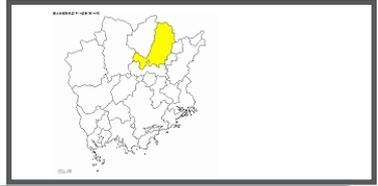


令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

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)、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、バス停の名称変更など)
- ・交通空白地へのフィーダー交通の導入
- ・利用者の意見に基づく経路変更
(西循環線の鏡野町、美作追分駅延伸など)
- ・過疎地域へのAIデマンド交通の導入検討
- ・ごんごバス東循環線、小循環線、西循環線への交通系ICカード決済システム導入

協議会における検討

- | 開催状況 (合計9回) | 協議会の開催状況 (合計9回) |
|---------------|---|
| ・令和4年11月 1日開催 | 地域公共交通確保維持改善事業の評価 他2件 |
| ・令和4年12月14日開催 | 年末年始のバスダイヤについて(書面審議) |
| ・令和4年12月23日開催 | 津山市地域公共交通計画(素案)の策定について 他2件 |
| ・令和5年 1月19日開催 | 津山市地域公共交通計画(素案)の策定について 他1件 |
| ・令和5年 2月24日開催 | ごんごバス西循環線・久米線のダイヤ改正
フィーダー計画の変更について 他2件(書面審議) |
| ・令和5年 3月30日開催 | 津山市地域公共交通計画(案)の策定について 他2件 |
| ・令和5年 6月21日開催 | 阿波過疎地域有償運送の更新について 他1件 |
| ・令和5年 6月30日開催 | 生活交通確保維持改善計画について 他6件 |
| ・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 他4件 |

定量的な目標・効果

補
運
助
行

- (目標) 系統(1) : R5年度利用者14,705人(R3実績値の2%増) 系統(2) : R5年度利用者 8,021人(R3実績値の1%増)
系統(3) : R5年度利用者 2,861人(R3実績値の現状維持) 系統(4)~(6) : 合計R5年度利用者16,125人(R3実績値の1%増)
系統(7) : R5年度利用者79,164人(R3実績値の2%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3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。

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カード決済の導入やGTF Sデータの整備を取り組んだ。

実施した利用促進策

- ・ R5年3月から4月及び7月から8月にかけて、小循環線を観光路線として活用する実証実験を実施。
- ・ 令和5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無料及び乗車記念バスカードを配布し、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。

地域住民の意見の反映

- ・ R4年10月~令和5年9月までに公共交通乗り方教室を15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。
- ・ R5年4月に地元から要望のあったごんごバス久米線のバス停の追加と真庭市と連携を図るため美作追分駅にバス停を新設し、利便性向上を図った。
- ・ R5年8月に以前から要望のあった市営勝北バスの広戸方面の通過場所を1箇所追加し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

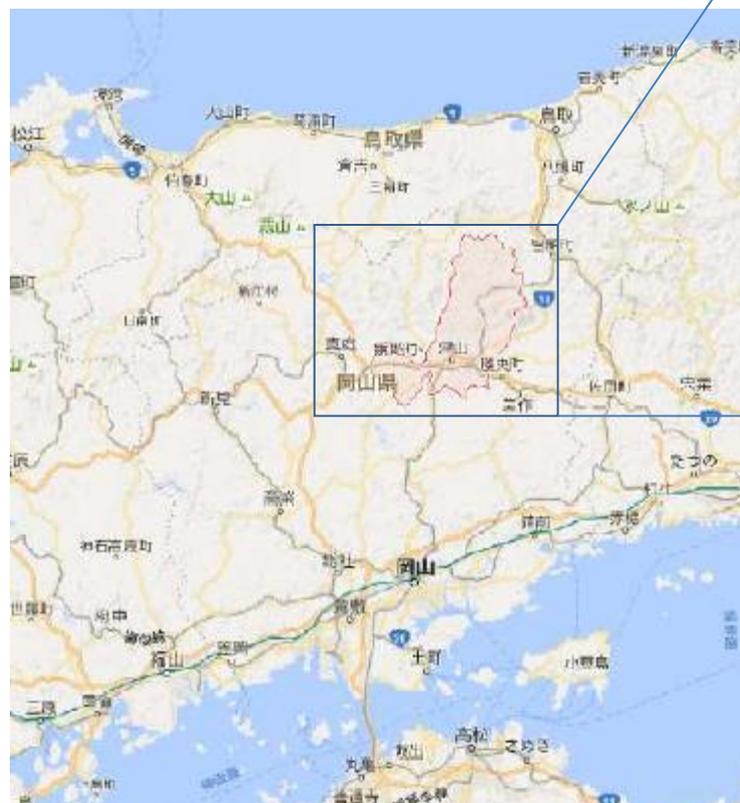
達成・（一部）未達成の理由については別添資料を参考

(1) 西循環線	【目標】 R3年度の実績値の2%増 14,705人	【結果】 R5年度利用者 15,662人	【達成状況】 目標達成
(2) マルナカ西循環線	【目標】 R3年度の実績値の1%増 8,021人	【結果】 R5年度利用者 7,475人	【達成状況】 目標未達成
(3) 小循環線	【目標】 R3年度の実績値の現状維持 2,861人	【結果】 R5年度利用者 4,119人	【達成状況】 目標達成
(4) 加茂支所線	【目標】 R3年度の実績値の1%増 (4) 11,648人 (5) 2,996人 (6) 1,481人 総計16,125人	【結果】 R5年度利用者 (4) 11,437人 (5) 3,332人 (6) 1,605人 総計16,374人	【達成状況】 目標達成
(5) 勝北支所線			
(6) 勝北支所（奥津川）線			
(7) 東循環線	【目標】 R3年度の実績値の2%増 79,164人	【結果】 R5年度利用者 86,738人	【達成状況】 目標達成

事業の今後の改善点

- 系統(1) 西循環線 ... 路線の再編、交通系 I C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 I C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 ... コロナ禍前の影響により、利用者が減少していたが、少しずつではあるが日常利用者が回復している。因美線との接続や次年度以降運行する A I デマンド交通による二次交通の改善、バスの乗り方教室などの利用促進に努める。
- 交通系 I C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】

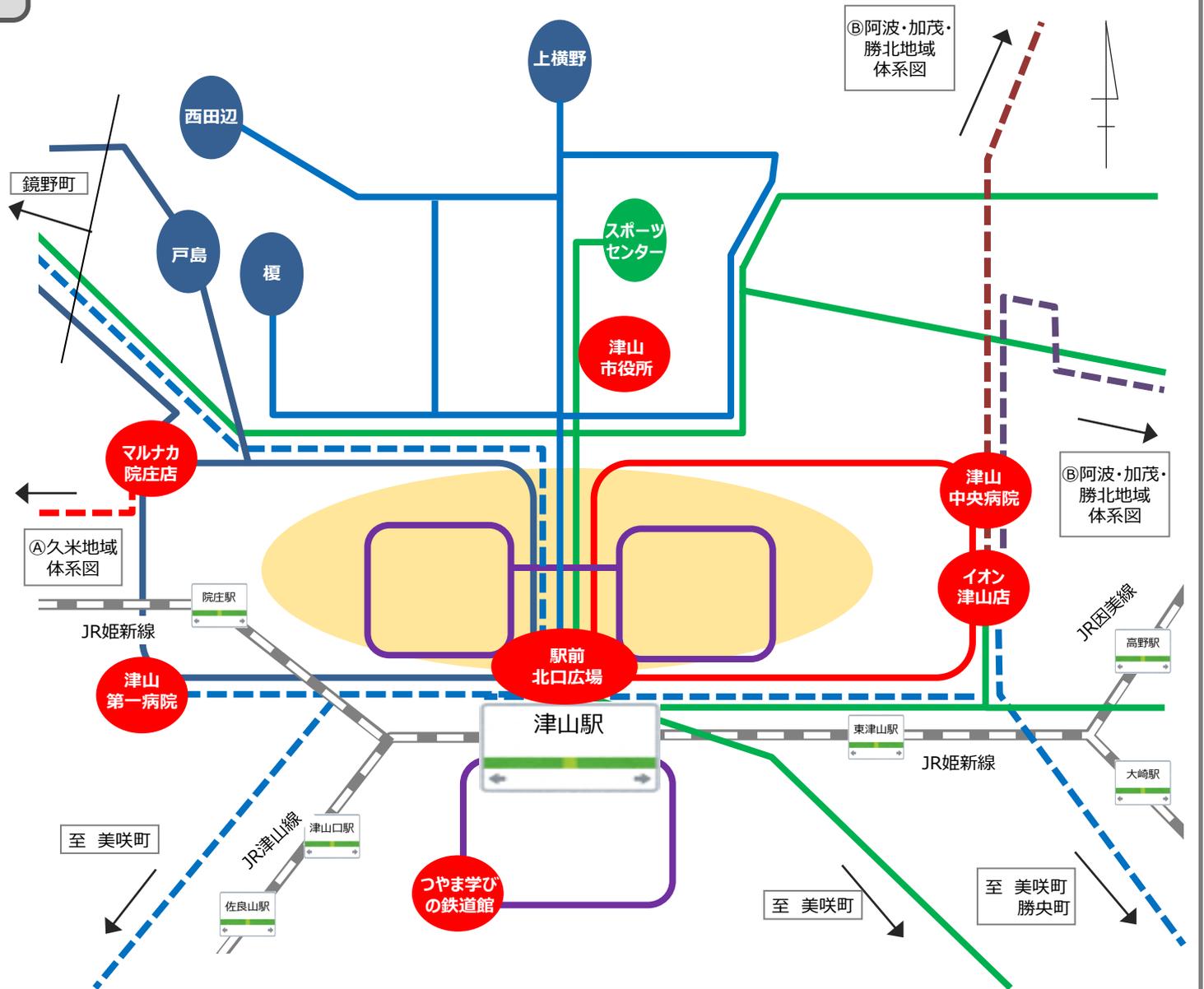


【津山市の公共交通】

- 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

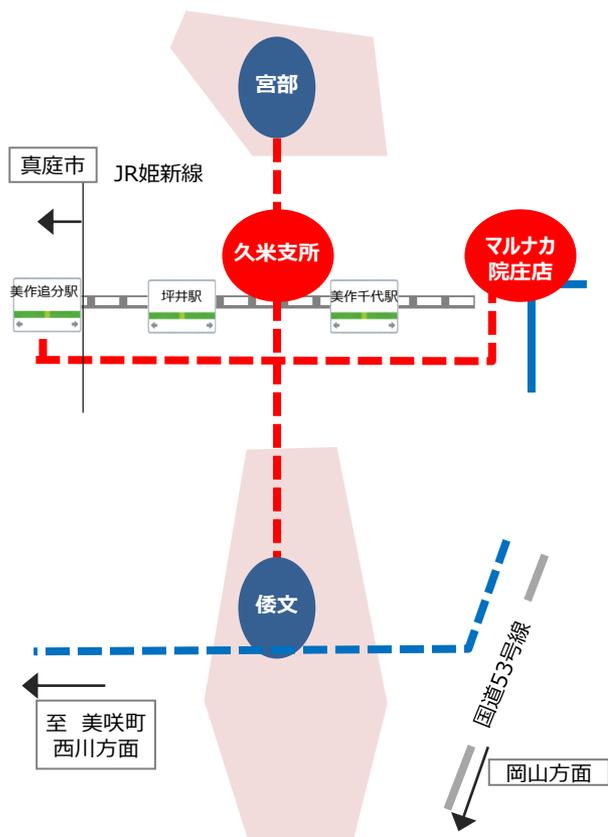
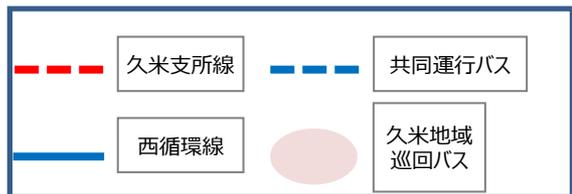
交通体系図 別紙 2

