

瀬戸内市地域公共交通計画

令和3年3月策定

令和6年6月改訂

瀬戸内市

目 次

第1章	はじめに	1
1	計画策定の背景・目的	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画の区域	1
4	計画期間	1
第2章	瀬戸内市の概況	2
1	位置・地勢	2
2	人口	3
3	移動目的となる主要施設の立地状況	5
4	通勤・通学流動	6
5	買物・通院流動	7
6	観光動向	8
第3章	上位関連計画の整理	9
1	第2次瀬戸内市総合計画	9
2	その他関連計画	12
第4章	地域旅客運送サービスの運行状況及び利用実績と問題点の整理	13
1	前計画での取組結果及び目標達成状況	13
2	地域旅客運送サービスの現状と問題点の整理	19
3	公共交通に関する住民意向、利用実態、移動ニーズ	30
第5章	地域旅客運送サービスに関する課題と公共交通が果たすべき役割	46
1	地域旅客運送サービスに関する課題	46
2	公共交通が果たすべき役割	50
第6章	瀬戸内市地域公共交通計画の基本方針と目標及び数値指標	51
1	計画の基本的な方針	51
2	瀬戸内市が目指すべき公共交通網のすがた	52
3	計画体系（目標、事業、評価指標）	54
第7章	目標達成のための具体的な事業	63
1	目標を達成するための事業と実施主体、スケジュール	63
2	事業内容	64
第8章	計画の達成状況の評価	78

第 1 章 はじめに

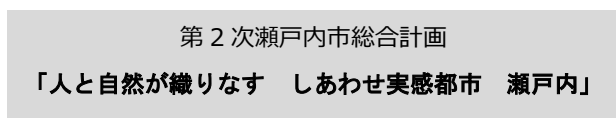
1 計画策定の背景・目的

平成 28 年に策定した瀬戸内市地域公共交通網形成計画（以下「前計画」という。）の計画期間が令和 3 年 3 月末に満了することに伴い、新計画の策定が必要となる。また、令和 2 年 11 月 27 日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）等の一部を改正する法律が施行され、前計画の内容に加え、地域の輸送資源（公共交通機関に加え、福祉輸送、スクールバス等）を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」（法定計画）の策定が地方公共団体の努力義務とされた。

本計画では前計画の満了、活性化再生法の改正、本市を取り巻く社会状況の変化や前計画からの課題を踏まえ、持続可能なまちづくりに向けて、市民の移動手段の維持・確保のため、公共交通が果たすべき役割を明確にし、瀬戸内市の地域旅客運送サービスの将来像とその実現に向けた方策について示す。

2 計画の位置づけ

上位計画



瀬戸内市地域公共交通網形成計画

瀬戸内市地域公共交通計画

関連計画

- 第 2 期瀬戸内市太陽のまち創生総合戦略
- 瀬戸内市過疎地域自立促進市町村計画
- 瀬戸内市地球温暖化対策実行計画
- 瀬戸内市第 5 期障がい福祉計画
- 瀬戸内市高齢者福祉計画・第 8 期介護保険事業計画 等

3 計画の区域

本計画は瀬戸内市全域を対象とする。

4 計画期間

本計画の計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とする。

第 2 章 瀬戸内市の概況

1 位置・地勢

- 瀬戸内市は、岡山県の南東部に位置し、面積 125.46 ㎢で、西は岡山市、北・東は備前市に接している。
- 市の西端を南北に一級河川吉井川が流れ、中央部には千町川との間に千町平野が広がり、南東部は瀬戸内海に面した丘陵地と、長島、前島等の島々からなっている。
- 平成 16 年 11 月 1 日に牛窓町、邑久町、長船町の 3 町が合併して現在の瀬戸内市が誕生した。

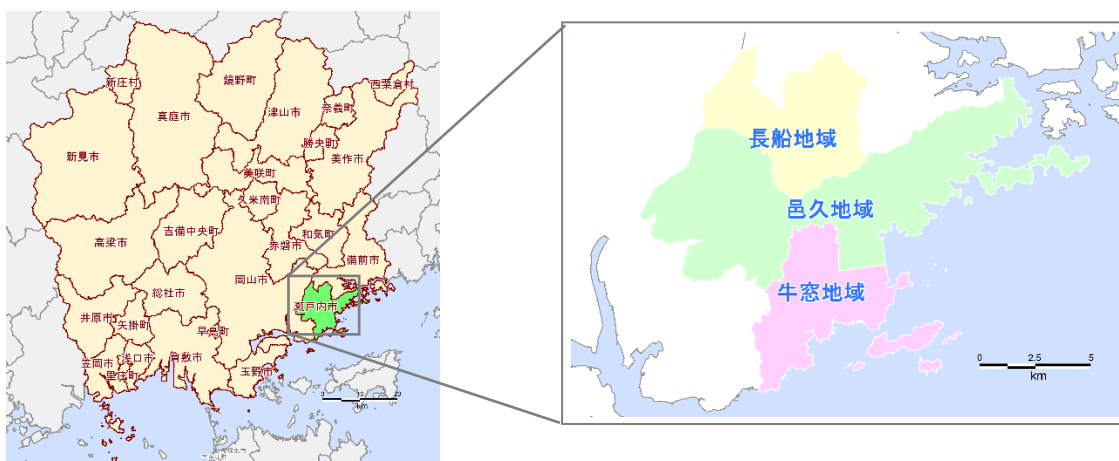


図 1 位置

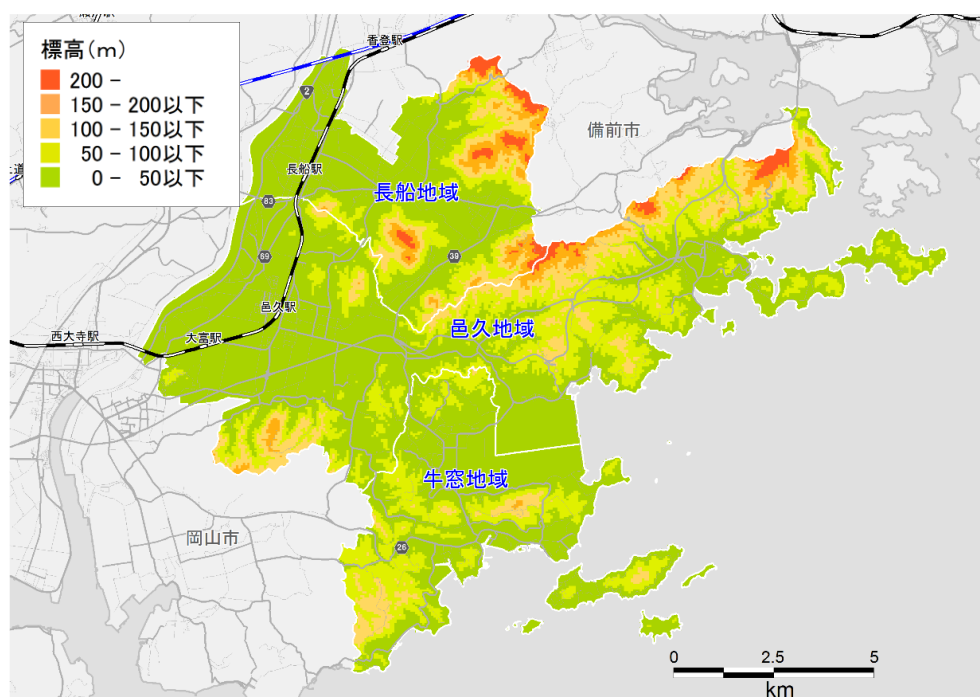
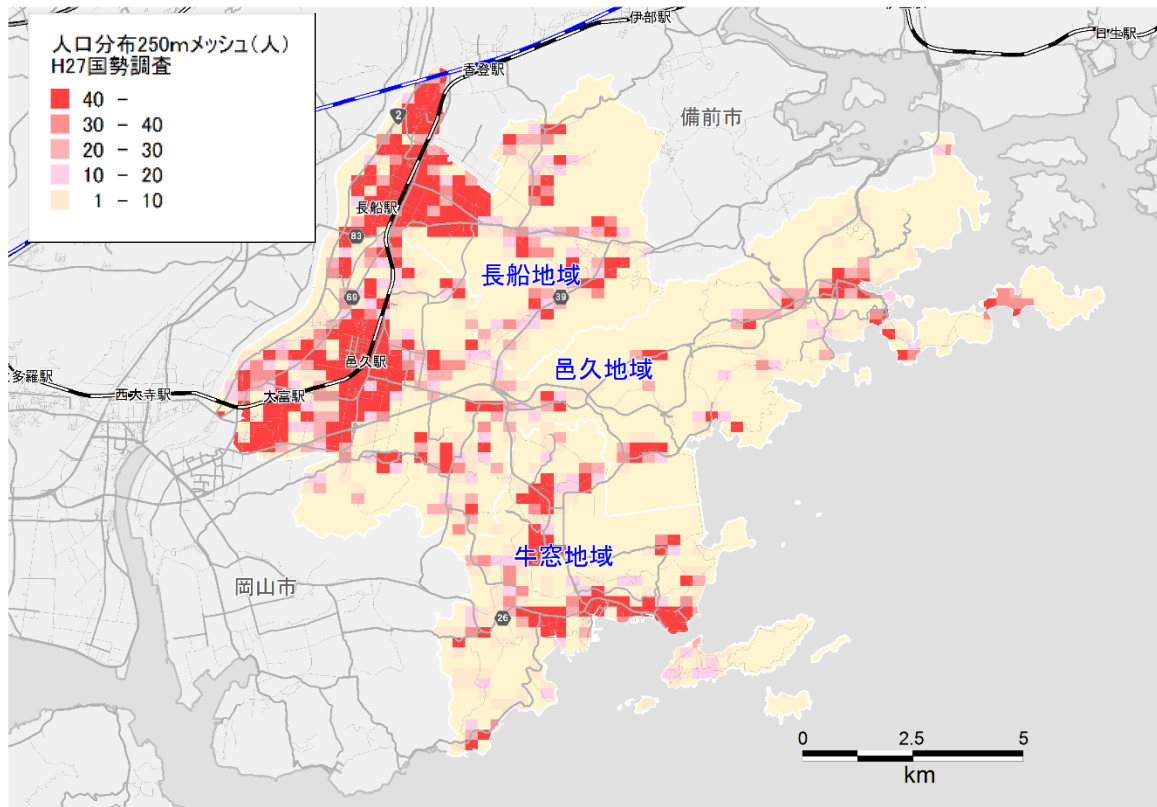


図 2 地勢

2 人口

人口分布

- 長船駅、邑久駅周辺を中心に、J R赤穂線沿線に人口が集積している。
- 牛窓地域の沿岸部にも人口の集積が見られるが、その他の地域については、小規模な集落が点在している。

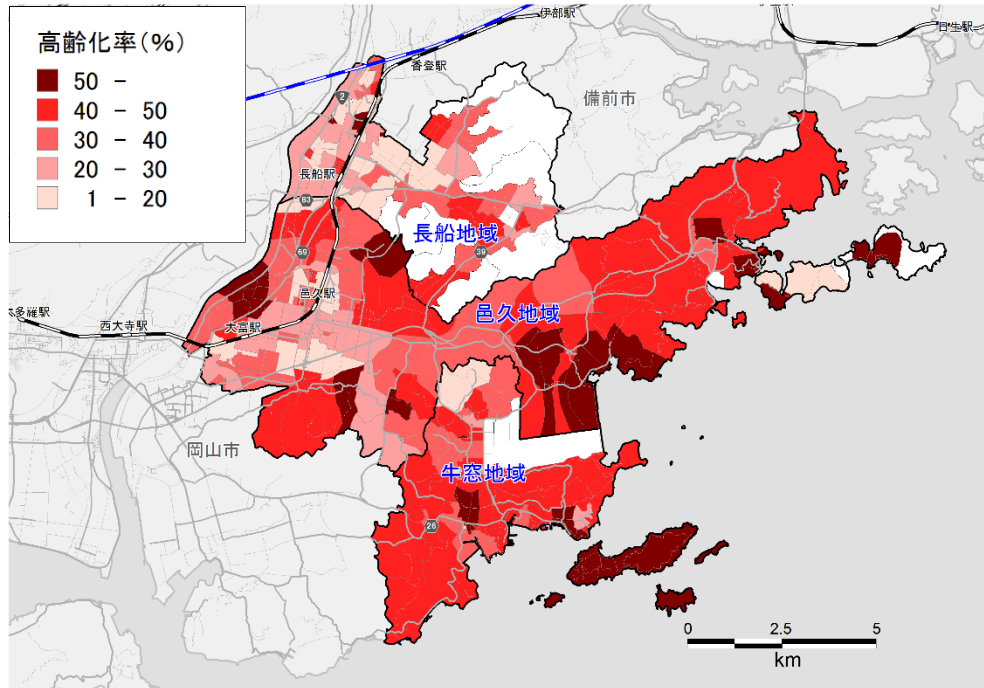


資料 平成 27 年国勢調査

図 3 人口分布

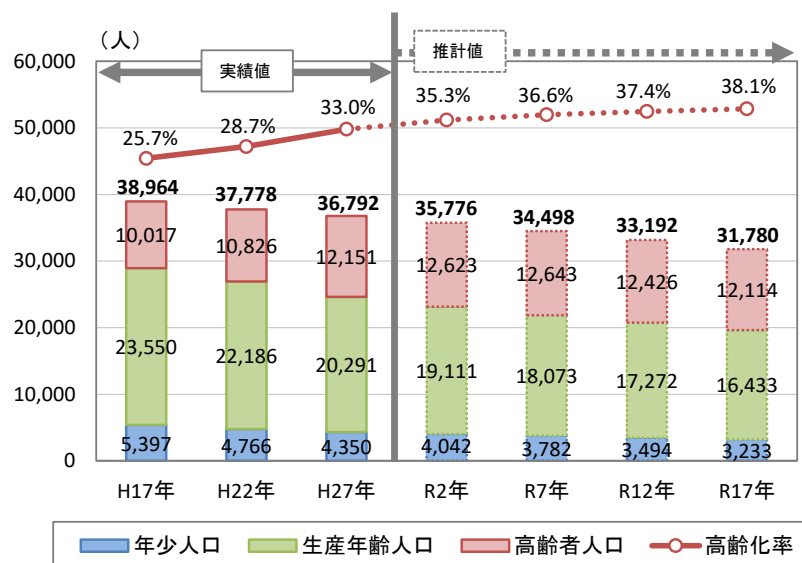
地域別高齢化率と将来人口推計

- 高齢化率 40%以上の地区は、市内に点在しており、J R 赤穂線沿線でも高齢化率の高い地区が存在している。
- 人口は今後も減少すると推計され、10 年後（令和 12 年）には、33,192 人になると推計されている。
- 高齢化率は、年々上昇し、10 年後（令和 12 年）は市全体で 37.4%になると推計されている。



資料 平成 27 年国勢調査

図 4 高齢化率



資料 実績は国勢調査、推計は国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成 27 年まで実績値）

図 5 瀬戸内市の年齢 3 区分別人口の推移と将来推計

3 移動目的となる主要施設の立地状況

- コミュニティセンター、福祉関係施設等の公共施設は各地域に存在している。
また地域のイベント等が多く開かれる保健福祉センターゆめトピア長船が長船駅の近隣に立地している。
- 商業施設はJ R赤穂線沿線に集積しており、規模の大きい商業施設は邑久駅周辺の中心市街地に集積している。
- 瀬戸内市民病院が邑久地域に立地し、両備バス及び市営バスが敷地内に乗り入れている。

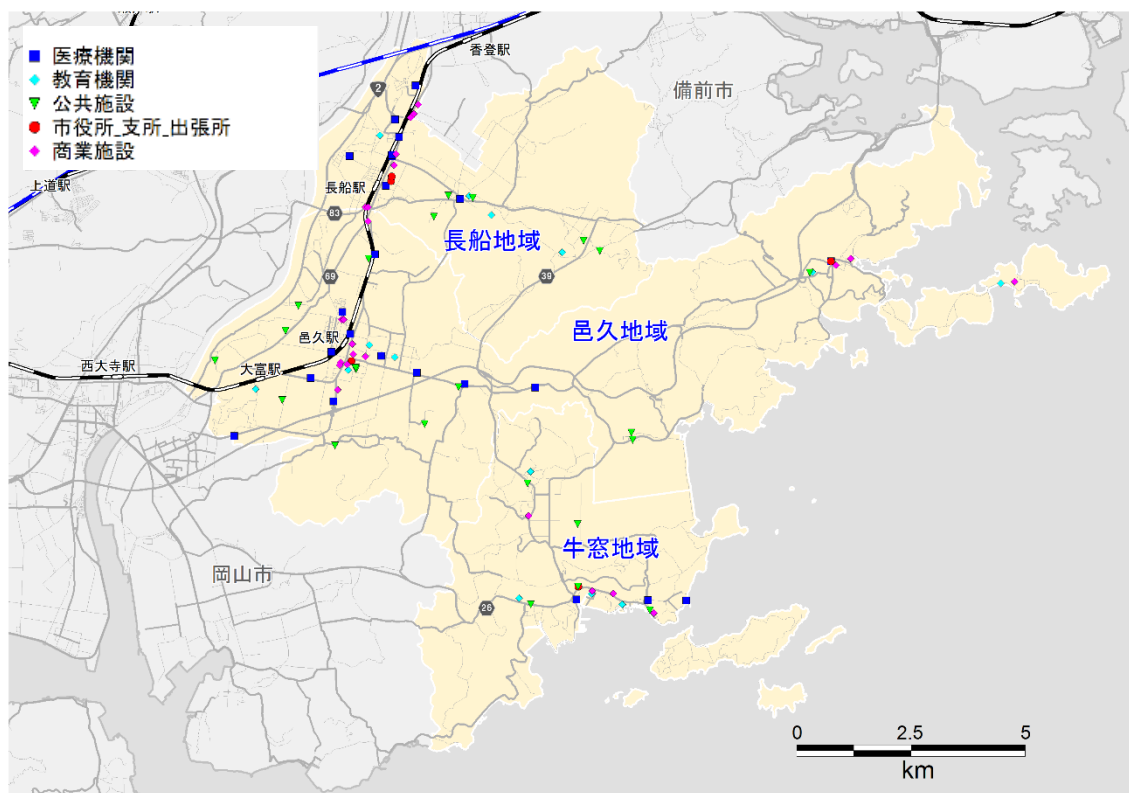
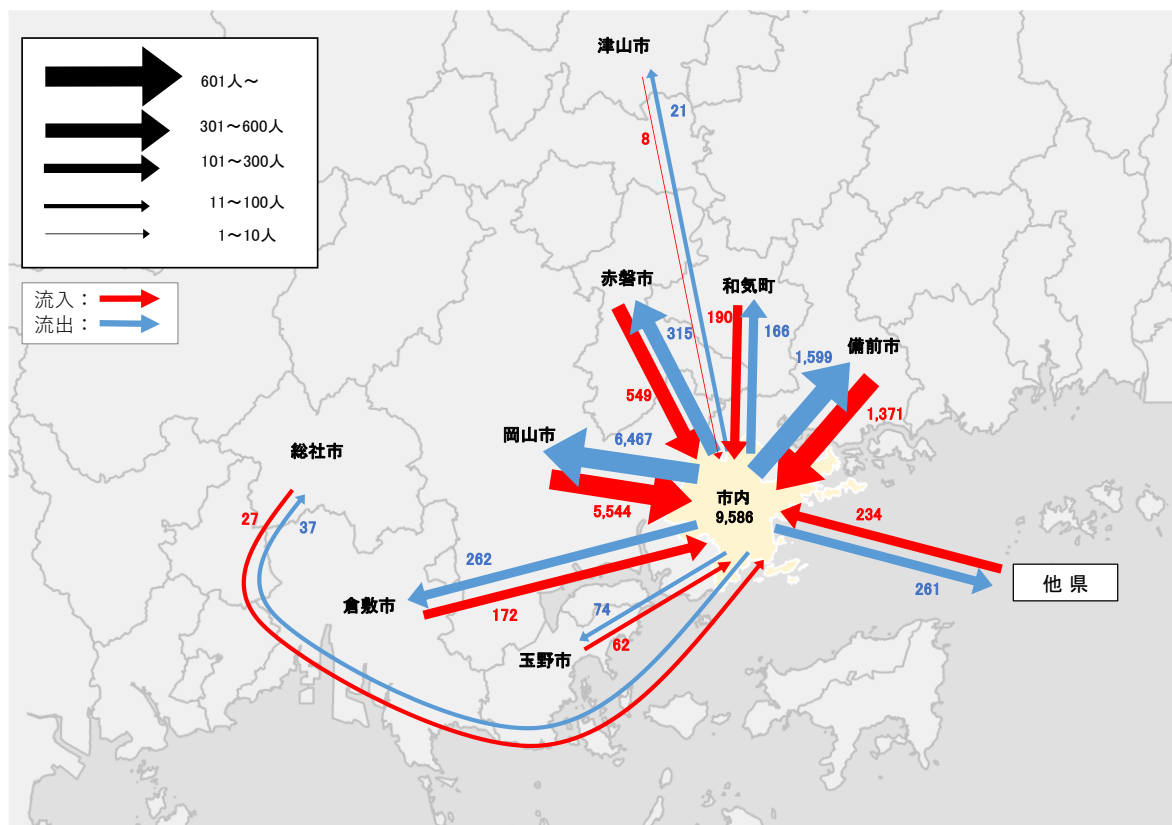


図 6 主要施設の立地状況

4 通勤・通学流動

- 近隣の市町と結びつきが強く、特に岡山市・備前市との結びつきが強くなっている。

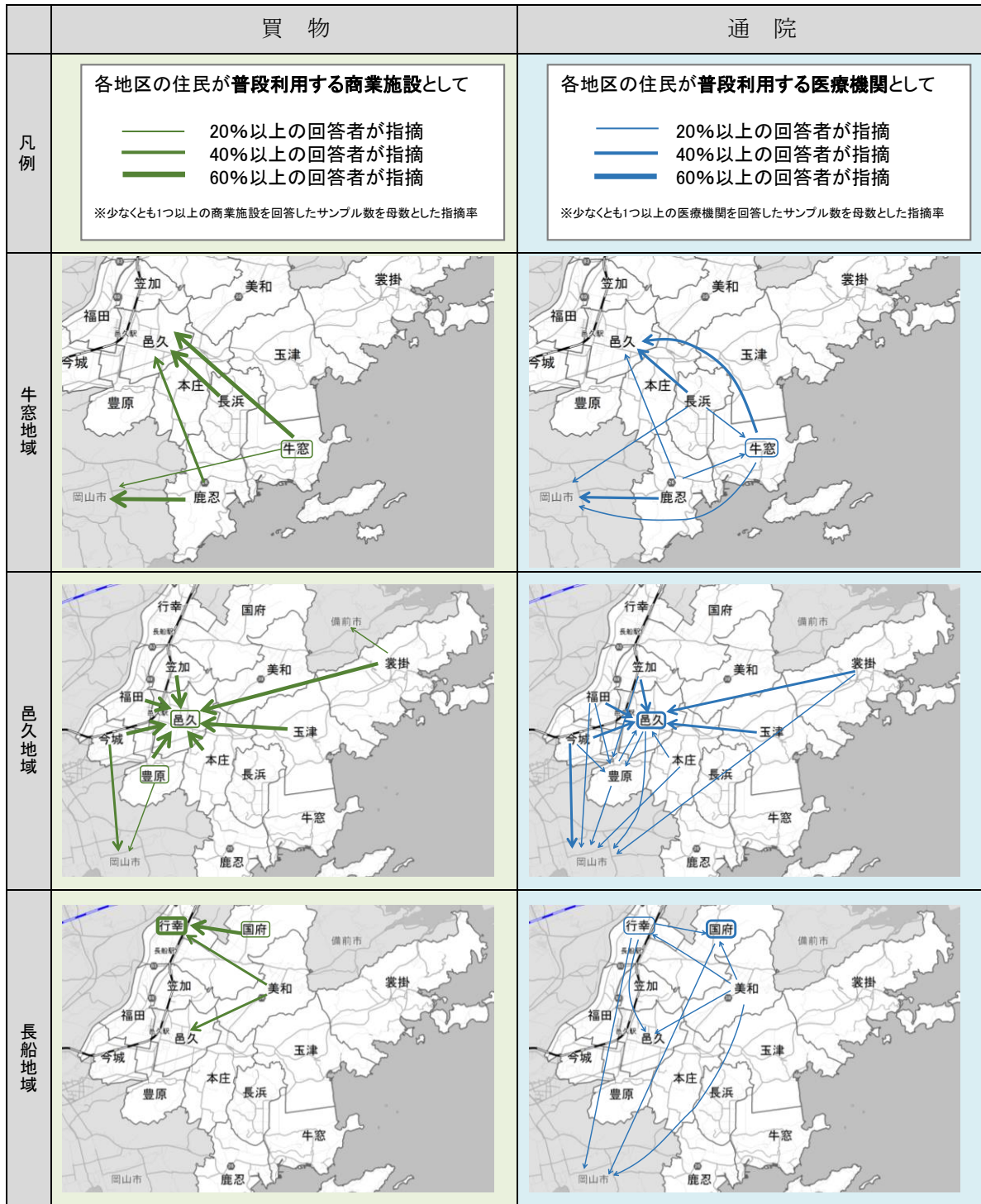


資料 平成 27 年国勢調査

図 7 通勤・通学流動

5 買物・通院流動

- 全般的に大型商業施設の立地や瀬戸内市民病院が立地する邑久地区への移動ニーズが高くなっている。また、隣接する岡山市への移動ニーズも高くなっている。

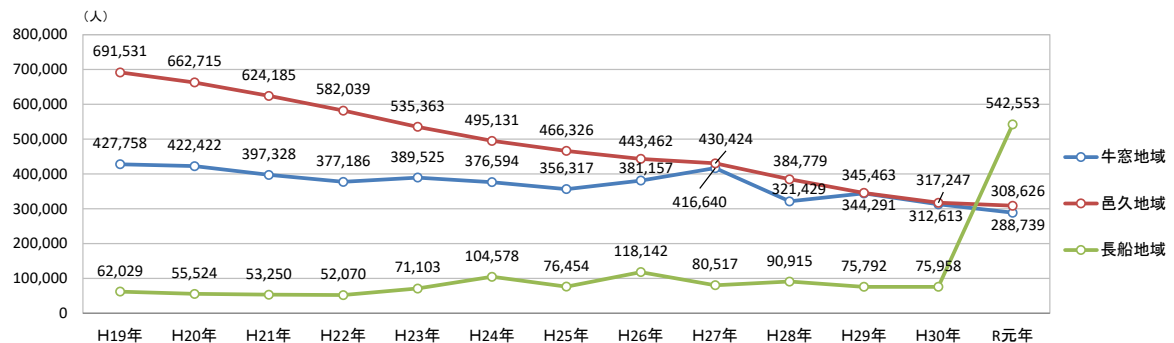


資料 令和2年度 住民アンケート調査結果

図 8 普段よく利用する商業施設・医療機関の移動ニーズ

6 観光動向

- 瀬戸内市には美しい自然景観や特徴ある歴史文化が豊かに残り、それらを活かした「牛窓オリーブ園」、「夢二生家・少年山荘（夢二郷土美術館分館）」、「備前おさふね刀剣の里」等の観光施設・スポットがある。
- 牛窓地域・邑久地域の観光客数は減少傾向であるが、「備前長船刀剣博物館」がある長船地域の観光客数は増加している。
- 公共交通でのアクセス性が低い観光施設・スポットが多いため観光客の大半は自家用車や貸切バスで来訪する。また、公共交通で来訪した観光客にとって限られた時間の中で複数の観光施設・スポットを巡ることが困難になっている。



