

隠岐の島町 地域公共交通計画



隠岐の島町 令和2年6月

目 次

第1章 計画の策定にあたって	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
4. 計画の位置づけ	2
第2章 隠岐の島町の概況	3
1. 位置・地勢	3
2. 人口と高齢化の状況.....	5
3. 施設の分布状況	10
第3章 公共交通の現状	13
1. 町内で運行している公共交通の現状	13
2. 路線バスの現状	17
3. 町営バスの現状	22
4. デマンドタクシーの現状.....	23
5. 公共交通空白地域の状況.....	25
6. その他の移動手段.....	26
7. 将来的なバス利用者のシミュレーション.....	28
8. フェリー・高速船と路線バスの接続状況.....	29
第4章 公共交通に対するニーズ	30
1. 運転免許証の保有状況と通勤・通学時の交通手段.....	30
2. バス利用者アンケート調査（バス利用者への聞き取り調査）	31
3. 民生委員アンケート調査.....	34
4. 高校生アンケート調査.....	36
5. 関係機関へのヒアリング結果	39
第5章 各地域における公共交通の問題点	41
1. 西郷地域	41
2. 都万地域	43
3. 五箇地域	44
4. 中村地域	45
5. 布施地域	46
第6章 公共交通を取り巻く課題と対応方針	47
1. 公共交通を取り巻く課題.....	47
2. 計画の基本方針（課題への対応方針）	48
第7章 計画の目標と具体的な事業内容	49
1. 施策の体系図	49
2. 目標達成のために実施する事業	50
3. 数値目標の考え方.....	58
4. 事業スケジュールと計画の評価・推進	60

第1章 計画の策定にあたって

1. 計画策定の趣旨

隠岐の島町で運行している路線バスは、自家用車の普及や人口減少によって利用者の減少が続く、今後も更なる利用者の減少や収支の悪化が懸念されています。また、令和2年度に予定されている新庁舎開庁や、その周辺に立地している商業施設を利用したい等のニーズに対応した路線変更が必要となっており、バス路線の再編が不可欠です。

このような状況の中、持続可能な移動手段を確保し、住民の快適な生活環境づくりを図るため、現状のバス路線網の再編だけではなく、町における移動手段確保に向けた方向性等を示す、地域公共交通の指針が必要となっています。

このようなことを踏まえ、将来に渡って持続可能な公共交通体系の実現に向け、本町における公共交通の将来像とそれを実現するための施策を示した「隠岐の島町地域公共交通計画」を策定することとします。

2. 計画の区域

本計画の区域は、隠岐の島町全域を対象とします。

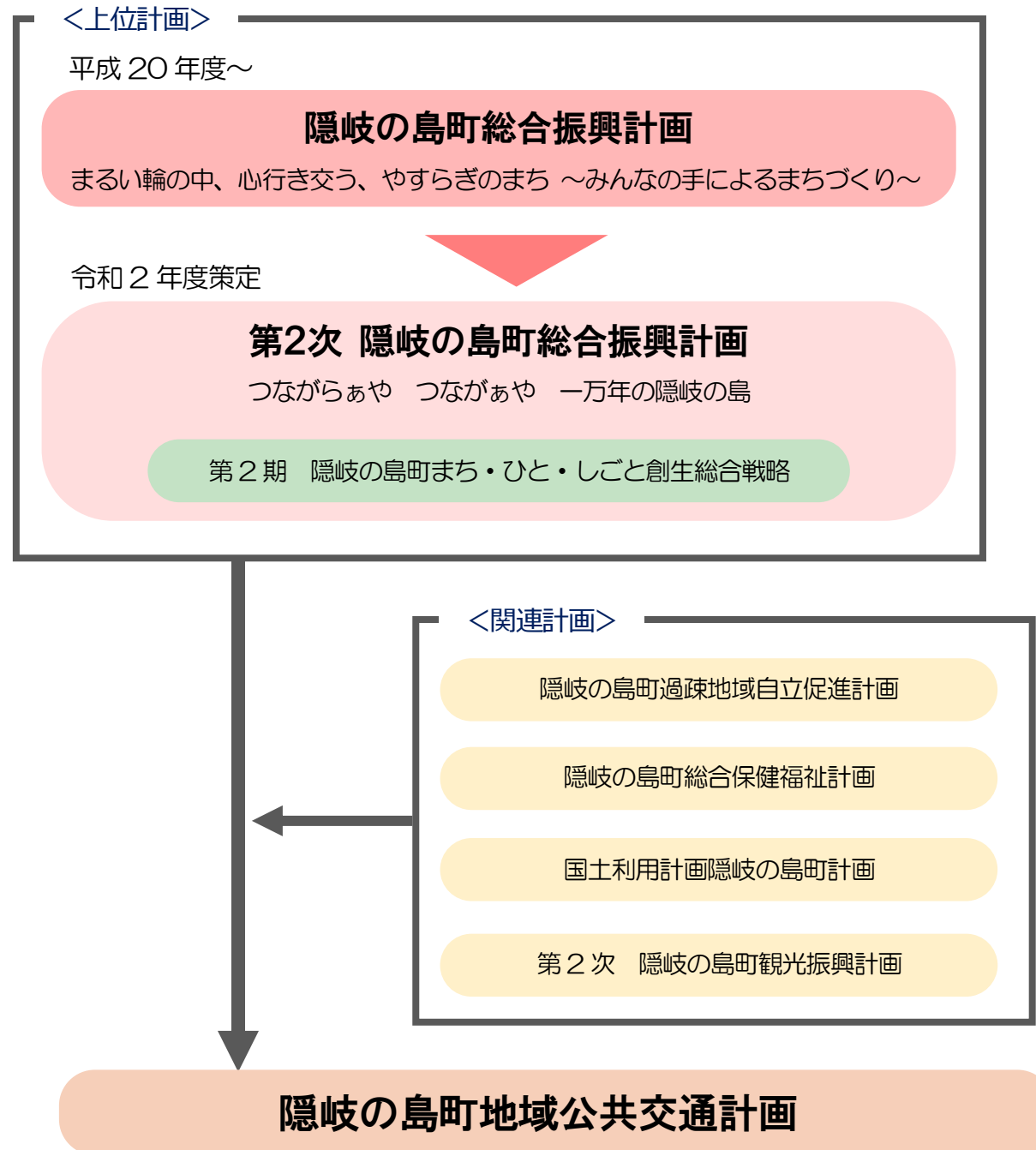
3. 計画の期間

令和2年度（2020年）から令和6年度（2024年）までの5年間

4. 計画の位置づけ

本計画は、隠岐の島町総合振興計画を最上位計画とする他、まちづくりや福祉等に関する計画を関連計画として位置づけ、それぞれの計画に掲げられている事業との整合性を図り、策定します。

また、令和2年度に策定を予定している第2次隠岐の島町総合振興計画とも、整合性を図るため、今後必要に応じて本計画の見直しを行います。



第2章 隠岐の島町の概況

1. 位置・地勢

(1) 位置

- 隠岐諸島は島根半島の北東の海上に位置し、隠岐の島町が位置する島後は、隠岐諸島で最大の面積を有しています。また、島の北西約 158 kmにある竹島は隠岐の島町に属しています。
- 平成 16 年に島後に所属していた西郷町、布施村、五箇村、都万村の 1 町 3 村が合併し、島後全域に位置する現在の「隠岐の島町」が誕生しました。

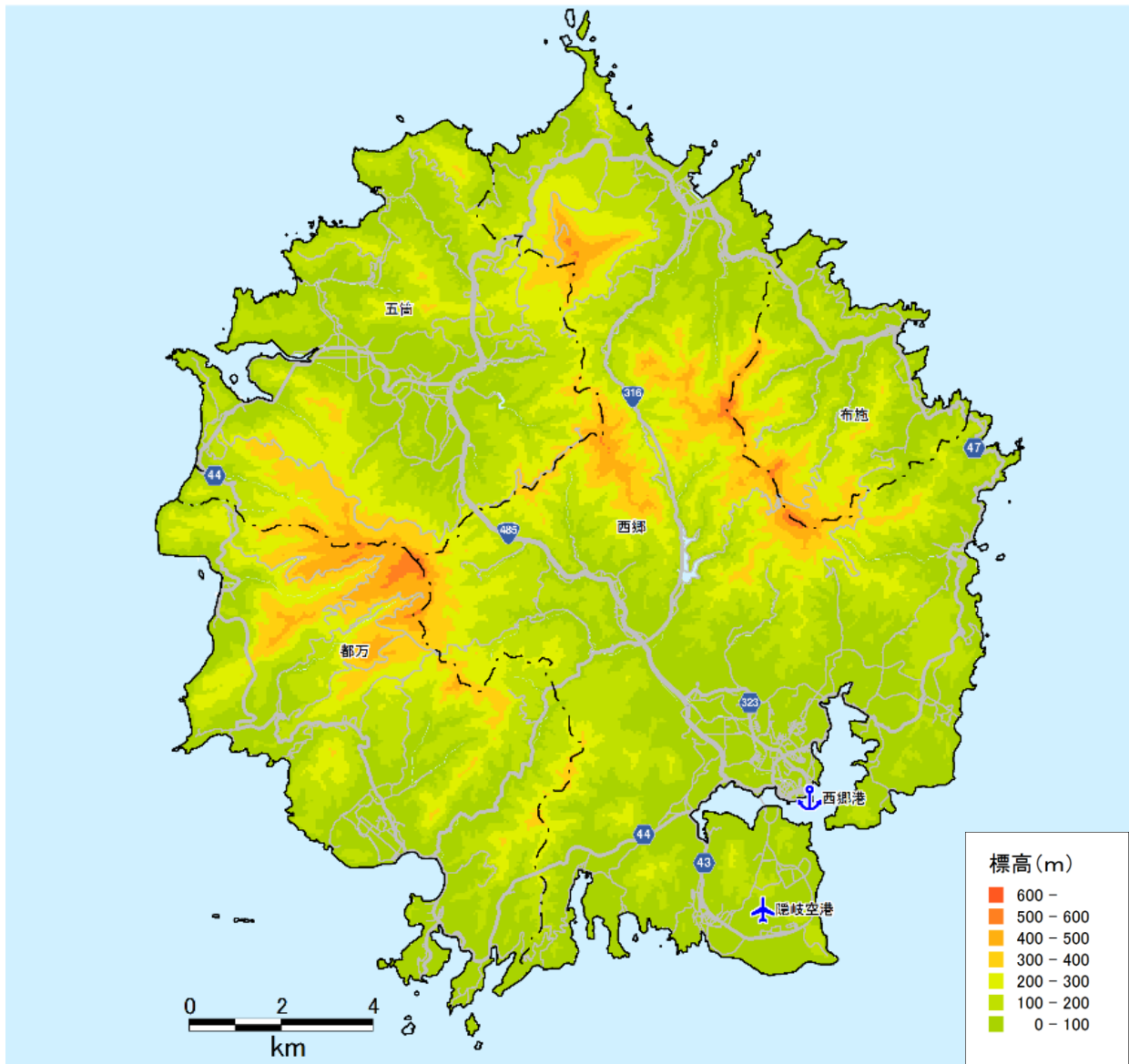
図表 1 隠岐の島町位置図



(2) 地勢

- 島の外周は 151 km、面積は 242.82 km²であり、面積の約 80%を森林が占めています。
- 島の周辺全域が大山隠岐国立公園に指定されており、離島ならではの自然資源・観光資源を有しています。

図表 2 隠岐の島町地勢図

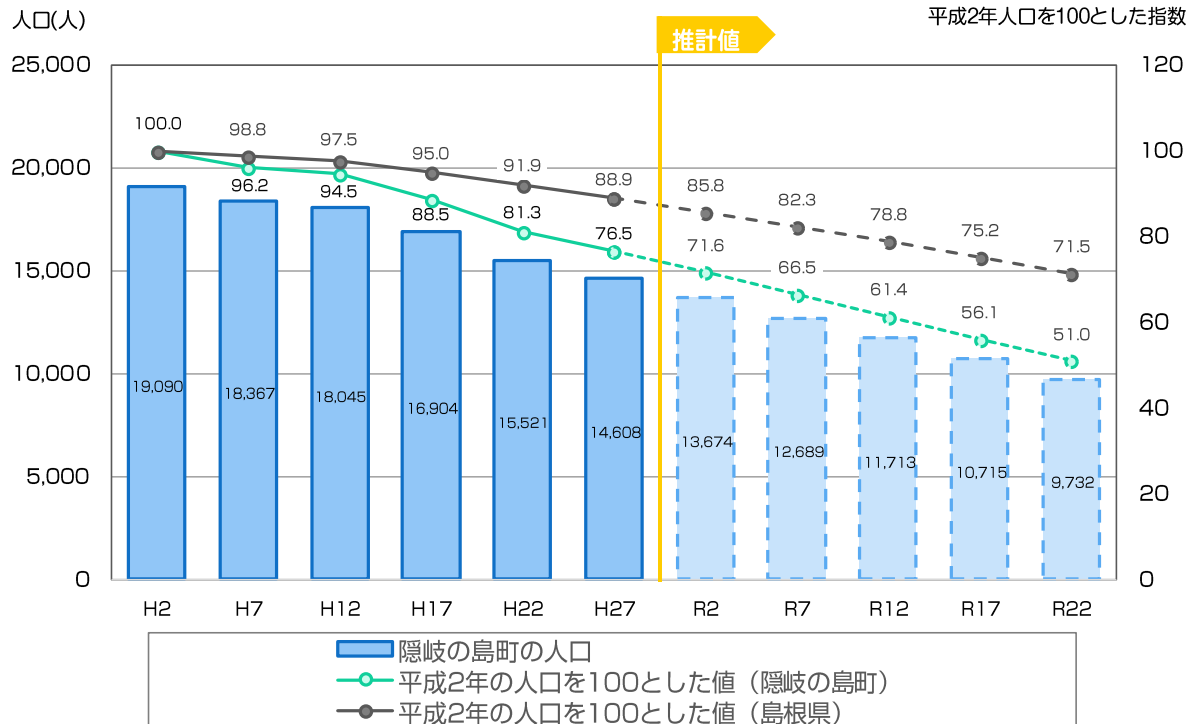


2. 人口と高齢化の状況

(1) 人口の推移

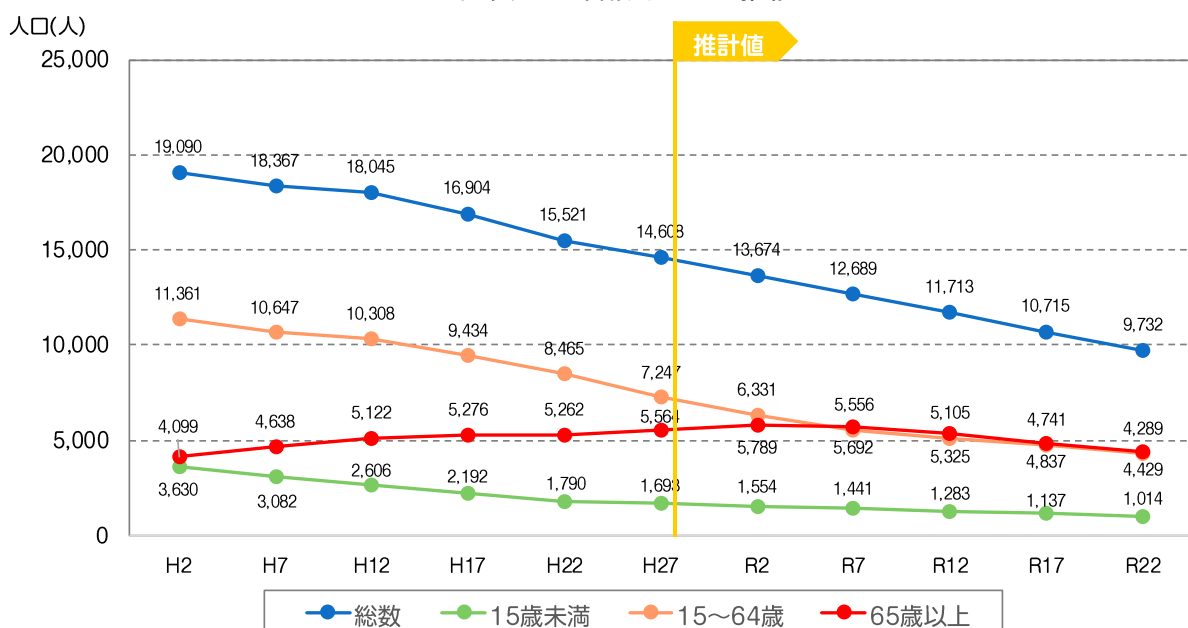
- 平成 27 年時点の人口は 14,608 人で、平成 2 年以降減少が続いています。また、令和 22 年に 9,732 人になると見込まれ、島根県全体よりも大きな幅で人口減少が進むと予想されます。
- 年齢別人口の推移については、全体の人口が減少傾向にある中、65 歳以上人口は平成 7 年から横ばいとなり、令和 7 年からは 15～64 歳人口とほぼ同様の値で推移すると予想されます。

