

## 6. 問題点・課題と地域公共交通の基本方針

### 6. 1 津山市全体の問題点と課題

#### 地域の問題点

- ・少子高齢化の進展、特に中心市街地及び周辺部で著しい。
- ・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。
- ・高齢者世帯、特に単身高齢者世帯の増加している。
- ・自動車に依存した交通体系となっている。
- ・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。**

#### 現況公共交通の問題点

- ・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以遠)。
- ・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。
- ・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。
- ・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)。
- ・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。
- ・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。
- ・全路線が赤字で津山市から約1.2億円(H20)を補助している。

#### 地域の将来像

- ・中心市街地の拠点性向上。
- ・「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。
- ・旧町村中心等と中心市街地との連携強化。
- ・鉄道、バスの利用促進。

#### アンケート調査からみた問題点

- ・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。
- ・運転免許がないために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。
- ・**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。
- ・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。
- ・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。**
- ・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。
- ・**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。
- ・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。
- ・バス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。
- ・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。

#### 地域公共交通の課題(津山市全体)

- ・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。
- ・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。
- ・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れない効率的な運行体系の構築が必要と考えられる。
- ・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。
- ・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。
- ・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伺え、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。
- ・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。

## 6. 2 地域公共交通体系の基本方針（案）

以上の分析・調査結果から、**競合路線の整理、格差の是正により効率的な公共交通体系の再編**を行い、合わせて公共交通の利便性を向上させ利用を促進することで、**維持継続できる地域公共交通体系づくり**を基本方針とし、より具体的な基本方針を以下のとおりとする。

- **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。

## 6. 3 地域別問題点・課題

### (1) 阿波地域

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、高齢化が旧町村の中でも進んでいる。</li> <li>バスの利用者は少なく、市内の主要路線と比べても収入を費用が大きく上回り大きな赤字となっている。</li> <li>阿波地域居住者の通院や買物等は加茂町や旧市中心部から東側の郊外店の利用が多い。しかしバスや鉄道の利用は少なく、主に自動車がこれらの交通を担っている。</li> <li>阿波地域には医療施設、中学校がなく商業施設も個人商店で加茂町や旧津山市との連絡は不可欠である。</li> <li>将来に対する交通への不安は津山市全体よりも高く、バスの維持に向けた積極的利用に賛同の意見が多い。</li> <li>市営阿波バスはすべてのごんご加茂線に連絡、さらに列車への連絡を可能なダイヤとなっているが、利用者が少ない、またはいない便もあり過大といえる。ボンネットバスは老朽化が著しく、一方スクールバスが日中は遊んでいる。</li> <li>阿波地域から旧津山市中心部へは、JR因美線、またはごんご加茂線を利用する必要がある。阿波支所からは市営阿波バス、ごんご加茂線を乗り継ぐと約1時間半が必要である。</li> <li>旧村では福祉バス、スクールバス(旧阿波村→加茂中学校)が運行され新市でも引き継がれているが、福祉バスは運行本数、利用が少なく非効率な状況にある。</li> <li>阿波橋～加茂支所は加茂観光バス(キロ制)、市営阿波バス(200円)、福祉バス・スクールバス(無料)が異なる運賃で競合、さらに市営阿波バスは障害者、65歳以上は無料で福祉バスと同等の運行形態となっている。また加茂中学校では、加茂地域の生徒は加茂観光バスを定期券で利用、阿波地域では無料のスクールバスという状況が残っている。</li> <li>加茂地域まで市営阿波バスが運行するなかで加茂地域の路線バスとの運行赤字補填の対処に違いがある。</li> <li>市営阿波バスの運行委託を受けている阿波グリーン公社は、今後の外郭団体の取り扱い及び運行管理面等で委託の継続に問題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化を支える生活交通として、将来も持続可能な公共交通が不可欠で、その維持のためにもバス、鉄道と連携した効率的な地域公共交通体系の見直しを考えられる。</li> <li>バスを取り巻く環境を説明し啓発活動を展開することによりバスの維持に対する不安の解消と積極的利用に結びつける施策が大きな効果を得ると考えられる。</li> <li>単一路線を1台で運行することは非効率なため、加茂地域と一元化し効率化が必要と考えられる。</li> <li>過大なサービスの改善に向け、回送運行的な便は廃止し、その分を加茂地域内で運行するなど加茂地域と一体的な運行体系とすることで効率が可能と考えられる。</li> <li>バスに比べ所要時間の短いJR因美線を十分に活用し、列車運行のない時間はバスで連絡といった鉄道とバスの連携による津山市中心部への交通体系の構築が考えられる。 美作河井駅→津山駅:約40分</li> <li>旧町村の違いによる運賃や交通体系の補助制度等の乖離の是正が必要と考えられる。</li> <li>阿波地域内に限れば民間事業者がいないため、過疎地有償運送の導入可能性がある。</li> </ul>

