

### 第3章 基本的な方針と目標

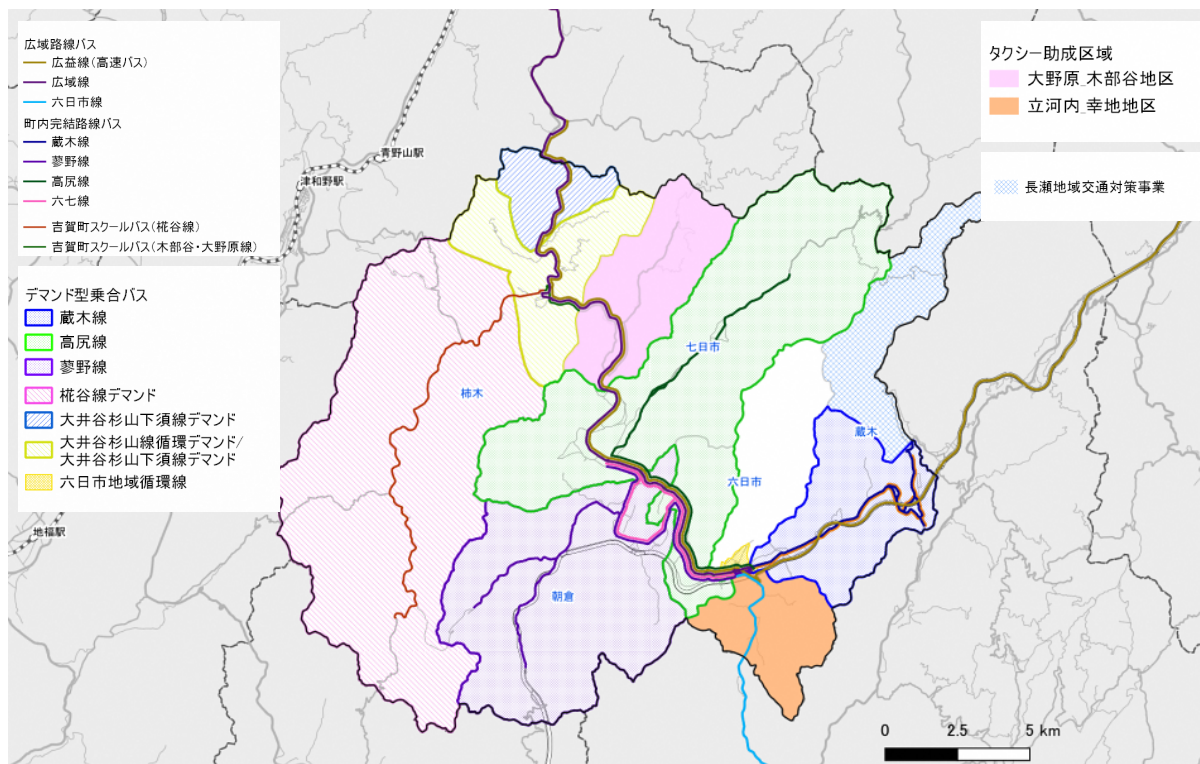
#### 1 公共交通の理想的な未来の姿を踏まえた課題

##### (1) 現状・問題点の整理

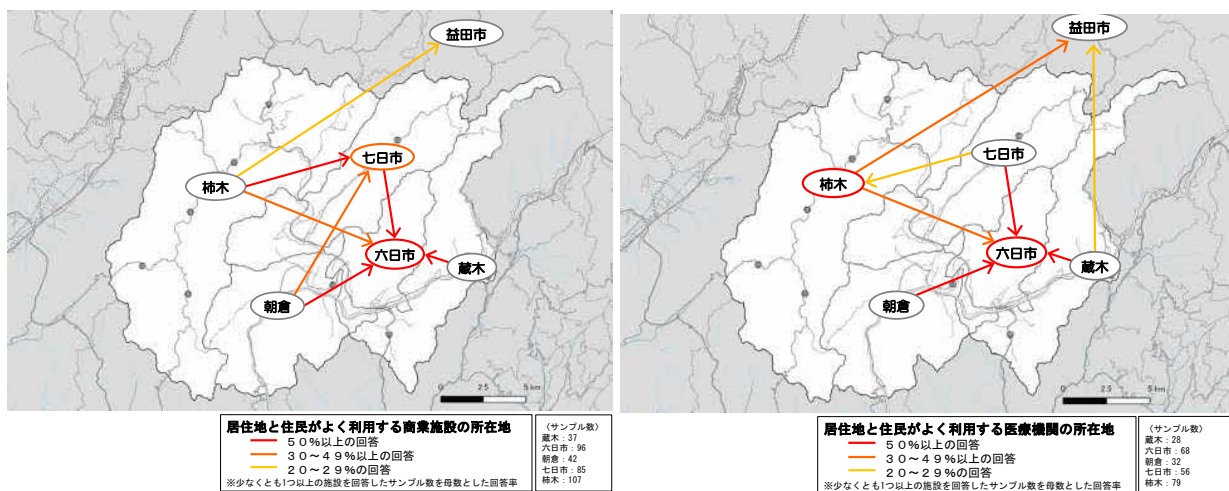
##### ① 公共交通ネットワークと移動ニーズの整合性

吉賀町では、路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシーや、タクシー助成制度等の複数の移動サービスにより、公共交通ネットワークを形成しています。

公共交通ネットワークと移動ニーズ（令和5年度住民アンケート調査結果）を重ねると、概ねニーズに合った公共交通ネットワークが形成されていることがわかりますが、人口減少や高齢化の進展により、公共交通の利用者数は減少傾向となっています。



