津山市地域公共交通計画
（案）

令和5年2月時点
津山市

目　次

第１章　はじめに 1
- **I.　計画策定の目的** 1
- **II.　計画の区域** 1
- **III.　計画の期間** 1
- **IV.　計画の位置づけ** 1
- **V.　本計画が対象とする「公共交通」の定義** 2

第２章　津山市のまちづくりの方向性 3
- **I.　上位計画（津山市第５次総合計画　津山開花宣言）** 3
- **II.　主な関連計画** 4

第３章　地域と公共交通の現状 9
- **I.　地域の現状等** 9
  - １．位置・地勢 9
  - ２．人口動態と従業者の動向 11
  - ３．人口動態 15
  - ４．移動の目的地となる施設等の立地状況 19
- **II.　公共交通の現状等** 24
  - １．公共交通の運行状況 24
  - ２．公共交通の利用と収支の状況 33

第４章　津山市地域公共交通網形成計画の評価・検証 36
- １．津山市地域公共交通網形成計画の概要 36
- ２．具体的な施策と目標の達成状況 37
- ３．事業の実施状況，目標の達成状況に関する評価 39

第５章　公共交通の問題点と課題 40
- **I.　問題点** 40
  - １．市全体の問題点 40
  - ２．旧津山地域の問題点 45
  - ３．加茂地域の問題点 47
  - ４．阿波地域の問題点 48
  - ５．勝北地域の問題点 49
  - ６．久米地域の問題点 50
- **II.　取り組むべき課題** 51

第６章　津山市における公共交通の目指す姿 52
- １．基本方針 52
- ２．公共交通の将来イメージ 53

第７章　基本方針を実現するために実施する施策・事業 55
- １．施策の体系 55
- ２．施策・事業の主な内容と実施主体 56

第８章　計画の管理とモニタリング 67
- １．評価指標の設定 68
- ２．計画の管理とモニタリング 71

第９章　施策の実施スケジュール 72

第１章　はじめに

I.　計画策定の目的

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や社会情勢の変化に伴い，地方都市における公共交通の利用者は長期にわたり減少傾向にある中，新型コロナウイルス感染症のまん延により人々の生活様式は大きく変容し，このことは公共交通事業者の事業継続に大きな影響を与え，不採算路線の整理などによる交通空白地の拡大が憂慮されているところである。

一方，高齢ドライバーによる自動車事故を減らすため運転免許証の返納が推奨されており，免許返納後の移動サービスとして公共交通の重要性は増大しており，今後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公共交通を形成することが不可欠になるものと想定される。

こうした中，津山市は県北の中心都市として，通勤・通学に留まらず，人的・物的交流を増加させるための広域的な観点・連携に配慮した持続可能な交通施策が求められており，先進技術と既存の公共交通を融合させた公共交通網の構築と地域や住民のニーズに適合した移動サービスを調査・研究する必要がある。

以上のことから，本市の公共交通のあり方についての調査・検討を踏まえ，地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第５条に規定する「地域公共交通計画」を策定する。

II.　計画の区域

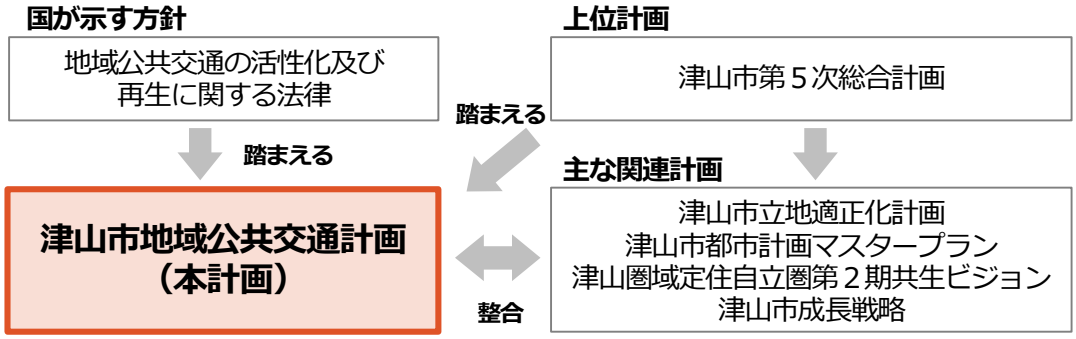
本計画の区域は，津山市の全域とする。

III.　計画の期間

本計画の期間は，令和５年４月から令和１０年３月までの５年間とする。

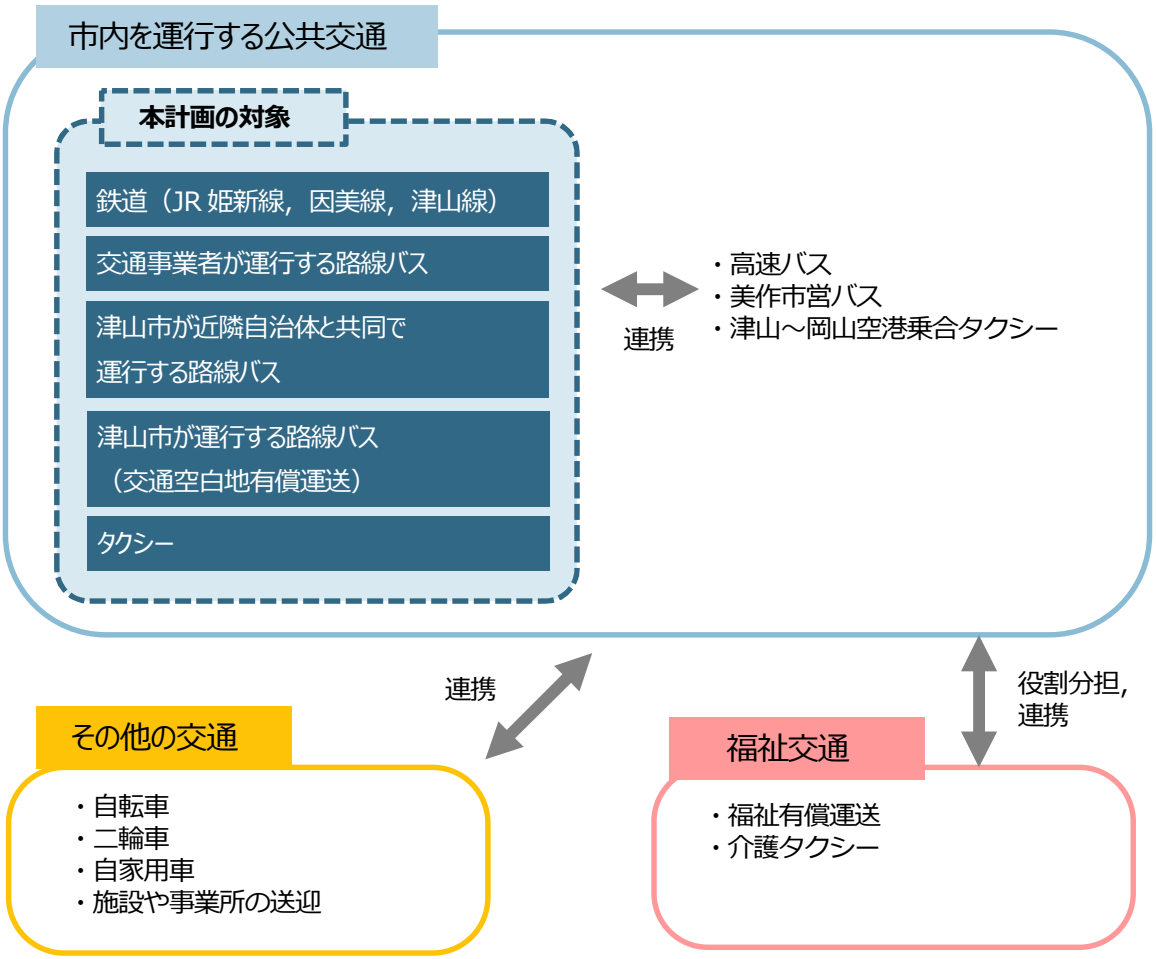
IV.　計画の位置づけ

本計画は，津山市において望ましい公共交通のあり方を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである。計画の基本方針等については，国が示す方針や上位計画を踏まえ，関連計画との整合を図りながら定めるものとする。



V.　本計画が対象とする「公共交通」の定義

本計画が対象とする公共交通とは，市内を運行する公共交通（鉄道，路線バス及びタクシー）とする。



第２章　津山市のまちづくりの方向性

Ⅰ. 上位計画（津山市第５次総合計画　津山開花宣言）

策定年月	平成 28（2016）年３月
計画期間	平成 28 年度～令和７年度
公共交通や移動に関連する内容	開花プログラム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 １－１　自然と調和した都市整備 ３　津山駅周辺整備の推進（p.132） 県北の拠点都市としての機能を向上させるため，**津山駅周辺や南北自由通路など一体的な整備を推進し，にぎわいの創出と交通結節点の機能強化を図ります。**あわせて，**国道 53 号の歩道整備や JR 津山駅のバリアフリー化などを支援**し，**中心市街地へのアクセス機能の強化と駅利用者の利便性の向上を図ります。** １－３　公共交通網の整備 １　公共交通の再編・整備（p.137） 公共交通のマスタープランとなる「津山市地域公共交通網形成計画」を策定し，地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを再構築します。 事業者との調整を踏まえ，「津山市地域公共交通再編実施計画」を検討・策定し，**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を構築し，地域拠点間の公共交通を再編・整備し，人的・物的交流を促進します。** また，**阿波地区での過疎地有償運送（現：交通空白地有償運送）を維持し，地域交通の確保を図ります。** ２　公共交通の利便性向上（p.137） **バス案内サイトを構築**し，**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により公共交通の利便性向上を図り**，利用者の満足度向上をめざします。 また，県や沿線自治体と連携し，**ＪＲの利便性・快適性向上に取り組みます。**
	開花プログラムの推進方策 ２　圏域の一体的な発展のために ２－１　広域連携の推進 １　津山圏域自治体との連携の推進（p.161） これまでの消防やごみ処理などの広域連携に加え，津山圏域自治体との連携を強化し，**交通ネットワーク**，雇用創出，観光振興，移住・定住の推進などこれからの時代に即した広域行政のあり方を研究するなかで，効果的で効率的な共同処理の取組を進めるとともに，早期に定住自立圏の形成をめざします。 ２　新しい広域連携の推進（p.161） 魅力ある持続可能な県北の地域づくりと一体的な発展のため，県北の自治体と広く連携します。**人・ものの移動において必要なＪＲ津山線の利便性・快適性の向上**，地域高規格道路「空港津山道路」の整備推進を図るために，岡山市をはじめ関係自治体との調査研究を進めます。

II. 主な関連計画

(1) 津山市立地適正化計画

策定年月	令和元（2019）年８月
計画期間	目標年：令和 22（2040）年
公共交通や移動に関連する内容	第５章　立地の適正化に関する基本的な方針（p.5-1） （１）　立地適正化の観点からみた都市構造上の課題 【まちのにぎわいの創出】 ・ 本市の公共交通網の核である津山駅は駅前広場整備などの公共交通機能の強化が図られているところですが，**駅周辺地域は都市機能が少なく，低未利用地も存在**しています。このため，**津山駅周辺地域は，中心市街地と一体的に整備・活用し，にぎわいの創出が求められています。** 【持続可能な公共交通体系の構築】 ・ 本市の公共交通は，乗車人数の減少や，それに伴う財政的補助の増加，乗務員の高齢化など，困難な運営状況が続いています。このため，**特に高齢者や子育て世代などが公共交通を利用しやすい環境を整備し，利用の増加，サービス水準の向上の好循環を生み出す，持続可能な公共交通を確保する必要があります。** （２）　基本方針（p.5-2） 【まちのにぎわいの創出】 対応方針：中心市街地の活性化 ・ 津山市の玄関口となる津山駅周辺地域では，**交通結節点機能の強化など拠点性の向上**を図ります。 【持続可能な公共交通体系の構築】 対応方針：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 ・ **公共交通沿線への居住誘導やバス等の利用を促進**することで，**公共交通のサービス水準の維持・向上を図り**，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。 （３）　将来都市像（p.5-3） 第５次総合計画に基づき，居住区域と都市の生活を支える機能がコンパクトにまとまった**市街地と各支所等を中心とした地域生活拠点が公共交通で結ばれた「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成**を目指します。
	第７章　誘導施策 （１）　居住を誘導するための施策（p.7-1） ～居住を誘導するための施策～ 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 ◆ 公共交通の幹となる公共交通軸の維持・充実 ◆ 公共交通軸周辺への居住誘導やバス等の利用促進 ◆ 利用しやすい公共交通のための環境整備の検討 ◆ 津山駅の利便性・快適性の向上に向けた検討
	（２）　都市機能を誘導するための施策（p.7-2） ～都市機能を誘導するための施策～ まちなかの回遊性向上 ◆ 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 ◆ 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

	第８章　計画の評価・管理 （２）　定量的な目標値等の設定（全体目標値）（p.8-2）

(2)　津山市都市計画マスタープラン

策定年月	令和２（2020）年３月
計画期間	目標年次：令和 22（2040）年
公共交通や移動に関連する内容	第３章 全体構想 ２．まちづくりの主要目標 １）県北の中心都市にふさわしい活力あるまちづくり（p.44） 【交通機能の強化】 ・ **津山圏域及び県南地域，周辺都市との連携強化や交流促進**を図り，本市の拠点性を向上させるため，広域幹線道路の整備の促進と，**鉄道・バスなどの広域公共交通網の維持・充実**を図ります。 ・ 津山圏域の玄関口である**津山駅では，利便性と快適性の向上に向け駅舎のバリアフリー化等を推進**するとともに，さらなる改善の検討を進め，**交通結節点機能の強化**を図ります。 ・ また，**津山駅周辺地域では，周辺道路の渋滞緩和や自転車歩行者道整備**などを推進し，**駅へのアクセス性の向上**を図ります。 ２）コンパクトで持続可能なまちづくり（p.45） 【公共交通サービスの維持・充実】 ・ **公共交通利用者の利便性向上や利用案内の充実**などを行い，公共交通の需要を呼びおこし，**将来にわたり利便性が高く持続可能な公共交通サービスの維持・充実**を目指します。 ・ **中心拠点と地域の拠点を結ぶ交通ネットワークの充実**により，地域間の連携や交流促進を図り，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。 ・ その他の地域では状況に応じた**運行サービスの提供や利便性向上，公共交通空白地域の解消**などを図ります。
	第３章 全体構想 ４．将来都市構造と土地利用 ２）将来都市構造の構成（p.50） （２）都市軸 【地域連携軸】 中心拠点と地域生活拠点を結ぶ幹線道路などの地域道路網と**鉄道・バスなどの公共交通網**を位置づけ，**各拠点間の連携や交流促進**を図ります。

	第3章 全体構想 5．分野別方針 1）土地利用の方針（p.54） （2）土地利用の配置方針 【市街地エリア】 ・商業地 津山駅周辺を含む津山市中心部に商業地を配置し，商業の振興を図ります。 県北の中心都市にふさわしい魅力ある都市機能の強化と土地の高度利用を促進するため，商業やサービス施設等の誘導を図るとともに，**複合型商業集積施設「アルネ・津山」と商店街の連携強化による回遊性の向上や循環バスの運行**，空き店舗等の低未利用地の再編・利活用など中心市街地の活性化を促進します。 3）公共交通の方針（p.61） （1）公共交通の方針 ・「津山市地域公共交通網形成計画（平成 29 年（2017）3 月）」の3つの基本的な方針に基づき，公共交通の取組を推進します。 ①みんなに「やさしい」「持続可能」な公共交通 ・ **効率的・効果的な公共交通網を構築**し，それを持続していくために，**利用者や交通事業者への施策**に取り組みます。 ・ **多くの方が利用しやすい公共交通への改善**に取り組みます。 ・ **津山駅では，利便性と快適性の向上に向け駅舎のバリアフリー化等を推進**します。 ②「まちづくり」といっしょに進める公共交通 ・ 社会経済の変化に応じた様々なまちづくりの施策と連携し，**公共交通が果たすべき役割，要請に応えていきます。** ・ **公共交通軸を明確にし，津山市の都市構造の形成を図ります。** ③「交流」と「にぎわい」を創り出す公共交通 ・ **公共交通と多様な地域資源との連携**により，**津山市の魅力をさらに高めます。** ・ 県北の中心都市としてふさわしい**広域交通拠点や周辺市町とを連絡する広域公共交通網を維持・確保**します。

(3) 津山圏域定住自立圏第２期共生ビジョン

策定年月	令和４（2022）年３月
計画期間	令和４年度～令和８年度
公共交通や移動に関連する内容	第４章　将来像の実現に向け推進する具体的取組 ２　具体的な取組内容 （２）結びつきやネットワークの強化に係る政策分野 ア　地域公共交通 ①圏域公共交通ネットワークの充実 «形成協定の内容» 取組内容：お互いの地域に移動しやすい交通網の確保と，公共交通の利用促進や利便性の向上を図るため，利用者の移動動態等の調査・検証や各種公共交通施策についての検討を行い，利用者ニーズに即した地域間のネットワーク強化に取り組む。 【具体的な取組内容】
	事 業 名　公共交通連携事業 関係市町　津山市，鏡野町，勝央町，奈義町，久米南町，美咲町 事業内容　鉄道や路線バスなどの公共交通について，津山圏域内で一体的に利便性向上・利用促進に取り組むために，「津山圏域公共交通連絡協議会」を設置した。この枠組みを通じて，広域的に有効な公共交通施策の調査・検討を実施し，引いては公共交通の再編，再構築も視野に入れ協議に取り組んでいく。 事業計画　令和４年度から継続実施 関係市町の役割分担　津山市：協議会を総括し，調査研究，事業実施を行う。 鏡野町，勝央町，奈義町，久米南町，美咲町：協議会へ参画し，連携協力して調査研究，事業実施に取り組む。
	事 業 名　公共交通確保事業（2 種免許取得支援補助金）（p.48） 関係市町　津山市，鏡野町，勝央町，奈義町，久米南町，美咲町 事業内容　地域の公共交通を担っている事業者において，運転手人材の確保が必要不可欠であり，**第２種免許取得のための支援制度を創設し，公共交通事業の確保を図る**。 事業計画　令和４年度から継続実施 関係市町の役割分担　津山市：事務局として事業実施に中心となって取り組む。 鏡野町，勝央町，奈義町，久米南町，美咲町：事業実施に連携して取り組む。
	事 業 名　津山・鏡野間バス連携事業（p.48，p.49） 関係市町　津山市，鏡野町 事業内容　津山・鏡野間の路線バスの動態ニーズ調査を実施し，地域に即したバス路線体制を検討する。さらに，**津山・鏡野における拠点施設や観光施設などを公共交通で結び**，**住民の利便性向上や交流人口の増加を図る**。 事業計画　令和４年度から継続実施 関係市町の役割分担　津山市：ニーズ調査の実施及び一元的，体系的公共交通の検討に中心となって取り組む。 鏡野町：ニーズ調査の実施及び一元的，体系的公共交通の検討に連携協力して取り組む。
	ＫＰＩ：圏域内地域公共交通機関年間利用者数 1,164 千人（令和３年度）→1,240 千人（令和８年度）

	イ　道路等の交通インフラ（p.50，p.51） ①圏域をつなぐ道路ネットワークの形成 «形成協定の内容» 取組内容：圏域住民の利便性向上や物流の機能性向上のため，高規格道路の要望活動並びに整備促進及び圏域をつなぐ道路ネットワークの充実に取り組む。 【具体的な取組内容】
	事 業 名　津山駅周辺整備事業（p.50） 関係市町　津山市，鏡野町，勝央町，奈義町，久米南町，美咲町 事業内容　津山圏域の拠点駅である津山駅の周辺整備を進め，**交通結節点機能の強化，利便性や快適性の向上，駅舎のバリアフリー化等に取り組む。** 事業計画　令和４年度から継続実施 関係市町の役割分担　津山市：津山駅周辺整備事業の実施及びＪＲ津山駅舎のバリアフリー化への整備費負担を行うとともに，駅周辺及び公共交通機関の利用促進に努める。 鏡野町，勝央町，奈義町，久米南町，美咲町：駅周辺及び公共交通機関の利用促進に努める。 活用を想定する補助制度等　社会資本総合整備交付金
	ＫＰＩ：ＪＲ津山駅の乗降客数 3,034 人（令和２年度）→4,100 人（令和８年度）

(4) 津山市成長戦略

策定年月	平成 26（2014）年２月
計画期間	平成 26 年度～令和５年度
公共交通や移動に関連する内容	第２章　成長戦略の基本方向 ４．分野別戦略（p.86） ４－３　観光 （２）基本施策 ⑦交通インフラの整備 津山市は，公共交通でのアクセスが良好とはいえない状況であり，**鉄道については所要時間の短縮や快適性の確保などに取り組んでいく必要がある。** 観光駐車場の整備や案内看板の充実等により，市内での円滑な移動を確保して周遊性を高める。

第３章　地域と公共交通の現状

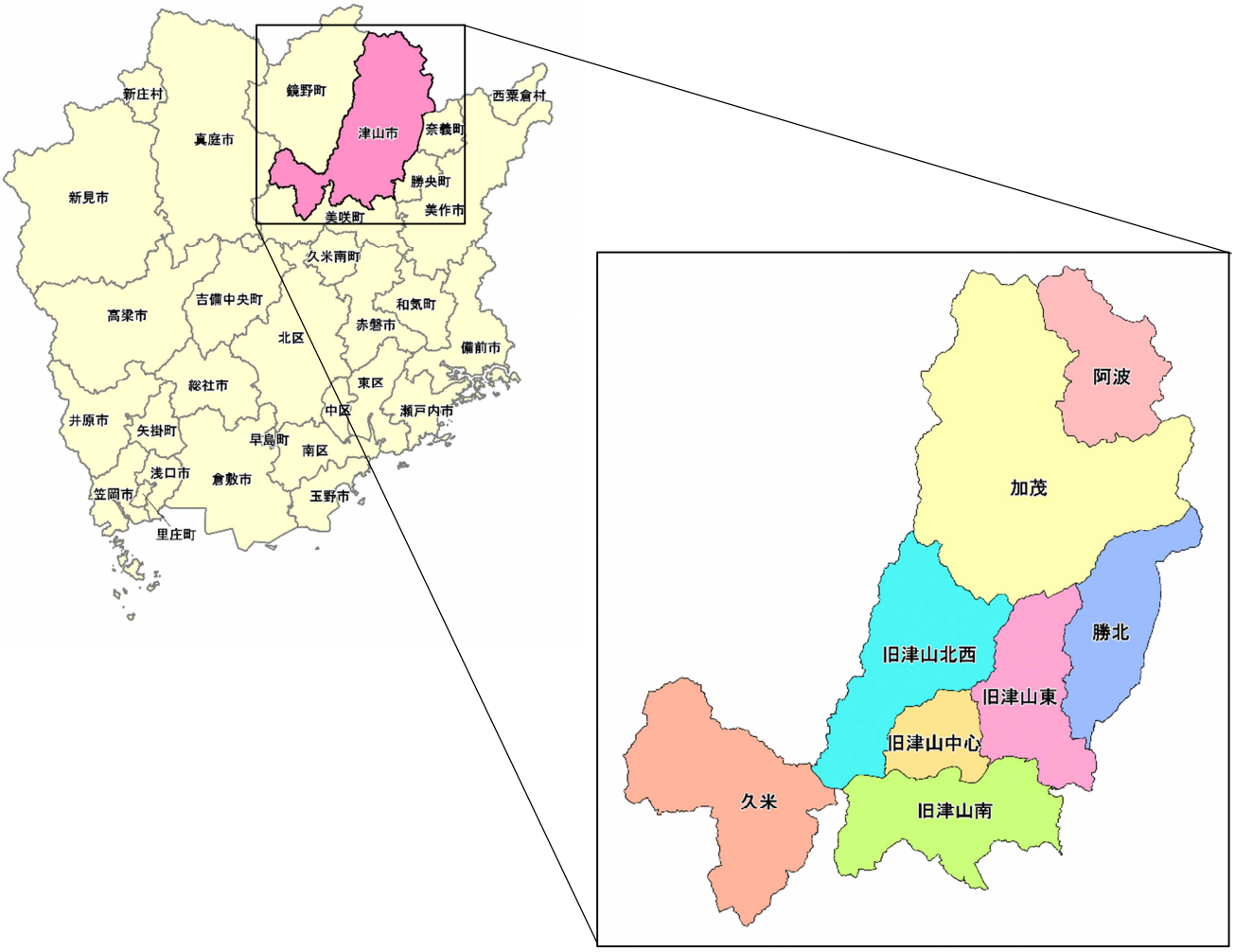
Ⅰ. 地域の現状等

１．位置・地勢

(1) 位置

- 津山市は，日本海と瀬戸内海に挟まれた中国地方の東部，両海岸線からはほぼ中央付近に位置しており，市域の北部は鳥取県と接している。
- 現在の津山市は，平成 17 年（2005 年）２月 28 日に，旧津山市・加茂町・阿波村・勝北町・久米町が合併して発足したものである。
- 本計画では，市域を旧津山，加茂，阿波，勝北，久米の４地域に区分する。さらに細分化する場合は，旧津山中心，旧津山北西，旧津山東，旧津山南，加茂，阿波，勝北，久米の８地域とする。

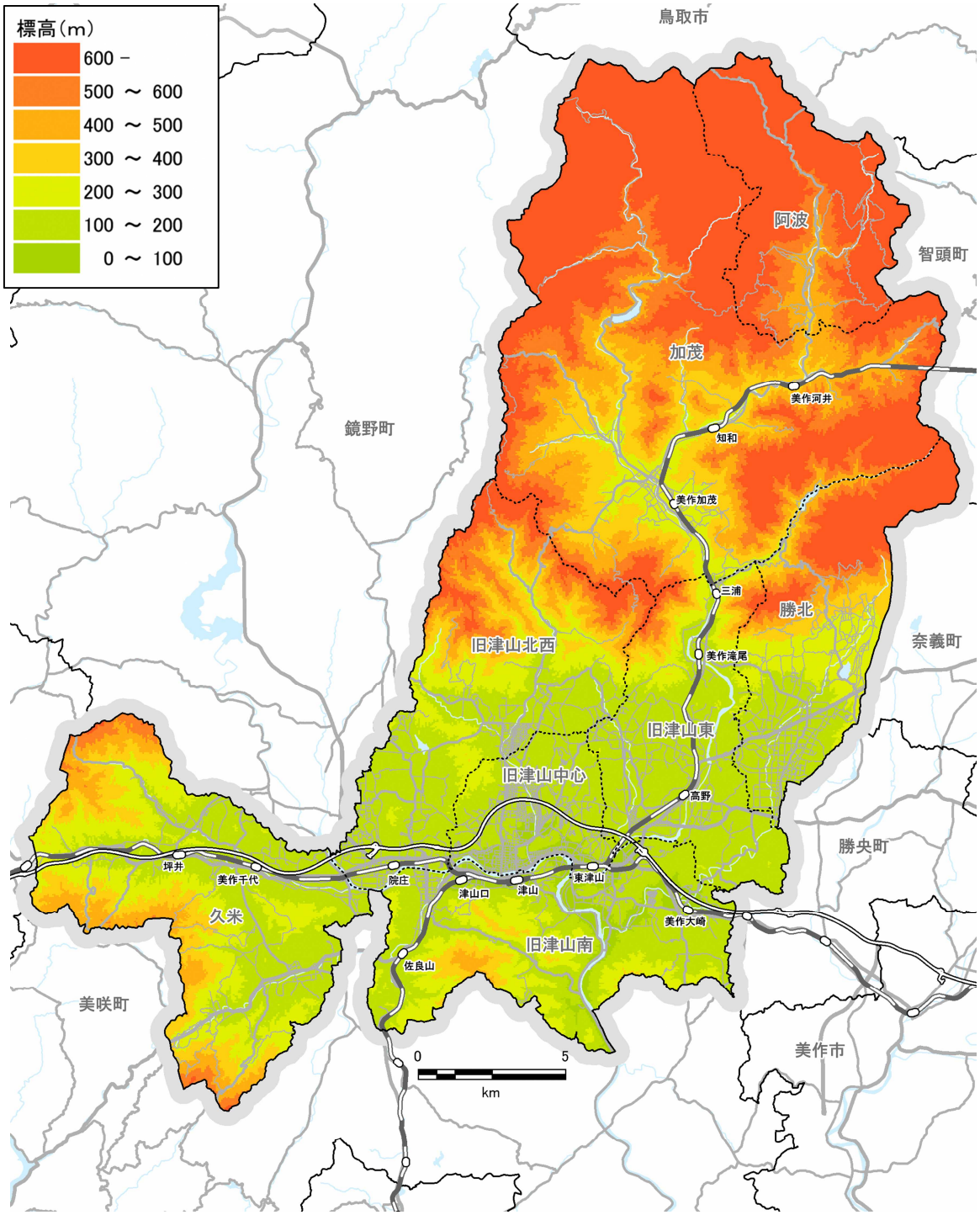
図表 1　位置図



(2) 地勢

- 市域面積は 506.33km^2 であり，これは岡山県全体の面積 7,114.33 km^2 の約 7%を占めている。
- 市域の北部は，鳥取県との県境をなす標高 1,000～1,200m 級の中国山地南面の傾斜地となっている。また，南部は，標高 100～200 メートルの盆地となっており，「津山盆地」と呼ばれている。