### (2) 加茂地域

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、高齢化が進んでおり生活交通としてバス、鉄道の役割が高い。</li> <li>アンケート調査からみると、加茂地域 65歳以上の居住者の移動は旧津山市中心部やその東側の病院、商業施設等の利用が多い。そのうちバスや鉄道の利用はわずかで、主に自動車がこれらの交通を担っている。</li> <li>ごんご加茂線ではめぐみ荘から津山広域バスセンターまで約1時間が必要である。</li> <li>加茂地域を運行するバスの利用者は少なく、市内の主要路線と比べても収入を費用が大きく上回り大きな赤字となっている。</li> <li>将来に対する交通への不安は津山市全体よりも高く、バスの維持に向けた積極的利用についても賛同の意見が多い。</li> <li>阿波橋～加茂支所は加茂観光バス(キロ制)、市営阿波バス(200円)、福祉バス・スクールバス(無料)が異なる運賃で競合、さらに市営阿波バスは障害者、65歳以上は無料で福祉バスと同等の運行形態となっている。また加茂中学校では、加茂地域の生徒は加茂観光バスを定期券で利用、阿波地域では無料のスクールバスという状況が残っている。</li> <li>加茂地域まで市営阿波バスが運行するなかで加茂地域の路線バスとの運行赤字補填の対処に違いがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化を支える生活交通として、将来も持続可能な公共交通が不可欠で、その維持のためにもバス、鉄道と連携した効率的な地域公共交通体系の見直しを考えられる。</li> <li>バスに比べ所要時間の短いJR因美線を十分に活用し、列車運行のない時間はバスで連絡といった鉄道とバスの連携による津山市中心部への交通体系の構築が考えられる。 美作加茂駅→津山駅:約30分 美作河井駅→津山駅:約40分</li> <li>バスを取り巻く環境を説明し啓発活動を展開することによりバスの維持に対する不安の解消と積極的利用につなげる施策が大きな効果を得ると考えられる。</li> <li>路線ごとの必要性を精査し、需要を勘案したバス、タクシーの使い分けによる効率的運行体系の構築が考えられる。</li> <li>旧町村の違いによる運賃や交通体系の補助制度等の乖離の是正が必要と考えられる。</li> </ul>

