

# 井原市地域公共交通計画

---

～誰もが自立し、住み慣れた地域で暮らすための公共交通を構築し、未来に残す～



令和3年2月策定  
(令和6年3月一部改定)

---

井原市



# 目次

I.	はじめに	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画の区域	2
4	計画の期間	2
II.	地域の現状	3
1	位置・地勢	3
2	人口	4
3	移動の目的地となる施設の分布	6
4	自動車と運転免許の保有状況	7
III.	上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	8
1	上位計画	8
2	その他の関連計画	11
IV.	公共交通ネットワークの現状	12
1	公共交通の整備状況	12
2	公共交通以外の移動手段の状況	17
3	公共交通の利用状況と市の支出額	18
4	運行見直し基準に基づく公共交通の検証状況	19
5	公共交通に対する地域住民のニーズ	24
6	公共交通ネットワークの現状を踏まえた課題	29
V.	井原市地域公共交通網形成計画（前計画）の検証	30
1	網形成計画の概要	30
2	網形成計画における数値指標の検証	31
3	網形成計画策定時における課題の現状	34
4	網形成計画の検証を踏まえた課題の整理	37
VI.	公共交通の役割と課題の整理	38
1	公共交通の役割	38
2	課題の整理	38
VII.	井原市地域公共交通計画の基本的な方針と目標及び数値指標	39
1	計画の基本理念・基本方針	39
2	市として目指すサービス水準	44
3	計画の目標及び数値指標	44
VIII.	目標達成のために行う事業及びその実施主体	46
IX.	計画の達成状況の評価	59
1	計画の推進体制	59
2	PDCA サイクルによる評価・検証	59
3	モニタリングの方法	60
4	ロードマップに基づいたPDCAの運用	61
5	事業スケジュール	62



# 1. はじめに

## 1 計画策定の趣旨

井原市は、人口 39,382 人（令和 2 年 10 月末時点）で、県の西南部に位置し、西は広島県に接している。地域の面積は 243.54 平方キロメートルで、地形的には、井原市街地を除いてほとんどが山々に囲まれた農山村である。平成 17 年 3 月には、生活・経済・交通圏等で密接な結びつきのあった、井原市、後月郡芳井町及び小田郡美星町の 1 市 2 町が合併し、現在の「井原市」が誕生した。

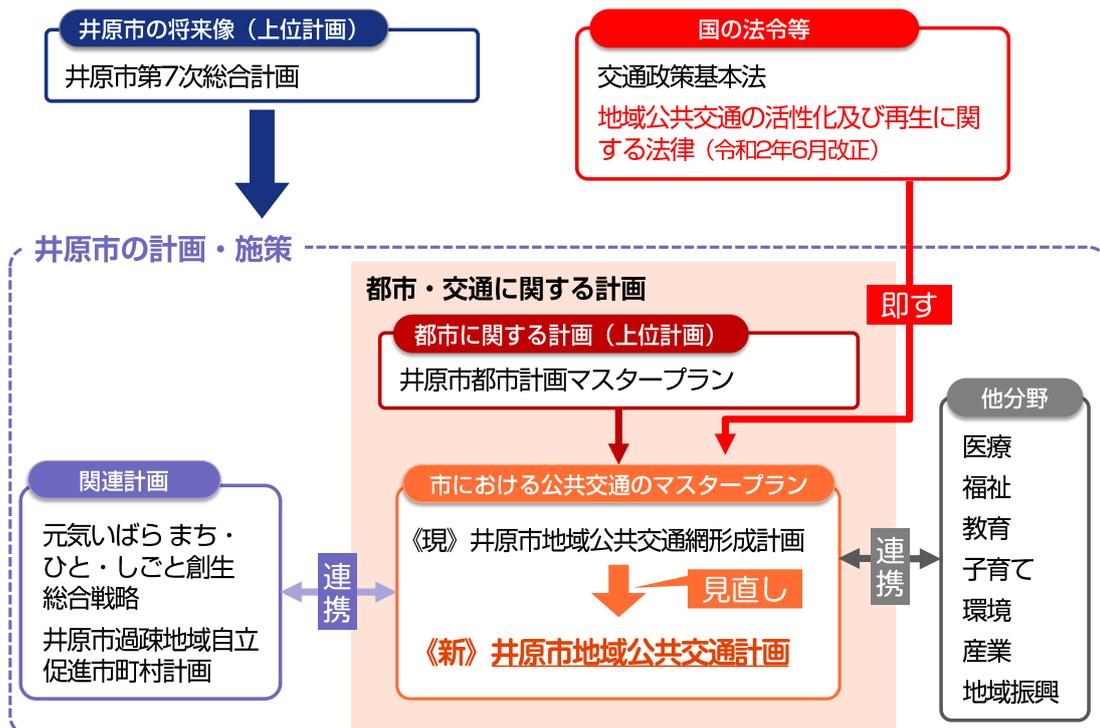
井原市の公共交通は、鉄道井原線、民間路線バス、井原あいあいバス、芳井・美星地区のスクールバスの一般混乗、予約型乗合タクシーがある。これらの公共交通を「みんなで守り・育て・未来に残す」ため、平成 28 年に策定した「井原市地域公共交通網形成計画」に基づき、各種施策を推進してきた。一方で、運行見直し基準に基づく路線・ダイヤの見直しの検討、公共交通でてくてくエリア（バス停等から 400m 以内の地域）の拡大を進めてきたものの、非効率なバス路線や公共交通での移動が難しい地域が存在し、「井原市地域公共交通網形成計画」に掲げる一部の数値目標は、達成が困難な状況にある。

また、人口減少や高齢化が進展していく中、車を自由に使える人とそうではない人の「生活の質」の差が依然として大きく、市の総合計画等でキーワードとなっている「安心」や「いきいき」とした暮らしを実現するためには、この差を縮めていく取組が重要となる。

こうしたことと、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等を踏まえ、地域の交通資源を総動員して生活交通を確保していくことや、市民の「生活の質の向上」を図ることを目的として「井原市地域公共交通計画」を策定するものである。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、平成 28 年 3 月に策定した「井原市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という。）に続く計画であり、「井原市第 7 次総合計画」及び「井原市都市計画マスタープラン」を上位計画として、他の関連計画との整合を図り策定するものである。



図表 1 上位・関連計画との関連

### 3 計画の区域

本計画の区域は、井原市の全域とする。

### 4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度～令和7年度の5年間とする。

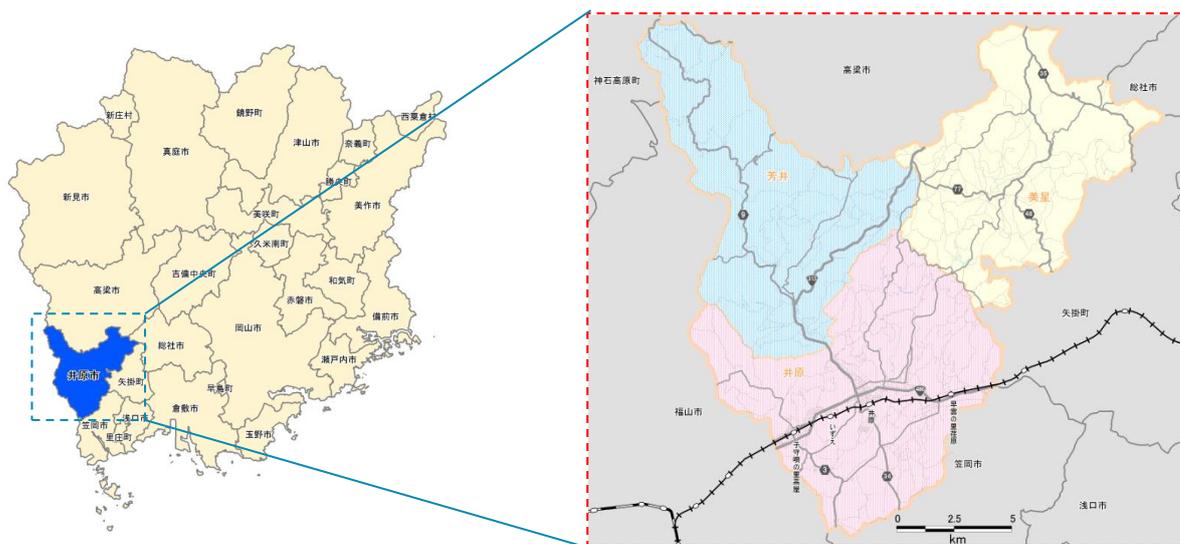


## II. 地域の現状

### 1 位置・地勢

#### (1) 位置

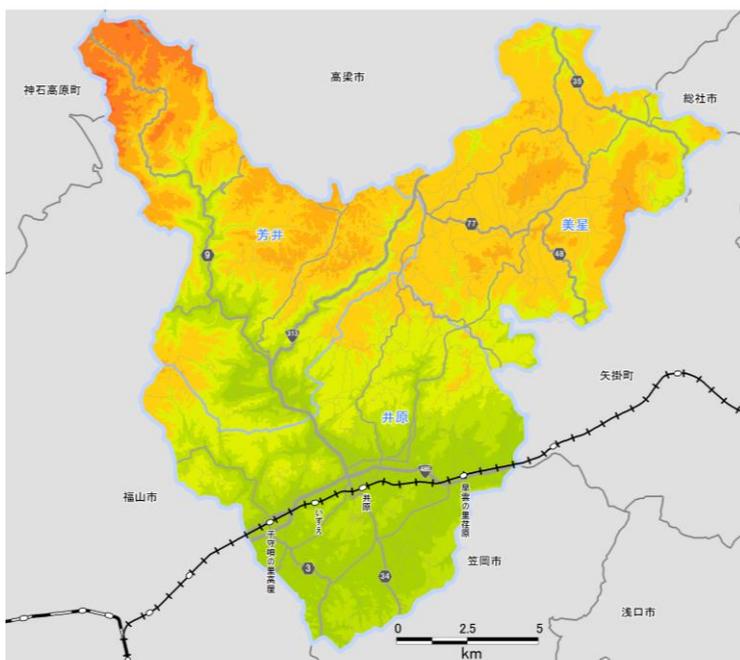
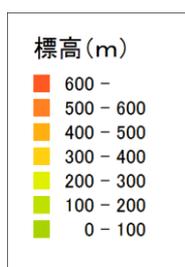
- 岡山県の西南部に位置し、北は高梁市、東は総社市及び矢掛町、南は笠岡市、西は広島県福山市及び神石高原町に接する。
- 平成 17 年に、生活・経済・交通圏で結び付きのあった、井原市、後月郡芳井町及び小田郡美星町の 1 市 2 町が合併し、現在の「井原市」が誕生した。
- 歴史的な背景から岡山県笠岡市、広島県福山市と経済的な結びつきが強く、笠岡市及び福山市等とともに都市圏（備後都市圏）を形成している。



図表 2 位置図

#### (2) 地勢

- 高梁川水系の支流である小田川の流域の平野部を中心に、市街地が形成されている。
- 芳井地区の大部分は丘陵と山林が占めている。
- 井原地区の北部や美星地区には標高 300~500m の丘陵地が広がっている。



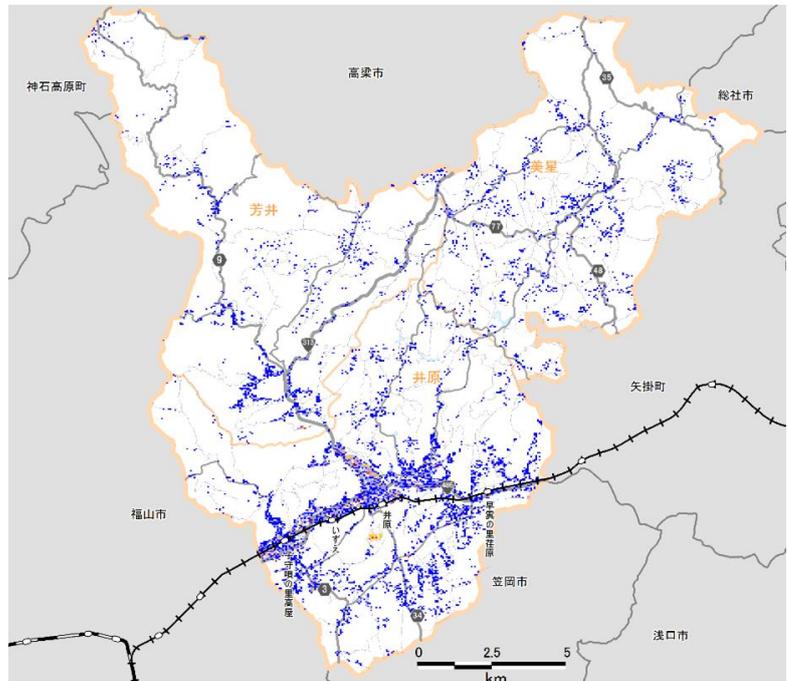
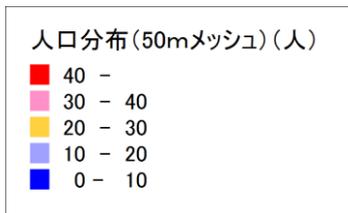
図表 3 標高図

資料：標高メッシュデータ（国土地理院）

## 2 人口

### (1) 人口分布

- 井原地区の中心部に比べて芳井・美星地区の人口密度が低くなっている。
- 芳井地区では主に谷筋や主要道路沿いに集落が形成されているのに対して、美星地区は小規模の集落が面的に分散している。

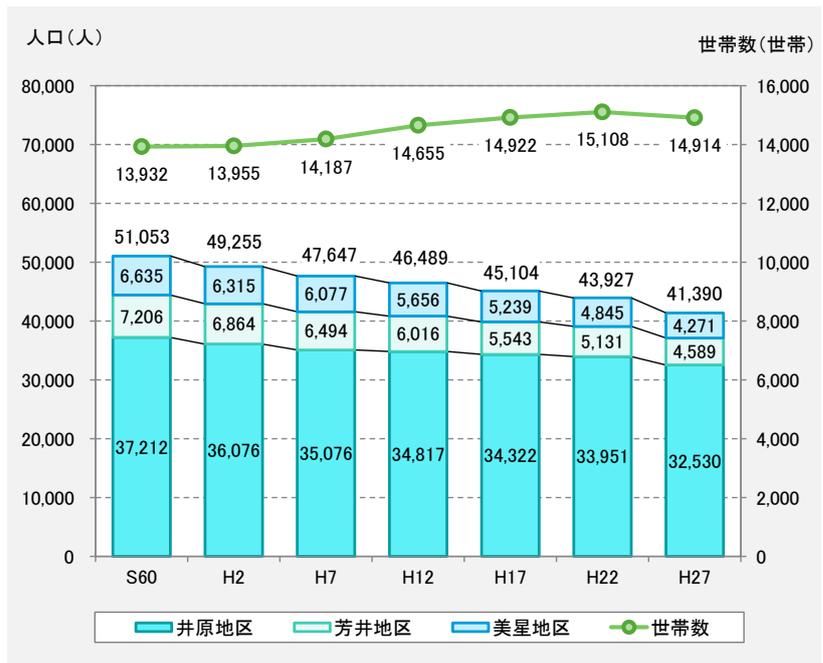


図表 4 人口分布

資料：国勢調査 (H27 年)

### (2) 世帯数と地区別人口の推移

- 国勢調査における人口の推移をみると、昭和 60 年から平成 27 年までの 30 年間に 9,663 人減少している。
- 地区別にみると、井原地区に比べて芳井・美星地区の人口減少率幅が大きい。
- 世帯数はこれまで増加傾向にあったが平成 22 年を境に減少に転じている。
- 平成 27 年国勢調査における人口集中地区人口は 6,182 人で 5 年前の平成 22 年と比べて減少しており、中心市街地においても人口減少がみられる。



(単位：人)

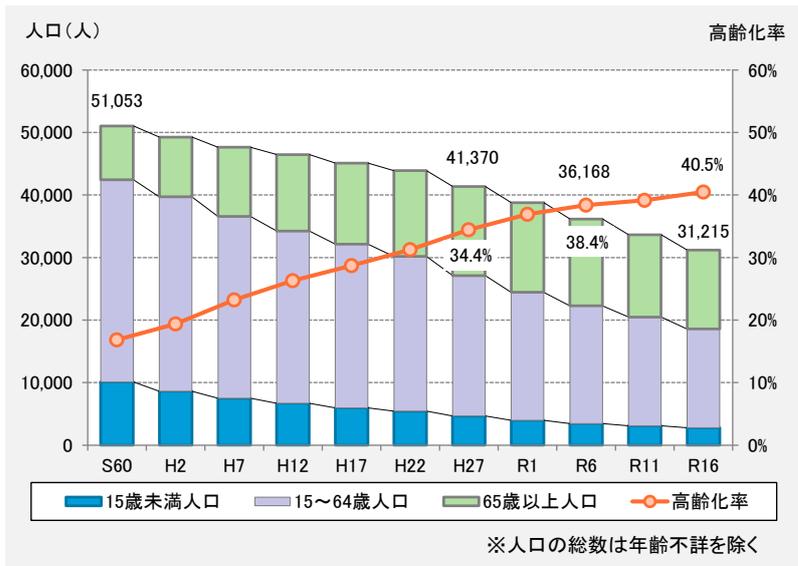
	H22	H27	増減	増減率
井原地区	33,951	32,530	▲1,421	▲4.2%
芳井地区	5,131	4,589	▲542	▲10.6%
美星地区	4,845	4,271	▲574	▲11.8%
計	43,927	41,390	▲2,537	▲5.8%
人口集中地区人口	6,566	6,182	▲384	▲5.8%

図表 5 世帯数と地区別人口の推移

資料：国勢調査 (各年)

### (3) 年齢三区分別人口と高齢化率の推移

- 年齢三区分別人口の推移をみると、15歳未満人口（年少人口）と15～64歳人口（生産年齢人口）が減少する一方で、65歳人口（老年人口）が増加しており、少子高齢化が進行している。
- 平成27年の高齢化率は34.4%であるが、令和6年には38.4%、令和16年には40.5%まで上昇すると見込まれる。

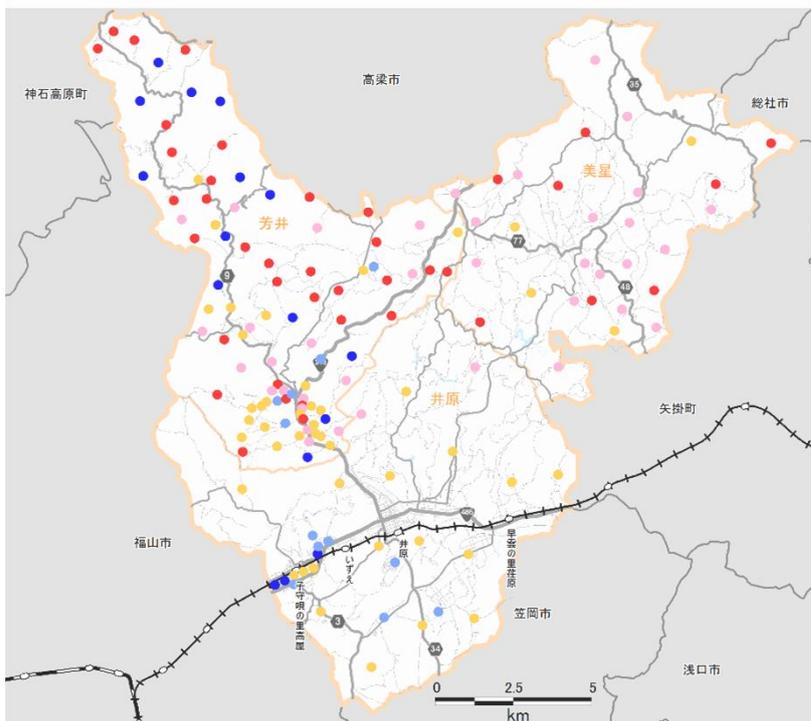


図表6 年齢三区分別人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査（H27年まで）、国立社会保障・人口問題研究所（R1年以降）

### (4) 集落別の高齢化率

- 平成27年国勢調査における小地域別（集落別）の高齢化率をみると、井原地区に比べて芳井・美星地区の高齢化率が高くなっている。



図表7 集落別の高齢化率

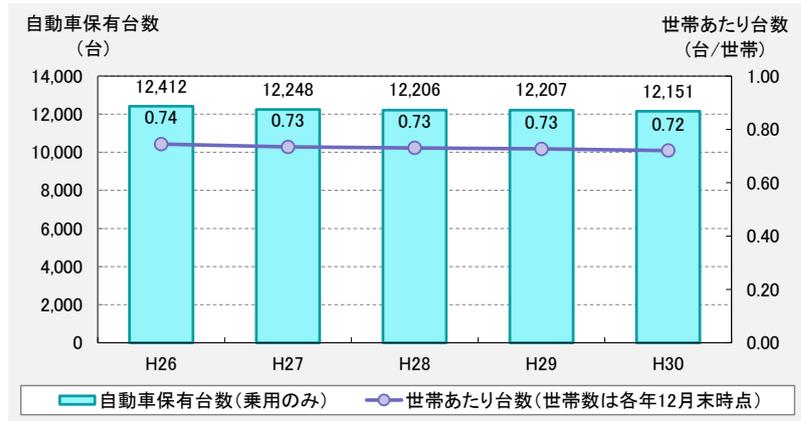
資料：国勢調査（H27年）



## 4 自動車と運転免許の保有状況

### (1) 自動車保有台数

- 自動車の保有台数は人口の減少に合わせて緩やかに減少傾向にある。
- 世帯当たりの自動車保有台数はほぼ横ばいで、平成30年時点では1世帯あたり0.72台、自動車を保有している。

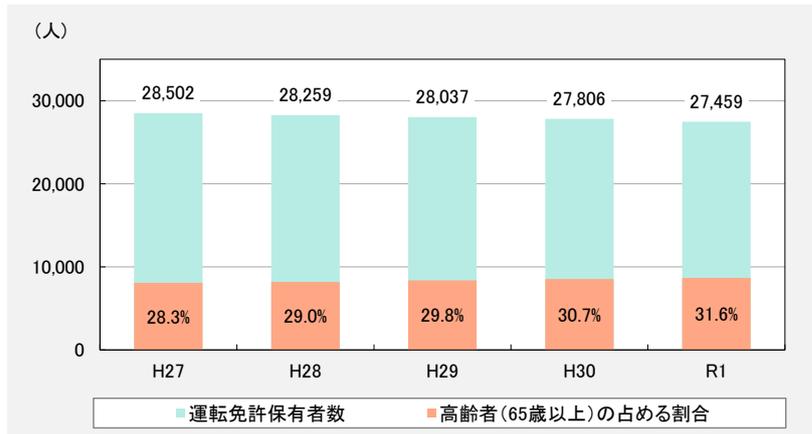


図表 10 自動車保有台数

資料：岡山県・県統計年報（各年）

### (2) 運転免許保有者数と高齢者の占める割合

- 運転免許保有者数は人口の減少に伴い減少傾向にある。
- 一方で、運転免許保有者に占める高齢者(65歳以上)の割合が高まっており、令和元年には運転免許保有者のおよそ3割を高齢者が占めている。

