

令和7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

地域公共交通計画(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10月現在)
- ・面積 506.36km² ※令和2年国勢調査

協議会の構成員

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、合併前の旧市町村が行っていた独自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支援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。平成29年3月に「津山市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通の再編と利用促進・利便性向上を図るとともに、地域の状況把握や公共交通事業の評価・検証を実施し、改善を図ってきた。

また、令和5年3月には「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、取組を進めている。

協議会の主な取り組み

- ・過疎地域におけるAIデマンド交通の本格運行開始
- ・地域の実状に応じたAIデマンド運行形態の検討
- ・複数交通モード(鉄道、バス、デマンド交通)の利用による地域交通の利便性向上事業の実施(tabiwa 津山因美パス)

協議会における検討

協議会の開催状況 (合計4回)

- ・令和6年12月11日開催
地域公共交通確保維持改善事業の評価 他3件
- ・令和7年 3月18日開催
AIデマンド交通(阿波地域)の運行形態の変更について 他1件
- ・令和7年 6月27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、利便増進実施計画の修正について 他7件
- ・令和7年 8月18日開催
自動運転分科会の設置について 他1件

定量的な目標・効果

(目標) 系統(1): R7年度利用者15,800人(R5実績値の1%増)、経常収支率15%(R5実績の現状維持)、市補助金810万円(R5実績の現状維持)
系統(2): R7年度利用者 7,550人(R5実績値の1%増)、経常収支率15%(R5実績の現状維持)、市補助金360万円(R5実績の現状維持)
系統(3): R7年度利用者 5,060人(R5実績値の23%増)、経常収支率4%(R5実績の現状維持)、市補助金900万円(R5実績の現状維持)
系統(4): R7年度利用者11,550人(R5実績値の1%増)、経常収支率18%(R5実績の現状維持)、市補助金530万円(R5実績の現状維持)
系統(5): R7年度利用者3,360人(R5実績値の1%増)、経常収支率4%(R5実績の現状維持)、市補助金520万円(R5実績の現状維持)
系統(6): R7年度利用者1,620人(R5実績値の1%増)、経常収支率4%(R5実績の現状維持)、市補助金260万円(R5実績の現状維持)
系統(7): R7年度利用者88,400人(R5実績値の2%増)、経常収支率40%(R5実績の現状維持)、市補助金1,320万円(R5実績の現状維持)
系統(8)~(11): R7年度利用者合計6,000人(新規)、経常収支率2%(新規)、市補助金(市の事業費)3,000万円(新規)

公有民営方式車両購入(系統(4)低床小型バス車両1台更新): 系統(4) R7年度利用者数12,227人(R4実績から年2%ずつ増加)

(効果)

- ・交通空白地の解消
- ・交通弱者の目的地までの足の確保
- ・鉄道や民間路線バスとの連携によるネットワーク構築
- ・財政負担に配慮した持続可能な交通携帯の実現
- ・高齢者の外出促進
- ・地域活性化

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

地域でのバス乗り方教室の開催、学生向けの公共交通講座等の開催による啓発活動により、利用の促進を図った。

AIデマンド交通の本格運行及び利用周知活動により、二次交通の改善を図った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・因美線沿線地域の住民を対象にした日常移動に関するアンケート調査(R5.11に実施)をもとに、JR西日本等と連携し、tabiwa津山因美パスを企画、実施した。

・AIデマンド交通の実証実験結果及び地域の要望等をもとに、乗降ポイントの追加や運行形態の改善を行った

実施した利用促進策

- ・公共交通乗り方教室を3回実施し、利用に関する意見や要望を収集。住民の移動要望に応じた、乗車体験ツアーの企画支援を行い、利用促進を図った。
- ・津山商業高校生と連携し、東循環バスのクリスマスデコレーションを実施し、利用促進と利用意識の醸成に取り組んだ。
- ・東高校生を対象に、公共交通に関する講座とフィールドワークを開催し、学生への啓発活動に取り組んだ。
- ・令和7年8月から、因美線沿線地域において鉄道・バス・デマンド交通の複合利用を促進する「tabiwa津山因美パス」を実施。

地域住民の意見の反映

・デマンド交通の説明会を4回開催し、利用に関する住民の意見、要望をヒアリングし、降車ポイントの追加を行った。

・阿波地域のAIデマンド交通について、利用実態に即して定時定路線を減便し運行の効率化を図ったとともに、加茂地域内の乗降場所を追加することで、利用者の利便性向上を図った。

事業実施の適切性

概ね全て路線、区域において、可能な範囲で適切に実施されたが、利用者数など計画の目標に達しなかった路線等があった。バスの乗務員不足により、R7年9月に系統(3)(5)(6)の一部で欠便が生じたが、運行事業者による代替運行(無料)等で対応することで利用者への影響を最小限に抑えた。

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】利用者数15,800人以上、経常収支率15%以上、市補助金810万円未満 【結果】利用者数16,230人、経常収支率18.8%、市補助金582万円	【達成状況】 達成
(2) マルナカ西循環線	【目標】利用者数7,550人以上、経常収支率15%以上、市補助金360万円未満 【結果】利用者数8,441人、経常収支率13.5%、市補助金387万円	【達成状況】 一部未達成
(3) 小循環線	【目標】利用者数5,060人以上、経常収支率4%以上、市補助金900万円未満 【結果】利用者数5,040人、経常収支率8.0%、市補助金1,130万円	【達成状況】 一部未達成
(4) 加茂支所線	【目標】利用者数11,550人以上、経常収支率18%以上、市補助金530万円未満 【結果】利用者数10,469人、経常収支率13.7%、市補助金638万円	【達成状況】 未達成
(5) 勝北支所線	【目標】利用者数3,360人以上、経常収支率4%以上、市補助金520万円未満 【結果】利用者数3,043人、経常収支率5.3%、市補助金617万円	【達成状況】 一部未達成
(6) 勝北支所(奥)線	【目標】利用者数1,620人以上、経常収支率4%以上、市補助金260万円未満 【結果】利用者数1,416人、経常収支率4.7%、市補助金291万円	【達成状況】 一部未達成
(7) 東循環線	【目標】利用者数88,400人以上、経常収支率40%以上、市補助金1,320万円未満 【結果】利用者数84,669人、経常収支率43.9%、市補助金1,583万円	【達成状況】 一部未達成
(8)～(11) AI デマンド	【目標】利用者数6,000人以上、経常収支率2%以上、市補助金(市の支出)3,000万円未満 【結果】利用者数4,541人、経常収支率2.1%、市の支出額3,206万円	【達成状況】
公有民営車両方式車両購入	【目標】R7年間利用者数12,227人以上	【結果】10,469人 【達成状況】 未達成

事業の今後の改善点

・(1)～(7)ごんごバス

交通空白地の解消及びバスの乗務員不足に対応した持続可能な地域公共交通の維持・確保に向け、バス路線全体での運行形態の再検討と路線再編に向けた見直しを進める。また、引き続き交通系ICカードの利用周知やバスの乗り方教室などによる利用促進に努める。

・(8)～(11)AIデマンド

本格運行を開始し、概ね利用者数は増加傾向にあるが、一部地域で伸び悩んでいる。今後も、地域包括支援センター等と連携し、デマンド交通の周知や乗り方教室等の開催で外出の機会を提供する。

交通体系図 別紙

【津山市の位置】

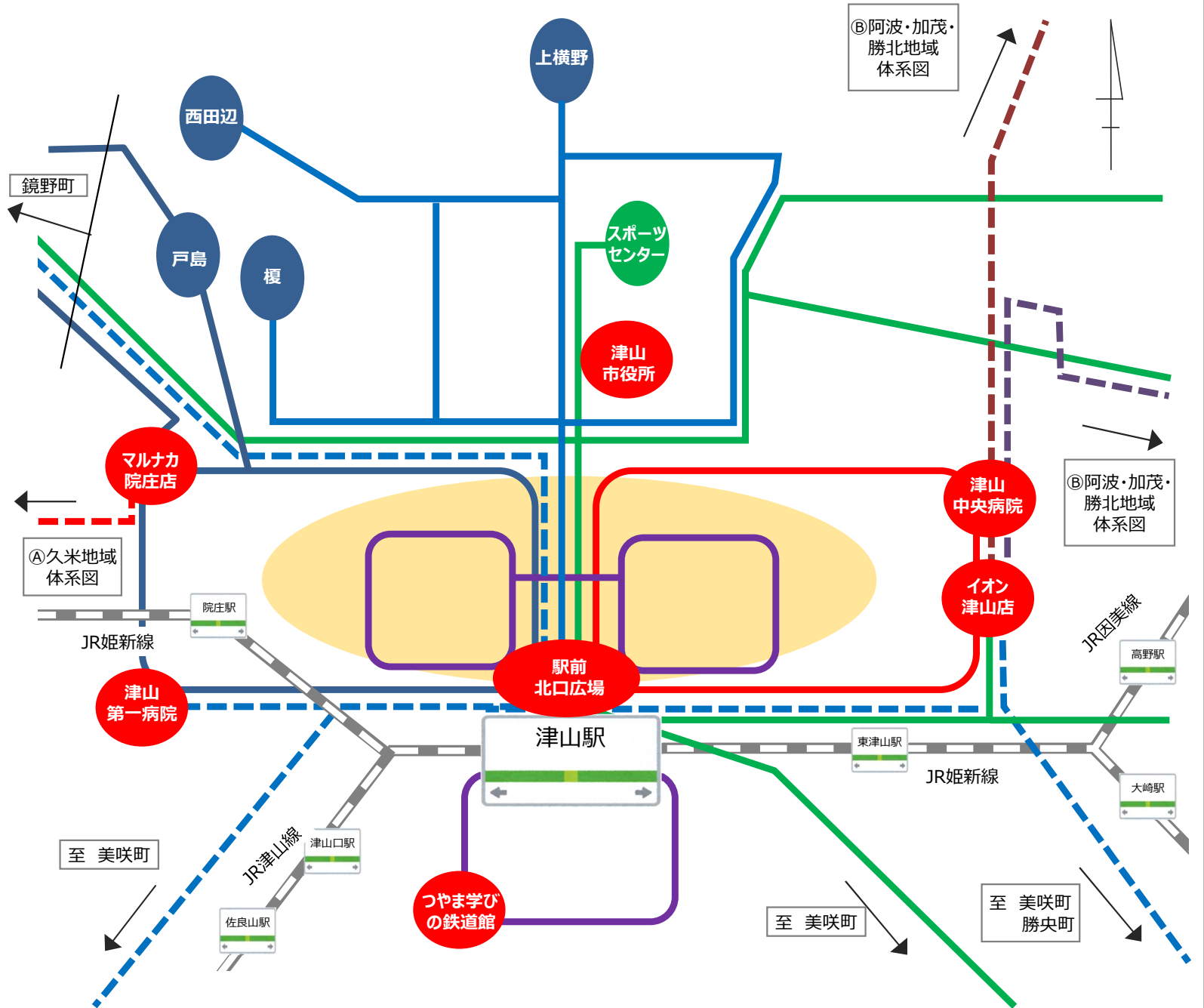


【津山市の公共交通】

- 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25路線
他自治体との共同バス(3路線)
- AIデマンド：4地域（阿波・加茂・勝北・久米地域）
- 市内タクシー事業者10社

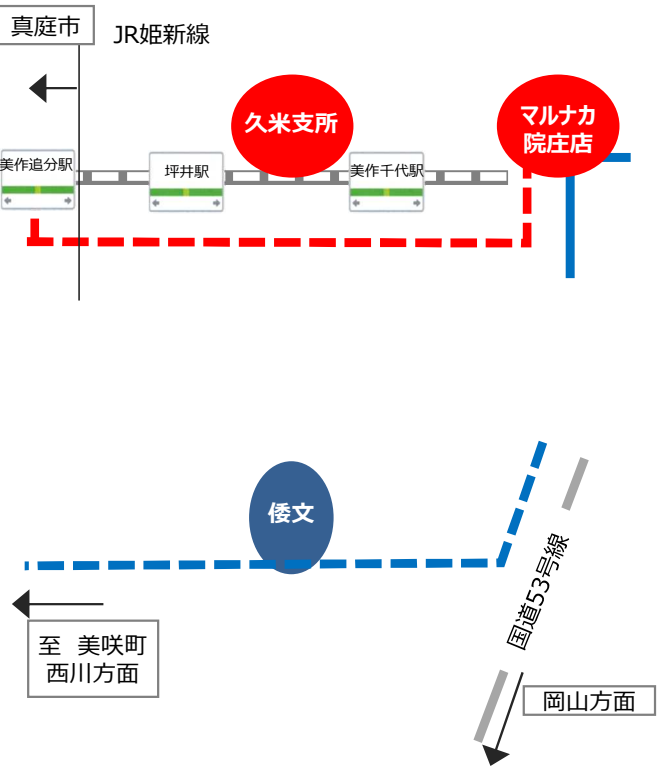
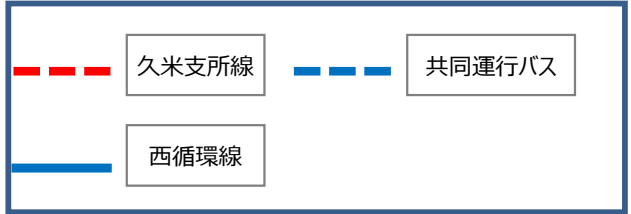
交通体系図 別紙

- 東循環線
- 西循環線
- 小循環線
- - - 加茂支所線
- - - 勝北支所線
- - - 久米支所線
- - - 共同運行バス
- 広域路線バス (民間)
- 市内路線バス (民間)
- JR線
- 中心市街地

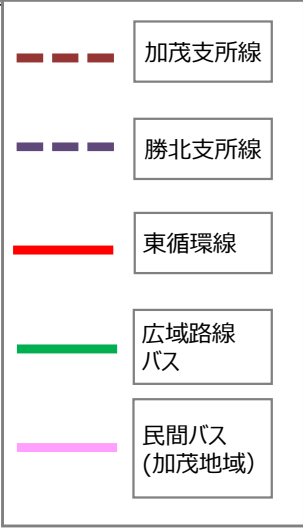
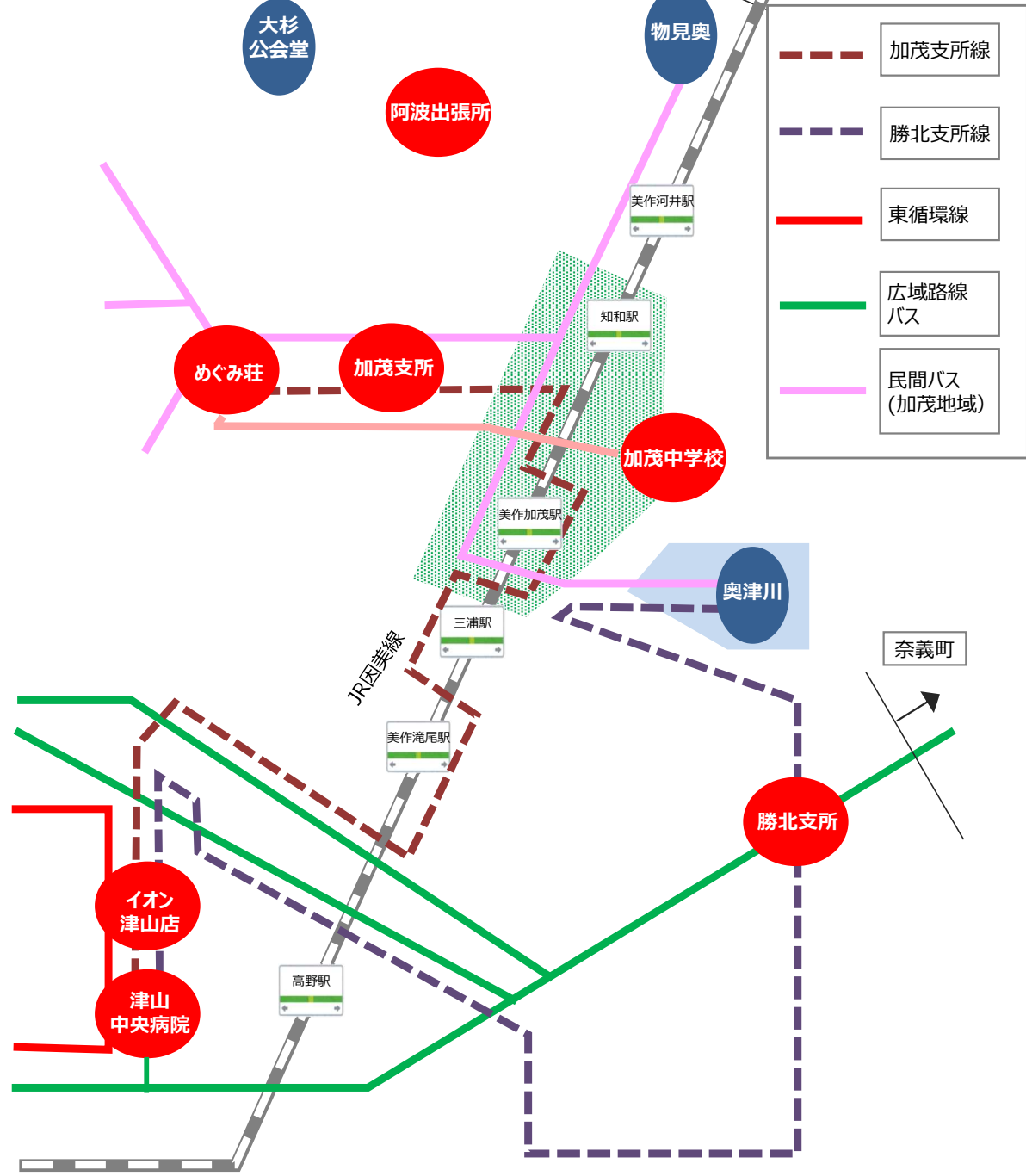