資料 瀬戸内市

図 9 地域別の観光客数

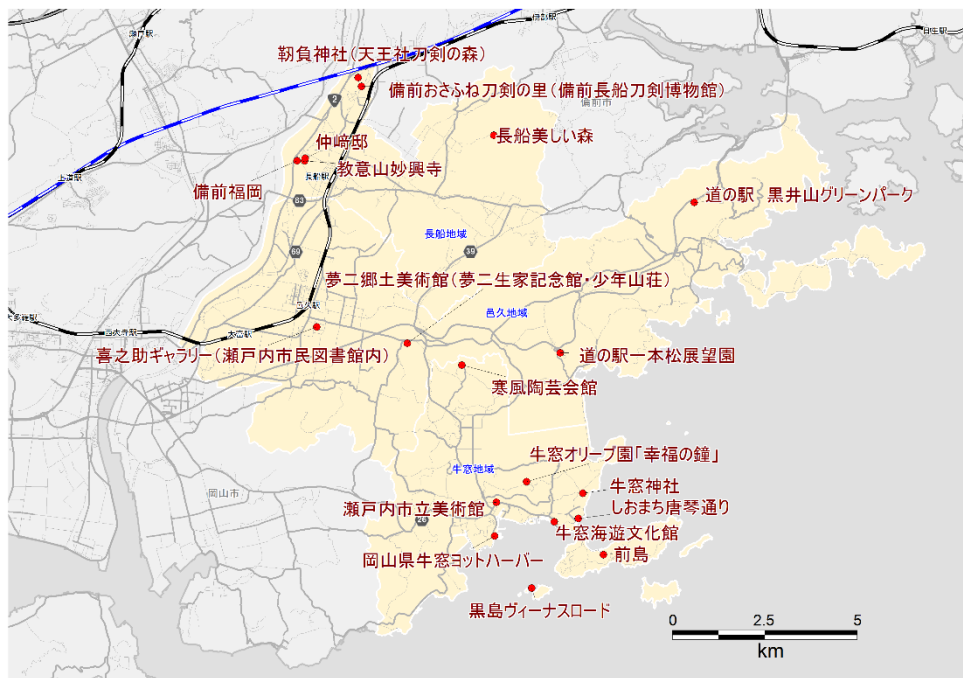


図 10 観光地等の立地状況

第 3 章 上位関連計画の整理

1 第 2 次瀬戸内市総合計画

計画期間

基本構想：目標 2040 年

基本計画：平成 23 年度～令和 2 年度

基本構想

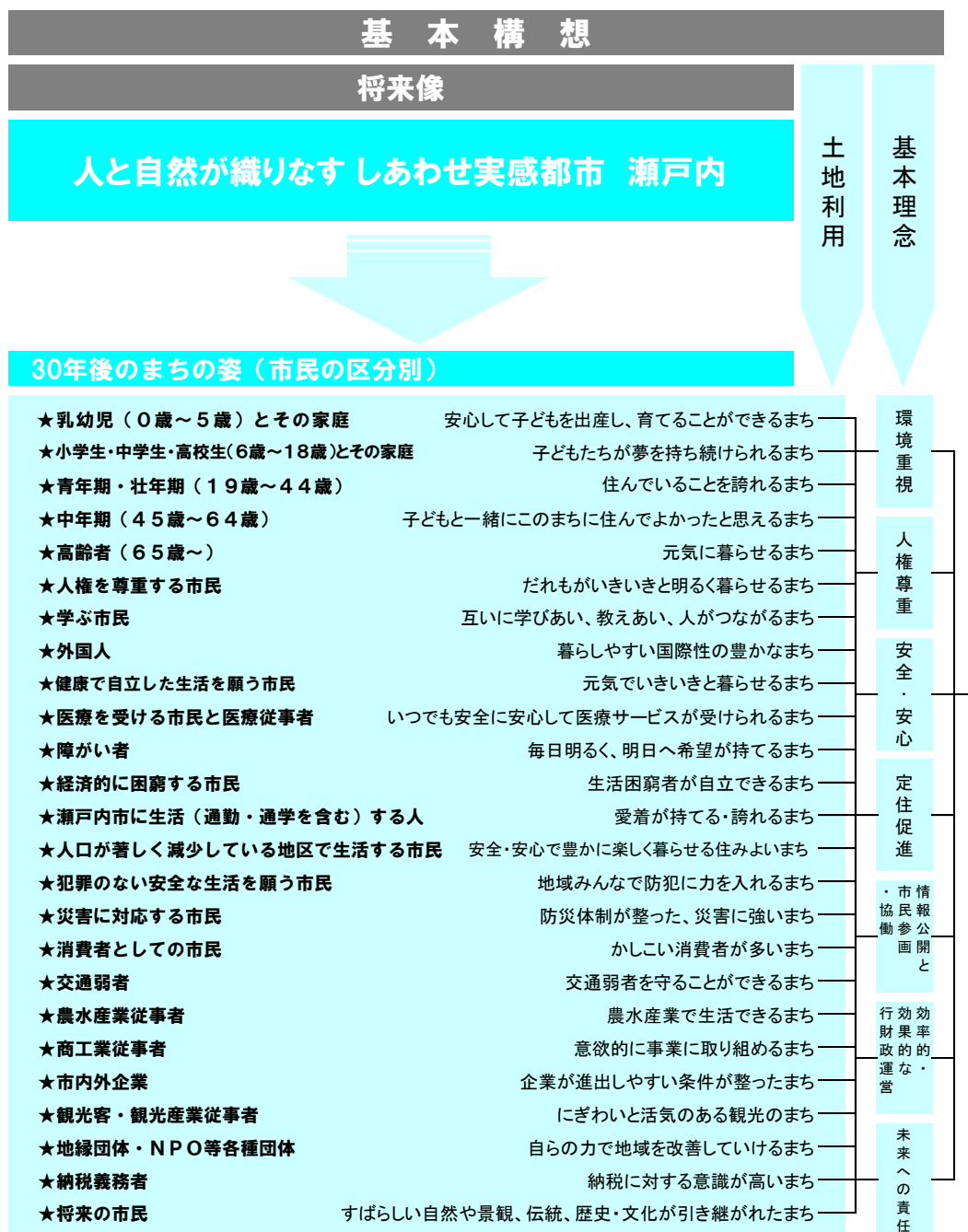


図 11 基本構想

土地利用

広域的・長期的視点に立って計画的かつ調和のとれた土地利用を推進し、豊かな自然と暮らし、そして産業活動が調和した良好な地域環境の形成と市の均衡ある発展を図るため、土地利用の基本方針を次のように定めるとともに、市域を、市街地ゾーン、農業振興ゾーン、工業導入ゾーン、観光・レクリエーションゾーン、自然環境ゾーンに区分し、計画的な整備を進めることが定められている。

土地利用の基本方針の中では、「全市的・広域的にネットワーク化された道路・交通体系の確立」が謳われている。

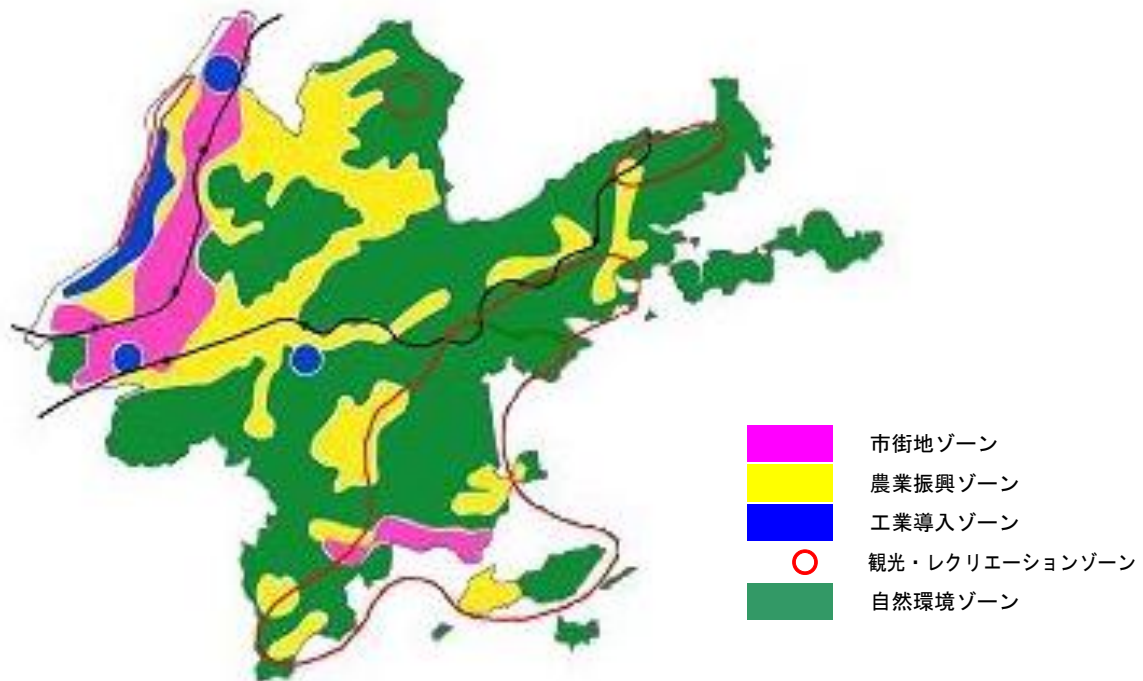


図 12 土地利用方針図

表 1 土地利用の基本方針

- ① 海・山・河川の豊かな自然を大切にし、緑と水に親しむ空間を確保します。
- ② 貴重な歴史資源・景観を大切にし、それらを活用して文化的風土を高め育てます。
- ③ うるおいのある住環境・生活空間を確保します。
- ④ まちの顔となる地域拠点の整備を図ります。
- ⑤ 定住と子育てのできる基盤の整備・確保を図ります。
- ⑥ 農林水産業、工業、商業、観光の調和のとれた産業基盤を確立します。
- ⑦ 全市的・広域的にネットワーク化された道路・交通体系を確立します。
- ⑧ 地域間の均衡のとれた土地利用を推進します。

基本計画

基本計画で定められた基本方針の中の公共交通に関する事項として「自由に行き来できるまち」が掲げられている。

表 2 基本方針と今後の取組

基本方針	「自由に行き来できるまち」 だれもが不自由なく外出し、行きたいところへ自由に行き来できるまちをつくれます。 そのために、市公共交通会議と連携して、市内に点在する交通不便地域の解消を目的とする計画を策定し、交通不便地域内への「新たな公共交通機関」の導入について検討を進めます。 また、人口減少や高齢化社会に対応するため、市民や交通事業者との協働により、乗継環境の整備や利用環境の改善を行い、高齢者や学生等の交通弱者の利便性を高めます。
今後の取組	★公共交通機関の利用を促進し、路線の維持・拡充に努めます 高齢者の交通事故防止、健康増進、二酸化炭素の削減等も考慮しながら公共交通機関の利用促進に向けたPRを行うとともに、路線の維持・拡充を進めるため、公共交通事業者に対する支援を行います。 また、園児・児童・生徒に対する公共交通機関の利用を促進するため、遠距離通学やスクールバスの運行に対する支援を行います。 (主な事務事業) ・生活交通路線維持費補助金の交付 ・緑の村公社フェリー事業運営補助金の交付 ・遠距離通学園児児童生徒通学費補助金の交付 ・スクールバス運行事業
	★利用しやすい公共交通機関へ変えていきます パークアンドライドなど公共交通機関を利用する際の利便性を高めるため、J R各駅の駅前整備や、バス停周辺の駐輪場・駐車場の整備について各事業者と協力し検討を進めます。 (主な事務事業) ・J R駅前将来構想策定事業 ・公共交通機関利用促進駐車場確保整備事業
	★「新しい公共交通機関」の整備、育成・支援を進めます 交通不便地域の解消と、高齢者等の移動手段を確保することを目的として、「新しい公共交通機関」の整備について検討を進めます。また、市民等が自らの手で企画・運営する自治会輸送や交通空白地輸送の取り組みを支援します。 (主な事務事業) ・市民運営交通支援事業 ・デマンド交通事業

2 その他関連計画

公共交通に関連する計画において示されている公共交通の役割や関連する施策について概要を整理する。

表 3 関連計画の概要

計画名称（策定年次）	公共交通の役割	公共交通に関連する施策
第 2 期瀬戸内市太陽のまち 創生総合戦略 （令和 2 年 3 月）	・運転免許を持たない若者や高齢者等の生活に必要な移動手段の確保 ・観光振興の手段の一つとして機能 ・未来技術を活用した公共交通で地域の課題を解決	○公共交通の利便性向上 ・学生に対するバス通学支援 等 ○観光振興事業 ・観光周遊ルート・体験プログラムの検討・普及 ・二次交通サービスの検討・普及 ○観光創出・P R 事業 ・J R 赤穂線沿線の自治体等による活性化事業 ・瀬戸内海沿岸地域と連携した周遊観光の促進 等 ○公共交通活性化事業 ・地域公共交通網形成計画の策定 ・公共交通事業者への支援 ・官民協働による交通手段の確保 ・J R 駅周辺の整備 ○未来技術の活用による地域の魅力向上 ・未来技術を活用した地域の課題解決、地域の魅力向上 など
瀬戸内市過疎地域自立促進 市町村計画 （平成 28 年 3 月）	・買物等の際に一定の利便性が確保された公共交通網等の生活基盤が整備され、地域の中で不自由なく暮らせるまちをつくることにより、地域の自立につなげる	・路線の維持・拡充と利用促進 ・公共交通機関の利便性の向上 ・新しい公共交通機関
瀬戸内市地球温暖化対策 実行計画 （平成 26 年 3 月）	・公共交通の充実による利便性の向上	○交通の低炭素化 ・公共交通機関の利用促進や自転車利用環境の整備促進を行い、自動車に頼らない移動システムを推進
瀬戸内市第 5 期障がい福祉 計画 （平成 30 年 3 月）	・地域での自立した生活や社会参加を促すことを目的に、屋外での移動が困難な障がいのある人について外出のための支援を行う	・移動支援事業

第4章 地域旅客運送サービスの運行状況及び 利用実績と問題点の整理

1 前計画での取組結果及び目標達成状況

(1) 取組結果及び目標達成状況

基本方針1. 便利で「使える」公共交通

- 前計画に基づき、市営バス全6路線の導入、民間路線バスの増便、乗継拠点の整備等の事業を実施したことで「公共交通機関が利用しやすいと思う市民の割合」が22.5%から26.5%に増加した。
- 令和2年度に市営バスの路線相互の乗継環境の改善と運賃改定、タクシー活用制度の全市拡大を行い、公共交通の利用環境を刷新した。引き続き、便利で「使える」公共交通を目指し、令和2年度のサービス刷新後も利用状況・市民意識のモニタリングを行い、サービス改善を検討する見直しサイクルを新計画に組み込むことが必要である。

目標1-1 路線バスの利便性を高める

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
両備（東備）バスの利用者数		1. 虫明・長島愛生園線の増便→実施済み。 2. J R 駅からの夜間バスの試験運行の検討→バス事業者の担い手不足により、未着手。夜間の需要を確認しながら、引き続き検討する。
現状値(H26)	248 千人/年	
目標値(R2)	248 千人/年	
実績値	223 千人/年	

目標1-2 円滑な乗継ぎを実現する

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
地域内交通から路線バス（鉄道）への乗継ぎを不便だと感じる人の割合		3. 路線バスと地域内交通の乗継ぎに配慮した時刻の調整→鉄道との乗継ぎを考慮した市営バスのダイヤ改善を随時実施。 4. 乗継割引の検討→令和2年度、市営バス相互の乗継ぎは追加料金不要となる運賃改定を実施。
現状値 (牛窓地域の実証運行時)	66.7%	
目標値(R2)	50.0%	
実績値	25.6%	



目標 1-3 利用環境を改善する

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
公共交通機関が利用しやすいと思う市民の割合		5. J R 駅の駅前広場の整備検討→令和 2 年度から市内 3 駅の整備に順次着手予定。 6. 乗継拠点の整備→平成 28 年度に尻海、平成 30 年度に牛窓両バス停を整備、令和 2 年度にゆめタウン邑久店に市営バスの乗継拠点となるバス停を新設した。
現状値 (H26)	22.5%	7. バスロケーションシステムの導入→宇野バス、両備バスが導入済み。 8. ワンステップバスの導入検討→前計画策定以降、事業者ごとに年に数台ワンステップバスを導入している。
目標値 (R2)	32.5%	
実績値	26.5%	



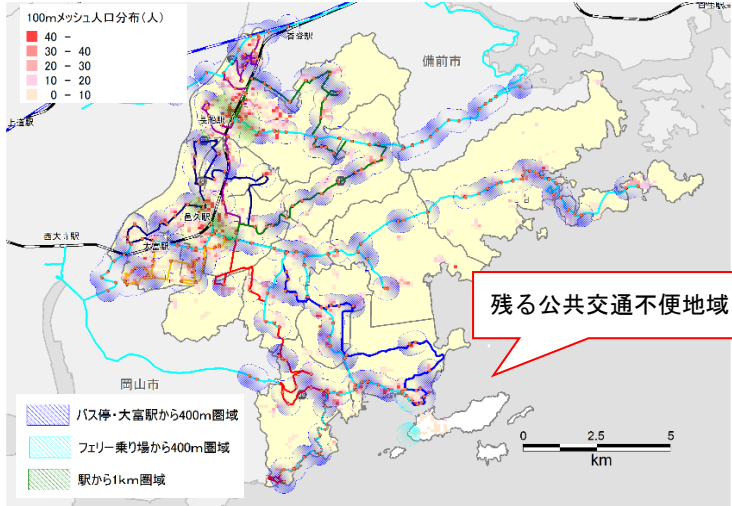
目標 1-4 住民及び観光客への情報提供を行う

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況																					
市広報に掲載する公共交通に関する情報発信数		9. 市広報紙、市ホームページを通じた情報提供 10. バスマップ、地域内交通の利用の手引の作成→公共交通マップ、市営バス利用の手引きを作成し、市内全戸配布するとともに、公共施設等に設置している。また、市広報紙、市ホームページを通じて情報提供を行っている。																					
		▼公共交通マップ・市営バス利用の手引き配布箇所数 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>公共交通マップ</th><th>市営バス利用の手引き</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共施設</td><td>13</td><td>12</td></tr> <tr> <td>公共交通事業者</td><td>1</td><td>4</td></tr> <tr> <td>商業施設</td><td>—</td><td>7</td></tr> <tr> <td>医療機関</td><td>—</td><td>6</td></tr> <tr> <td>観光施設等</td><td>4</td><td>3</td></tr> <tr> <td>その他</td><td>1</td><td>4</td></tr> </tbody> </table>	項目	公共交通マップ	市営バス利用の手引き	公共施設	13	12	公共交通事業者	1	4	商業施設	—	7	医療機関	—	6	観光施設等	4	3	その他	1	4
項目	公共交通マップ	市営バス利用の手引き																					
公共施設	13	12																					
公共交通事業者	1	4																					
商業施設	—	7																					
医療機関	—	6																					
観光施設等	4	3																					
その他	1	4																					
現状値 (H27)	0 回/年	11. 観光施設等における公共交通の情報提供→公共交通マップを主要観光施設に設置しており、観光客が公共交通の情報を入手・利用しやすい環境を整えている。 12. 公共交通を利用した観光コースの検討・情報提供→市文化観光課が刀剣博物館へのタクシーによる移動サービスを検討中。両備バスが市内の観光施設に定期観光バスを運行している。																					
目標値 (R2)	4 回/年																						
実績値	4 回/年以上																						
公共交通の情報提供を行う観光施設等の箇所数																							
現状値 (H27)	0 箇所																						
目標値 (R2)	10 箇所																						
実績値	10 箇所以上																						

基本方針 2. 人とまちを元気にする公共交通

- 市営バス 6 路線及び市全域におけるタクシー活用制度の導入により、公共交通不便地域は前島地区の一部を除き解消できた。公共交通不便地域の居住人口割合は 37.8%から 0.4%となり、大幅に改善された。
- 高齢者を対象とした行事に参加するための移動手段として公共交通が活用された。
- 公共交通不便地域が再び増加しないように、公共交通事業者は便利なサービス提供に努め、市民は積極的に利用し、行政は交通サービス維持のための財政支出、利用促進を行うことが必要である。

目標 2-1 公共交通不便地域を解消する

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
公共交通不便地域の居住人口割合		13.公共交通不便地域における地域内交通の導入→公共交通不便地域に市営バス、タクシー活用制度を導入した。前島地区の公共交通不便地域には電気自動車を用いた地域内交通の導入を検討中。 14.市街地循環線の整備→市営バス相互の乗継環境の整備や、運行ルートを工夫し、市街地間の移動に対応できている。 ▼公共交通不便地域の改善状況 
現状値 (H27)	37.8%	
目標値 (R2)	5.0%	
実績値	0.4%	
公共交通不便地域の居住人口に対する地域内交通利用者数の割合		15.タクシー活用制度の構築、コミュニティ交通、公共交通空白地有償運送の導入支援マニュアルの作成検討→市営バス、タクシー活用制度を導入したことにより、交通不便地域は概ね解消されたため、市内の公共交通利用者数を把握する。
現状値 (H27)	0.0%	
目標値 (R2)	10.0%	
実績値	再設定	

目標 2-2 小さな拠点を整備し、集落の賑わいを創出する

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
小さな拠点におけるイベントの開催数		16.地域の商業施設や公共施設等を活用した小さな拠点の整備 →市営バスとタクシー活用制度の導入により、市中心部に直接移動できるようになったため、小さな拠点の必要性を再検討する。
現状値(H27)	0 回/年	
目標値(R2)	2 回/年	
実績値	0 回/年	

目標 2-3 公共交通を利用して高齢者学級や健康増進活動に参加した人を増やす

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
地域内交通を利用して高齢者学級に参加した人数		17.高齢者学級、介護予防・生活支援サービス事業との連携→高齢者学級で公共交通利用促進啓発を実施した。社会福祉協議会が実施している体操教室は市営バスのダイヤを考慮した時間帯に実施している。なお、高齢者学級等は別途送迎サービスが実施されているケースがあり、計測が困難であった。 ▼高齢者学級での啓発の様子
現状値(H27)	0 人/年	
目標値(R2)	80 人/年	
実績値	再設定	



基本方針3. いつまでも存続する公共交通

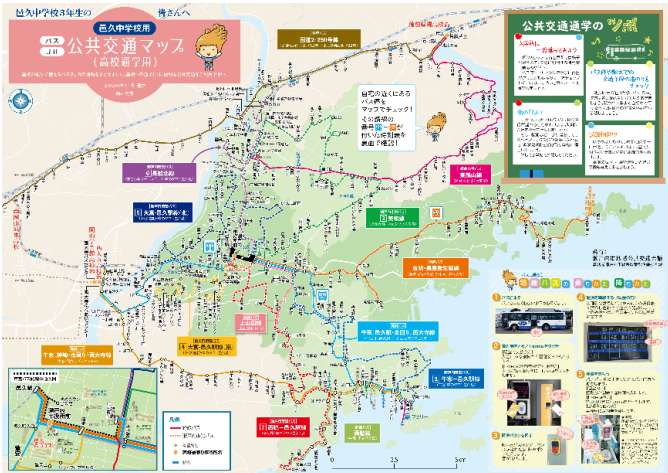
- 公共交通マップ、市営バス利用の手引きの配布等を通じたモビリティ・マネジメント^{*1}を実施した結果、令和2年10月の調査では運転免許証を返納して自家用車から公共交通への転換を考えている人の割合は44.0%となった。
- 中学校卒業予定者を対象としたバス通学に関する情報提供を行った結果、市内高校生アンケート調査結果では、通学時に路線バスを利用している生徒の割合が増加した。
- 市営バスの新路線導入・運行改善、タクシー活用制度の導入に当たり、住民意見交換会を開催している。引き続き、移動サービス導入及び見直しの際の住民説明会、定期的な意見交換会を通じて、公共交通の存在意義を共有し、市民、事業者、行政が連携して公共交通の維持に努める。