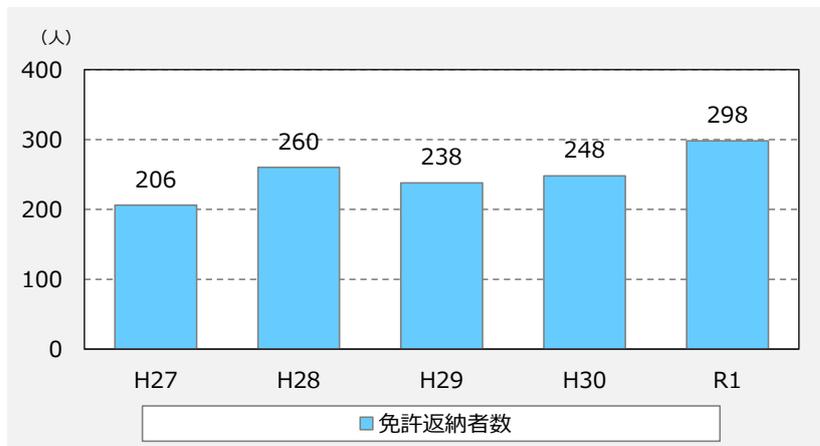


図表 11 運転免許保有者数と高齢者の占める割合

資料：岡山県警察より提供

### (3) 運転免許返納者数

- 運転免許返納者数は近年増加傾向にあり、令和元年はおよそ300人が運転免許証を返納している。



図表 12 運転免許返納者数

資料：岡山県警察より提供

### III. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

#### 1 上位計画

##### (1) 井原市第7次総合計画（前期基本計画）

【策定主体】 井原市

【策定年月】 平成30年3月

##### ① 計画の基本構想

市政における全ての施策の基本となる「井原市第7次総合計画（前期基本計画）」では、『輝くひと 未来創造都市 いばら』を基本理念として掲げ、4つの視点から成る市の将来像を実現するため、これまでのまちづくりの成果等を踏まえながら、政策分野ごとに基本目標を設定している。

基本理念	輝くひと 未来創造都市 いばら
市の将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 安全・安心・健康・便利なくらしができています（くらしの視点）</li> <li>② 故郷を愛し、やさしい人が育っています（こころの視点）</li> <li>③ 豊かな資源を大切に、創造・発展・発信しています（ゆたかさの視点）</li> <li>④ みんなでまちをつくっています（すいしんの視点）</li> </ul>
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 伝統、文化が引き継がれ、郷土を愛する人が育まれるまちづくり 【教育・文化】</li> <li>② 地域の宝を生かし、魅力がいっぱいで、活力にあふれるまちづくり 【産業・交流】</li> <li>③ 子育てしやすく、誰もが生きがいを持ち、いきいきと暮らせるまちづくり 【健康・医療・福祉】</li> <li>④ 安全・安心で、美しい自然と調和した、みんなが住みよさを実感できるまちづくり 【環境・防災・防犯・都市基盤】</li> </ul>

図表 13 井原市第7次総合計画における計画の基本構想

##### ② まちづくりにおけるキーワード

市の将来像に挙げられている4つの視点のうち、「くらしの視点」では、「安心」や「いきいき」といった表現が多く記載されており、今後のまちづくりの方向性の中でも重要な視点（キーワード）となっている。

安全・安心・健康・便利なくらしができています（くらしの視点）	<p>※一部抜粋</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>安心して</b>子どもを産み育てられる環境が整い、子どもたちも心身ともに健やかに育っている</li> <li>○ お年寄りが健康で生きがいを持ち、<b>いきいき</b>と暮らしている</li> <li>○ 誰もが安全を実感し<b>安心して</b>日常生活を送っている</li> <li>○ 行きたいところに快適に移動できるまちになっている</li> </ul>
--------------------------------	---

図表 14 井原市第7次総合計画における「くらしの視点」

### ③ 公共交通に関する施策の内容

公共交通に関する施策は、基本目標「安全・安心で、美しい自然と調和した、みんなが住みよさを実感できるまちづくり」において、「公共交通の確保」という項目が掲げられている。

施策展開により、自宅から概ね徒歩圏内で公共交通を利用することができる区域（最寄りの駅又はバス停から半径 400m の範囲、又は予約型乗合タクシーの運行区域）として定めている「公共交通でくたくエリア」を 92%（第 7 次総合計画策定時の平成 28 年時点）から令和 4 年度まで、100%に拡大するという目標が掲げられている。

基本方針	公共交通を、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、暮らしに身近で、分かりやすく利用しやすい公共交通をみんなで守り、育て、未来に残していくため、持続可能かつ効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するとともに、公共交通利用への市民意識の醸成を図り、地域と協働して公共交通の維持に努めます。	
めざすまちの姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ いつまでも私たちのまちに、公共交通が走っており、市民誰もが公共交通を使って日常生活を行うことができます。</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ます。</li> </ul>	
主な施策	鉄道井原線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、利用促進を図ります。</li> <li>○ 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。</li> </ul>
	バス路線等の利便性向上と利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 井原あいあいバスや民間路線バス、予約型乗合タクシーについては、利用実態や利用者の動向・要望等を把握しながら、利用者のニーズにあった効果的・効率的な運行体系の構築を図ります。</li> <li>○ 乗合バス運行の拠点となる「井原バスセンター」については、引き続き、指定管理者制度により、適正な管理運営に努めます。</li> <li>○ 各種の啓発活動の展開により、公共交通利用への市民意識の醸成を図り、利用促進に努めます。</li> </ul>

図表 15 公共交通に関する施策の内容

## (2) 井原市都市計画マスタープラン

【策定主体】 井原市

【策定年月】 平成 29 年 12 月

### ① 都市づくりの基本理念と目標

「井原市都市計画マスタープラン」は、都市計画区域に指定されている井原市の中心市部だけでなく、全市的な都市づくりの基本理念及び方針を定めたものである。なお、将来都市像及び都市づくりの目標として、次の事項が掲げられている。

将来都市像	活力と豊かさを実感できる都市 いばら
都市づくりの基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>① にぎわいと活力のある都市</li> <li>② 安心・安全で暮らしやすい都市</li> <li>③ 誰もが生きがいをもって健康に暮らせる都市</li> <li>④ 環境にやさしい都市</li> <li>⑤ 市民協働の都市</li> </ul>

図表 16 将来都市像と都市づくりの基本目標

### ② 将来都市構造、主要な施設の配置の方針

都市づくりの基本理念及び方針に基づく将来都市構造と主要な施設の配置方針のうち、公共交通ネットワークと整合を図っていくことが都市整備の方針の1つとして示されている。

	都市計画区域
	国土連携軸
	広域連携軸
	地域連携軸
	井原鉄道井原線
	河川
	都市拠点
	生活拠点
	コミュニティ拠点
	産業拠点
	観光交流拠点
	健康交流拠点



図表 17 将来の都市構造図

拠点	<p>都市拠点、生活拠点、コミュニティ拠点：必要な都市機能や生活利便施設等が集約した地区</p> <p>産業拠点、観光交流拠点、健康交流拠点：地域の特性を活かした地区</p>
軸	拠点と拠点、拠点と近接都市との連携を示した交通軸
将来の都市構造形成の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 井原地域の中心部における都市機能の集約化</li> <li>○ 井原地域における居住地域のコンパクト化</li> <li>○ 生活拠点への生活利便施設の集約化</li> <li>○ 公共交通による拠点間ネットワーク</li> </ul>

図表 18 拠点及び軸の考え方と、将来の都市構造形成の方針

## 2 その他の関連計画

その他の関連計画において示されている公共交通の役割・位置づけと、公共交通に関する施策・事業の概要は次のとおり。

計画の名称 及び策定年月	公共交通の役割・位置づけ等	公共交通に関する施策・事業
元気いばら まち・ひと・しごと創生 総合戦略 (平成 28 年 2 月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通を、誰もが自立した生活を送ることができる「生活交通」として位置づける</li> <li>○ 持続可能かつ効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するとともに、公共交通利用への市民意識の醸成を図り、地域と協働して公共交通の維持に努める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道井原線の利用促進</li> <li>○ 地方バス路線の維持</li> <li>○ 井原あいあいバス（スクールバスを含む）の運行</li> <li>○ 予約型乗合タクシーの運行 (ほか、「まちの拠点整備」として、「井原駅前通り賑わい創出事業補助金」が掲げられている)</li> </ul>
井原市過疎地域 自立促進市町村計画 (平成 28 年 3 月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域住民のニーズや利用状況を調査し、効率的かつ持続可能な運行等の検討を行い、総合的な交通体系を確立することが急務</li> <li>○ 生活圏拡大に伴う通勤、通学の足の確保や観光での広域からの集客を図るため、路線バス等と鉄道井原線との連携強化が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 総合的な交通体系の確立</li> <li>○ 路線バスの利用促進</li> <li>○ 鉄道井原線の利用促進</li> </ul>
井原市障害者福祉計画・ 井原市障害福祉計画 (平成 30 年 3 月)	<p>障がいのある人が自ら選択し、行動できる環境をつくるため交通・移動手段の確保・充実に努める</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 福祉タクシー・バス助成等活動の範囲が広がるような助成</li> <li>○ 福祉有償運送事業に対する支援</li> </ul>
井原市環境基本計画 (平成 28 年 3 月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市民一人ひとりの意識改革を促し、環境負荷の少ない循環型社会の形成を目指す</li> <li>○ 高齢者や障がい者等に配慮した環境整備等、すべての市民が安全安心で快適に暮らせるよう施策を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自動車排出ガス対策としての公共交通機関の利用促進</li> <li>○ 自転車の利用促進、交通渋滞の改善</li> <li>○ エコドライブの推進、低公害車の普及等による環境に配慮した自動車の利用</li> <li>○ 安全な交通環境の確保</li> <li>○ 公共交通機関の利便性向上</li> </ul>

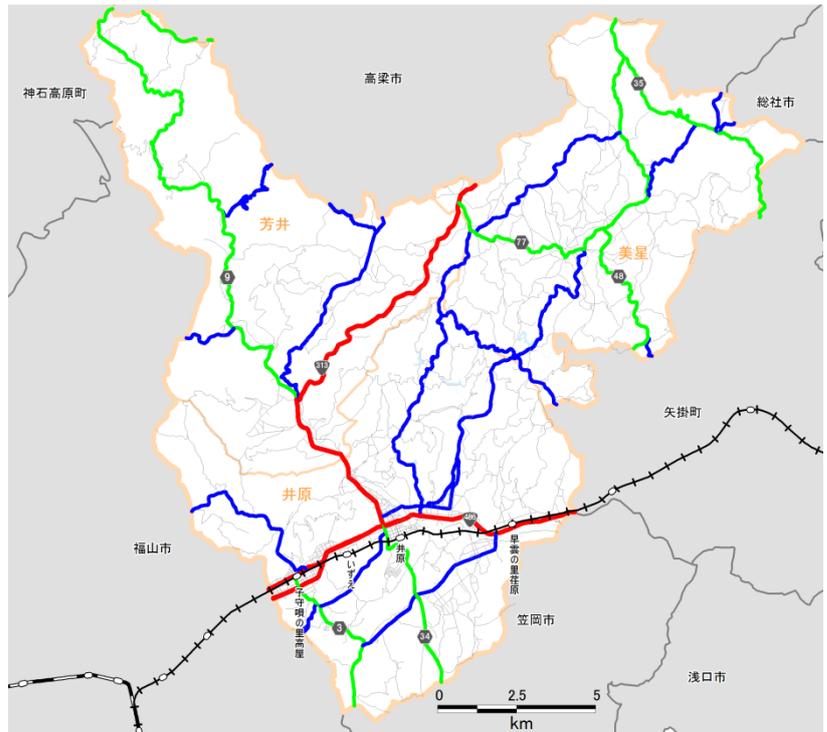
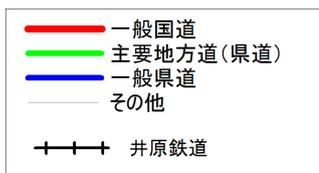
図表 19 その他の関連計画の概要

# IV. 公共交通ネットワークの現状

## 1 公共交通の整備状況

### (1) 道路網と鉄道網

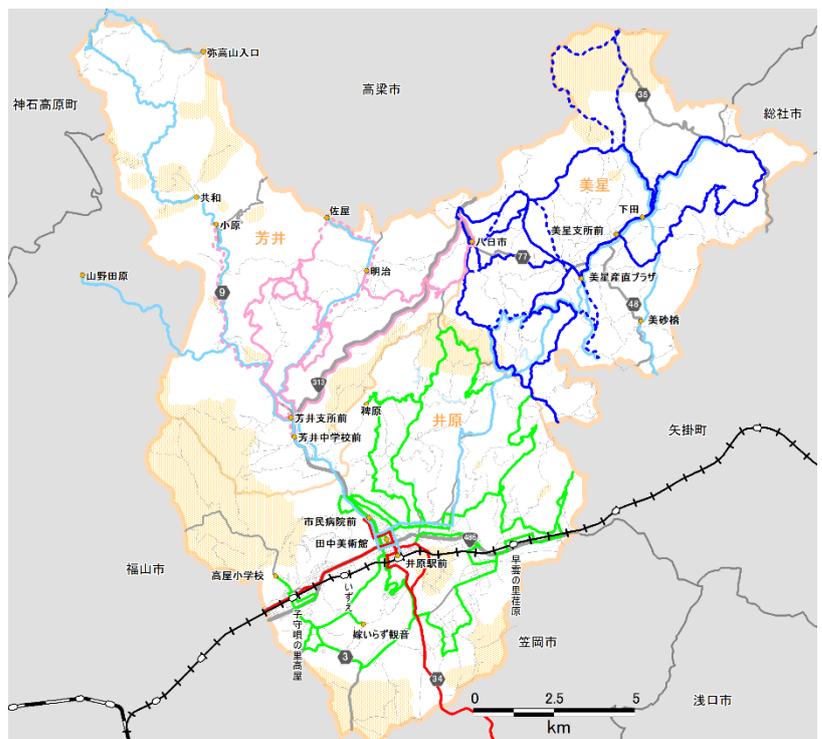
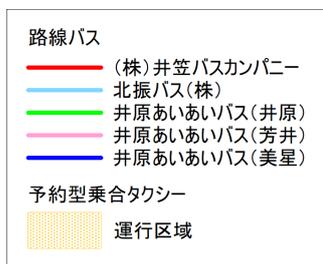
- 南北軸として国道 313 号、県道井原福山港線・笠岡井原線・笠岡美星線・芳井油木線等、東西軸として国道 486 号等により、基幹となる道路網が形成されている。
- 県道笠岡井原線は、笠岡市内の笠岡インターチェンジで山陽自動車道に接続している。
- 総社市と福山市を結ぶ鉄道井原線が東西に走り、東は JR 伯備線と吉備線に、西は JR 福塩線に接続している。



図表 20 道路網と鉄道網

### (2) 公共交通網

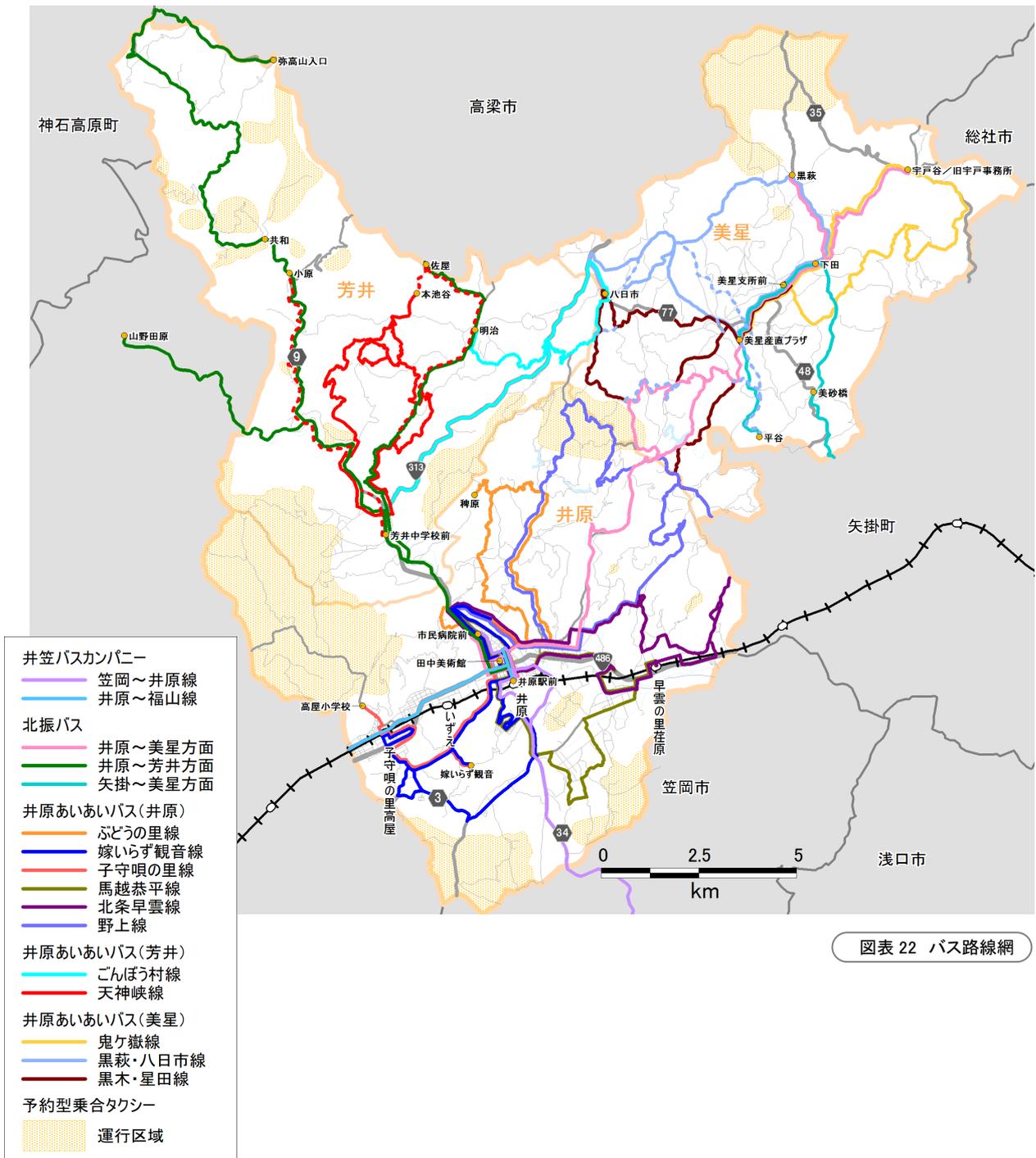
- 民間路線バスは、事業者 2 社（井笠バスカンパニー、北振バス）の路線が市内で運行している。
- 市内の各地区では井原あいあいバスが運行しており、井原地区では医療機関や買い物先、公共施設、観光施設を結ぶ循環バス、芳井・美星地区ではスクールバスを兼ねた循環バスの役割を担っている。
- バスや鉄道の利用が困難な地域と各地区の中心部を結ぶ形で予約型乗合タクシーが運行している。



図表 21 公共交通網

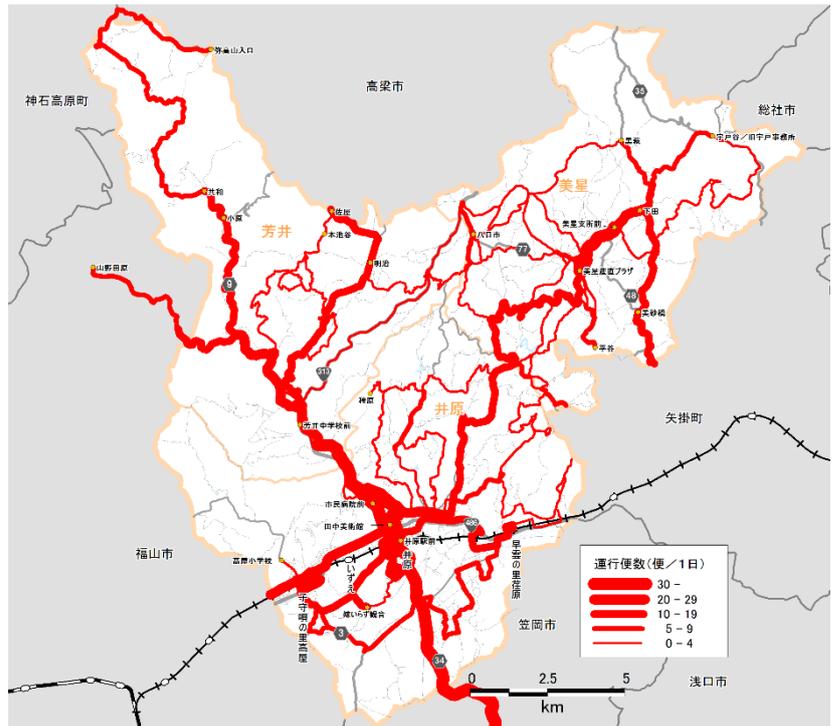
### (3) バス路線網

- 笠岡市及び福山市を結ぶ、広域的なバス路線は井笠バスカンパニーが運行しており、笠岡方面は「井原市民病院」、福山方面は「井原バスセンター」が起点となっている。
- 井原地区の中心部と芳井・美星地区を結ぶ路線や、美星地区の中心部と矢掛町を結ぶ路線は、北振バスが運行している。
- 井原あいあいバスは、主に井原地区の中心部を起終点として循環する6路線と、芳井・美星地区の中心部を起終点として各集落を結ぶ5路線の計11路線が運行している。
- 芳井・美星地区では一般混乗が可能なスクールバスが運行している。



