

第2次高梁市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

高 梁 市

目次

序章	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 第2次計画策定にあたっての基本的な考え方	1
3. 第2次計画策定にあたっての調査方法	1
第1章 高梁市の概況	2
1. 位置・地勢	2
2. 人口	3
3. 主要施設の分布	5
第2章 高梁市の公共交通の現状	6
1. 鉄道（JR 伯備線）	6
2. 民間バス路線	7
3. 生活福祉バス	8
4. 乗合タクシー	9
5. スクールバス	10
6. タクシー	11
7. 公共交通空白地域	11
8. 公共交通関連支出	12
第3章 公共交通に関するアンケート調査・ヒアリング調査	13
1. 住民アンケート調査	13
2. 中学生アンケート調査	18
3. ヒアリング調査	21
第4章 第1次計画目標の達成状況・計画事業の実施状況	27
1. 地域公共交通再編実施計画の実施状況	27
2. 計画目標の達成状況	30
3. 目標を達成するために行う事業の実施状況	41
第5章 地域公共交通の課題	51
1. 公共交通空白地域の解消	51
2. 公共交通利用者の減少	51
3. 公共交通関連財政支出の削減	51
4. 見直し基準の再設定	52
5. 住民意識の啓発	52
第6章 第2次高梁市地域公共交通網形成計画	54
1. 上位計画・公共交通関連計画	54
2. 基本方針	55
3. 計画の区域	56

4. 計画の期間.....	56
5. 計画の目標.....	57
6. 目標を達成するために行う事業.....	59
7. 計画の目標と評価.....	67
資料編.....	69
用語解説.....	69
高梁市地域公共交通会議設置要綱.....	70
高梁市地域公共交通会議委員名簿.....	72

序 章

1. 計画策定の背景・目的

高梁市では、平成27年3月に策定した高梁市地域公共交通網形成計画(以下「第1次計画」という。)に掲げる「ひと・まち・自然にやさしい公共交通」を将来像とし、また、平成28年6月に策定した高梁市地域公共交通再編実施計画(以下「再編実施計画」という。)に基づき、路線バスの再編(廃止・充実)や乗合タクシーの拡充など、交通再編を進めてきました。

その結果、公共交通空白地域の居住人口割合の減少や公共交通サービスに関する満足度、バスやタクシーを利用したいと思う人の割合は、目標値を上回る成果となりました。しかしながら、人口減少や運転免許保有率の上昇などにより、公共交通の利用者は減少し、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。

第1次計画策定から5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、計画の見直しを図り、第2次高梁市地域公共交通網形成計画(以下「第2次計画」という。)を策定します。

2. 第2次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。

- ・運行基準の明確化
- ・路線バスを軸とし、枝線は乗合タクシーとともに一般タクシーを公共交通として位置付ける
- ・再編は5カ年計画のなかで段階的に進める
- ・公共交通に係る経費の抑制を行う

(2) 交通弱者の精査

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、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交通弱者を調査し、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総合計画を踏まえ、立地適正化計画や医療計画、観光振興、福祉施策等との連携を図ります。

3. 第2次計画策定にあたっての調査方法

(1) 現況調査 公共交通運行状況の実態、利用状況、公共交通関連支出、上位関連計画の状況等

(2) アンケート調査 住民アンケート(無作為)、公共交通利用者アンケート、中学生アンケート

(3) ヒアリング調査 交通事業者、医療機関、商工観光関係機関、教育委員会(小中高等学校含む)

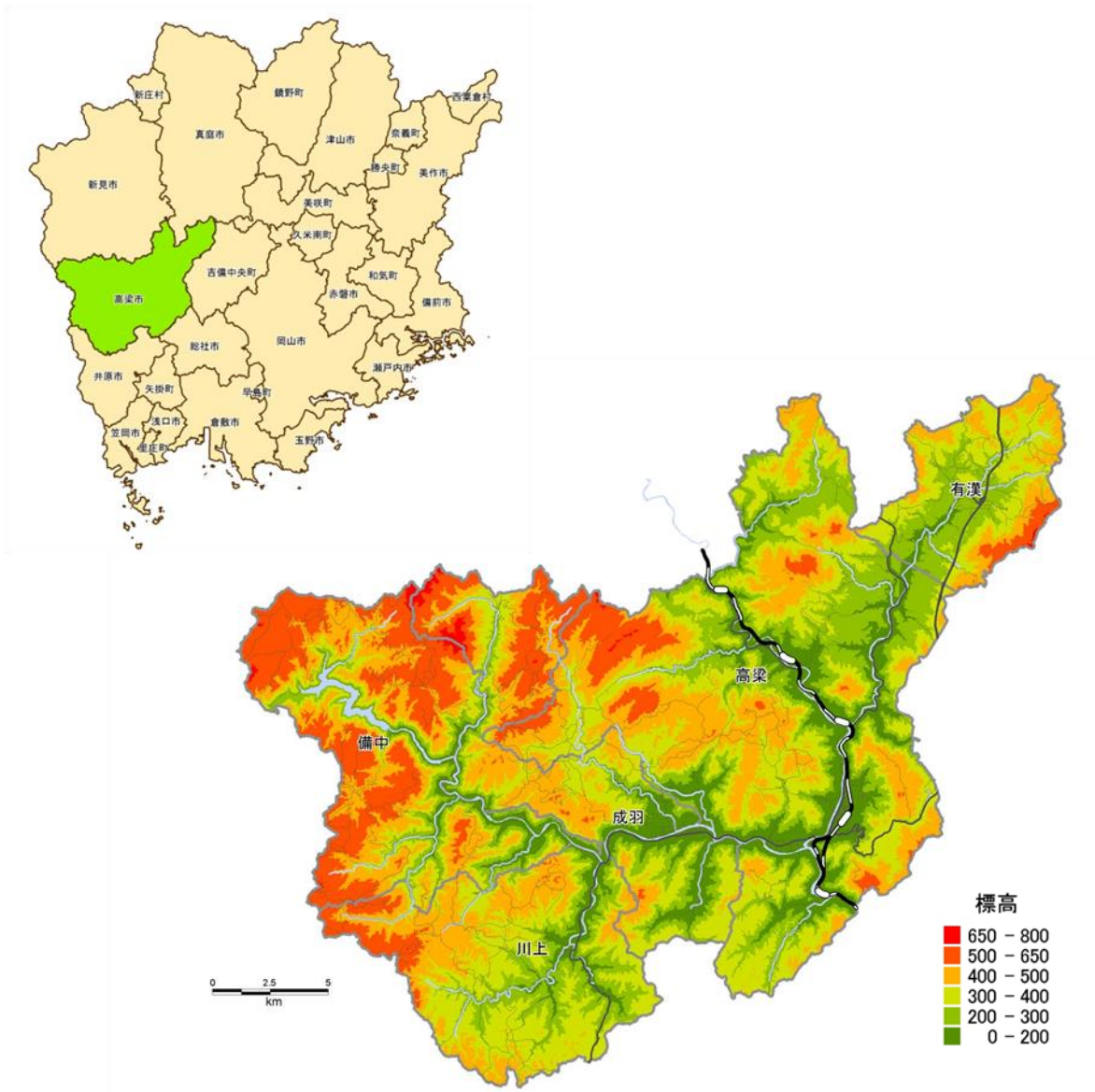
上記(1)～(3)を踏まえ、公共交通会議(専門部会を含む)、勉強会等により計画を策定する。

- | | | |
|----------------|----------------|------------------|
| ▶▶ 現計画の検証・分析 | ▶▶ 課題把握と対応策の検討 | ▶▶ 基本方針・目標・事業の検討 |
| ▶▶ 第2次計画のとりまとめ | | |

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、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27年国勢調査の人口は32,075人と、平成17年からの10年間で約6,700人減少しており、令和7年には約26,700人に減少すると予測されています。

世帯数は、平成17年から平成27年までの10年間で一般世帯数が1,847世帯(8%)減少する一方で、65歳以上の高齢単身者世帯が289世帯(16%)増加しています。

平成27年の高齢化率は38.6%と、平成17年からの10年間で5.4ポイント上昇しており、推計によると今後、65歳以上人口は減少していきますが、全体の人口減少も進行していくことから高齢化率が上昇します。

○人口の推移

[単位：人]

		総人口	0～14歳	15～64歳	65歳以上	高齢化率
2005年	平成17年	38,799	4,029	21,907	12,863	33.2%
2010年	平成22年	34,963	3,431	19,114	12,417	35.5%
2015年	平成27年	32,075	2,993	16,706	12,376	38.6%
2020年	令和2年	29,378	2,561	14,572	12,245	41.7%
2025年	令和7年	26,764	2,168	12,855	11,741	43.9%
2030年	令和12年	24,300	1,893	11,464	10,943	45.0%

資料：国立社会保障・人口問題研究所

※ 平成27年までは、国勢調査による数値、令和2年以降は推計値(平成30年推計)

○世帯数の推移

	一般世帯数	65歳以上の高齢 単身者世帯	※1 高齢夫婦世帯
2005年 (平成17年)	15,278世帯 (100%)	1,786世帯 (12%)	2,199世帯 (14%)
2010年 (平成22年)	14,077世帯 (100%)	1,998世帯 (14%)	2,123世帯 (15%)
2015年 (平成27年)	13,431世帯 (100%) ※2 △1,847世帯 (-8%)	2,075世帯 (15%) ※3 289世帯 (16%)	2,031世帯 (15%) ※4 △168世帯 (-8%)

資料：H27年国勢調査

※ H27国勢調査 世帯総数13,481世帯(一般世帯13,431世帯、施設等の世帯50世帯)

※1 高齢夫婦世帯：夫65歳以上妻60歳以上の1組の一般世帯

※2～4 2005年との比較数値

(2) 人口の分布

市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が、その他の地域では小規模集落が広く分布しています。

また、7つの日常生活圏域では、人口の約半数は高梁地域に居住しており、同地域の人口密度が突出して高く、一方、備中地域では面積に対し、最小の人口であることから、人口密度がとりわけ低くなっています。

〇7つの日常生活圏域の概要

区分	人口(人)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)	世帯総数(世帯)	世帯当たり人員(人/世帯)
高梁	15,395	91.6	168.0	6,889	2.2
高梁北	3,104	101.2	30.7	1,185	2.6
高梁東	2,268	36.7	61.9	824	2.8
有漢	2,173	46.6	46.6	825	2.6
成羽	4,430	81.2	54.6	1,793	2.5
川上	2,738	86.7	31.6	1,074	2.5
備中	1,967	103.0	19.1	891	2.2
市全域	32,075	547.0	58.6	13,481	2.4

資料：高梁市医療計画

・7つの日常生活圏域の区分

区分	該当地域
高梁	下記以外の地域
高梁北	川面町、中井町、宇治町、高倉町田井(肉谷・高山除く)、高倉町飯部
高梁東	津川町、巨瀬町、高倉町田井(肉谷)
有漢	有漢町
成羽	成羽町
川上	川上町
備中	備中町

※7つの日常生活圏域

「高梁市高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画」(平成30年3月策定)では、地理的条件、人口、交通事情、その他の社会的要件、介護事業に係る状況等を勘案し、市内の7つの区域を日常生活圏域として設定し、「高梁市医療計画」(平成30年5月策定)においても整合・連携が図られています。

3. 主要施設の分布

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、国道313号沿いの落合小学校周辺には商工業施設が、成羽地域局周辺には医療機関等が集積しています。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。



▲主要施設分布の状況

第2章 高梁市の公共交通の現状

1. 鉄道(JR 伯備線)

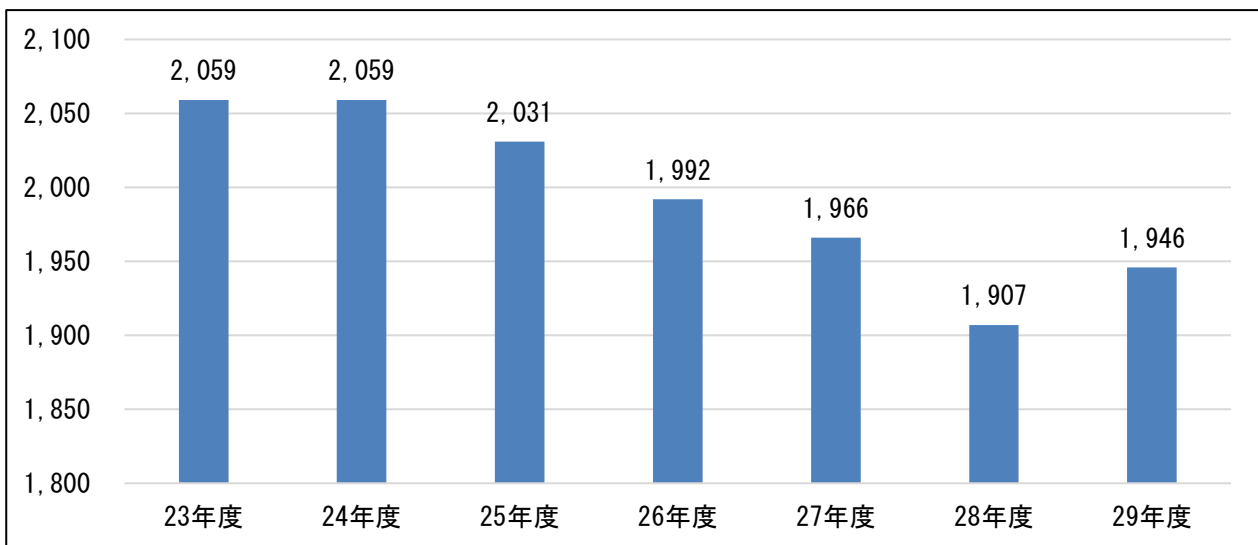
市内を南北に走る JR 伯備線は、備中高梁駅から岡山方面が 43 本（内特急 15 本）、備中高梁駅から新見・米子方面が 30 本（内特急 15 本）運行しています。

平成 27 年から東京と出雲市を結ぶ寝台特急サンライズ出雲の停車駅となり、上下各 1 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 つの駅があります。平成 29 年度の 5 駅合計の日平均乗車人員は 2,106 人で、このうちの 92% を備中高梁駅が占めています。