交通体系図 別紙

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



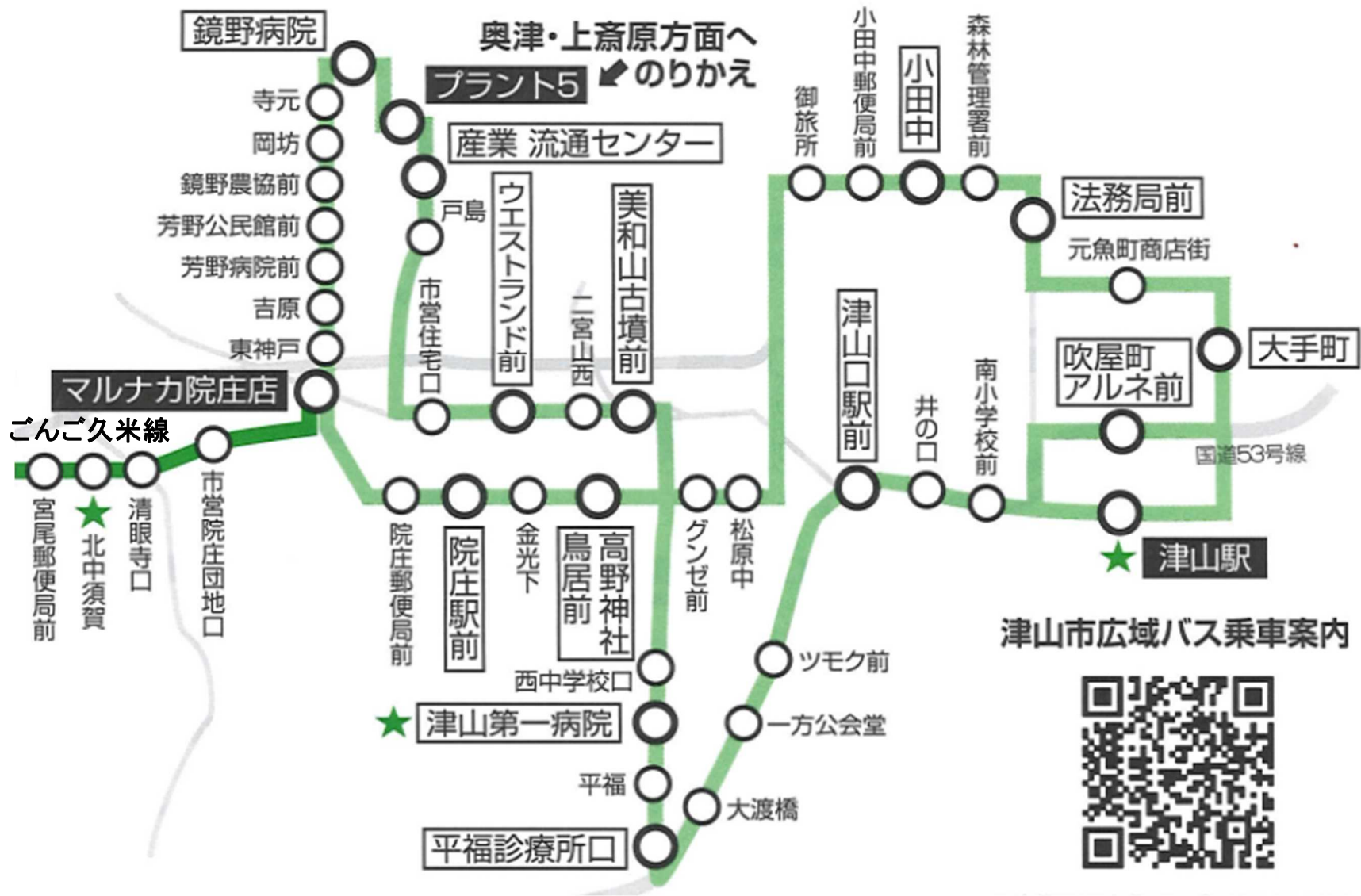
運行系統図 別紙

系統名：(1)西循環線、(2)マルナカ西循環線

運行形態：いずれも4条路線

運行日・便数：いずれも毎日運行、西循環線 6便/日、マルナカ西循環線 4便/日

運賃：大人200円、こども100円



運行系統図 別紙

系統名：(4) 加茂支所線

運行形態：4条路線

運行日・便数：毎日運行、6便/日

運賃：大人200円、こども100円

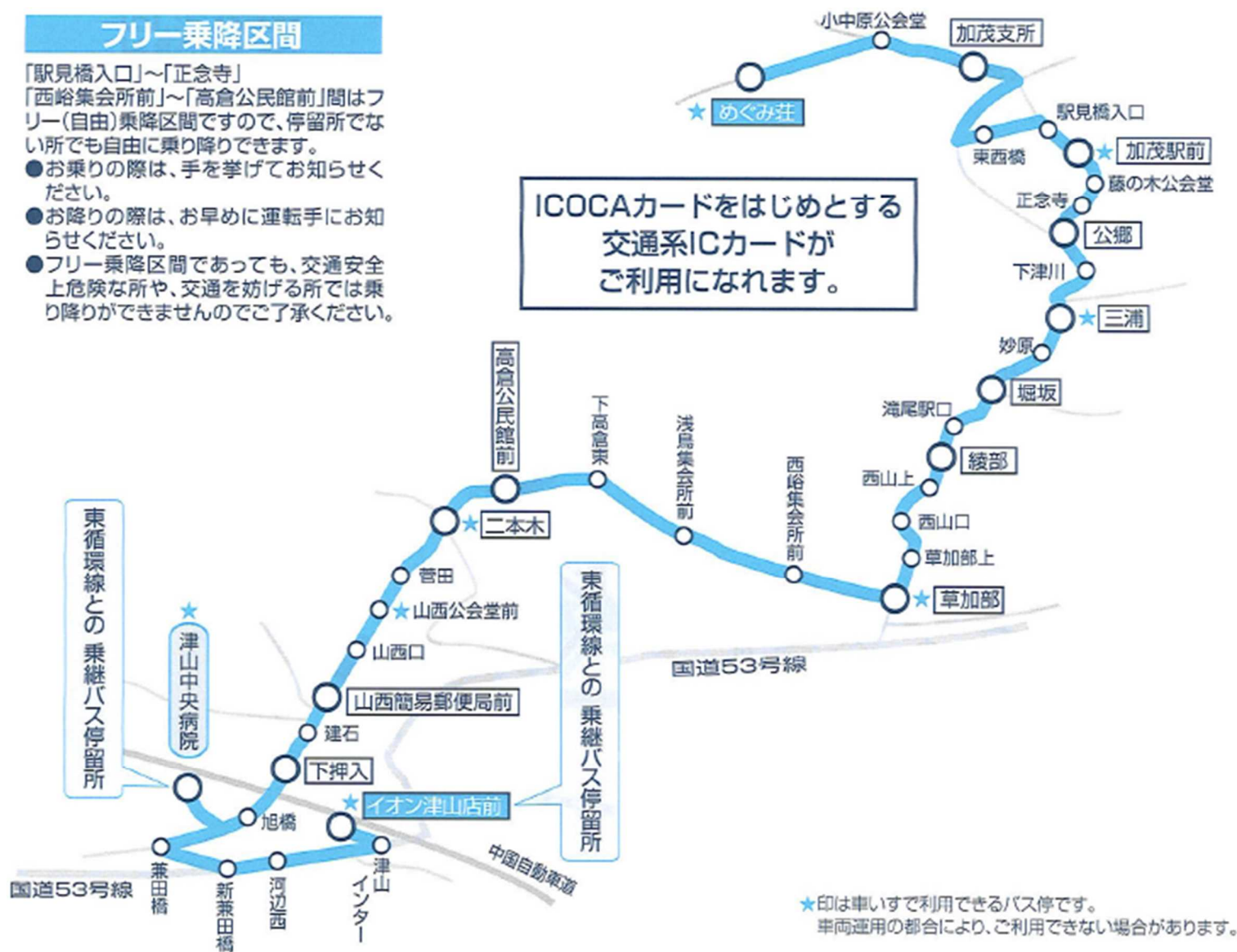
フリー乗降区間

「駅見橋入口」～「正念寺」

「西峪集会所前」～「高倉公民館前」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乗り降りできます。

- 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。

ICOCAカードをはじめとする
交通系ICカードが
ご利用になれます。



★印は車いすで利用できるバス停です。
車両運用の都合により、ご利用できない場合があります。

運行系統図 別紙

系統名：(5)勝北支所線、(6)勝北支所(奥津川)

運行形態：4条路線

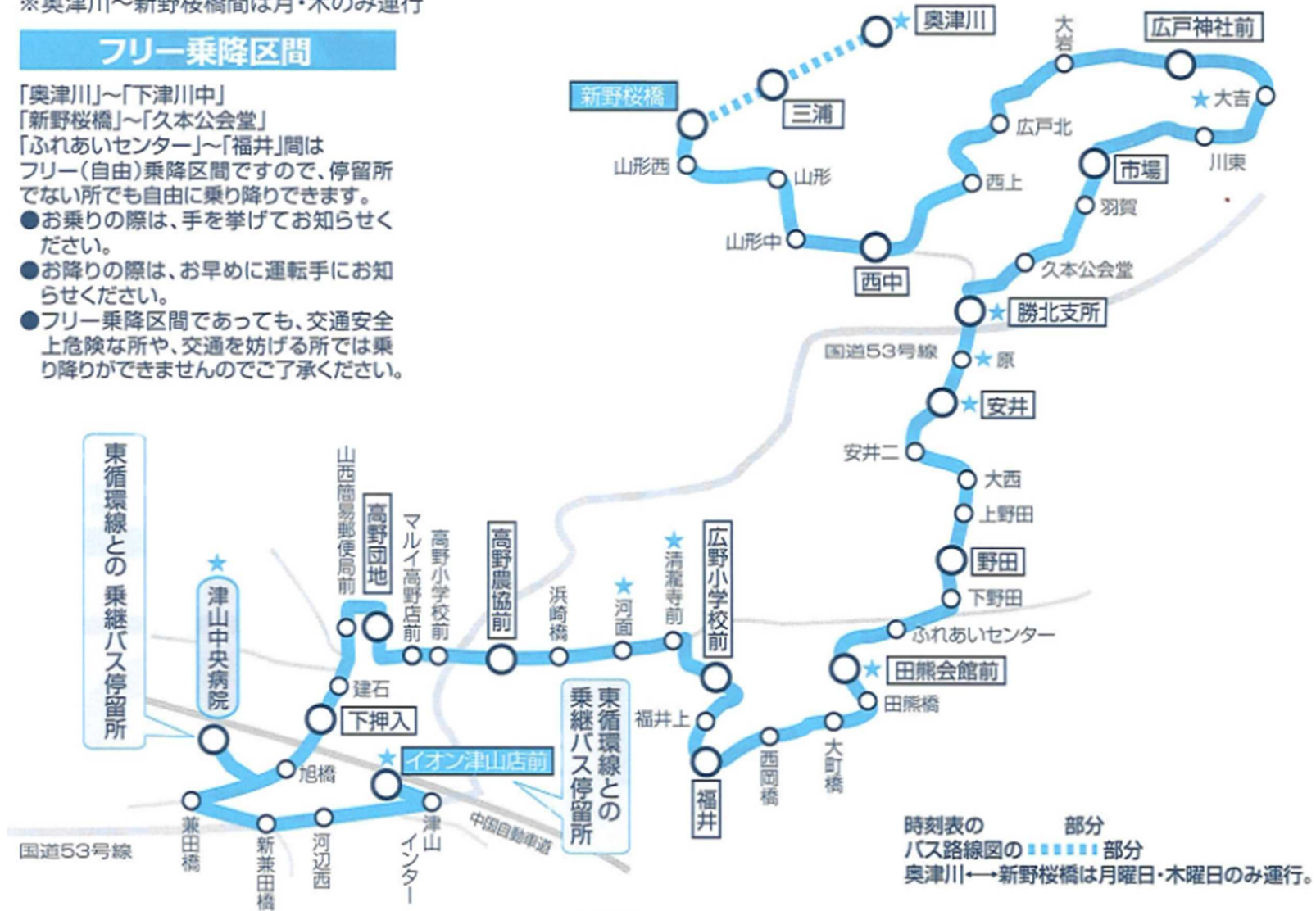
運行日・便数：勝北支所線は日、火、水、金、土運行、勝北支所(奥津川)線は月、木のみ運行、いずれも6便／日

運賃：大人200円、こども100円

※奥津川～新野桜橋間は月・木のみ運行

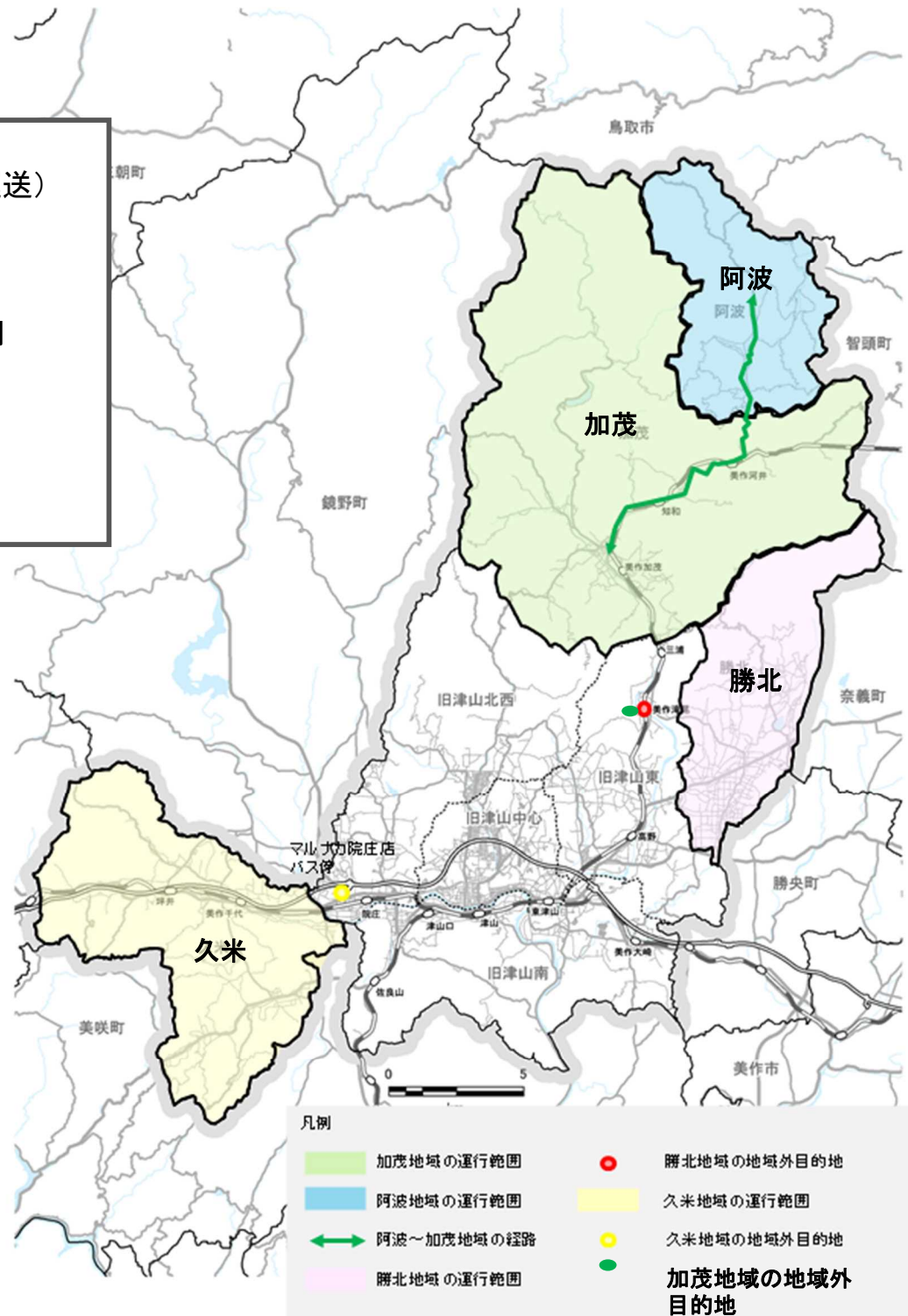
フリー乗降区間

- 「奥津川」～「下津川中」
 「新野桜橋」～「久本公会堂」
 「ふれあいセンター」～「福井」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乗り降りできます。
- 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。



運行系統図 別紙

系統名 : AIデマンド交通(阿波・加茂・勝北・久米地域)
運行形態 : 阿波・勝北地域 区域デマンド(自家用有償運送)
 : 加茂・久米地域 区域デマンド(4条)
運行日 : 月～金曜日
運休日 : 土日・祝日、12/29～1/3
運賃 : 大人(電話予約)300円、(WEB予約)200円
 : 未就学児・障害者・介護者 無料
 : 免許自主返納者、75歳以上100円
 : 高校生・大学生200円
 : 小学生・中学生100円
 : 乗降場所がJR駅の場合は100円引き



【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			
(1) 西循環線	令和3年度	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				
	令和4年度	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				
	令和5年度	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				
	令和6年度	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				
	令和7年度	1,321	1,594	1,416	1,123	1,247	1,480	1,409	1,398	1,211	1,430	1,289	1,312	16,230			
	累計	1,321	2,915	4,331	5,454	6,701	8,181	8,182	8,183	8,184	8,185	8,186	8,187				
	令和7年度															15,800	目標達成率 102.7%
	目標																

- 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ている。
- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。同年11月にICOCAの利用促進動画作成し、各種情報媒体で周知し利用促進を実施。
- 令和6年10月からA I デマンド交通（久米地域）の本格運行を開始。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し周知を図ったことで、ICOCAの利用率が約8%から15%に上昇。利便性が向上したことが、利用者増加の要因の一つと考えられる。

今後も、地域公共交通計画に基づいた利用促進の取組を検討し、ICOCA利用者の増加、中・高校生向けの啓発活動、様々な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。

【目標一部未達成の要因】

系統(2) マルナカ西循環線

単位：人

(2) マルナカ 西循環線		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	目標達成率
	令和3年度	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		
	令和4年度	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		
	令和5年度	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		
	令和6年度	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		
	令和7年度	653	733	691	700	601	759	772	711	705	713	657	746	8,441	
	累計	653	1,386	2,077	2,777	3,378	4,137	4,909	5,620	6,325	7,038	7,695	8,441		
	令和7年度													7,550	
	目標														

111.8%

- 令和5年4月から鏡野町を經由した運行を開始。
- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。同年11月にICOCAの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。
- 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6年10月からAIデマンド交通（久米地域）の本格運行を開始。二次交通の改善を実施。

一部未達成の要因と改善について

交通系ICカード（ICOCA）の利用率が約9%から15%に上昇。利便性向上により利用者増加にはつながったが、西循環線と比べて経常収支率が低く、乗車率に差が生じている。

今後も、地域公共交通計画に基づいた利用促進策を検討し、沿線自治体と連携した利用促進、中・高校生向けの啓発活動、「バス乗り方教室」などを積極的に実施することで利用意識の醸成につなげていくとともに、運行経路の見直しも検討する。

【目標一部未達成の要因】

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			
(3) 小循環線	令和3年度	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				
	令和4年度	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				
	令和5年度	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				
	令和6年度	381	372	346	327	338	350	475	412	359	437	482	478	4,757			
	累計	381	753	1,099	1,426	1,764	2,114	2,589	3,001	3,360	3,797	4,279	4,757				
	令和7年度	576	543	345	310	324	340	435	404	376	427	507	453	5,040			
	累計	576	1,119	1,464	1,774	2,098	2,438	2,873	3,277	3,653	4,080	4,587	5,040				
	令和7年度															5,060	目標達成率
	目標															5,060	99.6%

- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。同年11月にICOCAの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。

未達成の要因と改善について

交通系ICカード（ICOCA）利用促進動画を作成し周知を図ったことで、ICOCAの利用率が約15%から21%に上昇した。利便性が向上したことや森の芸術祭の影響（R6.10月・11月）で、昨年度に比べると利用者人数は増加したが、目標の達成には至らなかった。これについては、乗務員不足による欠便が生じたことが要因の一つと考えられる。

令和7年10月20日から当面の間、週2日に減便となっているため、通常運行の早期再開を目指し、運行事業者と連携して乗務員確保に取り組むとともに、路線全体でのダイヤ見直しを検討する。

【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		
(4) 加茂支所線	令和3年度	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			
	令和4年度	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			
	令和5年度	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			
	令和6年度	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			
	令和7年度	928	743	851	711	656	931	871	976	869	913	940	1,080	10,469		
	累計	928	1,671	2,522	3,233	3,889	4,820	5,691	6,667	7,536	8,449	9,389	10,469			
	令和7年度														11,550	目標達成率
	目標															90.6%

- 加茂地内の人口は令和2年1月から令和7年1月の5年間で4,031人から3,461人へと約14.1%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9月に車両を更新。10月から交通系ICカード決済システムを導入。
- 令和6年10月からAIデマンド交通（加茂地域）の本格運行を開始。二次交通の改善を実施。

