

令和6年度 第4回高梁市地域公共交通会議次第

日時：令和6年1月31日（金）14：00～

場所：高梁市図書館4階多目的室

1. 開 会

委員名簿 資料1

2. 会長あいさつ

3. 会議

議事1：福祉有償運送の料金変更について

資料2

議事2：高梁市地域公共交通計画の策定について

資料3

4. その他

※今後の予定等について

※その他

5. 閉 会

高梁市地域公共交通会議 委員名簿

資料 1

委員任期: 令和5年8月25日～令和7年8月24日

区 分	所 属	氏 名	備考
一般旅客自動車運送事業者の代表	備北バス株式会社 代表取締役	政 森 毅	
	中鉄北部バス株式会社 営業部部長代理	清 水 亨	
	備北タクシー株式会社 代表取締役	小 野 伸 一 郎	
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	私鉄中国地方労働組合 備北バス支部執行委員長	植 田 寿 行	
住民代表	高梁地域まちづくり協議会 会長	丸 山 英 明	
	有漢地域まちづくり協議会 会長	植 木 哲 夫	副会長
	成羽地域まちづくり協議会 副会長	東 健 次	
	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	岡 崎 重 登	
	高梁市民生委員児童委員協議会	湯 浅 美 登 里	
利用者代表	公募	鳴 川 忠 男	
	公募	清 水 美 保 子	
市の職員	政策監	内 田 弘 樹	会長
道路管理者	岡山県備中県民局建設部 高梁地域維持補修課 課長	柴 田 昇	
鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部岡山支社 地域交通課長	栃 折 太 介	
学識経験者	岡山大学学術研究院 環境生命自然科学学域 教授	橋 本 成 仁	
国の関係者	中国運輸局岡山運輸支局 首席運輸企画専門官	吉 田 奈 美	
県の関係者	岡山県県民生活部 県民生活交通課 副参事	原 弘 好	
警察関係	岡山県高梁警察署 交通課 課長	河 合 利 隆	

(敬称略)

福祉有償運送の料金変更について

(高梁市福祉移送サービス事業)

1. 運送主体(名称、住所、代表者の氏名)

名 称：高梁市
 住 所：高梁市松原通2043番地
 代表者の氏名：高梁市長 石田 芳生

2. 運送料金の変更内容

＜変更前＞利用時間30分を1単位(最初の30分までを1単位とし、それ以降は15分未満は切り捨て、15分以上は切り上げとする。)とし、1単位500円とする。ただし、福祉移送サービス利用中、車輛の運転を伴わない時間(待ち時間)は、その2分の1を利用時間とする。

＜変更後＞利用時間15分を1単位とし、1単位250円とする。(最初の15分までを1単位とし、それ以降は1分以上15分までを次の1単位とする。)

	変更後	変更前	
1単位時間	走行時間、待ち時間とも	走行時間	待ち時間
	15分	30分	60分
利用料金	250円	500円	
端数処理	1分以上切り上げ	15分未満切り捨て 15分以上切り上げ	
年会費	2000円	1000円	

※利用料金の改定期日は、令和7年10月1日からとする。

ただし、年会費は令和8年度から変更する。

別表

人工透析患者用料金表（１回当たり利用料）

区 域	区 分	変更後	変更前
高梁（本 庁）地域	本庁区域（大久保、玉坂、山の上、檜井を除く。） 津川、玉川、落合地域市民センター（福地・原田を除く。）区域	1,000 円	750 円
	本庁区域のうち大久保、玉坂、山の上、檜井 松原、高倉、川面、巨瀬、落合地域市民センター（福地・原田）区域	1,500 円	1,250 円
	中井、宇治地域市民センター区域	1,750 円	1,500 円
有漢地域	全域	1,500 円	1,250 円
成羽地域	下原、成羽、日名、佐々木、小泉	1,500 円	1,250 円
	吹屋、中野、布寄、坂本	1,750 円	1,500 円
川上地域	地頭、領家	1,750 円	1,500 円
	七地、三沢、仁賀、上大竹、下大竹、高山市、高山	2,000 円	1,750 円
備中地域	布瀬、黒鳥、田原	1,750 円	1,500 円
	布賀、長谷、平川、湯野、西山	2,000 円	1,750 円

3. 変更理由

最低賃金の引き上げに伴う人件費の上昇、燃料費等の高騰により事業運営に係る経費の増加が著しく、公費負担の割合が年々増加している状況であること。

高梁市行財政改革推進本部会議の評価において、利用者負担の適正化に努めるよう指摘されている。

本年度より、福祉有償運送の料金の目安がタクシー上限運賃のおおむね8割の範囲内に引き上げられたが、本市の利用料は平成10年事業開始以降、長年据え置いており、タクシー運賃の最大5%となっており、特に長距離になるほど差が大きく開いているため。

変更前の待ち時間は、走行時間の2分の1の料金としているが、人件費にかかる費用は走行時間、待ち時間ともに同額の費用であり、この差額分を全て市費で負担しているため、利用者へ一部負担を求めるもの。

【収支状況】

	費目	R元	R2	R3	R4	R5	R6(予算)
収入	会費	356,000	381,000	404,000	421,000	416,000	390,000
	市委託料	28,000,000	30,725,745	31,571,762	32,794,721	32,634,492	41,100,000
	共同募金配分金他	35,940	0	500,000	0	7,790	0
	利用料	6,995,500	6,753,500	7,082,500	7,611,750	7,969,500	7,864,000
	計	35,387,440	37,860,245	39,558,262	40,827,471	41,027,782	49,354,000
支出	人件費 (社協人件費)	10,349,636	11,386,000	11,404,000	11,480,000	11,622,011	11,867,000
	事業費(移送費用)	24,483,076	26,220,267	26,570,351	27,789,274	29,122,207	37,111,000
	事務費 (社協事務費)	279,278	253,978	156,149	252,337	283,564	376,000
	車両運搬具取得	0	0	1,427,762	1,305,860	0	0
	計	35,111,990	37,860,245	39,558,262	40,827,471	41,027,782	49,354,000

移送車両(台)	25	24	20	20	20	20
運転ボランティア (人)	66	68	66	67	67	67
会員数(人)	356	381	405	421	419	390
うち透析(人)	29	26	27	32	37	—
利用延人数(人)	3,944	3,895	4,194	4,722	4,901	—
うち透析(人)	2,467	2,415	2,823	3,207	3,387	—

4. 積算根拠

	R5	R6 予算	案①	案②	案③
利用料単価 (1 単位)	500(30 分)		250 (15 分まで)	350 (15 分まで)	500 (15 分まで)
事業費全体	41,027,782	49,354,000	49,354,000		
市委託料	32,634,492	41,100,000	34,903,941	33,193,491	31,787,691
利用料	7,969,500	7,864,000	9,297,750	11,008,200	12,414,000
改定による比較 (R5 比較)		-8,465,508	-2,269,449	-558,999	846,801

- ・現行は、運行1単位30分（1～44分）、待ち時間60分（1～89分）としており、1単位の走行距離に開きがあるため、近距離ほど重負担となっている。
- ・運転者の人件費単価引き上げ分の差をR5とR6の差額と見込み、利用料単価の変更により試算した。
- ・単価500円（15分まで）とした場合、増加分を利用料で充足することができるが、急激な利用者負担増となるため、段階的に改定する。
- ・年会費にかかる経費については、利用がない場合でも発生する経費の一部を求める。

5. タクシー料金との比較

時間制料金

時間	15 分まで	30 分まで	45 分まで	1 時間まで
現行料金	500 円	500 円	1000 円	1000 円
変更後	250 円	500 円	750 円	1000 円
タクシー	1540 円	3080 円	4620 円	6150 円
8割	1230 円	2460 円	3690 円	4920 円

時間	1 時間 15 分 まで	1 時間 30 分 まで
現行料金	1500 円	1500 円
変更後	1250 円	1500 円
タクシー	7690 円	9230 円
8割	6150 円	7380 円

時間制部分（待料金）

時間	15 分まで	30 分まで	45 分まで	1 時間まで
現行料金	500 円	500 円	500 円	500 円
変更後	250 円	500 円	750 円	1000 円
タクシー	500 円	1400 円	2200 円	3100 円
8割	400 円	1120 円	1760 円	2480 円

時間	1 時間 15 分 まで	1 時間 30 分 まで	1 時間 45 分 まで	2 時間まで
現行料金	500 円	500 円	1000 円	1000 円
変更後	1250 円	1500 円	1750 円	2000 円
タクシー	4000 円	4800 円	5700 円	6500 円
8割	3200 円	3840 円	4560 円	5200 円

時間	2 時間 15 分 まで	2 時間 30 分 まで	2 時間 45 分 まで	3 時間まで
現行料金	1000 円	1000 円	1500 円	1500 円
変更後	2250 円	2500 円	2750 円	3000 円
タクシー	7400 円	8300 円	9100 円	10000 円
8割	5920 円	6640 円	7280 円	8000 円

時間	3 時間 15 分 まで	3 時間 30 分 まで	3 時間 45 分 まで	4 時間まで
現行料金	1500 円	1500 円	2000 円	2000 円
変更後	3250 円	3500 円	3750 円	4000 円
タクシー	10800 円	11700 円	12600 円	13400 円
8割	8640 円	9360 円	10080 円	10720 円

時間	4 時間 15 分 まで	4 時間 30 分 まで	4 時間 45 分 まで	5 時間まで
現行料金	2000 円	2000 円	2500 円	2500 円
変更後	4250 円	4500 円	4750 円	5000 円
タクシー	14300 円	15200 円	16000 円	16900 円
8割	11440 円	12160 円	12800 円	13520 円

道路運送法施行規則（抜粋）

（昭和 26 年運輸省令第 75 号）

（旅客から収受する対価の基準）

第五十一条の十五

法第七十九条の八第二項の旅客から収受する対価の基準は、次のとおりとする。

- 一 旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であると認められること。
- 二 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。
- 三 当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、地域公共交通会議等において協議が調っていること（第五十一条の七第二号に該当する場合にあつては、当該運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、同号の地域公共交通計画において当該対価が定められていること。）。

福祉移送サービス料金改定のお知らせ

福祉移送サービス事業は、令和7年10月1日から利用料金を改定させていただくことになりました。身体が不自由な方々の外出手段として、福祉の向上を目的に事業開始以降1度も料金改定しておりませんでした。人件費及び物価の上昇に対応しきれない状況にあります。今後は段階的に料金を見直しますので、何卒ご理解の程よろしくお願い申し上げます。

(改定内容)

○利用料金

	現 行	令和7年10月1日から
走行時間	30分につき 500円	15分につき250円
待ち時間	1時間につき 500円	(走行・待ち時間とも)

○人工透析医療を受けている方の利用料金

地域	区 域	現 行	令和7年 10月1日 から
高梁	本庁区域（大久保、玉坂、山の上、檜井を除く） 津川、玉川、落合町阿部	750円	1,000円
	本庁区域（大久保、玉坂、山の上、檜井） 松原、高倉、川面、巨瀬、落合町福地、落合町原田	1,250円	1,500円
	中井、宇治	1,500円	1,750円
有漢	全域	1,250円	1,500円
成羽	下原、成羽、日名、佐々木、小泉	1,250円	1,500円
	吹屋、中野、布寄、坂本	1,500円	1,750円
川上	地頭、領家	1,500円	1,750円
	七地、三沢、仁賀、上大竹、下大竹、高山市、高山	1,750円	2,000円
備中	布瀬、黒鳥、田原	1,500円	1,750円
	布賀、長谷、平川、湯野、西山	1,750円	2,000円

○年会費

現 行	令和8年度から
1,000円	2,000円

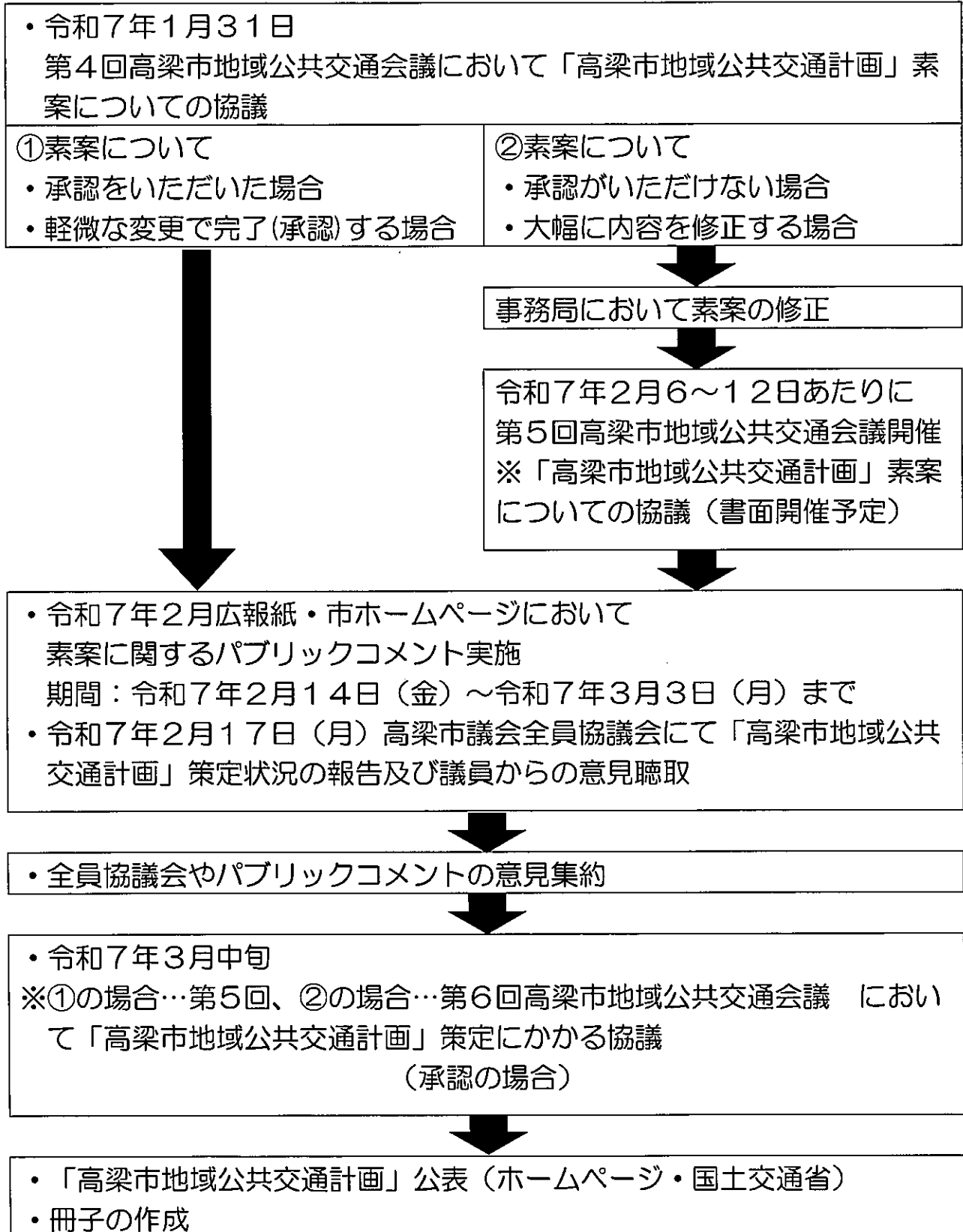
(お問い合わせ先)

料金改定について → 高梁市健康福祉部福祉課 ☎ (0866) 21-0265

サービス利用について → 社会福祉法人
高梁市社会福祉協議会

地域福祉課	☎ (0866) 22-7243
有漢支所	☎ (0866) 57-3218
成羽支所	☎ (0866) 42-2005
川上支所	☎ (0866) 48-9770
備中支所	☎ (0866) 45-3131

＜令和6年度高梁市地域公共交通会議の今後の予定＞



高梁市地域公共交通計画（案）

令和7年1月

高梁市

目次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
第2章 地域の現状	2
1. 位置・地勢	2
2. 人口・世帯	3
3. 通勤・通学流動	5
4. 移動目的地となる施設の分布	6
第3章 まちづくりの方向性	8
1. 上位計画	8
2. 関連計画	10
第4章 地域公共交通の現状	13
1. 公共交通体系	13
2. タクシー・スクールバス	22
3. 公共交通利用に関する補助	24
4. 公共交通関連財政支出	25
5. 第2次高梁市地域公共交通網形成計画の進捗状況	26
第5章 地域公共交通の利用状況と住民意識調査	28
1. 調査概要	28
2. 調査結果	29
第6章 地域公共交通の課題と計画の理念・目標	36
1. 地域公共交通の課題	36
2. 計画の基本理念	39
3. 計画の基本目標	40
第7章 計画の目標を達成するために実施する事業	41
1. 施策体系	41
2. 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性	42
3. 実施する事業	44
4. 計画の達成状況を評価する指標	54
5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール	55
資料	57
高梁市地域公共交通会議設置要綱	57
高梁市地域公共交通会議構成員名簿	60

第1章 はじめに

1. 計画策定の趣旨

人口減少や少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の拡大により生活様式が変化し、全国的に地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増していますが、学生や車を持たない高齢者にとって、地域公共交通の維持・確保は必要不可欠です。

また、移動ニーズの多様化により求められるサービスも様々である一方、公共交通サービスの担い手も慢性的に不足しているため、今の時代に合った本市の地域公共交通の在り方を模索していく必要があります。

令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、地域の輸送資源を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」（法定計画）の策定が地方公共団体の努力義務となりました。さらに、令和5年の改正では、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働による「共創」を通じ、利便性・持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークを「リ・デザイン」（再構築）する必要性が示されました。

こうしたことを受け、高梁市では、本市を取り巻く社会状況の変化や地域公共交通の課題を把握し、市民の移動手段を維持・確保するとともに、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、高梁市地域公共交通計画を策定します。