#### (4) バスの運行便数

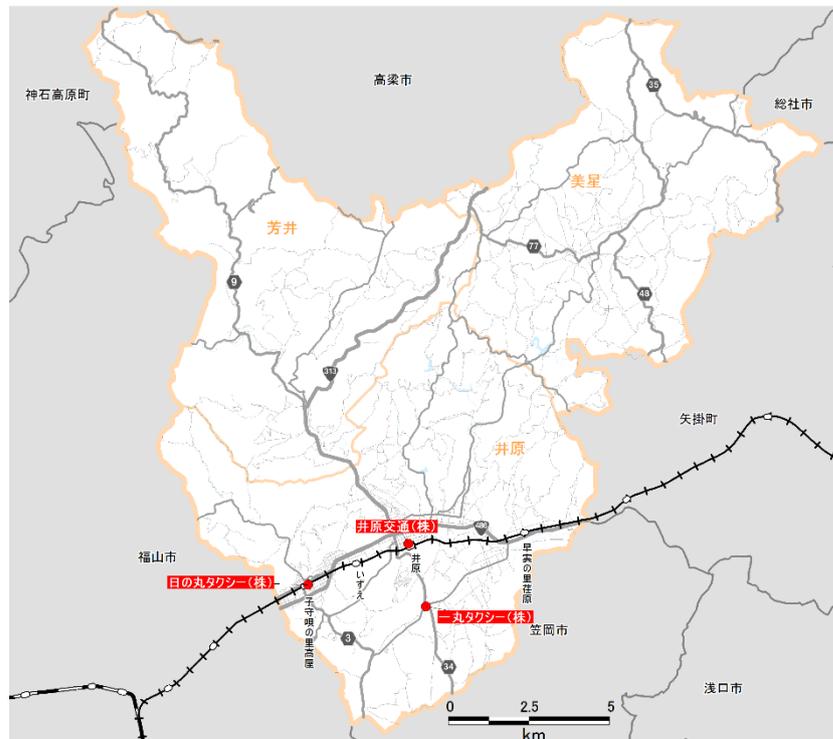
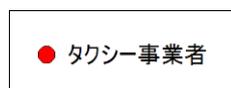
- 運行便数が 30 便/日を超えているのは、井笠バスカンパニーの「笠岡～井原線」だけである。
- 井原地区の中心部と、福山市及び芳井・美星地区の中心部との間を結ぶ路線の運行便数は、10～20 便/日である。
- 井原地区の中心部と縁辺部、芳井・美星地区の中心部と縁辺部を結ぶ路線の運行便数は比較的少なく、運行日が週2日等限られている路線もあり、地域間で差が見られる。



図表 23 バスの運行便数

#### (5) タクシー事業者（一般乗用）の営業所

- 井原市内にタクシー（一般乗用）の営業所を有しているのは 3 社であり、いずれも井原地区に 1 箇所ずつ営業所を置いている。
- 芳井・美星地区には、タクシー（一般乗用）の営業拠点が無い。



図表 24 タクシー(乗用)の営業所

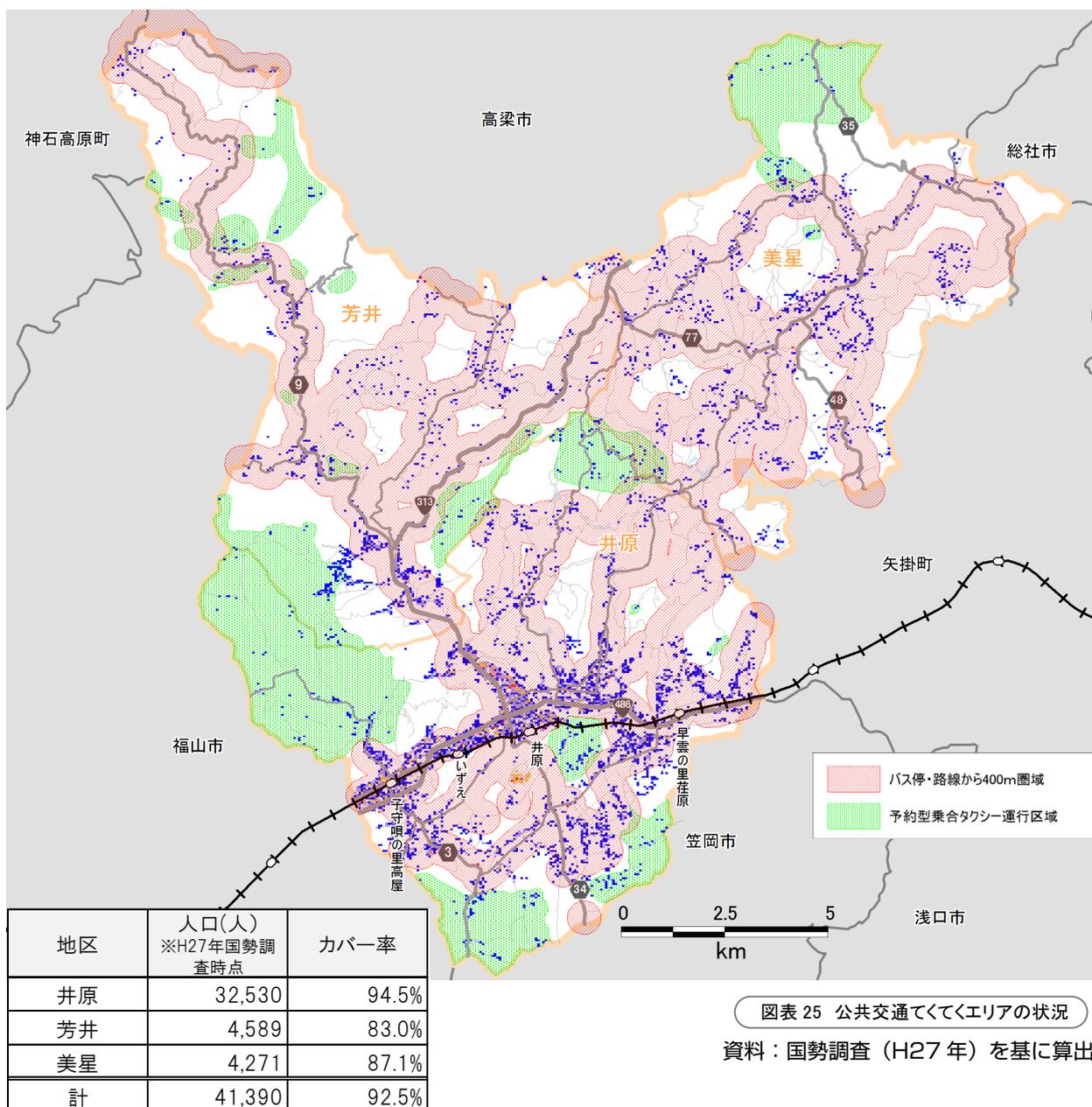
## (6) 公共交通てくてくエリア

- 網形成計画においては、自宅から概ね徒歩圏内で公共交通を利用することができる区域を「公共交通てくてくエリア」と定めている。
- 令和2年度現在の「公共交通てくてくエリア」の人口割合（カバー率）は92.5%となっている。（網形成計画策定時の平成27年度は90%）
- 地域別に見ると、井原地区に比べ芳井地区と美星地区の「公共交通てくてくエリア」の人口割合（カバー率）が低い状況にある。

### 「公共交通てくてくエリア」の定義

次の両方に該当する範囲とする。

- 最寄りの駅またはバス停（フリー乗降区間については路線）から半径400mの範囲、または、予約型乗合タクシーの運行区域であること
- 最寄りの駅、バス停または予約型乗合タクシーを利用して、週に2回は市の中心部（都市拠点）まで移動することができること



## (7) バリアフリーへの対応状況

- 市内で運行しているバス車両については、車両の更新に合わせたバリアフリー化（電動ステップ付きのバス車両の導入等）を進めている。



図表 26 電動ステップ付きのバス車両(北振バス)

## (8) バス待合環境・バス停の状況

- 交通結節点においては、案内誘導や時刻表・路線図の掲示を行っている。
- 網形成計画に基づく事業の1つとして、バス路線の沿線の商店や医院、事業所等でバス停にベンチを置かせてもらう取組（バス停サポーター制度）を進めており、令和元年度までに12箇所、ベンチを設置した。
- 山間部の一部バス停についてはベンチや屋根が設置されていない、道路や傾斜面近くに面している、バス停の文字が見えない等、整備や安全性が不十分なバス停も見られる。



図表 27 井原駅におけるバスの案内誘導



図表 28 バス停サポーター制度により設置したベンチ



図表 29 斜面近くに設置されているバス停



図表 30 バス停名が読めないバス停

## 2 公共交通以外の移動手段の状況

### (1) 福祉有償運送

- 主に障がいを持っている人等を対象に、日常的な外出の手助けとして、福祉車両等を使用した有償の福祉移送サービス（福祉有償運送）が運行している。
- 福祉有償運送は営利目的の運送ではないため、運行主体はNPO法人や社会福祉法人などの非営利法人に限られており、市内の登録法人は「特定非営利活動法人まちづくり岡山ネットワーク」と「特定非営利活動法人よしいかけはし」の2団体である。



図表 31 まちづくり岡山ネットワークの福祉有償運送

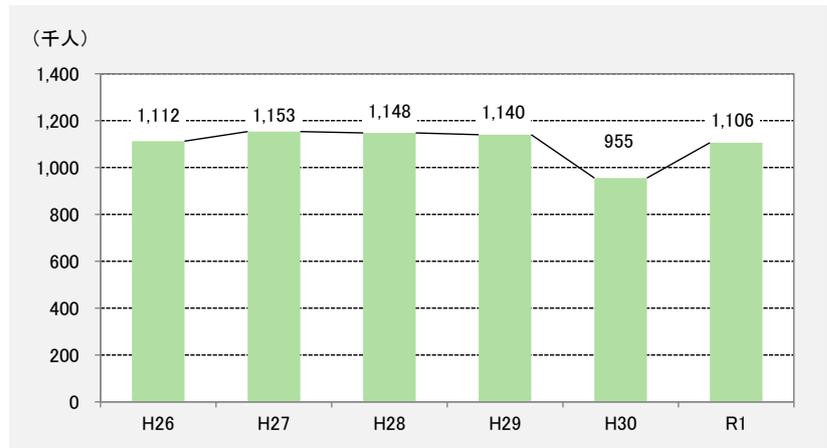
### (2) 福祉タクシー

- 市では自力での移動が困難な人等（市県民税非課税者に限定）を対象に、基本料金分の乗車券を月8枚交付する助成制度（福祉タクシー料金助成制度）を設けている。

### 3 公共交通の利用状況と市の支出額

#### (1) 井原鉄道

- 鉄道井原線の利用者数（全線の年間輸送人員）は、ほぼ毎年度 1,100 千人から 1,200 千人の間で推移している。
- 平成 30 年度は豪雨災害の影響により利用者数が大きく落ち込み、年間 1,000 千人を下回っている。

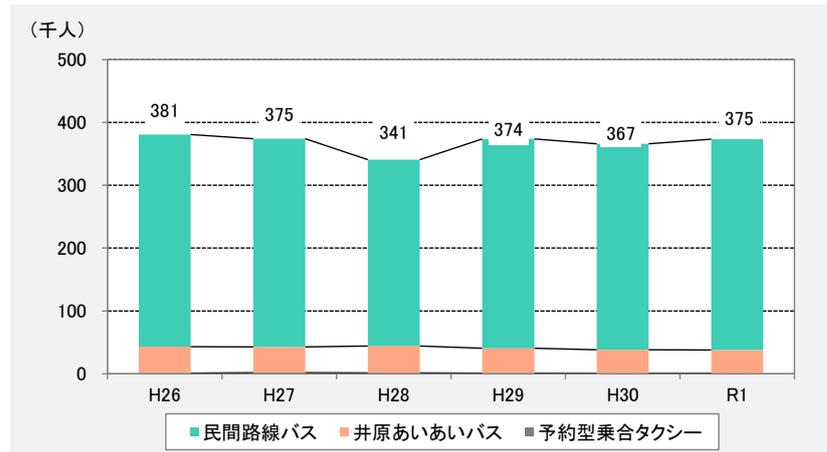


図表 32 鉄道井原線の利用者数(全線の年間輸送人員)

資料：岡山県統計年報（各年）

#### (2) 民間路線バス・井原あいあいバス・予約型乗合タクシー

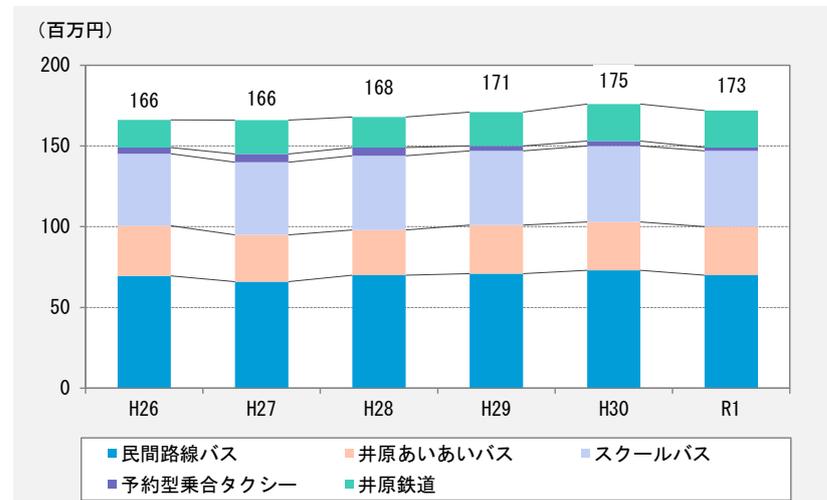
- バスの年間利用者数は、平成 26 年度以降、300 千人台で推移しており、令和元年度では 375 千人となっている。
- 予約型乗合タクシーの年間利用者数は、令和元年度では 558 人となっている。



図表 33 公共交通の年間利用者数

#### (3) 公共交通に対する市の支出額

- 公共交通に対する支出額は増加傾向にあり、令和元年度ではおよそ 173 百万円となっている。
- 平成 26 年度からの推移を見ると、近年は 170 百万円を超えており、増加傾向にある。



図表 34 公共交通に対する市の支出額

## 4 運行見直し基準に基づく公共交通の検証状況

### (1) 運行見直し基準の概要

網形成計画では、「市として最低限確保するサービス水準」を確保した上で、公共交通の増便や減便・休廃止を判断するための基準を次のとおり設定した。

#### ① 市として最低限確保するサービス水準

少なくとも週に2回、市の中心まで往復できる便数を確保する  
通学利用が見込まれる路線は、登下校にあわせた便数・時間帯の運行を確保する

#### ② 適用対象

民間路線バス、井原あいあいバス、予約型乗合タクシー

#### ③ 集計期間

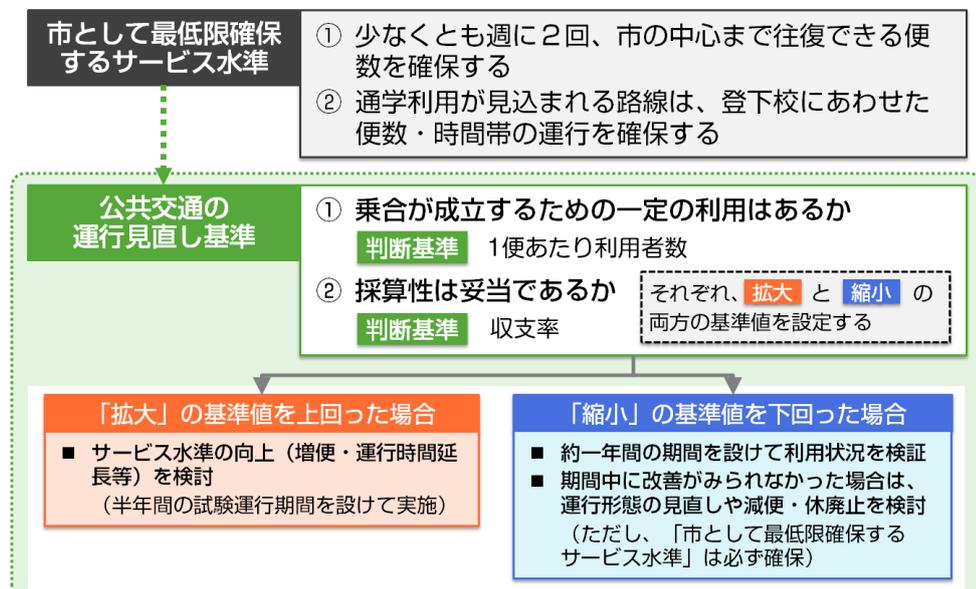
10月～翌年の9月

#### ④ 見直し基準

		1 便あたり利用者数 (乗合が成立するための一定 の利用はあるか)	かつ (and)	収支率 (採算性は妥当である か)
民間路線バス	拡大	10.0人/便以上		80%以上
	縮小	2.0人/便未満		20%未満
井原あいあいバス	拡大	10.0人/便以上		
	縮小	3.0人/便未満		
予約型乗合タクシー	拡大	4.1人/便以上 運行回数 200回/年以上		
	縮小	1.1人/便未満 運行回数 100回/年未満		

図表 35 公共交通の運行見直し基

### 【運行見直し基準の運用における考え方】



## (2) 民間路線バス

- 井笠バスカンパニーが運行している「笠岡～井原線」は、他の市内路線に比べ1便あたり利用者数が多く、収支率が高い。
- 北振バスが運行している「井原～山野下市・山野田原線」「井原～美星支所・黒萩・宇戸谷線」は計画期間中に複数回、「縮小」の運行見直し基準に該当しているものの、いずれも検証期間において改善が見られたため見直しの対象から外れている。(新型コロナウイルス感染症の影響により検証を行わなかった令和元年度を除く。)

路線名		H28	H29	H30	R1	備考
笠岡～井原線	1便あたり利用者数(人/便)	11.2	13.3	11.5	16.4	H28年度は「拡大」の運行見直し基準に該当していたものの、利用実態として学生の利用が中心であったため継続的な利用者数の増加が見込めないことから見直し対象外とした。
	収支率(%)	83.3	76.5	76.6	75.3	
井原～福山線	1便あたり利用者数(人/便)	3.6	4.6	4.8	3.2	
	収支率(%)	50.0	47.2	47.4	51.6	
井原～共和・弥高山入口線	1便あたり利用者数(人/便)	2.7	2.2	2.3	2.6	
	収支率(%)	31.8	29.8	28.8	25.5	
井原～山野下市・山野田原線	1便あたり利用者数(人/便)	2.1	1.7	2.1	1.8	H29年度は検証期間中に改善が見られたため、「縮小」の見直しの対象外とした。
	収支率(%)	16.9	13.8	14.1	14.1	
井原～佐屋線	1便あたり利用者数(人/便)	2.5	2.3	2.1	2.1	
	収支率(%)	43.1	41.7	39.2	35.9	
井原～美星支所・黒萩・宇戸谷線	1便あたり利用者数(人/便)	1.6	2.4	1.7	1.8	H28年度及びH30年度は検証期間中に改善が見られたため、「縮小」の見直しの対象外とした。
	収支率(%)	14.7	21.6	14.8	14.7	
矢掛～美星産直プラザ・平谷線	1便あたり利用者数(人/便)	1.8	2.3	1.8	1.7	
	収支率(%)	26.7	28.0	20.2	21.9	

※1便あたり利用者数はいずれも市内区間の利用者数を掲載

図表 36 民間路線バスの運行実績

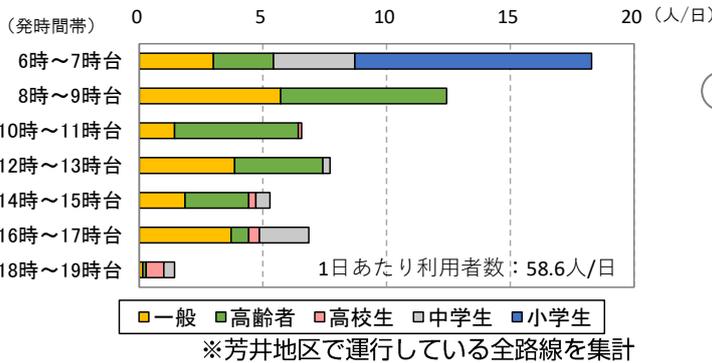
### (3) 民間路線バスにおける末端区間の利用実態

#### ① 芳井地区

- 芳井支所から佐屋又は山野田原の区間は利用者の半数以上が通学で利用している。
- 芳井支所から弥高山入口の区間は、芳井地区の他路線に比べ高齢者や一般の利用が比較的多い。
- 朝の6時から9時台までに利用が集中しており、日中や夕方の利用が少ない。



図表 37 芳井地区の末端区間における利用者数



図表 38 民間路線バス(芳井地区)における1日あたりの時間帯別利用者

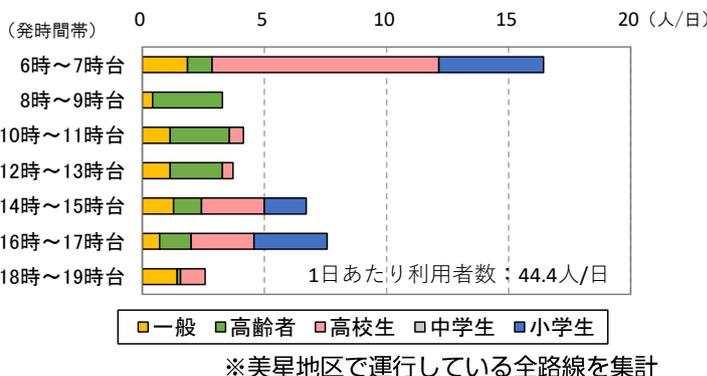
資料：R1年乗降調査結果(5月16日～5月22日の1週間)

#### ② 美星地区

- 美星支所から黒萩・宇戸谷の区間、美星産直プラザから平谷の区間では、ほとんど利用が見られない。
- 高校生や小学生の通学利用が多く、学生が利用しない時間帯の利用が少ない。



図表 39 美星地区の末端区間における利用者数



図表 40 民間路線バス(美星地区)における1日あたりの時間帯別利用者数

資料：R1年乗降調査結果(5月16日～5月22日の1週間)

#### (4) 井原あいあいバス

- 井原地区では、「子守唄の里線」が平成 28 年度から平成 30 年度にかけて、「縮小」の運行見直し基準に該当していたが、徐々に 1 便あたり利用者数が増加し、令和元年度には「縮小」の運行見直し基準から外れている。
- 芳井地区では、平成 30 年度から「天神峡線」と「ごんぼう村線」の 2 路線が「縮小」の運行見直し基準に該当しており、検証期間中も改善が見られなかったがスクールバスの間合い運行であることや、少ないながらも運行日はほぼ毎日利用が見られることから見直しは見送られている。
- 美星地区の 3 路線は平成 28 年度から「縮小」の運行見直し基準に該当しており、他路線に比べて著しく利用者が少ない。一方で、これまで見直しに係る議論が行われてきたものの、スクールバスの間合い運行であることを理由に、見直しは見送られている。