(3) 勝北地域

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、高齢化が進んでおり生活交通としてバスの担うべき役割は高い。</li> <li>勝北地域では国道 53 号が地域の中央を横断し、沿線に諸施設が集積、バスが唯一の公共交通機関となっている。</li> <li>アンケート調査からみると、勝北地域 65 歳以上の居住者の移動は旧津山市中心部やその東側の病院、商業施設等の利用が多い。そのうちバスの利用はわずかで、主に自動車がこれらの交通を担っている。</li> <li>将来に対する交通への不安を指摘する意見が高く、バスの維持に向けた積極的利用についても賛同の意見が多い。</li> <li>勝北地域を通過し、奈義町と旧津山市中心部を運行する行方・馬桑線は唯一の国庫補助路線である。</li> <li>国道 53 号の茶屋林付近から日本原まで行方線(キロ制)と福祉バス(無料)、さらに旧津山市中心部へは、ごんご勝北線(200 円)と行方線(キロ制)が異なる運賃で競合している。</li> <li>ごんご勝北線は2往復の運行で、勝北支所－中央病院が 30 分前後かかり、志戸部方向へ北上するためさらに 20 分かけて中心部に入っている。しかし買い物利用の多いイオン津山を經由していない。また利用者は、増加傾向にあるものの支所間ごんごバスの中で最も少ない。</li> <li>福祉バスは便数は少ないが、広範囲を網羅している。奥津川地区では一旦旧津山市の三浦まで降り、再び山形方面へ上がるという運行で、利用者も奥津川地区に限られていることから、効率性の面で問題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化を支える生活交通として、将来も持続可能な公共交通が不可欠で、その維持のためにも効率的な地域公共交通体系の見直しが考えられる。</li> <li>バスを取り巻く環境を説明し啓発活動を展開することによりバスの維持に対する不安の解消と積極的利用につながる施策が大きな効果を得ると考えられる。</li> <li>行方・馬桑線とごんご勝北線の役割分担や運行体系の見直しが必要と考えられる。</li> <li>路線ごとの必要性を精査し、需要を勘案したバス、タクシーの使い分けや乗合タクシー等の効率的運行体系の構築が考えられる。</li> </ul>

(4) 久米地域

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、高齢化が進んでおり生活交通としてバス、鉄道の役割が高い。</li> <li>アンケート調査からみると、久米地域 65 歳以上の居住者の移動は旧津山市西側をはじめ、中心部、東側の病院、商業施設等の利用が多い。</li> <li>そのうちバスや鉄道の利用はわずかで、主に自動車がこれらの交通を担っている。</li> <li>将来に対する交通への不安は津山市全体よりも高く、バスの維持に向けた積極的利用についても賛同の意見が多い。</li> <li>ごんご久米線では追分口を迂回し、戸脇に至り、起点から終点まで、約1時間半の所要時間で、運行本数も少なく、利用者も横ばいとなっている。特に起点の戸脇から国道 181 号の間での利用者が少ない。</li> <li>福祉バスは迂回が大きく、回送区間が長い。宮部線は比較的使用が多いが、倭文線は利用が少ない。</li> <li>ごんご久米線(200 円)、チェリーバス(キロ制)、福祉バス(無料)が異なる運賃で混存、競合している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化を支える生活交通として、将来も持続可能な公共交通が不可欠で、その維持のためにもバス、鉄道と連携した効率的な地域公共交通体系の見直しが考えられる。</li> <li>バスを取り巻く環境を説明し啓発活動を展開しバスの維持に対する不安の解消と積極的利用につながる施策が大きな効果を得ると考えられる。</li> <li>バスに比べ所要時間の短いJR姫新線の活用も図る交通体系の構築が考えられる。 坪井駅→津山駅:約 16 分 美作追分駅→津山駅:約 25 分</li> <li>ごんご久米線を国道 181 号のみの折り返し運行とし迂回を解消、中心部へ連絡できる運行体系の見直しと合わせてごんご久米線の増便が考えられる。</li> <li>路線ごとの必要性を精査し、需要を勘案したバス、タクシーの使い分けによる効率的運行体系の構築が考えられる。</li> </ul>

