

令和6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、(有)赤坂タクシー、(有)荒嶋建設、(有)竹内タクシー、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
- ・デジタルサイネージの設置

交通会議における検討

協議会の開催状況 4回開催(4~6回程度開催予定)

- ・第1回(令和6年4月24日)令和5年度決算、令和6年度予算案について、地域公共交通計画の認定について、熊山地域デマンド型市民バス導入について
- ・第2回(令和6年7月25日)令和5年度赤磐市バス利用実績について、市民バス(笹岡線・北佐古田線)路線の廃止について、吉井地域デマンド型市民バスの区域変更及び料金改定について 他
- ・第3回(令和6年11月8日)広域路線バスJR瀬戸駅への乗り入れについて 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 (R5.10~R6.9)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、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」とした点については、ヒアリングを行い利用実態を把握した。
- ・ヒアリングの結果、令和7年度から吉井地域全域をデマンドエリアと設定(令和6年7月25日交通会議)

実施した利用促進策

- ・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。
- ・R5.9.~R6.2まで広報紙に市民バスにお試し乗車券を刷り込み利用促進を図った。
- ・令和6年2月から赤磐市ハレカハーフ(ICカード)を導入し、65歳以上、障害者手帳等をお持ちの赤磐市民を対象に民間路線バス及び市民バスの運賃を半額にし、利用促進を図った。
- ・令和6年8月吉井地域全区長に対し、現在のデマンド型市民バスの利用方法及び令和7年4月からの区域変更について周知を行った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・「目標が達成できなかった取組について、要因を分析し、引き続き関係者と連携協働を図り、より利便性の高い交通サービスが提供されることを期待する」とした点については、運行事業者及び利用者とのヒアリングにより、利用実態等の把握を行い、また、店舗や診療所へ時刻表を持参して制度説明を行った。

地域住民の意見の反映

- ・運行事業者や地域住民の代表などと密に情報交換を行い、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の乗り入れの要望を受け、運行車両(10人乗り)以外に、タクシー車両の活用により住宅付近の狭小道路の通行が可能となり、より自宅近くでの乗降が可能となった。
- ・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

・コロナ後、利用者の外出機会も年々増加傾向にあり、1,518人の利用があり、目標値の1,210人を上回った。(前年度は目標値1,210人に対し利用者が1,238人と目標を達成。)

路線ごとの分析結果は、西勢実・中勢実線と暮田・平山線は周匝まで路線を延伸した結果、8割以上が周匝周辺、また、仁堀停留所から広域路線バス(赤磐・美作線)への乗り換えで下市までの利用が多くあった。

また、城南地域を運行している是里線及び河原屋線の路線では、定期的な買い物利用がそれぞれ増加、また、周匝停留所から広域路線バス(赤磐・美作線)への乗り換えで下市まで定期的に利用される方が増えたことにより、延べ利用者数が大幅に増加した。

事業の今後の改善点

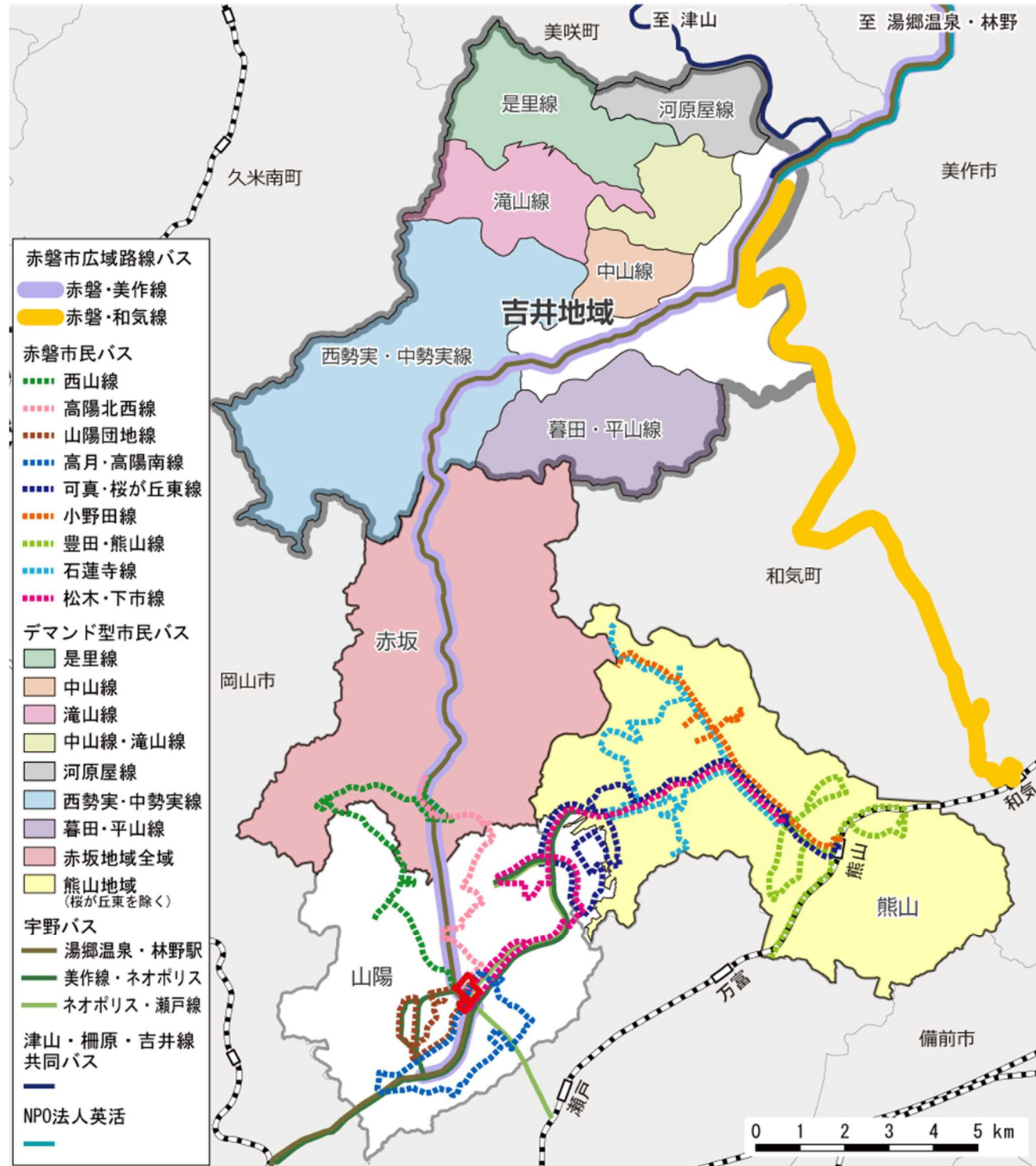
仁美地域から周匝地域への移動ニーズに対応するため、令和4年4月1日から佐伯北診療所から周匝まで路線を延長した。従来からの利用者に加え、仁美地域から周匝までの利用者が増え、周匝への移動のニーズがさらに高まった。これにより、令和7年度より、新たに、周匝・福田・稲蒔・光木・塩木地域を追加し、吉井地域全域をデマンドエリアと設定し、併せて運行便数を増やし予約時間においても前日17時までを2時間前に短縮し利便性向上に努める。

併せて、熊山地域で令和6年12月から導入したAI予約システムを吉井・赤坂地域においても導入し、予約状況に応じた最適なルートを計算し、効率の良い運行を行い、更なる利便性向上に努める。

また、地域外への移動手段である広域路線バス赤磐・美作線について、R7から延伸及び市内の停留所を増設する。

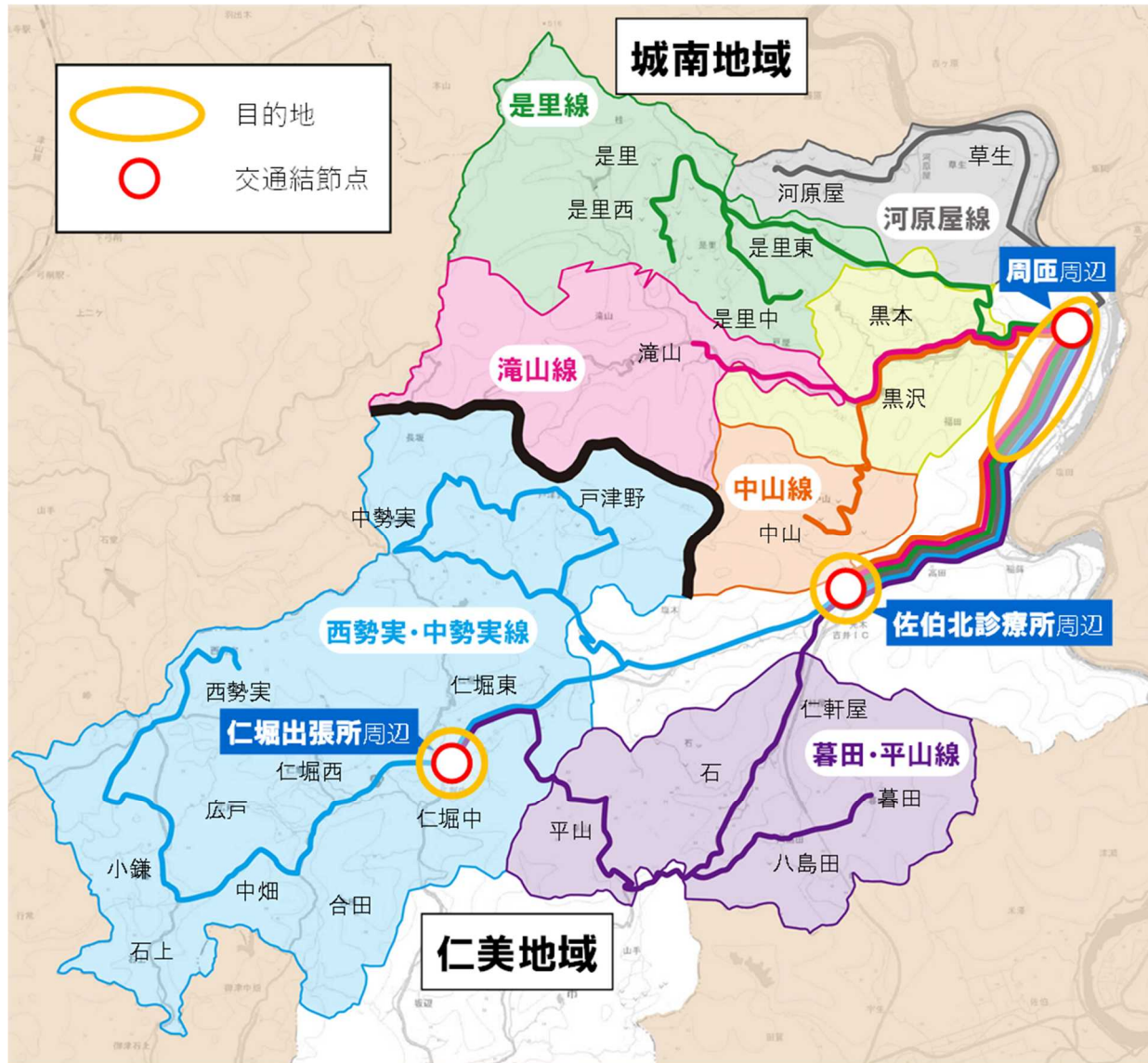
さらに地域外への移動手段の確保のため広域路線バス赤磐・瀬戸線の新設を行い、周匝上からJR瀬戸駅への乗り入れを行う。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

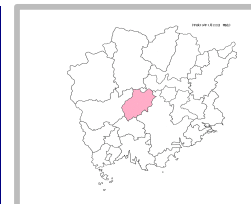
系統名	①是里線、②中山線、③滝山線、④河原屋線、⑤西勢実・中勢実線、⑥暮田・平山線
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	①月水木 2回 ②月水木2回 ③火金3回 ④火金3回 ⑤火水金3回 ⑥月木4回 祝日、年末年始(12/29~1/3)運休
運賃	大人200円 小学生、障害者とその付添者、65歳以上の方100円 乳幼児無料



令和6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) 中鉄北部バス(株) 備北バス(株) (有)加茂川タクシー (有)難波タクシー 賀陽交通(株) カヨー中央観光(有) 運転手組織代表 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 総社市 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。

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。令和5年度から令和6年度にかけて利用者数が大幅に減少した。原因として、通学者の減少が1番の要因と考えられる。今後、利用者の目的を把握し、ローカル局を使った周知方法も視野に検討していく。

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6年6月27日)令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について
- ・第2回(令和6年7月17日)地域内フィーダー補助にかかる地域公共交通計画(案)の一部訂正について(書面協議)
- ・第3回(令和6年12月23日)地域内フィーダー系統確保維持事業に係る評価

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**5,470人(1月当たり456人)**とする。

(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

通学生(高校生)に依存している部分があり、通学生によって大きく左右される。中学3年生を対象とした説明会では、利用促進及び補助制度の周知を行った。

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。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

学生の利用数に左右されないよう、一般利用者のニーズ調査をするとともに、交通結節点までの足として、デマンド型乗合タクシーを本格運行した。また、コールセンターを設置して利便性向上に努めた。

地域住民の意見の反映

- ・令和6年10月に無作為に1,000人の町民を対象とした公共交通アンケートを行い、町内の交通体系についての意見があった。その中の意見として、デマンド型乗合タクシーの休日及び夜間の運行に対する意見を精査して交通事業者を含めた意見交換会を行う。

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るとしている。
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。

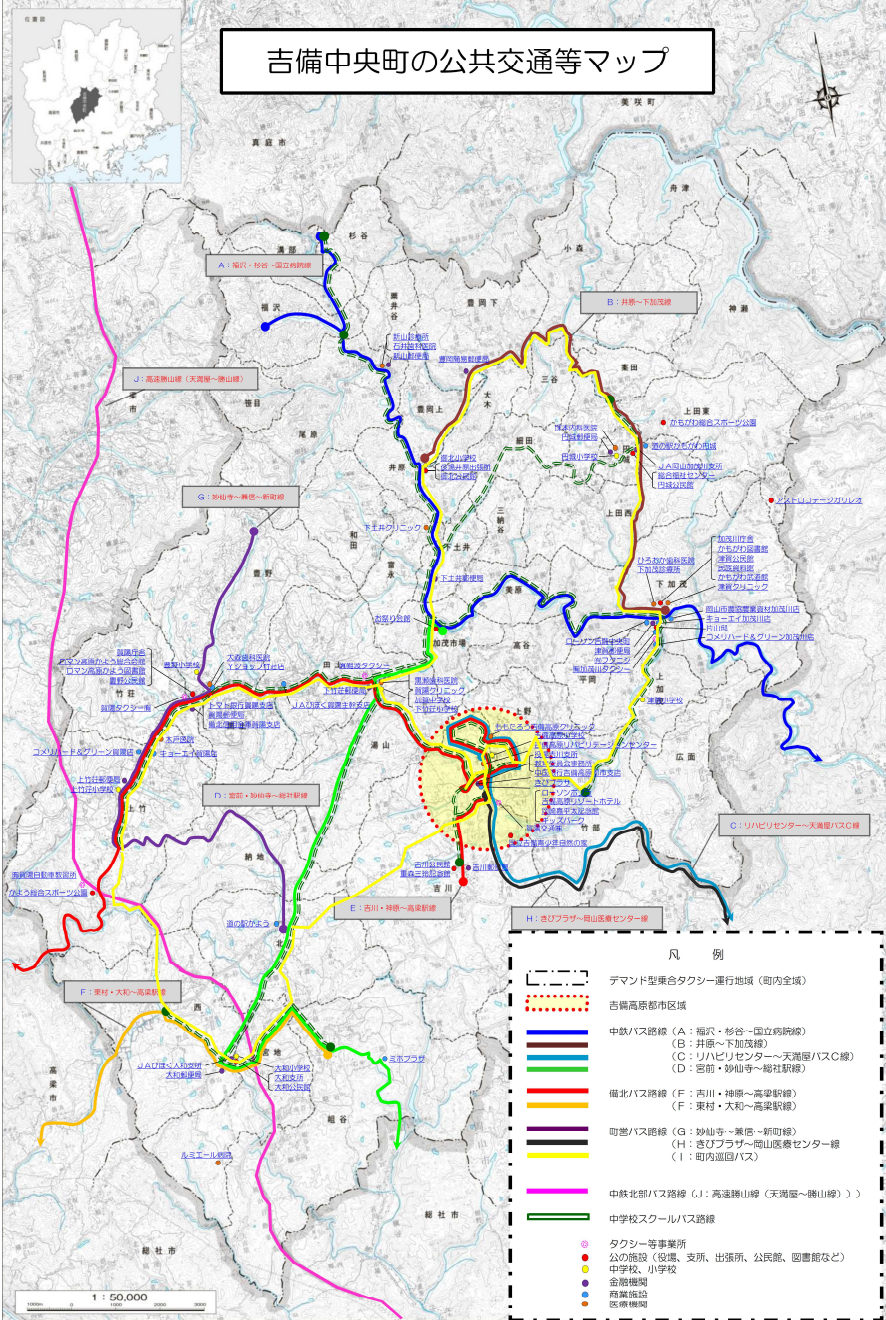
目標・効果達成状況

- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
(目標) 1か月当たり利用者数は**391人**となり、**目標456人**を下回った。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、新型コロナウイルス感染症が落ち着いてきたことで外出等が増加したが、通学生の利用数が減少していることが主な要因として挙げられる。
今後、町内の交通体系の見直しを行うとともに、乗降調査等を実施しながら利用ニーズの調査を行う。
(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。
町外の買い物を選択肢が広がるとともに、外出機会が増えることから健康面にも安心感が生まれる。

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、部活等の時間を考慮し、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。
町内の交通体系の整備を進める中で、実際の利用者に対してより最新の意見・要望を拾い上げる。
周知方法の視野を変え、ローカル局及び各地区のイベント時での周知を行う。

交通体系図 別紙



令和6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 西日本旅客鉄道(株) 私鉄労組 市シニアクラブ 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29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
 - ・利用促進策の検討(『0yenライド』など)
 - ・バスロケーションシステムの運用(幹線のみ)
 - ・キャッシュレス決済の導入(幹線3路線)
 - ・枝線運行見直しとAIオンデマンド交通の運行開始

協議会における検討

- ・第41回真庭市地域公共交通会議(令和5年12月書面開催)
 - ・第40回真庭市公共交通会議決議結果について報告
 - ・「令和5年度フィーダー系統確保維持事業評価」について承認
- ・第42回真庭市地域公共交通会議(令和6年2月対面開催)
 - ・「第41回真庭市公共交通会議決議結果」、「チョイソコマにわ利用状況」について報告
 - ・「真庭市地域公共交通計画一部改定(案)」、「森の芸術祭フリーパス(仮称)」、「共助による”地域のあし”構築事業(中和地域)」、「まにわくんの運行内容の変更」、「コミュニティバス運行車両整備計画」について承認
- ・第43回真庭市地域公共交通会議(令和6年6月対面開催)
 - ・令和5年度真庭市地域公共交通事業報告を実施
 - ・コミュニティバス「まにわくん」の諸報告、その他諸報告を実施
 - ・「令和6年度真庭市地域公共交通事業計画(案)」、「真庭市地域公共交通計画一部改定」、「真庭市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)」、「岡山県地域間幹線系統確保維持計画(案)」、「自家有償旅客運送更新登録申請に伴う合意」、「森の芸術祭2デイパス」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 : 19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85%(長期的には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

- ・蒜山久世ルート及び新庄久世ルートについて、JR姫新線との乗り継ぎを考慮し、時刻改正を実施。
- ・対象外路線である枝線について、令和6年4月より中和地域で地域運行を開始。