地区	路線名		H28	H29	H30	R1
井原地区	嫁いらす観音線	1 便あたり利用者数 (人/便)	6.4	6.6	6.3	6.6
	馬越恭平線	1 便あたり利用者数 (人/便)	7.6	6.8	6.5	6.2
	北条早雲線	1 便あたり利用者数 (人/便)	3.5	3.1	2.9	3.0
	野上線	1 便あたり利用者数 (人/便)	4.1	4.0	3.4	3.5
	ぶどうの里線	1 便あたり利用者数 (人/便)	6.5	6.3	5.3	4.3
	子守唄の里線	1 便あたり利用者数 (人/便)	2.6	2.6	2.9	3.0
芳井地区	天神峡線	1 便あたり利用者数 (人/便)	2.5	2.2	1.9	1.9
	ごんぼう村線	1 便あたり利用者数 (人/便)	4.4	3.9	2.8	2.3
美星地区	黒木・星田線	1 便あたり利用者数 (人/便)	0.6	0.3	0.2	0.1
	黒萩・八日市線	1 便あたり利用者数 (人/便)	0.5	0.4	0.4	0.3
	鬼ヶ嶽線	1 便あたり利用者数 (人/便)	0.3	0.3	0.5	0.4

図表 41 井原あいあいバスの運行実績

## (5) 予約型乗合タクシー

- 予約型乗合タクシーは、「少なくとも週に2回、市の中心まで往復できる便数を確保する」という最低限のサービス水準を確保するものとされ、「縮小」の見直しは行っていない。
- サービス水準（便数や運行している日数）は同じだが、井原地区に比べて、芳井地区・美星地区の運行エリアでは、利用者数・運行回数ともに少ない状況である。

地区	運行エリア名		H28	H29	H30	R1
井原地区	高屋北部	1便あたり利用者数（人/便）	1.6	1.6	1.4	1.3
		年間運行回数（回）	278	137	161	123
	上稲木	1便あたり利用者数（人/便）	1.0	1.0	1.0	1.0
		年間運行回数（回）	109	122	111	132
	高月	1便あたり利用者数（人/便）	1.2	1.6	1.8	1.2
		年間運行回数（回）	114	90	25	18
	門田	1便あたり利用者数（人/便）	1.2	1.1	1.3	1.2
		年間運行回数（回）	221	182	72	37
	野上北部	1便あたり利用者数（人/便）	1.5	1.4	1.3	1.1
		年間運行回数（回）	179	156	153	133
荏原・西江原	1便あたり利用者数（人/便）	-	-	-	-	
	年間運行回数（回）	運行なし	運行なし	運行なし	運行なし	
花野 ※H30年10月より運行	1便あたり利用者数（人/便）				1.0	
	年間運行回数（回）				4	
芳井地区	天神山・上野・西吉井	1便あたり利用者数（人/便）	1.0	1.0	1.0	1.0
		年間運行回数（回）	20	24	23	29
	高原・高瀬	1便あたり利用者数（人/便）	1.0	1.0	1.0	1.1
		年間運行回数（回）	26	18	13	7
	峠村・野畑	1便あたり利用者数（人/便）	-	-	-	-
		年間運行回数（回）	運行なし	運行なし	運行なし	運行なし
	共和下・川相	1便あたり利用者数（人/便）	-	-	-	-
		年間運行回数（回）	運行なし	運行なし	運行なし	運行なし
美星地区	六部落・水名 ※H27年10月より運行	1便あたり利用者数（人/便）		1.2	1.0	1.0
		年間運行回数（回）		30	7	13

図表 42 予約型乗合タクシーの運行実績

## 5 公共交通に対する地域住民のニーズ

### (1) アンケート調査結果に基づく住民の意向や利用実態

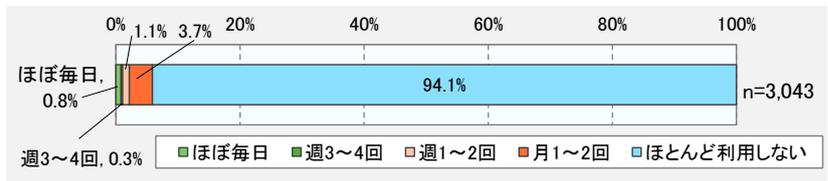
公共交通に対するニーズの把握や網形成計画で実施してきた事業効果の検証、満足度の変化の把握等を目的に、住民を対象とするアンケート調査を令和元年12月に実施した。

調査対象	井原市内に居住する15才以上の住民 (住民基本台帳により13公民館区別に計5,800世帯を無作為抽出)
調査期間	令和元年12月9日～令和元年12月31日
調査方法	調査対象世帯に調査票(世帯票1部、個人票2部)を郵送し、郵送により回収
回収結果	世帯票… 配布5,800部、回収1,961部(回収率33.8%) 個人票… 配布11,600部、回収3,299部(回収率28.4%)

図表 43 アンケート調査の概

#### ① バスの利用頻度

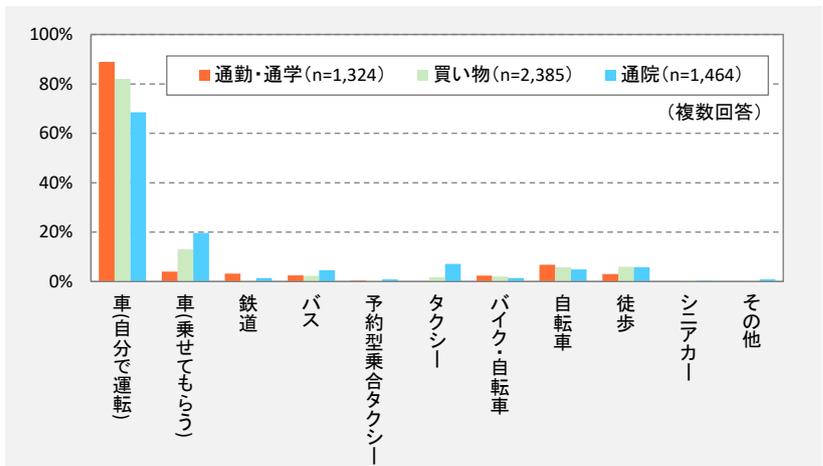
- 全体の5.9%が、月1回以上バスを利用している。



図表 44 バスの利用頻度

#### ② 目的別の利用交通手段

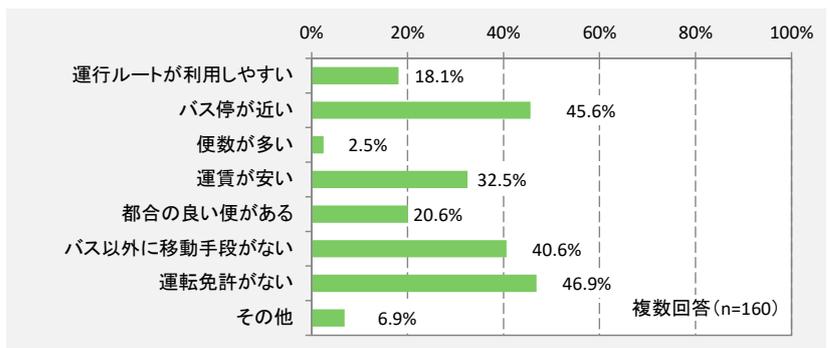
- 通勤・通学、買い物、通院のいずれも「車(自分で運転)」の割合が最も高い。
- 通勤・通学においては、他の目的と比べて「鉄道」が高い。
- 通院においては、他の目的と比べて「バス」と「タクシー」の割合が高い。



図表 45 目的別の利用交通手段

#### ③ バスを利用する理由

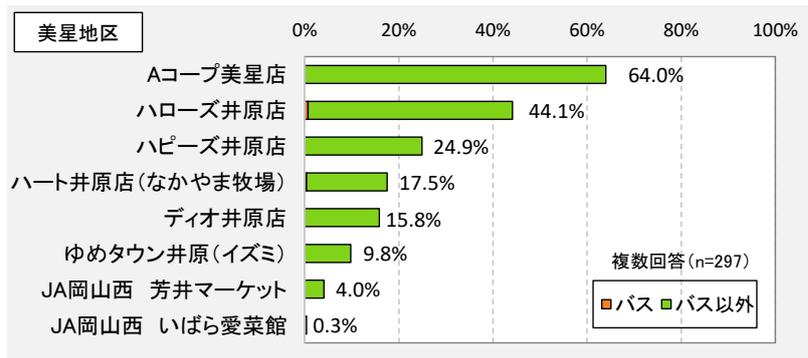
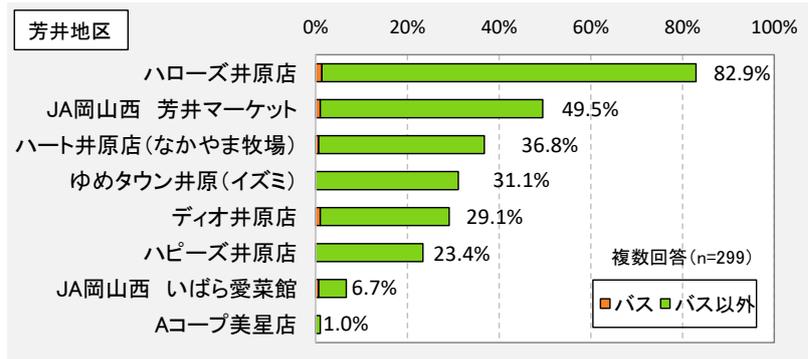
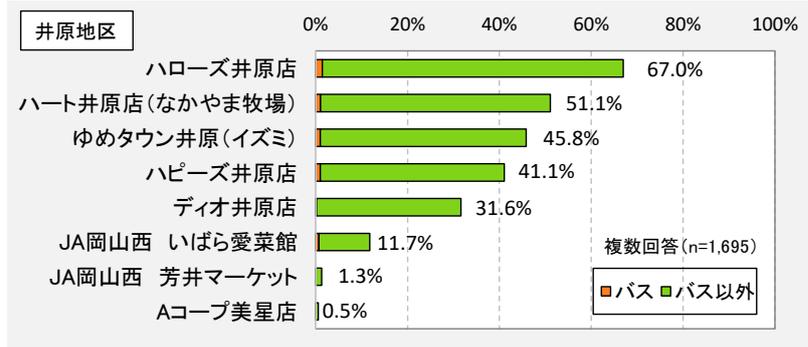
- 「運転免許がない」(46.9%)で最も高く、以下は、「バス停が近い」(45.6%)、「バス以外に移動手段がない」(40.6%)となっている。



図表 46 バスを利用する理由

#### ④ 買い物の目的地

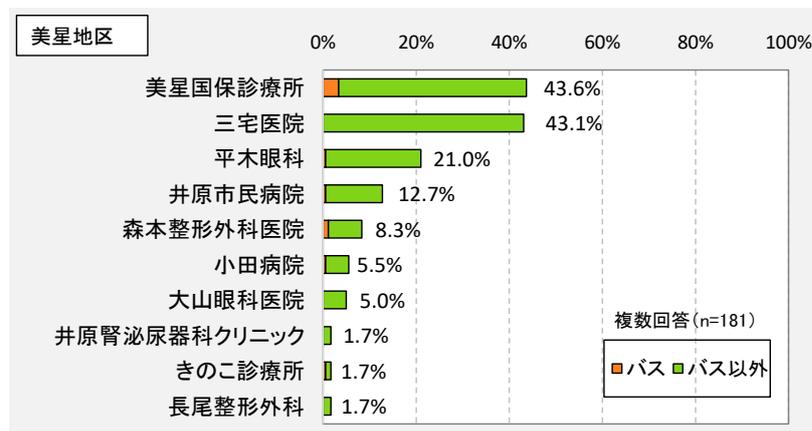
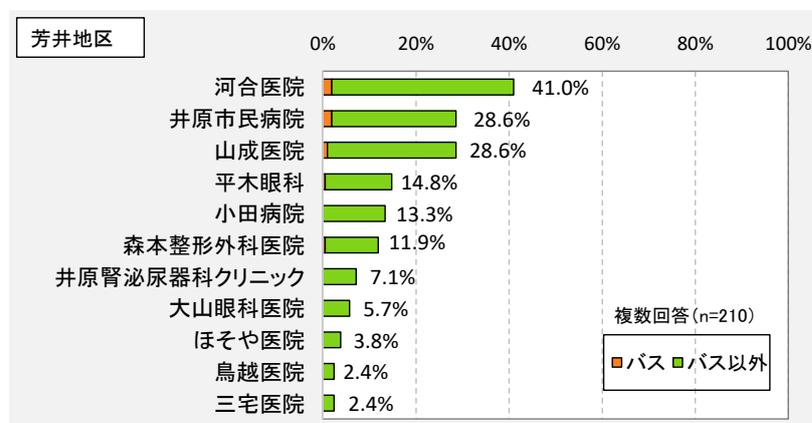
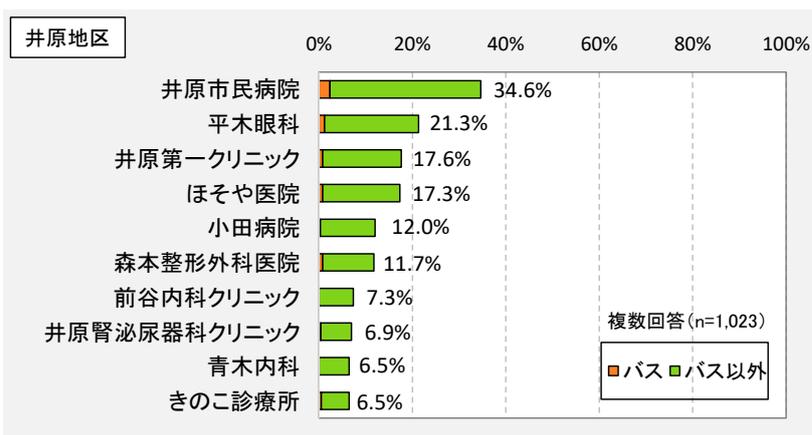
- 井原地区と芳井地区では、「ハローズ井原店」の割合が最も高い。
- 美星地区では「A コープ美星店」の割合が最も高いが、2位から6位はいずれも井原地区の店舗である。
- 網形成計画策定時からの変化として、平成26年より開店した「ハート井原店（なかやま牧場）」が各地区で上位に挙げられている。



図表 47 買い物の目的

### ⑤ 通院の目的地

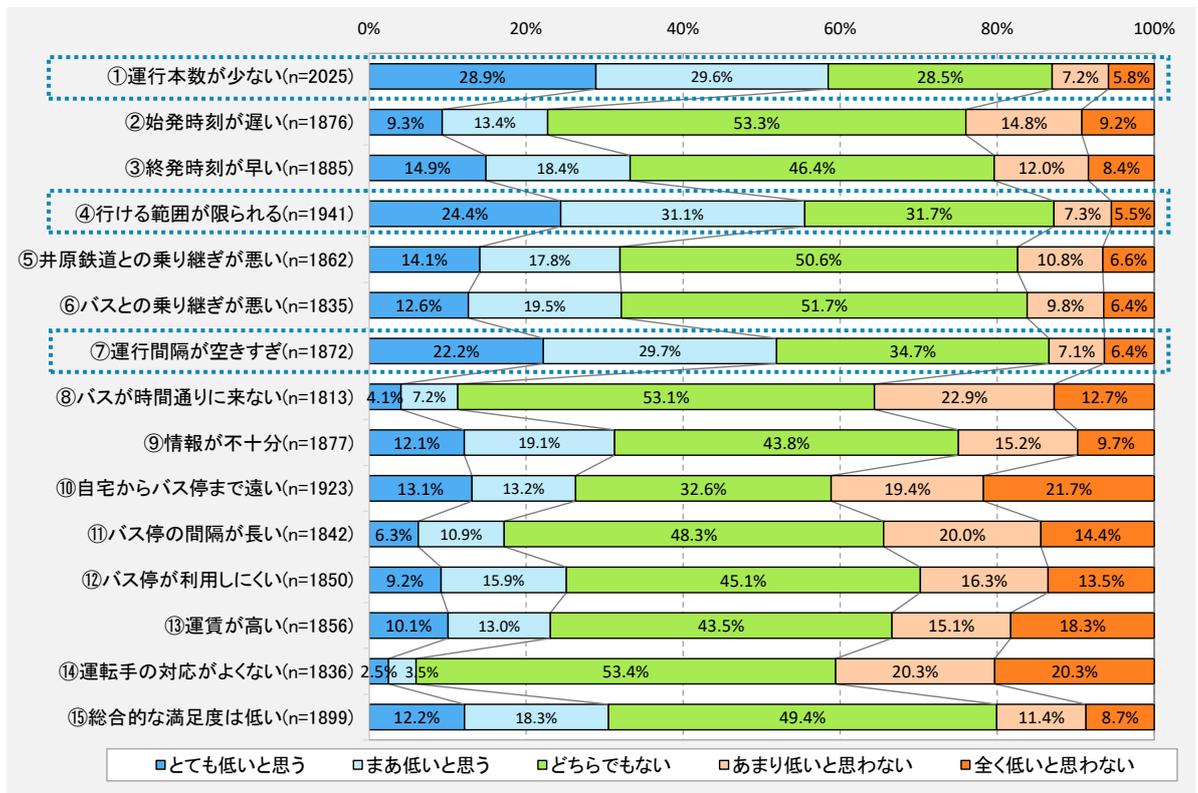
- 井原地区では、「井原市民病院」(34.6%)が最も高く、以下、「平木眼科」(21.3%)、「井原第一クリニック」(17.6%)、「ほそや医院」(17.3%)となっている。
- 芳井地区では、地区内の「河合医院」(41.0%)が最も高く、次いで地区内の「三宅医院」(43.1%)が同程度の割合となっている。
- 美星地区では、地区内の「美星国保診療所」(43.6%)が最も高く、次いで地区内の「三宅医院」(43.1%)が同程度の割合となっている。



図表 48 通院の目的

## ⑥ 公共交通の満足度

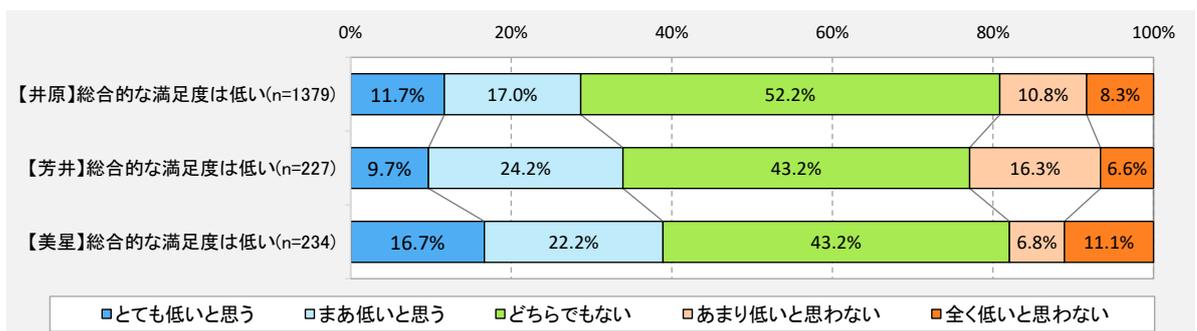
- 満足度が比較的低いのは「運行本数」「公共交通で行ける範囲」「運行間隔」である。
- 全体の30.5%が「総合的な満足度は低い」と回答している。



図表 49 公共交通の満足

## ⑦ 各地区における公共交通の総合的な満足度

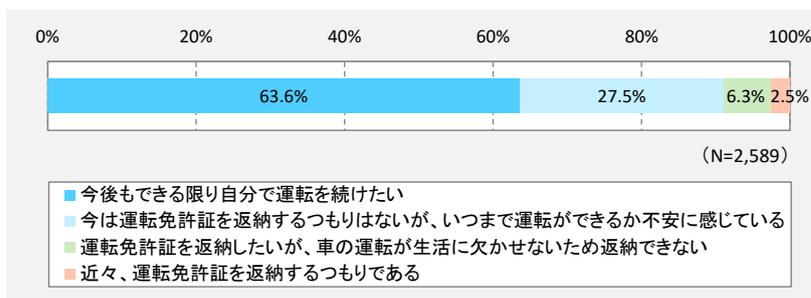
- 地域別に総合的な満足度を見ると、井原地区に比べて芳井地区と美星地区の総合的な満足度が低い。
- 特に美星地区では、全体の38.9%が「総合的な満足度は低い」と回答し、井原地区や芳井地区に比べて満足度が低い。



図表 50 各地区における公共交通の総合的な満足

### ⑧ 運転免許証の返納に対する意識

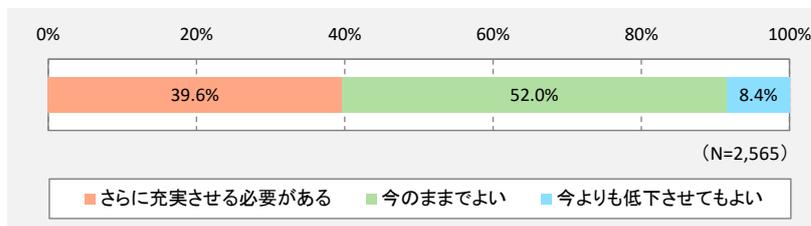
- 運転免許証保有者の63.6%が「今後もできる限り自分で運転を続けたい」と回答している。
- 一方で、6.3%が運転免許返納の意向があるものの、車の運転が生活に欠かせないため返納できないと回答している。