未達成の要因と改善について

地域内の人口減少に加え、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などの移動手段へ変更したことが利用者数減少の主な要因と考えられる。

令和7年8月から、鉄道やデマンド交通との複合的な利用を促進するための「tabiwa津山因美パス」の取組を実施したが、目標達成には至らなかった。

今後も、交通系ICカードの利用促進、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、AI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。

【目標一部未達成の要因】

系統(5)勝北支所線、(6)勝北支所(奥津川)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	
(6) (5) (奥)勝北支所線	令和3年度	447	329	360	301	351	383	306	316	369	360	362	384	4,268	目標達成率 89.5%
	累計	447	776	1,136	1,437	1,788	2,171	2,477	2,793	3,162	3,522	3,884	4,268		
	令和4年度	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		
	令和5年度	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		
	令和6年度	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		
	令和7年度	412	358	424	278	251	369	398	380	412	365	429	383	4,459	
	累計	412	770	1,194	1,472	1,723	2,092	2,490	2,870	3,282	3,647	4,076	4,459		
	令和7年度	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	4,980	
	目標	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		

- 勝北地内の人口は令和2年1月から令和7年1月の5年間で6,060人から5,522人へと約8.9%減少しており、人口減少に伴い利用者も減少傾向にある。
- 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10月からA I デマンド交通（勝北地域）の本格運行を開始し、二次交通の改善を実施。

未達成の要因と改善について

地域内の人口減少に加え、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などの移動手段へ変更したこと等が利用者数減少の主な要因と考えられる。

今年度、車両の更新と交通系ICカードの導入を予定しており、利便性の向上を図るとともに、運行経路の見直しも検討する。

また、乗務員不足のため令和7年10月20日から当面の間、週2日に減便となっているため、通常運行の早期再開を目指し、運行事業者と連携して乗務員確保に取り組むとともに、路線全体でのダイヤ見直しを検討する。

【目標一部未達成の要因】

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		
(7) 東 循 環 線	令和3年度	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			
	令和4年度	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			
	令和5年度	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			
	令和6年度	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			
	令和7年度	7,565	7,329	7,124	6,134	6,226	7,386	7,286	6,697	6,950	7,347	7,386	7,239	84,669	目標達成率	
	累計	7,565	14,894	22,018	28,152	34,378	41,764	49,050	55,747	62,697	70,044	77,430	84,669			
	令和7年度														88,400	95.8%
	目標															

- 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、新型コロナウイルス感染症以降、利用者は減少、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。
- 令和5年4月から交通系ICカード決済システムを導入。同年11月にICOCAの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（ICOCA）利用促進動画を作成し周知を図ったことで、ICOCAの利用率が約12%から15.5%に上昇した。また、森の芸術祭の影響で10月・11月の利用者数が増加したが、年間利用者数は微減し、目標の達成には至らなかった。

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、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。

【目標一部未達成の要因】

系統(8)～(11) A I デマンド

単位：人

のるいこつやま利用者実績(R6.3～R6.9:実証運行)

		R6.3	R6.4	R6.5	R6.6	R6.7	R6.8	R6.9	実証運行 (R6.3～R6.9)
阿波	予約運行	155人	89人	93人	106人	23人	19人	64人	549人
	定時路線	12人	33人	37人	37人	159人	136人	130人	544人
	定期	2人	23人	26人	19人	3人	7人	32人	112人
	計	169人	145人	156人	162人	185人	162人	226人	1,205人
加茂	予約運行	46人	77人	69人	119人	169人	139人	116人	735人
勝北	予約運行	96人	102人	127人	111人	88人	62人	83人	669人
久米	予約運行	68人	77人	81人	95人	90人	78人	86人	575人
合計	予約運行	365人	345人	370人	431人	370人	298人	349人	2,528人
	阿波定時路線	12人	33人	37人	37人	159人	136人	130人	544人
	定期	2人	23人	26人	19人	3人	7人	32人	112人
	計	379人	401人	433人	487人	532人	441人	511人	3,184人

※平均361人／月

1日あたりの利用者数

	R6.3	R6.4	R6.5	R6.6	R6.7	R6.8	R6.9
阿波(デマンド)	6.20	3.56	3.88	4.24	0.88	0.73	2.78
阿波(定時路線・定期)	0.56	2.24	2.63	2.24	6.23	5.50	7.04
阿波(合計)	6.76	5.80	6.50	6.48	7.12	6.23	9.83
加茂	2.30	3.67	3.29	5.95	7.68	6.62	6.11
勝北	4.80	4.86	6.05	5.55	4.00	2.95	4.37
久米	3.40	3.67	3.86	4.75	4.09	3.71	4.53

別添資料

【目標一部未達成の要因】

系統(8)～(11) A I デマンド

単位：人

のるいこつやま利用者実績(R6.10～R7.9:R7年度)

		R6.10	R6.11	R6.12	R7.1	R7.2	R7.3	R7.4	R7.5	R7.6	R7.7	R7.8	R7.9	R7年度計
阿波	予約運行	27人	45人	53人	33人	61人	69人	11人	15人	14人	15人	25人	29人	397人
	定時路線	146人	83人	62人	75人	63人	63人	86人	84人	75人	70人	82人	97人	986人
	定期	30人	34人	21人	16人	11人	34人	11人	13人	10人	31人	21人	人	232人
	計	203人	162人	136人	124人	135人	166人	108人	112人	99人	116人	128人	126人	1,615人
加茂	予約運行	155人	135人	146人	138人	146人	215人	219人	180人	173人	213人	152人	167人	2,039人
勝北	予約運行	112人	60人	67人	59人	60人	79人	63人	89人	82人	89人	97人	87人	944人
久米	予約運行	121人	111人	113人	74人	68人	73人	89人	93人	93人	112人	100人	114人	1,161人
	予約運行	415人	351人	379人	304人	335人	436人	382人	377人	362人	429人	374人	397人	4,541人
	阿波定時路線	146人	83人	62人	75人	63人	63人	86人	84人	75人	70人	82人	97人	986人
	定期	30人	34人	21人	16人	11人	34人	11人	13人	10人	31人	21人	人	232人
	計	591人	468人	462人	395人	409人	533人	479人	474人	447人	530人	477人	494人	5,759人

※平均
378人／月

1日あたりの利用者数

目標6,000人、達成率75.7%

	R6.10	R6.11	R6.12	R7.1	R7.2	R7.3	R7.4	R7.5	R7.6	R7.7	R7.8	R7.9
阿波(デマンド)	1.04	1.88	2.21	1.43	2.77	2.76	0.52	0.75	0.67	0.68	1.25	1.45
阿波(定時路線・定期)	6.77	4.88	3.46	3.96	3.36	3.88	4.62	4.85	4.05	4.59	5.15	4.85
阿波(合計)	7.81	6.75	5.67	5.39	6.14	6.64	5.14	5.60	4.71	5.27	6.40	6.30
加茂	7.05	6.75	7.30	7.26	8.11	10.75	10.43	9.00	8.24	9.68	7.60	8.35
勝北	5.09	3.00	3.35	3.11	3.33	3.95	3.00	4.45	3.90	4.05	4.85	4.35
久米	5.50	5.55	5.65	3.89	3.78	3.65	4.24	4.65	4.43	5.09	5.00	5.70

未達成の要因と改善について

実証運行の期間と比べて全体の利用人数は増加傾向にあるが、阿波地域の利用が伸び悩んでいる。地域の要望等を踏まえ、定時路線も含めた運行形態の見直しや、乗降ポイントの追加等を行ったが、改善にまでは至っていない。

今後は、引き続き利用の周知を図るとともに、定時定路線運行とデマンド運行の効果的・効率的な運行形態の見直しを図る。

令和7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した。793.29km²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路線を中心に、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 | 4回開催(令和7年度) |
|-------------|-------------|
| ・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 |
| ・令和7年 6月 4日 | ネットワーク計画の承認 |
| ・令和7年 6月19日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和8年 1月 7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

- (目標)・1日当たり利用者数を108人以上とする(令和5年度実績107.1人)
・新見市からの支出を5,200千円以内とする(令和5年度実績5,228千円)
・市街地循環バス路線の収支率を24.8%以上とする(令和5年度実績23.8%)

(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

・令和6年2月から交通系IC「ICOCA」決済を導入し、ポイントの付与など利用促進に努めており、利用率は7.65%となっている。
・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路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は117.03人で、目標108人以上を達成した。

・乗合タクシーとの接続などによる。

新見市からの支出は7,142千円で、目標5,200千円以下を達成できなかった。

・フィーダー補助金上限額が前年度を下回ったことによる。

市街地循環バス路線の収支率は26.44%で、目標24.8%以上を達成した。

・利用者の増加による。

(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。

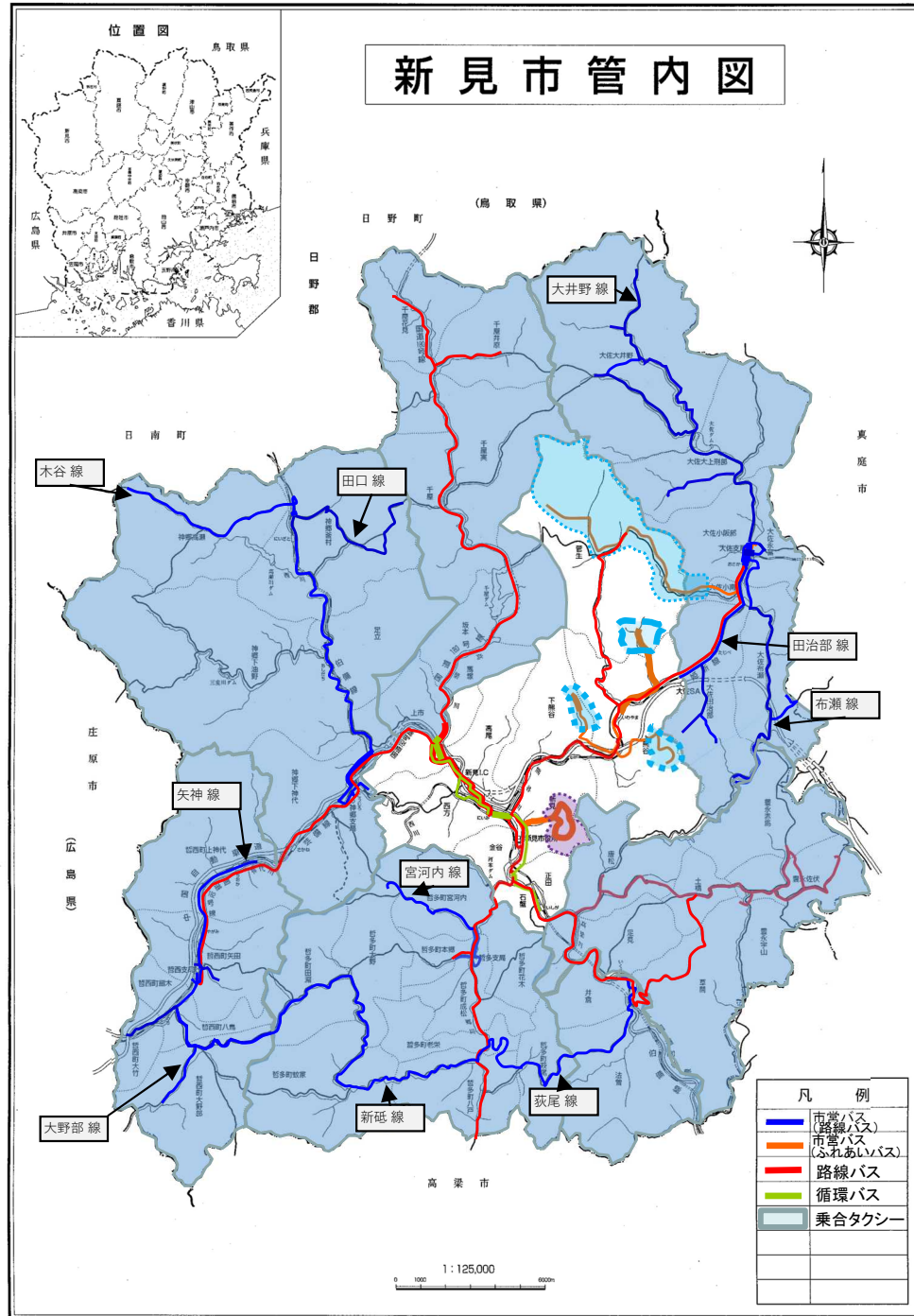
事業の今後の改善点

市街地循環線

令和8年4月に向け、利用者ニーズを踏まえた市街地循環線の運行形態の見直しについて検討している。今後も引き続き利用促進事業などの啓発活動を行い、潜在的な利用者の掘り起こしを行う。

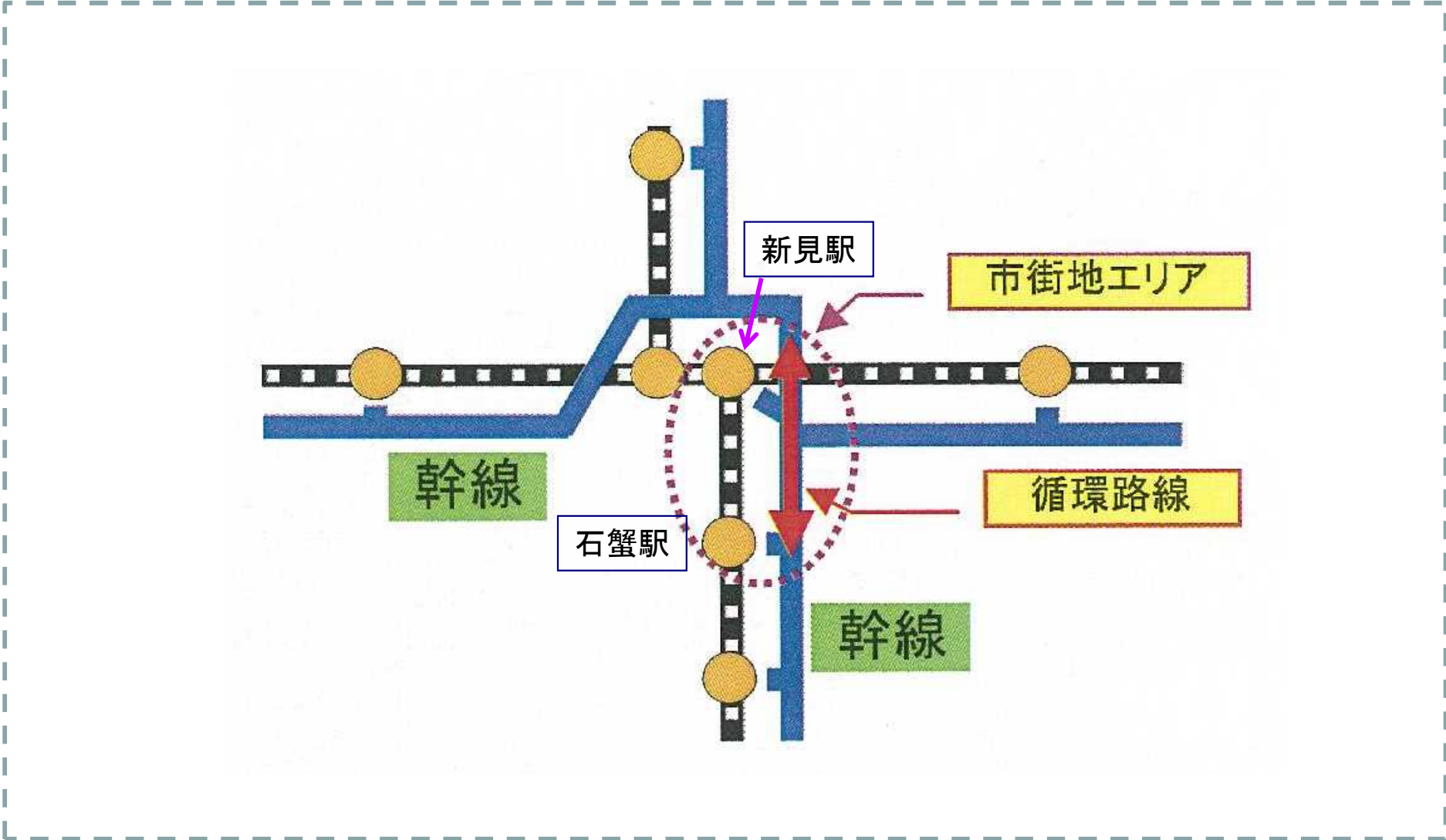
交通体系図 別紙

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7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13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
 - ・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
 - ・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

令和6年12月24日開催(書面)

- ・令和6年度フィーダー系統確保維持事業評価について
- ・第3次真庭市総合計画計画(素案)における地域公共交通に関する意見について

令和7年6月17日開催

- ・令和7年度真庭市地域公共交通事業(案)について
- ・自家用有償旅客運送更新登録申請について
- ・令和8年度地域公共交通確保維持改善事業に関する認定申請について
- ・まにわくん年末年始の運行運休について
- ・「まにわくん」の諸報告、その他諸報告

令和7年8月26日開催(分科会)

- ・真庭市における公共交通の現状と課題及び地域公共交通計画の策定方針について

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)・幹線ルートの年間利用者数を115,000人以上(令和6年度実績94,123人)とする
・幹線ルートに係る財政支出を80,000千円以内(令和6年度実績80,969千円)とする
・幹線ルートの収支率を20.3%以上(令和6年度実績17.5%)とする

(効果)本市の公共交通の基軸となる幹線ルートを維持することで、以下の効果が期待される。

- ・市民生活、特に通学において重要な役割を担っており日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。
- ・高齢者等の外出手段の確保により、健康寿命の延伸や地域活性化に寄与する。
- ・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つながる。
- ・観光客等市外からの来訪者の移動手段を確保することで、観光振興に寄与する。

■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:3台、②北房・久世ルート:1台)

(目標)・新規の車両を導入することにより、バリアフリー対応車両(15人乗り以下の車両については、電動格納式ステップと自動ドアを装備するもの。16人乗り以上の車両については、地上から床面までの地上高が65cm以下の「ワンステップバス」、若しくは「ノンステップバス」とする。)の導入率100%を目標とする。バリアフリー車両対応状況88.9%(R7.6.1現在)

(効果)・車両を更新することで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ほか、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が期待できる。また、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節減につながる。

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、北房地域ルートを転換し民間主体のオンデマンド交通を構築(令和8年1月より実証運行予定)

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
- ・夜間臨時便の運行である『ナイトまにわくん』を運行
- ・令和7年4月より電子地域通貨『まにこいん』決済を全線に導入しキャッシュレス決済に対応

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利便性の向上を目指し、令和7年4月から幹線3ルートに加えて枝線にも電子地域通貨「まにこいん」を導入し、全線でキャッシュレス決済を可能とした。
- ・利用が低迷している枝線北房ルートについて、コミュニティバスから転換し民間を事業主体とする新たなデマンド交通の仕組みを構築(令和8年1月から実証運行予定)

地域住民の意見の反映

- ・令和7年3月に実施した地域公共交通に関する市民アンケートを集計・分析し、真庭市地域公共交通計画に反映した。
- ・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。

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)

①「幹線ルートの間年延べ利用者数:115,000人以上」⇒(実績)「95,121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。

②「幹線ルートに係る財政支出を80,000千円以内」⇒(実績)「86,791千円」

利用者数の目標未達成による運賃収入想定未達やバス車両修繕費の増により、目標は未達成

③「幹線ルートの収支比率20.3%以上」⇒(実績)「10.4%」

②同様に運賃収入目標未達及び修繕費などの経費増により、目標の収支率は未達成

(効果)

