



# 吉備中央町地域公共交通計画

吉備中央町  
吉備中央町乗合タクシー予約サイト

予約する

乗客数: 1人

予約日時: 2023/04/14 07:31 に出発

予約ボタン

予約に際しては  
吉備中央町乗合タクシー窓口  
住所: 岡山県吉備中央町吉備町1-2



乗車時刻	11:05	バス乗客情報			
乗車	定時	行先	運行状況	バス乗客数	乗客
C	10:48	箕陽(左回り)	行中	7	乗客
B	12:24	箕陽(右回り)	出発前	11:45	乗客
C	14:28	箕陽(左回り)	出発前	14:00	乗客
B	17:29	箕陽(右回り)	出発前	16:50	乗客

brellias, and bags are occurring frequently. Please be careful about

移住しなくては



令和5年  
吉備中央町



# 目次

第1章	計画策定にあたって	1
1.	計画策定の趣旨	1
2.	計画の位置づけ	1
3.	計画の範囲	1
4.	計画期間	1
第2章	地域概況	2
1.	位置・地勢	2
2.	人口	4
3.	通勤・通学流動	7
4.	移動目的地となる施設の分布	8
5.	道路網	10
第3章	公共交通等の移動サービスの現状	11
1.	公共交通網	11
2.	民間路線バス・町営バス・デマンドタクシー	12
3.	タクシー	17
4.	公共交通以外の移動サービス	19
第4章	公共交通のニーズと利用実態	21
1.	住民アンケート調査により把握した事項	21
2.	関係機関へのヒアリング調査により把握した事項	29
第5章	上位計画・関連計画の整理	32
1.	第2次吉備中央町総合計画	32
2.	吉備高原都市計画区域マスタープラン	35
3.	関連計画	36
4.	デジタル田園健康特区と関連事業	38
第6章	吉備中央町公共交通網形成計画の検証	40
1.	吉備中央町公共交通網形成計画の概要	40
2.	計画における評価指標の検証	41
第7章	公共交通の問題点・課題と目指す将来像	43
1.	調査結果を踏まえた公共交通の問題点	43
2.	吉備中央町における公共交通の役割	44
3.	公共交通の課題	45
4.	吉備中央町が目指す公共交通ネットワークのイメージ	46
第8章	地域公共交通計画の理念と目標及び事業	48
1.	基本理念	48
2.	計画の目標	48
3.	施策の体系	49
4.	事業内容	51
5.	目標に対応する評価指標	59
第9章	計画推進体制及び事業スケジュール	61
1.	事業スケジュール	61
2.	計画推進体制	62



# 第1章 計画策定にあたって

## 1. 計画策定の趣旨

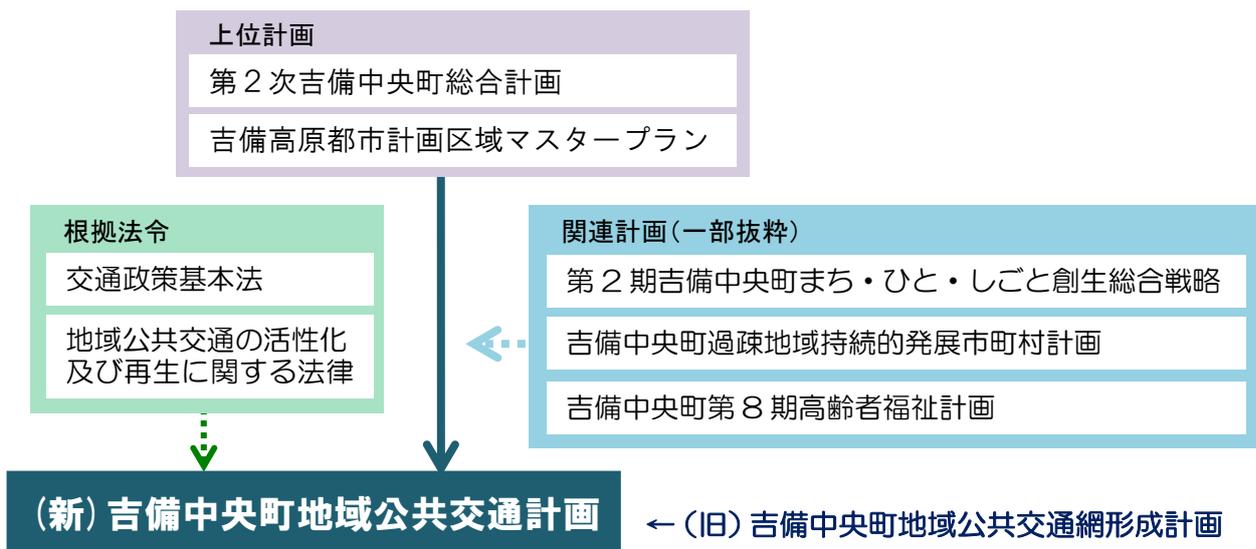
平成25年11月に交通政策基本法が制定されて以降、地方創生や「小さな拠点」づくり等の推進により、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの確保に向けた取り組みが全国的に進められてきた。また、令和2年6月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正によって、地域の交通資源を総動員して生活交通を確保していくことが示された。加えて、近年ではデジタル技術の活用による交通分野におけるDX（Digital Transformation）やMaaS（Mobility as a Service）等の取組が全国各地で展開されており、地域公共交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えている。

本町においては、平成30年3月に本町における公共交通のあるべき姿を示した「吉備中央町地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という）を策定し、町営バスやデマンドタクシーの拡充を進めてきた。一方で、人口減少や公共交通利用者の減少が続いており、新型コロナウイルス感染症による社会環境の変化や、全国的に公共交通の担い手不足が深刻化する中で、住民の生活を支える公共交通網をより効率的かつ効果的に運用し、利便性と持続性を確保していくことが求められている。

こうした状況を踏まえ、公共交通施策の具現化を図るとともに、まちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するため、地域公共交通のマスタープランである「吉備中央町地域公共交通計画」を策定する。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、第2次吉備中央町総合計画及び吉備高原都市計画区域マスタープランを上位計画として、総合戦略などの関連計画との整合を図り、策定する。なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する法定計画である。



## 3. 計画の範囲

吉備中央町全域

## 4. 計画期間

令和5年度（2023年4月）から令和9年度（2027年3月）

## 第2章 地域概況

### 1. 位置・地勢

#### (1) 位置

- 本町は、平成 16 年 10 月 1 日に上房郡賀陽町と御津郡加茂川町の 2 町が合併して誕生した町であり、岡山県のほぼ中央に位置し、総面積は 268.78 平方キロメートルである。
- 南は岡山市と総社市に、北は真庭市と美咲町に、西は高梁市に接している。

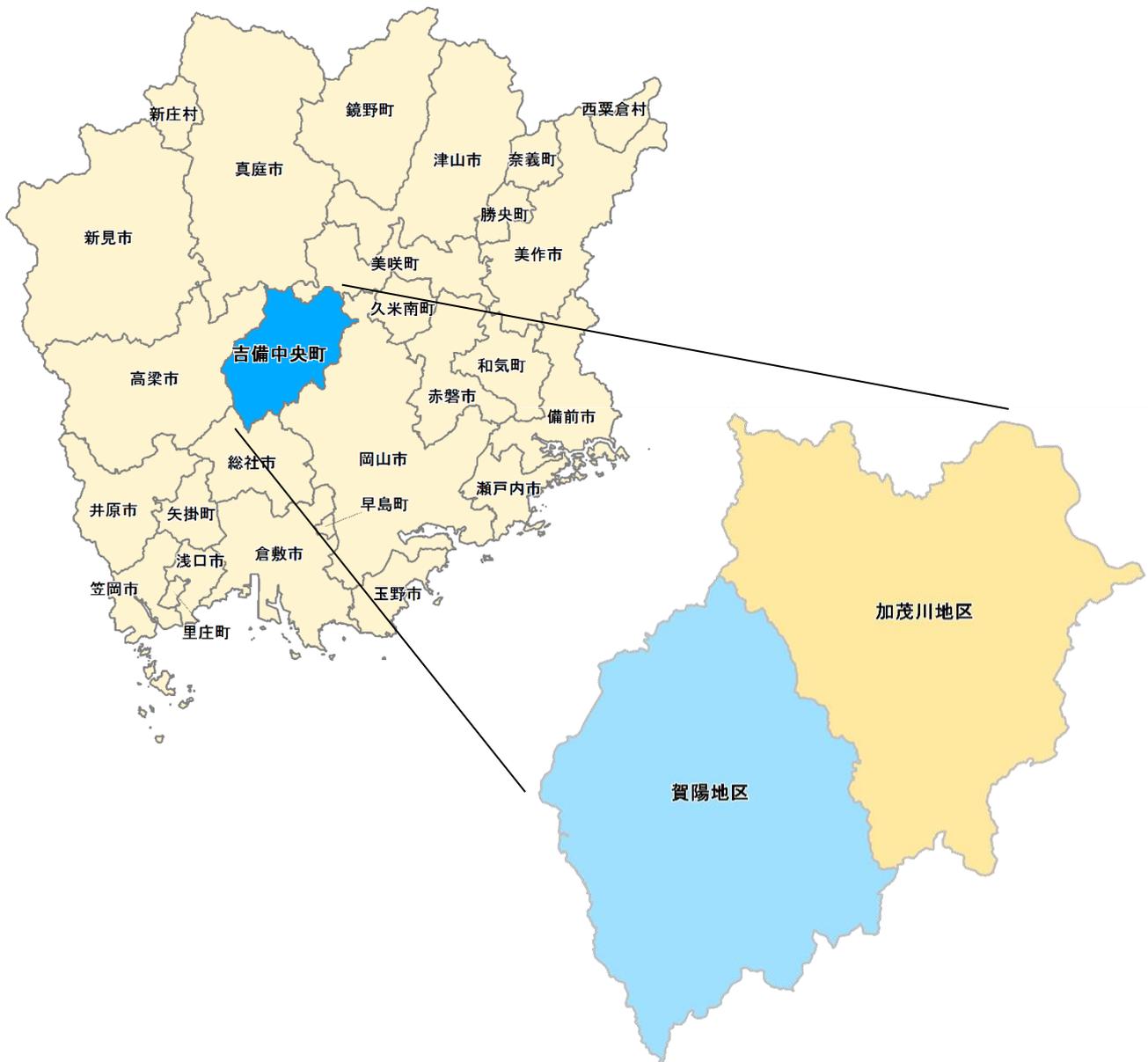


図 1 位置図

## (2) 地勢

- 本町は、岡山県と広島県に広がる吉備高原の東部、標高 200～500mの高原地帯に位置しており、70%を森林が占めている。
- 比較的緩やかな低山地地形を形成しており、やや内陸性で岡山県南部より冷涼な気候となっている。

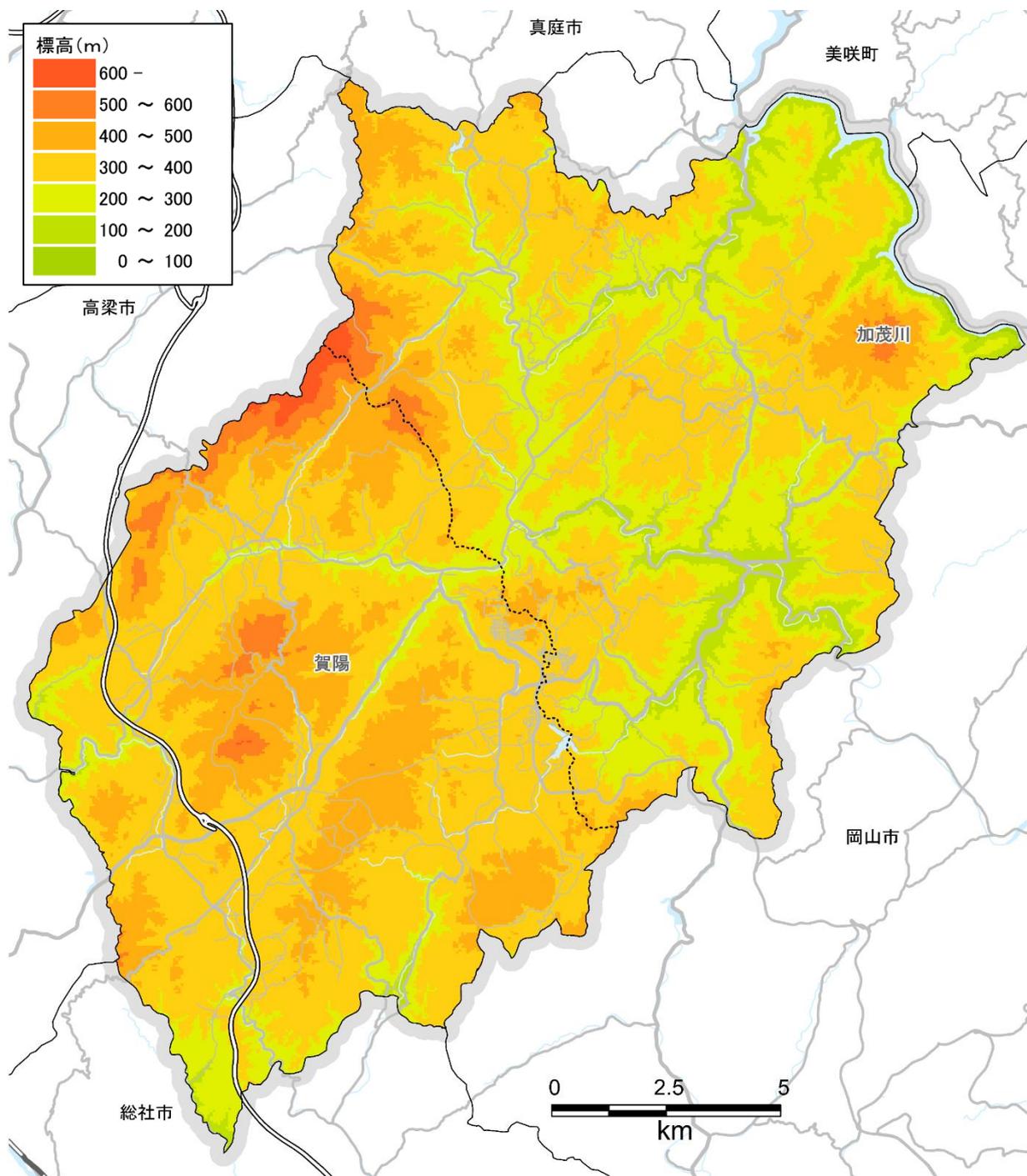
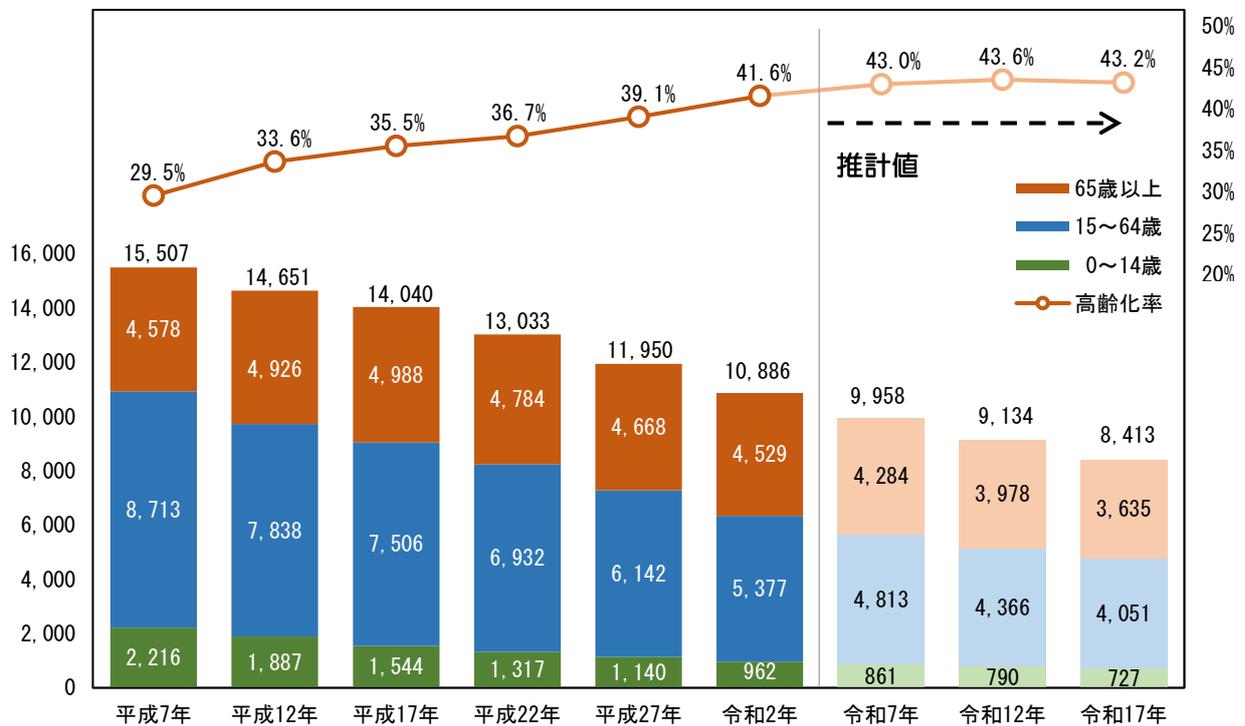


図 2 地勢図

## 2. 人口

### (1) 総人口と高齢化の推移

- 令和2年国勢調査の人口は10,886人と、平成22年からの10年間で2,147人（16.5%）減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では、令和7年には、1万人を割り込むものと予想される。
- 令和2年の高齢化率（65歳以上の人口割合）は41.6%と、平成22年からの10年間で4.9ポイント上昇している。

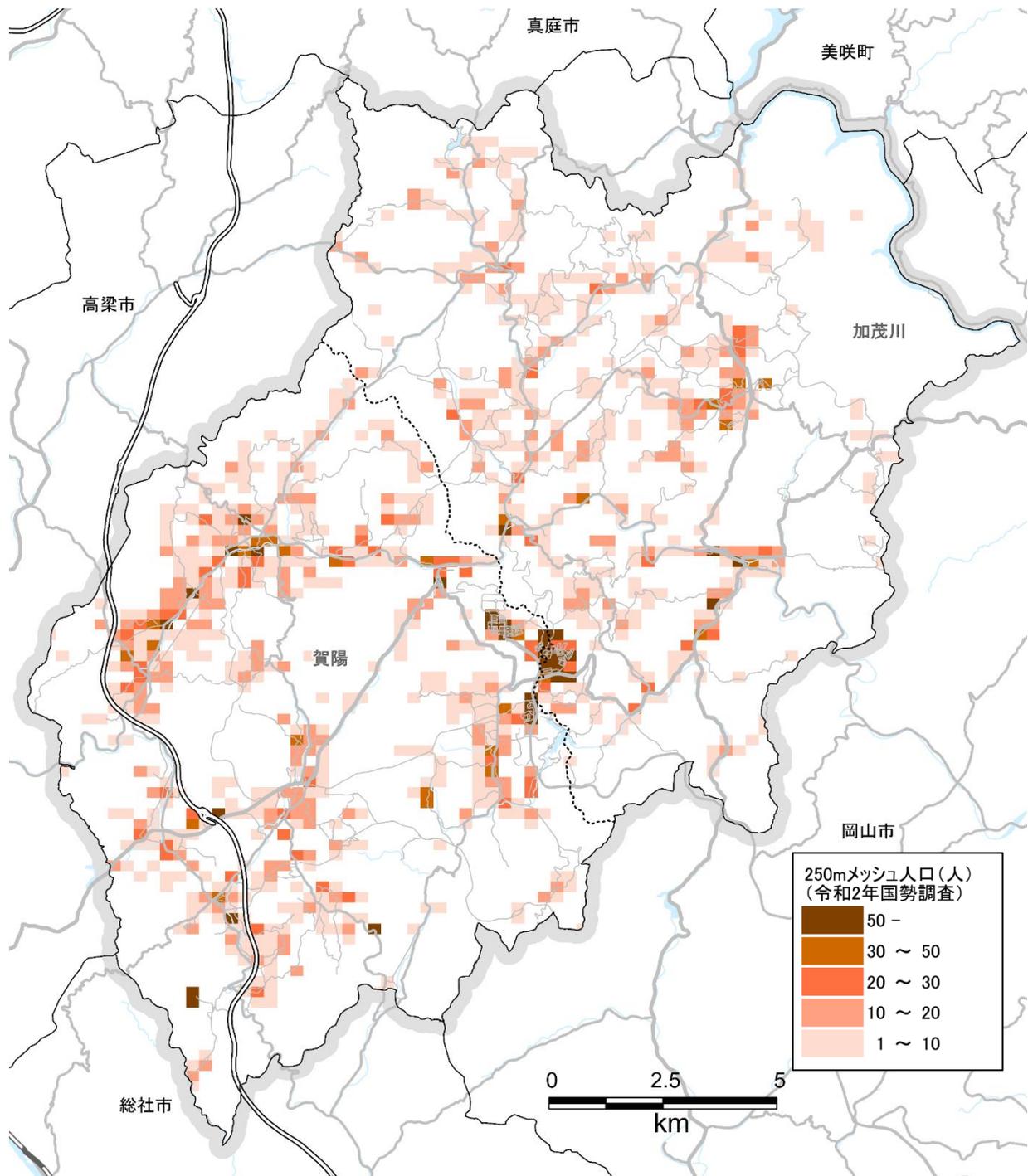


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30年推計）

図3 人口の推計

## (2) 人口分布

- 吉備高原都市に最も人口の集積が見られ、賀陽中心部、加茂川中心部でも人口の集積が見られる。
- それ以外の地域では概ね町全域にわたって低密度に人口が分布している。

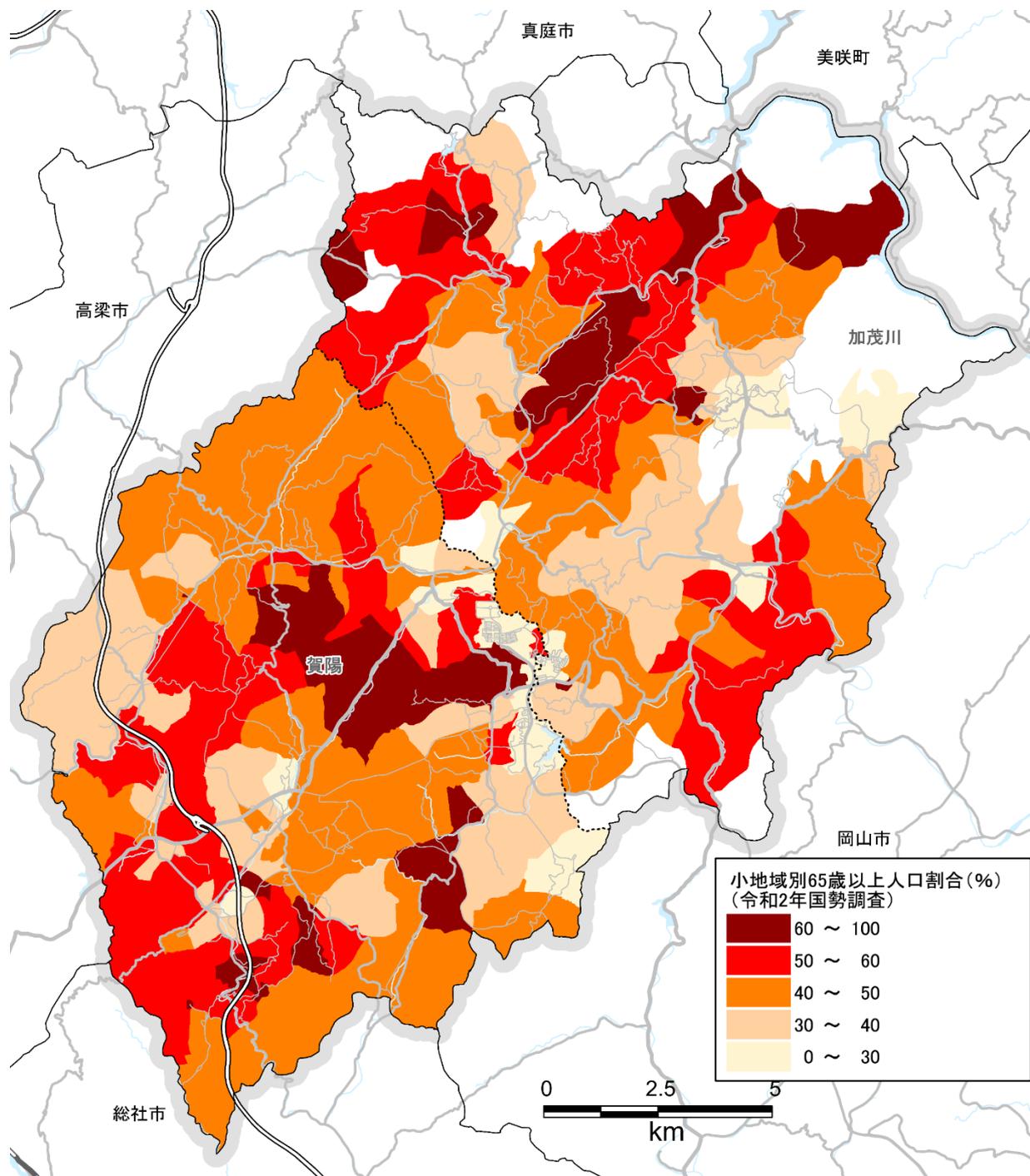


資料: 令和2年国勢調査

図 4 人口分布

### (3) 高齢化率

- 高齢化率はほとんどの地域で 30%を超えており、特に加茂川地域の北部や賀陽地域の中央に位置する集落等において比較的高齢化率が高い地域が見られる。
- 人口が比較的集積している吉備高原都市、加茂川地域中心部、賀陽地域中心部を比較すると、吉備高原都市に比べて加茂川地域と賀陽地域の中心部は高齢化率が高くなっている。



資料: 令和2年国勢調査

図 5 65 歳以上人口割合

### 3. 通勤・通学流動

- 町内在住者の7割が町内に通勤・通学しており、近隣市町との通勤・通学流動では、岡山市が40.6%を占め、高梁市が21.3%、総社市が17.1%、倉敷市が9.1%を占めている。