図表 3 人口の推移



出典：国勢調査（平成 2 年から平成 27 年）、
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）

図表 4 年齢別人口の推移

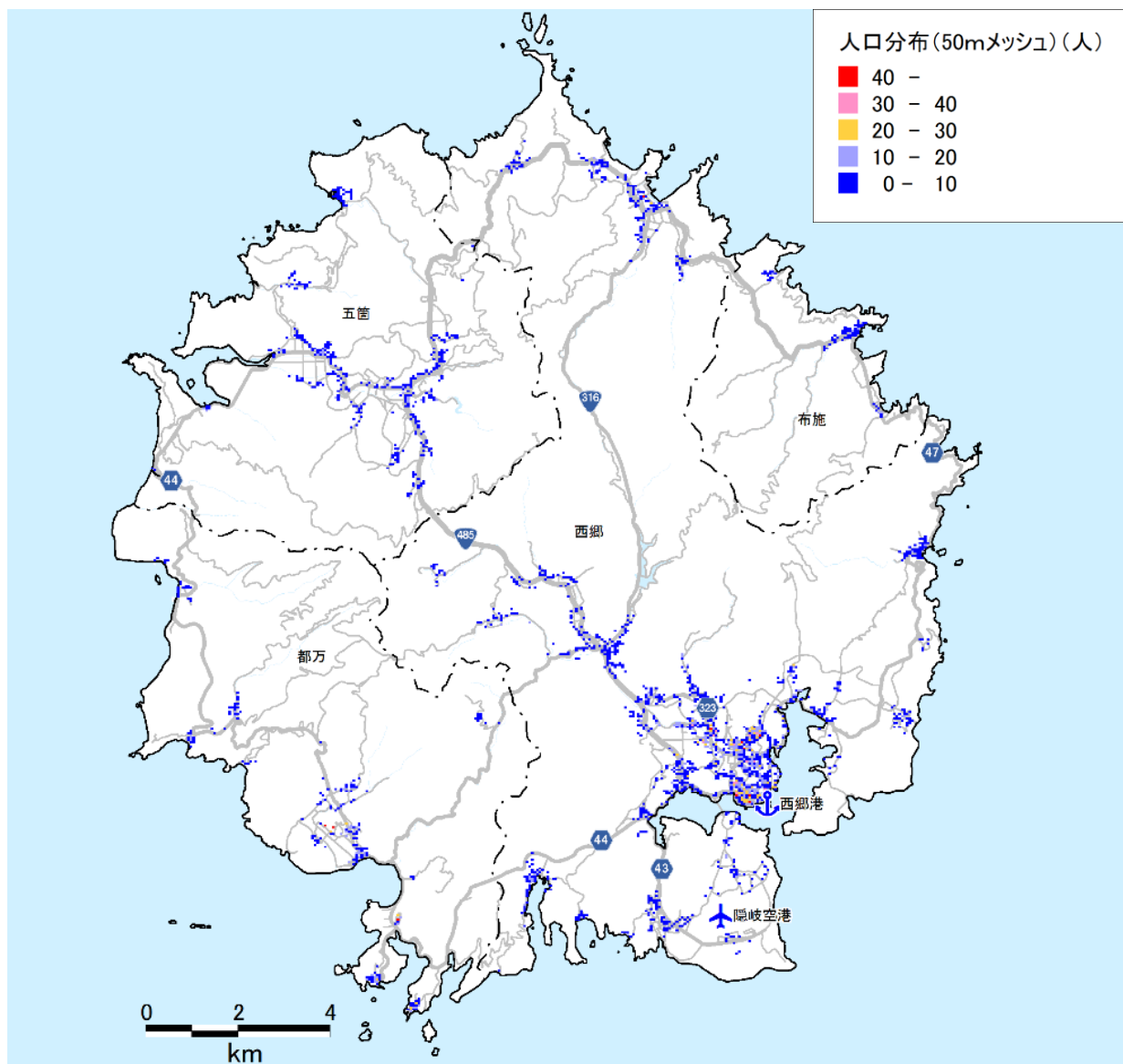


出典：国勢調査（平成 2 年から平成 27 年）、
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）

(2) 人口分布

- 町中心部（西郷地域）に人口が集中しています。

図表 5 隠岐の島町の人口分布

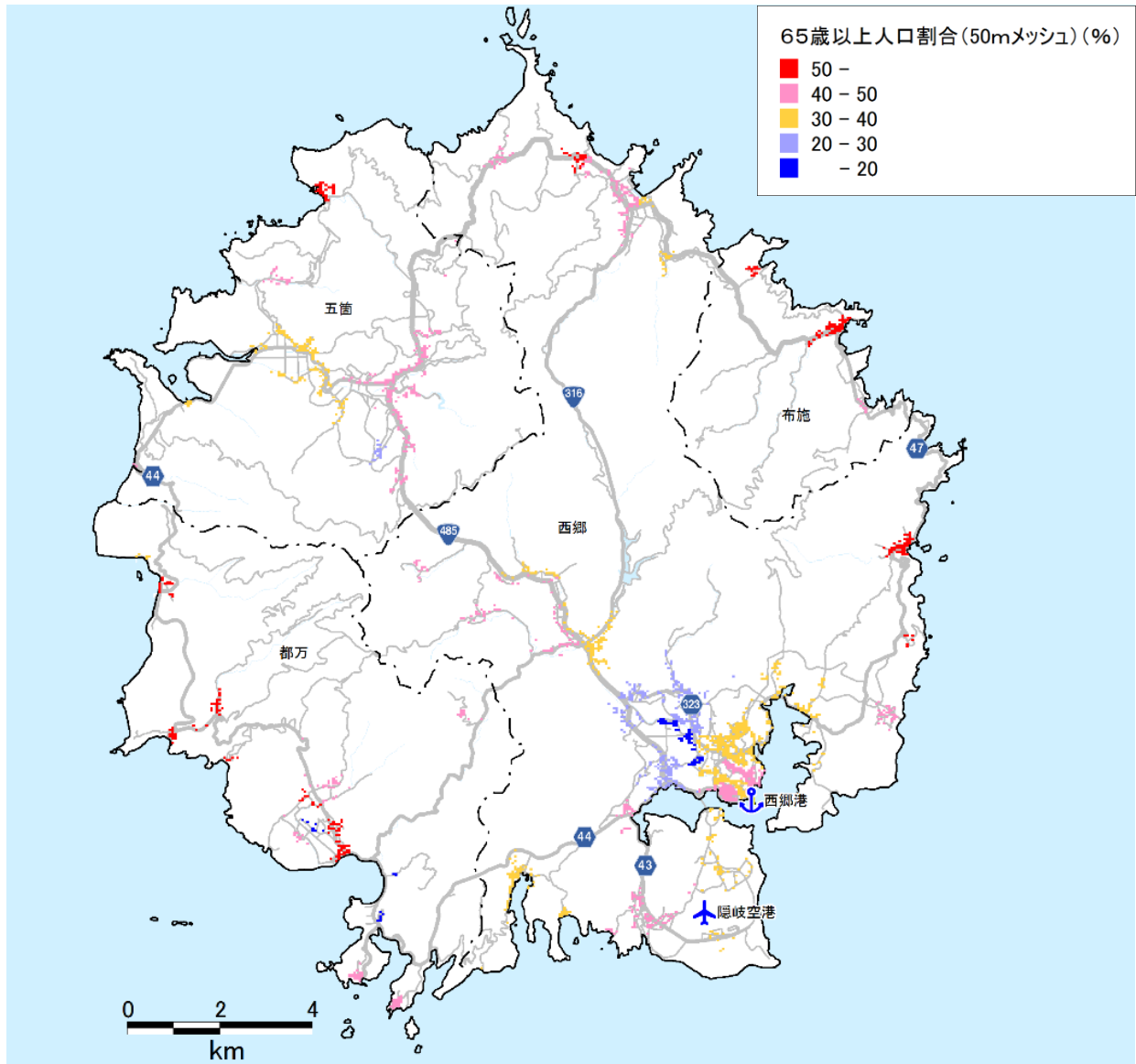


出典：平成 27 年国勢調査

(3) 高齢化率の分布

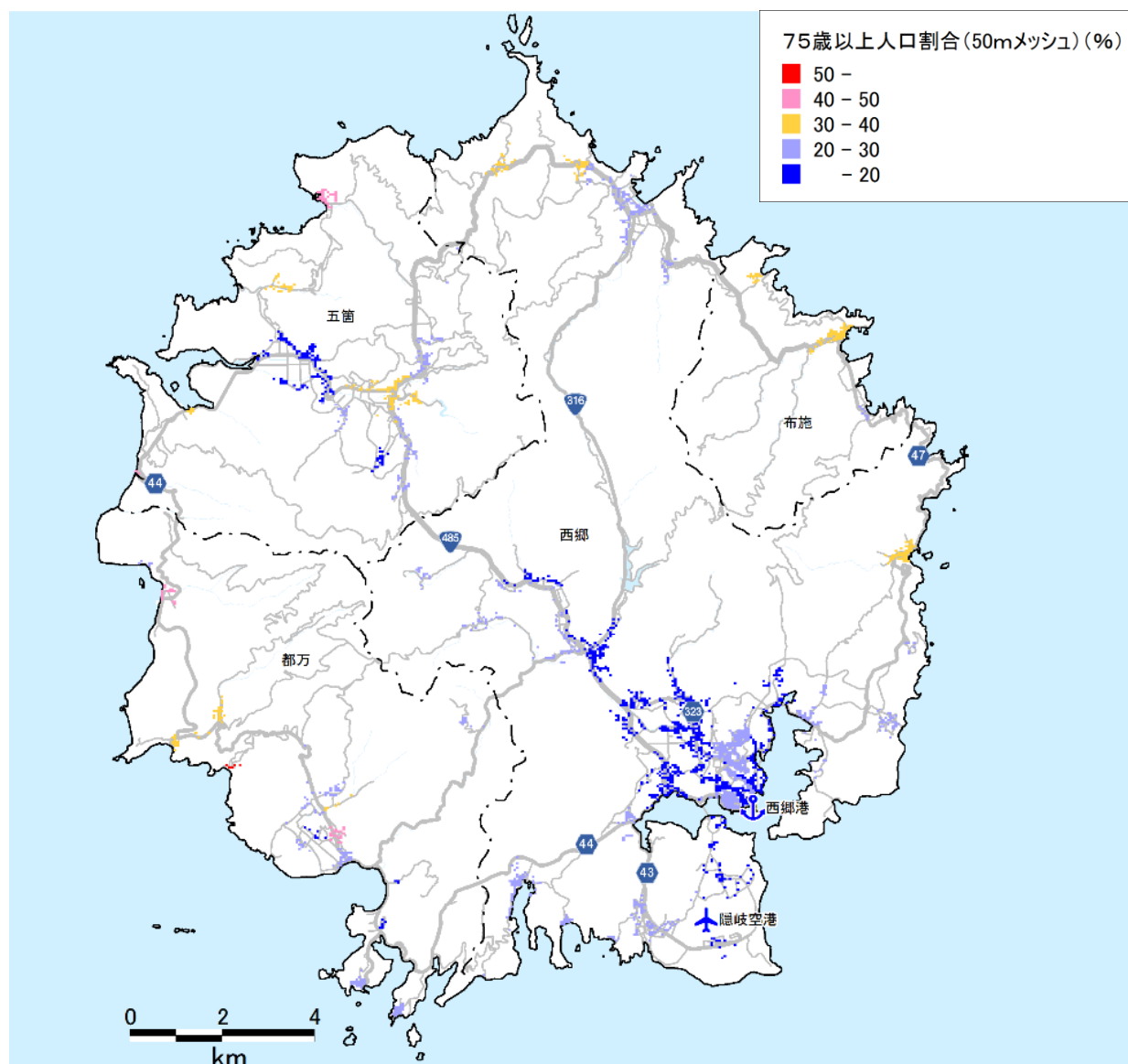
- 65 歳以上の人口割合は、沿岸部の地域で高くなっています。
- 75 歳以上の人口割合については、五箇地域や都万地域の沿岸部の集落で割合が高い集落が見られます。

図表 6 65 歳以上人口分布



出典：平成 27 年国勢調査

図表 7 75 歳以上人口分布

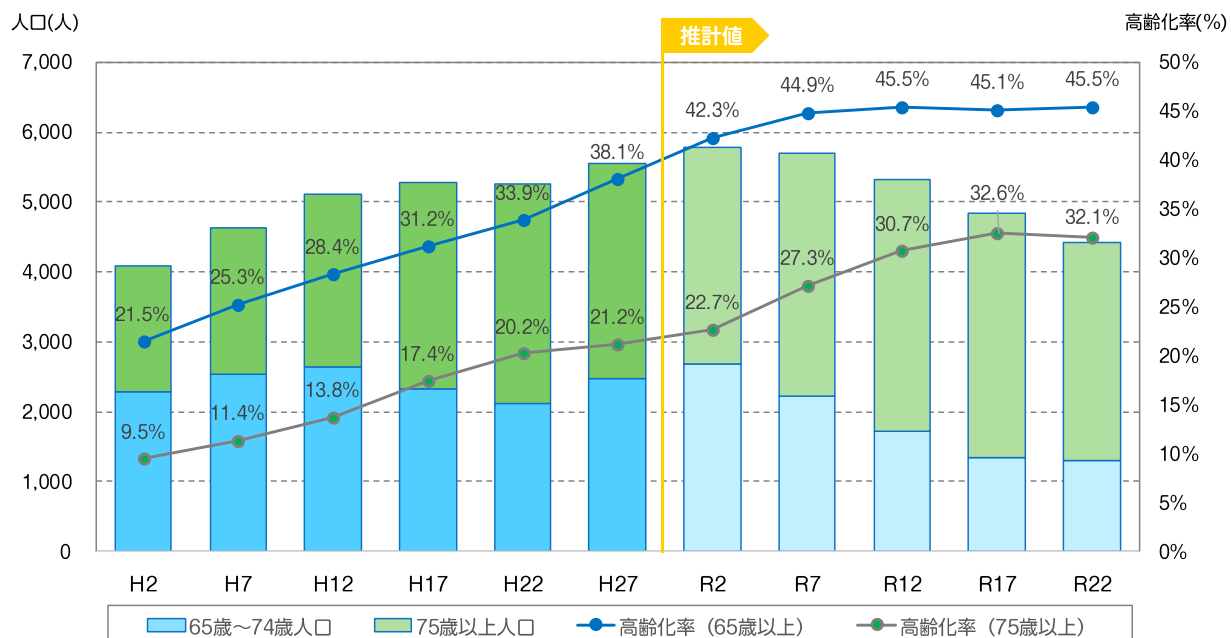


出典：平成 27 年国勢調査

(4) 高齢化率の推移

- 人口推計では、高齢化率（65 歳以上）は令和 22 年には 45.5%まで上昇し、高齢者のうち半数以上は 75 歳以上の高齢者が占めると予想されます。

図表 8 高齢化率の推移



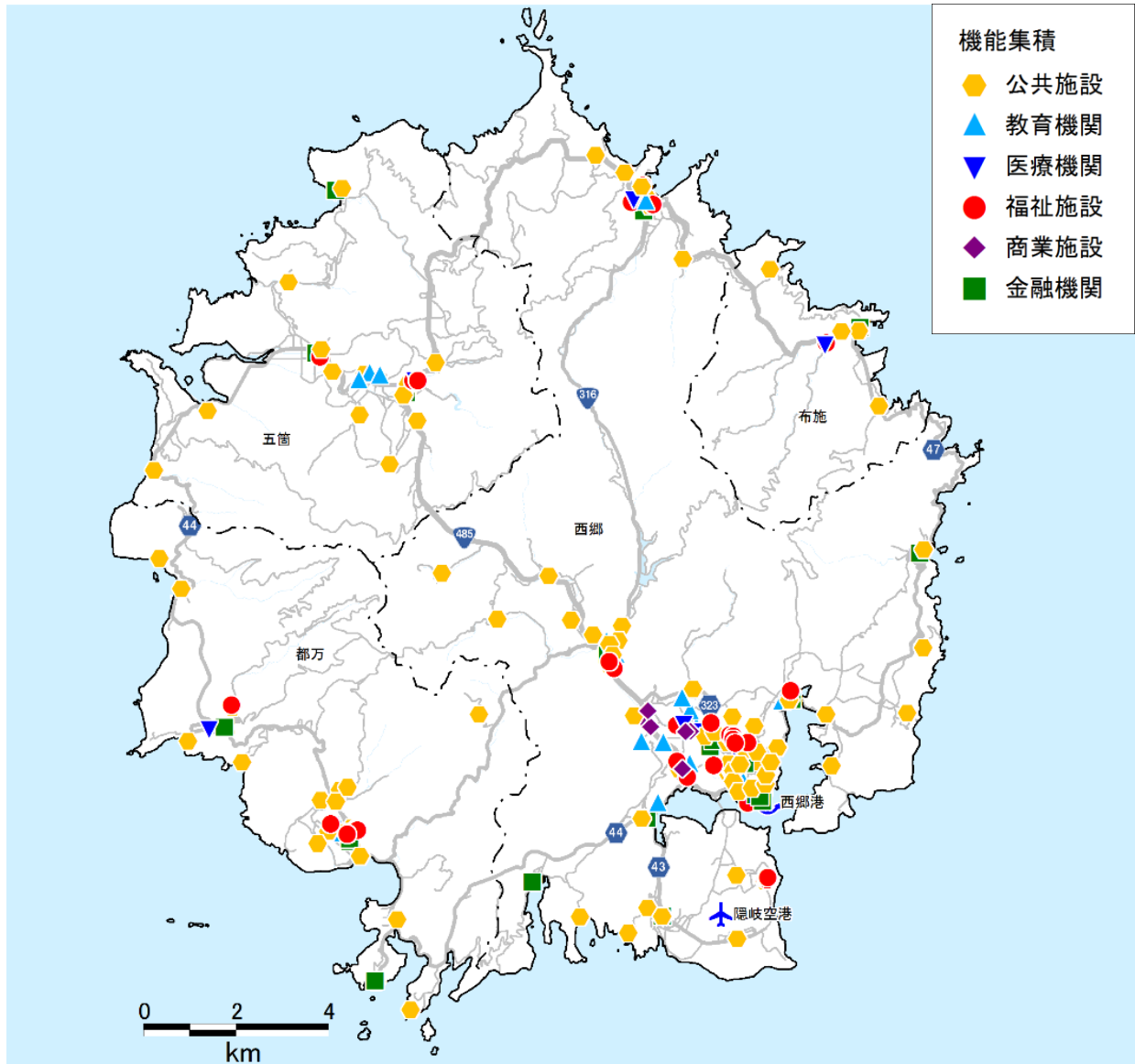
出典：国勢調査（平成 2 年から平成 27 年）、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）

3. 施設の分布状況

(1) 機能集積状況

- 移動の目的地となる医療機関や商業施設といった主要施設の多くは、西郷地域（町中心部）に集まっています。

図表 9 移動の目的地となる施設の分布



(2) 医療機関

- 隠岐圏域における広域医療機関である隠岐病院が西郷地域に立地しています。また、多くの医療機関や福祉施設が西郷地域の町中心部に集積しています。
- 五箇地域、都万地域、中村地域、布施地域の各地域に診療所が立地しています。

図表 10 医療機関の分布



(3) 観光資源

- 「ローソク島」「壇鏡の滝」「白島海岸」等の自然資源や、八百杉で有名な「玉若酢命神社」をはじめとした神社等、離島ならではの観光資源が各地に点在しています。

図表 11 観光資源の分布



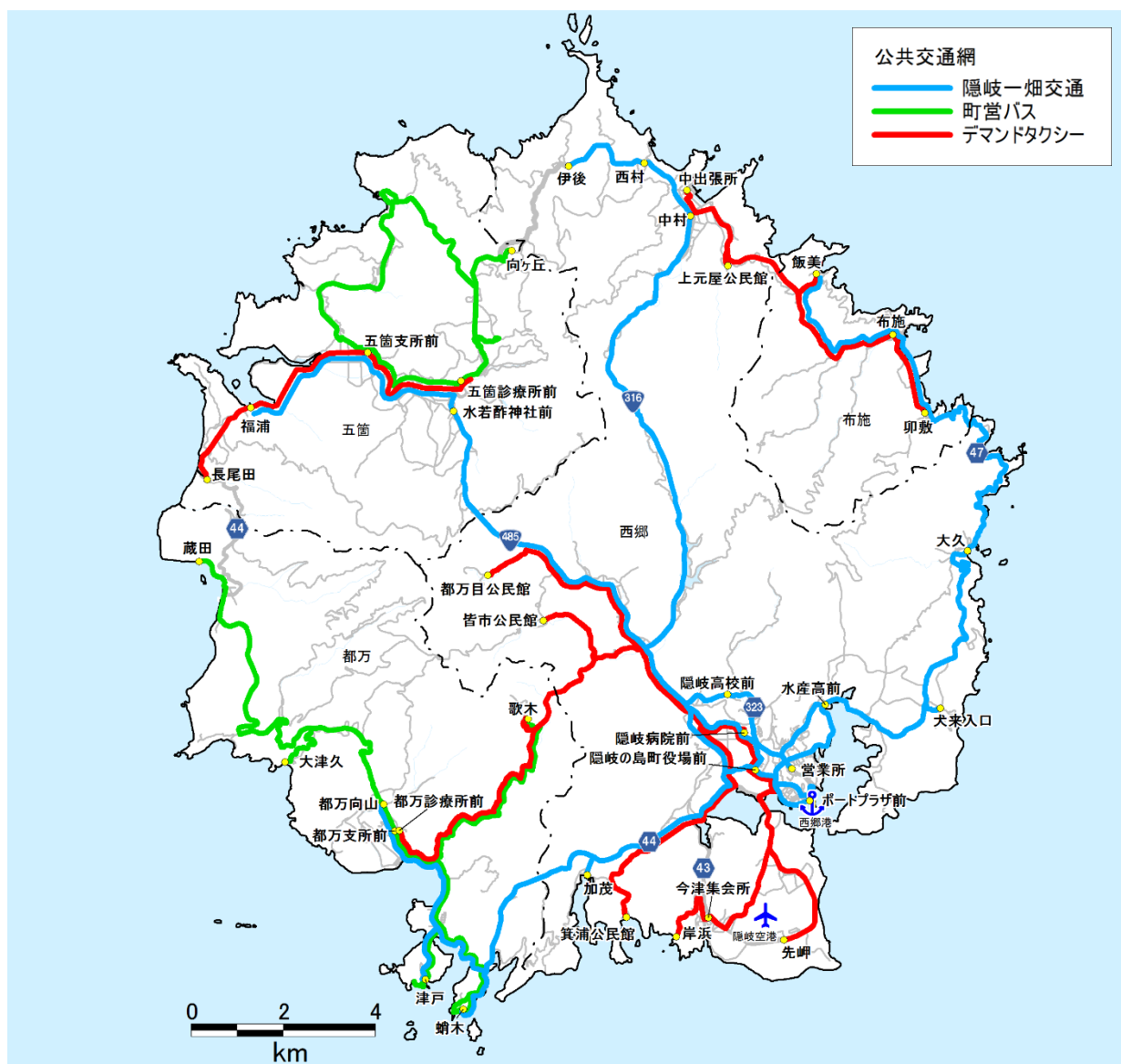
第3章 公共交通の現状

1. 町内で運行している公共交通の現状

(1) バス路線網の概要

- バス路線については、隠岐一畑交通の路線バスが町の広範囲で運行しています。また、路線バスが運行していない地域を中心に町営バスが運行しており、それらのバスの利用が困難な地区においてはデマンドタクシーが運行しています。
- 町と本土を結ぶ交通機関として、西郷港からは隠岐汽船のフェリーと高速船が、島前の港や本土の七類港（松江市）、境港（境港市）まで運航しています。
- そのほかにも、隠岐の島町と本土をつなぐ交通として、隠岐世界ジオパーク空港からの航空機が、出雲縁結び空港（出雲空港）や大阪国際空港（伊丹空港）まで運航しています。

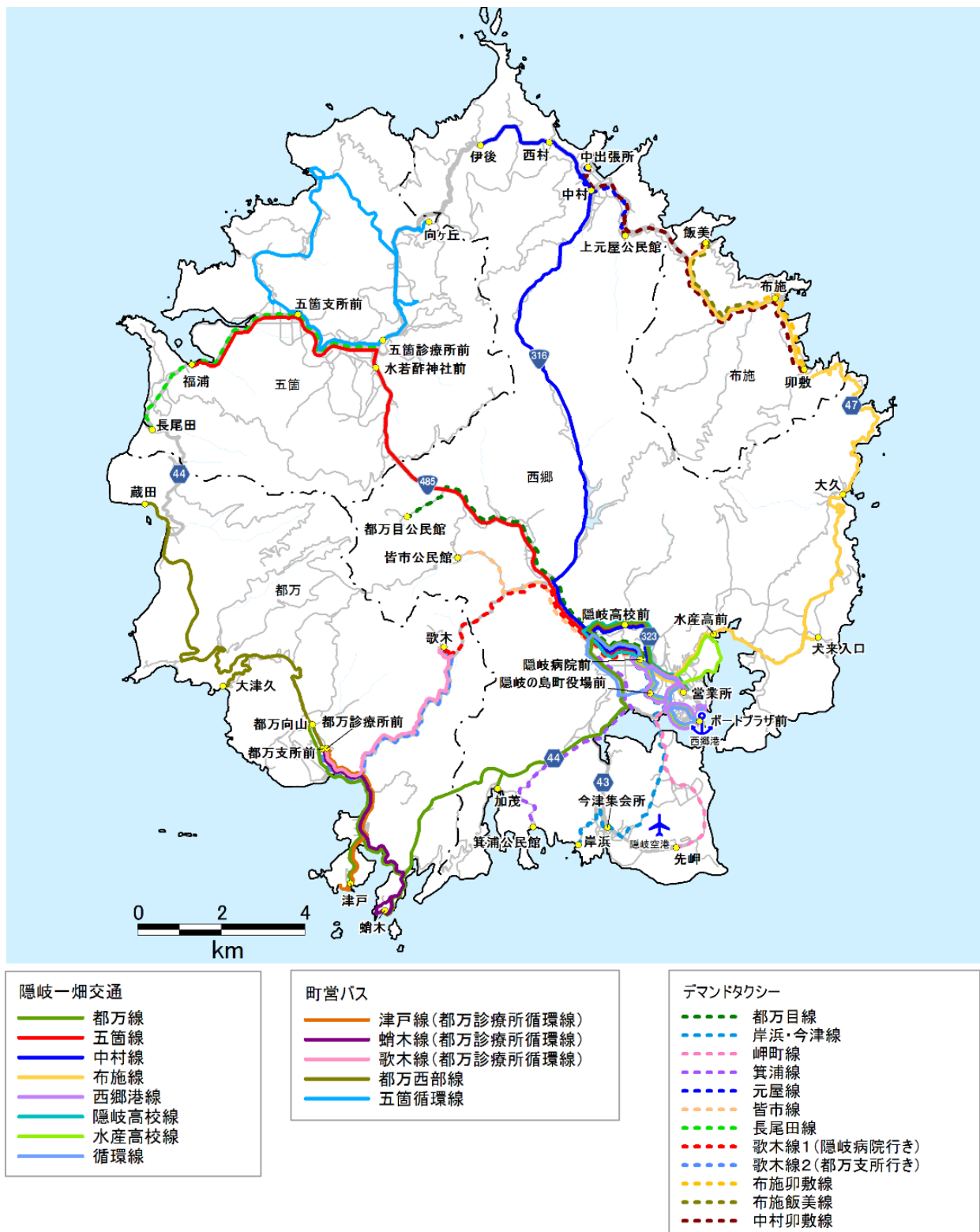
図表 12 バス路線網の概要（スクールバスを含まない）



(2) バス路線網の詳細

- 隠岐一畑交通の路線バスは、西郷港線や循環線といった西郷地域の町中心部を運行する路線と、都万地域・五箇地域・中村地域・布施地域から隠岐病院を結んでいる路線を中心に形成されています。
- 町営バスやデマンドタクシーは各地域の拠点である支所や診療所を交通結節点として、路線バスへの乗り継ぎができる形で運行しています。

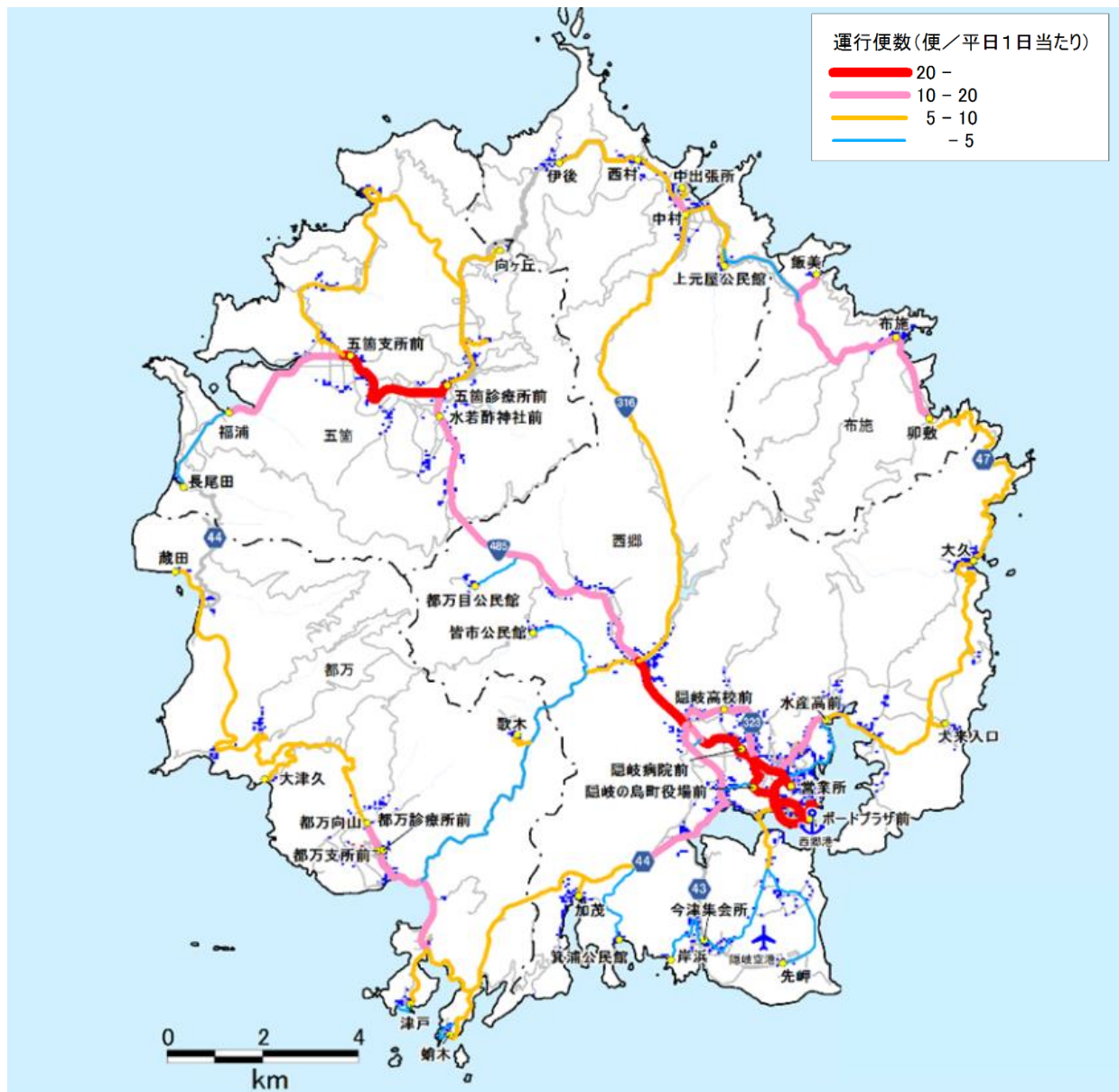
図表 13 バス路線網の詳細（スクールバスを含まない）



(3) バスの運行便数

- 西郷地域の町中心部や、五箇地域の五箇診療所から五箇支所までの区間においては、運行便数が比較的多くなっています。
- 西郷地域と他地域を結ぶ路線の運行便数は、5～10 便/日です。
- 運行便数が 5 便/日以下である路線は主に町営バスやデマンドタクシーのみ運行している区間になります。