目標3-1 自動車免許返納による自家用車から公共交通の転換者を増やす

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
自動車免許返納者における自家用車から公共交通への転換者の割合		18.高齢者を対象とした公共交通の乗り方教室（出前講座）の開催→高齢者を対象とした行事や環境フェスタ等で民間路線バスや市営バスの展示・乗り方の説明を行った。 19.高齢者を対象とした割引サービスの情報提供→公共交通マップに、ことぶきパス（両備バスによる70歳以上の方限定の定期券）やおかやま愛カードの特典に関する情報を掲載した。 20.モビリティ・マネジメントの実施→公共交通マップ、市営バス利用の手引きの配布等やバス乗車体験イベントを実施。 ▼バス乗車体験イベントの様子 
現状値(H27)	—	
目標値(R2)	40.0%	
実績値	44.0%	

^{*1} 地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み（参考：国土交通省 モビリティ・マネジメントパンフレット）

目標 3-2 高校生の路線バスの通学者を増やす

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
バスの通学定期利用者数		21. 中学校卒業予定者に対するバス通学に関する情報提供→中学校卒業予定者にバス通学に関する情報を提供している。 ▼中学校卒業予定者を対象としたバスマップ  22. 片道通学定期の検討→未着手。
現状値 (H27)	20 人/年	22. 片道通学定期の検討→未着手。
目標値 (R2)	45 人/年	
実績値	27 人/年	

目標 3-3 住民との協働に関する活動を行う

目標に対する評価指標		個別事業・実施状況
住民意見交換会、住民説明会の開催		23. 住民意見交換会、住民説明会の開催→市営バスの新路線導入、運行改善、バス停設置に際し住民意見交換会や住民説明会を開催している。 ▼意見交換会の様子  24. 公共交通会議の定期的な開催→年間 3 回程度実施している。 25. 事業の実施に当たり交通事業者、目的地となる商業施設等と協議する場の設置→市営バス、タクシー活用制度の導入に際し、複数回実施している。
現状値 (H27)	7 回(累計)	25. 事業の実施に当たり交通事業者、目的地となる商業施設等と協議する場の設置→市営バス、タクシー活用制度の導入に際し、複数回実施している。
目標値 (R2)	45 回(累計)	
実績値	45 回以上(累計)	

2 地域旅客運送サービスの現状と問題点の整理

(1) 公共交通の現状

- 瀬戸内市には相生駅（兵庫県）から東岡山駅までを運行しているＪＲ赤穂線が走っており、その他路線バス、フェリー、タクシー、スクールバスが存在する。

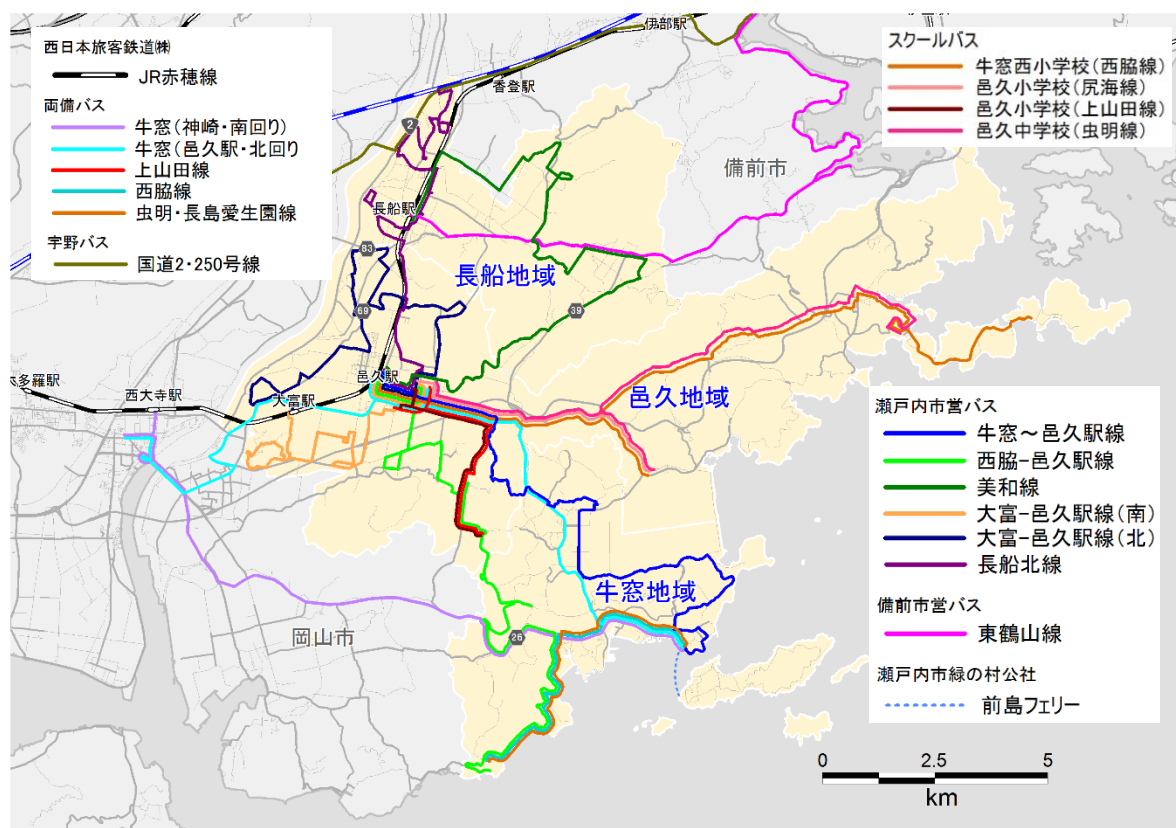
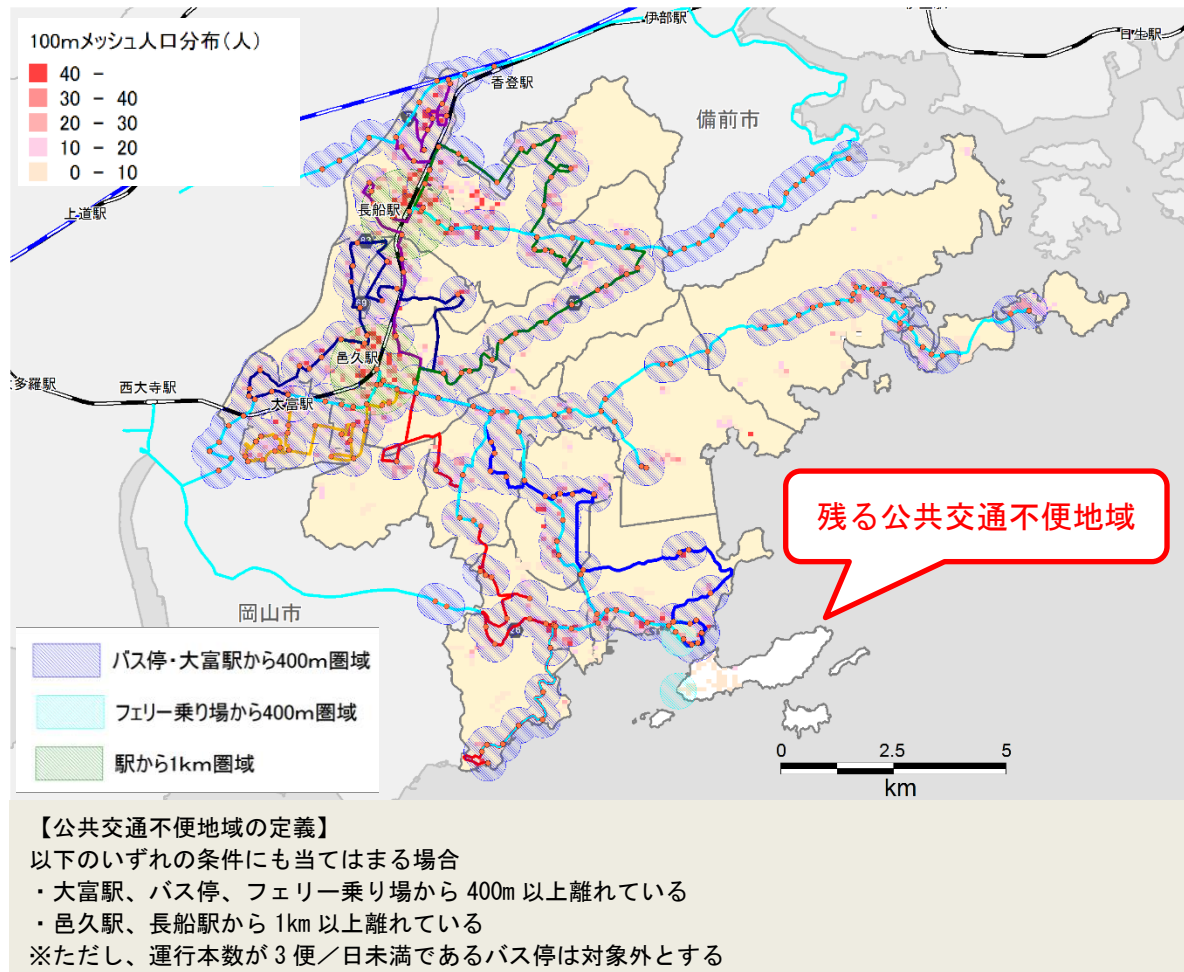


図 13 市内の公共交通網

(2) 公共交通不便地域の現状

- 前計画策定時（平成 27 年度）で公共交通不便地域に居住する人は、全人口の 37.8%に当たる 14,303 人であった。
- 平成 29 年度から令和元年度にかけて市営バス 6 路線を新規導入するとともに、令和 2 年度からタクシー活用制度を市内全域に拡大したことで、公共交通不便地域は前島地区の一部のみとなり、全人口の 0.4%に当たる 135 人となった。



資料 100mメッシュ人口は平成 22 年国勢調査を基準に試算

図 14 市内の公共交通不便地域

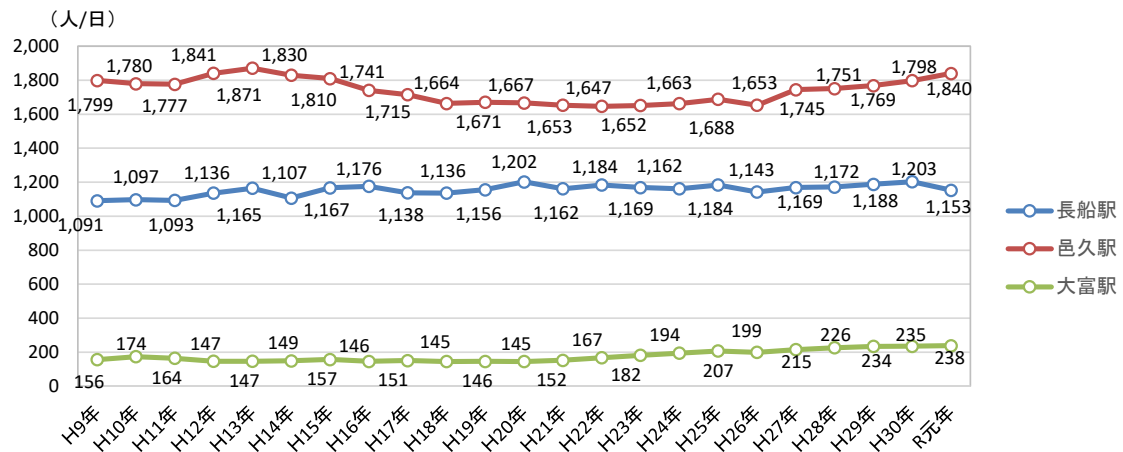
表 4 公共交通不便地域の人口の推移

年度	総人口	公共交通圏	公共交通不便地域 (総人口に対する割合)		市営バスの 運行状況	タクシー活用制度
H27 年度	37,852 人	23,459 人	14,303 人	37.8%	—	—
H29 年度	37,852 人	30,031 人	7,821 人	20.7%	3 路線	玉津・裳掛の 公共交通不便地域
R 元年度	37,852 人	35,204 人	2,648 人	7.0%	6 路線	玉津・裳掛の 公共交通不便地域
R2 年度	37,852 人	37,717 人	135 人	0.4%	6 路線	全市域の 公共交通不便地域

(3) 鉄道の現状

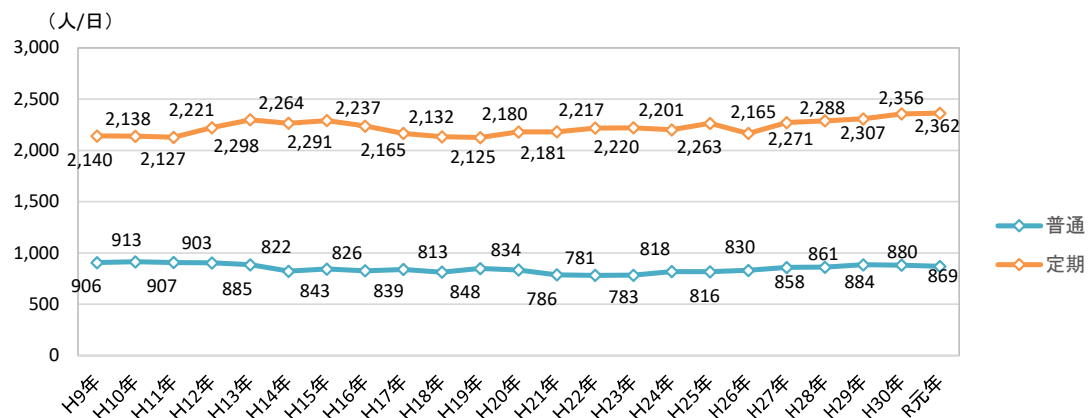
利用者数

- 瀬戸内市には、ＪＲ赤穂線の長船、邑久、大富の３駅があり、瀬戸内市内から岡山駅まで乗換えなしで移動することが可能である。
- 各駅の利用者数は、最近の５年間は各駅ともほぼ横ばいである。
- 岡山駅から長船駅までの便が比較的充実しているため、岡山方面への通勤・通学等で利用されており、定期券による利用者数もほぼ横ばいの状況である。
- 瀬戸内市は岡山市のベッドタウンとしての機能を有しており、鉄道が通勤・通学における交通機能の一翼を担っているものと考えられる。
- 令和３年３月のダイヤ改正により、昼間時間帯での減便が予定されている。



資料 岡山県統計年報、西日本旅客鉄道株式会社

図 15 市内のＪＲ赤穂線駅別利用者数



資料 岡山県統計年報、西日本旅客鉄道株式会社

図 16 ＪＲ赤穂線支払い方法別利用者数（市内３駅計）

駅前広場（現状と整備計画）

- 長船駅、邑久駅の駅前広場は、市営駐車場、パークアンドライド駐車場、無料駐輪場が整備されており、駐輪場は高校生等が通学時に多く利用しているが、屋根がないため悪天候時の利便性が低い。
- 長船駅、邑久駅の駅前広場内にはバス停があるものの、駅構内や駅前広場に公共交通の情報が乏しく、来訪者が公共交通を利用しにくい状況である。
- 市の玄関口とも言える駅前広場や駐輪場等の改善を目的としたＪＲ駅前等整備計画に基づき、令和２年度から市内にある３駅の整備に順次着手する。



図 17 ＪＲ長船駅前（左：駅舎前、右：駐輪場）



図 18 ＪＲ長船駅前の整備イメージ

(4) 路線バスの現状

運行状況

- 市内に民間及び備前市営による路線バスが 7 路線、うちスクール便としての機能を有する両備バス上山田線、西脇線を除く 5 路線は、各集落と交通結節点である J R 駅を結ぶ経路となっている。また、前計画策定後に市営バス 6 路線を新規導入している。
- 市営バスは、前計画で実施したアンケート調査での意見を踏まえ、小型の車両の導入により可能な限り居住地の近くまで運行することで、利便性向上を図っている。
- 市営バスの路線は各地域と市中心部にある 邑久駅を結ぶ運行ルートを設定し、赤穂線との乗継ぎをスムーズにすることで、広域的な移動の利便性向上も図っている。

表 5 路線バスの運行状況

運行主体	路線名	運行経路	平日運行 便数 (便=片道)	運行時間
両備バス	牛窓（邑久駅・北回り） 西大寺線	牛窓－J R 邑久駅 牛窓－西大寺バスセンター	9 便 18 便	6:30～20:00 6:50～19:17
	牛窓（神崎・南回り） 西大寺線	牛窓－西大寺バスセンター	26 便	6:20～20:05
	虫明・長島愛生園線	瀬溝－J R 邑久駅 愛生園－J R 邑久駅	14 便 6 便	7:08～19:21 8:25～15:36
	西脇線	牛窓－子父雁入口	5 便	7:40～16:59
	上山田線	上山田東－尾張	3 便	7:30～16:22
宇野 自動車	国道 2・250 号線	岡山駅－片上 八日市－片上 岡山駅－八日市	10 便 2 便 4 便	7:10～18:28 6:28～19:14 6:28～21:51
備前市	東鶴山線	片鉄片上－長船駅	15 便	6:25～18:57
瀬戸内市	牛窓－邑久駅線	牛窓－邑久駅	8 便	8:21～16:37
	西脇－邑久駅線	子父雁－邑久駅	8 便	8:18～16:40
	美和線	長船駅－邑久駅	8 便	8:11～16:47
	大富－邑久駅線（南）	大富駅－邑久駅	8 便	8:19～16:44
	大富－邑久駅線（北）	大富駅－邑久駅	8 便	8:15～16:43
	長船北線	おさふねサービスエリア－ 邑久駅	8 便	8:15～16:50

※令和 2 年 11 月時点

利用者数

【民間路線バス】

- 両備バスの利用者数は、減少傾向にある。

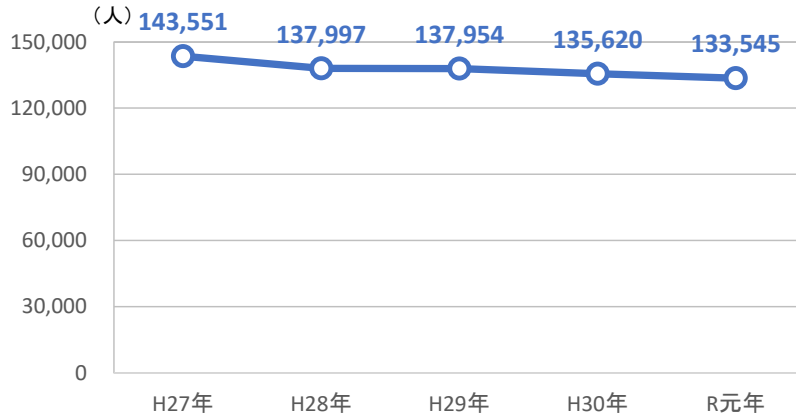


図 19 両備バスの利用実績（ICカードデータより推計）

【市営バス】

- 利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、その後はほぼ横ばいになっている。

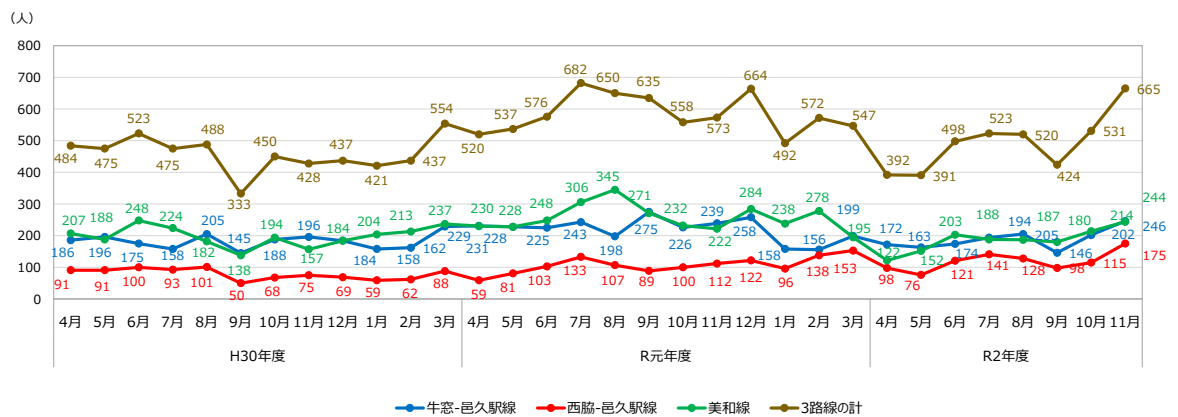


図 20 市営バスの利用実績（牛窓－邑久駅線、西脇－邑久駅線、美和線）

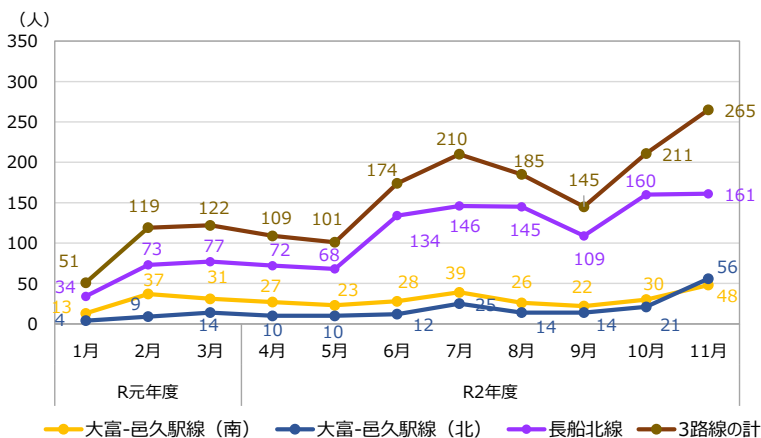


図 21 市営バスの利用実績（大富－邑久駅線（南）、大富－邑久駅線（北）、長船北線）

交通結節点における市営バス乗継時間

- 市営バスの全 6 路線は、J R 赤穂線との乗継時間に配慮したダイヤ設定をしており、概ね乗継状況は良いと言える。

改正：令和2年11月2日

邑久駅行き					
停留所		1便	2便	3便	4便
JR西大寺・岡山方面から	到着時間	8:13	9:46	12:45	14:45
	乗継時間	(2分)	(27分)	(20分)	(22分)
JR播州赤穂・相生方面から	到着時間	8:04	10:07	12:37	14:37
	乗継時間	(11分)	(6分)	(28分)	(30分)
大富駅		8:15	10:13	13:05	15:07
大富東		8:16	10:14	13:06	15:08
大富		8:17	10:15	13:07	15:09
本村		8:19	10:17	13:09	15:11

