



高梁市地域公共交通総合連携計画策定調査 事業の検討

1. 計画の目標

- **市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通**
 - 市内の各地域において、買物・通院・通学といった活動を支える交通サービスを実現
 - 学校統合に伴うスクールバスの再編と専用スクールバスの混乗化の推進
- **交通サービスの役割分担を明確にした持続可能な地域公共交通**
 - 鉄道、4条路線バス、生活福祉バス、乗合タクシー、タクシー（賃走）などの交通サービスの役割分担を明確にして、効率的で持続可能な公共交通体系を構築
- **地域活性化に資する地域公共交通**
 - 市街地の魅力向上、観光振興に向けた公共交通施策の推進

2. 計画の目標達成に対する評価指標

- **市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通**
 - 公共交通が利用不可能な人口の減少
 - 最低限の活動が可能な運行便数の確保（2便以下の人口減少）
- **交通サービスの役割分担を明確にした持続可能な地域公共交通**
 - 収支率20%以下の路線の縮小
- **地域活性化に資する地域公共交通**
 - 市街地循環線の利用者数増
 - 観光タクシーの利用者数増

3. 事業計画の概要

- 市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通
 - 4条路線バスの再編（市街地循環線）
 - 生活福祉バスの再編（地区別運行再編計画）
 - スクールバスの再編
 - 交通結節点の環境向上
- 交通サービスの役割分担を明確にした持続可能な地域公共交通
 - 4条路線バスの再編（運行効率化、低利用路線の見直し）
 - 生活福祉バスの再編（地区別運行再編計画）
 - 利用促進施策の推進（情報提供施策、モビリティマネジメント）
- 地域活性化に資する地域公共交通
 - 4条路線バスの再編（市街地循環線）
 - 観光タクシーのドライバーガイド育成

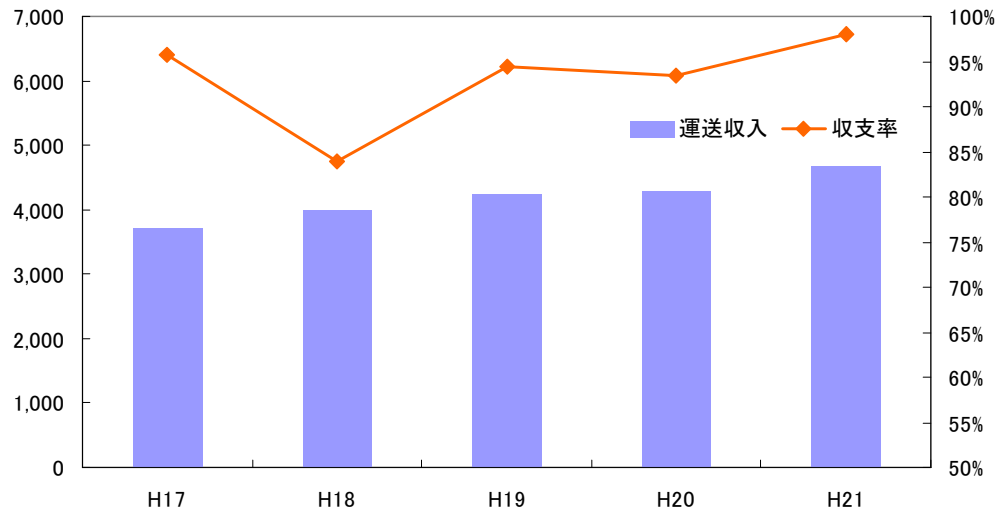
4. 4条路線バスサービスの再編

(1) 市街地循環線の実証運行

①現状

収支状況等

項目	H17	H18	H19	H20	H21
乗車密度	3.0	2.8	3.0	3.1	3.2
経常費用(千円)	3,877	4,772	4,502	4,595	4,777
運送収入(千円)	3,714	4,002	4,252	4,296	4,686
収支率	96%	84%	94%	94%	98%
市補助金(千円)	164	770	251	299	91



●運送収入が増加傾向にあり、収支率も98%の優良路線

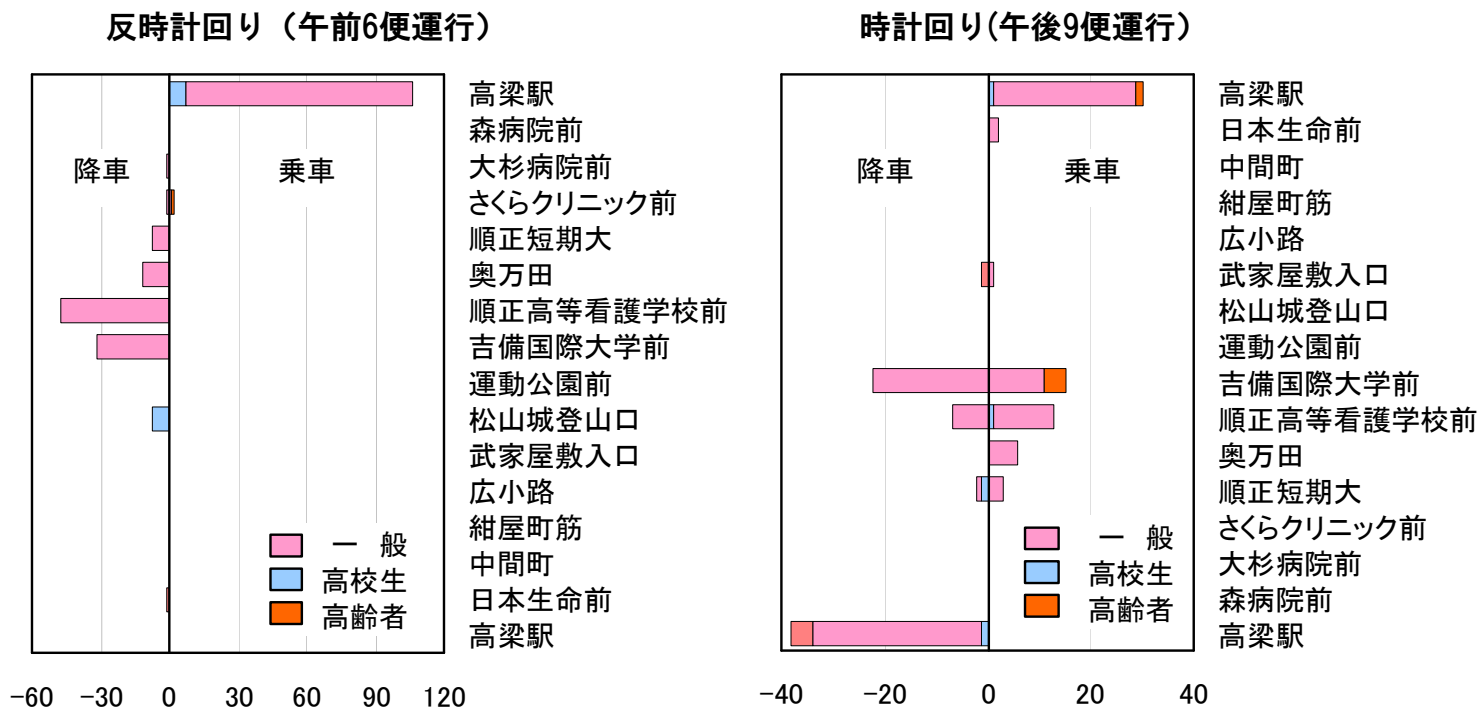


4. 4条路線バスサービスの再編

(1) 市街地循環線の実証運行

利用状況

乗降調査結果



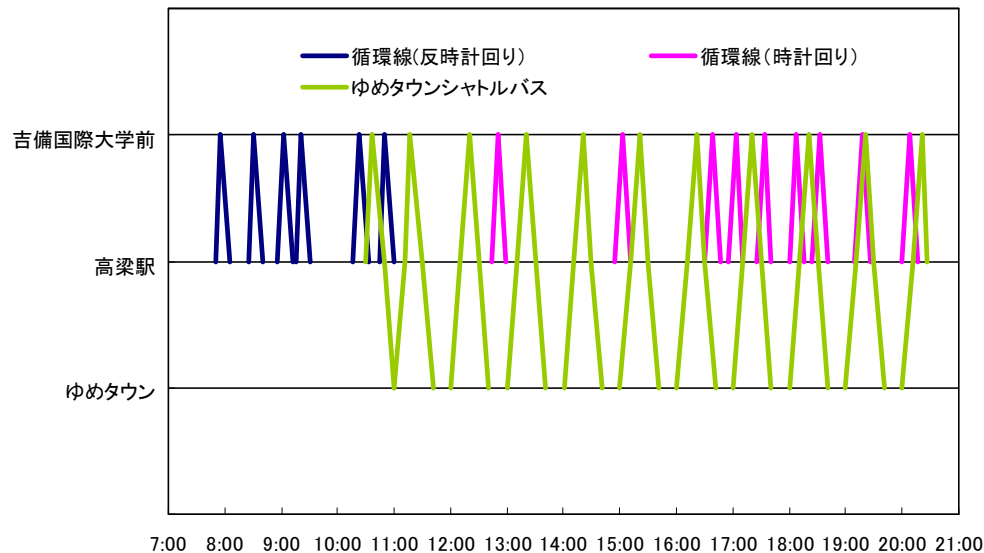
- 高梁駅と吉備国際大学前、順正高等看護学校前での乗降が大半を占め、吉備国際大学生、順正高等看護学校生、順正短大生の通学利用が9割を占める。
- 高齢者や一般の通院・買物等での利用は少ない。