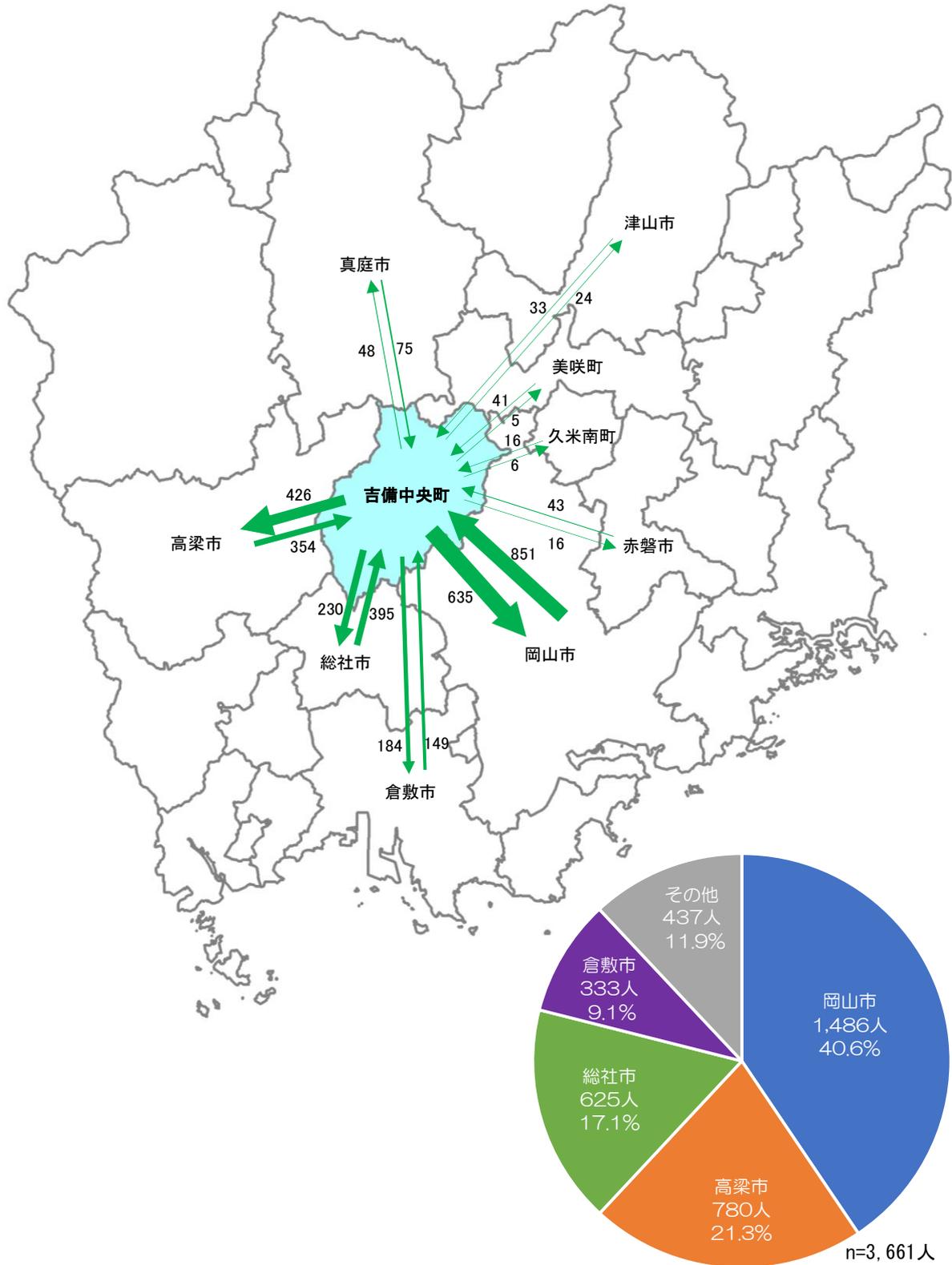


図 6 通勤・通学流動

## 4. 移動目的地となる施設の分布

### (1) 主要施設

- 公共施設、教育施設、医療施設、商業施設といった主な施設は、吉備高原都市に最も多く集積している。
- 賀陽地域と加茂川地域の中心部に集積が見られる。

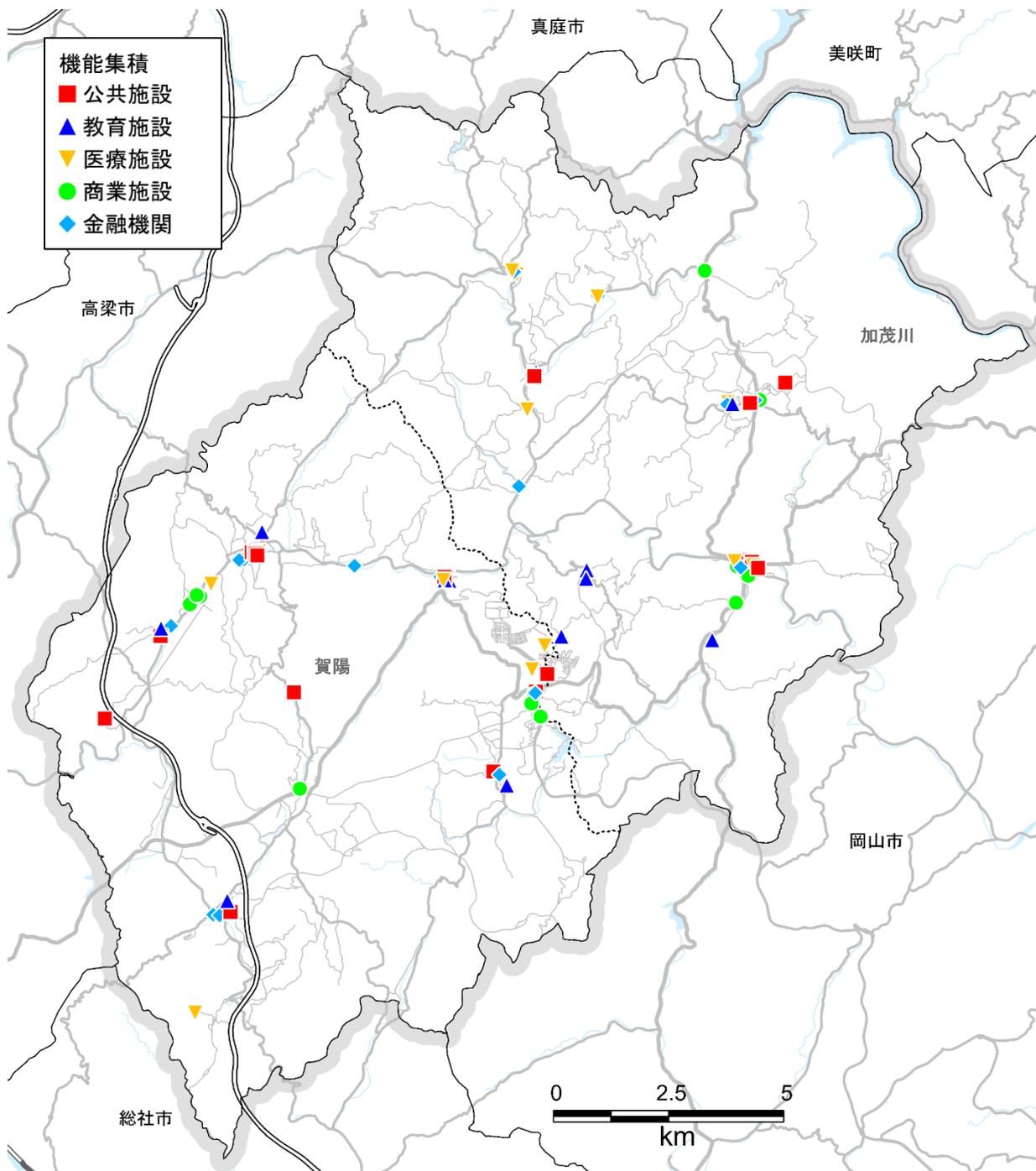


図 7 機能集積状況

## (2) 観光資源

- 町内の主な観光資源・観光施設は次のとおりである。
- 自然公園、温泉、名所・旧跡、体験施設など数多くの観光資源が、町内に広く分布している。

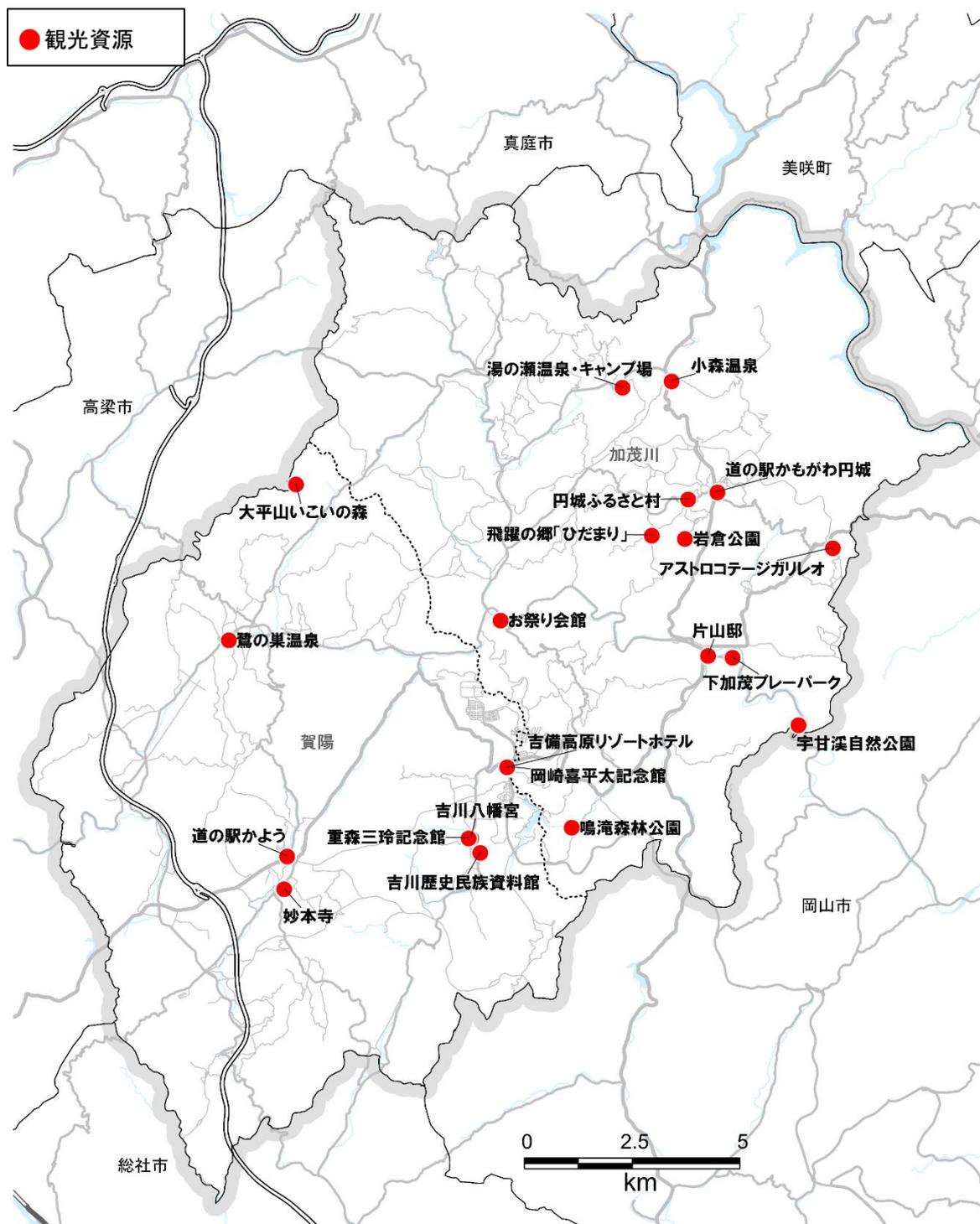


図 8 観光資源

## 5. 道路網

- 倉敷市と京都府福知山市を結ぶ国道 429 号が南北に、備前市と高梁市を結ぶ国道 484 号が東西に走り、その他、6 つの主要地方道を中心に町内の道路網は形成されている。
- また、中国横断自動車道岡山米子線（岡山自動車道）が町の西部を南北に走っており、町内には賀陽インターチェンジがある。

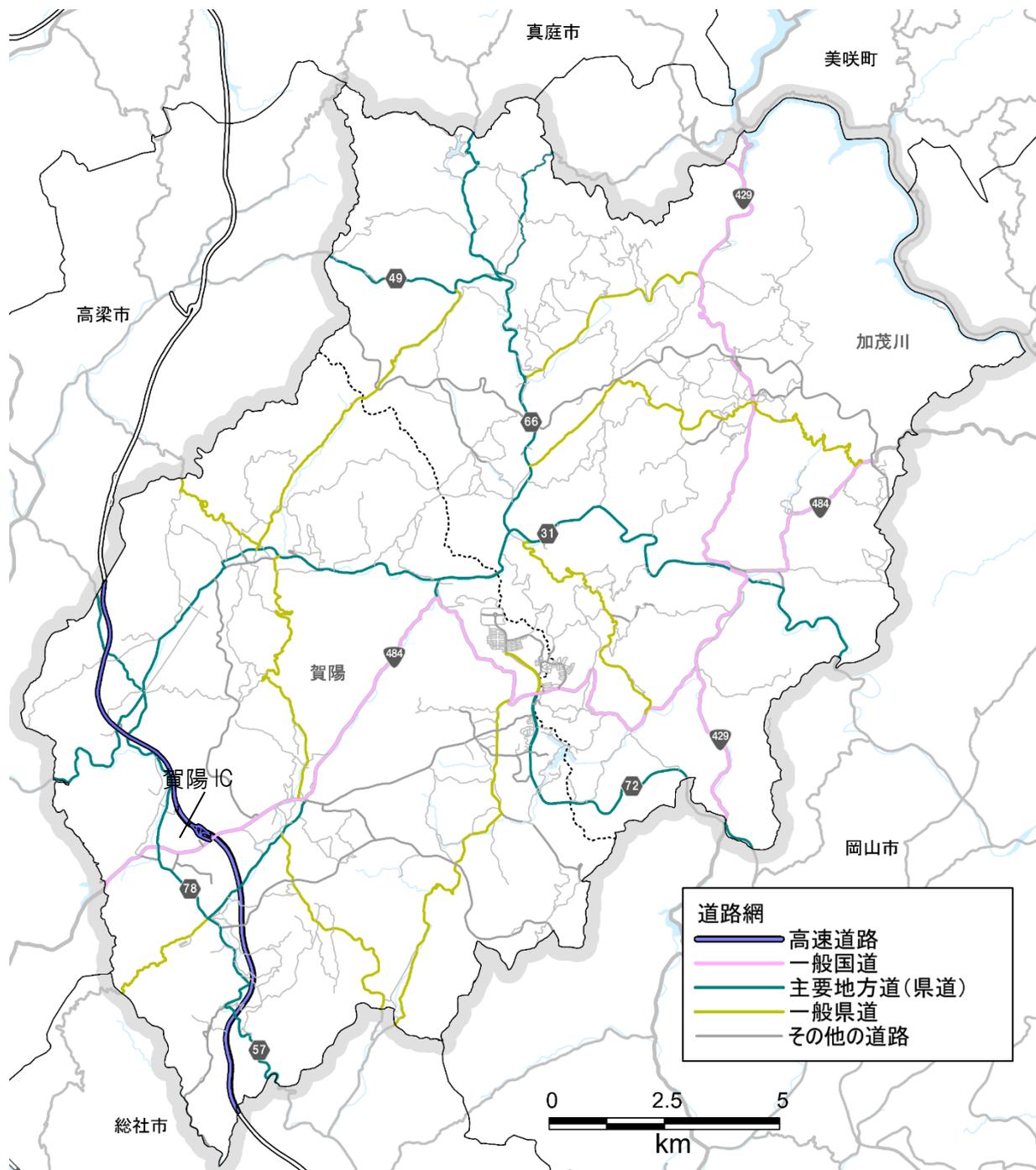


図 9 道路網

# 第3章 公共交通等の移動サービスの現状

## 1. 公共交通網

- 本町では、定時定路線型の交通サービスとして、中鉄バスと備北バスの2社が運行する民間路線バスと町営バスが運行されている。
- 定時定路線型の交通サービスの他には、町全域で区域運行のデマンド型乗合タクシーが運行されているほか、タクシーの営業所が4箇所置かれている。
- さらに、岡山市と真庭市を結ぶ高速乗合バス「勝山～岡山線」のバス停が、岡山自動車道の賀陽インターに置かれている。
- このほか、公共交通以外の移動サービスとして、町内の小・中学校のスクールバスが朝夕の時間帯に複数路線運行されている。

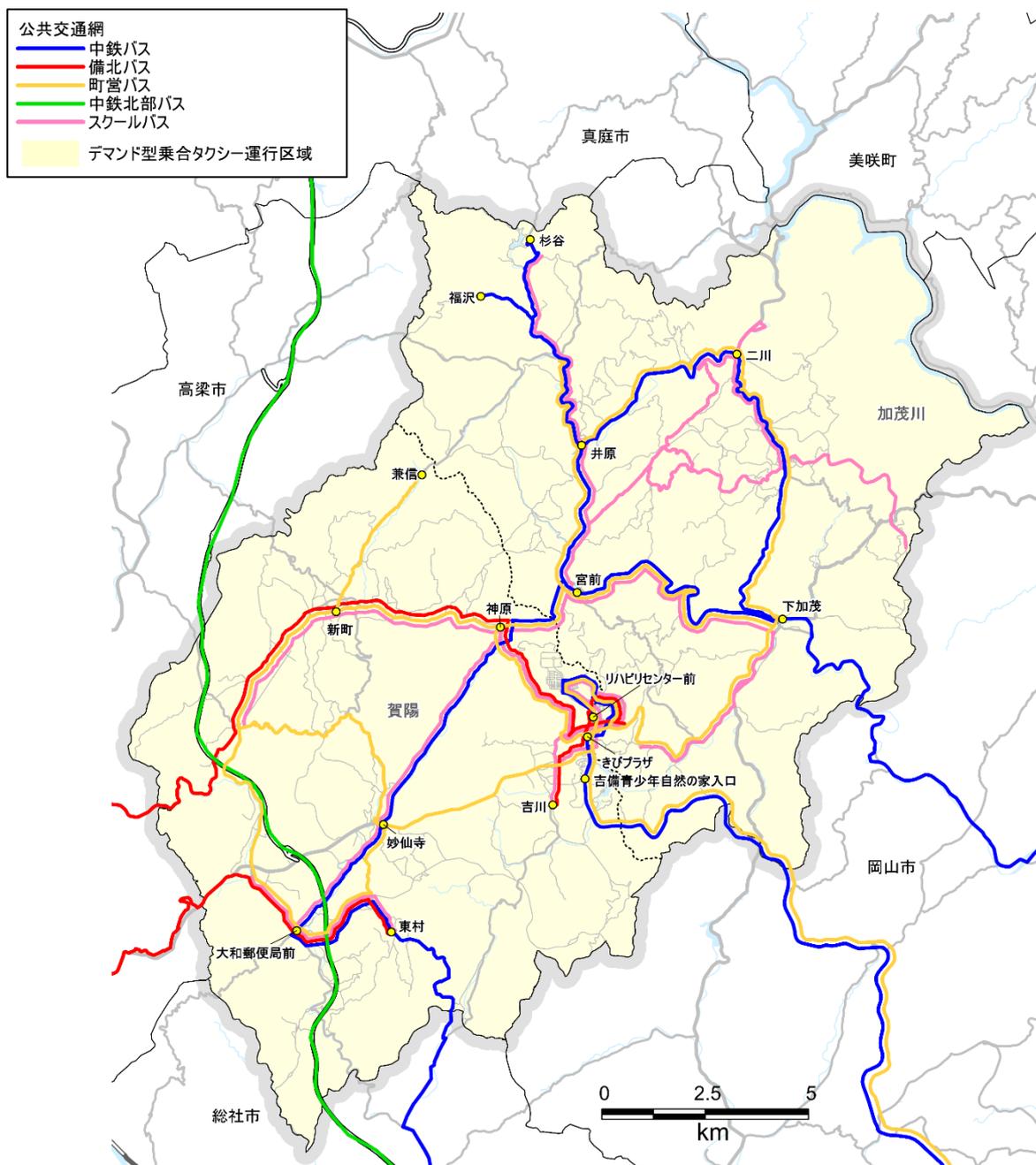


図 10 公共交通網

## 2. 民間路線バス・町営バス・デマンドタクシー

### (1) 運行状況

- 民間路線バスは、中鉄バス、備北バスの2社によって運行されており、中鉄バスは、岡山市との間を結ぶ2路線と、総社市との間を結ぶ1路線、町内路線1路線の計4路線を運行しており、備北バスは、高梁市との間を結ぶ2路線を運行している。
- 町営バスは、もともとは「妙仙寺～兼信線」の1路線のみの運行であったが、令和元年6月からきびプラザと岡山医療センターの間を結ぶ「岡山医療センター線」が、令和3年10月から吉備高原都市を起点として町内を8の字に巡る「町内巡回バス（へそ8バス）」の運行がそれぞれ開始されている。
- デマンドタクシーは町内全域で運行しており、町内のタクシー事業所（3社）が運行を担っている。

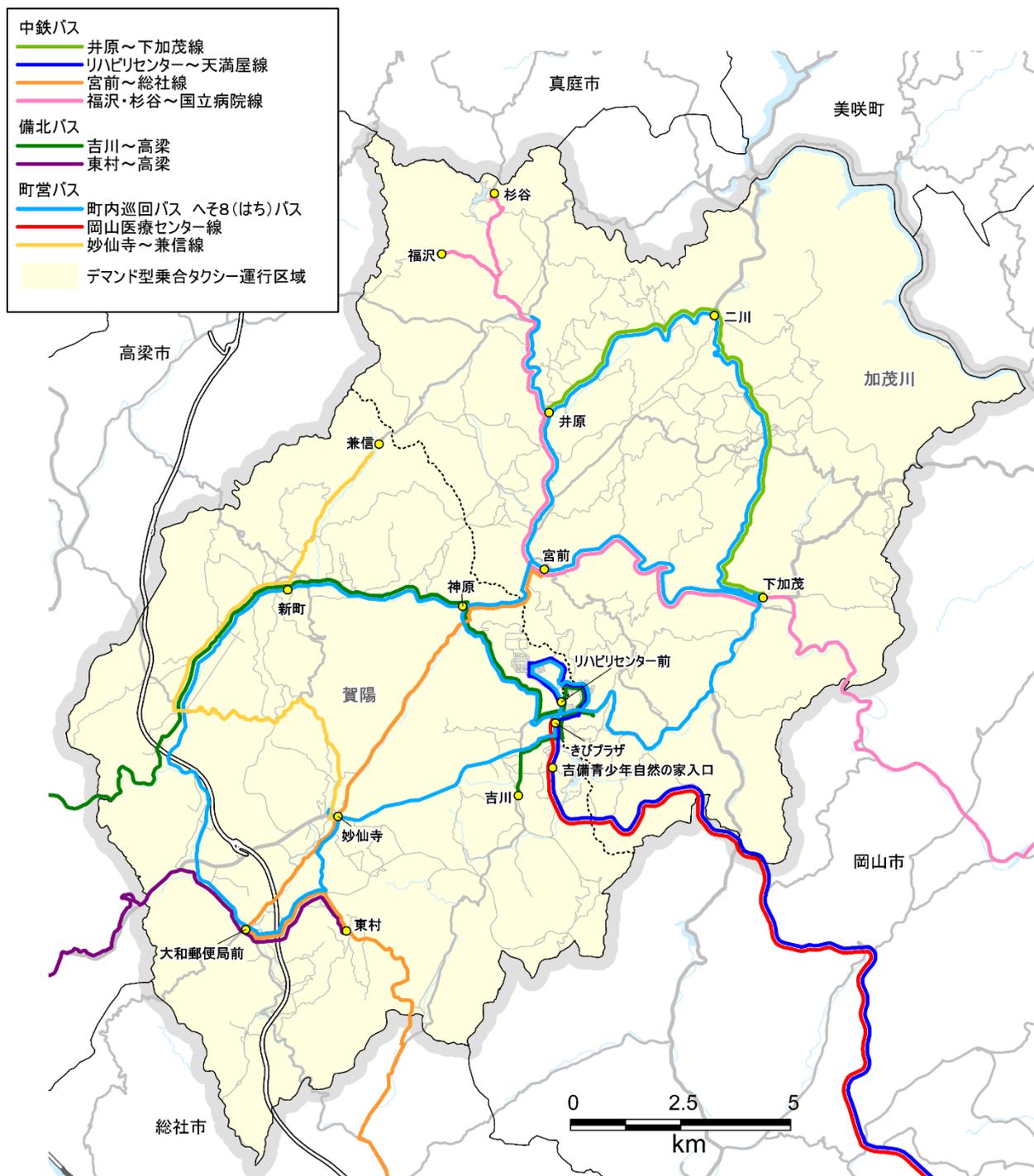


図 11 バス路線網

## (2) 平日1日あたりのバスの運行便数

- きびプラザから神原・新町方面の区間は、備北バスの吉川～高梁線、町営バスの妙仙寺～兼信線、町内巡回バスの3路線が運行しており、1日あたりの運行便数が比較的多くなっている。
- 上記のほか、中鉄バスのハビリセンター～天満屋線と町営バス（岡山医療センター線）が重複している運行区間と、備北バスの東村～高梁線と町営バス（町内巡回バス）が重複している運行区間では運行便数が1日あたり10便以上となっているが、それ以外の路線・区間は10便未満となっている。