図表 2 地勢図

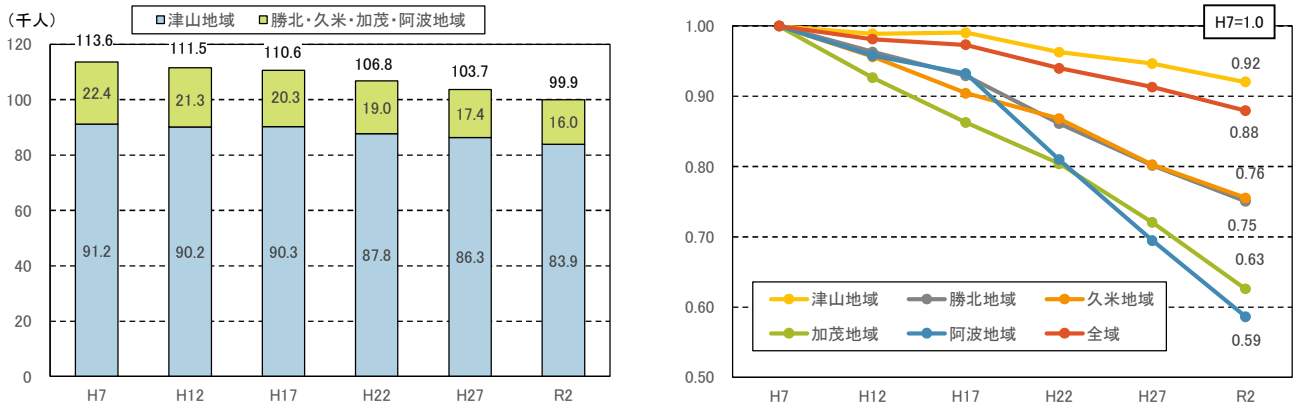


2．人口動態と従業者の動向

(1) 人口の推移

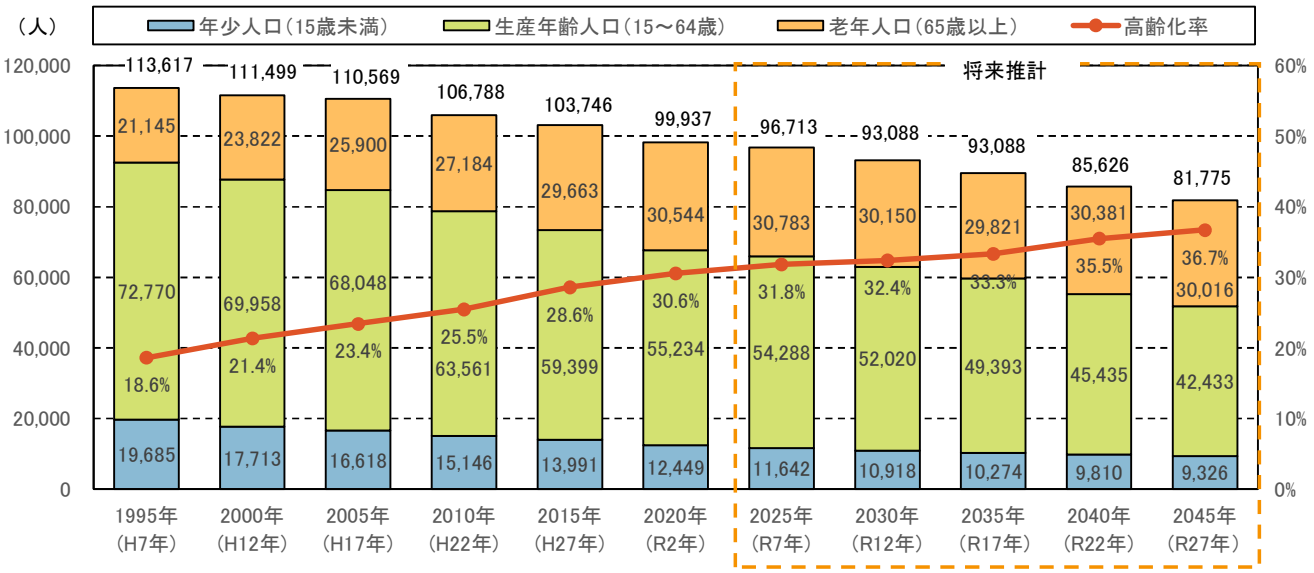
- 令和２年の国勢調査人口は 99.9 千人であり，平成 12 年度以降，減少傾向が続いている。
- 地域別の人口について，平成７年を 1.0 とした指数でみると，旧津山地域では微減であるが，勝北地域，久米地域で７割程度，加茂地域，阿波地域では６割程度まで減少している。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると，令和 27 年には人口は 81.8 千人まで減少し，老年人口割合（高齢化率）は令和２年の 30.6%からさらに上昇して 36.7%に達すると予測されている。
- 同じく国立社会保障・人口問題研究所の推計によると，年少人口と生産年齢人口は令和 27 年まで減少が続き，老年人口は令和７年までは増加するもののその後は減少に転ずると予測されている。

図表３　地域別人口の推移



資料：国勢調査（各年）

図表 ４　年齢３区分別人口の推移及び推計値

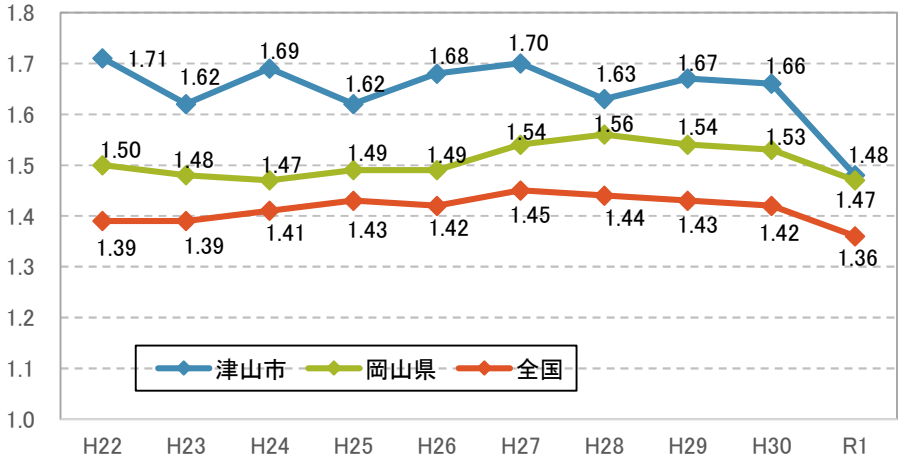


資料：R2 年まで…国勢調査，R7 年以降…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」

(2) 合計特殊出生率の推移

- 合計特殊出生率の推移をみると，令和元年までの 10 年間ではいずれの年度も岡山県と全国の値を上回っている。
- 令和元年は大きく低下し，岡山県と同水準になっている。

図表 5　合計特殊出生率の推移



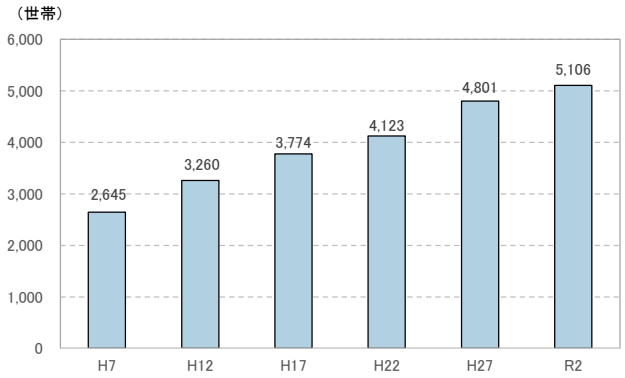
※合計特殊出生率：一人の女性が一生に産む子供の平均数

資料：人口動態統計調査（厚生労働省），衛生統計年報（岡山県）

(3) 高齢者単身世帯と中心部居住人口の推移

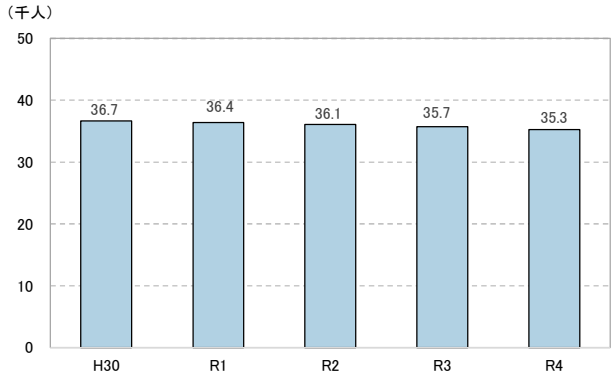
- 高齢者単身世帯は令和２年では 5,106 世帯となっており，平成７年の約２倍と増加傾向が続いている。
- 中心部（旧津山中心地域）の居住人口は，減少傾向で推移している。

図表 6　高齢者単身世帯数の推移



資料：国勢調査

図表 7　中心部居住人口の推移

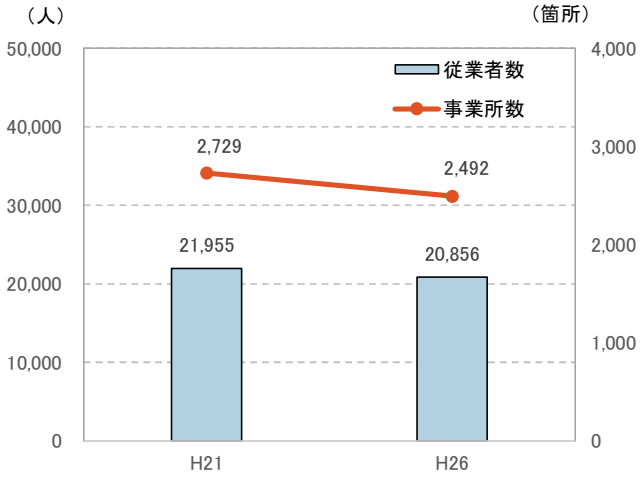


資料：津山市統計書（各年１月１日現在）

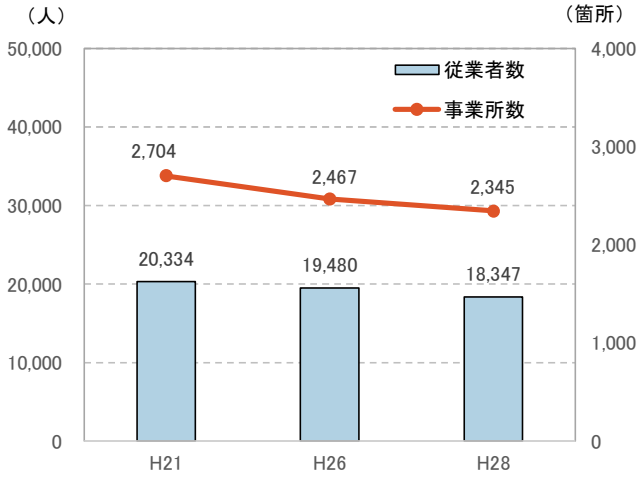
(4) 中心部の従業者数と事業所数

- 中心部の従業者数と事業所数の変化を平成 21 年と平成 26 年とで比較すると，従業者数と事業所数はどちらも減少している。
- 公務を除く民営事業所について，平成 21 年，平成 26 年及び平成 28 年の状況を比較すると，従業者数と事業所数はどちらも減少が続いている。

図表 8　中心部の従業者数・事業所数の推移



図表 9　中心部の従業者数・事業所数の推移（公務を除く）

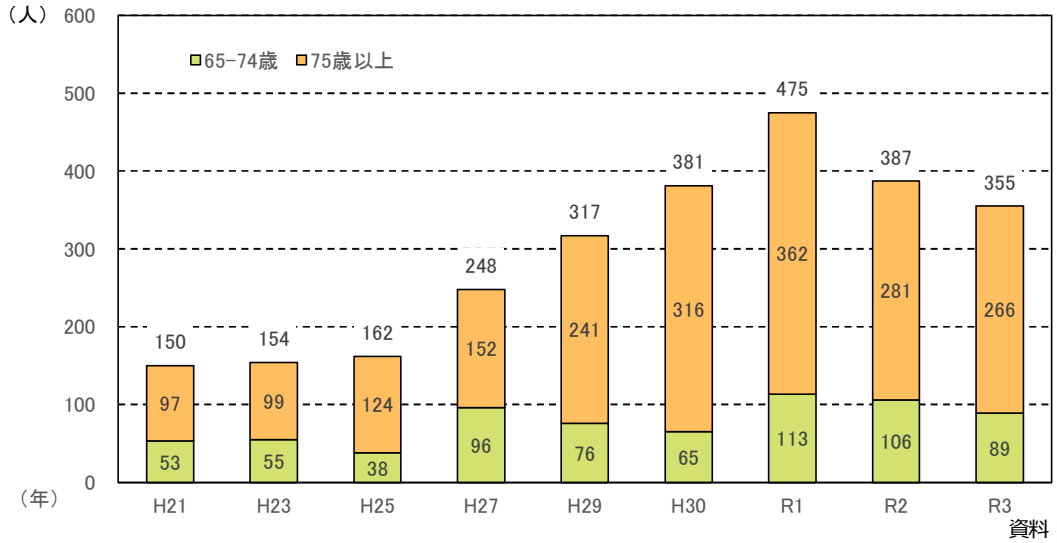


資料：H21，H26 は経済センサス基礎調査，H28 は経済センサス活動調査

(5) 運転免許返納者数の推移

- 運転免許の返納者数の推移をみると，平成 21 年から令和元年までは年齢層毎の増減はあるものの，総数は増加傾向にあり，令和元年には 475 人が返納している。
- 令和 2 年以降は，新型コロナウイルス感染症の拡大（以下「コロナ禍」という。）に伴い減少に転じており，令和 3 年は 355 人となっている。これは重症化しやすい高齢者の外出控えや，「3 密」になりにくい自家用車を手放せなくなった可能性があるものと推察される。
- 年代別にみると，65～74 歳（前期高齢者）よりも 75 歳以上（後期高齢者）の返納者数が多くなっている。

図表 10　運転免許返納者数の推移

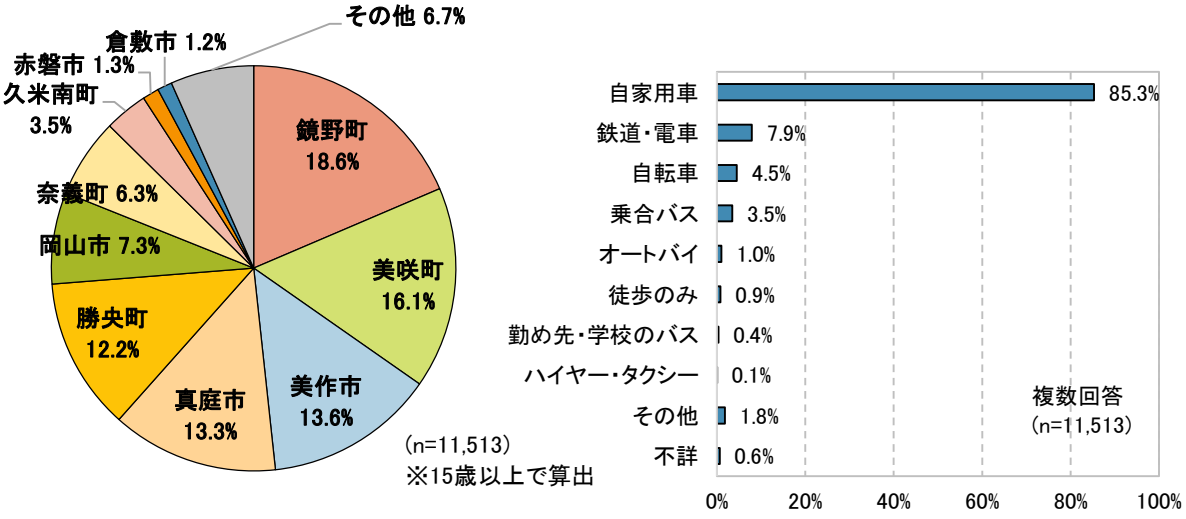


資料：津山警察署

(6) 近隣市町村との間の通勤・通学流動

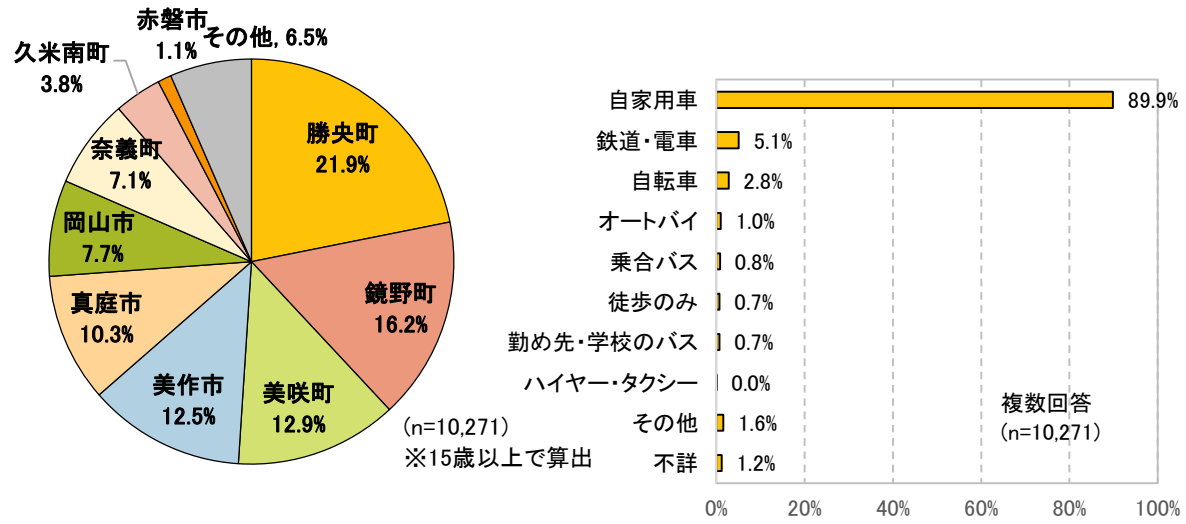
- 津山市と近隣市町村との間の通勤・通学流動をみると，津山市への通勤・通学者が最も多いのは鏡野町で，以下，美咲町，美作市の順になっている。
- また，津山市からの通勤・通学者が最も多いのは勝央町で，以下，鏡野町，美咲町，美作市の順になっている。
- 通勤・通学時の交通手段として最も多いのは自家用車で，「津山市への通勤・通学者の常住地」と「津山市常住者の通勤・通学先」のどちらも 90%近くを占めている。
- 通勤・通学時の移動手段として公共交通を利用している人の割合は低く，津山市へ鉄道で通勤・通学している人は 7.9%，乗合バスは 3.5%となっている。

図表 11　津山市への通勤・通学者の常住地（津山市の常住者を除く）と移動手段



資料：令和２年国勢調査

図表 12　津山市常住者の通勤・通学先（津山市への通勤・通学者を除く）と移動手段



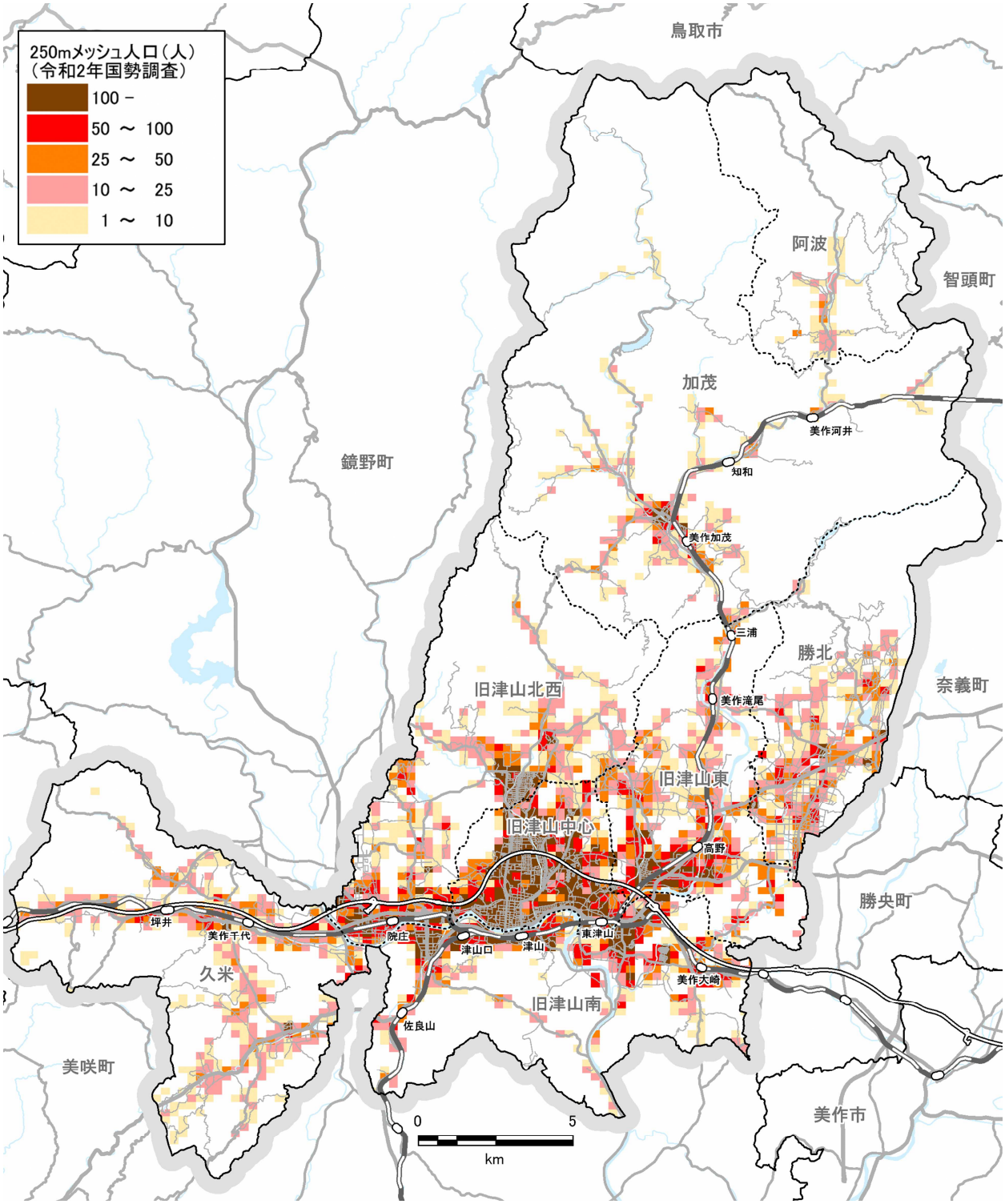
資料：令和２年国勢調査

3．人口動態

(1) 人口分布

- 令和２年国勢調査における人口分布をみると，旧津山中心地域とその周辺の鉄道や国道・高速道路などの幹線道路沿いを中心に分布している。
- 旧津山北西地域と勝北地域の北部，旧津山南地域の南部，久米地域及び加茂地域の鉄道・幹線道路沿い以外の地域，阿波地域では人口集積度が低くなっている。

図表 13　人口分布

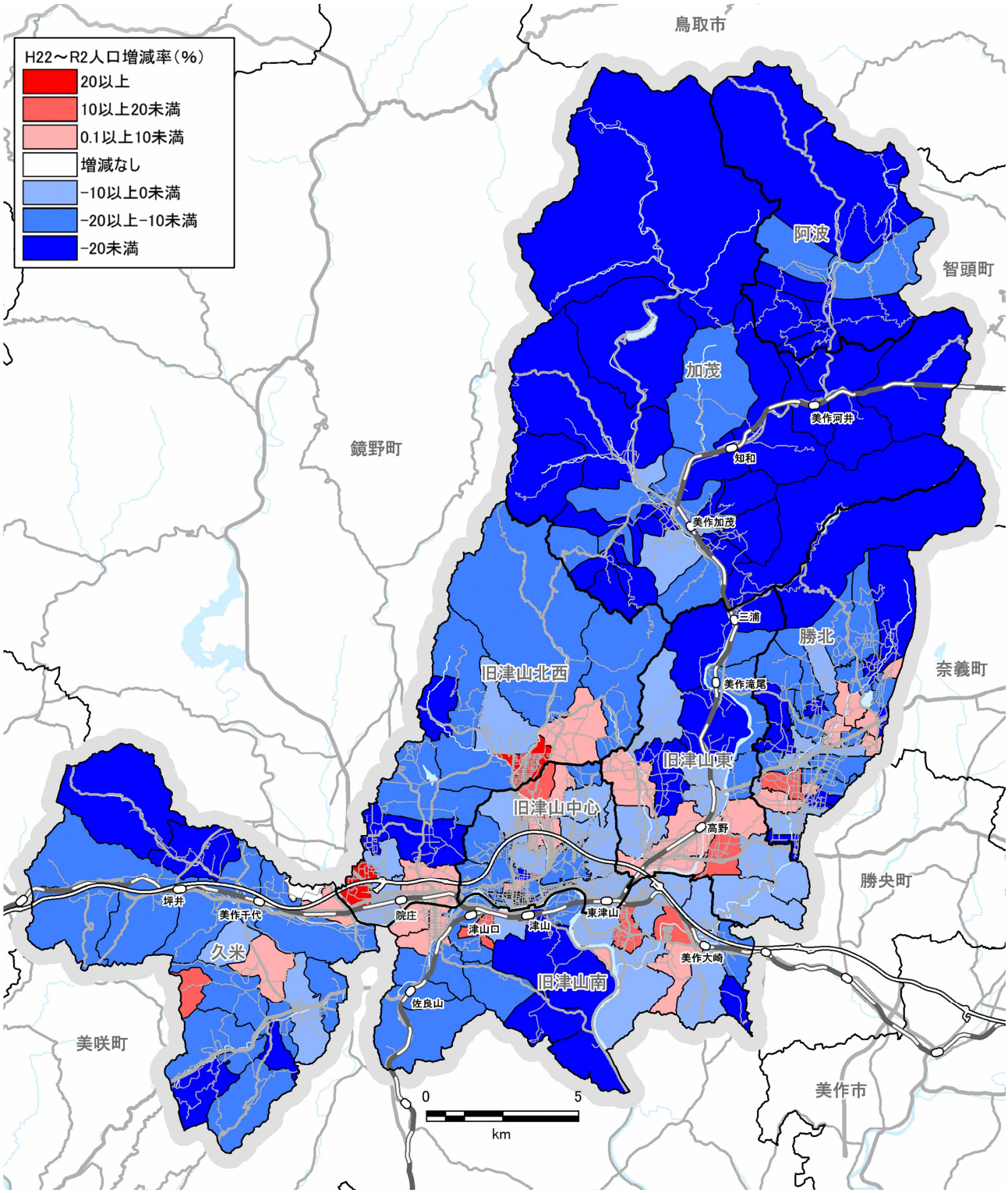


資料：令和２年国勢調査

(2) 地区別の人口増減率

- 平成 22 年に対する令和 2 年の人口増減率を地区別にみると，阿波地域と加茂地域は全地区で減少傾向にあり，減少率が 20%を超える地区が多くを占めている。
- 旧津山地域，勝北地域及び久米地域の一部では，人口が増加している地区も見られる。

図表 14　人口増減率（H22 年と R2 年の比較）



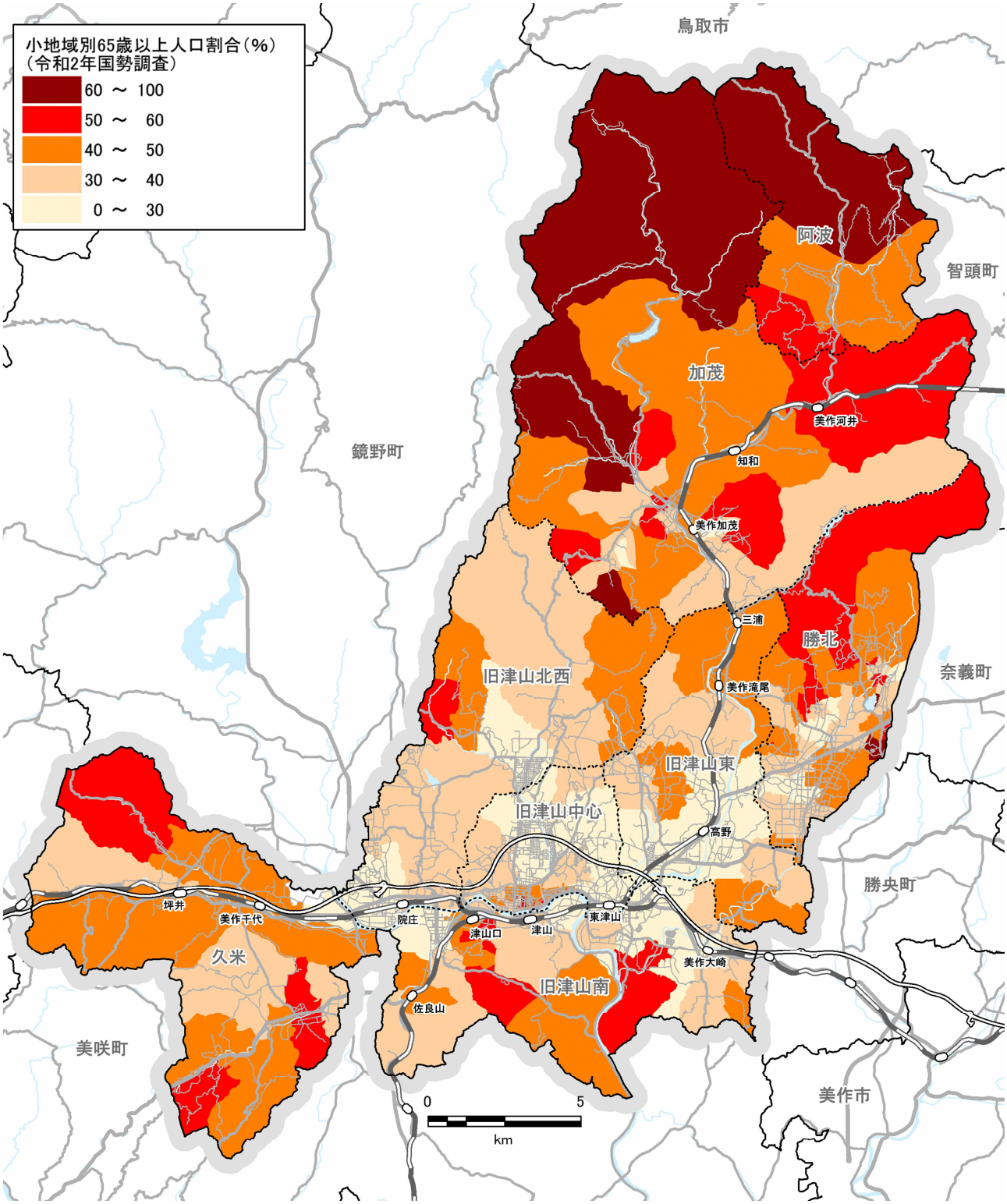
資料：国勢調査

(3) 高齢化の状況

① 65 歳以上人口割合

- 地区別の高齢化率をみると，30%を超える地区が大部分を占めており，旧津山中心地域でも 40%を超える地区が見られる。
- 地域別では，阿波地域と加茂地域の北部が特に高くなっており，60%を超える地区も見られる。

