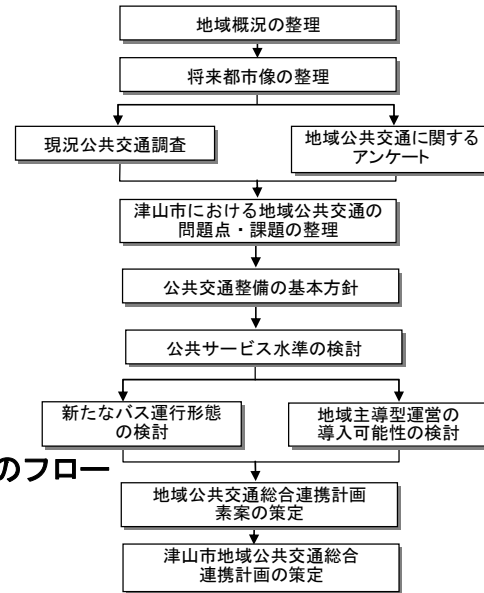


1 計画策定の概要

1.1 背景と目的

津山市における公共交通の現状は、不採算による路線バス廃止の可能性の増大、市町村合併前に旧市町村がそれぞれ独自に行っていた路線の混雑とそれに伴う不均衡、周辺市町村からの多数の乗り入れによる路線のわかりにくさ、また住民ニーズの多様化に伴うコミュニティバスの運行委託による自治体負担の増大など、様々な問題が平行して顕在している。

このような状況に対応するため、既存の公共交通体系を検証、評価し、より効率的で利便性の高い公共交通計画を策定し、その具現化を図ることを目的とする。



計画策定のフロー

2 問題点・課題と地域公共交通の基本方針

2.1 津山市全体の問題点・課題

地域の問題点
<ul style="list-style-type: none"> <li>少子高齢化の進展、特に中心市街地及び周辺部で著しい。</li> <li>旧津山市中心部の空洞化と郊外部(津山IC、院庄IC周辺の幹線道路沿線等)への大規模商業施設の集積が進展している。</li> <li>高齢者世帯、特に単身高齢者世帯の増加している。</li> <li>自動車に依存した交通体系となっている。</li> <li>現在の高齢者の運転免許保有率は、全体と比べ低いが、55-65歳の運転免許保有率は高く、将来においてたとえ高齢者が増加しても、公共交通の利用増とは単純にはならない。</li> </ul>

地域の将来像
<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の拠点性向上。</li> <li>「まちなか居住」や「コンパクトシティ、コンパクトタウン」への転換。</li> <li>旧町村中心等と中心市街地との連携強化。</li> <li>鉄道、バスの利用促進。</li> </ul>

アンケート調査からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> <li>外出の際の自動車利用が圧倒的に多く自動車に依存した交通体系といえる。</li> <li>運転免許がないためバスを利用している方が約2割おり、公共交通がこの方々の生活に重要な役割を担っている。</li> <li>日頃バスに乗らない方が約9割を占める。このうちバスを利用しない理由は、75.7%が自分で運転できるためでバスの問題(運賃が高い、バス停が遠い等)で利用しない方が55.8%となっている。</li> <li>バスの利用流動は、各地域から旧津山市の中心部、またはその周辺の病院、郊外店が主となっている。</li> <li>65歳以上の方が買物や通院のため外出する頻度は、毎日という方は少なく、週に1、2回が多い。</li> <li>今以上にバスが必要だと思う方が51.5%、現状でよいと思う方が46.4%で、現状維持以上が求められている。</li> <li>将来の公共交通機関に不安を感じている方が約8割となっている。</li> <li>バスの維持のため利用しても良いという方は5割強あり、潜在的な需要があることが伺える。</li> <li>バスの維持のために現状よりも財政負担を高めても良いという方が約6割おり、積極的な取り組みが望まれている。</li> <li>バスをどう利用して良いか判らない、どのバスに乗って良いか判らないという指摘が多い。</li> </ul>

