

高梁市地域公共交通総合連携計画(案)

平成22年3月

高 梁 市

目 次

序章.....	1
背景と目的.....	1
計画対象地域.....	1
計画期間.....	1
第1章 高梁市の現況と課題.....	2
1-1 市の概要.....	2
1-1-1 位置・地勢.....	2
1-1-2 人口と高齢化の状況.....	3
1-1-3 主要施設と観光施設の分布状況.....	5
1-2 高梁市における公共交通の現況.....	6
1-2-1 鉄道.....	6
1-2-2 路線バス.....	8
1-2-3 その他の公共交通.....	14
1-2-4 生活交通施策の概要.....	16
1-3 公共交通に関するアンケート調査等.....	17
1-3-1 住民アンケート.....	17
1-3-2 高校生アンケート.....	24
1-3-3 大学生アンケート.....	27
1-3-4 高梁市観光実態アンケート.....	30
1-3-5 ヒアリング調査.....	31
1-3-6 路線バス乗降調査.....	32
1-4 高梁市における公共交通の課題.....	33
第2章 計画の基本方針.....	35
2-1 基本方針.....	35
2-2 地域公共交通の活性化・再生の目標.....	35
2-3 目標達成に対する評価指標の設定.....	36
2-4 運行見直し基準の設定.....	37
第3章 計画に位置づける事業.....	38
3-1 目標を達成するための施策の方向性.....	38
3-2 高梁市における地域公共交通施策.....	39
3-3 事業・実施主体・スケジュール.....	40
3-4 事業の内容.....	41
3-4-1 4条路線バスの再編.....	41
3-4-2 地域内交通の再編.....	44
3-4-3 交通結節点の環境向上.....	51
3-4-4 スクールバスの再編.....	52
3-4-5 利用促進施策の推進.....	53
3-4-6 観光タクシーの充実.....	57

序章

背景と目的

高梁市の公共交通機関は、市を南北に走るＪＲ伯備線と、市の大半をカバーする備北バス路線と旧町単位で各地域をカバーする生活福祉バス路線（みなし４条バス、７９条バス）で構成されています。

近年、路線バス利用者の減少傾向が続いており、利用の少ない路線については、既に路線の縮小や廃止が行われてきていますが、特に車を持たない高齢者の代替移動手段の確保が重要課題のひとつとなっています。また、生活福祉バスは、合併して５年が経過する現在も基本的に合併前からの運行形態を引き継いでいるため、サービス水準における地域間格差が現存し、その是正が求められています。

こうした状況を踏まえ、本計画は幹線としての路線バスとこれを補完する生活福祉バスのあり方についての全面的な見直しを行うとともに、統一的なサービス水準を設定し、将来にわたって維持存続可能な交通体系の確立を目指します。

計画対象地域

高梁市全域

計画期間

平成 22 年度～平成 26 年度の 5 年間

第1章 高梁市の現況と課題

1-1 市の概要

1-1-1 位置・地勢

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

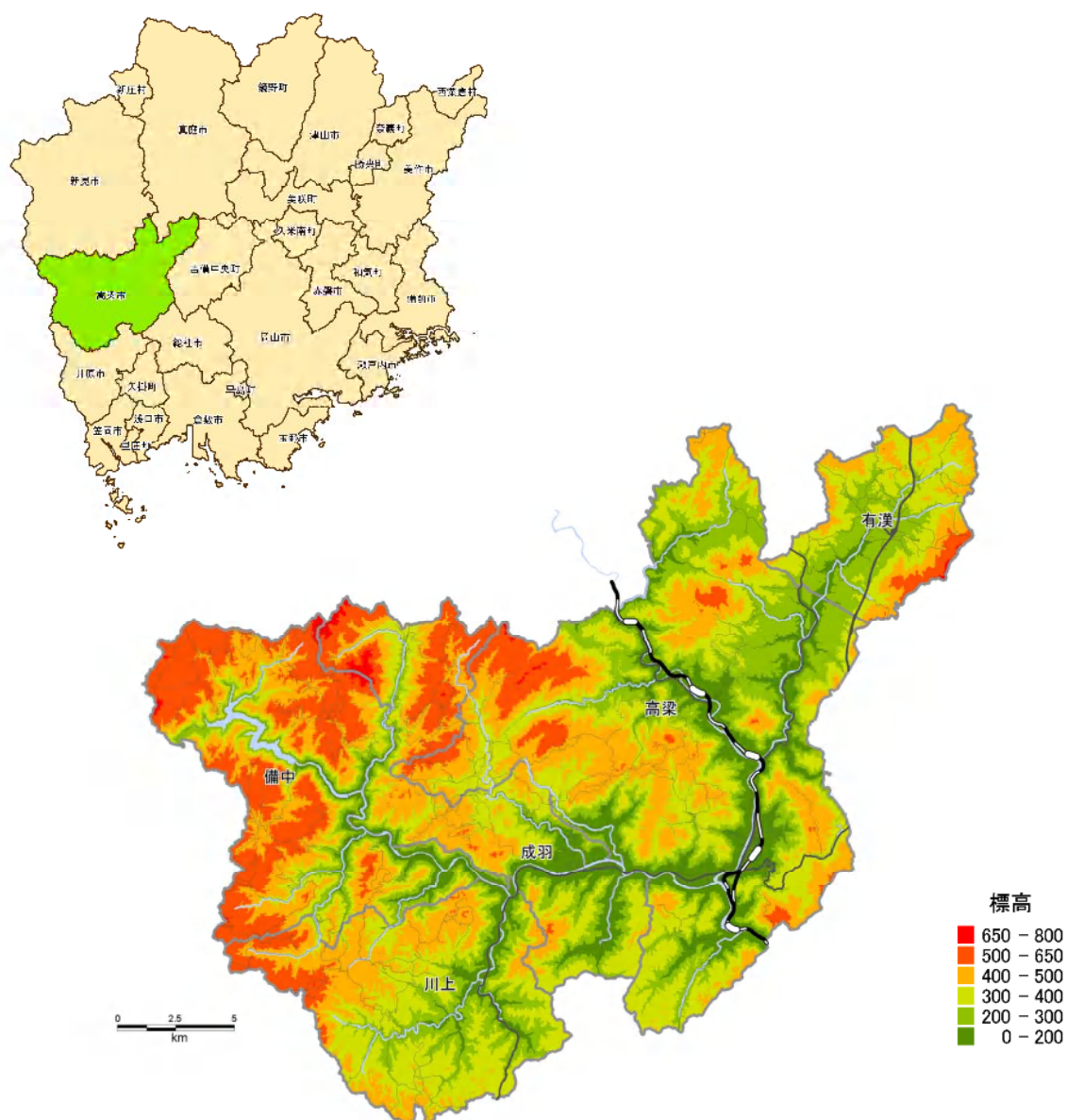


図 1-1-1 高梁市の位置・地勢

1-1-2 人口と高齢化の状況

(1) 人口

21年3月末現在の総人口は約35,000人で、この10年間で約5,000人、率にして13%減少し、減少率で見ると特に川上地域、備中地域で大きく減少しています。

人口分布は、高梁地域から成羽地域にかけての高梁川、成羽川沿いに人口が集中しており、全体的に小規模な集落が広く分布しています。

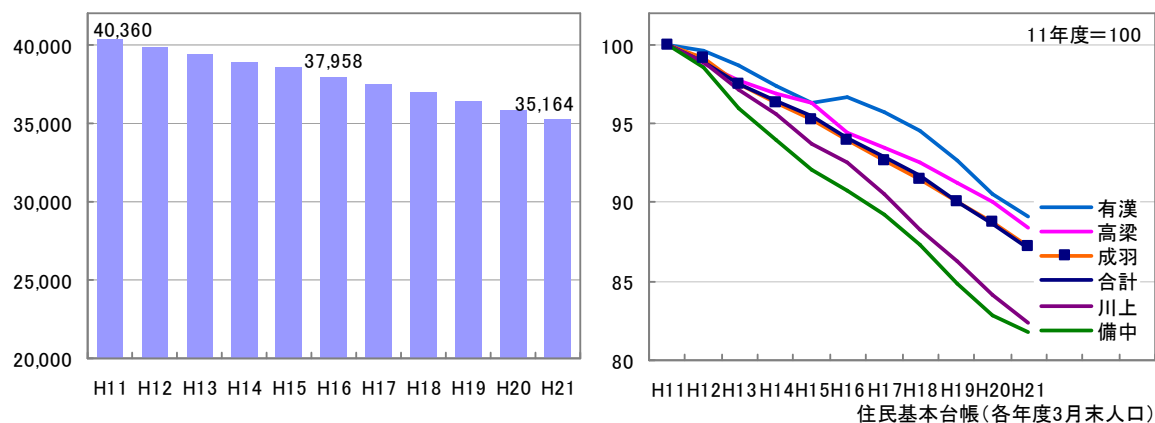


図 1-1-2 人口の推移

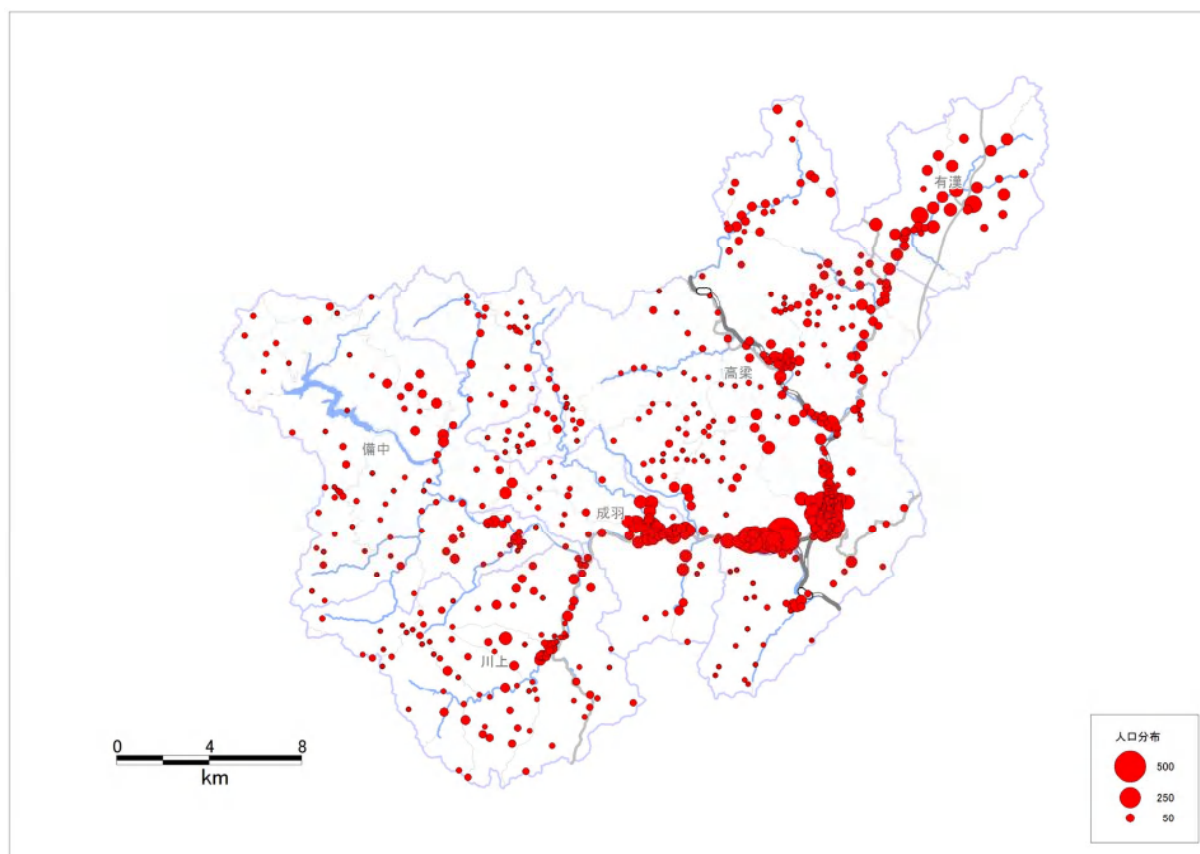


図 1-1-3 高梁市の人口分布

(2) 高齢化

市全体の高齢化率は20年6月現在で35%となっており、地域別では特に備中が49%と高くなっています。また、高齢者のみの世帯が全世帯の14%を占めるとともに、一人暮らしの高齢者世帯が12%を占めています。

市内各集落の高齢化率をみると高梁及び成羽地域中心部以外は、高齢化率40%を超える集落がほとんどであるとともに、60%を超える集落が多数あります。

表 1-1-1 高齢者人口・高齢者世帯

平成20年6月1日現在（単位：人、世帯）

地 域	高齢者人口			高齢者世帯（65歳以上の方のみで構成）		
	65歳以上	総人口	高齢化率	高齢者世帯（※）	総世帯	世帯割合（※）
高 梁	6,891	21,512	32%	1,007 (904)	8,540	12% (11%)
有 漢	990	2,613	38%	144 (102)	918	16% (11%)
成 羽	1,994	5,399	37%	305 (270)	2,095	15% (13%)
川 上	1,523	3,595	42%	248 (220)	1,314	19% (17%)
備 中	1,310	2,679	49%	278 (211)	1,093	25% (19%)
合 計	12,708	35,798	35%	1,982 (1,707)	13,960	14% (12%)

※（）内は一人暮らし高齢者世帯数及び割合

資料：平成20年高齢者調査

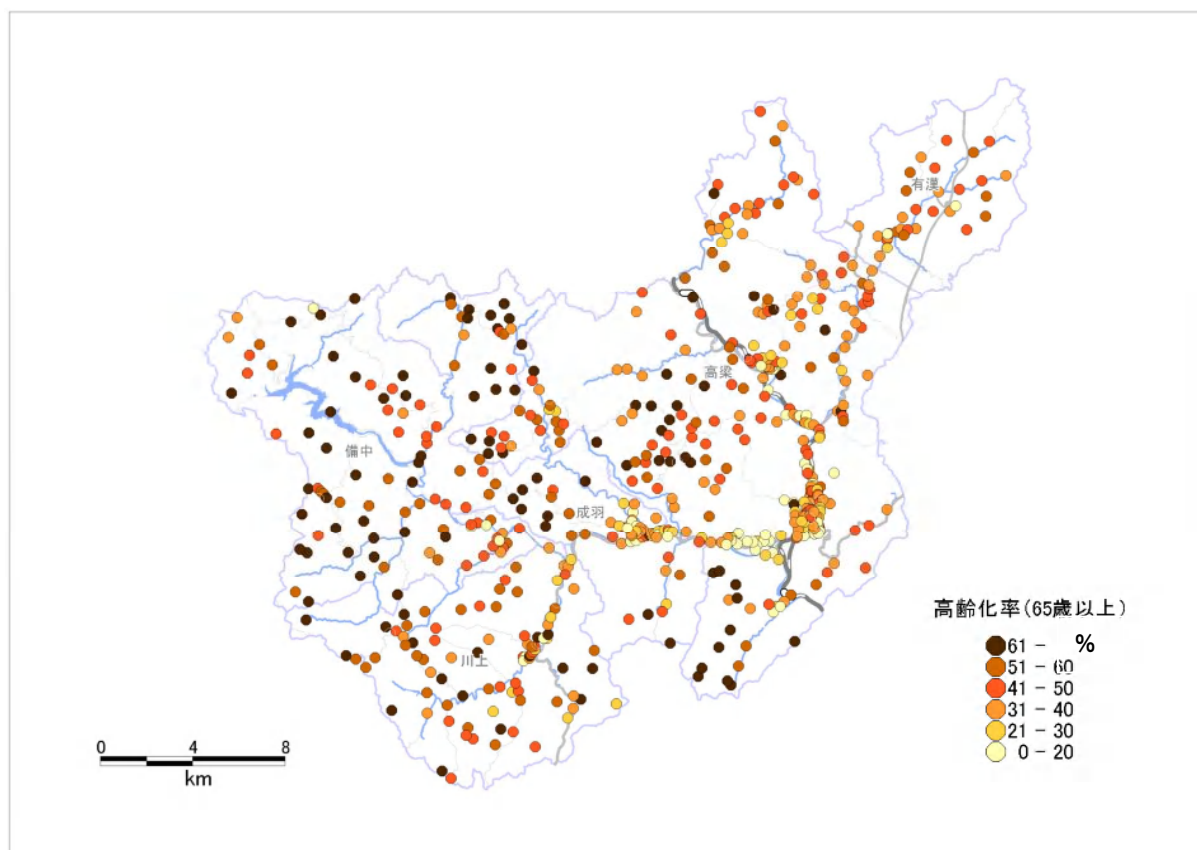


図 1-1-4 各集落の高齢化率

1-2 高梁市における公共交通の現況

1-2-1 鉄道

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

市内には備中高梁駅、備中広瀬駅、木野山駅、備中川面駅、方谷駅の 5 つの駅があり、20 年度の 5 駅合計の日平均乗車人員は 2,624 人で、このうちの 87% を備中高梁駅が占めています。

乗客の 7 割が定期客であり、普通客が減少する中であって定期客は平成 10 年度以降ほぼ横ばいで推移していましたが、近年減少傾向にあり、乗者数はこの 10 年間で 22% 減少しています。また、駅別では、備中川面駅、方谷駅の利用が大きく減少しています。

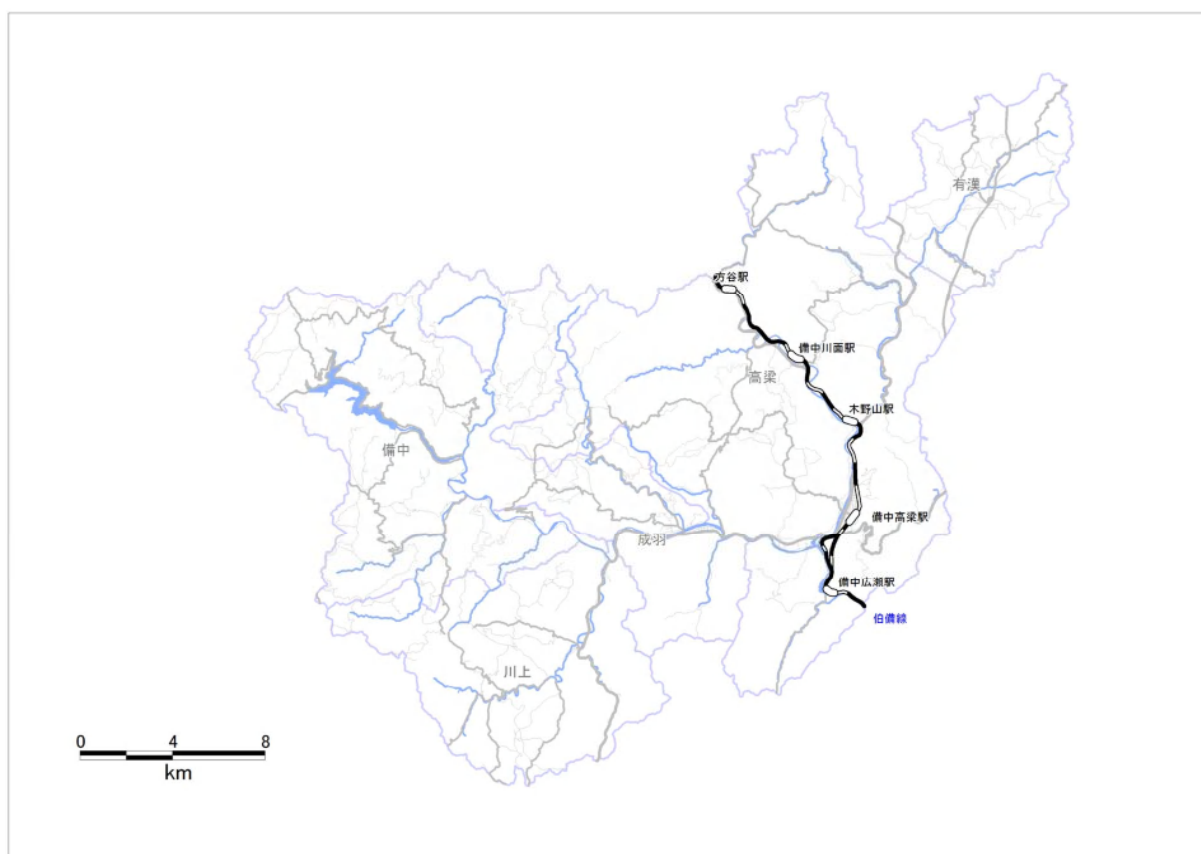


図 1-2-1 鉄道網

表 1-2-1 備中高梁駅時刻表(平日)

時間帯	発時刻		着時刻	
	岡山方面	新見方面	岡山方面	新見方面
5 時	5:00 5:32			5:32
6 時	6:26 6:41	6:20	6:20	6:40
7 時	7:07 7:10 7:25 7:59			7:06 7:24 7:58
8 時	8:13 8:54	8:20 8:40	8:19 8:39 8:50	8:12
9 時	9:06 9:17 9:52	9:41	9:11 9:41	9:05 9:17
10 時	10:06 10:40	10:13 10:40	10:12 10:39	10:06 10:39
11 時	11:05 11:28 11:52	11:15 11:40	11:08 11:36 11:39	11:05
12 時	12:05 12:28 12:52	12:08 12:41	12:08 12:37 12:41	12:05 12:28
13 時	13:06 13:28 13:52		13:11 13:35 13:39	13:06 13:50
14 時	14:05 14:28 14:52	13:51 14:39	14:11 14:33 14:39	14:05
15 時	15:05 15:28 15:49	15:16 15:39	15:13 15:35 15:39	15:05 15:27
16 時	16:05 16:28 16:58	16:14 16:40	16:12 16:39 16:51	16:04 16:25 16:58
17 時	17:06 17:28 17:52	17:11 17:40	17:08 17:34 17:39	17:05
18 時	18:05 18:28 18:52	18:40 18:52	18:09 18:39 18:51	18:05 18:28
19 時	19:06 19:38 19:50	19:40 19:51	19:10 19:39 19:50	19:05 19:35 19:50
20 時		20:42 20:47	20:10 20:38 20:42 21:06	
21 時	21:00 21:31	21:55 22:17	21:55 22:17	20:59 21:31
22 時	22:17	23:20	22:44	22:17
23 時			23:17	
0 時			0:34	
運行 本数	46 本 (15 本)	30 本 (15 本)	46 本 (15 本)	30 本 (15 本)

注：青は特急

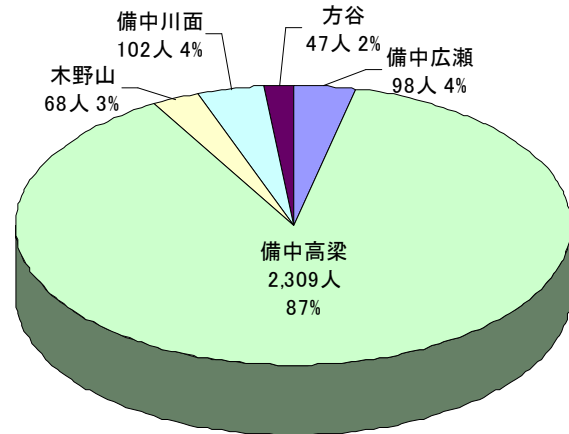


図 1-2-2 駅別日平均乗車人員 (H20 年度)

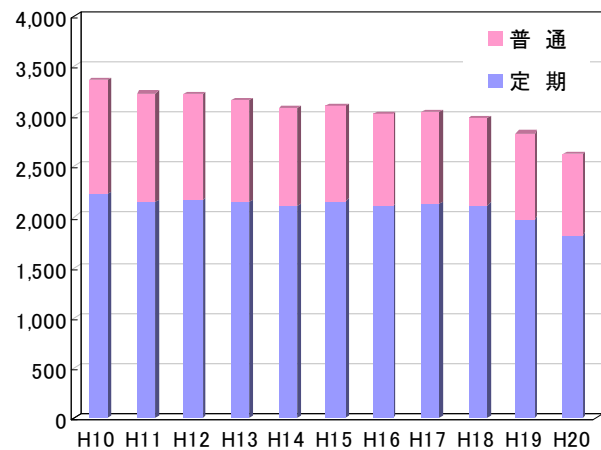


図 1-2-3 日平均乗車人員の推移 (5 駅合計)

