

津山市地域公共交通網形成計画（改訂版）

令和2年6月改訂

津 山 市

目 次

1. 地域の現状等.....	2
1-1 地域特性.....	2
1-2 地域交通の概況.....	4
2. 公共交通の現状等.....	6
2-1 公共交通の需要の背景.....	6
2-2 公共交通の利用状況.....	8
2-3 乗務員の年齢構成.....	11
2-4 バス路線維持に向けた補助.....	11
3. 公共交通へのニーズ.....	12
3-1 公共交通へのニーズ等把握の方法.....	12
3-2 市民アンケート調査.....	12
4. 上位計画・関連計画の整理.....	22
5. 地域課題と地域公共交通の課題整理.....	26
6. 基本的な方針と取り組みの方向性.....	29
7. 目標とする公共交通体系.....	30
8. 目標達成に向けた施策・事業.....	35
9. 施策の目標.....	40
10. 目標の実現化に向けて.....	41

用語集

文中、＊）は用語集を参照のこと.....	43
----------------------	----

はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置付け

●計画策定の趣旨

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。地方都市においては、公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現するなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっており、本市においても同様の状況が見られるところである。

一方、高齢化の進行に伴い、自家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通網を形成することが不可欠となっている。

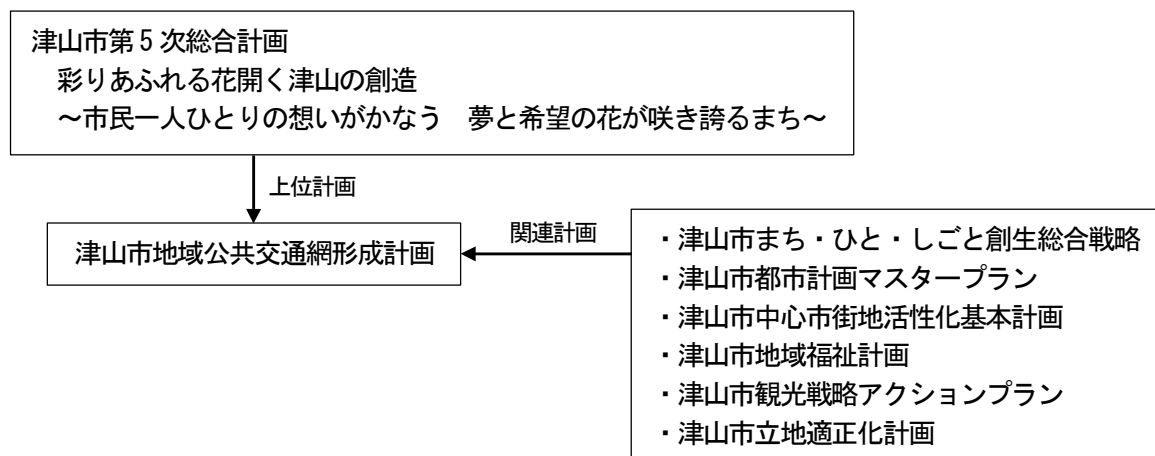
また、今後本格化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトなまちづくりの実現により、市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が、公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網を充実させ、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための市域を越えた広域的な観点・連携などを配慮して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。

このような状況を踏まえ、本市の公共交通の在り方について調査・検討し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律[※]の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）に規定する「地域公共交通網形成計画[※]」を策定し、津山市が目指すまちづくりと連携しながら、公共交通の利便性・快適性・円滑性を将来においても、維持・確保を目的とするものである。

●計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律[※]」第5条に基づく法定計画で、津山市の基本的な施策の方向性を示す「津山市第5次総合計画」（平成28年3月策定）を上位計画とし、市の各種関連計画を踏まえて策定する。



(2) 計画の区域

本計画は、津山市全域を対象とする。

(3) 計画の期間

本計画の計画期間は、平成29年度から令和3年度までの5年間とする。

(4) 計画の前提（対象）

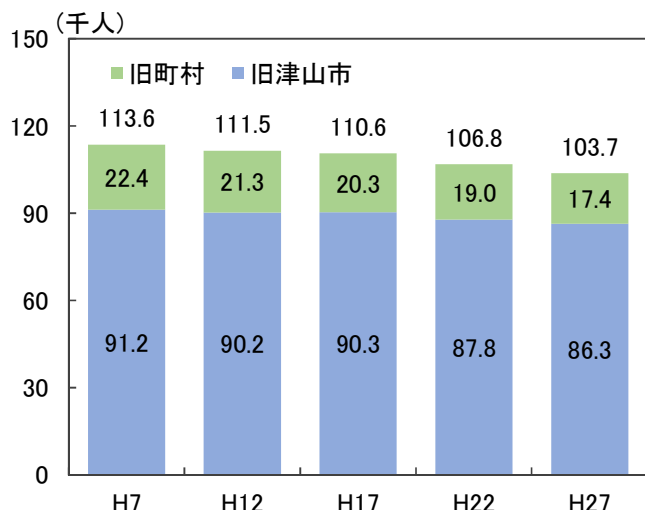
- ・本計画は、津山市における鉄道、バス、小型乗合交通[※]、タクシーを対象とする。
- ・バリアフリー法に基づき高齢者、障がい者の移動等の円滑化を目指すものであるが、これを利用することができない福祉的交通や私的交通は対象としない。

1. 地域の現状等

1-1 地域特性

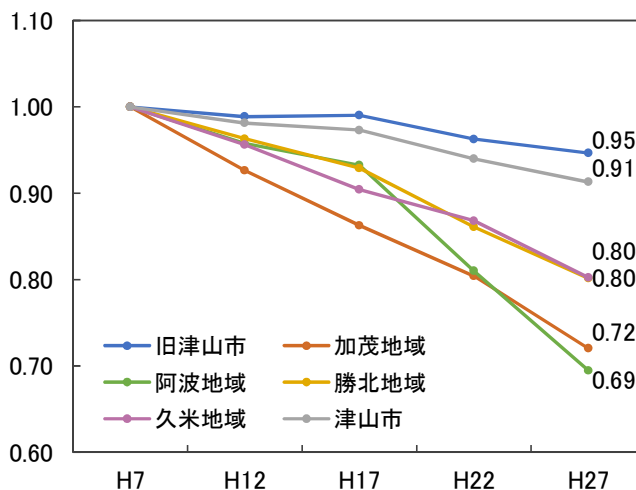
(1) 人口推移

- ・津山市の居住人口は、平成27年では103.7千人で、減少傾向が続いている。
- ・地域別に平成7年からの推移をみると、旧津山市は微減であるが、勝北、久米地域で8割程度、阿波、加茂地域では、7割程度まで減少している。



資料：国勢調査

図 居住人口の推移

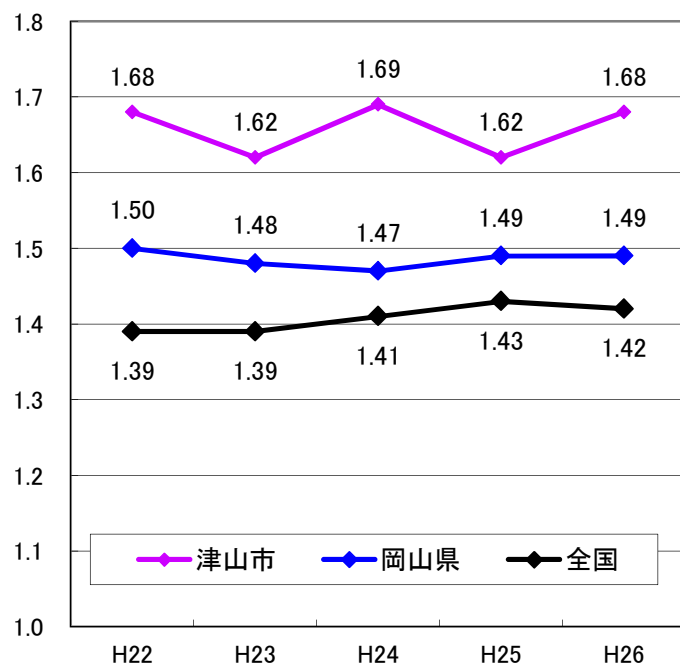


資料：国勢調査

図 居住人口の推移 (H7=1.0)

(2) 合計特殊出生率の推移

- ・合計特殊出生率は、平成26年で、過去5年間ではいずれも岡山県、全国を上回っている。



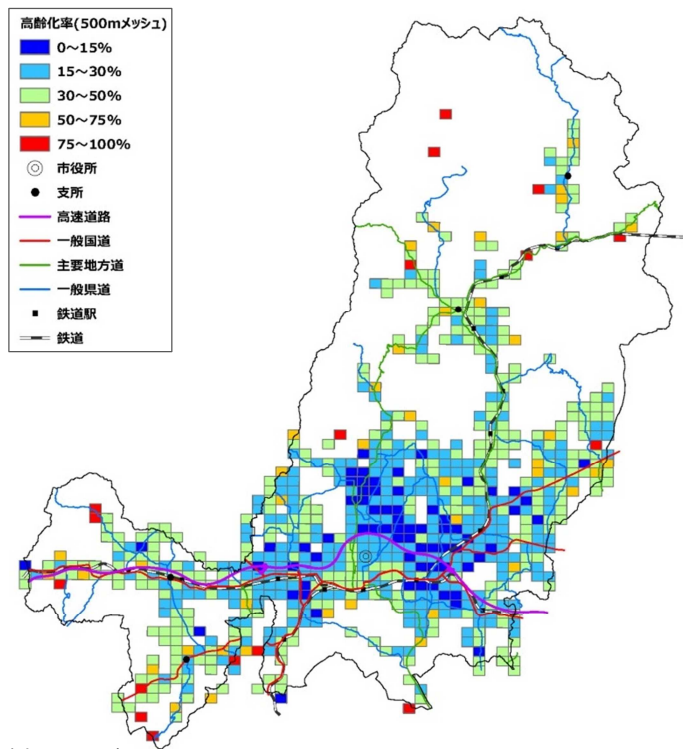
※合計特殊出生率：一人の女性が一生に産む子供の平均数

資料：津山市人口ビジョン、津山市資料

図 合計特殊出生率の推移

(3) 高齢者人口の分布状況

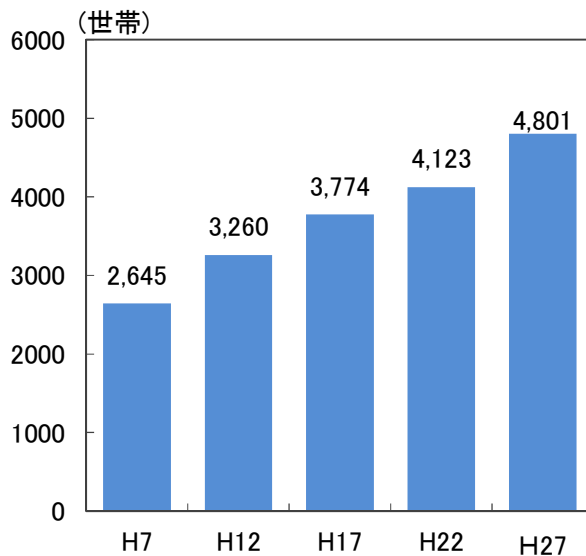
- メッシュ別に高齢化率をみると、旧町村部及び津山市周辺部で高齢化率が高い地域が見られる。