現況公共交通の問題点
<ul style="list-style-type: none"> <li>バスサービスが届かない空白地域が存在している(バス停から概ね300m以上)。</li> <li>中心部では特定区間にバス路線が集中している一方で利用者は少ない。</li> <li>異なる運賃体系(無料、均一、キロ制)の混存と路線の競合が見られる。</li> <li>利用者が無料の福祉バスを優先して利用しており競合による弊害が顕在化している(聞き取り調査より)。</li> <li>利用者減と採算性の悪化、路線バスの撤退やサービスの低下が顕在化している。</li> <li>循環ごんごバスは近年、利用者の減少傾向、支所間ごんごバスのうち加茂線、勝北線は増加傾向、久米線は微増に留まる。</li> <li>全路線が赤字で津山市から約12億円(H20)を補助している。</li> </ul>

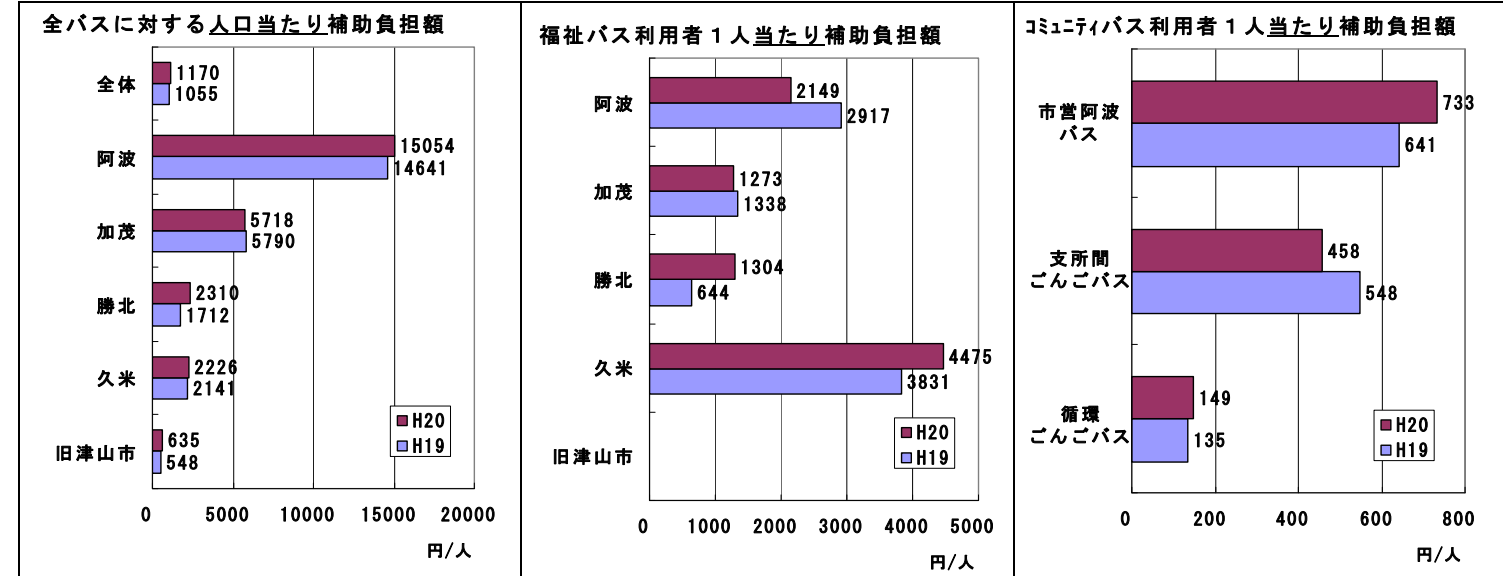
地域公共交通の課題(津山市全体)
<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化社会の到来や「まちなか居住」、「コンパクトシティ、コンパクトタウン」の支援に向け公共交通の役割が重要となってきている。</li> <li>但し利用者減は深刻で、利便性の高い、利用しやすい公共交通体系の構築が必要と考えられる。</li> <li>事業者の収支も逼迫し行政からの補助がなければ維持できない状況で、利用者の少ない路線は、バスという車両や定時定路線にとらわれない効率的な運行体系の構築が必要と考えられる。</li> <li>事業者の収支改善や地域格差の是正の観点から無料の運賃を廃止することが必要と考えられる。</li> <li>津山市の財政も厳しい状況の中、補助金に依存しない「将来的にも持続可能な公共交通の維持、整備」が必要と考えられる。</li> <li>住民においては将来の不安からバスの維持に向けた積極的な姿勢も同え、住民と協同した公共交通の維持整備に向けた取り組みが可能と考えられる。</li> <li>バスの利用を促進する上でも、行き先、目的地、運賃、時刻に関する情報提供の充実が必要と考えられる。</li> </ul>

