

第2次瀬戸内市地域公共交通計画 (案)

瀬戸内市
令和8年 月

<目次>

第1章 はじめに	1
1-1. 計画策定の背景・目的	1
1-2. 計画の位置付け	1
1-3. 計画の区域	1
1-4. 計画期間	1
第2章 前計画の検証	2
2-1. 前計画の取組の状況	2
2-2. 前計画の目標の達成状況	3
第3章 瀬戸内市の現状把握	4
3-1. 人口動態	4
3-2. 地域特性	5
3-3. 交通ネットワーク	11
3-4. 交通サービスの利用状況	16
3-5. 市民および利用者のニーズ	21
第4章 瀬戸内市における公共交通の課題	36
4-1. ニーズの集約	36
4-2. 課題の抽出	38
4-3. 課題の整理	40
第5章 第2次瀬戸内市地域公共交通計画の基本的な方針	41
5-1. 計画の基本的な方針	41
5-2. 瀬戸内市地域公共交通が目指す姿	42
5-3. 計画の目標達成に向けたK P Iの設定	44
第6章 目標達成のための施策・事業	50
6-1. 施策・事業の体系	50
6-2. 事業の実施内容	51
第7章 計画の達成状況の評価方法	66
7-1. 評価体制	66
7-2. 評価方法とスケジュール	67

第1章 はじめに

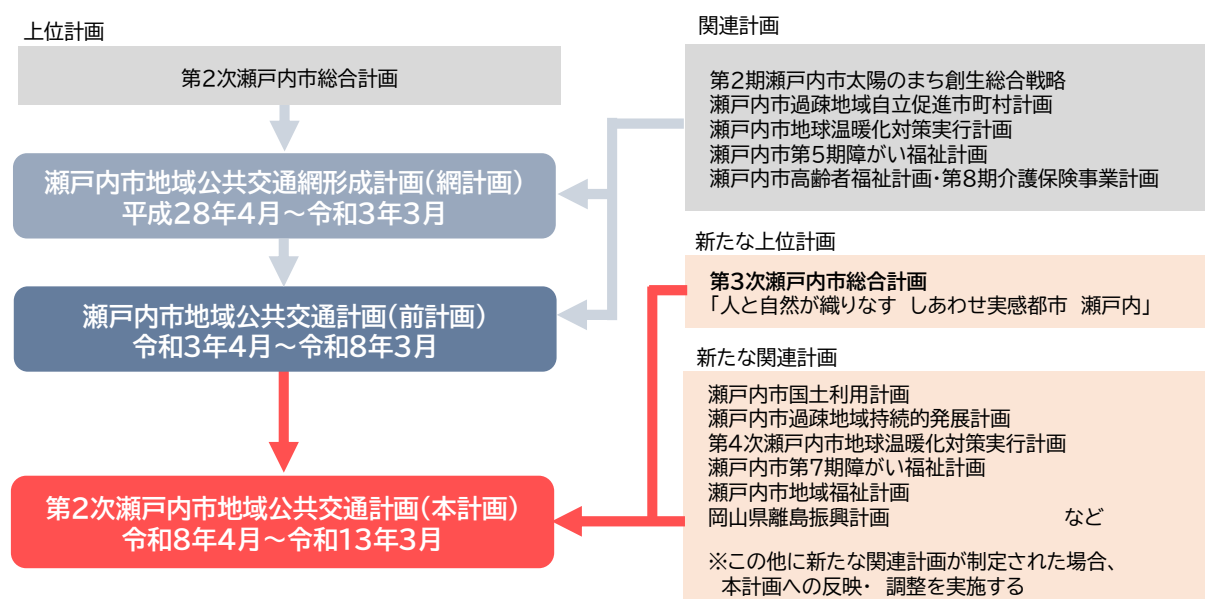
1-1. 計画策定の背景・目的

瀬戸内市では、令和3年3月に策定（令和6年6月改訂）した瀬戸内市地域公共交通計画（以下、「前計画」という）に基づき、市民の皆様の移動手段の維持・確保のため、瀬戸内市営バスの運行やJR赤穂線の駅前整備、タクシー活用事業をはじめとした様々な公共交通施策に取り組んできた。