図表 15　65 歳以上人口割合

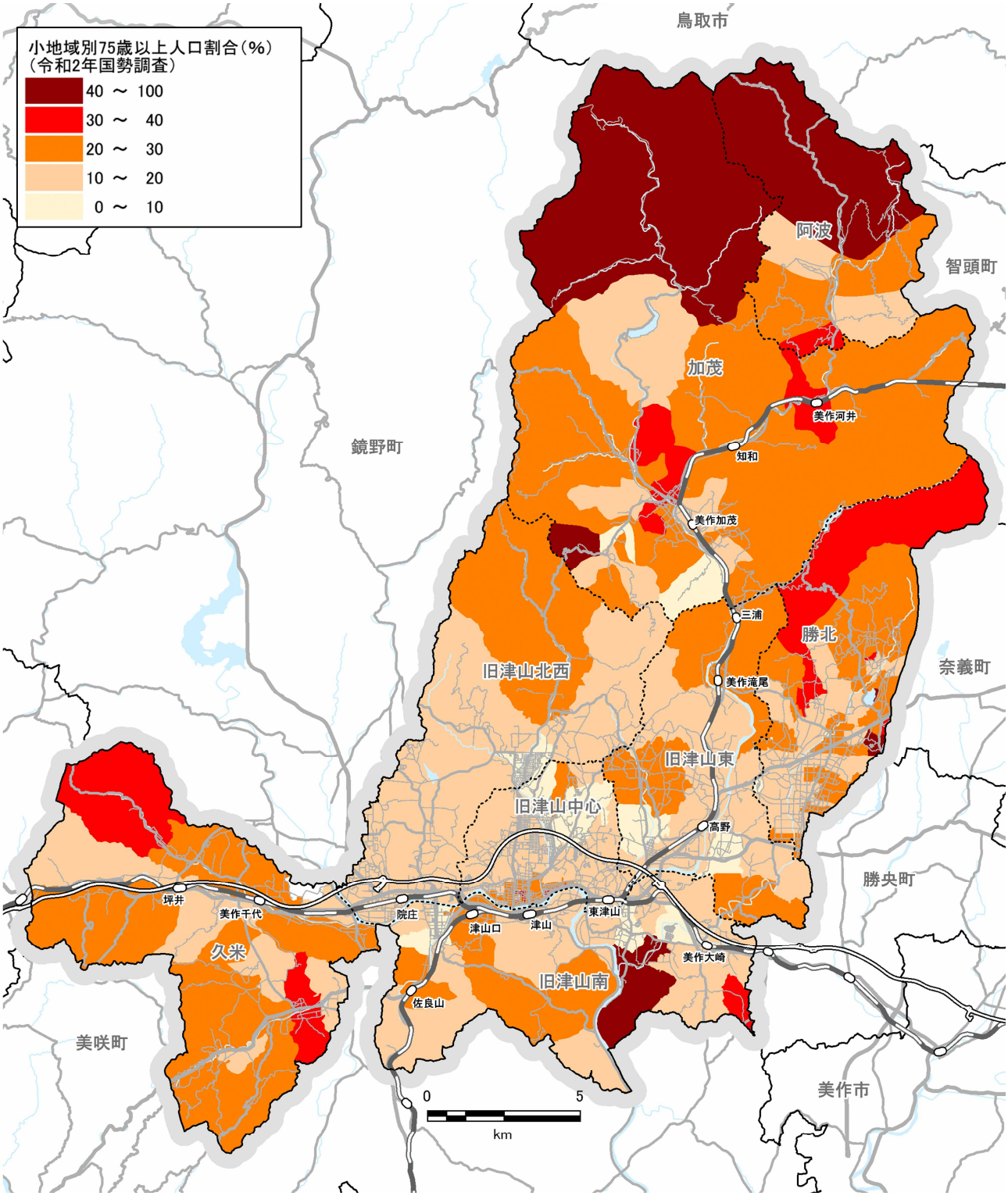


資料：令和２年国勢調査

② 75 歳以上人口割合

- 後期高齢者の人口割合を地区別にみると，65 歳以上人口割合と同様に，加茂地域，阿波地域，勝北地域及び久米地域において全体的に高くなっている。
- 40%を超える地域は，阿波地域と加茂地域の北部のほか，旧津山南地域にも見られる。

図表 16　75 歳以上人口割合



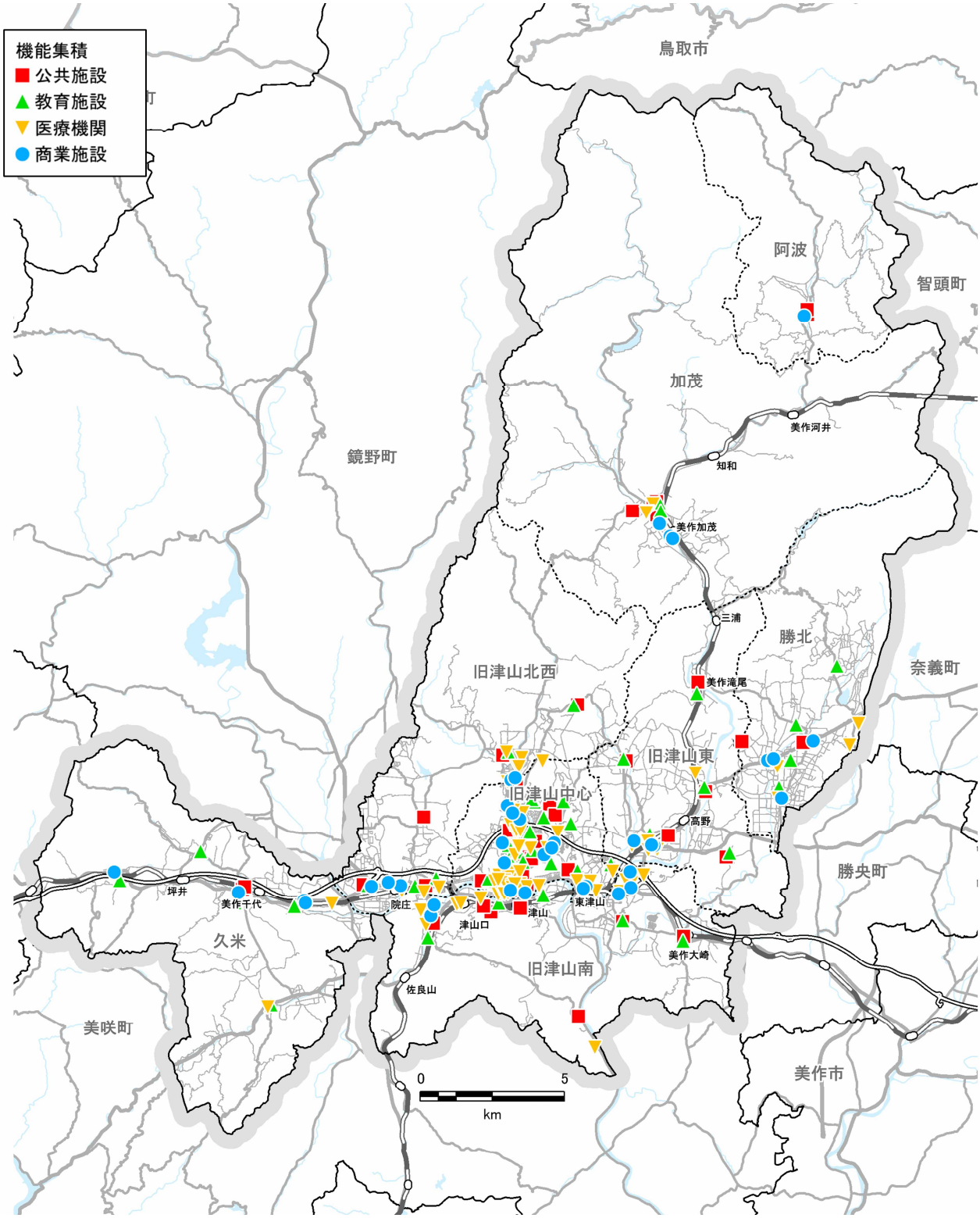
資料：令和２年国勢調査

4．移動の目的地となる施設等の立地状況

(1) 機能集積状況

- 住民の日常生活における移動の主な目的地となる公共施設，教育機関，医療機関及び商業施設は，旧津山中心地域に集積している。
- 加茂地域，阿波地域，勝北地域及び久米地域の中心部にも，一定の集積が見られる。

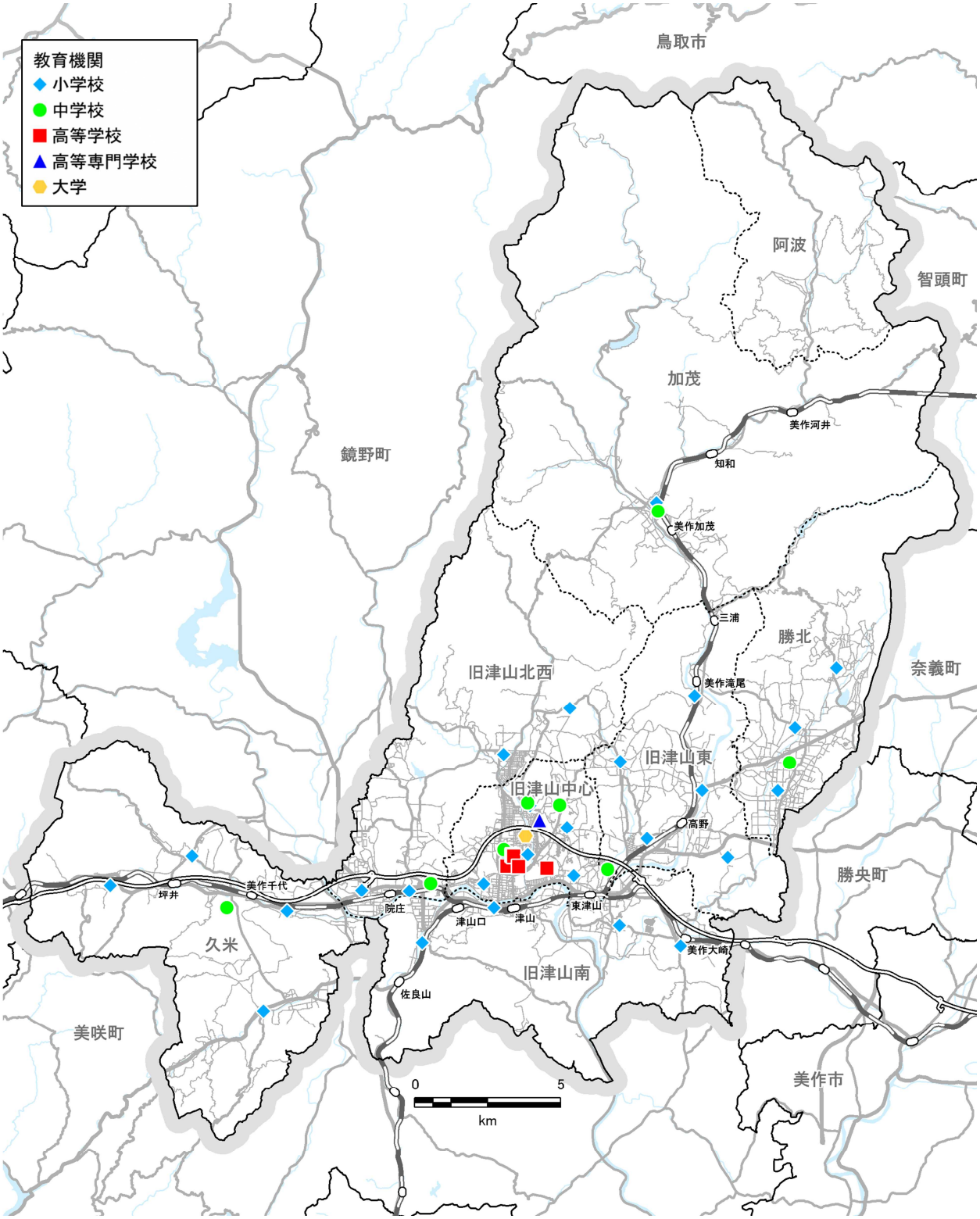
図表 17　機能集積状況



(2) 学校の立地状況

- 市内には小学校が 27 校，中学校が 9 校，高等学校が 5 校立地している。
- 阿波地域には小中学校はなく，加茂地域へ通学している。
- 高等学校，高等専門学校及び大学は，旧津山中心地域に立地している。

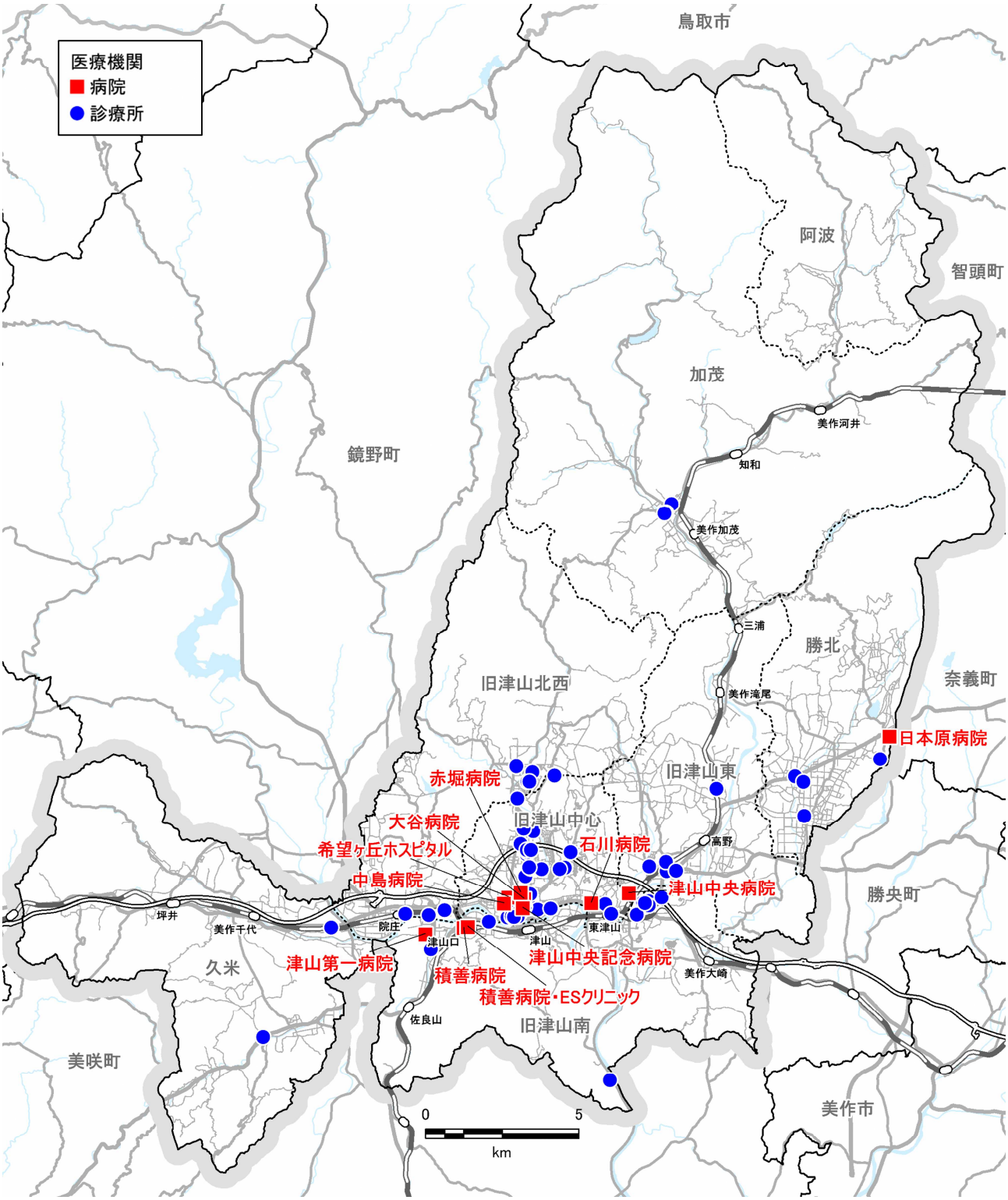
図表 18　学校の立地状況



(3) 医療機関の立地状況

- 医療機関のほとんどが旧津山地域に立地している。
- 病院の多くは旧津山中心地域に立地しており，医院・クリニック・診療所は加茂地域，勝北地域及び久米地域にも立地している。
- 阿波地域に医療機関は立地していない。

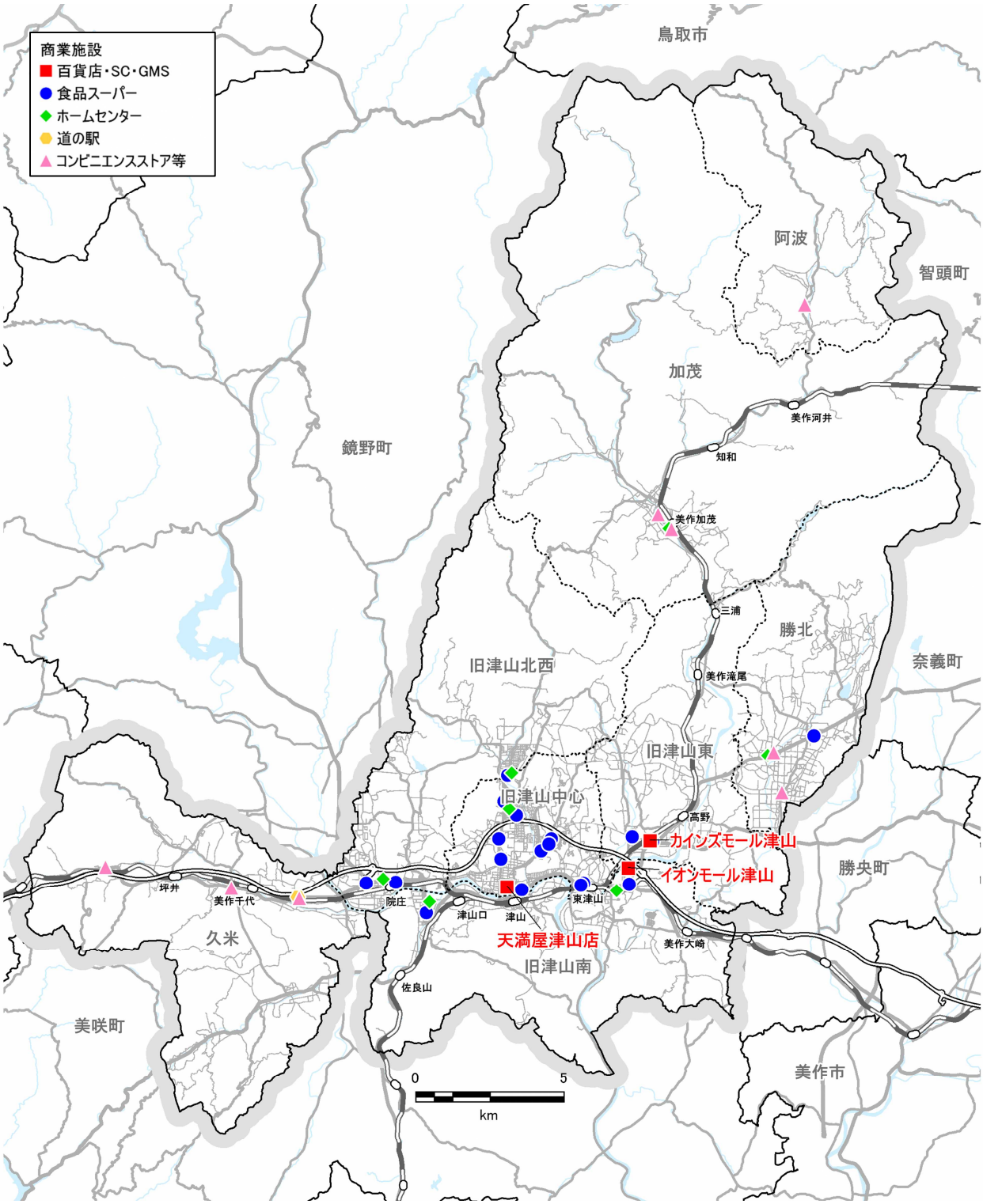
図表 19　医療機関の立地状況



(4) 商業施設・店舗の立地状況

- 食品スーパーの多くは旧津山地域に立地しており，加茂地域，阿波地域及び久米地域には立地していない。
- 百貨店・ショッピングセンター・総合スーパー等の大型店は，旧津山中心地域，旧津山南地域及び旧津山東地域に立地している。

図表 20　商業施設・店舗の立地状況

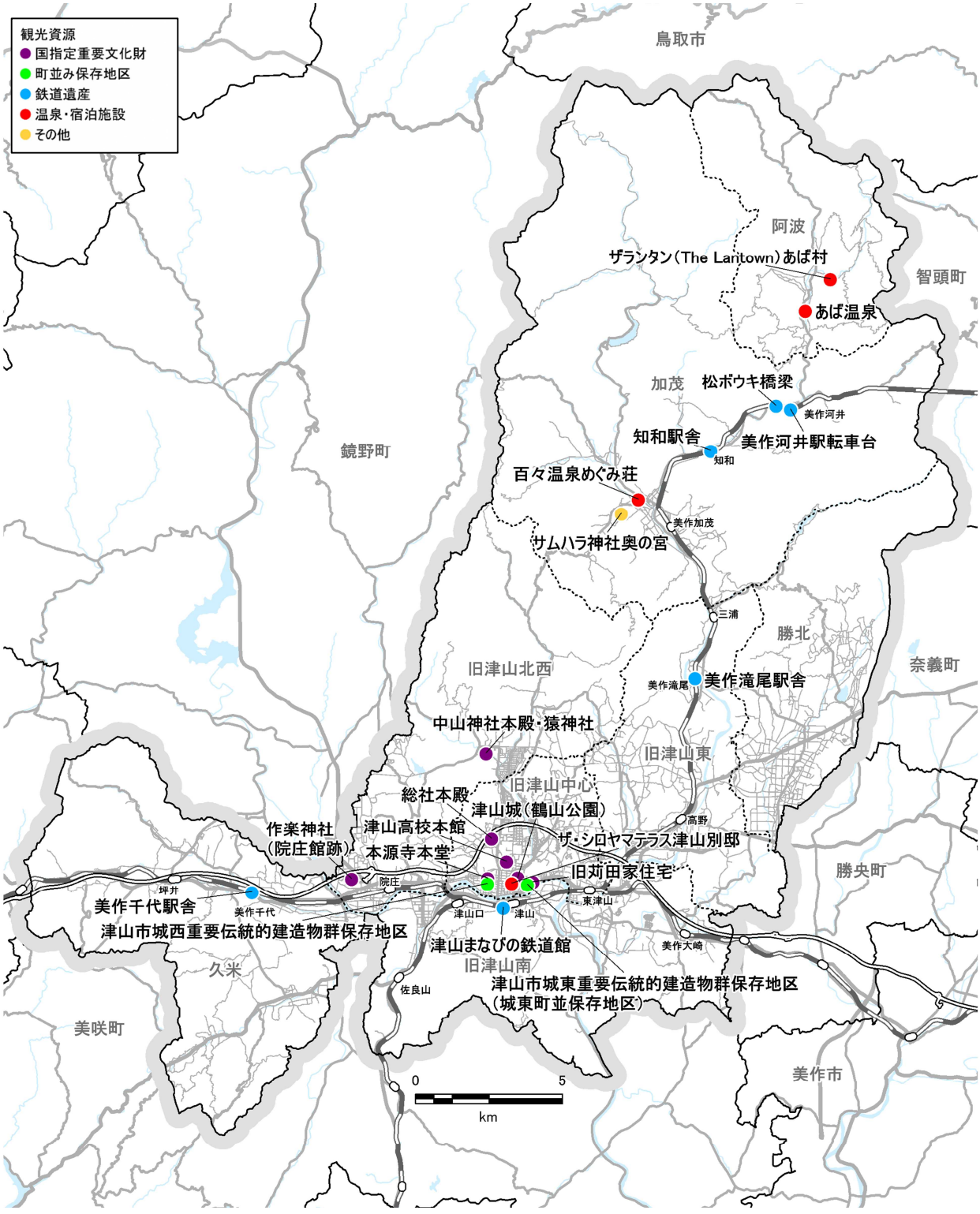


※コンビニエンスストア等は，加茂・阿波・勝北・久米地区内のみ表示

(5) 主な観光資源の立地状況

- 津山城（鶴山公園）や衆楽園，城東町並保存地区など，観光入込客数の多い観光資源は旧津山地域に主に立地している。
- 美作滝尾駅舎や美作河井駅転車台などの鉄道遺産，あば温泉，ザ ランタンあば村やサムハラ神社奥の宮など，旧津山地域以外に立地している観光資源もある。

図表 21　観光資源の立地状況



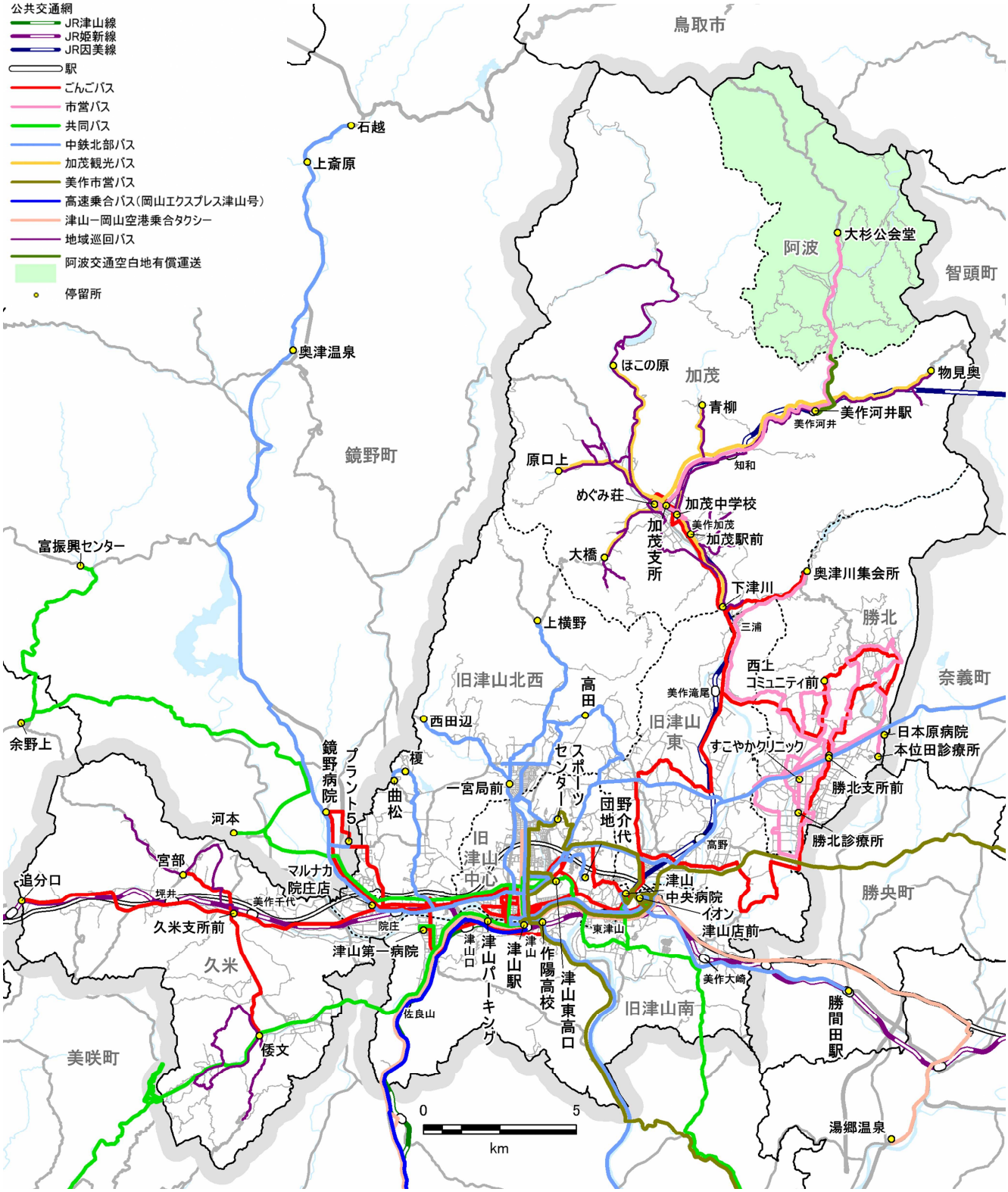
II. 公共交通の現状等

1. 公共交通の運行状況

(1) 公共交通網

- 津山線，姫新線，因美線の鉄道路線のほか，津山駅北口広場を拠点に放射状に市内及び周辺市町とをつなぐバス路線網が形成されている。

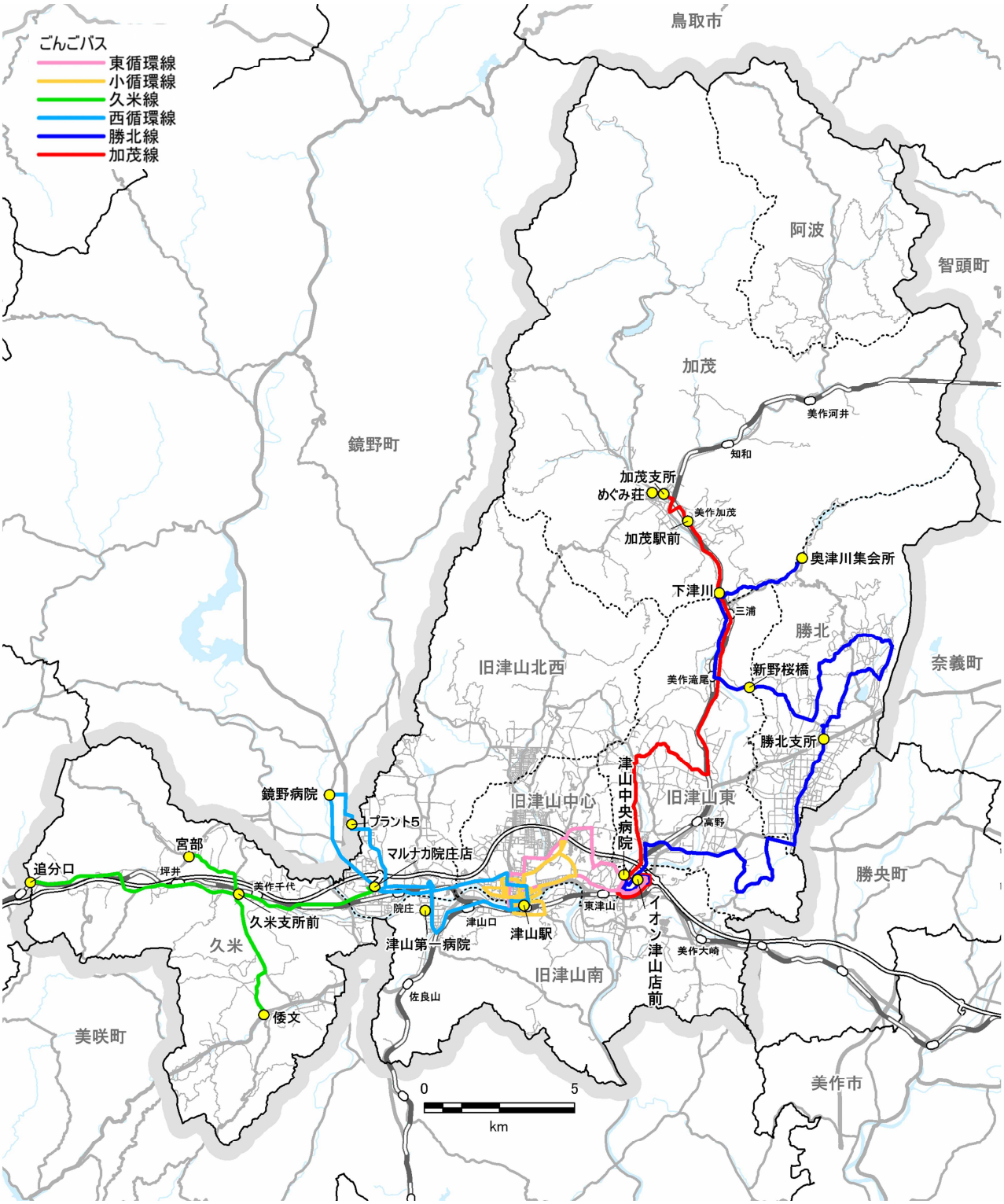
図表 22 公共交通網



(2) コミュニティーバス「ごんごバス」の運行状況

- 津山駅等を起終点とした循環線３路線と各支所と市内を結ぶ支所線３線の合計６路線が運行されている。
- 運賃は大人 200 円，小人 100 円で，各路線とも毎日運行している。
- ごんご西循環線は隣接する鏡野町の鏡野病院・プラント５などを経由して運行している。