▲平成29年度駅別日平均乗車人員



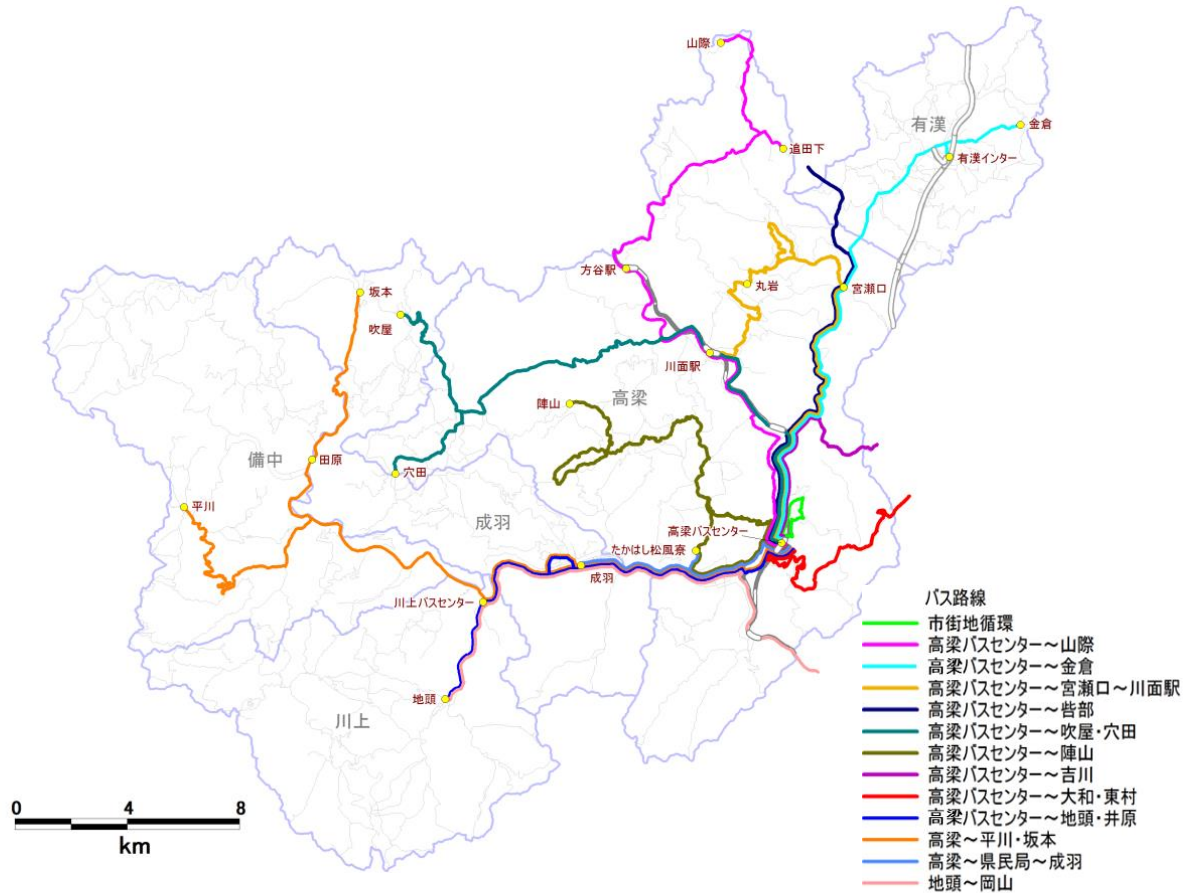
資料：岡山県統計年報

▲備中高梁駅の1日の平均乗車人員(人)の推移

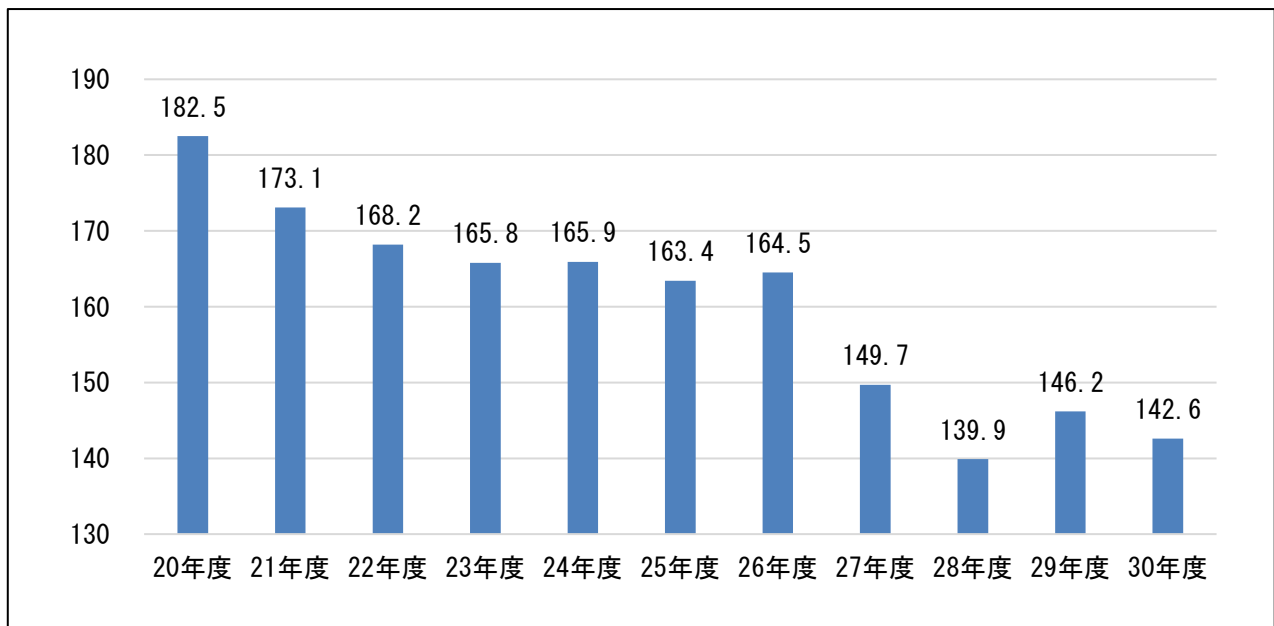
2. 民間バス路線

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、本市と他市町とを結んでいます。

再編実施計画により路線の再編を行いました。利用者数は、減少傾向にあります。



▲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

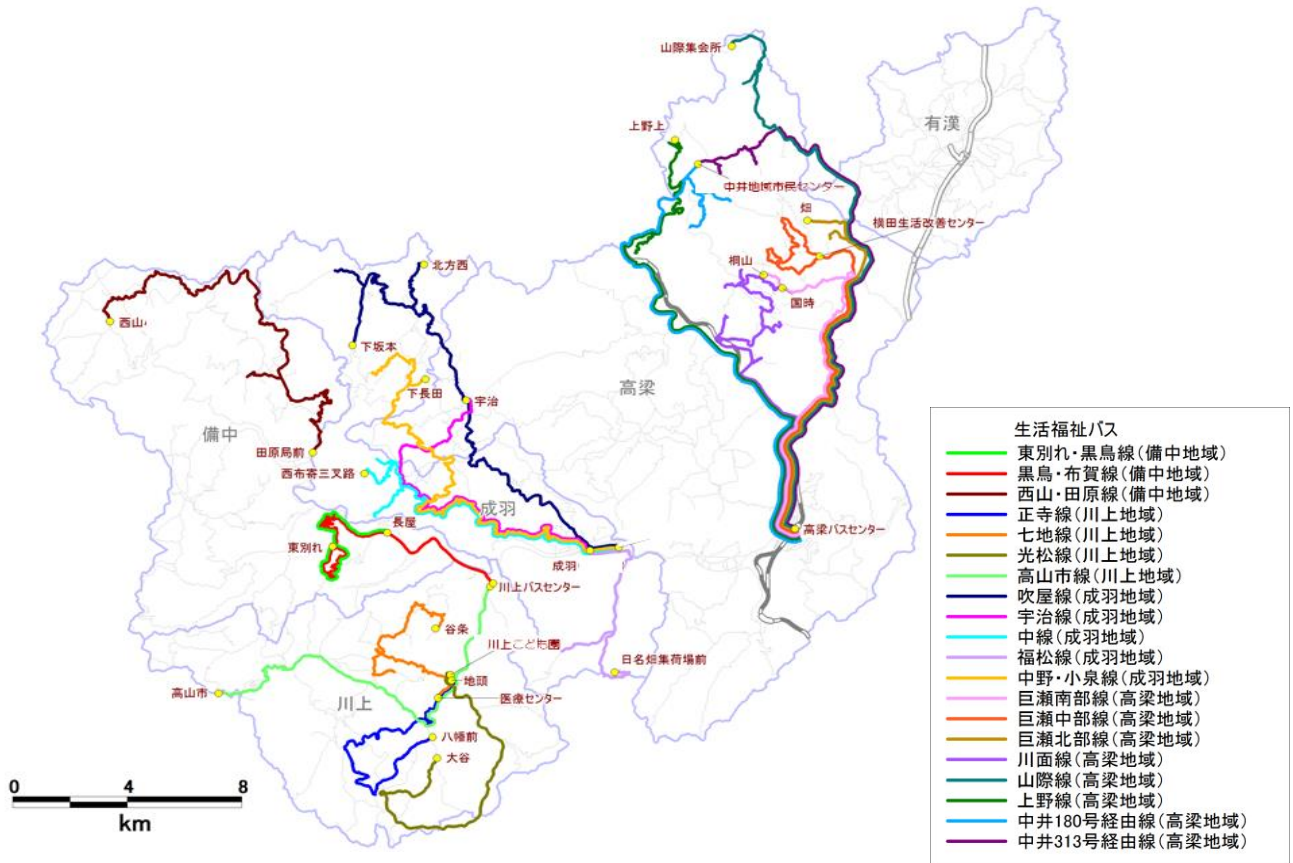
▲日平均利用者数の推移

3. 生活福祉バス

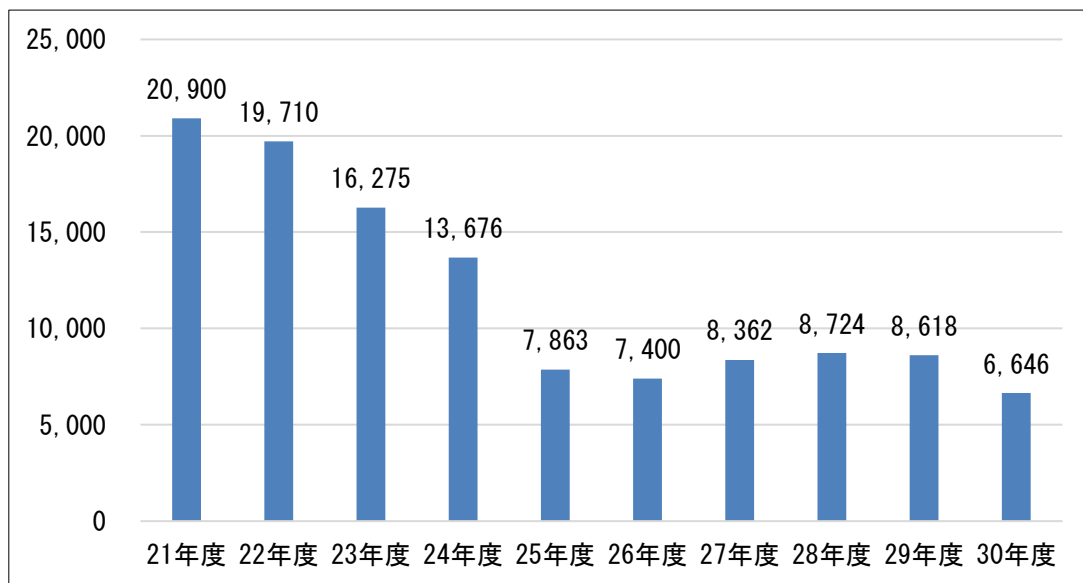
20路線の生活福祉バスを運行しています。川面・巨瀬・中井地区では、平成27年10月から本格運行をしています。

利用者数は、川上、備中地域で乗合タクシーを導入したことにより平成23年度以降大幅に減少しました。

平成25年度以降は7,400～8,724人程度で推移していましたが、平成30年度は大幅に減少しています。



▲生活福祉バス路線網

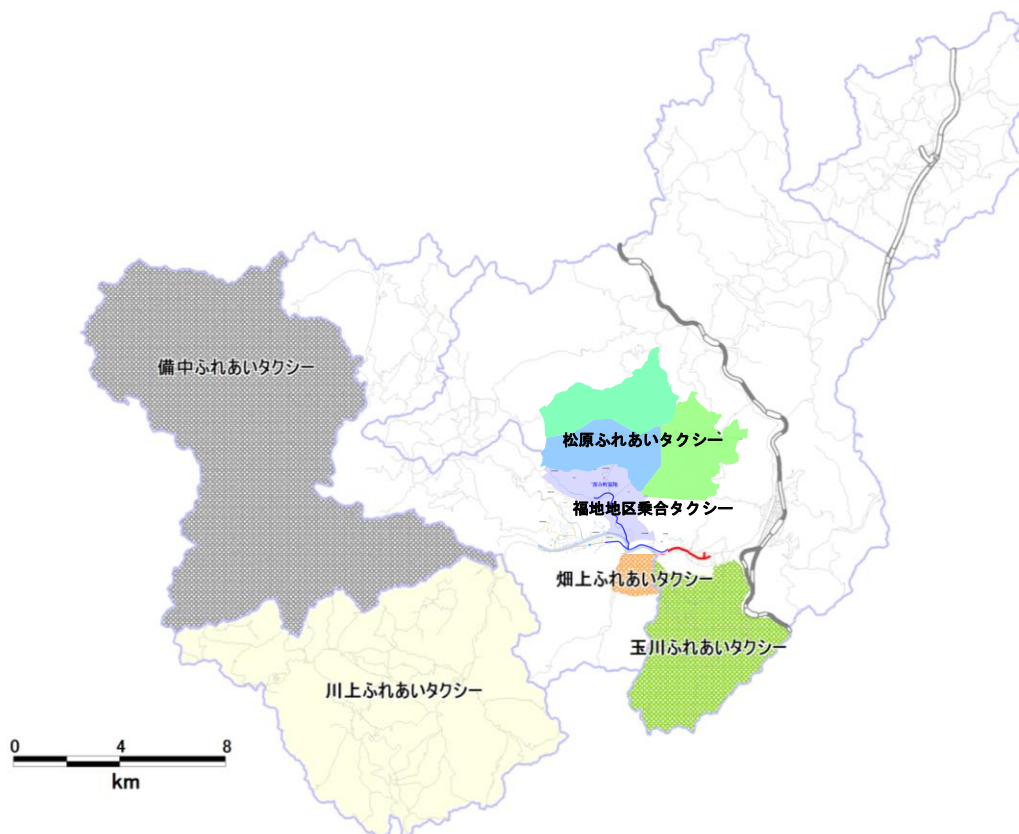


▲年間利用者数(人)の推移

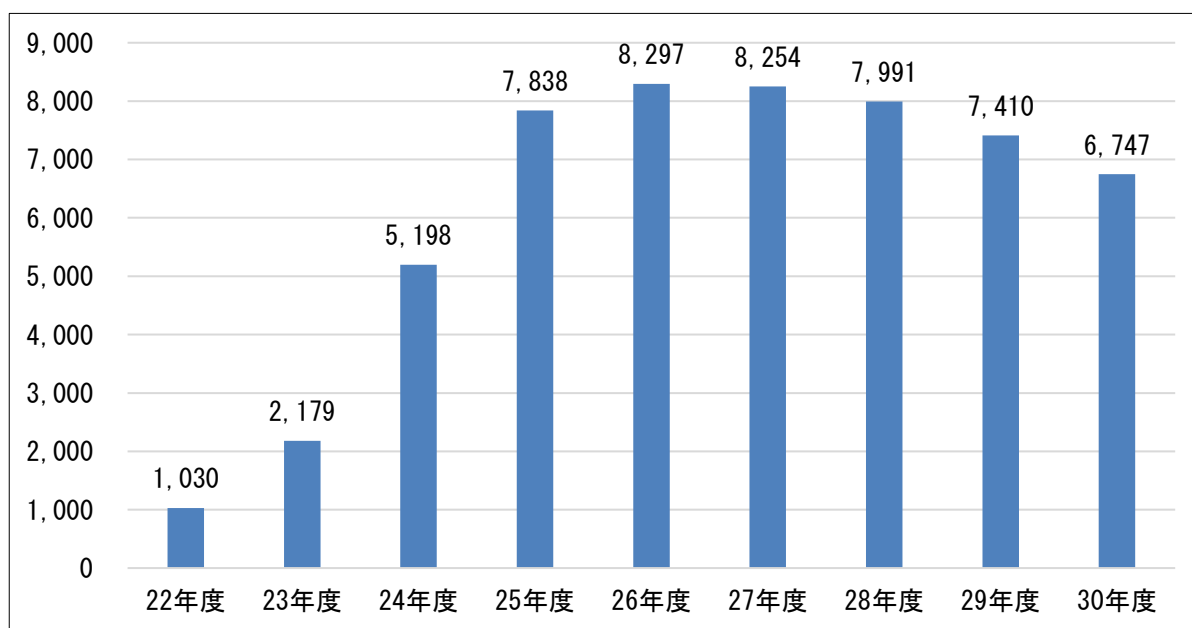
4. 乗合タクシー

備中、川上の2地域と玉川、畑上、福地、松原の4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で平成23年度から増加していましたが、平成26年度をピークに減少傾向にあります。



▲乗合タクシー運行地域・地区



▲年間利用者数(人)の推移

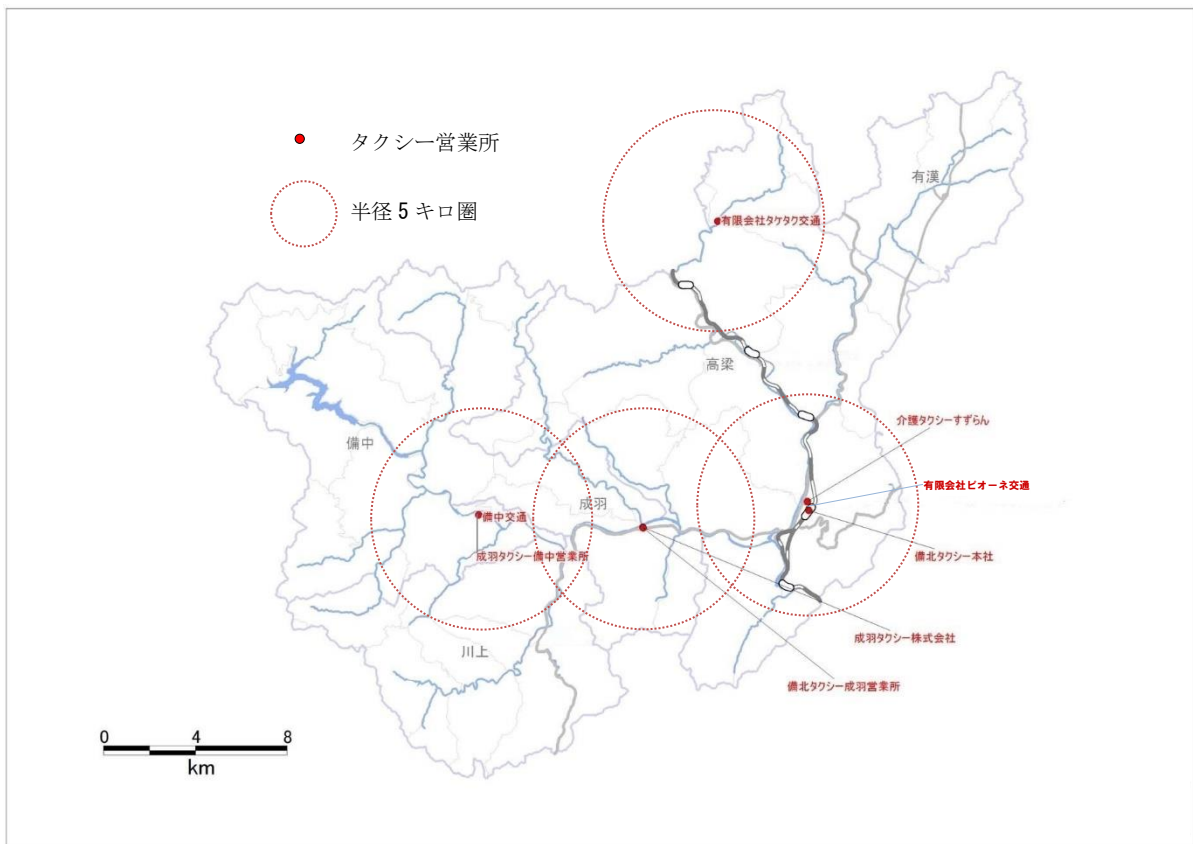
5. スクールバス

スクールバス 17 路線のうち 6 路線は混乗路線となっており、11 路線がスクール専用で運行しています。

		路線名	起点	終点	運行内容等	混乗
成羽	1	布寄・小泉線	布寄	成羽小学校	布寄～小泉～ 成羽小	
	2	吹屋線	吹屋	成羽小学校	吹屋～成羽小	
	3	日名線	日名	成羽小学校	日名～成羽小	
	4	吹屋・小泉線	吹屋	成羽中学校	吹屋～成羽中	
備中	5	布賀線	布賀	富家小学校	布賀～富家小学校	有（生活福祉バス）
	6	平川線	平川	富家小学校	平川～富家小学校	
	7	西油野線	湯野	富家小学校	湯野～富家小学校	
	8	西山・湯野線	西山	成羽中学校	西山～湯野～ 成羽中学校	
	9	平川線	平川	成羽中学校	平川～布瀬～ 成羽中学校	
	10	布賀線	布賀	成羽中学校	布賀～黒鳥～ 成羽中	
	11	野馳小線	西山	野馳小学校	西山～野馳小	
	12	哲西中線	西山	哲西中学校	西山～哲西中	
川上	13	領家線	領家	川上小学校	川合～地頭	有（路線バス）
	14	七地線	七地	川上小・中学校	七地～（野呂）～ 領家～地頭	有
	15	正寺線	上大竹	川上小・中学校	八幡前～正寺～ 領家～地頭	有
	16	高山市線	高山市	川上小・中学校	高山市～下大竹～ 領家～地頭	有
	17	光松線	仁賀	川上小・中学校	大谷～上房～光松～ 領家～地頭	有