通学利用者の減少やコロナ禍以降の生活様式の変容により、利用者数は低水準で推移しており、依然として厳しい状況にある。一方で、ナイトまにわくんの実施は、普段自家用車を利用する層に対し、コミュニティバスの利便性を周知する貴重な機会となっている。今後も目標達成に向け、潜在的な利用ニーズの掘り起こしや、さらなる利便性向上に向けた取り組みを継続する必要がある。

■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88.9%(長期的には100%)」

⇒(実績)「88.9%」(19台中17台)

(効果)高齢者等の乗降性に配慮した車両の導入が進み、利便性と安全性が向上している。今後も車両更新を適切に実施し、長期的にはバリアフリー対応100%の達成を見込んでいる。

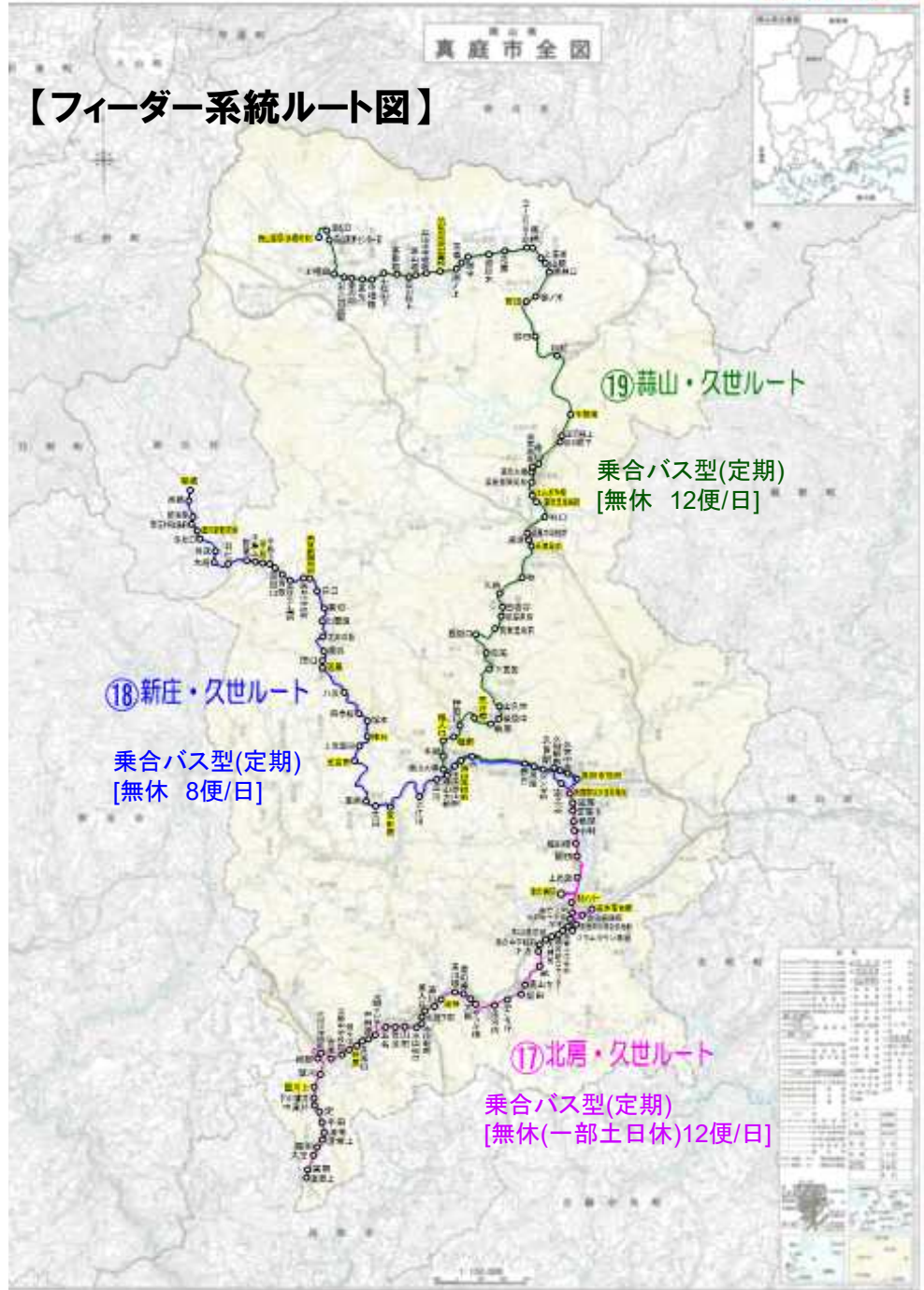
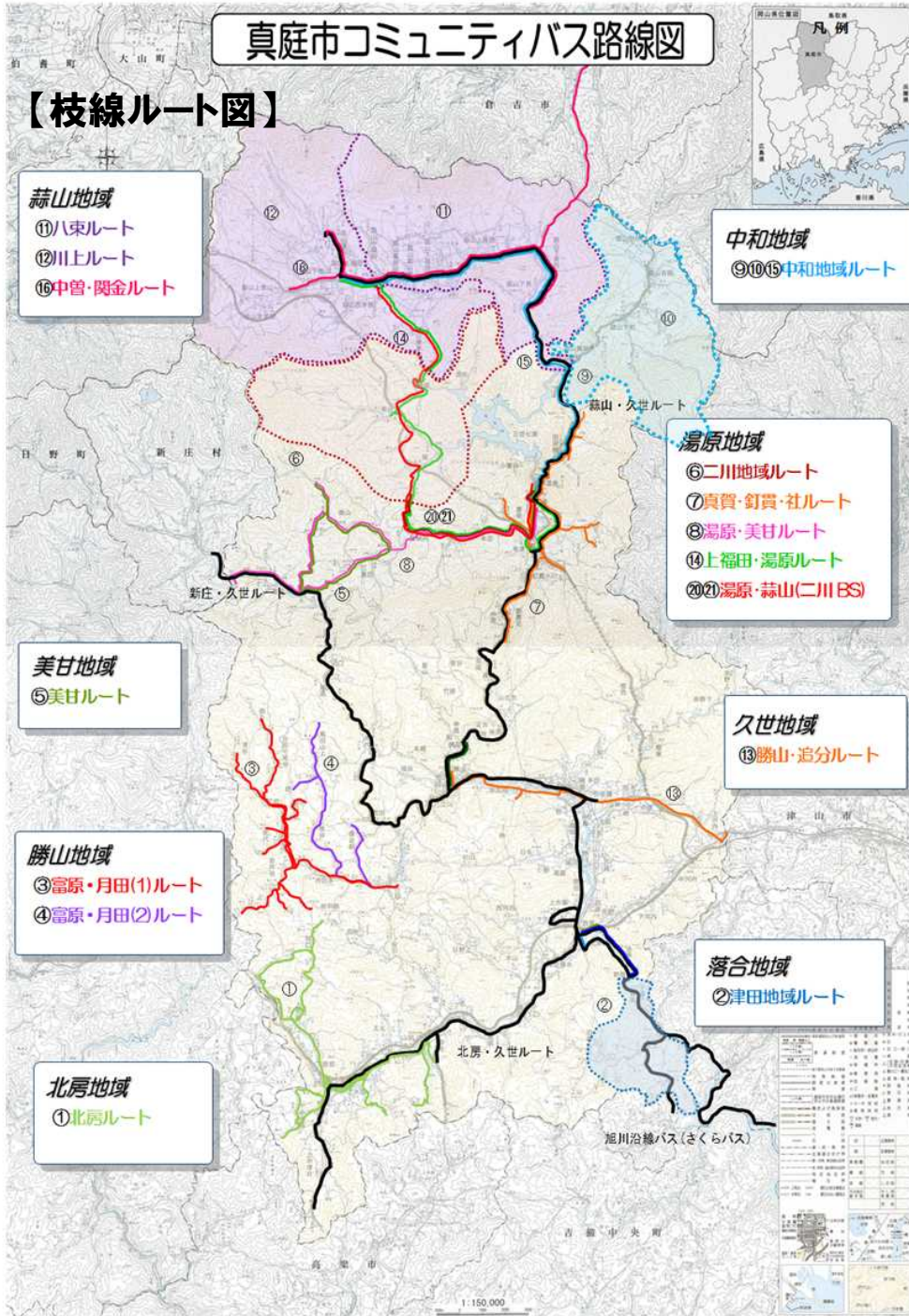
事業の今後の改善点

- ・市内高校生の登下校対応を基本に、JR姫新線と民間路線バスとの接続及び運転免許証を保有しない市民や高齢者の通院等、日常生活利用にも配慮した効率的で利便性の高い、公共交通を目指す。
- ・交通空白解消のため、枝線を含めた見直しなど、地域公共交通の再構築を全体の見直しを引き続き実施する。
- ・観光利用の促進を図るため、運用中の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する。
- ・安定運行や修繕費等の経費抑制のため、コミュニティバス運行バス運行車両更新計画を見直し、更新サイクルの短期化や予備専用車両の導入を検討する。

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7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 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高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)を以下のように設定する。

基本理念

人と人をつなぎ、これからのためのまちを支え続ける地域公共交通
—みんなで使って未来に繋ぐ—

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
人口減少やニューモータール等の影響による利用者の減少や利用不足により、サービスの確保が困難な地域や、まちづくりとくらしを支える基盤として、持続可能な地域公共交通を確保する。

基本方針2：便利で誰でも使える、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、普段はマイカーを利用する市民や初めて玉野市を訪れた人も含め、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、使いたくなるようなサービスを提供する。

基本方針3：みんなで共に考え、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者が、みんなで共に公共交通のあり方について考え、生み出したアイデア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実施とならないよう、みんなで支える体制を構築する。

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、これからのためのまちを支え続ける地域公共交通 —みんなで使って未来に繋ぐ—	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	事業1：岡山市との間の広域幹線の維持確保
		事業2：施設再建や買収の役割分担の明確化を踏まえた西内線路線の位置し
		事業3：路線再編の見直しを踏まえた乗継連携の整備
	基本方針2 便利で誰でも使える、使いたくなる地域公共交通	事業4：持続可能な環境に向けたカーシェアと右乗換駅の運営制度の見直し
		事業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
		事業6：公共交通に係る周辺施設との連携
	基本方針3 みんなで共に考え、使い、支える地域公共交通	事業7：若い世代層に向けた取組の推進
		事業8：わかりやすい情報提供体制の確立
		事業9：公共交通サービスのデジタル化の推進
	基本方針3 みんなで共に考え、使い、支える地域公共交通	事業10：公共交通の認知向上に向けた取組の推進
		事業11：人と馬車にやさしい車両の導入
		事業12：広報紙やSNS等による定期的な情報発信
		事業13：夕・グットを模ったモビリティ・マネジメントの実施

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

協議会開催状況

- ・R6.10.29 路線バス、シーバスルート等の見直し 等
- ・R6.11.21 タクシーの新病院への運行について 等
- ・R6.12.23 地域内フィーダー系統の事業評価 等
- ・R7. 2.21 地域内フィーダー系統に係る計画変更
- ・R7. 4.18 「子どもの日」の子どもバス運賃無料
- ・R7. 5.23 令和7年度地域間幹線系統補助の変更認定申請
- ・R7. 6.25 地域内フィーダー系統・地域間幹線系統に係る計画の作成 等
- ・R7. 8.21 迫川地区生活交通「ブンタク」運行計画変更 等

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	目標値 (R7～8年度)
公共交通の年間利用者数	R5実績 乗合タクシー 32,373人/年	乗合タクシー 35,000人/年
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	6.5%(R4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)

評価指標	現状値 (R5年度)	目標値 (R7～8年度)
外出する頻度が週1日以下の高齢者(65歳以上)の割合	13.1%(R4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 うち、乗合タクシーの収支率	14.5%(R5年度実績) 12.2%(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) 13.2%以上
市の移動手段確保に係る財政負担額 うち、乗合タクシーの財政負担額	76,990千円(R5年度実績) 37,514千円(R5年度実績)	60,000千円以内(玉野市地域公共交通計画で定めた目標に整合) 34,338千円以内

- ・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

- ・シーバスやシータクの新規利用者確保に向け、複雑化する地域公共交通(シーバス・シータク)の利用方法について、わかりやすく丁寧に「出前講座」等で周知を図り、収支率の改善を目指した。

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。
- ・出前講座等を事業者とともにやり、よりわかりやすく丁寧に説明を行い、公共交通全体の利用者数の改善に努めた。

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。(R6.10～R7.9実施:5回184人参加)

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。(R6.10～R7.9実施出前講座 4会場 約91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

- ・乗合タクシー(シータク)の利用者数について、目標値35,000人／年に対して、33,653人／年であった。シータクの利用者数については、昨年度と比較してほぼ横ばいであり、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、目標値8.6%以下に対して8.3%(令和6年度市民意識調査)であり、目標を達成した。
- ・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ものの、目標値11.7%以下に対し11.8%(令和6年度市民意識調査)と、あと一歩であった。
- ・収支率については、公共交通全体では15.9%と多少改善しているが、乗合タクシーのみでは12.4%とほぼ横ばいとなっており、どちらも目標達成には至っていない。
- ・財政負担額については、公共交通全体では76,659千円と多少改善しているが、乗合タクシーのみでは38,013千円と昨年度より増加しており、公共交通全体としては減っているものの、乗合タクシーが増加している。

事業の今後の改善点

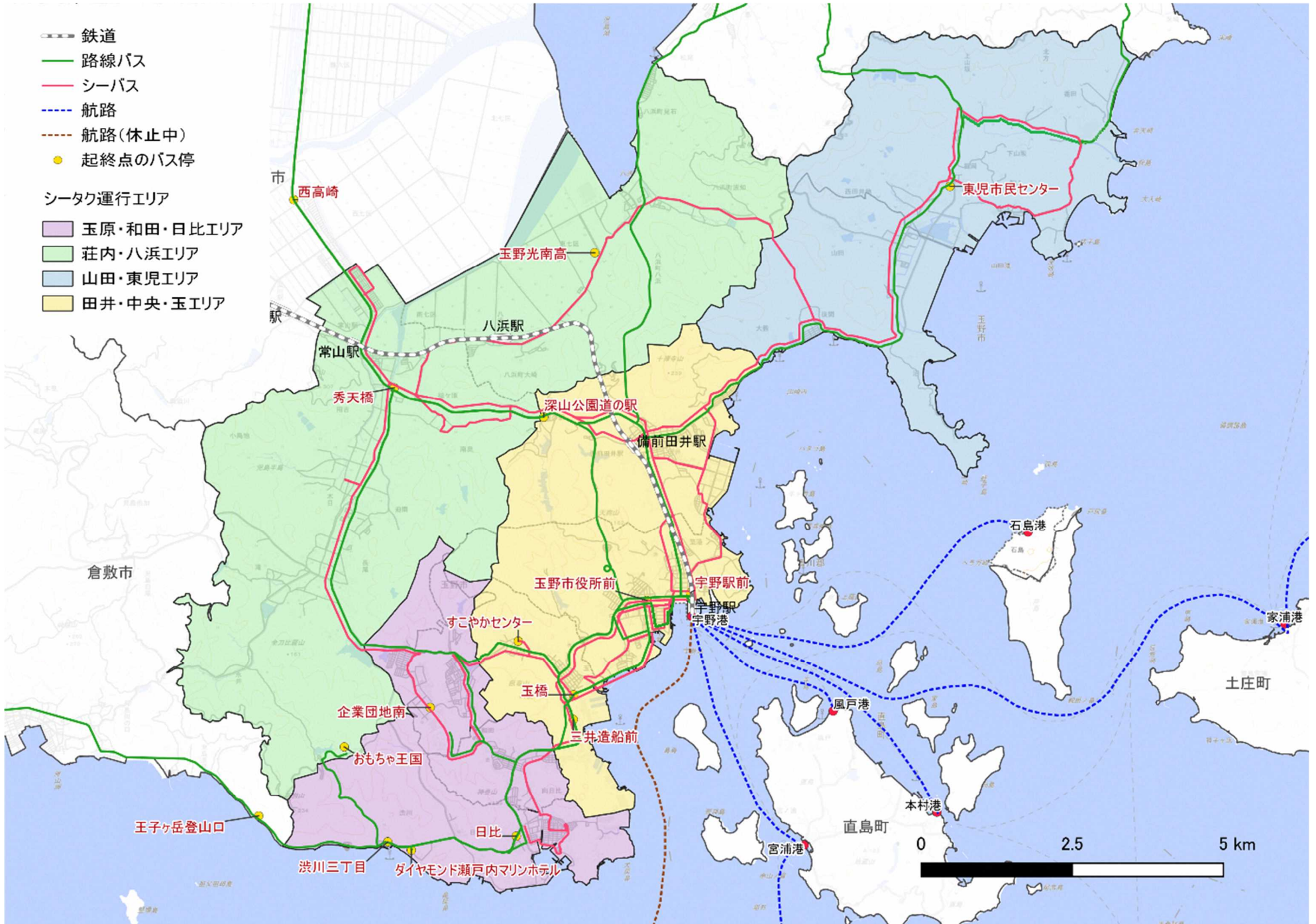
- ・出前講座、各種アンケート等で得られた市民意見の掘り起こしを行い、利用方法のわかりにくさから利用していない方がいるという課題に対して、DXの活用等簡単でわかりやすく説明することで、利用者の増加につなげていく。
- ・利用者の直接の意見を反映させるため、出前講座やバス教室等を事業者とともにを行い、より利便性の高いダイヤ、ルートに改善し、利用者を増やすとともに収支率の改善にもつなげていく。