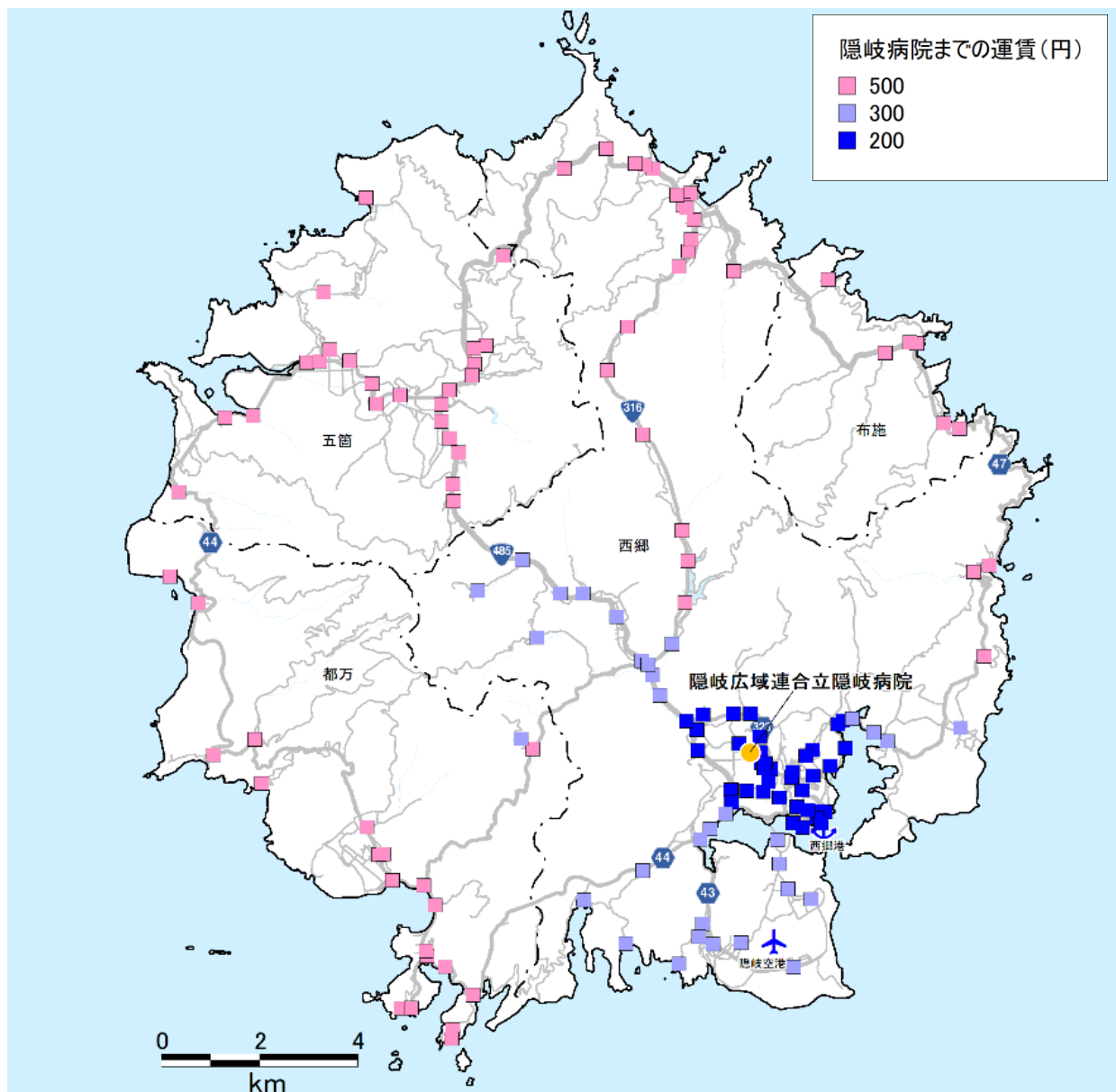
図表 14 バスの運行便数



(4) 隠岐病院までのバスの運賃

- 各地域の起終点から隠岐病院までの運賃は、最大 500 円を上限として定めています。
- また、乗り継ぎ運賃割引の制度を運用しており、町内のどこでも片道 500 円で行けるような設定がなされています。
- 西郷地域の町中心部では 200 円の均一運賃で路線バスが運行しています。

図表 15 隠岐病院までのバスの運賃

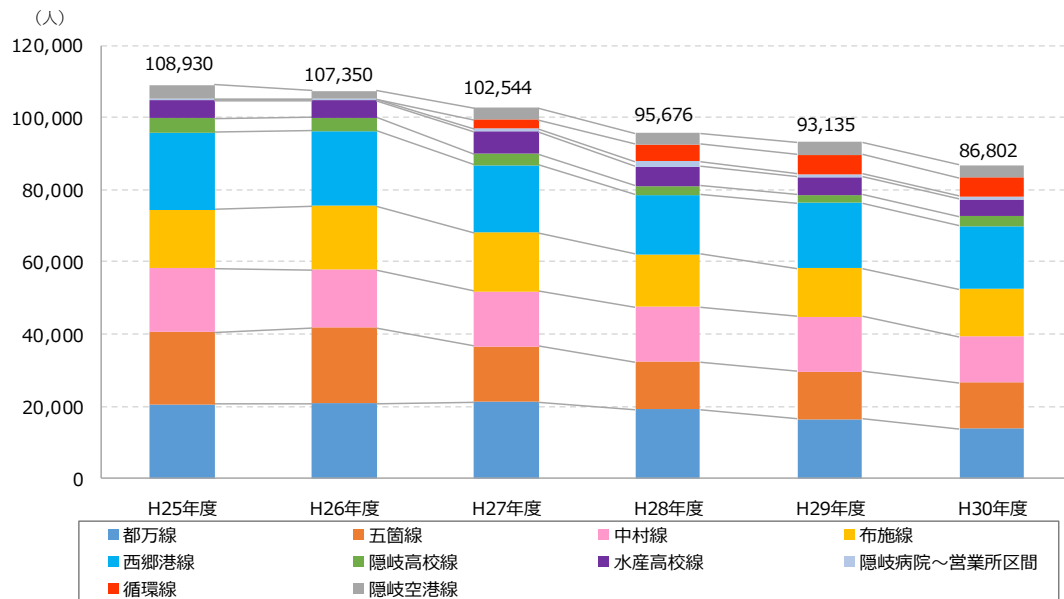


2. 路線バスの現状

(1) 年間利用者数の推移

- 年間利用者数は平成 25 年度以降、減少傾向を示しており、平成 30 年度は年間 90,000 人を下回っています。
- 町中心部と旧都万村・五箇村の中心部を結んでいる「都万線」「五箇線」は、平成 25 年度から平成 30 年度にかけて年間 6,000 人以上利用者が減少し、次いで「中村線」は年間 5,000 人近く利用者数の減少が見られます。

図表 16 路線バス（隠岐一畑交通）の年間利用者数推移

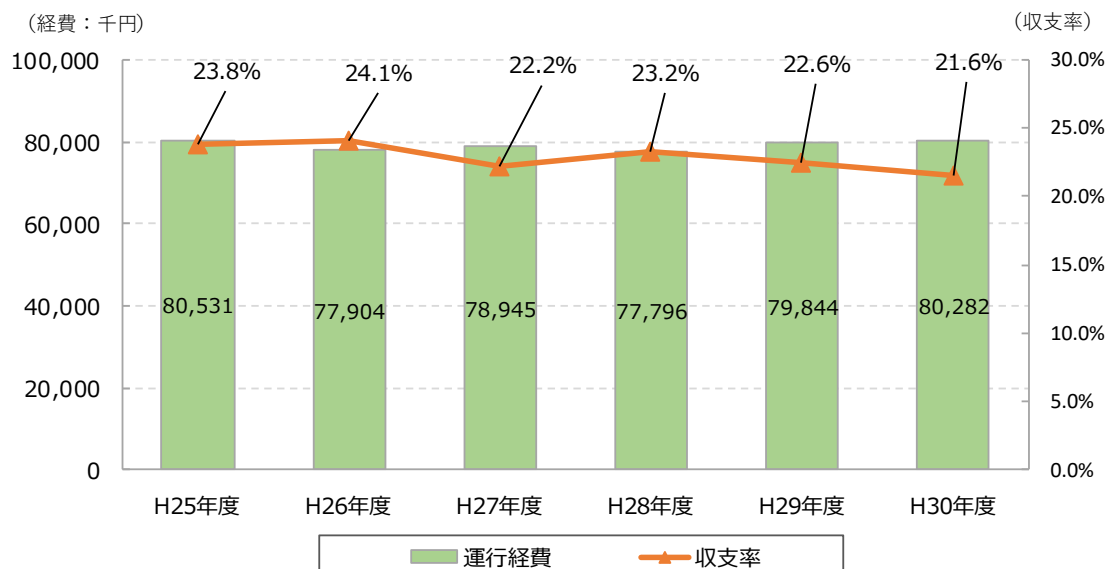


各年度は前年 10 月から該当年 9 月末までの運行実績より集計

(2) 収支率と運行経費の推移

- 年間の運行経費は 80,000 千円前後、収支率は 20% 台（ほぼ横ばい）で推移しています。

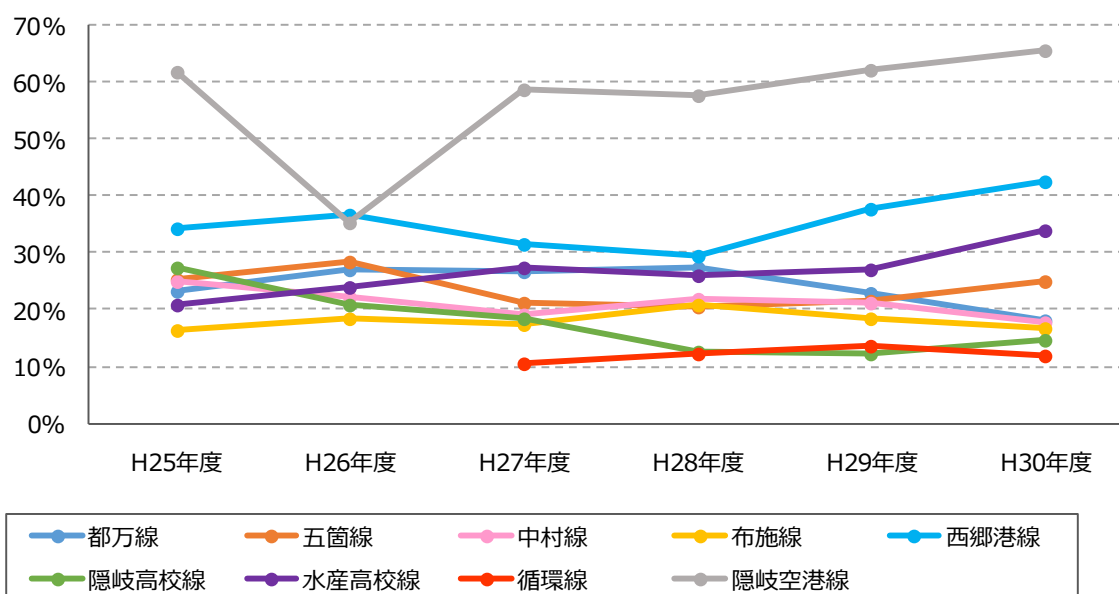
図表 17 路線バス（隠岐一畑交通）の収支率と運行経費の推移



(3) 路線別収支率の推移

- 平成 25 年度から平成 30 年度にかけての路線別の収支率の推移を見ると、各路線ともに大きな変化はないものの、「隠岐空港線」「西郷港線」「水産高校線」は増加の傾向が見られ、「都万線」「中村線」「布施線」「隠岐高校線」は減少の傾向が見られます。
- 「隠岐高校線」の収支率が、平成 25 年度から平成 30 年度にかけて比較的大きく減少しており、運行経費の大きな増加が見られないことから、定期的に路線バスを利用して通学する生徒の減少が影響していると考えられます。
- 路線バスの運行にあたり、平成 30 年度は隠岐空港線の経常損失 880 千円を除く 62,084 千円を町が負担しています。

図表 18 路線バス（隠岐一畑交通）路線別収支率の推移



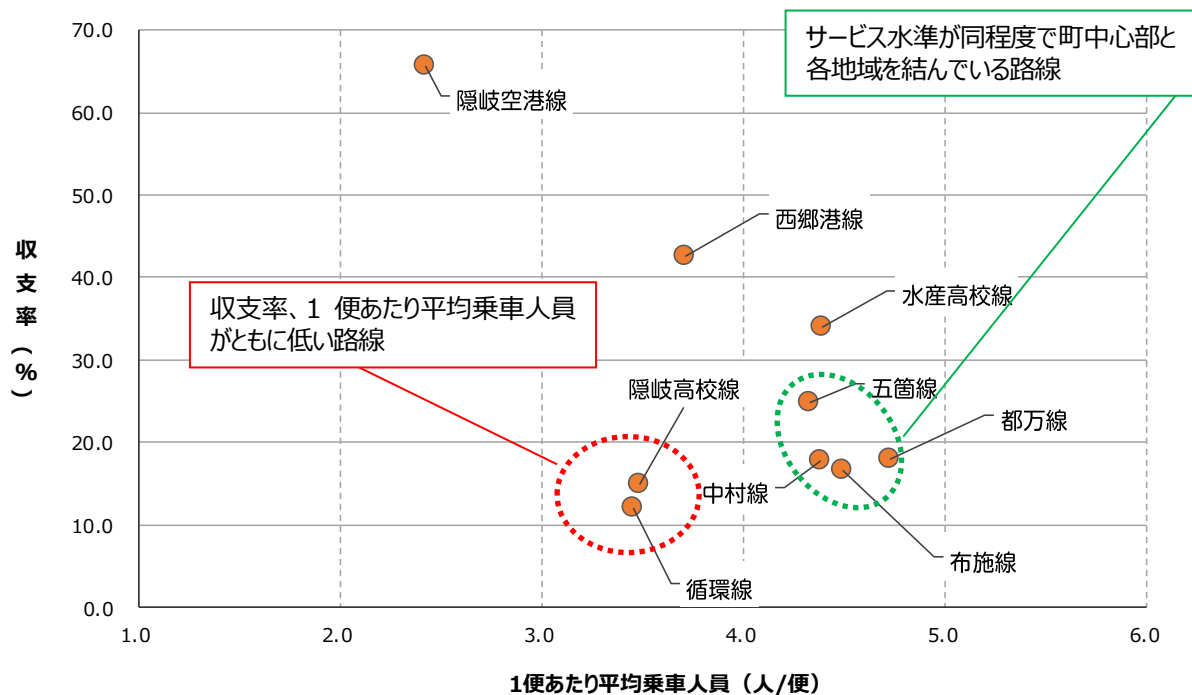
図表 19 平成 30 年度路線バス路線別経常損失額一覧

路線名	運行経費 (千円)	収入 (千円)	経常損失 (千円)	収支率
都万線	16,112	2,904	▲ 13,208	18.0%
五箇線	12,977	3,226	▲ 9,751	24.9%
中村線	13,984	2,478	▲ 11,506	17.7%
布施線	17,436	2,888	▲ 14,548	16.6%
西郷港線	5,907	2,513	▲ 3,395	42.5%
隠岐高校線	1,786	265	▲ 1,522	14.8%
水産高校線	2,174	740	▲ 1,434	34.1%
隠岐病院～営業所区間	2,881	89	▲ 2,792	3.1%
循環線	4,467	538	▲ 3,928	12.1%
隠岐空港線	2,557	1,677	▲ 880	65.6%
計	80,282	17,318	▲ 62,964	21.6%

(4) 1 便あたり平均乗車人員と収支率の関係

- 「隠岐高校線」「循環線」は収支率と 1 便あたりの平均乗車人員が、他路線に比べて低い状況にあります。
- 便数等のサービス水準が同程度である「都万線」「五箇線」「中村線」「布施線」について、1 便あたり平均乗車人員は 4.0～5.0 人/便の間に位置していますが、「五箇線」に比べてその他の 3 路線の収支率が低い傾向にあります。

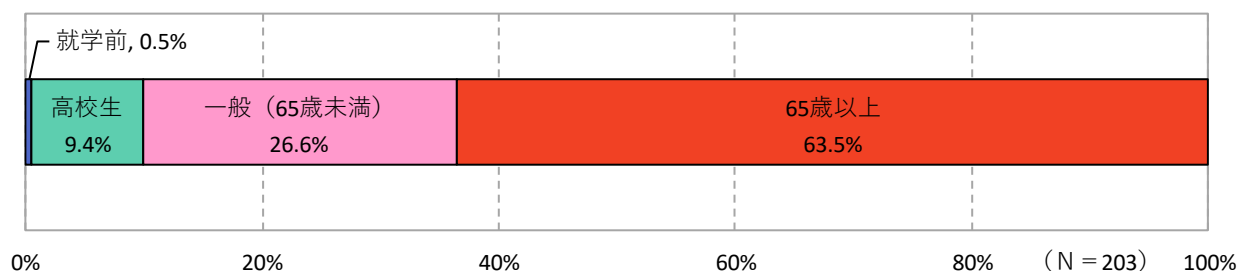
図表 20 1 便あたり平均乗車人員と収支率（平成 30 年度実績）



(5) 乗降調査における各路線の特徴

- 平成 30 年 9 月上旬から 10 月上旬にかけて、町内の全 9 路線を対象に乗降調査を実施しました。（各路線とも平日 1 日間の調査を実施）
- 乗降調査期間における利用者の属性について、6 割以上は高齢者の利用者となっており、高校生の利用者は 1 割程度にとどまっています。
- 乗降調査結果を基に整理した各路線の特徴は、次頁のとおりです。

図表 21 乗降調査における利用者の属性



図表 22 路線バス（隠岐一畑交通）の各路線の特徴

路線名	各路線の特徴
都万線	● 1日の総利用者33人のうち、65歳以上が22人で総利用者の多くを占めている ● 9:45 発便（「営業所」行き）と 12:14 発便（「都万向山」行き）に利用が集中しており、多くの利用者は、9時台に隠岐病院周辺に行き、12時台の便で都万方面へ帰宅していると推察される ● 13時以降の利用が少なく、13:25（「営業所」行き）の利用者は1人であり、14:48 発便（「都万向山」行き）の利用者は確認されなかった（0人） ● 「都万向山」～「隠岐病院」までの間で31名が利用しており、「隠岐病院」までの区間で利用が完結している ● 都万線のための停留所では、「都万向山」「蛸木」の乗降が比較的多い
五箇線	● 1日の総利用者40人のうち、65歳以上がおよそ半数（23人）を占めるが、一般（10人）や高校生（7人）の利用は、他の路線に比べてやや多い。 ● 8:29 発便（「福浦」行き）の利用者は1人、13:36 発便（「営業所」行き）と 17:46 発便（「福浦」行き）の利用者はともに3人で、五箇線の中では比較的使用が少ない ● 15:56 発便（「営業所」行き）の利用者は見られなかった（0人） ● 「福浦」～「隠岐病院」までの間で32名が利用しており、西郷港経由便の利用者1人が西郷港周辺の「ポートプラザ」から乗車している ● 五箇線のための停留所では、「福浦」と「五箇支所」周辺の停留所で、比較的使用者数が多い
中村線	● 1日の総利用者21人のうち、65歳以上が18人であり、大半を占めている ● 午前の水産高校経由便では1人の高校生の利用が見られるものの、午後に運行している水産高校経由便では高校生の利用は見られない ● 8:50 発便（「伊後」行き）の利用が1人と少なく、13:32 発便（「営業所」行き）と 16:02 発便（「営業所」行き）の利用者は見られなかった（0人） ● 中村線のための停留所では、「西村」「中村」「郡」「奥の谷」の4箇所のみ乗降が見られ、「西村」での乗降が比較的多い ● 「隠岐病院」～「営業所」の区間（他の路線が共通して運行している区間）で1人の利用が見られた
布施線	● 1日の総利用者40人のうち、32人が65歳以上であり、大半を占めている ● 9:54 発便（「営業所」行き）の便の利用者が15人で、比較的使用が集中している ● 8:46 発便（「飯美」行き）の利用が見られず（0人）、16:04 発便（「営業所」行き）と 17:24 発便（「飯美」行き）は利用者が1人と少ない ● 布施線のための停留所では、「大久」での乗降が多い ● 「朝日ヶ丘」～「水産高校」の区間が水産高校線と重複している区間であり、8人の利用が見られた

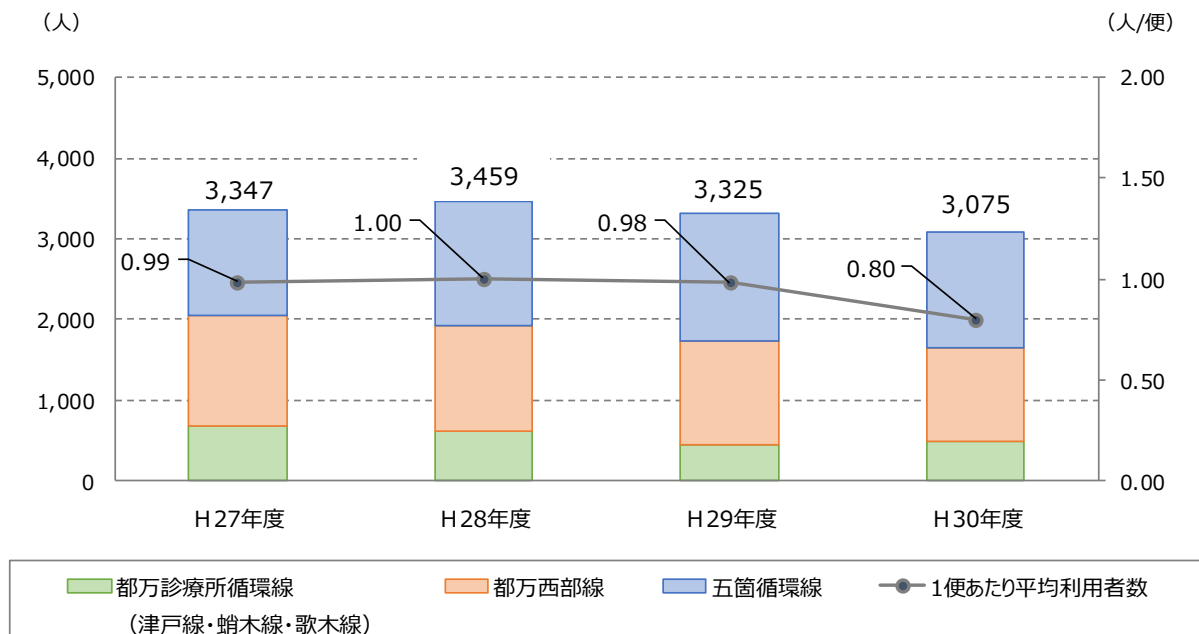
路線名	各路線の特徴
西郷港線	● 13 便のうち、12 便は他の路線（都万線、五箇線、中村線、布施線）を延長する形で運行している ● 利用は午前の便に集中しており、午後に運行している 8 便のうち 5 便においては、西郷港線の区間のみでの乗降は見られなかった ● 「ポートプラザ前」「隠岐病院」での乗降が比較的多い
隠岐高校線	● 隠岐高校線の利用者のうち高校生の利用は 2 人であり、いずれも 7：44 発便を利用している ● 「隠岐病院」だけではなく、「ポートプラザ」等の西郷港周辺の停留所で乗車し、「隠岐病院」や隠岐高校周辺の停留所で降車する移動が見られた
水産高校線	● 水産高校線の利用者のうち高校生の利用は 3 人であり、7：24 発便で 2 人、17：33 発便で 1 人が利用している ● 「隠岐病院」での乗車、「ポートプラザ」での降車が比較的多い傾向にある
循環線	● 1 日の総利用者 10 人のうち、9 人が 65 歳以上であり、大半を占めている ● 「ポートプラザ前」「隠岐病院」「南中入口」の 3 箇所での乗車、「文化会館入口」「隠岐病院」「南中入口」「ポートプラザ前」「中町」での降車が見られた
隠岐空港線	● 1 日の総利用者 40 人のうち、12 人が一般である ● 停留所である「営業所」「ポートプラザ」「隠岐空港」のうち、「営業所」での乗降は見られなかった