6. タクシー

タクシー会社は市内8営業所（6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

7. 公共交通空白地域

主な公共交通空白地域は、有漢地域と高梁地域周辺部にあります。

なお、高梁市では、バス停もしくは駅から半径 400m 圏外を公共交通空白地域と定義しています。

8. 公共交通関連支出

本市の公共交通関連支出は、総額で年間約 2 億 5,475 万円（平成30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 49%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 16%、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 710 万円増加しています。

[単位：千円]

	H25 年度		H30 年度		H25 年度比	備 考
路線バス補助	118,010	48%	124,210	49%	6,200	
生活福祉バス	30,947	12%	41,474	16%	10,527	川面・巨瀬・中井(H27~)
乗合タクシー	18,960	8%	20,901	8%	1,941	
スクールバス	46,718	19%	48,282	19%	1,564	中学校統合(備中中 H29.4 統合)
遠距離通学費補助	14,650	6%	10,004	4%	△ 4,646	
高校生通学支援	7,622	3%	8,431	3%	809	通学定期半額補助(H23~)
高齢者外出支援	10,740	4%	1,450	1%	△ 9,290	バス・タクシー券(~H30)
合 計	247,647	100%	254,752	100%	7,105	

・参考

同規模自治体類型の支出額（平成28年度予算）

都市類型	支出額平均値（百万円）
一般市（3～5万人）	99.03

（資料：都市自治体による持続可能なモビリティ政策—まちづくり・公共交通・ICT—

公益財団法人日本都市センター ※都市自治体アンケート結果（2017年7月）抜粋）

第3章 公共交通に関するアンケート調査・ヒアリング調査

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、そのうえで地区ごとに無作為抽出を行い、郵送による配布、回収を行いました。

◇調査実施時期：令和元年7月

◇回収率

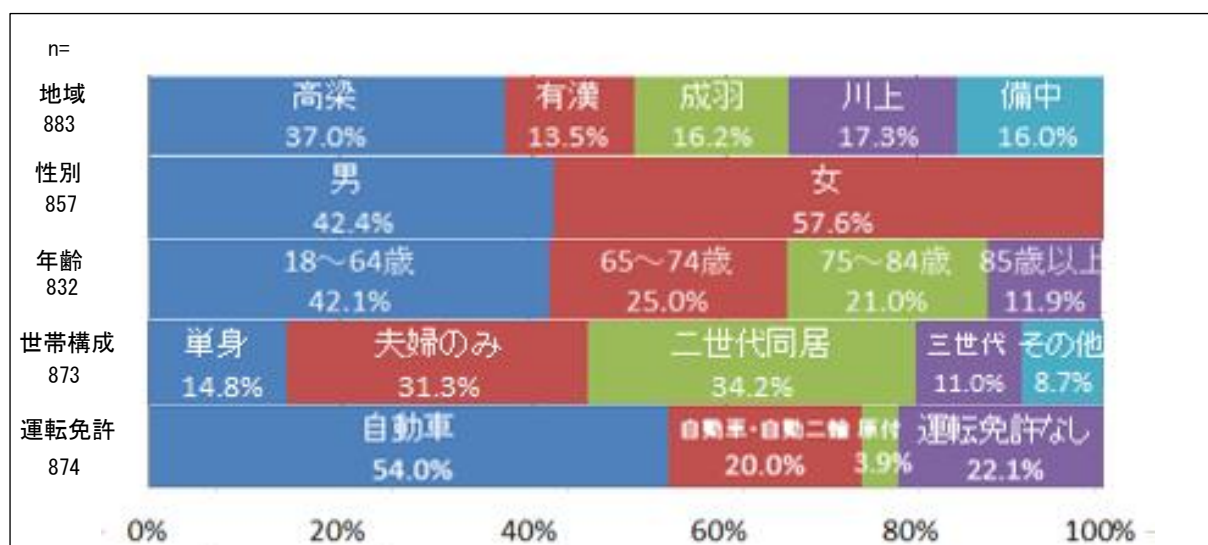
地域名	配布数	回収数	回収率
高 梁	600	327	54.5%
有 漢	350	119	34.0%
成 羽	350	143	40.9%
川 上	350	153	43.7%
備 中	350	141	40.3%
合 計	2,000	883	44.2%

(2) 調査結果概要

①回答者属性

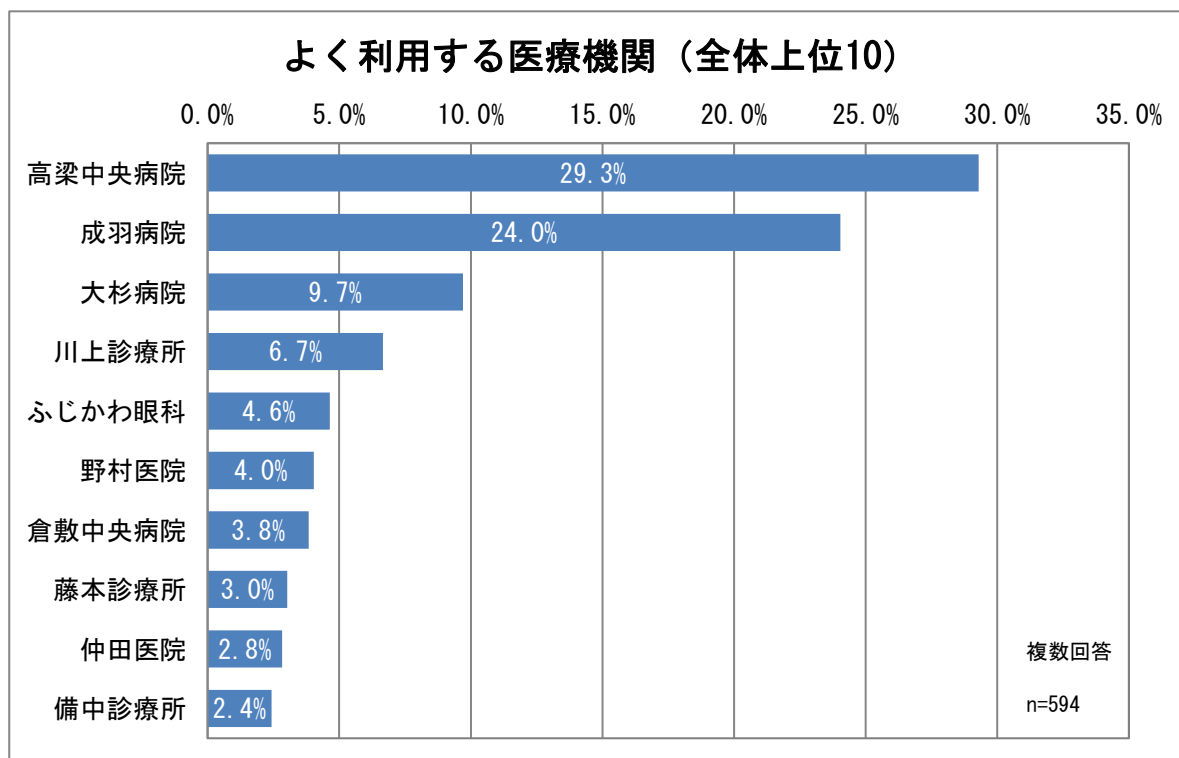
- ・高梁地域が最も多く37.0%となっています。
- ・女性が57.6%と男性より多く、65歳以上の回答者は57.9%となっています。
- ・「二世帯同居」が34.2%と最も多く、次いで「夫婦のみ」が31.3%、「単身」が14.8%と続きます。
- ・「運転免許なし」と答えた人は22.1%となっており、平成26年9月調査時(33.9%)と比べて運転免許保有者が増加しています。

回答者属性

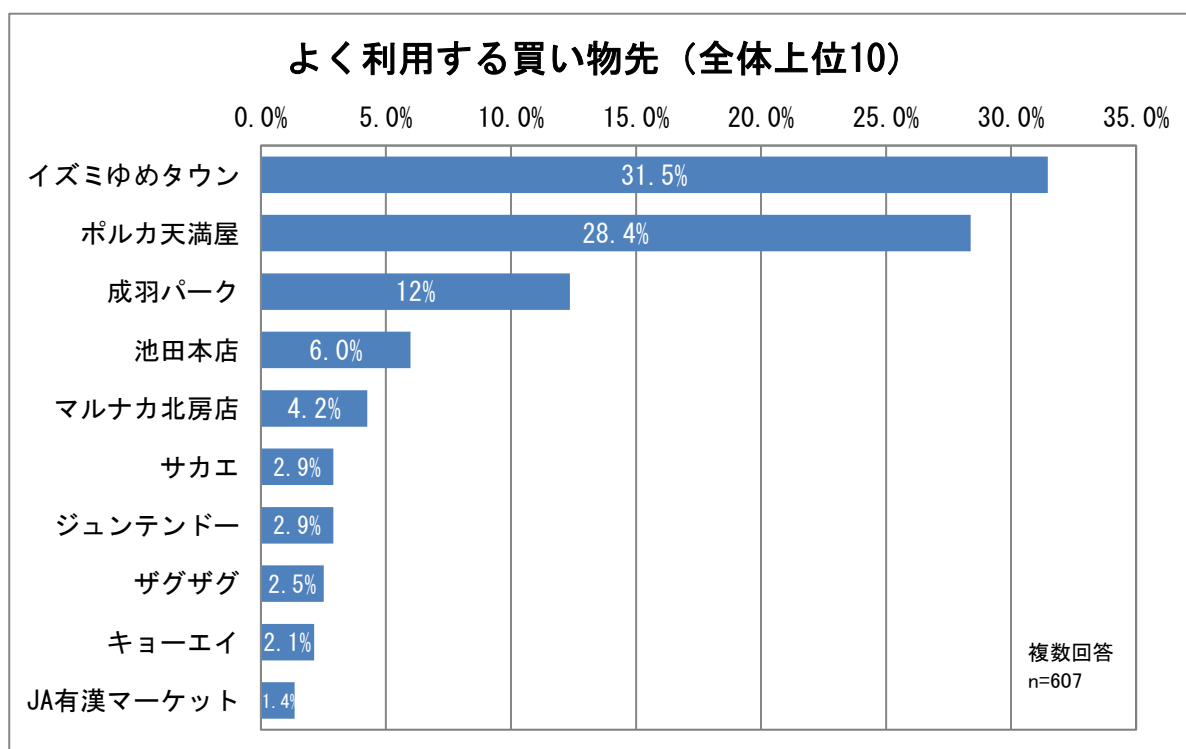


②よく利用する医療機関・商業施設

- ・「高梁中央病院」(29.3%)や「成羽病院」(24.0%)といった市街地に立地する医療機関の利用者が多くなっています。

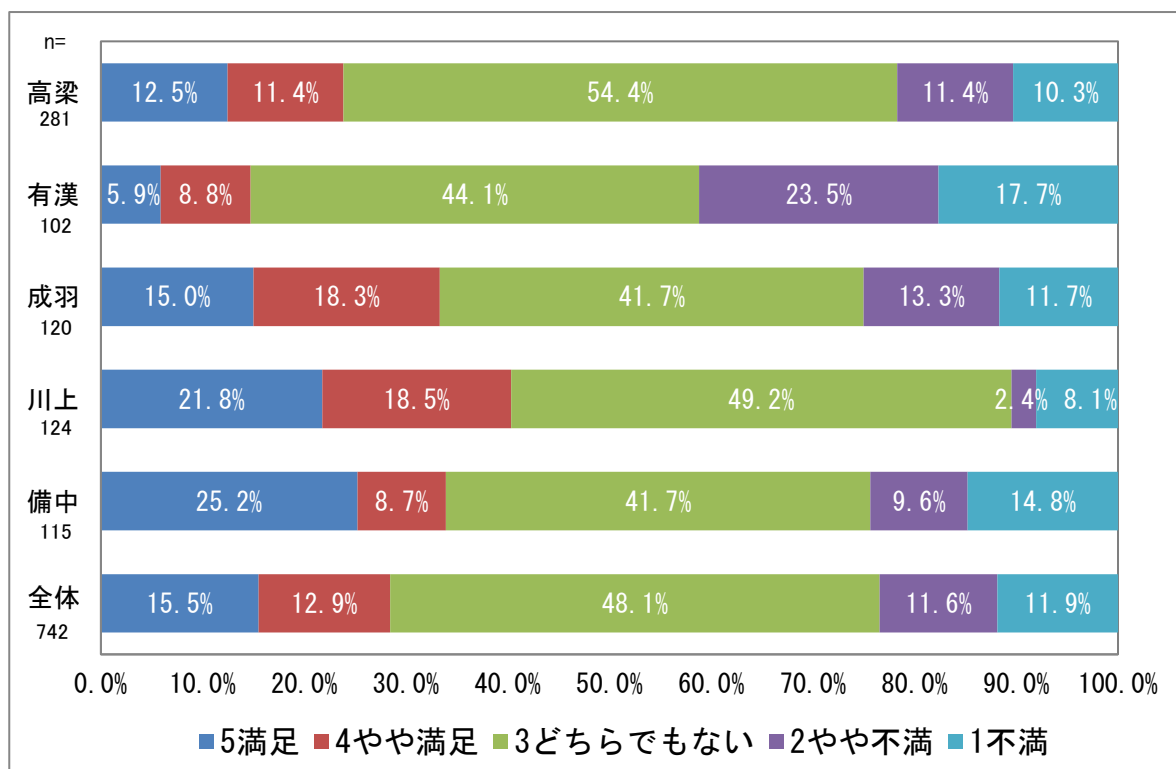


- ・「イズミゆめタウン」(31.5%)や「ポルカ天満屋」(28.4%)といった市街地に立地する商業施設の利用者が多くなっています。



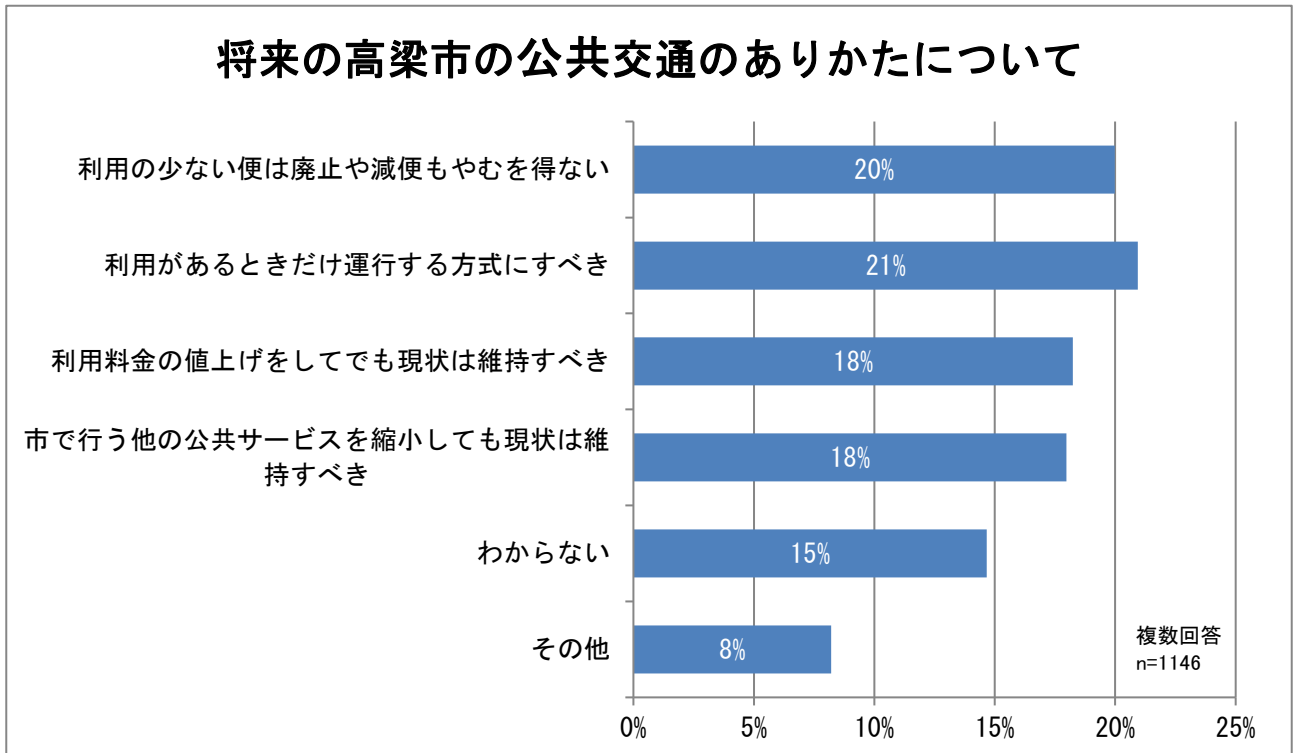
③地域公共交通サービス満足度

- ・満足度の平均値は 3.09 となっており、「満足」・「やや満足」が 28.4%、「どちらでもない」が 48.1%、「やや不満」・「不満」が 23.5%となっています。
- ・地域別の比較では、成羽、川上、備中地域の満足度は平均より高く、高梁、有漢地域の満足度は平均より低くなっています。



