

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

津山市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

津山市の概要

- ・平成17年2月に1市3町1村が合併
- ・人口 99,937人(令和2年10月1日現在)
- ・面積 506.36km²

津山市地域公共交通会議の構成員

学識経験者、地域住民の代表、中鉄北部バス(株)、JR西日本(株)、岡山県タクシー協会津山支部、事業者労組、津山警察署、津山市、岡山県、岡山運輸支局

概 要

津山市では、不採算路線のバス廃止の可能性の増大、合併前に旧市町村がそれぞれ独自に行っていた路線の混在と不均衡、周辺市町村からの多数の乗り入れ路線のわかりにくさ、また、住民ニーズの多様化に伴うコミュニティバスの運行委託による自治体の負担増大など様々な問題が平行して混在していた。

これらの問題を改善すべく、平成22年3月に「津山市地域公共交通総合連携計画」を策定した。この計画では、整理・是正により効率的な公共交通体系に再編を実施、公共交通の利便性向上と利用促進により、維持継続出来る地域公共交通体系づくりを目的とした。利用者が減少する中、事業者収支の逼迫のため行政からの補助により維持している状況にあるが、将来的にも継続可能な公共交通体系を維持していくため、地域内フィーダー系統確保維持事業を活用した市内の地域公共交通の維持継続に取り組んだ。

平成22年10月に加茂支所線、勝北支所線、(奥津川)勝北支所線、東循環線を、平成23年12月から小循環線を、平成24年10月から阿波交通空白地有償運送の運行を開始し、平成25年4月には西循環線の運行と、東循環線等の改正を実施、平成29年11月に小循環線の延伸、令和元年10月から西循環線の鏡野町延伸と勝北支所線の改正を実施した。

平成29年3月には「津山市地域公共交通網形成計画」を策定。3つの基本方針を定め「①みんなに『やさしい』『持続可能』な公共交通」として、引き続き路線の維持継続を目的とした事業を実施。あわせて、「②『まちづくり』といっしょに進める公共交通」、「③『交流』と『にぎわい』を創り出せる公共交通」では、「まちづくり」や「交流」の観点からの公共交通の利便性向上や利用促進事業を実施している。引き続き地域の状況の把握と実施内容の評価検証を実施し、必要な改善を行いながら利用しやすい交通体系の構築を進め、地域内フィーダー路線の運行維持と利用の促進を進めていく。

協議会の主な取り組み

- ・効率的運行体系構築、競合路線の解消等
- ・公共交通結節点における停留所整備
- ・わかりやすい情報案内の提供
(バス電光掲示板、バスロケーション、バス停の名称変更など)
- ・交通空白地へのフィーダー交通の導入
- ・利用者の意見に基づく経路変更
- ・公有民営型による車両更新(東・西循環線)
- ・公共交通空白地へ小型乗合交通の導入検討

協議会における検討

協議会の開催状況(合計5回)

- ・令和3年12月20日開催 地域公共交通確保維持改善事業の評価 他5件
- ・令和3年12月22日開催 地域公共交通確保維持改善事業の評価(書面審議)
- ・令和4年3月4日開催 津山市地域公共交通計画の策定について 他3件
(書面審議)
- ・令和4年6月3日開催 生活交通確保維持改善計画について
小型乗合交通実証実験結果報告
ODアンケート結果報告等 他6件 (書面審議)
- ・令和4年7月14日開催 ごんごバス小循環線のルート・時刻の変更について
他3件 (書面審議)

定量的な目標・効果

補
運
助
行

(目標) 系統(1) : R4年度利用者13,979人(H31,R2の平均値) 系統(2) : R4年度利用者 8,559人(H31,R2の平均値)
系統(3) : R4年度利用者 4,754人(H31,R2の平均値) 系統(4)~(6) : 合計R4年度利用者17,561人(H31,R2の平均値)
系統(7) : R4年度利用者80,661人(H31,R2の平均値)

(効果) 当該路線を維持することにより交通空白地域を解消し、高齢者等の日常生活に不可欠な移動手段が確保される。
令和2年3月期から新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通利用者は大幅に減少しているが、感染症対策を行い、安全な利用に努め、コロナ禍前の平成31年度と令和2年度の平均値までの回復を目標値に設定。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

交通空白地域において公共交通に関するアンケートを実施し、地域の交通事情の把握及び対策の検討。また、ODアンケート調査を全市的に行い、交通ニーズの把握に努める。併せて、定期的に全路線の乗降調査を行い、現在の市内における交通手段及び現状の満足度、新たなニーズの発掘など状況把握に努める。

実施した利用促進策

- ・ R4年3月から4月及び7月から8月にかけて、小循環線を観光路線として活用する実証実験を実施。
- ・ 令和4年3月にバス乗車体験を含む公共交通乗り方教室を開催し、バスに触れてもらうことで今後の利用につなげる。さらに、アンケートを実施し、現状の把握に努める。
- ・ 令和4年9月に、小学生を対象にした公共交通乗り方教室を開催し、路線バスに触れる体験を通じて利用促進を図った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

利用者の減少についての原因を分析するため、ODアンケート調査を実施した。

また、系統によってはコロナ禍による利用者離れが見られており、令和4年度に策定する地域公共交通計画を策定する中で、関係者と今後について議論を進める。

また、利用者の利便性向上に向けた取組について、ICカード決済の導入やGTF Sデータの整備など、積極的に取り組みを進める。

地域住民の意見の反映

- ・ R4年3月に開催した、二宮公民館での公共交通乗り方教室で取ったアンケートの内容を、運行事業者と共有し、今後の路線の見直しに反映する。
- ・ R4年7月に上横野地区において、公共交通に関する全世帯アンケートを実施した。主な移動場所、目的、手段を確認することで、既存路線バスのルート、時刻の変更等の検討材料とする。

事業実施の適切性

- ・すべての路線を対象として、可能な範囲で実施された。

目標・効果達成状況

達成・（一部）未達成の理由については別添資料を参考

(1) 西循環線	【目標】 H31年度、R2年度の平均値 13,979人	【結果】 R4年度利用者 14,985人	【達成状況】 目標達成
(2) マルナカ西循環線	【目標】 H31年度、R2年度の平均値 8,559人	【結果】 R4年度利用者 8,185人	【達成状況】 目標未達成
(3) 小循環線	【目標】 H31年度、R2年度の平均値 4,754人	【結果】 R4年度利用者 3,369人	【達成状況】 目標未達成
(4) 加茂支所線	【目標】 H31年度、R2年度の平均値 (4) 11,568人 (5) 4,161人 (6) 1,832人 総計17,561人	【結果】 R4年度利用者 (4) 11,763人 (5) 3,283人 (6) 1,540人 総計16,586人	【達成状況】 目標未達成
(5) 勝北支所線			
(6) 勝北支所（奥津川）線			
(7) 東循環線	【目標】 H31年度、R2年度の平均値 80,661人	【結果】 R4年度利用者 83,135人	【達成状況】 目標達成

事業の今後の改善点

- 系統(1) 西循環線 ... 路線の再編、バス車両の更新などの影響により、利用人数が回復傾向にあり、引き続き利用促進に努める。
- 系統(2) マルナカ西循環線 ... バスの車両更新などの影響により利用人数は回復傾向にあるが、目標には達しなかったため、久米線との連携も含めた利便性の向上について引き続き検討していく。
- 系統(3) 小循環線 ... コロナ禍の影響により、高齢の方の利用が離れた傾向がみられる。岡山ＤＣキャンペーンにおける観光路線としての運行では、利用の増加が確認できたことから、引き続き本路線にあったニーズの把握に努める。
- 系統(4) 加茂支所線
- 系統(5) 勝北支所線
- 系統(6) 勝北支所（奥津川）線
- 系統(7) 東循環線 ... 車両更新の影響と大規模施設が多い影響から利用客が順調に回復しており、引き続き利用促進に努める。

（共通）

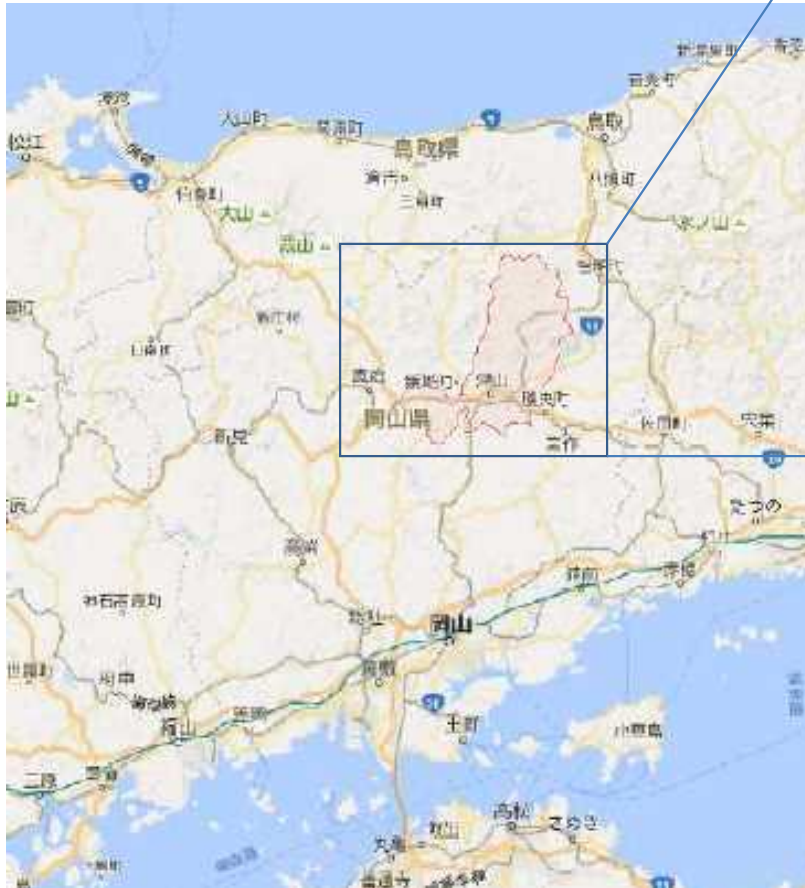
新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化から、公共交通の利用状況は大きく変化している。

運行事業者と協力して、引き続き車内における感染症予防の徹底を図り、利用者に対し、安全で安心して利用できる交通機関であることを周知し利用促進に努める。

また、感染症予防と利便性向上のためのＩＣカード決済の導入を進めていく。

広く発信のできる「バス情報の提供」や「バス乗り方教室」などは継続して定期的実施し、利用啓発、周知をすすめる。

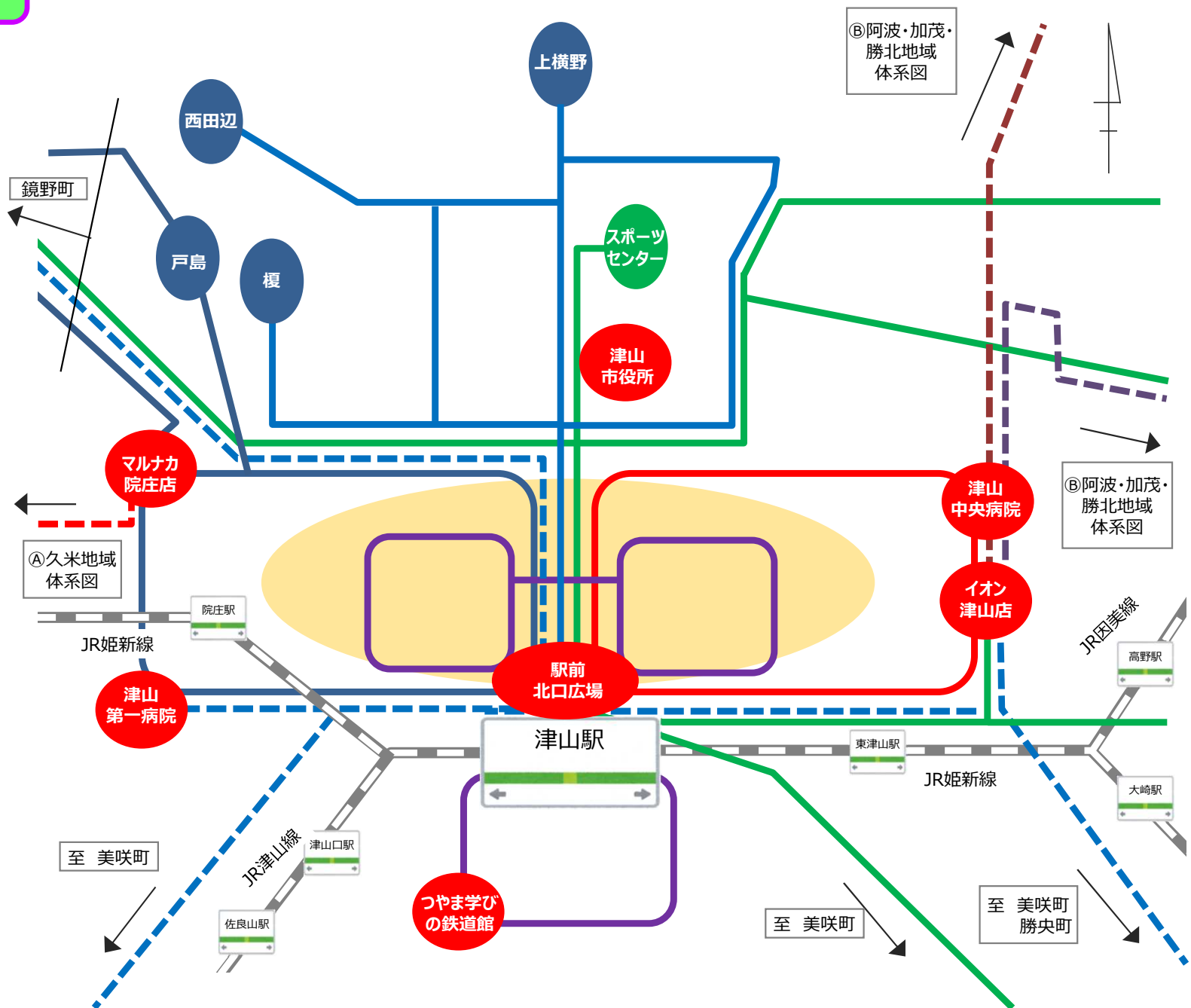
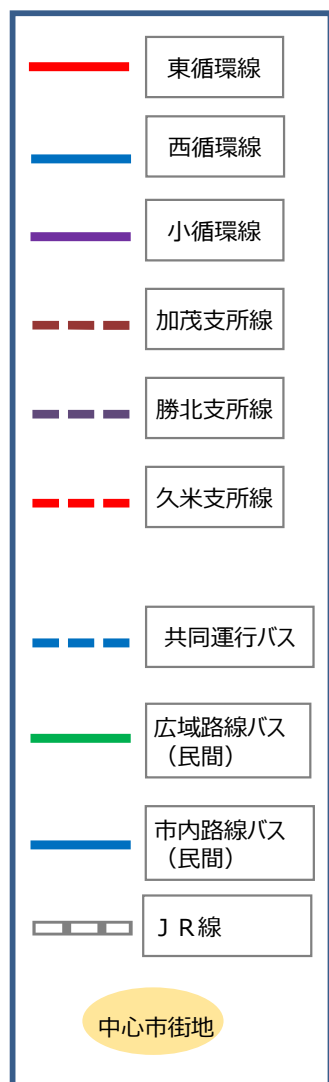
【津山市の位置】



【津山市の公共交通】

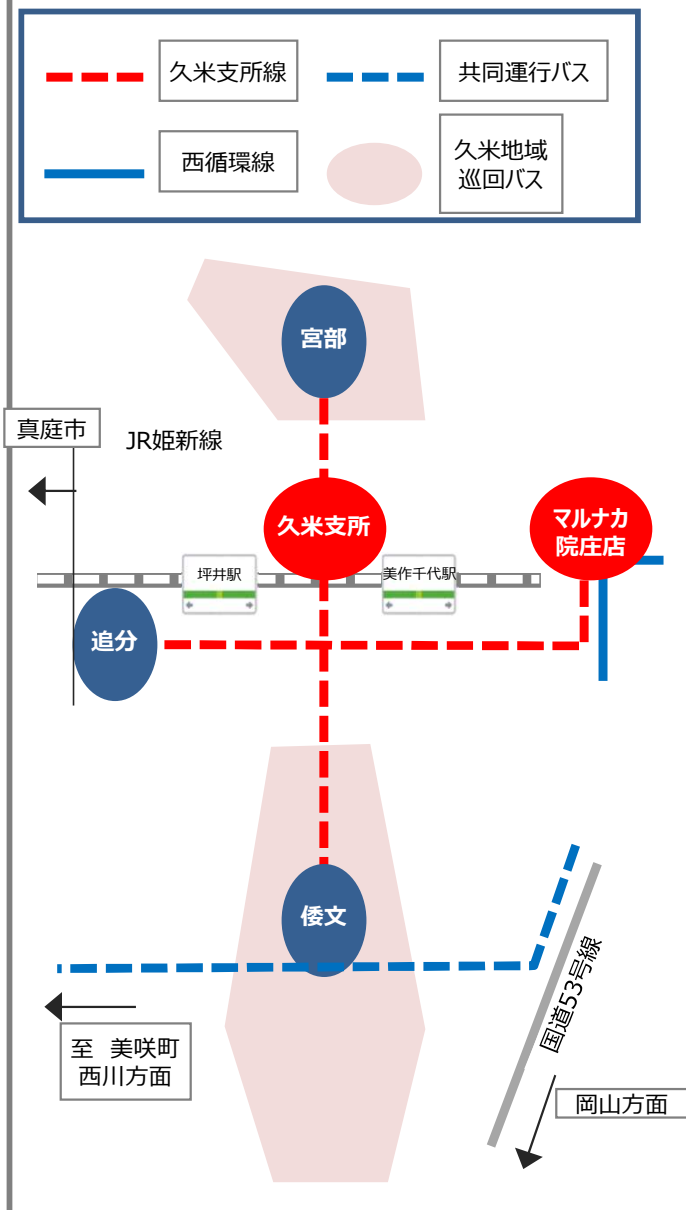
- 鉄道：JR津山線、JR因美線、JR姫新線
- 4条バス路線：中鉄北部バス、加茂観光バス 計28系統
- 市営阿波バス、地域巡回バス(有償3路線)、
他自治体との共同バス(3路線)
- 交通空白地有償旅客運送（阿波地域）
- 市内タクシー事業者11社

