

# 高梁市地域公共交通網形成計画

平成27年3月

高 梁 市

# 目 次

## 序 章

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 1. 目的 .....                        | 1  |
| 2. 計画策定にあたっての基本的な考え方 .....         | 1  |
| (1) 交通施策の検証 .....                  | 1  |
| (2) 交通不便地域の精査 .....                | 1  |
| (3) まちづくりとの連携 .....                | 1  |
| 3. 調査内容と方法 .....                   | 2  |
| 第1章 高梁市の概況 .....                   | 3  |
| 1. 位置・地勢 .....                     | 3  |
| 2. 人口 .....                        | 4  |
| (1) 人口・世帯数と高齢化の推移 .....            | 4  |
| (2) 人口の分布 .....                    | 5  |
| 3. 昼夜間人口比率 .....                   | 6  |
| (1) 常住地または従業地・通学地による就業者・通学者数 ..... | 6  |
| (2) 昼夜間人口比率 .....                  | 6  |
| 4. 主要施設と観光施設の分布状況 .....            | 7  |
| 第2章 高梁市の公共交通の現状 .....              | 8  |
| 1. 鉄道（JR 伯備線） .....                | 8  |
| 2. 民間バス路線 .....                    | 9  |
| 3. 生活福祉バス .....                    | 10 |
| 4. 乗合タクシー .....                    | 11 |
| 5. スクールバス .....                    | 12 |
| 6. タクシー .....                      | 12 |
| 7. 公共交通空白地域 .....                  | 13 |
| 8. 公共交通関連支出 .....                  | 14 |
| 第3章 公共交通に関するアンケート調査 .....          | 15 |
| 1. 住民アンケート調査 .....                 | 15 |
| (1) 調査概要 .....                     | 15 |
| (2) 調査結果概要 .....                   | 15 |
| 2. 高校生アンケート調査 .....                | 22 |
| (1) 調査概要 .....                     | 22 |
| (2) 調査結果概要 .....                   | 22 |
| 3. 中学生アンケート調査 .....                | 25 |
| (1) 調査概要 .....                     | 25 |

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| (2) 調査結果概要 .....                      | 25 |
| 第4章 公共交通に関するヒアリング調査 .....             | 29 |
| 1. 学校ヒアリング調査 .....                    | 29 |
| 2. 医療機関 .....                         | 30 |
| 第5章 総合連携計画数値目標達成状況 .....              | 32 |
| 1. 地域公共交通再編概要 .....                   | 32 |
| 2. 総合連携計画数値目標達成状況 .....               | 32 |
| (1) 公共交通が利用できない(利用しにくい)人口の低減 .....    | 33 |
| (2) 路線バスサービスの満足度向上 .....              | 33 |
| (3) 低利用路線の見直し .....                   | 34 |
| (4) 市街地循環線利用者数の増加 .....               | 34 |
| (5) 観光タクシー利用者数の増加 .....               | 35 |
| 第6章 地域公共交通の課題 .....                   | 36 |
| 1. 残る交通空白地域の解消 .....                  | 36 |
| 2. 公共交通利用者の減少 .....                   | 37 |
| 3. 公共交通関連財政支出の削減 .....                | 38 |
| 4. 見直し基準の再設定 .....                    | 38 |
| 5. 公共交通に関する住民意識の啓発 .....              | 39 |
| 第7章 高梁市地域公共交通網形成計画 .....              | 40 |
| 1. 上位計画・公共交通関連計画・事業 .....             | 40 |
| 2. 基本方針 .....                         | 42 |
| 3. 計画の区域 .....                        | 43 |
| 4. 計画の期間 .....                        | 43 |
| 5. 計画の目標 .....                        | 44 |
| 6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項 ..... | 46 |
| (1) 施策の体系 .....                       | 46 |
| (2) 事業の内容 .....                       | 47 |
| 7. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項 .....    | 64 |
| 評価・改善の仕組み .....                       | 64 |
| 8. 実施スケジュール .....                     | 66 |
| 資料                                    |    |
| 用語解説 .....                            | 67 |
| 高梁市地域公共交通会議設置要綱 .....                 | 68 |
| 高梁市地域公共交通会議委員名簿 .....                 | 70 |



## 序 章

### 1. 目的

高梁市では、平成 22 年 3 月に策定した高梁市地域公共交通総合連携計画に掲げる「市民の生活を支えるための持続可能な公共交通体系の構築」を目指して、自宅送迎を基本とした乗合タクシーの本格導入や、通学利用を最優先とした生活福祉バスのダイヤ編成など、交通再編を進めてきました。

その結果、人口の減少や運転免許保有率の上昇など、公共交通の利用者層が減少する中で、高齢者の通院・買物利用や、小中学生の通学利用における利便性の向上により、公共交通利用者の減少に一定の歯止めをかけることができました。

しかし、今後の利用者層の減少を見据えると、更なる効率的運行が求められるとともに、地方交付税の減額、合併特例債の償還など市の財政状況が厳しさを増す中、増大する公共交通関連支出の抑制も、喫緊の課題となっています。

計画策定から 4 年が経過し、公共交通を取り巻く社会情勢の変化も踏まえて、計画の見直しを図ることを目的とします。

### 2. 計画策定にあたっての基本的な考え方

#### （１）交通施策の検証

これまで進めてきた交通施策を検証するとともに、施策の有効性・効率性の観点から見直しが必要と認められる施策について改善策を検討します。

#### （２）交通不便地域の精査

地域間格差の是正や交通資源の適正配分の観点から、公共交通が利用できない、または、利用しにくい交通空白地域や需要に見合った交通サービスが提供されていないと思われる地域を重点的に調査し、その対応策を検討します。

#### （３）まちづくりとの連携

高梁市のまちづくりの基本となる高梁市新総合計画後期基本計画（平成 27 年～平成 31 年）を踏まえるとともに、備中高梁駅周辺整備事業や観光振興、福祉施策等との連携を図ります。

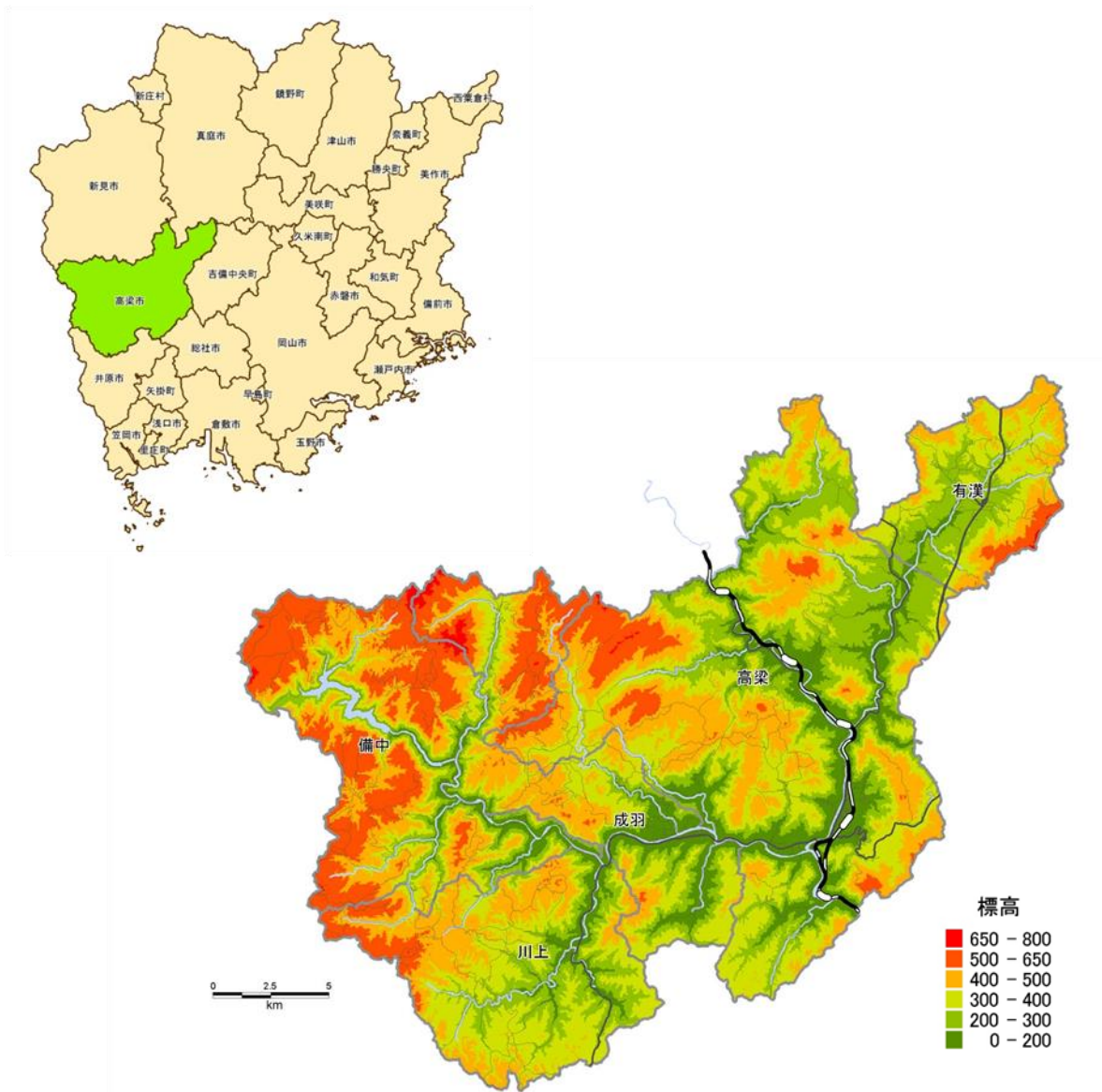
### 3. 調査内容と方法



## 第1章 高梁市の概況

### 1. 位置・地勢

高梁市は、岡山県の中西部に位置し、東は吉備中央町、西は広島県庄原市、南は井原市、総社市、北は新見市、真庭市と接しています。県下三大河川の一つ高梁川が中央部を南北に貫流し、その両側に吉備高原が東西に広がっています。高梁川と成羽川、その支流に沿って帯状に曲折した低地部と高原部に至る傾斜部および高原部分からなり、市北西部は急峻な山岳地帯が広がっています。



▲高梁市の位置・地勢

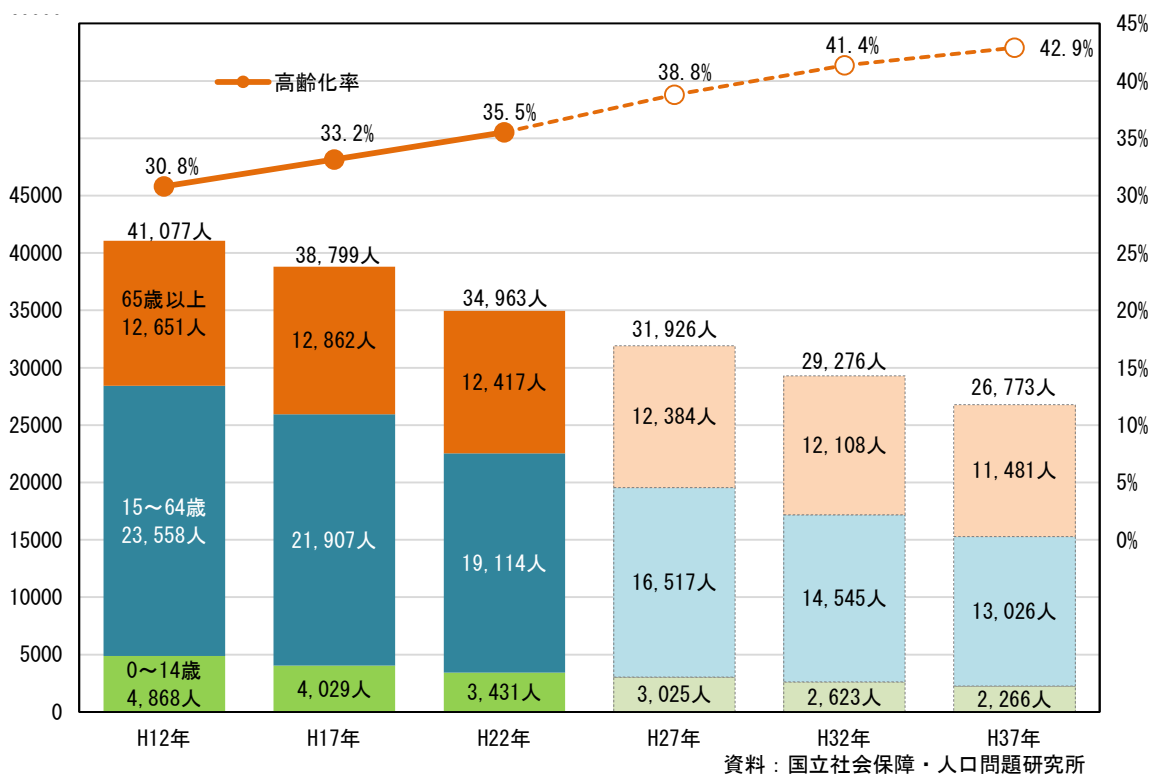
## 2. 人口

### (1) 人口・世帯数と高齢化の推移

平成 22 年国勢調査の人口は約 35,000 人と、平成 12 年からの 10 年間で約 6,100 人減少しており、平成 32 年には約 29,300 人に減少すると予想されます。

世帯数は、平成 12 年から平成 22 年までの 10 年間で一般世帯数が 1,256 世帯（8%）減少する一方で、65 歳以上の高齢単身者世帯が 438 世帯（28%）増加しています。

平成 22 年の高齢化率は 35.1%と、平成 12 年からの 10 年間で 4.7 ポイント上昇しており、人口が密集する中心市街地の高齢化も進んでいます。



▲人口の推移

世帯数の推移

|        | 一般世帯数            | 65 歳以上の高齢<br>単身者世帯 | ※高齢夫婦世帯        |
|--------|------------------|--------------------|----------------|
| H12 年  | 15,333 世帯 (100%) | 1,560 世帯 (10%)     | 2,169 世帯 (14%) |
| H17 年  | 15,278 世帯 (100%) | 1,786 世帯 (12%)     | 2,199 世帯 (14%) |
| H22 年  | 14,077 世帯 (100%) | 1,998 世帯 (14%)     | 2,123 世帯 (15%) |
| H17 年比 | △ 1,256 世帯 (-8%) | 438 世帯 (28%)       | △ 46 世帯 (-2%)  |

※高齢夫婦世帯：夫 65 歳以上妻 60 歳以上の 1 組の一般世帯

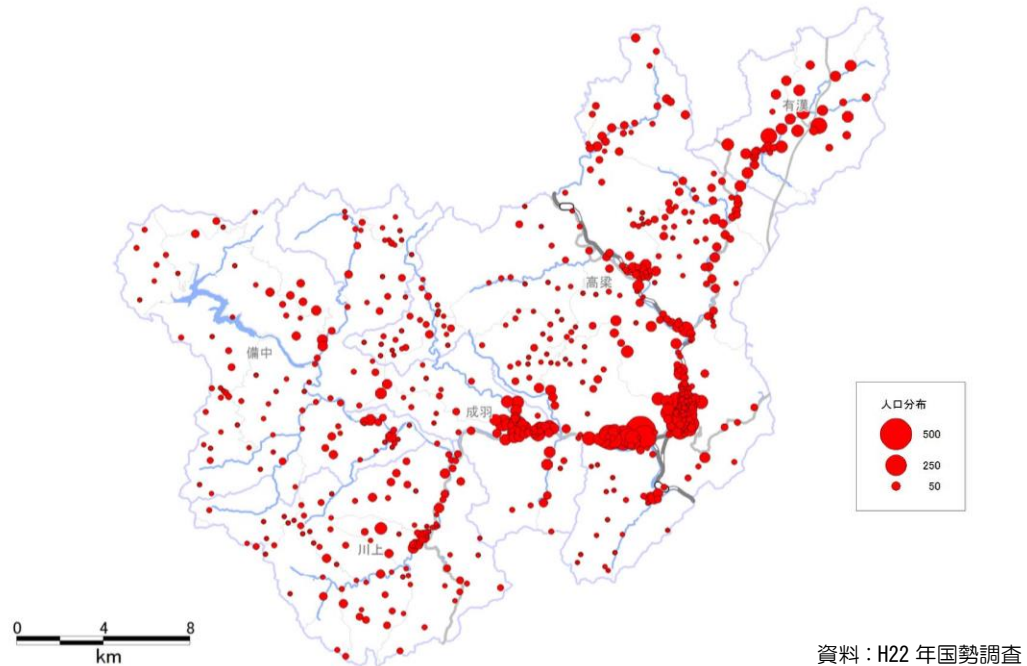
資料：H22 年国勢調査



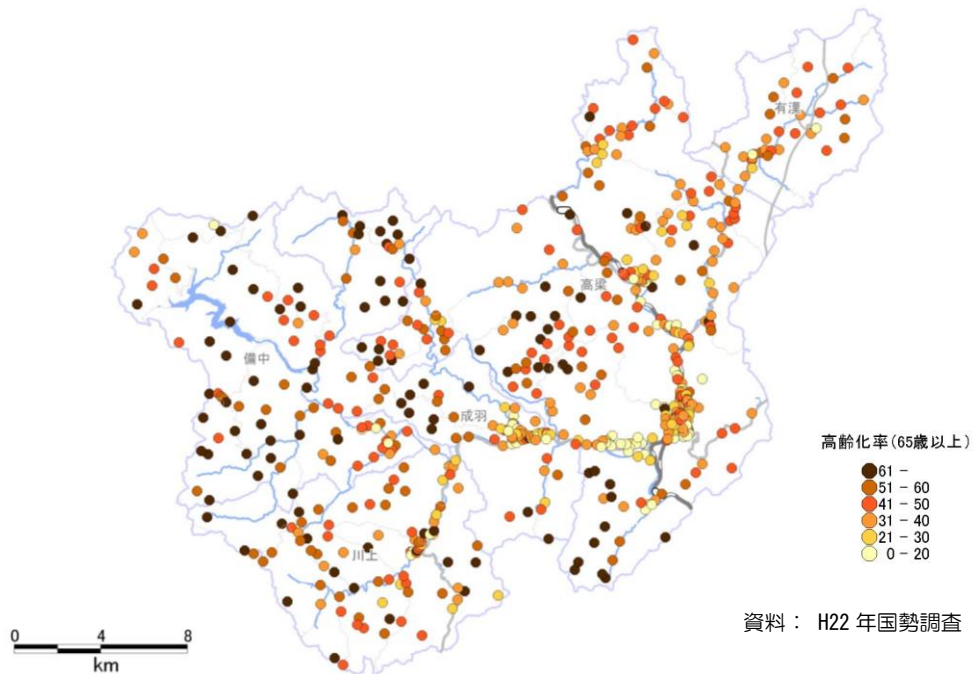
## (2) 人口の分布

地域の中心である備中高梁駅周辺、落合町、成羽町の国道313号沿線には市街地が形成されており、人口が集積しています。

市西部には、小規模集落が広く分布しており、高齢化率が60%を超える集落が多数あります。



▲人口分布



▲各集落の高齢化率

### 3. 昼夜間人口比率

#### (1) 常住地または従業地・通学地による就業者・通学者数

高梁市に常住する就業者・通学者の総数は 18,719 人で、そのうちの 84% (15,627 人) が高梁市内で従業または高梁市内へ通学しています。

他市区町村を従業地または通学地としている人は 2,924 人で、内訳は岡山市が 631 人で最も多く、以下、総社市 (619 人)、倉敷市 (487 人)、吉備中央町 (282 人) の順になっています。

また、従業地または通学地が高梁市である就業者・通学者の総数は 20,514 人で、そのうちの 22% (4,562 人) が他市区町村の常住者となっています。内訳は総社市が 1,109 人で最も多く、以下、新見市 (663 人)、倉敷市 (610 人)、岡山市 (585 人) の順になっています。

#### (2) 昼夜間人口比率

高梁市の常住地人口 (= 夜間人口) は、前掲のとおり 34,963 人で、一方、昼間人口は 36,601 人となっています。

昼夜人口比率 (夜間人口 100 人あたりの昼間人口) は 104.7 で、昼間人口が夜間人口を上回っています。

常住地または従業地・通学地による人口

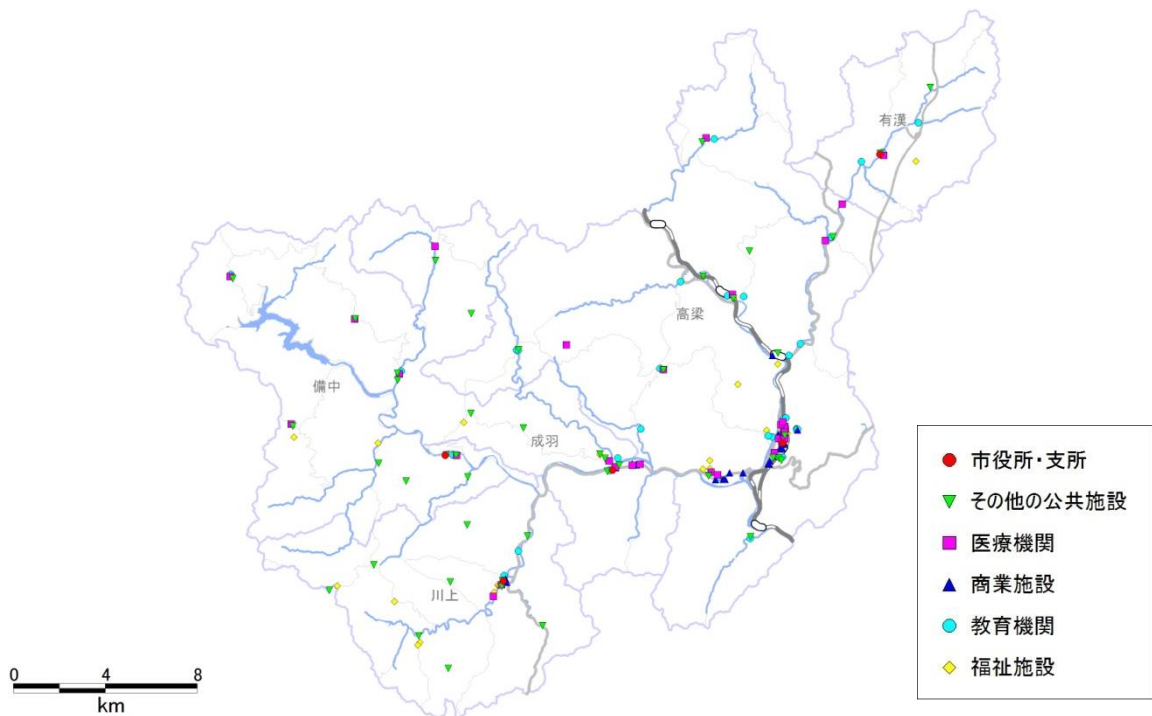
| 常住地による就業者・通学者数             |        |               |               | 従業地・通学地による就業者・通学者数             |        |               |               |
|----------------------------|--------|---------------|---------------|--------------------------------|--------|---------------|---------------|
|                            | 総人口    | 15 歳以上<br>就業者 | 15 歳以上<br>通学者 |                                | 総数     | 15 歳以上就<br>業者 | 15 歳以上通<br>学者 |
| 高梁市に常住する就業者・通学者数<br>…A     | 18,719 | 16,134        | 2,585         | 従業地または通学地が高梁市である就業者・通学者数<br>…B | 20,514 | 17,264        | 3,250         |
| 高梁市内で従業、または高梁市内へ通学         | 15,627 | 13,481        | 2,146         | 高梁市内に常住                        | 15,627 | 13,481        | 2,146         |
| 他市区町村で従業、または他市区町村へ通学<br>…① | 2,924  | 2,526         | 398           | 他市区町村に常住<br>…②                 | 4,562  | 3,520         | 1,042         |
| 岡山県計                       | 2,665  | 2,307         | 358           | 岡山県計                           | 4,338  | 3,413         | 925           |
| 岡山市                        | 631    | 461           | 170           | 岡山市                            | 585    | 406           | 179           |
| 倉敷市                        | 487    | 385           | 102           | 倉敷市                            | 610    | 448           | 162           |
| 津山市                        | 19     | 17            | 2             | 津山市                            | 31     | 24            | 7             |
| 笠岡市                        | 25     | 25            | 0             | 笠岡市                            | 28     | 17            | 11            |
| 井原市                        | 124    | 118           | 6             | 井原市                            | 180    | 158           | 22            |
| 総社市                        | 619    | 583           | 36            | 総社市                            | 1,109  | 965           | 144           |
| 新見市                        | 253    | 222           | 31            | 新見市                            | 663    | 521           | 142           |
| 真庭市                        | 158    | 155           | 3             | 真庭市                            | 464    | 380           | 84            |
| 矢掛町                        | 29     | 29            | 0             | 矢掛町                            | 53     | 45            | 8             |
| 吉備中央町                      | 282    | 281           | 1             | 吉備中央町                          | 502    | 365           | 137           |
| 他岡山県内                      | 38     | 31            | 7             | 他岡山県内                          | 113    | 84            | 29            |
| 他都道府県計                     | 102    | 83            | 19            | 他都道府県計                         | 224    | 107           | 117           |
| 不明                         | 157    | 136           | 21            | 不明                             | -      | -             | -             |
| その他                        | 168    | 127           | 41            | その他                            | 325    | 263           | 62            |