資料：H22 国勢調査
図 メッシュ別高齢化率

(4) 高齢者単身世帯の推移

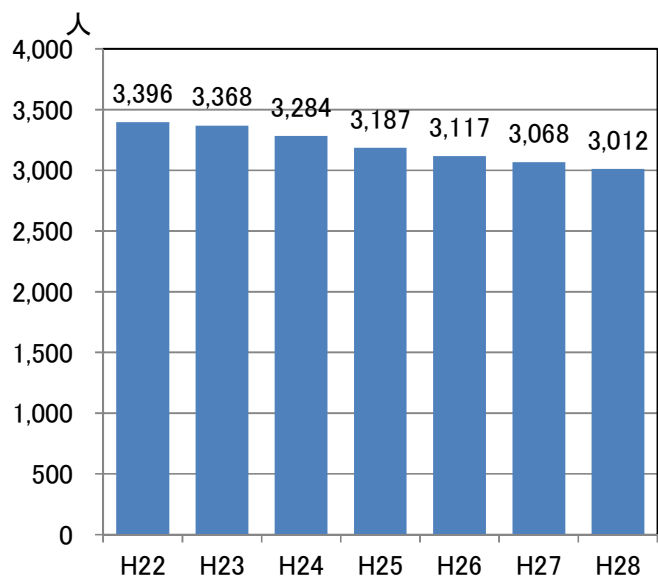
- 高齢単身世帯は平成27年で約5千世帯で、全世帯の約1割を占めている。



※高齢者：65歳以上
資料：国勢調査
図 高齢者単身世帯数の推移

(5) 中心部の居住人口

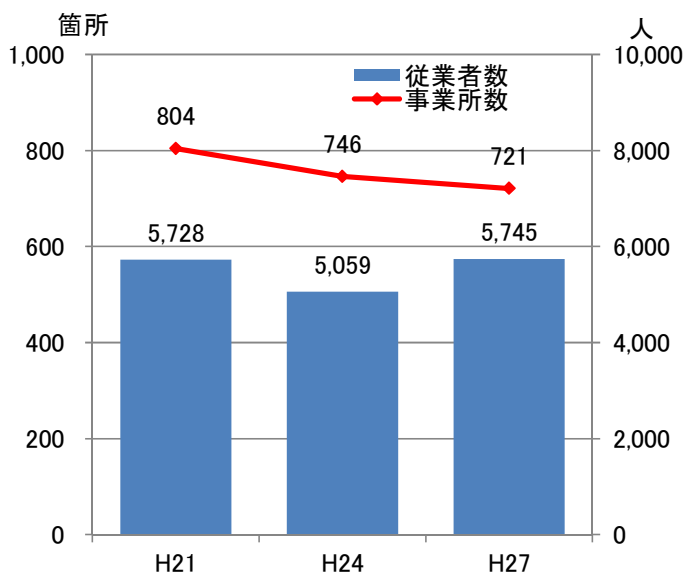
- 中心部の居住人口は減少傾向にある。



資料：津山市統計書(各年1月1日現在)
図 中心部の居住人口の推移

(6) 中心部の従業者数事業所数

- 中心部の事業所数は減少傾向、従業者数は、平成27年は、平成21年時点まで回復している。

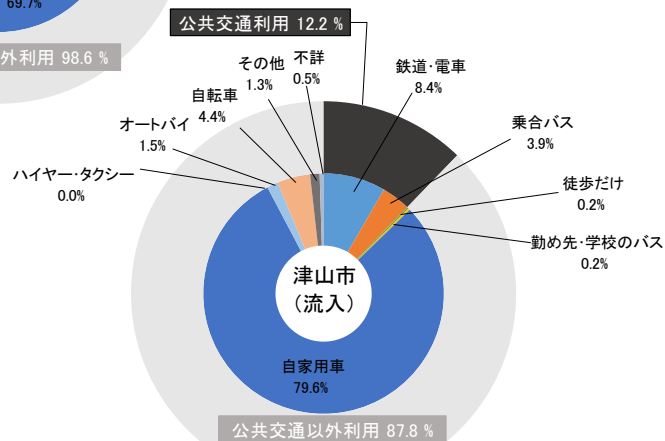
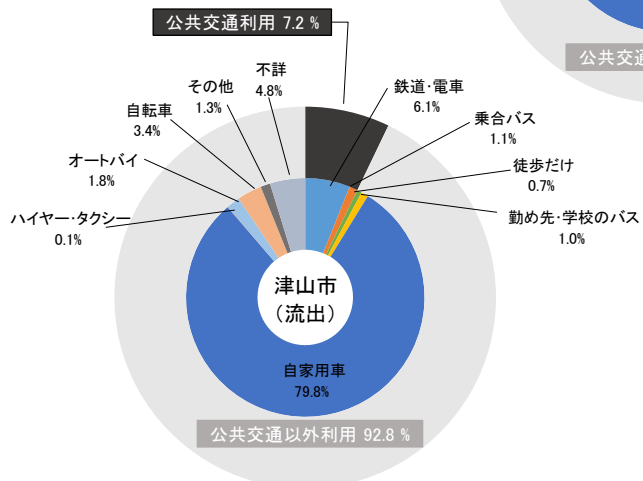
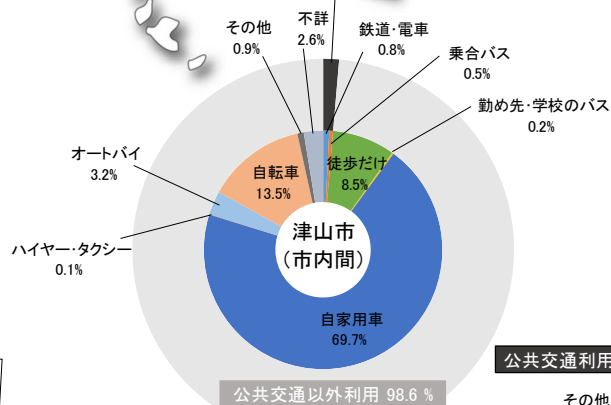
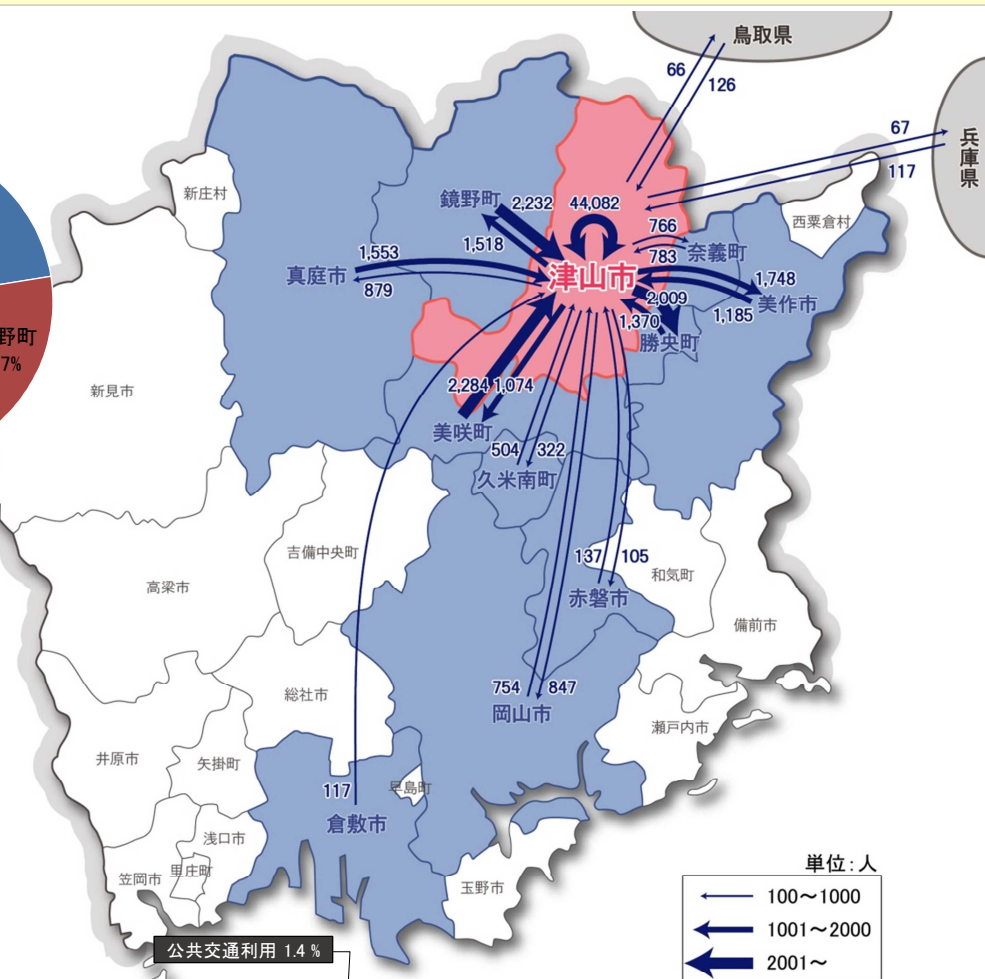


資料：経済センサス
図 中心部の事業所数・従業者数の推移

(1) 通勤通学流動

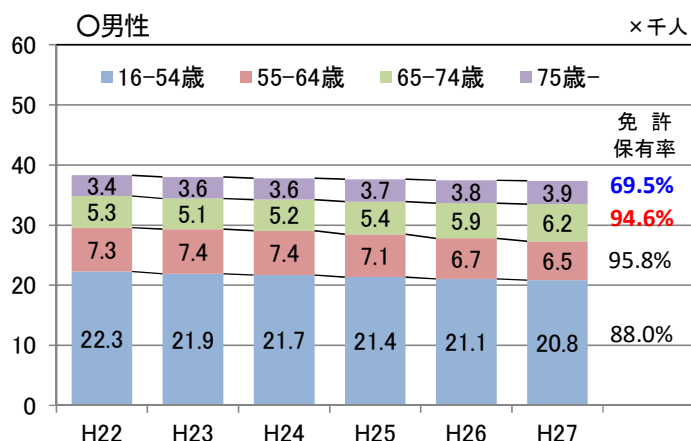
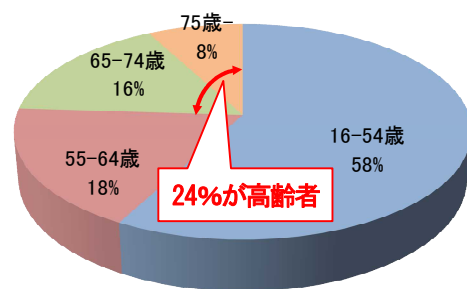
-
- | Category | Percentage |
|----------|------------|
| 勝央町 | 22% |
| 鏡野町 | 17% |
| 美作市 | 13% |
| 美咲町 | 12% |
| 真庭市 | 10% |
| 岡山市 | 9% |
| 奈義町 | 9% |
| 久米南町 | 4% |
| 赤磐市 | 1% |
| その他 | 3% |

図 津山市から流出する流動



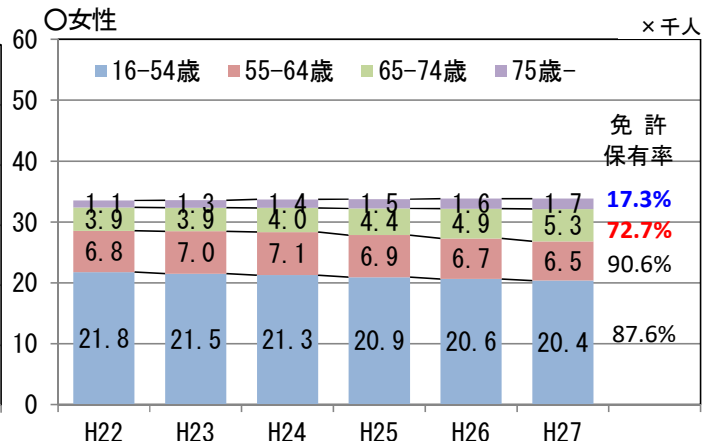
(2) 免許保有者数及び免許返納者数の推移

- ・津山市の免許保有者は約 71,000 人で推移、年代別では高齢者の保有割合は 24%と全体の 1/4 を占める。
- ・年齢階層別男女別免許保有状況から免許保有率をみると、男性では、55-64 歳、65-74 歳の免許保有率は 9 割を超えている。
- ・一方、女性では、75 歳以上で 17.3%に留まっているが、65-74 歳では 72.7%、55-64 歳では 90.6%と男性をわずかに下回る程度で、ほとんどの方が免許を持っている状況である。

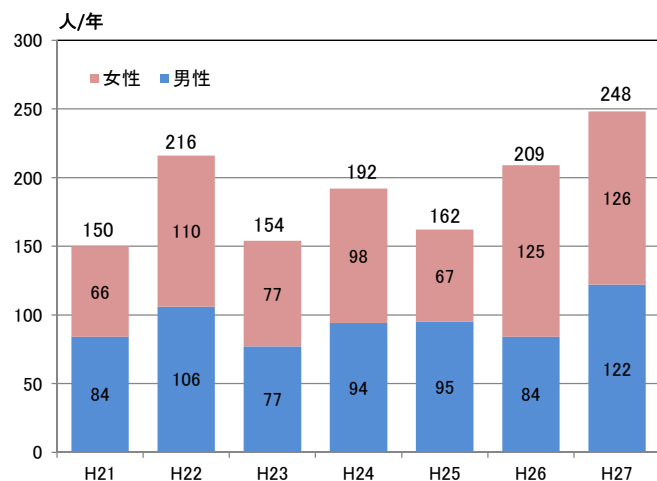


資料：岡山県警察資料

図 年齢階層別男女別免許保有者数

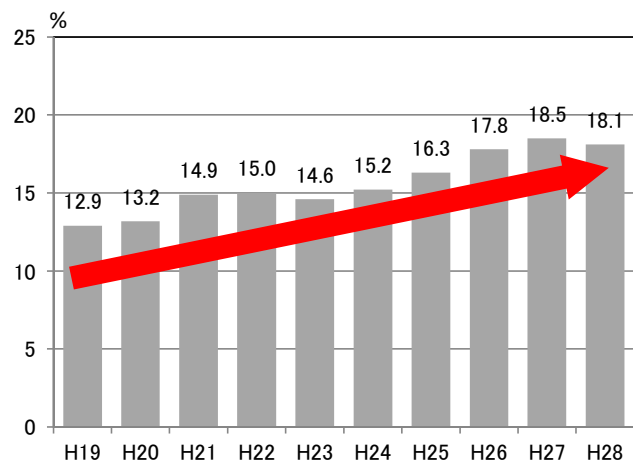


- ・運転免許の返納者数の推移をみると、増減があるものの、増加傾向にあり、平成 27 年では約 250 人が返納をしている。
- ・年齢階層別性別にみると、男性は 80-84 歳、女性は 70-74 歳での返納者が多くなっている。
- ・免許返納者へのインセンティブとして、岡山県では、「おかやま愛カード*」を希望者に配布しており、公共交通の優待や他の特典が付与されている。
- ・岡山県内の人身事故のうち、高齢者運転が第 1 当事者 (加害者) となる事故の割合は、増加傾向にある。