図表 5 吉賀町の公共交通ネットワーク

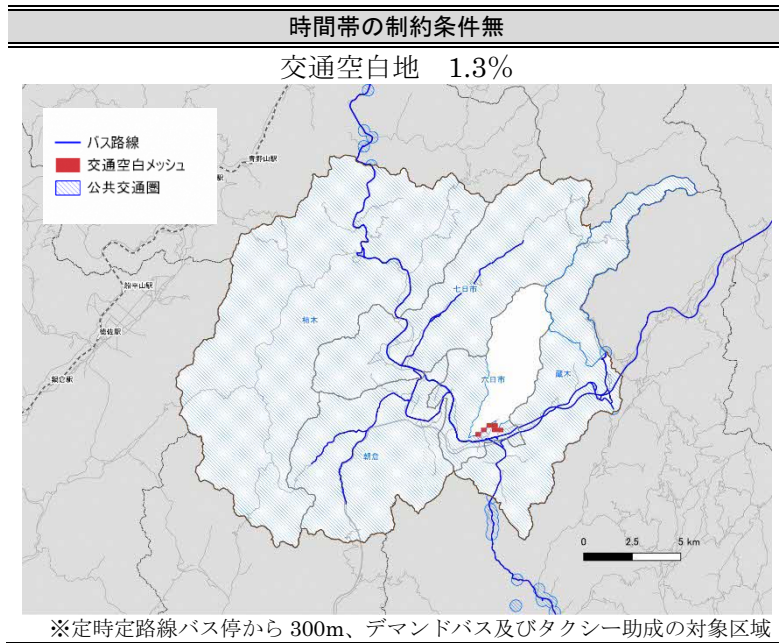


図表 6 買い物・通院の行先（令和5年度住民アンケート調査結果）

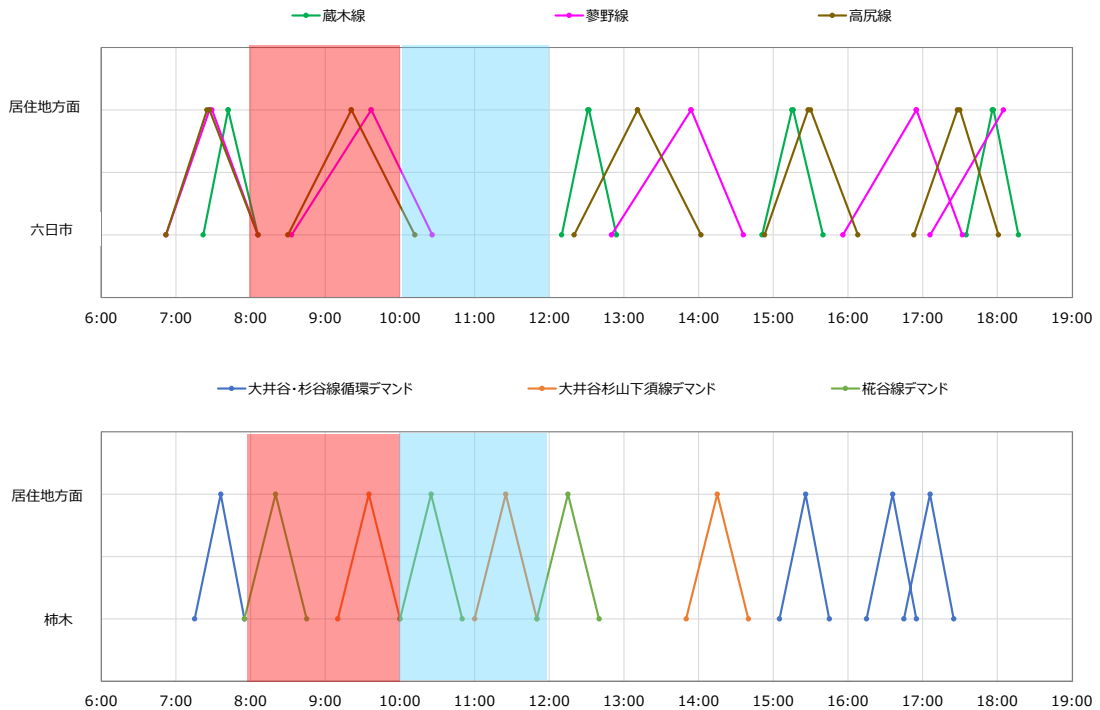
## ② 交通空白地の存在(空間的・時間的)

吉賀町では、既存の公共交通（路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシー等）やタクシー助成制度等の複数の移動サービスが存在し、公共交通ネットワークを形成しています。

空間的には、現状の公共交通ネットワーク及びタクシー助成制度等で人口分布を概ねカバーできている一方で、時間的には、六日市地域を運行する路線において移動ニーズが高い時間帯に公共交通が運行していない時間帯が存在します。



図表 7 交通空白地（時間帯条件無）

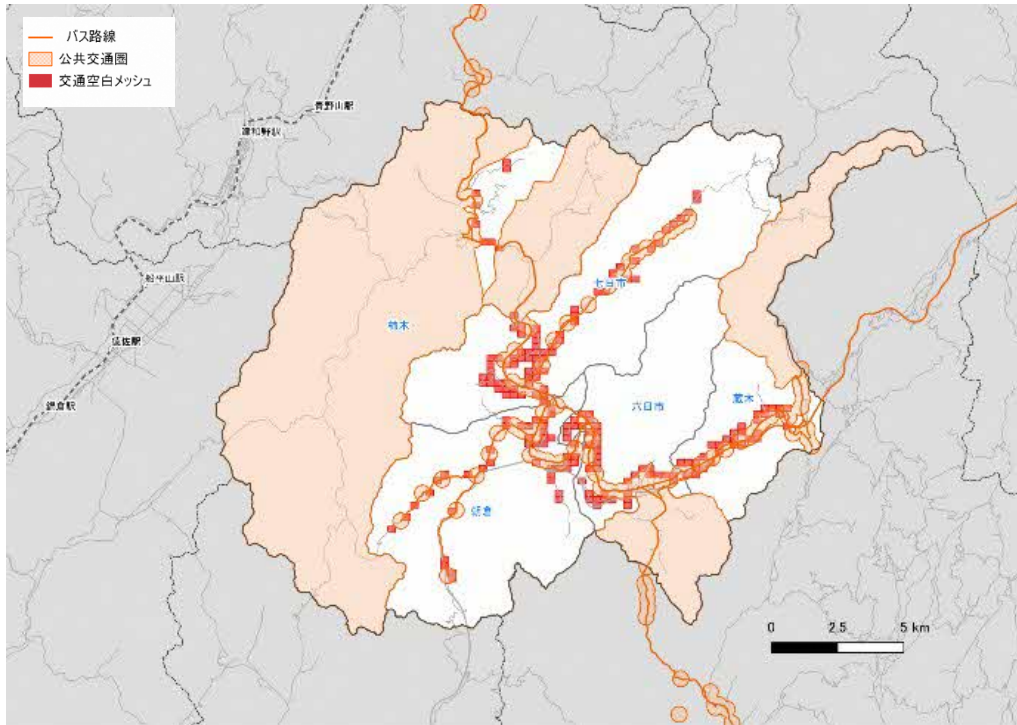


※ ■ : 居住地から目的地へのニーズが高い時間帯 (到着)  
 ■ : 目的地から居住地へのニーズが高い時間帯 (出発)

図表 8 各地域の運行時刻と移動ニーズ (令和 5 年度住民アンケート調査結果)