2.2 地域公共交通体系の基本方針(案)

津山市域全体の基本方針(案)

- 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築  
鉄道、バスを含め幹線(周辺市町村を結ぶ広域的路線等)と支線(集落と乗り継ぎ施設への連絡等)を明確に区分。
- 競合路線、混在運賃の是正  
鉄道とバス、バス相互(福祉バス含む)との競合、及び運賃の混在を是正。
- 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫  
支所や公共施設、商業施設等での乗り継ぎと乗り継ぎ情報の提供、乗り継ぎ割り引き等により抵抗の軽減。
- 住民と協働する公共交通体系の維持  
「乗って残すバス路線」への理解と啓発施策の展開。
- PDCAサイクルに基づく計画のスパイラルアップ  
各年度に実施する評価、検証をもとに改善すべきは改善し、継続すべきは継続させ計画をスパイラルアップ。

3 津山市の財政状況とバス運行に関わる補助



▼久米福祉バスの利用状況

系統	発	着	利用者数	調査日
倭文線	八社公会堂前	倭文出張所前	2人	9月14日(月)
	倭文出張所前	八社公会堂前	1人	
小計			3人	
宮部線	仲仙道公会堂前	久米支所前	10人	9月18日(金)
	久米支所前	仲仙道公会堂前	11人	
小計			21人	
合計			24人	

H21.9.14(月)、18(金)調査

▼勝北福祉バスの利用状況

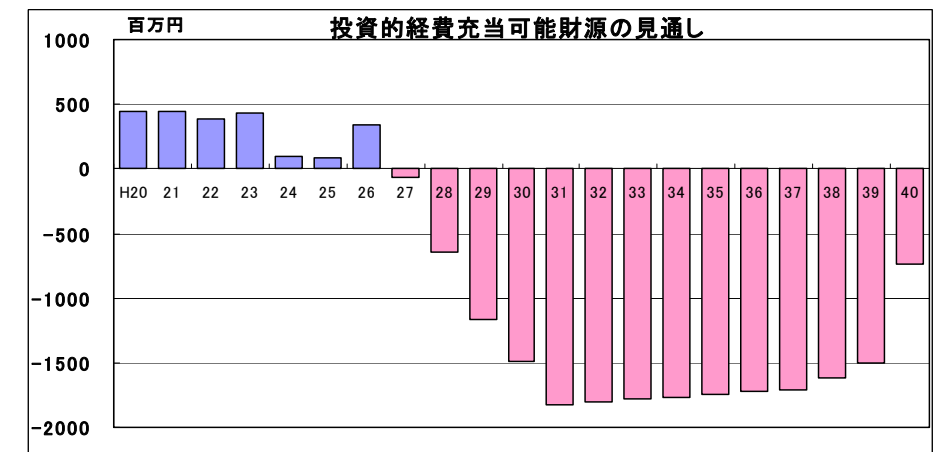
方面	発地	主な経由地	終地	利用者	調査日	
新野方面	勝北支所	東夏目池東	日本原病院	勝北支所	5人	9/14(月)
	勝北支所	日本原病院	東夏目池東	勝北支所	3人	
奥津川方面	勝北支所	奥津川	日本原病院	勝北支所	5人	9/15(火)
	勝北支所	日本原病院	奥津川	勝北支所	3人	
戸方面	勝北支所	羽賀	日本原病院	勝北支所	8人	9/16(水)
	勝北支所	日本原病院	羽賀	勝北支所	6人	
勝加茂方面	勝北支所	原	日本原病院	勝北支所	8人	9/18(金)
	勝北支所	日本原病院	原	勝北支所	10人	
合計				48人		

▼加茂福祉バスの利用状況

地区	発	着	利用者数	調査日
東加茂	下津川公会堂	めぐみ荘	6人	9/15(火)
	めぐみ荘	下津川公会堂	5人	
小計			11人	
上加茂	物見奥	めぐみ荘	18人	9/16(水)
	めぐみ荘	物見奥	13人	
小計			31人	
新加茂	倉見東公会堂	めぐみ荘	13人	9/17(木)
	めぐみ荘	倉見東公会堂	15人	
小計			28人	
西加茂	下原公会堂	めぐみ荘	9人	9/18(金)
	めぐみ荘	下原公会堂	4人	
小計			13人	
合計			83人	

