川本町地域公共交通計画

～住み慣れた地域での暮らしを支える交通環境整備をめざして～

令和 5（2023）年～令和 9（2027）年

令和 5 年 3 月

川本町

川本町地域公共交通計画　目次

１．はじめに
1-1 これまでの経緯 1
1-2 計画の位置づけ 2
1-3 計画の区域 2
1-4 計画の期間 2

２．川本町の概況
2-1 川本町の位置と地勢 3
2-1-1 位置 3
2-1-2 地勢 3
2-2 人口と高齢化の状況 4
2-2-1 人口の推移 4
2-2-2 人口の分布 5
2-2-3 地区別・集落別人口 5
2-2-4 高齢化の状況 7
2-2-5 人口流動の状況 8
2-2-6 運転免許保有率の状況 9
2-3 施設・観光資源の分布 10
2-3-1 主要施設の分布 10
2-3-2 観光資源の分布と入込客数 10

３．住民の移動ニーズ
3-1 住民の移動ニーズ（住民アンケート・民生委員アンケート調査結果より） 12
3-1-1 通院移動の状況 12
3-1-2 買物移動の状況 14
3-1-3 公共交通への要望 16
3-1-4 移動ニーズと検討項目 20
3-1-5 運転免許自主返納についての考え方（65歳以上免許保有者への質問） 20
3-1-6 これからの地域公共交通施策に対する考え方 21
3-1-7 民生委員アンケート結果 22
3-2 島根中央高校生の移動実態（高校生アンケート・保護者アンケート調査結果より） 24
3-2-1 島根中央高校の状況（高校調査結果） 24
3-2-2 登下校の時間帯 25
3-2-3 登下校時に最も利用する移動手段 27
3-2-4 自家用車送迎の実態と保護者の意向 28
3-2-5 バス利用の状況 30
3-2-6 バス利用で困っていること・不便を感じていること 32

4．上位計画の整理
4-1 第6次川本町総合計画 33
4-2 川本町過疎地域持続的発展計画 34
4-3 川本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（島根県） 34
4-4 三江線沿線地域公共交通計画 35
4-5 三江線沿線地域公共交通再編実施計画 36
4-6 川本町地域公共交通計画 37
4-6-1 計画の概要 37
4-6-2 評価指標の達成状況 38

5．公共交通の現状
5-1 道路の整備状況 40
5-2 公共交通の状況 41
5-2-1 公共交通の概要 41
5-2-2 路線の状況 42
5-2-3 平日の区間別運行頻度 43
5-2-4 移動目的とバスダイヤ 43
5-2-5 タクシー事業者の状況 56
5-2-6 公共交通空白地域の状況 57
5-2-7 利用者数の状況 58
5-2-8 乗降調査結果 61
5-3 公共交通利用に関する助成制度 71
5-3-1 タクシー利用助成 71
5-3-2 高齢者フリーパス 72
5-3-3 遠距離通学費助成 72
5-4 公共交通に係る町負担額の状況 74
5-4-1 石見交通バス 74
5-4-2 大和観光バス 74
5-4-3 おおなんバス 75
5-4-4 川本町スクールバス 75
5-4-5 まげなタクシー 76
5-4-6 各種助成制度 76
5-4-7 町合計 77

6．川本町における公共交通の課題
6-1 地域間の移動利便性の向上と効率化 78
6-1-1 川本町⇔大田市/川本線（石見交通） 78
6-1-2 川本町⇔江津市/江津川本線（石見交通） 78
6-1-3 川本町⇔美郷町/川本美郷線（大和観光） 78
6-1-4 川本町⇔邑南町/邑南川本線（邑南町） 78
6-2 町内での通院・買物移動利便性の向上 79
6-2-1 川本町スクールバス 79
6-2-2 まげなタクシー 79

6-2-3 加藤病院転院への対応 79
6-3 小中高校生の通学移動利便性の向上 79
6-3-1 島根中央高校への通学利便性の向上 79
6-3-2 小中高校生の登校時の混雑の緩和 80
6-4 多様な主体によるきめ細やかな移動手段の確保 80
6-4-1 多様な主体による地域内移動手段の検討 80
6-4-2 目的と費用対効果を重視した公共交通環境の整備 80
6-4-3 次世代モビリティサービスへの対応 80
6-5 公共交通の利用促進 80
6-5-1 高齢者・免許返納者の公共交通利用の促進 80
6-5-2 高校生のバス利用促進 81
6-6 持続可能な運行組織の構築 81
6-6-1 運行の担い手確保の支援 81
6-6-2 運行基盤の強化 81

7．基本方針と目標
7-1 基本理念 82
7-2 基本方針と目標 83
7-3 公共交通の位置づけ 84
7-3-1 「三江線沿線地域公共交通計画」に示されている公共交通の分類 84
7-3-1 公共交通ネットワークの基本的な考え方 85
7-3-2 地域公共交通確保維持改善事業の必要性 87

8．目標達成のための施策及び事業
8-1 基本方針1：利用者層の特性に対応した公共交通 89
8-1-1 【目標1】昼間の広域移動・地域内移動利便性の確保 89
8-1-2 【目標2】通学に最適な運行の実現 92
8-2 基本方針2：町内外をスムーズにつなぐ公共交通 94
8-2-1 【目標3】接続に配慮した運行ダイヤの調整 94
8-3 基本方針3：まちづくりと連動した公共交通 96
8-3-1 【目標4】交通拠点の整備・充実 96
8-3-2 【目標5】中心市街地の移動手段の確保 98
8-3-3 【目標6】地域福祉と連携した移動手段の確保 100
8-4 基本方針4：持続可能な運行体制の構築 102
8-4-1 【目標7】持続可能な運行組織の構築と効率化を考慮した路線の維持 102

9．計画の推進体制
9-1 計画の推進体制 104
9-2 事業の評価と見直し 104

１．はじめに

1-1 これまでの経緯

○川本町では、民間バス事業者の路線撤退を契機に平成23年3月に隣接する邑南町と共同で『川本町邑南町地域公共交通総合連携計画』を策定し、平成23年4月より民間バスに代わって自家用有償運送による広域路線（邑南川本線）を新設しました。
○平成24年度は『川本町邑南町地域公共交通総合連携計画』の事業として挙げられたデマンド型乗合タクシー導入の検討を行い、平成24年3月より実証運行を開始しました。
○平成25年12月には川本町内の公共交通の方向性を示した『川本町地域公共交通ネットワーク計画（任意計画）』を策定し、平成26年度の検討を経て平成27年4月よりデマンド型乗合タクシーのエリア拡大や交通空白地域を対象としたタクシー助成制度の導入等を図りました。
○平成29年度には JR 西日本から平成30年3月末での三江線廃止が表明されたことに対応し、沿線6市町による『三江線沿線地域公共交通網形成計画』と『三江線沿線地域公共交通再編実施計画』が策定されましたが、それと並行して、平成30年3月には独自に『川本町地域公共交通計画（任意計画）』を策定し、三江線廃止後の本町の公共交通のあり方を示しました。
○令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により『地域公共交通計画』策定が努力義務化されたこと等を踏まえ、この度、まちづくりや住民ニーズに対応した将来的にも持続可能な川本町の公共交通の姿を示すため、本計画を策定することとしました。



図１ これまでの経緯

1-2 計画の位置づけ

○平成25年12月に「交通政策基本法」が制定され、それに伴って平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正されました。
○その後の社会情勢の変化等に対応するため、令和2年11月には再び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、新たに地方自治体による「地域公共交通計画」の策定が原則として努力義務化されました。これにより、地方公共団体が公共交通の維持や再編に果たす役割がさらに大きくなりました。
○本計画は、『川本町地域公共交通計画（任意計画）』や三江線の廃止に伴って策定された『三江線沿線地域公共交通計画』の進捗状況、本町を取り巻く公共交通の環境の変化などを踏まえ、『第6次川本町総合計画』等の上位・関連計画との整合性を考慮しながら、川本町の公共交通のマスタープランとして位置づけます。

1-3 計画の区域

○川本町内全域

1-4 計画の期間

○本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までとします。

2．川本町の概況

2-1 川本町の位置と地勢

2-1-1 位置

○川本町は島根県のほぼ中央の中山間地域に位置し、北は大田市、東は美郷町、西は江津市、南は邑南町に接しています。

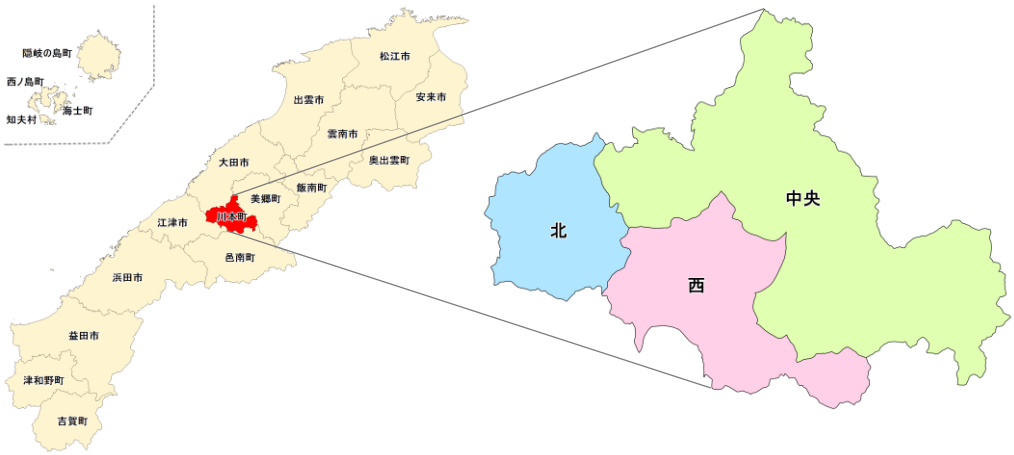


図２ 川本町の位置

2-1-2 地勢

○町のほぼ中央を江の川が横切り、この川の沿線に平地が細長く広がっています。

○町域は東西16.5㎞、南北13.5㎞で総面積は106.43㎢あり、面積の約72％を山林が占めています。（川本町 HP より）

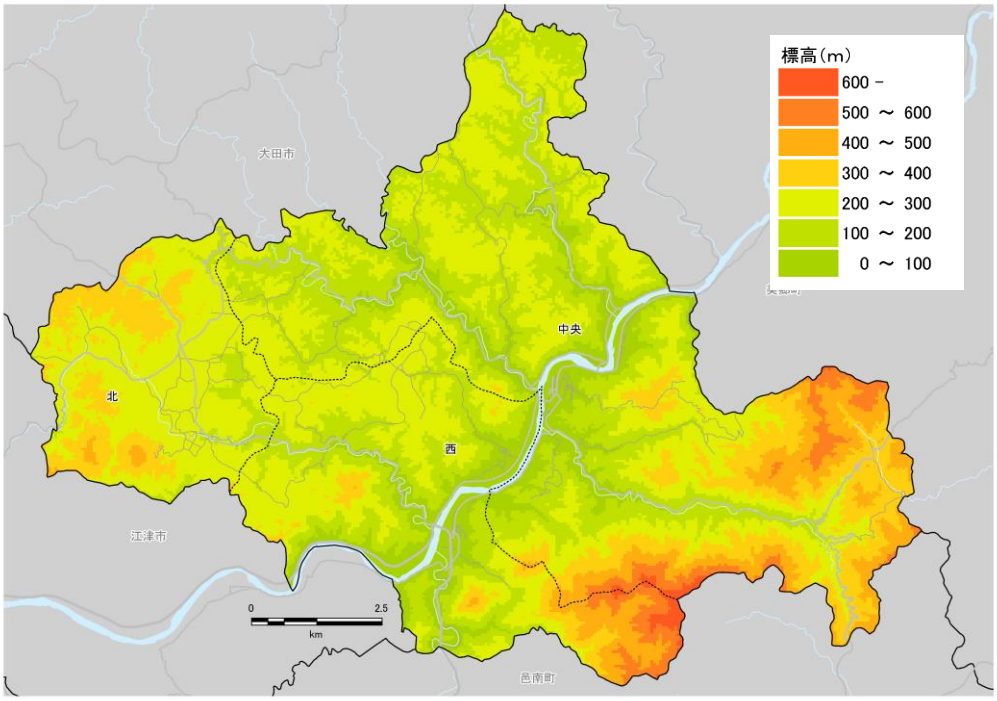


図３ 川本町の地勢

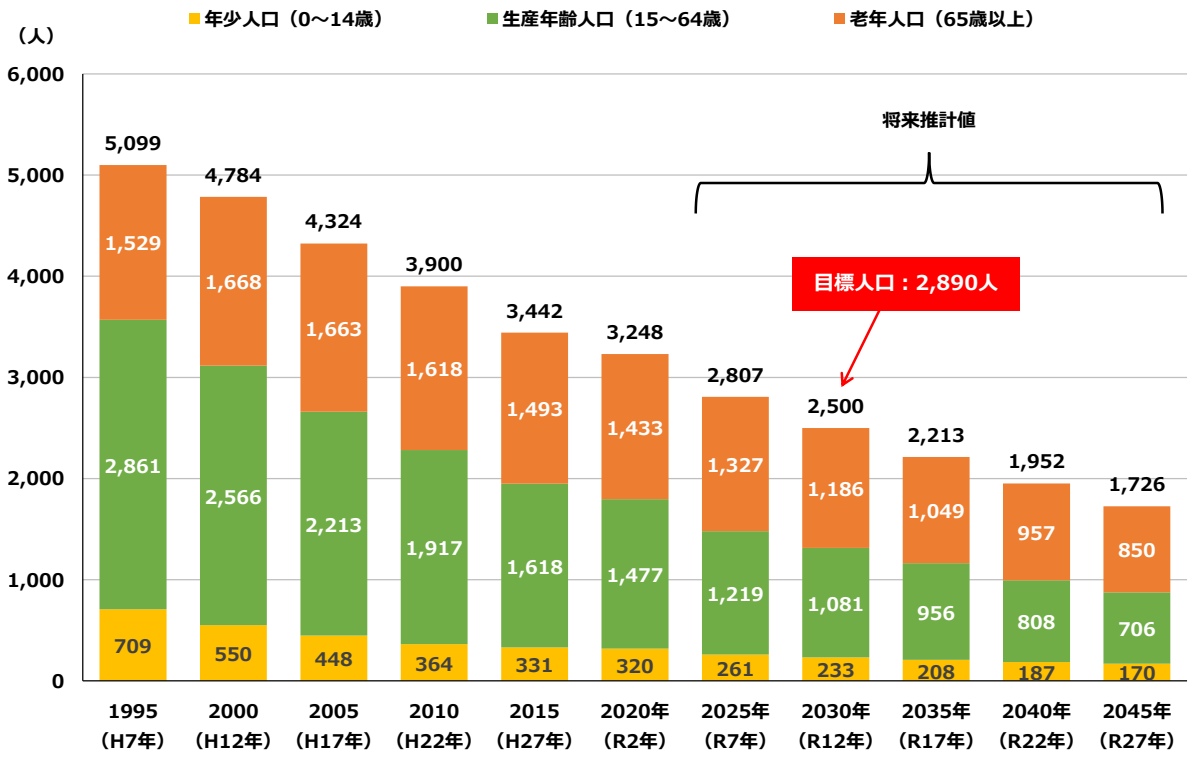
2-2　人口と高齢化の状況

2-2-1　人口の推移

○川本町の人口は1995 年から2020年までの 25 年間で、5,099 人から3,248人と 1,851 人減少しています。

○国立社会保障・人口問題研究所の推計では、さらに 25 年経過した2045 年には1,726 人に減少すると予想されています。

○町では、目標人口を2030年で2,890人に設定し、効果的な人口減少抑制策を講じることで転入超過を実現して、将来的には概ね現状程度の年少人口と生産年齢人口が維持されているまちを目指しています。



資料：H7 年～R2 年人口は国勢調査、R7 年～R27 年の推計人口は国立社会保障・人口問題研究所（H30 年推計）

図 4　人口の推移と将来人口の見通し

2-2-2 人口の分布

○250mメッシュ人口をみると、町の人口は主に江の川沿線に集中しており、特に行政、金融機関等のある弓市地区と商業施設が集積する因原地区の人口が多くなっています。

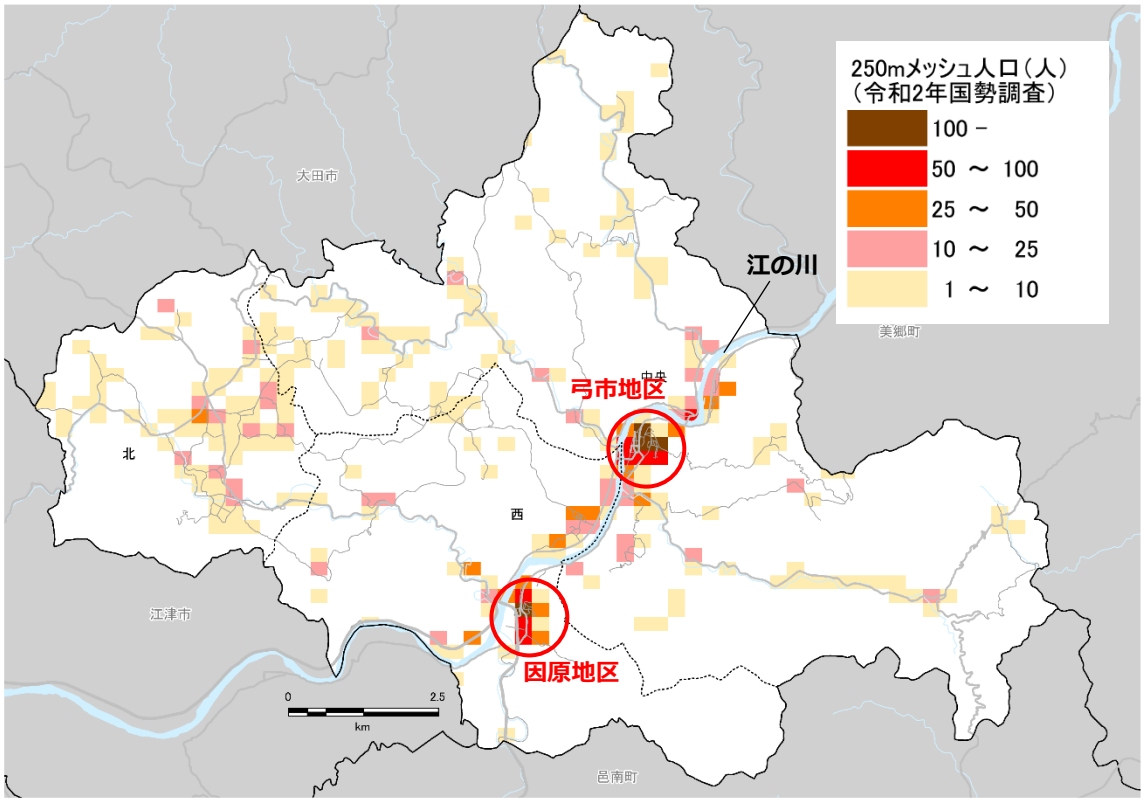


図 5 人口の分布（令和2年国勢調査）

2-2-3 地区別･集落別人口

○地区別に人口を見ると、集落数が多く弓市地区を抱える中央地区が最も多く、次いで西地区、北地区の順となっています。

○各地区の年齢3区分別の人口を見ると高齢化率は各地区とも 40％を超えており、特に北地区は 54.6％と非常に高くなっています。

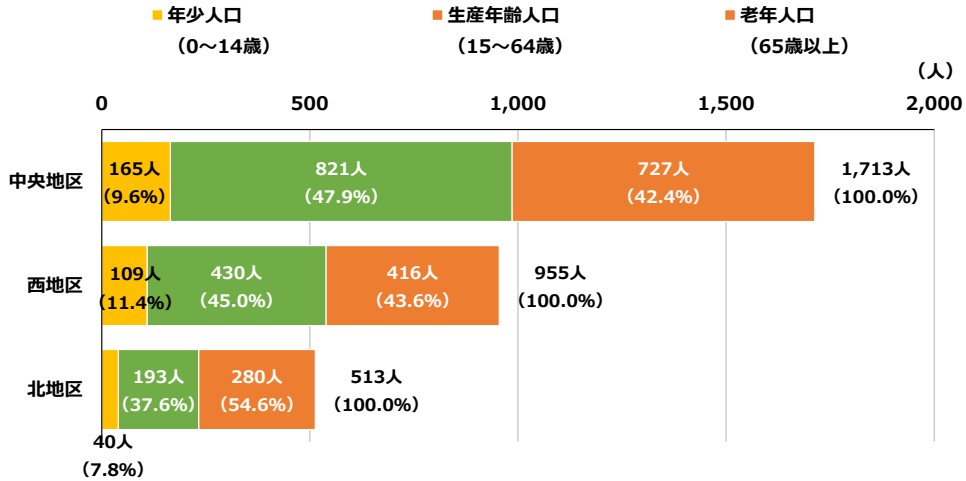
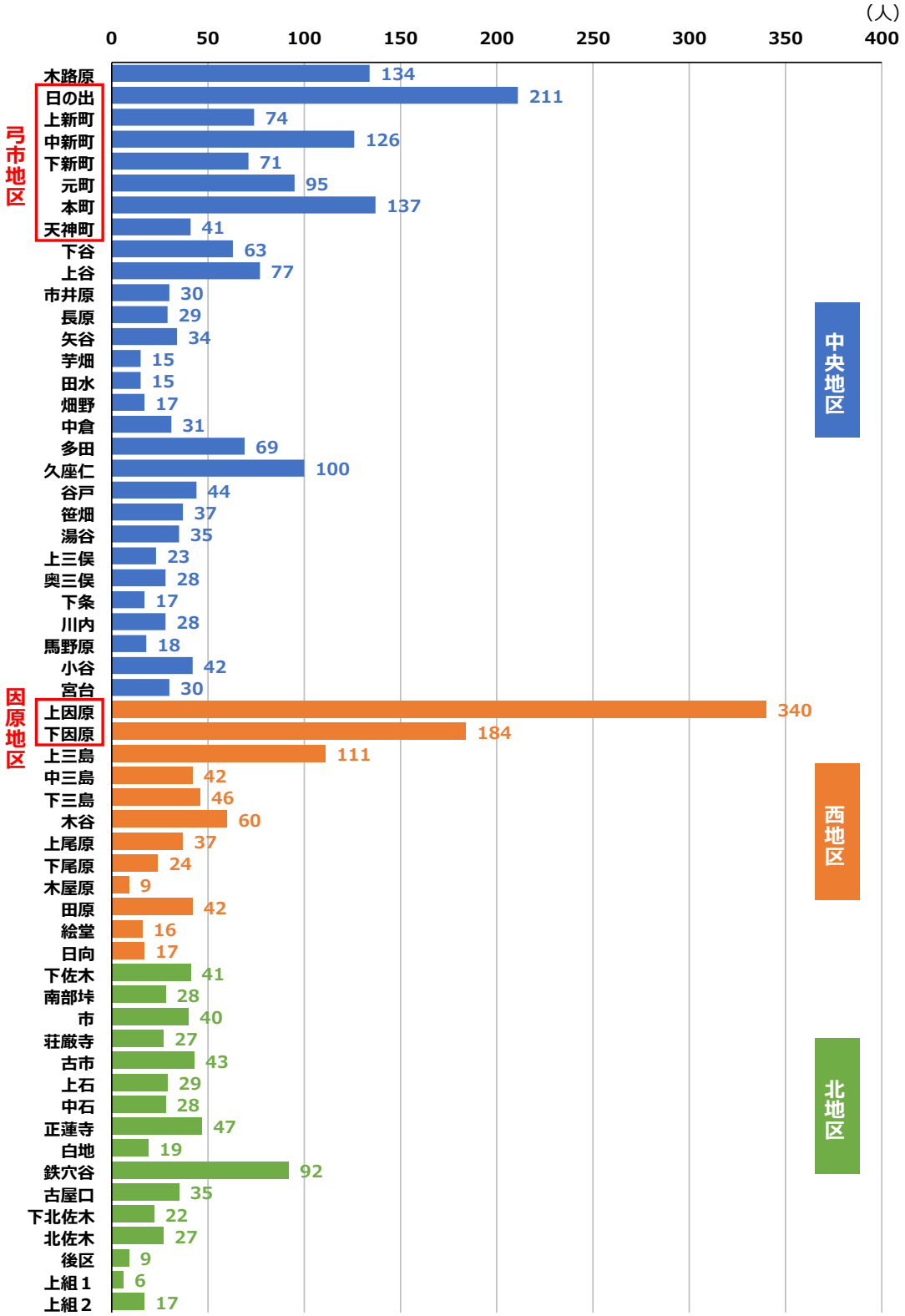


図 6 地区別年齢別人口（資料：令和2年国勢調査）

○集落別人口では「上因原（因原地区）」が340人と最も多く、次いで「日の出町（弓市地区）」211人、「下因原（因原地区）」184人、「本町（弓市地区）」137人等と続いており、弓市地区と因原地区に人口が集積していることがわかります。



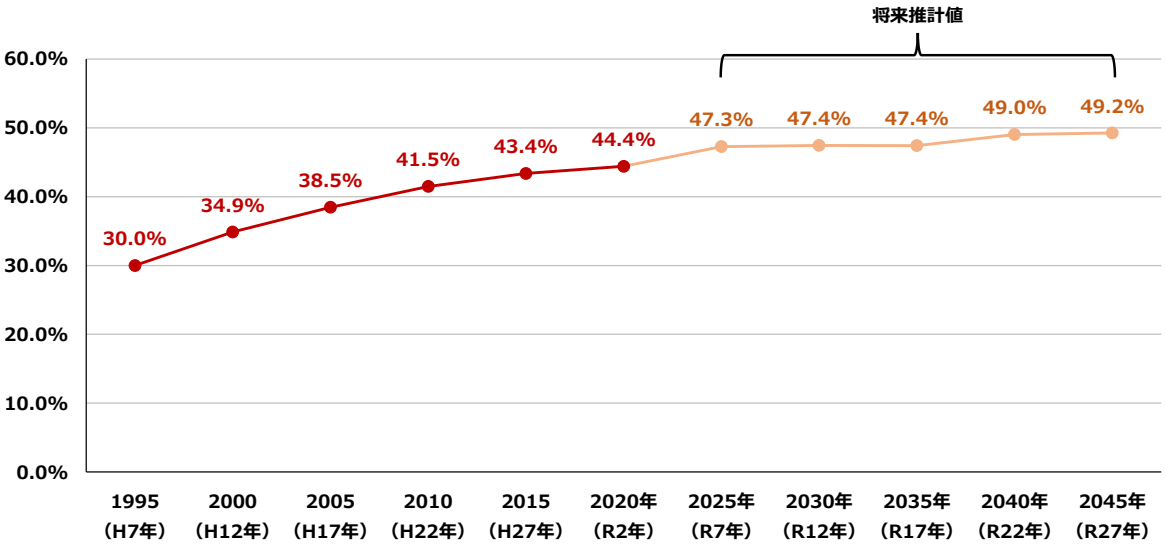
※資料：川本町（住民基本台帳人口：令和４年４月30日現在）

図７ 集落別人口

2-2-4 高齢化の状況

○高齢化率は1995 年に 30.0%でしたが2020年には44.4%に上昇しました。推計では2045年には49.2%まで上昇すると予測されています。

○250m メッシュで高齢化率を示すと下図のようになり、全体的に高齢化が進む中で特に北地区の高齢化率が高くなっています。



資料:H7 年～R2 年高齢化率は国勢調査、R7 年～R27 年の推計高齢化率は国立社会保障・人口問題研究所(H30 年推計)

図 8 高齢化率の推移

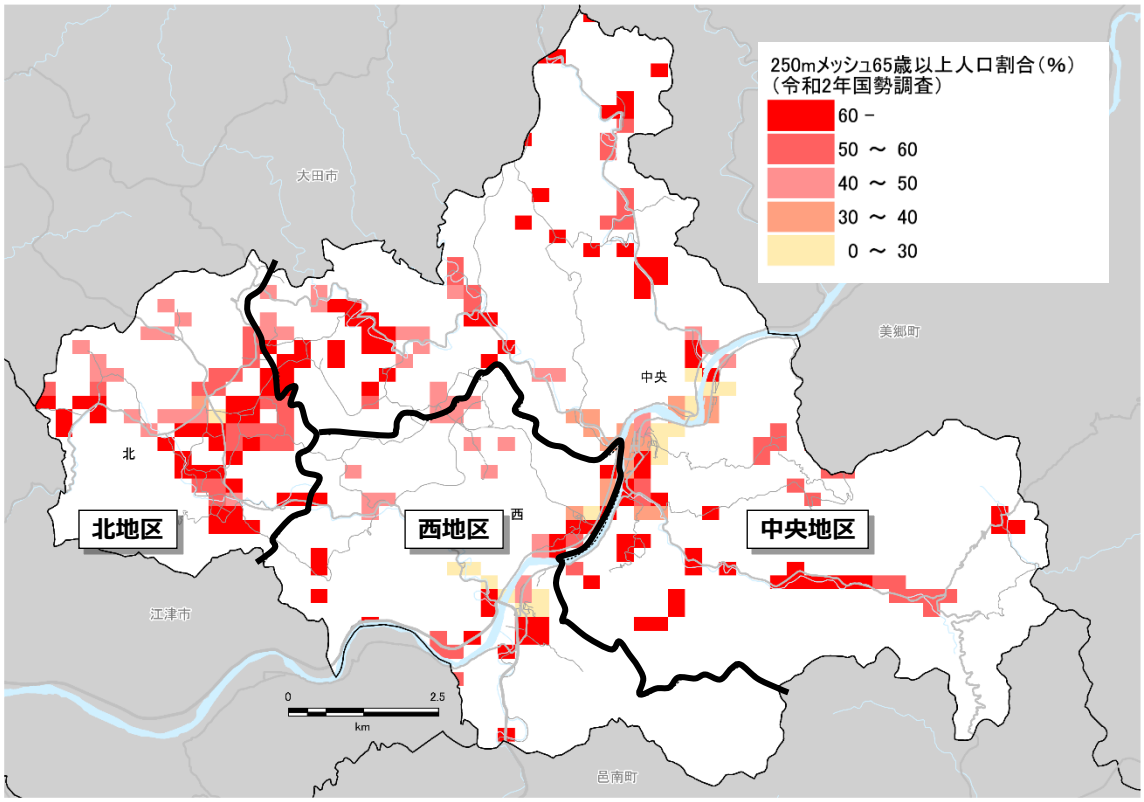


図 9 65 歳以上人口割合の分布(資料:令和2年国勢調査)

2-2-5 人口流動の状況

○令和2年の国勢調査によると、15歳以上就業者の人口流動は流入･流出とも邑南町、江津市、大田市、美郷町等の順に多くなっています。本町とこれら4市町の間には、いずれもバス路線が運行されています。

○令和2年の国勢調査の15歳以上通学者の流入人口をみると、江津市、美郷町、大田市、邑南町の順に多くなっています。美郷町以外の3つの市町にはそれぞれ高校がありますが、町内にある島根中央高校への広域的な通学がみられます。

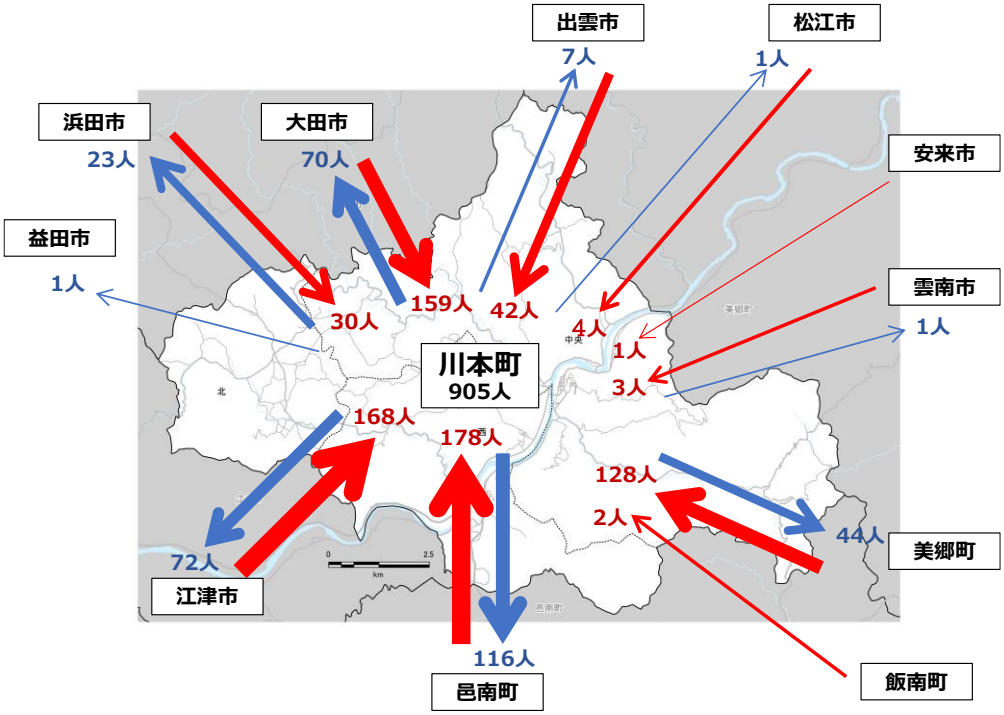


図 10 15 歳以上就業者の流動（令和2年国勢調査）

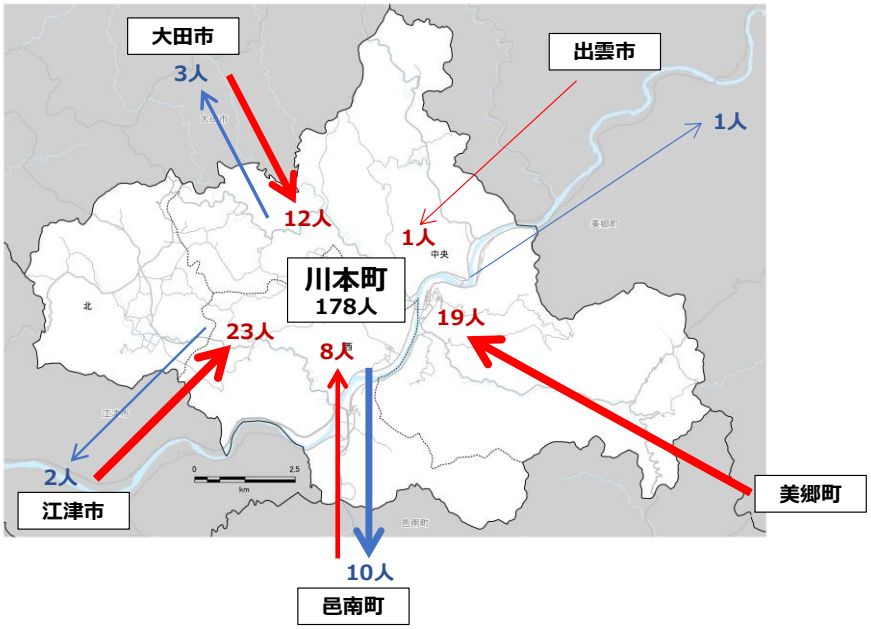


図 11 15 歳以上通学者の流動（令和2年国勢調査）

2-2-6 運転免許保有率の状況

○町内の運転免許保有者数は下表のとおりで、免許保有率が低い層は「20歳未満の男女」、「70歳以上の女性」、「80歳以上の男性」となっており、これらが公共交通を必要とする層になると考えられます。

○運転免許証の自主返納数は微増傾向にあり、平成21年から令和2年までの11年間で累計90人の町民が免許を返納しています。

表 1 年齢別運転免許保有率（資料：川本警察署）

	運転免許保有者数（A）			住民基本台帳人口（B）			運転免許保有率（A/B）		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計
20 歳未満	9	6	15	233	206	439	3.9%	2.9%	3.4%
20～29 歳	110	81	191	119	79	198	92.4%	102.5%	96.5%
30～39 歳	122	126	248	97	113	210	125.8%	111.5%	118.1%
40～49 歳	168	149	317	164	148	312	102.4%	100.7%	101.6%
50～59 歳	149	133	282	155	140	295	96.1%	95.0%	95.6%
60～64 歳	92	98	190	94	107	201	97.9%	91.6%	94.5%
65～69 歳	133	117	250	141	131	272	94.3%	89.3%	91.9%
70～74 歳	158	112	270	161	155	316	98.1%	72.3%	85.4%
75～79 歳	100	70	170	115	145	260	87.0%	48.3%	65.4%
80 歳以上	102	45	147	170	390	560	60.0%	11.5%	26.3%
計	1,143	937	2,080	1,449	1,614	3,063	78.9%	58.1%	67.9%
65 歳以上	493	344	837	609	839	1,448	81.0%	41.0%	57.8%

※運転免許保有者数：R2 年 9 月 30 日現在。住民基本台帳人口：R2 年 9 月 30 日現在。

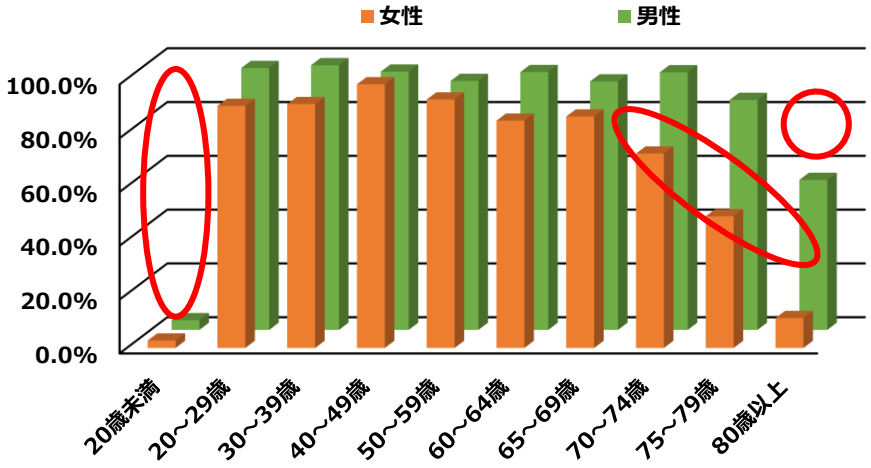


図 12 年齢層別性別免許保有率（資料：川本警察署）

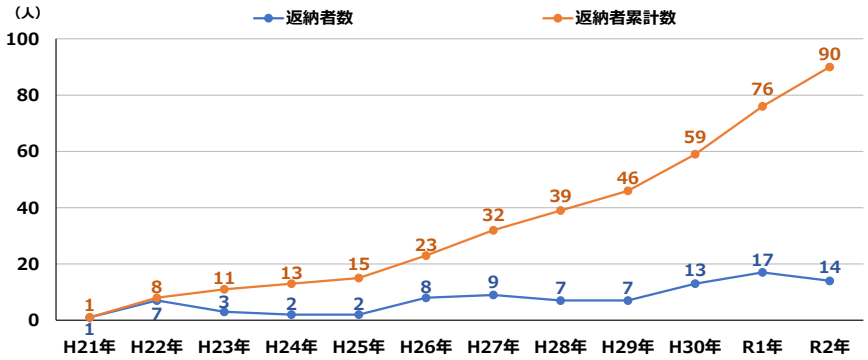


図 13 免許返納者数の推移（資料：川本警察署）

2-3 施設・観光資源の分布

2-3-1 主要施設の分布

○町内の公共施設、教育機関、医療機関、商業施設等の主要施設は、下図のようにほぼ弓市地区と因原地区に集積しています。

○上記のことから、町内における買物・通院等による主な移動目的地は弓市地区と因原地区であり、周辺部からこの2つのエリアへのアクセス利便性が求められます。

○町内及び近隣町の通院先となっている加藤病院が、2024 年に悠邑ふるさと館周辺の高台に移転するため、バスのアクセスについて配慮する必要があります。

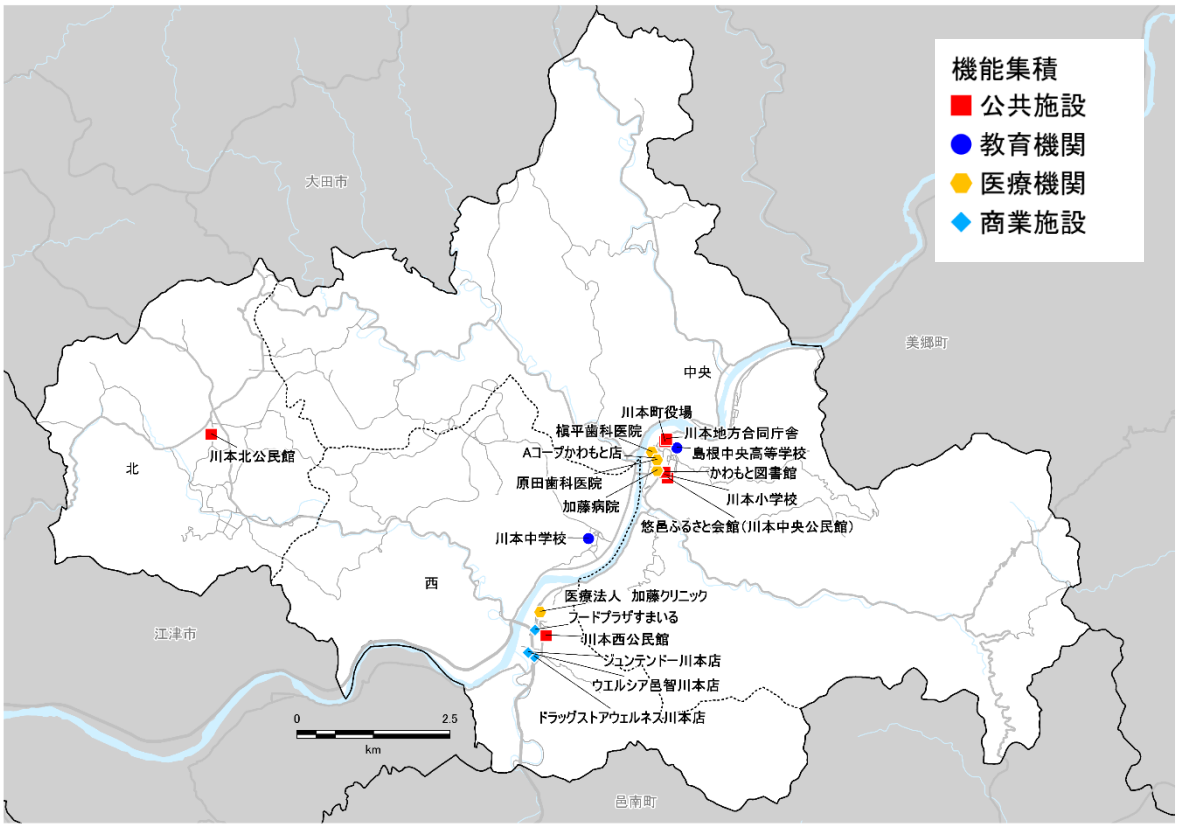


図 14 主要施設の分布

2-3-2 観光資源の分布と入込客数

○町内には以下のような観光資源・集客施設等があり、このうち島根県観光動態調査で入込客数をカウントしている「ふれあい公園 笹遊里」「湯谷温泉 弥山荘」「かわもと音戯館」の年間入込客数は以下のとおりです。

