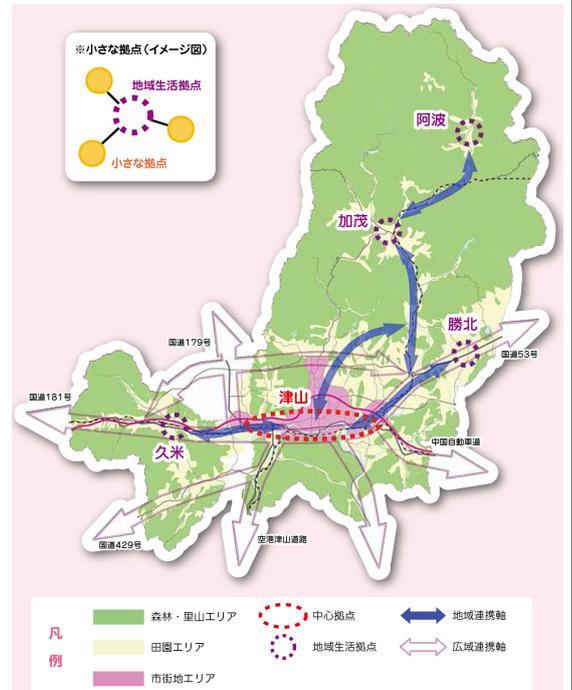


## 4. 上位計画・関連計画の整理

### (1) 津山市第5次総合計画

策定年	平成 28 年 3 月		
計画期間	平成 28 年度 (2016) ～令和 7 年度 (2025)		
将来像	<p>■めざすまちの姿；彩りあふれる花開く 津山の創造 ～市民一人ひとりの想いがかなう 夢と希望の花が咲き誇るまち～</p> <p>■目標人口；令和 7 年(2025 年) 95,000 人</p>		
概要	<p>■土地利用の考え方</p> <p>1) 都市構造</p> <p>①拠点の考え方</p> <p>中心拠点と地域生活拠点*)を設定し、これらを相互に連絡する交通や情報などのネットワークにより、市域全体での連携・交流を図ります。 過疎化が進行する山間地域などにおいては、小さな拠点づくりを推進し、地域の活力を維持するとともに、これらの小さな拠点や周辺集落、地域生活拠点*)をつなぐ移動手段を確保することにより、安心して暮らし続けられる地域生活圏の形成に取り組みます。</p> <p>②都市軸の考え方</p> <p>地域間の連携・交流を促進し一体的なまちづくりを推進するため、広域連携軸と地域連携軸を設定します。</p> <p>2) 土地利用方針</p> <p>自然との調和を図り環境負荷に配慮するとともに、地域の特性を踏まえた長期的な視点のもと、総合的かつ計画的な利用の推進に努めます。</p> <p>■開花プログラム（まちづくりの大綱）</p> <p>I. 子育て環境の充実と人と文化を育むまちづくり II. 健やかで安心できる支え合いのまちづくり III. 雇用の創出とにぎわいにあるまちづくり IV. 豊かな自然環境の保全と快適に暮らせるまちづくり V. 災害への備えと都市機能の充実したまちづくり</p>		
公共交通 関連施策	■ V. 災害への備えと都市機能の充実したまちづくり		
	1. 快適な都市環境をつくるために		
	分類	施策の方向	主な取組み
	自然と調和した都市整備	津山駅周辺整備の推進	<p>[津山駅周辺や南北自由通路など一体的な整備]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・にぎわいの創出と交通結節点の機能強化</li> </ul> <p>[国道 53 号の歩道整備、J R 津山駅のバリアフリー化]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地へのアクセス機能の強化、駅利用者の利便性向上</li> </ul>
公共交通網の整備	公共交通の再編・整備	<p>[津山市地域公共交通網形成計画*)の策定]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築</li> </ul> <p>[津山市地域公共交通再編実施計画を検討・策定]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドバスの導入、バス乗り継ぎ拠点の再編、空白地域の解消、ダイヤ変更による利用しやすい公共交通体系の構築</li> <li>・地域拠点間の公共交通の再編・整備</li> </ul> <p>[阿波地区での過疎地有償運行の維持]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通の確保</li> </ul>	
	公共交通の利便性向上	<p>[バス案内サイトの構築]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行状況が把握できるシステムの導入や電光掲示板の設置</li> </ul> <p>[J R の利便性・快適性向上]</p>	





(3) 津山市立地適性化計画

<p>策定年</p>	<p>令和元年8月</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和元年度(2019)～22年度(2040)</p>
<p>将来像</p>	<p>■基本方針 “ずっと暮らしたい” やさしさと元気あふれるまち津山</p> <p>■計画の目標値 居住誘導区域の人口密度 令和22年 34.4人/ha</p> <p>バス利用者数(ごんごバス東・小・西循環線) 令和22年 105,000人/年 等</p>
<p>概要</p>	<p>■対応方針</p> <p>(1) 中心市街地の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の充実や道路環境の整備などにより、歩いて暮らせるまちの形成を推進します。</li> <li>津山市の玄関口となる津山駅周辺地域では、<u>交通結節点機能の強化などの拠点性向上</u>を図ります。</li> </ul> <p>(2) 良好な居住エリアの形成とコンパクト化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生活拠点と中心市街地間のアクセス向上など<u>交通環境の整備</u>を推進します。</li> </ul> <p>(3) 空き地や空き家等の低未利用地の有効利用</p> <p>(4) 公共交通サービス水準の維持・向上による円滑な移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通沿線への<u>居住誘導</u>やバス等の利用を促進することで、<u>公共交通のサービス水準の維持・向上</u>を図り、高齢者や若者・子育て世代をはじめとする市民の円滑な移動手段を確保します。</li> </ul> <p>■誘導区域の設定</p> <p>(1) <u>居住誘導区域</u></p> <p>居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。</p> <p>(2) <u>都市機能誘導区域</u></p> <p>都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。</p> <div data-bbox="724 994 1506 1397" style="text-align: center;"> </div>
<p>公共交通 関連施策</p>	<p>■誘導施策</p> <p>(1) 居住誘導するための施策</p> <div data-bbox="316 1496 1155 1693" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>～居住を誘導するための施策～</b></p> <p><u>公共交通のサービス水準の維持・向上による円滑な移動手段の確保</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の幹となる公共交通軸の維持・充実</li> <li>公共交通軸周辺への居住誘導やバス等の利用促進</li> <li>利用しやすい公共交通のための環境整備の検討</li> <li>津山駅の利便性・快適性の向上に向けた検討</li> </ul>  </div> <p>(2) 都市機能誘導するための施策</p> <div data-bbox="316 1756 1155 1973" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>～都市機能を誘導するための施策～</b></p> <p><u>まちなかの回遊性向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>回遊性向上のための道路整備、バリアフリー化、案内サイン整備などのだれもが円滑に移動できる道路環境の確保</li> <li>津山駅駅舎のバリアフリー化など駅の利便性・快適性の向上に向けた検討</li> </ul>  </div>

(4) 津山市地域福祉計画

策定年	平成26年3月
計画期間	平成26年度(2014)～30年度(2018)
将来像	<p>■基本理念</p> <p>つくりあげよう やさしさとぬくもりあふれる まちをちいきを しみんみんなのちえとちからで</p>
概要	<p>■アンケート調査結果から見た地域の特性</p> <p>&lt;市民アンケート&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者が安心して暮らしていくための重要な取り組み:「<u>利用しやすい交通機関の充実</u>」43.1%</li> <li>・障害のある人が安心して暮らしていくための重要な取り組み:「<u>利用しやすい交通機関の充実</u>」53.0%</li> </ul> <p>■基本目標と施策体系</p> <p>基本目標1 みんなで支え合うまちづくり (1) 地域で支え合う意識の醸成 (2) 津山版地域包括ケアシステムの推進 (3) 小地域ケア会議の推進</p> <p>基本目標2 安全・安心なまちづくり (1) 日常的な緊急時対策の強化 (2) 日常的な防災対策の強化 (3) 日常的な防犯対策の強化 (4) 災害時の要援護者対策の強化</p> <p>基本目標3 活力あふれるまちづくり (1) こころと体の健康づくり (2) 地域交流の促進 (3) 地域で福祉活動をする人材の育成</p> <p>基本目標4 福祉サービスが充実したまちづくり (1) 相談支援体制の充実 (2) 地域福祉活動への支援 (3) 自立を支える体制基盤づくり</p>
公共交通 関連施策	<p>■基本目標3 活力あふれるまちづくり</p> <p>&lt;個別施策2:地域交流の促進&gt;</p> <p>取組3:多様な地域交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報紙やホームページなどを通じて、福祉等に関する講座やイベント等の情報提供に努めます。</li> <li>・公共施設を活用し、地域や世代を越えた多様な交流の場づくりに努めます。</li> <li>・<u>交流の場づくりを支援し、活動の促進を図ります。</u></li> <li>・子育て支援センター等において、保護者の参加、交流を支援します。</li> <li>・高齢者や障害者、児童、生徒がふれあう機会を充実します。</li> <li>・集える場所を確保するため、既存施設の利便性の向上に努めるとともに、活用できる施設の情報収集、提供を行います。</li> <li>・多様なサロン活動への支援を行います。</li> </ul> <p>取組4:孤立化する高齢者が地域行事に参加できる環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の憩いの場づくりを、関係団体等と協働・連携し取り組んでいきます。</li> <li>・<u>移動手段を確保するための運転ボランティアの養成などの支援をします。</u></li> </ul>