資料：H22 年国勢調査

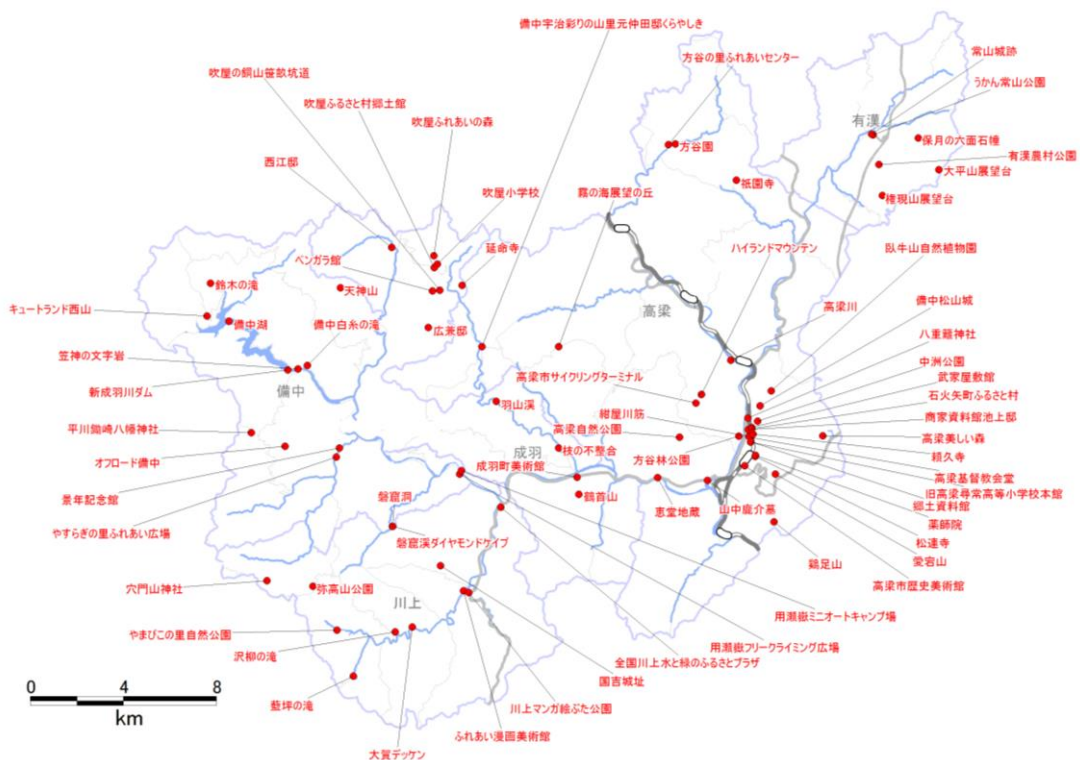
#### 4. 主要施設と観光施設の分布状況

医療機関、商業施設、高校の多くは、備中高梁駅周辺の中心市街地に集積しているとともに、落合小学校周辺の国道313号沿いには商業施設が、成羽地域局周辺には医療機関が集積しています。福祉施設やその他の公共施設は、市全域に広く分布しています。

観光施設は、備中高梁駅周辺に集積するとともに、吹屋地区にやや集積がみられるほかは市内全域に広く分布しています。



▲主要施設の分布状況



## 第2章 高梁市の公共交通の現状

### 1. 鉄道(JR 伯備線)

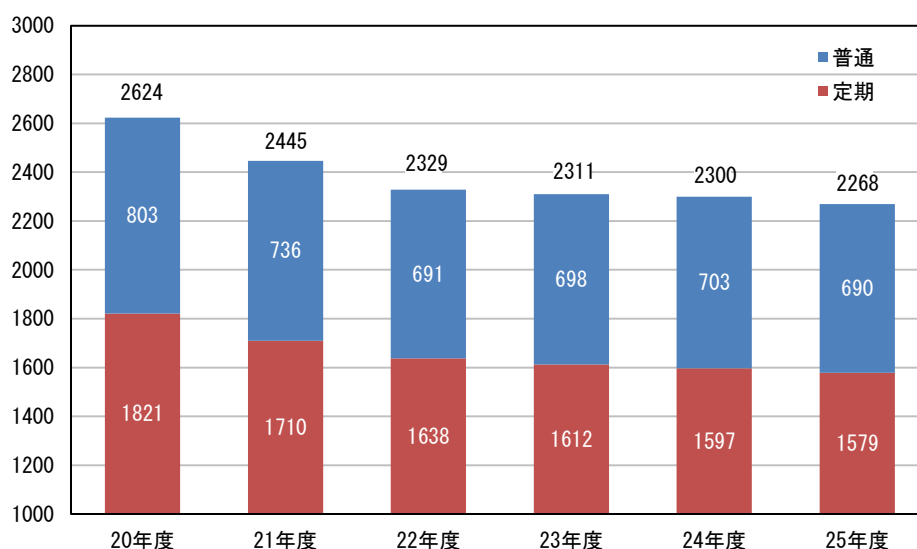
市内を南北に走る JR 伯備線は、現在上り方面では備中高梁～岡山間が上下各 46 本（内特急上下各 15 本）、下り方面では備中高梁～新見・米子間が上下各 30 本（内特急上下各 15 本）運行しています。

市内には備中高梁駅、備中広瀬駅、木野山駅、備中川面駅、方谷駅の 5 つの駅があり、平成 25 年度の 5 駅合計の日平均乗車人員は 2,268 人で、このうちの 89%を備中高梁駅が占めています。

平成 20 年度から 22 年度にかけては、年率 4%程度で減少しましたが、平成 22 年度から 25 年度は、年率 1%程度の減少にとどまっています。



▲H25 年度駅別日平均乗車人員



資料：西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社企画課

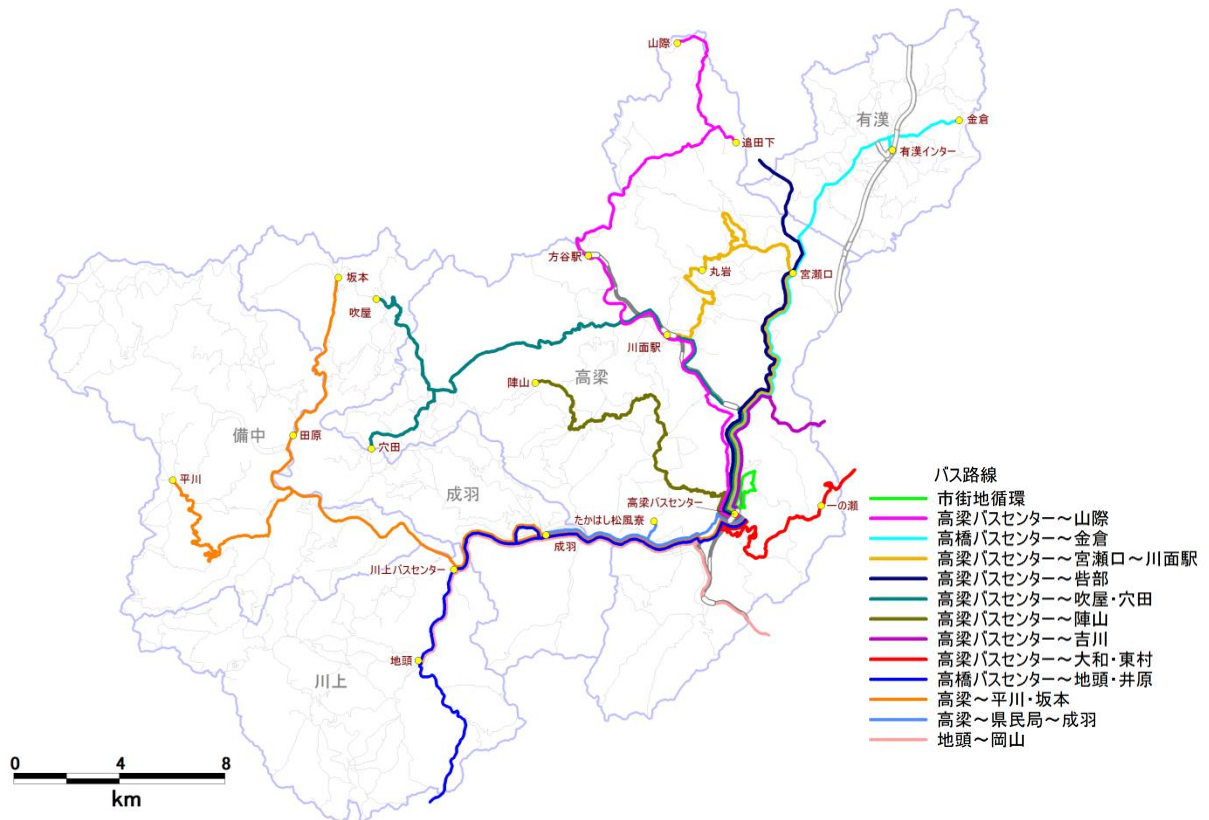
▲乗車人員の推移



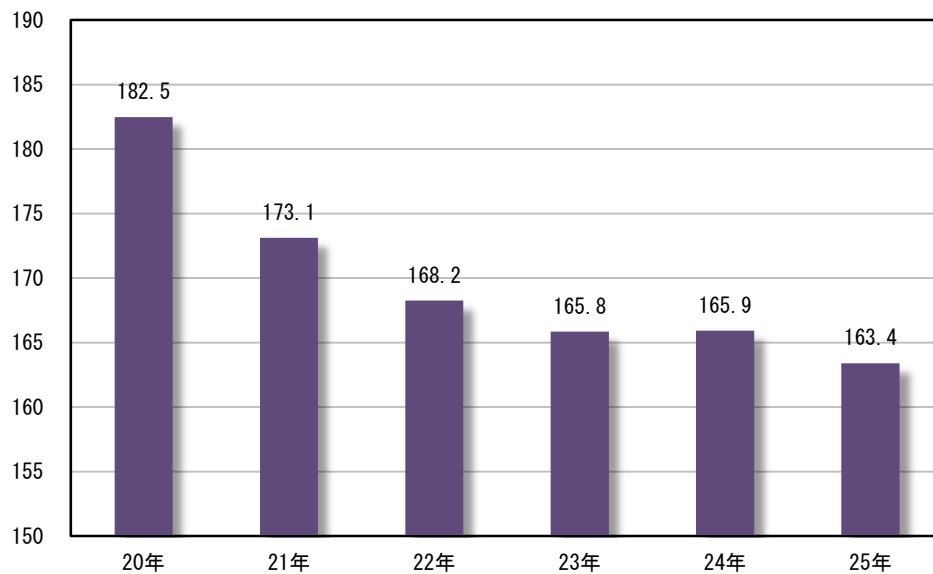
## 2. 民間バス路線

13 路線の民間バス路線が市全体を広くカバーするとともに、このうち 5 路線は、本市と岡山市とを結んでいます。

利用者は、平成 20 年度から 22 年度にかけては、年率 4%程度で減少しましたが、平成 22 年度から 25 年度は、年率 1%程度の減少にとどまっています。



▲民間バス路線網



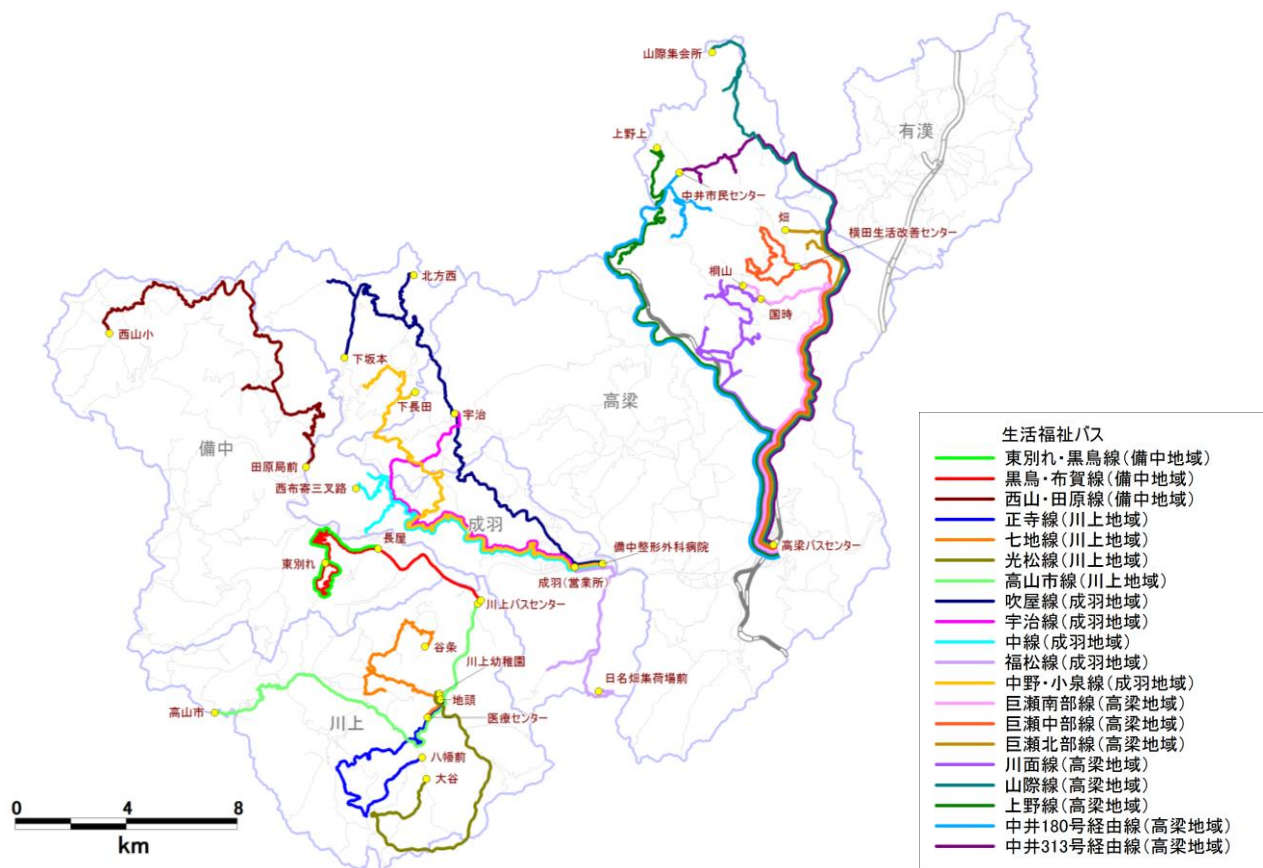
注) 日平均利用者数：乗車密度×平均運行回数

▲日平均利用者数の推移

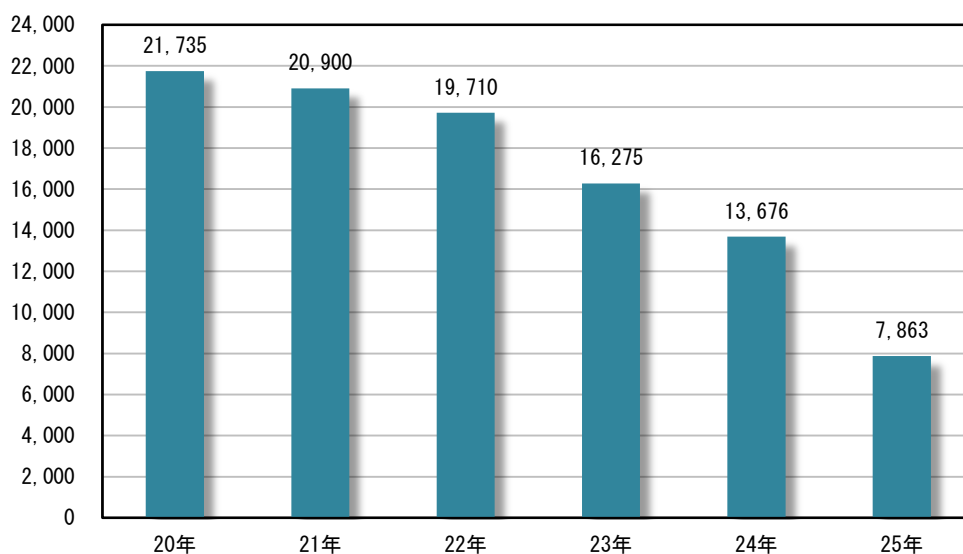
### 3. 生活福祉バス

成羽、川上、備中地域で、あわせて 12 路線の生活福祉バスを運行をしています。また、川面・巨瀬・中井地区では、平成 26 年 10 月から 8 路線の実証運行をしています。

利用者数は、備中、川上地域において小中学生の通学便以外を廃止し、乗合タクシーに切り替えたことにより平成 23 年度以降大幅に減少し、平成 25 年度の年間利用者数は、8,000 人弱となっています。



▲生活福祉バス路線網



▲年間利用者数の推移

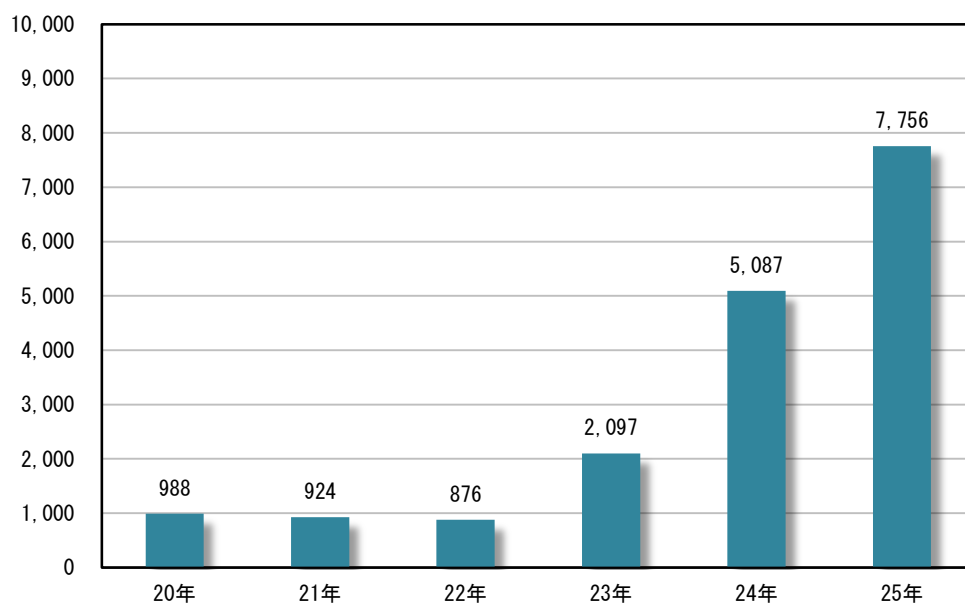
#### 4. 乗合タクシー

備中、川上地域の2地域と玉川、畑上、福地地区の3地区で運行しており、いずれも週2～3日の曜日運行をしています。

利用者は、備中、川上地域において生活福祉バスの一部を乗合タクシーに切り替えたことにより、平成23年度から大幅に増加し、平成25年度の年間利用者は8,000人弱となっています。



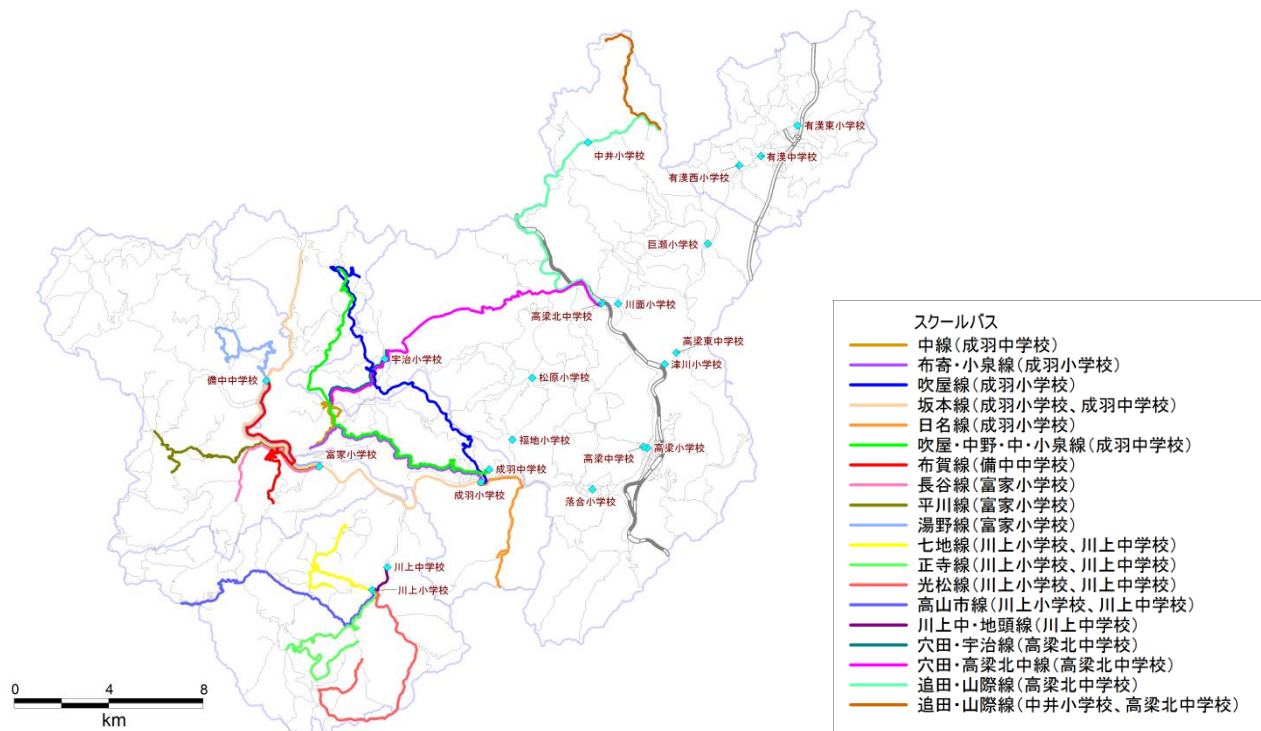
▲乗合タクシー運行地域・地区



▲乗合タクシー年間利用者数の推移

## 5. スクールバス

スクールバス 19 路線のうち 5 路線は生活福祉バスとして混乗路線となっており、14 路線がスクール専用で運行しています。



▲スクールバス路線

## 6. タクシー

タクシー会社は市内 10 営業所（8 社）ありますが、有漢や成羽北部、備中北西部などは、タクシー営業所から 5 キロ以上離れており、日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。



▲タクシー営業所



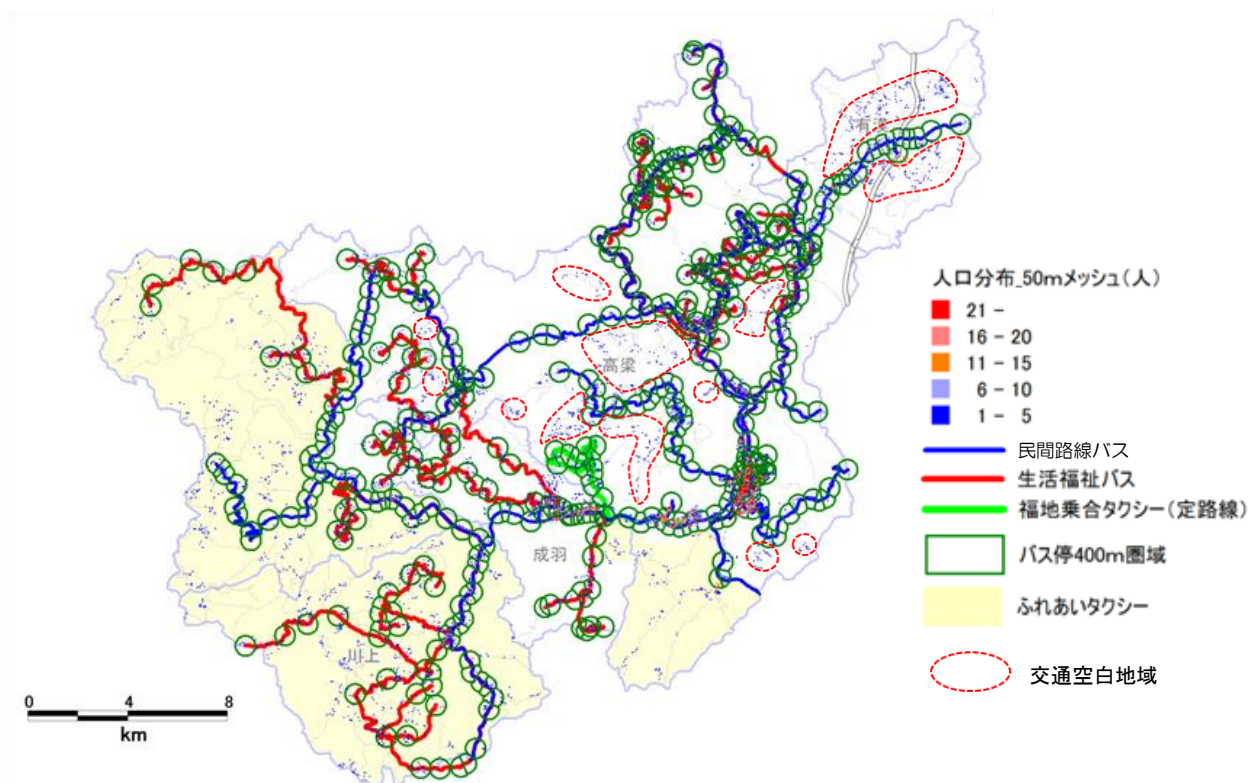
### ＜バス・タクシー利用券制度＞

合併に伴う地域公共交通の地域間格差を是正するため、生活福祉バスの運行をしていない高梁・有漢地域に居住する75才以上の高齢者を対象に、居住地の最寄りのバス停から高梁バスセンター（有漢地域は有漢地域局）までの片道バス料金相当額（12回分）を「バス・タクシー利用券」として交付しています。