2. 計画の区域

高梁市全域とします。

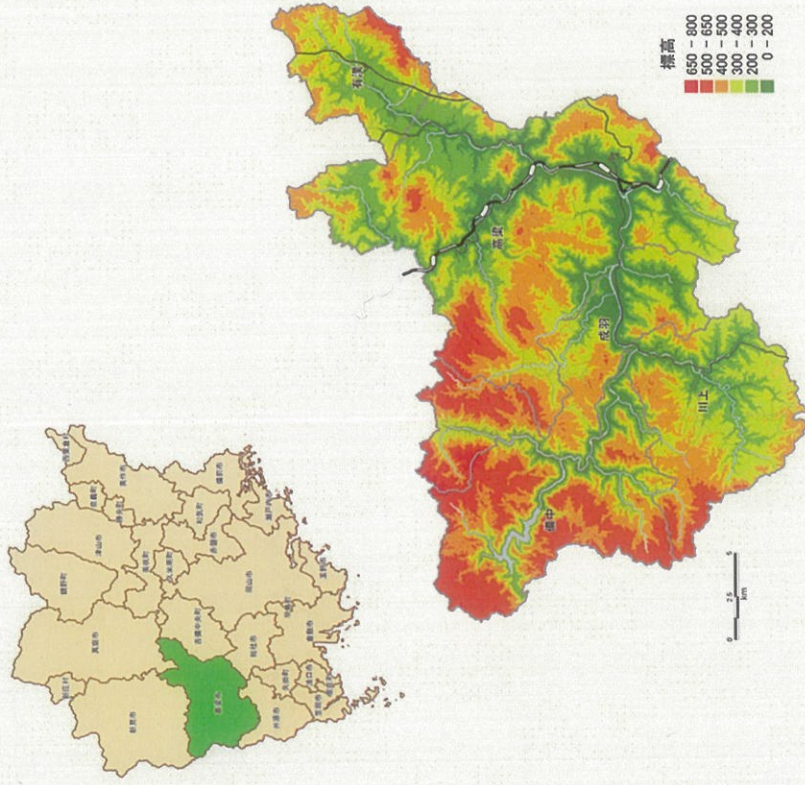
3. 計画の期間

令和7年4月～令和14年3月までの7年間とします。

第2章 地域の現状

1. 位置・地勢

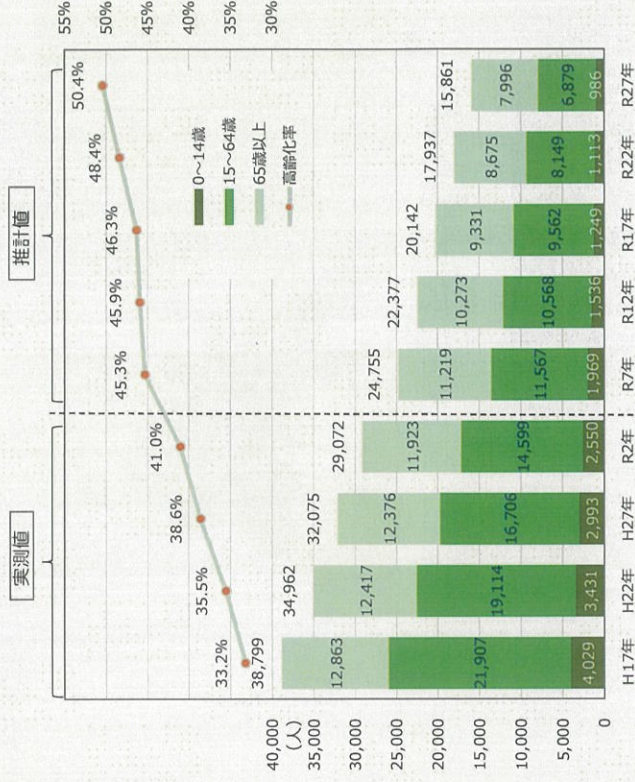
- 高梁市は、岡山県の中西部に位置し、東は吉備中央町、西は広島県庄原市、神石高原町、南は井原市、総社市、北は新見市、真庭市と接しています。
- 市の中央部には県下三大河川のひとつ、高梁川が南北に貫流し、高梁川、成羽川及び有漢川の流域の平地に市街地が広がり、その他は、急峻な傾斜部及び起伏が激しい高原部に集落が点在しています。



▲高梁市の位置・地勢

2. 人口・世帯

- 令和2年の年勢調査人口は約29,100人と、平成22年からの10年間で約5,900人減少しており、令和12年には約6,700人(23%)減少して約22,400人になると予想されています。
- 老年人口は令和2年11,923人で平成22年から約500人減少、令和12年には約1,700人(14%)減少し約10,300人になると予想されます。
- 年少人口は令和2年2,550人で平成22年から約900人減少、令和12年には約1,000人(40%)減少し、約1,500人になると予想されます。
- 令和2年の高齢化率は41.0%と、平成22年からの10年間で5.5ポイント上昇しており、今後も上昇が見込まれます。



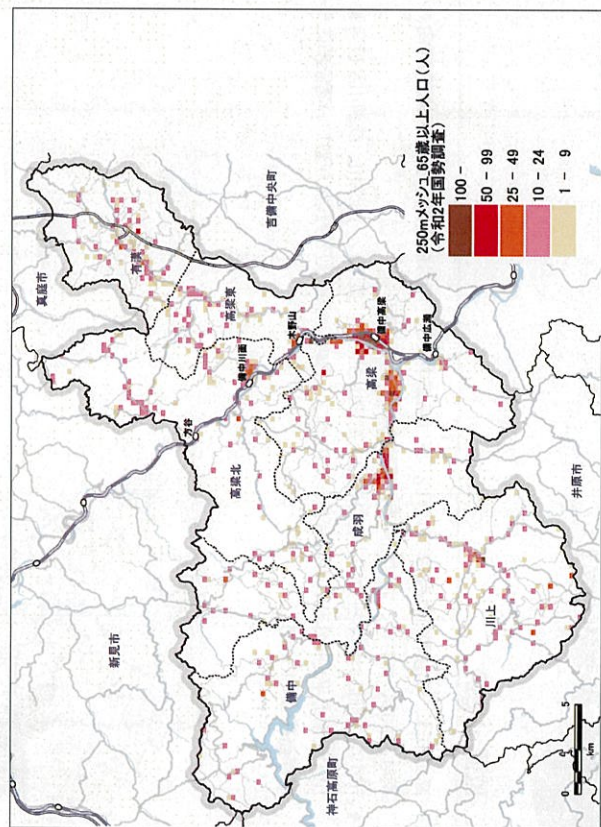
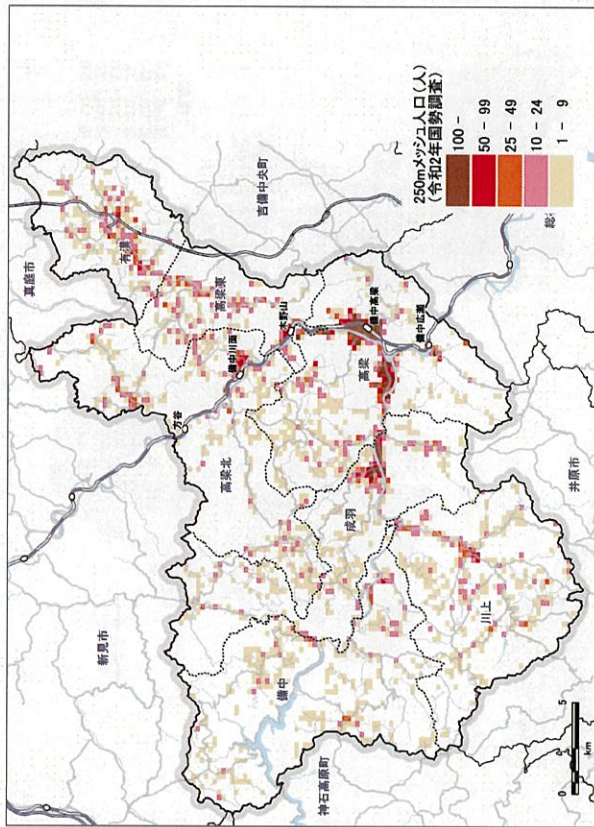
資料：国勢調査・国立社会保障人口問題研究所将来推計①

▲人口・高齢化率の推移と将来推計

▼世帯数の推移

	全世帯 (一般世帯)	高齢者世帯	65歳以上の単身世帯	夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦のみ世帯
H22年	14,077世帯(100%)	4,121世帯(29%)	1,998世帯(14%)	2,123世帯(15%)
H27年	13,431世帯(100%)	4,106世帯(31%)	2,075世帯(15%)	2,031世帯(15%)
R2年	12,838世帯(100%)	4,166世帯(32%)	2,175世帯(17%)	1,991世帯(16%)
H22年比	△ 1,239世帯(△9%)	45世帯(1%)	177世帯(9%)	△ 132世帯(△6%)

資料：令和2年国勢調査



3. 通勤・通学流動

市内在住の就業者・通学者は減少傾向となっていますが、令和2年の数値を見ると、81.5%が市内に通勤・通学しています。流出は2,441人、流入は4,569人で、流入超過となっています。また、その推移を見ても、流入率が増加する傾向にあります。

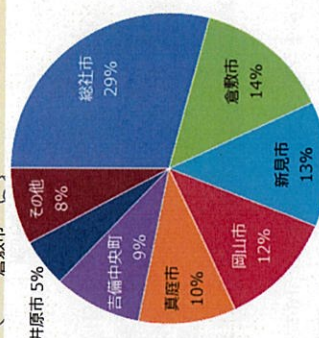
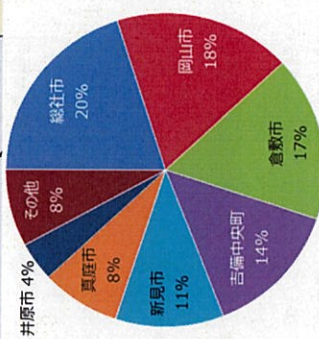
流出・流入先は総社市・岡山市・倉敷市が上位を占めており、これら県南3市との関係性の強さがうかがえます。

1

▼高梁市に係る通勤・通学流動（15歳以上）

年度	A 市内在住 の就業者・ 通学者 (人)	流出 (A-C)		B 市内へ通 う就業者・ 通学者 (人)	流入 (B-C)		B/A 就業者・通 学者比率 (%)	C 市内在住で市内 に通勤・通学	
		就業者・ 通学者 (人)	流出率 (%)		就業者・ 通学者 (人)	流入率 (%)		人数 (人)	割合 (%)
H17	18,441	2,736	14.8	19,341	3,636	18.8	104.9	15,705	85.2
H22	18,719	2,924	15.6	20,514	4,562	22.2	109.6	15,627	83.5
H27	16,908	2,589	15.3	19,118	4,760	24.9	113.1	14,037	83.0
R2	15,288	2,441	16.0	17,508	4,569	26.1	114.5	12,467	81.5

資料：国勢調査



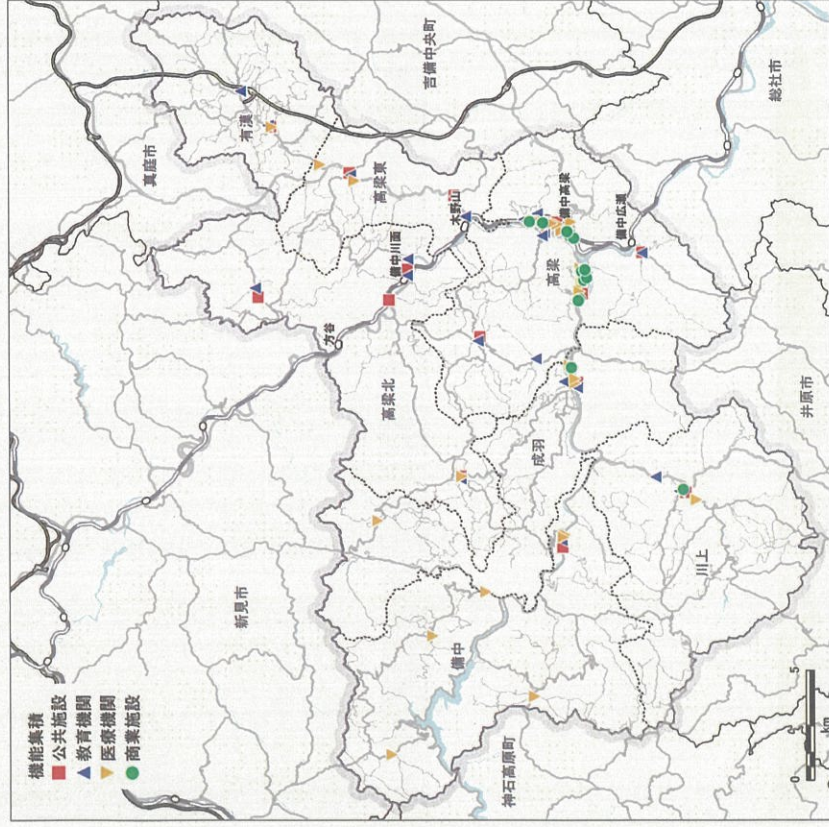
令和2年国勢調査

▲高梁市に係る通勤・通学流動（15歳以上）

4. 移動目的的地となる施設の分布

4-1 主要施設

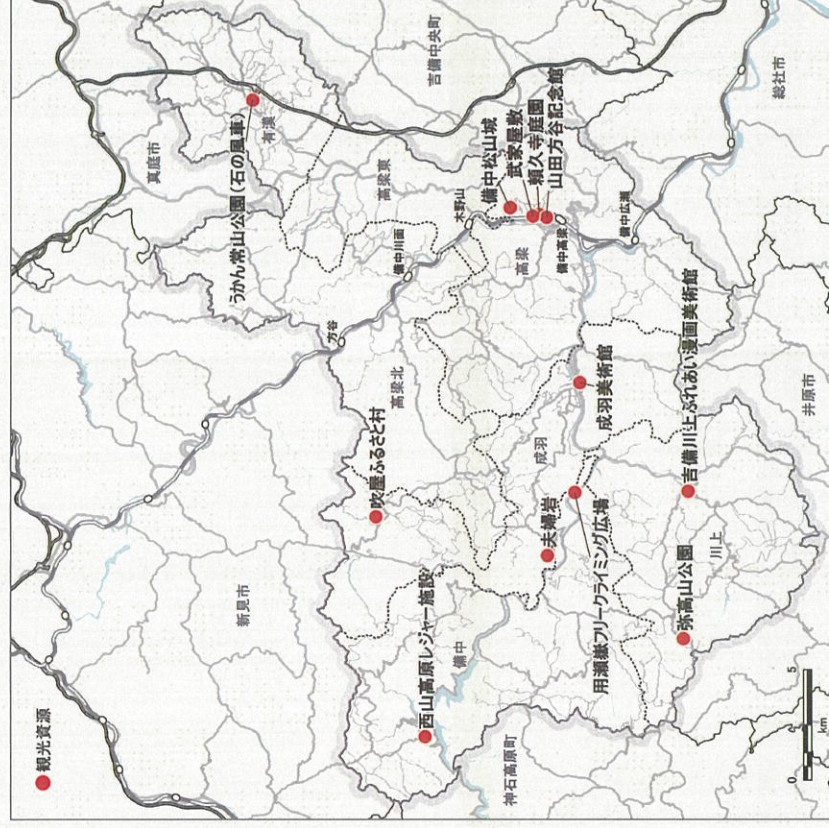
医療機関、商業施設、高校の多くは、備中高梁駅周辺の中心市街地に集積しているとともに、落合小学校周辺の国道 313 号沿いには商業施設が、成羽地域局周辺には医療機関が集積しています。福祉施設やその他の公共施設は、市全域に広く分布しています。



▲主要施設の立地

4-2 観光資源

観光施設は、市内全域に広く分布しています。



▲観光資源分布

第3章 まちづくりの方向性

1. 上位計画

1-1 高梁市総合計画（令和3年3月）

都市像・基本理念・基本方針・施策展開

【都市像】

健康都市 たかはし

【まちづくりの基本理念】

“つながり”から創る心豊かなまちづくり

【基本方針】

1. 地域産業・地域資源を活かした活力あるまち
2. 美しい自然環境と快適な生活基盤が調和した安心・安全のまち
3. 心のつながりを大切に支え合い助け合う健康のまち
4. たくましく豊かな心を未来へつなぐ学びのまち
5. 多様な主体との連携・協働による持続可能なまち

【施策体系】

基本方針	政策	施策
1	1. 地域産業の振興と安心して働ける環境づくりを進めます	①農林水産業の振興 ②農山村の振興 ③軽工業の振興 ④新たな産業の創出と雇用環境の充実
	2. 観光交流人口を拡大し賑わいあるまちづくりを進めます	①観光の振興
2	1. 自然を守り環境にやさしいまちづくりを進めます	①環境保全対策の推進 ②循環型社会の形成
	2. 安心・安全なまちづくりを進めます	①生活安全対策の充実
	3. 都市機能の維持と快適な住環境の整備を進めます	①都市機能の維持・確保 ②公共交通手段の確保 ③社会インフラの充実
3	1. 健康で心豊かに暮らせる環境を整えます	①健康づくりの推進 ②地域包括ケアシステムの推進 ③地域医療体制の充実 ④感染症対策の推進
	2. 安心して子どもが生まれ育つことができる環境を整えます	①子育て支援の充実
	3. みんなで支え合い助け合う地域福祉活動を進めます	①障害者（児）福祉の充実 ②高齢者福祉の充実 ③地域福祉活動の推進
4	1. 心身ともにたくましい子どもが育つ学校教育を進めます	①学校教育の充実 ②教育体制・環境の整備

	生涯学習の機会を広く文化・スポーツの振興を図ります	①生涯学習の推進 ②文化財の保存と活用 ③スポーツの振興
	人権を大切にすると共生のまちづくりを進めます	①人権尊重・男女共同参画社会の実現 ②多文化共生社会の実現
5	1. 市民が主役のまちづくりを進めます 2. 産学官民連携のまちづくりを進めます 3. 持続可能な行政運営を行います	①市民が主役のまちづくりの推進 ②公聴広報の推進 ③学園文化都市づくりの推進 ④時代に対応した行政経営の確立

施策の展開方針

②公共交通手段の確保

利用しやすい効率的な公共交通を維持するとともに、公共交通機関の利用促進を図ります

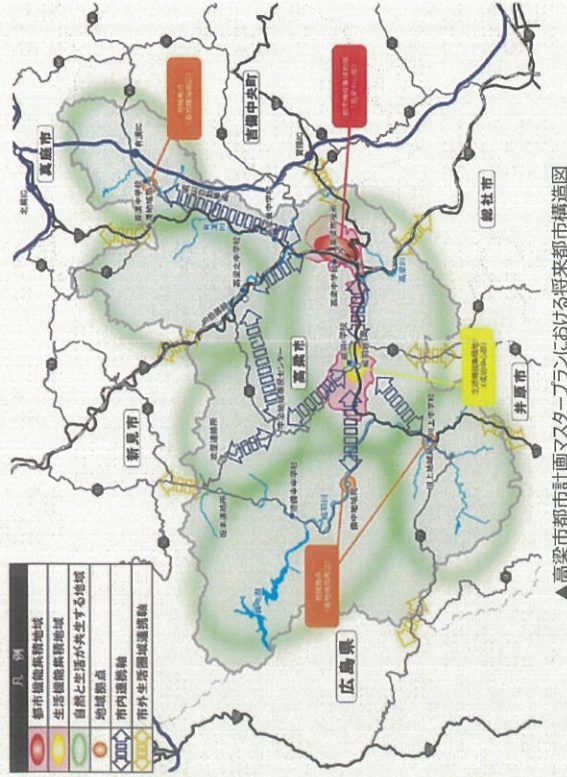
- 公共交通の満足度向上に向けて、住民のニーズを取り入れながら事業者と連携し、それぞれの地域の実情に即した交通手段を導入していきます。
- 幹線となる路線バスの低利用路線の見直しと高利用路線の拡充、枝線となる生活福祉バス、乗合タクシーの運行見直し基準による路線廃止を含めた再編や、一般タクシーを公共交通として位置づける新たな施策を取り入れるなど、より利用しやすい公共交通の整備を進めます。
- 鉄道を利用しやすい路線バス等のダイヤ編成や、備中高梁駅周辺の総合的な利便性の向上を推進します。

