

# 井原市地域公共交通総合連携計画

## 参考資料

### <目 次>

1. 調査概要	1
1-1 井原市のバス網に関する現況と課題	1
1-2 業務の内容	2
2. 地域特性の分析	3
2-1 社会経済状況	3
2-2 現況交通状況	11
2-3 上位計画	24
3. アンケート調査	28
3-1 アンケート調査の概要	28
3-2 アンケート調査の結果	29
3-3 バス乗降調査	47
4. 地域の現状と課題の整理	53

平成 22 年 12 月

株式会社 福山コンサルタント

## 1. 調査概要

### 1-1 井原市のバス網に関する現況と課題

#### (1) バス網の概要

井原市のバス網は、民間3社による幹線バスのほか、支線部分を補完するため、当市コミュニティバスとして市内循環バスを運行しており、井原地区では公共施設や観光施設を結ぶ役割を担い、また、芳井・美星地区ではスクールバスへの一般混乗を可能としている。

福祉面からの支援としては、福祉基金によるバス、タクシーの料金助成や、美星地区においては、NPOによる福祉有償運送を支援している。

さらに、平成22年度からは、公共交通空白地の解消に向けた新たな取り組みとして、モデルエリアにおける「予約型乗合タクシー」の試験的な導入を予定している。

#### (2) 課題

従来、地域における公共交通は、バス事業者の自助努力を国、県、市がそれぞれ支援する体系で維持されてきた。しかし、近年、県のバス事業支援体制も広域的経路に重視した補助要件に改正され、本年度から当市の負担が増すこととなった。

また、市内循環バス及び市内の幹線を担う路線バス事業者の運営状況も年々減少する利用客から厳しい経営を余儀なくされており、今後、公共交通体系の維持のために、当市の負担拡大が危惧され、将来的な維持が極めて困難な状況となっている。

一方で、市内には「公共交通空白地」が点在しており、市民が平等にそして容易に移動できる公共交通体系の構築は市政にとって最重要課題となっている。

#### (3) 業務の目的及び必要性

市財政への負担軽減や住民ニーズに配慮しながら、将来にわたって地域住民に利用され、持続可能な公共交通体系の構築を図るためには、既存の公共交通体系及び新たな交通手法である予約型乗合タクシーのそれぞれについて、利用実態や住民ニーズ等を一体的かつ詳細に調査を実施する必要がある。さらに、これらの調査結果を踏まえ、本市公共交通体系について、集約化や機能分担の整理、将来像、基本方針及び具体的な行動計画を策定するとともに、実証実験等を通じて事業効果を検証しながら、計画的・継続的に取り組みを進める必要がある。

また、今後、地域における公共交通を維持していくためには、当市や民間バス事業者はもちろんのこと、地域の交通に関わるあらゆる立場の方々や新たな担い手と連携しながら、地域全体で取り組むことが重要である。

これらのことから、当市のみならず、地域における関係者の合意の基で取り組む地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

## 1-2 業務の内容

### (1) 地域概況

既存資料や当市上位計画を収集・整理し、現状を把握する。

### (2) 現況交通実態調査

既存の調査結果等を収集・整理するとともに、公共交通に関する利用実態調査を行うことで、時間帯、区間による利用者数などの利用状況を把握する。

### (3) 市民・利用者等ニーズ把握調査

市民の移動ニーズや公共交通へのニーズ、利用者のニーズを把握するため、市民、利用者へのアンケート調査、事業者へのヒアリング調査を実施するとともに、調査結果の集計、分析、課題の抽出等を行う。

### (4) 住民満足度等の事前評価

公共交通に対する住民の満足度等を長期にわたり調査するため、今回の調査事業において事前評価を行うこととし、当該事前評価及び分析については、受託者は岡山大学大学院環境学研究所橋本成仁准教授へ再委託することとする。

### (5) 地域住民等との意見交換

地域住民説明会、ワークショップ等を通じ、地域住民から地域公共交通について意見交換等を行う。

### (6) 問題点・課題の整理

上記(1)から(5)の調査結果を踏まえ、当市の抱える問題点、課題を整理する。

### (7) 地域公共交通総合連携計画等の提案、作成

- ①当市のこれからの公共交通の将来像、指針づくり
- ②当市の活性化につながる公共交通の総合的な体系の提案
- ③上記②を実証するためのモデルエリアの設定及び実施計画の作成
- ④その他当市公共交通の活性化等に資する事業の提案及び実施計画の作成
- ⑤上記①から④を踏まえた連携計画（素案）の作成
- ⑥パブリックコメントの提案、とりまとめ（市広報紙・ホームページ利用可）

### (8) 井原市公共交通会議運営

井原市地域公共交通総合連携計画の策定に向け、次の会議運営を行う。

- ①資料作成
- ②会議支援

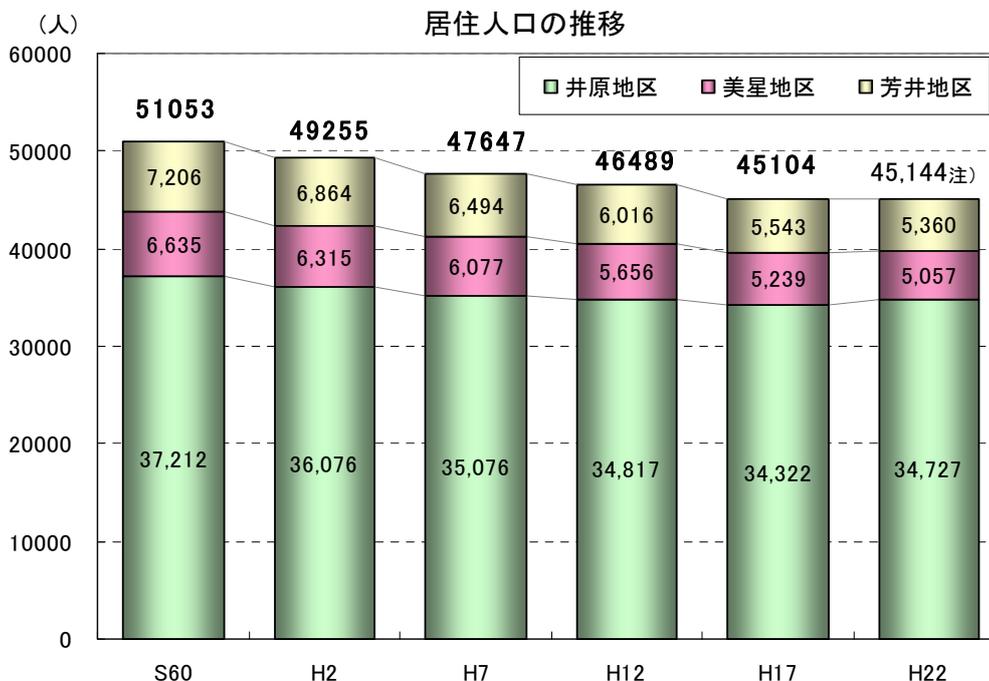
## 2. 地域特性の分析

### 2-1 社会経済状況

#### (1) 人口・世帯

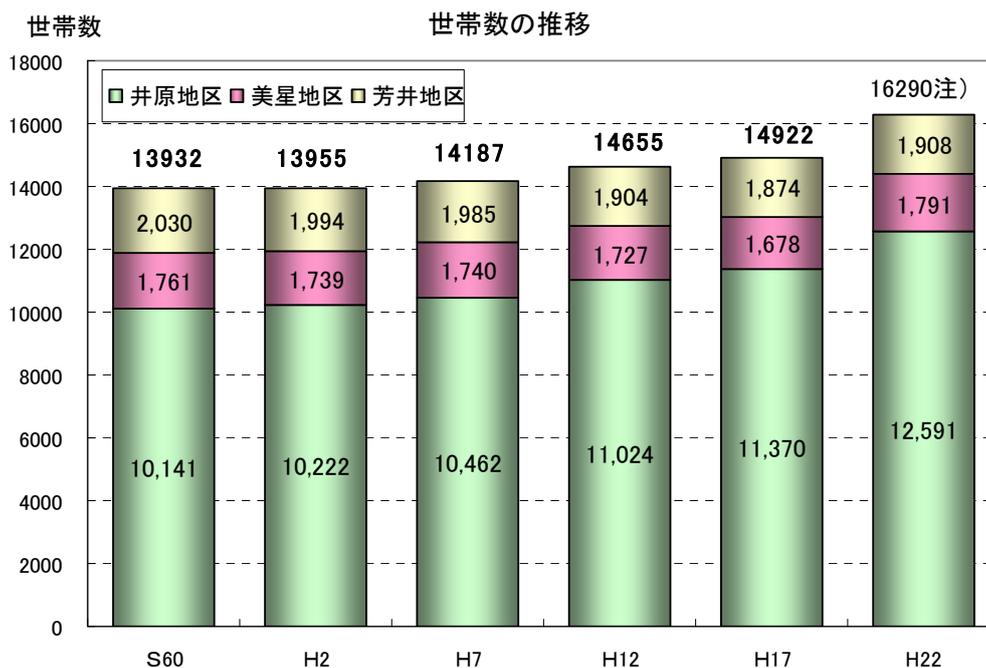
##### 1) 人口・世帯の推移

- 井原市の居住人口は、減少傾向が続いている。井原地区、美星地区、芳井地区の各旧市町においても、同様の傾向にある。
- 一方で世帯数は、旧市町ともに増加傾向にあり、核家族化の進展傾向が伺える。



注) H22 は H22. 11 月末の住民基本台帳より

資料：国勢調査 住民基本台帳



H22 は H22. 11 月末の住民基本台帳より (外国人含まず)

資料：国勢調査 住民基本台帳

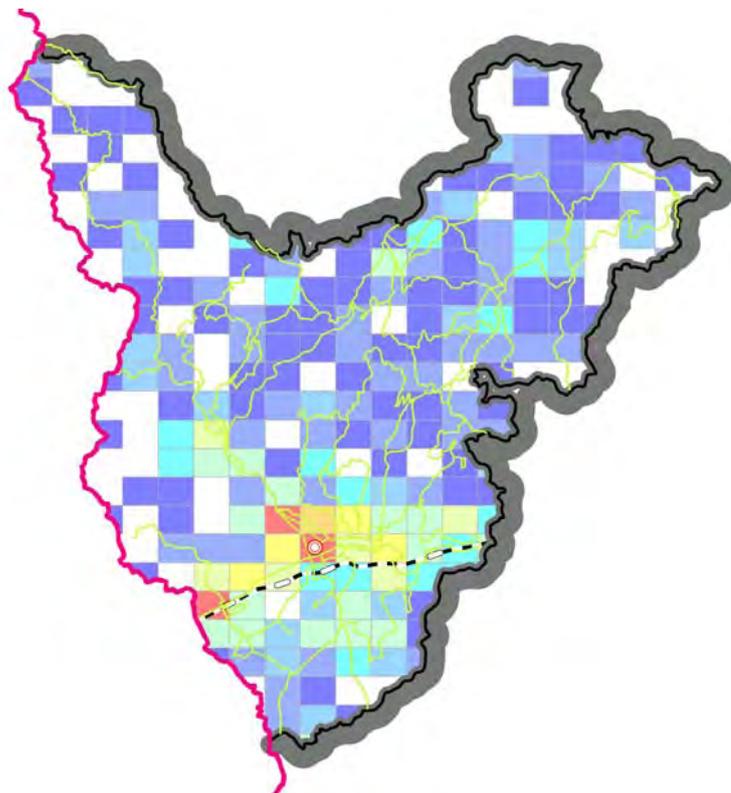
## 2) 人口分布

- ・井原市の人口は、市域の南部に集積があり、東西方向に伸びている。
- ・北東部ではやや広がりを持って、薄く広がっている。一方北西部では、北に行くまで地形的条件もあって徐々に少なくなっていく傾向にある。
- ・65歳以上の人口分布では、市域南部での集積傾向は、総人口と同様で、北東部でも広がりを持って分布している。北西部では、総人口と同程度の人口分布となっている。

総人口



65歳以上人口



凡 例	
■	1~25人
■	26~50人
■	50~75人
■	75~100人
■	101~200人
■	201~300人
■	301~400人
■	401~500人
■	501~600人
■	601人以上

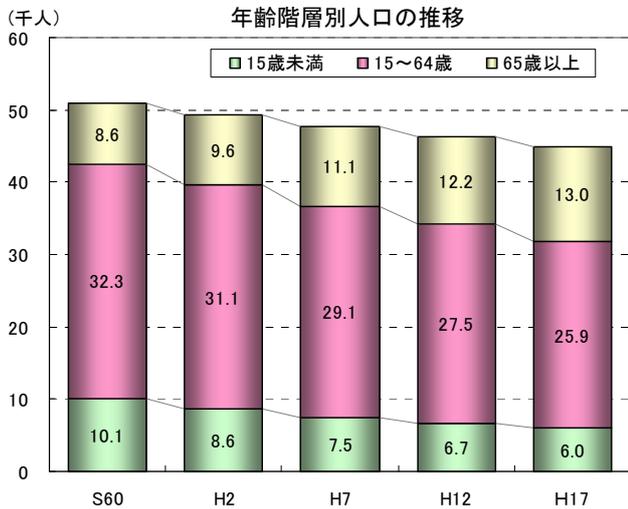
(1km×1km)

資料：平成17年国勢調査

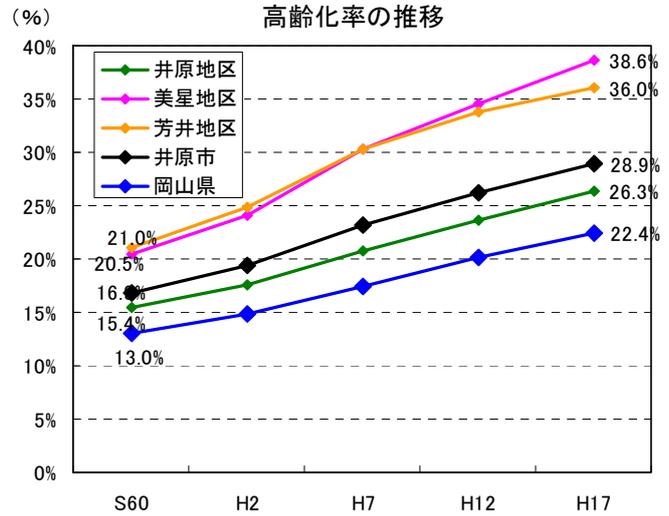
▲ 人口分布状況

### 3) 高齢化の動向

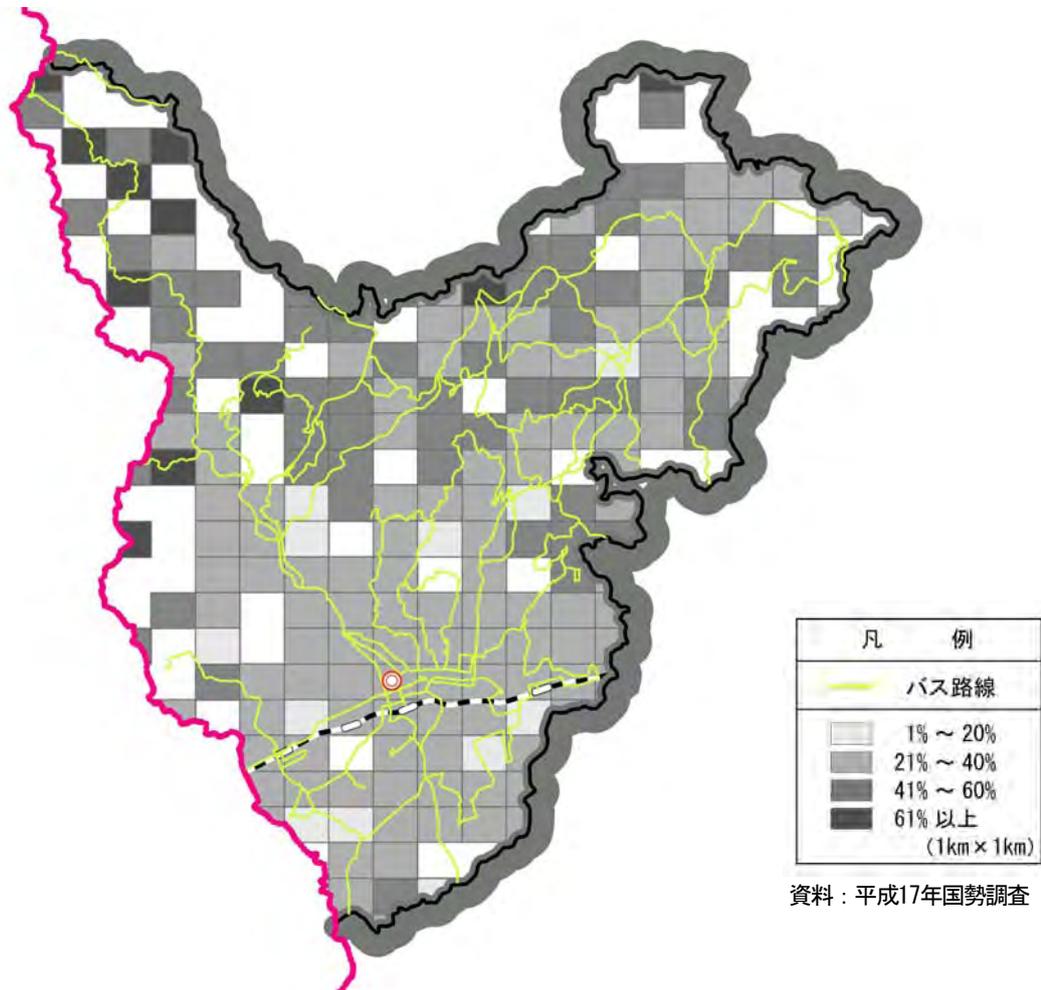
- 井原市の年齢階層別人口の推移をみると、15歳未満、15～64歳人口は減少傾向にあるが、65歳以上は年々増加傾向にある。
- これにより高齢化率（65歳以上人口/全人口）は、岡山県の全体を上回っている。
- また美星地区、芳井地区では、井原地区を大きく上回っている。
- 高齢化率の分布では市域の北部で40%以上の高い割合を占める地域が多く、特に北西部では60%を超える地域が比較的多く分布している。



資料: 国勢調査



資料: 国勢調査

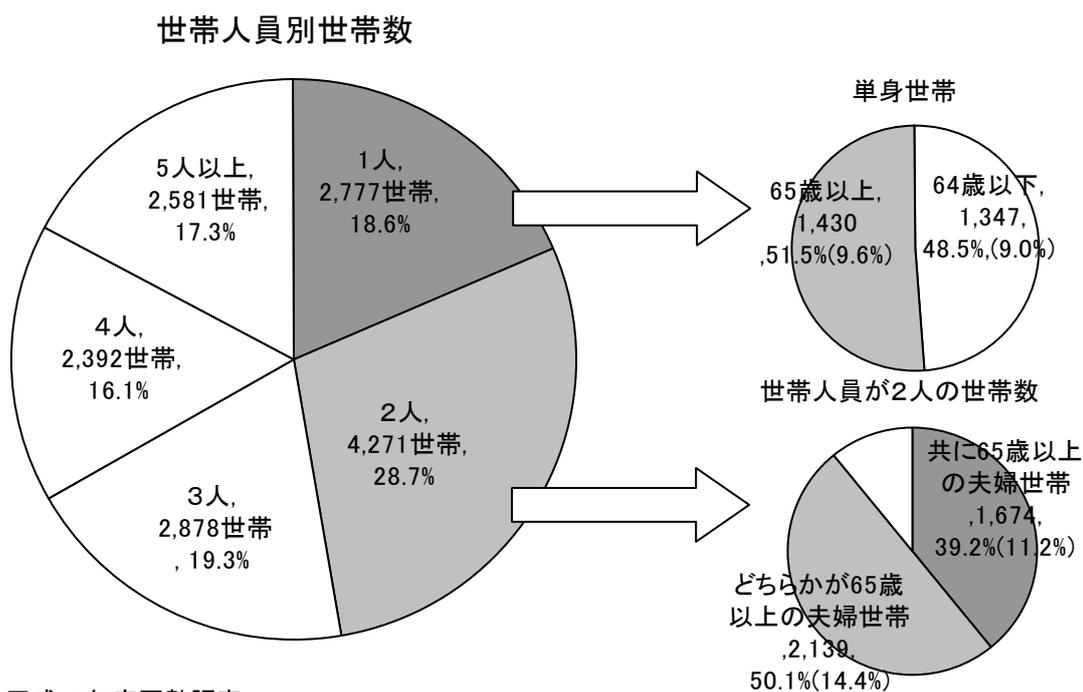


資料: 平成17年国勢調査

▲ 高齢化率別分布状況

#### 4) 世帯の状況

- ・井原市の世帯の構成を見ると、2人が最も多く約3割を占め、次いで3人となっている。また1人世帯（単身世帯）も約2割を占める。
- ・2人世帯のうちいずれかが高齢者、または共に高齢者という世帯が約9割を占める。
- ・また単身世帯のうち、約半数の世帯が65歳以上の高齢単身世帯で、これは全体の約1割を占める。