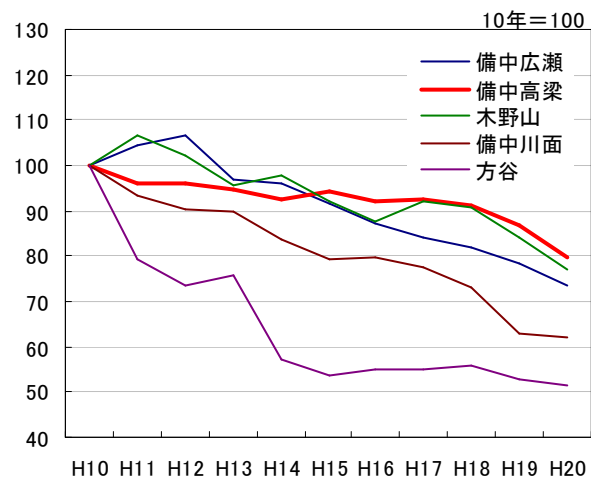


図 1-2-4 日平均乗車人員の推移 (駅別)

1-2-2 路線バス

(1) 路線の状況

4 条路線バス（32 系統）が市全体を広くカバーするとともに、成羽、川上、備中の 3 地域では、生活福祉バス（25 系統：みなし 4 条 18 系統、79 条 7 系統）が運行しています。また、高梁地域では、玉川地区と福地地区でデマンド型の乗合タクシーが運行しています。

高梁駅と市内周辺部を結ぶ 4 条路線は概ね 5 回程度運行しており、区間運行回数は、高梁駅と市の北部及び西部を結ぶ路線が集まる出口～高梁駅間と、高梁駅と市の西部を結ぶ路線が集まる川上 BC～高梁駅間では 30 回以上となっています。生活福祉バス路線では、25 系等のうち 14 系統が曜日運行しており、成羽地域はそのほとんどが曜日運行区間となっています。

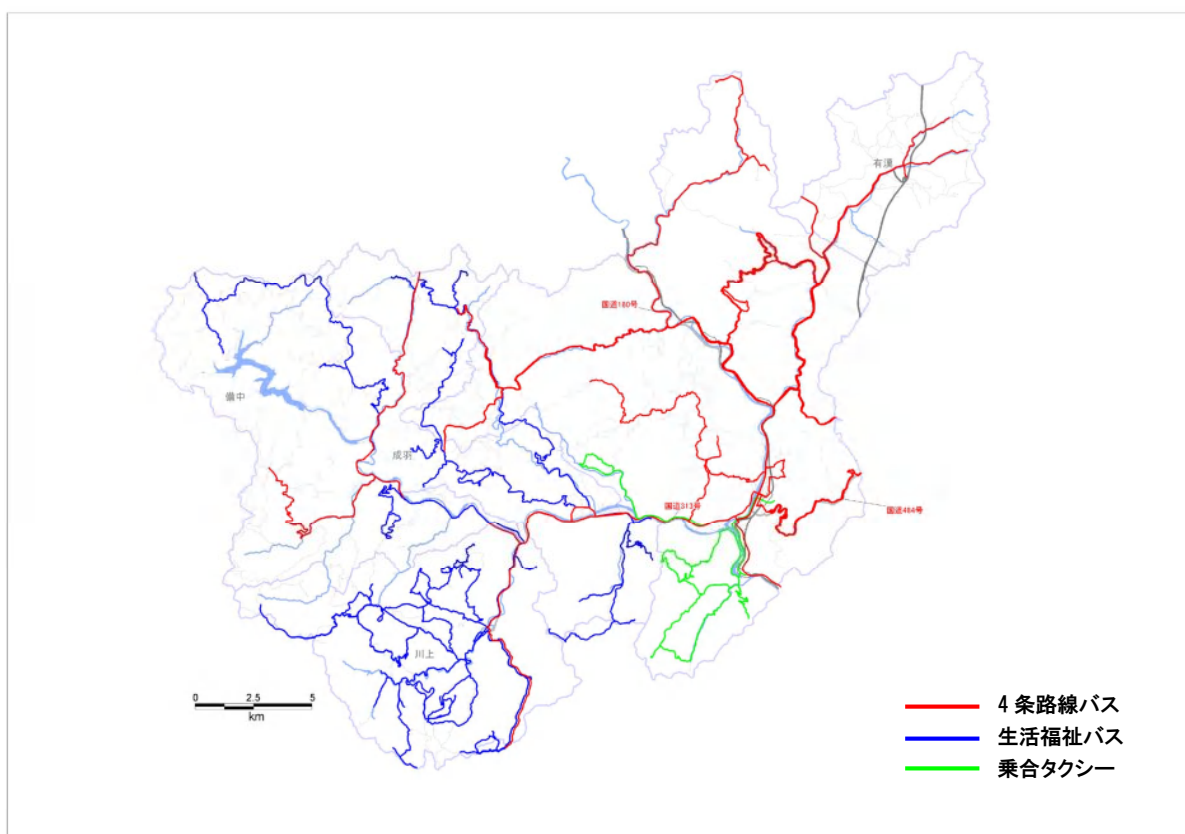


図 1-2-5 路線バス運行図

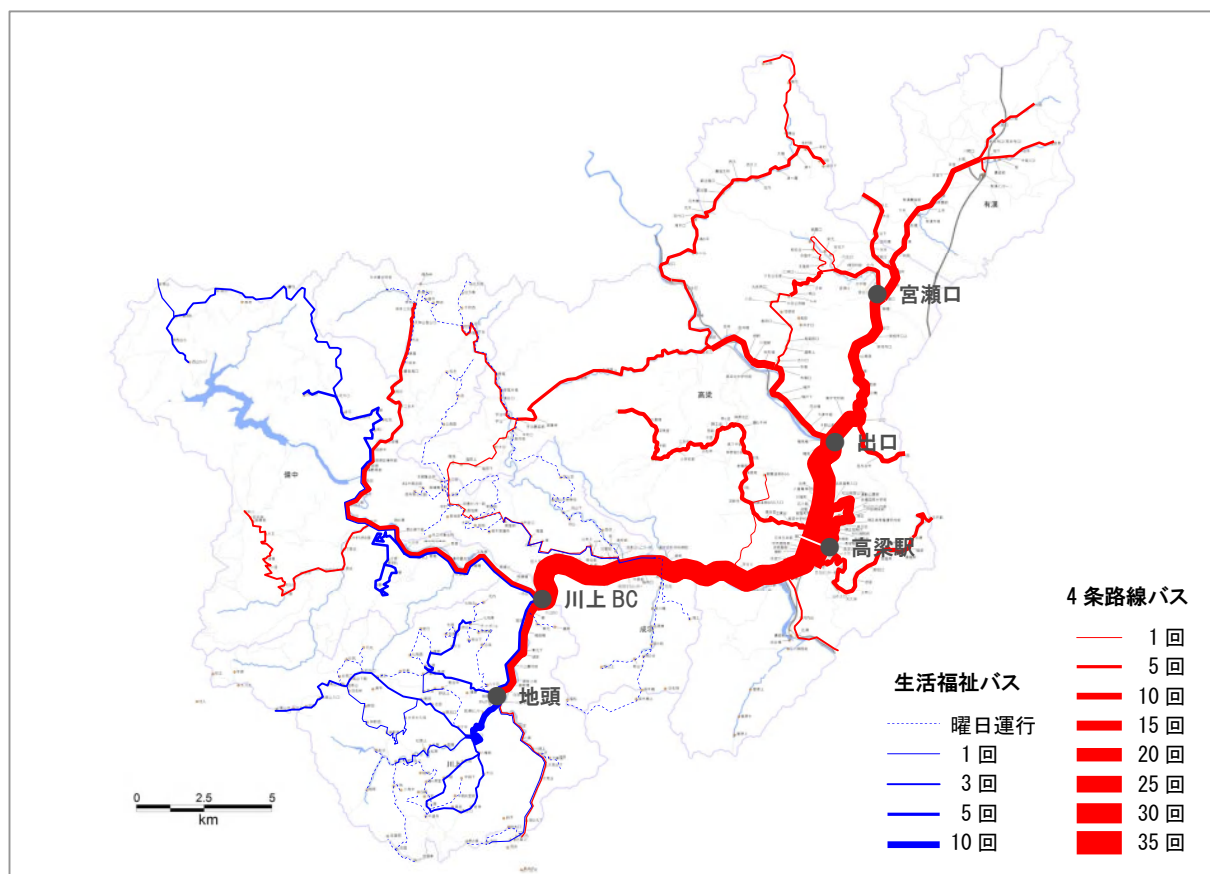


図 1-2-6 区間運行回数（平日）

(2) バス停までの距離

最寄りのバス停（4 条路線バス及び生活福祉バス）までの距離が遠くバスを利用しにくい、あるいは実質的に利用できない集落や世帯が数多くあります。

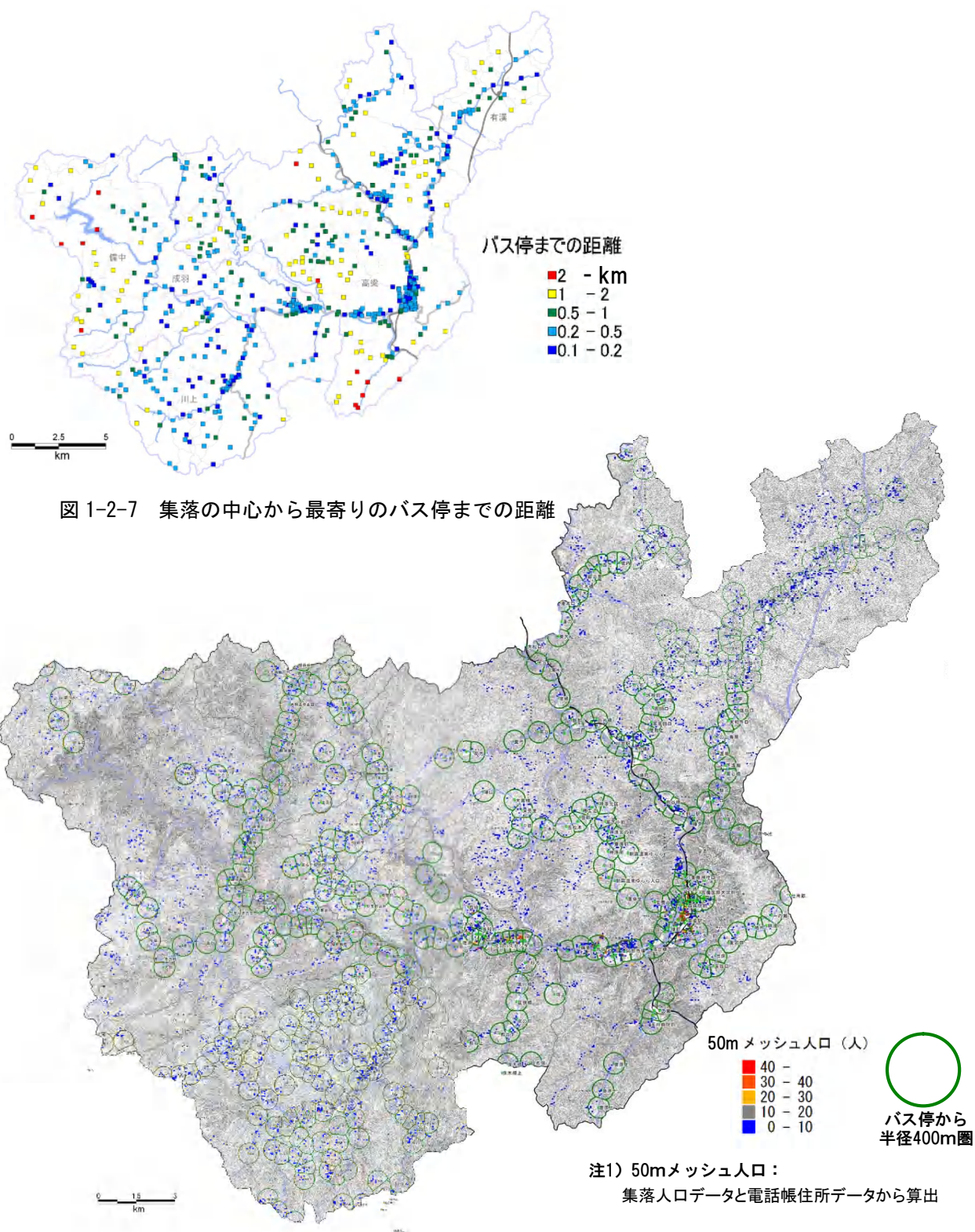


図 1-2-7 集落の中心から最寄りのバス停までの距離

図 1-2-8 人口分布とバス停

(3) 利用状況

4 条路線バス、生活福祉バスともに利用者数は減少傾向にあります。また、1 便当たりの輸送量をみると、4 条路線では乗車密度 1 人未満が 7 系統、生活福祉バスでは利用者数 1 人未満が 8 路線あります。

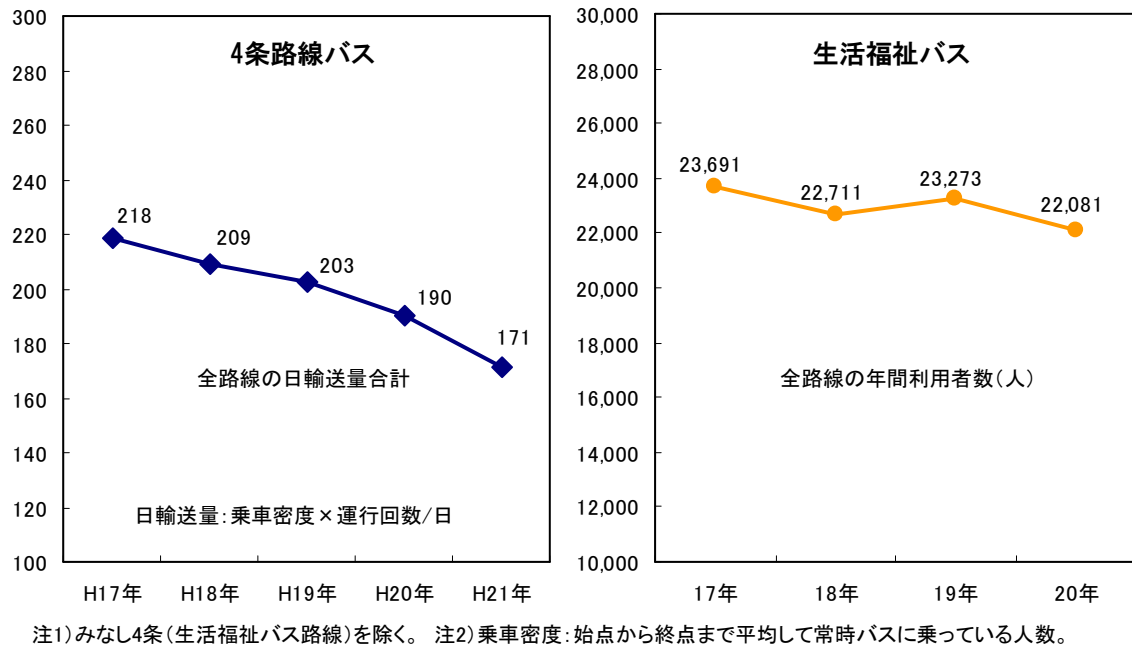


図 1-2-9 路線バス利用者数の推移

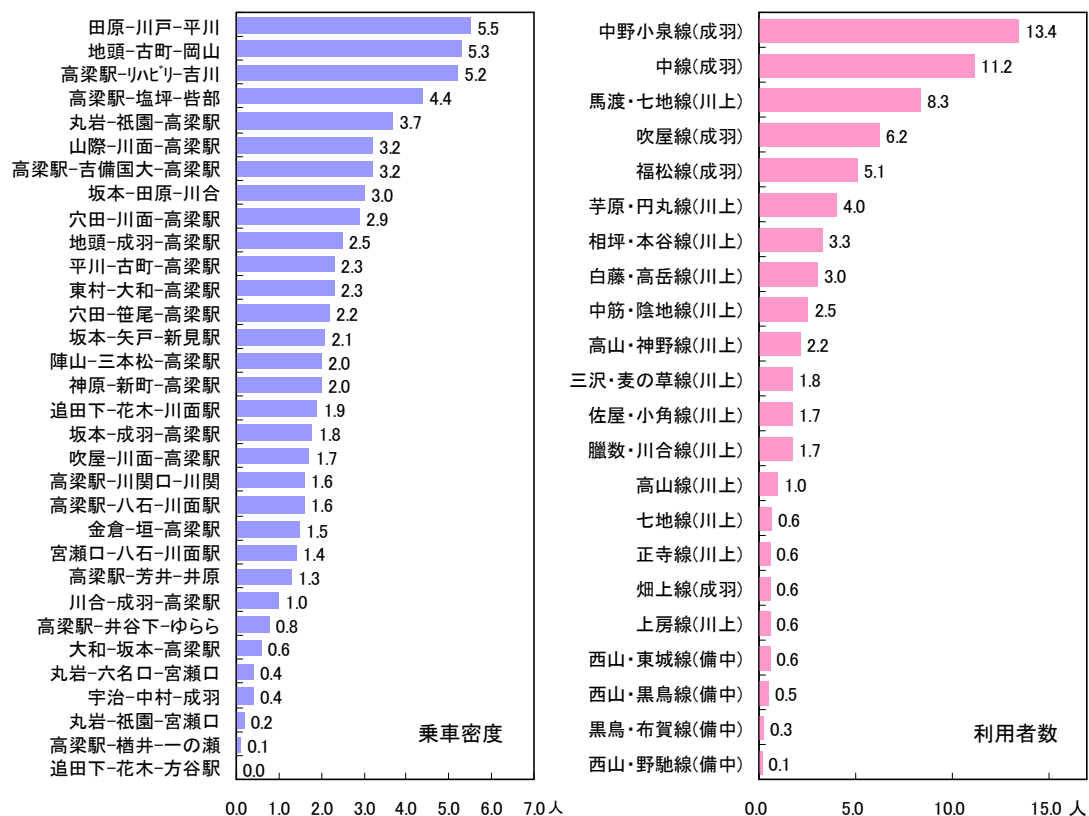


図 1-2-10 系統・路線別 1 便あたりの輸送量

(4) 収支状況

21年度の4条路線バス全体の収支状況は、34系統のうち黒字は1系統のみで、全体の収支率は46%となっています。また、20年度的生活福祉バスの収支率は全体で15%、地域別では成羽28%、川上13%、備中10%となっています。

表 1-2-2 4条路線バス収支状況(21年度:20年10月~21年9月)

単位:千円

	起点	経由地	終点	平日 運行回数	経常費用	運送収入	収支	収支率	国・県 補助金	市補助金
生活交通路線	高梁駅	砦部	落合駅	現在廃止	22,974	8,307	△ 14,667	36%	3,665	4,502
	高梁駅	塩坪	砦部	5.5	13,448	11,240	△ 2,208	84%	713	927
	金倉	垣	高梁駅	4.5	19,939	6,223	△ 13,716	31%	4,431	9,280
	高梁駅	リハビリ	吉川	5.5	22,257	20,000	△ 2,257	90%	1,899	0
	吹屋	川面	高梁駅	3.5	16,473	5,036	△ 11,437	31%	2,513	9,080
	地頭	古町	岡山	3.0	36,086	20,010	△ 16,077	55%	15,497	0
	坂本	矢戸	新見駅	4.5	14,991	5,030	△ 9,961	34%	4,545	0
	高梁駅	川関口	川関	3.5	12,336	3,977	△ 8,359	32%	247	8,309
	地頭	成羽	高梁駅	現在廃止	17,965	9,353	△ 8,612	52%	4,181	249
	地頭	古町	高梁駅	10.0	11,163	7,559	△ 3,605	68%	540	2,953
	川合	成羽	高梁駅	10.0	20,584	4,870	△ 15,714	24%	3,194	6,298
	坂本	成羽	高梁駅	3.5	22,691	7,589	△ 15,102	33%	4,939	10,223
地域振興路線	追田下	花木	方谷駅	1.0	1,518	0	△ 1,518	0%	88	1,462
	追田下	花木	川面駅	1.5	2,987	1,203	△ 1,783	40%	223	1,545
	神原	新町	高梁駅	1.5	10,103	3,957	△ 6,146	39%	1,515	1,920
	東村	大和	高梁駅	2.0	4,345	2,138	△ 2,207	49%	651	898
	穴田	川面	高梁駅	1.0	3,091	1,659	△ 1,432	54%	231	1,151
	穴田	笹尾	高梁駅	1.0	3,455	1,399	△ 2,056	40%	259	1,764
	高梁駅	芳井	井原	2.0	10,178	2,240	△ 7,939	22%	1,526	3,688
	平川	古町	高梁駅	2.0	13,398	5,596	△ 7,802	42%	2,009	5,653
	田原	川戸	平川	1.0	903	1,080	176	120%	0	0
	坂本	田原	川合	1.0	3,578	2,230	△ 1,348	62%	536	754
	高梁駅	八石	川面駅	1.0	4,202	1,337	△ 2,865	32%	315	2,535
	宇治	中村	成羽	1.0	1,881	185	△ 1,696	10%	282	1,432
	陣山	三本松	高梁駅	6.0	14,714	6,358	△ 8,357	43%	1,103	7,155
	大和	坂本	高梁駅	3.0	4,998	779	△ 4,218	16%	749	2,626
	宮瀬口	八石	川面駅	2.0	3,896	1,289	△ 2,607	33%	288	2,325
	山際	川面	高梁駅	2.0	9,791	5,394	△ 4,397	55%	734	3,505
	丸岩	祇園	高梁駅	1.0	2,209	1,608	△ 600	73%	60	504
単独補助路線	丸岩	六名口	宮瀬口	1.0	548	78	△ 471	14%	0	471
	高梁駅	檜井	一の瀬	1.0	833	52	△ 781	6%	0	781
	高梁駅	吉備国大	高梁駅	15.0	4,777	4,686	△ 90	98%	0	91
	丸岩	祇園	宮瀬口	0.5	431	34	△ 397	8%	0	397
	高梁駅	井谷下	ゆらら	1.0	1,507	358	△ 1,149	24%	0	1,149
合 計					334,251	152,853	△ 181,397	46%	56,933	93,627

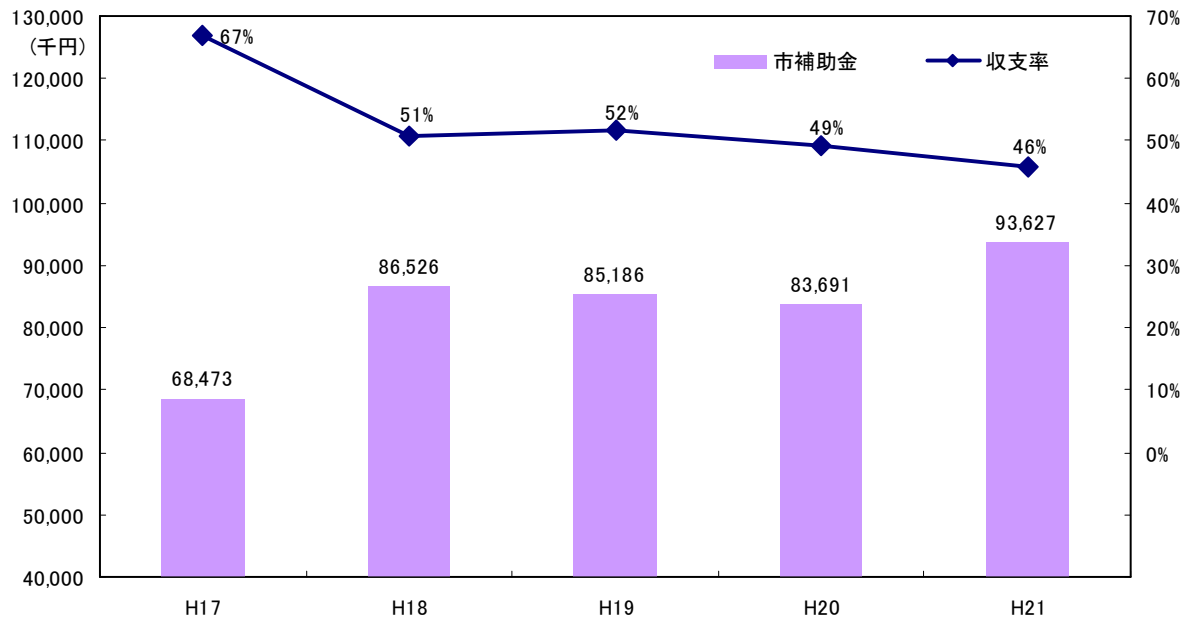


図 1-2-11 4 条路線バス収支率・市補助金の推移

表 1-2-3 生活福祉バス収支状況（20 年度）

単位：千円

地域	運行形態	路線名	運行日	運行回数	運行経費	利用収入	収 支	収支率	年間利用者数(人)	利用者1人当たり経費(円)
成羽	みなし4条	吹屋線	月・水	1.0	7,664	2,121	△5,543	28%	7,057	1,086
		畑上線	火・金	1.0						
		福松線	火・金	1.0						
	79条	中野小泉線	月・金第1.3.5水	1.0						
		中線	火・木第2.4水	1.0						
川上	みなし4条	七地線	毎日	3.5	24,791	3,140	△21,651	13%	11,086	2,236
		上房線	毎日(日・祝日除)	2.5						
		正寺線	毎日	2.0						
		高山市線	毎日	4.0						
		麦の草・三沢線	月・水	1.0						
		馬渡・七地線	火・金	1.0						
		騰数・領家線	月・水	1.0						
		白藤・高岳線	火・金	1.0						
		佐屋・小広線	火・金	1.0						
		相坪・正寺線	火・金	1.0						
		芋原・高山線	月・水	1.0						
		高山市・神野線	火・金	1.0						
		中筋・陰地線	月・水	1.0						
		備中	79条	黒鳥布賀線						
西山黒鳥線	毎日(日・祝日除)			4.0						
西山東城線	毎日(日・祝日除)			1.0						
西山野馳線	毎日(日・祝日除)			2.0						
合 計					45,006	6,533	△38,473	15%	22,081	2,038