4. 4条路線バスサービスの再編

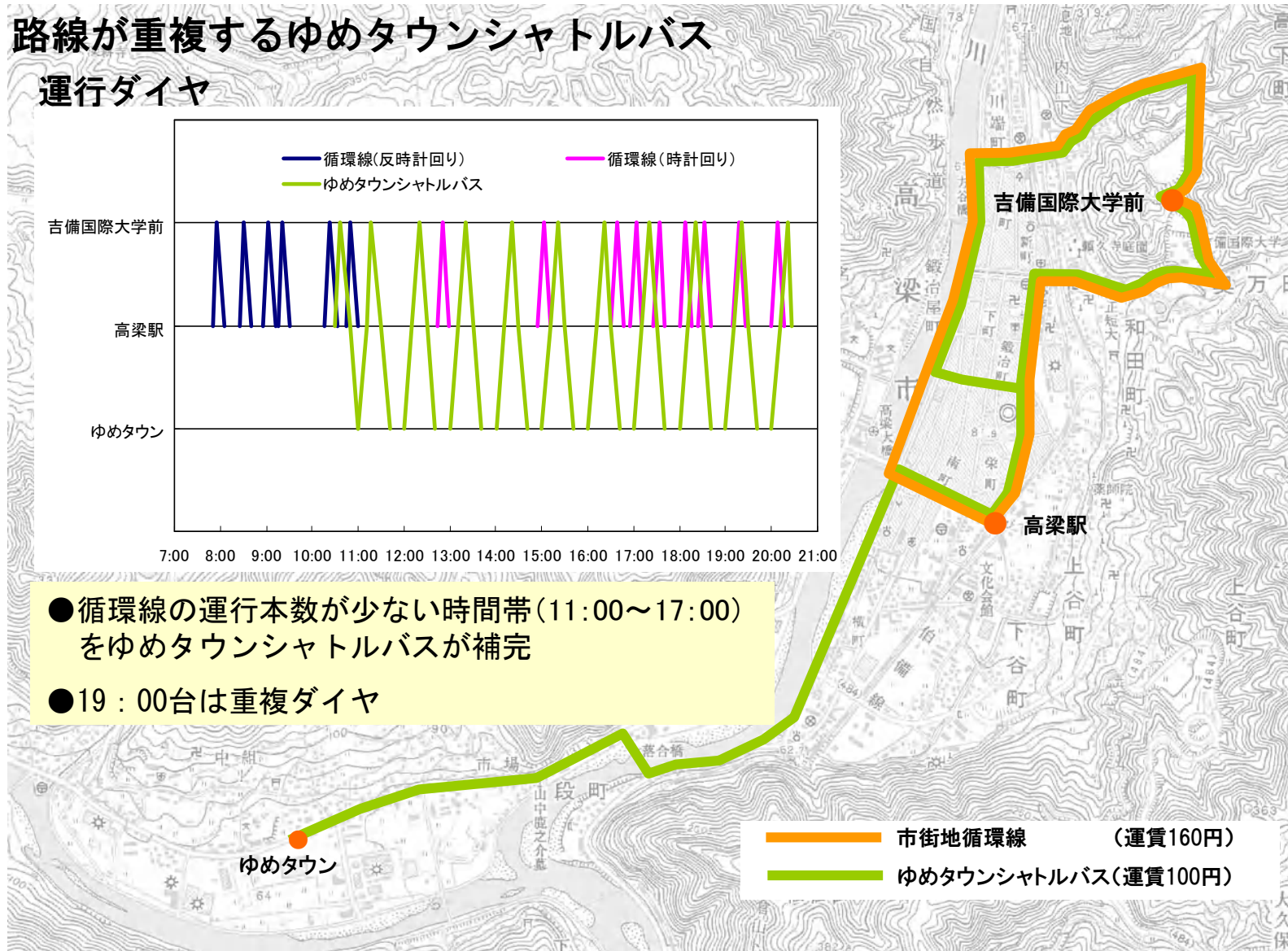
(1) 市街地循環線の実証運行

路線が重複するゆめタウンシャトルバス

運行ダイヤ



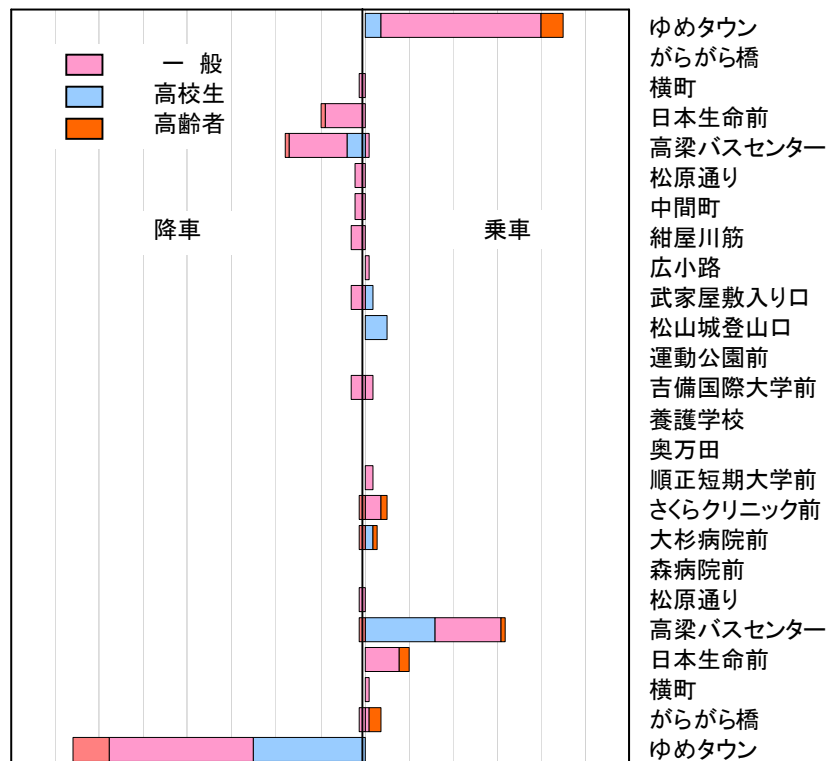
- 循環線の運行本数が少ない時間帯(11:00~17:00)をゆめタウンシャトルバスが補完
- 19:00台は重複ダイヤ



4. 4条路線バスサービスの再編

(1) 市街地循環線の実証運行

ゆめタウンシャトルバス乗降調査結果



-80 -70 -60 -50 -40 -30 -20 -10 0 10 20 30 40 50 60

市街地循環バス					ゆめタウンシャトルバス				
発時刻	合計	高校	一般	高齢者	発時刻	合計	高校	一般	高齢者
7:50	10	7	3						
8:25	19		19						
8:56	27		27						
9:15	24		24						
10:17	17		17						
10:44	11		10	1	10:30	9		9	
					11:11	7		4	3
12:43	19		19		12:11	14		11	3
					13:11	7		5	2
14:55	9		9		14:11	5		5	
					15:11	13		11	2
16:30	15	2	10	3	16:11	27	19	5	3
16:55	3		3						
17:25	4		4		17:11	14	4	10	
18:00	7		7		18:11	11	6	5	
18:24	4		2	2					
19:10	7		7		19:11	3		3	
20:00	2		2		20:11	1		1	
合計	178	9	163	6	合計	111	29	69	13
	100%	5%	92%	3%		100%	26%	62%	12%

注)発時刻はいずれも高梁駅

●乗客111人のうち109人がゆめタウンで乗車または降車。循環線区間内のバス停間で乗降した乗客は2人のみで、循環線の代替的利用は少ない。

4. 4条路線バスサービスの再編

(1) 市街地循環線の実証運行

②事業の検討

◎路線延長（高梁中央病院、ポルカ経由）

バスの運行を希望する施設への循環線での対応を検討。通学利用以外の利用を促進

バス運行希望施設（住民アンケートより）

■高梁中央病院： 全回答者（646人）の66%、 同病院利用者（492人）の91%が希望

■ポルカ：全回答者（635人）の58%、同施設利用回答者（611人）の72%が希望

※学生アンケート回答者（113人）の43%が希望

◎ゆめタウンシャトルバスとのダイヤ調整

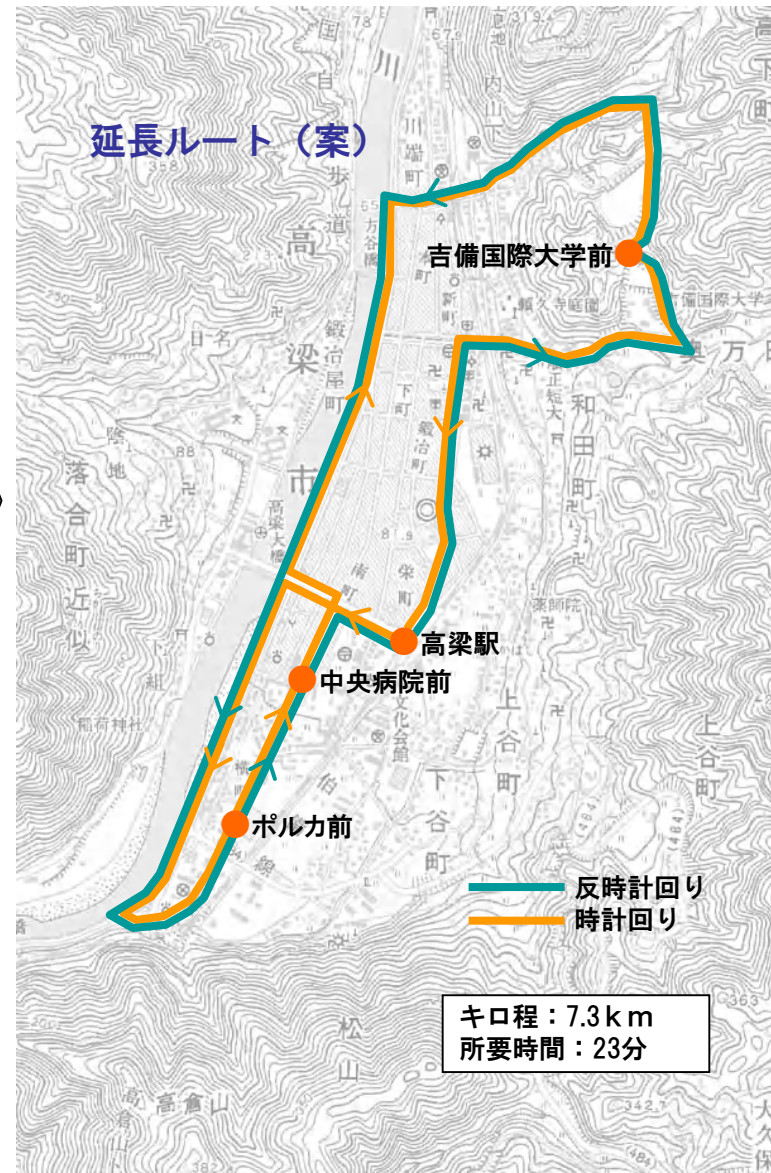
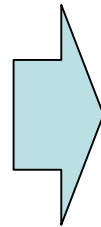
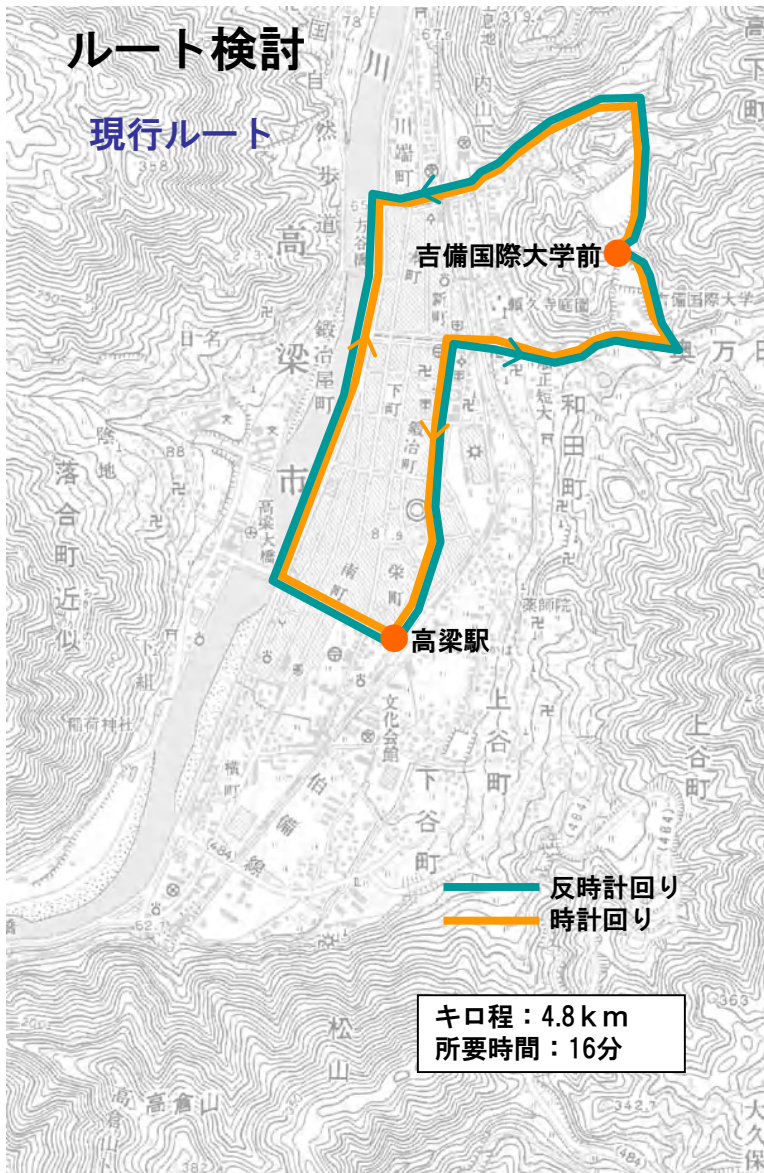
JRや他のバス路線との接続を考慮しながらゆめタウンシャトルバスとの運行間隔を調整し、利便性を向上