○全体的な傾向として、令和2年度はコロナ禍等の影響で減少していますが、令和3年度はやや増加に転じています。

○また、道の駅インフォメーションセンターかわもとには、年間10万人から12万人程度の入込があります。

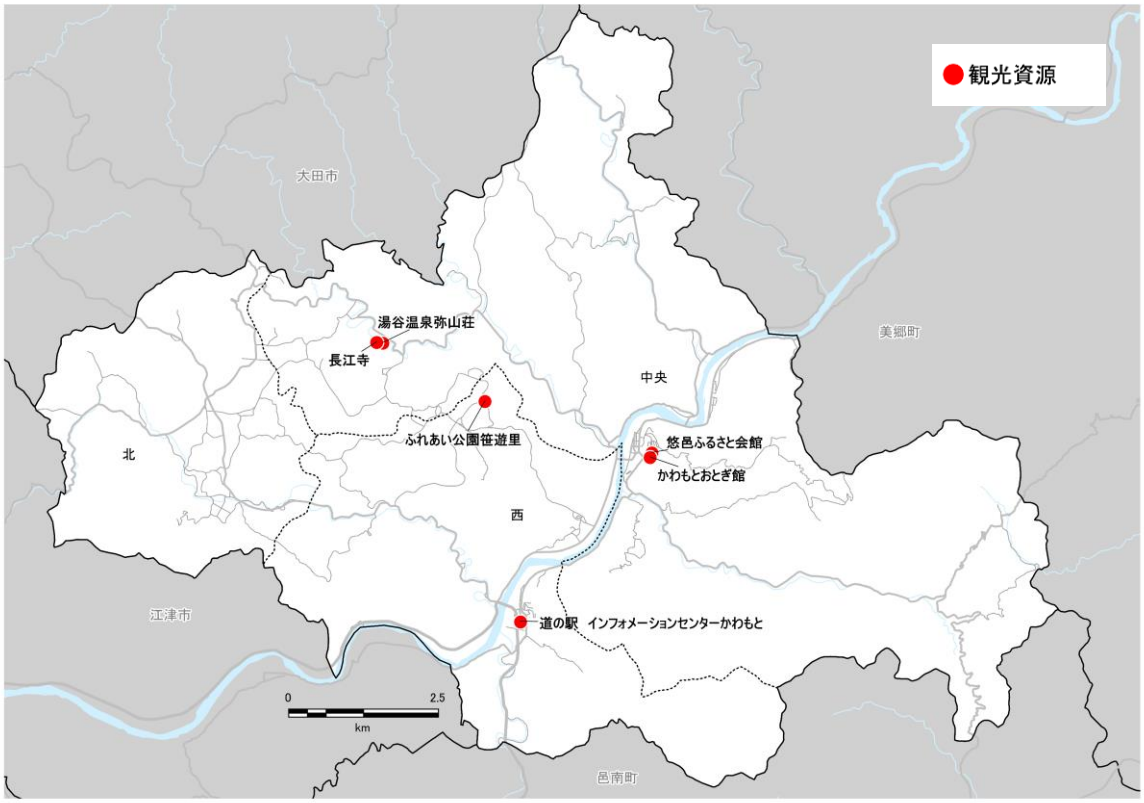


図 15 観光資源の分布

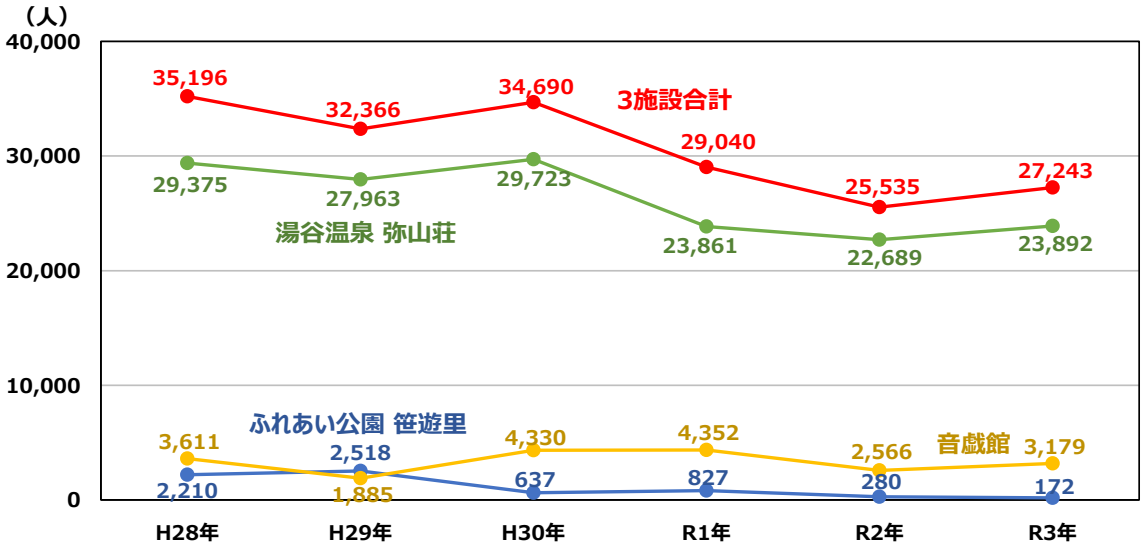


図 16 町内観光施設入込数の推移（資料：島根県観光動態調査結果）

表 2 道の駅インフォメーションセンターかわもとの年間入込客数（資料：島根県観光動態調査結果）

施設名	R2	R3
道の駅インフォメーションセンターかわもと	107,451	122,663

３．住民の移動ニーズ

3-1 住民の移動ニーズ （住民アンケート･民生委員アンケート調査結果より）

3-1-1 通院移動の状況

（１）主な通院先

○よく利用する医療機関として、回答者の 60%近くが「加藤医院」と回答しています。次いで「邑智病院」が約 30%、「大田市立病院」が8.3%等となっています。

○以上の結果から、川本町スクールバスによる「加藤病院」への通院や、おおなんバスによる「邑智病院」への通院手段を引き続き確保していく必要があります。

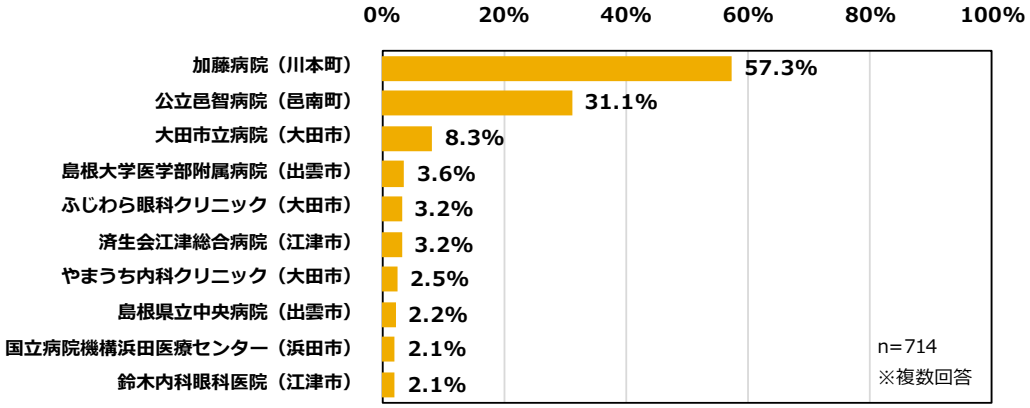


図 17 よく利用する医療機関（上位 10 施設）

（２）通院頻度

○通院の頻度は「年1～5回」との回答が58.5%と最も多く、次いで「月1～3回」56.6%、「年6～10回」23.6%等となっており、「年数回通院する」層と、「月に1～3回定期的に通院する」層の2種類に分類されます。

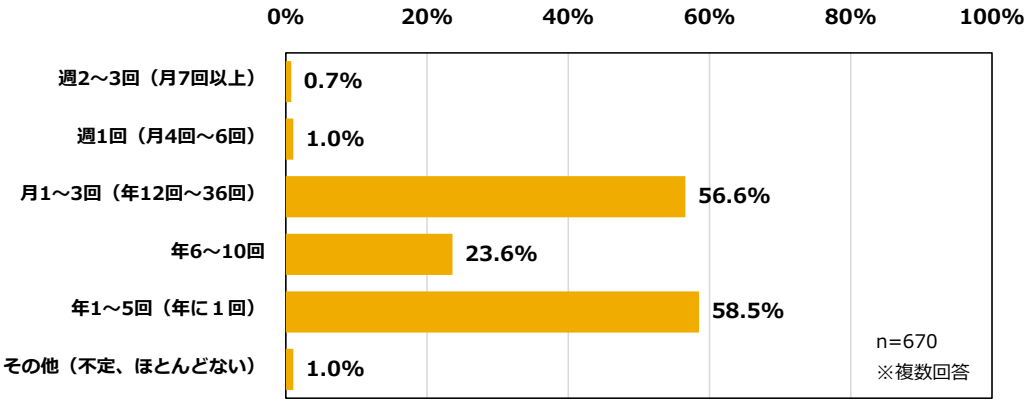


図 18 通院頻度

（３）通院時間帯

○通院の時間帯は朝7時～10時の間に家を出て、診察終了後10時～12時台に病院を出るケースが主で、70代以上の回答者だけで集計した場合も同じ傾向を示しています。

○「加藤病院」の診察が午前中ということもあり、全体的に午後に通院するとした回答は少なくなっています。

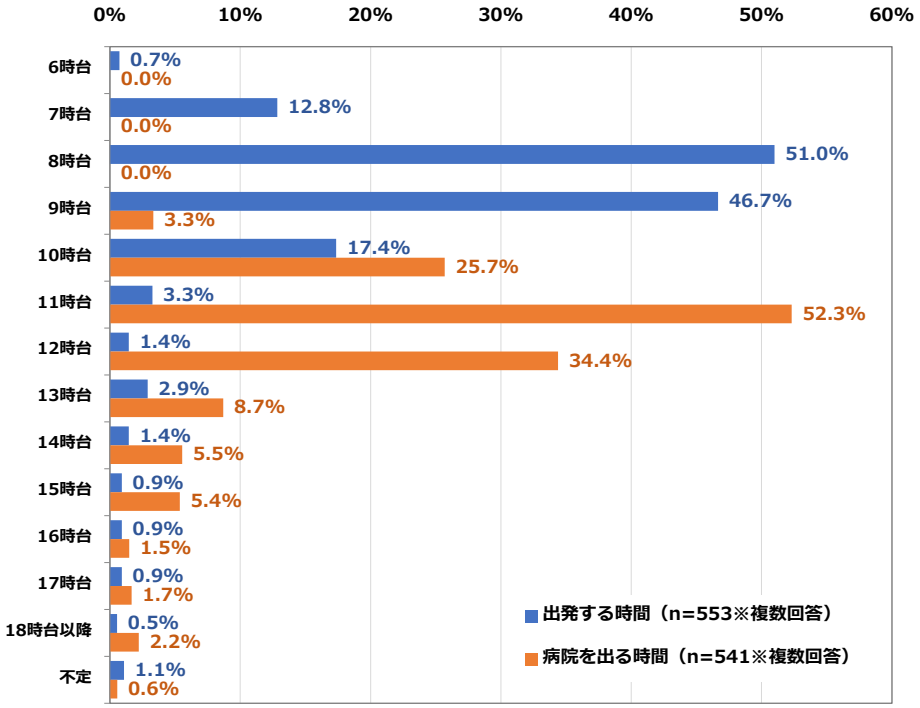


図 19　通院の時間帯(全体集計)

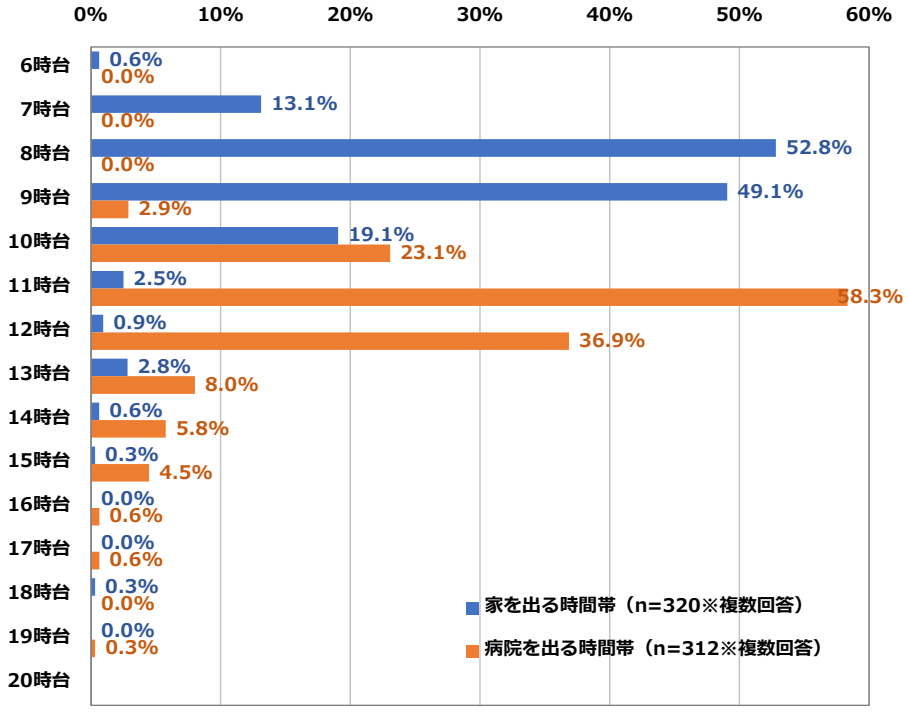


図 20　通院の時間帯(70 代以上の集計)

（４）通院時の交通手段

○通院時の利用交通手段は「自分で運転する車」との回答が65.4%と最も高く、公共交通としては「おおなんバス」5.2%（38件）、「川本町スクールバス」5.1%（37件）、「石見交通バス」4.1%（30件）、「まげなタクシー」1.9%（14件）等となっています。

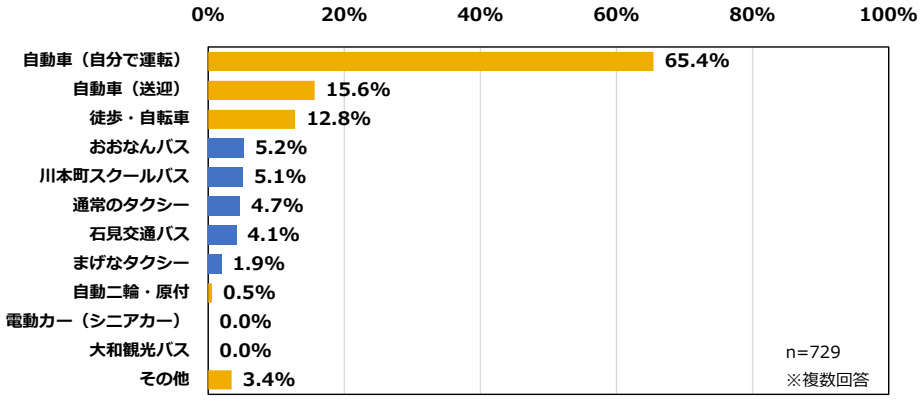


図 21 通院時の利用交通手段

3-1-2 買物移動の状況

（１）主な買物先

○よく利用する商業施設としては、1位から5位、7位から9位まで川本町内の施設が挙げられており、特に因原の商業施設を挙げる割合が高くなっています。

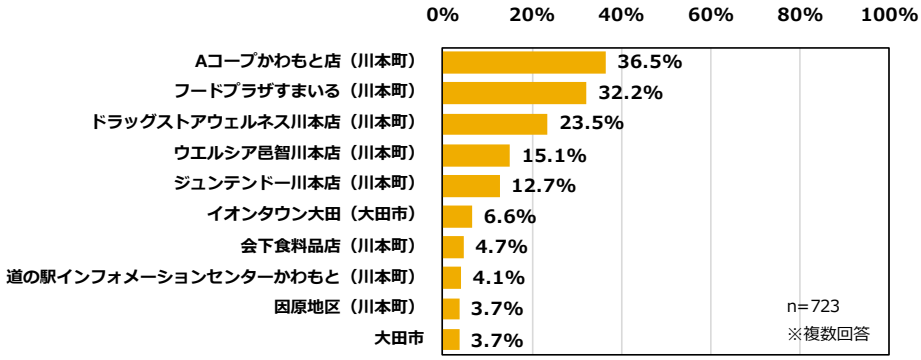


図 22 よく利用する商業施設(上位 10 位)

（２）利用頻度

○買物の頻度としては、「週1回（月4回～6 回）」を挙げる割合が最も高くなっています。

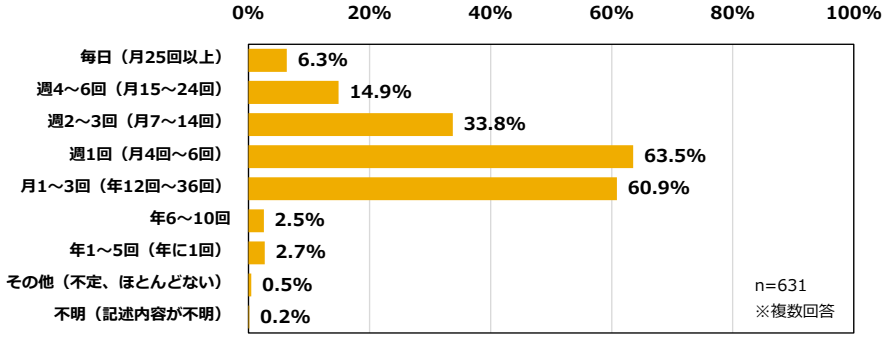


図 23 買物頻度

（３）買物の時間帯

○9時台～10時台に家を出発し、10時台～12時台に店を出るケースが主流となっていますが、通勤帰りの夕方の買物の割合も比較的高くなっています。
○70代以上の回答者で集計した場合は、12時台までの買物移動が中心となります。

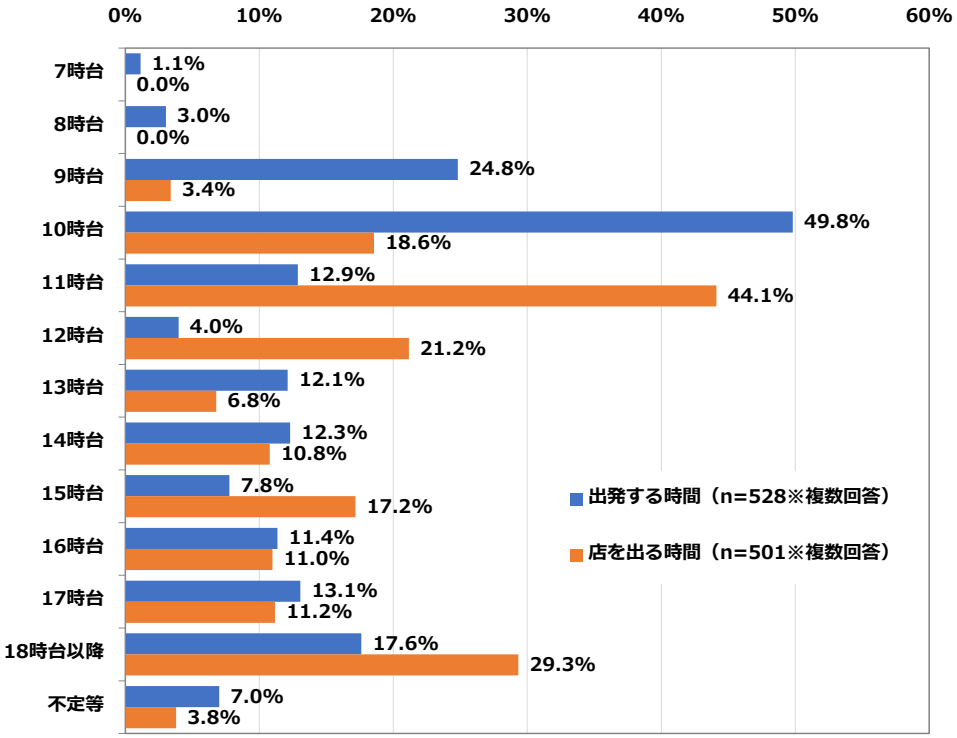


図 24　買物の時間帯(全体集計)

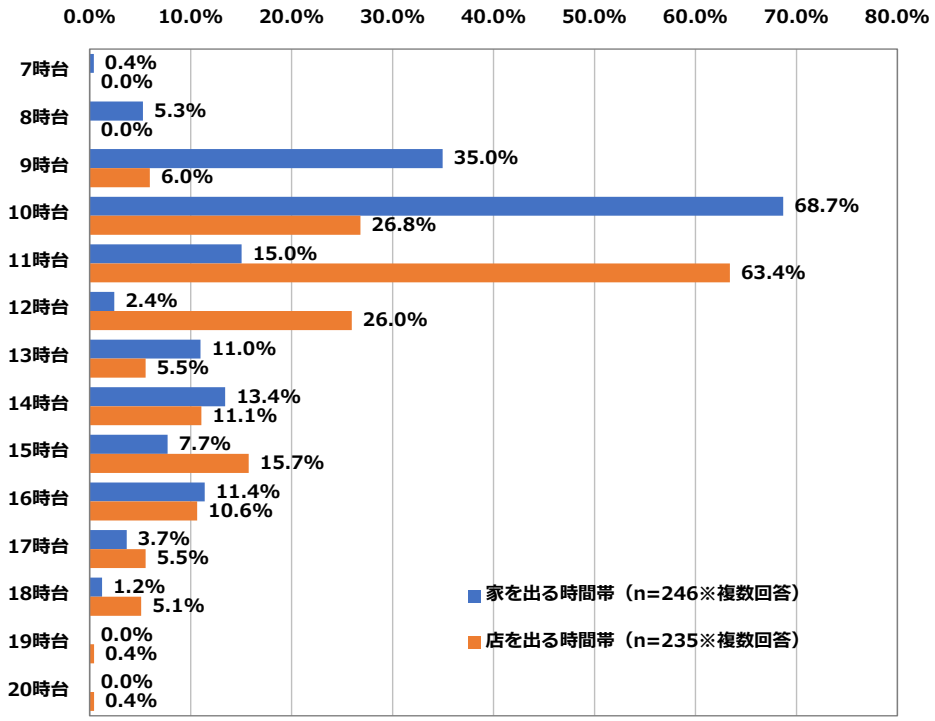


図 25　買物の時間帯(70 代以上の集計)

（４）買物時の利用交通手段

○買物時の利用交通手段も「自分で運転する車」との回答が 70%を超えています。
○公共交通では「川本町スクールバス」5.0%（36件）、「石見交通バス」2.5%（18件）、「おおなんバス」2.4%（17人）、「まげなタクシー」1.5%（11人）等となっています。

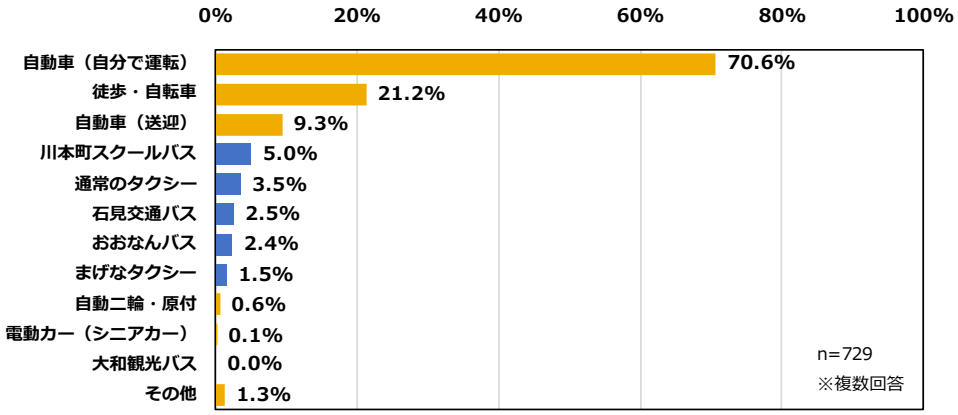


図 26 買物時の利用交通手段

3-1-3 公共交通への要望

（１）公共交通を利用する際に困っていること

①川本線（石見交通）

○川本線で困っていることとしては「利用したい時間帯の便がない」を挙げる割合が最も高く、「自宅からバス停までが遠い」「運賃が高い」「行きたい場所に行けない」の順となっています。
○その他の回答の内容としては、大田市からの帰りの便が 12～15 時の間ないといったことや、川本線と JR 山陰本線との接続が悪いことなどが挙がっています。

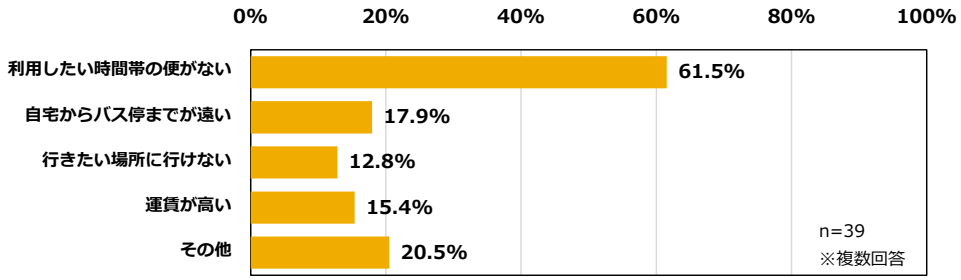


図 27 川本線で困っていること（石見交通）

表 3 その他意見

その他	
大田市立病院 10:42 発の次の便は 15:22 発で、その間が長い	大田線の便数、時間帯が無い
JR との時間	便が少ないので利用出来ない
今まで存在を知らなかった	目的地まで時間がかかる
山陰線との連携を	山陰本線との連絡がわるい
終便のバスが大田から４時以後にない	帰りの時間帯がない
大田 12:10 発がなくなり 10:30 発になったので（診察に）時間かかったら次の帰宅便が 15:10 発となり、待つ時間が長く川本に到着するのが 17:00 前となるのが不便です。12:10 発がなくなったのは残念です。（※病院の診察は 12:00 前に終わるので）	

②江津川本線（石見交通）

○江津川本線で困っていることとしては、「利用したい時間帯の便がない」を挙げる割合が最も高く、次いで「運賃が高い」を挙げる割合が高くなっています。

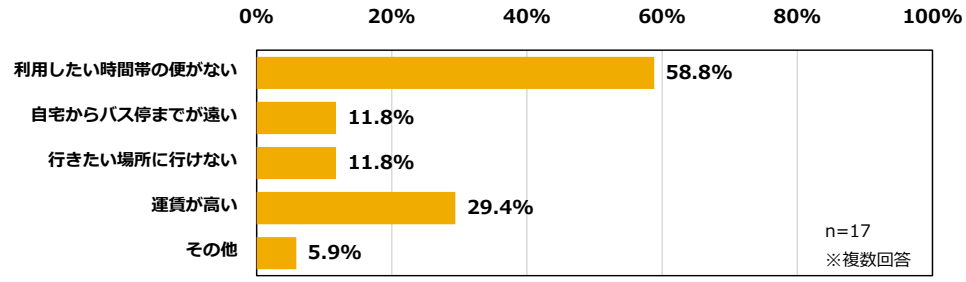


図 28　江津川本線で困っていること

表 4　その他意見

その他	
バスを使うと時間がかかる	目的地まで時間がかかる

③川本美郷線（大和観光）

○川本美郷線で困っていることとしては、「利用したい時間帯の便がない」を挙げる割合が最も高くなっています。

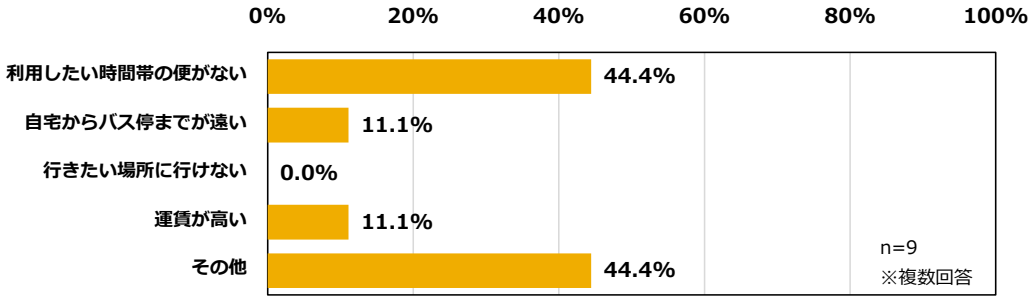


図 29　川本美郷線で困っていること

表 5　その他意見

その他	
バスを使うと時間がかかり過ぎる	目的地まで時間がかかる
行ったら帰りがない	用事がない

④邑南川本線（邑南町）

○邑南川本線で困っていることとしては、「利用したい時間帯の便がない」を挙げる割合が最も高く、次いで「自宅からバス停までが遠い」を挙げる割合が高くなっています。

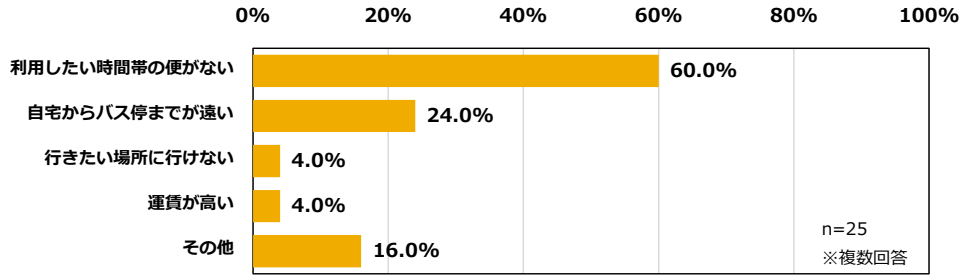


図 30　邑南川本線で困っていること

表 6　その他意見

その他
バスだと時間がかかり過ぎる
ルートが悪い。時間がかかりすぎる。同じ所になんども止まる。
目的地まで時間がかかる
邑智病院から川本へのバス便が少ない。
広島から戻れない（夕方の時間帯の便がなくて）

⑤川本町スクールバス（川本町）

○困っている理由としては「利用したい時間帯の便がない」が最も多くなっており、希望する運行時間帯としては 10～11 時台を挙げる割合が高くなっています。

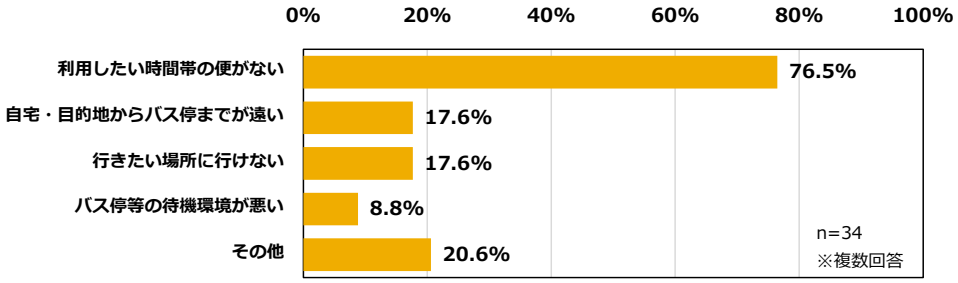


図 31　川本町スクールバスで困っていること

表 7　その他意見

その他	
バスからバスへの乗り継ぎが悪い	朝の時間帯（病院予約に合う）帰りの便数が少ない
高齢者には移動するのにむずかしくなる。	本数が少ない
三江線がなくなってから午後便のバス利用が多いが、上記のように午後のこの時間帯の川本、因原の便がない。	便数が少なすぎて、思い立ったときに乗れない（定期的に使う予定はない）
足が痛くて乗降が大変	

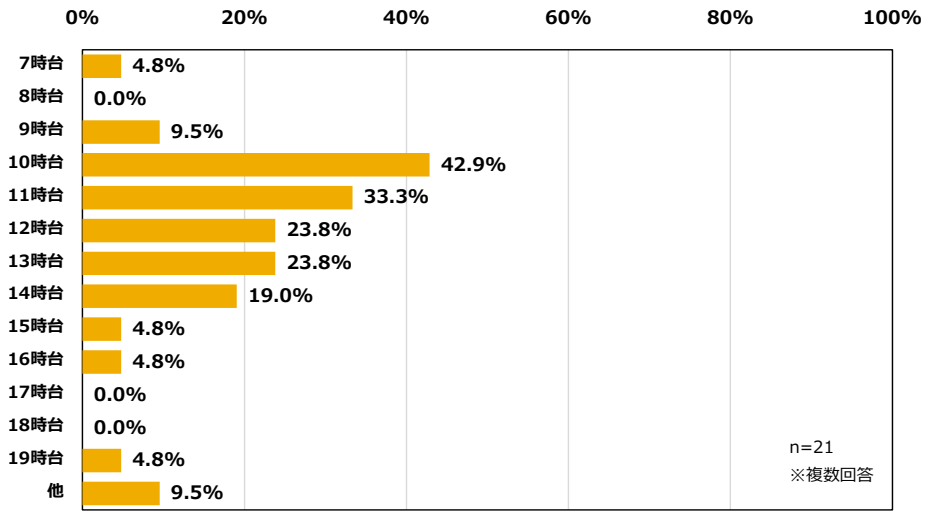


図 32　希望する運行時間帯

⑥まげなタクシー（川本タクシー）

○困っている理由として「利用したい曜日に運行していない」を挙げる割合が最も高く、「利用したい時間帯の便がない」、「行きたい場所に行けない」、「予約をするのが面倒」が同数で挙がっています。

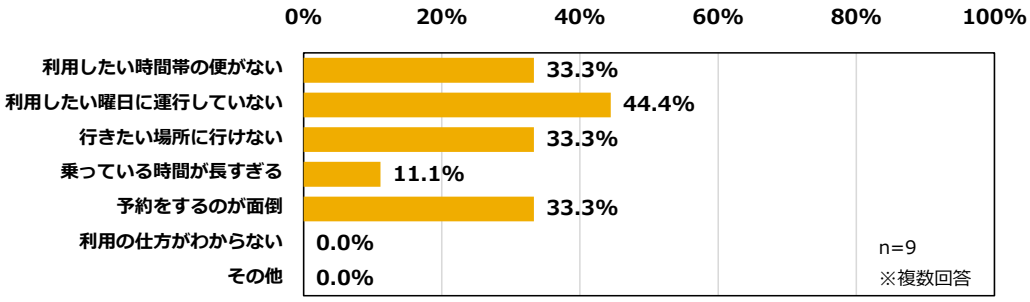


図 33　まげなタクシーで困っていること

表 8　希望する運行時間帯（複数回答）

希望時間帯	回答数	希望時間帯	回答数
10:20～11:30	10	15:00～16:00	15

表 9　運行を希望する曜日

希望曜日	回答数	希望曜日	回答数
月曜日	1	金曜日	
火曜日	1	土曜日	1
水曜日		日曜日	1
木曜日	1		

3-1-4 移動ニーズと検討項目

○アンケート調査結果から、公共交通が必要な高齢者の移動ニーズは以下のように整理されます。

表 10 移動ニーズと検討項目

項目		移動ニーズ	検討項目
目的地	通院	○加藤病院への通院が多い	○川本町スクールバス・まげなタクシーの利便性確保 ○その他の移動手段の確保
		○邑智病院への通院も比較的多い	○邑南川本線の利便性確保
	買物	○弓市・因原の商業施設	○川本町スクールバス・まげなタクシーの利便性確保
頻度	通院	○月1～3回定期的に通院する層と体調不良時に通院する層に分かれる	○最低週1回の移動利便性の確保
	買物	○週1～3回の頻度が最も多く、次いで月に1～3回程度の頻度	○最低週3回程度の移動利便性の確保
時間帯	通院	○行き：8～9時台 ○帰り：10～12時台	○午前中の移動利便性確保
	買物	○行き：9～10時台 ○帰り：10～12時台	○午前中の移動利便性確保
利用する公共交通	通院	○おおなんバス ○川本町スクールバス ○通常のタクシー ○石見交通バス	○邑南川本線の利便性確保 ○川本町スクールバスの利便性確保 ○その他の移動手段の確保
	買物	○川本町スクールバス ○通常のタクシー ○石見交通・おおなんバス	○川本町スクールバスの利便性確保 ○その他の移動手段の確保

3-1-5 運転免許自主返納についての考え方 （65歳以上免許保有者への質問）

（1）運転免許証自主返納に対する考え方

○「近々自主返納を考えている」人は 3.7%（15 件）、「将来的には自主返納を考えている」人は 53.1%（214 件）、「返納できない」と考えている人は 30.5%（123 件）、「返納する必要はない」と考えている人は 8.7%（35 件）となっています。

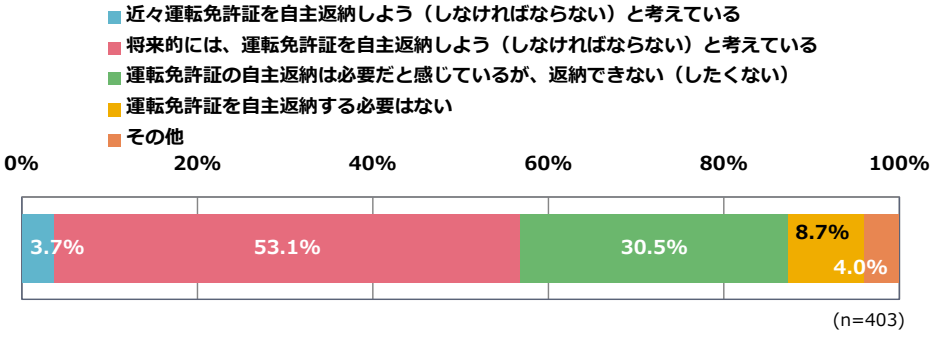


図 34 運転免許証自主返納に対する考え方

（２）「運転免許証を返納できない、したくない」理由

○「返納できない、したくない」理由としては、「自由に移動できなくなるから」が 76.3%（90 件）と最も多く、「移動手段がまったくなくなるから」が 60.2%（71 件）が続いています。

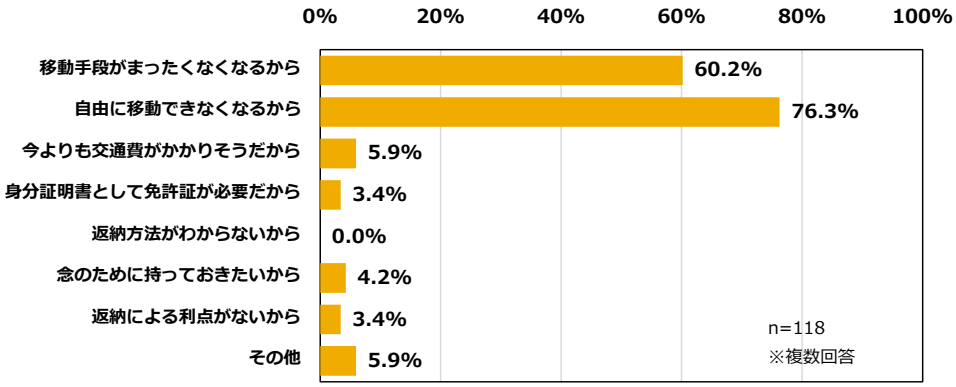


図 35 運転免許証を返納できない、したくない理由

3-1-6 これからの地域公共交通施策に対する考え方

○これからの交通施策に対する考え方としては「わからない」を挙げる割合が最も高く、「現状並みの行政負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持」が 31.9%（224 件）、「バスの財政負担を減らし、その分他の移動サービスを充実するべき」が 23.9%（168 件）などとなっています。

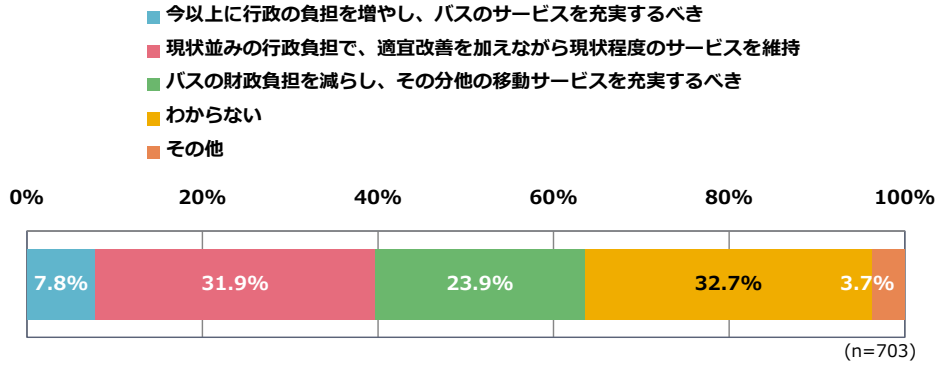


図 36 これからの地域公共交通施策に対する考え方

3-1-7 民生委員アンケート結果

（１）公共交通が必要な人の通院・買物先

○公共交通が必要な人たちの通院･買物先も全体的なニーズとほぼ同じ傾向にあり、通院は町内の医療機関に加え、邑智病院（邑南町）、済生会江津総合病院（江津市）や大田市立病院（大田市）などが挙がっています。一方で買物先は町内の弓市･因原の商業施設に集中しています。

表 11 公共交通が必要な人の通院･買物先

担当地区名	医療機関	商業施設	その他
三大字地区	加藤病院		悠邑ふるさと会館（プール使用）
谷戸	加藤病院	A コープ川本店、美容院	川本町役場
上谷、市井原	加藤病院	A コープ川本店	
中新町、下新町		ジュンテンドー	
下因原	加藤病院、槙平歯科、大田市立病院	会下食料品店、A コープ川本店（病院受診時に利用）	川本郵便局等金融機関（病院受診時に利用）
長原、矢谷、芋畑	加藤病院、済生会病院	A コープ川本店	
新和	加藤病院	移動販売	
三原	加藤病院	JA、すまいる、ジュンテンドー、道の駅	
木路原、畑野、田水	加藤病院	A コープ川本店	
八幡	加藤病院	A コープ川本店	
南佐木地区	加藤病院、原田歯科、槙平歯科、邑智病院、済生会江津病院、大田市立病院	A コープ川本店･東本店（三原）道の駅、すまいる、ウェルネス、ジュンテンドー、ウェルシア	川本町役場、三原まちづくりセンター

（２）移動に関する困りごと

○移動に関する困りごととしては「バス停まで距離があり、バスを利用できない」ことや「乗りたい時間帯に路線バスが運行しておらず、移動が不便」、「バスに段差があり乗り降りがしづらい」、「介助がないとバスの乗降ができない」などが挙げられています。

表 12 移動に関する困りごとの内容

移動に関する困りごと	三大字	下因原	南佐木
①バス停まで距離があり、バスを利用できない	○	○	◎
②行きたい場所に路線バスが運行しておらず、移動が不便である			
③乗りたい時間帯に路線バスが運行しておらず、移動が不便である	○	◎	
④バスに段差があり乗り降りがしずらい		○	
⑤介助がないとバスの乗降ができない	○		
⑥バスの運賃が高い			
⑦その他	乗りたい時間帯に路線バスが運行しておらず、病院受診の時、片道はバス、片道はタクシーを利用の為、交通費が負担になる		

○：該当する項目、◎：最も相談の多い項目

（３）運転免許の自主返納についての相談や困りごとの内容

○運転免許自主返納についての困りごととして「危険なので免許を返納してほしいが、本人は返納する気がない」や「返納したいが、代替交通がなく不便になるので返納できない」、「返納したいが、農作業等ができなくなるため返納できない」が挙げられています。

表 13　運転免許の自主返納についての相談や困りごとの内容

免許自主返納についての相談・困りごと	三大字	下因原	長原、矢谷、芋畑	新和
①危険なので免許を返納してほしいが、本人は返納する気がない		◎		
②返納したいが、代替交通がなく不便になるので返納できない		○	◎	○
③返納したいが、農作業等ができなくなるため返納できない			○	
④今より交通費がかかりそうだから返納できない				
⑤返納したいが、バスなどの公共交通に乗る体力がない				
⑦その他	免許証を返納したためどこにも行けなくなった			

○：該当する項目、◎：最も相談の多い項目

（４）運転免許返納後の移動手段

○運転免許返納後の移動手段で最も多いのは「家族や友人が運転する自家用車による送迎」で、その他「路線バスによる移動」、「まげなタクシーによる移動」、「通常のタクシーによる移動」、「高齢者福祉施設等による移動支援」、「徒歩、自転車、シニアカー等による移動」などが挙げられており、公共交通による移動にシフトするケースが見受けられます。

○一方で「あまり出歩かなくなられた」方もあり、介護予防の側面からも移動支援が必要となります。

表 14　運転免許返納後の移動手段

運転免許返納後の移動手段	三大字	谷戸	上谷市井原	中新下新	下因原	長原矢谷芋畑	新和	三原	木路原畑野田水	八幡	南佐木
①家族や友人が運転する自家用車による送迎	○	○		◎	◎	○		◎		◎	○
②路線バスによる移動		◎		○	○			○		○	○
③まげなタクシーによる移動								○			○
④通常のタクシーによる移動		○									
⑤福祉タクシー・介護タクシーによる移動											
⑥高齢者福祉施設等による移動支援				○				○			
⑦徒歩、自転車、シニアカー等による移動				○	○			○			
⑧あまり出歩かなくなられた		○									
⑨その他									返納者なし		