図表 23　「ごんごバス」の路線図



(3) 路線バスの運行日と平日運行便数

- ごんごバス，あさひチェリーバス，柵原星のふる里バス及び中鉄北部バスは，一部の路線を除き毎日運行されている。
- 市営阿波バス，あおぞらバス及び加茂観光バスは，平日と土曜日に運行されている。
- 地域巡回バスは平日のみの運行となっており，勝北地域巡回バスと加茂地域巡回バスは曜日ごとに方面を変えて運行している。
- 平日運行本数は中鉄北部バスの「行方・馬桑線」が 33 便と最も多く，次いで同社の「高下・スポーツセンター線・東一宮車庫線」が 20 便となっている。それ以外の毎日運行されている路線は概ね 10 便前後，土曜日や日祝日に運休する路線は概ね 5 便以下となっている。

分類	名称	運行日	平日運行便数	備考
ごんごバス	東循環線	毎日	右まわり・左まわり各９便	
	小循環線	毎日	７便	
	久米線	毎日	４往復８便	追分口～久米支所前～マルナカ院庄店（マルナカ西循環線に接続）
	久米線（倭文・宮部線）	火・金	２往復４便	倭文～宮部～久米支所前
	西循環線	毎日	南回り･北回り各３便	津山駅～プラント５～マルナカ院庄店～津山駅
	マルナカ西循環線	毎日	南回り･北回り各２便	マルナカ院庄店～津山駅～マルナカ院庄店（久米線に接続）
	勝北線	毎日	３往復６便	奥津川～新野さくら橋間は月・木のみ運行
	加茂線	毎日	３往復６便	
市営バス	市営阿波バス	月～土	5.5 往復 11 便	
	市営勝北バス（＝勝北地域巡回バス）	月・火・水・金	２往復４便	曜日ごとに方面を変えて運行
共同バス	あさひチェリーバス	毎日	４往復８便	津山・西川線共同バス
	柵原星のふる里バス	毎日	3.5 往復７便	津山・柵原・吉井線共同バス
	あおぞらバス	月～土	１往復２便	津山・冨線共同バス
中鉄北部バス	行方・馬桑線	毎日	16.5 往復 33 便	
	奥津温泉・石越線	毎日	４往復８便	
	上斎原～プラント５線	毎日	4.5 往復９便	
	高田循環線	毎日	西回り･東回り各２便	
	高下・スポーツセンター線 東一宮車庫線	毎日	上り 12 便下り８便計 20 便	
	勝間田線	毎日	４往復８便	
	榎線	平日のみ	2.5 往復５便	
	津山～野介代線	毎日	３往復６便	
	津山～西田辺・上横野線	毎日	5.5 往復 11 便	

分類	名称	運行日	平日運行便数	備考
加茂観光バス	行重・下津川線	日祝日・お盆・年末年始を除く毎日	下津川方面７便,行重方面５便	一部はデマンド便
	黒木・宇野線		4.5 往復９便	一部はデマンド便
	物見・青柳線		５往復 10 便	一部はデマンド便
地域巡回バス	勝北地域巡回バス	（市営勝北バスの欄を参照）		
	久米地域巡回バス	火・金	１往復２便	フリー乗降
	加茂地域巡回バス	平日のみ	１往復２便	曜日ごとに方面を変えて運行

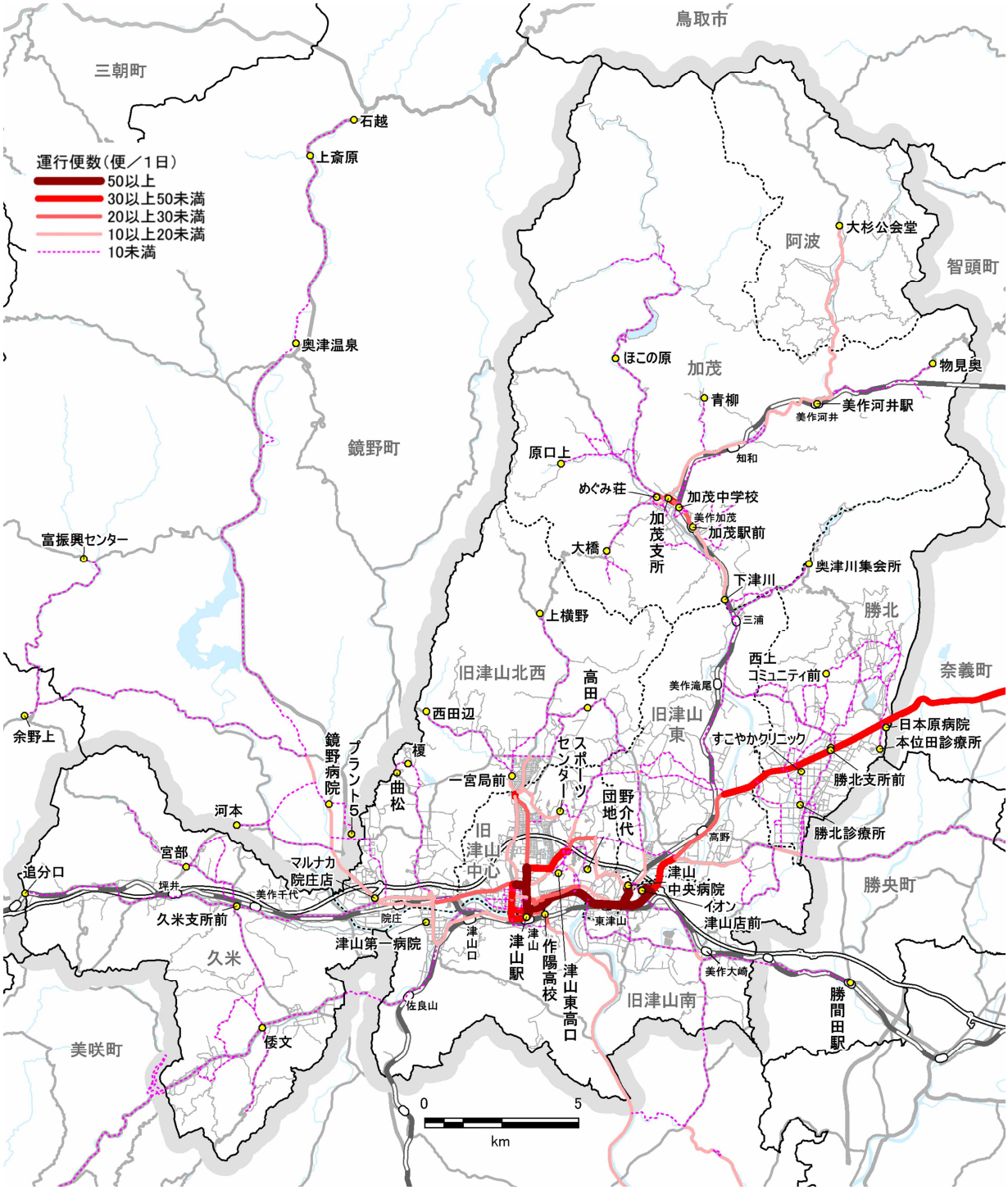
※美作市営バス，高速乗合バス及び津山～岡山空港乗合タクシーを除く

※年末年始は運行本数が変更になる

(4) 路線バスの平日一日あたり運行便数

- 移動の目的地となる施設等が集中し，多くの路線が乗り入れる JR 津山駅～津山中央病院～イオンモール津山は，一日あたり 50 便以上が運行されている。
- 中鉄北部バスの行方・馬桑線が運行する国道 53 号の区間は，一日あたり 30 便以上と比較的多くの便数が運行されている。
- 加茂，阿波，勝北及び久米の各地域内の路線は，10 便未満又は 10 便以上 20 便未満の路線が大部分を占めている。
- JR と競合しない鏡野町，奈義町，美咲町（旧柵原町）～津山の区間は，主に高校生の通学利用のため，朝・夕に路線バスが運行されている。
- 共同バスや周辺自治体の市・町営バスも，主に通勤，通学，通院等にあわせて運行されている。

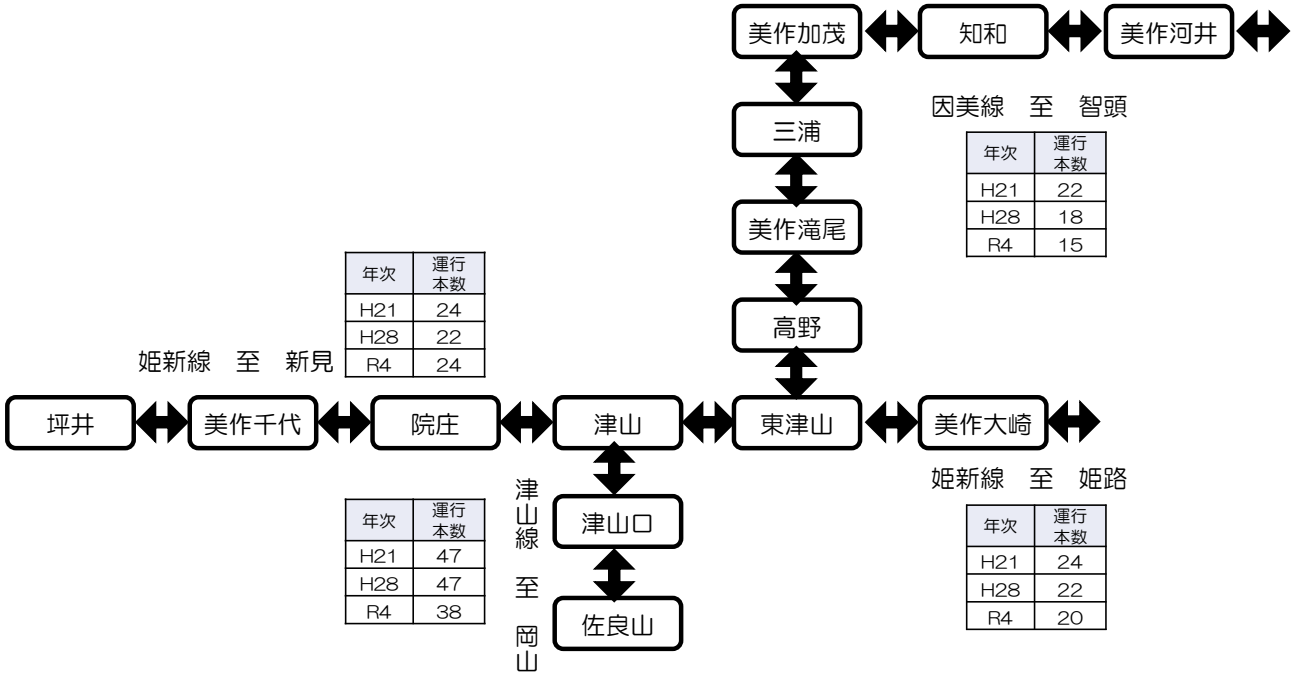
図表 24　路線バスの平日一日あたり運行便数



(5) 津山駅を発着する鉄道の平日一日あたり運行本数の変化

- JR 津山線の令和４年３月改正ダイヤにおける平日一日あたり運行本数は 38 本（上り・下り計）で，コロナ禍前と比べて９本減少している。
- JR 姫新線と JR 因美線の運行本数は津山線に比べて少なく，JR 因美線は令和４年３月改正ダイヤ時点で 15 本となっている。
- ほぼすべての列車について，津山駅で運行系統がわかれており，津山駅をまたいで運行する列車は姫新線の一部の便のみである。

図表 25　津山駅を発着する鉄道の運行本数（各年３月改正ダイヤ）



年次	運行本数
H21	22
H28	18
R4	15

年次	運行本数
H21	24
H28	22
R4	24

年次	運行本数
H21	47
H28	47
R4	38

年次	運行本数
H21	24
H28	22
R4	20

(6) 自家用有償旅客運送の運行状況

- 市内では，交通空白地有償運送２団体，福祉有償運送３団体の登録がある。
- 交通空白地有償運送のうち，津山市は市営阿波バスと市営勝北バス（勝北地域巡回バス）の運行主体，「NPO 法人エコビレッジあば」は阿波交通空白地有償運送の運行主体となっている。

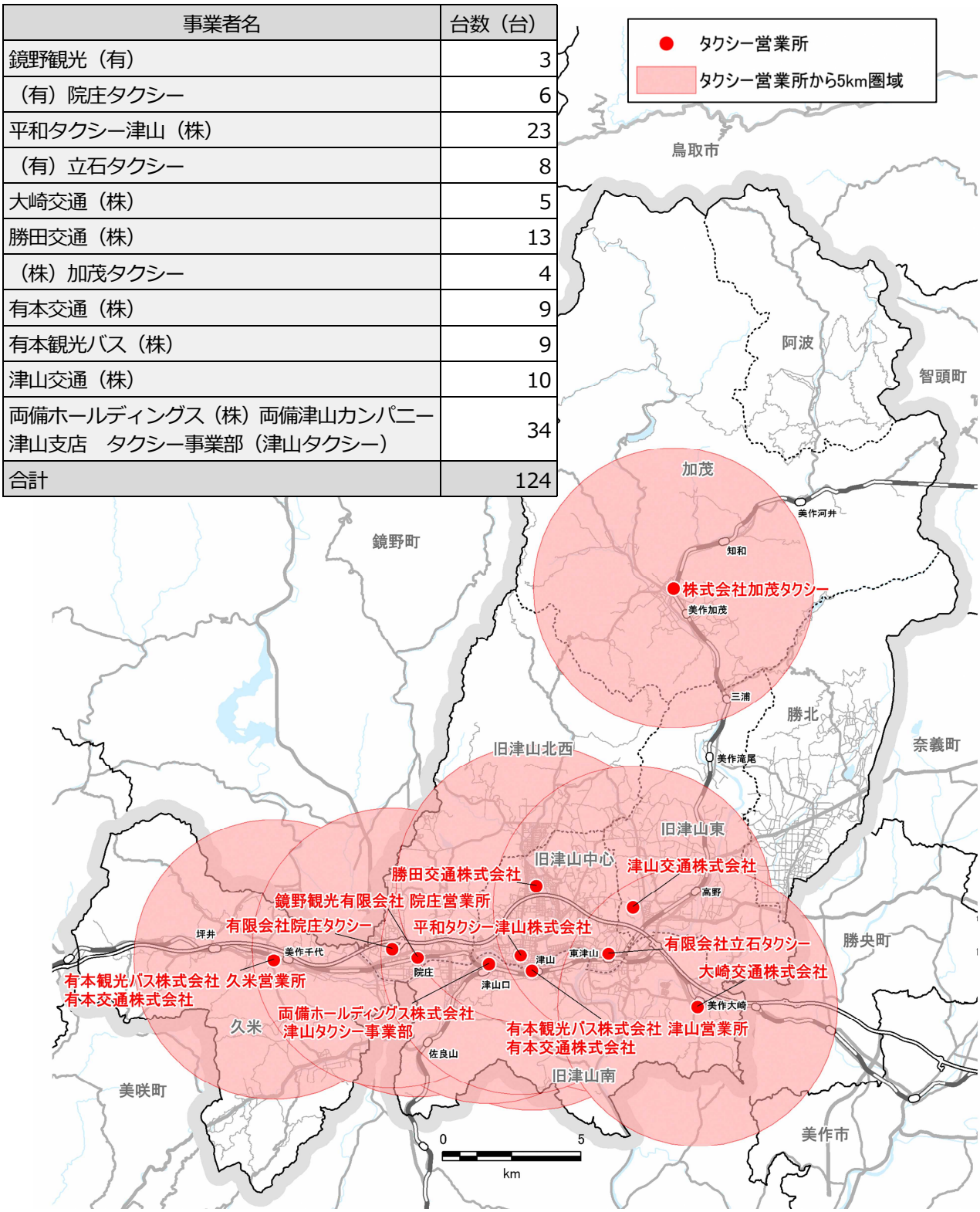
分類	名称	路線又は運送の区域	備考
交通空白地有償運送	津山市	津山市	市営阿波バスと市営勝北バス（勝北地域巡回バス）の運行主体
	（特非）エコビレッジあば	津山市	阿波交通空白地有償運送の運行主体
福祉有償運送	津山市	津山市	津山市社会福祉事務所 １台登録
	（医）東浩会	津山市	老人保健施設のぞみ苑 ５台登録
	（一社）ぱすおん	津山市，真庭市（旧久世町，旧落合町，旧勝山町），鏡野町	２台登録

(7) タクシー営業所の立地状況

- 市内には 11 社がタクシー（乗用）の営業所を構えており，その多くは旧津山地域に集中している
- 車両台数は合計 124 台で，最大の事業者は 34 台，2 社が 5 台未満となっている。
- タクシーの営業所は市内に 12 ヶ所があるが，多くが旧津山地域に集中している。
- 加茂地域の北部，阿波地域と勝北地域の全域及び久米地域の南部と西部では，タクシーの営業所から 5 ㎞以上離れた地域（営業所から自宅まで概ね 10 分以上かかる地域）が見られる。
- コロナ禍による利用者の減少等を要因に，減車や休車を実施する事業者が見られる。

図表 26　タクシー営業所の立地状況

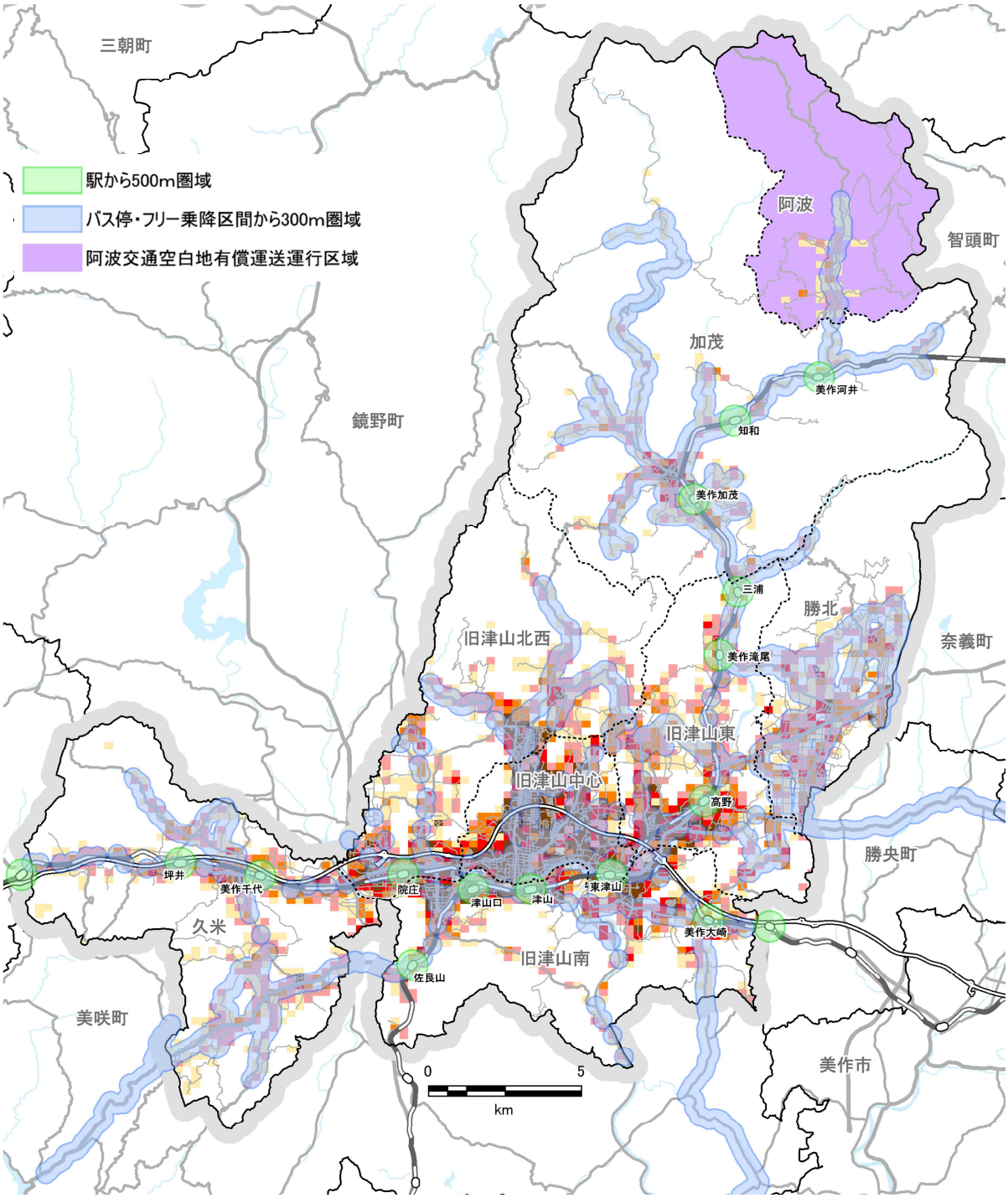
事業者名	台数（台）
鏡野観光（有）	3
（有）院庄タクシー	6
平和タクシー津山（株）	23
（有）立石タクシー	8
大崎交通（株）	5
勝田交通（株）	13
（株）加茂タクシー	4
有本交通（株）	9
有本観光バス（株）	9
津山交通（株）	10
両備ホールディングス（株）両備津山カンパニー 津山支店　タクシー事業部（津山タクシー）	34
合計	124



(8) 公共交通による人口カバー状況

- 駅を中心とした半径 500m及びバス停から半径 300mの範囲が，居住人口の何パーセントをカバーしているのかを地域別にみると，旧津山北西地域と久米地域のカバー率は 70%を下回り低い傾向にある。
- 旧津山地域では，旧津山中心地域のカバー率は 80%を超えているが，旧津山東地域と旧津山南地域は 70%を少し超える程度に留まっている。また中心部に比較的近い地区でもカバーされていないところが見られる。
- 阿波地域は全域で交通空白地有償運送が運行しているため，カバー率は 100%となっている。
- 勝北地域と加茂地域ではバスのフリー乗降区間が設定されているため，カバー率は 90%台と高くなっている。
- 75 歳以上の高齢者に絞ると，市全体のカバー率は 78.9%と全人口のカバー率よりも高いが，旧津山東，旧津山南及び旧津山北西地域では 70%を下回り全人口のカバー率より低くなっている。

図表 27　公共交通による人口カバー状況



図表 28　公共交通による人口カバー率

地域	R2 年国勢調査に基づく 250m メッシュ人口	駅 500m，バス停 300m 圏域内人口	圏域外人口（人）	人口カバー率
旧津山中心	36,885	30,103	6,782	81.6%
旧津山東	14,044	9,943	4,101	70.8%
旧津山南	17,498	12,663	4,835	72.4%
旧津山北西	15,472	10,678	4,794	69.0%
勝北	5,907	5,561	346	94.1%
久米	6,030	4,217	1,813	69.9%
加茂	3,701	3,513	188	94.9%
阿波	417	417	0	100.0%
合計	99,954	77,095	22,859	77.1%

図表 29　公共交通による人口カバー率（75 歳以上）

地域	R2 年国勢調査に基づく 250m メッシュ人口	駅 500m，バス停 300m 圏域内人口	圏域外人口（人）	人口カバー率
旧津山中心	5,699	4,949	750	86.8%
旧津山東	1,941	1,356	585	69.9%
旧津山南	2,804	1,905	899	67.9%
旧津山北西	2,001	1,306	695	65.3%
勝北	1,275	1,199	76	94.0%
久米	1,312	978	334	74.5%
加茂	893	850	43	95.2%
阿波	118	118	0	100.0%
合計	16,043	12,661	3,382	78.9%

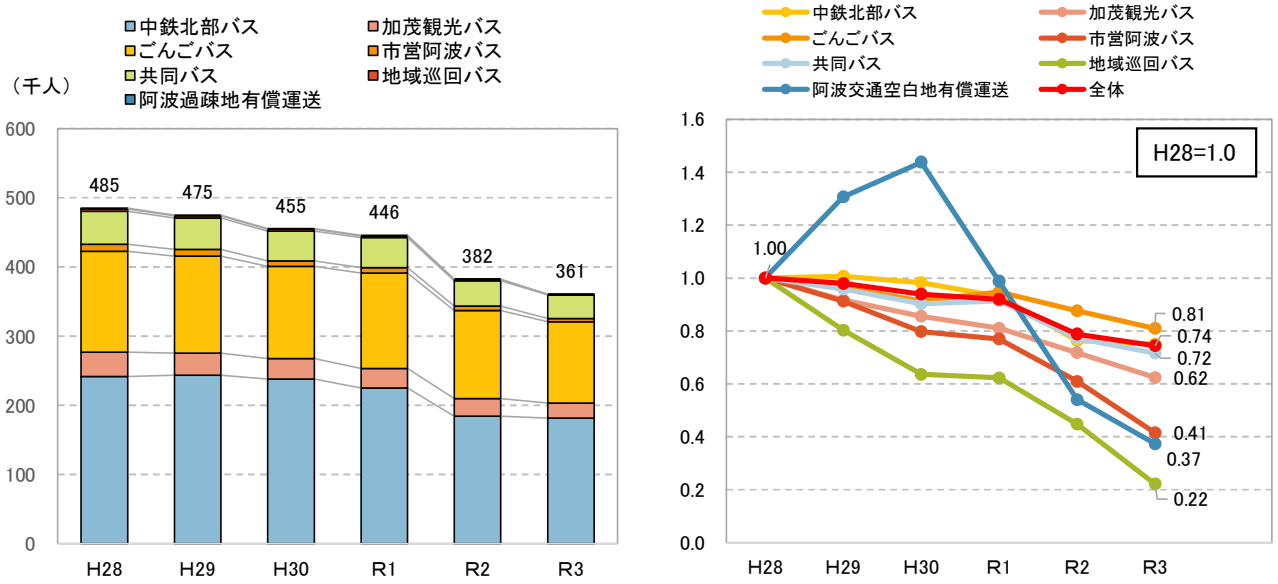
2．公共交通の利用と収支の状況

(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路線バスの輸送人員は減少が続いており，コロナ禍前の平成 30 年度には 446 千人であったものが令和 3 年度には 361 千人まで減少している。
- 輸送人員の内訳をみると，中鉄北部バスが約 50%，ごんごバスが約 30%を占めている。
- 平成 28 年度を 1 とした指数で路線別の利用者数の変化をみると，令和 3 年度には全ての路線で減少しており，特に市営阿波バス，阿波交通空白地有償運送及び地域巡回バスは半分以下に減少している。

図表 30　バス輸送人員の推移

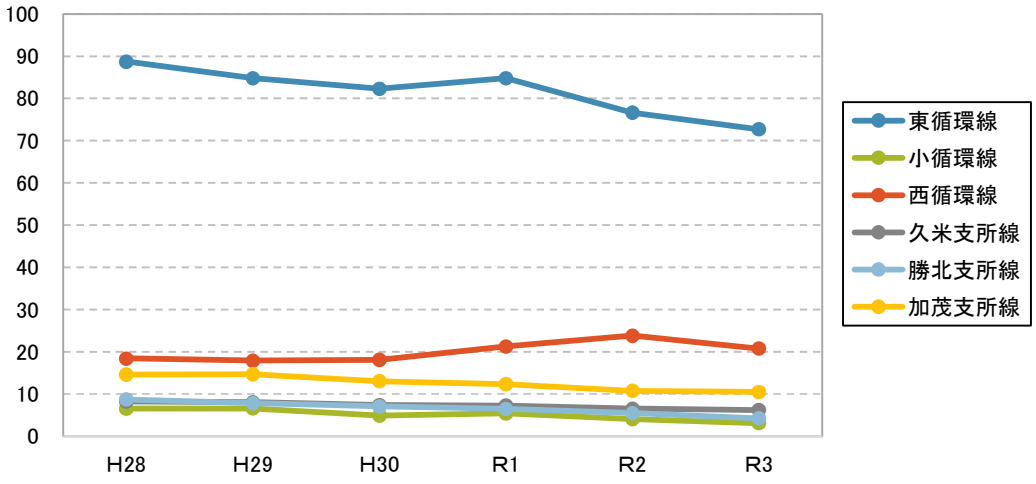


資料：津山市

② ごんごバスの路線別利用者数

- 東循環線は令和 3 年度時点で 70 千人を超えているが、それ以外の路線は 30 千人以下に留まっている。
- 東循環線は，令和元年度に行った車両更新により利用者が増加したが，コロナ禍の影響から令和 2 年度以降は減少している。
- 西循環線は，鏡野町への乗り入れを開始した令和元年度から令和 2 年度にかけて増加がみられたが，コロナ禍の影響から令和 3 年度は減少している。

（千人）　図表 31　ごんごバスの路線別利用者数の推移



注）勝北線：奥津川線を含む　久米線：宮部～倭文線を含む

資料：津山市

(2) 鉄道の一日あたり平均乗車人員の推移

- 2 千人/日を超える津山駅と 100 人/日前後の東津山駅以外は，100 人/日未満となっている。
- 令和２年度は，コロナ禍等により平成 28 年度の 80%の水準まで減少している。

図表 32　鉄道の一日あたり平均乗車人員（駅別）

（人/日）

駅名	H28	H29	H30	R1	R2	備考
津山	2,007	2,050	1,923	1,973	1,517	津山線，姫新線，因美線
津山口	20	19	22	15	12	津山線
佐良山	12	17	17	18	16	津山線
美作大崎	23	25	24	22	21	姫新線
東津山	118	123	118	116	112	姫新線，因美線
院庄	36	45	54	65	52	姫新線
美作千代	42	36	34	37	36	姫新線
坪井	20	18	21	24	25	姫新線
高野	26	28	33	31	26	因美線
美作滝尾	39	35	30	34	37	因美線
三浦	15	16	14	14	14	因美線
美作加茂	75	71	64	71	58	因美線
知和	7	6	4	6	9	因美線
美作河井	13	8	12	11	15	因美線
合計	2,454	2,497	2,369	2,437	1,950	
指数（H8＝1.00）	1.00	1.02	0.97	1.00	0.80	

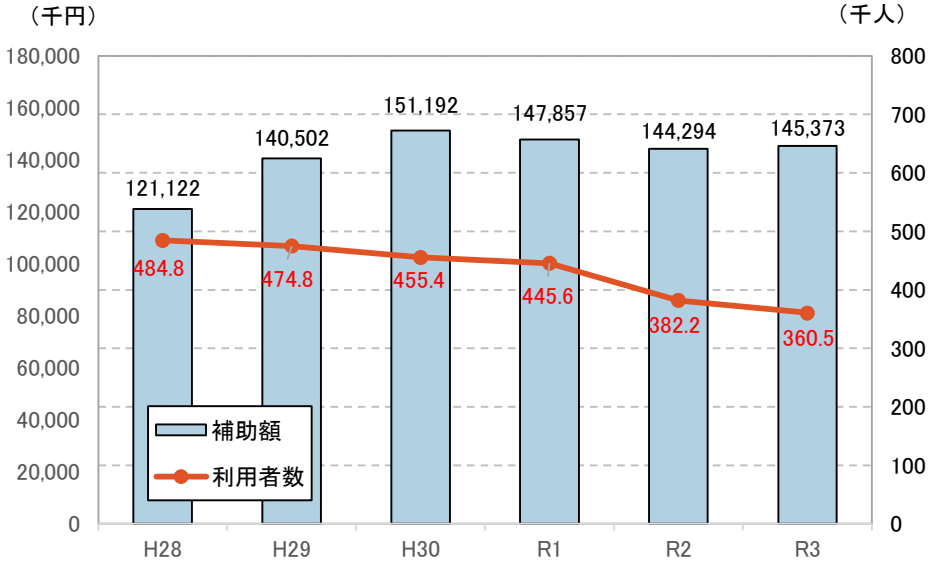
資料：岡山県統計書

(3) 公共交通の維持・確保にかかる市の補助額

① 年間の補助額と利用者数

- 路線バスの運行にかかる市の補助額は令和 3 年度で 145 百万円となっている。
- 補助額は平成 30 年度にかけて増加が続いていたが，令和元年度以降はコロナ禍により利用者が減少した交通事業者に対する国の補助金等もあり，減少から横ばいの傾向となっている。
- 減少が続く利用者数に対して，負担額は 140～150 百万円の水準で高止まりの傾向となっている。