この度、令和8年3月末に計画期間の5年が満了することから、本市を取り巻く社会状況の変化や現計画の課題を踏まえ、「第2次瀬戸内市地域公共交通計画」を策定した。本計画は、近年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正状況を踏まえるとともに、瀬戸内市公共交通ネットワークの更なる利便性・生産性・持続性の向上を目指す地域公共交通のマスタープランであり、瀬戸内市民の移動手段の維持・確保、さらには公共交通による移動機会の創出と地域の活性化に向けた施策体系を示すものである。

1-2. 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、上位計画である「第3次瀬戸内市総合計画」に即するとともに、「瀬戸内市国土利用計画」などの関連計画と整合・連携を図る。



1-3. 計画の区域

本計画の区域は、瀬戸内市全域とする。

1-4. 計画期間

本計画の期間は、令和8年4月から令和13年3月までの5年間とする。

第2章 前計画の検証

2-1. 前計画の取組の状況

本市では、関係者間で連携しながら前計画で位置付けた 13 事業について取組んできた。今後も継続する事業は必要に応じて見直しを行い、本計画期間内においても取組を進める。

表 前計画の事業の取組状況

計画目標	事業		取組状況
目標1 便利で 「使える」 公共交通 の構築	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	ダイヤの改善を実施 継続
	2	市営バス利便性向上事業	運行経路やバス停位置、ダイヤの改善を実施 継続
	3	地域内交通導入事業	前島バス実証運行を実施 継続
	4	タクシー活用制度利便性向上事業	利用条件を見直しながら実施 継続
	5	利用環境改善事業	バリアフリーに対応したバス車両の導入 (各運行事業者)、公共交通マップ・時刻 表の発行、一乗車 100 円の運賃設定(市営 バス)、フリー乗車定期券導入(市営バス)、 バスロケーションシステム導入(市営バ ス)、JR 駅前整備などを実施 完了・継続
目標2 人とまちを 元気にする 公共交通 の構築	6	高校生公共交通利用促進事業	高校生の通学時間帯に応じたダイヤの改 善を実施、中学 3 年生を対象に中学校ごとの公共交通マップを配布 継続
	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	タクシーによる観光地への移動手段確保、 JR 利用と観光をセットにしたツアー造成 (tabiwa チケット)を実施 継続
	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	新型コロナウイルス感染予防対策、移住者 への公共交通の情報提供を実施 完了
	9	近未来技術活用事業	自動運転技術・MaaS に関する情報収集や視 察等を実施 継続
	10	地域・民間・公共イベント等での公 共交通利用促進事業	瀬戸内市民の日で市営バス運賃無料化、イ ベント時の公共交通案内を実施 継続
目標3 いつまでも 存続する 公共交通 の構築	11	福祉分野と連携したシームレスな 移動手段確保事業	福祉タクシー、高齢福祉タクシー、妊産婦 タクシー等の助成事業を実施 継続
	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	一部地域において、自治会輸送など住民に よる活動の実施 継続
	13	関係者連携事業	災害時協力体制、ゆめタウン邑久店のバス 停ハブ化、地域間幹線系統補助を活用した バス路線運行継続 継続

2-2. 前計画の目標の達成状況

前計画の評価指標の達成状況を確認すると、評価値が目標値に届かなかった指標もあるが、公共交通利用者総数は目標値を達成している。前計画の事業の取組効果が着実に表れており、本計画においてはこれらの達成状況を踏まえ、新たな評価指標を定める。

