最期を迎えられるよう、地域包括ケアシステムを進める上で、高齢者等(移動手段を持たない者)の通院、買い物のための移動手段確保 <p>【対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院専用の送迎サービス ・空家等を利用した医療近接型住宅の設置 ・買い物代行サービス <p>◆公共交通に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町営バスについては、便数が少ないことなどを利用者から聞く。実際の利用者もさほど多いわけではなく、費用対効果を考えると非常に効率の悪い事業と思われるが、廃止もできず改善も難しい事業だと思われる。
教育委員会	<p>◆スクールバス運行にあたっての問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○臨時運行便について、運転手不足により、運行可能件数が限られる。そのため、津和野中学校の部活動等の遠征が津和野地域の運行業者に集中することが課題となっている。 <p>◆高校生・保護者から寄せられる意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町内に在住する高校生が津和野高校に通うための交通機関が脆弱。生徒の通学は、保護者が送迎している。 ○バス代金を補助して欲しい。 ○通学するため、木部方面のバスを運行して欲しい。 <p>◆公共交通に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ちょうど良い時間のバスがなく、バスの時刻に合わせて学校生活の時間を組んでいる。例えば短縮授業のときに、バスの時刻に合わせて、掃除の時間をずらすことや、給食の時間を早めることをしている。 ○路線によっては土曜や長期休業中の部活動に初めから参加できず、途中から参加したり、途中で抜けたりする生徒もいる。

V. 津和野町の公共交通の方向性

5-1 上位・関連計画の把握

5-1-1 第2次津和野町総合振興計画

計画期間		基本理念
令和4年度～令和8年度(後期)		人と自然に生まれ、温もりのある交流のまちづくり
将来像	ひと(人)とひと(人)の絆で結ぶ 津和野ブランドによる協働のまちづくり ～好きです津和野 これまでも そして、これからも～	
基本目標	分野別施策	主要施策
1. ふるさと の自然を愛し 住みよい環境 をつくる まちづくり	1-1 計画的な町の形成	①計画的な土地利用 ②町並み整備と景観対策の推進 ③伝統的建造物の保存整備 ④地籍調査の推進
	1-2 上下水道の整備・維持管理	①水道施設の整備 ②水道未普及地域の解消 ③水道事業経営健全化計画の推進 ④公共下水道の整備促進 ⑤合併処理浄化槽の整備促進
	1-3 環境の保全	①ごみ減量化、再利用化、再資源化の推進 ②環境教育、学習の推進 ③再生可能エネルギー等の利活用推進 ④地球温暖化対策 ⑤環境美化対策の推進
	1-4 道路の整備・維持管理	①国道、県道の整備と利便性の向上 ②町道、林道、農道の整備と保全 ③道路維持管理体制の充実
	1-5 交通手段の確保	①JR山口線の活性化 ②バス路線の維持や町営バス等地域公共交通の整備 ③秋・石見空港の東京路線の利用促進
	1-6 消防・防災体制等の充実	①防災体制の整備 ②消防・防災意識の普及・啓発 ③消防・防災機能の整備 ④危機管理対策の推進
	1-7 交通安全・防犯体制等の充実	①交通安全の推進 ②防犯対策の推進 ③消費者生活相談の充実と消費者意識啓発の推進
	1-8 老朽空き家の対策	①老朽空き家の対策
	1-9 公営住宅の整備・維持管理	①公営住宅の維持・管理
2. 学ぶ心を 育て薫り高い 文化のまちづくり	2-1 学校教育の振興	①確かな学力を育み、個性や能力を伸ばす学校教育の充実 ②豊かな心と健やかな体を育む教育の推進 ③特別な支援を必要とする教育の推進 ④教育施設・設備の充実 ⑤教育の魅力化推進 ⑥津和野高等学校の支援 ⑦奨学金制度による支援の充実
	2-2 社会教育の振興	①生涯学習の推進 ②生涯学習施設の活用促進
	2-3 青少年育成	①青少年育成活動の充実 ②青少年育成体制の充実
	2-4 地域文化の振興	①文化・芸術活動の振興 ②団体等の育成 ③文化財の保存・活用 ④伝統文化の継承
	2-5 スポーツの振興	①スポーツ・レクリエーション活動の充実 ②スポーツクライミング競技の普及促進
3. 働くことを 喜びとし豊かな 産業を育てる まちづくり	3-1 農林水産業の振興	①農業生産基盤の整備 ②多様な担い手の育成・活用 ③農地の多面的機能の保全 ④地産地消、食育活動の推進 ⑤農村の環境整備及び農業による定住施策 ⑥観光と農業のタイアップ ⑦販売を前提にした施策方法の確立 ⑧町行分収造林契約の延長 ⑨森林と共生するための必要施策の奨励と自伐型林業による定住施策 ⑩鳥獣被害対策の推進 ⑪清流「高津川」を次代に引き継ぐ活動の支援及び観光との連携
	3-2 商工業の振興	①商店街の魅力づくり ②商工業ビジョンの策定 ③事業所等の自主的取組の支援 ④農商連携による6次産業化の推進
	3-3 企業誘致の推進	①町外企業への企業訪問 ②企業進出のための環境整備 ③ICTへの理解向上
	3-4 地場産業の振興	①地場企業の育成
	3-5 起業の促進	①起業の促進
	3-6 雇用対策	①雇用・就業の支援 ②新規学卒者の支援
	3-7 観光及びレクリエーションの振興	①新しい魅力づくり ②滞在時間延長対策(宿泊客誘致) ③観光PRの展開 ④広域観光の推進 ⑤観光基本計画の策定 ⑥公園等の維持管理及び事業推進
	3-8 津和野ブランドの宣伝活動	①津和野ブランドの推進体制 ②津和野ブランド化商品の研究開発と流通拡大 ③宣伝活動の展開
4. 助け合う心を 大切にし 明るく 地域をつくる まちづくり	4-1 健康増進の推進	①健康づくりの推進 ②生活習慣病予防の推進(定期健診・健康相談等)
	4-2 地域福祉の推進	①地域福祉活動の促進 ②ボランティア活動の推進 ③買い物支援の充実
	4-3 高齢者福祉の充実	①高齢者の生きがいづくり ②高齢者福祉サービスの充実 ③気軽に集まれる場づくり ④地域包括ケアシステムの充実
	4-4 障がい者福祉の充実	①障がい者(児)の自立と社会参加の促進 ②障がい者(児)や家族等への支援の充実 ③障がい者理解啓発の促進 ④相談体制の整備

	4-5 児童福祉・子育て支援の推進	①家庭・地域における子育ての支援 ②妊産婦や子どもの健康の確保 ③援助を必要とする子どもや家庭への支援
	4-6 ひとり親家庭等に対する福祉の充実	①ひとり親福祉の充実 ②生活相談、生活指導の充実 ③経済的自立に向けた就労の促進 ④生活保護行政の確立と推進
	4-7 社会保障の充実	①健全な国民健康保険の運営 ②介護保険制度の適正な運営
	4-8 地域医療の確保と充実	①医療体制の整備充実 ②通院手段の確保
	4-9 人権・同和問題と多様性の尊重	①人権・同和対策の推進 ②男女共同参画の推進
5. 多くの人と交流し開かれたまちづくり	5-1 移住・定住の促進	①津和野暮らしの体験推進 ②ワンストップ相談対応の推進 ③津和野で暮らす「住まい」の確保 ④縁結び支援体制の推進 ⑤人口の流出抑制と、地域の担い手確保
	5-2 関係人口の創出	①関係人口の拡大推進による人材確保 ②田舎ツーリズムなど都市農村交流の促進 ③ふるさと納税寄附者に対して地域と継続的なつながりを持つ
	5-3 地域間交流の促進	①地域間交流の推進 ②文化交流の推進 ③国際交流の推進

5-1-2 第2期まち・ひと・しごと創生 津和野町総合戦略

対象期間		基本的視点
令和2年度～令和6年度		若い女性が住みたいまちづくり
基本目標	基本的方向	具体的な施策・事業
1. 定住の基盤となるしごとをつくる	IT企業を中心とした企業誘致による雇用の創出	(1)IT企業を中心とした企業誘致による雇用の創出 (2)IT企業を中心とした企業誘致のための拠点整備の支援 (3)ICTを活用できる人材の育成・確保を支援する
	医療・福祉・介護現場の人材確保を促進する	(1)医療・福祉・介護現場の人材確保を促進する ①人材育成と支援の促進(医学生奨学金貸与事業、看護学生修学資金貸与事業、医療技術者等修学資金貸与事業、医療従事者住宅整備事業) ②介護現場の人材確保及び定住支援
	地域の資源や特性を活かした魅力あるしごとを創出する	(1)職業としての農業の魅力を高め担い手を確保する ①経営安定化と所得の向上支援 ②担い手の育成と支援 ③六次産業化の推進 ④地産地消による地域内循環の確立 ⑤地産都消の推進 ⑥有機農業の推進(有機農業を推進するための肥料製造施設整備事業) (2)「美しい森林」と安定したしごとをつくる ①自伐型林業の推進 ②高津川流域材の活用推進(山の宝でもう一杯プロジェクト事業、パレットストーブ等購入補助事業) ③木質バイオマスガス化発電の推進 (3)商工業の担い手となるべき人材の育成と確保 ①創業・事業継承の支援等による商工業の維持・発展推進 ②中心商店街の賑わい創出による商業機能の維持・発展推進 ③地域の素材を活かした六次産業の確立(六次産業化推進事業) (4)地域資源を活用した観光産業の振興 ①歴史的風致維持向上事業や重要伝統的建造物群保存地区制度の推進 ②観光案内施設の充実と案内業務の充実・拡充 ③津和野町観光戦略会議による戦略的な観光計画策定 ④高津川の文化的景観の調査・研究体制の確立 ⑤滞在時間の延長を旨とした観光体験プログラムの商品化 (5)企業人交流プログラムの活用
2. 津和野に帰帰するひとの流れをつくる	津和野町での就業を応援する	(1)津和野町での就業を促進する ①無料職業紹介所の開設と相談支援 ②就労環境改善の推進 (2)津和野町での就業を促進する ①起業・創業相談支援 ②空き家等を活用したシェアオフィス等の整備 ③創業を支援する補助金等の充実
	津和野を知って感じてもらう	(1)つわの暮らしの体験を推進する ①お試し暮らし住宅の整備 ②東京事務所の活用 ③都市交流・関係人口増加の推進

	津和野の暮らしを応援する	(1)移住・定住のワンストップ相談対応を推進する ①つわの暮らし相談員の配置 ②まちづくり委員会との連携 (2)津和野で暮らす「すまい」を確保する ①空き家情報バンク事業の推進(空き家改修補助事業) ②定住推進住宅整備事業
	歴史と文化と豊かな自然でひとを呼び込む	(1)歴史と文化と豊かな自然でひとを呼び込む ①文化財の保護・活用 ②施設・運営体制の整備・充実 ③高津川の魅力発信 ④滞在型観光地としての魅力創出
3. 若い世代の結婚・出産・子育ての夢をかなえる	縁結び支援体制を推進する	(1)結婚に対する意識の向上を図る (2)出会い・結婚を応援する ①出会いの場の創出(結婚祝い金)
	妊娠から出産・子育てまで切れ目ない支援の充実を図る	(1)安心して子どもを産み育てられる環境を整える ①健康の確保と増進(子育て世代包括支援センター事業、支援プランの作成、妊産婦訪問指導等) ②仕事と子育ての両立を支援(ファミリー・サポート・センター事業、子育て支援センター事業の充実、放課後児童クラブの充実) ③女性の視点による妊娠・出産・子育て支援の充実(女性会議) (2)安心して子どもを産み育てられるよう経済的支援をする 一般不妊治療費助成事業、妊婦健診助成事業、出産祝い金、保育料の軽減、津和野高等学校通学費補助等
4. 地域と連携し、住みよいまちをつくる	地域資源や特性を活かしたまちづくりと小さな拠点づくりを推進する	(1)安心して住み続けられるまちづくり ①小さな拠点づくりの推進 ②小さな拠点の連携(日原賑わい創出事業の活用・支援)
5. 未来の津和野を担うひとを育てる	家庭・地域・学校が一体となりふるさと津和野を知り愛する心を育てる	(1)津和野を知り体験し地元を愛する心を育てる ①学びの協働推進事業の推進 ②教育フォーラム等の開催 ③地域と連携した子どもの体力向上支援事業 ④民俗芸能の継承
	幼児期から小学校・中学校・高等学校までの一貫した教育を推進する	(1)津和野を知り体験し地元を愛する心を育てる ①学びの協働推進事業(ふるさと教育・学校支援) ②「ふるさと教育」キャリア教育」カリキュラム作成 ③芸術士派遣事業の創設 ④副読本配布事業の推進 ⑤子どものつどいの実施 ⑥親子読書の推進 ⑦学校図書館司書・学校図書館支援員の配置 ⑧子育て応援ファイル「のびのびファイル」配布 ⑨ALT 派遣事業の推進 ⑩特別支援教育学習支援員配置 ⑪スクールソーシャルワーカー事業 ⑫ICT 機器の整備・充実 ⑬町営英語塾 HAN-KOH ⑭留学生の受入れや留学派遣の実施 ⑮学習支援センター(仮称)の整備 ⑯津和野町育英奨学金等の貸与
	主体性を基本とした生涯学習・社会教育を推進する	(1)ふるさとを元気にするひとづくり ①学びの協働推進事業の推進(家庭教育支援) ②学びの協働推進事業の推進(放課後支援) ③津和野町企画人養成塾との連携