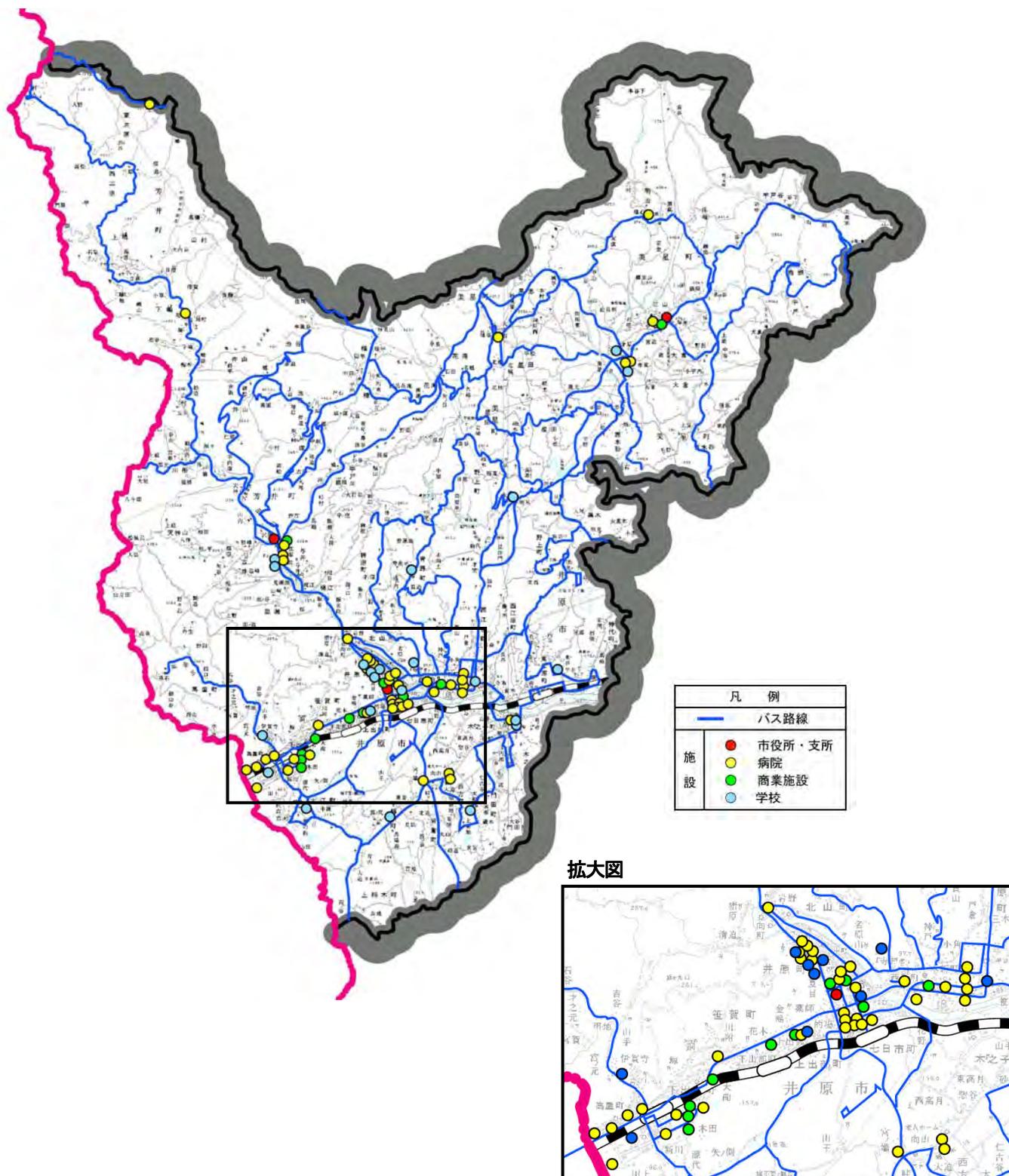


資料：平成17年度国勢調査

#### ▲ 世帯構成の状況

## (2) 施設配置状況

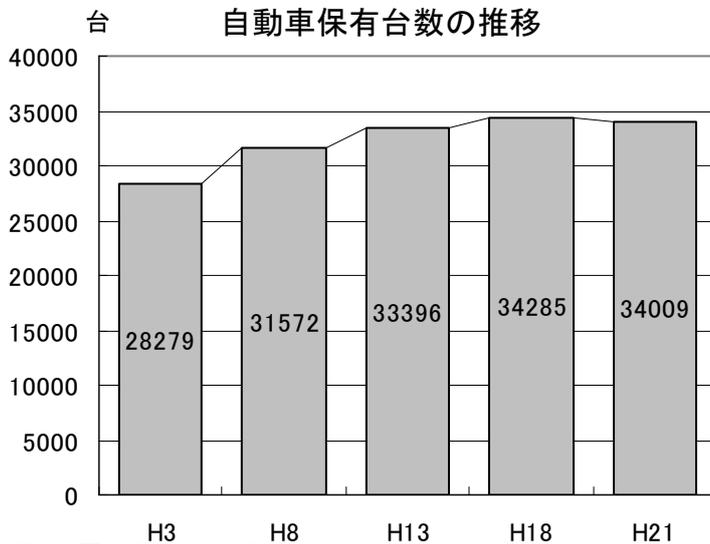
- ・井原市の主要施設の配置状況をみると、市域南部に公共施設、病院、商業施設が集積している。
- ・北西部、北東部では、旧役場である支所周辺に集積が見られる。



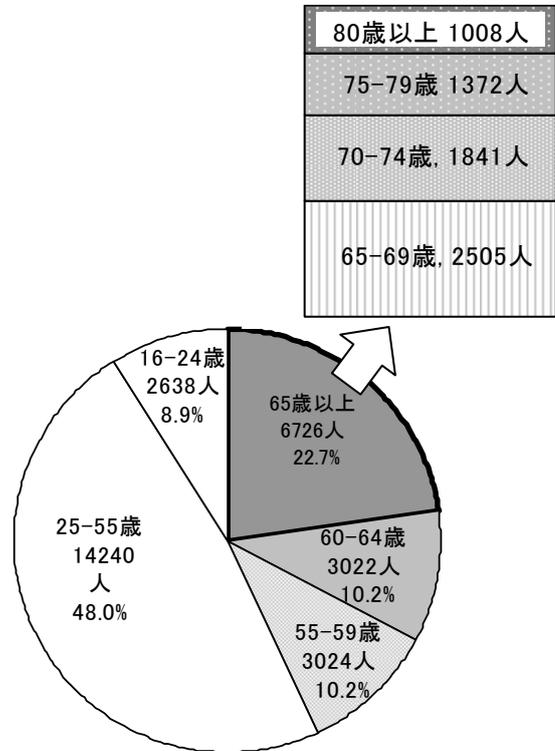
▲ 主要施設の配置状況

### (3) 自動車保有台数と免許保有率

- ・井原市の自動車保有台数は、これまで増加傾向にあったが、平成18年をピークに減少に転じている。
- ・年齢階層別の運転免許保有状況をみると、65歳以上が全体の22.7%を占め、このうち後期高齢者といわれる75歳以上では、75-79歳が1,372人、80歳以上も1,008人となっている。
- ・将来の人口に、その世代の運転免許保有率を掛けて、将来の免許保有者、非保有者の見通しを行うと、高齢者となっても自分で運転できる方が増加する一方、非保有者は現在の約1/3程度まで減少することが想定される。



資料：岡山県統計年鑑  
注) 各年3月末時点



注) 平成21年12月末現在  
資料：岡山県警調べ

#### ▲ 年齢階層別免許保有者数

#### ▼ 年齢階層別自動車保有状況の現況と将来見通し

##### H21 現況人口

	人口	免許保有者	免許保有率	非免許保有者
16-24歳	3,817	2,638	69.1%	1,179
25-54歳	14,656	14,240	97.2%	416
55-59歳	3,277	3,024	92.3%	253
60-64歳	3,757	3,022	80.4%	735
65-69歳	3,227	2,505	77.6%	722
70-74歳	2,911	1,841	63.2%	1,070
75歳以上	7,697	2,380	30.9%	5,317
<b>65歳以上計</b>	<b>13,835</b>	<b>6,726</b>	<b>48.6%</b>	<b>7,109</b>

##### H32 将来人口

	人口	免許保有者	免許保有率	非免許保有者
65-69歳	2,939	2,713	92.3%	226
70-74歳	3,214	2,584	80.4%	630
75歳以上	8,151	6,325	77.6%	1,826
<b>65歳以上計</b>	<b>14,304</b>	<b>11,622</b>	<b>63.2%</b>	<b>2,682</b>

10年後には高い免許保有率の55-59歳が65-69歳、60-64歳が70-74歳になり、非免許保有者が大きく減少

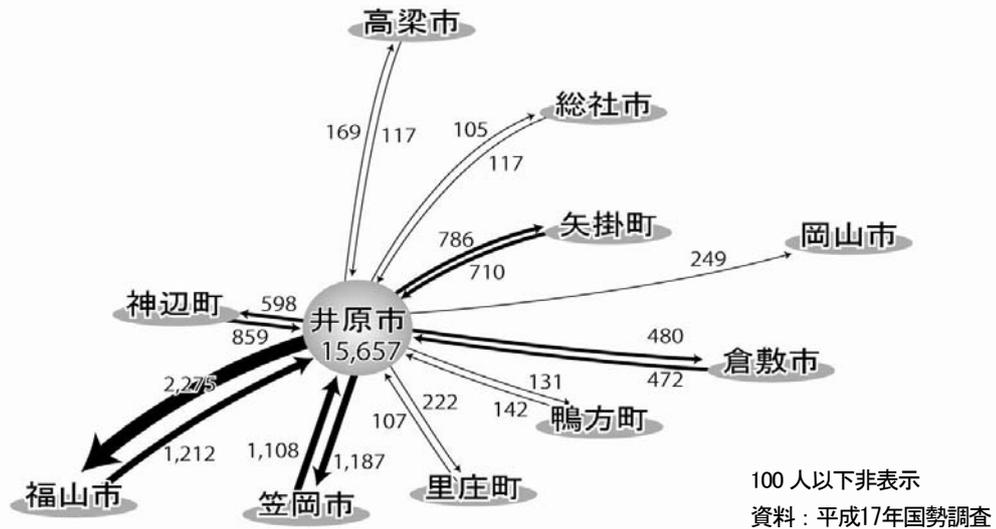
資料：市町村別将来人口（国立社会保障・人口問題研究所）

(4) 通勤・通学流動

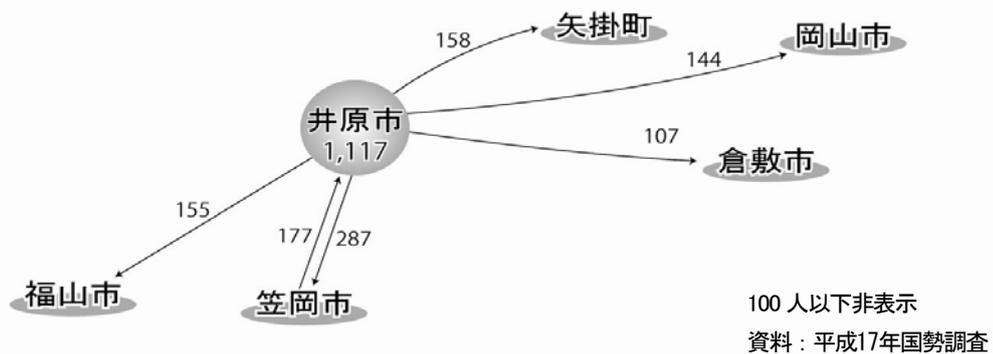
1) 通勤・通学先

- 井原市の通勤・通学先をみると、通勤では、福山市が最も多く、特に井原市から福山市への流動が多くなっている。また笠岡市、倉敷市や矢掛町、神辺町との結びつきも見られる。
- 通学では笠岡市との流動が流入、流出ともに最も多くなっている。その他の市町との流動では、学校の配置状況もあって、井原市からの流出が主となっている。

通勤



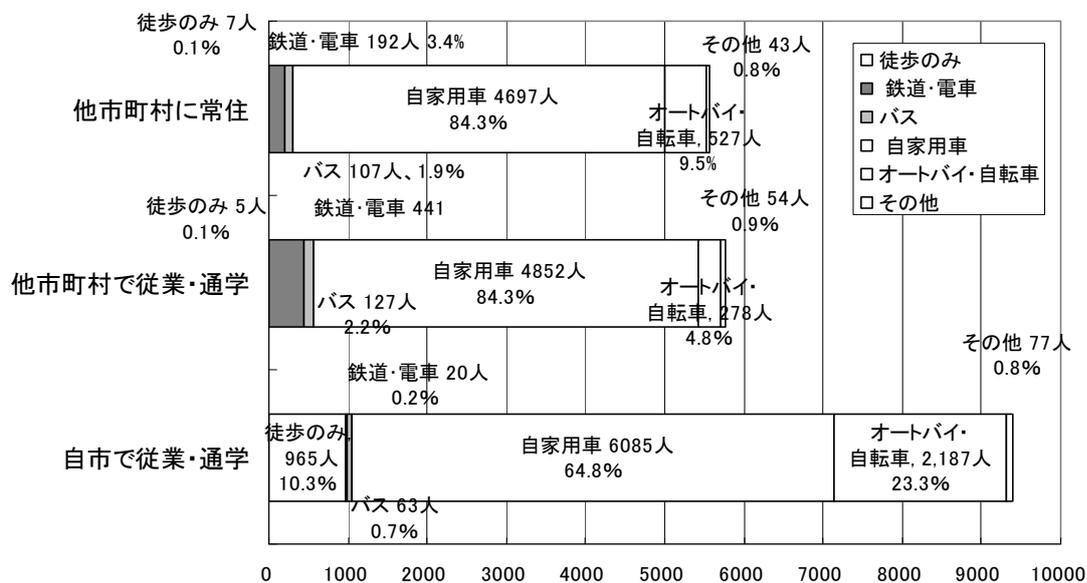
通学



▲ 通勤・通学流動図

## 2) 通勤・通学における利用交通手段

- ・通勤・通学の際の利用交通手段をみると、他市町村に常住し井原市内で従業・通学している方では、自家用車が最も多く、鉄道・電車やバスの割合は低い。
- ・井原市内に常住し、他市町で従業・通学している方では、鉄道・電車やバスの割合がわずかに増える。
- ・自市（井原市内）で従業・通学する方では、ほとんどが自家用車で、バスや鉄道の占める方の人数、割合ともに他市町村に常住、他市町で従業・通学と比べて少ない。



注) 上図は、平成12年度国勢調査での通勤・通学における利用交通手段（16区分）から、代表交通手段が判断できるもののみを対象に集計したもの。複数の交通手段では、鉄道・電車>バス>自動車>オートバイ・自転車>その他の優先順位とした。

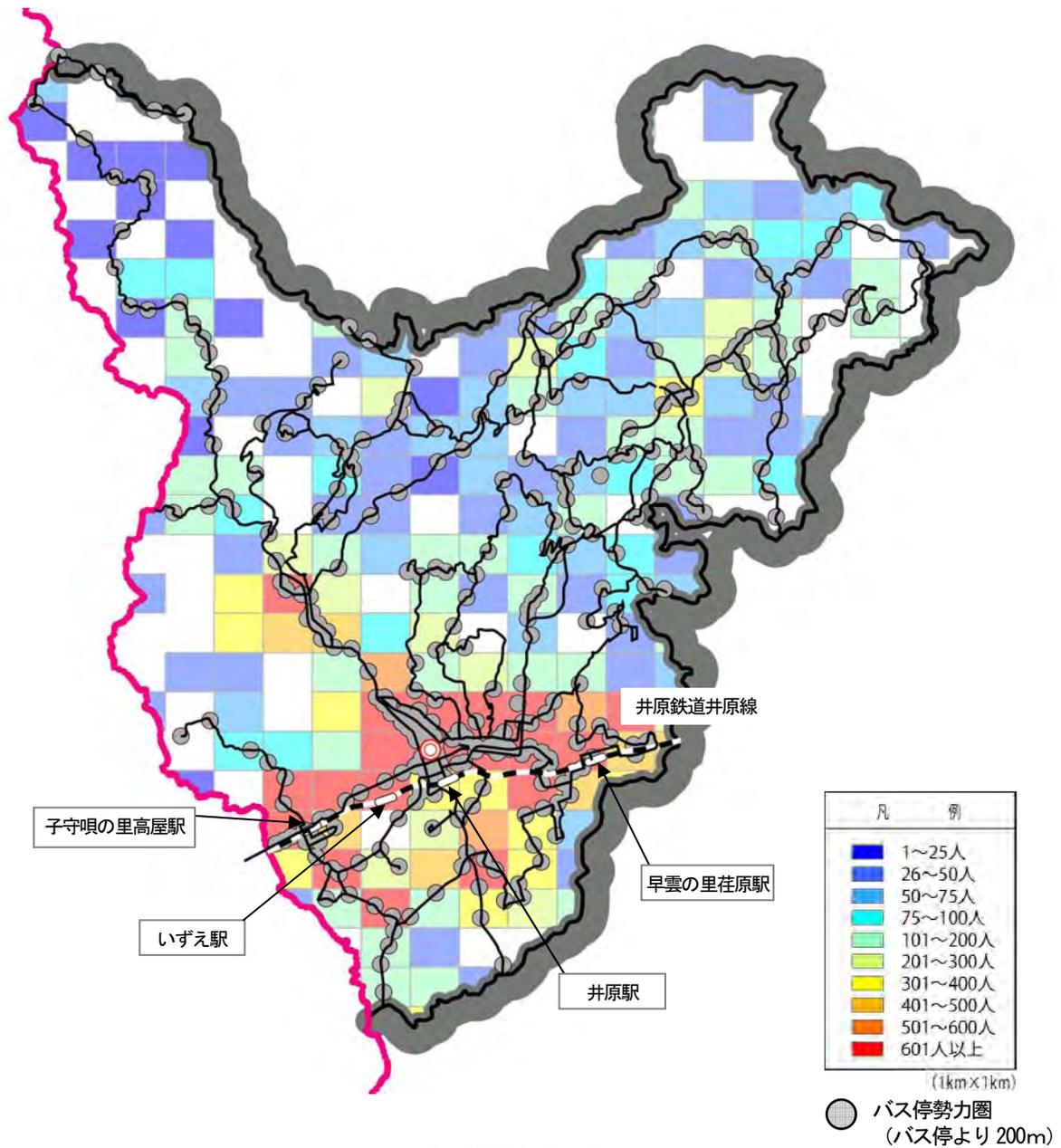
資料：平成12年度国勢調査

### ▲ 通勤・通学における利用交通手段

## 2-2 現況交通状況

### (1) 公共交通網

- 井原市では、市南部を横断するように井原鉄道井原線が東西に走り、「子守唄の里高屋」、「いずえ」、「井原」、「早雲の里荏原」の4駅が設置されている。
- バス網は井原バスセンター、または井原駅を中心に広がり、概ね人口集積のある地域は網羅されているものの、北西部や西部では、バスが運行されていない公共交通空白地域が分散している。



▲ 公共交通網と人口分布

注)メッシュは総人口  
資料：平成17年国勢調査

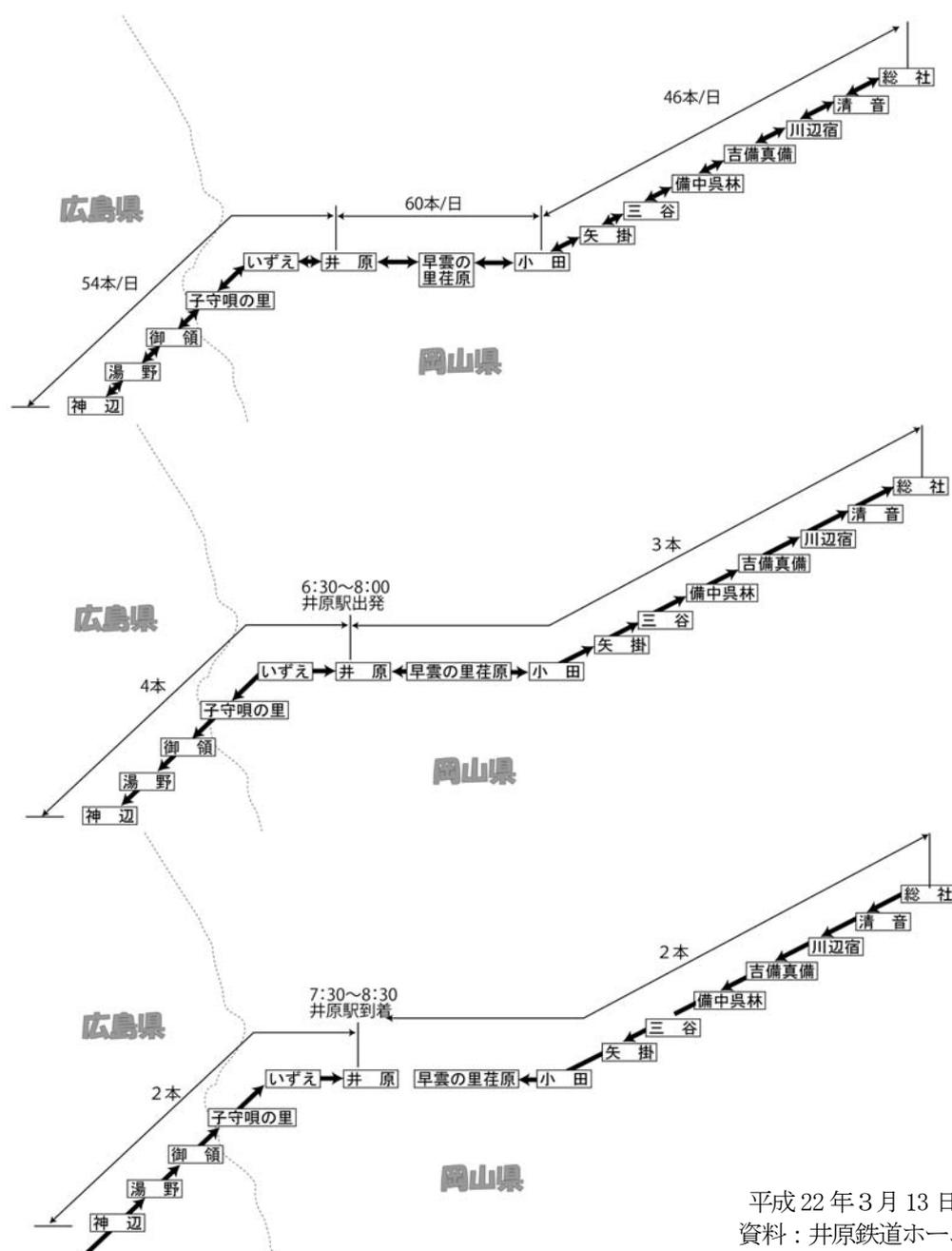
## (2) 井原鉄道井原線

### 1) 井原鉄道井原線の概況

- 井原鉄道井原線は、岡山県総社市の総社駅から同市の清音駅を経て広島県福山市神辺町の神辺駅に至る全長41.7kmで、平成11年1月に開通した比較的新しい路線である。
- 井原鉄道の経営は岡山、広島両県と関係7市町地元有力企業や関係団体等71事業所が株主となっている第3セクター方式で行われている。

### 2) 運行状況

- 井原鉄道井原線では1日60本が運行されており、途中駅止め等もあって井原～小田間が60本/日、それ以东が46本/日、井原駅以西が54本/日の運行となっている。
- 朝の通勤時間帯での井原駅出発では、総社方向で3本、神辺方向が4本となっている。一方、井原駅着では、2本ずつの運行となっている。