○：該当する項目、◎：最も相談の多い項目

3-2　島根中央高校生の移動実態（高校生アンケート･保護者アンケート調査結果より）

3-2-1　島根中央高校の状況（高校調査結果）

○島根中央高校の状況は以下のとおりで、バス通学生徒数は全体で71名います。これは全校生徒の33.2%にあたり、約1/3はバスを利用していることになります。

表 15 島根中央高校の状況

各種時間		
生徒の学校必着時間		8:45
授業の開始時刻		9:00
終礼（授業）の終了時刻	6限	15:15
	7限	16:15
試験期間中の終了時刻		12:00
部活朝練習開始時刻		-
部活動終了時刻	早い部活	18:00
	遅い部活	19:00

全校生徒数				
川本町	1年生	2年生	3年生	計
	19	5	13	37
美郷町	1年生	2年生	3年生	計
	12	2	5	19
邑南町	1年生	2年生	3年生	計
	4	10	5	19
大田市	1年生	2年生	3年生	計
	5	3	5	13
江津市	1年生	2年生	3年生	計
	5	3	5	13
飯南町	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
浜田市	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
寮生	1年生	2年生	3年生	計
	42	36	33	111
合計	89	59	66	214

自家用車送迎についての方針	容認
	特になし
公共交通の運行への意見･要望	特になし

路線バス通学生数（石見交通　川本線）				
川本町	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
美郷町	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
大田市	1年生	2年生	3年生	計
	2	0	4	6
計	4	0	4	8

路線バス通学生数（石見交通　江津川本線）				
川本町	1年生	2年生	3年生	計
	0	1	0	1
江津市	1年生	2年生	3年生	計
	6	1	5	12
計	6	2	5	13

路線バス通学生数（大和観光　川本美郷線）				
美郷町	1年生	2年生	3年生	計
	12	2	5	19
大田市	1年生	2年生	3年生	計
	1	2	0	3
飯南町	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
計	14	4	5	23

路線バス通学生数（川本町スクールバス）				
川本町	1年生	2年生	3年生	計
	6	0	0	6
大田市	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
計	7	0	0	7

路線バス通学生数（邑南町おおなんバス）				
川本町	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
邑南町	1年生	2年生	3年生	計
	4	9	5	18
浜田市	1年生	2年生	3年生	計
	1	0	0	1
計	6	9	5	20

表 16　路線別バス通学生徒数

運行主体	路線名	対象生徒数			計
		1 年生	2 年生	3 年生	
石見交通	川本線	4	0	4	8
	江津川本線	6	2	5	13
大和観光	川本美郷線	14	4	5	23
川本町	川本町スクールバス	7	0	0	7
邑南町	おおなんバス	6	9	5	20
合計		37	15	19	71

3-2-2 登下校の時間帯

（１）登校

○普段の登校で家を出る時間は、「8:00～8:30」との回答割合が最も高く、全体の約6割は 8:00 以降に自宅や寮を出発しています。
○回答者全体の約6割は「8:30以降」に学校に到着しています。（学校必着時間/8:45）
○登校に要する時間は7割近くが30分未満となっていますが、1時間以上かかる生徒も2割弱みられます。

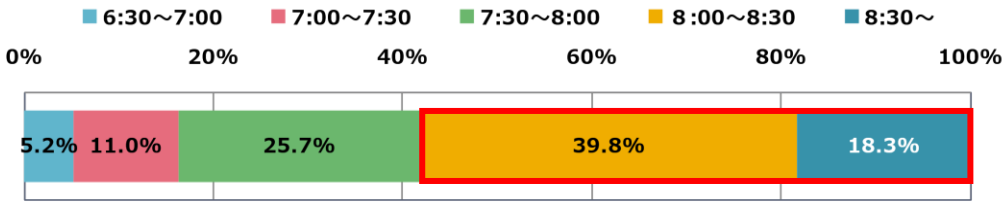
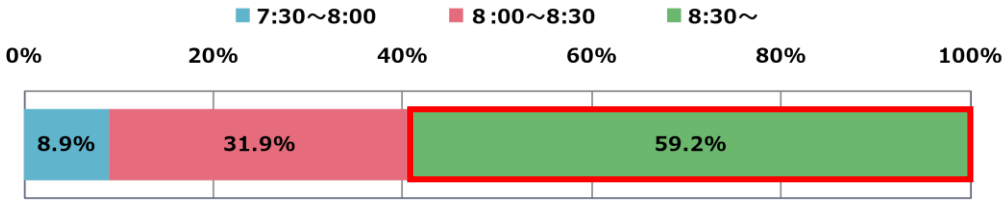
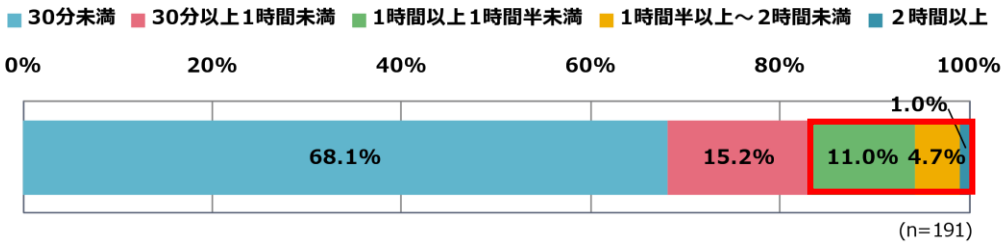


図 37 普段の登校時間（自宅・寮を出る時間）　(n=191)



(n=191)

図 38 普段の登校時間（学校に到着する時間）



(n=191)

図 39 登校に要する時間

（２）下校

○18:30までに学校を出るとの回答割合が全体の約6割を占めていますが、20時以降との回答もわずかながら見られます。
○19:00までに自宅に帰る生徒の割合は50％弱で、20時以降に帰るとの回答も12.3％ありますが、最も回答割合が高いのは「19:00～19:30」となっています。
○下校に要する時間は7割超が1時間未満となっていますが、2時間以上かかる生徒も14％程度みられ、全体的に登校時の所要時間より下校時の所要時間が長くなる傾向にあります。

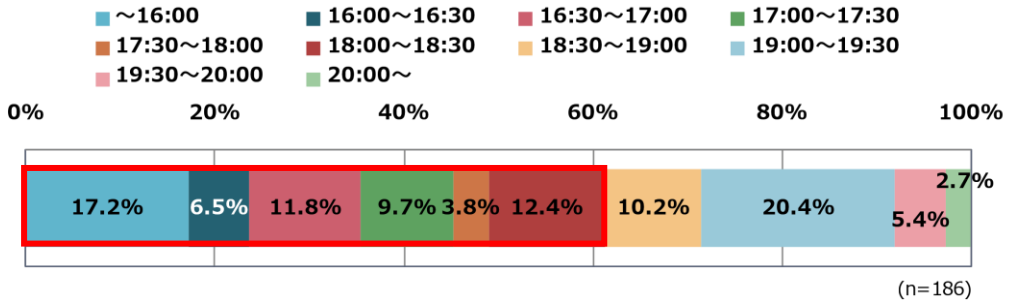


図 40　普段の下校時間（学校を出る時間）

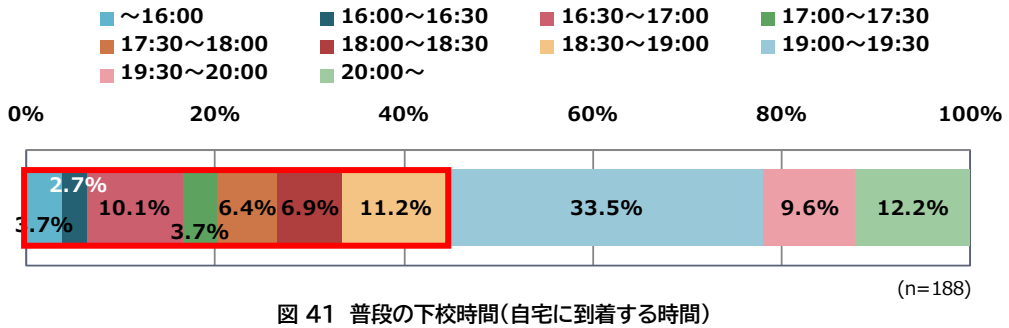


図 41　普段の下校時間（自宅に到着する時間）

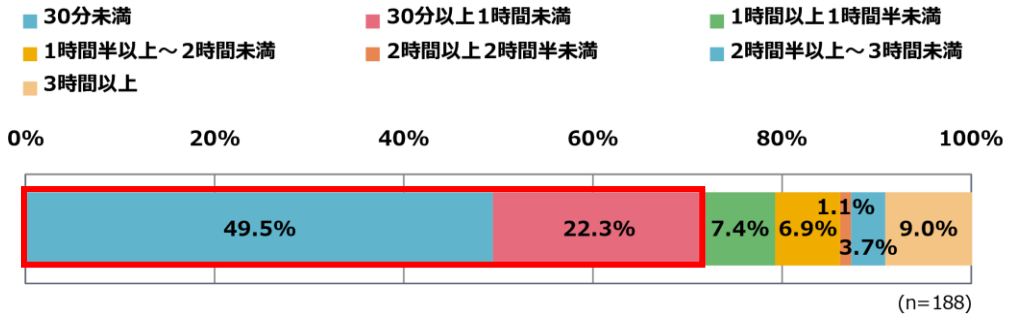


図 42　下校に要する時間

3-2-3 登下校時に最も利用する移動手段

（１）登校時

○登校時に最も利用する移動手段は「徒歩」で、回答者の48.2%となっています。
○バスによる登校は33.2%で、徒歩に次いで高い割合となっています。

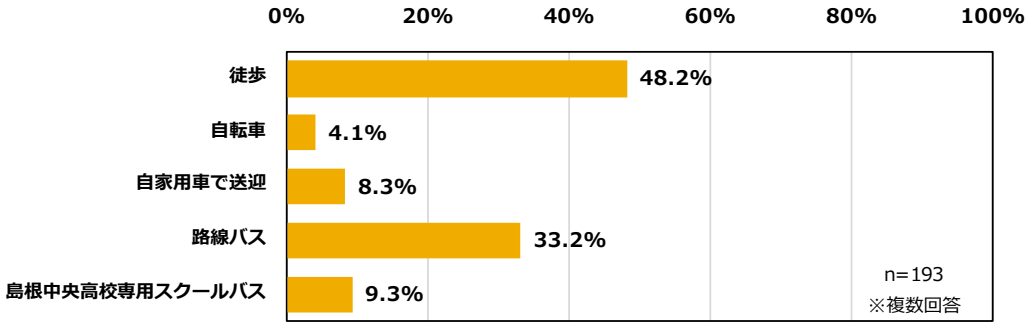


図 43 登校時に最も利用する移動手段

（２）下校時

○下校時に最も利用する移動手段は「徒歩」で、回答者の43.0%となっています。
○バスによる下校は38.0%で、登校時より高い割合となっています。
○全体的には登校時と同じ傾向を示しています。

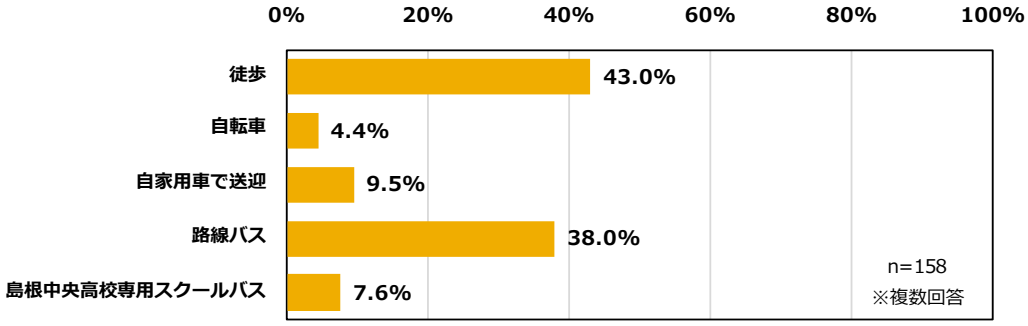


図 44 下校時に最も利用する移動手段

3-2-4 自家用車送迎の実態と保護者の意向

（１）送迎の形態

○自家用車送迎を行う際「子どもの登校のためだけに送ることが多い」との回答は、登校時が6割、下校時が8割を占めており、下校時のほうが「子どもの登校のためだけに送ることが多い」という結果になっています。

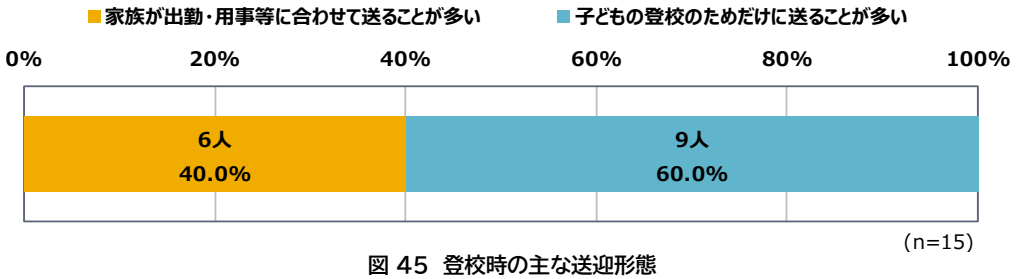


図 45 登校時の主な送迎形態

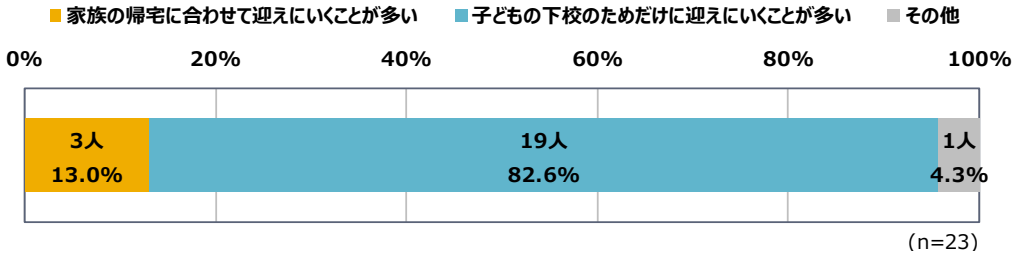


図 46 下校時の送迎形態

（２）送迎場所

○送迎する場所は登校時が「学校または学校付近」が約6割、「最寄りのバス停留所」が3割程度で、下校時は「学校または学校付近」が7割超、「最寄りのバス停留所」が2割弱となっています。

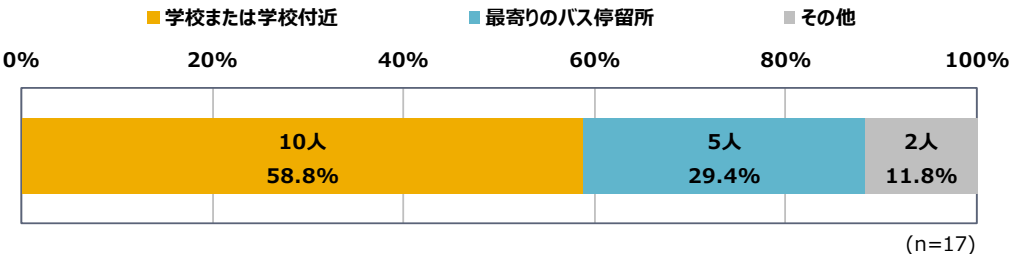


図 47 登校時の送迎場所(目的地)

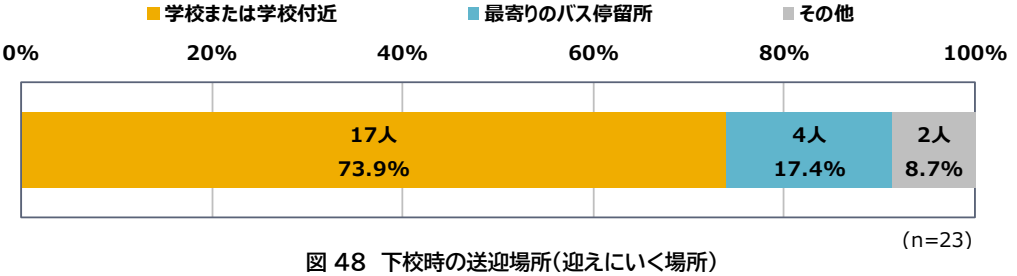


図 48 下校時の送迎場所(迎えにいく場所)

（３）送迎する理由

○自家用車送迎をする理由として、「登下校時間にあう公共交通ダイヤでないため」との回答が78.3%と最も多く、次いで「家族が同じような時間帯に出勤・帰宅するから」「自宅や学校の近くに公共交通機関がないから」「自家用車の方が楽だから」「大雨や大雪等、通学するには悪天候だから」「病気やけがなど、子どもの体調が不良だから」の順となっています。

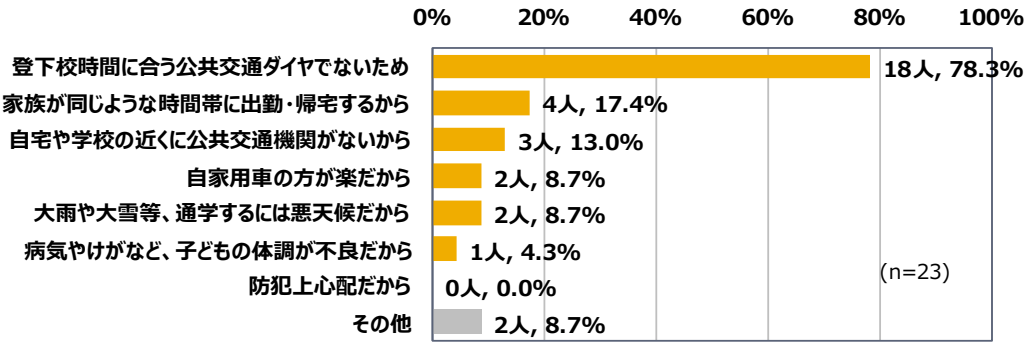


図 49　自家用車送迎する理由

（４）送迎の負担感

○自家用車送迎の負担感については、「とても思う」「まあ思う」を合わせると、7割超が何らか負担を感じていることがわかります。

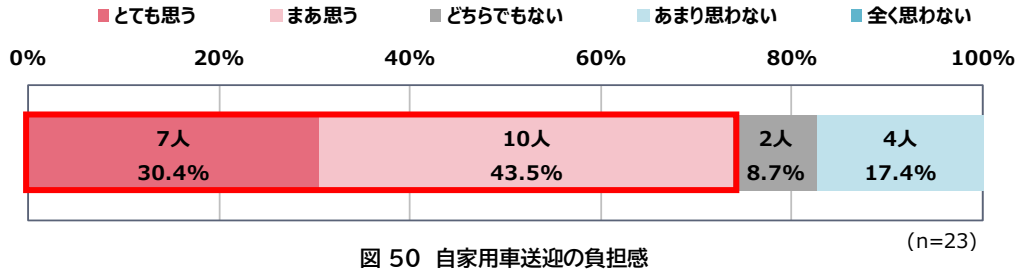


図 50　自家用車送迎の負担感

（５）送迎から自転車・バス通学への切り替え意向

○自家用車送迎から公共交通等への切り替えについては、「バスなどの公共交通で通学させたい」が6割を超えており、条件整備の状況によってはバス通学への転換の可能性もあることがわかります。

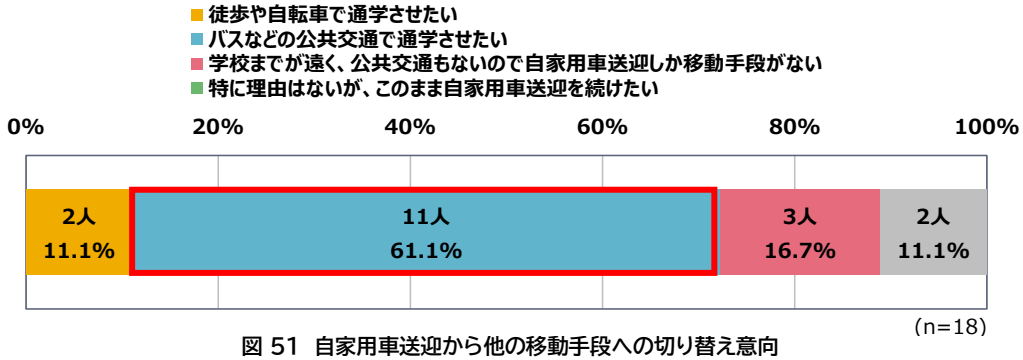


図 51　自家用車送迎から他の移動手段への切り替え意向

3-2-5 バス利用の状況

（１）登下校時のバス利用回数

○バスを利用すると回答した人の利用回数は、登校時・下校時とも同じ傾向を示しており、「20回以上」と回答した「ほぼ毎日バスを利用している生徒」の割合は、全体の8割程度となっています。

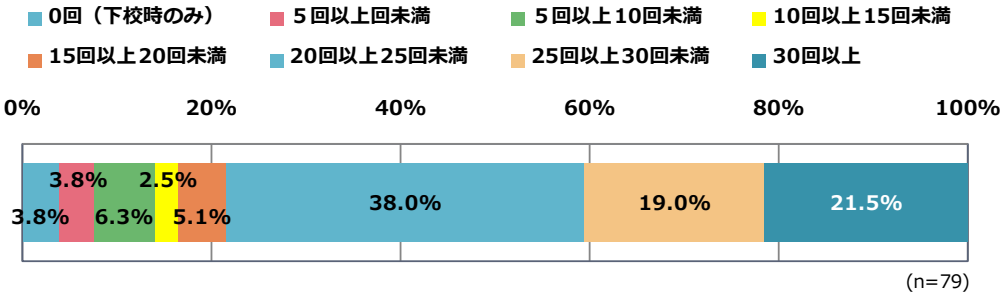


図 52 登校時のバスの利用回数

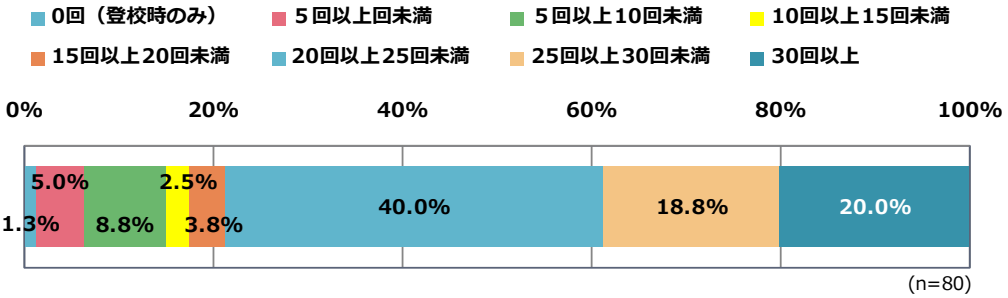


図 53 下校時のバスの利用回数

（２）利用する区間

○乗車場所・降車場所で挙がっている箇所は、以下のとおりです。

表 17 利用する乗車バス停・降車バス停

乗車				降車			
乗車バス停名	回答数	乗車バス停名	回答数	降車バス停名	回答数	降車バス停名	回答数
石見川本	16	江津駅前	1	石見川本	27	合同庁舎前	1
田所（道の駅）	10	桜江総合センター	1	合同庁舎下	14	三瓶山口	1
川戸	7	上三坂	1	木谷	7	川戸	2
西寮	5	上築紫原	1	田所（道の駅）	5	大森代官所跡	1
合同庁舎下	4	石見中学校前	1	役場・合庁前	4	大田市駅	1
相生町	4	川本学習交流センター	1	道の駅	3	築瀬駅前	1
出羽	4	大森代官所跡	1	学校	2	中央高校	1
因原	2	大田市立病院入口	1	シーピース前	2	湯の谷	1
下高畑	2	段原口	1	高校	2	道の駅瑞穂	1
吾郷	2	竹駅	1	相生町	2	粕渕	1
三瓶山口	2	殿村集会所前	1	島根中央高校	2	美郷町役場前	1
大田バスセンター	2	道の駅瑞穂	1	道の駅かわもと	2	矢上駅	1
道の駅	2	粕渕下市	1	上築紫原	1	邑智病院	1
粕渕駅	2	浜原駅前	1	因原	1	寮	1
福原口	2	浜原本町	1	乙原駅前	1	不明	2
邑智病院	2	布施	1	吾郷	1	総計	93
因原ｲﾝﾌｫﾒｰｼｮﾝｾﾝﾀｰ（道(	1	矢上駅	1				
乙原駅前	1	寮	1				
下和田	1	築瀬駅前	1				
柿木原	1	不明	3				
岩屋口	1	総計	95				

（３）早期下校時の対応

○テスト期間中や学校行事等により早期に下校する際の対応としては、「普段より早い便を利用」との回答割合が最も高く、次いで「車で迎えに来てもらう」「自転車を利用（自転車で登校）」「普段と同じ便を利用」「徒歩で帰宅」等の順になっています。

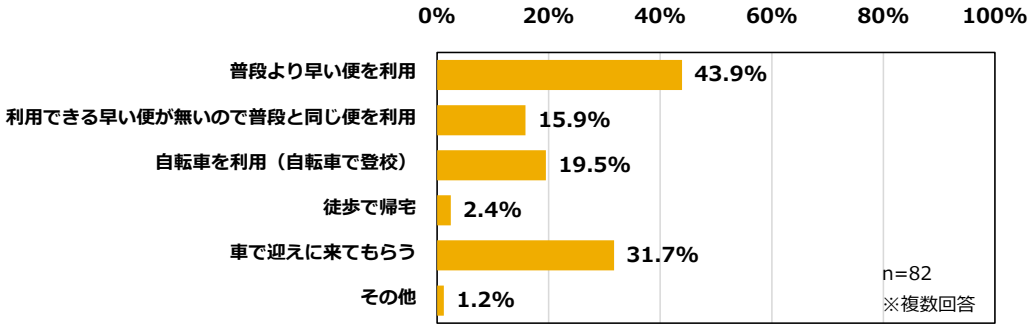


図 54　早期下校時の対応

（４）通学以外でのバス利用状況

○「通学以外でバスを利用することがある」と回答した割合は 27.0%で、回答者の 1/4 程度が通学以外にもバスを利用するとしています。その際の利用目的や目的地は、下表のとおりです。

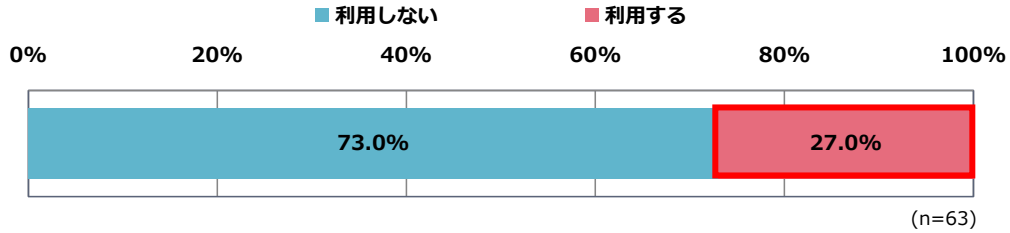


図 55　通学以外でのバス利用の有無

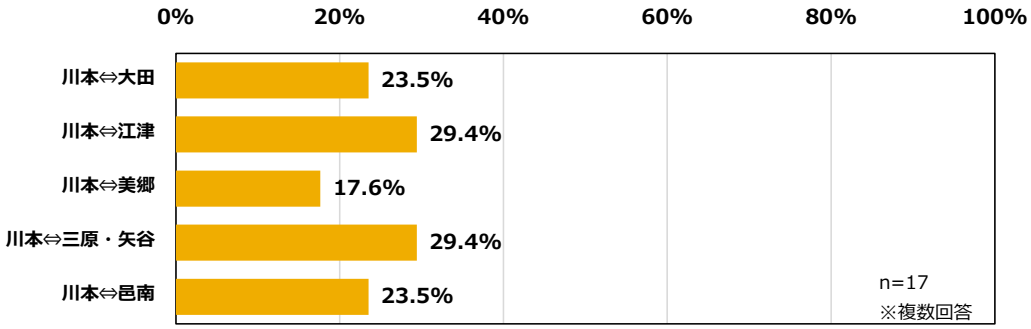


図 56　通学以外でのバス利用の区間

表 18　通学以外でのバス利用の目的と目的地

利用目的	目的地	利用目的	目的地
下校・登校	因原	祖父母の家に行く、部活	大森、島根中央高校
お手かけ	悠邑ふるさと会館	遊び	出雲
遊びに出かける時など	出雲など県内	部活	j 島根中央高校
病院	江津	買物	因原
部活動	島根中央高校カヌー部艇庫（美郷町）	遊びに行くため	石見川本
お出かけ	松江、出雲、浜田	友達と遊ぶ	ゆめタウン江津
友達と遊びに行く時。	川本		

3-2-6 バス利用で困っていること･不便を感じていること

○バス利用で困っていること･不便を感じていることについては、以下のような意見があります。

表 19 バス利用で困っていること･不便を感じていること

川本線（石見交通）川本⇔大田
便数が少ない
帰りたい時にバスがない。定期テストで帰る便がなくて困っている

江津川本線（石見交通）川本⇔江津
便数が少なく、ちょうどいい時間のものがない
川本を 13:30 発の便ではなく、12 時台の便があった方が便利だと思う

川本美郷線（大和観光）川本⇔美郷
便数が少ない
バスの時間帯と学校の時程があわない
休日も平日と同じようにバスを出してもらいたい
6 時便がない

邑南川本線（邑南町）川本⇔邑南
矢上高校生も乗っている為、人数が多く席に座れない
矢上を回る時間が無駄。少し時間が早い
矢上高校まで行くので、時間がかかる
道の駅から川本までの直行便を作ってほしい
便が少ない
できれば便を増やして欲しい
席が少ない、バスから降りづらい、直通便がない。通路せまい、便が少ない、駅まで遠い。川本町役場まで乗せてほしい。
19 時番がなくて、親の迎えが大変
13 時くらいのバスが欲しい

4．上位計画の整理

4-1 第6次川本町総合計画

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="2">内容</th></tr>
<tr><td>基本理念</td><td colspan="2">理念 1:暮らしといのちを守ります
理念 2:協奏のまちづくりを進めます
理念 3:川本町に誇りと愛着をもつ心を育みます
理念 4:夢の実現、挑戦を応援します</td></tr>
<tr><td>まちの
将来像</td><td colspan="2">たすけあい・支えあう中で　自分らしく暮らし続けられるまち
➡住み慣れた地域の暮らしが持続するまち（暮らし）
➡暮らしを支える生業、地域資源を活かした産業が根付くまち（産業）
➡子ども達の夢を育み、挑戦する人材が育つまち（教育）
➡すべての住民が、安心して暮らせるまち（安全）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">公共交通
に関する
項目</td><td colspan="2">05 公共交通の充実
❙ 施策方針　地域間交通や町内交通の充実を図ることで、自家用車での移動ができない人でも、行きたいところに行けるように、町内外を円滑に移動できる交通環境を整えます。</td></tr>
<tr><td>施策の方向性</td><td>主な取り組み</td></tr>
<tr><td>地域間交通の維持・確保
近隣自治体と連携し、地域間を結ぶバス路線の利便性の向上に努めます。</td><td>●路線バスの維持・確保
島根県や関係市町村、バス事業者と連携して、行政負担の縮減と利便性の確保に配慮しながら、市町村間、県域をまたぐ路線バスの維持を図り、公共交通の確保に向けた取り組みを進めます。
●利便性の向上に向けた協議の継続
利用者の需要を的確に把握しながら、利便性を高めるために、継続的に路線の見直し、ダイヤ改定や利用促進に向けたキャンペーンの実施に向けて関係機関との協議を継続していきます。</td></tr>
<tr><td>町内移動手段の維持・充実
住民生活の利便性の向上を目指し既存の公共交通の運行見直しやタクシー事業者との連携、住民によるたすけあい交通の導入検討を進めます。</td><td>●公共交通の運行の見直し
公共交通に関する詳細な利用及び需要調査を行い、各地域の特性や通院、通学、通勤などの利用者のそれぞれのニーズに配慮しながら、バスやタクシー等を活用した利便性が高く、効率性の高い移動手段を再構築します。
●町内公共交通の維持・確保
日常生活を支える使いやすい地域生活交通の確保に向けた取り組みを、町内の企業や事業所と連携して進めます。
また、臨機応変に多様な移動に対応できるタクシーの維持を図るため、小売店や飲食店と協調したキャンペーン等の利用促進や新しい物流への取り組み等への支援を行います。
●地域内の移動手段の確保
地域内への短距離の移動については、町民同士のたすけあい交通やグリーンスローモビリティ、タウンモビリティ、民間事業所の所有する車両の空き時間を活用した輸送など、多様な交通手段の導入を検討します。
●免許返納者等への支援
高齢で自家用車の運転が難しくなり、免許を返納した方や移動手段を有していない方に対して、移動の利便性を確保するための取り組みを実施します。
●人材の確保・育成
川本町企業人材確保育成支援事業などの活用により、公共交通やタクシー事業者の運転手の確保に向けた支援を行います。</td></tr>
</table>

4-2 川本町過疎地域持続的発展計画

項目	内容
交通手段確保の対策	**② 交通対策** ○三江線代替交通路線や近隣市町が運行するバスとの連携を図り、高校生等が通学に利用しやすい広域的な交通網の確保のための対策を引き続き行う。 ○高齢者による通院・買い物、小・中学校の児童生徒の通学などを支援するため、現在の地域の実情、ニーズに合ったバス、タクシー等を活用した利便性が高く、効率性の高い移動手段を再構築する。 ○デマンド交通やタクシー助成による公共交通空白地域の対策、交通弱者への対策を引き続き行う。 ○地域住民の生活交通手段を確保するため、石見交通（株）や邑南バスなどの運行支援を行う。 ○地域内の移動手段についても、町民同士のたすけあい交通やグリーンスローモビリティ、タウンモビリティなど、地域の実情に応じたきめ細やかな交通体系の検討を行う。 ○高齢化により増加傾向にある免許返納者等、何らかの理由で免許を返納せざるを得ず生活に必要な移動手段を有しない方に対し、移動の利便性を確保するための取組を実施する。 ○交通の運行やタクシー運行を行ううえで必要不可欠な運転手の確保に対し、民間事業者へ必要な支援を検討する。

4-3 川本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（島根県）

地域ごとの市街地像	
地域	**将来の市街地像**
川本地区	この地区は、本区域の都市機能の中枢を担っている川本地区を始め、木路原、久座仁、谷地区等江の川の上流部沿川に点在する集落を包含する地区 である。今後は、県道川本波多線を基軸として各地区間の連携を強化し、都市機能の強化・機能分担を図る 。 特に川本地区については都市機能の拡充をすすめ、活力と魅力ある商業地を形成するとともに、周辺部の既成市街地や集落は居住環境の維持・整備により、落ち着いた魅力ある市街地を形成する。 また、谷地区は防災機能の強化を図りながら、自然環境に恵まれた住宅地を形成する。
三島地区	この地区は本区域におけるスポーツレクリエーションと憩いの場としての拠点機能を有している。また、地区内の集落は、それぞれ江の川の自然や景観と調和した良好な住宅地を形成しており、今後もこれらレクリエーション・居住機能の維持に努める。
因原地区	本区域は山陰と山陽を結ぶ交通の要衝であるとともに、江の川の景観と美しい自然を生かした 良好な住環境を有する市街地を形成している。今後も本区域の西部の拠点として、交通・居住機能等の拡充を目指す。
江の川周辺山地部	本区域の恵まれた自然林や優良な農地の大部分を占める地区であり、山間部には小規模な集落が点在している。今後はこれら豊かな自然資源を活かした農林業等産業の振興を図るとともに、点在する集落の連携強化をはかる。
都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	
交通体系の整備の方針	**○広域交通・都市幹線道路網の確立** 山陰と山陽を結ぶ国道 261 号及び主要地方道川本波多線、仁摩邑南線を本区域と周辺都市を連絡する南北・東西の基軸として位置づけ、地域間交流の促進や観光ネットワークを形成する広域幹線軸として強化する。 また、国道261号及び川本波多線などを補完し、区域内の各拠点を連携する都市幹線道路網の形成を図る。 **○市街地内幹線道路網の確立** 川本地区等市街地中心部及びその周辺においては、川本波多線バイパスの整備に併せて、市街地内道路網の機能分担について再検討を行い、中心市街地の環状道路網、川本波多線へのアクセス道路、谷地区の幹線道路等の拡充を図り、計画的な市街地内の道路網の整備による活力と魅力あふれる都市空間を形成する。 **○公共交通の整備** 交通機関の円滑な乗り継ぎ強化、利便性の向上を図るため、石見川本や因原等の交通結節点機能の強化及び三江線代替交通を踏まえたバス等の運行の確保、利用促進に努める。

4-4　三江線沿線地域公共交通計画

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="2">内　　容</th></tr>
<tr><td>理念</td><td colspan="2">三江線の歴史と廃線の経緯を胸に刻み、地域住民自らが積極的に関わりながら新たな公共交通体系を構築し、三江線沿線の地域と地域、地域に暮らす人と人とを未来にもつなげていきます。
～地域の人々の思いをのせて、新たな未来へつなぐ公共交通～</td></tr>
<tr><td rowspan="3">基本方針と基本目標</td><td colspan="2">三江線に替わる新しい公共交通ネットワークの構築
通勤、通学、買い物、通院など、日常の様々なシーンで使いやすい公共交通を目指します。また、域外の都市とスムーズに移動できる環境を整え、広域的にも便利な公共交通を実現します。
【基本目標】
①地域の方々の公共交通利用率の維持・向上
②主要な都市等との移動時間の短縮
③地域拠点における最適な乗換時間の設定</td></tr>
<tr><td colspan="2">誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供
設備、ルート案内などの充実に努め、誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通を提供し、安心して暮らすことのできる環境を構築します。
【基本目標】
④公共交通を利用する上でのバリアの解消
⑤安心・安全な運行環境の整備
⑥事業者による運行の継続</td></tr>
<tr><td colspan="2">地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通
地域住民が公共交通に積極的に関わりながらコミュニケーションを推進し、三江線沿線をより一層魅力ある地域に磨き上げます。
【基本目標】
⑦観光を目的とした公共交通利用者の増加
⑧公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上
⑨魅力ある地域づくりに向けた地域との協働による取組の進展</td></tr>
<tr><td rowspan="5">《基本方針１》
三江線に替わる新しい公共交通ネットワークの構築</td><td>基本目標</td><td>事業</td></tr>
<tr><td rowspan="2">1.地域の方々の公共交通利用率の維持・向上</td><td>1-1 三江線に替わる「市町間交通」および「市町内交通」の構築</td></tr>
<tr><td>1-2 ニーズに応じた柔軟な形態による「市町内交通」の確保</td></tr>
<tr><td>2.主要な都市等との移動時間の短縮</td><td>2-1 主要都市や都市間交通の拠点にアクセスする「広域連携交通」の活用</td></tr>
<tr><td>3.地域拠点における最適な乗換時間の設定</td><td>3-1 乗換えしやすいダイヤの設定</td></tr>
<tr><td rowspan="6">《基本方針２》
誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の提供</td><td rowspan="4">4.公共交通を利用する上でのバリアの解消</td><td>4-1 利用者に応じたバス車両の導入</td></tr>
<tr><td>4-2 バス停留所の機能強化</td></tr>
<tr><td>4-3 利用しやすい運賃の設定</td></tr>
<tr><td>4-4 誰にでもわかりやすい運行情報の提供</td></tr>
<tr><td>5.安心・安全な運行環境の整備</td><td>5-1 非常時・災害時に向けた体制づくり</td></tr>
<tr><td>6.事業者による運行の継続</td><td>6-1 運行継続に求められる支援の実施</td></tr>
<tr><td rowspan="5">《基本方針３》
地域住民に支えられ、魅力ある地域づくりをサポートする公共交通</td><td>7.観光を目的とした公共交通利用者の増加</td><td>7-1 観光を目的とした公共交通利用者の開拓</td></tr>
<tr><td rowspan="2">8.公共交通に関するコミュニケーション機会の増加による住民意識の向上</td><td>8-1 公共交通に関する住民とのコミュニケーションの推進</td></tr>
<tr><td>8-2 モビリティ・マネジメントの推進</td></tr>
<tr><td rowspan="2">9.魅力ある地域づくりに向けた地域との協働による取組の進展</td><td>9-1 公共交通と地域づくりの連携</td></tr>
<tr><td>9-2 小さな拠点づくり活動との連携</td></tr>
</table>

4-5　三江線沿線地域公共交通再編実施計画

再編事業に関連して実施する事業

項目		内　容
ベンチ・上屋の設置	事業の概要	○主要なバス停留所において、上屋やベンチを設置するなど、バス停留所の機能を強化します。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町
	実 施 時 期	平成 30 年 4 月～
利用しやすい運賃の設定	事業の概要	○利用者の経済的な負担を軽減することを目的に、市町単位で下記のような利用しやすい運賃を設定します。 **【川本町】** ・高校生を対象とした定期券の購入補助 ・65 歳以上高齢者の半額補助
	実 施 主 体	江津市、川本町、美郷町、安芸高田市、三次市、交通事業者
	実 施 時 期	平成 30 年 4 月～
乗継割引・電子マネー等活用の検討	事業の概要	○路線の再編により乗継が必要となる利用者の経済負担の軽減や乗継の心理的負担を軽減することを目的に乗継時の運賃割引を検討します。 ○上記において、電子マネー等の活用を検討することで、より利用者が利用しやすい公共交通とするとともに、地域で利用可能なポイント制度などにより地域活性化施策への活用を検討します。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町
	実 施 時 期	平成 30 年 4 月～
総合時刻表・バスマップの作成	事業の概要	○沿線住民にわかりやすい時刻表・バスマップを作成します（エリア別、市町別、沿線地域全体など）。 ○地域住民だけでなく来訪者にもわかりやすい時刻表・バスマップを作成します。 ○更なる利便性向上のため、スムーズな検索・予約が可能な仕組みの構築を目指します。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町
	実 施 時 期	平成 30 年 4 月～
ドライバーの確保に向けた運行助成制度の検討	事業の概要	○運行事業者を対象とした、第二種運転免許取得や国土交通大臣認定講習のための助成について検討を進めます。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町
	実 施 時 期	平成 29 年 10 月～
観光における公共交通の利用促進	事業の概要	○民間団体と連携し、鉄道跡地を活用した観光振興策について検討を行います。 ○沿線地域の観光振興と公共交通の利用促進について考えるワーキンググループを設置します。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町、交通事業者、その他関係者
	実 施 時 期	平成 29 年 10 月～
地域住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	事業の概要	○公共交通に親しみをもってもらい、その利用を促進するため、沿線住民（高齢者や小中学生）を対象としたモビリティ・マネジメントを実施します。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町、交通事業者、地域住民
	実 施 時 期	平成 29 年 10 月～
駅舎の利活用に関するワークショップの開催	事業の概要	○駅舎の利活用や周辺地域の活性化などについて、地域住民との意見交換を行うワークショップを開催します。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町、地域住民
	実 施 時 期	平成 30 年 4 月～
事業評価の実施	事業の概要	○PDCA サイクルの考え方に基づき、事業の評価を行うため、公共交通の利用状況や利用者の評価等を把握するための調査および評価・検証を行います。
	実 施 主 体	島根県、広島県、沿線市町
	実 施 時 期	平成 30 年 4 月～