大富駅行き					
停留所		1便	2便	3便	4便
新設 ゆめタウン邑久店		9:08	11:06	13:58	16:00
JR西大寺・岡山方面から	到着時間	8:57	10:48	13:48	15:48
	乗継時間	(13分)	(20分)	(12分)	(14分)
JR播州赤穂・相生方面から	到着時間	9:05	11:04	13:33	15:34
	乗継時間	(5分)	(4分)	(27分)	(28分)
邑久駅		9:10	11:08	14:00	16:02
瀬戸内市役所前		9:11	11:09	14:01	16:03
尾張		9:12	11:10	14:02	16:04

~~~~~途中停留所は省略~~~~~

|               |      |              |       |       |       |               |      |               |       |               |       |
|---------------|------|--------------|-------|-------|-------|---------------|------|---------------|-------|---------------|-------|
| 瀬戸内市民病院       |      | 8:52         | 10:50 | 13:42 | 15:44 | 福山公会堂         |      | 9:47          | 11:45 | 14:37         | 16:39 |
| 尾張            |      | 8:54         | 10:52 | 13:44 | 15:46 | 本村            |      | 9:47          | 11:45 | 14:37         | 16:39 |
| 瀬戸内市役所前       |      | 8:55         | 10:53 | 13:45 | 15:47 | 大富            |      | 9:49          | 11:47 | 14:39         | 16:41 |
| 邑久駅           |      | 8:56         | 10:54 | 13:46 | 15:48 | 大富東           |      | 9:50          | 11:48 | 14:40         | 16:42 |
| JR 播州赤穂・相生方面へ | 出発時間 | 9:23<br>長船駅止 | 11:20 | 14:19 | 16:19 | 大富駅           |      | 9:51          | 11:49 | 14:41         | 16:43 |
|               | 乗継時間 | (27分)        | (26分) | (33分) | (31分) |               |      |               |       |               |       |
| JR 西大寺・岡山方面へ  | 出発時間 | 9:06         | 11:04 | 14:04 | 16:04 | JR 播州赤穂・相生方面へ | 出発時間 | 10:17<br>長船駅止 | 12:16 | 14:46<br>長船駅止 | 16:57 |
|               | 乗継時間 | (10分)        | (10分) | (18分) | (16分) |               | 乗継時間 | (26分)         | (27分) | (5分)          | (14分) |
| 新設 ゆめタウン邑久店   |      | 8:58         | 10:56 | 13:48 | 15:50 | JR 西大寺・岡山方面へ  | 出発時間 | 10:07         | 12:07 | 15:09         | 17:11 |
|               |      |              |       |       |       |               | 乗継時間 | (16分)         | (18分) | (28分)         | (28分) |

図 22 市営バスと J R 赤穂線の乗継状況（大富駅—邑久駅線（北））



図 23 大富駅での J R 赤穂線と市営バスとの接続の様子

## (5) フェリーの現状

- 前島フェリーは、前島住民にとってはなくてはならない移動手段であるが、観光客による利用も含め、全体の利用者数は減少傾向にある。
- 島内にはバスやタクシー等の公共交通がなく地形の高低差も大きいため、自家用車を運転できない高齢者の中にはフェリー乗り場までの移動が困難な人もおり、島内の移動手段整備の要望がある。
- フェリーの便数が多いため、本土の路線バスとの乗継ぎは比較的便利である。
- フェリーと路線バスとの交通結節点である牛窓バス停は、平成 30 年度に待合所及び駐輪場の整備を実施している。

表 6 前島フェリーの運航状況

| 運航経路  | 運航便数（※便=片道）       | 運航時間       |
|-------|-------------------|------------|
| 牛窓－前島 | 40 便（1 時間に 1～2 便） | 6:20～21:10 |

※令和 2 年 11 月時点

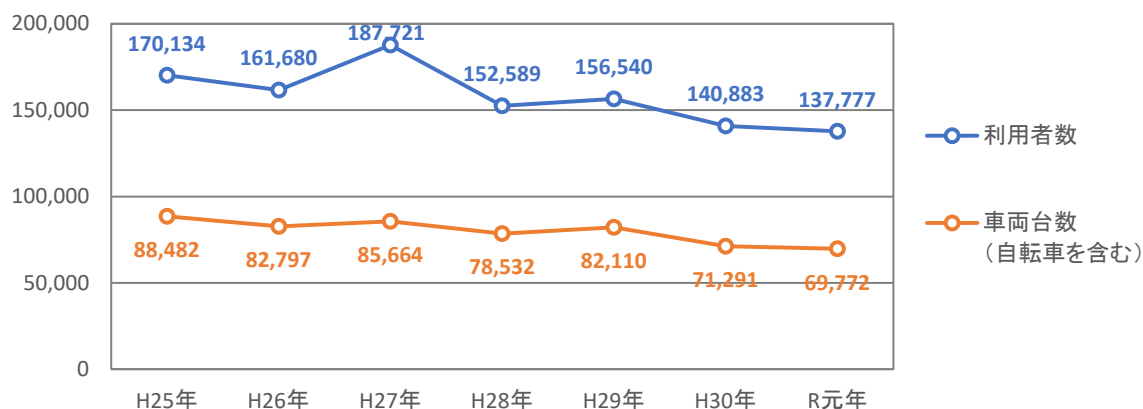


図 24 前島フェリーの利用状況



整備前

整備後

図 25 牛窓バス停の整備状況

## (6) タクシーの現状

- タクシー事業者は市内に 7 社あり、市内でタクシーを利用できない不便地域は前島地区のみである。
- 令和 2 年 9 月から、公共交通不便地域の高齢者、妊産婦の移動手段確保を目的としたタクシー活用制度を市内全域（前島地区は除く）で実施している。また、市福祉課による福祉施策として重度心身障がい者の外出の促進、通院の支援を目的とした福祉タクシー助成を実施している。

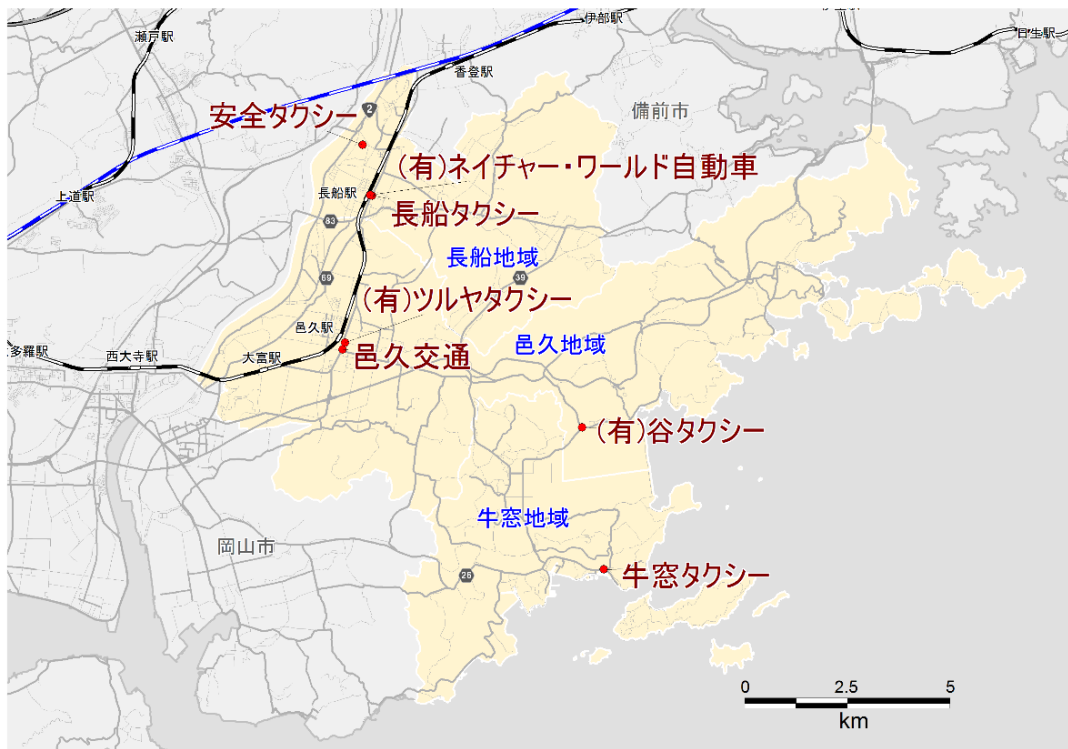


図 26 タクシー事業所・営業所

表 7 タクシー活用制度の概要

|      |                                                                                                                           |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的   | 公共交通不便地域の高齢者、妊産婦の交通手段確保                                                                                                   |
| 対象者  | 次の①②のいずれにも該当する者<br>①市内の公共交通不便地域に居住<br>②満 70 歳以上で運転免許証非保有の者、または、母子手帳の交付を受けていて出産予定日後 3 か月までの者<br>※申請者：247 人（令和 2 年 11 月末時点） |
| 利用条件 | 乗車又は降車が市内であること                                                                                                            |
| 交付内容 | 1 枚当たり 500 円の利用券を 1 か月当たり 6 枚の計算で年度内に 1 年分を一括交付（妊産婦の場合は出産予定日を含む 3 か月分を交付）                                                 |
| 利用方法 | 1 回乗車当たり複数枚使用可                                                                                                            |

## (7) スクールバスの現状

- スクールバスは、邑久中学校（虫明線）を除き一般混乗が可能であるが、どの路線も学校行事に対応したダイヤとなっており、定時性が確保できないため、路線バスとの統合は困難である。

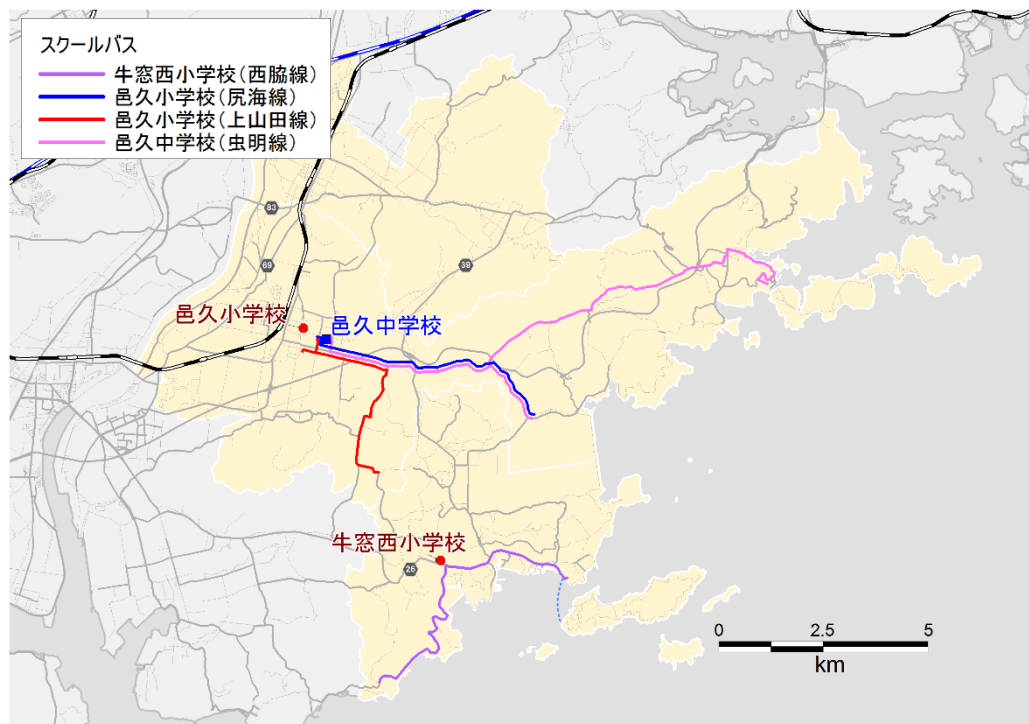


図 27 スクールバスの運行状況

## (8) 移動手段確保に係る行政負担の推移

- 市内の公共交通不便地域を解消するため、令和元年度までに市営バス 6 路線とタクシー活用事業を導入したことで、平成 27 年度の前計画策定時から行政負担は 2 倍以上の約 7,640 万円となっている。
- 令和元年度の市民 1 人当たりの年間行政負担は 2,049 円となっている。

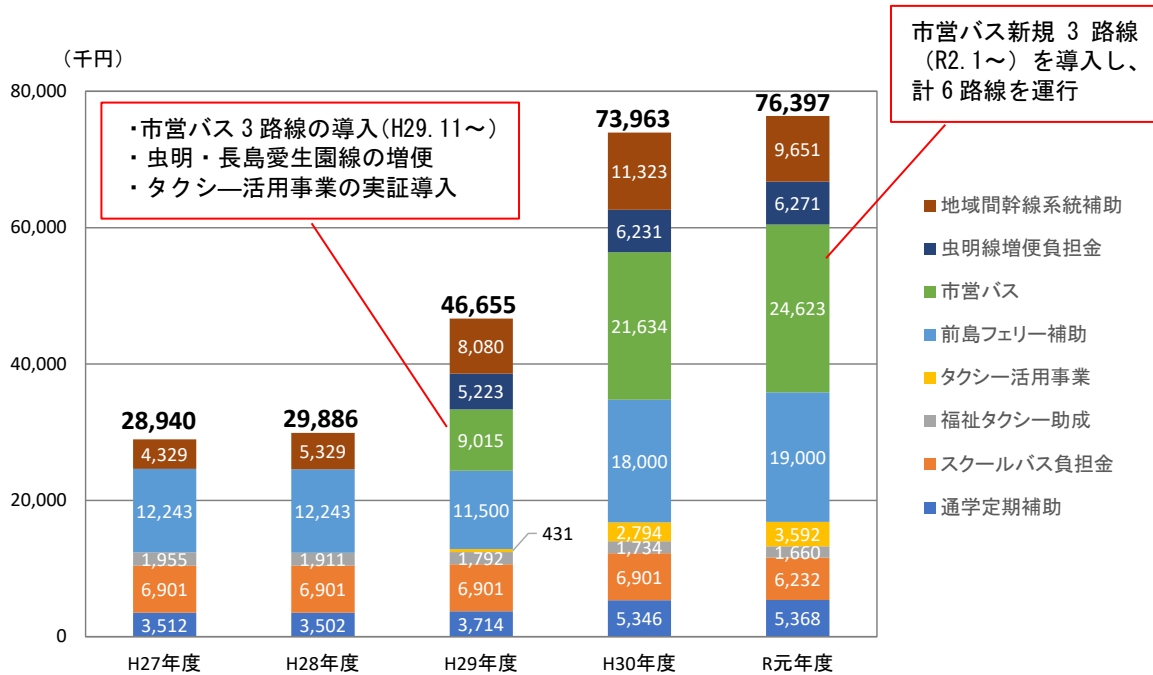


図 28 移動手段確保に係る年間行政負担の推移

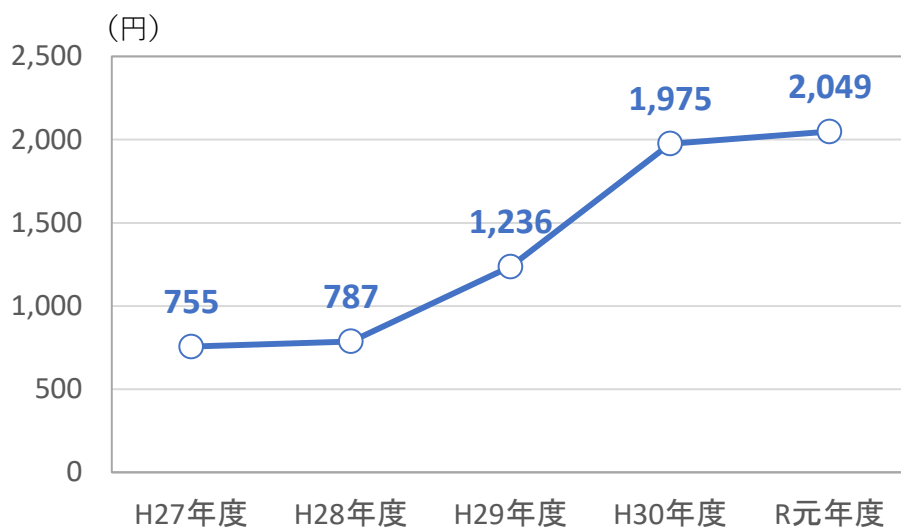


図 29 移動手段確保に係る市民 1 人当たりの年間行政負担の推移



### 3 公共交通に関する住民意向、利用実態、移動ニーズ

#### (1) アンケート調査の概要

公共交通に関する住民意向、利用実態、移動ニーズ等を把握するため、住民アンケート調査、高校生及び保護者アンケート調査、交通結節点アンケート調査を実施した。

表 8 アンケート調査の概要

|      | 住民アンケート調査                                                               | 高校生及び保護者アンケート調査               |                        |                                              |
|------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------------------------------------|
|      |                                                                         | 岡山県立邑久高等学校の生徒・保護者対象アンケート調査    |                        | 市外高校通学者対象アンケート調査                             |
| 調査対象 | 瀬戸内市内に居住する住民 3,900 人<br>・牛窓地域、邑久地域、長船地域で各 1,300 人に配布<br>・住民基本台帳による無作為抽出 | 岡山県立邑久高等学校の2年生 114 人の生徒とその保護者 |                        | 瀬戸内市外へ鉄道を利用して通学する高校生                         |
| 調査期間 | R2.10.9～10.20                                                           | R2.10.14～10.16                |                        | R2.11.18 6：30～9：00                           |
| 調査方法 | 世帯主に郵送配布し、世帯内で主に公共交通を使う必要がある人に回答を依頼、郵送回収                                | 学校を通じて配布、回収                   |                        | 邑久駅、長船駅、大富駅で調査票を直接配布、各駅に設置した回収箱への投函回収、WEB 回答 |
| 回収状況 | 回収数 1,819 部<br>回収率 46.6%                                                | 生徒                            | 回収数 101 部<br>回収率 88.6% | 回収数 49 部<br>(WEB 回答 20 人含)                   |
|      |                                                                         | 保護者                           | 回収数 84 部<br>回収率 73.7%  |                                              |

## (2) 住民アンケート調査

### 日常生活におけるバス利用頻度

- 前計画策定時よりも、新計画策定時の方が買物・通院・その他の移動すべてにおいて、月に数回以上利用する人は減少している。
- これは新型コロナウイルス感染症の影響により、回答者の約半数が以前よりも外出回数が減っているとしており、そのことが影響していると考えられる。

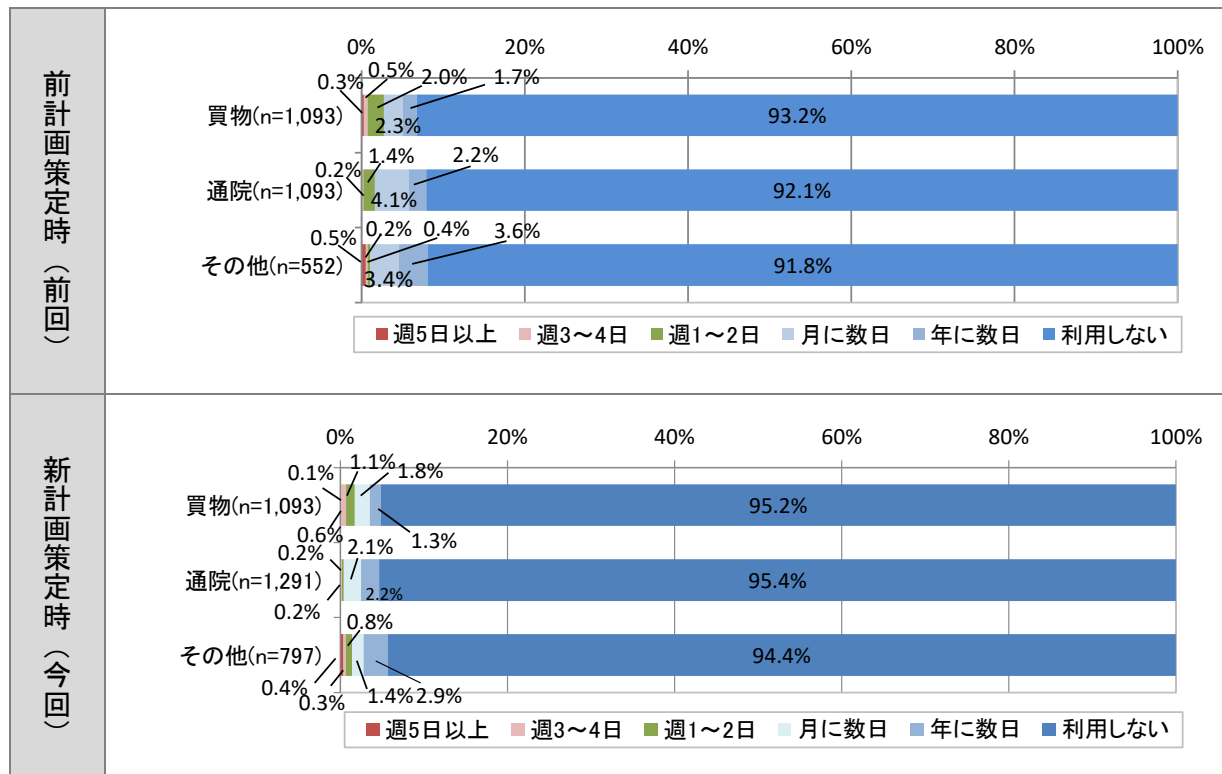


図 30 バスの利用頻度の前計画策定時と新計画策定時の比較

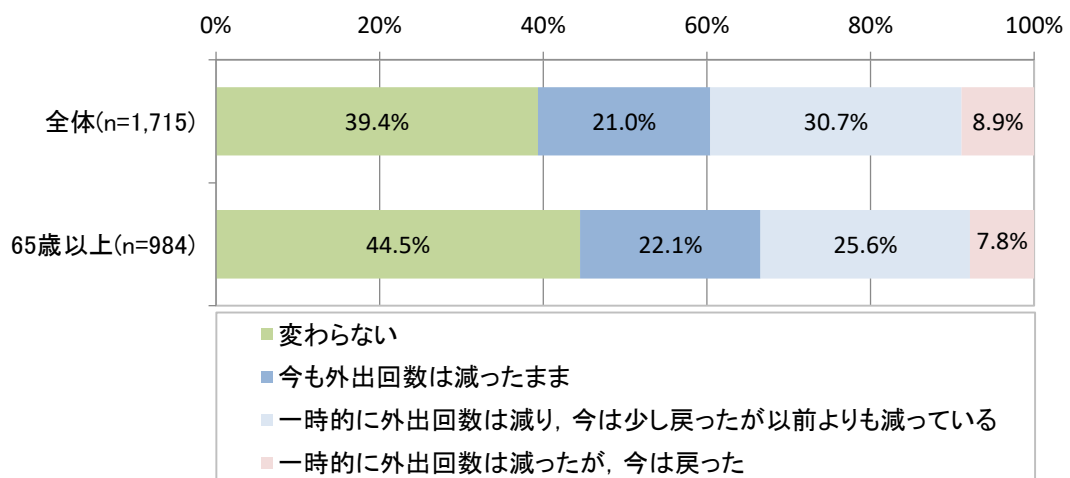


図 31 新型コロナウイルス感染症による外出回数の変化

## サービス改善によるバスの利用意向と改善希望

- 65 歳以上では、53.2%が「バスサービスが改善されればバスを利用する」と回答している。
- 「バスを利用する」と回答した人が望んでいる改善内容は、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「運賃を安くする」と回答した人が多い。
- 令和 2 年 11 月（アンケート調査の実施後）に市営バスは運賃を値下げするとともに、1 回乗車すればその日の乗継ぎは無料になる運賃改定を実施しており、バスの利用促進が期待される。

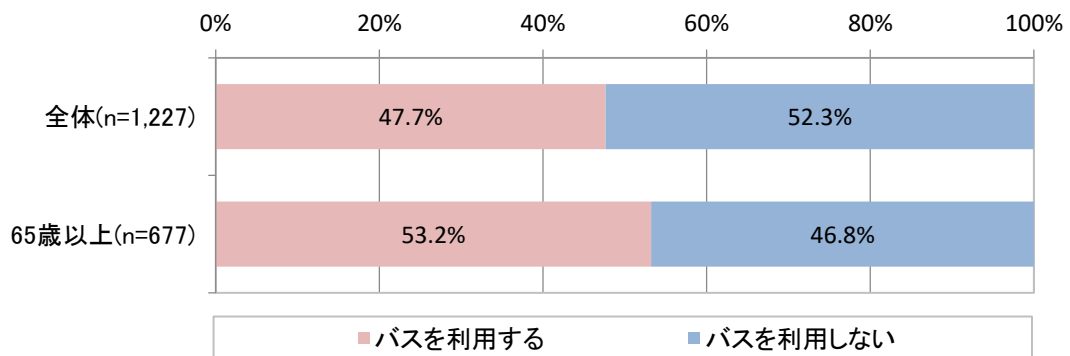


図 32 サービス改善によるバスの利用意向

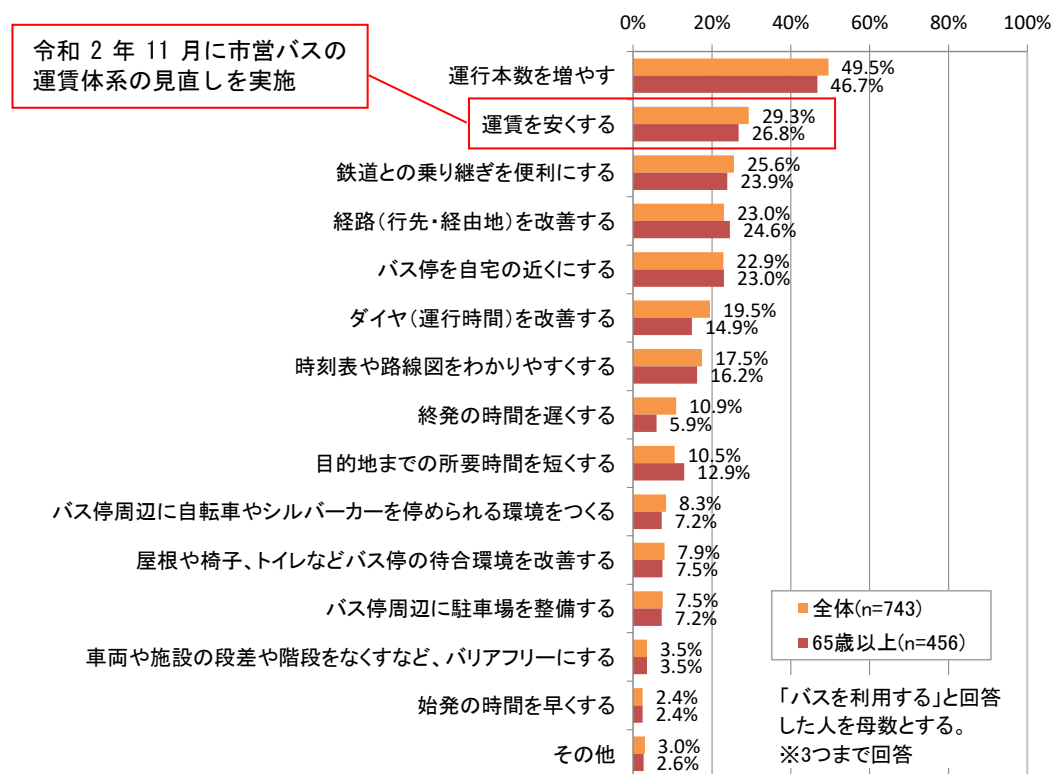


図 33 バスの改善希望

## バスの満足度

- 全体では、「不満」、「やや不満」と感じている人は **26.9%**であるが、「不満」、「やや不満」の回答割合は前計画策定時よりも減少している。
- 前計画策定時に長船地域ではバスの運行頻度が低く、満足度が低かったが、新計画策定時は平成 29 年度以降の市営バスの導入により不満の回答割合が大きく減少している。

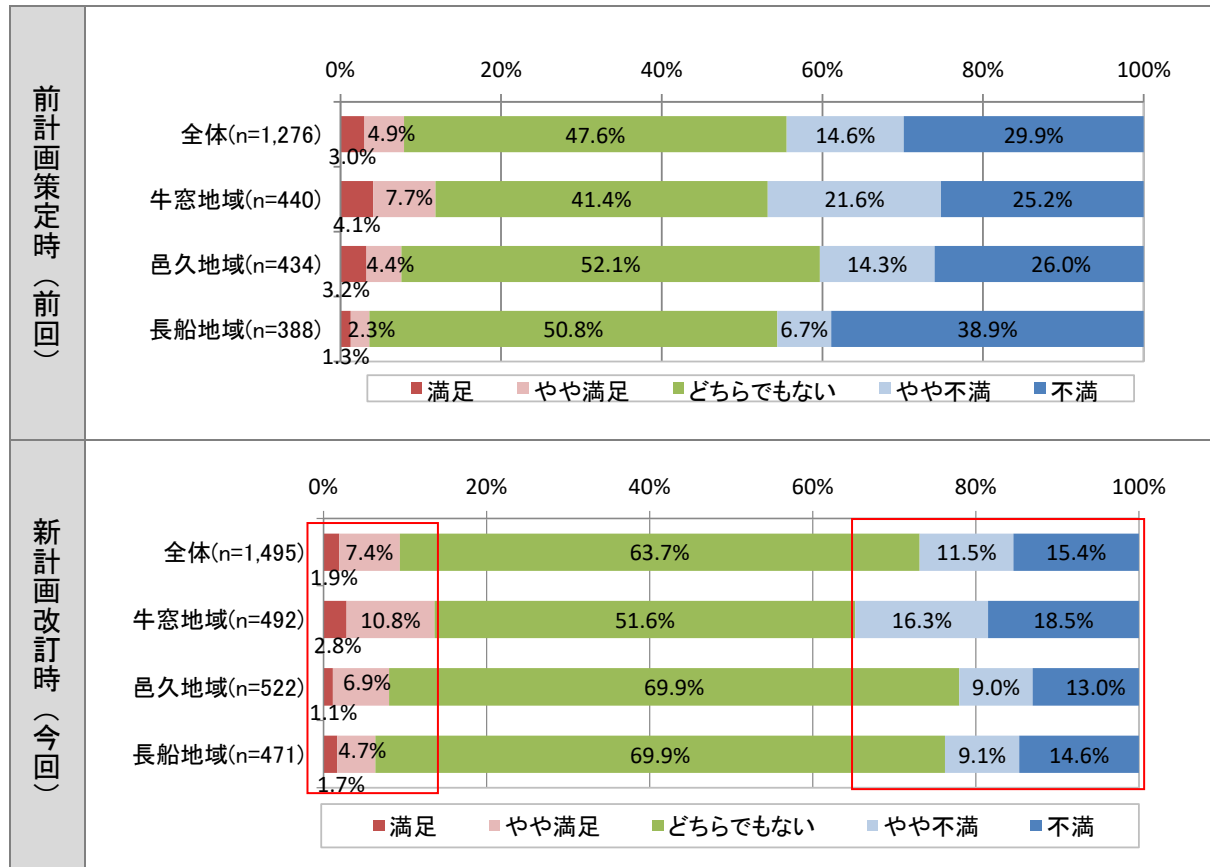
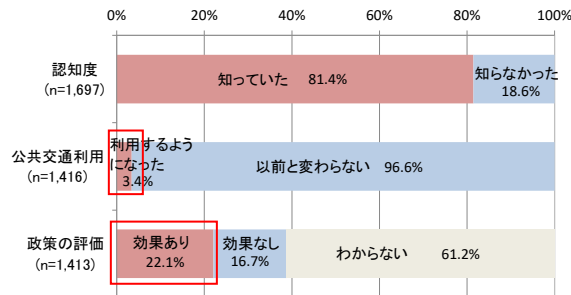


図 34 バスの満足度（前計画策定時と新計画策定時の比較）

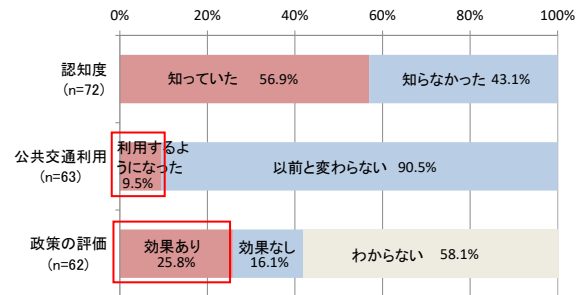
## 前計画に位置付けられた公共交通施策の評価

- 前計画に位置付けられた公共交通施策を実施することで、効果があったと回答した人は、市営バス導入で 22.1%、タクシー活用制度で 25.8%、公共交通マップ・時刻表の配布で 22.3%となっており、一定の効果を得ることができた。

### 市営バス導入

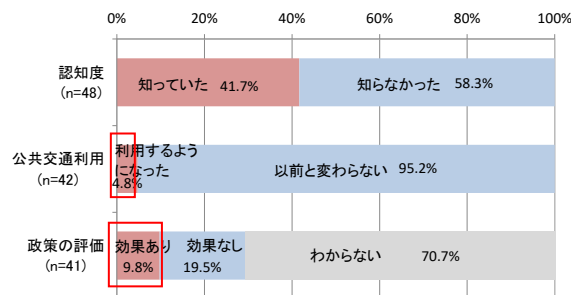


### タクシー活用制度

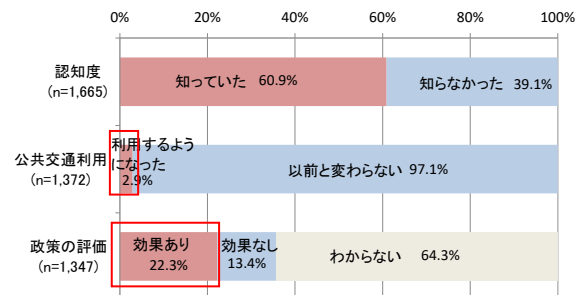


※タクシー活用制度については、調査時に実施されていた玉津・裳掛地区のみ集計

### 虫明・長島愛生園増便



### 公共交通マップ・時刻表の配布



※虫明・長島愛生園増便については、沿線地区の邑久・本庄・玉津・裳掛地区のみ集計

図 35 公共交通政策の評価

## 自由意見

- 公共交通全般では、将来の不安を感じている人がおり、「いずれは利用する」という意見が多くなっている。
- 新たな公共交通については整備要望の意見が多く、具体的には「高齢者等への配慮」、「自宅付近での乗降」、「フリー乗降・予約不要」という運行改善への要望もみられる。
- タクシーでは、タクシー補助の導入についての意見が多かったが、令和 2 年 9 月からは、タクシー活用制度を市全域（前島地区を除く）の公共交通不便地域に拡大している。

表 9 自由意見まとめ

| (人)          |                       |      |    |    |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |      |    |    |    |    |     |
|--------------|-----------------------|------|----|----|----|------|----|----|----|----|----|----|----|----|------|----|----|----|----|-----|
| 大項目          | 小項目                   | 牛窓地域 |    |    |    | 邑久地域 |    |    |    |    |    |    |    |    | 長船地域 |    |    |    | 不明 | 計   |
|              |                       | 牛窓   | 鹿忍 | 長浜 | 不明 | 邑久   | 福田 | 今城 | 豊原 | 本庄 | 笠加 | 玉津 | 裳掛 | 不明 | 美和   | 国府 | 行幸 | 不明 |    |     |
| 公共交通<br>全般   | 将来の不安                 | 4    | 7  | 6  | 1  |      | 2  | 2  | 2  |    |    | 1  | 4  | 2  |      | 3  | 6  | 1  |    | 41  |
|              | いずれは利用する              | 18   | 13 | 6  |    | 7    | 6  | 5  | 6  | 2  | 1  | 1  | 2  | 1  | 2    | 12 | 19 | 2  |    | 103 |
|              | 広報の充実                 | 2    | 3  | 3  |    | 9    | 3  | 1  | 1  |    | 1  |    |    |    |      | 5  | 5  |    |    | 33  |
|              | その他                   | 10   | 6  | 8  | 2  | 7    | 7  | 2  | 5  |    | 2  |    | 3  | 1  | 1    | 9  | 14 |    | 2  | 79  |
| 路線バス<br>市営バス | バス路線の維持               | 2    | 6  | 2  |    | 2    |    | 2  | 2  |    |    |    |    |    | 1    | 2  | 1  |    |    | 20  |
|              | バス路線の廃止、縮小            | 2    | 1  |    |    | 3    |    |    |    |    |    |    |    |    |      |    | 1  |    |    | 7   |
|              | 運行範囲の拡大、見直し           | 12   | 7  | 7  |    | 10   | 3  | 5  | 2  | 2  |    | 5  | 6  |    | 1    | 6  | 4  |    | 1  | 71  |
|              | 増便                    | 4    | 6  | 1  | 2  | 4    | 3  | 3  |    | 1  | 1  | 1  | 1  |    | 3    | 2  | 8  | 1  |    | 41  |
|              | 夜間の運行                 | 5    | 3  | 2  | 1  | 1    |    | 1  | 1  |    |    | 1  |    |    | 2    | 1  | 2  |    |    | 20  |
|              | 早朝の運行                 | 1    | 2  | 1  |    | 1    |    | 1  |    |    |    | 1  |    |    | 2    | 1  |    |    |    | 10  |