5-1-3 津和野町過疎地域持続的発展計画

計画期間			
令和3年4月1日～令和8年3月31日			
持続的発展施策区分	事業名	事業内容	
1. 移住・定住・地域間交流の促進、人材育成	移住・定住	お試し暮らし住宅整備事業	
	過疎地域持続的発展特別事業	移住・定住	地域活性化計画策定事業、県内高校卒業生とのつながり創出モデル事業
		地域間交流	ベルリン市ミッテ区姉妹都市交流事業、国際交流支援事業、友好都市交流事業
2. 産業の振興	基盤整備	農業	小規模土地改良事業
		林業	公社受託造林事業、町行造林・町有林整備事業、森林整備地域活動支援交付金事業等
	経営近代化施設	農業	県営農業競争力強化農地整備事業(堤田地区、山下地区、横瀬・市尾地区)、県営農地耕作条件改善事業(堤田)、農地耕作条件改善事業(宿谷)
	情報通信産業		観光看板整備事業

	観光又はレクリエーション		歴史的風致維持向上事業、観光拠点等整備高付加価値化事業、観光誘客対策促進事業 等
	過疎地域持続的発展特別事業	第1次産業	津和野町新規農林業研修生研修支援事業、半農半X支援事業、津和野ブランド農産物推進事業補助金、地産地消推進事業
		商工業・6次産業化	商工業活性化支援事業
		その他	農業競争力強化農地整備事業地形図作成
その他		産業後継者育成基金	
3. 地域における情報化			(予定している事業なし)
4. 交通施設の整備、交通手段の確保	市町村道	道路	笹ヶ谷線改良、野中線改良、木毛線改良、日原添谷線改良、日原青原線1号ほか交通安全対策 等
		橋りょう	長寿命化対策事業
	農道		農業用施設台帳作成、農作業道舗装新設工事(相撲ヶ原ほか)
	林道		県営林道開設事業(耕田内美線、三子山線)
	自動車等	自動車	生活バス対策事業(車両購入)
	道路整備機械等		2tダンプ購入事業
	過疎地域持続的発展特別事業	公共交通	生活バス路線確保対策事業、萩・石見空港支援事業
その他		バス車庫整備事業	
5. 生活環境の整備	水道施設	上水道	緊急管路改善事業 上水道日原配水管布設替 工事/設計業務委託、上水道日原第1浄水場施設整備工事 等
	下水処理施設	公共下水道	下水道整備事業、下水道施設更新事業
	廃棄物処理施設	ごみ処理施設	可燃物処理施設更新等負担金、不燃物処理施設更新等負担金
	消防施設		益田広域消防庁舎整備事業、通信緊急通信指令装置整備事業、消防自動車更新 等
	公営住宅		公営住宅整備事業
	その他		津和野庁舎建設(耐震化)事業、本庁舎3階避難所環境整備事業、浸水害等要配慮者避難施設整備事業 等
6. 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進	児童福祉施設	保育所	日原保育園建設工事
	障害者福祉施設	障害者支援施設	障害者福祉センター整備事業
7. 医療の確保	診療施設	医療機器購入	
	診療所	診療所施設整備事業	
	過疎地域持続的発展特別事業	民間病院	救急医療体制維持強化事業
		その他	子ども等医療費助成事業
		基金積立	医師確保対策事業
8. 教育の振興	学校教育関連施設	校舎	各校校舎改修、給食調理場改修
		屋内運動場	各校屋内運動場改修、スポーツクライミングウォール設置
		水泳プール	木部小学校プール改修、津和野中学校プール解体工事
		教職員住宅	教職員住宅解体工事
		スクールバス・ポート	スクールバス購入
		給食施設	学校給食センター建設工事、既存給食施設の解体工事、給食配送車購入 等
		その他	左鏡コミュニティセンター改修工事、閉校施設の改修・解体事業
	集会施設、体育施設等	公民館	地域公民館改修、地域公民館耐震補強改修工事、社会教育施設耐震診断
		集会施設	コミュニティセンター実施設計業務委託、津和野町民センター耐震補強改修工事
	過疎地域持続的発展特別事業	義務教育	スクールソーシャルワーカー活用事業、特別支援教育学習支援員等配置事業、学校図書館支援事業 等
		高等学校	津和野高校支援事業
		生涯学習・スポーツ	社会教育主事派遣事業、学びの協働推進事業
		その他	0歳児からのひとつづくり事業
基金積立		ICT機器整備基金積立事業	

9. 集落の整備	過疎地域持続的発展特別事業		協働のまちづくり推進事業
10. 地域文化の振興等	地域文化振興施設等	地域文化振興施設	伝統的建造物群基盤強化事業(建造物修理・防災設備工事)、国指定文化財の保存・修理(旧堀氏庭園、津和野城跡等)等
		その他	郷土館収蔵資料整備事業、安野光雅美術館資料整備事業、森鷗外記念館資料整備事業等
	過疎地域持続的発展特別事業	地域文化振興	旧堀氏庭園保存管理活用事業、歴史資料調査(旧堀氏庭園)、青野山保存活用計画策定事業、埋蔵文化財発掘調査事業等
	その他		町内遺跡発掘調査事業、県道工事に伴う埋蔵文化財発掘調査事業
11. 再生可能エネルギーの利用の推進	再生可能エネルギー利用施設		木質バイオマスガス化発電所に係る原木チップヤード建設事業

◆公共交通に関する記述

基本的な事項 ②過疎の状況		本町では、過疎化に少しでも歯止めをかけるため、町民の日常生活に最も密接な関わりを持つ、町道をはじめとする道路網の整備を最重要課題として取り組んだ結果、今日までにかなりの整備が進められてきました。しかし、その一方でモータリゼーションの普及により、通学、通勤あるいは通院などの主要な手段である公共交通機関が廃止または減便に追い込まれています。しかしながら、自ら交通手段を持たないお年寄りや児童生徒などの交通不便者に対するの利便性の確保は必要不可欠であることから、廃止路線に対して町営バスの運行や補助金の交付による代替バスの運行で対応しています。
産業の振興 (1)現状と問題点 ⑧観光及びレクリエーション	(ウ)滞在時間延長策(宿泊客誘致)	観光協会が中心となり事業化が進んでいる朝霧や津和野城跡での自然体験と朝食をセットしたツアーは好評を博しており、早朝の時間に着目したことで滞在時間の延長や宿泊率の向上に効果が見込まれます。今後は、こうしたモニターツアー等を活用して内容をブラッシュアップするとともに、自転車のみならず徒歩や他の交通手段の活用も取り入れた顧客満足度の高い体験メニューを構築することで、本町が長年課題としてきた滞在時間の延長と宿泊率の向上に積極的に取り組みます。
5 交通施設の整備、交通手段の確保 (1)現状と問題点 ②交通手段の確保	(ア)JR山口線の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆JR山口線は、通学・通勤及び通院、SL やまぐち号の運行等、生活交通のみならず、観光による交通面においても、公共交通機関として重要な役割を果たしています。 ◆一方で、自家用車の普及により利用者が減少傾向にあり、このまま利用者の減少が続けば、今後、列車の減便等の可能性も懸念されます。これまでに、山口線利用促進協議会や島根県鉄道整備連絡調整協議会と連携し、列車本数の維持や利便性向上のための要望活動や利用者拡大に向けて様々な利用促進を実施してきました。 ◆今後も引き続き、利便性向上のための取組等を推進し、利用者を拡大することで、JR山口線を維持し、交通手段を確保していく必要があります。
	(イ)バス路線等公共交通機関の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆山間地域の生活を支える公共交通は、少子高齢化の影響を受けて、利用者が減っています。また、自宅からバス停までの距離が遠いことやバスの本数が限られていることにより、交通不便を感じている地域もあります。地域公共交通の維持と利便性の向上を図るため、地域の要望も踏まえながら、様々な視点から見直しを行います。 ◆広報誌やホームページ、ケーブル放送等を通じて、環境にやさしい公共交通機関の利用増進、啓発を進めています。 ◆デマンド型乗合バスや乗合タクシーを導入し、公共交通の確保と運行コストの節減に取り組んでいます。
	(ウ)萩・石見空港の東京路線の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆観光振興や企業誘致、関係人口創出など産業の振興等地域活性化に繋がる萩・石見空港東京線運航の2便化継続に向けた取組を進める必要があります。
5 交通施設の整備、交通手段の確保 (2)その対策 ②交通手段の確保	(ア)JR山口線の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆島根県鉄道整備連絡調整協議会と連携し、西日本旅客鉄道株式会社への要望活動や利用促進の啓発活動に取り組み、引き続き利用者の利便性向上に努めます。 ◆山口線利用促進協議会と連携し、沿線地域の活性化や利用促進に努め、生活交通の確保だけでなく、観光面の交通確保を図ります。
	(イ)バス路線の維持や町営バス等地域公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通機関の利用増進の啓発に取り組めます。 ◆JR山口線と町営バスの接続を図り、通院や通学等に利用しやすい交通体系の構築を進めます。 ◆公共交通機関と連携し、住民にとって利便性の高い公共交通の維持に取り組めます。 ◆ICT や新たな交通システムの導入により効率的且つ効果的な交通空白地対策に取り組めます。
	(ウ)萩・石見空港の東京路線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ◆萩・石見空港利用拡大促進協議会と連携し、さらなる空港の利用促進策を推進するとともに、本町独自の利用促進策として、東京線を2人以上で往復利用した町民を対象に、申請に基づき商品券を贈呈する取組を実施します。
子育て環境の確保、高齢者等の保険及び福祉の向上及び増進 (1)現状と問題点 ③高齢者福祉の充実	(エ)気軽に集まれる場づくり	<ul style="list-style-type: none"> ◆自主活動の場として町内各地で活動を展開しており、各地区とも工夫をこらしながら活動していますが、交通手段がないという理由から参加者が減少している地区もあり、継続的に参加できる移動支援等の取組が必要となっています。

5-1-4 津和野町観光振興計画

計画期間		観光理念	
令和4年度～令和8年度		「また来てみたい」観光まちづくり	
基本方針	基本戦略	基本施策	
【変わらない価値】 観光資源の維持・整備・活用	城下町エリアの整備	津和野町歴史的風致維持向上計画実施事業 津和野城跡の整備事業 空き家・空き店舗・空き土地等遊休不動産の活用事業	
	日本遺産の活用・推進	日本遺産を通じた地域活性化計画の実施事業	
	高津川周辺の自然保護・活用	高津川流域観光推進事業 かわべの活用事業	
【新しい魅力】 顧客満足度の向上	ターゲットの明確化	定量データによる観光状況把握事業 インバウンド誘致拡大事業	
	観光プロダクト(商品・サービス)の改良	津和野ブランド推進事業 日本遺産関連の商品・サービス開発事業	
	顧客満足度の向上	サイン・掲示物魅力化事業 ハード、インフラ整備事業 情報発信事業	

5-1-5 津和野都市計画 整備、開発及び保全の方針

都市づくりの基本理念			
津和野の歴史・伝統・文化を活かした交流のまちづくり	津和野が誇る恵まれた歴史・伝統・文化資源を活用し、来訪者と地域住民の交流で賑わう活力あるまちづくりを進める。		
優れた自然環境の保全・活用を目指したまちづくり	本区域を取り囲む樹林地、優良農地、津和野川沿いの水と緑の空間など、優れた自然環境の保全に努めるとともに、身近な緑地空間を活用し、都市機能と自然環境の調和のとれたまちづくりを進める。		
安全で快適な居住環境整備による定住促進のためのまちづくり	歩行者や自転車を優先した生活道路や下水道などの生活関連施設の整備を図るとともに、医療・教育などの機能を維持し、高齢化社会への対応と定住促進のためのまちづくりを進める。		
地域ごとの市街地像			
橋北地区	本地区は、JR津和野駅を起点とし、商業施設や住居を含む地区で、公共施設の集積が進み、本町の都市機能の中心を担ってきた地区である。今後も観光の拠点として歴史的・文化的資源の保全・活用を図るとともに、人と環境にやさしい空間として都市機能の充実と街並みの一体的整備を図る。		
橋南地区	本地区は、本町の教育機関が集積するなど、良好な居住環境を有している。橋北から連続する観光資源の活用を図るとともに、道路や駐車場などの整備を進め、良好な住環境の維持・保全を図る。		
中座・門林地区	本区域唯一の優良農地として保全を図り、居住環境と調和した快適な田園居住地域としての環境整備を図る。		
大陰地区	道の駅「津和野温泉なごみの里」を核として、周辺部にこれに連携する機能誘導を図り、本町中心部への南の玄関口として、交流拠点機能の向上を目指す。		
主要な都市計画の決定の方針			
土地利用	現在、本区域は都市計画用途地域を指定していないため、現状の土地利用状況を踏まえ、都市及び自然環境、また歴史的・文化的景観に配慮しながら、将来における土地利用の方針について以下のとおり定める。また、老朽化した木造住宅密集市街地については、本区域全体が歴史的風致維持向上計画の重点区域内であることを踏まえ、重要伝統的建造物群保存地区を中心として耐震や不燃化を考慮しつつも、歴史的建造物の保存や町並みに配慮した修理・修景に努め、住宅地を配置する箇所における空き家・空き地などについては、居住環境の改善や空き家バンク等による住宅供給を進め、定住を促進する。		
都市施設の整備	交通施設	地域間道路網の強化	周辺市町との連携強化と市街地通過車両の軽減を図るため、一般県道柿木津和野停車場線「中座バイパス」の整備を進める。