4-6 川本町地域公共交通計画

4-6-1 計画の概要

○平成 29 年度に策定した「川本町地域公共交通計画（任意計画）」の概要は、以下のとおりです。

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="2">内　　容</th></tr>
<tr><td>目指すべき
将来像</td><td colspan="2">つながりとぬくもりの中で豊かに暮らせるまち
～次世代の夢をかなえる小さな町の挑戦～</td></tr>
<tr><td>基本理念</td><td colspan="2">人々のつながりと豊かな暮らしを支え、
町の魅力を高める公共交通</td></tr>
<tr><td rowspan="3">基本目標</td><td colspan="2">1．地域の魅力を高める公共交通
誰もが豊かに暮らせる魅力ある町を目指して、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、町内拠点の魅力を高め、町内外の拠点をつなぐネットワークを強化します。</td></tr>
<tr><td colspan="2">2．暮らしを支える公共交通
安心して暮らすことのできる町を目指して、高齢者が利用しやすい持続可能な公共交通を目指します。</td></tr>
<tr><td colspan="2">3．人々をつなぐ公共交通
町内外の人々をつなぐ公共交通として、より多くの人に親しまれ利用しやすい公共交通を目指します。</td></tr>
<tr><td rowspan="10">1．地域の
魅力を高める
公共交通</td><td colspan="2">事業内容</td></tr>
<tr><td rowspan="2">①弓市周辺のまちづくりの推進</td><td>○次世代を担う若者によるまちづくり</td></tr>
<tr><td>○三江線鉄軌道跡を活用したまちづくり</td></tr>
<tr><td rowspan="2">②因原周辺の交通拠点としての機能の強化</td><td>○道の駅かわもとの再整備</td></tr>
<tr><td>○持続可能な交通拠点にむけた取り組み</td></tr>
<tr><td rowspan="2">③町内外のネットワークの連携強化</td><td>○弓市・因原間の連携強化</td></tr>
<tr><td>○乗り継ぎしやすい環境の提供</td></tr>
<tr><td rowspan="4">2．暮らしを
支える
公共交通</td><td rowspan="2">①高齢者の暮らしを支えるサービスの提供</td><td>○まげなタクシーのサービス改善とタクシーを活用した補完サービスの検討</td></tr>
<tr><td>○高齢者の安全運転に向けた支援の実施</td></tr>
<tr><td rowspan="2">②持続可能な運用体制の構築</td><td>○効率的な運行管理システムの構築</td></tr>
<tr><td>○公共交通と物流の融合</td></tr>
<tr><td rowspan="4">3．人々を
つなぐ
公共交通</td><td rowspan="2">①公共交通の新たな利用者の開拓</td><td>○住民を対象としたモビリティ・マネジメント</td></tr>
<tr><td>○観光モビリティ・マネジメント</td></tr>
<tr><td rowspan="2">②安心して利用できる環境づくり</td><td>○わかりやすい情報提供</td></tr>
<tr><td>○バス停周辺環境の整備</td></tr>
</table>

4-6-2 評価指標の達成状況

（１）評価指標と実績値

○この計画では、以下のように評価指標・目標値を設定しています。その内容と実績値は以下のとおりです。

表 20 本計画の評価指標

基本目標	評価指標	目標値	実績値
地域の魅力を高める公共交通	**川本町スクールバス利用者の、石見川本・道の駅かわもとバス停における乗降者数（一般利用者のみ）** ○石見川本、道の駅かわもとの停留所の乗降者数	10 人/日以上	**○石見川本 10.5 人/日** **○道の駅かわもと 5.6 人/日** （令和３年度乗降調査）
暮らしを支える公共交通	**まげなタクシー利用者数** ○まげなタクシー（三原線、東部線）の年間の総利用者数	900 人/年以上	**○551 人/年** （令和３年度実績）
人々をつなぐ公共交通	**新たな利用者の開拓に向けた施策の実施回数** ○各年１回以上いずれかの施策を実施する	1 回/年以上	**《高齢者バスカード購入補助金》** **○H30 年度～R4 年度まで毎年実施** **《高齢者等フリーパス》** **○R2 年度～R4 年度まで毎年実施**

（２）実績値算定根拠

①川本町スクールバスにおける石見川本・道の駅かわもとバス停の一般乗降者数

○令和3年度に実施した乗降調査の結果は以下のとおりで、川本町スクールバス（三原線・矢谷線）の一般利用のうち、「石見川本」バス停での乗降者数は 10.5 人/日、「道の駅かわもと」バス停での乗降者数は 5.6 人/日となっており、「石見川本」バス停は目標値を上回っていますが、「道の駅かわもと」バス停は目標値に至っていません。

表 21 川本町スクールバスの一般利用者のうち「石見川本バス停」での乗降者数（R3 年乗降調査結果）

路線名	乗車数	降車数	計	1 日平均	備考
三原線	121	74	195	9.17	R3.8.23～9.19 調査結果
矢谷線	19	8	27	1.35	R3.8.23～9.19 調査結果
計	140	82	222	10.52	

表 22 川本町スクールバスの一般利用者のうち「道の駅かわもとバス停」での乗降者数（R3 年乗降調査結果）

路線名	乗車数	降車数	計	1 日平均	備考
三原線	44	53	97	4.62	R3.8.23～9.19 調査結果
矢谷線	3	16	19	0.95	R3.8.23～9.19 調査結果
計	47	69	116	5.57	

②まげなタクシー利用者数

○平成29年度から令和3年度までの「まげなタクシー」利用者数は以下のとおり減少傾向で推移しており、目標とした令和3年度で「900 人/年以上」には届いていません。
○その要因としては、それまで利用していた高齢者の方の死亡や施設入所等により利用対象者数が減少したことにあると考えられることから、今後は新たな利用者を獲得するための PR 活動を積極的に推進していく必要があります。

表 23 まげなタクシー年度別利用者数の推移

項目	H29 年度	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
利用者数	770 人	775 人	700 人	529 人	551 人

資料：川本町

③新たな利用者の開拓に向けた施策の実施回数

《高齢者バスカード購入補助金（H30～）》
○65歳以上の高齢者の方に対して、石見交通で利用可能なバスカードを購入した際の購入金額の5割を補助する制度の実績は以下のとおりです。

表 24 「高齢者バスカード購入補助金」年度別補助実績

項目	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
補助実績	18 件	32 件	26 件	18 件	28 件

資料：川本町

《高齢者等フリーパス（R2～）》
○免許証を返納した町民に対して3年間スクールバスの運賃が無料となるフリーパスの発行を行う制度の交付実績は以下のとおりです。

表 25 「高齢者等フリーパス」年度別交付実績

項目	R2 年度	R3 年度	R4 年度
交付実績	31 人	9 人	6 人

資料：川本町

5．公共交通の現状

5-1　道路の整備状況

○町内の国道としては、江津市から因原を経由して邑南町、北広島町へつながる国道 261 号があります。
○町内の主要地方道としては「県道31号/仁摩邑南線」が町の東部を「県道32号/温泉津川本線」が西部を南北に貫いているほか、「県道40号/川本波多線」が江の川に沿って南西から北東に伸び、「県道46号/大田桜江線」が町の西部で南北に走っています。
○一般県道としては「県道187号/川本大家線」、「県道291号/別府川本線」、「県道295号/日貫川本線」、「県道296号/川本美郷線」が隣接する市町間をつないでいます。

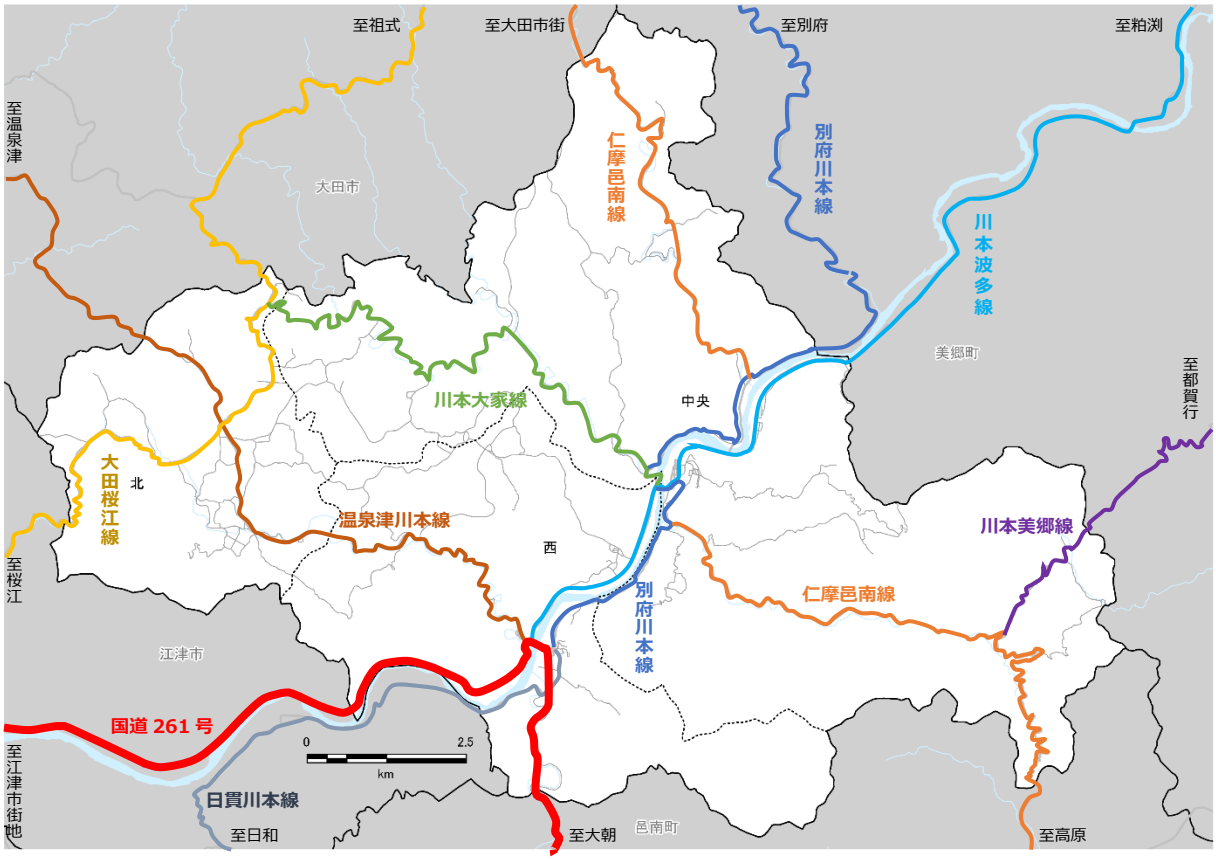


図 57　道路の整備状況

5-2 公共交通の状況

5-2-1 公共交通の概要

○町内を運行するバスとしては、石見交通が運行する広域路線が3路線、大和観光が運行する広域路線が1路線のほか、町が運行主体となる自家用有償運送が2路線、邑南町が運行主体となる自家用有償運送が1路線あります。

○このうち、三江線代替路線として運行している「江津川本線」（地域間幹線系統補助）と「川本美郷線」（地域内フィーダー系統）が国庫補助路線となっています。

○区域運行としてはデマンド型乗合タクシーである「まげなタクシー」が、曜日によって2路線運行しています。

表 26 川本町内を運行する公共交通路線の概要

No	路線名	区分	運行主体	系統	運行日
1	石見銀山号	4 条	〃	大田 BC～石見川本～広島新幹線口	毎日
2	川本線	4 条	石見交通㈱	大田バスセンター～祖式・柿木原～石見川本	毎日
				大田バスセンター～遺産センター・柿木原～石見川本	〃
				大森代官所跡～遺産センター・柿木原～石見川本	〃
3	江津川本線（地域間幹線系統補助路線）	4 条	〃	済生会病院～江津駅前・川戸～石見川本	毎日
				江津高校前～済生会・江津駅・川戸～石見川本	〃
4	川本美郷線（地域内フィーダー補助路線）	4 条	大和観光㈱	上野～ゴールデンユートピアおおち～石見川本	毎日
				石見川本～ゴールデンユートピアおおち～浜原駅前	〃
5	邑南川本線	79 条	邑南町	石見川本～段原口・邑智・矢上・役場・井原～三坂口	毎日
				石見川本～段原口・矢上・邑智・井原～田所	平日
				石見川本～段原口・邑智・矢上・役場・邑智・井原～田所	〃
				三坂口～段原口・役場・矢上・邑智・井原～石見川本	毎日・平日
				石見川本～段原口・邑智・矢上～役場	毎日
				石見川本～井原・邑智・役場～矢上	平日
				石見川本～井原・邑智～矢上	毎日
				石見川本～段原口・邑智・矢上・役場・邑智・井原～三坂口	〃
				石見川本～段原口・矢上・役場・井原～三坂口	平日
6	川本町スクールバス三原線	79 条	川本町	石見川本～石見三原・白地・井田小学校前	平日
				石見川本～因原・石見三原～シーピース前	毎日
				石見川本～石見三原・因原～シーピース前	〃
				悠邑ふるさと会館前～因原・石見三原・白地～石見川本	毎日・平日
				石見川本～石見三原・白地・因原～石見川本	3/1～11/30
				シーピース前～湯谷温泉・石見三原・因原～シーピース前	平日
				川本中学校前～因原・石見川本・湯谷温泉～シーピース前	土日祝
7	川本町スクールバス矢谷線	79 条	川本町	石見川本～石見長原～芋畑口	平日・3/1~11/30
				石見川本～石見日向～因原	平日
				石見川本～悠邑ふるさと会館前・石見長原～芋畑口	〃
				因原～石見川本・石見長原～芋畑口	〃
				因原～石見川本・悠邑ふるさと会館前・石見長原～芋畑口	〃
				因原～悠邑ふるさと会館前・石見川本～川本中学校前	〃
				川本中学校前～石見川本・石見長原～芋畑口	3/1～11/30
8	まげなタクシー	4 条	川本タクシー	三原線（区域運行）	火・水・金
				東部線（区域運行）	木

5-2-2 路線の状況

○前述のように、町内を運行する石見交通（4条）路線には町と大田市をつなぐ「川本線」、町と江津市をつなぐ三江線代替交通「江津川本線」（国庫補助路線）、町と美郷町をつなぐ三江線代替交通「川本美郷線」（国庫補助路線）の3路線があり、近隣市町とのアクセスに不可欠なバス路線となっています。

○その他の4条路線としては石見交通の「石見銀山号」があり、大田市と広島市を結ぶ特急バスとして運行していますが、比較的バス停が多く通学や買物といった一般利用もみられます。

○自家用有償運送としては、混乗型の川本町スクールバスとして三原線と矢谷線の2路線が江の川を境に東西の区域で運行しているほか、邑南町が運行主体となる邑南川本線が町の中心部まで乗入れています。川本町スクールバスとしては6台の車両を有しています。

○デマンド型乗合タクシー（4条）の「まげなタクシー」は2路線あり、川本町スクールバス三原線の沿線区域を運行する三原線が火・水・金曜日に2往復、北東部を運行する東部線が木曜日に2往復運行しています。

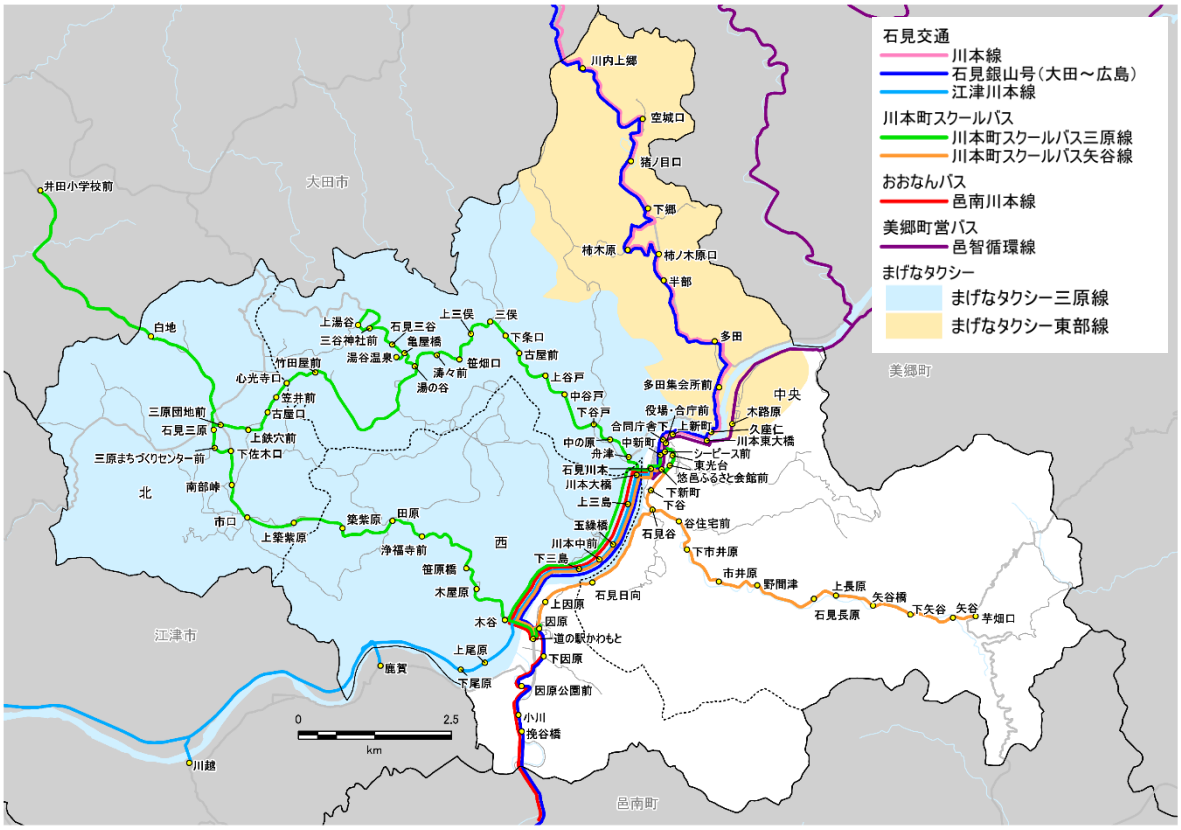


図 58 バスの運行状況

表 27 自家用有償運送に供する町の所有車両と利用対象児童生徒数

車両番号	登録年	乗車定員	走行キロ	備考	対象児童生徒数	
					三原線	矢谷線
島根 200 は 198	平成 27 年 1 月	54 人	213,530	委託分車両	児童：41 名 生徒： 6 名	児童：14 名 生徒： 3 名
島根 200 は 172	平成 23 年 3 月	57 人	311,454	委託分車両		
島根 200 は 230	令和 1 年 9 月	52 人	76,334	委託分車両		
島根 200 さ 807	平成 24 年 3 月	28 人	392,274	委託分車両		
島根 200 さ 1047	平成 28 年 3 月	28 人	230,749	委託分車両		
島根 200 さ 808	平成 24 年 3 月	28 人	145,399	直営分車両		

資料:川本町（令和 4 年 12 月 7 日時点）

5-2-3 平日の区間別運行頻度

○区間別の運行頻度を図にすると以下のとおりとなり、町の中心部である弓市と商業施設が集積している因原間に多くの便が運行されていることがわかります。

○近隣市町と町をつなぐ広域路線は「邑南川本線」が6.5往復と最も多く、「江津川本線」と「川本美郷線」が6往復、「川本線」が3.5往復、「石見銀山号」が２往復となっています。

○町内路線である川本町スクールバスは、三原線が循環型の運行を7回、矢谷線が7.5往復しています。

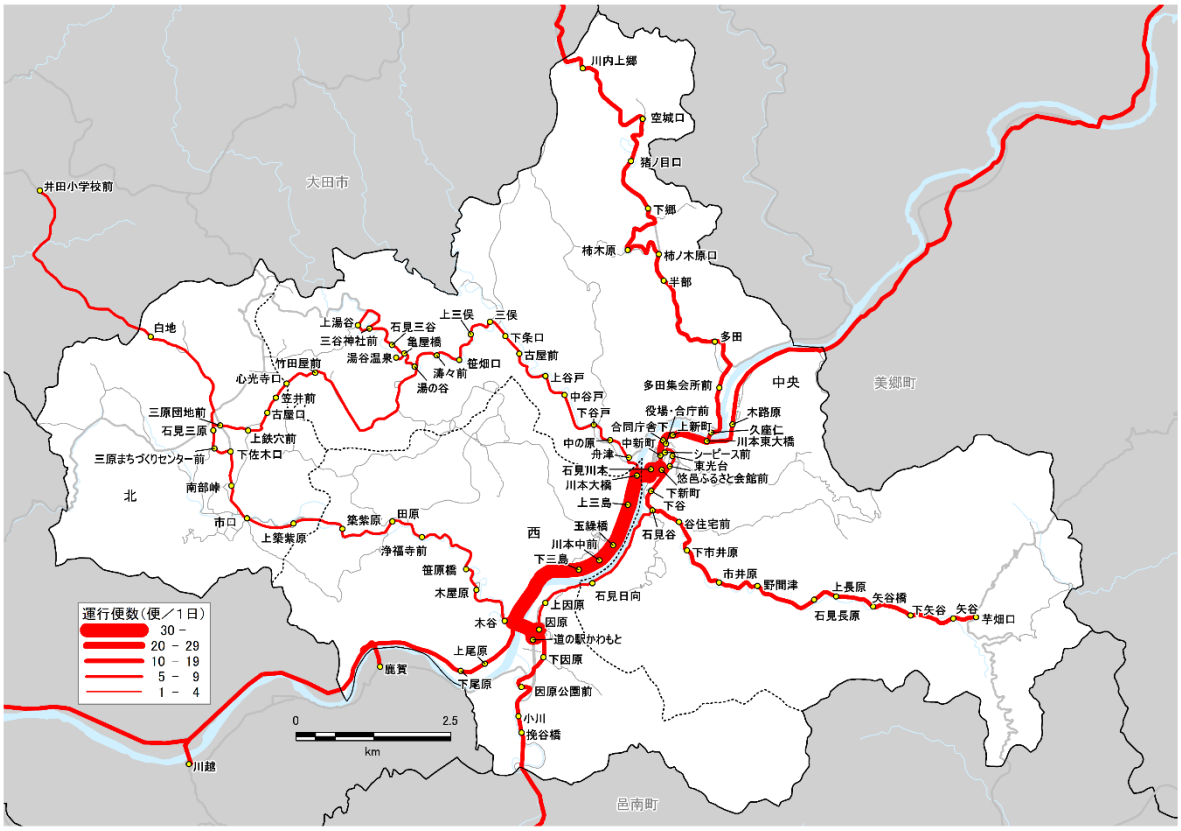


図 59 バスの運行便数

5-2-4 移動目的とバスダイヤ

（１）川本線（石見交通）

《通院》

○大田市立病院への通院を想定すると、行きは「石見川本 8:21 発⇒市立病院 9:22 着」の便1本のみです。（大田市立病院外来受付時間：整形外科を除き 8:30～11:00）

○帰りは「市立病院 10:42 発⇒石見川本 11:43 着」の便がありますが、バス到着から出発までが1時間しかないため診察の状況次第ではこの便では帰宅できず、次の便は「市立病院 15:22 発⇒石見川本 16:23 着」となるため、午前中に用事を済ませたい高齢者には不便な路線となっています。

《買物》

○基本的に通院と同じですが、行きは「石見川本 8:21 発⇒大田市駅 9:32 着」の便で出かけ、買物を 30～40 分程度で済ませることができれば「大田市駅 10:32 発⇒石見川本 11:43 着」の便で帰宅することが可能です。

《通学》

○高校生の通学については、大田方面から島根中央高校への通学は可能ですが、大田市中心部への帰宅便が「石見川本 18:45 発」しかなく不便です。

○川本町から大田高校への通学はできないダイヤとなっていることから、全体的に高校の通学には不向きな路線となっていますが、「大田バスセンター6:53 発」の便は川内地区の小中学生が登校に利用しています。

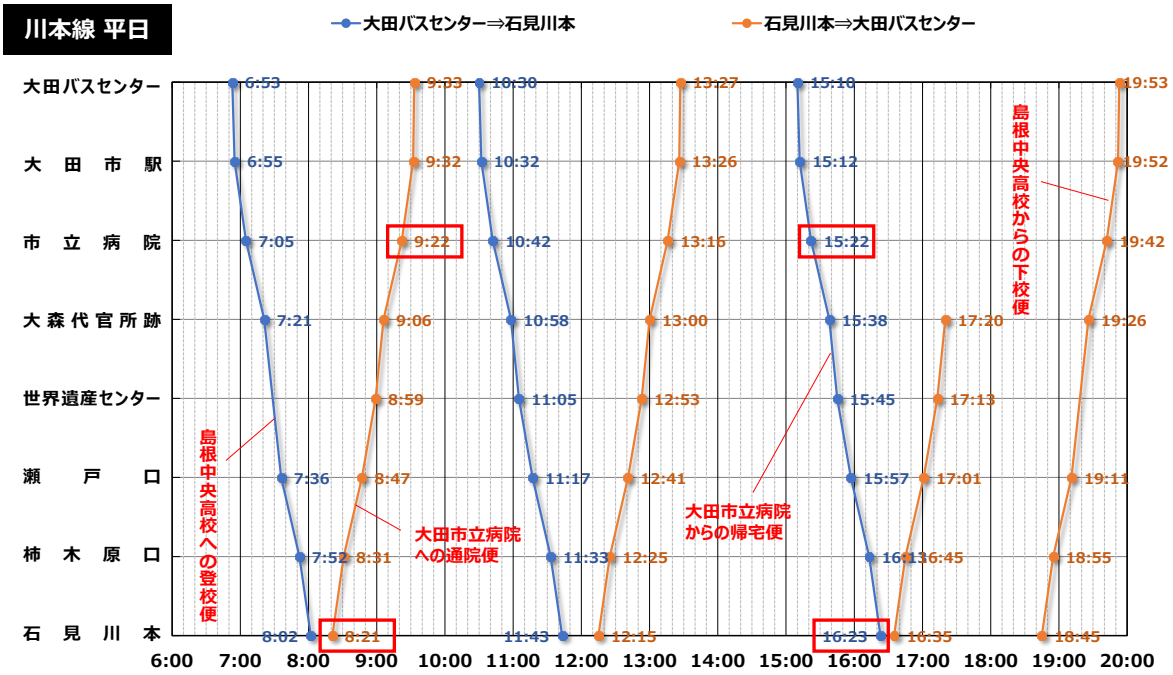


図 60 川本線ダイヤ

《川本線と JR 山陰本線との接続》

○川本線と JR 山陰本線を乗り継いで出雲市方面に行く場合、川本線「石見川本 8:21 発⇒大田市駅 9:32 着」、「石見川本 12:15 発⇒大田市駅 13:26 着」の便は JR 大田市駅到着後、JR 山陰本線の列車と 50 分以上の待合時間が発生します。

○川本線「石見川本 18:45 発⇒大田市駅 19:52 着」は JR 大田市駅で JR 山陰本線との接続に 1 分しかなく、バスが遅れると列車に乗れないことも考えられるなど、JR 山陰本線と川本線の接続はあまり良好とは言えない状況です。

○出雲市方面から川本町に帰る場合、JR 山陰本線の「出雲市駅 14:05 発⇒大田市駅 14:57 着」と「大田市駅 15:12 発」の川本線と 15 分の待合時間で接続しています。

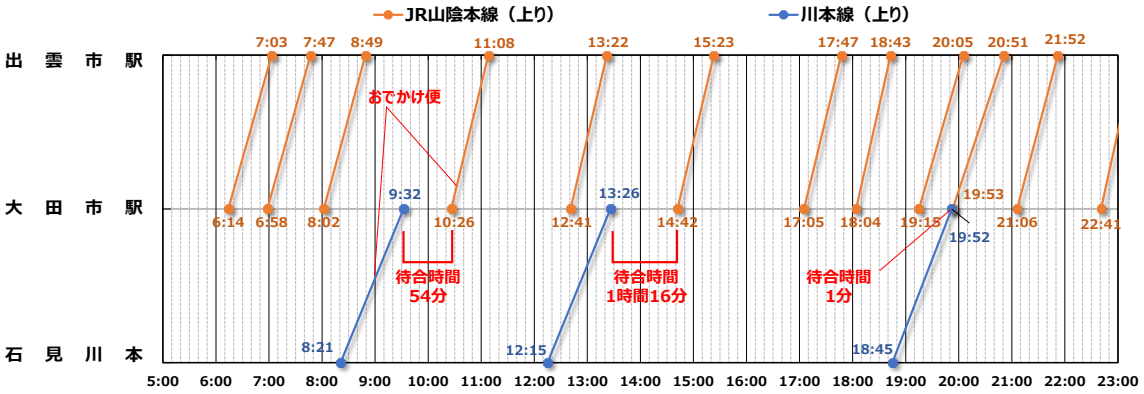
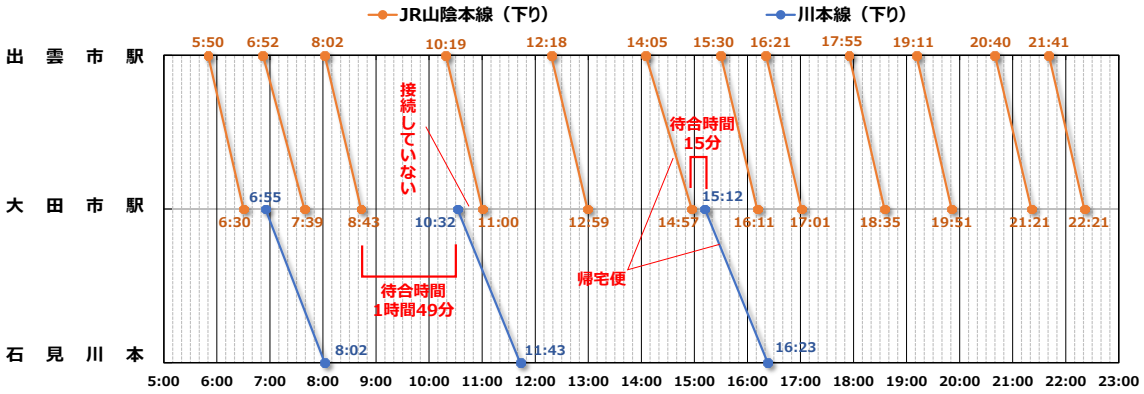


図 61 川本線と JR 山陰本線との接続状況（大田市駅⇒出雲方面行き）



川本線と JR 山陰本線との接続状況（出雲方面⇒大田市駅）

（2）江津川本線（石見交通）

《通院》

○済生会江津総合病院への通院便としては「石見川本 7:00 発」と「石見川本 8:50 発」の 2 便があります。

○帰宅便としては「済生会病院 12:30 発」が最も早く、これを逃すと「済生会病院 15:51 発」まで便がありません。

《買物》

○買物で江津方面に出かける場合も通院と同じ状況で、済生会病院 12:30 発の便まで帰ることができず、午前中に用事を済ませて帰宅したい高齢者にはやや不便な状況となっています。

《通学》

○「石見川本 7:00 発」の江津高校直行便があり、江津工業高校への通学もこの便が使えます。

○下校便は「済生会病院 15:51 発、18:31 発」「江津高校前 19:29 発」の3便が江津市内の高校からの下校便、「石見川本 16:10 発、17:15 発、19:50 発」の3便が島根中央高校から江津市方面への下校便となります。

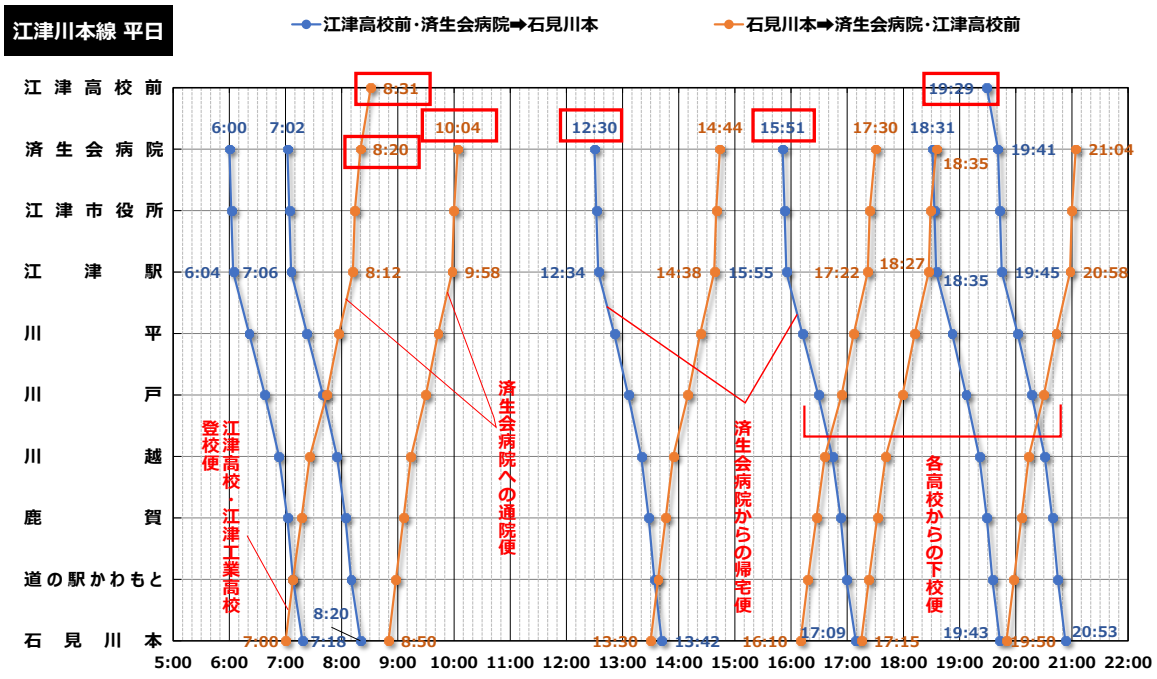


図 62 江津川本線ダイヤ

《江津川本線と JR 山陰本線との接続》

○江津川本線と JR 山陰本線を乗り継いで浜田市方面に行く場合、江津川本線「石見川本 7:00 発⇒江津駅 8:12 着」の便は 19 分後にJR山陰本線浜田方面行きの列車にスムーズに乗り継ぐことができます。

○江津川本線「石見川本 8:50 発」以降の便は JR 江津駅で1時間以上の待合時間が発生したり、11～23 分違いで接続していない状況も見受けられ、接続は良好とは言えません。

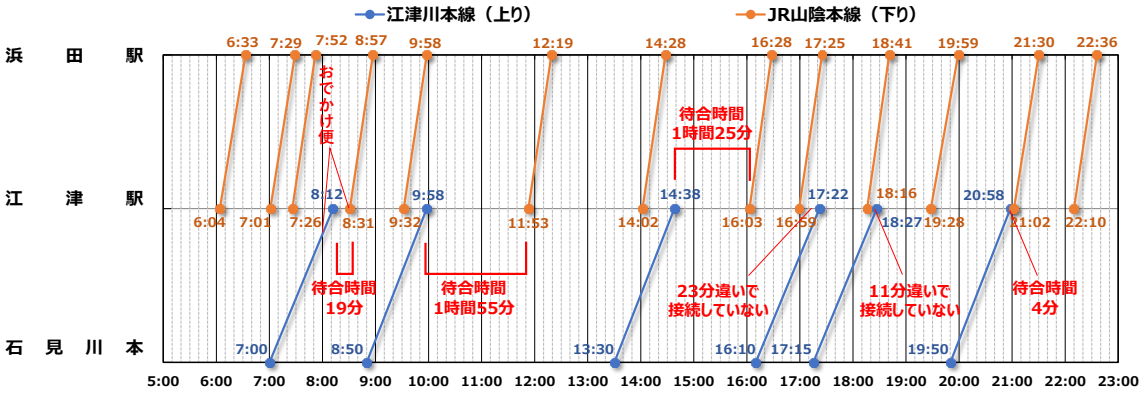


図 63　江津川本線と JR 山陰本線との接続状況（江津駅⇒浜田方面行き）

○浜田方面から JR 山陰本線と江津川本線で川本町に帰る場合、早朝の時間帯では 20 分以内で接続していますが、JR 山陰本線「浜田駅 11:28 発⇒江津駅 11:52 着」と江津川本線「江津駅前 12:34 発」とは 42 分の待合時間が発生します。

○JR 山陰本線「浜田駅 17:43 発⇒江津駅 18:09 着」と江津川本線「江津駅前 18:35 発」はと 26 分で接続していますが、その前後には3分～26 分差で接続できていない便も見受けられます。

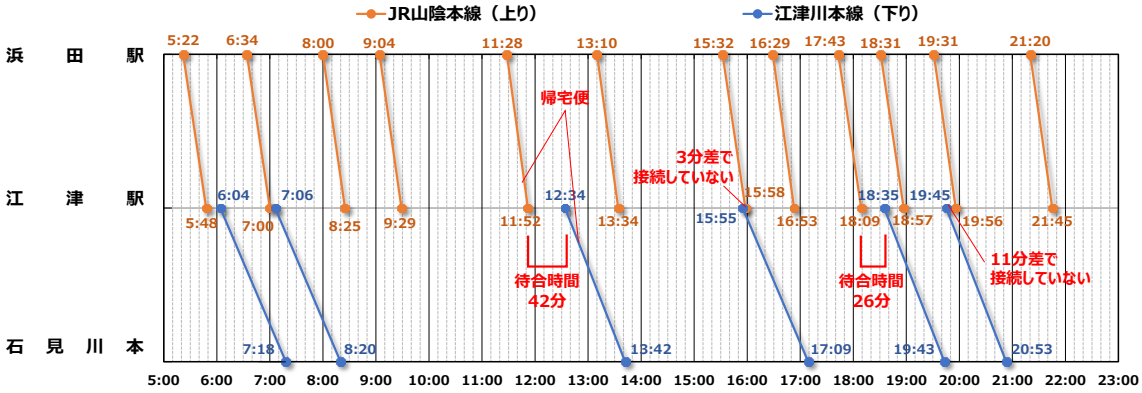


図 64　江津川本線と JR 山陰本線との接続状況（浜田方面⇒江津駅）

《ダイヤ設定》

○江津川本線のダイヤ設定で、全体の運行時間を調整するために「川平」、「川戸駅」、「川越」、「鹿賀」のバス停で2分～4分の待機時間が設定されており、「済生会病院」～「石見川本」間の所要時間のうち8～12分が調整時間となっています。この調整時間を除けば 1 時間程度の運行時間に短縮することが可能です。

表 28 江津川本線の運行ダイヤ

江津⇒川本							
江津高校前	発						19:29
済生会病院	発	6:00	7:02	12:30	15:51	18:31	19:41
江津市役所前	発	6:02	7:04	12:32	15:53	18:33	19:43
江津駅前	発	6:04	7:06	12:34	15:55	18:35	19:45
川平	着	6:19	7:21	12:49	16:10	18:50	20:00
	発	6:21	7:23	12:51	16:12	18:52	20:02
桜江総合センター	発	6:33	7:35	13:03	16:24	19:04	20:14
川戸駅	着	6:34	7:36	13:04	16:25	19:05	20:15
	発	6:38	7:40	13:06	16:29	19:07	20:17
川越生活改善センター前	発	6:49	7:51	13:17	16:40	19:18	20:28
川越	着	6:50	7:52	13:18	16:41	19:19	20:29
	発	6:53	7:55	13:20	16:44	19:21	20:31
鹿賀	着	6:59	8:01	13:26	16:50	19:27	20:37
	発	7:02	8:04	13:28	16:53	19:29	20:39
下尾原	発	7:05	8:07	13:31	16:56	19:32	20:42
上尾原	発	7:06	8:08	13:32	16:57	19:33	20:43
道の駅かわもと	発	7:08	8:10	13:34	16:59	19:35	20:45
木谷	発	7:10	8:12	13:36	17:01	19:37	20:47
下三島	発	7:12	8:14	13:38	17:03	19:39	20:49
川本中学校前	発	7:13	8:15	13:39	17:04	19:40	20:50
石見川本	着	7:18	8:20	13:42	17:09	19:43	20:53
川本⇒江津							
石見川本	発	7:00	8:50	13:30	16:10	17:15	19:50
川本中学校前	発	7:03	8:53	13:33	16:13	17:18	19:53
下三島	発	7:04	8:54	13:34	16:14	17:19	19:54
木谷	発	7:06	8:56	13:36	16:16	17:21	19:56
道の駅かわもと	発	7:08	8:58	13:38	16:18	17:23	19:58
上尾原	発	7:10	9:00	13:40	16:20	17:25	20:00
下尾原	発	7:11	9:01	13:41	16:21	17:26	20:01
鹿賀	着	7:14	9:04	13:44	16:24	17:29	20:04
	発	7:17	9:06	13:46	16:27	17:32	20:06
川越	着	7:23	9:12	13:52	16:33	17:38	20:12
	発	7:26	9:14	13:54	16:36	17:41	20:14
川越生活改善センター前	発	7:27	9:15	13:55	16:37	17:42	20:15
桜江総合センター	発	7:39	9:27	14:07	16:49	17:54	20:27
川戸駅	着	7:40	9:28	14:08	16:50	17:55	20:28
	発	7:44	9:30	14:10	16:54	17:59	20:30
川平	着	7:55	9:41	14:21	17:05	18:10	20:41
	発	7:57	9:43	14:23	17:07	18:12	20:43
江津駅前	発	8:12	9:58	14:38	17:22	18:27	20:58
江津市役所前	発	8:14	10:00	14:40	17:24	18:29	21:00
済生会病院	発	8:20	10:04	14:44	17:30	18:35	21:04
江津高校前	着	8:31					

（３）川本美郷線（大和観光）

《通院・買物》

○美郷町から川本町に来る便は 6 時台～8 時台にかけて 2 便あり、石見川本 11:00 発の便に乗れば午前中に帰宅することができます。

《通学》

○島根中央高校からの下校時間帯には3つの便が設定されています。

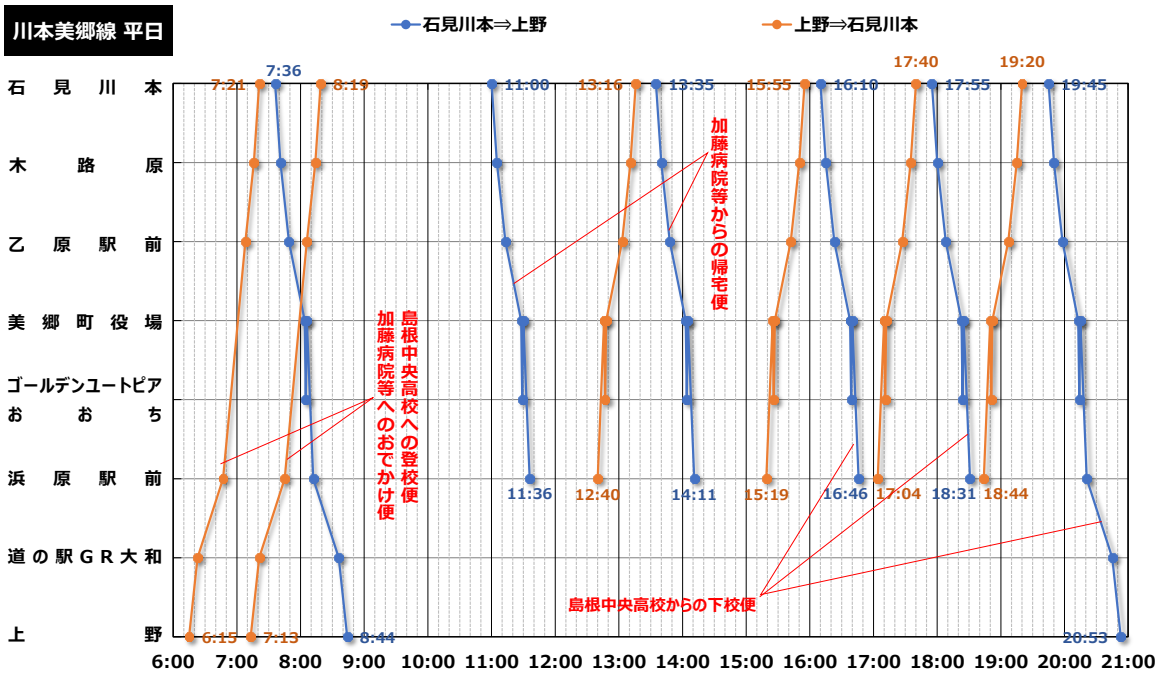


図 65 川本美郷線のダイヤ

（4）邑南川本線（邑南町）

《通院》

○邑智病院への通院には「石見川本 6:22 発」と「石見川本 8:30 発」の便があり、「矢上駅 11:00 発」の便に乗れば午前中に帰宅することが可能です。それ以降の帰宅便としては「田所 12:40 発」「三坂口 13:59 発、17:25 発」等があります。

【邑智病院の時間帯】（邑智病院 HP より）
・正面玄関開錠/7:00
・自動再来受付機/7:00 から利用可能
・総合受付/8:30～
・診察時間/ 8:45・9:00～11:30（一部の診療科を除く）

《通学》

○邑南町から島根中央高校への登校便としては「三坂口7:07発⇒石見川本8:17着」があり、下校便としては「石見川本16:05発⇒三坂口17:18着」、「石見川本17:30発⇒三坂口18:41着」、「石見川本18:40発⇒三坂口19:49着」の3便があります。

○川本町から矢上高校への登校便としては「石見川本6:22発⇒矢上高校前6:51着」の便、帰宅便としては「三坂口17:25発⇒石見川本18:36着」の便の1往復しかなく、矢上高校への通学には不便なダイヤとなっています。