|              | 休日の運行                 | 1    | 1  | 2  |    |      |    |    |    |    |    | 1  |    |    | 1    | 3  | 1  |    |    | 10  |
|              | 通学への対応                | 4    | 3  | 4  | 1  | 2    | 2  | 1  | 1  |    |    | 1  |    |    | 3    | 4  | 3  |    | 1  | 30  |
|              | 安価な運賃                 | 2    | 4  | 4  | 1  | 2    | 4  | 1  | 2  |    |    |    | 2  |    |      |    | 3  |    |    | 25  |
|              | 乗継改善                  | 4    | 2  | 2  |    | 1    |    | 1  | 1  |    | 1  |    | 1  |    | 1    | 3  | 2  |    | 2  | 21  |
|              | バス停の環境整備              |      | 1  | 1  | 1  | 2    |    |    |    |    | 3  |    | 1  |    |      | 1  | 5  |    |    | 15  |
|              | バリアフリー化               | 2    | 1  |    |    | 1    |    |    |    |    |    |    | 1  |    |      | 1  |    |    |    | 6   |
|              | 車両の小型化                |      |    | 2  |    |      | 2  |    |    |    |    |    |    |    |      | 2  | 1  |    |    | 7   |
|              | 運転手のマナー向上             |      |    | 2  | 1  | 2    |    | 1  |    |    |    |    |    |    | 1    | 1  | 2  |    |    | 10  |
|              | 時刻表や運行状況等の<br>情報発信    | 3    | 1  |    |    | 3    | 1  |    |    |    |    |    |    |    |      | 1  | 4  |    |    | 13  |
|              | 観光振興                  | 1    |    | 2  |    | 1    |    |    |    |    |    |    |    |    |      |    |    |    |    | 4   |
|              | 各種施策により<br>利便性が向上した   | 7    | 1  | 3  |    |      |    |    |    |    |    | 1  | 1  |    | 1    |    |    |    |    | 14  |
|              | その他                   | 3    | 4  | 2  | 1  | 2    | 1  | 1  | 2  |    |    |    |    |    | 2    | 1  | 2  |    |    | 21  |
| 新たな公共<br>交通  | 自宅付近での乗降              | 1    | 6  | 3  |    | 4    |    | 2  |    | 3  |    | 1  |    |    | 1    | 4  | 3  | 1  |    | 29  |
|              | フリー乗降、予約不要            | 1    | 1  | 1  |    | 3    |    | 2  | 1  | 2  |    |    |    |    | 1    |    | 4  |    |    | 16  |
|              | モーモーバスの再運行            | 2    | 1  |    | 1  |      |    |    |    |    |    |    |    |    |      |    |    |    |    | 4   |
|              | 市街地循環線の運行             |      | 1  |    |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 1  |    |    |    | 2   |
|              | 地域内の循環バス<br>乗合タクシーの運行 |      | 4  | 1  | 1  | 7    |    | 2  | 1  |    |    |    | 2  |    |      | 3  | 1  | 1  |    | 23  |
|              | 邑久までの直行便の運行           | 1    | 1  |    |    |      | 1  |    |    |    |    |    |    |    |      |    |    |    |    | 2   |
|              | 地域の共助による公共交通<br>整備要望  | 2    |    |    |    |      | 1  |    | 1  |    |    |    |    |    |      |    |    |    |    | 4   |
|              | 高齢者等への配慮              | 3    | 5  |    | 1  | 4    |    | 2  | 2  | 2  | 1  | 2  |    |    |      | 6  | 3  |    |    | 31  |
| タクシー         | 6                     | 2    | 4  |    | 7  | 1    | 5  | 2  |    |    |    | 1  | 1  |    | 8    | 7  |    |    | 44 |     |
| 以前より便利になった   |                       |      |    |    | 1  |      |    |    |    |    | 2  |    |    | 1  |      |    |    |    | 4  |     |
| 介護タクシー       |                       |      | 1  |    |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |      | 1  |    |    | 2  |     |
| JR           |                       |      |    |    | 3  |      |    |    |    | 1  |    |    | 1  |    | 3    | 6  |    |    | 14 |     |
| まちづくり        | 1                     | 1    | 1  |    | 1  | 1    | 1  | 1  | 1  |    |    | 1  |    |    | 1    | 2  |    |    | 12 |     |
| その他          | 4                     | 2    | 2  |    | 6  | 2    | 1  | 2  | 1  |    |    |    | 1  | 3  | 5    | 8  |    |    | 37 |     |



### (3) 高校生及び保護者アンケート調査

#### 【邑久高校の生徒を対象としたアンケート】

##### 通学手段

- 前計画策定時より、新計画策定時の方が公共交通を利用して通学している学生が微増している。特に、瀬戸内市に居住する生徒で、前計画策定時にバスで通学する生徒は1割未満であったが、新計画策定時には登校時で1割以上となっている。
- 前計画策定時より、新計画策定時の方が近隣市町からの通学者が増えていることから、公共交通での通学手段確保の重要性が高まっている。

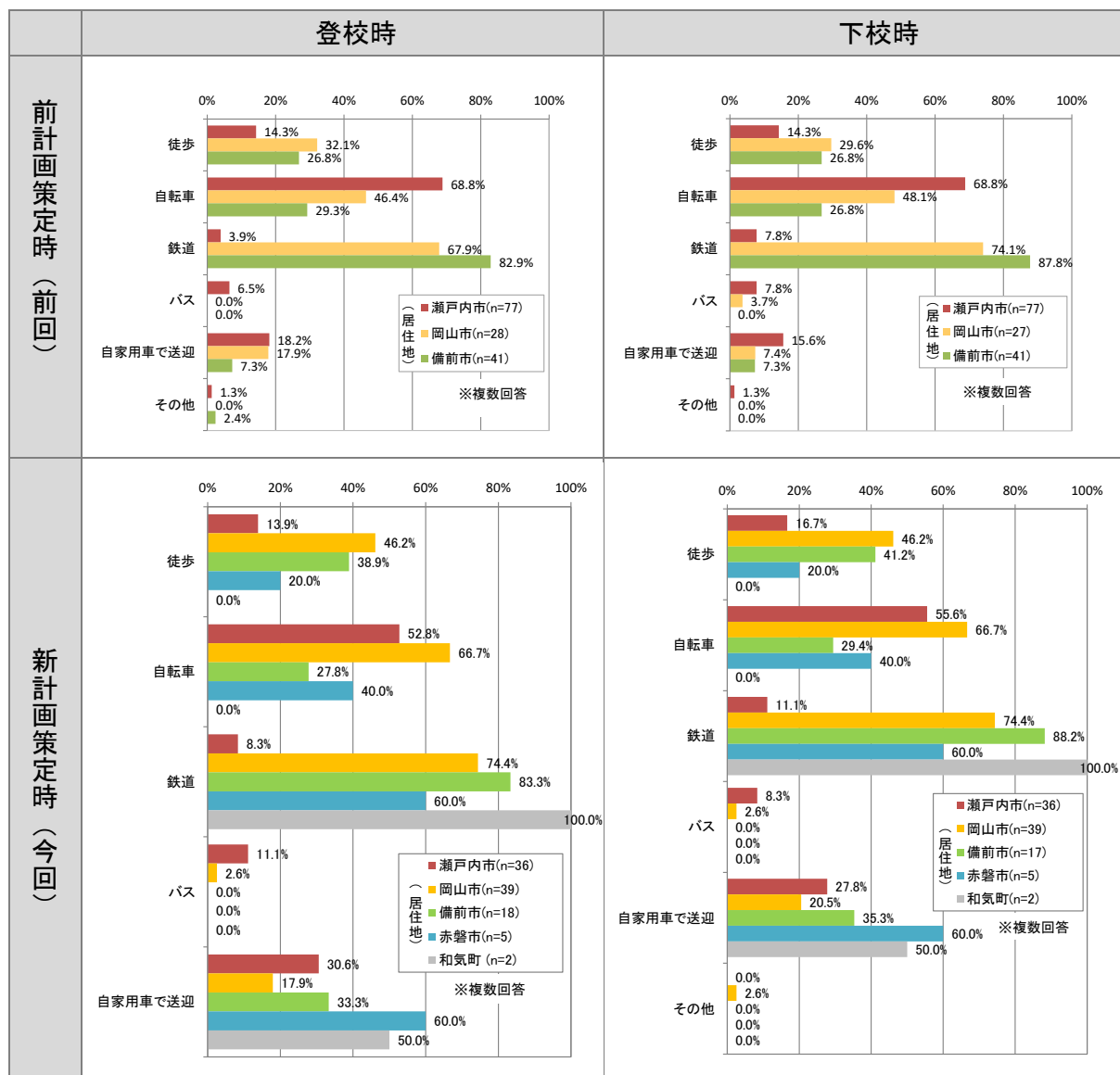


図 36 通学時の交通手段（前計画策定時と新計画策定時の比較）

## バスの利用意向と改善内容

- 瀬戸内市の生徒の 2.9%、岡山市の生徒の 8.1%が「サービスが改善されれば利用したい」と回答している。
- 改善要望の内容は、「運行本数を増やす」、「運賃を安くする」と回答した人が多い。

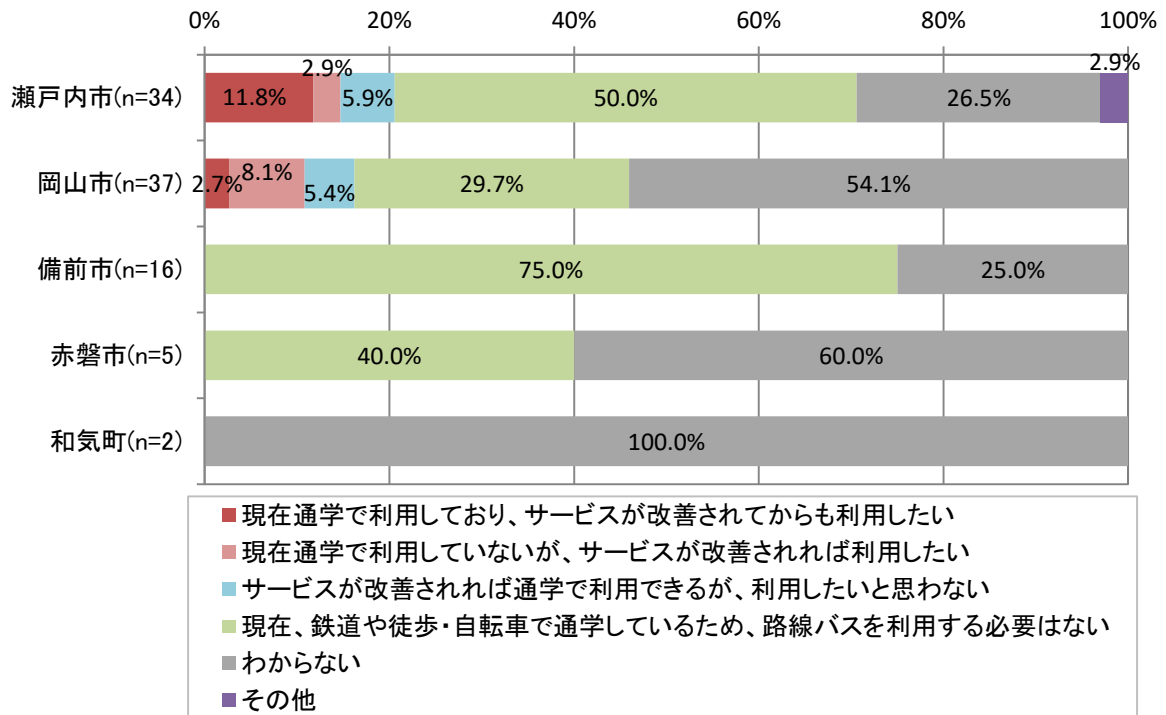


図 37 バスの利用意向

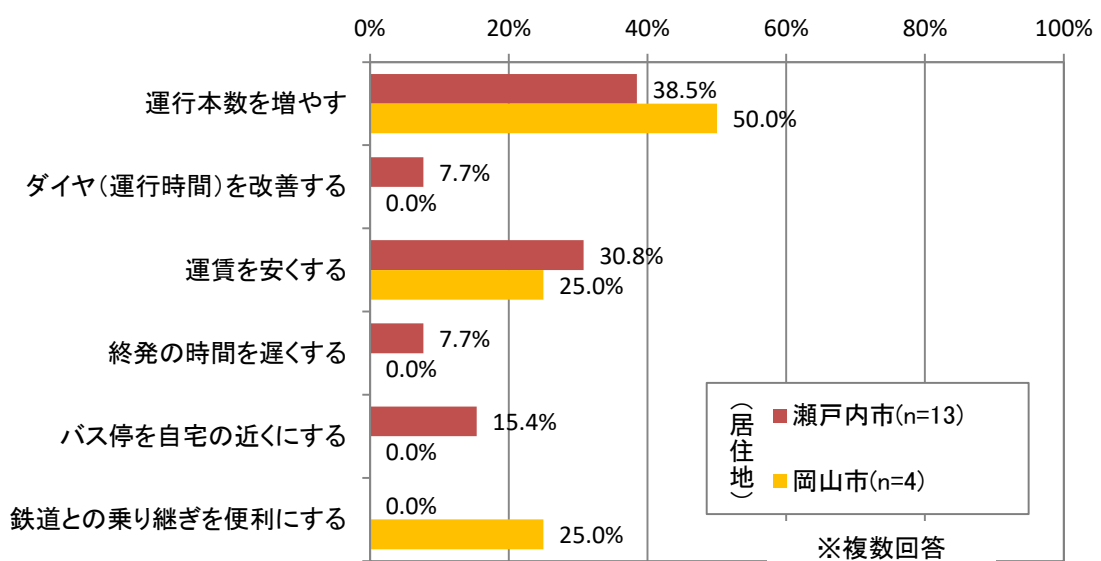


図 38 改善要望の内容

## 【保護者を対象としたアンケート】

### 送迎の有無

- 生徒を送迎している人は、和気町以外は 5 割を超えている。

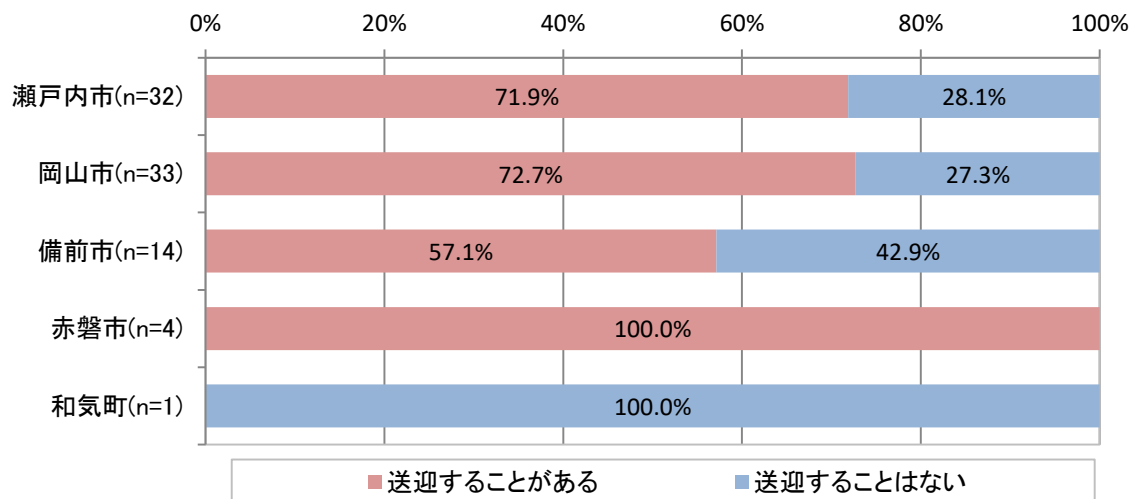


図 39 保護者の送迎の有無

### 公共交通が改善された場合の公共交通の利用意向

- 瀬戸内市から通学する生徒の保護者の約 3 割が、公共交通が改善すれば公共交通を利用して通学させると回答している。

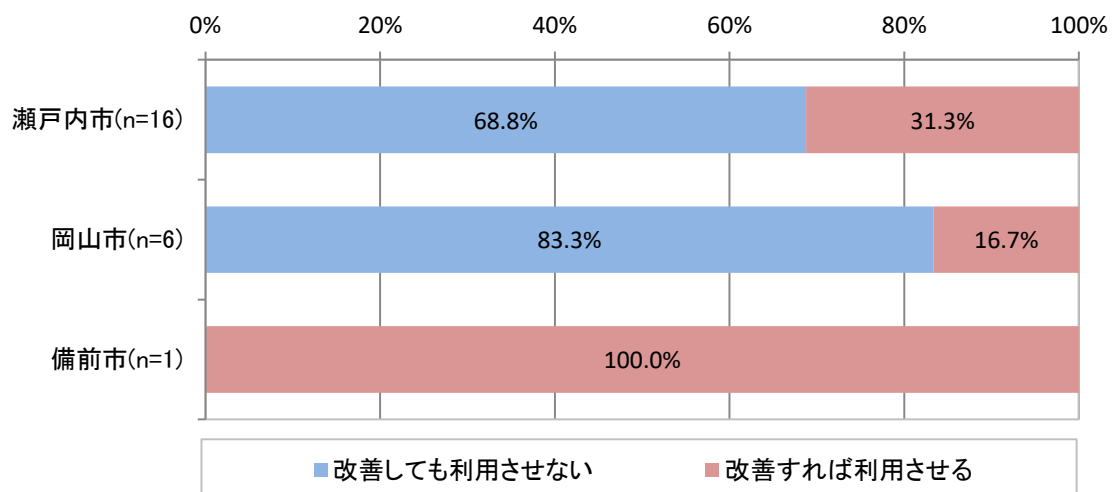


図 40 公共交通が改善された場合の利用意向

## 送迎理由

- 瀬戸内市内の保護者から送迎する理由として、「雨や雪など悪天候」や「怪我や体調不良」が多く挙げられている。

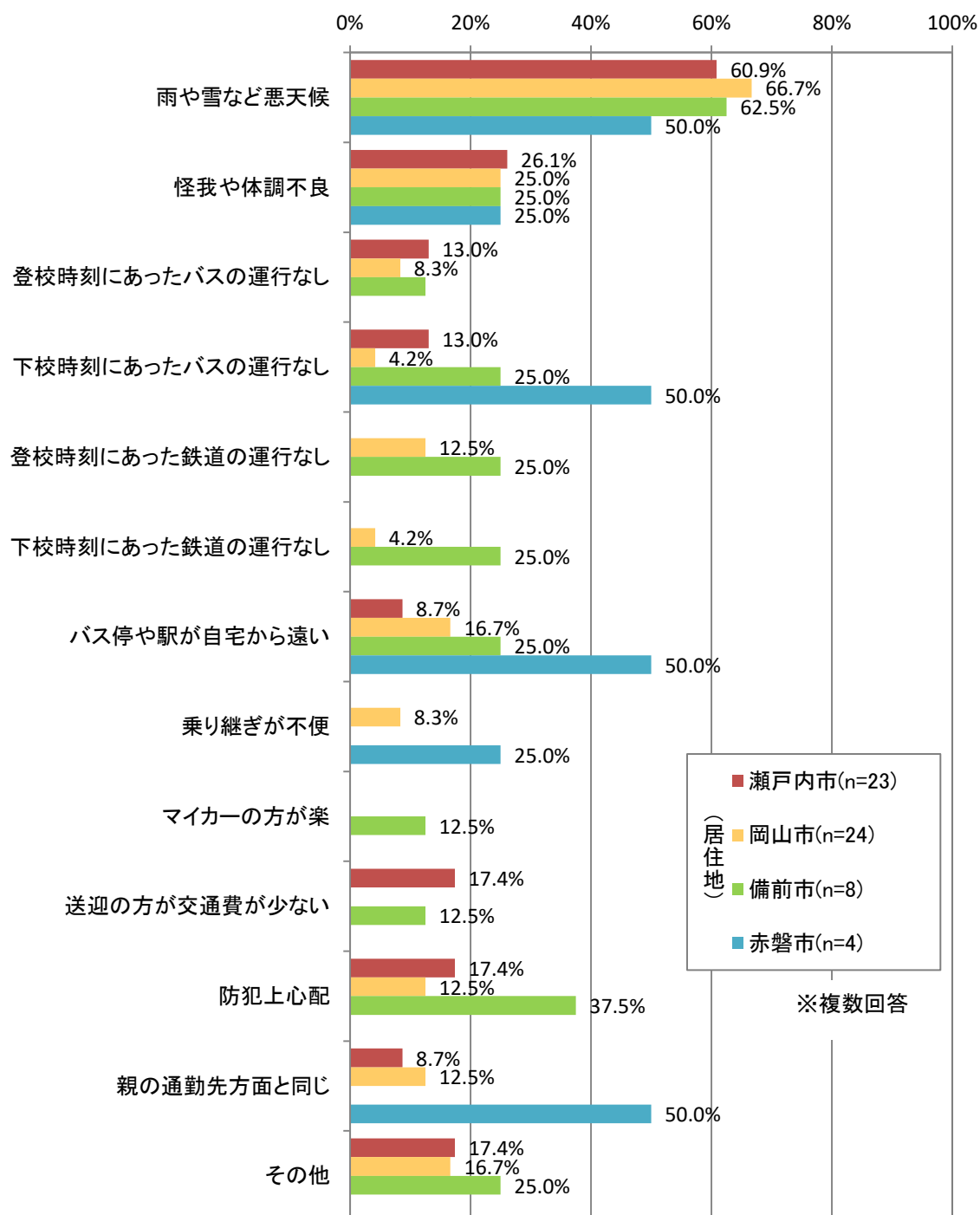


図 41 送迎理由

## 送迎の負担感

- 瀬戸内市内の保護者で送迎を負担に思っている（「とても思う」、「まあ思う」）と回答した人は 26.0%を占めている。

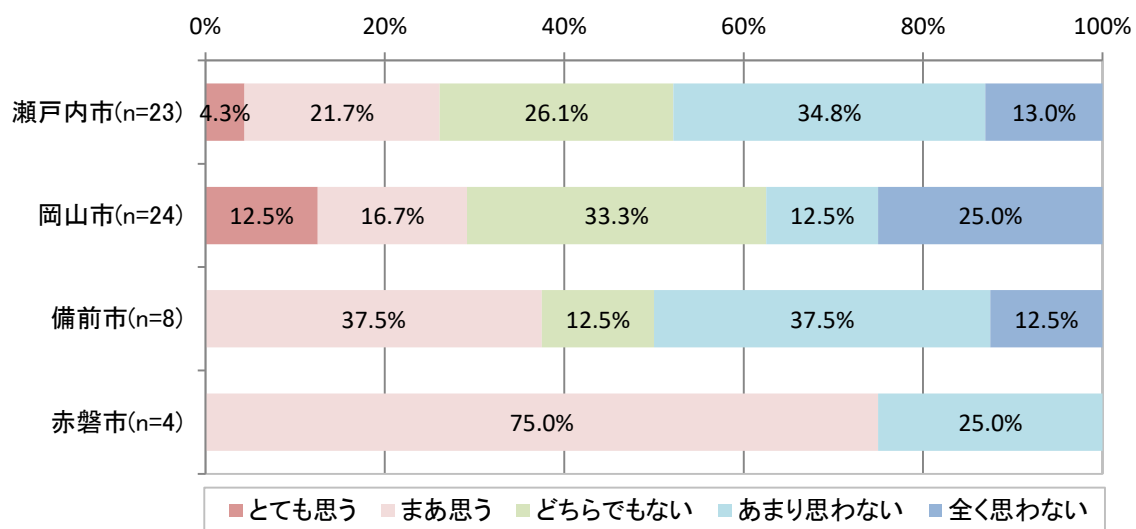


図 42 送迎の負担感

## 【市外高校通学者を対象としたアンケート調査(交通結節点における調査)】

### 公共交通サービス改善後の利用意向

- 回答者全体の 29.2%が「公共交通のサービスが改善されれば利用したい」と回答している。
- 改善要望の内容は、「運行本数を増やす」が最も多い。自由意見では鉄道と民間バスの乗継ぎの改善が挙げられている。

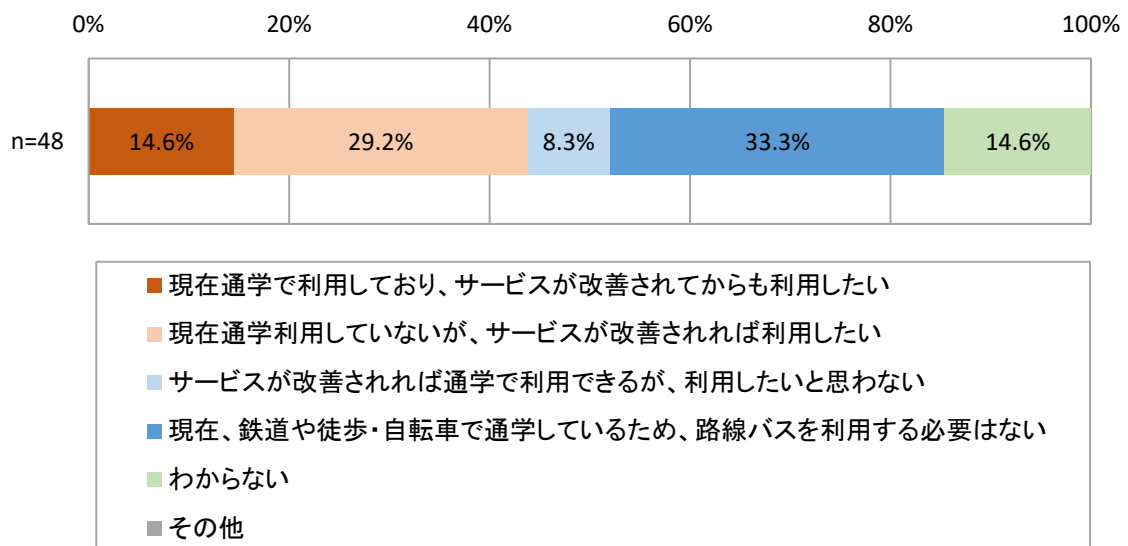


図 43 公共交通サービス改善後の利用意向

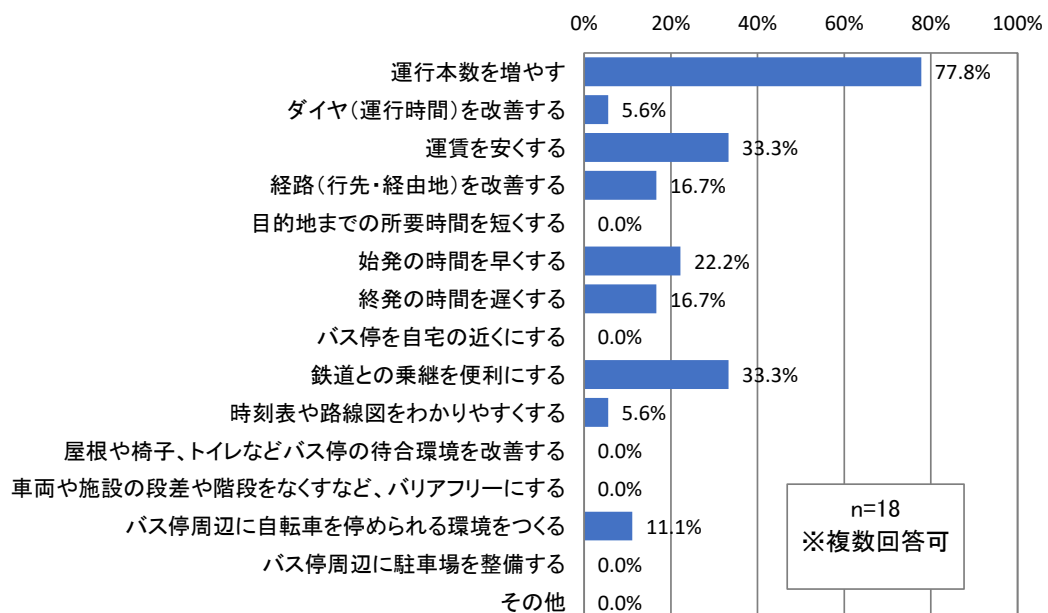


図 44 公共交通に関する改善要望の内容



## (4) 関係者ヒアリング調査

### 交通事業者ヒアリング調査

#### ① J R 西日本岡山支社

##### 利用状況・運行サービス設定の基本的な考え方

- 瀬戸内市内の駅利用者数は横ばいにある。
- 列車の運行ダイヤ、運行本数等は利用状況を勘案し、設定している。少子高齢化・人口減少を踏まえ、地域住民、自治体と連携し交流人口を増加させるなどの手段を講じつつ、持続可能な公共交通とすべきであるとする。

##### 観光・近未来技術活用による取組

- これまで、備前長船刀剣博物館と牛窓オリーブ園をめぐる岡山駅発のタクシープラン、牡蠣シーズンにおけるイベント協力、鉄道媒体を活用した情報発信、送客等を実施。2022年夏に予定されている岡山DC（デスティネーション・キャンペーン）をきっかけに市及び県と連携し瀬戸内市内の観光素材を活かした利用促進を展開する。
- MaaS<sup>\*2</sup>アプリ「WESTER（ウェスター）」、瀬戸内観光ナビ「setowa」を令和2年9月から提供開始している。これらの導入で、より利便性を高めていく。

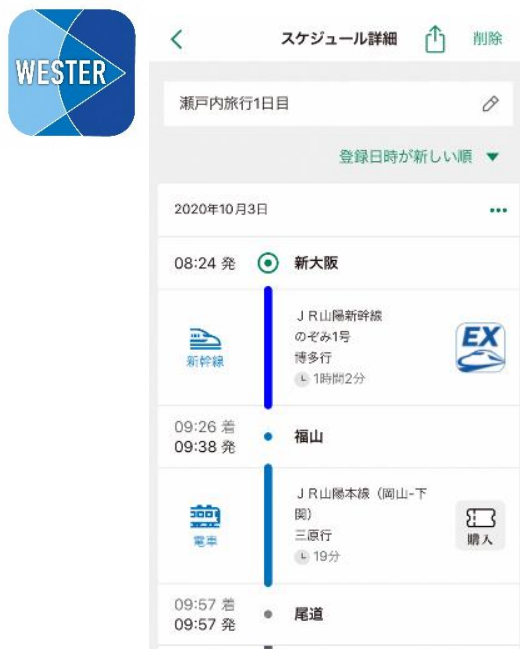


図 45 WESTER のアイコン、検索ページ



図 46 setowa のアイコン、TOP ページ

<sup>\*2</sup> いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること

## ②瀬戸内市緑の村公社

### 利用状況・運行サービスに関する基本的な考え方

- 利用者数は年々減少している。新型コロナウイルス感染症の影響で、令和 3 年 4 月から 7 月までは利用者数が半減したが、9 月から 11 月までは密を避ける旅行者の利用があり、前年同月比の 2~3 割増となっている。
- フェリー利用促進、需要創出は、『島民の移動手段を確保するために島外の利用者を増やす』という方針で行っている。島外からの利用を増やすため、クルージング業務での P R 活動を行うとともに、キャンプ場、牡蠣小屋、ドッグラン、レンタサイクル等島での様々なアクティビティ・サービスを提供している。

### 事業継続の課題

- 近隣地域ではフェリーの操縦士が不足しており、前島フェリーでも確保が困難な状況である。また、操縦士・乗務員の高齢化も進んでいる。特に、乗務員不足によるフェリー営業時間外の救急患者の搬送が難しくなっている。

## ③民間路線バス事業者

### 利用状況・運行サービスの基本的な考え方

- 利用者数が年々減少している。新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者数が一時的に激減。令和 2 年 11 月からはやや回復傾向にあるものの、前年同月と比べると約 30%の減少。
- 新型コロナウイルスの影響を考慮して事業計画の変更を検討中。

### バスロケーションシステム・情報化（乗換検索データ、I Cカード等）への対応

- バスロケーションシステムは導入済み。乗換検索に用いる標準的なデータ（G T F S）の整備については対応済みと未対応の事業者が存在する。

### 近未来技術の活用

- MaaS アプリを開発中。路線バス利用者は高齢者が多く、スマートフォンの利用率が低いことが予想され、アプリ導入のタイミング、効果の見極めが必要である。

### バリアフリー化

- 車両更新に合わせて、順次バリアフリー対応の車両に入れ替えている。

#### ④タクシー事業者

##### 一般のタクシー需要・事業に対する基本的な考え方

- 1日の特定の時間帯にタクシー依頼が集中し、対応できないことがある。
- 市民の足として、より一層の利便の増進を図りたい。

##### 経営環境

- 厳しい経営環境の中、新型コロナウイルス感染症の影響で一層厳しさが増した。旅客運送以外で収益を得て経営を安定化するため、貨客混載に取り組んでいる事業者も存在する。

##### 観光・市との連携

- 岡山観光WEB（岡山県主催）のモデルコースを開発したが、利用が少ないため、商品のブラッシュアップが必要である。
- 市内の観光資源を活かした周遊観光交通サービスを開発したい。
  - ― 「観光ガイド検定合格」の運転手による観光タクシーツアー
  - ― 瀬戸内市内の観光ボランティアガイド同乗の観光タクシーサービス
- MaaSの進展では、国内の富裕層やインバウンド観光客向けのタクシーツアーの販売拡大を期待している。
- 新しい生活様式への移行をチャンスと捉え、「リモート勤務者向け自家用車不要の職住近接居住」などを市の定住関連部署と連携し、進めることが考えられる。

##### 近未来技術の活用

- 配車アプリ、配車システム、電子決済システムの導入は有効だが、費用面で早急な導入は難しいという事業者もある。

### ①文化観光課

- 観光二次交通として、ＪＲ長船駅から備前長船刀剣博物館までの往復運賃と入館券付きの商品、「おさふね刀剣タクシー」を検討している。
- 将来的には MaaS 対応を目指している。

### ②福祉課

- 現時点で、福祉タクシー助成、障がい者自動車運転免許取得、自動車改造への助成、公共交通料金の割引（ＪＲ運賃、バス運賃、タクシー運賃、航空旅客運賃、有料道路通行）等の支援を実施している。

### ③総務学務課

- 市内に住所を有する児童等で、片道の通学距離が幼稚園は 2.5 km、小学校は 4 km、中学校は 6 km以上の児童等に対して通学費の補助をしている。
- 市内 3 校（邑久小学校、牛窓西小学校、邑久中学校）でスクールバスを運行している。

### ④危機管理課

- 市内において災害が発生した場合、または発生する恐れがある場合に、災害時の避難者、応急対策に必要な人員等の輸送、ボランティア輸送、災害情報及び被害状況の収集について協力を得ることを目的とし、瀬戸内市営バスの運行業務を委託している 3 事業者と「災害時等における輸送業務等の協力に関する協定」を令和 2 年 7 月に締結した。

## 第 5 章 地域旅客運送サービスに関する課題と公共交通が果たすべき役割

### 1 地域旅客運送サービスに関する課題

前計画に基づき、J R 赤穂線、路線バス（備前市営バス含む）、前島フェリーをベースとしつつ、市営バス、タクシー活用制度を導入し、全市的に移動を確保できるネットワークを構築した。今後は、各移動手段の利用実態、交通事業者の経営、行政負担を考慮して、将来にわたり市民の移動を担う持続可能なネットワークとすることが必要である。

#### （１）公共交通網に関する課題

##### 移動手段の継続的な確保（公共交通不便地域対策）

以前は市民の 37.8%が公共交通不便地域に居住していたが、前計画に基づき市営バス、タクシー活用制度の導入を行ったことにより、公共交通不便地域は概ね解消された。今後は、自家用車を自由に使えない移動制約者が自立した生活を送るための移動手段の継続的な確保が重要な課題である。

##### 利用者ニーズにマッチした移動サービスの提供

前計画に基づいた施策の実施、市営バス導入後の運行経路の見直し、バス停の設置等の運行改善により、令和 2 年実施の市民まちづくり意識調査では、「公共交通機関が利用しやすい」と思う市民の割合は、前計画策定前（平成 26 年）よりも増加した。

一方で、令和 2 年の市民アンケート調査では、「運行本数を増やす（49.5%）」、「運賃を安くする（29.3%）」、「鉄道との乗継ぎを便利にする（25.6%）」、「経路（行先・経由地）を改善する（23.0%）」、「バス停を自宅の近くにする（22.9%）」等の路線バスの改善希望が挙げられた。

今後は、便利で「使える」公共交通として市民に認識されるよう、移動手段ごとに利用者ニーズにマッチした移動サービス提供に努めることが課題となる。

### 交通事業者の生産性を考慮した施策展開

人口減少に伴い公共交通利用者数が減少しており、交通事業者の経営環境が徐々に厳しくなっている。新型コロナウイルス感染症の世界的な流行が経営環境悪化に拍車をかけており、事業継続への影響が懸念される。

新型コロナウイルス感染症への対応を行いながら、市民の移動の活発化、市外からの訪問者、観光客、U I J ターン移住者の利用を取り込む等、交通事業者の生産性を考慮した施策展開を行うことが必要である。

### 継続的な行政支援

市営バス、タクシー活用制度の導入、民間路線バスの増便を行い、移動の利便性は向上したが、サービス提供に伴い市民の移動確保に係る本市の行政負担は前計画策定前より増加している。将来にわたり移動手段を確保するためには、継続的な財政支出が必要となる。そのためには、公共交通の存在意義について市民の理解を得ることが必要である。

## (2) 利用促進に関する課題

### 利用者目線に立った分かりやすい情報提供

公共交通を利用してもらうためには、まず知ってもらうことが重要である。前計画に基づき、公共交通マップの作成や市広報紙等を活用した情報提供を定期的に行い、バス路線やダイヤ、各種運賃割引、乗継情報等の周知を行うことで、利用促進を図ってきた。その結果、市民アンケートでは、90%強が「バスを利用しない」と回答する中で、約22.3%が「公共交通マップ・時刻表配布の効果あり」、2.9%が「公共交通を利用するようになった」と回答しており、一定の効果が得られている。しかしながら、認知率は市営バスが81.4%、タクシー活用制度が56.1%、公共交通マップ・時刻表の配布が60.9%であり、改善の余地は残っている。これまでの取り組みを改善しながら継続するとともに、さらに利用者目線に立った分かりやすい情報提供を行う必要がある。

### 交通結節点・乗継拠点・バス停等の利用環境の整備

前計画に基づき、ゆめタウン邑久店への乗り入れ、バス停の整備を行い、公共交通の利用環境の整備を行ってきた。今後は、長船駅、邑久駅、大富駅の駅前広場が整備される予定であり、これらハード整備に合わせて、情報提供等のソフト対策を含めた利用環境の整備を検討する必要がある。