◎料金値下げ

ゆめタウンシャトルバスに合わせた100円への値下げを検討

4. 4条路線バスサービスの再編

(1) 市街地循環線の実証運行



4. 4条路線バスサービスの再編

(2) 運行効率化(高梁～川上BC区間)

市内で最も運行便数が多く、利用者が多い区間であるが、サービス過剰が課題

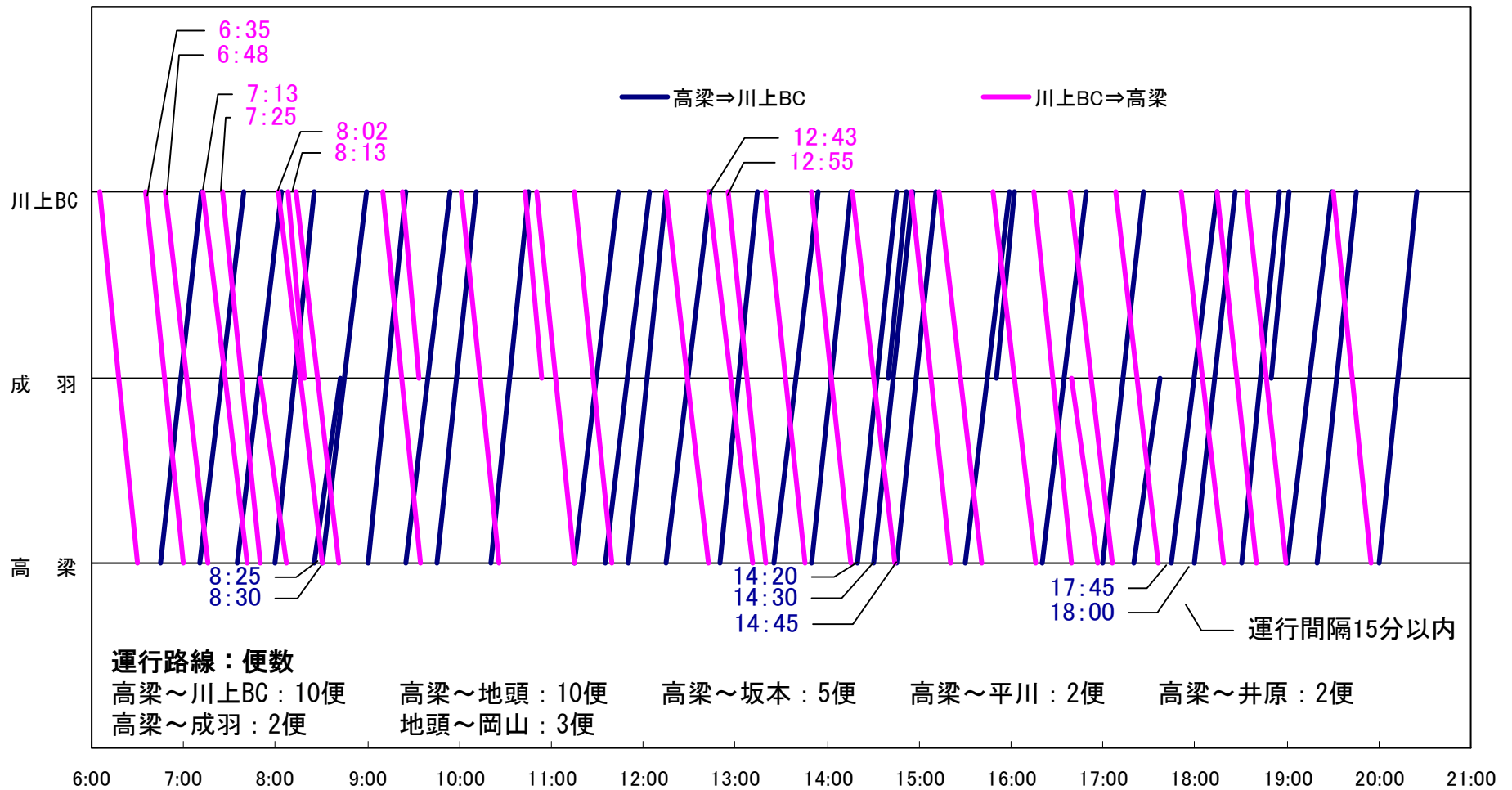
①運行ルート



4. 4条路線バスサービスの再編

(2) 運行効率化(高梁～川上BC区間)

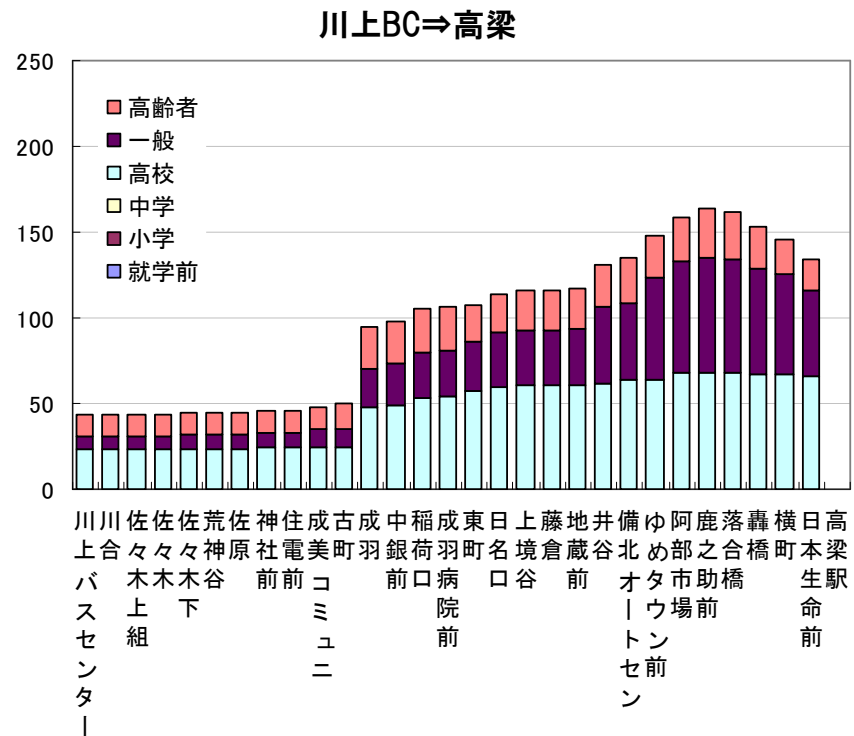
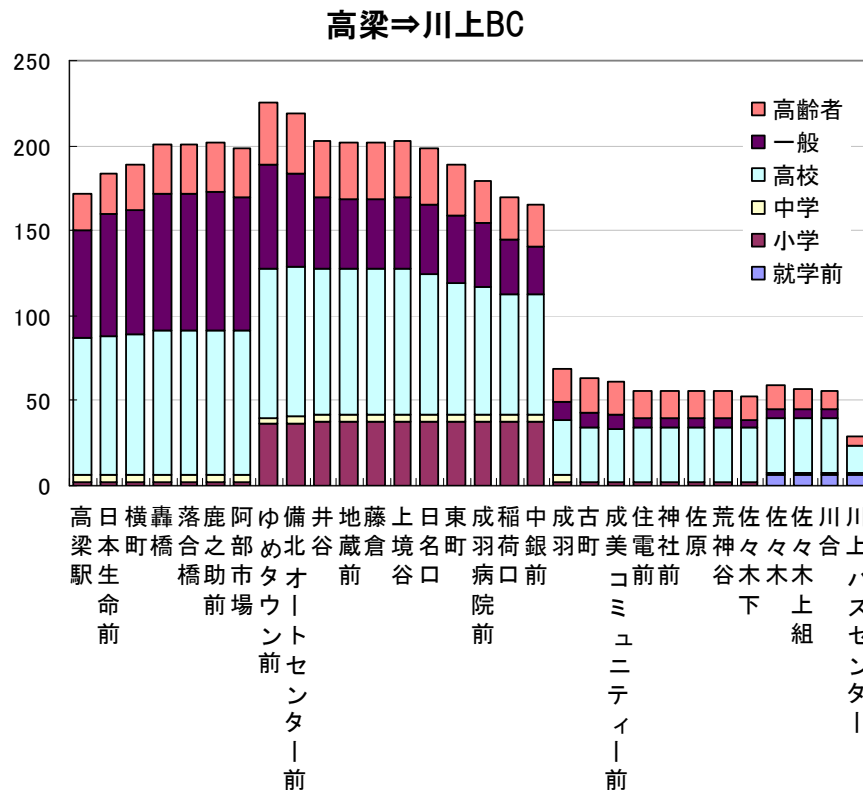
② 運行ダイヤ



4. 4条路線バスサービスの再編

(2) 運行効率化(高梁～川上BC区間)

③乗降調査結果



- 成羽～高梁間が主。成羽～川上BC間の乗降は少数。
- 高梁～川上BC10便、高梁～地頭10便、乗降数:地頭57人、川上BC37人。

4. 4条路線バスサービスの再編

(2) 運行効率化(高梁～川上BC区間)

③乗降調査結果

高梁⇒川上BC

高橋駅 発時刻	合計	就学前	小学	中学	高校	一般	高齢者	備考
6:45	3			1			2	
7:10	33	6	20		1	6		
7:35	19				9	10		
8:00	16					15	1	
8:25	9					8	1	成羽止
8:30	2					2		
9:00	7					6	1	
9:25	8			4		2	2	
9:45	8					1	7	
10:20	5					4	1	
11:15	14					6	8	
11:35	45		34			4	7	
11:50	8						8	
12:15	4					2	2	
12:50	29				24	2	3	
13:25	9				4	3	2	
14:20	6				2	4		
	3					3		岡山より
14:30	7					2	5	
14:45	4	2					2	
15:30	25			15		6	4	
	1					1		岡山より
16:20	14				8	1	5	
17:00	24				15	9		成羽止
17:20	10				5	4	1	
17:45	11		2		4	5		
18:00	8				8			
18:30	9					8	1	
	3					3		岡山より
19:00	7				4	3		
19:20	1					1		
20:00	2					2		
総計	354	8	56	20	84	123	63	