平成22年3月13日改正  
資料：井原鉄道ホームページ

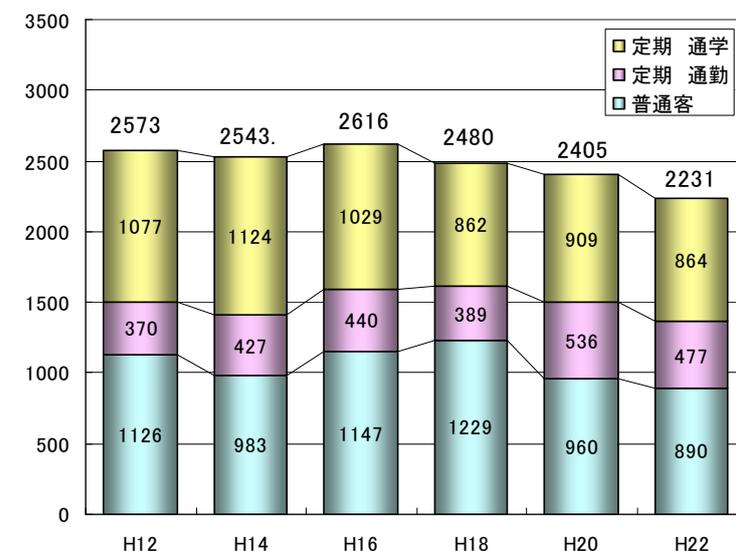
▲ 井原鉄道運行本数

### 3) 利用状況

#### ・利用者数の推移

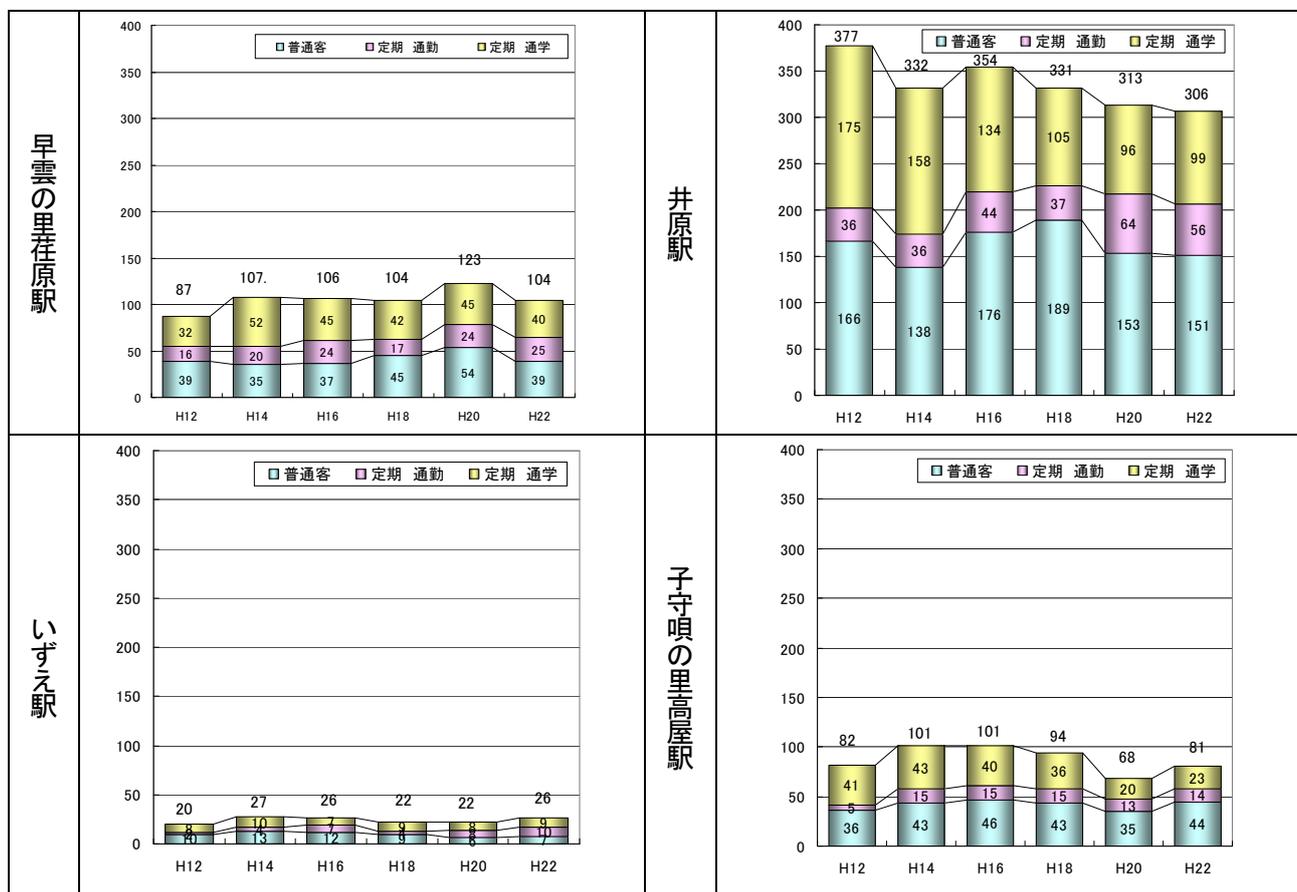
- 井原鉄道の利用者は、平成22年で普通客と定期通学の割合がほぼ同程度で、高い割合を占めている。
- 定期通勤は通学の約半分となっており、通学または買物、通院、観光等に多く使われていると考えられる。
- 年度別の推移では平成16年をピークに減少傾向にあり、平成22年では2,231人/日にまで減少している。特に通学定期では平成14年度1,124人/日が最大で、年々減少傾向が続いている。
- 市内4駅別の利用者数は、井原駅が突出しているが、全線の利用者同様に年々減少傾向にある。

#### 井原鉄道利用者数の推移



資料：井原市調べ

#### ▼ 駅別乗降客数の推移



(3) バス

1) 運行本数とバス停乗降客数

●井原市全体

○バス網構成

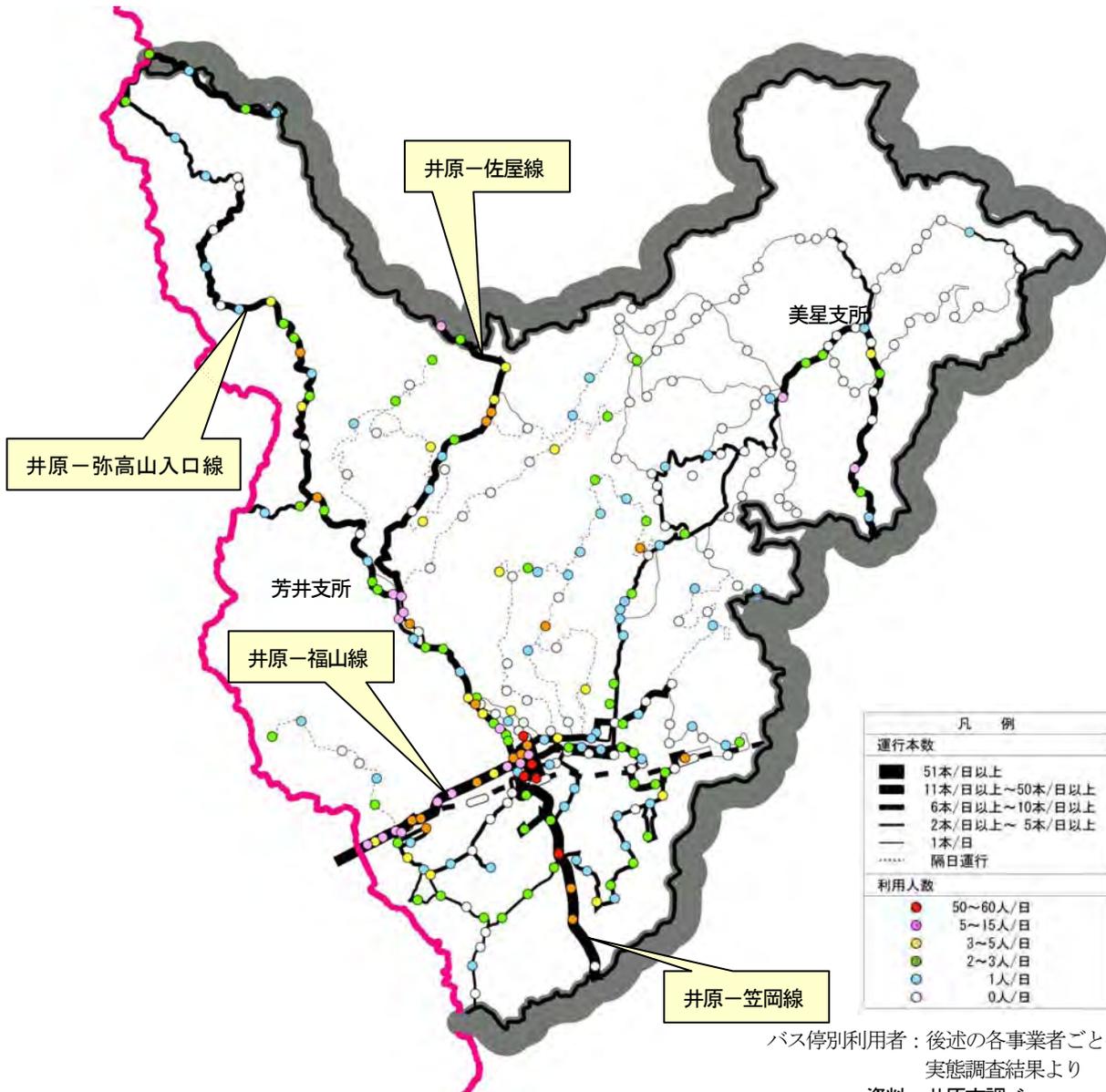
- 井原BC、井原駅と中心として、美星地区、芳井地区を結ぶとともに、美星地区では、そこから周辺へ放射状に広がる形で、芳井地区では、さらに北西部(井原-弥高山入口線等)または北東部(井原-佐屋線等)に広がる網体系となっている。美星地区では、矢掛町とも連絡している。
- 市中心部から市南部を中心に、東側、西側に市内バス路線(主に井原あいあいバス)が各施設、団地等と連絡している。

○運行本数

- 井原BC、井原駅と中心として、笠岡市方向への路線(井原-笠岡線)、福山市方向への路線(井原-福山線)での運行本数が多い。さらに美星地区では矢掛町と結ぶ路線、芳井地区では北西にまたは北東に伸びる路線でも運行本数が多い。

○バス停別乗降者数

- 井原BCと井原駅間、またその周辺のバス停からの利用者が多い。市北部では、運行本数の多いにも関わらず1日の利用が5人以下の路線が大半で、運行本数と利用者のミスマッチが生じている。



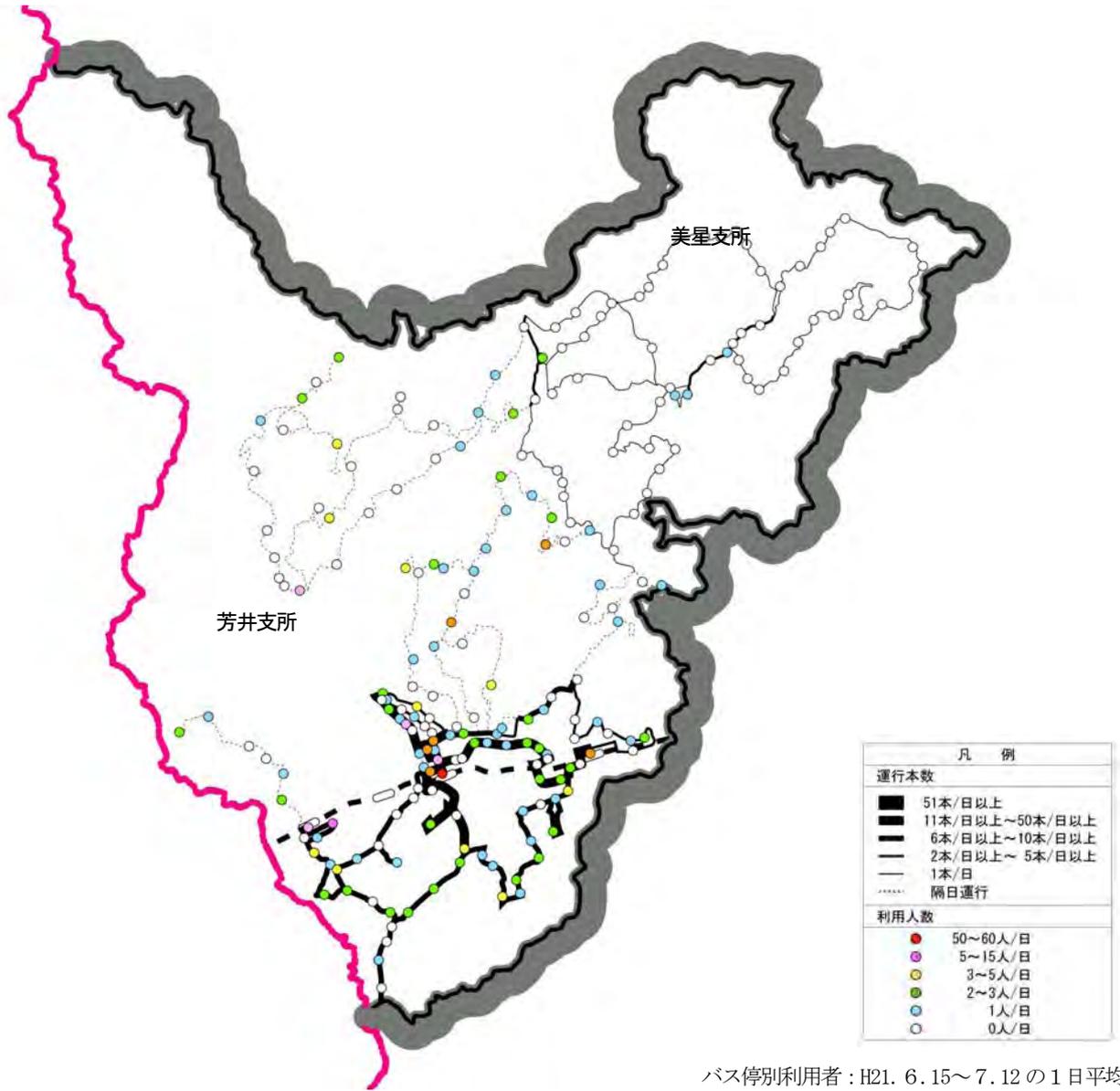
バス停別利用者：後述の各事業者ごとの  
実態調査結果より

資料：井原市調べ

▲ バス運行本数とバス停別利用者数(全事業者)

●井原あいあいバス

- ・井原あいあいバスは市中心部、または芳井支所、美星支所を中心に各地区内を連絡する形で運行されている。
- ・市中心部では運行本数が多く、利用者も比較的多く見られるが、芳井地区、美星地区では、利用されていないバス停が連続している区間が見られる。



バス停別利用者：H21. 6. 15～7. 12の1日平均  
資料：井原市調べ

▲ バス運行本数とバス停別利用者数（井原あいあいバス）

●北振バス

- ・北振バスは市中心部から芳井支所、美星支所を連絡し、さらにそれから広がる路線と矢掛町と美星地区を連絡する系統に分かれている。
- ・市中心部では運行本数は11本/日以上路線が多く、利用者も5人/日以上バス停が比較的多く見られるが、芳井地区北西部の井原-弥高山入口線等や井原-佐屋線等では運行本数は6本/日以上あるものの、1日10人/日に満たないバス停が連続している。
- ・美星地区では、美星支所または美星診療所と矢掛町とを連絡する路線での運行本数が多いものの芳井地区と比べても各バス停からの利用者数は多くない。



バス停別利用者：H19. 1. 29～2. 4 調査の1日平均  
資料：井原市調べ

▲ バス運行本数とバス停別利用者数（北振バス）

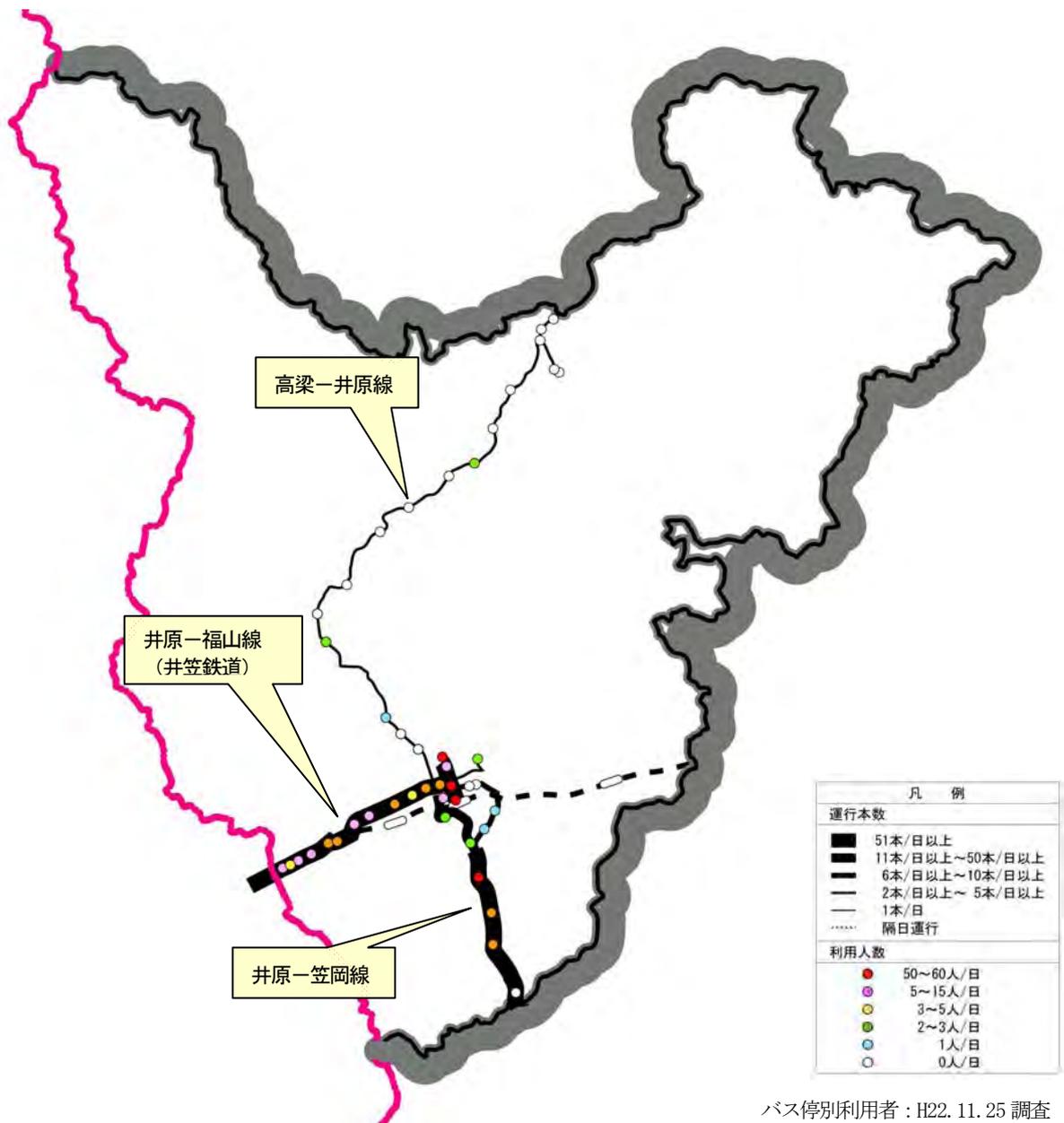
●井笠鉄道 備北バス

○井笠鉄道

・井笠鉄道の路線は井原－福山線、井原－笠岡線で運行本数も多く、利用者も多い。各路線ともに1往復（2本）ずつ興譲館高校へ連絡する便があるが、興譲館高校が独自のスクールバスを運行していることもあって、利用は多くない。

○備北バス

・備北バスは高梁－井原線を1日4便運行している。バス停別の利用者は多くても3人未満となっている。



バス停別利用者：H22. 11. 25 調査  
資料：井原市調べ

▲ バス運行本数とバス停別利用者数（井笠鉄道 備北バス）

### 3) 運賃体系

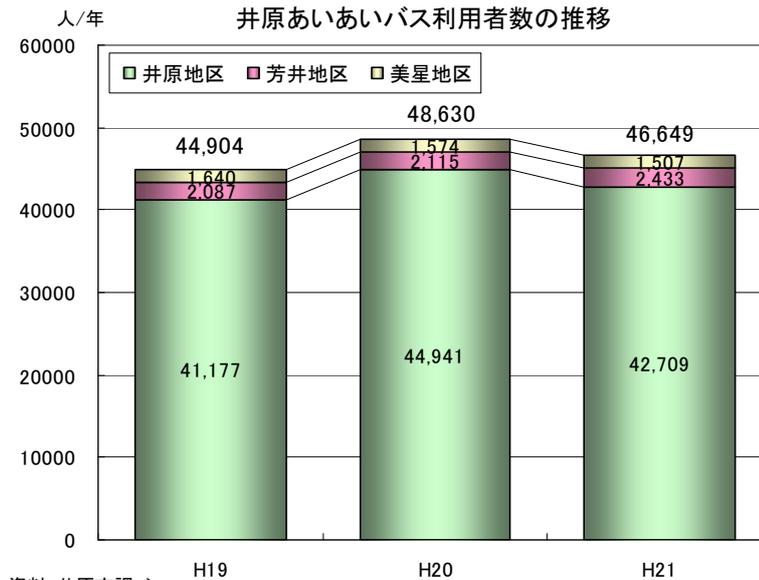
- 井原市内のバス路線のうち、井笠鉄道（井笠バス）、北振バス、備北バスについては、対キロ制であるが、井原あいあいバスは100円均一運賃となっている。
- 井原市街地部、特に井原駅から井原BC間については、2つの運賃体系が競合する形となっている。

#### ▼ 井原市内のバス事業者と運賃体系

事業者	免許	運賃
井笠鉄道（井笠バス）	道路運送法4条	対キロ制
北振バス	道路運送法4条	対キロ制
備北バス	道路運送法4条	対キロ制
井原あいあいバス	道路運送法4条（一部） 一部道路運送法78条 （スクールバス活用区間等）	100円均一

### 4) 利用状況

- 井原あいあいバスの利用者は平成21年で46,649人で平成20年から比べると減少している。各地区での利用は、井原地区が圧倒的に多い。
- しかし各路線の1日平均利用者数をみると、<sup>さかたにろうる</sup>阪谷朗廬線では0.3人/日に留まっており、その結果、平成21年9月には廃止されている。
- 芳井地区、美星地区では、天神峡線を除き、3人に満たない路線がほとんどとなっている。



資料: 井原市調べ

#### ▼ 井原あいあいバスの利用状況

路線名		1日平均利用者数	1便当り利用者数
井原地区	田中美術館線	11.6人/日	3.0人/便
	嫁いらず観音線	39.3人/日	6.4人/便
	<sup>うまごしきょうへい</sup> 馬越恭平線	32.4人/日	5.0人/便
	北条早雲線	19.6人/日	5.1人/便
	野上線	30.1人/日	10.0人/便
	ぶどうの里線	24.6人/日	12.3人/便
	子守唄の里線	19.6人/日	9.8人/便

路線名		1日平均利用者数	1便当り利用者数
芳井地区	<sup>さかたにろうる</sup> 阪谷朗廬線	0.3人/日	—
	天神峡線	8.0人/日	3.6人/便
	ごんぼう村線	2.8人/日	2.1人/便
美星地区	黒木・星田線	0.6人/日	0.9人/便
	黒萩・八日市線	0.7人/日	1.0人/便
	鬼ヶ嶽線	1.3人/日	1.8人/便

注) 阪谷朗廬線は平成21年9月28日で廃止  
調査日: H21.6.15~H21.7.12の平均

資料: 井原市調べ

(4) 公共交通相互の連結状況

1) 井原駅

・井原駅を発着する鉄道便に対し、多くの路線バスが結節しており、早朝、深夜を除く、昼間便は、全ての鉄道便に対して、バスが連絡している。

▼ 井原駅での路線バスとの結節状況

●神辺⇒総社

路線バス⇒		井原鉄道
バス到着本数		
下り	上り	井原発
		5:36
		6:05
		6:36
2		7:12
2	1	7:29
3	2	7:53
3	3	8:58
3	4	9:19
7	1	10:31
3	2	11:31
1	3	11:57
3	1	12:48
1	2	13:55
3	4	14:28
3	1	14:52
5	1	15:43
6	2	16:23
5	3	16:50
6	2	17:21
3	5	18:02
2	1	18:19
4	2	18:53
2	2	19:50
1	1	20:25
1	2	20:50
	1	21:18
		22:24
接続本数	72	48
運行本数	196	24