- 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)
- J R 線
- 中心市街地

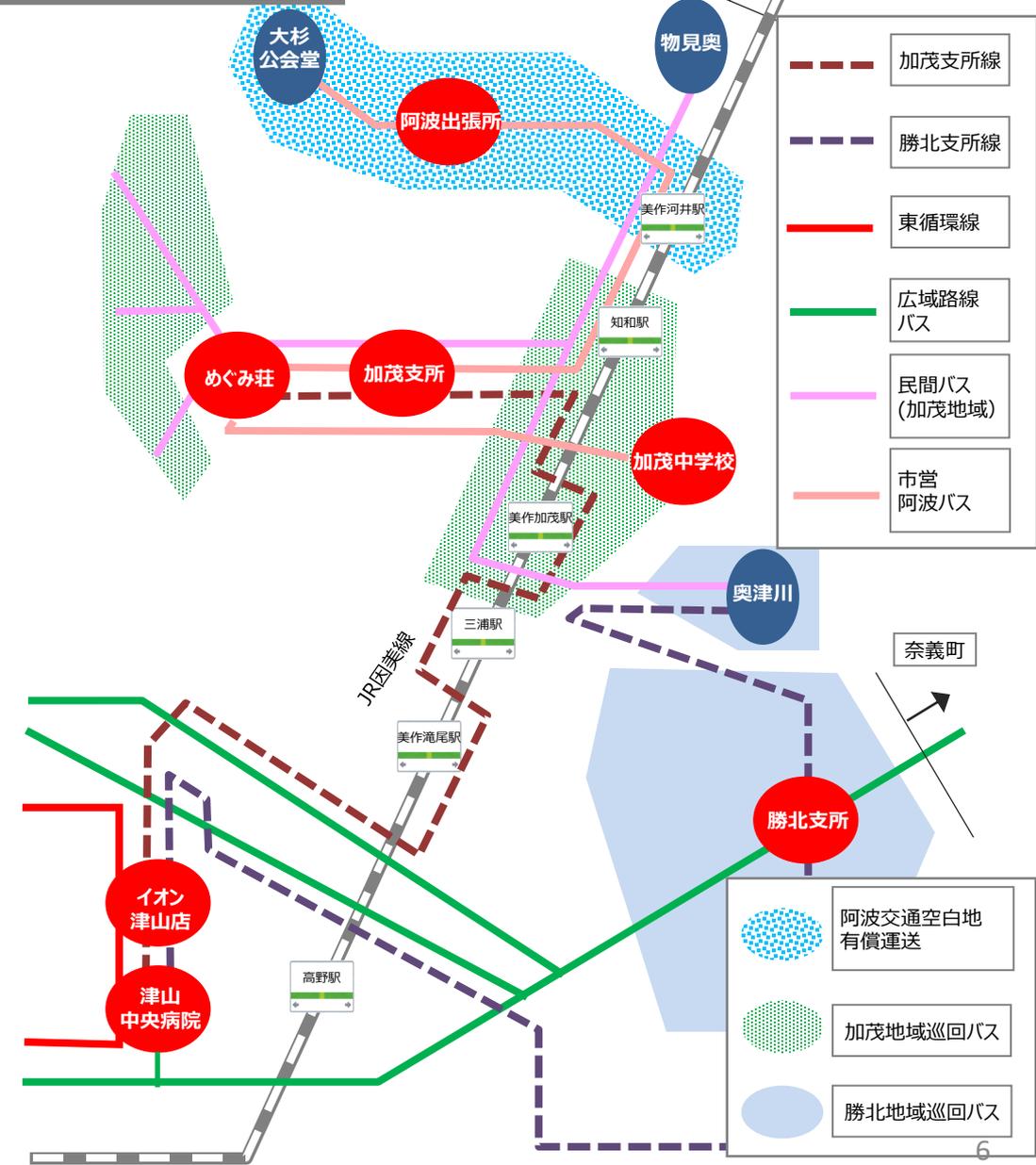


交通体系図 別紙 3

①久米地域公共交通体系図



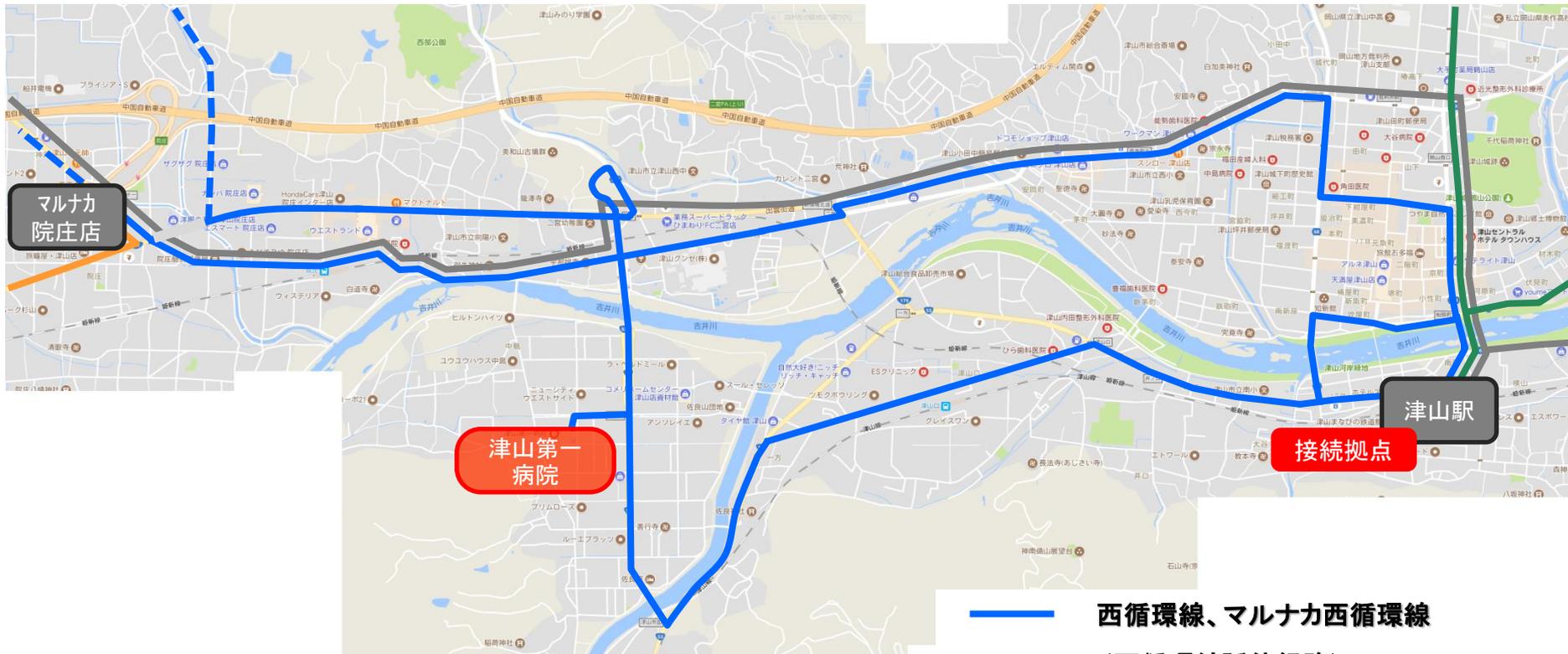
②阿波・加茂・勝北地域公共交通体系図



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。

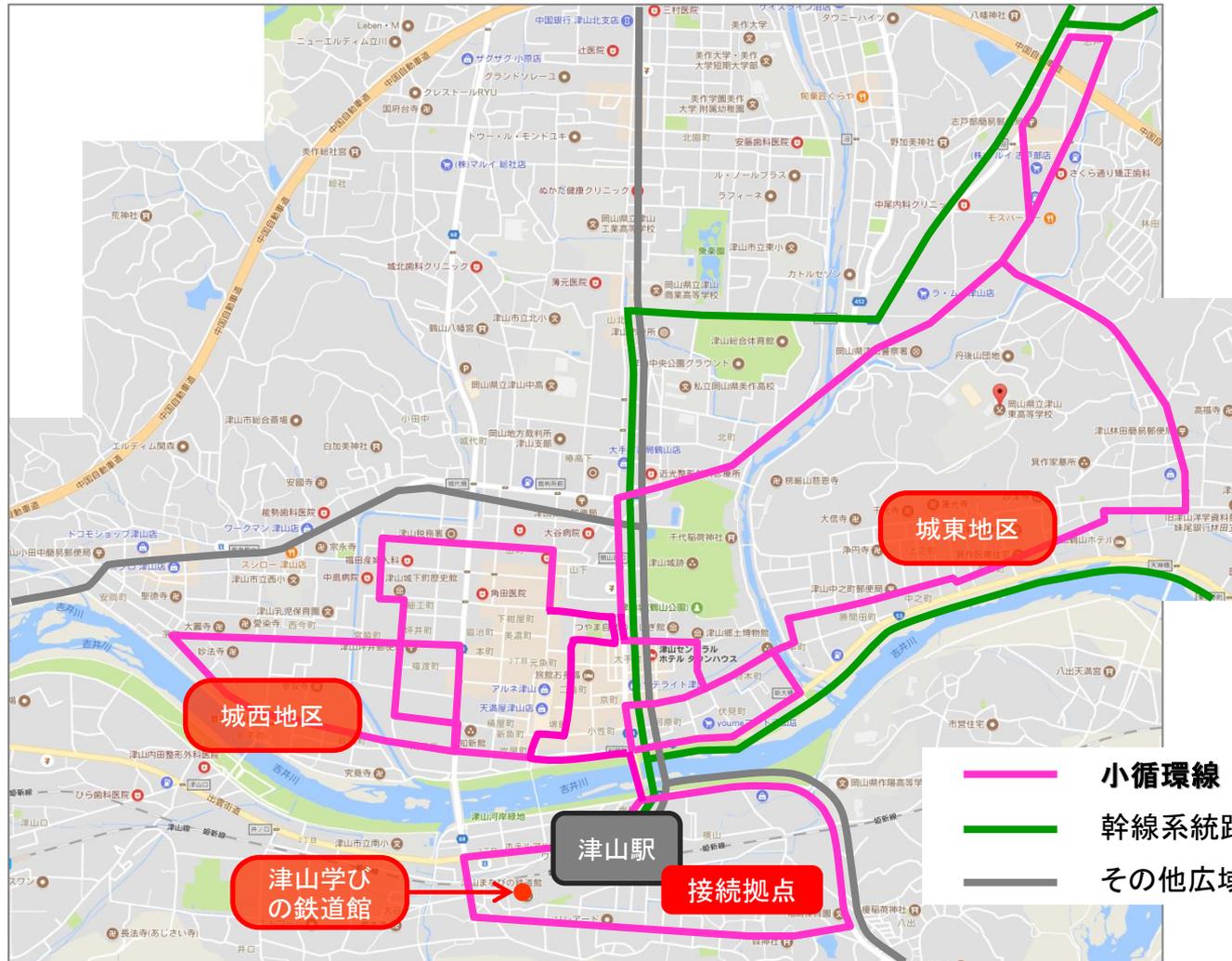


- 西循環線、マルナカ西循環線
- - - (西循環線延伸経路)
- 幹線系統路線
- その他広域バス路線
- ごんご久米線

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

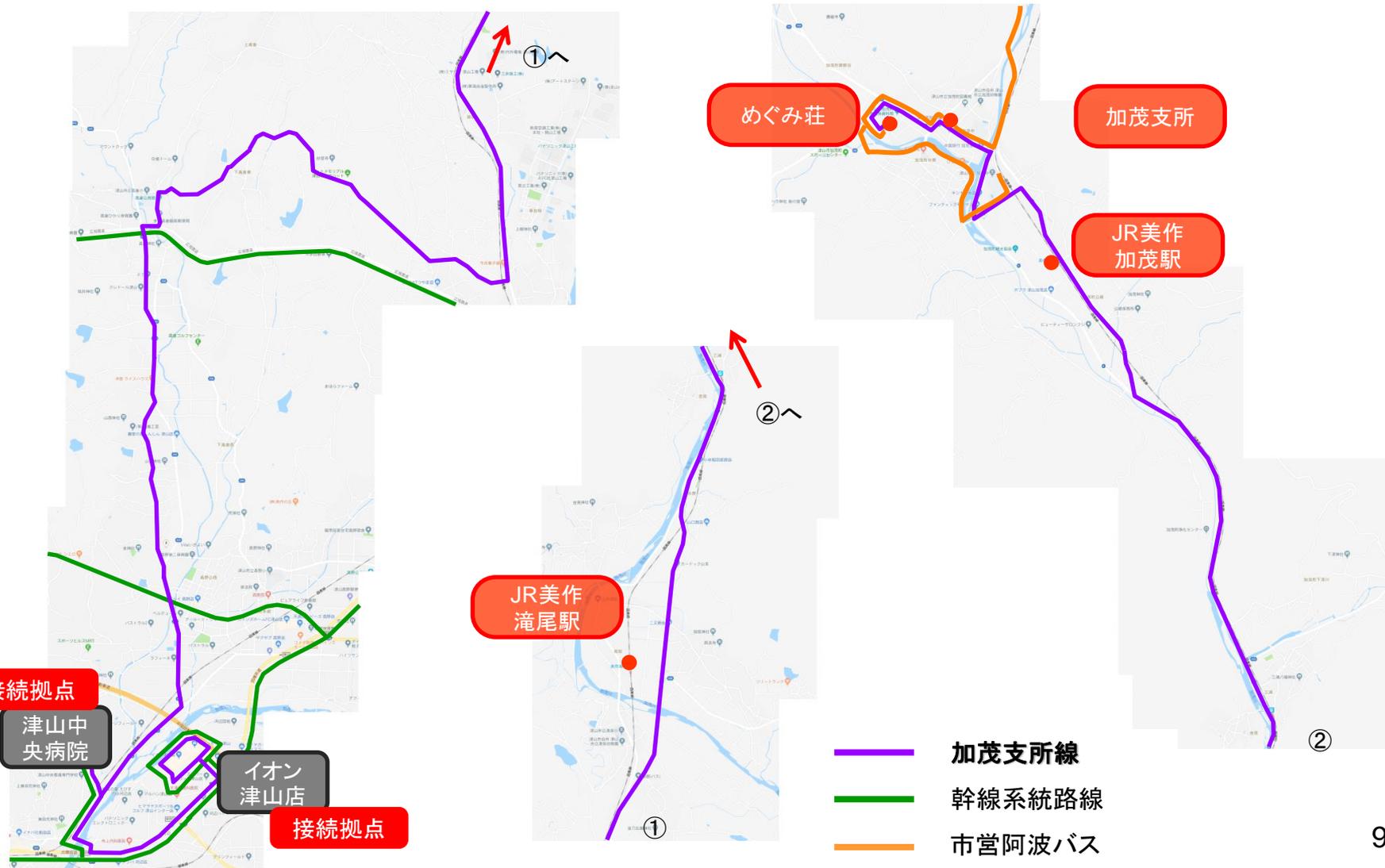
運行形態 : 4条路線
便数 : 7便/日 (H29.10.6から)



運行系統図 別紙

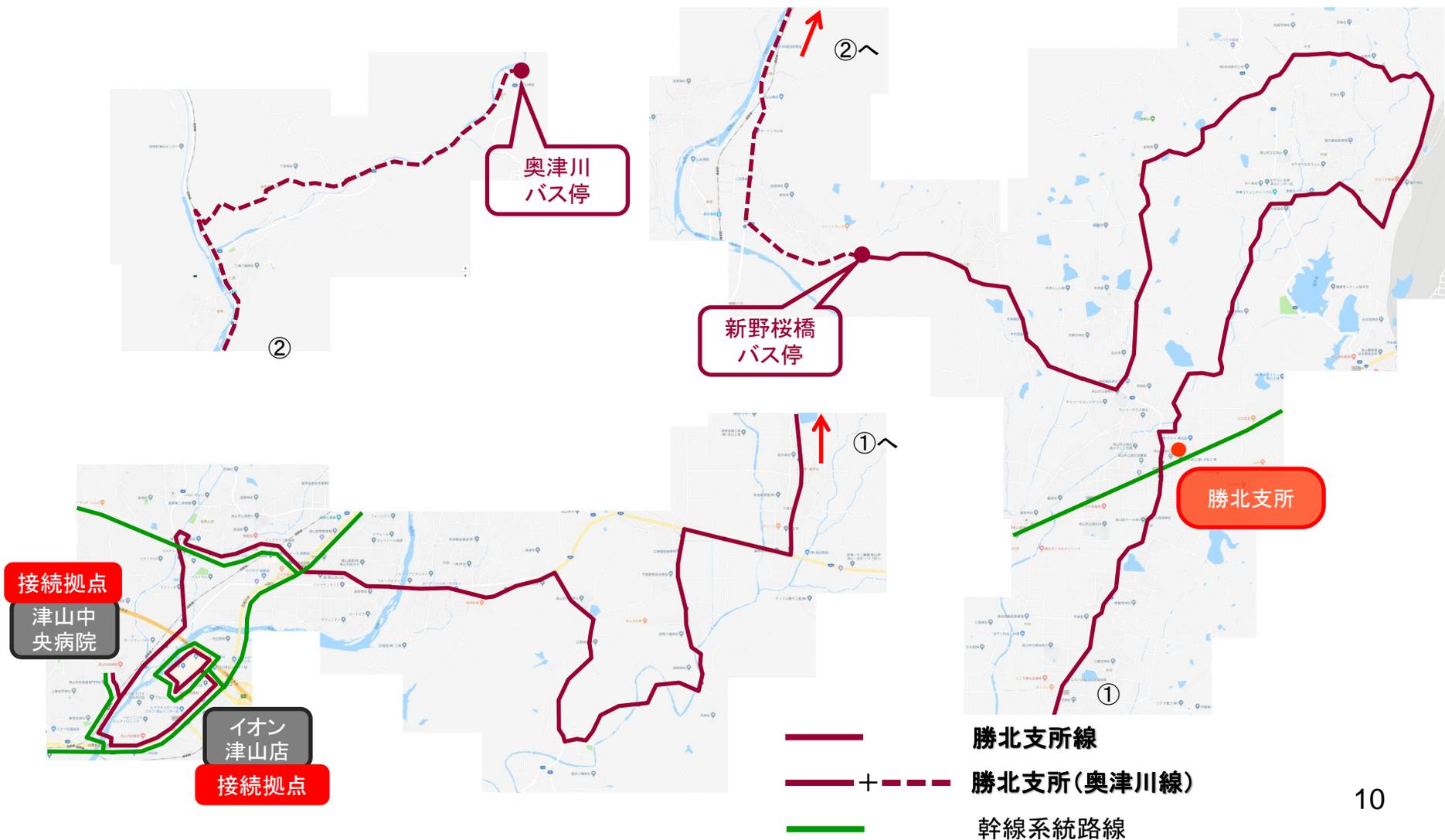
系統名 : 加茂支所線
 運行日 : 毎日運行
 運賃 : 大人200円、こども100円