居住地から目的地へのニーズが高い時間帯（到着）（8：00～10：00）

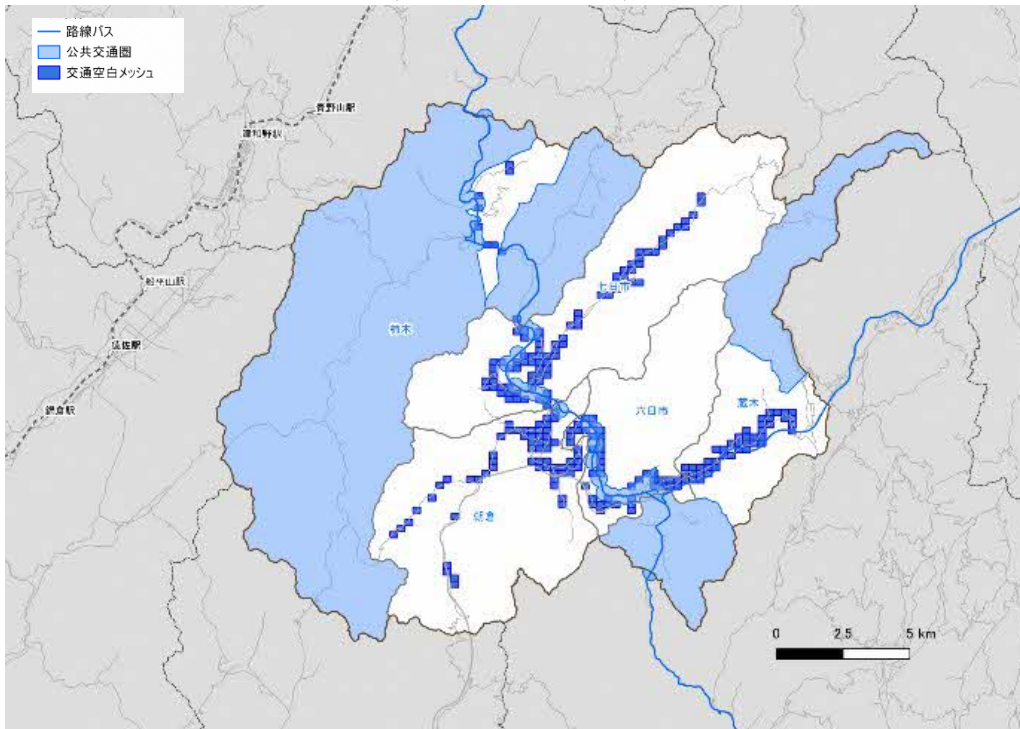
交通空白地 20.8%



※定時定路線バス停から 300m、デマンドバス及びタクシー助成の対象区域

目的地から居住地へのニーズが高い時間帯（10：00～12：00）

交通空白地 39.9%



※定時定路線バス停から 300m、デマンドバス及びタクシー助成の対象区域

図表 9 移動ニーズが高い時間帯の交通空白地

### ③ 各地区から目的地までのアクセシビリティ

通院・買物において、居住地から目的地まで往復することができるが、滞在時間が長くなり、運行ダイヤと移動ニーズが合っていない可能性があります。

地区	居住地付近バス停	通学	通院	買物	
		・目的地に8:10までに到着 ・目的地から17:00～18:59に出発	・午前中で往復（診療時間内） ・滞在時間は1時間以上～2時間未満確保	・午前または午後で往復（営業時間内） ・滞在時間は15分以上～30分未満確保	
	吉賀高校 (下七日市バス停)		①六日市方面（上段） よしか病院 (よしか病院バス停) ②柿木方面（下段） 小笠原医院 (柿木バス停)	①六日市方面（上段） サンマート (六日市本町町) ②柿木方面（下段） 道の駅かきのきむら (下柿木バス停)	
六日市	立戸	立戸バス停	◎	◎	◎
	広石	広石口バス停	◎	◎	◎
	沢田	上沢田バス停	◎	◎	◎
	六日市	六日市本町バス停	◎	◎	◎
	有飯	有飯バス停	×	□	□
	立河内	空白	×	×、※1	×、※1
	幸地	空白	×	×、※1	×、※1
朝倉	朝倉	朝倉坂折バス停	◎	◎	◎
	蓼野	蓼野バス停	◎	□	□
	注連川	注連川バス停	△	□	□
七日市	抜月	抜月橋バス停	◎	□	◎
	真田	七村橋バス停	◎	□	◎
	七日市	大和田橋バス停	◎	◎	□
	下高尻	下高尻バス停	◎	◎	□
	上高尻	上高尻バス停	◎	◎	□
蔵木	田野原	深谷大橋バス停	×、※2	□	□、※3
	樋口	誓立寺バス停	×、※2	□	□、※3
	蔵木	蔵木バス停	×、※2	□	□、※3
	九郎原	九郎原バス停	×、※2	□	□、※3
柿木	柿木	柿木バス停	◎	× ◎	◎ □
	福川	石見福川バス停	△	△ ◎	× □
	椈谷	椈谷バス停	△	△ ◎	× □
	白谷	白谷橋バス停	◎	× △	◎ □
	下須	原手バス停	◎	□ ◎	◎ □
	大野原	殿明バス停	×	×、※1 ×、※1	×、※1 ×、※1
	木部谷	口屋橋バス停	△	×、※1 ×、※1	×、※1 ×、※1
	往復できない（△、×）地区数		26地区中9地区	26地区中5地区	26地区中4地区

六日市地区については六日市方面への移動、柿木地区については柿木方面への移動で判断

小中学校への通学は、路線定期運行の路線バスやスクールバスを利用可

◎：直通で行ける、○：乗り継ぎ有で行ける、△：片道のみ行ける、×：行けない、□：滞在時間が長いが行ける

※1：70歳以上はタクシー助成券で往復可能、※2：吉高デマンド利用、※3：目的地まで徒歩で10分かかる

図表 10 行ける・行けない表



#### ④ 主な乗り継ぎ拠点に備える設備

乗継拠点として、六日市駅バス停と七日市（下七日市）バス停、柿木バス停周辺を設定しました。

柿木地域では、広益線・広域線と町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーとの乗継停留所が、それぞれ「柿木商工会館前」停留所、「柿木」停留所であり、1か所に統一されていません。また、これらの停留所は快適な待ち合い環境とは言いにくい状況です。（前計画から取り残された問題点）

柿木バス停付近にあった商店が閉業したため、町民は生鮮食料品の買物は六日市・七日市方面への移動が求められています。

設備	六日市駅 バス停	七日市 バス停	柿木バス停 柿木商工会館前バス停
ベンチ・椅子	○	○	○
屋根	○	○	○
トイレ	○	○	○
照明	○	○	○
エアコン（冷暖房）	○	×	×
W i - F i	×	×	×
デジタルサイネージ	×	×	×
商店	×	×	×
駐車場または駐輪場	○	○	×

○：バス停に設置または近隣施設利用、×：なし

図表 11 乗継拠点の設備

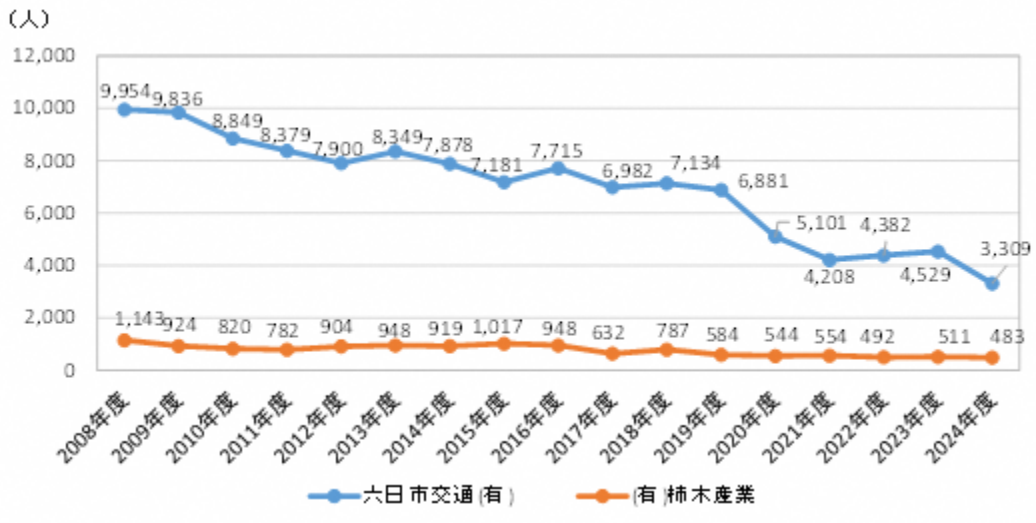


図表 12 柿木地域中心部の路線バス・バス停の状況

⑤ タクシー事業を取り巻く経営環境の悪化

町内には六日市交通（有）と（有）柿木産業が 2 事業者あり、町全域をカバーしていますが、両事業者ともに利用者数は減少傾向であり、コロナ禍前の水準まで利用者数は回復せず、タクシー事業者を取り巻く環境は厳しい状況です。1 日の利用状況をみると、日中から夜間にかけての利用が非常に少ない状況で、夜間に人員を確保するのが厳しい状況になっています。