●神辺⇒総社

井原鉄道	⇒路線バス	
	バス発車本数	
井原駅 着	下り	上り
5:36		
6:05	2	
6:35	2	1
7:10	2	3
7:29	2	3
7:49	4	4
8:37	4	3
8:57	5	2
9:19	2	2
10:23	2	2
11:27	1	2
11:54	1	2
12:46	4	4
13:48	3	2
14:28	2	1
14:47	3	3
15:43	3	2
16:22	4	3
16:48	3	1
17:20	3	4
17:50	4	2
18:18	4	3
18:52	2	2
19:19	2	2
20:23	1	2
20:48		2
21:15		1
22:09		
22:54		
23:24		
接続本数	26	65
運行本数	30	196

●総社⇒神辺

路線バス⇒		井原鉄道
バス到着本数		
下り	上り	井原発
		5:19
		6:09
2		6:25
2		6:57
1	1	7:11
3	3	7:56
5	3	8:19
2	3	8:40
4	2	9:19
1	1	9:43
6	1	10:31
3	1	11:18
2		12:18
4	2	13:21
5		14:18
3	1	14:52
2	2	15:14
5	1	16:10
5	2	16:49
5		17:12
3	2	17:42
3	1	18:41
2	2	19:19
		19:33
1	1	20:12
1	1	20:48
	1	21:18
		21:57
接続本数	70	31
運行本数	196	28

●総社⇒神辺

井原鉄道	⇒路線バス	
	バス本数	
井原駅 着	下り	上り
6:24	2	
6:55	4	1
7:51	4	3
8:19	2	4
8:39	3	3
9:16	1	1
9:42	4	2
10:30	2	1
11:15	2	4
12:18		2
13:21	2	2
14:17	4	1
14:51	2	2
15:12	4	1
16:07	6	2
16:42	3	1
17:11	3	3
17:41	5	3
18:41	3	1
19:13	2	
19:32	1	2
20:12	1	2
20:44		2
21:13		1
21:45		1
22:24		
23:09		
接続本数	26	60
運行本数	27	196

注) バス⇒鉄道は5～30分以内、鉄道⇒バスは3～30分以内に接続しているものを対象とした  
資料：各社時刻表

## 2) 子守唄の里高屋駅

- 子守唄の里高屋駅を発着する鉄道便に対し、路線バスの結節はわずかに2～5本となっている。しかし午前と午後に分けて連絡便が設定されており、これを活用すれば全てではないものの、ある程度までは、対応可能な連絡ともいえる。

### ▼ 子守唄の里高屋駅での路線バスとの結節状況

●神辺⇒総社			●総社⇒神辺		
路線バス⇒	井原鉄道	⇒路線バス	路線バス⇒	井原鉄道	⇒路線バス
到着本数	子守唄の里 高屋	発車本数	到着本数	子守唄の里 高屋	発車本数
	5:42			5:42	
	6:11			6:11	
	6:41		1	6:41	
	7:18	1		7:18	
1	7:35			7:35	
	7:59			7:59	2
	9:03		1	9:03	1
1	9:25	2		9:25	1
	10:37			10:37	1
	11:37			11:37	
	12:02			12:02	
	12:54			12:54	
	14:01			14:01	1
	14:34	1		14:34	1
2	14:57	1	2	14:57	1
	15:49		1	15:49	
	16:29			16:29	1
1	16:55			16:55	
	17:26			17:26	
	18:07			18:07	
	18:25			18:25	
	18:58			18:58	
	19:55			19:55	
	20:31			20:31	
	20:56			20:56	
	21:24			21:24	
	22:30			22:30	
接続本数	3	6	3	6	5
運行本数	7.7	27	7.7	27	7.7

注) バス⇒鉄道は5～30分以内、鉄道⇒バスは3～30分以内に接続しているものを対象とした  
資料：各社時刻表

### 3) 早雲の里荏原駅

- 早雲の里荏原駅を発着する鉄道便に対し、路線バスの結節は5～9本で、鉄道便の約1/3に連絡がある。子守唄の里高屋駅と同様に、全ての鉄道便への連絡はできていないが、間隔において連絡便があり、ある程度への対応までは可能と考えられる。

#### ▼ 早雲の里荏原駅での路線バスとの結節状況

●神辺⇒総社		
路線バス⇒	井原鉄道	⇒路線バス
到着本数	早雲の里荏原	発車本数
	5:32	
	6:01	
	6:31	
	7:06	
	7:25	2
1	7:45	
	8:33	
	8:53	
	9:15	1
	10:19	1
	11:23	1
1	11:50	
	12:42	
1	13:44	
	14:24	
	14:43	1
	15:39	1
1	16:18	1
1	16:44	1
	17:16	
	17:46	
	18:14	
	18:48	
	19:15	
	20:19	
	20:44	
	21:11	
	22:05	
	22:50	
	23:20	
接続本数	5	11
運行本数	11	30

●総社⇒神辺		
路線バス⇒	井原鉄道	⇒路線バス
到着本数	早雲の里荏原	発車本数
	5:23	
	6:14	
	6:34	
	7:01	
	7:16	1
2	8:01	
	8:23	
	8:52	
	9:23	1
1	9:52	
	10:36	
	11:23	1
	12:23	
	13:26	2
	14:24	1
1	14:56	
	15:19	
1	16:18	1
1	16:54	
1	17:18	
	17:46	
	18:48	
	19:23	
	19:37	
	20:19	
	20:52	
	21:23	
	22:05	
	22:28	
	23:13	
接続本数	7	11
運行本数	11	30

注) バス⇒鉄道は5～30分以内、鉄道⇒バスは3～30分以内に接続しているものを対象とした  
資料：各社時刻表

### 4) 矢掛駅

- 矢掛駅を発着する鉄道便に対して路線バスの結節は3～9本であるが、他の駅同様、昼間の便においては、ある程度の間隔で、連絡便が設定されている。

#### ▼ 矢掛駅での路線バスとの結節状況

●神辺⇒総社		
路線バス⇒	井原鉄道	⇒路線バス
到着本数	矢掛	発車本数
	6:22	
	7:36	1
1	8:24	
	8:41	
2	9:06	
	10:10	1
	11:09	
2	11:41	
	12:33	2
	13:35	
	14:33	1
	15:30	
	16:09	
2	17:05	1
	17:34	1
1	18:06	1
	18:39	
	19:05	
	20:10	
	21:01	
	21:56	
	22:41	
	23:01	
接続本数	7	10
運行本数	10	23

●総社⇒神辺		
路線バス⇒	井原鉄道	⇒路線バス
到着本数	矢掛	発車本数
	5:31	
	6:27	
	6:43	
	7:12	1
	7:27	
	8:11	
1	9:06	
	10:01	1
	10:45	1
	11:32	
	12:33	2
	13:35	
	14:33	
	15:30	
	16:26	1
1	17:05	1
	17:26	
1	17:55	2
	18:57	
	19:46	
	20:28	
	21:32	
	22:14	
接続本数	3	8
運行本数	10	23

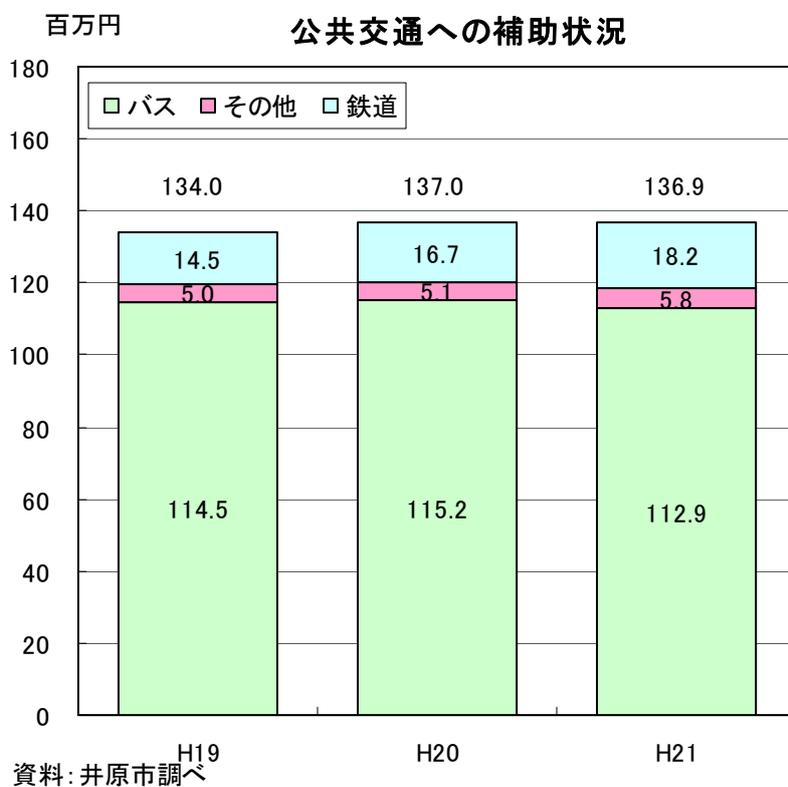
注) 矢掛駅は、井原市外であるが、北振バスの矢掛-美星・平谷線、矢掛-宇土谷線は美星町と連絡することからここでは検討に加える。

バス⇒鉄道は5～30分以内、鉄道⇒バスは3～30分以内に接続しているものを対象とした

資料：各社時刻表

### (5) 行政の支援状況

- 井原市が公共交通の維持確保に対する補助は平成 21 年で約 1 億 4 千万円となっており、そのうちバスの占める割合が高い。
- 市民 1 人当たりで換算すれば、全体で約 3, 130 円、バスのみに対しては、約 2, 580 円の補助をしていることになる。



- ・利用者1人あたり補助額をみると、井原あいあいバスでは馬越<sup>うまこしきょうへい</sup>恭平線が最も高い補助となっている。
- ・北振バスでは、美星診療所ー井原線で最も高く、次いで井原ー三山西線となっている。

▼ 路線別補助状況

事業者名	路線名			(千円)					(人/年)	(円/人)	
				H17	H18	H19	H20	H21	H22年 利用者数 注1)	1人当たり 補助額	
井笠鉄道 (株)	井原	山王・七日市	笠岡	—	—	—	—	—	278,000	国庫補助路線	
	井原	御領	福山	—	—	—	—	—	118,000	国庫補助路線	
	井原	清音駅	川崎医大	744	785	774	0	0	平成19年9月末で廃止		
	計			744	785	774	0	0			
事業者名	路線名			H17	H18	H19	H20	H21	H21年 利用者数 注2)	1人当たり 補助額	
井原 あいあい バス	田中美術館線			1,158	1,313	1,153	1,213	1,054	4,240	250	
	嫁いらず観音線			4,328	4,496	4,597	5,760	5,329	14,340	370	
	嫁いらず観音線(上稲木経由)			1,993	1,965	2,047	2,535	2,314			
	馬越恭平線			5,993	6,131	6,455	7,851	7,102	11,820	600	
	北条早雲線			3,533	3,211	3,439	4,000	3,558	7,160	500	
	井笠鉄道 (株)	野上線			1,075	989	1,046	1,214	1,011	3,140	320
		ぶどうの里線			640	640	636	878	801	2,570	310
		子守唄の里線			1,128	1,052	1,077	1,202	1,053	2,050	510
		阪谷朗廬線			0	803	1,286	621	325	50	6,500
		計			19,848	20,600	21,736	25,274	22,547	45,370	500

事業者名	路線名			(千円)					(人/年)	(円/人)
				H17	H18	H19	H20	H21	H19年 利用者数注3)	1人当たり 補助額
北振バス (株)	美星診療所	大倉	美砂橋	334	374	359	347	339	1,248	288
	井原	佐原	明治	587	466	0	0	0	調査なし	
	井原	村入	弥高山入口	9,163	10,245	10,351	9,682	9,344	12,296	842
	井原	佐原	佐屋	5,790	6,499	6,694	6,825	6,787	9,364	715
	井原	佐原	共和	3,595	4,017	4,061	4,228	4,258	5,152	788
	井原	田輪	黒萩	1,683	1,878	1,855	1,736	1,729	2,264	819
	井原	田輪	三山西	2,793	3,117	3,064	2,887	2,986	1,600	1,915
	矢掛	上高末	宇戸谷	226	252	254	289	294	調査期間中利用者なし	
	矢掛	大倉	美星診療所	3,214	3,585	3,620	3,764	3,913	7,548	480
	矢掛	三山	平谷	835	931	940	912	905	2,258	416
	井原	築瀬	佐屋	720	812	812	845	832	5,980	136
	井原	築瀬	共和	730	825	817	874	874	720	1,135
	矢掛	田町	宇戸谷	455	507	513	532	549	2,092	245
	矢掛	田町	鬼ヶ嶽温泉	116	129	131	143	146	736	178
	井原	川相	山野下市	741	826	832	945	958	1,780	467
	井原	山野下市	山野田原	3,625	4,046	4,091	4,351	4,404	5,884	695
	美星診療所	興譲館高校	井原	0	759	1,768	1,769	1,772	672	2,631
	村入		弥高山入口	1,071	1,176	1,151	1,086	1,028	調査なし	
計			35,678	40,444	41,313	41,215	41,118	—	—	

事業者名	路線名			(千円)					(人/年)	(円/人)
				H17	H18	H19	H20	H21	H22年 利用者数 注4)	1人当たり 補助額
備北バス (株)	井原	芳井	高梁駅	1,358	1,619	1,611	2,172	2,702	2,600	620
	八日市	黒萩	成羽	1,020	0	0	0	0		
	井原	七日市	成羽	7,701	0	0	0	0		
計			10,079	1,619	1,611	2,172	2,702	2,600	620	

注1) 注4) H22. 11. 25(木)の調査結果より年間利用者数を試算  
 注2) H21. 6. 15(月)～7. 12(日)の調査結果より年間利用者数を試算  
 注3) H19. 1. 29(月)～2. 4(日)の調査結果より年間利用者数を試算

資料：井原市調べ

## 2-3 上位計画

### 井原市第6次総合計画「美しい自然 息づく文化 笑顔でつながるひと 元気発信都市いばら」

#### <趣旨>

井原市では、平成9年度に、基本構想（平成10年度～平成19年度）と基本計画（前期：平成10年度～平成14年度、後期：平成15年度～平成19年度）からなる「井原市第5次総合計画」を策定し、21世紀を拓く将来都市像に「ゆとりと豊かさの創造・交流生活拠点都市 井原」を掲げ、市民と行政が一体となって、まちづくりを推進してきた。計画の策定以降、平成17年3月1日に、旧芳井町、旧美星町と合併し、急激な市域の拡大や地方分権の進展などを背景に、今後ますます複雑化し、高度化する市民ニーズへの対応が求められている。

新市建設の方針は、「新市将来構想・建設計画」に定められており、この方針に沿いながら、まちづくりの構想を定め、中・長期的な視点から目標や方針、施策を示すとともに、市民と行政が役割を明確にし、誰もが自分たちの井原に“My意識1”を持てるような、市民と行政の協働によるまちづくりの推進をめざし、ここに「井原市第6次総合計画」を策定する。

#### <計画期間>

平成20年度から平成29年度までの10か年。うち5年ずつ前期、後期に分割

#### <井原市を取り巻く時代の潮流>

項目	内容
少子高齢化の進展と人口減少	子育てしやすい環境づくりや、高齢化に対応した福祉の充実など、従来の施策を進める一方で、少子化だからこそ可能な保育・教育施策や、比較的元気な高齢者が多く暮らす中で、高齢者の持つ知識や技能を社会に有効に生かすなど、少子高齢化をプラス思考で捉えた戦略的な施策展開が求められている。
価値観やライフスタイルの変化	生涯学習、スポーツ、文化・芸術活動をはじめ、自然や歴史・文化とのふれあい、多世代の交流の促進など、自己発見や自己実現の場の多様性と選択性を高めることが求められている
地方分権・協働のまちづくりの時代	地方分権時代の中で、井原らしい個性的で活力あるまちづくりを進めるために、市民の総力を結集し、市民との協働のまちづくり推進体制を確立することが求められている
安全・安心のまちづくりの時代	安全・安心の確保に向けた市民の意識は極めて高いものになっており、すべての市民が安全に安心して暮らせる環境づくりが求められている。
高度情報化の進展	(略)
グローバル化の進展	(略)
産業構造の変化	(略)
持続可能な循環型社会への移行	市民の環境問題に対する関心が高まる中で、緑あふれる郷土を次代に引き継ぎ、自然と共生した心地よい生活空間づくりに取り組むことが必要となっている。
教育問題の顕在化	(略)

#### <井原市の基本課題>

個性的な伝統文化が息づく地域で、井原の未来を担う心豊かでたくましい人を育てる
医療体制や少子化対策など差し迫った課題への対応に加え、市民主体の健康づくりや地域福祉を推進する
温和で、あふれる緑、きれいな川、美しい空に恵まれた、豊かな自然を守り、未来につなぐ
交流を拡大し特色ある多様な産業を活性化するとともに、新しい産業・雇用を創出する
都市機能の安全性や利便性を高め、誰もが安全で快適に住み続けられる生活基盤をつくる
“わたしたちのまち”という意識をすべての市民が持ち、市民と行政が協働のまちづくりを進めることができる体制をつくる

#### <基本構想>

○将来の都市像 「美しい自然 息づく文化 笑顔でつながるひと 元気発信都市いばら」

○土地利用の基本方針

##### 【拠点の考え方】

○都市拠点：井原地域の市街化区域を中心的拠点と位置づけ、都市基盤整備に努める。

○生活拠点：芳井地域南部地区、美星地域中央地区を生活拠点と位置づけ、生活サービス機能の充実を図る。

○コミュニティ拠点：井原地域青野地区、芳井地域川相地区、美星地域三山地区など、地域の人口や集落中心機能などが集積する地区をコミュニティ拠点と位置づけ、地域らしさを生かしたコミュニティ活動の充実に努める。

## 【ネットワークの考え方】

### ◎ 交通体系

#### ◇ 広域連携軸

鉄道井原線及びこれと並行する国道 313 号、国道 486 号は、広島県福山市、倉敷市などと本市を結ぶ広域連携軸（東西軸）と位置づける。

鉄道井原線については、主要駅周辺整備に努めるとともに、JR、バスなどとの連携を高め、利便性の向上を図る。

県道笠岡井原線は、笠岡市や、山陽自動車道と本市を結ぶ広域連携軸（南北軸）と位置づける。

#### ◇ 生活拠点連携軸

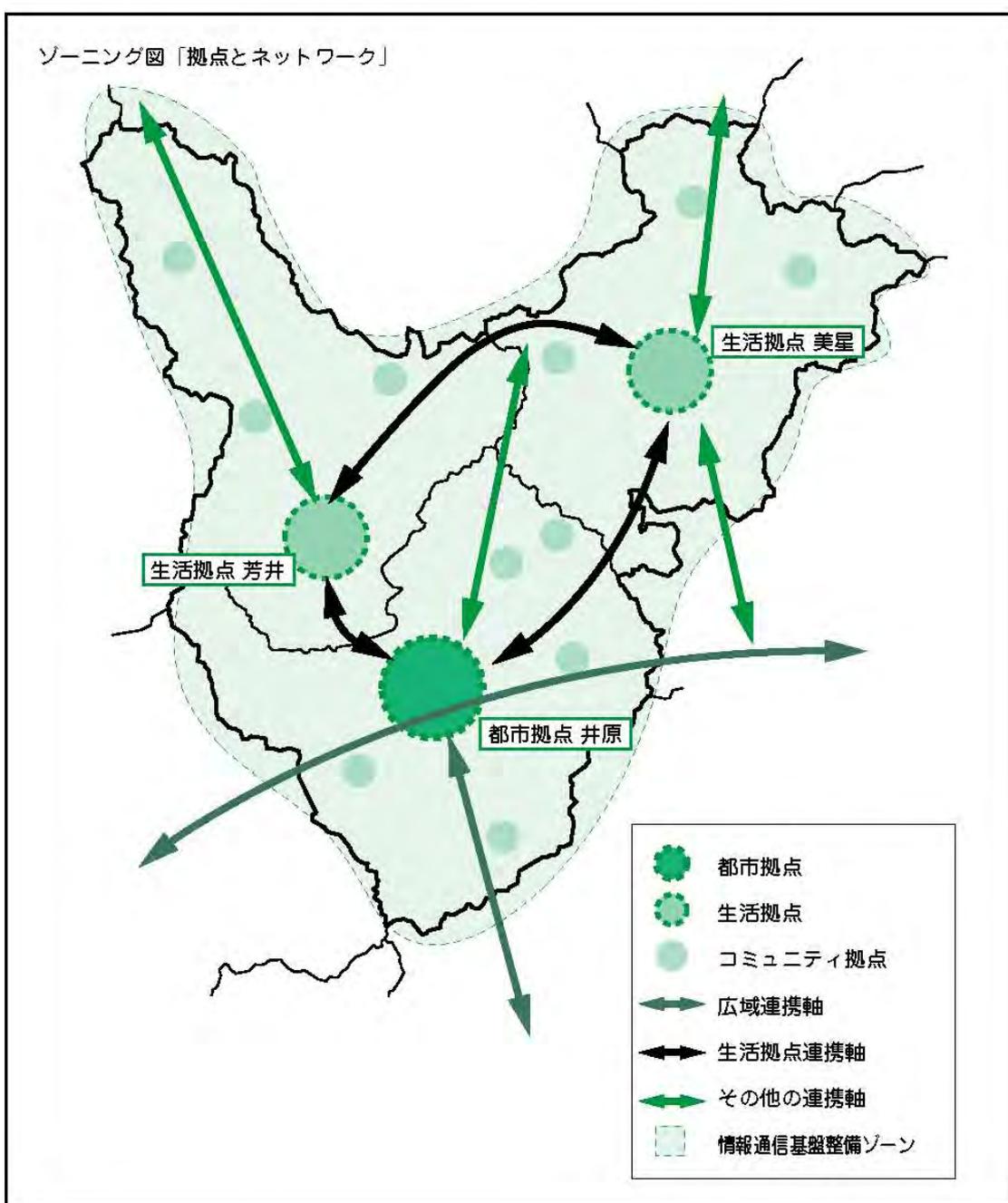
都市拠点と2つの生活拠点を結ぶ道路を、生活拠点連携軸と位置づける。

#### ◇ その他の連携軸

都市拠点、生活拠点とコミュニティ拠点をつなぐ道路、及び生活拠点と隣接市町を結ぶ道路を、その他の連携軸と位置づける。

### ◎ 情報通信基盤

本庁舎・支所や公共施設などを結ぶ情報通信基盤を整備する。



第3部 前期基本計画

達成方針5-1 快適で便利な都市環境のまちづくり

基本施策5-1-3 利便性の高い公共交通機関の整備

■ 基本方針

安全で利便性が高い市民の交通手段を確保するために、公共交通機関の持つ定時性・迅速性・経済性など、本来の機能を十分発揮できるよう、公共交通体系の整備に努めます。

また、ユニバーサルデザインに配慮した、すべての人にとって利用しやすい公共交通機関の整備を促進します。

■ めざすまちの姿

- 鉄道やバス路線が充実し、社会経済活動が活発化しています。
- 市民が「自分たちの鉄道・バス」という意識を持ち、積極的に公共交通機関を利用しています。

■ 現状と課題

交通は、移動、交流の手段として、都市活動や市民生活全般に係る重要な都市機能であり、本市においては、鉄道、バスが、市民の移動手段として、重要な役割を果たしています。また、高齢化やユニバーサルデザインへの取組、環境問題への対応など、公共交通機関の果たすべき役割は重要性を増してきています。