▼阿波福祉バスの利用状況

系統	起点	終点	利用者数	備考
西谷・竹之下地区	大ヶ山	西谷	3	月運行
尾所・落合地区	阿波温泉入口	大杉	3	金運行





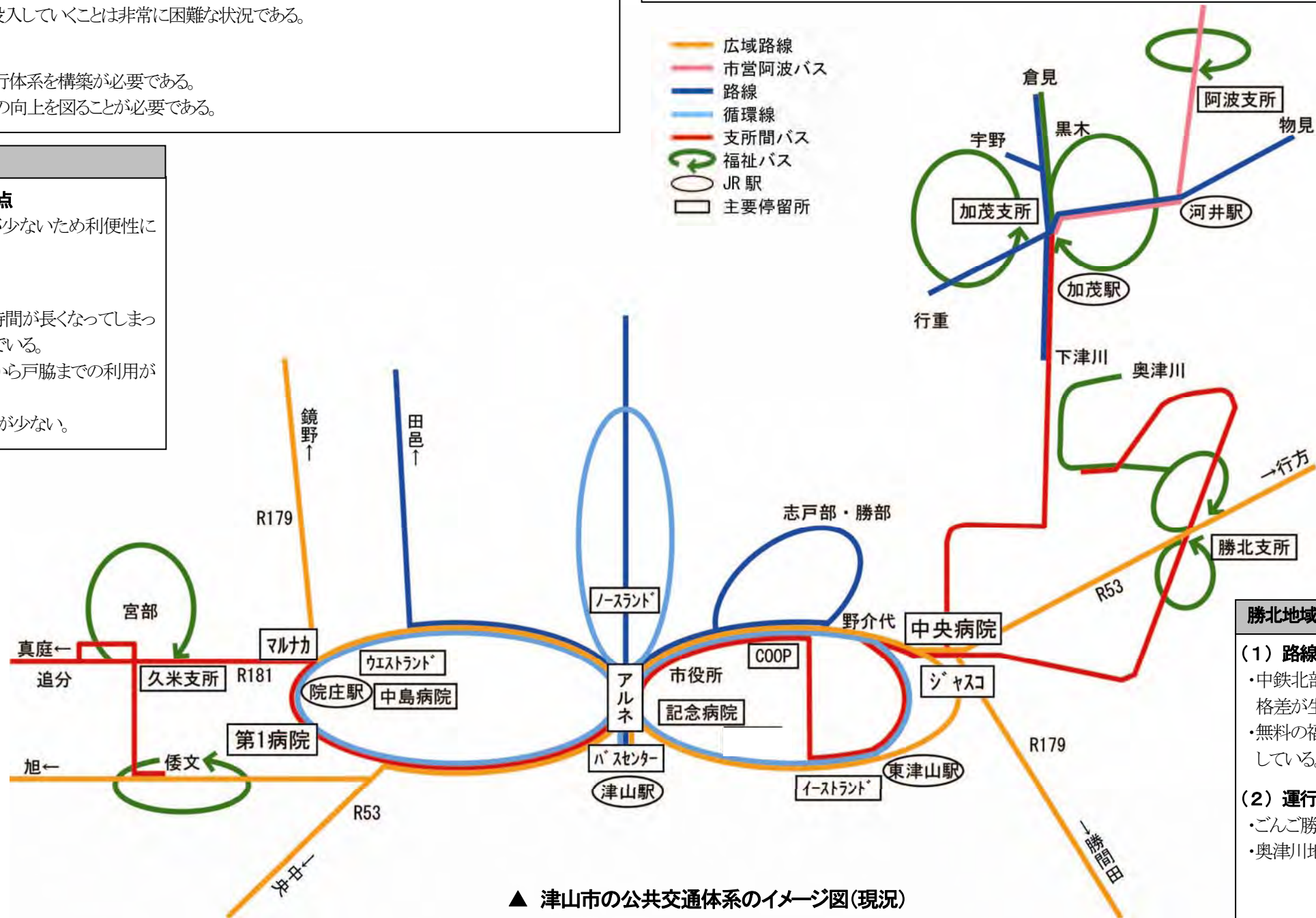
4 現況の公共交通体系の問題点・課題

津山市共通
<p><b>(1) 地域及び公共交通体系の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧市町村にばらつきはあるものの、市全体において少子高齢化の進行が顕著となってきた。</li> <li>中心市街地に路線が集中している割に利用が少ない。</li> <li>路線バス、コミュニティバス、福祉バスが異なる運賃で競合している。</li> <li>路線バスのすべての路線が赤字で、国、県、市からの補助を受けて維持されている。</li> <li>主要交通拠点を始めとして、公共交通に関する情報提供の不足が指摘されている。</li> </ul> <p><b>(2) アンケート調査等からみた問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケート調査によると現況以上のバスが必要との市民の認識が伺える。</li> </ul> <p><b>(3) 津山市の財政見通しからみた問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後は、クリーンセンターの建設が予定されており、市の財政状況は非常に厳しい環境下にある。</li> <li>公共交通へさらに経常的に財源を投入していくことは非常に困難な状況である。</li> </ul> <p><b>(4) 現況交通体系の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来的にも持続可能な効率的な運行体系を構築が必要である。</li> <li>合わせて利用促進のために利便性の向上を図ることが必要である。</li> </ul>

久米地域
<p><b>(1) 運行路線・運行本数等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ごんご久米線の便数(3往復/日)が少ないため利便性に劣る。</li> </ul> <p><b>(2) 利用状況の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ごんご久米線の迂回が大きく乗車時間が長くなってしまっていることもあって利用が伸び悩んでいる。</li> <li>特にごんご久米線のうち久米支所から戸脇までの利用が少ない。</li> <li>福祉バスのうち、特に倭文線の利用が少ない。</li> </ul>

旧津山市
<p><b>(1) 運行路線・運行本数等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津山広域バスセンターから中心部において、路線が重複しわかりにくく利用しにくい体系となっている。</li> <li>西部を走る院庄循環線の便数が少ない。</li> <li>中心部西部や南東部、周辺部の住宅団地等においてバス路線がなく、公共交通空白地域がみられる。</li> <li>福祉バスがないこともあって周辺部においてバスで十分に集落をカバーできていない。</li> </ul> <p><b>(2) 利用状況の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>支所間ごんごバスは増加または現状維持であるのに対し、循環ごんごの利用が年々減少してきている。</li> </ul>