また、運転手の高齢化や担い手不足により、町内事業者によるタクシー事業の存続が懸念されます。



図表 13 タクシーの年間利用者数の推移

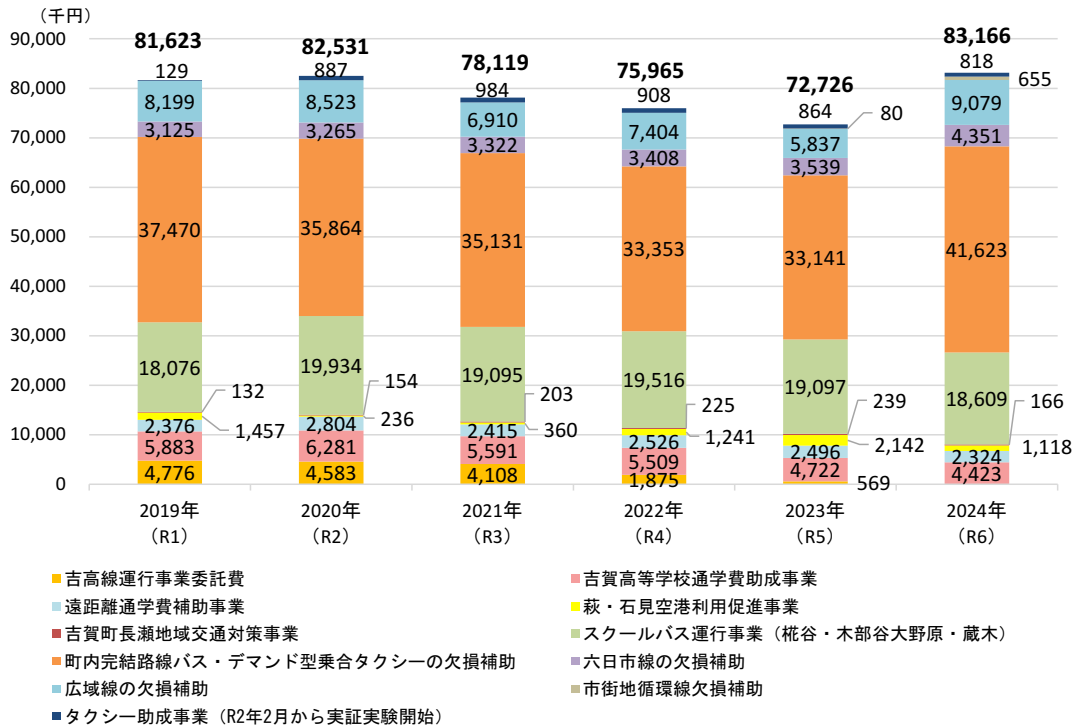
交通事業者	項目	運行時間帯														車両数				
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		20			
六日市交通	スクールバス																			1
	広域線																			2
	地域内交通																			3
	タクシー																			2
	タクシー利用状況																			
柿木産業	スクールバス																			1
	地域内交通																			1
	タクシー																			1
	タクシー利用状況																			

図表 14 各事業者の1日の車両の運用とタクシー利用状況（令和6年度事業者ヒアリング調査）

### ⑥ 移動手段に係る公的資金投入額

交通に関する公的資金投入額は令和5年までは減少傾向にあるが、令和6年度には町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの欠損補助が急増（約800万円）しています。今後も燃料・人件費の高騰により、公的資金投入額が増加することが懸念されます。

地域内交通（町内完結路線）において、想定される1乗車あたりのタクシー運賃よりも、令和6年度の町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの1乗車あたりの公的資金投入額の方が高くなる路線が存在します。



図表 15 移動手段に係る公的資金投入額

路線	A	B	B/A	A-B	C	(A-B) / C	D
	経費	収入	収支率	公的資金投入額	利用者	1人あたりの公的資金投入額	タクシー料金
	円	円	%	円	人	円	円
蔵木線	8,234,715	931,556	11.3%	7,303,159	5,395	1,354	3,000
蓼野線	14,657,128	948,245	6.5%	13,708,883	3,199	4,285	4,000
高尻線	12,836,903	1,232,951	9.6%	11,603,952	3,820	3,038	5,000
大井谷杉山下須線	1,009,352	53,366	5.3%	955,986	152	6,289	3,000
柵谷線	4,016,413	162,767	4.1%	3,853,646	638	6,040	6,000
大井谷杉山循環線	2,068,645	108,416	5.2%	1,960,229	467	4,197	3,000

図表 16 町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの1乗車あたりの公的資金投入額

## ⑦ 情報提供の実施状況

前計画期間に公共交通マップと時刻表が一体となった吉賀町バスマップを作成し、全戸配布することで、吉賀町内の公共交通について知らなかった方に認知してもらう機会を作りました。また、学校や高齢者サロンにおいて、バスの乗り方教室やデマンドバスの利用方法説明を実施することで、バスを利用するまでの不安感等を取り除くための取組を実施しました。

これらの取組で公共交通の存在を幅広く認知してもらうことはできましたが、利用者数の伸びは限定的であったため、真に公共交通が必要な方（移動手段が無い方）に対して効果的にアプローチできていない可能性があります。

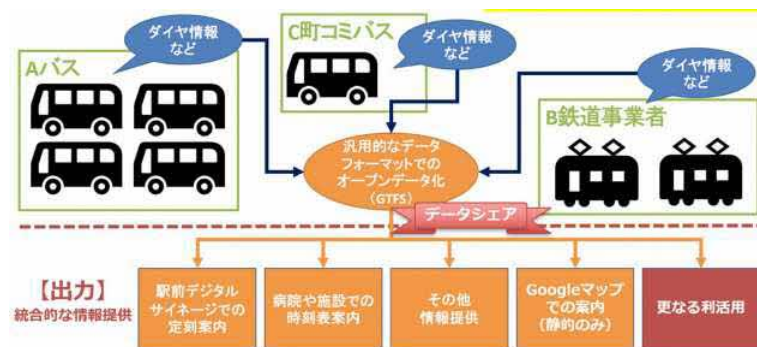
また、行政からの定期的な情報提供や利用方法の周知に関する取組も十分ではないため、公共交通の利用方法を十分に周知できていない可能性があります。



図表 17 前計画期間で実施した利用促進の取組(左：公共交通マップ、右：乗り方教室)

## ⑧ 各種データのとりまとめ方法が不明確

交通事業者から提供される各種データの管理方法が統一されていないため、行政はデータの整理・統合作業に多くの時間を費やしています。その結果、補助金の申請手続き、バスの利用者数の分析、運行状況の整理など、様々な事務作業に追われ、本来重要な新しい交通施策を考える時間が十分に確保できない状況となっています。国は、データを活用して地域の交通状況を正確に把握し、具体的な目標を設定した交通計画を作ることを推進していますが、現在のデータ管理体制では、数字に基づいた政策づくりや効果の測定が困難な状況にあります。



図表 18 多様な様式で提供されるモビリティデータ (国土交通省作成画像)



### ⑨ 共創の必要性

行政だけでなく、交通事業者や住民、地域の関係者が一緒になって知恵を出し合い（＝共創）、その地域に合った新しい交通の形をつくっていく必要があります。みんなで考え、支え合うことで、便利で使いやすく、続けられる交通を実現していくことが求められています。



図表 19 共創モデル事業（国土交通省作成画像）

## (2) 公共交通の理想的な未来の姿を踏まえた課題

### 課題1 持続可能な公共交通ネットワークの再構築

本町では、路線バス、デマンドバス、スクールバス、タクシー等の複数の移動サービスにより公共交通ネットワークを形成していますが、人口減少や高齢化の進展により利用者数は減少傾向にあります。一方で、令和6年度には町内完結路線バス・デマンド型乗合タクシーの欠損補助が急増し、1乗車あたりの公的資金投入額が想定されるタクシー運賃を上回る路線も存在しています。

また、時間的・交通空白地が移動ニーズの高い時間帯で39.9%に達し、26地区中9地区で通学困難、5地区で通院困難な状況が生じています。

このような状況下で、限られた輸送資源の中で交通空白地を解消し、持続可能な公共交通ネットワークを再構築することが急務となっています。

### 課題2 まちづくりと連携した乗継拠点の設定

柿木地域では、他地域へ行く際に乗継が必要なため、乗継拠点を明確にし、待合スペースなどの環境改善が求められています。

また、人口減少や商店の閉店により、生活拠点としての機能が弱まり、買い物や食料品の確保が難しくなっています。今後は、乗継拠点を移動と生活を支える拠点として整備し、暮らしを支える持続可能な地域づくりが必要です。