本市における広域的な交通手段として大きな役割を担っている鉄道井原線は、総社市を起点として、倉敷市、矢掛町、井原市を経て福山市に至る延長41.7kmの鉄道で、市の南部を東西に走っています。鉄道井原線は、趣向を凝らした利用促進策や、地域に密着した鉄道として、沿線地域において様々なイベント等を開催するなど、地域の活性化にも大きな役割を果たしていますが、今後も「市民みんなの鉄道」としてマイレール意識の高揚を図り、通勤・通学及び産業・経済活動の動脈として利用を強力に推進することが求められています。

バスについては、民間バス路線への補助に加え、井原あいあいバスや、芳井地区、美星地区でスクールバスを運行していますが、県の補助制度の見直しによる本市の負担増など、今後さらに厳しい局面が予想されることから、利用者の動向・要望を把握しながら、利用しやすい体系を検討することが必要です。

【鉄道井原線(市内4駅)の利用の推移】

年度	早雲の里 荳原	井原	いづえ	子守町の里 高屋	計
平成13年度	34,310人	125,560人	10,850人	31,755人	202,575人
平成14年度	39,055人	121,180人	9,855人	36,885人	206,975人
平成15年度	41,975人	167,900人	9,490人	44,530人	263,895人
平成16年度	38,796人	129,564人	9,516人	36,966人	214,842人
平成18年度	37,960人	120,815人	8,030人	34,310人	201,115人

資料：井原鉄道株式会社

【井原あいあいバスの利用状況(平成18年度)】

路線	利用客数
井原地域	
田中美術館線	3,829人
嫁いらず観音線	13,455人
馬越恭平線	11,075人
北条早雲線	7,899人
野上線	2,614人
ぶどうの里線	2,394人
子守町の里線	2,135人
芳井地域	
阪谷朗彦線	449人
天神峡線	847人
ごんぼう村線	700人
美星地域	
黒木・星田線	212人
黒萩・八日市線	389人
鬼ヶ嶽線	519人
計	46,517人

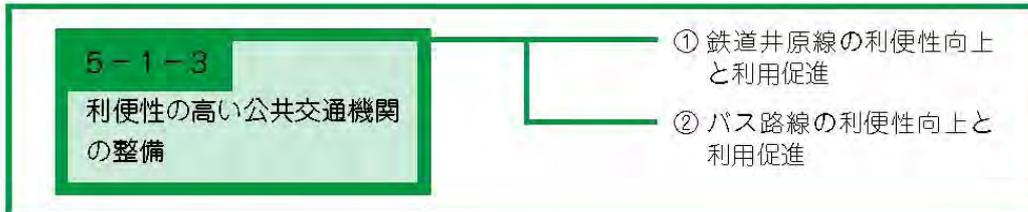
資料：企画課

安全で快適に暮らせるまち  
基本目標5

■ 成果指標

指 標	現状値	H24目標値	関連施策・事業
井原あいあいバス年間利用者数	46,517人	48,000人	井原あいあいバス運行事業

■ 施策展開の方向



① 鉄道井原線の利便性向上と利用促進

市民・事業者・各種団体・行政が一体となって、様々なPR・企画・イベント等を展開し、利用促進を図るとともに、JR福山駅への直通便の増便や岡山・倉敷駅への乗り入れ、バリアフリー化の推進など、利便性の向上について、そのあり方を検討します。

また、「自分たちの鉄道を自分たちで育てよう」という機運が盛り上がるよう、マイレール意識の高揚を図ります。



鉄道井原線

② バス路線の利便性向上と利用促進

井原あいあいバスについては、利用者の動向・要望を把握しながら、市民のニーズに合った循環ルートの設定について柔軟な対応を図ります。

また、民間バス路線については、生活路線の確保・維持を図るために、一定の補助を行います。



井原あいあいバス

■ 主な施策・事業

施策・事業	概 要	期 間	事 業 体
鉄道井原線の強化・活用	JR福山駅への直通便の増便及び岡山・倉敷駅への乗り入れの推進、市民・企業・行政・各種団体等が一体となって取り組むマイレール意識の高揚	H20-H24	市 関係団体 事業者 市民
井原あいあいバス運行事業	【井原地域】7ルート 【芳井地域】3ルート 【美星地域】3ルート	H20-H24	市 事業者
地方バス路線維持事業	北振バス16系統、備北バス1系統	H20-H24	市 事業者

安全で快適に暮らせるまち  
基本目標5

### 3. アンケート調査

#### 3-1 アンケート調査の概要

##### (1) 調査の目的

- ・井原市民の交通行動、及び公共交通に関する市民ニーズ等を把握し、連携計画策定の基礎資料を得ることを目的とした。

##### (2) 調査の対象

- ・井原市に居住する世帯主およびその世帯の方

##### (3) 抽出・配布世帯数

- ・美星町、芳井町では、公共交通網が中心部よりも疎であり空白地域も多い。また高齢者も多いことから旧町単位で地域を設定する。
- ・旧井原市でも地域によって公共交通網の整備状況、施設配置状況により交通行動や交通に対する考え方が異なると考えられるため旧井原市を分割する（ここでは、中学校区を参考とした）。
- ・これと以下の必要サンプル式に基づき統計的な精度を確保ため、必要票数、配布すべき票数を設定する。
- ・これを踏まえ住民基本台帳を基に無作為に抽出する。

#### ▼ アンケート調査票の配布・回収の根拠

【必要サンプル数の算出式】

$$n = N / \left( \left( (e / 1.96)^2 \times (N - 1) / 0.25 \right) + 1 \right)$$

N=母数(対象数) 井原市15歳以上人口とする

e=誤差(=0.05) (信頼係数:95%)

k=1.96

n=回収ベースの必要サンプル数

注1) 1世帯当たり1.3人が回答、回収率25%を想定

[出典:宝月誠 他(著)/社会調査 有斐閣Sシリーズ]

	居住人口	15歳以上人口 (a)	世帯数 (b)	必要 サンプル数 (c=上式より)	目標有効 抽出率 (d=c/a)	配布世帯数 1.3人/世帯 (e=d/1.3)	配布世帯数 回収率25% (f=e/25%)	世帯抽出 率 (g=f/b)
井原地区	34,322	29,556	11,370	1,100.9	3.7%	890	3,560	31.3%
高屋中学校区	6,502	5,600	2,137	359.6	6.4%	290	1,160	54.3%
木之子中学校区	9,097	7,718	2,852	366.0	4.7%	300	1,200	42.1%
井原中学校区	18,723	16,238	6,361	375.3	2.3%	300	1,200	18.9%
美星地区	5,239	4,667	1,677	355.0	7.6%	280	1,120	66.8%
芳井地区	5,543	4,770	1,872	355.6	7.5%	280	1,120	59.8%
合計	45,104	38,993	14,919	710.6	1.8%	1,450	5,800	38.9%

注) 年齢、地区不詳を除く

##### (4) 調査方法

- ・抽出された調査対象世帯に対し、郵送による配布・回収する方法とした。

##### (5) 調査期間

- ・11月4日(木)~10日(水)(土日除く)を調査日、10月31日(日)投函、11月15日(月)を締め切りとした。

##### (6) 調査内容

###### ● 交通行動

日常生活における交通行動状況(利用交通手段、交通の頻度、所要時間、出発地、目的地等)を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的とする。

- ・調査期間の目的別交通行動(目的地、時刻、利用交通手段等)

- ・バスの利用頻度、利用するバス停、バスを利用する理由

等

###### ● 公共交通に関する意識

公共交通の運行等のサービス水準や維持に関わる費用負担等に対する市民の意識を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的とする。

- ・バスサービスに対する満足度

- ・バスの必要性

- ・バスサービスに対する支払い意思額

等

###### ● その他

- ・個人属性

- ・自動車の利用環境と保有する免許

等

### 3-2 アンケート調査の結果

#### 3-2-1 回収状況

##### (1) 世帯票回収状況

世帯票は5,800世帯に配布し、1,863票の有効回収票を得た。回収率は32.1%、有効抽出率は12.5%で目標とした回収率(25%)を上回っている。

##### ▼ 世帯票回収状況 (11/25 現在)

世帯数 (a)	配布枚数 (b)	有効回収票数 (c)	回収率 (d=c/b)	抽出率 (e=c/a)	目標回収票数 (f)	達成状況 (g=c/f)
14,919	5,800	1,863	32.1%	12.5%	1,430	1.30

##### (2) 個人票回収状況

個人票は、3,164票の有効回収を得た。有効抽出率は6.6%で目標としていた必要サンプル数(1,824票)を上回っている。

##### ▼ 個人票回収状況 (11/25 現在)

15歳以上人口 (h)	有効回収票数 (i)	有効抽出率 (j=i/h)	目標回収票数 (k)	達成状況 (m=i/k)	1世帯当り個人票数 (n=j/c)
48,165	3,164	6.6%	1,824	1.73	1.70

### 3-2-2 世帯票の調査結果

#### (1) 家族構成等について

##### 1) お住まいの地区

回答世帯の地区では、美星町、吉井町の抽出率が高かったこともあり 300 票を超える回収票を得ている。

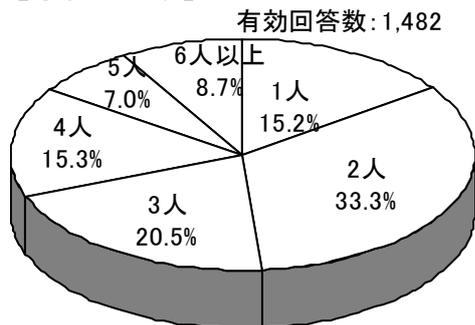
			有効回収票数	
			地区別	地区合計
旧井原市	高屋中校区	高屋町	162	268
		上稲木町	21	
		大江町	85	
	木之子中校区	下稲木町	30	289
		岩倉町	20	
		神代町	20	
		西方町	17	
		東江原町	68	
		木之子町	99	
		門田町	35	
	井原中校区	井原町	101	291
		下出部町	25	
		笹賀町	22	
		七日市町	20	
		上出部町	33	
		西江原町	66	
		青野町	6	
		稗原町	3	
	野上町	15		
	小計			848
美星町				308
芳井町				320
不明・未記入				387
合計				1,863

##### 2) 家族の人数

回答された世帯での家族の人数は、2人が約3割を占め最も多く、次いで3人となっている。

注)H22. 11. 25 現在

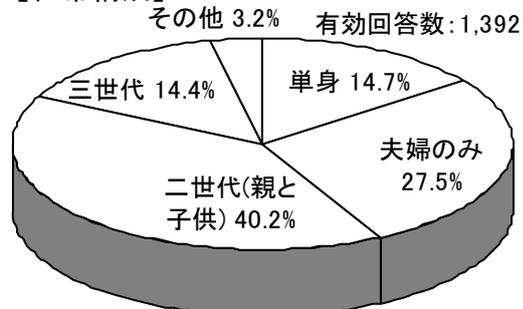
#### 【家族の人数】



##### 3) 世帯構成

世帯構成では、二世帯（親と子供）が約4割と最も多い。

#### 【世帯構成】

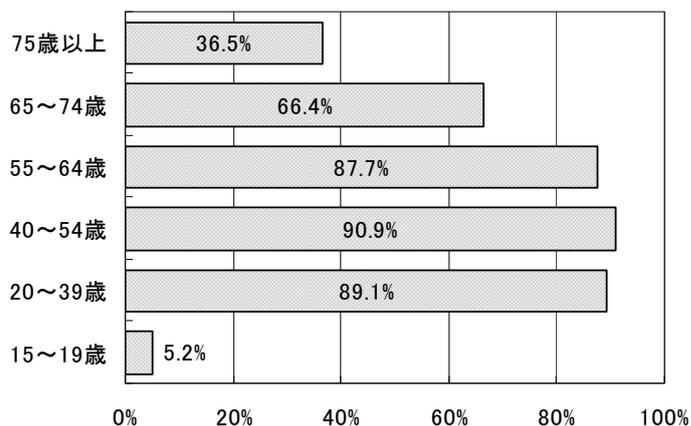


#### 4) 免許保有率

運転免許の保有率を見ると、75歳以上では3割強で比較的少ないが、64～74歳では約6割、55～64歳では約9割と若い方ほど運転免許の保有率は高くなっている。

【免許保有率】

有効回答数:1,482

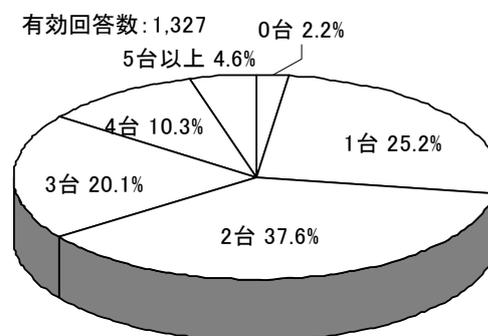


#### (2) 自動車の保有状況

各世帯が保有する自動車は、2台が約1/3で最も多く、次いで1台、3台となっており、1人に1台という状況に近くなっている。

【自動車の所有台数】

有効回答数:1,327

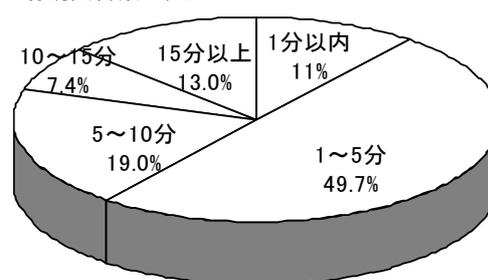


#### (3) 最寄バス停までの所要時間

最寄のバス停までの所要時間は、1～5分が最も多く、1分以内と合わせると、5割以上の方が、自宅から5分以内にバス停があると考えられる。

【自宅からバス停までの所要時間】

有効回答数:1,327



### 3-2-3 個人票の調査結果

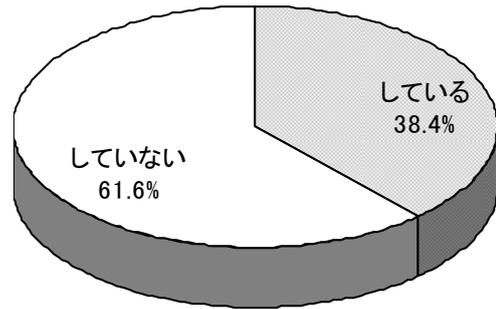
#### (1) 通勤・通学について

##### 1) 通勤・通学の有無

通勤通学をしている方は、約4割となっている。

#### 【通勤・通学の有無】

有効回答数: 1,500

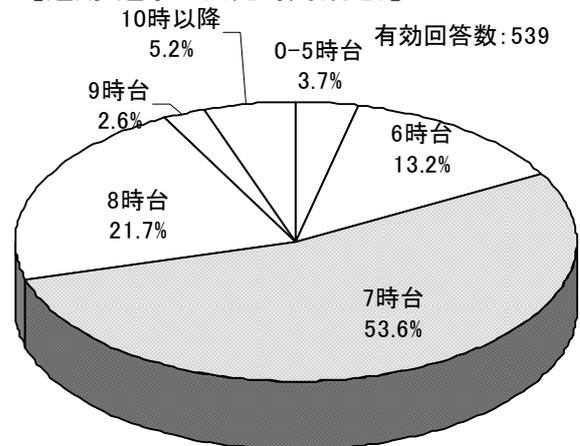


##### 2) 通勤・通学先への出発時間

通勤通学のため自宅を出発する時間は、7時台が5割強を占め最も多く、次いで8時台が約2割となっている。

#### 【通勤・通学の出発時間(行き)】

有効回答数: 539

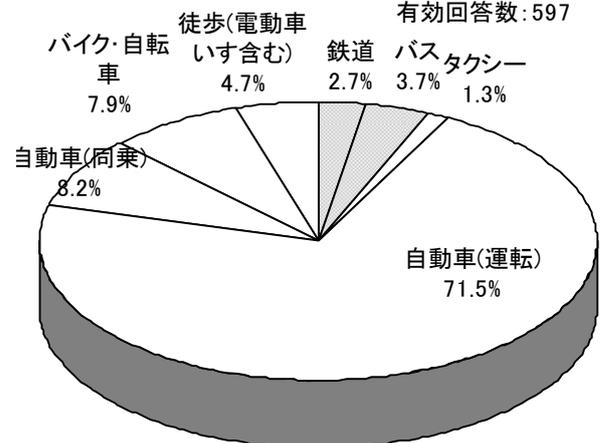


##### 3) 通勤・通学先への交通手段

通勤・通学への交通手段では、自動車(運転)が約7割で突出している。鉄道やバスといった公共交通はそれぞれ3%前後に留まっている。

#### 【通勤・通学時の交通手段(行き)】

有効回答数: 597

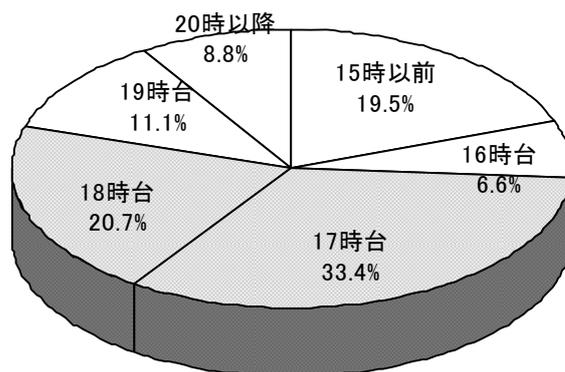


#### 4) 通勤・通学先からの出発時間

通勤・通学から自宅へ戻るために出発する時間は、17時台が約3割で最も多く、次いで18時台が約2割となっている。

【通勤・通学の出発時間(帰り)】

有効回答数: 488

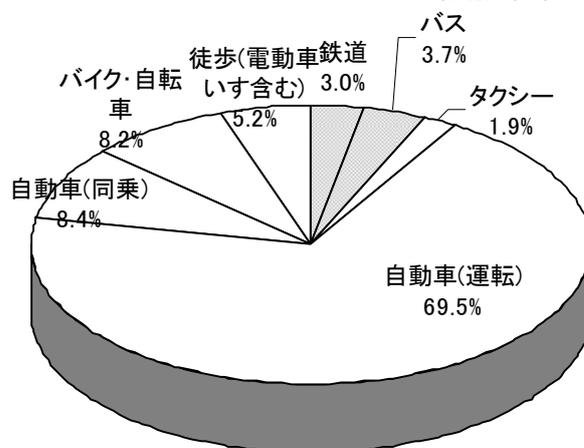


#### 5) 通勤・通学先からの利用交通手段

通勤・通学から自宅へ帰宅するための利用交通手段は、出勤と同様に、自動車(運転)が7割を占める。

【通勤・通学時の交通手段(帰り)】

有効回答数: 594



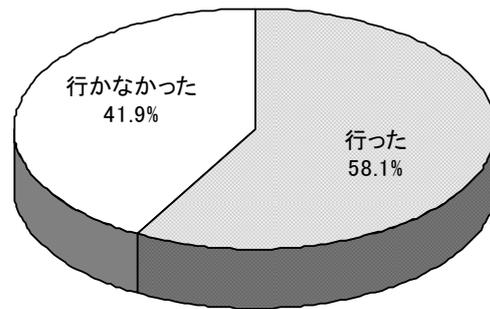
(2) 買い物について

1) 買い物による外出の有無

買い物をした方は、約6割となっている。

注) 通勤・通学や病院の帰り等に立ち寄って買い物をした場合はそれぞれ、通勤・通学、通院に含めた。

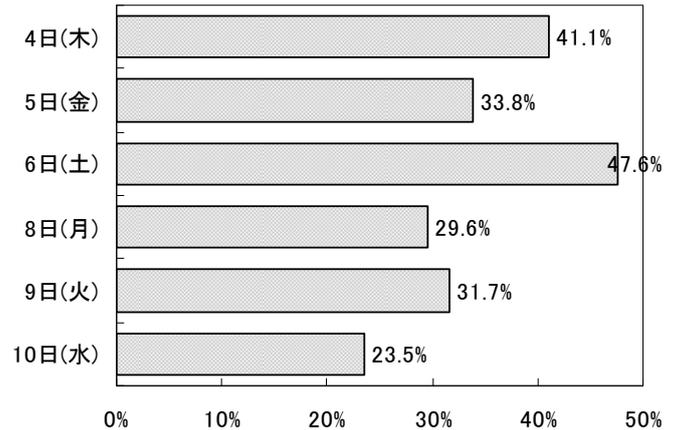
【買い物の有無】 有効回答数: 1500



2) 買い物に行った日

買い物のために外出した方のうち、外出した日では、6日(土)が最も多く、次いで4日(木)となっている。

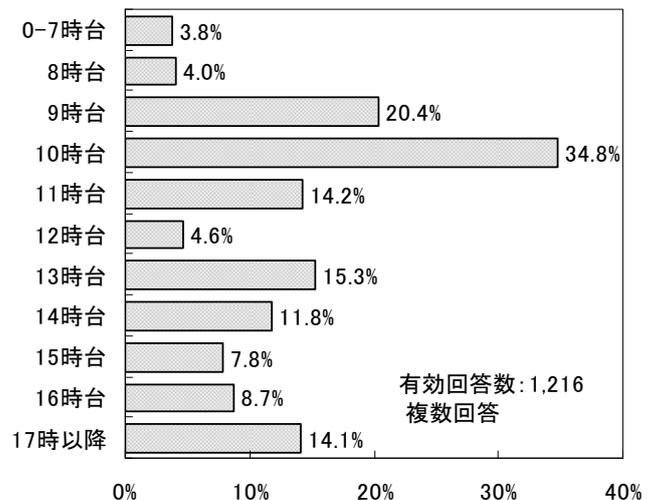
【買い物に行った日】 有効回答数: 1,806  
複数回答



3) 買い物への出発時間

買い物のために自宅を出発した時間は、約3割の方が10時台となっている。

【買い物への出発時間(行き)】

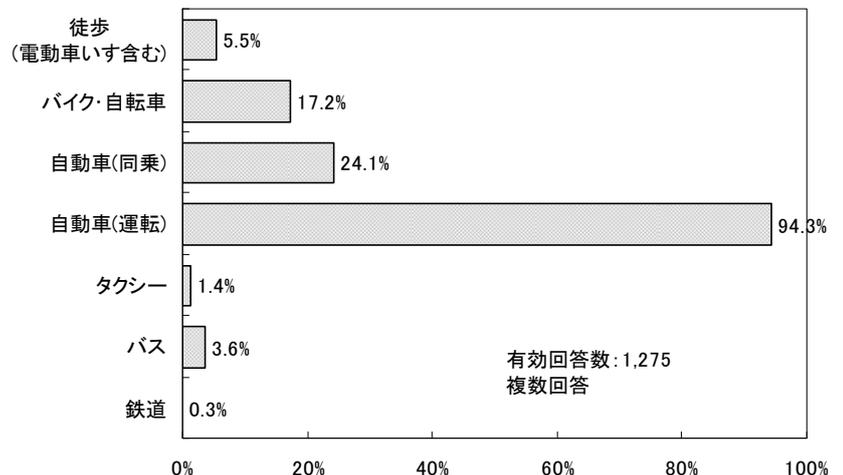


4) 買い物への交通手段

買い物のために自宅から利用した交通手段をみると、自動車(運転)が圧倒的に多い。

バスや鉄道の利用の割合はわずかとなっている。

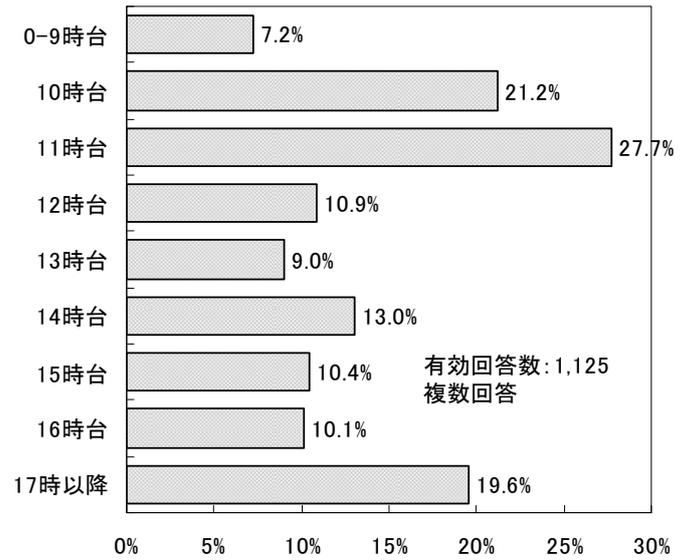
【買い物時の交通手段(行き)】



### 5) 買い物先からの出発時間

買い物先から自宅へ戻るために出発した時間は、11時台が最も多く、午前中に買い物をして自宅へ帰るという1つの行動パターンが現れている。次いで10時台、17時以降となっている。