表 評価指標の到達状況（赤字：目標値に届かなかった指標）

計画目標	評価指標	基準値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)	評価値 (令和6年度)
目標1 便利で 「使える」 公共交通 の構築	①公共交通利用者総数	1,459,533 人/年	1,410,203 人/年	1,415,682 人/年
	②移動手段別利用者数			
	両備バス 牛窓(神崎・南回り)西大寺線	50,409 人/年	54,665 人/年	69,105 人/年
	瀬戸内市営バス		計 145,530 人/年	計 162,059 人/年
	1 牛窓－邑久駅線	2,636 人/年	2,415 人/年	2,447 人/年
	2 西脇－邑久駅線	1,293 人/年	3,773 人/年	4,575 人/年
	3 美和線	3,077 人/年	8,526 人/年	6,630 人/年
	4 大富－邑久駅線(南)	361 人/年	2,485 人/年	2,521 人/年
	5 大富－邑久駅線(北)	250 人/年	1,582 人/年	2,331 人/年
	6 長船北線	1,279 人/年	4,686 人/年	4,546 人/年
	7 虫明・長島愛生園線	－	52,924 人/年	68,779 人/年
	8 牛窓中央線	－	69,139 人/年	70,230 人/年
目標2 人とまちを 元気にする 公共交通 の構築	前島フェリー	137,777 人/年	132,266 人/年	127,113 人/年
	③公共交通機関が利用しやすい と思う市民の割合	26.5%	32.5%	27.6%
	④各種手段の認知度			
	市営バス	81.4%	90.0%	91.0% (令和7年度)
	タクシー活用事業 (※玉津・裳掛地区のみの評価)	56.9%	70.0%	68.3% (令和7年度)
目標3 いつまでも 存続する 公共交通 の構築	⑤通学定期の利用者数	27 人/年	70 人/年	61 人/年
	⑥商業施設最寄りバス停の利用 者数(ゆめタウン邑久店、ハローズ 長船店、山陽マルナカ長船店)	26 人/日	45 人/日	40 人/日
	⑦主要観光地最寄りバス停の 利用者数(下記2か所合計)	102 人/月	156 人/月	136 人/月
	備前長船刀剣博物館	18 人/月	24 人/月	24 人/月
	だがしの大町前	84 人/月	132 人/月	112 人/月
	⑧前島住民以外の前島フェリー 利用者数	79,816 人/年	82,534 人/年	79,083 人/年
目標3 いつまでも 存続する 公共交通 の構築	⑨移動に関する行政負担総額	7,640 万円/年	15,194 万円/年	16,338 万円/年
	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 (牛窓(神崎・南回り)西大寺線)	32.3%	50.2%	34.2%
	⑪移動支援のない公共交通不便地域 の居住人口割合	0.4%	0.0%	0.0%

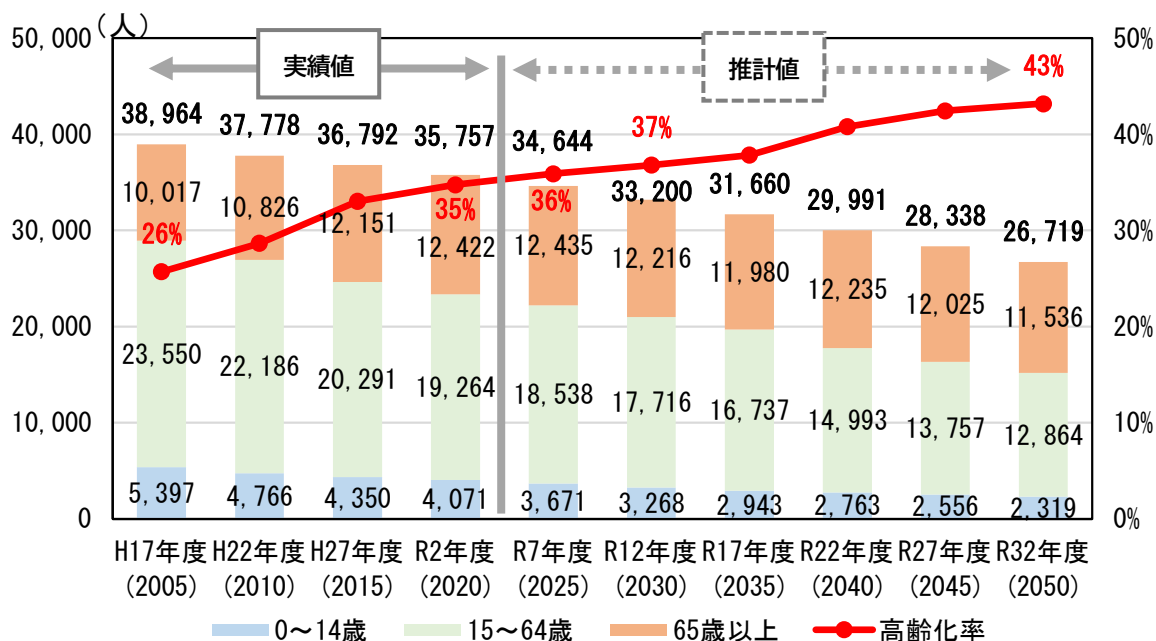
※(令和7年度)と表記した評価値は「瀬戸内市の地域公共交通に関するアンケート調査(令和7年10月実施)」に基づく