交通体系図 別紙 2

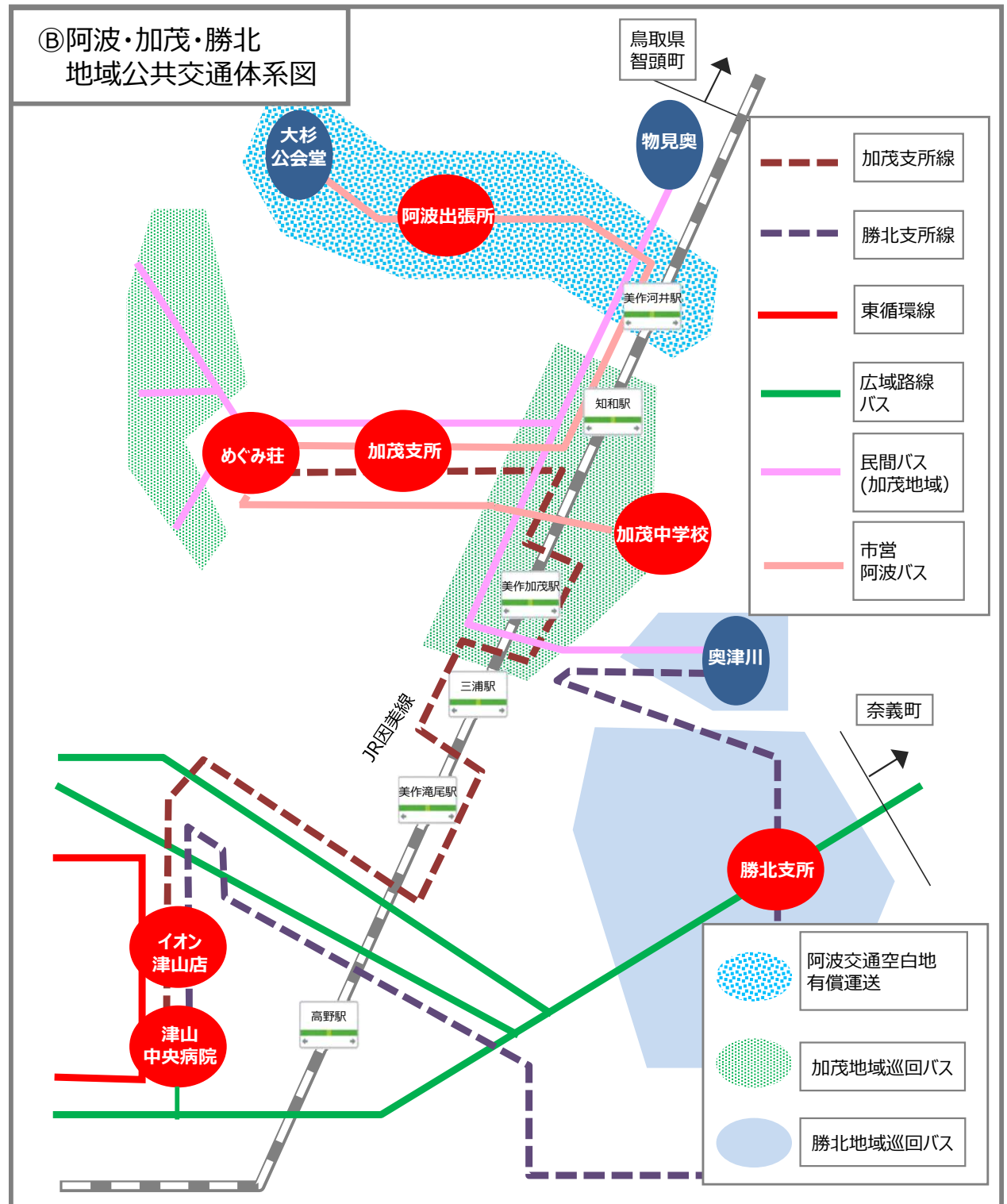


交通体系図 別紙 3

①久米地域公共交通体系図



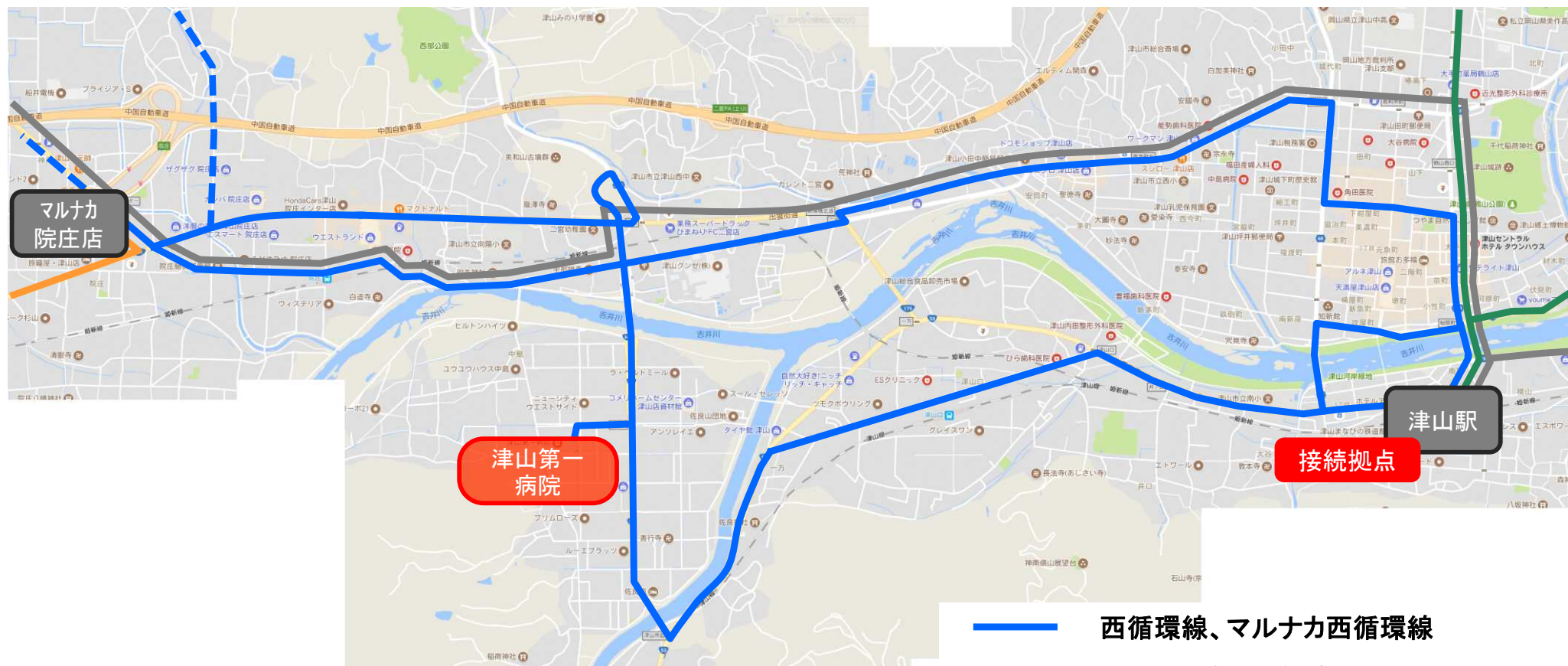
②阿波・加茂・勝北 地域公共交通体系図



運行系統図 別紙1

系統名 : 西循環線、マルナカ西循環線
 運行日 : いずれも毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

運行形態 : いずれも4条路線
 便数 : 西循環線 6便／日、マルナカ西循環線 4便／日
 H30.11.1から西循環線は鏡野町内まで延伸運行。

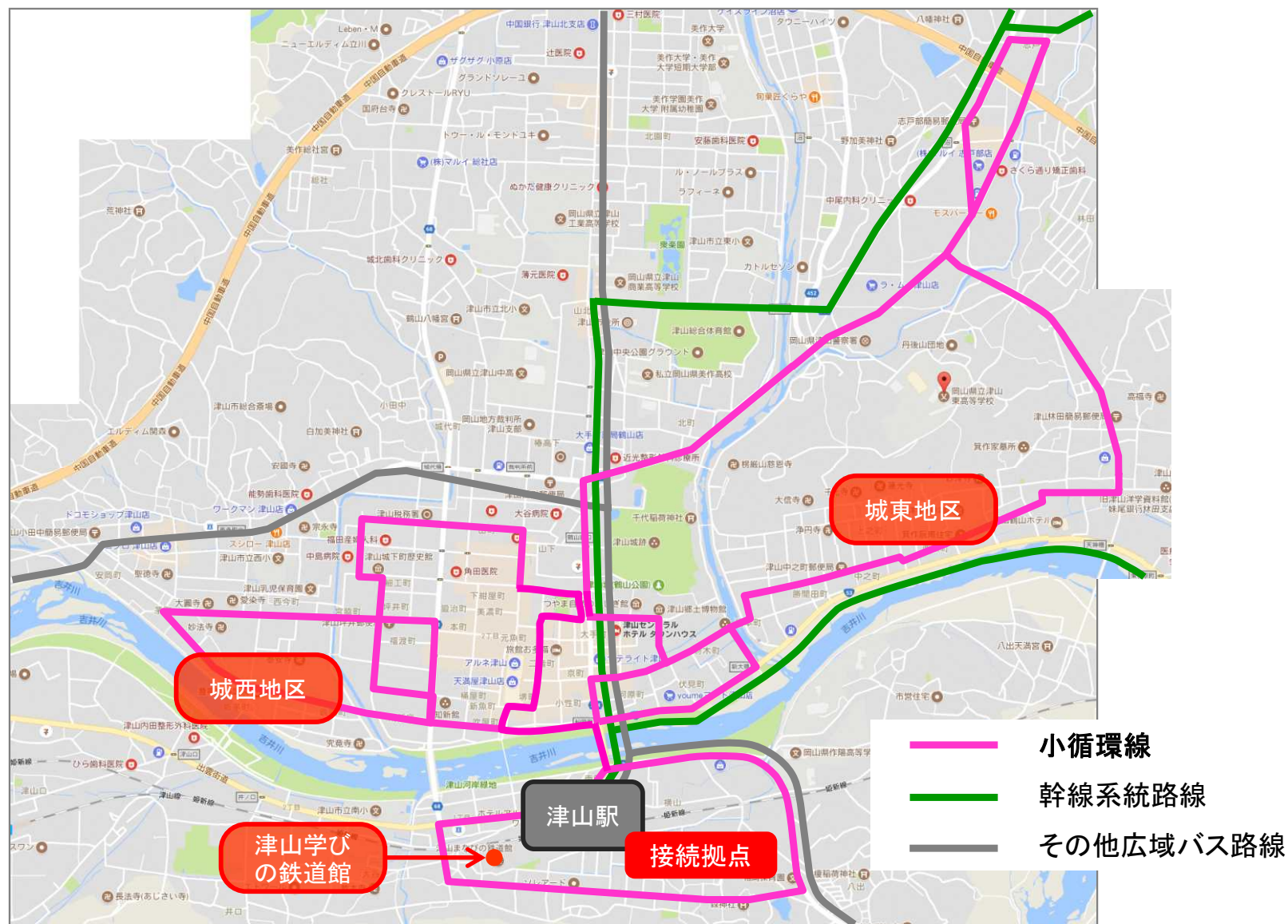


- 西循環線、マルナカ西循環線
- - - (西循環線延伸経路)
- 幹線系統路線
- その他広域バス路線
- ごんご久米線

運行系統図 別紙2

系統名 : 小循環線
 運行日 : 毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

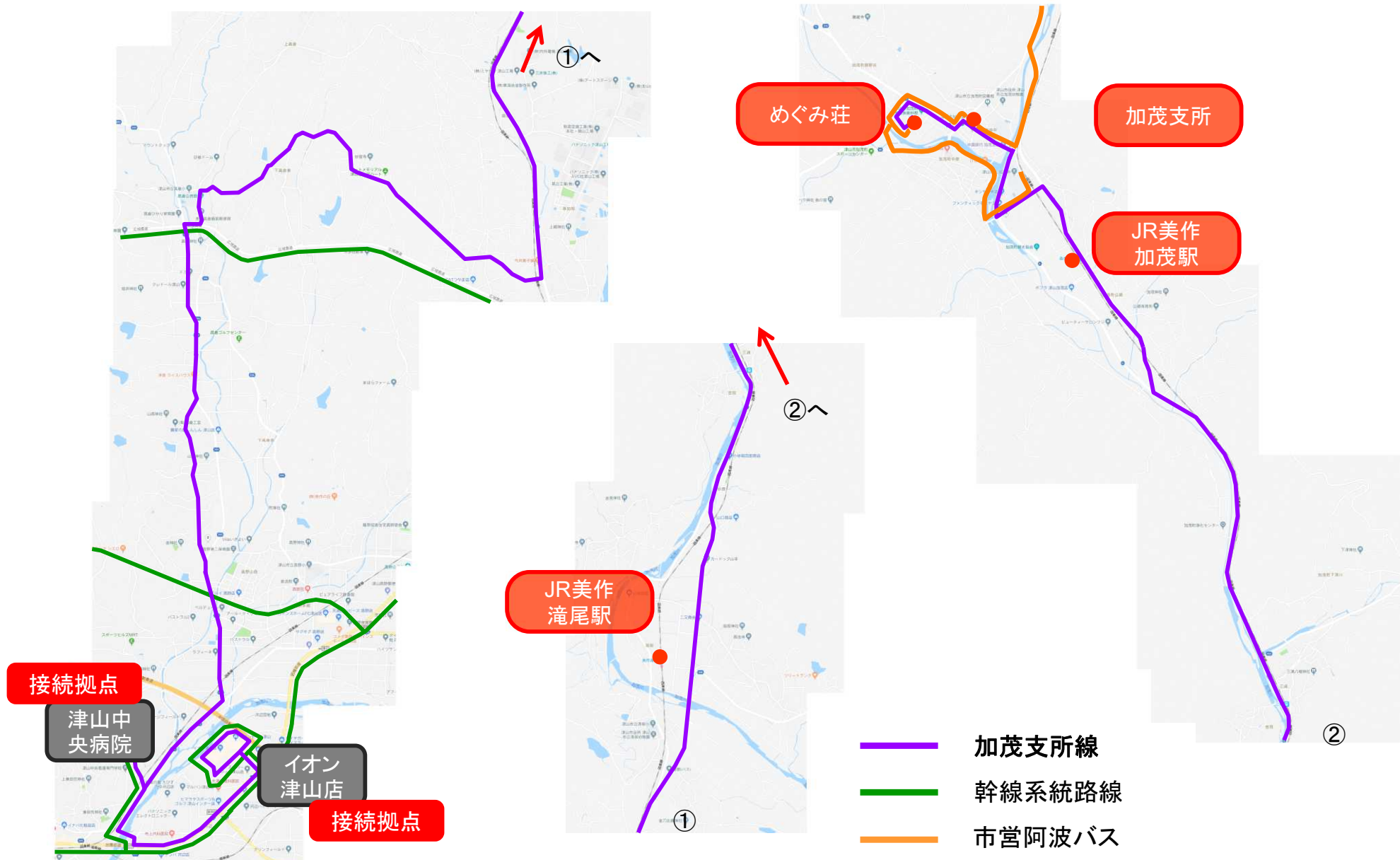
運行形態 : 4条路線
 便数 : 7便/日 (H29.10.6から)



運行系統図 別紙3

系統名 : 加茂支所線
 運行日 : 毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

運行形態 : 4条路線
 便数 : 6便/日



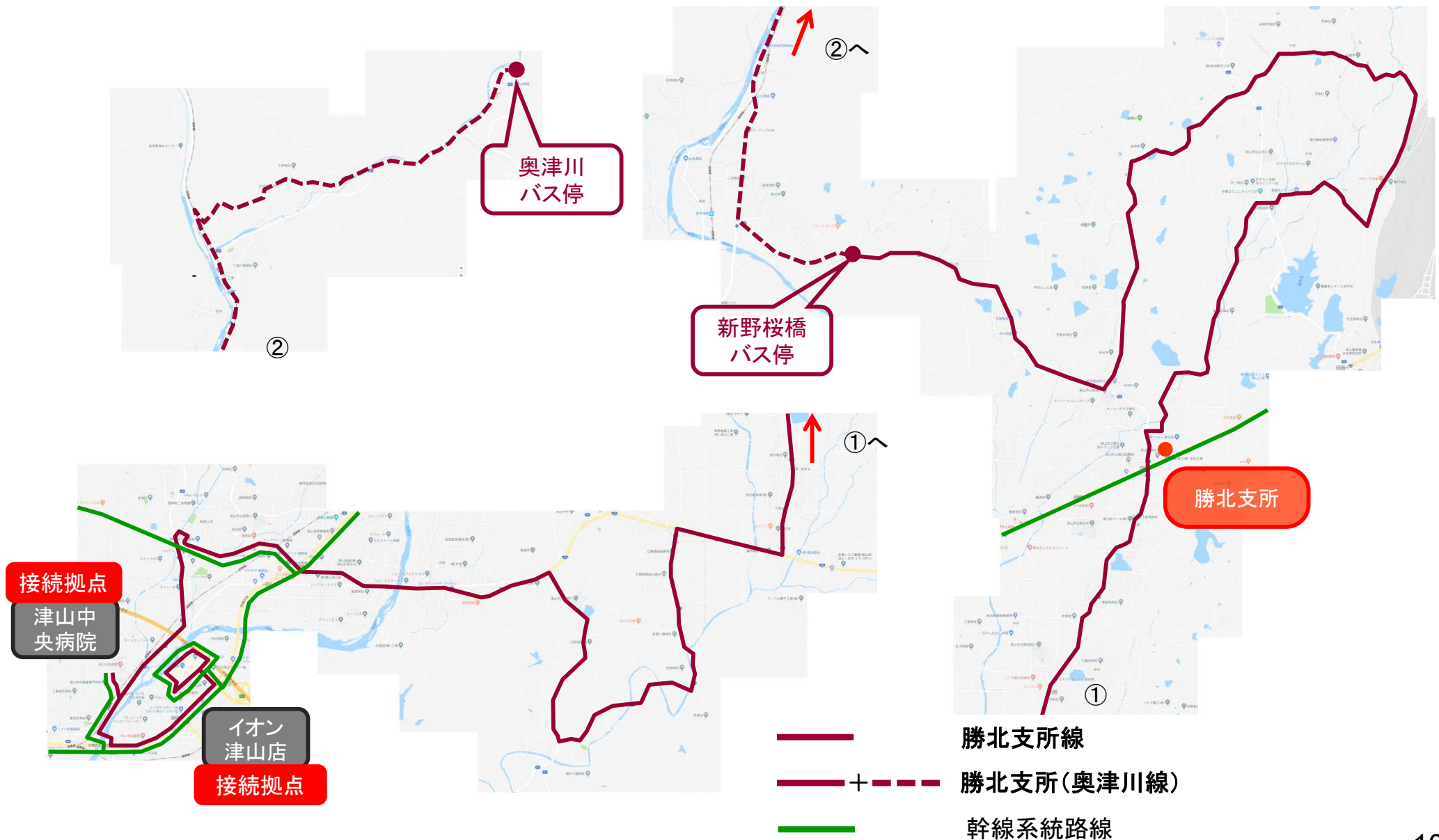
運行系統図 別紙4

系統名 : 勝北支所線、勝北支所(奥津川)線 運行形態 : 4条路線

運行日 : 勝北支所線は日、火、水、金、土運行、勝北支所(奥津川)線は月、木のみ運行

便数 : いずれも6便/日

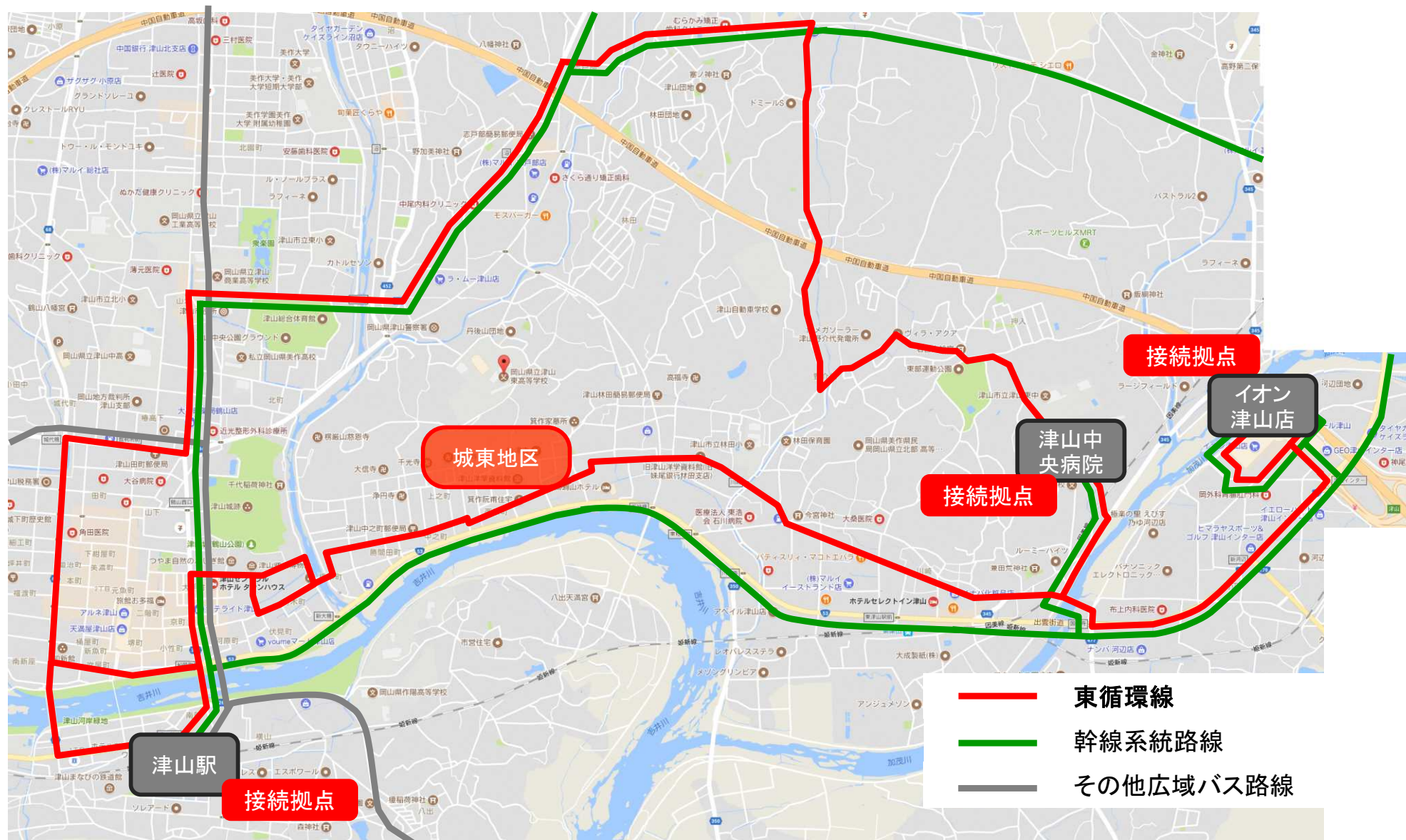
運賃 : 大人200円、こども100円



運行系統図 別紙5

系統名 : 東循環線
 運行日 : 毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

運行形態 : 4条路線
 便数 : 18便/日



【目標未達成の要因】

系統（2） マルナカ西循環線

単位:人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H31-R元	769	779	871	713	739	818	796	792	719	755	749	772	9,272
（累計）	769	1,548	2,419	3,132	3,871	4,689	5,485	6,277	6,996	7,751	8,500	9,272	
R2	804	838	773	791	759	635	415	403	562	590	641	642	7,853
（累計）	804	1,642	2,415	3,206	3,965	4,600	5,015	5,418	5,980	6,570	7,211	7,853	
R 3	643	547	660	492	531	705	666	622	602	706	664	576	7,414
（累計）	643	1,190	1,850	2,342	2,873	3,578	4,244	4,866	5,468	6,174	6,838	7,414	
R4（実績）	741	725	716	615	566	747	735	671	676	674	667	652	8,185
（累計）	741	1,466	2,182	2,797	3,363	4,110	4,845	5,516	6,192	6,866	7,533	8,185	
R4（目標）	786	808	822	752	749	726	605	597	640	672	695	707	8,559
（累計）	786	1,594	2,416	3,168	3,917	4,643	5,248	5,845	6,485	7,157	7,852	8,559	