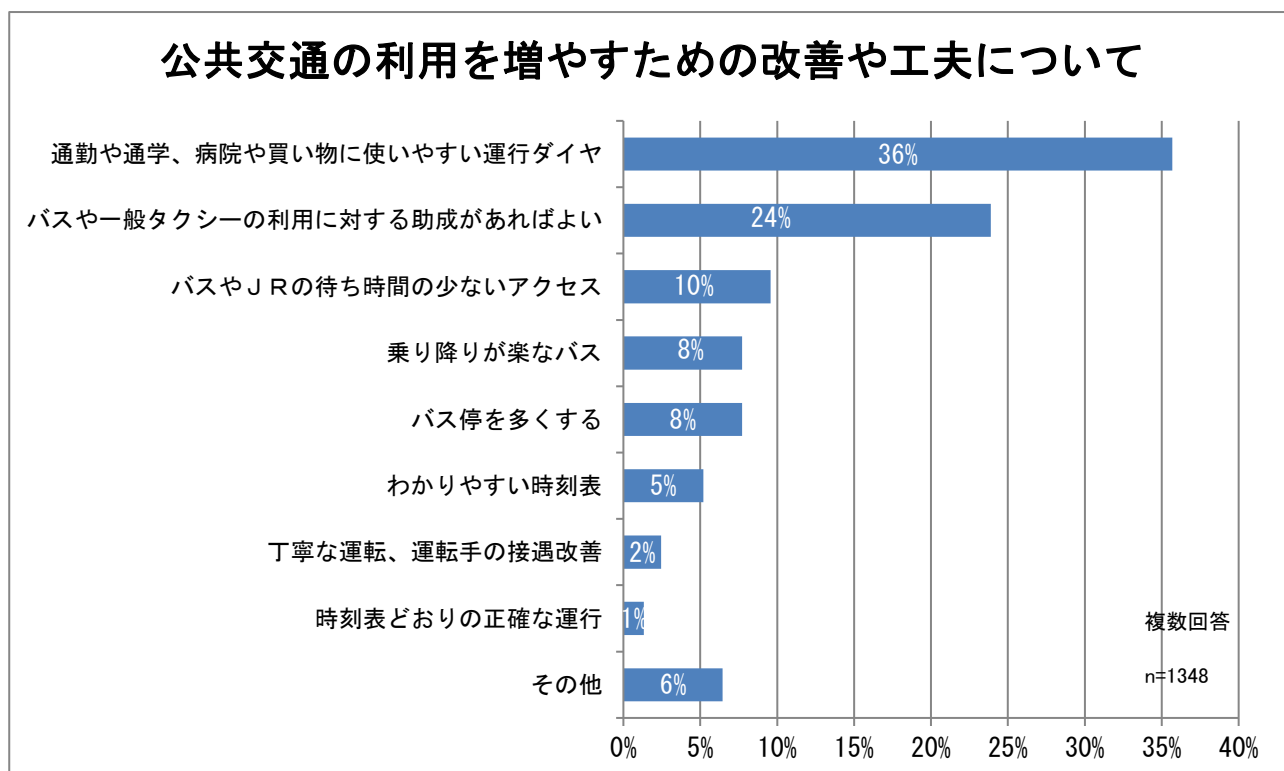
④将来の高梁市の公共交通のあり方について

- 「利用の少ない便は廃止や減便もやむを得ない」（20%）、「利用があるときだけ運行する方式にすべき」（21%）といった見直しに関する回答が41%となっています。
- 「利用料金の値上げをしてでも現状は維持すべき」（18%）、「市で行う他の公共サービスを縮小しても現状は維持すべき」（18%）といった現状維持に関する回答が36%となっています。



⑤公共交通の利用を増やすための改善や工夫について

- 「通勤や通学、病院や買い物に使いやすい運行ダイヤ」が36%と最も多く、次いで「バスや一般タクシーの利用に対する助成があればよい」が24%、「バスやJRの待ち時間の少ないアクセス」が10%と続きます。



2. 中学生アンケート調査

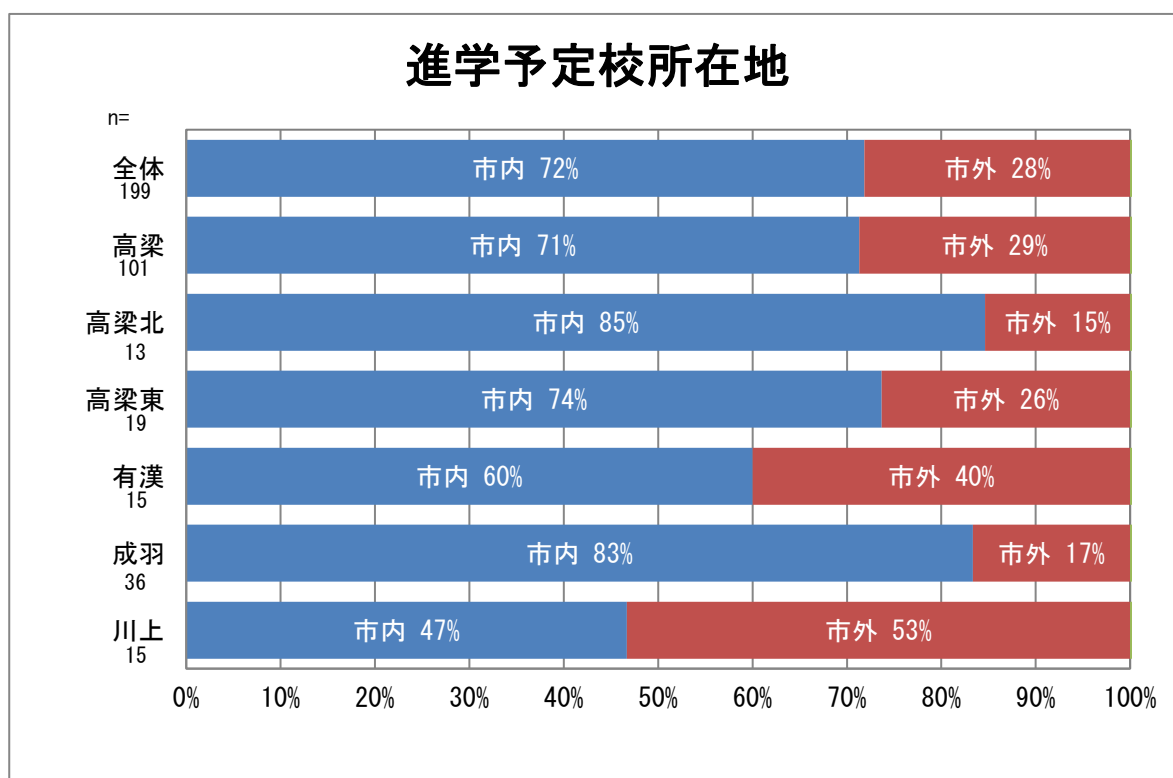
(1) 調査概要

- ◇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（6校）に通う3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
- ◇調査実施時期：令和元年7月
- ◇回答者数：200人

(2) 調査結果概要

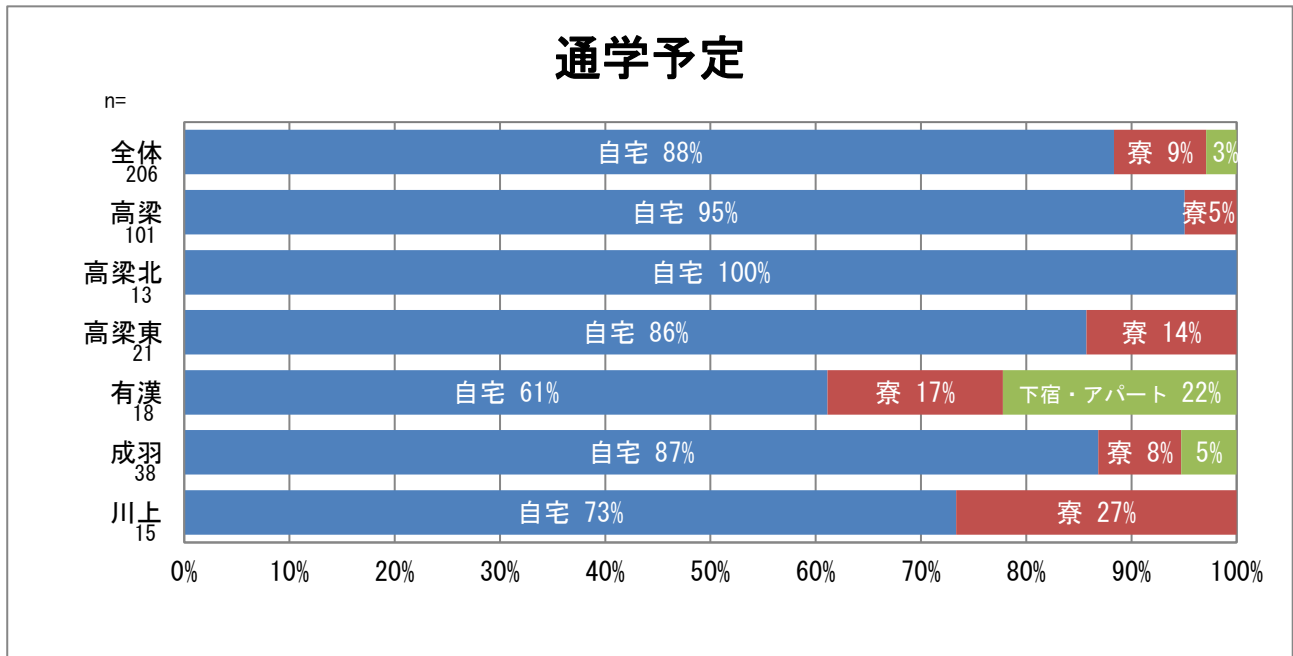
①進学希望・予定高校所在地

- 全体の72%が市内の高校、28%が市外の高校へ進学を予定しています。
- 市内の高校進学予定者は高梁北中学校が85%と最も多く、次いで成羽中学校が83%となっています。
- 市外の高校進学予定者は川上中学校が53%と最も多く、次いで有漢中学校が40%となっています。



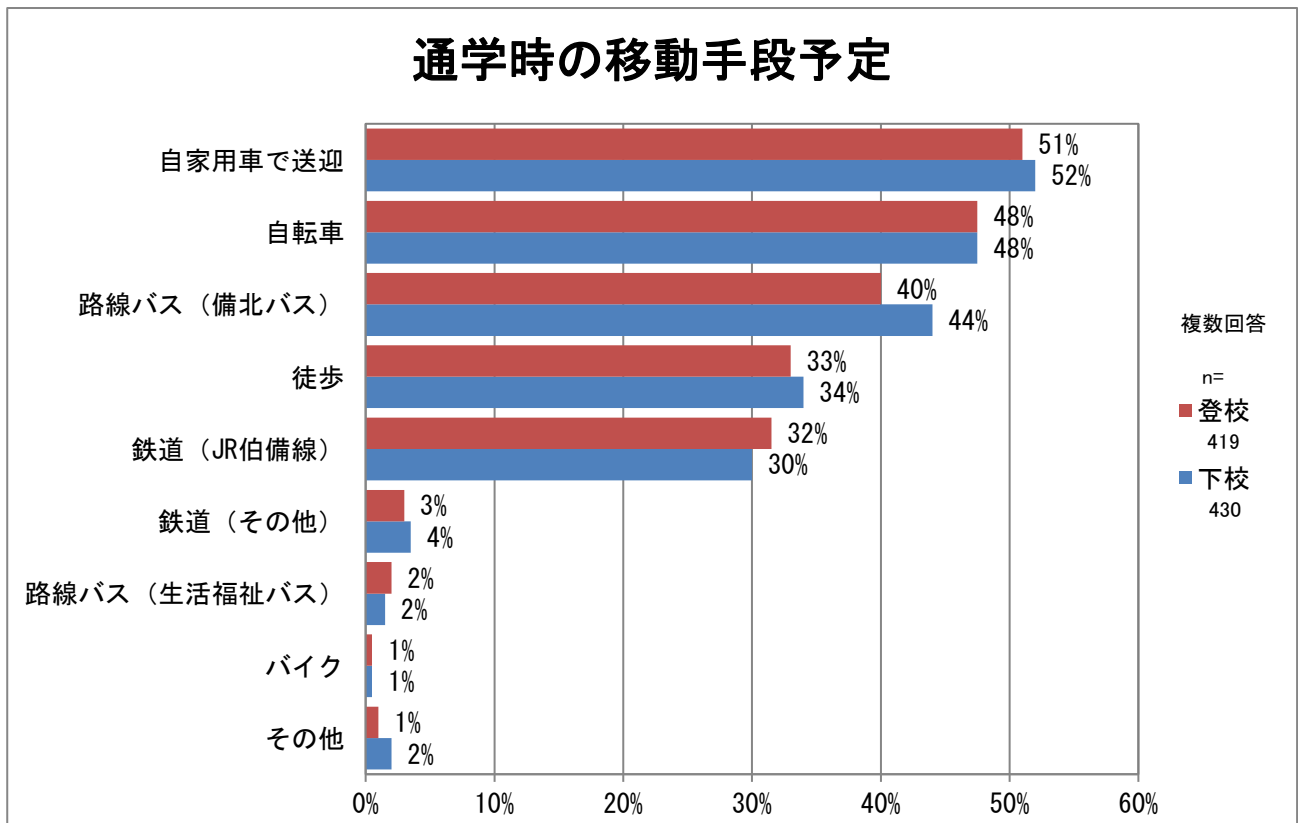
②通学予定

- 回答者の12%は、寮、下宿・アパートからの通学予定者となっています。
- 有漢中学校は、寮、下宿・アパートからの通学予定者が39%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。



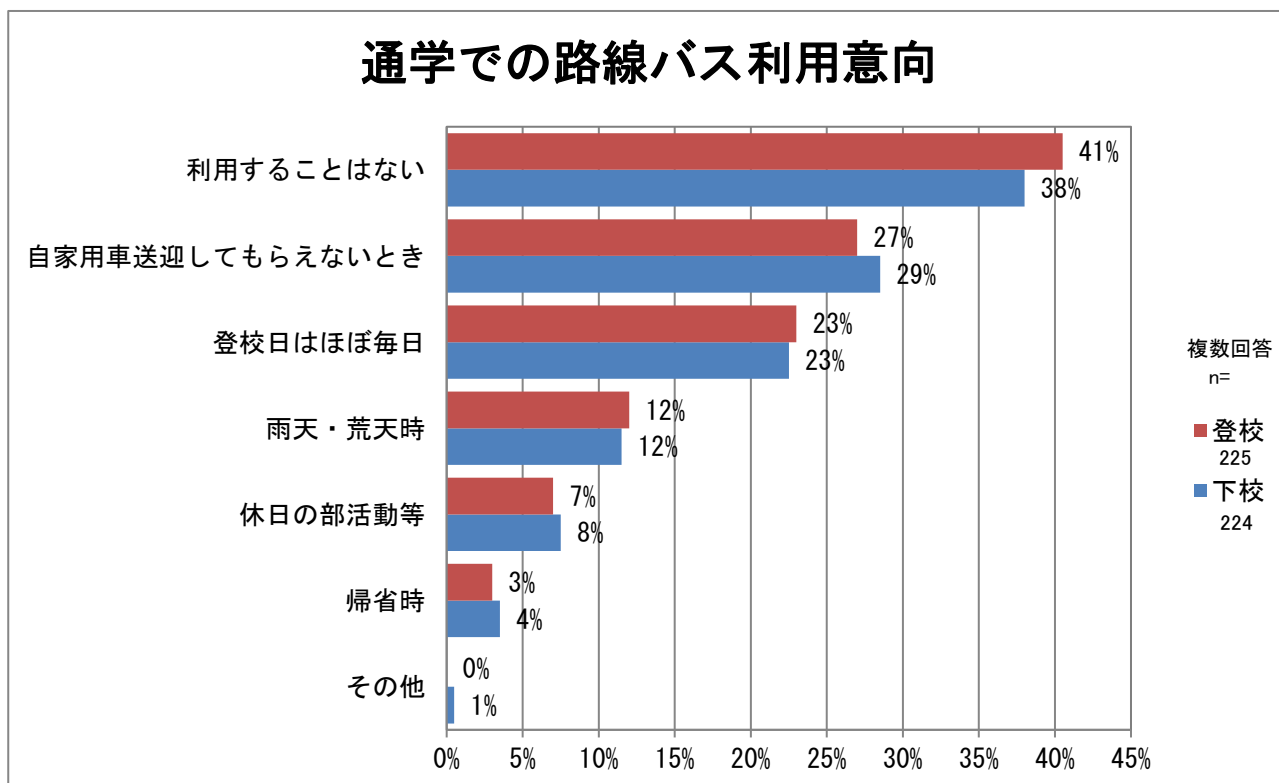
③高校通学時の移動手段

- 回答者の約51%が自家用車送迎をあげ、次いで自転車、路線バス（備北バス）、徒歩と続きます。



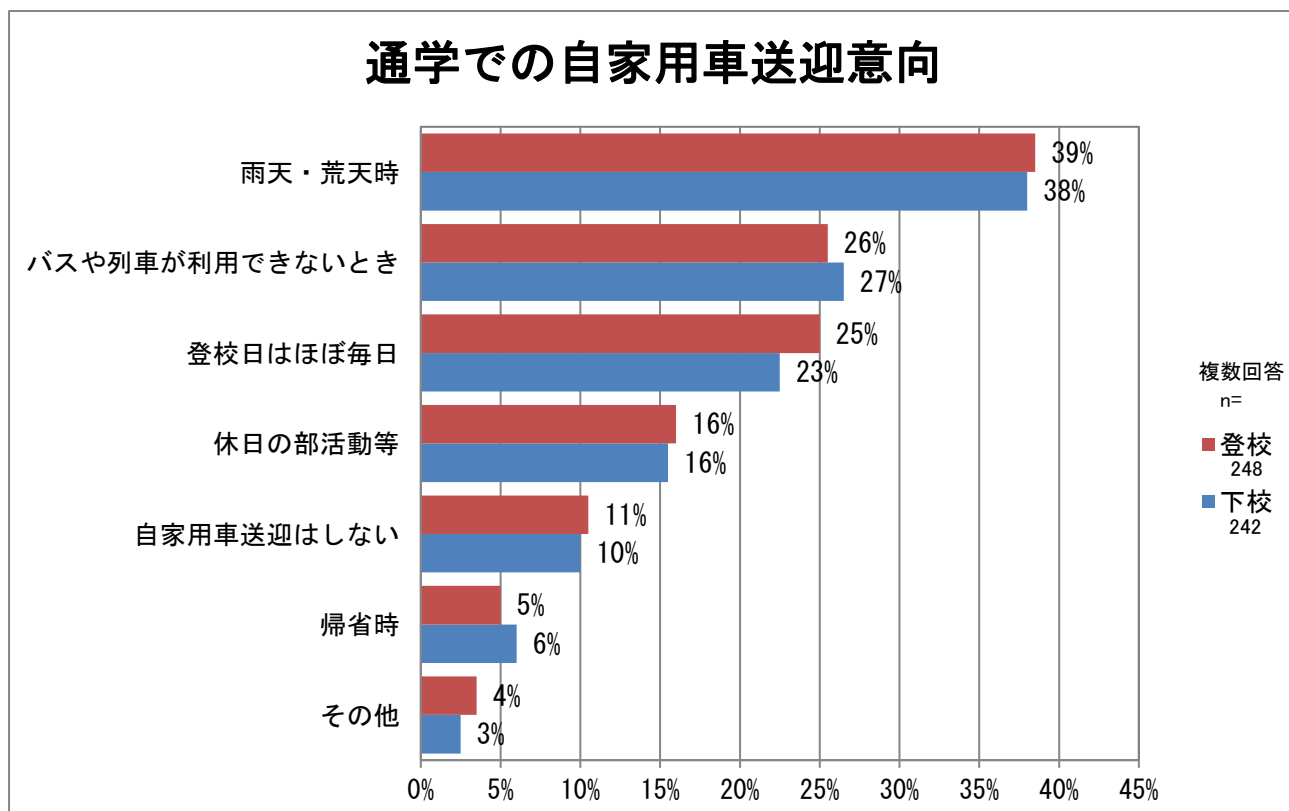
④高校通学でのバス利用意向

- ・回答者の23%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形態

- ・回答者の約25%が、「登校日はほぼ毎日送迎する」と答えています。



3. ヒアリング調査

(1) 学校ヒアリング調査

- ・現状維持や部活動に合わせたバス運行を望む意見がありました。

学 校	通学バス等に関する課題・提案・要望等
高梁北中学校	八石方面のバスについて、高梁北中学校前 17:02 が最終となっているが、部活動の夏時間は 18:15 下校となっており間に合わない。保護者の迎えが毎日必要で大変不便なので、何とかしてもらえないか。
高梁東中学校	現在運行されている路線バスの時刻、方面が学校の登下校時刻、生徒の居住地域に合っているため、今のままで継続をお願いしたい。
川上中学校	中学校への通学について、現状を維持していただきたい。 高校への進学先は多様化しており、現状を維持していただきたい。