(5) 旧津山市

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>中心部では、人口の集積があるものが高齢化率が、阿波や加茂地域と同程度に高い地域も見られる。また中心部でありながら商店街の衰退や店舗の撤退により買物が不便な区域が見られる。</li> <li>アンケート調査からみると、旧津山市地域 65 歳以上の居住者の移動は旧津山市中心部やその周辺の病院、商業施設等の利用が多い。</li> <li>しかしバス利用は少なく、主に自動車がこれらの交通を担っている。</li> <li>ほとんどのバスが津山広域バスセンターを經由し車庫に戻る系統で、特定路線にバスが集中する形態になっている。一方で中心部やその周辺では、バス空白地帯も見られる。</li> <li>循環ごんごバスの利用者は減少傾向にあり、一方、支所間ごんごバスは増加傾向にある。</li> <li>アンケートで見ると支所間ごんごバスは好評で、支所間ごんごバスの増便を望む意見、要望もある。</li> <li>院庄循環、高田循環は運行本数の問題もあって利用者数が少ない。</li> <li>将来に対する交通への不安があるとの意見も多く、バスの維持に向けた積極的利用についても賛同の意見が多い。</li> <li>バスセンターでの鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎが情報案内面や施設面でもわかりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化を支える生活交通として、将来も持続可能な公共交通が不可欠で、その維持のためにもバス、鉄道と連携した効率的な地域公共交通体系の見直しが考えられる。</li> <li>特定路線に集中する系統をバスセンターから分散させながら車庫に帰し、より多くの地域をカバーできる運行形態への変更が考えられる。</li> <li>支所間ごんごバスを途中で折り返す一方で、循環ごんごバスや院庄、高田等の旧津山市内の循環を見直し、中心部でのバス網の再構築が考えられる。</li> <li>循環ごんごバスの利用減が今後も続けば、循環ごんごバスを減便支所間ごんごバス等へ割り振ることも考えられる。</li> <li>バスを取り巻く環境を説明し啓発活動を展開することによりバスの維持に対する不安の解消と積極的利用につながる施策が大きな効果を得ると考えられる。</li> <li>ハード面、ソフト面の両面から現在の案内を見直し、すぐやれること、整備に時間と費用がかかるものに仕分けし、改善向上を図る。</li> </ul>



○地域別問題点・課題のまとめ

**津山市共通**

**(1) 地域及び公共交通体系の問題点**

- 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。
- 中心市街地に路線が集中している割に利用が少ない。
- 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。
- 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。
- 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。

**(2) アンケート調査等からみた問題点**

- 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。

**(3) 津山市の財政見通しからみた問題点**

- 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。
- 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。

**(4) 現況交通体系の課題**

- 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。
- 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。

**旧津山市**

**(1) 運行路線・運行本数等の問題点**

- 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。
- 西部を走る院庄循環線の便数が少ない。
- 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。
- 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。

**(2) 利用状況の問題点**

- 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。

**阿波地域**

**(1) 路線の競合等の問題点**

- 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。

**(2) 運行体制等の問題点**

- 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。

**(3) 運行路線・運行本数等の問題点**

- 美作河井駅での列車とバスの連絡が十分でない。
- 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。
- 福祉バスの網羅する範囲も狭く、利用が少ない。

**久米地域**

**(1) 運行路線・運行本数等の問題点**

- 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。

**(2) 利用状況の問題点**

- 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。
- 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。
- 福祉バスのうち、特に倭文線の利用が少ない。