- 系統（1）西循環線の波及効果を受けて、平成31年度-令和元年度期より利用者増加の傾向を見せてきたが、令和2年の新型コロナウイルス感染症の発生以降は利用者数は減少に転じた。
- 令和2年10月に車両更新を行った。
- 系統（1）西循環線と異なり市内で完結する系統。
- 市内を運行する久米支所線とは接続を前提とした路線設定。

未達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通利用者の減少は全国的な傾向であり、中国運輸局管内の路線バスは令和4年度は令和元年同月比で平均74.45%と発表している。（令和4年8月時点）

これは、これまでバスを利用して移動していた高齢者の病院への通院や買い物が、自家用車やタクシーなど他人との接触を低減する移動手段へ変更したことが主な要因とみられる。

しかしながら、目標に達しなかったものの、利用者数は増加傾向にあることから、令和3年度に実施したODアンケート調査の結果や乗降調査の結果などを踏まえ、令和4年度に策定する地域公共交通計画の中で利用者の増加に向けた取組を検討してまいります。

また、感染症予防と利便性向上のためのICカード決済の導入を進めるとともに、広く発信のできる「バス情報の提供」や「バス乗り方教室」などを定期的の実施し、利用啓発、周知をすすめる。

【目標未達成の要因】

系統（3）小循環線

単位:人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H31-R元	464	467	468	385	416	502	508	411	427	475	484	427	5,434
（累計）	464	931	1,399	1,784	2,200	2,702	3,210	3,621	4,048	4,523	5,007	5,434	
R2	413	452	414	391	368	261	218	230	311	347	342	322	4,069
（累計）	413	865	1,279	1,670	2,038	2,299	2,517	2,747	3,058	3,405	3,747	4,069	
R 3	337	276	290	204	227	323	309	223	227	258	246	217	3,137
（累計）	337	613	903	1,107	1,334	1,657	1,966	2,189	2,416	2,674	2,920	3,137	
R4（実績）	244	210	240	200	185	302	329	347	311	317	395	289	3,369
（累計）	244	454	694	894	1,079	1,381	1,710	2,057	2,368	2,685	3,080	3,369	
R4（目標）	443	459	441	388	392	381	363	320	369	411	413	374	4,754
（累計）	443	902	1,343	1,731	2,123	2,504	2,867	3,187	3,556	3,967	4,380	4,754	

- 令和2年の新型コロナウイルス感染症発生以降、利用者は大きく減少した。
- 令和4年3月、4月の「さくらまつり」期間中の日曜日に、観光路線に特化した経路変更の実証実験
令和4年7月、8月の岡山デスティネーションキャンペーン「特別観光列車あめつち」の時間帯に合わせたピストン運行を行い、一定の利用（さくらまつり期間：5日間66人、あめつち：3日125人）が見られた。

未達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通利用者の減少は全国的な傾向であり、中国運輸局管内の路線バスは令和4年度は令和元年同月比で平均74.45%と発表している。（令和4年8月時点）

これは、これまでバスを利用して移動していた高齢者の病院への通院や買い物が、自家用車やタクシーなど他人との接触を低減する移動手段へ変更したことが主な要因とみられる。

また、本系統は中心市街地や城東・城西などの観光地を主に走行する路線であり、新型コロナウイルス感染症による観光客の減少なども影響している。

定常利用者が減少傾向である状況を踏まえ、観光観点としての路線バス活用を見いだすため、令和3年から観光路線に特化した経路変更の実験を行っており、本年も一定の利用が見られていることから、引き続き路線バス運行実験を実施し、観光路線としての側面を検討するとともに、抜本的な路線形態の変更も検討したい。

【目標未達成の要因】

系統（５）勝北支所線、（６）勝北支所（奥津川）線の合計

単位：人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H31-R元	565	641	562	460	415	565	568	476	510	550	593	581	6,486
（累計）	565	1,206	1,768	2,228	2,643	3,208	3,776	4,252	4,762	5,312	5,905	6,486	
R2	497	566	623	453	516	466	314	308	433	462	466	407	5,511
（累計）	497	1,063	1,686	2,139	2,655	3,121	3,435	3,743	4,176	4,638	5,104	5,511	
R 3	447	329	360	301	351	383	306	316	369	360	362	384	4,268
（累計）	447	776	1,136	1,437	1,788	2,171	2,477	2,793	3,162	3,522	3,884	4,268	
R4（実績）	433	387	460	346	365	389	407	387	433	380	464	372	4,823
（累計）	433	820	1,280	1,626	1,991	2,380	2,787	3,174	3,607	3,987	4,451	4,823	
R4（目標）	522	603	592	456	465	515	440	402	471	505	529	493	5,993
（累計）	522	1,125	1,717	2,173	2,638	3,153	3,593	3,995	4,466	4,971	5,500	5,993	

- 系統自体の利用者数は減少傾向をたどっている。
- 勝北地内の人口は平成31年1月の6,122人から令和4年1月は5,900人と222人減少。しかし、主な利用者層と想定される75歳以上人口は平成31年1月の1,204人から令和3年は1,211人と7人増加している。
- 令和2年に県内初の新型コロナウイルス感染症以降、利用者は減少した。
- 運行経路は遠大であり、起点から終点まで最長で1時間13分。

未達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通利用者の減少は全国的な傾向であり、中国運輸局管内の路線バスは令和4年度は令和元年同月比で平均74.45%と発表している。（令和4年8月時点）

これは、これまでバスを利用して移動していた高齢者の病院への通院や買い物が、自家用車やタクシーなど他人との接触を低減する移動手段へ変更したことが主な要因とみられる。

さらに、系統（５）、系統（６）利用者数の減少は他地域よりも大きく、令和3年度に実施したODアンケート調査の結果や乗降調査の結果などを踏まえ、令和4年度に策定する地域公共交通計画の中で、同地域を走る利用者の増加に向けた取組を検討してまいります。

また、感染症予防と利便性向上のため広く発信のできる「バス情報の提供」や「バス乗り方教室」などを定期的実施し、利用啓発、周知をすすめる。

【目標達成の要因】

系統（１）西循環線

単位:人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H31-R元	780	972	1,004	908	953	1,005	1,085	1,101	1,059	1,090	987	1,046	11,990
（累計）	780	1,752	2,756	3,664	4,617	5,622	6,707	7,808	8,867	9,957	10,944	11,990	
R2	1,706	1,803	1,743	1,439	1,576	1,212	987	840	1,147	1,283	1,127	1,112	15,975
（累計）	1,706	3,509	5,252	6,691	8,267	9,479	10,466	11,306	12,453	13,736	14,863	15,975	
R3	1,312	956	1,207	904	968	1,141	1,078	1,192	1,028	1,331	1,244	1,026	13,387
（累計）	1,312	2,268	3,475	4,379	5,347	6,488	7,566	8,758	9,786	11,117	12,361	13,387	
R4（実績）	1,316	1,227	1,306	1,023	1,114	1,538	1,164	1,160	1,197	1,409	1,312	1,219	14,985
（累計）	1,316	2,543	3,849	4,872	5,986	7,524	8,688	9,848	11,045	12,454	13,766	14,985	
R4（目標）	1,243	1,387	1,373	1,173	1,264	1,108	1,036	970	1,103	1,186	1,057	1,079	13,979
（累計）	1,243	2,630	4,003	5,176	6,440	7,548	8,584	9,554	10,657	11,843	12,900	13,979	

- 令和元年１０月から「鏡野町 延伸の定常運行」により、自治体間の利用者が増加。鏡野町内の運行バスを「西循環線」に接続したことも利用者の増加につながった。
- 令和２年の新型コロナウイルス感染症以降、利用者は減少に転じた。
- 令和２年１０月に車両更新を実施（☆）した際に、増加に転じるかと思われたが、新型コロナウイルス感染症の影響が続いたため、利用者数は目標値まで回復しなかった。

達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響から回復傾向にあり、市の景気回復策の影響もあり沿線の商業施設へ客足が戻りつつあることが考えられる。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により変わってしまった生活様式の中で、病院や買い物などの外出手段が、自家用車やタクシーなどに変更した影響から今後増やすことは難しい問題である。

今後は、運行事業者と協力して車内における感染症予防の徹底を図り、利用者に対し、安全で安心して利用できる交通機関であることを周知し、利用促進に努める。

また、感染症予防と利便性向上のためのＩＣカード決済の導入を進めるとともに、広く発信のできる「バス情報の提供」や「バス乗り方教室」などを定期的の実施し、利用啓発、周知をすすめる。

【目標達成の要因】

系統（4）加茂支所線

単位:人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H31-R元	1,019	1,020	1,136	927	972	1,112	1,116	999	981	1,043	1,023	1,006	12,354
（累計）	1,019	2,039	3,175	4,102	5,074	6,186	7,302	8,301	9,282	10,325	11,348	12,354	
R2	962	905	1,095	967	932	959	686	618	864	983	926	893	10,790
（累計）	962	1,867	2,962	3,929	4,861	5,820	6,506	7,124	7,988	8,971	9,897	10,790	
R3（実績）	909	751	787	817	730	999	887	823	880	1,041	980	888	10,492
（累計）	909	1,660	2,447	3,264	3,994	4,993	5,880	6,703	7,583	8,624	9,604	10,492	
R4（実績）	907	1,010	1,083	998	894	1,149	1,028	956	952	983	926	877	11,763
（累計）	907	1,917	3,000	3,998	4,892	6,041	7,069	8,025	8,977	9,960	10,886	11,763	
R4（目標）	990	962	1,115	947	952	1,035	901	808	922	1,013	974	949	11,568
（累計）	990	1,952	3,067	4,014	4,966	6,001	6,902	7,710	8,632	9,645	10,619	11,568	

- 系統自体の利用者数は減少傾向をたどっている。
- 加茂地内の人口は平成31年4,167人から令和4年3,799人と368人減少。これに加え、主な利用者と想定される後期高齢者人口も平成31年976人から令和4年915人と61人減少している。
- 令和2年の新型コロナウイルス感染以降、利用者が減少した。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減は下げ止まりの傾向があり、今後は利用者を取り戻すための取り組みが必要となる。

達成の要因

並行する、JR因美線のダイヤ改正による減便により、利用者が戻ってきたことが考えられる。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により変わってしまった生活様式の中で、病院や買い物などの外出手段が、自家用車やタクシーなどに変更した影響から今後増やすことは難しい問題である。

今後は、運行事業者と協力して車内における感染症予防の徹底を図り、利用者に対し、安全で安心して利用できる交通機関であることを周知し、利用促進に努める。

また、感染症予防と利便性向上のため広く発信のできる「バス情報の提供」や「バス乗り方教室」などを定期的に実施し、利用啓発、周知をすすめる。

【目標達成の要因】

系統（7）東循環線

単位:人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
H31-R元	7,012	6,778	7,434	6,290	6,157	7,602	7,552	6,858	6,860	7,442	7,706	7,087	84,778
（累計）	7,012	13,790	21,224	27,514	33,671	41,273	48,825	55,683	62,543	69,985	77,691	84,778	
R2	7,246	7,189	7,771	7,155	6,438	6,768	4,296	3,870	6,130	6,800	6,301	6,626	76,590
（累計）	7,246	14,435	22,206	29,361	35,799	42,567	46,863	50,733	56,863	63,663	69,964	76,590	
R3	6,031	4,695	6,025	5,358	5,483	7,273	6,185	5,648	6,047	7,368	6,574	6,004	72,691
（累計）	6,031	10,726	16,751	22,109	27,592	34,865	41,050	46,698	52,745	60,113	66,687	72,691	
R4（実績）	6,995	6,402	7,260	6,128	5,728	8,047	6,889	7,016	6,611	7,849	6,991	7,219	83,135
（累計）	6,995	13,397	20,657	26,785	32,513	40,560	47,449	54,465	61,076	68,925	75,916	83,135	
R4（目標）	7,129	6,983	7,602	6,702	6,297	7,185	5,924	5,364	6,495	7,121	7,003	6,856	80,661
（累計）	7,129	14,112	21,714	28,416	34,713	41,898	47,822	53,186	59,681	66,802	73,805	80,661	

- 令和元年7月の車両更新実施以降、利用者は増加傾向にあった。
- 令和2年の新型コロナウイルス感染症以降、利用者は減少に転じた。
- 令和3年3月からワクチン接種が始まり、集団接種会場へ移動するためのバス無料事業などの実施により、利用者数が回復した月もあるが、全体的に利用者回復には至っていない。

達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響から回復傾向にあり、市の景気回復策の影響もあり沿線の商業施設へ客足が戻りつつあることが考えられる。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により変わってしまった生活様式の中で、病院や買い物などの外出手段が、自家用車やタクシーなどに変更した影響から今後増やすことは難しい問題である。

今後は、運行事業者と協力して車内における感染症予防の徹底を図り、利用者に対し、安全で安心して利用できる交通機関であることを周知し、利用促進に努める。

また、感染症予防と利便性向上のためのＩＣカード決済の導入を進めるとともに、広く発信のできる「バス情報の提供」や「バス乗り方教室」などを定期的の実施し、利用啓発、周知をすすめる。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

新見市地域公共交通会議

地域内フィーダー系統確保維持計画の概要



新見市の概要

- ・平成17年3月に1市4町が合併
- ・人口 28,079人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 793.29km²

新見市地域公共交通会議の構成員

西日本旅客鉄道(株)岡山支社、備北バス(株)、(株)クラタク、私鉄中国地方労働組合備北バス支部、市民代表、学識経験者、岡山運輸支局、新見警察署、岡山県、新見市

概 要

新見市は平成17年に旧新見市と大佐町、神郷町、哲多町、哲西町の1市4町が合併により誕生。793.29平方キロメートルという広大な市域を有するため、市民生活には移動手段の確保が欠かせない状況となっている。市内の公共交通は、伯備線・姫新線・芸備線のJR3線を中心に、民間路線バス・市営バスが、その役割を担っているが、少子高齢化の進展や人口の減少、マイカー利用を前提とした生活スタイルの定着等により、公共交通の利用は減少傾向にあり、その維持が困難な状況が生じている。一方で高齢化によりマイカーを利用できない高齢者を中心に、公共交通へのニーズは高まりつつある。こうしたニーズに対応するため、エリア方式で事前予約型の市営バス(ふれあいバス)を運行するなど、きめ細かな交通体系の導入を図ってきた。

また、現在使用している市営バスは、29人乗り車両が中心であるが、周辺部の集落まで対応するため道路幅員を考慮した小型車両への更新や、運行方法について検討していくことにしている。

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるエリア型デマンド交通の導入
- ・ふれあいバスの運行形態変更

協議会における検討

協議会の開催状況

- | | |
|-------------|---------------|
| ・令和3年 6月 3日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和3年 9月29日 | 乗合タクシー実証運行の協議 |
| ・令和4年 1月 6日 | 事業評価を協議・承認 |
| ・令和4年 5月 | ネットワーク計画の書面承認 |
| ・令和4年 6月28日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和4年 7月28日 | 乗合タクシー実証運行の協議 |
| ・令和4年11月29日 | 事業評価を協議 |

定量的な目標・効果

地域内フィーダー系統

(令和4年度目標)・1日当たりの利用者数を98人以上を目指す
(令和3年度実績95. 81人)

(効果)・中心市街地において利便性の高い生活交通を確保することで、地域住民の外出頻度が上がり、生活の質が向上する。また、利用者の増加は、新見駅周辺や中心市街地での買い物客等の増加にもつながり、中心市街地の活性化に寄与することになる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

・「今後も引き続き利用促進事業などの啓発活動や乗降調査等を行いながら、潜在的な利用者の掘り起こしを行う。」とした点については、記念イベントを行うなどして、PRや潜在的な利用者の掘り起こしを図った。

実施した利用促進策

- ・新たな利用者の掘り起こしのため、10周年記念事業として無料乗車デーを実施し利用促進に努めた。
- ・運行時刻や停留所をわかりやすく記載した時刻表チラシの配布を行った。(市内全世帯、公立大学受験者・新入生等)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・「新型コロナウイルスの影響もあり目標が達成できなかったが、ウィズコロナアフターコロナを踏まえた議論をしていただきたい」とされた点については、コロナ禍でも感染対策を充分行いながら運行した。

地域住民の意見の反映

- ・市広報誌を通じて、事業の概要、目的を周知し、それに対する意見等を事業の参考とした。
- ・新見市地域公共交通会議の議論を通じ、市民代表委員の意見を取り入れながら事業計画に反映した。

事業実施の適切性

市街地循環線:計画どおり実施されている。公共交通(バス)を利用しての市街地での移動が容易となり、市民の利便性は向上している。
また、JR線との接続に配慮することにより、JRの利用促進にも効果が期待できる。

目標・効果達成状況

市街地循環線

(目標) 1日当たりの利用者数については、目標(98人以上)を達成することができた。
(令和4年度実績 103.01人)

(効果) 地域住民の日常的な移動手段を確保することは出来た。また、路線バス(幹線)にも接続しているため、広域的な移動も可能であった。
10周年記念イベントとして無料乗車デーを実施し新たな利用者の掘り起こしを行った。