		市街地内幹線道路網の確立	橋北地区から連続する観光資源の活用 のため、大橋大陰線の整備を行い、橋南地区における歩行環境や自動車走行環境の向上を図る。また、JR津和野駅周辺における駐車場、交通広場の整備を進め、道の駅「津和野 温泉なごみの里」周辺における駐車場と連携した循環バスやパークアンドライドシステムを導入し、中心部における移動性を確保する。
		優れた歴史的資源と調和した質の高い道路景観の形成	津和野町の玄関であるJR津和野駅前の整備を進めるとともに、津和野の町並みにあった景観を形成する。
		公共交通の整備	高齢化社会への対応、及び中心市街地へ自動車流入の抑制を図るため、交通規制の導入、JR津和野駅を起点とした鉄道・循環バス等の運行確保、利用促進、利便性の向上を図る。
	下水道及び河川	下水道	下水道は、公衆衛生の保持、生活様式の改善等の生活環境の向上や公共用水域の水質保全を図る上で重要な役割を担っている。 下水道の整備手法については、地域の特性に応じた効率的かつ適正な整備手法を選択していくものとし、基本的には市街地内では公共下水道により、また、市街地郊外部の既存集落では合併処理浄化槽による個別処理により、全域の下水道整備を早期に図るものとする。
		河川	本区域に流れる津和野川は高津川水系の水源地帯に当たる。津和野川においては、周辺の伝統的景観の継承と、新たな魅力の創出を目指して計画された「津和野川ふるさとの川整備計画」に基づき主に本区域の下流域から中流域で整備が進められた。また、「高津川水系上流域河川整備計画」に基づき本区域の上流域についても河川改修を推進する。 津和野川に流入する支川については、浸水排除を目的に、公共下水道や河川の整備と調整を図りながら整備を進める。 また、橋北、橋南、中座・門林 地区 において縦横に流れる水路については、津和野町の都市景観を特徴づける重要な要素であり、観光資源、景観資源、歴史・文化資源 としての保全と活用を前提に、雨水排水機能や道路空間との調整などに留意した維持・改良に努める。
	その他	地域住民が健康で文化的な生活を営む上で欠くことのできない供給処理施設、教育文化施設、医療施設、社会福祉施設、その他の都市施設については、既存施設の有効活用に努めるほか、都市機能維持のために設備の集約化や維持更新を進める。	
自然的環境の整備又は保全	本区域は、重要伝統的建造物群保存地区を中心として、武家屋敷や町屋などの歴史的建造物を残すとともに、町中に張り巡らされた水路には色とりどりの鯉が泳ぐなど、風情ある文化的な景観を今に残している。また、青野山県立自然公園である津和野城山公園周辺や青野山から連なる樹林地と津和野川沿い、緑地空間が市街地を取り巻く緑の軸となって、豊かな郷土景観を構成しており、その保全に努めている。近年、都市内の緑や自然環境に対する住民意識が高まりつつあり、自然とふれあえる空間、人と人が交流できる空間の創出が求められている。中心部の市街地においては、オープンスペースが不足していることから、観光客に潤いを与える緑地空間の確保を進めることによって、良好な都市環境の形成を図る必要がある。本区域の恵まれた自然と文化・伝統を活かし、さらに快適な魅力のあるまちづくりに資することを目的に、環境の保全、レクリエーションの場の確保、安全性の向上、美しい緑あふれる町並みの保全という4つの観点から公園緑地等の系統的配置を定めるものである。		

◆公共交通に関する記述

○公共交通の整備	高齢化社会への対応、及び中心市街地へ自動車流入の抑制を図るため、交通規制の導入、JR津和野駅を起点とした鉄道・循環バス等の運行確保、利用促進、利便性の向上を図る。
JR山口線	現在、運行されているJR山口線を主要な公共交通機関と位置づけ、区域内及び広域的な地域連携を促進するために配置する。
駅前広場	JR津和野駅周辺を自動車等と公共交通の結節点として配置し、整備を図る。
駐車場	循環バスとパークアンドライドの利用促進のため、JR津和野駅及び道の駅「津和野温泉なごみの里」周辺に駐車場を配置する。

5-1-6 津和野町地域福祉計画

対象期間	基本的視点	
令和5年度～令和9年度	ともに支えながら心豊かに安心して生活できる地域づくり	
基本目標	施策の方向	
地域での助け合い、支え合う活動を推進する	近所づきあいの再構築	(1)町内会活動の活性化 (2)支援を要する世帯の把握と支援につなぐ仕組みの構築 (3)地域で支えあう仕組みづくり (4)助け合い意識の醸成 (5)地域の支えあいの拠点づくり
	災害時・救急時の対応	(1)要支援者の把握 (2)自主防災組織の活性化
	地域福祉の担い手づくり	(1)ボランティアの育成 (2)ボランティア活動の支援 (3)地域活動団体の支援
	民生委員・児童委員、主任児童委員活動の充実	(1)町内会との連携 (2)活動内容の周知 (3)町民生児童委員協議会への活動支援 (4)研修会への参加促進
	再犯防止への取組みと啓発	(1)再犯防止への取組み及び啓発活動 (2)保護司、更生保護女性会への活動支援
暮らしを支える福祉サービスを充実する	情報提供、相談体制の整備	(1)わかりやすい情報提供 (2)情報掲示場所の確保 (3)各種事業の活用 (4)相談活動の周知と充実
	福祉サービスの充実と質の確保	(1)利用者本位のサービス提供 (2)福祉関係者の資質向上 (3)福祉サービスの見直し
	福祉サービス利用者への支援	(1)苦情への適切な対応 (2)日常生活自立支援事業の周知 (3)成年後見制度の普及と充実
	社会福祉協議会への活動支援	(1)社会福祉協議会への活動支援 (2)社会福祉協議会活動の周知と啓発
	当事者組織の育成	(1)当事者組織の情報提供 (2)当事者組織の支援と連携
地域で活躍する人とまちをつくる	福祉学習の推進	(1)福祉教育の推進 (2)人権尊重の社会づくり (3)保健福祉に関する学習活動の推進
	地域での居場所、活動の場づくり	(1)居場所の確保 (2)社会福祉協議会事業の支援 (3)健康、生きがいづくり事業の支援
	共生のまちづくり	(1)バリアフリー化の推進 (2)移動手段の確保

◆公共交通に関する記述

第3節 地域で活躍する人とまちをつくる 3. 共生のまちづくり	(2)移動手段の確保	買い物や通院等の交通不便が生じないよう地域公共交通機関の維持と確保に努めます。
------------------------------------	------------	---

5-2 津和野町公共交通の問題点・課題

5-2-1 通院・買物利便性の向上 【課題①】

- 住民アンケート調査では、通院のために外出する時間帯は 8～9 時台、帰宅時間帯は 9～11 時台が最も多く、買物では 10～11 時台の外出、12～15 時台の帰宅が最も多い。
- これに対し町営バスは日原地域、津和野地域ともに 10～13 時の間ほとんど運行しておらず、午前中にバスを利用して通院や買物のため出かけた住民の帰宅便がないため、14 時以降のバスの運行までどこかで待機しているのが現状である。
- 日常の通院・買物利便性の向上を図るため、10～13 時台のダイヤの確保が課題となる。
- 買物等で出かけた際、荷物をもってバスを利用するのは高齢者にとって負担が大きく、またバス停が自宅から遠い場合はバス停まで出かけることがバス利用の障害となる。そこで、定時定路線運行と時間帯を分けた小型車両によるデマンド型区域運行を行い、自宅近くから目的地までを運ぶ乗合タクシーの導入についても検討する必要がある。

5-2-2 日原地域町営バスの運行ルート改善 【課題②】

- 日原地域の町営バスは系統が複雑で、路線名が経由する地域名をつなげたものとなっているため、利用者にとっては行き先がわかりにくくなっている。
- さらに広い範囲をカバーする長距離路線が多いため利用者の乗車時間が長く、なかなか目的地にたどりつけない等の声もある。
- これらを改善するためには、運行ルートを地域別に分けて運行距離を短くするとともに系統を単純化した上で、わかりやすい路線名にすることが考えられる。

5-2-3 日原地域町営バスの役場周辺の起終点化 【課題③】

- 旧来の位置から日原診療所隣接地に役場が移転し、周辺に新たな商業施設が整備予定であることから、町の中心部が南側に移動し大きな機能集積が形成されつつある。
- 現状の町営バスは道の駅が起終点となっているが、上記のように系統を整理し目的地を明確にすると同時に、通院・買物の利便性向上のためにも、行政機能、通院・買物の機能が集積する役場周辺を起終点とする交通体系への転換が求められる。

5-2-4 JR 山口線及び広域バスと町営バス等の接続改善 【課題④】

- 本町にはJR山口線のほか、広域バスとして石見交通の津和野線、広益線等がある。このうち、JR山口線や津和野線(石見交通)と町営バスの接続状況を見ると、一部に接続が見られるが、相互の本数が少ないこともあり、全体的に接続がよいとはいえない状況にある。
- 専門的な医療を町外に依存せざるを得ない本町において、通院のための広域移動手段の確保は重要であり、JR山口線及び広域バスと町営バス等との接続改善が求められる。

5-2-5 日原地域と津和野地域間のアクセス改善検討 【課題⑤】

- 日原地域と津和野地域の交通体系は基本的に合併前の姿を維持しており、日原地域と津和野地域間のアクセスはJR山口線と津和野線(石見交通)の二つの手段しかない。
- 通院・買物等の日常的な移動ニーズを見極めながら、必要に応じて日原地域と津和野地域間のアクセス改善の検討が求められる。

5-2-6 高校生の通学利便性の向上 【課題⑥】

- 津和野地域の町営バスは本数が限られることから、津和野高校への通学利便性は低い。また、前述のようにJR山口線と町営バスとの接続がよくない時間帯もあり、高校生の通学に適したダイヤとなっていない面がある。
- 高校生の通学全てに対応することは困難ではあるが、必要な時間帯において通学利便性の向上に向けたダイヤ調整等を行うことが求められる。

5-2-7 生活交通と観光二次交通の共存 【課題⑦】

- 津和野町は観光の町であり観光客の年間入込客数も多く、特に津和野地域においては公共交通による観光移動への対応も求められる。実際に津和野町内線(石見交通)は平日よりも土日祝日のダイヤが充実しており、数年前には観光スポットである「堀庭園」までバスで行けるように再編した経緯もある。
- 一方で、津和野地域中心部を移動する平日ダイヤは土日祝日より少なく、日常的な通院・買物には不便な状況となっている。
- 日常の生活交通と観光二次交通とのバランスをとりながら、必要に応じて平日と休日のバランスの見直し等の検討が求められる。

5-2-8 バス停環境の整備 【課題⑧】

- 町内には多くのバス停があるが、中には老朽化し一部破損したりバス停名が判別できない箇所等もある。
- バス利用促進や観光客への確にバス情報を伝えるためも、整備が必要な箇所を把握するとともに優先順位を決め、段階的に整備していくことが必要となる。
- 利用の多いバス停については、上屋も含めた待合環境整備も併せて行っていくことが求められる。

5-2-9 公共交通利用環境の整備 【課題⑨】

- バス利用促進のためには、住民へのバス情報の提供を行っていくことが大切であり、そのためにはわかりやすい時刻表や路線図等をインターネットや紙媒体を通して提供していく必要がある。
- 現状ではバス利用の負担軽減策として各種助成制度を設けているが、利用促進の観点から新たな利用支援制度の検討も望まれる。
- 現在、石見交通バスでは「ICOCA」が使えるようになったが、町営バスは現金・回数券・定期券が必要となる。将来的には外国人観光客にも便利なキャッシュレス化を検討していくことも考えられる。

5-2-10 持続可能な運行体制の確立 【課題⑩】

- 交通事業者へのヒアリングでは、ドライバー不足やドライバーの高齢化が進展しており、将来的にも持続可能な運行が維持できるか懸念されている。
- ドライバー不足は全国的に大きな課題となっており、2024年に全面実施される輸送業界の労働環境改善と相まってますます厳しい状況となっている。
- 今後はこれらの推移をみながら、町としても地域公共交通の担い手確保のための支援をしていく必要がある。

VI. 基本方針と具体的な事業

6-1 基本方針と目標

《第2次 津和野町総合振興計画》

- 基本理念：人と自然に生まれ、温もりのある交流のまちづくり
- 将来像：ひと(人)とひと(人)の絆で結ぶ 津和野ブランドによる協働のまちづくり
～好きです津和野 これまでも そして、これからも～

《津和野町地域公共交通計画》

■基本方針：住む人と訪れる人にやさしい温もりのある公共交通の確立

目標1：広域移動利便性の向上

- 事業1 JR山口線と町営バス等との接続の改善【課題①④⑥】
- 事業2 広域バスと町営バス等との接続の改善【課題①④】

目標2：地域内移動利便性の向上と運行の効率化

- 事業3 日原地域と津和野地域間のアクセスの充実【課題①⑤】
- 事業4 町営バスのダイヤ再編【課題①②③④⑤⑥⑦】
- 事業5 日原地域町営バスの再編【課題①②③】
- 事業6 利用状況に応じた運行形態への転換【課題⑩】
- 事業7 区域運行の導入検討【課題①】
- 事業8 堀庭園行きダイヤの効率化【課題⑦】