(2) 医療機関ヒアリング調査

- ・通院頻度の平均は、月1回から2回程度。
- ・運行曜日や運行時刻と通院予約日の調整に苦慮している声が多い。
- ・公共交通機関の相談や予約調整を行う医療機関（ソーシャルワーカーや受付）のサービスがある。
- ・家族送迎やご近所同士で乗り合わせて通院するケースが比較的多い。
- ・バス停までの距離が遠いとの声が多く、高齢者のバス利用は困難。
- ・一般タクシーを利用する方が多い。
- ・ニーズは、ドア・ツー・ドアのタクシーであり、以前あったタクシーチケットなどの助成要望をよく耳にする。
- ・乗合タクシーは、ドア・ツー・ドアで便利だが、運行曜日の問題や長時間乗車、他人同士の乗車に対して不安等の意見がある。

<医師会長:仲田医院院長>

<p>総合的な現状・意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・病院職員と利用者(患者)とのコミュニケーションを一層充実させる。 ・月に1回程度の通院ではあるが、川上町高山地区からバスを乗り継いでくる人がいる。 ・ご近所同士での乗り合わせも多い。
<p>タクシー活用について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスは認可路線のためあまり意見を出せない。 ・市域が広いので一般タクシーの活用は、利用者の金銭的な負担が大きい。 ・スマホを活用した配車サービスがあるが、地域性を十分に考慮しないとミスマッチが起こるため、その見極めが必要。
<p>公共交通に関する意見・提案・要望等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア活動をした方にポイントを付与し、タクシー利用に活用できる制度設計ができないか。(課題:経費の負担者) ・商工関係では、イズミが単独で運行している路線をポルカとの共同便にすることができれば利用者の利便性が高まる。また、一般市民と観光客の利用（特に外国人）に繋がる。

<成羽病院>

<p>路線バス 生活福祉バス利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 朝の来院（予約時間が早い患者さん）時は家族や知り合いの送りで、帰宅時に生活福祉バスを利用する患者さんがいる。 • 予約外の患者さんが、帰りのバス発車時刻に間に合わないことがある。（帰りの便に間に合うように配慮はしている） • 次回診察予定日がバスの運行日に合わないことがある。 • 複数の診療科を受診する場合、バス運行日に診察がない場合がある。 • バス運行日に受診したい診療科がない。 （例：皮膚科の診察は毎週火・金曜日であるが、吹屋線は月・水曜日の運行のため皮膚科の受診ができない。） • 川上地域の生活福祉バス利用者は、成羽病院に通院する場合は乗り換えが必要（川上地域から成羽病院への通院者は備北バス利用者が多いと思われる。） • 自宅からバス停までが遠い。（生活福祉バス） • 生活福祉バスは土曜日の運行が無いため不便。 • 地域別、時間別の利用者数が把握できていないのが現状である。
<p>乗合タクシー利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 備中ふれあいタクシーは特に意見無し。帰りの便に間に合うように配慮はしている。（診療所・成羽タクシーへ聞き取り結果より）

<高梁中央病院>

<p>総合的な現状・意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 医療ソーシャルワーカー（社会福祉士）が通院・入退院患者等の交通の便の相談を担い、バスの時刻、乗合タクシーの予約等の具体的な支援をしている。 • 社協の移送サービス（特に透析）は大変助かっている。 • R180のバス停利用者は危険。 • バスがない日は、知り合いや町内の方に送ってもらう患者も多い。 • 近所の方と通院日（予約日）を合わせて乗り合わせの方もいる。 • 診察後にポルカで買い物をし、病院に戻ってバスを待つ方も多い。休憩拠点的な役割を担っている。 • 月1回通院の患者が最も多い。 • 1日500人の受診者（平均2.6科/1日・1人） • 市内の患者が7割。
------------------	--

<p>路線バス 生活福祉バス利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・備中地域からは、川上バスセンターで路線バスに乗り換えのため不便との声をよく聞く。 ・生活福祉バスは病院玄関まで来てくれ助かる。 ・路線バス、生活福祉バスの運行曜日に予約できないことの方が多い。 ・土曜日は路線バスも含めて便数が少ないため不便。土曜日は家族の送迎が多い。 ・高倉の路線がない。 ・巨瀬線の 9:45 中央病院着で受診した患者は、13:30 分発に乗ることになるが、間に合っているのか不安。
<p>乗合タクシー利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーは定員オーバーで予約できず、診察日を変更せざるを得ないことがある。
<p>公共交通に関する 意見・要望等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーチケットが使いやすかったとの声を以前は頻繁に聞いていた。

<大杉病院>

<p>総体的な現状・意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域医療連携広報室で通院や退院時の交通手段の調整を行っている。 ・受診頻度は、月平均 1.8 回。同日複数科予約の調整が多数ある。 ・整形外科、循環器科（糖尿等）が多い。 ・患者数は、1日 130～140 人（実人数） ・患者の年代層は 80 代が大半。 ・行きは家族送迎、帰りはタクシー利用が一般的。5～6 千円かけてタクシー利用している方もいる。 ・川面、巨瀬、有漢、大瀬八長からの受診がメイン。 ・近所同士で乗り合わせて来ている方もいる。
<p>路線バス 生活福祉バス利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用は少ないが、時刻表に合わせた診療要望がある。 ・バス利用（促進）は、そもそも自ら通院できるかどうか疑問である。 ・生活福祉バスの運行に合わせるため、受診日の変更を余儀なくされるケースもある。
<p>乗合タクシー利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・松原ふれあいタクシーの利用者は少数。使いにくいと思う。 ・乗合タクシーの運行に合わせるため、受診日の変更を余儀なくされるケースもある。

公共交通に関する 意見・要望等	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズは、ドア・ツー・ドアのタクシーである。 ・介護タクシー（有償）は介護認定されている方のみが対象で、患者の1割程度と思われる。 ・社会福祉協議会の福祉タクシーもあるが登録制のため手続きが煩わしい。
--------------------	---

<川上診療所>

総体的な現状・意見	<ul style="list-style-type: none"> ・交通機関の時間に配慮するようにはしている。（混雑時は事務職員を増員して対応） ・時刻表がわかりにくく、乗り継ぎ方法が分からないという声を聞く。 ・成羽からの通院者は一般のタクシーを利用している人もいる。 ・介護タクシーの利用者は少なくなった。 ・通院者の割合は、川上町が98%、成羽・備中が2%。 ・車での通院は6割程度。 ・公共交通は市街地と山間部で同じ考えでは成り立たないと感じている。
路線バス 生活福祉バス利用動向	<p>（路線バス）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・診療所から地頭バス停まで遠い。診療後、間に合わないケースがよくある。 ・倉敷、岡山方面への路線は、往復利用で半額になるのがありがたい。 <p>（生活福祉バス）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学生はよく利用している。 ・土日にも運行しているが、一般利用者は乗車していないように見える。 ・バス停まで遠い。
乗合タクシー利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ・家の前まで来てくれるので助かる。 ・運転手さんが優しい。 ・人数が多い時は乗れないことがある（受診できなかった）。月1回程度。 ・同乗者の経路によっては、乗車時間が長くなり、疲れる、車酔いする。 ・道幅が狭い所は来てくれないため、社協の移送サービスを利用する（3日前予約）が、利用料は、距離・時間積算のため、長時間利用できない。 ・専門外来受診の際、ふれあいタクシーの曜日が合わないため、ご近所の方や移送サービスを利用している。 ・移送サービスは3日前予約のため、急な受診に利用できない。 ・知らない人と乗る不安がある。 ・成羽から川上バスセンター行の路線バスとふれあいタクシーの接続が悪いため利用できない。

<p>公共交通に関する 意見・要望等</p>	<ul style="list-style-type: none"> 成羽病院と川上診療所の送迎便を検討する案があったが、進んでいない。 (成羽病院からの提案) 生活福祉バスはバス停までが遠く、フリー乗降なら利用が増えるのではないか。
----------------------------	---

(3) 商工関係者ヒアリング

<p>高梁商工会議所</p>	<ul style="list-style-type: none"> 商工業者や公共交通利用者からの身近な意見は特に把握していない。 コンパクトシティ化が必要である。 運行経費を抑えた効率的な計画策定に期待する。 特に高齢者は、ドア・ツー・ドアのタクシー利用が一番よいと思う。 イズミのシャトルバスは、有効に活用されていると思う。 JR 特急やくもの利便性は高い。 公共交通は、まちづくりの要の一つであり、公共交通計画と連携したタクシー事業者の事業展開に期待するとともに、商工団体として必要な調整を行っていききたい。
<p>備北商工会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 川上～成羽～高梁間の幹線バスは利便性が高く今後も必要である。 市街地周辺部を運行する生活福祉バスは、利便性が悪いため不要であると頻繁に聞く。 タクシー利用者への助成があれば利便性が高まる。 タクシーのデマンド運行を市補助金により商工団体が行っている例もあり、タクシー組合の設立等も踏まえた検討をしてみてもどうか。 二種免許の取得助成や国の助成に期待。 高梁市の GDP は県下 8 番目の水準にあるが、事業者は、しっかりした経営計画の策定が必要であり、備北商工会としてバックアップしていききたい。

第4章 第1次計画目標の達成状況・計画事業の実施状況

1. 地域公共交通再編実施計画の実施状況

第1次計画に基づき、平成28年6月に策定した再編実施計画により、計画期間の令和元年度までに行ってきた再編は以下のとおりです。

○交通拠点を結ぶバス路線の充実

<p>項 目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高梁駅～芳井～井原線の廃止 ・地頭～古町～高梁駅線の増便
<p>事業の効果</p>	<p>○低利用路線に投入されていた交通資源を高利用路線に投入することによるバス利用者の増加と、運行の効率化による収支率の改善。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 日輸送量：25.7人から28.4人へ2.7人（11%）増 ▶ 収支率：43.1%から48.9%へ5.8ポイント改善 <p>○JRとの接続性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 通勤通学時間帯に合わせて地頭発7時台、高梁駅発17時台の便を各1便増 ▶ 市内から岡山方面へJRで通学する高校生が利用する列車（岡山18：45発→高梁19：50着）に接続する高梁駅発の便を新たに設け、帰宅時の交通手段を拡充
<p>網形成計画での目標 における位置付け</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数 ・公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額 ・高校生のうちバスで通学する生徒の割合
<p>実施状況・検証</p>	<p>[実施状況]</p> <p>○平成28年12月実施 事業主体：備北バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高梁駅～芳井～井原線 地頭～井原間の平日2往復4便を廃止。 ・地頭～古町～高梁駅線 平日運行便数を19便9.5往復から23便11.5往復へ増便。 <p>[検証]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性は向上したものの、平成30年度において、財政負担額は上昇傾向が続いている。 ・高校生のバス通学は市全体では20%台で推移している。 ※高校生バス通学費補助金の活用

○中心市街地バス路線の充実

<p>項 目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地頭～古町～高梁駅の増便 ・高梁駅～榑井～一の瀬系統の廃止 ・高梁駅～吉備国際大学前～高梁駅線の増便 <p>※バスセンター完成に伴う運行ルートの一部変更</p>
<p>事業の効果</p>	<p>○低利用路線に投入されていた交通資源を高利用路線に投入することによるバス利用者の増加と、運行の効率化による収支率の改善。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 日輸送量：17.8人から19.4人に1.6人（9%）増 ➢ 収支率：72.9%から81.9%へ9.0ポイント改善 <p>○中心市街地での移動性とJRとの接続性の向上。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 日曜・祝日にも運行（4便/日）し、近年著しい増加が見られる観光客の中心市街地での移動手段を確保するとともに、土日祝日に慢性的に不足するタクシーを補完。
<p>網形成計画での目標 における位置付け</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地循環線の利用者数 ・公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額
<p>実施状況・検証</p>	<p>[実施状況]</p> <p>○平成29年2月実施</p> <p>事業主体：備北バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地頭～古町～高梁駅線 平日運行便数を26便13往復に増便。 ・高梁駅～榑井～一の瀬系統 平日2便1往復を廃止。 ・高梁駅～吉備国前～高梁駅線 日曜・祝日を加え、毎日運行とする。 <p>※バスセンター完成に伴う運行ルートの一部変更を実施。</p> <p>[検証]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性は向上したものの、平成30年度において、利用者数は減少。また財政負担額も上昇傾向が続いている。

○松原地域の路線再編

項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・陣山～井谷～高梁駅線の路線延長
事業の効果	<p>延長区間沿線住民の利便性の向上と利用促進。</p> <p>➤延長予定区間沿線の陣山線利用者 12 人、潜在的利用者 15 人 (松原地域高齢者移動実態調査)</p>
網形成計画での目標 における位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数 ・公共交通空白地域の居住人口割合
実施状況・検証	<p>[実施状況]</p> <p>○平成 29 年 2 月実施 事業主体：備北バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陣山～井谷～高梁駅線 <p>松原町大西地区を経由する周回ルートを新設。</p> <p>[検証]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域の解消 ・利便性の向上

○松原地域乗合タクシーの運行

項 目	<ul style="list-style-type: none"> ・松原東地区乗合タクシーの運行 ・松原西北地区乗合タクシーの運行 ・松原西南地区乗合タクシーの運行
事業の効果	<p>松原地域の公共交通空白地域における高齢者等の市街地への通院・買物移動負担を軽減。</p> <p>➤松原地域の公共交通空白地域（陣山線から 400m 圏外地域、対象地域人口 420 人）の解消</p> <p>➤総人口に占める公共交通空白地域人口割合は、18.5%から 17.3%へ 1.2 ポイント改善</p>
網形成計画での目標 における位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域の居住人口割合 ・公共交通の利用者数
実施状況・検証	<p>[実施状況]</p> <p>○平成 28 年 10 月実施 事業主体：高梁市、ピオーネ交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松原町を 3 地区に分け、それぞれ週 1 日(2 便)を運行 ・松原東地区には落合町原田地区を含む。 ・運賃は 1 乗車 地域内 400 円、中心市街地 700 円 <p>[検証]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域の解消 ・利用者数 <p>H28…124 人(1.59)、H29…205 人(1.65)、H30…249 人(1.78) ※H28 は 6 ヲ月間の数値、()内の数値は人/便</p>

2. 計画目標の達成状況

第1次計画では、3つの基本方針のもと10項目の目標を立て、これまで取り組みを行ってきましたが、その目標の達成状況は以下のとおりです。

【第1次計画 各目標に対する検証(現状・分析)】

○基本方針1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通

評価指標1	公共交通空白地域の居住人口割合
具体的内容	バス停、駅から400m以上離れた地域の人口の総人口に占める割合
現在値	19% (公共交通空白地域居住人口 / 22年国調人口)
目標値	10%以下
検証	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度 22%(高梁市新総合計画後期基本計画) ・平成27年度 19%(第1次計画) <ul style="list-style-type: none"> *川面・巨瀬・中井地域の生活福祉バス導入による ・平成28年度～現在 17% <ul style="list-style-type: none"> *松原地域の乗合タクシー導入による <p>公共交通空白地域を10%以下とする目標としていたが、現状では17%程度となっている。</p> <p>再編実施計画により、段階的に生活福祉バス、乗合タクシーを導入したことにより、公共交通空白地域は計画時の数値対比で2%減少。</p> <p>現在、主に旧高梁市及び有漢町のそれぞれ一部地域において公共交通空白地域が点在している状況である。</p>