図表 33　公共交通の維持・確保にかかる市の補助額と利用者数の推移



資料：津山市

② 一便あたり利用者数と利用者一人あたりの市負担額

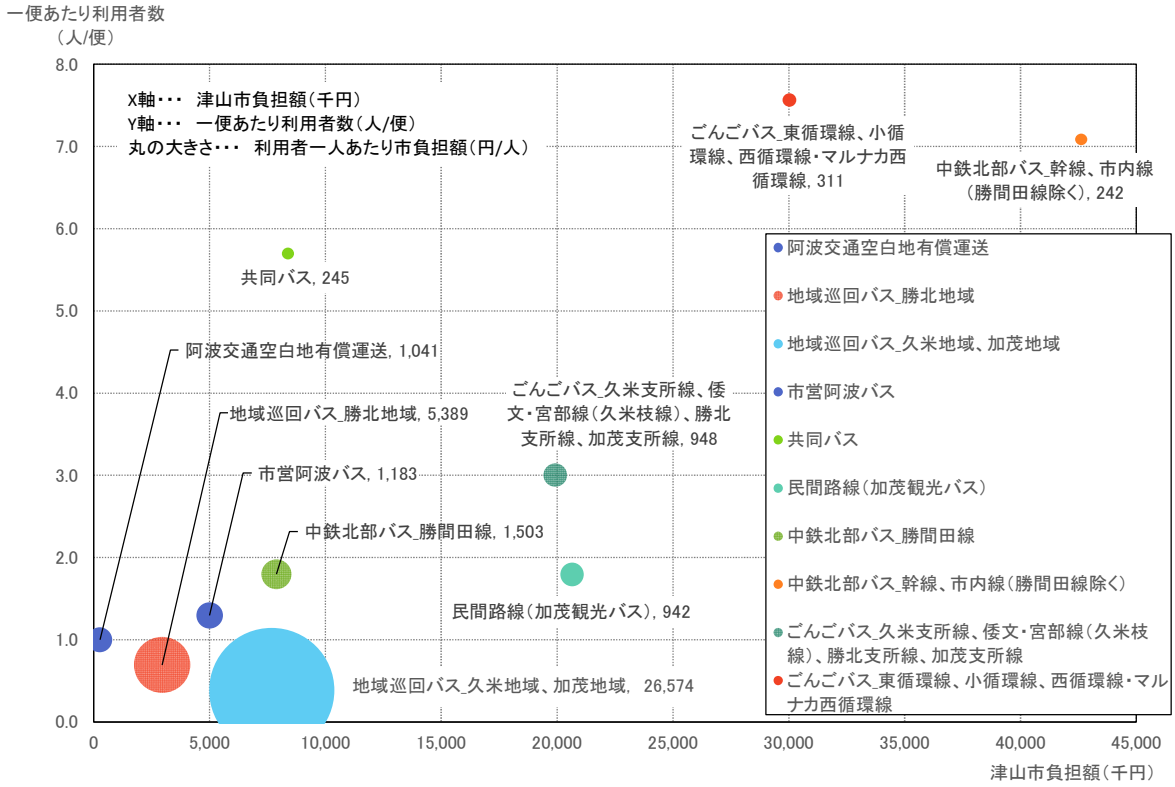
- 各路線の一便あたり利用者数をみると，中鉄北部バスの勝間田線，加茂観光バス，地域巡回バス及び阿波交通空白地有償運送は 2.0 人/便を下回っており，乗り合いが成立していない。
- 地域巡回バスの一便あたりの利用者数は 1.0 人/便を下回っており，他の路線に比べ極端に低くなっている。さらに，利用者一人あたりの市補助額は他の路線より大幅に高く，非効率な運行となっている。

図表 34 各路線の市負担額，一便あたり利用者数及び利用者一人あたり市負担額

				X 軸	Y 軸	丸の大きさ
種別	路線名	利用者数（人）	運行便数（便）	津山市負担額（千円）	一便あたり利用者数（人/便）	利用者一人あたり市補助額（円/人）
ごんごバス	東循環線，小循環線，西循環線・マルナカ西循環線	96,629	12,775	30,021	7.6	311
	久米支所線，倭文・宮部線（久米枝線），勝北支所線，加茂支所線	21,000	6,990	19,916	3.0	948
民間路線（中鉄北部バス）	幹線，市内線（勝間田線除く）	176,141	24,860	42,616	7.1	242
	勝間田線	5,249	2,920	7,889	1.8	1,503
民間路線（加茂観光バス）		21,915	12,210	20,647	1.8	942
共同バス		34,191	6,001	8,386	5.7	245
市営阿波バス		4,225	3,256	5,000	1.3	1,183
地域巡回バス	勝北地域	548	788	2,953	0.7	5,389
	久米地域，加茂地域	289	752	7,680	0.4	26,574
阿波交通空白地有償運送		255	255	265	1.0	1,041
合計		360,442	70,807	145,373	5.1	403

資料：津山市（令和２年 10 月～令和３年９月の実績）

図表 35 各路線の市補助額，一便あたり利用者数及び利用者一人あたり市補助額（グラフ）



第４章　津山市地域公共交通網形成計画の評価・検証

前計画である「津山市地域公共交通網形成計画」に位置付けられている事業の実施状況及び目標の達成状況について，以下の通り評価・検証を行った。

１．津山市地域公共交通網形成計画の概要

(1) 計画の期間

平成 29 年度～令和４年度（6 年間）

(2) 計画のコンセプト

- 持続可能な公共交通
- コンパクトなまちづくり支援
- まちのにぎわいの創出の支援
- 市域を越えた広域的連携支援

(3) 計画の基本方針

- みんなに「やさしい」「持続可能な」公共交通
- 「まちづくり」と一緒に考える公共交通
- 「交流」と「にぎわい」を創り出せる公共交通

2．具体的な施策と目標の達成状況

■基本方針１　みんなに「やさしい」「持続可能な」公共交通　　評価：○「目標達成」，△「目標には達していないが，実施あるいは着手」，×「未実施あるいは着手困難」

分類	主な具体的施策	評価指標	目標値	達成状況（R3 年度時点）	評価
交通弱者，交通不便地域	住民主導による「小型乗合交通」の導入	運行した小型乗合交通の路線数	3 路線	**4 路線**（阿波交通空白地有償運送，福田地区，上高倉地区，油木地区グループタクシー）を運行	○
高齢者（免許返納）	免許返納の特典の紹介･利用促進の継続的な広報	75 歳以上の外出率	80%	**49.9%**	×
	高齢者を想定したサービスの向上				
供給から見た公共交通	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	評価指標・目標値を定めず実施		平成 29 年度～平成 31 年度にかけて **5 回実施**	○
	低収益路線の見直し	評価指標・目標値を定めず実施		コロナ禍によって多くの路線バスが低収益となったため，**着手困難**	×
	第二種免許取得支援	第二種免許取得支援活用人数	累計 20 人	**累計 22 人**が活用	○
子育て世代・子ども	運賃補助（妊婦･検診時等）	年代別満足度(10～40 代)※実施後設定	―	**未実施**	×
	乗り方教室，校外学習での積極利用	評価指標・目標値を定めず実施		平成 31 年度に **4 回実施**	○
公共交通利便性の向上	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･小型乗合交通)	バス停間隔に対する満足度	25%	**15%**	△
		バス停環境に対する満足度	40%	**9%**	
	電光掲示板･バスロケ･バスマップ（紙）	電光掲示板設置箇所数	累計 10 箇所	**累計 6 箇所**（簡易式含めると 9 箇所）	△
公共交通利用促進	ダイヤ調整	乗継に対する満足度（JR⇔バス）	50%	**22%**	△
		乗継に対する満足度（バス⇔バス）	50%	**21%**	
	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	市民満足度調査	70 点以上	**47.6 点**	△
	モビリティマネジメント （公共交通網の必要性，使い分け等の発信）	評価指標・目標値を定めず実施		**未実施**	×
	「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	通常の 5%増	H29 年度に**実施**（効果は未測定）	△
	企業･施設の案内(HP,パンフレット,チラシ等)での公共交通アクセスの記載推奨	評価指標・目標値を定めず実施		**随時実施済み**	○
	ごんごバス小循環線の再構築	再編後の利用者数（再編後に設定）	―	**再編は未実施**だか，**観光路線としての運行実験**を R3.3～4 に実施	×
バス路線の再編・交通モードの検証	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	累計 10 箇所	**未実施**	×
	ダイヤ調整，バリアフリー化，情報提供の充実	施策の実施状況	実施	駅バリアフリー化は JR が **R3 年度から着手**	○

※青く塗りつぶした施策は重点施策

■基本方針２　「まちづくり」と一緒に考える公共交通　　評価：○「目標達成」，△「目標には達していないが，実施あるいは着手」，×「未実施あるいは着手困難」

分類	主な具体的施策	評価指標	目標値	達成状況（R3 年度時点）	評価
中心部等での公共交通の充実	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	40%	**9%（不満足度は低下）**	△
	バス路線の新設･経由	路線の新設	実施	**実施（経由地変更４路線）**	○
	バス停の新設	バス停の新設	実施	**実施（新設２箇所）**	○
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	評価指標・目標値を定めず実施		**実施（毎年ダイヤ調整実施）**	○
	フリンジパーキングの整備検討･実施	評価指標・目標値を定めず実施		**未実施**	×
地域単位での公共交通活用参画	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	実施箇所数	実施	**未実施**	×

※青く塗りつぶした施策は重点施策

■基本方針３　「交流」と「にぎわい」を創り出せる公共交通　　評価：○「目標達成」，△「目標には達していないが，実施あるいは着手」，×「未実施あるいは着手困難」

分類	主な具体的施策	評価指標	目標値	達成状況（R3 年度時点）	評価※
魅力あるまち「津山」	観光施設への公共交通利用案内の掲載	評価指標・目標値を定めず実施		**実施**	○
	イベント時における公共交通利便性向上･PR	評価指標・目標値を定めず実施		**実施**	○
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)	50%	**22%**	△
		乗継満足度(バス⇔バス)	50%	**21%**	
広域連携（津山圏域）	広域バス路線の利用促進	幹線バス利用者数	20,000 人	**未実施**	×
	広域バス路線と地域内路線との連携	乗継満足度(バス⇔バス)	50%	**21%**	△
市外からの来訪者	多言語による情報提供	電光掲示板設置箇所数	累計 10 箇所	**累計６箇所**（簡易式を含め９箇所）	△
	施設側での情報提供	電光掲示板設置箇所数	累計 10 箇所	**累計６箇所**（簡易式を含め９箇所）	△

※青く塗りつぶした施策は重点施策

3．事業の実施状況，目標の達成状況に関する評価

	事業の実施状況，目標の達成状況	今後に向けた課題
基本方針１ みんなに「やさしい」「持続可能な」公共交通	● 交通不便地域への対応として，**グループタクシーの実証実験**を行い，設定した目標は達成できたものの，**利用者数は伸びなかった** ● 「イベント等での市内事業者の優先利用とその呼びかけ」，「乗り方教室，校外学習での積極利用」といった**交通事業者との連携による利用促進については目標を達成**しており，**取組が定着しつつある** ● 一方，「トリガー方式によるバス停設置･移設」や「ダイヤ調整」といった**バスの運行内容の変更**については，**事業を実施したものの，目標である利用者満足度の向上は達成できなかった** ● 「運転免許返納の特典の紹介･利用促進の継続的な広報」といった**移動に困っている高齢者に対する施策が実施できておらず**，高齢者の外出率も目標を達成できなかった ● また，コロナ禍の影響を受け，**「低収益路線の見直し」は実施することができなかった**	● コロナ禍の影響で実施を見送っていた**各路線の見直しを進める**必要がある ● 高齢者などの路線バスの利用が難しい人に対しては，**需要に応じて運行する新しい移動サービスを導入することにより，外出を促す**ことが重要である ● また，新しい移動サービスの導入にあたっては，**地域住民が利用しやすい運用方法**の設定，**十分な周知・説明**が必要である ● 上記の公共交通の抜本的な見直しに合わせて，これまで実施してきた**利用促進や情報提供も継続的に実施する**必要がある
基本方針２ 「まちづくり」と一緒に考える公共交通	● 「バス路線の新設・経由」や「バス停の新設」など，**まちづくりと連動したバスの運行内容の変更は実施できた** ● 一方，「拠点周辺施設へのバス停設置・情報提供の充実」の目標である**「バス停環境の満足度の向上」は達成できなかった** ● 「フリンジパーキングの整備検討・実施」，及び「住民主導によるバス停の移設・新設・維持管理に向けたルールの検討・構築・実施」は実施できなかった	● **道路の開通状況や人口集積状況の変化**を見ながら，引き続き**運行内容の検討･変更**を行っていく必要がある ● また，**まちづくり施策と連携を図り**つつ，**安全**で**バリアフリーなバス停**を整備する必要がある
基本方針３ 「交流」と「にぎわい」を創り出せる公共交通	● 「観光施設への公共交通利用案内の掲載」，「イベント時における公共交通利便性向上･PR」は実施できており，**観光施策と連携した情報発信が図られている** ● また，市外からの来訪者の利便性を高めるための**電光掲示板の設置**については，目標達成には至らなかったものの，**可能なところから整備を進めている状況**である ● 一方，**「広域バス路線の利用促進」が未実施**であり，「広域バス路線と地域内路線との連携」の目標である**「乗継満足度（バス⇔バス）の向上」についても達成できなかった**	● **広域バス路線の利用促進**を行い，公共交通による**広域的な交流を促進する**必要がある ● 上記のために，広域バス路線や鉄道と市内を運行する二次交通の**乗継利便性の向上**を図る必要がある

第５章　公共交通の問題点と課題

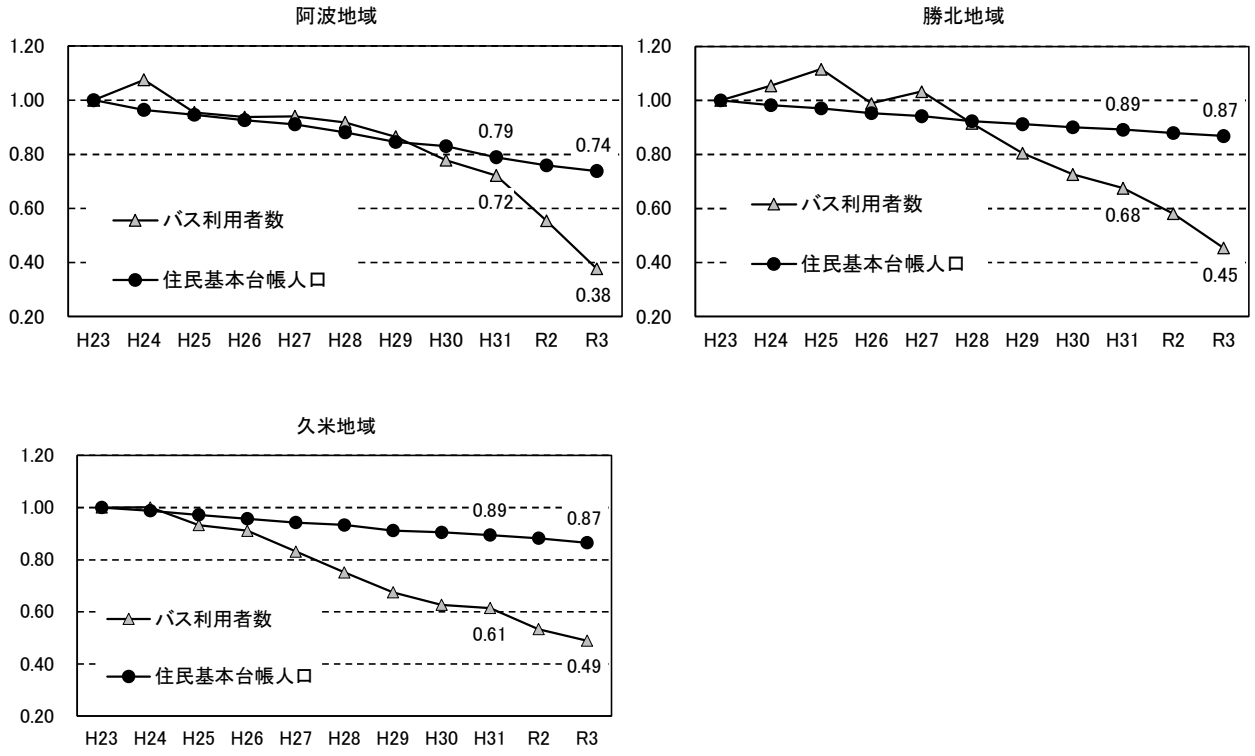
Ⅰ. 問題点

１．市全体の問題点

① バス利用者の減少

- 津山市内を運行する路線バスの輸送人員は減少が続いており，コロナ禍前（平成 31 年 2 月以前）の平成 30 年度には 446 千人であったものが令和 3 年度には 361 千人まで減少している（P33 参照）。
- 地域別の減少率をみると，特に阿波地域や勝北地域，久米地域では人口減少率を上回る水準で利用者数が減少している（図表 36）。近年，路線バスの大幅な減便や見直しを行っていないため，同水準のサービスを提供する中で利用者が減少したものと推察される。
- 特に，市営阿波バス，阿波交通空白地有償運送及び地域巡回バスの利用者数は，平成 28 年度の半分以下に減少している。
- 通勤・通学における自家用車の利用率が高く，令和２年国勢調査では津山市へ乗合バスで通勤・通学している人は 3.5%となっている（P14 参照）。

図表 36　各地域における路線バス利用者と人口の減少状況（平成 23 年を１とした指数）



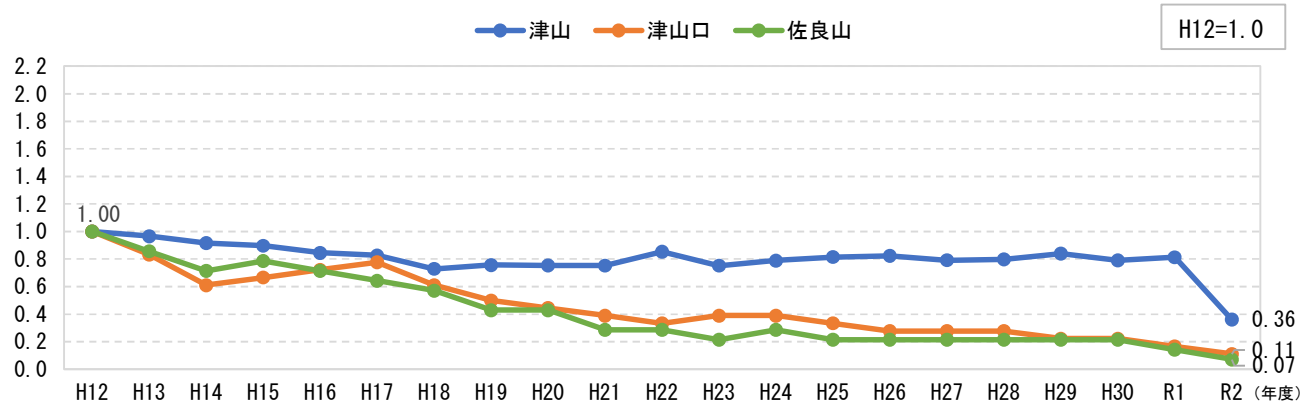
資料：住民基本台帳（各年１月時点），津山市が把握する路線バスの利用実績（前年 10 月~当年９月）

② 鉄道利用者の減少

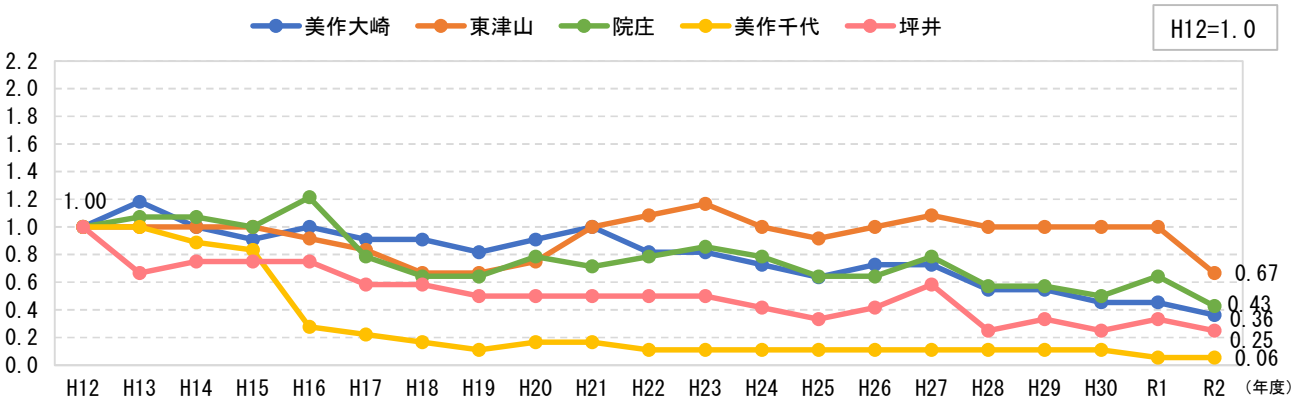
- 一日あたり平均乗車人員は減少傾向にあり，2 千人/日を超える津山駅と，100 人/日前後の東津山駅以外は 100 人/日未満となっている（P34 参照）。
- JR 西日本へのヒアリング調査結果によると，利用者減少の主な要因としてコロナ禍による定期外利用者の減少等が挙げられる。
- 定期外利用者の増減状況を駅別に見ると，JR 津山駅及び JR 東津山駅は横ばいの傾向から令和 2 年度のコロナ禍によって大きく減少していることがわかる。その他の駅はコロナ禍前から減少又は横ばいの傾向であり，JR 知和駅や JR 美作河井駅の平均乗車人員は令和 2 年度時点で 0 人/日となっている。
- また，朝の通勤・通学時間帯に JR 姫新線の津山・姫路方面の列車で JR 津山駅に到着すると乗り継ぐことができる路線バスがないなど，二次交通の運行時刻に関する課題もある。

図表 37 各駅の一日あたり平均乗車人員

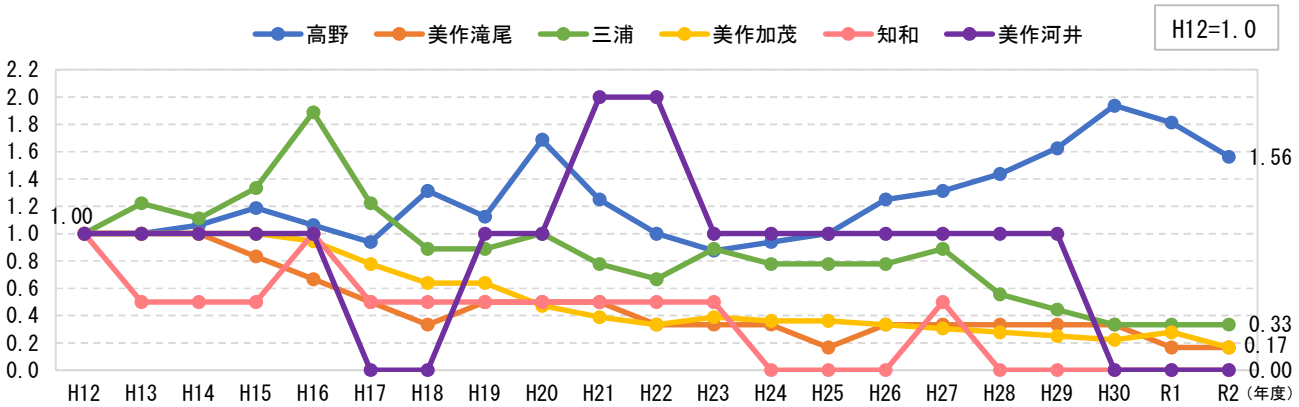
【JR 津山線】



【JR 姫新線】



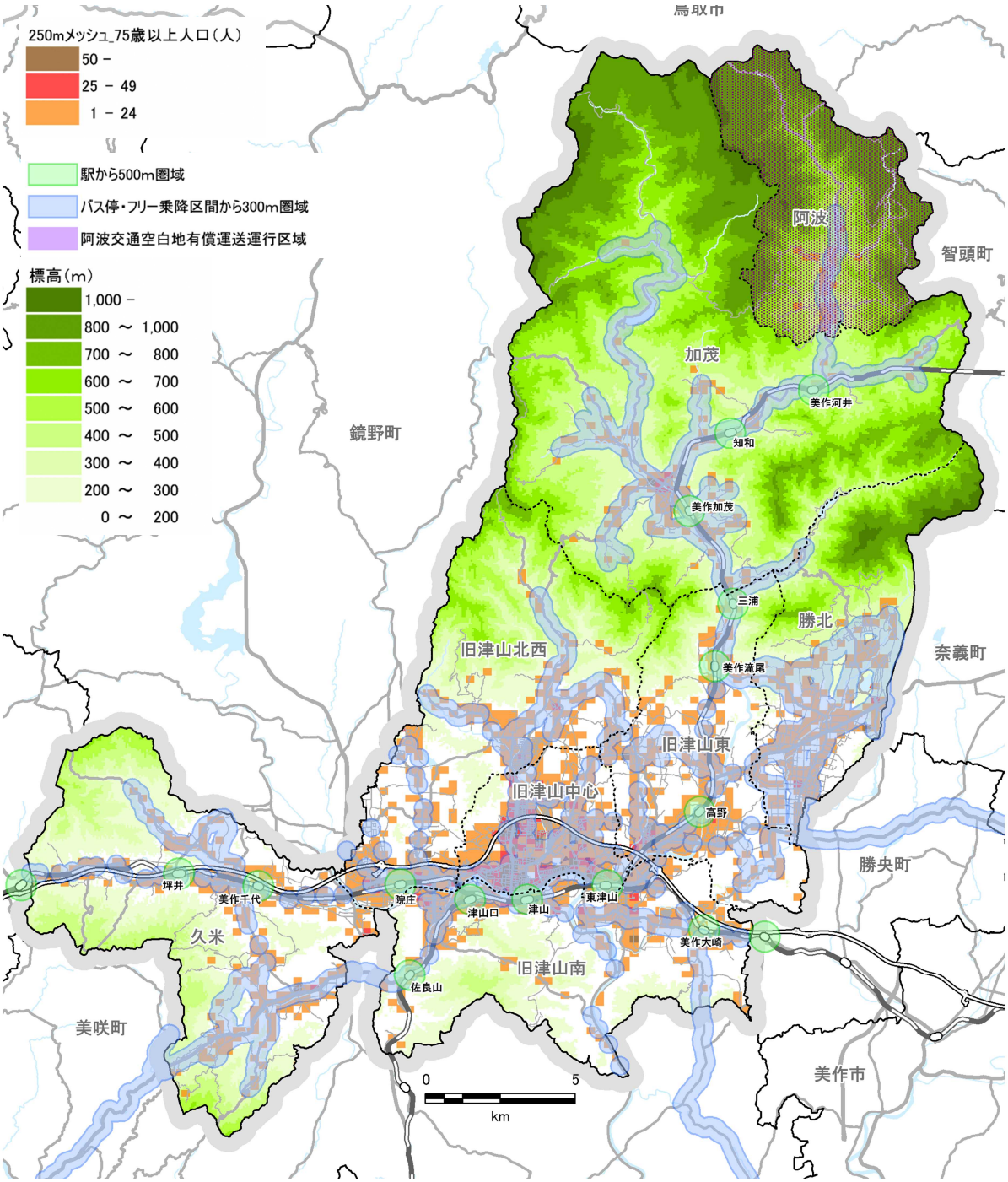
【JR 因美線】



③ 駅やバス停から離れた地域を中心とした高齢化

- 老年人口は令和 7 年まで増加が続くと推計されている一方で、運転免許返納者数は令和 2 年以降減少が続いており、高齢になっても運転を続ける高齢者が増える傾向にあるものと推察される（P13 参照）。
- 加茂地域，阿波地域，勝北地域及び久米地域では高齢化が進んでおり，駅を中心とした半径 500m 及びバス停から半径 300m の範囲外に居住する 75 歳以上人口は，令和 2 年は市全体で 3,382 人となっている（P32 参照）。
- 山間部では，公共交通により面的にカバーされていても自宅からバス停までの間に高低差があるため，高齢者や身体の不自由な人がバスを利用しにくい状況にある。

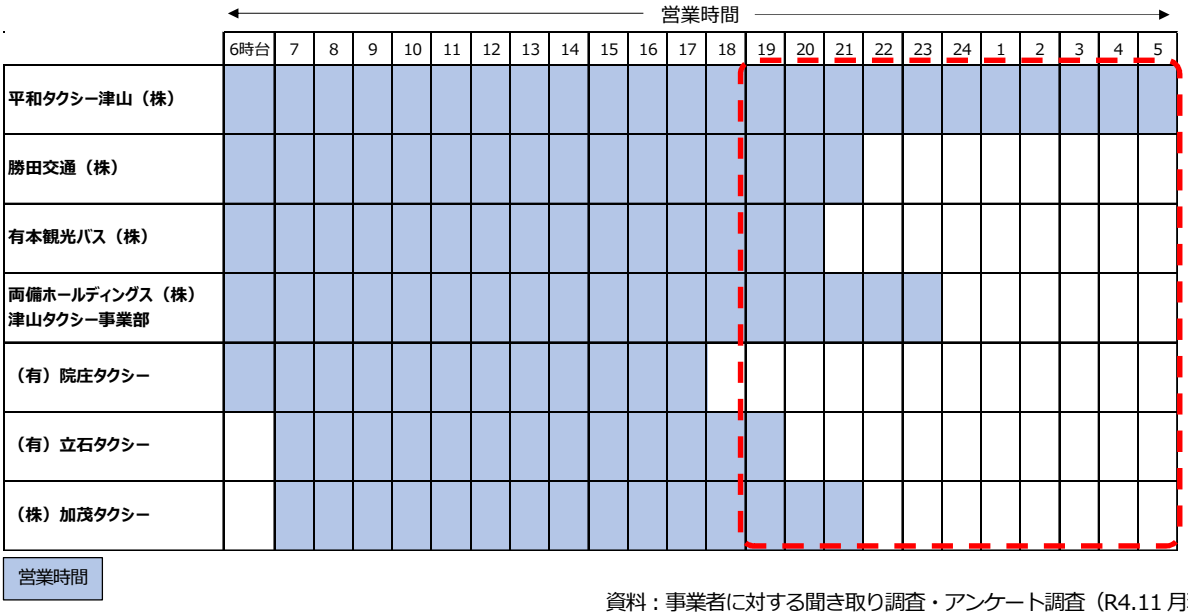
図表 38 公共交通による 75 歳以上の人口カバー状況



④ 深夜・早朝に利用できる移動サービスの不足

- コロナ禍による夜間・深夜営業の飲食店利用者の減少により，タクシー事業者の人員体制・車両配備・経営状況等から，深夜・早朝の対応が難しくなっている。
- 現在、24 時間体制で営業しているタクシー事業者は平和タクシー津山（株）のみとなっている。