## 7. 公共交通空白地域

主な交通空白地域は、有漢地域と高梁地域周辺部に広がっています。

なお、高梁市では、先の地域公共交通総合連携計画において、バス停もしくは駅から半径400m圏外を交通空白地域と定義しています。



▲交通空白地域

## 8. 公共交通関連支出

本市の公共交通関連支出は、総額で年間 2 億 4,800 万円（平成 25 年度実績）となっています。このうち民間路線バスへの補助金が 48%を占めており、次いでスクールバスの運行経費が 19%、生活福祉バスと乗合タクシーの運行経費がそれぞれ 12%、8%となっています。

また、公共交通関連支出の総額は、5 年間で約 4,800 万円増加しており、その大きな要因として民間路線バスへの補助金が約 3,400 万円増加したことが挙げられます。

### 公共交通関連支出

（単位：千円）

|                 | H20 年度  |      | H25 年度  |      | H20 年度比  |      | 備 考            |
|-----------------|---------|------|---------|------|----------|------|----------------|
|                 |         |      |         |      |          |      |                |
| 路 線 バ ス 補 助     | 83,691  | 42%  | 118,010 | 48%  | 34,319   | 71%  |                |
| 生 活 福 祉 バ ス     | 45,006  | 23%  | 30,947  | 12%  | △ 14,059 | -29% |                |
| 乗 合 タ ク シ ー     | 1,524   | 1%   | 18,960  | 8%   | 17,436   | 36%  | H23 備中、H24 川上  |
| ス ク ー ル バ ス     | 40,505  | 20%  | 46,718  | 19%  | 6,213    | 13%  | 小学校統合（成羽・備中）   |
| 遠 距 離 通 学 費 補 助 | 16,320  | 8%   | 14,650  | 6%   | △ 1,670  | -3%  |                |
| 高 校 生 通 学 支 援   | 0       | 0%   | 7,622   | 3%   | 7,622    | 16%  | 通学定期半額補助（H23～） |
| 高 齢 者 外 出 支 援   | 12,274  | 6%   | 10,740  | 4%   | △ 1,534  | -3%  | バス・タクシー券       |
| 合 計             | 199,320 | 100% | 247,647 | 100% | 48,327   | 100% |                |

## 第3章 公共交通に関するアンケート調査

### 1. 住民アンケート調査

#### (1) 調査概要

##### ◇調査方法

- ・人口の少ない地区からも分析に必要なサンプル数を確保するために、事前に地区ごとの配布部数を決め、その上で、地区ごとに無作為抽出を行い、郵送配布、郵送回収しました。
- ・各世帯において、高齢者等、バス利用の必要のある世帯員に回答していただくよう依頼しました。

◇調査実施時期：平成26年9月

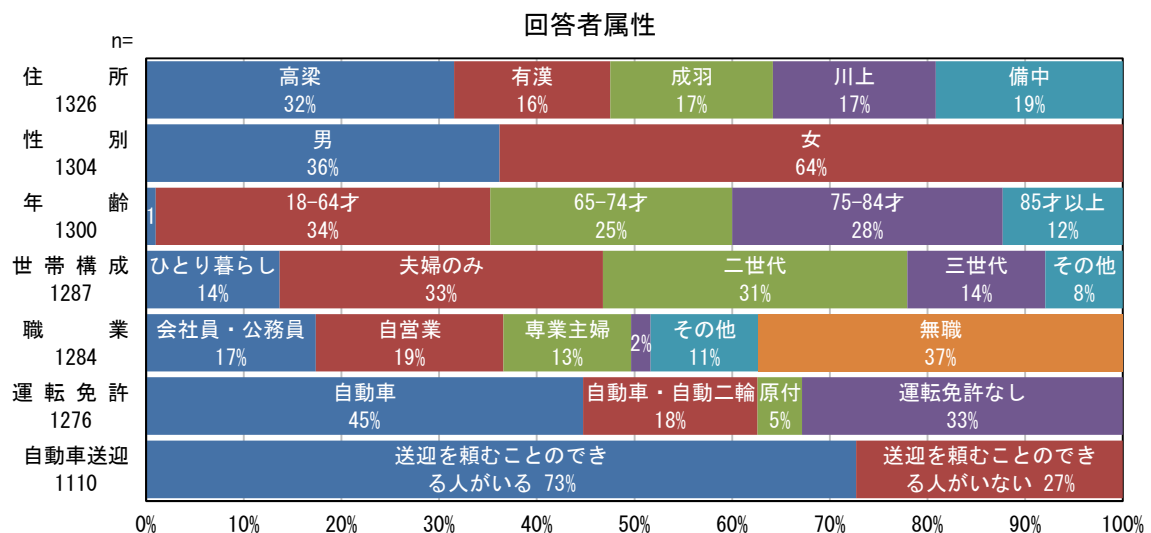
##### ◇回収率

| 地域名 | 配布数   | 回収数   | 回収率   |
|-----|-------|-------|-------|
| 高 梁 | 1,000 | 418   | 41.8% |
| 有 漢 | 500   | 212   | 42.4% |
| 成 羽 | 500   | 221   | 44.2% |
| 川 上 | 500   | 221   | 44.2% |
| 備 中 | 500   | 254   | 50.8% |
| 合 計 | 3,000 | 1,326 | 44.2% |

#### (2) 調査結果概要

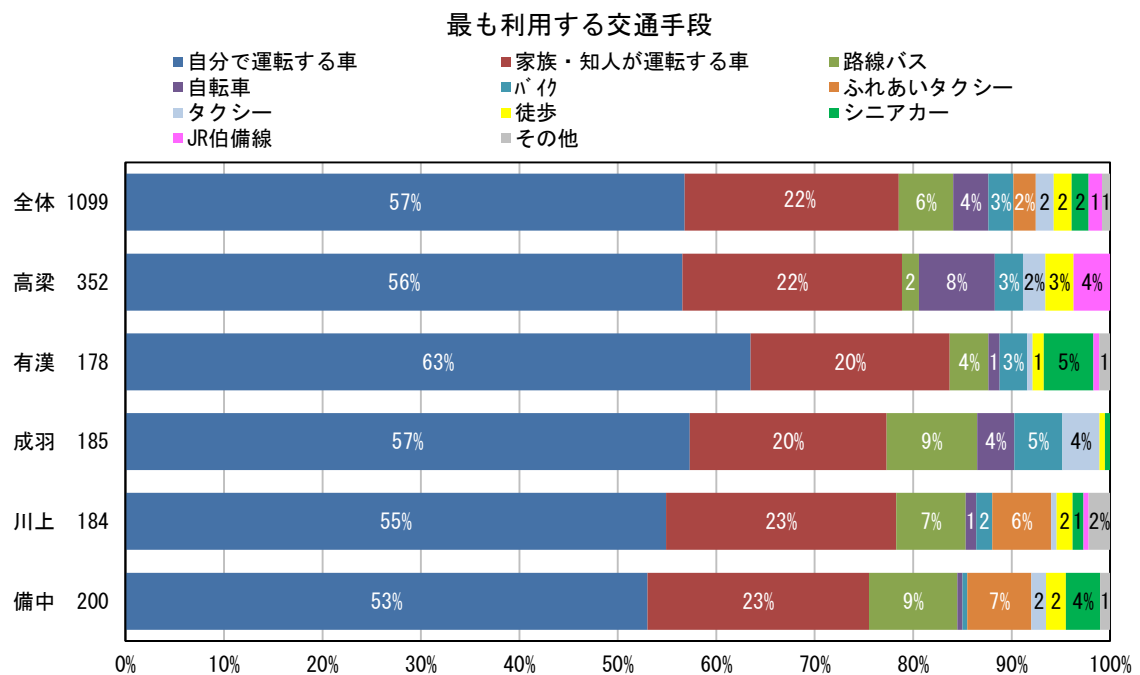
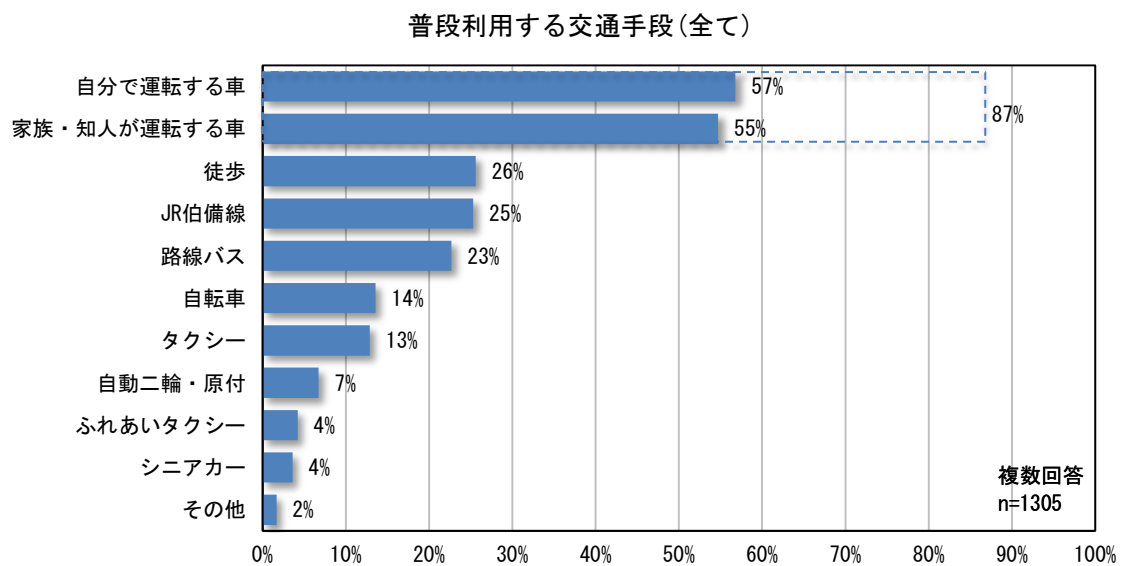
##### ①回答者属性

- ・高梁地域が32%を占め、その他の地域はそれぞれ20%弱となっています。
- ・女性が64%と男性よりやや多く、65歳以上の回答者は65%となっています。
- ・「夫婦のみ」が33%と最も多く、次いで「二世帯」が31%、「ひとり暮らし」と「三世帯」が14%と続きます。
- ・「運転免許証がない」と答えた人は33%となっています。
- ・「送迎を頼むことのできる人がいない」と答えた人は27%となっています。



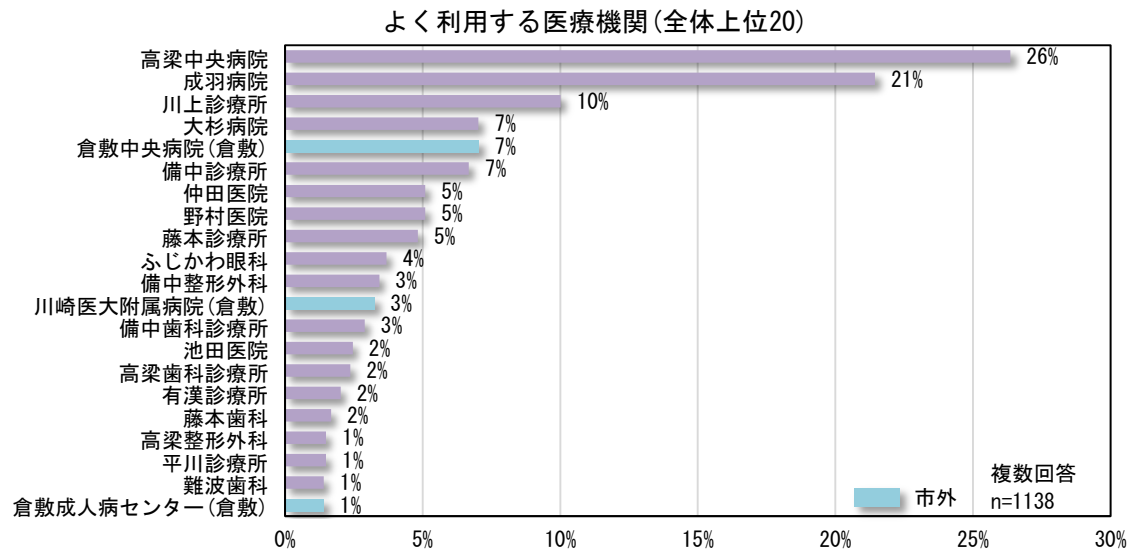
## ②普段利用する交通手段

- 普段利用する交通手段として、回答者の57%が「自分で運転する車」を、55%が「家族・知人が運転する車」を挙げ、いずれか又は両方挙げている人は全体の87%に上ります。
- 公共交通では、JR 伯備線（25%）、路線バス（23%）、タクシー（13%）、ふれあいタクシー（4%）の順となっています。
- 最も利用する交通手段としては、「自分で運転する車」「家族・知人が運転する車」の合計が全体の79%に上っており、公共交通は10%程度にとどまっています。

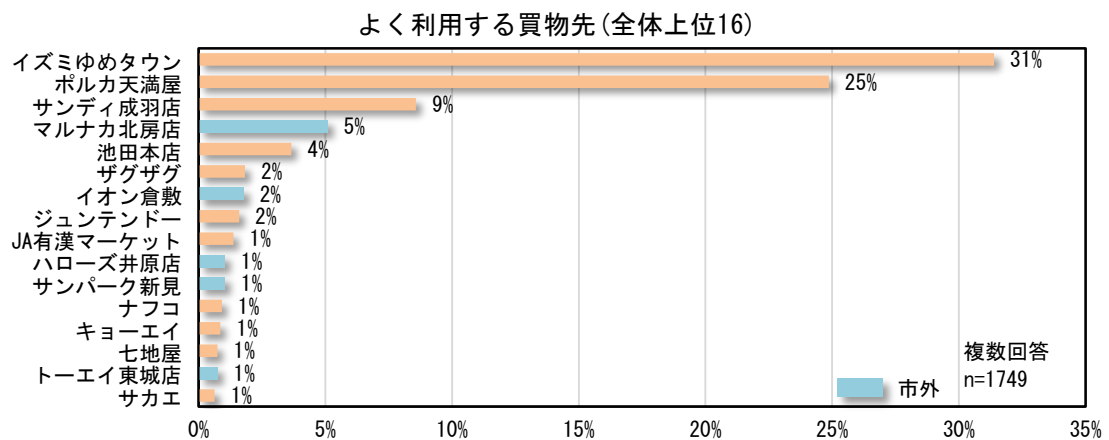


③よく利用する医療機関・商業施設

・「高梁中央病院」(26%)と「成羽病院」(21%)の利用者が多くなっています。



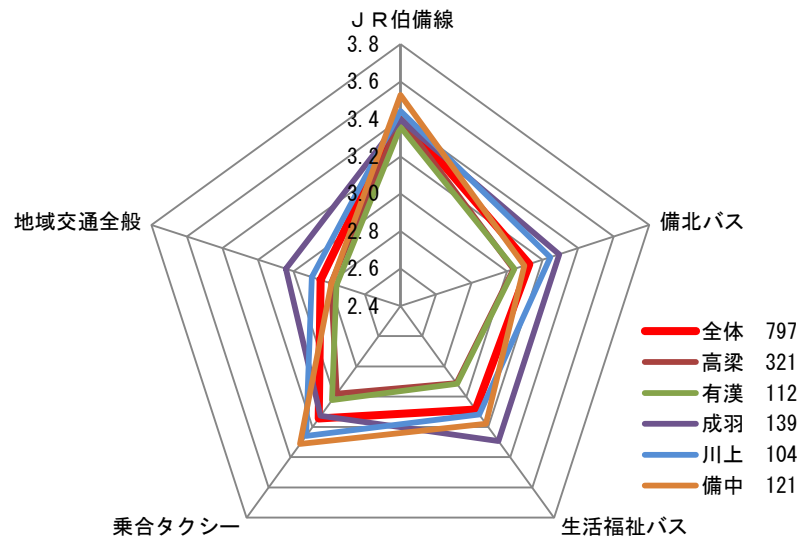
・「イズミゆめタウン」(31%)と「ポルカ天満屋」(25%)の利用者が多くなっています。



#### ④地域公共交通サービス満足度

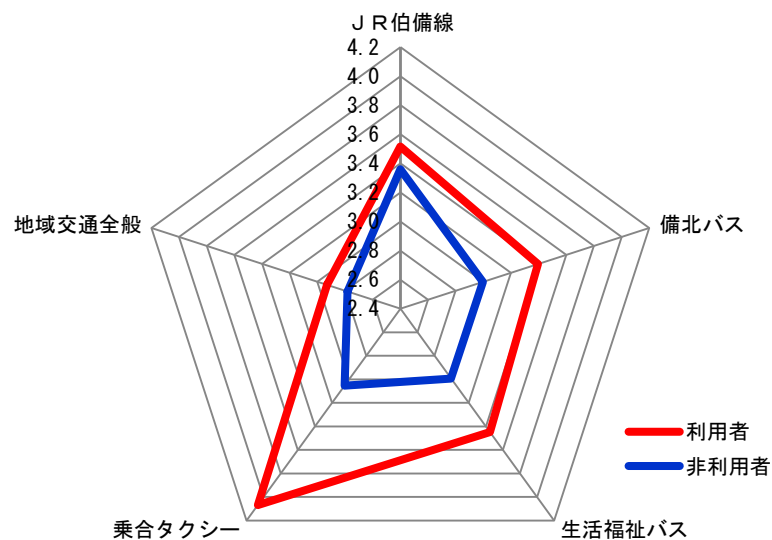
- 「JR 伯備線」への満足度が相対的に高く、「地域交通全般」への満足度が低くなっています。
- 利用者と非利用者の満足度比較では、利用者の満足度が相対的に高く、特に乗合タクシーで顕著な差がみられます。

地域公共交通サービス満足度（地域別）



注) 満足度: 各選択肢の満足度の評価値を「満足」5、「やや満足」4、「どちらでもない」3、「やや不満」2、「不満」1と設定し、加重平均により算出している。数値が高いほど満足度は高い。

地域公共交通サービス満足度（利用者・非利用者）





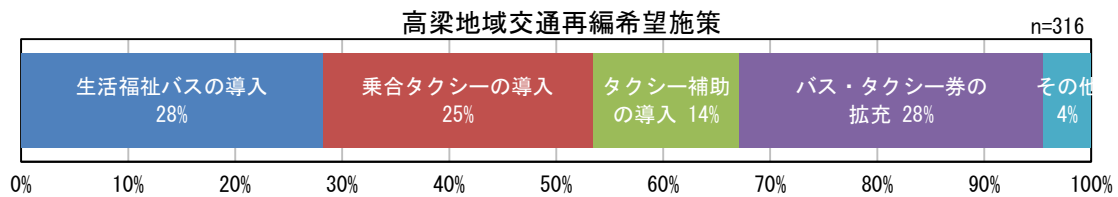
⑤交通再編

高梁地域

＜設問＞玉川地区を除く高梁地域は、これから交通再編を進めていきますが、どのような交通施策を望まれますか。最も希望する施策に○をつけてください。

- |                                  |                    |
|----------------------------------|--------------------|
| 1. 路線バスが運行していない地域をカバーする生活福祉バスの導入 | 4. 現在あるバス・タクシー券の拡充 |
| 2. 自宅送迎を基本とした乗合タクシーの導入           |                    |
| 3. タクシー利用に対する補助の導入               | 5. その他 ( )         |

高梁地域の交通再編希望施策については、「生活福祉バスの導入」「バス・タクシー券の拡充」がともに 28%と最も高くなっています。



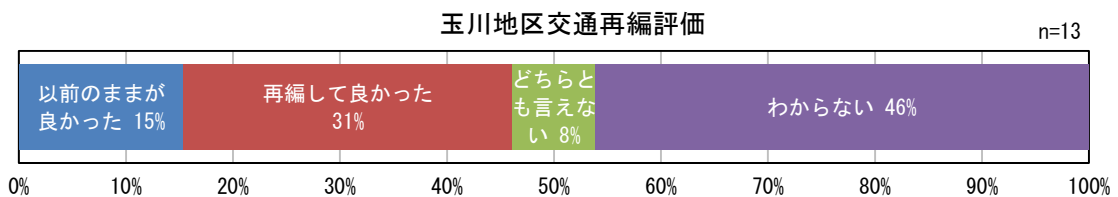
玉川地区

＜設問＞交通再編についておたずねします。

玉川地区の交通再編では、乗合タクシーの運行日、運行便数を削減し、定路線運行から自宅送迎を基本とした運行に切り替えました。また、ゆめタウンへの買い物にも利用できるようにしました。この交通再編について、あなたのお考えに近いものに○をつけてください。

- |                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| 1. 交通再編以前の乗合タクシーのままだ良かったと思う | 2. 交通再編してよかったと思う |
| 3. どちらとも言えない                | 4. わからない         |

玉川地域の交通再編への評価は、「わからない」と答えた人が 46%と最も多く、次いで「再編してよかった」と答えた人が 31%となっています。

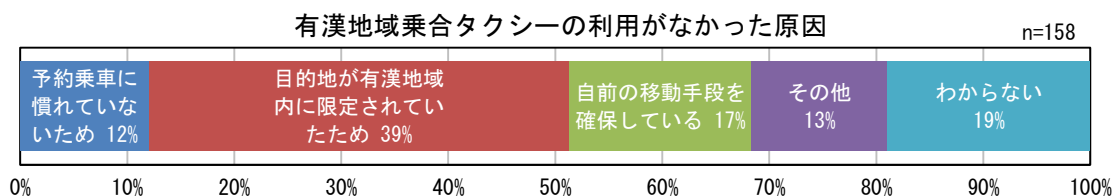


## 有漢地域

＜設問＞有漢地域では、平成 23 年 10 月から 1 年間、有漢地域全域をカバーする自宅送迎型の乗合タクシーを試験運行しましたが、利用がほとんどなく、本格運行には至りませんでした。その原因として、あなたのお考えに近いものに○をつけてください。

1. 地元にタクシー会社もなく、予約して乗ることに慣れていない
2. 通院や買い物は、高梁や北房へいく人が多く、利用目的地が有漢地域内に限定されていたため
3. 路線バス以外の公共交通がなかったため、自宅から備北バスのバス停まで遠い人も、そのほとんどが自前の移動手段を確保している
4. その他 ( )
5. わからない

有漢地域で行われた乗合タクシーの試験運行において利用がなかった原因について、「目的地が有漢地域内に限定されていたため」が 39%と最も多く、次いで「わからない」が 19%となっています。

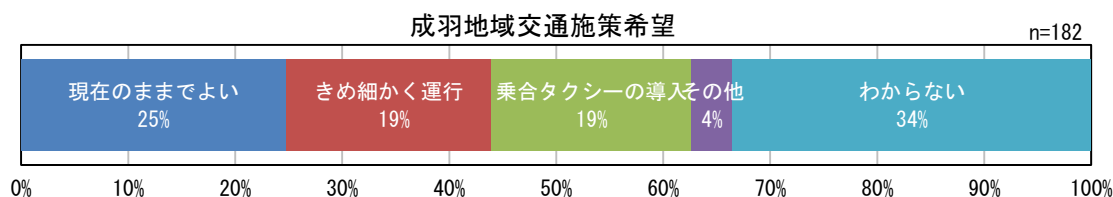


## 成羽地域

＜設問＞成羽地域の交通再編では、生活福祉バスの帰り 2 便化等、その形態の見直しを行ってきましたが、今後どのような交通施策の導入を希望しますか。あなたのお考えに近いものに○をつけてください。

1. 現在の路線バス・生活福祉バスのままでよい
2. 生活福祉バスをもう少しきめ細かく走らせて欲しい
3. 電話予約が必要であっても、自宅送迎型の乗合タクシーを導入して欲しい
4. その他 ( )
5. わからない

成羽地域への今後の交通希望施策については、「わからない」が 34%と最も多く、次いで「現在のままでよい」が 25%となっています。

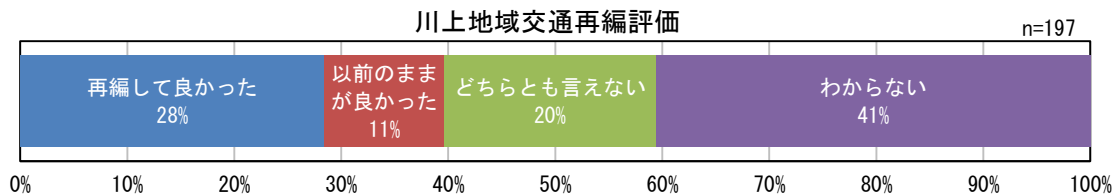


### 川上地域

＜設問＞川上地域での再編では、生活福祉バスの曜日運行路線（通称：福祉バス）を廃止し、川上地域全域をカバーする乗合タクシーを導入するとともに、帰り便の増便を行いました。この交通再編について、あなたのお考えに近いものに○をつけてください。

- |                  |                         |
|------------------|-------------------------|
| 1. 交通再編してよかったと思う | 2. 交通再編以前のバスのままが良かったと思う |
| 3. どちらとも言えない     | 4. わからない                |

川上地域での交通再編への評価については、「わからない」が41%と最も多く、次いで「再編してよかった」が28%となっています。

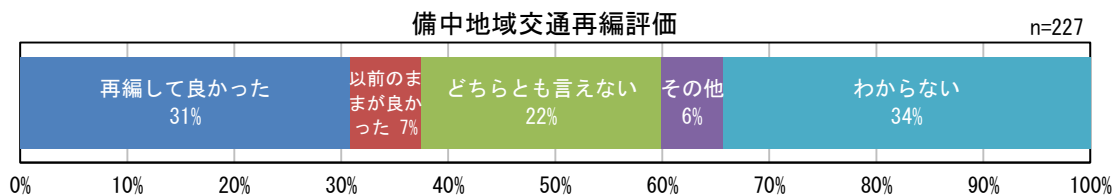


### 備中地域

＜設問＞備中地域の交通再編では、生活福祉バスの通学便以外の便を廃止し、備中地域全域をカバーする乗合タクシーを導入しました。この交通再編について、あなたのお考えに近いものに○をつけてください。