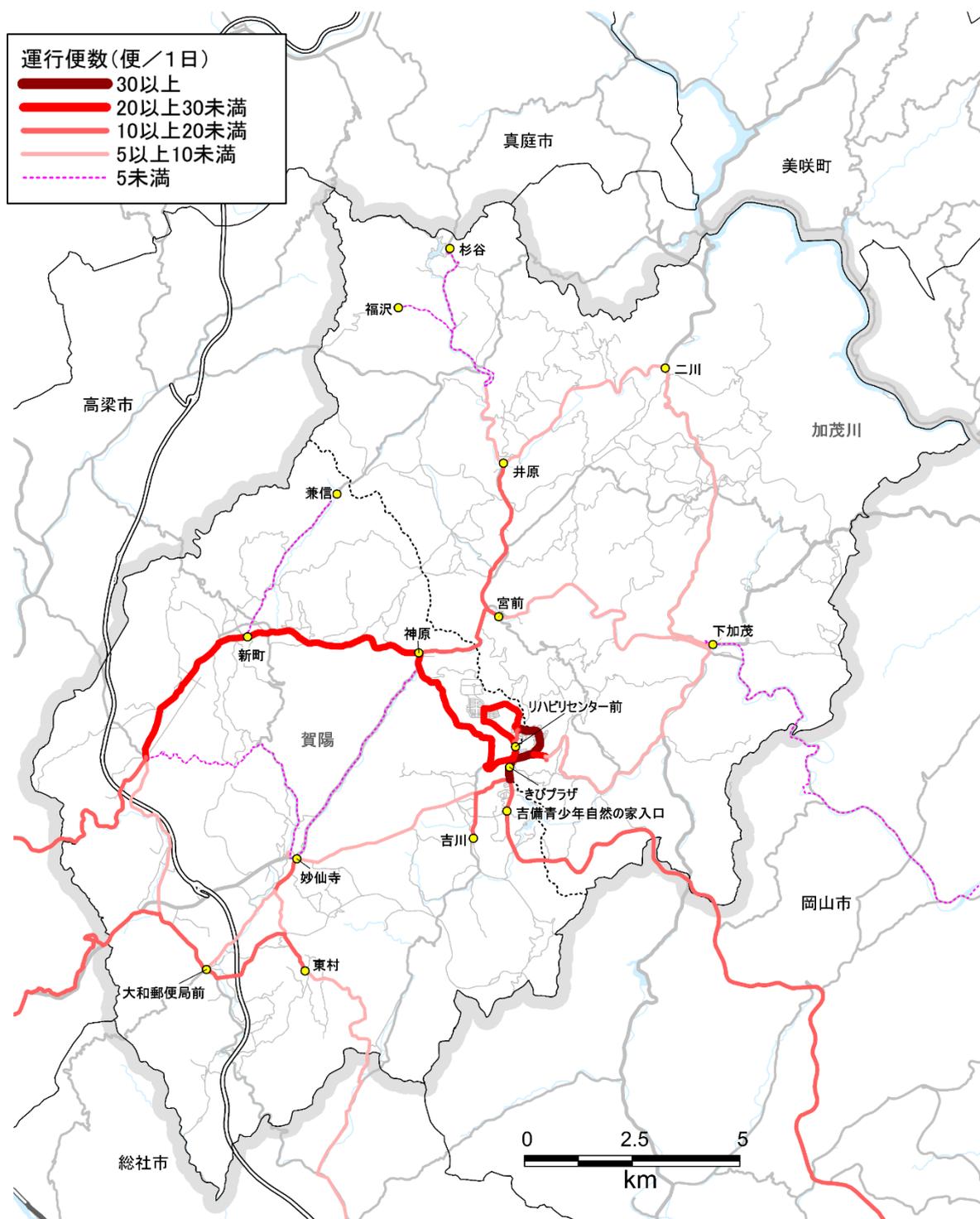


図 12 バス路線運行区間便数

### (3) 利用状況

#### ① 民間路線バス

- 民間路線バスの路線や時刻は平成28年度以降大きな変化はないが、年間利用者数は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により平成28年度から令和3年度の6年間で3,643人減少している。
- 特に、中鉄バスの井原～下加茂線と福沢・杉谷～国立病院線は減少幅が大きく、6年間で約3割減少している。

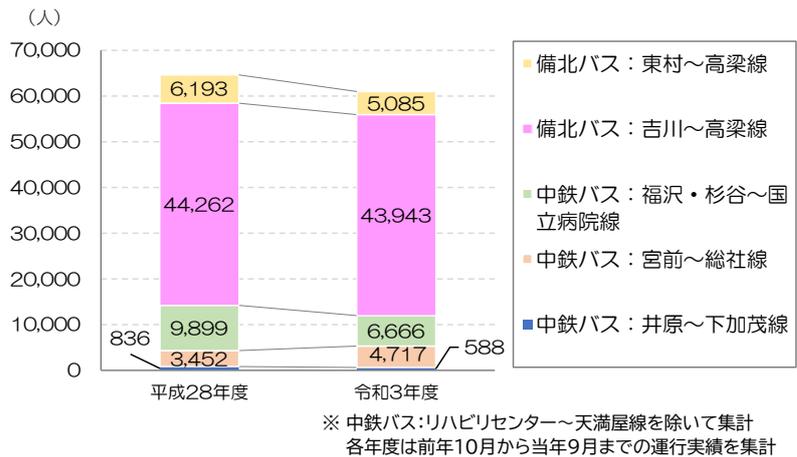


図13 民間路線バスの利用者数

#### ② 町営バス

- 岡山医療センター線と町内巡回バス（へそ8バス）の運行開始により、町営バス全体の総利用者数は平成28年度から令和3年度までの6年間で約1千人増加している。
- 妙仙寺～兼信線は、小学校のスクールバスを兼ねているため、小学生の利用が9割以上を占めている。
- 妙仙寺～兼信線以外の1便あたりに換算した利用者数が1.0人/便を下回っており、平均すると乗合ではなく個別輸送に近い利用状況となっている。

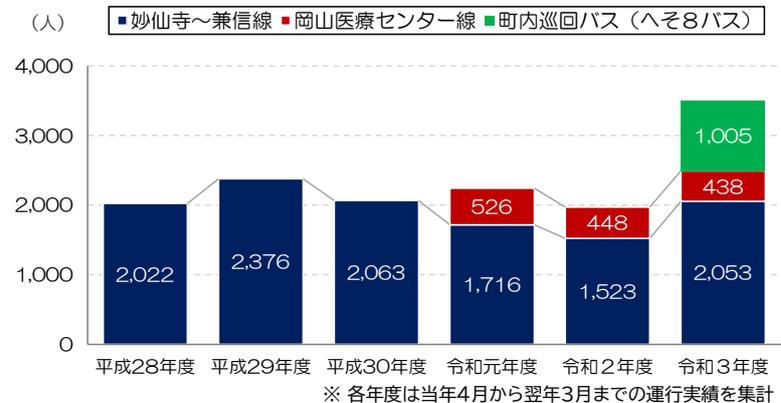


図14 町営バスの利用者数

表1 町営バスの系統別運行・利用状況

路線	起点	経由地	終点	令和3年度年間利用者数 (R3.4～R4.3)			年間便数	1便あたり利用者数
				小学生	一般	計		
兼信線	妙仙寺	新町	兼信	1,963人	9人	1,972人	295便	6.7人
	兼信	行定	新町	0人	81人	81人	295便	0.3人
	合計			1,963人	90人	2,053人	590便	3.5人
岡山医療センター線	きびプラザ	吉備高原口	岡山医療センター			202人	616便	0.3人
	岡山医療センター	吉備高原口	きびプラザ			236人	616便	0.4人
	合計					438人	1,232便	0.4人
町内巡回バス	きびプラザ～加茂川庁舎～道の駅かまがわ円城～豊岡いきいきプラザ～きびプラザ					353人	480便	0.7人
	きびプラザ～道の駅かよう～大和郵便局～賀陽庁舎～きびプラザ					258人	360便	0.7人
	きびプラザ～賀陽庁舎～大和郵便局～道の駅かよう～きびプラザ					189人	360便	0.5人
	きびプラザ～井原出張所～美原バス停～加茂川庁舎～きびプラザ					205人	480便	0.4人
	合計					1,005人	1,680便	0.6人

### ③ デマンドタクシー

- デマンドタクシーは、平成 22 年の運行開始当初は加茂川地域のみでの運行であったが、令和 3 年 10 月から賀陽地域での運行を開始し、現在は町全域で運行している。
- 利用者は新型コロナウイルス感染症の感染拡大前から減少傾向にあったが、賀陽地域への運行拡大により、令和 3 年度は増加に転じ、平成 28 年度と同程度の利用者数となっている。
- 1 便あたりの平均利用者数も減少傾向にあり、令和 3 年度は利用者数の増加とともに増加に転じたものの、5 年前の 4.09 人/便から大きく減少し 2.36 人/便となっている。
- 地域別にみると、以前からデマンドタクシーが運行している加茂川地域の利用者数が賀陽地域に比べて多く、稼働率が高くなっている。
- 令和 3 年度から運行を拡大した賀陽地域は、利用者が少なく、稼働率も 1 割に満たない状況である。

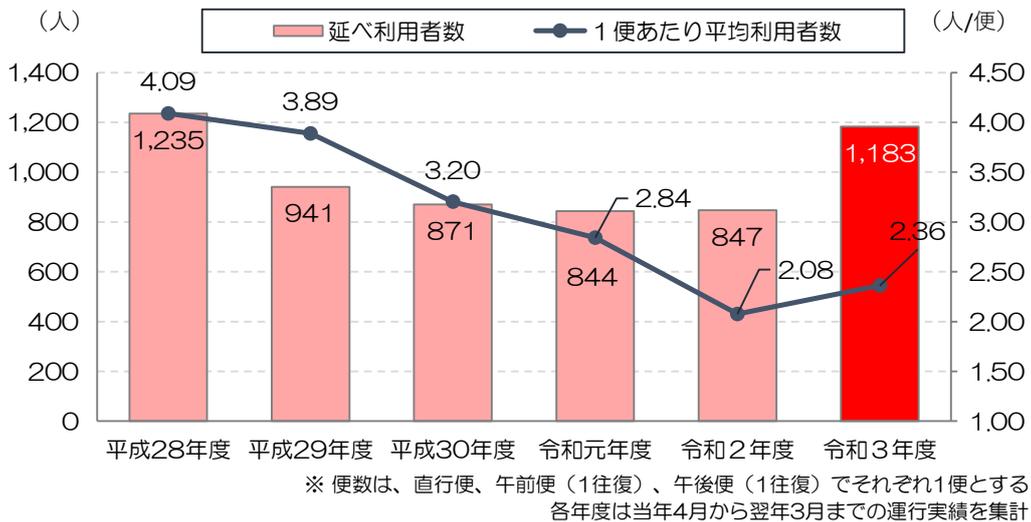


図 15 デマンドタクシーの利用者数

表 2 デマンドタクシーの地域別運行・利用状況

地域	令和3年度の運行実績 (R3.4~R4.3)				
	利用者数	1 便あたり利用者数	運行可能便数	実運行便数	稼働率
加茂川地域 (津賀・円城・御北)	1,118人	2.5人	1,446便	455便	31.5%
賀陽地域 (上竹・豊野・下竹)	13人	1.3人	1,080便	10便	0.9%
賀陽地域 (大和・吉川)	52人	1.4人	1,080便	36便	3.3%
計	1,183人	5.2人	3,606便	501便	13.9%

※便数は、直行便、午前便（1往復）、午後便（1往復）でそれぞれ1便とする  
賀陽地域（上竹・豊野・下竹）、賀陽地域（大和・吉川）はR3.10~R4.3の半年間の実績

#### (4) 運行に係る町の財政支出状況

- 公共交通の運行に係る町の支出額は増加傾向にある。
- 特に、町営バスに係る支出額が大きく増加している。令和元年度に岡山医療センター線、令和3年度に町内巡回バス（へそ8バス）の運行を開始したことが主な要因である。

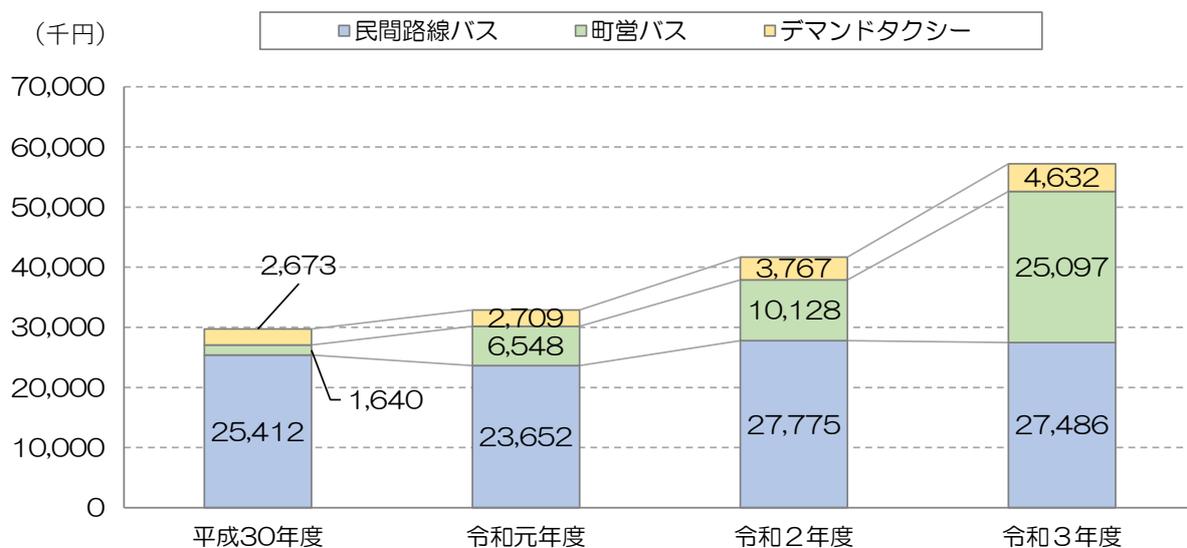


図 16 路線バス・町営バス・デマンドタクシーの運行に係る町支出額の推移

### 3. タクシー

#### (1) 営業所の立地状況

- 町内には、タクシーの営業所が4箇所存在している。
- 加茂川地域の北部や賀陽地域の南部は、営業所から距離が離れており、距離や運賃の面から日常的にタクシーを利用しにくい状況にある。

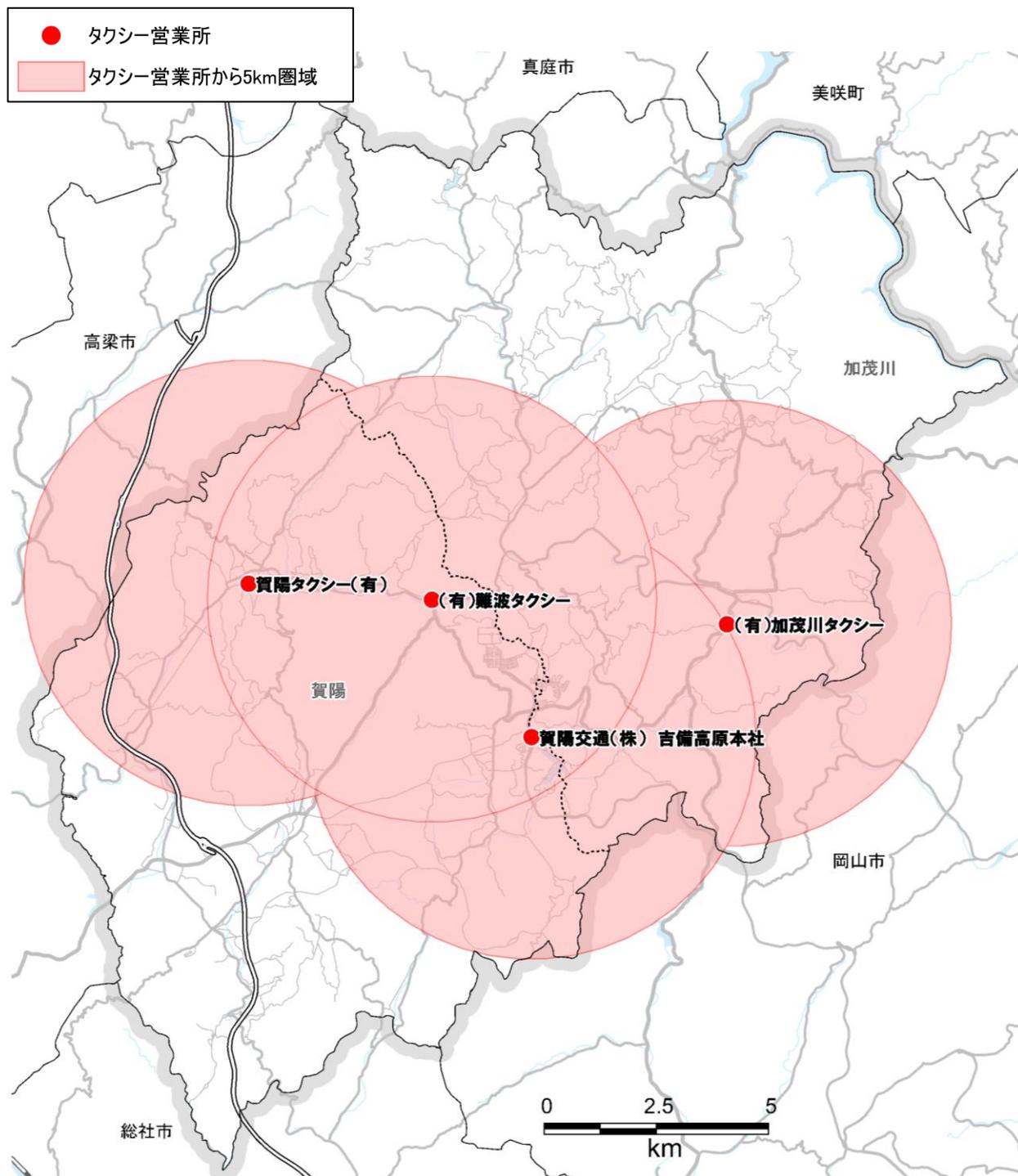


図 17 タクシー営業所から5 km圏

## (2) タクシーを活用した移動支援の状況

### ① ふれあいタクシー運行助成事業

- 町では「吉備中央町ふれあいタクシー運行助成事業」の名称で、65歳以上の高齢者、障害者、妊産婦を対象としたタクシー運賃助成事業を行っている。対象は町内の移動に限られ、運賃の3分の1を助成している。
- 当該事業の令和3年度の利用件数は2,543件で、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2年度から減少傾向にある。
- 助成金額の総額は令和3年度の実績で約230万円となっており、利用者数と同じく減少傾向にあるが、運賃値上げ（令和元年12月13日）が行われたため、1件あたりの平均助成金額は近年増加傾向にあり、令和3年度で903円となっている。
- 1件あたりの平均助成金額から実際のタクシー運賃を計算すると約2,700円となり、距離にすると約4.5kmに相当する。

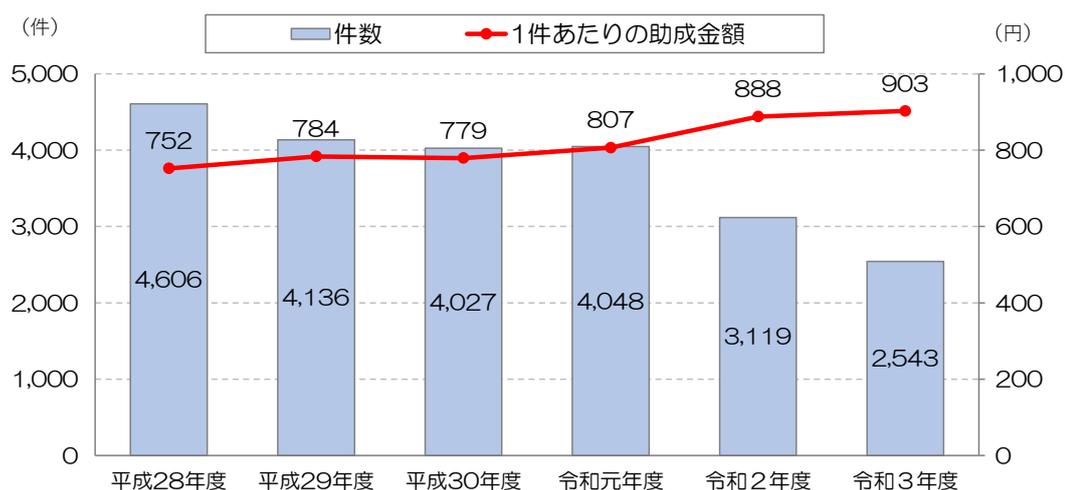


図 18 ふれあいタクシー運行助成事業の利用状況・推移

### ② 福祉移送サービス

- 町では自家用車や公共交通での移動が困難な住民に対して、タクシーによる福祉輸送サービスを実施している。
- 町内外の医療機関への通院や社会福祉施設への通所、買い物等に利用されており、令和3年度の利用件数は593件である。
- 福祉移送サービスの対象者の要件や利用料金等は次のとおりである。

表 3 福祉移送サービスの概要

対象者の要件	次のいずれかに該当する者 ・介護保険法の規定により要介護1以上と認定された人 ・身体障害者手帳1・2級の交付を受けている人 ・人工透析の治療を受けている人 ・養育手帳、精神障害者健康福祉手帳の交付を受けている人
利用料金	町内：片道500円 町外：60円/km（自宅からの距離）※500円未満の場合は一律500円 ※登録料として年間1,050円が必要
利用日・時間	平日（月曜日～金曜日）8：30～17：00 ※年末年始は除く
利用件数	593件（1日あたり2.46人が利用）

## 4. 公共交通以外の移動サービス

### (1) スクールバスの運行状況

- 町内では、円城小学校で1路線、加賀中学校で6路線の計7路線が運行している。
- 令和4年におけるスクールバスの利用対象の児童・生徒数は、円城小学校13名、加賀中学校167名となっている。

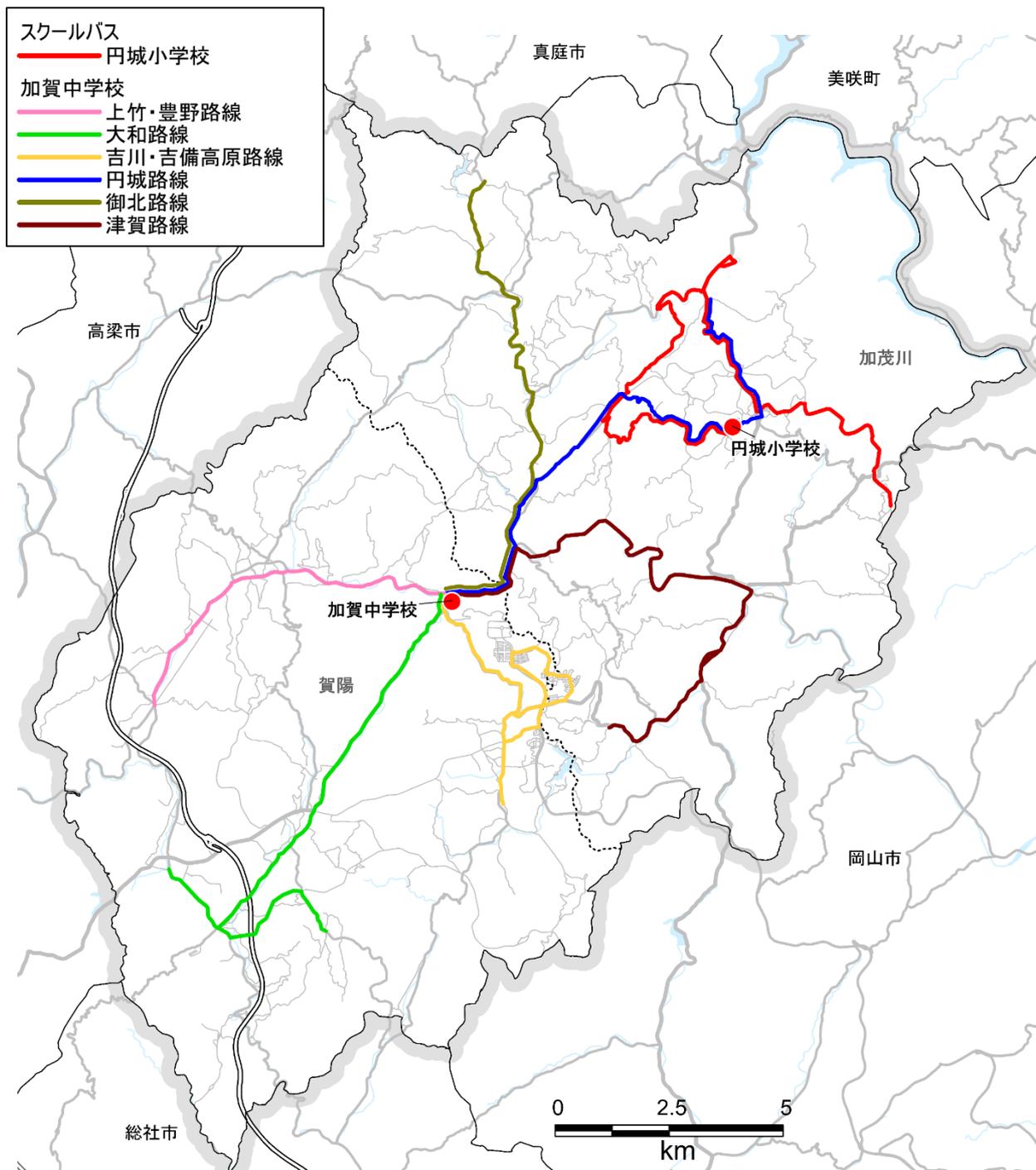


図 19 スクールバスの運行状況

## (2) スクールバスの運行に係る財政支出

- スクールバスの運行に係る町の財政支出額は 25,000 千円前後で推移している。



図 20 スクールバスの運行に係る財政支出額

## (3) 高校生のバス・鉄道通学支援制度

- 町では、町内に在住する高校生を対象とした支援制度として、バス・鉄道の通学定期券やバスカードの購入費用の 1/2 を補助している。
- 助成金額は生徒数や通学距離、年度によって増減があるものの、令和 3 年度では 13,644 千円となっている。