その他、以下の計画についても、公共交通への要請という視点から参考とする。

表 上位計画・関連計画の一覧

NO.	計画名称	視点	策定期期
1	交通政策基本計画	国における交通政策の方針	H25.12
2	津山広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)	県のまちづくりの方向性との整合	H24.1
3	津山市まち・ひと・しごと創生総合戦略	人口減少克服・地方創生に関する施策との整合	H27.10
4	津山市都市計画マスタープラン	まちづくりの方向性との整合、公共交通と連携したまちづくり	H20.3
5	津山市成長戦略	成長分野(観光)での公共交通の役割	H26.2
6	津山市観光戦略アクションプラン	来訪者の交通手段確保	H27.3

## 5. 地域課題と地域公共交通の課題整理

これまでの検討を踏まえ、地域と地域公共交通の課題を整理した。

### 地域の現況と問題点・課題

#### ① 地域の現況

##### 【人口減少と高齢化】

- ・津山市の人口は減少傾向にあり、特に旧町村で大きく減少している。
- ・高齢者の人口比率は増加しており、少子高齢化が進展している。一方で、合計特殊出生率はH26で1.62、岡山県や全国を上回っており、比較的、子育て世代の多い地域ともいえる。
- ・高齢単身世帯が増加傾向にある。
- ・津山市中心部においても、高齢者人口が増加している。
  - ⇒少子高齢化・人口減少により、公共交通を移動手段として選択する可能性が高い高齢者が増加
  - ⇒人口増加のために、出生率の引き上げや定住化を促進に寄与できる公共交通の役割検討

##### 【中心部としての機能低下】

- ・中心部での居住人口、従業員数は減少傾向にある。
  - ⇒活性化のエンジンとなる中心部施策への公共交通の役割検討

#### ② 移動と交通の現況

##### 【隣接市町との通勤通学流動と公共交通利用】

- ・美咲町、鏡野町からは流入、勝央町へは流出が多い。
- ・移動時の公共交通利用率は、市内間1.4%、流出7.2%、流入12.2%と極めて低い(H22)。
  - ⇒通勤通学における公共交通利用の促進

##### 【免許保有率と免許返納】

- ・免許保有者数は横ばいだが、高齢者の比率は24% (1/4)を占めている。
- ・55～64歳の免許保有率は高く、今後は高齢者の免許保有率はさらに高まる見通しである。
- ・高齢者による交通事故比率は、年々高まっている。
- ・運転免許の自主返納者は増加傾向にある。
  - ⇒高齢者事故防止のための免許返納制度<sup>※</sup>の浸透と、高齢者や免許返納者の足としての公共交通施策

#### ③ 公共交通の現況

##### 【公共交通定期路線 交通空白地域】

- ・依然として、公共交通空白地域が残っており、交通空白地域人口は1.4万人、全人口の12%。
  - ⇒公共交通空白地域の解消

##### 【公共交通利用者】

- ・バス輸送人員が減少、JRの乗車人員も増減しているがH26はH22を下回っている。
  - － 路線バス －
  - ・ごんごバス各循環線、ごんごバス久米線は増加傾向、ごんごバス加茂線、勝北線は減少傾向。ごんごバス全体としては増加傾向にある。
  - ・特に中鉄北部バス(株)の運行路線については、ごんごバスと競合する路線が多く利用者が減少している。
    - ⇒利用ニーズと整合したバス体系、バス停などの整理・整備
  - － JR線 －
  - ・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。
    - ⇒広域移動手段としてのJR線利用者の増加

### 【公共交通の供給事業者】

- ・路線バス、タクシーとも運転手の年齢は50歳代以上が80%を越えている。
- ・阿波地域での過疎地有償運送においても、ボランティア運転手も大部分が高齢者である。
- ・H28に、勝北地域でタクシー事業者が廃業し、公共交通事業者がいない地域となった。
- ・少子化が続く中で、今後、バス事業を続けていくことに意欲が持てない(ヒアリングより)。
  - ⇒継続運行できる事業者
  - ⇒高齢化する運転手、公共交通を運行する運転手の確保が必要

### 【補助金の状況】

- ・路線バスに対する補助額は、H22からH25にかけて減少傾向にあったが、H26以降上昇傾向となり、H27では市民一人当たり約1,200円の負担となっており、負担軽減の検討が必要。
  - ⇒公共交通の効率的で収益率を上昇させる運行や路線見直し

## ④ 市民アンケート調査結果から見た主な公共交通の現況

### 【外出率】

- ・外出率は、高齢者になるほど低くなる。一方で、「旧津山中心」では、他の年代との相違があまりない。これは、目的地在近、徒歩、自転車などを利用して外出していると推測される。
  - ⇒高齢者の外出の足としての公共交通

### 【移動手段・意識】

- ・自動車利用が多く、鉄道・バスの利用は少ない(モーターゼーション\*)の伸展)。
- ・子育て世代の公共交通離れが進んでいる(ヒアリングより)。
- ・自動車利用の理由の第1位は、「自分で運転できる」であり、公共交通の必要性を身近に感じていない。
- ・鉄道では68%、バスでは58%が「現状は維持すべき」と回答し、将来へは80%が不安を感じているが、利用する意向は50%弱しか回答しておらず、「公共交通を利用することにより維持する」という意識は低い。
  - ⇒公共交通の確保、維持についての意識浸透

### 【バスのサービスレベル】

- ・回答者は「1日あたりの運行本数」では38%、「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、「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。
- ・回答者のうちバスを利用する人で、不満が高いのが「運賃」58%、「時刻表通りの運行」56%、「運転手の接客態度」55%、「バスの所要時間」42%、「始発時間」39%、「どのバスに乗ればいいのか」37%、「バスがいつ来るのか」34%と続く。
  - ⇒低いと認識されているバスのサービスレベルの向上への対応

### 【おかやま愛カード\*】

- ・認知度は47%であり、4%が所有している。
- ・おかやま愛カード\*の特典利用は、「タクシー運賃の割引」の割合が高く、「ごんごバス」が対象外のため、「バス運賃の割引」の利用は8%低い。
  - ⇒制度の周知と免許返納者の足として活用される公共交通の検討

### 【中心部への来街度】

- ・中心部への来街度は非常に低く、さらにバスでの来街は3%に留まっている。
- ・来街しない理由は、「行く用事がない」が最も高く、中心部居住者においても同様の傾向である。
  - ⇒来街目的となる施策などと連携する公共交通

## ⑤ 上位計画・関連計画のキーワード

### 【まちづくり・交流】

- ⇒まちづくり施策と連携した、地域交通ネットワークの再構築。地域実情を踏まえた交通サービスの展開
- ⇒中心拠点、地域生活拠点\*を相互連絡する交通
- ⇒持続可能なまちづくり
- ⇒県北の中心拠点にふさわしい活力ある都市
- ⇒県北の中心都市としての拠点性向上を目指したまちづくり
- ⇒「みんなで支え合うまちづくり」⇒「多様な地域交流の促進」
- ⇒賑わいと交流の創出

## 課題と公共交通への要請

これまでの現況整理を踏まえ、公共交通に関連する課題と、まちづくりの課題からの公共交通への要請を整理した。

### ◆公共交通の課題

- 持続可能な公共交通体系の構築
  - ・将来において維持していくための効果的・効率的な公共交通体系構築
  - ・過疎地域での少量輸送に対応した交通体系の転換と推進
  - ・供給者としての、交通事業者の経営体力維持と事業継続体制の立、担い手(二種免許保有者等)の確保・持続
  - ・高齢ドライバーの免許返納に対する受け皿としての公共交通の役割強化
  - ・公共交通利用の周知・教育
- 住民ニーズに応じた公共交通の構築
  - ・公共交通の利便性を向上させるための方策の実施・検討
- 津山市の地域構造に合わせた交通軸の構築
  - ・中心部、地域生活拠点\*などを連絡する交通軸
- 広域交通体系の構築
  - ・隣接市町、県内交通拠点への連携強化
- 少子高齢化に対応した交通体系
  - ・高齢ドライバーの事故防止 ⇒ 自動車を運転しなくても生活できる交通体系
  - ・子育て世代への公共交通の周知と子育て環境を支援する交通