**加茂地域**

**(1) 路線の競合等の問題点**

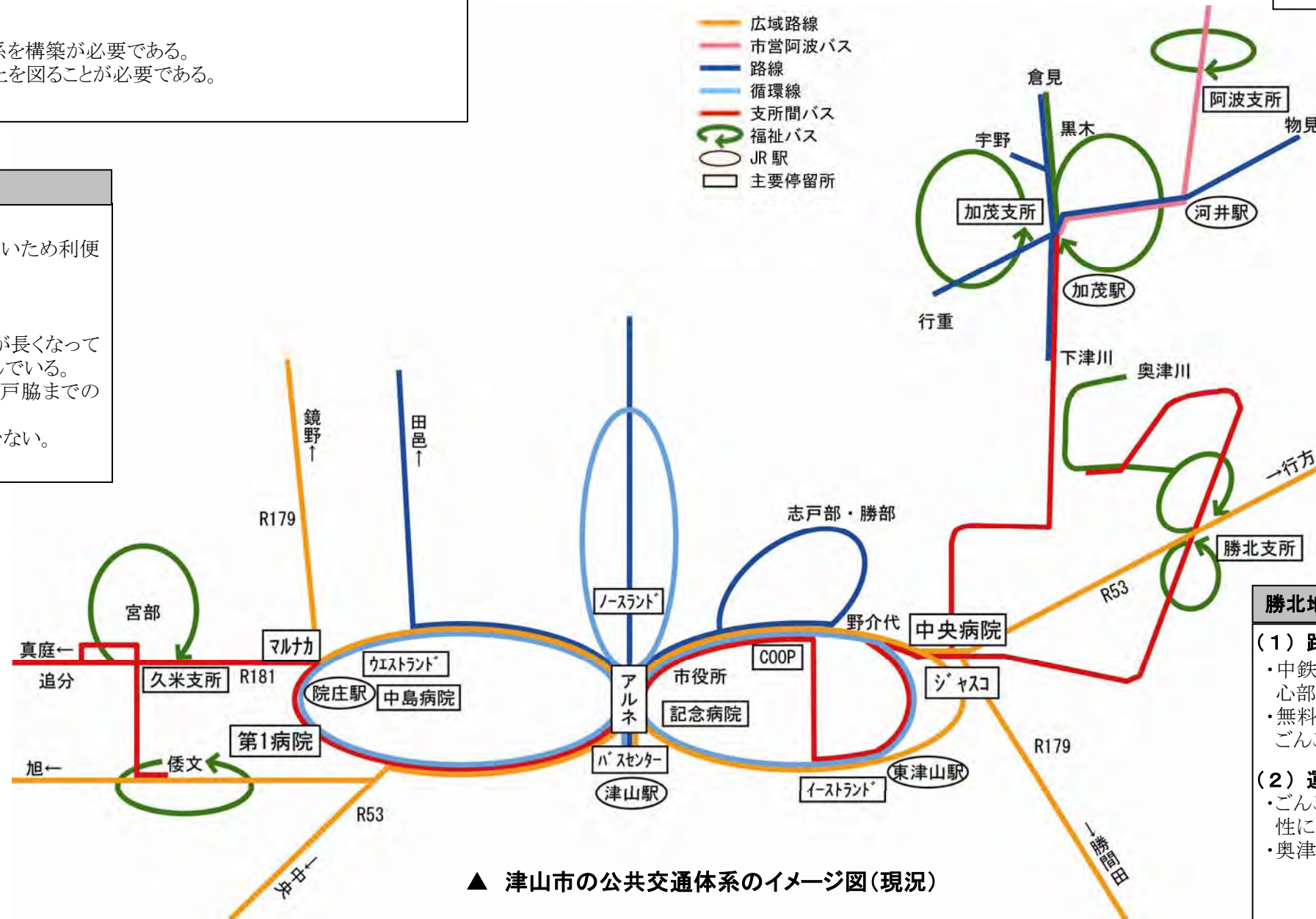
- 阿波地域の市営阿波バスと加茂観光バスの路線が異なる運賃で競合している。
- ごんご加茂線と加茂観光バスの路線が異なる運賃で競合している。
- 無料の福祉バスと有料の加茂観光バスの路線が競合している。

**(2) 運行路線・運行本数等の問題点**

- 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。

**(3) 利用状況の問題点**

- 加茂観光バスの路線のうち、ほとんど利用の便や区間がある。



**勝北地域**

**(1) 路線の競合等の問題点**

- 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。
- 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。