1-2-3 その他の公共交通

(1) 乗合タクシー

高梁地域の玉川地区ではデマンド型の乗合タクシーが平成16年10月から運行しています。また、福地地区でも21年7月から試行運行がなされ、22年から本格運行しています。

玉川地区乗合タクシーの利用者数は、18年以降減少傾向にあります。

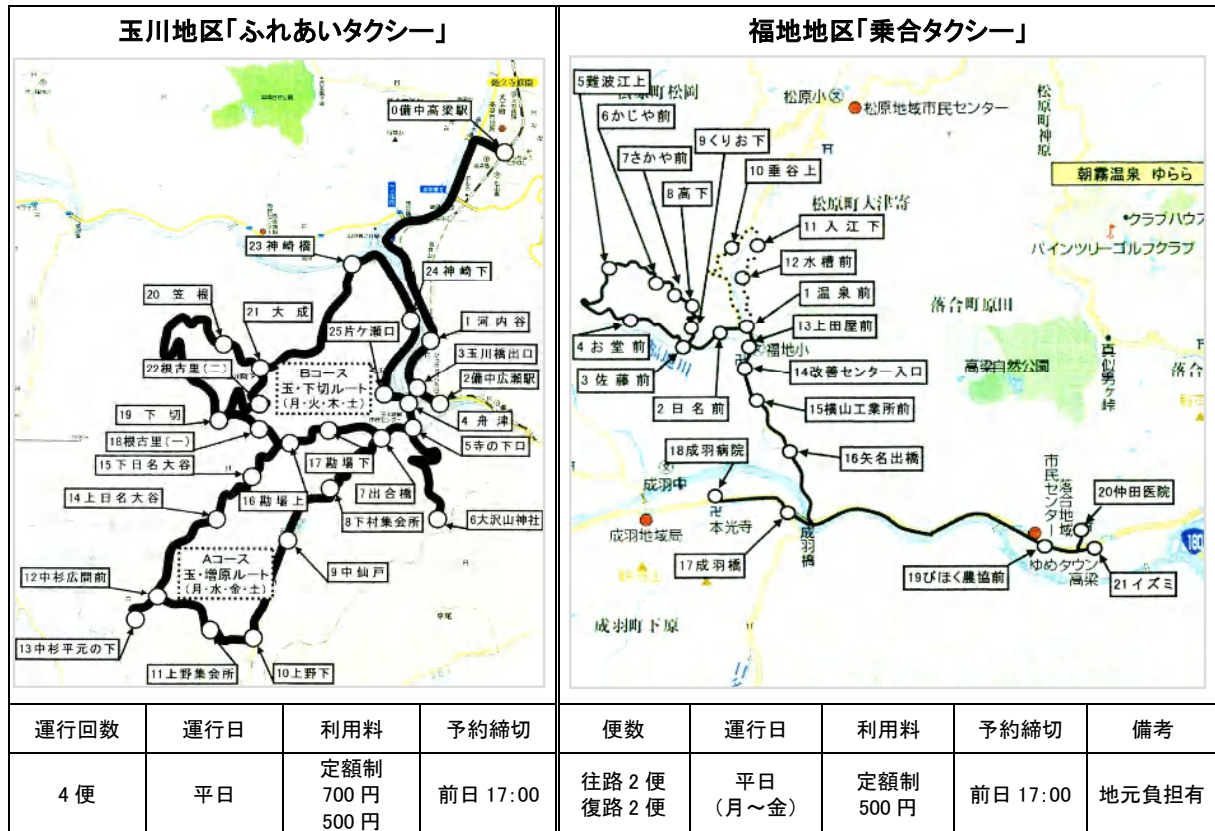


図 1-2-12 乗合タクシー概要図

表 1-2-4 乗合タクシー利用状況

	玉川地区				福地地区(試行運行実績)						
	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計
利 用 者 数	1,079	1,231	1,041	988	47	18	30	21	17	13	146
運 行 便 数	795	889	756	741	24	15	10	15	14	12	90
1 便当りの乗車人員	1.36	1.38	1.38	1.33	1.96	1.20	3.00	1.40	1.21	1.08	1.62

(2) タクシー

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

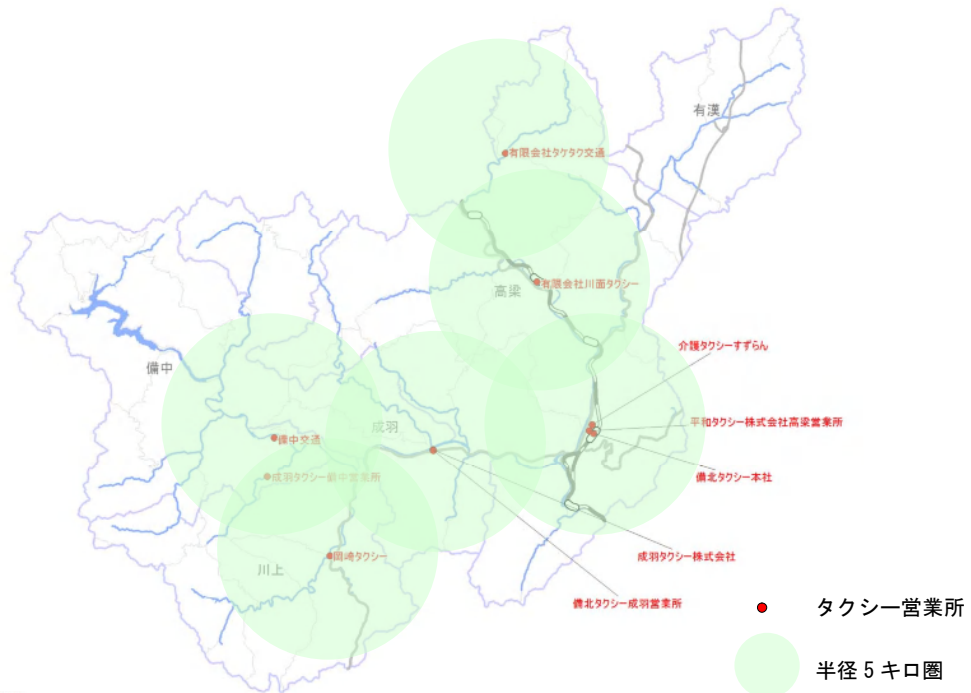


図 1-2-13 タクシー営業所

(3) スクールバス

スクールバス 17 路線のうち 8 路線は生活福祉バスとして混乗路線となっており、9 路線がスクール専用で運行しています。スクール専用路線については、混乗運行の要望があります。

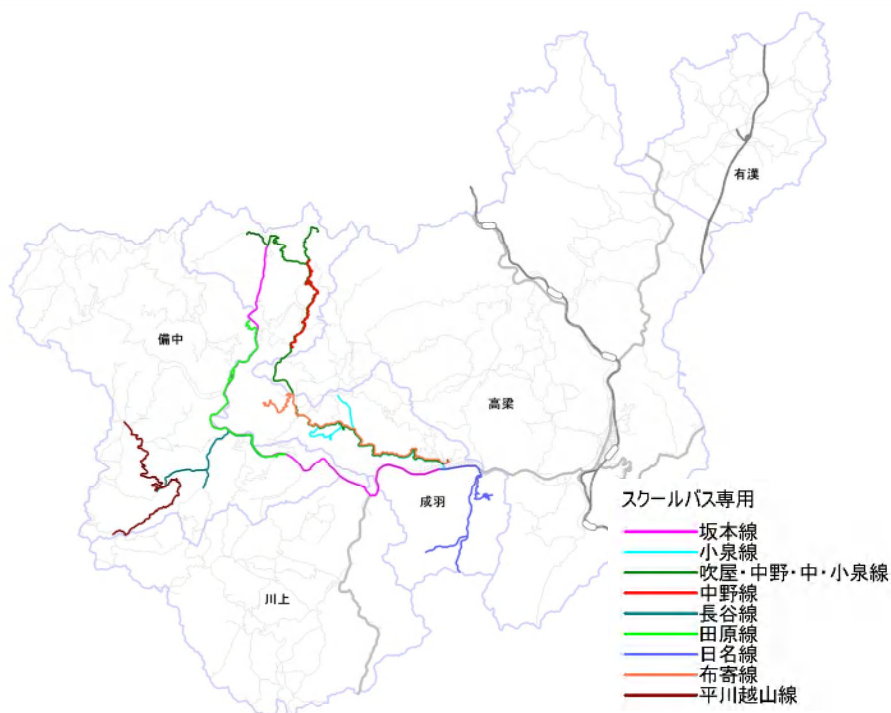


図 1-2-14 スクールバス専用路線

1-2-4 生活交通施策の概要

市では、生活交通施策として乗合バス補助、生活福祉バス、スクールバス、乗合タクシーの運行の他に遠距離通学費補助、福祉移送サービスを行っており、これらの生活交通対策費は 20 年度で約 2 億 1 千万円となっています。

表 1-2-6 生活交通施策の概要

事業名	運行形態等	利用対象	利用料金	財政負担	備 考
乗合バス 路線補助	備北バス 直営	住民	備北バス所定の運賃	83,691	市単独支援路線の 廃止(H19年度) H19.9 末 西油野・田原(高梁)線 H20.3 末 羽山・成羽線 H20.3 末 丸岩・川面駅線
生活福祉 バス	備北バス へ委託	住民	300 円(小学生以下 150 円)	45,006	内訳：運行委託費 40,826 千円 車両維持管理費 4,180 千円
スクール バス	委託及び 直営	小中学校遠距離通学 児童・生徒	児童生徒無料	40,505	内訳： 運行委託費 34,844 千円 車両維持管理費 5,661 千円
乗合タク シー	民間タク シー活用	玉川地区住民	高梁駅まで 700 円 広瀬駅まで 500 円	984	
遠距離通 学費補助		小中学校遠距離通学 児童・生徒		16,320	
福祉移送 サービス	社会福祉協 議会へ 委託	・ 70 歳以上及び特に必要と認める 65 歳以上 (社協独自事業) ・ 身体障害者 1・2 級 ・ 療育手帳 A・B ・ 精神保健福祉手帳 1・2 級	年会費 1,000 円 乗車 30 分当り 500 円 (待ち時間 60 分当り 500 円) 利用限度年 24 回/人 (人工透析者：別途)	24,350	実利用者： 高齢者 226、障害者 34、 透析者 27
合 計				210,856	

1-3 公共交通に関するアンケート調査等

1-3-1 住民アンケート

調査対象：市内の世帯を対象とし、世帯員の内、運転免許や車を持たないバスを利用する可能性が高い人を中心に回答を依頼

設問項目：世帯・回答者属性、運転免許の有無、外出時の交通手段、路線バスの利用状況、路線バスの潜在需要、路線バスの評価、利用頻度の高い施設、路線バス運行を希望する施設、運転免許自主返納意向・返納に当って必要条件、バス路線維持のための住民負担、生活満足度、定住意向、次世代の定住条件

(1) 回答者の属性

- 60歳以上が8割。
- 45%が運転免許を保有していない。
- 39%が自由に使える車等がない。

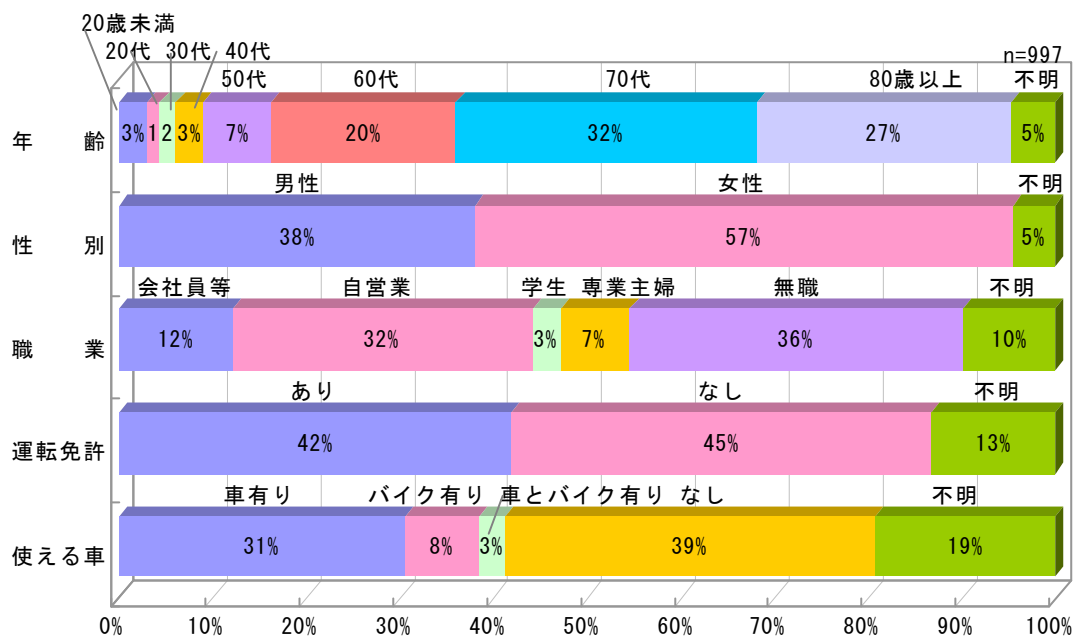


図 1-3-1 回答者の属性

(2) 外出時に利用する交通手段

- 外出時に利用する交通手段として回答者の42%が「バス」を挙げ、(複数回答)このうち最も利用する交通手段として「バス」を挙げた回答者は21%(択一回答)。
- 最も利用する交通手段として「自分で運転する車」「自家用車で送迎」など自家用車の利用が約7割。
- 最も利用する交通手段として「バス」を挙げる割合は、相対的に成羽、川上で高い。

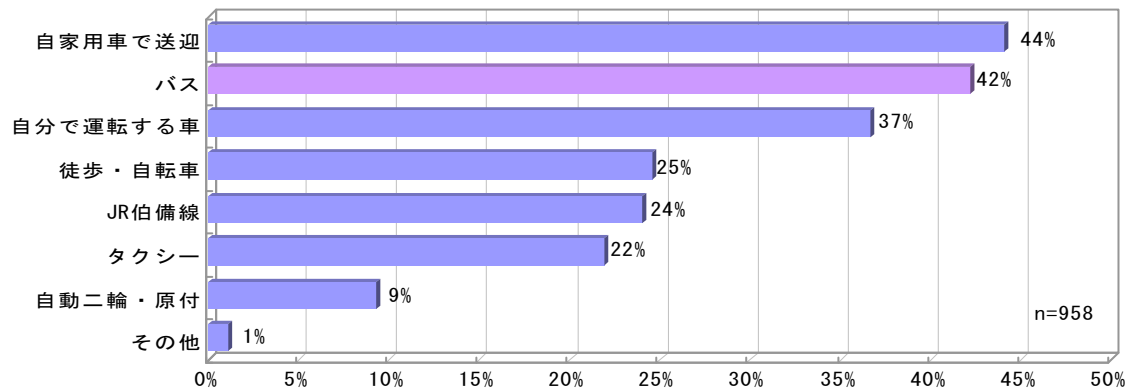


図1-3-2 外出時に利用する交通手段（複数回答）

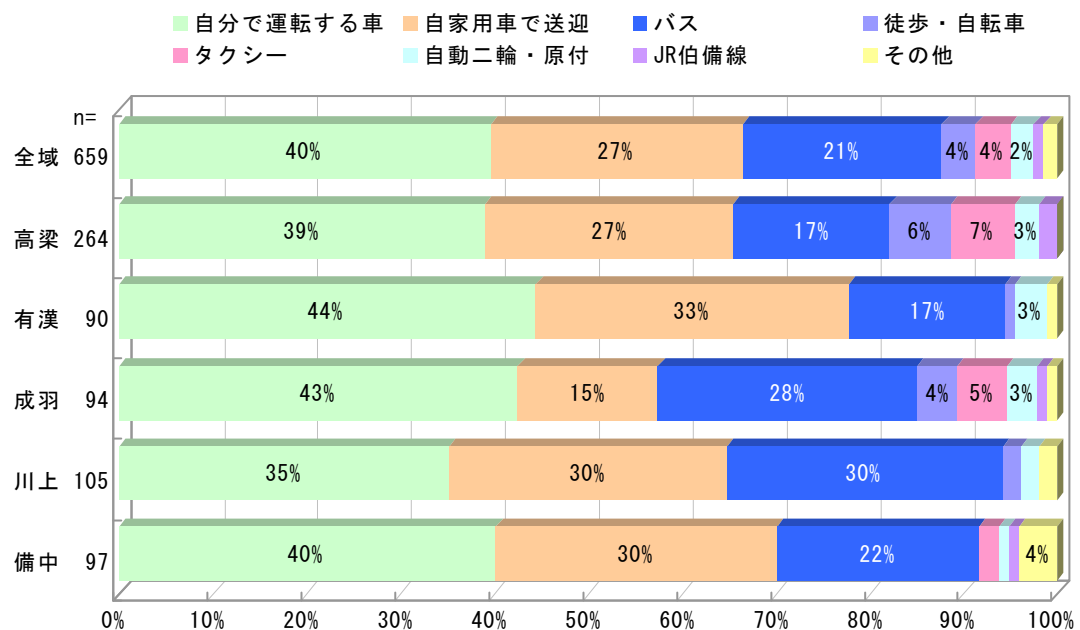


図1-3-3 外出時に最も利用する交通手段

(3) バスの利用頻度と利用目的

- バス利用者の利用回数は、月平均1回以下が33%、2～3回が39%を占め、4回以上(週1回)以上は3割に止まる。
- 利用目的としては、通院が44%と最も多く、次いで買物25%、通勤・通学17%と続く。

(注：回答者の目的別利用回数の合計値の構成比)

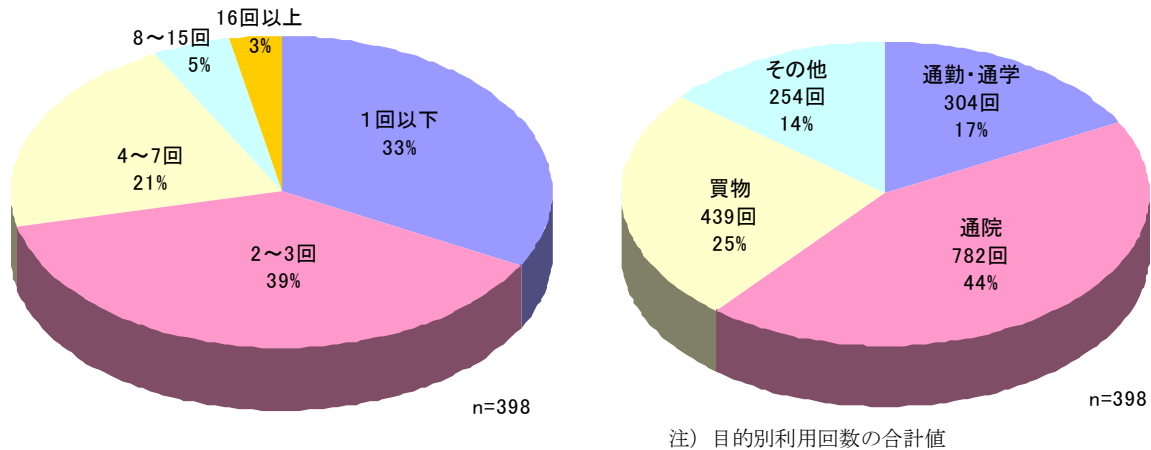


図 1-3-4 バスの利用頻度 (月平均) と利用目的

(4) バスの運行サービスの向上による利用の可能性

- バスを利用していない回答者の 2/3 がバスの運行サービスが改善すれば利用すると回答。
- 利用するとする割合は、相対的に成羽で高い。

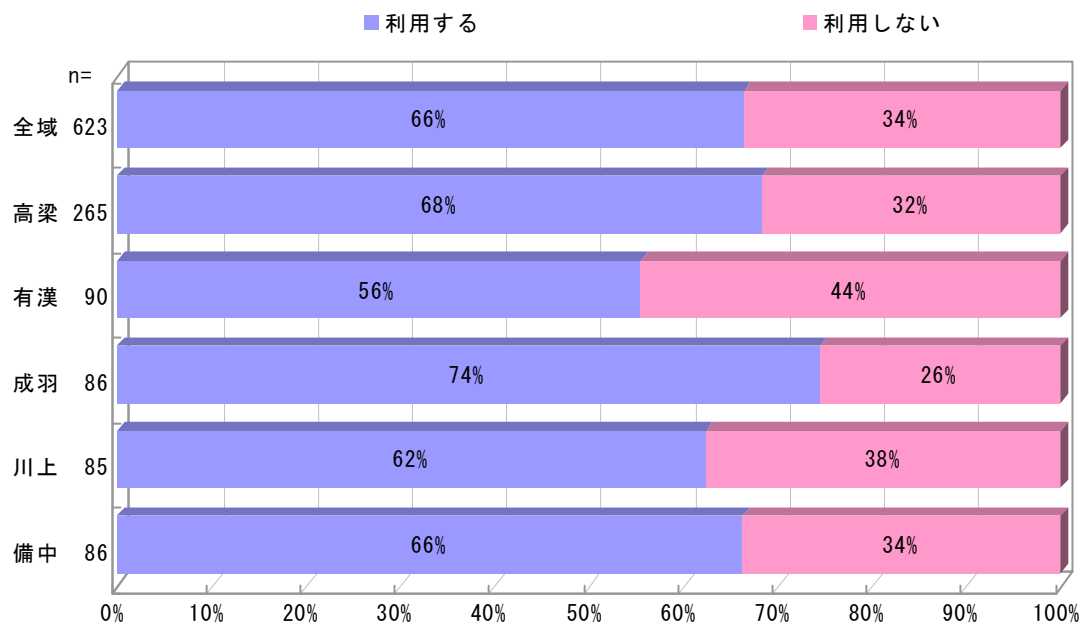


図 1-3-5 バスの運行サービスの向上による利用の可能性

(5) 現行のバス運行に対する満足度

- 満足度は、目的地までの乗車時間、運行経路、始発時刻で高く、ダイヤ、運行本数、バリアフリー対応で低い。
- バス利用者の満足度が非利用者に比べて高い。
- 総合的に川上が高く、備中が低い。