### ◇まちづくりの課題

- 本格的な人口減少、少子高齢化の進展に対応し、これを克服するまちづくり
  - ・雇用創出、子育て環境、高齢者対策などへの取り組み
- 中心部の高齢化、空洞化と、魅力的なまちづくりへの対応
  - ・コンパクトシティを目指した、都市機能の誘導・集約や居住誘導
- 地域生活拠点\*など
  - ・拠点の機能強化
- 県北の中心としての拠点性強化
  - ・就学、雇用、買い物、通院等の集積と高機能化、多様化

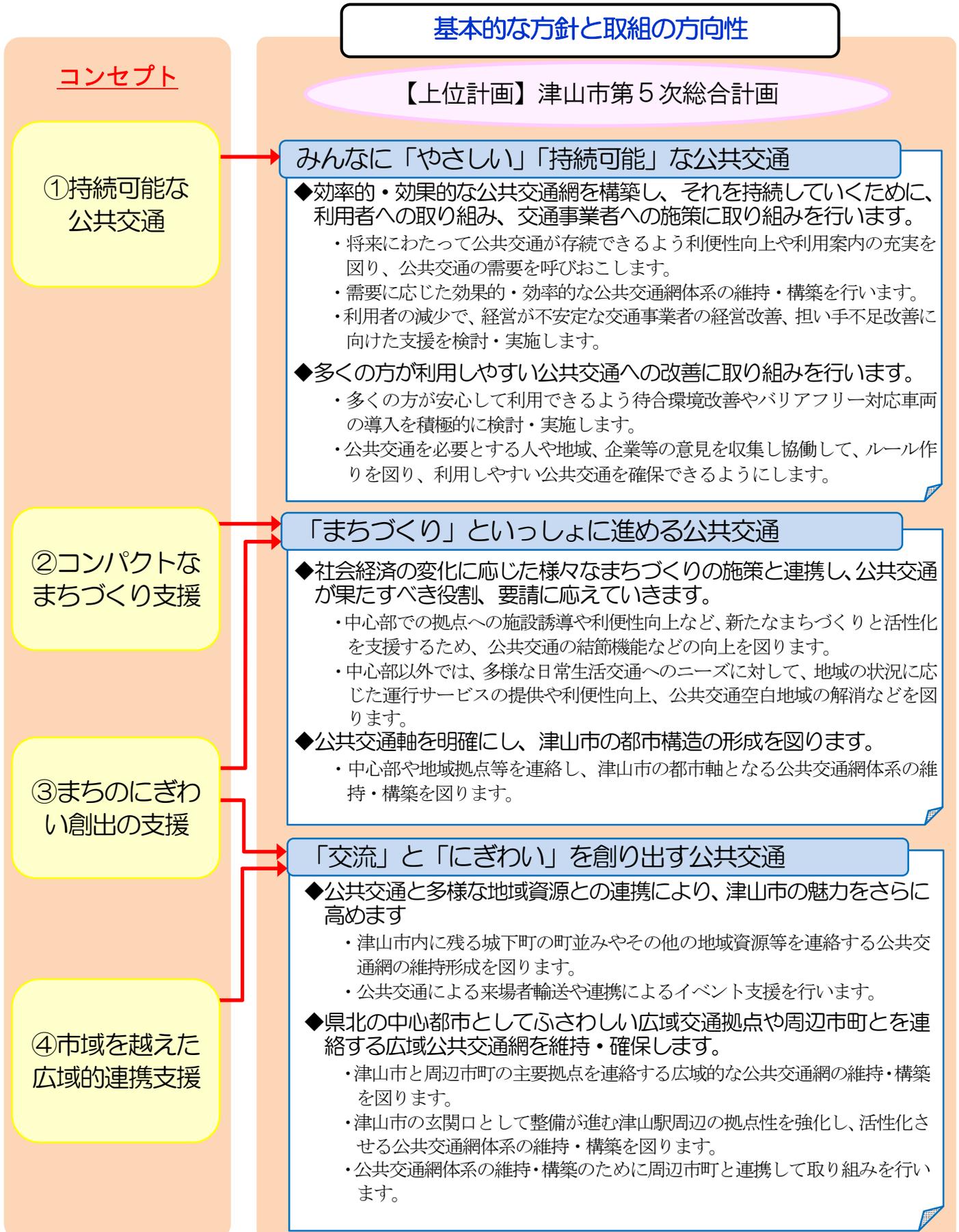


### ◆まちづくりの課題から公共交通への要請

- ・人口減少社会における、雇用創出や子育て支援、高齢者対策に寄与する公共交通の検討
- ・「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するための「地域公共交通網形成計画\*」と「立地適正化計画\*」の協調
- ・津山駅周辺整備等とともに考える、市民が利用しやすい公共交通体系の整備
- ・中心市街地内の回遊支援となる、公共交通の検討
- ・城東、城西、城下地区などの回遊ルートの整備や通勤・通学・観光利用を促すための公共交通整備、乗り継ぎ接続の検討
- ・まちの活性化(福祉、観光、にぎわい創出)に対する公共交通の対応
- ・県北の中心としての、通勤・通学などにおける公共交通の利便性向上と広域的な交通体系の検討

## 6. 基本的な方針と取り組みの方向性

「5.地域課題と地域公共交通の課題整理」を踏まえ、4つのコンセプトを設定し、これに対応した公共交通の基本的な方針とその取組の方向性を以下のように示す。



## 7. 目標とする公共交通体系

「6.基本的な方針と取り組みの方向性」を踏まえて、「津山市の目指すべき公共交通」を次のように設定する。

### ① 津山市域内の公共交通の幹となる「公共交通軸」の設定

公共交通軸は、

- i) 中心部やコンパクトなまちづくりを目指した「都市機能誘導区域」\*、「居住誘導区域」\*など
- ii) 周辺部の核となる地域生活拠点\*（支所等）
- iii) 公共交通結節点
- iv) 津山市内と津山市外

を相互に連絡、津山市の「公共交通体系の軸線・幹線（動脈）」と位置付けられるものと定義し、市民の主要な生活交通を担い、市域、圏域の交流・連携する。

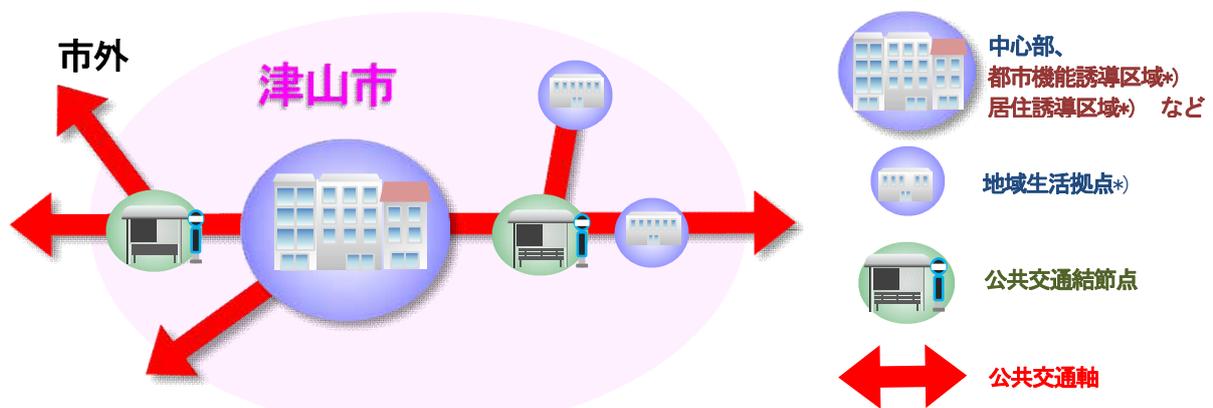


図 公共交通軸のイメージ

#### ◆公共交通機関としては、次のものを想定

JR、幹線バス（ごんごバス、幹線系統バス、及び一部の高速バス）

#### ◆公共交通としての取り組みとしての想定

- ・ JRと幹線バスの乗継時間短縮など、各路線の運行の維持確保に向けた利用促進、利便性確保等のソフト的事業の推進
- ・ 自家用車との共存に向けたフリッジパーキング\*、パーク&ライド\*等の検討
- ・ 地域生活拠点\*、公共交通結節点の施設・設備整備  
（駅・高機能バス停整備と情報提供機能付加など）