3. 町営バスの現状

(1) 町営バスの利用状況

- 年間利用者数は減少傾向を示しており、平成 29 年度から平成 30 年度の間に 250 人減少しています。
- 平成 29 年度と平成 30 年度の 1 便あたりの平均利用者数は 1.0 人を下回っています。

図表 23 町営バスの年間利用者数推移



(2) 町営バスの収支状況

- 全ての路線の収支率は 10%以下であり、町営バス全体の収支率は 5%以下です。
- 平成 30 年度は町営バスの運行にあたり、年間およそ 11,830 千円を町が負担しています。

図表 24 平成 30 年度町営バス路線別経常損失額一覧

路線名	運行経費 (千円)	収入 (千円)	経常損失 (千円)	収支率
五箇循環線	5,000	200	▲4,800	4.0%
都万西部線	5,935	243	▲5,692	4.1%
都万診療所循環線 (津戸線・蛸木線・歌木線)	1,475	137	▲1,338	9.3%
計	12,410	580	▲11,830	4.7%

4. デマンドタクシーの現状

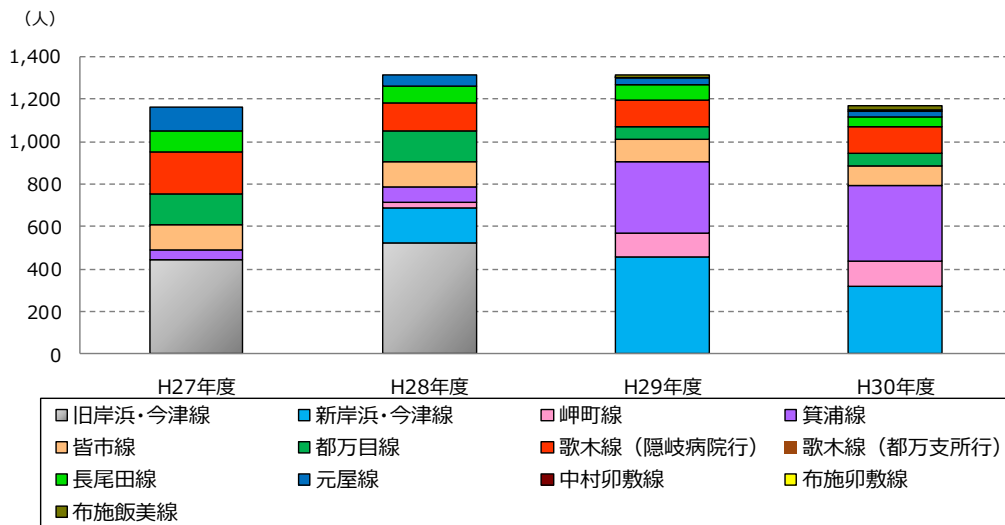
(1) デマンドタクシーの利用状況

- デマンドタクシーの運行は、町内の8事業者（タクシー事業者）に委託しています。
- 年間の利用者数は1,000人程度であり、今津線や箕浦線といった西郷地域を運行している路線の利用者数が比較的多くなっています。
- 歌木線の都万支所行き、布施卯敷線の平成30年度の運行回数は0回で、利用がされていない状況です。

図表 25 デマンドタクシーの運行概要

路線名	運行便数	運行日	運行事業者
都万目線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	おき観光タクシー
岸浜・今津線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	サンタクシー
岬町線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	サンタクシー
箕浦線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	島タクシー
皆市線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	みなとタクシー
長尾田線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	五箇タクシー
歌木線（隠岐病院行き）	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	吉田タクシー
歌木線（都万支所行き）	2 便（1 往復）	1/1～1/3 と水曜日 を除く毎日運行	都万タクシー
元屋線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	中村タクシー
布施卯敷線	1 便	火・水・金曜日 （1/1～1/3 を除く）	中村タクシー
布施飯美線	1 便	火・水・金曜日 （1/1～1/3 を除く）	中村タクシー
中村卯敷線	4 便（2 往復）	毎日運行 （1/1～1/3 を除く）	中村タクシー

図表 26 デマンドタクシーの年間利用者数推移



※旧岸浜・今津線：平成 28 年 6 月末廃止
 ※新岸浜・今津線：平成 28 年 7 月より運行開始
 ※岬町線：平成 28 年 7 月より運行開始
 ※中村卯敷線・布施卯敷線・布施飯美線は平成 28 年 10 月より運行
 ※歌木線（都万支所行）、布施卯敷線は利用者なし

(2) デマンドタクシーの運行に係る町の負担額

- デマンドタクシーの運行にあたり、平成 30 年度発生した委託料（町の負担額）は年間およそ 2,571 千円です。
- 運行実績に応じて町からの委託料が発生する形をとっており、運行回数が 0 回の路線については、委託料が発生していません。

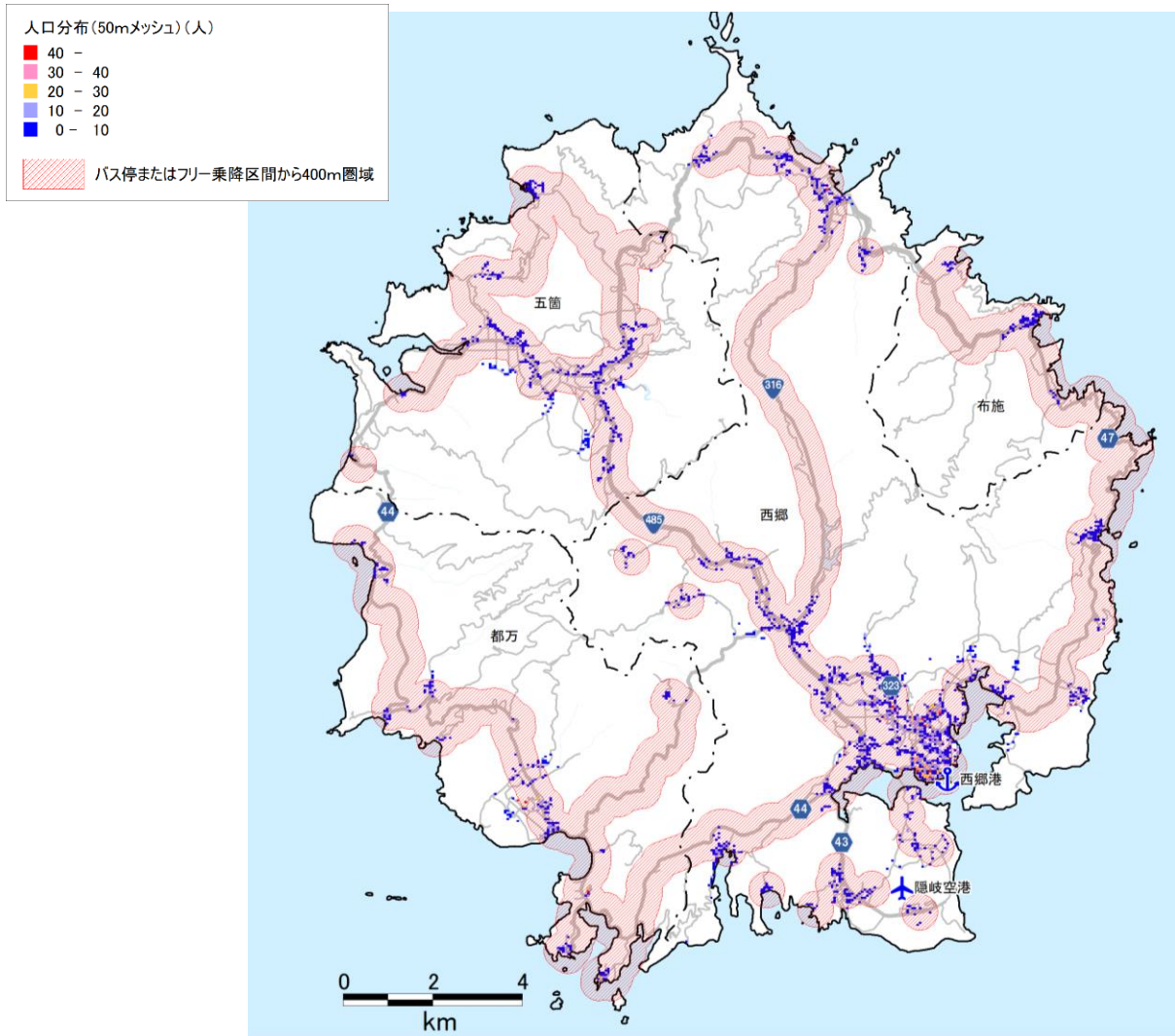
図表 27 デマンドタクシーの委託料（平成 30 年度）

路線名	町委託料 (千円)	
新岸浜・今津線	713	
岬町線	221	
箕浦線	639	
皆市線	223	
都万目線	134	
歌木線（隠岐病院行）	438	
歌木線（都万支所行）	0	※運行なし
長尾田線	142	
元屋線	18	
中村卯敷線	9	
布施卯敷線	0	※運行なし
布施飯美線	33	
計	2,571	

5. 公共交通空白地域の状況

- 隠岐の島町では、路線バスや町営バス、デマンドタクシーの運行により、バス停またはフリー乗降区間 400m 圏域内の人口割合（カバー率）は 90%を超えています。
- 一方で、五箇地域や都万地域、西郷地域においては、少ないながらもバス停から離れた集落で暮らしている人が見受けられます。

図表 28 人口集積とバス停またはフリー乗降区間 400m圏域



出典：平成 27 年国勢調査

図表 29 バス停またはフリー乗降区間から 400m 圏域内の人口割合（カバー率）

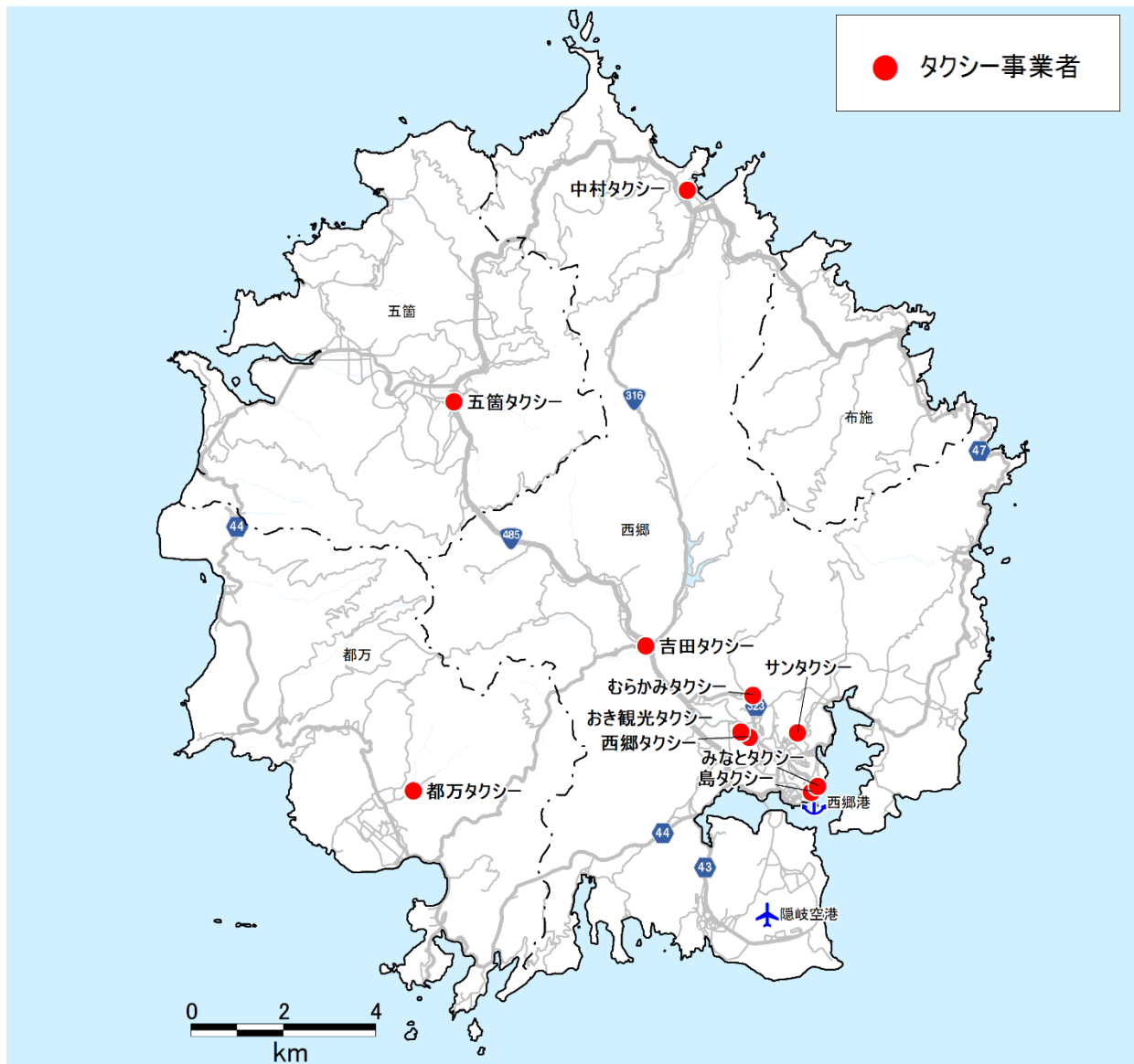
地区区分	総人口	バス停400m圏 域内人口（人）	バス停400m圏 域外人口（人）	カバー率
五 箇	1,771	1,504	267	84.9%
西 郷	10,805	10,241	564	94.8%
都 万	1,675	1,455	220	86.9%
布 施	357	357	0	100.0%
総 計	14,608	13,557	1,051	92.8%

6. その他の移動手段

(1) タクシー事業者（乗用）の立地状況

- 町内でタクシー（乗用）の営業所は 10 社で、多くの事業所は西郷地域に立地しています。
- 布施地域には、タクシー（乗用）の営業拠点が存在しておらず、他地域に比べてタクシーを利用しにくい環境にあります。

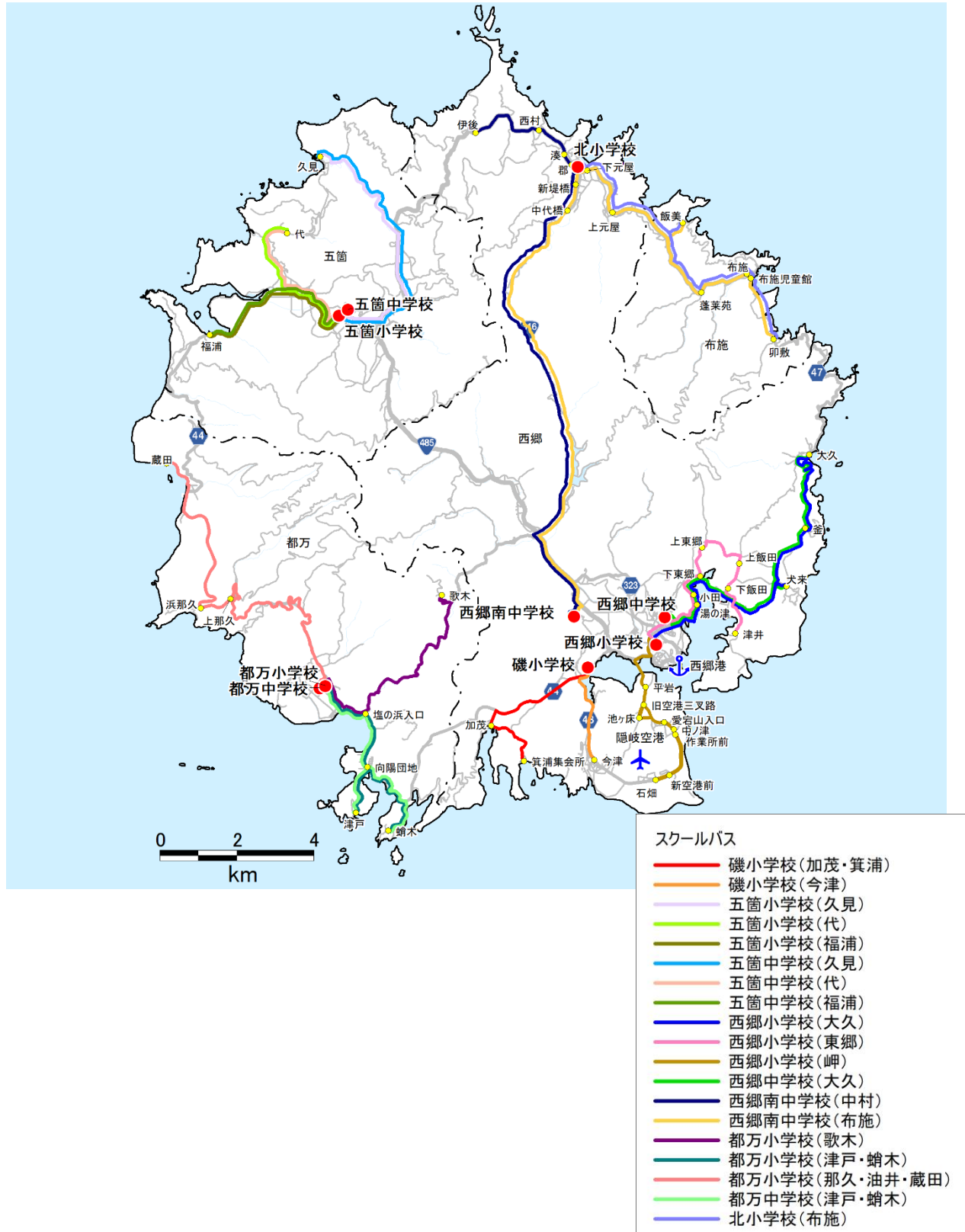
図表 30 タクシー事業者（営業所）の分布



(2) スクールバスの運行状況

- 各地域において小学校および中学校のスクールバス路線が運行しています。
- 西郷南中学校のスクールバス路線は中村地域や布施地域からも運行しているため、他のスクールバス路線に比べ路線が長大になっています。また、路線バス（中村線）とルートの重なりが見られます。

図表 31 スクールバス路線網

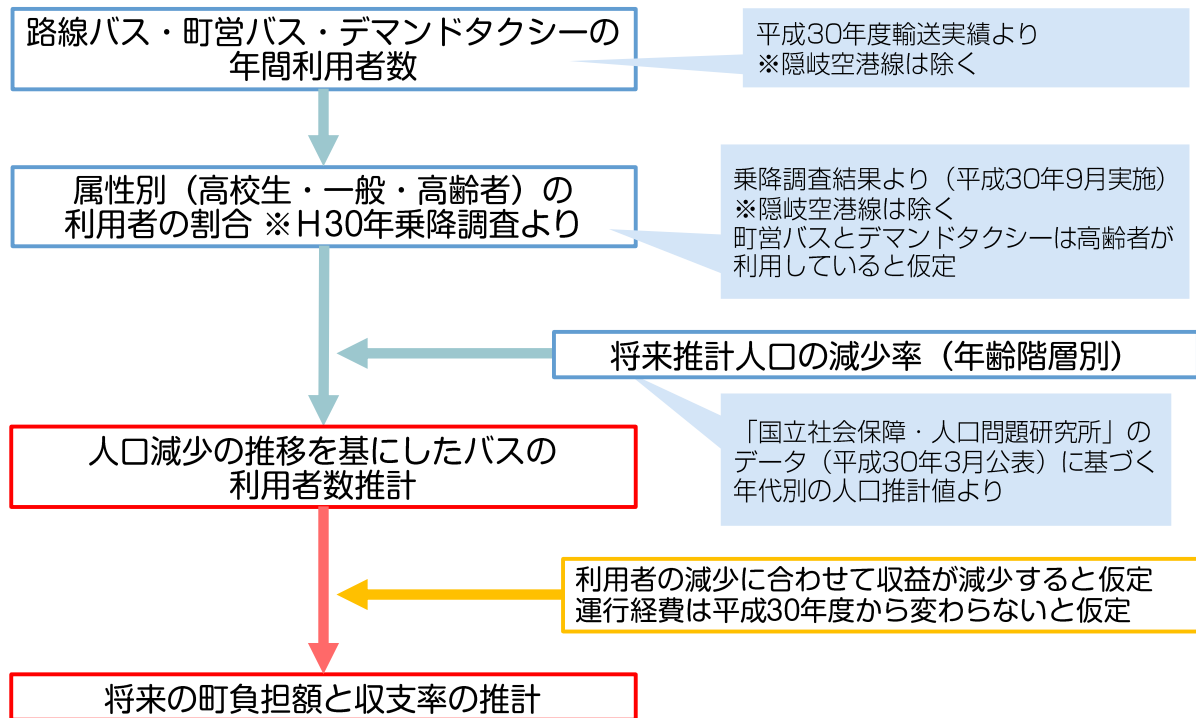


7. 将来的なバス利用者のシミュレーション

(1) シミュレーションの手順

- 将来的なバス利用者数や運行に係る町の負担額の見込みを把握するため、次の手順でシミュレーションを行いました。

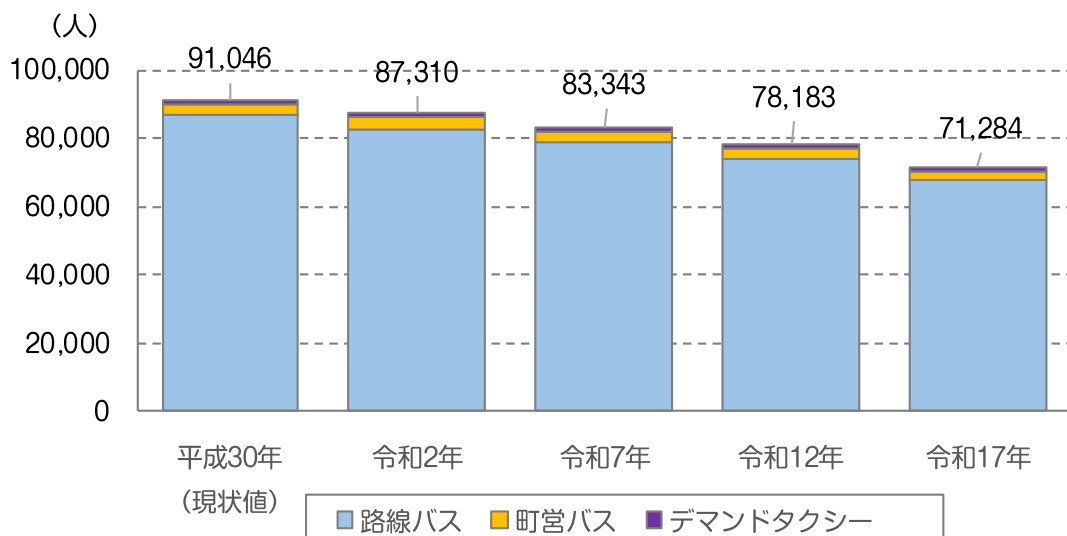
図表 32 シミュレーションの手順



(2) 将来的なバス利用者数の推移

- 推計人口を基に算出した年間バス利用者数の推移を見ると、令和17年までに年間1万人以上、バス利用者の減少が見込まれます。

図表 33 将来的なバス利用者数の推移

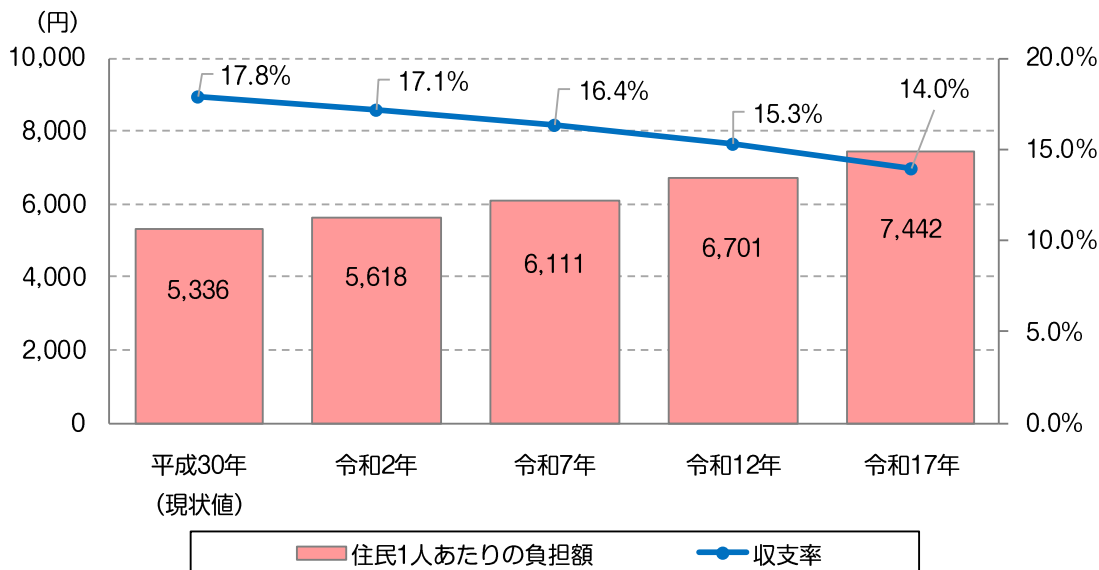


※「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成30年3月公表）に基づく年代別の人口推計値と平成30年度のバス利用者数は乗降調査（平成30年9月）で把握したバス利用者の属性を基に推計
 ※島外利用者の多い隠岐空港線の利用者数は除く