**(2) 運行路線・運行本数等の問題点**

- 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。
- 奥津川地域がカバーできていない。

## 7. 公共サービス水準の検討

	(1) 運行本数・ダイヤ	(2) 乗り継ぎ	(3) 運賃
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な病院の午前または午後の診療に支障がないダイヤを維持する(月～土)。</li> <li>・支所間ごんごバスは、日曜日、祭日等に学校行事がある場合を除いて運行しない。</li> </ul>		
阿波地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝夕の中高生の通学に対応したダイヤを維持する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂支所、めぐみ荘でのごんご加茂線またはJR因美線美作河井駅への乗り継ぎを確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営阿波バスの65歳以上の有料化(障害者を除く)。</li> <li>・過疎地有償運送はタクシー料金の1/2程度を目安に設定。但し激変緩和措置として段階的に是正。</li> </ul>
加茂地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ごんご加茂線を旧津山市東側(中央病院、イオン津山)で折返し、増便を図る。</li> <li>・朝夕の小中学生の通学に対応したダイヤを維持する。</li> <li>・下津川線は、通学を除き昼間便を廃止する(ごんご加茂線に対応)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂支所、めぐみ荘でのごんご加茂線またはJR因美線美作河井駅への乗り継ぎを確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の福祉バスは、同地域の乗合バスと同等の運賃へ段階的に是正</li> <li>・ダイヤモンド方式の料金はタクシー料金の1/2程度を目安に設定。</li> </ul>
勝北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ごんご勝北線を旧津山市東側(中央病院、イオン津山)で折返し、増便を図る。</li> <li>・朝夕の生徒の通学のため中鉄北部バス(行方、馬桑線)は現状を維持、ごんご勝北線や福祉バスは、地域内や旧津山市東側への通院、買物等への対応と位置付け、競合しないサービスとする。(運賃は高いが、津山市中心部へ直通する中鉄北部バス、運賃は安い乗り継ぎ、迂回があるごんごバス)</li> <li>・ごんご勝北線の奥津川地域へ延伸、隔日運行を基本とし、福祉バスが運行しない日(木、金)に運行する。(但し運転手、バス車両を現状よりも増やすことのない範囲に限る)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・勝北支所での中鉄北部バス(行方、馬桑線)とごんご勝北線、福祉バスとの乗り継ぎ利便性を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の福祉バスは、同地域の乗合バスと同等の運賃へ段階的に是正</li> </ul>
久米地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ごんご久米線を旧津山市西側(第一病院、マルナカ院庄店)で折返し、増便を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ごんご久米線とJR姫新線美作追分駅、坪井駅等へアクセスを図り乗り継ぎを確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の福祉バスは、同地域の乗合バスと同等の運賃へ段階的に是正</li> <li>・ダイヤモンドタクシーチケット方式では、バス並みの運賃を自己負担とする。</li> </ul>
旧津山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・院庄循環線はごんご久米線からの乗り継ぎに合わせた運行ダイヤとする</li> <li>・概ね津山広域農道以北では、朝夕の通学・通院を除き需要を見極め、昼間の減便またはダイヤモンド方式への転換も視野に入れる。</li> <li>・路線バスは、補助基準確保を前提に津山BCで系統を止め、車庫までの回送運行がある場合は、別系統として少しでも利用の見込まれる地域を広く運行できるようにする(具体的には実証運行がある程度進んだ段階で、回送運行の状況を見ながら判断)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧津山市側での乗り継ぎ利便性向上を図る(東側:津山中央病院、イオン津山、東津山駅、津山駅での乗り継ぎと中心部の各種施設への連絡)(西側:津山第一病院、マルナカ院庄店での乗り継ぎと中心部の各種施設への連絡)</li> </ul>	