### 新たな利用者の掘り起こし

路線バスの利用者は減少傾向にあり、民間事業者の経営努力だけでは維持することが困難になりつつある。地域公共交通を維持する上で、一定の利用者の確保が必要であるため、新たな利用者の掘り起こしを行い、持続可能な運行を支援する必要がある。前計画では、高齢者等の交通弱者、高校生等既存顧客の利用促進に注力していた。今後は、ターゲット設定を行い、関係者が連携し、新たな利用者の掘り起こしを行うことが必要である。

公共交通事業者は、瀬戸内市の観光資源を活かした観光商品の開発や既存ツアー商品のブラッシュアップを行う予定・希望がある。観光施設、商業施設、行政が連携して、集客力のある商品開発、販売促進を行うことが期待される。



### (3) 協働・連携に関する課題

#### 福祉分野・観光分野との連携

福祉分野では、障がい者、要介護・要支援者と高齢者の移動手段確保を行っている。これらと連携し、移動手段が確保されていない方が出ないような行政サービスを提供する必要がある。

観光分野では、市の文化観光課、観光協会、各交通事業者、旅行会社、岡山県等が観光振興・観光関連サービスの開発に取り組んでいる。また、広報等、連携して実施することで相乗効果が見込めるものについては積極的に連携していく必要がある。

#### 関係者の連携による不測の事態への対応

新型コロナウイルス感染症の流行は、瀬戸内市関連の移動の量、公共交通の利用にも影響しており、さらに交通事業者の経営、移動手段を確保するための行政負担にも影響が及んでいる。新型コロナウイルス感染症の流行のように予期できない事象発生時においても、地域の移動手段を継続的に確保するために関係者が協議を行い、連携方法を検討することが必要である。加えて、災害時等の対応についても事前に対応方針、体制等を検討しておくことが効果的である。

#### 住民との協働

公共交通の維持には、利用者である市民の理解と協力が欠かせない。将来的に地域住民が主体となった輸送を行う場合においては、これらの取組を支援する仕組みづくりが必要である。

#### 未来技術の活用

地域課題を解決するだけでなく、モノやサービスの生産性や利便性の向上を図り、産業や生活の質を大きく変化させ、より一層豊かで魅力ある地域づくりのための取組を進めるために、地域特性に応じた未来技術を活用することが効果的である。

## 2 公共交通が果たすべき役割

### (1) 瀬戸内市における公共交通の役割

#### 市民の移動手段の確保

地域公共交通網は、特に自家用車での移動が困難な移動制約者が、自立した日常生活を送る上で必要な社会基盤である。通学、通勤、高齢者等の通院、買物等に対応した移動サービスを提供することにより、自力で移動できる市民の移動手段を確保し、安心して暮らせるまちの実現を目指す。

#### 地域の活性化への寄与

地域公共交通網の形成によって、総合計画の将来像でもある「人と自然が織りなす しあわせ実感都市 瀬戸内」の実現に寄与し、外出機会の創出により地域活性化を図る。

#### 定住人口・関係人口・交流人口増加への寄与

定住人口・関係人口増加のために地域内移動サービスの拡充を図るとともに、公共交通に関する情報提供の充実、観光施策との連携による交流人口（観光客）の増加を目指す。

### (2) 持続可能な公共交通のサービス水準

瀬戸内市の公共交通は、市内のどこに住んでいても、通学、通院、買物が最低限できるサービス水準を確保する。

通学は、通常の授業終了時間における登下校時間に対応したダイヤを確保する。  
買物や通院等は、少なくとも週 2 回の外出に利用できる便数を確保する。

## 第6章 瀬戸内市地域公共交通計画の基本方針 と目標及び数値指標

### 1 計画の基本的な方針

第2次瀬戸内市総合計画の目指す将来像や基本理念を踏まえるとともに、公共交通の課題や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画が目指す将来像、基本的な方針（地域公共交通のあるべき姿）を以下のとおり設定する。

#### 計画の基本方針

「公共交通が支える持続可能で活気あるまち せとうち」

#### 計画の目標

##### 1. 便利で「使える」公共交通の構築

—交通不便地域が再び増加しないように配慮しながら、移動実態やニーズに合ったものにサービスを改善するとともに、利用環境の改善や情報提供を充実させることによって、利用しやすい公共交通を整備する。

##### 2. 人とまちを元気にする公共交通の構築

—地域資源を活かして、地域の特性に応じた公共交通を整備し、定住人口・関係人口・交流人口増加に貢献する地域公共交通網をつくる。

##### 3. いつまでも存続する公共交通の構築

—市民、交通事業者、行政が協働・連携し、みんなの力で公共交通を維持する。  
—福祉分野、観光分野、教育分野、危機管理分野などの分野を横断した公共交通の存在意義・効果を考慮した施策を展開する。

## 2 瀬戸内市が目指すべき公共交通網のすがた

### (1) 公共交通網の将来像

既存の鉄道、路線バス、フェリー、地域内交通は現状の形態で維持する。

地域内交通は地域の実情に応じて運行形態を検討し、既存バス路線との競合を回避するため、バス停（乗継拠点）で路線バスとの乗継ぎを行う。

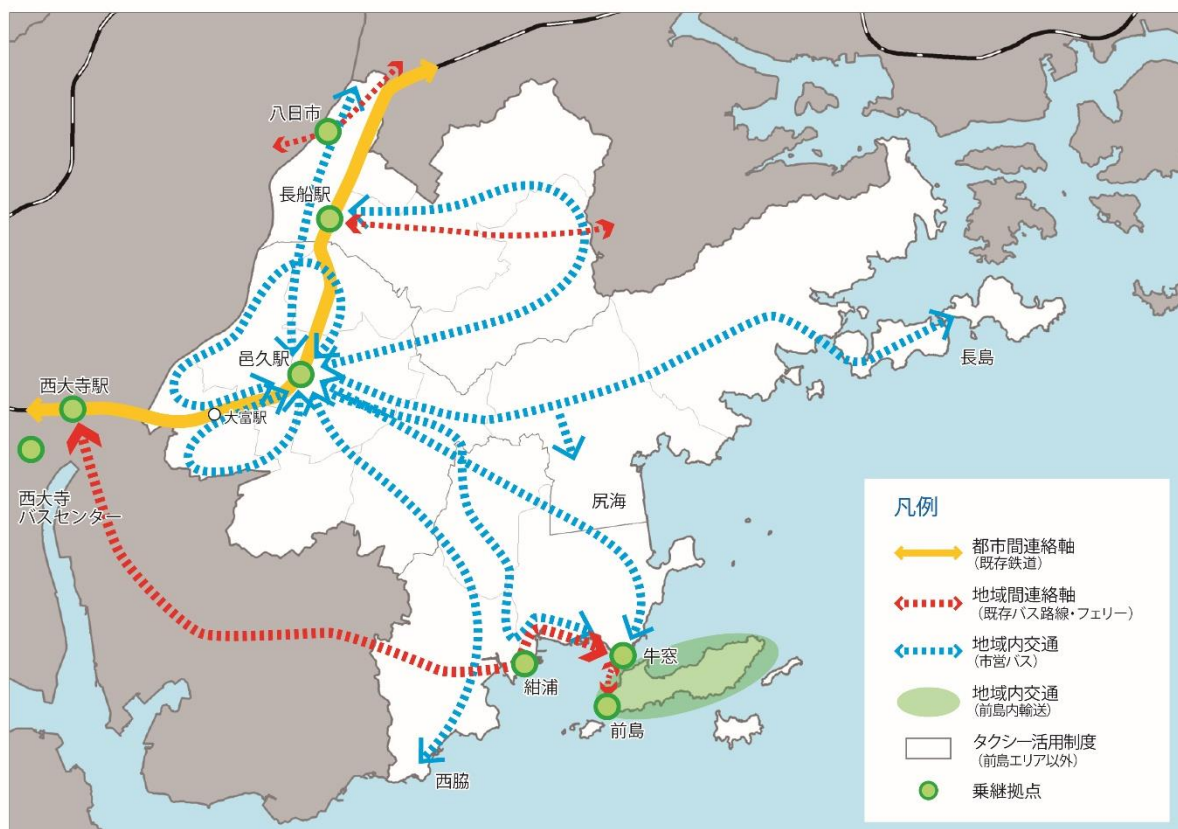


図 47 公共交通網の将来像

## (2) 各種交通機関の役割

公共交通網の将来像で位置づけた各種交通機関の役割を整理する。

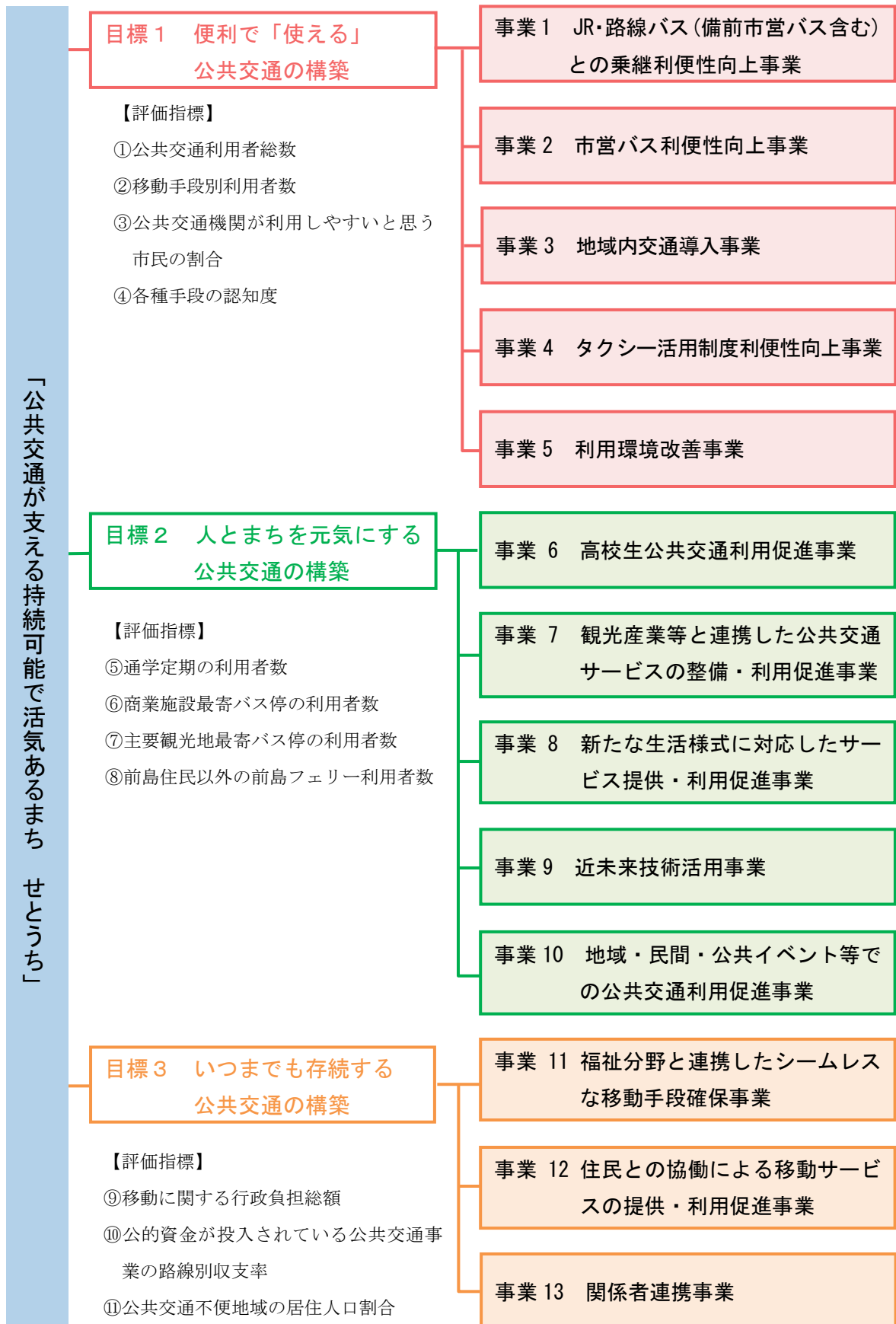
表 10 各種交通機関の役割分担

| 公共交通網の将来像                                                                                   | 交通機関                                                                                         | 対象路線                                                                                | 役 割                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 都市間連絡軸<br> | 鉄道                                                                                           | J R 赤穂線                                                                             | ● 他都市との広域移動と市内の一部の移動を担う都市間連絡軸として位置付ける。                                                                                 |
| 地域間連絡軸<br> | 路線バス                                                                                         | 牛窓(神崎・南回り)西大寺線<br>※国庫補助 幹線系統<br>国道 2・250 号線<br>東鶴山線                                 | ● 既存バス路線は、集落と市内の鉄道駅、岡山市の交通結節点への移動を担う地域間連絡軸として位置付ける。                                                                    |
|                                                                                             | フェリー                                                                                         | 前島フェリー                                                                              | ● 本土と前島住民の移動を担う地域間連絡軸として位置付ける。                                                                                         |
| 地域内交通                                                                                       | 市営バス<br>  | 牛窓－邑久駅線<br>西脇－邑久駅線<br>美和線<br>大富－邑久駅線(南)<br>大富－邑久駅線(北)<br>長船北線<br>虫明・長島愛生園線<br>牛窓中央線 | ● 公共交通不便地域において、自家用車で移動できない高齢者等の買物、通院利用を前提として鉄道、路線バスを補完するものに位置付ける。<br>● 運行区域に近い駅やバス停(乗継拠点)、地域の拠点となる場所で乗継ぎを行う。           |
|                                                                                             | 前島内輸送<br> | —                                                                                   |                                                                                                                        |
|                                                                                             | タクシー<br>  | —                                                                                   | ● 鉄道や路線バス、市営バス等の地域内交通が運行していない曜日や時間帯の需要や、きめ細かいサービス需要に対応する交通として位置付ける。<br>● 公共交通不便地域において、タクシーを利用する際に運賃の一部を助成する。(タクシー活用制度) |

表 11 関係する輸送資源

| 交通機関             | 役 割                                                                               |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 自治会輸送            | ● 自家用車で移動できない高齢者等の買物、通院利用を前提として鉄道、路線バス、市営バス等を補完するものに位置付ける。                        |
| スクールバス           | ● 小・中学生の通学利用を最優先に運行する。                                                            |
| 福祉有償運送<br>介護タクシー | ● 要支援認定や要介護認定を受けるなど、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ単独でタクシー等の公共交通を利用することが困難な人を対象とする。 |
| その他              | ● 上記の他に、レンタサイクル等も末端手段として位置付ける。                                                    |

### 3 計画体系（目標、事業、評価指標）



目標を立て、定期的にモニタリング・評価をすることにより、関係者全員で地域の交通の実態や危機感を共有し、行政が関係者と連携しながら事業改善を図る。

### 目標 1. 便利で「使える」公共交通の構築

ー交通不便地域が再び増加しないように配慮しながら、移動実態やニーズに合ったものに移動サービスを改善するとともに、利用環境の改善や情報提供によって、利用しやすい公共交通を整備する。

#### 目標を達成するために実施する事業

- 事業 1 JR・路線バス（備前市営バス含む）との乗継利便性向上事業
- 事業 2 市営バス利便性向上事業
- 事業 3 地域内交通導入事業
- 事業 4 タクシー活用制度利便性向上事業
- 事業 5 利用環境改善事業

#### 目標に対する評価指標

##### 評価指標① 公共交通利用者総数

###### 目標値の考え方

公共交通の運行改善、各種事業を実施することで、瀬戸内市における公共交通利用者総数の維持を図ることを想定し、目標値を設定する。目標値設定に際し、人口減少を考慮する。

###### <対象路線>

- ・JR赤穂線
- ・両備バス
- ・瀬戸内市営バス
- ・前島フェリー

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和元年度) | 目標値<br>(令和7年度) |
|---------------|----------------|----------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | 1,459,533 人/年  | 1,410,203 人/年  |



## 評価指標② 移動手段別利用者数

### 目標値の考え方

公共交通の運行改善、各種事業を実施することで、公的負担を受ける各路線の利用者数の維持を図ることを想定して目標値を設定する。目標値設定に際し、人口減少を考慮する。

＜対象路線＞

- ・ 公的負担を受ける両備バス、瀬戸内市営バス、前島フェリーを対象
- ・ 両備バスは、西大寺線を対象

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和元年度)                                                                                                                                                                                      | 目標値<br>(令和7年度)                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | <b>両備バス</b><br>牛窓(神崎・南回り)<br>西大寺線<br><b>50,409 人/年</b>                                                                                                                                              | <b>両備バス</b><br>牛窓(神崎・南回り)<br>西大寺線<br><b>54,665 人/年</b>                                                                                                                                                                                                                  |
|               | <b>瀬戸内市営バス</b><br>牛窓－邑久駅線<br><b>2,636 人/年</b><br>西脇－邑久駅線<br><b>1,293 人/年</b><br>美和線<br><b>3,077 人/年</b><br>大富－邑久駅線(南)<br><b>361 人/年</b><br>大富－邑久駅線(北)<br><b>250 人/年</b><br>長船北線<br><b>1,279 人/年</b> | <b>瀬戸内市営バス</b><br>牛窓－邑久駅線<br><b>2,415 人/年</b><br>西脇－邑久駅線<br><b>3,773 人/年</b><br>美和線<br><b>8,526 人/年</b><br>大富－邑久駅線(南)<br><b>2,485 人/年</b><br>大富－邑久駅線(北)<br><b>1,582 人/年</b><br>長船北線<br><b>4,686 人/年</b><br>虫明・長島愛生園線<br><b>52,924 人/年</b><br>牛窓中央線<br><b>69,139 人/年</b> |
|               | <b>前島フェリー</b><br><b>137,777 人/年</b>                                                                                                                                                                 | <b>前島フェリー</b><br><b>132,266 人/年</b>                                                                                                                                                                                                                                     |
|               |                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                         |

### 評価指標③ 公共交通機関が利用しやすいと思う市民の割合

#### 目標値の考え方

利用環境改善事業を実施することで、市民の公共交通へのイメージアップを図ることを想定して目標値を設定する。また、目標値は「第2次瀬戸内市総合計画」における指標を基に設定する。

| 取得・算出方法      | 現状値<br>(令和2年度) | 目標値<br>(令和7年度) |
|--------------|----------------|----------------|
| 市がアンケート調査を実施 | 26.5%          | 32.5%          |

### 評価指標④ 各種手段の認知度

#### 目標値の考え方

利用環境改善事業を実施することで、市営バスやタクシー活用制度の認知度が上がることを想定して目標値を設定する。

| 取得・算出方法      | 現状値<br>(令和2年度)                     | 目標値<br>(令和7年度)                     |
|--------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 市がアンケート調査を実施 | 市営バス<br>81.4%<br>タクシー活用制度<br>56.9% | 市営バス<br>90.0%<br>タクシー活用制度<br>70.0% |

## 目標 2. 人とまちを元気にする公共交通の構築

ー地域資源を活かして、地域の特性に応じた公共交通網を整備し、定住人口・関係人口・交流人口増加に貢献する地域公共交通をつくる。

### 目標を達成するために実施する事業

- 事業 6 高校生公共交通利用促進事業
- 事業 7 観光産業等と連携した公共交通サービスの整備・利用促進事業
- 事業 8 新たな生活様式に対応したサービス提供・利用促進事業
- 事業 9 近未来技術活用事業
- 事業 10 地域・民間・公共イベント等での公共交通利用促進事業

### 目標に対する評価指標

#### 評価指標⑤ 通学定期の利用者数

##### 目標値の考え方

高校生公共交通利用促進事業を実施することで、通学定期利用者の維持を図ることを想定して目標値を設定する。目標値設定に際し、人口減少を考慮する。

＜対象路線＞

- ・両備バスの路線

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和元年度) | 目標値<br>(令和 7 年度) |