## ② 津山市域全体の公共交通

津山市内の連合町内会支部単位、または小学校区単位での日常生活の公共交通を念頭におき、

- i) 地域生活拠点<sup>\*</sup>、公共交通拠点（又は公共交通軸）への接続・合流のための移動
- ii) その地域内での移動

を想定した公共交通体系（地域内公共交通）を構築する。

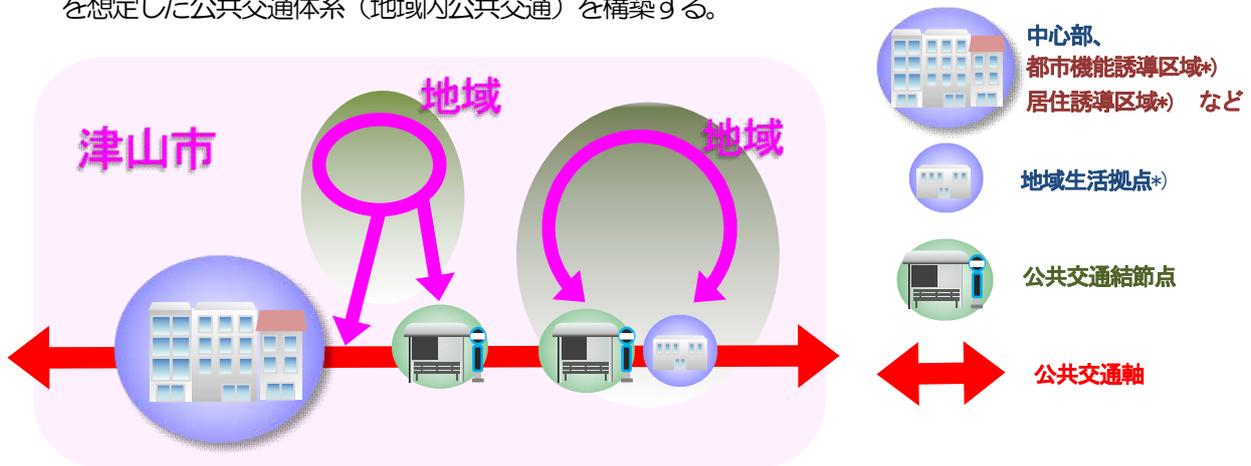


図 津山市全体の公共交通イメージ

### ◆公共交通機関としては、次のものを想定

既往の幹線バス、支線バス、小型乗合交通<sup>\*</sup>（タクシー車両を活用）、タクシー

注) これにあたり、「小型乗合交通<sup>\*</sup>」は、タクシーとの区別を明確にする（貸切 or 乗合）とともに、地域特性に応じて、運行方式を検討する。

### ◆公共交通としての取り組みとしての想定

- ・バス停の新設・移設・廃止（ハード）
- ・「路線バス」「タクシー」「小型乗合交通<sup>\*</sup>」など地域特性に応じた交通モードの検討（ソフト）

### ③ 中心部での公共交通

中心部とは、以下のように定義する。

『消費活動、文化活動のための区域と捉え、「日常生活」に加え、「非日常生活」(ハシの空間)を体感できる区域としての機能を有する地域及び都市機能誘導区域\*』

その上で、中心部の公共交通は、

- i) 中心部内の主要施設相互の連絡
- ii) 市域周辺地域や市域外と中心市街地

を想定した公共交通体系を構築する。

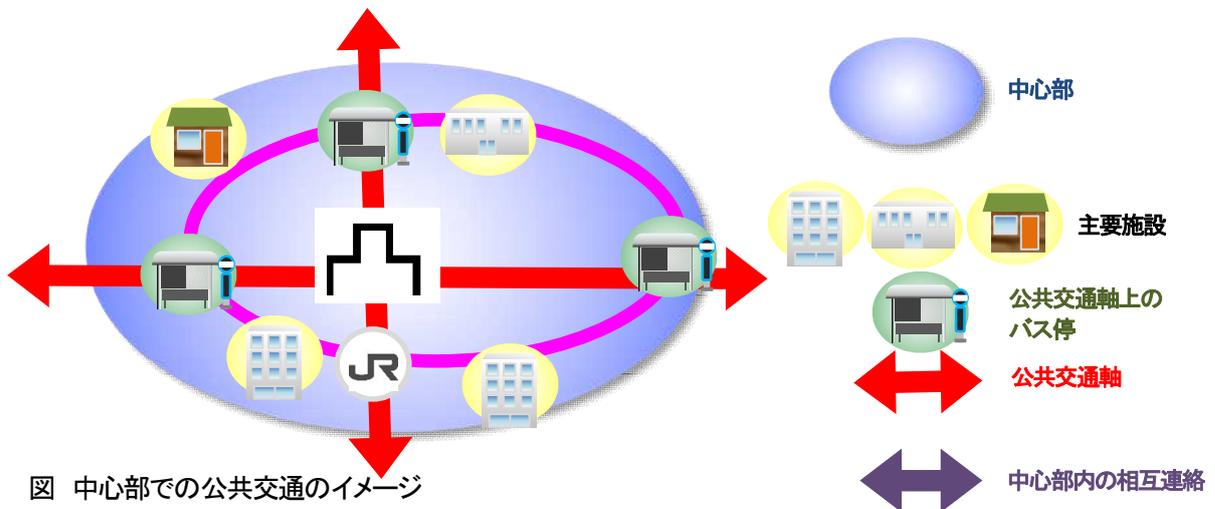


図 中心部での公共交通のイメージ

#### ◆公共交通機関としては、次のものを想定

幹線バス、タクシー

#### ◆公共交通としての取り組みとしての想定

- ・集積された施設に対して、高機能バス停 (情報提供機能付加) の整備
- ・イベントと連携して、公共交通の利用促進を図る (臨時便運行、車内広報等)

#### ④ 居住誘導区域等での公共交通

居住誘導区域等とは、以下のように定義する。

『既存の居住人口密度が高い地域だけでなく、「今後、消費活動のための施設や住環境の整備を図り、居住を誘導していく居住誘導区域(\*)」等での「日常生活」の利便性を備え合わせた地域』

その上で、居住誘導区域等の公共交通は、

- i) 自家用自動車がなくとも「日常生活」に支障がなく、移動しやすい環境
- ii) 今後進展が想定される高齢化に伴う高齢者の生活交通
- iii) 子育てをしやすい住環境の1つとしての交通手段

を想定した公共交通体系を構築する

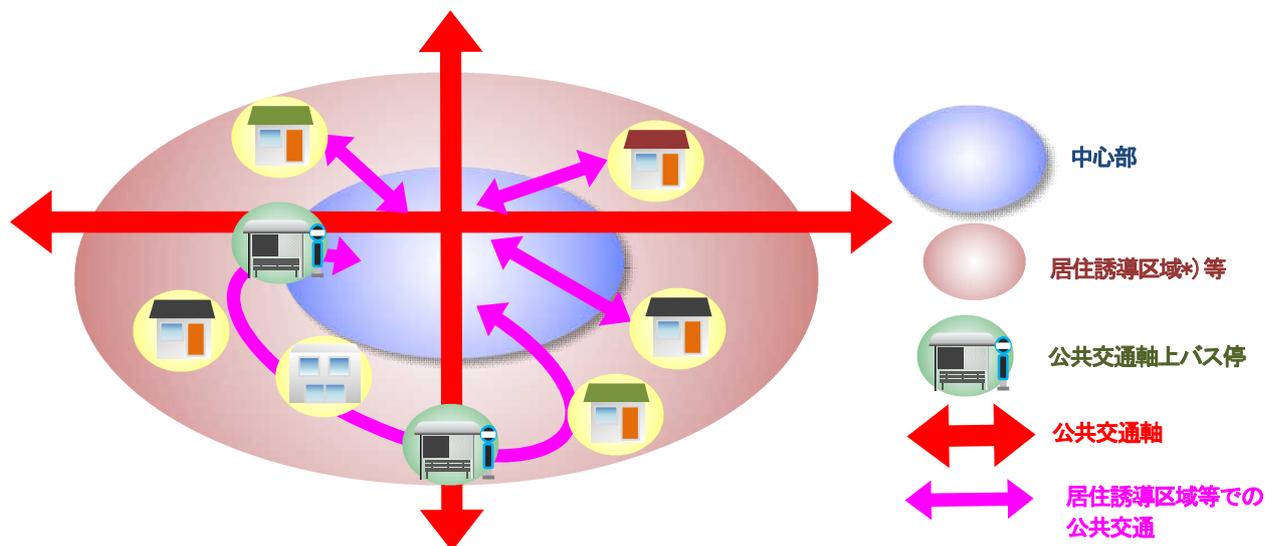


図 居住誘導区域等での公共交通のイメージ

#### ◆公共交通機関としては、次のものを想定

幹線バス、支線バス、タクシー

#### ◆公共交通としての取り組みとしての想定

- ・公共交通は、買い物、通勤、通学などの利便性が高まった「日常生活」の支援のため、必要な運行サービスを維持
- ・屋根やベンチを備えたバス停環境の維持・整備など