目標3：観光二次交通の充実

- 事業9 町営バス等の観光利用の促進【課題⑦⑨】
- 事業10 グリーンスローモビリティの導入検討【課題⑦】

目標4：公共交通利用促進と利用環境の改善、運行体制の維持

- 事業11 公共交通に係る情報発信の充実による利用促進【課題⑨】
- 事業12 町営バス車両の小型化【課題⑩】
- 事業13 バス停環境の段階的整備【課題⑧】
- 事業14 公共交通のドライバー確保【課題⑩】

目標1：広域移動利便性の向上

事業1 JR山口線と町営バス等との接続の改善

概要

- 津和野町の住民は通院・買物のため日常的に益田市方面に出かける傾向にあるが、JR山口線(津和野⇄益田方面間)と町営バスは日原地域ではほとんど接続していない。
- 津和野地域では朝の益田方面行きとは比較的接続が図れているが、お昼前後の時間帯の接続が図れていない。
- バス利用者の広域移動利便性の向上を図るため、町営バス及び津和野町内線とJR山口線との接続を図る。特に益田方面へ午前中に出かける便と益田方面から昼過ぎに帰宅する便との接続を図る。

具体的な内容

- 日原地域は「日原駅」「青原駅」「東青原駅」、津和野地域は「津和野駅」において、益田方面に午前中に出かけて昼過ぎに帰れるよう、JR山口線との接続を改善する。
- 接続時間の目安は、概ね30分以内とする。
- JR山口線のダイヤ改正や町営バスの再編等により接続に不具合が生じた場合は、速やかにダイヤ調整を行う。

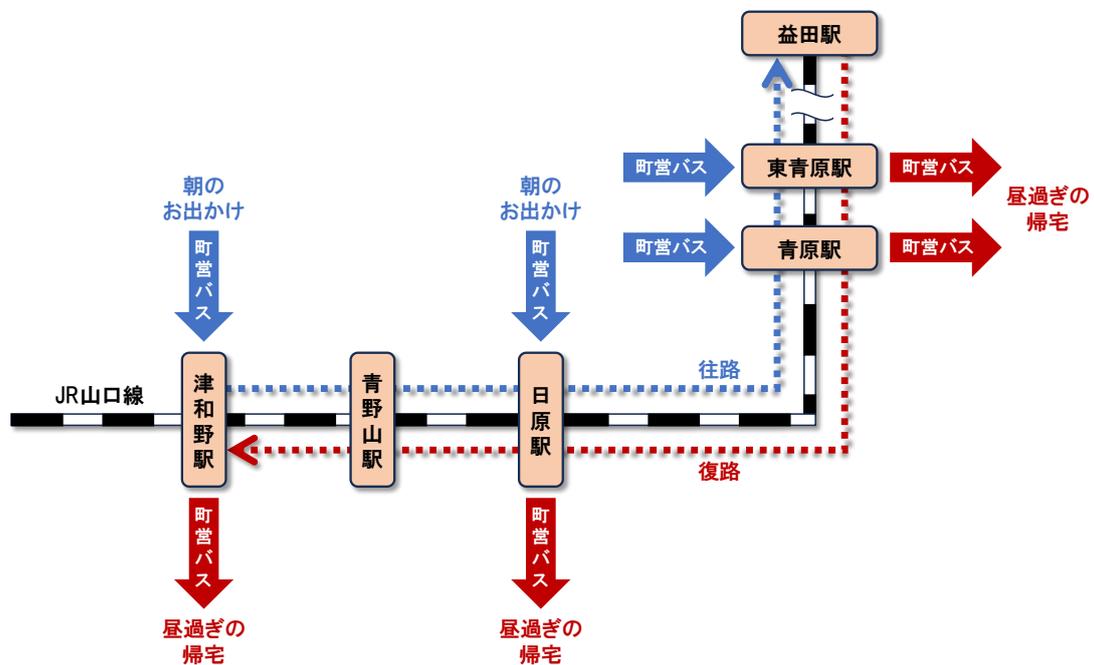


図 58 JR山口線と町営バスの接続イメージ

実施主体

津和野町、交通事業者

事業2 広域バスと町営バス等との接続の改善

概要

- 前述のように津和野町の住民は日常的に益田市方面に出かける傾向にあるが、津和野線・広益線や広域線といった広域バスと町営バス等との接続はJR山口線同様に良いとは言えない状況にある。
- バス利用者の広域移動利便性の向上を図るため、町営バス等と津和野線・広益線、広域線との接続を改善する。特に益田方面へ午前中に出かける便と益田方面から昼過ぎに帰宅する便との接続を図る。

具体的な内容

- 日原地域では「道の駅」において津和野線・広益線と、「日原駅」において広域線と町営バスとの接続を図る。
- 津和野地域では、「津和野駅」において津和野線と町営バスとの接続を図る。
- 接続時間の目安は、概ね 30 分以内とする。
- 接続するダイヤは、通院・買物の行き帰りの時間帯とする。
- 接続においては、広域バスよりJR山口線との接続を優先する。
- バスのダイヤ改正等により接続に不具合が生じた場合は、速やかにダイヤ調整を行う。

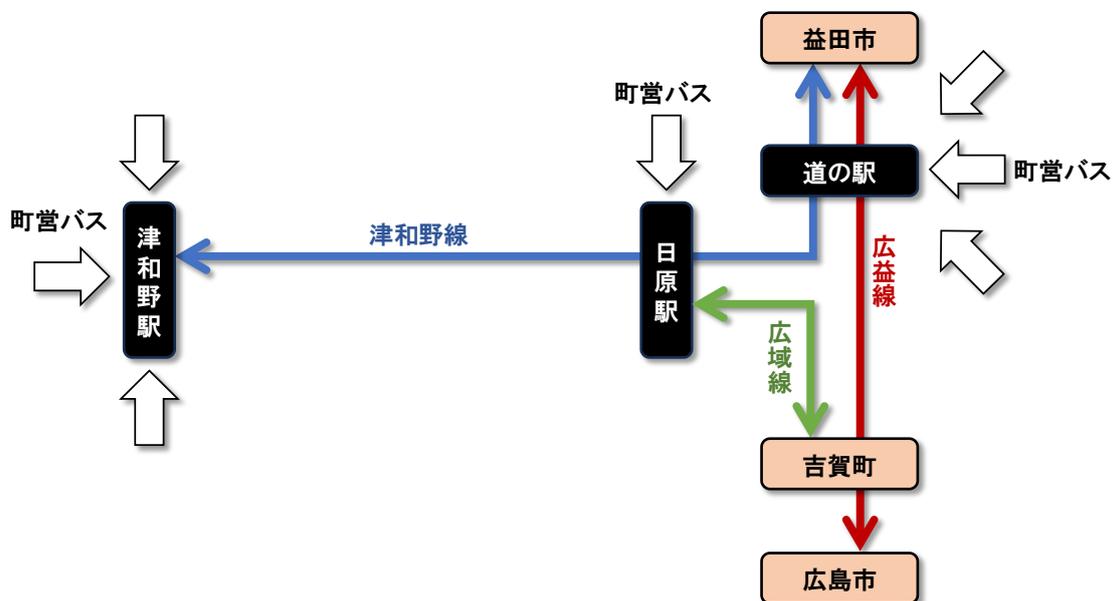


図 59 広域バスと町営バス等の接続イメージ

実施主体

津和野町、交通事業者

目標2：地域内移動利便性の向上と運行の効率化

事業3 日原地域と津和野地域間のアクセスの充実

概要

- 日原地域と津和野地域間の移動手段としては、JR山口線と津和野線があるが、8～11 時台は日原地域から津和野地域へのダイヤに空白が見られる。
- 日原地域から津和野地域への移動利便性を高めるため、通院・買物の行き・帰りの時間帯に既存路線の延伸等を検討し、日原地域と津和野地域間の移動利便性の向上を図る。

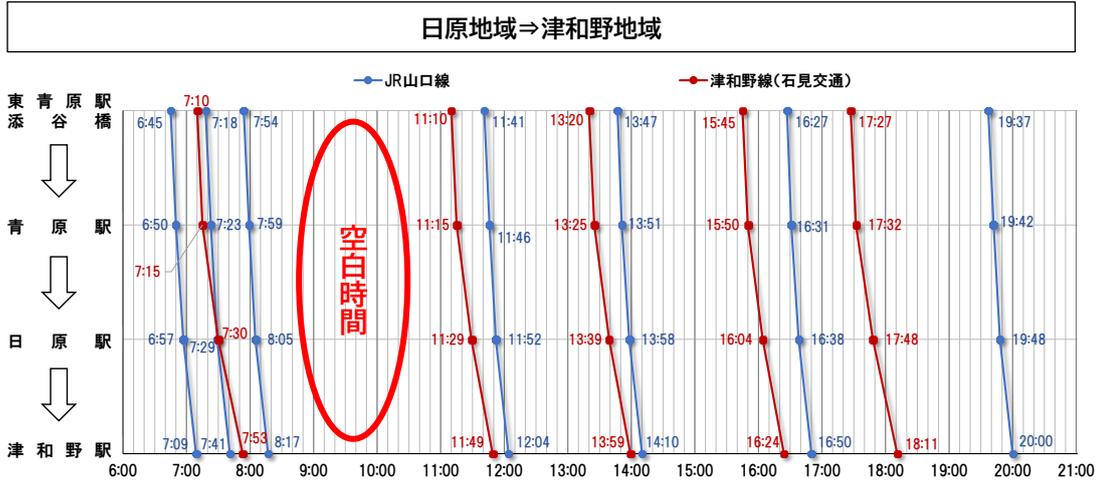


図 60 JR山口線、津和野線(石見交通)の日原地域～津和野地域間ダイヤ

具体的な内容

- 日原地域と津和野地域間のアクセスを充実する例として、現在「野広橋」が起終点となっている津和野町内線を役場本庁舎前まで延伸することも考えられる。
- 両地域間のアクセスが充実されることにより、日原地域から津和野共存病院への通院や津和野地域の商業施設(キヌヤ・コーナン)の利用が可能となるほか、津和野地域から役場本庁舎隣接地に建設中の商業施設の利用が可能となる。
- アクセスの充実にあたっては必要性の見極めを行うほか、町営バスと日原地域～津和野間路線との接続の確保、既存路線の系統キロが伸びることによる経費拡大への対応、関係する交通事業者等との調整が必要となる。

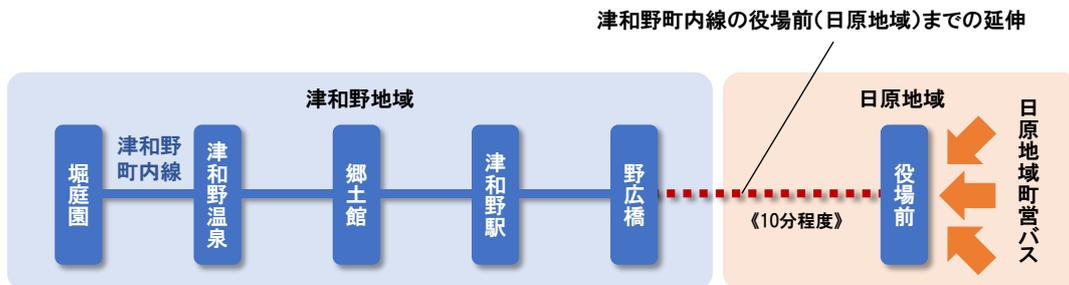


図 61 日原地域と津和野地域のアクセス改善イメージ(例:津和野町内線を延伸した場合)

実施主体

津和野町、交通事業者

事業4 町営バスのダイヤ改善

概要

- 現状の町営バスダイヤは午前中に通院・買物等に出かけた場合、ほとんどの便が午後 13 時以降でないとは家に帰れない設定となっており、通院や買物に半日かかる状況にある。
- この状況を改善するため、お昼前後の帰宅便を設定し、通院・買物利便性の向上を図る。
- 津和野高校生の町営バスによる下校可能時間を見ると、全体的に6限終了時も7限終了時と同じダイヤとなるほか、部活終了時に対応するダイヤがないことから、下校利便性向上のためのダイヤ改善を検討する。

具体的な内容

○町営バスのダイヤ改善にあたっては、以下のような考え方にに基づき検討する。

- ①「～8:30」と「15:00～」は小中高校生の通学に特化。
- ②「8:30～12:00」は中心部への上り重視(おでかけ便)。
- ③「12:00～15:00」は中心部から周辺部への下り重視(帰宅便)。
- ④観光は津和野地域で「8:30～15:00」の時間帯で中心部の周遊化。

表 22 町営バスダイヤの考え方

	～8:30	8:30～12:00	12:00～15:00	15:00～
通学(小中高校生)	○	×	△	○
通院・買物	×	○	△	×
観光(津和野地域)	×	○	○	×

◆通院・買物時のダイヤ改善

○午前中の通院・買物に対応した帰宅便を 12 時前後に設定する。そのためには、以下のような方法が考えられる。

- プラン①:現状のダイヤはそのままにして、新たに 10 時～13 時の間に 1 往復増便する。
 プラン②:現状の運行本数はそのまま、午後のダイヤを 10 時～13 時台に繰り上げる。
 プラン③:②のやり方を曜日限定で実施する。



図 62 お昼前後の帰宅便確保の方法

- プラン①の場合、ドライバー数、労働時間等を勘案した上で、新たな増便が可能かどうか検討する必要があるほか、増便に伴い経費負担が拡大することから費用対効果を見極めながら進める必要がある。
- プラン②の場合、小中学生のバスによる下校への影響を考慮しなければならないため、教育委員会や小中学校等の関係部署とよく連携を取った上で実施する必要がある。
- プラン③の場合、小中学生のバスによる下校への影響をクリアした上で、病院の診療科等を考慮してどの曜日を設定するか検討する必要がある。