(3) 将来的な町の負担額と収支率の推移

- 現状の公共交通に係る経費（平成 30 年は年間 92,705 千円）が固定的に発生する場合、利用者の減少に伴う運行収益の減少によって、収支率は令和 12 年には 15% 台まで落ち込むことが予想されます。

図表 34 将来的な町の負担額と収支率の推移



※「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成 30 年 3 月公表）に基づく年代別の人口推計値と平成 30 年度のバス利用者数は乗降調査（平成 30 年 9 月）で把握したバス利用者の属性を基に推計
※島外利用者の多い隠岐空港線の利用者数は除く

8. フェリー・高速船と路線バスの接続状況

- 出発便とバスは概ね接続ができていますが、夏季のみ運航している島前行きの 14 時台のフェリーと接続ができていません。
- 到着便については、本土及び島前から 18 時台に到着するフェリーとバスの接続ができていない状況です。

図表 35 フェリー・高速船の出発時におけるバスとの接続

【本土から】

↓夏季のみ

↓

本土～島前經由西郷行き

本土から着時刻	フェリー	高速船	フェリー	高速船	フェリー
	11:25	13:23	17:10	17:59	18:30
接続できるポートプラザから 隠岐病院行きの路線バス時刻	11:44	14:18	17:29	接続便 なし	接続便 なし
	12:09	14:44			
	12:19	14:53			

【島前から】

↓夏季のみ

↓

本土～島前經由西郷行き

島前から着時刻	高速船	フェリー	フェリー
	8:25	14:00	18:30
接続できるポートプラザから 隠岐病院行きの路線バス時刻	8:34	14:18	接続便 なし
	9:34	14:44	
		14:53	

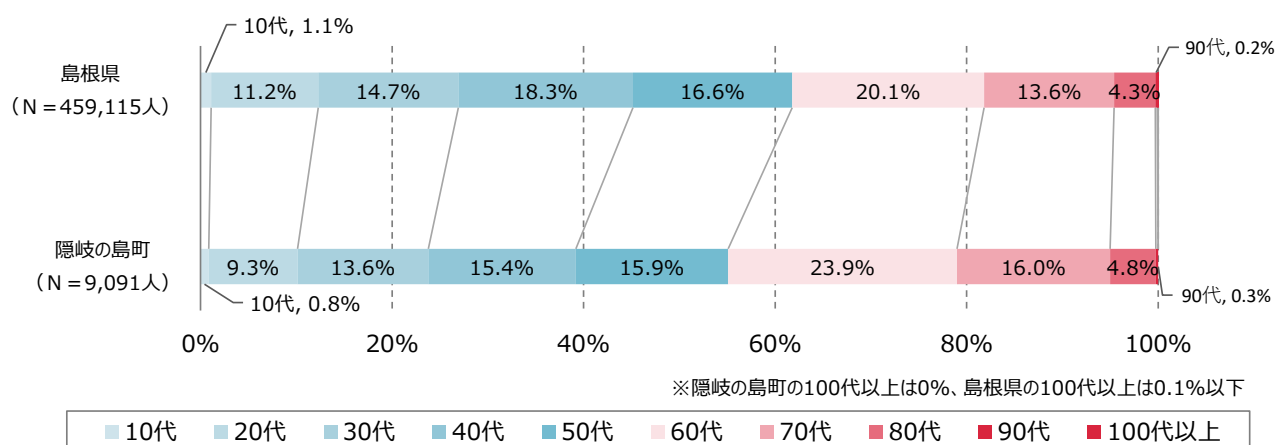
第4章 公共交通に対するニーズ

1. 運転免許証の保有状況と通勤・通学時の交通手段

(1) 運転免許証の保有状況

- 隠岐の島町の運転免許証保有者数は9,091人であり、町民（平成31年3月時点：14,278人）のおよそ6割が運転免許証を保有しています。
- 年齢別の運転免許証保有者の割合を見ると、町の運転免許証保有者のおよそ4割は60代以上が占めており、島根県全体の割合と比較すると60代と70代の割合が大きくなっています。
- 町全体の各年代に占める運転免許証保有者の割合を見ると、60代と70代は、7割以上が運転免許証を持っており、80代でも26.6%が運転免許証を持っている状況です。

図表 37 年代別運転免許証保有者の割合（隠岐の島町と島根県の比較）



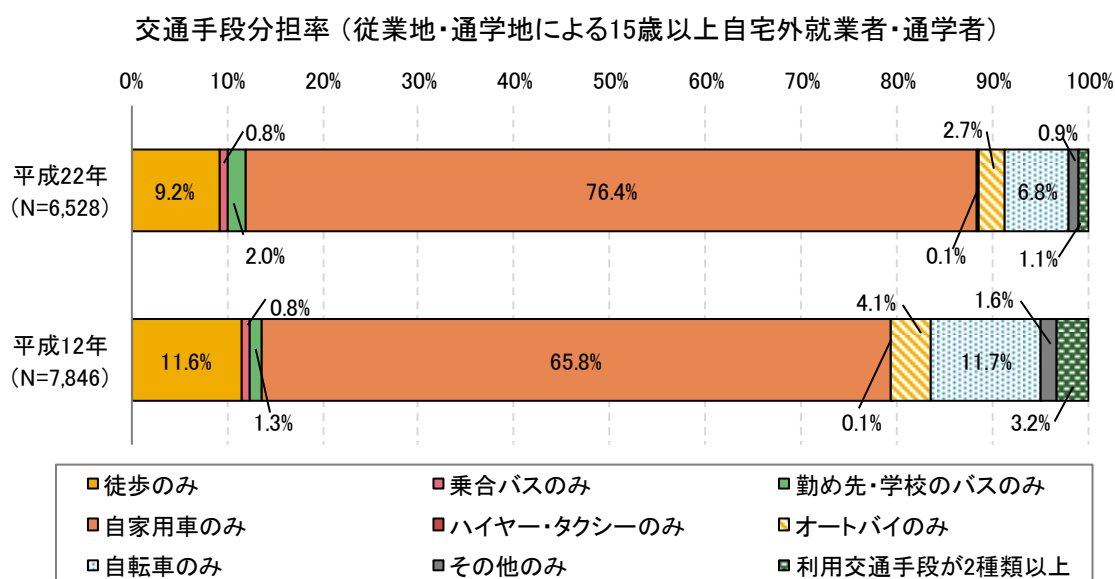
図表 38 各年代（60代以上）に占める運転免許証保有者の割合

年代	人口（人） ※H27年国勢調査	運転免許証保有者数 （人）	各年代に占める運転免許証保有者の割合
60代	2785	2172	78.0%
70代	1939	1454	75.0%
80代	1625	433	26.6%
90代以上	511	23	4.5%

(2) 通勤・通学における利用交通手段

- 隠岐の島町の交通手段分担率は「自家用車のみ」が大半を占め、「乗合バスのみ」は0.8%と低い割合を示しています。また、平成12年と平成22年の交通手段分担率を比較すると、「自家用車のみ」の割合が増加しています。

図表 39 隠岐の島町の交通手段分担率



2. バス利用者アンケート調査（バス利用者への聞き取り調査）

(1) 調査概要

- 公共交通の詳細な利用実態や意識および改善要望を把握するため、バス利用者を対象としたアンケート調査（聞き取り調査）を、乗降調査にあわせて実施しました。

図表 40 バス利用者アンケート調査の概要

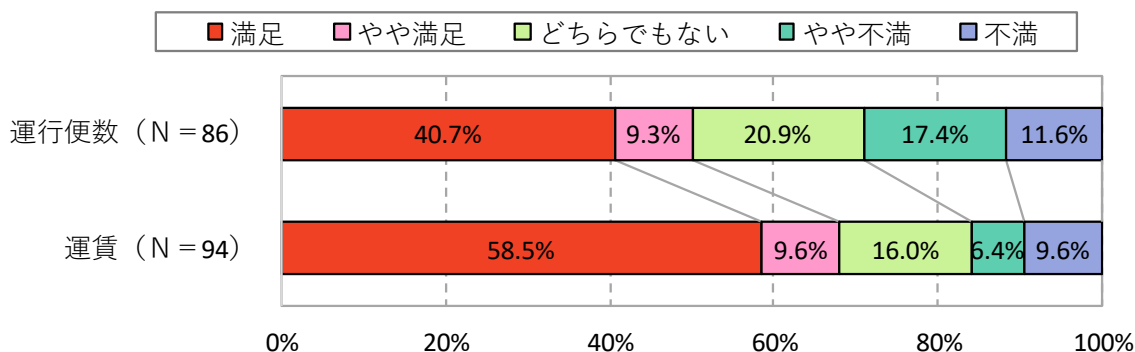
調査内容	● バスの利用頻度 ● バスサービス（運行時間、運行便数、運賃）に対する評価 ● バスについての意見・要望
調査期間	平成30年10月（乗降調査とあわせて実施）
調査対象	路線バス（隠岐一畑交通）の利用者
調査方法	バス車内において調査員による聞き取りを実施
回収状況	乗降調査期間におけるバス利用者204人のうち、上記の調査内容については、80～90人程度が回答

(2) 調査結果

① 運行便数や運賃に対する満足度

- 運行便数について、「満足」「やや満足」を合わせた割合は 5 割程度で、町中心部（西郷地域）を運行する路線の利用者からの回答が多くなっています。
- 運賃について、「満足」「やや満足」を合わせた割合は 7 割程度でした。

図表 41 運行便数・運賃に対するバス利用者の満足度



② バスに対する利用者からの意見・要望

- バス利用時の困りごととして「バスの行き先や経路がわかりにくい」「乗り継ぎ時の待ち時間が長い」といった意見が多く見られました。
- 具体的な改善要望では、まとまった意見は見られなかったものの、増便や経由地の見直し、運行時間の調整、行き先表示等の案内の改善、フェリー・高速船（利用者意見では「定期船」と記載）との接続確保等の要望が挙げられています。
- バスに対する利用者からの主な意見・要望は、次のとおりです。

図表 42 バスに対する利用者からの意見・要望

路線	バスの利用時の困りごと	バスサービスに対する具体的な改善要望
都万線利用者	● バスがどこに行くのかわかりにくい（特に営業所から隠岐病院の区間を運行するバスの最終的な行き先） ● 発着地が「営業所」なので「営業所」で乗り換えた方がわかりやすい	● 午後の便数が少ないので 1 便増便してほしい ● 日常的にバスを利用する人以外は利用の仕方や運賃がわからないので PR が足りていない ● 午前時間帯で町中心部（西郷）を循環する便を増やしてほしい（特に下西方面から病院への便がほしい） ● 定期船と接続してほしい

路線	バスの利用時の困りごと	バスサービスに対する 具体的な改善要望
五箇線 利用者	● 便数が少ないので待ち時間が長い ● バスから定期船に乗り換える際の待ち時間が長い ● 診療（隠岐病院）が 13 時頃に終わると良い便がないので長い時間待たないといけない ● 耳が悪いので乗務員の案内が聞こえないときがある ● 定期船を利用した際、港からバスで帰るときが不便に感じる	● 観光客向けに港からの直行便を運行してほしい ● 買い物先を常に回る路線があれば便利になる ● サンテラスに乗り入れてほしい ● 隠岐病院からの帰りの便の時間が 2 時間おきにしかないので、14 時や 16 時頃に便があると使いやすい
中村線 利用者	● バスを利用する際は便数が少ないので複数の用事に対応できない	● 「ひまり」等の買い物先を中心に経由してほしい ● 午前中に帰宅できる便があればよい ● 伊後行ききの 2 便目の時間帯を 30 分遅くすると病院受診後に帰宅することができる
布施線 利用者	● 定期券の存在を知らなかった ● 町中心部から布施までの料金が安い ● 西郷港周辺や文化会館のイベントに参加する際は帰りに利用できる便がない	● 午前と午後両方で便を増やしてほしい ● 学校の下校時間に合わせた時間帯に運行してほしい ● 定期船の最終便に接続するバスを運行してほしい
西郷港線 利用者	● ルートがわかりにくい（町外在住者） ● 乗り継ぎ券の仕組みを理解するのがめんどろに思う	● 始発（1 本早く）と最終便（1 本遅く）がもう 1 本ずつあると良い ● 1 時間に 1 便ペースで運行してほしい（町外在住者）
隠岐高校 線利用者	● どこに行くバスなのか、行き先やルートがわかりにくい	● 定期券の価格をもう少し安くしてほしい ● 買い物時にバスを利用したいので循環線の便数を午前に増やしてほしい
水産高校 線利用者	● 妥当な運賃ではあるがこれ以上高くなると困る	
循環線 利用者	● 隠岐病院での乗り継ぎ方法は理解できたが、乗り継ぎ券の存在は知らなかった ● 停留所の位置がわかりにくい ● 最近バスを利用し始めたので慣れていないところがある	● バスがどこに行くかわかりにくいので行き先表示の仕方を変えてほしい ● 町中心部等に、フリー乗降区間を増やしてほしい ● 他の地域から西郷港まで直通で行ける便がほしい
隠岐空港 線利用者	● 便数が少ないと感じることがある（町外在住者） ● 隠岐空港線は他の路線に比べて運賃が高いと感じる（町外在住者）	

3. 民生委員アンケート調査

(1) 調査概要

- 移動困難者の生活課題や移動ニーズを把握するため、町内の民生委員を対象としたアンケート調査を実施しました。

図表 43 民生委員アンケート調査の概要

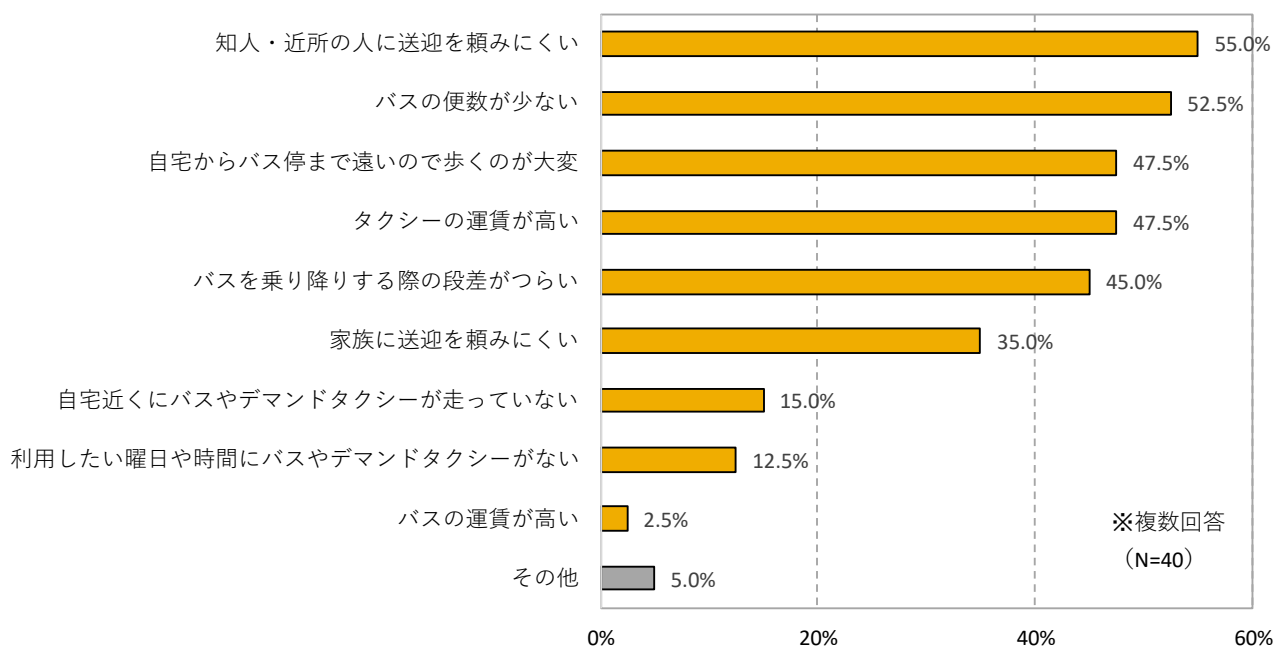
調 査 内 容	● 移動困難者の人数と移動手段について ● 普段利用する医療機関や商業施設について ● 日常の移動で不便に感じていること ● 移動手段や日常生活全般に関する意見・要望
調 査 期 間	平成 30 年 9 月～10 月
調 査 対 象	隠岐の島町の民生委員全員（60 人）
調 査 方 法	隠岐の島町を通じて配布・郵送により回収
回 収 率	75%（有効回収数 45 通）

(2) 調査結果

① 移動が困難な人の日常生活における困りごと

- 移動が困難な人の日常生活における困りごととして、「知人・近所の人に送迎を頼みにくい」「バスの便数が少ない」が 50%を超えています。
- また、バス停までの移動やバスの乗り降りといった点も、困りごととして挙がっています。

図表 44 移動が困難な人の日常生活における困りごと



② 移動手段や日常生活全般に関する意見・要望

- 移動手段や日常生活全般に関する民生委員からの主な意見・要望は、次のとおりです。

図表 45 移動手段や日常生活全般に関する民生委員からの意見・要望

地区名	移動手段や日常生活全般に関する意見・要望
西郷	● 五箇線を利用する際は、週一回隠岐病院に行き、ついでにサンテラスで買い物をしており、現在 10:20 に「近石」で乗るが、帰りのバスの事を考えると役場で用事ができないので、行きのバス時間を 9 時台にしてほしい ● バス利用者から 8:30 に隠岐病院に着いて、14:00~14:30 に帰宅できるバスがほしいと聞いた ● バス停まで歩くのがつらい ● 足が悪い人が多く、バス停まで歩いて行くのが大変である ● 9 時台の隠岐病院から帰るバスがないので、診療後の待ち時間が長い ● 数人しか乗っていないことが多いので、バスを小型にして便を増やしてほしい ● 7:49 のバスで隠岐病院に行くが、便がないので診察後、すぐに帰れない ● 場所がないと思うが、港町 NTT 前の停留所に屋根があるといい ● 足が痛くてバスに乗れず、タクシーを使うことが多く料金が高く、子どもは運転するが仕事でいないため、タクシーの助成券の対象者の条件の緩和をして利用させてほしい
中条	● タクシー助成券（助成制度）の対象範囲の枠を広げて、バスでも利用できるようにしてもらいたい
磯	● 箕浦地区の人はバス停まで歩いて行くのが大変である。デマンドタクシーが利用できるので病院行きには助かっている ● バスは隠岐病院経由なので便利は良いが、便数が少ないので不便である ● 町中で買い物をしたいが、持ち歩きが大変なので（配達してもらおう程でもないが）地域の小売店で買う
中村	● 移動販売が午後 3 時過ぎに週 2 回来ているが、西村での販売時は魚、菓子パン、野菜等売れ残りか品切れで、現状では再度配達を頼んでいる
布施	● バスは「ひまり」や「ジュンテンドー」に行くための便がないので不便 ● 役場へのアクセスで、会議時間（10:00 や 13:30 等）の開始時間に間に合う路線バスがない
五箇	● 隠岐の島町タクシー利用助成の該当要件が厳しく残念であるとの声が多く聞かれるが、せっかくいい事業なのでもっと多くの方が利用できるようにしてほしい
都万	● 移動時の送迎はほとんど家族の方がされるが、バス利用者はバス停まで距離があり特に雨風、暑さ、雪等行き来が大変である ● 隠岐病院の予約時間を早めにしても、どうしても昼過ぎになってしまうため帰りのバスの時間を気にしてしまう ● 高齢者は多いが家族と一緒に生活されているので、家族の方が頑張って移動を支えている現状である ● 町営バスと一畑バスを途中で乗り換える必要があるため、乗り換えの待ち時間等不便である ● 町営バスで目的地まで行く方法を検討してもらいたい ● 荷物もあり、町営バスから一畑バスへの乗り換えが大変である

4. 高校生アンケート調査

(1) 調査概要

- 通学時における公共交通の通学実態やニーズ、課題等を把握するため、町内の高校を対象としたアンケート調査を実施しました。

図表 46 高校生アンケート調査の概要

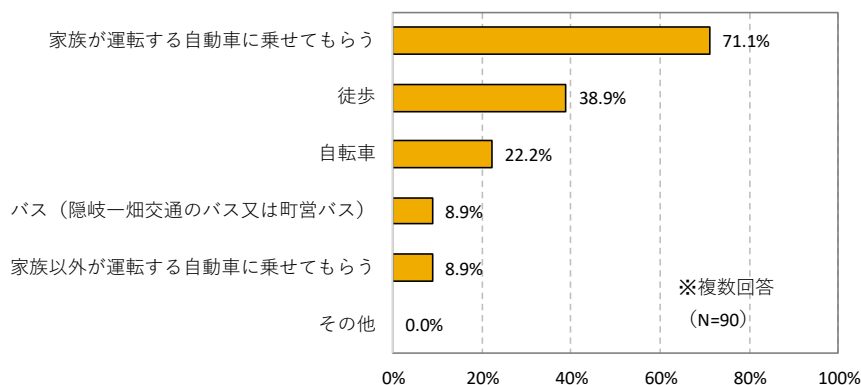
調 査 内 容	● 個人属性（学校名、居住地、登下校時間） ● 通学の移動実態 ● 保護者による送迎の実態 ● 公共交通のサービス改善要望 ● 公共交通に関する意見・要望等
調 査 期 間	平成 30 年 11 月～12 月
調 査 対 象	町内の高等学校 2 校へ通学する 2 年生及びその保護者を対象 （高校 2 年生の生徒数：隠岐高校 74 人、隠岐水産高校 56 人）
調 査 方 法	高校を通じて配布・郵送により回収
回 収 率	71.5%（有効回収数 93 通）

(2) 調査結果

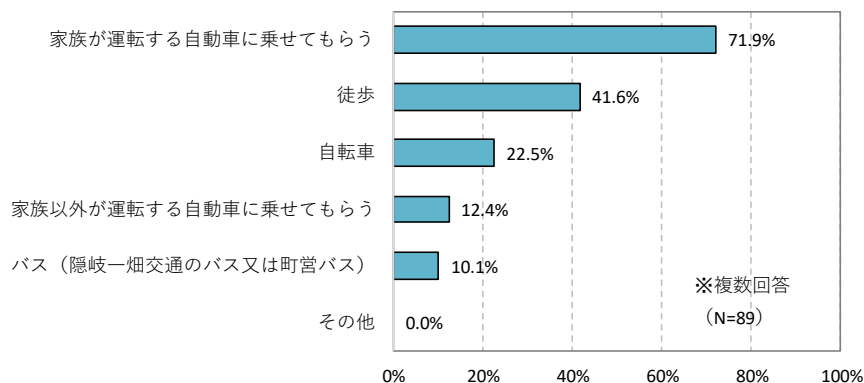
① 登校時・下校時の移動手段

- 登校時・下校時どちらの移動手段についても、「家族が運転する自動車に乗せてもらう」が約 7 割と最も多く、次いで「徒歩」が多い結果となり、「バス」を利用して通学する人は 1 割程度にとどまっています。