運行形態 : 4条路線
 便数 : 6便/日



運行系統図 別紙

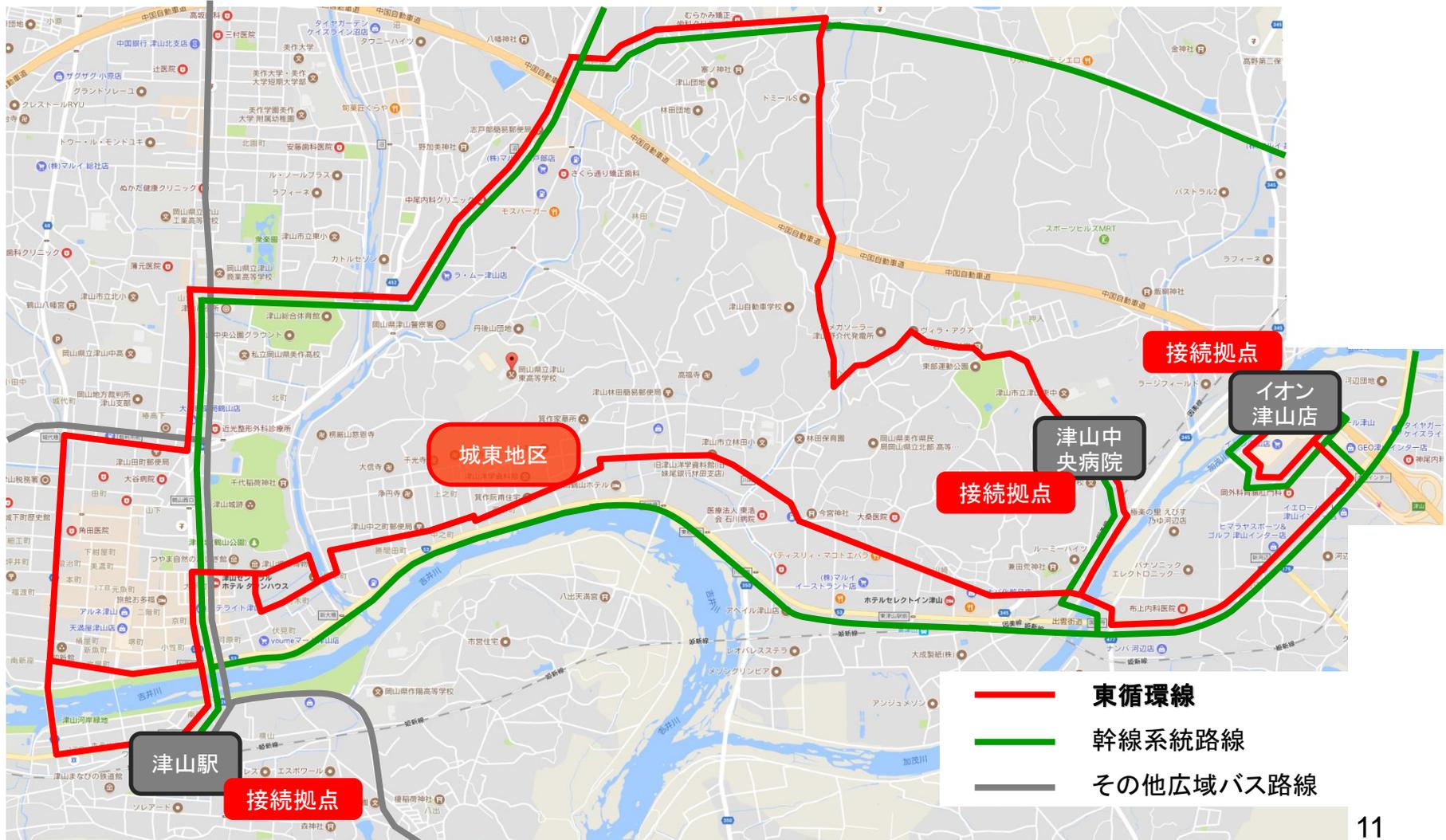
系統名 : 勝北支所線、勝北支所(奥津川)線 運行形態 : 4条路線
 運行日 : 勝北支所線は日、火、水、金、土運行、勝北支所(奥津川)線は月、木のみ運行 便数 : いずれも6便/日
 運賃 : 大人200円、こども100円



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
R 2	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	
R 3	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	
R 4	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	
R 5 (実績)	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	
R 5 (目標)	1,442	1,050	1,326	993	1,063	1,254	1,184	1,310	1,128	1,462	1,367	1,126	14,705
(累計)	1,442	2,492	3,818	4,811	5,874	7,128	8,312	9,622	10,750	12,212	13,579	14,705	

- 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。

達成の要因

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者人数がコロナ禍前の水準近くまで回復している。

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
R 2	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	
R 5 (実績)	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	
R 5 (目標)	695	591	713	532	574	762	720	672	651	765	721	625	8,021
(累計)	695	1,286	1,999	2,531	3,105	3,867	4,587	5,259	5,910	6,675	7,396	8,021	

- 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、回復傾向にあったが、今年度は利用者数が減少となった。
- 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。
- 市内を運行する久米支所線とは接続を前提とした路線設定。

未達成の要因

路線の再編、交通系ICカード決済システムの導入、久米支所線への接続改善などを実施したが、目標達成には達しなかった。

これは、当路線はこれ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
R 2	413	452	414	391	368	261	218	230	311	347	342	322	4,069
(累計)	413	865	1,279	1,670	2,038	2,299	2,517	2,747	3,058	3,405	3,747	4,069	
R 3	337	276	290	204	227	323	309	223	227	258	246	217	3,137
(累計)	337	613	903	1,107	1,334	1,657	1,966	2,189	2,416	2,674	2,920	3,137	
R 4	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	
R 5 (実績)	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	
R 5 (目標)	309	252	264	186	210	294	281	203	207	235	224	196	2,861
(累計)	309	561	825	1,011	1,221	1,515	1,796	1,999	2,206	2,441	2,665	2,861	

- 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3月、4月の「さくらまつり」期間中の日曜日に、観光路線に特化した経路変更の実証実験
令和5年7月、8月の観光列車「あめつち」が運行開始5周年を記念した特別便の走行時間帯に合わせたピストン運行を行い、一定の利用（さくらまつり期間：5日間43人、あめつち：4日150人）が見られた。

達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響で高齢者や観光客の利用者の減少していたが、岡山デスティネーションキャンペーン等の観光需要や日常利用の増加等により、コロナ禍前にもどりつつある。

今後は、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、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
R 2	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	
R 3	909	751	787	817	730	999	887	823	880	1,041	980	893	10,497
(累計)	909	1,660	2,447	3,264	3,994	4,993	5,880	6,703	7,583	8,624	9,604	10,497	
R 4	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	
R 5 (実績)	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	
R 5 (目標)	1,009	834	873	906	810	1,108	983	913	977	1,156	1,088	991	11,648
(累計)	1,009	1,843	2,716	3,622	4,432	5,540	6,523	7,436	8,413	9,569	10,657	11,648	

- 系統自体の利用者数は減少傾向にあるが、10,500人～11,700人程度で推移しており、一定の利用者がありつつ、下げ止まっている傾向にある。
- 加茂地内の人口は平成31年1月4,167人から令和5年1月3,698人と469人減少。これに加え、主な利用者と想定される75歳以上人口も平成31年976人から令和5年921人と55人減少しているが昨年よりは微増している。
- 令和2年の新型コロナウイルス感染以降、利用者が減少した。

未達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響で減少していたが、利用者は戻りつつある。高齢者の病院への通院や買い物などの日常利用者が、自家用車やタクシーなどの移動手段へ変更したこと、及び1月の記録的な積雪が主な要因と考えられる。

今後は、来年度ごんごバスの車両更新及び交通系ICカードの導入を予定しており、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すすめるとともに、「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。

さらに、AIデマンド交通実証実験事業を令和6年3月から実施を予定しており、二次交通の改善を行い利用者の利便性向上を図る。

【目標達成の要因】

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
R 2	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	
R 5 (実績)	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	
R 5 (目標)	469	345	378	315	369	402	321	331	387	377	380	403	4,477
(累計)	469	814	1,192	1,507	1,876	2,278	2,599	2,930	3,317	3,694	4,074	4,477	

- 系統自体の利用者数は減少傾向にあったが、昨年から増加傾向にある。
- 勝北地内の人口は平成31年1月の6,122人から令和5年1月は5,779人と343人減少。しかし、主な利用者層と想定される75歳以上人口は平成31年1月の1,204人から令和5年1月は1,225人と21人増加している。
- 令和2年に県内初の新型コロナウイルス感染症以降、利用者は減少した。
- 運行経路は遠大であり、起点から終点まで最長で1時間13分。

達成の要因

新型コロナウイルス感染症の影響で減少していた利用者は回復傾向であり、新型コロナウイルス感染症も段階的に規制を緩和しており、外出する機会が増加しているものと想定される。

これは、これまでバスを利用していた移動を見合わせていた高齢者の病院への通院や買い物等の日常利用の増加したことが主な要因とみられる。

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るとともに、「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。

さらに、AIデマンド交通実証実験事業を令和6年3月から実施を予定しており、二次交通の改善を行い利用者の利便性の向上を図る。

【目標達成の要因】

系統(7)東循環線

単位：人

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
R 2	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	
R 3	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	
R 4	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	
R 5 (実績)	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	
R 5 (目標)	6,569	5,113	6,562	5,834	5,970	7,922	6,736	6,150	6,585	8,025	7,160	6,538	79,164
(累計)	6,569	11,681	18,244	24,078	30,048	37,970	44,706	50,856	57,441	65,466	72,626	79,164	

- 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。

達成の要因

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、利用者もコロナ禍前の水準を超えまで回復している。

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5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

新見市地域公共交通会議

地域内フィーダー系統確保維持計画の概要



新見市の概要

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

新見市地域公共交通会議の構成員

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

概要

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

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

協議会の主な取り組み

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

協議会における検討

協議会の開催状況

- | | |
|-------------|---------------|
| ・令和4年 5月 | ネットワーク計画の書面承認 |
| ・令和4年 6月28日 | ネットワーク計画提出 |
| ・令和4年11月29日 | 事業評価を協議 |
| ・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 |

定量的な目標・効果

地域内フィーダー系統

(令和5年度目標)・1日当たりの利用者数を**98人以上**を目指す
(令和4年度実績**103.01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

- ・交通計画の策定に関する指摘については、令和5年3月に「新見市地域公共交通計画」を策定。
- ・キャッシュレス決済の導入については、令和6年3月までに交通系IC「ICOCA」が利用できるよう準備を進めている。

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(98人以上)を達成することができた。
(令和4年度実績 103.01人)

(効果) 地域住民の日常的な移動手段を確保することは出来た。また、路線バス(幹線)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。