第3章 瀬戸内市の現状把握

3-1. 人口動態

(1) 人口推移

少子高齢化に伴う人口減少が続いており、本計画期間の令和12年度時点では、人口33,200人、高齢化率37%になると推計されている。

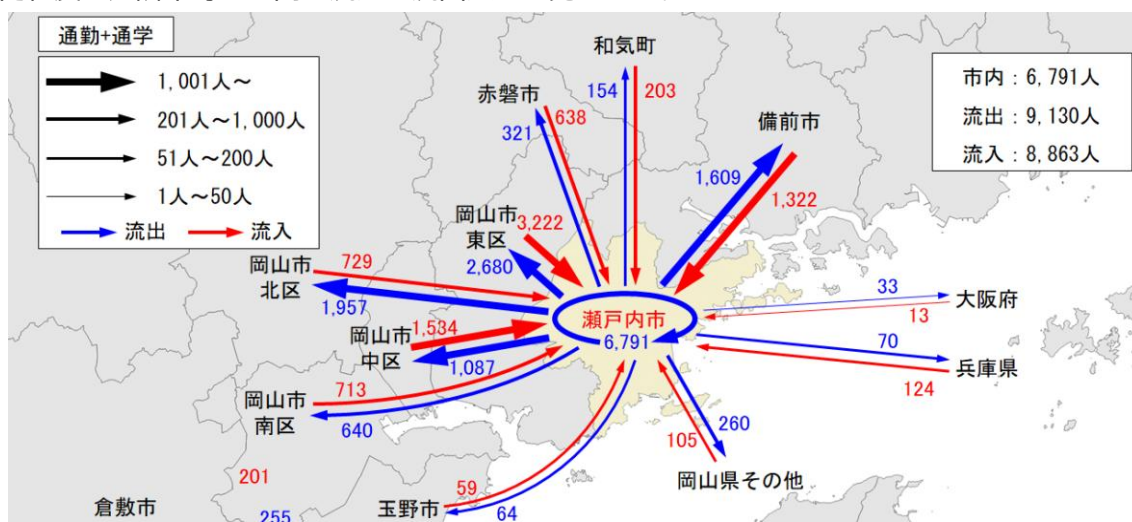


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

図 瀬戸内市の年齢別人口の推移

(2) 近隣市町との流動人口（通勤者・通学者）

隣接する岡山市、備前市との結びつきが強く、通勤者・通学者においては瀬戸内市内の流動と同程度の近隣市町との間の流入・流出人口が見られる。



出典：令和2年国勢調査

図 通勤と通学の流動量〔人/日〕

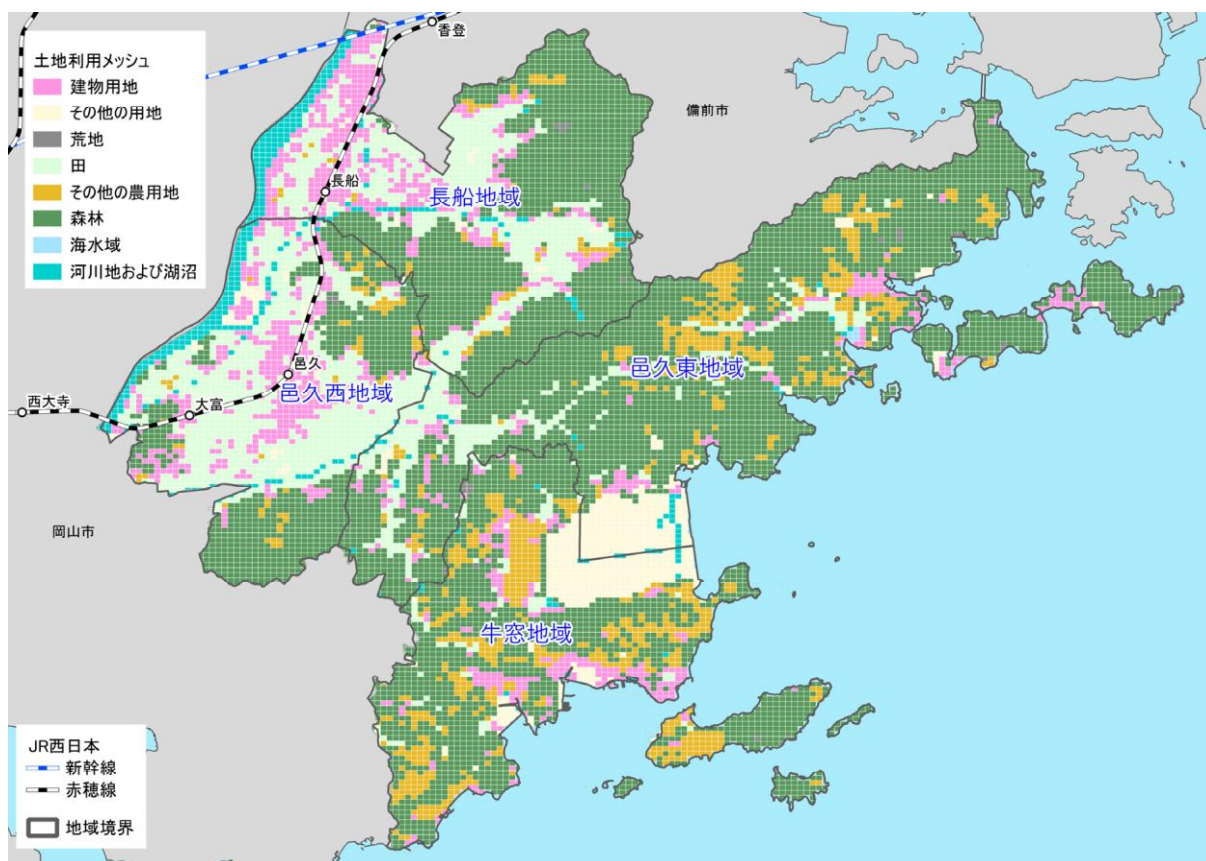
3-2. 地域特性

(1) 瀬戸内市の土地利用状況と地域区分

本市は、岡山県南東部に位置しており、平成16年11月1日に牛窓町・邑久町・長船町の3町が合併して誕生した。総面積は125.46km²、地形は東西約20km、南北約16kmとなっており、西部は岡山市、北部は岡山市および備前市、南東部は瀬戸内海に面している。