図表 47 登校時の移動手段



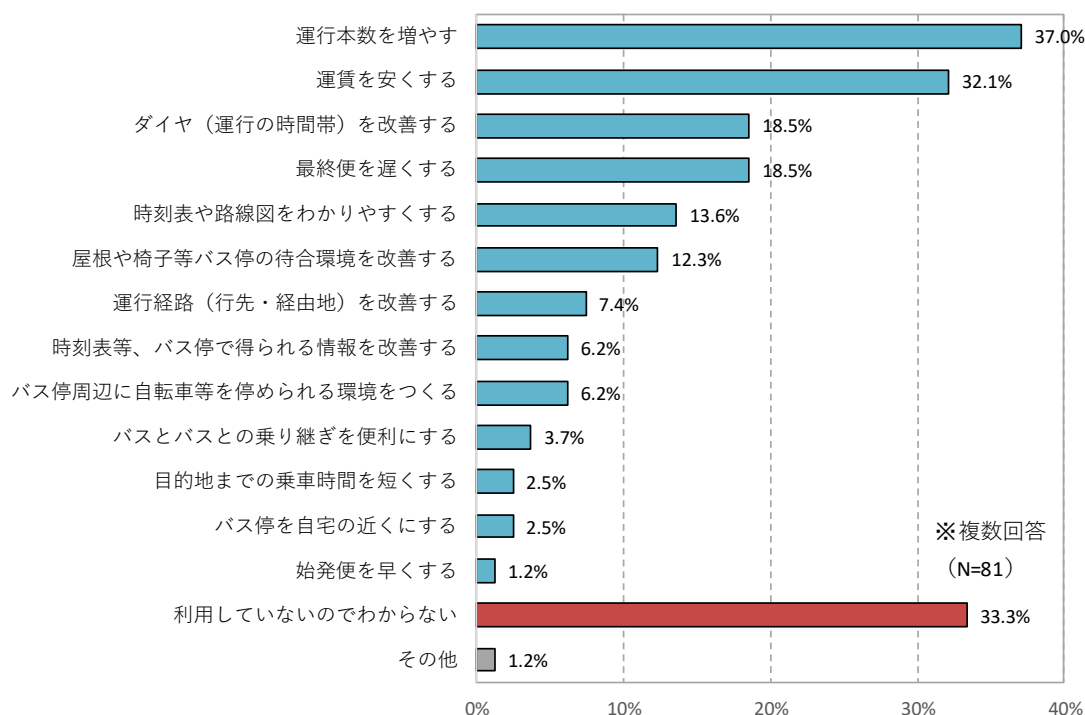
図表 48 下校時の移動手段



② バスサービスに対する改善要望

- バスサービスの改善要望については「運行本数を増やす」が37.0%と最も多く、次いで「運賃を安くする」が32.1%と比較的多く挙げられています。

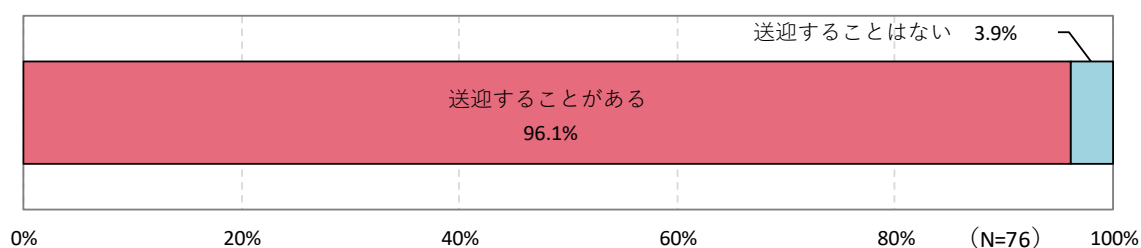
図表 49 バスサービスに対する改善要望



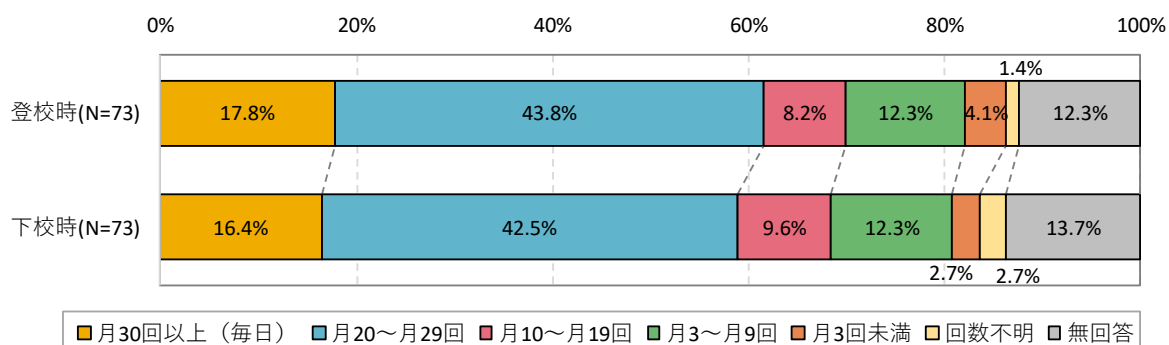
③ 保護者による送迎の有無

- 9割以上の方が「送迎することがある」と回答し、登下校ともに、約4割の保護者が「月20回～月29回」送迎をしている状況です。

図表 50 保護者による送迎の有無



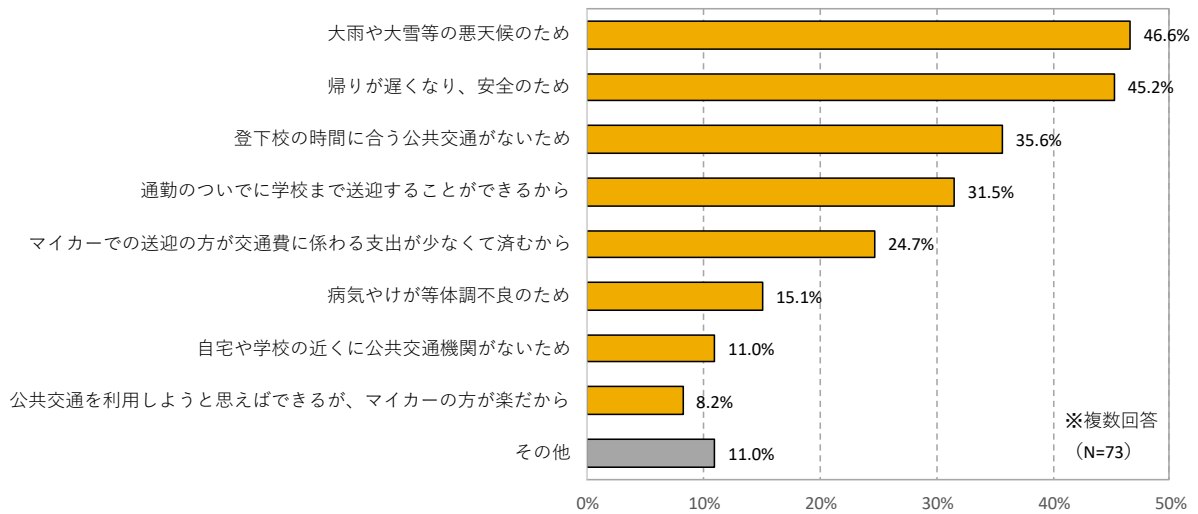
図表 51 送迎の頻度



④ 送迎を行う理由

- 送迎を行う理由として「大雨や大雪等の悪天候のため」が 46.6%と最も多く、次いで「帰りが遅くなり、安全のため」が 45.2%で多くなっています。

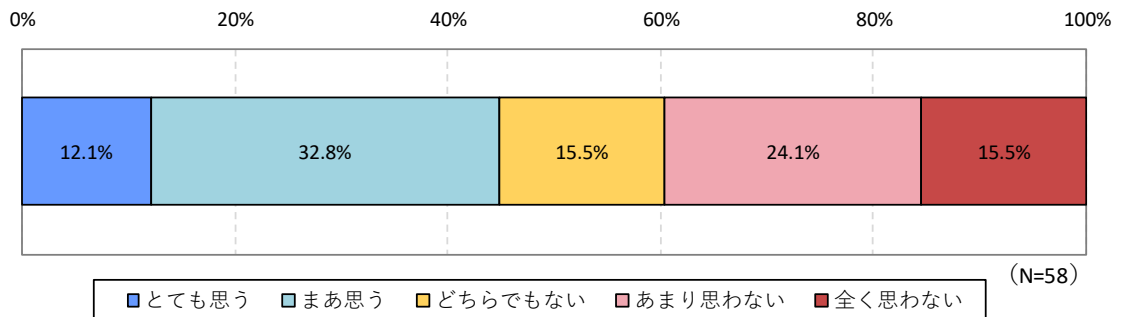
図表 52 送迎を行う理由



⑤ 送迎に対する負担感

- 自家用車で送迎に対する負担について、「とても思う」「まあ思う」と回答した人が 4 割を超えており、「あまり思わない」「全く思わない」と回答した人の割合より若干高くなっています。

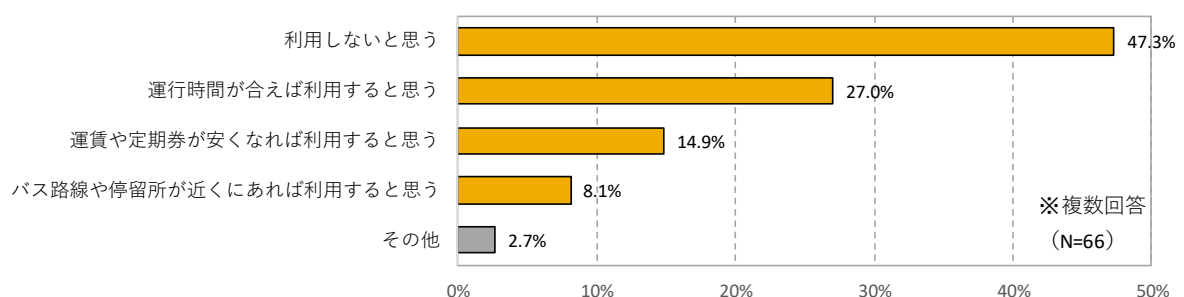
図表 53 送迎に対する負担感



⑥ バスサービスが改善された際の利用意向（保護者）

- バスの運行サービスが良くなった場合の利用意向について、「利用しないと思う」が 47.3%と最も多く、次いで「運行時間が合えば利用すると思う」が 27.0%となっています。

図表 54 バスサービスが改善された際の利用意向（保護者）



5. 関係機関へのヒアリング結果

(1) ヒアリングの概要

- 公共交通に関する問題点・課題や改善点等を把握するため、移動の目的地となっている施設や交通事業者を中心に、ヒアリング（聞き取り）調査を実施しました。

図表 55 ヒアリング調査の概要

調 査 内 容	● ヒアリング対象は住民の移動実態を踏まえ選定し、それぞれの調査対象に応じたヒアリング項目を設定した。
調 査 期 間	平成 31 年 3 月
調 査 対 象	● 隠岐病院（移動の目的地となる医療機関） ● サンテラス（移動の目的地となる商業施設） ● 隠岐一畑交通（交通事業者） ● 役場関係各課 ※役場関係各課に対しては紙面での質問を実施

(2) バス利用者や高齢者の移動ニーズ・移動実態

- バス利用者や高齢者の移動のニーズや実態について、各ヒアリング実施先で把握した内容は次のとおりです。

図表 56 バス利用者や高齢者の移動ニーズ・移動実態（ヒアリング結果）

隠岐病院	● 地域に関係なくバスを利用して来院する人は一定数いる。（特に中村線と五箇線の利用者が多い印象である） ● バス利用者の中で診療の予定がなく、サンテラスへ買い物に行く人も開店時間まで隠岐病院（待合所）で待っていることが多い。 ● 隠岐病院で乗り継ぎをする人は一定数いる。高校生は水産高校の生徒が 1 日あたり 5 名程度、隠岐病院で乗り継ぎをしている。
隠岐一畑交通	● 乗り継ぎ利用について、乗り継ぎ券の使用状況を見ると、町営バスから路線バスへの乗り継ぎと、郡部の路線（都万線、中村線、五箇線、布施線）から町部の路線（西郷港線、循環線）への乗り継ぎが 1 日あたり 0～5 枚程度使用されており、同程度である。 ● 一方で、町部の路線から郡部の路線への乗り継ぎ券の使用は少ない。
役場関係各課	● 年に数回でもいいので農作業に必要なものを購入したい（買い物に行きたい）というニーズがある ● 平成 30 年度に試行した隠岐の島町タクシー利用助成事業では、隠岐病院とサンテラスが目的地として多く選択されているが、西郷地域の高梨医院、宇野内科医院、ひまり、ジュンテンドーまでまとまった利用が確認できる。 ● 高齢者の多くは、家族や知人に送迎をお願いできる間はバスが自宅の近くを運行していても利用しない。

(3) 公共交通や移動に関する課題・問題点

- ヒアリングで把握した公共交通に関する課題や問題点、各関係機関が抱えている移動に関する問題点は次のとおりです。

図表 57 公共交通や移動に関する課題・問題点（ヒアリング結果）

隠岐病院	● バスに対して問題点だと思う点は、<u>便数が少なく通院時間および帰宅時間に合ったバスがないこと</u>と、バスの到着時刻と通院のピークの時間帯が重なっていることである。 ● 病院内のバス待合所は、受診目的のバス利用者だけではなく、買い物（サンテラス）目的や乗り継ぎ目的のバス利用者も待合所を利用するため人があふれている状況にある。また、待合所が狭いといった意見が利用者から聞かれる。 ● 町内のタクシーの営業時間は深夜 1 時までなので、夜間にタクシーで救急外来に訪れた患者が帰宅できないケースが増えている。 ● 近年は透析患者が増加傾向にある。送迎頻度（週 3 回の通院）が高くなるので福祉施設が受け入れできない。<u>バスを利用する透析患者も増加すると思われる。</u> ● 高齢化によって患者が増加する一方で、<u>病院の人員不足も顕著になっており、病院としての通院支援（送迎等）は難しい状況</u>である。遠隔診療等の移動が必要ない診療の必要性を感じている。 ● バスの待ち時間を嫌う住民は多いと思われる。町中心部を周遊できるバスといった、待ち時間を有効に活用できる移動手段や仕組みづくりが必要だと思われる。
商業施設	● バスの便数が少ないため、バス以外の買い物や通院のニーズに対応した交通手段（コミュニティバスやデマンドタクシー）で補完できればいいのではないかと思う。
隠岐一畑交通	● <u>乗り継ぎ券利用の仕組みが利用者だけでなく、運転者にとってもわかりにくい。</u> ● <u>近年は運転者不足に係る問題が顕著</u>になっており、若い人材が定着しないことが課題である。 ● バス利用者の減少や車両の老朽化、自社路線である隠岐空港線の赤字が大きな問題点である。
役場関係各課	● 住民は地域内の移動手段に困ることがある（<u>バスは地域内の小さな移動には不向きだと思う</u>） ● 夜間にタクシー等で隠岐病院に行き、外来受診で隠岐病院受診後、帰る交通手段がなく困るケースがある。（上記の隠岐病院の課題を参照）

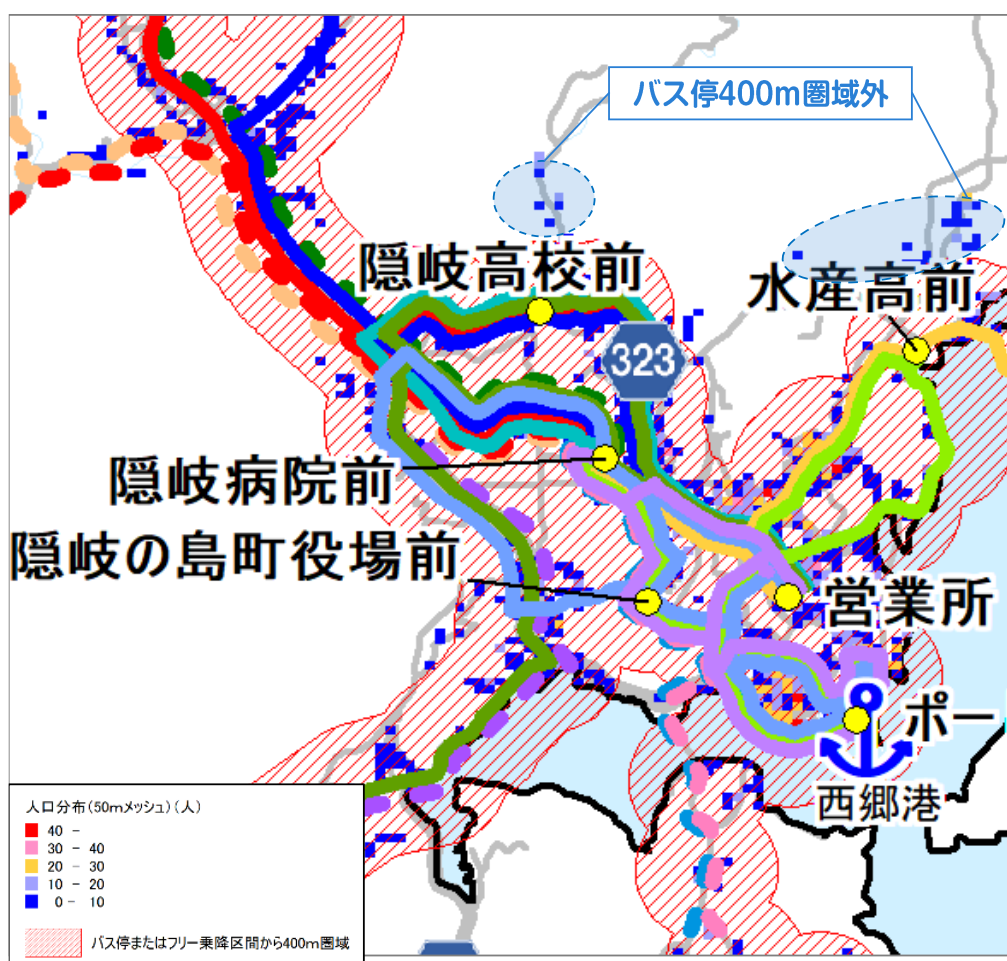
第5章 各地域における公共交通の問題点

1. 西郷地域

(1) 西郷地域中心部エリア

- 地域の中心部（町中心部）では、隠岐一畑交通の路線バス（4 路線）が混在しており、バス利用者から行き先やルート等がわかりにくいといった意見が多く挙げられています。
- 「隠岐高校線」「循環線」は運行している便数は多くないものの、収支率と 1 便あたりの平均乗車人員が他路線に比べて低い路線に位置しています。

図表 58 西郷地域における公共交通の状況



乗降調査時の利用者数と利用者意見

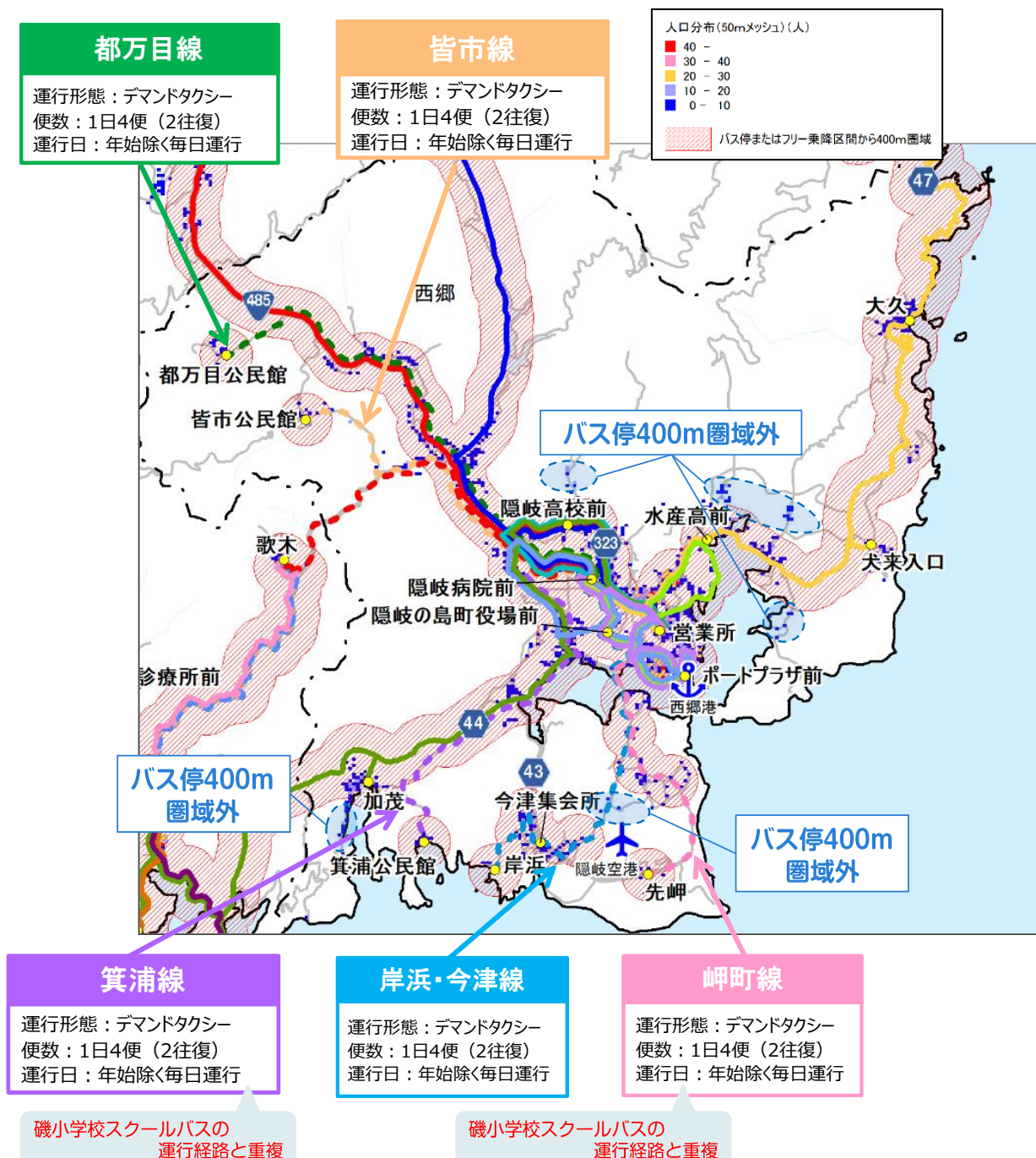
西郷港線	便数：1日13便 利用者数：25人/日 ※利用者数は区間内のみ
● 運行しているルートがわかりにくい ● 乗り継ぎの仕方がわかりにくい ● 始発便と最終便を増やしてほしい 等	
隠岐高校線	便数：1日2便 利用者数：8人/日
● 行き先やルートがわかりにくい ● 定期券の価格をもう少し下げてほしい 等	

循環線	便数：1日4便 利用者数：10人/日
● 乗り継ぎ券についての周知が不足している ● 買い物で利用したいので循環線の便数を増やしてほしい ● 行き先がわかりにくい ● 町中心部でフリー乗降区間を増やしてほしい 等	
水産高校線	便数：1日3便 利用者数：12人/日
● 現在の運賃は妥当な価格だが、これ以上高くなると困る 等	

(2) 西郷地域全体

- 西郷地域のバス停 400m 圏域内における公共交通のカバー率は 94.8%で、多くの地区で公共交通のサービスが行き届いているものの、磯や東郷の一部でバス停から離れた居住者が存在しています。
- デマンドタクシーが 6 路線（うち 1 路線が都万地域の歌木から町中心部まで運行）運行しており、岬町線や箕浦線の運行経路は、磯小学校のスクールバスの運行経路と重なっています。
- 隠岐一畑交通の路線バスについても、水産高校線は西郷小学校（東郷）、西郷地域内を運行している布施線は西郷中学校・西郷小学校（大久）と一部重なったルートで運行しています。