公共交通軸：鉄道、幹線バスにより津山市の都市軸を形成し、周辺市町と連絡する交通軸  
 幹線バス：バスの大量性を活かし、通勤通学を始め買物、通院等に対応し、地域拠点と中心部を連絡するバス  
 支線バス：地域拠点や乗り換え拠点と周辺集落を中心に連絡するバス路線  
 小型乗合交通※：バスでは対応できない空白地域において、これらと乗り換え拠点を連絡する乗合路線  
 公共交通拠点：鉄道とバス、バス相互、小型乗合交通※とバスが結節し、乗り換えを行う拠点

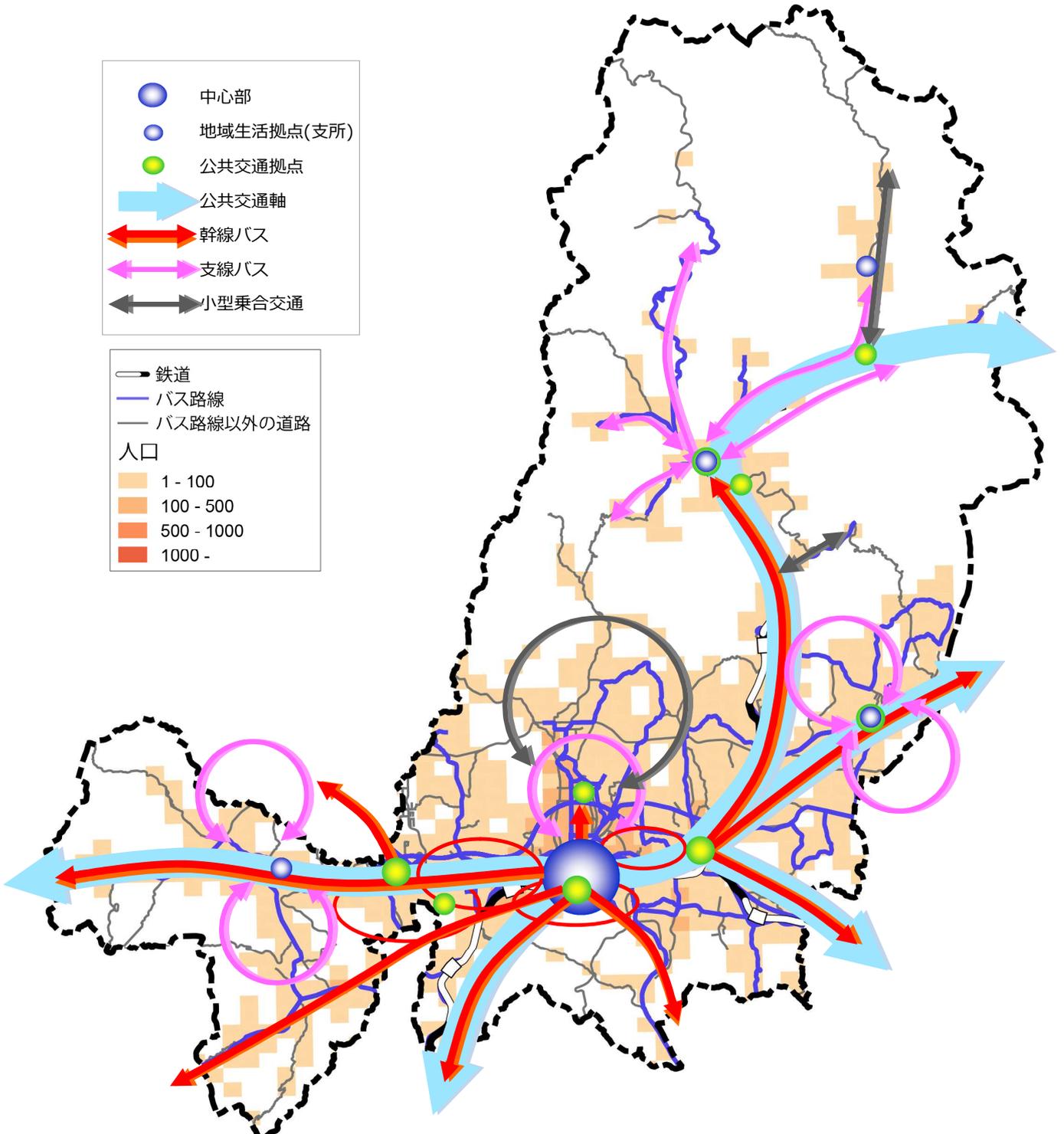


図 公共交通網体系のイメージ

## 8. 目標達成に向けた施策・事業

基本的な方針及び、目標とする公共交通体系を具現化するための施策・事業について、事業主体及び実施時期について以下のように整理する。

### ◆主な重点施策・事業

#### みんなに「やさしい」「持続可能」な公共交通の実現に向けて

交通不便地域、交通弱者への対応						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29 検討 H30～実施
<p>・バス停までが遠い、勾配があるなどの交通不便地域などにおける交通弱者に対して、小需要に対応した小型乗合交通*の導入により、公共交通を確保する。</p>						
<p>1. 前提とする条件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地 ・利用状況が極めて低いバス路線の運行地域（基準を決定）</li> <li>原則として「都市機能誘導区域*」「居住誘導区域*」「地域生活拠点*」地域は除外</li> <li>住民が主導的に要望する地域</li> </ul> <p>2. 運行実施者</p> <p>バス、タクシー事業者による運行を基本とする。なお、交通空白地有償運送として地域住民による運行を検討する場合は、おおむね5年間継続可能な体制を維持できるかを目安とする。</p> <p>3. 車両</p> <p>11人乗り以下を基本とする。</p> <p>4. 需要・動向調査</p> <p>①実施前に需要調査を行い、利用予測に基づき目標値を設定する。（利用者、収益）</p> <p>②毎年動向調査を行い、目標値に対する実績値と比較し、改善・継続・廃止を検討する仕組みを設定する。</p>						

高齢者(免許返納者)への対策						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	関係機関	実施時期	H29 検討 H30～実施
<p>・免許返納者の免許返納に係る「喪失感」を埋めるとともに、利便性向上を図り高齢者の公共交通利用を促進する。</p>						
<p>1. 「おかやま愛カード*」利用者への特典拡充・周知</p> <p>例) 愛カード所有者専用 バス乗り放題カードの発行 (2,000円/月)</p> <p>2. 主に高齢者の利用満足に直結すると思われるバスサービスレベルの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリーの深化 … 駅舎の改善、低床バスの導入</li> <li>バス停の整備 … 屋根、ベンチ、カートや自転車置き場を併設</li> <li>運転中の揺れ抑制、乗り心地向上 … 新車バス導入</li> <li>高齢者に親切な運転手の接客態度 … バス運行事業者による社員教育</li> <li>高齢者にわかり易いバスの情報提供 … バスマップ（紙製、個別地域用）</li> </ul> <p>3. 高齢者へのバス券・タクシー券活用の検討。</p> <p>4. 交通安全施策とのタイアップ</p> <p>5. 県警との連携（バス停設置・バス待ち環境）</p> <p>6. 公共交通コンシェルジュ*（よろず承り）制度導入</p> <p>町内会や老人会などで希望者を任命。説明に必要な資料やグッズなどをコンシェルジュ*に配布。</p>						