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
- ・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)
- ・キャッシュレス決済の導入

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・日にち限定で運賃を無料とする『0yenライド』を実施。実施日に合わせてイベントを開催することで利用者増加に努めた。
- ・補助対象外路線(枝線)において、AIオンデマンド交通『チョイソコマにわ』を導入(令和5年10月実証運行、令和6年4月本格運行)
- ・まにわくん幹線3ルートにおいて、ICOCA等交通系ICキャッシュレス決済機器及び地域通貨『まにこいん』決済を導入(令和5年10月)

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)「93,684人」

昨年度と比較し、若干の減少となり、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で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85%(長期的には100%)」⇒(実績)「89.5%」(19台中17台令和6年9月末)(令和6年1月にハイエース車両3台を更新)

(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。

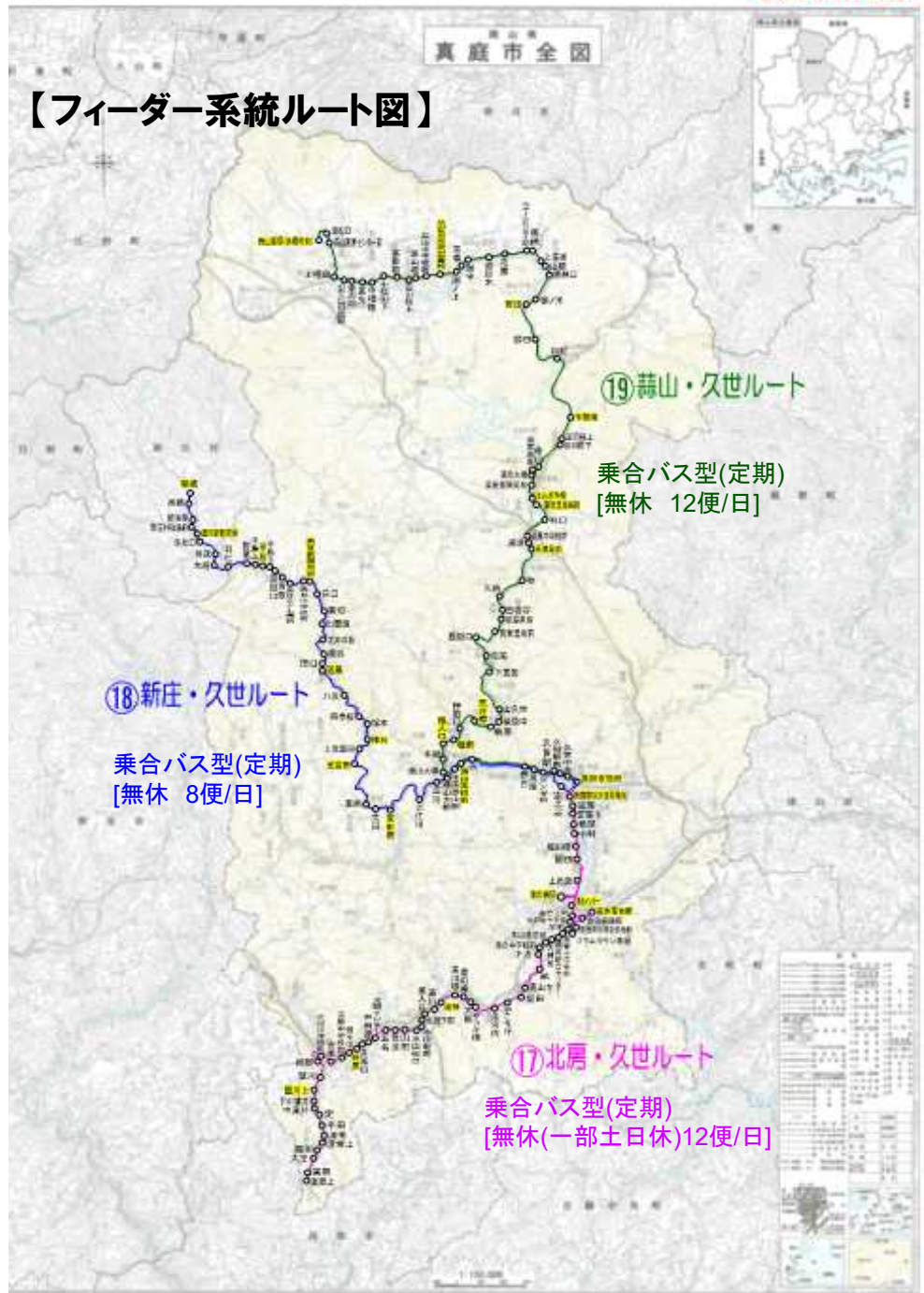
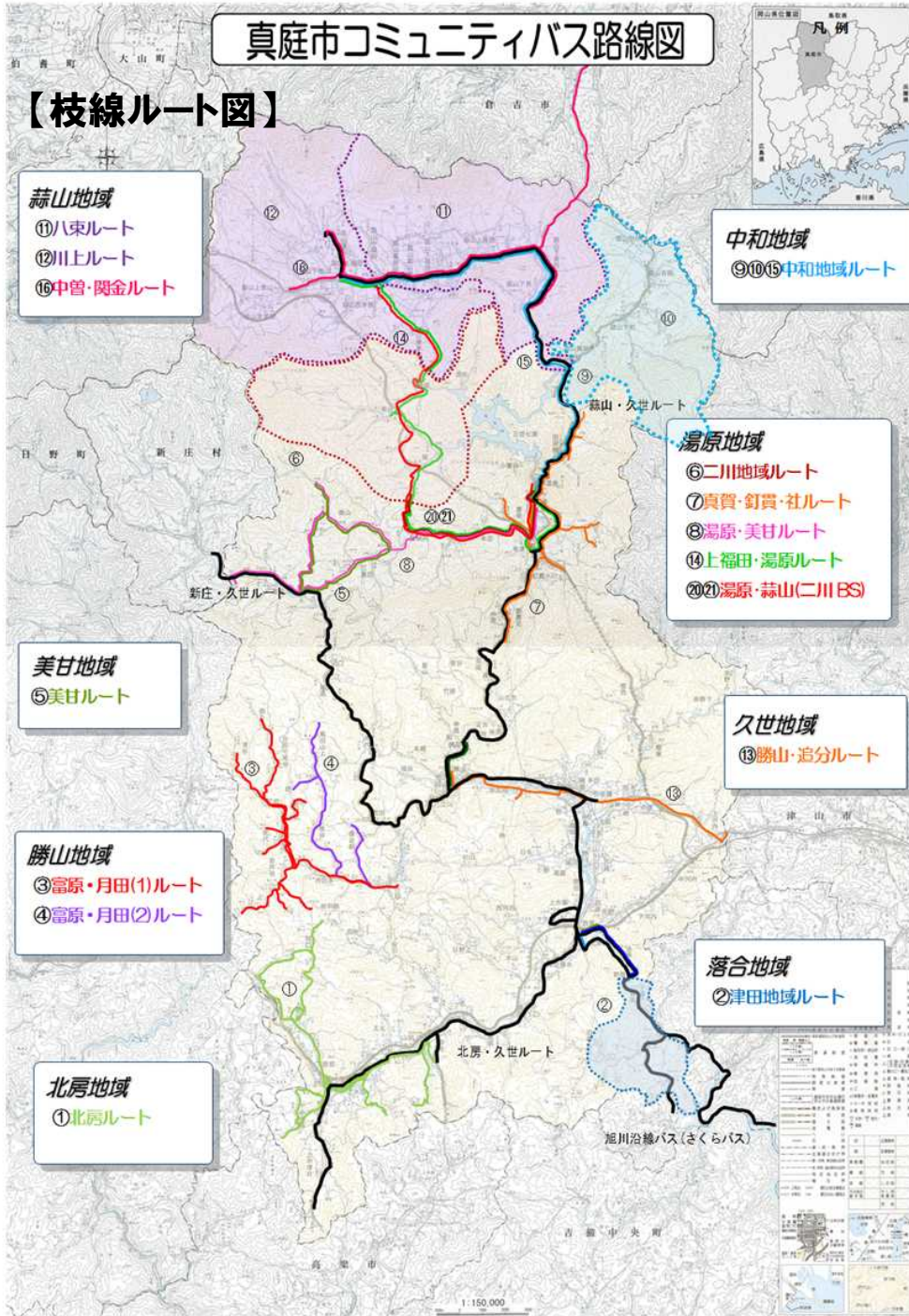
事業の今後の改善点

- ・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。AIオンデマンド交通「チョイソコマにわ」を推進する
- ・バスロケーションシステムの機能強化や周知及び利活用策を検討し、観光利用の促進を図る

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6年4月以降



令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

井原市公共交通会議

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



井原市の概要

- ・平成17年3月に1市(井原市)2町(芳井町・美星町)が合併
- ・人口 38,384人(令和2年度国勢調査)
- ・面積 243.54km²

交通会議の構成員

住民代表、障害者団体代表、学識経験者、北振バス(株)、(株)井笠バスカンパニー、日の丸タクシー(株)、一丸タクシー(株)、井原交通(株)、井原鉄道(株)、岡山運輸支局、井原警察署、岡山県、福山市、井原市

概要

○地域の概況

井原市は、県の西南部に位置し、高梁川支流の小田川が地域の南部を西から東へ貫流し、その流域の平野部に市街地が形成されている。また、北部は標高200～400メートルの丘陵地帯で、市街地を除いては、ほとんどが山々に囲まれた中山間地域である。

○公共交通の現状

市南部を東西に走る鉄道井原線を軸に、隣接市町と市中心部や芳井・美星地区を結ぶ路線バス、市内循環バス「井原あいあいバス」、芳井・美星地区スクールバスの一般混乗及び予約型乗合タクシーが運行している。

○公共交通の問題点や課題

バス路線の見直し・効率化

地域によって異なる「公共交通の利用しやすさ」の改善

地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

公共交通ネットワークの確保・維持

○地域の目標(公共交通計画基本方針)

地域特性に対応した公共交通体系の構築

誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり

連携や協働による公共交通の確保・維持

【市内公共交通網の現状】

鉄道井原線	
路線バス	7路線13系統
市内循環バス	6路線12系統
スクールバス(一般混乗)	6路線15系統
予約型乗合タクシー	井原地区(7地区) 芳井地区 美星地区

協議会の主な取り組み

- ・利用実態に応じたバス路線の見直し
(運行見直し基準に基づき路線見直し等を行う)
- ・予約型乗合タクシーの運行区域拡大と利便性の向上
- ・広報紙「公共交通かわら版」等による情報発信
- ・バス体験学習会や出前講座による利用促進

協議会における検討

協議会の開催状況 4回開催(事業関係事項)

- ・令和5年12月21日 令和5年度「地域公共交通確保維持改善事業」に係る事業評価について
- ・令和6年3月26日 あいあいカーの利用状況について(報告)
- ・令和6年6月20日 令和7年度国庫補助事業に係る地域公共交通計画の認定について
- ・令和6年11月19日 あいあいカーの利用状況について(報告)

定量的な目標・効果

(目標)

- ①バスと予約型乗合タクシーの年間利用者数 297千人以上とする
(令和4年度実績 297千人)
- ②予約型乗合タクシー(あいあいカー)の年間利用者数 3,200人以上とする
(令和4年度実績 3,128人)
- ③予約型乗合タクシーの1便あたりの平均利用者数 1.2人/便以上とする
(令和4年度実績 1.2人/便)

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・利用者数だけでなく、利用時間帯や行き先などの利用状況を集計し、公共交通会議で報告、検証を行った。
- ・民生委員を対象とした説明会を実施し、利用方法等の周知を図り、利用促進に努めた。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

- ・「導入したことに満足することなく、定期的に利用状況を分析し、利便性が向上する取組の実施を期待する」とされた点については、公共交通会議において各エリア毎の利用状況(利用者数、利用時間帯、行き先など)を報告、検証を行い、利便性向上のための検討を行った。

実施した利用促進策

- ・公共交通会議広報誌「公共交通かわら版」の発行
芳井・美星地区へ全戸配布(約3,300世帯)し、「あいあいカー」と幹線系統(鉄道・路線バス)の乗り継ぎ時刻を紹介(令和6年2月号)
- ・市ホームページ、利用案内チラシによる周知
- ・地域(民生委員を対象)での説明会の開催
(実施回数:2回 参加者:42人)

地域住民の意見の反映

- ・公共交通会議委員に8名の住民代表を委嘱しており、地域住民の意見や地域の状況を伺うほか、事業についての議論を行った。
- ・芳井・美星地区の民生委員を対象に説明会を実施し、利用方法等の周知や地域の高齢者等の状況、事業に対する意見やニーズの把握に努めた。
- ・令和7年度の次期公共交通計画策定に向け、市民アンケート調査を実施しており、これまでの取組の検証、今後の施策検討に活用することとしている。

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。
- ・令和5年10月で本格運行開始から2年目となり、利用方法が定着したことなどから利用者数は増加傾向にある。住民の通院・買い物を目的とした生活に不可欠な公共交通として地域への定着が図られている。

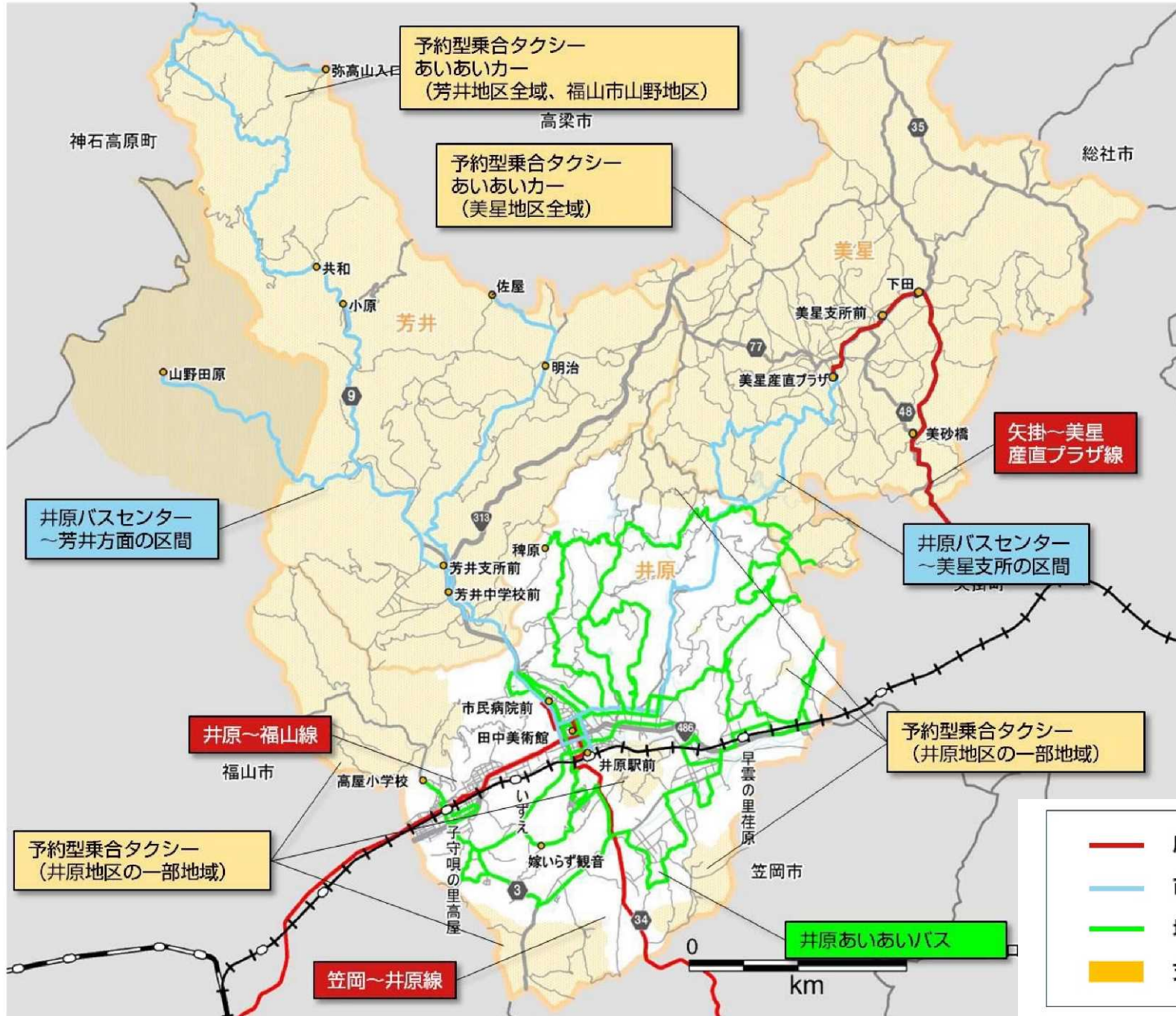
目標・効果達成状況

- (目標)①バスと予約型乗合タクシーの年間利用者数 【目標値】 297千人 【実績値】 261千人(対目標値87.9%)
予約型乗合タクシーの利用者数は増加しているものの、学生の利用が多い路線バス(広域幹線)利用者の減少が大きく、目標値を達成できなかった。
- ②予約型乗合タクシー(あいあいカー)の年間利用者数 【目標値】 3,200人 【実績値】 4,493人(対目標値140.4%)
目標値を前年度実績から設定していたが、利用方法が定着したことなどから利用者数が増加し、目標値を達成した。
- ③予約型乗合タクシーの1便あたりの平均利用者数 【目標値】 1.2人/便以上 【実績値】 1.3人/便
利用者数の増加により1便あたりの利用者数も増加し、目標値を達成した。
- (効果)バス交通空白地域の解消が図られ、交通弱者の通院・買い物等の移動手段を確保することができた。
利用者の増加により、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ができた。

事業の今後の改善点

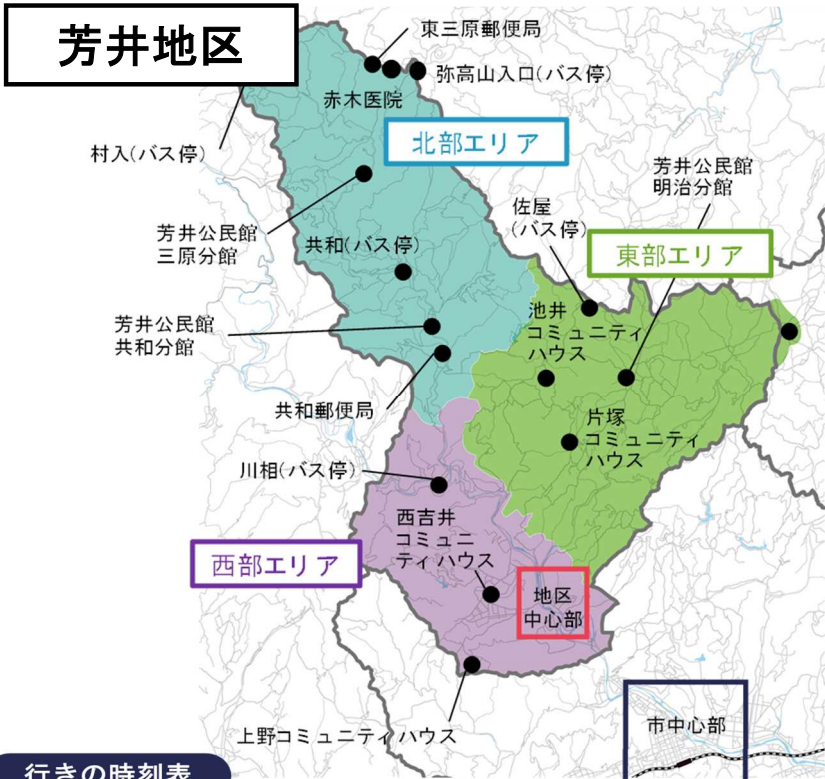
- ・運行の効率化を図るため、引き続き利用状況の集計・検証を行う。
- ・市民アンケート調査の結果を分析し、ニーズを把握するとともに、運行事業者の状況や市の財政負担等を踏まえ、運行内容の見直しを検討する。
- ・公共交通会議広報誌「公共交通かわら版」の発行や地域での説明会等を実施し、利用方法等の周知を図り、利用促進に努める。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 井原市予約型乗合タクシー(芳井地区)
運行形態 4条乗合・区域デマンド型
運行日・便数 毎日運行(1日18便)(年末年始12/29~1/3は、減便して運行)
運賃 地区内の利用300円 市中心部までの利用600円(小学生未満は無料・小学生は半額・障害者手帳等の提示により半額等)