本市の土地利用構成を見ると、森林が全体の約4割を占め、市西部では水田が多く、市南部や東部では畑や樹園地などの農地が広がっている。建物の立地は市北西部に多く見られるほか、各地域の中心部やJR駅周辺にも集中的に分布している。

関連する「瀬戸内市国土利用計画（令和5年3月）」、「瀬戸内市都市計画マスタープラン（案）（令和7年3月）」では、牛窓地域、邑久東地域、邑久西地域、長船地域の4地域に区分した上で土地利用および都市計画の方針が示されている。本計画においても、これらの地域特性を踏まえ、地域公共交通計画の方針を定める必要がある。



引用：国土数値情報 令和3年度土地利用細分メッシュデータ
図 土地利用状況と地域区分

(2) 地域ごとの特性

①牛窓地域

- ・牛窓地区の沿岸部に人口、施設が集中しており、牛窓地域の拠点となっている。また鹿忍地区の西部や長浜地区にも一定の人口の集中が見られる。
- ・一方で、山間部にも居住地が点在しており、バス停から離れた場所にも位置していることから自家用車を利用できない方などの移動手段の確保が必要な状況である。
- ・前島地区は、買い物や通院などの用事がある場合、牛窓港と前島港を結ぶ前島フェリーを利用して本土側に渡る必要がある。前島内ではバスやタクシーの運行はないが、令和3年8月から前島地域内交通実証事業（以降、前島バス）が開始され、島民および前島にゆかりがある方はデマンド型交通の前島バスを利用できる。