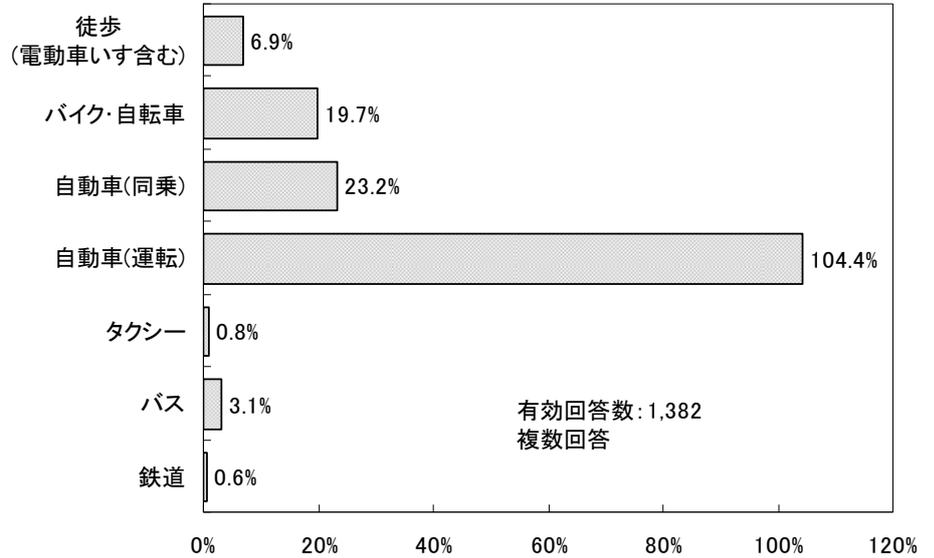
【買い物先からの出発時間(帰り)】



### 6) 買い物先からの交通手段

買い物先から自宅への交通手段は、行きと同様に、自動車(運転)が圧倒的に多くなっている。

【買い物時の交通手段(行き)】

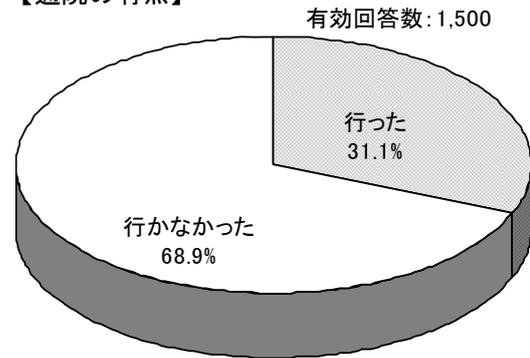


(3) 通院について

1) 通院の有無

調査期間中に通院した方は、約3割となっている。

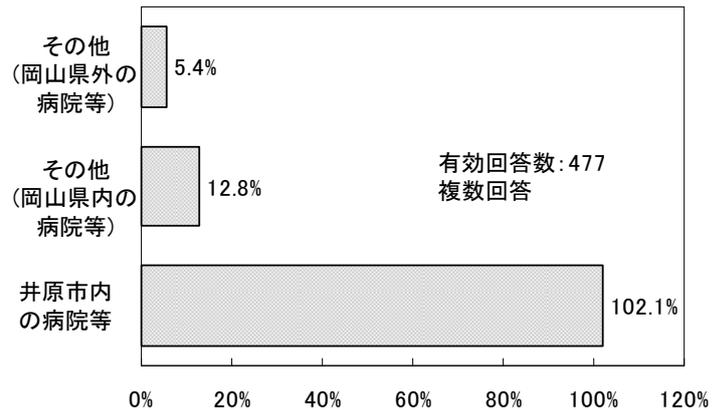
【通院の有無】



2) 通院した病院

通院した病院は、井原市内の病院が圧倒的に多い。但し、井原市外の病院に通院している方も、岡山県内外合わせて2割弱程度いる。

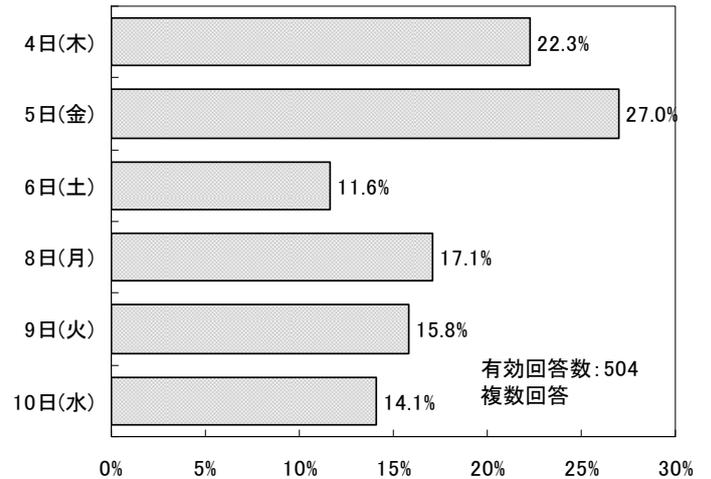
【通院した病院等】



3) 病院へ行った日

病院へ行った日では、5日(金曜日)が最も多く、次いで、4日(木)となっている。

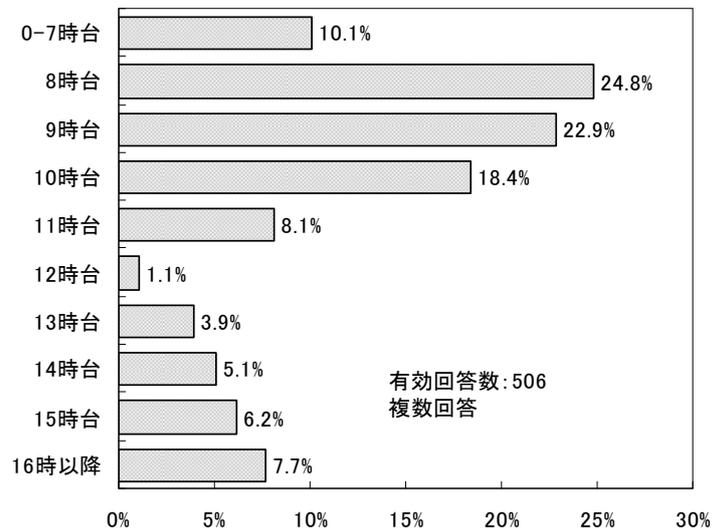
【病院等へ行った日】



4) 病院等への出発時間

病院へ行くために自宅を出発した時間をみると、8時台、9時台が2割を超えている。

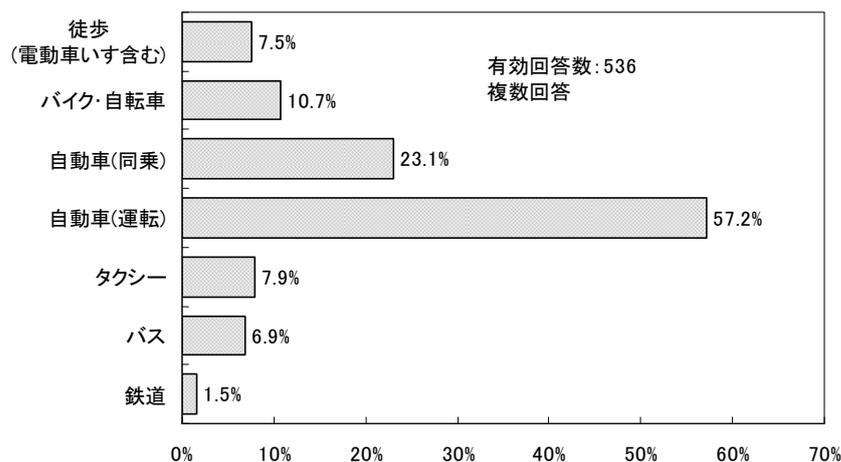
【病院等への出発時間(行き)】



### 5) 病院等への交通手段

通院のために利用した交通手段では、自動車(運転)が57.2%と最も多い。但し買い物(94.3%)と比べるとこれを下回る。逆に公共交通としての鉄道、バスではそれぞれ1.3%、6.6%であるが、買い物での割合は上回っている。

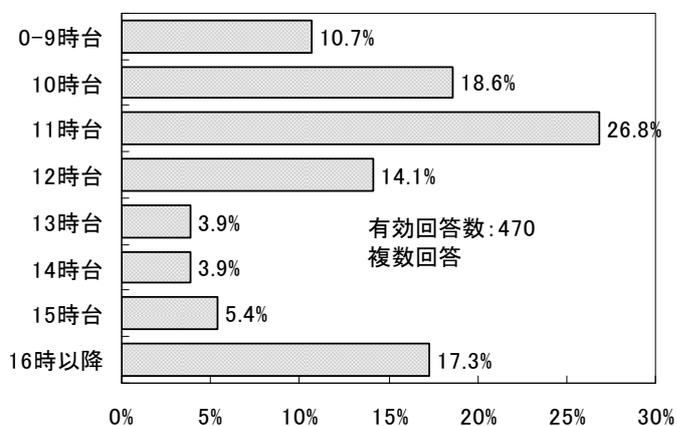
【病院等への交通手段(行き)】



### 6) 病院等からの出発時間

通院先から自宅に戻るための出発時間は、11時台が最も多く、次いで10時台となっている。午後から帰宅する方の割合は低く、午前中に診療を済ませ、午前中で帰宅する行動パターンが現れている。

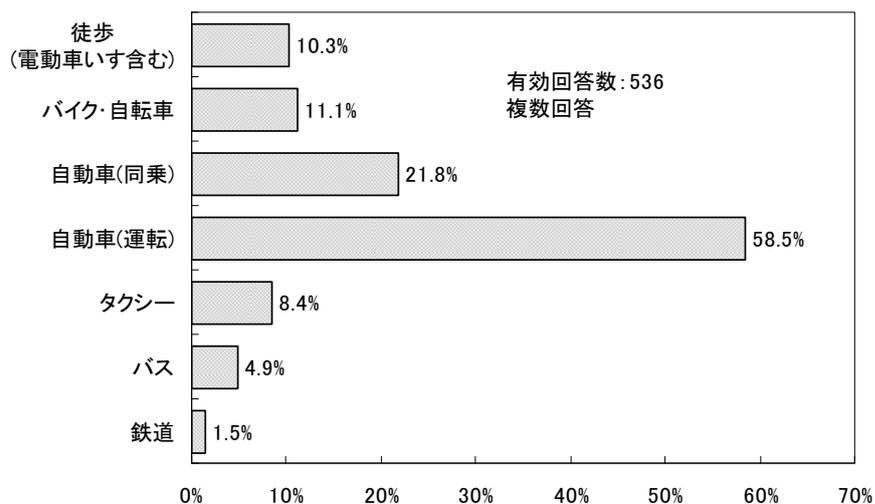
【病院等からの出発時間(帰り)】



### 7) 病院等からの交通手段

通院先から自宅に戻るための交通手段は、行きと同様に自動車(運転)が多いが、買い物と比べると鉄道、バスの利用が多くなっている。

【病院等からの交通手段(帰り)】



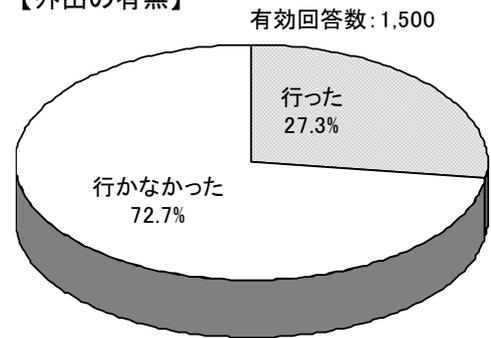
#### (4) その他外出について

##### 1) その他の外出の有無

調査期間中に通勤・通学、買い物、通院以外で外出した方の割合は27.3%となっている。

注) 通勤・通学、通院、買物が主の目的でなく、家事(役所等へ書類提出、受領)、食事・社交・娯楽(日常生活圏内)、観光(名所・旧跡、催し物等を見る)、保養(温泉、家族・知人との交流等)、スポーツ体験型レジャー(遊園地・ドライブ・釣り・写真等)、習い事、送迎等が主たる目的の外出をいう

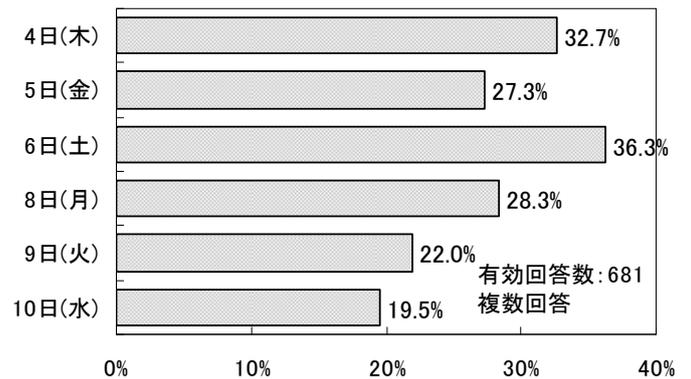
#### 【外出の有無】



##### 2) 外出した日

調査期間中に通勤・通学、買い物、通院以外で外出した曜日は、6日(土)が最も多く、36.3%となっている。次いで4日(木)の32.7%となっている。

#### 【外出した日】

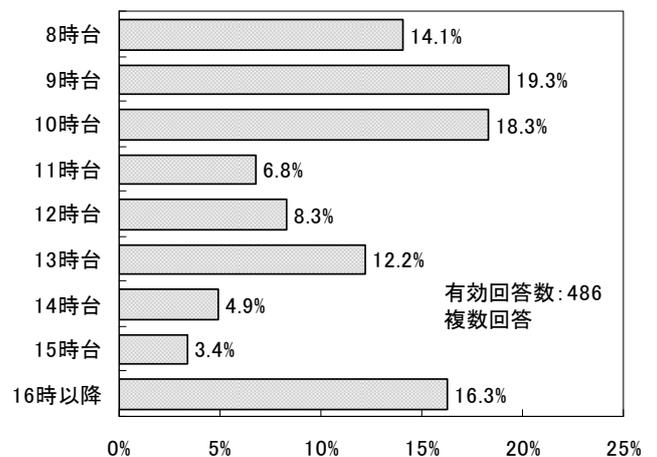


##### 3) 外出のための自宅の出発時間

外出のため自宅を出発した時間は9時台、10時台が2割近くとなっている。

通勤・通学の7時台、通院の8時台、買い物の8時台または9時台に対し、若干遅い時間となっている。

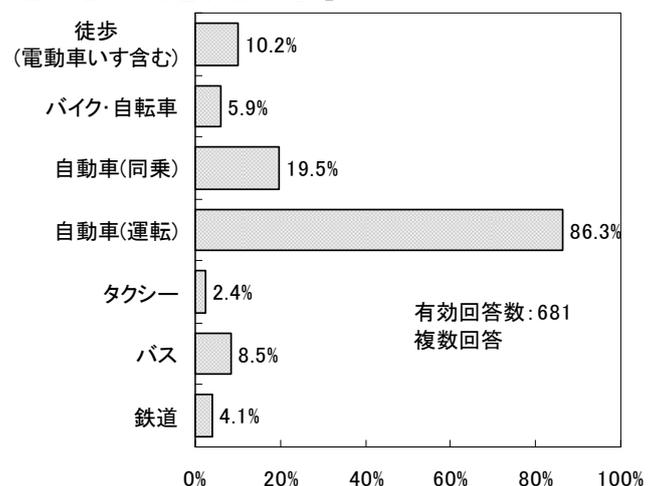
#### 【外出のための自宅の出発時間】



##### 4) その他の外出のための交通手段

その他の外出での利用交通手段は、他の目的同様に自動車(運転)が最も多くなっている。

#### 【外出のための交通手段(行き)】

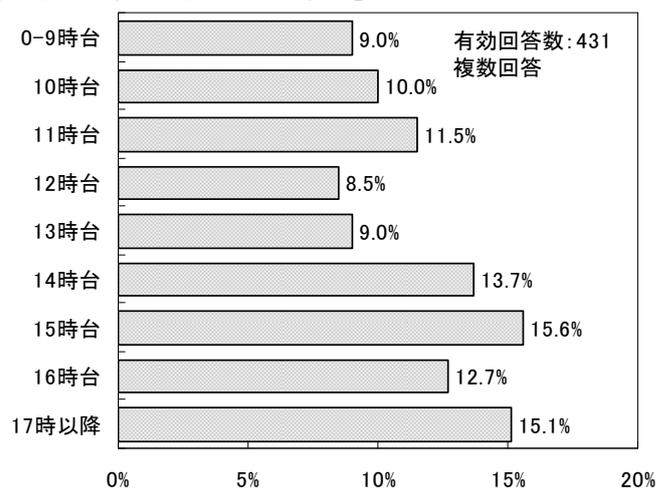


### 5) 外出先から帰宅の出発時間

その他の外出先から帰宅する時間は、他の目的と異なり、午後以降が多く、15時台、次いで17時以降が15%を超える。

通院や買い物では、午前中に済ませて、午前中に帰宅するパターンが多いものの、ここでは午後以降に帰宅するという異なったパターンが考えられる。

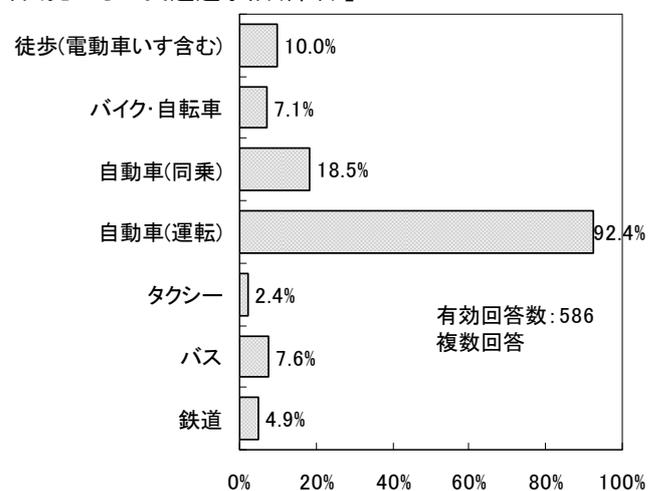
【外出から帰宅の出発時間(帰り)】



### 6) 外出先からの交通手段

外出先からの交通手段は自動車(運転)が他の交通手段に比べて圧倒的に多い。鉄道、バスの割合は合わせても1割強に留まる。

【外出先からの交通手段(帰り)】



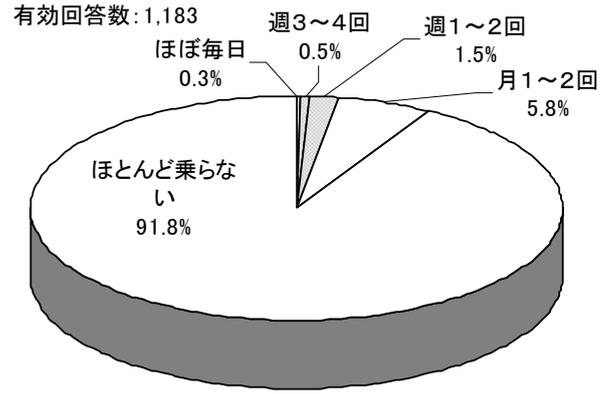
(5) バスの利用状況について

1) バスの利用頻度 (問2)

バスの利用頻度では、ほとんど乗らないが9割を超える。

ほぼ毎日から週に1回以上乗る方を合わせても1%に満たない。

【バス利用頻度】

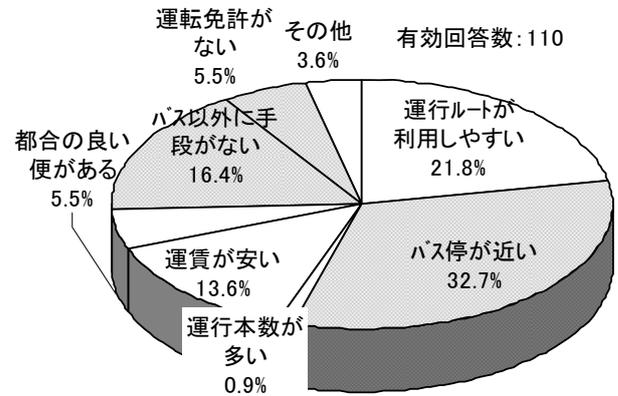


2) バスを利用する理由 (問3)

バスの利用理由では、バス停が近いが約3割で最も高くなっている。

バス以外に手段がない、運転免許がないが合わせて約2割となっており、これらの方々の生活を支える上でもバスは重要な役割を果たしていると考えられる。

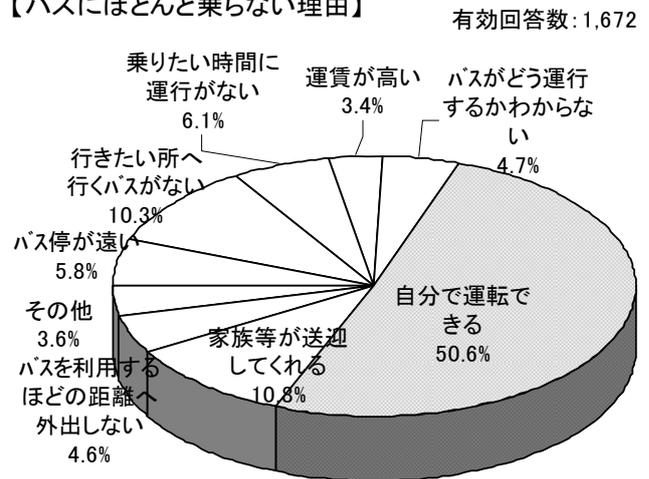
【バスを利用する理由】



3) バスを利用しない理由 (問4)

一方、バスを利用しない理由では、自分で運転できるが約半数を占める。

【バスにほとんど乗らない理由】



(6) バスのサービス水準について (問5)

バスの運行状況等に対する満足度について伺ったところ、「自宅からバス停までが遠い」、「バス停の間隔が長い」という設問では、「あまりそう思わない」、「全くそう思わない」の割合が高く、比較的満足度が高いと考えられる。