### 課題3 タクシー事業者の存続に向けた取組（継続）

タクシー事業者が吉賀町内完結路線バスやデマンドバスなどの生活を支える公共交通の役割を担っています。また、タクシーは柔軟できめ細やかなサービスを提供できることが強みであり、移動制約者の生活を支える地域公共交通として重要な役割を担っているため、タクシー事業の存続に向けてタクシー事業の収益増や運転手確保に繋がる取組が必要です。

#### **課題4 住民に寄り添う移動支援体制の構築**

前計画期間中に停留所の整備や、マップ付き時刻表の全戸配布、乗り方教室などの啓発活動を通じて公共交通の利用促進に取組、認知度向上には一定の成果を上げることができました。しかし、真に移動手段が必要な方への効果的なアプローチができておらず、移動困難者の把握や病院・社協・民生委員等の関係機関との連携体制が不足しているため、個別のニーズに応じた支援ができていない状況があります。今後は、関係機関と連携した移動困難者の把握体制を整備し、一人ひとりに寄り添った移動支援の情報提供を行う仕組みづくりが必要です。

#### **課題5 現実的な運用による地域交通のモニタリング強化**

令和5年度の法改正により、地域公共交通計画の目標を継続的に評価・検証することが国の方針として示され、地域でもPDCAに基づく体制づくりが求められています。ただし、人的・財政的な制約から、大規模な組織や委員会を新たに設けることは難しいのが現実です。そのため本町では、まずは既存の地域公共交通会議を活用し、関係者が目標や指標を共有しながら、定期的に進捗を確認できる体制を整えていく必要があります。

#### **課題6 他分野との共創による持続可能な公共交通ネットワークの構築**

従来交通分野単独でのアプローチでは、人口減少・高齢化が進む中での持続可能性確保に限界があります。国が推進する「共創」の理念に基づき、医療・福祉、商業・観光、教育・コミュニティ等の他分野と連携し、移動サービスに新たな価値を付加することで、利用促進と収益性向上を図る必要があります。

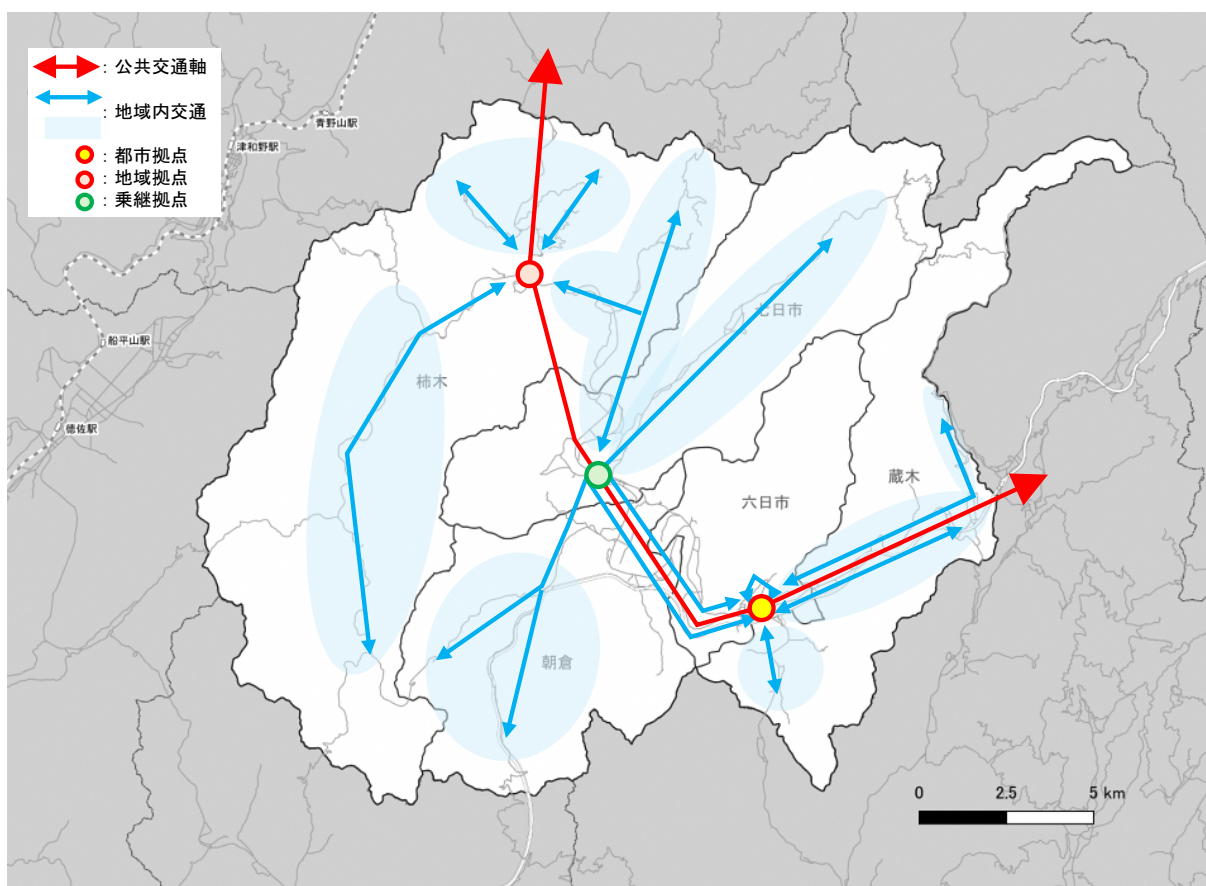
## 2 公共交通の目指す姿

広域交通は、本町と町外を結び、かつ都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通を位置付けます。

地域内交通は、朝夕は定期運行、日中はデマンド運行として役割を分けて位置付けます。

その他として、都市拠点周辺の公共施設、医療機関、商業施設を結ぶ公共交通を六日市地域循環線と位置づけ、タクシーを含むこれらの公共交通を組み合わせることで、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、都市拠点は町の中心拠点であるとともに六日市地域における拠点、地域拠点は柿木村地域における拠点、乗継拠点は公共交通の結節点となる拠点を位置付けます。



図表 20 公共交通の将来像



分類	役割	再編前	再編後
公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政区域を超えた広域的な移動手段</li> <li>拠点間の移動手段</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広益線 ※国幹</li> <li>○広域線</li> <li>○六日市線</li> </ul>	<p>&lt;市町間幹線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広益線 ※国幹・車両</li> <li>○六日市線</li> </ul> <p>&lt;地域間幹線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域線 <b>ダイヤの見直し</b></li> </ul>
地域内交通	定期運行	○蔵木線【路線定期】	○蔵木線【路線定期】
		○蓼野線【路線定期】	○蓼野線【路線定期】
		○高尻線【路線定期】	○高尻線【路線定期】
		○六七線【路線定期】	○六七線【路線定期】
		○大井谷杉山循環線【区域デマンド】	○大井谷杉山循環線【区域デマンド】
		○吉賀町スクールバス（柵谷線）【路線定期】	○吉賀町スクールバス（柵谷線）【路線定期】
		○吉賀町スクールバス（木部谷大野原線）【路線定期】	○吉賀町スクールバス（木部谷大野原線）【路線定期】
	デマンド運行	○蔵木エリア【区域デマンド】	エリアの統合、タクシー助成への転換、新たな移動手段の検討
		○蓼野エリア【区域デマンド】	
		○高尻エリア【区域デマンド】	
○立河内・幸地エリア【タクシー助成】		○立河内・幸地エリア【新タクシー助成】	
○柵谷エリア（仮称）【区域デマンド】		エリアの統合、タクシー助成への転換、新たな移動手段の検討	
○大井谷・杉山・下須エリア（仮称）【区域デマンド】			
その他	○大野原・木部谷エリア【タクシー助成】	○大野原・木部谷エリア【新タクシー助成】	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>町中心部の公共施設、医療機関、商業施設間の周遊性を向上させる公共交通</li> <li>きめ細やかなニーズに対応する移動手段</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○六日市地域循環線【区域デマンド】</li> <li>○タクシー</li> <li>○日本版・公共ライドシェア</li> </ul>	
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継拠点機能に加え、都市機能の集積により町全体の中心的役割を担う拠点</li> </ul>	六日市駅周辺	六日市駅周辺
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継拠点機能に加え、日常生活機能の集積により地域の中心的役割を担う拠点</li> </ul>	柿木前バス停周辺	道の駅かきのきむら周辺
乗継拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸と地域内交通の円滑な乗り継ぎができる拠点</li> </ul>	六日市駅周辺 柿木前バス停周辺 七日市バス停	六日市駅周辺 道の駅かきのきむら周辺 七日市バス停