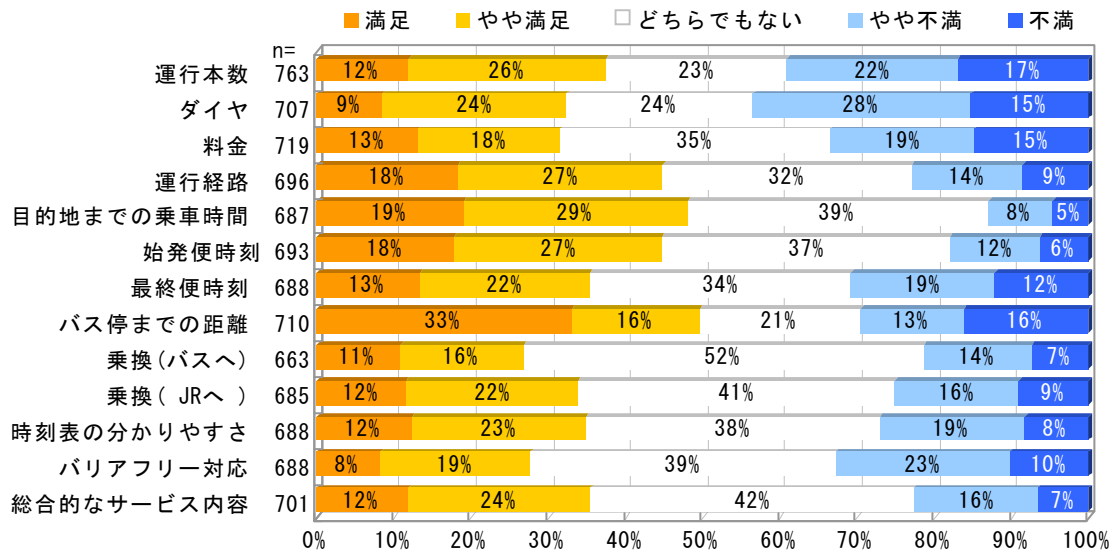


図 1-3-6 現行のバス運行に対する満足度（全体）

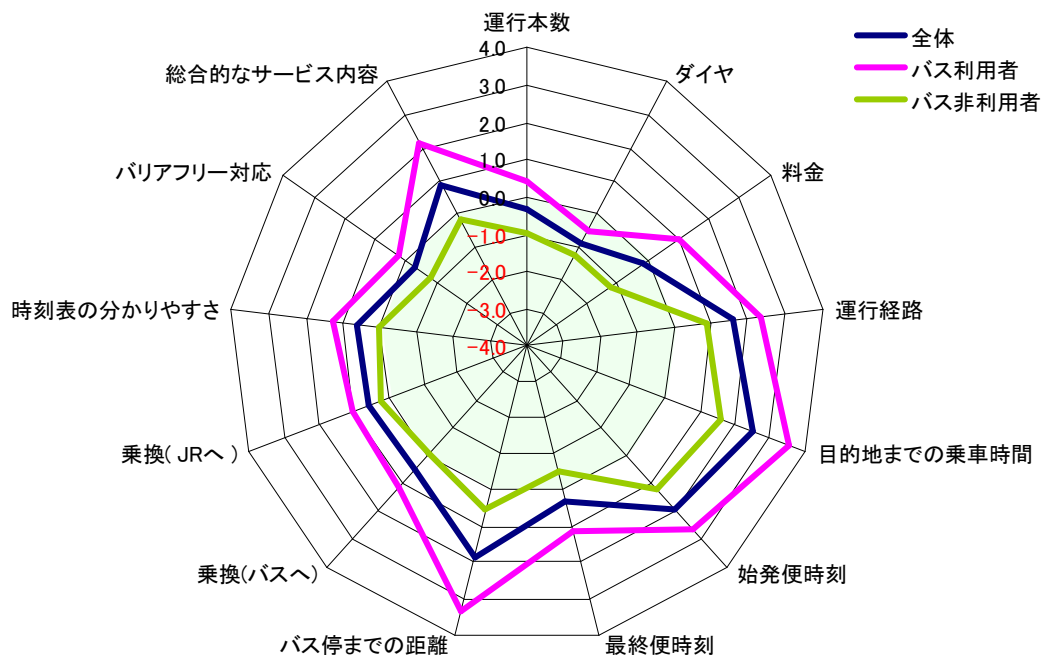


図 1-3-7 現行のバス運行に対する満足度指数（利用者・非利用者）

表 1-3-1 現行のバス運行に対する満足度指数（地域別）

	全域	高梁	有漢	成羽	川上	備中
運 行 本 数	-0.3	-0.1	0.2	-0.6	0.2	-1.8
ダ イ ヤ	-0.9	-0.6	-0.5	-0.8	-0.5	-2.2
料 金	-0.2	-0.4	-1.8	-0.6	1.7	0.2
運 行 経 路	1.6	1.4	2.0	1.7	2.1	1.3
目的地までの乗車時間	2.5	3.1	2.5	1.6	2.1	2.0
始 発 便 時 刻	1.9	2.2	2.1	2.3	1.9	0.7
最 終 便 時 刻	0.3	0.8	0.3	-0.3	0.1	-0.4
バス停までの距離	1.8	1.6	1.7	1.7	3.8	1.0
乗 換（バ ス へ）	0.4	0.8	0.8	-0.1	0.5	-0.2
乗 換（J R へ）	0.6	1.1	1.2	0.1	0.2	-0.6
時刻表の分かりやすさ	0.6	0.6	1.2	0.4	1.0	-0.5
バリアフリー対応	-0.4	-0.6	1.0	-0.2	-0.1	-1.7
総合的なサービス内容	0.9	1.2	0.9	0.4	1.5	-0.2
平 均	0.7	0.9	0.9	0.4	1.1	-0.2

(6) よく利用する買物先とバスを運行してほしい買物先

- よく利用する買物先として「イズミゆめタウン高梁」を回答者の74%が挙げる。
- バスを運行してほしい買物先として「ポルカ天満屋」を回答者の58%が挙げる。
- バスを運行してほしい買物先として、高梁、有漢では「ポルカ天満屋ハピータウン」が、成羽、川上、備中では「イズミゆめタウン」がそれぞれ1位。

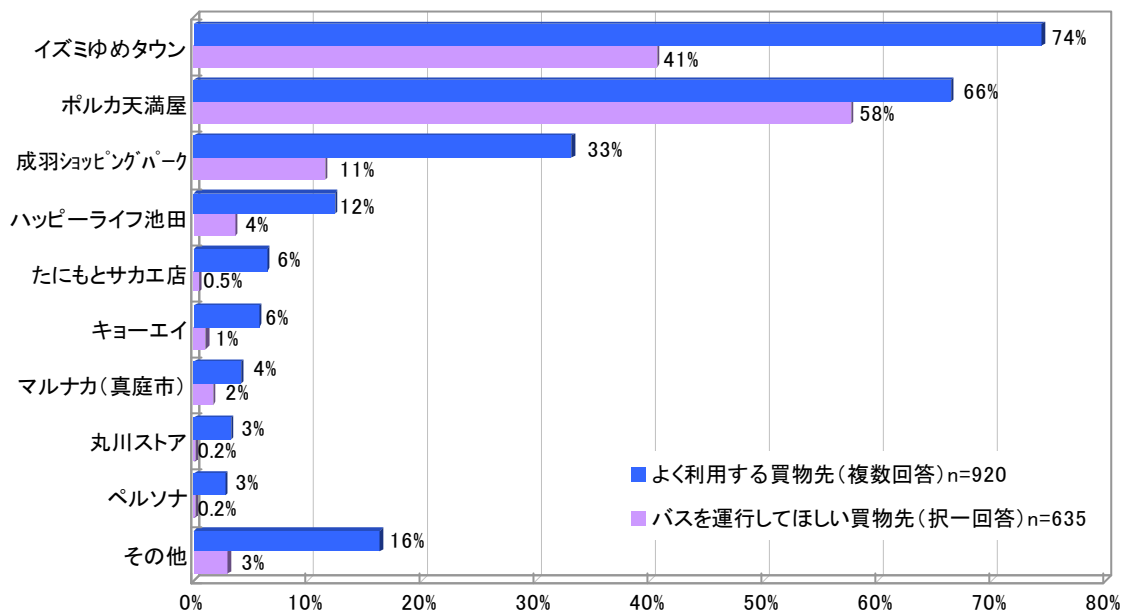


図 1-3-8 よく利用する買物先とバスを運行してほしい買物先

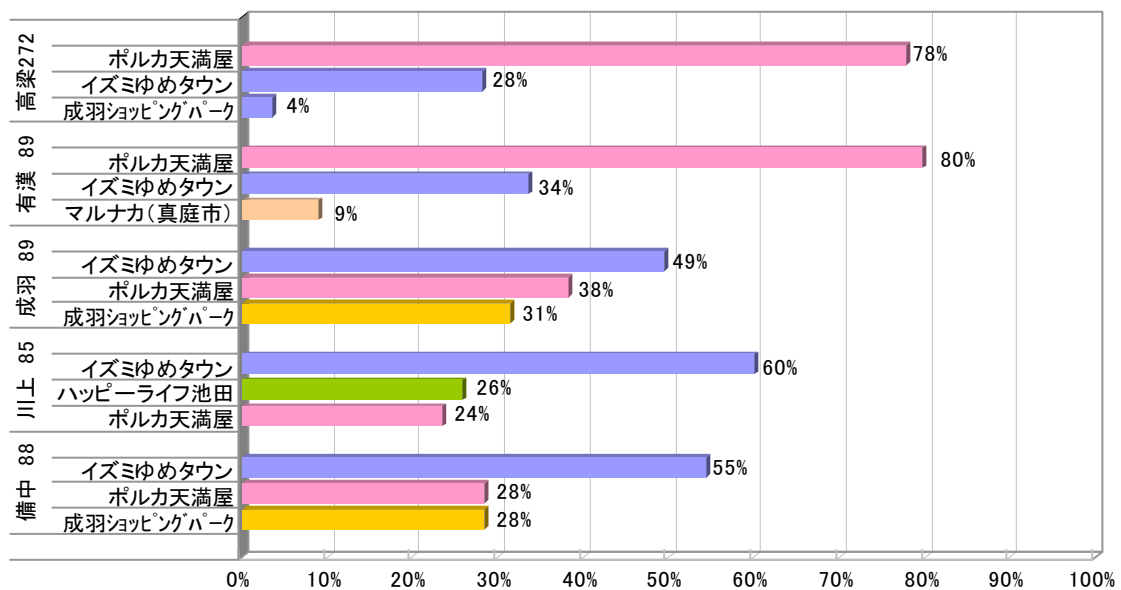


図 1-3-9 バスを運行してほしい買物先（地域別上位3施設）

(7) よく利用する医療機関とバスを運行してほしい医療機関

- よく利用する医療機関として「高梁中央病院」を回答者の53%が挙げる。
- バスを運行してほしい医療機関として「高梁中央病院」を回答者の66%が挙げる。
- バスを運行してほしい医療機関として、高梁、有漢では「高梁中央病院」が、成羽、備中では「成羽病院」が、川上では「川上医療センター」がそれぞれ1位。

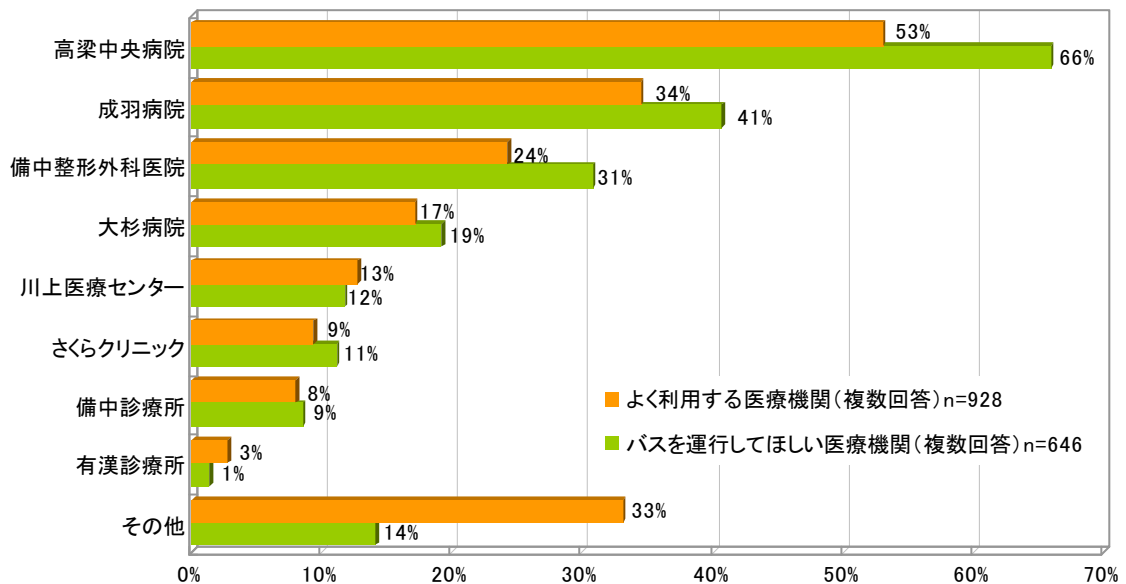


図 1-3-10 よく利用する医療機関とバスを運行してほしい医療機関

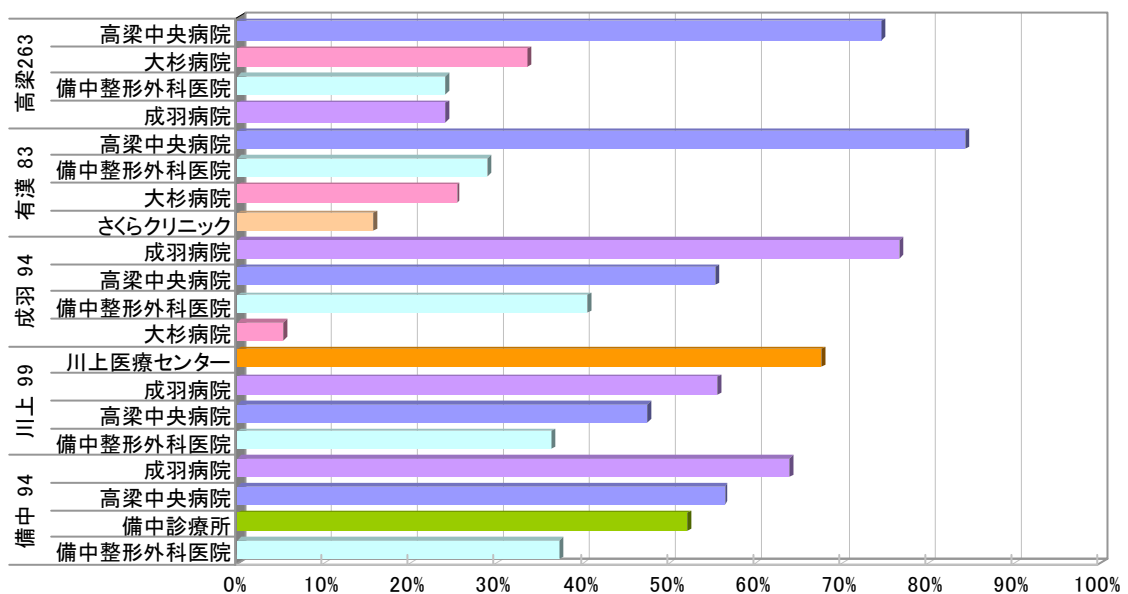


図 1-3-11 バスを運行してほしい医療機関（地域別上位4施設）

1-3-2 高校生アンケート

調査対象：市内の高校に通う 2 年生及び高梁市内から市外の高校に通う 2 年生とその保護者

設問項目：【高校生本人】

回答者属性、通学・外出時の交通手段、路線バス・鉄道の利用状況と改善希望

【同 保 護 者】

通学時・通学時以外の自家用車送迎状況、通学時の路線バス・JR の利用可能性

通学定期代負担許容額

(1) 回答者属性

- 高梁、高梁城南、高梁日新の 3 校に通う生徒が 9 割近くを占める。
- 市外の高校へ通う生徒は 9%。
- 市外から市内の高校に通う生徒は 36%。

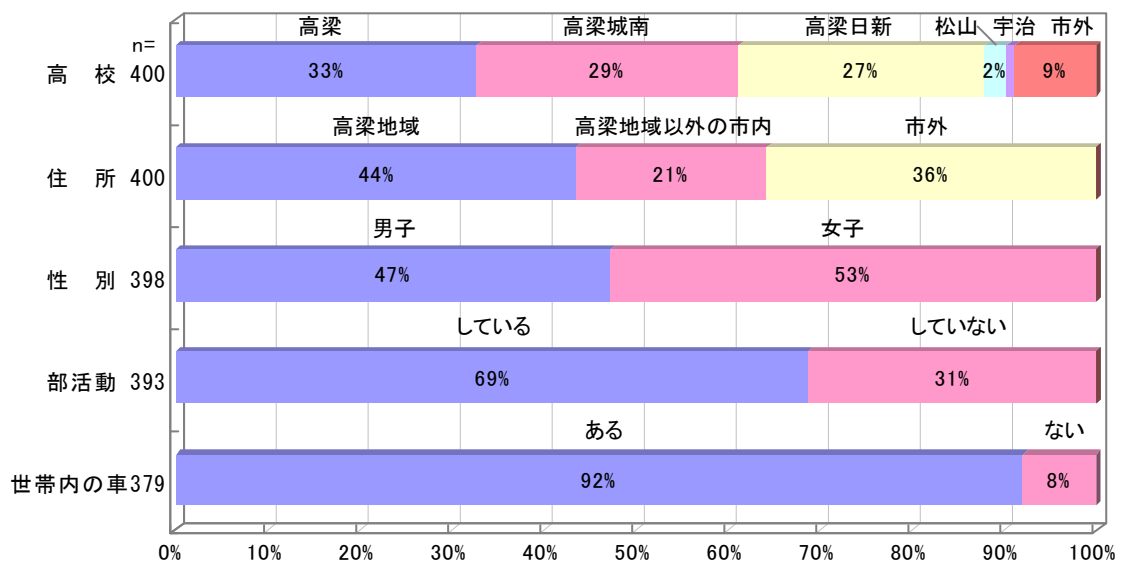


図 1-3-12 回答者属性

(2) 通学で利用する交通手段

- 通学時に利用する交通手段として「自家用車で送迎」59%、「徒歩・自転車」58%。
- 「路線バス（高梁市内）」は23%。（複数回答）
- 最も利用する交通手段として「自家用車で送迎」31%、「徒歩・自転車」26%、「JR伯備線」24%。
- 最も利用する交通手段を居住地別にみると、高梁地域では「徒歩・自転車」が、高梁地域以外の市内では「自家用車で送迎」が半数近くを占め、市外では「JR伯備線」が4割近くを占める。
- 「路線バス（高梁市内）」は6%に止まる。（択一回答）

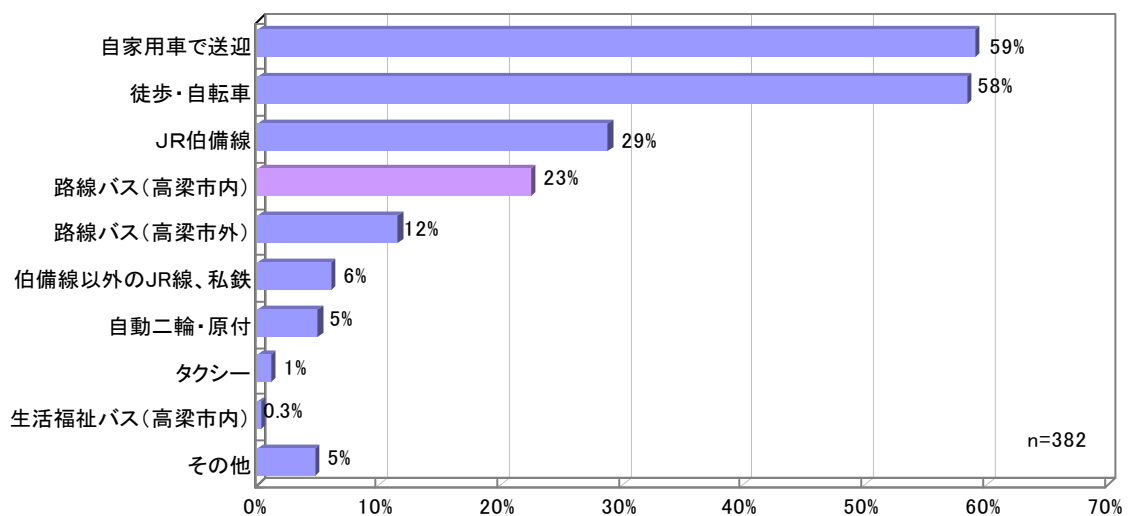


図 1-3-13 通学で利用する交通手段

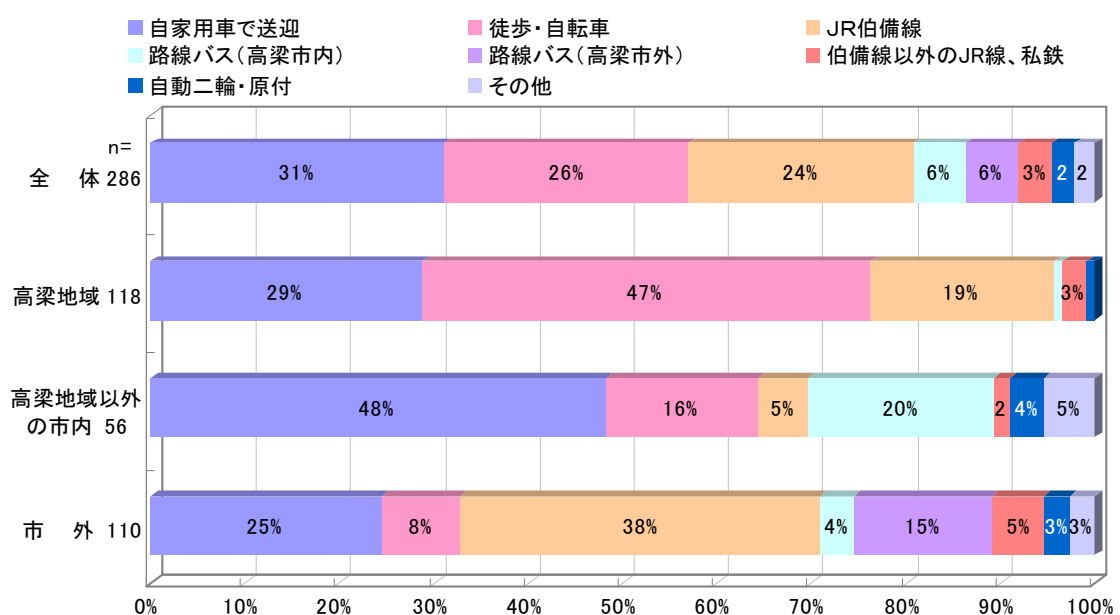


図 1-3-14 通学で最も利用する交通手段

(3) 通学時の自家用車送迎（保護者回答）

- 通学のときに、学校または停留所・駅等へ自家用車で送迎することがあるとする保護者は 84%。
- 通学時の送迎回数は半数以上がほぼ毎日送迎。
- 保護者の 7 割近くが通学時の自家用車で送迎に少なからず負担に感じている。
- 公共交通を利用していない生徒の保護者の半数が、バス・JR の定期代等が安くなれば、通学バス・JR を利用させることも可能と回答。

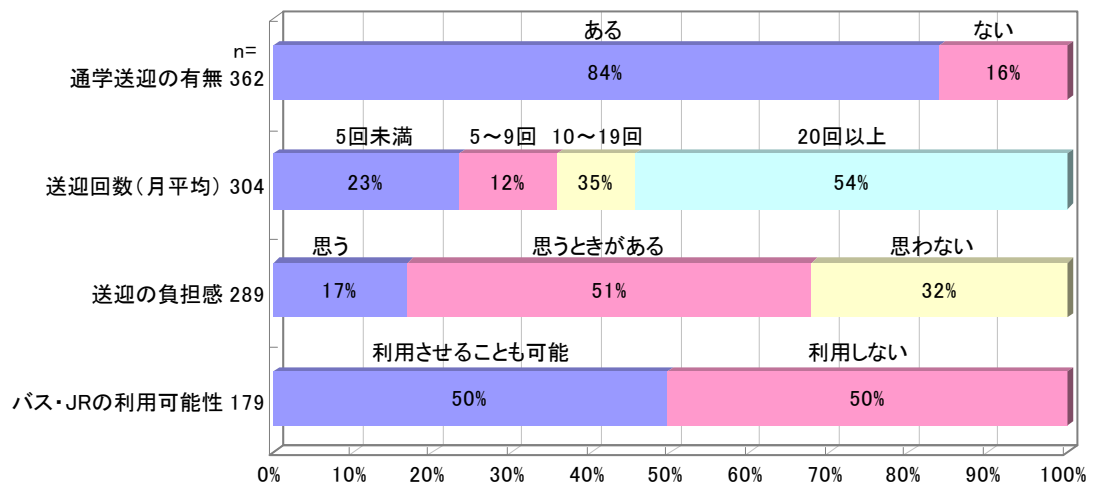


図 1-3-15 通学時の自家用車送迎（保護者回答）

1-3-3 大学生アンケート

調査対象：調査は吉備国際大学、順正短期大学、順正高等看護学校に通う学生と教職員

設問項目：回答者属性、運転免許の有無、通勤・通学時と外出時の交通手段、路線バスの利用状況、路線バスの利用可能性、路線バスの評価、利用頻度の高い施設、路線バス運行を希望する施設