事業の今後の改善点

市街地循環線

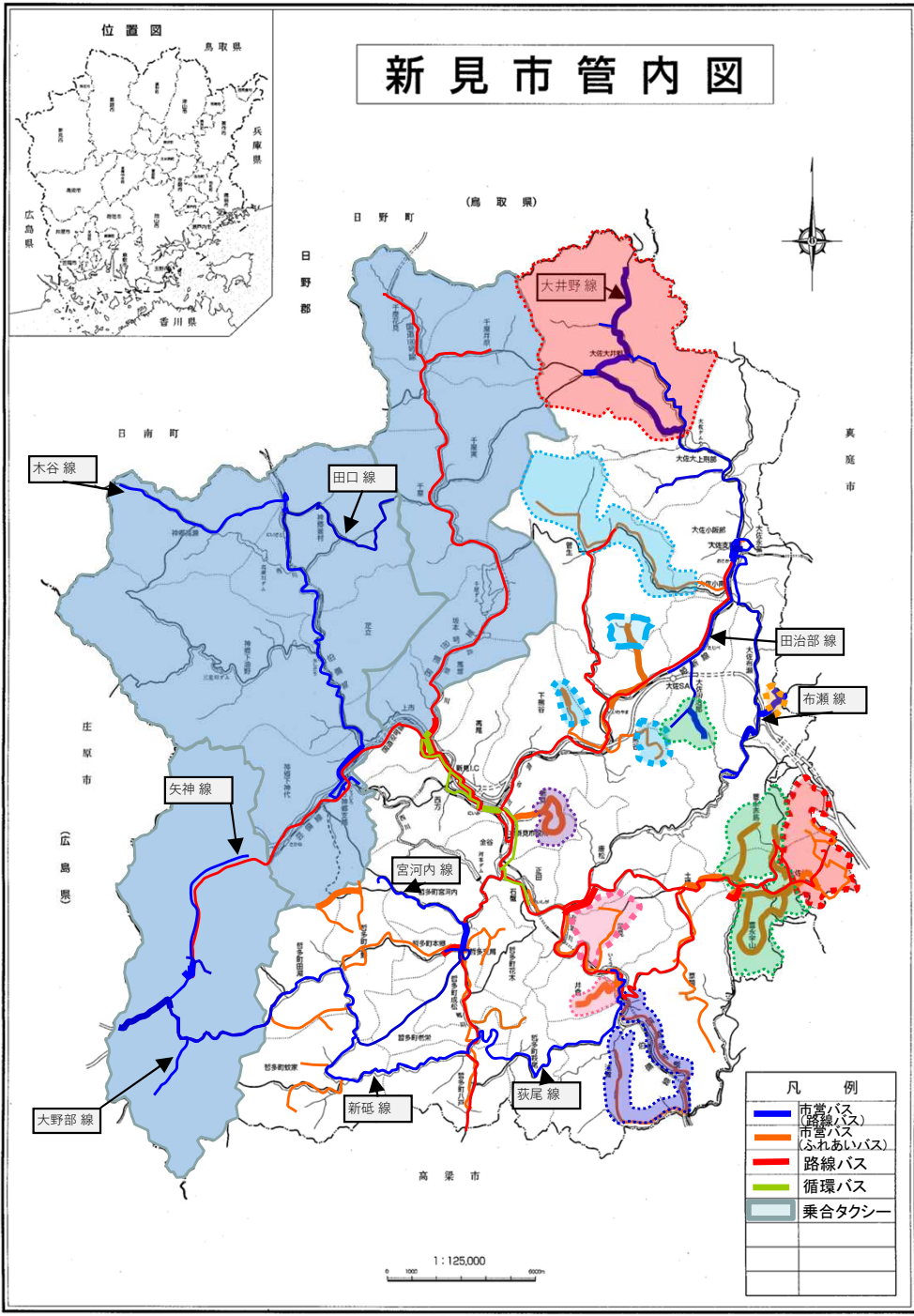
より一層の利用者の確保を行うため、バスを安心して利用できるように新型コロナウイルス感染症予防対策を行いながら、引き続き利用促進を行う。

また、今後も周年イベントなど、機会を捉まえてPR活動を行い、潜在的な利用者の掘り起こしを行うとともに、利用者ニーズを活かして、路線バスとの接続など運行形態や、ダイヤの見直しを行うことにより、持続可能な運行を実施する。

雨天時の利用者増への対応策について研究する。

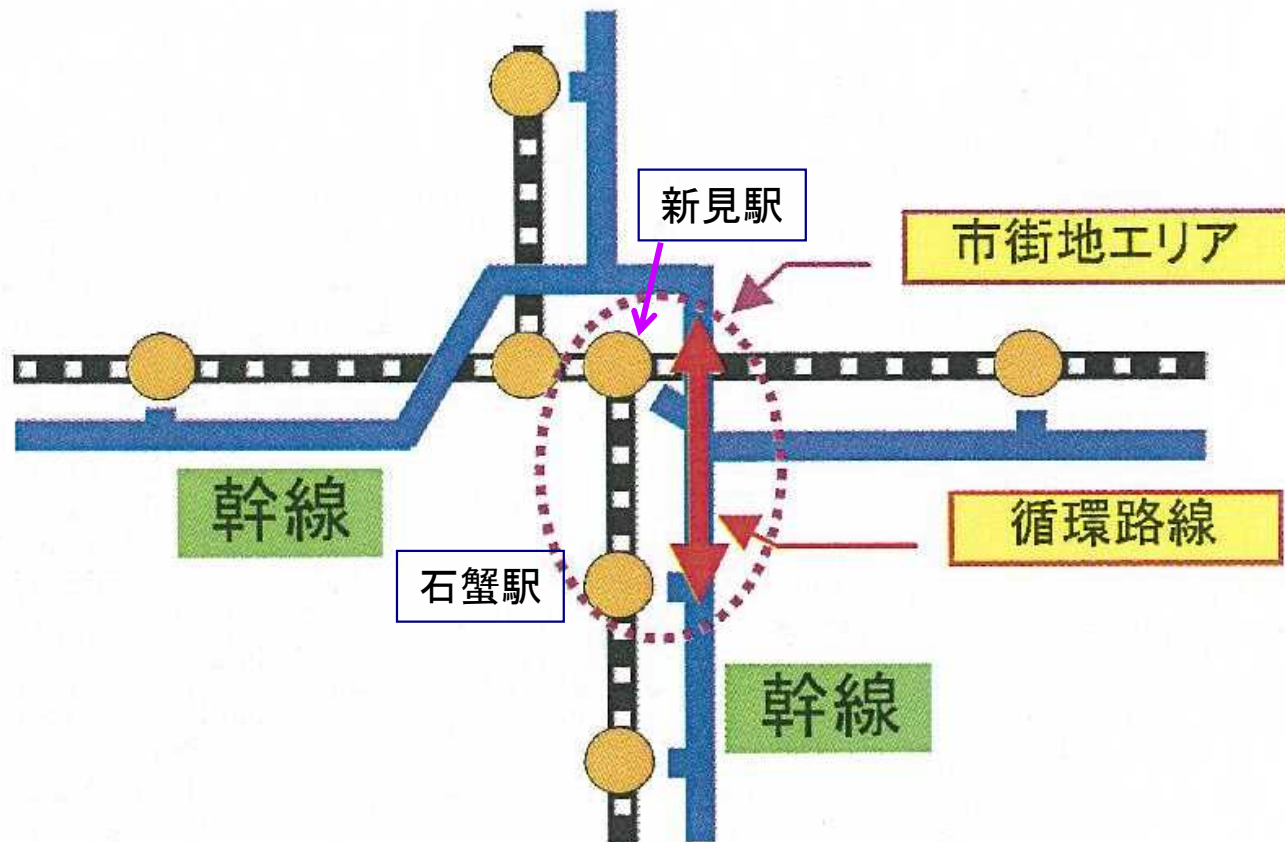
交通体系図 別紙

路線バス・市街地循環バス・市営バス・ふれあいバス 路線図



運行系統図 別紙

系統名	市街地循環線
運行形態	4条路線
運行日・便数	毎日運行、1日7便
運賃	100円(区間内)



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 真庭市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



真庭市の概要

- ・平成17年3月に9町村が合併
- ・人口 42,725人(令和2年度国勢調査確報値)
- ・面積 828.53km²(平成27年3月国土地理院発表)

地域公共交通会議の構成員

真庭市 中鉄北部バス(株) 備北バス(株) 岡山県タクシー協会
私鉄労組 市老人クラブ 民生委員協議会 市地域生活支援センター
商工会女性部 観光局 学校(小・中・高) 社会福祉協議会 学識経験者
中国運輸局(岡山運輸支局) 岡山県 福祉有償運送運営協議会 真庭警察署

概 要

真庭市は平成17年3月31日に県北の5町4村(北房町、落合町、久世町、勝山町、美甘村、湯原町、中和村、八束村、川上村)の合併により、岡山県下で最も広い面積の市として誕生した。
平成19年度から合併前の9ヵ町村の交通施策をほぼ受け継ぐ形で、真庭市コミュニティバスの運行(市町村運営有償運送 交通空白輸送)を開始し、平成21年10月からは民間乗合バスを代替する地域間幹線3路線(現フィーダー系統)の路線の運行も開始し、現在も、公共交通空白地有償運送の形態で運行を継続している。
現在は、地域内フィーダー系統確保維持事業を活用しながら、真庭市コミュニティバスで幹線3ルート、枝線28ルートを運行しており、「市民生活を支え、市民と共に未来を創る公共交通」を目指している。

協議会の主な取り組み

●真庭市地域公共交通計画に基づいた事業の実施

- ・コミュニティバスの運行
- ・利用者ニーズの把握と路線、ダイヤ等の改善
- ・車両の更新および車両更新計画の策定、検討
- ・バス標柱の更新
- ・利用促進策の検討(乗り放題パスポートなど)
- ・バスロケーションシステムの運用(幹線のみ)
- ・枝線運行見直しとAIオンデマンド交通の構築検討

協議会における検討

- ・第34回真庭市地域公共交通会議(令和3年12月書面開催)
 - ・33回会議の決議結果について報告
 - ・令和3年度フィーダー系統確保維持事業評価、枝線北房ルートの勝山延伸(案)、令和4年度改正コミュニティバスまにわくん運行計画、真庭～岡山空港線(勝田交通)運賃改定について承認
- ・第35回真庭市地域公共交通会議(令和4年6月書面開催)
 - ・34回会議決議結果の報告、コミュニティバスまにわくんの諸報告を実施
 - ・令和4年度地域公共交通会議実施計画、真庭市地域公共交通事業計画、自家用有償旅客運送更新登録申請について、真庭市フィーダー系統確保維持計画(案)、ジュニアパスポートの実施(案)、まにわくん枝線ルートの運行内容の変更について承認
- ・第50回真庭市地域公共交通会議分科会(令和4年8月対面開催)
 - ・真庭市コミュニティバス運行車両整備計画(令和4年度変更案)、まにわくん枝線の見直しと『チョイソコ』の活用、コミュニティバスまにわくん『運賃無料DAY』(仮称)の実施、やませみ号(鏡野町)運行内容の変更について協議
- ・第36回真庭市地域公共交通会議(令和4年9月書面開催)
 - ・コミュニティバスまにわくん0yenライドの実施、やませみ号(鏡野町)の運行内容の変更について承認

定量的な目標・効果

■フィーダー系統 ①蒜山・久世ルート ②新庄・久世ルート ③北房・久世ルート

(目標) ・フィーダー系統年間延べ利用者数を「115,000人」とする

(効果) ・本市の公共交通の基軸となる当該路線を維持することで、通学や通院、買い物など、運転免許証を保有しない高齢者や高校生の日常生活に必要な移動手段が確保される
・外出する高齢者が増加し、高齢者の健康増進や地域の活性化に繋がる
・JR中国勝山駅、久世駅、美作落合駅及び路線バス、高速バスとの接続により、津山市や岡山市などへの移動手段を確保することができ、都市間交流が促進され、「ひと」の循環の拡大と増加に繋がる

■車両減価償却補助

運行車両数 : 22台 補助対象車両数 : 4台(①蒜山・久世ルート:2台、②新庄・久世ルート:1台、③北房・久世ルート:1台)

(目標) ・バリアフリー対応車両台数を運行車両数の100%とする

(効果) ・車両の不具合や故障が減り、より安全で快適な運行が可能となる
・高齢者の乗降時の事故防止や燃費の改善による運行経費削減できる
・需要に見合う定員の車両を配置することで運行の効率化が図られ経費が節減できる

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ①蒜山・久世ルート10便の時刻変更(高速勝山～岡山線との接続)
- ②新庄・久世ルート6便の時刻変更(高速勝山～岡山線との接続)

実施した利用促進策

- ・時刻表(交通マップや民間路線バスの時刻も掲載)の全戸配布
- ・バスロケーションシステムの運用
- ・(夏休み期間中)小中学生の乗り放題パスポートの発行
- ・夜間臨時便の運行(ナイトまにわくん)
- ・運賃無料化企画の実施(コミュニティバスまにわくん0yenライド)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・消毒などの感染予防策を講じた上で粘り強く運行を継続し、利用者数の回復に努めた
- ・新たな利用促進策として、日にち限定で運賃を無料とする『0yenライド』を実施した
- ・補助対象外路線(枝線)において、AIオンデマンド交通の構築を検討。フィーダー系統との乗り継ぎ面においても利便性の向上を目指す

地域住民の意見の反映

- ・市内にある高校や市内外の運行業者と連絡を密にし、運行状況の聞き取り・運行時間の調整を行った
- ・公共交通会議委員として、各方面から参画いただき、議論を行っている

事業実施の適切性

- ・おおむね計画どおり実施されている
- ・民間路線が撤退している真庭市民にとって、また、観光客をはじめとする市外からの来訪者にとってフィーダー系統のコミュニティバスは必要不可欠な路線であり、重要な役割を果たしている
- ・利用者の意見に基づくダイヤ改正を行っていく
- ・時刻表を全戸へ配布し、周知を行った
- ・市民の移動手段を確保するため、今後も利便性の向上を目指すとともに、持続可能なサービスを提供していく

目標・効果達成状況

■フィーダー系統

(目標)「フィーダー系統の年間延べ利用者数:115,000人以上」⇒(実績)「98,694人」

昨年度と比較し、若干の増加となったが、目標としては未達成。

(効果)コロナを契機に人々の公共交通機関離れが続いており、厳しい水準で推移している。一方で、フィーダー系統には、数字だけでは語ることはできない存在意義があり、今後も本事業を活用しつつ、粘り強く運行を継続していく必要がある。

■車両減価償却

(目標)「バリアフリー対応車両(独自基準):運行車両数の100%」⇒(実績)「86.3%」(22台中19台 令和3年9月末)
(令和3年10月に、更新基準に達したノンステップバスおよびハイエース車両を1台ずつ更新)

(効果)高齢者等の乗降に配慮した車両が増え、サービス向上につながっている。今後も適切な車両更新を実施する。長期的には100%を達成できる見込み。

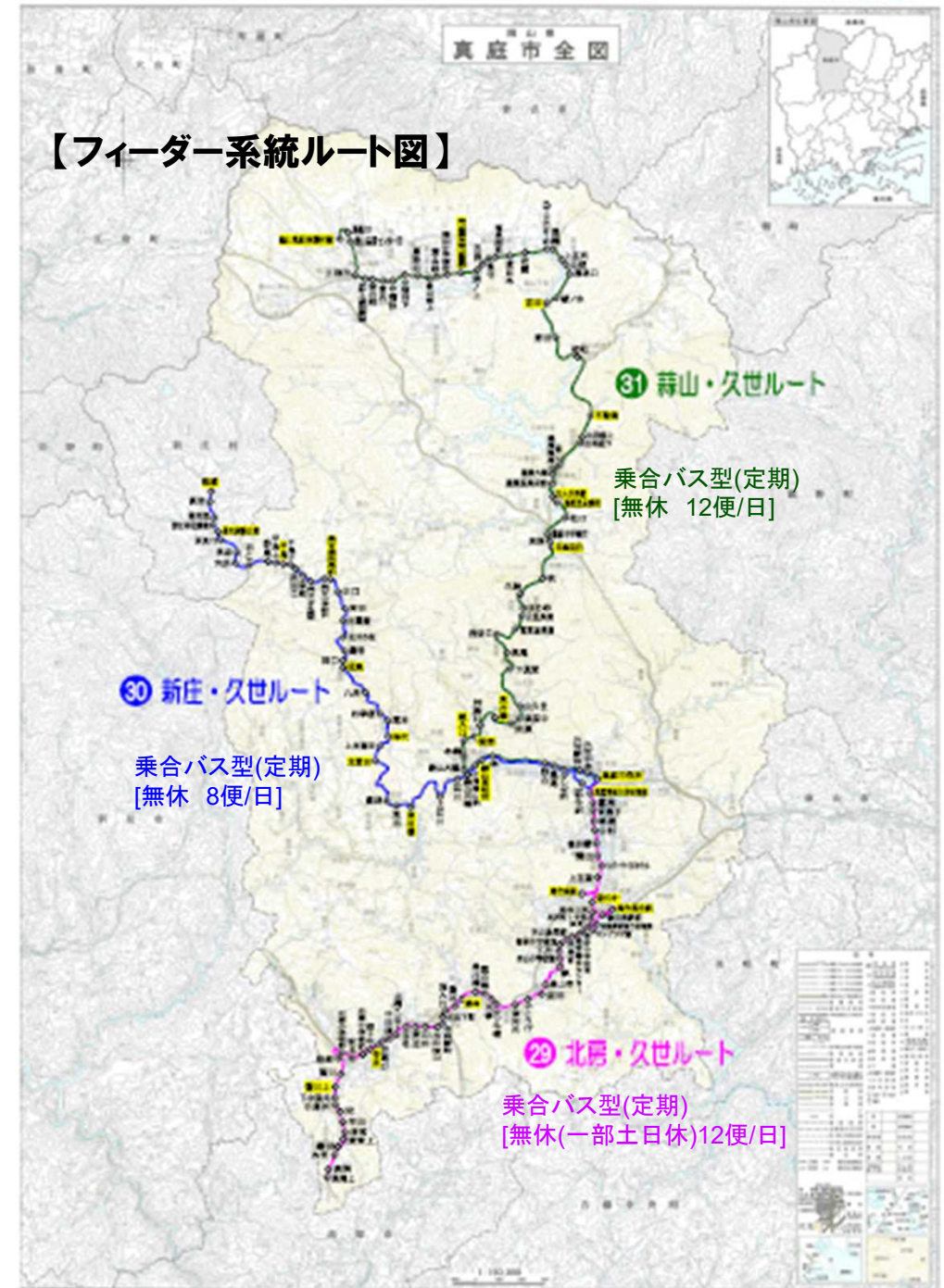
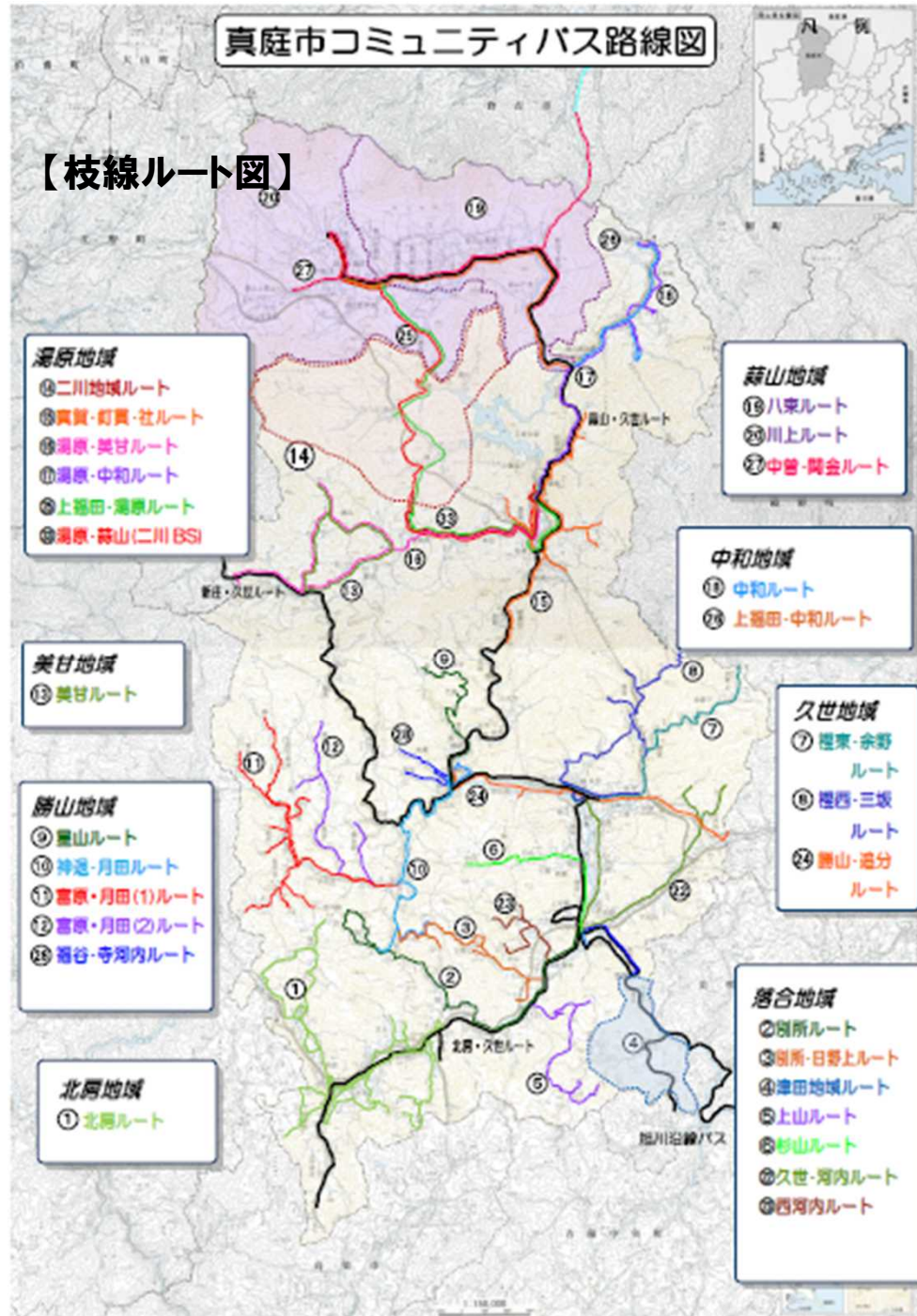
事業の今後の改善点