阿波地域
<p><b>(1) 路線の競合等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>加茂地域の路線バスと市営阿波バスが異なる運賃で競合している。</li> </ul> <p><b>(2) 運行体制等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市営阿波バスの委託先であるグリーン公社で運行管理者が確保できず、また、維持補修に対応できないため全て外注となり非効率な運営となっている。</li> </ul> <p><b>(3) 運行路線・運行本数等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>美作河井駅での列車とバスの連絡が十分でない。</li> <li>スクールバス車両は生徒の送迎が無い昼間は利用されておらず、充分活用できていない。</li> <li>福祉バスの網羅する範囲も狭く、利用が少ない。</li> </ul>



▲ 津山市の公共交通体系のイメージ図(現況)

加茂地域
<p><b>(1) 路線の競合等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿波地域の市営阿波バスと加茂観光バスの路線が異なる運賃で競合している。</li> <li>ごんご加茂線と加茂観光バスの路線が異なる運賃で競合している。</li> <li>無料の福祉バスと有料の加茂観光バスの路線が競合している。</li> </ul> <p><b>(2) 運行路線・運行本数等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ごんご加茂線の便数(2往復/日)が少ないため利便性に劣る。</li> </ul> <p><b>(3) 利用状況の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>加茂観光バスの路線のうち、ほとんど利用の無い便や区間がある。</li> </ul>

勝北地域
<p><b>(1) 路線の競合等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中鉄北部バスの行方線とごんご勝北線で津山市中心部に行く際、運賃格差が生じている。</li> <li>無料の福祉バスと有料の中鉄北部バスの行方線、ごんご勝北線が競合している。</li> </ul> <p><b>(2) 運行路線・運行本数等の問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ごんご勝北線の便数(2往復/日)が少ないため利便性に劣る。</li> <li>奥津川地域がカバーできていない。</li> </ul>