2. 関連計画

2-1 高梁市都市計画マスタープラン（令和5年）

① まちづくりの基本理念と将来都市構造

基本理念 備中高梁の歴史・文化を受け継ぐ持続可能なまちづくり



② 公共交通に関する整備方針

分野別まちづくりの方針2 都市交通において、公共交通の充実として、4つの整備方針を掲げています。

① 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- ・備中高梁駅と高梁バスセンターを基点として、「成羽病院周辺」「川上地域地区（川上地域局）」の3つを「交通拠点」として地域公共交通網を整備します。
- ・鉄道・バス等の公共交通は、高齢者や子どもにとって重要な交通機関であるとともに、環境負荷の小さい移動手段であるため、地域特性に即し、路線網や駅などの拠点の充実やサービスの向上を図り、誰もが快適に利用でき、環境にやさしい交通体系の確立を目指します。

② 市民ニーズをふまえた公共交通の再編

- ・通院や買い物等を基本とした生活圏において、「交通拠点」を位置付け、地域公共交通網の再編に取り組みます。
- ・路線バスに対する補助金や生活福祉バスの運行経費などの行政負担は増加傾向にある一方で、人口減少に伴い、利用者は減少傾向となっており、財政の負担が増加しています。財政負担を軽減させるため、縮小均衡を前提とした経費削減に取り組みます。

整備方針

2-2 その他関連計画

その他の関連計画における公共交通に関する施策・方向性は以下のとおりです。

計画名	公共交通に関する施策・方向性
高梁市高齢者保健福祉計画 第9期介護保険事業計画 (令和6年3月)	2 地域福祉と社会参加の充実 ③福祉移送サービス事業等 ・高齢者及び障害者のうち、バス・タクシーなどの利用が困難な人を対象に、予約型乗合いタクシーや福祉移送サービスなどで高齢者の外出支援を行います。また、運転ボランティアの確保に努めるとともに、より利用しやすいサービス提供体制を構築します。 3 安全・安心な住環境の確保 (1) 高齢者等を取り巻く社会環境の変化 ①移動対策の整備 高齢者を含め交通弱者の交通・移動対策として、現在運行している生活福祉バス・予約型乗合いタクシー等については、利用状況を十分精査し適宜見直しを行いながら、交通空白地においてはタクシー利用助成制度等、より生活利便性の向上を図る手段を取り入れ、地域に適した持続可能な公共交通整備に努めます。
高梁市障害者福祉計画 (令和6年3月)	訪問系サービスの推進 電車、バス、タクシー等の各種運賃割引や助成制度の周知に努めます。 移動・交通手段の確保 ・障害のある人が外出しやすい環境を整えるため、自家用車の改造費助成や福祉車両の購入補助を行うとともに、施設のバリアフリー化の促進に努めます。 ・障害のある人の社会参加を促進するため、福祉移送サービスや外出ガイドヘルプ事業の充実を努めます。

- ・交通結節点においては、鉄道と路線バスや、路線バスと生活福祉バス・乗合タクシーとの接続向上を目指します。
- ・高校生の通学利用を促すため、通学定期券購入者への半額助成制度により、公共交通の利用を促進します。
- ・低利用バス路線においては、交通資源の適正配分、効率的運行の観点から、利用実態を詳細に把握したうえで、運行便数等の見直し等を含め、需要に見合った適正な運行形態を検討します。
- ③公共交通空白地域の解消に向けた公共交通の取組
 - ・公共交通空白地域人口は、高梁市総人口の約17%となっています。地域特性や滞在需要を踏まえ、乗合タクシーなどのデマンドや区域運行を基本とした交通手段を導入するとともに、地域団体の協力による公共交通空白地有償運送やボランティア運送の導入を検討し、公共交通空白地域の解消を図ります。
- ④観光振興のための公共交通の基盤強化
 - ・岡山桃太郎空港・JR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。

介護分野・交通分野と連携して、医療機関利用者の利便性向上に向けた通院支援や交通施策を検討します。

■通院手段の充実

- 交通アクセスの空白地帯となっているエリアを中心として、生活福祉バスや乗合タクシーの活用
- バスの時刻と診療時間の調整

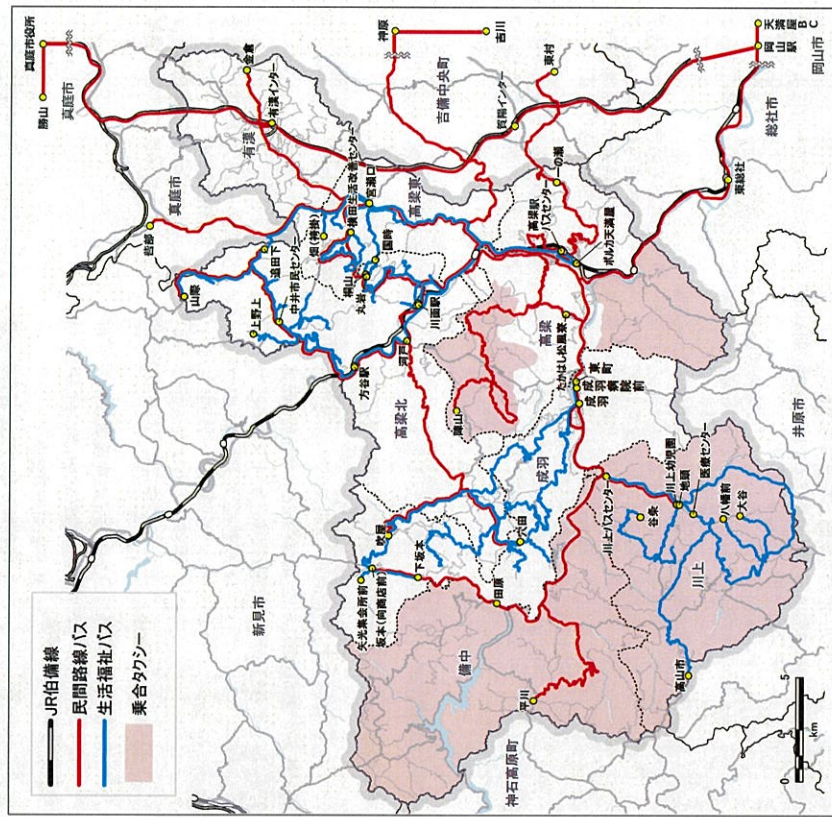
- ・公共交通の満足度向上に向けて、住民のニーズを取り入れながら事業者と連携し、それぞれの地域の実情に即した交通手段を導入していく。
- ・幹線となる路線バスの低利用路線の見直しと高利用路線の拡充、枝線となる生活福祉バス、乗合タクシーの運行見直し基準による路線廃止を含めた再編や、一般タクシーを公共交通として位置づける新たな施策を取り入れるなど、より利用しやすい公共交通の整備を進める。
- ・鉄道を利用しやすい路線バス等のダイヤ編成や、備中高梁駅周辺の総合的な利便性の向上を推進する。

- 1 計画策定の基本事項
- 2 計画の目的
 - 少子化に伴い、市立小・中学校の小規模化が進行する中、将来にわたって義務教育の教育水準の維持・向上を図り、子どもたち一人一人の「生きる力」を育てることができ、よりよい教育環境を実現することを目的とする。
- Ⅲ 小中学校の具体的な適正配置計画
 - 2 適正配置の基準
 - (2) 通学条件
 - 児童生徒の通学負担を軽減するため、再編先の学校までの距離や通学時間を考慮し、平成30年答申を踏まえ、スクールバスの利用等を含め、通学時間はおおむね1時間以内であること、また通学が困難な危険箇所がないことを通学条件の基本とします。
 - 再編により新たに交通手段の確保が必要となる場合は、従来のとおり、「路線バス」、「生活福祉バス」及び「スクールバス」等を活用し、児童生徒が円滑かつ安全に通学できるようにします。
 - 既存の交通手段の利用ができない場合は、スクールバスの新ルート設置等により、通学手段を確保します

第4章 地域公共交通の現状

1. 公共交通体系

本市の公共交通としては、鉄道、民間路線バス、生活福祉バス、乗合タクシーがあります。鉄道は、主に市民だけでなく、近隣市町から本市への通勤・通学に利用されています。民間路線バスは、主に市内各地域と市の中心市街地を結び、主に車を持たない市民の足として、鉄道とともに市民生活に欠かせない基幹交通と位置付けています。生活福祉バスや乗合タクシーは主に地域内での通院、買物など日常生活に欠かせない地域生活交通と位置付けています。

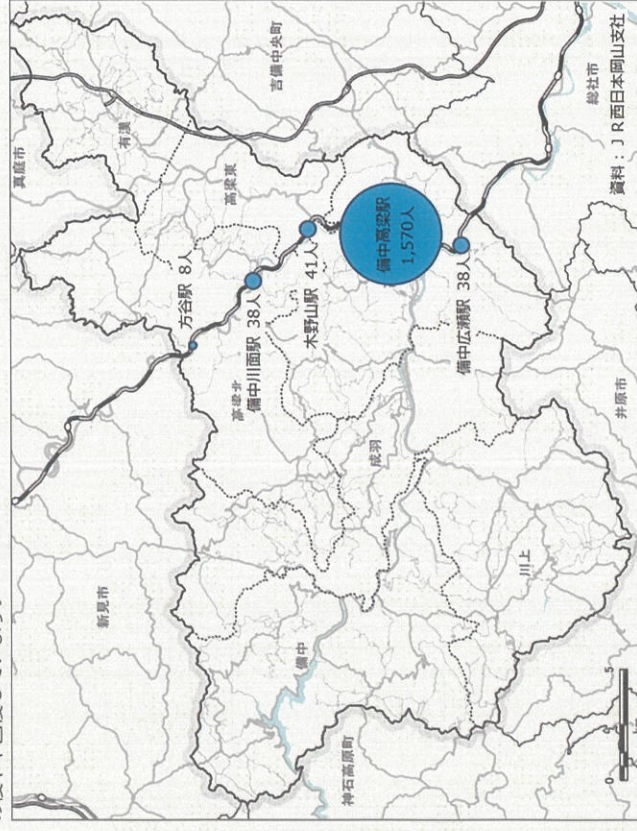


▲高梁市地域公共交通網

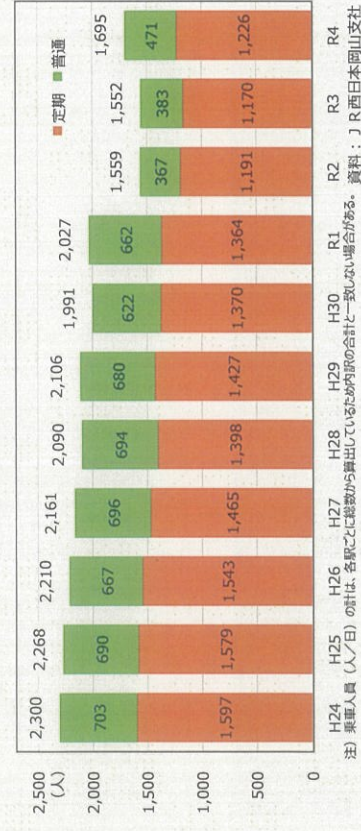
1-1 鉄道

市東部を JR 伯備線が南北に走り、市内には備中高梁駅、備中広瀬駅、備中山駅、備中川面駅、方谷駅の 5 つの駅があります。令和 4 年の 5 駅合計の日乗車人員は 1,695 人で、こちらの 93% を備中高梁駅が占めています。

乗車人員は、減少傾向にある中、令和 2 年にはコロナ禍の影響を受けて急減しましたが、その後やや回復しています。



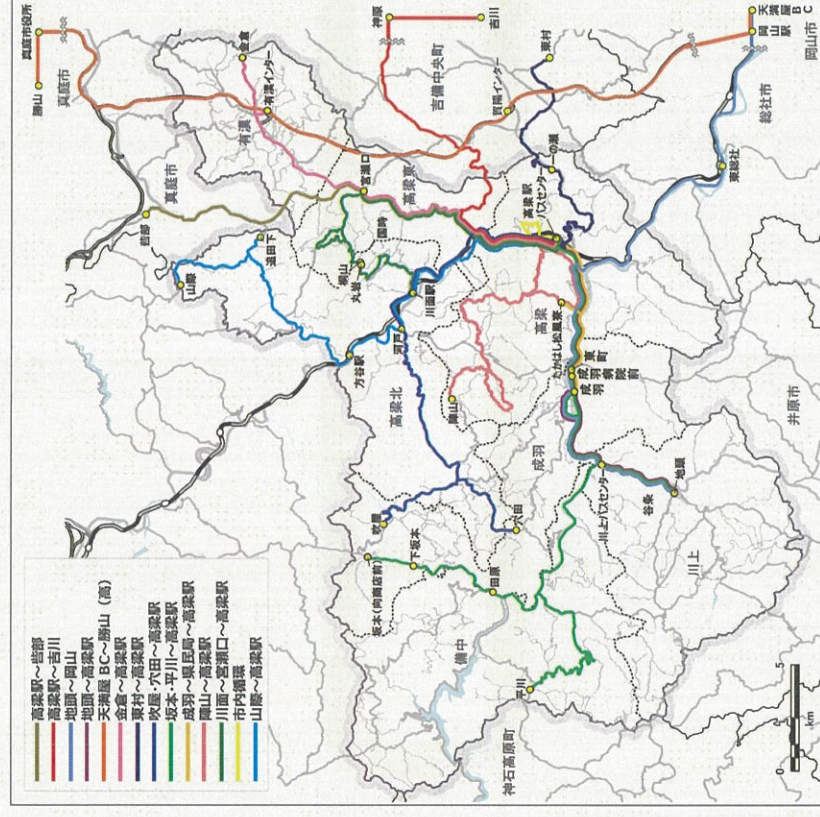
▲駅別日乗車人員（令和 4 年）



▲日乗車人員の推移（市内駅合計）

1-2 民間路線バス

- 民間路線バスは、備北バス 25 系統と中鉄北部バス 1 系統の計 26 系統あり、このうちの 7 系統（備北バス 6 系統、中鉄バス 1 系統）は、近隣市町と結んでいます。
- 5 系統が幹線補助（国庫補助）を受けています。
- 年間利用者数は、コロナ禍の影響を受けて令和 3 年度には約 304,500 人（平成 30 年度比 22% 減）まで減少しましたが、令和 5 年度には約 316,000 人（平成 30 年度比 19% 減）まで回復しています。



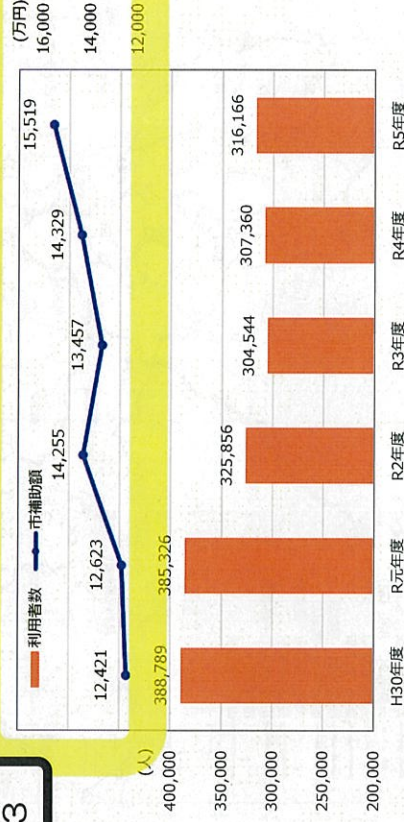
▼補助系統に関わる事業及び実施主体

区分	系統名	起点	経路	目的地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	役割	確保維持策
生活交通路線(幹線補助)	皆	郡部	高梁駅	堀	坪	4条集合	路線定期運行	交通事業者	次ページ参照	- 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 - 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を行う
	吉	川	高梁駅	リハビリティ	吉					
	岡	山地	頭	古	岡					
	地	頭	地	頭	高梁駅					
	(高)	勝山	天満屋BC	買	勝山					
	金	倉	金	倉	有漢IC	4条集合	路線定期運行	交通事業者	市内各地域を運行し、軸となる地域拠点(主に高梁バスセンター、各地域高・病院)に接続する。	- 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 - 運行にかかる費用総額のうら、経常収益および他補助を運行経費から差し引いた差額を高梁市が補助金として運行事業者へ負担することとする
	神	原	神	原	新					
	東	村	東	村	大					
	吹	屋	吹	屋	川					
	平	川	平	川	古					
市単独路線(高梁市単独補助)	大	和	大	和	坂	4条集合	路線定期運行	交通事業者		
	有漢インター	高梁駅	川	関	口					
	坂	本	坂	本	成					
	方	谷	山	際	花					
	穴	田	穴	田	川					
	穴	田	穴	田	笹	4条集合	路線定期運行	交通事業者		
	穴	田	宇	治	ヒキ					
	成	羽	成	羽	民					
	陣	山	陣	山	三					
	陣	山	陣	山	井					
市内循環	八	石	丸	岩	八	4条集合	路線定期運行	交通事業者		
	市内循環	高梁駅	吉	備	大					
	山	際	山	際	川					
	丸	岩	丸	岩	祇					
	丸	岩	丸	岩	祇					
川	川	合	川	合	成	4条集合	路線定期運行	交通事業者		
	川	合	川	合	成					

▼幹線補助系統の役割

運行系統名	役割
皆	真庭市(旧北房町地域)及び高梁市巨瀬町・津川町・有漢町各地域における、主に自動車運転免許証を持たない交通弱者である高齢者や学生の通学(高梁・城南高等学校・高梁市立高梁東中学校)・通院・買い物といった、生活を営む為に必要な路線である。
吉	吉備中央町(旧賀陽町地域)及び高梁市津川町地域における、主に自動車運転免許証を持たない交通弱者である高齢者や学生の通学(高梁・城南高等学校)・通院・買い物といった、生活を営む為に必要な路線である。
岡	高梁市西部地域である成羽町・川上町・備中町住民の主に自動車運転免許証を持たない交通弱者である高齢者の通院・買い物(総社市や岡山市方面)といった、生活を営む為に必要な路線である。
地	高梁市内の最重要幹線であり、高梁市西部地域である成羽町・川上町住民の通院・通学(高梁・城南高等学校)・通院・買い物(総社市や岡山市方面)といった、生活を営む為に必要な路線である。
(高) 勝山	高梁市北東部(主に高梁市松山、有漢町)における住民の岡山市内病院への通院、買い物等の利用のため必要な路線である。