資料：岡山県警察資料

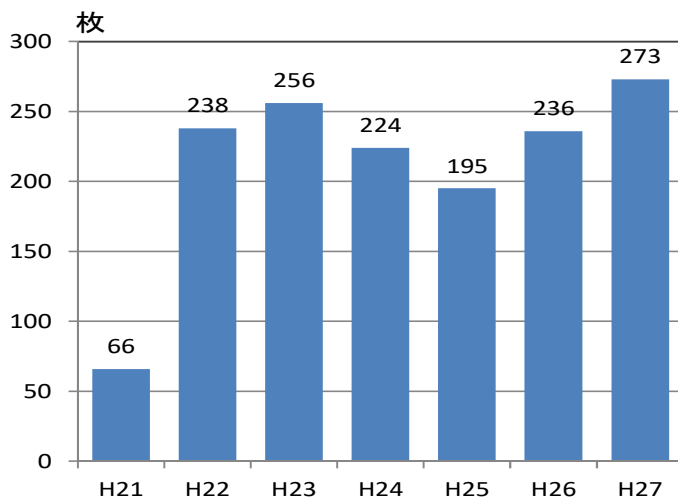
図 免許返納者数の推移



高齢者運転が第 1 当事者となる人身事故割合
＝第 1 当が高齢者運転の人身事故/人身事故

資料：岡山県警察資料 H28 は 10 月末まで

図 高齢者運転が第 1 当事者となる人身事故割合 (岡山県内)



資料：岡山県警察資料

図 「おかやま愛カード」発行枚数

2. 公共交通の現状等

2-1 公共交通の需要の背景

(1) 公共交通網

- ・津山市の路線バスは、津山広域バスセンターを中心に、津山市内各地へ放射状に連絡している。
- ・一部の区間で路線バス（中鉄北部バス、加茂観光バス）とコミュニティバスであるごんごバス、或いは地域巡回バスと競合している区間が見られる。
- ・津山市内のタクシーは、13社161両で、JR、路線バスを補完する役割を担っている。

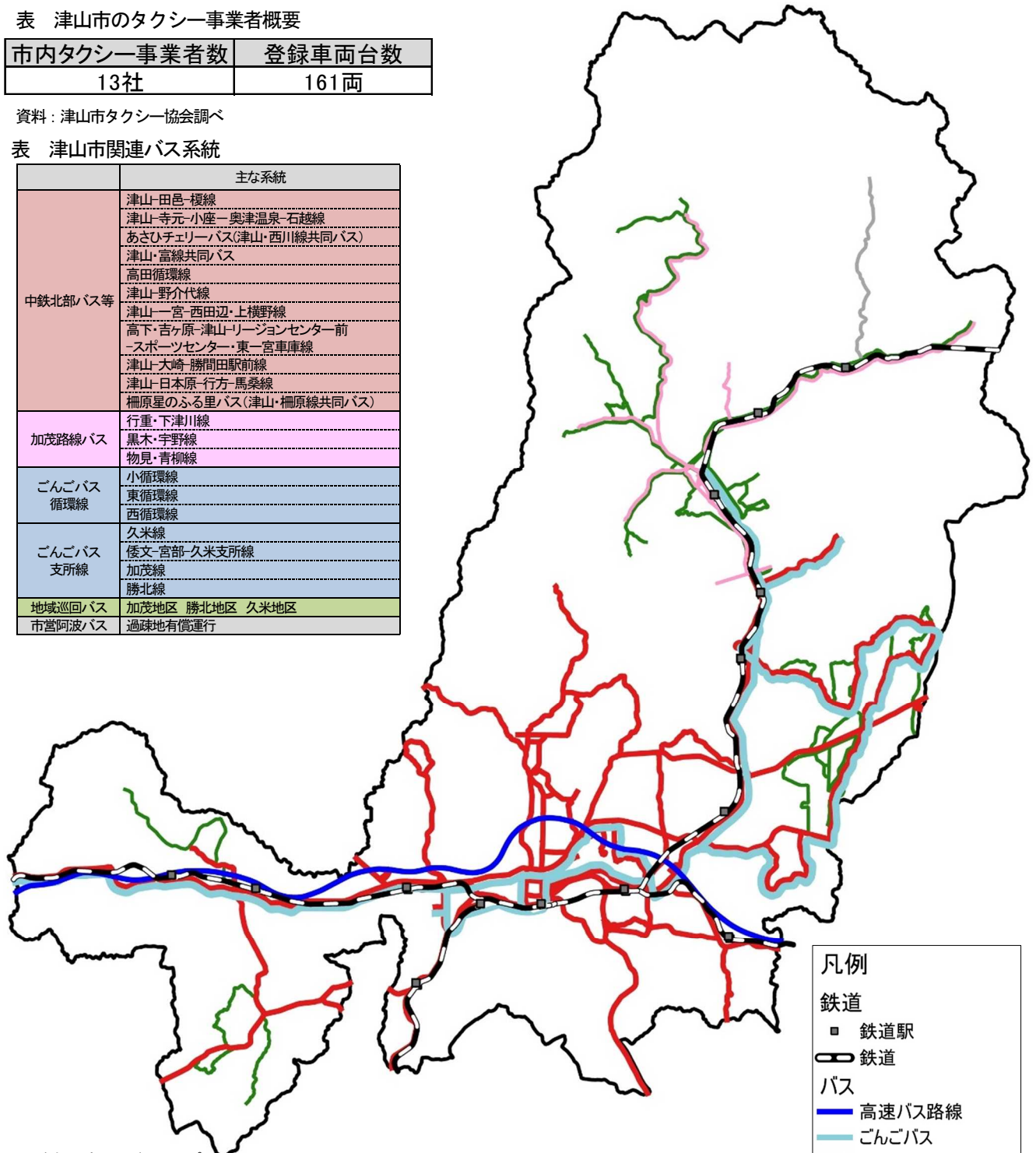
表 津山市のタクシー事業者概要

市内タクシー事業者数	登録車両台数
13社	161両

資料：津山市タクシー協会調べ

表 津山市関連バス系統

	主な系統
中鉄北部バス等	津山・田邑・榎線
	津山・寺元・小座・奥津温泉・石越線
	あさひチェリーバス(津山・西川線共同バス)
	津山・富線共同バス
	高田循環線
	津山・野介代線
	津山・宮・西田辺・上横野線
	高下・吉ヶ原・津山・リージョンセンター前
	スポーツセンター・東一宮車庫線
	津山・大崎・勝間田駅前線
加茂路線バス	津山・日本原・行方・馬桑線
	柵原星のふる里バス(津山・柵原線共同バス)
	行重・下津川線
ごんごバス 循環線	黒木・宇野線
	物見・青柳線
	小循環線
ごんごバス 支所線	東循環線
	西循環線
	久米線
	倭文・宮部・久米支所線
地域巡回バス	加茂地区 勝北地区 久米地区
	加茂線
市営阿波バス	勝北線
	過疎地有償運行



資料：津山市バスマップ

図 津山市の公共交通網

凡例	
鉄道	
■	鉄道駅
—	鉄道
バス	
—	高速バス路線
—	ごんごバス
—	中鉄北部バス路線等
—	加茂観光バス
—	地域巡回バス路線等
—	過疎地有償運行

(2) バス網と人口分布

- ・バス網と居住人口分布をみると、概ね居住人口を網羅しているが、バスが運行されていない公共交通空白地域が散見される。
- ・公共交通空白地域に居住する人口は1.4万人で、津山市全体の12%となっている。

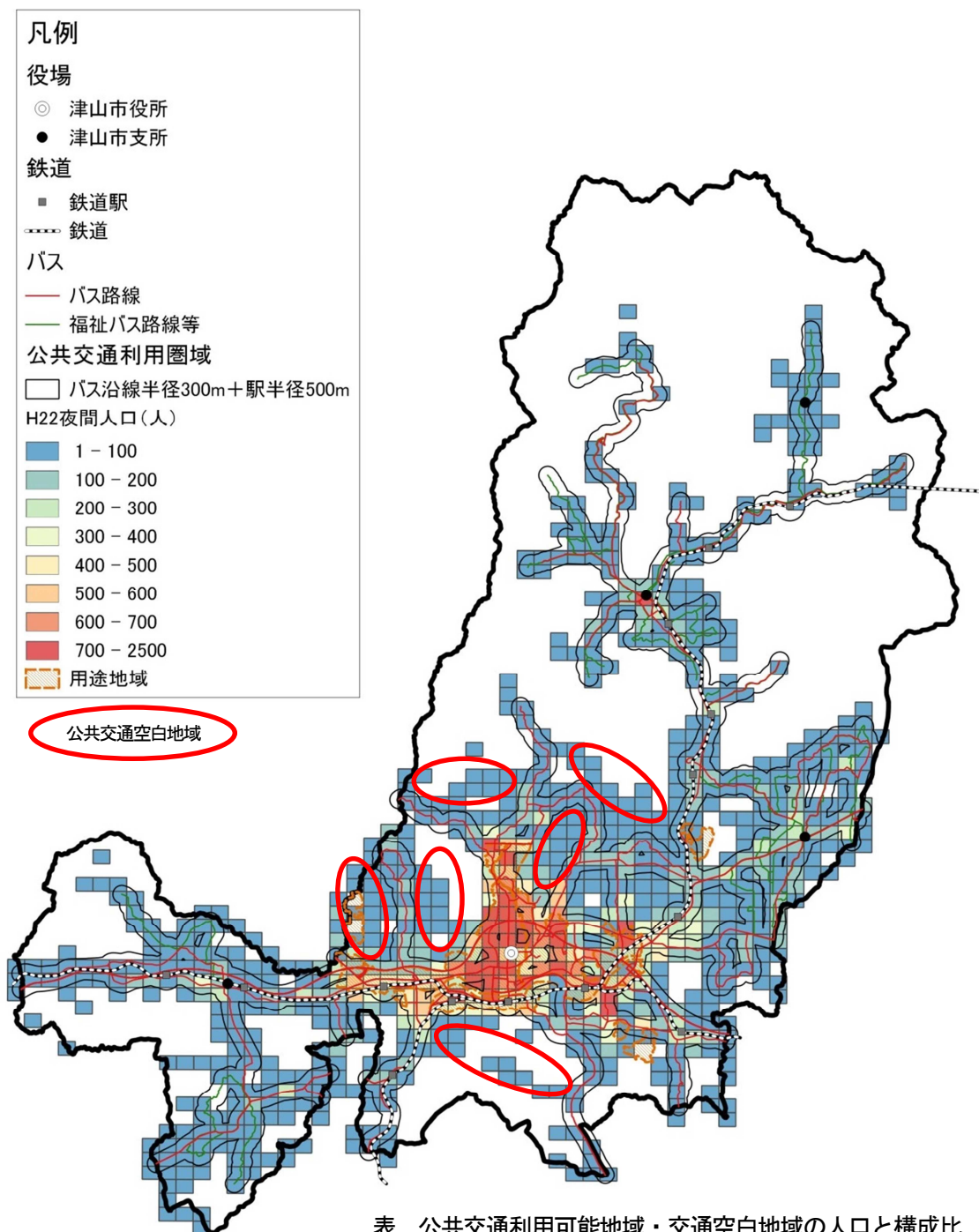


表 公共交通利用可能地域・交通空白地域の人口と構成比

	人口	構成比
居住人口	11.0 万人	—
うち公共交通利用可能地域	9.6 万人	88%
うち公共交通空白地域	1.4 万人	12%

資料：H22 国勢調査

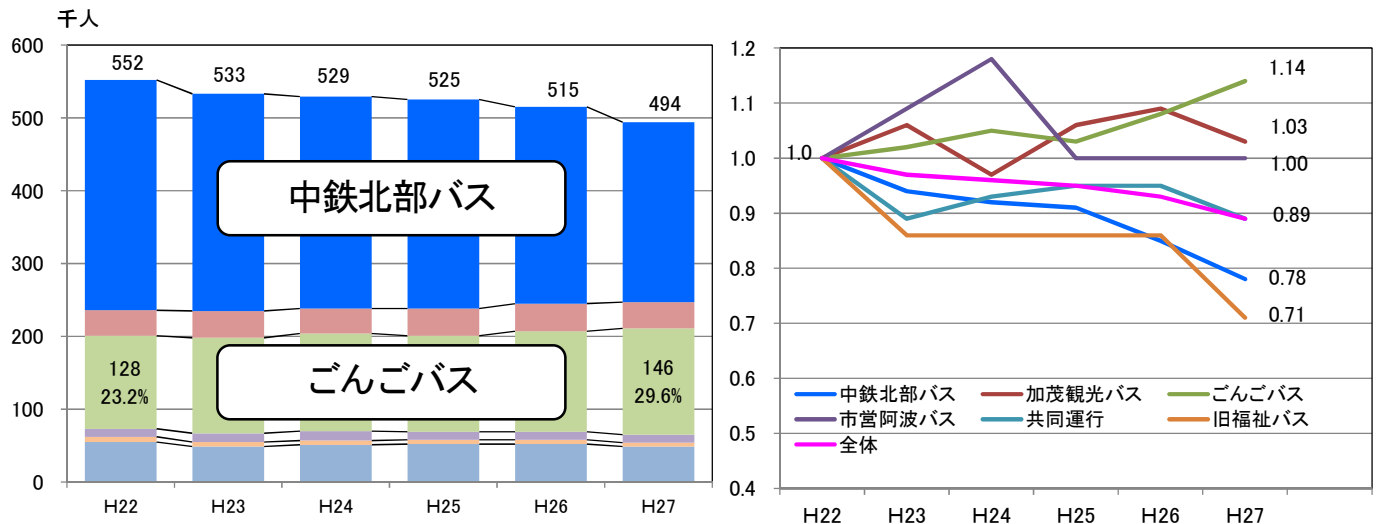
図 公共交通と夜間人口（全年齢）

2-2 公共交通の利用状況

2-2-1 バスの利用状況

(1) 輸送人員の推移

- ・津山市内を運行するバス路線の輸送人員は、H22の552千人からH27では494千人(0.894)と減少傾向が続いている。
- ・事業者別構成比では、ごんごバスが23.2%⇒29.6%に増加している一方で、他の事業者は減少または微増に留まっている。