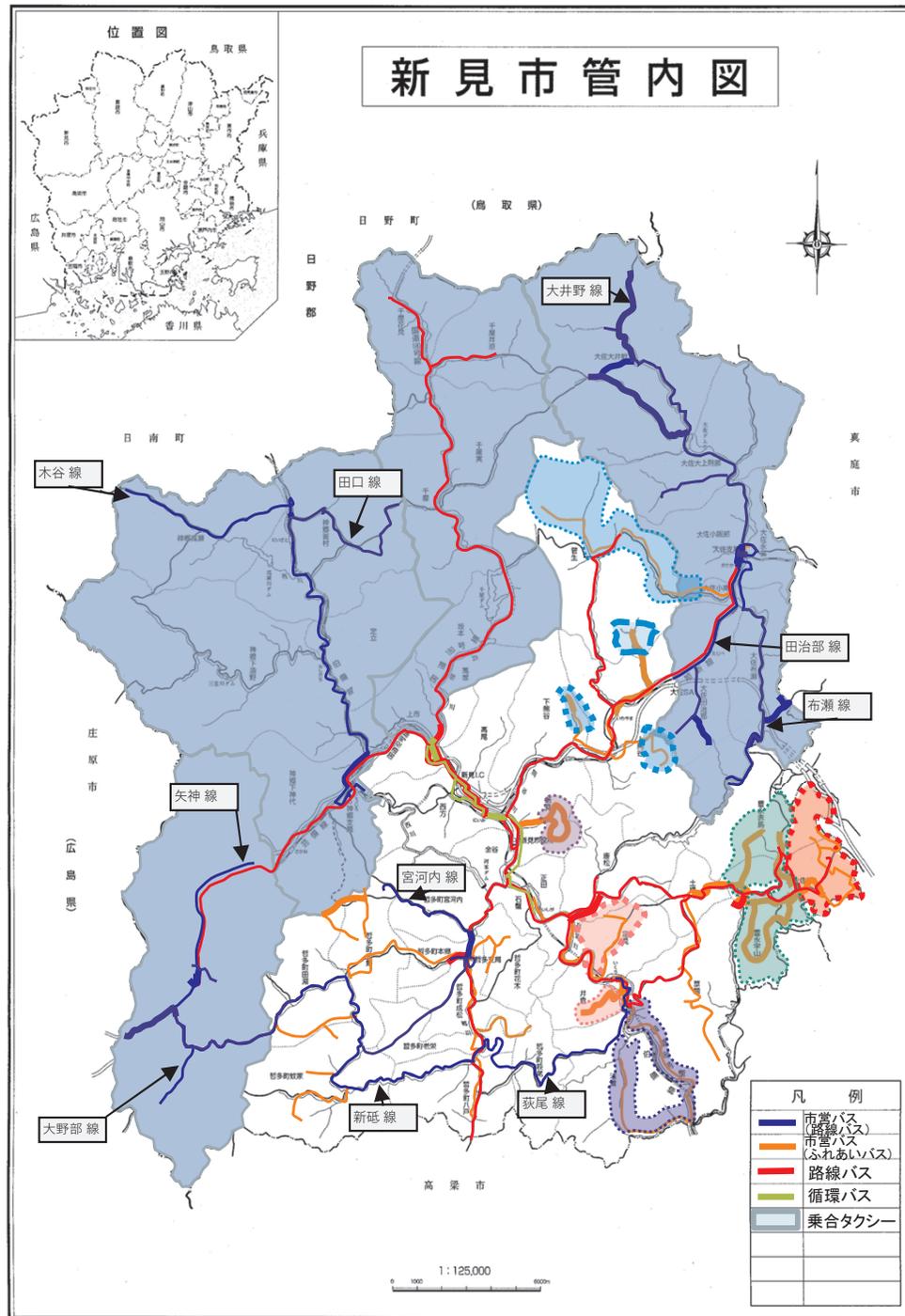
事業の今後の改善点

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。

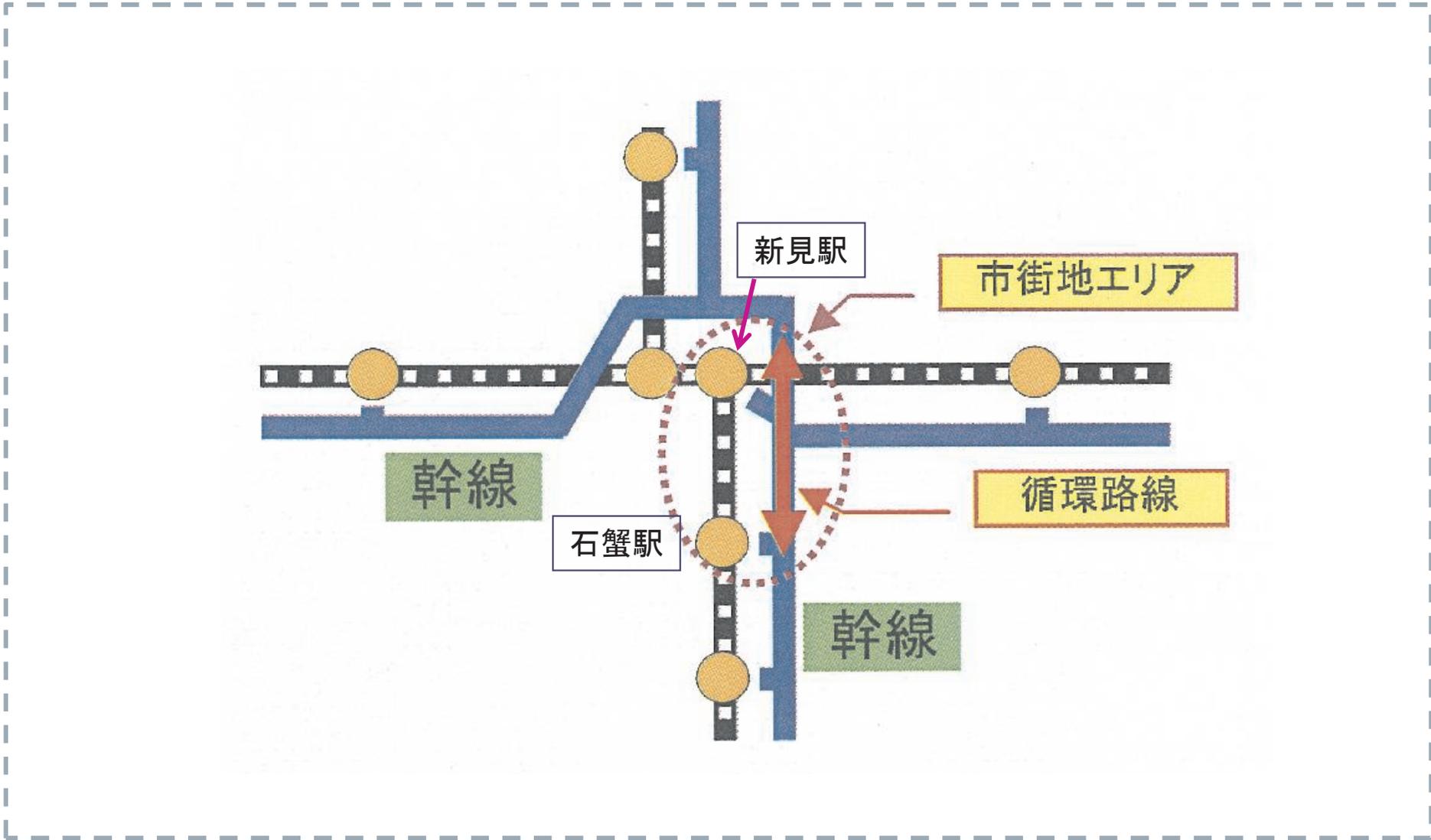
交通体系図 別紙

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5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 真庭市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



真庭市の概要

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

地域公共交通会議の構成員

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

概要

真庭市は平成17年3月31日に県北の5町4村(北房町、落合町、久世町、勝山町、美甘村、湯原町、中和村、八束村、川上村)の合併により、岡山県下で最も広い面積の市として誕生した。
平成19年度から合併前の9ヵ町村の交通施策をほぼ受け継ぐ形で、真庭市コミュニティバスの運行(市町村運営有償運送 交通空白輸送)を開始し、平成21年10月からは民間乗合バスを代替する地域間幹線3路線(現フィーダー系統)の路線の運行も開始し、現在も、公共交通空白地有償運送の形態で運行を継続している。
現在は、地域内フィーダー系統確保維持事業を活用しながら、真庭市コミュニティバスで幹線3ルート、枝線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(『Oyenライド』など)
 - ・バスロケーションシステムの運用(幹線のみ)
 - ・枝線運行見直しとAIオンデマンド交通の構築検討

協議会における検討

- ・第37回真庭市地域公共交通会議(令和4年12月書面開催)
 - ・第36回真庭市公共交通会議決議結果について報告
 - ・「令和4年度フィーダー系統確保維持事業評価」、「真庭市コミュニティバス運行車両整備計画の策定」について承認
- ・第38回真庭市地域公共交通会議(令和5年2月書面開催)
 - ・「第37回真庭市公共交通会議決議結果」、「AIオンデマンド交通システム『チョイソコ』の検討状況」について報告
 - ・「ごんごバス久米線の美作追分駅への乗り入れ」、「令和5年度まにわくんの運行内容の変更」について承認
- ・第39回真庭市地域公共交通会議(令和5年6月対面開催)
 - ・第38回真庭市公共交通会議決議結果について報告
 - ・コミュニティバス「まにわくん」の諸報告を実施
 - ・「AIオンデマンド交通システム『チョイソコ』の運行」、「まにわくん枝線の一部廃止・変更」、「真庭市地域内フィーダー系統確保維持計画(案)」、「まにわくん運賃無料化『Oyenライド』の実施」について承認
- ・第40回真庭市地域公共交通会議(令和5年8月書面開催)
 - ・「鏡野町営バス『中谷富往復線』の運行廃止」、「路線バス『勝山～岡山線』の臨時・路線延長運行」について承認

定量的な目標・効果

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

(目標) ・フィーダー系統年間延べ利用者数を「115,000人」とする

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

■車両減価償却補助

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

(目標) ・バリアフリー対応車両台数を運行車両数の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、中和地域で地域運行を構築中。(令和6年4月運行開始予定)
- ・令和5年3月に障がい者とその家族向けにバス乗り方教室を実施。

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)

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』を構築。(令和5年10月2日から運行開始)
- ・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2日導入)

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)「95,942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はできない存在意義があり、今後も本事業を活用しつつ、粘り強く運行を継続していく必要がある。

■車両減価償却

(目標)「バリアフリー対応車両(独自基準):運行車両数の85%(長期的には100%)」⇒(実績)「86.3%」(22台中19台令和5年9月末)(令和4年11月に、更新基準に達したハイエース車両2台更新)

(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。

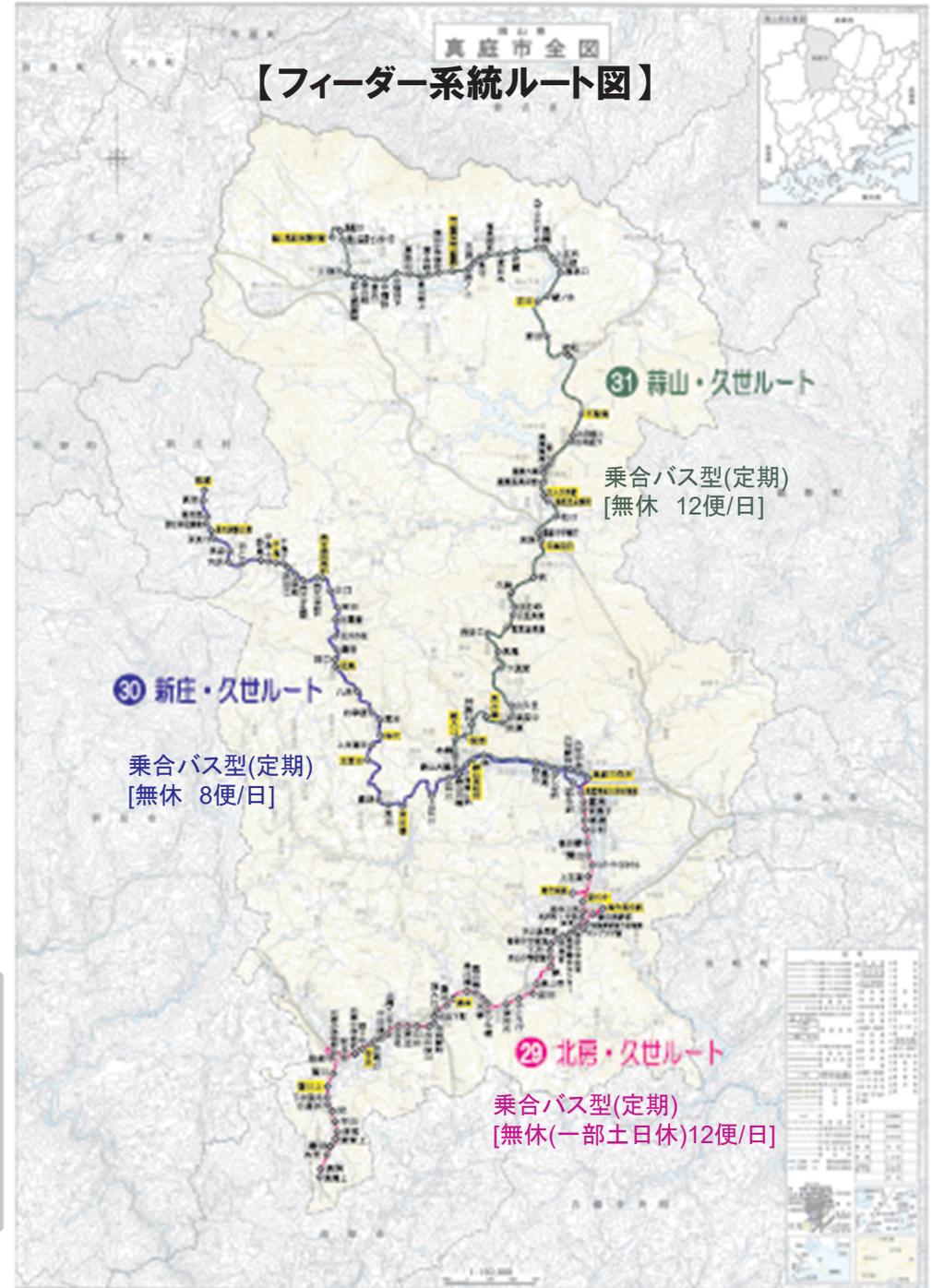
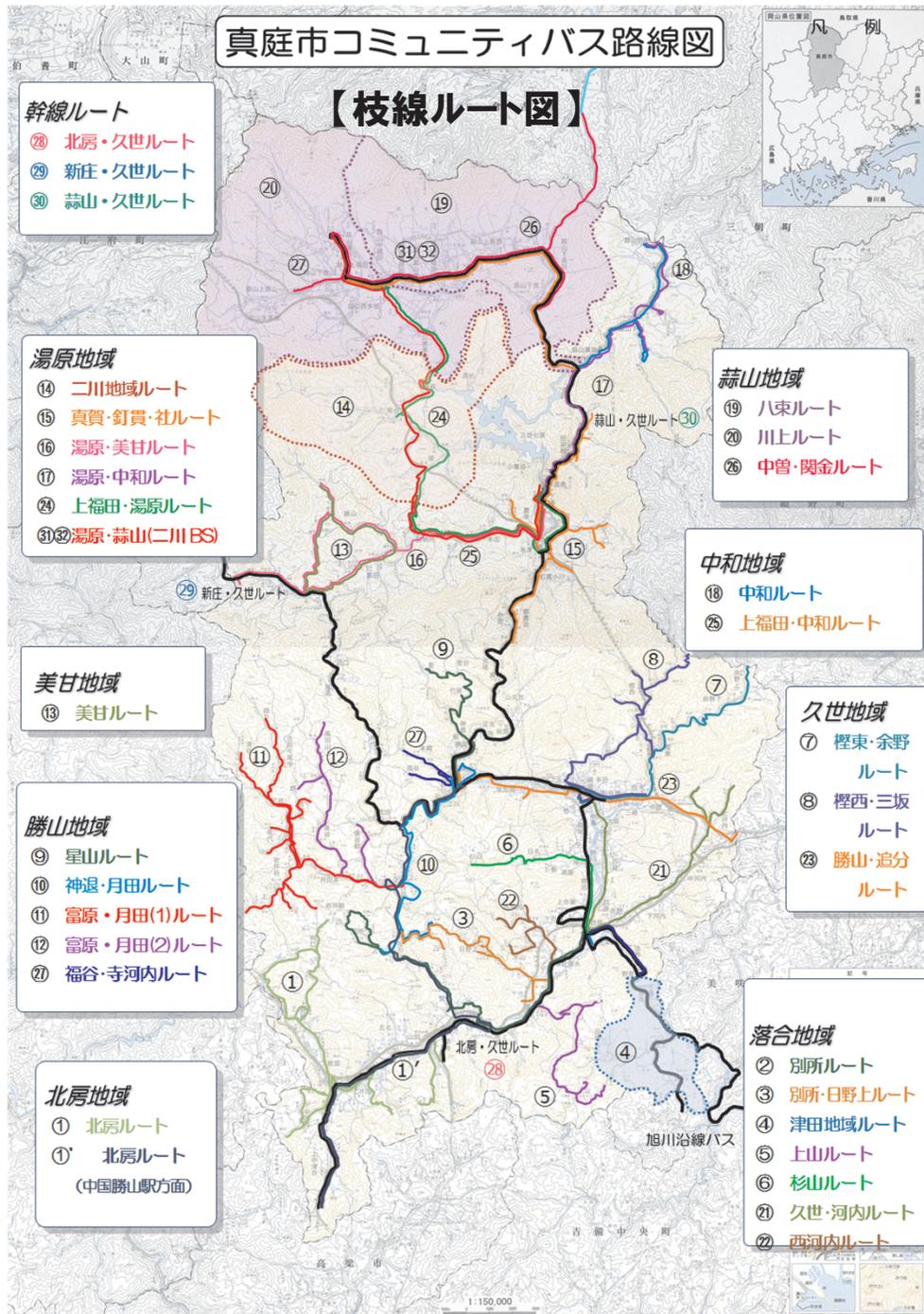
事業の今後の改善点