3



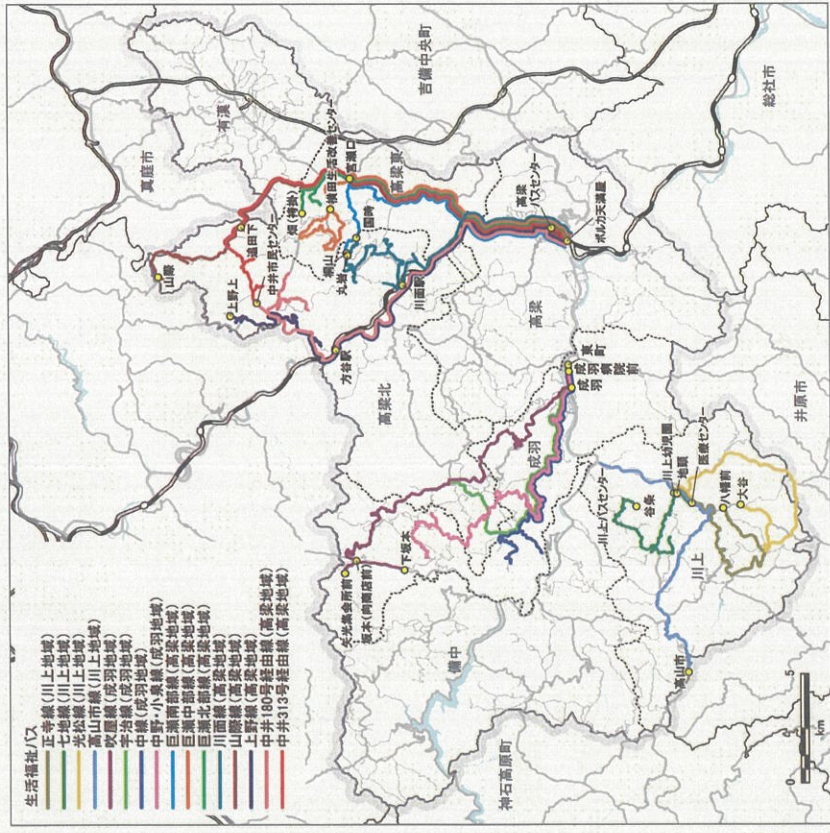
※年度：10月1日～翌年9月30日

資料：備北バス株式会社・中鉄北都バス株式会社

▲年間利用者数の推移

1-3 生活福祉バス

- 生活福祉バスは、市内3地域で16路線26系統(川上地域4路線10系統、成羽地域4路線8系統、高梁地域8路線8系統)が運行しています。
- 高梁地域の各路線は週1～2日、成羽地域の各路線(宇治線を除く)は週2～3日の曜日運行、川上地域は毎日運行となっています。
- 年間利用者数は、コロナ禍の中、令和4年度には約4,400人(平成30年度比33%減)まで減少しましたが、令和5年度には約5,400人(平成30年度比18%減)まで回復しています。

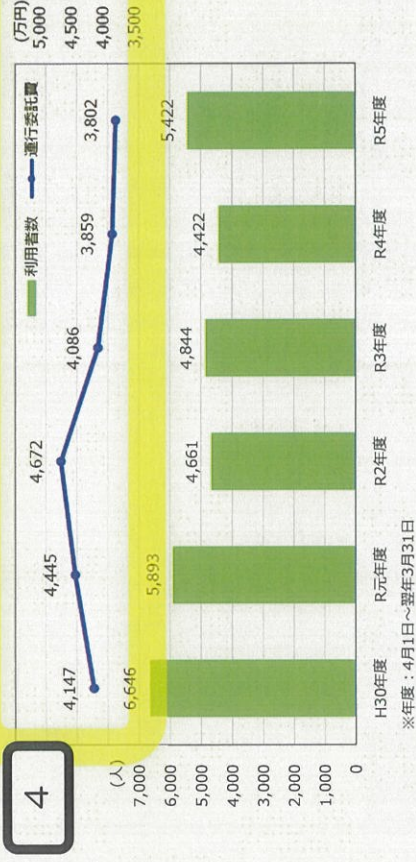


▼補助系統に関わる事業及び実施主体

地域	路線名	起点	運行系統	終点	事業内容	運行形態	実施主体	運行日
川上	正寺	八幡前	正寺	川上幼稚園	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	毎日
		八幡前	正寺	地頭	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	
	七地	谷条	野呂中	医薬C ^{※2}	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	毎日
		谷条	野呂中	地頭	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	
光松		谷条	鳥渡	地頭	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	
		大谷	光松	医薬C	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	毎日
		大谷	光松	川上幼稚園	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	
	高山市	高山市	川上幼稚園	川上バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	毎日
成羽	宇治	下坂本	宇治	東町	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	月・水運行
		成羽バスC	成羽バスC	宇治	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	月～金運行
	中	西布奇三叉路	成羽バスC	東町	78条	路線定期運行	高梁市 ^{※1}	火・木曜
		西布奇三叉路	成羽バスC	成羽病院	78条	路線定期運行	高梁市	2・4水曜
高梁	中野・小泉	下坂田	成羽バスC	東町	78条	路線定期運行	高梁市	月・金曜
		下坂田	成羽バスC	成羽病院	78条	路線定期運行	高梁市	1・3・5水曜
		下坂田	成羽バスC	成羽病院	78条	路線定期運行	高梁市	(休曜は)
		下坂田	成羽バスC	成羽病院	78条	路線定期運行	高梁市	月曜のみ
高梁	巨瀬南部	柳山	宮瀬口	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	水曜
	巨瀬中部	柳山生活改善C	宮瀬口	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	火曜
	巨瀬北部	袴掛	宮瀬口	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	月曜
	川面	国時	川面駅	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	火・金曜
高梁	山腰	山腰集会所	追田	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	木曜
	上野	上野上	花木	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	金曜
	中井180号線	中井市民C	花木	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	水曜
	中井313号線	中井市民C	追田	高梁バスC	4条乗合	路線定期運行	備北バス(株)	月曜

注1. 実施主体が高梁市の場合、運行は交通事業部に委託

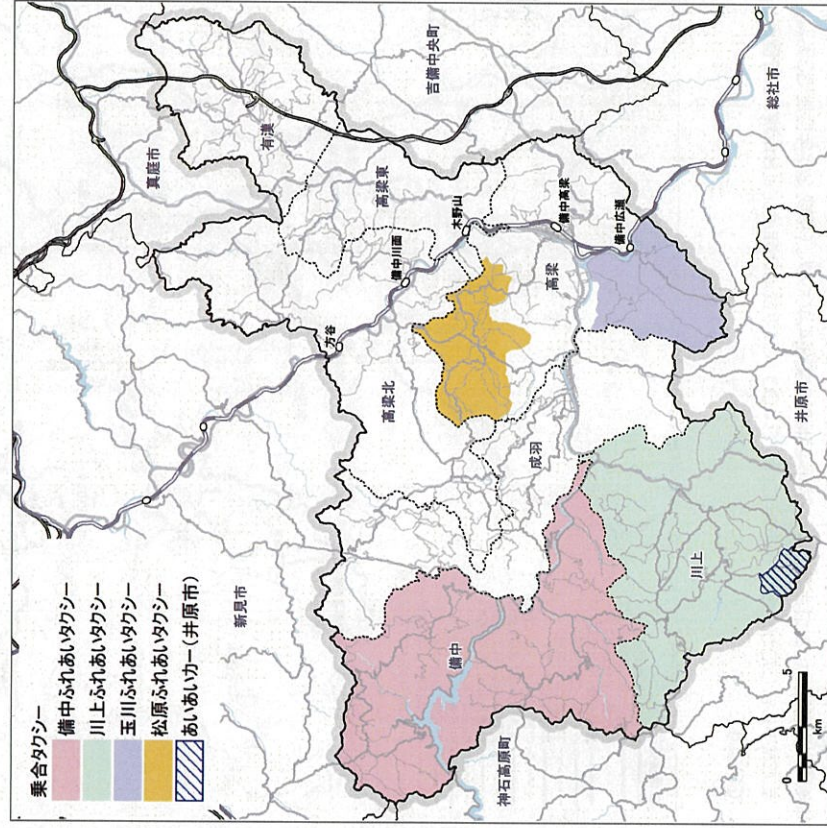
注2. Cはセンターの略



▲年間利用者数の推移

1-4 乗合タクシー

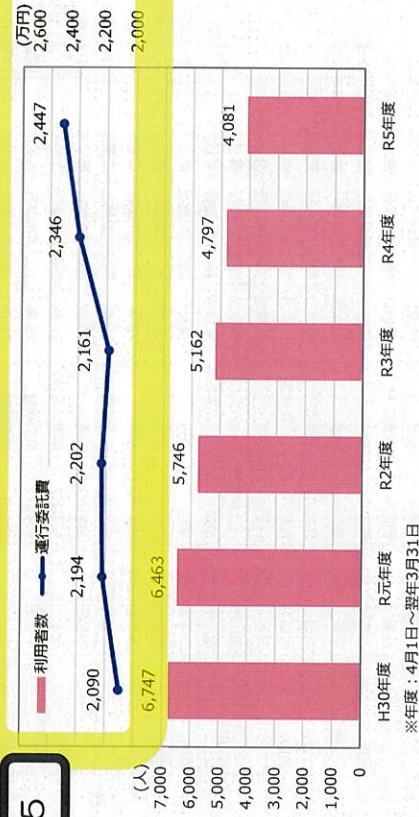
- 乗合タクシーは、備中、川上、玉川、松原の4地域で「ふれあいタクシー」の愛称で運行しており、玉川地域を除く3地域では、営業区域を2～4区域に分けて運行しています。（各地域における区域は次ページ参照）
- また、川上地域の佐屋地区では、令和4年10月から井原市の乗合タクシー「あいあいカー」が運行しています。
- 令和5年度の利用者は約4,100人で、平成30年からの5年間で40%減少しています。



▼補助系統に関わる事業及び実施主体

地域	系統名	営業区域	事業許可区分	運行形態	実施主体	運行日
川上	川上ふれあいタクシー	北部（七地・高山・高山市・大原・下大竹） 南部（吉木・黒部・領家・地頭・三沢・仁賀・上大竹）	4条	区域運行	成羽タクシー	火・金曜
備中	備中ふれあいタクシー	西山 清野・田原 布賀・黒鳥・布瀬	4条	区域運行	成羽タクシー	火・木・金曜
玉川	玉川ふれあいタクシー	平川・最谷	4条	区域運行	成羽タクシー	火・木・土曜
松原	松原ふれあいタクシー	松原東 松原西北 松原西南	4条	区域運行	成羽タクシー	月・水曜
川上 佐屋	井原市乗合タクシー「あいあいカー」	川上町仁賀（佐屋地区）	4条	区域運行	※井原市事業一丸タクシー 日の丸タクシー	毎日

5

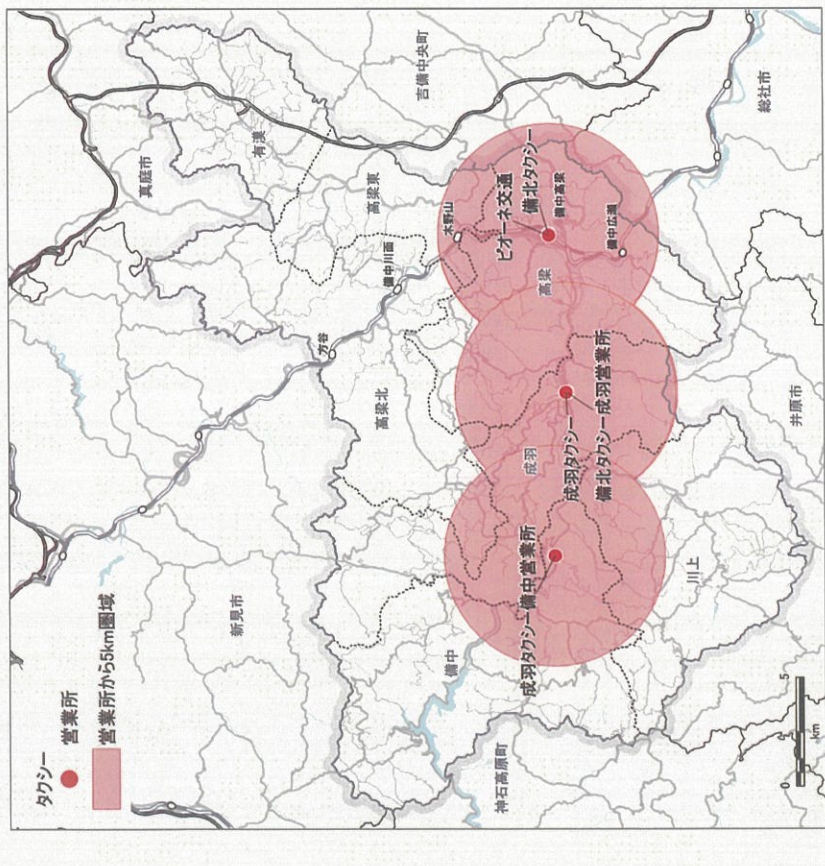


▲年間利用者数の推移

2. タクシー・スクールバス

2-1 タクシー

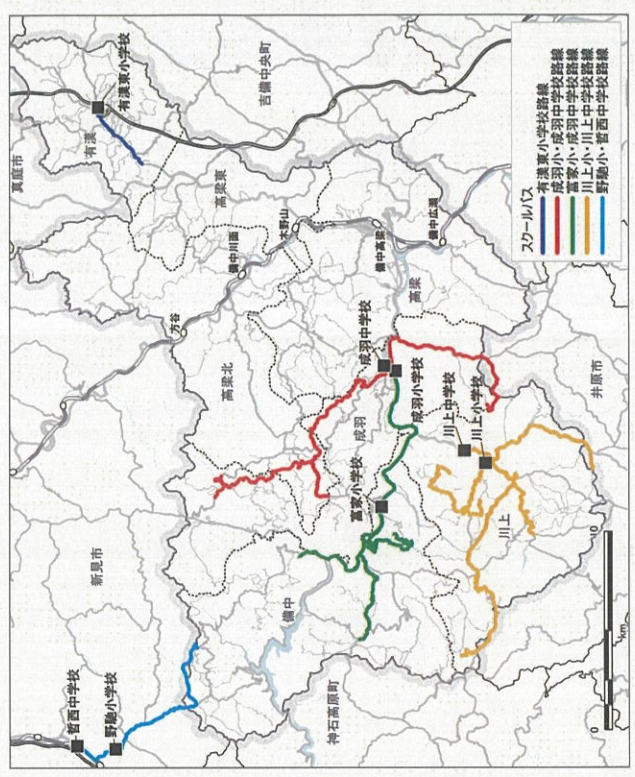
- 市内には 5 つのタクシー営業所がありますが、市の北部（有漢、高梁北、高梁東、成羽北部、備中北部）や川上南部は、タクシー営業所から 5 km 以上離れており、日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。



▲タクシー営業所の立地

2-2 スクールバス

- 本市のスクールバスは、市内の小中学校 6 校と、隣接する新見市の小中学校 2 校の計 8 校を 11 台の車両で運行しています。
- 川上小・川上中学校路線は、川上地域の生活福祉バスの一部の便をスクールバスとして一般混乗型で運行しています。
- 成羽小・成羽中学校路線、有漢東小・有漢中学校路線、野馳小・哲西中学校路線は、スクール専用路線として運行しています。
- 富家小・成羽中学校路線のほとんどはスクール専用路線ですが、一部の区間（布賀～富家小学校）は、一般混乗運行となっています。
- 令和 6 年度に策定した「高梁市立学校園適正配置計画」に基づき、令和 7 年度以降スクールバスの運行エリアは拡大される予定です。
(令和 6 年度末に宇治小・松原小、令和 7 年度末に巨瀬小・中井小が開校予定)



▲スクールバス路線網

▼スクールバス運行事業費等

年度	H30	R元	R2	R3	R4	R5
全体的負担	59,219	53,340	57,998	55,234	61,647	62,382
5台運行を1台	48,283	43,757	49,328	47,827	53,192	55,800
1台削減	7人	7人	7人	7人	8人	8人
乗車人数	144人	125人	121人	133人	176人	153人
5台削減後	87人	76人	74人	83人	131人	112人
5台削減後	57人	49人	47人	50人	45人	41人

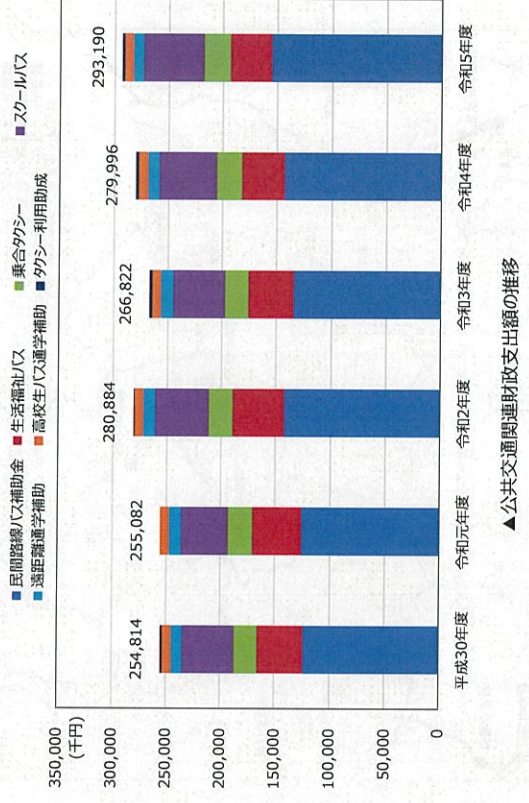
(単位：千円)

3. 公共交通利用に関する補助

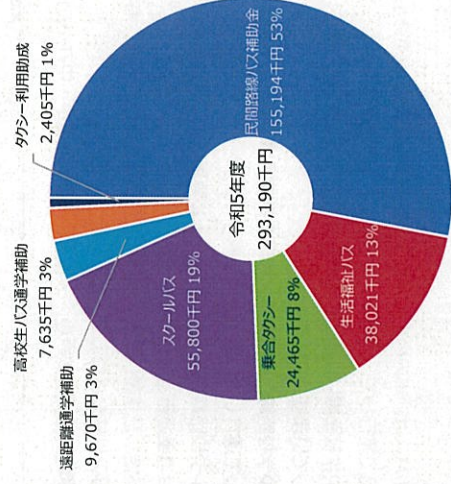
■ 高梁市高校生/バス通学費補助金制度	
目的	高等学校等にバス通学する生徒の保護者負担軽減及び路線バスの利用促進
対象者	市内に居住し、高等学校等にバス通学する生徒の保護者
補助要件	乗合バス事業者が発行するバス通学定期券で、生徒の居住地の最寄りのバス停留所から、生徒が通学する高等学校の最寄りのバス停留所または駅までの区間において、実際に利用する区間のもの
補助金額	定期券購入費用の2分の1の額(100円未満の端切捨て)
■ 高梁市タクシー利用助成事業 (実証事業)	
目的	高齢者等の交通弱者が、タクシーを利用する場合に、その利用料金の一部を助成することにより、日常生活の利便性の向上及び経済的負担を軽減
対象者	対象地域：高倉町田井、高倉町飯部、落合町福地、成羽町下日名、成羽町上日名 対象地域に住所を有し、かつ、居住している65歳以上の者で、次の各号のいずれかに該当するもの (1)運転免許を保有していない者 (2)岡山県警察から運転免許証自主返納カード「おかやま愛カード」の交付を受けている者
助成金額	・高梁市タクシー利用助成券(以下「助成券」といふ)を無償交付 ・助成券の交付額は、1月につき3,000円とし、原則として交付の日の属する月からその年度末までの期間分を上限として、まとめて交付
利用要件	・市が指定する事業者が提供するタクシーを利用する場合 ・利用者は、利用料金の支払い時に、利用料金以内の額について助成券を使用
■ 高梁市遠距離通学児童通学費補助金	
目的	遠距離通学児童の通学費を補助することにより、保護者負担の軽減
対象児童	(1) 市内に在住し、バスを利用して通学する者。ただし、片道の通学距離が2km以上の者(以下「1号該当者」といふ) (2) 前号に掲げる者のほか、片道の通学距離が2km以上で公共交通機関を利用して通学する者(以下「2号該当者」といふ) (3) 前2号に掲げる者のほか、片道の通学距離が4km以上の者(以下「3号該当者」といふ)
補助金等	区分 1号該当者 バス定期乗車券により支給 2号該当者 6箇月定期料金を基に算出し、12月分 3号該当者 片道通学距離に1km当たり150円を乗じて得た額を1箇月補助額とし、12月分
■ 高梁市遠距離通学生徒通学費補助金	
目的	遠距離通学生徒の通学費を補助することにより、保護者負担の軽減
対象生徒	(1) 市内に在住の生徒の内、片道の通学距離が4km以上でバスを利用して通学する者(以下「1号該当者」といふ) (2) 前号に掲げる者のほか、片道の通学距離が4km以上で公共交通機関を利用して通学する者(以下「2号該当者」といふ) (3) バス利用区間が片道10km以上で最寄りのバス停留所までの距離が片道4kmを超える者(以下「3号該当者」といふ) (4) 自転車を利用して通学する生徒で片道の通学距離が6km以上の者(以下「自転車通学者」といふ)。ただし、出席を要する日数の8割以上を自転車で通学する者に限る (5) 前4号に掲げる者のほか片道の通学距離が6km以上の者(以下「5号該当者」といふ)
補助金等	区分 1号該当者 バス乗車券により支給 2号該当者 6箇月定期料金を基に算出し、12月分 3号該当者 最寄りのバス停留所までの片道通学距離に1km当たり250円を乗じて得た額を1箇月補助額とし、12月分 自転車通学者 片道10km未満：片道通学距離に1km当たり150円を乗じて得た額を1箇月補助額とし、12月分 片道10km以上：片道通学距離に1km当たり250円を乗じて得た額を1箇月補助額とし、12月分 5号該当者 片道通学距離に1km当たり150円を乗じて得た額を1箇月補助額とし、12月分