|---------------|----------------|------------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | 27 人/年         | 70 人/年           |

## 評価指標⑥ 商業施設最寄バス停の利用者数

### 目標値の考え方

商業施設等と連携した利用促進事業を実施することで、最寄バス停の利用者数を維持することを想定して目標値を設定する。目標値設定に際し、人口減少を考慮する。

#### <対象バス停>

- ・市営バスが運行するゆめタウン邑久店、ハローズ長船店、山陽マルナカ長船店の3箇所

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和2年度) | 目標値<br>(令和7年度) |
|---------------|----------------|----------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | 26人/日          | 45人/日          |

## 評価指標⑦ 主要観光地最寄バス停の利用者数

### 目標値の考え方

観光産業等と連携した公共交通サービスの整備・利用促進事業を実施することで、最寄バス停の利用者数が2割増加することを想定して目標値を設定する。(現状値は運行開始から最大利用月の利用者数を計上し、令和3年度以降、年度内の最大利用月の利用者数を評価指標とする。)

#### <対象バス停>

- ・市営バスが運行する備前長船刀剣博物館、だがしの大町前の2箇所

| 取得・算出方法       | 現状値                                                                                                | 目標値<br>(令和7年度)                                                            |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | <p>計 102人/月</p> <p>備前長船<br/>刀剣博物館<br/>18人/月<br/>(令和2年2月)</p> <p>だがしの大町前<br/>84人/月<br/>(令和元年8月)</p> | <p>計 156人/月</p> <p>備前長船<br/>刀剣博物館<br/>24人/月</p> <p>だがしの大町前<br/>132人/月</p> |

## 評価指標⑧ 前島住民以外の前島フェリー利用者数

### 目標値の考え方

観光産業等と連携した公共交通サービスの整備・利用促進事業を実施することで、観光目的での前島フェリー利用者数が2割増加することを想定して目標値を設定する。

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和元年度) | 目標値<br>(令和7年度) |
|---------------|----------------|----------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | 79,816 人/年     | 82,534 人/年     |

### 目標 3. いつまでも存続する公共交通の構築

- －市民、交通事業者、行政が協働・連携し、みんなの力で公共交通を維持する。
- －福祉分野、観光分野、教育分野、危機管理分野などの分野を横断した公共交通の存在意義・効果を考慮した施策を展開する。

#### 目標を達成するために実施する事業

- 事業 11 福祉分野と連携したシームレスな移動手段確保事業
- 事業 12 住民との協働による移動サービスの提供・利用促進事業
- 事業 13 関係者連携事業

#### 目標に対する評価指標

##### 評価指標⑨ 移動に関する行政負担総額

###### 目標値の考え方

公共交通の運行改善、利用促進等の各種事業を実施することで、移動に関する行政負担総額を現状レベルに抑え、継続的に移動手段の確保を図ることを想定して目標値を設定する。

###### <対象事業>

- ・地域間幹線系統補助、市営バス、前島フェリー補助、タクシー活用事業、福祉タクシー助成、スクールバス負担金、通学定期補助

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和元年度) | 目標値<br>(令和 7 年度) |
|---------------|----------------|------------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | 7,640 万円/年     | 15,194 万円/年      |

### 評価指標⑩ 公的資金が投入されている公共交通事業の路線別収支率

#### 目標値の考え方

公的負担を受ける公共交通の運行改善、利用促進等を実施することで、収支率の悪化を抑え、路線の維持・確保を図ることを想定して目標値を設定する。

#### <対象路線>

- ・民間路線バスで公的負担を受けている路線とする。

| 取得・算出方法       | 現状値<br>(令和元年度)    | 目標値<br>(令和7年度)    |
|---------------|-------------------|-------------------|
| 運行事業者からのデータ提供 | 牛窓線(南回り)<br>32.3% | 牛窓線(南回り)<br>50.2% |

### 評価指標⑪ 公共交通不便地域の居住人口割合

#### 目標値の考え方

現状の地域旅客運送サービスを維持、前島地区の移動手段を新たに確保することで、公共交通不便地域が解消されることを想定し、目標値を設定する。今後、サービスの見直し、停止等により交通不便地域が再び増加しないように、当該指標のモニタリングを実施する。

#### <公共交通不便地域の定義>

- ・大富駅、バスの停留所、フェリー乗り場から 400m 以上離れている。
- ・邑久駅、長船駅から 1km 以上離れている。

※ただし、運行本数が 3 便／日未満である西脇線、上山田線のバス停は対象外とする。

| 取得・算出方法                                        | 現状値<br>(令和2年度) | 目標値<br>(令和7年度) |
|------------------------------------------------|----------------|----------------|
| 市内の地域旅客運送サービスの運行区域と国勢調査の人口分布を GIS（地理情報システム）で計測 | 0.4%           | 0.0%           |



## 第7章 目標達成のための具体的な事業

### 1 目標を達成するための事業と実施主体、スケジュール

以下のスケジュールに基づき、事業を実施する。

(※▶: 検討、■: 実施)

| 基本方針                       | 目標                | 事業   |                               | 実施主体 |       |      |      |                 | スケジュール |       |       |       |       |
|----------------------------|-------------------|------|-------------------------------|------|-------|------|------|-----------------|--------|-------|-------|-------|-------|
|                            |                   |      |                               | 瀬戸内市 | 交通事業者 | 地域住民 | 沿線施設 | その他             | 令和3年度  | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
| 「公共交通が支える持続可能で活気あるまち せとうち」 | 便利で「使える」公共交通の構築   | 事業1  | J R・路線バス(備前市営バス含む)との乗継利便性向上事業 | ●    | ●     |      |      |                 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業2  | 市営バス利便性向上事業                   | ●    | ●     | ●    |      |                 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業3  | 地域内交通導入事業                     | ●    | ●     | ●    |      |                 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業4  | タクシー活用制度利便性向上事業               | ●    | ●     | ●    |      |                 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業5  | 利用環境改善事業                      | ●    | ●     |      |      | ・岡山県<br>・瀬戸内警察署 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            | 人とまちを元気にする公共交通の構築 | 事業6  | 高校生公共交通利用促進事業                 | ●    | ●     |      |      | ・市内高校<br>・市内中学校 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業7  | 観光産業等と連携した公共交通サービスの整備・利用促進事業  | ●    | ●     | ●    |      | ・岡山県<br>・観光協会   | ▶      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業8  | 新たな生活様式に対応したサービス提供・利用促進事業     | ●    | ●     | ●    |      |                 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業9  | 近未来技術活用事業                     | ●    | ●     |      |      | ・岡山県            | ▶      | ▶     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業10 | 地域・民間・公共イベント等での公共交通利用促進事業     | ●    | ●     | ●    | ●    | ・社会福祉協議会        | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            | いつまでも存続する公共交通の構築  | 事業11 | 福祉分野と連携したシームレスな移動手段確保事業       | ●    | ●     |      |      | ・介護タクシー事業者等     | ▶      | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業12 | 住民との協働による移動サービスの提供・利用促進事業     | ●    | ●     | ●    | ●    |                 | ▶      | ▶     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 事業13 | 関係者連携事業                       | ●    | ●     | ●    | ●    |                 | ■      | ■     | ■     | ■     | ■     |

## 2 事業内容

### (1) 便利で「使える」公共交通の構築

#### 事業1 JR・路線バス（備前市営バス含む）との乗継利便性向上事業

- JR、路線バスのダイヤ改正等に合わせて、各種移動手段と市営バス、市営バス同士の乗継ぎを考慮し、ダイヤを見直す。



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者

《実施時期》令和3年度～令和7年度

#### 事業2 市営バス利便性向上事業

- 意見交換会等を通じて把握した利用者意見、利用実績等をもとに、運行経路、ダイヤ等の見直しを行う。

##### 【事例】西脇一邑久駅線の利用実績

西脇一邑久駅線は運行ルートの変更、運行サービスの改善により、概ね毎年利用増

| 年度  | 項目      | 4月   | 5月  | 6月   | 7月   | 8月   | 9月   | 10月  | 11月  | 12月  | 1月   | 2月   | 3月   |
|-----|---------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| H30 | 利用者数（人） | 91   | 91  | 100  | 93   | 101  | 50   | 68   | 75   | 69   | 59   | 62   | 88   |
| R元  | 利用者数（人） | 59   | 81  | 103  | 133  | 107  | 89   | 100  | 112  | 122  | 96   | 138  | 153  |
|     | 対前年同月比  | 65%  | 89% | 103% | 143% | 106% | 178% | 147% | 149% | 177% | 163% | 223% | 174% |
| R2  | 利用者数（人） | 98   | 76  | 121  | 141  | 128  | 98   | 115  | 175  | —    | —    | —    | —    |
|     | 対前年同月比  | 166% | 94% | 117% | 106% | 120% | 110% | 115% | 156% | —    | —    | —    | —    |

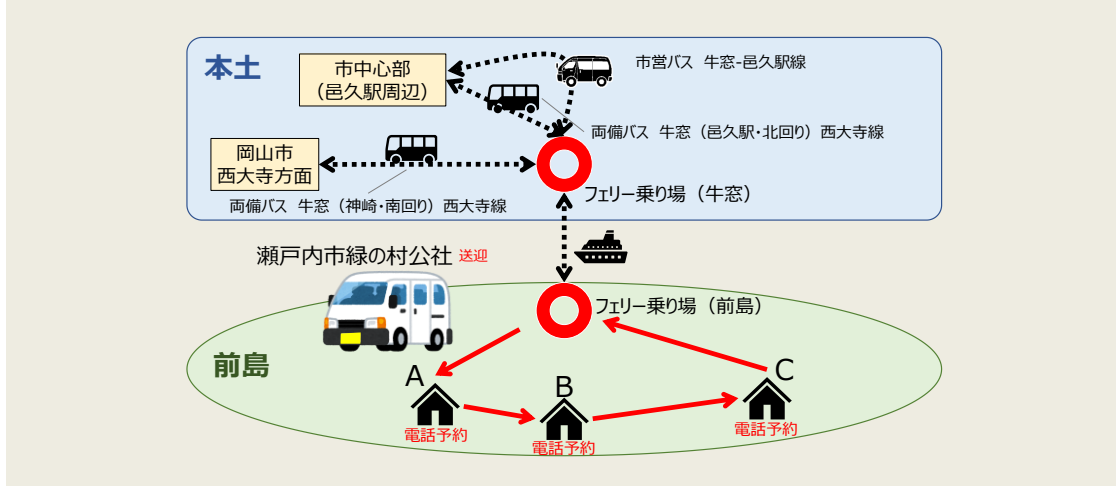
《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民

《実施時期》令和3年度～令和7年度

### 事業3 地域内交通導入事業

- 前島住民（主に自家用車を保有しない高齢者）を対象として、自宅とフェリー乗り場（前島側）の移動に利用できる地域内交通を新たに導入する。
- 将来的には、前島を訪れる観光客等も利用できる仕組みを検討する。

#### 前島内輸送イメージ



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民

《実施時期》令和3年度～令和7年度

### 事業4 タクシー活用制度利便性向上事業

- アンケート調査やヒアリング調査により把握した利用者意見、利用実績等をもとに、制度の見直しを行う。

#### 【事例】瀬戸内市タクシー活用事業概要

**瀬戸内市タクシー活用事業**  
令和2年9月から対象地域を市全域に拡大します！  
新たに対象となる方の申請を、9月1日から受け付けます。

次の①と②のどちらにも該当する方が対象です

① 市内の公共交通不便地域にお住まいの方

② 満70歳以上で運転免許（原付やバイクを含む）を持っていない方 または 母子手帳の交付を受けていて、出産予定日後3か月までの方

事業の対象となる公共交通不便地域とは、次の2つの条件を満たす場所です。  
【条件1】大規模なバスの停留所から400メートル以上離れている地域  
（別の方法で市内の公共交通不便地域を指定する場合は、この条件は適用されません）  
【条件2】駅近、駅前から1キロメートル以上離れている地域

※「バスの停留所」とは、次のバス事業者が運行する路線バスの停留所にある停留所です。  
瀬戸内市営バス・高松バス（高松バス）、高松市営バス・宇野バス  
高松バス（高松バス）が運行する路線のうち、高松市街地を走る「高松線」・「宇野線」・「高松線」・「宇野線」・「高松線」・「宇野線」の各路線に該当します。  
※前島地区（牛窓町方面）は、タクシー事業者が対応できないため、この事業の対象地域とはなりません。島内の移動に利用できる新たな地域内交通を導入する予定です。

「バスの停留所」から自宅までの距離が分からないなどの場合は、市で調べますので、市役所企画課までお問い合わせください。  
瀬戸内市企画課 ☎ 0869-22-1113

申請により、タクシー利用券を交付します。  
1枚500円の利用券を1か月当たり6枚交付

|      |                                                                                                                  |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目的   | 公共交通不便地域の高齢者、妊産婦の交通手段確保                                                                                          |
| 対象者  | 次の①②のいずれにも該当する者<br>①市内の公共交通不便地域に居住<br>②満70歳以上で運転免許証非保有の者、または、母子手帳の交付を受けていて出産予定日後3か月までの者<br>※申請者：247人（令和2年11月末時点） |
| 利用条件 | 乗車又は降車が市内であること                                                                                                   |
| 交付内容 | 1枚当たり500円の利用券を1か月当たり6枚の計算で年度内に1年分を一括交付（妊産婦の場合は出産予定日を含む3か月分を交付）                                                   |
| 利用方法 | 1回乗車当たり複数枚使用可                                                                                                    |

《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民

《実施時期》令和3年度～令和7年度

## 事業 5 利用環境改善事業

### ①車両・施設のバリアフリー化

- 車両更新時にバリアフリー車両を導入する。利用の多い施設についてはバリアフリー化を検討する。

#### 【事例】両備バスノンステップバス



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者

### ②公共交通マップ、市営バス利用の手引きの発行

- 現在発行している公共交通マップ、市営バス利用の手引きを引き続き発行する。

#### 【事例】公共交通マップと市営バス利用の手引き

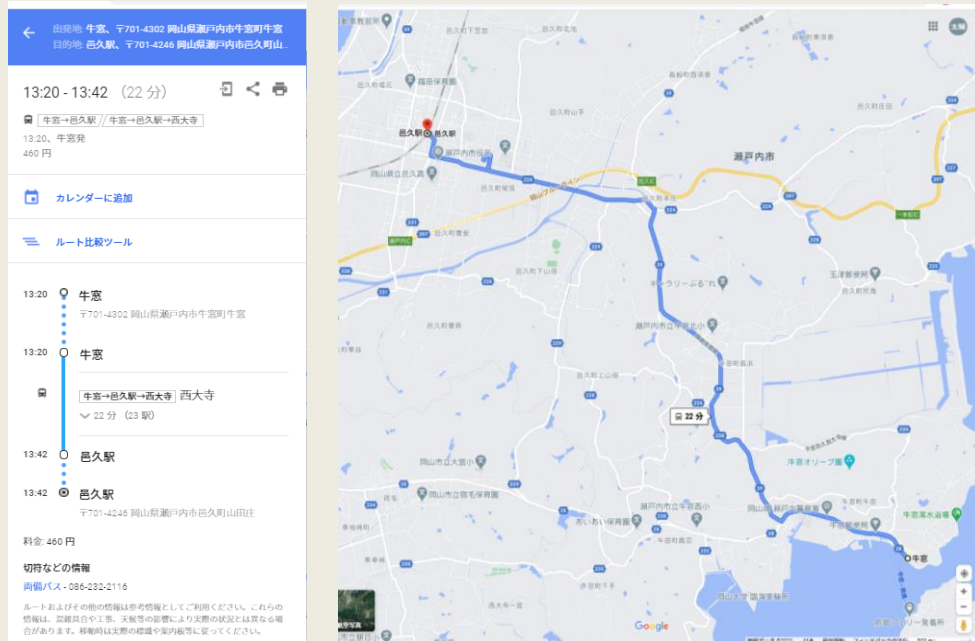


《実施主体》瀬戸内市

### ③乗換検索、バスロケーションシステム、電子決済の利用環境整備の検討

- 一部の移動手段では既に利用可能となっている乗換検索、バスロケーションシステムの周知を図る。
- 全ての移動手段で、乗換検索、バスロケーションシステム、電子決済が利用可能となるように整備の検討を行う。

#### 【事例】牛窓から邑久駅の経路検索状況（Google Maps の検索画面）

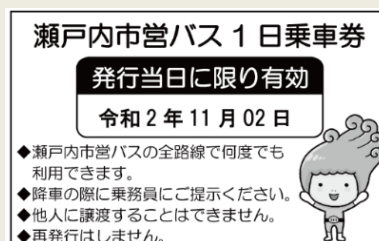


《実施主体》瀬戸内市、交通事業者

### ④乗継割引、エリア乗り放題、高齢者優待サービス等の検討

- 市営バスは令和2年度に運賃改定、1日乗車券の導入を行い、利便性向上を図った。乗継割引、エリア乗り放題、高齢者優待サービス等、路線バスを含めた市内の移動手段の利便性向上につながる運賃施策の検討を行う。

#### 【事例】瀬戸内市営バス 1日乗車券





【事例】岡山県 おかやま愛カード（運転免許証自主返納カード）