※緑字は変更、赤字は新設

※大井谷杉山循環線（区域デマンド）は小・中学生の通学利用があるため定期運行に分類する。

※国幹・車両は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金幹線系統及び車両減価償却費補助の対象路線

図表 21 拠点及び各路線の役割と対象交通機関

広益線は、運賃収入のみでは維持していくことが困難であるため、国・県と連携して支援することで地域公共交通を継続的に確保します。

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
広益線	石見交通本社前	(高津川号)	広島駅新幹線口	4条乗合	路線定期	石見交通	幹線系統補助 車両購入費補助

図表 22 地域公共交通確保維持事業補助金対象系統

### 3 基本理念と基本方針

#### (1) 基本理念

吉賀町の公共交通は、安心して健康に暮らし続けるために必要な移動手段であり、地域社会全体の価値向上やまちの賑わいの創出と交流の活性化を担うものです。これらの役割を果たすためには、公共交通を確保し、利用環境を整備した上で、町民、各種団体、交通事業者、行政等の関係者が知恵を出し合い、みんなで守り育てる必要があります。

上記を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定します。

基本理念 生活と交流を支える公共交通をみんなで守り育てます

#### (2) 基本方針

吉賀町における公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえて、地域公共交通の基本方針（地域公共交通の在るべき姿）を以下の通り設定します。

基本方針 1 便利で持続可能な公共交通ネットワーク

吉賀町が目指す将来像を見据え、誰でも交通サービスを享受できるよう、便利で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 2 誰にとっても分かりやすく使いやすい利用環境

町民に限らず、来訪者にとっても、分かりやすく使いやすい公共交通を目指して環境整備を行います。

基本方針 3 公共交通に関する取組における関係者間の共創

町民・各種団体・交通事業者・行政等が連携・協働し、公共交通の維持や活用、利用促進策等の取組を推進し、みんなで公共交通を守り育てていきます。

#### 4 計画の目標と目標の達成状況の評価と検証方法

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と、目標の達成状況の評価する指標を定めます。

#### 計画全体の数値目標

<p>評価指標 0—1</p>	<p>公共交通に関する満足度</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">現状値 (令和 7 年 4 月)</td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">➔</td> <td style="padding: 5px;">目標値 (令和 12 年 6 月)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">38.0%</td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">50.0%</td> </tr> </table> </div> <p>現状値 令和 5 年度に実施した町民を対象としたアンケート調査による、地域内交通（定時定路線、デマンド運行）の総合的な満足度に対する回答の「満足」、「やや満足」の割合</p>	現状値 (令和 7 年 4 月)	➔	目標値 (令和 12 年 6 月)	38.0%		50.0%
現状値 (令和 7 年 4 月)	➔	目標値 (令和 12 年 6 月)					
38.0%		50.0%					
<p>指標の選定理由</p>	<p>町民にとって本当に役立つ公共交通サービスを提供できているか確認するため</p>						
<p>目標値設定根拠</p>	<p>町民の半数以上が公共交通サービスに満足できていることを目標として設定</p>						
<p>データ取得方法</p>	<p>町民を対象としたアンケート調査</p>						
<p>評価時期</p>	<p>計画最終年度に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出</p>						
<p>評価指標 0—2</p>	<p>地域内交通（町内完結路線）1 利用者あたりの公的資金投入額</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">現状値 (令和 7 年 4 月)</td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">➔</td> <td style="padding: 5px;">目標値 (令和 12 年 6 月)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">2,870 円/人</td> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">2,870 円/人</td> </tr> </table> </div> <p>現状値 対象路線の年間公的資金投入額を、対象路線の年間利用者数で除した額の平均（地域内交通（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椋谷線、六日市地域循環線））</p>	現状値 (令和 7 年 4 月)	➔	目標値 (令和 12 年 6 月)	2,870 円/人		2,870 円/人
現状値 (令和 7 年 4 月)	➔	目標値 (令和 12 年 6 月)					
2,870 円/人		2,870 円/人					
<p>指標の選定理由</p>	<p>移動手段にかける公的資金投入額が効果的かどうか確認するため</p>						
<p>目標値設定根拠</p>	<p>人口減少に伴う税収減や社会保障費の増大等により地方財政が厳しさを増す中、限られた財源を効率的に活用し、持続可能な公共交通サービスを安定的に提供することを目標として設定</p>						
<p>データ取得方法</p>	<p>各交通事業者から提供されたデータ、町の資料で把握</p>						
<p>評価時期</p>	<p>毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出</p>						



## 基本方針 1 便利で持続可能な公共交通ネットワーク

目標 1	公共交通軸と拠点の充実・保証
評価指標 1-1	<p>公共交通軸と定める路線の利用者数</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>現状値 (令和 6 年度)</p> <p>公共交通軸 広益線 69,186 人/年 広域線 7,900 人/年</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>目標値 (令和 12 年度)</p> <p>公共交通軸 広益線 69,186 人/年 広域線 7,900 人/年</p> </div> </div> <p>現状値 対象路線の年間利用者数の合計（対象路線：広益線、広域線）</p>
指標の選定理由	公共交通軸が機能しているかどうか確認するため
目標値設定根拠	人口が減少する中で、現状維持することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

評価指標 1-2	<p>公共交通軸と定める路線の運行回数</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>現状値 (令和 7 年 8 月時点)</p> <p>15 便/日</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>目標値 (令和 12 年 6 月時点)</p> <p>15 便/日</p> </div> </div> <p>現状値 対象路線の 1 日あたりの便数の合計（対象路線：広益線、広域線）</p>
指標の選定理由	公共交通軸の機能が保証されているかどうか確認するため
目標値設定根拠	利用者が減少する中で、現状のサービスを維持（平均して 1 時間半に 1 便運行）することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

目標 2	「交通空白地」における移動手手段の確保
------	---------------------

評価指標 2-1	地域内交通サービスの利用者総数
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;">現状値 (令和 6 年度)</div> <div style="border-top: 1px solid black; padding-top: 10px;">13,951 人/年</div> </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 20px;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;">目標値 (令和 12 年度)</div> <div style="border-top: 1px solid black; padding-top: 10px;">13,951 人/年</div> </div> </div> <p><b>現状値</b> 対象路線の年間利用者数の合計（対象路線：蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椈谷線、六日市地域循環線）</p>
指標の選定理由	日常生活を支える地域内交通が機能しているかどうか確認するため
目標値設定根拠	人口が減少する中で、現状維持することを目標として設定
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

評価指標 2-2	公共交通サービスによる人口カバー率
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;">現状値 (令和 7 年 4 月時点)</div> <div style="border-top: 1px solid black; padding-top: 10px;">98.7%</div> </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 20px;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;">目標値 (令和 12 年 4 月時点)</div> <div style="border-top: 1px solid black; padding-top: 10px;">100.0%</div> </div> </div> <p><b>現状値</b> 町内の公共交通の内、路線定期運行のバス停から 300m 圏内、デマンドバスの運行区域を公共交通サービス圏、人口は 4 次メッシュ人口を基にカバー率を算出</p>
指標の選定理由	吉賀町内で日常生活を支える移動手手段が空間的に確保しているか確認するため
目標値設定根拠	町内全域において、何らかの公共交通サービスで移動手手段が確保されていることを目標として設定
データ取得方法	国土地理院データを基に町が作成
評価時期	毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出