資料：津山市資料

図 バス輸送人員の推移(その1)

資料：津山市資料

図 バス輸送人員の推移(その2 H22=1.0)

(2) 路線別利用者数の推移

1) ごんごバスの路線別利用者数

- ・ごんごバスの利用者数を路線別にみると、東循環線は、大きく増加し、90千人/年を超えている。
- ・他の路線は概ね20千人以下であるが、西循環線、小循環線は、東循環線に及ばないものの増加傾向にある
- ・加茂線、勝北線、久米線では、減少、又は現状維持程度にとどまっている。

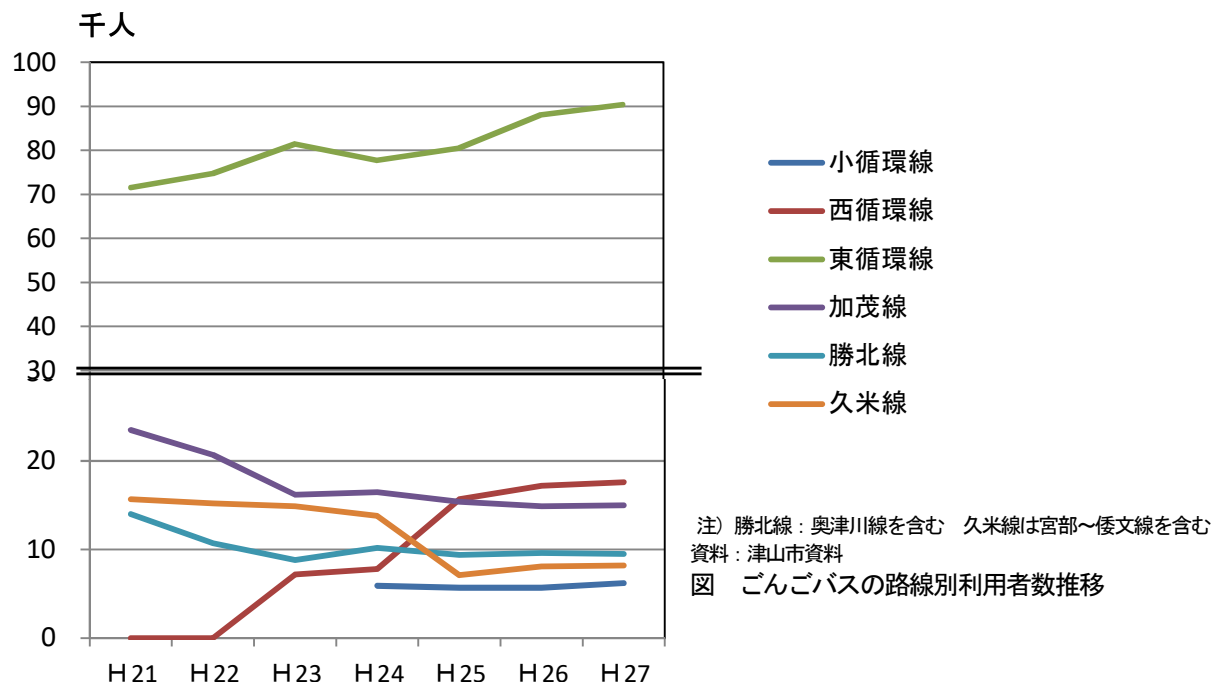


図 ごんごバスの路線別利用者数推移

(3) バス停別利用者数

バス停別利用者数調査(H27、H28)をもとにバス停ごとの利用状況について、整理を行った。調査は日変動等を考慮して2日以上調査を行っており、ここでは1日平均に換算して集計している。

- ・津山駅を始め、大手町、吹屋町アルネ前、裁判所前等の中心部の周辺での利用は100人/日を超えている。
- ・津山中央病院、イオン津山、マルナカ院庄店等、前回計画で乗換拠点と設定したバス停での利用も比較的多い。
- ・その他のバス停では、勝北支所前、加茂支所・めぐみ荘、久米支所前等での利用が多くなっている。

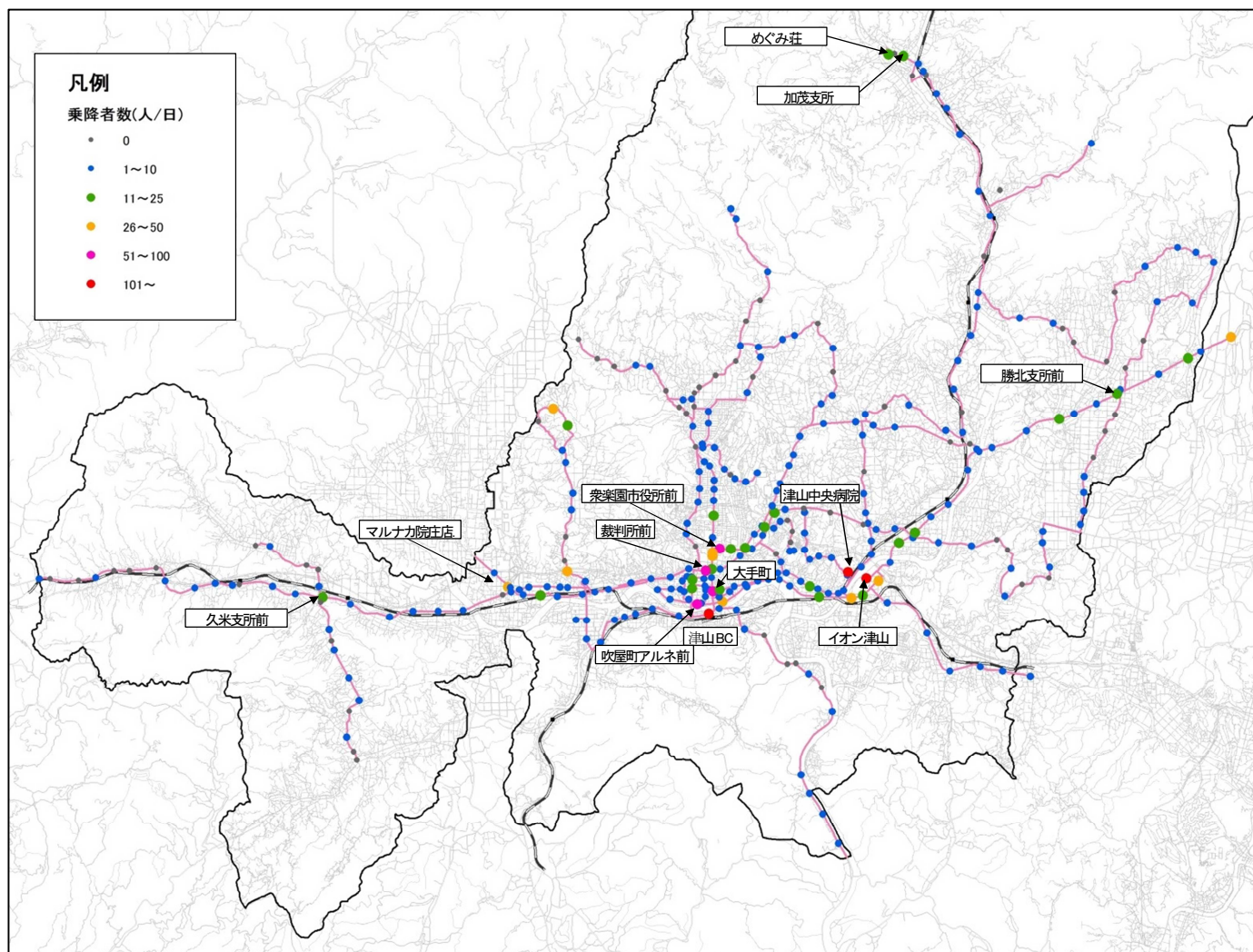


図 バス停別利用者数

2-2-2 鉄道の利用状況

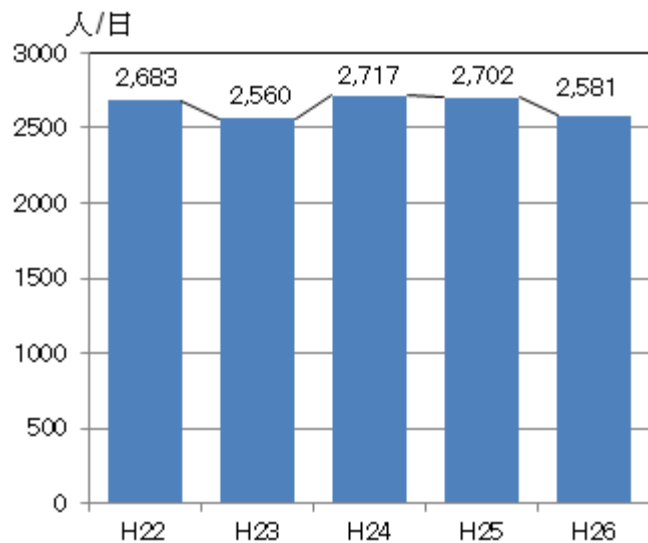
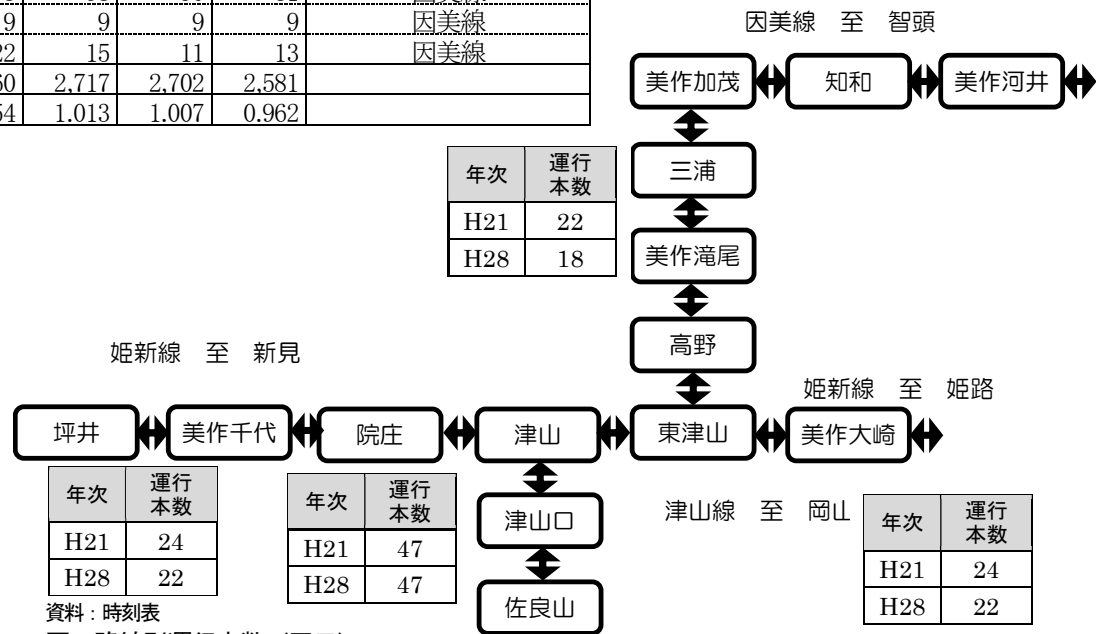
(1) 乗車人員

- ・駅利用者は津山駅が2千人/日を超え突出しており、東津山駅の119人/日を除くと、他駅は100人/日以下。
- ・「津山市地域公共交通総合連携計画」策定時から、津山線の運行本数は変動がないが、因美線では4本、姫新線では2本減少している。

表 鉄道の乗車人員（駅別） (人/日)

駅名	H22	H23	H24	H25	H26	備考
津山	2,122	2,042	2,201	2,207	2,091	津山線 姫新線 因美線
津山口	21	20	24	19	22	津山線
佐良山	19	14	15	20	20	津山線
美作大崎	19	19	23	25	23	姫新線
東津山	113	103	112	109	119	姫新線 因美線
院庄	63	52	47	39	34	姫新線
美作千代	61	61	50	52	50	姫新線
坪井	33	32	29	22	22	姫新線
高野	17	15	7	18	22	因美線
美作滝尾	61	52	63	59	56	因美線
三浦	30	26	24	22	19	因美線
美作加茂	98	93	98	90	81	因美線
知和	5	9	9	9	9	因美線
美作河井	21	22	15	11	13	因美線
合計	2,683	2,560	2,717	2,702	2,581	
伸び率	1.000	0.954	1.013	1.007	0.962	