- ・公共交通を利用してもらうため、モビリティ・マネジメントを推進する
- ・運行継続のため、市の財政負担の軽減に関し、運行の効率化等について検討する
- ・今後、様々な運行主体による「共助による地域の”あし”構築事業」の検討、実施を進める
- ・利用者の動向や事業効果を検証し、引続き利便性の高い運行となるよう検討する
- ・補助対象外路線である枝線も含めた全体的な利用促進策が必要。現在、AIオンデマンド交通の構築を枝線において検討している
- ・「JRや都市部の公共交通機関とのギャップ」を解消し、利便性の向上を図る取り組みを実施する(例:ICOCAの導入)

交通体系図・運行系統図 別紙

真庭市コミュニティバス幹線ルート図

令和3年6月以降



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価(案)

玉野市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

玉野市の概要

- ・田井、中央(宇野・築港)、玉、玉原、和田、日比、荘内、八浜、山田、東児の10地区で構成
- ・人口 56,531人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 103.58km²

交通会議の構成員

委員:玉野市、住民・利用者代表、岡山大学大学院(学識経験者)、両備HD(株)、下津井電鉄(株)、(社)岡山県タクシー協会玉野支部、西日本旅客鉄道(株)岡山支社等
専門員:岡山県、中国運輸局岡山運輸支局、玉野警察署等

概要

<地域の課題>

- ・交通不便地域の解消
- ・非効率な公共交通体系の効率化
- ・各種交通機関の連携
- ・利用者ニーズへのきめ細かな対応
- ・新たな公共交通利用者の開拓
- ・観光における移動利便性の向上

1-1. 基本理念

元気で安心して暮らせるまち、活気あるいきいきとしたまちを支える公共交通網

1-2. 基本方針

基本方針1 持続可能で利便性の高い公共交通網の構築

既存の公共交通資源を活かし、それらを持続可能なものにするために、効率化や利便性の向上を図り、市民の日常生活の移動や減運・交流を支える公共交通網を構築します。

基本方針2 誰でも利用しやすい利用環境の整備

市民だけでなく来訪者を含む全ての人が公共交通を利用しやすくなるため、環境整備や交通結節点の機能向上、初めて利用する人でも分かりやすい情報提供・情報ツールの構築を図ります。

基本方針3 関係者の連携による公共交通の維持・確保

交通事業者、市民、行政といった公共交通の関係者が連携し、一丸となって取組を推進することで、新たな利用者を掘り起こし、公共交通の維持・確保を図ります。

基本方針	目標	評価指標	事業
1 公共交通網の維持・確保	1-1 利便性の高い公共交通を維持する	・シーバス、シータク、石島航路の総利用人数 ・シーバス、シータク、石島航路の収支率 ・公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている人の割合	1 シーバスのルート・ダイヤの見直し 2 シーバス、シータク、石島航路の運賃見直し 3 シータクの効率化に向けた検討 4 周辺市と連携した広域移動手段確保の検討
2 誰でも利用しやすい利用環境の整備	2-1 利用者の目線に立った分かりやすい情報提供を行う 2-2 公共交通のバリアフリー化、シームレス化を推進する	・公共交通に関する情報が分かりやすいと感じる人の割合 ・公共交通に関する情報発信件数 ・市内を運行するバス車両のバリアフリー化率	5 宇野駅における分かりやすい情報提供ツールの整備 6 バスロケーションシステムの導入 7 シータク乗り場の情報提供システムの構築 8 各種メディアやツールを活用した情報発信 9 施設や車両のバリアフリー化 10 J R 宇野みなと線への I C カード導入の研究
3 公共交通の維持・確保	3-1 他事業や関係者との連携を強化し新規利用者を増やす	・シータク、石島航路の新規登録者数 ・外出する高齢者が週1日以下の高齢者(65歳以上)の割合	11 観光施設や商業施設、学校との連携強化 12 高齢者の介護予防事業等との連携 13 公共交通や交通安全に関する出前講座の開催 14 運転免許返納と連携した利用促進

協議会の主な取り組み

- ・市民からの要望、シーバス・シータクの利用状況、地理的要素等を踏まえた最適な交通体系への大幅な見直しの実施
- ・広報紙や出前講座等による利用促進
- ・アンケート調査によるニーズ把握 等

協議会における検討

- ・令和4年度第1回地域公共交通会議(書面議決)
地域公共交通確保維持改善事業にかかる玉野市地域公共交通確保維持改善計画について等
- ・令和4年度第2回地域公共交通会議(書面議決)
新たな料金体系(サブスクリプション方式)の実証実験について

玉野市地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

評価指標	現状値(R3年度)	目標値(R4～6年度)
公共交通の年間利用者数	R2実績 乗合タクシー(シータク) 30,860人/年 コミュニティバス(シーバス) 62,164人/年 計 93,024人/年	シータク 39,000人/年 シーバス 70,000人/年 計 109,000人/年

評価指標	現状値(R3年度)	目標値(R4～6年度)
市内の公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている市民の割合	8.6%(R2年度市民意識調査結果)	5.0%以下(玉野市地域公共交通網形成計画で定めた目標に整合)
外出機会がほとんどない市民の割合	11.7%(R2年度市民意識調査結果)	6.0%以下(玉野市地域公共交通網形成計画で定めた目標に整合)
公共交通の収支率	18.2%(R2年度実績)	25%以上(玉野市地域公共交通網形成計画で定めた目標に整合)

- ・既存の路線バス、コミュニティバスだけでは対応できなかった周辺部や高低差のある団地等の住民への移動手段を確保
- ・十分な運行便数の確保による様々な活動(通院、買い物、余暇活動等)への対応と外出機会の増加

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・令和4年2月に、路線バスが廃止になった地区に代替交通手段としてシーバス路線を新設し、地域住民の交通手段を確保した。

実施した利用促進策

- ・シーバスのルート・ダイヤの見直しの検討。
- ・利用者の利便性向上のため、シータク⇄シーバスの乗継ポイントの待合所を整備(上屋・ベンチ等)
- ・市内小学生を対象としたバス乗り方教室を開催。(R4年度:3回98人参加)

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・アフターコロナを見据えて、利便性向上や外出機会創出に寄与する「乗り放題サービス」の実施を検討。
- ・コールセンターについて、当該業務に精通した他事業者の運営手法を研究する等、関係者で議論を進めている。

地域住民の意見の反映

- ・サービスの利用状況や満足度を把握するため、利用者アンケートを実施。
- ・市民を対象に出前講座を実施し、利用方法などを案内するとともに改善要望等を把握した。(R4年度:出前講座 2会場 約38人参加)

事業実施の適切性

- ・計画に位置付けられた事業は適切に実施されている。
- ・広報紙やホームページ、SNS、出前講座を通じた周知広報により、地域住民に対する利用促進が図られている。

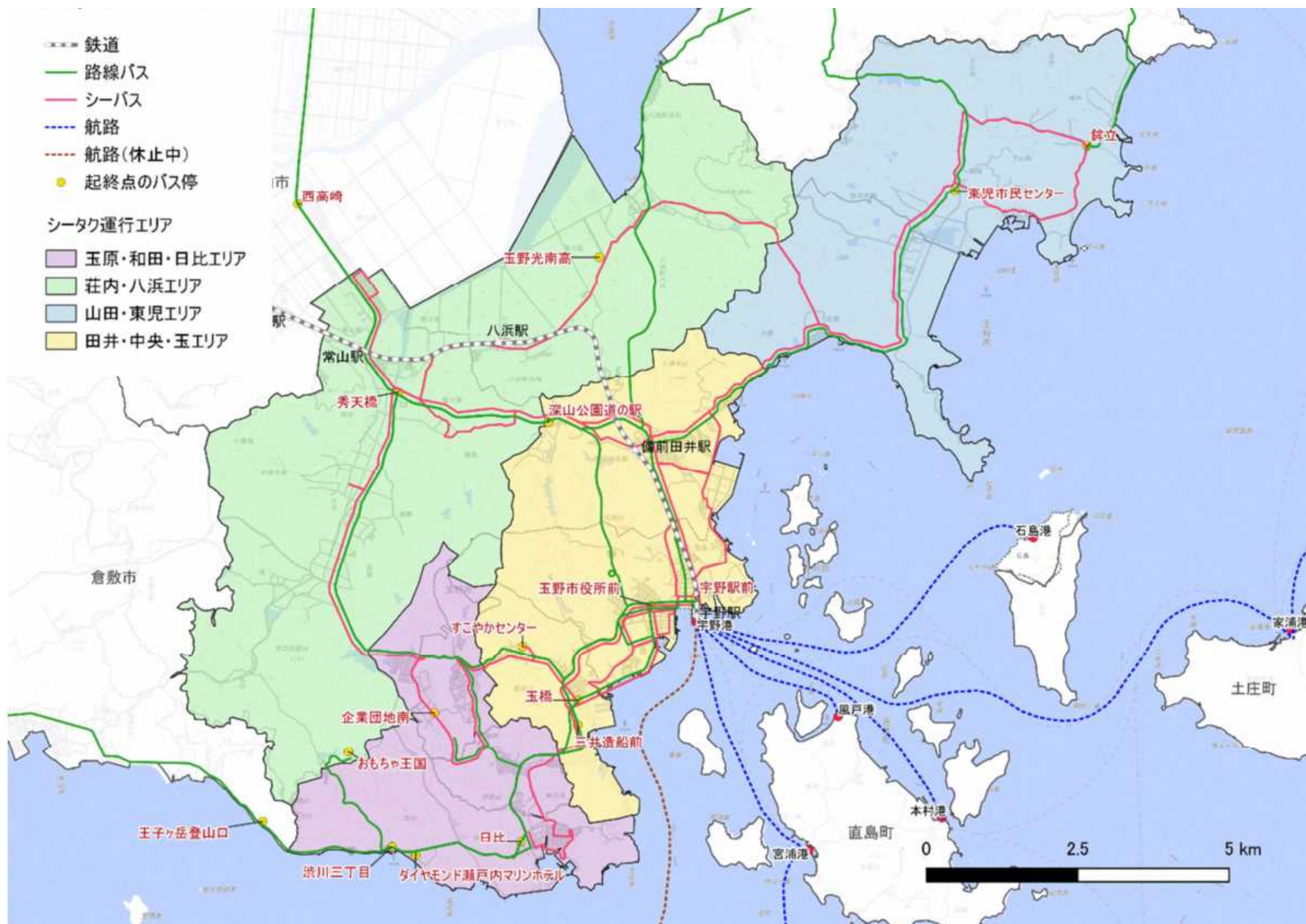
目標・効果達成状況

- ・シータク、シーバスの利用者数について、目標109,000人／年に対して、令和3年4月から令和4年3月までの実績が94,049人であり、コロナ禍の影響を大きく受けていることで目標を達成できなかった。
- ・市内の公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている市民の割合や、外出機会がほとんどなかった市民の割合について目標を達成できておらず、要因の検証が必要である。
- ・公共交通の収支率について、コロナ禍でシータク・シーバスの利用者数が元通りに戻らない中、路線バス廃止によるシーバス路線(玉原～荘内線)の新設経費等によって14.9%となっており、目標の25.0%を達成できていない。

事業の今後の改善点

- ・シーバスについて、令和4年2月に新設したルートを含めて、年間の利用状況等を踏まえ、便の増減やルート調整等、より最適な運行形態を検討する。
また、利用状況等の分析に基づき、利用者の負担額(運賃)と市の負担バランスについて引き続き検討を行う。
- ・コールセンターについて、随時運用の見直しや人員配置の工夫を実施しているが、恒常的な安定運営に向けて、引き続き効率的なコールセンター運営の在り方を検討する。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 シータク(デマンド型乗合タクシー)

運行形態 区域デマンド型(4エリア)

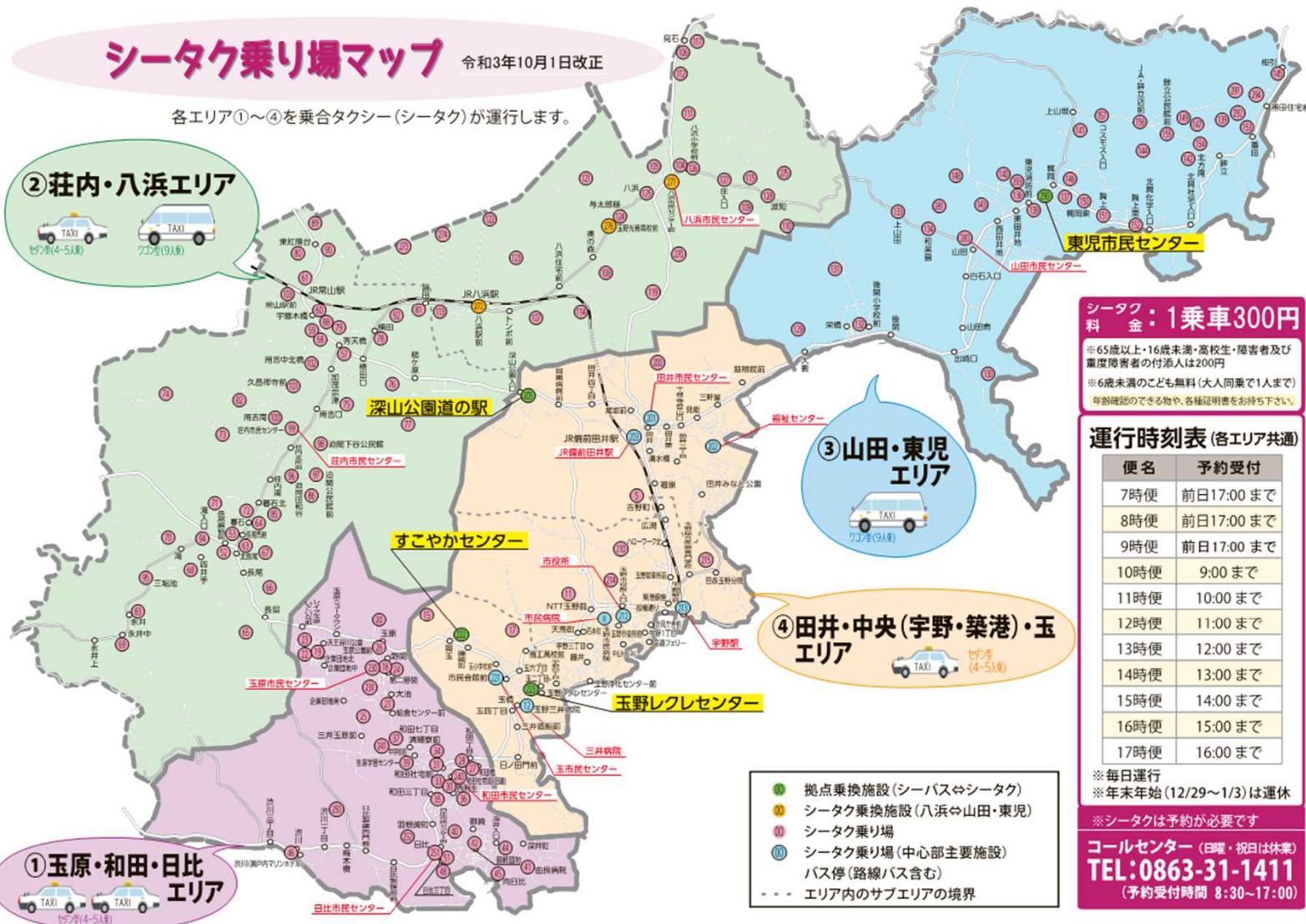
運行日・便数 毎日運行(12/29~1/3は運休日)・1日11便

運賃 300円(65歳以上、16歳未満、高校生、障がい者及び重度障がい者の付添人は200円)

シートタク乗り場マップ 令和3年10月1日改正

各エリア①~④を乗合タクシー(シートタク)が運行します。

② 荘内・八浜エリア



シートタク
料 金: 1乗車300円

※65歳以上・16歳未満・高校生・障害者及び
重度障害者の付添人は200円
※6歳未満の子ども無料(大人同乗で1人まで)
年齢確認のできる物や、各種証明書をお持ち下さい。

運行時刻表(各エリア共通)

便名	予約受付
7時便	前日17:00まで
8時便	前日17:00まで
9時便	前日17:00まで
10時便	9:00まで
11時便	10:00まで
12時便	11:00まで
13時便	12:00まで
14時便	13:00まで
15時便	14:00まで
16時便	15:00まで
17時便	16:00まで

※毎日運行
※年末年始(12/29~1/3)は運休

※シートタクは予約が必要です

コールセンター(日曜・祝日は休業)
TEL:0863-31-1411
(予約受付時間 8:30~17:00)

- 拠点乗換施設(シーバス⇄シートタク)
- シータク乗換施設(八浜⇄山田・東児)
- シータク乗り場
- シータク乗り場(中心部主要施設)
- バス停(路線バス含む)
- エリア内のサブエリアの境界

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 笠岡市地域公共交通活性化協議会 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統)の概要

別添2



笠岡市の概要

- ・人口 46,088人(令和2年10月現在)
- ・面積 136.24km²

協議会の構成員

笠岡市 学識経験者 利用者 西日本旅客鉄道(株) (株)井笠バスカンパニー 笠岡地区旅客船協会 (社)岡山県タクシー協会 岡山国道事務所 岡山県 笠岡警察署 中国運輸局岡山運輸支局

概 要

笠岡市は、岡山県の南西部に位置し、特徴として有人7島からなる笠岡諸島を抱えており、公共交通機関もバスを始めとする陸上交通、旅客船・フェリーなどの海上交通を有している。

陸上交通・海上交通ともに、市民生活を支える重要な移動手段であるが、そのほとんどが赤字を抱える路線・航路で、国・県・市での補助金に依存している。路線バスでは、平成24年に井笠鉄道(株)がバス事業を廃止後、(株)井笠バスカンパニーにより事業が引き継がれ、現在19系統(笠岡市関係分)が運行されている。また、平成25年度末には、市においてバスターミナル機能をもった交通交流センターを整備し、バス路線の維持を図っているところである。

こうした状況下で、市民生活に欠かせない公共交通を将来にわたって維持するため、利用者の満足度の向上と利用促進を図り、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

協議会の主な取り組み

- ・地域公共交通総合連携計画の策定
- ・公共交通総合マップ、総合時刻表や案内看板による情報提供
- ・持続可能な離島航路維持のための航路再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・利用者ニーズに合わせた路線バスの経路変更
- ・笠岡駅前への乗換案内デジタルサイネージの設置
- ・乗り方教室の開催
- ・福山・笠岡地域公共交通活性化協議会笠岡地域部会として地域意見のとりまとめ
- ・利便性向上及び運行効率化のためのダイヤ変更

協議会における検討

- 協議会の開催状況 2回開催
- ・第1回(令和4年6月27日)
令和5年度地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請について
- ・第2回(令和4年11月21日)
福山・笠岡地域公共交通計画について

定量的な目標・効果

(目標)	<平均乗車密度>	(前回実績)
・デマンド大島中線	1.1人以上	(1.2人)
・デマンド尾坂線	1.0人以上	(0.7人)
・美の浜線	1.3人以上	(0.7人)
・大島線	2.4人以上	(1.8人)
・神島寺間線	2.6人以上	(1.2人)
・神島見崎線	2.0人以上	(2.0人)
・神島外浦線	1.9人以上	(0.4人)
・城見台線	1.8人以上	(1.0人)
・今井循環線	1.2人以上	(0.7人)
・広東線	1.1人以上	(0.6人)
・大井・ハイランド・尾坂線	1.8人以上	(1.0人)

(効果)

- ・当該路線を確保、維持することで、公共交通空白地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。
- ・幹線バスやJR駅との接続により、近隣主要都市(岡山市,倉敷市,福山市)への移動手段の確保, 高齢者の外出促進, 地域住民の活動機会の増加, 地域活性化につながる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・目標として平均乗車密度の向上を設定した。
- ・イベントの開催を通じて公共交通のPRを行った。
- ・利用促進を目指して市民有志との協働によってバスの利用促進策について検討を行った。
- ・今井循環及び美の浜線について減便を行い、路線の効率化を図った。
- ・神島線は路線において、外出自粛の影響があり、啓発の効果が少ない。