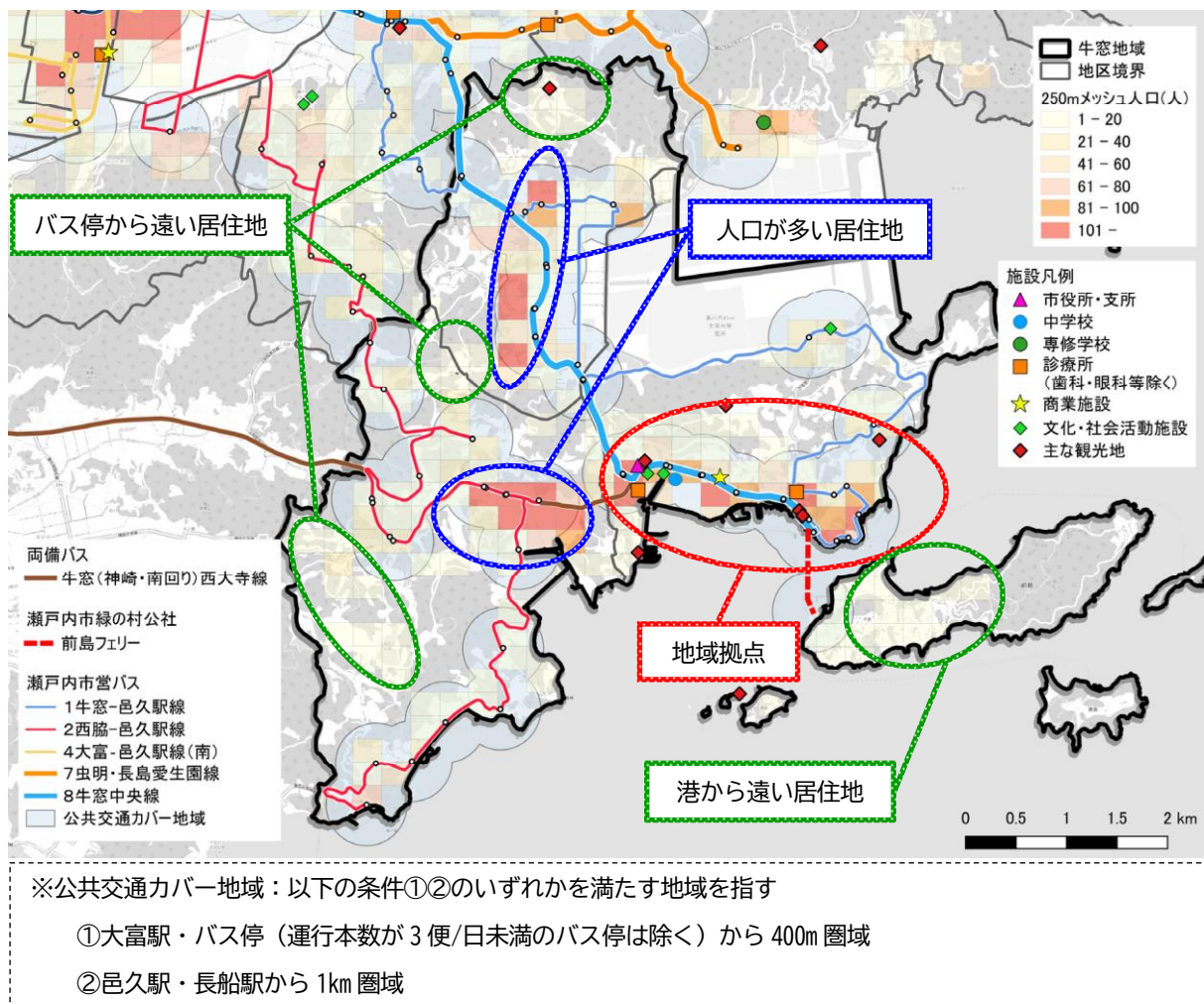