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

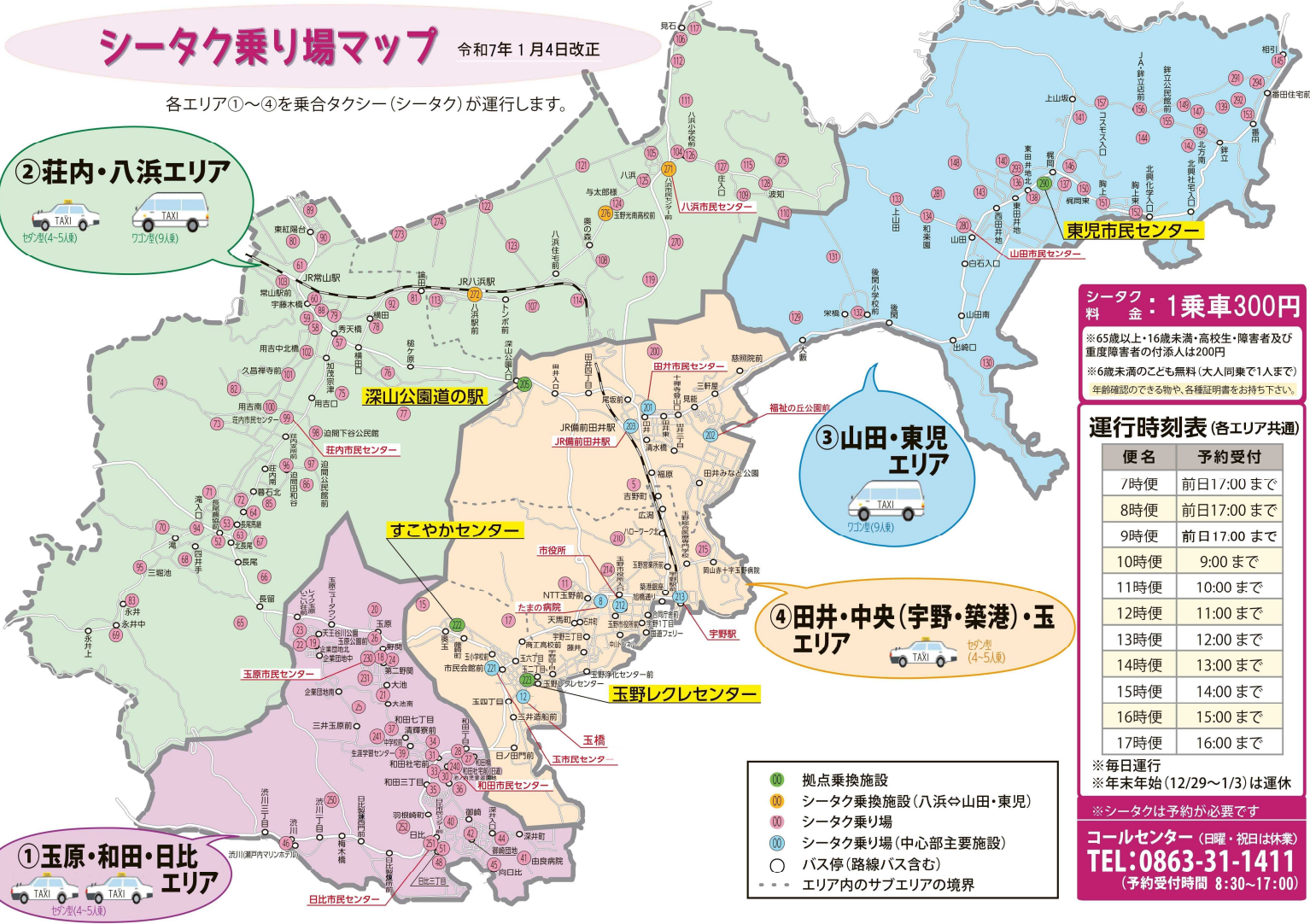
シータク運行エリア

- 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)

令和7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 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～R5で52%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

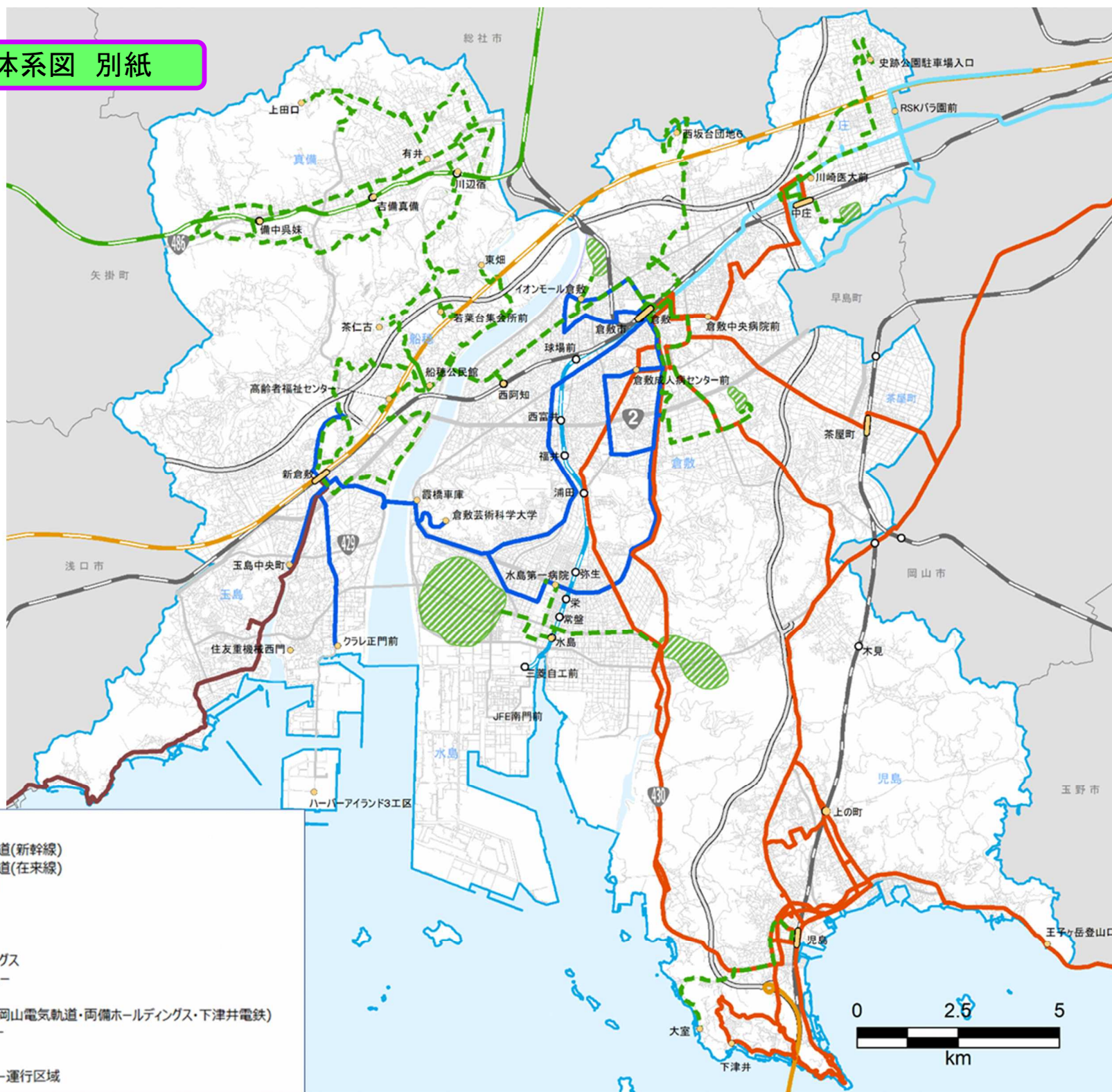
協議会の主な取り組み

- ・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3回開催(確保維持改善事業に関するもの)
- ・R6.6.14 確保維持改善計画について協議(書面審議)
 - ・R7.3.14 確保維持改善計画の変更について(書面審議)
 - ・R7.12 事業評価について(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 18,100人/年(R6年度実績 17,985人)、駅線 14,600人/年(R6年度実績 9,222人)、住友東 7,600人/年(R6年度実績 6,859人)、新倉敷坂田町 16,300人/年(R6年度実績 14,062人)、ハーバーアイランド 4,900人/年(R6年度実績 2,497人)、クラレ正門ハーバー3:6,100人/年(R6年度実績 10,391人)、クラレ入口ハーバー3:120人/年(R6年度実績 152人)
計67,720人 (R6年実績 61,168人)
- ・収支:中国能開大 406千円/年、駅線 -2,069千円/年、住友東 -1,228千円/年、新倉敷坂田町 -2,440千円/年、ハーバーアイランド -1,497千円/年、クラレ正門ハーバー3:4千円/年、クラレ入口ハーバー3:-170千円/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 42千円/年、駅線 1,823千円/年、住友東 1,487千円/年、新倉敷坂田町 2,562千円/年、ハーバーアイランド 1,225千円/年、クラレ正門ハーバー3:173千円/年、クラレ入口ハーバー3:99千円/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

- ・前年度の利用者数、収支、公的資金投入額の実績をもとに目標値を算出し、設定した。
- ・収支の改善に向けた利用促進を図った。

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3回実施した。
- ・利用促進を目的として、フリーパス1日乗車券の販売を実施した。
- ・沿線の企業、学校を訪問し利用促進のチラシの配布を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・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いう点については、運賃無料デーなど交通事業者と連携した利用促進の取組みを行った。

地域住民の意見の反映

- ・事業主体である市と運行主体である交通事業者と合同で沿線の企業、学校へ訪問し、ヒアリングを行った結果、現状のダイヤを維持してほしいとの要望があった。

倉敷市地域公共交通会議 事業の評価（玉島地区路線バス）

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 18,100人に対し 13,140人(対目標比 72.6%)、収支は目標 406千円に対し 759千円(対目標比 186.9%)、公的資金投入額(国)は目標 8千円に対し 0円、公的資金投入額(市)は目標 42千円に対し 0円であった。
- ・駅線については、利用者目標 14,600人に対し 9,575人(対目標比 65.6%)、収支は目標 -2,069千円に対し -1,278千円(対目標比 161.9%)、公的資金投入額(国)は目標 360千円に対し 639千円(対目標比 177.5%)、公的資金投入額(市)は目標 1,823千円に対し 1,959千円(対目標比 107.5%)であった。
 - ・住友東については、利用者目標 7,600人に対し 9,617人(対目標比 126.5%)、収支は目標 -1,228千円に対し -27千円(対目標比 4548.1%)、公的資金投入額(国)は目標 293千円に対し 13千円(対目標比 4.4%)、公的資金投入額(市)は目標 1,487千円に対し 574千円(対目標比 38.6%)であった。
 - ・新倉敷坂田町については、利用者目標16,300人に対し 12,846人(対目標比 78.8%)、収支は目標 -2,440千円に対し -1,763千円(対目標比 138.4%)、公的資金投入額(国)は目標 506千円に対し 881千円(対目標比 174.1%)、公的資金投入額(市)は目標 2,562千円に対し 2,746千円(対目標比 107.2%)であった。
 - ・ハーバーアイランドについては、利用者目標 4,900人に対し 3,188人(対目標比 65.1%)、収支は目標 -1,497千円に対し -543千円(対目標比 275.7%)、公的資金投入額(国)は目標 242千円に対し 271千円(対目標比 112.0%)、公的資金投入額(市)は目標 1,225千円に対し 946千円(対目標比 77.2%)であった。
 - ・クラレ正門ハーバー3については、利用者目標 6,100人に対し 11,010人(対目標比 180.5%)、収支は目標 4千円に対し 916千円、公的資金投入額(国)は目標 34千円に対し 0円、公的資金投入額(市)は目標 173千円に対し 0円であった。
 - ・クラレ入口ハーバー3については、利用者目標 120人に対し 131人(対目標比 109.2%)、収支は目標 -170千円に対し -111千円(対目標比 153.2%)、公的資金投入額(国)は目標 19千円に対し 55千円(対目標比 289.5%)、公的資金投入額(市)は目標 99千円に対し 273千円(対目標比 275.8%)であった。
- (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)・前年度の実績をもとに目標値を設定したが、クラレ入口ハーバー3以外の各路線については一部目標を達成できなかった。
- ・利用者数について、7系統のうち4系統(中国能開台、駅線、新倉敷坂田町、ハーバーアイランド)で目標値を下回っており、7系統の合計では59,507人と、前年度(61,168人)より2.7%減少している。これに対し、収支においては7路線全てが目標値を上回っており、7系統の合計では-2,046千円と、前年度(-3,633千円)より77.5%改善している。利用者数が微減しているが、収支が改善した要因として、令和7年3月の運賃改定が影響しているものと考えられる。

事業の今後の改善点

- ・今年度の実績を踏まえ、現状に即した目標値を設定する。
- ・事業主体である市と運行主体である交通事業者が連携して利用促進活動に取り組んでいく。
- ・沿線企業や学校への実態調査により、ダイヤ設定の見直しを検討していく。

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	-	-	-	

※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。

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					
							爪崎南	200				
							爪崎西	200	200			
							八島	200	200	200		
							七島	200	200	200	200	
							文化センター入口	200	200	200	200	200
							玉島支所入口	200	200	200	200	200
							玉島中央町	200	200	200	200	200

(2) 新倉敷住友重機械線

系統名	起終点
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														
															爪崎南	200													
															倉敷西年金事務所前	200	200												
															ケアハウスあいの泉前	200	200	200											
															玉島ショッピングセンター TOPS前/玉島警察署前	200	200	200	200										
															日之出町	200	200	200	200	200									
															押上	200	200	200	200	200	200								
															堀貫北	200	200	200	200	200	200								
															堀貫	200	200	200	200	200	200								
															東高地	200	200	200	200	220	220	260	260						
															東高地南	200	200	200	200	200	220	220	260	260					
															東小高地 ケル入口/正門前	200	200	200	200	200	200	220	220	260	260				
															坂田町交差点	200	200	200	200	230	230	230	230	260	260	310	310		
															坂田町	200	200	200	200	200	230	230	230	230	260	260	310	310	
															養父・戸島公園	200	200	200	200	200	200	230	230	230	230	260	260	310	310
															住友重機械西門	200	200	200	200	200	200	230	230	230	230	260	260	310	310

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

(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		200
		作陽学園北		200	200
中国能開大		200	200	200	

定量的な目標・効果

- (目標)・年間利用者数: 西ルート 3,300人/年(R6年度実績 2,780人)、東ルート 1,100人/年(R6年度実績 1,561人)、南ルートA 3,200人/年(R6年度実績 2,256人)、南ルートB 190人/年(R6年度実績 271人) 計7,790人 (R6年実績 6,868人)
- ・運行1回当たりの平均乗車人数: 西ルート 2.3人/回(R6年度実績 2.2人/回)、東ルート 1.7人/回(R6年度実績 1.7人/回)、南ルートA 2.4人/回(R6年度実績 2.0人/回)、南ルートB 1.2人/回(R5年度実績 1.9人/回)
 - ・運行割合: 西ルート 100%(R6年度実績 73.3%)、東ルート 81.6%(R6年度実績 51.4%)、南ルートA 100%(R6年度実績 64.2%)、南ルートB 31.0%(R6年度実績 7.5%)
 - ・収支: 西ルート -2,371千円/年、東ルート -973千円/年、南ルートA -2,371千円/年、南ルートB -244千円/年
 - ・公的資金投入額(国): 西ルート 1,276千円/年、東ルート 517千円/年、南ルートA 1,280千円/年、南ルートB 125千円/年
 - ・公的資金投入額(市): 西ルート 4,791千円/年、東ルート 1,965千円/年、南ルートA 4,791千円/年、南ルートB 493千円/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不可欠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。

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の要因分析という点については、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を確認し、目標値を現実的な数値を設定した。そのうえで、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。

実施した利用促進策

- ・R7.4月の運賃改定に伴い、各地域へチラシ回覧、運行事業者から利用者へのチラシ配布、各停留所への掲示を通して、地元住民への周知に務めた。

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 3,300人に対し 2,522人(対目標比 76.4%)、運行平均乗車人数は目標 2.3人/回に対し 1.7人/回(対目標比 73.9%)、運行割合は、目標 100%に対し 100%、収支は目標 -2,371千円に対し -2,766千円(対目標比 85.7%)、公的資金投入額(国)は目標 1,276千円に対し 1,382千円(対目標比108.3%)、公的資金投入額(市)は目標 4,791千円に対し 4,678千円(対目標比 97.6%)であった。
- ・東ルートについては、利用者目標 1,100人に対し 1,704人(対目標比 154.9%)、運行平均乗車人数は目標 1.7人/回に対し 1.3人/回(対目標比 76.5%)、運行割合は、目標 81.6%に対し 100%、収支は目標 -973千円に対し -1,679千円(対目標比 58.0%)、公的資金投入額(国)は目標 517千円に対し 839千円(対目標比162.3%)、公的資金投入額(市)は目標 1,965千円に対し 2,701千円(対目標比137.5%)であった。
- ・南ルートAについては、利用者目標 3,200人に対し 2,558人(対目標比 79.9%)、運行平均乗車人数は目標 2.4人/回に対し 1.9人/回(対目標比 79.2%)、運行割合は、目標 100%に対し 100%、収支は目標 -2,371千円に対し -2,564千円(対目標比 92.5%)、公的資金投入額(国)は目標 1,280千円に対し 1,282千円(対目標比100.2%)、公的資金投入額(市)は目標 4,791千円に対し 4,758千円(対目標比 99.3%)であった。
- ・南ルートBについては、利用者目標 190人に対し 130人(対目標比 68.4%)、運行平均乗車人数は目標 1.2人/回に対し 1.2人/回(対目標比 100%)、運行割合は、目標 31.0%に対し 24.8%、収支は目標 -244千円に対し -206千円(対目標比 118.4%)、公的資金投入額(国)は目標 125千円に対し 0円、公的資金投入額(市)は目標 493千円に対し 469円(対目標比 95.1%)であった。
- (効果) ・年間利用者数 6,914人のうち、65歳以上の高齢者の利用率が 95.9%(6,628人)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、実績を考慮した計画運行回数を設定したが、前年度に引き続き運行割合が 30%を下回り、補助対象外となった。当該系統は予約便のみの運行であり、定時便がある他の系統よりも年度によって利用者数の差が生じやすいことから、直近の実績をもとに、より現実的な計画運行回数を設定する必要がある。
- ・利用者数と収支について、それぞれ3系統で目標値を下回った。4系統全体の利用者数は6,914人と、前年度利用者数6,868人よりも0.7%増加しているが、収支については-7,215千円と、前年度収支-7,081千円よりも1.9%悪化しており、物価高騰等の影響により経常費用が増加傾向にあることが要因として考えられる。

事業の今後の改善点

- ・平成30年豪雨災害後の真備地区の人口の回復状況や今年度の各系統の利用実績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7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、宇野自動車株式会社、(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

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7年5月26日)令和6年度決算報告及び令和7年度予算書(案)について、地域公共交通計画の認定について
- ・第2回(令和7年7月24日)令和6年度赤磐市バス利用実績について、赤磐市 自家用有償旅客運送の登録更新の申請について 他
- ・第3回(令和7年10月21日)広域路線バス(赤磐・和気線)の見直しについて、広域路線バス(赤磐・美作線)の見直しについて 他

定量的な目標・効果

域内フィーダー系統(吉井地域、赤坂地域)

(目標)・年間利用者数を1,596人以上、収支率(路線収入÷運行経費)及び財政負担(運行経費÷延べ利用者数)を現状維持(1.6%及び6,190円)とする。(吉井地域)

・年間利用者数を750人以上、収支率及び財政負担を現状維持(2.7%及び6,849円)とする。
(対象期間R6.11~R7.9)(赤坂地域)

(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

- ・バス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。
- ・AIデマンド型予約配車システムを導入し、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った。
- ・広域路線バス(赤磐・美作線)の延伸や停留所の増設、周匝上とJR瀬戸駅を結ぶ広域路線バス(赤磐・瀬戸線)の新設を行い、地域外への移動手段を充実させた。

実施した利用促進策

- ・令和7年4月から吉井地域全域をデマンドエリアに設定、併せて、AIデマンド型配車予約システムの導入、予約時間の短縮(前日17時までから1時間又は2時間前に短縮)を行うことで利便性の向上を図った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

・「より一層の利用者獲得に向けた取り組み」として、従来から実施していた、座学のみの方教室に加え、社会福祉協議会と連携して、実際にデマンド型市民バスを利用して、買い物に行く企画を行った。

また、当該企画の参加者がデマンドバスの利用登録をした割合は40%と、通常のバスの乗り方教室の15%よりも高いという実績が得られた。加えて、高齢者等の引きこもり防止や外出支援等の福祉施策としての効果も期待される。

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。

地域住民の代表者から問題提起された具体的な利用者要望については、地域公共交通会議において速やかに議論し、代替案を提示するとともに中長期的な課題として継続的な検討材料としている。

・地区からの要望により、乗降ポイントの追加を行った。

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

(吉井地域)

- ・利便性向上の取組により、利用者は増加傾向にある。利用者数は目標値1,596人に対して2,007人、収支率は目標値1.6%に対して2.5%、財政負担は目標値6,190円/人に対して、5,982円/人といずれも目標を達成した。