資料：岡山県統計年鑑



資料：岡山県統計年鑑

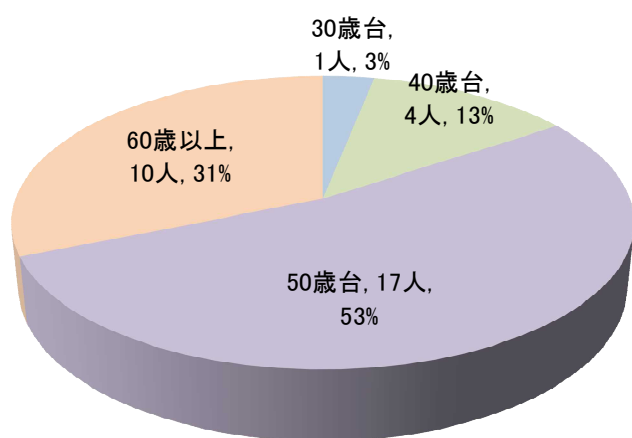
図 乗車人員の推移

【参考 津山駅北口駅前広場】



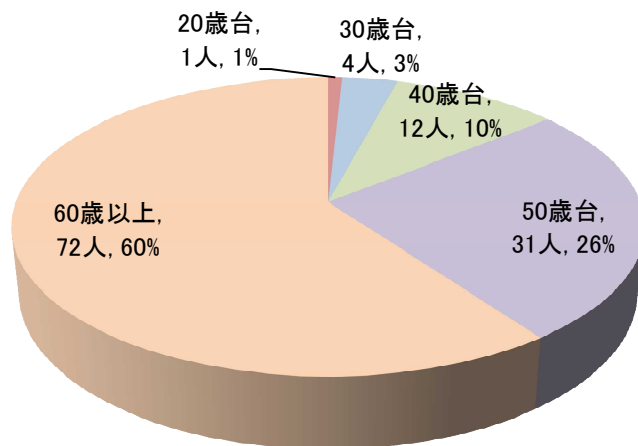
2-3 乗務員の年齢構成

- ・津山市内のバス事業者乗務員の年齢構成をみると50歳台が最も多く53%、次いで60歳以上の31%、タクシー乗務員でも、60歳以上が60%、50歳台が26%でバス、タクシーともに50歳台以上が8割を超え、乗務員の高齢化が進んでいる。



資料：津山市資料

図 市内バス乗務員の年齢構成

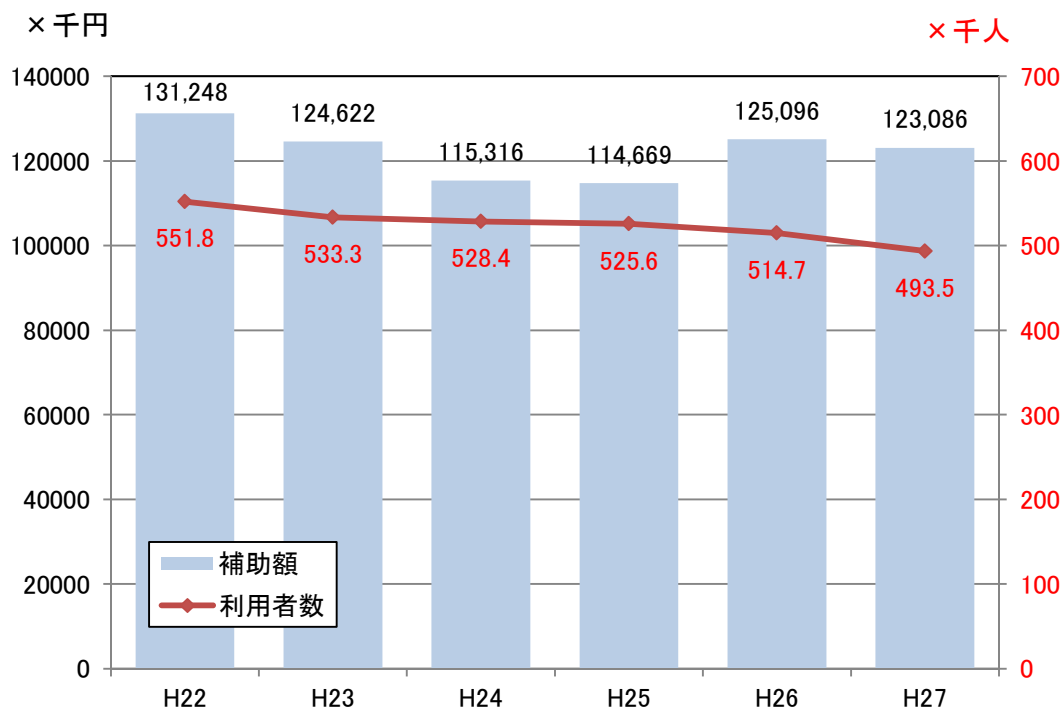


資料：津山市資料

図 市内タクシー乗務員の年齢構成

2-4 バス路線維持に向けた補助

- ・津山市内を運行するバスは、いずれも運行経費と比べ、運賃収入が下回り、赤字となっている。このため、国・県・津山市がこれらに対し、補助金を交付している。
- ・その額は、前計画策定後の平成22年度から平成25年度までは減少してきたが、平成26年度以降は、利用者の減少が大きくなっていることもあって、平成26年度以降、1億2千万円を超えている。



資料：津山市資料

図 バスへの補助額とバス利用者数の推移

3. 公共交通へのニーズ

3-1 公共交通へのニーズ等把握の方法

- ・本計画の策定にあたり、以下の方法により公共交通へのニーズ等について把握を行った。

表 公共交通へのニーズ等把握調査の概要

調査対象	調査方法	実施日	調査規模
市民	アンケート	H28.9月	3,000世帯配布 1,140票回収
すこやか・こどもセンター来所者	アンケート	H28.10月～11月	66票
商店街代表	アンケート・ヒアリング	H28.10月～H29.1月	中心部：7商店街 (ヒアリングはパブコメ期)
交通事業者	アンケート・ヒアリング	H28.10月～11月	鉄道：1 バス：2 タクシー：12

その他各種会合に合わせて出席し、意見を収集した。

表 公共交通へのニーズ等把握調査に向けた会合出席

部門	名称	所管部局	開催時期
障がい者	障がい者団体からのヒアリング	障害福祉課	11/17 たんぽぽねっと懇談会
地域	「小地域ケア会議」	高齢介護課	10/18 (勝北地区)
地域	津山市住民自治協議会アドバイザー会議	協働推進室	8/6 (経済政策課) 10/14 (経済政策課)
地域	中山間地域懇談会	協働推進室	8/18 (経済政策課参加)
子育て世代	乳幼児健診など	こども課・健康増進課	10/18, 19 11/2

3-2 市民アンケート調査

3-2-1 調査概要

(1) 調査目的

市民の日常の移動状況及び公共交通に対するニーズの把握

(2) 調査対象

住民基本台帳を基に抽出した津山市に居住する世帯主及びその世帯の方(15歳以上)

(3) 抽出率及び配布世帯数

津山市内を8ゾーンに分割、その地区間流動を統計的に保証することを目的に必要サンプル数、及びそれを確保するための回収率から配布世帯数を設定。

(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・回収方式

(5) 調査期間

平成28年9月28日(水)：調査日

(6) 調査項目

- ・交通行動 ・公共交通に対する意識(バス、鉄道)
- ・「おかやま愛カード※」について ・中心部への来街について



図 ゾーニング図

表 回収状況

項目	数量	備考
配布票数	(a) 6,000票	
回収票数	(b) 1,141票	
無効票数	(c) 1票	
有効回収票数	(d) 1,140票	H28.11/1 現在 目標:1,486票(－346票)
回収率	(e=d/a) 19.0%	
調査対象人口	(f) 89,645人	H28.6月現在
抽出率	(g=d/f) 1.3%	

3-2-2 集計結果

(1) 外出の状況

- ・津山全体で、調査日に移動した人の平均移動回数は、2.87回で年齢階層による違いはあまり見られない。
- ・地域別では、阿波地域が65-74歳を除き3回を超えている。
- ・外出率では、高齢になるにつれ、外出率は低下する傾向にある。

表 地域別平均移動回数

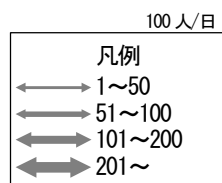
(回/人)

年齢階層	全市計	旧津山 西	旧津山 東	旧津山 中心	旧津山 南	加茂	阿波	勝北	久米
15-54 歳	2.85	2.85	2.58	3.07	2.78	2.36	3.99	2.76	2.73
55-64 歳	2.92	2.89	2.96	3.05	2.96	2.36	3.52	2.22	3.13
65-74 歳	2.88	2.91	2.54	2.93	3.02	2.47	2.95	2.82	3.39
75 歳以上	2.89	2.80	2.95	2.98	2.79	2.92	3.67	2.53	2.88
全人口	2.87	2.86	2.67	3.02	2.85	2.50	3.71	2.64	2.92

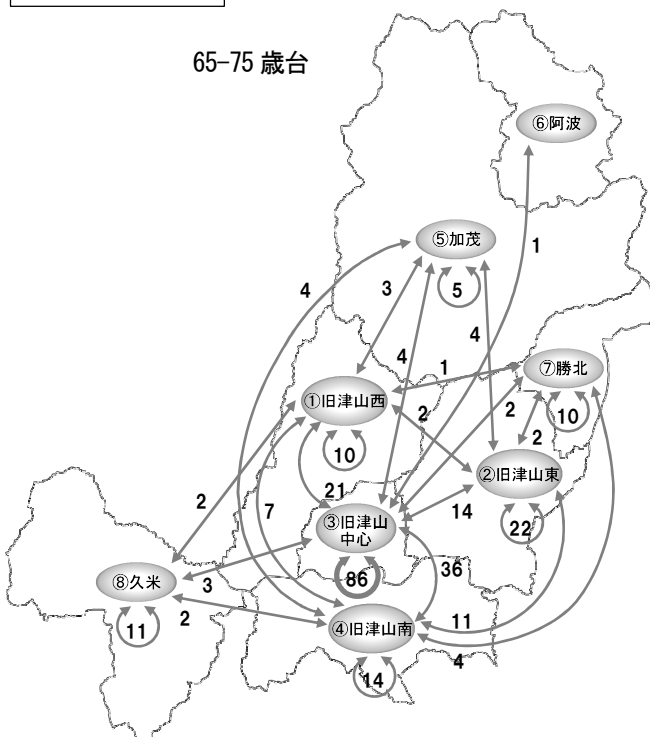
表 外出率 (外出した人/居住人口)

年齢階層	全市計	旧津山 西	旧津山 東	旧津山 中心	旧津山 南	加茂	阿波	勝北	久米
15-54 歳	0.94	0.97	0.94	0.94	0.91	0.96	1.00	0.85	1.00
55-64 歳	0.85	0.81	0.86	0.80	0.92	0.85	1.00	0.86	1.00
65-74 歳	0.80	0.82	0.85	0.88	0.72	0.88	0.38	0.70	0.53
75 歳以上	0.64	0.53	0.57	0.78	0.56	0.68	0.33	0.68	0.47
合計	0.85	0.86	0.86	0.88	0.82	0.85	0.68	0.79	0.79

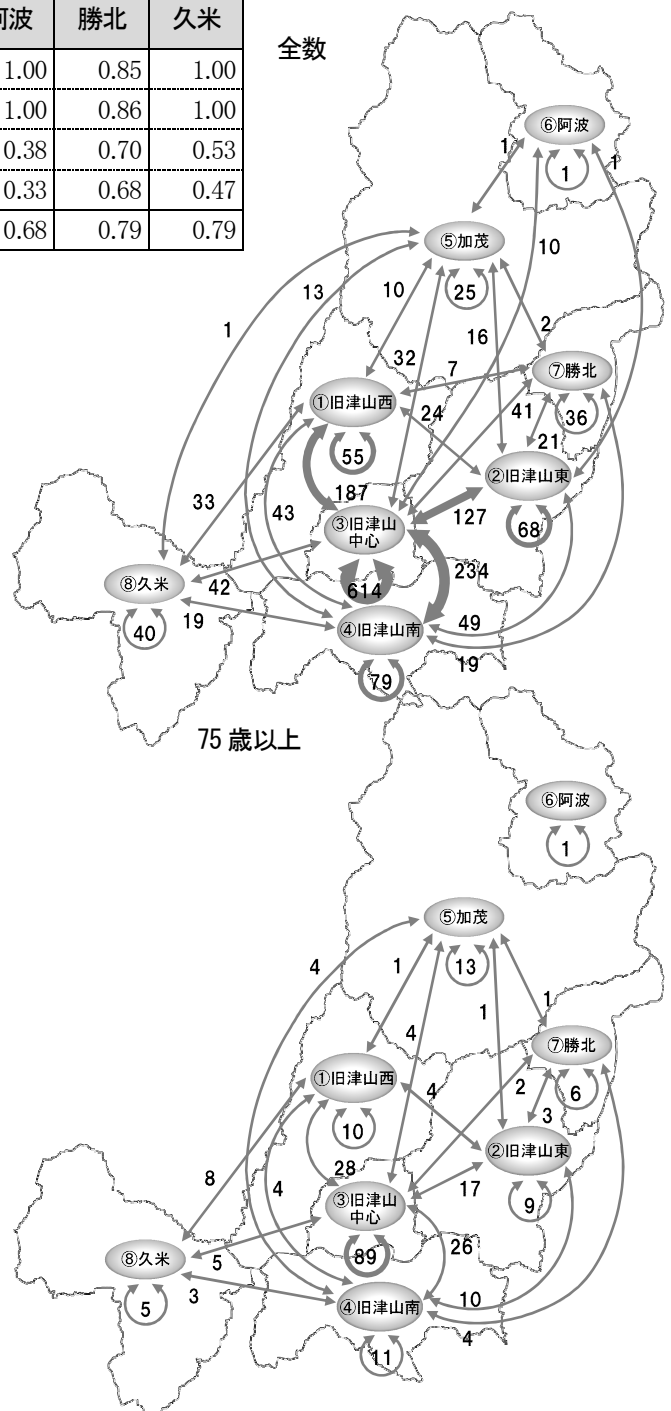
- ・津山市の交通は、旧津山の4地域を相互に連絡する交通が主となっている。
- ・年齢階層別でもその傾向は同じだが、阿波地域の75歳以上では、ほぼ地域内に留まっている。