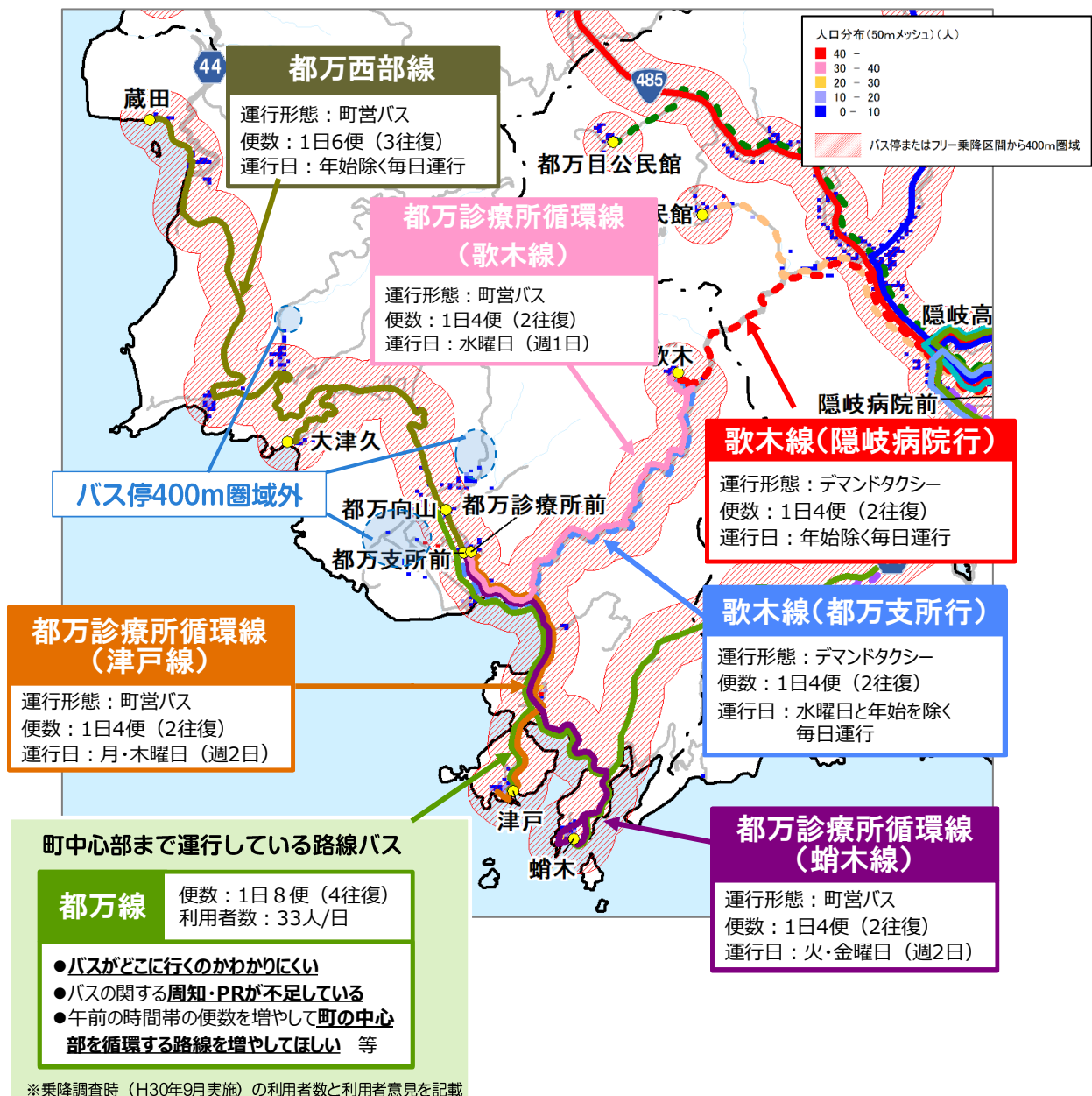
図表 59 西郷地域における公共交通の状況



2. 都万地域

- デマンドタクシー歌木線（西郷行き）以外の路線は、都万小学校・都万中学校のスクールバス路線と一部重なったルートで運行しています。
- 歌木からデマンドタクシーと町営バスが計3路線運行しているが、都万支所行きのデマンドタクシーが利用されていない状況です。（H30年度の運行回数は0回）
- バス利用者からは、バスの行き先についてのわかりにくさ、周知の不足が問題点として挙げられた他、乗り継ぎ先となる町中心部を運行する路線の充実に対して要望がありました。
- 地域住民からは、バス停までの距離が遠いといった意見が寄せられています。

図表 60 都万地域における公共交通の状況



3. 五箇地域

- 五箇線の沿線から離れた集落は、公共交通でカバーしきれていない状況です。（地域全体のバス停 400m 圏域内人口の割合は 84.9%）
- バス利用者への調査結果から、隠岐病院周辺だけではなく役場新庁舎周辺に立地している商業施設への移動ニーズを確認しました。
- 五箇小学校・五箇中学校のスクールバスが五箇循環線（町営バス）と一部重なったルートで運行しています。

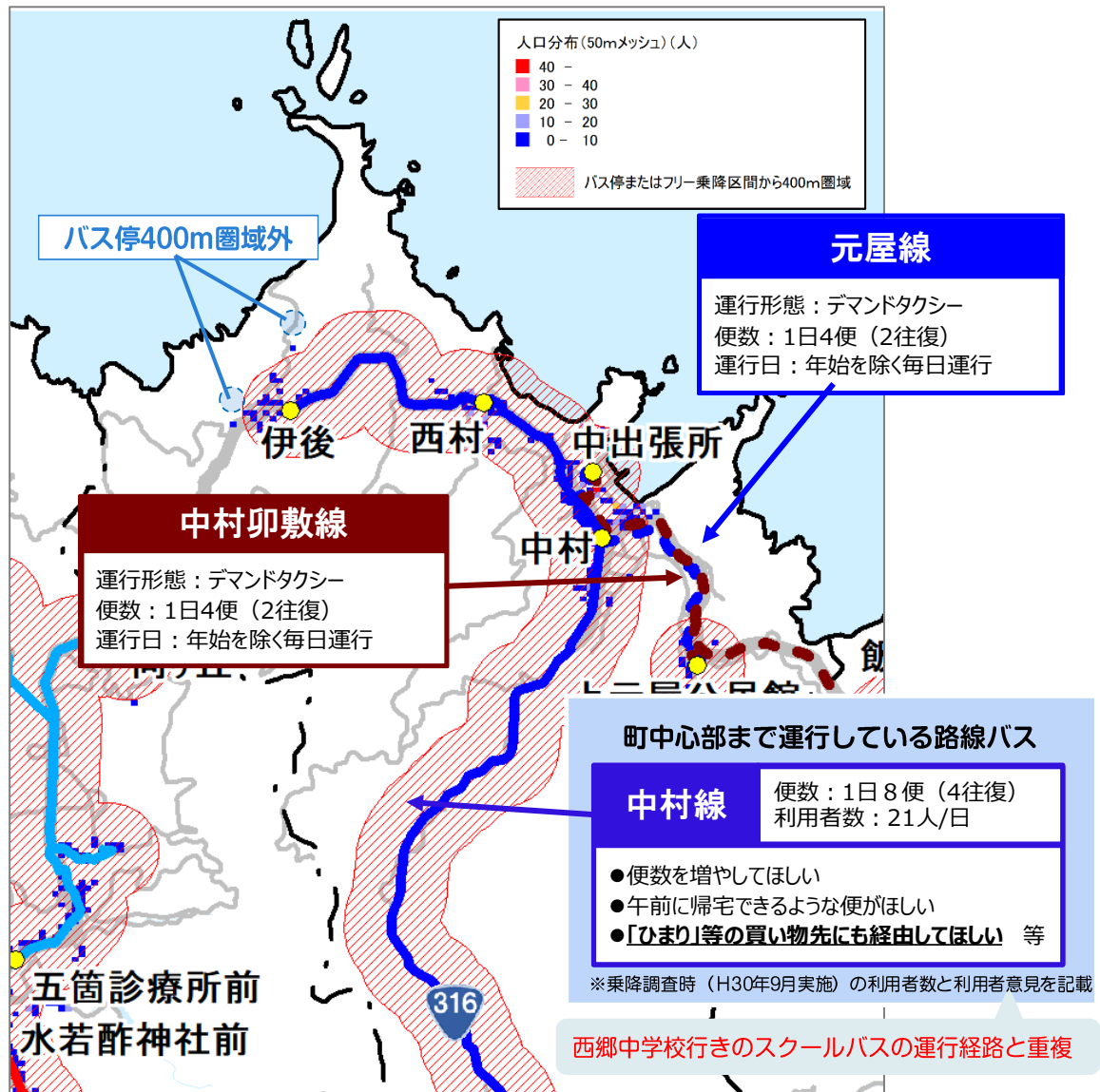
図表 61 五箇地域における公共交通の状況



4. 中村地域

- 地域の大部分はバス停 400m 圏域内に収まっているものの、伊後周辺では公共交通でカバーしきれていない居住者が見られます。
- 西郷南中学校のスクールバスは中村線（隠岐一畑交通）と重なったルートで運行しており、他のスクールバス路線に比べ、重なっている区間が長大になっています。
- バス利用者への調査結果から、隠岐病院周辺だけではなく役場新庁舎周辺に立地している商業施設への移動ニーズを確認しました。

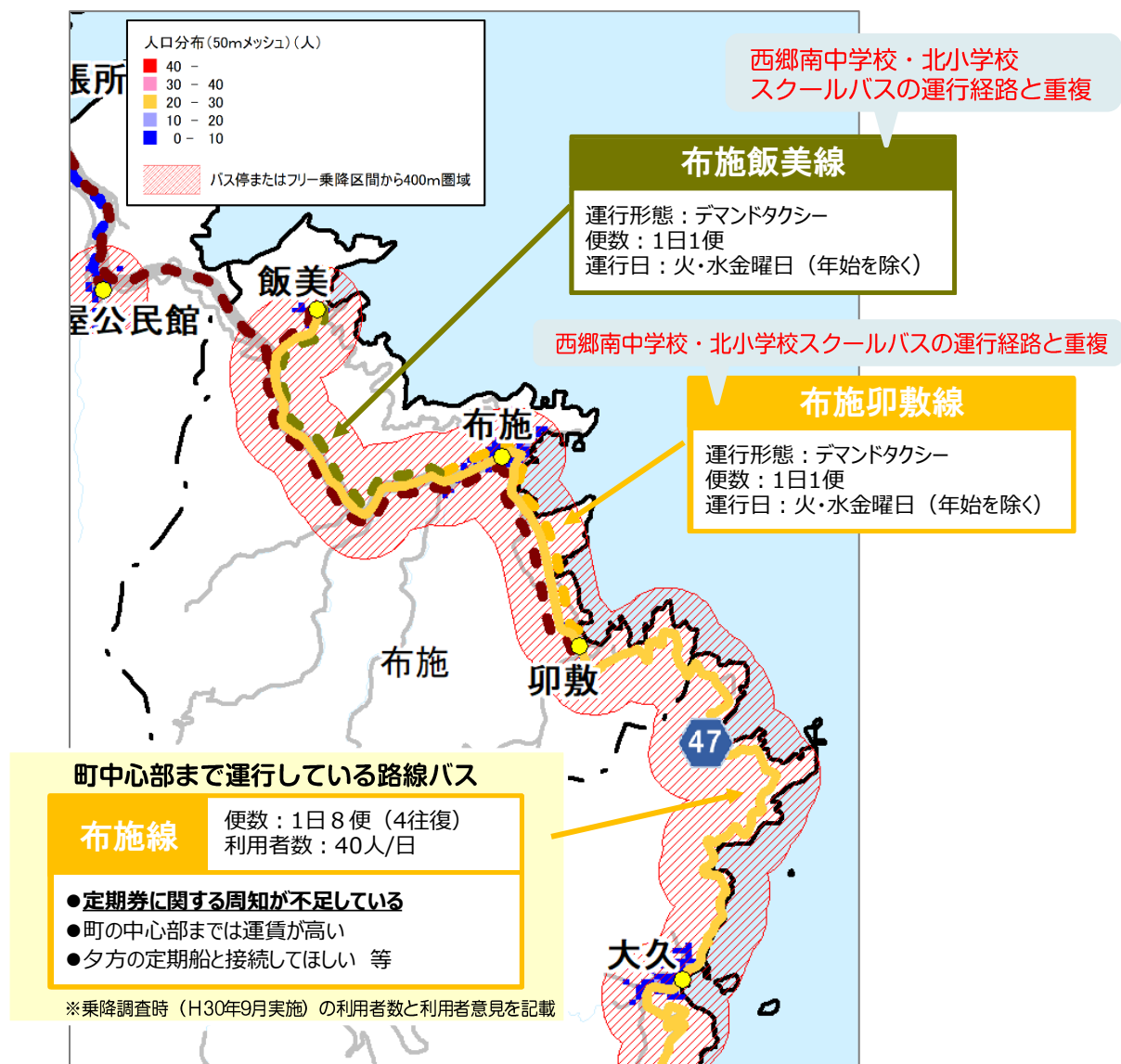
図表 62 中村地域における公共交通の状況



5. 布施地域

- 地域の人口集積は全てバス停 400m 圏域内に収まっています。
- 布施卯敷線（デマンドタクシー）は利用がされていない状況にあります。（H30 年度の運行回数は 0 回）
- 中村卯敷線（デマンドタクシー）は、卯敷から運行している北小学校のスクールバスと一部重なったルートで運行しています。
- バス利用者への調査結果から、定期券等の運賃制度について周知が不足しているという意見が挙げられました。
- 民生委員へのアンケート調査から、布施地域においても役場新庁舎周辺に立地している商業施設への移動ニーズが確認されました。

図表 63 布施地域における公共交通の状況



第6章 公共交通を取り巻く課題と対応方針

1. 公共交通を取り巻く課題

地域の概況や公共交通の状況に関する調査結果、隠岐の島町地域公共交通会議での議論等を踏まえ、町内の公共交通を取り巻く課題について、次のように整理しました。

(1) 利用者の減少と公共交通の維持確保に係る経費の固定化

- 公共交通の維持・確保に必要な経費が固定化しています。
- 将来的に予想される人口減少に伴い、バス利用者の減少とそれに伴う収益の減少、町の負担額増加が懸念されています。

(2) 公共交通でカバーしきれていない集落の存在

- 町全体のバス停 400m圏域内の人口割合は92.8%ですが、西郷、五箇、都万では公共交通でカバーしきれていない集落が見られます。
- バス停の400m圏域内に該当する集落においても、利用者の高齢化や地形の高低差等により、バスの利用が困難な人がいることがわかっています。

(3) 役場の移転や移転先周辺の移動ニーズに対応したバス路線の見直しが必要

- 隠岐の島町役場の庁舎移転（令和2年度移転予定）や、周辺道路の整備（令和3年度末完成予定）に併せて、町中心部を運行する路線バスの再編が必要です。
- 役場の移転先周辺の商業施設に対して、バス利用者の移動ニーズが見られます。
- フェリー・高速船と路線バスの接続について、夏季のみ運航している船便や夕方18時台の船便とバスが接続できていません。

(4) 島外からの来訪者に対する情報提供

- 観光客にとって公共交通利用のきっかけとなる情報提供や周知が不足しています。
- 外国人観光客への対応（多言語による公共交通の案内）が不十分です。

(5) バスの運行経路（行き先）や乗り継ぎのわかりにくさ

- バス利用者から、町中心部（西郷）を運行する路線が混在しており、行き先や乗り継ぎ先がわかりにくいという意見が多数寄せられています。
- 乗り継ぎ時の運賃制度（乗り継ぎ券）がわかりにくいため、利用者だけではなく交通事業者からも改善が求められています。

(6) 公共交通と児童・生徒専用スクールバスの運行経路や運行時間帯の重複

- 町内全域で運行しているスクールバスの一部は、路線バスや町営バス、デマンドタクシーの運行経路や運行時間帯で運行しています。

(7) 公共交通の担い手（運転者）不足

- 全国的にも問題となっている公共交通の担い手（運転者）の不足が、本町においても深刻化しており、路線バスにおいては、若い人材の定着が課題となっています。
- タクシーにおいても人手不足等の影響で、デマンドタクシーや通常のタクシーの予約等に対応できないケースが発生しています。

(8) 自家用車による送迎への過度な依存

- 町中心部から離れた地域で暮らす高校生の多くが、家族による送迎で通学しています。
- 通勤・通学目的の交通手段分担率から、本町では、島根県全体に比べ自家用車のみで移動している人が多く、公共交通のみで移動している人が少ない状況です。

2. 計画の基本方針（課題への対応方針）

本町の最上位計画（隠岐の島町総合振興計画）における、公共交通に求められている機能・役割、それぞれの地域における特性等を踏まえ、本計画の基本方針（隠岐の島町における公共交通のあり方）を次の様に設定します。

基本方針 1

日常生活を支える移動手段の確保

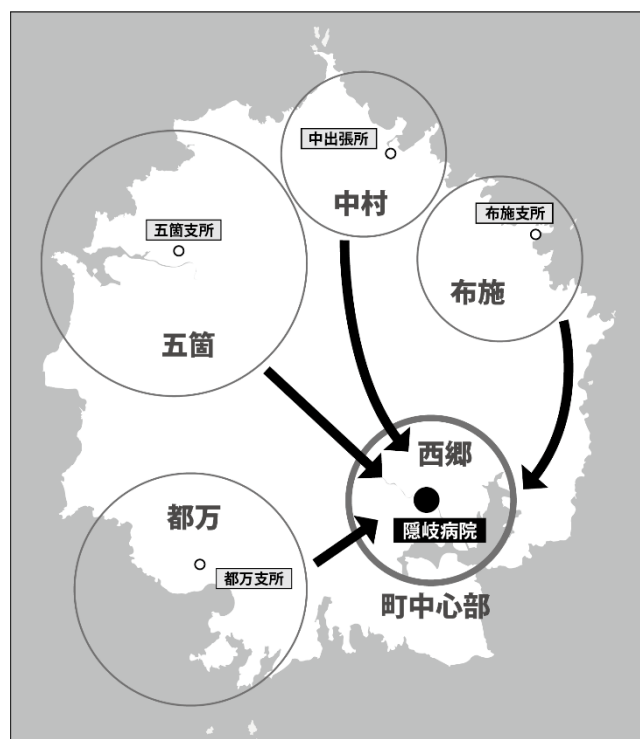
通院や買い物、通勤・通学等の日常生活を支える公共交通を目指します。

そのために、新たな移動手段確保策の導入やデマンドタクシーの改善等、公共交通空白地域の解消を図ります。

また、地域の公共交通を将来に渡って残していくために、町の公共交通に対する現行の負担額を目安として、最低限確保すべきサービス水準を定め、バス路線の再編やバス車両の小型化、路線バスとスクールバスとの統合等の施策を通じて、効率的な公共交通体系の構築を目指します。

なお、町全体における公共交通の考え方として、町営バスやデマンドタクシーは各地域から地域拠点までの輸送手段として位置づけ、住民の移動ニーズが集中している町中心部（西郷地域）に各地域拠点から行き来するための路線バスを残していくように努めます。

図表 64 各地域と町中心部の地域拠点



基本方針 2

住民や島外からの来訪者にとって利用しやすい公共交通の環境整備

町内外の交流の促進を目的に、公共交通の更なる利便性の向上を図り、公共交通を利用してもらうための環境づくりに努めます。また、観光関連施策との連携等を積極的に展開し、町全域に「賑わい」を作り出す公共交通を目指します。

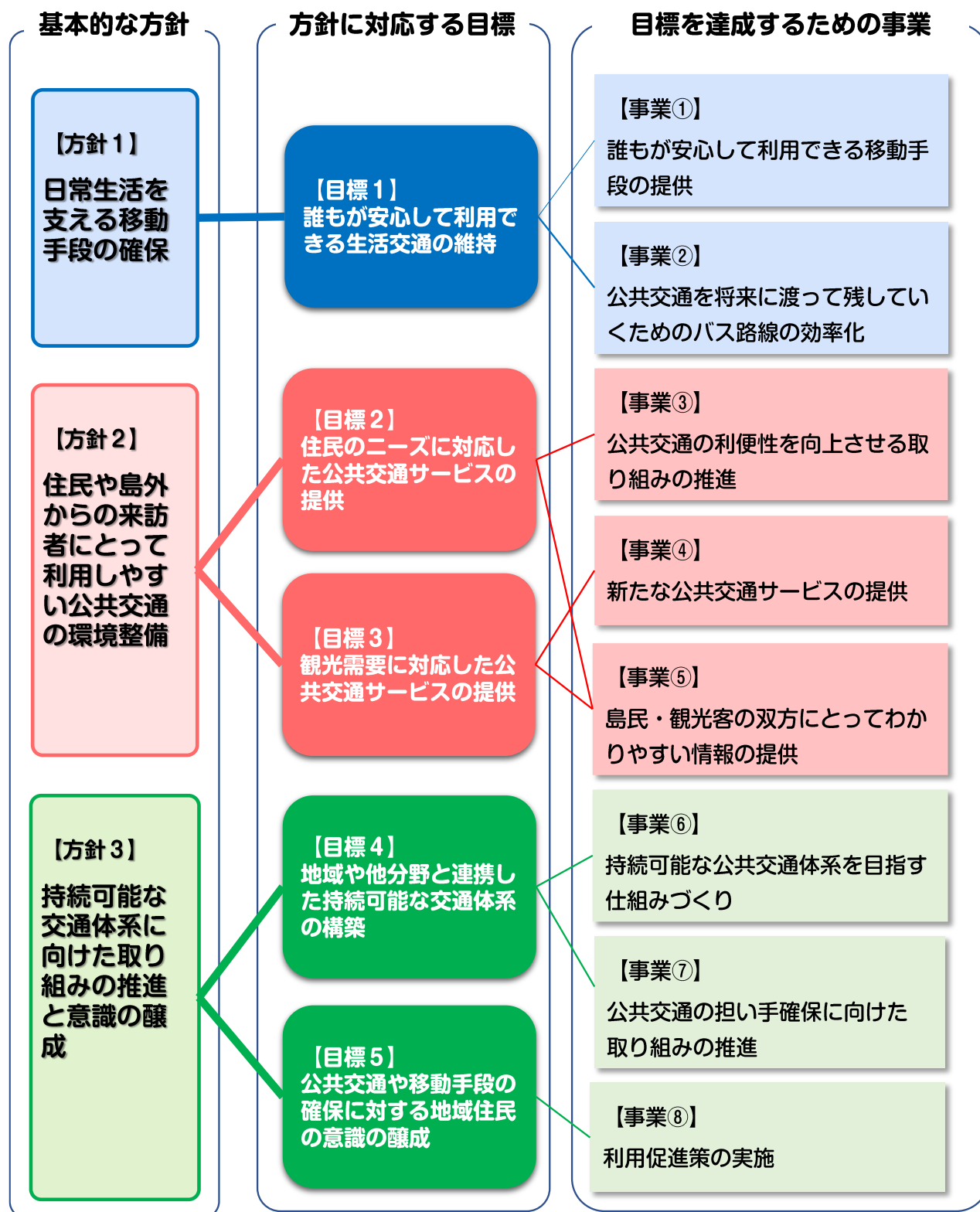
基本方針 3

持続可能な交通体系に向けた取り組みの推進と意識の醸成

行政、交通事業者、地域住民の協働による体制づくりと、計画的かつ着実な事業の実施により交通サービスの満足度を高めます。また、周知やPR等を通じて利用促進を行うとともに、公共交通を利用してもらうため地域住民の意識の醸成を図る等、地域の移動手段を将来に渡って残していくよう取り組みを推進します。

第7章 計画の目標と具体的な事業内容

1. 施策の体系図



2. 目標達成のために実施する事業

事業① 誰もが安心して利用できる移動手段の提供

■ 事業内容

○ 最低限確保すべきサービス水準の設定

- 最低限確保すべきサービス水準を設定し、今後の移動手段維持・確保に向けた事業を推進します。（最低限確保すべきものであるため、必ずしもこの水準にあわせて減便・廃止等を行うものではありません。）