一方、満足度が低い(以下では「とてもそう思う」、「まあまあそう思う」)項目として、「行ける施設に限られる」が最も多く、次いで「1日の運行本数が少ない」、「運行間隔が空きすぎている」、「情報が不十分」となっている。



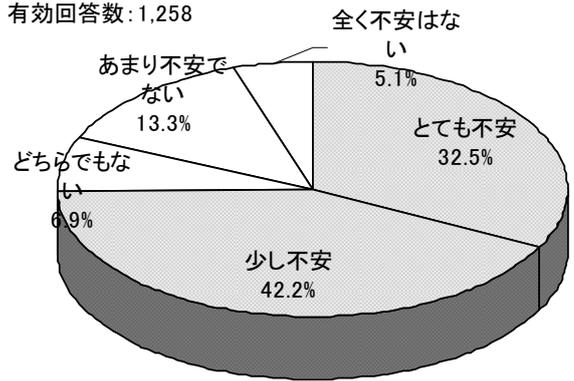
(7) 将来の移動に対する不安について (問6)

1) 将来の移動に対する不安

将来の移動に対する不安については、とても不安、少し不安を合わせると7割強の方がなんらかの不安を持っていると考えられる。

【将来の日常生活の移動に対する不安】

有効回答数: 1,258

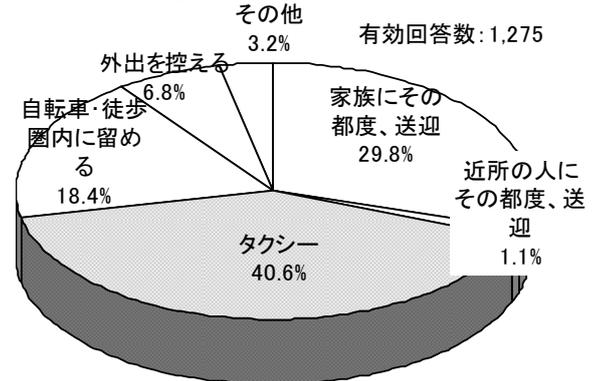


2) バスが廃止された場合の移動

バスが廃止された場合の移動方法としては、タクシーが最も多い。

【バスが廃止された場合の移動】

有効回答数: 1,275



(8) バスサービスの維持について (問7)

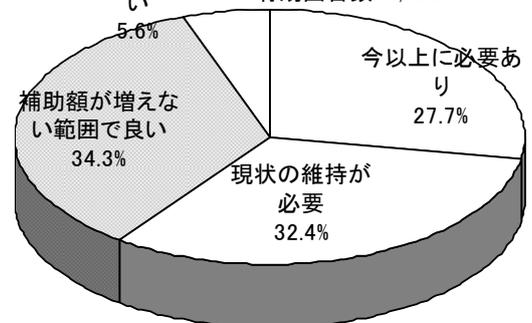
1) バスサービス充実の必要性

現在のバスサービスの充実についてみると、補助額が増えない範囲で良いが約1/3を超える。

次いで、現状の維持が必要という意見が1/3弱となっている。

【バスサービス充実の必要性】

有効回答数: 1,199



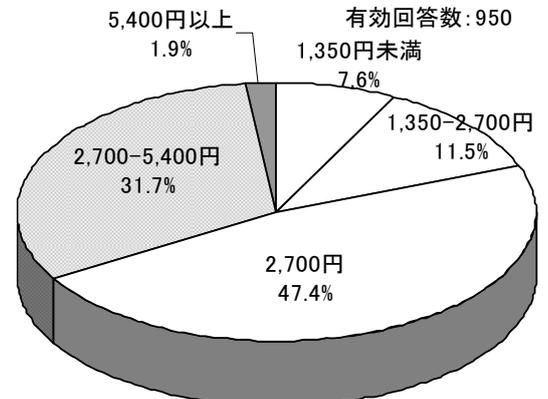
2) 市からの補助の投入について

市からの補助金 (現在 1 人当たり 2,700 円/年) に対する許容限度としては、現状の 2,700 円という回答が半数弱となっている。

現状からその倍までとなる 2,700-5,400 円では約 3 割強となっている。

【市からの補助の投入について】

有効回答数: 950



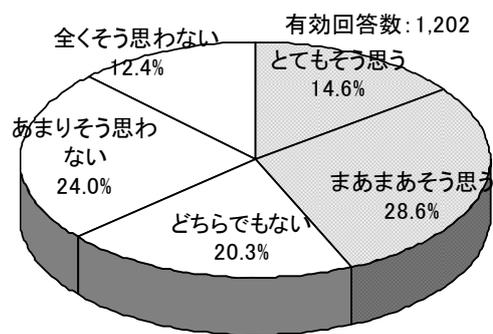
(9) バスの維持に協力できることについて (問8)

1) バスの積極的利用

バスの維持のために積極的に利用することに対して、そう思う、まあまあそう思うを合わせると4割強となる。

一方、あまりそう思わない、全くそう思わないという意見は、合わせると4割弱となる。

【バスを積極的に利用しようと思うか】

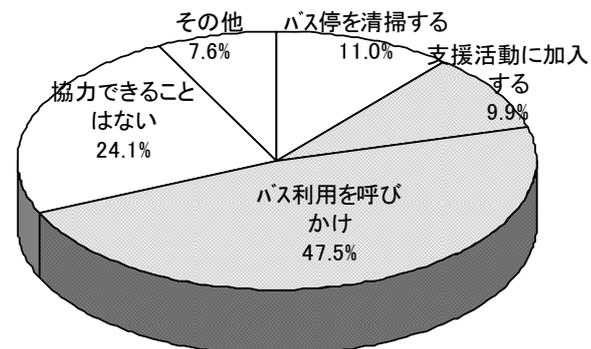


2) バスの維持のために協力できること

バスの維持のために協力できることとしては、バス利用の呼びかけが半数弱、支援活動に参加するが約1割となっている。協力できないという意見も約2割となっている。

【どのような協力ができるか】

有効回答数: 1,110

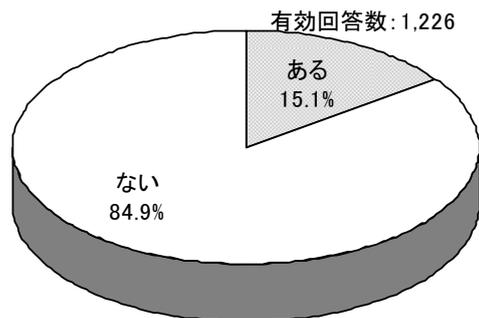


(10) 井原あいあいバスについて (問9)

1) 井原あいあいバス利用の有無

井原あいあいバスを利用したことがないという方が8割を超える。

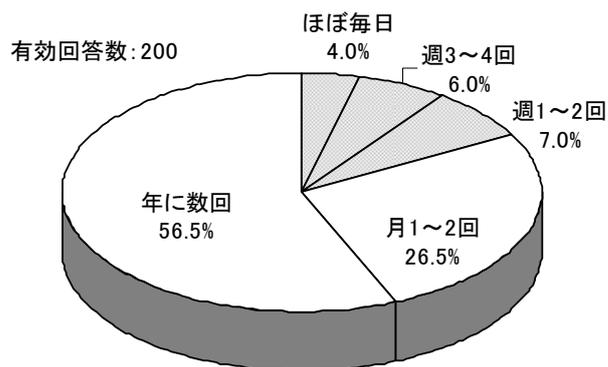
【井原あいあいバス利用の有無】



2) 井原あいあいバスの利用頻度

井原あいあいバスを利用したことがあるという方のうち、その利用頻度は、年に数回が半数強、週に1回以上利用される方の合計は、2割弱となっている。

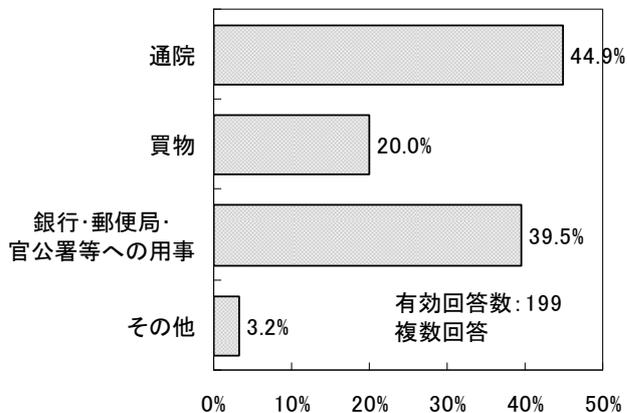
【井原あいあいバス利用頻度】



3) 井原あいあいバスの利用目的

井原あいあいバスの利用目的は通院が5割弱で最も多く、次いで銀行、官公庁等の用事が約4割、買物が2割となっている。

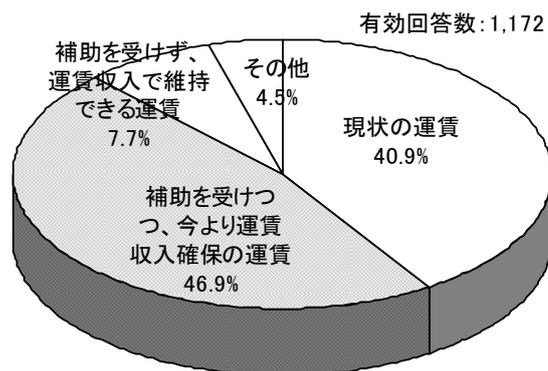
【井原あいあいバスの利用目的】



#### 4) 井原あいあいバスの運賃設定

井原あいあいバスの運賃については、補助を受けつつ、今よりも運賃収入を確保する運賃が半数弱となっている。次いで現状の運賃が4割となっている。

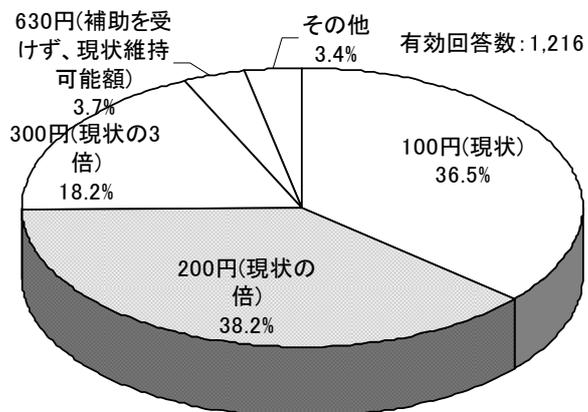
【井原あいあいバスの運賃設定】



#### 5) 井原あいあいバスの運賃負担

具体的に井原あいあいバスの運賃については、100円(現状)が約1/3で、200円以上の方は、合計すると約6割の方が、現状よりも高い運賃を負担しても良いという回答になっている。

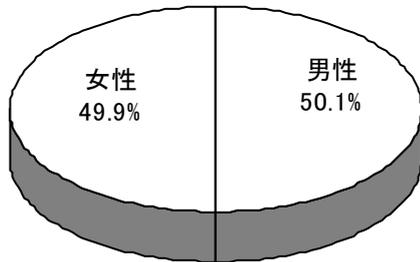
【いくらまでの運賃なら負担して良いか】



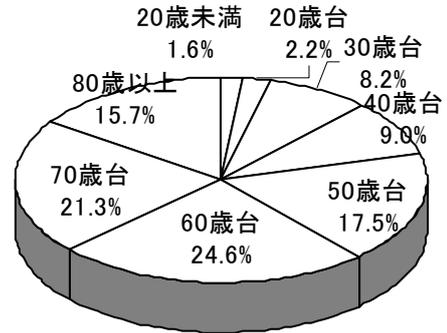
(11) 個人属性 (問 10)

1) 性別 年齢

【性別】 有効回答数:1,373



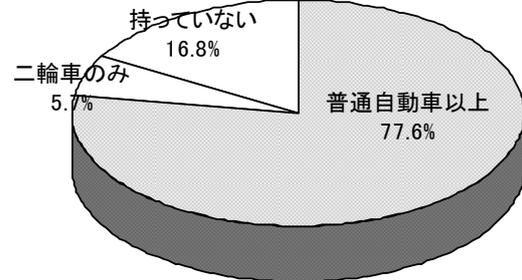
【年齢】 有効回答数:1,346



2) 運転免許の有無

普通自動車以上の運転を持っている方は8割弱、持っていない方は2割未満に過ぎない。

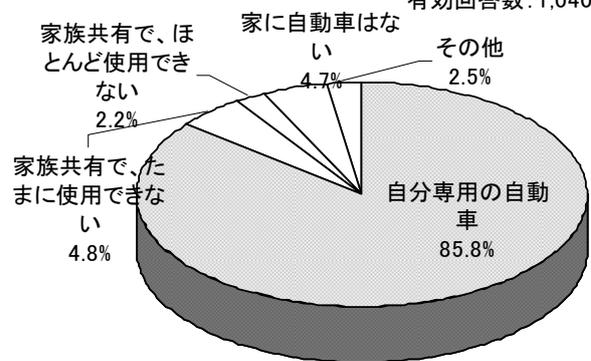
【運転免許の有無】 有効回答数:1,274



3) 所有する自動車の使い方

自分専用の自動車を持っている方が9割近くあり、ほぼ1人に1台の状況に近づいている。

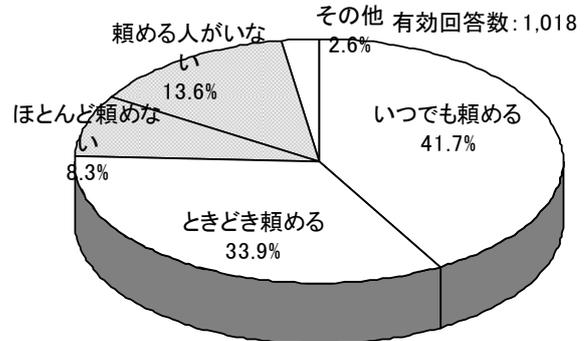
【所有する自動車の使い方】 有効回答数:1,040



4) 家族の送迎依頼の可能性

送迎をほとんど頼めない、頼める人がいないという方は合わせて 21.9%となっており、この方々に対する、生活交通の確保が必要と考えられる。

【家族に送迎を頼めるか】 有効回答数:1,018



### 3-3 バス乗降調査

#### 3-3-1 乗降調査の概要

##### (1) 調査の概要と目的

- ・井原市内のバス路線のうち、バス停別乗降客数の調査が行われていない井笠鉄道の井原―福山線、井原―笠岡線、及び備北バスの高梁―井原線について、井原市内のバス停での乗降客数を把握する。
- ・合わせてバス利用者に対してバス利用に関する聞き取り調査を実施し、利用者ニーズを把握する。

##### (2) 調査日

- ・平成22年11月25日（木）

##### (3) 調査方法

- ・対象路線のバスに調査員が乗り込み、井原バスセンターから、各系統の井原市内の各バス停別に乗降客数を調査票に記入する。  
調査員はバスの入り口付近の座席に座り、調査を行う。  
調査員は乗客の邪魔にならないようにする。
- ・安全と乗客の状況が許される範囲で、利用者に聞き取り調査を実施する。  
朝夕のピーク時には、車内の混雑を考慮し、聞き取りは実施しない。

##### (4) 聞き取り調査内容

- ・住所
- ・利用区間
- ・目的地
- ・利用目的
- ・利用頻度
- ・利用理由
- ・ダイヤに関する意見
- ・利用意向
- ・おかやま愛カードの認識度、所持状況、利用意向
- ・その他自由意見

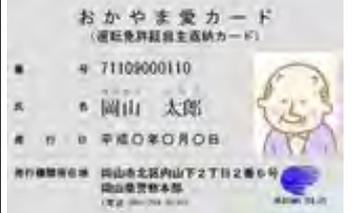
(次ページ参照)

バス会社名（井笠バス、備北バス）路線名（ ）（ ）発 記入者（ ）

こんにちは。井原市内の公共交通の状況を把握するため利用者の方のアンケート調査を行っています。ご協力をお願いしてもよろしいでしょうか？

●どこからこられましたか？（井原市にお住まいですか？井原市のどのあたりでしょうか？概ねの住所・自治会名等を聞く）
（ ）県（ ）市町（ ） 旅行等では住所を聞く
●どのバス停から乗車しましたか？（乗車の際に、把握していれば、質問せずに調査員が記入しても可）
（ ）
●どのバス停で降車する予定ですか？
（ ）
●今日はどこまで行かれる予定ですか？
1. 井原市内 2. 福山市内 3. 笠岡市内 4. 高梁市内 5. その他（ ）
●今日は何の目的で外出しましたか？
1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買物 5. その他（ ）

●バスはよく利用されますか？（どのくらいの頻度で利用しますか？）
1. ほぼ毎日 2. 週に3,4回 3. 週に1,2回 4. 月に1,2回 5. 年に数回 6. 初めて 7. その他（ ）
●今日は、なぜこのバスを利用しましたか？
1. バスしか交通手段がなかったから 2. 都合のよい便だったから 3. 歩くのに疲れたから 4. その他（ ）
●このバスの時刻はお出かけにご都合がよかったですか？（バスを待つ時間が長すぎたりしませんでしたか？）
1. ちょうどよかった 2. バスを待つ時間が長かった 3. 早すぎた（もっとゆっくりしたかった） 4. その他（ ）
●またこのバスを利用したいとお考えですか？
1. また利用したい 2. もう利用したくない 3. その他（ ）

●おかやま愛カードをご存知ですか？ また持っていますか？	
1. 知っているし持っている。 2. 知っているが持っていない。 3. 知らない。 4. その他（ ）	
●65歳以上になったら免許を返納しておかやま愛カードを持とうと思いますか？	
1. そう思う 2. ある程度になったら(運転に自信がなくなったら、年齢がいったら)持とうと思う 3. 必要を感じない 4. その他（ ）	

●このバスの運行時間帯、駐車場で改善してもらいたい点があれば教えてください
●そのほか井原市内のバスについて、ご意見や印象があれば教えてください。（こうすれば利用者が増えるのではないかな等）

ご協力ありがとうございました。

●性別（調査員が判断）	●年齢（調査員が判断）
1. 男 2. 女	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳以上

**調査上の注意**

- ・相手に対して失礼のないように（言葉遣い、帽子をとる、など）。
- ・安全には十分配慮する。
- ・バスに乗り遅れないように時間には余裕を持って行動する。また自分が調査するバスを間違えないように。
- ・一番の目的は、乗降客数の把握であることを忘れないように。

**おかやま愛カードについて**

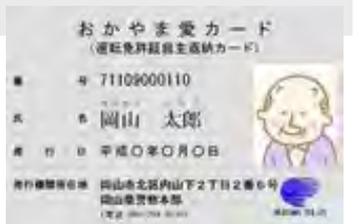
運転免許証を自主返納した65歳以上の高齢者（以下「高齢者」といいます。）の方の申請により、県警察が「おかやま愛カード」を発行し、愛カードを提示した高齢者の方に対して協賛店が商品の割引などのサービスを提供します。  
このことにより、県警察と協賛店が協働して高齢者の生活支援を行い、高齢者の方に対するきめ細やかな交通安全の確保を図ることが「おかやま愛カード」の目的です。

バス会社名（井笠バス、備北バス）路線名（井原一福山線）（ ）発 記入者（ ）

こんにちは。井原市内の公共交通の状況を把握するため利用者の方のアンケート調査を行っています。ご協力をお願いしてもよろしいでしょうか？

●どこからこられましたか？（井原市にお住まいですか？井原市のどのあたりでしょうか？概ねの住所・自治会名等を聞く）
（ ）県（ ）市町（ ） 旅行等では住所を聞く
●どこのバス停から乗車しましたか？（乗車の際に、把握していれば、質問せずに調査員が記入しても可）
（ ）
●どこのバス停で降車する予定ですか？
（ ）
●今日はどこまで行かれる予定ですか？
1. 井原市内 2. 福山市内 3. 笠岡市内 4. 高梁市内 5. その他（ ）
●今日はどの目的で外出しましたか？
1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買物 5. その他（ ）

●バスはよく利用されますか？（どのくらいの頻度で利用しますか？）
1. ほぼ毎日 2. 週に3,4回 3. 週に1,2回 4. 月に1,2回 5. 年に数回 6. 初めて 7. その他（ ）
●今日は、なぜこのバスを利用しましたか？
1. バスしか交通手段がなかったから 2. 都合のよい便だったから 3. 歩くのに疲れたから 4. その他（ ）
●この路線は井原鉄道と並行して走っていますが、どうしてバスを利用しましたか？
1. 駅の間に目的地がありバスのほうが便利 2. 自宅がバス停に近く便利 3. 都合のよい便だったから 4. その他（ ）
●このバスの時刻はお出かけにご都合がよかったですか？（バスを待つ時間が長すぎたりしませんでしたか？）
1. ちょうどよかった 2. バスを待つ時間が長かった 3. 早すぎた（もっとゆっくりしたかった） 4. その他（ ）
●またこのバスを利用したいとお考えですか？
1. また利用したい 2. もう利用したくない 3. その他（ ）

●おかやま愛カードをご存知ですか？ また持っていますか？	
1. 知っているし持っている。 2. 知っているが持っていない。 3. 知らない。 4. その他（ ）	
●65歳以上になったら免許を返納しておかやま愛カードを持とうと思いませんか？	
1. そう思う 2. ある程度になったら(運転に自信がなくなったら、年齢がいったら)持とうと思う 3. 必要を感じない 4. その他（ ）	

●このバスの運行時間帯、駐車場所で改善してもらいたい点があれば教えてください？
●そのほか井原市内のバスについて、ご意見や印象があれば教えてください。（こうすれば利用者が増えるのではないかな等）

ご協力ありがとうございました。

●性別（調査員が判断）	●年齢（調査員が判断）
1. 男 2. 女	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳以上

調査上の注意

- ・相手に対して失礼のないように（言葉遣い、帽子をとる、など）。
- ・安全には十分配慮する。
- ・バスに乗り遅れないように時間には余裕を持って行動する。また自分が調査するバスを間違えないように。
- ・一番の目的は、乗降客数の把握であることを忘れないように。

おかやま愛カードについて  
 運転免許証を自主返納した65歳以上の高齢者（以下「高齢者」といいます。）の方の申請により、県警察が「おかやま愛カード」を発行し、愛カードを提示した高齢者の方に対して協賛店が商品の割引などのサービスを提供します。  
 このことにより、県警察と協賛店が協働して高齢者の生活支援を行い、高齢者の方に対するきめ細やかな交通安全の確保を図ることが「おかやま愛カード」の目的です。

### 3-3-2 調査結果

乗降客数については、2. 地域現況のバス利用状況に反映させているので省略する。

#### (1) 聞き取り調査回収状況

聞き取り調査では井原-福山線が36票、井原-笠岡線が27票、高梁-井原線が3票、合わせて66票を回収した。調査対象便当り平均約1票の回収となる。

▼ 聞き取り調査回収状況

	井原-福山線	井原-笠岡線	高梁-井原線	合計
調査票数	36票	27票	3票	66票
1日便数	58便	54便	4便	116便
うち調査対象便数	33便	28便	4便	65便