◆津和野高校の下校ダイヤの改善

- 津和野高校生の下校便となる町営バスについて、利便性向上に向けたダイヤ調整を検討する。これにより保護者送迎の負担軽減が期待できる。
- ダイヤ改善に当たっては、町営バスによる下校の実態を十分把握した上で検討する。

表 23 小中高校の始業時刻・終業時刻

地域名	学校名	始業時刻	終業時刻					学年
			月	火	水	木	金	
日原地域	日原小学校	8:10	14:40	15:00			1年生	
		8:10	14:40	15:00		15:45	2年生	
		8:10	14:40	15:00	15:45		3年生	
		8:10	14:40	15:45			4～6年生	
	青原小学校	8:05	15:05	15:30	16:05	15:30	16:05	全学年
	日原中学校	8:15	16:05		15:05	16:05		全学年
津和野地域	津和野小学校	8:15	14:35	5校時・14:20		6校時/15:10		全学年
	木部小学校	8:15	15:20	16:00			全学年	
	津和野中学校	8:15	15:00	15:45	16:00	15:45	16:00	全学年
	津和野高校	8:45	6限/15:20		7限/16:15		全学年	

実施主体

津和野町、交通事業者

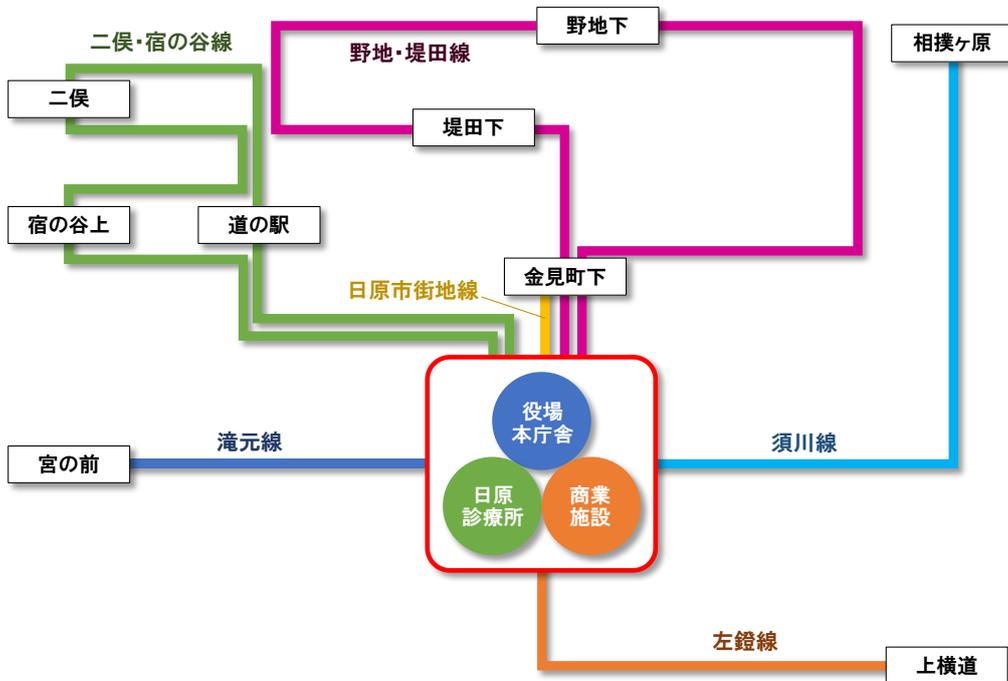
事業5 日原地域町営バスの再編

概要

- 日原地域の町営バスの路線名は長くてわかりにくく、運行ルートも複雑となっているため、初めての利用者には非常にわかりにくくなっている。その原因は複数のエリアをひとつの運行ルートで結び、経由するエリア名をつなげて路線名としていることにある。
- バスターミナルのある道の駅が起終点となっているため、主な目的地となる役場本庁舎周辺が通過点となり、診療所等への到着時間がわかりにくい。
- 誰もが利用しやすい町営バスとするため、医療・商業・行政の機能が集積する役場本庁舎周辺を起終点とする運行ルートに再編し、路線名を単純化する。

具体的な内容

- 機能が集積する役場本庁舎周辺を中心(ハブ)とした運行ルートに再編し、路線名称を行先別に単純化する。



現状			再編案		
No	旧路線名	運行経路	No	新路線名	運行経路
1	左鍔・商人・宿の谷線	道の駅⇨役場前⇨左鍔⇨上横道	1	左鍔線	役場前⇨左鍔⇨上横道
		道の駅⇨商人センター⇨宿の谷⇨役場前			2
2	大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅⇨二俣中央⇨大木下⇨堤田下	3	滝元線	役場前⇨日原⇨宮の前
		道の駅⇨脇本中⇨役場前⇨日原⇨宮の前			4
3	須川線	道の駅⇨役場前⇨日浦⇨相撲ヶ原	5	野地・堤田線	役場前⇨脇本⇨堤田⇨野地下
4	須川・野地・青原線	道の駅⇨役場前⇨日浦⇨笹ヶ峠			6
		病院前⇨野地下⇨東青原⇨道の駅			
5	日原市街地線	金見町下⇨須川⇨役場前			

図 63 新たな運行ルートイメージ

実施主体

津和野町、交通事業者

事業6 利用状況に応じた運行形態への転換

概要

○町営バスや民間バス等の中には利用が極めて少ないものもあることから、それらの路線をデマンド化(予約制)や曜日運行化することにより効率化を図る。

表 24 町内を運行するバスの1日平均利用者数、1便平均利用者数

種別	路線名	R4年度 利用実績	運行日数	1日平均 利用者数	日運行 回数	1便平均 利用者数
町営バス (79条)	名賀線	1,404	335	4.3	3.5	0.62
	野中線	584	313	1.9	2.0	0.46
	野中線デマンド	61	313	0.2	2.0	0.04
	木部線	7,161	365	20.8	4.0	2.60
	吹野・中曽野線	265	365	1.2	5.0	0.25
	川尻・西谷線デマンド	39	313	0.1	3.0	0.04
	長福・中山線デマンド	9	104	0.0	2.0	0.00
	日原地域全路線	4,542	313	13.9	19.5	0.36
民間バス等 (4条)	津和野町内線	14,400	247	58.3	5.5	5.30
	広域線	8,164	297	27.5	3.5	3.93
	沼原線	550	245	2.3	3.0	0.39
	商人・日浦乗合タクシー	16	193	0.2	1.0	0.08

青字/1便あたりの利用者数が3.0人以下 赤字/1便あたりの利用者数が2.0人未満(乗合が成立していない)

具体的な内容

- 運行委託事業者等へのヒアリングや利用者数の実績数値を通して利用実態を詳細に把握し、利用が少ない路線をピックアップする。
- 利用者はあるが利用頻度が少ない場合は曜日運行、ほとんど利用がない場合はデマンド化する等の方針を決めて、運行形態の転換対象となった路線の沿線地域(自治会)と協議し、地元理解が得られた場合には運行形態を転換する。
- 利用が少ない路線であっても、通学利用が見られる場合は定時定路線として平日運行を維持する。

実施主体

津和野町、交通事業者

事業7 区域運行の導入検討

概要

- 住民アンケート調査結果や住民意見交換会等を通して、「自宅からバス停まで出かけるのが大変な高齢者がいる」との意見が複数寄せられている。
- このような状況に対応するためには、自宅から目的地までをドアツードアで運行する区域運行の導入が考えられる。区域運行は地域を面的にフォローできるので、路線数を減らし効率的な運行をすることができる。
- 効率的な区域運行が可能な地形としては、平地が広がり運行経路が複数確保できることが挙げられることから、比較的平地が広がる日原地域において区域運行の導入を検討する。

具体的な内容

- 日原地域の平野部において、デマンド型の区域運行導入を検討する。
- 須川線や左笠線といった谷筋を運行する路線は、従来通りの定時定路線運行とする。
- 通学利用が見られる場合は定時定路線として維持する。
- 区域運行導入にあたってはタクシー事業者に運行を委託するか、もしくはタクシー事業者との競合を回避するなど、タクシー事業者の理解が得られる方法を検討する。

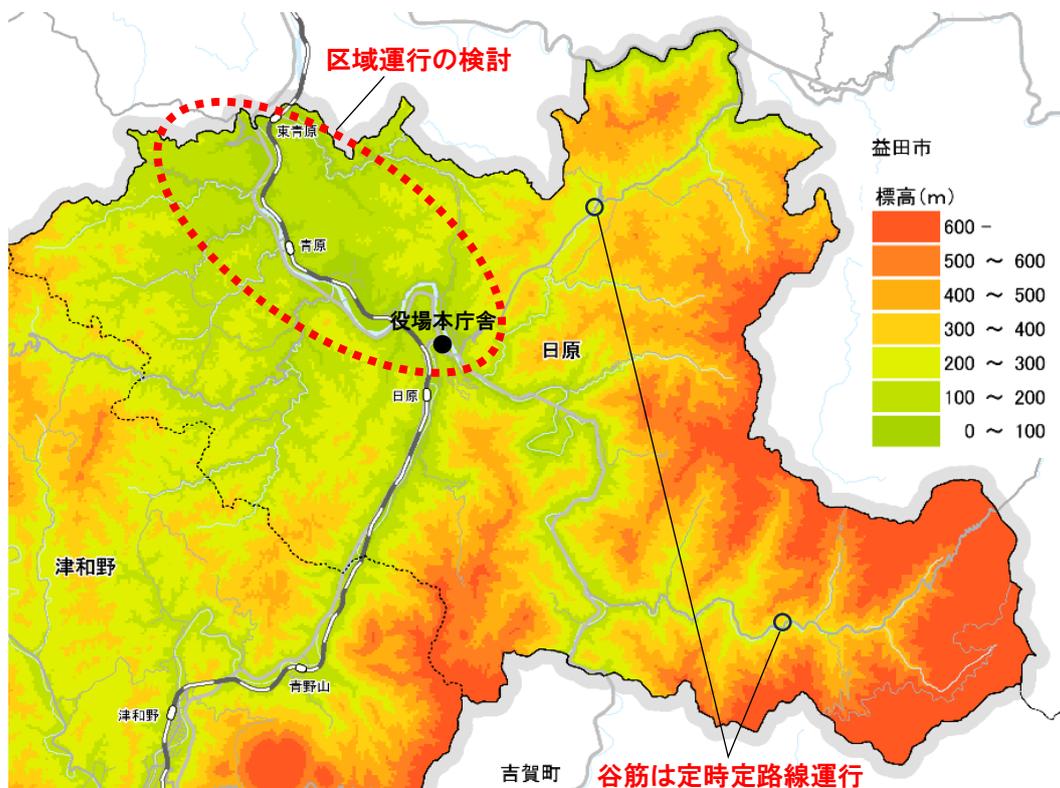


図 64 日原地域での区域運行エリアイメージ

実施主体

津和野町、交通事業者

事業8 堀庭園行きダイヤの効率化

概要

- 観光客のバス利用促進を目的に、令和元年度(バス年度)に津和野町内線を堀庭園まで延伸したが、延伸直後にコロナ禍に見舞われたため、その効果の見極めができないことから、今後の利用状況の推移を見ながら効率化を検討する。
- その上で利用が伸びない場合は、津和野温泉(もしくは鷲原)から先の区間について、季節運行化、曜日運行化等を検討する。
- なお、津和野駅から堀庭園間は津和野町内線以外に町営バス木部線も運行しており、これを含めると現状では1日6往復(12便)している。

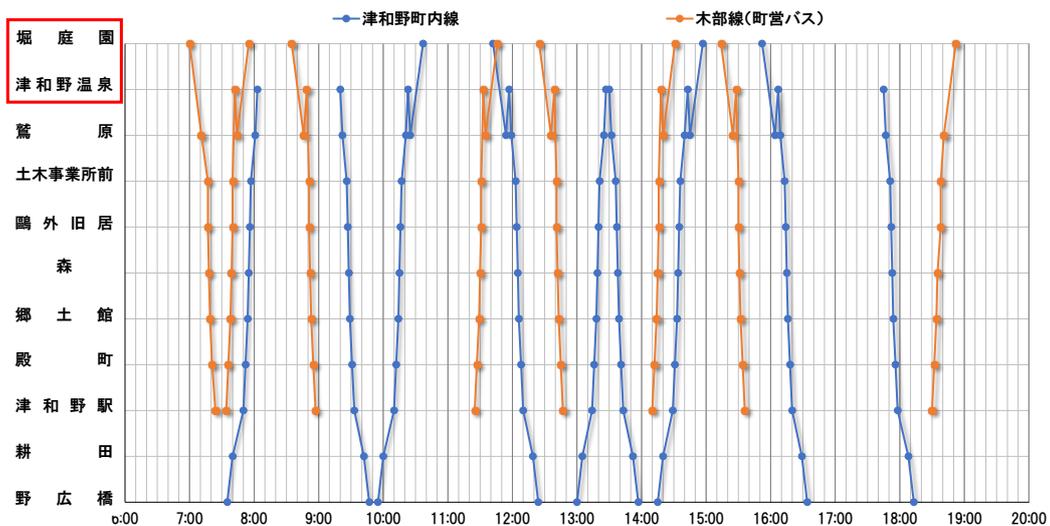


図 65 堀庭園にアクセスする津和野町内線、木部線のダイヤ

具体的な内容

- 1~2年程度利用状況を見て、必要と認められた場合は効率化について検討を行う。
- 津和野温泉⇄堀庭園間の効率化を図る方法として、以下のような方法が考えられる。
 - ・堀庭園への観光入込み状況を把握し、入込の多い期間に絞り込んだ運行を検討する。
 - ・毎日運行ではなく、土曜日・日曜日の2日間に限った運行を検討する。