川上BC⇒高梁

川上BC 発時刻	合計	就学前	小学	中学	高校	一般	高齢者	備考
6:05	3					3		
6:35	2				1	1		
6:48	16				7	7	2	
7:13	24				20	3	1	
7:25	18				14	4		
	12				11	1		成羽発7:50
8:02	11				1	5	5	
8:08	17					5	12	岡山へ
8:13	8				3	4	1	
9:10	14					1	13	
9:23	1					1		岡山へ
10:01	20					6	14	
10:43	2					2		岡山へ
10:50	2					1	1	
11:15	4					1	3	
12:15	14					10	4	
12:43	1					1		
12:55	4					2	2	
13:20	4					4		
13:50	2					1	1	
14:16	7					4	3	
14:55	1					1		
15:13	8	5	1			2		
15:48	2		1		1			
16:15	5					5		
16:38	6			1	5			
	1					1		成羽発16:40
17:08	14		3		3	8		
17:51	4				3		1	
18:15	2					1	1	
18:34	3				2	1		
19:30	1				1			
	233	5	5	1	72	86	64	

4. 4条路線バスサービスの再編

(2) 運行効率化(高梁～川上BC区間)

④事業の検討

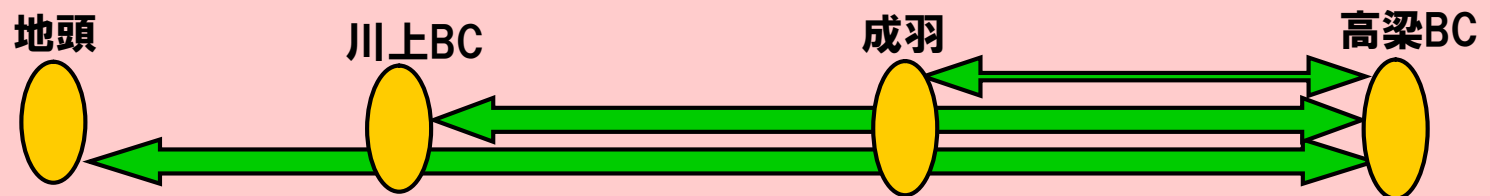
◎運行間隔の調整

運行間隔15分以内の便の分散または減便を検討

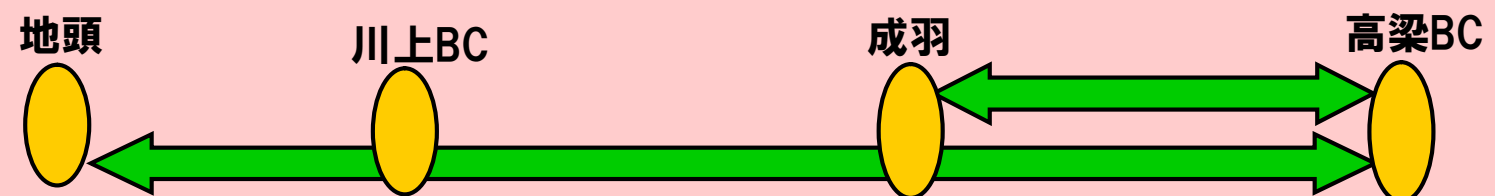
◎高梁～川上BC線の高梁～地頭線、高梁～成羽線へのシフト

成羽～川上BC間の乗降が少なく、また、地頭での乗降が川上BCを上回る利用実態から高梁～川上BC線の減便と高梁～地頭線及び高梁～成羽線の増便を検討

現況



再編案



4. 4条路線バスサービスの再編

(3) 低利用路線の運行見直し

① 収支率20%未満の路線

高梁駅～榑井～一の瀬（市単独補助路線）

項目	H17	H18	H19	H20	H21	備考
乗車密度	0.8	0.1	0.2	0.4	0.1	便数：1.0便
経常費用（千円）	795	861	828	863	833	系統キロ：8.5
運送収入（千円）	197	52	70	110	52	乗降調査結果：
収支率	25%	6%	9%	13%	6%	小学1、高校1
市補助金（千円）	599	810	758	754	781	

追田下～花木～方谷駅（地域振興特定路線）

項目	H17	H18	H19	H20	H21	備考
乗車密度	0.3	0.2	0.2	0.1	0.0	便数：1.0便
経常費用（千円）	2,360	2,530	2,268	2,177	1,518	系統キロ：10.3
運送収入（千円）	1,856	181	135	71	0	乗降調査結果：
収支率	79%	7%	6%	3%	0%	一般1、就学前1
市補助金（千円）	1,934	2,064	1,927	2,024	1,462	

丸岩～祇園～宮瀬口（市単独補助路線）

項目	H17	H18	H19	H20	H21	備考
乗車密度	3.3	2.8	0.8	1.7	0.2	便数：0.5便
経常費用（千円）	412	446	429	447	431	系統キロ：8.8
運送収入（千円）	373	324	100	209	34	乗降調査結果：
収支率	91%	73%	23%	47%	8%	高校1
市補助金（千円）	39	122	330	238	397	

宇治～中村～成羽（地域振興特定路線）

項目	H17	H18	H19	H20	H21	備考
乗車密度	1.0	0.8	0.1	0.3	0.4	便数：1.0便
経常費用（千円）	2,747	2,945	2,339	1,936	1,881	系統キロ：16.0
運送収入（千円）	1,801	519	85	139	185	乗降調査結果：
収支率	66%	18%	4%	7%	10%	中学3、高校1
市補助金（千円）	1,723	2,006	1,953	1,540	1,432	一般1、高齢者1

丸岩～六名口～宮瀬口（市単独補助路線）

項目	H17	H18	H19	H20	H21	備考
乗車密度	3.0	1.0	0.6	0.5	0.4	便数：1.0便
経常費用（千円）	524	567	546	569	548	系統キロ：5.6
運送収入（千円）	511	178	118	93	78	乗降調査結果：
収支率	98%	31%	22%	16%	14%	乗車ゼロ
市補助金（千円）	13	389	429	477	471	

大和～坂本～高梁駅（地域振興特定路線）

項目	H17	H18	H19	H20	H21	備考
乗車密度	0.9	0.8	1.2	0.9	0.6	便数：3.0便
経常費用（千円）	16,364	5,639	5,188	5,133	4,998	系統キロ：13.0
運送収入（千円）	10,666	1,028	1,537	1,099	779	乗降調査結果：
収支率	65%	18%	30%	21%	16%	中学3、高校6、
市補助金（千円）	2,519	2,850	2,187	2,484	2,626	一般4、高齢者4

4. 4条路線バスサービスの再編

(3) 低利用路線の運行見直し

① 収支率20%未満の路線



4. 4条路線バスサービスの再編

(3) 低利用路線の運行見直し

②事業の検討

- 見直し基準を設定し、基準を下回る路線に関しては、減便・路線廃止・他路線との統合などを検討する。
- 通学利用がある便に関しては、維持を継続する。

見直し基準例

- ◆収支率20%未満（通学利用便を除く）

事業計画は、地区別の運行再編で検討を行う

5. 生活福祉バスサービスの課題

(1) 低利用路線

①1便当り利用者数1人未満の路線

地域	路線名	運行日	運行回数	利用者数		備考
				年間	1便当たり	
備中	西山野馳線	毎日(日・祝日除)	2.0	148	0.12	
	黒鳥布賀線	毎日(日・祝日除)	4.0	836	0.28	スクール併用
	西山黒鳥線	毎日(日・祝日除)	4.0	2,265	0.48	スクール併用
	西山東城線	毎日(日・祝日除)	1.0	689	0.58	庄原市エリアのみ運行
川上	上房線	毎日(日・祝日除)	2.5	375	0.58	スクール併用
	正寺線	毎日	2.0	739	0.61	スクール併用
	七地線	毎日	3.5	1,230	0.64	スクール併用
成羽	畑上線	火・金	1.0	117	0.60	