(1) 回答者属性

- 高梁市内在住者が73%を占め、そのほとんどが高梁地域に在住。
- 吉備国際大学の学生が2/3を占める。
- 回答者の86%が自動車またはバイクの運転免許を保有。

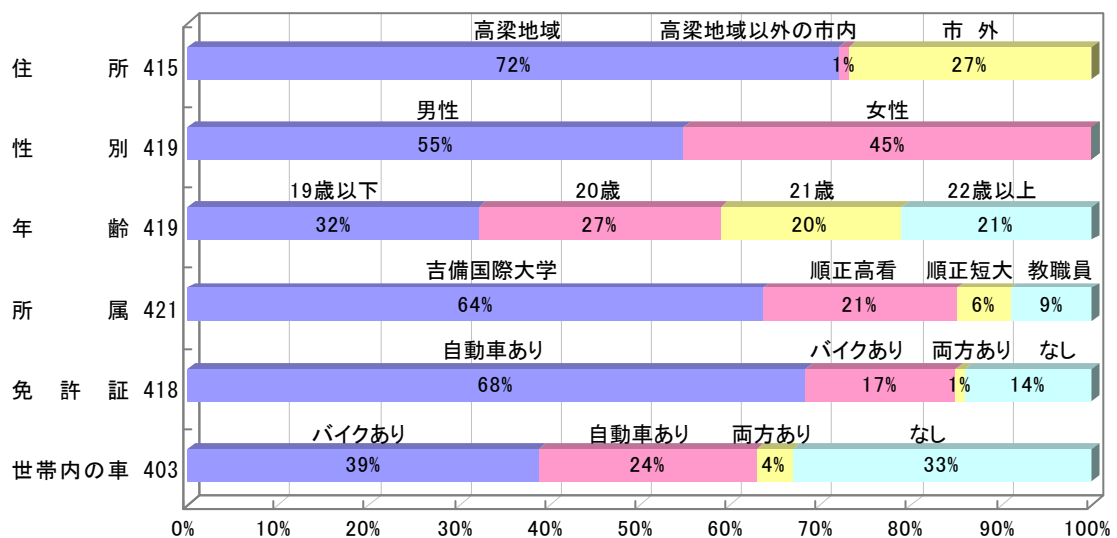


図 1-3-16 回答者属性

(2) 外出時に利用する交通手段

- 通勤・通学時に利用する交通手段として「徒歩・自転車」57%、「自動二輪・原付」49%、「JR 伯備線」19%、「バス」16%。
- 通勤・通学時以外に利用する交通手段では、「徒歩・自転車」「自動二輪・原付」の割合が通勤・通学時に比べてやや減少し、「JR 伯備線」「自分で運転する車」の割合が大きく増加。
- 通勤・通学時に最も利用する交通手段として「自動二輪・原付」41%、「徒歩・自転車」34%、「自分で運転する車」14%。
- 通勤・通学時以外に最も利用する交通手段では、「自分で運転する車」の割合が通勤・通学時に比べて大きく増加。
- 最も利用する交通手段として「バス」は3%に止まる。

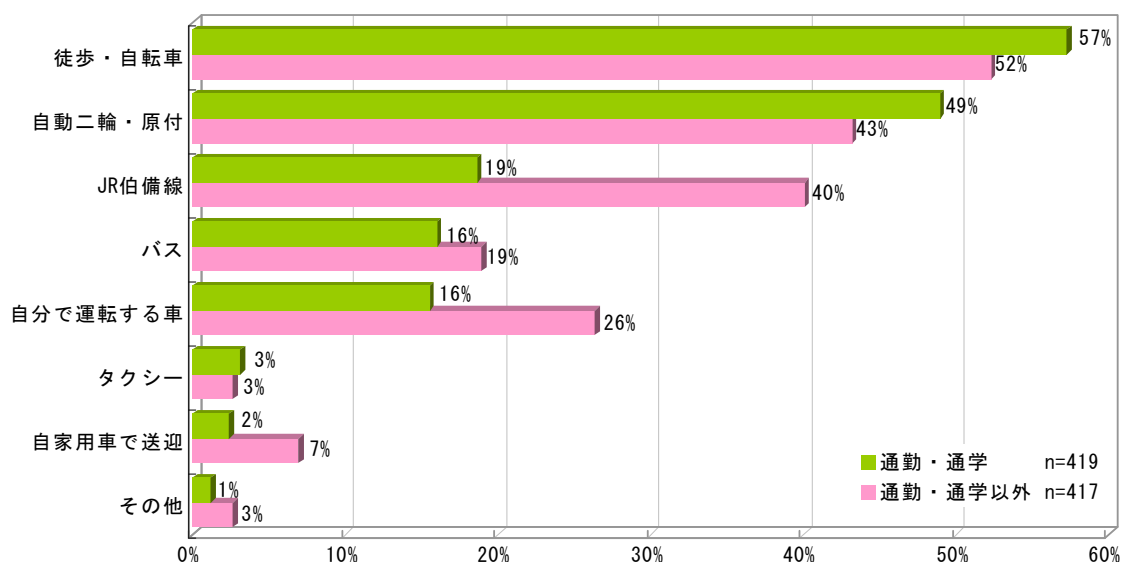


図 1-3-17 外出時に利用する交通手段

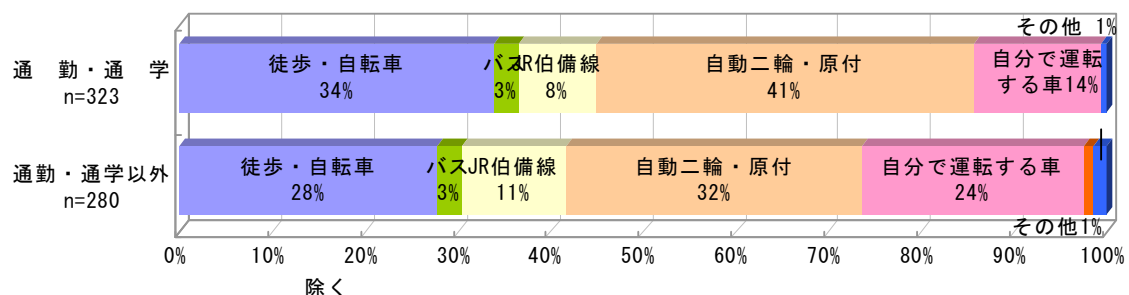


図 1-3-18 外出時に最も利用する交通手段

(3) バスの運行サービスの向上による利用可能性

- バスを利用していない学生の44%が、今後バスの運行サービスが良くなれば、利用すると思うと回答。

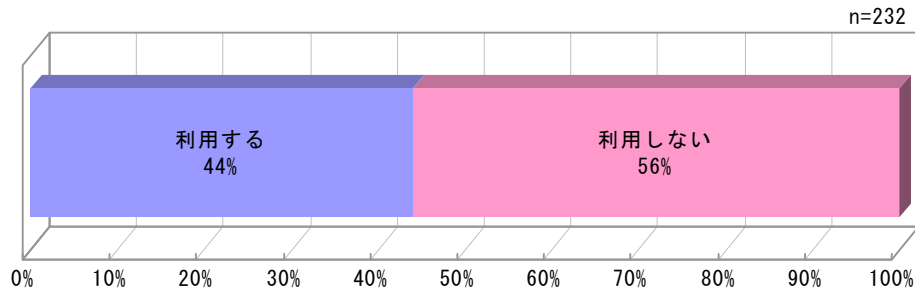


図 1-3-19 バスの運行サービスの向上による利用可能性

(4) 現行のバス運行に対する満足度

- バス停までの距離、目的地までの乗車時間、運行経路で満足とする回答が多い。
- 運行本数、ダイヤ、料金、最終便の時間で不満足とする回答が多い。

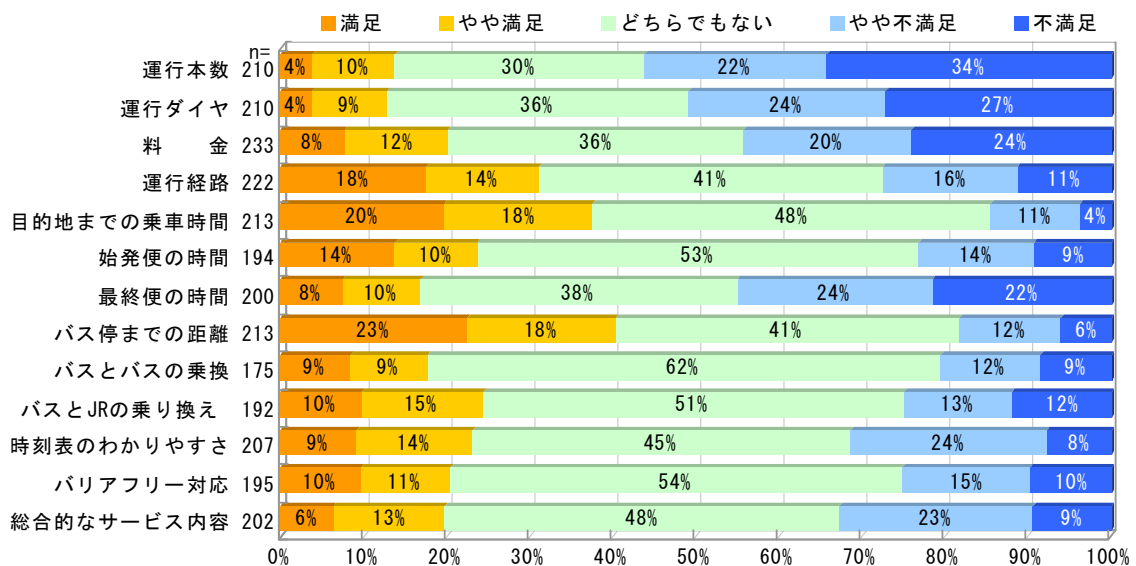


図 1-3-20 現行のバス運行に対する満足度

1-3-4 高梁市観光実態アンケート

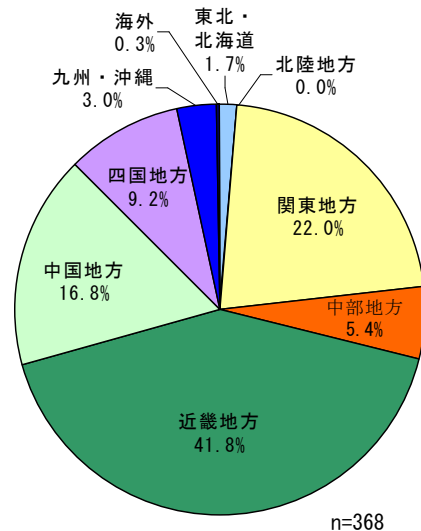
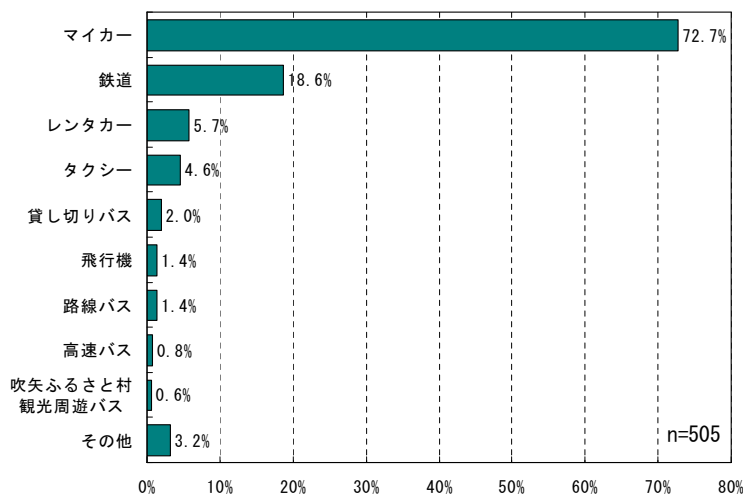
資料提供：高梁市商工観光課

1 調査期間・地点

- 調査期間：平成21年8月10日～31日
- 調査地点：旧高梁市の主要観光地（備中松山城、石火矢町ふるさと村等）

2 調査結果概要

- 7割以上が県外からの来訪者（近畿地方4割、関東地方2割以上）
- 最も多い旅行者タイプは、50代夫婦（個人旅行）
- 移動手段は7割がマイカー → **（3割は公共交通またはレンタカー）**
- 高梁市での観光を楽しむ上での必要な改善点では、「観光マップや案内サインの整備」が多い。
- 不満度が高い項目として「高梁市内の交通手段」があげられる。（吹屋までのアクセス）
- 現状の不満点では、「高梁市内を巡る交通手段がない」（利用しづらい）が13.3%、「交通や観光施設をセットで利用できるクーポンがない」が6.5%
- 必要な改善点では、「市内の観光地を巡るバスや乗合タクシーを運行する」が15.2%、「交通や観光施設をセットで利用できるクーポンを販売する」が12.3%



3 自由意見（交通関連抜粋）

- 期待以上にいい印象だったが交通の便がよいともっとよいと思った。
- アクセス、交通手段が不便（バスが少ない）
- 公共交通機関が少ない
- バスしか交通手段がない。また、バスの時刻がわからない。
- バスの発着回数が少ないため観光する手段がない。
- 市内交通（バス・タクシー）を整備してほしい。
- 吹屋の交通の便が悪い。
- 鉄道を利用するものにとって、吹屋は交通の便が悪すぎる。車利用者ばかりが旅人ではない。
- タクシーの運転手さんが非常によかった。
- 観光地を巡るバスがあれば、渋滞も緩和されるのではないかな。
- 吹屋とお城をセットで見られる交通手段がない。
- 松山城から武家屋敷を巡る巡回バスがあると便利。
- 松山城までのシャトルバスがあるといい。
- 観光タクシーを充実させて欲しい。
- どこでもタクシーを呼べると安心。
- 新幹線や岡山空港からの客をダイレクトに運べる交通手段を開発して欲しい。

1-3-5 ヒアリング調査

(1) 乗合タクシー運行事業者

- 生活福祉バス、乗合タクシー等は高齢の女性の利用が多く、利用者は固定化している。
- 利用目的は通院が多く、通院に合わせて買物をする人が多い。
- 乗合タクシーは今後拡大するものと思われ、積極的に対応したいと考えるが、現在の委託料では、利用が増えるほどにマイナスとなり、事業者の採算性を考慮した持続可能な取り組みを望む。
- 乗合タクシー利用者のほとんどがタクシー利用の既存顧客であり、タクシー利用の減少も危惧されたが、乗合タクシーによる外出の増加とともに、帰りはタクシーを利用する人も多く、トータル的には、現時点での影響はほとんどない。

(2) 医療機関

◆高梁中央病院

- 足の不自由な人などには最寄りの薬局に処方箋を F A X し、薬局が患者宅まで配達するサービスを行っている。
- 外来の 70% 程度は高齢者が占める。外来患者の平均滞在時間は 2～3 時間程度。
- 来院時は家族の自家用車で送迎、帰りはバス等によるパターンが多い。
- 最寄りのバス停から病院まで 200m 程度離れており、坂道もあるために使いづらい。

◆成羽病院

- 外来の 50% は高齢者。入院はほとんどが高齢者。
- 一週間では月・火・金に外来患者が多い（生活福祉バス、診療科の関係）
- 生活福祉バスが主な通院の足となっている
- バスによる外来患者は、朝一番で受付を行い午前中で診察を終え、隣接するスーパーで買い物をして帰る。患者の平均滞在時間は 2～3 時間。
- 生活バスと路線バスとの乗り継ぎが良いと、通院に便利となる。

◆大杉病院

- 患者の 5 割は高齢者。
- バス利用者の割合：公共交通として J R、バス、タクシーの利用があるが、そのうちバスの割合は 1～2 割程度ある。タクシー利用者も比較的多い。
- 高齢者の傾向：午前中の外来が多い。家族の送迎で来院される方が多い。

(3) 商業施設

◆ゆめタウン

- 高齢者層の買物動向としては、午前中が多く、滞在時間としては 1 時間以内である。
- 販売促進活動の一環としてシャトルバスを運行。高梁市中心部の高齢者と吉備国際大学の学生を呼び込むために開始。
- バス利用者は月平均 4,500～5,000 人。利用料は一律 100 円（小人半額）。チラシに無料乗車券を付れたり、老人会に無料乗車券を配布。その他回数券も発行。

◆ポルカ天満屋

- バスを利用しての来店客は 3～4% 程度で午前中に多い。これらの多くは近くにある高梁中央病院での診療の帰りに寄る人。店の前は走っていないのでバス利用者には不便。
- 既存バス停は国道 180 号沿いにあり、坂道等もあって使いづらい。
- 店のモニターでもバス路線を通して欲しいとの要望がよく出る。
- 岡山県が子育て支援の一環として「ももっこカード」を発行。岡山県警では 65 歳以上の自主免許返納者に「おかやま愛カード」を発行。これを提示するとバス料金の半額割引や商業施設でのポイント加算などのサービスが受けられる。ポルカとしてこれらの制度には対応。

1-3-6 路線バス乗降調査

調査対象：高梁市内の路線バス全路線・平日 1 日の全便

調査方法：バス乗り込み調査

(1) バス利用者層

- 総利用者数 1,930 人：大学生を含む一般が 29%、高齢者 24%、高校生 20%、中学生 14%、小学生 12%。

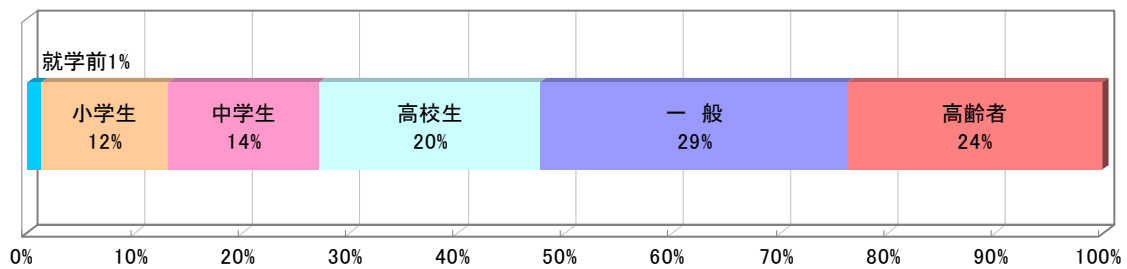


図 1-3-21 バス利用者層

(2) バス停別乗降数

- 調査日において 1 日乗降数 20 人以上のバス停は 29。これらのバス停の乗降数が全体の 64%を占める。
- 高梁駅での乗降 786 人（乗車 494 人、降車 292 人）ゆめタウン前 262 人、地頭 178 人、成羽 174 人、川上 BC93 人、吉備国際大学前 75 人、川端町 75 人。

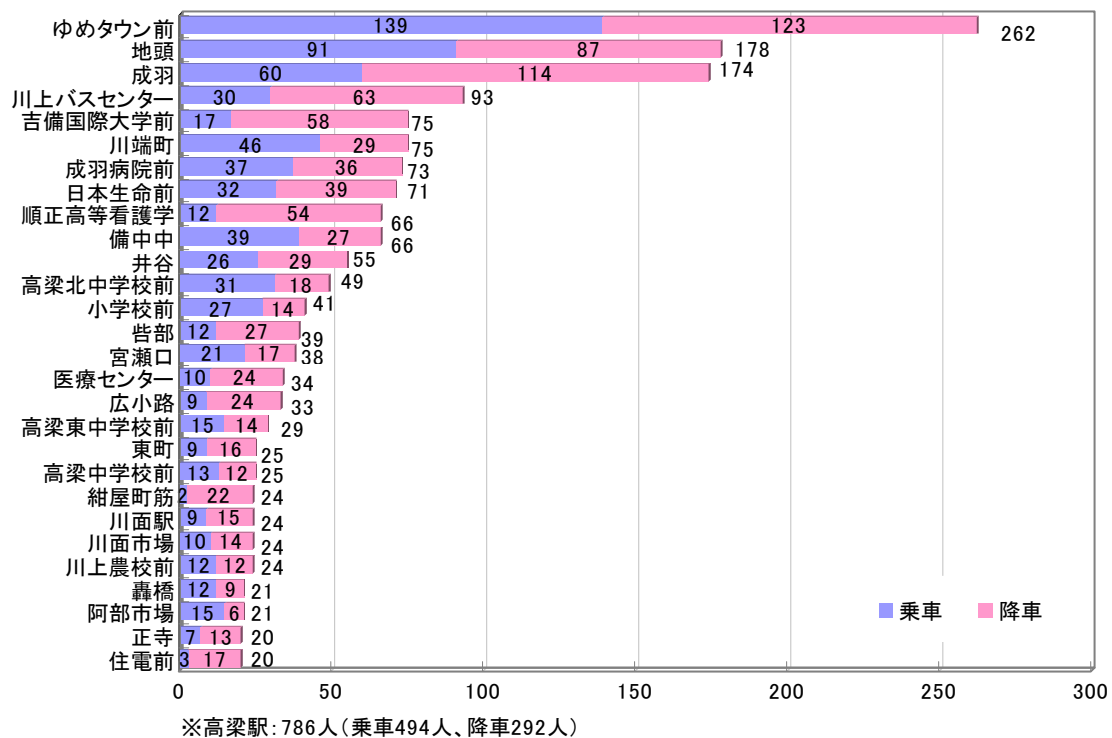


図 1-3-22 1日乗降人員 20 人以上のバス停

1-4 高梁市における公共交通の課題

①人口の減少と過疎化の進行

過疎化が進行し、人口減少が顕著な地域では、バスの運行を継続する場合の効率性の低下は避けられません。こうした地域での適正なサービス水準や、バスの運行に合わせた生活スタイルの定着化など効率的なバス運行を地域住民とともに考えていく必要があります。

②高齢化の進展

脚力が衰える高齢者にとっては、バス停までの歩行が大きな負担になります。特に利用者の大半を高齢者が占める生活福祉バスでは、高齢者に配慮したサービス水準の検討が必要です。

③路線バス空白地域

市内には、最寄りのバス停（4 条路線バス及び生活福祉バス）までの距離が遠くバスを利用しにくい、あるいは実質的に利用できない集落や世帯が数多くあります。今後、適正なサービス水準の検討を行った上で、このような地域をできる限り減らしていく必要があります。

④主要施設への移動

バス利用目的の7割を通院・買物が占める中であって、総合病院や商業施設への移動に関しては、各地域ともに人口集積の大きい地域に施設が存していることから、バス路線は概ね確保されています。しかし、市民が最も利用する高梁中央病院へのバス路線が不足しており、路線の整備が必要です。

⑤低利用路線の見直し

4 条路線バス、生活福祉バスともに著しく利用の少ない路線が少なからずあります。需要に見合った適正な運行とともに、収支の悪化及び行政負担の増加を抑えるためにも統一的な見直し基準を設定し、適切に運用していく必要があります。

⑥地域間のサービス格差

生活福祉バスにおいては、合併前からの運行形態がそのまま引き継がれ、毎日運行路線と曜日運行路線が存在するなど、地域間格差が存在しています。また、有漢地域では、生活福祉バスそのものが運行されていません。こうした格差も需給関係を反映したものであれば問題ありませんが、利用実績における需給バランスでは、さらに大きな格差となっており、統一的な基準に基づく生活福祉バスの再編が必要です。

⑦財政負担の増加

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行政負担は増加傾向にあり、スクールバス運行経費、福祉移送サービス費用などを含めた20年度の生活交通対策費は2億1千万円となっています。人口減少による利用者の減少は避け難い状況にあって、縮小均衡を前提とした経費削減に向けた取り組みが必要です。

⑧バス利用者の減少

◆潜在需要の掘り起こし

各アンケートでは、バスを利用していない人の多くが、運行サービスが改善すれば利用すると回答しています。住民ニーズや費用対効果を精査しつつ、これらの潜在需要を掘り起こしていく必要があります。

- ・ バスを利用していない回答者の6割がバスの運行サービスが改善すれば利用すると回答。
- ・ 公共交通を利用していない生徒の保護者の半数が、バス・JRの定期代等が安くなれば、通学バス・JRを利用させることも可能と回答。
- ・ バスを利用していない学生の4割が、今後バスの運行サービスが良くなれば、利用すると思うと回答。

◆住民意識の啓発

公共交通は、住民が乗らなければ守れないという基本を地域住民が再認識し、できるだけ公共交通を利用するライフスタイルを住民一人ひとりが考える取組が必要です。

⑨観光における公共交通

観光振興は重要施策のひとつですが、観光資源が分散しているため、これらを結ぶ公共交通が不足しています。ホスピタリティ¹の面からもその充実が望まれますが、バス路線の増設は、費用対効果において無理があるため、これに代わる施策が必要です。