5 公共交通体系の整備方針（案）

5. 1 公共交通体系の整備方針（案）

- (1) 計画の対象地域：津山市全域とする
- (2) 整備方針（案）

津山市共通
<p><b>(1) 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR因美線、姫新線及び隣接する他市町を結ぶ広域的な路線バス、地域間を連絡するまたはその受け皿となる支所間ごんごバス(ごんご勝北線を除く)、循環ごんごバス、院庄循環線を地域の公共交通の幹線軸と位置づける。</li> <li>・旧津山市中心部の周辺に乗り継ぎ施設を配置し支所間ごんごバスと連携し、循環ごんごバス、または院庄循環線と乗り継いで中心部との連絡を図る。</li> <li>・支所間ごんごバスは、乗り継ぎ施設で折り返すことにより増便、また延伸を図る。</li> <li>・需要の少ない地域では、需要に応じた乗り合いタクシー、ダイヤモンド方式、過疎地有償運送等への転換を図る。</li> <li>・利用者が少なく、維持するために補助額を増加させなければならない場合には路線の短縮、隔日運行、減便を行う。</li> </ul> <p><b>(2) 競合路線、混在運賃の是正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・財政負担軽減、事業者の料金収入確保、地域格差の是正、適切な受益者負担の観点から無料で利用できる旧町村の各種のバスについて、有料化を図る。(障害者については別途考慮する)</li> <li>(激変緩和措置として当面は低料金とし、段階的に格差を是正する)</li> <li>・タクシーチケット制でも、路線バス並みの運賃は自己負担とする。またバス補完の観点から、行ける場所、利用時間を限定し、利用区間も交通結節点等までに限定する</li> </ul> <p><b>(3) 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イオン津山店、津山中央病院、津山第一病院、マルナカ院庄店を旧津山市側の乗り継ぎ拠点と位置づける。</li> <li>・待ち時間の調整等による結節の維持、改善を図る</li> <li>・幹線軸となる鉄道、バスと地区内バス路線(支線)との乗り継ぎ施設の検討を行う。</li> <li>・交通結節点でのJRとバス、バス相互の乗り継ぎ情報提供の充実を図る。</li> <li>・再編後のバスマップや案内板等の整備を行い、利便性の向上を図る</li> </ul> <p><b>(4) 住民と協働する公共交通体系の維持</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進やマナーの啓発活動を住民とともに行う。</li> <li>・当面は、地域または路線限定のバスサポート制の導入をPRとともに行う。</li> <li>・利用者増により一定の運賃収入が確保された場合は、増便や路線の延伸を行う。</li> <li>・バス停の維持清掃、管理、時刻表の張替え等は地域が責任をもって行う。</li> </ul> <p><b>(5) PDCA サイクルに基づく計画のスパイラルアップ</b></p> <p>[ do ] ・上記の整備方針を具現化する。</p> <p>[ check ] ・バスモニター制を導入し定期的なバスサービスの状況把握を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施策導入後に利用者アンケートを実施し、その満足度や意見を伺う。</li> </ul> <p>[ action ] ・行政、事業者、住民(バスモニター等)と共同で改善施策の立案と実施を行う。</p>