5. 生活福祉バスサービスの課題

(1) 低利用路線

① 1便当り利用者数1人未満の路線



5. 生活福祉バスサービスの課題

(1) 低利用路線

②低利用路線への対応

- 見直し基準を設定し、基準を下回る路線に関しては、減便・路線廃止・他路線との統合などを検討する。
- 通学利用がある便に関しては、維持を継続する。

見直し基準例

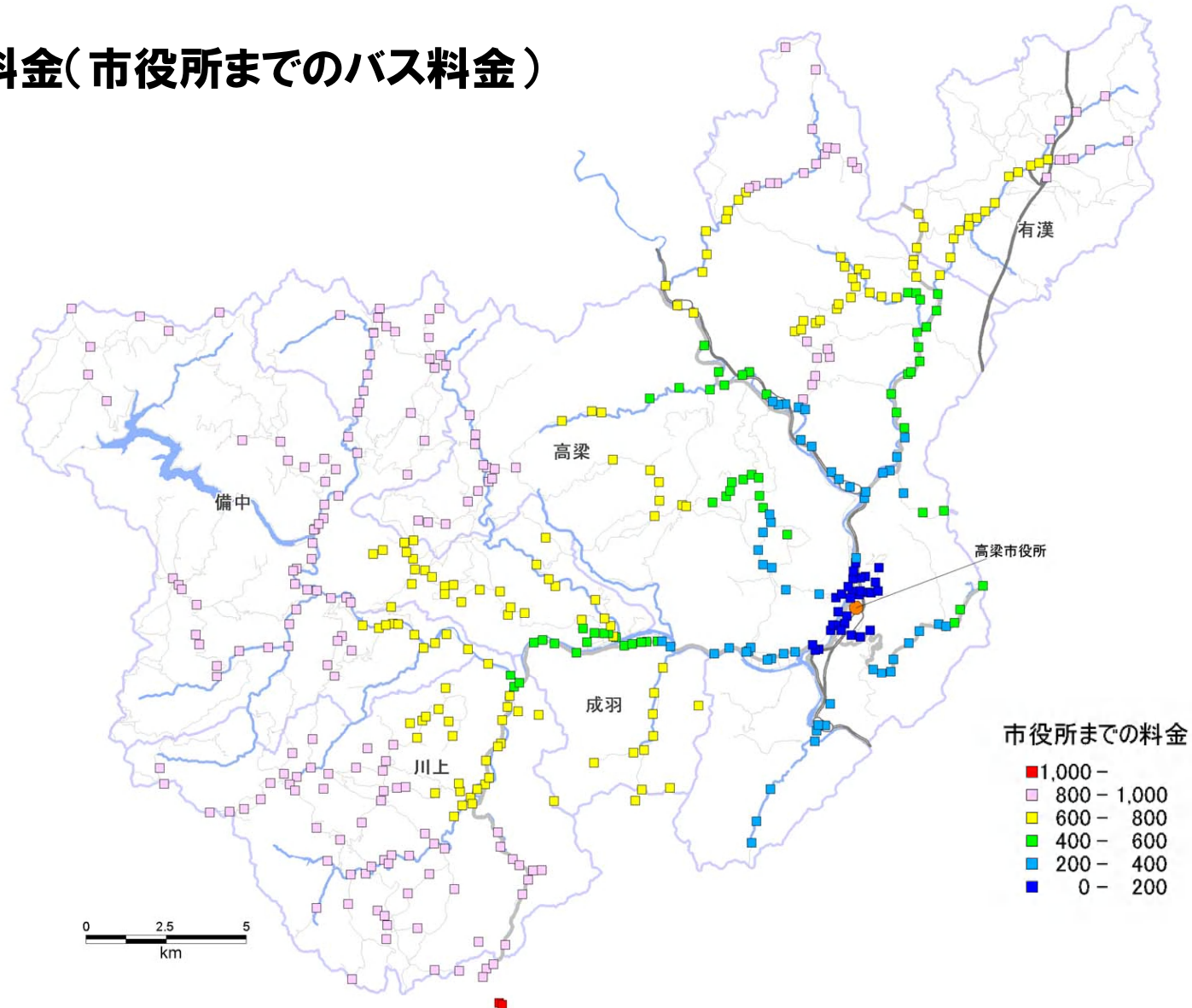
- ◆1便当たりの利用者数1人未満

事業計画は、地区別の運行再編で検討を行う

5. 生活福祉バスサービスの課題

(2) 地域間格差

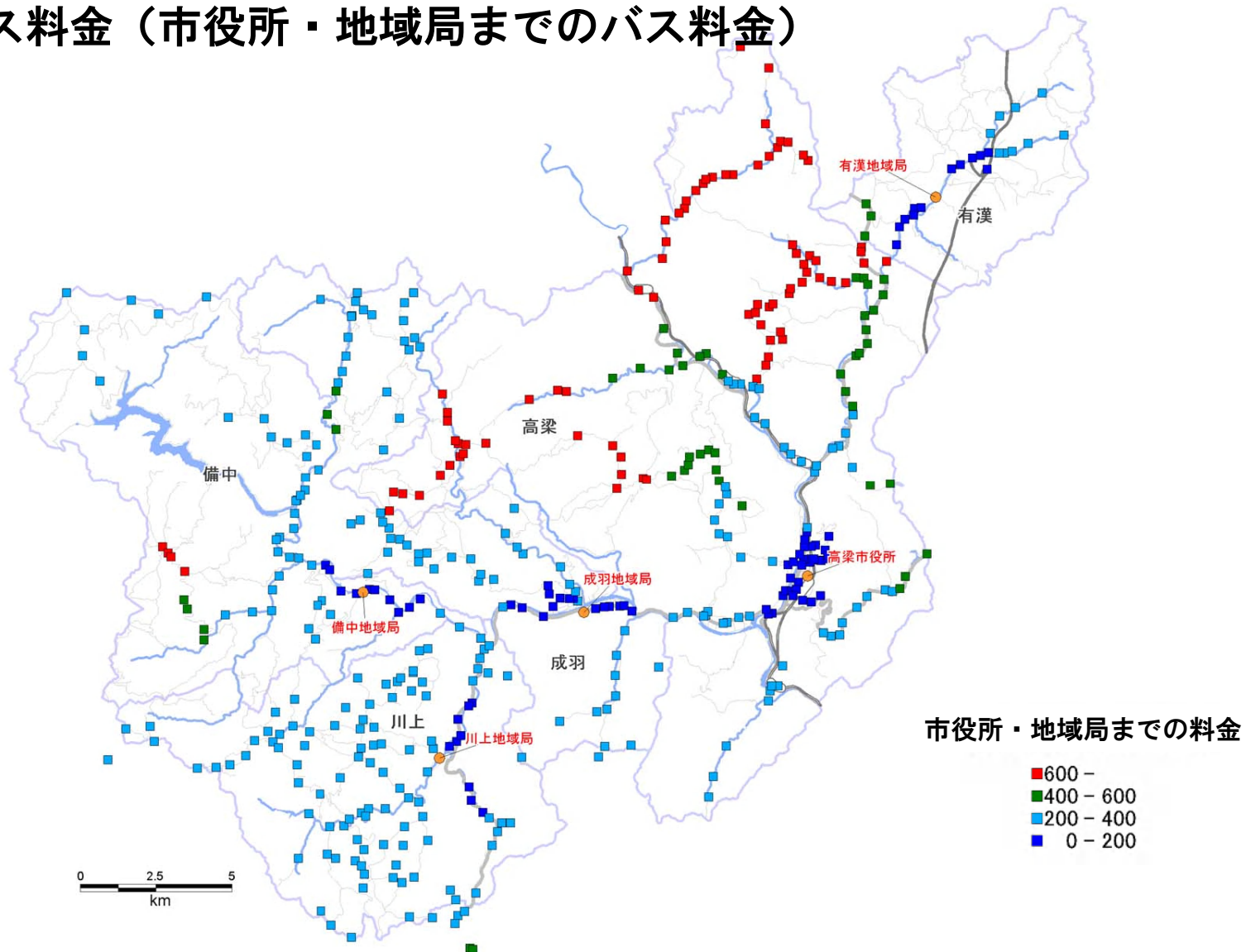
①バス料金(市役所までのバス料金)



5. 生活福祉バスサービスの課題

(2) 地域間格差

②バス料金（市役所・地域局までのバス料金）

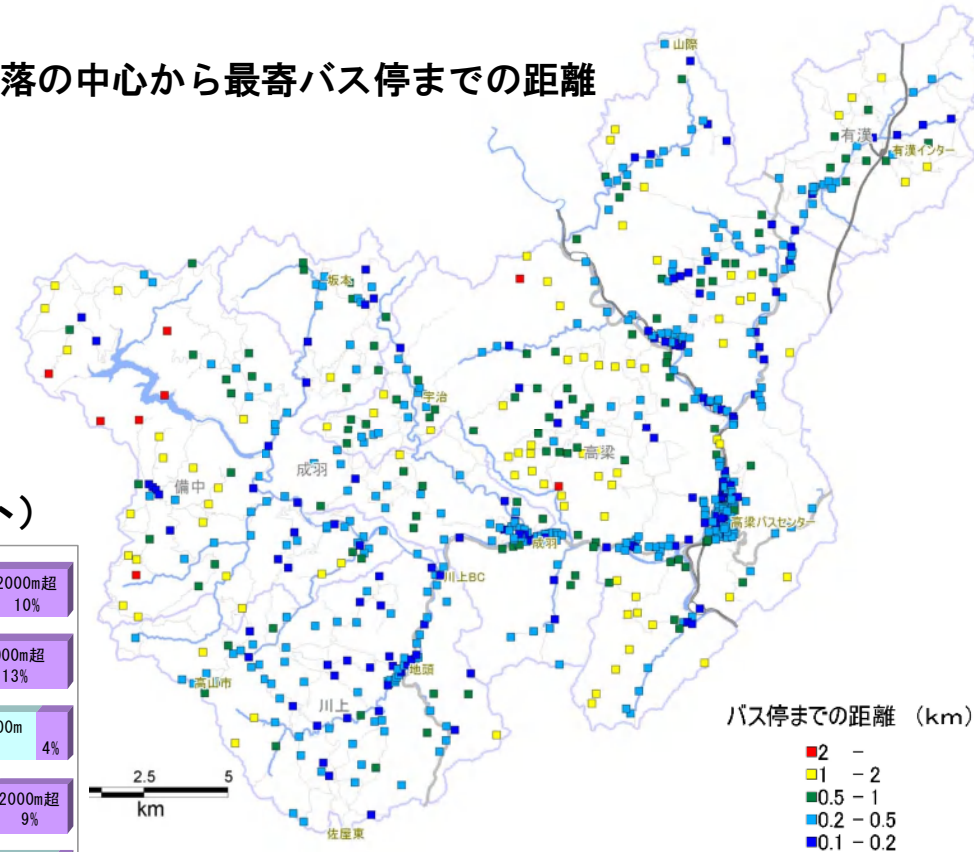


5. 生活福祉バスサービスの課題

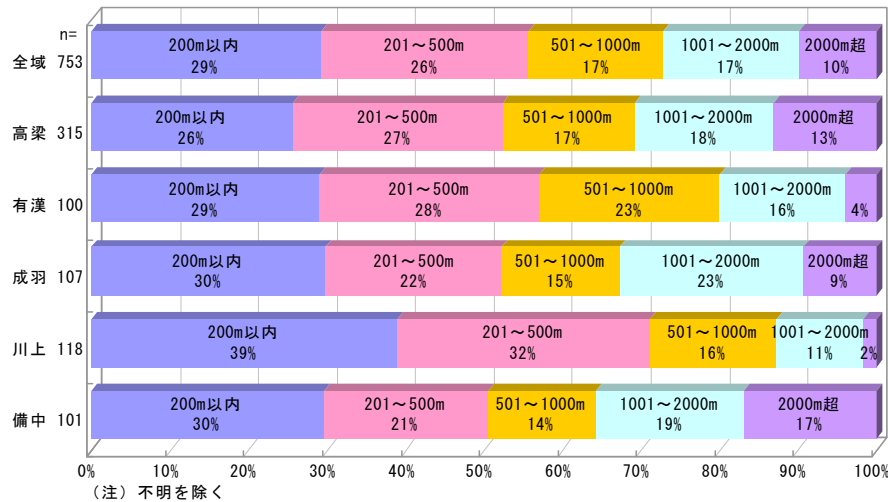
(2) 地域間格差

③最寄のバス停までの距離

集落の中心から最寄バス停までの距離



自宅から最寄のバス停までの距離(住民アンケート)