<p>評価指標 2-3</p>	<p>活動機会へのアクセシビリティ (都市拠点、地域拠点までの通院・買物の移動が確保されている地区)</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;"> <p>現状値 (令和 7 年 6 月時点)</p> </td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">➔</td> <td style="padding: 5px;"> <p>目標値 (令和 12 年 6 月時点)</p> </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> <p>26 地区中 21 地区</p> </td> <td></td> <td style="padding: 5px;"> <p>26 地区中 26 地区</p> </td> </tr> </table> </div> <p>現状値 「行ける・行けない表」を活用して各地区の状況を確認</p>	<p>現状値 (令和 7 年 6 月時点)</p>	➔	<p>目標値 (令和 12 年 6 月時点)</p>	<p>26 地区中 21 地区</p>		<p>26 地区中 26 地区</p>
<p>現状値 (令和 7 年 6 月時点)</p>	➔	<p>目標値 (令和 12 年 6 月時点)</p>					
<p>26 地区中 21 地区</p>		<p>26 地区中 26 地区</p>					
<p>指標の選定理由</p>	<p>吉賀町内で日常生活を支える移動手段が時間的に確保されているか確認するため</p>						
<p>目標値設定根拠</p>	<p>町内全域において、何らかの公共交通サービスで移動手段が確保されていることを目標として設定</p>						
<p>データ取得方法</p>	<p>時刻表をもとに町で把握</p>						
<p>評価時期</p>	<p>毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出</p>						

目標 3	公共交通の持続可能性・実現可能性
------	------------------

評価指標 3-1	公共交通の収支・公的資金投入額																																															
	<p>①収支率</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">現状値 (令和 6 年度)</th> <th colspan="2">目標値 (令和 12 年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"><b>公共交通軸</b></td> <td colspan="2"><b>公共交通軸</b></td> </tr> <tr> <td>広益線</td> <td>73.9%</td> <td>広益線</td> <td>73.9%</td> </tr> <tr> <td>広域線</td> <td>35.6%</td> <td>広域線</td> <td>35.6%</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>地域内交通</b></td> <td colspan="2"><b>地域内交通</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.6%</td> <td></td> <td>6.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>現状値 公共交通軸の収支率（公共交通軸（広益線、広域線）、地域内交通の平均収支率（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椈谷線、六日市地域循環線））※現状値は六日市地域循環線のデータは含まない</p> <p>②公的資金投入額</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">現状値 (令和 6 年度)</th> <th colspan="2">目標値 (令和 12 年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"><b>公共交通軸</b></td> <td colspan="2"><b>公共交通軸</b></td> </tr> <tr> <td>広益線</td> <td>0 円/年</td> <td>広益線</td> <td>0 円/年</td> </tr> <tr> <td>広域線</td> <td>41,717,000 円/年</td> <td>広域線</td> <td>41,717,000 円/年</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>地域内交通</b></td> <td colspan="2"><b>地域内交通</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td>40,041,000 円/年</td> <td></td> <td>40,041,000 円/年</td> </tr> </tbody> </table> <p>現状値 対象路線の年間公的資金投入額（公共交通軸（広益線、広域線）、地域内交通（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椈谷線、六日市地域循環線））※現状値は六日市地域循環線のデータは含まない</p>	現状値 (令和 6 年度)		目標値 (令和 12 年度)		<b>公共交通軸</b>		<b>公共交通軸</b>		広益線	73.9%	広益線	73.9%	広域線	35.6%	広域線	35.6%	<b>地域内交通</b>		<b>地域内交通</b>			6.6%		6.6%	現状値 (令和 6 年度)		目標値 (令和 12 年度)		<b>公共交通軸</b>		<b>公共交通軸</b>		広益線	0 円/年	広益線	0 円/年	広域線	41,717,000 円/年	広域線	41,717,000 円/年	<b>地域内交通</b>		<b>地域内交通</b>			40,041,000 円/年	
現状値 (令和 6 年度)		目標値 (令和 12 年度)																																														
<b>公共交通軸</b>		<b>公共交通軸</b>																																														
広益線	73.9%	広益線	73.9%																																													
広域線	35.6%	広域線	35.6%																																													
<b>地域内交通</b>		<b>地域内交通</b>																																														
	6.6%		6.6%																																													
現状値 (令和 6 年度)		目標値 (令和 12 年度)																																														
<b>公共交通軸</b>		<b>公共交通軸</b>																																														
広益線	0 円/年	広益線	0 円/年																																													
広域線	41,717,000 円/年	広域線	41,717,000 円/年																																													
<b>地域内交通</b>		<b>地域内交通</b>																																														
	40,041,000 円/年		40,041,000 円/年																																													
指標の選定理由	移動手段確保に係る公的資金導入額が妥当かどうか確認するため																																															
目標値設定根拠	人口減少に伴う税収減や社会保障費の増大等により地方財政が厳しさを増す中、限られた財源を効率的に活用し、持続可能な公共交通サービスを安定的に提供することを目標として設定																																															
データ取得方法	各交通事業者から提供されたデータ、町の資料で把握																																															
評価時期	毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出																																															



<p>評価指標 3 - 2</p>	<p>公共交通の総利用者数</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;"> <p>現状値 (令和 6 年度)</p> </td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">➤</td> <td style="padding: 5px;"> <p>目標値 (令和 12 年度)</p> </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> <p>91,037 人／年</p> </td> <td></td> <td style="padding: 5px;"> <p>91,037 人／年</p> </td> </tr> </table> </div> <p><b>現状値</b> 対象路線の年間利用者数の総和（公共交通軸（広益線、広域線）、地域内交通（蔵木線、蓼野線、高尻線、大井谷杉山下須線、大井谷杉山循環線、椈谷線、六日市地域循環線））</p>	<p>現状値 (令和 6 年度)</p>	➤	<p>目標値 (令和 12 年度)</p>	<p>91,037 人／年</p>		<p>91,037 人／年</p>
<p>現状値 (令和 6 年度)</p>	➤	<p>目標値 (令和 12 年度)</p>					
<p>91,037 人／年</p>		<p>91,037 人／年</p>					
<p>指標の選定理由</p>	<p>各種施策の実施により公共交通の利用者数の減少を抑制できているか把握するため</p>						
<p>目標値設定根拠</p>	<p>人口が減少する中で、現状維持することを目標として設定</p>						
<p>データ取得方法</p>	<p>各交通事業者から提供されたデータ</p>						
<p>評価時期</p>	<p>毎年度 3 月、6 月、9 月、12 月に実施し、交通事業者へ共有 毎年度 6 月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告し、島根運輸支局へ提出</p>						