評価指標 2	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																																																																																																		
検 証	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">人口一人あたりの財政負担額</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H25年度</th> <th>H26年度</th> <th>H27年度</th> <th>H28年度</th> <th>H29年度</th> <th>H30年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス補助</td> <td>118,010</td> <td>122,502</td> <td>118,665</td> <td>128,500</td> <td>122,276</td> <td>124,210</td> </tr> <tr> <td>生活福祉バス</td> <td>30,947</td> <td>36,401</td> <td>41,070</td> <td>40,943</td> <td>40,006</td> <td>41,474</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>18,960</td> <td>21,004</td> <td>19,878</td> <td>19,496</td> <td>20,207</td> <td>20,901</td> </tr> <tr> <td>スクールバス</td> <td>46,718</td> <td>46,152</td> <td>44,913</td> <td>48,840</td> <td>60,693</td> <td>48,282</td> </tr> <tr> <td>遠距離通学費補助</td> <td>14,650</td> <td>14,995</td> <td>15,368</td> <td>17,138</td> <td>12,379</td> <td>10,004</td> </tr> <tr> <td>高校生通学支援</td> <td>7,622</td> <td>6,440</td> <td>6,765</td> <td>7,741</td> <td>8,699</td> <td>8,431</td> </tr> <tr> <td>高齢者外出支援</td> <td>10,740</td> <td>10,419</td> <td>10,147</td> <td>5,426</td> <td>2,386</td> <td>1,450</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>247,647</td> <td>257,913</td> <td>256,806</td> <td>268,084</td> <td>266,646</td> <td>254,752</td> </tr> <tr> <td>人口(H22年国勢調査)</td> <td>34,963</td> <td>34,963</td> <td>34,963</td> <td>34,963</td> <td>34,963</td> <td>34,963</td> </tr> <tr> <td>一人あたり財政負担額</td> <td>7,083</td> <td>7,377</td> <td>7,345</td> <td>7,668</td> <td>7,627</td> <td>7,286</td> </tr> <tr> <td>人口(各年年度末)</td> <td>33,218</td> <td>32,617</td> <td>32,054</td> <td>31,556</td> <td>30,955</td> <td>30,374</td> </tr> <tr> <td>一人あたり財政負担額</td> <td>7,455</td> <td>7,907</td> <td>8,012</td> <td>8,496</td> <td>8,614</td> <td>8,387</td> </tr> </tbody> </table>	人口一人あたりの財政負担額								H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	路線バス補助	118,010	122,502	118,665	128,500	122,276	124,210	生活福祉バス	30,947	36,401	41,070	40,943	40,006	41,474	乗合タクシー	18,960	21,004	19,878	19,496	20,207	20,901	スクールバス	46,718	46,152	44,913	48,840	60,693	48,282	遠距離通学費補助	14,650	14,995	15,368	17,138	12,379	10,004	高校生通学支援	7,622	6,440	6,765	7,741	8,699	8,431	高齢者外出支援	10,740	10,419	10,147	5,426	2,386	1,450	合 計	247,647	257,913	256,806	268,084	266,646	254,752	人口(H22年国勢調査)	34,963	34,963	34,963	34,963	34,963	34,963	一人あたり財政負担額	7,083	7,377	7,345	7,668	7,627	7,286	人口(各年年度末)	33,218	32,617	32,054	31,556	30,955	30,374	一人あたり財政負担額	7,455	7,907	8,012	8,496	8,614	8,387
	人口一人あたりの財政負担額																																																																																																		
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度																																																																																													
路線バス補助	118,010	122,502	118,665	128,500	122,276	124,210																																																																																													
生活福祉バス	30,947	36,401	41,070	40,943	40,006	41,474																																																																																													
乗合タクシー	18,960	21,004	19,878	19,496	20,207	20,901																																																																																													
スクールバス	46,718	46,152	44,913	48,840	60,693	48,282																																																																																													
遠距離通学費補助	14,650	14,995	15,368	17,138	12,379	10,004																																																																																													
高校生通学支援	7,622	6,440	6,765	7,741	8,699	8,431																																																																																													
高齢者外出支援	10,740	10,419	10,147	5,426	2,386	1,450																																																																																													
合 計	247,647	257,913	256,806	268,084	266,646	254,752																																																																																													
人口(H22年国勢調査)	34,963	34,963	34,963	34,963	34,963	34,963																																																																																													
一人あたり財政負担額	7,083	7,377	7,345	7,668	7,627	7,286																																																																																													
人口(各年年度末)	33,218	32,617	32,054	31,556	30,955	30,374																																																																																													
一人あたり財政負担額	7,455	7,907	8,012	8,496	8,614	8,387																																																																																													
	<p>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なか、増大する公共交通関連支出の抑制を喫緊の課題として、公共交通に係る年間経費を増加させないという目標であるが、平成30年度では、7,286円(平成30年度支出額/22年国勢調査人口)であり、目標値7,000円を上回る結果となっている。</p> <p>人口減少に伴い、利用者が年々減少しているなかで、運行経費や個人に対する支援・補助金等で財政負担額は増加傾向にあり、人口一人あたりの実質財政負担額は増加している。</p> <p>※H25 7,455円/人 H30 8,387円/人 (人口は各年度末の数値)</p>																																																																																																		

評価指標3	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%																								
検証	<p>・令和元年度現在…21% ※公立3校、私立1校にヒアリングを実施。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>徒歩</th> <th>自転車</th> <th>電車</th> <th>バス</th> <th>自家用車</th> <th>その他</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人数</td> <td>126</td> <td>138</td> <td>314</td> <td>203</td> <td>106</td> <td>84</td> <td>971</td> </tr> <tr> <td>割合</td> <td>13.0</td> <td>14.2</td> <td>32.3</td> <td>21.0</td> <td>10.9</td> <td>8.6</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>「その他」は原付、寮生等。</p> <p>市内の高校生徒数は、計画時の約1,170名から令和元年度では約990名となり、180名減少している。</p> <p>電車による通学が3割を超えるなか、次いでバス通学の割合が多くなっており、本市において高校生の通学でバスは重要な手段となっている。</p> <p>また、保護者の自家用車を主な通学手段としている場合でも、下校時間や保護者の都合によっては、バスで通学する場合が考えられる。</p> <p>小中学生のスクールバスの混乗化については、川上町の生活福祉バスで従前より実施しているものの、他地域では実現できていない。</p> <p>成羽地域の生活福祉バスは曜日運行であることや、運行時間帯が合わない。</p> <p>近年、生活福祉バスの利用者が減少しており、乗合タクシーが主流となっているため、混乗化はもとより生活福祉バス自体の在り方を検討することが急務である。</p>	種別	徒歩	自転車	電車	バス	自家用車	その他	計	人数	126	138	314	203	106	84	971	割合	13.0	14.2	32.3	21.0	10.9	8.6	100
	種別	徒歩	自転車	電車	バス	自家用車	その他	計																	
人数	126	138	314	203	106	84	971																		
割合	13.0	14.2	32.3	21.0	10.9	8.6	100																		

評価指標 4	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 ※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
検証	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年住民アンケート … 3.09 回答率 44.2 パーセント(883 人/2,000 人) 同様項目によるアンケート実施 <p>生活福祉バス、ふれあいタクシーの一部は、病院や商業施設等を目的地として設定したため、高齢者の移動に際し利便性が向上したといえる。</p> <p>残存する公共交通空白地や地域ごとの交通体系について、不満と感じている人もいる。</p>

○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

評価指標1	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(H25年度)																												
目標値	32,000人(4.6%増)																												
検 証	<p>輸送人員</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>期 間</th> <th>年間利用者数</th> <th>日輸送量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H26</td> <td>H25.10~H26.9</td> <td>36,017人</td> <td>20.8人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>H26.10~H27.9</td> <td>27,718人</td> <td>14.5人</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>H27.10~H28.9</td> <td>25,509人</td> <td>12.8人</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>H28.10~H29.9</td> <td>33,092人</td> <td>15.9人</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>H29.10~H30.9</td> <td>25,767人</td> <td>14.0人</td> </tr> <tr> <td>R1</td> <td>H30.10~R1.9</td> <td>27,095人(速報値)</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者(備北バス)より数値提供 日輸送量：乗車密度×平均運行回数</p> <p>事業者への聞き取りによると、市街地循環線の利用者は、大学生が9割を占めており、学生数も減少しているなかで、その年の学生の通学形態により大きく変動しているものと推測される。</p> <p>再編実施計画のなかで、平成29年2月に運行ルートの変更、日曜日・祝日を含めた毎日運行としている。同計画では、日輸送量17.8人から19.4人に1.6人の増加を見込んでいたが、平成30年度の日輸送量は14.0人と、計画時より3.8人減少している状況である。</p> <p>平成31年4月より季節運行の「備中松山城路線バス」が休止となったため、観光客の利便性を踏まえた取り組みが必要である。(観光乗合タクシーの利用促進)</p>	年度	期 間	年間利用者数	日輸送量	H26	H25.10~H26.9	36,017人	20.8人	H27	H26.10~H27.9	27,718人	14.5人	H28	H27.10~H28.9	25,509人	12.8人	H29	H28.10~H29.9	33,092人	15.9人	H30	H29.10~H30.9	25,767人	14.0人	R1	H30.10~R1.9	27,095人(速報値)	—
	年度	期 間	年間利用者数	日輸送量																									
	H26	H25.10~H26.9	36,017人	20.8人																									
	H27	H26.10~H27.9	27,718人	14.5人																									
	H28	H27.10~H28.9	25,509人	12.8人																									
	H29	H28.10~H29.9	33,092人	15.9人																									
	H30	H29.10~H30.9	25,767人	14.0人																									
	R1	H30.10~R1.9	27,095人(速報値)	—																									

評価指標 2	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
検証	<p>・令和元年度現在 … 1件(医療機関等との連携)</p> <p>計画では、公共交通を利用した貨客輸送の事業化可能性調査やタクシー事業者と連携した救援(通院付き添い、買い物代行、薬の受け取り等)事業を検討することとしている。</p> <p>貨客輸送では、岡山県生活交通対策地域協議会が策定した「地域間幹線系統確保維持計画」のなかで、生産性向上の取り組みとして貨客混載の実施について事業者が検討したが、車輛改造や市内に大小多数の運送事業者が存在し、バス事業者が貨物輸送を行うメリットがないと判断している。</p> <p>タクシー事業者との連携では、再編実施計画のなかで平成28年10月に松原地区の乗合タクシーを導入している。救援事業については検討に至っていないのが実情である。</p> <p>医療機関との連携では、病院等のソーシャルワーカーや窓口職員による、公共交通機関の時刻をもとに来院者の予約調整や行き帰りの時刻をアドバイスする等、丁寧な対応が進んでいる。</p> <p>なお、公共交通としての利活用には含まれないが、事例として、民間商業施設とバス事業者が連携し、1路線2系統で運行している。この路線は、平成30年度日輸送量22.4人と好調である。</p>

評価指標 3	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(備中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						
検証	<p>・令和元年度現在 … 4件</p> <p>「備中松山城シャトルバス」(土日祝、繁忙期運行)</p> <p>「備中松山城観光乗合タクシー」(毎日運行)</p> <p>「備中松山城雲海展望台観光乗合タクシー」(10月～3月)</p> <p>「高梁市観光周遊タクシー」(毎日運行)</p> <p>「備中松山城観光乗合タクシー」「備中松山城雲海展望台観光乗合タクシー」については、平成30年度をもって市からの補助が廃止されたものの、料金変更するなど事業者努力により継続されている。</p> <p>「備中松山城路線バス」については、備中松山城への観光客増加に伴い平成28年4月に運行開始したが、利用人数の減少により平成31年4月より休止となっている。</p> <p>備中松山城路線バス利用者数</p> <table border="1"> <tr> <td>平成28年度</td> <td>1,856人</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>1,706人</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>1,548人</td> </tr> </table> <p>「吹屋ふるさと村観光周遊バス」は平成28年度に備中高梁駅と吹屋ふるさと村を結ぶ路線(4～6月、日曜のみ)として、ボンネットバスにより運行したが、車輛の状態により平成31年4月より休止としている。</p>	平成28年度	1,856人	平成29年度	1,706人	平成30年度	1,548人
平成28年度	1,856人						
平成29年度	1,706人						
平成30年度	1,548人						

○基本方針3 協働による公共交通の維持・発展

評価指標1	公共交通に関する住民との情報・意見交換会
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（H26年度）
目標値	年間15回
検証	<p>・平成29年度 … 7回開催 ・平成30年度 … 5回開催 ・令和元年度 … 24回開催 平均12回開催</p> <p>※再編実施計画中の再編実施(平成28年度)以降を集計</p> <p>平成29年度については、主に松原ふれあい（乗合）タクシー導入(平成28年10月)後の状況等を地域住民代表と意見交換した。また、中井地域の生活福祉バスでは、時刻の変更(軽微変更)要望に対し、地域住民代表や地域団体と意見交換を開催し、中井発便の時刻変更を行った。</p> <p>平成30年度については、「高梁市の公共交通について」と題し、地域団体への説明会を5回実施した。</p> <p>令和元年度については、「高梁市公共交通について」と題し、市内22会場で説明会を実施した。また、成羽町日名地域の団体と地域の公共交通について意見交換会を実施した。</p> <p>公共交通のモニタリング、ニーズの把握のツールとして、地域との意見交換は重要である。</p>

評価指標 2	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%
検 証	<p>・令和元年住民アンケート … 54.7% 回答率 44.2 パーセント(883 人/2,000 人) 同様項目によるアンケート実施</p> <p>住民アンケートで前回同様の設問に対し、「利用しようと思う」及び「できるだけ利用しようと思う」と回答した人は、54.7パーセントと2.4ポイント上昇したものの、目標値(60パーセント)には届かなかった。 また「利用しようと思わない」と回答した人は、17.7パーセントであった。</p> <p>アンケートからは、公共交通に対し満足度(基本方針1 評価指標4)とともに、利用したい人の割合も上昇しているものの、公共交通の利用者は減少していることから、「現在は、自身で移動手段があるものの、将来、地域に公共交通があればいい(利用しようと思う)」という保険的な位置付けとなっている場合があると推測される。</p> <p>【参考】高梁市医療計画(平成30年5月策定) 高梁市の地域医療に関するアンケート結果によると、将来の地域医療に関する不安について、70歳以上は医療機関への交通手段の不安の割合が高くなっている。</p>

評価指標3	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 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 生活福祉バス・乗合タクシー：年間15,000人																				
検証	<p>※路線バスについて、現在値、目標値の日輸送量(乗車密度×平均運行回数)は、実際の利用者数ではなく乗降量調査(年間の数日間実施)の値から推計したものの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 平成30年度 … 142.6人 ※バス事業者提供 ・生活福祉バス・乗合タクシー <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>生活福祉バス</td> <td>8,362</td> <td>8,724</td> <td>8,618</td> <td>6,646</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>8,254</td> <td>7,991</td> <td>7,410</td> <td>6,747</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>16,616</td> <td>16,715</td> <td>16,028</td> <td>13,393</td> </tr> </tbody> </table> <p>路線バスの日輸送量については、平成30年度時点の29系統について142.6人となり、目標値を下回っている。</p> <p>生活福祉バス、乗合タクシーについては、平成29年度までは年間16,000人を超えていたものの、平成30年度は13,393人と急激に減少している。</p> <p>【参考】高梁市医療計画（平成30年5月策定） 高梁市の地域医療に関するアンケート結果によると、日常的な外来診療における通院手段として、半数以上が「自分で運転する自家用車」と回答しているが、高齢者のみでは「自分で運転する自家用車」の割合が低くなり、代わって「家族などの運転する自家用車」や<u>公共交通機関の利用</u>の割合が増加している。</p> <p>【利用者減少の要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 少子高齢化による人口減少 ・ 元々、運転免許証を持たない高齢者の減少 ・ 運転免許証保有者が多い状況が継続している ⇒新規利用者が増えない状況が続いている 		27	28	29	30	生活福祉バス	8,362	8,724	8,618	6,646	乗合タクシー	8,254	7,991	7,410	6,747	計	16,616	16,715	16,028	13,393
	27	28	29	30																	
生活福祉バス	8,362	8,724	8,618	6,646																	
乗合タクシー	8,254	7,991	7,410	6,747																	
計	16,616	16,715	16,028	13,393																	

【第1次計画 目標達成状況一覧】

基本方針1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通		達成率	達成度
評価指標1	公共交通空白地域の居住人口割合	58.8%	3
評価指標2	公共交通に対する人口一人あたりの財政負担額	—	1
評価指標3	高校生のうちバスで通学する生徒の割合	—	1
評価指標4	地域公共交通サービスに関する満足度	102.7%	5

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		達成率	達成度
評価指標1	市街地循環線の利用者数	—	1
評価指標2	沿線の市街地等と連携した公共交通の利活用	33.3%	2
評価指標3	観光施設と連携した交通サービス事業件数	66.7%	3

基本方針3 協働による公共交通の維持・発展		達成率	達成度
評価指標1	公共交通に関する住民との情報・意見交換	80%	4
評価指標2	バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合	91.2%	4
評価指標3	公共交通の利用者数	—	1

※達成率計算方法：(原則) 達成率＝実績値／目標値、目標値／実績値

※実績値が計画時の現在値を下回っているものなど、達成率の算定ができないものは、“—”表示。

達成度[5段階評価]

- 5：達成率 100%以上、4：達成率 75%以上 100%未満、3：達成率 50%以上 75%未満
 2：達成率 25%以上 50%未満、1：達成率 25%未満

3. 目標を達成するために行う事業の実施状況

第1次計画の基本方針に基づいた目標を達成するために行う事業の実施状況は、以下のとおりです。

※【事業の概要】、【事業内容】は第1次計画より抜粋

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公共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。
- 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の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の高校通学の可能性を検討します。

[実施状況]

- ・ 備中高梁駅、成羽、地頭の3つの交通拠点のバス路線の充実として、再編実施計画により、段階的に「地頭～古町～高梁駅線」を7便増便し、平日運行便数を26便13往復に再編し、民間路線バスの充実を図った。（平成28年12月、平成29年2月）
- ・ 新たな交通手段として、再編実施計画により松原町及び落合町原田地区において、乗合タクシーを導入し、公共交通空白地域の解消を図った。（平成28年10月）
- ・ 高校生の通学に生活福祉バスの利用や、生活福祉バスの最終便を利用できるよう民間路線バスのダイヤ見直しについて、川上地域では中学生の下校便と民間路線バスの乗り継ぎは可能であるが、小中学生の通学利用を優先しているため、高校生の通学には適しているとはいえない状況である。生活福祉バスは、通院や買い物などに合わせた時刻設定となっているため、今後の再編のなかで検討を続けることとする。