4. 公共交通関連財政支出

- 本市の公共交通関連財政支出は、平成30年度から令和5年までの5年間で、15%増加しています。
- 令和5年度の公共交通関連財政支出額は約2億9,300万円で、このうち民間路線バス補助金が約1億5,500万円(53%)と最も多く、次いでスクールバス約5,600万円(19%)、生活福祉バス約3,800万円(13%)、乗合タクシー約2,400万円(8%)と続いています。



▲ 公共交通関連財政支出額の推移



▲ 令和5年度公共交通関連財政支出額内訳

5. 第2次高梁市地域公共交通網形成計画の進捗状況

令和2年3月に策定した第2次高梁市地域公共交通網形成計画の進捗状況及び数値目標の達成状況は、下表のとおりです。

▼目標を達成するために行う事業の進捗状況

事業	事業概要	進捗状況
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	運行見直し基準 (注) に基づく低利用バス路線の廃止・減便・路線短縮	低利用バス路線 ・民間路線バス3系統を廃止・減便 ※坂本・川合線、平原・平川線、高梁駅・川面駅線廃止 ※高梁・地面線最終便を繰り上げ ・生活福祉バス3系統を廃止 福祉線 (R3年1月) 西山・田原線 (R3年9月) 黒鳥・布賀線 (R3年9月) ・民間路線バス1系統を増便 ※高梁駅の通学に対応した市内循環線の増便
②スクールバスの混雑化、効率的な運行	市街地循環線及び幹線路線の拡充 JRとの乗り継ぎ環境整備	JRのダイヤ改正に合わせ民間路線バスのダイヤ改定 ※JRのダイヤ改正に対応した路線バスのダイヤ見直し
③乗合タクシーの運行方法の変更	スクールバスの活用一般混雑化 民間路線バスや生活福祉バス路線と運行ルートが重複するスクールバスの効率的な運行	スクールバス1路線(車別、黒鳥線)を一般混雑化 ・特になし
	運行見直し基準に基づく廃止を含めた見直し	・R3.3 福祉地区乗合タクシー R3.1 畑上ふれあいタクシー廃止 ・R4.10 川上町佐屋地区へ井原市乗合タクシー「あいあいカー」を導入

(注) 運行見直し基準

民間路線バス：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

▼第2次高梁市地域公共交通網形成計画の数値目標達成状況

基本方針	評価指標	現在の値	目標値	現在の状況	達成度
		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	公共交通に係る年間経費の抑制 254,752 千円 → 203,000 千円	293,190 千円 (R5 年度)	コロナ禍により、路線バス補助金等が増加し、H30 年比 20%削減目標に対し、反別に 15%増	B
	高齢者などの交通弱者の移動手段確保	タクシーを利用した移動手段の構築及び利用促進 乗合タクシー4 地域 → 5 地域	4 地域 (R6 年 10 月現在)	乗合タクシーの区域拡大からタクシー利用助成制度の導入へ転換により H30 年比増減なし	B
	地域公共交通サービスに関する満足度	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 3.09 → 3.30	2.95 (R6 年 9 月アンケート調査)	高齢者を中心にダウンロードを求める声が多く、満足度は悪化 (目標値を 0.35 ポイント下回る)	B
		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	市街地循環線の年間利用者数 27,095 人 → 27,000 人	18,548 人 (R5 年度)	コロナ禍により、目標値を約 8,500 人 (31%) 下回る	B
	沿線施設等と連携した公共交通の利活用	医療機関や商業施設と連携した公共交通利活用事例 1 件 → 3 件	1 件 (R6 年 10 月現在)	民間商業施設とバス事業者が連携し、1 路線 2 系統を運行中	C
	観光施設と連携した公共交通の魅力を高める取り組み	観光施設と連携した交通サービス事業案件数 4 件 → 4 件	5 件 (R6 年 10 月現在)	吹屋地区にグリーン・ロード・モビリティを導入 (R6 年 4 月)	A
		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	住民意見交換会等の開催回数 年間 12 回 → 年間 15 回	1 回 (令和 2 年度～5 年度平均)	コロナ禍による開催自粛により、未達成	C
	バスや乗合タクシーを利用したいと思う人の割合	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 54.7% → 60.0%	56.6% (令和 6 年 9 月アンケート調査)	前回 (R2 年) を 1.9 ポイント上回る、目標値を 3.4 ポイント下回る	B
	公共交通の利用者数	路線バス、生活福祉バス、乗合タクシーの利用者数 路線バス/日輸送量 (注) 142.6 人 → 140 人	111 人 (R5 年度路線バス)	目標値を 29 人 (21%) 下回る	B
	公共交通の利用者数	生活福祉バス、乗合タクシー年間利用者数 13,393 人 → 13,000 人	9,515 人 (R5 年度生活福祉バス・乗合タクシー)	目標値を約 3,500 人 (27%) 下回る	B
	公共交通の収支率等	収支率の改善 (路線バス、生活福祉バス) または 1 人当たりの経費の改善 路線バス/日の収支率 36.3% → 36.3%	34.4% (R5 年度路線バス)	目標値を 1.9 ポイント下回る	B
		生活福祉バス/日の収支率 4.1% → 4.5%	4.7% (R5 年度生活福祉バス)	路線の見直しにより目標値を 0.2 ポイント上回る	A
		乗合タクシーの 1 人あたりの経費 4,890 円 → 4,500 円	6,168 円 (R5 年度乗合タクシー)	H30 年比 390 円 (8%) 減目標に対し、反別に 1,278 円 (26%) 増	B

(注) 路線バス/日輸送量：乗車密度に日平均運行回数を乗じた数値であり、実際の利用者数ではありません。

(注) 達成度について：A：目標が達成できなかった B：目標が達成できなかった C：目標に至る事業が実施できなかった

第5章 地域公共交通の利用状況と住民意識調査

1. 調査概要

1-1 調査概要

調査方式	アンケート調査
調査目的	市民の通勤・通学、買物、通院等の日常生活における移動実態や、公共交通の利用状況や意識、改善意向等を把握
調査対象	高梁市内 2,000 世帯(内訳：高梁 800 世帯、有漢、成羽、川上、備中各 300 世帯) ※令和 6 年 8 月 15 日時点
調査期間	令和 6 年 8 月 21 日(発送)～令和 6 年 9 月 13 日(投函期限)
調査方法	配布：郵送配布 回収：郵送回収、Web 回答
配布回収状況	回収数 994 件(郵送 878 件、Web116 件)、回収率 49.7%
集計値の留意点・その他	● 各項目は未回答を含めずに集計。 ● 択一回答における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計。 ● 調査結果におけるパーセント表示は、小数点第 2 位以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100.0%とにならない。

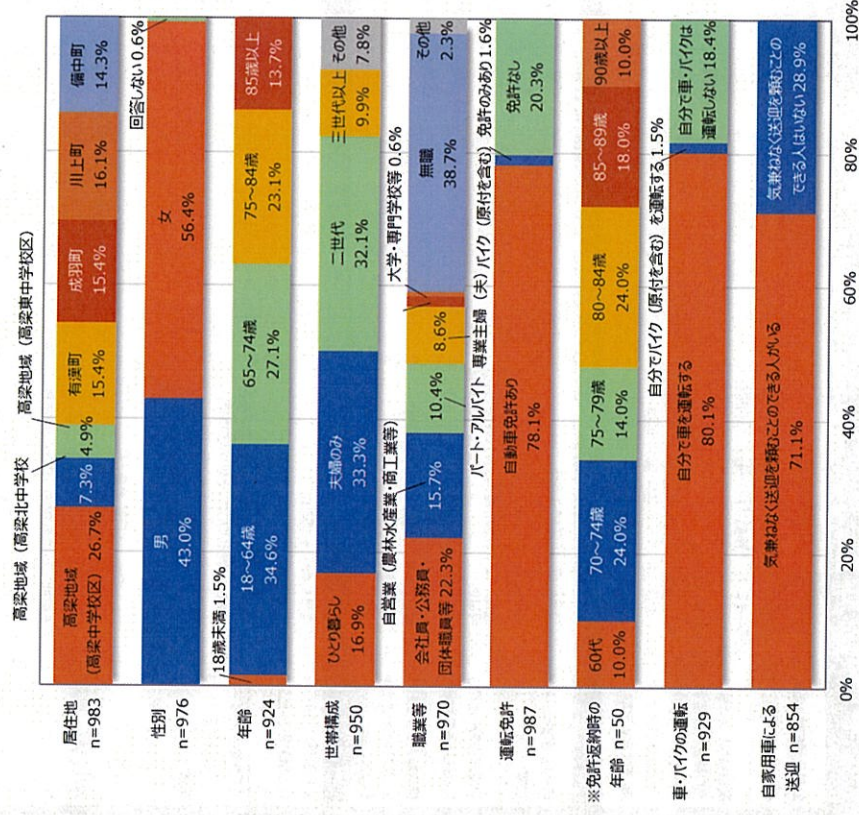
1-2 調査内容

- 回答者属性(居住地、性別、年齢、世帯構成、職業等、運転免許の有無、車・バイクの運転の有無、家族や知人の自家用車による送迎)
- 市内の移動に普段利用する移動手段
- 自身の運転への不安の有無、運転免許返納予定(70 歳以上対象)
- よく利用する医療機関・商業施設
- 高梁市の公共交通機関(路線バス、生活福祉バス、乗合タクシー)のサービスの満足度
- 地域のバスや乗合タクシーの今後の利用意向
- 居住地域の生活交通希望
- ライトシェア等の新しい移動サービスの利用及び同運転手としての意向

2. 調査結果

2-1 回答者属性

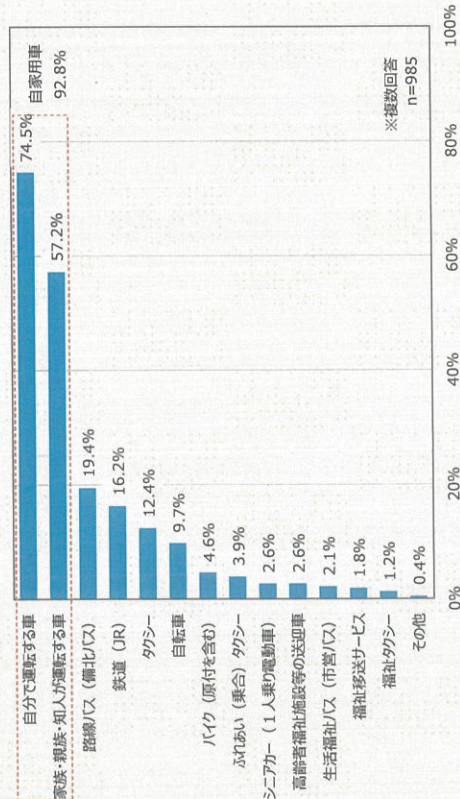
- アンケートの依頼状で「アンケートには、高齢者の方や運転免許を持っていない方、公共交通など何らかの移動手段を必要としている 15 歳以上(高校生以上)の方が、なるべくお答えください。」としているため、回答者の年齢構成は、65 歳以上の高齢者が 63.9%を占める。
- 8 割強が自分で車・バイクを運転すると回答。
- 7 割強が「気兼ねなく送迎を頼むことのできる人がいる」と回答。



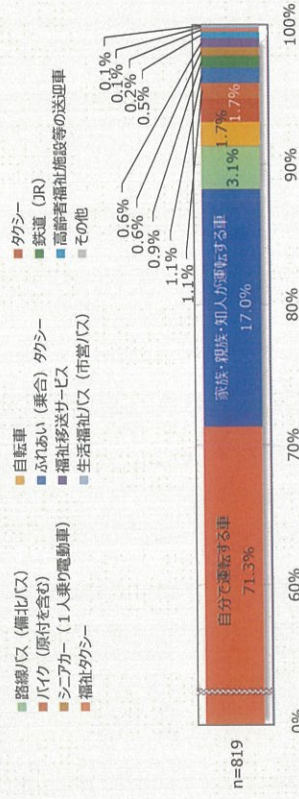
2-2 市内の移動に普段利用する移動手段

- 回答者の 74.5%が「自分で運転する車」を挙げ、次いで 57.2%が「家族・親族・知人が運転する車」を挙げ、その結果、回答者の 92.8%が自家用車を挙げる。
- 公共交通としては、回答者の 19.4%が「路線バス（備北バス）」を挙げ、次いで鉄道 16.2%、タクシー 12.4%、ふれあい（乗合）タクシー 9.7%、生活福祉バス（市営バス）2.1%と続く。
- 普段利用する移動手段のうち一番利用する移動手段としては、自家用車が 9 割弱を占める（「自分で運転する車」74.3%、「家族・親族・知人が運転する車」17.0%）。
- 一番利用する移動手段として、公共交通は 6.9%（路線バス（備北バス）3.1%、タクシー 1.7%、ふれあい（乗合）タクシー 1.1%、鉄道 0.9%、生活福祉バス（市営バス）0.1%）にとどまる。

■ 普段利用する移動手段



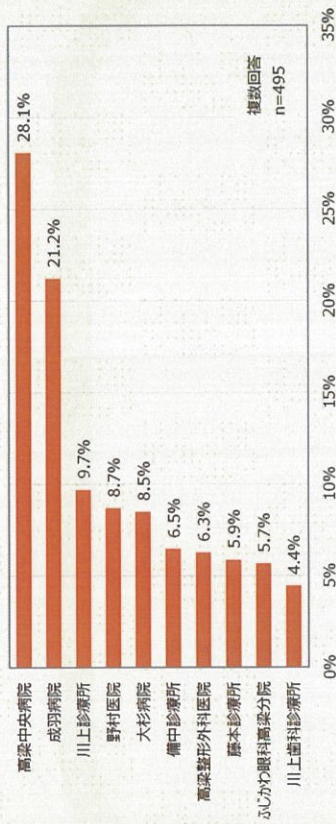
■ 普段利用する移動手段のうち一番利用する移動手段



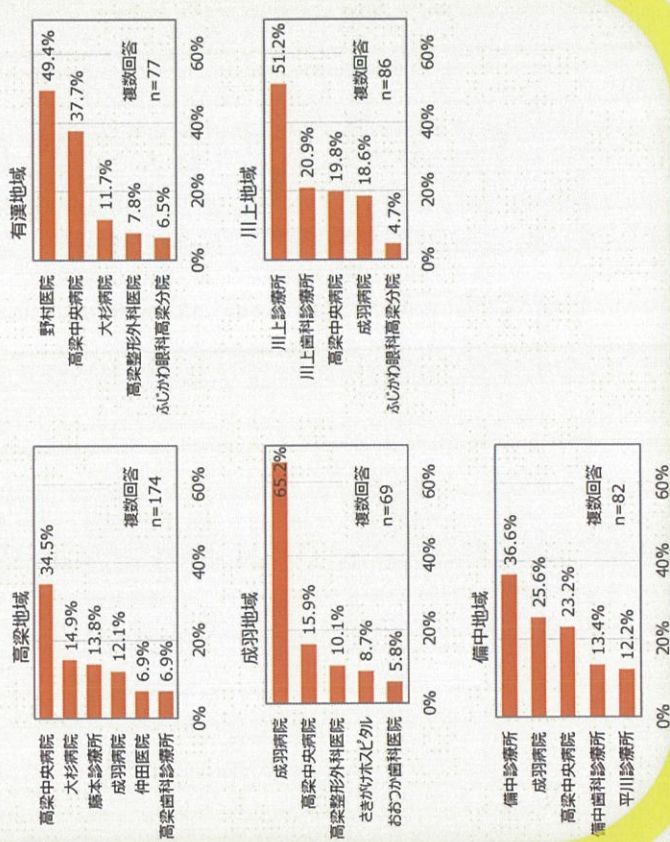
2-3 月平均1回以上通院している医療機関

- 回答者の 28.1%が「高梁中央病院」を挙げ、次いで「成羽病院」（21.2%）、「川上診療所」（9.7%）、「野村医院」（8.7%）、「大杉病院」（8.5%）と続く。