実施主体

副主体

乗務員の確保と地位向上						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29 検討 H30～実施
<p>・確保が難しくなっている公共交通の乗務員を育成し、公共交通の継続的なサービス提供を図る。</p>						
<p>【2種免許*）取得支援事業（取得費用の1/2を助成、H30～H31）】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 定住自立圏の構成団体で検討（H29年度中に検討、広域連絡協議会で詳細を検討の上実施）</li> <li>2. 2種免許*）取得補助対象とする条件案 <ul style="list-style-type: none"> <li>・取得者が定住自立圏内に住所を有していること</li> <li>・取得申請を行う企業が、圏域内に本社・支社・営業所を有していること</li> <li>・雇用する企業又は団体（タクシー、バス協会含む）が、2種免許*）取得支援制度を独自で行っていること</li> </ul> </li> <li>3. 2種免許*）取得補助に関するインセンティブ案の検討      ・女性      ・年代（50才未満）</li> <li>4. その他      ・移住・定住事業との連携      ・移住者就職先としての受け皿づくり（HP、情報誌などへの掲載）</li> </ol> <p>【乗務員の地位向上】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. タクシー、バス等公共交通における乗務員に対する市独自の表彰制度の検討</li> <li>2. 利用促進イベント等での交通事業者及び関係団体等からの広報・周知</li> <li>3. 乗務員の仕事について、市民への周知</li> </ol>						

子育て世代や子どもへの公共交通						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29 検討 H30～実施
<p>・自動車がなくとも子育てができる地域の形成と子どもの頃から公共交通に慣れ親しむ機会を設ける。</p>						
<p>【子育て世代への公共交通施策】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 妊産婦への施策検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー券助成：母子手帳交付時のタクシー券</li> <li>・妊婦優先配車タクシー：妊婦にやさしい車両や優先的に配車する仕組み</li> </ul> </li> <li>2. 親子（乳幼児）への施策検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用時の親子割引      ・市内子ども向け施設（おもちゃ大使館、児童館など）との連携</li> </ul> </li> </ol> <p>【子どもへの公共交通施策】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 子ども（小学生まで）への施策検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・校外学習時のバス利用促進      ・公共交通乗り方教室の実施・学校等への出前講座</li> <li>・こども向けイベントとの連携      ・鉄道（駅、津山まなびの鉄道館）、バスのスケッチ大会      ・遠足等への活用</li> </ul> </li> <li>2. 学生（中学生から大学生まで）への施策検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校等への出前講座      ・高校生（各校）用バスマップの作成      ・定例アンケートの実施</li> <li>・週末割・片道定期等の検討      ・美作大学との公共交通に関する共同研究</li> </ul> </li> </ol>						

バス停新設・移設・廃止のルール策定						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29 検討 H30～実施
<p>・バス路線の利便性向上、バス停の維持整備に際し、住民参画により公共交通に対する意識向上を図る。</p>						
<p>【バス停の新設・移設・廃止の原則】（案）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 利用者・地域等からのバス停新設・移設は、原則として応じる。（地域団体等の要望書を添付）</li> <li>2. バス停に利用度ランクを設定し、毎年利用状況を調査</li> <li>3. ある程度利用実績がある又は見込みが想定されるバス停では、予算・地権者承認・用地状況等の要件を満たす場合には、行政・運行事業者により、原則として次の設備設置を検討する。また利用者、地域から設備設置を要望する場合、これを妨げない。 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 屋根等の雨・雪よけ設備</li> <li>② ベンチ</li> <li>③ 電光掲示板等</li> </ol> </li> <li>4. 設置後の維持管理は、設置団体が実施。（地域との維持管理の役割分担は、状況に応じて決定する。）</li> <li>5. 利用者数が、一定水準を下回っているバス停については、地域とともに廃止・統合を検討・実施</li> </ol>						

実施主体

副主体

利用方法の周知・教育（公共交通利用の日の設定）						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29 検討 H30～実施
<p>・鉄道、バスを実際に利用して頂く機会を設け、公共交通に対する意識向上を図る。</p>						
<p>【公共交通利用の日の設定】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 津山市において「公共交通利用の日」を設定・周知</li> <li>2. 事業者によるイベント実施の検討</li> <li>3. 津山市職員の公共交通利用実施</li> </ol>						

「まちづくり」といっしょに考える公共交通の実現に向けて

中心部での利便性向上						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29～検討
<p>・立地適正化計画※における設定、施策を想定しつつ、中心部におけるバスの利便性向上を図る。</p>						
<p>【拠点に対応した施策の検討】</p> <p>～基本原則～</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市機能誘導区域※）ピーク時1時間あたり3本以上のバス運行を担保</li> <li>2. コンベンション施設の建設などに合わせた、バス運行の検討・整備</li> <li>3. 中心部外周へバス接続 ⇒ 中心部内 徒歩・自転車 + 中心部内の周遊バスなどの交通モード</li> <li>4. 中心部外周部 バス停整備 ⇒ バス停機能 + その他機能の検討</li> </ol> <p>【その他】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 商店街と連携した公共交通利用の買い物客への優遇施策（長期間、恒常的）</li> <li>2. イベント等と連携した公共交通利用者の優遇施策</li> <li>3. 公共交通利用者を優遇、促進する施策を実施する商店街、企業、事業所への行政支援（広報、優遇措置）</li> <li>4. 民間企業、団体との公共交通利用促進に対する意見交換、施策実施の協働</li> </ol>						

居住誘導区域等での利便性向上						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29～検討
<p>・立地適正化計画※における設定、施策を想定しつつ、居住誘導区域等におけるバスの利便性向上を図る。</p>						
<p>【拠点に対応した施策の検討】</p> <p>～基本原則～</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 居住誘導区域※）等ピーク時1時間あたり3本以上のバス運行を担保</li> <li>2. 原則「バス停新設・移設・廃止のルール策定」に基づき、屋根・ベンチなどの設備を検討</li> <li>3. 居住誘導区域※）等のバス路線については原則維持。（組換・変更などは検討する。）</li> </ol> <p>【その他】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 居住誘導区域※）等へのインセンティブの検討</li> <li>2. 居住誘導区域※）等内（路線）限定のバス共通券・定期券・回数券</li> <li>3. 区域内への住民票異動における、公共交通における特典</li> </ol>						

実施主体      副主体

公共交通軸の維持・充実						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29～検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸の維持・充実を図り、JR、バスの利便性向上を図る。</li> </ul>						
<b>【対応施策】</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸に設定するバス路線については原則維持し、JR線の維持確保を働きかける。 (組換・変更などは検討する。) <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 主要幹線バス路線+ごんごバス路線</li> <li>⇒ 設定外の支線バス路線については、運行形態の変更や小型乗合交通*への移行も必要に応じて検討</li> </ul> </li> <li>地域生活拠点*、公共交通拠点におけるフリッジパーキング*などを検討。</li> <li>高速バスとの公共交通軸の連結（津山インター）</li> <li>JR路線、バス路線の役割設定</li> </ol>						

地域単位での公共交通参画						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	その他	実施時期	H29～検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>連合町内会支部、または小学校単位で、公共交通の利便性向上に取り組んで頂く機会を設け、利便性向上とともに公共交通への意識醸成を図る。</li> </ul>						
<b>【対応施策】</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>原則「バス停新設・移設・廃止のルール策定」に基づき、地域からの要望に応じてバス停設置を行う。</li> <li>地域内でのバス停について「アドバイス」の作成 公民館・公会堂、ゴミステーション、公共交通コンシェルジュ*のお宅前 など</li> <li>地域内の移動状況、公共交通に関する意見・要望の調査実施</li> <li>公共交通は原則として路線バス、タクシー、「小型乗合交通*」を想定</li> <li>「小型乗合交通*」は、できるだけバス停方式を検討し、タクシーとの区別を明確にする（貸切 or 乗合）。 ドア to ドア方式*は、地域ごとの特性に応じて検討する。</li> </ol>						

## 「交流」と「にぎわい」を創り出せる公共交通の実現に向けて

津山圏域（1市5町）での、公共交通連携						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	周辺町	実施時期	H29 検討・実施
<ul style="list-style-type: none"> <li>津山圏域としての一体的な公共交通網体系の構築、及び公共交通への共通認識の形成と協働。</li> </ul>						
<b>【定住自立圏における公共交通連携】</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>公共交通連絡協議会の設立、自立圏での公共交通事業連携</li> <li>2種免許*取得支援事業</li> <li>広域による公共交通利用促進</li> </ol>						

圏域を見据えた公共交通モード、拠点の検討						
事業主体	津山市	交通事業者	市民	周辺市町	実施時期	H29 検討 H30～実施
<ul style="list-style-type: none"> <li>津山圏域としての一体的な公共交通網体系の構築、及び公共交通への共通認識の形成と協働。</li> </ul>						
<b>【圏域内の交通拠点】</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>整理・評価・検討(圏域としての都市機能、観光拠点、生活拠点となる施設、交通結節点等)</li> </ol>						
<b>【圏域内の交通モード】</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>市域と隣接した町との、広域的な運行モードの検討</li> </ol>						