図表 51 運転免許証の返納に対する意

### ⑨ 公共交通サービスの今後の充実について

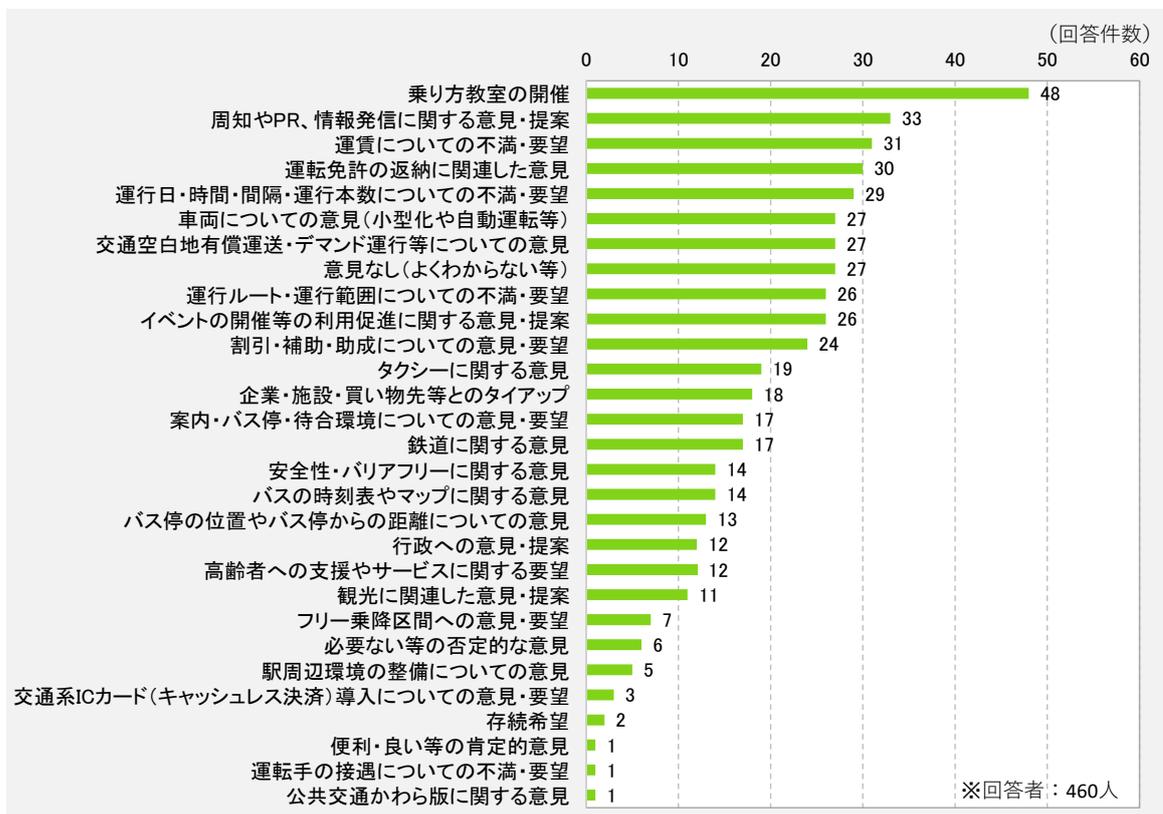
- 公共交通のサービス水準を現在よりも充実させる必要があると考えている人の割合が39.6%を占めている。



図表 52 公共交通のサービス水準を今後どのようにしたらよい

### ⑩ 公共交通を利用してもらうために実施した方がよいと思う取組

- より多くの人に利用してもらうために実施した方がよいと思う取組について、乗り方教室に関係する取組が比較的多く挙がっている。
- また、周知・PR・情報発信や運賃、免許返納者関連やサービス水準の改善等に関する取組についても実施した方がよい取組として挙がっている。



図表 53 利用してもらうために実施した方がよいと思う取組

## (2) 公共交通会議で寄せられた意見、把握した地域の状況

計画策定にあたり開催した井原市地域公共交通会議の中で、地域住民が公共交通に対して普段感じていることや、地域の移動に関する状況等について、主な意見は次のとおりである。

地区	公共交通会議での意見
井原地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域によってはバスで市中心部に行くまで時間が掛かる</li> <li>○ バスの利用方法がわからない高齢者も多いので、丁寧に利用の仕方を周知すべき</li> </ul>
芳井地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域によってはバスで芳井支所に行くまで時間が掛かる</li> <li>○ 仕方なく自動車運転を続けている高齢者がいる</li> <li>○ 予約型乗合タクシーの電話予約を面倒に思っ普通乗合タクシーを利用する方も多い</li> <li>○ 井原あいあいバスや予約型乗合タクシーは一部の地域でのみ運行しており、バス停から遠い場所に住んでいる人もいるので路線バスを全員が利用できるわけではない</li> </ul>
美星地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 勾配があるので歩いてバス停まで行くことが難しい人もいる</li> <li>○ 以前は高梁市や矢掛町を生活圏にしている人が多かったが、バス路線が無くなったため不便になった</li> <li>○ デイサービスに送迎してもらっている高齢者もいる</li> <li>○ 予約型乗合タクシーは想定していたよりも利用が少ない（年間で数名程度）</li> <li>○ 高齢者は通院に苦労しており、スクールバスに混乗するより福祉有償運送の移送サービスを利用して通院する人が多い</li> </ul>

図表 54 公共交通会議での主な意見

## 6 公共交通ネットワークの現状を踏まえた課題

公共交通ネットワークの現状や各種調査分析より把握した公共交通に対するニーズを踏まえた、公共交通の課題を次のように整理した。

公共交通ネットワークの現状を踏まえた課題	課題解決のために必要な事項
バス路線の見直し・効率化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 利用者が少なく「縮小」の運行見直し基準に該当し続けている路線の抜本的な見直し</li> <li>○ 需要に応じた路線の効率化</li> </ul>
地域によって異なる「公共交通の利用しやすさ」の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通の利用しやすさ、運行頻度等の地域・地区間の差を縮める</li> <li>○ 地域間の公共交通に対する満足度の差を埋める取組</li> </ul>
地域の実情に応じた公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高齢化の進行に対応した、きめ細やかな運行ができる公共交通サービスへの改善</li> <li>○ 今ある地域の交通資源を有効に活用して、地域の移動を支える</li> </ul>
公共交通ネットワークの確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通の「運行見直し基準」の見直し</li> <li>○ 公共交通ネットワークを維持し、適宜改善していく仕組みの構築</li> </ul>

図表 55 公共交通ネットワークの現状を踏まえた公共交通の課題

## V. 井原市地域公共交通網形成計画（前計画）の検証

### 1 網形成計画の概要

#### (1) 基本理念と基本方針

##### ① 計画の基本理念

公共交通を、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、みんなで守り、育て、未来に残す

##### ② 計画の基本方針

基本方針 1：まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築

基本方針 2：公共交通の安心感と利便性を高める利用環境の整備

基本方針 3：地域との協働による公共交通の維持・存続

##### ③ 計画の期間

平成 28 年度～令和 2 年度

#### (2) 計画の目標と主な事業

対応する基本方針	計画の目標	目標を達成するために行う事業
<b>基本方針 1</b>	① 地域特性や生活圏に応じた使いやすい移動手段の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「公共交通てくてくエリア」の拡大</li> <li>○ 予約型乗合タクシーの運行拡大</li> <li>○ 共助による移動手段確保策の導入に向けた検討</li> </ul>
まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築	② 幹線・支線・末端交通の役割分担を踏まえた生活交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通勤・通学や地域拠点への移動ニーズにあわせたサービスの提供</li> <li>○ バスの路線・ダイヤの効率化</li> <li>○ 運行見直し基準に基づくサービス水準の適正化</li> </ul>
	③ 交通結節点等における拠点機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域拠点や交通結節点を核としたまちづくりの推進</li> <li>○ 交通結節点における乗り継ぎ改善</li> </ul>
<b>基本方針 2</b>	① 利用環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通結節点における利用環境の改善</li> <li>○ バリアフリー化の推進</li> </ul>
公共交通の安心感と利便性を高める利用環境の整備	② わかりやすい情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 住民に対する情報提供</li> <li>○ 観光客に対する情報提供</li> </ul>
	③ 接遇と信頼性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 利用者の意見を把握しサービス改善に活かす仕組みの構築</li> <li>○ 乗務員の接遇向上</li> <li>○ 定時運行の確保</li> </ul>
<b>基本方針 3</b>	① 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通を利用する意識の醸成</li> <li>○ 公共交通利用の意識啓発</li> </ul>
地域との協働による公共交通の維持・存続	② 地域における活動との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域で公共交通を支える仕組みの構築</li> <li>○ 地域の施設や催しとの連携による外出促進</li> <li>○ 地域住民が主体となった検討組織の育成</li> </ul>
	③ 公共交通の持続的な改善のための仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通に関する説明会や意見交換会の開催</li> <li>○ 事業の実施状況や目標の達成状況の検証</li> </ul>

図表 56 網形成計画の計画体

## 2 網形成計画における数値指標の検証

### (1) 計画全体を通しての数値目標

網形成計画では、個々の事業を総括する計画全体の数値指標を定めており、その検証結果は次のとおりである。公共交通利用者数は大きく変化していないものの、依然として減少傾向が続いており、目標であった「現状維持」は達成できなかった。

#### ① 数値指標

公共交通の利用者数（バスの年間利用者数と、予約型乗合タクシーの年間利用者数の合算値）

#### ② 網形成計画策定時の現状値と目標値

現状値：381 千人（平成 26 年度）→目標値：現状維持（令和 2 年度）

#### ③ 結果

<未達成> 375 千人（令和元年度）

### (2) 各目標における数値指標の達成状況と事業実施状況

網形成計画に基づき事業を実施した結果、9つの数値指標のうち6つが達成されている。各目標に対する数値指標の検証結果は次のとおりである。

#### ① まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築 <基本方針 1>

計画の目標	目標に対する数値指標	目標値	現状値 (令和元年度時点)	対応する事業の実施状況
① 地域特性や生活圏に応じた使いやすい移動手段の提供	「公共交通でよくエリア」の人口割合	100% <計画策定時> 90% (平成 22 年国勢調査)	<b>【未達成】</b> 92.5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 路線バスでカバーできない公共交通空白地域に対して「予約型乗合タクシー」を導入し、エリアを拡大</li> <li>○ 共助による移動手段確保策の導入に向けた検討は未実施</li> </ul>
② 幹線・支線・端末交通の役割分担を踏まえた生活交通ネットワークの構築	市中心部まで公共交通を利用して 60 分以内に移動できる集落の割合	80% <計画策定時> 67% (平成 25 年 10 月時点)	<b>【未達成】</b> 69%	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運行見直し基準に基づきバス路線を毎年度検証</li> <li>○ ニーズに合わせたサービス提供の一環として、井原あいあいバスの運行経路の見直しや時刻調整等を実施</li> </ul>
③ 交通結節点等における拠点機能の向上	都市拠点の交通結節点における交流スペースの利用回数	60 回/年 <計画策定時> 41 回/年 (平成 26 年度実績)	<b>【達成(見込)】</b> 168 回/年 (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通結節点の交流スペースは習い事や学習塾、会合等で活用</li> <li>○ 鉄道とバスとの乗り継ぎ時刻の調整や、幹線と支線、支線と端末交通との乗り継ぎ時刻調整を推進</li> </ul>

図表 57 網形成計画(基本方針1)における事業の実施状況

## ② 公共交通の安心感と利便性を高める利用環境の整備 <基本方針2>

計画の目標	目標に対する 数値指標	目標値	現状値 (令和元年度時点)	対応する事業の実施状況
① 利用環境の改善	交通結節点における利用環境の改善箇所数	5件 (少なくとも年に1件は実施) <計画策定時> 基準値なし	<b>【達成(見込)】</b> 4件 (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通結節点の案内看板やバス停での時刻案内等を必要に応じて改善</li> <li>○ 車両のバリアフリー化、バス停や施設での時刻表の掲示を実施</li> </ul>
② わかりやすい情報の提供	「公共交通かわら版」の発行回数	6回/年 <計画策定時> 4~5回/年(不定期に発行)	<b>【達成(見込)】</b> 6回/年 (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「公共交通かわら版」やバスマップを定期的に発行</li> <li>○ 民間路線バスと井原あいあいバスの時刻表とバスマップが一体となった「いばらおでかけバスマップ」を作成</li> <li>○ 広告入りの井原あいあいバスの時刻表を発行</li> </ul>
③ 接遇と信頼性の向上	バス利用者アンケートにおいて、乗務員の接遇に不満を感じる人の割合	10%以下 <計画策定時> 32% (平成28年1月時点)	<b>【達成(見込)】</b> 5% (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス乗務員の接遇研修等を実施</li> <li>○ 毎年度バス利用者への調査を実施し、接遇に対する満足度の向上を確認</li> </ul>

図表 58 網形成計画(基本方針2)における事業の実施状況

## ③ 地域との協働による公共交通の維持・存続 <基本方針3>

計画の目標	目標に対する 数値指標	目標値	現状値 (令和元年度時点)	対応する事業の実施状況
① 公共交通の利用促進	バス体験学習会の参加者のうち、年度内にバスに乗った生徒の割合	75% <計画策定時> 57% (平成26年度実績)	<b>【未達成】</b> 48% (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 幼稚園や児童クラブ等を中心に「バス体験学習会」を毎年度実施</li> <li>○ 啓発チラシ・グッズによる公共交通利用を推進</li> <li>○ 公共交通祭りを毎年度開催</li> </ul>
② 地域における活動との連携	バス停サポーター制度の導入箇所数	15箇所 (3か所×5年間) <計画策定時> 基準値なし	<b>【達成(見込)】</b> 12箇所 (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地元企業や団体、施設に対してバス停サポーター参画への働きかけを実施</li> <li>○ 井原バスセンターの多目的室の活用を積極的に呼びかけ</li> </ul>
③ 公共交通の持続的な改善のための仕組みづくり	住民説明会や意見交換会の開催件数	3回/年 <計画策定時> 基準値なし	<b>【達成(見込)】</b> 3回/年 (令和元年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通会議を定期的に開催</li> <li>○ 住民との意見交換会や予約型乗合タクシーに関する説明会を各地で開催</li> <li>○ 高齢者を対象に公共交通に関する周知・説明会を開催</li> <li>○ バスの乗降調査を実施</li> </ul>

図表 59 網形成計画(基本方針3)における事業の実施状況

### (3) 数値指標の検証結果から見た課題

数値指標の検証結果を踏まえた課題は次のとおりである。中でも、基本方針1に対応した2つの目標の達成は、網形成計画で設定した事業の推進だけでは困難な状況にある。

基本方針	検証結果及び計画期間の総括	課題
<b>基本方針1</b> まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「公共交通でくたくエリアの人口割合」は現在92.5%で<b>未達成</b>（目標：100%）</li> <li>○ 「市中心部まで公共交通を利用して60分以内に移動できる集落の割合」は現在69%で<b>未達成</b>（目標：80%）</li> <li>○ 「交通結節点における交流スペースの利用回数」は達成できる見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「公共交通でくたくエリアの人口割合」を100%にする目標は、現在の予約型乗合タクシーを部分的に導入する方法では達成が困難</li> <li>○ 「交通結節点における交流スペース利用回数」は目標値を大きく上回っているが、井原バスセンター以外の取組を広げることが必要</li> </ul>
<b>基本方針2</b> 公共交通の安心感と利便性を高める利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「交通結節点における利用環境の改善箇所数」は目標を達成できる見込み</li> <li>○ 「公共交通に関する情報発信数」は目標を達成できる見込み</li> <li>○ 「乗務員の接遇に不満を感じている人の割合」は目標を達成できる見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 着実に事業に取り組んできた結果、数値目標は達成している</li> <li>○ 今後は、必要な事業を継続的に取り組むことが重要</li> </ul>
<b>基本方針3</b> 地域との協働による公共交通の維持・存続	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「バス体験学習会の参加者のうち、年度内にバスに乗った生徒の割合」は<b>未達成</b>（目標：75%）</li> <li>○ 「バス停サポーター制度の導入箇所数」は目標を達成できる見込み</li> <li>○ 「住民説明会や意見交換会の開催件数」は目標を達成できる見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス体験学習会参加者の多くは小学生以下であり、実際のバスの利用に繋げるためには大人（保護者）と一緒に乗ってもらうことが重要</li> <li>○ 「バス体験学習会」等を通じて、子どもだけでなく保護者や周囲の大人の意識や行動の変容を図るための工夫が必要</li> </ul>

図表 60 数値指標の検証結果を踏まえた課題

### 3 網形成計画策定時における課題の現状

網形成計画に挙げられた10つの課題に対して、計画策定後にどのように変化があったか検証を行った。結果は次のとおりである。

#### (1) 効率的な運行や確保・維持に係る負担額

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
課題1 バスの効率的な運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 実際のサービス水準（便数等）と利用実態との間に乖離が生じていた</li> <li>○ 課題への対応として運行見直し基準に基づくサービス水準の適性化や通学や買い物・通院等の移動ニーズに応じたサービスの提供を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「縮小」の運行見直し基準に該当している路線が存在</li> <li>○ 計画期間中はスクールバス間合い運行等を理由に「縮小」の運行見直し基準に該当しているバス路線の見直しを見送っている</li> </ul>
課題2 公共交通に対する市の負担額の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通の維持・存続のための市の支出額は増加傾向にあった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通に係る市の支出額は網形成計画策定時より増加</li> <li>○ 厳しい財政状況の中で、市の支出額を抑える目標等は設定されていない</li> </ul>

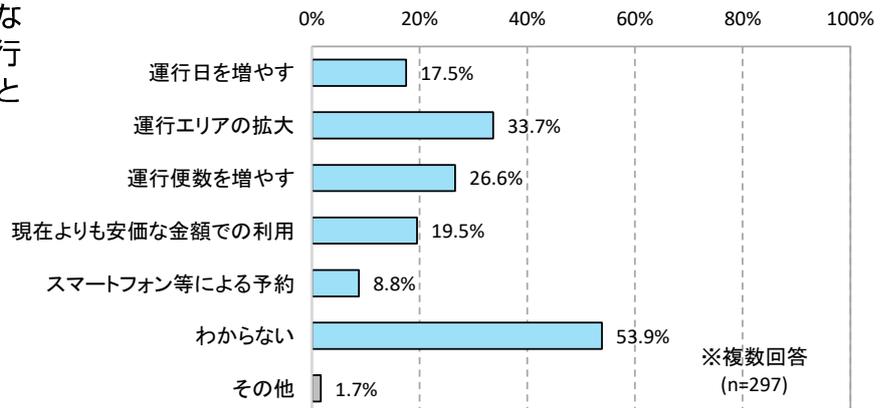
図表 61 網形成計画策定時の課題と現在の状況

#### (2) 多様な移動ニーズへの対応

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
課題3 地域や目的によって異なる移動ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域によって移動の目的やニーズ、需要量が異なっていた</li> <li>○ 地域特性に応じたきめ細かなサービスの必要性が高まっていた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 網形成計画策定時と同様に地域によって需要や目的地等が異なっている</li> <li>○ きめ細やかなサービスとして予約型乗合タクシーの導入を進めているが、利用者は少数で、運行日や運行時間帯、電話予約のしやすさ等について利用者からの改善の要望がある</li> <li>○ 自由に使える車がない人は、予約型乗合タクシーの「運行エリアの拡大」の要望が多い（下図）</li> </ul>

図表 62 網形成計画策定時の課題と現在の状況

- 自由に使える車を持っていない人のおよそ 33.7%が運行エリアの拡大が必要であると回答した。



図表 63 自由に使える車を持っていない人の予約型乗合タクシーに対する改善要

資料：住民アンケート調査（R1年12月）による

### (3) 利用環境の整備

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
<b>課題4</b> 自由に使える車を持っていない人が円滑に移動できるための利用環境の整備	○ 「鉄道・バスとの乗り継ぎ」「運行間隔」が重点的に改善すべき項目とされていた	○ 鉄道のダイヤ改正に合わせたバスの時刻調整を実施してきたが、「鉄道・バスとの乗り継ぎ」は重点的に改善すべき項目に該当（満足度は若干増加） ○ 乗り継ぎ以外では「運行間隔」「運行本数」の重要度が上昇し、重点的に改善すべき項目に該当

図表 64 網形成計画策定時の課題と現在の状況

- 満足度が低く重要度が高い項目（重点的に改善すべき項目）は、「バスとの乗り継ぎ」「鉄道との乗り継ぎ」「運行間隔」「運行本数」である。



図表 65 自由に使える車を持っていない人が不満を感じている

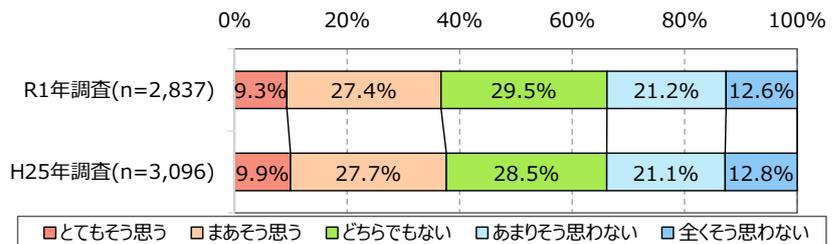
資料：住民アンケート調査（R1年12月・H25年11月）による

### (4) 意識の醸成や地域との連携

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
<b>課題5</b> 公共交通を将来に残すための積極的な利用と意識の啓発・醸成	○ 積極的に利用したいと思う人は多くなかった ○ 自らの問題として捉えてもらうための取組を計画することとなった	○ バス体験学習会等の利用促進を実施 ○ 一方で、住民アンケート調査の結果から、積極的な利用の意識づけは進んでいない（下図）
<b>課題9</b> 地域が連携して公共交通を支え、改善していくための仕組みの構築	○ 定期的に公共交通会議を開催し、協議・報告 ○ 積極的に地域の意見交換を行う場づくりは進めていなかった	○ 公共交通に関する説明会、公共交通会議等を継続的に実施 ○ 地域住民との意見交換等は、行政からの一方的な発信になりがち

図表 66 網形成計画策定時の課題と現在の状況

- 公共交通の維持・存続のため、バスを積極的に利用しようと思う人の割合（「とてもそう思う」「まあそう思う」の合計）は、平成25年の前回調査からほとんど変化していない。



図表 67 バスを積極的に利用したいと思う

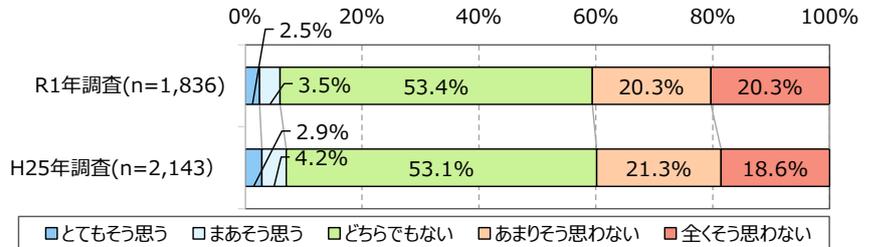
資料：住民アンケート調査（R1年12月・H25年11月）による

## (5) 安全・安心な公共交通サービスの提供

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
<b>課題7</b> 安全・安心な運行サービスの提供と、乗務員の接遇向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 時間通りの運行や、乗務員の接遇向上に対して改善を求める意見を把握していた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 必要に応じたバスのダイヤ調整や研修等を実施している</li> <li>○ 住民アンケート調査では、バス乗務員の接遇に対する利用者の不満の割合はほとんど変化していない（下図）</li> </ul>