図 21 高校生のバス通学支援に係る総助成金額

# 第4章 公共交通のニーズと利用実態

## 1. 住民アンケート調査により把握した事項

### (1) 調査概要

地域住民の移動実態や移動に関する問題点、ニーズを把握するためアンケート調査を実施した。調査の概要は次のとおりである。

表 4 住民アンケート調査の概要

調査対象	吉備中央町の全世帯から無作為に抽出した 2,000 世帯（1 世帯につき 2 部） ※各世帯に調査票を 2 通配布し、高齢者や高校生など自由に使うことのできる自動車を持たない世帯員を中心に回答を依頼
調査方法	郵送配布・郵送回収
実施期間	実施期間：令和 4 年 9 月
回収状況	回収票：1,167 部 配布数：4,000 部 回収率：29.2%（世帯回収率 39.1%）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 個人属性（年齢や居住地、車の運転の状況、運転免許証の有無等）</li> <li>● 日常生活を中心とした移動の実態（外出先、頻度、利用交通手段等）</li> <li>● 町内の公共交通の利用状況、利用する理由／しない理由</li> <li>● 公共交通のニーズ、町内の公共交通に対する満足度及び改善点</li> <li>● 公的負担に対する考え方、持続可能な公共交通を目指すために必要な取組</li> </ul>

### (2) 運転免許証の保有状況・送迎の実態

- 運転免許証を保有している人は回答者の 84.0%で、保有していない人は 16.0%である。
- 運転免許証の返納に関する意向として、「今は運転免許証を返納するつもりはない人」が 80%を占めている。
- 運転に不安を感じている人や、返納したくても生活のため返納できない人の割合は、合計で 11.3%であった。
- 運転免許証を持っていない人の 52.2%が、日常的に家族等の送迎によって移動している。

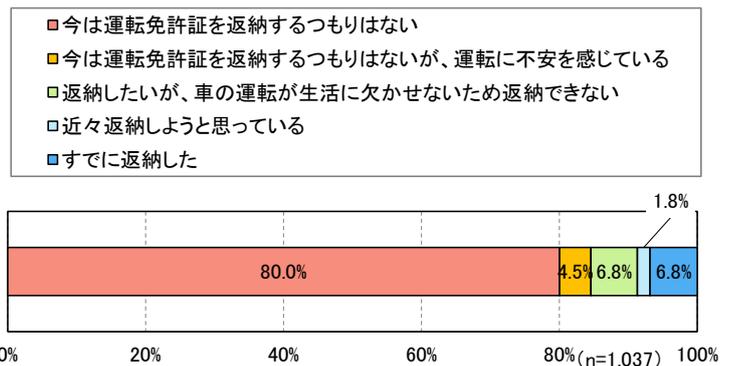


図 22 運転免許証の返納に関する意向

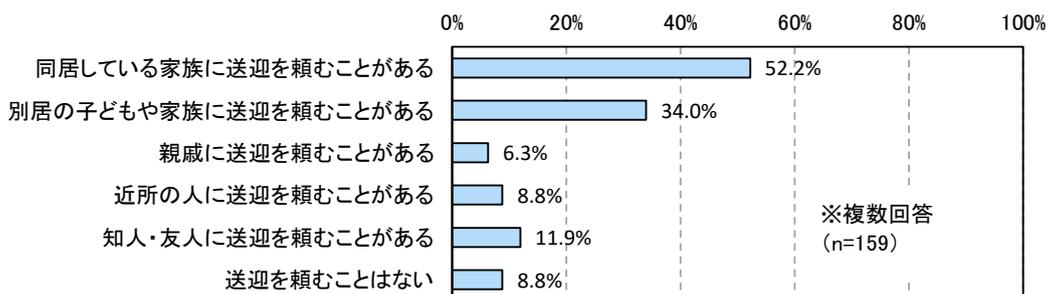


図 23 運転免許証を持っていない人の送迎の状況

### (3) 住民の移動状況

#### ① 通勤

- 町外に通勤している人の通勤地は岡山市が40.9%で最も多く、以下、高梁市、総社市の順に多くなっている。

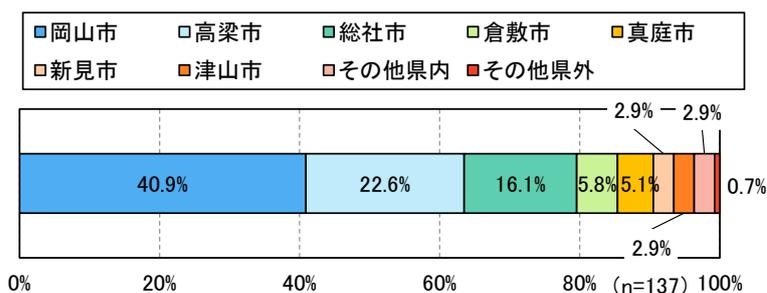


図 24 町外の通勤先における内訳

#### ② 通院・買い物等

- 通院先は、全体では「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が最も多くなっている。
- 地域別に見ると、津賀・円城・吉備高原・吉川の各地域では岡山市内の医療機関、上竹・豊野・大和では高梁市内の医療機関へ通院する人が比較的多くなっている。御北は、岡山市と高梁市の両方への移動が見られる。
- 買い物先は、町内では、「キョーエイ」や「コメリハード&グリーン」（賀陽店及び加茂川店）、「きびプラザ」に回答が集中している。
- 通院と同様に町外の買い物先を利用している人も多く、津賀・円城・吉備高原では岡山市、豊野・下竹・吉川・大和は高梁市、大和は総社市への移動が見られる。

表 5 小学校区別の通院と買い物の状況

※n は回答者数を指す

小学校区	通院	買い物
津賀 (n=56)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吉備高原の「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 14 件で最も多く、次いで岡山市の「岡山医療センター」と「中山医院」が 9 件で続いている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 加茂川地域内の「キョーエイ」や「コメリハード&amp;グリーン」(地理から加茂川店と推察される)の他、「きびプラザ」でも 10 件以上の回答が見られた。</li> </ul>
円城 (n=65)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の「塚本内科医院」が 25 件で最も多く、「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 13 件と続いている。</li> <li>● 岡山市の医療機関も一定数の回答が見られ、「岡山医療センター」と「あしもりクリニック」もそれぞれ 5 件の回答があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 津賀と同じく、「キョーエイ」や「コメリハード&amp;グリーン」でまとまった回答が見られた。(地理から加茂川店と推察される)</li> <li>● 「マルナカ」や「エブリー」といった岡山市北区の買い物先も挙げられている。</li> </ul>
御北 (n=103)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吉備高原の「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 21 件で最も多く、円城地域の「塚本内科医院」が 9 件、下竹の「賀陽クリニック」が 7 件と続いている。</li> <li>● また、「高梁中央病院」が 6 件、「岡山済生会病院」が 6 件、「岡山医療センター」が 5 件と高梁市と岡山市、それぞれの医療機関の回答も見られた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「キョーエイ加茂川店」や「コメリハード&amp;グリーン」の回答が多く、少ないが賀陽店として立地している同店舗の回答も見られた。</li> <li>● 「きびプラザ」でもまとまった回答が見られた。</li> </ul>
吉備高原 (n=101)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 34 件で最も多く、次いで岡山市の「岡山医療センター」が 12 件、下竹の「黒瀬歯科医院」が 8 件と続いている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「きびプラザ」が最も多く 56 件の回答があった。次いで「J A 晴れの国岡山かよう青空市」も 24 件とまとまった回答が見られた。</li> <li>● 「マルナカ」や「エブリー」といった岡山市北区の買い物先も挙げられている。</li> </ul>
上竹 (n=60)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の「木戸医院」が 23 件で最も多く、次いで高梁市の「高梁中央病院」が 14 件、「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 6 件となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「キョーエイ」や「コメリハード&amp;グリーン」でまとまった回答が見られた。(地理から賀陽店と推察される)</li> <li>●</li> </ul>
豊野 (n=75)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上竹の「木戸医院」が 25 件で最も多く、次いで高梁市の「高梁中央病院」が 19 件でまとまった移動が見られる。</li> <li>● 通院における移動の傾向としては上竹に近い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「キョーエイ」や「コメリハード&amp;グリーン」でまとまった回答が見られた。(地理から賀陽店と推察される)</li> <li>● 高梁市の「ポルカ天満屋ハピータウン」も 19 件と比較的多くの回答が見られた。</li> </ul>
下竹 (n=52)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吉備高原の「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 19 件、次いで地域内の「賀陽クリニック」が 6 件と続いている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「キョーエイ」の回答が多く、加茂川店と賀陽店の両方で回答が見られた。</li> <li>● 「きびプラザ」や高梁市の「ポルカ天満屋ハピータウン」も 10 件程度も回答が見られた。</li> </ul>
吉川 (n=61)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吉備高原の「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 15 件、岡山市の「中山医院」が 15 件で最も回答が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「きびプラザ」が最も多く 56 件の回答があった。次いで「J A 晴れの国岡山かよう青空市」も 24 件の回答が見られた。</li> <li>● 「キョーエイ」や高梁市の「ポルカ天満屋ハピータウン」も各 7 件程度まとまった回答が見られた。</li> </ul>
大和 (n=64)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 宮地の「吉備高原ルミエール病院」が 19 件で最も回答が多い。</li> <li>● 次いで吉備高原の「吉備高原医療リハビリテーションセンター」が 12 件、高梁市の「高梁中央病院」が続いている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高梁市の「ポルカ天満屋ハピータウン」が 22 件と最も回答が多く、次いで総社市の「リブ 21」が 18 件となっている。</li> <li>● 「キョーエイ」や「道の駅かよう」もまとまった回答が見られたが町外の施設が比較的多く挙げられた。</li> </ul>

#### (4) 運転免許証を持っていない人の公共交通利用状況

- 運転免許証を持っていない人のうち、路線バスを利用している人の割合は 23.5%、タクシーは 18.4%、デマンドタクシーは 6.9%、町営バスは 6.7%であった。

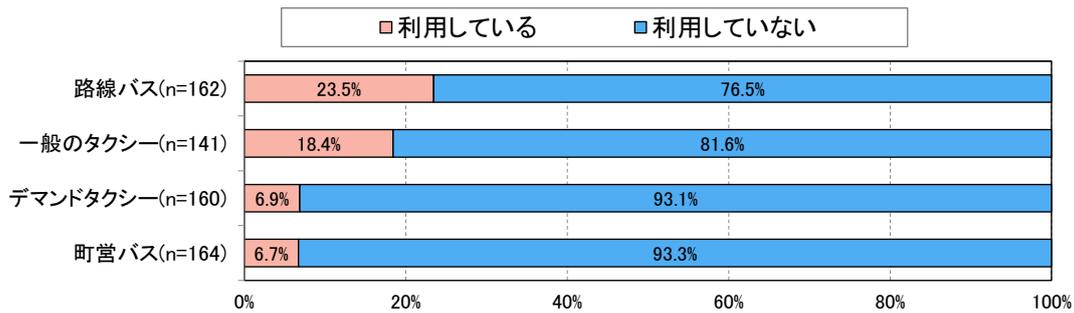


図 25 公共交通利用の有無（運転免許証を持っていない人に絞り集計）

#### (5) 運転免許証を持っていない人の公共交通機関を利用しない理由

##### ① 民間路線バス

- 運転免許証を持っていない人が路線バスを利用しない理由として挙げたのは、「家族や知人の送迎で移動できるから」が 74.2%と最も高く、次いで「そもそも外出する用事がないから」が 20.8%であった。

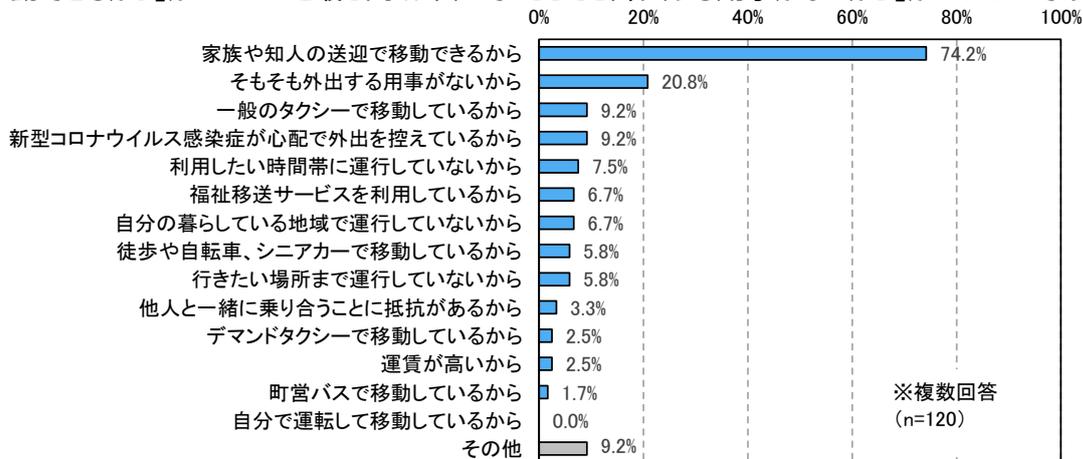


図 26 路線バスを利用しない理由（運転免許証を持っていない人に絞り集計）

##### ② 町営バス

- 運転免許証を持っていない人が町営バスを利用しない理由として挙げたのは、「家族や知人の送迎で移動できるから」が 68.3%で最も高く、次いで「徒歩や自転車、シニアカーで移動しているから」（11.3%）、「自分の暮らしている地域で運行していないから」（10.6%）の順であった。

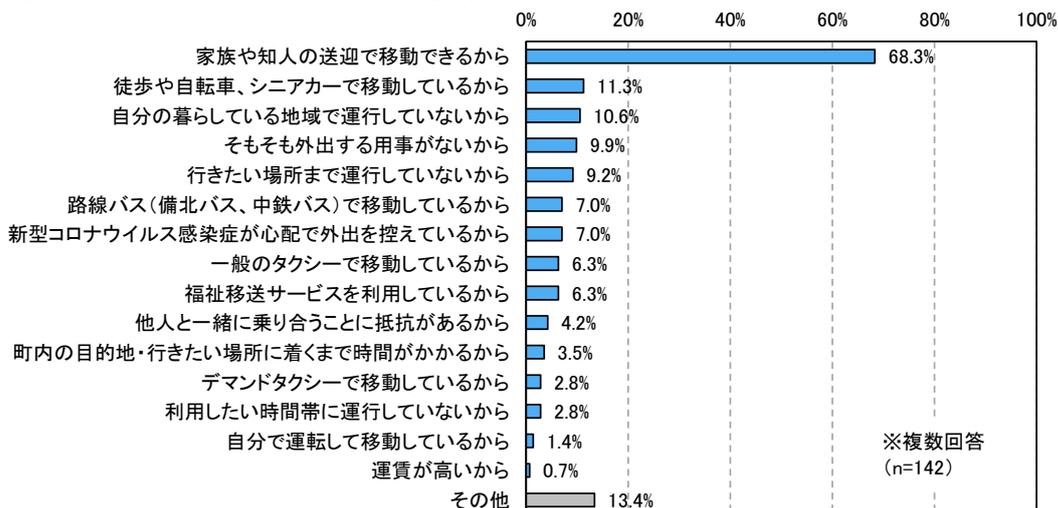


図 27 町営バスを利用しない理由（運転免許証を持っていない人に絞り集計）

### ③ デマンドタクシー

- 運転免許証を持っていない人がデマンドタクシーを利用しない理由として挙げたのは、「家族や知人の送迎で移動できるから」が66.9%で最も高く、次いで「デマンドタクシーの事前予約が面倒に感じるから」「利用方法がわからないから」が14.8%であった。

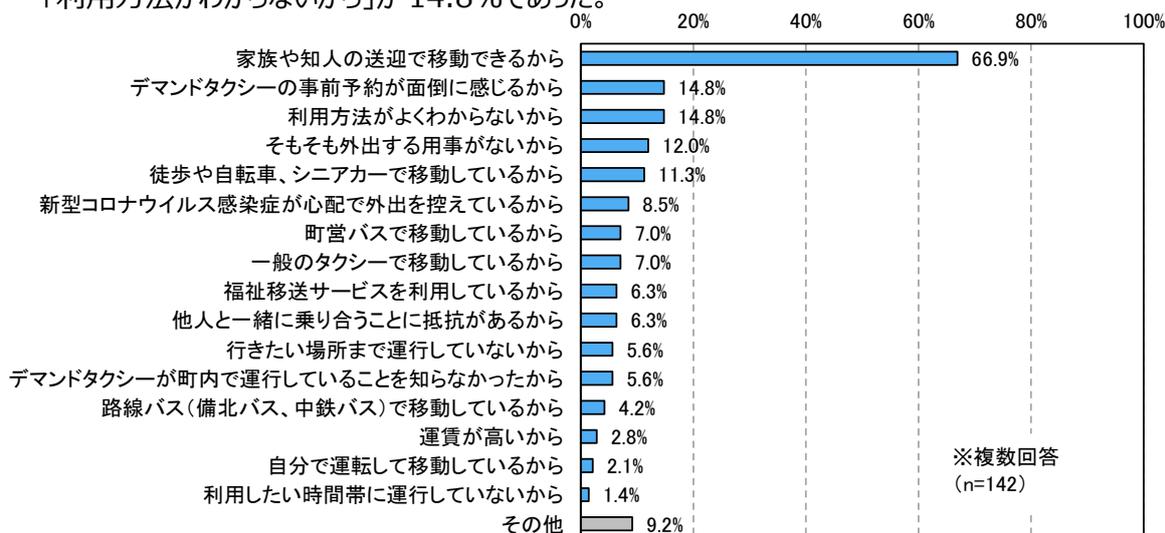


図 28 デマンドタクシーを利用しない理由 (運転免許証を持っていない人に絞り集計)

## (6) 公共交通の満足度

### ① 民間路線バス

- 民間路線バスを日常的に利用している人に路線バスの満足度をたずねたところ、「満足」「やや満足」の割合が高いのは「自宅からバス停までの距離」や「乗務員の運転・乗客への対応」で、「不満」「やや不満」の割合が高いのは「昼間の運行時間帯」や「運行本数」となった。

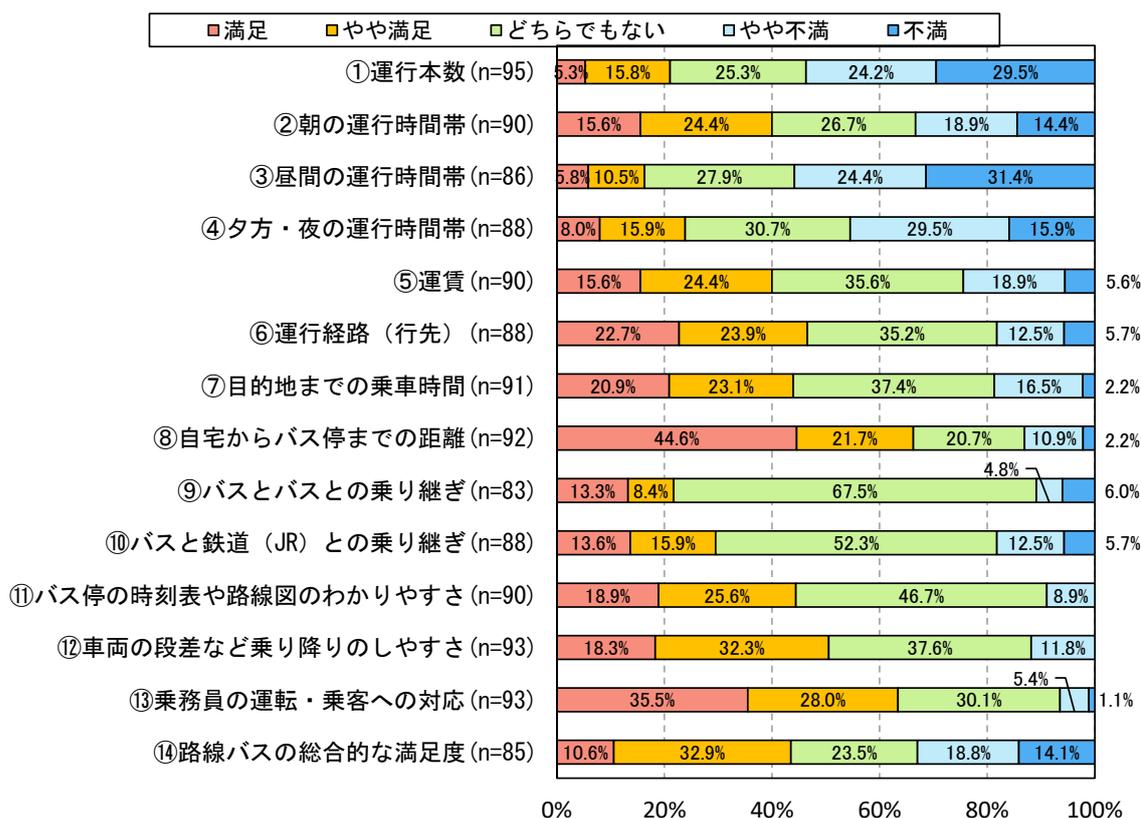


図 29 民間路線バスの満足度 (利用者に絞り集計)

## ② 町営バス

- 自由に使える車を持っていない人に町営バスの満足度をたずねたところ、「満足」「やや満足」の割合が高いのは「運賃」であった。
- 一方、「不満」「やや不満」の割合が比較的高いのは「自宅からバス停までの距離」「運行経路」「バスとバスの乗り継ぎ」であった。

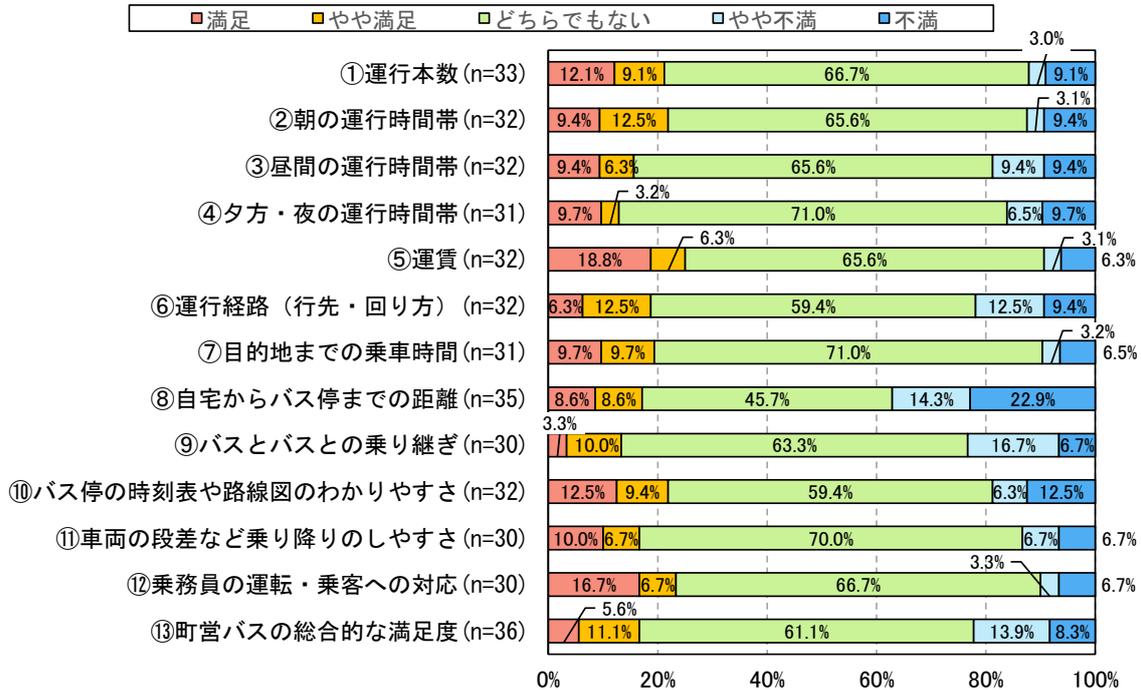


図 30 町営バスの満足度 (自由に使える車を持っていない人に絞り集計)

## ③ デマンドタクシー

- 自由に使える車を持っていない人にデマンドタクシーの満足度をたずねたところ、「満足」「やや満足」の割合が高いのは「運賃」であった。
- 一方、比較的「不満」「やや不満」の割合が高いのは「運行時間帯」や「予約の受付時刻 (予約の締切時刻)」、「利用の案内や広報などの情報提供」であった。

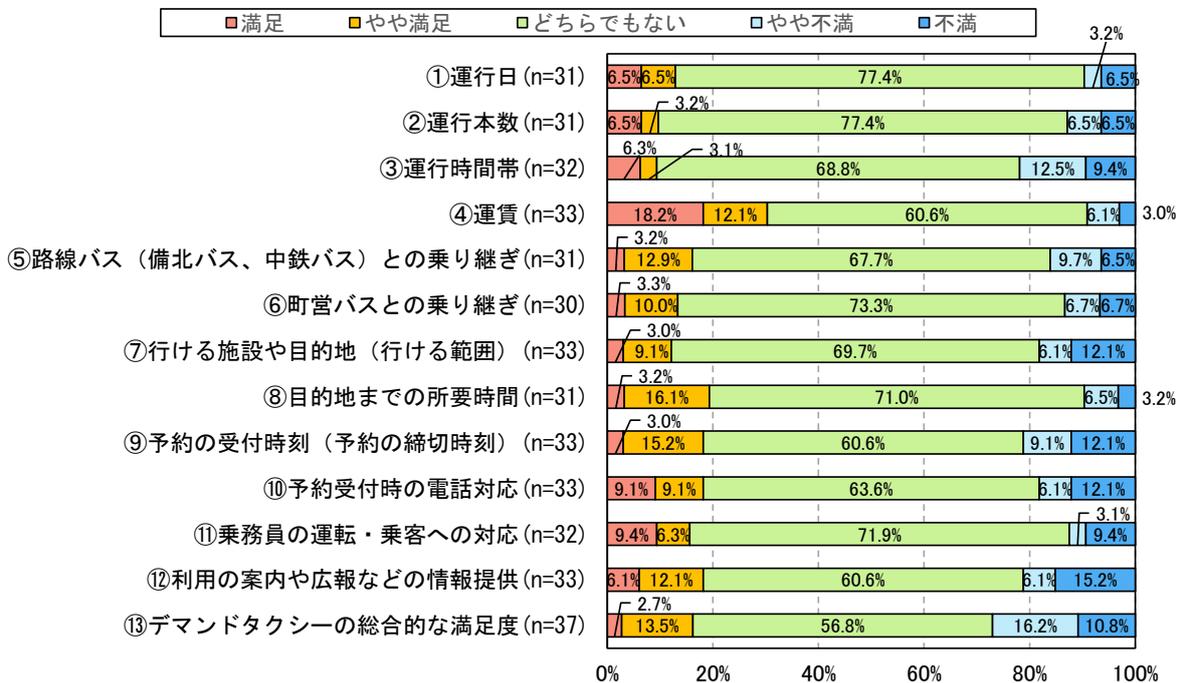


図 31 デマンドタクシーの満足度 (自由に使える車を持っていない人に絞り集計)