実施主体

副主体

その他の施策も含め、以下に、本計画で取り組む施策の一覧を示す。

表 施策の一覧

基本方針	項目	主な具体的施策	事業主体				実施時期									
			津山市	交通事業者	市民	その他	H29	H30	H31	H32	H33	中期	長期			
みんなに「やさしい」「持続可能な」公共交通	交通弱者、交通不便地域	公共交通不便地域での交通弱者の動向とニーズへの対応	○	○	●								ルール構築 適宜実施			
	高齢者(免許返納)	免許返納者への継続的なフォローアップ	●	●	●	○							適宜実施			
	供給から見た公共交通	民間による交通事業継続に向けた経営体力維持	イベント等での市内事業者の優先利用(路線、貸切)とその呼びかけ	●										適宜実施		
			低収益路線見直し	○	●									適宜実施		
	子育て世代・子ども	子育て世代への公共交通施策	2種免許の取得支援	●	○									検討 実施		
			運賃補助(妊婦・検診時等)	●										検討 実施		
	公共交通利便性の向上	住民・企業の参画による公共交通の維持・充実	乗り方教室、校外学習での積極利用	●	●	○								適宜実施		
			トリガー方式 <sup>※</sup> でのバス停設置・移設 新規路線(路線バス or 小型乗合交通 <sup>※</sup> )	●	○	●									ルール構築 実施	
	公共交通利用促進	情報提供の多様化	電光掲示板・バスロケ <sup>※</sup> ・バスマップ(紙)	●	○										可能なものから適宜実施	
			バス⇄JR⇄タクシー乗継向上	ダイヤ調整	●										ダイヤ改正時に実施	
			バリアフリー化と快適性向上	車両、駅舎のバリアフリー化 バス停等の改善 運転の気配り	●											可能なものから適宜実施
			バスマップ配布	バスマップ配布	●										適宜実施(小循環線再構築後など)	
			利用方法の周知・教育	モビリティマネジメント <sup>※</sup> (公共交通網の必要性、使い分け等) 「公共交通利用の日」設定・実行 企業・施設の案内(HP・パンフ・チラシ等)での公共交通連絡の記載推奨	●											機会があれば適宜実施 検討 実施 機会があれば適宜要請
	バス路線の再編・交通モードの検証	収益率の極めて低いバス路線の見直し	住民主導による「小型乗合交通 <sup>※</sup> 」導入	○	○	●									ルール構築 適宜実施	
			ごんご小循環線の再構築	●	○										検討 実施	
周辺部での公共交通の維持・充実			住民主導によるバス停移設・新設・維持管理(トリガー方式 <sup>※</sup> )	●	○	●									ルール構築 適宜実施	
「まちづくり」といっしょに考える公共交通	拠点集積地域での利便性向上	ダイヤ調整、バリアフリー化、情報提供の充実	●	●										可能なものから適宜実施		
		住宅を集積する地域での利便性向上	バス路線の新設・経由 バス停の新設	●	●	○								可能なものから適宜実施 可能なものから適宜実施		
		周辺部での拠点と中心部との連携の維持・充実	ダイヤ調整 バス停の移設・新設 収益率の極めて低いバス路線の見直し プリングパーキング <sup>※</sup> の検討・実施	●	●										可能なものから適宜実施 検討 実施	
「交流」といっしょに「にぎわい」を創り出せる公共交通	魅力あるまち「津山」	地域単位での公共交通活用検討	住民主導によるバス停移設・新設・維持管理に向けたルール検討・構築・実施	●	○	●								検討 実施		
		観光施設等への公共交通利用案内の掲載	観光施設等への公共交通利用案内の掲載	●											機会があれば適宜要請	
	広域連携(岡山市)	にぎわい創出との連携	イベント時の利便性向上・PR	●	○										機会があれば適宜要請	
		JR線による、岡山⇄津山の利便性・快適性向上	津山側の2次アクセス改善	●											ダイヤ改正時に実施	
	広域連携(津山圏域)	津山圏域(市5町)での、公共交通連携	広域バス路線の利用促進	●	○		●								検討 実施	
		圏域を見据えた公共交通モード、拠点の検討	広域バス路線と地域内路線との連携	●	○		●								検討 実施	
	市外からの利用者	観光側面や外国人観光客を重視した公共交通検討	多言語による情報提供	●	○										適宜実施	
医療インバウンド <sup>※</sup> を想定した公共交通		施設側での情報提供	●			○								機会があれば適宜要請		

● : 実施主体 ○ : 副主体

短期: 概ね5年以内に実施または検討着手  
 中期: 概ね6~10年後に実施または検討着手  
 長期: 10年後以降に実施または検討着手

■ : 重点施策・事業

9. 施策の目標

それぞれの施策を展開していくうえで、以下に示す目標を持って、取り組んでいくこととする。

表 施策の目標一覧

基本方針	項目	主な具体的施策	項目	現況		目標		効果把握方法		備考	
				年次	数値	年次	数値	把握主体	方法		
みんなに「やさしい」 「持続可能」な公共交通	交通弱者、交通不便地域	公共交通不便地域での交通弱者の動向とニーズへの対応	住民主導による「小型乗合交通*」の導入（セダン型 or ワゴン型）	小型乗合交通*の実施	H28	1 路線	H33	3 路線	津山市	—	
	高齢者(免許返納)	免許返納者への継続的なフォローアップ	特典の紹介・利用促進の継続的な広報 高齢者を想定したサービスの向上	75歳以上の外出率	H28	64%	H33	80%	津山市	アンケート調査	
	供給から見た公共交通	民間による交通事業継続に向けた経営体力維持	イベント等での市内事業者の優先利用(路線、貸切)とその呼びかけ	イベント時の情報提供	随時実施						
			低収益路線見直し	随時実施			—	—			
	子育て世代・子ども	子育て世代のための公共交通施策	運賃補助(妊婦・検診時等)	年代別満足度(10代~40代)	未実施のため実施後目標設定				津山市	アンケート調査	
		子どもへの公共交通の周知教育	乗り方教室、校外学習での積極利用	乗り方教室開催、校外学習での路線/バス利用	随時実施				津山市	報告(学校へのヒアリング)	
	公共交通利便性の向上	住民・企業の参画による公共交通の維持・充実	トリガー方式*によるバス停設置・移設 新規路線新設(路線バス or 小型乗合交通*)	バス停間隔の満足度	H28	12%	H33	25%	津山市	アンケート調査	
				バス停環境の満足度	H28	9%	H33	40%	津山市	アンケート調査	
		情報提供の多様化	電光掲示板・バスロケーションシステム*・バスマップ(紙)	電光掲示板設置箇所数	H28	2 箇所	H33	累計 10 箇所	津山市	—	
	公共交通利用促進	バス⇄JR⇄タクシーの乗継向上	ダイヤ調整	乗継満足度(JR⇄バス)	H28	26%	H33	50%	津山市	アンケート調査	利用者のみ
				乗継満足度(バス⇄バス)	H28	27%	H33	50%			
		利用方法の周知・教育	バスマップ配布	再編が進んだ時点で作成配布	津山市		—				
				モビリティマネジメント*(公共交通網の必要性、使い分け等)	機会を捉え随時実施		津山市		—		
		「公共交通利用の日」の設定・実行	公共交通利用の日のバス利用者数	H28	未実施	H33	通常の5%増	交通事業者	報告(簡便な方法による比較)		
		企業・施設の案内(HP、パンフ、チラシ等)での公共交通アクセスの記載推奨	機会を捉え啓発を随時実施	津山市		—					
	バス路線の再編・交通モードの検証	収益率の極めて低いバス路線の見直し	住民主導による「小型乗合交通*」の導入（セダン型 or ワゴン型）	小型乗合交通*の実施	H28	1 路線	H33	3 路線	津山市	—	
			ごんご小循環線の再構築	再編後のごんご小循環線利用者	再編後設定				交通事業者	実績報告	
		周辺部での公共交通の維持・充実	住民主導によるバス停移設・新設・維持管理(トリガー方式*による)	実施箇所数	H28	未実施	H33	累計 10 箇所	津山市	—	
	公共交通の拠点 津山駅北口広場	ダイヤ調整、バリアフリー化、情報提供の充実	津山駅北口の満足度	H28	未実施	H33		津山市	アンケート調査		
「まちづくり」といっしょに考える公共交通	拠点集積地域での利便性向上	拠点施設周辺へのバス停設置・情報提供充実	バス停環境の満足度	H28	9%	H33	40%	津山市	アンケート調査		
			バス路線の新設・経由	新設・経由を変更した路線数	H28	未実施	H33	実施	交通事業者	報告	
	周辺部での拠点と中心部との連携の維持・充実	公共交通軸の維持・充実	ダイヤ調整 バス停の移設・新設 収益率の極めて低いバス路線の見直し	随時実施				交通事業者	実績報告		
			フリッジパーキング*の整備検討・実施	順次実施(整備後は、利用者数で目標設定)		津山市		進捗報告			
地域単位での公共交通活用参画	地域単位での公共交通活用検討	住民主導によるバス停移設・新設・維持管理に向けたルール検討・構築・実施	ルールの実施	H28	未実施	H33	実施済	津山市	—		
「交流」と「にぎわい」を創り出せる公共交通	魅力あるまち「津山」	観光施設等への公共交通利用案内の掲載	随時実施				津山市	—			
		にぎわい創出と公共交通の連携	イベント時における公共交通利便性向上・PR	随時実施				津山市	—		
	広域連携(岡山市)	津山側の2次アクセス改善	乗継満足度(JR⇄バス)	H28	26%	H33	50%	津山市	アンケート調査	利用者のみ	
			乗継満足度(バス⇄バス)	H28	27%	H33	50%	津山市	アンケート調査		
	広域連携(津山圏域)	圏域を見据えた公共交通モード、拠点の検討	幹線バス利用者数	H28	18,400 人	H33	20,000 人	交通事業者	実績報告		
乗継満足度(バス⇄バス)			H28	27%	H33	50%	津山市	アンケート調査	利用者のみ		
市外からの利用者	観光側面や外国人観光客を重視した公共交通の検討	多言語による情報提供	電光掲示板設置箇所数	H28	2 箇所	H33	累計 10 箇所	津山市	—		
		施設側での情報提供	電光掲示板設置箇所数	H28	2 箇所	H33	累計 10 箇所	津山市	—		