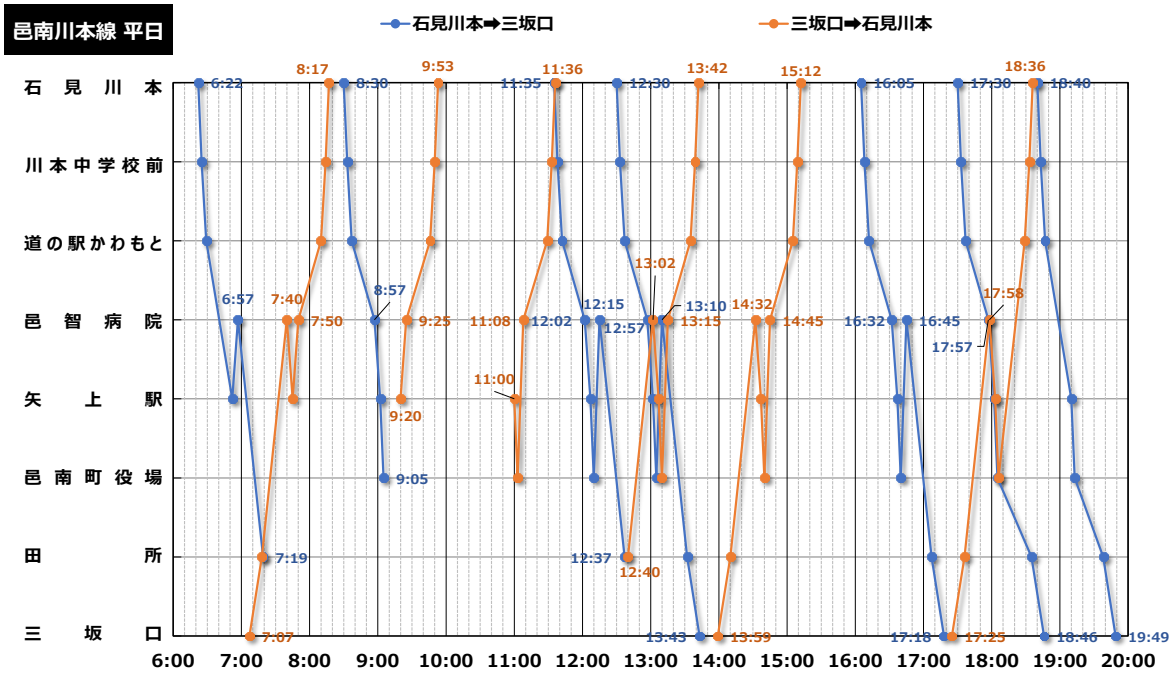


図 66　邑南川本線のダイヤ

（5）川本町スクールバス三原線（川本町）

《通院・買物》

○三原線は午前中では 7 時台と 9 時台を中心に運行しており、その間に「まげなタクシー」の運行を行っています。

○通院・買物には「石見川本 6:50 発、7:08 発、9:00 発」の便が使われており、帰宅の際は「シーピース前 12:15 発」の便が利用されていますが、この帰宅便は「まげなタクシー」の運行時間と競合しており非効率になっています。

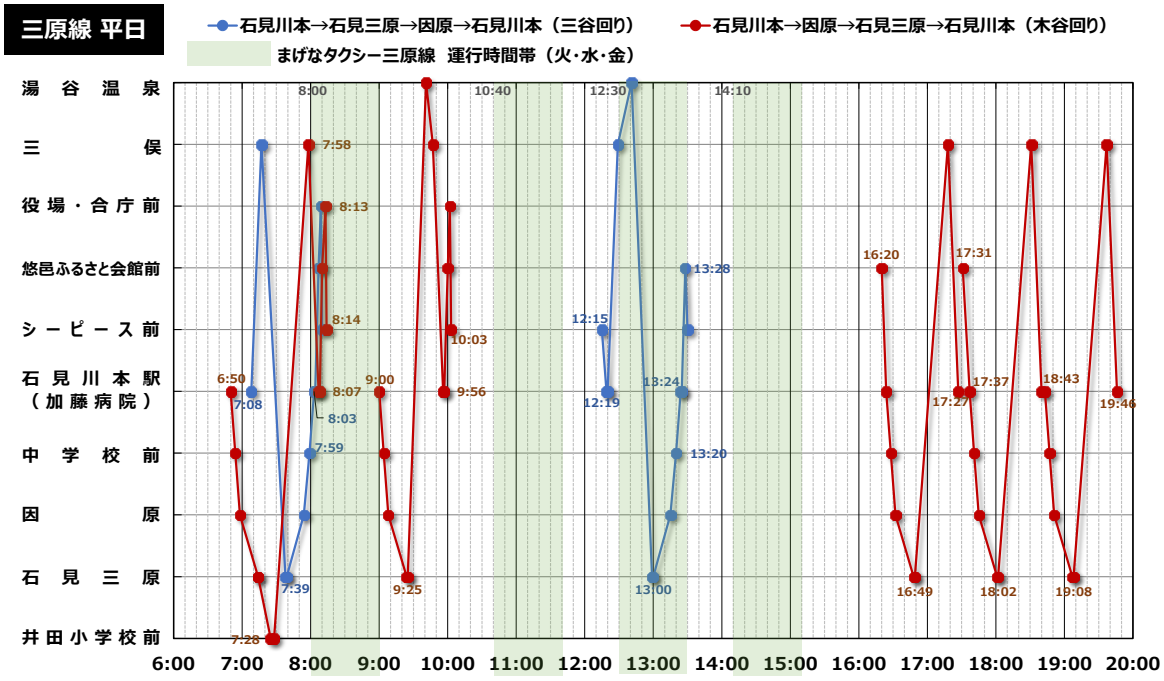


図 67　川本町スクールバス（三原線）のダイヤ

《通学》

○登校には「石見川本前 6:50 発（木谷経由）、7:08 発（三谷経由）」が利用されていますが、「石見川本前 7:08 発」の便は小中学生が一度に乗車するため混雑しています。また、木谷バス停から島根中央高校の寮生が乗車することや、雨の日に普段自転車通学の中学生もバスを利用することがあるため、日常的に混雑しています。

《川本町スクールバス（三原線）と川本線との接続》

○「石見三原 7:14 発⇒石見川本 8:07 着（木谷回り）」と川本線「石見川本 8:21 発」との接続は 14 分、「石見三原 7:39 発⇒石見川本 8:03 着（三谷回り）」と川本線「石見川本 8:21 発」との接続は 18 分と接続は良好です。

○「石見三原 18:02 発⇒石見川本 18:40 着（木谷回り）」と川本線「石見川本 18:45 発」との接続は 5 分と接続は良好ですが、川本線「石見川本 12:15 発」の便には川本町スクールバス（三原線）の接続がありません。

○川本線「大田市駅 10:32 発⇒石見川本 11:43 着」の便と「石見川本 12:20 発」の川本町スクールバス（三原線：三谷回り）は37分の待合時間が発生しますが、川本線「大田市駅 15:12 発⇒石見川本 16:23 着」と川本町スクールバス（三原線：木谷回り）「石見川本 16:24 発」とは1分の待合時間しかなく、川本線が遅れた場合にはダイヤ上接続の時間が短い現状があります。

《川本町スクールバス（三原線）と江津川本線との接続》

○「石見三原 7:14 発⇒石見川本 8:07 着（木谷回り）」、「石見三原 7:39 発⇒石見川本 8:03 着（三谷回り）」と江津川本線「石見川本 8:50 発」との間で43 分と47 分の待合時間が発生します。13時台、19時台は4～6分の待合時間でスムーズな乗り継ぎが可能ですが、江津川本線「石見川本 16:10 発」には接続する川本町スクールバス（三原線）がなく、江津川本線「石見川本 17:15 発」の便は12分差で接続していません。

○江津川本線「江津駅 12:34 発⇒石見川本 13:42 着」の便と川本町スクールバス（三原線）の接続はありませんが、江津川本線「江津駅 15:55 発⇒石見川本 17:09 着」と川本町スクールバス（三原線）は 28 分の待合時間で接続しています。

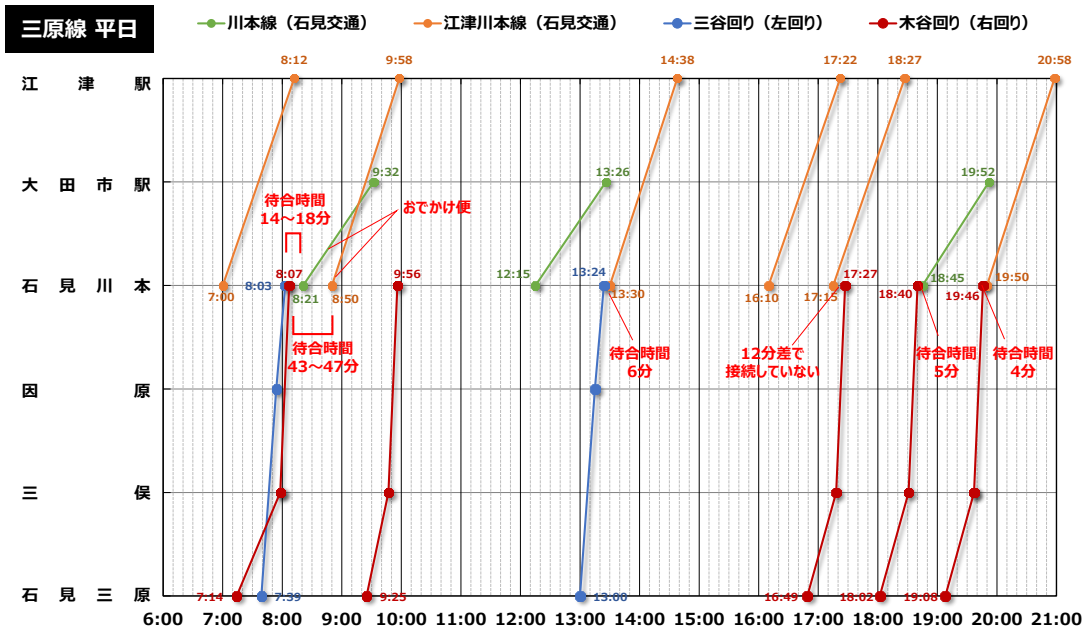


図 68 川本線・江津川本線と川本町スクールバス（三原線）との接続状況（石見三原⇒大田市駅・江津駅）

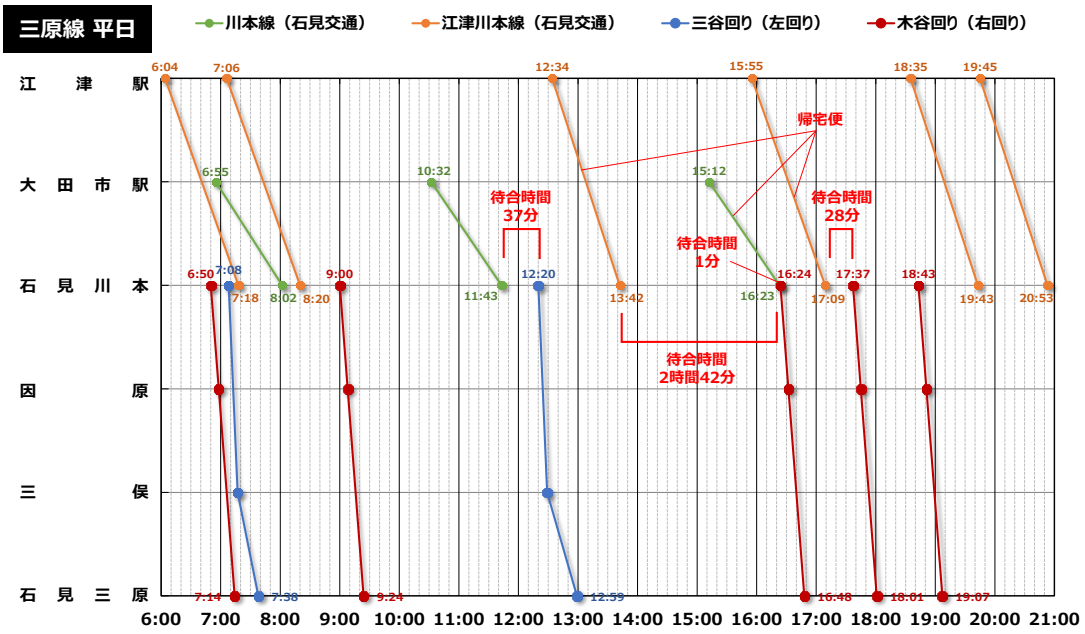


図 69　川本線･江津川本線と川本町スクールバス（三原線）との接続状況（江津駅･大田市駅⇒石見三原）

《川本町スクールバス三原線と邑南川本線の接続》

○石見三原から邑智病院へ通院する場合、川本町スクールバス三原線（木谷回り）「石見三原 7:14 発⇒石見川本 8:07 着」の便が邑南川本線と23分の待合時間で接続します。また、川本町スクールバス三原線（三谷回り）「石見三原7:39発⇒因原 7:54 着」が因原で43分の待合時間で邑南川本線と接続し邑智病院に8:57に到着します。

○川本町スクールバス三原線（木谷回り）の「石見三原 9:25 発⇒石見川本 9:56 着」の便に接続する邑南川本線はなく、「石見川本 11:35 発⇒邑智病院 12:02 着」まで 1 時間 39 分またなければなりませんが、邑智病院の受付が原則 11:30 までであることを勘案すると通院には使えません。

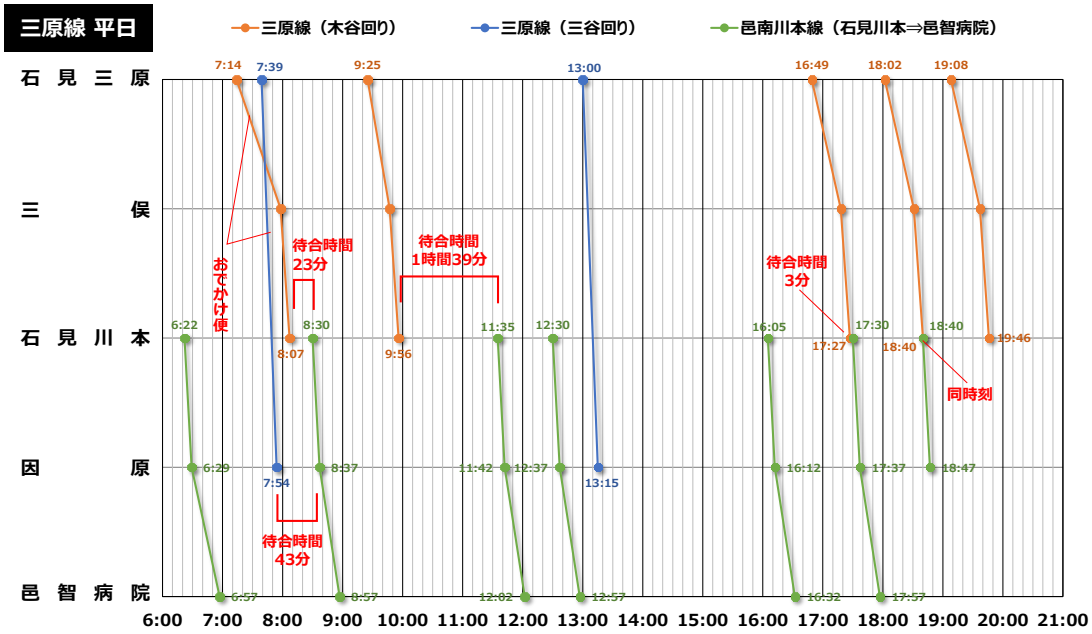


図 70　川本町スクールバス（三原線）と邑南川本線との接続状況（石見三原⇒邑智病院）

○帰宅便としては、邑南川本線「邑智病院11:08発⇒石見川本 11:36 着」が石見川本で三原線に44分の待合時間で接続していますが、それ以降は 16 時台まで川本町スクールバスがなく、全体的に帰りの便の接続はあまりよくありません。

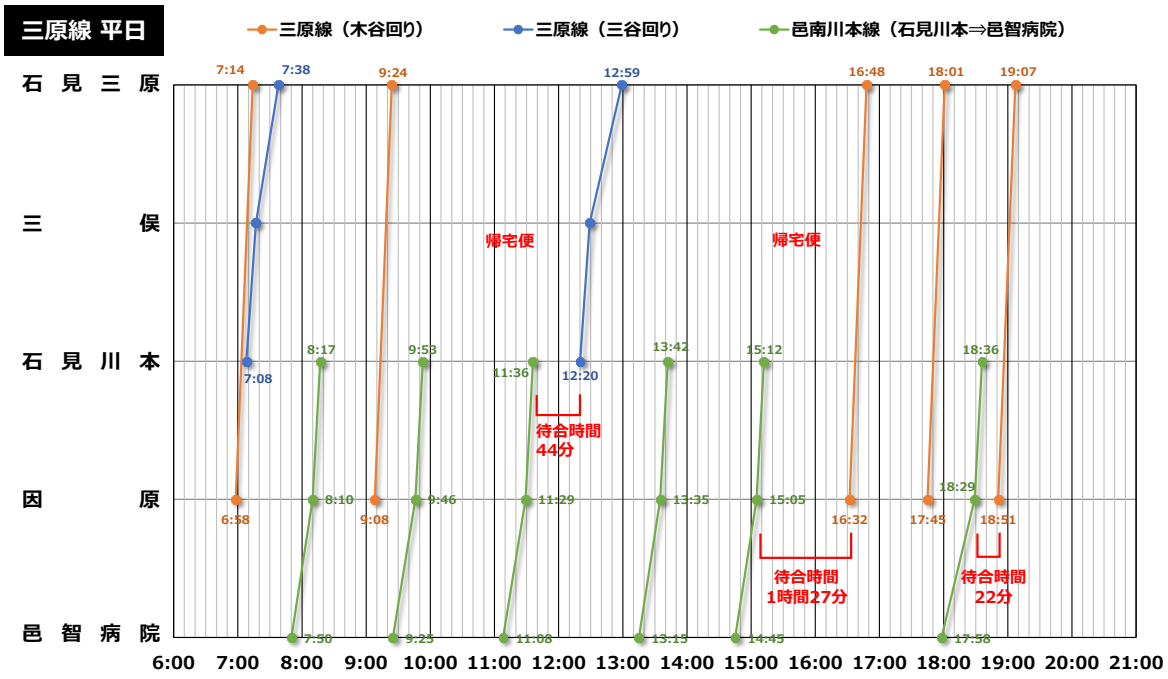


図 71 川本町スクールバス（三原線）と邑南川本線との接続状況（邑智病院⇒石見三原）

（6）川本町スクールバス矢谷線（川本町）

《通院・買物》

○矢谷線は午前中は 7～8 時台と 11～12 時台に運行していますが、その間に運行がないため午前中に用事を済ませたい高齢者にはやや不便な状況となっています。

○通院・買物には「芋畑口 7:20 発」の便しかありませんが、因原への到着が 7:48 と早いため1時間程度道の駅等で待たなければ商業施設の利用ができません。

○帰宅する際は「因原 11:51 発」や「石見川本 12:00 発」の便で帰ることができます。

【因原の商業施設の営業時間】
・ジュンテンドー 川本店 / 8:30～19:30　・ウエルシア邑智川本店 / 9:00～20:00
・ドラッグストア ウェルネス川本店 / 9:00～20:00
・フードプラザ すまいる / 9:30～20:00

《通学》

○登校には「芋畑口 7:20 発」や「因原 7:51 発」の便が利用されています。

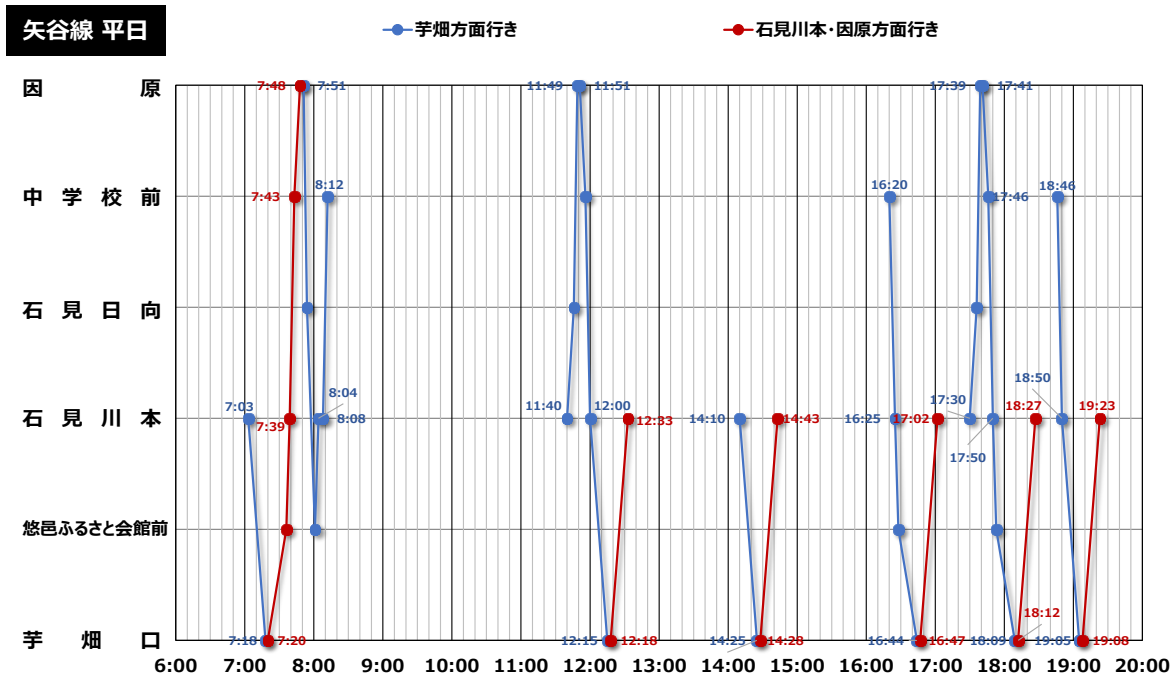


図 72　川本町スクールバス（矢谷線）のダイヤ

《川本町スクールバス（矢谷線）と川本線との接続》

○川本線「石見川本 8:21 発⇒大田市駅 9:32 着」と川本町スクールバス（矢谷線）「芋畑口 7:20 発⇒石見川本 7:39 着」とは 42 分、「因原 7:51 発⇒石見川本 8:04 着（日向経由）」とは 17 分の待合時間が発生します。川本町スクールバス（矢谷線）「因原 11:51 発⇒石見川本 12:00 着（日向経由）」と川本線「石見川本 12:15 発⇒大田市駅 13:26 着」とは15分で接続していますが、芋畑発の便とは接続していません。

○川本線「大田市駅 10:32 発⇒石見川本 11:43 着」と川本町スクールバス（矢谷線）「石見川本 12:00 発⇒芋畑口 12:15 着」とは石見川本で17分、川本線「大田市駅 15:12 発⇒石見川本 16:23 着」と川本町スクールバス（矢谷線）「石見川本 16:25 発⇒芋畑口 16:44 着」とは石見川本で2分の待合時間で乗り継ぐことができますが、全体的に川本町スクールバス（矢谷線）の日向経由因原行きの便とはあまり接続がよくありません。

《川本町スクールバス（矢谷線）と江津川本線との接続》

○川本町スクールバス（矢谷線）「芋畑口 7:20 発⇒石見川本 7:39 着」、「因原 7:51 発⇒石見川本 8:04 着（日向経由）」と江津川本線「石見川本 8:50 発」との接続はそれぞれ 1 時間 11 分と 46 分になります。川本町スクールバス（矢谷線）「因原 11:51 発⇒石見川本 12:00 着」、「芋畑口 12:18 発⇒石見川本 12:33 着」と江津川本線「石見川本 13:30 発」とは、それぞれ 1 時間 30 分と57分の待合時間が発生します。

○江津川本線「江津駅 12:34 発⇒石見川本 13:42 着」と川本町スクールバス矢谷線「石見川本発 14:10 発⇒芋畑口 14:25 着」は待合時間28分で接続しますが、日向経由因原行きとの接続はありません。江津川本線「江津駅 15:55 発⇒石見川本 17:09 着」と川本町スクールバス矢谷線「石見川本 17:30 発⇒因原 17:39 着」は 21 分、「石見川本 17:50 発⇒芋畑口 18:09 着」では 41 分の待合時間が発生します。

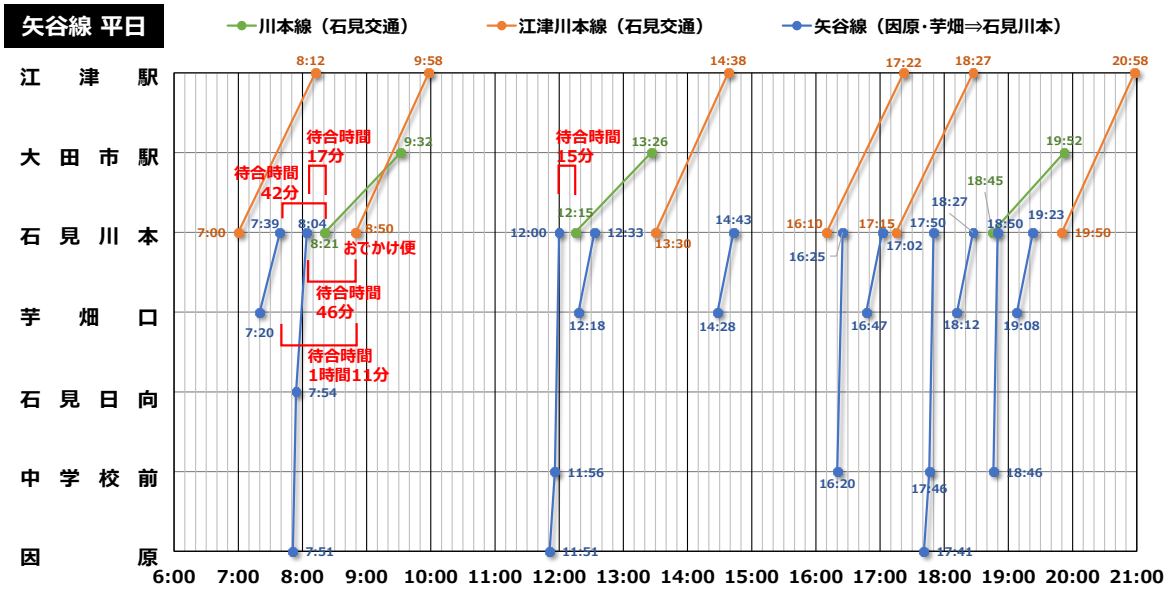


図 73　川本線・江津川本線と川本町スクールバス（矢谷線）との接続状況（芋畑・因原⇒大田市駅・江津駅）

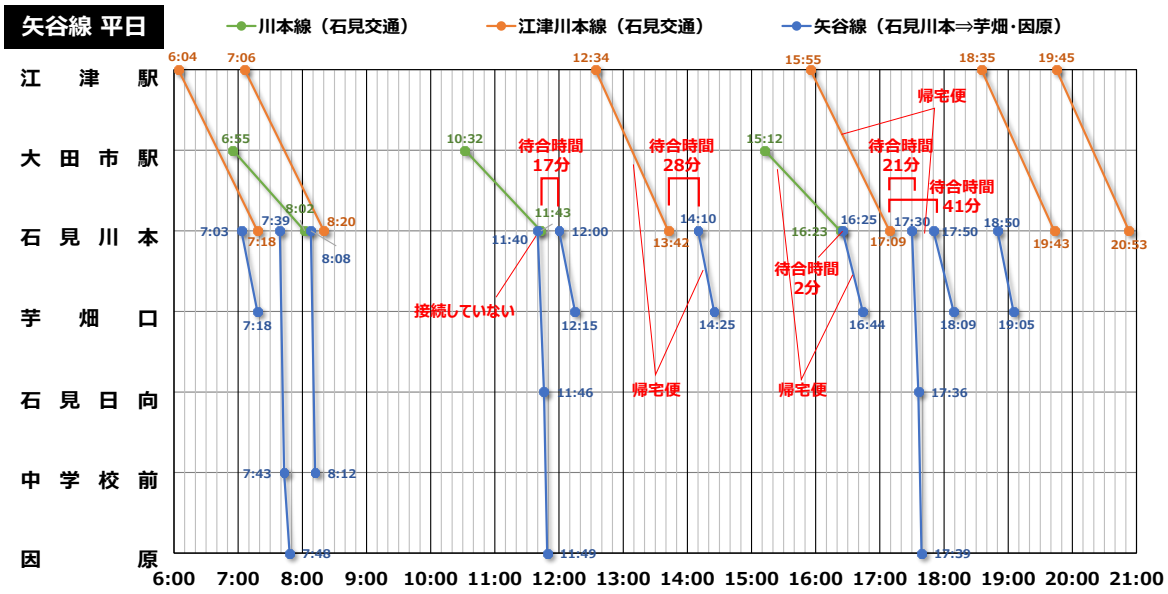


図 74　川本線・江津川本線と川本町スクールバス（矢谷線）との接続状況（江津駅・大田市駅⇒芋畑・因原）

《川本町スクールバス矢谷線と邑南川本線（おおなんバス）の接続》

○芋畑口から邑智病院への通院は川本町スクールバス「芋畑口7:20発⇒石見川本 7:39」が石見川本で51分の待合時間の後に邑南川本線「石見川本　8:30　発⇒邑智病院8:57着」と接続しますが、通院便はこれ以外にありません。

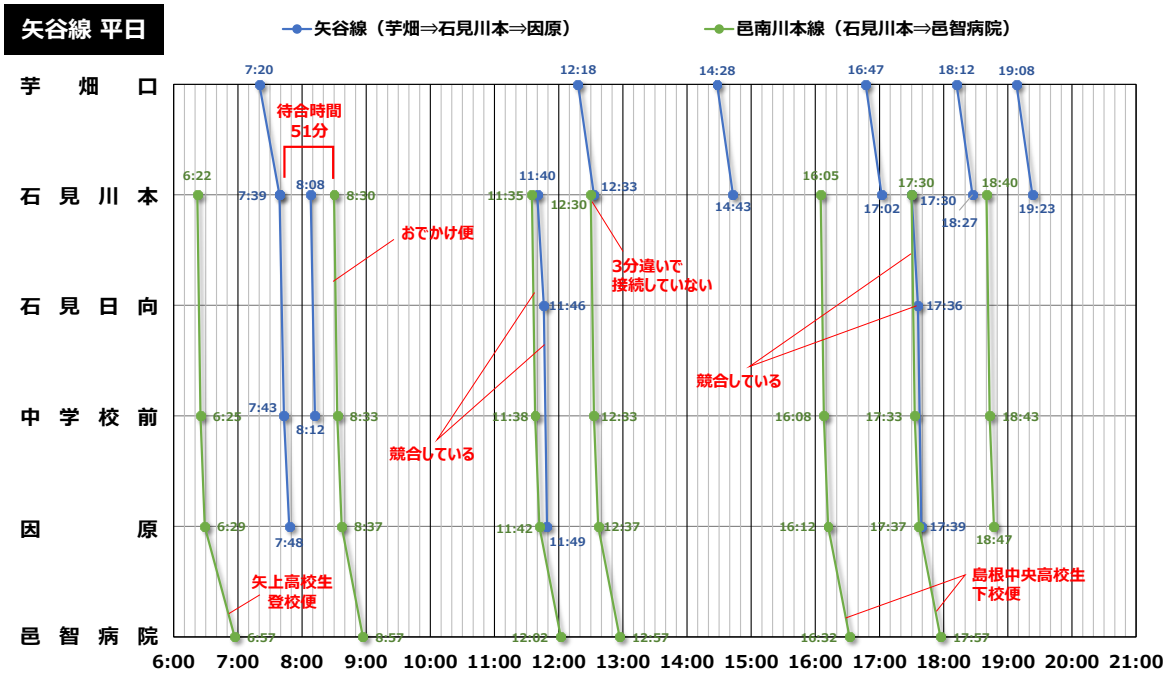


図 75　川本町スクールバス（矢谷線）と邑南川本線との接続状況（芋畑口⇒邑智病院）

○帰宅便としては邑南川本線の「邑智病院11:08発」が因原と石見川本で矢谷線に22分～24分程度で接続しています。これ以降、「邑智病院13:15発」が芋畑口行きの矢谷線と石見川本で28分の待合時間で接続しています。

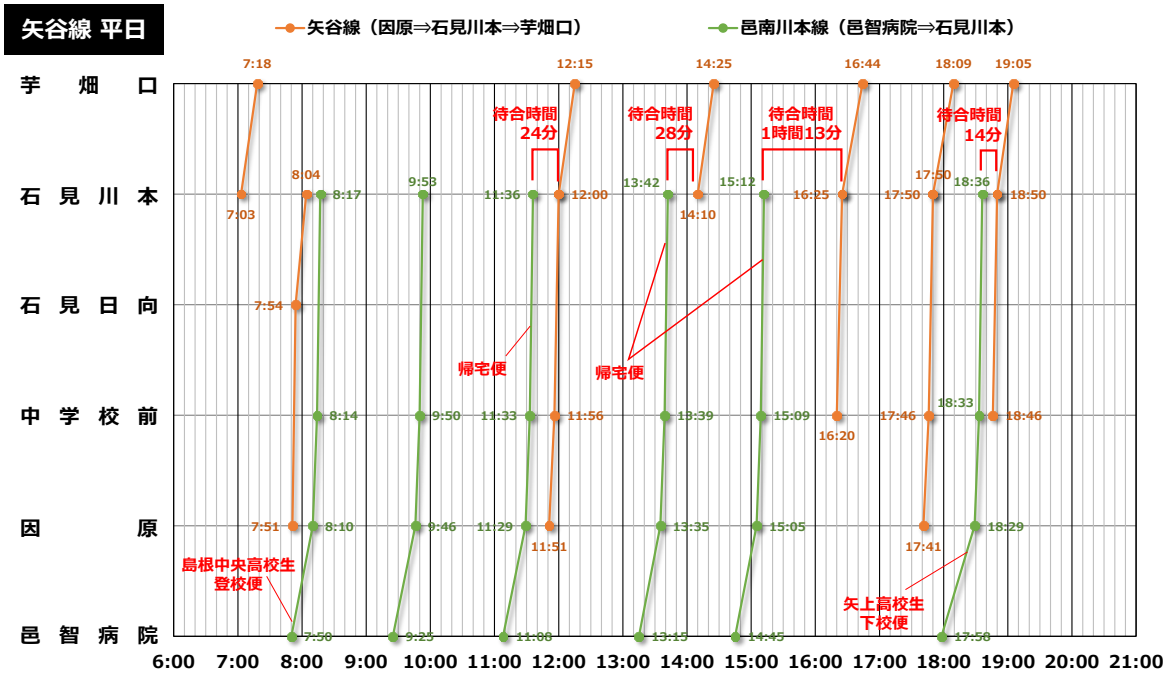


図 76　川本町スクールバス（矢谷線）と邑南川本線との接続状況（邑智病院⇒芋畑口）

5-2-5 タクシー事業者の状況

○町内のタクシー事業者は1社ですが、周辺市町の比較的近い場所に7つの事業者があります。
○デマンド型乗合タクシーの「まげなタクシー」は町内事業者が運行しており、その運行概要は下表のとおりです。

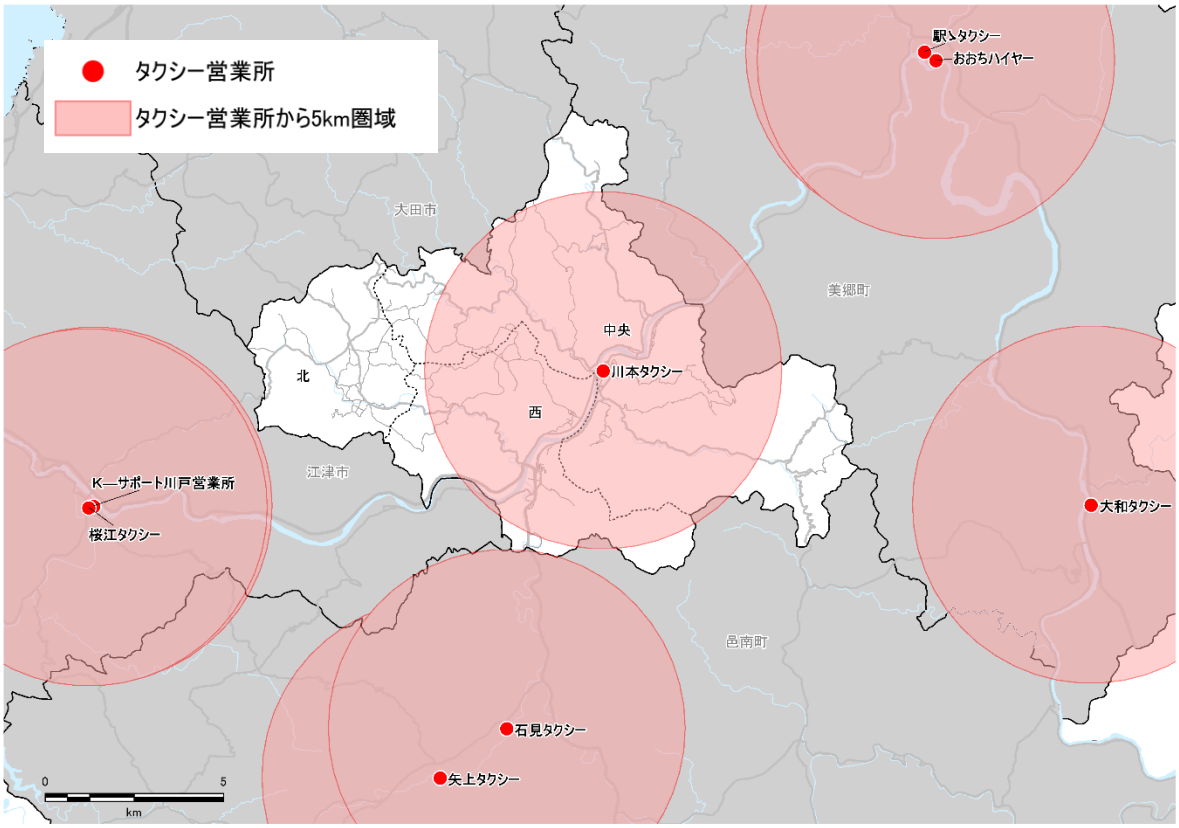


図 77 タクシー事業者の状況

表 29 まげなタクシー概要

	三原線	東部線
対象地域（自治会）	谷戸、西、笹畑、八幡、三原、南佐木、田窪、親和、湯谷、三俣、中倉 ※湯谷温泉弥山荘へは対象自治会以外も利用可	三大字、多田、久座仁、木路原
運　賃	1 回あたり 300 円	1 回あたり 300 円
運行日	火、水、金曜日（週 3 日） 祝日及び 12 月 29 日～1 月 3 日運休	木（週 1 日） 祝日及び 12 月 29 日～1 月 3 日運休
時刻表	8:00 因原→三原→石見川本→因原 10:40 因原→石見川本→三原→因原 12:30 石見川本→因原→三原→石見川本 14:10 石見川本→因原→三原→石見川本	9:00 川内→木路原→石見川本→因原 10:20 川内→木路原→石見川本→因原 12:40 因原→石見川本→木路原→川内 15:00 因原→石見川本→木路原→川内

5-2-6 公共交通空白地域の状況

○路線バスのバス停半径 400m圏域内及びデマンド型乗合タクシーの運行区域内を公共交通利用可能圏域に設定すると、その圏域内の人口は町全体で 3,154 人となり、全人口に占める割合は 97.2%と、ほぼ全体をカバーする高い割合になります。

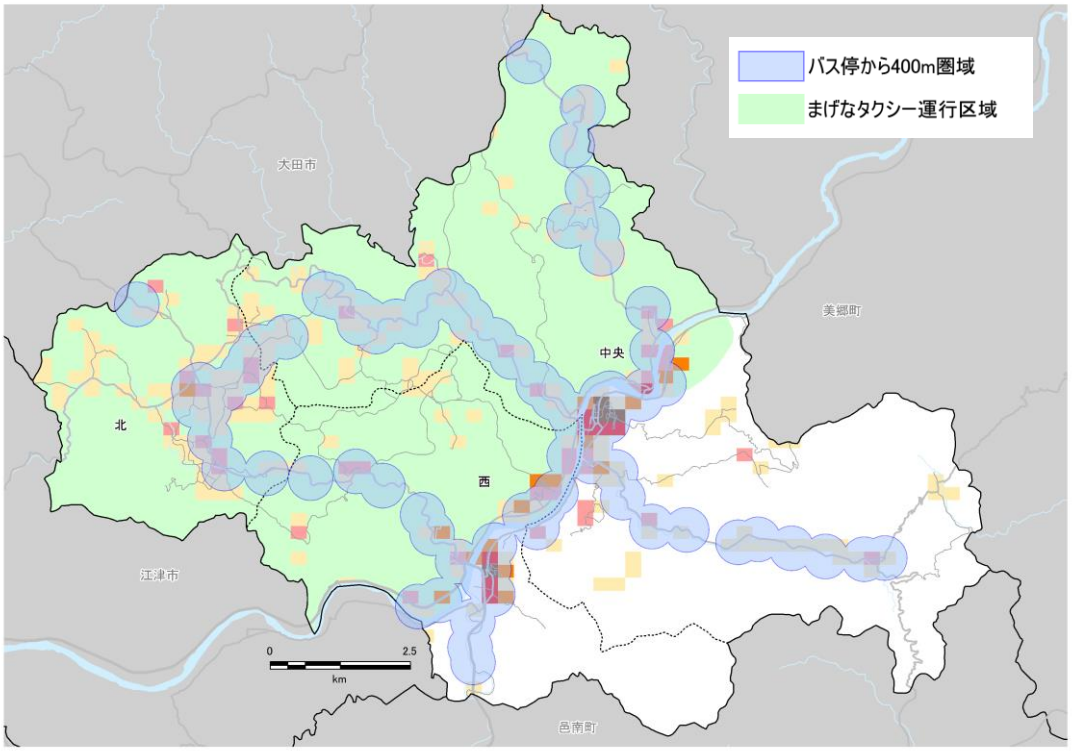


図 78 公共交通空白地域の状況

表 30 公共交通によるカバー率

地区	250m メッシュ人口（人） A	公共交通利用可能圏域内人口（人） B	カバー率（%） B÷A	公共交通空白地域人口（人） A-B
中央	1,822	1,733	95.1%	89
西	954	951	99.7%	3
北	470	470	100.0%	0
合 計	3,246	3,154	97.2%	92

※250mメッシュ人口は令和 2 年度国勢調査を基準としているが、メッシュの影響で国勢調査人口とは若干異なる。

5-2-7 利用者数の状況

（1）川本線（石見交通）

○川本線のここ5年間の利用者数は増減を繰り返しながらやや減少傾向で推移していますが、コロナ禍の影響は限定的と考えられます。

○系統別にみると「大田バスセンター～祖式・柿木原～石見川本」の系統は増減を繰り返し、「大田バスセンター～世界遺産センター・柿木原～石見川本」の系統は平成 30 年から令和2年度にかけて減少傾向で推移していましたが、令和3年度はやや持ち直しました。

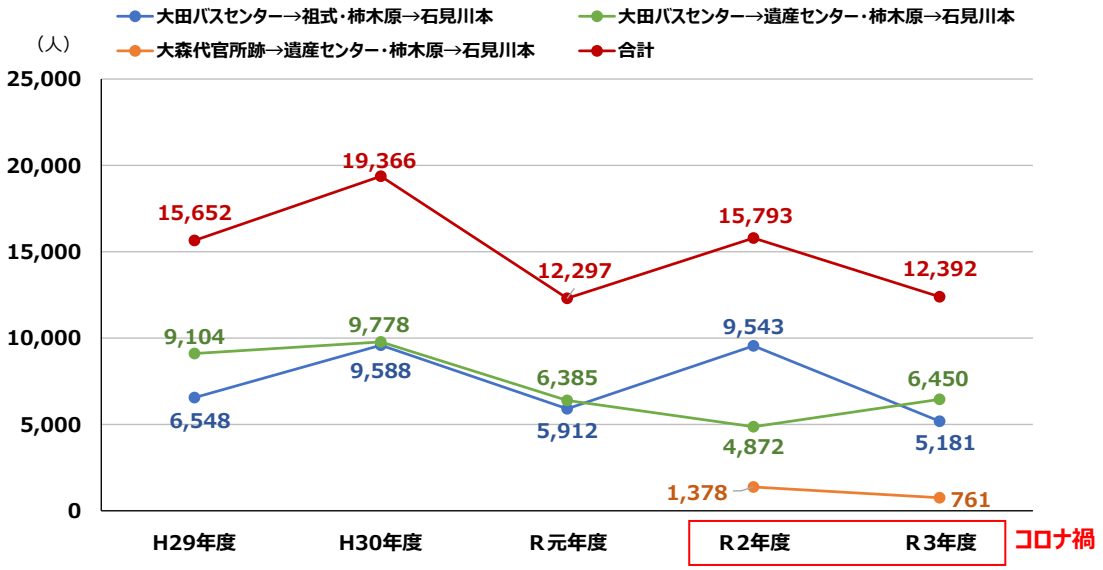


図 79 川本線年間利用者数の推移 ※バス年度(10 月～9 月)