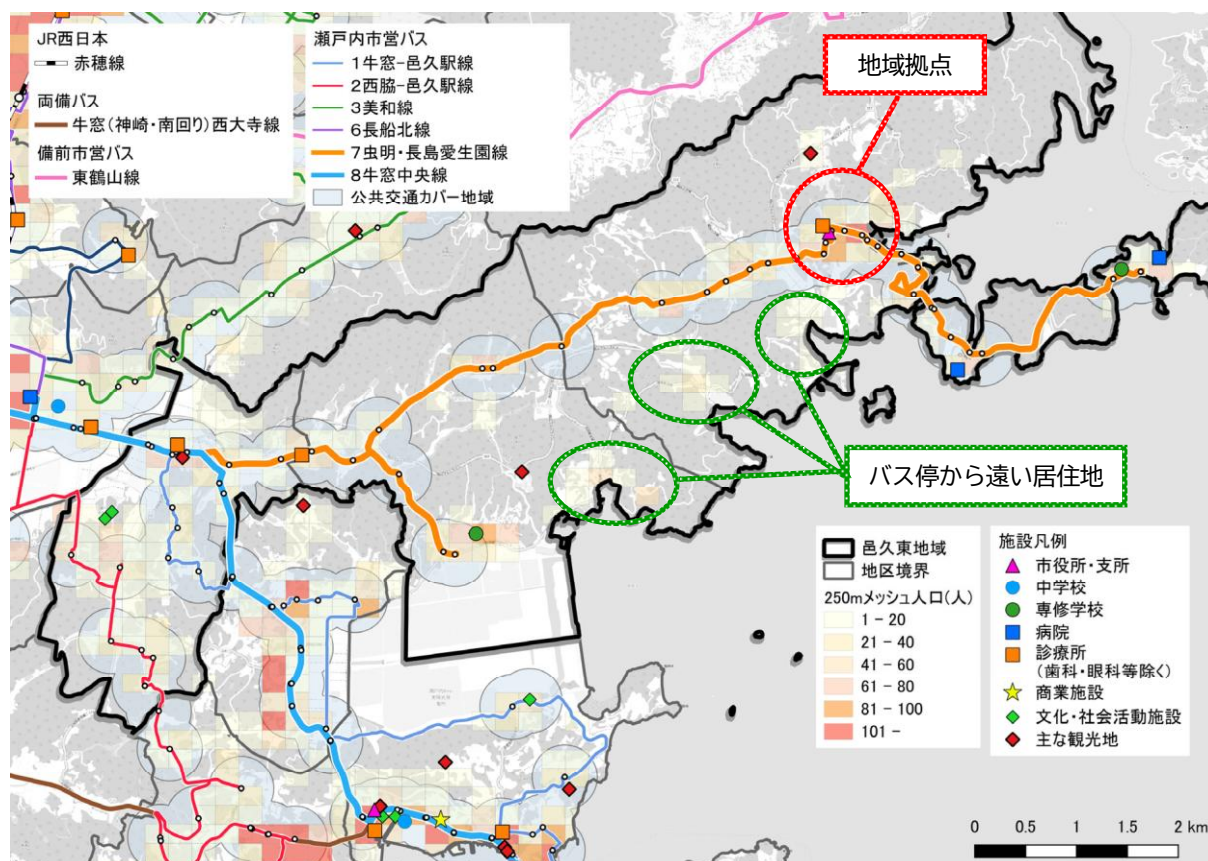