- ・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

交通体系図・運行系統図 別紙

真庭市コミュニティバス幹線ルート図

令和3年6月以降



令和5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(地域公共交通のあるべき姿)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
 ~みんなで使って未来に継ぎよう~

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足により、サービスの持続可能性が低下し、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、高齢にマイカーを利用する市民や初めて車を持つ人も含め、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主体が、みんなで共に公共交通のあり方について考え、生き心地よく居るまちの基盤として公共交通を支えることに積極的に参画し、一部の主体にとって過渡的な負担とならないよう、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、「これからのたまのまち」を支え続ける地域公共交通 ~みんなで使って未来に継ぎよう~	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	事業1：岡山市との間の広域幹線の維持確保
		事業2：宮内線や宮内線の役割分担の見直しを踏まえた西内線延伸の見直し
		事業3：陸中線の見直しを踏まえた乗継連携の整備
		事業4：持続可能性確保に向け、シーバスと宮内線との連携体制の見直し
		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
		事業7：拒い字路線に向けた取組の推進
	基本方針2 便利でも使える・使いたくなる地域公共交通	事業8：わかりやすい情報提供体制の整備
		事業9：公共交通サービスのデジタル化の推進
		事業10：公共交通の効力向上に向けた取組の推進
	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11：人と自然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・グットを統ったモビリティ・マネジメントの実施
		事業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5年度第1回地域公共交通会議(書面議決)
 地域公共交通確保維持改善事業にかかる玉野市地域公共交通確保維持改善計画について等
- ・令和5年度第2回地域公共交通会議
 シーバスのルート、ダイヤ等の見直しについて等
- ・令和5年度第3回地域公共交通会議
 シーバスの運賃見直しについて等

定量的な目標・効果

評価指標	現状値(R4年度)	目標値(R5～7年度)
公共交通の年間利用者数	R3実績 乗合タクシー(シータク) 30,315人/年 コミュニティバス(シーバス) 63,734人/年 計 94,049人/年	シータク 35,000人/年 シーバス 80,000人/年 計 115,000人/年

評価指標	現状値(R4年度)	目標値(R5～7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	7.9%(R3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	14.9%(R3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	14.9%(R3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

- ・シーバスは新設した路線が、引き続き好調であった他、シーバス、シータクともにコロナ禍からの回復傾向により、利用者数が増加した。
- ・コールセンターのより効率的な運営方法を検討するにあたり、調査会社を通じて、業務内容の検証・調査・分析を行った。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・令和7年度補助事業に備えて、地域公共交通計画の改定に係る準備を進めた。
- ・シーバスの運賃見直しについて、利用者負担額と市負担額のバランス、将来経費の推移見込み等に着目した検討を進めた。

実施した利用促進策

- ・シーバスの定額乗り放題サービス(1,000円で1か月間乗り放題)と併せてシータクの2回分の無料券配布を実施。
- ・市内小学生を対象としたバス乗り方教室を開催。
(R5年度:5回124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。
(R5年度:出前講座 11会場 約310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。

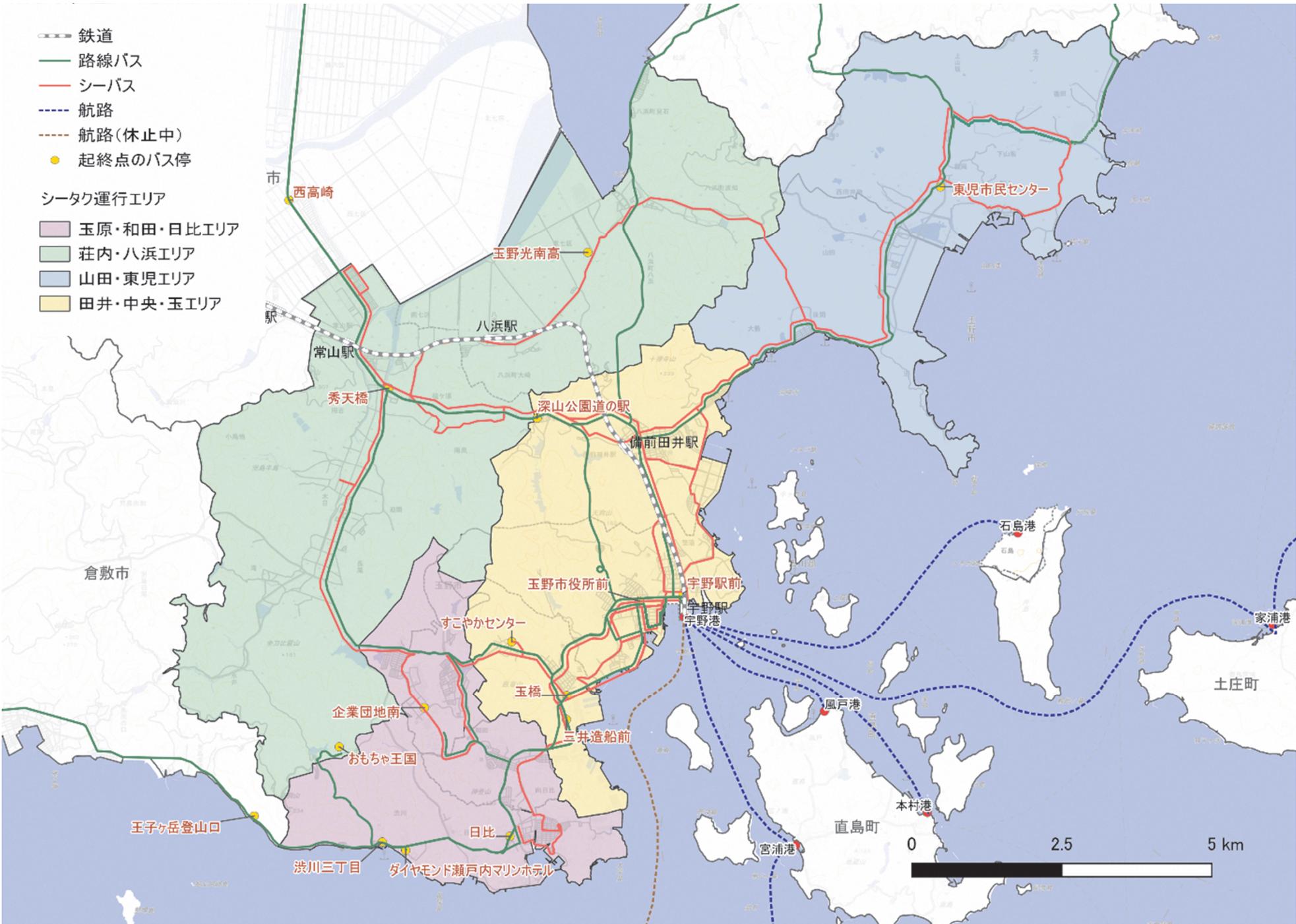
目標・効果達成状況

- ・シータク、シーバスの利用者数について、目標115,000人／年に対して、令和4年4月から令和5年3月までの実績が116,615人／年であり、コロナ禍から回復傾向となり、利用者数の目標を達成することができた。
- ・市内の公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている市民の割合については、目標を達成することができた。
- ・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。一方で、令和元年度から令和4年度にかけて割合が同様の水準で推移しているため、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、シータク・シーバスの利用者数が回復傾向となり、昨年度よりも収支率が改善し15.8%となったところであるが、路線維持費や人件費、燃料価格の高騰等の経費増によって、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

- ・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。
- ・シータクコールセンターについて、今まで、運用の見直しや人員配置の工夫を実施してきたところであるが、今後は、調査会社の調査結果を踏まえた効果的な取り組み導入を目指して検証を進める。
- ・シーバスの運賃見直しについて検討を進めるとともに、利便性向上や利用促進を図ることで、収支率の改善を目指す。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

系統名 シータク(デマンド型乗合タクシー)
 運行形態 区域デマンド型(4エリア)
 運行日・便数 毎日運行(12/29~1/3は運休日)・1日11便
 運賃 300円(65歳以上、16歳未満、高校生、障がい者及び重度障がい者の付添人は200円)



シータク料 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5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 355.63km²

交通会議の構成員

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

概要

- 地域の概況
 - ・岡山県南西部に位置し、市の中心となる倉敷地域をはじめ、水島・児島・玉島地域、庄・茶屋町・船穂・真備地区の8拠点を中心に、都市機能が点在する多核型都市
- 公共交通の現状
 - ・鉄道6路線、路線バス45系統、コミュニティタクシー9地区(庄新町、西坂、大室・高室・菰池団地、倉敷ハイツ、東酒津、真備、イトーピア団地、船穂、水島)
- 公共交通の問題点・課題
 - ・特にバス路線の利用者はH13～R3で57%減少
 - ・非常に低いバス路線のサービスレベル(45系統の内33系統で平日の運行回数が10回/日未満)
 - ・バス路線の廃止が拡大(H24～R3年度の10年間で14系統の路線バスが廃止)
- 生活交通に関する基本目標
 - ・日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支える生活交通
 - ・環境負荷の少ない“くるまに頼り過ぎないまちづくり”の基盤となる便利で快適な生活交通
 - ・市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、みんなで「つくり」「守り」「育てる」生活交通
- 目標実現のための施策
 - ・幹線となる路線バスの維持・充実を図るとともに、交通不便地域では地域が主体による地域公共交通により移動手段を確保

協議会の主な取り組み

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

協議会における検討

- 協議会の開催状況2回開催(確保維持改善事業に関する)
- ・R4.12.13 事業評価について(書面審議)
 - ・R5.6.22 令和6年度事業計画について(書面審議)

定量的な目標・効果

(目標)

・年間利用者数: 西ルート2,900人/年(R4年度実績2,540人)、東ルート1,100人/年(R4年度実績874人)、南ルートA3,300人/年(R4年度実績2,829人)、南ルートB180人/年(R4年度実績186人) 計7,480人(R4年実績6,429人)

・運行1回当たりの平均乗車人数: 西ルート2.0人/回(R4年度実績2.0人/回)、東ルート1.4人/回(R4年度実績1.4人/回)、南ルートA2.5人/回(R4年度実績2.4人/回)、南ルートB1.1人/回(R4年度実績1.2人/回)

・運行割合: 西ルート67.8%(R4年度実績70.2%)、東ルート40.5%(R4年度実績34.0%)、南ルートA69.2%(R4年度実績65.3%)、南ルートB8.9%(R4年度実績8.6%)

(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。
- ・利用促進及び事業のPRのため、コミュニティタクシーについて、地元説明会を開催した。

実施した利用促進策

- ・昨年度に引き続き、災害公営住宅への立ち寄りを行い、利用促進に努めた。
- ・市のホームページに、コミュニティタクシーのパンフレットを掲載し、情報発信に努めた。
- ・平成30年の豪雨災害により被災した「真備プラザ」の停留所について、令和5年12月に同地に開店した「マツサカ」(スーパー)の停留所を設置し、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

- ・フィーダー系統補助を活用することについて、令和5年3月に策定した「倉敷市地域公共交通計画」に位置付けた。
- ・目標値について、平成30年豪雨災害後の真備地区の人口が回復していない状況や、コロナ禍の影響を加味した現実的な数値を設定した。
- ・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。

地域住民の意見の反映

- ・地元要望を受け、平成30年の豪雨災害により被災した「真備プラザ」の停留所について、令和5年12月に同地に開店した「マツサカ」(スーパー)の停留所を設置した。
- ・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。
- ・地元要望を受け、利用促進及び事業のPRのため、コミュニティタクシーに関する地元説明会を開催した。