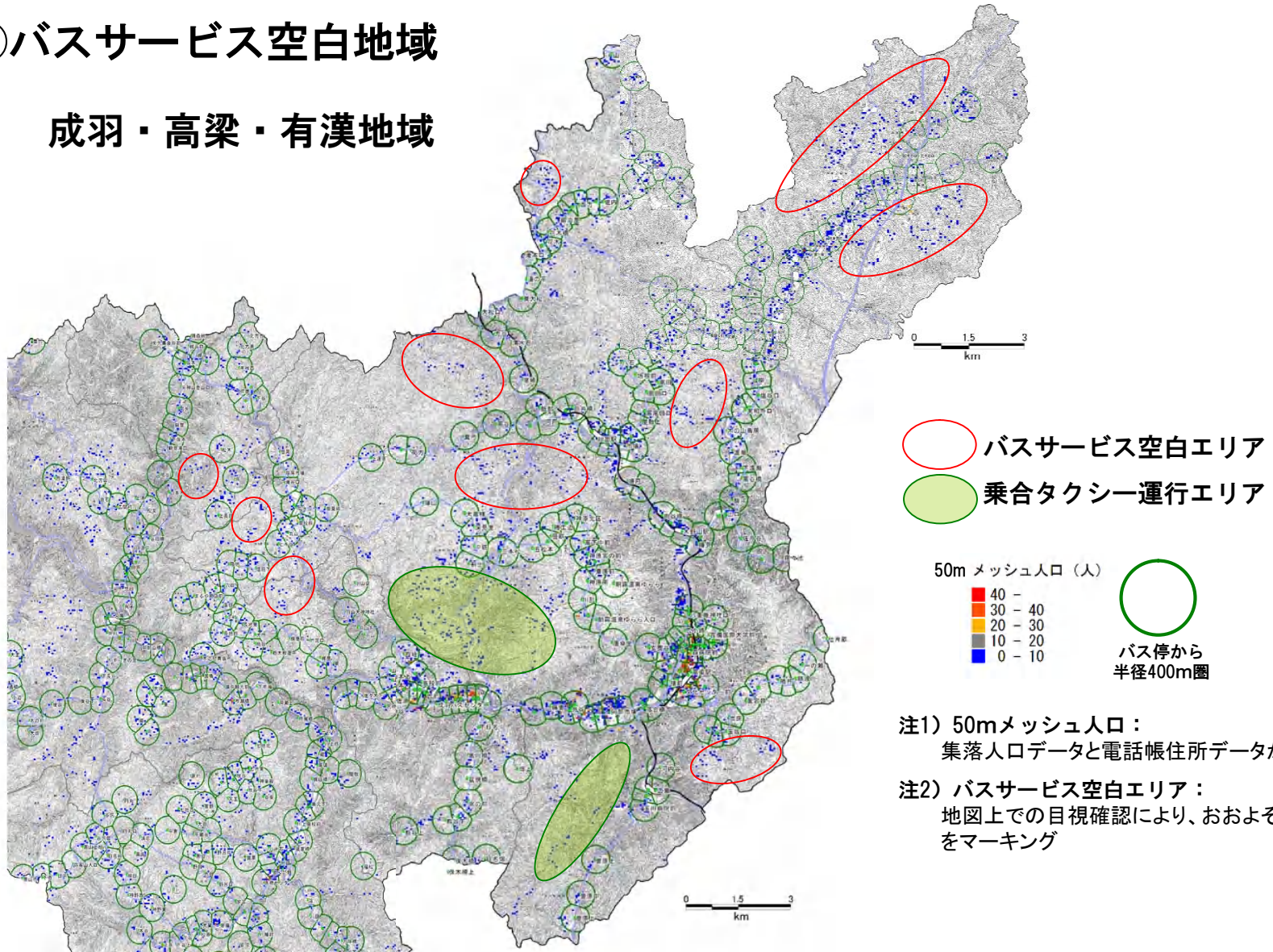


5. 生活福祉バスサービスの課題

(2) 地域間格差

④ バスサービス空白地域

成羽・高梁・有漢地域

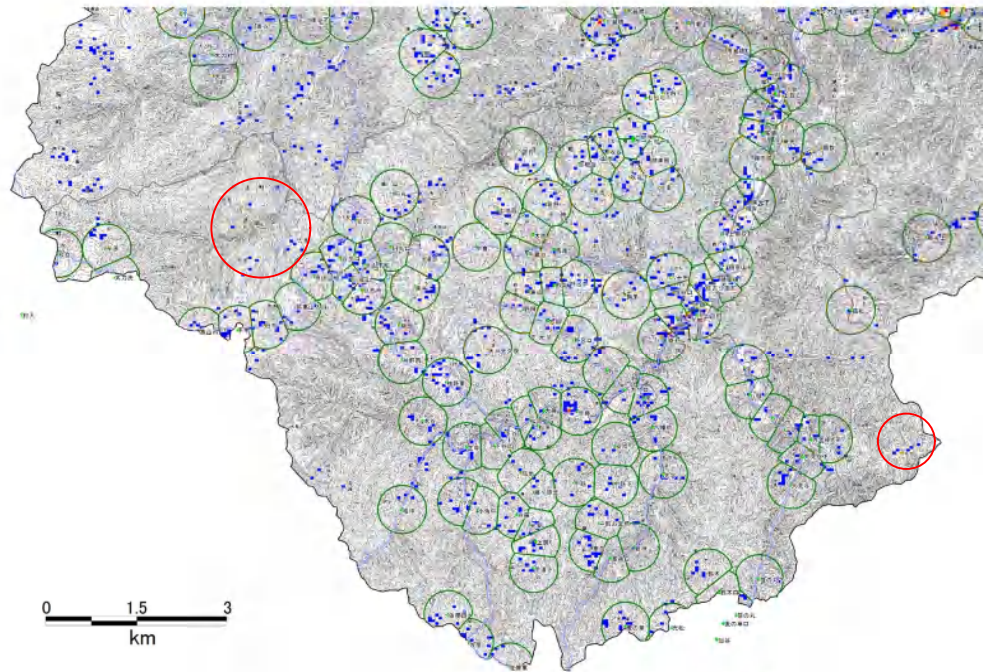


5. 生活福祉バスサービスの課題

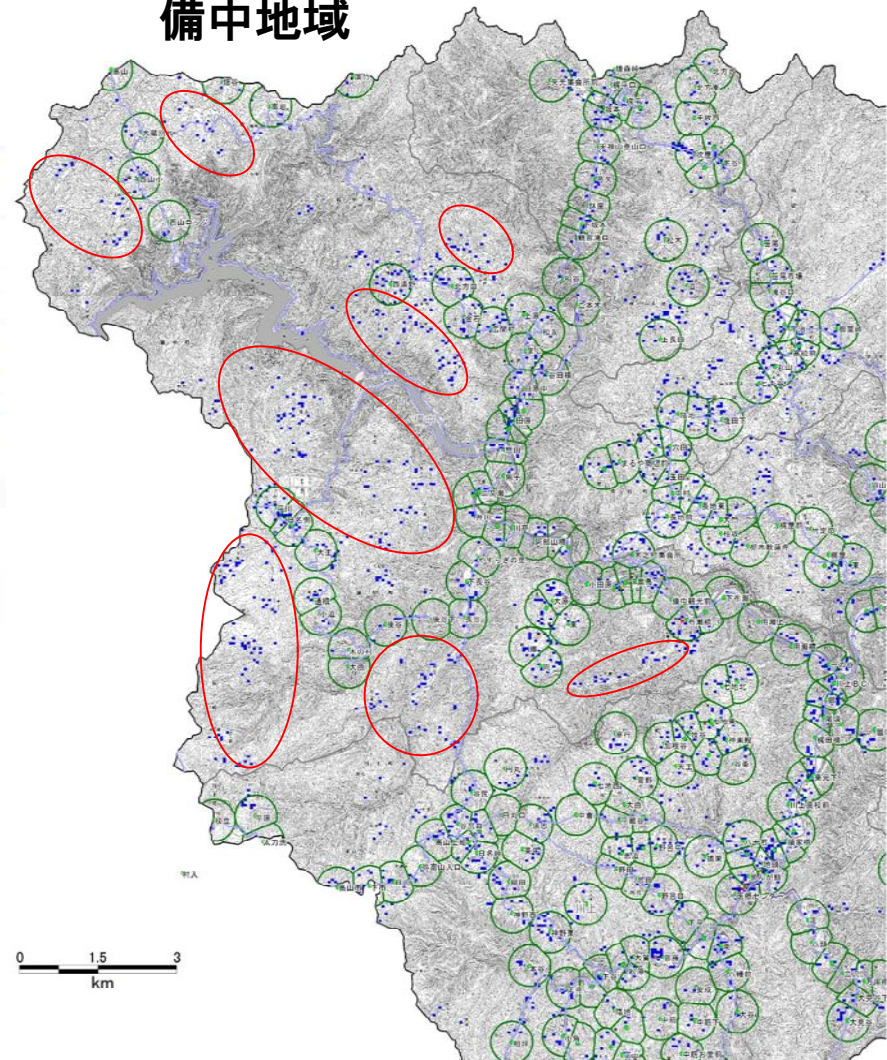
(2) 地域間格差

④ バスサービス空白地域

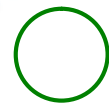
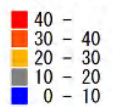
川上地域



備中地域



メッシュ人口 (人)