## 基本方針2 誰にとってもわかりやすく使いやすい利用環境

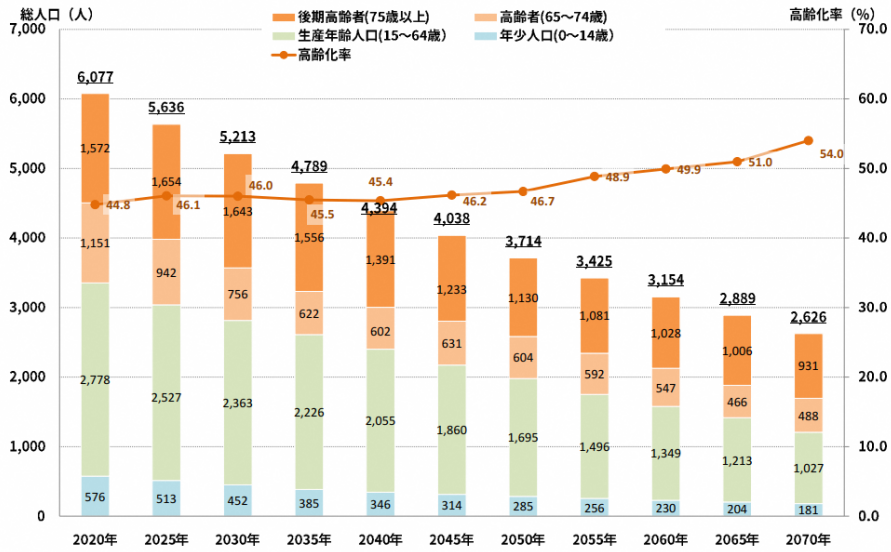
目標4	利用環境の改善・充実
評価指標4-1	利用促進または利用環境改善の実施回数 <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>
指標の選定理由	利用促進の実施状況及び利用環境改善の進捗状況を確認するため
目標値設定根拠	バスマップの更新や、バスの乗り方教室、個別訪問による利用促進策を年に2回以上実施することを目標として設定
データ取得方法	町で把握
評価時期	毎年度6月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告

## 基本方針3 公共交通に関する取組における関係者間の共創

目標5	関係者との共創による公共交通活用施策の充実
評価指標5-1	関係者との共創による施策の実施回数 <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>
指標の選定理由	他分野との共創による公共交通施策の実施状況を把握するため
目標値設定根拠	交通×X（医療、福祉、商業、観光、教育等）の施策を計画期間中で3回以上実施することを目標として設定
データ取得方法	町で把握
評価時期	毎年度6月に地域公共交通会議で評価検証結果を報告

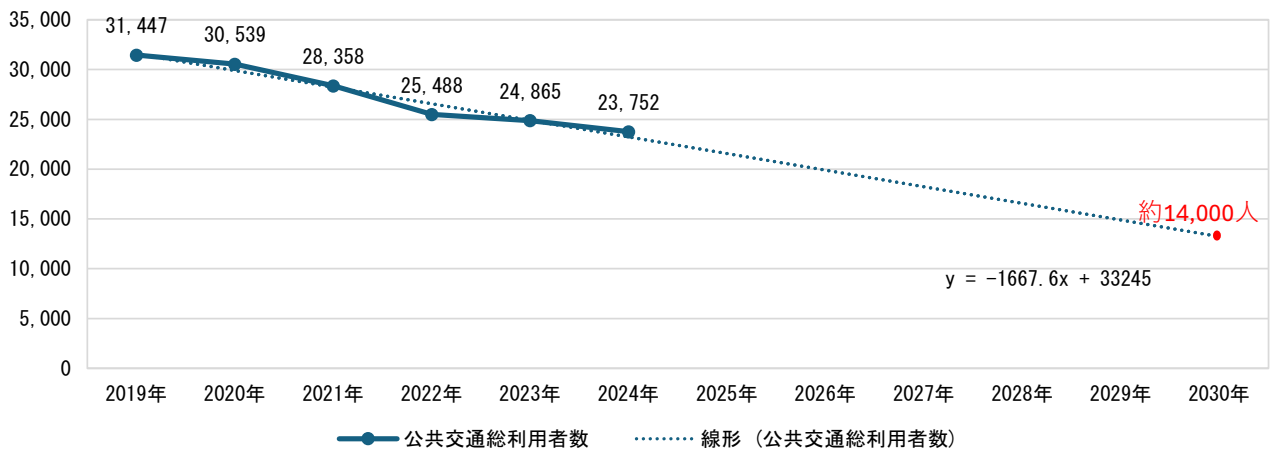
## 人口減少を加味した目標値の設定について

- ・人口は今後も減少傾向となっています。2020年度と比較すると、2030年度では、約1割強減少することが予想されます。

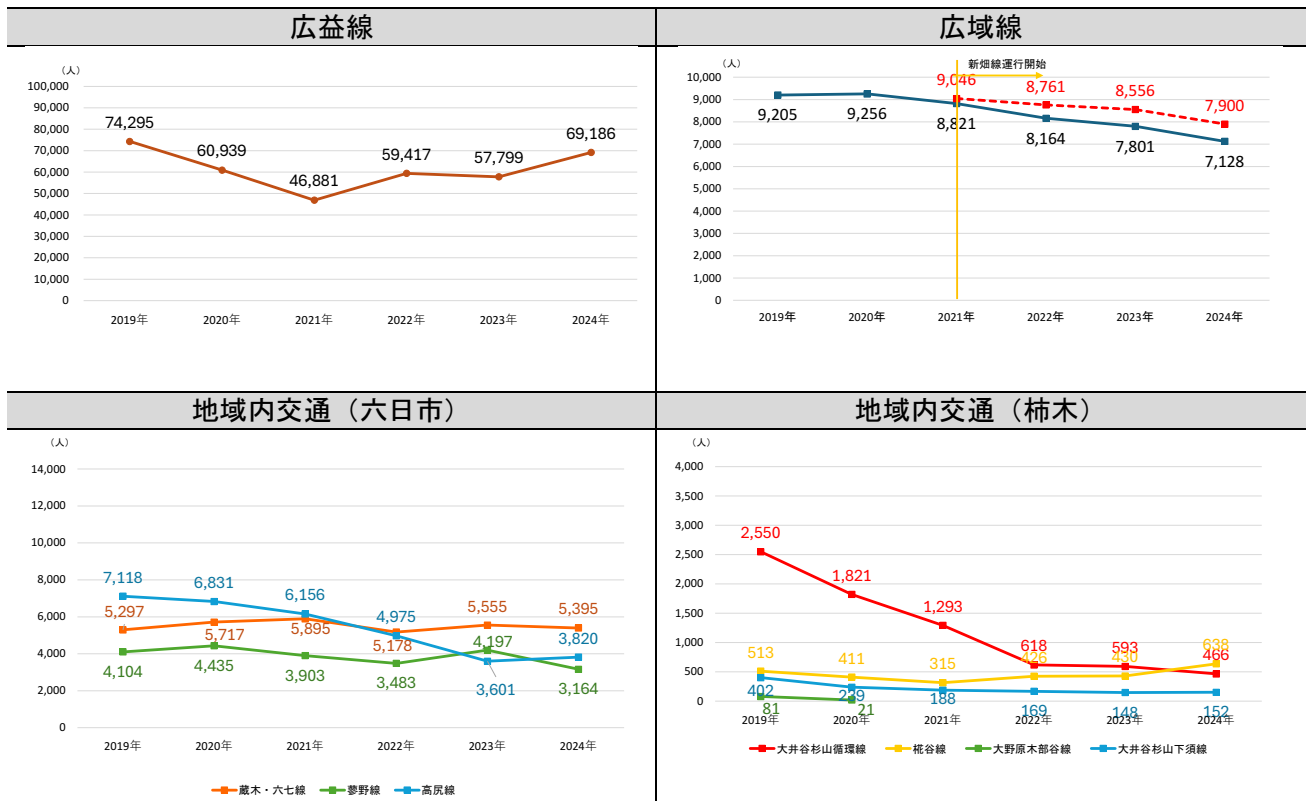


図表 23 人口3区分別の人口推計（第2期吉賀町総合戦略）

- ・公共交通の総利用者数は下図の通り減少傾向にあり、今後対策を実施しない場合、2030年度には14,000人程度に減少する可能性があります。
- ・広益線は2019年のコロナ禍前と比較すると、約9割まで利用が回復しています。その他の路線については、一部コロナ禍以降で利用が回復した路線があるものの、減少傾向が続く路線も多くなっています。
- ・目標値は「現状維持」として、実質的に効率性向上が伴う、前向きな目標設定としています。



図表 24 公共交通の総利用者数（広益線以外）



図表 25 利用者数の推移