■ 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。

【実施状況】

- ・ 低利用路線の減便、また減便で生じた交通資源を高利用路線に振り替えることによる路線バス全体の機能向上について、再編実施計画により段階的に「高梁駅～芳井～井原線」を廃止し、交通拠点間である「地頭～古町～高梁駅線」を増便し機能強化を図った。（平成28年12月）
- ・ 「市街地循環線に」について、再編実施計画により、日曜・祝日を加えた毎日運行にすることで充実に図った。（平成29年2月）
- ・ JRとの連携では、主に民間路線バスで乗り継ぎ等を考慮したダイヤ改正を必要に応じ実施している。

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。

[実施状況]

- ・川上地域では、生活福祉バスで一般とスクール利用の混乗を行っている。その他の地域では運行ルート、運行時刻などの要因や、学校再編による中学校統合などがあり、教育委員会と運行経費や一般利用者の利便性を踏まえて協議を継続している。

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〉

[実施状況]

- ・高梁地域・有漢地域の交通再編について、高梁地域の一部では、乗合タクシー（松原町及び落合町原田地区）や生活福祉バス（中井町・川面町・巨瀬町）の導入・継続運行を行っているが、主に有漢町、高倉町、津川町、松山地区のいずれも一部地域では、実証運行を行ったものの利用者が少なく本格導入に至らなかった事例もあり再編は進んでいない。
- ・公共交通空白地域では、公共交通がなく生活が不便との声を聞くとともに、アンケート結果（令和元年7月実施）においても、公共交通に対する満足度が平均より低い傾向にある。
- ・地域の声を収集するため、市民に公共交通に対する意識を醸成すべく、町内会長を集めた説明会時に「高梁市の公共交通」について、現状を説明した。（29回開催）

■ 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。

【実施状況】

- ・ 高梁市が実施した複合施設整備推進事業により、備中高梁駅及び高梁バスセンターの完成に伴い交通拠点施設として時刻表や発着場の整備を行った。（平成29年2月）
- ・ 備中高梁駅、高梁バスセンター、高梁市図書館を含めた複合施設周辺に新たに駐車場（有料）を整備した。
- ・ 地頭バス停のバリアフリー化を含めた整備は進展していない。
- ・ 成羽バスセンターについては、「高梁市成羽複合施設」の完成にあわせ、移転整備を予定している。

■ 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。

【実施状況】

- ・ 公共交通を活用した荷物配送サービスや、生活福祉バスを活用した地域産品の集出荷については、可能性を検討したものの、車両の改造や市内に大小多数の運送事業者が存在することから、現時点での導入は見送ることとした。
- ・ タクシー事業者との連携については事業者の撤退などもあり、通院の付き添い、買い物代行などの救援事業の検討には至っていない。

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。

【実施状況】

- ・ 現在、備中松山城を中心とした、「備中松山城シャトルバス」、「備中松山城観光乗合タクシー」、「備中松山城雲海展望台観光乗合タクシー」と、市内観光地を対象とした「高梁市観光周遊タクシー」が運行されている。
- ・ 平成 28 年 4 月に運行開始した、「備中松山城路線バス」は、利用者の減少により平成 31 年 4 月より休止している。同じく、平成 28 年に運行開始した「吹屋ふるさと村観光周遊バス」についてはボンネットバスの車両の状態が芳しくなく平成 31 年 4 月より休止している。
- ・ 外国人向けの表記について、備中高梁駅及び隣接する高梁市観光案内所では看板などに多言語表記があるものの、バスセンターは対応できていない。
- ・ 民間路線バス、生活福祉バスの時刻表を毎年作成しているが、乗り継ぎ案内や外国人向けの表記はなされていない。

■ 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。

[実施状況]

- ・ 接客マナーなどタクシー乗務員のホスピタリティ向上については、各事業所により対応されているものの、認定制度などは導入されていない。
- ・ 観光モデルコースと連携した交通サービスとして、「備中松山城観光乗合タクシー」や季節運行の「備中松山城雲海展望台観光乗合タクシー」を運行している。料金改定を行い、運行を継続するなど事業者努力がなされている。
- ・ タクシー事業者と高梁市観光協会により、SNS(ソーシャル・ネットワーキング・サービス)を活用した予約サイトを立ち上げるとともに、多言語標記による外国人向けのサービスの充実を図っている。

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。

[実施状況]

- ・ バス事業者では毎年定期に乗降量調査を行うとともに、市は運転手へのヒアリングによる調査を行った。また、生活福祉バス、乗合タクシーについても毎年利用状況を取りまとめ、公共交通会議において報告した。なお、再編実施計画期間中は、計画分以外の路線等は維持することとしており、計画外の再編は実施していない。
- ・ 計画最終年度となる令和元年度に、2,000人を対象とした住民アンケート及び中学校3年生を対象に、高校に進学した際の通学方法などについてのアンケートを実施した。高校生については、学校に対しヒアリングを行い、通学方法などの調査を実施した。

■ 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。

【実施状況】

- ・平成27年度に乗合タクシーの見直し基準を設定することとしていたが、その後導入した乗合タクシーの利用者推移などを検証し、見直し基準案を検討した。
- ・民間路線バス、生活福祉バスについては運行見直し基準による、公費負担のシミュレーションを行いながら、さらに基準の見直し案を検討した。

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遇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。

【実施状況】

- ・運行サービスに関する改善点の審議については、市と交通事業者で必要に応じ協議を行い、改善を図った。
- ・事業者へのヒアリングは実施したものの、利用促進に対する支援制度の検討には至っていない。
- ・路線バス乗務員を対象とした接遇マナーなどの研修については、事業者において実施している。
- ・乗合タクシーは、運行事業者において利用者の乗車時に次回の予約確認を行うなど、きめ細かい対応を行っており、公共交通全体の利用者が減少するなか有効な手段となっているものの、統一された対応マニュアルはできていない。

■ 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、時間どおりの運行、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、時間どおりの運行（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。

【実施状況】

※交通事業者への聞き取りによる

- ・ 全乗務員を対象とした、運転教育をはじめ、AED講習、消火訓練、車いす対応研修を定期的実施している。
- ・ 万が一、事故が発生した場合は、個別の特別研修を実施している。
- ・ 交通安全県民運動などに合わせ、安全集会を実施している。（年4回）
- ・ 車内での転倒事故などは、直近2年以上発生していない。

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。

【実施状況】

- ・ 引き続き、落合町福地地区において、地域団体が主体となった乗合タクシーを運行している。
- ・ 成羽町日名地区において、地域団体が主体となった乗合タクシーの導入に向けて協議を行っている。

■ 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。

【実施状況】

- ・ 地域住民との意見交換会として、中井町地区の生活福祉バスについて地域住民との協議やアンケート調査を行い、出発時刻の変更を行った。また松原町及び落合町原田地区に導入した乗合タクシーについて、まちづくり組織代表と意見交換を行うとともに、地区ごとのチラシを作成、配布し利用促進を図った。
- ・ 毎年、JR、民間路線バス及び生活福祉バスの時刻表を作成し全戸に配布している。路線図の掲載はあるものの、乗り継ぎなどの利用案内の掲載はない。
- ・ 高校1年生を対象に、「高校生バス通学費補助金」制度の周知を含めたリーフレットを作成・配布し、バス利用の促進を図った。
- ・ 乗り方教室や出前講座は実施できていない。

【目標を達成するために行う事業の実施状況一覧・評価】

基本方針	施策展開	事業	評価
1.まちづくりと連携した持続可能な公共交通	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	A
		② 民間路線バスのダイヤ・運行ルートの見直し	A
	スクールバスの再編	① スクールバスの混乗化	C
2.まちの魅力を高め、人々の交流を促す公共交通	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	B
		② 交通拠点機能の充実	B
		③ 事業者・住民等と連携した公共交通の利活用	C
	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	B
		② 観光乗合タクシーの充実	B
3.協働による公共交通の維持・発展	継続的かつ客観的に事業を進め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	B
		② 運行見直し基準の設定	C
	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	B
		② 安全で信頼性の高い運行の実施	A
	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	B
		② 公共交通の積極的利用	B

[3段階評価]

A：事業が適切に実施できた

B：事業が実施できていない点があった

C：事業が実施できなかった

第5章 地域公共交通の課題

1. 公共交通空白地域の解消

主な公共交通空白地域は、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、地域公共交通網形成計画において、バス停もしくは駅から半径 400m 圏外を公共交通空白地域と定義しており、運行基準の明確化による路線バス、生活福祉バス、乗合タクシーの再編及び一般タクシーの活用を図ることを踏まえ、住民のニーズを取り入れながら、事業者と連携し、それぞれの地域状況に即した交通再編を行い、公共交通空白地域の解消を進める必要があります。

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、平成 27 年から 10 年間で 17% 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、同じく平成 27 年から 10 年間で半減すると推計されます。生活福祉バスや乗合タクシー利用者のほとんどが高齢者であるため、今後も公共交通利用者は減少すると予想されます。

こうした利用者の減少を見据えた施策展開が必要です。

3. 公共交通関連財政支出の削減

今後の利用者の減少を見据えると、更なる効率的な運行が求められています。普通交付税は、減少し、また、財源調整機能をもつ財政調整基金の残高は合併以後、最少額となっており、本市の財政運営を取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いています。市の財政状況が厳しさを増すなか、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」

※生活福祉バスの経費 1人当たり 6,240 円（平成 30 年度）

※乗合タクシーの経費 1人当たり 3,107 円（ // ）

公共交通関連支出（再掲）

本市の公共交通関連支出は、総額で年間約 2 億 5,475 万円（平成 30 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 49% 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 16%、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 710 万円増加しています。

[単位：千円]

	H25 年度		H30 年度		H25 年度比	備 考
路 線 バ ス 補 助	118,010	48%	124,210	49%	6,200	
生 活 福 祉 バ ス	30,947	12%	41,474	16%	10,527	川面・巨瀬・中井(H27～)
乗 合 タ ク シ ー	18,960	8%	20,901	8%	1,941	
ス ク ー ル バ ス	46,718	19%	48,282	19%	1,564	中学校統合(備中)
遠 距 離 通 学 費 補 助	14,650	6%	10,004	4%	△ 4,646	
高 校 生 通 学 支 援	7,622	3%	8,431	3%	809	通学定期半額補助(H23～)
高 齢 者 外 出 支 援	10,740	4%	1,450	1%	△ 9,290	バス・タクシー券(～H30)
合 計	247,647	100%	254,752	100%	7,105	

4. 見直し基準の再設定

先の第1次計画では、路線バスや生活福祉バスの見直し基準は設定されていますが、基準による路線の見直しが実施されず、また再編実施計画の策定による事業を進めたものの、課題解決には至っていない現状にあります。

また、乗合タクシーの見直し基準は、設定されていません。公共交通空白地域を網羅するために運行してい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大幅に見直していく必要があり、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
- ◆乗合タクシー：未設定

【見直し基準(案)】

- ⇒ 収支率30%未満
- ⇒ 1便当たりの利用者数3人未満
- ⇒ 1便当たりの利用者数1.5人未満

5. 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いことから、広報紙等を活用した積極的な周知や意識啓発を行う必要があります。

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（廃止）

高校生：通学定期半額補助、モビリティ・マネジメント

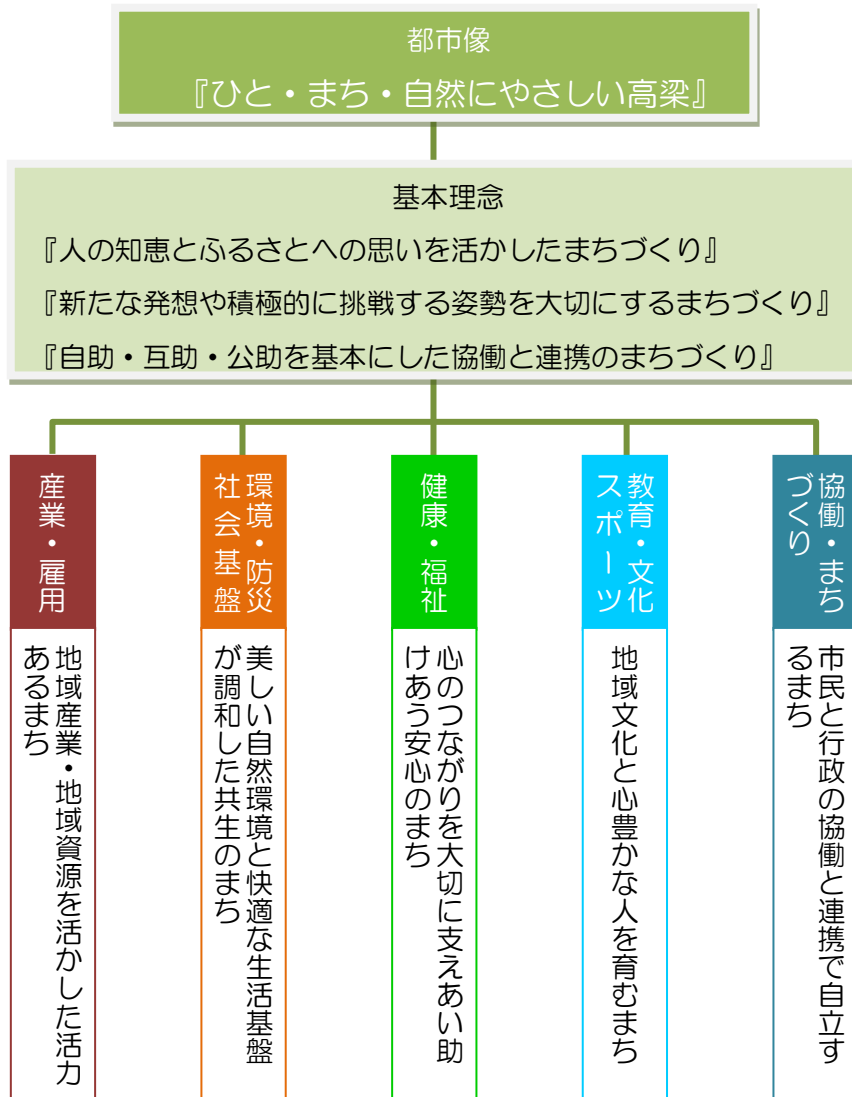
小中学生：生活福祉バスの通学優先ダイヤ編成

一般：チラシ等による利用促進

第6章 第2次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

◆高梁市新総合計画（平成22年度策定）



◆高梁市まち・ひと・しごと総合戦略（平成27年度策定）

基本目標

- 「市内で働き続けることのできる雇用環境を創出する」
- 「市内へ移住する人の流れを拡大する」
- 「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」
- 「安心な暮らしを守り、地域と地域を連携する」
- 「心豊かな人材を育成する」

主な施策

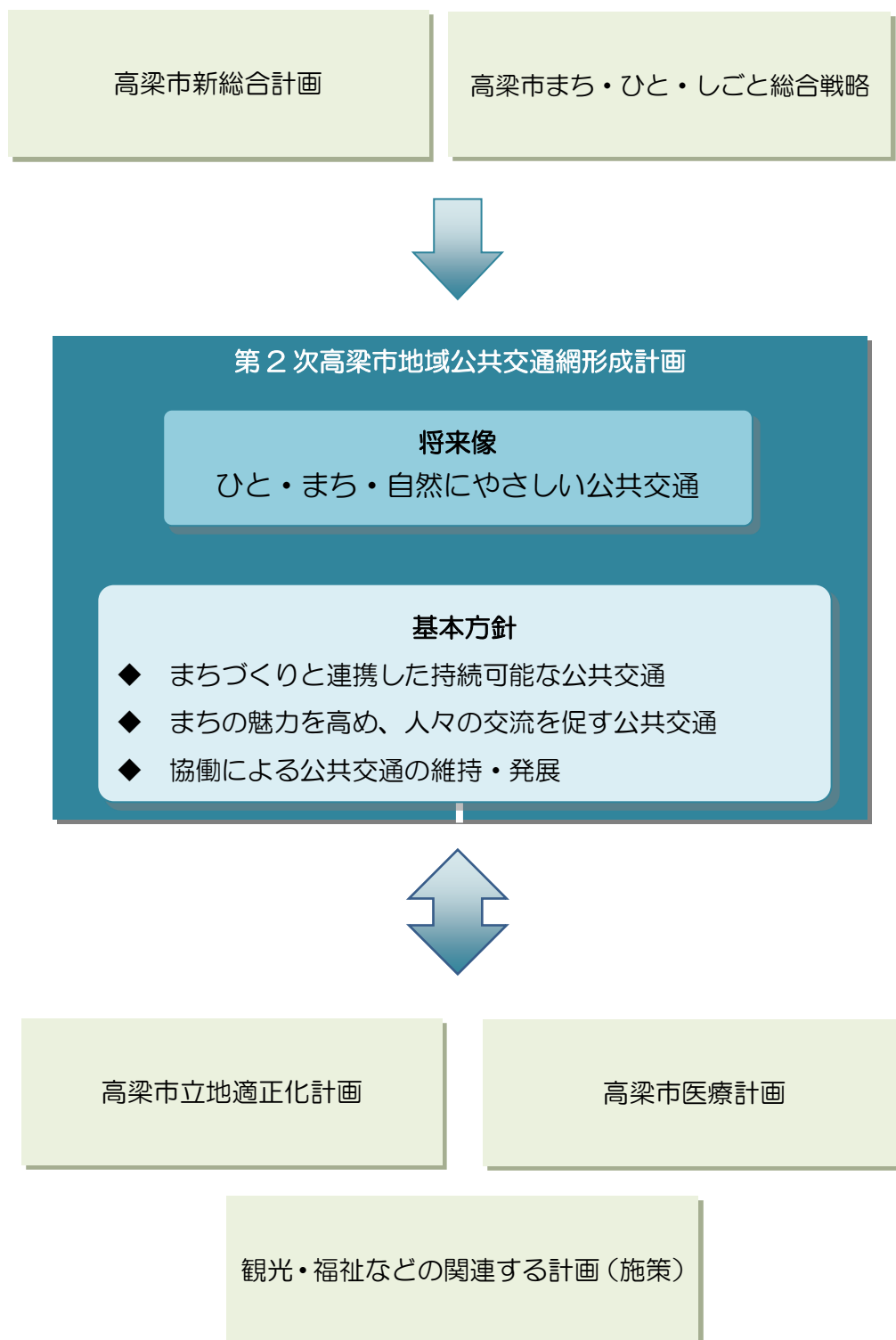
- 利用しやすい効率的な公共交通機関の推進

◆高梁市立地適正化計画

◆高梁市医療計画

2. 基本方針

高梁市新総合計画の目指す都市像や基本理念を踏まえるとともに、立地適正化計画等と連携しながら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みます。