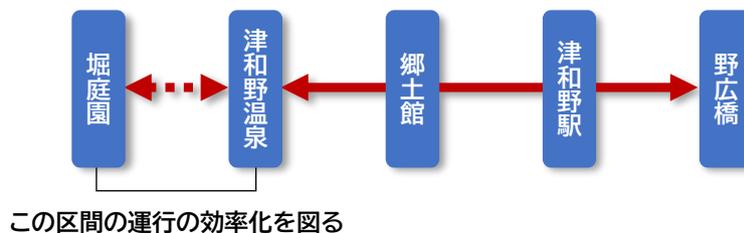


図 66 堀庭園行きの効率化イメージ

実施主体

津和野町、交通事業者

目標3：観光二次交通の充実

事業9 町営バス等の観光利用の促進

概要

○昼間の観光移動時間帯に津和野町内線は津和野駅～堀庭園間を2往復、木部線も2往復運行しているほか、名賀線や野中線も観光施設が集積している中心市街地を運行しており、これを観光客にわかりやすい形で伝えることで町営バス等の観光利用を促進する。

具体的な内容

- 「城下町つわの1日バス乗車券」のリーフレットには、津和野地域中心部の移動に使える津和野町内線、津和野線、町営バス等をひとつの時刻表にまとめて表現している。今後もこのような取り組みを継続することにより、町営バス等の観光利用を促進する。
- このような情報提供は観光客だけでなく、バスを利用する住民の利便性向上にもつながることから、住民への周知も同時に行っていく。

▶▶ 時刻表 石見交通 町営バス 2022年10月現在



行き先 A 津和野温泉 行き先 B 堀庭園

行き先	A		B		A		B		A		B		A		B	
	平日	土曜	日曜	祝日												
① 津和野駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
③ 殿町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑦ 郷土館前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑧ 森	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑩ 鶴外旧居前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑫ 鷺原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑬ 津和野温泉	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑮ 鷺原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑯ 旧畑迫病院前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑳ 堀庭園	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

行き先 C 津和野駅

行き先	A		B		A		B		A		B		A		B	
	平日	土曜	日曜	祝日												
⑳ 堀庭園	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑯ 旧畑迫病院前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑮ 鷺原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑬ 津和野温泉	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑫ 鷺原	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑩ 鶴外旧居前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑧ 森	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑦ 郷土館前	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
③ 殿町	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
① 津和野駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

[城下町つわの一日乗車券]で乗降できる主要バス停留所と時刻を記載しています。すべての時刻表は、津和野町内路線バス運行時刻表をご覧ください。

図 67 「城下町つわの1日バス乗車券」に記載されている時刻表

実施主体 津和野町、交通事業者、各種団体（観光協会等）

事業 10 グリーンスローモビリティ (GSM) の導入検討

概要

- 観光地において近年導入されている乗り物としてグリーンスローモビリティ(GSM)がある。県内でも石見銀山で「ぎんざんカート」として運行されているほか、出雲大社周辺でも実証運行が行われている。また、松江市内の団地では生活交通としても運行されている。
- 時速20km未満で走行するこの GSM は電気自動車で環境にもやさしく、「ゼロカーボンシティ宣言」を行っている本町の施策に沿うものであり、町内に整備されている木質バイオマスガス化発電との連携も期待できることから、将来的な導入可能性を検討するための研究を行う。

具体的な内容

- 全国の GSM の導入事例を収集して運行状況を把握し、観光関連機関等と連携しながら観光交通、生活交通等として本町への導入が適切かどうか研究していく。



図 68 グリーンスローモビリティの事例(群馬県桐生市)

実施主体

津和野町、交通事業者、各種団体（観光協会等）

事業 12 町営バス車両の小型化

概要

- 本町では今までも需要に見合った車両の小型化を図ってきたが、今後も利用状況に応じて小型化を進めていく。
- 定員が10名以下の車両にすることで大型免許を保有しないドライバーでも運転が可能となることから、ドライバー確保がしやすくなる。

表 25 町営バス、スクールバスの車両一覧

路線名	車名	定員(人)	初年度登録日
木部線	ヒノ リエッセⅡ	29	令和3年9月24日
	トヨタ ハイエースグランドキャビン	10	平成23年3月16日
	トヨタ ハイエースグランドキャビン	10	平成23年3月16日
	トヨタ ハイエースグランドキャビン	10	平成23年3月16日
名賀・野中線	トヨタ ハイエース通勤用	15	平成23年2月28日
	トヨタ ハイエースGL	14	令和2年8月21日
日原地域町営バス スクールバス	ヒノ リエッセⅡ	29	平成27年10月28日
	ヒノ リエッセⅡ	29	平成27年11月6日
	トヨタ ハイエース通勤用	14	平成27年9月25日
	トヨタ ハイエース通勤用	14	平成27年9月25日
	トヨタ ハイエースグランドキャビン	10	平成23年3月16日
	ヒノ リエッセⅡ	29	平成25年12月2日

※黄色いセルは中型車両。

具体的な内容

- 利用の少ない路線については、更新時期を勘案して車両の小型化を図ることで、燃料費、車両の維持管理費等の抑制に努める。
- 利用状況によっては、普通乗用車や軽自動車の導入も検討する。
- 車両更新に当たっては、登下校時の1便当たり最大乗車人数や、校外授業・部活の送迎等での利用の有無等を確認し、必要最低限の中型車両は残していく。

実施主体

津和野町

事業 13 バス停環境の段階的整備

概要

- 町内のバス停の中には老朽化したものや表示が見えにくいものも見受けられることから、優先順位を設けて計画的に整備する。
- バス利用者の利便性向上のため、バスの発着を知らせるデジタルサイネージ(電子掲示板)等を主要結節点となる施設に整備する。

具体的な内容

- 町内のバス停の状況を調査し、整備や補修が必要な個所をピックアップして必要に応じて段階的に整備する。特に利用の多いバス停については上屋や待合用のイス等の整備も検討する。なお、上屋整備にあたっては「津和野町景観計画」との整合性を図っていく。
- 利便性の向上を図るため、乗降が多く結節点となる施設内に、バス等の待合スペースやバスの発着情報を表示するデジタルサイネージ等の整備を検討する。
- 初めて利用する人にとって、そのバスが希望する目的地に行くかどうかを確認できることは重要であることから、バス停には時刻表だけでなく路線図も併せて表示するなどの工夫を検討する。



図 73 キナルなんぶ(鳥取県南部町)のデジタルサイネージ

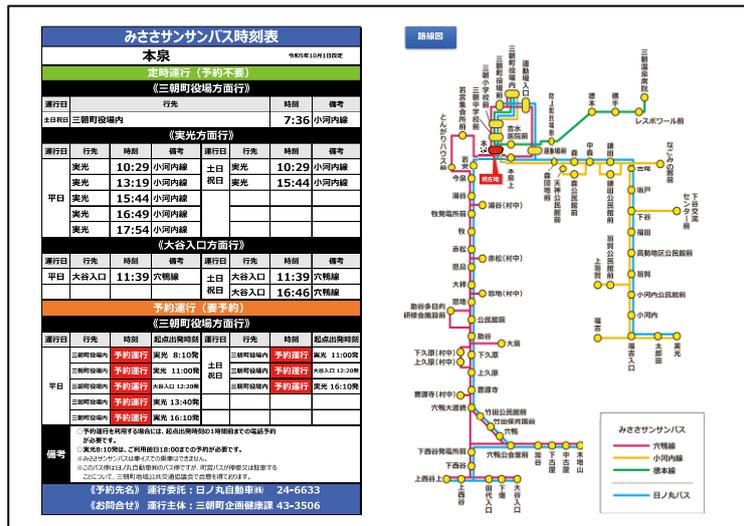


図 74 鳥取県三朝町のバス停時刻表

実施主体

津和野町、交通事業者、各種団体 (商業施設・医療機関等)

事業 14 公共交通のドライバー確保

概要

○本町においても町営バスのドライバーの高齢化や確保が課題となっている。町として町営バスをはじめ民間バスやタクシーのドライバー確保にも積極的に関わっていく。

表 26 令和4年度町営バス・町内タクシー等のドライバー数(単位:人)

種別	事業者名	ドライバー数(人)
町営バス	タチバナサイクル	6
	MT サービス	6
	新英	6
タクシー	フォーブル	5
	鹿足タクシー	1
	津和野タクシー	1
計		25

具体的な内容

- 前述のように町営バスの車両を小型化することにより、普通自動車運転免許取得者をドライバーとして確保しやすくする。
- 町営バスの運転手募集について、町の無料職業紹介やケーブルテレビ等を活用するなど、Iターン、Uターンによる従事者確保も含めて町として積極的に情報発信を行っていく。
- 今年度、山口県央連携都市圏域事業として「バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェア」による募集イベントを実施した。このようなイベントを町としても積極的に周知するとともに参加を促し、ドライバー確保につなげていく。
- 公共交通のドライバーは日常生活を維持していくために必要不可欠な職業であるが、他の職業と比較して拘束時間や勤務体系の不規則さなどから敬遠される傾向にあることから、町としても様々な媒体や機会を通して、エッセンシャルワーカーとしての誇りの醸成に努めていく。

※エッセンシャルワーカー:日常生活を維持するために不可欠な職業に従事する人。例)医療、介護福祉、保育、教育、自治体・公共交通機関などの公共サービス、ガス・水道・電気・通信など生活インフラ、物流、生活用品を扱うスーパーやドラッグストア、コンビニなどの小売業等。



図 75 バス・タクシードライバー募集イベント事例(山口県)

実施主体

津和野町、交通事業者、各種団体、住民

VII. 事業実施スケジュールと計画の評価・検証方法

7-1 事業実施スケジュール

○本計画の実施スケジュールを、以下のように設定する。

表 27 事業実施スケジュール

目標	事業 NO	事業内容	実施主体				事業実施スケジュール				
			津和野町	交通事業者	各種団体	住民	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
広域移動利便性の向上 《目標1》	事業1	JR山口線と町営バス等との接続の改善	○	○			随時改善	⇒	⇒	⇒	⇒
	事業2	広域バスと町営バス等との接続の改善	○	○			随時改善	⇒	⇒	⇒	⇒
地域内移動利便性の向上と運行の効率化 《目標2》	事業3	日原地域と津和野地域間のアクセスの充実	○	○					検討	実施	⇒
	事業4	町営バスのダイヤ改善	○	○				改善検討	実施	⇒	⇒
	事業5	日原地域町営バスの再編	○	○			再編検討	⇒	実施	⇒	⇒
	事業6	利用状況に応じた運行形態への転換	○	○						検討	実施
	事業7	区域運行の導入検討	○	○						検討	実施
	事業8	堀庭園行きダイヤの効率化	○	○				検討	実施	⇒	⇒
観光二次交通の充実 《目標3》	事業9	町営バス等の観光利用の促進	○	○	○		継続実施	⇒	⇒	⇒	⇒
	事業10	グリーンスローモビリティの導入検討	○	○	○					導入検討	⇒
公共交通利用促進と 利用環境の改善、運行体制の維持 《目標4》	事業11	公共交通に係る情報発信の充実による利用促進	○	○	○	○	継続実施	⇒	⇒	⇒	⇒
	事業12	町営バス車両の小型化	○						検討	車両更新	⇒
	事業13	バス停環境の段階的整備	○	○	○			調査	随時実施	⇒	⇒
	事業14	公共交通のドライバー確保	○	○	○	○	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒

7-2 計画の目標と評価指標

○事業の進捗状況を確認するための評価指標、目標値を以下のように設定する。

表 28 計画の目標と評価指標

目標	評価指標	現状値 (令和4年度)	目標値 (令和9年度)
《目標1》 広域移動利便性の 向上	JR山口線・津和野線(石見交通)と町営バスの30分以内の接続率 【算定式】 ○30分以内接続便数÷対象町営バス本数	28.6%	30.0%
《目標2》 地域内移動利便性の 向上と運行の効率化	民間バス・町営バス等の年間利用者数 【算定式】 ○年間輸送人員と年間利用者数の総計	186,256 人/年	180,000 人/年
	民間バス・町営バス等の収支率 【算定式】 ○対象路線の総収入÷対象路線の総支出	25.5%	25.5%
	民間バス・町営バス等に係る町負担額 (車両購入費を除く) 【算定式】 ○補助金・町負担額・委託料の総計	62,761 千円/年	60,000 千円/年
《目標3》 観光二次交通の充実	津和野町内線の実車走行キロ1km当たり輸送人員 【算定式】 ○津和野町内線の年間輸送人員÷実車走行キロ	0.41 人/km	0.50 人/km
《目標4》 公共交通利用促進と 利用環境の改善、 運行体制の維持	町営バス・町内タクシー事業者のドライバー数 【把握方法】 ○各事業者へのヒアリングにより把握	25 人	28 人

表 29 JR山口線、津和野線(石見交通)と町営バスの30分以内の接続率

地域	接続先	町営バス		
		対象本数	接続本数	接続率
日原地域	JR山口線	31	9	29.0%
	津和野線	34	6	17.6%
	計(平均)	65	15	23.1%
津和野地域	JR山口線	37	15	40.5%
	津和野線	38	10	26.3%
	計(平均)	75	25	33.3%
合計	JR山口線	68	24	35.3%
	津和野線	72	16	22.2%
	計(平均)	140	40	28.6%