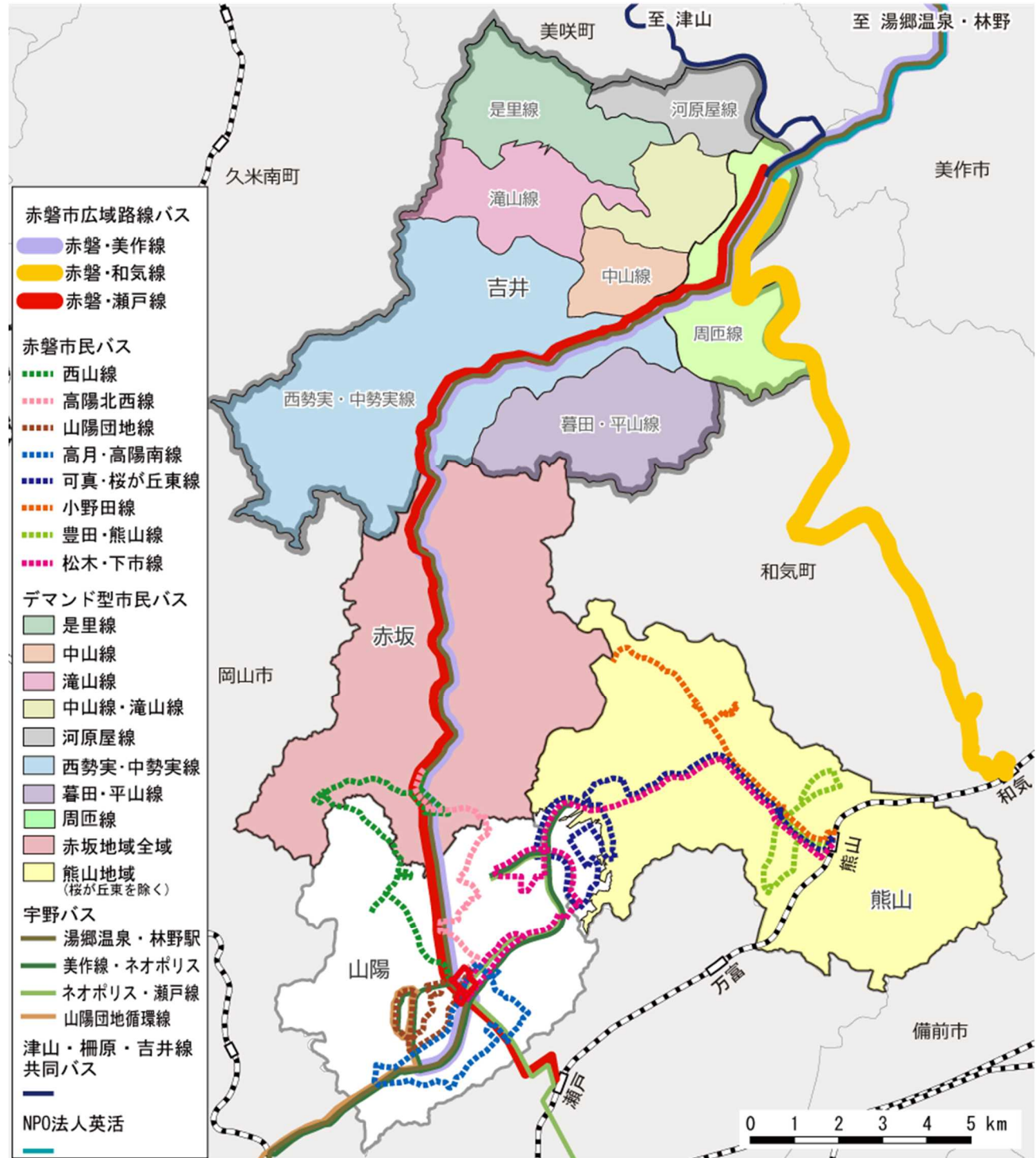
(赤坂地域)

- ・令和6年1月から実証運行を開始、11月から本格運行に移行した。徐々に地域住民への認知が進んでおり、利用者数は増加傾向にある。利用者数は目標値750人に対して1,195人、収支率は目標値2.7%に対して3.1%、財政負担は目標値6,849円/人に対して、6,511円/人といずれも目標を達成した。(対象期間R6.11~R7.9)

事業の今後の改善点

- ・利用促進に向けた啓発を継続して実施し、潜在的な利用者の掘り起こしを行う。
また、今年度実施した「デマンド型市民バスを利用した買い物企画」は、通常のバスの乗り方教室よりもデマンドバスの利用登録をする参加者の割合が高いという実績が得られたため、引き続き同様の企画を行い、利用者獲得に努める。
- ・利用者増加に伴うサービスの質の低下(待ち時間の長期化、予約の困難化)を防止するため、システム業者・運行事業者と連携し、AIデマンド型予約配車システムの機能設定の最適化について検討を進める。

交通体系図 別紙



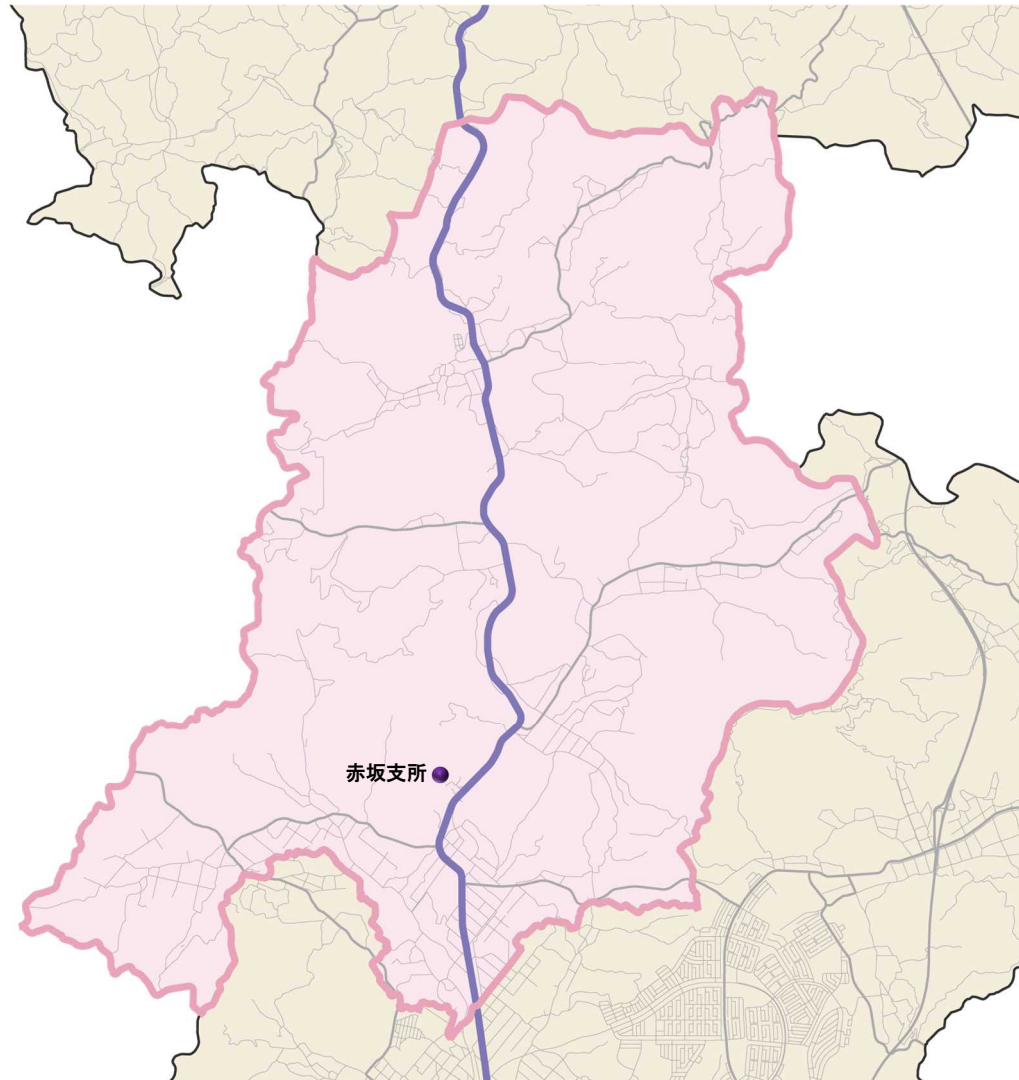
運行系統図 別紙

系統名	①是里線、②滝山線、③中山線、④河原屋線、⑤周匝線、⑥西勢実・中勢実線、⑦暮田・平山線
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	①月木②火金③月木④火金⑤水⑥火水金⑦月木 8時～17時 土、日、祝日、年末年始(12/29～1/3)運休
運賃	大人:400円(Web予約:300円) 小学生、障がい者等とその付添者、65歳以上の方:200円(Web予約:150円) 保護者同伴の乳幼児:無料



運行系統図 別紙

系統名	赤坂地域全域
運行形態	区域デマンド型
運行日・便数	月～金の9時～17時 土、日、祝日、年末年始(12/29～1/3)運休
運賃	大人:400円(Web予約:300円) 小学生、障がい者等とその付添者、65歳以上の方:200円(Web予約:150円) 保護者同伴の乳幼児:無料



令和7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 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日の改変により、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) |
| 令和7年 1月24日 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
福祉バスの再編計画について |
| 令和7年 6月26日 | 地域内フィーダー系統確保維持計画について
第2次鏡野町地域公共交通計画策定について |
| | 福祉バス(奥津)デマンド実証運行について |
| | 自家用有償旅客運送の登録(更新)について |
| 令和7年 8月28日 | 福祉バス(奥津)デマンド実証運行について |
| | 上記に伴う自家用有償旅客運送変更申請について |
| 令和7年10月24日 | 第2次鏡野町地域公共交通計画(骨子案)について |

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【目標】利用者数:令和5年度実績値の1%増 5,342人 収支率:3.0%以上 運行補助額:25,141,000円以内
【令和7年度実績】利用者数:7,092人 収支率:4.03% 運行補助額:26,470,000円
- ・ごんごバス西循環線【目標】利用者数:令和5年度実績の1%増 15,800人 収支率:15%以上 運行補助額:1,485,830円以内
【令和7年度実績】利用者数:16,230人 収支率:18.8% 運行補助額:1,572,279円
- ・ごんごバスマルナカ西循環線【目標】利用者数:令和5年度実績の1%増 7,550人 収支率:15%以上 運行補助額:658,225円以内
【令和7年度実績】利用者数:8,441人 収支率:13.5% 運行補助額:696,522円
- (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った。
また、R7年度より地域の要望把握のため、車内設置アンケートを開始した。
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】利用者数:令和5年度実績値の1%増 5,342人 収支率:3.0%以上 運行補助額:25,141,000円以内

【結果】利用者数:7,092人 収支率:4.03% 運行補助額:26,470,000円

【達成状況】目標一部未達成。利用者、収支率については達成。補助額については、フィーダー補助額を差し引いた額での補助を行っているが、目標設定時よりフィーダー補助額が減少し、それに伴って補助額が増加したことにより未達成となった。

【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】利用者数:令和5年度実績値の1%増 15,800人 収支率:15%以上 運行補助額:1,485,830円以内

【結果】利用者数:16,230人 収支率:18.8% 運行補助額:1,572,279円

【達成状況】目標一部未達成。利用者、収支率については達成。補助額については、令和6年度導入のICカード運用経費分が目標設定時の見込みに加算されたため、その分が目標から超過してしまった。

【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。

③津山ごんごバスマルナカ西循環線

【目標】利用者数:令和5年度実績値の1%増 7,550人 収支率:15%以上 運行補助額:658,225円

【結果】利用者数:8,441人 収支率:13.5% 運行補助額:696,522円

【達成状況】目標一部未達成。利用者については達成。収支率については、1便当たりの利用者数が少ないことが原因だと考えられる。補助額については、令和6年度導入のICカード運用経費分が目標設定時から加算されたため、その部分が目標から超過してしまった。

【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。

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

- ・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

- ・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。

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
楽 万	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

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		
マルナカ院庄店	14:13	16:18
院庄駅前	14:16	16:21
小 田 中	14:24	16:29
法務局前	14:26	16:31
南 方 中	14:28	16:33
大 手 町	14:28	16:33
久米支所前	14:31	16:36
吹屋町アルネ前	14:31	16:36
津山駅⑤	14:34	16:39
吹屋町アルネ前	14:37	16:42
津山口駅前	14:43	16:48
平福診療所口	14:48	16:53
津山第一病院	14:50	16:55
美和山古墳前	14:56	17:01
ウエストランド前	14:58	17:03
産業流通センター	15:03	17:08
プラント5	15:08	17:13
鏡野病院	15:12	17:17
マルナカ院庄店	15:19	17:24
北まわり		
マルナカ院庄店	8:12	10:57
鏡野病院	8:19	11:04
プラント5	8:23	11:08
産業流通センター	8:26	11:11
ウエストランド前	8:31	11:16
美和山古墳前	8:33	11:18
津山第一病院	8:39	11:24
平福診療所口	8:41	11:26
津山口駅前	8:46	11:31
吹屋町アルネ前	8:52	11:37
津山駅⑤	8:55	11:40
吹屋町アルネ前	8:58	11:43
大 手 町	9:01	11:46
法務局前	9:03	11:48
小 田 中	9:05	11:50
院庄駅前	9:13	11:58
マルナカ院庄店	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		
津山駅⑤	8:30	10:00 17:00
吹屋町アルネ前	8:33	10:03 17:03
津山口駅前	8:39	10:09 17:09
平福診療所口	8:44	10:14 17:14
津山第一病院	8:46	10:16 17:16
美和山古墳前	8:52	10:22 17:22
ウエストランド前	8:54	10:24 17:24
産業流通センター	8:59	10:29 17:29
プラント5	9:04	10:34 17:34
鏡野病院	9:08	10:38 17:38
マルナカ院庄店	9:15	10:45 17:45
院庄駅前	9:18	10:48 17:48
小 田 中	9:26	10:56 17:56
法務局前	9:28	10:58 17:58
大 手 町	9:30	11:00 18:00
吹屋町アルネ前	9:33	11:03 18:03
津山駅⑤	9:36	11:06 18:06
北まわり		
津山駅⑤	12:00	14:00 15:30
吹屋町アルネ前	12:03	14:03 15:33
大 手 町	12:06	14:06 15:36
法務局前	12:08	14:08 15:38
小 田 中	12:10	14:10 15:40
院庄駅前	12:18	14:18 15:48
マルナカ院庄店	12:21	14:21 15:51
鏡野病院	12:28	14:28 15:58
プラント5	12:32	14:32 16:02
産業流通センター	12:35	14:35 16:05
ウエストランド前	12:40	14:40 16:10
美和山古墳前	12:42	14:42 16:12
津山第一病院	12:48	14:48 16:18
平福診療所口	12:50	14:50 16:20
津山口駅前	12:55	14:55 16:25
吹屋町アルネ前	13:01	15:01 16:31
津山駅⑤	13:04	15:04 16:34

●ごんごバス線は経路を縮小し、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。

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～津山～マルナカ線も鏡野町を経由して運行します。

津山市広域バス乗車案内

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

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。停留所でない所でも自由に乗り降りできます。
 ●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できませんのでご了承ください。

令和5年4月1日より
 ICカードをはじめとする
 交通系ICカードが
 ご利用いただけます。

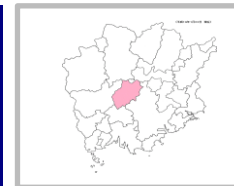
※東循環・小循環・西循環・久米線ではICカードが利用できません。
 ※通学・通勤定期券が購入できます。

★印は車いすで利用できるバス停です。車両運用の都合により、ご利用できない場合があります。

令和7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 観光協会 民生委員 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。

総社市の高校に通学する生徒の利用状況に左右される傾向があることから、高校生以外の利用ニーズを掘り起こすため、民間企業等へのチラシ掲示などによる周知を実施している。また、高校生の利用動向に左右されにくい運行にするため、利用促進につながる方策がないか幅広く模索していく。

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
- ・公共交通アンケートの集計結果の共有
- ・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 2回開催

- ・第1回(令和7年6月27日)令和8年度地域内フィーダー補助にかかる地域公共交通計画(案)について
- ・第2回(令和7年12月26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。

・財政負担額を**7,084,000円(令和5年度)**を抑制する。

・収支率を**17.0%(令和5年度)**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

高校生を除く利用は想定ほど見込めなかったため、引き続き中学3年生を対象とした説明会を実施し、制度内容の周知や利用促進に取り組んだ。

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。

・総社市の民間企業等に対して利用促進(チラシの掲示)を行い、通勤時に利用してもらえるよう呼びかけを行った。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

吉備中央町の広報紙に利用促進として各路線等の周知を行った。しかし、一般利用者のニーズ調査はできず、運転手への聞き取り等にとどまっている。

地域住民の意見の反映

・公共交通に対して住民の意見を反映した運行形態になるよう、引き続きニーズの把握していく。

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こととしている。
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。

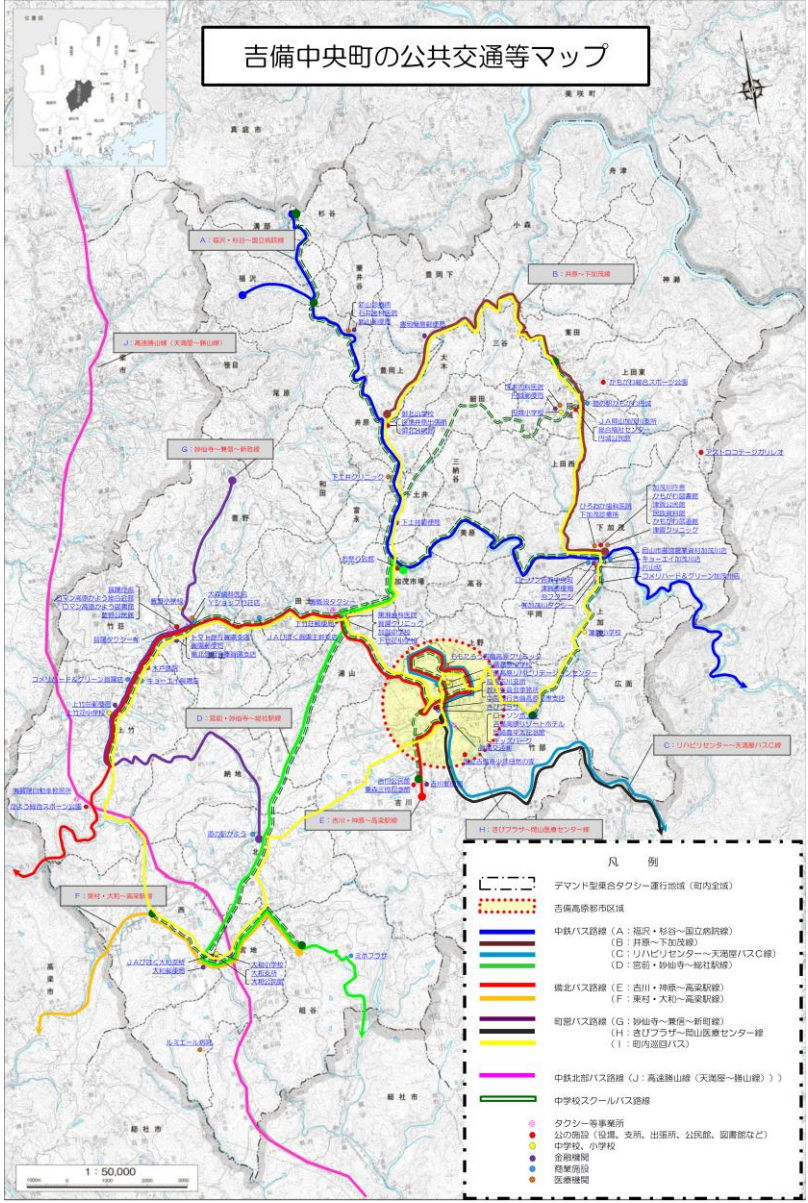
目標・効果達成状況

- ・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**335人**となり、**目標456人**を下回ったことに加え、運行経費の増加により財政負担が7,084千円(目標)から10,964千円に増加する見込みであり、収支率が17.0%(目標)から11.5%に低下する見込み。
また、これは、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。(総社市に通学する生徒)
今後は既実施したアンケート結果をもとに意見を拾い上げ、町内の交通体系の整備を進める。
(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。
町外の買い物の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