重点施策・事業

## 10. 目標の実現化に向けて

### 10-1 計画推進体制の構築

本計画で設定した目標の実現化に向けては、従来の津山市経済政策課と交通事業者だけではなく、市役所全体、住民（自治会等）企業等と協働して、施策に取り組んでいく必要がある。

#### ●津山市

- ・計画の実現化に向けて施策をリードする重要な役割を果たす。
- ・公共交通に関する情報提供を行い、住民への周知を図る。
- ・庁内の関係部局との調整とともに、ソフト的な施策の実現化を図る。
- ・「公共交通利用の日」を率先して実施する。

#### ●交通事業者

- ・安全運行を第一とし、市民に信頼される公共交通を担う者としてその維持・構築を果たす。
- ・経営体力の維持回復に努めるとともに、乗務員確保など将来に向けた担い手の育成を図る。

#### ●住民（自治会等）・企業

- ・公共交通が運行存続のため、積極的に公共交通を利用する。
- ・ルールに従ったバス停位置の見直し等や公共交通空白地域への運行に際し、積極的に参画し、公共交通網の利便性向上や利用促進を図る。

**彩りあふれる花開く 津山の創造**  
 ~市民一人ひとりの想いがかなう 夢と希望の花が咲き誇るまち~



## 10-2 PDCAサイクルに基づく継続的な計画の見直し

本計画の成果は、早いものでは、平成29年度にはあらわれてくるものもある。

そのためには、PDCAサイクルの考え方を取り入れて、計画の目標を確実に達成することが重要と考える。

Plan：本計画、またはこれを実施する体制を整える。

本計画での施策は、平成29年度より着手するものが多く、これを効率的効果的に実施するためには、津山市庁内で関係部局横断的な体制構築も想定される。

Do：計画に基づき、関係機関と協議しながら実際に施策を実施する。

施策の実施に当たっては、本計画で想定した実施主体、副主体に限定することに限らず、可能であれば、多くの関係者と協力・協働しながら、実施していくことが望まれる。

Check：施策の効果を把握する。

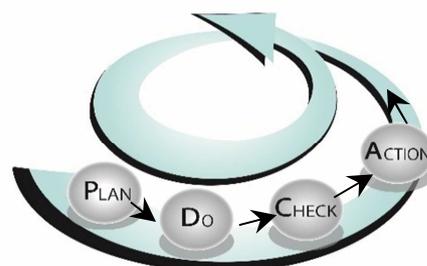
今後の取り組みの方向性を検討する基礎資料として、計画の中間年となる平成31年度には、中間評価を実施することが、重要と考える。

また既往の調査結果の活用、日々の運行管理等のデータ、或いは簡便的なモニタリング調査等により、取得可能な資料を活用して、中間評価に限らず細やかに評価していくことも望まれる。

Action：把握した効果を踏まえ、改めて今後継続していく施策について、見直しを行う。

施策の実施効果については、すぐに効果が発現するものもあれば、効果が遅れて発現するもの、また大きな効果が見えないものもあると考える。

このため、効果が発現しているものであれば、さらに大きな効果を得る方法を検討・実施するとともに、効果が十分に発現していないものについては、必要であれば、評価指標の見直し、施策実施体制の見直し、或いは施策そのもの見直しを行い、計画を深化させていくことが望まれる。



Plan：計画立案・体制整備

Do：計画の実行

Check：実施成果の検証

Action：施策の改善

図 PDCAサイクルのイメージ

【用語集】

	用語	解説
1)	地域公共交通網形成計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び同法の基本方針に基づき、地方公共団体が作成する、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画。
2)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置等について定めている法律(平成19年法律第59号)。
3)	小型乗合交通 (乗合タクシー、グループタクシーなど)	乗合バスのように乗り合いで旅客を運送する乗車定員10名以下の車両(セダンやワンボックスバンなど)を使った交通システム。定時一定路線を運行する形態と予約型等の形態がある。また、タクシー制度を活用した、相乗り形態も含む。 例) 阿波地域交通空白地有償運送(津山市)、シータク(玉野市) グループタクシー(山口市)など
4)	免許返納制度	有効期限が残っている運転免許証を自分の意志により返納すること、或いは更新時に更新せず返納すること。
5)	おかやま愛カード	運転免許証を自主的に返納等された県内に居住する65歳以上の高齢者の方の申請により、県警察が発行するカード。カードの提示で公共交通機関の運賃割引など様々な特典を得ることができる。
6)	モーターゼーション	自動車普及、日常生活のなかで自動車の利用が一般化してくること。
7)	立地適正化計画	市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する総括的なマスタープラン。
8)	フリンジパーキング	都市部周辺(フリンジ)に駐車場を整備しながら、段階的・計画的に都心部の自動車交通の適正化を図って行く施策。
9)	パーク&ライド	都心の外周部や都心周辺部の公共交通機関のターミナルに近接して駐車場を設置し、マイカーからのバス等への乗継ぎを図るシステムであり、都心部への自動車交通削減と公共交通機関の利用促進を図るものである。バスに乗継ぐ場合をパーク&バスライドともいう。
10)	都市機能誘導区域 (都市機能の集積を図る地域)	都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。
11)	居住誘導区域 (居住を誘導していく地域)	都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。「都市再生特別措置法」に基づく制度である。
12)	地域生活拠点	居住誘導区域外にあり、一定の都市機能などを完備した拠点(加茂支所、勝北支所、久米支所、阿波出張所の周辺地域等)。
13)	コンシェルジュ	目的地・好み・現在地・時間などの状況に合わせて情報を提供する人、あるいはその機能。
14)	2種免許	バスやタクシーなどの旅客自動車を旅客運送のため運転しようとする(営業ナンバーの乗用自動車で、旅客を乗せて商業的な活動をする)場合や、運転代行の業務として顧客の自動車を運転する場合に必要な運転免許証。
15)	ドア to ドア方式	出発地の玄関先と目的地の玄関先を乗り換えなしで輸送する方式。
16)	トリガー方式	あらかじめ利用を想定している者と交通事業者等が年間利用者数などの一定の基準を決めておき、それに達しなかった場合は、廃止・休止または減便等を行う方式。
17)	バスロケ (バスロケーションシステム)	バスの現在位置や到着までの待ち時間などの情報を利用者に提供するシステム。
18)	モビリティマネジメント	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
19)	インバウンド	外から中に入ってくることを意味し、ここでは訪日外国人の日本国内での観光等による移動や消費等を指す。



津山市産業文化部商業・交通政策課

〒708-8501 岡山県津山市山北 520 番地

TEL (0868) 32-2075 FAX(0868) 32-2154

E-mail [shoukoutsu@city.tsuyama.lg.jp](mailto:shoukoutsu@city.tsuyama.lg.jp)