表 30 令和4年度年間利用者数・町負担額・収支率(単位:人/年)

種別	路線名	年間輸送人員・利用者数(人)	収支率(%)	町負担額・委託料等(千円)	
民間バス等	津和野線(国庫補助路線)	66,554	58.0%	3,834	
	広益線(国庫補助路線)	59,417	-	-	
	津和野町内線	14,400	18.8%	6,887	
	東菽駅前～津和野BC	23,090	21.0%	2,397	
	広域線	8,164	32.5%	1,563	
	沼原線	550	1.1%	2,466	
	商人・日浦乗合タクシー	16	13.6%	30	
	民間バス等(4条)計(平均)	172,191	40.2%	17,177	
町営バス	日原地域	左鏡・商人・宿の谷線	4,542	3.9%	20,990
		大木・二俣・堤田・滝元線			
		須川線			
		日原市街地線			
		須川・野地・青原線			
		左鏡支線(デマンドバス)			
		須川支線(デマンドバス)			
		椀井谷線(デマンドバス)			
		下左鏡線(デマンドバス)			
		須川支線(デマンドバス)			
	津和野地域	木部線	7,161	5.7%	24,594
		吹野・中曽野線	265		
		長福・中山線(デマンドバス)	9		
		川尻・西谷線(デマンドバス)	39		
		野中線	584		
		野中線(デマンドバス)	61		
名賀線	1,404				
	町営バス(79条)計(平均)	14,065	5.0%	45,584	
	合計(平均)	186,256	25.5%	62,761	

表 31 津和野町内線の実車走行キロ1km当たり輸送人員

起点	経由地	終点	系統キロ(km)	年間実車走行距離(km)	年間輸送人員(人)	実車走行キロ1km当たり輸送人員(人)
野広橋	津和野駅	津和野温泉	12.5	10,674	6,908	0.65
野広橋	津和野温泉	堀庭園	20.2	24,420	7,492	0.31
計				35,094	14,400	0.41

表 32 令和4年度町営バス・町内タクシー等のドライバー数(単位:人) ※再掲

種別	事業者名	ドライバー数(人)
町営バス	タチバナサイクル	6
	MT サービス	6
	新英	6
タクシー	フォーブル	5
	鹿足タクシー	1
	津和野タクシー	1
計		25

7-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価・検証

7-3-1 計画の推進体制

- 本計画の推進については町、交通事業者、関連する各種団体等が連携し、津和野町地域公共交通会議で合意形成を図りながら行っていく。
- 事業の進捗状況の把握については津和野町地域公共交通会議の事務局である「つわの暮らし推進課」が行い、評価指標を算出して交通会議に報告する。

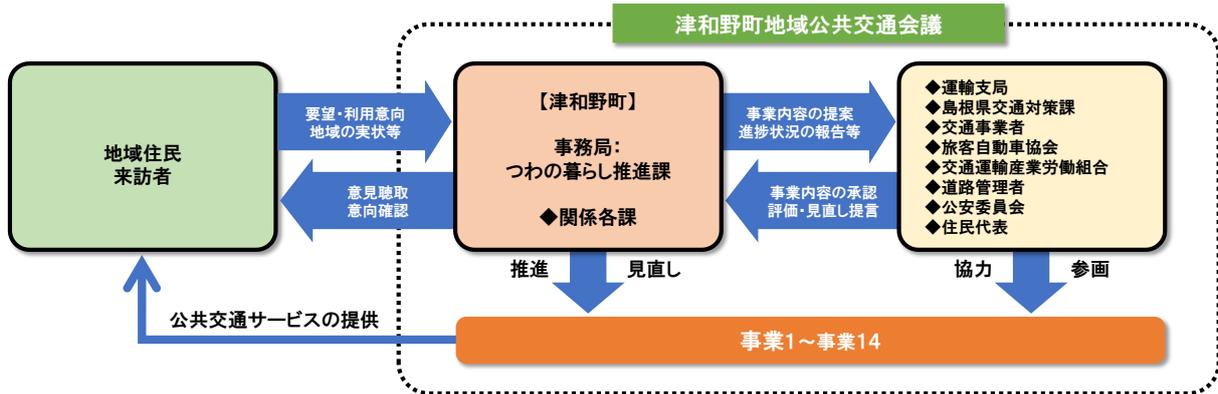


図 76 計画の推進体制

7-3-2 事業の評価と見直しのサイクル

- 津和野町地域公共交通会議を毎年開催し、具体的な事業計画やダイヤ調整等についての承認を得るとともに、利用促進等の取り組み状況や評価指標の数値を報告する。
- 津和野町地域公共交通会議では事業の進捗状況や評価指標の達成状況の報告を受け、計画期間の3年目に計画全体の中間評価、最終年に最終評価を行う。最終評価は次期計画に反映させる。
- 社会環境の変化や事業の進捗状況によっては、当初想定していた事業の見直し等について協議し、必要に応じて事業内容等を変更する。

表 33 事業進捗状況の評価と見直しのサイクル

計画期間			見直しのサイクル				次期計画
			PLAN	DO	CHECK	ACT	
初年度	2024年 (令和6年)	4月		事業実施	評価指標確認	対策・改善	
		10月					
2年目	2025年 (令和7年)	4月		事業実施	評価指標確認	対策・改善	
		10月					
3年目 《中間評価》	2026年 (令和8年)	4月		事業実施	中間評価	必要に応じ見直し	
4年目	2027年 (令和9年)	4月	見直し検討	事業実施	評価指標確認	対策・改善	各種調査
		10月					
5年目 《最終評価》	2028年 (令和10年)	4月	次期計画策定	事業実施	最終評価	次期計画への反映	次期計画策定
		10月					
-	2029年 (令和11年)	4月		事業実施			次期計画初年度
		10月					

参考資料

表28で示した「JR山口線、津和野線と町営バスの30分以内の接続率」の算定根拠となる接続状況を以下に示す。(接続本数は○印の数、接続率は[○印の数÷表示されている便数]で算出)

◆日原地域

JR山口線との接続（津和野⇒益田）

路線名	町営バス(日原地域)		接続時間	評価	JR山口線		種別
	起点	東青原到着			東青原駅発	益田到着	
須川・野地・青原線	病院前発 9:19	9:43	1:47	×	11:30	11:49	普通
"	小瀬発 15:12	15:19	0:23	○	15:42	16:00	普通
路線名	町営バス(日原地域)		接続時間	評価	JR山口線		種別
	起点	青原到着			青原駅発	益田到着	
須川線	道の駅発 7:43	7:45	0:26	○	8:11	8:34	普通
大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅発 8:20	8:22	3:04	×	11:26	11:49	普通
"	小瀬発 8:23	8:51	2:35	×			
須川・野地・青原線	添谷発 9:44	9:51	1:35	×	15:38	16:00	普通
左鏡・商人・宿の谷線	道の駅発 9:34	10:11	1:15	×			
大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅発 14:16	14:25	1:13	×			
"	小瀬発 14:26	14:54	0:44	×			
須川・野地・青原線	道の駅発 15:09	15:11	0:27	○	15:32	16:00	普通
大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅発 15:02	15:19	0:19	○			
路線名	町営バス(日原地域)		接続時間	評価	JR山口線		種別
	起点	日原到着			日原駅発	益田到着	
大木・二俣・堤田・滝元線	道の駅発 9:00	9:17	0:31	△	9:48	10:10	特急
"	宮の前発 9:25	9:30	0:18	○	15:32	16:00	普通
"	道の駅発 15:02	15:19	0:13	○			
"	宮の前発 15:27	15:32	0:00	×			

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

JR山口線との接続（益田⇒津和野）

種別	JR山口線		接続時間	評価	町営バス(日原地域)		路線名
	益田駅発	東青原到着			東青原駅発	終点	
普通	7:37	7:54	1:50	×	9:44	9:50 小瀬着	須川・野地・青原線
普通	13:30	13:47	1:32	×	15:19	15:45 道の駅着	"
種別	JR山口線		接続時間	評価	町営バス(日原地域)		路線名
	益田駅発	青原到着			青原駅発	終点	
普通	7:37	7:59	-	×	7:45	8:14 道の駅着	須川線
			0:23	○	8:22	8:50 小瀬着	大木・二俣・堤田・滝元線
			0:52	×	8:51	9:00 道の駅着	"
			1:52	×	9:51	9:53 道の駅着	須川・野地・青原線
普通	13:30	13:51	2:12	×	10:11	10:31 道の駅着	"
			0:34	△	14:25	14:53 小瀬着	大木・二俣・堤田・滝元線
			1:03	×	14:54	15:02 道の駅着	"
			1:20	×	15:11	15:18 添谷着	須川・野地・青原線
普通	13:30	13:58	2:08	×	15:59	16:01 道の駅着	左鏡・商人・宿の谷線
			1:21	×	15:19	15:24 宮の前着	"
種別	JR山口線		接続時間	評価	町営バス(日原地域)		路線名
	益田駅発	日原到着			日原駅発	終点	
普通	7:37	8:05	1:12	×	9:17	9:22 宮の前着	大木・二俣・堤田・滝元線
特急	8:42	9:03	0:14	○			"
普通	13:30	13:58	0:27	○	9:30	9:46 道の駅着	"
			1:34	×	15:32	15:48 道の駅着	"

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

地域	接続先	方向	対象本数	接続数	接続率
日原地域	JR山口線	津和野⇒益田	15	6	40.0%
		益田⇒津和野	16	3	18.8%
		計	31	9	29.0%

津和野線との接続（津和野⇒益田）

路線名	町営バス(日原地域)		接続時間	評価	津和野線(石見交通)	
	起点	道の駅着			道の駅発	益田駅着
須川線	相撲ヶ原上発 7:16	7:43	0:04	○	7:47	8:22
大木・二俣・堤田・滝元線	舟板発 8:35	9:00	0:38	△	9:38	10:10
"	堤田下発 8:55	9:00	0:38	△		
左鍔・商人・宿の谷線	上横道発 8:49	9:32	0:06	○	13:35	14:07
須川・野地・青原線	野地下発 9:35	9:53	3:42	×		
左鍔・商人・宿の谷線	榊地蔵前発 9:49	10:13	3:22	×	15:53	16:25
大木・二俣・堤田・滝元線	脇本中発 14:12	14:16	1:37	×		
"	舟板発 14:41	15:02	0:51	×		
"	堤田下発 14:21	15:02	0:51	×	17:59	18:34
須川・野地・青原線	笹ヶ峠発 14:40	15:09	0:44	×		
須川線	相撲ヶ原上発 14:42	15:09	0:44	×	17:59	18:34
須川・野地・青原線	笹ヶ峠発 14:40	15:09	0:44	×		
左鍔・商人・宿の谷線	上横道発 14:42	15:20	0:33	△	17:59	18:34
須川・野地・青原線	野地下発 15:27	15:45	0:08	○		
大木・二俣・堤田・滝元線	脇本中発 15:44	15:48	0:05	○	17:59	18:34
左鍔・商人・宿の谷線	榊地蔵前発 15:37	16:01	1:58	×		
須川線	相撲ヶ原上発 17:49	18:16	-	×	17:59	18:34
"	相撲ヶ原上発 18:39	19:06	-	×		

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

津和野線との接続（益田⇒津和野）

津和野線(石見交通)		接続時間	評価	町営バス(日原地域)		路線名
益田駅発	道の駅着			道の駅発	終点	
-	-	-	×	6:50	7:16 相撲ヶ原上着	須川線
6:45	7:18	1:02	×	8:20	8:46 笹ヶ峠着	須川・野地・青原線
		-	×	8:20	8:48 上横道着	左鍔・商人・宿の谷線
			×	8:20	8:35 舟板着	大木・二俣・堤田・滝元線
			×	9:00	9:04 脇本中着	"
			×	9:34	9:49 榊地蔵前着	左鍔・商人・宿の谷線
10:45	11:17	-	×	-	-	-
12:55	13:27	13:55	○	13:55	14:41 上横道着	左鍔・商人・宿の谷線
		13:55	○	13:55	14:12 脇本中着	大木・二俣・堤田・滝元線
		14:00	△	14:00	14:26 笹ヶ峠着	須川・野地・青原線
		14:16	×	14:16	14:41 舟板着	大木・二俣・堤田・滝元線
		15:02	×	15:02	15:06 脇本中着	"
		15:09	×	15:09	15:27 野地下着	須川・野地・青原線
15:20	15:52	1:28	×	17:20	17:49 相撲ヶ原上着	須川線
		0:35	△	18:10	18:39 相撲ヶ原上着	"

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

地域	接続先	方向	対象本数	接続数	接続率
日原地域	津和野線	津和野⇒益田	18	4	22.2%
		益田⇒津和野	16	2	12.5%
		計	34	6	17.6%