【福山市山野地区乗り入れ部分】
 芳井地区西部エリアにおいて、福山市山野地区を対象に含めて運行している。



行きの時刻表

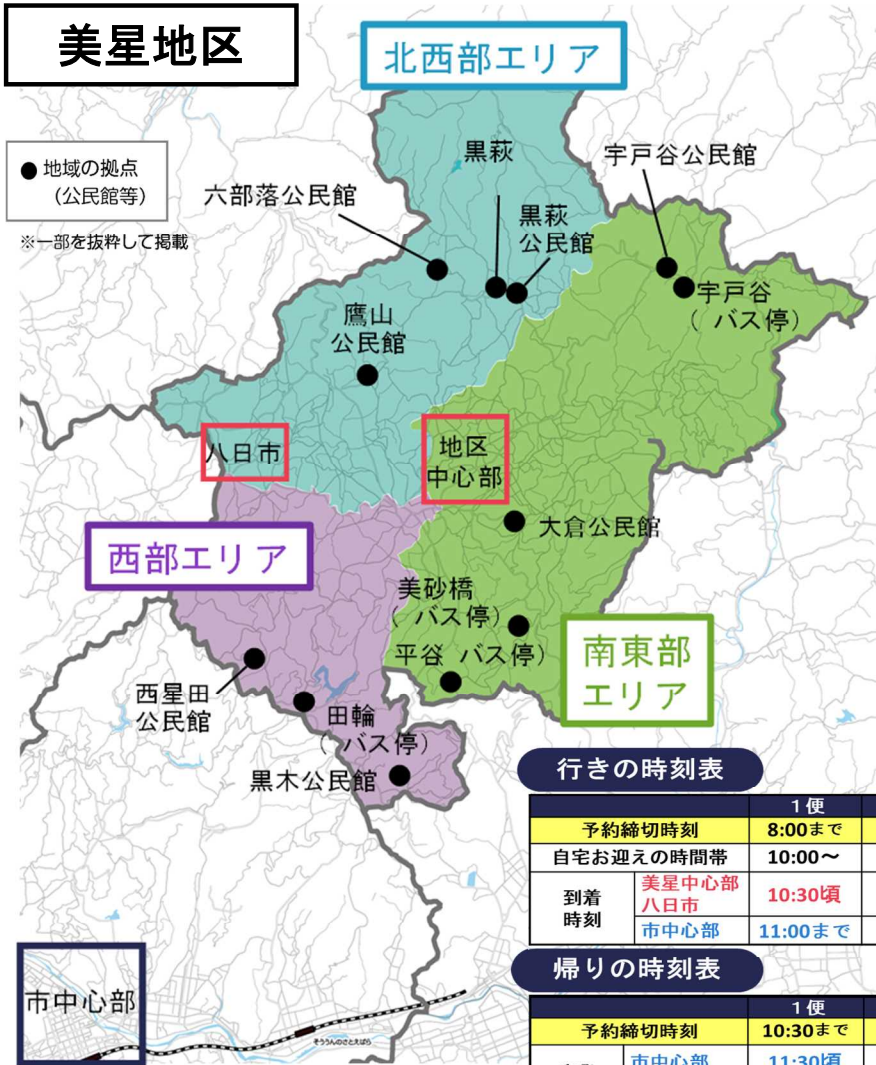
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
予約締切時刻		8:00まで	9:00まで	10:00まで	11:00まで	12:00まで	13:00まで	14:00まで	15:00まで	16:00まで
自宅お迎えの時間帯		10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~
到着時刻	芳井中心部	10:45頃	12:00頃	13:00頃	14:00頃	15:00頃	16:00頃	17:00頃	18:00頃	19:00頃
	市中心部	11:00まで	12:15頃	13:15頃	14:15頃	15:15頃	16:15頃	17:15頃	18:15頃	19:15頃

帰りの時刻表

		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
予約締切時刻		10:45まで	11:45まで	12:45まで	13:45まで	14:45まで	15:45まで	16:45まで	17:45まで	18:45まで
出発時刻	市中心部	11:45頃	12:45頃	13:45頃	14:45頃	15:45頃	16:45頃	17:45頃	18:45頃	19:45頃
	芳井中心部	12:00頃	13:00頃	14:00頃	15:00頃	16:00頃	17:00頃	18:00頃	19:00頃	20:00頃
自宅到着の時間帯		12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~

運行系統図 別紙

系統名 井原市予約型乗合タクシー(美星地区)
 運行形態 4条乗合・区域デマンド型
 運行日・便数 毎日運行(1日18便)(年末年始12/29~1/3は、減便して運行)
 運賃 地区内の利用300円 市中心部までの利用800円(小学生未満は無料・小学生は半額・障害者手帳等の提示により半額等)



行きの時刻表

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
予約締切時刻	8:00まで	9:00まで	10:00まで	11:00まで	12:00まで	13:00まで	14:00まで	15:00まで	16:00まで
自宅お迎えの時間帯	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~
到着時刻	美星中心部 八日市	10:30頃	12:00頃	13:00頃	14:00頃	15:00頃	16:00頃	17:00頃	18:00頃
	市中心部	11:00まで	12:30頃	13:30頃	14:30頃	15:30頃	16:30頃	17:30頃	18:30頃

帰りの時刻表

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
予約締切時刻	10:30まで	11:30まで	12:30まで	13:30まで	14:30まで	15:30まで	16:30まで	17:30まで	18:30まで
出発時刻	市中心部	11:30頃	12:30頃	13:30頃	14:30頃	15:30頃	16:30頃	17:30頃	18:30頃
	美星中心部 八日市	12:00頃	13:00頃	14:00頃	15:00頃	16:00頃	17:00頃	18:00頃	19:00頃
自宅到着の時間帯	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~



令和6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

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 津山市 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月から始まり、令和5年4月1の改変により、現在計10便が鏡野町内に延伸運行している。

協議会の主な取り組み

- ・乗合旅客運送の態様に関する事項
- ・市町村有償旅客運送の必要性に関する事項
- ・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5年2月21日 | 津山ごんごバスマルナカ西循環線の鏡野町延伸運行について |
| 令和5年6月27日 | 地域内フィーダー系統確保維持計画について
かがみの町営バスの路線及びダイヤの改定について |
| 令和5年12月26日 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 |
| 令和6年 5月24日 | 鏡野町公共交通計画の改正について(書面開催) |
| 令和6年 6月28日 | フィーダー補助に係る鏡野町地域公共交通計画(別紙)の認定について |
| 令和6年 8月22日 | 森の芸術祭シャトル便の運行について(書面開催) |

定量的な目標・効果

・フィーダー系統

- (目標) ・上齋原～マルナカ線の【目標】令和4年度実績値の4%増 5,253人 (昨年度実績:5,290人)
・ごんごバス西循環線の【目標】令和4年度実績の2%増 15,285人(昨年度実績:15,662人)
・ごんごバスマルナカ西循環線の【目標】令和4年度実績の2%増 8,348人(昨年度実績:7,475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、地域の要望を踏まえて町営バス路線と共同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、保育園遠足利用時の細やかな対応
- ・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・アンケート調査を行い、通学助成事業の周知を行った。

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る。

また、グーグルマップで経路検索が可能となるようGTFSデータの整備に取り組んだ。

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。

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。

事業実施の適切性

すべての路線において、可能な範囲で実施された。

目標・効果達成状況

①上齋原～マルナカ線

【目標】・R4年度実績値の4%増 5,253人 【結果】R6年度利用者 5,577人 【達成状況】目標達成
令和元年10月の増便以降徐々に利用者が増加している。利用者が少ない時間帯があり、設定
時間帯に検討が必要。

【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および地域間格差の是正。

②津山ごんごバス西循環線

【目標】・R4年度実績値の2%増 15,285人 【結果】R6年度利用者 15,818人 【達成状況】目標達成
路線の再編、交通系ICカード決済システムの導入等の影響により、コロナ禍前の水準に回復して
いる。

【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

③津山ごんごバスマルナカ西循環線

【目標】・R4年度実績値の2%増 8,348人 【結果】R6年度利用者 8,087人 【達成状況】目標未達成
前年度の実績値より利用者は増えているものの、目標には達していない。

【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

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、車内アン
ケート等で利用者の聞き取りを行い、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、利用者的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

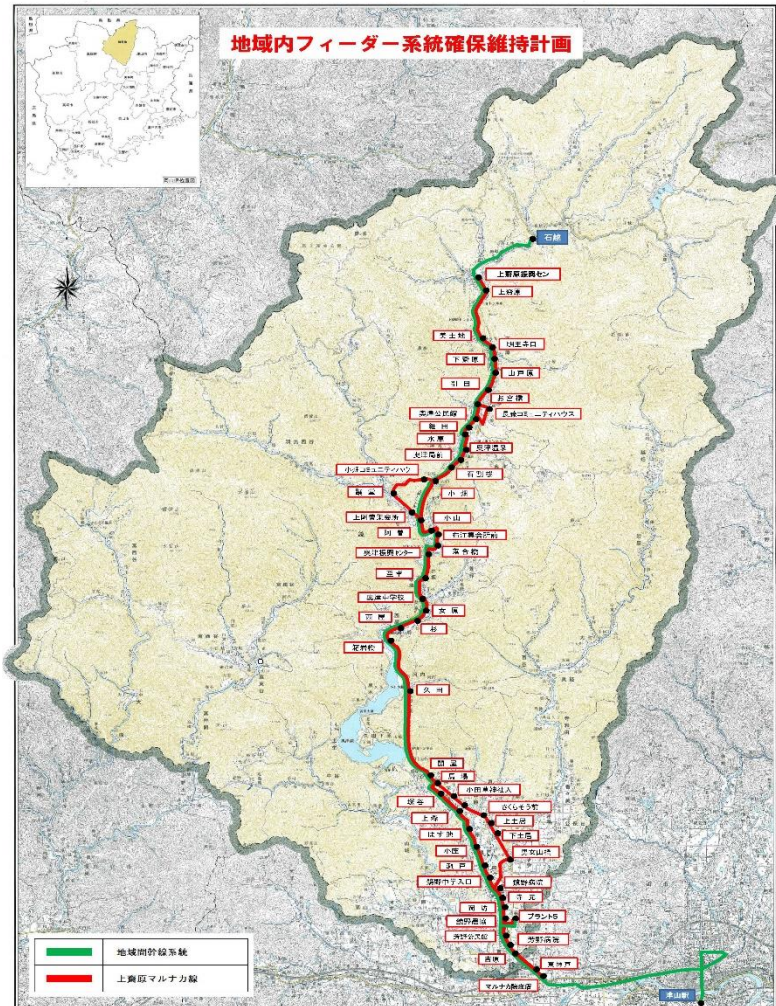
・利用人数は回復傾向である。中高生への利用啓発活動や、車内アンケート等による利用者の聞き
取りを行い、引き続き利用促進に努める。

③津山ごんごバスマルナカ西循環線

・令和5年4月より鏡野町内へ延伸運行を増便後、交通系ICカード決済システムの導入などの影響に
より、利用人数は回復傾向にあるが、目標には達していない。中高生への利用啓発活動や、車内アン
ケート等による利用者の聞き取りを行い、引き続き利用促進に努める。

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)



交通体系図・運行系統図 別紙

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

ごんごバス 久米線 令和5年4月1日 改正

美作追分駅～久米支所前～マルナカ院庄店
美作追分駅 7:44 10:29 13:45
薬方 7:48 10:33 13:49
坪井 7:53 10:38 13:54
坪井駅前 7:55 10:40 13:56
久米支所前 7:59 10:44 14:00
道の駅久米の里 8:03 10:48 14:04
マルナカ院庄店 8:09 10:54 14:10

倭文～宮部～久米支所前
倭文 7:30 10:10
里公文南口 7:32 10:12
梅の里公園入口 7:35 10:15
南方中 7:38 10:18
宮部 7:44 10:24
久米支所前 7:50 10:30

マルナカ院庄店～久米支所前～美作追分駅
マルナカ院庄店 9:19 12:04 15:22
道の駅久米の里 9:25 12:10 15:28
久米支所前 9:29 12:14 15:32
坪井駅前 9:33 12:18 15:36
坪井 9:35 12:20 15:38
薬方 9:40 12:25 15:43
美作追分駅 9:44 12:29 15:47

久米支所前～宮部～倭文
久米支所前 12:30 15:45
宮部 12:36 15:51
南方中 12:42 15:57
梅の里公園入口 12:45 16:00
里公文南口 12:48 16:03
倭文 12:50 16:05

- ごんご久米線は経路を縮小し、追分～マルナカまでの運行となります。
- (倭文～宮部～久米支所前間は火・金曜日のみの運行になります)
- 津山市街へご利用の際はマルナカ西循環線が久米線と直通便になっております。



フリー乗降区間

「里公文」～「里公文北口」
 「幸田橋」～「中正小学校前」間はフリー(自由)乗降区間ですので、停留所でない所でも自由に降りることができます。
 ●お乗りの際は、手を挙げてお知らせください。
 ●お降りの際は、お早めに運転手にお知らせください。
 ●フリー乗降区間であっても、交通安全上危険な所や、交通を妨げる所では乗り降りができませんのでご了承ください。

※ 兼循環・小循環・西循環・久米線ではICカードが利用できます。
 ※ 通学・通勤定期券が購入できます。

ごんごバス 西循環線 令和5年4月1日 改正

マルナカ院庄店～津山駅～マルナカ院庄店	
南まわり	北まわり
マルナカ院庄店 14:13 16:18	マルナカ院庄店 8:12 10:57
院庄駅前 14:16 16:21	鏡野病院 8:19 11:04
小田中 14:24 16:29	プラント5 8:23 11:08
法務局前 14:26 16:31	産業流通センター 8:26 11:11
大手町 14:28 16:33	ウエストランド前 8:31 11:16
吹屋町アルネ前 14:31 16:36	美和山古墳前 8:33 11:18
津山駅 14:34 16:39	津山第一病院 8:39 11:24
吹屋町アルネ前 14:37 16:42	平福診療所 8:41 11:26
津山駅前 14:43 16:48	津山駅前 8:46 11:31
平福診療所 14:48 16:53	吹屋町アルネ前 8:52 11:37
津山第一病院 14:50 16:55	津山駅 8:55 11:40
美和山古墳前 14:56 17:01	吹屋町アルネ前 8:58 11:43
ウエストランド前 14:58 17:03	大手町 9:01 11:46
産業流通センター 15:03 17:08	法務局前 9:03 11:48
プラント5 15:08 17:13	小田中 9:05 11:50
鏡野病院 15:12 17:17	吹屋町アルネ前 9:13 11:58
マルナカ院庄店 15:19 17:24	院庄駅前 9:16 12:01

津山駅～マルナカ院庄店～鏡野病院～プラント5～津山駅	
南まわり	北まわり
津山駅 8:30 10:00 17:00	津山駅 12:00 14:00 15:30
吹屋町アルネ前 8:33 10:03 17:03	吹屋町アルネ前 12:03 14:03 15:33
津山駅前 8:39 10:09 17:09	大手町 12:06 14:06 15:36
平福診療所 8:44 10:14 17:14	法務局前 12:08 14:08 15:38
津山第一病院 8:46 10:16 17:16	小田中 12:10 14:10 15:40
美和山古墳前 8:52 10:22 17:22	院庄駅前 12:18 14:18 15:48
ウエストランド前 8:54 10:24 17:24	マルナカ院庄店 12:21 14:21 15:51
産業流通センター 8:59 10:29 17:29	鏡野病院 12:28 14:28 15:58
プラント5 9:04 10:34 17:34	プラント5 12:32 14:32 16:02
鏡野病院 9:08 10:38 17:38	産業流通センター 12:35 14:35 16:05
マルナカ院庄店 9:15 10:45 17:45	ウエストランド前 12:40 14:40 16:10
院庄駅前 9:18 10:48 17:48	美和山古墳前 12:42 14:42 16:12
小田中 9:26 10:56 17:56	津山第一病院 12:48 14:48 16:18
法務局前 9:28 10:58 17:58	平福診療所 12:50 14:50 16:20
大手町 9:30 11:00 18:00	津山駅前 12:55 14:55 16:25
吹屋町アルネ前 9:33 11:03 18:03	吹屋町アルネ前 13:01 15:01 16:31
津山駅 9:36 11:06 18:06	津山駅 13:04 15:04 16:34



令和5年4月1日より
 ●院庄北公民館前は通りません。
 ●マルナカ院庄～津山～マルナカ院庄も鏡野町を經由して運行します。

奥津・上斎原方面へプラント5のりかえ
 産業流通センター
 ウエストランド前
 美和山古墳前
 二上山西
 津山第一病院
 松原中
 グンゼ前
 大渡橋

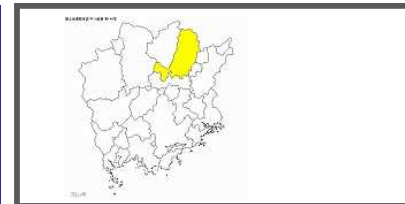
津山市広域バス乗車案内

現在位置の運行状況をお知らせしています。
<http://www.touyama-bus.com/>

令和6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



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年度国勢調査)
- ・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)、加茂タクシー(株)、加茂観光バス(有)、有本観光バス(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。令和5年3月に「津山市地域公共交通計画」を策定し、『つかいやすい公共交通』、『やさしい公共交通』、『まちを元気にする公共交通』を基本方針とし、地域公共交通に携わる様々な関係者が主体となって、本市における公共交通の目指す姿の実現に向け、持続可能な地域交通の維持・確保を目指し、取組を進めていく。

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、バスロケーションシステム、ICカード(ICOCA)利用促進動画など)
- ・交通空白地へのフィーダー交通の導入
- ・過疎地域へのAIデマンド交通の導入検討・実証実験実施

協議会における検討

- 協議会の開催状況 (合計7回)
- ・令和5年12月26日開催 地域公共交通確保維持改善事業の評価、年末年始のバスダイヤについて 他4件
 - ・令和6年1月17日開催 市町村運営有償運送の運行に関する協議について
 - ・令和6年5月8日開催 津山市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について 他2件
 - ・令和6年5月30日開催 津山市A I デマンド交通 阿波地域の運行形態の変更について
 - ・令和6年6月28日開催 地域公共交通計画(地域内フィーダー系統確保維持事業)について 他6件
 - ・令和6年8月14日開催 中鉄北部バス運行の路線バスのダイヤ改正について
 - ・令和6年9月26日開催 津山市A I デマンド交通の本格運行について