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、岡山県

⑤瀬戸内市 J R 駅前等整備

- 瀬戸内市 J R 駅前等整備計画に基づき、令和 5 年度末までに市内全 J R 駅の整備完了を目指し、令和 3 年 1 月から整備に順次着手する。

【事例】長船駅整備後のイメージ（再掲）



※イメージ図は現時点での暫定的な内容であり、今後変更になる場合があります。

《実施主体》瀬戸内市、交通事業者

《実施時期》令和 3 年度～令和 7 年度

## (2) 人とまちを元気にする公共交通の構築

### 事業 6 高校生公共交通利用促進事業

#### ①高校通学に使える移動手段の確保

- 瀬戸内市内・市外から邑久高校への通学に使える移動手段を確保する。また、瀬戸内市内から岡山市等の高校への通学に使える移動手段の確保に努める。

#### ②情報提供の実施、通学支援の検討

- 現在実施している瀬戸内市内の中学生へ公共交通での通学利用を促進するための情報提供を引き続き行う。
- 高校通学定期購入補助等の通学支援を検討する。意見交換会等を通じて把握した利用者意見、利用実績等をもとに、運行経路、ダイヤ等の見直しを行う。

#### 【事例】通学利用者用公共交通マップ



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、市内高校、市内中学校

《実施時期》令和3年度～令和7年度



## 事業 7 観光産業等と連携した公共交通サービスの整備・利用促進事業

### ① タクシーツアーの造成と販売促進

- 令和 4 年夏に予定されている岡山 D C (デスティネーション・キャンペーン) 開催に合わせて、「備前おさふね刀剣タクシー (長船刀剣博物館と J R 長船駅をつなぐタクシープラン)」など、J R 鉄道駅と観光施設をつなぐタクシーツアーを造成する。
- 瀬戸内市および周辺市町を周遊するタクシーツアーの造成を行い、販売促進を行う。企画検討・実施に当たっては、岡山県、周辺市町と連携を図る。将来的には観光 MaaS 対応を目指す。

#### 【事例】岡山観光 WEB 晴れの国×くだもの王国 モデルコース

|       |                                                                                       |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| コース名  | はじめての牛窓たっぷりコース                                                                        |
| 訪問観光地 | 竹久夢二の生家やアトリエ、牛窓オリーブ園の展望台等                                                             |
| 移動手段  | 観光タクシー                                                                                |
| 出発時間  | 9:20、14:00                                                                            |
| 乗降場所  | ザ・ホテルリマーニ&スパ、瀬戸内市観光センター「瀬戸内さり館」、J R 邑久駅                                               |
| 所要時間  | 2 時間                                                                                  |
| 料金    | 2 名様 1 台利用 5,300 円 (1 名)、3 名様 1 台利用 3,500 円 (1 名)、4 名様 1 台利用 2,600 円 (1 名) ※2 名以上で受付可 |

#### ▼牛窓オリーブ園の展望台からの瀬戸内海の眺め



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民、岡山県、瀬戸内市観光協会

### ② 公共交通を利用した観光ルートの開発と販売促進

- 地域住民、地域組織、観光協会等と連携し、公共交通を利用した観光ルートの開発と販売促進を行う。

#### 【事例】前島 (一般社団法人瀬戸内市緑の村公社)

前島地区でイベントを企画・実施し、フェリーの利用者数が増加した。引き続き、島の活性化とフェリー利用促進を一体的に行う。

#### ▼前島フェリー



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民、岡山県、瀬戸内市観光協会

《実施時期》令和 3 年度検討、令和 4 年度～令和 7 年度に実施予定

### ①新型コロナウイルス感染症予防対策

- 各種業界（鉄軌道事業、バス、タクシー等）における新型コロナウイルス感染症予防対策ガイドラインに沿った対策を行う。
- 合わせて、公共交通等の安全な利用方法について周知を行う。

#### 【事例】JCOMM 安全な公共交通の乗り方掲示用ポスター



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者

### ②移動や生活の変化への対応

- 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、国民の移動や生活の変化が発生しており、今後、リモートワーク、ワーケーション等が増加すると想定される。これらの変化をチャンスと捉え、公共交通利用を前提とした定住・滞在促進等の検討を行う。

《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民

《実施時期》令和3年度～令和7年度

## 事業 9 近未来技術活用事業

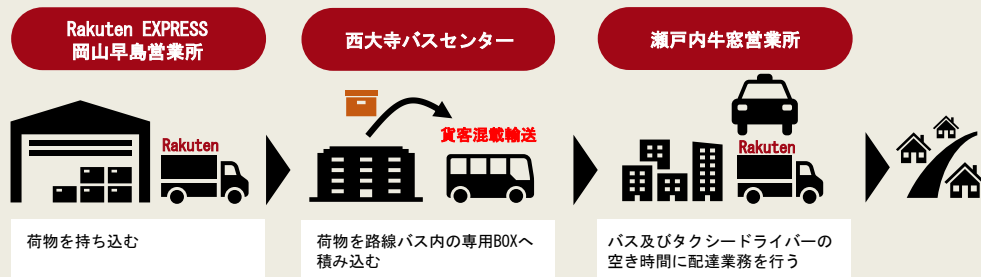
- 自動運転、MaaS 等近未来技術の実装に向けて、実証事業を検討する。
- 貨客混載、買物代行サービス、A I 共同配車等事業者の生産性向上に資する事業についても検討する。

### 【事例】setowa のアイコン、TOP ページ、電子チケット画面



### （事例）バス路線網を活用した貨客混載による配送サービス

「Rakuten EXPRESS」で運ぶ荷物を、東備バスが運営する路線バス内に設置された通い箱に入れて、西大寺バスセンター（岡山県岡山市東区）から、瀬戸内牛窓営業所（岡山県瀬戸内市）まで、輸送している。



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、岡山県

《実施時期》令和 3・4 年度に検討、令和 5 年度～令和 7 年度に実施予定

## 事業 10 地域・民間・公共イベント等での公共交通利用促進事業

- 高齢者体操教室等の開催日時設定に当たり、現在も公共交通利用を考慮されている。今後は、地域や民間のイベントでも公共交通利用を考慮した日程設定を行うように働きかける。

### 【事例】 イベントに合わせたコミュニティバスの運行（山口県美祢市）

**あえとこ市 第1回ごぼう祭り**

日時 **12月5日(土) 10:30~12:00**  
※開場は10:30としますので、ご来場をお願いいたします

場所 **赤郷交流センター大集会室**  
マイバッグ・かごの持参にご協力ください

販売内容  
 販売品 赤郷で栽培された野菜、加工食品（ごぼう寿司など）  
 手作り品、リサイクル品など

同時開催イベント・販売のお知らせ

11:30~ **簡単!楽しい!! 健康体操**  
【講師】 宮川 芳恵 先生

12:20~ **「サイサイみとろ」移動スーパー**

今月は赤郷ごぼうなどの野菜が豊産期を迎えるのに合わせて、「第一回ごぼう祭り」を開催します！  
 お馴染みのごぼう寿司、ごぼう天はもちろん、様々な種類の赤郷ごぼうをたくさん準備します。そして赤郷ごぼうの魅力をもっと知ってもらう為に、ごぼうのバリバリ漬けとみそ漬けのセットを当たりくじの出た方30名様にプレゼントします。

今回初めてのごぼう祭りとしての開催ですので、まだまだ企外の交流も盛んな、楽しい祭りになっています。ぜひこの度の第一回目にぜひお越しください！

主催/赤郷地区委員会 共催/赤郷コミュニティバス運行協議会 後援/赤郷公民館

**あかまろごうのご利用について**

「赤郷えとこ市」への交通手段は、あかまろごうが赤郷地域内を循環しますので、あかまろごうをご利用ください。  
 なお、あかまろごう 利用については登録制なので、まだ利用者登録されていない方は、是非この機会に登録をお願いします。  
 (11月現在、54名の登録があります)

**登録・利用 無料**

**登録連絡先**

**TEL 08396-7-5613**  
 (赤郷コミュニティバス運行協議会)

**TEL 08396-2-0304**  
 (赤郷交流センター)

《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民、沿線施設、社会福祉協議会

《実施時期》令和3年度～令和7年度

### (3) いつまでも存続する公共交通の構築

#### 事業 11 福祉分野と連携したシームレスな移動手段確保事業

- 福祉分野と連携したシームレスな移動手段確保を行う。
- 福祉タクシー助成とタクシー活用事業の制度の統一を図り、円滑な制度活用に向け周知を行う。

##### 【事例】福祉分野へのクロスセクター効果

##### ① 交通行動・交通環境が健康に及ぼす影響に関する実証的研究

長谷川正憲、宮川愛由、藤井聡

交通行動が健康に及ぼす影響に関する分析で、自家用車を利用する人よりも公共交通を利用する人が「急性心筋梗塞」、「心不全」、「脳梗塞」で死亡する可能性が低い結果が出ている。

##### ▼市町村単位の使用した交通分担率と各死因の標準化死亡比の相関

|            | N     | 自動車<br>分担率 | 公共交通<br>分担率 | 徒歩・自転車<br>分担率 |
|------------|-------|------------|-------------|---------------|
| 急性<br>心筋梗塞 | 1,654 | .250**     | -.244**     | -.143**       |
| 心不全        | 1,741 | .137**     | -.134**     | -.076**       |
| 脳梗塞        | 1,775 | .279**     | -.239**     | -.229**       |

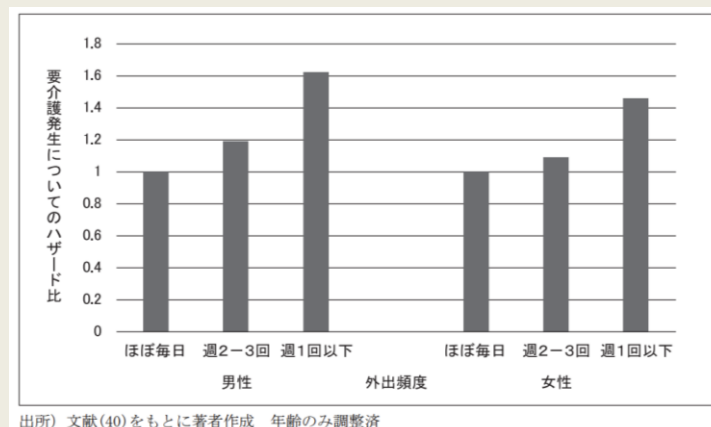
\*\*5%有意の相関（有意な正の相関はピンク色、負の相関は水色）

##### ② 地域在住高齢者の要介護認定のリスク要因の検討

平井寛、近藤克則、尾島俊之、村田千代栄

要介護認定のリスク要因を検討する研究で、「週1回以下外出する人」は「ほぼ毎日外出する人」よりも、男性は約1.6倍、女性は約1.4倍要介護になりやすい結果が出ている。

##### ▼外出頻度と要介護の関係



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、福祉有償運送・介護タクシー事業者

《実施時期》令和3年度検討、令和4年度～令和7年度に実施予定



## 事業 12 住民との協働による移動サービスの提供・利用促進事業

### ①住民等による公共交通の利用促進

- 地域住民、地域組織と連携し、公共交通の利用促進を図る。

#### 【事例】公共交通網をつくる会

市内施設（飲食店等）へのお出かけを企画し、会員に声掛けし、市営バスを利用。市は地域住民、組織発案の市営バス利用企画の実現、広報支援を行う。

《実施主体》瀬戸内市、地域住民、沿線施設

### ②住民等による移動サービスの提供（自治会輸送）

- 民間サービスとしての移動手段提供が困難な地域では、住民自ら移動手段サービスを提供する方法について検討する。

#### 【事例】赤郷コミバスあかまろう（山口県美祢市）

地域課題である「高齢者の生活支援」を解決するために、買物や通院の支援だけでなく、健康、見守り等を総合的に解決する移動手段の役割を担っている。



《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民、沿線施設

《実施時期》令和 3・4 年度に検討、令和 5 年度～令和 7 年度に実施予定

### ①不測の事態への対応検討等

- 災害、新型コロナウイルス感染症等の不測の事態が発生した場合に、速やかに現状把握、対策が検討できるような体制を整える。
- 市営バスの運行业務を委託している 3 事業者と市内において災害が発生した場合、または発生する恐れがある場合に、災害時の避難者、応急対策に必要な人員等の輸送、ボランティアの輸送、災害情報及び被害状況の収集について協力を得ることを目的とした「災害時等における輸送業務等の協力に関する協定」を令和 2 年 7 月に締結している。

《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民、沿線施設

### ②商業施設、公共施設との連携

- 商業施設、公共施設と連携した利用促進を図る。

【事例】バス停の待合環境の改善（瀬戸内市 だがしの大町前バス停）

バス路線沿線施設が主体となり、バス停の待合環境を整備している。



【事例】路線沿線施設との連携（広島県東広島市）

バスの路線沿線施設で、バスの乗車証明書を見せることで提携する大型商業施設に出店する店舗での買物がお得になる。

**乗車証明書**

のんバスの乗車証明書があれば、協力店舗の特典がうけられるPON!

**「乗車証明書」について**

協力店舗で特典を利用するためには、のんバスで「乗車証明書」を受け取り、利用したい特典の店舗に、「乗車証明書」をお持ちいただく必要があります。  
「乗車証明書」は、のんバスの車内に設置している整理券発行機から発行されます。なお、乗車証明書の発行は1回の乗車につき、お一人1枚までとなります。

| バス乗【ゆめタウン東広島】              |               | バス乗【ゆめタウン東広島】 |               | バス乗【ゆめタウン東広島】 |               |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ゆめタウン東広島                   | ゆめタウン東広島      | ゆめタウン東広島      | ゆめタウン東広島      | ゆめタウン東広島      | ゆめタウン東広島      |
| ゆめカード5倍!                   | 会計総額より10%OFF! | 会計総額より10%OFF! | 会計総額より10%OFF! | 会計総額より10%OFF! | 会計総額より10%OFF! |
| さくらや                       | サンクリーニング      | サンクリーニング      | サンクリーニング      | サンクリーニング      | サンクリーニング      |
| さくらや商品お買上げの方に100円感謝券プレゼント! | 会計総額より5%OFF!  | 会計総額より5%OFF!  | 会計総額より5%OFF!  | 会計総額より5%OFF!  | 会計総額より5%OFF!  |

《実施主体》瀬戸内市、交通事業者、地域住民、沿線施設



### ③継続的な移動手段の確保

- 地域間幹線系統については、長距離輸送となるため輸送コストが大きく、比較的沿線人口の少ない区間も運行する特性があることから、事業者の運営努力（利用促進や経費削減等の取組）だけでは路線の維持が困難であるため、国の地域公共交通確保維持事業により継続的な移動手段の維持・確保に努める。

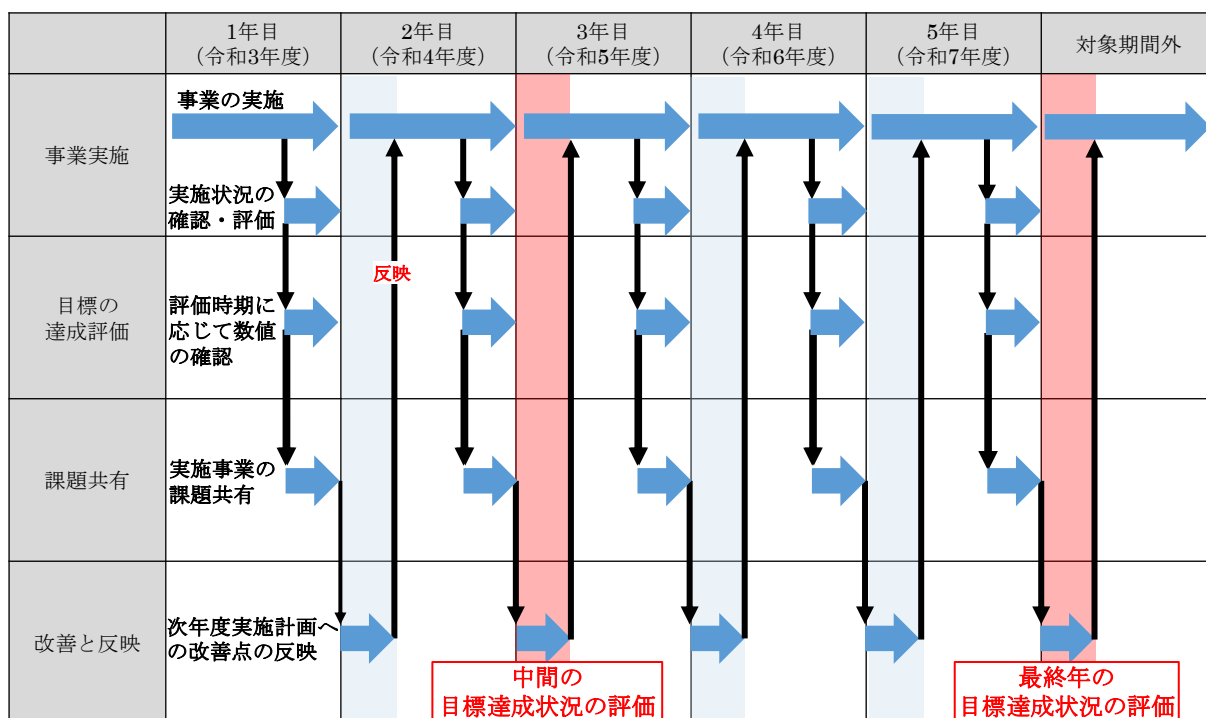
《実施主体》瀬戸内市、交通事業者

| 系統名            | 起終点                | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体  | 補助活用 |
|----------------|--------------------|--------|------|-------|------|
| 牛窓(神崎・南回り)西大寺線 | 牛窓～西大寺・<br>牛窓～東区役所 | 4条乗合   | 路線定期 | 交通事業者 | 幹線補助 |

《実施時期》令和3年度～令和7年度

## 第 8 章 計画の達成状況の評価

近年、公共交通を取り巻く環境は著しく変化しており、地域旅客運送サービスが計画の対象期間内にどのような影響を受けるのか、先が見えづらい状況である。そのため、本計画では 2 年目終了後に中間の達成状況进行评估する。評価の結果、外部環境の変化等により事業の変更が望ましいと認められる場合、または目標値と実績値に乖離が生じた場合は、事業及び目標値の変更を検討する。また、必要に応じて中間評価以外においても、事業及び目標値の見直しを検討する。



以下のスケジュールに基づき、事業評価を実施する。

| 基本方針                       | 目標                | 評価指標                             | 評価時期  |       |       |       |       |
|----------------------------|-------------------|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                            |                   |                                  | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
| 「公共交通が支える持続可能で活気あるまち せとうち」 | 便利で「使える」公共交通の構築   | 指標①<br>公共交通利用者総数                 | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標②<br>移動手段別利用者数                 | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標③<br>公共交通機関が利用しやすいと思う市民の割合     |       | ■     |       | ■     |       |
|                            |                   | 指標④<br>各種手段の認知度                  |       | ■     |       | ■     |       |
|                            | 人とまちを元気にする公共交通の構築 | 指標⑤<br>通学定期の利用者数                 | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標⑥<br>商業施設最寄バス停の利用者数            | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標⑦<br>主要観光地最寄バス停の利用者数           | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標⑧<br>前島住民以外の前島フェリー利用者数         | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            | いつまでも存続する公共交通の構築  | 指標⑨<br>移動に関する行政負担総額              | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標⑩<br>公的資金が投入されている公共交通事業の路線別収支率 | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |
|                            |                   | 指標⑪<br>公共交通不便地域の居住人口割合           | ■     | ■     | ■     | ■     | ■     |

## 瀬戸内市地域公共交通計画

令和 3 年 3 月策定

発行／瀬戸内市 総合政策部 企画振興課

〒701-4292 岡山県瀬戸内市邑久町尾張 300-1

TEL 0869-22-1113 FAX 0869-22-3304