◆津和野地域

JR 山口線との接続（津和野⇒益田）

路線名	町営バス(津和野地域)		接続時間	評価	JR山口線		種別
	起点	津和野駅着			津和野駅発	益田駅着	
木部線	奥ヶ野発 6:45	7:24	0:29	○	7:53	8:34	普通
野中線	共存病院発 7:29	7:33	0:20	○			
木部線	共存病院発 7:30	7:34	0:19	○			
名賀線	田代発 7:11	7:45	0:08	○	9:38	10:10	特急
名賀線	共存病院発 7:51	7:55	1:43	×			
木部線	長野発 8:25	8:57	0:41	×			
野中線	野中上発 8:30	8:59	0:39	△			
名賀線	田代発 8:23	9:11	0:27	○	14:22	14:55	特急
木部線	共存病院発 11:21	11:25	2:57	×			
木部線	長野発 12:15	12:47	1:35	×			
名賀線	共存病院発 12:54	12:58	1:24	×			
木部線	共存病院発 14:06	14:10	0:12	○			
名賀線	田代発 13:55	14:21	0:01	○			
野中線	共存病院発 15:22	15:26	1:24	×	16:50	17:31	普通
木部線	長野発 15:04	15:36	1:14	×			
名賀線	共存病院発 16:26	16:30	0:20	○			
野中線	野中上発 16:21	16:50	0:35	△	17:25	17:57	特急
名賀線	田代発 17:00	17:26	2:10	×			
木部線	共存病院発 18:26	18:30	1:06	×	19:36	20:16	普通

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

JR 山口線との接続地域（益田⇒津和野町）

種別	JR山口線		接続時間	評価	町営バス(津和野地域)		路線名
	益田駅発	津和野駅着			津和野駅発	終点	
普通	6:28	7:09	7:24	○	7:24	7:28 共存病院着	木部線
			7:33	○	7:33	8:02 野中上着	野中線
			7:34	○	7:34	8:19 長野着	木部線
普通	7:01	7:41	7:45	○	7:45	7:49 共存病院着	名賀線
			7:55	○	7:55	8:21 田代着	名賀線
普通	7:37	8:15	8:57	×	8:57	9:01 共存病院着	木部線
			8:59	×	8:59	9:03 共存病院着	野中線
			9:11	×	9:11	9:15 共存病院着	名賀線
特急	8:42	9:12	2:13	×	11:25	12:11 長野着	木部線
普通	11:23	12:04	12:47	×	12:47	12:51 共存病院着	木部線
			12:58	×	12:58	13:46 田代着	名賀線
普通	13:30	14:10	14:10	×	14:10	14:56 長野着	木部線
			14:21	○	14:21	14:25 共存病院着	名賀線
			15:26	×	15:26	15:55 野中上着	野中線
			15:36	×	15:36	15:40 共存病院着	木部線
			16:30	×	16:30	16:56 田代着	名賀線
普通	16:09	16:50	16:50	×	16:50	16:54 共存病院着	野中線
特急	17:34	18:09	0:21	○	18:30	19:07 奥ヶ野着	木部線

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

地域	接続先	方向	対象本数	接続数	接続率
津和野地域	JR山口線	津和野⇒益田	19	8	42.1%
		益田⇒津和野	18	7	38.9%
		計	37	15	40.5%

津和野地域（津和野⇒益田）

路線名	町営バス(津和野地域)		接続時間	評価	津和野線(石見交通)	
	起点	津和野駅着			津和野駅発	益田駅着
-	-	-	-	×	7:11	8:22
木部線	奥ヶ野発 6:45	7:24	1:42	×	9:06	10:10
野中線	共存病院発 7:29	7:33	1:33	×		
木部線	共存病院発 7:30	7:34	1:32	×		
名賀線	田代発 7:11	7:45	1:21	×		
名賀線	共存病院発 7:51	7:55	1:11	×	13:03	14:07
木部線	長野発 8:25	8:57	0:09	○		
野中線	野中上発 8:30	8:59	0:07	○		
名賀線	田代発 8:23	9:11	3:52	×		
木部線	共存病院発 11:21	11:25	1:38	×	15:21	16:25
木部線	長野発 12:15	12:47	0:16	○		
名賀線	共存病院発 12:54	12:58	0:05	○		
木部線	共存病院発 14:06	14:10	1:11	×		
名賀線	田代発 13:55	14:21	1:00	×	17:23	18:34
野中線	共存病院発 15:22	15:26	1:57	×		
木部線	長野発 15:04	15:36	1:47	×		
名賀線	共存病院発 16:26	16:30	0:53	×		
野中線	野中上発 16:21	16:50	0:33	△	-	-
名賀線	田代発 17:00	17:26	-	×		
木部線	共存病院発 18:26	18:30	-	×	-	-

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

津和野地域（益田⇒津和野）

津和野線(石見交通)		接続時間	評価	町営バス(津和野地域)		路線名
益田駅発	津和野駅着			津和野駅	終点	
		-	×	7:24	7:28 共存病院着	木部線
		-	×	7:33	8:02 野中上着	野中線
		-	×	7:34	8:19 長野着	木部線
		-	×	7:45	7:49 共存病院着	名賀線
6:45	7:53	7:55	○	7:55	8:21 田代着	名賀線
		8:57	×	8:57	9:01 共存病院着	木部線
		8:59	×	8:59	9:03 共存病院着	野中線
		9:11	×	9:11	9:15 共存病院着	名賀線
10:45	11:49	11:25	×	11:25	12:11 長野着	木部線
		12:47	×	12:47	12:51 共存病院着	木部線
		12:58	×	12:58	13:46 田代着	名賀線
12:55	13:59	14:10	○	14:10	14:56 長野着	木部線
		14:21	○	14:21	14:25 共存病院着	名賀線
		15:26	×	15:26	15:55 野中上着	野中線
15:20	16:24	15:36	×	15:36	15:40 共存病院着	木部線
		16:30	○	16:30	16:56 田代着	名賀線
17:00	18:11	16:50	○	16:50	16:54 共存病院着	野中線
		0:19	○	18:30	19:07 奥ヶ野着	木部線

○:30分以内の接続 △:31~40分の接続 ×:41分以上の接続

地域	接続先	方向	対象本数	接続数	接続率
津和野地域	津和野線	津和野⇒益田	20	4	20.0%
		益田⇒津和野	18	6	33.3%
		計	38	10	26.3%

付 属 資 料

津和野町地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 この告示は、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に応じた輸送サービスの充実に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、津和野町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 町運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 網形成計画の策定及び変更に係る協議に関する事項
- (4) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (5) その他交通会議が必要と認める事項

(構成員)

第3条 交通会議は、次の各号に掲げる者について町長が委嘱する。

- (1) 町長又はその指名する者
- (2) 住民又は利用者の代表
- (3) 一般旅客運送事業者の代表者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (5) 中国運輸局島根運輸支局長又はその指名する者
- (6) 島根県知事又はその指名する者
- (7) 社団法人島根県旅客自動車協会の代表者
- (8) 道路管理者
- (9) 公安委員会
- (10) その他町長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長、副会長を置き、委員の互選により選出する。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 会議の議事は、会議に出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は、必要に応じて、会議に委員以外の者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

5 会議は、原則として公開で行うものとする。ただし、会長が、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障を来すおそれがあると認めるときは、非公開で行うことができる。

6 会長が必要と認める場合は、会議は、書面によって開催し、書面によって表決をすることができる。この場合において、会長は、決定事項を書面により速やかに委員に報告するものとする。

(協議結果の取扱い)

第7条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 会議の庶務は、つわの暮らし推進課において処理する。

(その他)

第9条 この告示に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附則

この告示は、公布の日から施行する。

附則(平成 20 年 9 月 19 日告示第 51 号)

(施行期日)

1 この告示は、公布の日から施行し、改正後の津和野町地域公共交通会議設置要綱の規定は、平成 20 年 8 月 29 日から適用する。

(経過措置)

2 この告示の施行の日の前日までに、改正前の津和野町地域公共交通会議設置要綱(平成 20 年津和野町告示第 35 号)に規定によりなされた処分、手続きその他の行為は、この告示の相当規定によりなされたものとみなす。

附則(平成 22 年 3 月 15 日告示第 13 号)

この告示は、平成 22 年 4 月 1 日から施行する。

附則(平成 25 年 3 月 14 日告示第 7 号)

この告示は、平成 25 年 4 月 1 日から施行する。

附則(令和 2 年 3 月 24 日告示第 10 号)

この告示は、令和 2 年 4 月 1 日から施行する。

附則(令和 5 年 1 月 23 日告示第 3 号)

この告示は、令和 5 年 4 月 1 日から施行する。

津和野町地域公共交通会議 委員名簿

(敬称略・順不同)

委員任期:令和5年4月1日から令和7年3月31日まで

区分	氏名	所属等
島根運輸支局長又はその指名する者	鬼村まり子	中国運輸局島根運輸支局
一般旅客自動車運送事業者の代表者	渡辺 健一	石見交通(株)安全輸送部常務取締役
一般旅客自動車運送事業者の代表者	河合 貴志	防長交通(株)乗合営業部長
一般旅客自動車運送事業者の代表者	村上 智孝	六日市交通(有)代表取締役
一般旅客自動車運送事業者の代表者	山崎 勇二	株式会社フォーブル専務取締役
一般社団法人島根県旅客自動車協会	秦 日出海	専務理事
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体	丸山 武	島根県交通運輸産業労働組合協議会事務局長
道路管理者	安部 正和	国土交通省中国地方整備局浜田河川国道事務所副所長
	新森 大祐	島根県益田県土整備事務所津和野土木事業所管理課長
	安村 義夫	津和野町建設課長
公安委員会	成瀬 貞善	津和野警察署交通課長
住民又は利用者の代表	水津 正	津和野地域
住民又は利用者の代表	有福 壽美	津和野地域
住民又は利用者の代表	森元 健一	日原地域
住民又は利用者の代表	京村 真光	日原地域
島根県知事又はその指名する者	実重 和成	島根県地域振興部交通対策課
津和野町長又はその指名する者	島田 賢司	津和野町副町長

事務局 : つわの暮らし推進課	宮内 秀和	課長
	山本 早苗	課長補佐
	横田 雄一	主任主事
	森本 啓介	主事

津和野町地域公共交通計画 関係者ワーキング名簿

(敬称略・順不同)

課 名	役 職 等	氏 名
健康福祉課	主 事	佐藤凛太郎
	主 事	吉永 美拓
医療対策課	係 長	河野 雅美
	保 健 師	太田涼太郎
商工観光課	係 長	内谷 元
	係 長	湯浅 典子
建設課	課 長 補 佐	三浦 誠二
	主 事	武田 雄大
教育委員会	次 長 補 佐	楠 寛
	主 任 主 事	大庭 美里

事務局:つわの暮らし推進課	課 長	宮内 秀和
	課 長 補 佐	山本 早苗
	主 任 主 事	横田 雄一
	主 事	森本 啓介

『津和野町地域公共交通計画』検討の経過

1. 津和野町地域公共交通会議

	開催日	議題
第1回	令和5年6月8日～	○津和野町地域公共交通計画策定についての承認【書面審議】
第2回	令和5年10月26日(木)	○会長及び副会長選出 ○経過報告 ○津和野町地域公共交通計画(案) ・現状整理、調査結果、問題点、課題の整理までの説明、審議 ○石見交通バス・町営バスの分析 ○今後のスケジュールについて
第3回	令和5年12月26日(火)	○経過報告 ○津和野町地域公共交通計画(案) ・計画全体の説明、審議 ○今後のスケジュールについて
第4回	令和6年3月4日(月)	○経過報告 ○津和野町地域公共交通計画(案) ・パブコメの反映、修正箇所の説明 ・計画の承認 ○今後のスケジュールについて

2. 住民ワークショップ

	開催日	議題
第1回	令和5年6月30日(金)	○地域公共交通計画について ○津和野町の公共交通の現状について ○公共交通に関する困りごと・課題の洗い出し ○公共交通に関する困りごと・課題を解決するためにできること
第2回	令和5年11月28日(火)	○基本理念、基本方針、事業案についての意見交換 ・バスダイヤの変更について ・バスルートの変更について

3. 関係者ワーキング

	開催日	議題
第1回	令和5年8月28日(月)	○住民や来訪者の移動に関する困りごと ○将来(5年度)の津和野町の公共交通において実現したい姿
第2回	令和5年11月21日(火)	○基本理念、基本方針、事業(案)に対する意見 ○その他有効と考えられる事業(案) ○所属する課で取り組むべきこと
第3回	令和6年1月25日(木)	○これまでの振り返り ○津和野町地域公共交通計画(案)の説明 ○津和野町地域公共交通計画(案)に対する意見交換

用語解説

No	用語	解説
1	地域間幹線補助	地域特性や実情の応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するための、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する支援。
2	地域内フィーダー補助	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するための、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行に対する支援。
3	4条バス路線	一般乗合旅客自動車運送業として、他人の需要に応じ、有償で、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送するバス路線。
4	79条バス路線	バス・タクシー等が運行されていない交通空白地等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて運送するバス路線。
5	デマンド型乗合タクシー	路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関で、事前予約により1台の車両に複数の利用者が乗り合わせて運行するタクシー。
6	交通空白地域	最寄りバス停や駅等から距離があり、公共交通が利用しにくい地域。(本計画では、鉄道駅から半径1km、バス停から半径400m以上離れた地域と定義)
7	区域運行	路線を定めず、設定された営業区域において予約のあった場所を巡回して乗合運送を行う運行形態。
8	ドアツードア	自宅などの出発地(玄関口)から目的地(玄関口)までの移動。
9	GMS(グリーンスローモビリティ)	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で、その車両も含めた総称。
10	パークアンドライド	自宅から最寄り駅・バス停まで自動車を使い、近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動すること。
11	デジタルサイネージ	駅や店舗、施設、オフィスなどに、ディスプレイやプロジェクターなどの映像表示装置を設置して情報を発信するシステム。
12	エッセンシャルワーカー	人々の基本的な生活やインフラなどの維持に必要な不可欠な職種の従事者。



津和野町地域公共交通計画

令和6年3月 津和野町