事業実施の適切性

- ・事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。

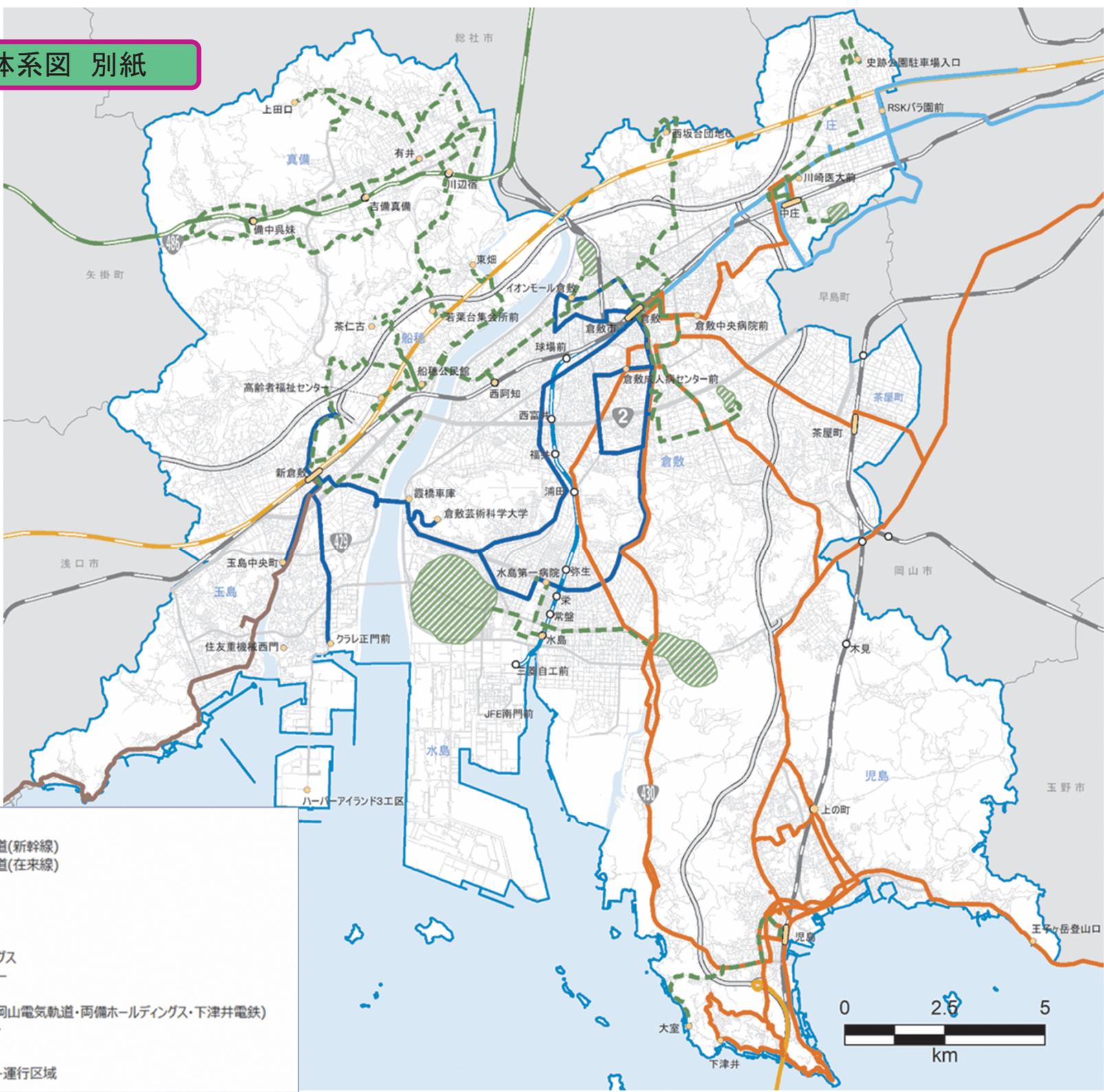
目標・効果達成状況

- (目標)・西ルートについては、利用者目標2,900人に対し2,721人(対目標比93.8%)、運行平均乗車人数は目標2.0人/回に対し2.2人/回(対目標比110.0%)、運行割合は、目標67.8%に対し70.6%(対目標比104.1%)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888人(対目標比80.7%)、運行平均乗車人数は目標1.4人/回に対し1.5人/回(対目標比107.1%)、運行割合は、目標40.5%に対し33.1%(対目標比81.7%)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3,300人に対し2,893人(対目標比87.7%)、運行平均乗車人数は目標2.5人/回に対し2.3人/回(対目標比92.0%)、運行割合は、目標69.2%に対し70.3%(対目標比101.6%)であり、一部目標を達成できなかった。
 - ・南ルートBについては、利用者目標180人に対し165人(対目標比91.7%)、運行平均乗車人数は目標1.1人/回に対し1.2人/回と(対目標比109.1%)、運行割合は、目標8.9%に対し7.6%(対目標比85.4%)であり、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89.7%であり、通院、買い物等を目的とした交通手段の確保が図られている。また、災害公営住宅に296人の利用があり、一定の移動の利便性向上が図られている。
- (分析等)・目標を達成できなかった要因について、平成30年豪雨災害後の真備地区の人口が、令和5年9月末時点で89.5%までしか回復していないことや、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響が残っていたことが考えられる。

事業の今後の改善点

- ・今後の目標値について、昨年度と同様に、真備地区の人口の回復状況等を加味した現実的な数値を設定する必要がある。
- ・昨年度に引き続き、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。
- ・今後も地元運営委員会と連携して継続的な広報活動、利用促進活動に取り組んでいく。

交通体系図 別紙



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

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

赤磐市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



赤磐市の概要

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

交通会議の構成員

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

概要

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

○公共交通現況

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

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

○公共交通の問題点や課題

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

交通会議の主な取り組み

- ・利用者ニーズに合わせた路線バス等の再編
- ・交通空白地域におけるフィーダー交通の整備
- ・広報紙等による公共交通利用促進事業
- ・赤磐市地域公共交通計画の策定
- ・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5年4月25日)令和4年度決算、令和5年度予算案について、基本理念、基本方針、基本目標の決定及び施策(案)について
- ・第2回(令和5年6月26日)令和4年度赤磐市バス利用実績について、令和6年度フィーダー補助申請に係るネットワーク計画の認定について 他
- ・第3回(7月書面会議)交通空白地有償運送の更新登録申請に伴う合意について
- ・第4回(令和5年8月29日)赤磐市地域公共交通網形成計画の検証及び新計画への展開について 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 (R4.10~R5.9)以上とする。

(根拠)・デマンド化運行の利用圏域人口を基に調整した人口増減率により算出

(効果)

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

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

・利用促進事業の一環で市の広報紙においてバス利用の呼びかけを行った。

・「地域住民のニーズをヒントとし、持続可能な交通手段確保に努める」とした点については、利用者にヒアリングを行い利用実態を把握した。

実施した利用促進策

- ・令和3年10月から定期券(1, 3, 6か月)の導入を行った。
- ・令和3年11月バス停サポーター制度(地域と協働して公共交通を維持していく取組の一つとして、バス停留所近くの店舗等に公共交通会議がベンチを置かせてもらう)を利用し、マルナカ山陽店、JA山陽支店、熊山駅へベンチを設置した。
- ・令和4年4月から路線を延伸し、利用できる目的地を増やすことで利便性の向上を図った。
- ・令和5年2月バス停サポーター制度を利用し、吉井特産館(吉井地域)へベンチを設置した。

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・「令和7年度補助事業に対応した計画策定について留意頂きたい」とされた点については、今年度、策定予定。

・「住民に利用してもらえる持続可能な公共交通となるよう期待する」とされた点については、令和4年4月1日から佐伯北診療所から周匝まで路線延長したことに伴う利用者増、また、定期的な利用者が増えたため、目標値を上回った。引き続き乗り方教室等行いながら、地域のニーズに合った運行形態の確保に努めていく。

地域住民の意見の反映

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

事業実施の適切性

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

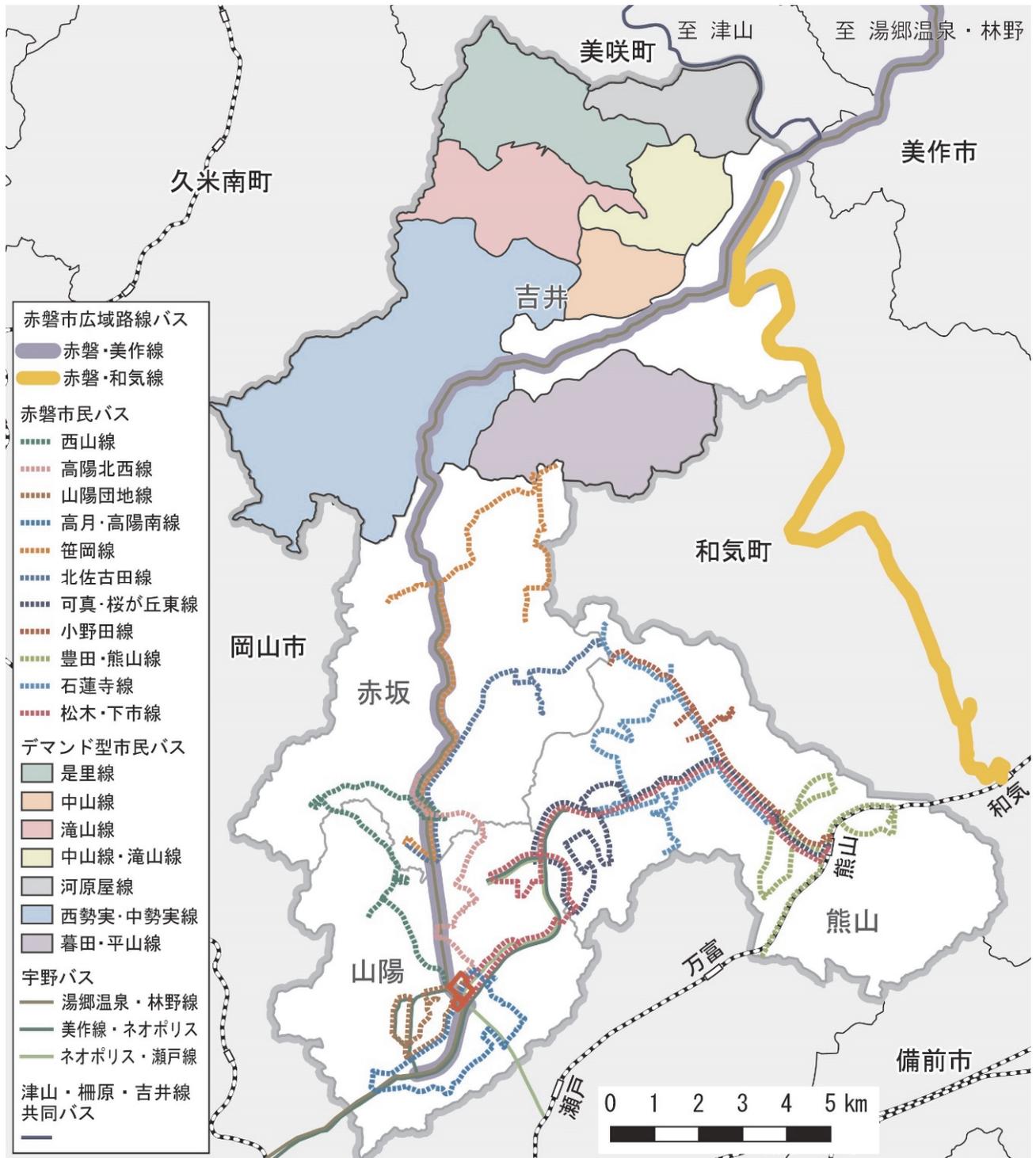
目標・効果達成状況

- ・令和5年5月より新型コロナウイルス感染症法上の位置づけが5類となったことから、利用者の外出機会も増加し、1,238人の利用があり、目標値の1,210人を達成した。(前年度は目標値1,210人に対し利用者が930人と達成率76.9%であった。)
(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、暮田・平山線は7割以上が周匝周辺での乗降であった。また、城南地域を運行している滝山線を除く路線では、定期的な利用がそれぞれ2名程度増えたことにより、延べ利用者数が大幅に増加した。)

事業の今後の改善点

- ・令和4年4月1日から佐伯北診療所から周匝まで路線を延長したことに伴い、仁美地域から周匝への移動のニーズは高まってきている。
引き続き、地域住民のニーズ、運行事業者の意見の把握を行い持続可能な交通手段確保に努めることで、地域を活性化することに寄与していきたい。
今後も地元区長等と連携して、継続的な広報活動、利用促進活動に取り組んでいく。
- ・また、令和6年1月からは、赤坂地域を新たな形でのデマンド型市民バスとして実証運行を行う予定としており、吉井地域においても見直しを行う。

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、75歳以上の方、おかやま愛カード所持者100円 乳幼児無料



令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 鏡野町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



別添2

鏡野町の概要

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

交通会議の構成員

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

概要

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

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

こうしたことから、バス運行の状況を整理し、津山市から鏡野町の石越間を運行している中鉄北部バスの主要なバス停へのアクセスを可能とすることを目的とし、上齋原～マルナカ線については令和元年10月より毎日4.5往復(9便)運行し、その路線に箱の停留所で接続させる富～箱線乗合タクシーについては月曜から土曜日の週6日、一日1.5往復(3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3年6月28日	地域内フィーダー系統確保維持計画変更の承認(書面開催)
令和3年9月10日	高清水トレイル駐車場連絡シャトル便モニター実証運行の承認(書面開催)
令和4年6月17日	地域内フィーダー系統確保維持計画について(書面開催)
令和4年8月31日	乗合タクシー富～箱岩橋線の増便の承認 乗合タクシー富～勝山線の改編の承認 自家用有償旅客運送更新登録の申請の承認
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

鏡野町地域公共交通会議 事業の評価

定量的な目標・効果

フィーダー系統

- (目標)
- ・公共交通に対する満足度を47.0%以上に上げる(昨年度実績:38.7%)
 - ・上齋原～マルナカ線の1回当たり利用者数を2.1人以上とする(昨年度実績:1.9人)
 - ・西循環線の1回当たり利用者数を7.0人以上とする(昨年度実績:6.9人)
 - ・マルナカ西循環線の1回当たり利用者数を5.5人とする。(昨年度実績:5.0人※R3.4月～R4.3)
 - ・乗合タクシーの1回当たり利用者数を2.5人以上とする(昨年度実績:1.9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を行った。
- ・通学助成事業の周知

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

・引き続き広報紙、テレビ、インターネットなどを通じて広報活動を行うとともに、学校や高齢者組織、団体など個別に周知を行い利用促進につなげていく。
また、津山市と新たなバス路線の延伸運行を実施し、連携を一層強めて、利用者のニーズの掘り起こしを推進する。

地域住民の意見の反映

- ・運行日の見直しについて、影響の有無を含め、他路線の利用状況を確認した。
- ・利用者の声に応えられるよう、乗合タクシーのデマンド化、増便行い、サービス向上を事業者に指導した。
- ・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。