実施した利用促進策

- ・交通安全フェスティバルへのバス車両の出展
- ・企画切符の発行による観光地への臨時バスの運行
- ・公共交通マップの配布、市民団体と共同して実施したプロジェクトをホームページ及び広報紙に掲載し、広く周知を図った。
- ・ラッピングバスを運行し、広くバスのPRを行った。
- ・公共交通総合時刻表を作成して、配布した。また、警察に協力をしてもらい、免許返納者にも配布し、積極的な利用を呼びかけた。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・各路線の利用実態を把握するため、全路線を対象に乗降調査を実施し、路線ごとの分析を行う。
- ・新型コロナウイルス感染症対策として、定期的なバス車内の換気や消毒を行い、利用者の安全性の確保に取り組んだ。

地域住民の意見の反映

- ・大島中地区においては、住民組織（大島公共交通改善推進協議会）で運行計画の策定協議を行い、利用者の立場からの意見が十分に反映されている。
- ・尾坂地区においては、広域の住民組織（吉田地区まちづくり協議会）で利用促進に向けて継続的に協議を行っている。
- ・美の浜地区においては、住民組織（横江・美の浜まちづくり協議会）と笠岡市交通交流センターの利活用や回数券の販売及び利用促進を実施している。
- ・観光客をターゲットとして美の浜線を延伸（フィーダー対象外）するなど、活発に展開がされている。
- ・その他の地区においても、利用者や沿線住民、法人の意見を随時聴取し対応している。

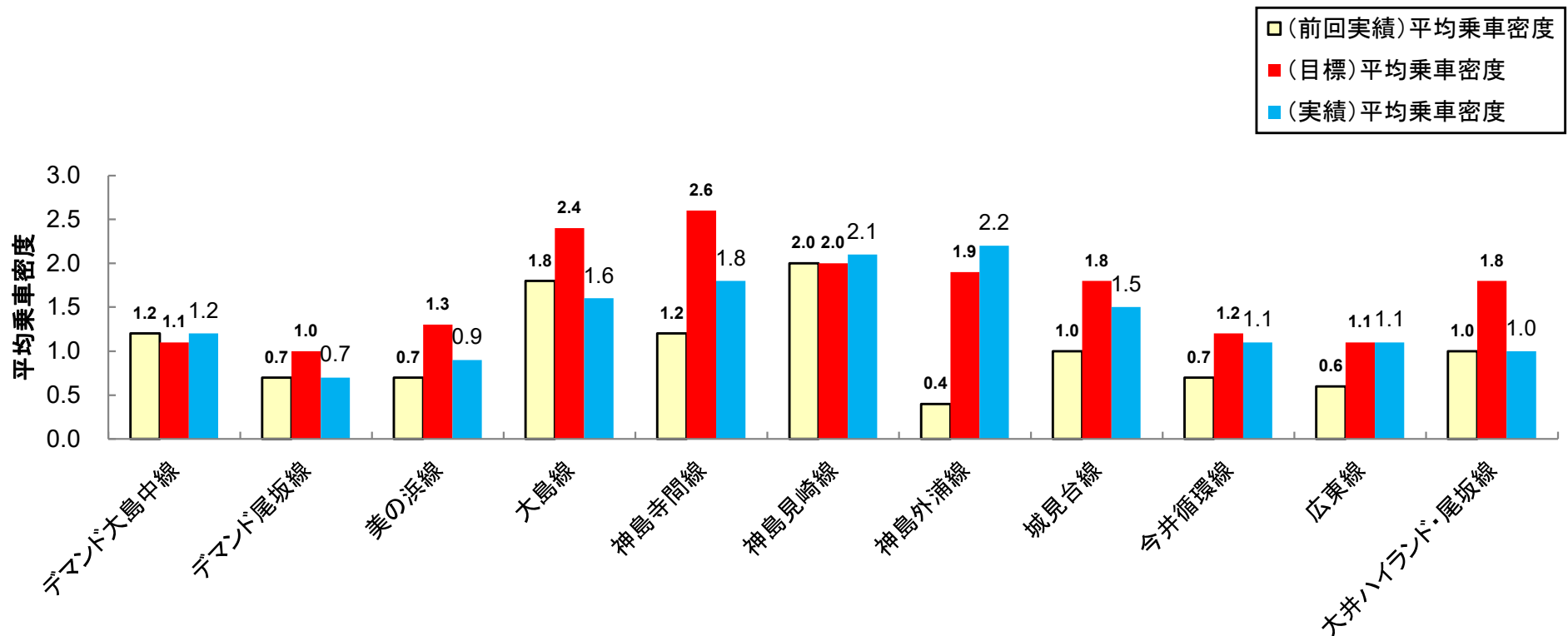
事業実施の適切性

- ・デマンド大島中線・デマンド尾坂線・美の浜線・大島線
- ・神島寺間線・神島見崎線・神島外浦線・城見台線
- ・今井循環線・広東線・大井・ハイランド・尾坂線

計11系統

計画どおり適切に運行されている。

目標・効果達成状況



総じて、公共交通の空白地域の解消，駅・病院へのアクセス向上，住民生活の質的向上，路線の維持が図られ，幹線系統路線への接続できる交通手段の確保ができた。

事業の今後の改善点

・デマンド大島中線(A)	目標は達成できた。さらなる利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, さらなる指標の改善を図ってまいりたい。
・デマンド尾坂線(C)	前回の実績と同じ指標となった。尾坂地区の人口減少及び高齢化の加速で, 利用者が減っており, 目的達成には至っていない。尾坂地区を含めた沿線の市民団体と協働で, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, また, ルート変更, ダイヤ改正等の検討を行い指標の改善を図ってまいりたい。
・美の浜線(B)	目標値の達成には至らなかったが, 便の効率化により前回の実績よりは向上した。笠岡市交通交流センターの利用啓発を含めて, 地域住民の利用促進及びマイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 利用定着を図ってまいりたい。また, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃を検討する。
・大島線(C)	利用者数は昨年度より増加しているが, 大島地区内の短距離移動が多いため, 目標値の達成には至らなかった。さらなる利便性向上及び, 利用促進に向けた啓発を行い, 指標の維持を図ってまいりたい。
・神島寺間線(B) ・神島見崎線(A) ・神島外浦線(A)	目標の達成ができた路線もあるが, 一部の路線で達成できなかった。今後, 離島航路との接続を考慮した, ダイヤの調整等を行い, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の維持を図ってまいりたい。また, 3路線全体での利用動向を注視したい。
・城見台線(B)	目標値の達成には至らなかったが, 前回実績より向上した。利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。また, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃を検討する。
・今井循環線(B)	目標値の達成には至らなかったが, 利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び待合環境の向上, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。また, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃を検討する。
・広東線(A)	目標は達成できた。利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。また, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃を検討する。
・大井ハイランド・尾坂線(B)	目標値の達成には至らなかったが, 利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。

※括弧内は自己評価値

交通体系図・運行系統図 別紙

交通体系図・運行系統図 別添フィーダー系統路線図のとおり

系統名 ①デマンド大島中線, ②デマンド尾坂線
 運行形態 4条路線・乗合バス型(不定期)
 運行日・回数 大島中線[火・木・土曜日運行 1日4.0回], 尾坂線[月・金曜日運行 1日3.0回]
 運賃 利用区間により, 300円または500円

系統名 ③美の浜線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日16.5回, 土曜日11.5回, 日祝日11.5回
 運賃 利用区間により, 160円から190円

系統名 ④大島線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日4.0回, 土曜日0.0回, 日祝日0.0回
 運賃 利用区間により, 160円から410円

系統名 ⑤神島寺間線, ⑥神島見崎線, ⑦神島外浦線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日4.5回, 土曜日2.0回, 日祝日2.0回
 運賃 利用区間により, 160円から540円

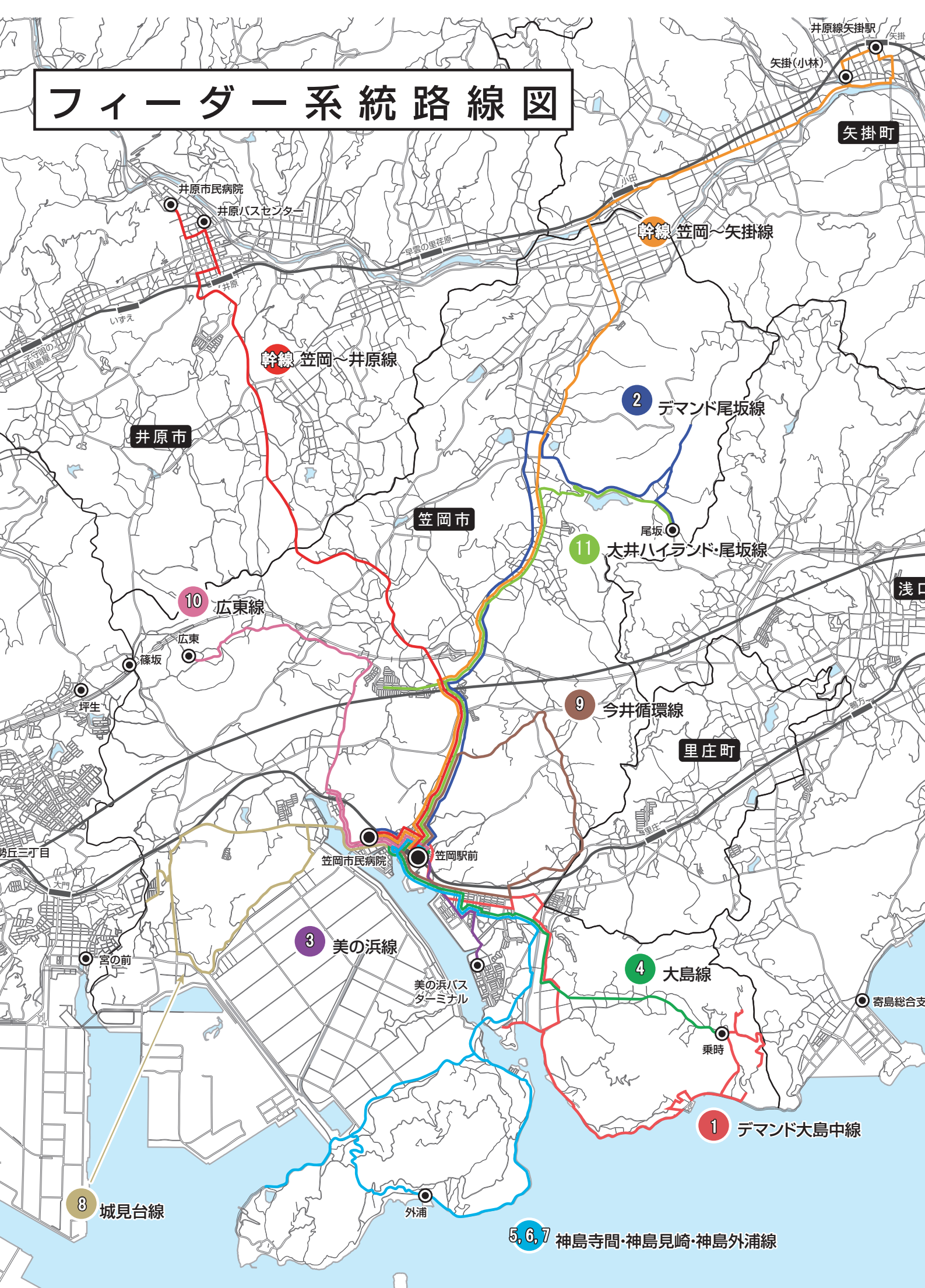
系統名 ⑧城見台線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日4.0回, 土曜日2.0回, 日祝日2.0回
 運賃 利用区間により, 160円から340円

系統名 ⑨今井循環線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日2.0回, 土曜日0.0回, 日祝日0.0回
 運賃 利用区間により, 160円から280円

系統名 ⑩広東線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日2.5回, 土曜日2.0回, 日祝日2.0回
 運賃 利用区間により, 160円から430円

系統名 ⑪大井ハイランド・尾坂線
 運行形態 4条路線
 運行日・回数 平日2.5回, 土曜日0.0回, 日祝日0.0回
 運賃 利用区間により, 160円から470円

フィーダー系統路線図



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 倉敷市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



倉敷市の概要

- ・平成17年8月に1市2町が合併
- ・人口 474,592人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 355.63km²

交通会議の構成員

公募市民、高齢者団体の代表、障害者団体の代表、商工業団体の代表、観光団体の代表、学識経験者、岡山県バス協会、岡山県タクシー協会、岡山県交通運輸産業労働組合協議会、両備ホールディングス(株)、岡山電気軌道(株)、下津井電鉄(株)、(株)井笠バスカンパニー、琴参バス(株)、西日本旅客鉄道(株)、水島臨海鉄道(株)、井原鉄道(株)、中国地方整備局、中国運輸局岡山運輸支局、岡山県警本部、岡山県、倉敷市

概 要

- 地域の概況
 - ・岡山県南西部に位置し、市の中心となる倉敷地域をはじめ、水島・児島・玉島地域、庄・茶屋町・船穂・真備地区の8拠点を中心に、都市機能が点在する多核型都市
- 公共交通の現状
 - ・鉄道6路線、路線バス45系統、コミュニティタクシー9地区(庄新町、西坂、大室・高室・菰池団地、倉敷ハイツ、東酒津、真備、イトーピア団地、船穂、水島)
- 公共交通の問題点・課題
 - ・特にバス路線の利用者はH13～R2で65%減少
 - ・非常に低いバス路線のサービスレベル(45系統の内33系統で平日の運行回数が10回/日未満)
 - ・バス路線の廃止が拡大(H24～R3年度の10年間で14系統の路線バスが廃止)
- 生活交通に関する基本目標
 - ・日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支える生活交通
 - ・環境負荷の少ない“くるまに頼り過ぎないまちづくり”の基盤となる便利で快適な生活交通
 - ・市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、みんなで「つくり」「守り」「育てる」生活交通
- 目標実現のための施策
 - ・幹線となる路線バスの維持・充実を図るとともに、交通不便地域では地域が主体による地域公共交通により移動手段を確保

協議会の主な取り組み

- ・利用者ニーズを踏まえ効率的なコミュニティタクシーの運行形態に変更
- ・交通不便地域におけるコミュニティタクシーの導入や再編
- ・交通網形成計画に基づく事業の推進

協議会における検討

協議会の開催状況2回開催(確保維持改善事業に関する)

- ・R3.12.23 事業評価について(書面審議)
- ・R4.6.24 令和5年度事業計画について(書面審議)

定量的な目標・効果

(目標)

- ・年間利用者数: 西ルート2,800人/年(R3年度実績1,916人)、東ルート1,200人/年(R3年度実績889人)、南ルートA3,100人/年(R3年度実績3,018人)、南ルートB220人/年(R3年度実績142人) 計7,320人(R3年実績5,965人)
- ・運行1回当たりの平均乗車人数: 西ルート2.0人/回(R3年度実績1.6人/回)、東ルート1.3人/回(R3年度実績1.4人/回)、南ルートA2.3人/回(R3年度実績2.5人/回)、南ルートB1.3人/回(R3年度実績1.1人/回)
- ・運行割合: 西ルート65%(R3年度実績66%)、東ルート42%(R3年度実績36%)、南ルートA66%(R3年度実績69%)、南ルートB10%(R3年度実績8%)

(効果)・当該路線を確保・維持することで、交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。

- ・当該路線と鉄道駅での乗り継ぎにより、倉敷市中心市街地等への移動手段が確保される。
- ・高齢者の外出促進、地域住民の活動機会の増加、地域活性化に繋がる。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・市のホームページに、コミュニティタクシーのパンフレットを掲載し、情報発信に努めた。
- ・目標値について、平成30年豪雨災害後の真備地区の人口が回復していない状況や、コロナ禍の影響を加味した現実的な数値を設定した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・事業実施期間中は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、運営委員会を開催していない。

実施した利用促進策

- ・昨年度に引き続き、災害公営住宅への立ち寄りを行い、利用促進に努めた。
- ・市のホームページに、コミュニティタクシーのパンフレットを掲載し、情報発信に努めた。

地域住民の意見の反映

- ・事業実施期間中は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、運営委員会を開催していない。
- ・停留所の時刻表等について、経年劣化等による不鮮明な箇所を更新した。

事業実施の適切性

- ・事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。

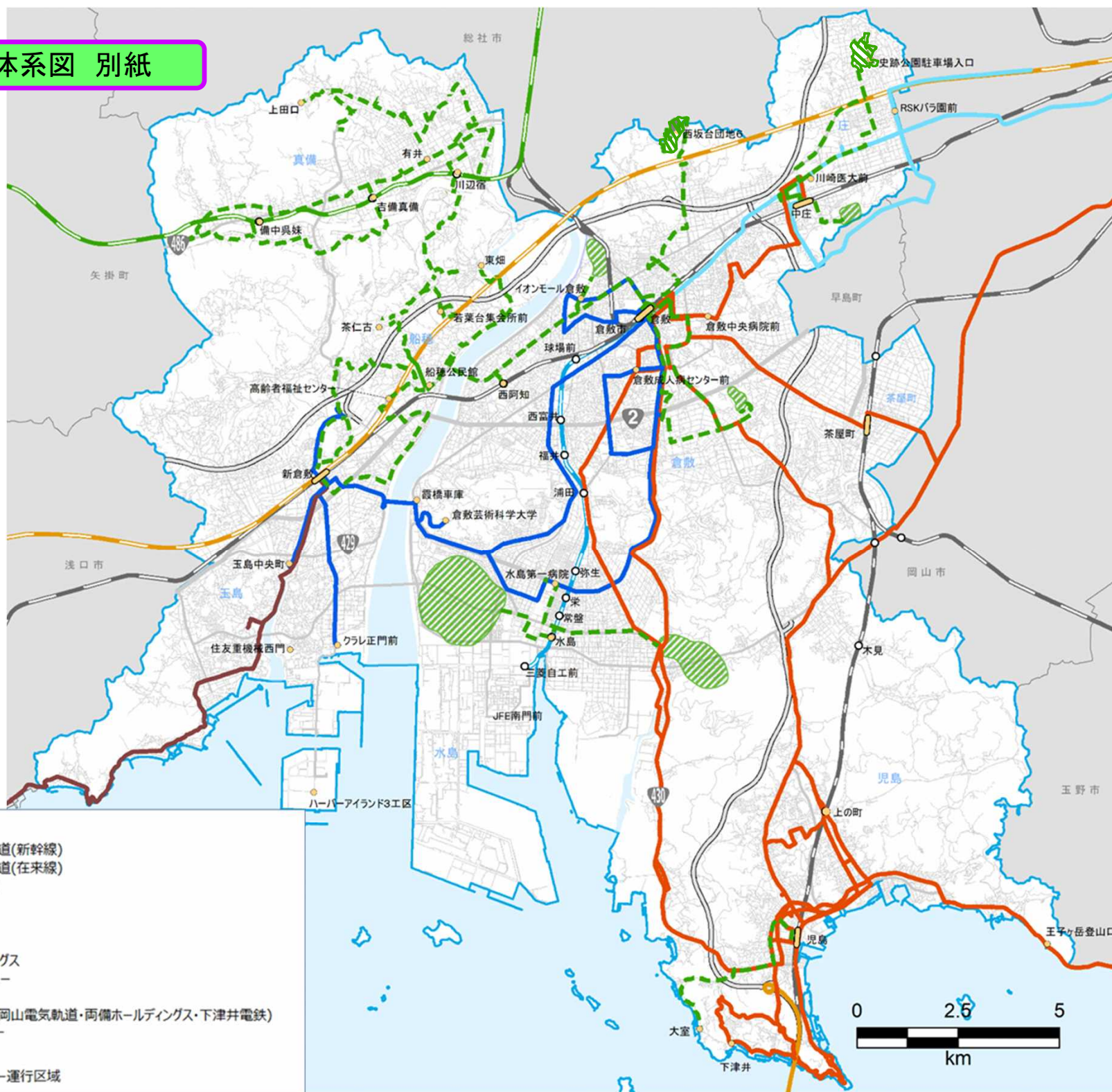
目標・効果達成状況

- (目標)・西ルートについては、利用者目標2,800人に対し2,540人(対目標比90.7%)、運行平均乗車人数は目標2.0人/回に対し2.0人/回(対目標比100.0%)、運行割合は、目標65%に対し70%(対目標比107.7%)であり、一部目標を達成できなかった。
- ・東ルートについても、利用者目標1,200人に対し874人(対目標比72.8%)、運行平均乗車人数は目標1.3人/回に対し1.4人/回(対目標比107.7%)、運行割合は、目標42%に対し34%(対目標比81.0%)であり、目標を達成できなかった。
- ・南ルートAについても、利用者目標3,100人に対し2,829人(対目標比91.3%)、運行平均乗車人数は目標2.3人/回に対し2.4人/回(対目標比104.3%)、運行割合は、目標66%に対し65%(対目標比98.5%)であり、目標を達成できなかった。
- 南ルートBについては、利用者目標220人に対し186人(対目標比84.5%)、運行平均乗車人数は目標1.3人/回に対し1.2人/回と(対目標比92.3%)、運行割合は、目標10%に対し9%(対目標比90.0%)であり、目標を達成できなかった。
- (効果)・65歳以上の高齢者の利用率が90.7%であり、通院、買い物等を目的とした交通手段の確保が図られている。また、災害公営住宅に422人の利用があり、移動の利便性向上が図られている。
- (分析等)・目標を達成できなかった要因について、真備地区の人口が、平成30年豪雨災害後、回復していないことや、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響が考えられる。