図表 39　タクシーの営業時間

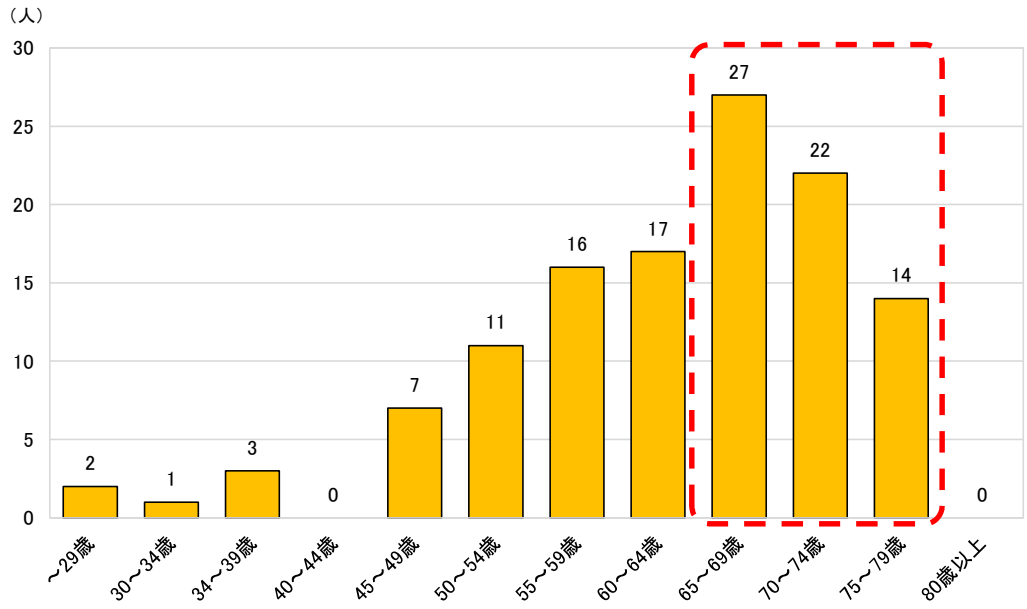


資料：事業者に対する聞き取り調査・アンケート調査（R4.11 月現在）

⑤ 公共交通の担い手不足と高齢化

- 交通事業者はハローワークを通じた求人募集や職員の紹介などによって採用活動を行っているが，賃金や労働環境の面から，新しい人材を確保するのが難しい状況にある。
- バスやタクシーの乗務員の高齢化が進み，津山市内で勤務するタクシー乗務員の５割程度が 65 歳以上となっている。

図表 40　タクシーの年代別乗務員数（岡山県タクシー協会加盟８社の合計）

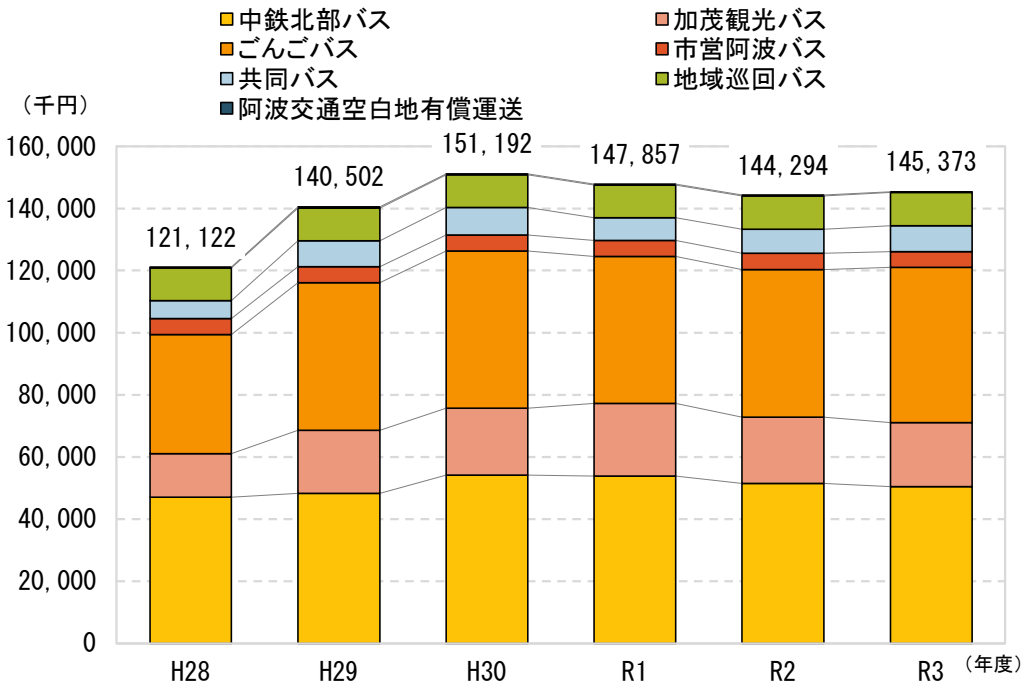


資料：事業者に対する聞き取り調査（R4.11 月現在）

⑥ 公共交通の維持・確保にかかる市の負担額の高止まり

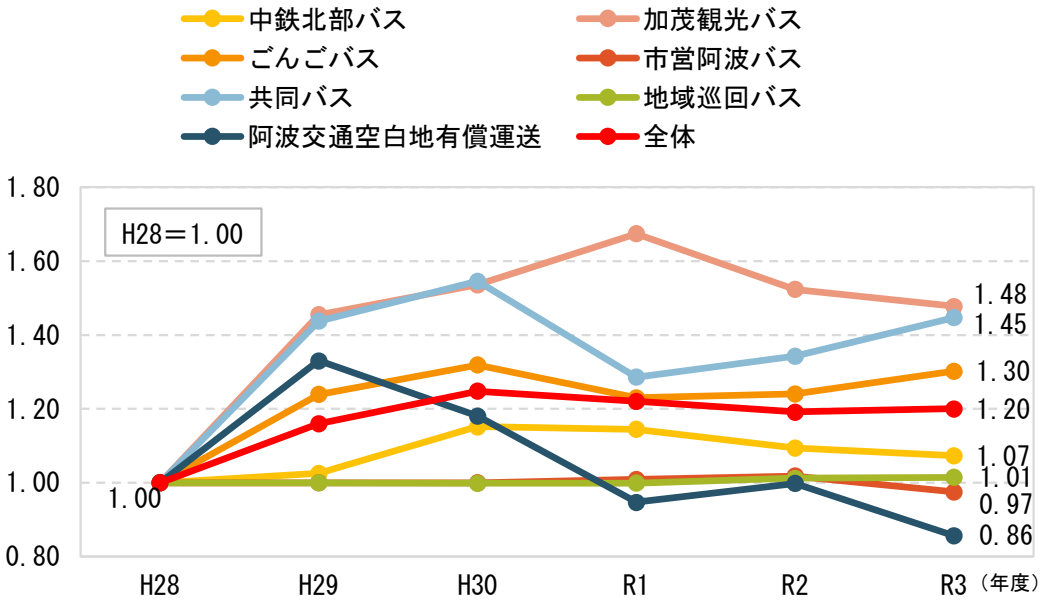
- 公共交通利用者の減少に伴う収入の減少などにより，平成 29 年度から市の補助額が 140,000 千円を超え，近年は 145,000 千円前後で高止まりしている状況である。
- 移動サービスごとの増減状況を見ると，加茂観光バスの路線バス，ごんごバス及び共同バスに対する補助額が増加傾向にあり，令和 3 年度時点で平成 28 年度の 1.3 倍から 1.5 倍程度となっている。

図表 41　公共交通の維持・確保にかかる市の補助額の推移



資料：津山市

図表 42　公共交通の維持・確保にかかる市の補助額の増減状況



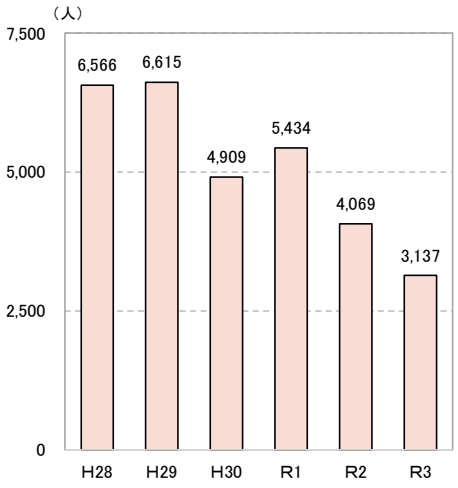
資料：津山市

2．旧津山地域の問題点

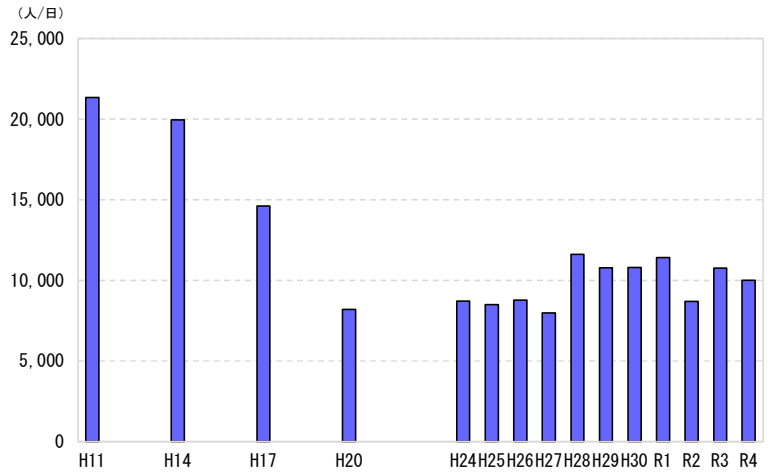
① 中心市街地の移動環境の変化とにぎわいの減少

- 中心市街地の回遊性向上を目的に導入したごんごバス小循環線の利用者数は近年大きく減少する傾向にあり，令和３年度は平成 28 年度の半分以下になっている。
- 自家用車による送迎で通学する高校生が多く，特に雨天時の朝の時間帯は学校周辺で渋滞が発生している。
- 中心市街地の歩行者・自転車通行量は平成 24 年度から令和元年度にかけて増加傾向にあったが，コロナ禍によって令和２年度に減少し，令和４年度時点でコロナ禍前の水準には戻っていない。

図表 43　ごんごバス小循環線の年間利用者数の推移



図表 44　中心市街地における１日あたりの歩行者・自転車通行量の推移

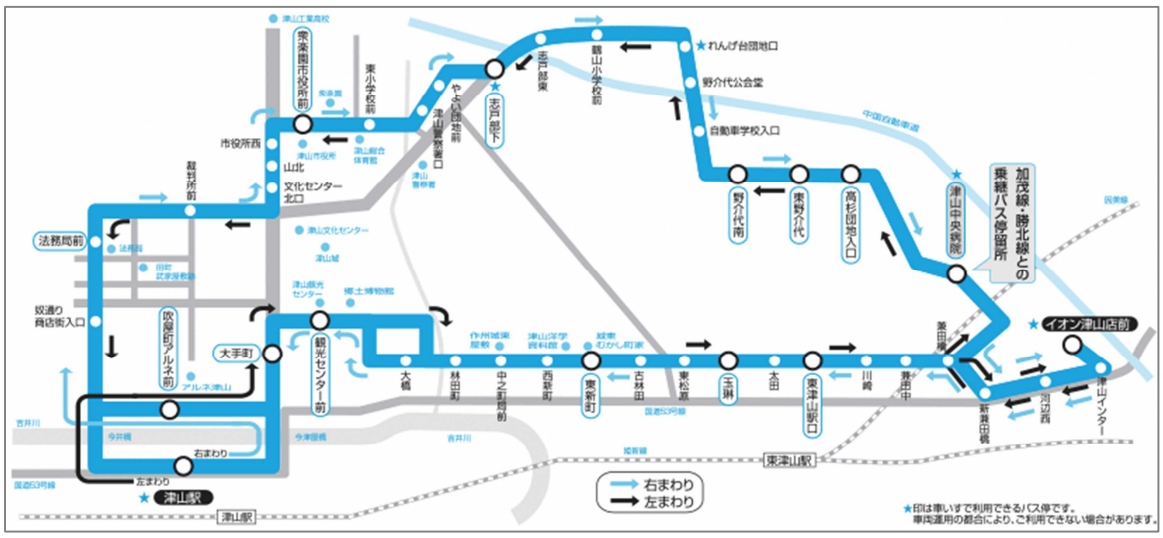


資料：津山市

② 経路・目的地のわかりにくいごんごバス循環線

- 運行事業者へのヒアリング調査結果によると，「ごんごバス東循環線の『右まわり』と『左まわり』の運行方向がわかりにくい」，「西循環線とマルナカ西循環線で経路が違うため，目的地に向かうバスがどちらかわかりにくい」といった利用者からの意見がある。

図表 45　ごんごバス東循環線の路線図

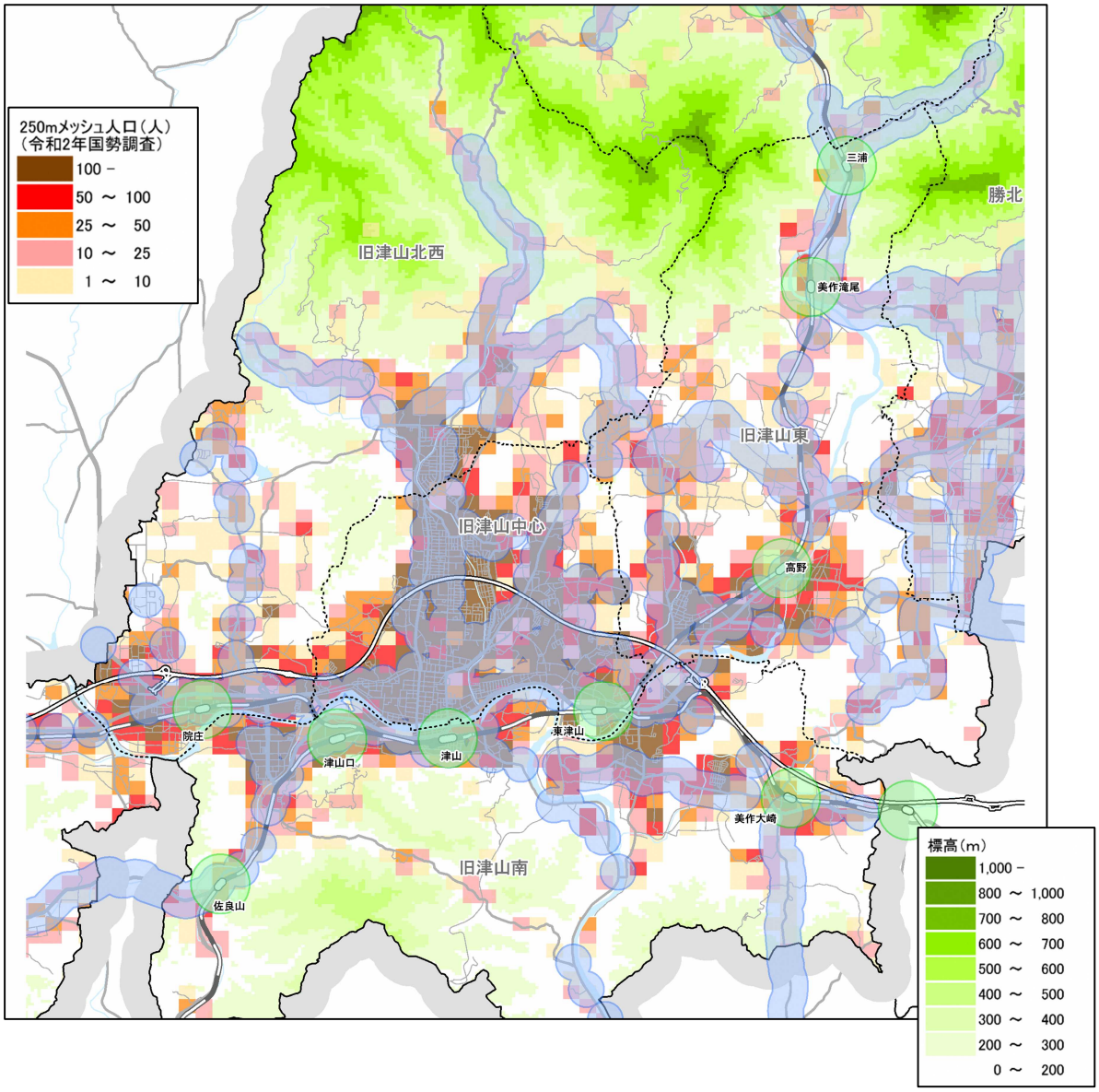


資料：中鉄北部バスホームページ

③ 居住の状況及び道路環境と路線バスサービスのミスマッチ

- 旧津山北西地域，旧津山東地域及び旧津山南地域は，公共交通による人口カバー率が 70%前後に留まっており，旧津山中心地域でもカバーされていない地域がある。
- 路線バスの運行経路は大きく変更されていないため，近年住宅が増えた地域や居住率の下がった地域に対応した運行ができていない。
- 中心市街地内の狭隘な道路については，地域住民から「自転車を運転していた際，路線バス車両とすれ違うのが怖かった」という声が寄せられるなど，自転車や歩行者が危険に感じる場合がある。

図表 46　公共交通による人口カバー状況と標高（旧津山地域）

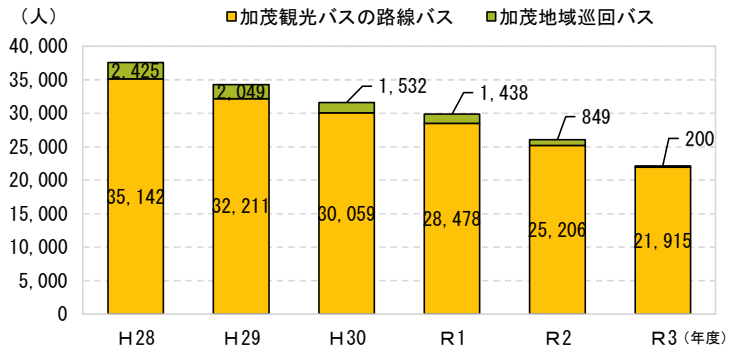


3．加茂地域の問題点

① 公共交通利用者の減少

- 加茂観光バスの路線バス及び加茂地域巡回バスの利用者は減少傾向にあり，特に加茂地域巡回バスは，令和 3 年度の時点で平成 28 年度の 1/10 以下となっている。

図表 47　加茂観光バスの路線バス，加茂地域巡回バスの利用者数

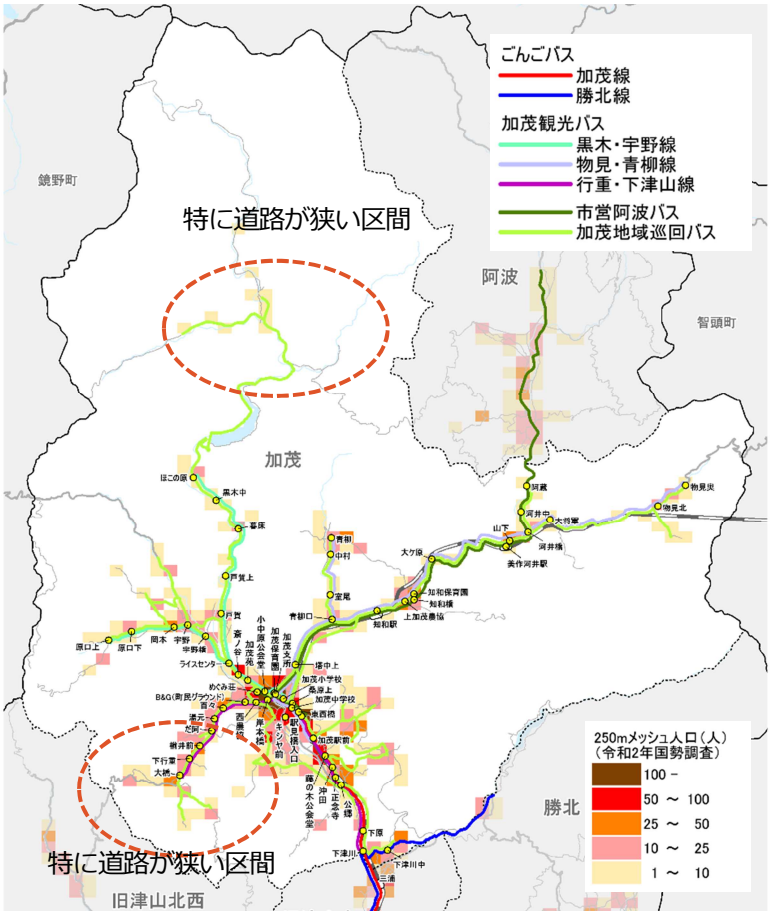


資料：津山市

② 地域内の道路環境に合わない路線バス

- 加茂観光バスの路線バス及び加茂地域巡回バスは，山間部の狭隘かつ勾配のある道路を中型車両で運行しており，運行事業者へのヒアリング調査によると，積雪時等において安全確保や定時運行に支障をきたすことがある。
- 地域内のバスは定時定路線型で運行されているが，一便あたりの利用者数が 2 人を下回る非効率な運行となっており，車両や乗務員を確保しておかなければならない運行事業者にとっても負担が大きくなっている。

図表 48　加茂地域の路線バスの運行状況

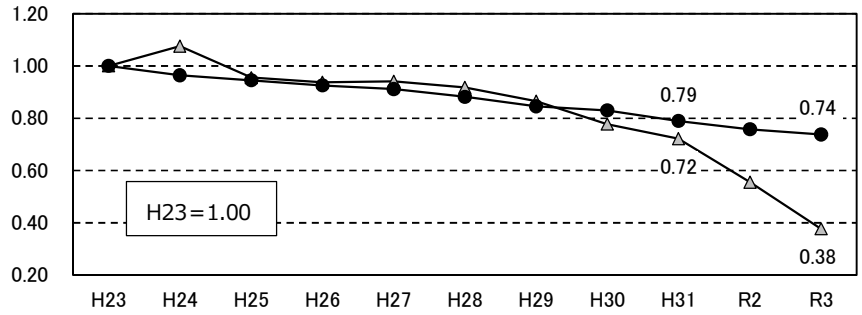


4．阿波地域の問題点

① 公共交通利用者の大幅な減少

- 市営阿波バスと阿波交通空白地有償運送の利用者数は，近年減少が続いており，令和 3 年度では市営阿波バスはピーク時（平成 24 年度）の 1/3 の水準まで，阿波交通空白地有償運送は平成 29 年度の 1/4 を下回る水準まで減少している。
- 阿波交通空白地有償運送の利用者数は令和 3 年度で 255 人まで減少しており，日常的に利用している住民は数名で運行効率が低く，ほぼ個別輸送に近い状態である。
- JR 美作河井駅の乗車人員とごんごバス加茂線の利用者数も，同様に減少傾向にある。
- 地域の移動サービスの利用者数は，コロナ禍以降人口減少率を大きく上回る水準で減少している。

図表 49　阿波地域の移動サービス（市営阿波バス・阿波交通空白地有償運送）の利用者数と人口の推移



資料：津山市，住民基本台帳

② 交通空白地有償運送の運転者不足

- 市営阿波バスと阿波交通空白地有償運送のどちらも，運転者は 60 歳以上で高齢化が進む一方，若年層の運転者の確保は困難な状況である。
- 特に，阿波交通空白地有償運送は現在の運転者が引退した際，運行を継続できなくなる恐れがある。

③ 住民の移動ニーズと提供されているサービスのミスマッチ（乗降場所，乗り継ぎ等）

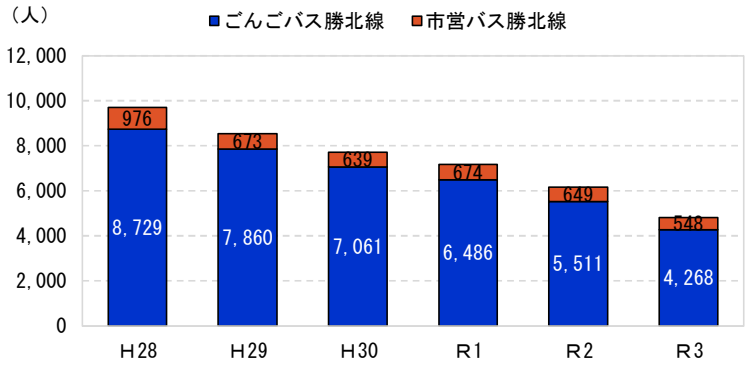
- 阿波地域内には医療機関がなく買い物先の店舗も少ないため，地域外への移動需要が高い。
- 運行主体へのヒアリング調査によると，市営阿波バスの利用者からは津山市中心部まで移動するには JR 因美線又はごんごバス加茂線との乗り継ぎが必要であること，自宅の近くで乗り降りができないことなどが問題点・課題となっている。
- 阿波交通空白地有償運送の利用者からは，運送区間が美作河井駅までのため，加茂地域の医療機関などまで直接行けないことが不便という意見がある。

5．勝北地域の問題点

① 公共交通利用者の大幅な減少

- ごんごバス勝北線及び市営勝北バスは利用者が減少傾向にあり，特にごんごバス勝北線は，令和 3 年度時点で平成 28 年度の半分以下となっている。

図表 50　ごんごバス勝北線，市営勝北バスの利用者数

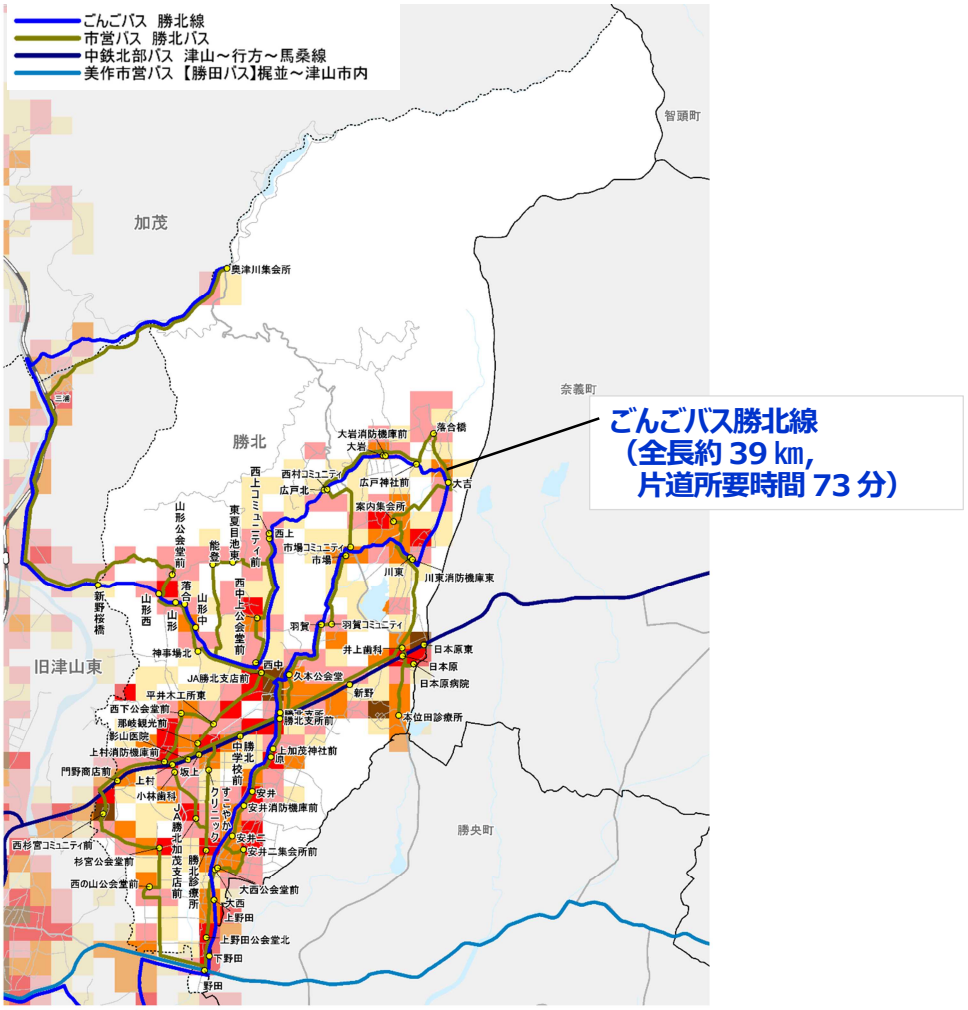


資料：津山市

② 路線が長大で，非効率な路線バス

- ごんごバス勝北線は地域内を一筆書きで運行しており，起点から終点まで一時間以上かかる長大路線となっており、運賃が高くても中鉄北部バスが運行する路線バスを選択する利用者がいる。
- 運行事業者からのヒアリング調査結果によると，路線が長大であるため，限られた車両台数ではダイヤが組みにくいといった課題がある。