図表 68 網形成計画策定時の課題と現在の状況

- 運転手の対応が良くないと思う人の割合（「とてもそう思う」「まあそう思う」の合計）は、平成 25 年の前回調査からほとんど変化していない。



図表 69 運転手の対応が良くないと思う

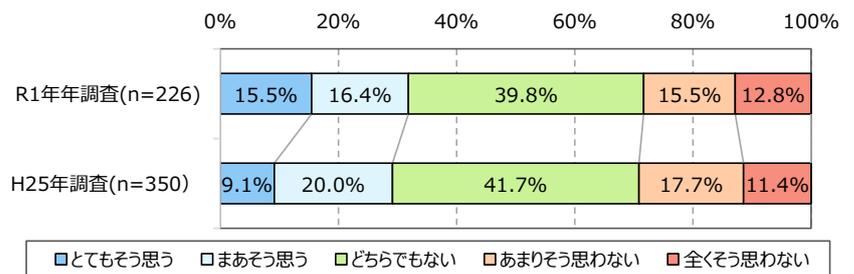
資料：住民アンケート調査（R1年12月・H25年11月）による

## (6) 公共交通の情報提供

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
<b>課題8</b> 路線やダイヤ、公共交通に関する様々な取組等についての情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「公共交通かわら版」や時刻表・バスマップの発行等により、情報提供の機会は徐々に増加</li> <li>○ 機会の提供だけではなく継続性が求められていた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「公共交通かわら版」や新たな形態の時刻表・バスマップ等を定期的・継続的に発行できていた</li> <li>○ 一方で住民アンケート調査結果から、バス利用者への情報提供を行っているが、自由に使える車を持っていない人には、十分に情報が届いていない可能性がある（下図）</li> </ul>

図表 70 網形成計画策定時の課題と現在の状況

- 自由に使える車を持っていない人の情報提供が不十分だと思う割合（「とてもそう思う」「まあそう思う」の合計）は、平成 25 年の前回調査からほとんど変化していない。



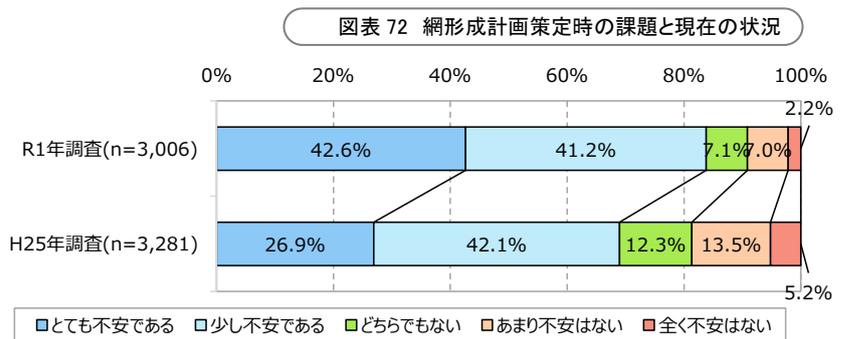
図表 71 情報提供が不十分だと思うか(自由に使える車を持っていない人の)

資料：住民アンケート調査（R1年12月・H25年11月）による

## (7) 外出促進や生活の質向上への寄与

網形成計画の課題	網形成計画策定時の状況	現在の状況
<b>課題6</b> 移動機会を増やすことによる住民の外出促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>「井原市地域公共交通総合連携計画」の検証から、地域の拠点・結節点での交流が外出促進に繋がることを把握</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点における交流スペース活用を促進し、活用回数は増加しているが一方で活用団体が固定化している</li> <li>まちづくりとの連携による外出促進を狙った取組は実施できていない</li> </ul>
<b>課題10</b> 「空間的・時間的な利用のしやすさ」の視点に立った、住民の生活の質を高める公共交通ネットワークの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地区（バス停等から1km圏外）が解消された</li> <li>次のステップとして、「公共交通てくてくエリア」を市全域に広げていくことを重点事業とした</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「公共交通てくてくエリア」の拡大は大きくは進んでいない</li> <li>移動に対する不安感は増大しており、「生活の質」を高める公共交通を目指すためには不安感の解消が必要（下図）</li> </ul>

- 将来の移動手段について不安に感じている人の割合（「とても不安である」「少し不安である」の合計）は、前回調査に比べて15ポイント程度増加している。



図表 73 将来の移動手段についての不安

資料：住民アンケート調査（R1年12月・H25年11月）による

## 4 網形成計画の検証を踏まえた課題の整理

網形成計画における数値指標の達成状況の検証や、計画策定時からの課題の変化の検証を踏まえた公共交通の課題を次のように整理する。

網形成計画の検証を踏まえた課題	課題解決のために必要な事項
公共交通に関する市の財政負担額の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>財政負担額を抑えるための数値目標の設定</li> <li>バス路線の効率化</li> </ul>
自由に車を使うことができない人(高齢者や障がいのある人等)の移動ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>「乗り継ぎ」「運行間隔」「運行便数」の継続的な改善</li> <li>予約型乗合タクシーのサービス水準の見直し</li> </ul>
公共交通の積極利用に繋がる意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターゲットに応じた公共交通の利用促進</li> <li>意識の醸成に向けた地域との連携</li> </ul>
公共交通を安全に、安心して利用できる環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>接遇や定時性の向上に向けた継続した取組</li> <li>利用者への情報提供等、利用しやすい環境の構築</li> </ul>
公共交通の情報発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>定期的な情報提供と情報提供機会の確保</li> <li>提供する情報の質の向上</li> </ul>
「いきいきと暮らせるまち」の実現に寄与する公共交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>「公共交通てくてくエリア」の範囲外の地域を「公共交通不便地域」と定義し、それらを解消</li> <li>他分野（福祉、観光等）との連携</li> <li>移動に対する不安感の解消</li> </ul>

図表 74 網形成計画の検証を踏まえた公共交通の課題

## VI. 公共交通の役割と課題の整理

### 1 公共交通の役割

本市において公共交通が果たすべき役割は、次のとおり整理することができる。

#### (1) 地域住民の移動手段の確保

- 住民の日常生活における移動手段の確保
- 自由に使える自動車を持っていない人の移動手段の確保
- 生徒が安全かつ確実に通学できる移動手段の確保

#### (2) まちのにぎわいの創出と交流の活発化

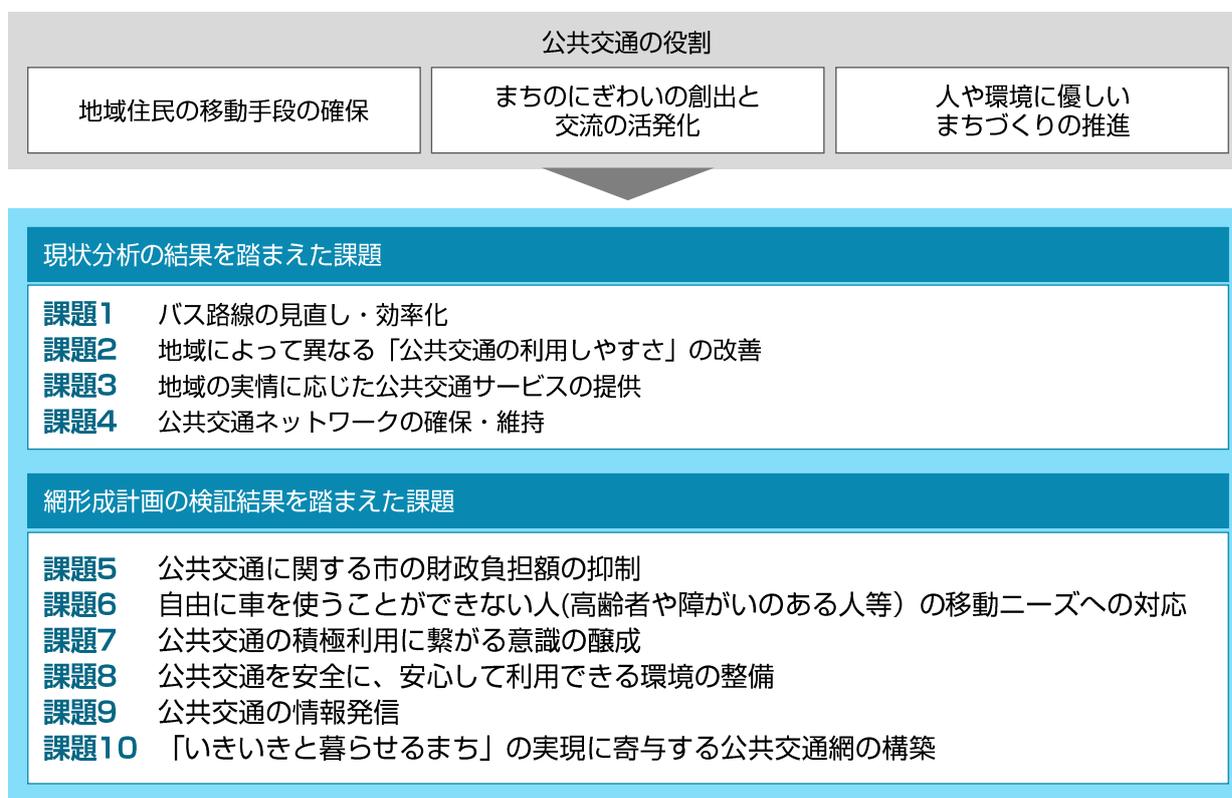
- 近隣市町との広域連携
- 交通結節点が地域の拠点機能を果たすことによる、まちのにぎわいの創出
- 移動利便性の向上による人の交流の活発化

#### (3) 人や環境に優しいまちづくりの推進

- 住民が負担を感じることなく気軽に利用できる移動サービスの提供
- 外出機会の増大を通じた健康増進や介護予防
- 自家用車に依存しない生活スタイルの実現による環境負荷の低減

### 2 課題の整理

前章までに整理した公共交通を取り巻く現状と、本市において公共交通が果たすべき役割とを比較すると、今後取り組むべき課題は次のとおり整理することができる。



図表 75 今後取り組むべき課題

## VII. 井原市地域公共交通計画の基本的な方針と目標及び数値指標

### 1 計画の基本理念・基本方針

#### (1) 計画の基本理念と基本方針

前章までの整理・分析結果を踏まえ、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定める。

《基本理念》  
**誰もが自立し、住み慣れた地域で暮らすための公共交通を構築し、未来に残す**

- 基本方針 1 地域特性に対応した公共交通体系の構築
- 基本方針 2 誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり
- 基本方針 3 連携や協働による公共交通の確保・維持

#### (2) 拠点及び交通結節点の位置づけとそれぞれの交通モードが担う役割

上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、計画における拠点や交通結節点の位置づけと、鉄道、バス、予約型乗合タクシーといったそれぞれの交通モードが担う役割を次のとおり定義する。

##### ① 拠点及び交通結節点の位置づけ

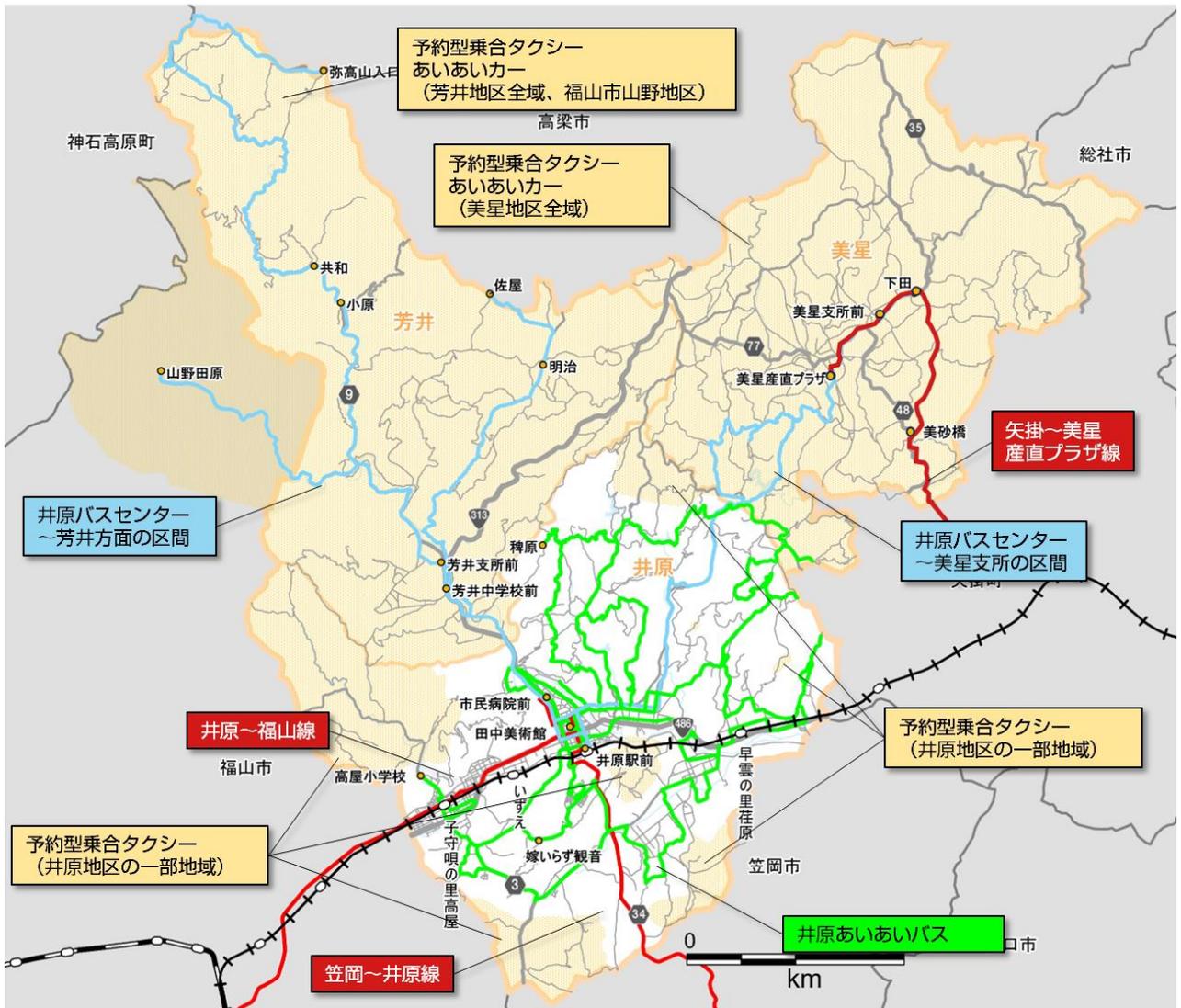
分類	定義及び該当する範囲・場所等	
都市拠点	井原地区の市街化区域	
生活コミュニティ拠点	芳井地区の南部、美星地区の中央部	
主要交通結節点	鉄道、バス、予約型乗合タクシーが相互間で円滑に乗り継ぐことができる拠点のうち、徒歩や自転車等で多くの人アクセスすることができる場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 井原バスセンター</li> <li>○ 井原駅</li> <li>○ 芳井支所</li> <li>○ 芳井マーケット</li> <li>○ 美星支所</li> <li>○ 美星診療所前</li> <li>○ 美星産直プラザ</li> </ul>
交通結節点	鉄道、バス、予約型乗合タクシーが相互間で円滑に乗り継ぐことができる場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 早雲の里荏原駅</li> <li>○ 子守唄の里高屋駅</li> <li>○ 宮の端バス停</li> </ul>

図表 76 拠点及び交通結節点の位置づけ

② 公共交通の位置づけと役割、維持・確保における方向性

位置づけ	役割	該当する交通手段	該当する路線・区間等	維持・確保における方向性	将来イメージ 該当番号 (43頁)
広域幹線	隣接市町との広域的な移動・連携を支える 広域の需要に対応（通学・通勤・観光等）	鉄道	【井原鉄道】 井原線	地域住民の広域的・幹線的な移動手段として重要な役割を担っており、鉄道事業者や周辺自治体と連携して路線の維持やサービス向上に努める また、接続する市内の交通手段については乗り継ぎの利便性を確保し、利用促進を図る	①
		民間路線バス	【井笠バスカンパニー】 笠岡～井原線 井原～福山線	本市と笠岡市・福山市を結ぶ公共交通ネットワークの一部として、通勤・通学等、住民の日常生活において重要な役割を担っている 一方で、関係自治体の補助や事業者の運営努力だけでは路線の維持・確保が困難であることから、地域公共交通確保維持事業（幹線補助及び車両購入費補助）の活用により、運行を維持・確保する	
			【北振バス】 矢掛～美星産直プラザ線	本市と矢掛町との公共交通ネットワークとして重要な役割を担っており、交通事業者や矢掛町と連携して路線を維持する	
市内幹線	地域の拠点間を結ぶことで市の骨格を形成し、市内地域間の移動需要に対応	民間路線バス	【北振バス】 井原バスセンター～芳井方面の区間 井原バスセンター～美星支所の区間	旧市町間を結ぶ交通手段であり、通勤・通学、通院及び買い物など、日常生活において重要な役割を担っている。 交通事業者と連携して路線を維持するとともに、運行見直し基準に基づきサービス（便数・運行時間帯等）の適正化を図る	
地域内幹線	都市拠点・生活コミュニティ拠点及び主要交通結節点と、地域内の集落を結ぶ路線	井原あいあいバス 一般混乗可能なスクールバス		市内幹線と同じく、日常生活において重要な役割を担う路線であり、交通事業者と連携して路線を維持するとともに、運行見直し基準に基づきサービス（便数・運行時間帯等）の適正化や広域幹線との接続改善、支線への転換を含めた見直しを必要に応じて検討する	②
支線	車で移動できない住民の買い物、通院等の移動を支えるとともに幹線交通への接続に対応	予約型乗合タクシー	芳井地区 美星地区 福山市山野地区 (あいあいカー)	中山間地域及び交通空白地域の芳井・美星地区での運行、また、生活圏が本市中心部である福山市山野地区への乗り入れを行っており、住民の通院・買い物等の目的地までの移動や幹線交通へ接続するもの。 交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保するとともに、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、運行を維持・確保する。	③
			井原地区	芳井・美星地区と同様にバス交通空白地域住民の生活に不可欠な公共交通であり、地域住民の移動実態やニーズを踏まえながら、移動サービスを確保する	

図表 77 公共交通の位置づけと役割、維持・確保の方向性



図表 78 対応するバス路線等の運行状況

### ③ 国の補助対象となる路線の詳細

#### 【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用して維持する路線】

系統名	起点	主な経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体 (運行主体)	補助事業の活用
井原～福山線	井原	御領	福山	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 車両減価償却費等国庫補助金（車両購入を行う事業者の路線バス事業は、運行欠損が生じており、事業者単独で車両購入を進めることは困難であるため、車両減価償却費等国庫補助金の活用が必要である）
笠岡～井原線	笠岡	山王	井原市民病院				

#### 【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用して維持する路線】

運行系統名	運行系統（区域）	事業許可区分	運行形態	実施主体 (運行主体)	補助事業の活用
井原市予約型乗合タクシー 「あいあいカー」	【芳井地区】 芳井地区 福山市山野地区	4条乗合	区域運行	交通事業者	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
	【美星地区】 美星地区				

### ④ タクシー及び公共交通と連携する交通手段の役割

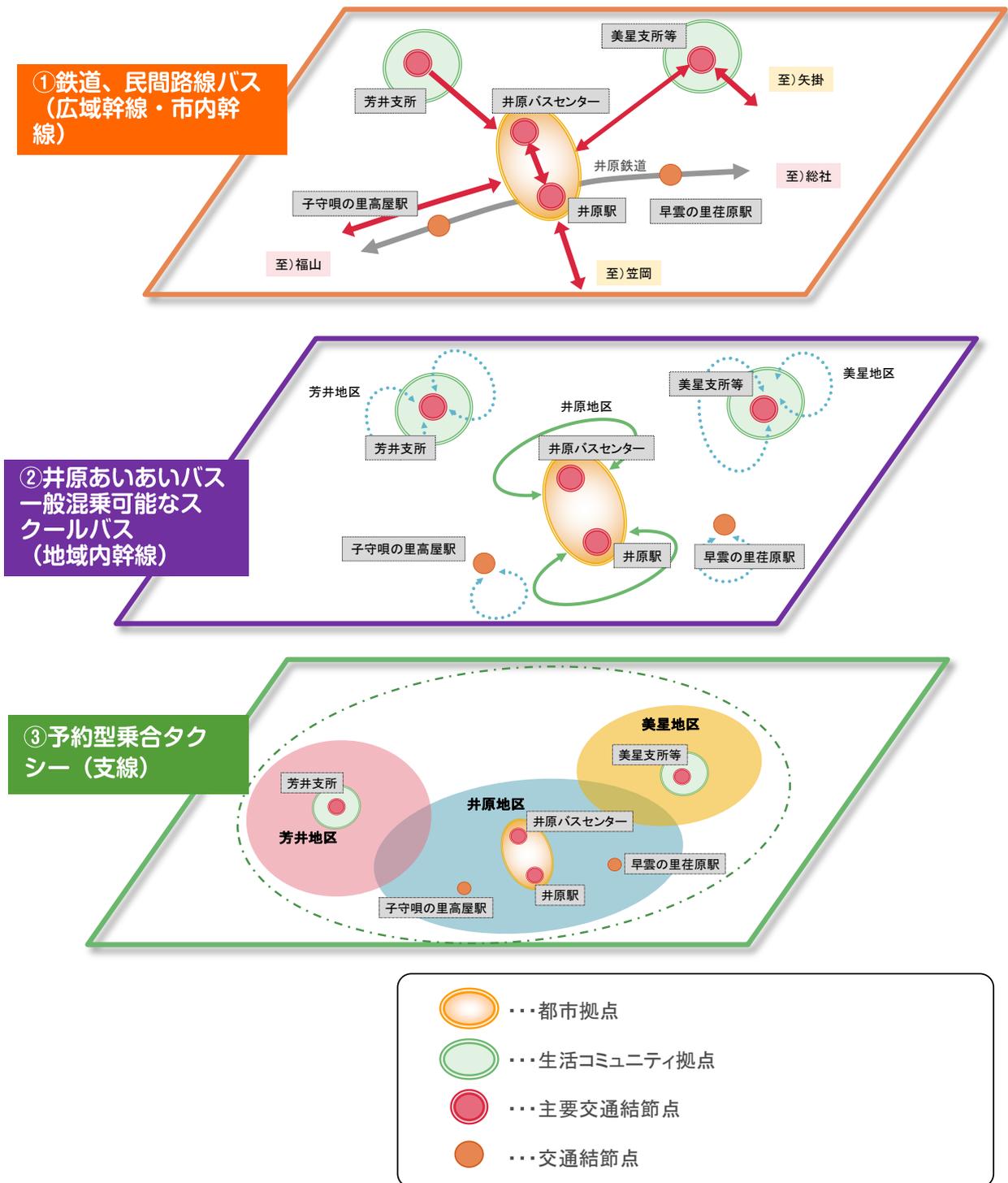
タクシー（一般乗用）や本計画の対象とする公共交通と連携して、住民の移動を確保する交通手段の役割を次のとおり定義する。

役割	交通手段
○ 鉄道、バス及び予約型乗合タクシーが担う役割では対応しきれない、よりきめ細やかな需要に対応する	タクシー（一般乗用）
○ 障がいや要介護等のため、本計画の対象とする公共交通やタクシーを一人で利用できない住民の買い物、通院等の移動を支える	福祉有償運送
	福祉タクシー