## 8. 公共交通体系の整備方針（案）

### 8. 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

#### （2）整備方針（案）

地域毎・地域間・市全体について基本方針に沿った検討を踏まえ、津山市における公共交通体系の整備方針を以下のように取りまとめる。

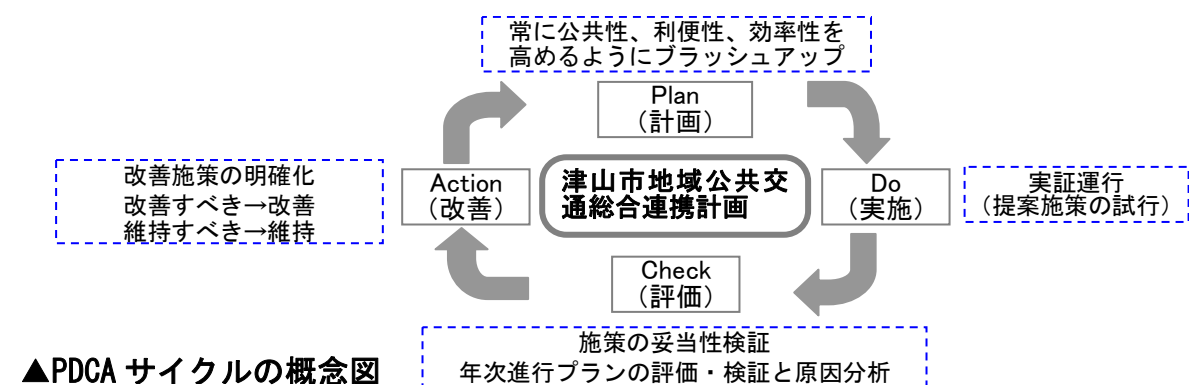
	（1）幹線と支線を明確にし、効率的運行体系の構築	（2）競合路線、混在運賃の是正	（3）抵抗の少ない乗り継ぎの工夫
<b>共通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR因美線、姫新線及び隣接する他市町を結ぶ広域的な路線バス、地域間を連絡するまたはその受け皿となる支所間ごんごバス（ごんご勝北線を除く）、循環ごんごバス、院庄循環線を地域の公共交通の幹線軸と位置づける。</li> <li>旧津山市中心部の周辺に乗り継ぎ施設を配置し支所間ごんごバスと連携し、循環ごんごバス、または院庄循環線と乗り継いで中心部との連絡を図る。</li> <li>支所間ごんごバスは、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、維持のため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>	<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>	<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）との乗り継ぎ施策の検討を行う。</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>
<b>阿波地域</b>	<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>	<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>	<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>
<b>加茂地域</b>	<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>倉見地区は黒木ダム周辺で打ち切り、ダイヤモンド方式へ切り替える。</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>	<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、朝夕の小中学校への通学を除き、昼間は廃止し、ごんご加茂線が担う。</li> </ul>	<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>
<b>勝北地域</b>	<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>	<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を使い分け、競合を回避する。</li> </ul>	<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>
<b>久米地域</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>久米支所、道の駅久米、JR各駅を交通結節点と位置づける。</li> <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>	<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>	<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>
<b>旧津山市</b>	<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、道路整備情况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に呼びかけていく。</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>	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>津山駅、イオン津山店、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>

#### （4）住民と協働する公共交通体系の維持

- 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を行う。
- 当面は、地域または路線限定のバスサポーター制の導入をPRとともにを行う。
- 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。
- 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。

#### （5）PDCAサイクルに基づく計画のスパイラルアップ

- [do] ・上記の整備方針を具現化する。
- [check] ・バスモニター制を導入し定期的にバスサービスの状況把握を行う。  
・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。
- [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。





## ○路線別整備方針

上記を踏まえ、各路線の概要は以下のとおりとなる。

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)。(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。またバス補充の観点から、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)との乗り継ぎ施策の検討を行う。</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進行。</li> <li>当面は、地域または路線限定のバスサポーター制の導入をPRとともに進行。</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にバスサービスの状況把握を行う。 ・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。</p> <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>久米支所、道の駅久米、JR各駅を交通結節点と位置づける。</li> <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。またバスの補充の観点から、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>