- |                  |                             |
|------------------|-----------------------------|
| 1. 交通再編してよかったと思う | 2. 交通再編以前の生活福祉バスのままが良かったと思う |
| 3. どちらとも言えない     | 4. その他（ ）                   |
| 5. わからない         |                             |

備中地域での交通再編への評価については、「わからない」が34%で最も多く、次いで「再編してよかった」が31%となっています。



## 2. 高校生アンケート調査

### (1) 調査概要

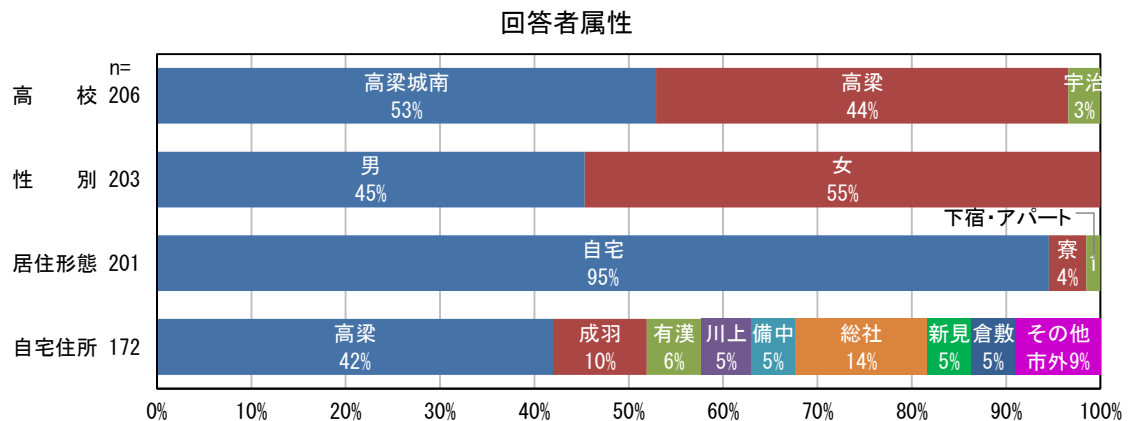
◇調査対象：高梁市内の公立高校（高梁城南、高梁、宇治）に通う２年生とその保護者

◇調査方法：学校経由で調査票を配布、回収しました。

◇調査実施期間：平成 26 年 9 月

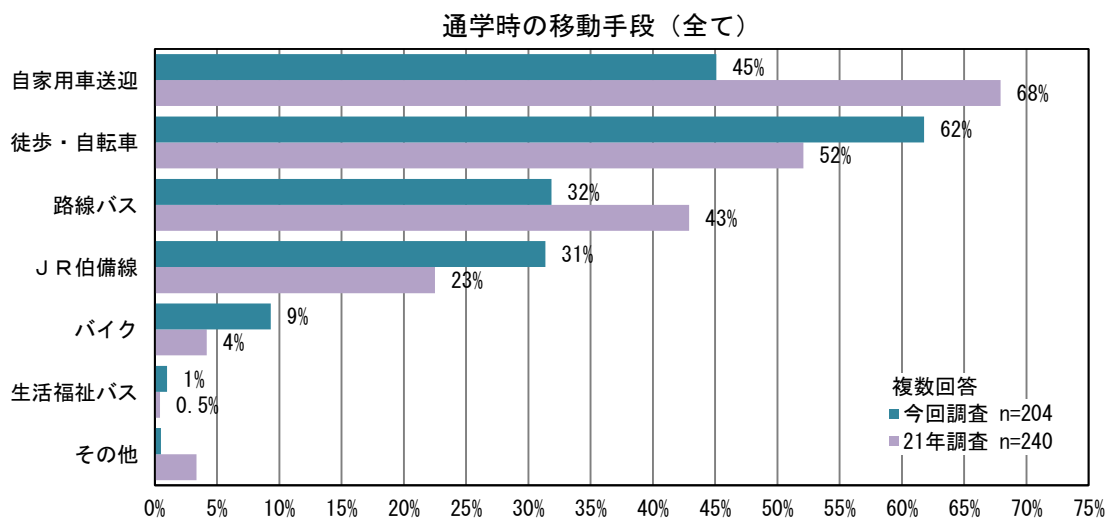
### (2) 調査結果概要

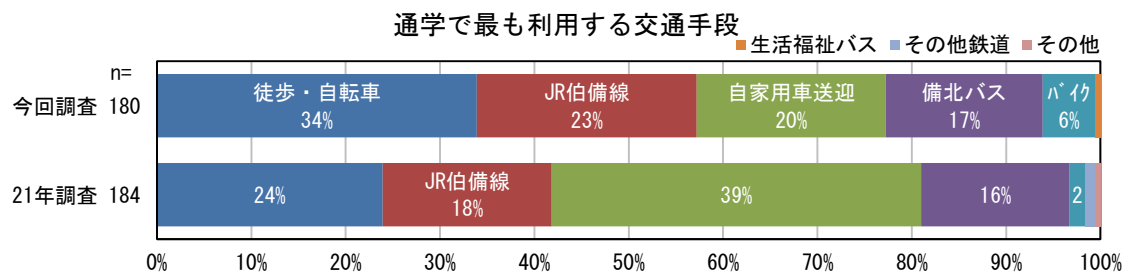
#### ①回答者属性



#### ②通学時の移動手段

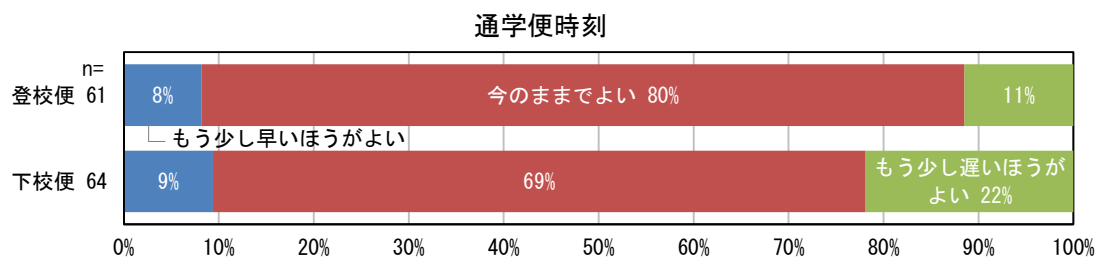
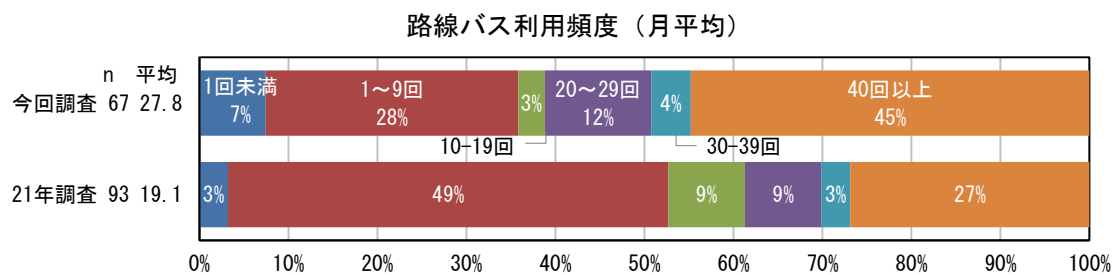
- ・移動手段全てでは、平成 21 年調査と比較して、自家用車送迎、路線バスが減少し、徒歩・自転車、JR 伯備線、バイクが増加しています。
- ・最も利用する移動手段では、平成 21 年調査と比較して、自家用車送迎が減少し、徒歩・自転車、JR 伯備線、バイクが増加しています。





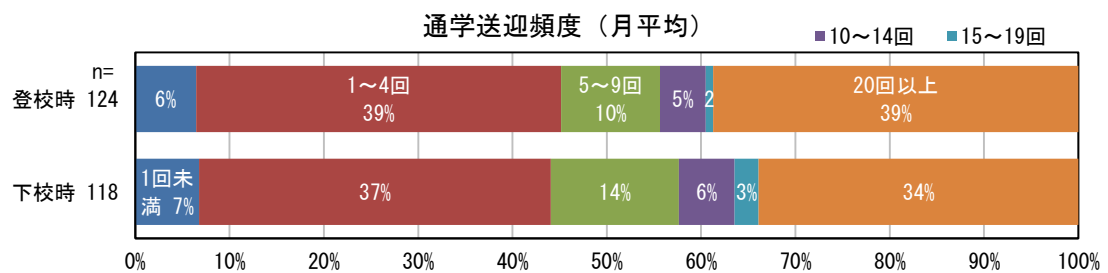
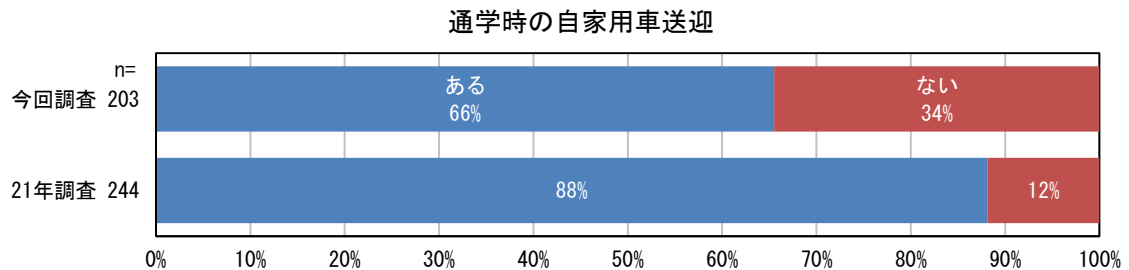
### ③路線バスの利用

- ・月平均利用回数は 27.8 回と、平成 21 年調査と比較して大幅に増加しています。
- ・下校便の時刻については、「もう少し遅い方がよい」が 22%となっています。



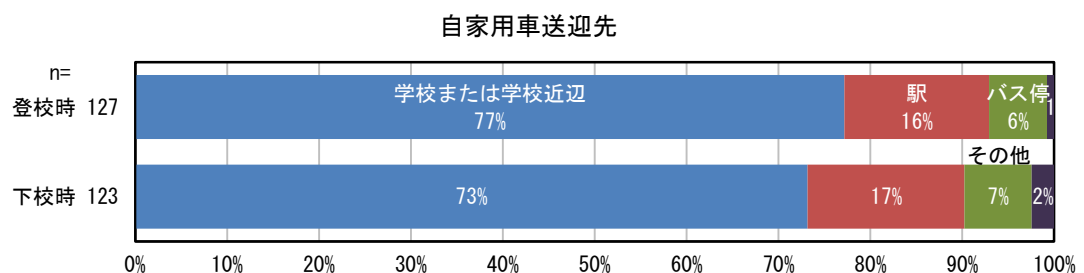
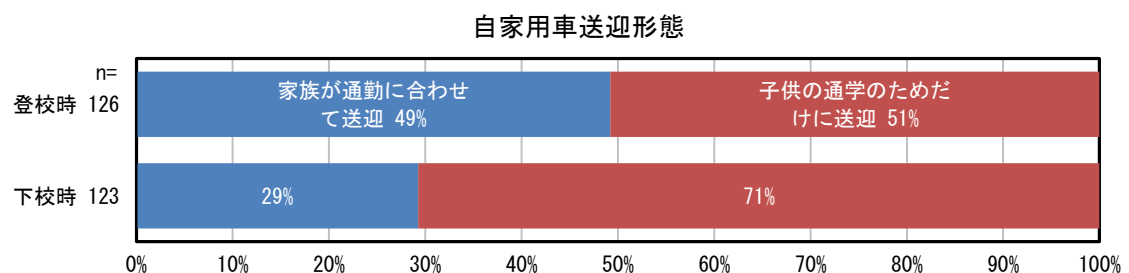
#### ④自家用車送迎（保護者回答）

- ・通学時の自家用車送迎は、平成 21 年調査と比較して大幅に減少しています。
- ・ほぼ毎日送迎している（月平均 20 回以上）と答えた人は、登校時は 39%、下校時は 34% となっています。



#### ⑤自家用車送迎形態・送迎先

- ・「子供の通学のためだけに送迎」と答えた人は、登校時の 51%、下校時の 71% を占めています。
- ・送迎先は、「学校又は学校近辺」が 70%以上を占めています。



### 3. 中学生アンケート調査

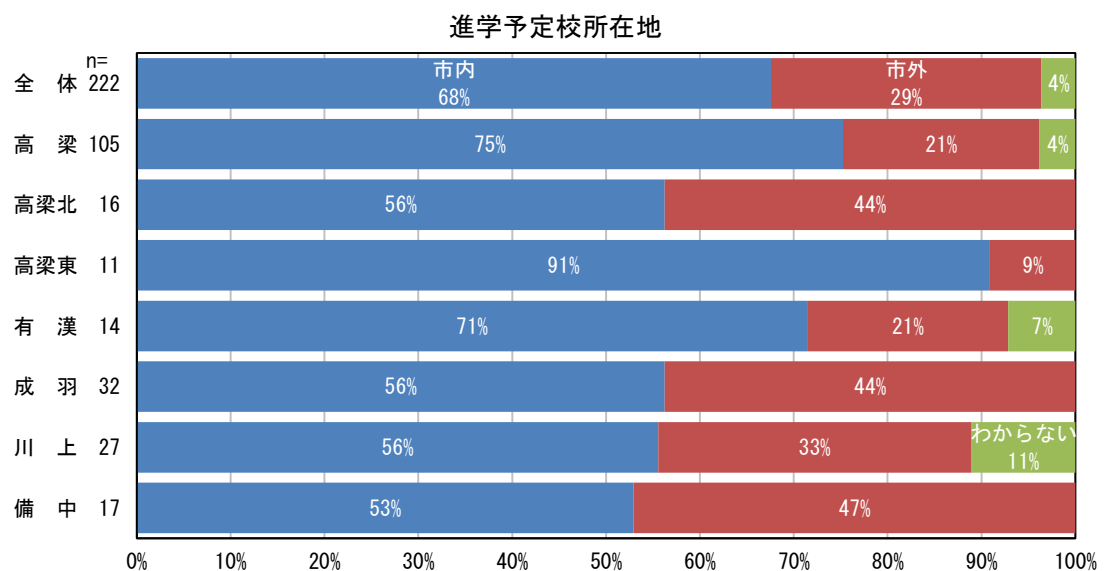
#### (1) 調査概要

- ◇調査目的：高校進学時の通学手段に関する意向
- ◇調査対象：高梁市立中学校（7校）に通う2年生とその保護者
- ◇調査方法：学校経由で調査票を配布、回収しました。
- ◇調査実施期間：平成26年9月

#### (2) 調査結果概要

##### ①進学希望・予定高校所在地

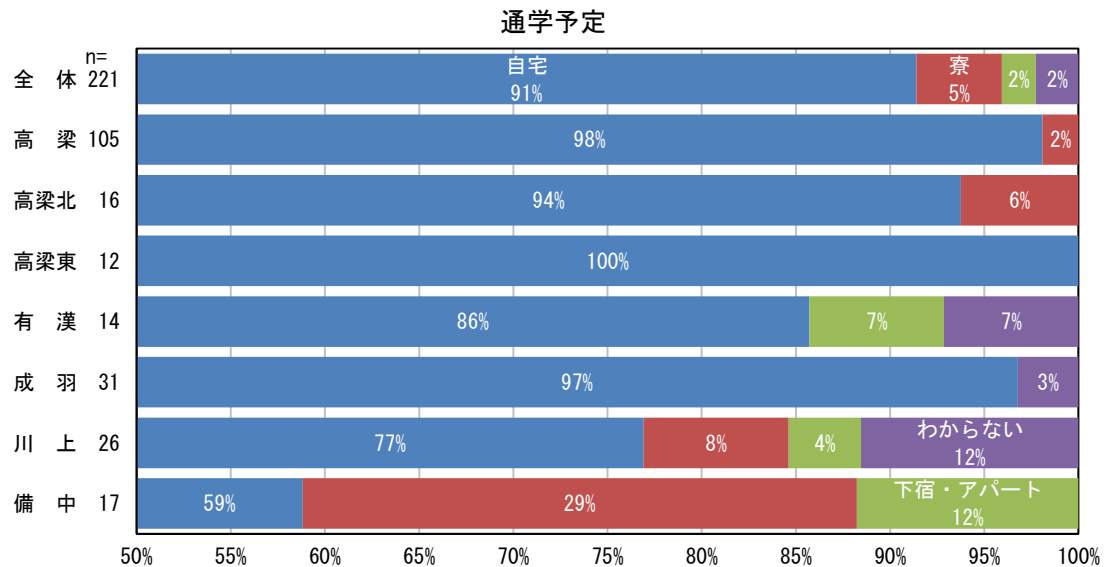
- ・全体の68%が市内の高校、29%が市外の高校へ進学を予定しています。
- ・備中、高梁北、成羽中学校は、市外の高校進学予定者が50%近くを占めています。





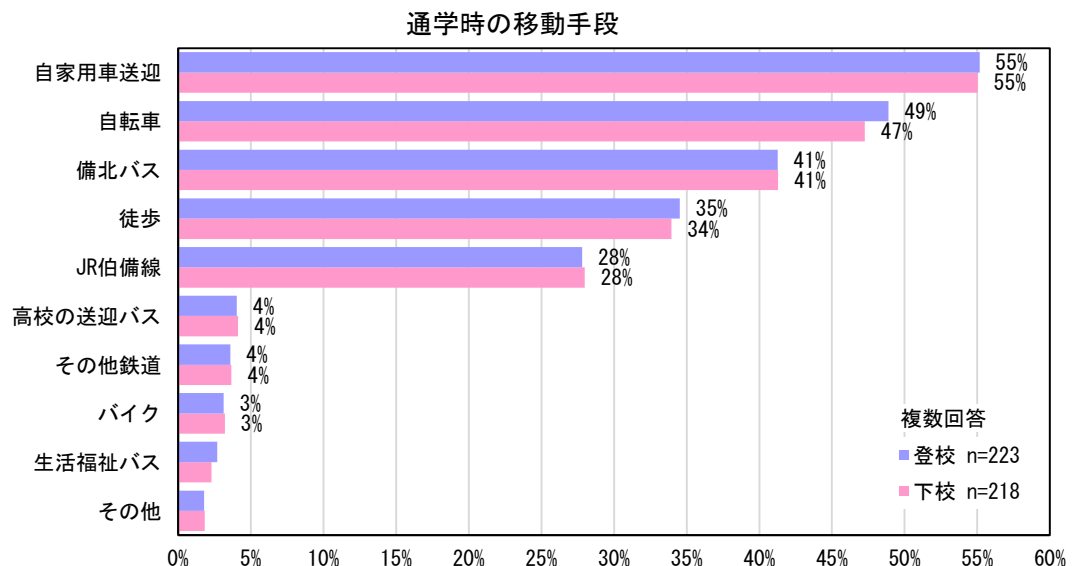
## ②通学予定

- 回答者の 7%は、寮、下宿・アパートからの通学予定者となっています。
- 備中中学校は、寮、下宿・アパートからの通学予定者が 41%と自宅以外からの通学予定の割合が最も高くなっています。



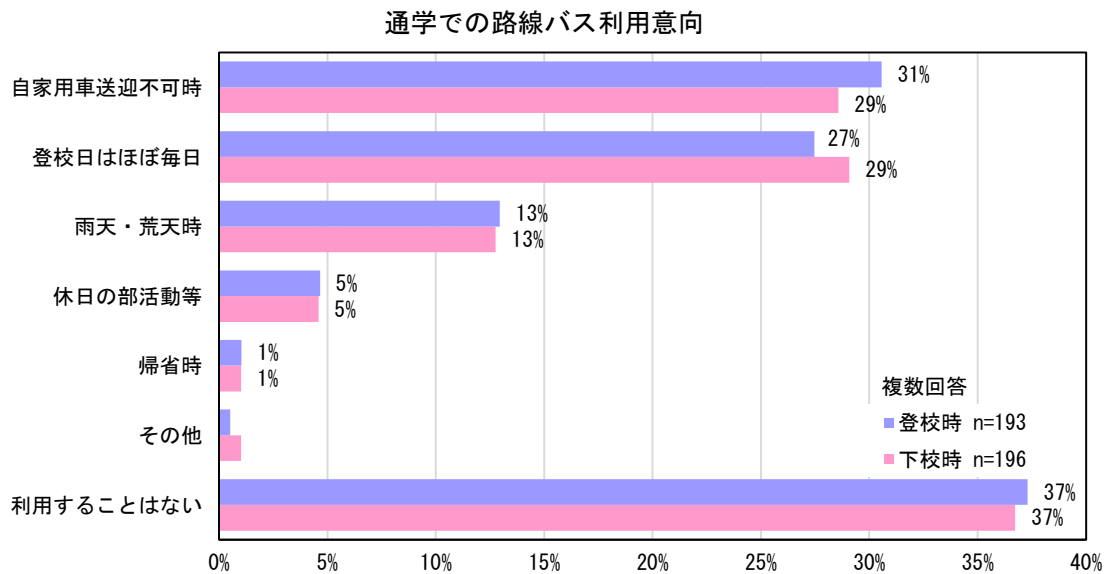
## ③高校通学時の移動手段

- 回答者の 55%が自家用車送迎を上げ、次いで自転車、備北バス、徒歩と続きます。



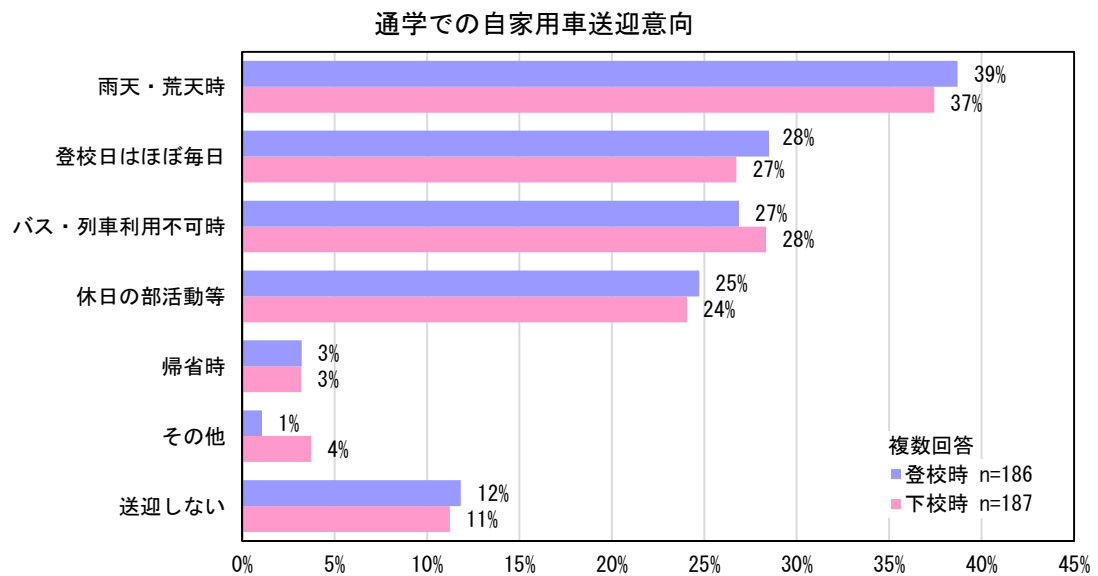
④高校通学でのバス利用意向

- ・回答者の約30%が、「登校日はほぼ毎日利用する」と答えています。



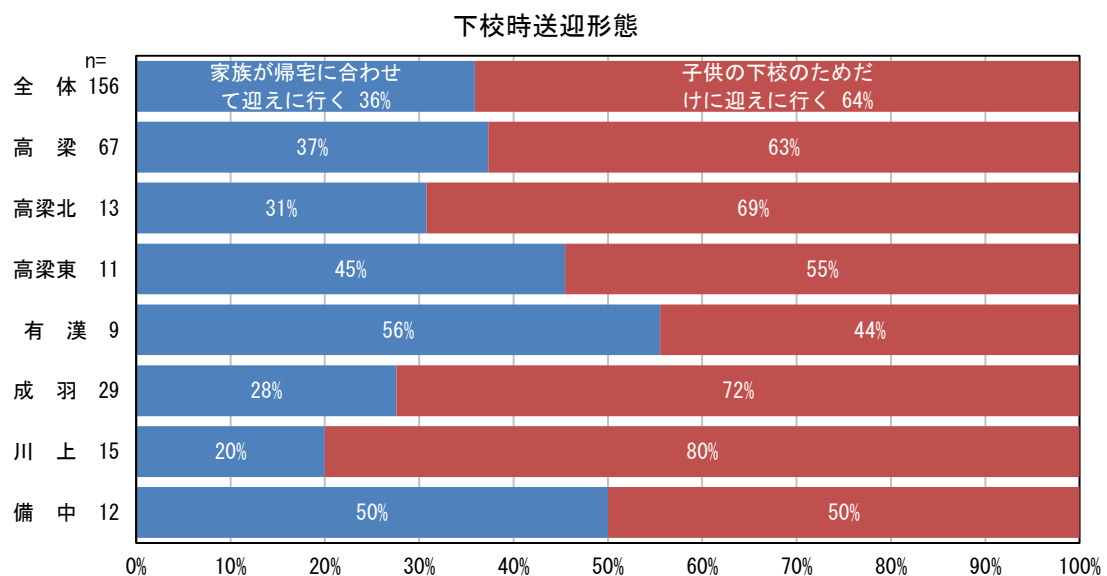
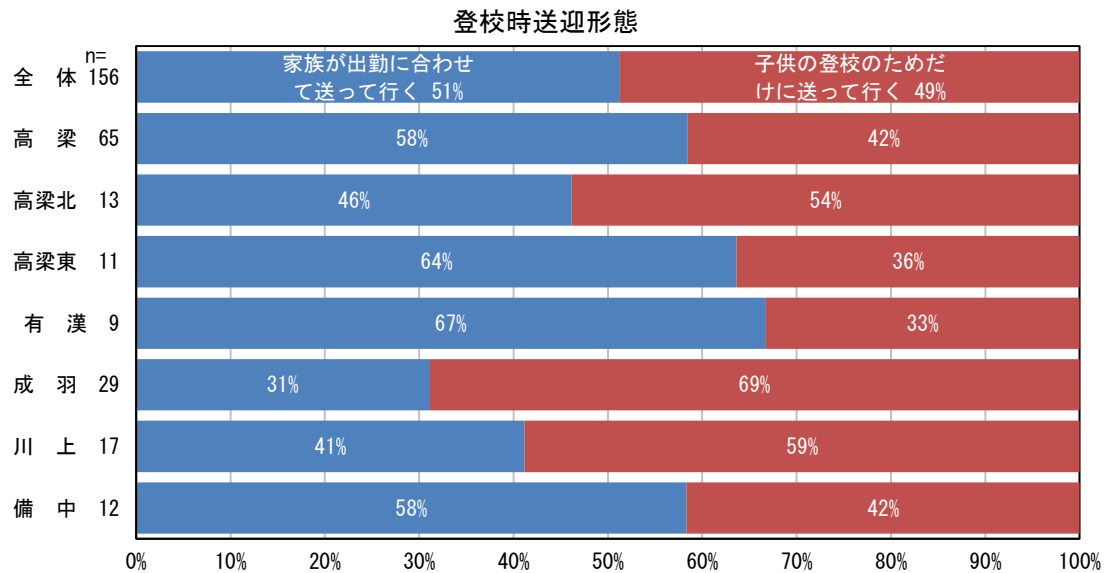
⑤高校通学での自家用車送迎意向