（2）江津川本線（石見交通）

○江津川本線が三江線代替路線として運行を開始してから4年間の利用者数は、平成30年から令和2年にかけて年々増加してきましたが、令和3年度はコロナ禍の影響もあって大幅に減少しました。特に「済生会病院～江津駅・川戸～石見川本」の減少が著しくなっています。

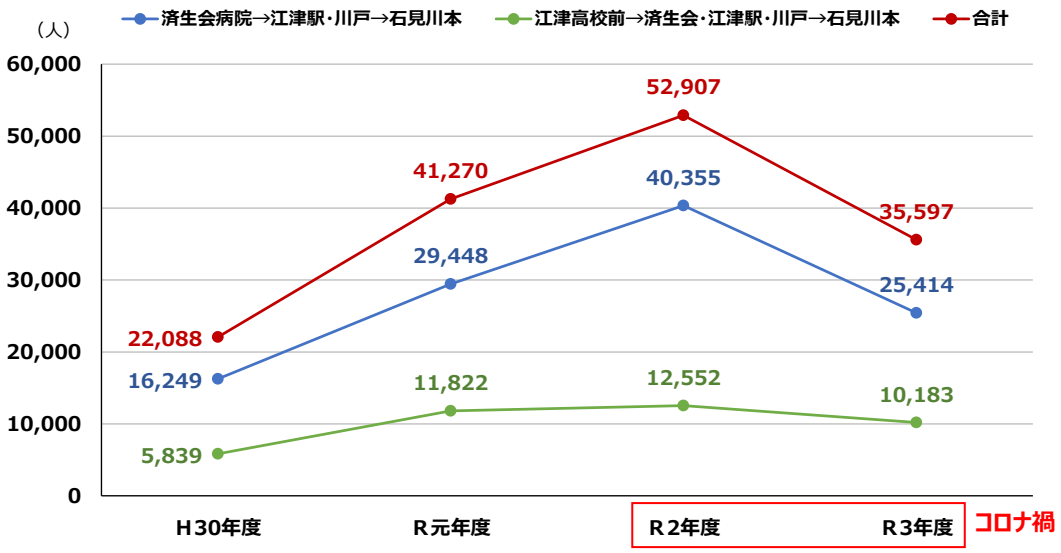


図 80 江津川本線年間利用者数の推移 ※バス年度(10 月～9 月)

（３）川本美郷線（大和観光）

○川本美郷線が三江線代替路線として運行を開始してからの4年間の利用者数の推移は、江津川本線と同じように令和2年度までは増加しましたが、コロナ禍の影響を受けて令和3年に大幅に減少しています。

○系統別にみると「石見川本～ゴールデンユートピアおおち～浜原駅前」の系統の減少幅が大きくなっています。

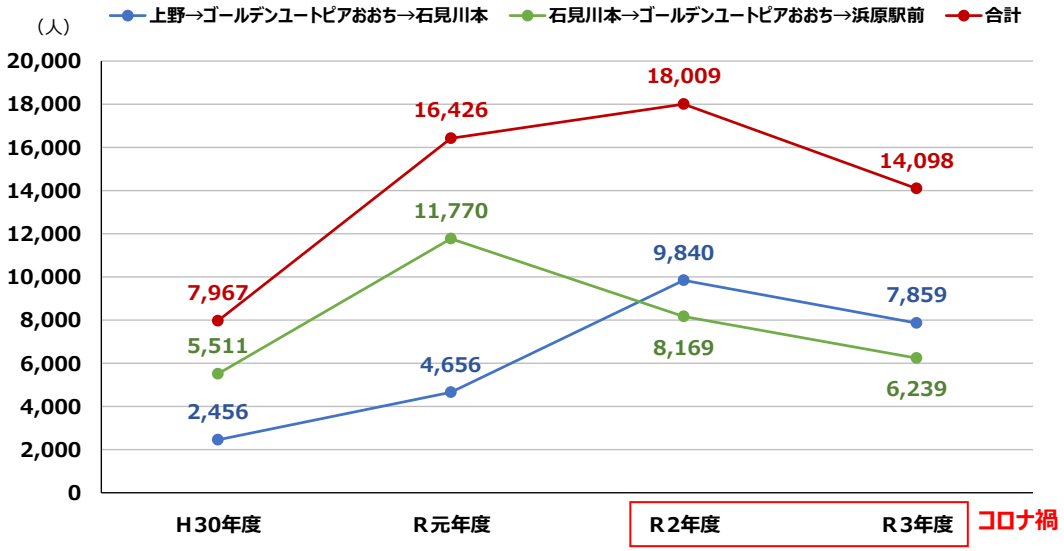


図 81　川本美郷線年間利用者数の推移　※バス年度(10 月～9 月)

（４）邑南川本線（おおなんバス）

○邑南川本線のここ5年間の利用者数の推移は、横ばいから微減傾向で推移しています。コロナ禍の影響か、令和2年度には減少しましたが、令和3年度はやや増加に転じています。

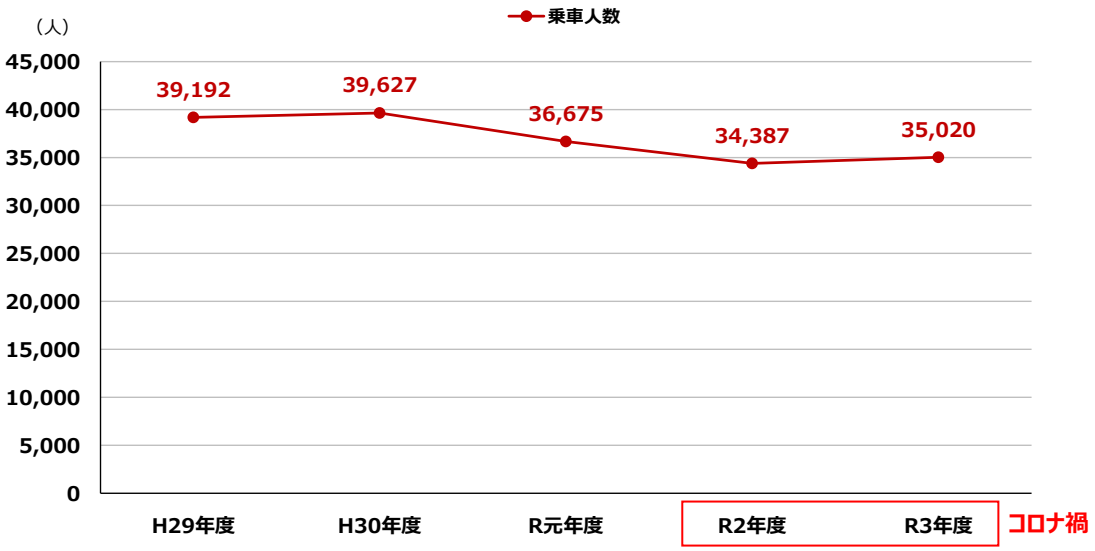


図 82　邑南川本線年間利用者数の推移

（１）川本町スクールバス

○川本町スクールバスのここ5年間の利用者数の推移は増減を繰り返しながら微増傾向で推移しており、コロナ禍の影響はみられません。

○内訳をみると一般利用が平成30年度以降横ばいで推移しているのに対し、児童生徒の利用は年々増加傾向で推移しています。

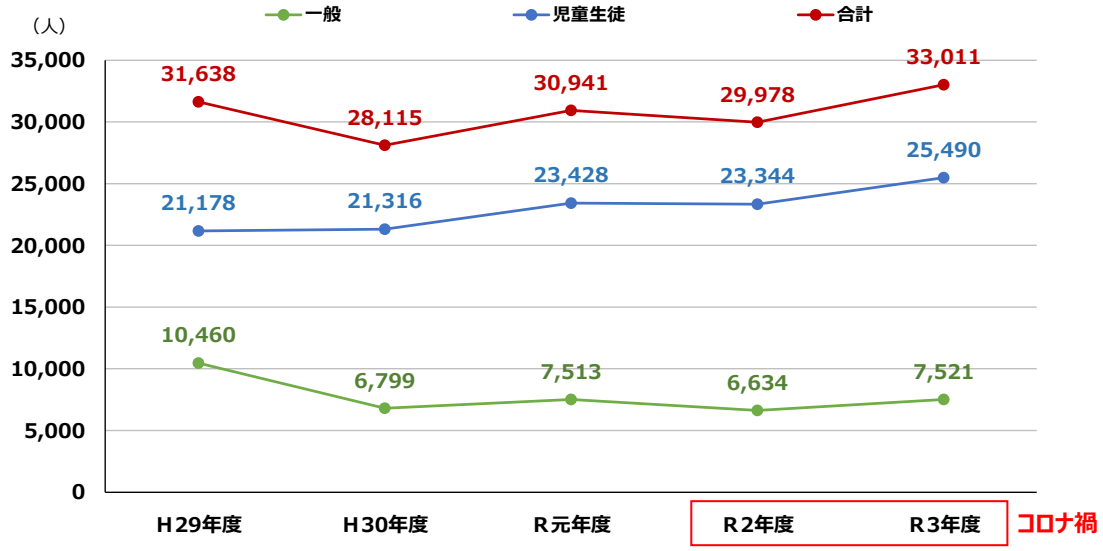


図 83　川本町スクールバス年間利用者数の推移

（２）まげなタクシー

○まげなタクシーの利用は平成29年と比べて令和 2 年には大幅に減少しています。これはコロナ禍で外出を控える傾向にあったことが影響していると考えられます。令和2年から令和3年にかけては微増で推移しています。

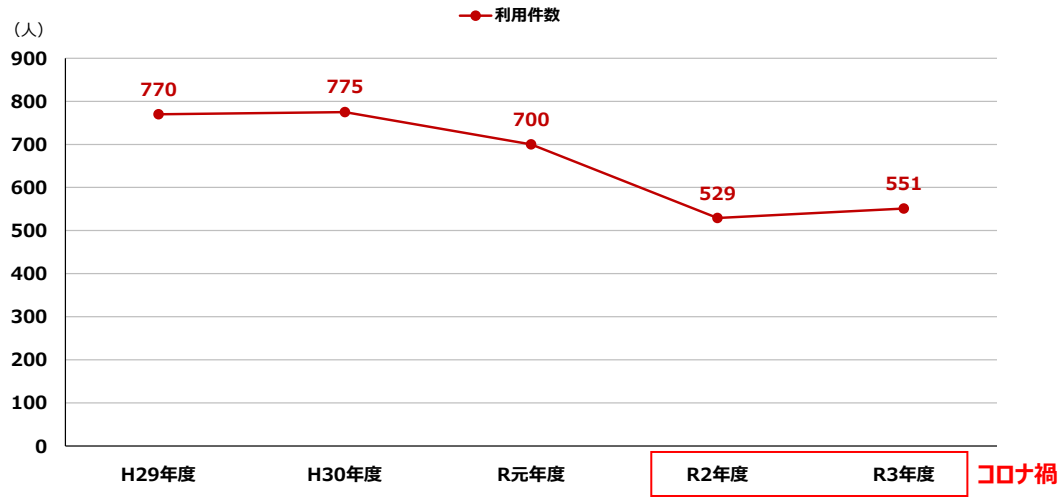


図 84　まげなタクシー年間利用者数の推移

5-2-8 乗降調査結果

（1）調査概要

○令和 3 年度に路線バスの乗降調査を行いました。その概要は以下のとおりです。

表 31 路線バス乗降調査概要（令和3年度実施）

調査路線	民間路線バス	石見交通：江津川本線、川本線／大和観光：川本美郷線
	川本町スクールバス	三原線、矢谷線
	おおなんバス	邑南川本線
調査方法	民間路線バス	石見交通：調査対象の便に調査員が乗車し、視認及び聞き取りによる乗客個々の乗降停留所、利用目的等を調査 大和観光：美郷町から提供された OD 調査データ（日別）を集計
	川本町スクールバス	停留所別一般（小中高生を除く）乗降者数をスクールバス乗務員が記録（全便）
	おおなんバス	調査対象の便に調査員が乗車し、視認及び聞き取りによる乗客個々の乗降停留所、利用目的等を調査
調査期間・調査日	民間路線バス	石見交通　江津川本線：令和 3 年 9 月 15 日（水） 川　本　線：令和 3 年 9 月 16 日（木） 大和観光　川本美郷線：令和 3 年 7 月 1 日（木）～8 月 31 日（火）
	川本町スクールバス	三原線・矢谷線：令和 3 年 8 月 23 日（月）～9 月 19 日（日）
	おおなんバス	邑南川本線：令和 3 年 9 月 16 日（木）
留意事項	○図表の単位は人 ○図表の停留所は、乗降の無かった停留所の一部を省略して掲載 ○川本町外で乗車し、降車する利用者を除いて集計 ○邑南川本線の調査員は石見川本～矢上駅間を乗車して調査を行っているため、全区間（三坂口～石見川本）のうち三坂口～矢上駅間は、矢上駅以西として集計 ○割合（%）表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とはならない	

（２）調査結果

①川本線（石見交通）

○調査日の利用者 13 人のうち、小中学生の通学利用が 12 人（92%）を占めています。
○大田から中央高校への通学者の多くは「銀山号」利用しています（乗務員ヒアリング）。

表 32 川本線乗降調査結果（川本⇒大田）

	利用者層					利用目的						合計	
	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	通院	買物	観光	その他		
8:21													
12:15													
16:35		3					3					3	50%
18:45			3				3					3	50%
計		3	3				6					6	100%
		50%	50%				100%					100%	

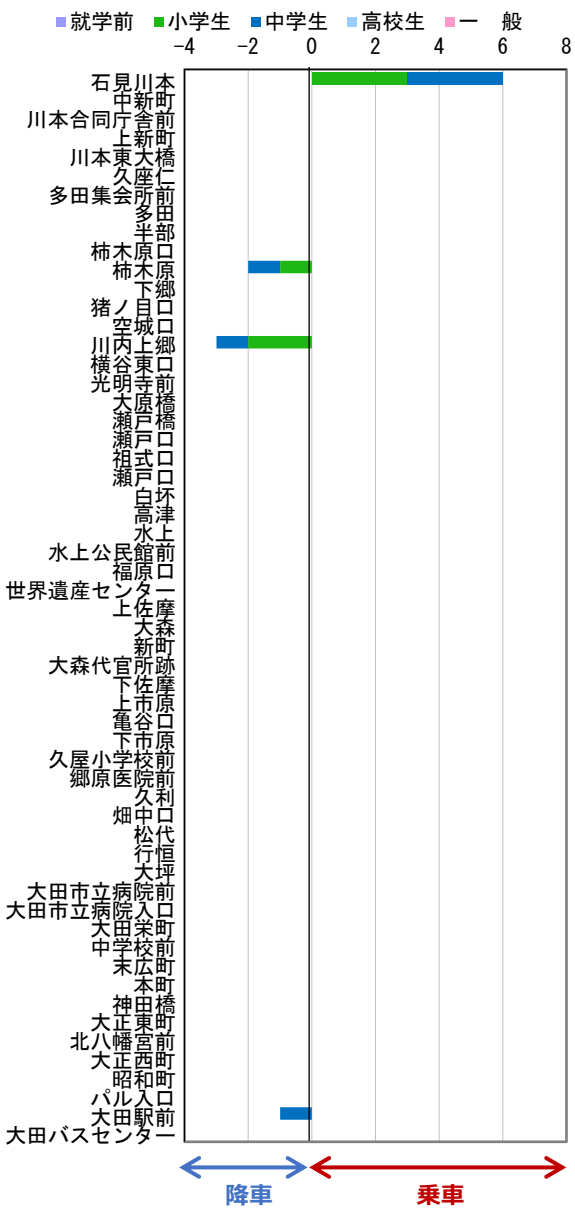


図 85　バス停別乗降者数

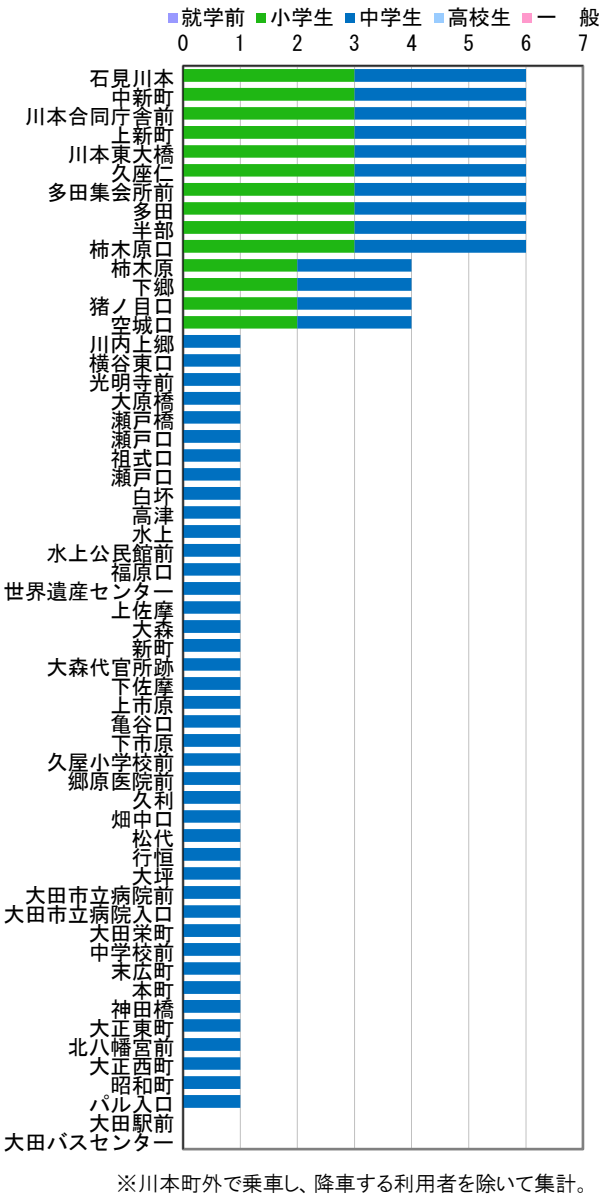


図 86　バス停通過人数

表 33　川本線乗降調査結果(大田⇒川本)

	利用者層					利用目的						合計	
	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	通院	買物	観光	その他		
6:53		4	2		1		6		1			7	100%
10:30													
15:10													
計		4	2		1		6		1			7	100%
		57%	29%		14%		86%		14%			100%	

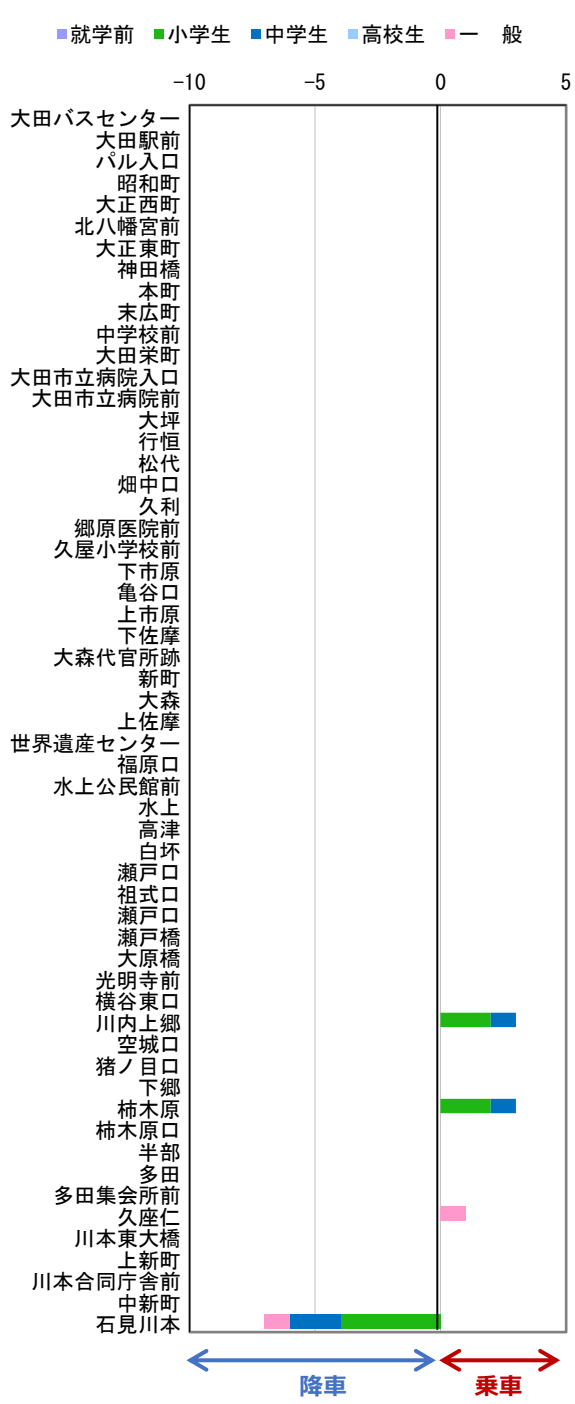


図 87　バス停別乗降者数



※川本町外で乗車し、降車する利用者を除いて集計。

図 88　バス停通過人数

②江津川本線（石見交通）

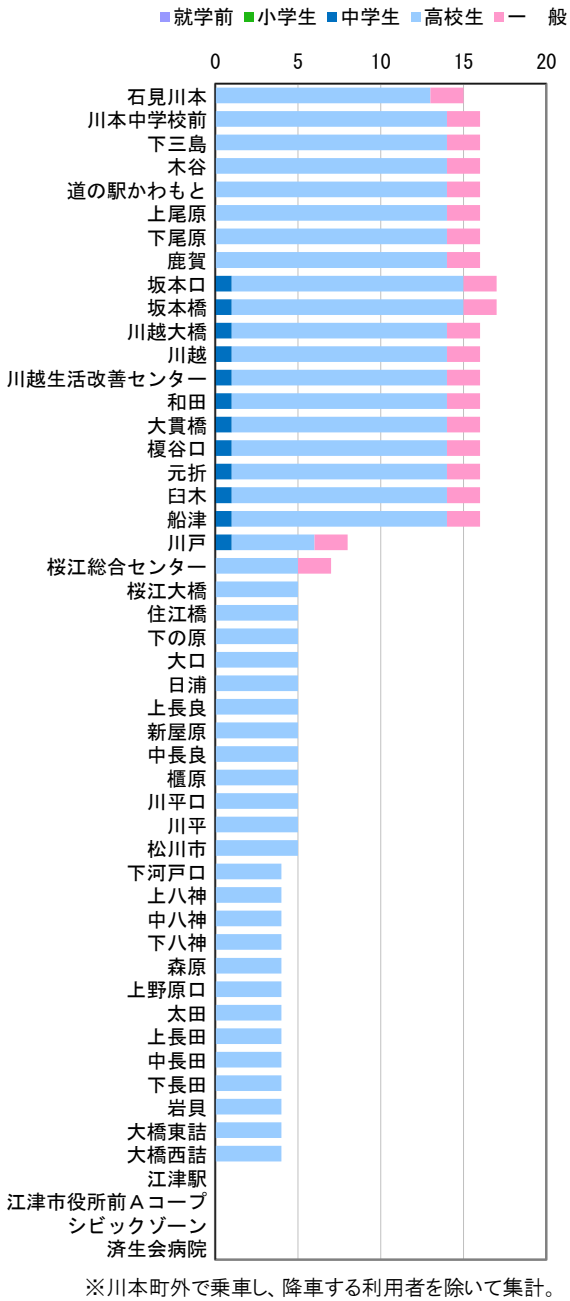
○調査日の利用者 40 人（上り・下り合計）のうち、高校生の通学利用が 32 人（80%）を占めており、高校通学者のうち 23 人（72%）が石見川本⇔川戸間を利用しています。

表 34 江津川本線乗降調査結果(川本⇒江津)

	利用者層					利用目的						合計	
	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	通院	買物	観光	その他		
7:00				1	1	1	1					2	11%
8:50					2						2	2	11%
13:30													
16:10				1			1					1	6%
17:15				12	1		12				1	13	72%
19:50													
計				14	4	1	14				3	18	100%
				78%	22%	6%	78%				17%	100%	



図 89 バス停別乗降者数



※川本町外で乗車し、降車する利用者を除いて集計。

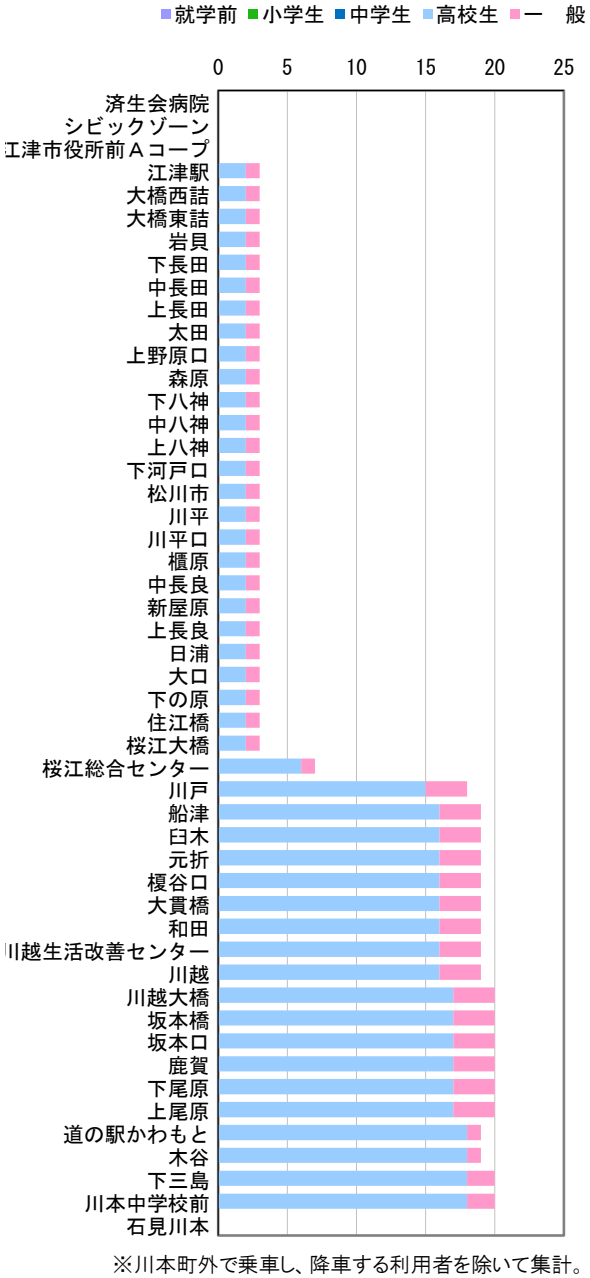
図 90 バス停通過人数

表 35 江津川本線乗降調査結果(江津⇒川本)

	利用者層					利用目的						合計	
	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	通院	買物	観光	その他		
6:00				1	1	1	1					2	9%
7:02				16			16					16	73%
12:30					3						3	3	14%
15:51													
18:31				1			1					1	5%
19:41													
計				18	4	1	18				3	22	100%
				82%	18%	5%	82%				14%	100%	



図 91 バス停別乗降者数



※川本町外で乗車し、降車する利用者を除いて集計。

図 92 バス停通過人数

③川本美郷線（大和観光）

〇調査期間中の延べ利用者数 266 人のうち 174 人(65%)が町をまたぐ利用をしています。
〇町をまたぐ利用者の 53%が石見川本・中新町⇔竹駅間の利用となっています。

表 36 利用区間別利用者数

利用区間	利用者数		
	期間合計	日平均	
川本町内	15 人	0.24 人	6%
川本町⇔美郷町	174 人	2.81 人	65%
美郷町内	77 人	1.24 人	29%
合計	**266 人**	**4.29 人**	**100%**

表 37 川本美郷線の町をまたぐ利用状況

川本→美郷				美郷→川本				合計	
乗車		降車	計	乗車	降車		計		
石見川本	中新町				中新町	石見川本			
43		竹駅	43	竹駅	34	15	49	92	53%
3	2	乙原駅前	5	乙原駅前	2	6	8	13	7%
9		粟原口	9	粟原口	5	10	15	24	14%
1		吾郷	1					1	1%
				簗瀬駅前	1		1	1	1%
1	1	粕渕下市	2	粕渕下市		1	1	3	2%
				ﾕｰﾄﾋﾟｱ		1	1	1	1%
3		美郷町役場	3	美郷町役場	2	2	4	7	4%
1		相生町	1	相生町	1	4	5	6	3%
2		三瓶山口	2					2	1%
				浜原駅前		2	2	2	1%
8		道の駅	8	道の駅		12	12	20	11%
				本郷		1	1	1	1%
1		上野	1					1	1%
72	3		75		45	54	99	174	100%

④川本町スクールバス三原線（小中高校生を除く一般利用のみの集計）

○調査期間中の一般利用者数は日平均 18.5 人で、便別では、三谷経由 12:15 シーピース前発便が 5.3 人と最も多く、次いで木谷経由 9:00 石見川本発便 3.6 人、6:50 石見川本発便 2.7 人と続きます。

○曜日別では月曜日の利用が最も多く、土日の利用は平日の半数程度となっています。

表 38　三原線の便別･曜日別平均利用者数(小中高校生を除く一般利用のみ)

	発時刻	月	火	水	木	金	土	日	日平均利用者数	
									利用者数	構成比
木谷回り	6:50	4.8	2.5	1.3	2.5	2.3	–	–	2.7	14%
	9:00	4.0	3.8	4.3	3.3	4.8	3.0	2.4	3.6	19%
	16:20	1.3	1.3	2.0	1.3	0.5	–	–	1.3	7%
	17:31	1.5	1.5	1.0	1.3	1.0		0.4	0.9	5%
	18:43						–	–		
三谷回り	7:08	3.0	2.5	2.0	1.3	2.8	1.8	2.2	2.2	12%
	12:15	5.0	3.0	4.8	7.8	5.8	–	–	5.3	28%
	12:45	–	–	–	–	–	2.5	2.8	2.7	14%
計		19.5	14.5	15.3	17.3	17.0	7.3	7.8	18.5	100%

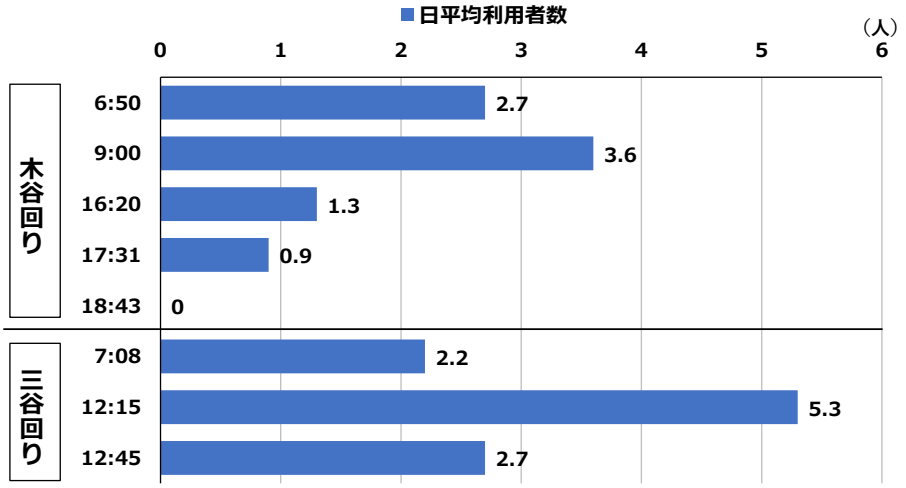


図 93　三原線便別日平均利用者数(小中高校生を除く一般利用のみ)

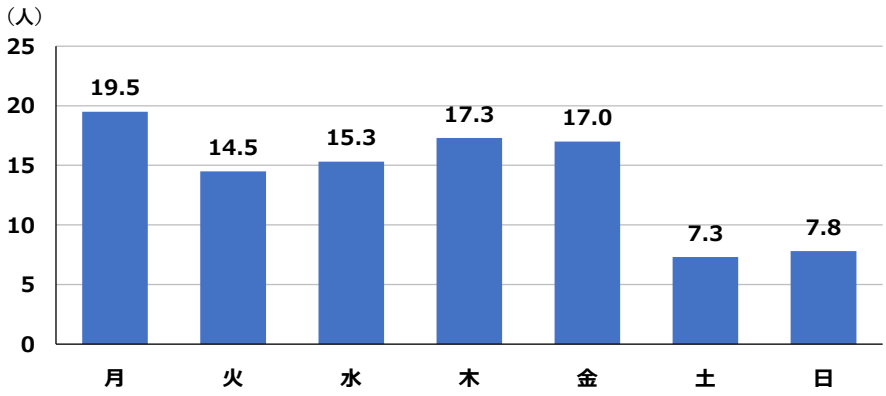


図 94　三原線曜日別日平均利用者数(小中高校生を除く一般利用のみ)

⑤川本町スクールバス矢谷線（小中高校生を除く一般利用のみの集計）

○調査期間中の一般利用者数は日平均 5.5 人で、便別では、上り 7:20 発便が 2.1 人と最も多く、次いで下り 16:20 発便 1.1 人、11:40 発便 1.0 人と続いていますが、三原線に比べると全体的に利用が少ない状況です。

○曜日別では金曜日が最も多く、次いで水曜日、木曜日等の順となっています。

表 39 矢谷線の便別・曜日別平均利用者数（小中高校生を除く一般利用のみ）

方向	運行ルート	発時刻	月	火	水	木	金	日平均	
								利用者数	構成比
下り	石見川本⇒芋畑口	7:03							
	石見川本⇒石見日向⇒因原⇒川本中⇒石見川本⇒芋畑口	11:40	0.5	0.8	1.3	1.0	1.3	1.0	17%
	石見川本⇒芋畑口	14:10	0.5	0.3	1.0	0.3	0.8	0.6	10%
	川本中⇒石見川本⇒芋畑口	16:20	0.5	1.0	1.0	1.5	1.5	1.1	20%
	石見川本⇒石見日向⇒因原⇒川本中⇒石見川本⇒芋畑口	17:30							
	川本中⇒石見川本⇒芋畑口	18:46							
上り	芋畑口⇒石見川本⇒川本中⇒因原⇒石見日向⇒石見川本⇒川本中	7:20	2.0	2.0	2.3	2.0	2.0	2.1	37%
	芋畑口⇒石見川本	12:18	0.5	0.5	0.5	0.8	1.3	0.7	13%
	芋畑口⇒石見川本	14:28			0.5		0.3	0.2	3%
	芋畑口⇒石見川本	16:47							
	芋畑口⇒石見川本	18:12							
	芋畑口⇒石見川本	19:08							
計			4.0	4.5	6.5	5.5	7.0	5.5	100%

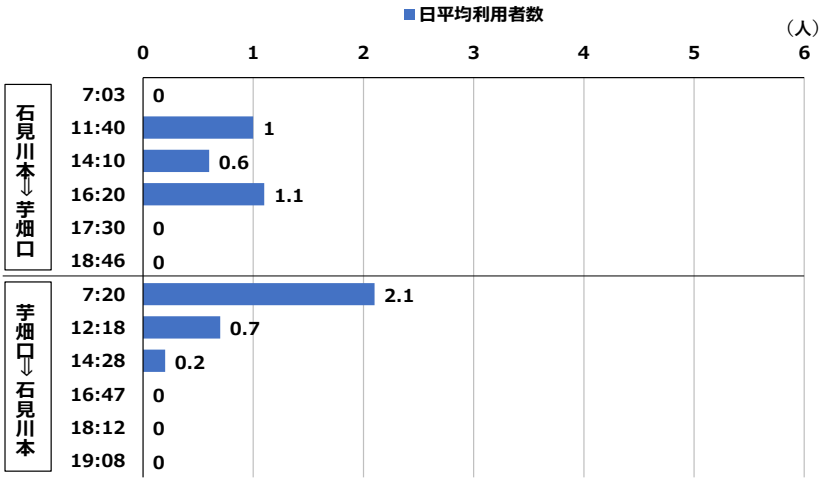


図 95 矢谷線便別日平均利用者数（小中高校生を除く一般利用のみ）

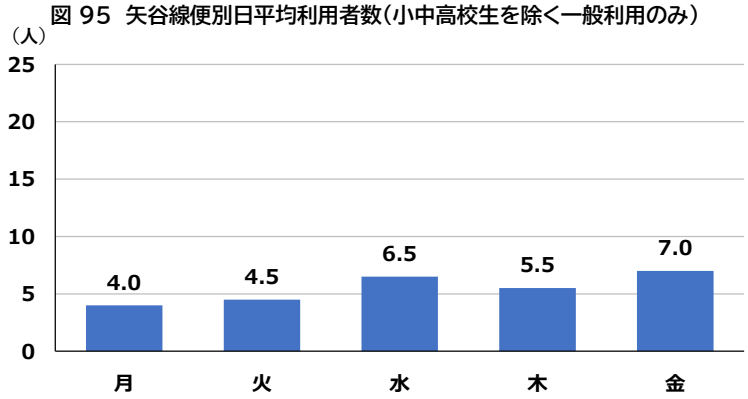


図 96 矢谷線曜日別日平均利用者数（小中高校生を除く一般利用のみ）

⑥邑南川本線

○調査日の利用者 54 人のうち、高校生の通学利用が 34 人（63%）を占めており、この通学利用者 34 人のうち 32 人が島根中央高校生となっています。
○川本町内の移動にこの路線を利用した人は 8 人（15%）ありました。

表 40 邑南川本線乗降調査結果（川本⇒邑南）

	利用者層					利用目的						計	
	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	通院	買物	観光	その他		
6:22				1	1	1	1					2	8%
8:30					2			2				2	8%
11:35					2				2			2	8%
12:30					2				2			2	8%
16:05													
17:30				11	3	2	11		1			14	54%
18:40				4			4					4	15%
計				**16**	**10**	**3**	**16**	**2**	**5**			**26**	**100%**
				62%	38%	12%	62%	8%	19%			100%	

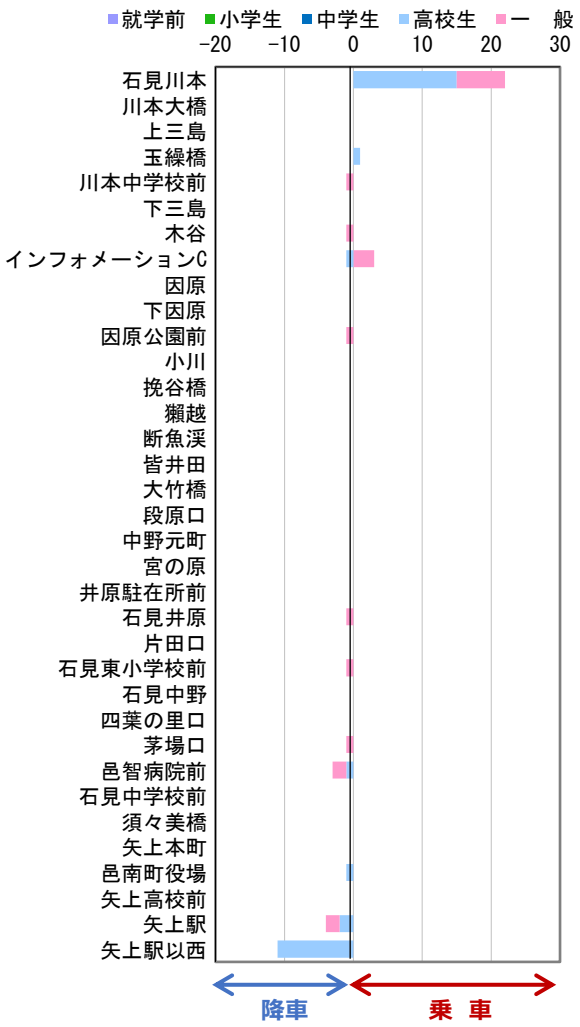
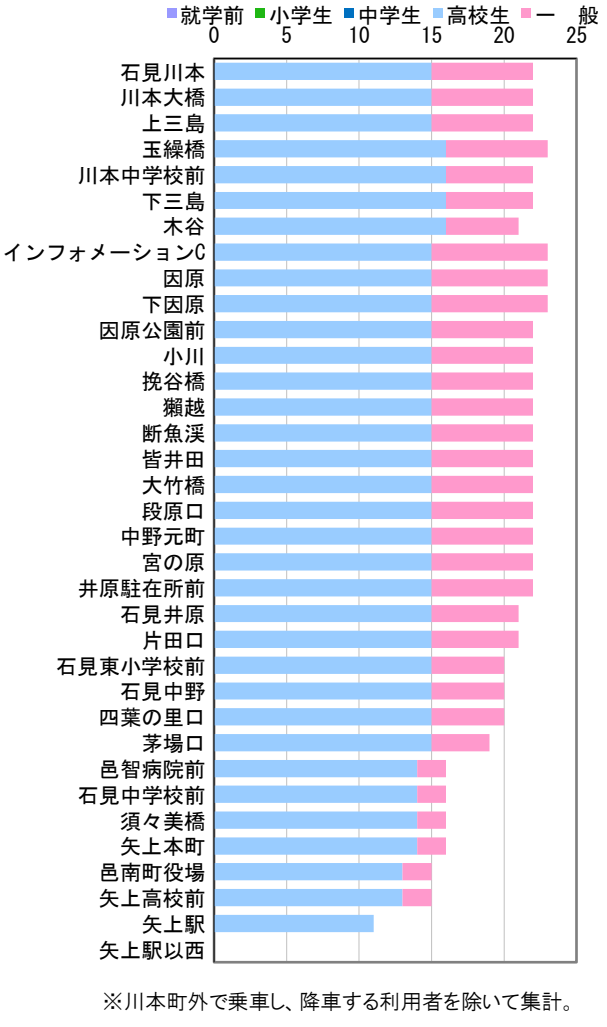


図 97 バス停別乗降者数



※川本町外で乗車し、降車する利用者を除いて集計。

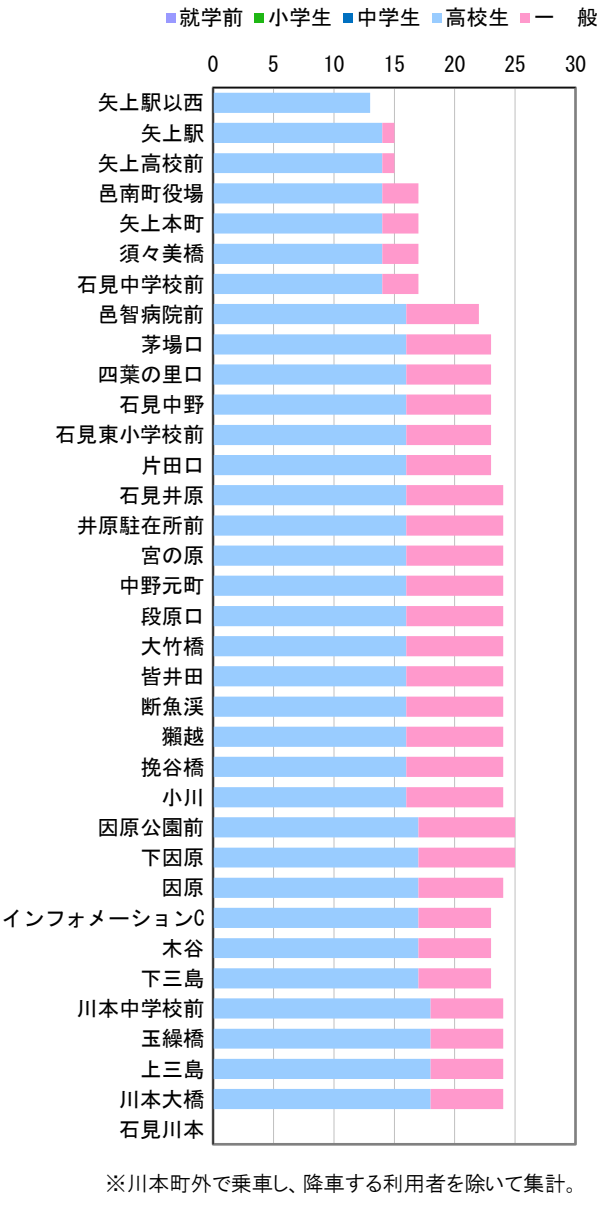
図 98 バス停通過人数

表 41　邑南川本線乗降調査結果(邑南⇒川本)