¹ ホスピタリティ：訪問者を丁重にもてなすこと。またはその精神。

第2章 計画の基本方針

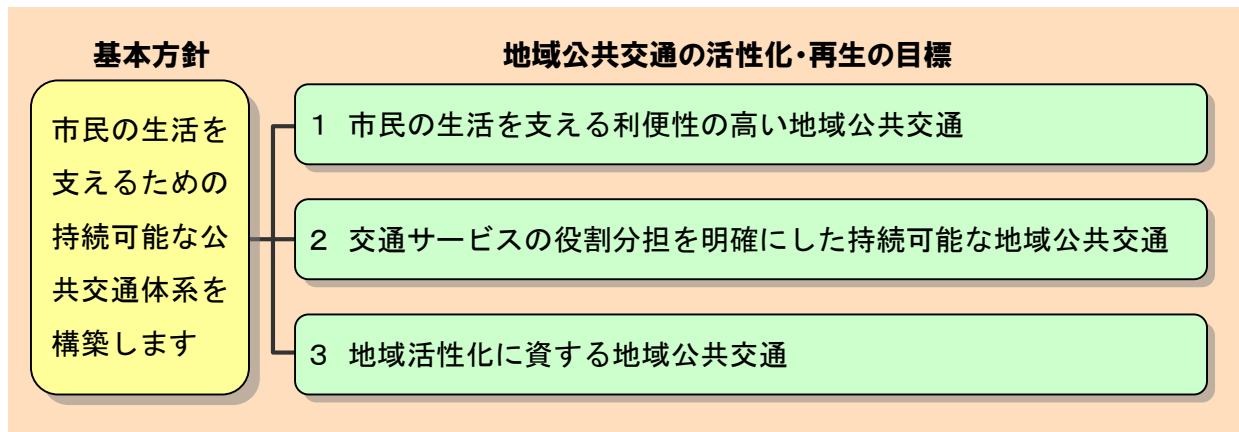
2-1 基本方針

高梁市における公共交通の課題を踏まえ、以下の基本方針をもとに地域公共交通の活性化・再生を図ります。

市民の生活を支えるための持続可能な公共交通体系を構築します

2-2 地域公共交通の活性化・再生の目標

上記の基本方針のもとで地域公共交通の活性化・再生を進めるにあたり、以下の目標を設定し、取組を推進します。



目標1 市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通

市内の各地域において、買物・通院・通学といった活動を支える公共交通をニーズに即したサービスでの運行を実現します。これら生活に密着した交通は、市民・行政・交通事業者が連携して協働で計画・運行・維持に取り組みます。また、運行だけでなく、待合い環境や情報提供など、総合的に使いやすい公共交通体系を構築します。

目標2 交通サービスの役割分担を明確にした持続可能な地域公共交通

4条路線バス、生活福祉バス、乗合タクシー、タクシー（貸走）、目的限定輸送（専用スクールバス等）などの交通サービスの役割分担を明確にして、効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。サービスの見直し基準を明確にして、社会状況の変化に柔軟に対応した地域公共交通を目指します。

目標3 地域活性化に資する地域公共交通

市街地の魅力向上、観光振興に向けた公共交通施策を推進します。

2-3 目標達成に対する評価指標の設定

目標達成に対する評価指標を下記のとおり設定します。

目 標	評 価 指 標
目標1 市民の生活を支える利便性の高い地域公共交通	評価指標1 公共交通が利用できない人口の低減 具体的数値：50mメッシュ人口分布によるバス停から 400m以上離れた人口 現在の数値：8,500 人 目標の数値：5 年間で 80%低減 評価指標2 最低限の活動が可能な運行回数の確保 具体的数値：バス停から 400m以下であるが、利用可能な公共交通の運行回数が曜日運行の場合も含めて1日2回(2往復4便)未満の地区に居住する人口 現在の数値：3,700 人 目標の数値：5 年間で 100%低減 評価指標3 公共交通サービスの満足度向上 具体的数値：アンケート調査による「総合的な公共交通の満足度」の5段階評価のうち「満足」「やや満足」の割合 現在の数値：36% 目標の数値：5 年間で 14%増加
目標2 交通サービスの役割分担を明確にした持続可能な地域公共交通	評価指標1 収支率 20%未満の4条路線バスの縮小 具体的数値：年間の収支率 20%の路線・系統数 現在の数値：6 路線 目標の数値：5 年間で 0 を目指す 評価指標2 1便当りの利用者数1人未満の生活福祉バスの縮小 具体的数値：年間の平均利用者数が1人/便未満の路線数 現在の数値：8 路線 目標の数値：5 年間で 0 を目指す（スクール利用を除く）
目標3 地域活性化に資する地域公共交通	評価指標1 市街地循環線利用者数の増加 具体的数値：市街地循環線の年間利用者数 現在の数値：29,300 人（運送収入から算出） 目標の数値：5 年後、年間 50,000 人を目指す 評価指標2 観光タクシー利用者数の増加 具体的数値：観光タクシーの年間利用数 現在の数値：120 件 目標の数値：5 年間で 2 倍を目指す

2-4 運行見直し基準の設定

低利用の状態が続く路線については、地域全体の効率的輸送の観点から減便等の措置も必要であるとともに、その目安となる基準をあらかじめ設定しておく必要があります。

また、路線バスへの住民の理解と利用促進を図っていく上でも運行見直し基準を設定し、住民に周知することが必要であると考えます。特に低利用路線においては、行政と住民が危機感をもって利用促進に取り組んでいく必要があります。

こうした観点から、運行見直し基準を以下のとおり設定します。

＜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便当りの利用者数1人未満

運行見直し基準の運用に当たっては、1年程度の利用促進期間を設け、この間に基準を満たさなかった路線について減便等を行います。また、恒常的な通学利用者がいる便については、見直し対象としません。

なお、見直し基準そのものも社会情勢等の変化を踏まえ、3～5年毎に見直していきます。

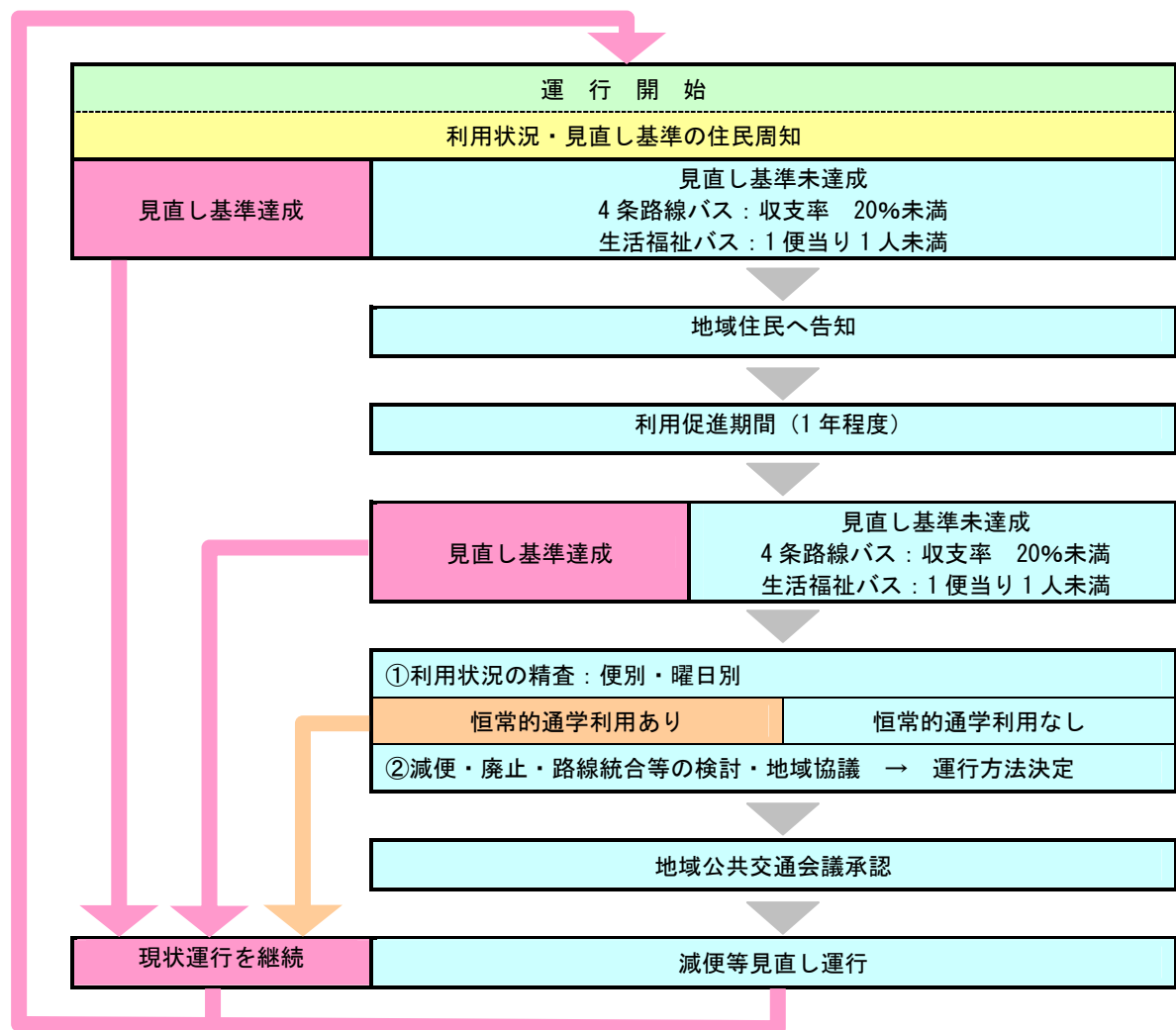
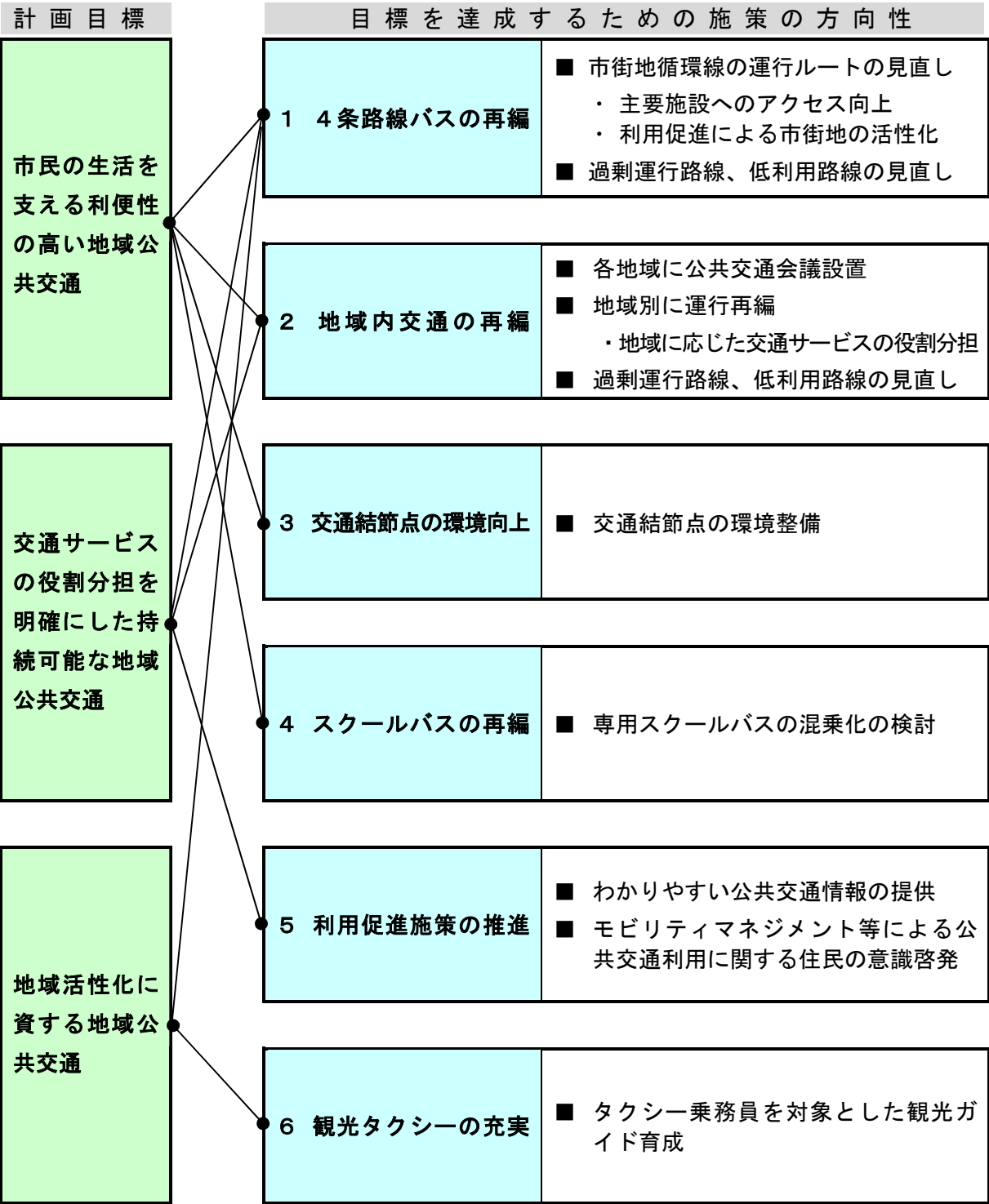


図 2-4-1 運行見直しの流れ

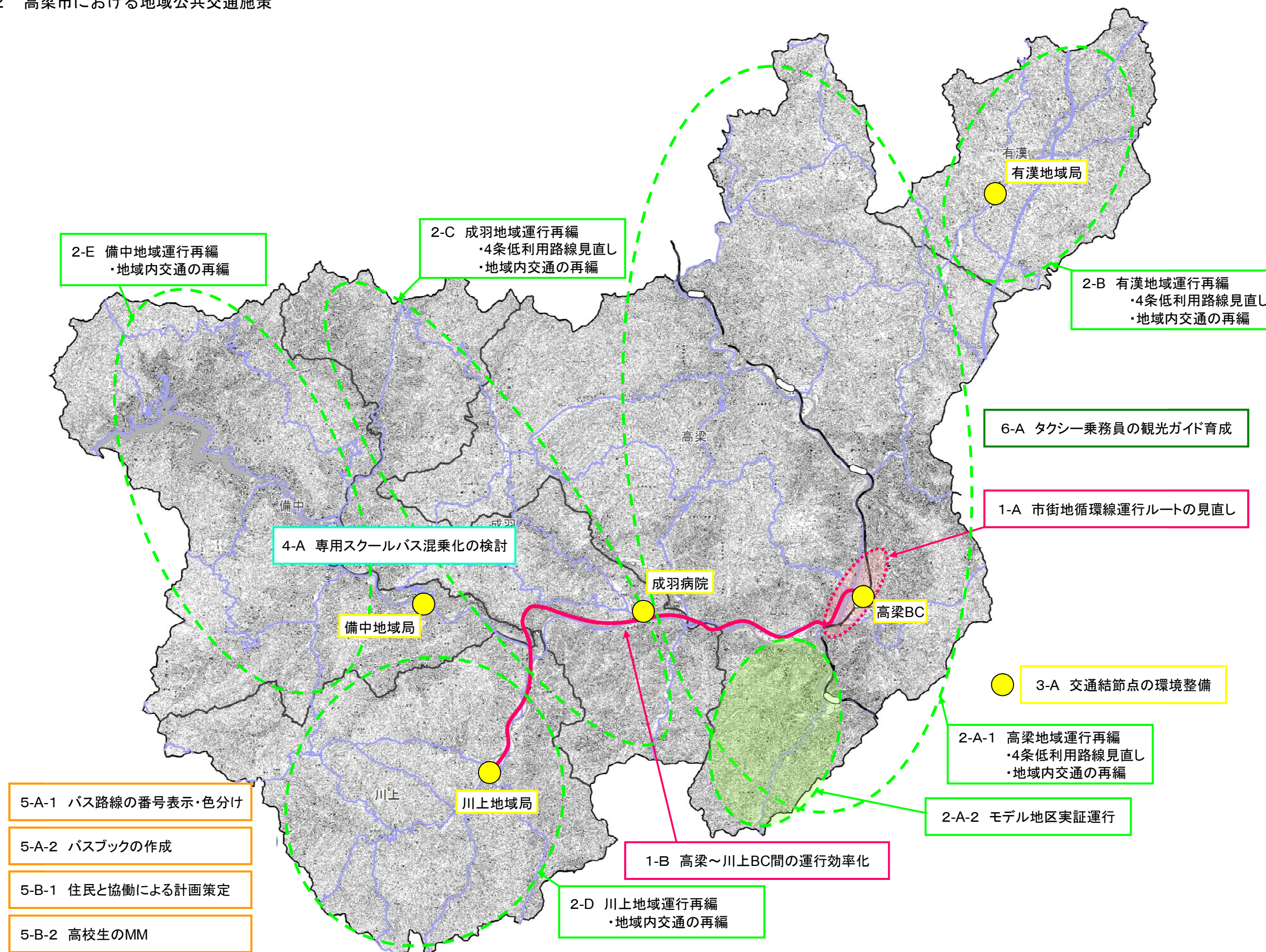
第3章 計画に位置づける事業

3-1 目標を達成するための施策の方向性

目標を実現するために必要な施策の方向性について整理します。



3-2 高梁市における地域公共交通施策



5-A-1 バス路線の番号表示・色分け

5-A-2 バスブックの作成

5-B-1 住民と協働による計画策定

5-B-2 高校生のMM

3-3 事業・実施主体・スケジュール

 は、総合事業での実施予定事業

施策の方向性	施策及び事業		実施主体				実施スケジュール			
			高 梁 市	交 通 事業者	地 住 民		22 年度	23 年度	24 年度	25～26 年度
1 4 条路線バスの再編	1-A 市街地循環線の運行ルートの見直し		○	○			検討準備 実証運行 ←-----→	本 格 運 行	適 宜 見 直 し	←-----→
	1-B 高梁～川上 BC 区間の運行効率化			○			検討協議 実施 ←-----→	適 宜 見 直 し		←-----→
2 地域内交通の再編	2-A 高梁地 域運行再編	2-A-1 運行再編	○	○	○		地域協議 実施 ←-----→	適 宜 見 直 し		←-----→
		2-A-2 モデル地区実証運行	○	○	○		地域協議 実証運行 ←-----→	本 格 運 行	適 宜 見 直 し	←-----→
	2-B 有漢地域運行再編		○	○	○		地域協議 実証運行 ←-----→	本 格 運 行	適 宜 見 直 し	←-----→
	2-C 成羽地域運行再編		○	○	○			地域協議 実証運行 ←-----→	本 格 運 行	適 宜 見 直 し
	2-D 川上地域運行再編		○	○	○				地域協議 実証運行 ←-----→	本 格 運 行
	2-E 備中地域運行再編		○	○	○			地域協議 実証運行 ←-----→	本 格 運 行	適 宜 見 直 し
3 交通結節点の環境向上	3-A 交通結節点の環境整備		○	○				整備計画 ←-----→	実 施	←-----→
4 スクールバスの再編	4-A 専用スクールバスの混乗化の検討		○					検討 ←-----→	実 施	←-----→
5 利用促進施策の推進	5-A わかり やすい公共 交通情報の 提供	5-A-1 バス路線の番号表示・ 色分け	○	○				計画準備 ←-----→	適 宜 更 新	←-----→
		5-A-2 バスブックの作成	○	○					作成 ←-----→	適 宜 更 新
	5-B 公共交 通利用に関 する住民の 意識啓発	5-B-1 住民と協働での地域内 公共交通の計画策定	○	○	○		←-----→			←-----→
		5-B-2 高校生の自家用車送迎 から公共交通利用へのMM	○	○	○		MM実施 ←-----→	継 続 取 組		←-----→
6 観光タクシーの充実	6-A タクシー乗務員を対象とした観光ガイド育成		○	○				実 施		←-----→

3-4 事業の内容

3-4-1 4条路線バスの再編

1-A 市街地循環線運行ルートの見直し

①事業の概要

中心市街地北部を運行する市街地循環線を市街地南部に路線延長して一般の利用を促進するとともに、中心市街地の活性化を図る。

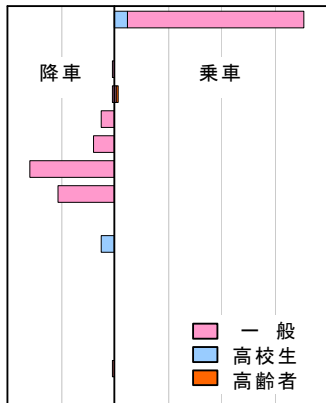
②事業の背景

・ 1 日乗降調査結果では、吉備国際大学生、順正高等看護学校生、順正短大生の通学利用が 9 割を占め、高齢者や一般の通院・買物等での利用が少ない。

・ 市街地南部の公共施設等へのバスでのアクセスが良くない。

降車

乗車

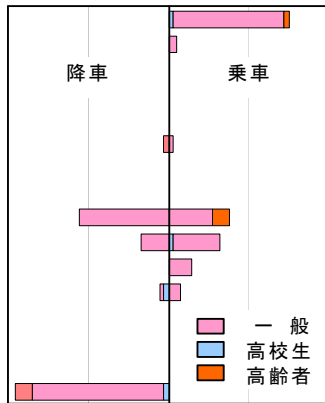


高梁駅
森病院前
大杉病院前
さくらクリニック前
順正短期大
奥万田
順正高等看護学校前
吉備国際大学前
運動公園前
松山城登山口
武家屋敷入口
広小路
紺屋町筋
中間町
日本生命前
高梁駅

一般
高校生
高齢者

降車

乗車



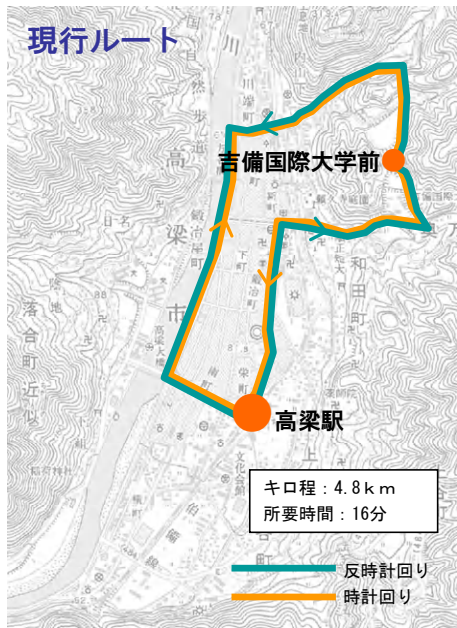
高梁駅
日本生命前
中間町
紺屋町筋
広小路
武家屋敷入口
松山城登山口
運動公園前
吉備国際大学前
順正高等看護学校前
奥万田
順正短期大
さくらクリニック前
大杉病院前
森病院前
高梁駅