最低限確保すべきサービス水準

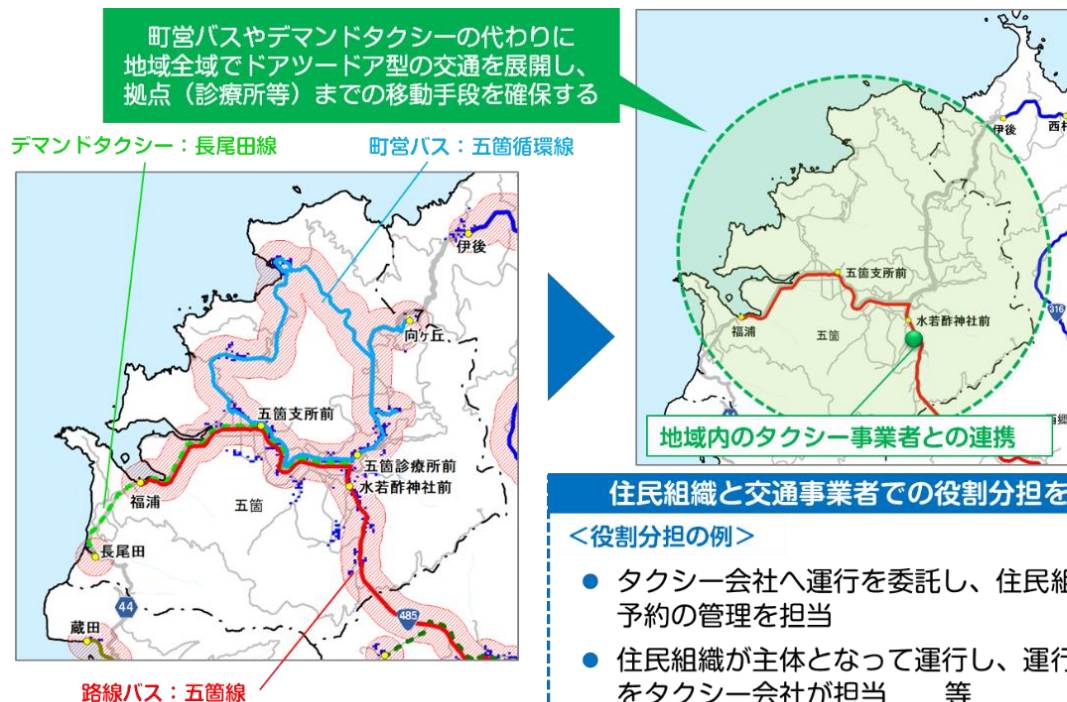
- ◆ どの集落に暮らしていても毎日（現在のサービス水準）、地域の拠点（病院・診療所、各支所）まで必ず行くことができる。
- ◆ どの地域に暮らしていても児童・生徒が通学できる。
- ◆ 各地域の拠点（診療所や支所等）から町中心部までの移動について、現在利用者の日常生活を支えている便（現在は行き2便、帰り2便の2往復）を今後も必ず確保する。

○ デマンドタクシーの区域運行化

- バス停から離れた集落でも公共交通を利用できるようにするため、現在指定されたルート上で運行しているデマンドタクシーの運行区域を地域や地区、集落全体に指定し、ドアツードア型の輸送（出発地から目的地までの輸送）を検討します。
- また、バス停から距離の離れた集落に暮らしている人への対応や利用者のニーズ等にあわせて運行を目指し、運行時間帯や運行範囲、運行日の設定や見直しを検討します。

○ 地域住民が主体となった移動手段確保策の推進

- 運行の効率化やドアツードア型の輸送（出発地から目的地までの輸送）の導入による利便性の向上等を目的に、地域に暮らし続けるために必要な移動手段として、住民組織やNPO法人が主体となった移動手段の導入を検討します。



▲ 五箇地域を対象とした移動手段の確保策の例

- なお、移動手段確保策の導入においては、以下ステップの様に事前調査、地域住民や交通事業者との調整を十分に行ったうえで地域に最適な移動手段確保策を検討します。
- 検討にあたっては、必要であれば運行の効率化や利便性の向上のため、AI（人工知能）やICT（情報通信技術）、環境に配慮した車両の導入等といった先進技術の活用も視野に入れて検討を進めます。

ステップ①：現況把握と課題抽出

事前の自治会長・地元住民との調整・意見交換

対象地区の選定

- ・ 地域全体 or 一部地区でモデル的に実施 等

住民意識調査（アンケート等）

- ・ 地域における生活や交通、将来不安等に関する調査
- ・ 地域住民の協力に関する意向の把握

交通事業者との調整（協議）

- ・ 地域内のタクシー事業者と協議
- ・ 連携体制の検討、タクシー事業の見通しや意向の把握

ステップ②：地域内交通の方針、運行計画の検討

運行主体の検討

- 例）タクシー会社へ運行を委託し、住民組織は予約の管理を担当
住民組織が主体となって運行し、運行管理をタクシー会社が担当 等

地域との意見交換

- ・ 交通の基本的考え方を検討（地域内交通の方針決定）
- ・ 地域が主体となる場合にドライバーを確保できるか、利用ニーズがあるか等を再度検討

運営組織・協力組織の立ち上げ

ステップ③：社会実験に向けた具体的な検討

説明及び意見交換会

社会実験（試験運行）

ステップ④：本格的な運行に向けた検討

▲ 地域における移動手段確保策検討の手順（案）

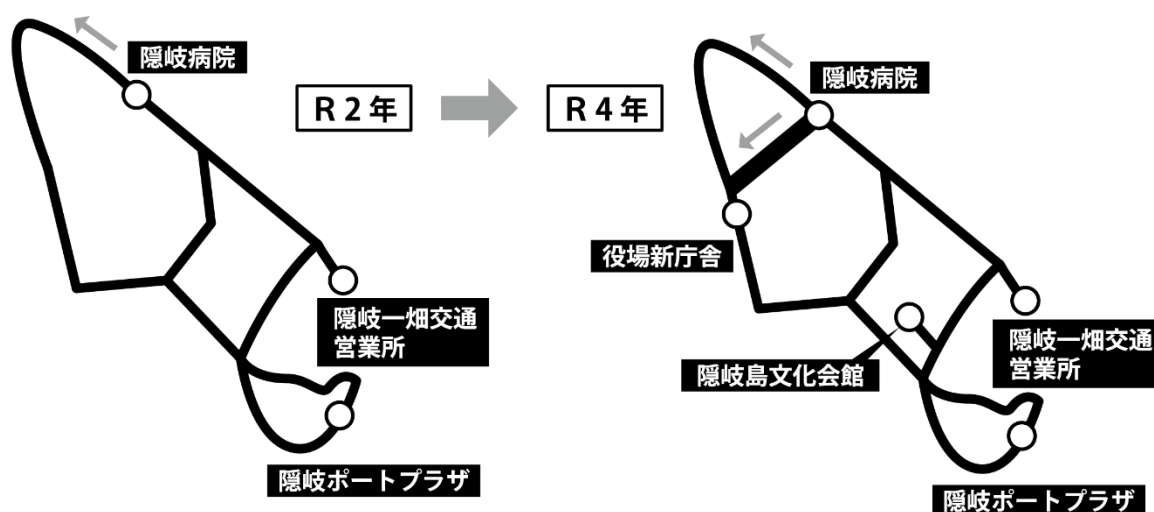
■実施主体	隠岐の島町・交通事業者・地域住民
■実施時期	令和2年度から、段階的に検討を開始

事業② 公共交通を将来に渡って残していくためのバス路線の効率化

■事業内容

○ 町中心部を運行するバス路線の再編

- 役場の庁舎移転（令和２年度移転予定）、周辺道路の整備（令和３年度末完成予定）にあわせて、町中心部を運行しているバス路線の見直しを行います。
- 具体的には、役場新庁舎が完成する令和２年度に都万線及び循環線の役場新庁舎への乗り入れを行い、令和４年度に本格的な再編を行います。
- バス路線の見直しにおいては、交通結節点である隠岐病院だけではなく、移動の目的地である西郷港や役場新庁舎への需要や乗り継ぎ、住民ニーズ（新庁舎周辺の商業施設等）を考慮したダイヤ・ルートを検討・設定します。



▲ バス路線再編のイメージ

○ 車両更新にあわせたバスの小型化

- 輸送の効率化を図るためバス車両の更新にあわせ、利用状況に応じて小型車両への移行を検討します。

○ スクールバスを活用した移動手段の提供

- 地域における移動手段としての機能を確保しつつ、現在のバス路線の効率化を図るため、小中学校（教育委員会）が運営するスクールバスの自家用有償旅客運送への転換や、路線バス・町営バスとスクールバスの統合を検討します。
- 統合の対象として、路線バスとスクールバスの重複区間が長大になっている中村線及び西郷南中学校のスクールバスを想定し、地域との意見交換会や教育機関との連携を通じて、検討を進めます。

■実施主体	隠岐の島町・交通事業者・その他（教育機関等）
■実施時期	町中心部における本格的なバス路線の再編は、令和２年度に具体的な再編計画を作成し、令和３年度に申請等の準備、令和４年度から運用を開始

事業③ 公共交通の利便性を向上させる取り組みの推進

■事業内容

○ 路線の再編にあわせた運賃体系の見直し

- 事業②の町中心部路線の本格的な再編（令和4年度予定）にあわせて、町中心部路線の運賃見直しを行います。
- 上記に伴い、利用者にとってわかりやすい乗り継ぎ運賃の仕組みを構築します。

○ フェリー・高速船とバスの接続改善

- 18時台に西郷港に到着するフェリーや、季節によって運航時刻が変動する高速船との接続対応を検討します。また、路線バスによる対応だけではなく、既存のタクシー事業者の活用（タクシーの相乗り利用）や、町営バスとしての運行、宿泊施設等が所有している車両の活用等の様々な選択肢から改善策を検討します。（新たな移動形態等、移動手段確保に関する国の動向も見つつ検討を進めます）
- 西郷港周辺エリアの整備方針等に合わせ、西郷港へのバスの乗り入れを検討します。

○ 高校生の下校や部活にあわせた移動手段の提供

- 現在の路線バスの最終時刻（17時台）は部活等に対応していない状況です。そのため、高校生の利用が見込めるのであれば、フェリー・高速船との接続改善とあわせて、夕方の時間帯での試験的な運行や路線バス以外の移動手段による対応等を検討します。
- 実施にあたっては、高校生への調査等を行い、需要があるかどうか判断したうえで、検討を進めていきます。

○ タクシーやデマンドタクシーにおける予約管理の一元化

- タクシー事業者の人材不足に対応し、効率的でかつ利便性の高いサービスを実現するため、通常のタクシーやデマンドタクシーにおいて、予約の管理を一元化する仕組みの導入を検討します。

■実施主体

隠岐の島町・交通事業者

■実施時期

令和2年度から、段階的に検討を開始

事業④ 新たな公共交通サービスの提供

■ 事業内容

○ 観光需要に対応した新たな移動手段の導入

- グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の観光需要に対応した新たな移動手段の導入を検討します。
- これらの検討にあたっては、西郷港周辺の整備方針等、今後の動向に合わせて関係機関と連携し進めていきます。

■ グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは

- 時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動車
- 低速で小回りが利き、地域の景色をダイレクトに感じることができるため、輸送手段としてだけでなく、地域の「顔」や新たな観光資源としての役割が期待されている

出典：国土交通省「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集」[online] <http://www.mlit.go.jp/common/001252433.pdf>（参照 2019-9-15）



▲ 観光地でのグリーンスローモビリティの活用（島根県大田市石見銀山遺跡）

■ 超小型モビリティ

超小型モビリティとは

- 2 名以下（内燃機関の場合は 125cc 以下）の電動車両
- 小回りが利くため、道幅の狭い道路が多い地域や、都市部ほど公共交通が充実していない観光地等で活用されている

出典：国土交通省「超小型モビリティ運行の手引き書」[online] <https://www.mlit.go.jp/comm on/001099270.pdf>（参照 2019-9-15）



▲ 超小型モビリティの活用（山口県萩市）
出典：トヨタ車体「自治体活用事例」[online] <http://cms.toyotabody.jp/trials/>（参照 2019-8-1）

○ 新たな予約システム・決済方法、料金システムの導入

- タクシーの予約（および決済）において、スマートフォン（配車アプリ等）の活用を検討します。
- QR コード決済や均一運賃区間における電子マネー決済の導入によるキャッシュレス化への対応等、新たな決済方法の導入を検討します。

○ 観光施設等と連携したサービスの提供

- 観光目的での町外からの来訪者に公共交通を利用してもらうため、交通事業者や観光施設等と連携した島内旅行プランの企画・周知及び観光施設や飲食店等と連携した乗車券や公共交通利用特典を検討します。

■ 実施主体	隠岐の島町・交通事業者・観光関連団体
■ 実施時期	令和 2 年度から、段階的に検討を開始

事業⑤ 島民・観光客の双方にとってわかりやすい情報の提供

■事業内容

○ 住民に対する情報提供

- わかりやすさの向上を目的に、町で運行している公共交通や移動に関する情報が一体となった、ハンドブックを作成します。
- 提供する情報は、路線バスや町営バス、デマンドタクシーの時刻表や路線図だけではなく、フェリー・高速船、飛行機等の乗り継ぎ情報、運転免許返納者や車を運転できない人に対する移動支援制度の活用方法等、町内の移動に関する幅広い情報を提供します。

○ 観光客に対する情報提供

- 経路検索アプリが町のバス路線に対応していることを周知するとともに、表示情報を活用した運行情報の見える化を検討します。
- 島の玄関となる西郷港で、バス利用のきっかけとなる情報提供を行います。

○ 外国人観光客に対する情報提供

- 近年、増加傾向にある外国人観光客の需要に対応するため、バス車内や交通結節点（西郷港等）において多言語化した公共交通の情報発信を行います。



▲ 多言語化対応の例（沖縄県石垣地域）

出典：観光庁「言語バリアフリー施策取組好事例集（77頁）」[online] <https://www.mlit.go.jp/common/000220371.pdf> 参照 2019-8-15)

■実施主体	隠岐の島町・交通事業者・その他（観光関連団体等）
■実施時期	令和2年度から、段階的に検討を開始

事業⑥ 持続可能な公共交通体系を目指す仕組みづくり

■ 事業内容

○ 地域と連携した公共交通を守る仕組みづくり

- 地域住民を対象として、公共交通の利用実態の周知や利用促進の働きかけを目的に説明会や意見交換会を開催します。
- 地域の会合やイベントにあわせた乗り方教室（乗車体験会）を開催します。

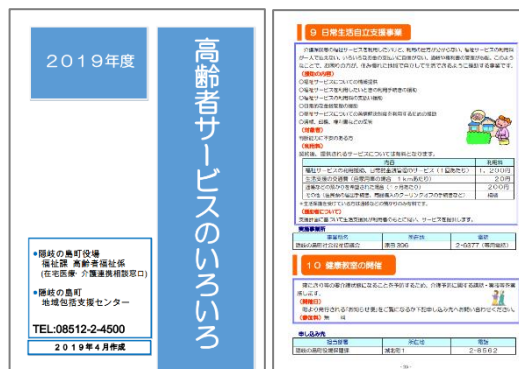
○ 他分野（福祉部門等）や地域サロンとの連携

- 社会福祉協議会や町福祉課、または地域が定期的に実施しているサロン等の集まりの場を活用し、高齢者向けのバスの乗り方教室（乗車体験会）を開催します。



▲ 社会福祉協議会主催のサロンにあわせて開催した路線バスの乗車体験会（平成 30 年 11 月）

- 運転免許証返納者や運転免許失効者に対する支援事業（隠岐の島町高齢者運転免許自主返納支援事業）や、福祉部門が実施している車を運転できない人を対象にした移動支援施策（隠岐の島町タクシー利用助成事業）等について、福祉部門が発行している「高齢者サービスのいろいろ」や、交通部門が発行するハンドブック（事業⑥）に掲載し、連携した周知・促進を図っていきます。



▲ 「高齢者サービスのいろいろ」（発行：隠岐の島町福祉課・隠岐の島町地域包括支援センター）

○ 事業の実施状況や目標の達成状況の検証

- 住民代表や交通事業者、行政等が参加する「隠岐の島町地域公共交通会議」を定期的かつ計画的に開催し、事業達成状況を報告することで、計画に対するモニタリングを行います。

■ 実施主体	隠岐の島町・交通事業者・地域住民
■ 実施時期	令和 2 年度から実施

事業⑦ 公共交通の担い手確保に向けた取り組みの推進	
■事業内容	
○ 公共交通に対してのイメージアップ - バスやタクシーの人材（運転者）確保に向けたPRの一環として、<u>広報面での人材（運転者）確保に関する支援</u>を行います。 - 業界に対するイメージアップを図り、バスに対して親しみを持ってもらうため、<u>町のイベント等に合わせた子どもを対象にした乗車体験会や、バスを身近に感じてもらうための定期的な情報発信（広報誌を通じたバス運転者の紹介など）等</u>を行います。 ○ 人材（運転者）確保策に係る支援検討 - バス・タクシーの人材（運転者）確保のため、<u>交通事業者や求職者に対しての支援の在り方（支援制度の構築等）</u>について、<u>交通事業者と連携して検討</u>を進めます。	
■実施主体	隠岐の島町・交通事業者
■実施時期	令和2年度から、段階的に検討を開始

事業⑧ 利用促進策の実施	
■事業内容	
○ 公共交通利用の呼びかけ <u>広報誌を活用し、定期的・継続的に情報発信</u>を行います。 <u>高校生を対象としたバスの積極利用を促す利用促進策を検討</u>します。 - 多くの住民が公共交通を利用し、将来に残していくための意識の醸成を図るため、<u>利用促進のための強化期間や指定日を設け、積極的に事業を推進</u>していきます。 ○ 公共交通利用のきっかけづくり - 移動の目的地となる<u>商業施設との連携（公共交通利用者への割引サービス等）や、地域のイベントと連携したバス利用促進のキャンペーン（バスでの来場者の割引等）</u>を検討します。 - 利用促進の一環として、高校生を対象にした<u>バス運賃の割引サービス</u>を検討します。また、利用のきっかけづくりを念頭におき、通学だけではなく日常生活や課外活動等といった様々な場面で公共交通利用ができるような仕組みを検討します。	
■実施主体	隠岐の島町・交通事業者・地域住民・その他（商業施設や教育機関等）
■実施時期	令和2年度から実施

3. 数値目標の考え方

計画の達成状況を評価する各事業の数値指標については、次の考え方に基づき設定します。

事業	数値目標と目標設定における考え方	現状値	目標値
【事業①】 誰もが安心して利用できる移動手段の提供	誰もが安心して利用できる移動手段の提供に関する取り組みの事例数 - デマンドタクシーの改善や新たな地域交通の導入により住民の生活を支える移動手段を導入します。 - 検討期間や地域・交通事業者との調整等を踏まえ、計画期間において2例の実施を目指し、取り組みを推進します。	0例 (令和元年度)	2例 (令和2年度～令和6年度まで)
【事業②】 公共交通を将来に渡って残していくためのバス路線の効率化	町中心部を運行する路線バスの1便あたりの利用者数 - 路線バスの再編(町中心部の路線の統合等)により輸送の効率化を図ります。 - 平成30年度乗降調査で把握した町中心部区間における1便あたりの利用者数を基準に、毎乗乗合が成立する2.0人/便まで改善することを目指します。(現状値は町中心部区間を運行する全ての便を対象に該当区間の利用者数を集計して算出)	1.6人/便 (平成30年乗降調査結果)	2.0人/便以上 (令和6年度)
【事業③】 公共交通の利便性を向上させる取り組みの推進	公共交通の年間利用者数(路線バス、町営バス、デマンドタクシー) 町の人口減少が予想される中、利便性向上や利用促進の強化により、現状の利用者数を維持し、公共交通を残していくことを目指します。	91千人 (平成30年度)	90千人 (令和6年度)
【事業④】 新たな公共交通サービスの提供	観光需要への対応を目的とした取り組みの事例数 観光拠点施設の整備や西郷港周辺における整備方針の検討等を踏まえて、計画期間において1例の実施を目指します。	0例 (令和元年度)	1例 (令和2年度～令和6年度まで)
【事業⑤】 島民・観光客双方にとってわかりやすい情報の提供	情報発信ツール(時刻表等)の導入・作成 計画に挙げている3件の項目を計画期間内で着実に実施することを目指します。	0件 (令和元年度)	3件 (令和2年度～R6年度まで)
【事業⑥】 持続可能な公共交通体系を目指す仕組みづくり	地域のイベントやサロン等と連携したバスの乗り方教室(乗車体験会)の開催 現在実施している乗り方教室(乗車体験会)を拡大し、町内の各地域(5地域)での実施を想定して、目標値を設定します。	3回/年 (令和元年度)	5回/年 (令和2年度～令和6年度まで)
【事業⑦】 公共交通の担い手確保に向けた取り組みの推進	バス・タクシーの運転者数 計画期間内において、運転者確保に関する取り組みを検討・実施し、できる限り現状を維持できるよう努めます。	44人 (令和元年度)	40人以上 (令和6年度)
【事業⑧】 利用促進策の実施	バスで通学する生徒(高校生)の割合 各種利用促進策の実施によって、高校生の公共交通利用者が年1%増加することを目指して目標値を設定します。	10.1% (平成30年度アンケート調査結果)	15% (令和6年度に再度アンケート調査を実施)

<参考> 事業②の数値目標における現状値の算出について

- 事業②の数値目標の現状値については、乗降調査結果（概要は 15 頁に記載）から算出した 1 便あたりの利用者数を採用しました。町中心部区間における利用者数及び 1 便あたりの利用者数は次の通りです。

図表 65 乗降調査における利用者数

路線名	就学前 (人)	高校生 (人)	一般(人) ※65歳未満	65歳以上 (人)	計 (人)	うち中心部区間 の利用者数(人)	中心部区間の 運行便数(便)	1便あたり利用 者数(人/便)
都万線	0	3	8	22	33	0	6	0.00
五箇線	0	7	10	23	40	0	5	0.00
中村線	0	1	2	18	21	1	3	0.33
布施線	0	3	5	32	40	8	3	2.67
西郷港線	1	0	10	14	25	25	13	1.92
隠岐高校線	0	2	2	4	8	8	2	4.00
水産高校線	0	3	4	5	12	12	3	4.00
循環線	0	0	1	9	10	10	4	2.50
隠岐空港線	0	0	12	2	14	-	-	-
計	1	19	54	129	203	64	39	1.64

※平成 30 年 9 月上旬から 10 月上旬にかけて、路線バス 9 路線を対象に実施（各路線とも平日 1 日間の調査を実施）

4. 事業スケジュールと計画の評価・推進

(1) 事業スケジュール

目 標	事業内容	事業主体				実施スケジュール				
		隠岐の島町	交通事業者	地域住民	その他	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
【目標1】 誰もが安心して利用できる生活交通の維持	【事業①】 誰もが安心して利用できる移動手段の提供	●	●	●		検討	取り組みに向けた体制が整い次第実施			
	【事業②】 公共交通を将来に渡って残していくためのバス路線の効率化	●	●		●	検討	R4 年度より再編			
【目標2】 住民のニーズに対応した公共交通サービスの提供 【目標3】 観光需要に対応した公共交通サービスの提供	【事業③】 公共交通の利便性を向上させる取り組みの推進	●	●			検討	取り組みに向けた体制が整い次第実施			
	【事業④】 新たな公共交通サービスの提供	●	●		●	西郷港周辺整備の方針等を踏まえて検討				
	【事業⑤】 島民・観光客双方にとってわかりやすい情報の提供	●	●		●	可能な取り組みは随時実施				
【目標4】 地域や他分野と連携した持続可能な交通体系の構築	【事業⑥】 持続可能な公共交通体系を目指す仕組みづくり	●	●	●		可能な取り組みは随時実施				
	【事業⑦】 公共交通の担い手確保に向けた取り組みの推進	●	●			検討	取り組みに向けた体制が整い次第実施			
【目標5】 公共交通や移動手段の確保に対する地域住民の意識の醸成	【事業⑧】 利用促進策の実施	●	●	●	●	可能な取り組みは随時実施				

(2) 計画の評価・推進

- 各事業は、PDCAサイクルの考え方に基づき、定期的に隠岐の島町地域公共交通会議において事業の達成状況の報告や評価を行い、地域の実情や社会環境の変化に対応できるよう、定期的な改善を図ります。
- 本計画全体に関しても、PDCAサイクルの考え方に基づき、隠岐の島町地域公共交通会議において、計画の中間年度と最終年度において、評価を行います。

図表 66 PDCAサイクルのイメージ



隠岐の島町 地域公共交通計画

発行日 令和 2 年 7 月

発 行 隠岐の島町

編 集 隠岐の島町地域振興課

〒685-8585 島根県隠岐郡隠岐の島町城北町 1 番地

電話 08512-2-8570（直通）