■ 全体（上位10機関）



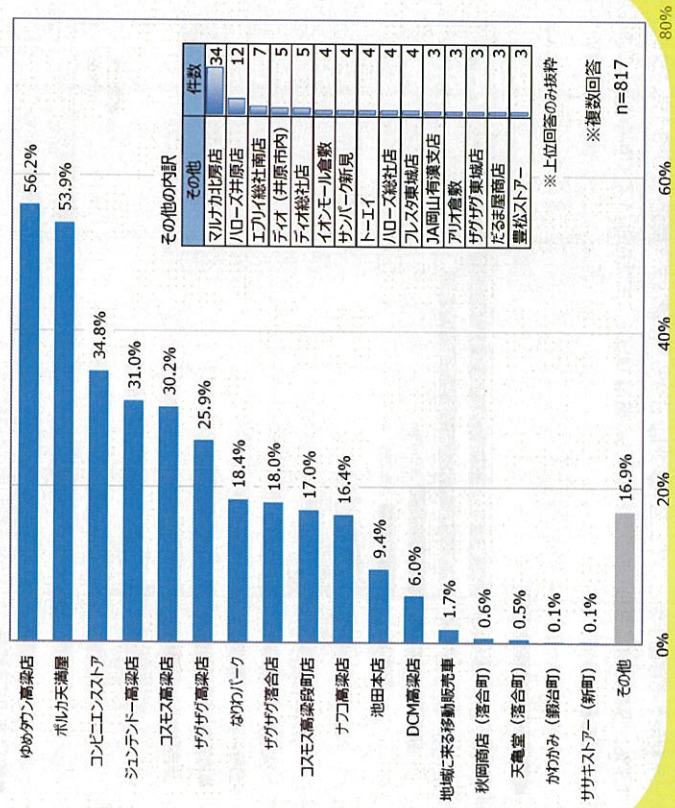
■ 地域別（各地域上位5機関）



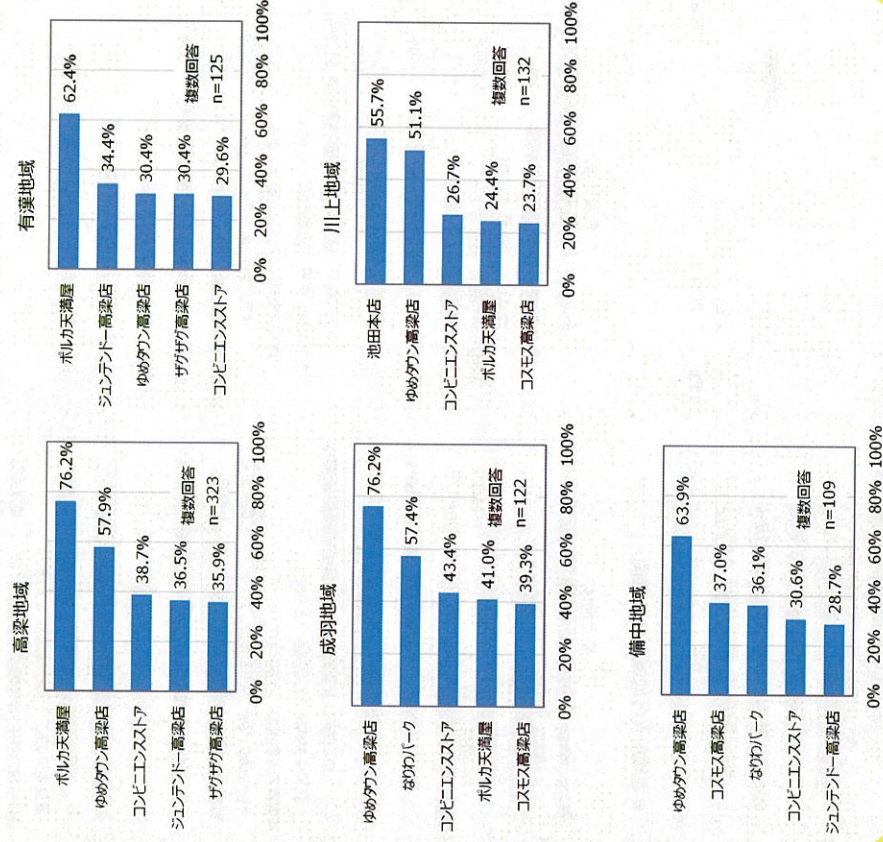
2-4 月平均2回以上自分で買物に行く商業施設

- 回答者の半数以上が「ゆめタウン高梁店」(56.2%)、「ポルカ天満屋」(53.9%)を挙げ、「コンビニエンスストア(不特定)」(34.8%)、「ジュンテンドー高梁店」(31.0%)、「コスモ高梁店」(30.2%)と続く。
- その他の商業施設としては、マルナカ北高店(34件)、ハローズ井原店(12件)など市外の施設がほとんどを占める。

■ 全体



■ 地域別 (各地域上位5施設)



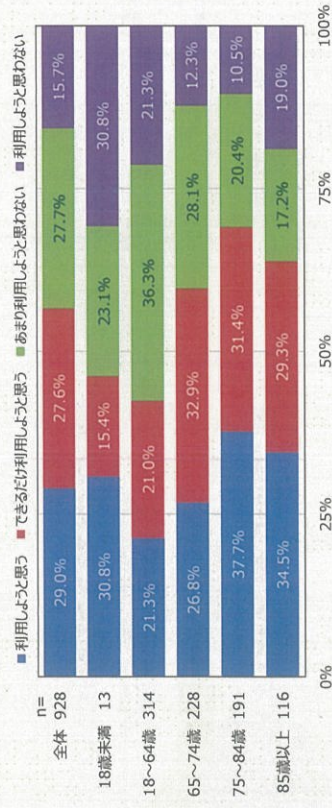
2-5 高梁市の公共交通機関(路線バス、生活福祉バス、乗合タクシー)のサービスの満足度

- 回答者の 51.6%が「どちらでもない」と回答し、残りの半数のうち、不満傾向（やや不満＋不満である）の回答がわずかに満足傾向（満足している＋やや満足）の回答を上回る。
- 前設問の普段利用する移動手段のうち一番利用する移動手段として自家用車及び公共交通機関を選択した回答者の満足度（加重平均）では、「自分で運転する車」2.85、「家族・親戚・知人が運転する車」2.87と、自家用車利用者は、不満傾向にある。
- 一方、「路線バス（南北バス）」3.70、「ふれあい（乗合）タクシー」4.50と、回答者は少ないが、公共交通機関利用者は、満足度が高い。



2-6 地域のバスや乗合タクシーの今後の利用意向

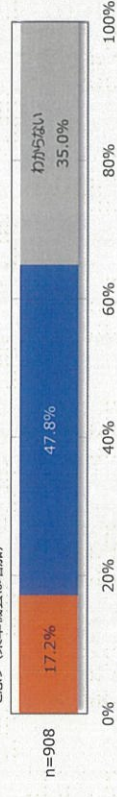
- 全体としては「利用しようと思う」29.1%、「できるだけ利用しようと思う」27.6%と、利用意向が過半数を占める。
- 相対的に現役世代は利用意向が低く、高齢者は高い。



2-7 地域のバスや乗合タクシーの利用料金について

- 「運賃が高くなってもタクシー料金の半額以下で一般のタクシーのように利用できるとは思うが、より多くの人が利用できて良いと思う」の回答が 47.8%と最も多く、「運賃の安い生活福祉バスのままが良いと思う」の 17.2%を大きく上回っている。

- 運行日や運行便数は増えるが、運賃の安い生活福祉バスのままが良いと思う
- 運賃が高くなってでもタクシー料金の半額以下で一般のタクシーのように利用できるとは思うが、より多くの人が利用できて良いと思う（乗車機会が増加）

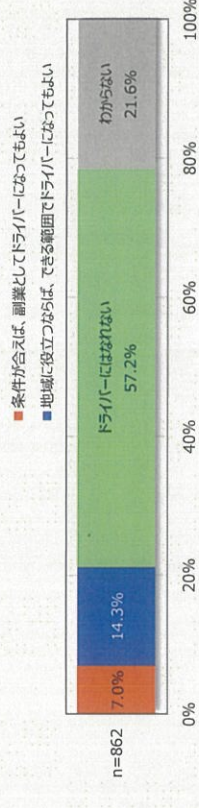


2-8 ライドシェア等新しい移動サービスについて

- ライドシェアの利用について「一般ドライバーが運転する車には乗りたくない」13.7%、「所定の講習を受けたドライバーであれば問題ない」58.7%と、ライドシェア等には全体として肯定的です。



- ライドシェアのドライバーに関して回答者の5人に1人が「ドライバーになってもよい」と回答しています



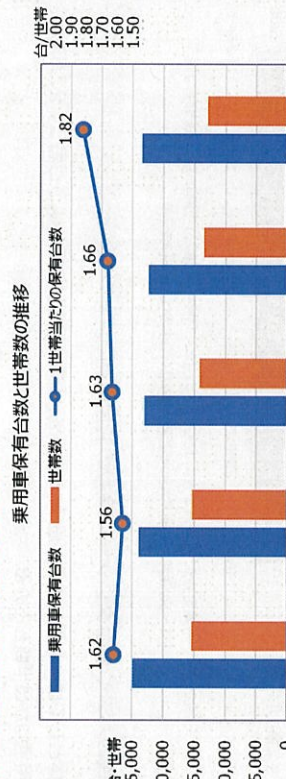
第6章 地域公共交通の課題と計画の理念・目標

9

1. 地域公共交通の課題

1-1 公共交通利用者の減少を見据えた交通再編

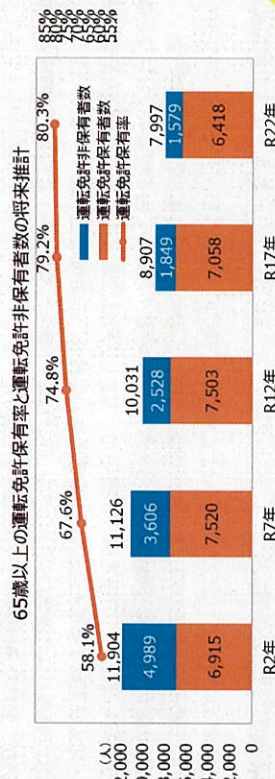
- 本市における世帯数と乗用車保有台数を比較すると、減少傾向の世帯数に対して、令和2年度の乗用車保有台数は増加(1世帯当たりの乗用車保有台数 1.82台)となっており、自動車交通への依存度が高まりつつあります。



- 本市の場合、主な公共交通の利用者は通学利用の小学生や高校生、運転免許を持たない高齢者ですが、特に年少人口は令和2年から10年間で40%減少する見込であり、利用者の減少が見込まれます。

- 生活福祉バスや乗合タクシーの主な利用ユーザーである高齢者は、令和2年からの10年間で14%と減少すると推計されますが、実質的な利用ユーザーである独りバスやタクシーに乗り降りでき、かつ運転免許を持っていない高齢者は、運転免許保有率の上昇や高齢化により、令和2年から10年間で半減すると予想されています。

- 持続可能な公共交通網の形成には、公共交通利用者の減少を見据えた交通再編が必要です。



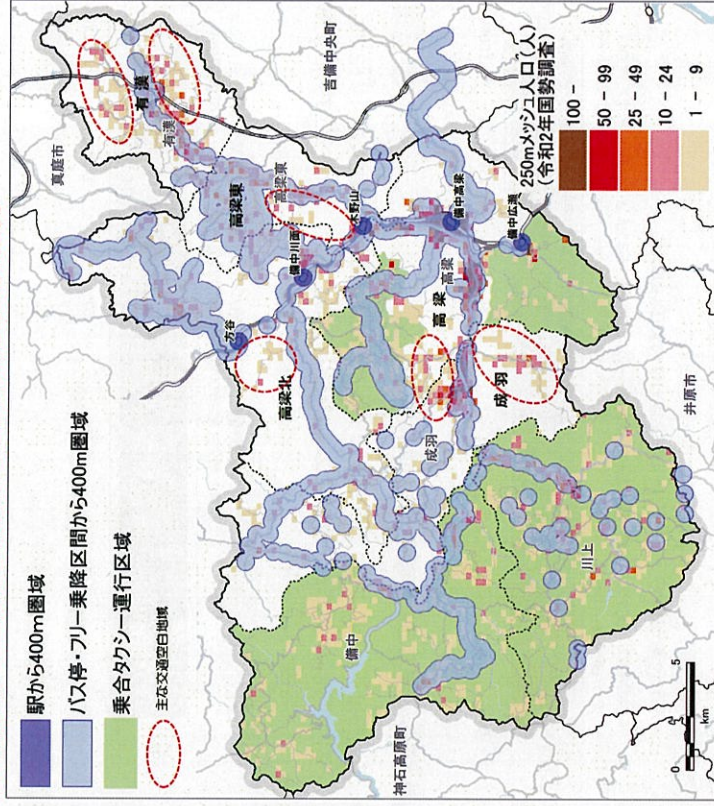
※R7, R22の調査人口に基づくコーホート推計人口、年齢別・男女別運転免許保有率から試算

1-2 交通空白地域の削減

10

- 本市では、駅・バス停留所から半径400m圏外を公共交通空白地域と定義しており、主な公共交通空白地域は、有漢地域、成羽地域、高梁地域周辺部に広がっています。
- 250mメッシュ人口から算出した交通空白地域人口は約3,100人で、全人口に占める割合は10.7%となっています。
- 特に有漢地域と成羽地域の交通空白地域人口は、本市の交通空白地域人口の64%を占めています。

- 高梁北、高梁東地域では、生活福祉バス8路線がきめ細かく走っており、交通空白地域は一部に限られています。しかし、生活福祉バスは、7路線が週1日、1路線が週2日しか運行していないとともに、1日1往復のみ運行のため、利用機会はごく限られます。そのため、生活福祉バス沿線も実質的には、交通空白地域と認識されます。



▲交通空白地域

▼交通空白地域人口

地	城	高	梁	北	高	東	有	漢	成	羽	川	上	備	中	計
R2世帯人口(a)	14,243	2,772	2,001	1,966	4,071	2,426	1,593	29,072							
250mメッシュ人口(b)	14,248	2,768	1,998	1,964	4,079	2,422	1,585	29,064							
交通空白地域人口(c)	543	439	160	797	1,164	0	0	3,103							
c/b	3.8%	15.9%	8.0%	40.6%	28.5%	0.0%	0.0%	10.7%							

※交通空白地域：駅、バス停・フリー乗降区間から500m圏外域(乗合タクシー運行区域を除く)。

1-5 公共交通の利用促進

- 公共交通の利用促進には、先ず利用しやすい環境を整える必要があり、次のような観点から既存の公共交通について検討する必要があります。
 - ・ 交通結節点や乗降の多い停留所の待合環境
 - ・ 駅・停留所から主要目的地となる学校・職場・医療機関・商業施設等へのアクセス性
 - ・ 運行車両の乗降容易性
 - ・ 乗務員のホスピタリティ
- 公共交通は「乗って守る」が基本ですが、地域にとって「乗って守りたい」と思う公共交通とはどうあるべきか、あるいは、運転免許を返納しても、安心して暮らせると思える公共交通とはどうあるべきか、運行経費や利用者負担も考慮しながら住民とともに考えていく必要があります。
- 住民と既存の公共交通に関する運行・利用・収支等の情報を共有していきます。
- 全国で取り組まれている様々な移動サービス・利用促進等の情報収集を行います。
- 公共交通への住民意識を高めるためにも、利用状況や収支状況等の情報を住民に対して十分に周知することが必要です。

2. 計画の基本理念

高梁市総合計画では、「“つながり”から創る心豊かなまちづくり」を基本理念とし、地域公共交通に関しては、「利用しやすい効率的な公共交通の維持」「利用促進」を施策の展開方針としています。

人々の暮らしや活動を支える社会基盤として、また、上位・関連計画において求められている役割や地域公共交通の課題を踏まえ、地域づくりの観点から本計画の基本理念を「地域をつなぎ、未来につなぐ地域公共交通」とします。

地域をつなぎ、未来につなぐ地域公共交通

人と人とのつながり、自然や歴史、文化等とのつながりを大切にし、心豊かに暮らせるまちづくりに向けて、これを支える持続可能な地域公共交通を目指します。

- 一方、高齢者ドライバーによる交通事故が近年多発し、運転免許の自主返納への関心が高まりつつありますが、日常的に利用できる公共交通がない地域においては、運転免許を返納したくてもできないのが現状です。
- 運転免許を返納しても安心して暮らせるまちづくりの観点から、交通事業者との連携を図りながら、車を持たない高齢者等が、日常生活に困らないように各地域の実情に応じた移動手段を確保し、交通空白地域の削減を図っていく必要があります。

1-3 乗務員不足への対応

- 民間路線バス事業者やタクシ事業者は、乗務員の確保に努められていますが、全国的に公共交通サービスの担い手となる乗務員が慢性的に不足している中、国の働き方改革の一環で2024年4月からの改正「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の適用により、運行に必要な人員が増え、乗務員不足に拍車がかかる可能性が高く、乗務員不足に応じた減便や路線廃止等が中長期的に続くと考えられます。
- コロナ禍で縮小していた貸切バス需要が急速に増加していますが、民間路線バス事業者は路線バスを維持していくため、貸切バスへ回せる乗務員は少なく、多くの収益機会を逸しています。
- **タクシー事業者も将来的には乗務員不足が懸念されています。**
- 持続可能な地域公共交通を考えるうえで乗務員は要であり、乗務員の確保は避けて通れない課題です。
- こうした状況を踏まえ、民間路線バス事業者の経営的視点も含めた中長期的な視点に立って路線バスを中心とした地域公共交通の在り方を検討する必要性があります。

1-4 公共交通関連財政支出の抑制

- 公共交通利用者層の減少が予想される中、持続可能なサービスを提供するためには、利用者目線で利便性を確保しつつ、交通関連財政支出を抑制していく必要があります。
- **生活福祉バスの利用者の減少により、1人1回当たりの運行経費は、タクシー運賃の2倍以上となっています。**
- 地域の実情に応じたサービスの提供と交通資源の適正配分を基本に運行方法等の見直しが必要であり、利用状況を正確に把握することで、需要に見合った財政支出の適正化が必要です。
- 燃料費や人件費の上昇など、運行経費の上昇が避けられない中、それに合わせた運賃の値上げや、サービス水準及び利用量（距離・時間等）に見合った受益者負担も必要です。
- 運賃の値上げ等をする場合、単に周知するだけでなく、利用者や住民が値上げの妥当性を理解できる情報を合わせて提供するなど配慮も必要です。

3. 計画の基本目標

本市における地域公共交通計画の基本目標を以下の通り設定します。

基本目標 1. 地域とともに育む地域公共交通

誰もがどこでも日常生活に必要な公共交通サービスを受受できる社会基盤として地域公共交通網を構築し、運転免許を返納しても、安心して暮らせるまちをめざします。

◆乗合タクシーの拡充

乗合タクシー運行区域を必要な地域へ順次拡大するとともに、オンデマンド化¹を推進します。

12

◆地域のバスや乗合タクシーに続く交通手段の導入検討

オンデマンド型乗合タクシーを補完するものとして、運行事業者での対応が難しい辺縁部地域内の移動利用を中心に公共ライドシェア²の導入を検討します。

◆次世代型公共交通の研究・検討

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(MaaS³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のが、十分に検討します。

基本目標 2. 持続可能な地域公共交通

交通資源の適正配分に努め、持続可能な地域公共交通網の構築を目指します。

◆路線バスの見直し

路線バスは幹線を中心にその利便性の向上に努めるとともに、乗務員不足、長時間拘束の削減の観点から乗務員の効率的なシフト体制を踏まえ路線を再編します。

13

◆公共交通利用促進施策の拡充

高梁市高校生バス通学費補助金制度の拡充を検討します。

14

¹ オンデマンド化：本計画におけるオンデマンド化とは、運行ダイヤを設定せず、一般のタクシーのように運行日・運行時間内であれば、何時でも電話で呼ぶことができる運行体制の整備を目指すものです。なお、一般のタクシーと同様に利用申し込み時に空車が出れば、空車が出るまで待つ必要があります。

² 公共ライドシェア：ライドシェアとは、個人が自家用車を利用して有償で他人を運ぶ配車サービスのことであり、公共ライドシェアは、地方自治体が行うライドシェアで、従来から運行されている「自家用有償旅客運送」に該当します。特に公共交通空白地や高齢化が地域での移動手段の確保を目的とし、利用者の移動ニーズに応じて運行されています。

³ MaaS (Mobility as a Service)：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスと最適に組み合わせることで、予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等の連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となります。(出典：国土交通省ホームページ)