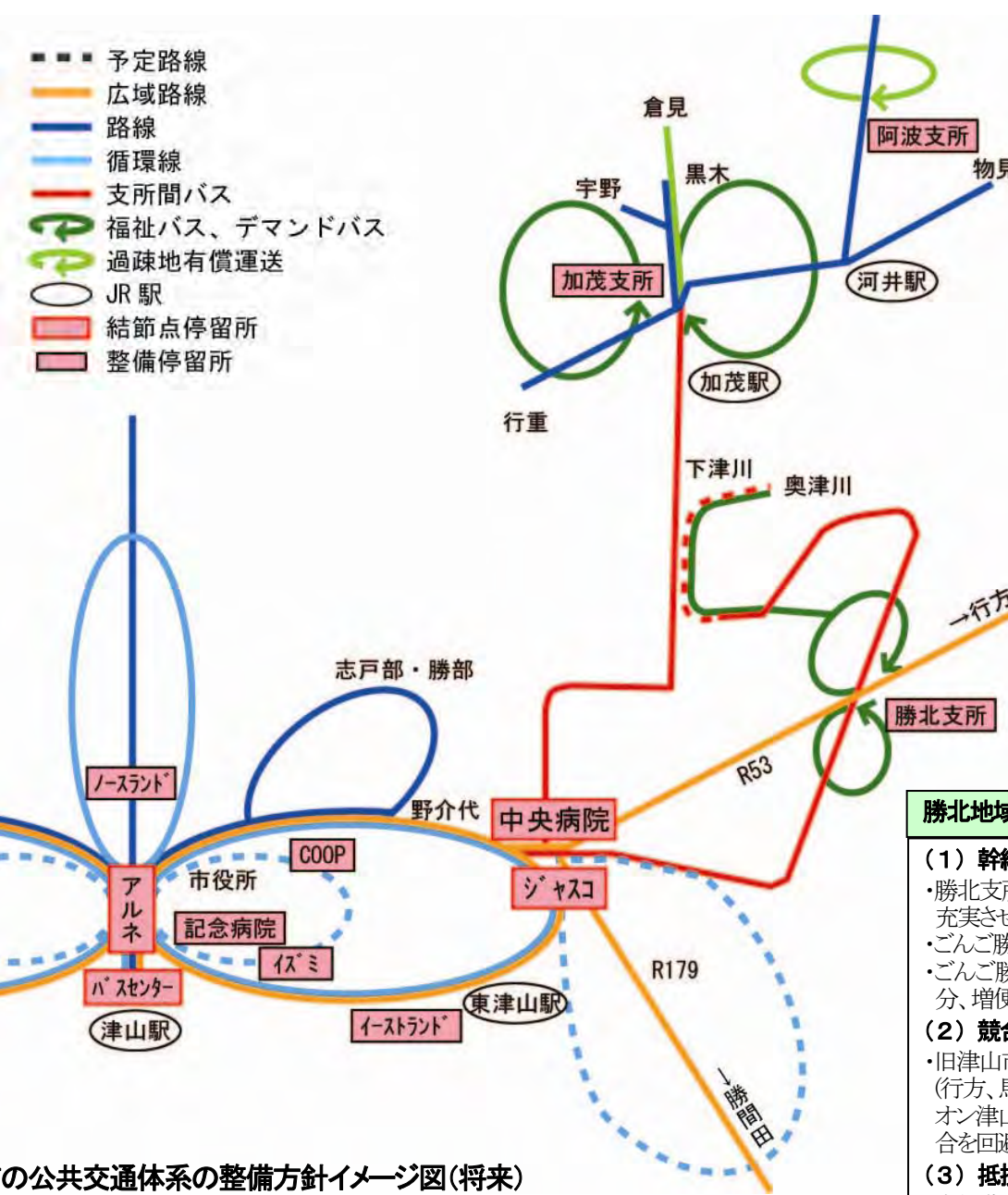
久米地域

<p><b>(1) 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 181 号を走るごんご久米線と国道 429 号を走るチェリーバスを幹線と位置づける。</li> <li>・ごんご久米線は国道 181 号の単純ピストン運行とし、戸脇等への迂回は廃止、第一病院で折返しことにより、運行距離が短くなるため、その分、増便する。</li> <li>・福祉バスのうち宮部線は迂回を解消、倭文線は廃止しダイヤモンド方式、またはタクシーチケット制の導入を図ることを検討する。</li> </ul> <p><b>(2) 競合路線、混在運賃の是正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーチケット制でも、路線バス並みの運賃は自己負担とする。またバスの補完の観点から、行ける場所、利用時間を限定し、利用区間も交通結節点等までに限定する</li> </ul> <p><b>(3) 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・久米支所、倭文出張所、鉄道駅、道の駅を地域の乗り継ぎ拠点と位置づける。</li> </ul>
--

- ① 福祉バス等を有料化とすることで受益者負担の適正化を図り、また、地域の実情に応じた運行とする。
- ② 支所間ごんごを利用の多い施設で折返しとすることで増便し、また、中心部への乗り入れをなくすことで重複をなくし分かり易い体系とする。
- ③ 中心部の高齢者の買物・通院の利便性確保のため低床バスの小循環線を運行する。
- ④ 路線重複・運賃格差解消のため市営阿波バスを廃止し民間運行とする。