65-75 歳台



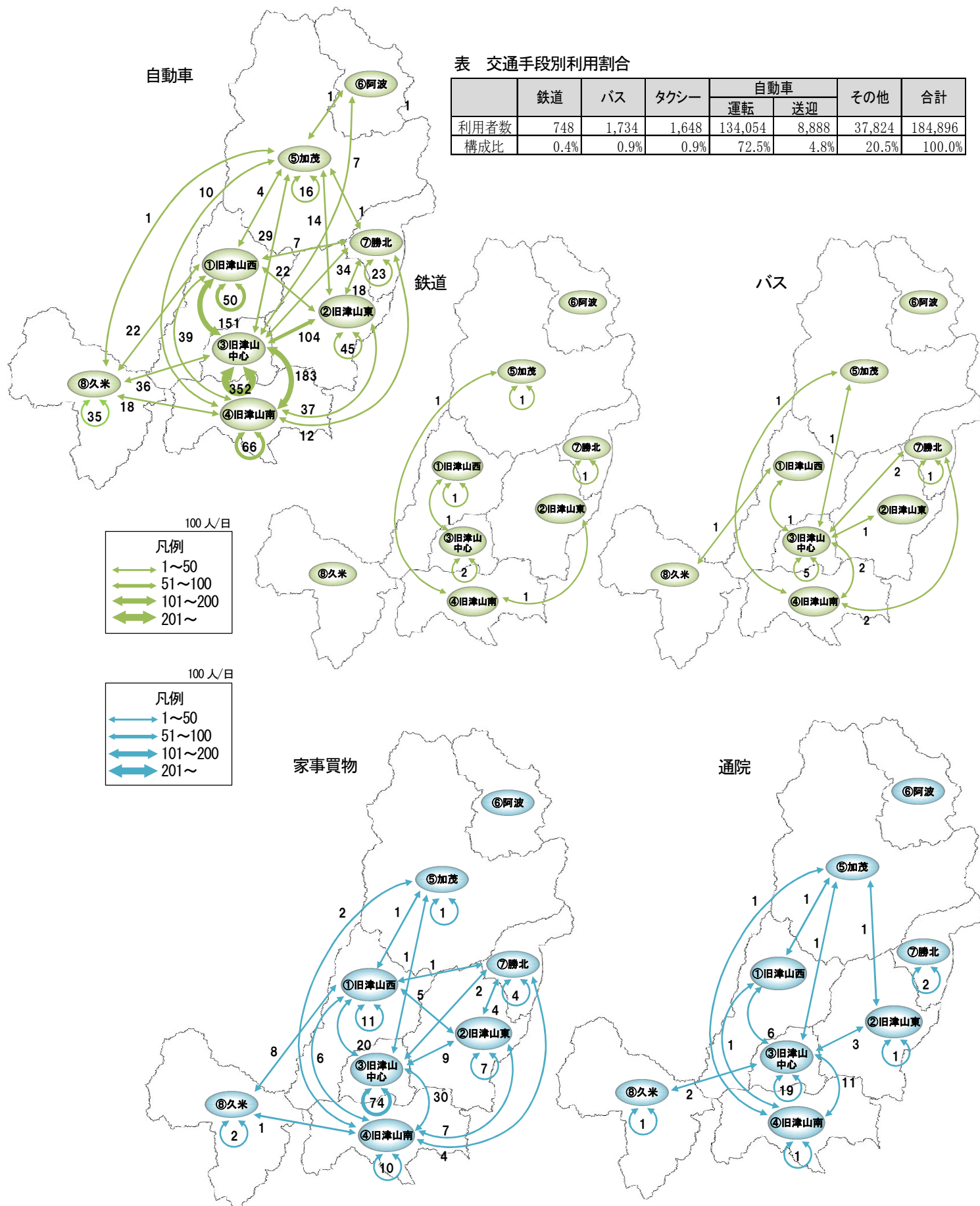
75 歳以上



- ・手段別では、自動車が多く、鉄道やバスの利用は極めて少なく、あわせても1.3%に留まる。
- ・旧町村からの鉄道、バスの利用は、加茂、勝北が比較的多いものの、久米では鉄道の利用が少なく、バスでも旧津山市西への流動のみが100人/日を超えている。

表 交通手段別利用割合

	鉄道	バス	タクシー	自動車		その他	合計
				運転	送迎		
利用者数	748	1,734	1,648	134,054	8,888	37,824	184,896
構成比	0.4%	0.9%	0.9%	72.5%	4.8%	20.5%	100.0%



(2) よく行く施設

- よく行く施設（買物）について地域別にみると、旧津山東のマルイ高野店、久米のマルナカ院庄店では3割を超えている。
- 旧津山中心ではノースランドが最も多く、旧津山東でも3番目で、旧津山市の北部での買物拠点となっている。

表 よく行く施設（買物）

順位	旧津山西		旧津山東		旧津山中心		旧津山南	
1	ハッピーズ東一宮店	18.8%	マルイ高野店	39.4%	ノースランド	20.3%	イオン津山	12.7%
2	ウエストランド	11.4%	イオン津山	17.2%	アルネ津山	10.2%	ゆめマート津山	12.7%
3	ノースランド	9.3%	ハッピーズ高野店	12.2%	ゆめマート津山	8.2%	ウエストランド	11.5%
4	マルナカ院庄店	7.4%	カインズホーム津山店	7.4%	マルイ志戸部店	7.6%	アルネ津山	9.7%
5	プラント5	5.3%	エスマート河辺店	3.4%	おかやまコープ林田店	6.3%	マルナカ川崎	8.9%
6	コスモス二宮店	4.6%	ラ・ムー津山店	3.3%	イオン津山	5.9%	イーストランド	7.2%
7	ラ・ムー津山店	4.6%	イーストランド	3.2%	マルイ総社店	4.7%	エスマート河辺店	5.5%
8	ナンバ院庄店	3.6%	コスモス野村店	2.7%	ラ・ムー津山店	4.5%	プラント5	3.7%
9	マルイ総社店	3.4%	ザグザグ高野店	1.9%	マルイ本店	3.7%	おかやまコープ林田店	3.2%
10	ザグザグ東一宮店	3.2%	マルナカ川崎	1.6%	ハッピーズ小田中店	3.2%	エスマート院庄店	2.7%
順位	加茂		阿波		勝北		久米	
1	キシヤ	14.6%	ハッピーズ高野店	23.4%	マルイ勝北店	20.3%	マルナカ院庄店	32.8%
2	マルイ高野店	13.4%	イオン津山	15.5%	イオン津山	19.8%	ウエストランド	20.7%
3	ハッピーズ高野店	10.4%	マルイ高野店	14.2%	マルイ高野店	9.2%	プラント5	7.7%
4	マルイ志戸部店	8.7%	合同会社あば商店	8.0%	ラ・ムー津山店	6.5%	コスモス院庄店	6.5%
5	イオン津山	8.1%	マルナカ川崎	7.2%	カインズホーム津山店	4.7%	ナンバ院庄店	5.5%
6	ローソン加茂	7.0%	前橋商店	6.2%	ハッピーズ高野店	4.4%	エスマート院庄店	4.9%
7	カインズホーム津山店	4.7%	イーストランド	5.4%	イーストランド	3.6%	サークルK久米支所前店	4.9%
8	ゆめマート津山	3.5%	ファミリーマート沼店	5.4%	コメ津山店	2.8%	セブンイレブン津山院庄店	2.7%
9	食品市場	3.5%	藤本商店	5.4%	マルナカ川崎	2.8%	美咲町	1.9%
10	ポプラ	3.5%	コスモス野村店	3.6%	セブンイレブン坂上店	2.8%	真庭市	1.6%

- よく行く施設（通院）について地域別にみると、旧津山西、阿波、久米では、第1位の施設が4割前後と集中している。
- 旧津山東、中心、加茂、勝北では、津山中央病院が第1位で、利用者側からみても地域の拠点施設と言える。

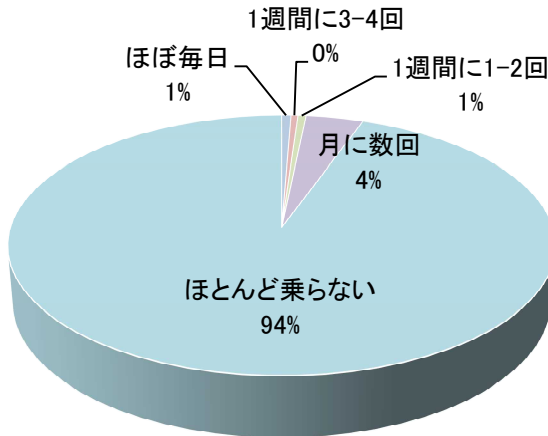
表 よく行く施設（通院）

順位	旧津山西		旧津山東		旧津山中心		旧津山南	
1	津山第一病院	43.4%	津山中央病院	28.7%	津山中央病院	14.0%	津山中央記念病院	21.9%
2	津山中央病院	6.7%	石川病院	12.4%	津山中央記念病院	8.0%	津山東クリニック	12.2%
3	石川病院	3.9%	ぬかだクリニック	12.4%	石川病院	7.9%	うぐいす園	10.7%
4	名越産婦人科	3.9%	西医院	10.4%	綾部医院	7.1%	鏡野病院	10.7%
5	中西クリニック	2.9%	坂本クリニック	5.7%	小野形成外科	6.6%	津山中央病院	5.5%
6	衣笠医院	2.7%	多胡医院	4.9%	ケアハウス上河原	6.6%	布上医院	4.6%
7	浦上歯科医院	2.7%	津山第一病院	3.5%	津山内田整形	6.6%	上野眼科	3.8%
8	津山獣医科病院	2.7%	内田整形	3.5%	薄元医院	6.6%	津山第一病院	3.6%
9	辻医院	2.7%	やすらぎ	1.8%	三村医院	2.1%	石川病院	3.4%
10	鏡野病院	2.7%	高寿園	1.8%	内田整形	2.0%	太田整形外科	3.1%
順位	加茂		阿波		勝北		久米	
1	津山中央病院	19.2%	万袋医院	39.6%	津山中央病院	35.6%	落合病院	44.4%
2	万袋医院	19.1%	平井病院	23.1%	影山医院	30.8%	津山中央病院	25.2%
3	内田整形	12.8%	津山中央病院	15.3%	小畑内科	7.9%	久米診療所	4.7%
4	薄元医院	11.9%	おおみクリニック	4.9%	すこやかクリニック	6.6%	またの内科	3.7%
5	平井病院	10.2%	津山中央記念病院	4.9%	岡山県財団所属病院	3.9%	まにわ整形外科	3.2%
6	岡本眼科	5.9%	水田皮膚科	2.8%	日本原病院	3.6%	三宅医院	3.0%
7	多胡医院	3.4%	只友医院	2.5%	近光整形	2.8%	中島病院	2.4%
8	中島病院	3.4%	内田歯科	2.5%	岡本眼科	1.8%	倭文診療所	2.3%
9	ながえ医院	3.0%	本渡クリニック	2.5%	勝北診療所	1.3%	鏡野病院	2.2%
10	影山医院	3.0%	影山医院	0.4%	多胡医院	1.0%	津山中央記念病院	1.6%