定量的な目標・効果

補
運
助
行

(目標) 系統(1) : R6年度利用者15,285人(R4実績値の2%増) 系統(2) : R6年度利用者 8,348人(R4実績値の2%増)
 系統(3) : R6年度利用者 3,402人(R4実績値の1%増) 系統(4)~(6) : 合計R6年度利用者16,858人(系統(4)はR4実績値2%増、系統(5)(6)はR4実績値の1%増) 系統(7) : R6年度利用者85,629人(R4実績値の3%増)

(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。令和元年度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たが、回復基調にあり、令和4年度の実績値をベースに目標値を設定。

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

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た。

実施した利用促進策

- ・ R6年3月から4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6年5月5日に、小学生以下の子どもを対象にした路線バス等の運賃を無料とし、バスを身近なものに感じてもらうことで、今後の利用につなげる。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

コロナ禍による利用者離れが見られていたが、緩やかではあるが回復傾向にあり、令和5年3月に策定した津山市地域公共交通計画中で、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(ICOCA)利用促進動画の作成などによるICカード決済の利用促進やGoogleマップで経路検索が可能となるようGTF Sデータの整備を取り組んだ。

地域住民の意見の反映

- ・ R5年10月~令和6年9月までに公共交通乗り方教室を7回開催しアンケートを運行事業者と共有し、今後の路線の見直しに反映する。
- ・ R6年7月から9月に、地元から要望のあったAIデマンド交通の阿波地域の定時定路線便の増便や加茂・勝北・久米地域の乗降場所の追加を行うことで、利用者の利便性向上を図った

事業実施の適切性

すべての路線において、可能な範囲で実施された。

目標・効果達成状況

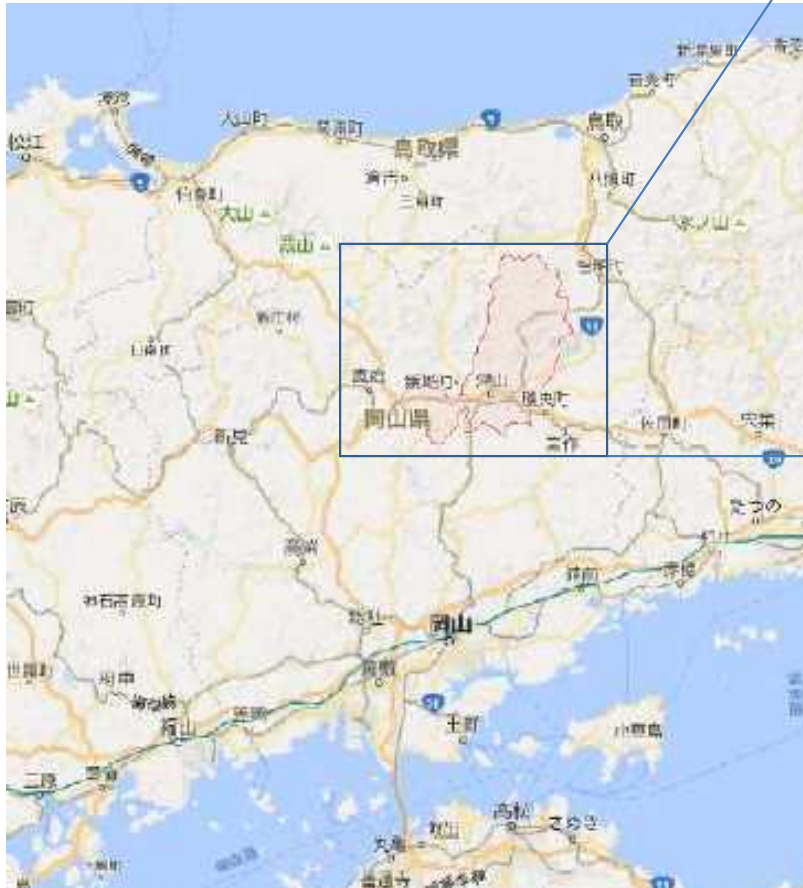
達成・（一部）未達成の理由については別添資料を参考

(1) 西循環線	【目標】 R4年度の実績値の2%増 15,285人	【結果】 R6年度利用者 15,818人	【達成状況】 目標達成
(2) マルナカ西循環線	【目標】 R4年度の実績値の2%増 8,348人	【結果】 R6年度利用者 8,087人	【達成状況】 目標未達成
(3) 小循環線	【目標】 R4年度の実績値の1%増 3,402人	【結果】 R6年度利用者 4,697人	【達成状況】 目標達成
(4) 加茂支所線	【目標】 R4年度の実績値の(4)2%増(4)11,988人(5)(6)1%増(5)3,315人(6)1,555人 総計16,858人	【結果】 R6年度利用者 (4)10,861人(5)3,078人(6)1,491人 総計15,430人	【達成状況】 (4)(5)(6)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】 R4年度の実績値の3%増 85,629人	【結果】 R6年度利用者 84,902人	【達成状況】 目標未達成

事業の今後の改善点

- 系統(1) 西循環線 ... 路線の再編、交通系ICカード決済システムの導入などの影響により、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 ... 路線の再編、交通系ICカード決済システムの導入などの影響により、利用人数は回復傾向にあるが、目標には達しなかった。バスの乗り方教室や中高生への啓発活動や路線再編の周知などに努める。
- 系統(3) 小循環線 ... コロナ禍の影響で利用者が減少していたが、観光需要や日常利用の増加によりコロナ禍前に戻りつつある。観光路線としての側面を検討しつつ、利便性の高い路線形態の変更を検討したい。
- 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 ... 交通系ICカード決済システムの導入、バスの乗り方教室などを実施し、コロナ禍前の水準を超える数値まで回復している。引き続きバスの乗り方教室や中高生への啓発活動や路線再編の周知などに努める。

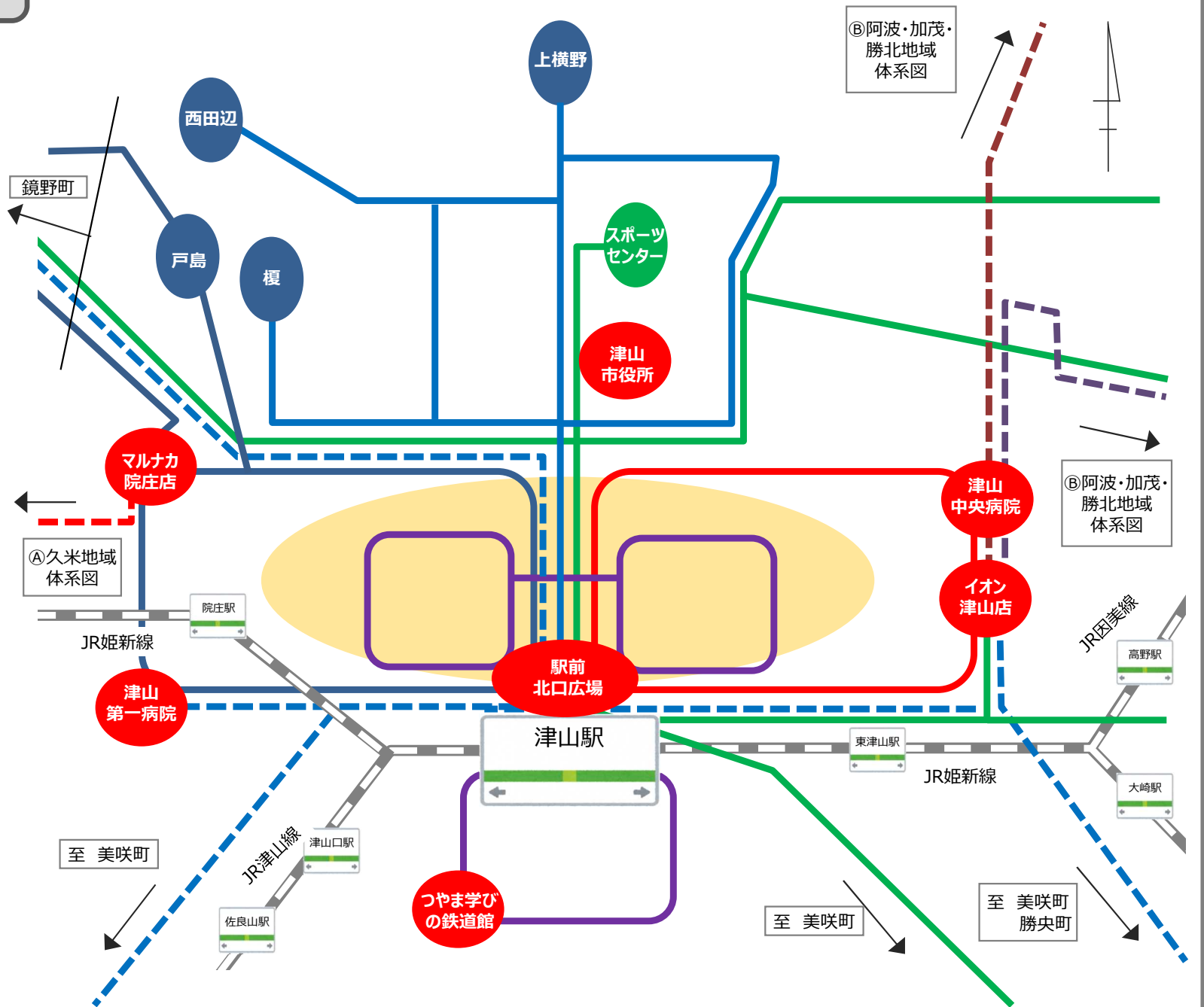
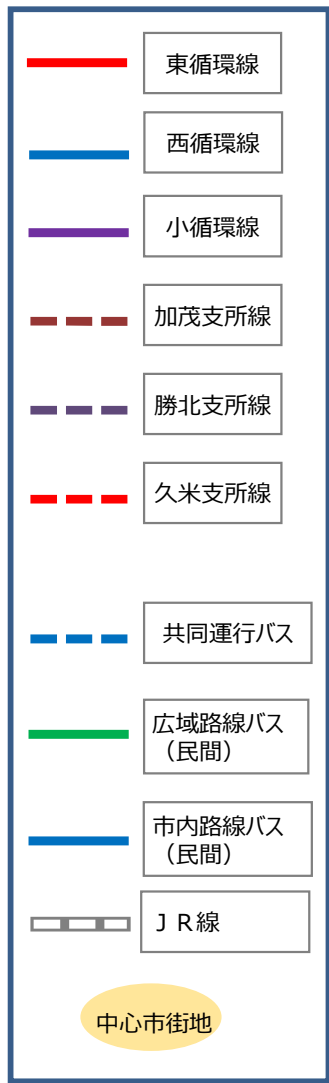
【津山市の位置】



【津山市の公共交通】

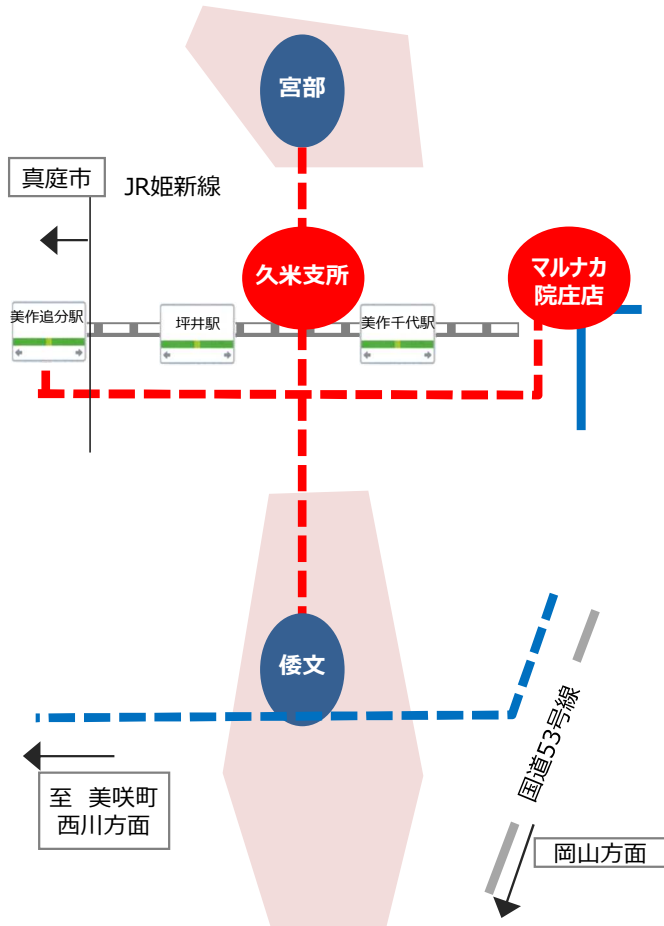
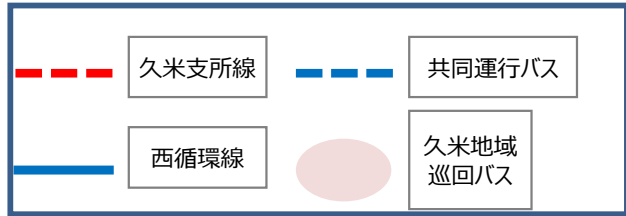
- 鉄道：JR津山線、JR因美線、JR姫新線
 - 4条バス路線：中鉄北部バス、加茂観光バス 計28系統
 - 市営阿波バス（※）、地域巡回バス(有償3路線)（※）、他自治体との共同バス(3路線)
 - 交通空白地有償旅客運送（阿波地域）（※）
 - 市内タクシー事業者10社
- （※：令和6年3月～休止、令和6年10月～廃止）