#### ④ 公共交通全般

- 吉備中央町の公共交通全般の満足度は、満足している人に比べて不満に感じている人の割合が高く、「不満」「やや不満」の割合は35.6%となっている。
- 町内の公共交通が不便で困っている人の割合は14.4%で、63.3%が「あまり困ってはいない」「困ってはいない」と回答している。

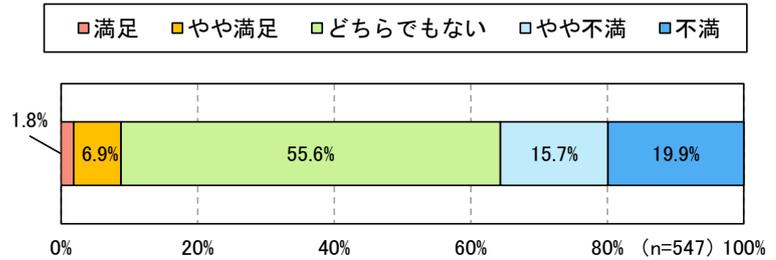


図 32 吉備中央町の公共交通全般の満足度

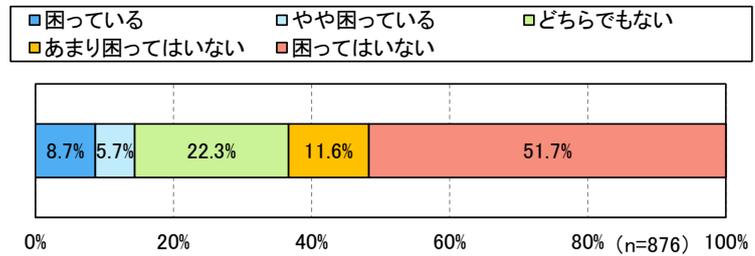


図 33 公共交通が不便で困っている人の割合

### (7) 将来の移動手段への不安と、町の取組・施策に対する考え

#### ① 将来の移動手段に対する不安

- 将来の移動手段に対して「とても不安である」「少し不安である」と感じている人の割合は、全体の76.9%にのぼっている。

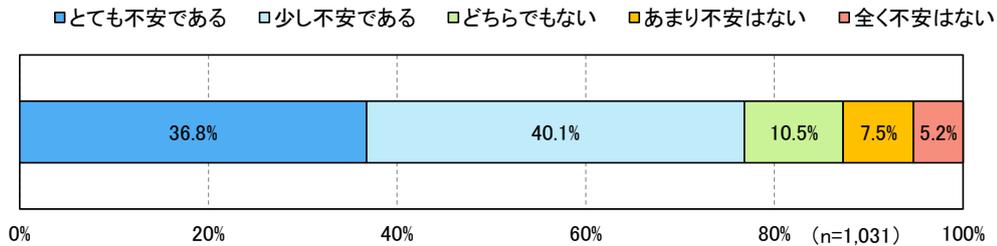


図 34 将来の移動に対する不安感

#### ② 今後の公共交通サービスの充実と公的支出金額

- 今後の公共交通サービスについて、「さらに充実させた方がよい」と回答した方が40.8%で最も高い。
- 公共交通に係る公的支出額については「現状を維持していくべき」が28.6%、「さらに増やした方がよい」が26.7%で同程度であった。

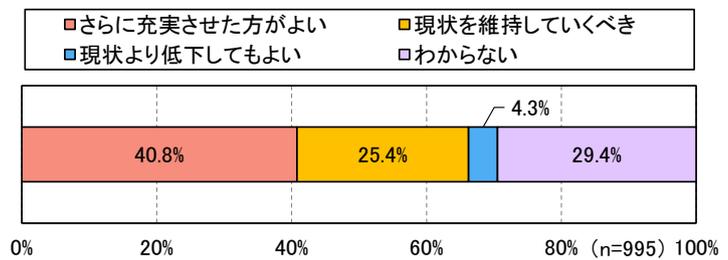


図 35 公共交通サービスの充実に関する考え

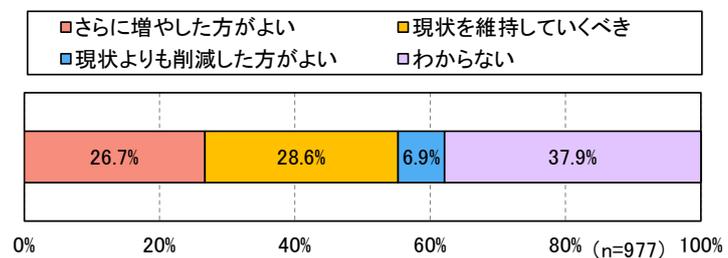


図 36 公共交通サービスへの公的支出に対する考え

③ 移動に関する施策・取組として必要だと思うもの

- 「必要」の割合が高い項目は「車を運転できない人に対して、一般のタクシーの割引チケットを配布する」(80.4%)、「なるべく自分の利用したい時間にデマンドタクシーが利用できるようにする」(80.0%)である。

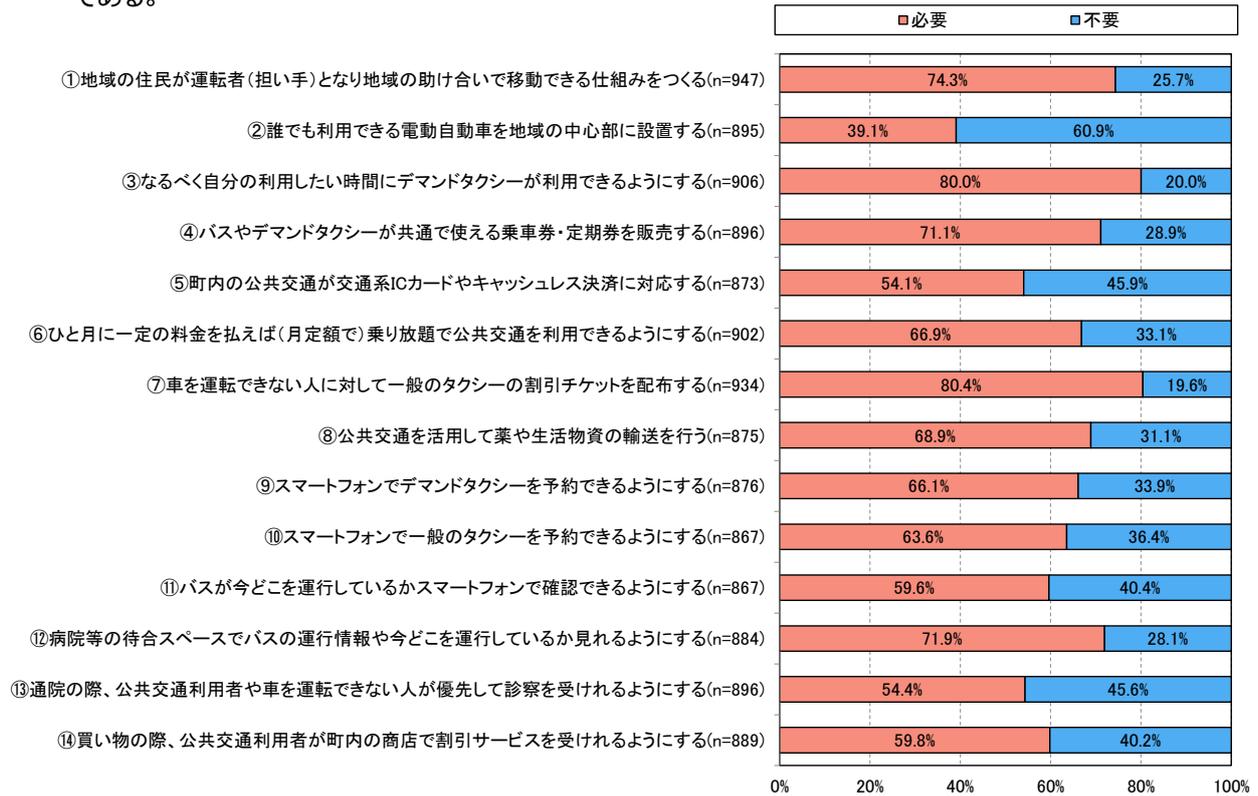


図 37 将来町が取り組む施策の必要性

## 2. 関係機関へのヒアリング調査により把握した事項

### (1) 調査概要

統計データやアンケート調査等で把握しきれない地域住民の移動状況や運行事業者の状況、公共交通計画策定における留意点や他部門の視点から見た問題点等を把握するため、ヒアリング調査を実施した。

調査対象	交通事業者、庁内の関係部署
実施時期	令和4年11月
調査対象及び調査項目	<p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用実態、運行体制、経営状況</li> <li>● 地域住民の移動状況</li> <li>● 運行にあたっての課題</li> <li>● 今後の事業展開</li> </ul> <p>【庁内の関係部署】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動に関する施策、事業</li> <li>● 移動に関する課題、住民の状況</li> <li>● 公共交通との連携・役割分担、今後の方針等</li> </ul>

### (2) 調査結果

#### ① 地域住民の移動状況と、移動に関する困りごと

庁内の関係部署 (福祉)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内にはタクシーの乗り降りが不自由な方もいる。</li> <li>● 福祉移送サービスは通院がメインの為、買い物等で利用できない。町がタクシー料金の1/3補助しているが、買い物よりタクシー運賃の方がかかってしまい負担が大きい。</li> <li>● 岡山市内など町外へ定期的に通院する場合、交通費の負担が大きい。</li> </ul>
庁内の関係部署 (教育)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 津賀、御北では、中鉄バスに運行委託している小学校スクールバスは通学用という認識の方が強く、一般の方が路線バスだと認識していないように思われる。</li> </ul>
交通事業者 (民間路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 午前の利用が多く、通学目的の生徒利用が多くを占めている。</li> <li>● 車いすで利用したいという需要もあり、一部路線では対応している。</li> </ul>
交通事業者 (タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシーやデマンドタクシーを利用している人は70歳～80歳代の高齢者の方で、主な目的は通院である。</li> <li>● 基本的に高齢者は午前中の外出が多く、午後の外出需要が少ない。</li> </ul>

## ② 公共交通の利便性に関する問題点

福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内巡回バスを利用するために、県道に出るまでの移動手段がないので、利用が難しい人がいる。</li> <li>● デマンドタクシーは、利用できる区間が自宅と吉備高原都市の間に限られており、町外の医療機関等に行くことができないため使いにくい。</li> <li>● 町営バス「岡山医療センター線」を利用しても、その先の医療機関を受診する際の乗換が難しい。</li> <li>● 高齢者にとって、家族が遠方で送迎が難しい場合、引きこもりの原因になってしまうため、移動手段の確保が重要である。</li> </ul>
庁内の関係部署 (定住)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内に移住・定住しようと思う時に、運転免許証を返納したら生活できないことがブレーキになっている。</li> </ul>
交通事業者 (民間路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者の減少について、今後はある程度の回復が見込まれるものの、人口減少やテレワークの定着等により感染拡大前の水準には戻らないと考えられる。</li> </ul>
交通事業者 (タクシー)	<p>《デマンドタクシーについて》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用の方法がわからない、わかりにくいことが初回利用の妨げになっている。</li> <li>● 運行の時間帯や運賃体系（定期券等がない）の面から、高齢者以外の学生等は利用しにくい。</li> <li>● 便と便の間隔が空きすぎているため、帰りの利用で使いにくい。</li> </ul> <p>《一般のタクシーについて》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 町外の通院に利用する人が多いが、運賃が高額になるため使いにくい。</li> </ul>

## ③ 公共交通の運行に関する問題点

交通事業者 (民間路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員の高齢化と乗務員不足により、このままだと収支状況が厳しい路線は縮小して別の路線に乗務員を充てる等して対応せざるを得ない。</li> <li>● 赤字補填や行政の補助もあるが、人手不足により路線の維持が厳しい状況にある。</li> <li>● 働き方改革により、運行時間帯や乗務員の勤務体制を見直す必要がある。それに伴う路線の縮小等も予想される。</li> <li>● 町営バスとの競合路線について、今後町営バスの運賃値下げや延伸等があれば、既存路線の撤退・縮小を検討せざるを得ない。</li> </ul>
交通事業者 (タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 月や季節で繁閑の差があるため、繁忙期に必要な乗務員数を通年確保しておくことは難しい。</li> <li>● デマンドタクシーは一般乗用タクシーの乗務を兼任している状況で、仮に現在よりも運行頻度を増やして車両1台・乗務員1名をデマンドタクシーの専任にした場合、現在の車両台数や乗務員数では対応が困難である。</li> <li>● 通院でタクシーや福祉移送サービスを利用する高齢者は、診察が何時に終わるかわからないため、車両を計画的に運用することが難しい。特に町外へ運行する場合、診察が終わるまでに他の仕事をすることもできないため、長時間待機せざるを得ない。</li> <li>● 近年の燃料費高騰による経営面への影響も大きい。</li> </ul>

#### ④ 地域公共交通計画の策定にあたり留意すべき事項

福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 家族が遠方で送迎が難しい場合、高齢者にとって引きこもりの原因になってしまうため移動手段の確保は必須。</li> <li>● 様々なサービスが混在しており、利用者にとってわかりづらいので整理が必要である。</li> <li>● 地域から輸送を担いたいという話が出ているので、法的な問題があるかもしれないが、検討してもらいたい。特に移動手段に困っている人の多い北部の地域での声が強い。</li> </ul>
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 児童数が減少し、小学校は令和7年4月1日に現在の9校を3校（豊野小学校、吉備高原小学校、円城小学校）に統合することが決まっている。</li> <li>● 一つの小学校が広がるため、スクールバスの運用や車両台数等が変化する可能性がある。</li> </ul>
定住	<ul style="list-style-type: none"> <li>● MaaSに取り組むことによって、運行の見える化や各公共交通機関が連携できる形ができれば良い。</li> <li>● ヘそ8バスを道の駅等で乗り継ぎながらイベントを楽しむような利用促進策あるとよい。観光客や移住者が楽しむことのできるツアーのようなものがあるとよい。</li> </ul>
企画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デジタル田園健康特区の「助け合い交通」は、中長期的には令和5年から検討を開始し、令和6年度にサービスの運用を行う予定。</li> <li>● 助け合い交通の具体的な検討はこれからであり、受け皿となる団体や運用の仕組み等も決まっていない。</li> </ul>
交通事業者 (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デジタルサイネージを活用した運行時刻や接近情報の案内による利便性向上に期待している。</li> <li>● 利用促進については、町営バスだけではなく、民間路線バスも含めて広く展開・検討してもらいたい。</li> <li>● 行政や地域住民とは良い関係性を築いていきたいが、近年の乗務員不足により路線の維持が困難になっている状況は理解してもらいたい。</li> </ul>
交通事業者 (タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● システム等の環境整備も重要だが、それよりも利用促進や周知によってまずは利用を増やしていくことが重要。</li> <li>● 高齢者の移動の目的地が町内外の多岐に渡るため、バスやデマンドタクシーだけで対応することには限界がある。タクシーのニーズも高いため、ふれあいタクシー運行助成事業の助成金額の増額や行くことのできる範囲の拡大を検討してはどうか。</li> </ul>

## 第5章 上位計画・関連計画の整理

### 1. 第2次吉備中央町総合計画

#### (1) 計画の概要

町政における全ての施策の基本となる町総合計画では、「22世紀の理想郷(ふるさと) 吉備中央町」を町の将来像としている。

なお、令和3年3月に策定した後期基本計画では、まちの将来像を実現するため、まちづくりの方針を踏まえて、計画期間の5年間を先導・けん引する4つの重点プロジェクトを定め、分野横断的な施策展開を図っていくこととしている。

表 6 第2次吉備中央町総合計画の概要

改訂年	令和3年3月改訂
基本構想	平成28年度～令和7年度
計画期間	平成28年度～令和2年度（前期基本計画） 令和3年度～令和7年度（後期基本計画）
まちの将来像	22世紀の理想郷（ふるさと） 吉備中央町
まちづくりの方針	子どもたちの笑い声があふれる懐かしくて新しいふるさとの創造

表 7 第 2 次吉備中央町総合計画・後期基本計画における基本構想の体系

重点プロジェクト	基本目標	施策
《重点プロジェクト①》 町の将来を担う子どもを増やす	【基本目標 1】 次代の宝を育むまち	1-1 妊娠・出産・子育ての切れ目のない支援 1-2 教育環境の整備 1-3 生涯学習の充実 1-4 スポーツ・レクリエーション活動の充実 1-5 青少年の健全育成 1-6 地域文化の育成
《重点プロジェクト②》 町を支える宝（若者）を残し、転入により新しい風を呼び込む	【基本目標 2】 魅力と活気のあるまち	2-1 農林業の振興 2-2 商工業・サービス業の振興 2-4 雇用・勤労者対策の充実 2-5 消費者対策の充実
	【基本目標 3】 生活しやすい安全なまち	3-1 住環境の充実
	【基本目標 4】 協働で歩むまち	4-1 移住定住の促進
《重点プロジェクト③》 安心して暮らせる環境をつくる	【基本目標 5】 やさしさあふれるまち	5-1 保健の充実・医療体制の確保 5-2 地域福祉の充実 5-3 高齢者福祉の充実 5-4 障害者福祉の充実 5-5 社会保障の充実
	【基本目標 3】 生活しやすい安全なまち	3-2 道路・交通ネットワークの整備 3-3 吉備高原都市の整備促進 3-4 情報ネットワークの整備 3-5 防災・消防・救急体制の充実 3-6 交通安全・防犯体制の充実
	【基本目標 6】 快適な暮らしのまち	6-1 環境施策の総合的推進 6-2 循環型社会の構築 6-3 上・下水道の整備 6-4 公園・緑地の整備 6-5 景観の保全・整備
	【基本目標 4】 協働で歩むまち	4-2 協働のまちづくりの推進 4-3 コミュニティ活動・交流活動の育成 4-4 男女共同参画・人権尊重社会の形成 4-5 自治体経営の推進
	【基本目標 2】 魅力と活力のあるまち	2-3 観光・レクリエーションの振興
《重点プロジェクト④》 町の魅力で新しい人の流れをつくる	【基本目標 7】 未来社会を先行実現するまち	7-1 先端的技術を活用した未来型シティの実現

## (2) 計画における公共交通に関連する施策の内容

公共交通に関する施策としては、タクシー事業の充実、町内の主要施設を結ぶ路線バスの運行、岡山市など近隣市を結ぶ路線バスの充実、吉備高原都市の魅力づくり、移動サービスの提供の5つが挙げられており、具体的な内容は下表のとおりである。

表 8 第2次吉備中央町総合計画における公共交通に関連した施策内容

重点プロジェクト	公共交通に関連する施策	主な施策の内容
安心して暮らせる環境をつくる	タクシー事業の充実	各タクシー事業を検証し、地域間格差の是正や利便性の向上に努め、高齢者等が安全に移動できる手段の確保を図る
	町内の主要施設を結ぶ路線バスの運行	町内の主要施設を結ぶ、路線バスを運行し、定額料金とすることで、高齢者や高校生が安心して利用できる交通体系を整備する きびプラザのパークアンドライド化や次世代モビリティの実証に取り組み、さらに利便性の高い地域公共交通網の形成に努める
	岡山市など近隣市を結ぶ路線バスの充実	町の拠点となる「きびプラザ」と岡山市等の近隣市を結ぶバス路線の充実を図る 高校生の通学、高齢者の移動、観光客の利用などのニーズに対応した交通手段の充実を進め、町内各地からきびプラザへのアクセス向上を図る
	吉備高原都市の魅力づくり	吉備高原都市内の交通の利便性向上に向けて、自動運転モビリティの導入を検討する
町の魅力で新しい人の流れをつくる	移動サービスの提供	ニーズを見える化し、事前の予約システムを使い、最適な移動手段を利用できる仕組みなどを構築する

## (3) 公共交通に対する評価指標

公共交通に関連した評価指標として次の3つの項目が設定されているが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等により、いずれも前期目標値（令和2年度時点）は未達成となっている。

なお、未達成に対する今後の取組の方向性として、後期基本計画においては、「町内各地からきびプラザまでの交通手段を町営バスまたはタクシー事業により確保し、交通拠点となるきびプラザから岡山市を結ぶ既存バス路線の利用者を増加させ、民間バス事業者または町の運行する既存バス路線を1便増便する」こととされている。

表 9 第2次吉備中央町総合計画における公共交通に関連した評価指標

指標名	実績値 (R2年度)	基準値 (H26年度)	前期目標値 (R2年度)	後期目標値 (R7年度)
岡山市を結ぶ路線バスの利用者数	84人/日	54人/日	100人/日	150人/日
岡山市を結ぶ路線バスの便数	7便/往復	6便/往復	8便/往復	8便/往復
「ふれあいタクシー運行助成事業」の利用件数	337件/月	382件/月	400件/月	410件/月

## 2. 吉備高原都市計画区域マスタープラン

### (1) 計画の概要

吉備高原における都市整備の方針を示した計画であり、「豊かな自然・景観を生かした、人と環境にやさしい都市づくり」を都市づくりの基本理念とするとともに、7つの都市づくりの方針が掲げられている。

表 10 吉備高原都市計画区域マスタープランの概要

策定年	平成 29 年 3 月
策定主体	岡山県
都市づくりの基本理念	豊かな自然・景観を生かした、人と環境にやさしい都市づくり
都市づくりの方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少・少子高齢社会に対応する持続可能な都市づくり</li> <li>● 周辺集落と共存した魅力ある市街地を形成する都市づくり</li> <li>● 安全・安心で暮らしやすい都市づくり</li> <li>● 環境にやさしい都市づくり</li> <li>● 産業振興による活力のある都市づくり</li> <li>● 個性と魅力あふれる都市づくり</li> <li>● 連携による相互補完を目指した都市づくり</li> </ul>

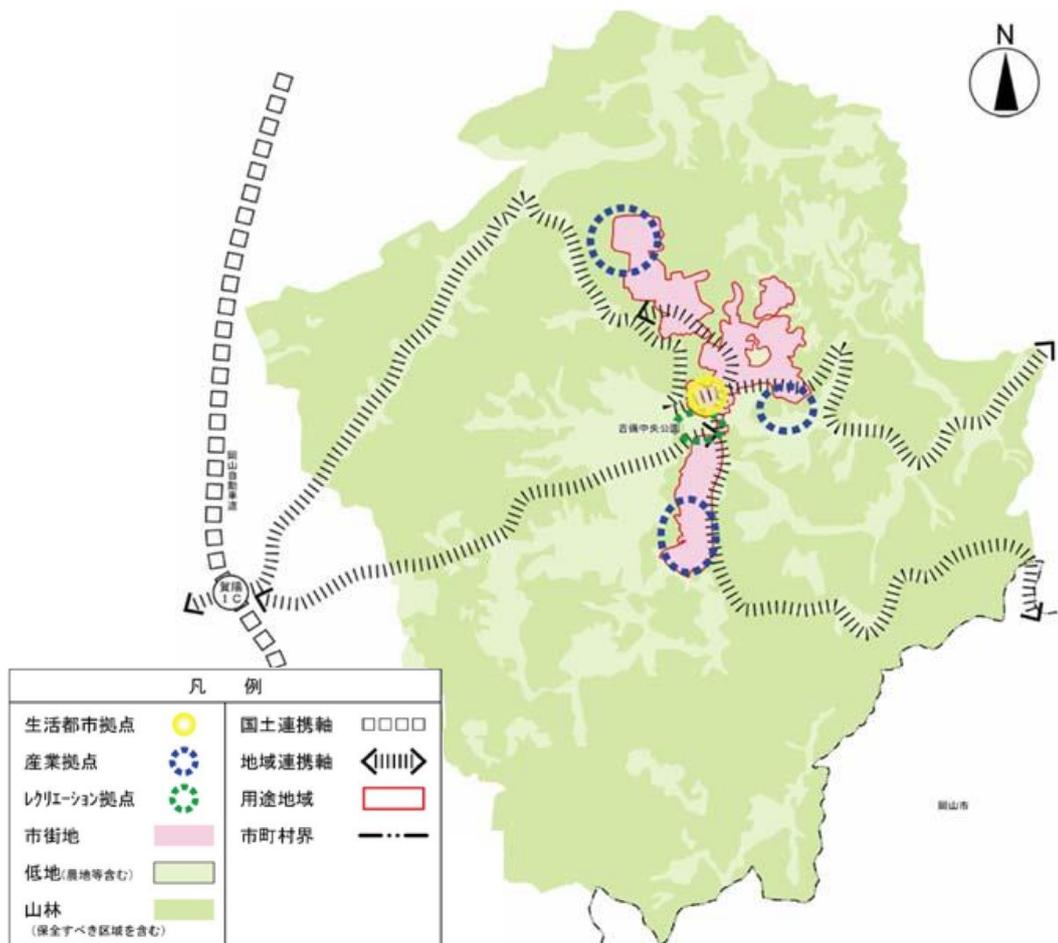


図 38 将来都市構造図

## (2) 公共交通に関する方針

公共交通の整備に関わる方針・方向性として、「都市施設に関する主要な都市計画の決定の方針」において、公共交通網に関する現状や目指すべき姿、公共交通の配置方針等が示されている。