- ・回答者の約30%近くが、「登校日はほぼ毎日送迎する」と答えています。



## ⑥高校通学での自家用車送迎形態

- 全体で「子供の通学のためだけの送迎」と答えた人は、登校時は 49%、下校時は 64% になっています。
- 成羽、川上中学校は、子供の通学のためだけの送迎の割合が相対的に高くなっています。



## 第4章 公共交通に関するヒアリング調査

### 1. 学校ヒアリング調査

| 学 校       | 通学バス等に関する課題・提案・要望等                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 松 原 小 学 校 | 下校便：陣山方面 17：04 便→16：30 希望                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 高 梁 中 学 校 | 登下校時刻や始業終業時刻を現在のバスダイヤに合わせているので、今のままで変えてほしくない。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 備 中 中 学 校 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス坂本線の冬ダイヤが 16：12 発となるため、冬場は 50 分授業を 45 分に短縮して、部活動や補充学習、各種行事の練習・準備など最低限必要な時間を確保している。こうした不適切な状態が続いており、教育活動に支障をきたさないように、16：40 頃に是非変更していただきたい。→10 月ダイヤ改正で対応済み</li> <li>・その他、下記便について、他の下校便に合わせて、ダイヤの改正を望む<br/>           路線バス平川線冬ダイヤ 16：25→16：40 頃<br/>           生活福祉バス西山線夏ダイヤ 17：51→17：30 頃<br/>           スクールバス布賀線昼下校便 12：10→12：30 頃</li> </ul> |
| 川 上 小 学 校 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・始業前の朝活動があるため、七地線の登校バス地頭到着時刻 8：00→7：50 頃を希望</li> <li>・冬の下校時刻に合わせて 16：40 前後の下校便に冬時間を設けて、冬は 16：00 頃希望</li> </ul> →中学校と時間を調整して、改めて要望                                                                                                                                                                                                                  |
| 川 上 中 学 校 | 土日運行の昼便は、正寺線や七地線は、地頭で 1 時間近く待ち時間がある。できればなんとかしていただきたい。→バスの配車の問題と思われるが、備北バスに要確認。                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 高 梁 高 校   | 土日祝日や長期休業中は、午前中だけで帰る生徒も多く、昼便を増便                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 高梁城南高校    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス通学の生徒は、バス時刻に合わせて、部活を少し早めに切り上げて帰っていると同時に、保護者送迎も多い。そのため、できるならば最終便時刻がもう少し遅くなるとよい。</li> <li>・早く帰る日は、昼の便がない地域の生徒は 2 時間程度待つことになるので、もう少し昼の便があるとよい。</li> </ul>                                                                                                                                                                                          |

## 2. 医療機関

### <成羽病院>

|                |                                                                                                                                                                                     |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 生活福祉バス利用動向     | 帰り便が増便され、早く診察が終わった方は、待ち時間が短くなって良かった。                                                                                                                                                |
| 乗合タクシー利用動向     | 備中からの方は、乗り換えがなくなって喜んでいる。                                                                                                                                                            |
| 公共交通に関する意見・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者からは、生活バスと路線バスとの乗り継ぎがよくなると良いと聞く。</li> <li>・利用者からは、希望の診療科の診察日と生活バスの運行日が合わないと聞く。</li> <li>・生活バス利用者は、込み合う時間帯に到着となるので、もう少し早くなると良い。</li> </ul> |

### <備中診療所>

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 乗合タクシー利用動向     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者には好評であり、基本的に大きな問題はない。</li> <li>・帰り便の第1便（診療所 12：00 発）と第2便（13：30 発）の間が長く、第1便に間に合わなかった人は、かなり待つようになる。 →時間短縮が可能か検討</li> <li>・12：00 を過ぎても少し待ってくれたり、2往復してくれる運転手さんと、時間とおりに運行する運転手さんとあり、運転手さんによって、対応が異なる。</li> </ul> <p>→詳細な対応マニュアルの検討と乗務員間のサービスレベルの統一化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・布賀地区と油野地区が同一運行区域となっているため、油野利用者は、布賀と油野の2つのつづら折りを乗車することになり、気分が悪くなる人がいる。</li> </ul> <p>→利用状況を確認するとともに、布賀と油野に分割することが可能か検討</p> |
| 公共交通に関する意見・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシー予約者の方全員が早く診察を終え、12：00 までかなり待つことがある。そうした際に、早くしてもらうことが可能であれば、お願いしたい。</li> </ul> <p>→対応可能か運行事業者と検討。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

<川上医療センター>

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 生活福祉バス利用動向     | 乗合タクシーが便利なので、乗合タクシーに移行されている方が多いと思われる。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 乗合タクシー利用動向     | <p>&lt;利用者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・診察が終わって、金融機関、スーパー、美容院等へ無断で行かれることがあり、運転手さんが探されることがある。</li> <li>・逆に、先に私用を済ませて来院されることもあり、受付時間（～11時）を過ぎることもあった。</li> <li>・ふれあいタクシーについては、満足されているようだ。</li> </ul> <p>&lt;乗務員&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・診療が終わる頃をみはからって、利用者に気遣いながら声がけ、確認されている。</li> <li>・予約していなくても、乗車に無理がなければ、気持ちよく受けられている。</li> <li>・利用者の乗り降りをそばで見守られている。</li> </ul> |
| 公共交通に関する意見・要望等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員さんが地元の方であり、臨機応変に対応していただいているので、利用者にも好評で特段の問題はない。</li> <li>・今の乗務員さんに長く続けていただきたく、そのためにも健康管理に気をつけていただきたい。勤務（乗務）状況や、運行事業者の健康管理体制がわからないので、何とも言えないが、会社として乗務員の方の健康管理をお願いしたい。</li> <li>・今後、乗務員さんが代わられることになった場合は、若い方がダメというわけではないが、現在の乗務員の方のように利用者の方とコミュニケーションが図れ、地元をよく知る人に乗務していただきたい。</li> <li>・高山からの利用が少ないので、利用促進の広報活動が必要ではないか。</li> </ul>                                  |

## 第5章 総合連携計画数値目標達成状況

### 1. 地域公共交通再編概要

高梁市地域公共交通総合連携計画に基づき、これまで行ってきた各地域における公共交通の見直し事業・施策は、以下のとおりです。

#### <高梁地域>

- ・玉川地区の定路線型乗合タクシーを区域運行に変更
- ・山際線の運行ルート変更
- ・市街地循環線実証運行（利用少なく本格運行へ移行せず）
- ・川面・巨瀬・中井地区の低利用便を廃止し、地区内をきめ細かく回る生活福祉バスを運行

#### <有漢地域>

- ・乗合タクシー実証運行（利用少なく本格運行へ移行せず）

#### <備中地域>

生活福祉バスを縮小（減便・路線廃止）し、乗合タクシーを導入

#### <成羽地域>

- ・生活福祉バスの帰り便を2便化
- ・宇治線を新設

#### <川上地域>

- ・スクール併用路線を通学優先路線化
- ・曜日運行路線を乗合タクシーに転換

### 2. 総合連携計画数値目標達成状況

数値目標達成状況

| 総合連携計画数値目標                         | 達成率   |
|------------------------------------|-------|
| (1) 公共交通が利用できない（利用しにくい）人口の低減       |       |
| ・バス停から400m圏外人口の80%低減               | 35%   |
| ・バス停から400m圏内であるが運行回数2回未満人口ゼロ       | -100% |
| (2) 路線バスサービスに満足している人の割合37%を50%へ    | -69%  |
| (3) 低利用路線の見直し                      |       |
| ・年間の収支率20%未満の4条路線5系統の解消            | 60%   |
| ・年間の平均利用者数が1人/便未満の生活福祉バス8路線の解消     | 100%  |
| (4) 市街地循環線利用者数を29,300人から50,000人へ増加 | 6%    |
| (5) 観光タクシー利用件数を倍増                  | 213%  |



(1) 公共交通が利用できない（利用しにくい）人口の低減

【数値目標】

- ・バス停から400m圏外人口約8,500人を80%低減
- ・バス停から400m圏内であるが運行回数2回未満人口約3,700人を100%低減

【達成状況】

◆バス停から400m圏外人口28%減（達成率35%）

人口の6割を占める高梁地域の再編が進んでいないため、28%減にとどまっています。

◆バス停から400m圏内であるが運行回数2.0回未満人口倍増

当初、運行回数基準を2回以上としていましたが、生活福祉バス、乗合タクシーの運行回数1.5回（行き1便、帰り2便）を基本として交通再編を進めた結果、バス停400m圏内の運行回数2.0回未満の人口は、400m圏外人口の減少分増し、ほぼ倍増しました。

※運行回数1.5回未満とすると、83%減（達成率83%）となっています。

(2) 路線バスサービスの満足度向上

【数値目標】

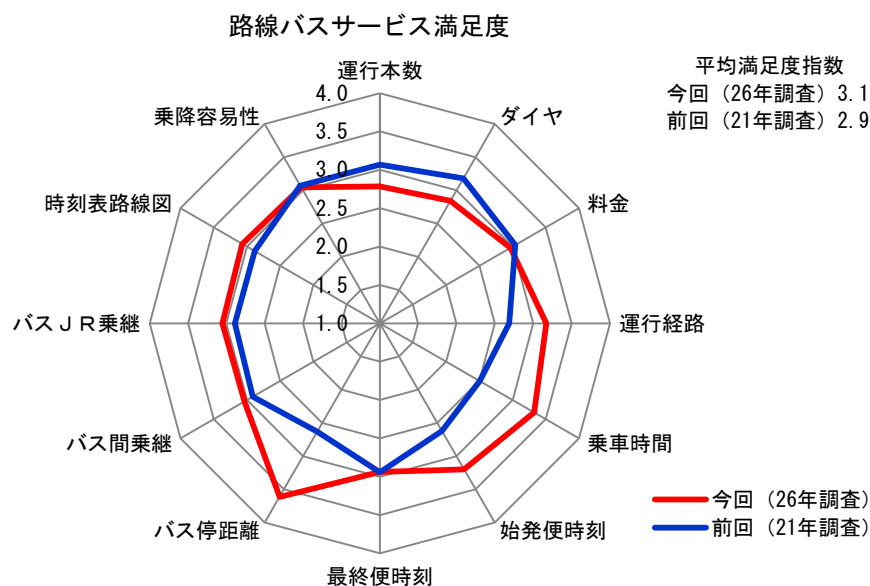
- ・住民アンケート調査において路線バスサービスの満足度評価で「満足」「やや満足」とする割合37%を50%へ

【達成状況】

◆満足、やや満足とする割合28%（平成26年9月アンケート調査）（達成率69%）

- ・満足、やや満足とする割合は、前回調査を8ポイント下回っていますが、全体の満足度指数は3.1と、平成21年調査時の2.9を上回っています。

※満足、やや満足とする割合と満足度指数の逆転が生じている要因は、「どちらとも言えない」が前回の34%から49%へと大きく上昇したためです。



### (3) 低利用路線の見直し

#### 【数値目標】

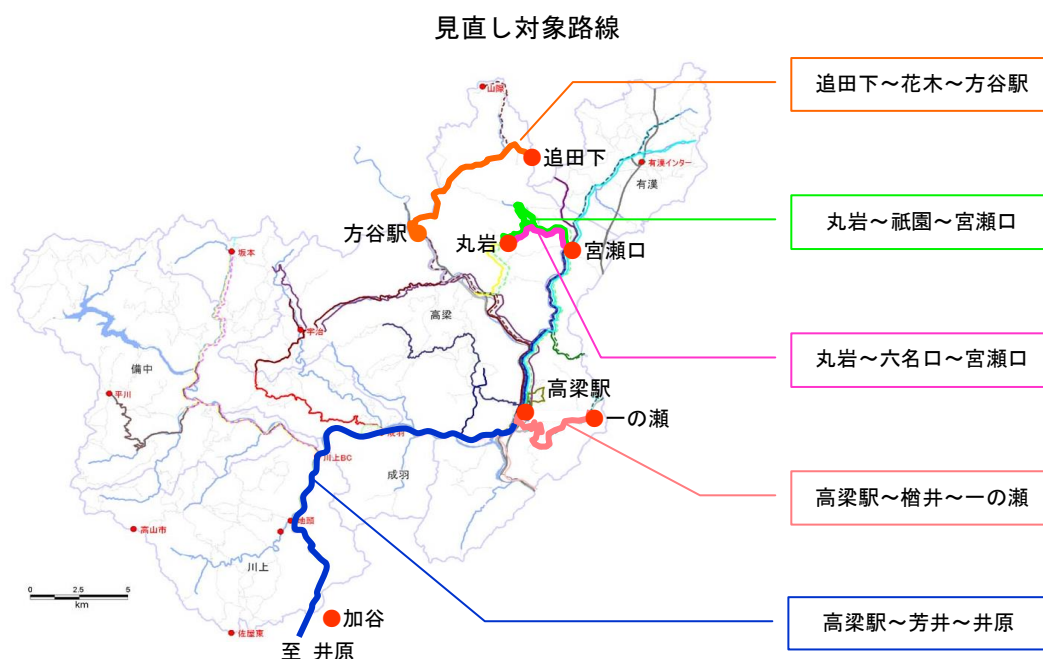
- ・年間の収支率 20%未満の 4 条路線 5 系統の解消
- ・年間の平均利用者が 1 人/便未満の生活福祉バス 8 路線の解消

#### 【達成状況】

##### ◆4 条路線 5 系統→2 系統（達成率 60%）

川面・巨瀬・中井地区の交通再編により、低利用 3 系統を廃止し、生活福祉バスを運行した結果、高梁～芳井～井原、高梁～櫛井～一の瀬の 2 系統が残っています。

##### ◆生活福祉バス 8 路線→0 路線（スクール利用を除く）（達成率 100%）



### (4) 市街地循環線利用者数の増加

#### 【数値目標】

- ・年間利用者数 29,300 人（運送収入から算出）を 50,000 人（71%増）

#### 【達成状況】

##### ◆平成 25 年度年間利用者数 30,600 人（4.4%増）（達成率 6%）

住民アンケートを踏まえ、中心市街地の南部の活性化を図るため、市街地循環線を南部まで路線延長し、1 年間の実証運行を行いました。南部区間の利用は、ほとんどなく、本格運行には至りませんでした。

(5) 観光タクシー利用者数の増加

【数値目標】

- ・観光タクシー利用件数 120 件→240 件

【達成状況】

◆平成 25 年度 375 件（213%増）（達成率 213%）

平成 25 年度年間観光タクシー利用件数 375 件（957 人）

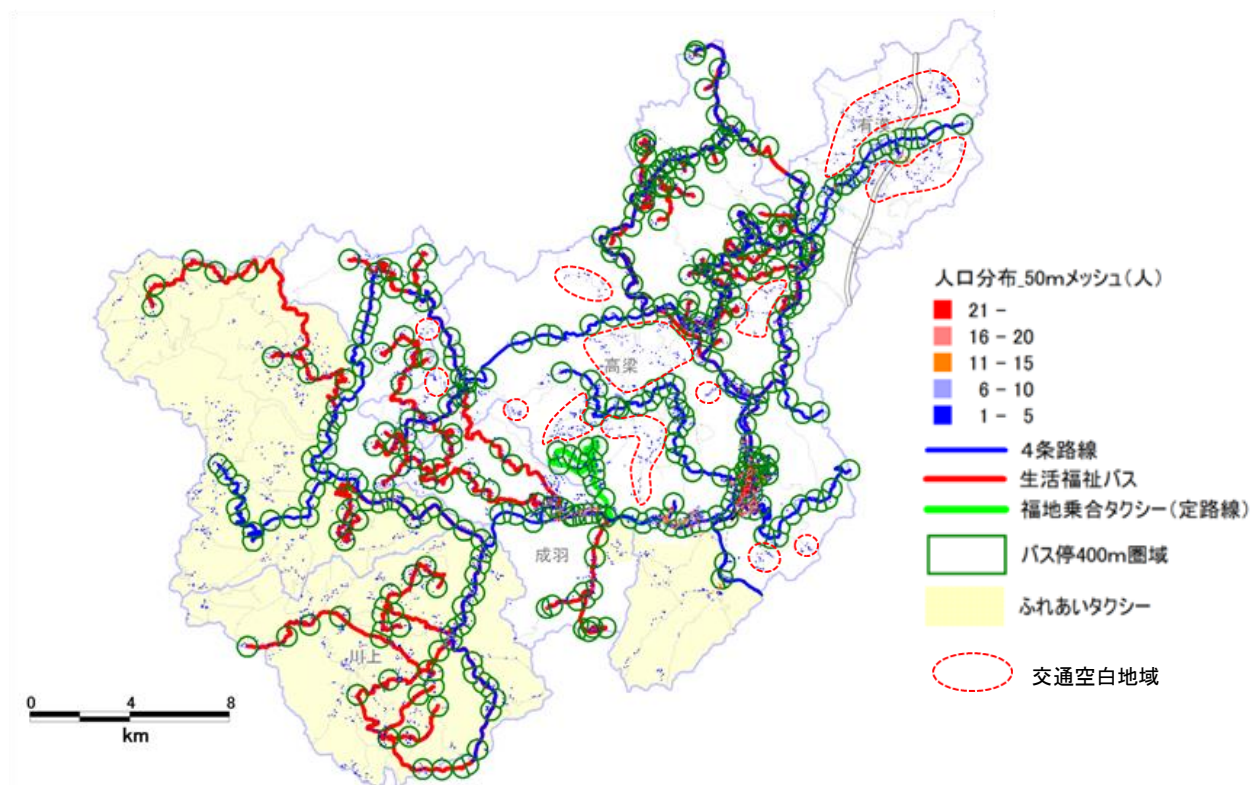
※平成 25 観光タクシー補助額 221.1 万円（補助 2,000 円/時間）

## 第6章 地域公共交通の課題

### 1. 残る交通空白地域の解消

交通再編未着手の高梁地域周辺部や、乗合タクシーの実証運行を行ったものの本格運行に至らなかった有漢地域には交通空白地域が点在しています。また、比較的人口の多い中心市街地周辺にも交通空白地域が残っています。

今後、住民のニーズを取り入れながら、事業者とも連携し、それぞれの地域状況に即した交通再編を行い、交通空白地域の解消を進める必要があります。

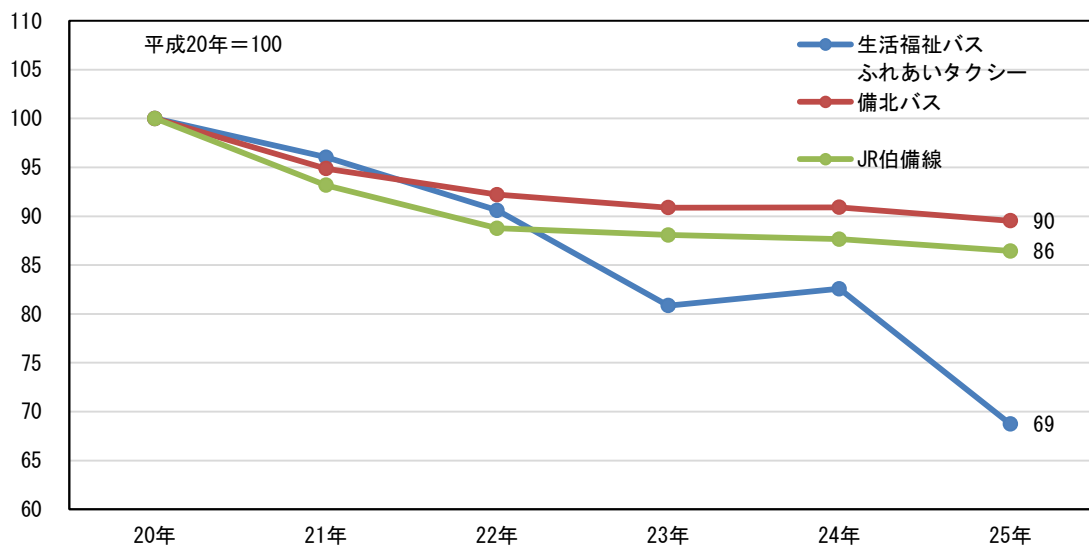


▲交通空白地域(再掲)

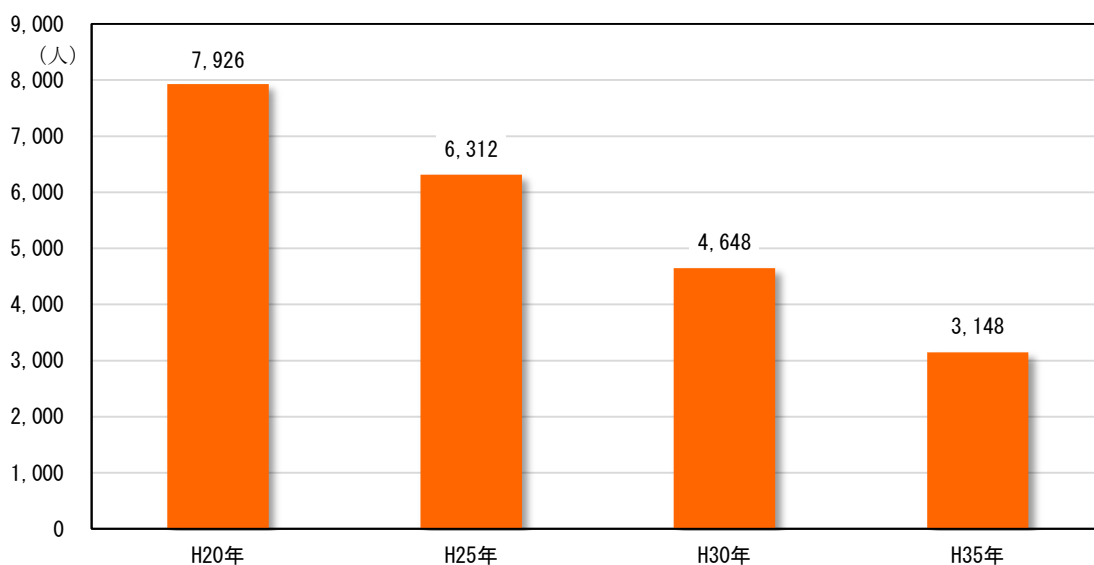
## 2. 公共交通利用者の減少

将来人口推計では、高梁市の人口は、今後 10 年間で 16%減少すると推計されます。また、運転免許を持たない高齢者は、運転免許保有率の上昇に合わせて今後 10 年間で半減すると推計され、利用者のほとんどが高齢者である生活福祉バスや乗合タクシーの利用者は、半減すると予想されています。

こうした利用者層の減少を見据えた施策展開が必要です。



▲交通機関別利用者数の推移



▲65才以上運転免許非保有者数推計

### 3. 公共交通関連財政支出の削減

今後の利用者層の減少を見据えると、更なる効率的運行が求められるとともに、地方交付税の減額、合併特例債の償還など市の財政状況が厳しさを増す中、増大する公共交通関連支出の抑制は、喫緊の課題となっています。

- ・利用者の減少により増大する路線バス補助金
- ・低利用路線・便を廃止しても減らない路線バス補助金
- ・競争原理が働かない生活福祉バス、スクールバス運行委託費
- ・安くはない乗合タクシー運行経費