なお利用者及び調査員が途中で下車する場合もあり、一部の設問しか聞き取れていない票も含んでいる。

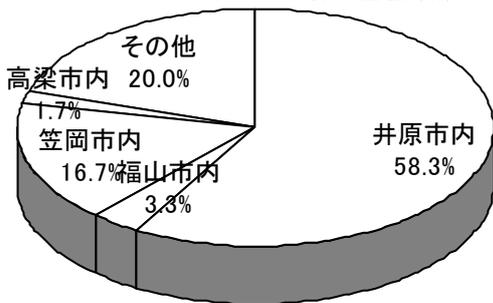
#### (2) 調査結果

##### 1) 出発地・目的地

井原市内の調査ということもあって、出発地、目的地とも井原市内が最も多い。

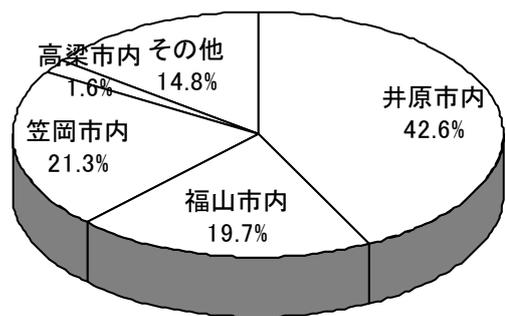
【出発地】

有効回答票数: 60



【目的地】

有効回答票数: 61

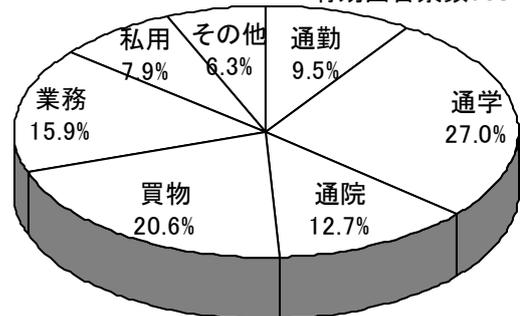


##### 2) 外出目的

外出目的では通学が3割弱、買物が約2割6%となっている。通勤は約1割に留まる。業務では通勤を上回る結果となっている。

【外出目的】

有効回答票数: 63

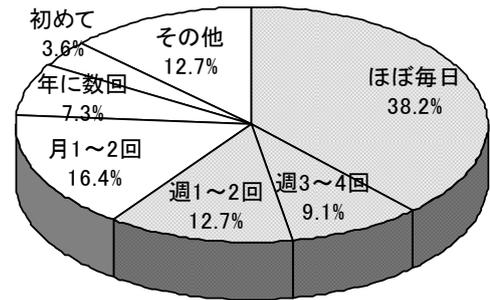


### 3) 利用頻度

通学での利用が多いこともあって、ほぼ毎日が1/3強となっている。週に1度以上の利用を合わせると6割程度となる。

【バスの利用頻度】

有効回答票数:55

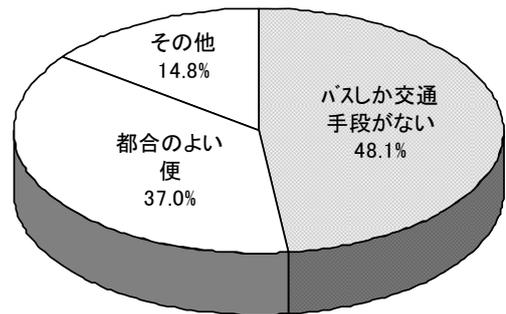


### 4) 利用理由

通学での利用が多いこともあって、バスしか交通手段がないが半数に近い。

【バスの利用理由】

有効回答票数:54



### 5) 鉄道でなくバスを利用した理由

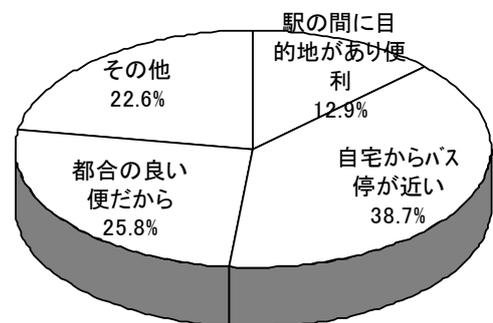
(井原—福山線のみ)

井原—福山線では井原鉄道と並行していることから、その理由について詳細に伺ったところ、自宅からバス停が近いが4割弱、都合の良い便だからが約1/4、駅間に目的地があるが1割強となっている。

その他の意見では、バスでは福山市内までに行くため等で乗り換えなしで行けることを理由に挙げている。

【鉄道でなくバスを利用した理由】

有効回答票数:31



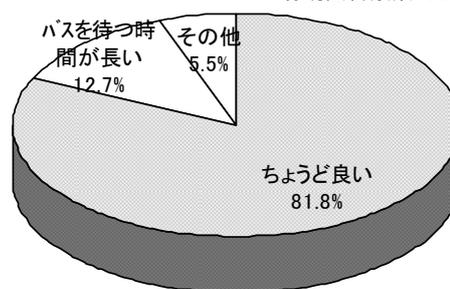
その他の内訳
直通なので
乗り換えがない (2票)
乗り換え便利
乗り慣れているので
福山まで行くので
目的地にバス停が近い

6) バスの待ち時間

ちょうど良いが8割強と高くなっている。

【バスの待ち時間】

有効回答票数:55

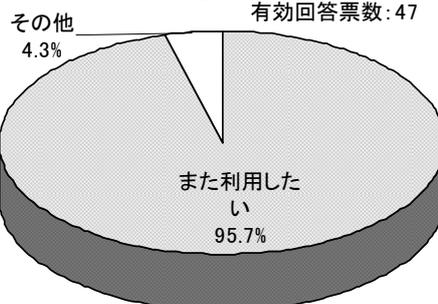


7) バスの利用意向

また利用したいがほとんどなっている。

【バスの利用意向】

有効回答票数:47

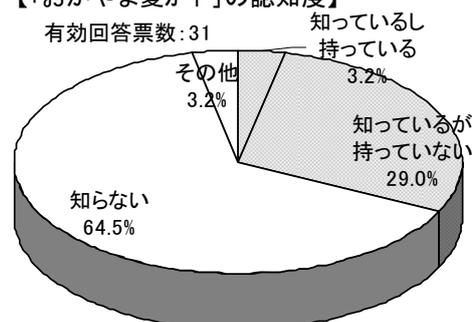


8) 「おかやま愛カード」の認知度

「おかやま愛カード」を知っているという回答は合わせて約1/3となっているが、持っているという回答は3.2%に留まる。

【「おかやま愛カード」の認知度】

有効回答票数:31

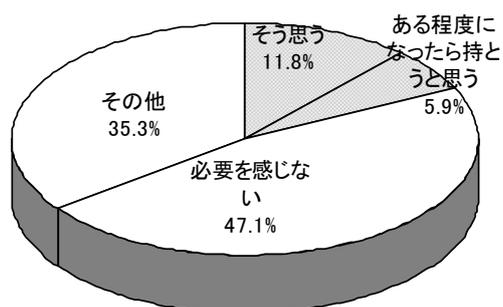


9) 「おかやま愛カード」の所持意向

必要を感じないが半数弱、一方、そう思う、ある程度になったら持とうと思うを合わせると2割弱となっている。その他の内訳は免許を持っていないが3票ある

【「おかやま愛カード」の所持意向】

有効回答票数:17

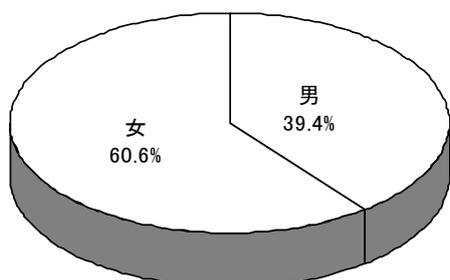


その他の内訳
交通事情による。実家は不便
免許がない (3票)
よく分からない (2票)

10) 個人属性

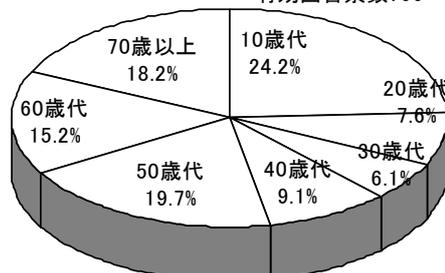
【性別】

有効回答票数:66



【年齢】

有効回答票数:66



#### 4. 地域の現状と課題の整理

##### (1) 井原市のバスに係る現状の整理

地域特性
<p><b>&lt;人口・世帯&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・井原市では、人口減少とともに少子高齢化が進展している。</li><li>・一方、世帯数は増加し、核家族が増加するなかで、高齢者のみの世帯や単身高齢者世帯の割合が高まっている。</li><li>・人口は市域南部に集積し、北東部、北西部では分散傾向にある。またこの地域では高齢化率も高くなっている。</li></ul> <p><b>&lt;施設配置&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・主要施設は、市域南部に公共施設、病院、商業施設が集積しており、北西部や北東部では、旧役場である支所周辺に集積が見られる。</li></ul> <p><b>&lt;将来の運転免許保有率&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・将来においては、高齢者の免許保有率が高まり、非免許保有者は大きく減少することが予測される。</li><li>・このことは公共交通を支える層が減少するとともに、「高齢者＝公共交通利用者」という考えが成り立たなくなることを示しており、公共交通を取り巻く環境が一層厳しさを増すものと考えられる。</li></ul> <p><b>&lt;通勤・通学流動&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・井原市から福山市への流動が多いものの、通勤・通学での公共交通利用割合は低く、自動車が主となっている。</li></ul>

上位計画（井原市第6次総合計画）
<p><b>&lt;めざすまちの姿&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・鉄道やバス路線が充実し、社会経済活動が活発化している。</li><li>・市民が「自分たちの鉄道・バス」という意識を持ち、積極的に公共交通機関を利用している。</li></ul> <p><b>&lt;施策展開の方向&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・利用者の動向・要望を把握しながら、市民ニーズにあった循環ルートの設定について柔軟な対応を図る。</li></ul>

交通特性
<p><b>&lt;公共交通網&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・井原駅及び井原バスセンターを中心とした公共交通体系となっている。一方、旧町にあたる市の北部では、バス路線またはバス停から離れている公共交通空白地域が点在している。</li></ul> <p><b>&lt;井原鉄道&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・井原鉄道は、ある程度の運行本数は確保されているものの、利用者は減少傾向にある。</li><li>・いずえ駅を除き、バスとの連絡は行われており、井原駅では早朝便、夜間便を除いて、バスとの連絡が可能である。子守町の里高屋駅、早雲の里荏原駅については、限られた連絡ではあるが、一定の時間間隔において設定されており、ある程度の対応は図られている。</li></ul> <p><b>&lt;バス網&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・井原バスセンターと井原駅を結ぶ区間にバス路線が集中する。</li><li>・特に市の北部では利用者が少ないにも関わらず、運行本数が多い系統もあり、需要と供給のアンバランスが生じている路線、区間が見られる。</li><li>・民間事業者のバス路線と、井原市が運行する井原あいあいバスが一部競合しており、運賃体系が異なっている。</li><li>・井原バスセンターでの乗降客は、井原高校の生徒の利用が多く、井原バスセンターでバスを降りて、徒歩又は自転車で井原高校まで通学している。</li></ul> <p><b>&lt;行政からの支援&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・井原市は公共交通を維持するために毎年1億円強の予算を補助しており、市民1人当たりで見るとバスでは2,580円となっている。</li><li>・路線別にみると、利用の少ない路線があり、利用者1人当たり2千円を超える補助をしている路線もある。 (井原市の平均：利用者1人当たり約1千円)</li></ul>

## アンケート調査

### <世帯アンケート調査>

- ・バス停までの5分以内（概ね200m以内）が全体の約6割となっている。
- ・ほとんどの世帯で自動車を保有しており、さらに2台以上を保有する世帯は7割強、自動車の普及が一層進んでいる。

### <個人アンケート調査>

#### ○交通行動

- ・通学は7時台、通院は8時台、買い物は10時台に自宅を出発する割合が最も多い。通院、買い物は通勤に比べ比較的分散している。
- ・目的地から自宅へ戻る時刻は、通勤・通学が17、18時台、買い物では10時台、通院では11時台。買い物、通院では、午前中に目的をすませ、午前中に帰宅する方が多いと想定される。
- ・外出の際の交通手段のうち、鉄道やバスの割合は通勤・通学で6%強、買い物では4%弱、通院では8%強となっている。
- ・通院している病院は、井原市内が多く、市外の病院へも約18%を占める。

#### ○バスに対する意識

- ・バスに週1回以上乗る方はわずかに2%強で、ほとんど乗らないという方が9割を占める。
- ・バスを利用する理由は、バス停が近いという回答のほか、バス以外に手段がないという回答が多く、バスが交通弱者にとって、必要なものであることを示している。
- ・バスのサービス水準では、運行本数や行ける施設が限られるなど、ネットワークに対する満足度が低く、バス停間隔、始発時刻等では満足度が高くなっている。
- ・将来の移動に対する不安を持っている方は7割強で、バスが廃止された場合の移動について、外出を控える、自転車・徒歩圏内に留めるといった生活の質の低下を考えている方も合わせて1/4程度となっている。
- ・バスサービスのレベルと補助額との関係では、補助額が増えない範囲でサービス水準を望む意見が最も多くなっているものの、市の補助額の許容範囲としては現状よりも多く投入してもよいという方が3割強となっている。
- ・バスの維持のために積極的にバスを利用しようという方と、そう思わない方との割合がほぼ同じである。またバスの維持に協力できることはない、バスの利用を呼びかけるという割合が高く、バスの維持に対する積極的な意識が十分でないと考えられる。

#### ○井原あいあいバス

- ・井原あいあいバスを利用したことがあるという方はわずかに15.1%で、利用頻度も年に数回という方が56.5%に留まる。
- ・運賃については、今よりも収入確保できる運賃として、具体的には現在の倍の200円以上でも良いという意見が6割程度となっている。

#### ○所有する自動車の使い方について

- ・自分専用の自動車を持っているという方が85.8%で、回答者の年齢構成から考えると、運転免許を持っている方では、ほぼ1人1台に近い形で自動車を所有しており、マイカーへの依存が高いことが伺える。

#### ○家族の送迎依頼の可能性

- ・家族に送迎を依頼できるかという設問では、ほとんど頼めない、頼める人がいないという方が合わせて21.9%で、この方がたにとっては、公共交通が生活の重要な役割を担っていると考えられる。

### <利用者聞き取り調査>

- ・利用者聞き取り調査の対象路線は、福山市、笠岡市、高梁市を結ぶ路線で、特に井原―福山線、井原―笠岡線では、通勤・通学、特に高校生の利用が多く、利用者の利用頻度も高いことから市内の路線とは異なる役割・性格を担っていると考えられる。
- ・「おかやま愛カード」の認知度は3割程度で、その所持意向も低い傾向にある。

(2) バスに係る現状と問題点・課題

現状と問題点	課題
<p>&lt;地域特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化の進展とマイカー所有の高まり、将来的には高齢者の運転免許保有率の上昇等により、バス利用者の減少が危惧される。</li> <li>・市北部地域では、少子高齢化が進展している一方で、公共交通空白地域も多く残っており、今後、バス路線の休止、または廃止が進めば、交通弱者と言われる方々の生活に一層影響を与えることが予想される。</li> </ul> <p>&lt;上位計画&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・めざすまちの姿について、市民が「自分たちの鉄道・バス」という意識を持ち、積極的に公共交通機関を利用していることを目指しているが、アンケート調査からも市民のバスに対する意識醸成が不可欠となっている。</li> <li>・成果目標（H24 目標値）に対して、井原あいあいバス年間利用者数：48,000 人であるが、現状では、46,517 人となっており、利用者の伸び悩みが問題となっている。</li> </ul> <p>○施策展開の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の動向・要望を把握しながら、市民ニーズにあった循環ルートの設定について柔軟な対応を図ることとしており、今まで以上の市民ニーズの把握が重要である。</li> </ul> <p>&lt;交通特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者減⇒減便・休廃止による利便性の低下⇒さらなる利用者減という負のスパイラルに陥っている路線、区間が見られる。</li> <li>・利用者が集中する便や、バス系統が集中している区間がみられる一方で、市北部では利用者が少ないにも関わらず運行回数の多い路線・区間があるなど需要と供給のミスマッチが生じている。</li> <li>・財政状況が厳しい中、事業者への運行補助が、県、市の負担を大きくしている。</li> </ul> <p>&lt;アンケート調査&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用者は限られており、バスの利用がほとんどない方が多い。さらにバスがどのように運行されているか等の情報がその方々に十分伝わっていない。</li> <li>・バスを利用している方にとって、減便や休廃止は生活に与える影響が大きい。</li> <li>・井原あいあいバスでは現在の運賃以上に支払ってもよいという意見も多い。</li> <li>・市民の関心は高いもののバスの維持のためへの協力は消極的な姿勢が目立つ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の状況を踏まえた少子高齢化に対応した公共交通体系の確立が必要である。</li> <li>・生活に不可欠な交通を支援し、利便性に配慮しながらも、持続性のある公共交通の確立が必要である。</li> <li>・公共交通の利便性を向上させ、市民が利用しやすい公共交通体系の確立が必要である。</li> <li>・公共交通を取り巻く環境や将来の動向等について、紹介し、理解・協力が得るための市民の意識の醸成が必要である。</li> <li>・定期的調査や、各施策導入時において利用者のニーズや意見を把握する仕組みづくりが必要である。</li> <li>・利用者のニーズや地域の特性に応じて、効果的、効率的な交通体系の確立が必要である。</li> <li>・沿線地域からの利用特性に応じた公共交通体系の再構築が必要である。</li> <li>・赤字削減に向けて、行政、事業者、利用者（市民）が協働してバスを維持する仕組みづくりが必要である。</li> <li>・公共交通を利用しやすくするため、わかりやすい交通体系の確立が必要である。</li> <li>・安心して生活が営むために必要なサービスを確保、提供する交通体系の確立が必要である。</li> <li>・ある程度の補助は必要であるが、提供するサービスに応じた適正な運賃体系が必要である。</li> <li>・公共交通を取り巻く環境や将来の動向等について、紹介し、理解・協力が得るための市民の意識の醸成が必要である。</li> </ul>

### (3) 公共交通整備の基本的考え方

#### ● 地域・社会動向

利用動向: 幼年人口の減少、免許を保有している高齢者の増加



公共交通利用増は想定困難

#### ● 施設配置動向

旧井原町の市街地+旧芳井町・旧美星町の役場周辺



旧町間移動と旧町内移動との連携

#### ● 通勤・通学流動

通勤・通学流動の交通手段をなるべく鉄道、乗合バスは整備済

#### <アンケート調査>

- ・買物・通勤でも低い公共交通利用率
- ・交通弱者の利便性との不整合
- ・将来（高齢化に伴う）における移動に対する不安がある。

#### <公共交通網構成>

- ・井原駅・井原 BS を中心とした放射状の構成
- ・利用と整合しない路線の存在とサービスとのアンバランス
- ・乗合バスとあいあいバスの競合区間

#### <基本的な考え方>

- ① 現在の公共交通網の見直し（廃止等を含めた効率化） ⇨ 利用地区・施設ペアの検証  
利用時間帯  
利用者と提供サービス運行ルートとの検証
- ② 競合を排除し、相互採算性の悪化を避ける ⇨ 適性ルート
- ③ 幹線と支線との効率的連携 ⇨ 鉄道・乗合バス運行サービスとの連携
- ④ 場合によっては新しい運行形態の導入（地区別・路線別）
- ⑤ 公共交通利用意識の醸成

#### (4) 公共交通体系のあり方・方向性

以上の分析・調査結果から、以下のような公共交通体系のあり方・方向性を提案する。

井原市の公共交通の位置づけ：誰もが自立した生活を送ることができる「生活交通」として位置づけます。

今後の方向性：暮らしに身近で、わかりやすく利用しやすい公共交通をみんなで育て守り、未来に残します。

計画の期間：中長期的な視野を入れるため5年間とし、当初3年間において、具体的な事業を実証的に実施します。

具体的な施策の方向性は以下のとおり。

##### ● 幹線と支線を明確にし、効果的・効率的運行体系の構築

鉄道、バスを含め、隣接する市町とを結ぶ広域的な役割、交通結節点相互や旧町の中心で生活拠点である支所等と市中心部の主要施設や主要な交通結節点等を結び、市の骨格を形成する役割等を担う路線を**幹線**と位置づけ、これを補完し、地区内の主要施設や集落と支所や集約と結ぶ役割等を担う路線を**支線**、その他、集落と幹線、支線等への連絡や主要な生活関連施設との連絡を担う**フィーダー交通**とを明確に区分する。

これにより交通体系のわかりやすさを向上させる。

またそれぞれの機能、役割、利用者のニーズに応じた運行本数や運行ダイヤを設定し、効果的・効率的な運行体系の構築を図る。

交通結節点で発生する乗り継ぎや待ち時間を低減する支援策の検討・導入を図る。

##### ● 適正な運賃への是正

受益者負担の考えから、提供するサービスに見合った必要以上に行政に依存しない適切な運賃体系とする。

##### ● 公共交通に対する安心感と利便性を高める情報提供の推進

バス運行体系の複雑さを改善し、安心して乗り換えることができる、また目的地に行くことができるわかりやすい情報提供を推進する（家庭への提供、バス停での提供、交通結節点での提供）

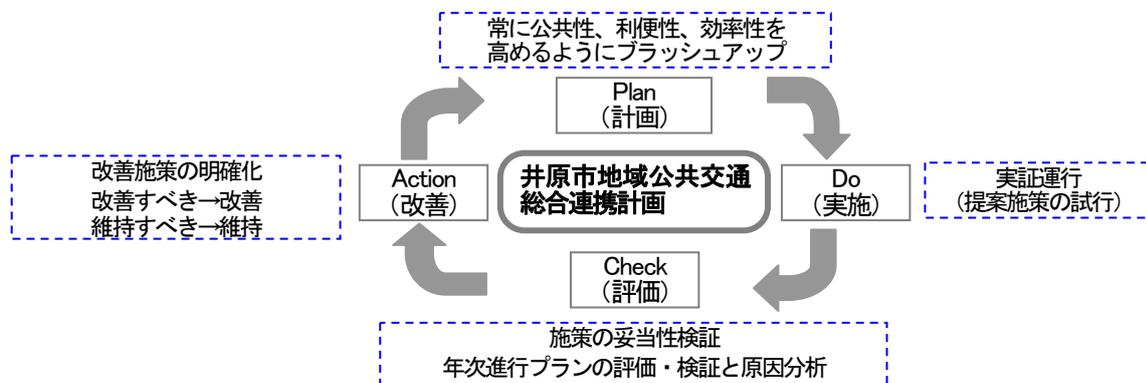
##### ● 住民と協働する公共交通体系の維持

公共交通を取り巻く状況を市民に理解していただき、「自分たちのバス」という意識を高めるため、市民への啓発活動を定期的、効果的に実施する。

積極的に利用していただいて、「乗って残すバス路線」への理解と啓発を行うとともに、公共交通を利用しない市民に対しても、公共交通が存続することの意味を理解していただき、その維持や利便性・快適性の向上に携わることのできる仕組みづくりを検討、実施する（例 バスのサポート制度）。

##### ● PDCA サイクルに基づく計画のスパイラルアップ

各年度に実施する評価、検証をもとに改善すべきは改善し、継続すべきは継続させ計画のスパイラルアップを行う。



▲ PDCA サイクルの概念図

○公共交通体系のイメージ