図表 51　勝北地域の路線バスの運行状況



6．久米地域の問題点

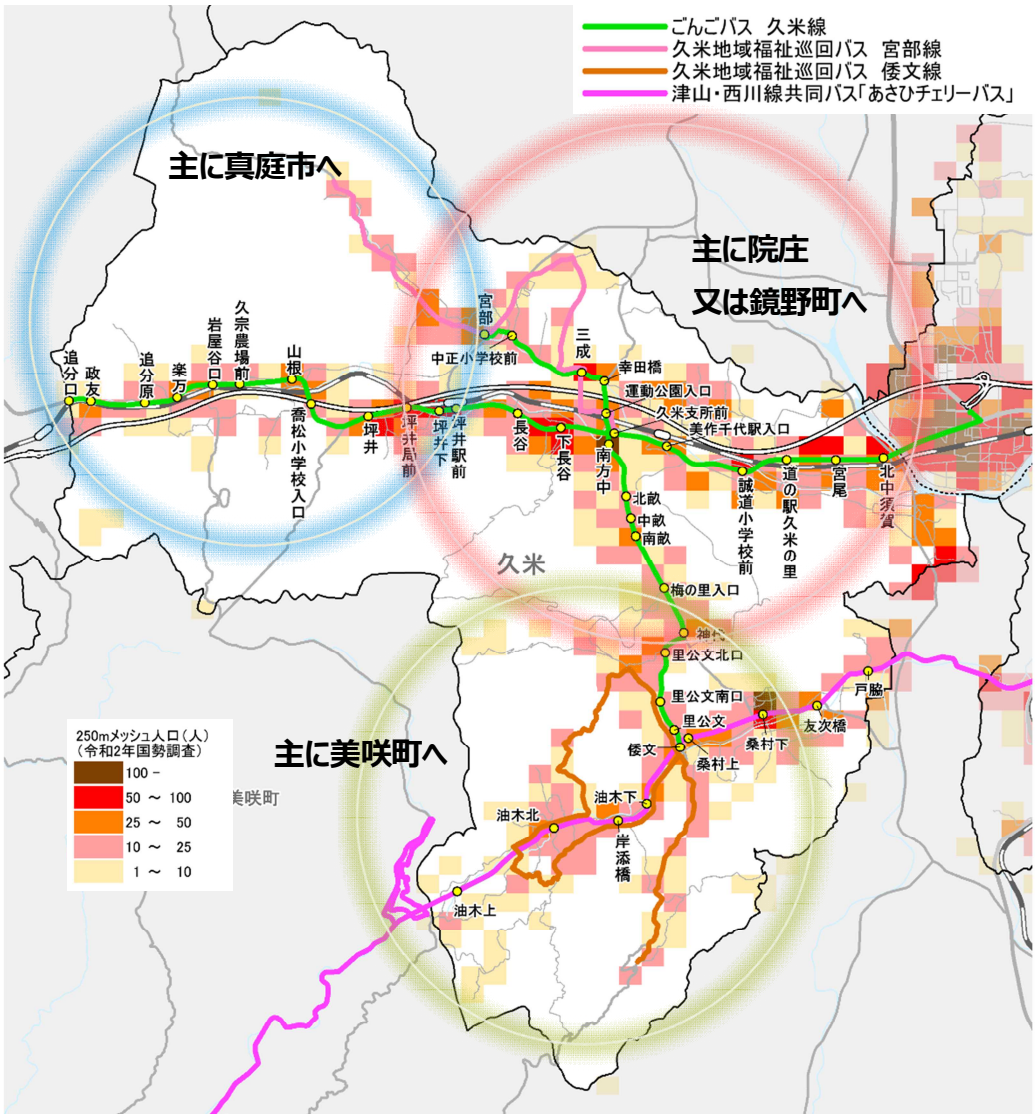
① 地区によって異なる移動の目的地（方面）に応じた公共交通が確保されていない

- 地域内に商業施設・医療機関が少なく，地域内で通院や買い物等の用事を済ませることが難しいため，東部は院庄や鏡野町方面，西部は真庭市方面，南部は美咲町方面と，移動の目的地が居住地区によって異なっている。
- 真庭市への移動ニーズが高い西部と真庭市との間は JR 姫新線で結ばれているが，運行本数は限られており，自動車での移動に比べて遠回りである。
- 東部は，ごんごバス久米線がマルナカ西循環線と接続しているため，院庄方面に移動することはできるが，マルナカ西循環線が鏡野町へ乗り入れていないため，公共交通で鏡野町方面へ行くことができない。

② 居住地が幹線道路以外に分散

- 旧町村の中では人口が最も多く，その多くは国道・県道の幹線道路周辺に居住しているが，幹線道路から離れた地域にも一定の人口集積がある。地域内のバスは主に幹線道路沿いを運行し，フリー乗降区間も設定されていないため，公共交通による人口カバー率が他の地域に比べて低くなっている。

図表 52　久米地域の路線バスの運行状況と住民の目的地



II. 取り組むべき課題

(1) 幹線と支線，公共交通結節点の明確化

(2) 鉄道を軸とした二次交通の充実による鉄道とバスの連携強化

(3) タクシーの利活用

(4) 地域需要や道路環境に応じた路線バス事業の見直し

(5) 深夜・早朝の移動サービス確保

(6) 公共交通で通勤・通学しやすい環境づくり

(7) 公共交通を維持・確保するための利用促進

(8) 利用する人にわかりやすい情報提供

(9) 公共交通の担い手の確保

(10) まちづくりと公共交通の連携

(11) 交通弱者対策

第６章　津山市における公共交通の目指す姿

１．基本方針

基本方針１　つかいやすい公共交通

JR や隣接市町との間を結ぶ広域幹線の維持・改善を図るとともに，ごんごバスをはじめとする市内の移動サービスの再構築を行う。

特に地域内の移動サービスについては，利用実態に応じて運行内容の見直しを行い，利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

また，交通事業者による公共交通の担い手確保について引き続き支援を行い，使いやすい公共交通を将来にわたって地域に残す。

関係する課題：（１），（２），（３），（４），（５），（９）

基本方針２　やさしい公共交通

関係者や近隣市町と連携した利用促進やわかりやすい情報提供，便利な決済方法，その他利用環境の整備に努め，市民だけでなく，観光や仕事で市外から来訪する人がスムーズに公共交通を利用できるようにする。

また，体が不自由な人や高齢者も乗り降りしやすい車両や，クリーンエネルギーや新技術を活用した車両の導入を推進し，人にも環境にもやさしい公共交通を目指す。

関係する課題：（３），（４），（６），（７），（８），（11）

基本方針３　まちを元気にする公共交通

津山市のまちづくりの方向性を踏まえ，中心拠点（津山駅周辺の市街化区域）と地域生活拠点（支所や出張所周辺）を公共交通でつなぐことで外出の機会を創出し，市全体における「交流」と「にぎわい」を創出する。

また，津山市立地適正化計画と連携し，公共交通サービス水準の維持・向上による公共交通軸周辺への居住誘導や利用促進に取り組む。

あわせて，公共交通による貨客混載など，各地域が抱える様々な問題の解決に向けた取組を検討する。

関係する課題：（１），（４），（５），（６），（８），（10）

2．公共交通の将来イメージ

加茂地域

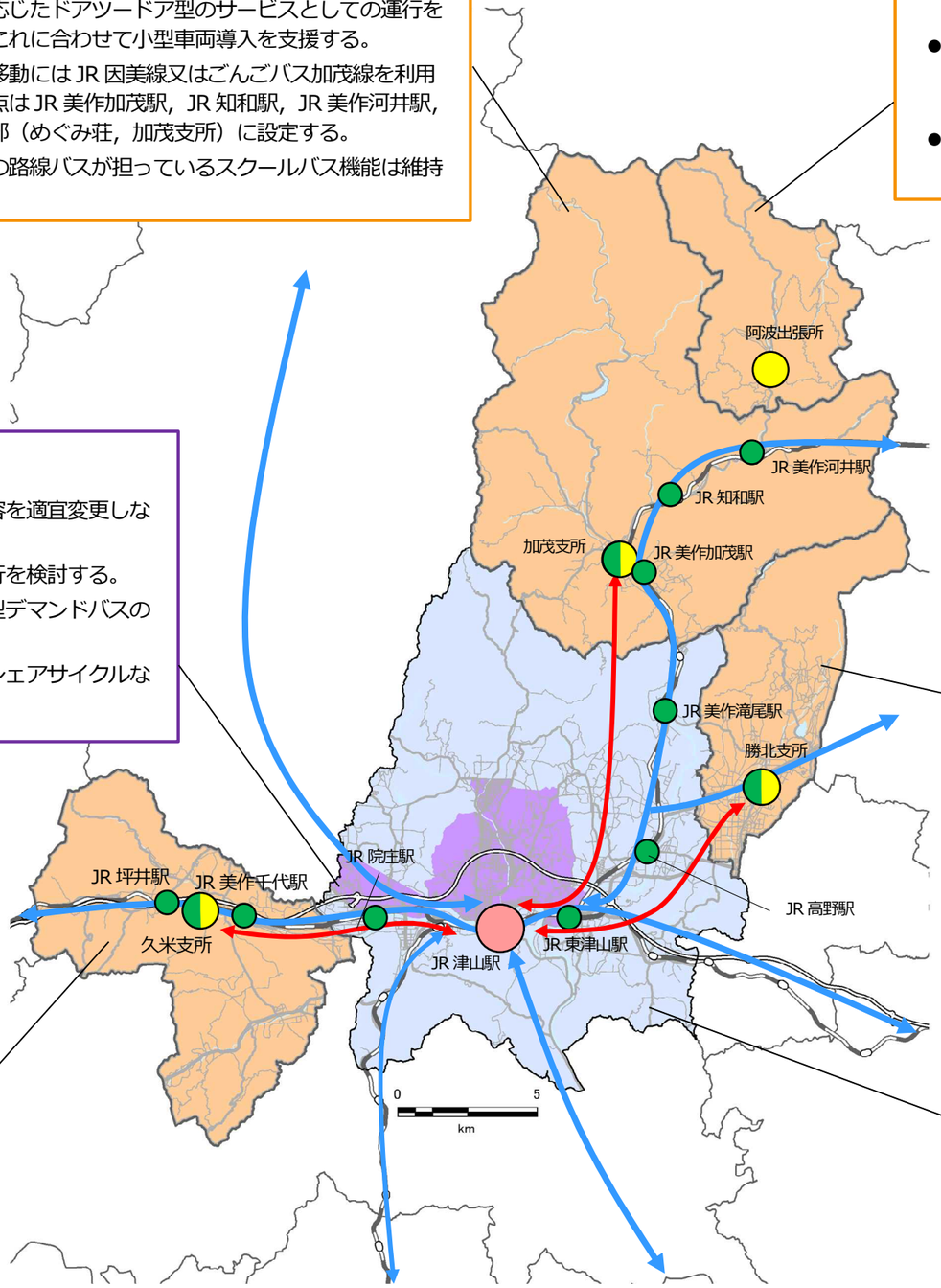
- 加茂観光バスが運行する路線バス及び加茂地域巡回バスの運行形態を変更し，予約に応じたドアツードア型のサービスとしての運行を検討する。また，これに合わせて小型車両導入を支援する。
- 津山市中心部への移動には JR 因美線又はごんごバス加茂線を利用し，公共交通結節点は JR 美作加茂駅，JR 知和駅，JR 美作河井駅，及び加茂地域中心部（めぐみ荘，加茂支所）に設定する。
- 現在加茂観光バスの路線バスが担っているスクールバス機能は維持する。

阿波地域

- 市営阿波バスと阿波交通空白地有償運送を統合し，一つのサービスとしての運行を検討する。
- 阿波地域内は現在の阿波交通空白地有償運送と同様にドアツードア型での運行を基本とし，加茂地域中心部までの移動は市営阿波バスと同様に停留所を設けて運行する。
- 津山市中心部への移動には JR 因美線を利用し，公共交通結節点は JR 美作河井駅に設定する。

旧津山地域（ごんごバス循環線沿線）

- ごんごバス東循環線，西循環線，マルナカ西循環線は，運行内容を適宜変更しながら利用促進を実施する。
- 人口集積が集積する東一宮地区周辺を含めた新たな循環線の運行を検討する。
- ごんごバス小循環線の運行形態を見直し，市街地エリアの予約型デマンドバスのサービスを検討する。
- 道路幅員の狭い区間については，グリーンスローモビリティやシェアサイクルなど新たな移動サービスの導入を検討する。



勝北地域

- 市営勝北バスの運行形態を変更し，予約に応じたドアツードア型のサービスとして運行する。また，これに合わせて小型車両の導入を支援する。
- 津山市中心部への移動には，中鉄北部バス行方・馬桑線又はごんごバス勝北線を利用し，公共交通結節点は勝北地域中心部（勝北支所など）に設定する。

久米地域

- 久米地域巡回バス及びごんごバス倭文・宮部線の運行形態を変更し，予約に応じたドアツードア型のサービスとしての運行を検討する。また，これに合わせて小型車両の導入を支援する。
- 津山市中心部への移動には，JR 姫新線，ごんごバス久米線又はあさひチェリーバスを利用し，公共交通結節点は JR 美作千代駅，坪井駅，倭文ふれあい学習館や久米地域中心部（久米支所など）に設定する。
- 鏡野町への移動を円滑化するため，ごんごバスマルナカ西循環線を鏡野町に乗り入れるよう変更する。
- ドアツードア型移動サービスにおいて，隣接地域の医療・商業施設等への移動についても検討する。

旧津山地域（旧津山北西，旧津山東，旧津山南）

- 現在運行している路線バスについて，地域や利用の状況を踏まえて運行内容を見直す。
- 利用が見込まれる地域については，路線の新設を検討する。
- バスの運行が困難な地域については，予約に応じたドアツードア型のサービスの導入を検討する。

図表 53　各移動サービスの役割と維持・確保の方向性

位置づけ	移動サービス	役割	維持・確保の方向性
広域幹線	鉄道 （JR 津山線・姫新線・因美線）	市内の中心拠点と市外を結ぶ	公共交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上や利用促進に事業者と連携して取り組み，現状のサービス維持を目指す
	中鉄北部バス （行方・馬桑線，奥津温泉・石越線，高下・スポーツセンター線）		事業者と連携してサービス内容の見直しや利用促進を行い，路線の維持・確保を目指す 行方・馬桑線のうち，行方を発着する系統については，引き続き地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用するとともに，沿線自治体と協力して定期外利用者の獲得を目指す
地域間幹線	ごんごバス（支所線）	中心拠点と各地域の地域生活拠点を結ぶ	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用しながら，経路・サービス内容の見直しや利用促進を行い，路線の維持・確保を目指す ※車両購入費補助の活用を見込む
市街地循環線	ごんごバス（東循環線，西循環線，小循環線）	中心拠点（津山駅周辺）の目的地間を結ぶ	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用しながら，サービス内容の見直しや利用促進を行い，路線を維持・確保する 新たな市街地循環線の導入についても検討する ※車両購入費補助の活用を見込む
支線	定時定路線運行のバス（中鉄北部バス，加茂観光バス，市営バス，共同バス）	各地域を運行し，広域幹線や地域間幹線に接続する	地域や事業者と協議のうえ，需要や居住状況に応じてサービス内容や運行形態を見直す
	需要に応じた新たな移動サービス		定時定路線運行のバスでは移動需要に対応できない地域等に導入し，利用者の需要に合わせた形で運行する

図表 54　地域公共交通維持確保事業の必要性

地域公共交通確保維持事業（幹線補助）	充当する路線：行方・馬桑線（行方を発着する系統のみ）
事業の必要性 行方・馬桑線は津山市の中心拠点と市外の地域を結ぶ広域幹線であり，地域間の交流を支えている。特に行方を発着する系統は，主に高校生が通学のために利用する移動サービスである。 一方で，交通事業者の運営努力や津山市からの支援だけでは将来にわたって路線を維持・確保することが困難であるため，地域公共交通確保維持事業により路線を維持・確保する必要がある。	
地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）	充当する路線：ごんごバスの各路線
事業の必要性 ごんごバス加茂線，勝北線，久米線は津山市の中心拠点と地域生活拠点を結ぶ路線であり，各地域から津山市中心部への移動サービスとして機能している。また，ごんごバス東循環線，西循環線，マルナカ西循環線，小循環線は，医療機関や商業施設及び観光施設が集中的に立地する中心拠点付近を循環しており，中心市街地におけるにぎわいの創出に寄与している。さらに，ごんごバスの各路線がＪＲ津山駅をはじめとする中心拠点内の公共交通結節点で広域幹線に接続することにより，市外への移動サービスも確保している。 一方，ごんごバスの利用者数は５年前の 80%に減少しており，自治体や交通事業者の運営努力だけでは将来にわたって路線を維持・確保することが困難であるため，地域公共交通確保維持事業により路線を維持・確保する必要がある。	
地域公共交通確保維持事業（公有民営方式車両購入）	充当する路線：ごんごバスの各路線
事業の必要性 ごんごバスは，導入からコミュニティバスとして，市民の移動サービスとして機能している。一方，事業者の使用する車両の老朽化による燃費・環境負荷等への影響及び高齢者や障害者へ配慮したノンステップ車両の導入整備が必要であることから，地域公共交通確保維持事業により車両を導入する必要がある。	

第７章　基本方針を実現するために実施する施策・事業

１．施策の体系

基本方針	施策	事業
基本方針１ つかいやすい公共交通	**施策①** 幹線・支線等の役割・機能の明確化と運行効率化	● 旧津山地域と加茂・阿波・勝北・久米の各地域を結ぶ路線の見直し ● 各地域における公共交通結節点の明確化
	施策② 旧津山地域における路線バスの見直し	● 移動需要が見込める地域における運行経路の変更，路線の新設 ● 利用者が少ない路線の見直し ● 地域の道路状況に応じた小型車両の導入
	施策③ 加茂・阿波・勝北・久米地域における路線バス等の見直し	● 地域内を運行する路線バス等の見直しと新たな移動サービスの導入
	施策④ デジタル技術等を活用した公共交通の利便性向上	● 公共交通結節点である津山駅の機能強化 ● MaaS や先進技術等を活用した新たなモビリティサービスの導入検討 ● 交通系 IC カードやマイナンバーカードの活用検討 ● タクシーの相乗りを活用した利便性向上の検討 ● 早朝・夜間の持ち回り営業や共同配車の導入検討
	施策⑤ 公共交通の担い手の確保	● 津山圏域第二種免許取得支援補助金の継続交付 ● 定住促進施策と連携した担い手確保支援 ● 時短勤務や女性乗務員の登用の検討
基本方針２ やさしい公共交通	**施策①** 公共交通で通勤・通学しやすい環境づくり	● 通勤・通学に利用できる移動サービスの維持・確保 ● 通学・通勤定期券購入者に対する支援の検討 ● 乗り継ぎ割引制度の導入検討
	施策② 利用環境の整備と情報提供	● 公共交通結節点や主要なバス停留所における快適な待合環境の整備 ● 路線バスの運賃制度の見直し ● 紙面やホームページなど，多様な媒体による情報提供 ● 公共交通の乗り方教室の実施 ● 高齢者，障害者への支援制度の充実
	施策③ 公共交通のバリアフリー化	● 低床バス車両の導入 ● ユニバーサルデザインタクシーの導入費用補助 ● バス停付近のバリアフリー化，バス停の安全対策
基本方針３ まちを元気にする公共交通	**施策①** まちづくりと連動した公共交通の利用促進	● 地域住民や市内の学生と連携したイベント・企画の開催 ● 貨客混載（荷物の配送，集荷等）の検討 ● 中心市街地におけるモビリティ・マネジメント ● 鉄道の利用促進

2．施策・事業の主な内容と実施主体

(1) 基本方針１　つかいやすい公共交通

施策① 幹線・支線等の役割・機能の明確化と運行効率化

旧津山地域と加茂・阿波・勝北・久米の各地域を結ぶ路線の見直し

- 市内の中心拠点と市外を結ぶ中鉄北部バスの幹線系統を広域幹線に位置づけ，二次交通との乗り継ぎ利便性の向上や利用促進に取り組み，現状のサービスを維持する。
- ごんごバス加茂線・勝北線・久米線を地域間幹線に位置付け，各地域の公共交通結節点から中心拠点までの区間の利便性を向上させるとともに，各地域内を運行する支線との役割分担を行う。

実施主体	津山市，交通事業者

各地域における公共交通結節点の明確化

- 各鉄道駅及び加茂地域，阿波地域，勝北地域，久米地域の支所・出張所周辺（地域生活拠点）の施設等を公共交通結節点に位置づけ，広域幹線，地域間幹線，支線を乗り継いでもらう。
- 特に，下記に設定する公共交通結節点では，乗り継ぎダイヤの改善や待合環境の整備を行い，利用者の利便性や快適性の向上を図る。

鉄道駅
- JR 津山駅
- JR 東津山駅
- JR 高野駅
- JR 美作滝尾駅
- JR 美作加茂駅
- JR 知和駅
- JR 美作河井駅
- JR 美作千代駅

地域生活拠点
- 加茂地域中心部
- 阿波地域中心部
- 勝北地域中心部
- 久米地域中心部

実施主体	津山市，交通事業者

施策② 旧津山地域における路線バスの見直し

移動需要が見込める地域における運行経路の変更，路線の新設

- 旧津山地域において，鶴山通り・柳通りを経由し総社・沼・東一宮などの住宅地を運行する路線，JR 津山駅～美作大学・津山工業高等専門学校を運行する学生向け路線など，利用者の移動利便性向上が見込める路線の新設を検討する。
- JR 姫新線・因美線のダイヤに合わせ，JR 東津山駅～津山中央病院～イオンモール津山～複合商業施設「イーストランド」を巡回する路線バスの運行を検討する。
- 旧津山北西を運行する路線バスの経路を見直して津山市～鏡野町の移動利便性向上を図り，市域を超えて通学する高校生などの新たな利用者の掘り起こしにつなげる。
- ごんごバスの西循環線とマルナカ西循環線の経路を統一し，すべての西循環線をプラント 5 及び鏡野病院経由とする。
- 路線・バス停の新設を検討する際は，都市計画道路「総社川崎線」の開通状況など，道路整備施策の動向も考慮する。

実施主体	津山市，交通事業者

利用者が少ない路線の見直し

- ごんごバス小循環線などの利用者が減少傾向にある路線について、運行内容や運行形態の見直しを行う。
- 見直しにあたっては，対象路線の利用実態の分析や地域住民に対するニーズ調査を行いながら，地域の状況に合った運行内容を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

地域の道路状況に応じた小型車両の導入

- 走行時の安全性向上とコスト削減を図るため，必要に応じてワゴン車等の小型車両の導入を進める。

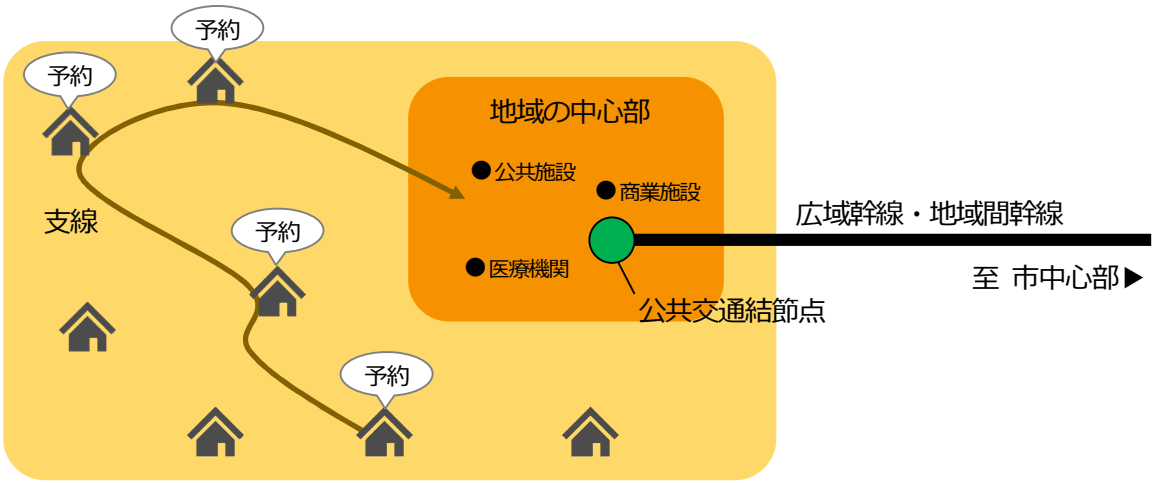
実施主体	津山市，交通事業者

施策③ 加茂・阿波・勝北・久米地域における路線バス等の見直し

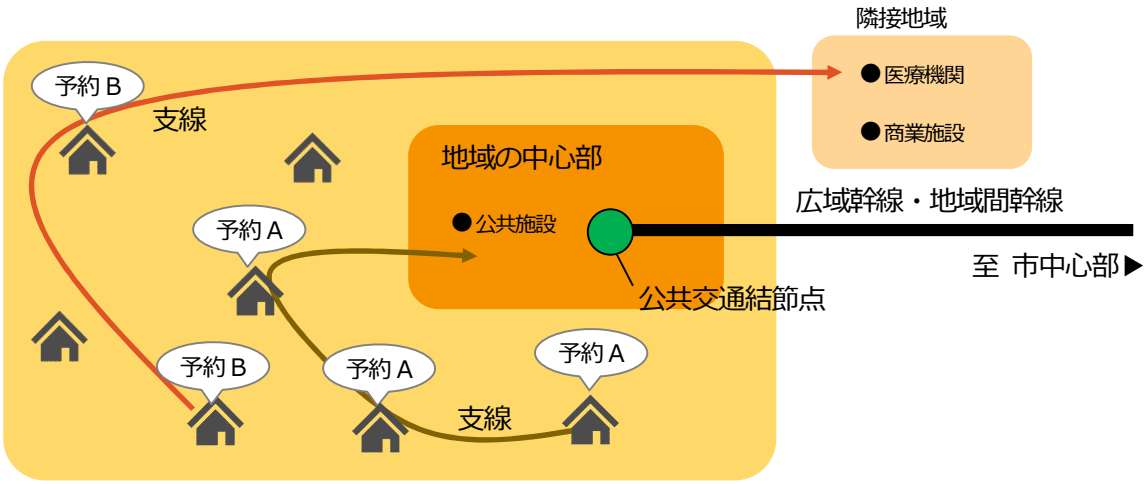
地域内を運行する路線バス等の見直しと新たな移動サービスの導入

- 加茂地域，阿波地域，勝北地域及び久米地域内を運行する路線バス（支線）等の運行形態を見直し，自宅周辺から乗り換えることなく地域内の医療機関・商業施設や公共交通結節点へ移動できるようにする。
- 地域内に医療施設・商業施設が立地していない地域については，隣接地域まで移動することができるような仕組みを検討する
- 特に運転免許証を返納した高齢者や障害者など，普段の移動に困っている人が気軽に外出できる移動サービスを検討する

図表 55 地域内の交通のイメージ（地域内に医療機関や商業施設が立地している地域）



図表 56 地域内の交通のイメージ（地域内に医療機関や商業施設が立地していない地域）

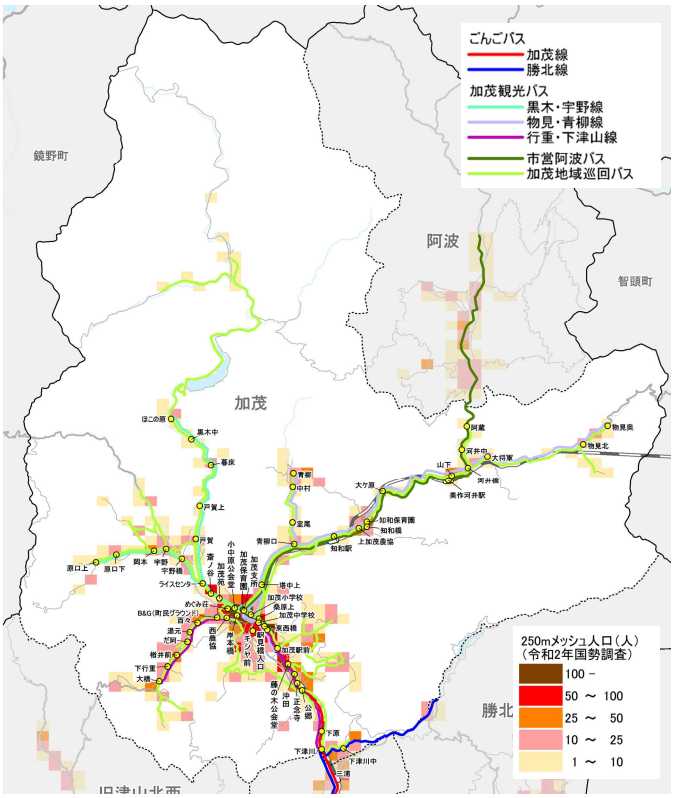


実施主体	津山市，交通事業者

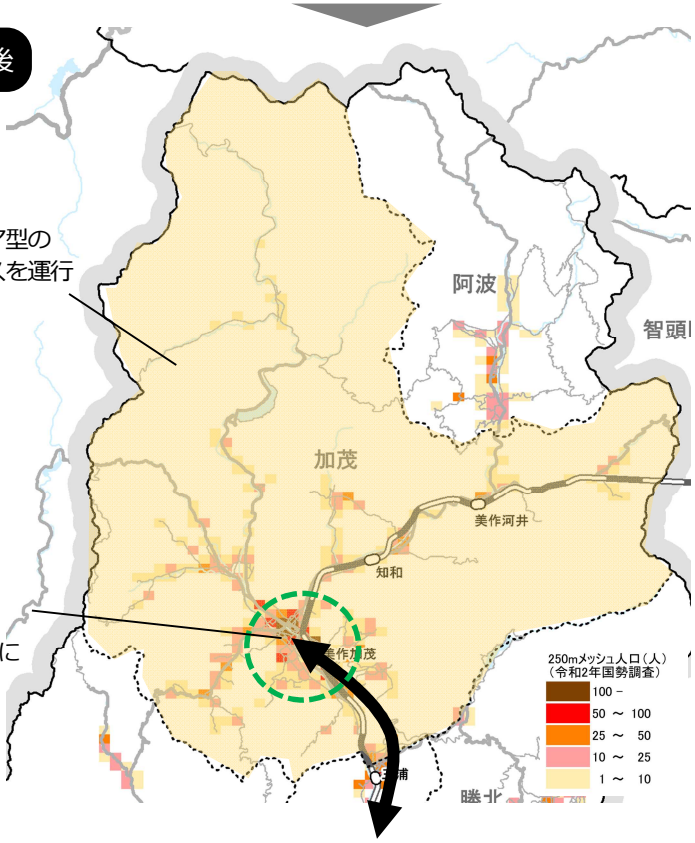
<加茂地域の見直し案>

- 加茂観光バスが運行する路線バス及び加茂地域巡回バスの運行形態を変更し，予約に応じたドアツードア型のサービスとしての運行を検討する。また，これに合わせて小型車両導入を支援する。
- 津山市中心部への移動には JR 因美線又はごんごバス加茂線を利用し，公共交通結節点は JR 美作加茂駅，JR 知和駅，JR 美作河井駅及び加茂地域中心部（めぐみ荘，加茂支所）に設定する。
- 現在加茂観光バスの路線バスが担っているスクールバス機能は維持する。