図表 79 公共交通と連携する交通手段の役割

### (3) 公共交通の将来イメージ

本計画において目指す公共交通の将来イメージを次のとおり定義する。



図表 80 公共交通の将来イメージ

## 2 市として目指すサービス水準

公共交通の将来イメージを実現し、公共交通の役割を果たしていくため、市として目指すサービス水準を次のとおり設定する。

### 市として目指す公共交通のサービス水準

市内の公共交通サービス水準として、次のサービス水準を目指す。

- 毎日2回、市内のどこからでも市の中心まで往復できる便数を確保する
- 市中心部まで公共交通を利用して60分以内に移動できる

図表 81 市として目指す公共交通のサービス水準

## 3 計画の目標及び数値指標

### (1) 計画全体の目標と数値指標

個々の事業を総括する計画全体の目標と数値指標を、次のとおり定める。

計画全体の  
目標

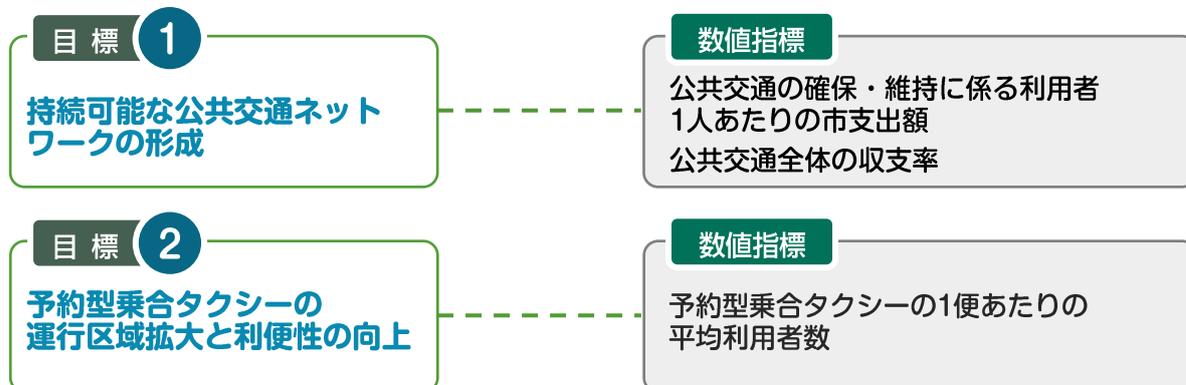
#### バスと予約型乗合タクシーの利用者数を維持する

数値指標と算出方法	現状値	目標値 (令和7年度)
バスの年間利用者数と予約型乗合タクシーの年間利用者数 民間路線バス事業者の運行実績と市の運行実績から利用者数を合算して算出（前年10月～当年9月末）	375千人 (令和元年度実績)	現状維持

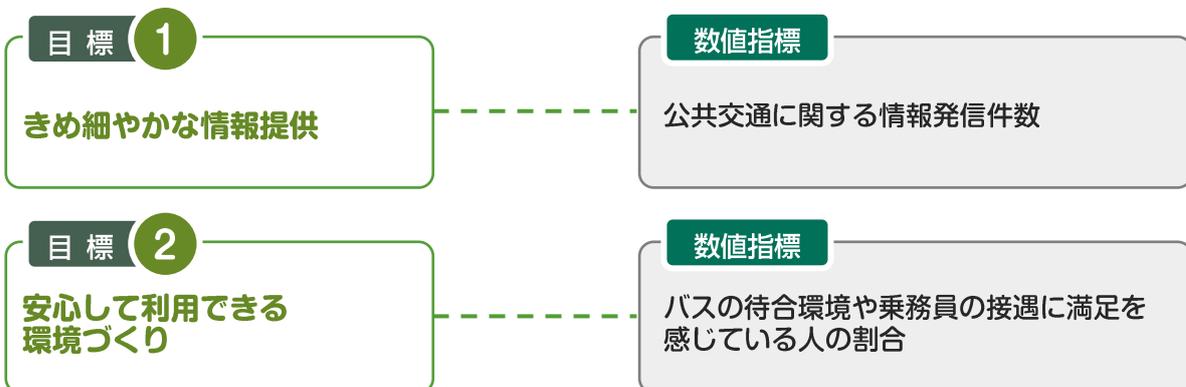
## (2) 基本方針を実現するための目標と数値指標

計画の基本方針に対応した目標と数値指標を、次のとおり定める。

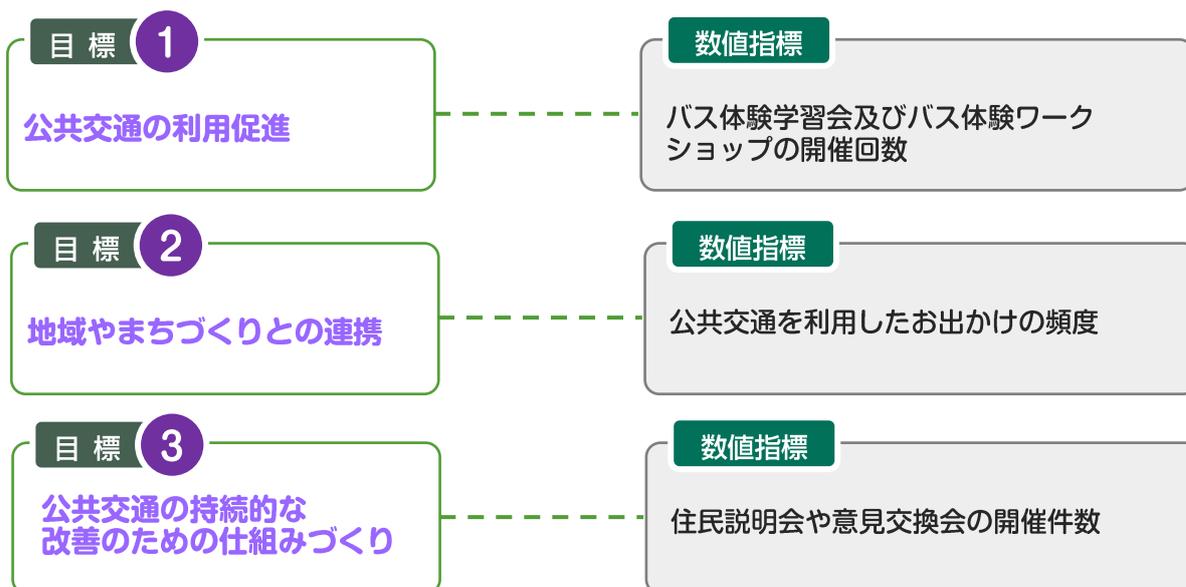
### 基本方針1 地域特性に対応した公共交通体系の構築



### 基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり



### 基本方針3 連携や協働による公共交通の確保・維持



図表 82 基本方針を実現するための目標と数値指標

## VIII. 目標達成のために行う事業及びその実施主体

### 基本方針1 地域特性に対応した公共交通体系の構築

#### 目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの形成

対応する課題	課題 1、課題 3、課題 4、課題 5、課題 6、課題 10	
対応する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス路線の効率化</li> <li>○ 移動実態やニーズを踏まえた利便性の向上</li> <li>○ 福祉や教育の分野と連携した移動手段の確保</li> <li>○ 運行見直し基準に基づくサービスの改善・適正化</li> <li>○ 新たなバス運賃体系の検討</li> </ul>	
数値指標①	公共交通の確保・維持に係る利用者 1 人あたりの市支出額 ※鉄道と福祉有償運送に係る支出を除く	
	算出方法：市で把握し実績を基に算出	
	現状値：400 円/人（令和元年度）	目標値：500 円/人 以内（令和 7 年度） <sup>1</sup>
数値指標②	市内を運行する公共交通の収支率 （収支率は運行経費に対する収入の割合） ※鉄道と福祉有償運送に係る支出を除く	
	算出方法：市で把握し実績を基に算出 （民間路線バスの収支率は前年 10 月～当年 9 月末実績、その他の公共交通は当年 4 月から翌年 3 月までの実績により算出）	
	現状値：40%（令和元年度）	目標値：35% ※減少幅を 10%以内に抑える（令和 7 年度） <sup>2</sup>

### 主な事業内容

#### 事業① バス路線の効率化

- 利用実態に応じて、次に該当するバス路線の見直しを行う。
- なお、本計画に基づき令和 4 年 4 月には芳井・美星地区のバス路線について便数や運行区間の一部見直しを行い、両地区全域を対象とした予約型乗合交通タクシー「あいあいカー」の運行を開始している。

#### 見直しを検討する路線

- 末端区間において利用者が少ない路線
- 通学目的以外の利用者が少ない路線
- 網形成計画を策定した平成 27 年度以降、著しく利用の少ない状態が続いている路線 等

図表 83 バス路線見直しにおける考え方

<sup>1</sup> 再編による予約型乗合タクシー（あいあいカー）の経費増加を考慮した市支出額を算出し、利用者数を現状維持した場合の利用者 1 人あたりの市支出額（451 円/人）を踏まえて、目標値を設定した。

<sup>2</sup> 再編による予約型乗合タクシー（あいあいカー）の経費及び収入の増加を考慮しつつ、路線バスについては現状地（R元年度）と再編後（R4年度）の経費の変化を踏まえて、利用者数の維持により路線バスの収入は大きく変化しないと仮定することでR7年度の収支率の推計値（37.2%）を算出し、目標値を設定した。

## 事業② 移動実態やニーズを踏まえた利便性の向上

- 児童・生徒の通学利用が見込まれるバス路線について、学校の登下校や部活動の時刻に合わせた時刻調整を行う。
- バスのダイヤについて、通院や買い物等の利用目的に配慮した時刻調整を行う。
- 井原駅における鉄道とバスとの乗り継ぎについて、待ち時間が概ね 15 分以内となるようダイヤ改正等に合わせた調整を行う。
- 交通結節点におけるバスとバス、バスと予約型乗合タクシー及びスクールバス一般混乗路線との乗り継ぎについて、待ち時間が概ね 15 分以内となるようダイヤ改正等に合わせた調整を行う。

## 事業③ 福祉や教育の分野と連携した移動手段の確保

- 福祉有償運送や福祉タクシーの活用等により、福祉分野と連携して地域の移動手段の確保・充実を図る。
- 一般混乗が可能なスクールバスを活用して、地域の移動手段を確保する。



図表 84 美星地区における福祉有償運送の取組

#### 事業④ 運行見直し基準に基づくサービスの改善・適正化

- 運行見直し基準に基づき、利用が少なく採算性の低いバス路線の見直し（減便、時刻調整、区間の短縮、他の交通手段への転換）を行う。
- 同じく、運行見直し基準に基づき、利用の多いバス路線の見直し（増便、時刻調整等）を行う。

##### 【運行見直し基準の概要】

##### 適用対象

民間路線バス、井原あいあいバス

##### 集計期間

10月～翌年9月

##### 運行見直し基準

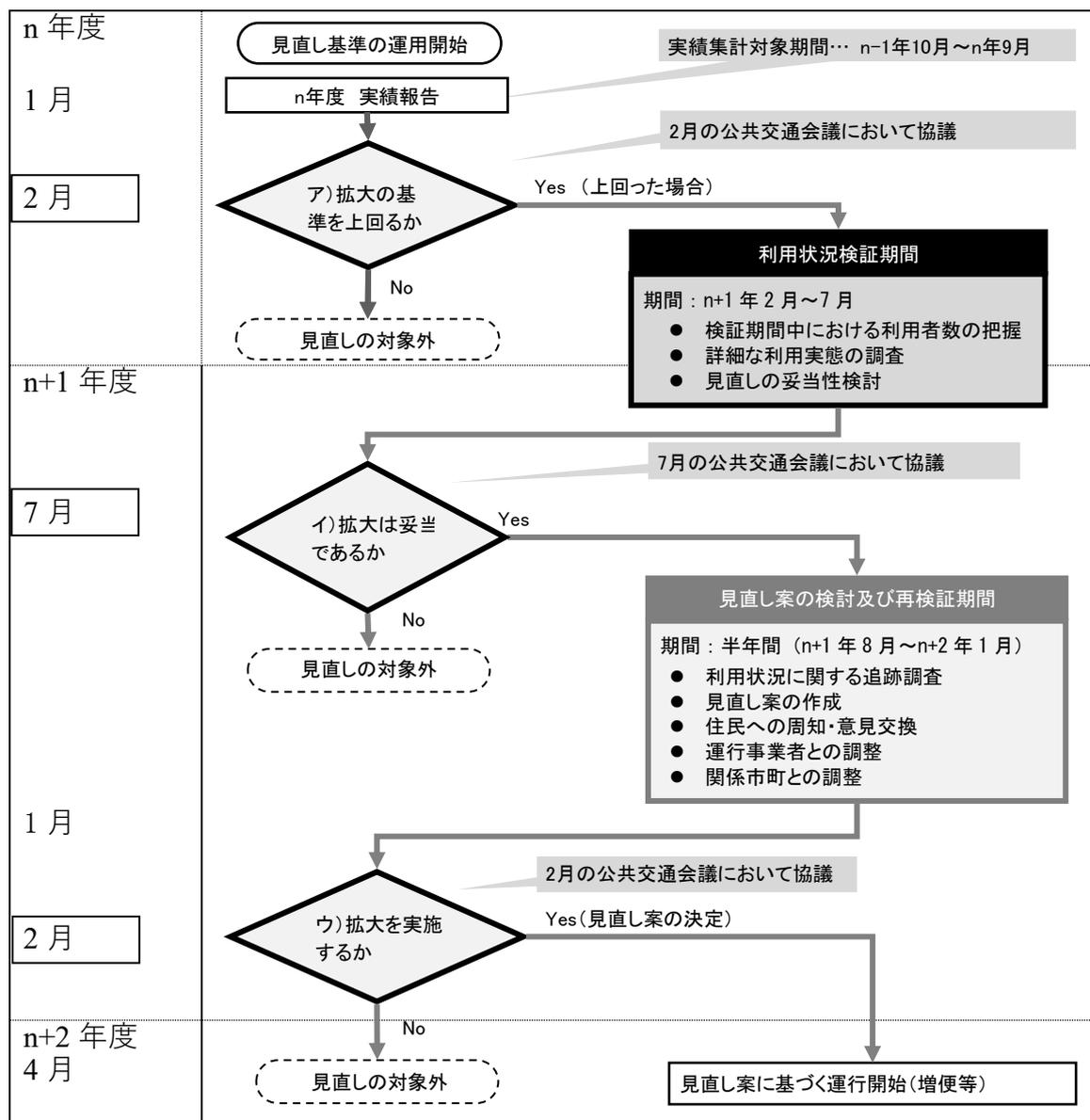
		1 便あたり利用者数 (乗合が成立するための 一定の利用はあるか)	かつ (and)	収支率 (採算性は妥当であるか)
民間路線バス	拡大	10.0 人/便以上		80%以上
	縮小	2.0 人/便未満		20%未満
井原あいあいバス	拡大	10.0 人/便以上		
	縮小	3.0 人/便未満		

図表 85 公共交通の運行見直し基準

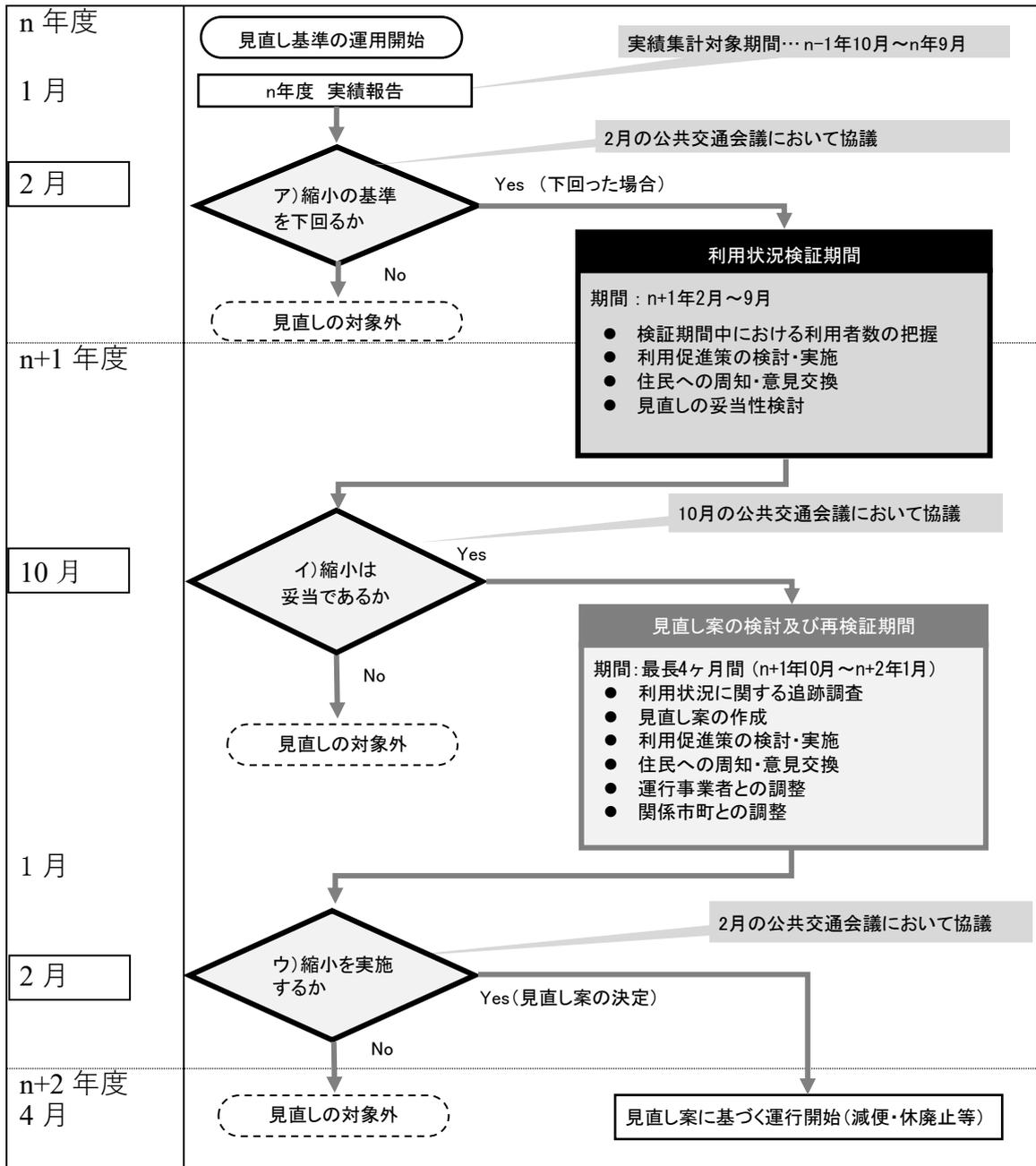
- 市域をまたぐ路線の1 便あたり利用者数については、市内区間の実績を参考とする。
- スクールバスの間合い運用等、ダイヤに制約がある路線は、弾力的に判断する。
- 利用者数が縮小の基準を上回るまで回復した場合は、縮小前のサービス水準に戻すことを検討する。
- 市域をまたがる路線については、隣接市町と協調して、増便・減便を検討する。
- 想定しない形で路線の維持が困難となった場合、路線の必要性や補完体制等を検討する。

## 運行見直し基準の運用フロー

### ①【拡大】の基準に該当する場合



②【縮小】の基準に該当する場合



図表 86 公共交通の運行見直し基準の運用フロー

## 事業⑤ 新たなバス運賃体系の検討

- 公共交通の利用者層を拡大するため、路線バスを対象とした定額運賃サービス等の新たな運賃体系の導入を検討する。



### 事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
バス路線の効率化	交通事業者、井原市	令和3年度より検討 予約型乗合タクシーの拡大に合わせて段階的に実施
移動実態やニーズを踏まえた 利便性の向上	交通事業者、井原市	令和3年度より継続実施
福祉や教育の分野と連携した移動 手段の確保	交通事業者、井原市、住民、 NPO 法人	令和3年度より検討
運行見直し基準に基づくサービスの 改善・適正化	交通事業者、井原市	令和3年度より継続実施
新たなバス運賃体系の検討	交通事業者、井原市	令和3年度より検討

対応する課題	課題 2、課題 3、課題 4、課題 6、課題 10	
対応する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運行区域の拡大とサービス改善</li> <li>○ 予約方法の改善</li> <li>○ 利用しやすい移動手段にしていくための仕組みづくり</li> </ul>	
数値指標	予約型乗合タクシーの 1 便あたりの平均利用者数	
	算出方法：市で把握し実績を基に算出	
	現状値：1.1 人/便（令和元年度）	目標値：1.3 人/便（令和 7 年度）

### 主な事業内容

#### 事業① 運行区域の拡大とサービス改善

- 予約型乗合タクシーの運行区域を、財政負担等を考慮しながら市全域に段階的に拡大する。
- 予約型乗合タクシーの運行する曜日や時刻等を、移動の実態やニーズに合わせて改善する。
- 現行の 1 乗車あたりの運賃を基本として、輸送距離が地区間を超えて長大になる場合等を想定し、適切な運賃設定を検討する。
- 予約型乗合タクシーの予約・配車システムを導入し、複数事業者での運行効率化を図る。
- なお、本計画に基づき令和 4 年 4 月には芳井・美星地区のバス路線について便数や運行区間の一部見直しを行い、両地区全域を対象とした予約型乗合交通タクシー「あいあいカー」の運行を開始している。



図表 87 井原市の予約型乗合タクシー

#### 【現行の予約型乗合タクシーのサービス内容】

運行日	週 2 日（運行する曜日は事前のアンケート等により決定）
運行便数	1 日 4 便
運賃	大人（中学生以上）300 円 小学生 150 円

図表 88 現行の予約型乗合タクシーのサービス内容

#### 【あいあいカーのサービス内容】

運行時間帯・便数	10 時～19 時頃にかけて 1 日最大 9 往復
運行日	毎日運行（年末年始（12/29～翌年 1/3）は、一部の便を運休）
輸送区間（運賃）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自宅⇄地区中心部の乗降場所（片道 300 円）</li> <li>○ 自宅⇄市中心部の乗降場所（芳井地区：片道 600 円、美星地区：片道 800 円）</li> <li>○ 自宅⇄設定したエリア内の乗降場所（片道 300 円）</li> </ul>
予約方法	電話及びスマートフォン・パソコンによる予約

図表 89 あいあいカーのサービス内容

## 事業② 予約方法の改善

- 予約・配車システムによる予約窓口の一本化や、現行では「乗車日の1週間前から」としている予約受付期間を見直す等、利用者が予約しやすい仕組みに改善する。
- 利用者が多い目的地（医療機関等）に予約端末を設置する等、外出先で予約がしやすい環境を整備する。