交通体系図 別紙2

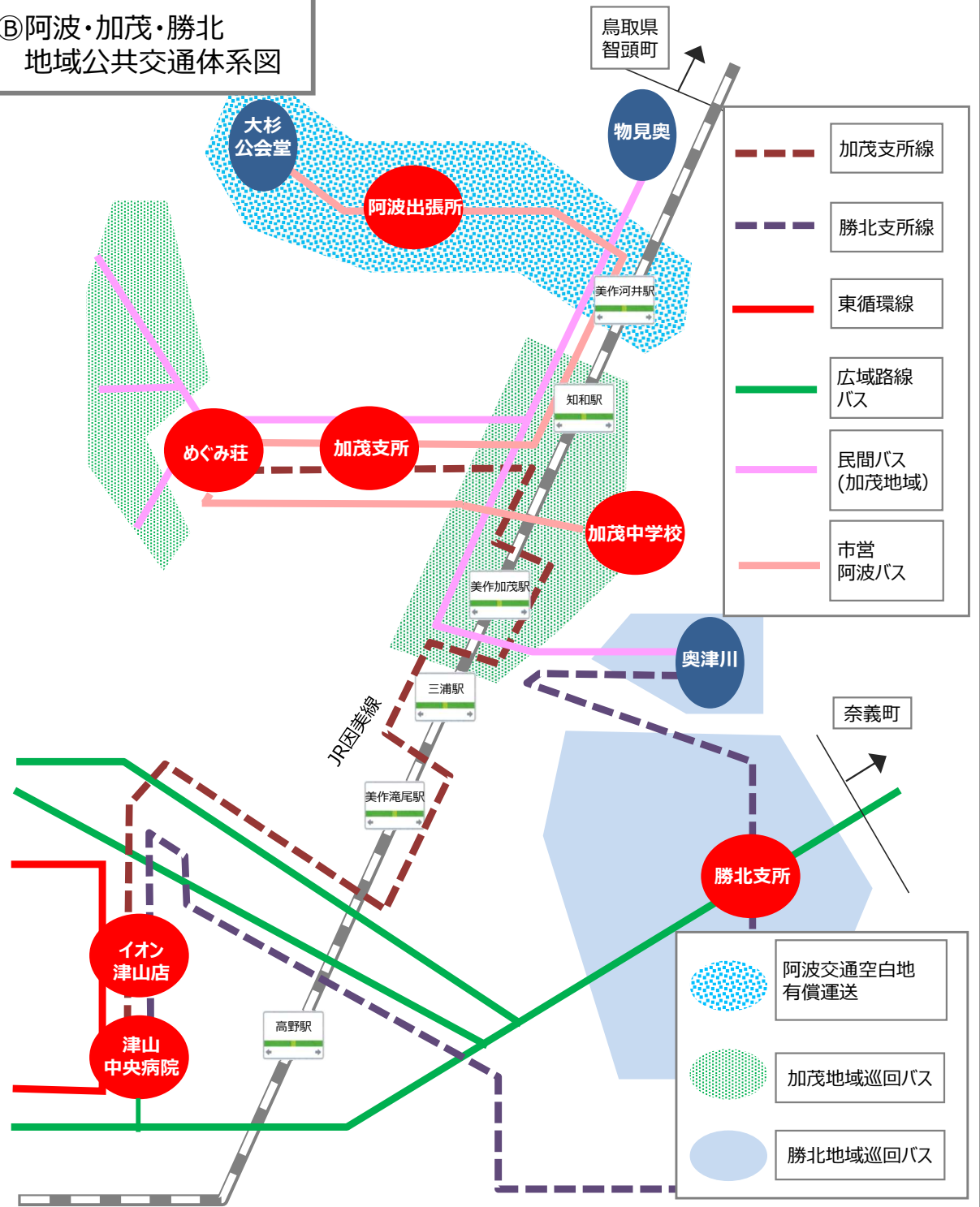


交通体系図 別紙 3

①久米地域公共交通体系図

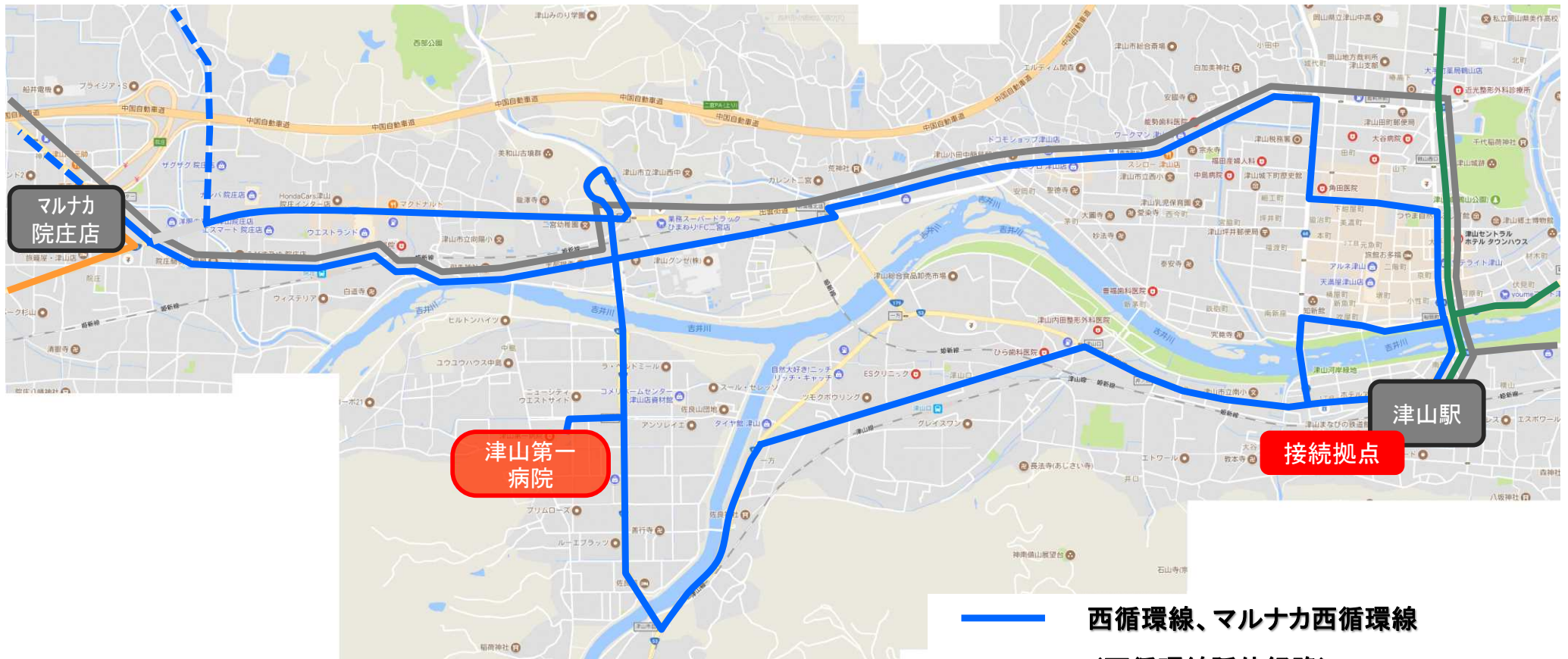


②阿波・加茂・勝北地域公共交通体系図



運行系統図 別紙

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。

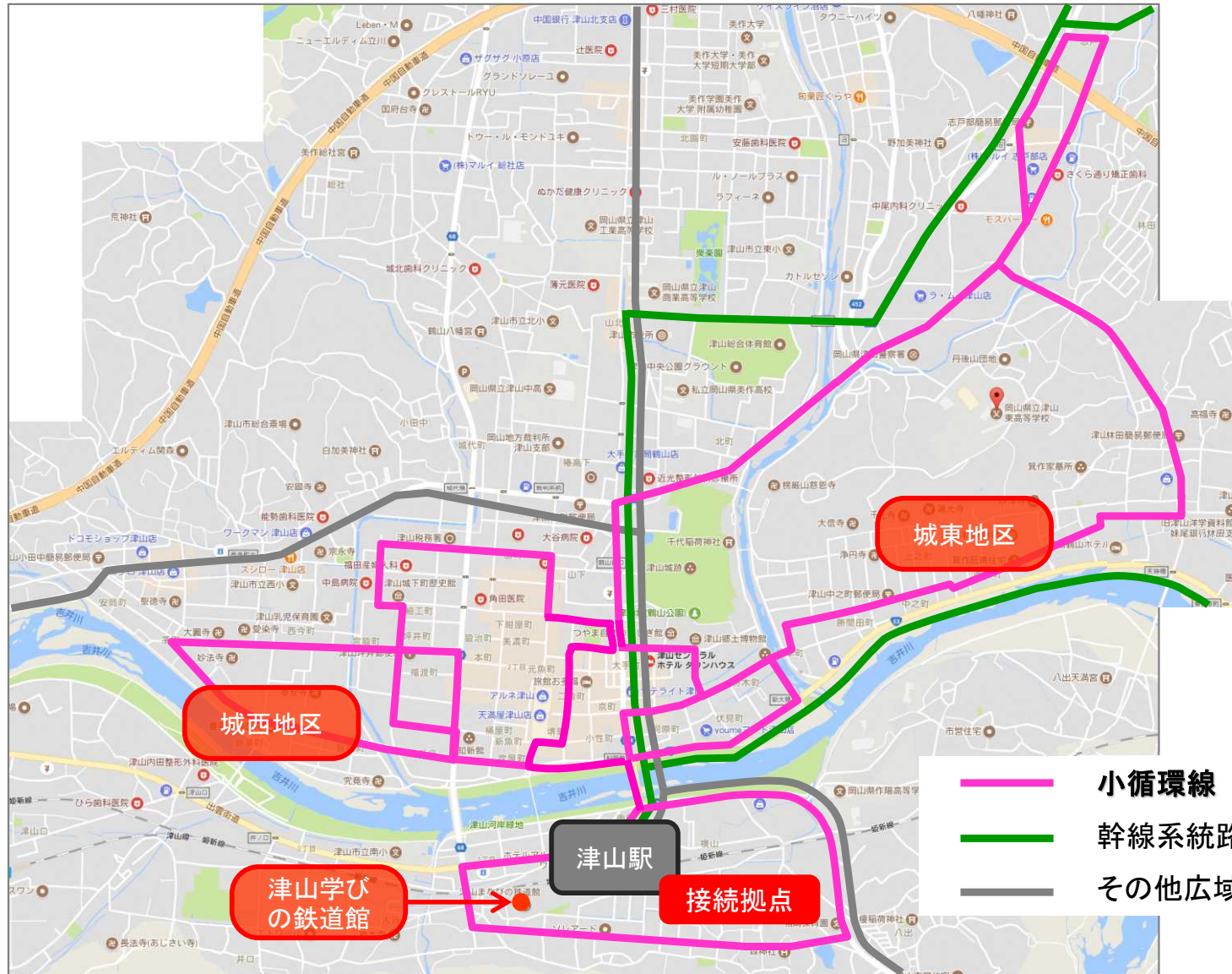


- — — 西循環線、マルナカ西循環線
(西循環線延伸経路)
- — — 幹線系統路線
- — — その他広域バス路線
- — — ごんご久米線

運行系統図 別紙

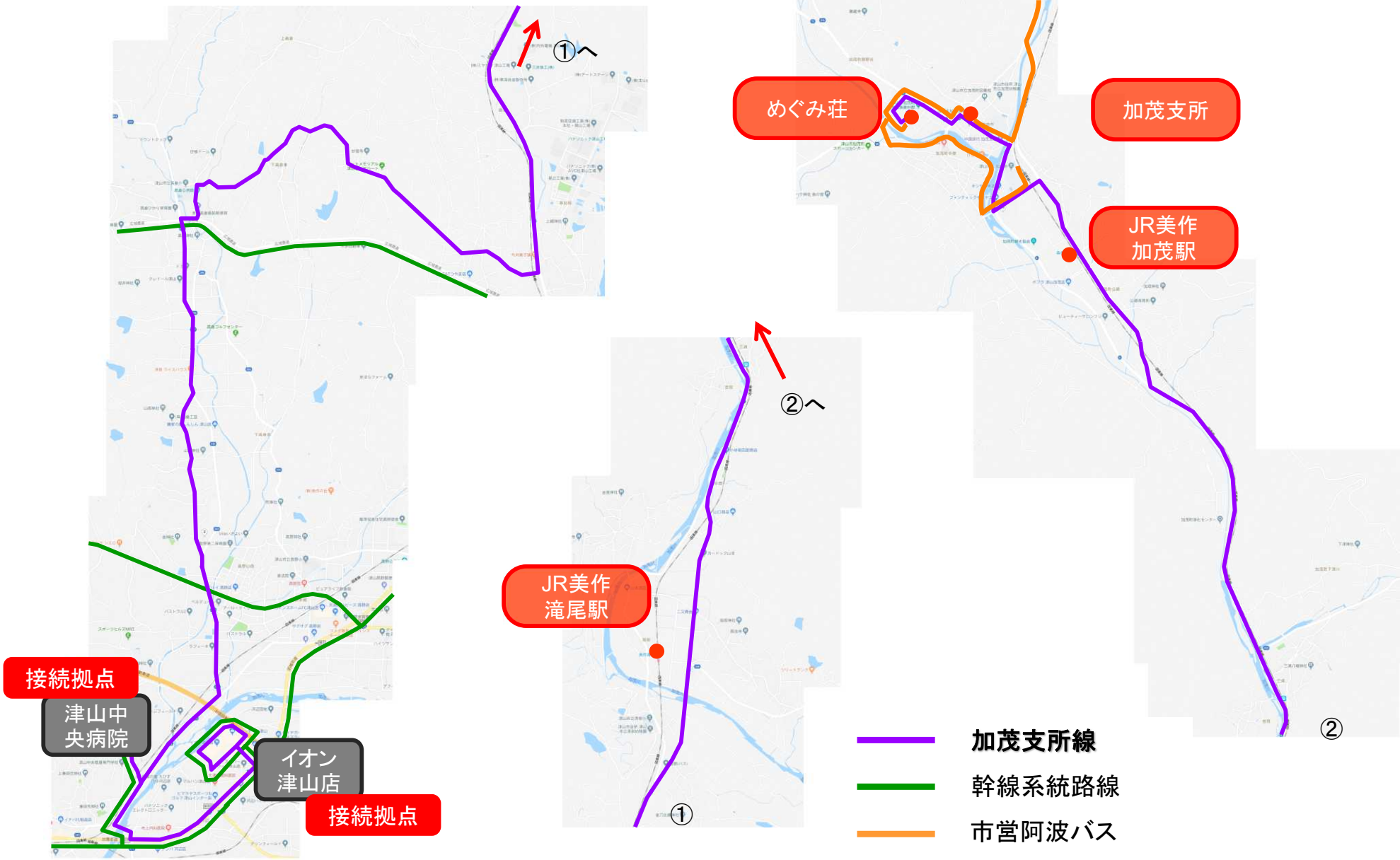
系統名 : 小循環線
 運行日 : 毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

運行形態 : 4条路線
 便数 : 7便/日 (H29.10.6から)



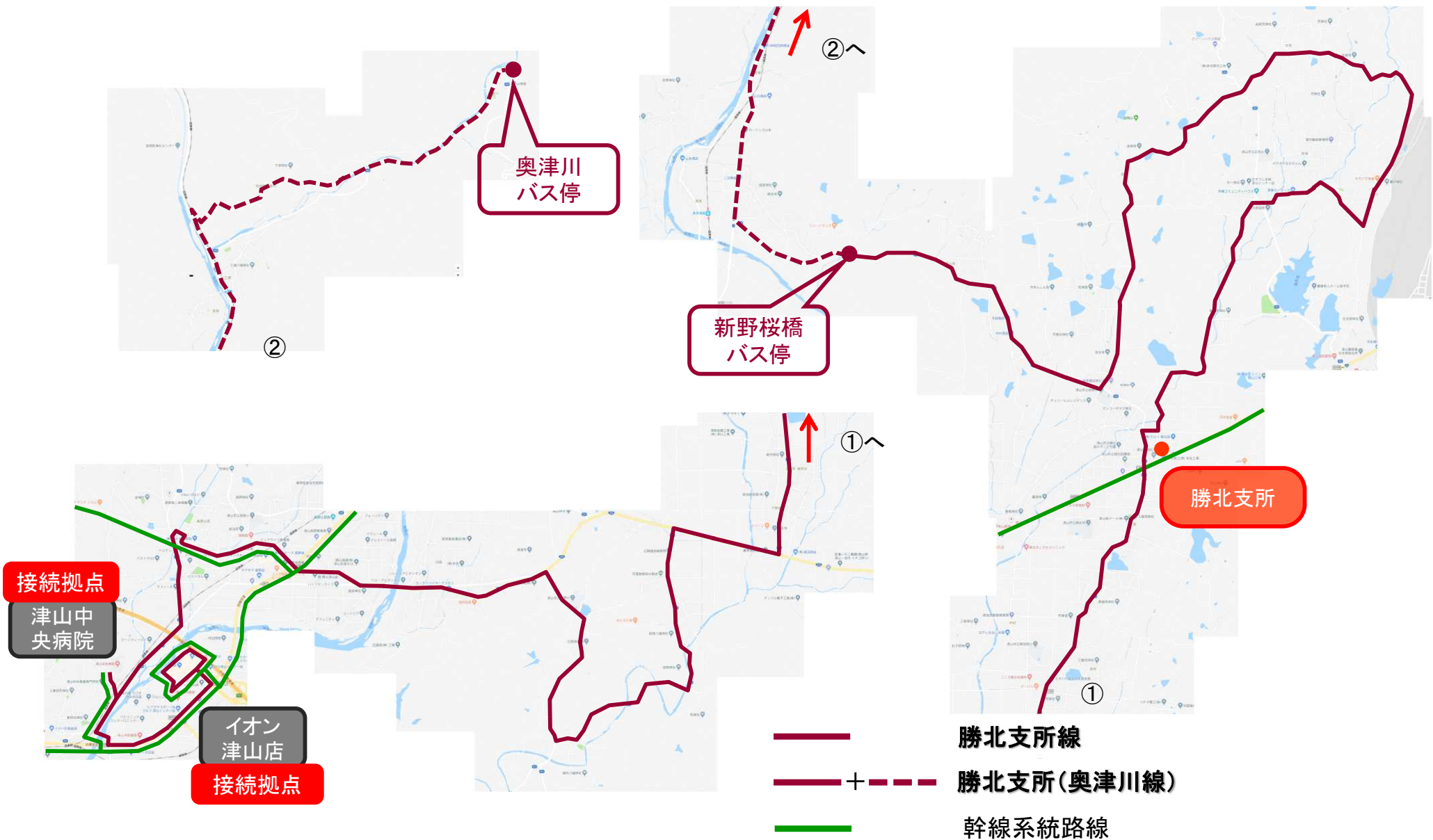
運行系統図 別紙

系統名	: 加茂支所線	運行形態	: 4条路線
運行日	: 毎日運行	便数	: 6便/日
運賃	: 大人200円、こども100円		



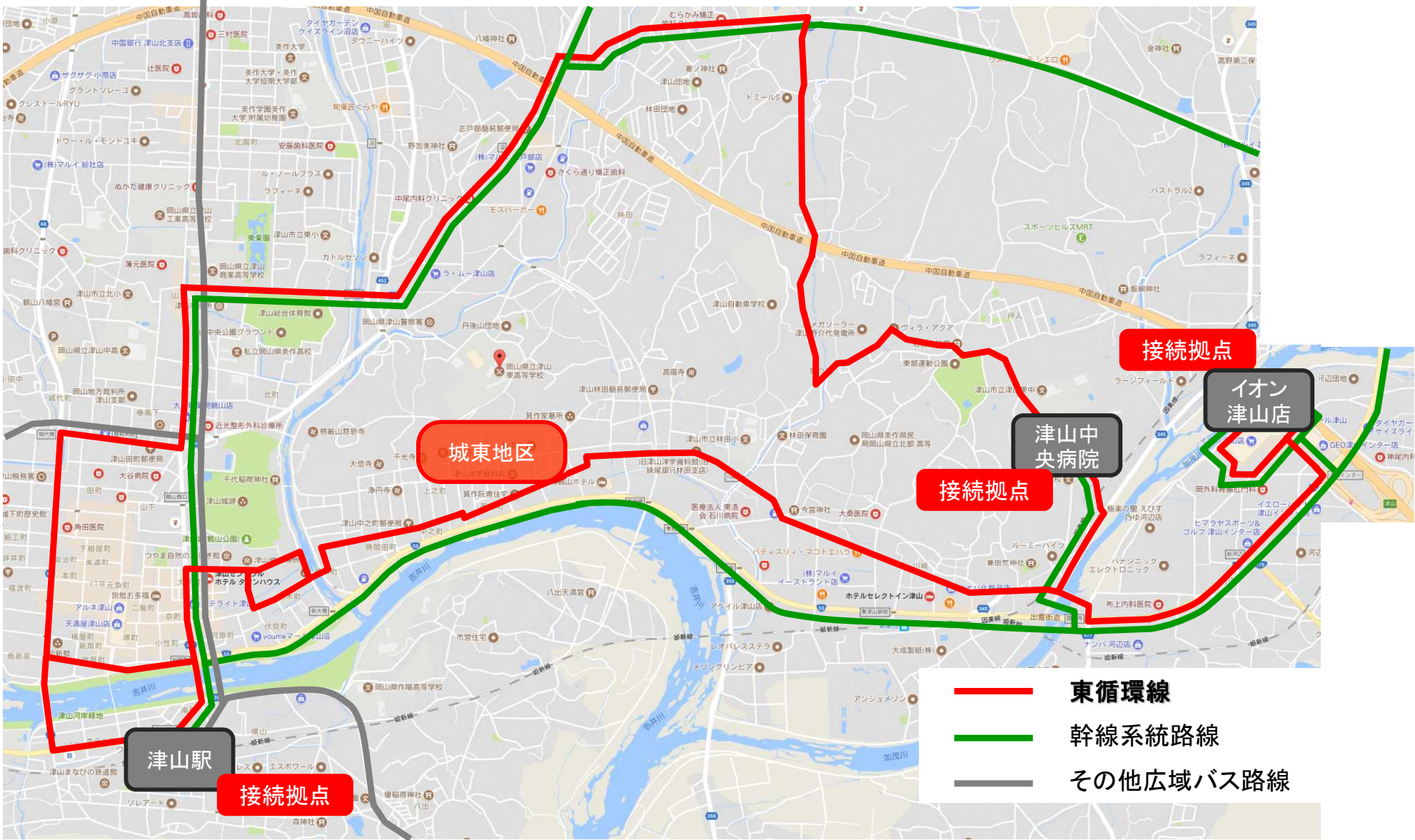
運行系統図 別紙

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

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
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	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	
R5	1,537	1,372	1,413	1,188	1,295	1,378	1,138	1,252	1,200	1,287	1,248	1,354	15,662
(累計)	1,537	2,909	4,322	5,510	6,805	8,183	9,321	10,573	11,773	13,060	14,308	15,662	
R6(実績)	1,351	1,432	1,429	1,156	1,237	1,488	1,351	1,318	1,160	1,354	1,272	1,270	15,818
(累計)	1,351	2,783	4,212	5,368	6,605	8,093	9,444	10,762	11,922	13,276	14,548	15,818	
R6(目標)	1,343	1,252	1,333	1,044	1,137	1,568	1,187	1,183	1,220	1,437	1,338	1,243	15,285
(累計)	1,343	2,595	3,928	4,972	6,109	7,677	8,864	10,047	11,267	12,704	14,042	15,285	

- 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が、令和4年度から回復傾向にある。
- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。
- 令和5年11月から交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画作成し、各情報媒体で周知し利用促進を実施。
- 令和6年3月からAIデマンド交通実証実験を久米地域(沿線地域)等で開始し、二次交通の改善を実施。

達成の要因

交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画を作成するなどして利用促進を図ったことで、利用者人数がコロナ禍前の水準近くまで回復していると考えられる。

今後は、令和5年3月に策定した地域公共交通計画に基づいた利用者の増加に向けた取組を検討し、交通系ICカードの利用者の増加、中学生や高校生向けの啓発活動、あらゆる情報媒体を活用した利用啓発や周知を進めるとともに、「バス乗り方教室」などを積極的に実施し、利用意識の醸成につなげていく。

【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
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	
R 4	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	
R5	702	637	735	536	596	646	514	575	608	598	662	666	7,475
(累計)	702	1,339	2,074	2,610	3,206	3,852	4,366	4,941	5,549	6,147	6,809	7,475	
R6 (実績)	650	620	692	612	628	691	716	755	652	644	688	739	8,087
(累計)	650	1,270	1,962	2,574	3,202	3,893	4,609	5,364	6,016	6,660	7,348	8,087	
R6 (目標)	756	740	731	628	578	761	749	684	689	687	680	665	8,348
(累計)	756	1,496	2,227	2,855	3,433	4,194	4,943	5,627	6,316	7,003	7,683	8,348	

- 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、回復傾向にあり前年度よりは増加したものの、今年度は目標者数を下回った。
- 令和2年10月に車両更新を行った。
- 令和5年4月から鏡野町を経由した運行を開始。
- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。
- 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。
- 令和5年11月から交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画作成し、各情報媒体で周知し利用促進を実施。
- 令和6年3月からA I デマンド交通実証実験を久米地域（沿線地域）等で開始し、二次交通の改善を実施。

未達成の要因

交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画を作成するなどして利用促進を図ったが、目標には達しなかった。

これは、今までバスを利用して高齢者の病院への通院や買い物などの日常利用者が、自家用車や家族送迎、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。