鏡野町地域公共交通会議 事業の評価

事業実施の適切性

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

目標・効果達成状況

- ①公共交通に関する満足度
【目標】公共交通に対する満足度は、61.8%で、目標値の47.0%を上回った。
- ②上齋原～マルナカ線
【目標】・1回当たり利用者数は、2.0人で、目標の2.1人以上は達成できなかった。
【効果】・増便により上齋原地域、奥津地域の交通不便地域の解消
・外出が容易になり、元気な高齢者の増加とその社会性の向上
・地域格差の是正と、地域間交流の増加による町の活性化
・医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上
- ③津山ごんごバス西循環線
【目標】・1回当たり利用者数は、7.21人で、目標の7.0人以上は達成した。
【効果】・地域格差の是正と地域間交流の促進による町の活性化
- ④津山ごんごバスマルナカ西循環線
【目標】・1回当たり利用者数は、4.96人で、目標の5.5人以上は達成できなかった。
【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
- ⑤乗合タクシー 富～箱線
【目標】・1回あたり利用者数は、1.74人で、目標2.5人以上を達成できなかった。
【効果】・富地域の交通不便地域の解消と、地域格差の是正による町の活性化
・医療・商業施設へのアクセスが確保され、生活環境が向上

事業の今後の改善点

- ①公共交通に関する満足度については、令和4年度より改善されたが、福祉バスを含めた路線の再編等を行い、満足度のさらなる向上に努める必要がある。
 - ②上齋原～マルナカ線
・地域格差の是正のため開設した路線であり、コロナ禍を経て利用者数も回復傾向にあり、今後も利用促進を図り便数を維持する。
・町北部地域での人口減少が著しく、利用者の大幅な増加は見込めないが、外出支援策を検討していく必要がある。
 - ③津山ごんごバス西循環線
・利用人数は昨年度からほぼ横ばい状態である。引き続き利用促進に努める。
 - ④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。今後の経過を確認しつつ、引き続き利用促進に努める。
 - ⑤乗合タクシー富～箱線
・令和4年10月より、復路便を1便増便し利用促進を図っている。
・地域住民の足となる乗合タクシーとして利用促進の在り方、乗り継ぎ方法等、地域の意見を踏まえ検討する。
- 上記4路線のほか、町営バス(福祉バス)や民間バスを含め、町全体の公共交通のあり方を検討し、交通空白地域の解消をはじめ高齢者、障がい者等が利用しやすい公共交通を目指す。

交通体系図 ・ 運行系統図 別紙

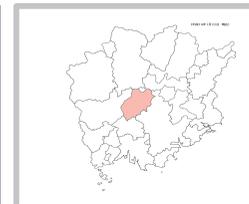
系統名 : 上齋原～マルナカ線
運行形態 : 4条路線、乗合バス型
運行日・便数 : 毎日運行 9便／日
運賃 : 1回おとな200円(こども、障がい者100円)

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

系統名 : 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)

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

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 吉備中央町地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



吉備中央町の概要

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

交通会議の構成員

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

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

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5年6月22日)令和5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5年7月14日)カヨー中央観光有限公司の一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請について(書面協議)
 - ・第3回(令和6年1月4日)地域内フィーダー系統確保維持事業に係る評価(書面協議)

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4,717人(1月当たり393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な移動手段が確保される。また、JR総社駅へ接続することにより、広域的な移動の利便性が向上する。

- ・高校生の通学手段が確保されることにより、保護者における遠距離送迎の負担軽減及び自動車利用の抑制が図れる。
- ・総社方面から吉備中央町への公共交通が存在することで、総社方面からの観光客等の移動手段が確保される。

昨年度の自己評価に
対するフォローアップ

高校生以外の利用者の掘り起こしを目的として、周知をするために総社市と連携したため、学生が利用する通学帯以外の時間帯利用の増加傾向となった。

また、令和5年度は主な利用者である総社南高校への進学が減少したため、通学帯の利用が微減となった。

実施した利用促進策

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

・令和5年1月に町広報紙に利用促進記事を掲載した。また、運行区域の一部となる総社市の地域住民に周知を図ることを目的に同市を通じて各町内会長へ各戸回覧を依頼した。

昨年度の運輸局二次評価に
対するフォローアップ

コロナの終息に向けて、学生以外の利用を増やせるように、吉備中央町及び総社市において、当該路線の周知に向けた広報を行った。

また、吉備中央町に来られる方に向けて町内の移動手段の充実に向けての見直しを行った。

地域住民の意見の反映

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

・令和5年10月から町内全域でのデマンドタクシーの運行を開始しており、本路線との乗り継ぎやバス停まで移動手段解決による利用者の拡大を期待している。

事業実施の適切性

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

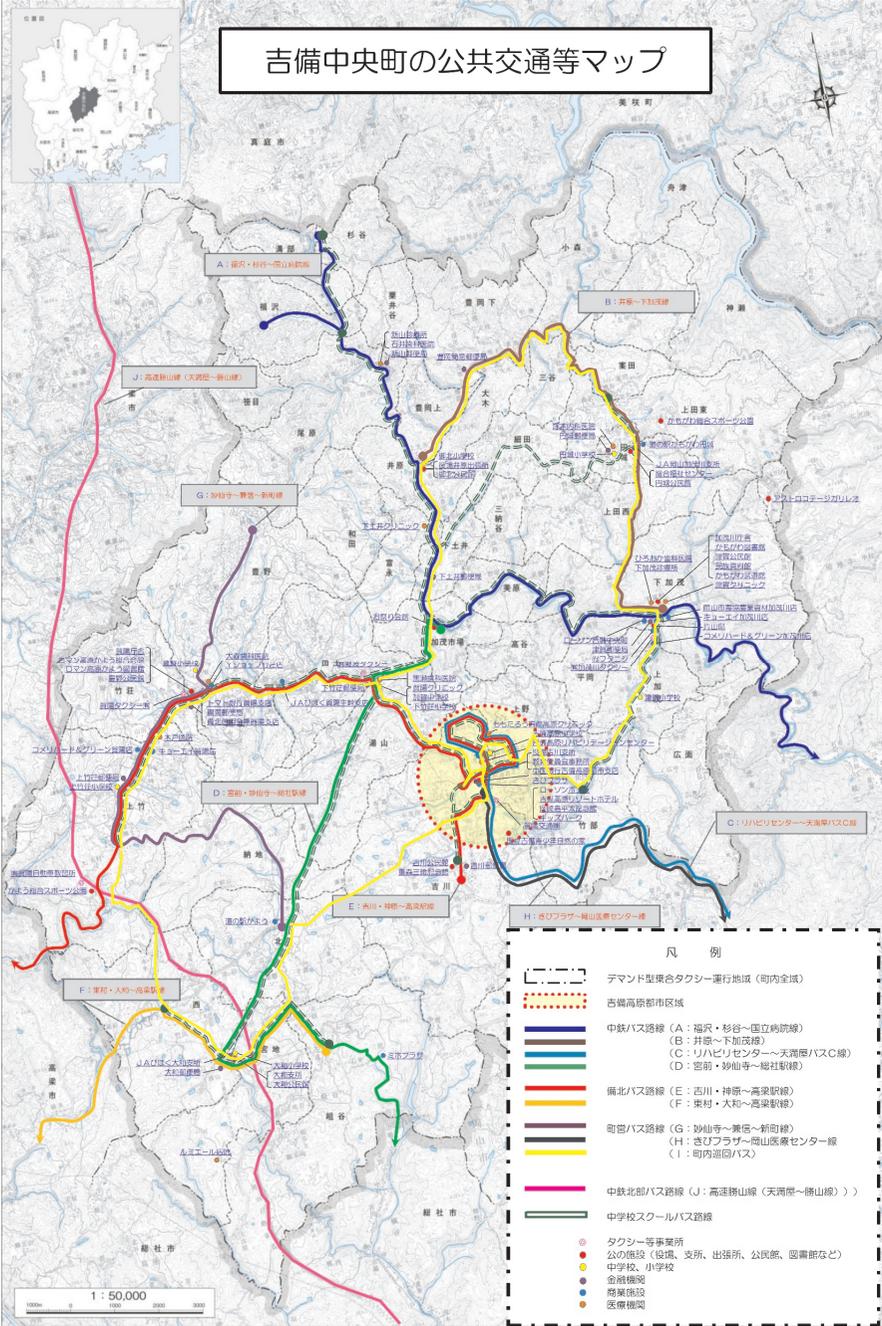
目標・効果達成状況

- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
(目標) 1か月当たり利用者数は482人となり、目標393人を大きく上回った。これは、計画策定時に新型コロナウイルス感染症の影響を勘案して利用者数を下方修正していたこと、また、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により利用者数が増加していることが主な要因として挙げられる。
今後、町外からの観光客であったり交通弱者等の新規利用者を掘り起こすため、持続可能な路線を目指すとともに町内の公共交通整備を進めていく。
(効果) 当該路線地域の公共交通空白は解消している。
高校生通学者の交通手段が確保されるとともに、高校生保護者の送迎負担を軽減できている。
町内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

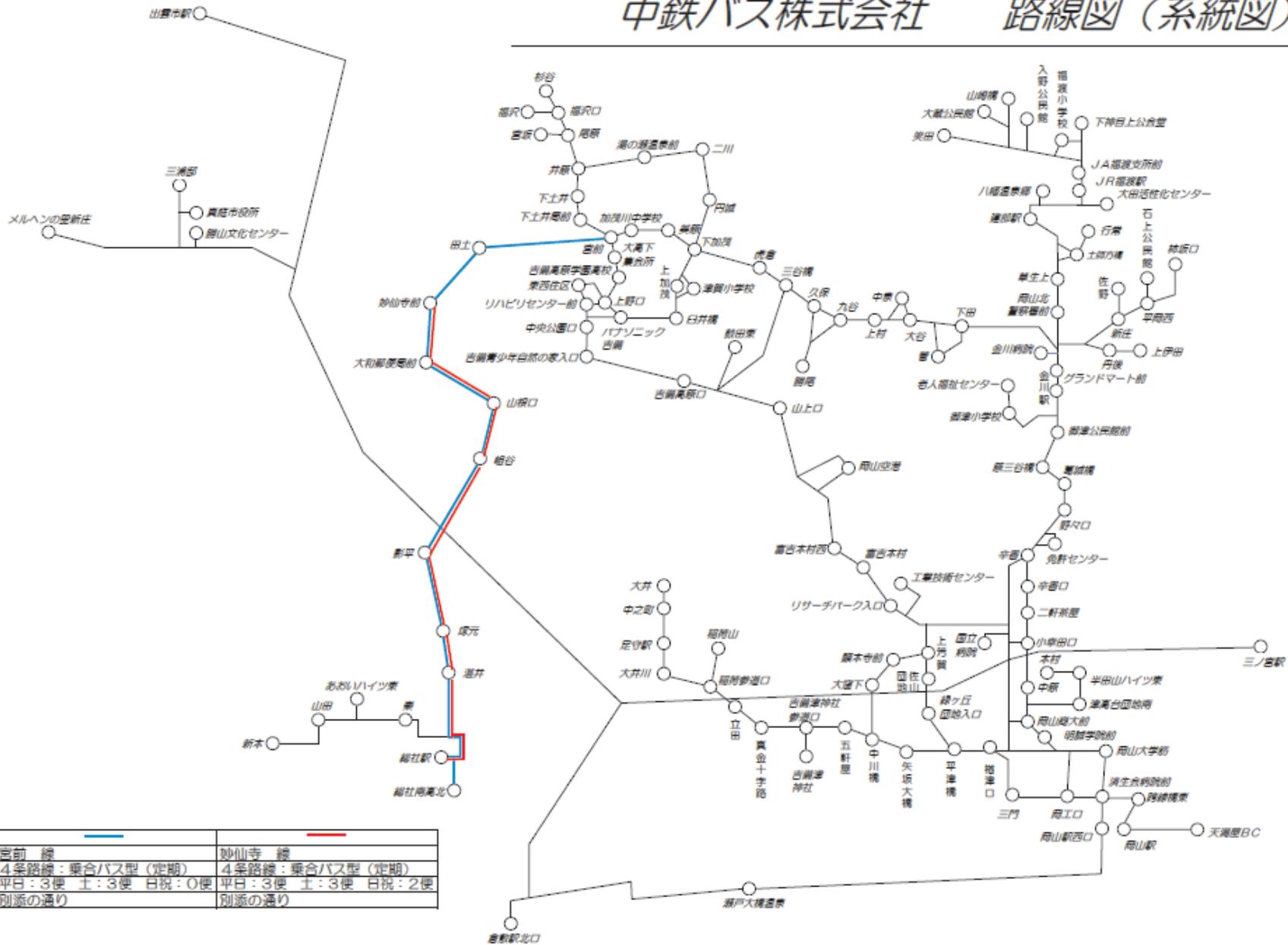
- ・総社南高北～宮前線、総社駅～妙仙寺線
高校生通学者に対しては、引き続き増加又は現在の推移を維持するよう、ニーズの把握をしながら、より利用しやすい路線を目指していく。
運行区域の一部となる総社市の交通担当者と引き続き密に連携を取り、同市の地域住民への利用を増加させるための施策を検討していくこととしている。

交通体系図 別紙



運行系統図 別紙

中鉄バス株式会社 路線図 (系統図)



色別	—	—
系統名	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
運賃	別添の通り	別添の通り

令和5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 44,943人(令和5年10月現在)
- ・面積 136.24km²

協議会の構成員

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

概要

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

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

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

協議会の主な取り組み

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

協議会における検討

- 協議会の開催状況 2回開催
- ・第1回(令和5年6月23日)
令和5年度地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)認定申請について
 - ・第2回(令和5年11月8日)
福山・笠岡地域公共交通計画(案)について(書面審議)

定量的な目標・効果

(目標)	<平均乗車密度>	(前回実績)
・デマンド大島中線	1.0人以上	(1.2人)
・デマンド尾坂線	0.6人以上	(0.7人)
・美の浜線	0.9人以上	(0.9人)
・大島線	1.9人以上	(1.6人)
・神島寺間線	1.3人以上	(1.8人)
・神島見崎線	2.1人以上	(2.1人)
・神島外浦線	0.5人以上	(2.2人)
・城見台線	1.0人以上	(1.5人)
・今井循環線	0.7人以上	(1.1人)
・広東線	0.6人以上	(1.1人)
・大井・ハイランド・尾坂線	1.1人以上	(1.0人)

(効果)

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

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

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

実施した利用促進策

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

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・福山・笠岡地域公共交通計画をR5年度中に策定を予定。
- ・車内を装飾したバスの運行やダイヤ改定により利用利便向上を図る。
- ・住民アンケートにより把握したバスの需要を分析し、利便向上を図る。
- ・利便向上のための、電子決済の導入を検討中。