利用者一人一回あたり備中 2,800 円、川上 2,200 円、玉川 2,000 円

民間路線バスの実車走行キロあたり収支と市補助金（平成 20 年度・25 年度）

| 年 度       | 経常費用  | 運送収入   | 収支率        | 赤字額   | 市補助金 |
|-----------|-------|--------|------------|-------|------|
| 平成 20 年度  | 249 円 | 122 円  | 49.2%      | 126 円 | 59 円 |
| 平成 25 年度  | 266 円 | 111 円  | 41.7%      | 155 円 | 96 円 |
| 平成 20 年度比 | 17 円  | △ 11 円 | △ 7.5 ポイント | 29 円  | 38 円 |
| 増減率       | 7%    | -9%    | -15.3%     | 23%   | 64%  |

### 4. 見直し基準の再設定

先の総合連携計画では、路線バスの見直し基準は設定されていますが、乗合タクシーの見直し基準は、設定されていません。また、路線バスの見直し基準においても、低利用区間等の見直し基準は、設定されていません。

平成 26 年 10 月から実証運行が始まった川面・巨瀬・中井地区の交通空白地域をほぼ網羅する生活福祉バスにおいても、著しく利用の少ない地域への運行は、効率性や利用者の負担感といった観点から見直していく必要があります。交通再編後の見直し基準（路線廃止、路線短縮等）を設定する必要があります。

#### < 現行の運行見直し基準 >

- ◆ 4 条路線バス：収支率 20% 未満
- ◆ 生活福祉バス：1 便当たりの利用者数 1 人未満

## 5. 公共交通に関する住民意識の啓発

公共交通の利用状況や見直し内容に関する情報提供はこれまでも行ってきましたが、公共交通に対する市民の関心はそれほど高くなく、広報紙等を活用した積極的な周知や意識啓発が課題となっています。

公共交通を持続可能なものとしていくためには、住民のニーズに合わせた運行を行うことだけではなく、住民が主体となって公共交通を積極的に利用し、維持していくという機運を醸成していくことが重要です。更に、路線バス利用者の約30%を占める一般利用者への利用促進施策も必要です。

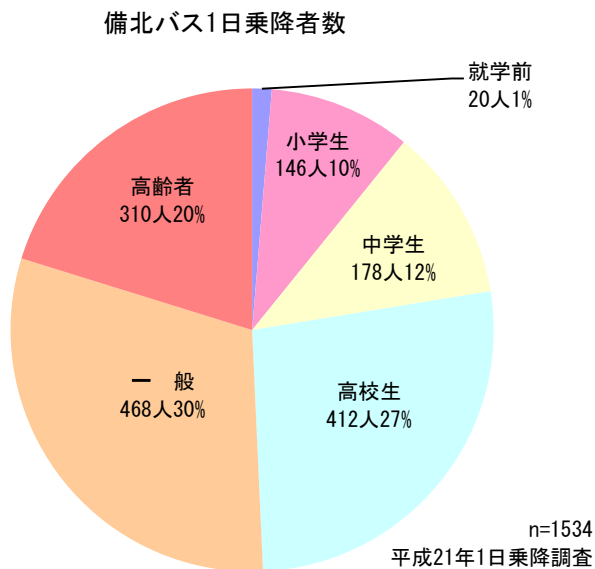
### <これまでの利用促進施策展開>

高齢者：自宅送迎型乗合タクシー、バス・タクシー券

高校生：通学定期半額補助、モビリティ・マネジメント

小中学生：生活福祉バスの通学優先ダイヤ編成

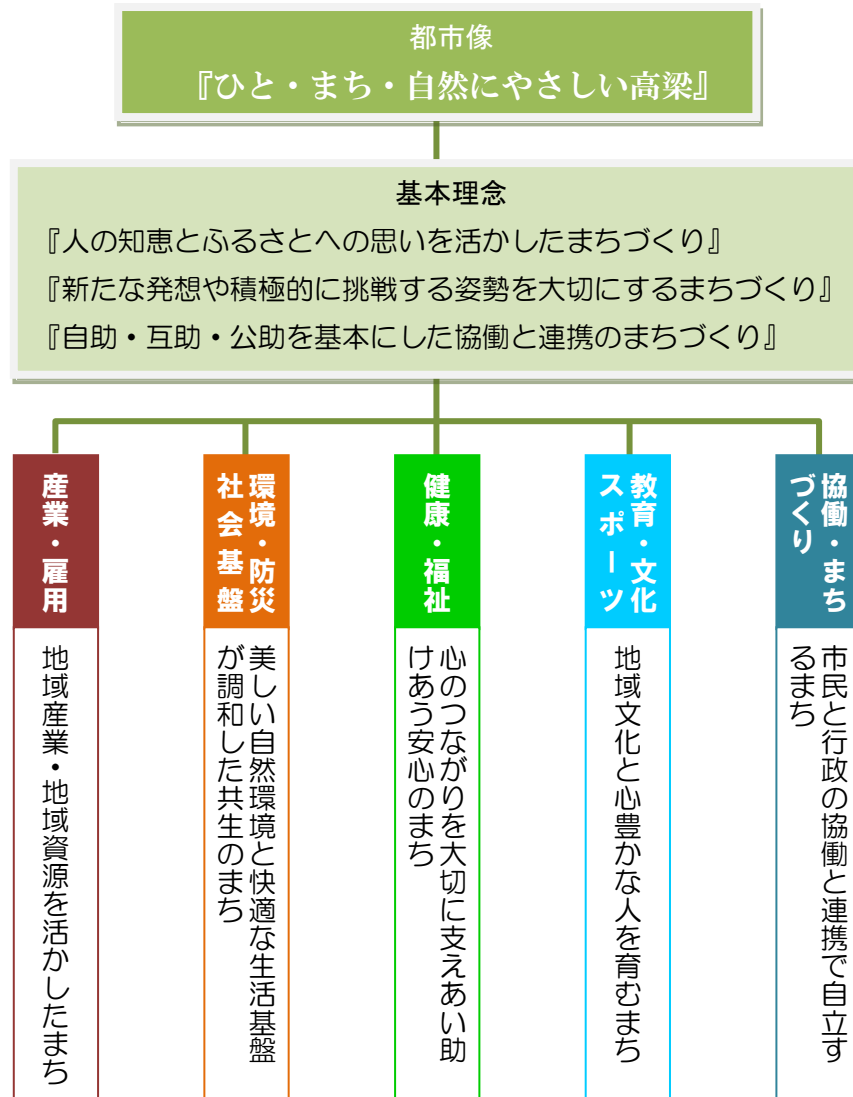
一 般：未実施



## 第7章 高梁市地域公共交通網形成計画

### 1. 上位計画・公共交通関連計画・事業

#### ◆高梁市新総合計画（2010～2019）

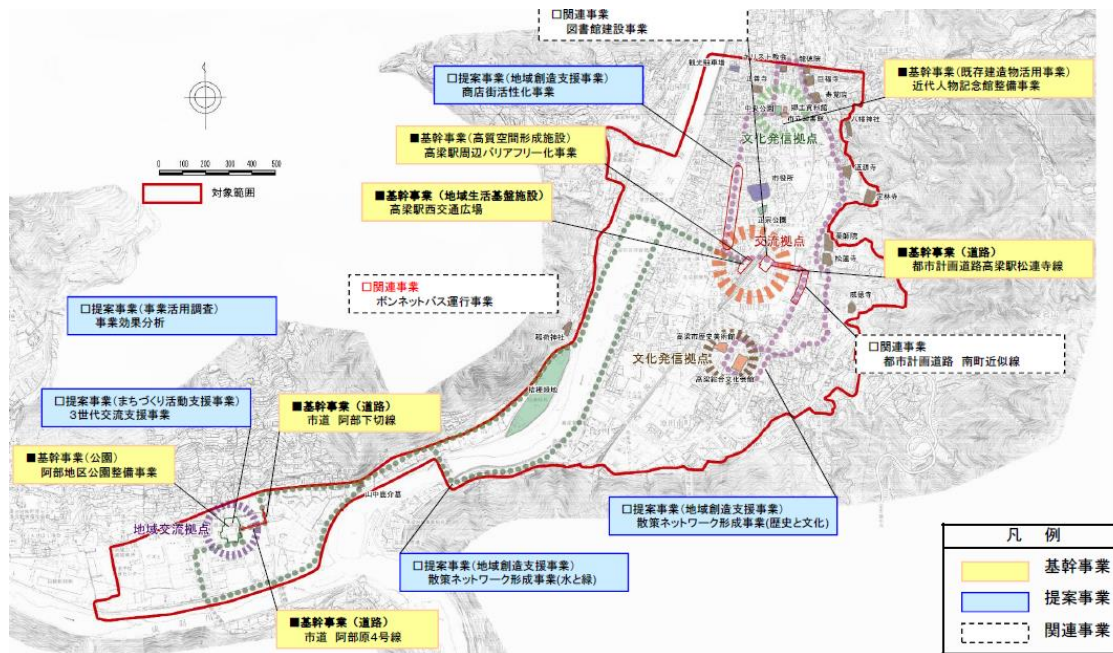


#### ◆備中高梁駅周辺整備事業



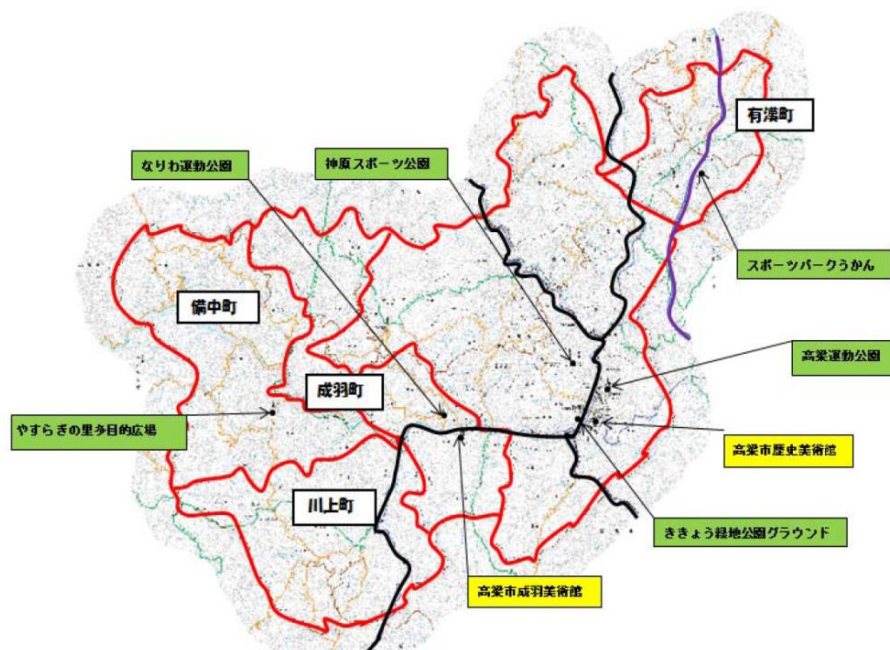


### ◆中心市街地における都市再生整備事業



(高梁南地区 都市再生整備計画 (H24 年 3 月) より)

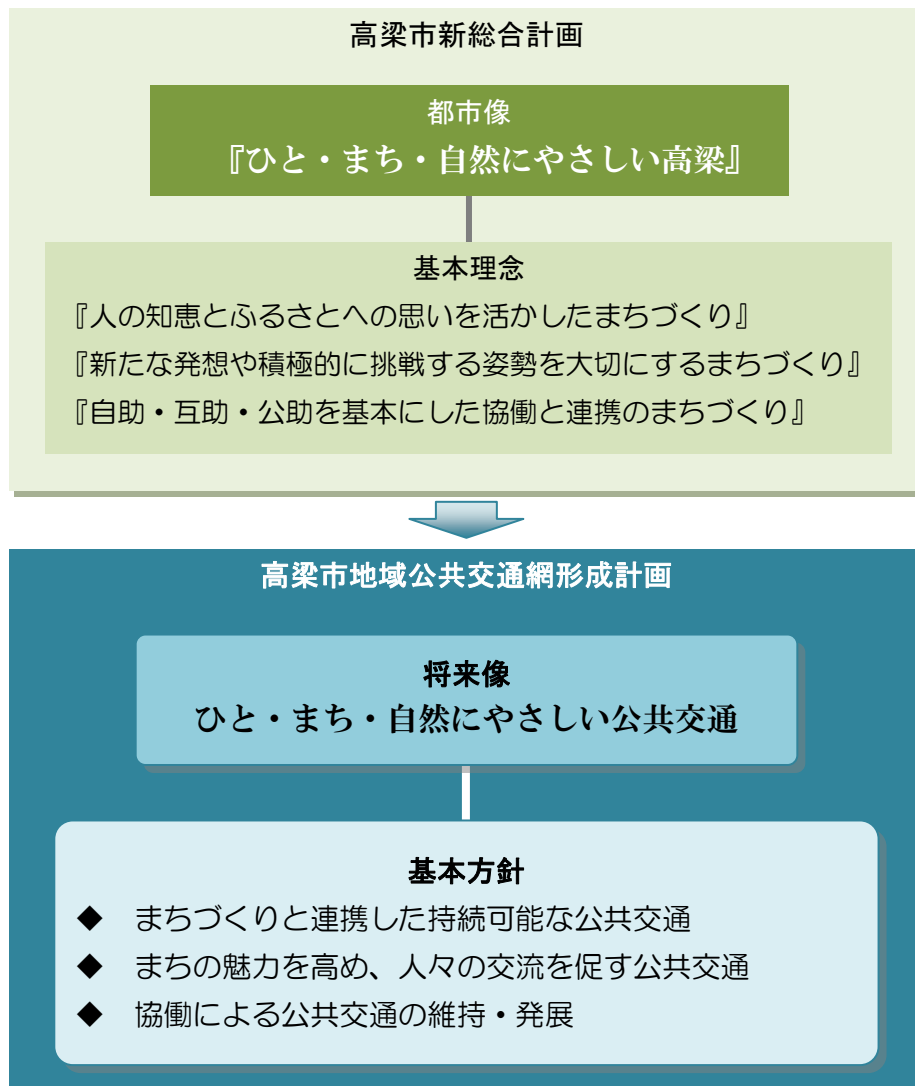
## ◆地域間の連携と交流の推進



高梁市都市ビジョン＜地域編＞（H24 年 3 月）より）

## 2. 基本方針

高梁市新総合計画（2010～2019）の目指す都市像や基本理念を踏まえるとともに、高梁市における公共交通の課題を踏まえ、計画が目指す将来像、基本方針を以下のとおりとし、地域公共交通網形成に取り組めます。



基本方針1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通

＜施策展開＞

- ・地域公共交通の再編
- ・スクールバスの再編

基本方針2 まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通

＜施策展開＞

- ・公共交通を利用した中心市街地への来訪促進
- ・観光振興のための公共交通の基盤強化

基本方針3 協働による公共交通の維持・発展

＜施策展開＞

- ・継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築
- ・また乗りたいと思わせる運行サービスの提供
- ・公共交通を地域で支える体制づくり

### 3. 計画の区域

---

計画の区域は、高梁市全域とします。

### 4. 計画の期間

---

平成27年度から平成31年度までの5年間とします。

## 5. 計画の目標

計画に対する最終年度の数値目標を下記のとおり設定します。

| 基本方針                                | 計画の目標        |                                                                          |
|-------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>基本方針1</b><br>まちづくりと連携した持続可能な公共交通 | <b>評価指標1</b> | 公共交通空白地域の居住人口割合                                                          |
|                                     | 具体的内容        | バス停から400m以上離れた人口の総人口に占める割合                                               |
|                                     | 現在値          | 19%（交通空白地域居住人口／22年国調人口）                                                  |
|                                     | 目標値          | 10%以下                                                                    |
|                                     | <b>評価指標2</b> | 公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額                                                    |
|                                     | 具体的内容        | 公共交通に係る年間経費/人口                                                           |
|                                     | 現在値          | 7,083円/人（平成25年度支出額／22年国調人口）                                              |
|                                     | 目標値          | 7,000円/人                                                                 |
|                                     | <b>評価指標3</b> | 高校生のうちバスで通学する生徒の割合                                                       |
|                                     | 具体的内容        | バス通学が10日/月以上の生徒の割合                                                       |
|                                     | 現在値          | 23%（月10日以上バス通学回答者数／全回答者数：H26高校生アンケート）                                    |
|                                     | 目標値          | 25%                                                                      |
|                                     | <b>評価指標4</b> | 地域公共交通サービスに関する満足度                                                        |
|                                     | 具体的内容        | アンケート調査による「高梁市の地域公共交通全般への満足度」の5段階評価の平均点<br>※満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1 |
|                                     | 現在値          | 2.85（H26住民アンケート）                                                         |
|                                     | 目標値          | 3.00                                                                     |

| 基本方針                                  | 計画の目標        |                                       |
|---------------------------------------|--------------|---------------------------------------|
| <b>基本方針2</b><br>まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通 | <b>評価指標1</b> | 市街地循環線の利用者数                           |
|                                       | 具体的内容        | 市街地循環線の年間利用者数                         |
|                                       | 現在値          | 30,600人（平成25年度）                       |
|                                       | 目標値          | 32,000人（4.6%増）                        |
|                                       | <b>評価指標2</b> | 沿線の施設等と連携した公共交通の利活用                   |
|                                       | 具体的内容        | 医療機関や商業施設と連携した公共交通利活用事例数              |
|                                       | 現在値          | 0件                                    |
|                                       | 目標値          | 3件                                    |
|                                       | <b>評価指標3</b> | 観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組                |
|                                       | 具体的内容        | 観光施設と連携した交通サービス事業件数                   |
|                                       | 現在値          | 4件（松山城シャトルバス・乗合タクシー、観光タクシー、吹屋ボンネットバス） |
|                                       | 目標値          | 6件                                    |

| 基本方針                            | 計画の目標        |                                            |
|---------------------------------|--------------|--------------------------------------------|
| <b>基本方針3</b><br>協働による公共交通の維持・発展 | <b>評価指標1</b> | 公共交通に関する住民との情報・意見交換                        |
|                                 | 具体的内容        | 住民意見交換会等の開催回数                              |
|                                 | 現在値          | 年間9回（平成26年度）                               |
|                                 | 目標値          | 年間15回                                      |
|                                 | <b>評価指標2</b> | バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合                     |
|                                 | 具体的内容        | 住民アンケート調査における、バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合       |
|                                 | 現在値          | 52%（バス等利用意向回答者数／全回答者数：H26住民アンケート）          |
|                                 | 目標値          | 60%                                        |
|                                 | <b>評価指標3</b> | 公共交通の利用者数                                  |
|                                 | 具体的内容        | 路線バス、生活福祉バス・乗合タクシーの利用者数                    |
|                                 | 現在値          | 路線バス：日輸送量163.4人<br>生活福祉バス・乗合タクシー：年間15,619人 |
|                                 | 目標値          | 路線バス：日輸送量157人<br>生活福祉バス・乗合タクシー：年間15,000人   |

注）日輸送量（乗車密度×平均運行回数）は、実際の利用者数ではありません。

## 6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### (1) 施策の体系

| 基本方針                     | 計画の目標                    | 施策展開                            | 事業                                     |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|
| 1. まちづくりと連携した持続可能な公共交通   | 交通空白地域の居住人口割合            | (1) 地域公共交通の再編                   | ① 地域の生活に根付く公共交通網の構築【※1】                |
|                          | 公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額    |                                 | ② 民間路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し【※1】             |
|                          | 高校生のうちバスで通学する生徒の割合       | (2) スクールバスの再編                   | ① スクールバスの混乗化【※2】                       |
|                          | 地域公共交通サービスに関する満足度        |                                 |                                        |
| 2. まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通 | 市街地循環線の利用者数              | (1) 公共交通を利用した中心市街地への来訪促進        | ① 中心市街地や地域拠点への来訪機会の増大【※2】              |
|                          |                          |                                 | ② 交通拠点機能の向上【※3】                        |
|                          | 沿線の施設等と連携した公共交通の利活用      | (2) 観光振興のための公共交通の基盤強化           | ③ 事業者・住民等と連携した公共交通の利活用                 |
|                          | 観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組   |                                 | ① 観光客に配慮した公共交通網の構築と周知<br>② 観光乗合タクシーの充実 |
| 3. 協働による公共交通の維持・発展       | 公共交通に関する住民との情報・意見交換      | (1) 継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築 | ① 定期的・継続的なモニタリングの実施                    |
|                          |                          |                                 | ② 運行見直し基準の設定                           |
|                          | バスや乗合タクシーをまた利用したいと思う人の割合 | (2) また乗りたいと思わせる運行サービスの提供        | ① 交通事業者による利用促進                         |
|                          |                          |                                 | ② 安全で信頼性の高い運行の実施                       |
|                          | 公共交通の利用者数                | (3) 公共交通を地域で支える体制づくり            | ① 地域との協働による公共交通の活動組織づくり                |
|                          |                          |                                 | ② 公共交通の積極的利用                           |

※1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第9条の2第1号に規定する地域公共交通再編実施事業（特定旅客運送事業に係る路線、運行系統もしくは航路又は営業区域の編成の変更）

※2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第9条の2第4号イに規定する地域公共交通再編実施事業（異なる公共交通事業者等の間の旅客の乗り継ぎを円滑に行うための運行計画の改善）

※3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第9条の2第4号ハに規定する地域公共交通再編実施事業（交通結節施設における乗降場の改善及び旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供）」



## (2) 事業の内容

## 基本方針1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通

## 施策展開(1) 地域公共交通の再編

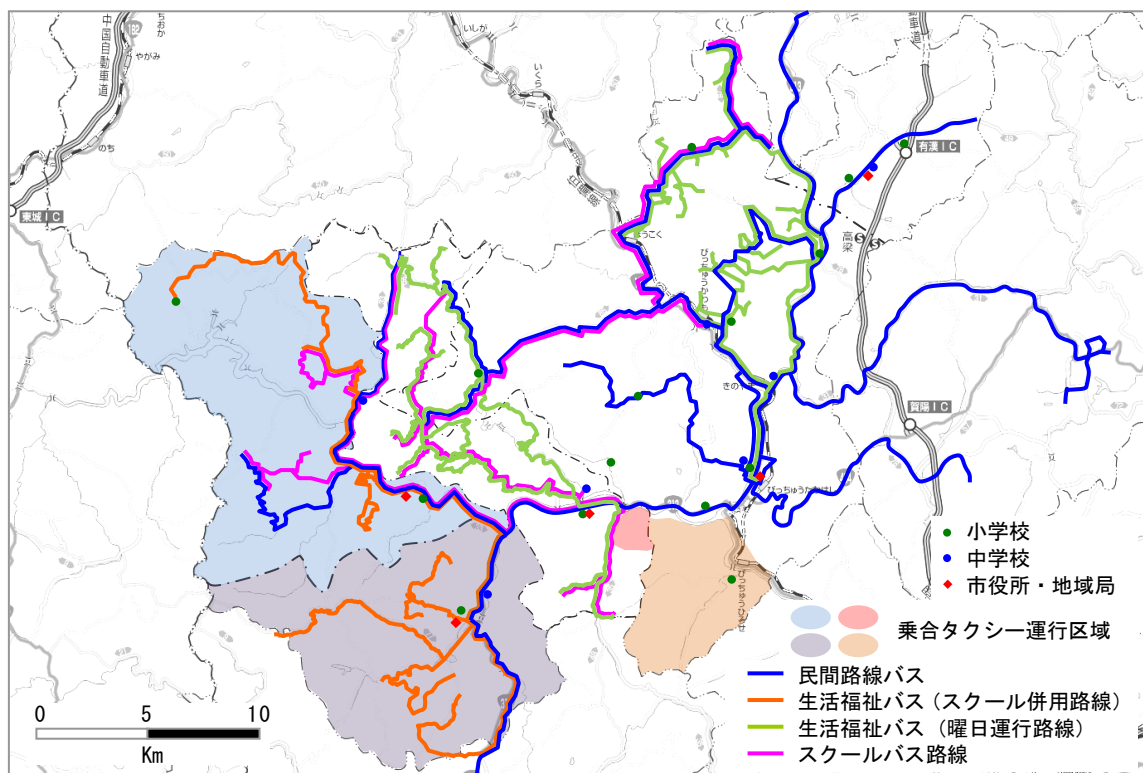
## ■ 事業1 地域の生活に根付く公共交通網の構築

## 【事業の概要】

買い物・通院など日常生活圏を基本に公共交通網を見直すとともに、需要に応じた公共交通を基本に交通空白地域の移動手段を確保します。また、市内のどこからでも高校に通学できる公共交通を目指して、再編に取り組みます。

## 【事業の背景】

- 連携計画では、生活福祉バスや乗合タクシーが各地域（旧町）内の移動を担い、民間路線バスが各地域間の移動を担うことを基本に公共交通の見直しを進めてきました。しかし、医療機関や商業施設の立地などから、公共交通を利用する高齢者等の生活圏も、旧町単位で括ることはできなくなっています。
- 効率的運行や利用促進の観点からは、フィーダー交通（生活福祉バスや乗合タクシー）から幹線（民間路線バス）への乗り継ぎが理想ですが、高齢者や障害のある方にとっては、バスの乗り降りが大きな負担となっており、目的地への直通運行の需要が高まっています。