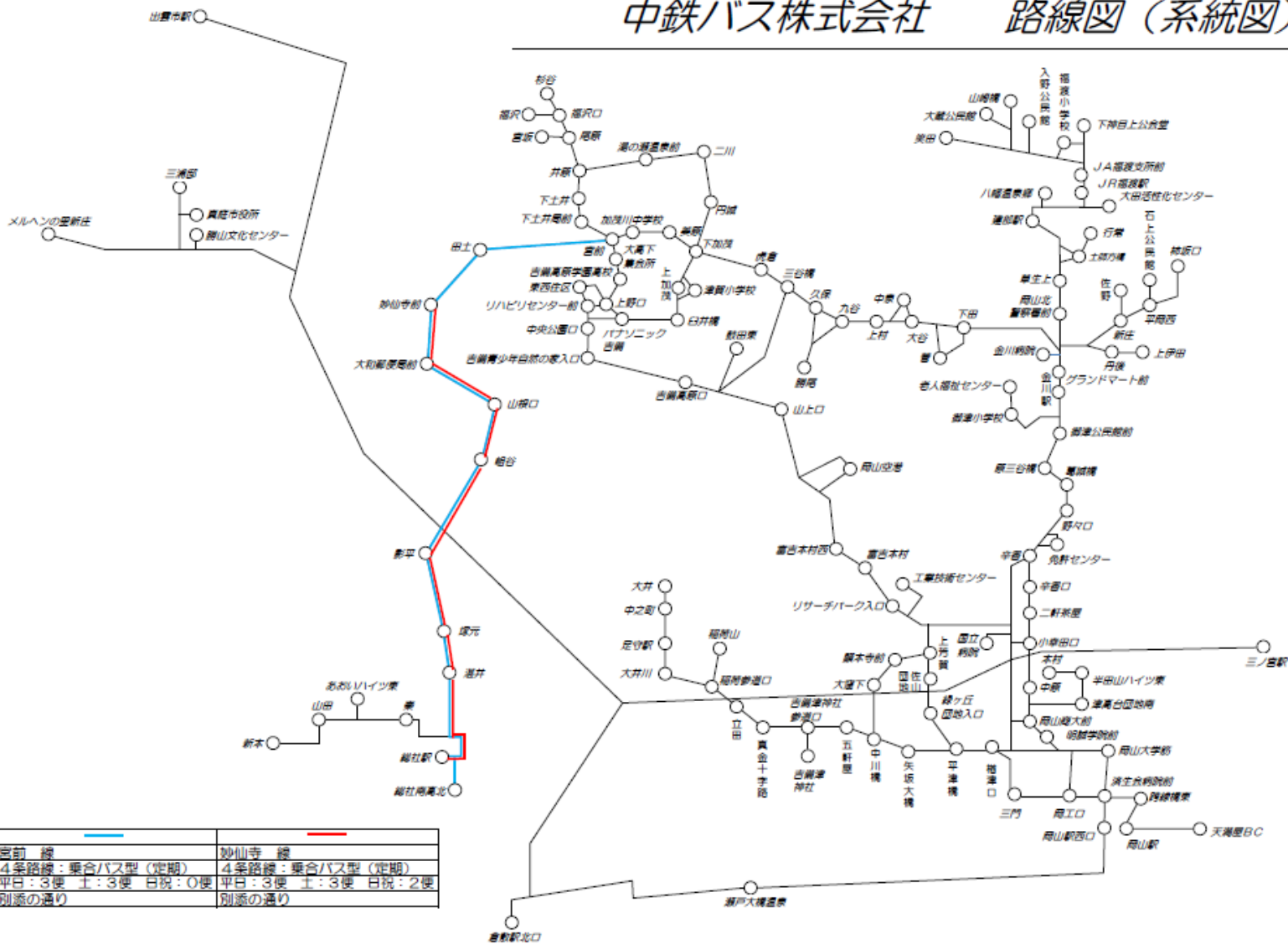
- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
高校通学者に対しては、引き続き増加又は現在の推移を維持するよう、部活等の時間を考慮し、より利用しやすい路線を目指していく。
運行区域の一部となる総社市の交通担当者と引き続き密に連携を取り、同市の地域住民への利用を増加させるための施策を検討していくこととしている。
町内の交通体系の整備を進める中で、実際の利用者に対してより最新の意見・要望を拾い上げる。(アンケート等)
民間企業等に利用促進を行う。

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	宮前線 (Blue)	妙仙寺線 (Red)
系統名	宮前線	妙仙寺線
運行形態	4系統線：乗合バス型(定期)	4系統線：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
乗賃	別途の通り	別途の通り

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 福山・笠岡地域公共交通活性化協議会 地域公共交通計画(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

バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、広島県タクシー協会東部支部、岡山県タクシー協会井笠支部、福山河川国道事務所、岡山国道事務所、広島県東部建設事務所、岡山県備中県民局井笠地域事務所、警察署、自治会連合会、行政協力委員長協議会、学識経験者、国土交通省、広島県、岡山県全25名で構成

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、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

- ・地域の実情に応じた移動手段の検討
- ・利便性の強化
- ・情報提供の充実

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7年6月23日)
令和8年度地域公共交通確保維持改善計画認定申請について
- ・第2回(令和7年9月30日)
令和8年度地域公共交通確保維持改善計画の変更について

定量的な目標・効果

(目標)	<利用者数>	<収支率>	<市財政負担>	
・美の浜線	29,102人／23,562人	35.55％／29.12％	3,850千円／7,255千円	
・大島線	34,166人／25,950人	33.87％／27.25％	1,676千円／4,109千円	
・神島寺間線	1,753人／2,712人	11.38％／16.63％	1,831千円／4,183千円	
・神島見崎線	3,779人／3,260人	17.87％／15.34％	1,433千円／4,959千円	
・神島外浦線	596人／563人	22.56％／21.00％	309千円／774千円	
・城見台線	5,763人／3,027人	22.88％／29.58％	1,566千円／1,711千円	
・今井循環線	535人／15人	9.28％／1.60％	501千円／885千円	
・広東線	5,217人／1,144人	19.71％／11.88％	1,314千円／1,896千円	
・大井ハイランド・尾坂線	11,159人／5,418人	21.87％／7.66％	1,547千円／4,815千円	※目標／実績

(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

- ・利用が少ない路線に関しては、減便や廃線を進め、代替手段についての検証も行った。今後もダイヤ改定等により利便向上を図る。

実施した利用促進策

- ・利用者が多いバス停へのベンチ等の移設

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利便向上のための、交通ICカードICOCAを導入した。今後ODデータを活用し効率的な公共交通施策に繋げる。
- ・笠岡観光協会と連携し、市内小中学生にバス利用に慣れてもらえる企画「バス旅」を実施した。

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

- ・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9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

(目標)

- ・美の浜線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 29,102人/23,562人, 収支率 35.55%/29.12%, 市財政負担 3,850千円/7,255千円)
- ・大島線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 34,166人/25,950人, 収支率 33.87%/27.25%, 市財政負担 1,676千円/4,109千円)
- ・神島寺間線: 利用者数・収支率は目標を達成した。市財政負担は目標の達成には至らなかった。
(利用者数 1,753人/2,712人, 収支率 11.38%/16.63%, 市財政負担 1,831千円/4,183千円)
- ・神島見崎線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 3,779人/3,260人, 収支率 17.87%/15.34%, 市財政負担 1,433千円/4,959千円)
- ・神島外浦線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 596人/563人, 収支率 22.56%/21.00%, 市財政負担 309千円/774千円)
- ・城見台線: 収支率は目標を達成した。利用者数・市財政負担は目標の達成には至らなかった。
(利用者数 5,763人/3,027人, 収支率 22.88%/29.58%, 市財政負担 1,566千円/1,711千円)
- ・今井循環線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 535人/15人, 収支率 9.28%/1.60%, 市財政負担 501千円/885千円)
- ・広東線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 5,217人/1,144人, 収支率 19.71%/11.88%, 市財政負担 1,314千円/1,896千円)
- ・大井・ハイランド・尾坂線: 目標の達成には至らなかった。
(利用者数 11,159人/5,418人, 収支率 21.87%/7.66%, 市財政負担 1,547千円/4,815千円)

※目標/実績

(効果)

- ・幹線バスやJR駅との接続により、近隣都市への広域的な移動も可能である。

事業の今後の改善点

・美の浜線	目標の達成には至らなかった。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	目標の達成には至らなかった。デマンド大島線の廃線により本線の需要は高まることが想定されるため、ダイヤの見直しも含め、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 ・神島見崎線 ・神島外浦線	神島寺間線については、目標は達成できた。神島見崎線、神島外浦線については、目標の達成には至らなかった。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	R6.1.9からバス会社の人員不足により減便となり、利便性改悪のため利用者が減少し、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、今年度実施した乗降調査をもとにダイヤの改廃を検討する。
・今井循環線	R6.1.9からバス会社の人員不足により減便となり、利便性改悪のため利用者が減少し、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、今年度実施した乗降調査をもとにダイヤの改廃を検討する。
・広東線	R6.1.9からバス会社の人員不足により減便となり、利便性改悪のため利用者が減少し、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、今年度実施した乗降調査をもとにダイヤの改廃を検討する。
・大井ハイランド・尾坂線	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。

交通体系図・運行系統図 別紙

別添フィーダー系統路線図のとおり ※R7.12.1時点

系統名	美の浜線
運行形態	4条路線
運行日・回数	平日14.5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	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	神島寺間線, 神島見崎線, 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	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	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	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	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7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8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、試験運行を経て平成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7年度第1回(6月16日)
- ・生活交通確保維持改善計画について 等
- 令和7年度第2回(12月19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6年10月～令和7年9月における利用実績 : 利用者数19,250人、貨物数850件
(令和5年度実績18,891人、819件)
- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」の乗合率: 40%(令和5年度実績39%)
- ・久米南町からの支出: 2,170円/人(令和5年度実績2,177円/人)
- ・収支率: 9.3%(令和5年度実績9.2%)

(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。」「配車システムや貨客混載等を活用し、より効率的で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、乗降場所データと運行事業者からの提案に基づきランドマーク(*)の見直しを行った。

※配車予約時に乗降ポイントとして簡単に検索・指定できる施設、スポット。

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。
- ・利用者の利便性向上のため、電子決済を導入した。

地域住民の意見の反映

- ・令和6年12月、令和7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。延利用者数は若干減少したが、事業が認知されたこと等により実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19,498人、貨物数804件。利用者数で目標を上回り、貨物数では目標を下回った。
- ・ デマンド交通の乗合率は39%と目標を下回った。
- ・ 久米南町からの支出は、2,417円/人、収支率は、8.1%と目標達成できなかった。

(効果)

- ・ デマンド交通「カッピーのりあい号」により、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

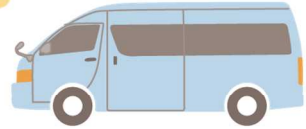
- ・ 利用者数は、前年と比較してわずかに減少したが、町民一人当たり利用回数は増加している。さらなる運行効率化、利用者数増のため、引き続き利用状況の分析をしていく。
- ・ 運行日及び運行時間帯の拡大を行うなど、配車システムを活用したあらたな運行形態を用いて利用者利便と生産性向上を図っており、継続して事業効果を把握していく。
- ・ デマンド交通をベースとした貨客混載をしており、これらを生かした新たな活用方法を模索し、普段デマンド交通を利用しない層へのアピールにより、その家族などへの利用促進につなげる。
- ・ 時間帯ごとの利用状況データ等、利用者の参考となる情報の提供に努める。

交通体系図 別紙

※運行日時変更前の体系図



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7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12系統
市内循環バス	6路線12系統
スクールバス(一般混乗)	7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 7回開催(事業関係事項)

- ・令和6年12月11日 令和6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7年6月20日 令和8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7年3月28日、6月6日、8月25日、10月6日、11月4日
次期地域公共交通計画策定に向けて、あいあいカーの現状、課題整理、今後の施策等について審議

定量的な目標・効果

(目標)

- ①予約型乗合タクシー(あいあいカー芳井地区)年間利用者数
2,900人以上 (令和5年度実績 2,421人)
- ②予約型乗合タクシー(あいあいカー美星地区)の年間利用者数
1,500人以上 (令和5年度実績 1,062人)
- ③予約型乗合タクシー(あいあいカー芳井地区)利用者1人あたりの市支出額
4,300円/人以内(令和5年度実績 4,860円/人)
- ④予約型乗合タクシー(あいあいカー美星地区)利用者1人あたりの市支出額
3,600円/人以内(令和5年度実績 6,147円/人)
- ⑤予約型乗合タクシー(あいあいカー芳井地区)の運行に係る収支率
16%以上 (令和5年度実績 16%)
- ⑥予約型乗合タクシー(あいあいカー美星地区)の運行に係る収支率
21%以上 (令和5年度実績 21%)

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

- ・令和6年度に実施した市民アンケート調査の結果を分析し、利用状況やニーズの把握を行った。
- ・現在、第2期地域公共交通計画を策定しており、今後の運行内容(運行エリアの拡大・再編)、利便性や効率性の向上(IT技術等の活用)を図る施策について検討を行った。
- ・地域説明会を実施し、利用方法等の周知を図り、利用促進に努めた。

実施した利用促進策

- ・市ホームページ、利用案内チラシによる周知
- ・地域での説明会の開催
(実施回数:3回)

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(バスと予約型乗合タクシーの年間利用者数)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」とされた点については、公共交通会議においてバス路線や予約型乗合タクシーの利用状況(利用者数、行き先など)の把握、市民アンケート調査の分析を行った。

また、現在、第2期地域公共交通計画を策定中であり、当会議での協議内容を踏まえ、計画に記載する施策等を検討した。

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。
- ・美星地区の地域住民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6年度に市民アンケート調査を実施しており、今後の施策の検討、見直しに活用する。

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。
- ・本格運行開始から3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)

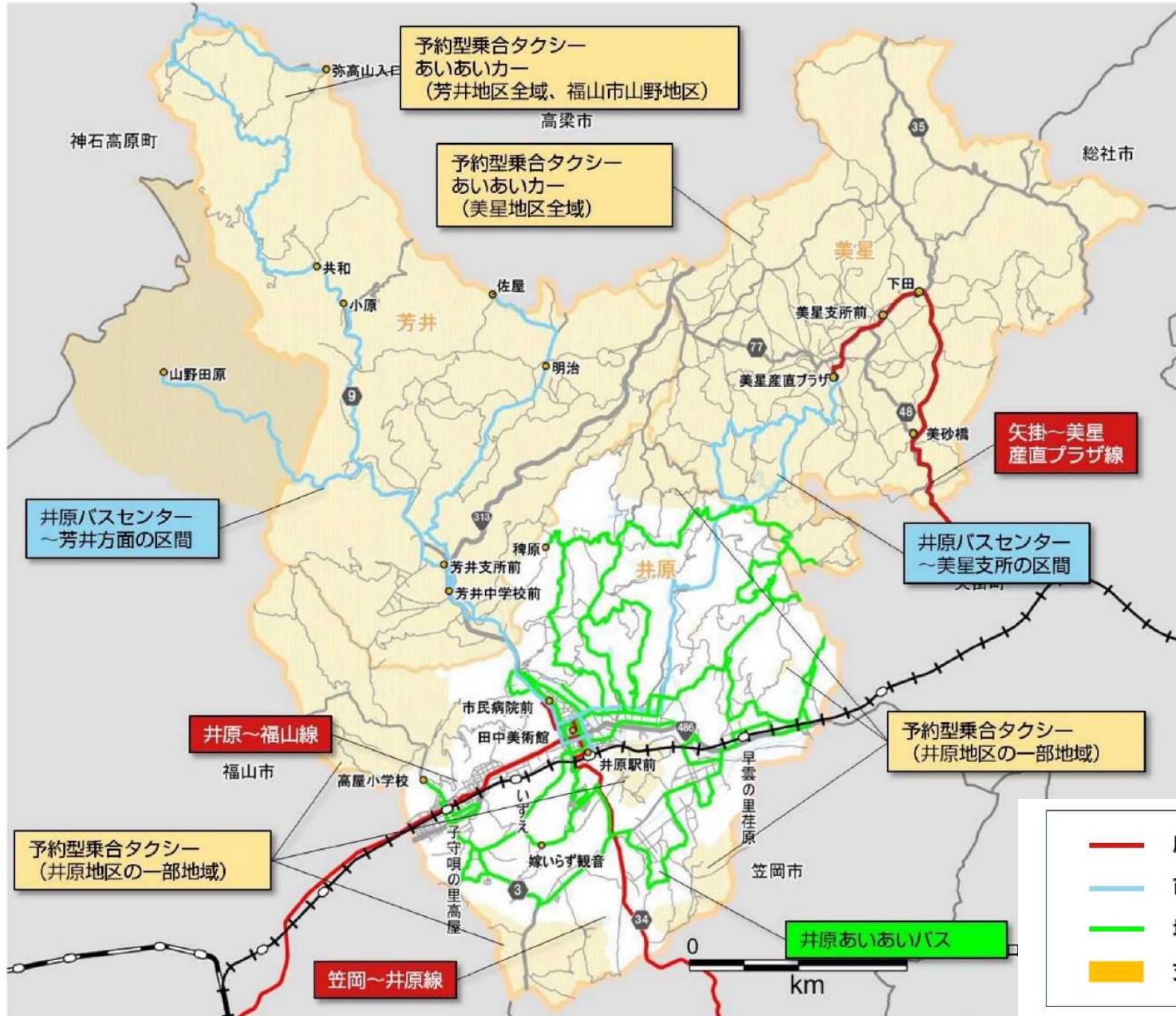
- ①予約型乗合タクシー(あいあいカー芳井地区)年間利用者数 【目標値】2,900人以上 【実績値】3,630人
利用方法が定着したことなどから利用者数が増加し、目標値を達成した。
- ②予約型乗合タクシー(あいあいカー美星地区)の年間利用者数 【目標値】1,500人以上 【実績値】2,170人
利用方法が定着したことなどから利用者数が増加し、目標値を達成した。
- ③予約型乗合タクシー(あいあいカー芳井地区)利用者1人あたりの市支出額
【目標値】4,300円/人以内 【実績値】4,268円/人
利用者数の増加に伴い、乗合率(1.3人/便)も伸びたため、1人あたりの市支出額の目標値を達成した。
- ④予約型乗合タクシー(あいあいカー美星地区)利用者1人あたりの市支出額
【目標値】3,600円/人以内 【実績値】7,366円/人
利用者数は、増加したものの、乗合率(1.5人/便)が伸びておらず、経常費用が増加し、1人あたりの市支出額の目標値は達成できなかった。
- ⑤予約型乗合タクシー(あいあいカー芳井地区)の運行に係る収支率 【目標値】16%以上 【実績値】18%
利用者数の増加に伴い、収益も増加したため、目標値を達成した。
- ⑥予約型乗合タクシー(あいあいカー美星地区)の運行に係る収支率 【目標値】21%以上 【実績値】25%
利用者数の増加に伴い、収益も増加したため、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