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

令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

5. 計画の目標

基本方針	計画の目標	
基本方針1 まちづくりと連携 した持続可能な公 共交通	評価指標 1	公共交通に対する財政支出額
	具体的内容	公共交通に係る年間経費の抑制
	現在値	254,752 千円
	目標値	203,000 千円
	評価指標 2	高齢者などの交通弱者の移動手段確保
	具体的内容	タクシーを利用した移動手段の構築及び利用促進
	現在値	—
	目標値	実証期間を経て目標値を設定
	評価指標 3	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 ※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	3.09 (R1 住民アンケート)
	目標値	3.30

基本方針	計画の目標	
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	評価指標 1	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	27,095 人 (平成 30 年度)
	目標値	27,000 人
	評価指標 2	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等と連携した公共交通利活用事例数
	現在値	1 件
	目標値	3 件
	評価指標 3	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 (備中松山城シャトルバス、備中松山城観光乗合タクシー、備中松山城雲海展望台観光乗合タクシー、高梁市観光周遊タクシー)
	目標値	4 件

基本方針	計画の目標	
基本方針3 協働による公共交通の維持・発展	評価指標 1	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 12 回（平成 29 年度から令和元年度の 3 カ年の平均）
	目標値	年間 15 回
	評価指標 2	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などの公共交通を利用したいと思う人の割合
	現在値	54.7%（バス等利用意向回答者数／全回答者数：R1 住民アンケート）
	目標値	60%
	評価指標 3	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 142.6 人(平成 30 年度) 生活福祉バス・乗合タクシー：年間 13,393 人(平成 30 年度)
	目標値	路線バス：日輸送量 140 人 生活福祉バス・乗合タクシー：年間 13,000 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

(1) 公共交通運行事業

①バス事業者との連携協議による路線バスや生活福祉バスの運行路線の見直し	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 2 評価指標 1 市街地循環線の利用者数 基本方針 3 評価指標 1 公共交通に関する住民との情報・意見交換 基本方針 3 評価指標 3 公共交通の利用者数
【事業内容】 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは見直し基準により利用実態を詳細に把握した上で、低利用路線の廃止・減便、路線短縮等を行います。廃止・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。 ・生活福祉バスは見直し基準に従い廃止を含めた路線見直しを行います。 ・市街地循環線のダイヤを増便も含めて見直しし、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。 ・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。 ・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。 	
実施主体	高梁市、交通事業者、学校
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施

②スクールバスの混乗化、効率的な運行	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額
【事業内容】 <ul style="list-style-type: none"> ・スクール専用バスは学区の見直し等を考慮し、一般混乗化を進めます。 ・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バスは、安全性の確保とともに、利用実態や運行経費等を比較し、より効率的な運行を検討します。 	
実施主体	高梁市、交通事業者、学校
実施時期	令和 2～3 年度で検討・実施

③乗合タクシーの運行方法の変更	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 3 評価指標 3 公共交通の利用者数
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーは見直し基準に従い廃止を含めた見直しを行います。 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、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します。また、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。 	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	令和2年度に実施計画を策定し、段階的に実施

◎4 条路線バスなどの見直し基準

◆4条路線バス：	<u>収支率 30%未満</u>
◆生活福祉バス：	<u>1 便当たりの利用者数 3 人未満</u>
◆乗合タクシー：	<u>1 便当たりの利用者数 1.5 人未満</u>

※①～③の事業については、年次計画を定めて計画期間内に段階的に実施します。

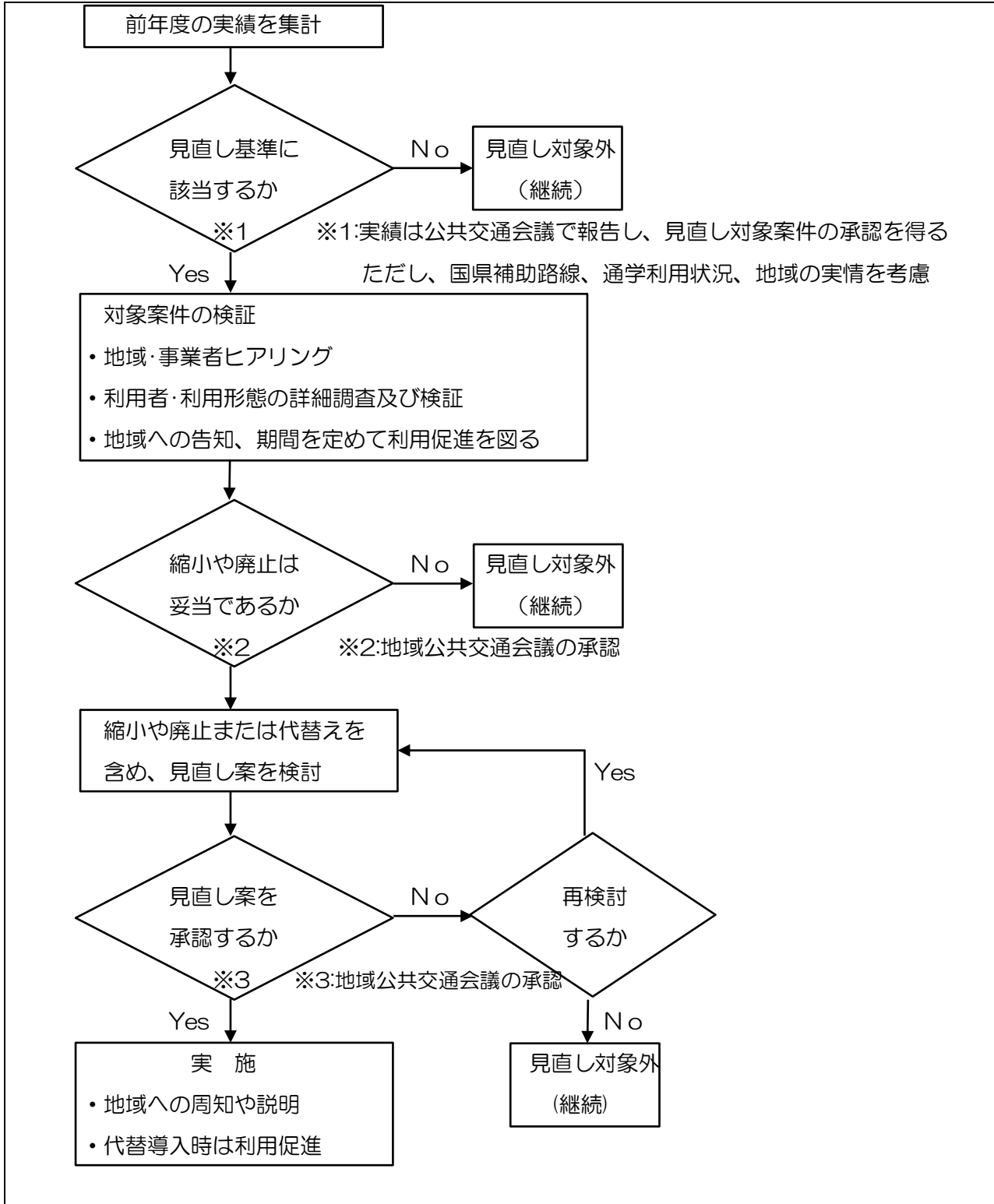
○見直し基準を下回った場合

[見直し基準]

◆4 条路線バス：収支率 30%未満

◆生活福祉バス：1 便当たりの利用者数 3 人未満

◆乗合タクシー：1 便当たりの利用者数 1.5 人未満



④災害に対する対応	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・早期復旧や代替え輸送、タイムラインの作成等について運行事業者と毎年度協議を行います。
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

⑤次世代型公共交通の研究（検討）	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度 基本方針 3 評価指標 2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転や予約システム、AI を中心とした次世代型の公共交通の導入(MaaS 等)について研究、情報収集を行います。導入に際しては本市の地勢や公共交通体系に見合うものなのか、十分に検討します。
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

（2）交通弱者支援事業

①タクシー等の活用に関する支援事業	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 1 評価指標 2 高齢者などの交通弱者の移動手段確保
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の交通弱者に対するタクシー利用助成制度を実施します。 ・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、地域の活動組織づくりに取り組みます。 ・NPO 法人等が行う公共交通空白地有償運送に関する支援や地域団体が運営するボランティア運送などへの技術的助言や、地域団体との協議を行います。
実施主体	高梁市、交通事業者、住民
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、実証期間を含め段階的に実施

(3) 利用促進事業

①公共交通案内ホームページ・パンフレットの作成	
関連する目標	基本方針 2 評価指標 1 市街地循環線の利用者数 基本方針 3 評価指標 3 公共交通の利用者数
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページの充実を図り、公共交通の利用を促進します。 ・JR とバスや乗合タクシーとの乗り継ぎ時刻を記載したパンフレット等を作成し、住民や学生に配布し公共交通の利用を促進します。 	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

②観光施設との連携	
関連する目標	基本方針 2 評価指標 3 観光施設と連携した公共交通の魅力高める取組
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・交通事業者は外国人向けの表記の充実等のインバウンド対応や公共交通の魅力発信に努めます。 ・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交通サービス（雲海タクシー（備中松山城）等）を展開します。 	
実施主体	高梁市、交通事業者、その他の関係主体
実施時期	毎年度実施

③地域医療計画との連携	
関連する目標	基本方針 2 評価指標 2 沿線の施設等と連携した公共交通の利活用
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域医療計画と連携して医療機関への通院手段の確保について検討します。 	
実施主体	高梁市、交通事業者、その他の関係主体
実施時期	毎年度実施

④免許返納の促進	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 2 高齢者などの交通弱者の移動手段確保
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許自主返納への付加価値を設ける事業を検討します。
実施主体	高梁市、交通事業者、住民
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施

⑤交通拠点機能の向上	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 成羽複合施設の完成に合わせ、成羽バスセンターの移設を行います。 ・ 交通事業者において、停留所や待ち合い施設などのバリアフリーを含めた環境整備に努めます。
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施 ※成羽バスセンターの移設は令和 2 年度

(4) マネジメント系事業

①モニタリングの実施	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度 基本方針 3 評価指標 1 公共交通に関する住民との情報・意見交換 基本方針 3 評価指標 2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
【事業内容】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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、住民アンケート等を実施し、公共交通利用状況、ニーズ、満足度等を調査します。 ・ 公共交通の現状を積極的に情報提供し、公共交通利用者やまちづくり団体、地域と意見交換会を実施します。
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施 ※令和 6 年度に住民アンケート実施

②評価・検証および改善実施	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 3 地域公共交通サービスに関する満足度 基本方針 3 評価指標 1 公共交通に関する住民との情報・意見交換 基本方針 3 評価指標 2 バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> 再編路線等の利用者や地域を対象としたアンケート調査や意見交換会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。 乗務員研修を実施し、交通事故のない安全な運行、時間どおりの運行（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。 路線バスや乗合タクシー乗務員を対象に接客マナー向上研修を実施しサービスレベルの向上を図ります。 	
実施主体	高梁市、交通事業者
実施時期	毎年度実施 ※令和 6 年度に計画の全体評価実施

③事業者への支援	
関連する目標	基本方針 1 評価指標 1 公共交通に対する財政支出額 基本方針 1 評価指標 2 高齢者などの交通弱者の移動手段確保
【事業内容】	
<ul style="list-style-type: none"> 現行の事業者への支援の在り方を検討するとともに、新たに 2 種免許取得や事業所開設等に対する支援を行います。 規制緩和等について国・県に対し、積極的に意見交換や要望を行います。 	
実施主体	高梁市、交通事業者、その他の関係主体
実施時期	令和 2 年度に実施計画を策定し、段階的に実施 ※意見交換等は毎年度実施

事業一覧

事業		実施主体				
		高梁市	交通事業者	住民	学校	その他の関係主体
(1) 公共交通運行事業	①事業者との連携協議による路線バスや生活福祉バスの運行路線の見直し	○	○		○	
	②スクールバスの混乗化	○	○		○	
	③ふれあいタクシーの運行方法の変更	○	○			
	④災害に対する対応	○	○			
	⑤次世代型公共交通の研究（検討）	○	○			
(2) 交通不便者支援事業	①タクシーの活用に関する支援事業	○	○	○		
(3) 利用促進事業	①公共交通案内ホームページ・パンフレットの作成	○	○			
	②観光施設との連携	○	○			○
	③地域医療計画との連携	○	○			○
	④免許返納の促進	○	○	○		
	⑤交通拠点機能の向上	○	○			
(4) マネジメント系事業	①モニタリングの実施	○	○			
	②評価・検証および改善実施	○	○			
	③事業者への支援	○	○			○

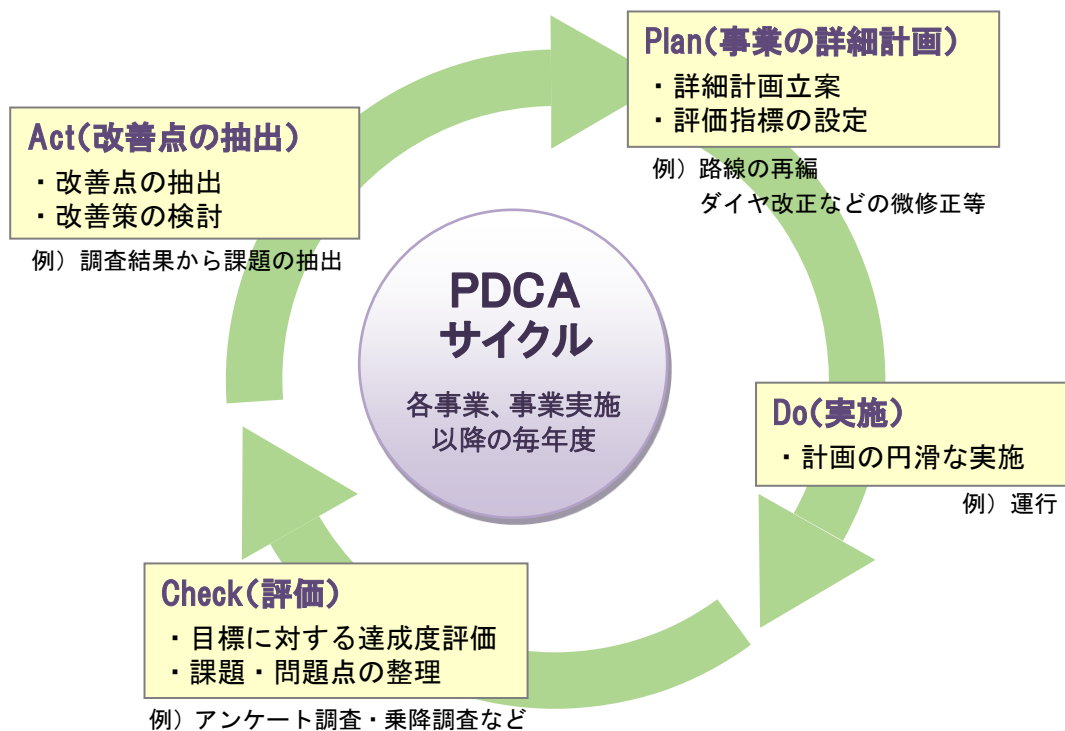
7. 計画の目標と評価

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も考えられ、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。

事業実施におけるPDCAサイクル



計画目標評価

基本方針	計画の目標	評価 時期	評価するためのデータ
基本方針1 まちづくりと連携した 持続可能な公共交通	公共交通に対する財政支出額	毎年	住民基本台帳人口 市の保有するデータ
	高齢者などの交通弱者の移動手段確保	毎年	市の保有するデータ
	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
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	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
	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
基本方針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	毎年	市の保有するデータ
	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
	公共交通の利用者数	毎年	交通事業者の保有するデータ 市の保有するデータ

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。

●MaaS（Mobility as a Service）

出発地から目的地までの移動ニーズに対し、最適な移動手段に係る検索、予約、決済をスマートフォンアプリでシームレスに実現するもの。

●交通弱者

年少者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず自家用の交通手段がないため、公共交通機関に頼らざるを得ない人。

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、地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)の作成に関する協議及び形成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輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市運営有償運送に関する事項
- (3) 形成計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (4) 形成計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 形成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人以内とし、次の各号に掲げる者について市長が委嘱又は任命する。

- (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) 道路管理者
- (7) 鉄道事業者
- (8) 学識経験者
- (9) 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号の選任に当たっては、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、専門部会をおく。

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人置く。

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。

附 則(平成23年3月31日告示第106号)

この告示は、平成23年4月1日から施行する。

附 則(平成27年7月30日告示第160号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(平成29年8月23日告示第154号)

この告示は、平成29年8月25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	備北バス株式会社	代表取締役	政 森 毅	
	備北タクシー株式会社	代表取締役	小 野 伸 一 郎	
// 第2号	私鉄中国地方労働組合 備北バス支部	執行委員長	新 屋 一 男	
// 第3号	高梁地域まちづくり協議会	会長	東 志 津 夫	
	有漢地域まちづくり協議会	会長	植 木 哲 夫	
	成羽地域まちづくり協議会	会長	成 清 勝 己	
	川上地域まちづくり協議会	会長	山 本 榮 三	
	備中地域まちづくり協議会	会長	村 上 一 成	副会長
	高梁市民生委員・児童委員協議会		湯 浅 美 登 里	
// 第4号	公募		鳴 川 忠 男	
	公募		清 水 美 保 子	
// 第5号	高梁市	副市長	藤 澤 政 裕	会長
// 第6号	岡山県備中県民局建設部 高梁地域管理課	課長	東 山 正 明	
// 第7号	西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社企画課	課長	久 保 聡 志	
// 第8号	岡山大学大学院 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	主席運輸企画専門官	石 田 剛 史	専門員
	岡山県県民生活部 県民生活交通課	副参事	末 尾 正 樹	専門員
	岡山県高梁警察署 交通課	課長	枳 穀 真 一 郎	専門員

第2次高梁市地域公共交通網形成計画

発行日 令和2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 番地

電話 0866-21-0254