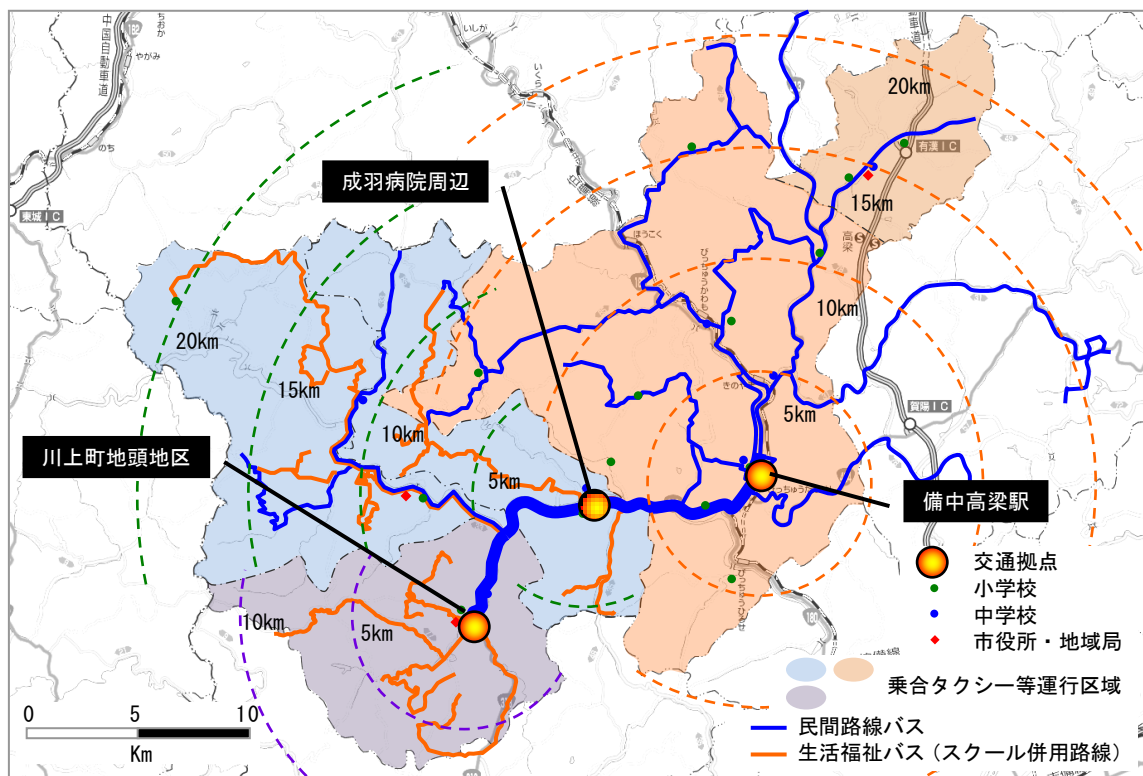


▲地域公共交通網

- 高梁地域や有漢地域には、交通空白地域が数多く残っています。特に、高梁地域では、バス路線の新設や乗合タクシーの導入が困難な中心市街地周辺にも公共交通空白地域が残っており、こうした地域の解消が課題となっています。
- 生活福祉バス沿線の高校生も、生活福祉バスは、小中学校への通学を基本にダイヤ編成されているため、生活福祉バスと民間路線バスを乗り継いで高校に通学することはできません。
- 小中学校のクラブ活動・部活動や夏・冬時間に合わせたダイヤの改善要望があります。

#### 【事業内容】

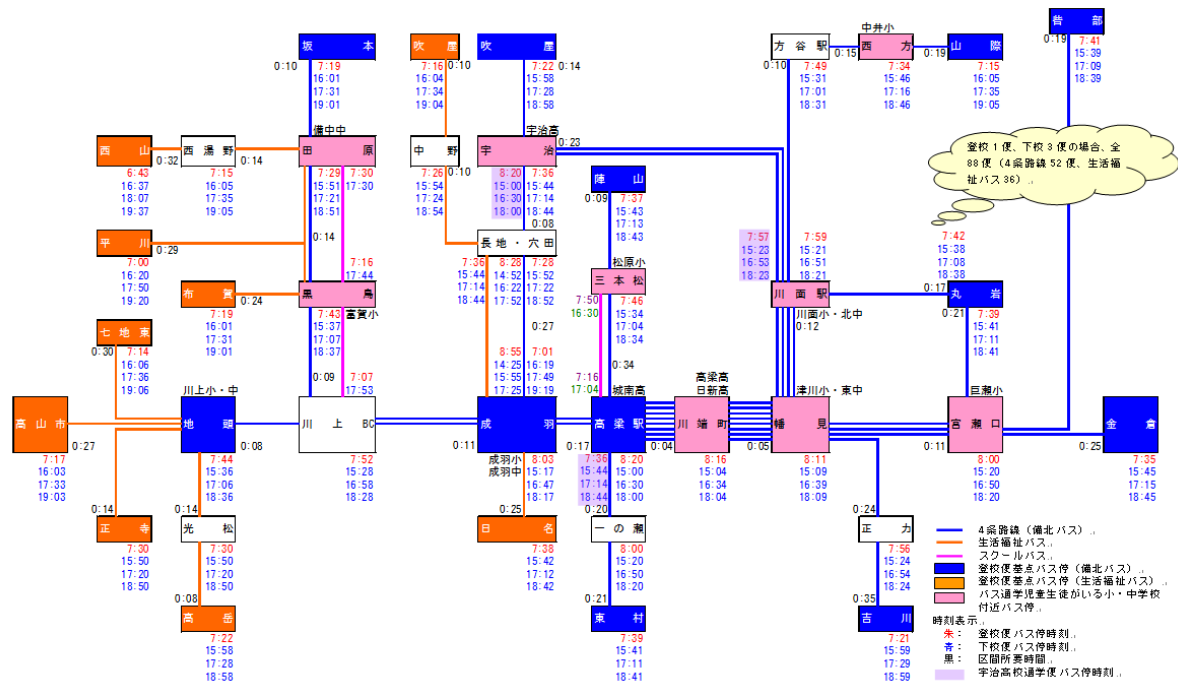
- 通院・買い物を基本とした生活圏から、「備中高梁駅」「成羽病院周辺」「川上町地頭地区（高梁市役所川上地域局周辺）」の3つを交通拠点とした地域公共交通網を基本に再編します。
- 地域特性や潜在需要を踏まえ、乗合タクシー、グループタクシー、タクシー補助などデマンドや区域運行を基本とした交通手段を導入することで、公共交通空白地域の解消を図ります。
- 備中高梁駅、成羽、地頭の3つの交通拠点を結ぶ民間バス路線を充実します。



▲地域公共交通再編イメージ

- 高校生が生活福祉バスの最終便（中学生の下校便）を利用できるよう民間路線バスのダイヤを見直します。
- 生活福祉バスと民間路線バスを乗り継いで高校通学に関するニーズ調査を実施するとともに、調査結果を踏まえて、小学校、中学校、高校の始業、終業時間の調整による生活福祉バスと民間路線バスを乗り継いで高校通学の可能性を検討します。





#### 【事業主体】

高梁市、交通事業者、小・中・高等学校

#### 【実施時期】

平成27年度策定予定の再編実施計画を踏まえて実施を予定

### ■ 事業2 民間路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し

#### 【事業の概要】

需要に応じた運行を基本に低利用路線に投入されている交通資源を削減して、高利用路線に振り替え、運行の効率化と全体の利用者数の増加を図るとともに、基幹路線のJR、生活福祉バスとの接続便を充実します。

#### 【事業の背景】

- 交通資源の適正配分、効率的運行の観点から、需要が少ない路線のサービス水準を下げ、需要の多い路線のサービス水準を向上させるなど、路線相互間における運行便数等の見直しが必要です。
- 公共交通関連の財政支出は年々増加しており、人口の減少や高齢者の運転免許保有率の上昇など、今後とも公共交通利用者の減少が予想される中、持続可能な公共交通を構築するために、公共交通関連支出の抑制が求められています。
- 生活福祉バスや乗合タクシーの主要目的地への到着時間、滞在時間を優先した結果、地域間を結ぶ民間路線バスへの接続が十分に確保されていません。利用者の大半を占める目的地で

の到着時間、滞在時間を変更するには、限界があり、接続する民間路線バスのダイヤを見直す必要があります。

- 備中高梁駅周辺整備に伴う高梁バスセンターの駅東への一時的移転（仮設バスセンター）、2年後の新バスセンターへの移転に伴い、駅からバスセンターまでの移動時間を踏まえて、路線バスの鉄道接続ダイヤを調整する必要があります。

路線バス系統別乗車密度と平均運行回数

| 起 点   | 経 由 地  | 終 点   | 乗車<br>密度 | 平均運<br>行回数 | 起 点   | 経 由 地  | 終 点   | 乗車<br>密度 | 平均運<br>行回数 |
|-------|--------|-------|----------|------------|-------|--------|-------|----------|------------|
| 穴 田   | 川 面    | 高 梁 駅 | 5.4      | 0.6        | 追 田 下 | 花 木    | 川 面 駅 | 1.8      | 1.0        |
| 地 頭   | 古 町    | 岡 山   | 5.0      | 3.3        | 穴 田   | 笹 尾    | 高 梁 駅 | 1.8      | 0.6        |
| 神 原   | 新 町    | 高 梁 駅 | 4.1      | 1.1        | 川 合   | 成 羽    | 高 梁 駅 | 1.7      | 4.6        |
| 坂 本   | 田 原    | 川 合   | 4.1      | 0.9        | 吹 屋   | 川 面    | 高 梁 駅 | 1.6      | 3.3        |
| 高 梁 駅 | リハビリティ | 吉 川   | 3.4      | 4.8        | 陣 山   | 三 本 松  | 高 梁 駅 | 1.6      | 4.6        |
| 高 梁 駅 | 塩 坪    | 皆 部   | 3.2      | 5.3        | 金 倉   | 有漢インター | 高 梁 駅 | 1.5      | 4.1        |
| 高 梁 駅 | 吉備国大   | 高 梁 駅 | 3.2      | 6.8        | 成 羽   | 県 民 局  | 高 梁 駅 | 1.4      | 0.9        |
| 地 頭   | 古 町    | 高 梁 駅 | 2.6      | 8.8        | 東 村   | 大 和    | 高 梁 駅 | 1.1      | 1.4        |
| 山 際   | 川 面    | 高 梁 駅 | 2.5      | 1.6        | 高 梁 駅 | 芳 井    | 井 原   | 0.9      | 1.3        |
| 田 原   | 川 戸    | 平 川   | 2.4      | 0.3        | 宮 瀬 口 | 八 石    | 川 面 駅 | 0.7      | 1.8        |
| 平 川   | 古 町    | 高 梁 駅 | 2.3      | 1.8        | 大 和   | 坂 本    | 高 梁 駅 | 0.6      | 2.1        |
| 丸 岩   | 祇 園    | 高 梁 駅 | 2.2      | 0.6        | 高 梁 駅 | 八 石    | 川 面 駅 | 0.5      | 0.9        |
| 坂 本   | 成 羽    | 高 梁 駅 | 2.0      | 3.4        | 高 梁 駅 | 櫛 井    | 一 の 瀬 | 0.0      | 0.5        |

#### 【事業内容】

- 利用実態を詳細に把握した上で、低利用路線の減便、路線短縮等を行います。減便、路線短縮等で生じた余剰交通資源（車両・乗務員等）を高利用路線へ振り替えて、路線バス全体としての機能を向上し、利用者の増加を図ります。
  - 市街地循環線のダイヤを増便も含めて見直し、JR や路線バスを利用して、中心市街地を訪れる人の中心市街地での移動性を向上します。
  - 先の備中高梁駅、成羽、地頭の 3 つの交通拠点をつ結ぶ路線の充実に合わせて、JR や成羽・備中地域における生活福祉バスとの乗り継ぎを考慮してダイヤを再編します。
- JR との連携・連絡体制を強化し、JR との乗り継ぎ環境を改善するとともに、JR のダイヤ改正等に合わせて、遅滞なく路線バスのダイヤを改正できるようにします。

#### 【事業主体】

交通事業者、高梁市

#### 【実施時期】

平成 27 年度策定予定の再編実施計画を踏まえて実施を予定

＜事業実施にあたっての留意点＞

事業①及び②の区域・路線の再編にあたっては、民間路線バス、生活福祉バス、乗合タクシーの役割を定め、以下の運行を基本に、効率的な運行を確保します。

- 民間路線バスは、広域通勤・通学利用など地域間を結ぶ幹線交通として、広域運行するとともに、備中高梁駅、成羽、地頭の3つの交通拠点間を高頻度で運行し、生活福祉バス利用者や乗合タクシー利用者の中心市街地への移動容易性を確保します。
- 生活福祉バス（スクール併用路線）は、地域の小中学生の通学利用を最優先に運行します。
- 乗合タクシーの運行は、車を持たない高齢者等の通院・買物利用を前提に、民間路線バスや生活福祉バスを補完するものとして、曜日運行や路線バスが運行していない昼間の時間帯の運行を基本とするとともに、運行区域設定にあたっては、民間路線バスが充実している中心市街地や高頻度運行路線沿線を除きます。

## 施策展開（２） スクールバスの再編

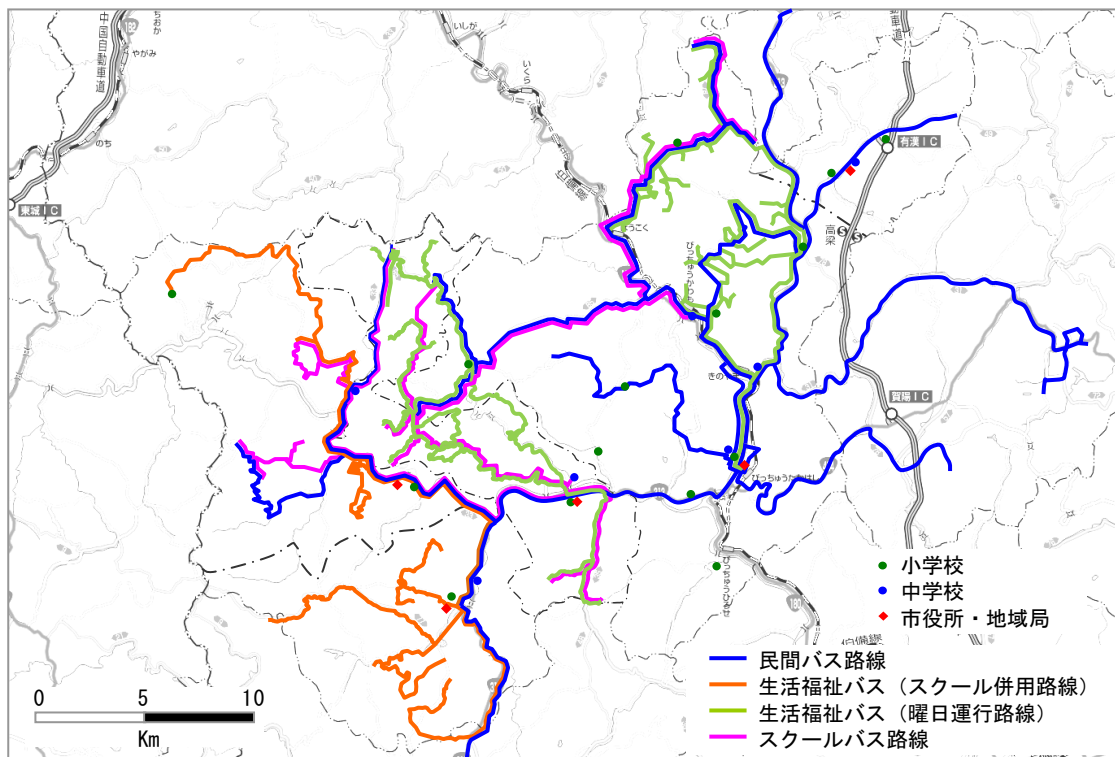
### ■ 事業１ スクールバスの混乗化

#### 【事業の概要】

小中学校のスクール専用バスを地域住民も利用できるようにします。

#### 【事業の背景】

- 民間路線バスや生活福祉バスと運行ルートが重複するスクール専用バスが数多くあります。
- 成羽地域の生活福祉バスは、曜日運行であり、毎日運行しているスクール専用バスを一般も利用できるようにしてほしいという住民要望が以前からあります。



▲スクール専用バスと路線バス

#### 【事業内容】

- スクール専用バスは、一般混乗化を基本に、路線バスへの転換を図ります。
  - 生活福祉バスと運行ルートが重複するスクールバスは、生活福祉バス（スクール併用路線）への転換を図ります。
  - 民間路線バスと運行ルートが重複するスクールバスは、スクールバスのダイヤに合わせて民間路線バスを増便し、スクールバスを廃止する方向で検討します。

#### 【事業主体】

高梁市、交通事業者、学校、教育委員会

#### 【実施時期】

平成 27 年度策定予定の再編実施計画を踏まえて実施を予定

## 基本方針2 まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通

## 施策展開(1) 公共交通を利用した中心市街地への来訪促進

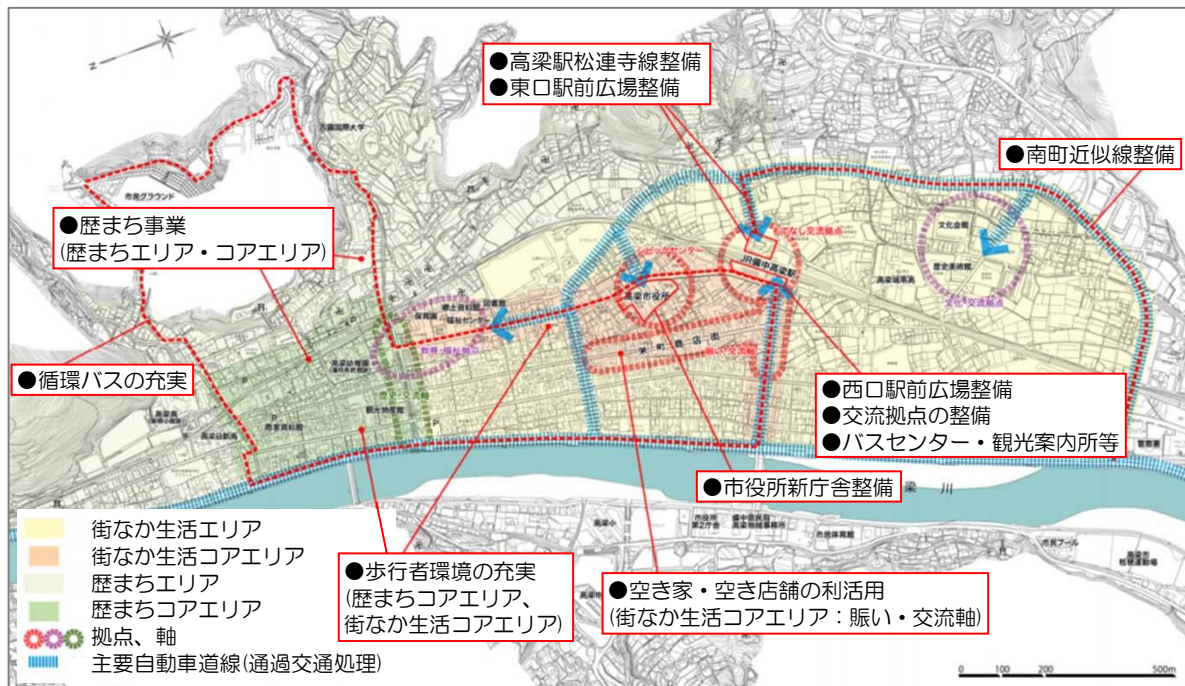
## ■ 事業1 中心市街地や地域拠点への来訪機会の増大

## 【事業の概要】

高梁地域と有漢地域は、同一生活圏として、乗り換えなしで中心市街地に直行できることを基本とするとともに、買い回り、通院後の買い物、観光など中心市街地での移動性の向上の視点から交通再編を推進します。

## 【事業の背景】

- 中心市街地において商業施設や公共施設等の都市機能の集積が進む一方、辺縁部では、スーパーや個人商店の閉店等が進み、高梁地域周辺部や有漢地域では、食料品や日用品等の基本的買い物需要に対応できていません。
- 有漢地域の交通空白地域を解消するために試験運行した乗合タクシーは、運行区域を有漢地域内に限定したため買物利用に対応できず、ほとんど利用がなく本格運行を断念しました。
- 上位・関連計画において、まちづくりの地域戦略との一体性の確保や、商店・診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」づくりが求められています。
- 中心市街地に点在する商業施設、医療機関、観光拠点等は、それぞれ備中高梁駅から歩いて行ける距離にありますが、高齢者や雨天時等を考慮すると、市街地の移動性を確保する公共交通の充実が望まれます。



▲高梁市都市ビジョン（街なか編）に掲げられている主要事業



#### 【事業内容】

- 高梁地域・有漢地域の交通再編にあたっては、備中高梁駅を地域の交通拠点として、生活福祉バスや乗合タクシーの中心市街地乗り入れも含めて検討します。
- 市街地循環線のダイヤを増便も含めて見直し、JR や路線バスを利用して、中心市街地を訪れる人の中心市街地での移動性を向上します。＜再掲＞
- 備中高梁駅、成羽、地頭の３つの交通拠点を結ぶ路線の充実（増便）に合わせて、JR や成羽・備中地域における生活福祉バスとの乗り継ぎを考慮してダイヤを編成し、中心市街地や地域拠点間の移動機能の向上を図ります。＜再掲＞

#### 【事業主体】

高梁市、交通事業者

#### 【実施時期】

平成 27 年度策定予定の再編実施計画を踏まえて実施を予定

## ■ 事業 2 交通拠点機能の向上

#### 【事業の概要】

備中高梁駅、バスセンターの整備に合わせて、情報提供機能の向上を図るとともに、成羽、地頭の交通拠点のバリアフリー化等を推進します。

#### 【事業の背景】

- まちづくりの一環として備中高梁駅周辺整備事業を進めており、これに合わせて、本市の玄関口であり、また、中核交通拠点である備中高梁駅における地域公共交通情報をはじめとした各種情報提供機能の充実が求められます。
- 計画に掲げる成羽と地頭の交通拠点（乗り継ぎ拠点）は、比較的整備されているとともに、広い面積を有しています。また、成羽バスセンターには、成羽町観光案内所が併設されています。
- 起伏の多い高梁市では、低床バス等の導入は困難であり、交通拠点サイドの改修等による乗降負担の軽減が必要です。



【事業内容】

- 備中高梁駅と高梁バスセンターの整備に合わせて、相互の時刻表、路線図等を新たに整備し、利用者にわかりやすい情報提供に努めます。
- 成羽バスセンター、地頭バス停を改修してバス乗降口との段差を縮小し、利用者の乗降負担を軽減します。
- 地頭バス停の一角に風待室を整備します。
- 交通拠点または、隣接地等に駐車場・駐輪場、シニアカー置き場等を整備します。



▲ 備中高梁駅周辺整備事業

【事業主体】

高梁市、交通事業者

【実施時期】

平成 27 年度策定予定の再編実施計画を踏まえて実施を予定



### ■ 事業3 事業者・住民等と連携した公共交通の利活用

#### 【事業の概要】

公共交通を利用した貨客輸送の事業化可能性調査を行うとともに、タクシー事業者と連携した救援事業（通院の付き添い、買い物代行、薬の受け取りなど）を検討します。

#### 【事業の背景】

- 中山間地等の人口の少ない地域においては、移動に関する課題を公共交通だけで解決することは困難であるため、公共交通に、外出支援や移動販売、宅配サービス等を絡めて、地域の生活を包括的に支援していく仕組みの構築が求められています。
- バスの運送に付随して少量の貨物を運送する取り組みが国内で行われています。  
（※あわせて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が先般改正されたことにより、再編実施計画の認定を受けた場合に、自家用旅客有償運送に付随して少量の貨物を運送することが可能になっています）

#### 【事業内容】

- 公共交通を活用した荷物配送サービスの事業化可能性調査を行います。
- 生活福祉バスを活用した地域産品の集出荷の事業化可能性調査を行います。
- タクシー事業者と連携した救援事業を検討します。



▲バスに野菜を積んでスーパーで販売（島根県益田市の例）

#### 【事業主体】

高梁市、交通事業者、地域住民、医療機関、商業施設

#### 【実施時期】

平成27年度から適宜実施

## 施策展開（２） 観光振興のための公共交通の基盤強化

### ■ 事業１ 観光客に配慮した公共交通網の構築と周知

#### 【事業の概要】

備中高梁駅と市内に点在する観光地を結ぶ新たな公共交通を検討するとともに、観光客向けの交通情報冊子等作成します。

#### 【事業の背景】

- 高梁市内の観光地を訪れる観光客数はここ数年横ばいですが、観光消費のけん引役として期待されるインバウンド（訪日外国人旅行客）やシニア層における観光需要の拡大が見込まれるとともに、寝台特急サンライズ出雲の備中高梁駅への停車や、備中松山城への全国的な注目度の高まりなど、観光部門での新たな展開も期待されます。
- 観光地への移動需要は季節や曜日によって異なるため、定時定路線で運行するバス以外の交通サービスの検討や、新たな付加価値の提供が必要です。

#### 【事業内容】

- 備中高梁駅と市内の観光地との間や、観光地と観光地との間を結ぶ公共交通の導入に向け、ダイヤ、経路及び運行形態等について検討します。
- 観光周遊バス（吹屋地区のボンネットバス等）のダイヤや経路について、JR との乗り継ぎに配慮した上で、市内の周遊観光に適したものとなるよう見直します。
- JR とバスや乗合タクシーとの乗り継ぎ時刻を記載した PR 冊子等を作成します。
- 外国人向けの表記の充実や PR に努めます。



▲備中高梁駅への「サンライズ出雲」の停車を PR するポスター

#### 【事業主体】

高梁市、交通事業者、観光協会、施設管理者

#### 【実施時期】

平成 27 年度から適宜実施

## ■ 事業2 観光乗合タクシーの充実

### 【事業の概要】

観光タクシー育成講習会を開催し、観光タクシー乗務員のホスピタリティの向上を図るとともに、観光客を対象とした新たな交通サービスを展開します。

### 【事業の背景】

- 観光乗合タクシーの利用者が増えており、タクシーを活用した観光振興策や付加価値の創出策の検討が求められています。
- 「天空の山城」備中松山城への注目度の高まりによる観光需要の増加が期待されています。
- 旅先での顧客対応は、観光地を評価するひとつの大きな要素であり、人は大きな観光資源です。