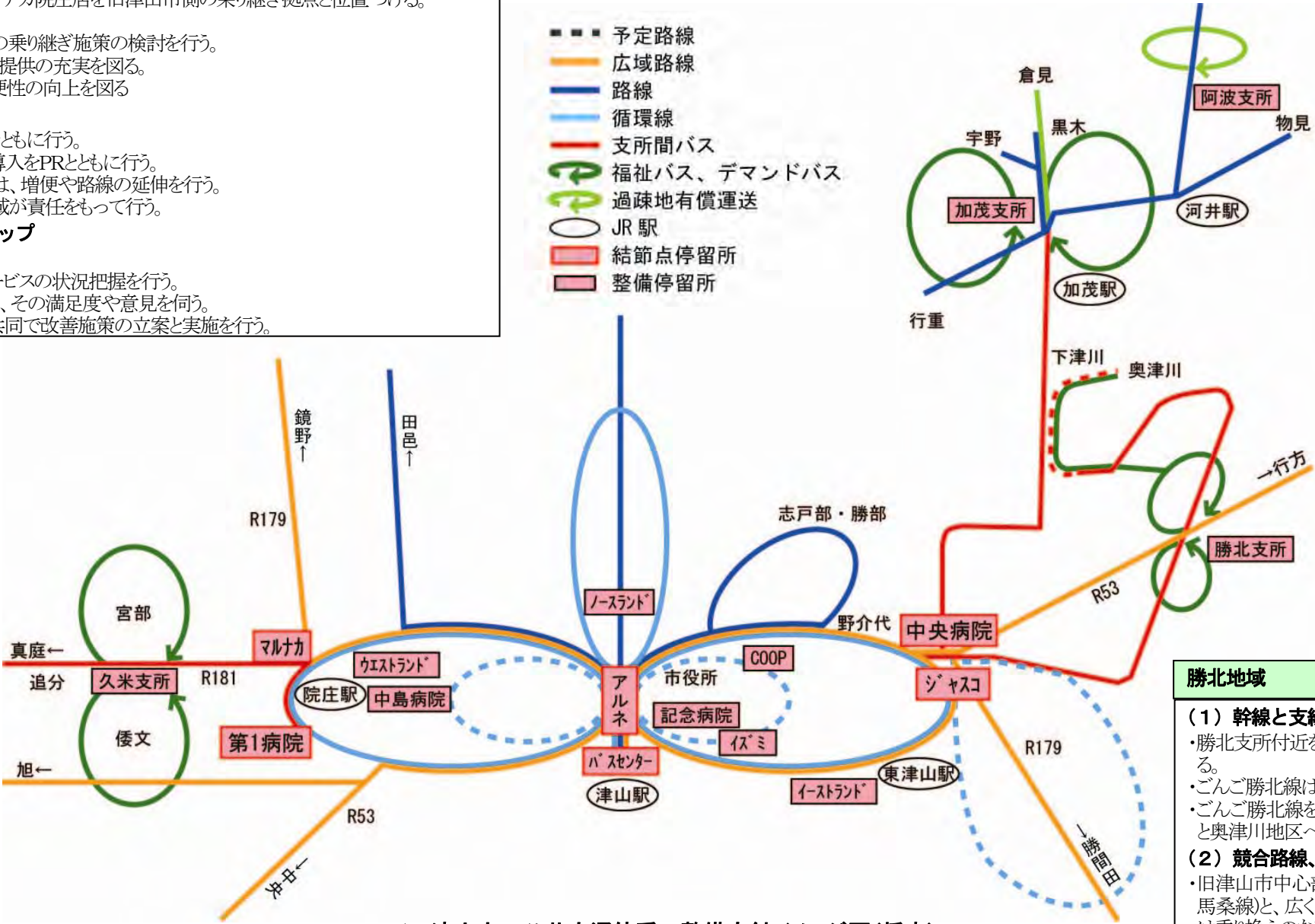
- 福祉バス等を有料化とすることで受益者負担の適正化を図り、また、地域の実情に応じた運行とする。
- 支所間ごんごを利用の多い施設で折返しとすることで増便し、また、中心部への乗り入れをなくすことで重複をなくし分かり易い体系とする。
- 中心部の高齢者の買物・通院の利便性確保のため低床バスの小循環線を運行する。
- 路線重複・運賃格差解消のため市営阿波バスを廃止し民間運行とする。

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>

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、朝夕の小中学校への通学を除き、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>



▲ 津山市の公共交通体系の整備方針イメージ図(将来)