	利用者層					利用目的						計	
	就学前	小学生	中学生	高校生	一般	通勤	通学	通院	買物	観光	その他		
7:45				17	3	1	17		2			20	71%
9:20					1				1			1	4%
11:00					2			1	1			2	7%
13:07													
14:37					3	1		1			1	3	11%
18:03				1	1		1				1	2	7%
計				**18**	**10**	**2**	**18**	**2**	**4**		**2**	**28**	**100%**
				64%	36%	7%	64%	7%	14%		7%	100%	



図 99　バス停別乗降者数



※川本町外で乗車し、降車する利用者を除いて集計。

図 100　バス停通過人数

5-3 公共交通利用に関する助成制度

5-3-1 タクシー利用助成

○本町では、町内の公共交通機関を利用することが極めて困難な地域の居住者に対して、生活に必要な交通手段を確保することを目的に、タクシー利用助成を行っています。
○令和 2 年度から利用対象地域を現在の地域に拡大したことにより、利用は大きく伸びています。

表 42 タクシー利用助成の概要

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="4">内　　容</th></tr>
<tr><td>利用対象者</td><td colspan="4">▶居住地
畑野、田水、芋畑、笹畑、日向、川内、小谷、馬野原、多田、久座仁、木路原
▶自家用車での移動が困難な世帯の者
○自動車運転免許証がない
○世帯で自動車を保有していない
○世帯で自動車を保有しているが利用できない</td></tr>
<tr><td rowspan="4">本人負担額と助成額</td><td>メーター金額</td><td>本人負担額</td><td>助成額</td><td>備考</td></tr>
<tr><td>2,000 円未満</td><td>メーター金額の 1/2 の額</td><td>メーター金額から本人負担額を差し引いた金額</td><td>助成額は 10 円未満切捨て</td></tr>
<tr><td>2,000 円以上
5,000 円以内</td><td>1,000 円</td><td>メーター金額から本人負担額を差し引いた金額</td><td></td></tr>
<tr><td>5,000 円超</td><td>メーター金額から 4,000 円を差し引いた額</td><td>4,000 円</td><td></td></tr>
<tr><td>助成申請</td><td colspan="4">○助成を受けようとする者は、事前に川本町タクシー利用助成申請書を町に提出しなければならない。</td></tr>
<tr><td>利用券</td><td colspan="4">○交付枚数：利用券の交付枚数は、助成決定日の属する月から、交付日の属する年度末までの月数に 4 枚を乗じた枚数
○利用券の有効期限：交付を受けた日の属する年度の末日
○再交付：利用券は、やむを得ない特別な事情がある場合を除き再交付不可</td></tr>
</table>

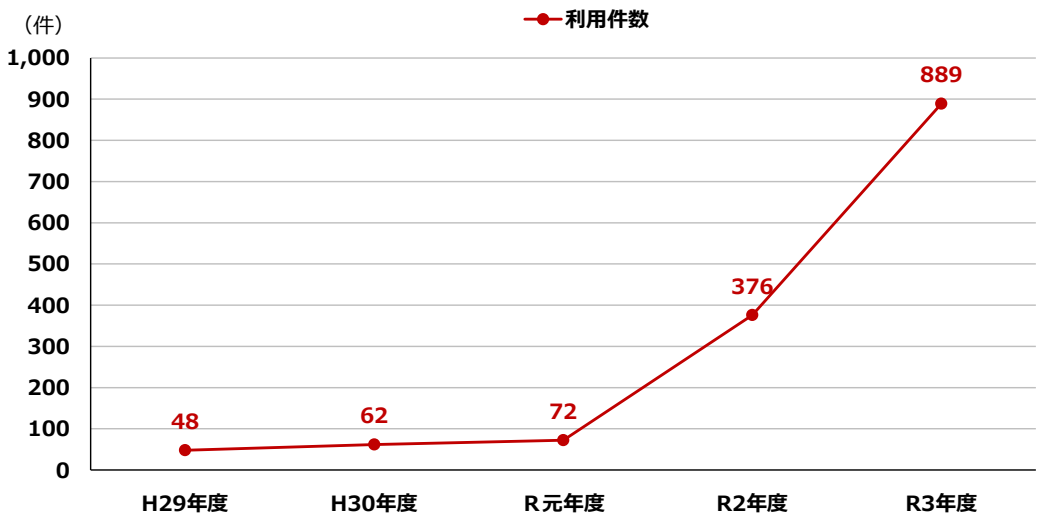


図 101 タクシー利用助成利用件数･町負担額の推移

5-3-2 高齢者フリーパス

○免許返納者に対し川本町スクールバスの運賃が3年間無料となる「高齢者フリーパス」を令和2年度から交付していますが、その数は減少しています。

○一方で、このような免許返納者への特典はあるものの、元々運転免許を持たない人とのサービス格差を是正する必要があることから、今後このような制度の適正なあり方について検討していく必要があります。

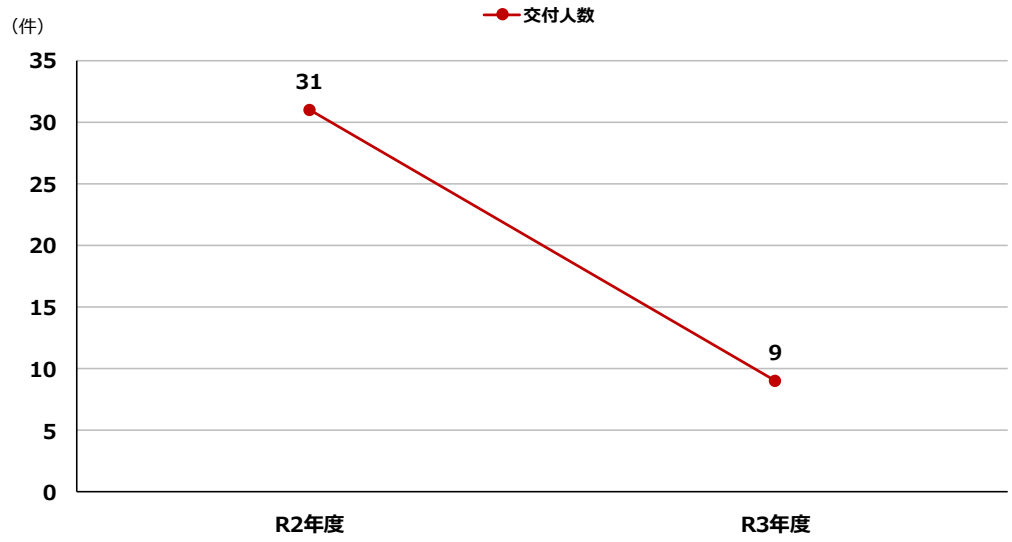


図 102 高齢者フリーパス交付人数の推移

5-3-3 遠距離通学費助成

○町では石見交通バスを利用して小中学校に通う児童生徒を対象として、「遠距離通学費助成」を行っています。対象件数は令和2年度までは増加していましたが、令和3年度には減少に転じています。

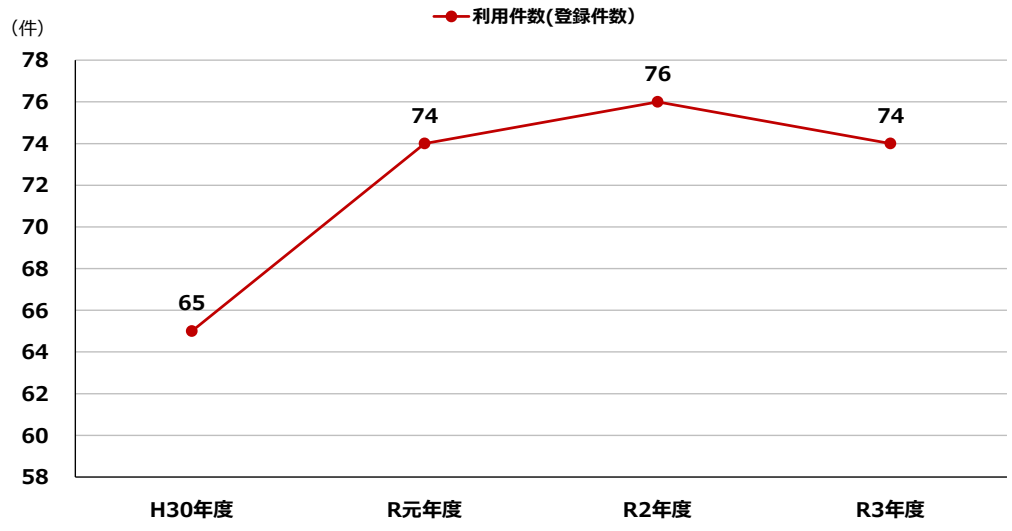


図 103 通学費助成利用件数の推移

表 43 遠距離通学費助成の概要

種類	対象	助成金額	支給時期	対象者の認定
定期乗車券	川本町に住所があり、石見交通バスを使って小中学校に通学する児童生徒	現物支給(定期乗車券を前期・後期に分けて交付します)	４月、９月	学校を通じて対象者を認定(申請不要)
交通費	川本町に住所があり、 【1】交通機関を使って小中学校に通学する児童生徒のうち、自宅から最寄りのバス停までの距離が 2km 以上ある者 【2】自宅からバス停までの距離が小学生 2km、中学生 6km 以上あり、徒歩で通学している者	【1】(自宅から最寄りのバス停までの距離-2km)×20 円×往復×授業日数 【２】(学校までの距離-〇)×20 円×往復×授業日数 ※〇…小学生 2km 中学生 6km	毎学期末	学校を通じて対象者を認定(申請不要)

資料:川本町ホームページ

5-4　公共交通に係る町負担額の状況

5-4-1　石見交通バス

○石見交通「川本線」に対する町の負担額は平成 30 年度以降でみると減少傾向にありますが、反対に「江津川本線」はコロナ禍の影響を受けて増加傾向にあり、結果として石見交通への負担額は令和元年に比べて令和2年は一旦減少したものの、令和3年度には再び上昇しています。

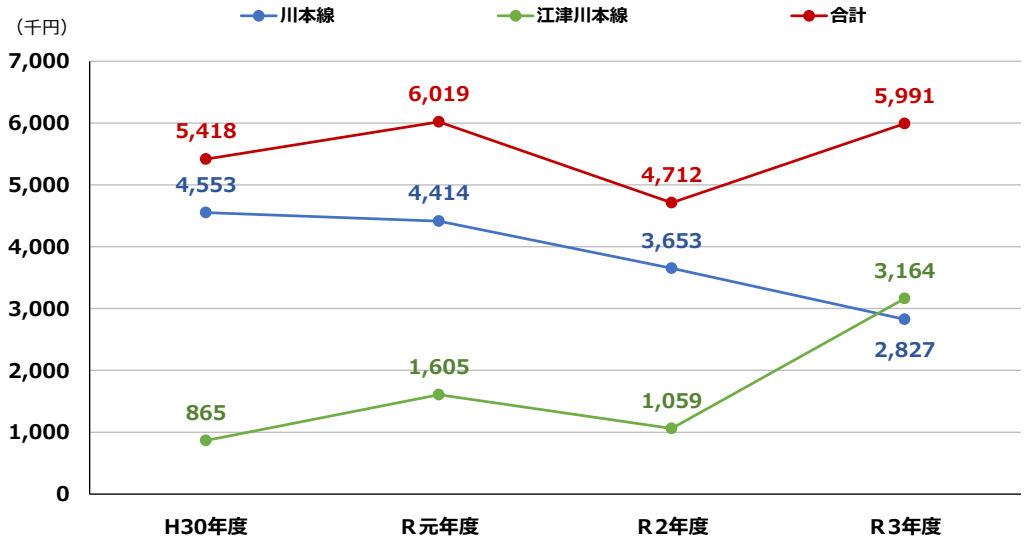


図 104　川本線・江津川本線（石見交通）に係る町負担額の推移

5-4-2　大和観光バス

○大和観光が運行する「川本美郷線」には2つの系統がありますが、これらに係る町の負担額は2系統共に増加傾向で推移しており、結果として運行当初の平成30年度に比べて令和3年には約4倍になっています。

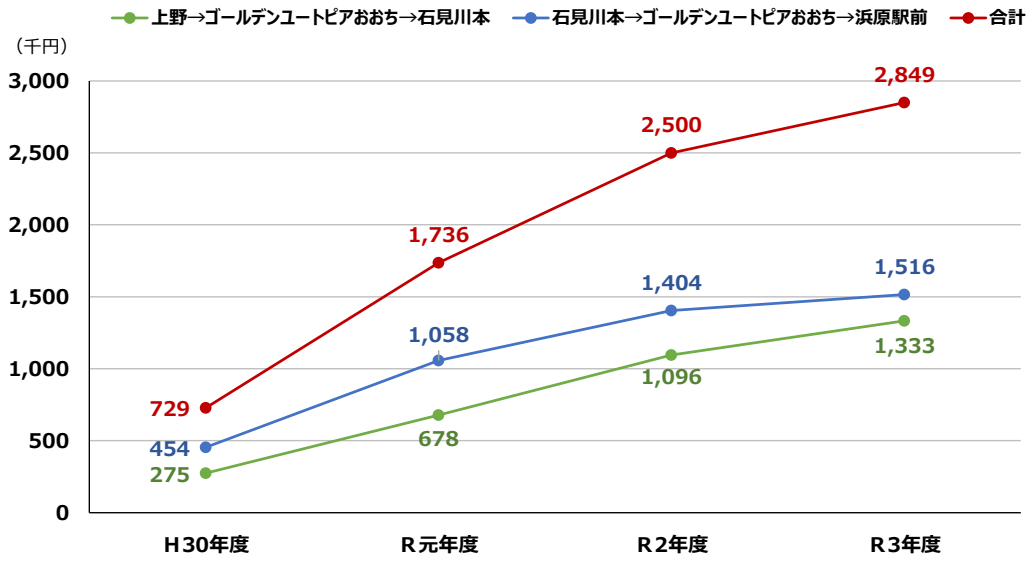


図 105　川本美郷線（大和観光）に係る町負担額の推移

5-4-3 おおなんバス

○邑南町が運営するおおなんバスのうち、川本町内に乗り入れている「邑南川本線」への町負担額は年々減少傾向で推移しています。

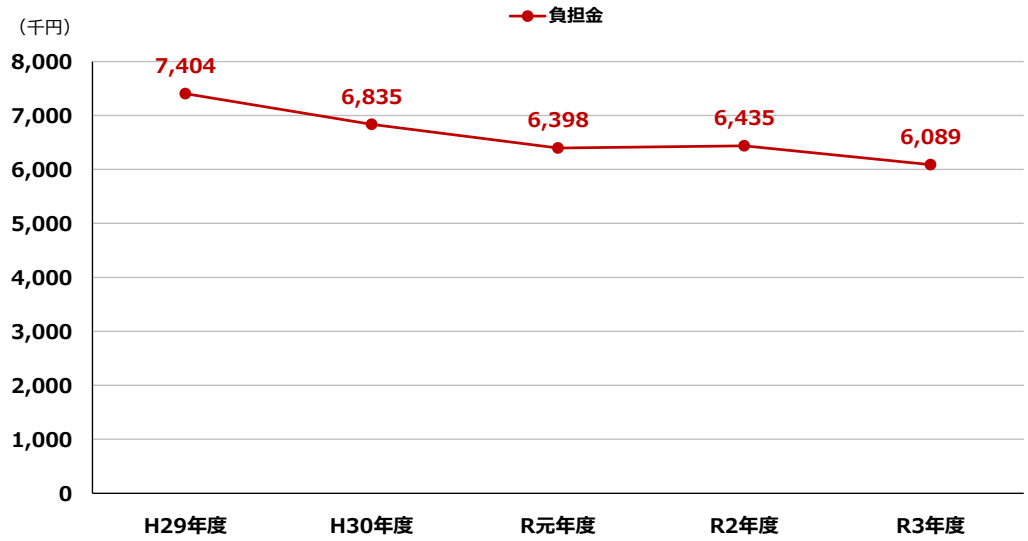


図 106 邑南川本線（おおなんバス）に係る町負担額の推移

5-4-4 川本町スクールバス

○川本町スクールバスに係る町の負担額は増加傾向にあり、平成29年度から令和3年度の5年間で1,800千円増加しています。

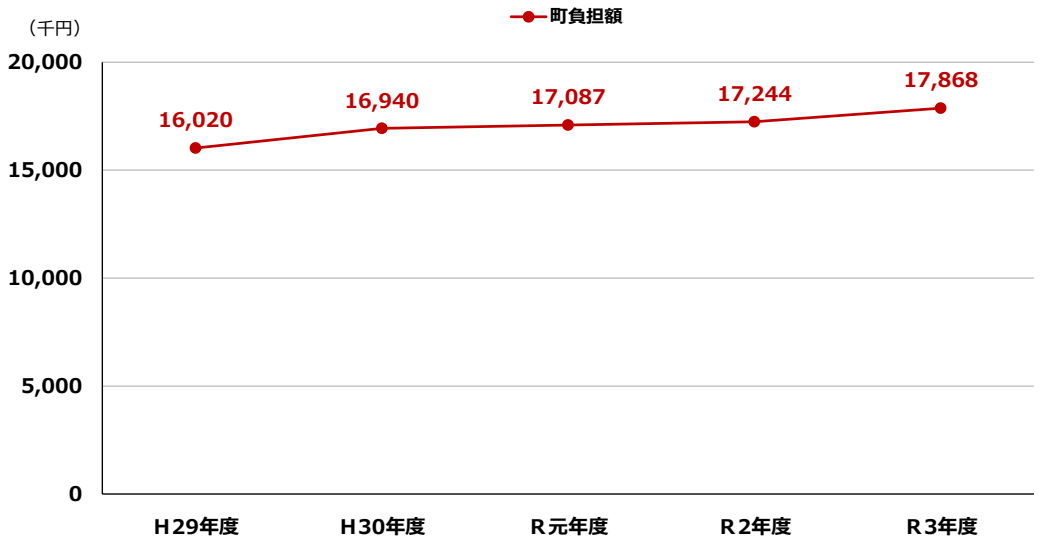


図 107 川本町スクールバスに係る町負担額の推移

5-4-5 まげなタクシー

○まげなタクシーに係る町負担額は便数を増便した令和元年度は一時的に5,813千円に上昇しましたが、それ以外は4,800千円前後で安定的に推移しています。

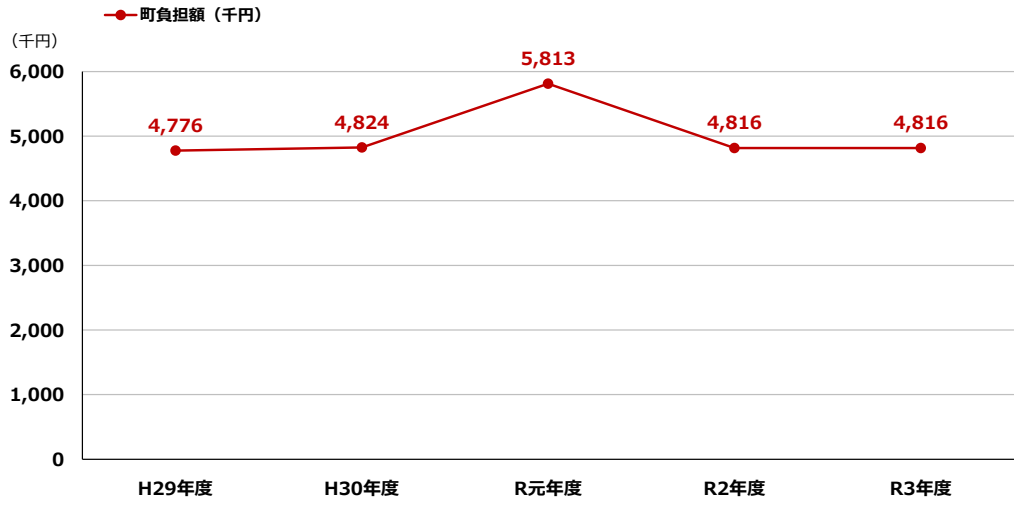


図 108 まげなタクシーに係る町負担額の推移

5-4-6 各種助成制度

（1）タクシー助成

○タクシー助成については前述のように対象範囲を広げたことによる利用拡大に伴って、町の負担額も大幅に増加していますが、全体の金額としてはバスへの負担額に比べ低く抑えられています。

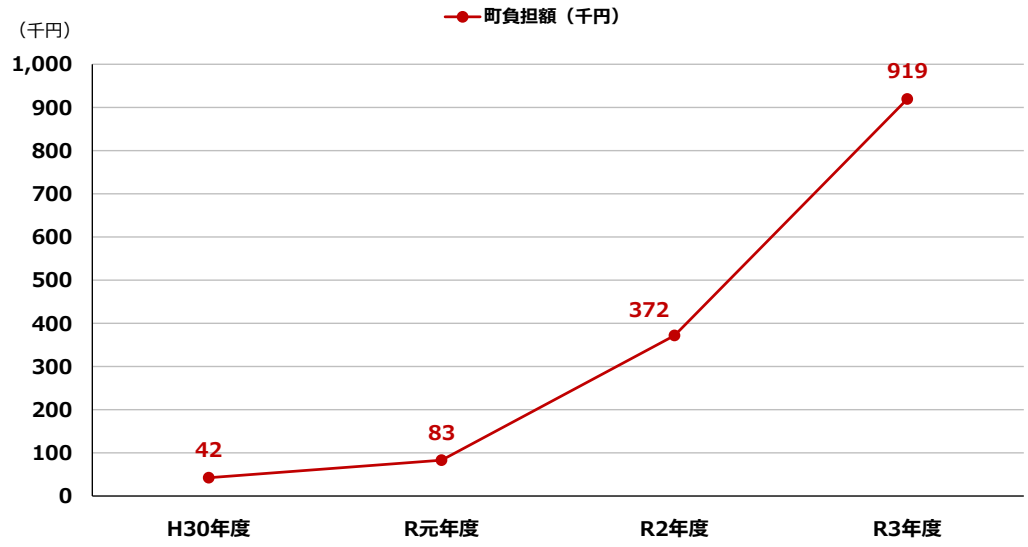


図 109 タクシー助成に係る町負担額の推移

（２）通学費助成

○通学費助成に係る町の負担額は令和元年度に一旦は上昇しましたが、その後は減少傾向で推移しています。

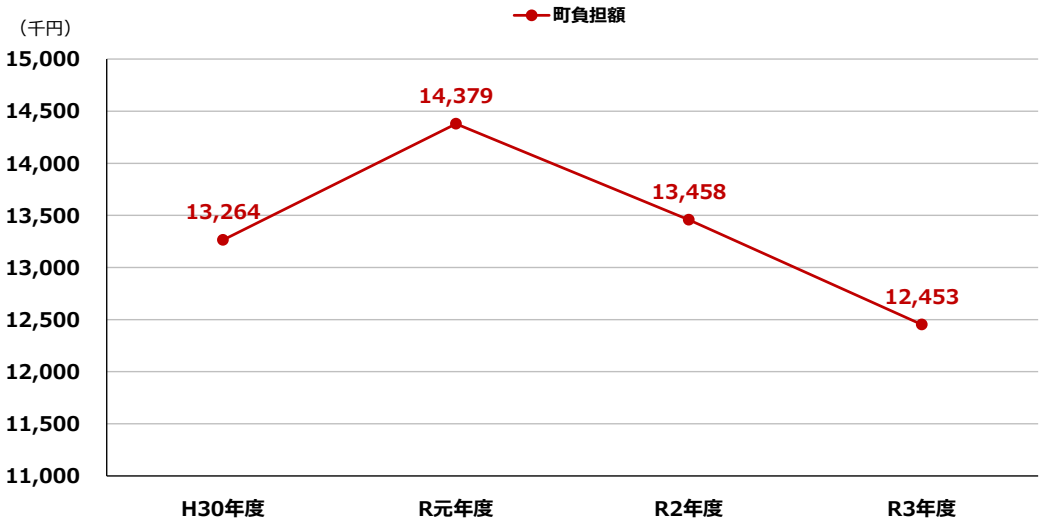


図 110　通学費助成に係る町負担額の推移

5-4-7　町合計

○バスに係る町の負担額合計は平成29年度から平成30年度にかけて通学助成が一部助成から全額助成に引き上げられたため大幅に増加していますが、その後は50,000千円前後で推移しています。

○全体に占める割合は「スクールバス」、「通学費助成」、「邑南川本線」の順に高くなっています。

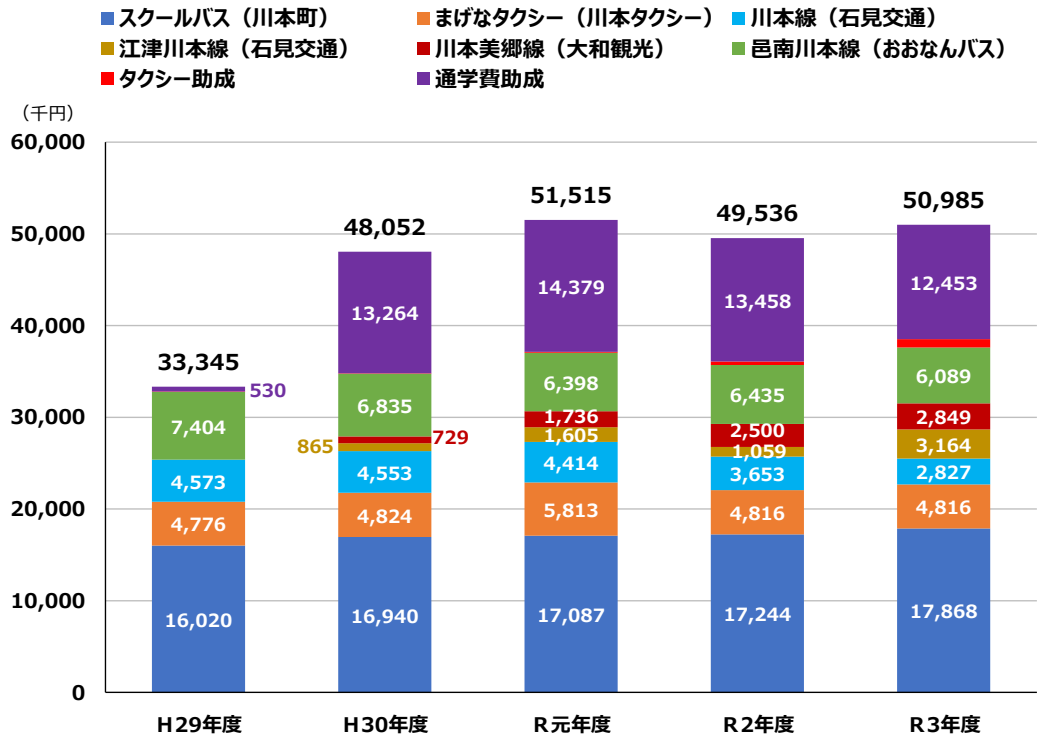


図 111　町負担額合計の推移

6．川本町における公共交通の課題

6-1 地域間の移動利便性の向上と効率化

6-1-1 川本町⇔大田市/川本線（石見交通）

○川本線は石見川本～大田バスセンターを結ぶバス路線ですが、一日3.5往復しか運行していないため、午前中の通院利用などで大田市に移動する場合に帰りの便が15時台までなく、主に通院を目的とした利用者にとっては不便なダイヤ編成となっています。住民アンケート調査でもこの点に関する意見が見られます。**【P16・P44 参照】**

○川本線からJR山陰本線に乗り継いで出雲市方面に行く場合1時間前後の待合時間が発生し、往路のJRとの接続はあまりよくありません。住民アンケート調査でもこの点が指摘されています。**【P16・P44 参照】**

○引き続き利用促進を図りながら、コロナ禍の影響を受けて減少傾向にある年間利用者数を戻すためにも、少ない便数の中で利便性の高いダイヤ調整が求められます。**【P58 参照】**

6-1-2 川本町⇔江津市/江津川本線（石見交通）

○江津川本線は石見川本～江津高校前・済生会病院を結ぶバス路線ですが、「石見川本7:00発⇒済生会病院 8:20 着」で済生会江津総合病院に行った場合、川本町に帰る便は「済生会病院12:30発」となるため、帰宅便の発車までに4時間10分の時間があり、診察時間によってはかなりの待ち時間が生じます。**【P45 参照】**

○主に島根中央高校への通学に利用されていますが、アンケート調査結果では「乗車時間の短縮化」等の要望もあり、通学利用も考慮した利便性の向上が必要です。**【P17・P47 参照】**

○コロナ禍の影響を受けて年間利用者数が減少したことなどから、令和3年度の町の負担金額が大幅に上昇しており、利用促進や効率的なダイヤ再編等により欠損額の抑制に努める必要があります。**【P58・P74 参照】**

6-1-3 川本町⇔美郷町/川本美郷線（大和観光）

○川本美郷線は川本～美郷町を結び、主に美郷町から島根中央高校への通学や川本町内への通院・買物等に利用されているバス路線ですが、コロナ禍の影響により令和3年度には利用者が減少し、町の負担金額は年々増加傾向にあるため、利用促進等による欠損額の抑制が望まれます。**【P59・P74 参照】**

6-1-4 川本町⇔邑南町/邑南川本線（邑南町）

○邑南川本線は石見川本～邑南町を結ぶバス路線で、川本町から邑智病院への通院や島根中央高校への通学に利用されていますが、近年利用者が減少傾向で推移しています。**【P59・P69・P70 参照】**

○邑南町から島根中央高校への登校には利用しやすいダイヤですが、邑南町へ帰る最終便が「石見川本 18:40発」となっており、部活動終了の時間によっては便がない状況です。その臨時的措置として下校用に 19:30 川本発の便を川本町単独で運行しています。また、川本町から矢上高校への通学には不便なダイヤとなっています。**【P48・P49 参照】**

○これらの地域間を結ぶバス路線のダイヤ調整や再編にあたっては、隣接する市町と連携を取りながら進めていく必要があります。

6-2 町内での通院･買物移動利便性の向上

6-2-1 川本町スクールバス

○川本町スクールバスは朝夕は主に学校への登下校に対応したダイヤとなっているため昼間の便が少なく、午前中に通院や買物を済ませたい高齢者等の一般利用者にとっては午前のダイヤ数が少なくやや不便となっており、より利便性が向上するよう他の移動手段との連携を含めて検討していく必要があります。**【P13･P15･P18･P19 参照】**

○三原線の12時から13時台の運行が「まげなタクシー」の運行時間と重複しているため、効率化を考えると時間帯をずらす必要があります。**【P49 参照】**

○利用者数は児童生徒を中心に増加傾向で推移していますが、町の負担金額も比例して増加しているため、利用者にとって不便が生じない範囲で適正な運行経費を維持していくことが必要です。**【P60･P75 参照】**

○地域間を結ぶ路線との接続は一定程度確保されていますが、一部改善の余地も残されていることから、近隣市町とも連携しながらダイヤ調整等を行う必要があります。ただし、混乗便であることにより朝夕の時間帯は通学利用を優先せざるを得ないことや、全体的に便数が少ない中での接続の改善には限界があることから、まげなタクシー等との役割分担や、やむを得ず発生する待合時間をより快適に過ごすため、石見川本周辺等の交通拠点の待合環境整備等に取り組んでいく必要があります。**【P50～P52･P54･P55 参照】**

6-2-2 まげなタクシー

○まげなタクシーは、ドア･トゥ･ドアの運行により自宅からバス停間を移動せずに利用できることから高齢者にとっては利便性の高い移動手段ですが、三原線は週3日、東部線は週1日と運行日が限られているほか、大まかなダイヤも設定されているため必ずしも利便性は高くありません。

○これらは既存のバス運行との競合や通常のタクシー業務を圧迫しない範囲での運行となっていますが、今後高齢化が進むにつれてドア･トゥ･ドア型の移動サービスがより必要になると予想されることから、定時定路線バスとの役割分担を図りながら、適正な運賃も含めてより利便性の高い運行のあり方を検討する必要があります。

6-2-3 加藤病院移転への対応

○2024年に川本町日の出地区に移転予定の加藤病院は町内外からの通院が多いことから、現状程度のアクセス利便性を確保しなければなりませんが、現状のダイヤでは日の出地区まで運行する便が限られていることから、広域路線等も含めて、通院利便性を高めるためのルート変更を検討する必要があります。

6-3 小中高校生の通学移動利便性の向上

6-3-1 島根中央高校への通学利便性の向上

○江津方面から島根中央高校へ通学するための路線として江津川本線がありますが、ダイヤ調整のための時間が数か所で取ってあるため、住民アンケート調査結果等では「乗車時間が長い」との意見や、「下校時ちょうどいい時間の便がない」との意見があります。**【P17･P32･P47 参照】**

○これらに対応するため、一般利用との兼ね合いを持ちつつ路線バスによる通学利便性の向上を図る必要があります。

6-3-2 小中高校生の登校時の混雑の緩和

○現在、登校時のスクールバス（混乗）の一部では雨天時を中心に満車の状態が生じ、皆が座れない状況になっています。毎日の通学の負担軽減のためにも、必要な時間帯の車両サイズ、車両数について検討する必要があるとともに、通学利用者に不便が生じない個別での対応なども含め幅広く検討する必要があります。

6-4 多様な主体によるきめ細やかな移動手段の確保

6-4-1 多様な主体による地域内移動手段の検討

○地域で行われるサロン活動等の行事参加や公民館、集会所といった短距離の移動について、川本町スクールバスやまげなタクシーですべて対応することは困難です。こうした主に地域内での移動については、福祉分野での移動サービスやボランティア輸送、自治会輸送等の多様な主体による移動手段を需要に応じ検討する必要があります。

6-4-2 目的と費用対効果を重視した公共交通環境の整備

○予約時間が個々で異なる通院等についても多様な主体が関与する移動手段を検討し、目的と費用対効果を重視したきめ細やかな公共交通環境を整備する必要があります。

6-4-3 次世代モビリティサービスへの対応

○自動運転の実証実験が全国各地で行われ、実用化に向けた開発が急速に進む一方、様々な移動サービスを一元化し、目的地までの予約から決済までを一括して行える総合的移動サービスである MaaS（Mobility as a Service）の普及、カーシェアリングなど、次世代の移動サービスが次々と生まれています。

○これらの先端技術を活用したサービスは、ドライバー不足や効率的な移動手段の確保といった地域課題を解決する手段として有効であり、スマートフォン等、利用する側の活用能力の向上も図りつつ、将来を見据えたこのような次世代モビリティサービスの実証実験や、AI を使った自由度の高いデマンド型乗合タクシー等の導入を具体的に検討する必要があります。

6-5 公共交通の利用促進

6-5-1 高齢者・免許返納者の公共交通利用の促進

○運転免許証の自主返納はゆるやかに進んでおり、民生委員アンケート調査結果では、免許返納後の移動手段として「路線バスによる移動」が多くの地区で挙がっていることから、広報紙や町ホームページ等を通して日常的にバス利用に関するサービス情報を提供し、利用を促していく必要があります。**【P9・P20・P23 参照】**

○「まげなタクシー」は利用者数が減少傾向にありますが、前述のようにこれは今まで利用していた高齢者の死亡や入所等により利用対象者数が減少した一方、新たな利用者を取り込めていないためと考えられます。**【P39・P60 参照】**

○免許返納者等により新たに公共交通の利用者層となった住民の中には「まげなタクシー」の利用方法がわからない人もいると考えられることから、サービス内容について積極的に周知を図る必要があります。

6-5-2 高校生のバス利用促進

○バスの主な利用者層は車の運転免許を持たない「高校生」と「女性を中心とした高齢者」であることを勘案すると、将来的な免許非保有者数は減少する見込みであることから、一定の利用者数を維持するためには高校生のバス利用促進が重要となります。高校生や中学生を対象に、通学利便性の高いバスダイヤの調整を図るとともに、バスを利用した通学に対する利用促進の取り組みが必要です。**【P61～P65・P69・P70 参照】**

6-6 持続可能な運行組織の構築

6-6-1 運行の担い手確保の支援

○公共交通の担い手確保は、持続可能な運行の基本となります。バスやタクシーのドライバー確保にあたっては、官民が連携をとりながら運行事業者の人材確保を支援する必要があります。

6-6-2 運行基盤の強化

○地域内の運行事業者にあっては、将来にわたって安定的な運行を持続していくためにも、経営基盤の強化が不可欠です。旅客運送業務の受託以外でも貨客混載の取組み、AIタクシー・定額タクシーの導入といった業務の高度化や多角化への動きを支援し、安定的な運行基盤の整備に努めていく必要があります。

7．基本方針と目標

7-1 基本理念

○上位計画である「第6次川本町総合計画」等を踏まえ、基本理念、基本方針を以下のように設定します。

第６次川本町総合計画

《基本理念》
1:暮らしといのちを守ります
2:協奏のまちづくりを進めます
3:川本町に誇りと愛着をもつ心を育みます
4:夢の実現、挑戦を応援します

《まちの将来像》
たすけあい・支えあう中で
自分らしく暮らし続けられるまち
⇒住み慣れた地域の暮らしが持続するまち
⇒暮らしを支える生業、地域資源を活かした産業が根付くまち
⇒子ども達の夢を育み、挑戦する人材が育つまち
⇒すべての住民が安心して暮らせるまち

川本町地域公共交通計画

《基本理念》
住み慣れた地域での暮らしを支える交通環境整備をめざして
通院・買物・通学といった基本的な移動や、サロン活動、地域活動等の身近な移動が快適に行える環境を整備し、安心して暮らし続けていくことのできる公共交通の構築を目指します。

基本方針１：利用者層の特性に対応した公共交通
○通勤・通学・通院・買物等の移動目的、移動時間帯、移動範囲等の特性を踏まえ、それぞれの利用者に対応した公共交通サービスの構築を目指します。

基本方針２：町内外をスムーズにつなぐ公共交通
○公共交通機関相互の接続を考慮したダイヤ構成や主要な待合環境の充実により、町内外の移動がスムーズな公共交通サービスの構築を目指します。

基本方針３：まちづくりと一体となった公共交通
○中心市街地の活性化や地域福祉との連携等、まちづくりと一体となった公共交通サービスの構築を目指します。

基本方針４：持続可能な運行体制の構築
○将来にわたって地域の移動を支える安定的な運行のあり方を検討し、効率のよい持続可能な運行体制の構築を目指します。

7-2 基本方針と目標

○基本理念を実現するための方針として、以下のように基本方針・目標を設定します。

表 44 基本方針と目標

基本方針・目標	対応する課題
基本方針１：利用者層の特性に対応した公共交通	
目標１/昼間の広域移動・地域内移動利便性の確保 ○昼間のバス利用の中心である高齢者の移動特性に対応し、特に午前中の移動利便性の向上を図ります。	6-1、6-2
目標２/通学に最適な運行の実現 ○公共交通の最大の利用者層である高校生・中学生・小学生の登下校に対応したダイヤの確保に努めるとともに、公共交通の最大利用者である高校生のバス利用促進や小中学生にとっての快適な通学環境を提供します。	6-3
基本方針２：町内外をスムーズにつなぐ公共交通	
目標３/接続に配慮した運行ダイヤの調整 ○公共交通機関相互の接続改善に努め、広域移動や地域内移動の利便性向上を図ります。	6-1、6-2
基本方針３：まちづくりと一体となった公共交通	
目標４/交通拠点の整備・充実 ○加藤病院跡地を活用した交通拠点の整備・充実で、公共交通の乗り継ぎやバス利用環境を整えるとともに、地域拠点としての賑わいの創出を図ります。 ○「道の駅かわもと」等の交通結節点での情報提供の充実、機能強化等により、公共交通の利用環境の向上を図ります。	6-2、6-5
目標５/中心市街地の移動手段の確保 ○加藤病院の移転に対応したバス運行ルート再編や通院バスを検討し、通院の利便性を高めます。 ○中心市街地内の移動利便性を高める、新たな移動サービスを検討します。	6-2
目標６/地域福祉と連携した移動手段の確保 ○福祉施策との連携等により公共交通以外の多様な移動サービスの選択肢を拡げ、小地域内での移動利便性向上に努めます。	6-4
基本方針４：持続可能な運行体制の構築	
目標７/持続可能な運行組織の構築と効率化を考慮した路線の維持 ○公共交通の担い手確保に努めるとともに、交通事業者相互の連携や経営の高度化、多角化を促進し、持続可能な運行組織の構築を図ります。 ○費用対効果を意識し、効率的な公共交通の運行に努めます。	6-6

7-3 公共交通の位置づけ

7-3-1 「三江線沿線地域公共交通計画」に示されている公共交通の分類

○「三江線沿線地域公共交通計画」に示されている公共交通の分類は以下のとおりです。
○このうち、川本町に関連するものとしては、広域連携交通としての「JR 山陰本線」と「石見交通 石見銀山号」、市町間交通としての「石見交通 江津川本線」及び「大和観光 川本美郷線」と「おおなんバス 邑南川本線」が挙げられます。

表 45 三江線沿線地域公共交通計画に示されている公共交通の分類

分類	概要と役割	対象路線	
広域連携交通	○都市間を結ぶ広域的な移動を担う公共交通	○**JR 山陰本線** ○JR 芸備線 ○JR 福塩線 ○**石見交通 石見銀山号（大田～川本～広島）** ○その他の長距離運行の路線バス（三次駅発着便）	
市町間交通	○沿線の市町間を運行する公共交通 ○市町間を移動する通学や、通勤・買い物・通院などの移動を担う	○**石見交通 江津川本線** ※地域間幹線系統補助路線 ○**大和観光 川本美郷線** ※地域内フィーダー系統補助路線 ○石見交通 粕渕線（酒谷～大田バスセンター） ○備北交通 作木線 ※地域内フィーダー系統補助路線 ○織田産業・芸北タクシー 式敷三次線 ○備北交通 赤名線 ○飯南町営バス 谷・赤名・頓原線 ○石見交通 周布江津線 ○石見交通 大田江津線 ○**おおなんバス 邑南川本線（田所道の駅～川本）**	
市町内交通	○三江線に替わる新しい交通として、沿線の市町内を運行する公共交通 ○市町内を移動する買物・通院などの移動を担う	江津市	○江津市生活バス 江津川平線 ※地域内フィーダー系統補助路線 ○江津市生活バス 鹿賀線
		美郷町	○明塚エリア【タクシー利用】 ○信喜エリア【区域型】 ○美郷町町営バス 粕渕竹線 ○乙原エリア【区域型】
		邑南町	○羽須美エリア【区域型】
		三次市	○君田交通 川の駅三次線 ※地域内フィーダー系統補助路線 ○三次市民バス 作木町線