一般
高校生
高齢者

バス停別乗降数（1日乗降調査）

③事業の詳細

現行ルート

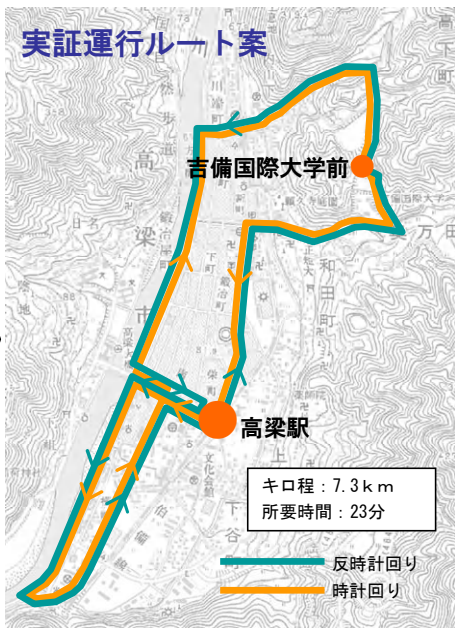


吉備国際大学前
高梁駅

キロ程：4.8 km
所要時間：16分

反時計回り
時計回り

実証運行ルート案



吉備国際大学前
高梁駅

キロ程：7.3 km
所要時間：23分

反時計回り
時計回り

④事業主体

バス事業者・高梁市

⑤実施時期

22 年 10 月～

⑥事業評価方法

利用者数、収支率

1-B 高梁～川上 BC 区間の運行効率化

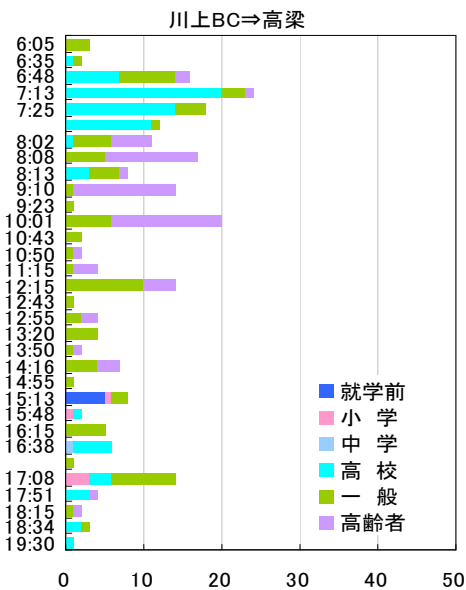
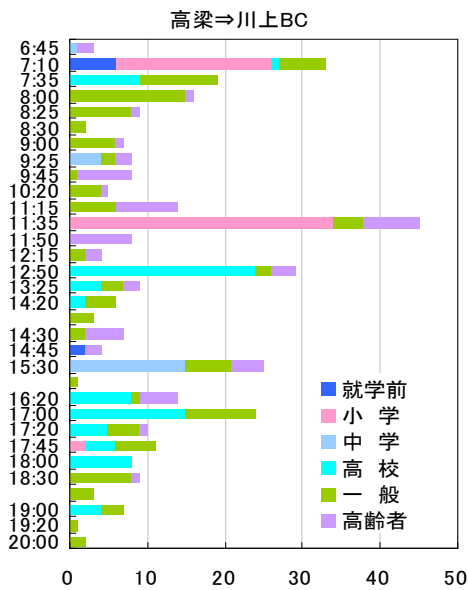
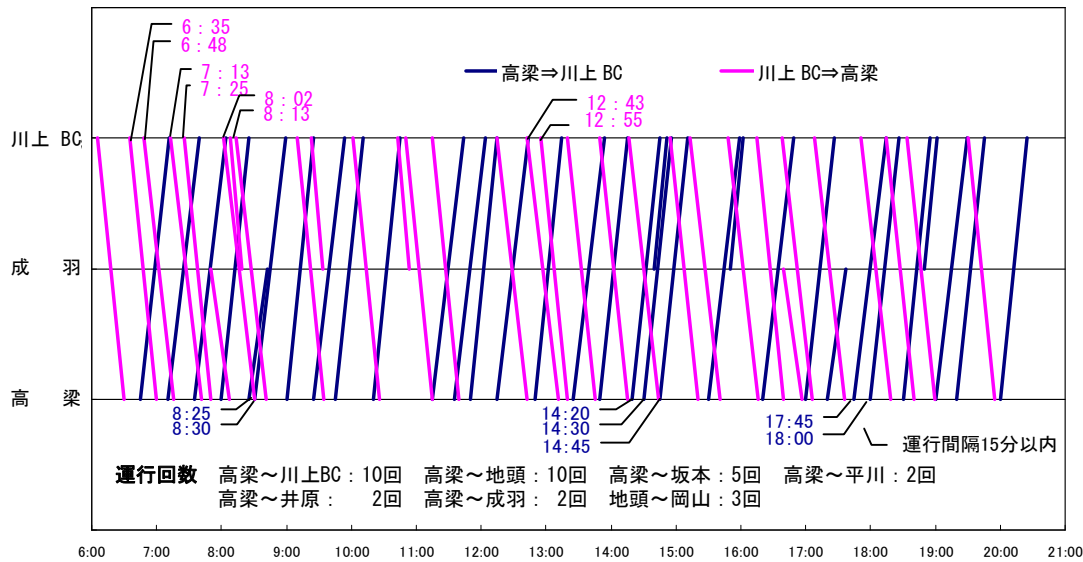
①事業の概要

高梁～川上 BC 区間に集まる路線を利用実態に合わせて整理し、運行の効率化を図る。

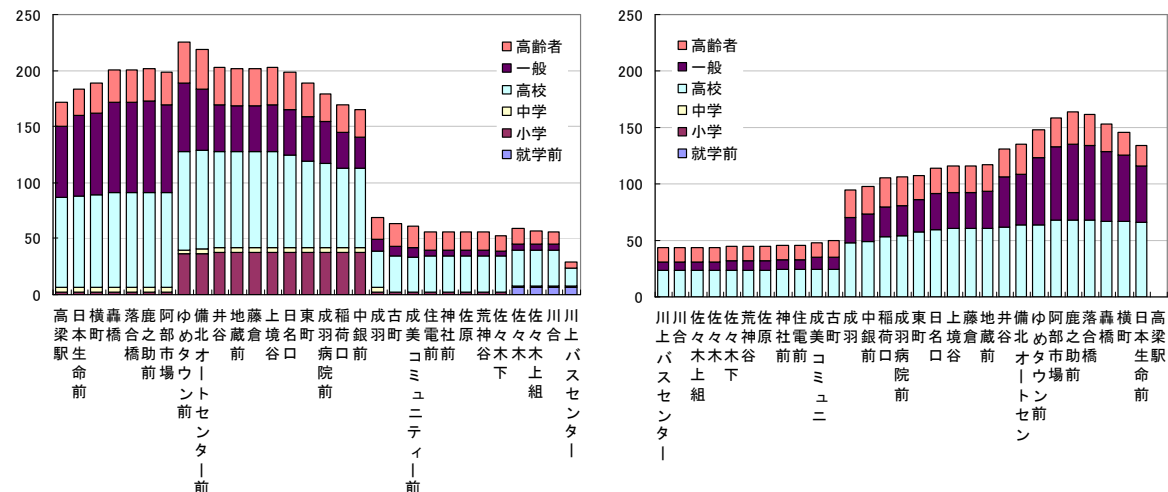
②事業の背景

運行・利用状況

- ・ 高梁駅と市の西部を結ぶ路線が集まる高梁～川上 BC 区間は片道 30 便以上が運行し、このうち高梁～川上 BC10 便、高梁～地頭 10 便と、この 2 系統が 6 割を占めている。
- ・ 運行間隔が 15 分以内の便が 7 便あり、1 日乗降調査結果からは、その必要性が少ないと思われるものがいくつか見られる。
- ・ 成羽～高梁間の利用が主であり、成羽～川上 BC 間の利用は少なく、また、川上 BC での乗降数は、地頭よりもすくない。



便別乗車人員（1日乗降調査）



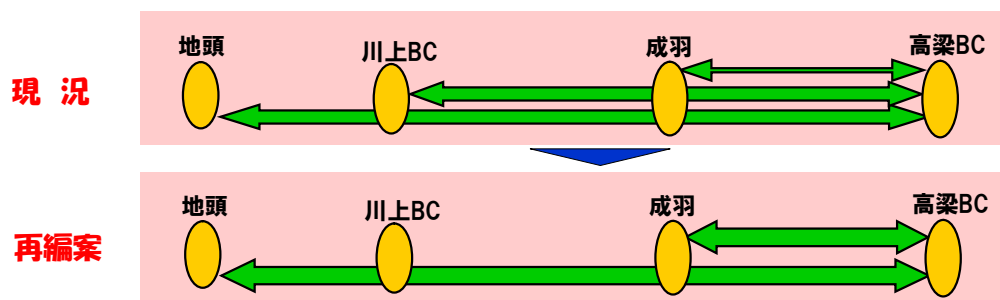
③事業の詳細

■運行間隔の調整

運行間隔 15 分以内の便の分散または減便を検討

■高梁～川上 BC 線の高梁～地頭線、高梁～成羽線へのシフト

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



④事業主体	交通事業者	⑤実施時期	22 年～
⑥事業評価方法	乗車密度、収支率		

3-4-2 地域内交通の再編

地域内交通の再編に当たって以下のとおり公共交通サービスの統一した考え方を設定します。

地域内公共交通再編の統一した考え方**①需要に応じた運行サービス**

- ・需要が少ない路線は、曜日運行とする。(通学便は除く)

②運行回数の最低水準

- ・運行する日は、1日2回(2往復4便)を最低水準とする。
(朝出かけて、昼に帰宅。午後に出かけて、夕方帰宅。)

③効率的で、利便性の高い運行形態を選択する。

- ・定時定路線・デマンド型の比較
- ・路線統合による経費削減

④運賃上限設定の検討

- ・地域間の不公平感の是正

⑤通学利用便の維持

- ・恒常的な通学利用者がある便については、現状サービスを維持、または代替移動サービスを提供する。

⑥住民と協働による地域交通計画・運行維持・利用促進

- ・各地域の住民と行政・運行事業者が連携して、協働で地域の移動手段を確保するための計画づくりを実施する。
- ・実際の運行を維持するための利用促進など、計画だけでなく住民自らが地域の交通を創り・育て・守るしくみの中で再編を行う。

2-A 高梁地域運行再編

2-A-1 地域内交通の運行再編

①事業の概要

低利用路線の見直しを行うとともに、一部路線の運行経路を変更する。

②事業の背景

低利用路線（収支率 20%未満の 4 条路線）

高梁駅～榑井～一の瀬（市単独補助路線）

項	目	H17	H18	H19	H20	H21	備 考
乗 車 密 度		0.8	0.1	0.2	0.4	0.1	運行回数：1.0回
経 常 費 用（千 円）		795	861	828	863	833	系統キロ：8.5
運 送 収 入（千 円）		197	52	70	110	52	乗降調査結果：
収 支 率		25%	6%	9%	13%	6%	小学1、高校1
市 補 助 金（千 円）		599	810	758	754	781	

追田下～花木～方谷駅（地域振興特定路線）

項	目	H17	H18	H19	H20	H21	備 考
乗 車 密 度		0.3	0.2	0.2	0.1	0.0	運行回数：1.0回
経 常 費 用（千 円）		2,360	2,530	2,268	2,177	1,518	系統キロ：10.3
運 送 収 入（千 円）		1,856	181	135	71	0	乗降調査結果：
収 支 率		79%	7%	6%	3%	0%	一般1、就学前1
市 補 助 金（千 円）		1,934	2,064	1,927	2,024	1,462	

丸岩～祇園～宮瀬口（市単独補助路線）

項	目	H17	H18	H19	H20	H21	備 考
乗 車 密 度		3.3	2.8	0.8	1.7	0.2	運行回数：0.5回
経 常 費 用（千 円）		412	446	429	447	431	系統キロ：8.8
運 送 収 入（千 円）		373	324	100	209	34	乗降調査結果：
収 支 率		91%	73%	23%	47%	8%	高校1
市 補 助 金（千 円）		39	122	330	238	397	

大和～坂本～高梁駅（地域振興特定路線）

項	目	H17	H18	H19	H20	H21	備 考
乗 車 密 度		0.9	0.8	1.2	0.9	0.6	運行回数：3.0回
経 常 費 用（千 円）		16,364	5,639	5,188	5,133	4,998	系統キロ：13.0
運 送 収 入（千 円）		10,666	1,028	1,537	1,099	779	乗降調査結果：
収 支 率		65%	18%	30%	21%	16%	中学3、高校6、
市 補 助 金（千 円）		2,519	2,850	2,187	2,484	2,626	一般4、高齢者4

丸岩～六名口～宮瀬口（市単独補助路線）

項	目	H17	H18	H19	H20	H21	備 考
乗 車 密 度		3.0	1.0	0.6	0.5	0.4	運行回数：1.0回
経 常 費 用（千 円）		524	567	546	569	548	系統キロ：5.6
運 送 収 入（千 円）		511	178	118	93	78	乗降調査結果：
収 支 率		98%	31%	22%	16%	14%	乗車ゼロ
市 補 助 金（千 円）		13	389	429	477	471	

③事業の詳細

低利用 4 条路線の見直し検討・ルート変更



④事業主体	高梁市・交通事業者・地域住民	⑤実施時期	22 年度～
⑥事業評価方法	乗車密度、利用者数、収支率		

2-A-2 モデル地区実証運行

①事業の概要

ドア・ツー・ドア型の乗合タクシーの実証運行を行う。

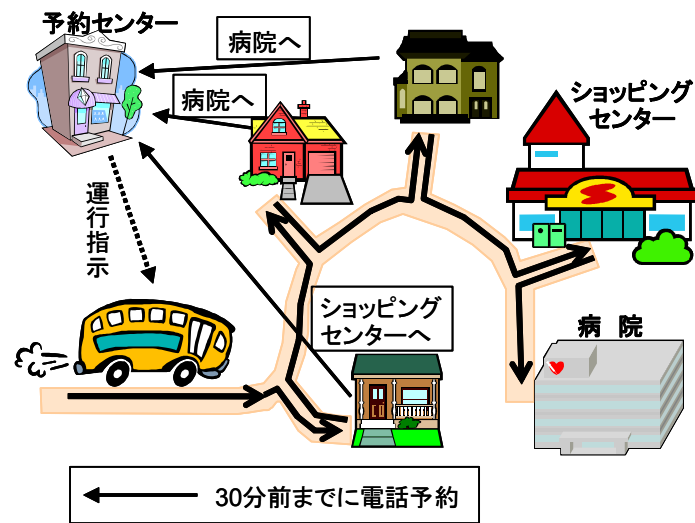
②事業の背景

- 乗合タクシーの利用状況は、玉川地区の利用者数が18年以降減少傾向にあるとともに、21年7月から試行運行を開始した福地地区も予想を下回る利用状況にある。
- 定路線運行であるため、バス停から遠い住民の不満も多い。



③事業の詳細

モデル地区を選定し、ドア・ツー・ドア方式のデマンド型乗合タクシーの実証運行を行う。



運行形態のイメージ

④事業主体

高梁市・交通事業者・地域住民

⑤実施時期

22年度～

⑥事業評価方法

乗車密度、利用者数、収支率

2-B 有漢地域運行再編

①事業の概要

バスサービス空白地域をカバーする交通サービスを新規運行。

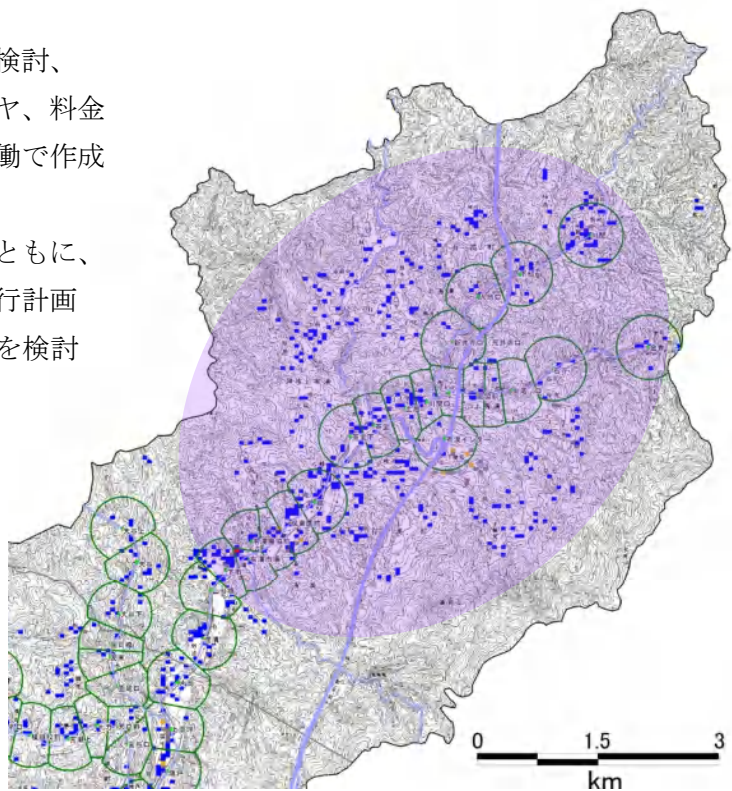
②事業の背景

4 条路線が 2 路線あるのみで、生活福祉バスも乗合タクシーも運行されておらず、バスサービス空白地域が広く分布。

③事業の詳細

新規運行交通サービス

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



④事業主体

高梁市・交通事業者・地域住民

⑤実施時期

22 年度～

⑥事業評価方法

公共交通が利用できない人口、利用者数、収支率

2-C 地域別運行再編（成羽地域）

①事業の概要

最低運行回数の2回化を行うとともに、低利用路線の再編を行う。

②事業の背景

1 便運行区間

生活福祉バスは曜日運行されており、
4条路線と重複する路線以外は1回の運行。

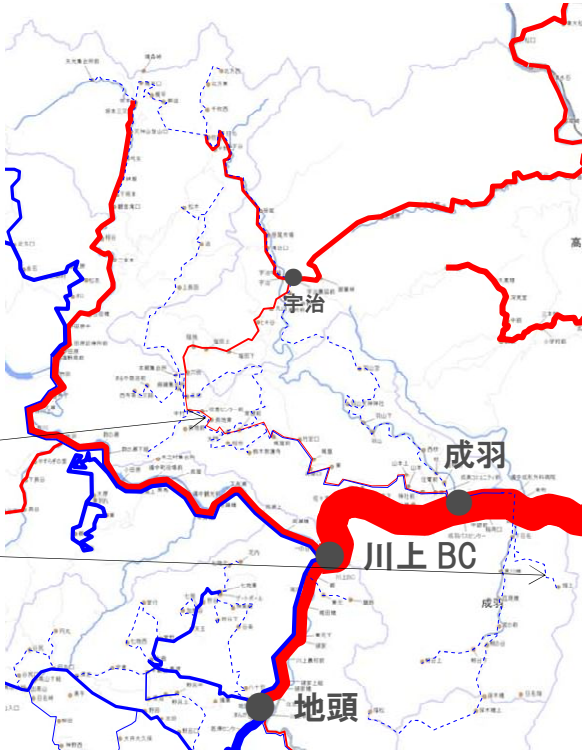
- 生活福祉バス・曜日・1回運行区間
- 生活福祉バス・毎日・1回運行区間
- 4条路線バス・1回運行区間

低利用路線

宇治～中村～成羽（地域振興特定路線）

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

路線名	運行日	運行回数	利用者数	
			年間	1便当たり
畑上線 火・金		1.0	117	0.60



③事業の詳細

①最低運行回数の2回化

生活福祉バス運行日の運行回数を
1回から2回へ

②低利用路線の再編

- 路線統合
- 定時定路線・デマンド型の比較検討、
運行する曜日、運行便数、ダイヤ、料金
などの運行内容を地域住民と協働で作成



④事業主体	高梁市・交通事業者・地域住民	⑤実施時期	23年度～
⑥事業評価方法	公共交通が利用できない人口、2回未満の人口、利用者数、収支率		

2-D 地域別運行再編（川上地域）

①事業の概要

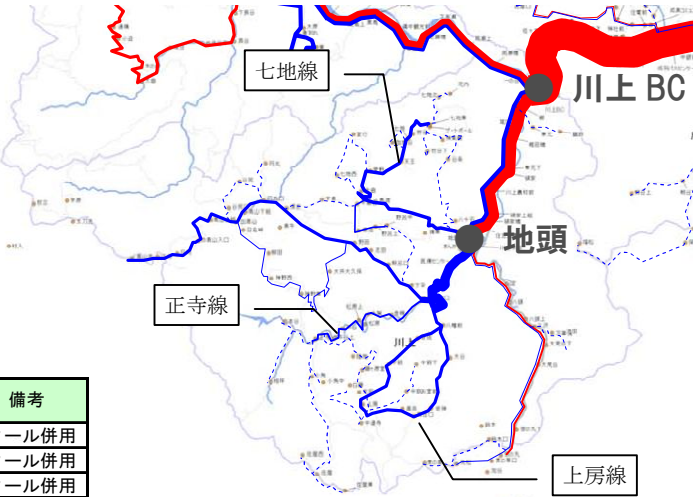
最低運行回数の2回化を行うとともに、低利用路線の再編を行う。

②事業の背景

1 便運行区間

生活福祉バス路線は充実しているが、曜日運行、1回運行区間は多い。

- 生活福祉バス・曜日・1回運行区間
- 生活福祉バス・毎日・1回運行区間
- 4条路線バス・1回運行区間



低利用路線

路線名	運行日	運行回数	利用者数		備考
			年間	1便当たり	
上房線	毎日	2.5	375	0.58	スクール併用
正寺線	毎日	2.0	739	0.61	スクール併用
七地線	毎日	3.5	1,230	0.64	スクール併用

③事業の詳細

①最低運行便数の2回化

曜日運行の生活福祉バス路線の運行回数を1回から2回へ

②低利用路線の見直し

- 毎日運行路線
スクール便以外の便を
曜日運行へ
- 路線統合・デマンド型の比較検討、
運行する曜日、運行便数、ダイヤ、
料金などの運行内容を地域住民と協働で作成



③川上 BC への路線延長

地頭までの路線を川上 BC
まで延長（4条バス路線との要調整）

④事業主体	高梁市・交通事業者・地域住民	⑤実施時期	24年度～
⑥事業評価方法	公共交通が利用できない人口、2回未満の人口、利用者数、収支率		

2-E 地域別運行再編（備中地域）

①事業の概要

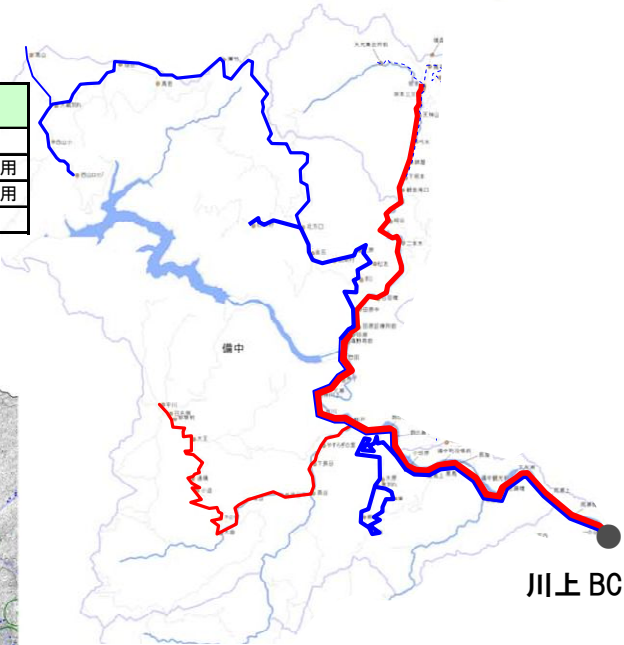
低利用路線の見直しにあわせて交通サービス空白地域をカバーする交通サービス導入を検討。

②事業の背景

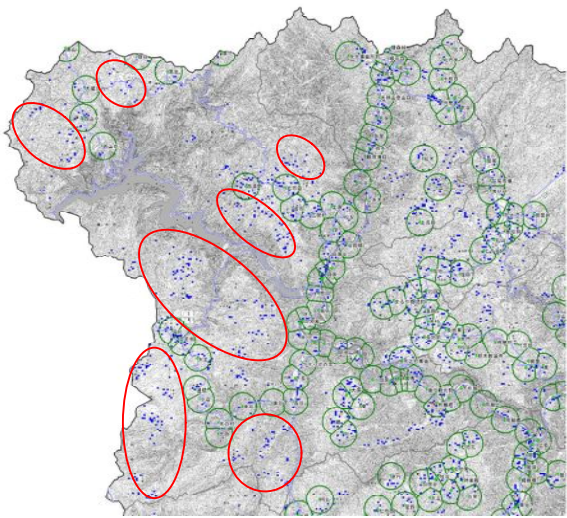
低利用路線

生活福祉バス全路線が対象

路線名	運行日	運行回数	利用者数		備考
			年間	1便当たり	
西山野馳線	毎日	2.0	148	0.12	
黒鳥布賀線	毎日	4.0	836	0.28	スクール併用
西山黒鳥線	毎日	4.0	2,265	0.48	スクール併用
西山東城線	毎日	1.0	689	0.58	



交通サービス空白地域



③事業の詳細

低利用路線の見直し

- ・ スクール便以外の便を曜日運行
- ・ 路線統合の検討
- ・ 空白地域への交通サービス検討
- ・ 定時定路線・デマンド型の比較検討、
運行する曜日、運行便数、ダイヤ、
料金などの運行内容を地域住民と協働
で作成



④事業主体	高梁市・交通事業者・地域住民	⑤実施時期	23年度～
⑥事業評価方法	公共交通が利用できない人口、利用者数		

3-4-3 交通結節点の環境向上

3-A 交通結節点の環境整備

①事業の概要

交通結節点となる施設の環境整備を行う。

②事業の背景

- ・ 運便数の減少による乗り継ぎ時間の長時間化
- ・ 情報提供、高齢者、荒天時対応機能の不足

乗降の多いバス停(乗降調査より)