第7章 計画の目標を達成するために実施する事業

1. 施策体系

前章で掲げた目標を達成するため、以下に掲げる事業を関係者で実施します。

目 標	実施する事業	事業概要	対応する課題
基本目標 1. 地域とともに育む地域公共交通	1-1 乗合タクシーの拡充	- 運行区域の拡大 - オンデマンド運行の導入 - タクシーと乗合タクシーの併用運行へ転換 - 定額運賃から距離制運賃へ変更 - 利便増進実施計画の策定 - 運行規程等の整備 - 曜日運行の生活福祉バスの廃止	1-1 1-2 1-3 1-4
	1-2 地域のバスや乗合タクシーに続く交通手段の導入検討	- 事業化可能性調査 - 自家用有償旅客運送の活用 - 運行実施計画の策定	1-1 1-2 1-3 1-4
	1-3 次世代型公共交通の研究・検討	- GTFS-JP データの整備 - 次世代モビリティに関する事例研究 - MaaS の導入検討	1-2 1-3 1-5
	2-1 路線バスの見直し	- 路線バスの再編 - 学校再編による路線バスの活用 - スクールバス等運行委託先の確保	1-2 1-3 1-4
基本目標 2. 持続可能な地域公共交通	2-2 公共交通利用促進施策の拡充	- 通学支援制度の拡充 - 公共交通網の周知 - 高梁市タクシー利用助成事業の見直し	1-4 1-5

16

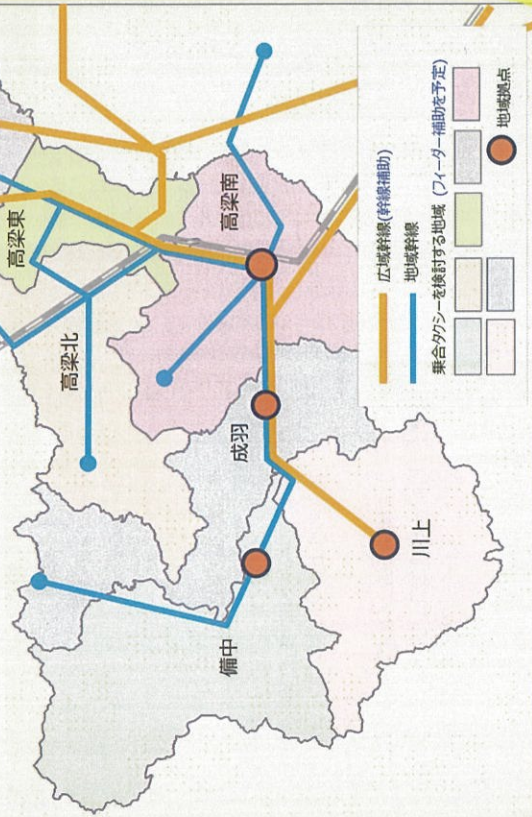
2. 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性

本市の公共交通の位置づけ、役割および確保・維持の方向性は次に示すとおりです。

位置づけ	役割	交通手段	確保・維持の方向性
広域幹線	本市と近隣市町を結び、市民生活（通勤・通学、通院・買い物等）での移動を担う幹線交通	JR 西日本（株） 伯備線 備北バス（株） 高梁駅～皆部線 高梁駅～吉川線 地頭～岡山線 地頭～高梁駅線 中鉄北部バス（株） 勝山～岡山線	本市と近隣市町を結ぶ公共交通であり、特に通学において重要な役割を担っています。 路線バスに関しては、民間事業者の経営努力だけでは維持が困難であるため、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し、維持・確保に努めます。
地域幹線	市内各地域の拠点間を結び、中心市街地とを結び、市民生活（通勤・通学、通院・買い物等）での移動を担う幹線交通	備北バス（株） 16 系統 ※うち 2 系統は隣接する吉備中央町まで運行 生活福祉バス 5 路線（通学利用）	市民生活、特に通学において重要な役割を担っています。 乗務員不足、乗務員の長時間拘束の削減の観点から乗務員の効率的なシフト体制を踏まえた路線の再編を進め、維持・確保に努めます。
地域支線	集落と市内各地域の拠点や主要施設を結び、地域内での移動を担う支線交通	備北バス（株） 5 系統 生活福祉バス 11 路線（曜日運行） 乗合タクシー 川上ふれあいタクシー 備中ふれあいタクシー 玉川ふれあいタクシー 松原ふれあいタクシー	生活福祉バス（路線定期運行）から乗合タクシー（オンデマンド型区域運行）への転換を進めるとともに、運行区域を市内全域へ拡大し、利便性の向上と潜在需要の掘り起こしを図ります。 市内全域での乗合タクシーの運行は、市単独での維持が困難であるため、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーターシステム確保維持費、地域内フィーターシステム確保維持費、持費国庫補助金・車両減価償却費等国庫補助金）を活用し、維持・確保に努めます。

地域公共交通網整備の骨子

- ◆ 広域幹線・地域幹線
 - ・通勤・通学利用の利便性向上
 - ・需要に応じた交通資源の適正配分
- ◆ 乗合タクシー
 - ・交通空白地を解消
 - ・運行態様：オンデマンド型区域運行



▲地域公共交通網整備イメージ

3. 実施する事業

施策体系に示した各事業の詳細は以下の通りです。

基本目標1. 地域とともに育む地域公共交通

事業 1-1 乗合タクシーの拡充

【事業の背景】

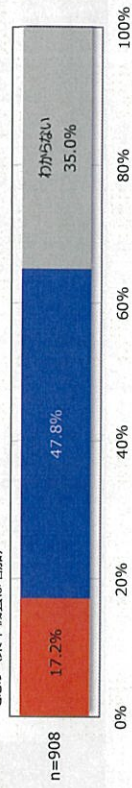
- 交通空白地域人口は約3,100人で、全人口に占める割合は10.7%となっており、特に車を持たない高齢者が、日常生活に困らないように駅や主要バス停への交通手段を確保し、交通空白地域の削減を図っていく必要があります。
- 生活福祉バスは、16路線のうち11路線が週1日～2.5日の曜日運行となっているとともに、1日1往復のみ路線が多く、利用機会はごく限られています。
- 一方、生活福祉バスの1人1回当たりの運行経費は、タクシー運賃の2倍以上となっており、路線定期での生活福祉バスの運行は、限界にきていると言えます。
- 現行の乗合タクシーは、通院利用を想定してやや余裕をもって帰り便時刻を設定しているため、投薬のみの通院や買物利用では帰り便まで1時間程度の待ち時間が生じるため、定時運行による待ち時間の改善が求められています。
- 定時運行により運行経費が路線定期運行と同様に固定化され、利用者の減少により、1人1回あたりの運行経費はタクシーを上回っており、運行効率の改善が必要です。

【アンケート再掲】

市民アンケート調査において、バス路線に替えて市で検討している乗合タクシーに関する設問では、住んでいる地域にとって良いと思われるものとして「運賃が高くなってもタクシー料金の半額以下で一般のタクシーのように利用できるほうが、より多くの人が利用できて良いと思う」の回答が47.8%と最も多く、「運賃の安い生活福祉バスのままが良いと思う」の17.2%を大きく上回っています。

住んでいる地域にとって良いと思うもの

- 運行日や運行便数は限られるが、運賃の安い生活福祉バスのままが良いと思う
- 運賃が高くなってもタクシー料金の半額以下で一般のタクシーのように利用できるほうが、より多くの人が利用できて良いと思う（乗車機会は増加）



＜設問＞

問7. 生活福祉バスを中心としたバス路線は、運行日や運行便数も限られ、利用者もごく一部の人に限られており、市ではバス路線（通学利用路線を除く）に替えてトアツードア（自宅⇨目的地）を基本とした乗合タクシーの運行拡大も検討しています。

その場合、現行の乗合タクシーも含めて、時刻や曜日運行を廃止し、平日の決められた時間内であれば、目的地の制限はあるものの、タクシーと同じようにいつでも電話で呼ぶことができず。（注：その時に空車が出れば、空車が出るまで待つ必要があります）

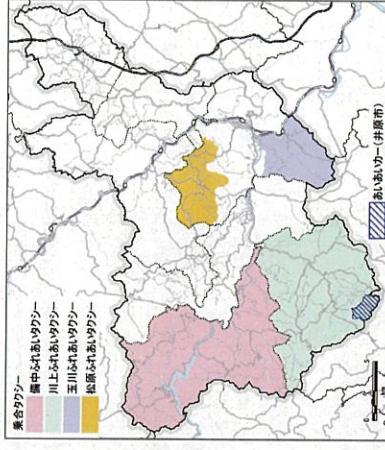
また、運賃（利用料金）は、距離制運賃として一般のタクシー料金の1/2～1/3程度を利用者に負担していただくことを検討しています。※今後運賃（利用料金）の協議は慎重に行います。
（例：一般のタクシー料金が3,000円の場合、利用者負担は1,000～1,500円）

⑬ こうした点を踏まえ、お住まいの地域にとって良いと思われるものに○をつけてください。

1. 運行日や運行便数は限られるが、運賃の安い生活福祉バスのままが良いと思う
2. 運賃が高くなってもタクシー料金の半額以下で一般のタクシーのように利用できるほうが、より多くの人が利用できて良いと思う（乗車機会は増加）
3. わからない

【事業の内容】

- ◆ 運行区域の拡大・見直し
 - 乗合タクシーが運行していない地域へ地域の実情に応じて導入を検討していきます。
 - 既に導入を行っている端中地域・川上地域においても運用の見直しを検討します。
 - 未導入地域においては運行区域を新たに検討します。
 - 高梁地域の一部で運行している玉川乗合タクシーと松原乗合タクシーについては、高梁地域のその他の地域への導入に合わせて、再編を行います。



18

- 運行区域の拡大とともに、効率的かつ迅速な送迎の観点から必要に応じて車両待機場所を確保・整備します。

◆ オンデマンド運行の導入

- 定時運行から運行日の運行時間内であれば、タクシーと同様にいつでも乗合タクシーを呼べる（利用できる）オンデマンド運行に切り替え、待ち時間の縮小を図ります。
- 現行の乗合タクシーについては、タクシー事業者の受託体制その他の諸条件が整った時点で導入を進めます。

◆ タクシー車両を活用したタクシーと乗合タクシーの併用運行へ転換

- 交通資源の効率的運用の観点からタクシー事業者と調整を図りながらタクシー車両を活用

事業 1-2 地域のバスや乗合タクシーに続く交通手段の導入検討

【事業の背景】

乗務員不足

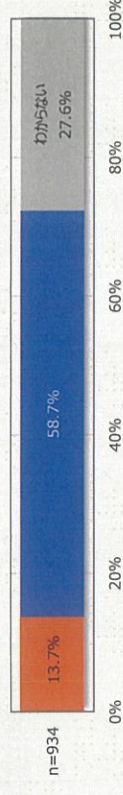
- ▶ タクシーも路線バスと同様に乗務員が不足しており、オンデマンド型乗合タクシーの拡充に伴い乗合タクシー乗務員の不足が懸念されます。
- ▶ タクシー営業所は高梁中心市街地と成羽中心市街地にあり、辺縁部地域内の移動利用では実車距離より回送距離が長くなり、乗務員不足を助長します。
- ▶ 前述の乗合タクシー運行委託料の実績払い方式（タクシー運賃相当額）では、現実問題として辺縁部地域内の近距離移動利用への対応は困難が予想されます。

【アンケート再掲】

- 市民アンケート調査において、ライドシェア等の新しい移動サービスに関する設問では、ライドシェアの利用について「一般ドライバーが運転する車には乗りたくない」13.7%、「所定の講習を受けたドライバーであれば問題ない」58.7%と、ライドシェア等には全体として肯定的です。

ライドシェアの利用について

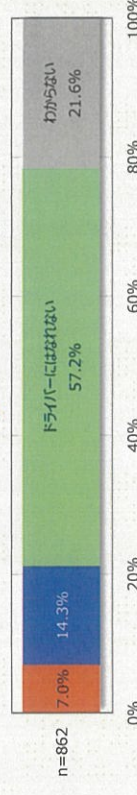
- 二種免許を持たない一般ドライバーが運転する車には乗りたくない
- 二種免許を持っていないくても、所定の講習を受けたドライバーであれば問題ない



- ▶ ライドシェアのドライバーに関して回答者の5人に1人が「ドライバーになってもよい」と回答しています

ライドシェアのドライバーについて

- 条件が合えば、副業としてドライバーになってもよい
- 地域に役立つならば、できる範囲でドライバーになってもよい



した乗合タクシー（タクシーと乗合タクシーの併用運行）に切り替えます。

※現行の乗合タクシー（道路運送法4条乗合）から同法78条事業者協力型自家用有償運送に変更

- ▶ タクシーとの併用運行により、平日の運行日の拡大を検討します。
- ▶ タクシーとの併用運行により、乗合タクシー運行委託料を借上げ委託料から実績払い方式（タクシー運賃相当額）へ転換し、タクシー料金を上回る運行経費の低減を図ります。
- ▶ タクシーとの併用運行にともない配車システムを導入し、乗合タクシーの運行状況（車両・日時・利用者名・運賃・委託料等）を電子データとして記録し、事業者、乗務員の負担を軽減するとともに、集計・分析作業等の効率化を図ります。
- ◆ 定額運賃から距離制運賃へ変更
利用区間により 300 円、500 円、700 円の一律料金から距離制運賃（タクシー料金の 1/2～1/3 程度を想定）への転換など、利用者の負担を再検討します。

◆ 利便増進実施計画の策定

乗合タクシーの拡充にあたっての詳細な実施については、交通事業者と調整を図りながら詰めるとともに、より利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業を実施する利便増進実施計画としてまとめます。

◆ 運行規程等の整備

オンデマンド型乗合タクシーは、利用区間や利用時間帯の制限はありませんが、一般のタクシーに近い運行となるため、利用者だけでなく、タクシー事業者、乗務員の誤認も危惧されます。そのため、タクシー事業者間、乗務員間でサービスや対応に差異が生じないように市として運行規程、運行管理規程、乗務員服務規程、利用者マニュアル等を整備し、周知の徹底を図ります。

◆ 曜日運行の生活福祉バスを廃止

オンデマンド型乗合タクシーの運行に合わせて、当該地域の曜日運行の生活福祉バスは、原則廃止します。

【期待される効果】

利便性の向上（運行日の拡大、待ち時間の縮小）、交通空白地域の削減、収支率の改善
公共交通関連財政支出の抑制

【実施主体】

高梁市、交通事業者

【実施時期】

令和7年度に実施計画を利便増進実施計画としてまとめ、関係者との合意が整った地域から導入していきます。

＜設問＞

問8. ライドシェア等の新しい移動サービスについて

近年のドライバードライバー不足等の問題を受け、地域と時間を限定して、一般のドライバードライバーが有料で旅客運送を行う「ライドシェア」等が全国で始まっています。
高梁市においてもその可能性を検討していきたいと考えています。
あなたのお考えに近いものにそれぞれ○をつけてください。

㊤ ライドシェアの利用者として

1. 二種免許を持たない一般ドライバードライバーが運転する車には乗りたい
2. 二種免許を持っていないでも、所定の講習を受けたドライバードライバーであれば問題ない
3. わからない

㊦ ライドシェアのドライバードライバー

1. 条件が合えば、副業としてドライバードライバーになってもよい
2. 地域に役立つならば、できる範囲でドライバードライバーになってもよい
3. ドライバードライバーにはならない
4. わからない

【事業の内容】

◆ 事業化可能性調査

➢ オンデマンド型乗合タクシーの補完を前提に乗合タクシー運行委託事業者と公共ライドシェアに関する必要条件（運転者講習・各種保険・管理運営方法・責任分担・リスク管理等）や対象とする地域・利用範囲について協議し、整理します。

➢ 必要条件を満たすための初期費用、運営費用を試算し、乗合タクシー運行委託事業者と役割・費用・責任分担を踏まえてライドシェア管理運営委託費、ライドシェアドライバードライバー報酬等を協議し、整理します。

➢ 想定する対象地域において、ライドシェアドライバードライバー・車両に関する具体的な設定条件（案）を提示したヒアリング調査・アンケート調査を実施し、事業の要となるドライバードライバー確保の可能性を探り、乗合タクシー乗務員が不足する、または不足が予想される地域において、住民説明会を実施し、ライドシェアドライバードライバーの募集を想定します。

20

◆ 自家用有償旅客運送の活用

「交通空白地有償運送」や「福祉有償運送」により、民間事業者では対応の難しい地域等において、移動手段を確保することを含め、持続可能な手法を探ります。

◆ 運行実施計画の策定

乗合タクシー運行委託事業者等と調整を図り、運行実施計画を策定するとともに、乗合タクシー運行管理規程等をベースに、ライドシェアの運行管理規程、乗務員服務規程等を整備します。

【期待される効果】

乗合タクシー乗務員不足の緩和、辺縁部地域内の近距離移動手段の確保
自営業者等の収益機会・退職者等の就労機会の創出
乗合タクシー運送費の抑制、公共交通関連財政支出の抑制
交通空白地における地域における公共交通の確保

【実施主体】

高梁市、交通事業者、住民

【実施時期】

令和8年度に事業化可能性調査を実施し、オンデマンド型乗合タクシー導入地域を前提にドライバードライバーの確保及び関係者との合意が整った地域から導入していきます。

事業 1-3 次世代型公共交通の研究・検討

21

【事業の背景】

- ◆ 公共交通においても ICT や MaaS を活用した様々なサービスが普及しており、こうした技術を導入することで、今後、より便利に公共交通を利用できる可能性があります。

＜広く普及しているサービス例＞

乗換案内サービス	● 出発地と出発予定時刻及び目的地を入力すると、目的地までの所要時間や運賃と利用する交通機関毎の利用便・所要時間・運賃を案内。 ● 来訪者（旅行者）の多くが利用。 ● 日頃バスを利用しない人が、利用に際して運行ダイヤ等の確認のために利用。
予約・配車システム	● タクシーの予約・配車システムをベースに開発された自宅送迎を基本とした乗合型区域運行用の配車システム。 ● 市町村が事業主体となるデマンド型区域運行への導入が進みつつある。

【事業の内容】

◆ GTFS-JP データの整備

中高生等若年利用者やインバウンド観光客、今後より増加していくインターネットを使い慣れた高齢者など、様々な利用者層の利便性を向上するため、乗換案内サービスや Google マップなどインターネット上で経路検索ができるように路線バスの GTFS-JP データの整備を進めます。

◆ 次世代モビリティに関する事例研究

次世代モビリティに関する技術開発の現状や各地での導入事例の研究を進めるとともに、地域づくりに必要な地域資源（人・物）の移動コスト削減に資する集約化や一元管理の視点から必要なシステム等の導入を検討していきます。

◆ MaaS の導入検討

市内在住者が鉄道やバスを乗り継いで市外の目的地へ行く、鉄道を使って来訪した観光客が二次交通に乗り換えて市内を回遊するなど、複数の移動手段を組み合わせて利用する際に