※太字は川本町に関連する路線

7-3-1 公共交通ネットワークの基本的な考え方

○上位計画である「三江線沿線地域公共交通計画」に示された公共交通の分類を踏まえ、本町に関係する交通モードを以下のように位置付けます。

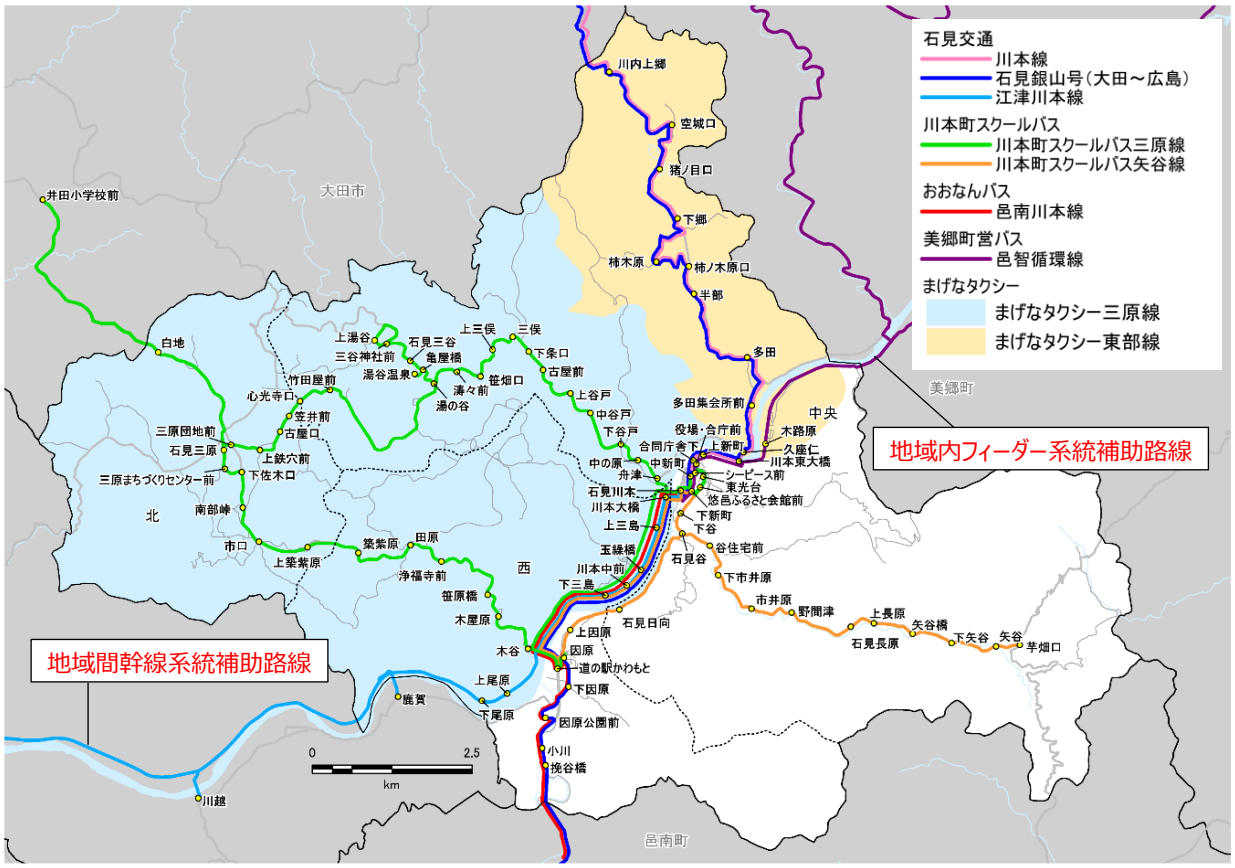


図 112 川本町のバス路線（再掲）

表 46 各路線の役割

役割	対象路線名
広　域　幹　線	○JR 山陰本線（JR 西日本） ○石見銀山号（石見交通） ○川本線（石見交通）
地 域 間 幹 線	○江津川本線（石見交通）※地域間幹線系統補助路線 ○川本美郷線（大和観光）※地域内フィーダー系統補助路線 ○邑南川本線（おおなんバス）
地 域 内 幹 線	○川本町スクールバス三原線（川本町） ○川本町スクールバス矢谷線（川本町）
地 域 内 支 線	○まげなタクシー（川本タクシー） ○福祉有償運送（川本町有償運送運営協議会）

表 47 川本町公共交通の位置づけ・役割

No	路線名	系統			役割	確保・維持策
広域幹線	JR 山陰本線	京都	大田市	幡生	広域的な移動のための路線	交通事業者との協議の上、一定の運行水準を確保
	石見銀山号	大田ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	石見川本	広島新幹線口		
	川本線	大田ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	祖式・柿木原	石見川本		
		大田ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	遺産センター・柿木原	石見川本		
		大森代官所跡	遺産センター・柿木原	石見川本		
地域間幹線	江津川本線 地域間 幹線系統	済生会病院	江津駅前・川戸	石見川本	川本町と隣接する市町間を移動するための路線	地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入補助）を活用して持続可能な運行を維持
		江津高校前	済生会・江津駅川戸	石見川本		
	川本美郷線 地域内 フィーダー系統	上野	ゴールデンユートピアおおち	石見川本		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助・車両購入補助）を活用して持続可能な運行を維持
		石見川本	ゴールデンユートピアおおち	浜原駅前		
	邑南 川本線	石見川本	段原口・邑智・矢上・役場・井原	三坂口		運行主体である邑南町と連携を取りながら、需要に応じて一定の運行水準を確保
		石見川本	段原口・矢上・邑智・井原	田所		
		石見川本	段原口・邑智・矢上・役場・邑智・井原	田所		
		三坂口	段原口・役場・矢上・邑智・井原	石見川本		
		石見川本	段原口・邑智・矢上	役場		
		石見川本	井原・邑智・役場	矢上		
		石見川本	井原・邑智	矢上		
		石見川本	段原口・邑智・矢上・役場・邑智・井原	三坂口		
		石見川本	段原口・矢上・役場・井原	三坂口		
地域内幹線	川本町 スクールバス 三原線	石見川本	石見三原・白地井田小学校前	シーピース前	川本町内を移動するための路線	利用状況に応じて効率的な運行に努めつつ通学利便性を高め、持続可能な運行水準を確保
		石見川本	因原・石見三原	シーピース前		
		石見川本	石見三原・因原	シーピース前		
		悠邑ふるさと会館前	因原・石見三原・白地	石見川本		
		石見川本	石見三原・白地・因原	石見川本		
		シーピース前	湯谷温泉・石見三原・因原	シーピース前		
		川本中学校前	因原・石見川本・湯谷温泉	シーピース前		
	川本町 スクールバス 矢谷線	石見川本	石見長原	芋畑口		
		石見川本	石見日向	因原		
		石見川本	悠邑ふるさと会館前・石見長原	芋畑口		
		因原	石見川本・石見長原	芋畑口		
		因原	石見川本・悠邑ふるさと会館前・石見長原	芋畑口		
		因原	悠邑ふるさと会館前・石見川本	川本中学校前		
		川本中学校前	石見川本・石見長原	芋畑口		
地域内支線	まげな タクシー （区域運行）	三原線			地域内幹線と連携しながら細かく川本町内を運行する路線	交通事業者と連携した取り組みにより、一定の需要を確保
		東部線				

7-3-2 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

○公共交通のネットワークにおいて地域間幹線系統補助路線である「江津川本線」は、川本町と江津市を結び、島根中央高校や江津市内の高校への通学や通勤、江津市内での買物、通院などの移動に重要な役割を果たす路線となっています。

○地域内フィーダー系統補助路線である「川本美郷線」は、上記の「江津川本線」や「作木線」と連携し、美郷町から島根中央高校への通学、川本町への通勤や通勤、買物等の移動に重要な役割を果たしています。

○これらの路線がなくなると、運転免許を持たない人は江津市にある済生会江津総合病院等の医療機関やゆめタウンといった大型商業施設への移動手段を失うほか、島根中央高校への通学手段がなくなるため再びスクールバスを手配する必要が生じ、地域によっては保護者等の送迎への依存がさらに高まるなど大きな影響が出ることから、今後ともこれらの系統を維持する必要があり、国の地域公共交通確保維持改善事業による補助を受ける必要があります。

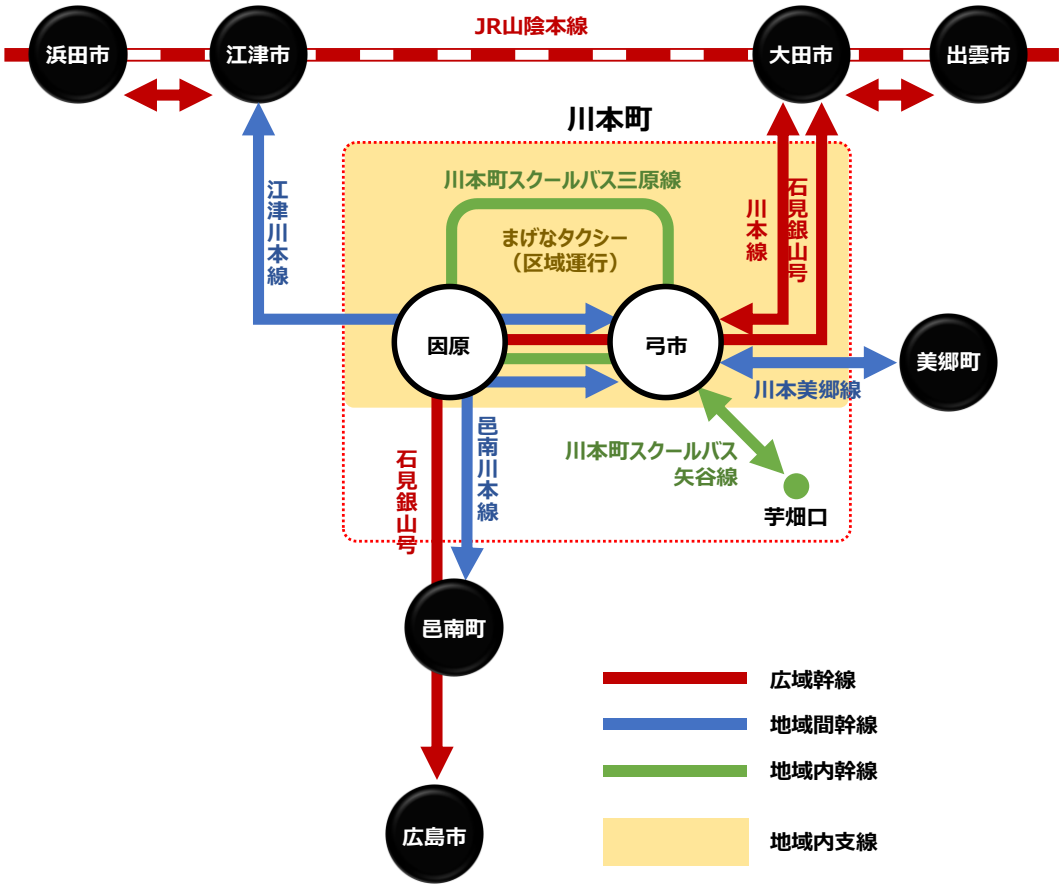


図 113 公共交通ネットワークの基本的な考え方

表 48 川本町公共交通の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体（運行委託先）	補助事業の活用
石見銀山号	大田ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	石見川本	広島新幹線口	４条乗合	路線定期運行	石見交通㈱	なし
川本線	大田ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	祖式・柿木原	石見川本				
	大田ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	遺産センター・柿木原	石見川本				
	大森代官所跡	遺産センター・柿木原	石見川本				
江津川本線	済生会病院	江津駅前・川戸	石見川本				地域間幹線系統補助
	江津高校前	済生会・江津駅川戸	石見川本				
川本美郷線	上野	ゴールデンユートピアおおち	石見川本			大和観光㈱	地域内フィーダー系統補助
	石見川本	ゴールデンユートピアおおち	浜原駅前				
邑南川本線	石見川本	段原口・邑智・矢上・役場・井原	三坂口	79 条乗合		邑南町（西日本ﾄｰﾀﾙｻｰﾋﾞｽ㈱）	なし
	石見川本	段原口・矢上・邑智・井原	田所				
	石見川本	段原口・邑智・矢上・役場・邑智・井原	田所				
	三坂口	段原口・役場・矢上・邑智・井原	石見川本				
	石見川本	段原口・邑智・矢上	役場				
	石見川本	井原・邑智・役場	矢上				
	石見川本	井原・邑智	矢上				
	石見川本	段原口・邑智・矢上・役場・邑智・井原	三坂口				
	石見川本	段原口・矢上・役場・井原	三坂口				
川本町スクールバス三原線	石見川本	石見三原・白地井田小学校前	シーピース前			川本町（優美運送㈲）	
	石見川本	因原・石見三原	シーピース前				
	石見川本	石見三原・因原	シーピース前				
	悠邑ふるさと会館前	因原・石見三原・白地	石見川本				
	石見川本	石見三原・白地・因原	石見川本				
	シーピース前	湯谷温泉・石見三原・因原	シーピース前				
	川本中学校前	因原・石見川本・湯谷温泉	シーピース前				
川本町スクールバス矢谷線	石見川本	石見長原	芋畑口				
	石見川本	石見日向	因原				
	石見川本	悠邑ふるさと会館前・石見長原	芋畑口				
	因原	石見川本・石見長原	芋畑口				
	因原	石見川本・悠邑ふるさと会館前・石見長原	芋畑口				
	因原	悠邑ふるさと会館前・石見川本	川本中学校前				
	川本中学校前	石見川本・石見長原	芋畑口				
まげなタクシー	三原線			４条乗合	区域運行	川本タクシー㈲	
	東部線						

8．目標達成のための施策及び事業

8-1 基本方針1：利用者層の特性に対応した公共交通

8-1-1 【目標1】昼間の広域移動・地域内移動利便性の確保

《施策１》　午前中移動の利便性向上

公共交通の主な利用者層である高齢者は、通院や買物を午前中の時間帯に行う傾向にありますが、現状のダイヤは朝晩の通学移動を中心に考えられているケースが多いことから、登校便の後の午前中の移動が不便になっています。

①大田市立病院への通院便となる「川本線」の大田バスセンター15:10 発の便の繰り上げの可能性を検討します。
②済生会江津総合病院への通院便となる「江津川本線」の済生会病院 12:30 発の便の繰り上げの可能性を検討します。
③「川本町スクールバス三原線」と「まげなタクシー」の１２時～１３時台のダイヤ重複を解消するため、これらの運行ダイヤの調整を行います。
④ホームページの充実や時刻表の配布等を通して、バスやＪＲ利用に関する分かりやすい情報提供に努めます。

実施主体	石見交通・川本町（一部大田市・江津市との調整が必要）				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①川本線のダイヤ繰り上げ可能性の検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
②江津川本線のダイヤ繰り上げ可能性の検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
③三原線とまげなタクシーの運行時間重複の解消	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
④バス・JR 利用に関するわかりやすい情報提供	検討	情報提供	➡	➡	➡

《施策２》　川本町スクールバスの再編及び「まげなタクシー」の拡充

川本町スクールバスの利用者の8割近くが朝夕の通学で利用している小中高校生で、利用の少ない昼間の時間帯にも三原線が2便、矢谷線が4便定時定路線運行しており、非効率となっています。

また、現状の「まげなタクシー」は、三原線が週3日、東部線が週1日となっており、利用可能な範囲が限られるほか大まなかダイヤに基づく運行であるため利便性は必ずしも高くありません。

①バス事業者、タクシー事業者との調整を図りながら、川本町スクールバスを朝晩の通学時間帯のみ運行し、昼間の町内移動を「まげなタクシー」で対応することを検討します。

②「まげなタクシー」の曜日運行を廃止し、月～金の平日運行とすることを検討します。
③「まげなタクシー」の予約に AI を活用するなどし、出発時間や方向性を定めず、乗りたいときに予約する方式の導入を検討します。
④「まげなタクシー」は町内全域を１区域として運行し、併せて料金の適正化を図るために運賃設定についても検討します。
⑤「まげなタクシー」の拡充に併せ、既存のタクシー利用助成制度についても適正なエリアの絞り込み等の見直しを検討します。

実施主体	川本町・交通事業者				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①川本町スクールバスの朝夕の通学時間帯限定運行と昼間の時間帯の全面デマンド化の検討	検討	➡	➡	➡	➡
②「まげなタクシー」の月～金の平日運行の検討	検討	➡	➡	➡	➡
③「まげなタクシー」について AI を活用した自由度の高い運行の検討	検討	➡	➡	➡	➡
④「まげなタクシー」の適正料金の検討	検討	➡	➡	➡	➡
⑤タクシー利用助成制度の見直し検討	検討	➡	➡	➡	➡

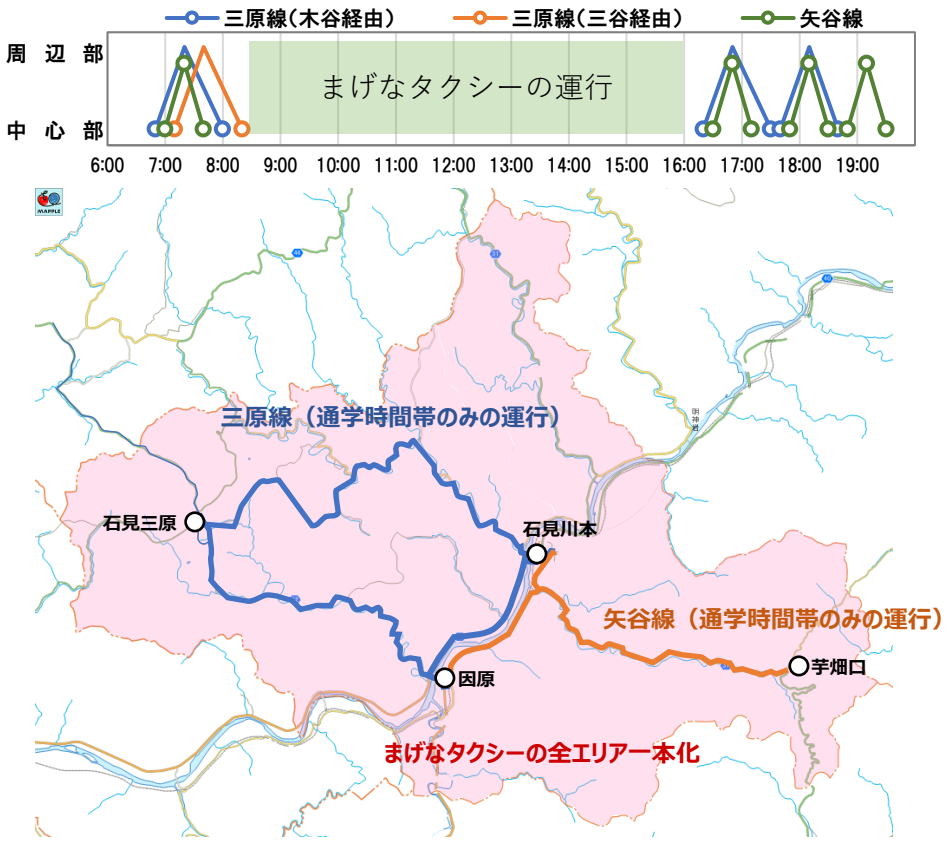


図 114　川本町スクールバス・まげなタクシーの再編イメージ

【目標 1】　昼間の広域移動・地域内移動利便性の確保

《評価指標》

評　価　指　標	川本線、江津川本線、川本美郷線、邑南川本線、川本町スクールバス、まげなタクシーの年間利用者数
算　出　方　法	各路線の年間利用者数の合計
現状値（R３年　　）	130,669 人
目標値（R９年　　）	151,000 人（コロナ禍前の令和２年度程度の水準に戻す）

表 49　各路線の年間利用者数の推移

路線名	H29 年度（2017） H28.10～H29.9	H30 年度（2018） H29.10～H30.9	R 元年度（2019） H30.10～R1.9	R２年度（2020） R1.10～R2.9	R３年度（2021） R2.10～R3.9
川本町スクールバス（79 条）※	31,638	28,115	30,941	29,978	33,011
まげなタクシー（4 条）	770	775	700	529	551
川本線（4 条）	15,652	19,366	12,297	15,793	12,392
江津川本線（4 条）	-	22,088	41,270	52,907	35,597
川本美郷線（4 条）	-	7,967	16,426	18,009	14,098
邑南川本線（79 条）※	39,192	39,627	36,675	34,387	35,020
合計	87,252	117,938	138,309	151,603	130,669

※川本町スクールバス・邑南川本線の利用者数は毎年度４月～３月の数値

8-1-2 【目標2】通学に最適な運行の実現

《施策３》　島根中央高校への通学利便性の向上

島根中央高校への通学には川本美郷線、邑南川本線、江津川本線、川本線の順にバス通学が多くなっており、高校生や住民へのアンケート調査結果では「乗車時間が長い」ことや「下校時間とバスの時間が合わない」との意見が見受けられます。

①島根中央高校のバス利用者の帰宅時間の実態を詳細に調査するため、高校やバス通学生を対象としたヒアリング調査等を実施します。
②実態調査を基に「江津川本線」の下校時間帯のダイヤ調整を検討します。
③実態調査を基に「川本美郷線」の下校時間帯のダイヤ調整を検討します。
④実態調査を基に「邑南川本線」の下校時間帯のダイヤ調整を検討します。
⑤「江津川本線」のダイヤ調整のための予備時間を廃止することによる運行時間短縮化を検討します。
⑥ダイヤ調整が困難な便等が生じる場合には、島根中央高校生の通学専用スクールバスの導入を検討します。

実施主体	石見交通・大和観光・川本町（一部大田市・江津市との調整が必要）				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①島根中央高校バス利用者の帰宅時間の実態調査	ヒアリング ダイヤ検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
②江津川本線の下校時間のダイヤ調整検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
③川本美郷線の下校時間のダイヤ調整検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
④邑南川本線の下校時間のダイヤ調整検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
⑤江津川本線の運行時間短縮化の検討	検討	実施	➡	➡	➡
⑥高校通学専用スクールバス導入の検討		検討	➡	➡	➡

《施策４》　高校生のバス利用促進

利用目的別にみると、最もバス利用が多いのは通学時であることから、現役の高校生や島根中央高校への進学を希望する中学生等に対し、バス利用促進のPR活動を展開し、バスを利用した通学を実施するよう利用促進を図ります。

また、現在実施している島根中央高校への通学費助成についても引き続き継続し利用促進につなげます。

①島根中央高校へのバス利用による通学を促進するための通学費助成を継続します。

実施主体	川本町				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①島根中央高校への通学費助成の実施	実施	➡	➡	➡	➡

【目標 2】　通学に最適な運行の実現
《評価指標》

評価指標	島根中央高校の全生徒数に占めるバス通学生徒数の割合
算出方法	毎年島根中央高校に数値を確認
現状値（R４年）	33.2%
目標値（R９年）	33.2% （少子化により生徒数が減少する中で、現状のレベルを維持していく）

表 50　バス通学生徒数

運行主体	路線名	バス通学対象生徒数			計
		1 年生	2 年生	3 年生	
石見交通	川本線	4	0	4	8
	江津川本線	6	2	5	13
大和観光	川本美郷線	14	4	5	23
川本町	川本町スクールバス	7	0	0	7
邑南町	おおなんバス	6	9	5	20
合計		37	15	19	71

表 51　全校生徒数に占めるバス通学生徒数の割合

項目	数値	備考
（A）バス通学生徒数	71 人	島根中央高校調査結果より
（B）全校生徒数	214 人	〃
バス通学生徒数割合	33.2%	（A）÷（B）

8-2 基本方針2：町内外をスムーズにつなぐ公共交通

8-2-1 【目標3】接続に配慮した運行ダイヤの調整

《施策５》 バス路線間の接続強化

現状では広域幹線（川本線）や地域間幹線（江津川本線・川本美郷線、邑南川本線）と地域内路線（川本町スクールバス三原線・矢谷線）との接続がうまくできていない部分も見受けられます。

一方で、今後川本町スクールバスを通学専用のスクールバスにし、一般の移動を「まげなタクシー」の拡充で対応することも検討することから、その場合は「まげなタクシー」と広域路線・地域間幹線との連携を充実させ、利便性がより向上するよう取り組みます。

①川本線と「まげなタクシー」との接続について検討します。
②江津川本線と「まげなタクシー」との接続について検討します。
③川本美郷線と「まげなタクシー」との接続について検討します。
④邑南川本線と「まげなタクシー」との接続について検討します。

実施主体	川本町・交通事業者				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①川本線と「まげなタクシー」間の接続改善	検討	改善	➡	➡	➡
②江津川本線と「まげなタクシー」間の接続改善	検討	改善	➡	➡	➡
③川本美郷線と「まげなタクシー」間の接続改善	検討	改善	➡	➡	➡
④邑南川本線と「まげなタクシー」間の接続改善	検討	改善	➡	➡	➡

【目標３】　接続に配慮した運行ダイヤの調整

《評価指標》

評　価　指　標	8:00～14:00 の時間帯の川本線、江津川本線、川本美郷線、邑南川本線の発着と「まげなタクシー」の平均接続時間を現状値の 26 分以内にする
算　出　方　法	予約データ・運行日誌等から算出
現状値（R４年　　）	26 分
目標値（R９年　　）	26 分以内

表 52　川本町スクールバスとその他のバスとの接続時間

乗り継ぎ方向	接続本数	合計接続時間	1 便平均接続時間	
その他の路線⇒川本町スクールバス	18	6:11	0:20	**20　分**
川本町スクールバス⇒その他の路線	20	10:17	0:30	**30　分**
平均	38	16:28	0:26	**26　分**

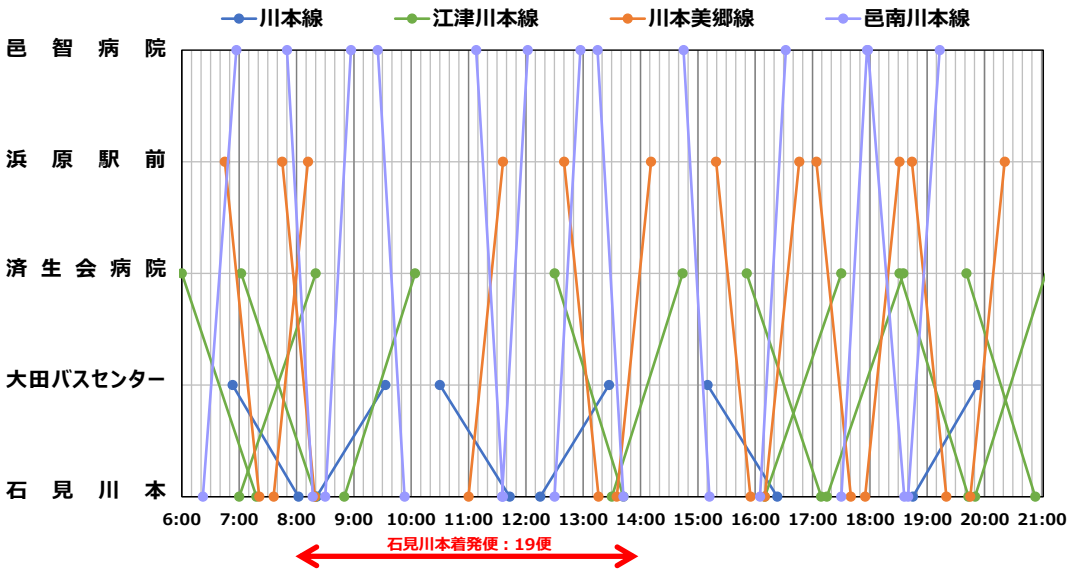


図 115　石見川本発着のバス路線（川本町スクールバスを除く）

8-3　基本方針3：まちづくりと連動した公共交通

8-3-1 【目標4】交通拠点の整備・充実

《施策６》　新たな交流・交通拠点の整備

「石見川本」バス停となっている旧石見川本駅舎は、広域幹線、地域間幹線、地域内路線の起終点・交通結節点として機能しており、一日 75 の発着があります。これらの路線間のスムーズな接続に努める中で、どうしてもある程度の待合時間が発生する場合があるため、トイレや待合室等、待合時間を快適に過ごせるような環境整備が求められます。

一方で、弓市内を走る県道川本波多線の新ルート決定や加藤病院移転に伴い、弓市地内の交通流動性等に変化が生じることが見込まれます。

このような点を勘案し、弓市地内のまちづくりと併せ旧石見川本駅や加藤病院跡地等を活用した交流・交通拠点の整備を検討します。

①加藤病院跡地への新たな交流・交通拠点の整備を検討します。

実施主体	川本町、交通事業者、商工会				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①加藤病院跡地への交流・交通拠点整備	検討	計画	➡	整備	整備

《施策７》　「道の駅かわもと」での交通結節点機能の強化

「道の駅かわもと」は川本町スクールバス三原線・矢谷線をはじめ、江津川本線や邑南川本線の立ち寄り拠点となっており、地域にあっては買物の目的地にもなっています。

「道の駅かわもと」周辺にはホームセンター、ドラッグストア、スーパーマーケット等の商業施設が集積していますが、川本町スクールバス三原線・矢谷線とも朝の時間帯に因原に到着するのは7～8時台となっており、商業施設の開店時間までしばらく時間があることから、「道の駅かわもと」の待合環境を改善し、買物等の利便性向上を図ります。

①「道の駅かわもと」でのバス利用に関する情報提供の拡充や待合環境の向上等により、交通結節点としての機能の強化を図ります。

実施主体	川本町、道の駅かわもと、交通事業者、商工会				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①「道の駅かわもと」の交通結節点としての機能強化	検討	➡	➡	➡	➡

【目標 4】　交通拠点の整備・充実

《評価指標》

評　価　指　標	交通拠点への川本線、江津川本線、川本美郷線、邑南川本線の乗入れ回数
算　出　方　法	交通拠点（石見川本もしくは新たな交通拠点）の時刻表からカウント
現状値（R４年）	44 回（石見川本バス停）
目標値（R９年）	54 回（石見川本⇒加藤医院⇒石見川本のコースで 10 回追加）

表 53　令和４年度ダイヤによる石見川本への立ち寄り回数（平日）

No	路線名	全路線		
		上り	下り	計
1	川本線	4	3	7
2	江津川本線	6	6	12
3	川本美郷線	6	6	12
4	邑南川本線	6	7	13
合計		22	22	**44**

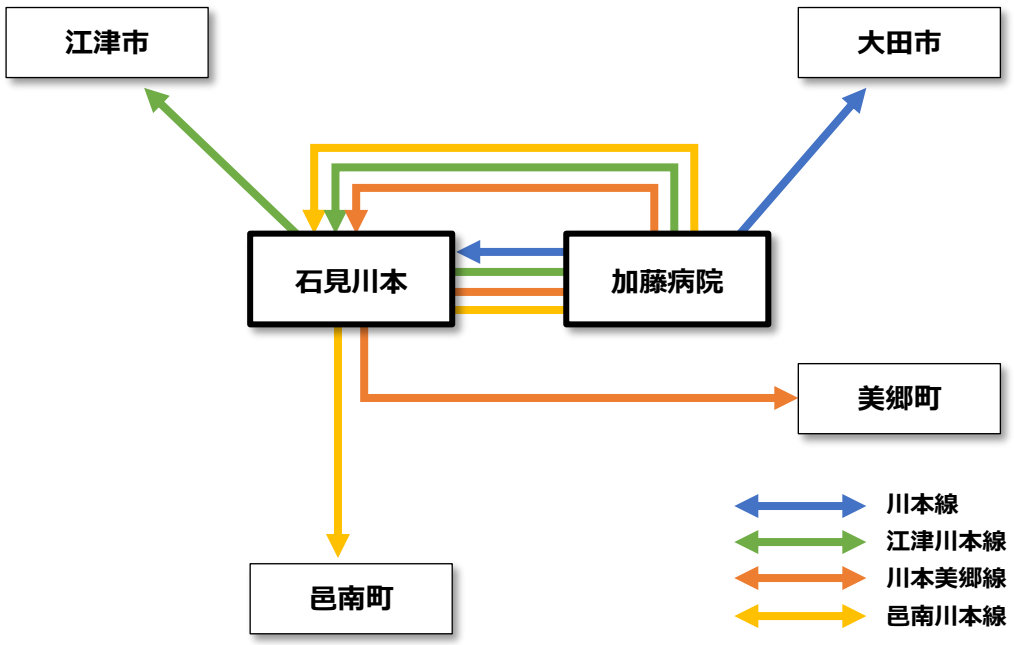


図 116　再編後の石見川本への立ち寄りイメージ

8-3-2 【目標5】中心市街地の移動手段の確保

《施策８》　加藤病院移転に対応したバス運行ルートの再編

2024年を目途に加藤病院が悠邑ふるさと会館周辺の高台に移転する予定です。加藤病院は地域住民の利用の多い医療機関ですが、移転によって現状より立ち寄り便数が少なくなること、一定の便数がある現状のバス停から徒歩で通院しにくくなることなどから、各種バスの運行ルートを変更して通院目的の交通利便性を高めていきます。

①移転後の加藤病院への通院利便性を高めるため、最寄りバス停を設置します。
②移転後の加藤病院への通院について「川本町スクールバス三原線・矢谷線」の運行ルート、ダイヤの改正を行います。
③移転後の加藤病院への通院時間帯について「川本線」の運行ルートを加藤病院経由に変更することの可能性を検討します。
④移転後の加藤病院への通院時間帯について「江津川本線」の起終点を石見川本から加藤病院まで延伸することの可能性を検討します。
⑤移転後の加藤病院への通院時間帯について「川本美郷線」の起終点を石見川本から加藤病院まで延伸することの可能性を検討します。
⑥移転後の加藤病院への通院時間帯について「邑南川本線」の起終点を石見川本から加藤病院まで延伸することの可能性を検討します。
⑦通院専用バスの運行について病院との協議により検討します。

実施主体	石見交通・大和観光・川本町（一部大田市・江津市・邑南町との調整が必要）				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①加藤病院の最寄りバス停の設置		設置	➡	➡	➡
②川本町スクールバスのルート・ダイヤの改正	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
③川本線一部ダイヤのルート変更可能性の検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
④江津川本線一部ダイヤの延伸可能性の検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
⑤川本美郷線一部ダイヤの延伸可能性の検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
⑥邑南川本線一部ダイヤの延伸可能性の検討	検討	ダイヤ改正	➡	➡	➡
⑦通院専用バスの運行についての病院との協議・検討	検討	検討			

《施策９》　弓市地内の移動サービスの検討

弓市地内での公共交通による移動は、主に川本線と川本町スクールバスに限られており、運行ルートも県道 40 号川本波多線と悠邑ふるさと会館前の町道に限定されており、短距離を気軽に移動できる交通手段がありません。

特に石見川本に到着する江津川本線、川本美郷線、邑南川本線から町中への移動は、徒歩に頼っているのが現状です。川本町役場や悠邑ふるさと会館、移転が計画されている加藤病院等は高台に位置し、高齢者が徒歩で行くことは大変な労力を要します。

これらの課題を解消するために、弓市内を巡回し短距離でも気軽に乗り降りできる、次世代モビリティ等を活用した新たな移動サービスの可能性を検討します。

①弓市地内を周遊する GSM(グリーン・スロー・モビリティ)の実証実験の導入を検討します。
②弓市地内を周遊する EV 自動運転バスの実証実験の導入を検討します。

実施主体	川本町・交通事業者・商工会				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①GSM の導入検討		検討	➡	➡	➡
②EV 自動運転バスの導入検討		検討	➡	➡	➡

【目標 5】　中心市街地の移動手段の確保

《評価指標》

評価指標	移転後の加藤病院の最寄りバス停に路線バス(川本町スクールバスを除く)が立ち寄る回数
算出方法	時刻表で確認
現状値（R４年）	0 回(現状の加藤病院の最寄りバス停:下新町)
目標値（R９年）	14 回 (川本線、江津川本線、川本美郷線、邑南川本線の通院時間帯の便数)

表 54　バス路線の石見川本発着便数(川本町スクールバスを除く)

No	路線名	全便数			石見川本（8:00～13:00）発着の便数		
		上り	下り	計	上り	下り	計
1	川本線	4	3	7	2	2	4
2	江津川本線	6	6	12	1	1	2
3	川本美郷線	6	6	12	1	1	2
4	邑南川本線	6	7	13	3	3	6
合計		22	22	44	7	7	14

8-3-3 【目標6】地域福祉と連携した移動手段の確保

《施策１０》　地域包括ケアシステムとしての移動手段の確保

介護保険法に基づく訪問介護の「通院等乗降介助」と連動して一体的に実施する福祉有償運送や、障害者総合支援法に基づく「移動支援事業」等を実施しています。この効果的な利用を推進していきます。また、令和5年度よりこのような制度の対象にならない障がい者や高齢者を対象とした介護タクシー助成事業を開始します。

近距離の移動やバス路線のない地域内の移動、利用者にとって柔軟性の高い移動について、既存の公共交通機関との競合を回避しながら、ボランティア輸送・自治会輸送といった多様な主体による公共交通の検討や運営への関与等の検討をすすめます。

①介護保険法に基づく訪問介護の「通院等乗降介助」と連動した福祉有償運送や障害者総合　　支援法に基づく移動支援事業を推進します。
②介護保険法の対象外となる障がい者・高齢者を対象とした介護タクシー助成事業を実施します。
③福祉的な運行に関し、多様な主体による移動サービスの可能性を検討します。

実施主体	川本町				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①福祉有償運送・移動支援事業の推進	実施	➡	➡	➡	➡
②介護タクシー助成事業の実施	実施	➡	➡	➡	➡
③多様な主体による移動サービスの可能性検討	検討	➡	➡	➡	➡

《施策１１》　「小さな拠点づくり」の基盤となる移動手段の確保

町では公民館単位よりも小さいエリアでのたすけあいの仕組みづくりを推進しています。そのきっかけの1つとなる集いの場（サロン活動　等）や介護予防を目的としたミニデイサービス活動が町内各地で開催されており、こうした場への移動手段の確保が課題となっています。

今後はこうした場への移動手段を確保するための地域運営組織等よる移動サービスの実施等について、地域の需要や実情に合わせて検討します。

①各地域内のサロン活動等の移動実態を調査します。
②上記の調査を基に、移動手段が必要な個所については、その地域内でできる移動サービスの可能性について自治組織等で検討します。

実施主体	川本町、地域住民				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①地域内移動の実態調査	調査				
②地域内移動サービスの可能性検討		検討	➡	➡	➡

【目標 6】　地域福祉と連携した移動手段の確保

《評価指標》

評価指標	自治組織、NPO 等による移動サービスの実施数
算出方法	現状を把握
現状値（R４年）	0 件
目標値（R９年）	1件

8-4　基本方針4：持続可能な運行体制の構築

8-4-1 【目標7】持続可能な運行組織の構築と効率化を考慮した路線の維持

《施策１２》　持続可能な運行組織・運行形態の構築

現在、「川本町スクールバス」の運行は地域の運送事業者に委託し、「まげなタクシー」の運行はタクシー事業者が担っています。コロナ禍前はバスやタクシーのドライバー不足が深刻な状況でしたが、コロナ禍での高速バス運行の縮減等によってドライバー不足が一時的に回避されてきました。しかし、今後は再び深刻な問題となることが予想されることから、運行を受託する民間事業者を支援し運転等の広範な業務を担う人材の確保・育成に努めます。

運行組織の基盤強化や効率的な人員配置を行うため、川本町スクールバスの運行にとどまらずタクシー事業者や福祉事業等と連動した総合的な移動サービスの展開の可能性を検討します。

タクシー事業についても貨客混載、AI デマンドによる運行や定額制導入等で経営の高度化を図るなど、効率がよく利便性・収益性の高い運行のあり方を検討し、持続可能な運行形態を目指します。

①ドライバー等の公共交通の担い手確保・育成を支援します。
②交通事業者の多角的な業務展開を支援します。
③タクシー事業の高度化について検討します。

実施主体	川本町、交通事業者				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①公共交通の担い手の確保・育成支援	検討	➡	➡	➡	➡
②交通事業者の多角的な業務展開への支援		検討	➡	➡	➡
③タクシー事業の高度化についての検討		検討	➡	➡	➡

《施策１３》　費用対効果を考慮した運行の検討

上位計画である「三江線沿線地域公共交通計画」及び「三江線沿線地域公共交通利便増進実施計画」が令和4年に一部改正され、計画期間が令和8年3月まで延長されました。これにより令和7年度までは江津川本線、川本美郷線の2路線が継続して国庫補助路線となりましたが、令和8年度以降については、この2路線をはじめとする地域間幹線の運行のあり方について、費用対効果等を勘案し、国や県、関係自治体と連携を図りながら検討していきます。

①既存バス路線の効率的な運行に向け毎年利用者数と収支状況を確認し、利用の少ない便や収支率の低い路線等の把握を行い、改善案を検討します。

実施主体	川本町				
実施スケジュール					
事業概要	R5 年 (2023)	R6 年 (2024)	R7 年 (2025)	R8 年 (2026)	R9 年 (2027)
①既存バス路線の現状把握と改善案の検討	確認・改善案検討	確認・改善案検討	確認・改善案検討	確認・改善案検討	確認・改善案検討

【目標 7】　持続可能な運行組織の構築と効率化を考慮した路線の維持

《評価指標》

評価指標	川本線、江津川本線、川本美郷線、邑南川本線の平均収支率 町負担額
算出方法	収支率：上記 4 路線の「収入÷運行経費」 町負担額：毎年の実績より積算
現状値（R３年）	収支率：21.8% 町負担額：14,929 千円
目標値（R９年）	収支率：22.0% （4条バス路線の利便性向上と利用促進により収支率を 0.2%上げる） 町負担額：現状維持

表 55　対象路線の収支率（令和3年度）

No	路線名	運送収入（千円）	運行経費（千円）	収支率	町負担額（千円）
1	川本線	3,936	19,137	20.6%	2,827
2	江津川本線	10,509	42,245	24.9%	3,164
3	川本美郷線	6,967	37,061	18.8%	2,849
4	邑南川本線	6,916	31,350	22.1%	6,089
合計		28,328	129,793	21.8%	14,929

9．計画の推進体制

9-1 計画の推進体制

○進捗状況をチェックし計画を推進する体制として、毎年度開催する川本町地域公共交通協議会において、町より前年度実施予定の施策の進捗状況及び設定した評価指標の達成数値を報告することとします。

○事業の進捗状況や社会環境の変化によっては、必要に応じて川本町地域公共交通協議会で事業の見直し等について検討・実施します。

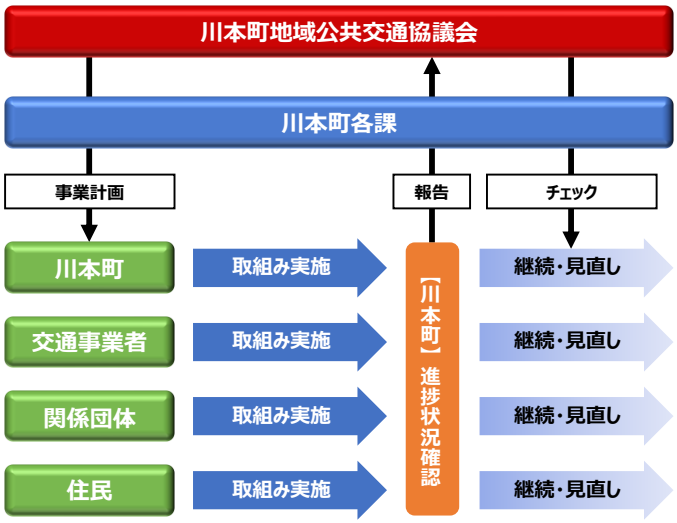


図 117 計画推進体制イメージ

9-2 事業の評価と見直し

○地域公共交通協議会を年度の前半と後半に2回開催し、事業の進捗状況や数値指標の確認を行い、必要に応じて計画を修正しながら事業を推進していきます。

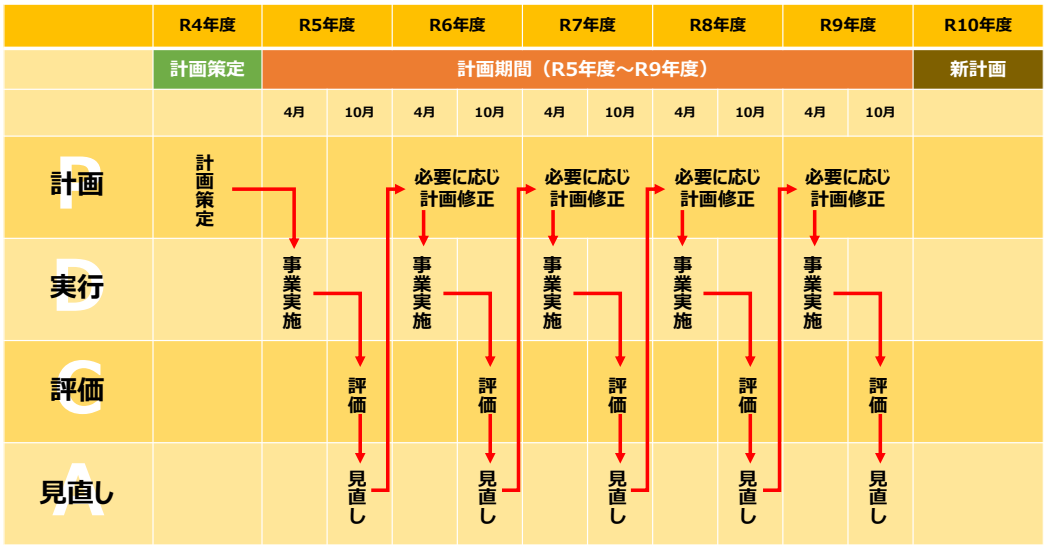


図 118 事業の評価・見直しのサイクルイメージ