今後は、令和5年3月に策定した地域公共交通計画に基づいた利用者の増加に向けた取組の検討し、沿線自治体と連携した利用促進、交通系ICカードの利用者の増加、中学生や高校生向けの啓発活動、あらゆる情報媒体を活用した利用啓発や路線再編の周知を進めるとともに、「バス乗り方教室」などを積極的に実施し、利用意識の醸成につなげていく。

【目標達成の要因】

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
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	
R3	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	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	
R5	335	336	323	208	251	329	374	423	342	331	443	424	4,119
(累計)	335	671	994	1,202	1,453	1,782	2,156	2,579	2,921	3,252	3,695	4,119	
R6(実績)	381	372	346	327	338	350	415	412	359	437	482	478	4,697
(累計)	381	753	1,099	1,426	1,764	2,114	2,529	2,941	3,300	3,737	4,219	4,697	
R6(目標)	247	213	243	203	186	305	332	350	314	320	398	291	3,402
(累計)	247	460	703	906	1,092	1,397	1,729	2,079	2,393	2,713	3,111	3,402	

- 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5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。
- 令和5年11月から交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画作成し、各情報媒体で周知し利用促進を実施。

達成の要因

新型コロナウイルス感染症などの影響で高齢者や観光客の利用が減少していたが、城西・城東地区等の観光需要や日常利用の増加等により、コロナ禍前に戻りつつある。

令和3年度から観光観点としての路線バス活用を見いだすため、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が、今後は、観光路線としての側面を検討しつつ、利便性の高い路線形態の変更を検討したい。

【目標未達成の要因】

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
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	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	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	
R5	963	877	1,008	736	927	1,192	1,008	983	888	988	921	946	11,437
(累計)	963	1,840	2,848	3,584	4,511	5,703	6,711	7,694	8,582	9,570	10,491	11,437	
R6(実績)	904	858	974	933	801	911	929	857	903	953	927	911	10,861
(累計)	904	1,762	2,736	3,669	4,470	5,381	6,310	7,167	8,070	9,023	9,950	10,861	
R6(目標)	924	1,029	1,103	1,016	911	1,171	1,048	975	971	1,002	944	894	11,988
(累計)	924	1,953	3,056	4,072	4,983	6,154	7,202	8,177	9,148	10,150	11,094	11,988	

- 加茂地内の人口は平成31年1月4,167人から令和6年1月3,579人と588人減少しており、人口減少に伴い利用者も減少傾向にある。
- 令和6年3月からA I デマンド交通実証実験を加茂地域（沿線地域）等で開始し、二次交通の改善を実施。

未達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響、高齢者の病院への通院や買い物などの日常利用者が、自家用車や家族送迎、タクシーなどの移動手段へ変更、人口減少などが主な要因と考えられる。

今後は、車両更新による快適性を向上するとともに、交通系ICカードの利用促進等を進め、より一層の利便性向上やあらゆる情報媒体を活用した利用啓発や周知を進め、「バス乗り方教室」を積極的に実施し、利用意識の醸成につなげていく。

また、A I デマンド交通による二次交通の改善から利便性向上を周知し、バス利用者の増加を目指す。

【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
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	
R 4	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	
R5	402	385	426	268	385	500	476	430	388	424	433	420	4,937
(累計)	402	787	1,213	1,481	1,866	2,366	2,842	3,272	3,660	4,084	4,517	4,937	
R6(実績)	420	394	413	319	327	319	389	361	374	412	443	398	4,569
(累計)	420	814	1,227	1,546	1,873	2,192	2,581	2,942	3,316	3,728	4,171	4,569	
R6(目標)	439	392	465	351	369	393	410	389	436	383	468	375	4,870
(累計)	439	831	1,296	1,647	2,016	2,409	2,819	3,208	3,644	4,027	4,495	4,870	

- 勝北地内の人口は平成31年1月の6,122人から令和6年1月は5,662人と460人減少しており、人口減少がすすんでいるものの、利用者は増加・減少を繰り返している。
- 運行経路が長く、起点から終点まで最長で1時間13分。
- 令和6年3月からA I デマンド交通実証実験を勝北地域（沿線地域）等で開始し、二次交通の改善を実施。

未達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響、高齢者の病院への通院や買い物などの日常利用者が、自家用車や家族送迎、タクシーなどの移動手段へ変更、人口減少などが主な要因と考えられる。

今後は、車両更新や交通系ICカードの導入による利便性の向上を図るとともに、あらゆる情報発信媒体を活用した利用啓発や周知をすすめ、「バス乗り方教室」を積極的に実施し、利用意識の醸成につなげていく。

また、A I デマンド交通による二次交通の改善から利便性向上を周知し、バス利用者の増加を目指す。

【目標未達成の要因】

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
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	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	
R5	7,278	6,780	7,807	5,925	6,702	8,078	7,526	7,042	6,897	7,634	7,424	7,645	86,738
(累計)	7,278	14,058	21,865	27,790	34,492	42,570	50,096	57,138	64,035	71,669	79,093	86,738	
R6(実績)	7,350	6,656	7,381	6,383	6,870	7,590	7,474	6,953	6,653	7,391	7,248	6,953	84,902
(累計)	7,350	14,006	21,387	27,770	34,640	42,230	49,704	56,657	63,310	70,701	77,949	84,902	
R6(目標)	7,205	6,595	7,477	6,312	5,900	8,289	7,096	7,227	6,809	8,084	7,200	7,435	85,629
(累計)	7,205	13,800	21,277	27,589	33,489	41,778	48,874	56,101	62,910	70,994	78,194	85,629	

- 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が、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、令和4年に増加に転じコロナ禍前と同等の乗車人数に戻った。
- 旧津山市内の人口は平成31年1月の84,135人から令和6年1月は80,614人と3,521人減少しており、人口減少がすすんでいる。
- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。
- 令和5年11月から交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画作成し、各情報媒体で周知し利用促進を実施。

未達成の要因

交通系ICカード決済システムの導入、交通系ICカード(ICOCA)利用促進動画作成、バスの乗り方教室などを実施してきたが、目標には達しなかった。

高齢者の病院への通院や買い物などの日常利用者が、自家用車や家族送迎、タクシーなどの移動手段へ変更、人口減少などが主な要因と考えられる。

今後は、令和5年3月に策定した地域公共交通計画に基づいた利用者の増加に向けた取組を検討し、交通系ICカードの利用者の増加、観光客及び中学生や高校生向けの啓発活動、あらゆる情報媒体を活用した利用啓発や周知をすすめるとともに、「バス乗り方教室」などを積極的に実施し、利用意識の醸成につなげていく。

令和6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。

現在は交通空白地を削減するため、エリア型デマンド交通である乗合タクシーの導入を進めており、他の公共交通と組み合わせることで利便性の向上と持続可能な公共交通の構築に取り組むこととしている。

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
- ・地域公共交通計画の策定、運用

協議会における検討

協議会の開催状況

- | | |
|-------------|-------------|
| ・令和5年 5月25日 | ネットワーク計画の承認 |
| ・令和5年 6月12日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和6年 1月16日 | 事業評価を協議 |
| ・令和6年 5月21日 | ネットワーク計画の承認 |
| ・令和6年 6月 7日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和7年 1月27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6年度目標)・1日当たりの利用者数を103人以上を目指す
(令和5年度実績107.11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

・新たな利用者の掘り起こしを行うため、市内全世帯及び新見公立大学の学生に対して時刻表を配布した。また、乗合タクシーの実証運行を実施するにあたり、市街地循環線に結節させることで、利用促進を図った。

実施した利用促進策

- ・乗合タクシーの実証運行を実施するにあたり、市街地循環線に結節させることで、利用促進を図った。
- ・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

・キャッシュレス決済の導入については、令和6年2月から交通系IC「ICOCA」を使っての決済を利用開始した。
・新たな利用者の掘り起こしを行うため、昨年度に引き続き市内全世帯及び新見公立大学の学生に対して時刻表を配布した。また、乗合タクシーの実証運行を実施するにあたり、市街地循環線に結節させることで、利用促進を図った。

地域住民の意見の反映

- ・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(103人以上)を達成することができた。
(令和5年度実績 107.11人)

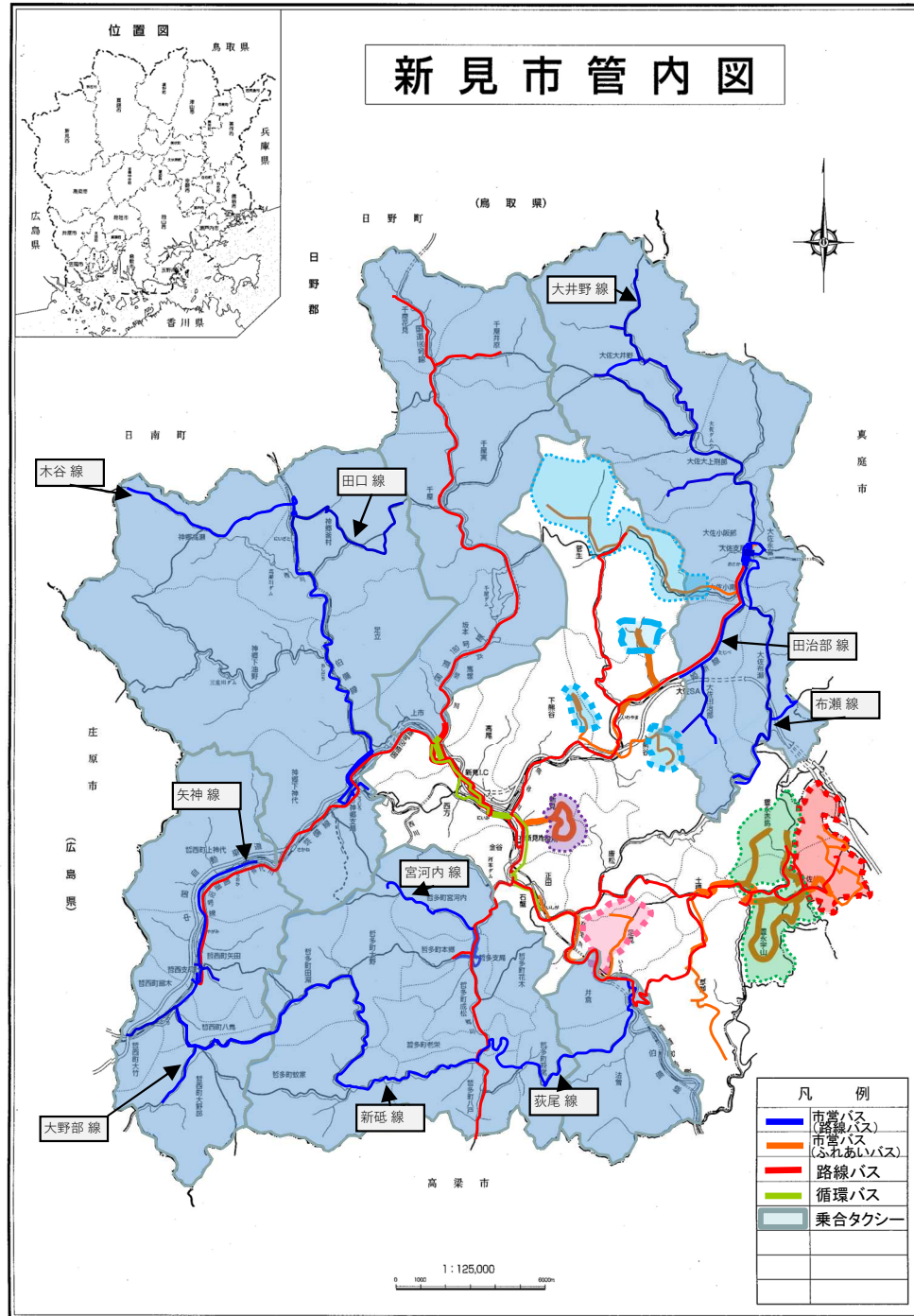
(効果) 地域住民の日常的な移動手段を確保することは出来た。また、路線バス(幹線)や乗合タクシーにも接続しているため、広域的な移動も可能であった。

事業の今後の改善点

市街地循環線

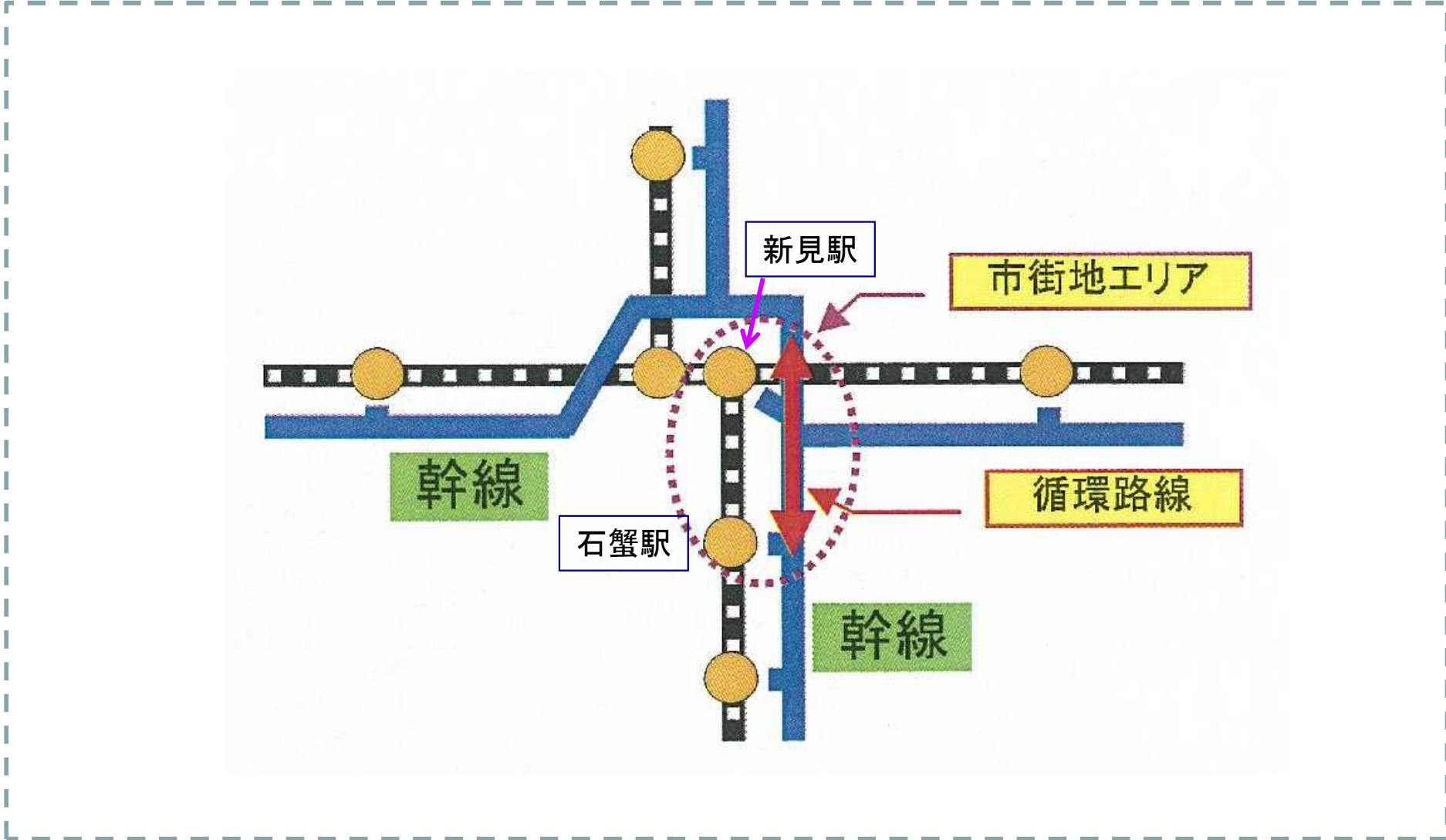
今後も周年イベントなど、機会を捉まえてPR活動を行い、潜在的な利用者の掘り起こしを行うとともに、利用者ニーズを活かして、路線バスとの接続など運行形態や、ダイヤの見直しを行うことにより、持続可能な運行を実施する。

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6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、(株)エスアールティー、自治会連合会、久米南町校長会、久米南町民生児童委員協議会、中国運輸局岡山運輸支局、岡山大学学術研究院、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。(令和6年1月一部改正)

協議会における検討

協議会の開催状況:今年度2回

- 令和6年度第1回(6月17日)
- ・生活交通確保維持改善計画について 等
- 令和6年度第2回(12月17日)
- ・生活交通確保維持改善計画の事業評価について 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5年10月～令和6年9月における利用実績 : 利用者数19,050人、貨物数800件
(令和4年度実績19,036人、477件)

・デマンド交通「カッピーのりあい号」の乗合率 : 38% (令和4年度実績38%)

(効果)

・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

- ・ 配車システムから得られるデータを活用し、利用状況等の分析を行った。
- ・ 利用率の低いWEB予約の利用を促進するため、「スマホ教室」内で利用方法を周知した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・ 「成果を上げることができた要因についても分析し、関係者と連携協働を図り、より一層利便性の高い交通サービスが提供されることを期待します。」とされたことに関して、運行事業者及び配車システムから得られるデータの活用により、詳細な利用状況の把握と利用実態の分析を行った。

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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 町からの情報配信メール(LINE)による周知を行った。
- ・ 地域おこし協力隊の実施する「デジタル相談室」での周知を開始した。
- ・ コミュニティセンター内のデジタルサイネージでの周知を図った。
- ・ 町内各コミュニティセンターで実施した「スマホ教室」で利用方法を周知した。

地域住民の意見の反映

- ・ 令和5年12月、令和6年6月に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。

事業実施の適切性

- ・ 計画どおり実施されている。事業が認知されたこと等により、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、利用者数19,564人、貨物数783件。利用者数で目標を上回り、貨物数ではわずかに目標を下回った。
- ・ 利用者数の増加と合わせて、デマンド交通の乗合率も38%と目標を達成した。

(効果)

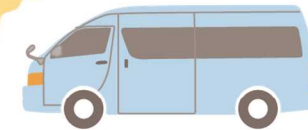
- ・ デマンド交通「カッピーのりあい号」町内の公共交通空白地域が解消され、通院や買い物等のために日常的に利用できる移動手段を確保することができた。
- ・ デマンド交通「カッピーのりあい号」の全便についてJR津山線との接続を図ったほか、町民バスを混乗型スクールバスに再編したことにより、幹線・支線のネットワークが連携した効率的な運行体系を構築することができた。

事業の今後の改善点

- ・ 利用者数は、前年と比較して増加した。さらなる運行効率化、利用者数増のため、引き続き利用状況の分析をしていく。
- ・ 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、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。
- ・ 時間帯ごとの利用状況データ等、利用者の参考となる情報の提供に努める。



1 カッピーのりあい号
平日8時～17時に予約に応じて運行



2 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	デマンド方式による区域運行
運行日・便数	年末年始を除く毎日
運賃	一乗車につき大人300円、小学生未満は無料



令和6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



笠岡市の概要

- ・人口 46,088人(令和2年国勢調査)
- ・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 1回開催
- ・第1回(令和6年6月27日)
令和6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

定量的な目標・効果

(目標)	<平均乗車密度>	(前回実績)	(効果)
・デマンド大島中線	1.2人以上	(0.9人)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
・デマンド尾坂線	1.0人以上	(0.6人)	
・美の浜線	1.0人以上	(0.9人)	
・大島線	1.8人以上	(1.7人)	
・神島寺間線	1.8人以上	(1.3人)	
・神島見崎線	2.1人以上	(2.0人)	
・神島外浦線	2.2人以上	(1.3人)	
・城見台線	1.5人以上	(1.6人)	
・今井循環線	1.1人以上	(0.6人)	
・広東線	1.1人以上	(0.9人)	
・大井/ハイランド/尾坂線	1.0人以上	(1.1人)	