図表 90 予約・配車システムのイメージ

## 事業③ 利用しやすい移動手段にしていくための仕組みづくり

- 予約型乗合タクシーのサービスが適切に提供・運用されているかどうかを判断する基準を設け、バスの運行見直し基準と同様に毎年検証を行う。
- 基準に該当する路線については、必要に応じて経路地や運行時間帯等の見直し、情報提供・周知の改善を検討する。
- 判断基準に該当していない場合においても、地域の状況や利用実態に応じて柔軟に改善を行う。

### 【予約型乗合タクシーのサービス内容判断基準の概要】

#### 集計期間

10月～翌年9月

#### サービス内容判断基準

	運行エリアの人口に占める実利用者の割合 (地域内で一定の利用があるか)	かつ (and)	運行エリア人口1人あたりの年間運行回数 (地域の移動手段として機能しているか)
経路地や運行時間帯等の見直し 情報提供・周知の改善	1.0%未満 ※運行エリア単位		0.2回/人未満 ※運行エリア単位

図表 91 予約型乗合タクシーサービス内容判断基準

- 予約型乗合タクシーは、公共交通不便地域（これまで「公共交通でつらくエリア」としていたエリアの範囲外）を解消する交通手段としての機能を持っているため、廃止を念頭に置いた見直しは原則として行わない。
- 利用者数が多い便が毎年継続して存在する場合、定時運行への転換等を検討する。

## 事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
運行区域の拡大とサービス改善	交通事業者、井原市	令和3年度より検討 令和3年10月からのバス路線の効率化に合わせて段階的に実施
予約方法の改善	交通事業者、井原市	令和3年度より検討 運行区域の拡大に合わせて実施
利用しやすい移動手段にしていくための仕組みづくり	交通事業者、井原市	令和3年度より検討・実施

目標 1 きめ細やかな情報提供

対応する課題	課題 7、課題 8、課題 9	
対応する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 定期的な情報提供</li> <li>○ 提供する情報の質の向上</li> <li>○ 情報発信手段の多様化</li> </ul>	
数値指標	公共交通に関する情報発信件数 ※「公共交通かわら版」の発行回数、SNS やインターネット、ケーブルテレビでの発信回数等	
	算出方法：実施の都度、市が実績を把握	
	現状値：6回/年（令和元年度） ※「公共交通かわら版」の発行回数のみ	目標値：12回/年（令和7年度までの毎年度）

主な事業内容

事業① 定期的な情報提供

- 「公共交通かわら版」を継続的に発行し、公共交通に関する取組や公共交通の利用実態、計画に基づく事業の実施状況について周知を行う。

事業② 提供する情報の質の向上

- 地区単位の時刻表や買い物目的用の公共交通マップの作成等、各地区の状況や利用目的に応じた情報発信ツールを作成・展開する。
- 主要交通結節点から観光地までの行き方紹介等、観光客向けの公共交通ガイドブックを作成・配布する。
- 時刻表や公共交通マップを運行内容の変更に合わせて更新する。



図表 92 公共交通かわら版

事業③ 情報発信手段の多様化

- Google マップ等の経路検索サービスにおいて、公共交通の時刻や経路が検索できるよう改善する。
- 「公共交通かわら版」に加え、SNS やケーブルテレビを活用した情報発信を行う。
- 商店や人の集まる施設に時刻表や路線図の掲示を行う。

事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
定期的な情報提供	交通事業者、井原市	令和3年度より継続実施
提供する情報の質の向上	交通事業者、井原市、観光協会、観光施設等	令和3年度より継続実施
情報発信手段の多様化	交通事業者、井原市	令和3年度より継続実施

## 目標 2 安心して利用できる環境づくり

対応する課題	課題 6、課題 8、課題 10
対応する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全性の向上</li> <li>○ 拠点や交通結節点の改善</li> <li>○ 公共交通に対する信頼性の確保</li> <li>○ 医療機関と連携した利便性の向上</li> </ul>
数値指標	バスの待合環境や乗務員の接遇に満足を感じている人の割合
	算出方法：市民モニターを対象とした調査により満足度を把握し、算出 ※市民モニターを対象にした調査に係る事業内容は 55 頁に記載
	現状値： 初年度調査にて把握      目標値：前年度以上（令和 7 年度まで毎年度）

### 主な事業内容

#### 事業① 安全性の向上

- 警察等と連携して、安全性が十分に確保されていないバス停を把握し、危険箇所の改修・整備等を行う。
- 交通事業者と連携し、車両更新に合わせた車両のバリアフリー化（電動ステップ付き車両の導入等）を推進する。

#### 事業② 拠点や交通結節点の改善

- 主要交通結節点と交通結節点における案内誘導サインの整備・改修、並びに時刻表や路線図の掲示等を行う。
- 地域住民と連携し、バス停や待合室の清掃等、環境美化を行う。

#### 事業③ 公共交通に対する信頼性の確保

- 交通事業者と連携した研修を実施し、接遇の向上や公共交通のイメージアップを図る。
- GPS 機器の設置等により、バスが定時運行されているかどうかの常時計測を行う。

#### 事業④ 医療機関と連携した利便性の向上

- 医療機関のバス待合スペースにおいて、時刻表の掲示や運行状況がわかるサイネージの整備を行う。
- 医療機関に予約型乗合タクシーの予約端末を設置する。



図表 93 デジタルサイネージ(井原バスセンター)

### 事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
安全性の向上	交通事業者、井原市、警察	令和 3 年度より継続実施
拠点や交通結節点の改善	交通事業者、井原市、住民	令和 3 年度より継続実施
公共交通に対する信頼性の確保	交通事業者、井原市	令和 3 年度より継続実施
医療機関と連携した利便性の向上	交通事業者、井原市、医療機関	令和 3 年度より検討 予約型乗合タクシーの運行区域の拡大に合わせた実施を検討

目標 1 公共交通の利用促進

対応する課題	課題 7、課題 9
対応する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通利用の呼びかけ・公共交通に対する意識啓発</li> <li>○ 住民の健康づくりと連携した利用促進</li> <li>○ 公共交通を守り・育てる意識の醸成</li> </ul>
数値指標	バス体験学習会及びバス体験ワークショップの開催回数
	算出方法：実施の都度、市が実績を把握
	現状値： 11 箇所開催（令和元年度） 目標値：11 箇所開催（令和 7 年度まで毎年度）

主な事業内容

事業① 公共交通利用の呼びかけ・公共交通に対する意識啓発

- 公共交通に関する啓発チラシやポスターを作成・掲出をする。
- 岡山県が推進している「岡山県公共交通利用県民運動」と連動し、毎月最終金曜日に指定されている「公共交通利用の日」のPRや利用の呼びかけを行う。
- 公共交通に親しんでもらい、利用のきっかけを作ることを中心に「公共交通祭り」を開催し、情報発信や車両の展示、バスの乗り方教室等を実施する。
- 交通事業者と連携し、鉄道やバスに関連したイベント・企画の周知・PRを行う。



図表 94 公共交通祭り

事業② 住民の健康づくりと連携した利用促進

- 公共交通利用が介護予防や健康寿命の増進に繋がることを踏まえ、福祉部門と連携して、健康づくりや外出促進に関連した情報発信や利用促進を行う。

事業③ 公共交通を守り・育てる意識の醸成

- 児童や園児を対象とした、バス体験学習会やバス体験ワークショップを開催する。
- 高齢者の会合や集まりの場を活用し、公共交通の説明会や利用方法の周知を行う。



図表 95 バス体験学習

事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
公共交通利用の呼びかけ・公共交通に対する意識啓発	交通事業者、井原市	令和 3 年度より継続実施
住民の健康づくりと連携した利用促進	交通事業者、井原市、社会福祉協議会等	令和 3 年度より検討
公共交通を守り・育てる意識の醸成	交通事業者、井原市、学校、幼稚園、保育所等	令和 3 年度より継続実施

対応する課題	課題 7、課題 8、課題 9、課題 10	
対応する事業	○ 地域やまちづくりと連携した外出促進	
数値指標	公共交通を利用したお出かけの頻度	
	算出方法：市民モニターを対象とした調査により外出頻度を把握し、算出 ※市民モニターを対象にした調査に係る事業内容は 55 頁に記載	
	現状値：初年度調査にて把握	目標値：前年度以上（令和 7 年度まで毎年度）

### 主な事業内容

#### 事業 地域やまちづくりと連携した外出促進

- 高齢者団体への働きかけや、高齢者の会合における呼びかけにより、公共交通を利用した買い物や余暇目的でのグループによるお出かけを推進する。
- 中心市街地の商店街やまちづくり協議会等と連携して、市中心部へのバスによる来訪とあわせて、周辺の店舗での買い物を促進する。
- 公民館や地域組織と連携して、予約型乗合タクシーの利用方法を周知する。
- 「井原バスセンター」等の主要交通結節点における交流スペースの利用・活用を呼びかける。
- 主要交通結節点及び交通結節点の周辺において、乗り継ぎの待ち時間を楽しくする空間や待合スペースを周辺の施設・店舗や住民組織等と連携して確保する。
- バス路線沿線の商店や事業所、自治会・町内会等から「バス停サポーター」を募集し、バス停にベンチを設置させてもらう取組（バス停サポーター制度）を継続する。



図表 96 井原バスセンター交流スペースの活



図表 97 バス停サポーター制度を活用して設置したベン

### 事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
地域やまちづくりと連携した外出促進	交通事業者、井原市、住民、バス停周辺の店舗・事業所、まちづくり協議会、商店街等	令和 3 年度より検討 バス停サポーター制度は令和 3 年度より継続実施

対応する課題	課題 4、課題 7、課題 10	
対応する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通に関する説明会や意見交換会の開催</li> <li>○ 事業の実施状況や目標の達成状況の検証</li> </ul>	
数値指標	住民説明会や意見交換会の開催件数	
	算出方法：開催の都度、市が実績を把握	
	現状値：3回/年（令和元年度）	目標値：3回/年（令和7年度まで毎年度）

### 主な事業内容

#### 事業① 公共交通に関する説明会や意見交換会の開催

- 公共交通の利用実態や路線の変更の周知、利用の働きかけ等を行うため、地域住民を対象とした説明会や意見交換会を開催する。
- 通勤・通学における公共交通の利用促進やサービス改善等を目的として、学校や事業所等との意見交換会を開催する。
- 高齢者の会合や集まりの場を活用し、公共交通の利用方法の周知を行う。



図表 98 高齢者に対する公共交通の周知

#### 事業② 事業の実施状況や目標の達成状況の検証

- 井原市公共交通会議を年に4～5回程度、定期的に開催する。
- バス路線の見直しや予約型乗合タクシーのサービス改善等の実施にあたり、交通事業者と井原市による検討会を設置する。
- 公共交通や市政に関心のある人を対象にした市民モニター制度を導入し、電子アンケートの手法を用いた毎年度の調査により、事業効果のモニタリングを行う。
- 民間路線バスの乗降調査結果や、井原あいあいバス・予約型乗合タクシーの利用実績を分析することで、事業の実施状況や目標の達成状況を検証する。



図表 99 井原市公共交通会議

### 事業内容・事業主体・実施時期

事業内容	事業主体	実施時期
公共交通に関する説明会や意見交換会の開催	交通事業者、井原市、住民、学校、事業所等	令和3年度より継続実施
事業の実施状況や目標の達成状況の検証	交通事業者、井原市、住民	令和3年度より継続実施

## IX. 計画の達成状況の評価

### 1 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、井原市公共交通会議が行う。  
井原市公共交通会議は、交通事業者や住民等との間で、計画の着実な実施に向けた全体調整を行う。

### 2 PDCA サイクルによる評価・検証

事業の実施にあたっては、社会環境や住民のニーズの変化にあわせ事業内容を適宜改善する必要がある。このため、Plan（事業計画の策定）、Do（事業の実施）、Check（評価・検証）、Act（改善）からなるPDCAサイクルを機能させながら計画を推進する。

PDCAサイクルの運用にあたっては、5年間の計画期間全体を対象として目標の達成度を評価し、必要に応じて計画の見直しを行う大きなサイクルと、年度ごとの事業実施状況を評価するための小さなサイクルを組み合わせる進行管理を行う。

	大きな PDCA サイクル (計画期間：5 年間)	小さな PDCA サイクル (年度ごと：1 年間)
Plan（事業計画の策定）	計画の策定	各年度の事業計画の策定
Do（事業の実施）	計画に掲げる事業の実施	事業計画の実施
Check（評価・検証）	評価指標の検証	事業の実施状況と、事業実施による効果の検証
Act（改善）	計画の見直し	事業計画の見直し 次年度の事業計画への反映

図表 100 PDCA サイクルによる評価・検証

### 3 モニタリングの方法

評価指標の検証にあたり、次の項目について定期的なモニタリングを行う。

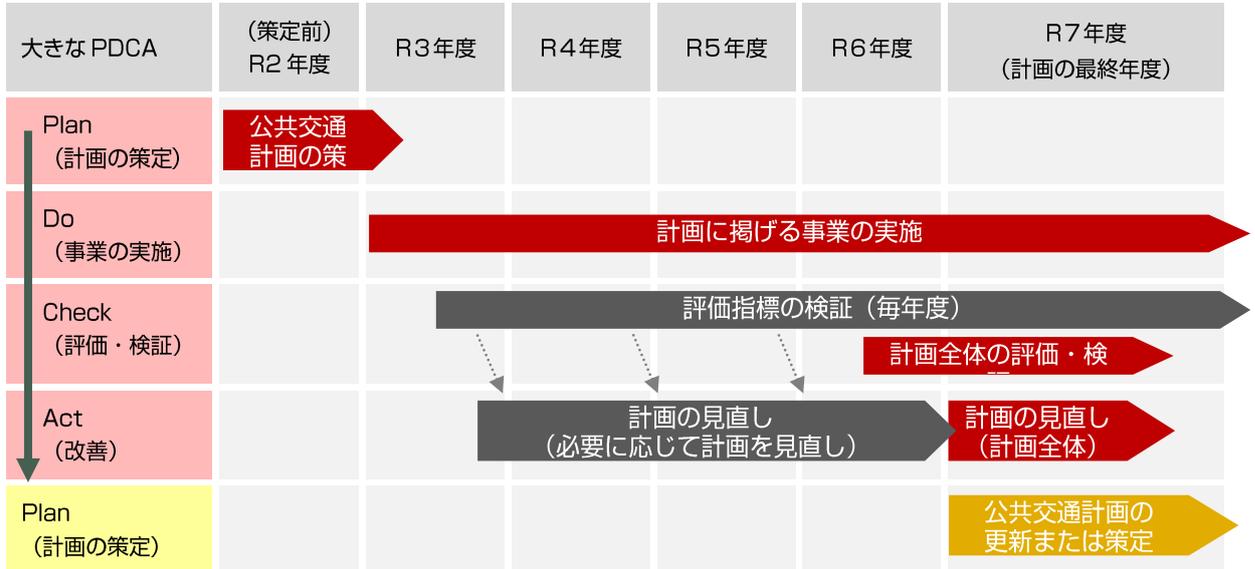
モニタリング項目	モニタリング方法	実施時期
前年10月～当年9月末で集計した公共交通の利用者数 (計画全体の数値指標)	乗降調査(民間路線バス) 利用実績(井原あいあいバス・予約型乗合タクシー)	毎年度
基本方針(1)－目標① 公共交通の確保・維持に係る利用者1人あたりの市支出額 市内を運行する公共交通の収支率	市で把握し実績を基に算出	毎年度
基本方針(1)－目標② 予約型乗合タクシーの1便あたりの平均利用者数	市で把握し実績を基に算出	毎年度
基本方針(2)－目標① 公共交通に関する情報発信件数	実施の都度、市が実績を把握	毎年度
基本方針(2)－目標② バスの待合環境や乗務員の接遇に満足を感じている人の割合	市民モニターを対象とした調査より把握	毎年度
基本方針(3)－目標① バス体験学習会及びバス体験ワークショップの開催回数	実施の都度、市が実績を把握	毎年度
基本方針(3)－目標② 公共交通を利用したお出かけの頻度	市民モニターを対象とした調査より把握	毎年度
基本方針(3)－目標③ 住民説明会や意見交換会の開催回数	開催の都度、市が実績を把握	毎年度

図表 101 モニタリングの方法

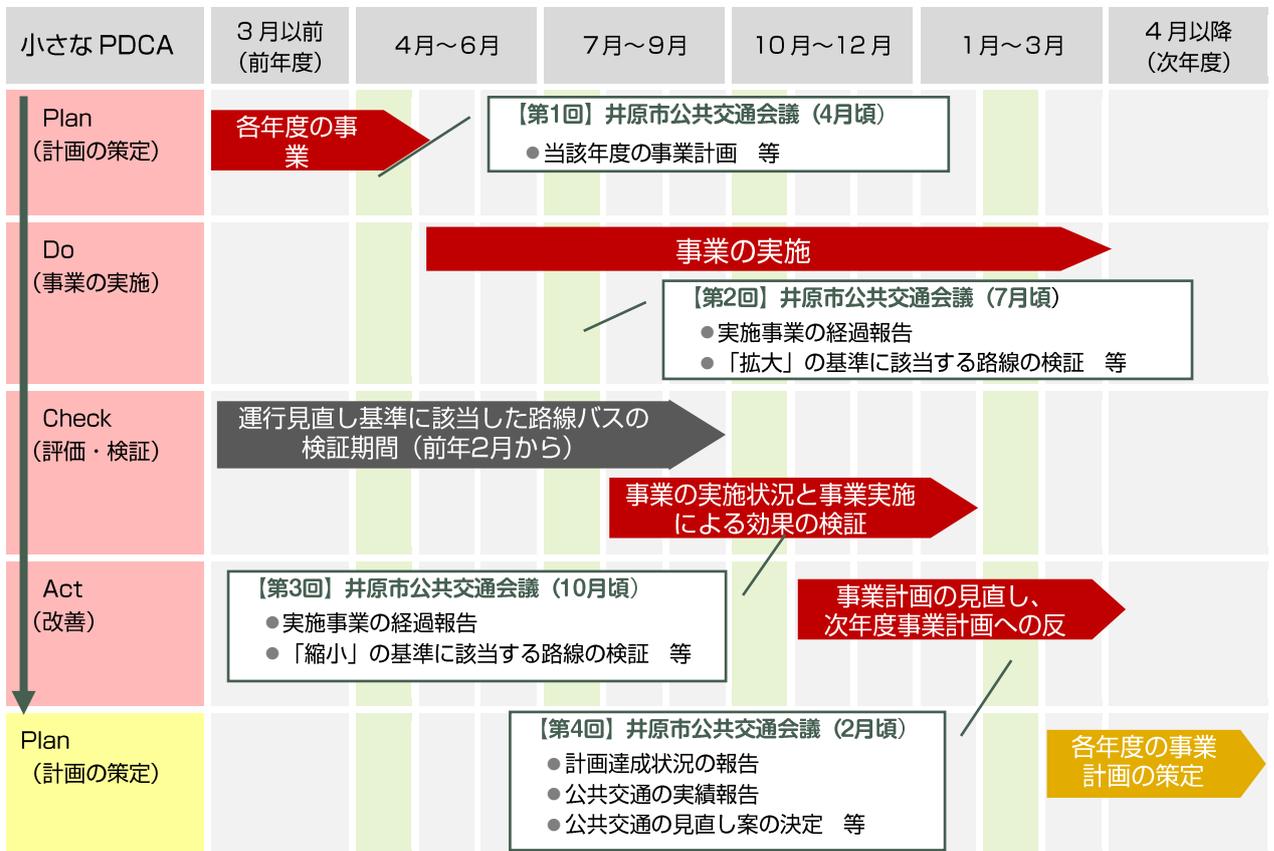
## 4 ロードマップに基づいたPDCAの運用

PDCAサイクルを適切に運用するためには、定期的に行われる公共交通会議や行政スケジュールとの連携が必要不可欠である。本計画では、計画全体（計画期間の5年間）における大きなPDCAサイクルと、各年度（1年間）における小さなPDCAサイクルの運用方法をロードマップに示し、計画を推進する。

### ① 大きなPDCA（計画期間5年間）における運用スケジュール



### ② 小さなPDCA（1年単位）における運用スケジュール



※井原市公共交通会議では必要に応じて路線の変更や見直し内容について協議を行う

## 5 事業スケジュール

### 基本方針1 地域特性に対応した公共交通体系の構築

目標	事業内容	実施スケジュール（計画期間：5年間）					
		R3年度		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
		4～9月	10～3月				
目標① 持続可能な公共交通ネットワークの形成	バス路線の効率化	検討	R3年度（後半）より随時実施				
	移動実態やニーズを踏まえた利便性の向上	R3年度より継続実施					
	福祉や教育の分野と連携した移動手段の確保	導入・実施可能な事業は随時実施					
	運行見直し基準に基づくサービスの改善・適正化	R3年度より継続実施 (毎年2月頃に前年9月までの1年間の実績をもとに判定)					
	新たなバス運賃体系の検討	検討	導入・実施可能な事業は随時実施				
目標② 予約型乗合タクシーの運行区域拡大と利便性の向上	運行区域の拡大とサービス改善	検討	R3年度（後半）より随時実施				
	予約方法の改善	検討	R3年度（後半）より随時実施				
	利用しやすい移動手段にしていくための仕組みづくり	R3年度より継続実施 (毎年2月頃に前年9月までの1年間の実績をもとに判定)					

## 基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり

事業	事業内容	実施スケジュール（計画期間：5年間）				
		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
目標① きめ細やかな情報提供	定期的な情報提供	R3年度より継続実施				
	提供する情報の質の向上	R3年度より継続実施				
	情報発信手段の多様化	R3年度より継続実施				
目標② 安心して利用できる環境づくり	安全性の向上	R3年度より継続実施				
	拠点や交通結節点の改善	R3年度より継続実施				
	公共交通に対する信頼性の確保	R3年度より継続実施				
	医療機関と連携した利便性の向上	検討	導入・実施可能な事業は随時実施			

## 基本方針3 連携や協働による公共交通の確保・維持

事業	事業内容	実施スケジュール（計画期間：5年間）				
		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
目標① 公共交通の利用促進	公共交通利用の呼びかけ・公共交通に対する意識啓発	R3年度より継続実施				
	住民の健康づくりと連携した利用促進	導入・実施可能な事業は随時実施				
	公共交通を守り・育てる意識の醸成	R3年度より継続実施				
目標② 地域やまちづくりとの連携	地域やまちづくりと連携した外出促進	導入・実施可能な事業は随時実施				
目標③ 公共交通の持続的な改善のための仕組みづくり	公共交通に関する説明会や意見交換会の開催	R3年度より継続実施				
	事業の実施状況や目標の達成状況の検証	R3年度より継続実施				