事業の今後の改善点

- ・今後の目標値について、昨年度と同様に、真備地区の人口の回復状況等を加味した現実的な数値を設定する必要がある。
- ・集会等で要望がある場合は、パンフレットを持参し、利用説明を行う。
- ・今後も地元運営委員会と連携して継続的な広報活動、利用促進活動に取り組んでいく。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

運行形態:4条乗合、区域運行

運行日:1日6便 平日・土(行き3便(定時)・帰り3便(予約)但し、南ルートBは全便予約)

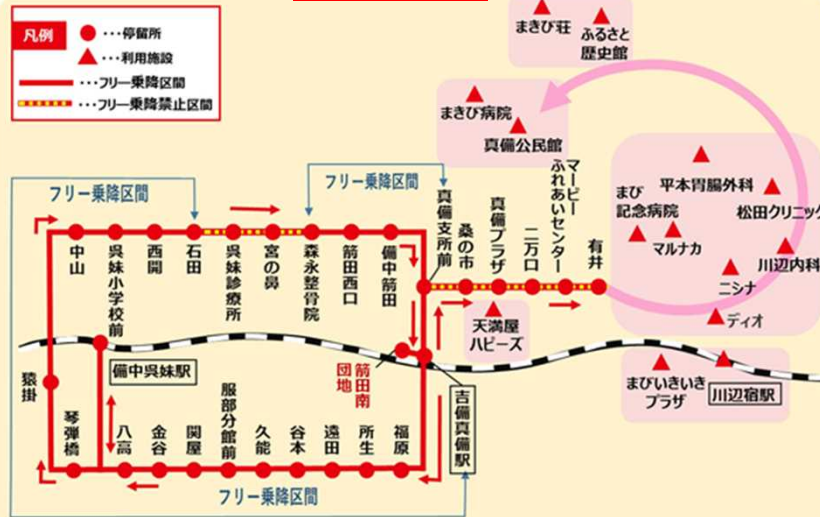
系統名 真備地区コミュニティタクシー

運行形態 4条乗合、区域運行

運行日・便数 1日6便 平日・土(行き3便(定時)・帰り3便(予約)但し、南ルートBは全便予約)

運賃 1回300円

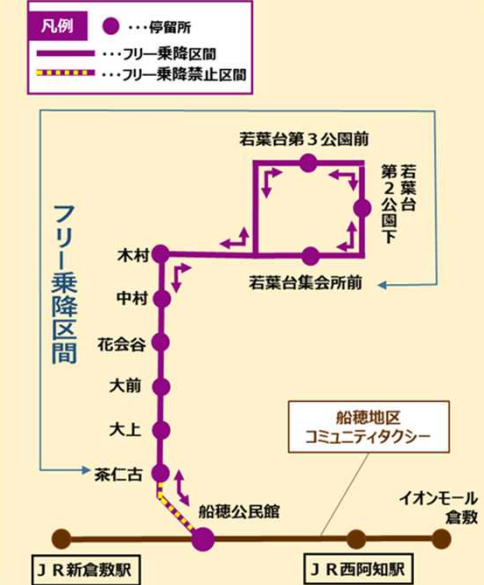
西ルート



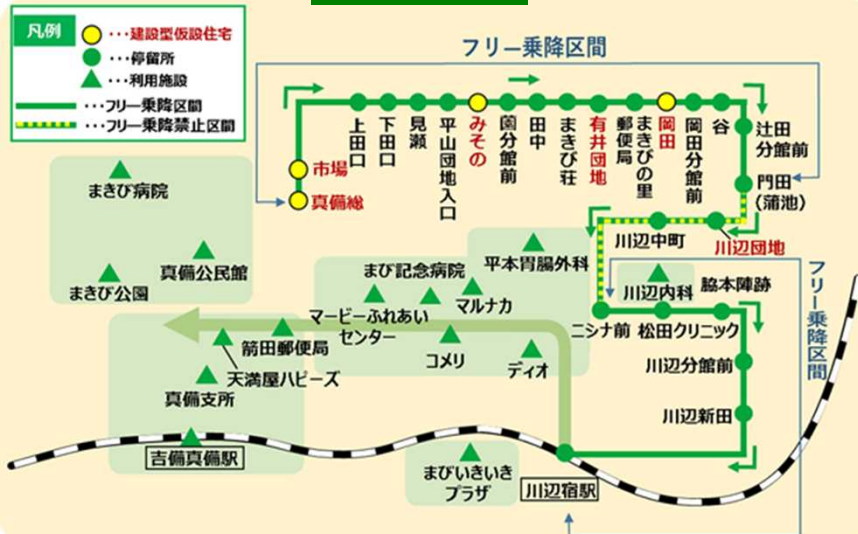
南ルートA (吉備真備駅行)



南ルートB (船穂公民館行)



東ルート



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

赤磐市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



赤磐市の概要

- ・平成17年3月に4町が合併
- ・人口 42,661人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 209.36 km²

交通会議の構成員

赤磐市、学識経験者、(有)皿井タクシー、熊山タクシー、岡山県バス協会、岡山県交通運輸産業労働組合協議会、市自治連合会、岡山運輸支局、岡山県、赤磐警察署、赤磐市社会福祉協議会、赤磐商工会、西日本旅客鉄道(株)

概 要

本市は岡山県の南東部に位置し、南部は岡山市に隣接している。市中央部から南部の平野には市街地が広がり、都市的な集積が見られる一方、北部には緑豊かな丘陵地が広がり、一部の地域は起伏の激しい地形を有している。

○公共交通現況

市の南部をJR山陽本線が運行するほか、市内の主要幹線や人口が集中する団地を中心に民間事業者が路線バスを運行しており、そこへ接続する支線部分を赤磐市が運行するバス(赤磐市民バス)が運行している。

主要幹線は、民間事業者が運行しているが、利用者減少のため減便又は廃止が進み、交通空白の時間帯又は地域が発生したため、それらを補う目的で市が一部運行を担っている。

○公共交通の問題点や課題

マイカーの普及や人口減等に伴う利用者数の減少を受けて、事業者による路線の確保・維持が困難な状況となっている。また、赤磐市民バスについても、維持に多くの行政負担が必要な一方で、利用者は減少傾向にあり、市内に点在する交通不便地域への移動手段の確保を含め、市民にとって利用しやすく持続可能な公共交通体系の構築が課題となっている。

交通会議の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の整備
- ・広報紙等による公共交通利用促進事業
- ・赤磐市地域公共交通計画の策定
- ・バス停サポーター制度によるベンチの設置

交通会議における検討

協議会の開催状況 3回開催(4~5回程度開催予定)

- ・第1回(令和4年4月18日)令和3年度決算、令和4年度予算案について、令和5年度フィーダー補助申請に係るネットワーク計画の認定について、赤磐市地域公共交通計画調査業務に係るプロポーザルの実施について
- ・第2回(令和4年7月22日)令和3年度赤磐市バス利用実績について他
- ・第3回(令和4年9月28日)市民アンケート調査票案について、赤磐市バス運行に関する条例の改正について他

定量的な目標・効果

地域内フィーダー系統

(目標)・年間利用者数を 1,210人(R3.10～R4.9)以上とする。

(根拠)・デマンド化運行の利用圏域人口を基に調整した人口増減率により算出

(効果)

- ・既存の路線バス、市民バスだけでは対応できなかった周辺部に住む住民の移動手段の確保
- ・ドア・ツー・ドア化による停留所までの徒歩負担軽減
- ・運行頻度の向上による様々な活動(通院、買物、余暇活動等)への対応

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・利用促進事業の一環で市の広報紙においてバス利用の呼びかけを行った。
- ・「地域住民のニーズをヒントとし、持続可能な交通手段確保に努める」とした点については、利用者にヒアリングを行い利用実態を把握した。

実施した利用促進策

- ・令和3年10月から定期券(1, 3, 6か月)の導入を行った。
- ・令和3年11月バス停サポーター制度(地域と協働して公共交通を維持していく取組の一つとして、バス停留所近くの店舗等に公共交通会議がベンチを置かせてもらう)を利用し、マルナカ山陽店、JA山陽支店、熊山駅へベンチを設置した。
- ・令和4年4月から路線を延伸し、利用できる目的地を増やすことで利便性の向上を図った。
- ・利用者インタビューを実施し、利用者の声(利用目的や利便性など)を市の広報紙上で紹介した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・令和4年4月から路線を延長したが、目標年間利用者数には到達しなかった。利用される方にとっては、地域拠点への移動ニーズは確実に上がっている状況である。しかし、当地域においては、高齢化が進み、人口減少が進んでおり大幅な利用増加は望めないが、新規利用者開拓を目指すとともに、目的地を増やす等、より利便性が高く持続可能な公共交通を検討していきたい。

地域住民の意見の反映

- ・随時運行事業者や地域住民の代表などと連絡をとり、利用者の要望・意見を把握するよう努めている。
- ・地域住民から自宅前まで車両を寄せて欲しいとの要望があった。運行車両(10人乗り)以外に、タクシー車両の登録があることを確認したため、住宅付近の車幅などにより、小型車両で運行できる運用となっている。
- ・赤磐市自治連合会長からの要望により、仁美地域の便を佐伯北診療所から周匝までの路線延長を行った。

事業実施の適切性

- ・事業計画に従い、適切に事業が実施された。
- ・デマンド化による運行範囲の拡大により、市民バスを定時定路線で運行していた頃と比較して、バス停までが遠い、あるいは高低差がある等でバスを利用できなかった住民への移動手段を確保している。
- ・日常生活における通院や買い物等を利用の目的として一定の利用者数を維持しており、地域住民の重要な交通手段として定着していることが伺える。

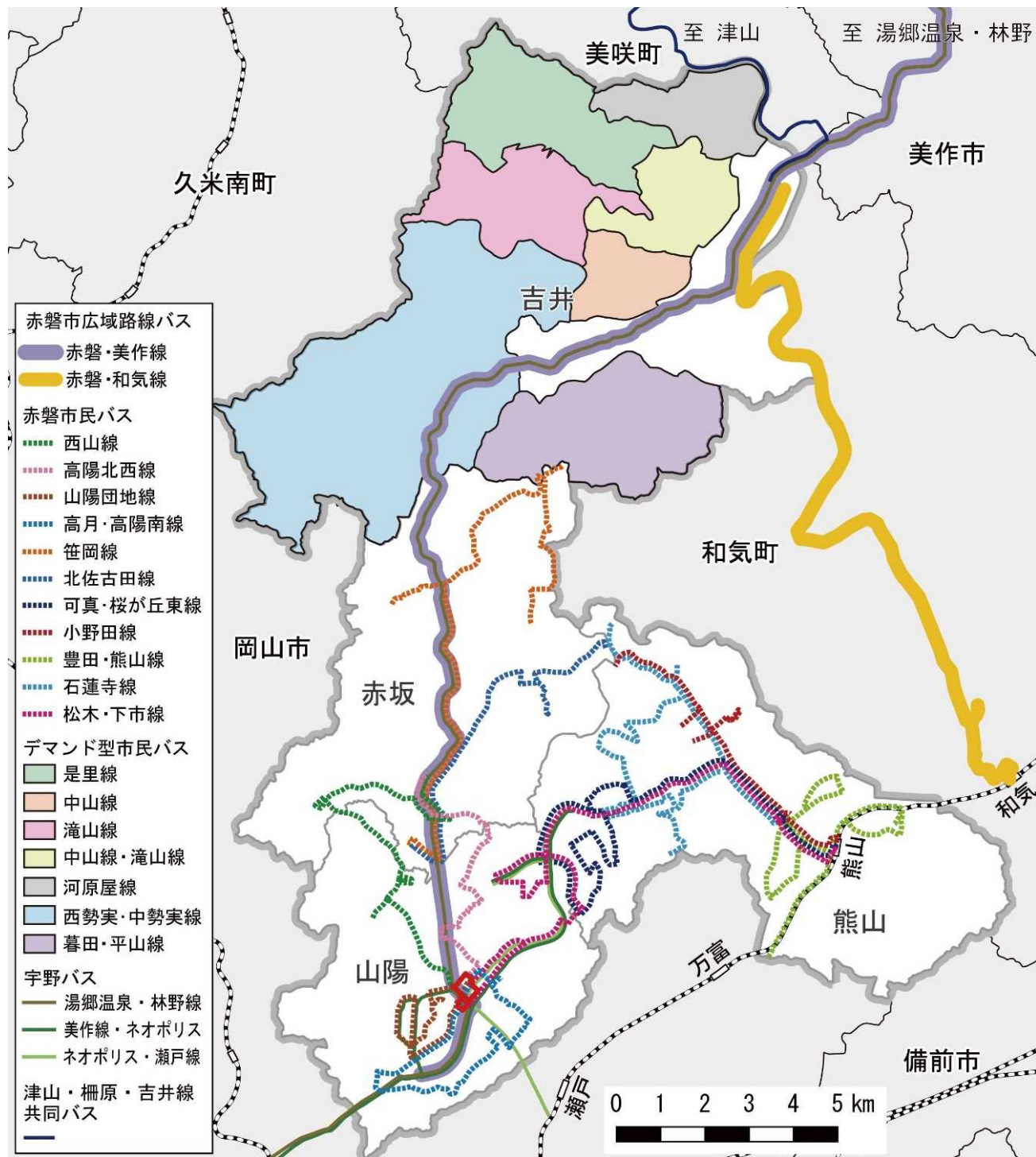
目標・効果達成状況

- ・令和4年4月1日より仁美地域の便を佐伯北診療所から周匝の地域拠点へ直接アクセスできるよう路線延伸し利便性の向上を図った。併せて年間の利用者目標値を970人から1,210人へ計画の変更を行いましたが、利用者は930人（達成率76.9%）にとどまり、目標達成には至らなかった。
- ・継続して一定の利用者数を保持しており、地域住民の通院・買い物等、日常生活に必要な地域内交通移動を維持し、地域を活性化させるために地域に必要な事業であると判断される。

事業の今後の改善点

- ・令和4年4月1日から佐伯北診療所から周匝まで路線を延長したことに伴い、仁美地域から周匝への移動のニーズは高まってきている。
- 引き続き、地域住民のニーズ、運行事業者の意見の把握を行い持続可能な交通手段確保に努めることで、ひいては地域を活性化することに寄与していきたい。
- 今後も地元区長等と連携して、継続的な広報活動、利用促進活動に取り組んでいく。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名	①是里線、②中山線、③滝山線、④河原屋線、⑤西勢実・中勢実線、⑥暮田・平山線
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	①月水木 2回 ②月水木2回 ③火金3回 ④火金3回 ⑤火水金3回 ⑥月木4回
	祝日、年末年始(12/29～1/3)運休
運賃	大人200円 小学生、障害者とその付添者、75歳以上の方、おかやま愛カード所持者100円 乳幼児無料



令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 鏡野町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

鏡野町の概要

- ・平成17年3月に2町2村が合併
- ・人口 12,062人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 419.69km²

交通会議の構成員

町民の代表者 バス事業者 タクシー事業者
輸送事業者の運転手団体 議会議員 学識経験者
岡山運輸支局 津山警察署 岡山県 鏡野町

概 要

平成17年3月の町村合併を機に、様々なバスが十分な総合調整を図ることなく運行を続けていた状況から、路線の競合・運賃の混在など様々な問題を調整し、利便性の向上に取り組んできた。

町の中心部は役場本庁に加え、病院や大規模商業施設などが集中し、公共交通のみならず公共サービスレベルが行き届いているが周辺部の特に奥津・上齋原・富地域の住民については、通勤、通学、通院、買い物等に不便をきたしている状況である。

こうしたことから、バス運行の状況を整理し、津山市から鏡野町の石越間を運行している中鉄北部バスの主要なバス停へのアクセスを可能とすることを目的とし、上齋原～マルナカ線については令和元年10月より毎日4.5往復(9便)運行し、その路線に箱の停留所で接続させる富～箱線乗合タクシーについては月曜から土曜日の週6日、一日1往復(2便)運行している。

また、津山ごんごバス西循環線の町内乗入れの本格運行が令和元年10月から始まった。

協議会の主な取り組み

乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等
市町村有償旅客運送の必要性及び運賃等
交通会議の運営方法等
利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
公共交通結節点における待合所などの環境整備
情報案内板整備

協議会における検討

令和2年 6月16日 地域内フィーダー系統確保維持計画変更の承認(書面開催)
令和2年 7月28日 鏡野町地域公共交通網形成計画の策定について
地域公共交通調査事業について
令和2年11月17日 地域公共交通計画策定について
アンケート調査について
令和2年12月20日 令和2年度鏡野町生活交通確保維持改善計画事業評価
(書面開催)
令和3年6月28日 地域内フィーダー系統確保維持計画変更の承認(書面開催)
令和3年9月10日 高清水トレイル駐車場連絡シャトル便モニター実証運行
の承認(書面開催)
令和4年6月17日 地域内フィーダー系統確保維持計画について(書面開催)
令和4年8月31日 乗合タクシー富～箱岩橋線の増便の承認
乗合タクシー富～勝山線の改編の承認
自家用有償旅客運送更新登録の申請の承認

鏡野町地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

フィーダー系統

- (目標) ・公共交通に対する満足度を47.0%以上に上げる(昨年度実績:35.9%)
・上齋原～マルナカ線の1回当たり利用者数を3人以上とする (昨年度実績:1.6人)
・西循環線の1回当たり利用者数を6.1人以上とする (昨年度実績:6.1人)
・乗合タクシーの1回当たり利用者数を2人以上とする (昨年度実績:1.7人)
- (効果) ○ 町域に広く散在する交通不便地域の解消
○ 公共交通サービスの満足度の向上
○ 高齢者等の外出が容易になることによる元気な高齢者の増加に伴う医療費の削減
○ 地域間格差の是正と地域間交流の増加による町の活性化
○ 医療・商業施設へのアクセス確保による生活環境の向上
○ 町民の生活不安の解消と定住意識の向上

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

すべての路線について、継続して乗降調査を行い、利用者の要望を踏まえて町営バス路線の一部変更を行った。
また、津山ごんごバス西循環線の鏡野町延伸状況を毎日単位で把握した。

実施した利用促進策

- ・ケーブルテレビでの冬季運行についての広報
- ・地域ぐるみ、保育園の遠足での利用の呼びかけ
- ・中学校卒業生(高校入学予定者)に対し、通学にバスを利用してもらうよう広報活動を行った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・引き続き広報紙、テレビ、インターネットなどを通じて広報活動を行うとともに、学校や高齢者組織、団体など個別に周知を行い利用促進につなげていく。
また、津山市との連携を一層強めて、利用者のニーズの掘り起こしを推進する。
- ・乗合タクシーの利便性向上のため、増便を検討する。
(令和4年10月以降実施)
- ・結節点(プラント5バス停)のバス待合所整備。

地域住民の意見の反映

- ・運行日の見直しについて、影響の有無を含め、他路線の利用状況を確認した。
- ・利用者の声に応えられるよう、乗合タクシーのサービス向上を事業者に指導した。
- ・住民意見や要望に基づき、民間事業者の幹線系路線の縮小を補完するため、フィーダー系統路線の便数拡大を行った。
- ・各路線バスにおいて、毎年6月と11月に乗降調査を実施している。