地域住民の意見の反映

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

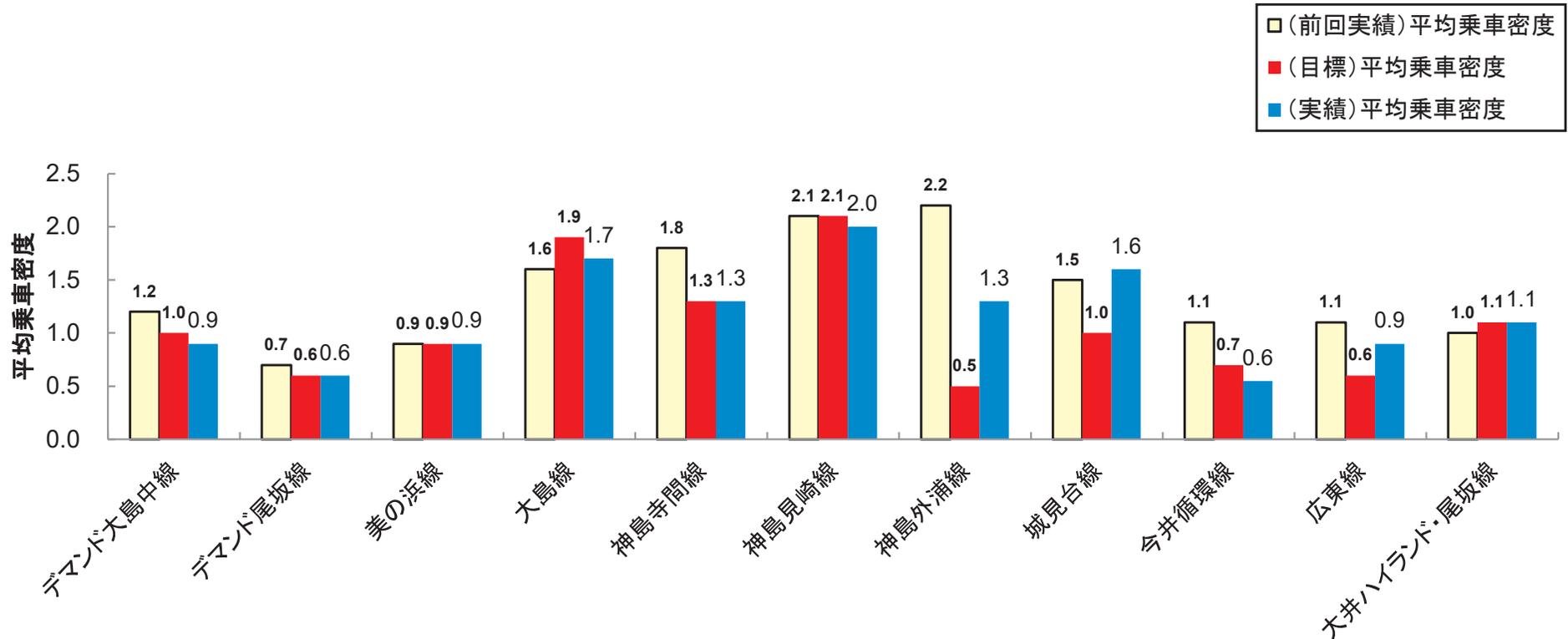
事業実施の適切性

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

計11系統

計画どおり適切に運行されている。

目標・効果達成状況



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

事業の今後の改善点

・デマンド大島中線(C)	目標は達成できなかった。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, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃等の検討する。
・大島線(B)	前回の実績から指標は改善傾向にあるが, 目標は達成できなかった。さらなる利便性向上及び, 利用促進に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。
・神島寺間線(A) ・神島見崎線(C) ・神島外浦線(A)	目標の達成ができた路線もあるが, 一部の路線で達成できなかった。今後, 離島航路との接続を考慮した, ダイヤの調整等を行い, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の維持を図ってまいりたい。また, 3路線全体での利用動向を注視したい。
・城見台線(A)	目標は達成できた。利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。また, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃を検討する。
・今井循環線(C)	目標の達成には至らなかった。利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び待合環境の向上, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。また, 著しく利用の低い時間帯のダイヤについて, 改廃を検討する。
・広東線(A)	目標は達成できた。利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。
・大井ハイランド・尾坂線(A)	目標は達成できた。利用状況調査のデータを活かし, ダイヤ改正による利便性向上及び, 利用促進, マイバス意識の醸成に向けた啓発を行い, 指標の改善を図ってまいりたい。

※括弧内は自己評価値

交通体系図・運行系統図 別紙

交通体系図・運行系統図 別添フィーダー系統路線図のとおり

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

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

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

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

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

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

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

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

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 久米南町地域公共交通協議会 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要



久米南町の概要

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

協議会の構成員

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

概要

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

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

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

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

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

協議会の主な取り組み

【公共交通体系の再編】

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

【公共交通マップ・時刻表の作成】

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

【計画の策定】

- ・令和3年3月に久米南町地域公共交通計画の策定を実施した。

協議会における検討

協議会の開催状況:今年度2回

- 令和5年度第1回(6月22日)
 - ・生活交通確保維持改善計画について 等
- 令和5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
 - ・久米南町公共交通計画の一部改正について
 - ・福渡病院線の延長について 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4年10月～令和5年9月における利用実績：17,100人（令和3年度実績15,269人）
- ・デマンド交通「カッピーのりあい号」の乗合率：32%（令和3年度実績31%）

(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

- ・ 利用数増加のため、デマンド交通による久米南町社会福祉協議会の行うデイサービスの送迎を開始した。
- ・ 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。

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・ 「目標を達成することが出来た要因についても分析し、引き続き住民組織とも議論を重ね、持続可能な公共交通となるよう期待する。」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。
- ・ 説明会や講習会などを独自開催のほか、各団体等の総会などの場を活用し行った。
- ・ 利用者数の増加と来町者の移動ニーズへの対応を目的に、利用対象者を町民以外へも拡大した。
- ・ 運行事業者により利用促進のための啓発グッズの配布を行った。
- ・ ホームページにデマンド交通の案内を掲載し、周知を図った。
- ・ 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。

地域住民の意見の反映

- ・ 令和4年12月、令和5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。運行形態の変更等により、利用者数は前年と比較して増加した。

目標・効果達成状況

(目標)

- ・運行形態の変更や利用促進の実施により、デマンド交通「カッピのりあい号」の利用実績は18,891人と目標を上回った。
- ・利用者数の増加と合わせて、デマンド交通の乗合率も39%と目標を上回っている。

(効果)

- ・デマンド交通「カッピのりあい号」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

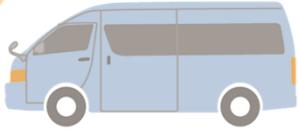
- ・利用者数は、前年と比較して増加した。さらなる運行効率化、利用者数増のため、引き続き利用状況の分析をしていく。
- ・運行日及び運行時間帯の拡大を行うなど、配車システムを活用したあらたな運行形態を用いて利用者利便と生産性向上を図っており、継続して事業効果を把握していく。
- ・デマンド交通をベースとした貨客混載をしており、これらを生かした新たな活用方法を模索し、経費圧縮と合わせて普段デマンド交通を利用しない層へのアピールにより、その家族などへの利用促進につなげる。

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5年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価(案)

井原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



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)	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 3回開催(確保維持改善事業関係事項)
- ・令和4年12月21日 「あいあいカー」に関する経過報告について
 - ・令和5年3月20日 地域公共交通計画の実施状況について
 - ・令和5年6月19日 令和6年度生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)について(書面審議)

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 305千人以上とする
(令和3年度実績 305千人)
- ②予約型乗合タクシー(あいあいカー)の年間利用者数 4,600人以上とする
(再編前の利用者数 4,600人)
- ③予約型乗合タクシーの1便あたりの平均利用者数 1.3人/便以上とする
(令和3年度実績 1.1人/便)

昨年度の自己評価に 対するフォローアップ

※新規の場合は、記載不要

実施した利用促進策

- 令和4年10月の本格運行開始時に以下の利用促進策を実施した。
- ・利用パンフレット、公共交通会議広報誌「公共交通かわら版」を芳井・美星地区へ全戸配布(約3,300世帯)
 - ・市ホームページ、利用案内チラシ(車内配布)、ケーブルテレビ(井原放送)、緊急告知端末(お知らせくん)による周知
 - ・地域での出前講座・説明会の開催(実施回数:20回 参加者:208人)

昨年度の運輸局二次評価に 対するフォローアップ

※新規の場合は、記載不要

地域住民の意見の反映

- ・運行内容の満足度や課題などを把握するため、「あいあいカー」の利用登録者全員を対象にしたアンケート調査を実施し、運行内容の見直しを行った。(令和4年6月実施 回収率53%)
- ・アンケート調査・地域での説明会での意見や課題を整理し、本格運行開始時(令和4年10月)に運行内容の見直し(第1便の前倒し、市中心部の乗降場所拡大)を行った。

事業実施の適切性

- ・事業は計画に位置付けられたとおり、適切に実施されている。
地域での説明会をはじめ、市ホームページ・広報誌・ケーブルテレビ等による利用方法等の周知により、利用者は増加傾向にある。

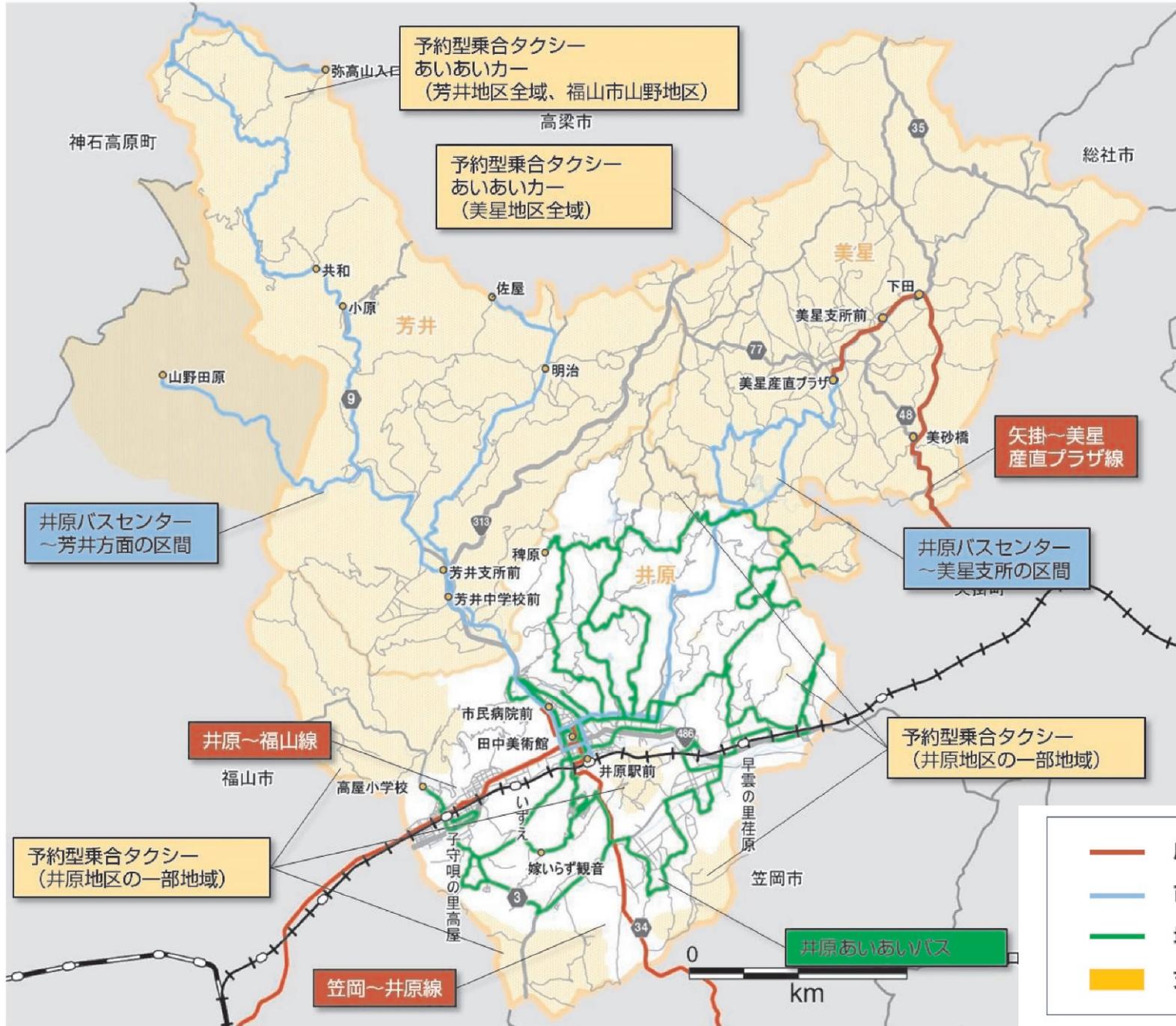
目標・効果達成状況

- (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】 305千人 【実績値】 284千人(対目標値93.1%)
予約型乗合タクシーの利用者は増加傾向にあるものの、バス路線再編や人口の減少、コロナ禍の影響等により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】 4,600人 【実績値】 3,190人(対目標値69.3%)
路線再編前の路線バス・循環バス・乗合タクシーの利用者数から目標値を設定していたが、本格運行開始直後はコロナ禍の影響もあり、利用者数が伸びない状況であった。コロナ5類移行後、計画運行回数を上回る系統(美星地区)もあり、利用者数は増加傾向にあったものの、目標値を達成できなかった。
- 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】 1.3人/便以上 【実績値】 1.2人/便
運行回数については概ね計画どおり実施できたが、1便あたりの平均利用者数は目標値を達成できなかった。
- (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。
試行運行時のアンケート調査では、移動に対する不安の軽減や外出回数の増加につながる結果となっており、また、公共交通会議においても、住民代表委員から便利になり助かっているとの発言もあり、地域住民の生活の向上に寄与している。

事業の今後の改善点

- ・予約型乗合タクシー(あいあいカー)の目標値について、事業開始初年度の実績や事業計画作成時期直近までの利用者数の推移から設定する必要がある。
- ・予約型乗合タクシーの利用状況について、継続して集計・検証を行うとともに、市全体の公共交通(路線バス・循環バス・予約型乗合タクシー)の再編に向けた検討を行う。
- ・移動手段を持たない方に予約型乗合タクシーを紹介できる方(民生委員等)への説明会を実施し、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~