表 11 吉備高原都市計画区域マスタープランにおける公共交通の整備方針

現状と目指すべき姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 岡山自動車道が近接し、国道 484 号や県道岡山賀陽線が走るなど、広域的な交通の利便性が高い地域となっている。一方、少子化・高齢化の進行や環境負荷の増大に対応していくため、誰もが快適に利用でき、環境にやさしい公共交通の必要性が高まっている</li> <li>● 公共交通は、鉄道が通っていないこととあわせて、福祉及び教育の拠点である吉備高原都市の特性や高齢化が進んでいることを踏まえ、バスなどを中心とした利便性の高い交通体系の確立を目指す</li> </ul>
配置の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利便性の高いバス網を構成するとともに、バス待合所等附属施設の整備に努め、誰にでもやさしい公共交通としてのバス利用を促進する</li> <li>● 既存の鉄道、バスを利用することが困難な地域においては、地域住民、自治体、交通事業者等の調整により、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど、地域に適した公共交通を持続的に確保する</li> </ul>

## 3. 関連計画

第 2 次吉備中央町総合計画と吉備高原都市計画区域マスタープラン以外の関連計画における公共交通に関する施策の内容は次のとおりである。

表 12 関連計画における移動や公共交通に関する施策

計画の名称 (計画期間)	移動や公共交通に 関係する施策	具体的な施策の内容
第 2 期吉備中央町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和 2 年度～令和 6 年度)	交通手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吉備高原都市から岡山市方面への移動手段の充実を図るため、路線バスの利便性の向上に向けた取組を促進する</li> <li>● 町営バス「岡山医療センター線」は、周知をより一層図り、持続可能なバス路線とすることを目指す</li> <li>● 民間事業者の運行する路線バスは、事業者と密に連携をとり、引き続き安定した運行ができるよう相互に協力していく</li> <li>● 町内各地から吉備高原都市へのアクセス向上に向け、町内幹線を走る巡回バスの運行、デマンドタクシー等を活用した複合的な交通体系の構築を目指す</li> <li>● 吉備高原都市区域内を巡回する自動運転モビリティの導入により、都市内の交通利便性の向上を検討していく</li> </ul>
	拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吉備高原都市を町の拠点として位置づけ、岡山県と連携し、きびプラザの活性化、吉備高原都市への企業誘致や宅地分譲を引き続き進める</li> <li>● 情報通信基盤の環境整備や岡山市への公共交通網の充実、魅力的な店舗の誘致など魅力づくりを進める</li> </ul>

計画の名称 (計画期間)	移動や公共交通に 関係する施策	具体的な施策の内容 (一部を抜粋)
吉備中央町過疎 地域持続的発展 市町村計画 (令和3年度～ 令和7年度)	過疎地域持続的発 展特別事業 【通学・交通弱者支 援事業】	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高校等へ通学する生徒の保護者に対し定期券等の購入及び寮費等の補助を行う</li> <li>● 高齢者等の生活支援のためのタクシー料金の助成を行い、交通弱者の暮らしやすい町にする</li> </ul>
	過疎地域持続的発 展特別事業 【交通不便地域解消 整備事業】	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通機関を維持するため、運行事業者に補助金を交付する</li> <li>● 公共交通網の再編整備を実施し、新たな交通システムを構築することにより、住民の日常生活の利便性を確保する</li> </ul>
	過疎地域持続的発 展特別事業 高齢者・障害者福祉 福祉移送サービス事 業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通機関等での移動が困難な要介護者及び身体障害者などに対し、移送サービスを提供することにより、外出や社会参加を容易にする</li> </ul>
吉備中央町第8 期高齢者福祉計 画及び介護保険 事業 (令和3年度～ 令和5年度)	福祉移送サービス事 業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在、人工透析治療者が利用の約8割を占め、その他の利用需要に十分対応できていない部分があることから、対応できるよう運営方法についての研究を進める</li> </ul>
	ふれあいタクシー運行 助成事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 今後も利用者のニーズを把握しながら制度の充実についての研究を進める</li> </ul>
	通所付添サポート事 業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域住民主体の取組が長く続くよう、運営等の支援を積極的に行う</li> <li>● 取組が通いの場などへのサポートにとどまらず、総合事業全般、さらには生活支援サービスの一環としての事業展開を目指して進める</li> <li>● 人材面においても、この事業での取組のノウハウを生かして、生活支援サービスの構築に向けての中心的人材となってもらうようなサポーター等への働きかけや研修等を検討する</li> </ul>
吉備中央町地域 福祉計画 (平成29年度 ～令和5年度)	社会参加の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 障害者の社会参加の拡充に向けて、情報提供やコミュニケーション支援体制の充実を図るとともに、福祉移送サービスや福祉車両の貸し出し、運転ボランティア、タクシーの利用助成など交通手段の充実について検討する</li> </ul>
吉備中央町障害 者計画 吉備中央町障害 福祉計画及び吉 備中央町障害児 福祉計画 (令和3年度～ 令和8年度)	交通費支援制度の充 実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 難病患者や透析患者の通院、障害者の共同作業所等への通所のための「交通費助成制度」の改善を図る</li> <li>● 航空運賃や公共交通機関、有料道路の割引について周知と利用促進に努める</li> </ul>
	交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 障害者の外出については、福祉タクシーなど外出支援体制の整備に向けて関係機関とともに検討する</li> <li>● 「自動車改造費助成事業」や「福祉自動車改造費助成金交付事業」など、交通手段確保のための事業の周知と利用促進に努める</li> </ul>

## 4. デジタル田園健康特区と関連事業

### (1) デジタル田園健康特区の区域方針

吉備中央町は、令和 4 年 4 月に革新的事業連携型の国家戦略特別区域である「デジタル田園健康特区」に指定され、デジタル技術を活用した健康・医療などに関する課題解決に重点的に取り組んでいる。

令和 4 年 9 月には「吉備中央町 MaaS コンソーシアム」が設立され、同年 11 月には国により区域方針が策定され、交通 DX や新たな輸送サービスの導入に向けた取組が進められている。

表 13 国家戦略特別区域に関わる区域方針

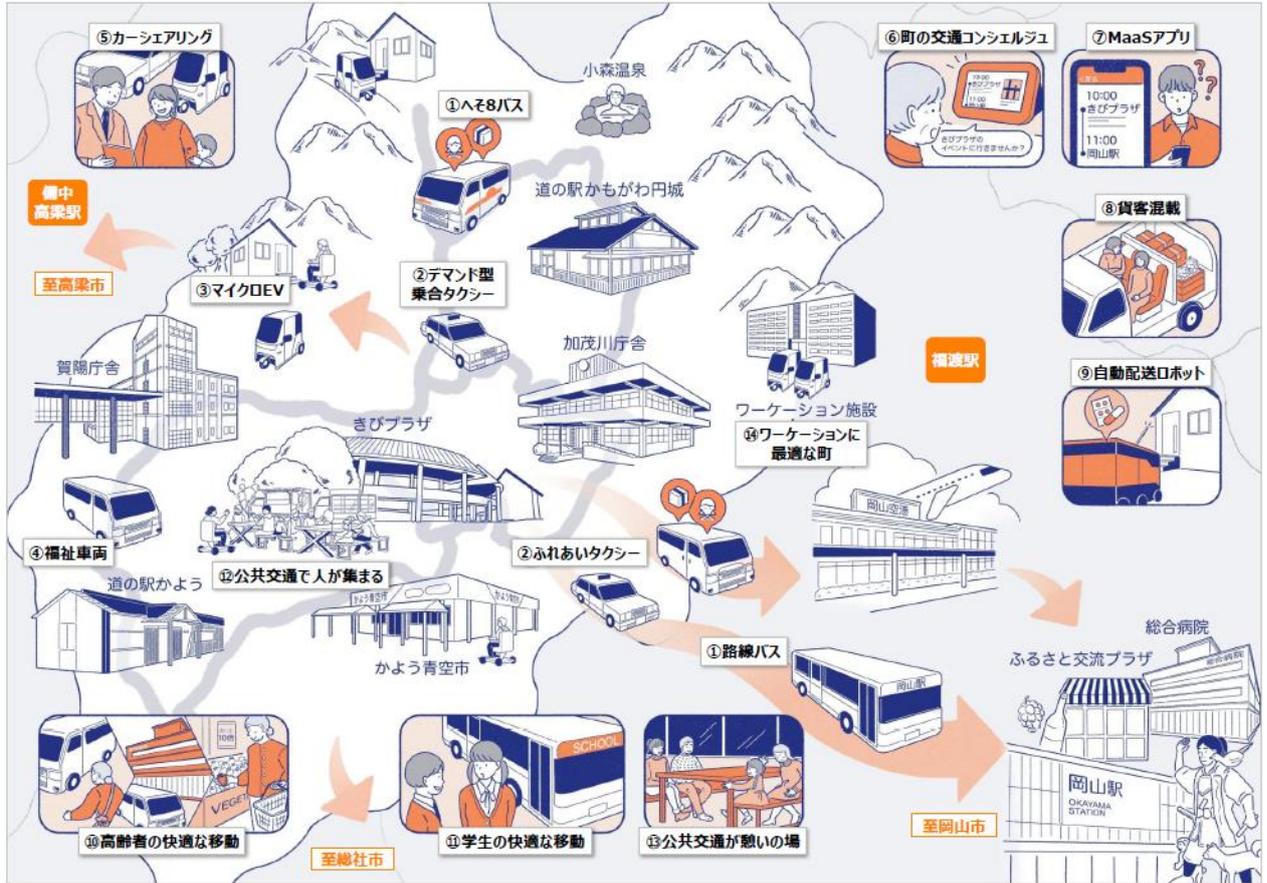
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 革新的事業連携型の国家戦略特区の枠組みを活用し、地理的な連担性にとらわれずに健康・医療分野等における革新的な事業を先行的に実施</li> <li>● 人口減少・少子高齢化が進む中において、デジタル技術を活用し、健康・医療などをはじめとした地域の課題解決に重点的に取り組むことにより、「デジタル田園都市国家構想」を先導するモデルとなることを目指す</li> </ul>	
政策課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 救急医療や在宅医療等の提供体制の維持と質の向上</li> <li>● 高齢者等の要配慮者の健康増進と孤立防止</li> <li>● 安心して子どもを産み育てられる環境整備</li> <li>● 地域住民の生活を支える移動支援・物流サービスの確保</li> <li>● 健康・医療分野等における産業技術の向上や新サービスの創出</li> </ul>	
実施が見込まれる特定事業等及び関連する規制改革事項	健康・医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 救急医療や在宅医療等におけるタスクシフトの推進</li> <li>● 妊産婦健診情報を踏まえた先端的な予防医療サービス</li> <li>● A I 技術等を活用した遠隔医療・リハビリや介護サービスの充実</li> <li>● 情報銀行等を通じた健康・医療データの幅広い連携・活用</li> </ul>
	移動・物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 医薬品等の効率的配送</li> <li>● 高齢者等の通院・外出支援サービスの提供</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 健康・医療などをはじめとした分野における創業促進等</li> <li>● 各種分野のサービス提供を支える通信設備や基盤データの整備</li> </ul>

## (2) 吉備中央町 MaaS コンソーシアムによる取組状況

吉備中央町 MaaS コンソーシアムは、吉備中央町の公共交通をデジタル技術で改善し、地域の持続的な発展と吉備中央町総合計画の基本目標である「魅力と活気のあるまち」の実現を目指して、令和4年9月に設立されたものであり、交通事業者、IT 企業、大学、住民代表等により構成されている。

コンソーシアムでは、「3～5年後の『移動』のありたい姿」を設定し、マイクロEVの導入やデマンドタクシーにおける配車支援システムの運用、きびプラザ等でのデジタルサイネージによるバスの運行案内等を開始している。

令和5年度以降もデジタル技術を活用し、地域住民の生活を支える移動支援・物流サービスの確保に取り組むこととしている。



資料: 吉備中央町 MaaS コンソーシアム

※令和4年9月28日開催「吉備中央町 MaaS コンソーシアム ワークショップ」における意見を集約し図に整理したもの

図 39 3～5年後の「移動」のありたい姿

## 第6章 吉備中央町公共交通網形成計画の検証

### 1. 吉備中央町公共交通網形成計画の概要

#### (1) 計画の基本理念と目標

##### ① 計画の基本理念

地域の特性に応じた公共交通

##### ② 計画の目標

目標1. 地域での暮らしを守る地域公共交通

目標2. 地域と共に守る地域公共交通

目標3. 人にやさしい地域公共交通

##### ③ 計画期間

平成30年度～令和4年度の5年間

#### (2) 計画の目標と対応する事業及び実施主体

目標	対応する事業	実施主体		
		吉備中央町	交通事業者	住民等
目標1 地域での暮らしを守る地域公共交通	町内主要目的地を結ぶバス路線の充実	○	○	○
	賀陽地区へのデマンドタクシーの導入と運行区域再編	○	○	○
	各地域の生活圏に合わせた公共交通の充実	○	○	○
	タクシー助成制度「ふれあいタクシー」の充実	○	○	—
目標2 地域と共に守る地域公共交通	運行見直し基準の設定	○	○	—
	スクールバスの活用	○	○	—
	公共交通地域連絡会議（仮称）の開催	○	○	○
	公共交通利用者優遇・優待制度の創設	○	○	○
	貨客混載輸送の可能性調査	○	○	—
目標3 人にやさしい地域公共交通	わかりやすい公共交通情報の提供	○	○	—
	待合環境の整備	○	○	—
	タクシーを活用した福祉サービスの検討	○	○	—

## 2. 計画における評価指標の検証

吉備中央町地域公共交通網形成計画では、個々の目標や事業に基づき 9 つの評価指標及び数値目標を設定しており、達成状況は次のとおりである。

### (1) 【目標 1】地域での暮らしを守る地域公共交通

評価指標	町営バス路線数
目標値	3 路線 【計画策定時（平成 28 年度）：1 路線】
現状値 （令和 4 年度時点）	3 路線（達成）
検証結果及び実施状況	令和元年 6 月の岡山医療センター線の運行開始と、令和 3 年 10 月の町内巡回バス（ヘソ 8 バス）の運行開始により、町営バスの路線数は目標値である 3 路線を達成した。

評価指標	デマンドタクシー運行区域数
目標値	3 区域 【計画策定時（平成 28 年度）：1 区域】
現状値 （令和 4 年度時点）	町内全域（達成）
検証結果及び実施状況	デマンドタクシーの運行区域を令和 3 年 10 月に町内全域へ拡大したことにより、目標値を達成した。

評価指標	町民の地域公共交通に対する満足度 ※本町の地域公共交通全般に対して「満足」を 5、「やや満足」を 4、「どちらでもない」を 3、「やや不満」を 2、「不満」を 1 とした加重平均値
目標値	3.0 【計画策定時（平成 28 年度）：2.4】
現状値 （令和 4 年度時点）	2.6（未達成）
検証結果及び実施状況	町営バスやデマンドタクシーの拡充を進めた結果、公共交通全般に対する満足度（加重平均値）は平成 28 年度に実施したアンケート結果から 0.2 ポイント上昇したものの、目標である 3.0 に到達していない。

### (2) 【目標 2】地域と共に守る地域公共交通

評価指標	スクールバスの活用
目標値	2 路線 【計画策定時（平成 28 年度）：0 路線】
現状値	0 路線（未達成）
検証結果及び実施状況	岡山医療センター線において、スクールバスを活用した実証運行を実施したものの、学校行事との兼ね合いにより車両確保が困難であること、また、利用人数に対して運行車両が大きくなってしまことから、継続的な実施はできていない。

評価指標	公共交通地域連絡会議（仮称）の開催
目標値	年 2 回 【計画策定時（平成 28 年度）：未実施】
現状値	年 0 回（未達成）
検証結果及び実施状況	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、町内各地で定期的に意見交換を行う会議は開催できていない。

評価指標	公共交通利用者優遇・優待制度の創設
目標値	1 事業 【計画策定時（平成 28 年度）：未実施】
現状値	0 事業（未達成）
検証結果及び実施状況	町営バスの運行開始に合わせ、無料乗車券の配布を行ったものの、医療機関や商業施設等と協力した顧客サービスの構築までは至っていない。

### (3) 【目標3】人にやさしい地域公共交通

評価指標	わかりやすい公共交通情報の提供
目標値	2 事業 【計画策定時（平成 28 年度）：未実施】
現状値	1 事業（未達成）
検証結果及び実施状況	令和 4 年 12 月にバスロケーションシステムの導入・運用を開始し、町内巡回バス（ハそ 8 バス）の運行状況をスマートフォン、パソコンで確認できるようになっている。バスブック（総合時刻表）の作成については、実証運行中の町営バス路線もあるため、本格運行への移行時期と合わせて検討を行う。

評価指標	待合環境の整備
目標値	3 停留所 【計画策定時（平成 28 年度）：未実施】
現状値	3 停留所（達成）
検証結果及び実施状況	令和 4 年 12 月にきびプラザ、賀陽庁舎、加茂川庁舎にデジタルサイネージを設置し、路線バスの運行情報と町の PR 動画を流している。また、きびプラザと賀陽庁舎のバス停留所にベンチを設置している。今後も要望に応じて待合環境の整備を促進していく。

評価指標	タクシーを活用した福祉サービスの検討
目標値	1 事業 【計画策定時（平成 28 年度）：未実施】
現状値	1 事業（達成）
検証結果及び実施状況	令和 3 年 4 月から福祉移送サービスの運行委託先を社会福祉協議会からタクシー事業者に変更するとともに、利用要件の見直しを行っている。

## 第7章 公共交通の問題点・課題と目指す将来像

### 1. 調査結果を踏まえた公共交通の問題点

前章までの調査結果をもとに、町内における公共交通の問題点を次のとおり整理した。

表 14 吉備中央町における公共交通の問題点

地域の概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少が続いており、今後も人口減少と高齢化率の高止まりが予想される。</li> <li>● 町外へ通勤・通学する住民が3割と多い一方で、公共交通のサービス水準が低く、住民の多くが自家用車で移動している。</li> </ul>
公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンドタクシーの拡大や町営バスの充実を進めてきたものの、公共交通全体で見ると利用者の減少が続いている。特に近年は新型コロナウイルス感染症の影響等により民間路線バスの利用者数の減少が著しい。</li> <li>● 町営バス路線の新規路線は利用者数が伸び悩んでおり、1便あたりの利用者数が少なく、個別輸送に近い状態となっている。</li> <li>● デマンドタクシーは運行区域を賀陽地域にも拡大したものの、拡大前から運行していた加茂川地域の利用者数を大きく下回っており、個別輸送に近い状態となっている。</li> <li>● ふれあいタクシー運行助成事業の利用者数も、新型コロナウイルス感染症の影響もあり近年は減少傾向にある。また、デマンドタクシーと主な利用者層（高齢者）が重なっており、すみ分けができていない。</li> <li>● タクシー営業所から離れた地域の住民は、ふれあいタクシー運行助成事業を活用したとしても、距離や時間、運賃の負担感が大きい。</li> </ul>
地域住民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転免許証を持っていない人の7割以上が公共交通を利用しておらず、自家用車による送迎により移動している。</li> <li>● 今は運転ができる人の4.5%が今後の運転に不安を抱えており、生活のために運転免許証を返納できない人が6.8%いる。</li> <li>● 全体としては通院や買い物の目的地としては吉備高原へ行きたい人の割合が高いが、加茂川地域では岡山市、賀陽地域では高梁市や総社市へのまとまった移動実態が見られる。</li> </ul>
公共交通に対する困りごと	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間路線バスでは「運行本数」や「運行の時間帯」、町営バスでは「自宅からバス停までの距離」、デマンドタクシーでは「運行時間帯」や「予約の受付時刻（予約の締切時刻）」の満足度が低い。</li> <li>● 町内の公共交通全般に対して35.6%が不満を感じており、様々な公共交通の拡充を進めてきたものの満足度は網形成計画策定時から大きく変化していない。</li> <li>● 公共交通が不便で困っている人は14.4%にとどまっているものの、将来の移動に対する不安を感じている人は76.8%と高くなっている。</li> <li>● 公共交通や移動支援に対する様々な施策を実施・拡充してきているものの、それぞれの移動手段の利点やすみ分け、ターゲット等が明確になっておらず、住民の理解や周知が進んでいない。</li> <li>● そもそも外出しないことや、外出頻度自体が低いことも、公共交通を利用しない要因となっている。</li> </ul>

公共交通の運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員不足が民間路線バスの維持に大きく影響する可能性がある。</li> <li>● 町の交通資源は限られており、現在の交通体系を維持したまま更に新たな交通手段の導入・拡大をする場合、車両不足・人員不足、路線同士の競合による収益悪化等が懸念される。</li> <li>● 一般のタクシー事業は利用者が集中する時期や利用者の待機要望や移動距離等によっては、計画的な運用が難しくなる。</li> </ul>
その他の留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町内の公共交通全体を対象にした利用促進策ができていない。</li> <li>● ふれあいタクシー運行助成事業においては、運行範囲の拡大・見直し、助成金額の見直し等が要望として挙がっている。</li> <li>● 網形成計画に挙げられた評価指標のうち5つが未達成で、コロナ禍の影響等もあり、他部門と連携した取組や情報発信に関連した取組が実現できていない。</li> </ul>

## 2. 吉備中央町における公共交通の役割

上位・関連計画と、デジタル田園健康特区としての取組の方向性を踏まえ、公共交通の果たすべき役割、目指す姿、期待する効果を次のとおりに整理した。

《吉備中央町の公共交通が果たすべき役割》

1. 人々が安心して暮らすことのできる社会基盤
2. 人々の交流の基盤

《吉備中央町が目指す公共交通の姿》

- ① 利便性の高い公共交通
- ② 地域に適した公共交通
- ③ 持続的な公共交通

《公共交通によって期待するもの》

- ・ 少子化・高齢化の進行への対応
- ・ 住民の移動ニーズへの対応
- ・ 環境負荷の抑制
- ・ 外出や社会参加の促進
- ・ 地方を先導する先進的な地域モデルの実現

### 3. 公共交通の課題

前項で整理した公共交通の問題点や吉備中央町における公共交通の役割を踏まえ、解決すべき課題を次のとおり整理した。

#### 課題1. 地域によって異なる移動ニーズへの対応

町内には、吉備高原都市、賀陽中心部、加茂川中心部の3つの核（機能集積地）があり、地域によって町内・町外ともに移動の方向が異なっている。このことから既存のバス路線以外の交通手段も活用しつつ、これらの移動ニーズに対応する必要がある。

#### 課題2. 需要に応じた持続可能な運行体系・体制の構築

人口減少や高齢化の進行が予想される中、持続可能な公共交通とするためには需要に応じた運行等を行うための仕組みを作る必要がある。

#### 課題3. 公共交通に係る担い手の確保

公共交通の運転者不足が民間バス事業においては大きな課題で、町内においても安定した運転者雇用の確保や後継者不足による事業所の撤退等が今後問題となることが予想される中、今のうちから人材確保等に関する施策を検討していく必要がある。

#### 課題4. 公共交通による外出の促進

公共交通利用者を確保するためには、周知・広報を含めた利用促進策が重要である。また、アンケート等ではそもそも外出をしない人がいることも把握しており、公共交通の利用を増やすためには、交通手段だけを対象にした取組だけでなく、施設と連携する等、外出の目的を増やしていくこと、外出を促進することが求められる。

#### 課題5. 移動サービスや移動支援策の対象者の明確化と役割分担

町内の公共交通や移動の支援制度が複数ある中で、周知や案内も含めてターゲットを明確化していくことが公共交通利用者の増加や適切な移動サービス提供する上で必要となる。

#### 課題6. 町内の交通資源の効率的な運用

車両の台数の制約等がある中で、町営バスやデマンドタクシー等、町内の移動環境を充実させるためには、バス路線の接続改善や町内の様々な公共交通資源やサービスを組み合わせて効率的に運用していく必要がある。

#### 課題7. デジタル田園健康特区による交通 DX の推進

デジタル田園健康特区の取組と連携した MaaS 事業や DX の推進により、公共交通の利便性や効率性を高めていく必要がある。

#### 課題8. 計画の推進体制の構築

次期計画においては、関係者間での課題共有を図り、PDCA サイクルに基づき目標の達成状況や事業の実施状況を評価・検証し、改善していく仕組みづくりが計画の推進において必要である。

#### 4. 吉備中央町が目指す公共交通ネットワークのイメージ

網形成計画における「吉備中央町公共交通整備イメージ」を踏まえ、隣接する岡山市、高梁市及び総社市との間を結ぶ定時定路線型の移動サービスを広域幹線として位置づける。

その上で、広域幹線と接続する町内の定時定路線型の移動サービスを地域内路線又は支線とし、広域幹線の起終点となる吉備高原都市・吉川地区、賀陽地域の中心部である豊野地区、加茂川地域の中心部である津賀地区、総社市・高梁市に接続する大和地域の 4 箇所を交通結節点かつ地域拠点とする。