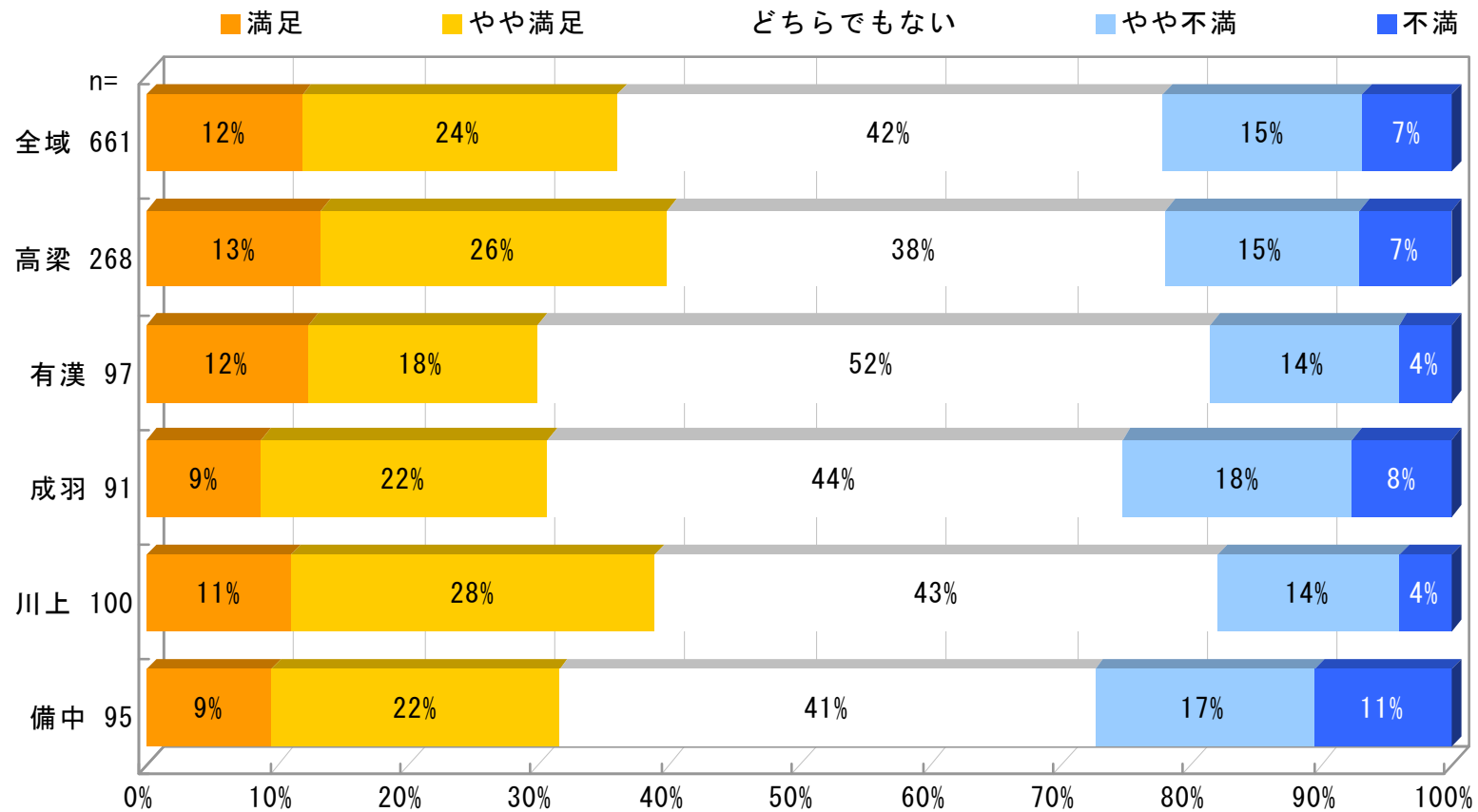
半径400m

5. 生活福祉バスサービスの課題

(2) 地域間格差

⑤ バス運行に関する住民満足度（住民アンケート調査結果）

総合的なサービス内容に対する満足度（地域別）



(注) 不明を除く

5. 生活福祉バスサービスの課題

(2) 地域間格差

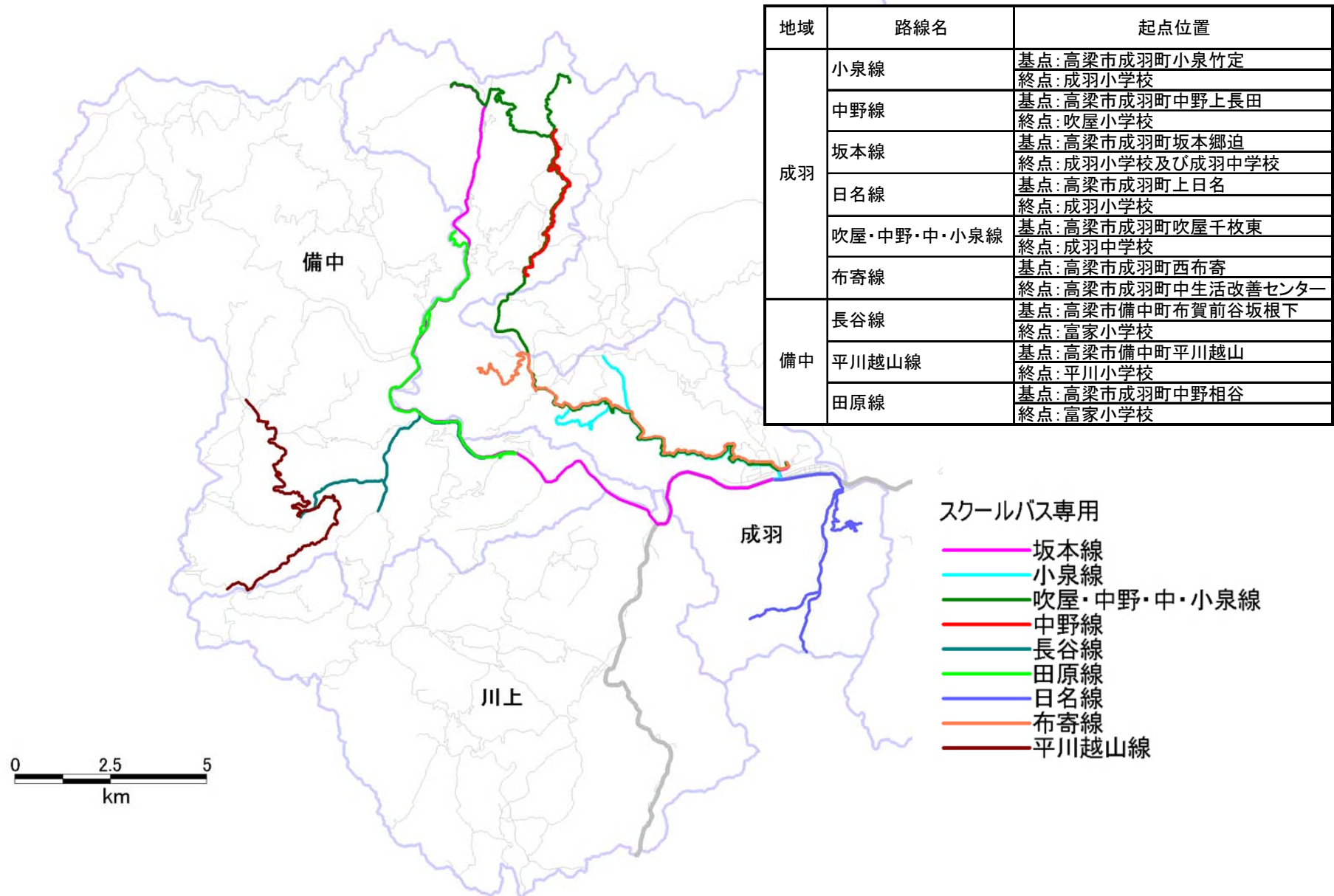
⑥生活福祉バス運行本数

地域	路線名	運行日	運行回数	利用者数		備考
				年間	1便あたり	
成羽	吹屋線	月・水	1.0	1,168	6.21	
	畑上線	火・金	1.0	117	0.60	
	福松線	火・金	1.0	999	5.10	
	中野小泉線	月・金・第1.3.5水	1.0	2,609	13.45	
	中線	火・木・第2.4水	1.0	2,164	11.15	
川上	七地線	毎日	3.5	1,230	0.64	スクール併用
	上房線	毎日(日・祝日除)	2.5	375	0.58	スクール併用
	正寺線	毎日	2.0	739	0.61	スクール併用
	高山市線	毎日	4.0	2,817	1.02	スクール併用
	麦の草・三沢線	月・水	1.0	330	1.76	
	馬渡・七地線	火・金	1.0	1,634	8.34	
	騰数・領家線	月・水	1.0	319	1.70	
	白藤・高岳線	火・金	1.0	485	3.01	
	佐屋・小広線	火・金	1.0	342	1.74	
	相坪・正寺線	火・金	1.0	639	3.26	
	芋原・高山線	月・水	1.0	749	3.98	
	高山市・神野線	火・金	1.0	951	2.16	
	中筋・陰地線	月・水	1.0	476	2.53	
備中	黒鳥布賀線	毎日(日・祝日除)	4.0	836	0.28	スクール併用
	西山黒鳥線	毎日(日・祝日除)	4.0	2,265	0.48	スクール併用
	西山東城線	毎日(日・祝日除)	1.0	689	0.58	庄原市エリアのみ運行
	西山野馳線	毎日(日・祝日除)	2.0	148	0.12	

●毎日運行と曜日運行の格差

●需給バランスの格差（1便あたりの利用者数の格差）

6. 専用スクールバス路線



7. 地域別運行再編(案)

(1) 公共交通サービスの統一基準の設定

① 需要に応じた運行サービス

◆ 需要が少ない路線は、曜日運行とする。(通学便は除く)

② 運行便数の最低水準

◆ 運行する日は、1日2便を最低水準とする。

(朝出かけて、昼に帰宅。午後に出かけて、夕方帰宅。)

③ 効率的で、利便性の高い運行形態を選択する。

◆ 定時定路線・デマンド型の比較

◆ 路線統合による経費削減

④ 運賃上限設定の検討

◆ 地域間の不公平感の是正

⑤ 通学利用便の維持

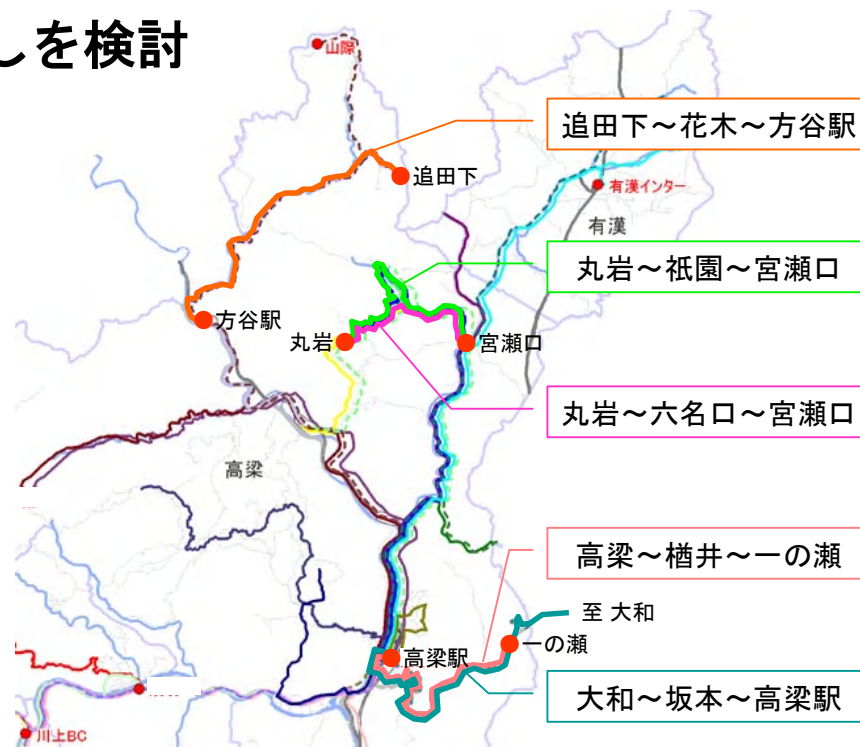
◆ 通学利用便は、現状サービスを維持、または代替移動サービスを提供

7. 地域別運行再編(案)

(2) 高梁地域

① 低利用路線（4条路線）の見直しを検討

- 高梁駅～一の瀬線
- 大和～坂本～高梁駅線
- 丸岩～祇園～宮瀬口線
- 丸岩～六名口～宮瀬口線
- 追田下～花木～方谷駅



② 乗合タクシーの見直し（運行結果に基づく） （玉川地区、福地地区）

現状

デマンド型、定路線運行

変更

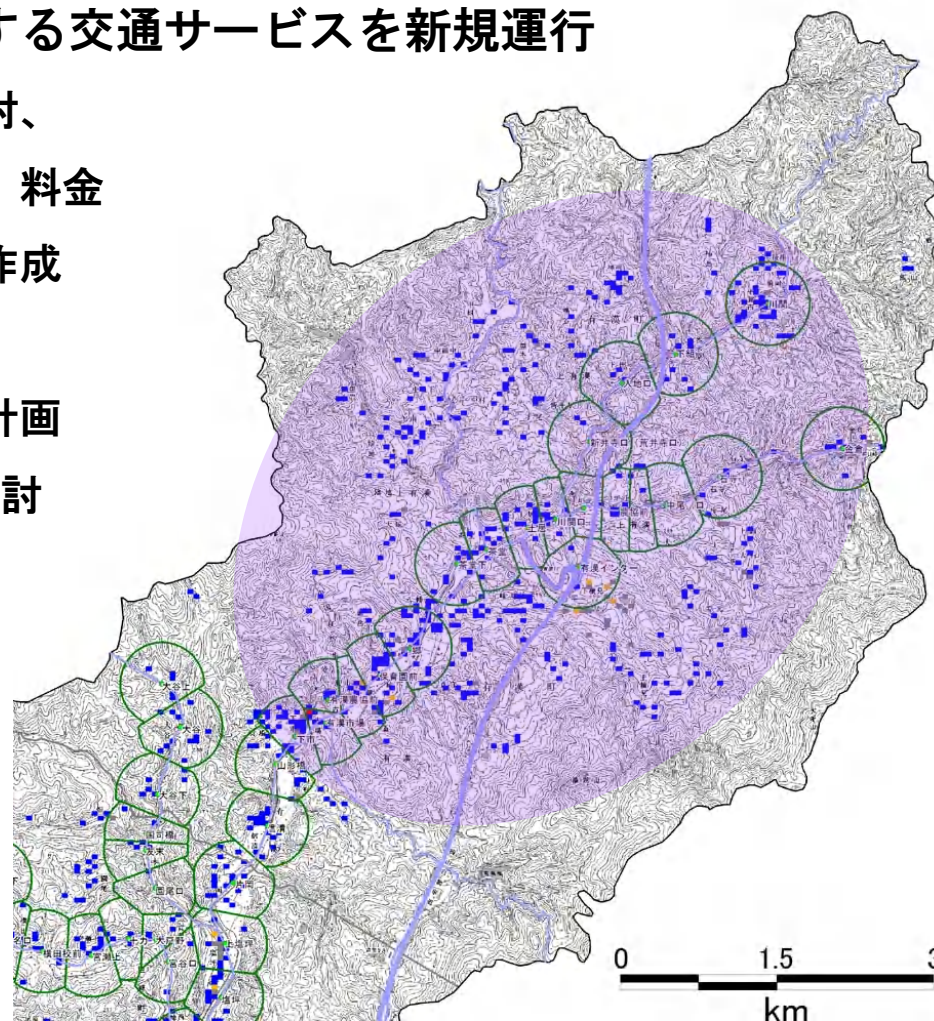
デマンド型、ドア・ツー・ドア運行

7. 地域別運行再編(案)