現状

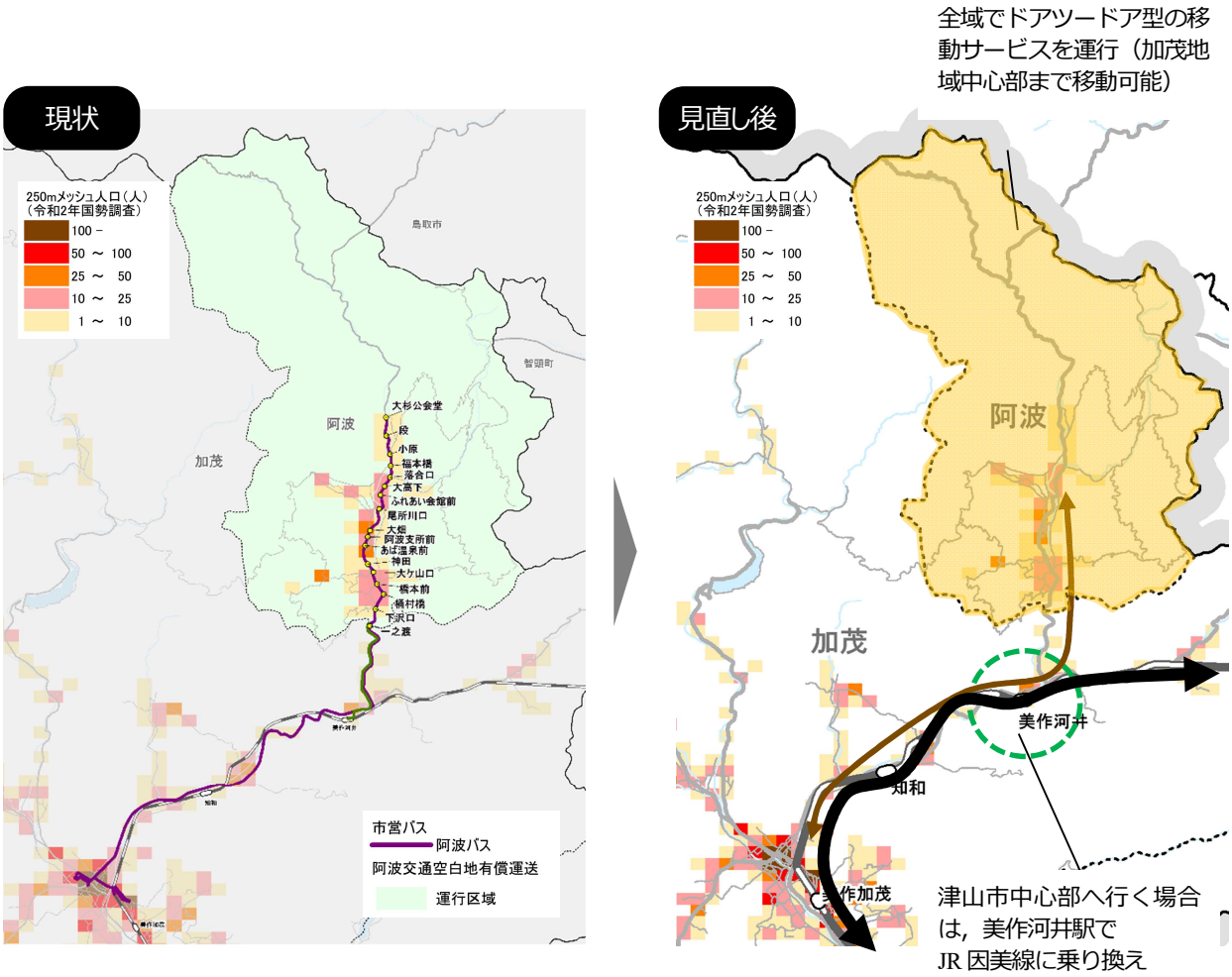


見直し後



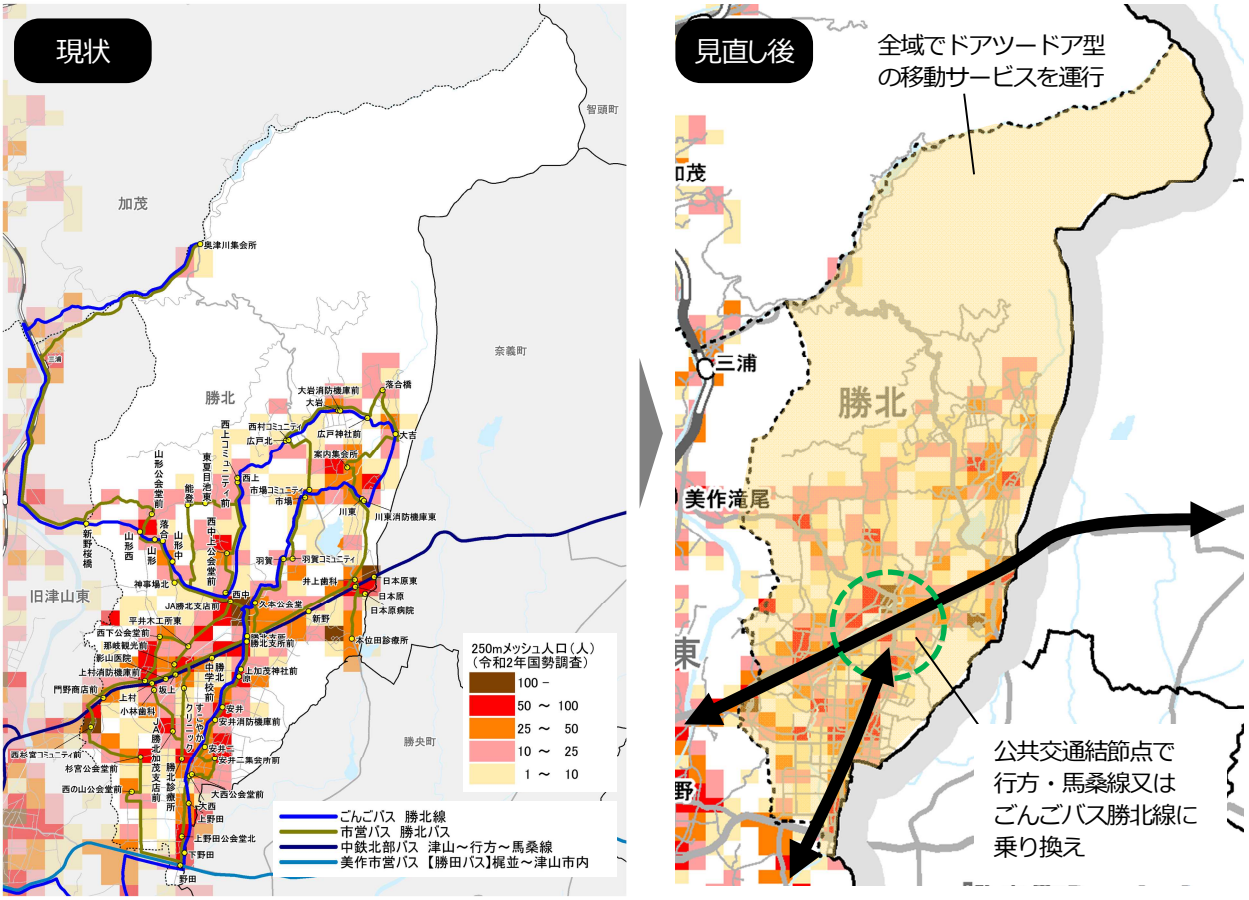
<阿波地域の見直し案>

- 市営阿波バスと阿波交通空白地有償運送を統合し，一つのサービスとしての運行を検討する。
- 阿波地域内は現在の阿波交通空白地有償運送と同様にドアツードア型での運行を基本とし，加茂地域中心部までの移動は市営阿波バスと同様に停留所を設けて運行する。
- 津山市中心部への移動には JR 因美線を利用し，公共交通結節点は JR 美作河井駅に設定する。



<勝北地域の見直し案>

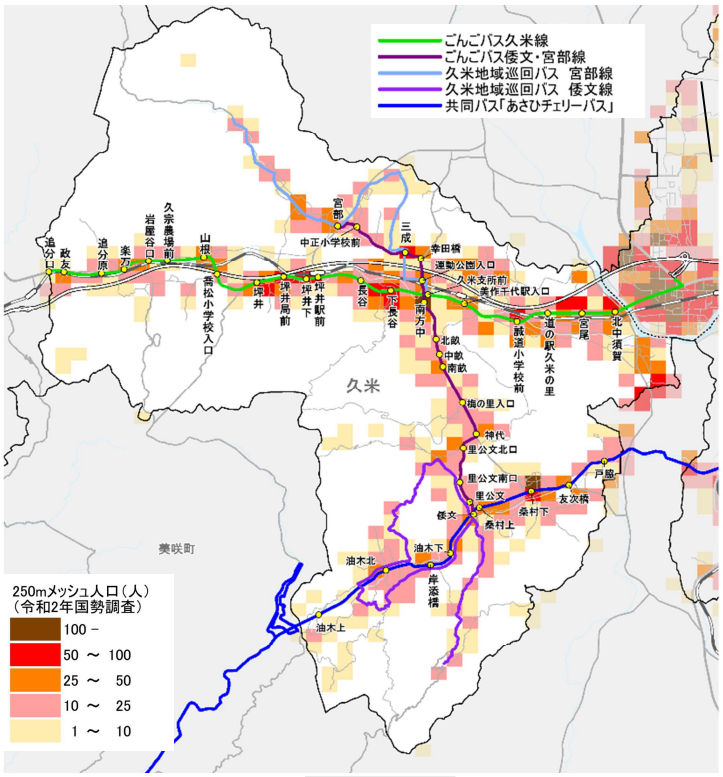
- 市営勝北バスの運行形態を変更し，予約に応じたドアツードア型のサービスとして運行する。また，これに合わせて小型車両の導入を支援する。
- 津山市中心部への移動には，中鉄北部バス行方・馬桑線又はごんごバス勝北線を利用し，公共交通結節点は勝北地域中心部（勝北支所など）に設定する。



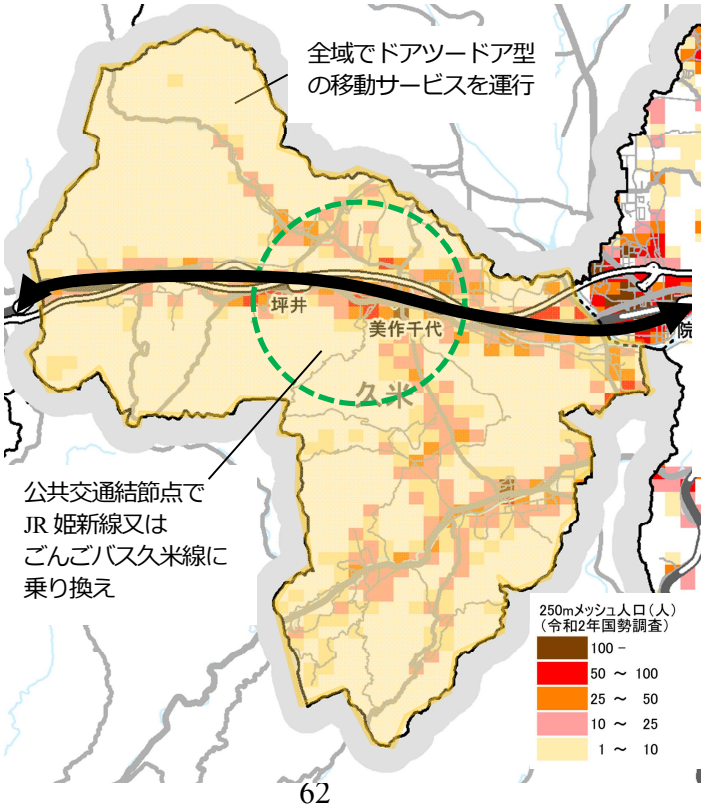
<久米地域の見直し案>

- 久米地域巡回バス及びごんごバス倭文・宮部線の運行形態を変更し，予約に応じたドアツードア型のサービスとしての運行を検討する。また，これに合わせて小型車両の導入を支援する。
- 津山市中心部への移動には，JR 姫新線，ごんごバス久米線又はあさひチェリーバスを利用し，公共交通結節点は JR 美作千代駅，坪井駅，倭文ふれあい学習館や久米地域中心部（久米支所前など）に設定する。
- 鏡野町への移動を円滑化するため，ごんごバスマルナカ西循環線の運行を鏡野町に乗り入れるよう変更する。
- ドアツードア型移動サービスにおいて、隣接地域の医療・商業施設等への移動についても検討する。

現状



見直し後



ドアツードア型移動サービスにおいて隣接地域の医療・商業施設への移動サービスを検討

施策④ デジタル技術等を活用した公共交通の利便性向上

公共交通結節点である津山駅の機能強化

- 津山駅への IC カード改札機の導入に向けた働きかけを行う。

実施主体	津山市，交通事業者

MaaS や最先端技術を活用した新たなモビリティサービスの導入検討

- 地域住民や観光客が市内を運行する公共交通や各種サービスをシームレスに利用できる環境を目指し，「津山市版 MaaS」の取り組みを推進する。
- 公共交通に関する情報を一元的に取得できるアプリケーションの開発やポータルサイトの構築を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者，地域住民

交通系 IC カードやマイナンバーカードの活用検討

- ごんごバス東循環線・西循環線・小循環線への交通系 IC カード導入（令和 5 年 4 月）に合わせ，周知と利用促進を実施する。
- ごんごバス加茂線・勝北線・久米線及び路線バスへの交通系 IC カードの導入を進める。
- JR 津山駅をはじめとする市内の鉄道駅への IC カード改札機又は IC カード車載器の導入について，引き続き JR に働きかける。
- 交通系 IC カードとマイナンバーカードの連携に向けた調査・研究を進める。
- 地域住民を対象とした交通系 IC カードの使い方教室の実施を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

タクシーの相乗りを活用した利便性向上の検討

- 道路環境や居住地の分布状況から，路線バスの運行が困難な地域については，タクシーの相乗りなどによる移動サービス確保を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

早朝・夜間の持ち回り営業や共同配車の導入検討

- 一つのタクシー事業者では対応が難しい深夜・早朝について，複数のタクシー事業者による持ち回り営業や共同配車のしくみを検討する。
- ICT 技術を活用した配車システムの導入についても併せて検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

施策⑤　公共交通の担い手確保

津山圏域第二種免許取得支援補助金の継続交付

- 既存の津山圏域第二種免許取得支援補助金について，今後も継続実施を検討する。
- 当該補助金について交通事業者への周知を十分に行い，活用を推進する。

実施主体	津山市，津山圏域公共交通連絡協議会

定住促進施策と連携した担い手確保支援

- 津山市及び岡山県が運営するポータルサイトや移住相談会などを活用し，交通事業者が行う公共交通の担い手確保を支援する。

実施主体	津山市，交通事業者

時短勤務や女性乗務員の登用の検討

- 働きやすさの向上や女性活躍といった観点から，時短勤務制の導入や女性乗務員の登用等を検討する。
- 様々な人が自分に合った形で働くことができる環境を整えることにより，人手不足の解消・担い手確保につなげる。

実施主体	津山市，交通事業者

(2) 基本方針２　やさしい公共交通

施策① 公共交通で通勤・通学しやすい環境づくり

通勤・通学に利用できる移動サービスの維持・確保

- 広域幹線を維持・確保するとともに，通勤・通学時間帯の二次交通との接続を改善する。
- 各地域の鉄道駅などにおけるパーク&ライド駐車場の整備を検討する。
- 鉄道輸送が困難な場合の代替輸送確保策を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

通学・通勤定期券購入者に対する支援の検討

- 通学定期券購入者に対し，その費用の一部を助成する制度の創設を検討する。
- 通勤定期券購入者に対し，駅周辺の駐車場料金の一部を助成する制度の創設を検討する。

実施主体	津山市

乗り継ぎ割引制度の導入検討

- 通勤・通学時間帯における，鉄道・バス間の乗り継ぎ割引制度を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

施策② 利用環境の整備と情報提供

公共交通結節点や主要なバス停留所における快適な待合環境の整備

- 公共交通結節点や利用者の多いバス停留所について，利用者が快適に列車やバスを待つことのできる待合環境を整備する。
- 中心市街地においては，タクシーと路線バス・鉄道の乗り継ぎを円滑に行える利用環境整備を行う。

実施主体	津山市，交通事業者

路線バスの運賃制度の見直し

- ごんごバスと中鉄北部バスが重複して運行する区間について，中鉄北部バスの運賃制度の見直しを検討する。
- 上記の他，幹線と支線を乗り継ぐ場合の割引や，各地域内の運賃体系の見直しを検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

紙面やホームページなど，多様な媒体による情報提供

- バスマップやパンフレット，Web サイトなどを活用し，学生や高齢者，障害者にもわかりやすい情報提供を行う。
- ごんごバス東循環線・西循環線について，行先や回る方向に合わせて車体の一部の色を変えるなど，乗りたい路線が直感的にわかる方法を検討する。
- 運行情報や時刻表を投影するデジタルサイネージの増設やバス停の表示を電子化するなど，公共交通結節点や公共交通の主要な目的地における利用者への情報提供手法を検討する。
- バスや鉄道だけでなく，タクシーに関する情報についても取りまとめ，Web サイト等で公開する。

実施主体	津山市，交通事業者

公共交通の乗り方教室の実施

- 交通事業者や公民館・学校など地域と協働して，高齢者や小学生などを対象とした公共交通の乗り方教室を開催する。

実施主体	津山市，交通事業者，地域住民

高齢者，障害者への支援制度の充実

- 高齢者や障害者が公共交通を利用して外出ができるよう，新しい交通体系に合わせた支援制度の更新と充実を図る。

実施主体	津山市

施策③ 公共交通のバリアフリー化

低床バス車両の導入

- バス車両の更新時に合わせて低床車両や車いすに対応した車両の導入を支援し，公共交通のバリアフリー化を推進する。

実施主体	津山市，交通事業者

ユニバーサルデザインタクシーの導入費用補助

- 高齢者や障害者がタクシーで移動しやすい環境を整備するため，タクシー事業者が行うユニバーサルデザインタクシーの導入に対する補助制度の創設を検討する。

実施主体	津山市，交通事業者

バス停付近のバリアフリー化，バス停の安全対策

- 全ての人に移動しやすい環境を提供するため，交通環境等に配慮し，可能な範囲でバス停付近をマウンドアップ型の歩道に整備する。
- 朝晩の通勤・通学利用により渋滞が発生しやすいバス停留所について，後続車の追い越しを容易にし，通過交通に対するバスの影響を低減させるため，バスベイ型停留所を整備する。

実施主体	津山市

(3) 基本方針３　まちを元気にする公共交通

施策①　まちづくりと連動した公共交通の利用促進

地域住民や市内の学生と連携したイベント・企画の開催

- 地域住民や市内の学校に通学する学生と連携し，季節に合わせたバス車両のデコレーションなど，乗車することが楽しくなるような企画を検討する。
- 上記と連動して「お試し利用券」の配布を検討するなど，利用のきっかけづくりに取り組む。

実施主体	津山市，交通事業者，地域住民

貨客混載（荷物の配送，集荷等）の検討

- 貨物事業者による荷物の配達・集荷が非効率であると考えられる地域において，公共交通の貨客混載による配達・集荷を検討し，地域課題の解決と交通事業者の収益向上を図る。

実施主体	津山市，交通事業者，地域住民

中心市街地におけるモビリティ・マネジメント

- 公共交通に関する情報発信や動機づけ資料の配布などのモビリティ・マネジメントに取り組み，中心市街地への移動及び中心市街地内の周遊における公共交通の利用を促進する。
- 商業施設等と連携した企画等を検討し，公共交通によるまちのにぎわい創出や地域経済の活性化につなげる。

実施主体	津山市，交通事業者，地域住民

鉄道の利用促進

- 沿線自治体と連携しながら，通学・通勤定期利用者に対する支援や観光 PR 事業に取り組み，JR 津山線，姫新線，因美線の利用を促進する。

実施主体	津山市及び他の沿線自治体，交通事業者

第８章　計画の管理とモニタリング

１．評価指標の設定

各基本方針における評価指標やその現状値，目標値及び評価方法について，以下の通り定める。

【基本方針１　つかいやすい公共交通】

評価指標①	鉄道の一日平均利用者数
定義	市内の鉄道駅（計 14 駅）の利用者数の合計
現状値と目標値	現状値 **1,950 人/日**（令和２年度） ⇒ 目標値 **2,200 人/日**（令和９年度）
目標値の考え方	人口減少に伴い通学・通勤定期利用者の減少が見込まれるが，沿線自治体と連携し，定期利用促進事業の実施と定期外利用者獲得に向けた観光 PR 事業による利用促進を行い，現状の利用者数の維持を前提に利用者数の回復を目指す
評価方法	岡山県統計年報から市が把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

評価指標②	鉄道を除く広域幹線及び地域間幹線の年間利用者数
定義	下記の路線の年間利用者数の合計 ● 中鉄北部バスが運行する路線のうち，行方・馬桑線，奥津温泉・石越線，高下・スポーツセンター線の３路線 ● ごんごバス加茂線，勝北線，久米線
現状値と目標値	現状値 **158 千人/年**（令和３年度）⇒ 目標値 **158 千人/年**（令和９年度）
目標値の考え方	人口減少に伴い，通勤・通学・通院での利用者の減少が見込まれるが，定期券購入費用に対する助成や鉄道との接続改善による通学・通勤利用者の確保，わかりやすい情報提供など，利用者ニーズに合わせた運行と利用促進を行い，現状の利用者数の維持を目指す
評価方法	事業者からの報告内容を市が把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

評価指標③	支線の年間利用者数
定義	下記の年間利用者数の合計 ● 中鉄北部バスが運行する路線バスのうち，評価指標②に該当する３路線以外のすべての路線 ● ごんごバス倭文・宮部線 ● 加茂観光バスが運行する路線バス ● 地域巡回バス ● 市営阿波バス ● 阿波交通空白地有償運送 ● その他，計画期間中に新たに運行する地域内移動サービス
現状値と目標値	現状値 **71 千人/年**（令和３年度）⇒ 目標値 **75 千人/年**（令和９年度）
目標値の考え方	● 支線の見直しと利便性向上により，加茂，阿波，勝北及び久米地域の年間利用回数を１人１回程度増加させることを目指す。 ● 旧津山地域の支線を地域ニーズに合わせた運行に見直すことで，利用者数の増加を目指す。
評価方法	市が調査・把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

評価指標④	公共交通の経常収支率
定義	公的資金を投入して運行する移動サービスの，費用に対する収入の割合
現状値と目標値	現状値 **29.1%**（令和３年度）⇒ 目標値 **29.1%以上**（令和９年度）
目標値の考え方	幹線と支線の役割分担による効率化及び支線の利用者増加（運行収入の増加）を図り，収支状況の改善を目指す
評価方法	市が調査・把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

評価指標⑤	公共交通による人口カバー率
定義	全人口に対する，駅を中心とした半径 500m及びバス停から半径 300mの範囲に居住する人の割合
現状値と目標値	現状値 **77.1%**（令和４年度）⇒ 目標値 **81.0%**（令和９年度）
目標値の考え方	● 旧津山地域は，既存路線の運行経路の改善や路線の新設・新たな移動サービスの導入等により，人口カバー率を現状より向上させる ● 加茂・勝北・久米地域は，全域に対してドアツードア型の移動サービスの導入を検討し，各地域の人口カバー率 100%を目指す
評価方法	市が調査・把握し，令和９年度に地域公共交通会議で評価する

評価指標⑥	公共交通の維持・確保にかかる市の負担額
定義	市内で運行する路線バスや，新たに運行する移動サービスにかかる市の負担額の合計
現状値と目標値	現状値 **145 百万円**（令和３年度）⇒ 目標値 **145 百万円以下**（令和９年度）
目標値の考え方	新たな公共交通体系へ移行する時期には負担額が増える可能性があるが，幹線と支線の役割分担による効率化及び支線の利用者増加（運行収入の増加）を図り，令和９年度時点で負担額が現状以下となるようにする
評価方法	市が把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

評価指標⑦	津山圏域第二種免許取得支援補助金の交付件数
定義	当該年度までの，交付件数の累計
現状値と目標値	現状値 **16 人**（令和４年度末時点）⇒ 目標値 **35 人**（令和９年度末時点）
目標値の考え方	本制度の活用者を毎年度３人程度確保し，バスやタクシーの乗務員を目指す人が就職しやすい環境を目指す
評価方法	市が把握し，令和９年度に地域公共交通会議で評価する

【基本方針２　やさしい公共交通】

評価指標⑧	バス・鉄道の定期券利用者数
定義	バス・鉄道の１日あたりの定期券利用者数の合計
現状値と目標値	現状値 **1,622 人/日**（令和３年度）⇒ 目標値 **1,703 人/日**（令和９年度）
目標値の考え方	利用促進及び各種支援事業の実施により，バス・鉄道の定期券利用者数の 5%増加をめざす
評価方法	市が把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

評価指標⑨	新たに導入されたユニバーサルデザインタクシー車両の台数
定義	計画期間中に市内のタクシー事業者が導入したユニバーサルデザインタクシー車両数の合計
現状値と目標値	現状値　**2台**（令和３年度）⇒ 目標値 **12 台以上**（令和９年度）
目標値の考え方	車両更新に対する補助制度を創設することにより，年間２台以上導入することを目指す
評価方法	市が調査・把握し，令和９年度に地域公共交通会議で評価する

【基本方針３　まちを元気にする公共交通】

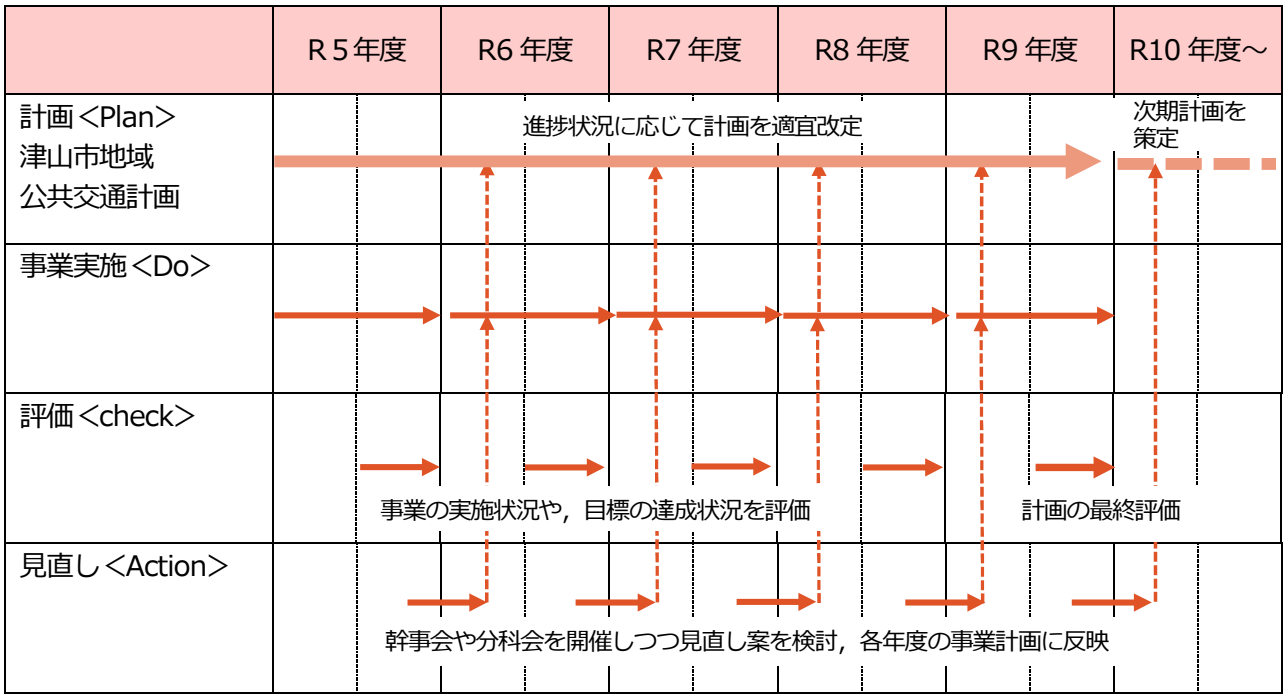
評価指標⑩	中心市街地の歩行者・自転車交通量
定義	中心市街地内の 10 地点における，１日あたりの歩行者・自転車交通量
現状値と目標値	現状値　**10,008 人/日**（令和３年度）⇒ 目標値 **10,308 人/日**（令和９年度）
目標値の考え方	循環線の利用促進，津山駅の利用促進等により周遊しやすい環境をつくるとともに，地域の事業者・団体等と連携して外出を促進する企画を実施することにより，１日あたり 300 人程度の増加をめざす
評価方法	市が把握し，令和９年度に地域公共交通会議で評価する

評価指標⑪	循環線の年間利用者数
定義	下記の路線の年間利用者数の合計 ● ごんごバス東循環線 ● ごんごバス西循環線 ● ごんごバスマルナカ西循環線 ● ごんごバス小循環線 ● その他，新たな市街地循環線の運行を検討する
現状値と目標値	現状値 **９７千人/年**（令和３年度）⇒ 目標値 **120 千人/年**（令和９年度）
目標値の考え方	● わかりやすい情報提供や運行経路の見直しや接続時間の改善といったサービス内容の変更，その他利用促進によって既存路線の利用者数を増やす ● 新たな循環線を運行することにより，さらに年間 20 千人（既存路線の実績値より設定）程度の利用者増加を見込む
評価方法	市が調査・把握し，毎年度地域公共交通会議で評価する

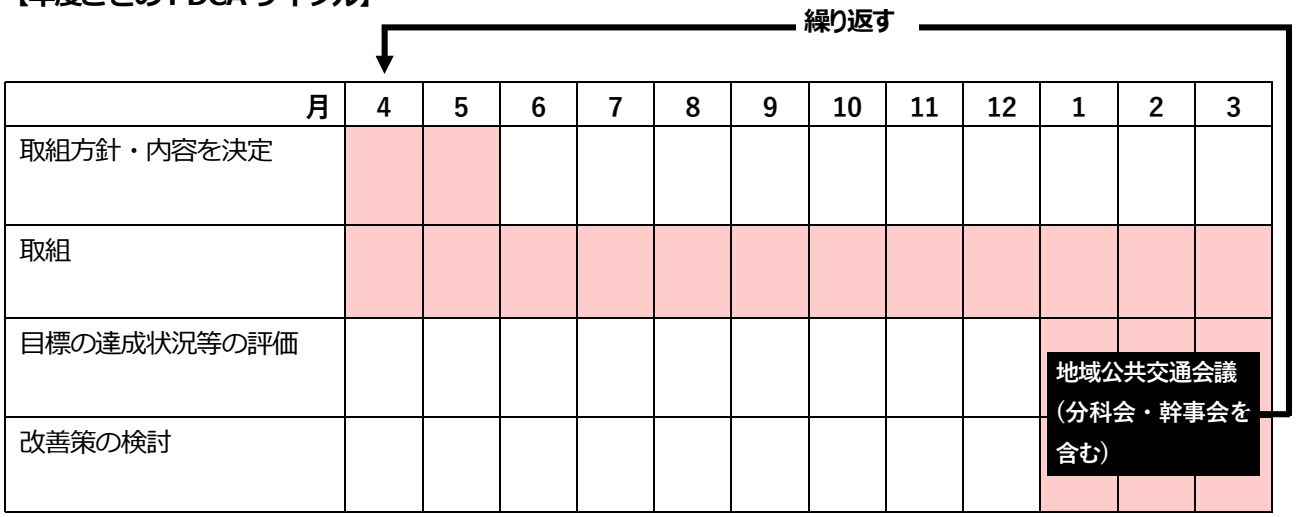
2．計画の管理とモニタリング

計画の進捗状況の報告・評価は，PDCA サイクルにもとづき，毎年度実施する津山市地域公共交通会議において実施する。また，計画の進捗状況を踏まえて庁内関係各課による幹事会や交通事業者による分科会を開催し，施策の実効性の向上や実態に合った計画の見直しを図る。

【長期的な PDCA サイクル】



【年度ごとの PDCA サイクル】



第９章　施策の実施スケジュール

基本方針	施策	R5	R6	R7	R8	R9
基本方針１ つかいやすい 公共交通	**施策①** 幹線・支線等の役割・機能の 明確化と運行効率化		可能な地域・路線から随時実施			
	施策② 旧津山地域における 路線バスの見直し		可能な地域・路線から随時実施			
	施策③ 加茂・阿波・勝北・久米地域にお ける路線バス等の見直し		可能な地域から随時実施			
	施策④ デジタル技術等を活用した 公共交通の利便性向上		関係者間の調整	可能なことから随時実施		
	施策⑤ 公共交通の担い手の確保		可能なことから随時実施			
基本方針２ やさしい公共交通	**施策①** 公共交通で通勤・通学 しやすい環境づくり		制度などの検討	実施（制度の本格運用など）		
	施策② 利用環境の整備と情報提供		可能なことから随時実施			
	施策③ 公共交通のバリアフリー化		制度などの検討	実施（制度の本格運用など）		
基本方針３ まちを元気にする 公共交通	**施策①** まちづくりと連動した 公共交通の利用促進		可能なことから随時実施			