(3) バスの利用状況・意識

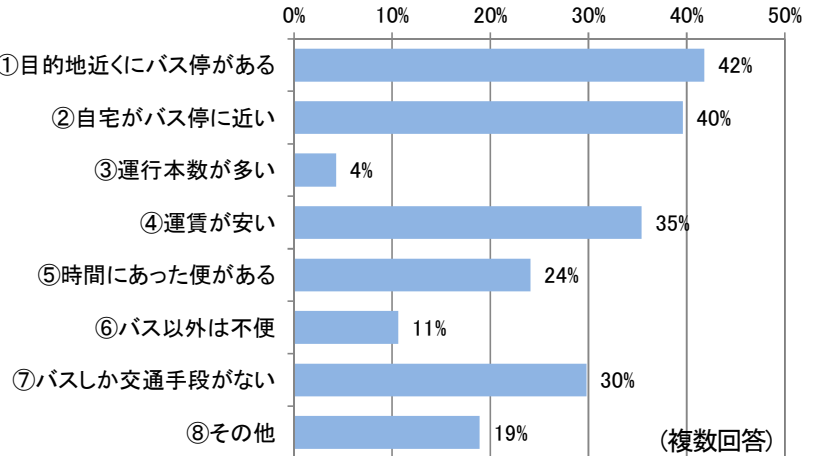
●バスの利用頻度

- ・バスを日に数回以上利用する方は6%で、ほとんど乗らない方は94%となっている。



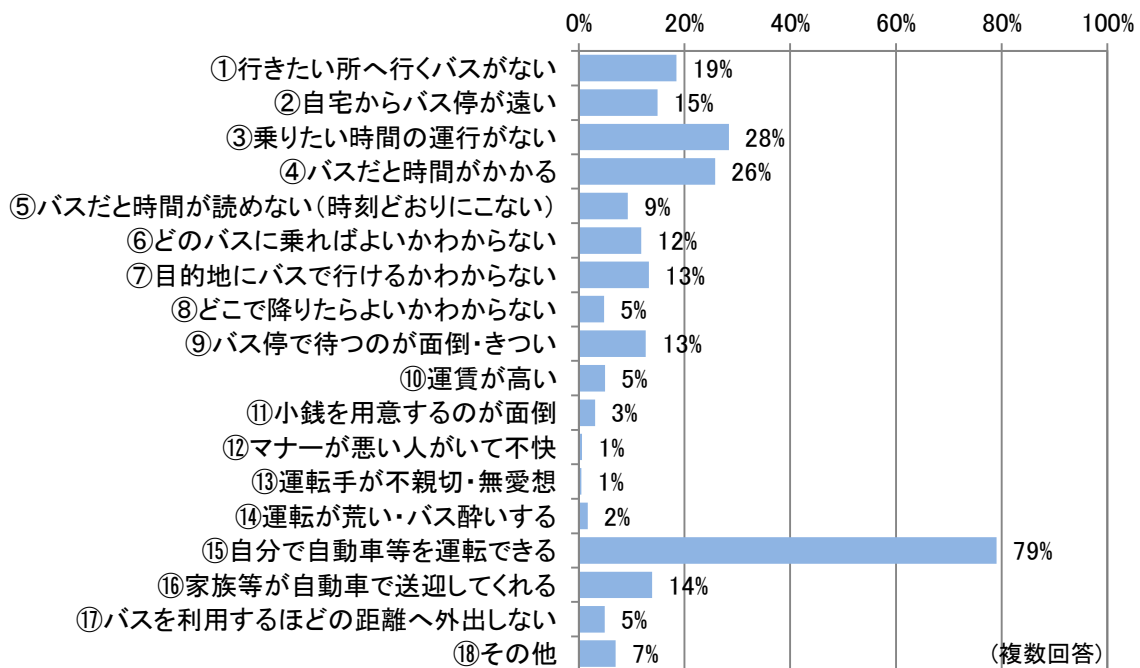
●利用する理由

- ・①目的地近くにバス停がある又は②自宅がバス停に近いが4割、次いで④運賃が安い35%、⑦バスしか交通手段がない30%となっている。



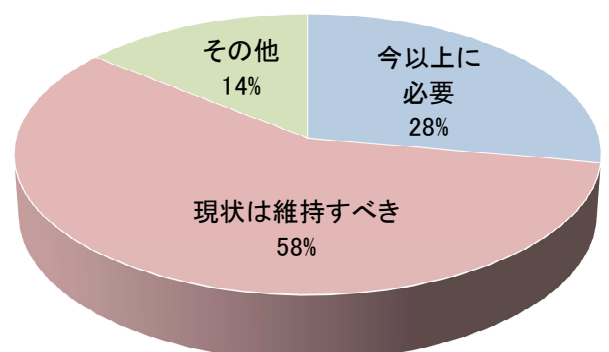
●バスを利用しない理由

- ・⑮自分で自動車等を運転できるからが79%で突出している。次いで③乗りたい時間の運行がない、④バスだと時間がかかるが20%を超えている。



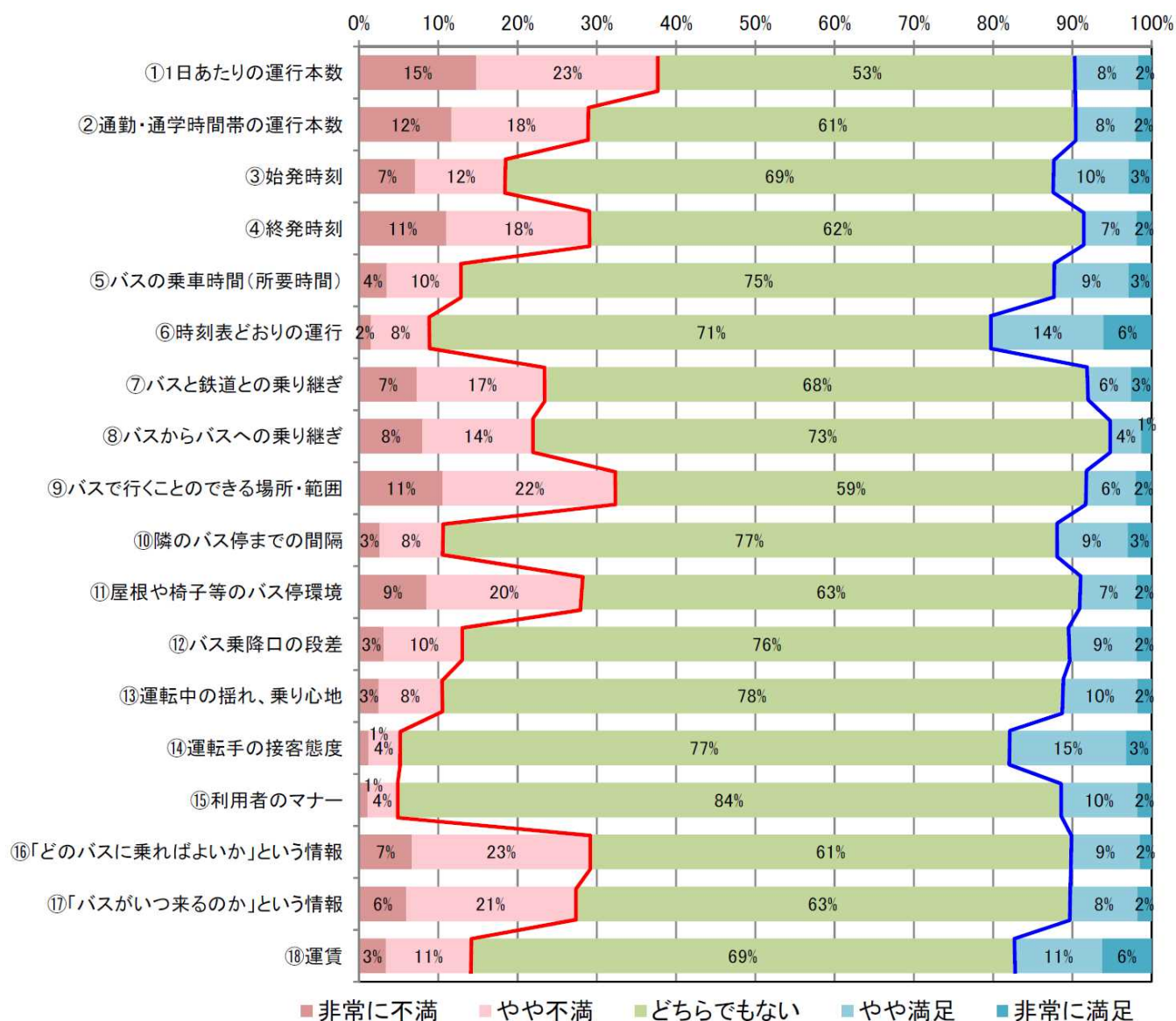
●問9バスに対する意識

- ・現状は維持すべきが58%を占める。
- ・JRでは68%が現状は維持すべきとの回答があり(後述)、バスの方が低くなっている。
- ・比較的近距离ではバス以外にもタクシーの利用も想定され、これが一因とも考えられる。



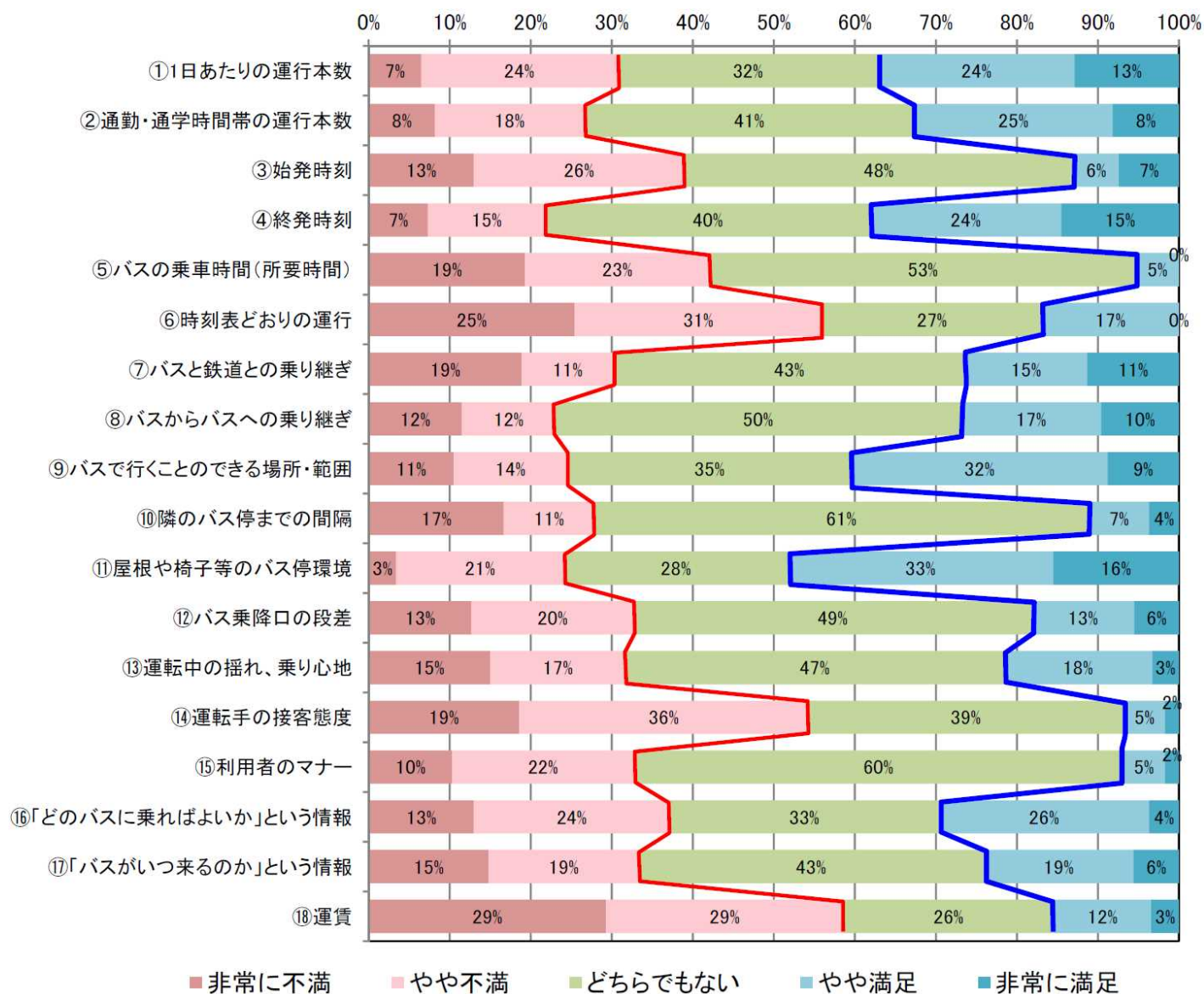
●バスのサービスレベル

- ・いずれの設問においても、どちらでもないが最も多くなっている。このうち「①1日あたりの運行本数」では38%、「②通勤・通学時間帯の運行本数」で30%が不満を覚えている。また、「⑨バスで行くことのできる場所・範囲」についても、33%が不満を持っている。
- ・一方、「⑥時刻表通りの運行」、「⑭運転手の接客態度」、「⑮運賃」については、やや満足、満足の割合が比較的高くなっている。



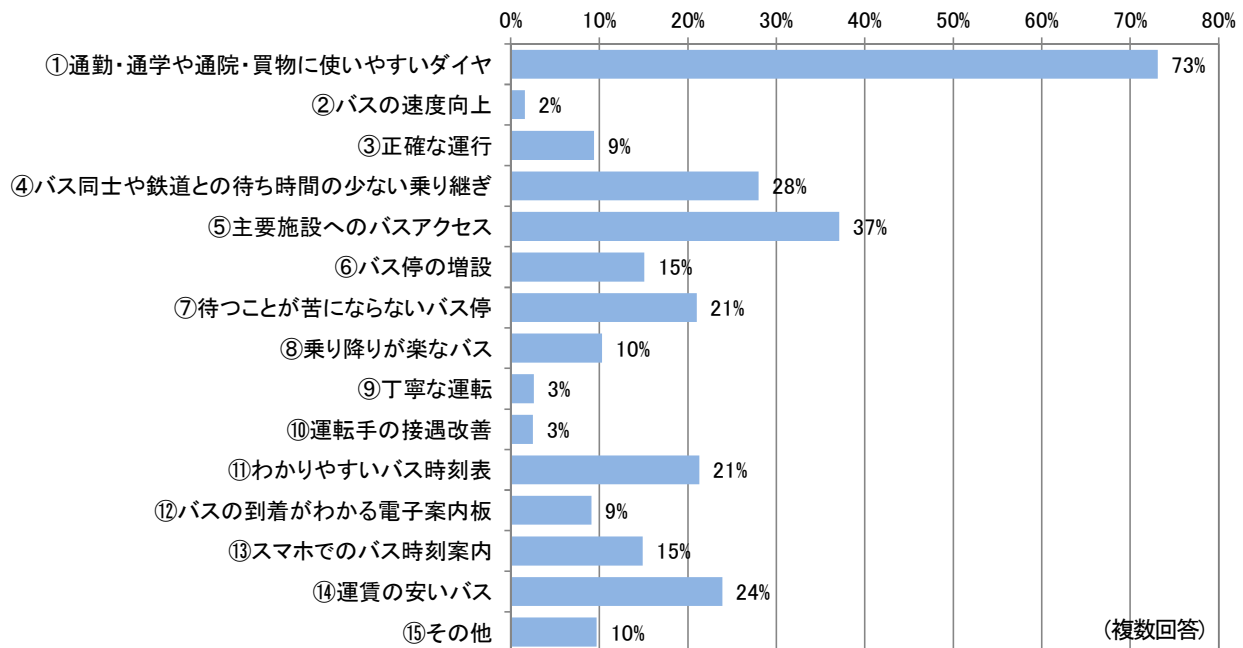
●バスのサービスレベル（1 か月に数回以上の利用者）

- ・バスを1 か月に数回以上利用する方の満足度をみると、前ページでは、利用していない方も含めた回答であって、実際に利用している方を集計した下図とは異なる結果となっている。
- ・一方、不満が高いのが「⑬運賃」58%、「⑥時刻表通りの運行」56%、「⑭運転手の接客態度」55%、「⑤バスの所要時間」42%、「③始発時刻」39%、「⑯どのバスに乗ればいいのか」37%、「⑰バスがいつ来るのか」34%と続く。