旧津山市

<p><b>(1) 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・院庄循環線は、西の循環ごんごバスと位置づける。</li> <li>・中心市街地の活性化と空白地域の改善を目指した中心市街地の中を連絡する地域内循環を導入する。</li> <li>・勝間田地区への代替運行について状況により循環線等への検討を行う。</li> <li>・バスの空白地帯(バス停勢力圏外)に対しその解消に向け、道路が狭い又は人口密度が低いため、バスが運行できない地域等では、道路整備状況等を踏まえたバス路線や乗合タクシー、ダイヤモンドタクシーの導入を交通事業者と呼びかけていく。</li> <li>・地元サポートを前提とした高齢化の進む住宅団地への路線バスの乗り入れ検討を行う。</li> </ul> <p><b>(2) 競合路線、混在運賃の是正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴山通りに集中するバス路線を可能な範囲で分散させる。</li> </ul> <p><b>(3) 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津山駅、イオン津山、津山中央病院、第一病院 アルネ等を地域の乗り継ぎ拠点と位置づける。</li> <li>・乗り継ぎ拠点を始め目的地までのバスの乗り継ぎ等の情報提供の充実を図る。</li> </ul>
---



▲ 津山市の公共交通体系の整備方針イメージ図(将来)

阿波地域

<p><b>(1) 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂・阿波地域を一体として公共交通体系の構築を図る。このため市営阿波バス、スクールバスを廃止し、民間による有償運行とする。</li> <li>・美作河井駅、美作加茂駅、めぐみ荘、又は加茂支所を交通結節点と位置づけ、地域内からのアクセスを維持・充実させる。</li> <li>・阿波地域福祉バスは、効率化と利便性向上のため、過疎地有償運送への転換を図る</li> </ul> <p><b>(2) 競合路線、混在運賃の是正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂地域のバス路線との競合、混在運賃の是正を図り、阿波地域、加茂地域のバスがともに維持できるよう運行路線のみならず、バス車両の共有による効率化や運行主体、運賃体系の統一等一体的な取り組みを展開する。</li> <li>・現在の福祉バスが担っている役割については、過疎地有償運送へ引き継ぐ。</li> <li>・中学生のスクールバスを廃止し、路線バスに乗って頂く。(教育委員会と協議の上、別途支援策を検討する)</li> </ul> <p><b>(3) 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阿波支所、加茂支所、美作加茂駅、美作河井駅、めぐみ荘を地域の乗り継ぎ拠点と位置づける。</li> </ul>
--

加茂地域

<p><b>(1) 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂・阿波地域を一体として公共交通体系の構築を図る。</li> <li>・ごんご加茂線を乗り換え拠点で折返し、運行距離が短くなるため、その分を増便に当てる。</li> <li>・倉見地区はダイヤモンド方式へ切り替え、黒木ダム周辺で打ち切る。</li> <li>・美作加茂駅、めぐみ荘、又は加茂支所を交通結節点と位置づけ、地域内からのアクセスを維持・充実させる。</li> </ul> <p><b>(2) 競合路線、混在運賃の是正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR因美線とごんご加茂線との競合回避に向けて、運行ダイヤおよび料金の改善検討を行う。</li> <li>・下津川線は利用も少なく、ごんご加茂線と競合することから、朝夕の小中学校の通学を除き、昼間は廃止し、ごんご加茂線が担う。</li> </ul> <p><b>(3) 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂支所、美作加茂駅、美作河井駅、めぐみ荘を地域の乗り継ぎ拠点と位置づける。</li> </ul>
--

勝北地域

<p><b>(1) 幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・勝北支所付近を交通結節点と位置づけ、地域内からのアクセスを維持・充実させる。</li> <li>・ごんご勝北線は、行方・馬桑線とともに幹線と位置づける。</li> <li>・ごんご勝北線を乗り換え拠点で折返し、運行距離が短くなるため、その分、増便と奥津川地区への延伸を図る。</li> </ul> <p><b>(2) 競合路線、混在運賃の是正</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧津山市中心部へ乗り換えなしの直通で所要時間も短い中鉄北部バス(行方、馬桑線)と、広く地域を回遊し所要時間が長く、津山中央病院やイオン津山までは乗り換えのない低料金のごんご勝北線とを使い分け、競合を回避する。</li> </ul> <p><b>(3) 抵抗の少ない乗り継ぎの工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中鉄北部バス(行方、馬桑線)とごんご勝北線、福祉バスの乗り継ぎ拠点を勝北支所と位置づける。</li> </ul>
--