鏡野町地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

すべての路線において、新型コロナウイルス感染症に配慮しながら、可能な範囲で実施された。

目標・効果達成状況

①公共交通に関する満足度

【目標】公共交通に対する満足度は38.7%で、目標値の47.0%を下回った。

②上齋原～マルナカ線

【目標】・1回当たり利用者数は、1.9人で、目標の3人以上は達成できなかった。

【効果】・増便により上齋原地域、奥津地域の交通不便地域の解消

・外出が容易になり、元気な高齢者の増加とその社会性の向上

・地域格差の是正と、地域間交流の増加による町の活性化

・医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上

③津山ごんごバス西循環線

【目標】・1回当たり利用者数は、6.9人で、目標の6.1人以上は達成した。

【効果】・地域格差の是正と地域間交流の促進による町の活性化

④乗合タクシー 富～箱線

【目標】・1回あたり利用者数は、1.9人で、目標2人以上を達成できなかった。

【効果】・富地域の交通不便地域の解消と、地域格差の是正による町の活性化

・医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上

事業の今後の改善点

①上齋原～マルナカ線

・地域格差の是正のため開設した路線であり、コロナ禍を経て利用者数も回復傾向にあり、今後も利用促進を図り便数を維持する。

・町北部地域での人口減少が著しく、利用者の大幅な増加は見込めないが、外出支援策を検討していく必要がある。

②津山ごんごバス西循環線

・路線の再編、バス車両の更新などの影響により、利用人数が回復傾向にあり、引き続き利用促進に努める。

③乗合タクシー富～箱線

・令和4年10月より、復路便を1便増便し利用促進を図っている。

・地域住民の足となる乗合タクシーとして利用促進の在り方、乗り継ぎ方法等、地域の意見を踏まえ検討する。

上記3路線のほか、町営バス（福祉バス）や民間バスを含め、町全体の公共交通のあり方を検討し、交通空白地域の解消をはじめ高齢者、障がい者等が利用しやすい公共交通を目指す。

交通体系図 ・ 運行系統図 別紙

系統名 : 上齋原～マルナカ線
運行形態 : 4条路線、乗合バス型
運行日・便数 : 毎日運行 9便／日
運賃 : 1回おとな200円(こども、障がい者100円)

系統名 : 津山ごんごバス 西循環線
運行形態 : 4条路線、乗合バス型
運行日・便数 : 毎日運行 6便／日
運賃 : 1回おとな200円(こども100円)

系統名 : 富～箱線乗合タクシー
運行形態 : 区域運行
運行日・便数 : 予約運行(日曜、祝日、12月29日～1月3日の年末年始を除く週6日)
2便／日(令和4年10月より3便／日)
運賃 : 1回 100円

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 吉備中央町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



吉備中央町の概要

- ・平成16年10月に2町が合併
- ・人口 10,886人(令和2年国勢調査)
- ・面積 268.78km²

交通会議の構成員

岡山県 吉備中央町 中鉄バス(株) 備北バス(株) (有)加茂川タクシー 賀陽タクシー(有)
(有)難波タクシー 賀陽交通(株) カヨー中央観光(有) 町議会 町老人クラブ連合会
町障害者等地域自立支援協議会 住民代表 学識経験者 岡山運輸支局
岡山北警察署

概 要

岡山県のほぼ中央に位置し、町内全域が過疎地域で中山間部が大部分を占めており、高齢化率は40%を超えている状況である。町全体で見ると、バス利用者は減少傾向で、民間路線バス事業者は年々赤字額が増加している。それに伴い、路線維持に係る町の経費も増加している。

総社南高北～宮前線及び総社駅～妙仙寺線は、高校生の通学や地域住民の通院、買い物等に利用されており、鉄軌道のない当町にとって、総社市への唯一の交通手段であり必要不可欠なものである。

平成27年10月から利用の少ない便を廃止するとともに、高校生のニーズ(部活動終了時刻)に合わせたダイヤ改正を行い、当該路線の利用者は増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和元年度及び令和2年度の利用者数は大幅に減少した。令和3年度及び令和4年度については、総社南高校の通学者の増加に伴い、利用者数も増加している。今後、利用者のニーズを定期的に把握し、より効率的な時刻設定を目指していく。

交通会議の主な取り組み

- ・利用者のニーズに合わせた時刻設定の検討
- ・効果的な周知方法の検討

交通会議における検討

交通会議の開催状況 3回開催

- ・第1回(令和3年12月3日)令和3年度事業の事業評価(書面協議)
- ・第2回(令和4年 6月7日)令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- ・第3回(令和4年12月7日)令和4年度事業の事業評価

定量的な目標・効果

総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺前線

(目標)・利用者数を3,321人(1月当たり277人)とする。(令和元年度の1.0倍)

(効果)・当該路線を維持することにより、公共交通空白地域が解消されるとともに、高校生、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、JR総社駅へ接続することにより、広域的な移動の利便性が向上する。

・高校生の通学手段が確保されることにより、保護者における遠距離送迎の負担軽減及び自動車利用の抑制が図れる。

・総社方面から吉備中央町への公共交通が存在することで、総社方面からの観光客等の移動手段が確保される。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

高校生以外の利用者の掘り起こしを目的として、運行路線の一部となる総社市地域住民へ本路線を周知するために総社市と連携し、当該区域の町内会を通じて広報を展開しているものの、朝夕の通学時間帯以外の便における利用は微減となった。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

コロナの影響の中、利用者が安全に利用できるよう、感染症対策を講じて運行を行っている。また、高校生以外の外出機会を増やせるよう、吉備中央町及び総社市において、当該路線の周知に向けた広報を行った。

実施した利用促進策

・中学3年生を対象に中学校で行われた高校進路説明会に出向き、保護者や生徒に対して当該路線を含む路線バスの説明、利用促進及び補助制度の周知を行った。

・令和4年1月に町広報紙に利用促進記事を掲載した。また、運行区域の一部となる総社市の地域住民に周知を図ることを目的に同市を通じて各町内会長へ各戸回覧を依頼した。

地域住民の意見の反映

・地域住民の意見を参考にし、本町から総社市等の町外へバス通学する生徒に対する通学費補助制度について、令和2年4月から電車での通学費も新たに対象としている。

・令和3年10月から町内を巡回する町営バスと町内全域でのデマンドタクシーの実証運行を開始しており、本路線との乗り継ぎ等により利用者の拡大を図ることとしている。

事業実施の適切性

- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
地域住民の唯一の公共交通を確保できている。
月ごとの全便の利用者数を注視しながら、必要に応じて事業者に対し利用状況の説明を求めている。
中学校に出向いての利用促進及び周知、広報紙への記事掲載等により公共交通に対する住民意識の向上を図っている。

目標・効果達成状況

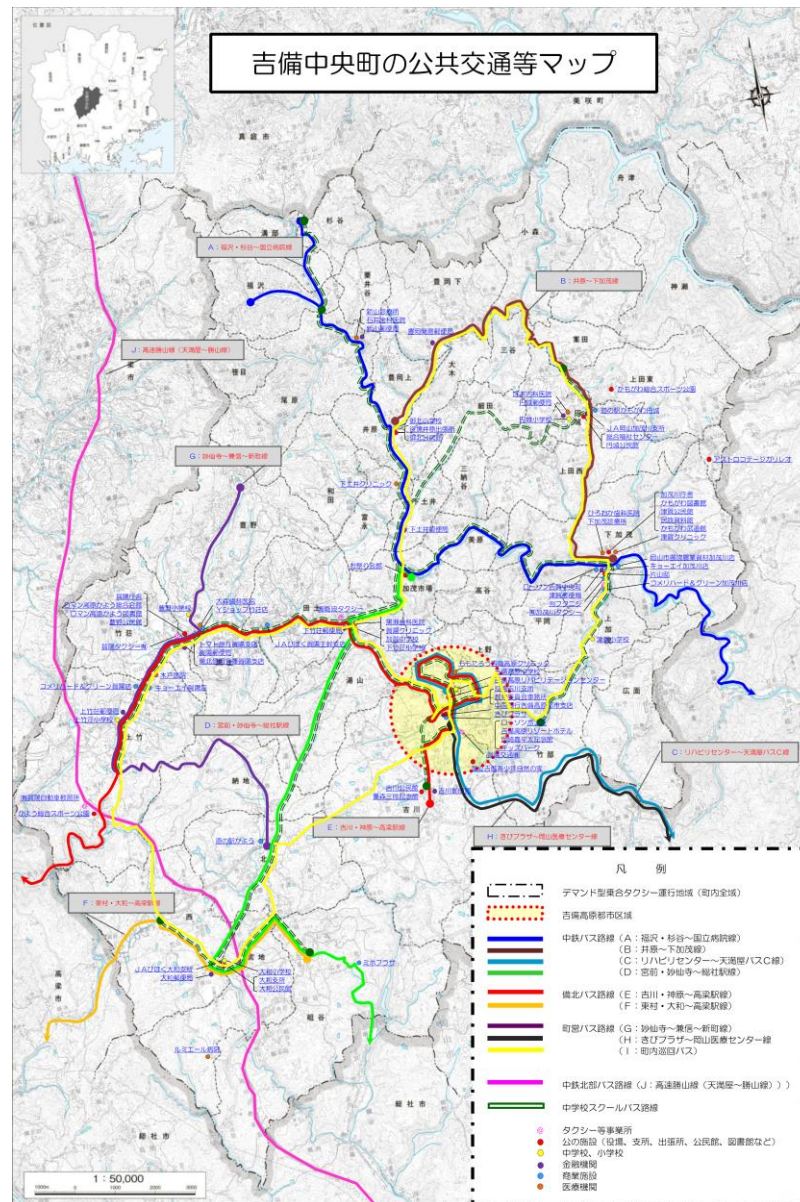
- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
(目標) 利用者数は5,470人となり、目標3,321人を大きく上回った。これは、計画策定時に新型コロナウイルス感染症の影響を勘案して利用者数を下方修正していたこと、また、総社南高校の通学者数の増加により利用者数が増加していることが主な要因として挙げられる。今後、高校生以外の交通弱者等の新規利用者を者を掘り起こすための施策を積極的に実施し、持続可能な路線を目指していく。

(効果) 当該路線地域の公共交通空白は解消している。
高校生通学者の交通手段が確保されるとともに、高校生保護者の送迎負担を軽減できている。

事業の今後の改善点

- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
高校生通学者に対しては、引き続き増加又は現在の推移を維持するよう、ニーズの把握をしながら、より利用しやすい路線を目指していく。
運行区域の一部となる総社市の交通担当者と引き続き密に連携を取り、同市の地域住民への利用を増加させるための施策を検討していくこととしている。

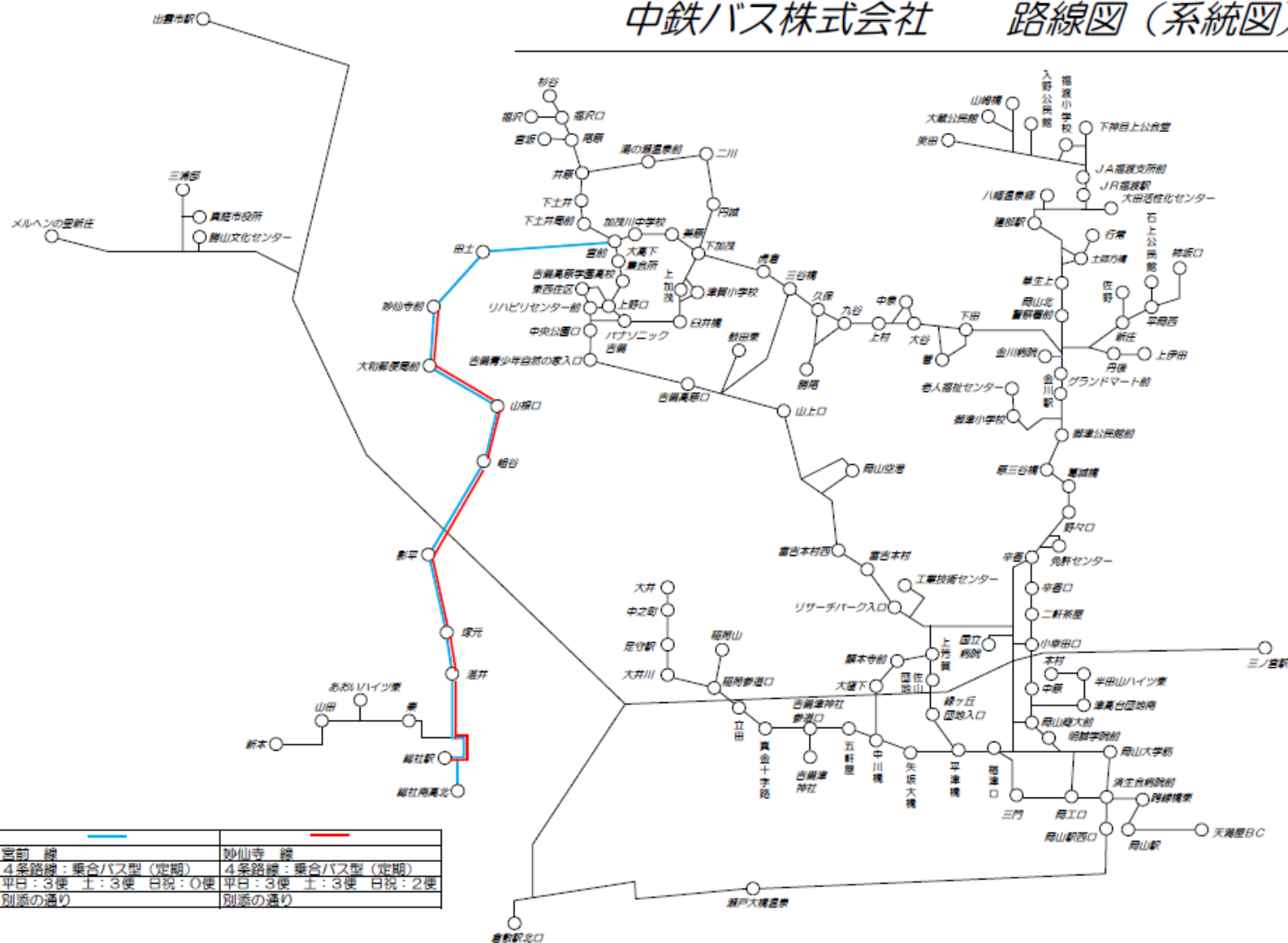
交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

中鉄バス株式会社

路線図 (系統図)



色別		
系統名	宝前 線	妙仙寺 線
運行形態	4条路線：乗合バス型（定期）	4条路線：乗合バス型（定期）
運行日・便数	平日：3便 土：3便 日祝：0便	平日：3便 土：3便 日祝：2便
運賃	別添の通り	別添の通り

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 久米南町地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



久米南町の概要

- 昭和29年4月に、弓削町、誕生寺村、龍山村及び神目村の1町3村が合併
- 人口 4,530人(令和2年国勢調査)
- 面積 78.65km²

協議会の構成員

西日本旅客鉄道(株)岡山支社、(一社)岡山県タクシー協会、自治会連合会、久米南町校長会、久米南町PTA連合協議会、久米南町民生児童委員協議会、久米南町老人クラブ連合会、中国運輸局岡山運輸支局、岡山大学大学院、岡山県、美咲警察署、久米南町

概 要

【現況】 鉄道:JR津山線(町内に3駅)、バス:混乗型スクールバス5路線、デマンド交通「カッピーのりあい号」1区域、福渡病院行きバス1路線

【課題】 地形や移動ニーズと、町民バス(従来)の運行形態との不整合、公共交通空白地域の存在等

【目標】 町民だれもが日常的に利用できる公共交通(具体的な事業:デマンド交通の導入、スクールバスの運行、近隣市町とを結ぶ交通サービスの充実)

まちの魅力を高め、「ひと」がいきいきと交流できる公共交通(事業:地域と連携した公共交通の利活用による外出促進、「ひと」が集う交通拠点づくり)

協働により守り、育て、未来につなげる公共交通(事業:公共交通を地域で支える仕組みの構築、公共交通を利用するきっかけづくり)

協議会の主な取り組み

【公共交通体系の再編】

- ・デマンド交通の本格運行に伴い、町民バスを混乗型スクールバスへ転換するにあたり、運行経路や車両等について、町教育委員会とともに検討を行った。
- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」について、試験運行をへて平成28年4月から町全域における本格運行を開始し、令和2年1月から運行形態の見直しを行った。
- ・令和3年4月から運行日時の拡大を行った。

【公共交通マップ・時刻表の作成】

- ・平成28年4月から本格運行を開始したデマンド交通を含めた町内全域の公共交通マップ・時刻表を作成した。(平成28年度より全戸配布後、説明会等で適宜配布)

【計画の策定】

- ・令和3年3月に久米南町地域公共交通計画の策定を実施した。

協議会における検討

協議会の開催状況:

今年度2回(うち書面開催1回)

●令和4年度第1回(書面開催)

・生活交通確保維持改善計画について議論及び承認 等

●令和4年度第2回

・生活交通確保維持改善計画の事業評価について議論及び承認 等

定量的な目標・効果

(目標)

- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」の令和3年10月～令和4年9月における利用実績：11,000人（昨年度実績10,244人）
- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」の乗合率：26%（集計方法変更のため昨年度実績なし）

(効果)

- ・市内の公共交通空白地域が解消され、通院や買い物等のために日常的に利用できる移動手段を確保することができる。
- ・幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系を構築することができる。
- ・高齢者等の住民の外出機会を増やし、健康寿命を延ばすことで、地域住民の活動機会の増加等による地域の活性化が期待される。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・利用状況に合わせて最適な運行効率となるよう配車システムのパラメータ設定を行った。
- ・輸送の効率化及び収支率の向上のため、貨客混載事業による保育園給食食材の配送を開始した。

実施した利用促進策

- ・町全体の公共交通に関する活用のしおりやデマンド交通のチラシを作成し、全戸配布ののち必要に応じて適宜配布を行った。
- ・デマンド交通の主要乗降場所にステッカーを掲出した。
- ・説明会や講習会などを独自開催のほか、各団体等の総会などの場を活用し行った。
- ・利用者数の増加と来町者の移動ニーズへの対応を目的に、利用対象者を町民以外へも拡大した。
- ・運行事業者により利用促進のための啓発グッズの配布を行った。
- ・ホームページにデマンド交通の案内を掲載し、周知を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・「引き続き利用状況の把握に努め、より持続可能な交通ネットワークが構築されることを期待する。」とされたことに関して配車システムの活用により、詳細な利用状況の把握と利用実態の分析を行った。

地域住民の意見の反映

- ・令和3年12月、令和4年6月に書面にて地域公共交通会議を開催し、地域住民代表である委員の意見を伺った。
- ・令和3年4月から運行日時の拡大を行った。

事業実施の適切性

- ・ 計画どおり実施されている。運行形態の変更等により、利用者数は前年と比較して増加した。

目標・効果達成状況

(目標)

- ・運行形態の変更や利用促進の実施により、デマンド交通「カッピーのりあい号」の利用実績 は19,036人と目標を大きく上回った。
- ・利用者数の増加と合わせて、デマンド交通の乗合率も38%と目標を大きく上回っている。

(効果)

- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」町内の公共交通空白地域が解消され、通院や買い物等のために日常的に利用できる移動手段を確保することができた。
- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」の全便についてJR津山線との接続を図ったほか、町民バスを混乗型スクールバスに再編したことにより、幹線・支線のネットワークが連携した効率的な運行体系を構築することができた。

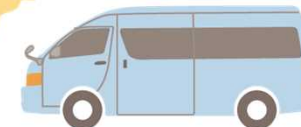
事業の今後の改善点

- ・ 利用者数は、前年と比較して総数として大幅に増加した。さらに利便性を高めつつ効率性生産性を向上させるための見直しを図るため、引き続き配車システムの設定や車両配備方法などを検討していく。
- ・ 運行日及び運行時間帯の拡大を行うなど、配車システムを活用したあらたな運行形態を用いて利用者利便と生産性向上を図っており、継続して事業効果を把握していく。
- ・ デマンド交通をベースとした貨客混載をしており、これらを生かした新たな活用方法を模索し、経費圧縮と合わせて普段デマンド交通を利用しない層へのアピールにより、その家族などへの利用促進につなげる。



カッピーのりあい号

平日8時～17時に予約に応じて運行



スクールバス

平日7時～18時に各地域4便運行

運行系統図 別紙

系統名

運行形態

運行日・便数

運賃

デマンド方式による区域運行

年末年始を除く毎日

一乗車につき大人300円、小学生未満は無料