これらの 4 箇所の交通結節点かつ地域拠点のほかに、役場の出張所や道の駅等を有している円城地域と御北地域の 2 箇所を、地域拠点として設定する。

なお、支線交通においては交通結節点や地域拠点までの輸送を地域特性にあわせて柔軟に対応していくこととする。

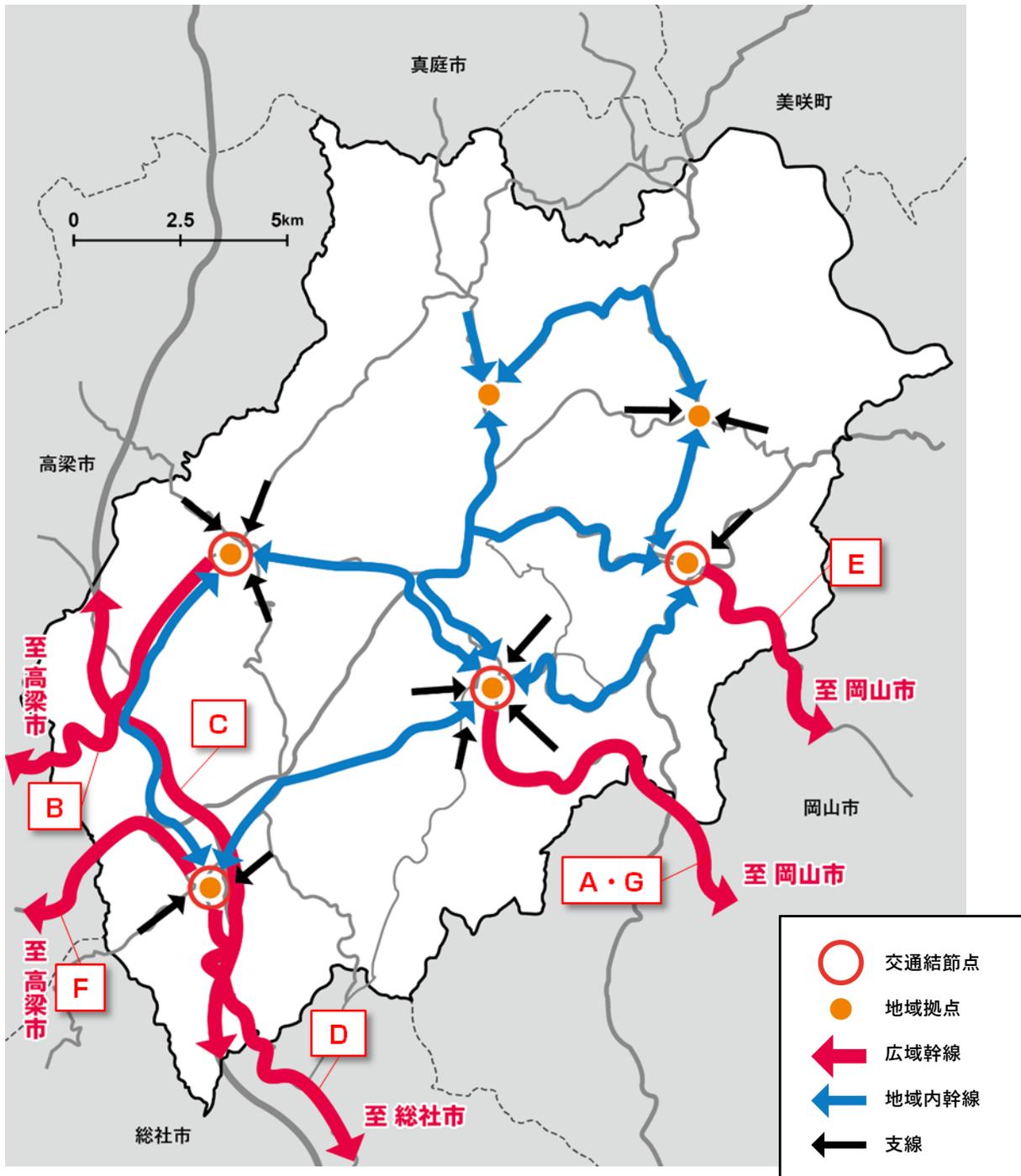


図 40 吉備中央町の公共交通ネットワークイメージ

表 15 各拠点の位置づけと役割

位置づけ	役割	該当地域	拠点となる主な施設等
交通結節点	地域の中心部に位置し、他市と結ぶ広域幹線と地域内幹線、支線の乗り継ぎの中心となる拠点	吉備高原都市・吉川	きびプラザ、吉備高原医療リハビリテーションセンター
		豊野	賀陽庁舎
		津賀	加茂川庁舎
		大和	大和郵便局
地域拠点	公共交通の接続や人々の交流等の中心となる生活の拠点	吉備高原都市・吉川	きびプラザ、吉備高原医療リハビリテーションセンター
		豊野	賀陽庁舎
		大和	大和郵便局、道の駅かよう
		津賀	加茂川庁舎
		円城	道の駅かもがわ円城
		御北	井原出張所

表 16 交通手段の位置づけと役割

位置づけ	役割	交通手段	維持・確保の方向性
広域幹線	岡山市や高梁市、総社市と吉備中央町を結ぶ幹線交通であり、通勤・通学や高齢者等の通院・買い物等、多様な目的での移動を担う	A：中鉄バス (リハビリセンター～天満屋線) B：備北バス (吉川～高梁線) C：中鉄北部バス (岡山～勝山線)	鉄道を有していない本町において、岡山市及び高梁市までの路線バスは町内外の広域的なニーズに対応するために必要不可欠である一方、自治体の補助や事業者努力だけでは維持していくことが困難であるため、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）により運行を維持・確保する
		D：中鉄バス (宮前～総社線)	本町と総社市を結ぶ唯一の公共交通で、特に通学において重要な役割を担っている一方、自治体の補助や事業者努力だけでは維持していくことが困難であるため、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）により運行を維持・確保する
		E：中鉄バス (福沢・杉谷～国立病院線) F：備北バス (東村～高梁線)	岡山市及び高梁市への通勤・通学、通院・買い物等の生活を支える交通であり、今後も町民の生活を支えるため必要な路線であることから、町と周辺自治体及び事業者が協力して、維持に取り組む
		G：町営バス (岡山医療センター線)	広域交通として特に重要な本町と岡山市を結ぶ公共交通について、民間路線バスを補完し、地域住民の移動利便性を担保する交通手段として町が確保する
地域内幹線交通	各地域と交通結節点を結び、広域交通と接続する公共交通	中鉄バス（井原～下加茂線） 町営バス（町内巡回バス）の交通結節点と交通結節点・地域拠点を結ぶ区間	町内の通勤・通学、通院・買い物等の生活を支える交通であり、町が維持に取り組むとともに、広域幹線との接続を確保する
支線交通	各地域と地域拠点や目的地となる施設等の間を結ぶ町内の移動を対象とした公共交通	町営バス（町内巡回バス）の交通結節点と交通結節点・地域拠点を結ぶ区間以外 町営バス（妙仙寺～兼信線） デマンドタクシー	地域内幹線交通と同じく、生活を支える交通であるため町によって維持・維持をしていくとともに、広域幹線との接続や利用の実態等に応じて柔軟に見直し等を行う
その他	上記を補完する移動手段	タクシー	「ふれあいタクシー運行助成事業」を継続し、通院や買い物等の移動を補完する

## 第8章 地域公共交通計画の理念と目標及び事業

### 1. 基本理念

地域の公共交通は、地域住民の暮らしを支える重要な生活基盤であるとともに、人口減少や少子高齢化が進む中、より地域に密着した公共交通施策の展開と公共交通の維持が求められていることから、吉備中央町地域公共交通網形成計画においては『地域の特性に応じた公共交通』を基本理念としている。

本計画においても、上記の基本理念を踏襲し、前項で整理した吉備中央町における公共交通の役割を踏まえ、社会環境の変化等にも対応しつつ、地域住民の暮らしの充実と生活基盤確保を念頭に次の基本理念を設定した。

#### 【基本理念】

**安心した暮らしを支える地域の特性に応じた公共交通**

### 2. 計画の目標

基本理念と上位関連計画等から整理した公共交通の果たすべき役割、目指す姿、期待する効果を踏まえ、吉備中央町の公共交通及び移動における課題を解決するために次の基本目標を設定した。

#### 地域の交通資源を最大限に活用し、地域住民の移動環境を充実させる

対応する課題

- 課題 1. 地域によって異なる移動ニーズへの対応
- 課題 5. 移動サービスや移動支援策の対象者の明確化と役割分担
- 課題 6. 町内の交通資源の効率的な運用
- 課題 7. デジタル田園健康特区による交通 DX の推進

#### 生活に欠かすことのできない公共交通を将来にわたって守っていく

対応する課題

- 課題 2. 需要に応じた持続可能な運行体系・体制の構築
- 課題 3. 公共交通に係る担い手の確保
- 課題 4. 公共交通による外出の促進
- 課題 7. デジタル田園健康特区による交通 DX の推進
- 課題 8. 計画の推進体制の構築

#### 関係者間・部門間・住民間の相互連携を通じて「チーム吉備中央町」としての施策に取り組む

対応する課題

- 課題 4. 公共交通による外出の促進
- 課題 5. 移動サービスや移動支援策の対象者の明確化と役割分担
- 課題 7. デジタル田園健康特区による交通 DX の推進
- 課題 8. 計画の推進体制の構築

### 3. 施策の体系

地域公共交通計画における施策の体系図を次の頁に示す。

吉備中央町地域公共交通計画の施策体系

吉備中央町公共交通網形成計画の理念・目標

基本理念 『地域の特性に応じた公共交通』  
 基本目標 ①地域での暮らしを守る公共交通  
 ②地域とともに守る公共交通  
 ③人にやさしい公共交通

基本的な考え方は網形成計画や第2次総合計画(後期基本計画)から引き継ぐ

基本理念 安心した暮らしを支える  
 地域の特性に応じた公共交通

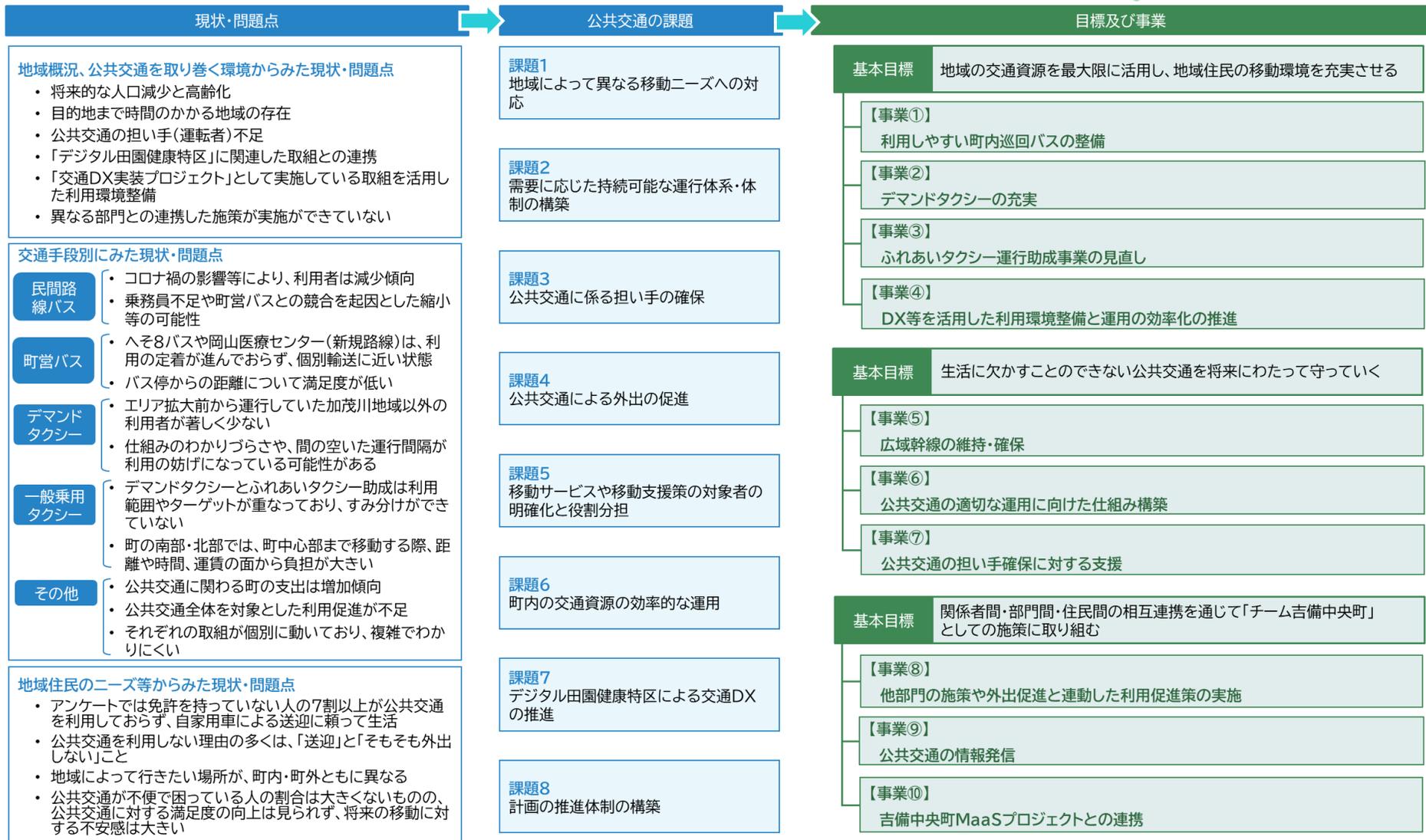


図 41 吉備中央町地域公共交通計画の施策体系

## 4. 事業内容

### 目標

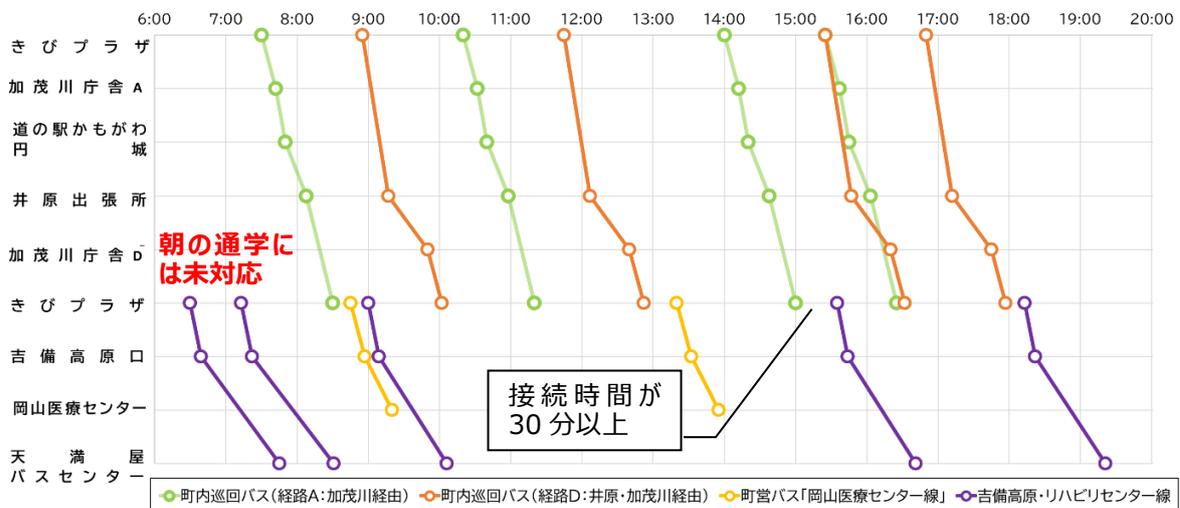
地域の交通資源を最大限に活用し、地域住民の移動環境を充実させる

### 【事業①】利用しやすい町内巡回バスの整備

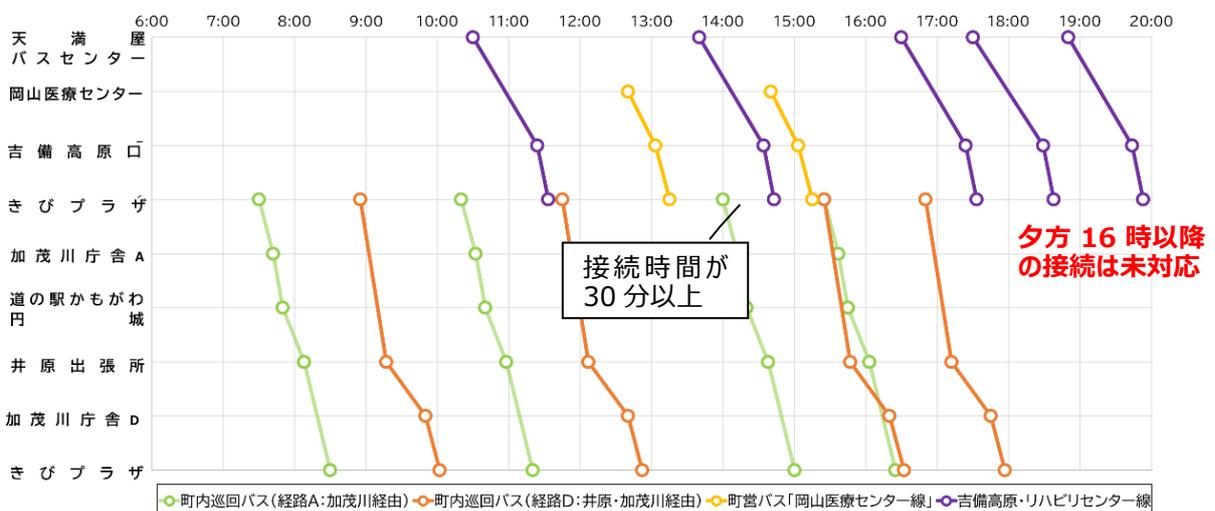
#### ■ 事業内容

- 町内巡回バスは離れた地域拠点同士を結ぶ役割を担っているため、利用の状況等をモニタリングしながら、利用実態や地域住民・利用者の声等を把握し、ダイヤやルート等を適宜柔軟に見直すことで、改善を図りながら運用する。
- 他市まで運行する民間路線バス（広域幹線）や町営バス「岡山医療センター線」との接続を図るため、引き続きダイヤの調整を行う。
- 生徒の試験期間中の学校の登下校時刻に合わせたダイヤ調整や、市外への通学時に利用される広域交通と接続ができる便の設定・ダイヤの調整、乗車時間が長大にならないような運行経路の設定について検討する。
- また、利用者の利便性向上のため、経由する施設等への乗り入れや、車両更新に合わせたバリアフリーへの対応について必要に応じて検討する。

#### 【参考】加茂川方面を運行する町内巡回バスと岡山市方面へ運行する路線バス・町営バスの接続状況

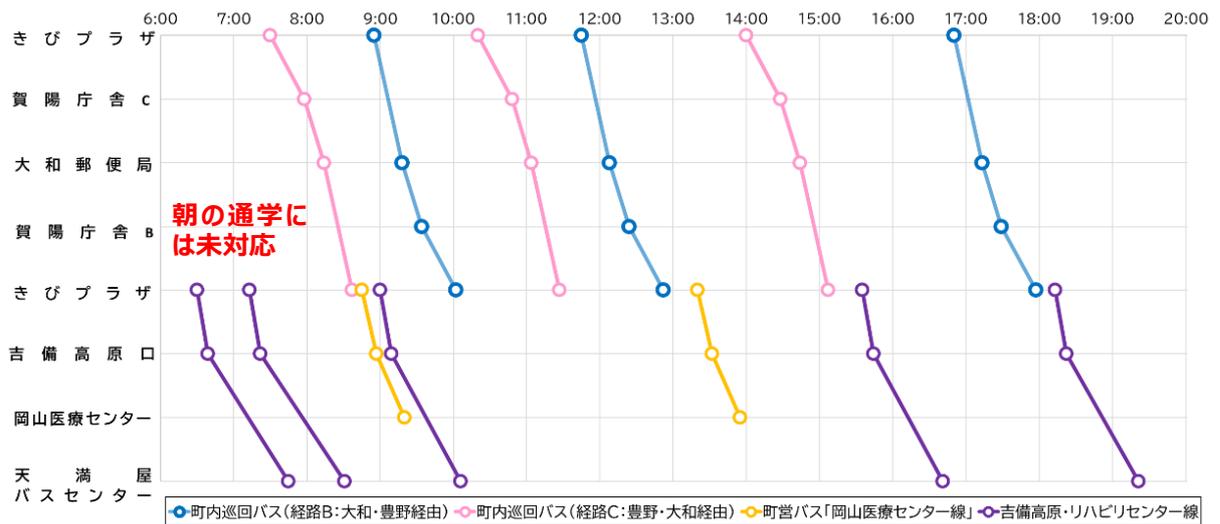


#### ▲ 町内巡回バスから岡山市方面へ運行する路線バス・町営バスへの接続状況（行き）

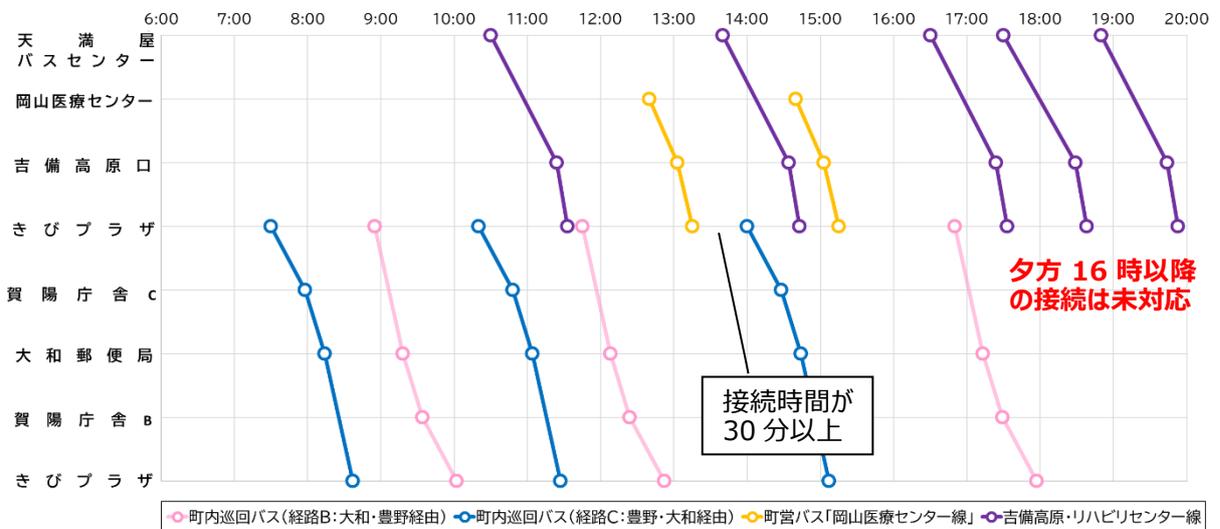


#### ▲ 岡山市方面へ運行する路線バス・町営バスから町内巡回バスへの接続状況（帰り）

**【参考】賀陽方面を運行する町内巡回バスと岡山市方面へ運行する路線バス・町営バスの接続状況**



**▲ 町内巡回バスから岡山市方面へ運行する路線バス・町営バスへの接続状況(行き)**



**▲ 岡山市方面へ運行する路線バス・町営バスから町内巡回バスへの接続状況(帰り)**

■ 実施時期	令和 5 年度以降も継続実施
■ 事業主体	吉備中央町、交通事業者、吉備中央町 MaaS コンソーシアム

## 【事業②】デマンドタクシーの充実

### ■ 事業内容

- デジタル田園健康特区の交通 DX 実装プロジェクトの一環として導入・運用を進めている配車システム等を活用して、運行便数の拡充や運行時間帯内で便の指定を設けないオンデマンド型での運行、運行範囲やルートの見直しを検討し、既存バス路線から離れた集落でも現在よりも高い頻度で公共交通を利用できる環境を整備する。
- また、予約締切時刻や岡山市や高梁市まで運行する民間路線バス（広域幹線）との接続改善を図り、わかりやすく利用しやすい形態を目指す。
- 町営バスとデマンドタクシーの運行時間帯が重ならないよう、一部の時間帯において運行事業者との調整を図る。

表 17 デマンドタクシーにおけるサービスの見直し案

サービス水準	現在	見直し案
便数	午前：往路 2 便、復路 1 便 午後：往路 1 便、復路 1 便	需要に応じて運行時間帯（7 時～17 時台等）を設定し、便の指定を設けず予約に応じて運行
予約締切時刻	午前：利用前日の 17 時まで 午後：利用当日の 9 時まで	利用したい時間帯の 1～2 時間前
運賃	1 乗車 500 円	サービスの向上にあわせ値上げやサブスクリプション（定額制）の仕組み導入等も検討

<便を設けないオンデマンド型乗合タクシーの例>



▲ 井田いきいきタクシー  
(島根県大田市温泉津町)



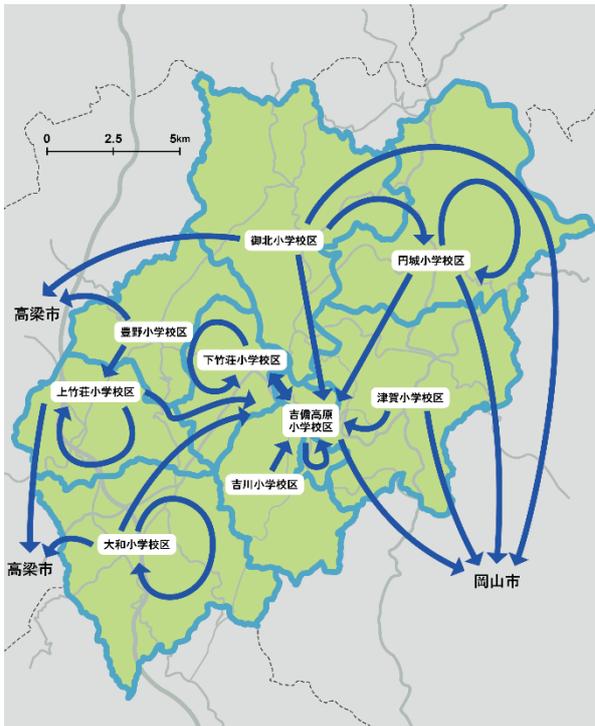
▲ カッピーのりあい号  
(岡山県久米南町)