一括して検索、予約、決済を行うことができる MaaS プラットフォームの導入を検討します。

【期待される効果】

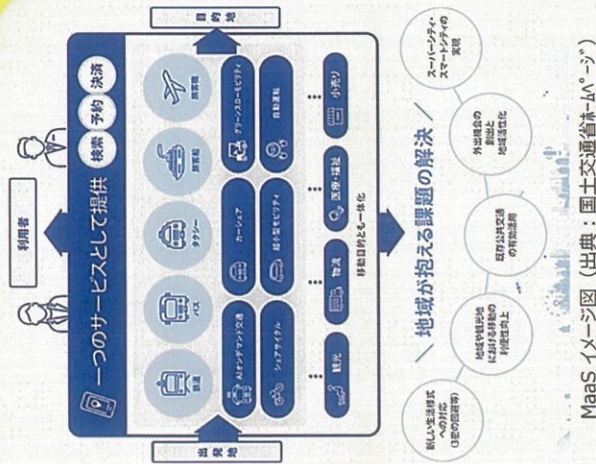
公共交通網全体の利便性の向上
公共交通サービスの効率化
クロスセクター効果⁴の向上
公共交通の利用促進

【实施主体】

省業專通交
市采電

【實施時期】

➤ GTS-JP データの整備について
は路線バス事業者と協力し、令和
8年度から2年間の間に行います。
➤ 次世代モビリティに関する事例研
究については導入を行った市町村
の事例を参考とし、令和10年度
より研究を行います。



MaaS イメージ図 (出典: 国土交通省林-6⁰-ジ)

4 クロスセクター効果：地域公共交通が、経済振興や健康、医療、福祉、環境、エネルギー等の他の行政分野における公的負担額を軽減している効果

基本目標2. 持続可能な地域公共交通

事業2-1 路線バスの見直し

【事業の背景】

- 運行経費の増大
利用者の減少続く中、人件費、燃料費等の上昇により運行経費は、今後とも増加していくものと予想されます。
- 路線の見直し基準
現計画では、4 条路線バスは収支率 30%未満、生活福祉バスは 1 便当たりの利用者数 3 人未満を路線の見直し基準としています。
路線バスの半数近くの路線が収支率 30%未満となっており、生活福祉バスのうち年間運行日数 200 日以上、5 路線すべてが 1 便当たり 3 人未満となっています。

▼民間路線バス収支率（令和5年度）

[illegible]

※青字は、収支率30%未満

▼生活福祉バス（曜日運行路線を除く）の1便当たりの利用者数（令和3年度）

運 行 地 域	成 羽	川 上			
宇 治 線	宇 治 線	七 地 線	正 寺 線	高 山 市 線	光 松 線
年間 運 行 日 数	2,38日	359日	359日	359日	359日
1便 当 た り の 利 用 者 数	2,27人	0.59人	0.19人	0.41人	0.03人

注) 利用者数は、一般利用者数(小中学生を除く)

- 貸切バス等の収益機会の逸失
- インバウンド需要を含めた観光需要の急速な回復に合わせ貸切バス需要が拡大しています。しかし、バス事業者は、乗務員不足の中、路線バスの維持のため、貸切バス需要に対応しきれず、結果として多くの収益機会を逸しています。

- 一体的な交通再編
- 今後の公共交通利用者の減少や運行経費の増大を見据えるとともに、乗務員不足の解消に向け、交通資源の適正配分の観点から個別路線や路線バスだけでなく、乗合タクシーやスクールバスを含めた一体的な交通再編が必要です。

【事業の内容】

- ◆ 路線バスの再編
 - 生活福祉バスは、バス事業者へ運行を委託しています。そのため、民間路線バスと生活福祉バスを一体的に捉え、乗務員不足の解消、長時間拘束の削減の観点から乗務員の効率的なシフト体制に向けて、バス事業者と調整を図りながら路線を再編します。
 - 乗合タクシーの拡充に伴い、路線バスの通院・買物利用の多くは、乗合タクシーで補充できます。そのため、路線バスは主に通勤・通学利用を対象に、利用実態を詳細に把握したうえで、利便性を考慮して再編を進めます。
- ◆ 学校再編による路線バスの活用
 - 生活福祉バスのうち、川上地域と成羽地域の宇治線は通学利用がほとんどを占めています。また、路線バスにおいても通学利用がほとんどを占める路線がいくつかあります。通学利用者の利便性の向上及び効率的運行の観点から運行事業者、教育委員会、小中学校と調整を図りながら路線バスを登下校で活用できるよう検討します。
- ◆ スクールバス等運行委託先の確保
 - スクールバスや生活福祉バスの運行委託要件等を見直すとともに、運行管理規程、乗務員服務規程、利用者マニュアル等の整備など安全運行管理体制を整え、バス事業者に代わる新たな運行委託先の確保に努め、バス事業者の乗務員不足の緩和を図ります。

【期待される効果】

通学利用者の利便性の向上（通学に適した運行ダイヤ等）
路線バス乗務員不足の緩和、公共交通関連財政支出の抑制

【実施主体】

高梁市、交通事業者、学校

【実施時期】

オンデマンド型乗合タクシーの導入に合わせて、対象地域ごとに実施します。

事業 2-2 公共交通利用促進施策の拡充

【事業の背景】

- 市では、高校生バス通学費補助金制度により、路線バス通学定期券購入費用の2分の1を補助しています。
- 高校に通学する生徒は、路線バスだけでなくJRも利用しているため、それぞれの公共交通機関に対して利用促進が必要です。
- 登校は保護者等の通勤に合わせた自家用車送迎、下校は路線バスを利用している生徒。反対に登校は路線バスを利用し、下校は部活動等の関係で保護者等の自家用車送迎の生徒も多くなります。
- 高校生の登下校の利便性を図るため、路線バスやJRへのダイヤ変更等の要望を行っています。

【事業の内容】

- ◆ 通学支援制度の拡充
 - 高梁市高校生バス通学費補助金制度の拡充
 - 高校生バス通学費補助金制度を高校生通学費補助金制度として、JR通学定期券への適用拡大を検討します。
 - 高校生バス通学費補助金制度は、市内住者を対象としていますが、一部の路線については、市内の高校に通学する市外在住者への適用拡大を検討します。
 - 片道通学定期券について、路線バス事業者と調整を図り、導入に努めます。
- ◆ 公共交通網の周知
 - 市ホームページや毎年発行を行う「高梁市公共交通時刻表」において、JRや路線バス等の時刻や運賃を周知します。
 - 公共交通についての説明を各地域において行います。
- ◆ 高梁市タクシー利用助成事業の見直し
 - 公共交通再編の状況に応じ、高梁市タクシー利用助成の地域・助成額等の見直しを行います。

【期待される効果】

公共交通の利用促進、公共交通関連財政支出の適正化（利用に見合った支出）

【実施主体】

高梁市、交通事業者

【実施時期】

- 高校生バス通学費補助金制度の拡充及び片道定期券の導入については、関係部局、バス事業者との合意が整えば、令和7年度中に実施します。
- 公共交通における周知は毎年度実施します。

＜目標値の算出＞
 R5.3千人×27.359人 現状値 325,681人・(1)
 R12人口×22.377人 (R5比81.79%)
 ①×81.79=266,000人 (千人未満切り捨て) としました。

4. 計画の達成状況を評価する指標

本計画の達成状況を把握するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。

指標	現状値 (令和5年度)	目標値 (令和12年度)
指標1 公共交通の 年間利用者数	325,681人/年	266,000人/年
考え方 アフターコロナにおける生活様式の変化や人口減少を考慮すると、現在の利用を維持していくことは厳しい状況ですが、地域住民への利用促進施策や乗合タクシー運行区域の拡大とオンデマンド化の推進により利用の減少を最小限にとどめます。		
データの取得方法 ＜民間路線バス＞ バス事業者保有系統別データ (集計期間は10月～9月) ＜生活福祉バス＞ 運行事業者実績報告 (集計期間は4月～3月) ＜乗合タクシー＞ 運行事業者実績報告 (集計期間は4月～3月)		
指標2 公共交通の 収支率	33.3%	35%
考え方 利用者の減少や運行経費の上昇を見据えた交通再編により、交通資源の適正配分に努め、公共交通全体としての利便性を確保しつつ、現行の収支バランスの維持に努めます。 ※収支率＝経常収益(補助金は含まない)／経常費用		
データの取得方法 ＜民間路線バス＞ バス事業者保有系統別データ (集計期間は10月～9月) ＜生活福祉バス＞ 運行事業者実績報告・市決算報告 (集計期間は4月～3月) ＜乗合タクシー＞ 運行事業者実績報告・市決算報告 (集計期間は4月～3月)		
指標3 市の公共交通 関連財政支出	2億9,319万円/年	2億9,000万円/年
考え方 前述の収支バランスを維持することにより、財政支出も現状の維持に努めます。		
データの取得方法 ・公共交通関連連合会決算報告書		
指標4 公共交通 による 人口カバー率	89.3%	98%
考え方 乗合タクシー運行区域の拡大により、交通空白地域の削減を図ります。		
データの取得方法 ・R2、R7 国勢調査に基づくメッシュ人口から算出		

5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

5-1 事業の進捗管理・評価

目標の達成に向けて、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有するとともに、本市の公共交通がまちづくりと連動し、住民生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。

事業の実施にあたっては、地域公共交通を取り巻く情勢変化(利用者層、利用ニーズ、技術革新、運行事業者等)に柔軟に対応する必要があります。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、高梁市地域公共交通会議において適宜見直しを行い、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。

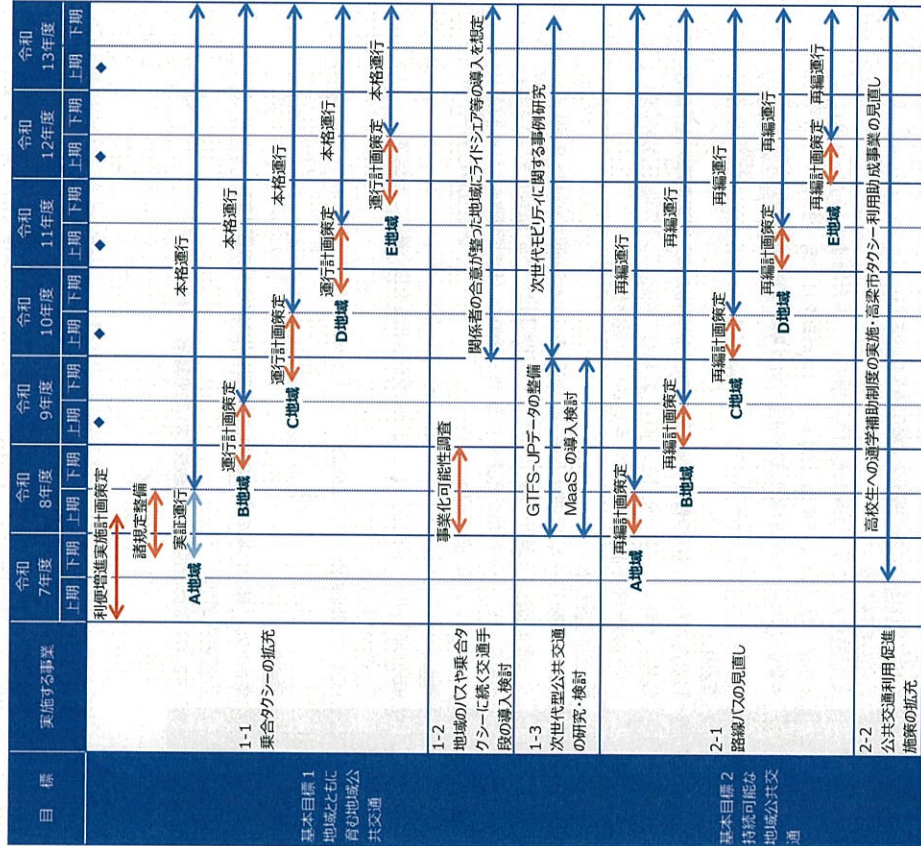
長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

	令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度		令和11年度		令和12年度		令和13年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
事業実施														
目標達成状況の評価		→		→		→		→		→		→		→
事業実施状況の評価			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
改善、反映				→		→		→		→		→		→

年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業の実施												
Do: 事業の実施		→										
Act: 改善・反映			→									
事業の実施												
Plan: 次年度実施事業の検討												
Check: 目標達成状況と事業実施状況の評価												
高梁市地域公共交通会議			●					●				●

5-2 事業実施スケジュール



◆：利便増進実施計画の更新

資料

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）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、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議及び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に関する事項
- (2) 市運営有償運送に関する事項
- (3) 計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (4) 計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 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、20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、会長が別に定めた要請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。

附 則（令和2年11月25日告示第286号）

この告示は、令和2年11月27日から施行する。

附 則（令和6年3月25日告示第48号）

この告示は、公布の日から施行し、令和5年10月1日から適用する。

附 則（令和6年11月26日告示第144号）

この告示は、公布の日から施行し、令和6年4月1日から適用する。

高梁市地域公共交通会議構成員名簿

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	
	中鉄北部バス株式会社	営業部部長代理	清 水 亨	
	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	植 田 寿 行	
	高梁地域まちづくり協議会	会長	丸 山 英 明	
	有漢地域まちづくり協議会	会長	植 木 哲 夫	副会長
" 第3号	成羽地域まちづくり協議会	副会長	東 健 次	
	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	岡 崎 重 登	
	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	市職員	政策監	内 田 弘 樹	会長
" 第6号	岡山県備中県民局建設部 高梁地域維持補修課	課長	柴 田 昇	
" 第7号	西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部岡山支社	地域交通課長	栃 折 太 介	
" 第8号	岡山大学学術研究院 環境生命自然科学学域	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	吉 田 奈 美	
	岡山県県民生活部 県民生活交通課	副参事	原 弘 好	
	岡山県高梁警察署交通課	課長	河 合 利 隆	

「高梁市地域公共交通計画（素案）」への委員から提出された意見の概要
及び意見に対する高梁市地域公共交通会議の考え方

1 提出された意見の件数 7 件（意見者 2 名）

2 提出された意見の概要及び意見に対する高梁市地域公共交通会議の考え方

No	ページ 該当箇所	ご意見の概要	ご意見に対する当会議の考え方
1	P10 ②公共交通 に関する整 備方針	・成羽、川上には「交通拠点」としてあるが、備中は関係ないのか	・P10 高梁市都市計画マスタープランにおいても備中から成羽地域に向けて交通手段が確保できるよう考えております。（例：備中ふれあいタクシーは目的地が成羽病院となっています）
2	P22 タクシーに ついて	・成羽タクシーに備中営業所なんて聞いたこともないとの声も ・利用しやすいように電話番号とか…	・備中営業所は主に備中ふれあいタクシー運行の拠点として設置しています。タクシー利用時は通常通り成羽タクシー本社・備北タクシー成羽営業所にご連絡いただくことで利用が可能です。
3	P20 ふれあいタ クシーにつ いて	・湯野・田原は火・木・金となっているが、成羽病院眼科は月曜のみ（実際は整形外科）なので通院に困るとの声がある	・乗合タクシーの運行日は地域の状況に応じて決定しており、現状においての増便を難しい状況です。路線バスやタクシーをご活用いただくか、次年度以降乗合タクシーの見直し（P44）を行う際ご意見等いただきますようお願いいたします。
4	P28 以降 意識調査に ついて	・P30 の「気兼ねなく送迎を頼むことができる」の 7 割強にはびっくり。事故などを考えると…家族や公共交通なら別でしょうが ・地域から公共施設などが市の中心地域へ（幼・小・中・高校・農協…）そのためすべて公共交通に頼らないといけな	・気兼ねなくというのは主に家族や気心の知れた近隣の方だと思われます。 ・公共施設等へ出向かれる場合は自家用車の方が大半を占める結果がみられると同時に、一人暮らしの高齢者の方等が困られているのも認識しております。今後の交通再編にむけて引き続きご意見等いただきますようお願いいたします。
5	P30 市内移動に 普段利用す る手段	・大半自家用車が移動手段、利用需要の大きいところに重点的施策を	・今回のアンケート等を踏まえ、地域住民の方がどのような公共交通を望まれているか、少しずつ判明してきたところであります。来年度以降再編を進めるにあたり検討をさせていただきます。
6	P39 ライドシェ アについて	・高梁市に最良なライドシェアを考える。	・第3回の公共交通会議においてライドシェアはあくまで、今後実施される公共交通の補完的位置付けと説明をさせていただいたところであります。今後も国の動向や方針を注視し、慎重に検討してまいります。
7	P1 計画策定の 趣旨	・公共交通は行政が住民移動手段を保証しなければならない。受益と負担の関係の中で施策の要・不要の判断材料を示して峻別する。	・今回のアンケート等を踏まえ、地域住民の方がどのような公共交通を望まれているか、少しずつ判明してきたところであります。来年度以降再編を進めるにあたり検討をさせていただきます。

市では、市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワークを実現し、持続可能な地域公共交通を構築するため、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づき、「高梁市地域公共交通計画」の策定を進めています。

市民の皆さんからこの計画（案）に対するご意見を募集します。

＜募集要項＞

1：意見提出対象者

- (1) 市内に在住、在勤、在学の人
- (2) 市内に事務所又は事業所を有する個人、団体、法人

2：計画（案）の閲覧及び意見提出用紙の配布

- (1) 高梁市のホームページからダウンロード
- (2) 本庁市民課、各地域局、各地域市民センター窓口での閲覧、指定用紙の配布
※窓口での閲覧・配布は土曜日、日曜日及び祝日を除く、午前 8 時 30 分から午後 5 時 15 分までです。ただし、各地域市民センターは午前 8 時 30 分から午後 5 時までです。

3：意見の提出方法

指定用紙に住所、氏名、連絡先（電話番号、電子メールアドレス等）と本件へのご意見を記入の上、次のいずれかの方法で提出してください。

- (1) 持参
- (2) 郵送
- (3) ファックス
- (4) 下記またはホームページをご参照いただき、「二次元バーコード」または「URL」からご回答ください。
 - ・ <https://logoform.jp/form/neQj/852761>
 - ・ 二次元バーコード（右記）
 - ・ 市ホームページより（URL 準備中）



4：意見提出先

〒716-8501 高梁市松原通 2043 高梁市市民生活部市民課市民協働係
 ※電話やメールによる意見の提出には応じかねます。あらかじめご了承ください。

5：意見の募集期間

令和 7 年 2 月 14 日（金）～令和 7 年 3 月 3 日（月）午後 5 時 15 分（必着）
 ※持参の場合は、開庁時間に限ります。

6：意見の反映

市民等の皆様からいただいたご意見は、計画作成の参考とさせていただきます。

7：その他

- (1) ご意見に対する市の考え方は内容ごとに整理、分類した上で後日公表します。
- (2) ご意見に対する個別の回答は行いません。
- (3) ご意見の内容は個人情報を除くなど適宜修正を加え、公表することがあることをご了承ください。
- (4) 趣旨が不明確なものについては市の考え方をお示しできない場合があります。

8：問い合わせ先

高梁市市民生活部市民課市民協働係 電話 0866-21-0254 FAX 0866-22-9370

<意見提出様式（高梁市地域公共交通計画（案）への意見募集）>

高梁市市民生活部市民課市民協働係 あて

【令和7年3月3日（月）必着】

高梁市地域公共交通計画（案）への意見

ご住所 【必須】	※在勤・在学の方は勤務先等の住所及び名称を記載してください。	
お名前 【必須】		
連 絡 先	電話番号 【必須】	
	FAX番号	
	電子メール アドレス	
ページ・ 該当箇所 【必須】		
意 見 【必須】		

【提出先：FAX番号 0866-22-9370】

※住所、氏名、連絡先は公表しません。

※記入された個人情報は、本パブリックコメントの目的以外には使用しません。