(3) 有漢地域

① バスサービス空白地域をカバーする交通サービスを新規運行

- ・ 定時定路線・デマンド型の比較検討、
運行する曜日、運行便数、ダイヤ、料金
などの運行内容を地域住民と協働で作成
- ・ 4条路線との競合を回避する運行計画
- ・ 運行に合わせて4条路線の減便を検討
- ・ 運行目的地（有漢地域局）



7. 地域別運行再編(案)

(4) 成羽地域

①最低運行便数の2便化

生活福祉バス運行日の運行便数を
1便から2便へ

②低利用路線の再編

- ・ 路線統合
- ・ 定時定路線・デマンド型の比較検討



7. 地域別運行再編(案)

(5) 川上地域

①最低運行便数の2便化

曜日運行の生活福祉バス路線の運行便数を1便から2便へ

②低利用路線の見直し

- 毎日運行路線
スクール便以外の便を
曜日運行へ
- 路線統合とデマンド運行の検討



③川上BCへの路線延長

地頭までの路線を川上BCまで延長（4条バス路線との要調整）

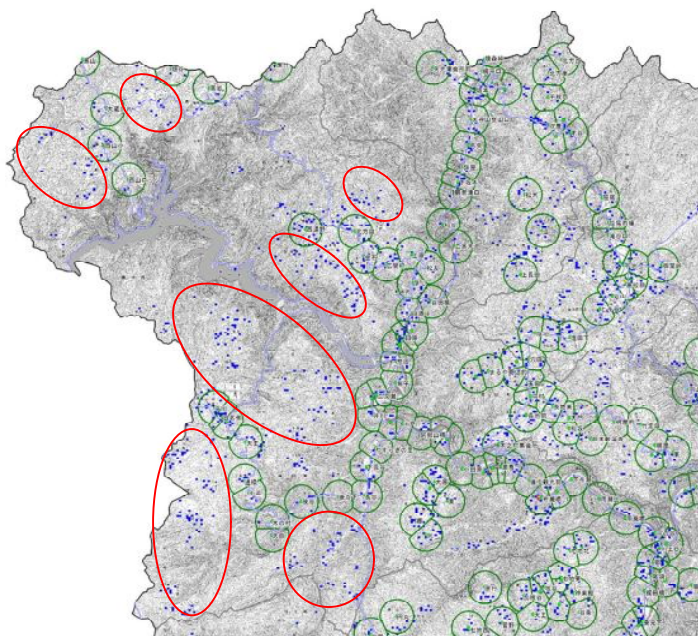
7. 地域別運行再編(案)

(6) 備中地域

① 低利用路線の見直し

- スクール便以外の便を曜日運行
- 路線統合の検討
- 空白地域への交通サービス検討

(定時定路線・デマンド型の比較)



○ バスサービス空白エリア

8. 交通結節点の環境向上

- ①高梁駅（高梁BC）
- ②ゆめタウン
- ③地頭（川上地域局）
- ④成羽（成羽病院の改築にあわせる）
- ⑤有漢地域局
- ⑥備中地域局

高梁駅（高梁バスセンター）



ゆめタウン



4条路線と生活福祉バス等の地域内路線の
乗り継ぎ地点であり、

- ・季節・天候に関わらない快適な環境
- ・公共交通の適切な情報提供
- ・長時間過ごせる環境

をめざした整備を行う。

乗降の多いバス停（乗降調査より）

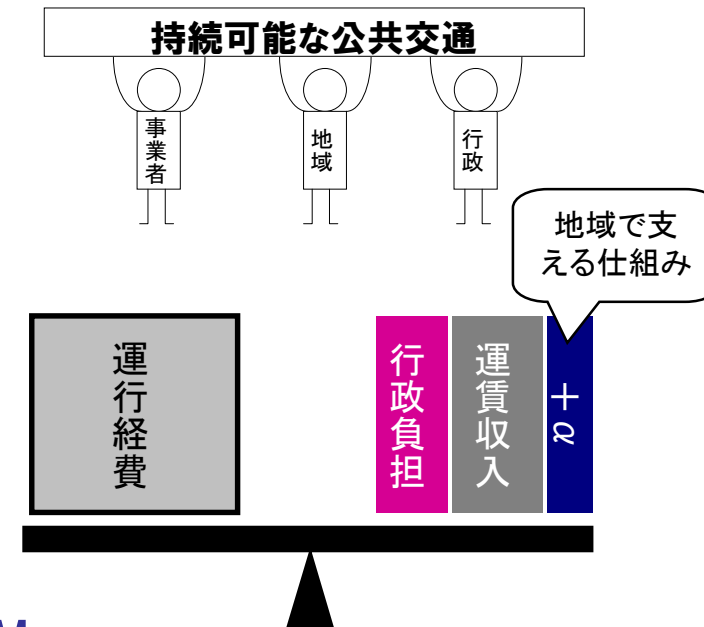
	乗車	降車	合計
高梁駅	493	292	785
ゆめタウン（前）	139	123	262
地頭	91	87	178
成羽	60	114	174
川上BC	30	63	93
吉備国際大学前	17	58	75
成羽病院（前）	37	36	73
日本生命前	32	39	71
川端町	46	21	67
順正高等看護学校前	12	54	66

9. 利用促進・利便性向上施策

(2)モビリティマネジメント

①住民（及び大学生）と協働での地域内公共交通の計画策定

- ・ワークショップ方式で住民および大学生と協働で計画を策定することで、自らが創り・利用し・維持する公共交通の意識を醸成する。



②高校生の送迎から公共交通利用へのMM

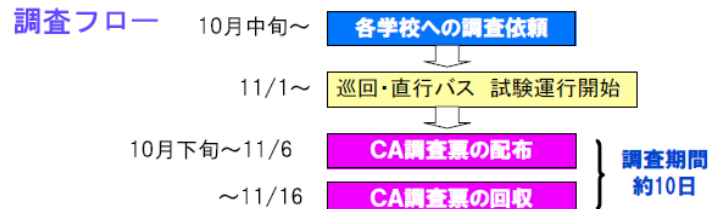
- ・高校生と保護者を対象としたコミュニケーションアンケートを通じて、送迎を減らし、公共交通利用への転換を図る。

9. 利用促進・利便性向上施策

(2)モビリティマネジメント

福井市の事例

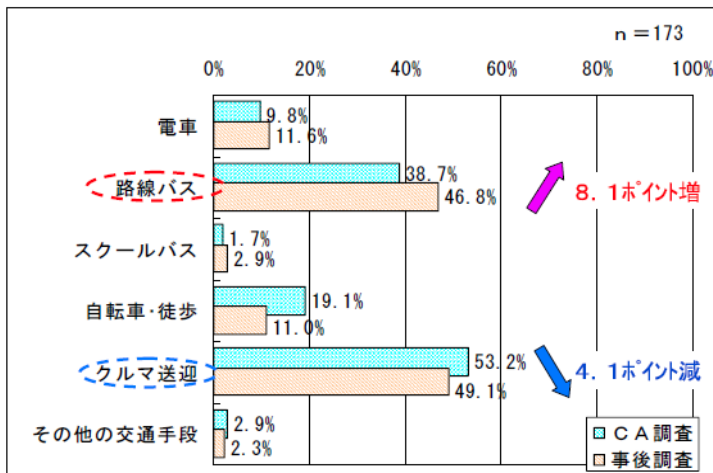
バスの利便向上に伴うMM施策 「高校生ノー送迎調査」



高校生ノー送迎調査

4 事後調査の実施結果 (MMの効果)

(2) 通学交通手段の変化 ※CA、事後ともに有効回答のあった173人



高校生ノー送迎調査

1 CA調査の実施

- 調査対象 越前町・池田町から丹南地域の高校・高等専門学校7校に通学する生徒(290人)
- 調査方法 各学校長に協力を依頼。担任から生徒に直接配布し、その場で回答を回収。
- 調査票・情報ツール

①依頼状

②調査票

③交通情報

④動機付け小冊子

10. 観光振興に向けた公共交通サービス

①観光タクシーのドライバーガイドの育成

◆マニュアル構築

接遇マナー、観光情報（高梁市の観光基本知識、コース別の専門知識等）

◆講習会開催

◆認定制度

認定試験、試験合格者に認定証（車内に掲示）、認定ドライバーのみが営業

②モデルコースの設定

◆営業展開を容易にし、利用者の満足度を高めるために

「テーマ別」「所要時間別」にモデルルートを構築

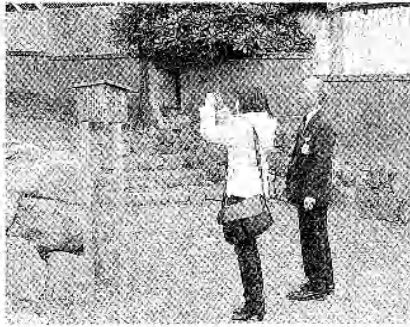


10. 観光振興に向けた公共交通サービス

観光ガイド認定ドライバー制度が始動

観光ガイドとして認定された観光タクシードライバーが出雲市内の観光地を巡るコースを案内する企画が二十日から始まった。

出雲地区で20日から



島根県旅客自動車協会

島根県旅客自動車協会が、出雲地区を「観光タクシー」で巡るコースを案内する企画が二十日から始まった。同協会が行う観光誘

受けた認定ドライバーは、タクシードライバー五十八人が、観光客を乗せて出雲市内の観光地を巡るガイドとなる。一社在籍のみの観光客を案内するのではなく、観光客のニーズに合わせたコースを案内する。予約・問い合わせは、(株)島根県旅客自動車協会(TEL:0854-820000)まで。



出雲観光マニュアル

島根県旅客自動車協会

稲わらの保管方法として、田んぼの中に稲わらを丸く積み上げたもの、現在ではほとんど見ることが出来なくなった。



●ワカメ干し

・特産の板わかめを作る際、エビラに干して乾燥させる風景は大社の海岸部などで見られる。以前に比べると少なくなった。3-5月。

5.特性・特徴

出雲市が日本に、世界に誇るあれこれ。(日本一/日本初)

●日本一の大鳥居

- ・コンクリートで作った日本初の鳥居
- ・高さ23.5メートル、柱の周囲6メートル、顔面は6畳敷き
- ・大正4年に作られた、島根県出身の実業家、小林徳一郎氏の奇蹟



●日本一の社殿

- ・国宝である出雲大社本殿は高さ24メートルで神社建築では日本一の高さ

●日本一の国旗

- ・出雲大社神楽殿前の国旗掲揚塔は高さ47メートル、国旗の大きさ75畳、重さ52キロで日本一



●日本一の注連縄

- ・神楽殿のしめ縄は長さ13m、胴回り9m、重さ5トン
- ・長さと同回りが日本一



●日本一高い灯台

- ・高さ43.65mで日本一の高さを誇る
- ・世界の歴史的灯台百選(国際航路標識協会)に選ばれた
- ・初点灯は明治36年4月1日

観光ガイド認定ドライバー

乗務員名/高梁 吹屋

事業者名/備中松山交通株式会社

認定エリア/出雲地域

有効期間/平成21年12月31日~平成24年11月30日

(社)島根県旅客自動車協会



11. 平成22年度の事業計画

①市街地循環線の実証運行

運行計画作成、準備、運行（10/1～3/31）、評価

②有漢地域における生活交通実証運行

運行計画作成、準備、運行（10/1～3/31）、評価

③待合い施設整備

整備箇所・内容の検討、施設整備

④路線バスの路線ナンバリング・色分け表示

主要施設への路線図、バス車両への色と番号（マグネット）