■ 実施時期	令和 5 年度検討、令和 6 年度に実施
■ 事業主体	吉備中央町、交通事業者、吉備中央町 MaaS コンソーシアム

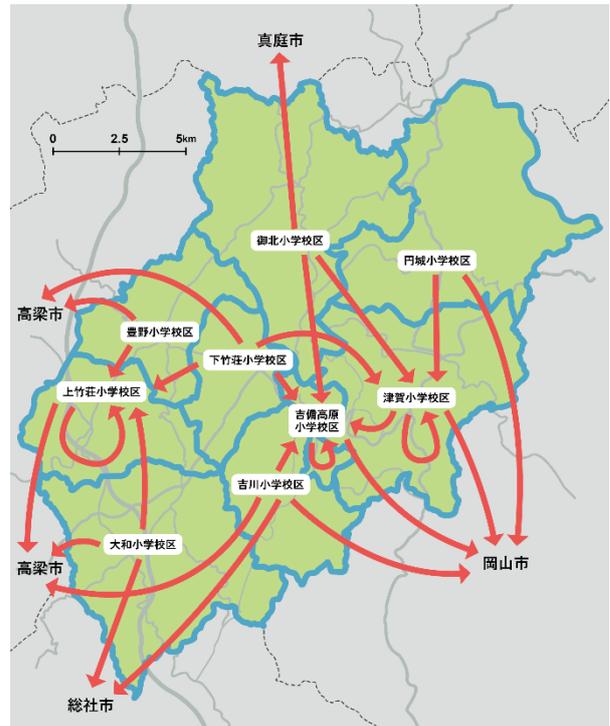
## 【事業③】ふれあいタクシー運行助成事業の見直し

### ■ 事業内容

- タクシー助成制度である「ふれあいタクシー運行助成事業」について、地域や移動距離に応じて町外への移動も対象にする等、庁内の関係部課と連携して見直し等の具体策を検討する。



▲ アンケート調査で把握した通院の移動状況



▲ アンケート調査で把握した買い物の移動状況

### ■ 実施時期

ふれあいタクシー運行助成事業は令和5年度以降も継続実施し、使いやすい制度に向けた見直しについては令和5年度から検討を行い、福祉部門等との調整が整い次第実施

### ■ 事業主体

吉備中央町、交通事業者

## 【事業④】DX 等を活用した利用環境整備と運用の効率化の推進

### ■ 事業内容

- きびプラザをはじめとした交通結節点において、デジタル田園健康特区に関わる交通 DX プロジェクトと連携し、デジタルサイネージを活用した待合環境の整備を拡充する。
- 配車システムを活用したデマンドタクシーの運行効率化を図るとともに、電話予約だけでなくスマートフォンでの予約についても対応できるようにする。
- 民間路線バス以外の町内交通も経路検索サービスに対応し、スマートフォン等から公共交通の時刻や経路が入手できるようにする。
- 関係者と連携して、二次元バーコードや交通系 IC カード等によるキャッシュレス決済の導入を検討する。



▲ きびプラザにおけるデジタルサイネージ



▲ DX 等を活用した利用環境整備のイメージ  
(スマートフォンでの配車予約・デジタルサイネージ)

### ■ 実施時期

令和 5 年度以降も継続実施

### ■ 事業主体

吉備中央町、交通事業者、吉備中央町 MaaS コンソーシアム

**目 標**

**生活に欠かすことのできない公共交通を将来にわたって守っていく**

**【事業⑤】広域幹線の維持・確保**

**■ 事業内容**

- 広域幹線である民間路線バス（リハビリセンター～天満屋線、吉川～高梁線、岡山～勝山線、宮前～総社線、福沢・杉谷～国立病院線、東村～高梁線）の運行に対する支援を継続し、維持・確保に努める。
- 町が運行する町営バス「岡山医療センター線」については、民間路線バスと重複している午前便を中心としたダイヤの見直し等を行いつつ、路線を維持する。また、利用状況を便・曜日・月単位でモニタリングし、経過を観察するとともに、利用の実態等に応じて運行形態の見直し等を含めた改善策を検討する。

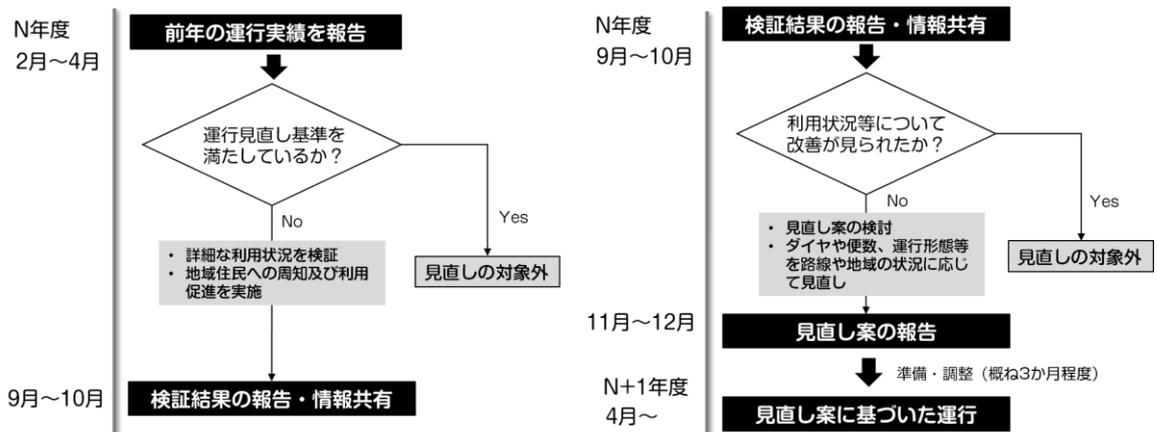
**■ 実施時期** 令和 5 年度以降も継続実施

**■ 事業主体** 吉備中央町、交通事業者

**【事業⑥】公共交通の適切な運用に向けた仕組み構築**

**■ 事業内容**

- 最低限確保する公共交通のサービス水準を設定した上で、利用者数や採算性を考慮した路線バス等の運行見直し基準を設定する。
- 基準の運用については、見直し基準を下回った路線・系統は、6ヵ月から1年程度の利用促進期間を設け、地域住民への利用促進を図る。そのうえで見直し基準を下回る路線・系統については、通学・通勤等恒常的な利用を踏まえたうえで見直しを行う。見直し基準の運用にあたっては、毎年2～4月に開催する地域公共交通会議において報告し、あわせて、基準を下回った路線については期間を設定して利用促進や地域住民への周知を行う。



▲ 見直し基準の運用イメージ

**■ 実施時期** 新型コロナウイルス感染症の影響を考慮し、令和 5 年度に仕組みを具体化し、運用に対する周知を行った上で、令和 6 年度より運用

**■ 事業主体** 吉備中央町、交通事業者、地域住民

**【事業⑦】公共交通の担い手確保に対する支援**

**■ 事業内容**

- 庁内の移住・定住担当部課と連携して、移住希望者に対して運転者の求人情報を提供する。
- 町内在住者や町内の公共交通機関に従事する者を対象とした第二種運転免許の取得のための支援策を検討する。

**■ 実施時期** 令和 5 年度から令和 6 年度にかけて検討、関係者間の調整が整い次第実施

**■ 事業主体** 吉備中央町、交通事業者

目標

関係者間・部門間・住民間の相互連携を通じて「チーム吉備中央町」としての施策に取り組む

【事業⑧】他部門の施策や外出促進と連動した利用促進策の実施

■事業内容

- 町営バスの運賃割引キャンペーン等、これまで実施した利用促進策を継続する。
- 高齢者等を対象にした公共交通に関する説明会や児童・生徒等を対象にしたバスの乗り方教室等を開催する。
- 町中心部に位置する複合的な拠点施設である「きびプラザ」を活用し、公共交通利用者への買い物時の特典付与やイベントに応じた運行、高齢者サロン等を開催している各地域の拠点施設（公民館等）との連携等、外出促進と一体となった施策を実施する。

■実施時期

令和5年度より可能な取組から継続実施

■事業主体

吉備中央町、交通事業者、吉備中央町 MaaS コンソーシアム、地域住民

【事業⑨】公共交通の情報発信

■事業内容

- 高齢者等を対象にした、わかりやすい時刻表や路線図を作成する。
- ダイヤや運行内容を情報発信だけでなく、町内で運行しているバス・デマンドタクシーの利用方法や運行内容について、サービスを必要としている地域住民に向けて案内するため、説明会の開催や周知資料作成等に取り組む。
- デジタル田園健康特区に関連した行政アプリ「きびアプリ」での情報発信、現在整備を進めているバスロケーションシステムの更新、経路検索サービスの更新（民間バス事業者への更新の呼びかけ）等、DXを活用した公共交通の情報発信を積極的に行う。
- 公共交通のPRや公共交通を守っていくための意識醸成のため、町の広報紙やウェブサイト、SNSを活用して利用状況や取組の進捗状況の情報を発信する。

COMMUNITY BUS 吉備中央町営バス「町内巡回バス」  
**へそ8バス**  
 令和4年8月1日(月)から  
 運行ルート・ダイヤが変わります!  
 ※最新に追加された停留所は★で示しています。  
 町内の公共施設、商業施設、農産物直売所等を対象し、るの字となるように運行中。  
 運行時間(10人乗り)は、ヘッダーのアイコンが対応。

運行日  
 月曜日から金曜日まで  
 土曜日、日曜日、祝日、年末年始  
 (土曜日の場合は毎年1月31日まで)は  
 運休します。

運賃  
**1乗車 200円**  
 小学生以下、障害者手帳又はほか  
 の乗車カード提示者は半額。保護  
 者の同伴する未成年の小児1人  
 まで無料となります。

利用方法  
**ルート上のどこでも  
 乗り降りできます**  
 乗車時は、運転手側の安全な場所まで運行  
 車へ手を挙げる。学生服などの服装  
 を着用してください。  
 乗降時、乗降場所をお知らせに運転手  
 にお申し渡ください。  
 ※「乗り入れ」際にご乗車される乗客  
 については、乗降場所の乗降区域内へ乗車  
 が入り入れます。

お問い合わせ  
 吉備中央町 総務課 ☎0866-54-1313  
 (運行時刻表は、裏面をご覧ください)

吉備中央町 町内全域で利用可能!  
**デマンド型乗合タクシー**  
 をご利用ください!

デマンド型乗合タクシーとは...  
 事前に予約された方も順番に召入りに行き、他の利用者と乗り合わせて、  
 それぞれの目的地へ順番に送迎するタクシーです。  
 運賃は1人1乗車あたり500円で、どこでもご利用いただけます。

スマホ・パソコンからでも予約できるようになりました!

ご利用方法

- 1 スマホ・パソコンから予約  
 受付時間 24時間  
 受付日 年中無休  
 受付時間 8:30~17:00  
 午後受付の予約は、当日の受付まで(電話予約のみ)
- 2 電話から予約  
 受付時間 8:30~17:00  
 受付日 年中無休  
 午後受付の予約は、当日の受付まで(電話予約のみ)
- 3 予約時間前に乗車場所で待機します  
 経路に沿って他の利用者と乗り合わせて目的地に向かいます。

運行時間  
 ※土曜・日曜・祝日・年末年始は運休します。  
 各地区→吉備高原都市 吉備高原都市→各地区  
 午前便 7:15頃 → 8:15頃  
 [取り上げ運行] 8:30頃 → 9:30頃  
 午後便 13:30頃 → 14:30頃 15:30頃 → 16:30頃

電話での予約先一覧  
 旭川地区(津波・内城・津社) → 吉備高原都市(総務課/乗降) 0867-34-1000  
 美濃川地区 → 吉備高原都市(総務課/乗降) 0866-54-1098  
 上竹・豊野・下竹地区 → 吉備高原都市(総務課/乗降) 0866-54-1098  
 大和・吉川地区 → 吉備高原都市(総務課/乗降) 0866-56-7201

※運行経路によって予約先が異なります。経路をまたいでの利用はできません。  
 ※予約受付は利用日の2週間前までです。  
 ※予約は乗客が必ず、各乗降区域の手前までお申込みが前提です。ご了承ください。

▲ 現在の町営バスやデマンドタクシーに関する周知チラシ(左:町内巡回バス「へそ8バス」、右:デマンドタクシー)

■実施時期

令和5年度より可能な取組から継続実施

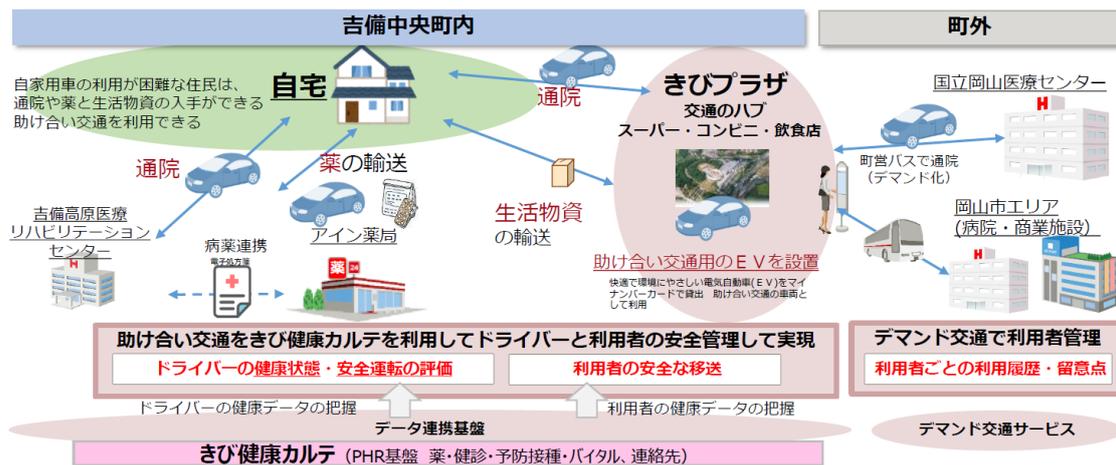
■事業主体

吉備中央町、交通事業者、吉備中央町 MaaS コンソーシアム

## 【事業⑩】吉備中央町 MaaS プロジェクトとの連携

### ■ 事業内容

- 本計画の進捗状況においては、地域公共交通会議と吉備中央町 MaaS コンソーシアムとで相互に情報共有を行うことで、計画の推進を図る。なお、本計画に関係する取組については、計画内容の見直しも含めて柔軟に対応する。
- タクシー営業所から離れたエリア等、公共交通でカバーが比較的困難な範囲の輸送を対象に、地域住民が運行の主体となり、町内の交通事業者が運行管理等を担うことを検討している「助け合い交通」の導入について、「吉備中央町 MaaS コンソーシアム」と連携して検討や準備を進めるとともに、運転者や受け皿となる団体、交通事業者との協力体制を構築する。
- なお、デジタル田園健康特区の構想においては、同事業の医療分野において開発された「きび健康カルテ PHR」を活用して運転者の健康管理を行い運用することが示されており、構想に基づいて関係機関と連携を図り、仕組みを構築する。



### ▲ 交通分野におけるデジタル田園健康特区の構想

表 18 「助け合い交通」における運行形態の例

運行形態	概要	導入における課題・懸念事項
交通空白地 有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の組織・団体等が自家用自動車を使用して輸送</li> <li>● 地域の交通事業者が運行管理部分を担うといった事業者協力型での運行も可能</li> <li>● 運送の対価を支払うため、無償の輸送に比べて持続性において優位</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内で営業している交通事業者との調整や受け皿となる団体確保が必要</li> <li>● 運転等における地域住民の負担等が課題</li> </ul>
無償運送 (ボランティア等による互助による輸送)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の組織・団体等が自家用自動車を使用して、無償で輸送</li> <li>● 道路運送に基づく許可や登録の手続きは必要としない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転等における地域住民の負担や利用者は燃料代や道路通行料、駐車場代以外を運送の代価として支払うことができないため、有償運送と比較した際の持続性が課題</li> <li>● 道路運送法によらない運行であるため、安全確保や利用者保護の面が有償運送に比べて不十分</li> <li>● 他の交通手段に悪影響が出ないよう留意が必要</li> </ul>

### ■ 実施時期

令和 5 年度以降も継続実施

### ■ 事業主体

吉備中央町、交通事業者、地域住民、吉備中央町 MaaS コンソーシアム

## 5. 目標に対応する評価指標

各目標に対応する評価指標を次のとおり設定した。なお、評価指標については計画期間において毎年度検証を行うこととする。

### 目標 地域の交通資源を最大限に活用し、地域住民の移動環境を充実させる

対応する評価指標

評価指標	現状値 令和3年度	目標値 令和9年度	考え方	把握方法
1日あたりの公共交通利用者数（民間路線バス、町営バス、デマンドタクシー）	※1 249人/日	255人/日以上	各種施策により、平成28年から令和3年において町営バスはおよそ3割、デマンドタクシーはおよそ2割の利用者数の増加が見られたことから、計画期間においても町内公共交通の充実や確保に取り組む中で、前計画期間と同程度の利用者数増を目指す	年間輸送人員（当年10月～翌年9月）を運行日で除すことにより算出 必要に応じて町が実施している乗降調査の結果等を活用
デマンドタクシーの実利用者数	—	初年度に基準値を把握し毎年度上回ることを目標とする	サービスの見直しやウェブ予約の仕組みの導入等によりデマンドタクシーをより利用しやすい交通手段に進化させ、毎年度実利用者数の増加を目指す	デマンドタクシーの配車システムにより把握

※1 令和3年10月より運行開始した町内巡回バスは令和3年10月から令和4年3月の実績値を基にした1日あたりの利用者数を採用し、中鉄バス（リハビリセンター～天満屋）は令和4年度乗降調査結果より平日1日の町内区間における乗降者数を把握して、令和3年度の現状値に含めて算出

### 目標 生活に欠かすことのできない公共交通を将来にわたって守っていく

対応する評価指標

評価指標	現状値 令和3年度	目標値 令和9年度	考え方	把握方法
町民1人あたりの公共交通に関する支出額（システムに関する経費や車両購入費等の費用は除く）	3,621円	※2 3,900円以内	DX化の推進等により利用環境の整備に関わる町支出は今後増加が予想される一方で、運行のみに係る経費については人口減少が進む中で効率化や需要に応じた運行に向けた仕組みを構築し、可能な限り現状維持を目指す	毎年度（当年4月から翌年3月）における町の実績より把握
町内を運行する民間路線バス、町営バス、デマンドタクシーの収支率	※3 44.6%	45%以内	公共交通の維持や利用促進、町営バス及びデマンドタクシーの改善・拡充等に取り組み、利用者を確保することで現在の同程度の収支率を目指す	年間輸送実績より把握（システムに関する経費や車両購入費等の費用は除いて算出）

※2 現状の公共交通の運行のみに該当する公的支出額から、今後5年で1割程度減少すると予想されている町の推計人口（令和7年には9,958人まで人口減少すると予想）で除した値から設定

※3 民間路線バスは対象路線の経常収益の合計と経常費用の合計を用いて算出

目標

関係者間・部門間・住民間の相互連携を通じて「チーム吉備中央町」としての施策に取り組む

対応する評価指標

評価指標	現状値 令和3年度	目標値 令和9年度	考え方	把握方法												
<p>きびプラザにおける1日あたりの町営バス及びデマンドタクシー乗降者数</p> <p>地域の拠点施設（公民館や役場庁舎等）における1日あたりのデマンドタクシー乗降者数</p>	—	初年度に基準値を把握し毎年度上回ることを目標とする	公共交通の利用促進や高齢者の外出促進に取り組むことで町中心部の拠点であるきびプラザや各地域の拠点施設への移動を増やし、公共交通による公共交通による交流の促進を図る	町営バスは運転者の記録（平日1日）により把握し、デマンドタクシーは配車システムにより把握												
<p>町が関係機関と連携して取り組んだ公共交通に関する情報発信手段の数</p>	—	毎年度、5つの情報発信を継続して実施する	<p>関係機関との連携やDX等の活用により町が主体となって次の5つを継続的に取り組むことで、情報発信の多様化と強化に取り組む</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>情報発信手段</th> <th>実施及び達成条件</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>町広報紙での周知、わかりやすい周知資料の配布</td> <td>年度の初旬・中旬・下旬を目途に年3回以上実施 年1回以上、公共交通の利用方法や時刻表等のわかりやすい周知資料を紙媒体で配布</td> </tr> <tr> <td>きびアプリ及び町のウェブサイトやSNS等での情報発信</td> <td>ダイヤ改正や路線の変更に合わせて適宜実施</td> </tr> <tr> <td>説明会や乗り方教室の開催</td> <td>年1回以上実施 ダイヤ改正や路線の変更に合わせて適宜実施</td> </tr> <tr> <td>バスロケーションシステムでの情報更新</td> <td>ダイヤやルートの変更に合わせて適宜更新</td> </tr> <tr> <td>経路検索サービスへの情報更新</td> <td>町営バスについて、ダイヤやルートの変更に合わせて適宜更新</td> </tr> </tbody> </table>	情報発信手段	実施及び達成条件	町広報紙での周知、わかりやすい周知資料の配布	年度の初旬・中旬・下旬を目途に年3回以上実施 年1回以上、公共交通の利用方法や時刻表等のわかりやすい周知資料を紙媒体で配布	きびアプリ及び町のウェブサイトやSNS等での情報発信	ダイヤ改正や路線の変更に合わせて適宜実施	説明会や乗り方教室の開催	年1回以上実施 ダイヤ改正や路線の変更に合わせて適宜実施	バスロケーションシステムでの情報更新	ダイヤやルートの変更に合わせて適宜更新	経路検索サービスへの情報更新	町営バスについて、ダイヤやルートの変更に合わせて適宜更新	
情報発信手段	実施及び達成条件															
町広報紙での周知、わかりやすい周知資料の配布	年度の初旬・中旬・下旬を目途に年3回以上実施 年1回以上、公共交通の利用方法や時刻表等のわかりやすい周知資料を紙媒体で配布															
きびアプリ及び町のウェブサイトやSNS等での情報発信	ダイヤ改正や路線の変更に合わせて適宜実施															
説明会や乗り方教室の開催	年1回以上実施 ダイヤ改正や路線の変更に合わせて適宜実施															
バスロケーションシステムでの情報更新	ダイヤやルートの変更に合わせて適宜更新															
経路検索サービスへの情報更新	町営バスについて、ダイヤやルートの変更に合わせて適宜更新															

# 第9章 計画推進体制及び事業スケジュール

## 1. 事業スケジュール

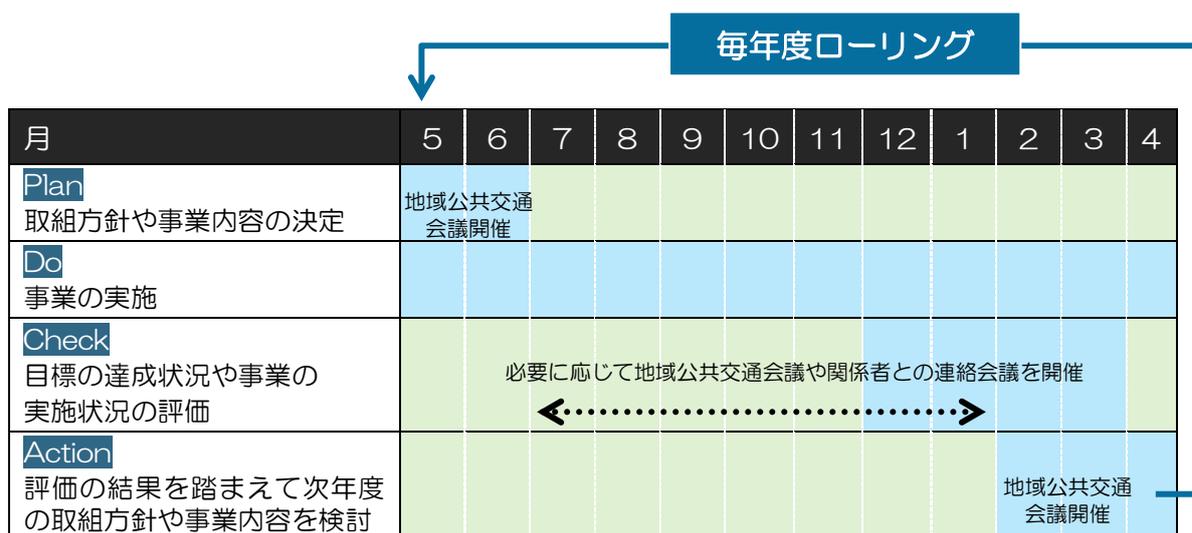
事業	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
<b>目標:地域の交通資源を最大限に活用し、地域住民の移動環境を充実させる</b>					
【事業①】 利用しやすい町内巡回バスの整備	継続実施、実態に応じて適宜見直し				
【事業②】 デマンドタクシーの充実	検討・体制構築	実証運行		本格運行	
【事業③】 ふれあいタクシー運行助成事業の見直し	検討・体制構築		調整が整い次第実施		
【事業④】 DX等を活用した利用環境整備と運用の効率化の推進	継続実施、可能な取組から適宜実施				
<b>目標:生活に欠かすことのできない公共交通を将来にわたって守っていく</b>					
【事業⑤】 広域幹線の維持・確保	継続実施、必要に応じて適宜見直し				
【事業⑥】 公共交通の適切な運用に向けた仕組み構築	検討・体制構築		制度を構築し運用		
【事業⑦】 公共交通の担い手確保に対する支援	検討・制度構築		調整が整い次第運用		
<b>目標:関係者間・部門間・住民間の相互連携を通じて「チーム吉備中央町」としての施策に取り組む</b>					
【事業⑧】 他部門の施策や外出促進と連動した利用促進策の実施	継続実施、可能な取組から実施				
【事業⑨】 公共交通の情報発信	継続実施、可能な取組から実施				
【事業⑩】 吉備中央町 MaaS プロジェクトとの連携	継続実施、必要に応じて計画との整合を図りながら推進				

## 2. 計画推進体制

吉備中央町、住民代表、交通事業者、関係団体等によって構成される「吉備中央町地域公共交通会議」に、本計画に基づき、各事業の進捗を適切に管理し、毎年度改善を図りながら推進する。

単年度において、年度初頭に開催する地域公共交通会議で、前年度の目標の達成状況や事業の実施状況を踏まえた当該年度の取組方針や事業内容を示し、必要に応じて地域公共交通会議を開催して事業の進捗状況等の報告を行う。また、毎年2～3月頃に開催する地域公共交通会議では、本計画における目標の達成状況及び事業の実施状況の評価を行う。なお、計画期間の5年間（計画全体）においては、必要に応じて計画の見直しを図りながら、事業を推進し、計画の最終年度においては計画全体における達成状況の評価・検証、次期計画の策定及び計画の更新を行う。

【単年度におけるPDCA サイクル】



【計画全体におけるPDCA サイクル】