●問10 バス利用増加に向けた取り組み

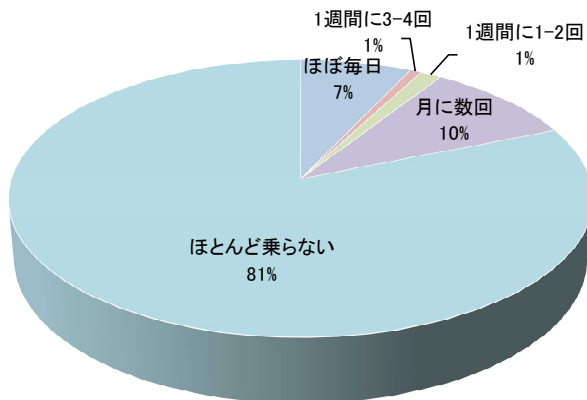
- ・①通勤・通学や通院・買物に使いやすいダイヤを求める意見が73%と突出している。次いで、⑤主要施設へのバスアクセスが37%、④バス同士や鉄道との待ち時間の少ない乗り継ぎが28%となっている。



(4) JRの利用状況と意識

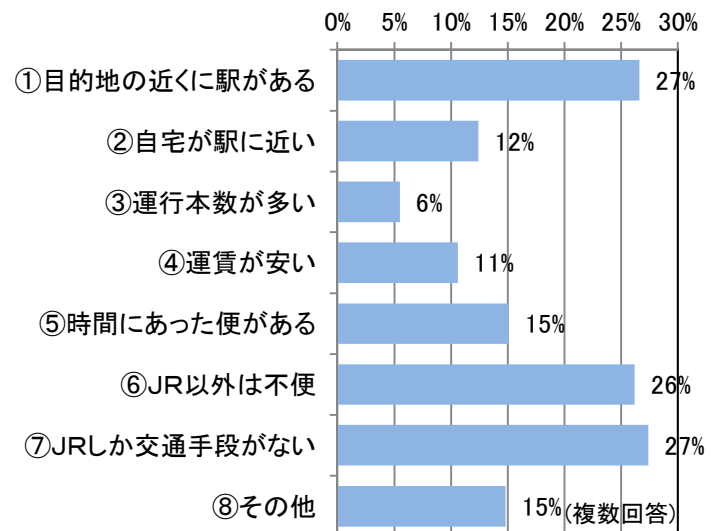
●問11 JRの利用頻度

- ・ほとんど乗らないが81%と最も高いが、バスの94%に比べると低い。JRは他市町村への移動に利用されることが一因と考えられる。



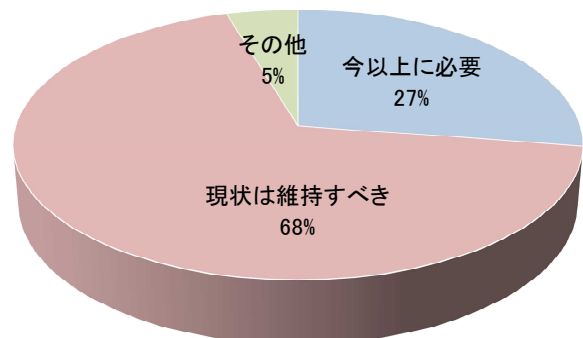
●問12 JRを利用する理由

- ・①目的地の近くに駅がある、⑥JR以外は不便、⑦JRしか交通手段がないが20%以上を占める。



4) 問14 JRの利用意向

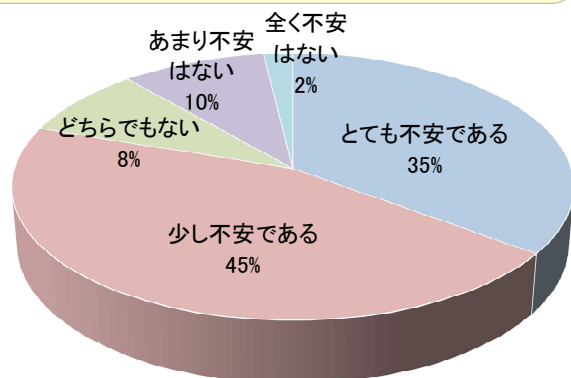
- ・現状は維持すべきが68%となっており、バスの58%を上回っている。



(5) 公共交通への意識

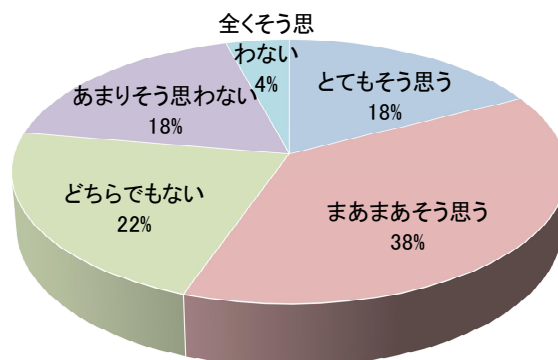
1) 問 15 将来の公共交通への不安

- ・とても不安である、少し不安であることを合わせると 80% となり、多くの方が不安を持っています。



2) 問 16 公共交通の利用意向

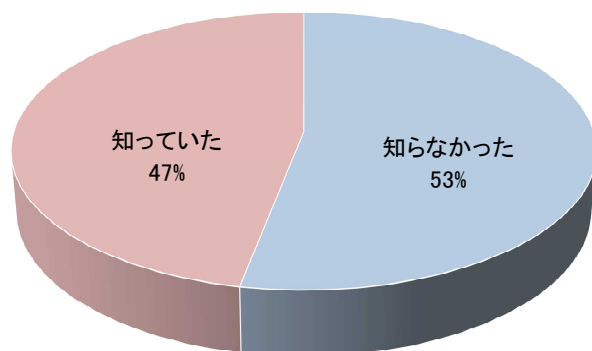
- ・とてもそう思う、まあまあそう思うを合わせると 46% で利用意向は不安と比べると低い。



(6) 「おかやま愛カード※」の認知度、利用状況

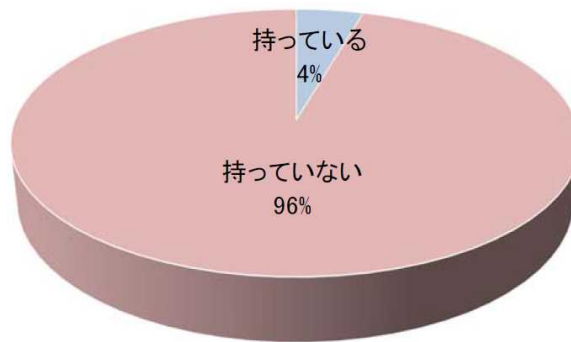
1) 認知度

- ・知らなかったが 53% で、知っていたの 47% を上回っている。



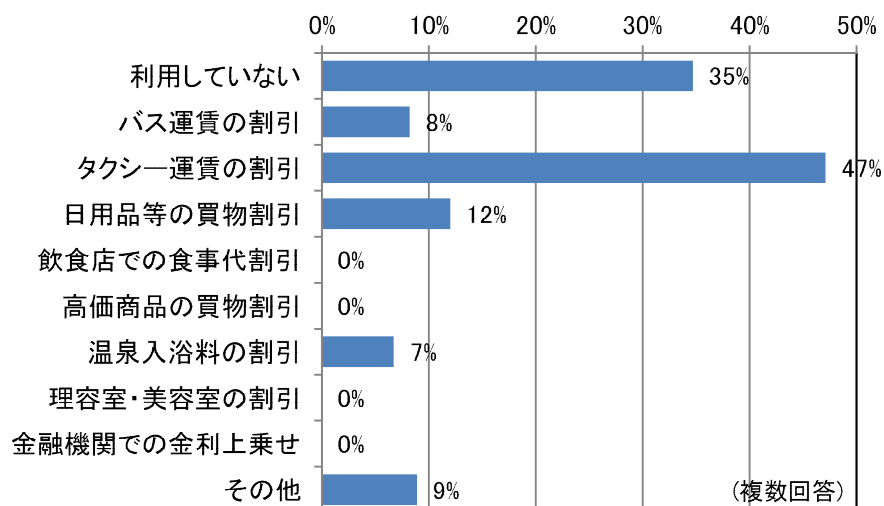
2) 所有の有無

- ・「おかやま愛カード※」を持っているが 4% となっている。



3) 特典の利用

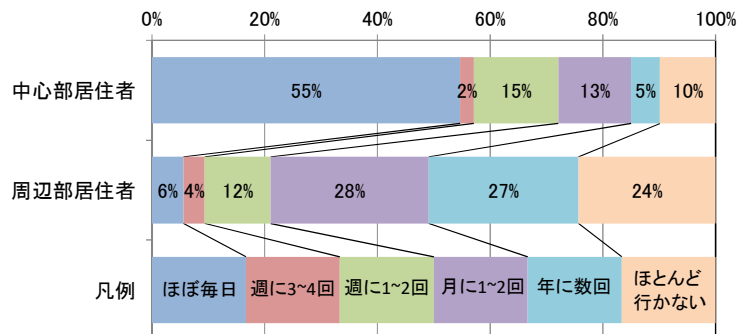
- ・タクシー運賃の割引が 47% で最も多い。
- ・バス運賃の割引が 8% とタクシーに比べて低いが、これはごんごバスが割引対象外であることも原因の 1 つと考えられる。



(7) 問18 中心部及び中心部への来街と公共交通

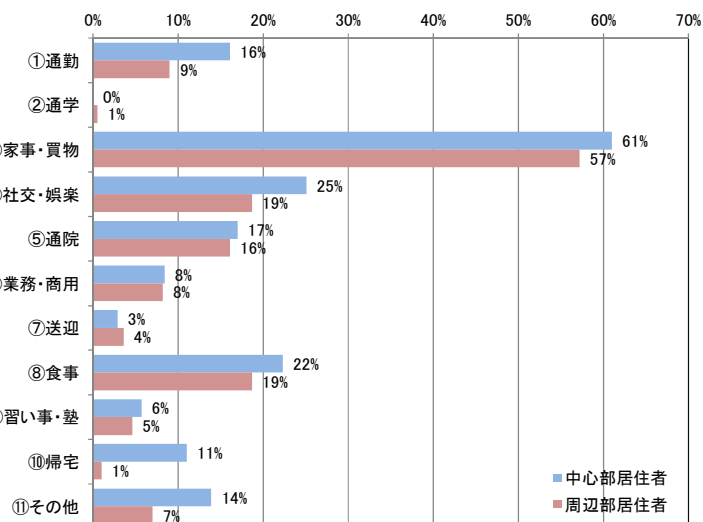
1) 中心部への来街頻度

- 中心部居住者の10%、周辺部居住者の24%がほとんど行かないとなっている。



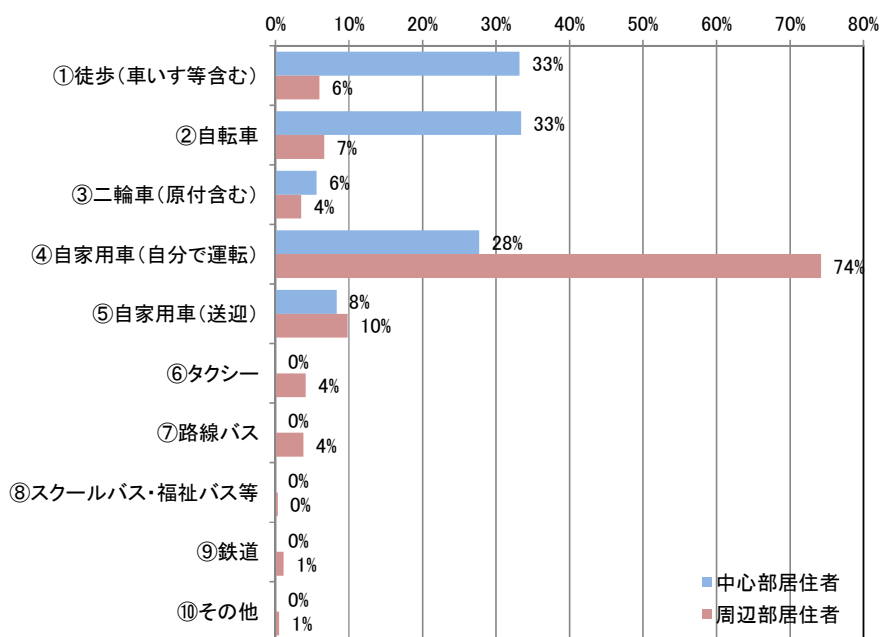
2) 来街目的

- 中心部居住者、周辺部居住者ともに③家事・買物が6割前後で最も多い。次いで④社交・娯楽、⑧食事となっており、中心部、周辺部の来街目的の割合の差異は少ない。



3) 中心部への交通手段

- 中心部居住者では、①徒歩、②自転車、④自家用車(自分で運転)が3割を超え、次いで④自家用車(自分で運転)の28%となっている。
- 周辺部居住者では、④自家用車(自分で運転)が65%で圧倒的に多い。
- ⑥タクシー、⑦路線バスは、周辺部居住者のみの利用でそれぞれ



4) 中心部へ出かけない理由

- ①行く用事がないが中心部居住者、周辺部居住者ともに約70%となっている。
- ③中心部以外で用事が済むが周辺部居住者で71%、中心部居住者でも43%を占める。