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を行い, 利用促進を図った。

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
- ・ラッピングバスを運行し, 広くバスのPR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

- ・福山・笠岡地域公共交通計画を令和6年3月に策定。
- ・利便性向上のために, 交通ICカードiCOCAを導入予定。

地域住民の意見の反映

- ・美の浜地区においては, 住民組織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。
- ・その他の地区においても, 利用者や沿線住民からの意見に随時対応している。

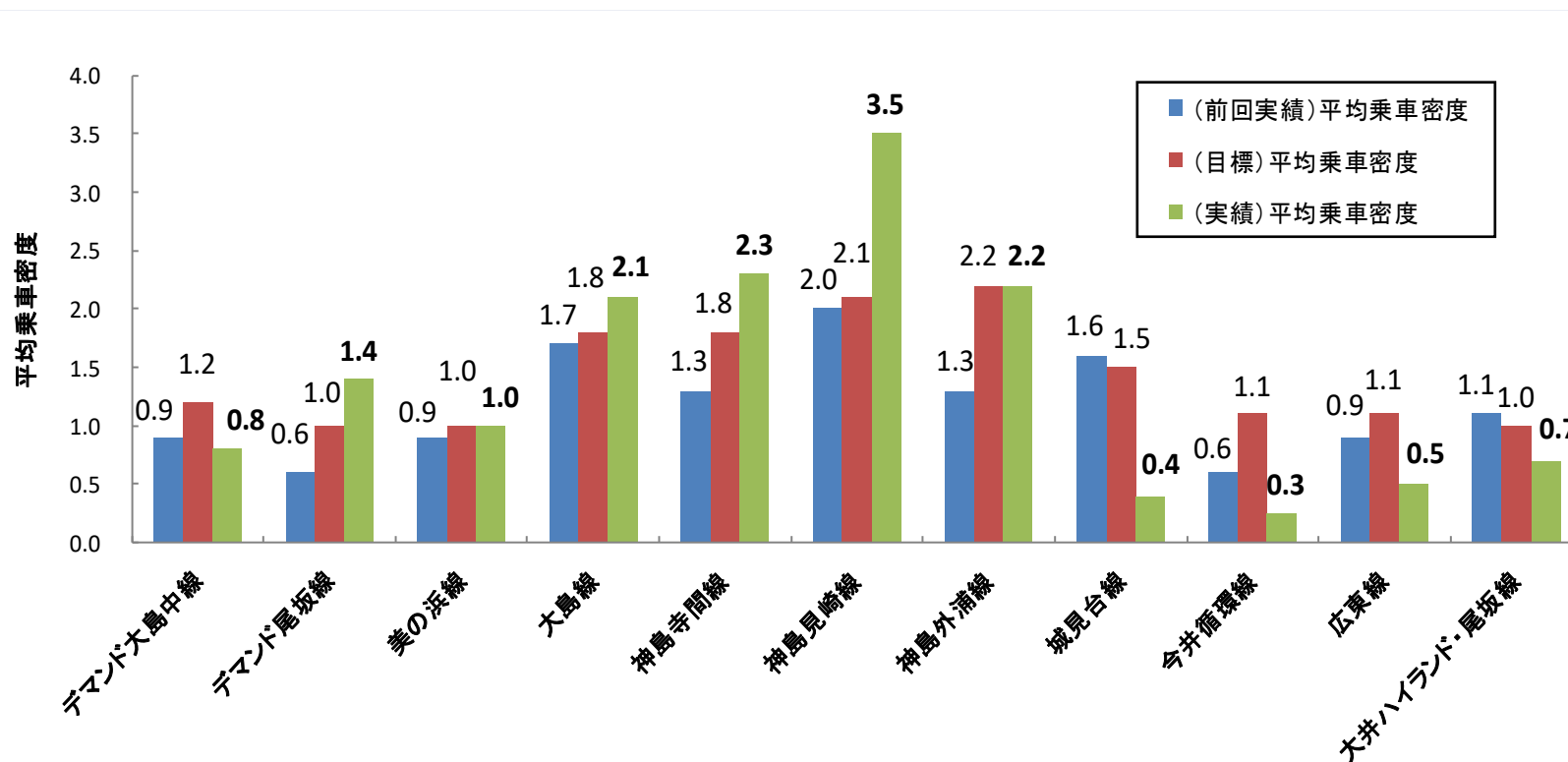
事業実施の適切性

- ・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(C)	目標の達成には至らなかった。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, 指標の改善を図ってまいりたい。
・デマンド尾坂線(A)	尾坂地区の人口減少及び高齢化の加速で, 利用者が減っているが, 目標は達成できた。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(A)	目標は達成できた。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, 利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃等を検討する。
・大島線(A)	前回の実績から指標が改善傾向にあり, 目標は達成できた。さらなる利便性向上及び, 利用促進に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。
・神島寺間線(A) ・神島見崎線(A) ・神島外浦線(A)	目標は達成できた。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(C)	R6.1.9からバス会社の人員不足により減便となり, 利便性改悪のため平均乗車密度が減少し, 目標の達成には至らなかった。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, 今後, 乗降調査を実施しダイヤの改廃を検討する。
・今井循環線(C)	R6.1.9からバス会社の人員不足により減便となり, 利便性改悪のため平均乗車密度が減少し, 目標の達成には至らなかった。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, 今後, 乗降調査を実施しダイヤの改廃を検討する。
・広東線(C)	R6.1.9からバス会社の人員不足により減便となり, 利便性改悪のため平均乗車密度が減少し, 目標の達成には至らなかった。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, 今後, 乗降調査を実施しダイヤの改廃を検討する。
・大井ハイランド・尾坂線(C)	目標の達成には至らなかった。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 ※R6.12.1時点

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3.5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15.5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1.0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1.0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0.5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

令和6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



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 356.07km²

交通会議の構成員

学識経験者、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、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)、(株)日の丸タクシー、中国運輸局岡山運輸支局、中国地方整備局、岡山県、岡山県警察本部、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
- 公共交通の現況
 - ・鉄道6路線、路線バス42系統、コミュニティタクシー10地区
- 公共交通の問題点・課題
 - ・特に路線バスの利用者はH13～R4で56%減少
 - ・非常に低い路線バスのサービスレベル(42系統の内30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～R6年度の13年間で19系統の路線バスが廃止)
- 支線交通に関する基本目標
 - ・地域の多様な輸送資源等の活用による誰もが利用できる移動手段の確保
- 目標実現のための施策
 - ・支線交通の利便性の維持・向上
 - ①運行時間帯、運行回数の確保・・・朝(始発～10時台)夕(16～20時台):1時間あたり1回以上、その他の時間帯:2時間あたり1回以上
 - ②コミュニティタクシー制度の普及

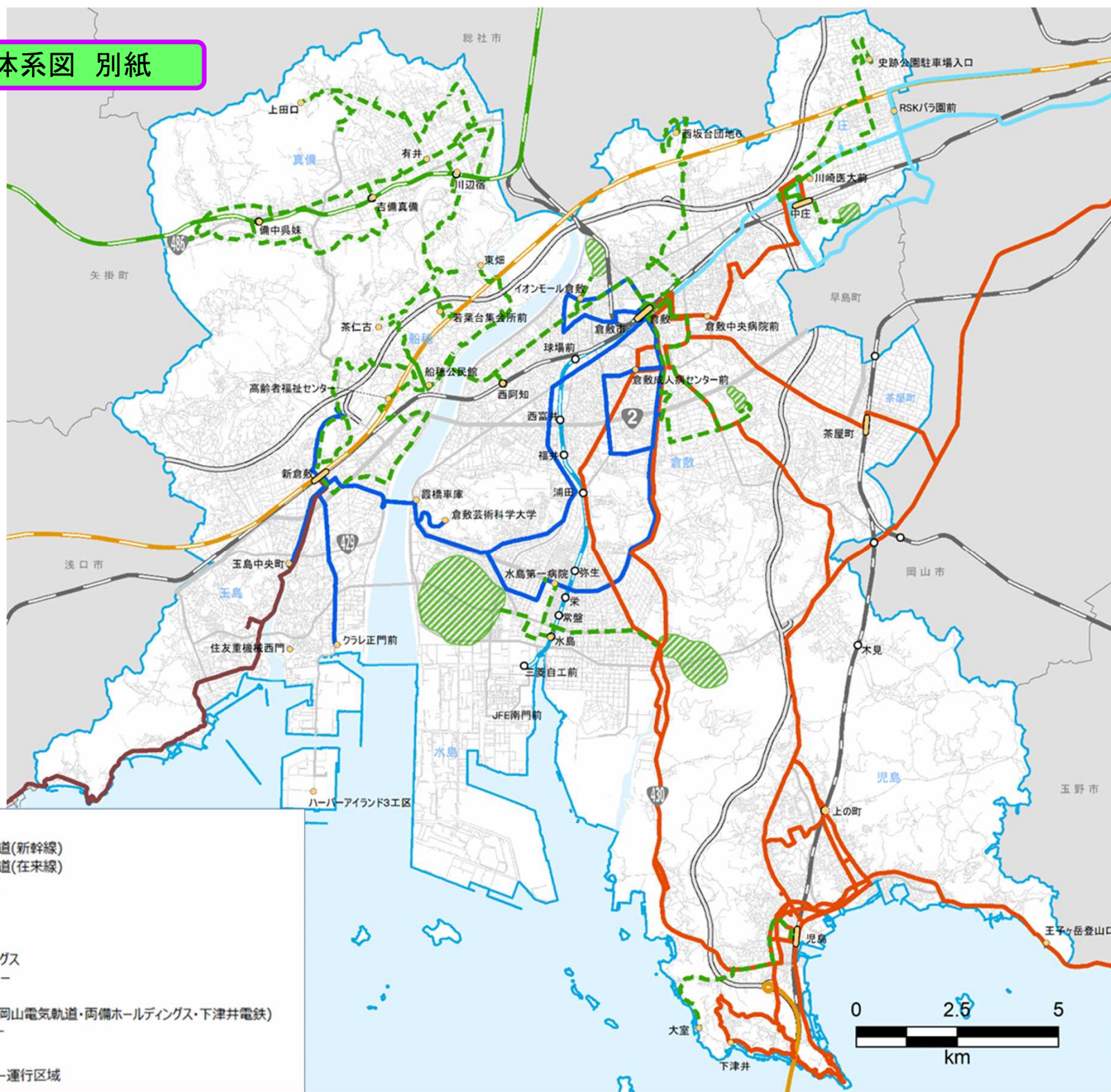
協議会の主な取り組み

- ・路線バスの運行継続に関する検討
- ・交通不便地域におけるコミュニティタクシーの導入
- ・地域公共交通計画に基づく事業の推進、進捗管理












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もの)
- ・R5.12.15 事業評価について(書面審議)
 - ・R6.6.4 令和6年度事業計画について(書面審議)

交通体系図 別紙



公共交通網

-  西日本旅客鉄道(新幹線)
-  西日本旅客鉄道(在来線)
-  水島臨海鉄道
-  井原鉄道
-  下津井電鉄
-  両備ホールディングス
-  井笠バスカンパニー
-  琴参バス
-  3社共同運行(岡山電気軌道・両備ホールディングス・下津井電鉄)
-  コミュニティタクシー
-  コミュニティタクシー運行区域

定量的な目標・効果

- (目標)・年間利用者数:中国能開大 17,600人/年(R5年度実績 23,176人)、駅線 14,200人/年(R5年度実績 10,519人)、住友東 24,400人/年(R5年度実績 6,310人)、新倉敷坂田町 1,200人/年(R5年度実績 14,322人)、ハーバーアイランド 4,800人/年(R5年度実績 3,310人)、クラレ正門ハーバー3:6,000人/年(R5年度実績 10,367人)、クラレ入口ハーバー3:110人/年(R5年度実績 170人) 計68,310人(R5年実績 68,174人)
- ・収支:中国能開大 -16千円/年、駅線 -719千円/年、住友東 -587千円/年、新倉敷坂田町 -1,011千円/年、ハーバーアイランド -484千円/年、クラレ正門ハーバー3:-68千円/年、クラレ入口ハーバー3:-39千円/年
 - ・公的資金投入額(国):中国能開大 8千円/年、駅線 360千円/年、住友東 293千円/年、新倉敷坂田町 506千円/年、ハーバーアイランド 242千円/年、クラレ正門ハーバー3:34千円/年、クラレ入口ハーバー3:19千円/年
 - ・公的資金投入額(市):中国能開大 43千円/年、駅線 1,876千円/年、住友東 1,530千円/年、新倉敷坂田町 2,634千円/年、ハーバーアイランド 1,261千円/年、クラレ正門ハーバー3:178千円/年、クラレ入口ハーバー3:-102千円/年
- (効果)・当該路線を確保・維持することで、地域住民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。
 - ・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

- ・初年度のため該当なし。

実施した利用促進策

- ・公共交通利用者の負担軽減や利用促進などを目的として、運賃無料デーを5回実施した。
- ・沿線企業向けに定期券(E定期券)の配達サービスを実施した。
- ・定期券の販売窓口が少ないため、窓口なしで購入できる定期券(passful)を発売した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・初年度のため該当なし。

地域住民の意見の反映

- ・利用者からの意見をもとに、通勤時の運行について、JRとの接続を考慮したダイヤに変更した。(7:48の便を7:53に変更)

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) ・中国能開大については、利用者目標 17,600人に対し 17,985人(対目標比 102.2%)、収支は目標 -16千円に対し -73千円(目標未達)、公的資金投入額(国)は目標 8千円に対し 36千円(対目標比450.0%)、公的資金投入額(市)は目標 43千円に対し 790千円(対目標比 1837.2%)であり、一部目標を達成できなかった。
- ・駅線についても、利用者目標 14,200人に対し 9,222人(対目標比 64.9%)、収支は目標 -719千円に対し -1,241千円(目標未達)、公的資金投入額(国)は目標 360千円に対し 620千円(対目標比 172.2%)、公的資金投入額(市)は目標 1,876千円に対し 1,672千円(対目標比 89.1%)であり、一部目標を達成できた。
 - ・住友東についても、利用者目標 24,400人に対し 6,859人(対目標比 28.1%)、収支は目標 -587千円に対し 15千円、公的資金投入額(国)は目標 293千円に対し 0円、公的資金投入額(市)は目標 1,530千円に対し 831千円(対目標比 54.3%)であり、一部目標を達成できなかった。
 - ・新倉敷坂田町については、利用者目標 1,200人に対し 14,062人(対目標比 1,171.8%)、収支は目標 -1,011千円に対し -1,267千円(目標未達)、公的資金投入額(国)は目標 506千円に対し 633千円(対目標比 125.1%)、公的資金投入額(市)は目標 2,634千円に対し 2,152千円(対目標比 81.7%)であり、一部目標を達成できなかった。
 - ・ハーバーアイランドについても、利用者目標 4,800人に対し 2,497人(対目標比 52.0%)、収支は目標 -484千円に対し -1,019千円(目標未達)、公的資金投入額(国)は目標 242千円に対し 509千円(対目標比 210.3%)、公的資金投入額(市)は目標 1,261千円に対し 1,133千円(対目標比 89.8%)であり、一部目標を達成できた。
 - ・クラレ正門ハーバー3についても、利用者目標 6,000人に対し 10,391人(対目標比 173.2%)、収支は目標 -68千円に対し 83千円、公的資金投入額(国)は目標 34千円に対し 0千円、公的資金投入額(市)は目標 178千円に対し 493千円(対目標比 277.0%)であり、一部目標を達成できなかった。
 - ・クラレ入口ハーバー3についても、利用者目標 110人に対し 152人(対目標比 138.2%)、収支は目標 -39千円に対し -132千円(目標未達)、公的資金投入額(国)は目標 19千円に対し 65千円(対目標比 342.1%)、公的資金投入額(市)は目標 102千円に対し 124千円(対目標比 121.6%)であり、一部目標を達成できなかった。
- (効果) ・地域住民の生活に必要な交通手段の確保が図られている。
- (分析) ・「利用者数」について、住友東、新倉敷坂田町は計画年度中にダイヤ改正を行ったため、目標と実績の差異が大きくなった。
- ・本事業は今年度が初年度であったため、事業の対象となる全7系統分の国庫補助金の見込額を、系統ごとに過去の収支実績で按分し、「収支」や「公的資金投入額」の目標を設定した結果、実績との差異が大きくなった。

事業の今後の改善点

- ・今年度の実績をもとに、今後の目標値を適切に設定する。
- ・収支の改善に向け、更なる利用促進を図る。

運行系統図 別紙

1 路線図



運行系統図 別紙

2 運行表

路線名	系統名	平日		土曜		日・祝		備考
		往	復	往	復	往	復	
作陽学園・中国能開大線	中国能開大	5便 (3便)	7便 (5便)	-	-	-	-	カッコ内は、作陽学園・中国能開大休講日の便数
玉島中央町線	駅線	5便	5便	3便	4便	3便	3便	
新倉敷住友重機械線	住友東	3便	1便	2便	2便	1便	1便	
	新倉敷坂田町	4便	4便	2便	2便	4便	4便	
ハーバーアイランド線	ハーバーアイランド	-	2便	-	1便	-	-	
	クラレ正門ハーバー3	1便	1便	-	-	-	-	
	クラレ入口ハーバー3	-	-	1便	-	-	-	
<p>※12月29日・30日は日・祝ダイヤ ※12月31日～1月 3日は運休 ※ 8月13日～8月15日は日・祝ダイヤ (その他) イベント開催に合わせた臨時便の設定や、交通規制に伴う運休・部分運休が発生する可能性がある。</p>								

運行系統図 別紙

3 運賃表

(1) 玉島中央町線

系統名	起終点						
駅線	新倉敷駅～玉島中央町						
新倉敷駅							
新倉敷駅							
爪崎南	170						
爪崎西	170	170					
八島	170	170	170				
七島	170	170	170	170			
文化センター入口	170	170	170	170	170		
玉島支所入口	170	170	170	170	170	170	
玉島中央町	170	170	170	170	170	170	170

(2) 新倉敷住友重機械線

系統名	起終点										新倉敷駅									
住友東	新倉敷駅～住友重機械西門																			
坂田町	新倉敷駅～坂田町																			
新倉敷駅																				
新倉敷駅																				
爪崎南	170																			
倉敷西年金事務所前	170	170																		
ケアハウスあいの泉前	170	170	170																	
玉島ショッピングセンター TOPS前/玉島警察署前	170	170	170	170																
日之出町	170	170	170	170	170															
押上	170	170	170	170	170	170													190	190
堀貫北	170	170	170	170	170	170	170												190	190
堀貫	170	170	170	170	170	170	170	170											190	190
東高地	170	170	170	170	170	170	170	170	170										200	200
東高地南	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170									200	200
東小高地 ケル入口/正門前	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170								200	200
坂田町交差点	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170							200	200
坂田町	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170						200	200
養父・戸島公園	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170					200	200
住友重機械西門	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	170	210	210

運行系統図 別紙

(3)ハーバーアイランド線

系統名	起終点(経由地)
ハーバーアイランド	新倉敷駅～(クラレ入口・坂田町)～ ハーバーアイランド3工区
クラレ正門ハーバー3	新倉敷駅～(クラレ正門前)～ ハーバーアイランド3工区
クラレ入口ハーバー3	新倉敷駅～(クラレ入口)～ ハーバーアイランド3工区