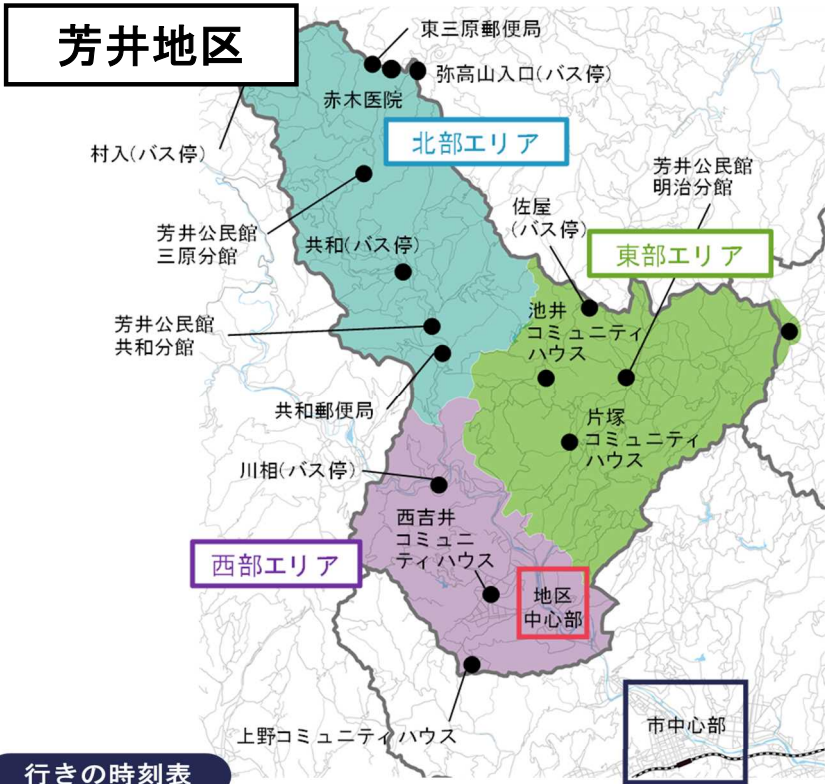
- ・運行の効率化を図るため、引き続き利用状況の集計・検証を行う。
- ・令和6年度に実施した市民アンケート調査等の活用や利用状況によりニーズを把握するとともに、運行事業者の状況や市の財政負担等を踏まえ、運行内容の見直し(運行エリアの拡大・再編)や利便性・効率性(IT技術等の活用)の向上を図る。
- ・公共交通会議広報誌「公共交通かわら版」の発行や地域での説明会等を実施し、利用方法等の周知を図り、利用促進に努める。

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

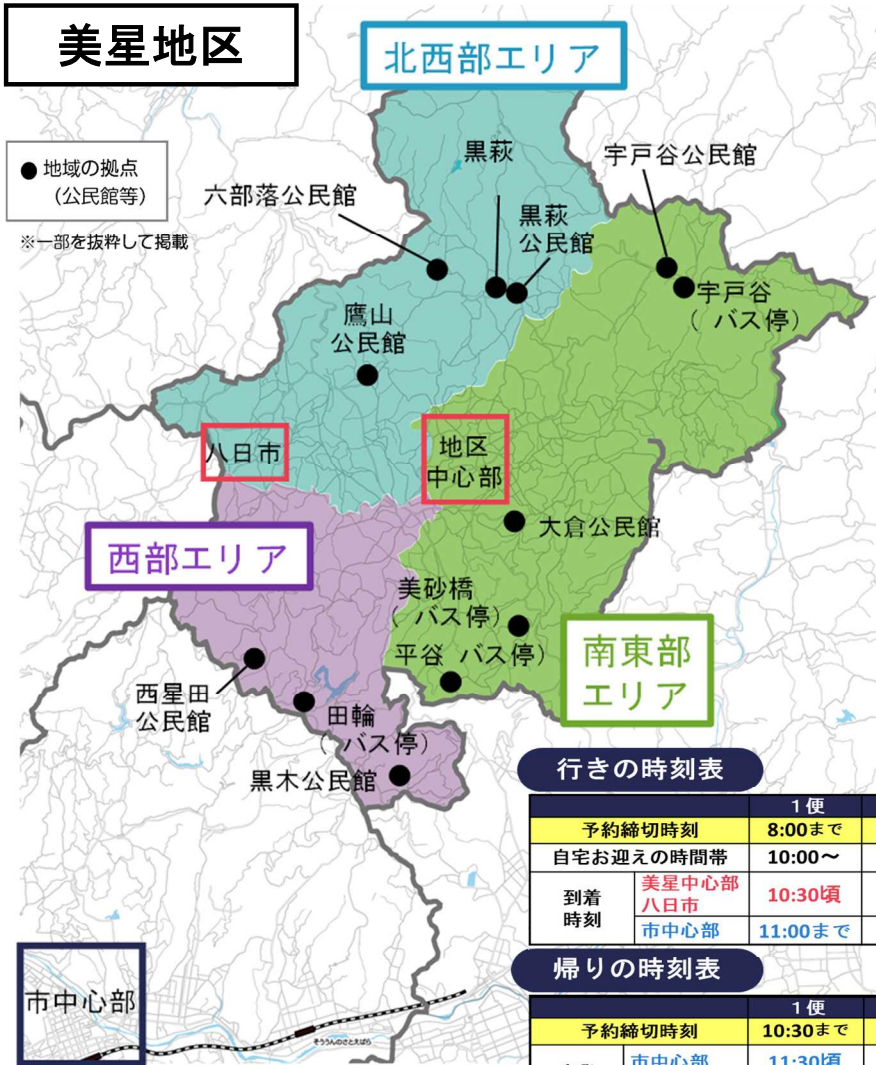
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
予約締切時刻	8:00まで	9:00まで	10:00まで	11:00まで	12:00まで	13:00まで	14:00まで	15:00まで	16:00まで
自宅お迎えの時間帯	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~
到着時刻	芳井中心部	10:45頃	12:00頃	13:00頃	14:00頃	15:00頃	16:00頃	17:00頃	18:00頃
	市中心部	11:00まで	12:15頃	13:15頃	14:15頃	15:15頃	16:15頃	17:15頃	18:15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

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
	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
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7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

岡山市公共交通網形成協議会

地域公共交通計画(地域内フィーダー系統)の概要



岡山市の概要

- ・平成21年に政令指定都市に移行
- ・人口 72万人(令和2年10月現在)
- ・面積 790平方キロメートル

協議会の構成員

学識経験者、連合町内会、連合婦人会、障害者団体連合会、商工会議所、観光コンベンション協会、JR西日本、岡山電気軌道、両備HD、中鉄バス、中鉄北部バス、備北バス、宇野自動車、下津井電鉄、八晃運輸、県タクシー協会、県交運労協、県警、中国地方整備局、中国運輸局、岡山県、岡山市

概要

○地域の概況

- ・岡山県南東部に位置する県庁所在地

○公共交通の現況

- ・鉄道:6路線(JR西日本)
- ・路面電車:2路線(岡山電気軌道)
- ・4条バス路線:262系統(うちコミバス17系統)
- ・乗合タクシー:8地域
- ・空白地有償旅客運送:1地域

○公共交通の問題や課題

- ・新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用の大幅な減少と経営の悪化
- ・運転手不足による公共交通の減便・廃止
- ・バス事業者による自由競争(路線重複、運賃低廉化)と利用できるサービスの事業者間での相違(接近情報、ICカード等)

○地域の目標

- ・将来にわたって利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供すること

○目標実現のための施策、方向性

- ・持続可能な公共交通ネットワークの構築(階層化)
- ・利用しやすい運賃体系の構築
- ・事業者間と官民の連携による利用環境・業務環境の改善

協議会の主な取り組み

- ・利便増進実施計画に基づく路線バスの再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の導入
- ・交通不便地域における生活交通の導入
- ・広報誌等による公共交通の利用促進業務
- ・ICカードシステムの利便性向上と運営の効率化
- ・低床バス利用環境整備及びバリアフリー化
- ・公共交通運転手の確保支援

協議会における検討

- ・令和6年2月2日 第11回岡山市公共交通網形成協議会を開催
岡山市地域公共交通利便増進実施計画(案)について協議
- ・令和6年12月23日 第12回岡山市公共交通網形成協議会を開催
支線バスの運行計画案について協議
- ・令和7年2月13日 第13回岡山市公共交通網形成協議会を開催
支線バスの運行計画案に対するパブリックコメント結果について報告
- ・令和7年2月27日 R6.10~R7.9までのフィーダー補助申請について審議(書面)
- ・令和7年6月30日 第14回岡山市公共交通網形成協議会を開催
支線バスの利用状況について協議
- 令和7年12月23日 第15回岡山市公共交通網形成協議会を開催
令和8年4月に運行を開始する支線バスについて協議

定量的な目標・効果

○妹尾・北長瀬線

(目標)・1日当たり利用者数を320人以上とする。

・収入を11,000千円以上、支出を30,000千円以内、収支率を35%以上とする。※目標は収支率が35%以上になると仮定し算出。

(効果)・今保、古新田、延友、山田、妹尾にある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。

また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

○妹尾・岡南線

(目標)・1日当たり利用者数を262人以上とする。

・収入を1,049千円以上、支出を2,997千円以内、収支率を35%以上とする。※目標は収支率が35%以上になると仮定し算出。

(効果)・東畦、藤田にある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。

また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

新規事業

実施した利用促進策

- ・公共交通マップの作成
- ・支線バスの時刻表・ポスター等を作成
- ・市役所や支線バス沿線の商業施設等での時刻表配布
- ・支線バス沿線24,360世帯への時刻表ポスティング
- ・PR動画の作成
- ・新聞紙面、タウン情報誌への広告掲載
- ・市役所や岡山駅等のデジタルサイネージの広告掲載
- ・道路情報版による広告掲載

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

新規事業

地域住民の意見の反映

○令和6年12月～令和7年1月に運行計画案についてのパブリックコメントを実施

・パブリックコメントの意見を踏まえ、「大野辻南」と「福田公民館・地域センター」に新たに停留所を設置。

○令和7年7月～8月に運賃についてのパブリックコメントを実施

・パブリックコメントの意見を踏まえ、運賃協議会を開催したが、特に意見は得られなかった。

事業実施の適切性

○妹尾・北長瀬線、妹尾・岡南線

計画どおり実施されている。交通不便地域の人口を減らすことができ、利用者も各種PRにより徐々に増加している。

目標・効果達成状況

○妹尾・北長瀬線

・利用者数

【目標】320人/日【達成状況】118人/日

・収支

【目標】収入11,000千円以上、支出30,000千円以内、収支率35%以上【達成状況(見込)】収入3,642千円、支出35,255千円、収支率10.3%

・財政支出

【目標】国からの支出4,000千円、岡山市からの支出15,000千円以内【達成状況(見込)】国からの支出3,737千円、岡山市からの支出27,876千円

【目標】岡山市支線バス運行補助金により、運行経費の最大65%を補助【達成状況(見込)】運行開始初年度のため赤字を全額補助

・事業の効果

【効果】今保・古新田・延友・山田・妹尾にある交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段の確保【達成状況】達成済み

【効果】幹線・支線のネットワークを連携し、効率的な運行体系の実現【達成状況】達成済み

○妹尾・岡南線

・利用者数

【目標】262人/日【達成状況】59人/日

・収支

【目標】収入1,049千円以上、支出2,997千円以内、収支率35%以上【達成状況(見込)】収入203千円、支出4,373千円、収支率4.6%

・財政支出

【目標】国からの支出200千円、岡山市からの支出1,748千円以内【達成状況(見込)】国からの支出510千円、岡山市からの支出3,660千円

【目標】岡山市支線バス運行補助金により、運行経費の最大65%を補助【達成状況(見込)】運行開始初年度のため赤字を全額補助

・事業の効果

【効果】東畦・藤田にある交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段の確保【達成状況】達成済み

【効果】幹線・支線のネットワークを連携し、効率的な運行体系の実現【達成状況】達成済み

事業の今後の改善点

○妹尾・北長瀬線、妹尾・岡南線

・利用者数が伸び悩んでいるため、沿線地域での時刻表ポスティング、タウン情報誌やサイネージでの広告掲載、トータルデザインを踏まえた公共交通マップやPR動画の作成等により利用促進を図る。

・利用者等の意見を踏まえながら、ダイヤの見直しやバス停の新設等、運行計画案の改善を図る

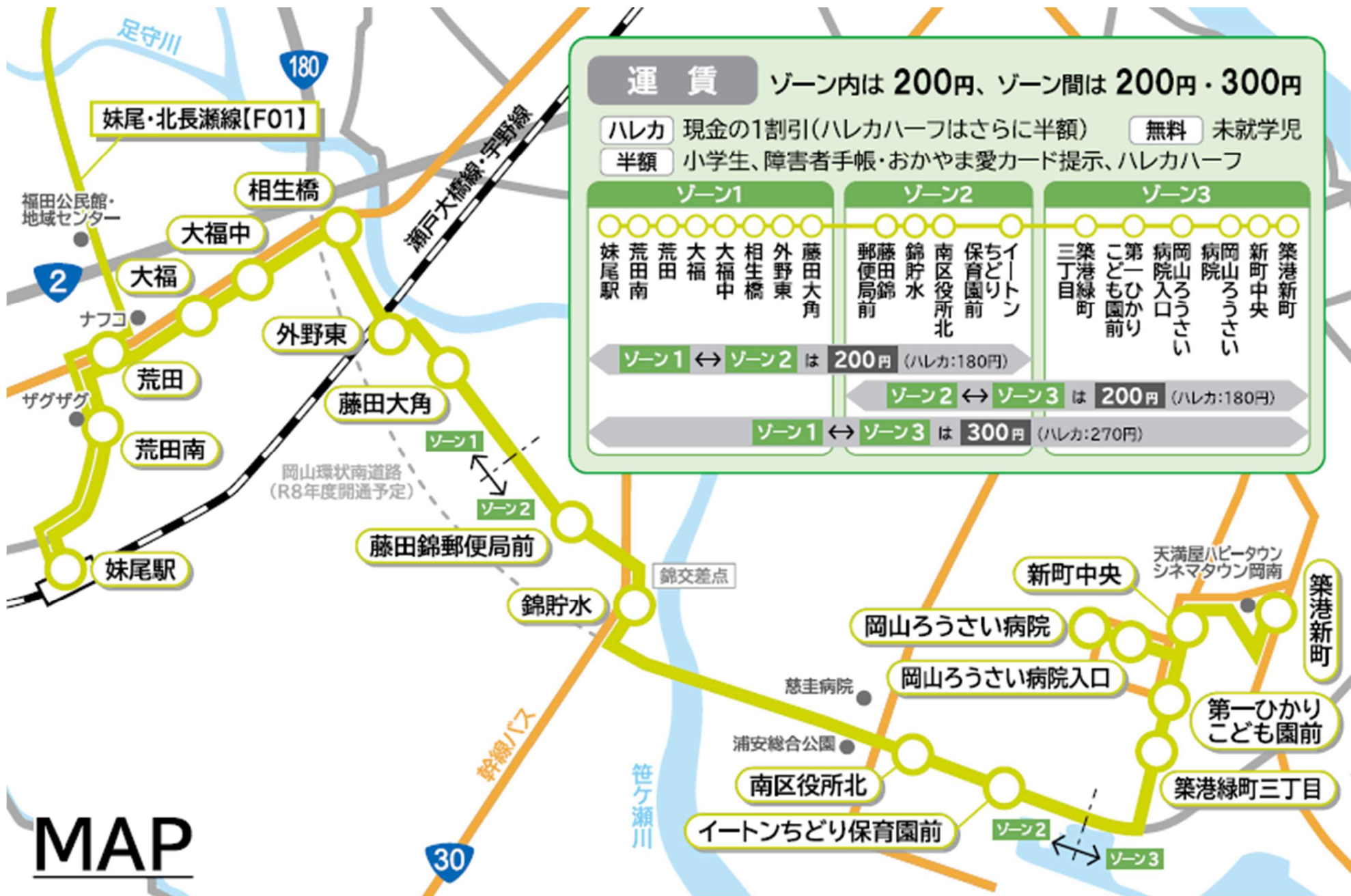
運行系統図 別紙

系統名 : 妹尾・北長瀬線
運行形態 : 路線定期運行
運行日 : 毎日
便数 : 40便/日



運行系統図 別紙

系統名：妹尾・岡南線 運行形態：路線定期運行
 運行日：毎日 便数：40便／日



運賃 ゾーン内は 200円、ゾーン間は 200円・300円

ハレカ 現金の1割引(ハレカハーフはさらに半額) 無料 未就学児
 半額 小学生、障害者手帳・おかやま愛カード提示、ハレカハーフ

MAP

その他参考資料(サイネージ広告)

サイネージ原稿

いよいよ走りはじめた
岡山市の"新"路線バス

支線バス **FLAt** 第1弾

妹尾・北長瀬線 運行START

運賃 200円均一 (ハレカ180円、ハレカハーフ90円)
 半額 小学生、障害者手帳提示、おがやま愛カード提示 (現金:100円、ハレカ:90円)
 無料 未就学児

①現金、エレカカード、エレカハーフ
 エレカハーフ 回数券(200円均一11枚入り:200円、1枚あたり180円)

②現金、障害者手帳提示、おがやま愛カード提示
 小学生、障害者手帳提示、おがやま愛カード提示

③現金、エレカカード、エレカハーフ
 エレカハーフ 回数券(200円均一11枚入り:200円、1枚あたり180円)

片道20便、始発7:10、最終19:30で運行。通学にも大変便利!

路線名	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
妹尾線	10	30	15	30	15	30	15	30	15	30
北長瀬線	10	15	30	15	30	15	30	15	30	15
高島線	50	30	15	30	15	30	15	30	15	30

086-803-1376

岡山市の"新"路線バス

SHIF **FLAt** 第2弾

F05 東山・操南台団地線 10/1 スタート

便数 <平日> 6.5周
 <土日祝> 3周

運賃 200円均一
 ・ハレカ、ICカードなら1割引
 ・ハレカハーフはさらに半額

運行 両備バス

086-803-1376

つながる、ひろがる
"新"路線バス **FLAt** 第2弾

9/15スタート 妹尾・岡南線

運賃 200円・300円
 ・ハレカカードなら1割引
 ・ハレカハーフはさらに半額

便数 毎日38便 (始発7:25/終発20:20)

運行 八尾運輸(株)

086-803-1376

岡山市の"新"路線バス

SHIF **FLAt** 第2弾

F03 高島・旭川荘線 10/1 スタート
F04 高島・備前原線 10/1 スタート

便数 <平日> <休日>
 高島・旭川荘線: 24便 10便
 高島・備前原線: 8便 10便

運賃 200円均一
 (ハレカ・ICカードなら1割引)

運行 両備バス

086-803-1376

掲載写真



その他参考資料(PR動画)

もっと！わかるかわる岡山市(令和7年6月30日公開)



中村家の快適！おかやま生活(令和7年3月8日放送)