### 【事業内容】

- 観光タクシー乗務員を育成するため、接客マナー、観光情報（高梁市の観光基本知識、コース別の専門知識等）等の講習会を開催するとともに、認定制度等を検討し、観光タクシー乗務員のホスピタリティの向上を図ります。
- 高梁市観光協会がwebサイト等で提案している観光モデルコースと連携した新たな交通サービス（雲海タクシー（備中松山城）等）を展開します。



▲観光乗合タクシー

### 【事業主体】

高梁市、交通事業者、観光協会  
施設管理者

### 【実施時期】

平成27年度から適宜実施





## 基本方針3 協働による公共交通の維持・発展

## 施策展開(1) 継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築

## ■ 事業1 定期的・継続的なモニタリングの実施

## 【事業の概要】

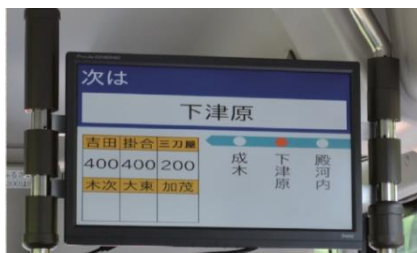
乗降調査、利用者アンケート等により、利用状況、利用者ニーズ、満足度等を把握し、再編効果を検証するとともに、利用動向を把握し、適宜見直しを図っていきます。

## 【事業の背景】

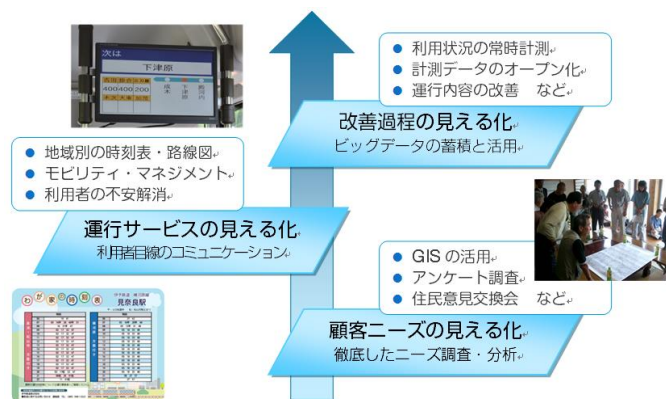
- 目標の達成状況を検証するために、公共交通の利用状況等を定期的・継続的に把握する必要があります。
- PDCAサイクルを着実に回していくためには、公共交通の「顧客ニーズ」「運行サービス」「改善過程」の見える化を積極的に推進していくことが重要です。

## 【事業内容】

- 路線バス等の再編にあたっては、バス事業者が毎年定期的に行う乗降調査のほか、必要に応じて対象路線の個別調査を行い、利用状況を詳細に把握します。
- 再編路線等の利用者を対象としたアンケート調査を必要に応じて実施し、運行ダイヤ等の見直しに反映します。
- 生活福祉バス、乗合タクシーは、日々の利用状況を把握し、必要に応じて運行日、運行区域区分等の見直しを行います。
- 計画最終年度には、住民アンケート、高校生アンケートを実施し、公共交通利用状況、ニーズ、満足度等を調査します。



▲見える化の例（バス車載器）



▲公共交通の見える化

## 【事業主体】

高梁市、交通事業者

## 【実施時期】

平成27年度から適宜実施（継続的取組）

## ■ 事業2 運行見直し基準の設定

### 【事業の概要】

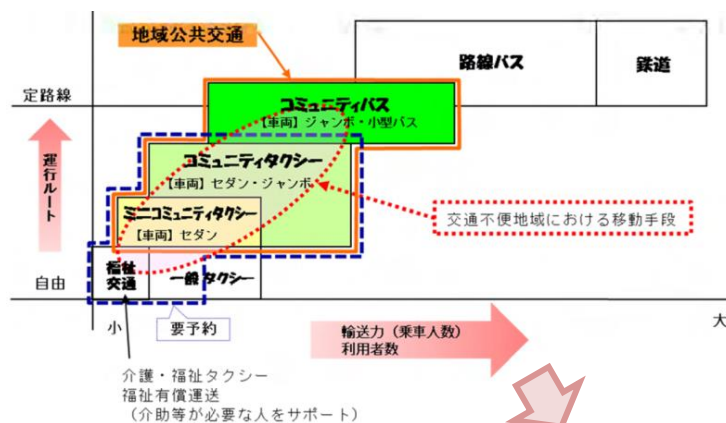
現行の運行見直し基準を見直すとともに、乗合タクシー等の運行見直し基準を設定します。  
また、基本サービスレベルを検討します。

### 【事業の背景】

- 路線バスの見直し基準は設定されていますが、乗合タクシーの見直し基準は設定されていません。
- 路線バスの見直し基準においても、運行ルートや乗車時間の短縮を図るため、低利用区間の運行を見直すための基準等を設定する必要があります。

### 【事業内容】

- 乗合タクシーの見直し基準を設定します。
- 生活福祉バスの低利用区間の運行休止（路線短縮）基準を設定します。
- 運行回数、時間帯等の基本サービスレベルを設定するとともに、交通再編資料として基本サービスレベルに基づく公費負担のシミュレーションを行います。



|      | 地域公共交通                                   |             |                                     |
|------|------------------------------------------|-------------|-------------------------------------|
|      | ミニコミュニティタクシー                             | コミュニティタクシー  | コミュニティバス                            |
| 運行日  | 2～3日/週                                   | 5日/週        | 5～7日/週                              |
| 便数   | 4便/日(2往復)                                | 4便/日(2往復)以上 | 8便/日以内                              |
| 車両   | セダンタクシー                                  |             | ジャンボタクシー 小型バス                       |
| 停留所  | 標識、ゴミステーションなどの施設                         |             | 標識                                  |
| 路線   | 地域内の停留所を最短ルート(任意)で結び、目的地や最寄り駅、幹線バスと接続【面】 |             | 決められた路線の各停留所を結び、目的地や最寄り駅、幹線バスと接続【線】 |
| 利用方法 | 予約あり                                     |             | 予約なし(定時)                            |
| 特徴   | 利用者                                      | 少ない(点在)     | 比較的多い(ある程度まとまっている)                  |
|      | エリア                                      | 小規模な地域      | 広域又は小規模地域が連続                        |

▲交通モード別にサービスレベルを設定している例（倉敷市）

### 【事業主体】

高梁市、交通事業者

### 【実施時期】

平成27年度に運行見直し基準の見直しを行い、平成28年度から運用開始

## 施策展開（２） また乗りたいと思わせる運行サービスの提供

■ 事業1 交通事業者による利用促進

## 【事業の概要】

乗務員からの改善提案を運行改善に活かすとともに、乗務員の接遇マナーの向上を図ります。

## 【事業の背景】

- 利用者と最も身近に接する交通事業者からの利用促進策の提案や運行サービスに関する改善提案等がこれまでほとんどなされていません。
- 利用者の満足度の向上を図るため、乗務員の接客意識の向上が求められています。
- 乗合タクシーでは、その運行形態から路線バスに比べて利用者要望に対する乗務員の裁量範囲が広いと、乗務員によって対応が異なり、利用者の混乱や不満のひとつとなっています。

【事業内容】

- 利用者と日々接する乗務員からの利用促進につながる運行サービスに関する改善点等の提案を審議する場を創設します。
- 交通事業者が自ら行う利用促進活動を支援する制度を検討します。
- 路線バス乗務員を対象に接客マナー向上研修を実施します。
- 乗合タクシー乗務員の詳細な対応マニュアルを作成し、乗務員間のサービスレベルの統一化を図ります。

【事業主体】

交通事業者、高梁市

【実施時期】

平成27年度から適宜実施  
(継続的取組)



### ▲乗合タクシー乗務員の対応マニュアル（例）

## ■ 事業 2 安全で信頼性の高い運行の実施

### 【事業の概要】

乗務員研修の実施等により、安全な運行、時間とおりの運行、人にやさしい丁寧な運転の徹底を図ります。

### 【事業の背景】

- 交通事業者の使命として、今後も安心・安全・快適な交通サービスを提供し続けることが必要です。

### 【事業内容】

- 乗務員研修を実施し、交通事故のない安全な運行、時間とおりの運行（定時性の確保）とともに、車内での転倒事故等ゼロを基本に人にやさしい丁寧な運転の徹底を図ります。

### 【事業主体】

交通事業者

### 【実施時期】

平成 27 年度から適宜実施（継続的取組）

## 施策展開（3） 公共交通を地域で支える体制づくり

## ■ 事業 1 地域との協働による公共交通の活動組織づくり

### 【事業の概要】

地域との協働により、住民が主体となった乗合タクシーの運行拡大や、公共交通の利用意識の醸成に取り組みます。

### 【事業の背景】

- 住民が主体となった乗合タクシーの運行は、福地地区等の一部地域にとどまっています。
- 公共交通の維持・存続のためには、公共交通の利用促進や運営に住民の参画を促すための土台となる組織づくりが必要です。

### 【事業内容】

- 「〇〇地域の公共交通を考える会」等の住民が参画する活動組織づくりを推進します。
- 地域の活動組織と連携し、地域が主体となった乗合タクシーの運行拡大を推進します。地域の活動組織づくりに取り組みます。

### 【事業主体】

高梁市、住民、交通事業者

### 【実施時期】

平成 27 年度から適宜実施（継続的取組）



## ■ 事業2 公共交通の積極的利用

### 【事業の概要】

公共交通の果たしている役割や必要性を住民や利用者に周知することで、自発的に公共交通を利用してもらえるよう、住民や交通事業者と連携して、地域として公共交通を守り、育てる機運を醸成します。

### 【事業の背景】

- 公共交通を守り、育て、未来に残すには、一人でも多くの人に公共交通を利用してもらうことが重要です。
- 住民一人ひとりが公共交通を自らの問題として認識し、普段から利用を心がける必要があります。
- また、高校生の送迎による通学や、市民のバスに対する利用意向等を踏まえると、適切な情報提供や意識啓発の実施により新たな利用者を開拓できる可能性があります。

### 【事業内容】

- 地域住民との意見交換会やワークショップを開催します。
- 公共交通の路線図や利用方法等を紹介した冊子を作成・配布します。
- バスの乗り方教室や出前講座等を開催します。
- 高校生や住民を対象としたモビリティ・マネジメント（MM）を実施します。

### 【事業主体】

高梁市、住民、交通事業者

### 【実施時期】

平成27年度から適宜実施（継続的取組）



▲モビリティ・マネジメントにおける啓発資料

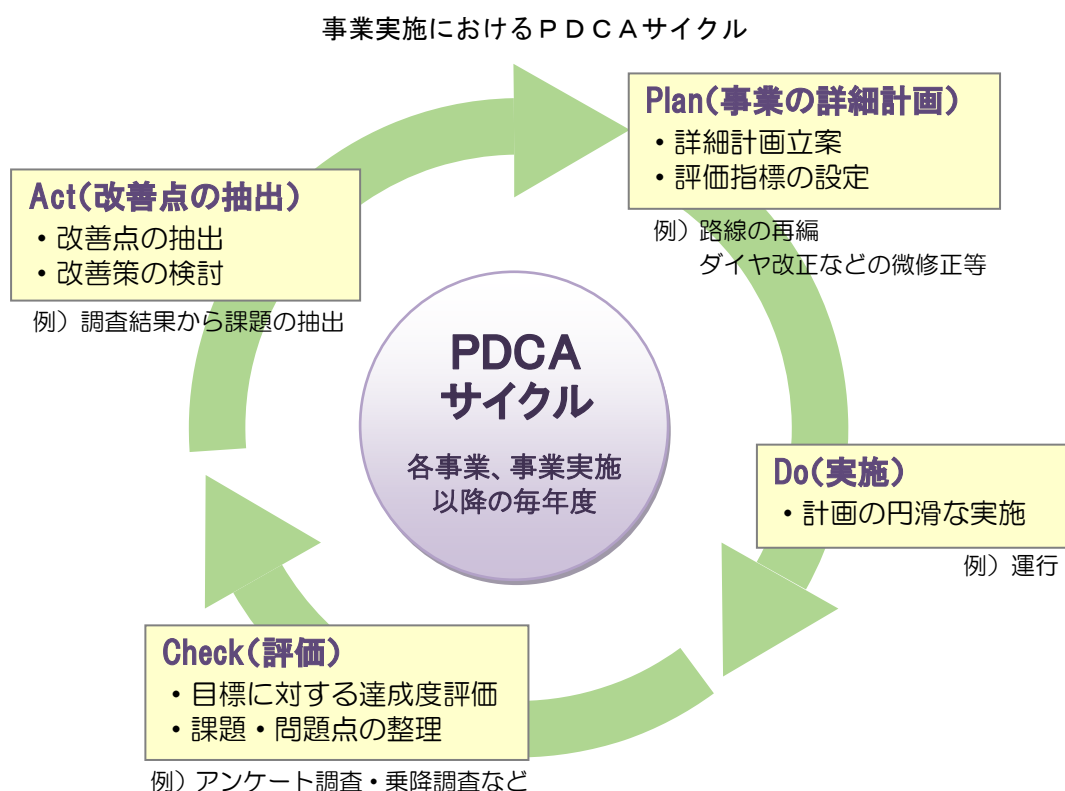
## 7. 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

### 評価・改善の仕組み

計画の推進にあたっては、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有し、本市の公共交通がまちづくりと連動し、市民の生活を支えるシステムとして確立するように計画を推進します。

事業実施にあたっては、社会環境の変化などにより市民のニーズが変化すること考えられ、運行再編の内容や公共交通を支える仕組みもより良いものに改善することが必要です。このため、各事業の実施においてはPlan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）によるPDCAサイクルを導入し、地域公共交通会議において適宜評価・見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度の評価や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

また、本計画全体に関しても、計画の中間年次、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。



計画目標の達成度評価と事業評価

| 計画の目標                    | 評価時期 | 評価するためのデータ                        | 対応する施策展開                       |
|--------------------------|------|-----------------------------------|--------------------------------|
| 交通空白地域の居住人口割合            | 毎年   | バス路線図・時刻表、乗合タクシー運行区域等<br>住民基本台帳人口 | (1)地域公共交通の再編                   |
| 公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額    | 毎年   | 住民基本台帳人口<br>市の保有するデータ             |                                |
| 高校生のうちバスで通学する生徒の割合       | 最終年度 | 高校の保有するデータ<br>(高校に聞き取り)           | (2)スクールバスの再編                   |
| 地域公共交通サービスに関する満足度        | 最終年度 | アンケート調査                           |                                |
| 市街地循環線の利用者数              | 毎年   | 交通事業者の保有するデータ                     | (1)公共交通を利用した中心市街地への来訪促進        |
| 沿線の施設等と連携した公共交通の利活用      | 最終年度 | 交通事業者や関係施設等への聞き取り調査               |                                |
| 観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取組   | 最終年度 | 交通事業者や関係施設等への聞き取り調査               | (2)観光振興のための公共交通の基盤強化           |
| 公共交通に関する住民との情報・意見交換      | 毎年   | 市の保有するデータ                         | (1)継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築 |
| バスや乗合タクシーをまた利用したいと思う人の割合 | 最終年度 | 住民アンケート調査                         | (2)また乗りたいと思わせる運行サービスの提供        |
| 公共交通の利用者数                | 毎年   | 交通事業者の保有するデータ                     | (3)公共交通を地域で支える体制づくり            |

※ それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い、必要に応じて、事業の見直しを行います。

## 8. 実施スケジュール

| 基本方針                     | 施策展開                            | 事業                      | 実施主体 |     |    |    |       | 実施スケジュール     |       |                    |       |       |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------------|------|-----|----|----|-------|--------------|-------|--------------------|-------|-------|
|                          |                                 |                         | 高梁市  | 事業者 | 住民 | 学校 | 関係その他 | H27年度        | H28年度 | H29年度              | H30年度 | H31年度 |
| 1. まちづくりと連携した持続可能な公共交通   | (1) 地域公共交通の再編                   | ① 地域の生活に根づく公共交通網の構築     | ○    | ○   |    |    |       | 準備 実証運行・計画策定 |       | 再編実施計画に基づく運行・適宜見直し |       |       |
|                          |                                 | ② 民間路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し  | ○    | ○   |    |    |       | 準備 実証運行・計画策定 |       | 再編実施計画に基づく運行・適宜見直し |       |       |
|                          | (2) スクールバスの再編                   | ① スクールバスの混乗化            | ○    | ○   |    | ○  |       | 準備 実証運行・計画策定 |       | 再編実施計画に基づく運行・適宜見直し |       |       |
| 2. まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通 | (1) 中心市街地や地域拠点への来訪促進            | ① 中心市街地や地域拠点への来訪機会の増大   | ○    | ○   |    |    |       | 適宜実施         |       |                    |       |       |
|                          |                                 | ② 交通拠点機能の向上             | ○    | ○   |    |    |       | 適宜実施         |       |                    |       |       |
|                          |                                 | ③ 事業者・住民等と連携した公共交通の利活用  | ○    | ○   | ○  |    | ○     | 適宜実施         |       |                    |       |       |
|                          | (2) 観光振興のための公共交通の基盤強化           | ① 観光客に配慮した公共交通網の構築と周知   | ○    | ○   |    |    |       | 適宜実施         |       |                    |       |       |
|                          |                                 | ② 観光乗合タクシーの充実           | ○    | ○   |    |    | ○     | 適宜実施         |       |                    |       |       |
| 3. 協働による公共交通の維持・発展       | (1) 継続的かつ客観的に事業を推進していくための仕組みの構築 | ① 定期的・継続的なモニタリングの実施     | ○    | ○   |    |    |       | 適宜実施・継続的取組   |       |                    |       |       |
|                          |                                 | ② 運行見直し基準の設定            | ○    |     |    |    |       | 運行見直し基準の設定   |       | 運行見直し基準の運用・適宜見直し   |       |       |
|                          | (2) また乗りたいと思わせる運行サービスの提供        | ① 交通事業者による利用促進          | ○    | ○   |    |    |       | 適宜実施・継続的取組   |       |                    |       |       |
|                          |                                 | ② 安全で信頼性の高い運行の実施        | ○    | ○   |    |    |       | 適宜実施・継続的取組   |       |                    |       |       |
|                          | (3) 公共交通を地域で支える体制づくり            | ① 地域との協働による公共交通の活動組織づくり | ○    | ○   | ○  |    |       | 適宜実施・継続的取組   |       |                    |       |       |
|                          |                                 | ② 公共交通の積極的利用            | ○    | ○   | ○  |    |       | 適宜実施・継続的取組   |       |                    |       |       |

## 資料

### 用語解説

#### ●4 条（旧 4 条）バス 【一般乗合バス】

いわゆる「路線バス」。道路運送法第 4 条に基づいて、乗合バス事業者が路線を定めて定期的に運行するバス。高速バスもこれに含まれる。

#### ●4 条（旧 21 条）バス 【廃止代替バス】

路線バス事業者が運行していた一般乗合バスが廃止された後に、市町村が貸切バス事業者に委託して運行する乗合バス。平成 18 年 10 月に道路運送法の改正により、21 条バスは原則廃止となり、4 条（一般乗合バス）の許可に移行した。

#### ●79 条（旧 80 条）バス 【自主運行バス】

自治体が自家用バスの有償輸送許可を受けて、廃止代替及び交通空白路線や福祉目的路線等を運行するバス。平成 18 年 10 月に道路運送法の改正により、新たに制度化された。

#### ●乗合タクシー

11 人未満の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。道路運送法の「特定旅客自動車運送事業」に該当する場合があります、営業する場合は国土交通省の許可が必要。主に過疎地など、需要が低く、路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで運行されている。

#### ●デマンド運行

利用者の需要（デマンド）に応じて運行させる運行形態。基本路線以外に利用客がいる場合、連絡を受けたらその場所へ迂回する。一般的に、乗車定員 11 人未満のタクシー車両を用いる運行形態を、「デマンド乗合タクシー」と称する。

#### ●ドア・ツー・ドア（door to door）運行

戸口（ドア）から戸口（ドア）までという意味で、旅客輸送においては、タクシー等の運行形態がこれに当たる。

#### ●モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組を指す。

具体的には、一般の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設などを持続的に展開する。

そして、それらを通じて、一般の人々や各種の組織が、渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促すものである。

## 高梁市地域公共交通会議設置要綱

平成18年11月7日  
告示第189号

(趣旨)

第1条 この告示は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条第2項の規定に基づき、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保、地域の実情に即した輸送サービスの充実及び旅客の利便の増進に必要な事項を協議するため、並びに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため、高梁市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置し、その組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市運営有償運送に関する事項
- (3) 連携計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (4) 連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (6) その他交通会議が必要と認める事項

(構成員)

第3条 交通会議の構成員は、委員及び専門員とする。

2 委員は、15名以内とし、次の各号に掲げる者について市長が委嘱する。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者の代表
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体の代表
- (3) 住民の代表
- (4) 利用者の代表
- (5) 市の職員
- (6) 前各号に掲げる者のほか、市長が交通会議の運営上必要と認める者。

3 前項第4号の選任にあたっては、公募によるものとする。

4 委員の任期は、委嘱の日から2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者残任期間とする。

5 委員は、再任することができる。

6 専門員は、国及び県の職員で公共交通に関し専門的な知識を有する者であり、市長が必要と認めた者とする。

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長、副会長を置き、委員の互選により選出する。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 会議は、会長が招集し議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開会することはできない。

3 会議の議決の方法は、委員による全会一致を原則とする。

4 前項により難しい場合は、出席した委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。



- 5 やむを得ない理由により会議に出席することができない委員は、あらかじめ通知された事項について、書面をもって表決し、又は他の委員を代理人として表決を委任することができる。この場合において、前2項の規定の適用については、出席したものとみなす。
- 6 会長は、必要に応じて委員及び専門員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
- 7 会議は原則として公開する。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障があると会長が認めるときは、この限りでない。
- 8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の取扱い）

第6条 交通会議において協議が整った事項について、委員及び関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努める。

（専門部会）

第7条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、専門部会を置く。

- 2 専門部会の構成員は、委員の中から会長が選任する。
- 3 専門部会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。
- 4 専門部会は、申請内容の事前審査、交通会議の円滑な運営のための方法（関係者の合意に関する部分を除く。）の審査を行い、専門部会において審査した事項に関して交通会議に報告する。

（報酬等）

第8条 委員の報酬及び費用弁償は、高梁市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成16年高梁市条例第35号）の定めるところによる。

（事務局）

第9条 交通会議の事務局を高梁市市民生活部市民課に置く。

2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（財務に関する事項）

第10条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（監査）

第11条 交通会議に監査委員を2名置く。

2 交通会議の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（交通会議が解散した場合の措置）

第12条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

（その他）

第13条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

附 則（平成19年3月19日告示第51号）

この告示は、平成19年4月1日から施行する。

附 則（平成21年3月17日告示第27号）

この告示は、平成21年4月1日から施行する。

附 則（平成21年8月19日告示第240号）

この告示は、平成21年8月19日から施行する。

## 高梁市地域公共交通会議委員名簿

| 区 分       | 所 属                           | 役 職       | 氏 名       | 備考   |
|-----------|-------------------------------|-----------|-----------|------|
| 第3条第2項第1号 | 備北バス(株)                       | 代表取締役     | 政 森 毅     |      |
|           | 岡山県タクシー協会備北支部長<br>(備北タクシー(株)) | 代表取締役     | 小 野 和 夫   |      |
| " 第2号     | 私鉄中国地方労働組合<br>備北バス支部          | 書記長       | 新 屋 一 男   |      |
| " 第3号     | 高梁地域まちづくり協議会                  | 監 事       | 東 敬 二     |      |
|           | 有漢地域まちづくり協議会                  | 理 事       | 富 士 田 肇   |      |
|           | 成羽地域まちづくり協議会                  | 会 長       | 平 松 英 之   | ○副会長 |
|           | 川上地域まちづくり協議会                  | 会 長       | 三 宅 忠 篤   |      |
|           | 備中地域まちづくり協議会                  | 会 長       | 須 广 耕 介   |      |
|           | 高梁市民生委員児童委員協議会                |           | 藤 森 弘 子   |      |
|           | 高梁商工会議所女性会                    | 監 事       | 立 森 光 子   |      |
|           | 備北商工会女性部                      | 副部長       | 赤 木 奈 緒 子 |      |
| " 第4号     | 公 募                           |           | 鳴 川 忠 男   |      |
|           | 公 募                           |           | 藤 本 映 子   |      |
| " 第5号     | 高梁市                           | 副市長       | 難 波 光 男   | ◎会長  |
| " 第6号     | 岡山大学大学院<br>環境生命科学研究科          | 准教授       | 橋 本 成 仁   |      |
| 第3条第6項    | 中国運輸局岡山運輸支局                   | 首席運輸企画専門官 | 平 賀 哲 二   |      |
|           | 岡山県県民生活部県民生活交通課               | 主幹        | 森 智 子     |      |
|           | 高梁警察署交通課                      | 課長        | 普 門 謝 生   |      |

## 高梁市地域公共交通網形成計画

---

発行日 平成 27 年 3 月

発 行 高梁市地域公共交通会議

編 集 高梁市 市民生活部 市民課

〒716-8501 岡山県高梁市松原通 2043

電話 0866-21-0254

---