																新倉敷駅																				
																爪崎南		170																		
																倉敷西年金事務所前		170	170																	
																ケアハウスあいの泉前		170	170	170																
																玉島ショッピングセンター TOPS前/玉島警察署前		170	170	170	170															
																日之出町		170	170	170	170	170														
																押上		170	170	170	170	170	190	190												
																堀貫北		170	170	170	170	170	170	190	190											
																堀貫		170	170	170	170	170	170	170	190	190										
																東高地		170	170	170	170	170	170	200	200	230	230									
																東高地南		170	170	170	170	170	170	170	200	200	230	230								
																東小高地 クラレ入口/正門前		170	170	170	170	170	170	170	200	200	230	230								
																坂田町交差点		170	170	170	170	170	170	190	190	190	200	230	230	280	280					
																坂田町		170	170	170	170	170	170	170	190	190	190	200	230	230	280	280				
																住友重機械正門前		170	170	170	170	170	170	170	170	190	190	190	200	230	230	280	280			
																プール前		170	170	170	170	170	170	170	170	200	200	200	210	240	240	280	280			
																玉島下水処理場前		170	170	170	170	170	170	190	190	190	220	220	220	230	260	260	310	310		
																ハーバーブリッジ北		170	170	170	190	190	190	230	230	230	250	250	250	280	300	300	340	340		
																ハーバーアイランド		170	170	170	170	220	220	220	260	260	260	290	290	290	300	330	330	370	370	
																ハーバーアイランド3工区		170	170	170	170	190	230	230	230	280	280	280	310	310	310	320	350	350	390	390

(4)作陽学園・中国能開大線

系統名	起終点
中国能開大	新倉敷駅北口～中国能開大

			新倉敷駅北口			
			作陽学園正門		170	
			作陽学園北		170	170
中国能開大			170	170	170	

定量的な目標・効果

- （目標）・年間利用者数：西ルート 3,200人／年（R5年度実績 2,721人）、東ルート 1,100人／年（R5年度実績 888人）、南ルートA 3,200人／年（R5年度実績 2,893人）、南ルートB 200人／年（R5年度実績 165人） 計7,700人（R5年実績 6,667人）
- ・運行1回当たりの平均乗車人数：西ルート 2.2人/回（R5年度実績 2.2人/回）、東ルート 1.4人/回（R5年度実績 1.7人/回）、南ルートA 2.4人/回（R5年度実績 2.3人/回）、南ルートB 1.2人/回（R5年度実績 1.2人/回）
- ・運行割合：西ルート 70.1%（R5年度実績 70.1%）、東ルート 39.7%（R5年度実績 29.9%）、南ルートA 66.3%（R5年度実績 71.7%）、南ルートB 9.4%（R5年度実績 7.6%）
- ・収支：西ルート -2,703千円／年、東ルート -1,371千円／年、南ルートA -3,041千円／年、南ルートB -288千円／年
- ・公的資金投入額：西ルート 1,247千円／年、東ルート 633千円／年、南ルートA 1,398千円／年、南ルートB 133千円／年
- （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。
- ・運営委員会を対面方式で開催し、利用者の推移など、当地区の現状や、今後の利用促進が必要であることなどについて、認識を共有した。

実施した利用促進策

- ・65歳以上の高齢者への運賃割引の際に、現行の利用者証等の提示に加え、マイナンバーカード等の公的機関が発行した身分証明書を提示した場合でも割引が受けられるよう、運用を変更した。
- ・利用の少ない災害公営住宅に、コミュニティタクシーのパンフレットをポスティングにより配布した。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・年間利用者数等の目標値について、平成30年7月の豪雨災害後、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。
- ・運営委員会を対面方式で開催し、利用者の推移や収支の状況など、当地区の現状や、今後の利用促進が必要であることなどについて、認識を共有した。

地域住民の意見の反映

- ・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 3,200人に対し 2,780人(対目標比 86.9%)、運行平均乗車人数は目標 2.2人/回に対し 2.2人/回(対目標比 100.0%)、運行割合は、目標 70.1%に対し 73.3%(対目標比 104.6%)、収支は目標 -2,703千円に対し -2,623千円(目標達成)、公的資金投入額は目標 1,247千円に対し 1,311千円(対目標比105.1%)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 1,100人に対し 1,561人(対目標比 141.9%)、運行平均乗車人数は目標 1.4人/回に対し 1.7人/回(対目標比 121.4%)、運行割合は、目標 39.7%に対し 51.4%(対目標比 129.5%)、収支は目標 -1,371千円に対し -1,515千円(目標未達)、公的資金投入額は目標 633千円に対し 757千円(対目標比119.6%)であり、一部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 3,200人に対し 2,256人(対目標比 70.5%)、運行平均乗車人数は目標 2.4人/回に対し 2.0人/回(対目標比 83.3%)、運行割合は、目標 66.3%に対し 64.3%(対目標比 97.0%)、収支は目標 -3,041千円に対し -2,668千円(目標達成)、公的資金投入額は目標 1,398千円に対し 1,333千円(対目標比95.4%)であり、一部目標を達成できなかった。
- ・南ルートBについても、利用者目標 200人に対し 271人(対目標比 135.5%)、運行平均乗車人数は目標 1.2人/回に対し 1.9人/回(対目標比 158.3%)、運行割合は、目標 9.4%に対し 8.0%(対目標比 85.1%)、収支は目標 -288千円に対し -276千円(目標達成)、公的資金投入額は目標 133千円に対し 0円となり、一部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 91.0%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。
- (分析)・南ルートBについて、運行割合が 30%を下回り、補助対象外となったため、公的資金投入額が0円となった。
- ・目標を達成できなかった要因について、平成30年豪雨災害後の真備地区の人口が、令和6年9月末時点で 89.1%までしか回復していないことが考えられる。

事業の今後の改善点

- ・昨年度に引き続き、真備地区の人口の回復状況等を加味した現実的な目標値を設定する。
- ・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。
- ・地元要望がある場合など、必要に応じてコミュニティタクシーに関する地元説明会を開催する。

令和6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、東兎の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、岡山大学学術研究院、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. 基本理念・基本方針

「玉野市総合計画」の将来像や基本理念を踏まえるとともに、公共交通の課題や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画の基本理念、基本方針(地域公共交通のありべき姿)を以下のよう

基本理念

人と人をつなぎ、「これからのたまのまち」を支え続ける地域公共交通
 ～みんなで作って未来に誇ろう～

基本方針

- 基本方針1：これからのまちづくりとくらしを支える持続可能な地域公共交通**
 人口減少やニューノーマル等の影響による利用者の減少や利用不便により、サービスの持続可能性が低下し、まちづくりと市民のくらしを支える基盤として、持続可能な地域公共交通を構築する。
- 基本方針2：便利でも使える・使いたくなる地域公共交通**
 マイカーを使えない一部の市民だけでなく、音波にマイカーを利用する市民や初めて市町村を訪れた人も含め、誰もが便利に使える地域公共交通を提供する。また、単に移動サービスを提供するだけでなく、使いたくなる魅力あるサービスを提供する。
- 基本方針3：みんなで作って考え・使い・支える地域公共交通**
 行政、交通事業者、市民といった公共交通に関わる関係主体が、みんなで作って公共交通のあり方について考え、生み出したアイデアや知恵を基盤として公共交通を支えることに積極的に参画し、一部の主体によって過渡的な負担とならないよう、みんなで作る体制を整備する。

基本理念	基本方針(あるべき姿)	目標を達成するための事業
人と人をつなぎ、「これからのたまのまち」を支え続ける地域公共交通 ～みんなで作って未来に誇ろう～	基本方針1 これからのまちづくりとくらしを支える持続可能な地域公共交通	目標1：岡山市との間の広域幹線の維持確保
		目標2：管内路線や市民の移動負担の軽減しを踏まえた市内路線の展開
		目標3：稼働率の見直しを踏まえた乗車環境の整備
		目標4：持続可能性確保に向け、シーバスと各路線の連携体制の構築
		目標5：データの収集とそれに基づく評価・見直しサイクルの構築
		目標6：公共交通に係る周辺施設との連携
		目標7：拒いず連携し向かい合う取組の推進
	基本方針2 便利でも使える・使いたくなる地域公共交通	目標8：わかりやすい情報提供体制の整備
		目標9：公共交通サービスのデジタル化の推進
		目標10：公共交通の効率的な向上に向けた取組の推進
	基本方針3 みんなで作って考え・使い・支える地域公共交通	目標11：人と環境にやさしい車両の導入
		目標12：応答速くSNS等による定時的な情報発信
		目標13：多グットを継ったモビリティ・マネジメントの実施
		目標14：市が実用する公共交通サービスへの民間事業者の受け入れ

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6年度(6月)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6年度(8月)地域公共交通会議
 シーバス運賃無料デー、岡山市利便増進計画について等

定量的な目標・効果

評価指標	現状値(R5年度)	目標値(R6～7年度)
公共交通の年間利用者数	R5実績 乗合タクシー(シータク) 32,778人/年 コミュニティバス(シーバス) 73,244人/年 計 106,022人/年	シータク 35,000人/年 シーバス 90,000人/年 計 125,000人/年

評価指標	現状値(R5年度)	目標値(R6～7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	9.7%(R5年度市民意識調査結果)	8.6%以下(玉野市地域公共交通計画で定めた目標に整合)
外出する頻度が週1日以下の高齢者(65歳以上)の割合	12.3%(R5年度市民意識調査結果)	11.7%以下(玉野市地域公共交通計画で定めた目標に整合)
公共交通の収支率	14.7%(R5年度実績)	17.7%以上(玉野市地域公共交通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

- ・シーバス運賃を一律100円から大人200円小人100円等に見直しを行った
- ・シーバス運賃の見直しと併せて、市内公共交通全体の利便性向上を図るため、市内運行の路線バスにおいて、運賃200円均一のエリアを定めた。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・交通事業者と連携し、シーバスやシータクの収支率や外出頻度の向上が図られるよう、利用促進等の検討を行った。
- ・まずは広報誌による利用促進や市内路線バスの運賃200円均一エリアの導入による利便性向上を図る取り組みを行った。

実施した利用促進策

- ・市広報誌で、シータクやシーバスを利用方法と併せて、それらを利用した市内史跡等への行き方を紹介することで、利用促進を図った。
- ・市内小学生を対象としたバス乗り方教室を開催。(R6年度:5回185人参加 12月時点)

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。(R6年度:出前講座 3会場 約56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125,000人／年に対して、令和5年10月から令和6年9月までの実績はシーバス 73,244人、シータク32,778人、合計106,022人であった。シータクの利用者数については、昨年度と比較して横ばいであり、シーバス路線が充実していく中で利用者数を維持できているものの、利用者数全体では、目標達成に至っていない。
- ・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については、目標達成には至らなかった。
- ・一方で、外出する頻度が週1日以下の高齢者(65歳以上)の割合については、目標達成には至らなかった。なお、一定程度の割合で外出頻度が少ない人がいるものと推測される。
- ・公共交通の収支率については、シータクは横ばいで維持しているものの、シーバスが運賃見直しなどの影響により減少傾向となったことで、昨年度よりも収支率が低下し14.7%となったところである。目標の17.7%以上を達成できていない。

事業の今後の改善点

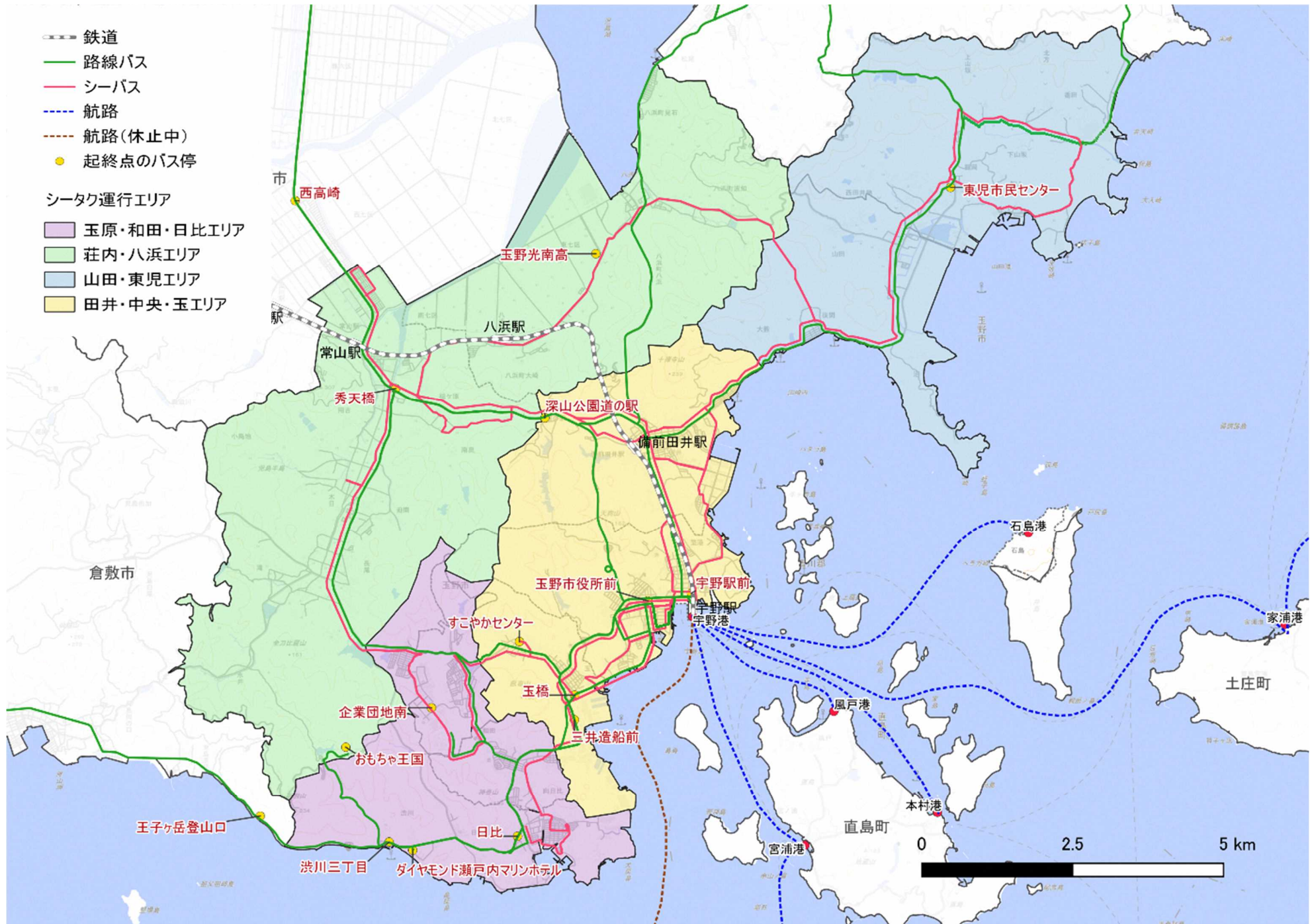
- ・運転免許証返納者にアンケートを実施することで、免許返納のきっかけや返納後の移動手段を把握することにより、シータク、シーバスの新規の利用者確保に向けて利用促進に繋げ、収支率の改善を目指す。
- ・シーバス運賃無料デーを実施することで、シーバス利用のきっかけ作りや外出機会の創出が図られることから、シーバスとシータクの乗り継ぎ利用が増えることにより、シータクの利用者の増加を目指す。
- ・シーバスについては、路線毎や年間の利用状況等を踏まえた分析を行い、便や路線再編等を検討し、より最適な運行形態を目指す。

交通体系図 別紙

- 鉄道
- 路線バス
- シーバス
- - - 航路
- - - 航路(休止中)
- 起終点のバス停

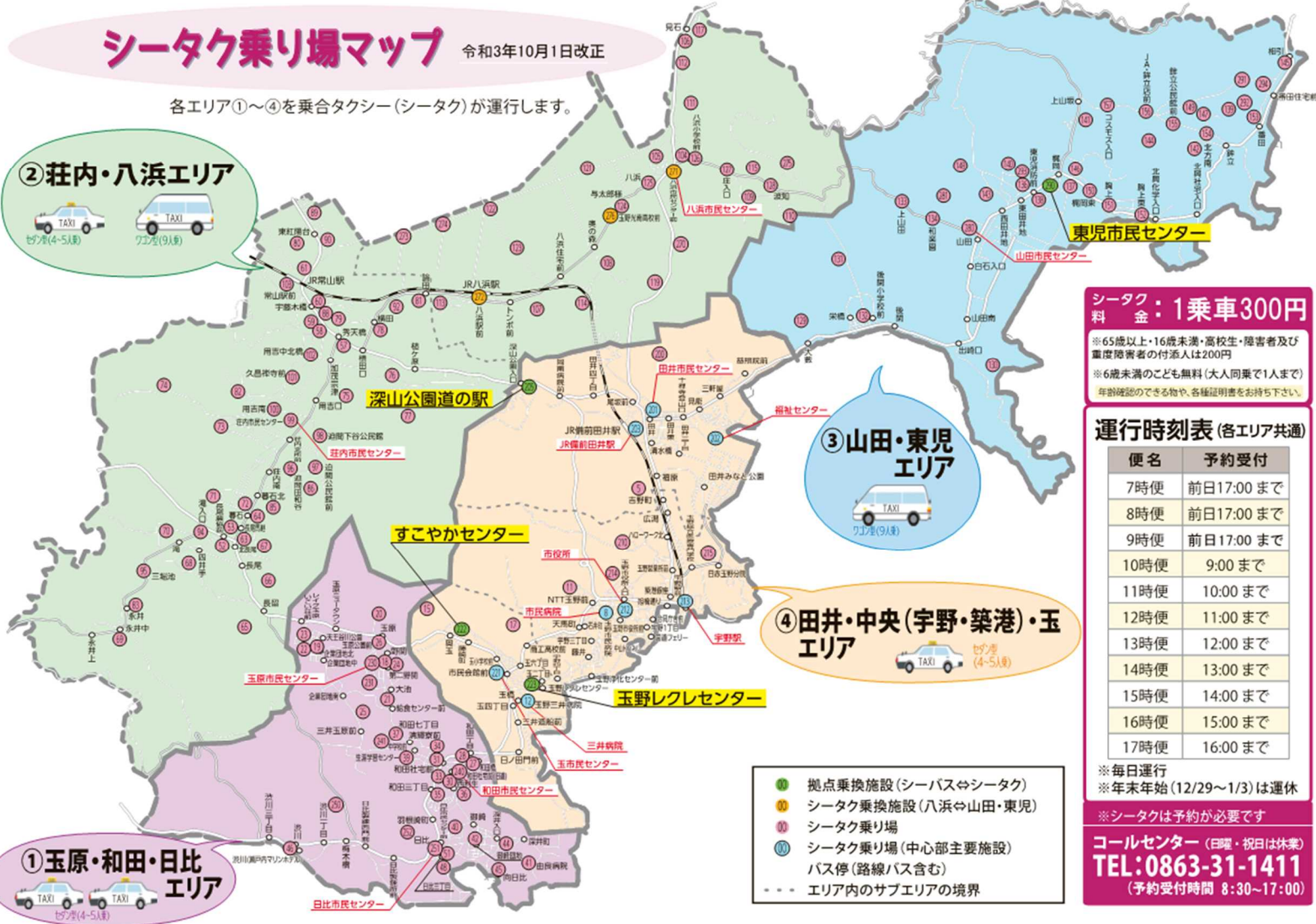
シータク運行エリア

- 玉原・和田・日比エリア
- 荘内・八浜エリア
- 山田・東兎エリア
- 田井・中央・玉エリア



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歳未満のこども無料(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)