バス停	乗車	降車	合計
高 梁 駅	494	292	786
ゆ め タ ウ ン 前	139	123	262
地 頭	91	87	178
成 羽	60	114	174
川 上 バスセンター	30	63	93
川 端 町	46	29	75
吉 備 国 際 大 学 前	17	58	75
成 羽 病 院 前	37	36	73
日 本 生 命 前	32	39	71
備 中	39	27	66
順正高等看護学校前	12	54	66
井 谷	26	29	55



③事業の詳細

駅、バスセンター、主要バス停などの交通結節点施設について「季節・天候に関わらない快適な環境」「公共交通の適切な情報提供」「長時間過ごせる環境」をめざした整備を行う。

④事業主体	高梁市・交通事業者	⑤実施時期	23年度～
⑥事業評価方法	CS 調査等		

3-4-4 スクールバスの再編

4-A 専用スクールバスの混乗化の検討

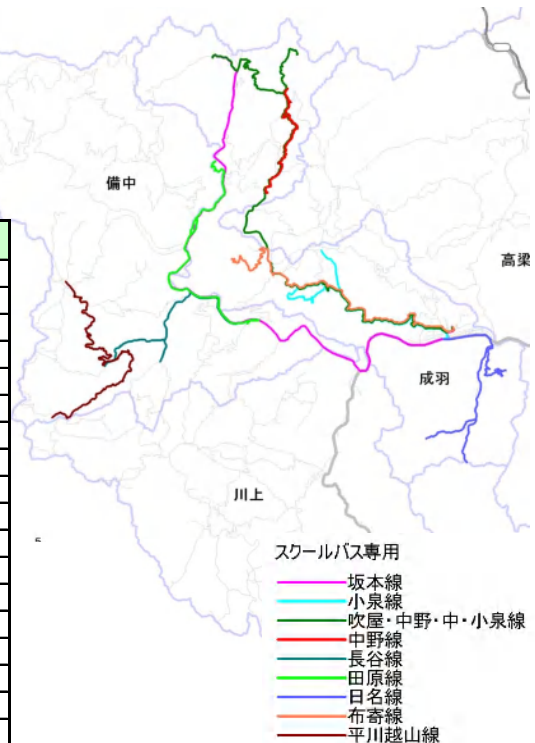
①事業の概要

専用スクールバスの混乗化を検討する。

②事業の背景

- ・ スクールバス 17 路線のうち 8 路線は生活福祉バスとして混乗路線となっており、9 路線がスクール専用で運行。
- ・ 他地域で混乗が行われているため、地域住民からのスクール専用路線の混乗化要望は多い。

地域	路線名	起点位置
成羽	小泉線	基点:高梁市成羽町小泉竹定 終点:成羽小学校
	中野線	基点:高梁市成羽町中野上長田 終点:吹屋小学校
	坂本線	基点:高梁市成羽町坂本郷迫 終点:成羽小学校及び成羽中学校
	日名線	基点:高梁市成羽町上日名 終点:成羽小学校
	吹屋・中野・中・小泉線	基点:高梁市成羽町吹屋千枚東 終点:成羽中学校
	布寄線	基点:高梁市成羽町西布寄 終点:高梁市成羽町中生活改善センター
備中	長谷線	基点:高梁市備中町布賀前谷坂根下 終点:富家小学校
	平川越山線	基点:高梁市備中町平川越山 終点:平川小学校
	田原線	基点:高梁市成羽町中野相谷 終点:富家小学校



③事業の詳細

住民からの混乗要望が強い専用スクールバスについては、学校、利用する児童生徒、保護者、その他関係者で検討し、混乗化の合意が得られた路線から順次混乗化を進める。

④事業主体	高梁市・スクールバス関係者	⑤実施時期	23 年度～
⑥事業評価方法	利用者数、収支		

3-4-5 利用促進施策の推進

5-A

わかりやすい公共交通情報の提供

5-A-1

バス路線の番号表示・色分け

①事業の概要

バス路線情報をわかりやすく提供する。

②事業の背景

・

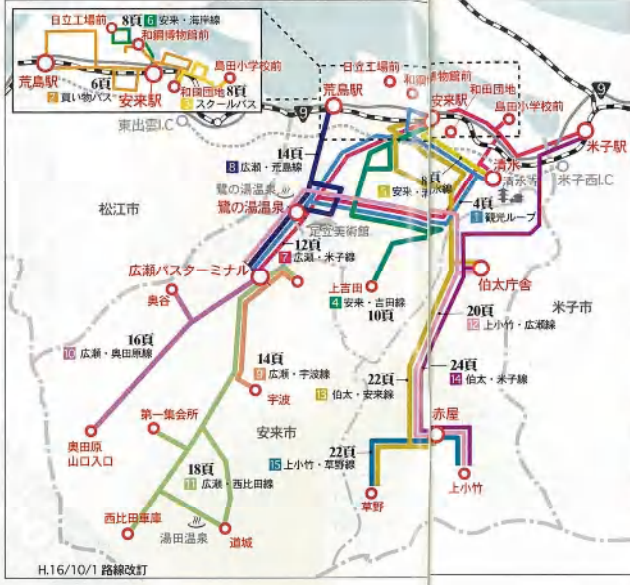
バス路線がわかりにくく、どのバスに乗ってよいかわからない。

③事業の詳細

方面別に色分けやナンバリングを行い、停留所のサインや車両の方向表示、時刻表、路線図等に反映することで、利用しやすい環境を整備する。

安来イエローバス事例

■安来イエローバス路線図



目次

目次	頁
イエローバスについて	2
イエローバスアンケート	9
見どころマップ	11
主要施設電話番号	15
安来のバスデザイン	17
お祭り・イベント情報	25
広域路線バスマップ	26
安来市街地地図	28
広瀬・伯太中心部地図	29
おもしろ体験記…白鳥編	5
おもしろ体験記…荒島編	7
おもしろ体験記…安来節編	13
おもしろ体験記…比田温泉編	19
おもしろ体験記…農入の滝編	21
おもしろ体験記…雲樹寺編	23

路線番号	路線名	頁
1	観光ループ	4
2	買い物バス	6
3	スクールバス	8
4	安来・吉田線	10
5	安来・清水線	8
6	安来・海岸線	8
7	広瀬・米子線	12
8	広瀬・荒島線	14
9	広瀬・宇波線	14
10	広瀬・奥田原線	16
11	広瀬・西比田線	18
12	上小竹・広瀬線	20
13	伯太・安来線	22
14	伯太・米子線	24
15	上小竹・草野線	22

④事業主体

高梁市・交通事業者

⑤実施時期

23 年度～

⑥事業評価方法

CS 調査等

5-A-2 バスブックの作成

①事業の概要

全ての公共交通に関する情報を掲載したバスブックを作成する。

②事業の背景

- ・ 住民や来訪者にとって必要な公共交通情報ツールが十分に整備されていない。

③事業の詳細

全ての公共交通に関する情報を掲載したバスブックを作成する。

松江バスブック事例

市民とバスのコミュニケーション誌

どこでもバスブック

www.doko-de-bus-book.net

(松江) 松江圏内すべてのバス時刻・路線がわかる

2008年(平成20)5月1日発行(4月10日発行)
発行所 松江市立図書館・松江市立図書館・松江市立図書館

9

別冊 どこでもバスマップ

松江開府400年祭

市営一畑
4月1日改正に対応
市営北環線 一部路線変更あり

定価 250円
[842387]

2006.4.1現在

松江駅 - マンモス

手	本	入	持	シ	上	人	大	農	石	県	民	一	本	
角	口	口	口	ま	業	学	学	学	橋	民	一	本		
6:44	6:48	6:58	7:50	→	→	7:50	7:55	7:58	7:15	7:24	7:44	7:54	→	→
7:02	7:06	7:18	7:50	→	7:00	7:10	7:15	7:16	7:19	7:23	7:38	7:48	→	→
7:10	7:14	7:26	7:50	→	→	→	→	→	7:22	7:28	7:35	7:45	→	→
7:18	7:22	7:34	7:50	→	→	→	→	→	7:30	7:37	7:44	7:54	→	→
7:22	7:26	7:38	7:50	→	→	→	→	→	→	→	→	7:50	→	→
7:30	7:34	7:46	7:50	→	→	→	→	→	7:38	7:46	7:56	8:06	→	→
7:42	7:46	7:58	8:50	→	→	→	→	→	8:02	8:08	8:16	8:27	8:37	→
7:52	7:56	8:08	8:50	→	→	→	→	→	8:12	8:18	8:26	8:37	8:47	→
8:02	8:06	8:18	8:50	→	→	→	→	→	8:22	8:28	8:36	8:47	8:57	→
8:12	8:16	8:28	8:50	→	→	→	→	→	8:32	8:38	8:46	8:57	9:07	→
8:22	8:26	8:38	9:10	→	→	→	→	→	8:42	8:48	8:56	9:07	9:17	→
8:32	8:36	8:48	9:10	→	→	→	→	→	9:12	9:18	9:26	9:38	9:48	→
8:42	8:46	8:58	9:10	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
9:52	9:58	10:08	11:10	→	9:25	9:32	9:40	→	9:42	9:48	9:55	10:04	10:11	→
10:02	10:06	10:18	11:10	→	→	→	→	→	9:52	9:58	10:05	10:14	10:21	→
10:12	10:16	10:28	11:10	→	→	→	→	→	10:12	10:18	10:25	10:34	10:41	→
10:22	10:26	10:38	11:10	→	→	→	→	→	10:22	10:28	10:35	10:44	10:51	→
10:32	10:36	10:48	11:10	→	→	→	→	→	10:32	10:38	10:45	10:54	11:01	→
10:42	10:46	10:58	11:10	→	→	→	→	→	10:42	10:48	10:55	11:04	11:11	→
10:52	10:56	11:08	11:10	→	→	→	→	→	10:52	10:58	11:05	11:14	11:21	→
11:02	11:06	11:18	12:10	→	→	→	→	→	11:02	11:08	11:15	11:24	11:31	→
11:12	11:16	11:28	12:10	→	→	→	→	→	11:12	11:18	11:25	11:34	11:41	→
11:22	11:26	11:38	12:10	→	→	→	→	→	11:22	11:28	11:35	11:44	11:51	→
11:32	11:36	11:48	12:10	→	→	→	→	→	11:32	11:38	11:45	11:54	12:01	→
11:42	11:46	11:58	12:10	→	→	→	→	→	11:42	11:48	11:55	12:04	12:11	→
11:52	11:56	12:08	12:10	→	→	→	→	→	11:52	11:58	12:05	12:14	12:21	→
12:02	12:06	12:18	12:10	→	→	→	→	→	12:02	12:08	12:15	12:24	12:31	→
12:12	12:16	12:28	13:10	→	→	→	→	→	12:12	12:18	12:25	12:34	12:41	→
12:22	12:26	12:38	13:10	→	→	→	→	→	12:22	12:28	12:35	12:44	12:51	→
12:32	12:36	12:48	13:10	→	→	→	→	→	12:32	12:38	12:45	12:54	13:01	→
12:42	12:46	12:58	13:10	→	→	→	→	→	12:42	12:48	12:55	13:04	13:11	→
12:52	12:56	13:08	13:10	→	→	→	→	→	12:52	12:58	13:05	13:14	13:21	→
13:02	13:06	13:18	13:10	→	→	→	→	→	13:02	13:08	13:15	13:24	13:31	→
13:12	13:16	13:28	13:10	→	→	→	→	→	13:12	13:18	13:25	13:34	13:41	→
13:22	13:26	13:38	13:10	→	→	→	→	→	13:22	13:28	13:35	13:44	13:51	→
13:32	13:36	13:48	13:10	→	→	→	→	→	13:32	13:38	13:45	13:54	14:01	→
13:42	13:46	13:58	13:10	→	→	→	→	→	13:42	13:48	13:55	14:04	14:11	→
13:52	13:56	14:08	13:10	→	→	→	→	→	13:52	13:58	14:05	14:14	14:21	→
14:02	14:06	14:18	13:10	→	→	→	→	→	14:02	14:08	14:15	14:24	14:31	→
14:12	14:16	14:28	13:10	→	→	→	→	→	14:12	14:18	14:25	14:34	14:41	→
14:22	14:26	14:38	13:10	→	→	→	→	→	14:22	14:28	14:35	14:44	14:51	→
14:32	14:36	14:48	13:10	→	→	→	→	→	14:32	14:38	14:45	14:54	15:01	→
14:42	14:46	14:58	13:10	→	→	→	→	→	14:42	14:48	14:55	15:04	15:11	→
14:52	14:56	15:08	13:10	→	→	→	→	→	14:52	14:58	15:05	15:14	15:21	→
15:02	15:06	15:18	15:10	→	→	→	→	→	15:02	15:08	15:15	15:24	15:31	→
15:12	15:16	15:28	15:10	→	→	→	→	→	15:12	15:18	15:25	15:34	15:41	→
15:22	15:26	15:38	15:10	→	→	→	→	→	15:22	15:28	15:35	15:44	15:51	→
15:32	15:36	15:48	15:10	→	→	→	→	→	15:32	15:38	15:45	15:54	16:01	→
15:42	15:46	15:58	15:10	→	→	→	→	→	15:42	15:48	15:55	16:04	16:11	→
15:52	15:56	16:08	15:10	→	→	→	→	→	15:52	15:58	16:05	16:14	16:21	→
16:02	16:06	16:18	16:10	→	→	→	→	→	16:02	16:08	16:15	16:24	16:31	→
16:12	16:16	16:28	16:10	→	→	→	→	→	16:12	16:18	16:25	16:34	16:41	→
16:22	16:26	16:38	16:10	→	→	→	→	→	16:22	16:28	16:35	16:44	16:51	→
16:32	16:36	16:48	16:10	→	→	→	→	→	16:32	16:38	16:45	16:54	17:01	→
16:42	16:46	16:58	16:10	→	→	→	→	→	16:42	16:48	16:55	17:04	17:11	→
16:52	16:56	17:08	16:10	→	→	→	→	→	16:52	16:58	17:05	17:14	17:21	→
17:02	17:06	17:18	17:10	→	→	→	→	→	17:02	17:08	17:15	17:24	17:31	→
17:12	17:16	17:28	17:10	→	→	→	→	→	17:12	17:18	17:25	17:34	17:41	→
17:22	17:26	17:38	17:10	→	→	→	→	→	17:22	17:28	17:35	17:44	17:51	→
17:32	17:36	17:48	17:10	→	→	→	→	→	17:32	17:38	17:45	17:54	18:01	→
17:42	17:46	17:58	17:10	→	→	→	→	→	17:42	17:48	17:55	18:04	18:11	→
17:52	17:56	18:08	17:10	→	→	→	→	→	17:52	17:58	18:05	18:14	18:21	→
18:02	18:06	18:18	17:10	→	→	→	→	→	18:02	18:08	18:15	18:24	18:31	→
18:12	18:16	18:28	17:10	→	→	→	→	→	18:12	18:18	18:25	18:34	18:41	→
18:22	18:26	18:38	17:10	→	→	→	→	→	18:22	18:28	18:35	18:44	18:51	→
18:32	18:36	18:48	17:10	→	→	→	→	→	18:32	18:38	18:45	18:54	19:01	→
18:42	18:46	18:58	17:10	→	→	→	→	→	18:42	18:48	18:55	19:04	19:11	→
18:52	18:56	19:08	17:10	→	→	→	→	→	18:52	18:58	19:05	19:14	19:21	→
19:02	19:06	19:18	17:10	→	→	→	→	→	19:02	19:08	19:15	19:24	19:31	→
19:12	19:16	19:28	17:10	→	→	→	→	→	19:12	19:18	19:25	19:34	19:41	→
19:22	19:26	19:38	17:10	→	→	→	→	→	19:22	19:28	19:35	19:44	19:51	→
19:32	19:36	19:48	17:10	→	→	→	→	→	19:32	19:38	19:45	19:54	20:01	→
19:42	19:46	19:58	17:10	→	→	→	→	→	19:42	19:48	19:55	20:04	20:11	→
19:52	19:56	20:08	17:10	→	→	→	→	→	19:52	19:58	20:05	20:14	20:21	→
20:02	20:06	20:18	17:10	→	→	→	→	→	20:02	20:08	20:15	20:24	20:31	→
20:12	20:16	20:28	17:10	→	→	→	→	→	20:12	20:18	20:25	20:34	20:41	→
20:22	20:26	20:38	17:10	→	→	→	→	→	20:22	20:28	20:35	20:44	20:51	→
20:32	20:36	20:48	17:10	→	→	→	→	→	20:32	20:38	20:45	20:54	21:01	→
20:42	20:46	20:58	17:10	→	→	→	→	→	20:42	20:48	20:55	21:04	21:11	→
20:52	20:56	21:08	17:10	→	→	→	→	→	20:52	20:58	21:05	21:14	21:21	→
21:02	21:06	21:18	17:10	→	→	→	→	→	21:02	21:08	21:15	21:24	21:31	→
21:12	21:16	21:28	17:10	→	→	→	→	→	21:12	21:18	21:25	21:34	21:41	→
21:22	21:26	21:38	17:10	→	→	→	→	→	21:22	21:28	21:35	21:44	21:51	→
21:32	21:36	21:48	17:10	→	→	→	→	→	21:32	21:38	21:45	21:54	22:01	→
21:42	21:46	21:58	17:10	→	→	→	→	→	21:42	21:48	21:55	22:04	22:11	→
21:52	21:56	22:08	17:10	→	→	→	→	→	21:52	21:58	22:05	22:14	22:21	→
22:02	22:06	22:18	17:10	→	→	→	→	→	22:02	22:08	22:15	22:24	22:31	→
22:12	22:16	22:28	17:10	→	→	→	→	→	22:12	22:18	22:25	22:34	22:41	→
22:22	22:26	22:38	17:10	→	→	→	→	→	22:22	22:28	22:35	22:44	22:51	→
22:32	22:36	22:48	17:10	→	→	→	→	→	22:32	22:38	22:45	22:54	23:01	→
22:42	22:46	22:58	17:10	→	→	→	→	→	22:42	22:48	22:55	23:04	23:11	→
22:52	22:56	23:08	17:10	→	→	→	→	→	22:52	22:58	23:05	23:14	23:21	→
23:02	23:06	23:18	17:10	→	→	→	→	→	23:02	2				

[illegible]

④事業主体	高粱市・交通事業者	⑤実施時期	24 年度～
⑥事業評価方法	CS 調査等		

5-B 公共交通利用に関する住民の意識啓発

5-B-1 住民（及び大学生）と協働での地域内公共交通の計画策定

①事業の概要

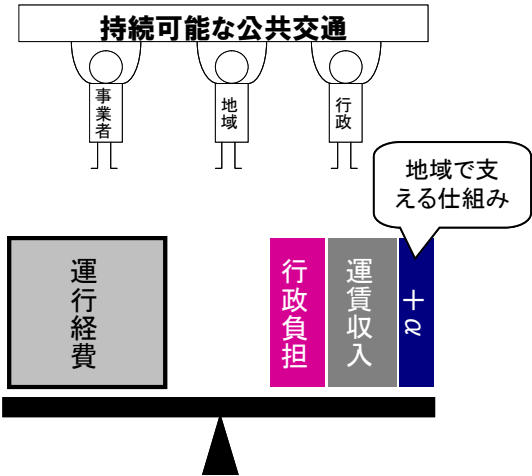
各地域の運行再編にあたって、ワークショップ方式により計画を策定するとともに、バスの利用促進運動を展開。

②事業の背景

- ・ バス路線の存続や新設に関する地域からの要望は多いが、地域住民がバスに乗らなければ路線の存続はありえないという基本認識が希薄。
- ・ 公共交通の利用状況、その他の情報の住民告知が不十分。

③事業の詳細

ワークショップ方式で住民および大学生と協働で計画を策定することで、自らが創り・利用し・維持する公共交通の意識を醸成する。
また、地域住民自らが継続的に実践できるバスの利用促進運動を各地域で協議し、実践する。



④事業主体	高梁市・交通事業者・地域住民	⑤実施時期	22年度～
⑥事業評価方法	アンケート調査		

5-B-2 高校生の自家用車送迎から公共交通利用へのMM

①事業の概要

モビリティマネジメントにより、高校生及び保護者の公共交通利用に関する意識の醸成を図る。

②事業の背景

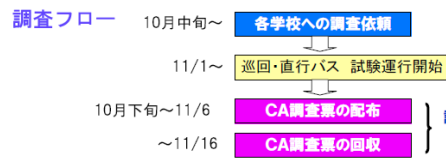
- ・ 高校生の通学手段のトップは自家用車による送迎。

③事業の詳細

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

福井市事例

バスの便利向上に伴うMM施策
「高校生ノー送迎調査」



高校生ノー送迎調査

1 CA調査の実施

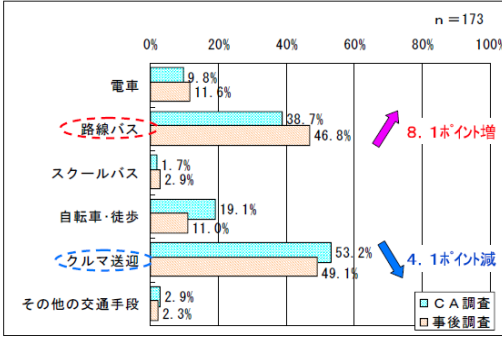
- (1) 調査対象 越前町・池田町から丹南地域の高校・高等専門学校7校に通学する生徒（290人）
- (2) 調査方法 各学校長に協力を依頼。
担任から生徒に直接配布し、その場で回答を回収。
- (3) 調査票・情報ツール



高校生ノー送迎調査

4 事後調査の実施結果（MMの効果）

(2) 通学交通手段の変化 ※CA、事後ともに有効回答のあった173人



④事業主体	高梁市・交通事業者・地域住民	⑤実施時期	22年度～
⑥事業評価方法	アンケート調査		

3-4-6 観光タクシーの充実

6-A タクシー乗務員を対象とした観光ガイド育成

①事業の概要

タクシー乗務員に対して、観光タクシーの運行を行うための基本事項を習得してもらうための教育プログラムを実施

②事業の背景

- ・ 観光資源が分散しているため、これらを結ぶ公共交通が不足している。
- ・ バス路線の増設は、費用対効果において無理があるため、これに代わる施策が求められている。

③事業の詳細

①観光タクシーのドライバーガイドの育成

◆マニュアル構築

接客マナー、観光情報（高梁市の観光基本知識、コース別の専門知識等）

◆講習会開催

◆認定制度

認定試験、試験合格者に認定証（車内に掲示）、認定ドライバーのみが営業

②モデルコースの設定

◆営業展開を容易にし、利用者の満足度を高めるために

「テーマ別」「所要時間別」にモデルルートを構築

出雲市事例

島根日報新報 平成21年(2009年) 11月21日(土曜日)

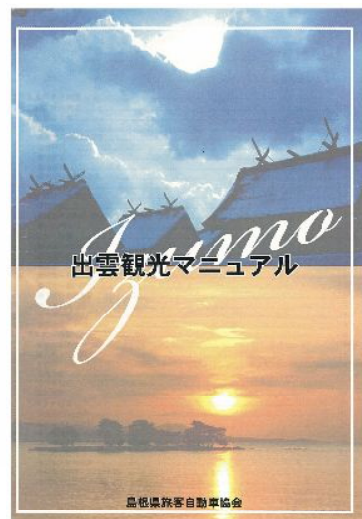
観光ガイド認定ドライバー制度が始動

出雲地区で20日から

島根県旅客自動車協会

乗務員名／高梁 太郎
事業者名／備中松山交通株式会社
認定エリア／出雲地域
有効期間／平成21年12月31日～平成24年11月30日

(社)島根県旅客自動車協会



④事業主体	高梁市・交通事業者	⑤実施時期	22年度～
⑥事業評価方法	受講者数、追跡調査：受講者自己評価等		

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 条にもとづいて、乗合バス事業者が路線を定めて定期に運行するバス。高速バスもこれに含まれる。高梁市では、備北バスにより運行されているバスがこれにあたる。

●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。高梁市では、生活福祉バスのうち川上地域の全路線と成羽地域の吹屋線、畑上線、福松線がこれにあたる。

※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。高梁市では、生活福祉バスのうち、備中地域の全路線と成羽地域の中野小泉線、中線がこれにあたる。

※これまで例外許可であったが、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。高梁市では、高梁地域の玉川地区と福地地区で運行している。

●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あたる。

●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みを指す。

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。