図 牛窓地域の概況図

② 邑久東地域

- ・裳掛地区の瀬戸内市役所裳掛出張所付近は、一定の人口が集中しており、小学校なども位置する地域拠点となっている。
- ・各地区とも居住地沿いに路線バスが運行している。
- ・裳掛、玉津地区は、沿岸部や山間部などにも居住地が点在しており、バス停から離れていることから自家用車を利用できない方などの移動手段の確保が必要な状況である。



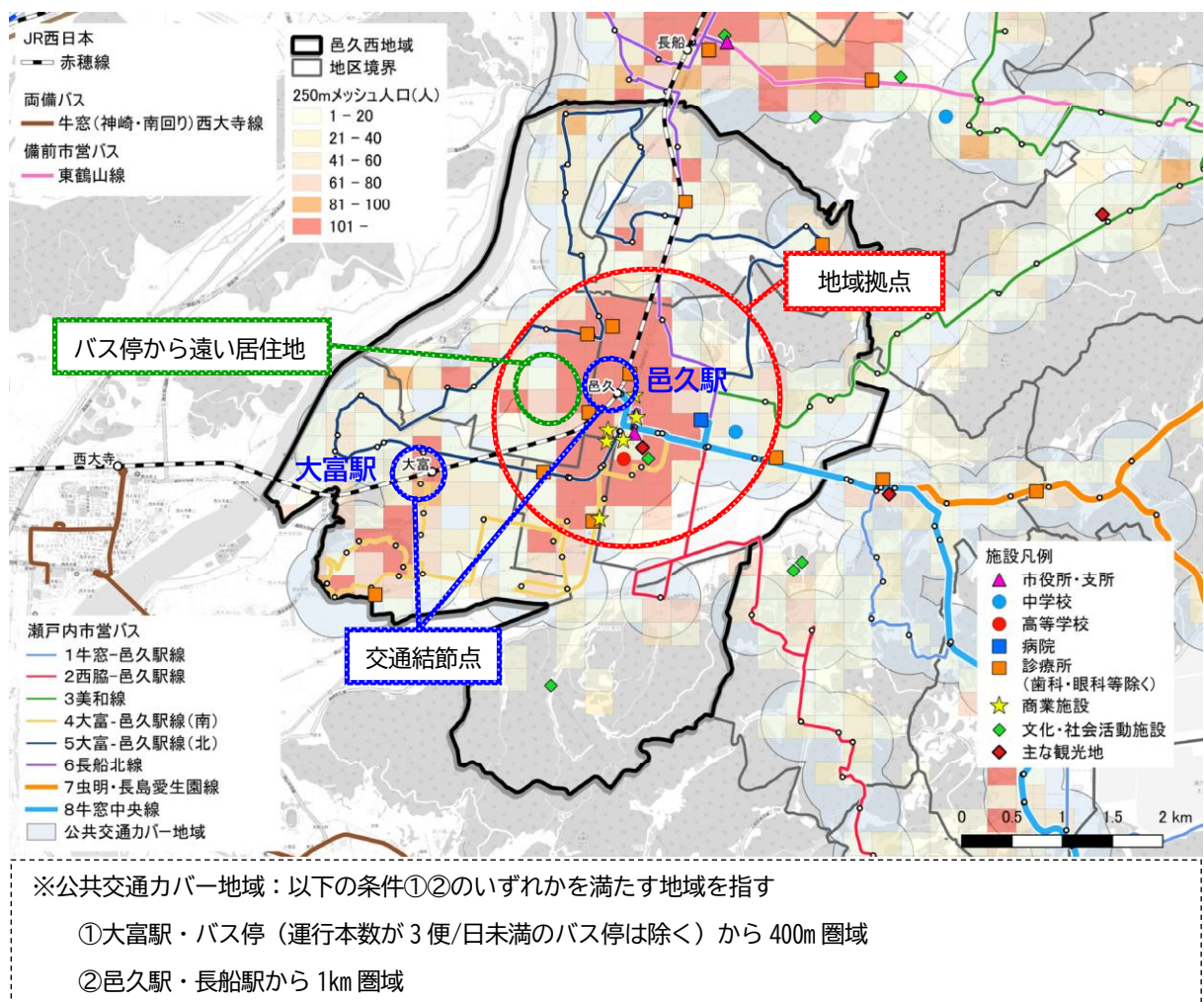
※公共交通カバー地域：以下の条件①②のいずれかを満たす地域を指す

- ①大富駅・バス停（運行本数が3便/日未満のバス停は除く）から400m圏域
②邑久駅・長船駅から1km圏域

図 邑久東地域の概況図

③ 邑久西地域

- ・ 邑久駅を中心に人口・施設が集中しており、瀬戸内市の中心部となっている。
- ・ 中心部には市役所本庁、中央公民館、市民図書館等の文化施設や医療機関があり、市内各方面から人が集まる都市拠点（中心機能）と位置付けられている。
- ・ 邑久駅から市内の各方面を結ぶ路線バスが放射状に延びており、中心部から離れたエリアも含めてほとんどの居住エリアを網羅している。
- ・ JR 赤穂線が中心部を貫いており、邑久駅・大富駅は交通結節点であるとともに近隣市町との移動における玄関口となっている。
- ・ 一方で邑久駅の北側は、路線バスが運行していないエリアがあり、駅や駅南側の中心部へのアクセスがやや不便な地域となっている。



④長船地域

- ・長船駅を中心に人口・施設が集中しており、邑久駅周辺に次ぐ瀬戸内市内の中心部としての機能を有している。
- ・瀬戸内市役所長船支所、医療機関などがあり、市内各方面から人が集まる都市拠点（副次機能）と位置付けられている。
- ・長船駅から邑久駅方面や行幸地区や国府地区、美和地区などの居住地を結ぶ路線バスが運行されているとともに、備前市方面へは備前市営バス東鶴山線が伸びている。
- ・JR 赤穂線が中心部を貫いており、長船駅は交通結節点であるとともに近隣市町との移動における玄関口となっている。
- ・一方で長船駅の北側は、路線バスが運行していないエリアがあり、駅や駅東側の中心部へのアクセスがやや不便な地域となっている。

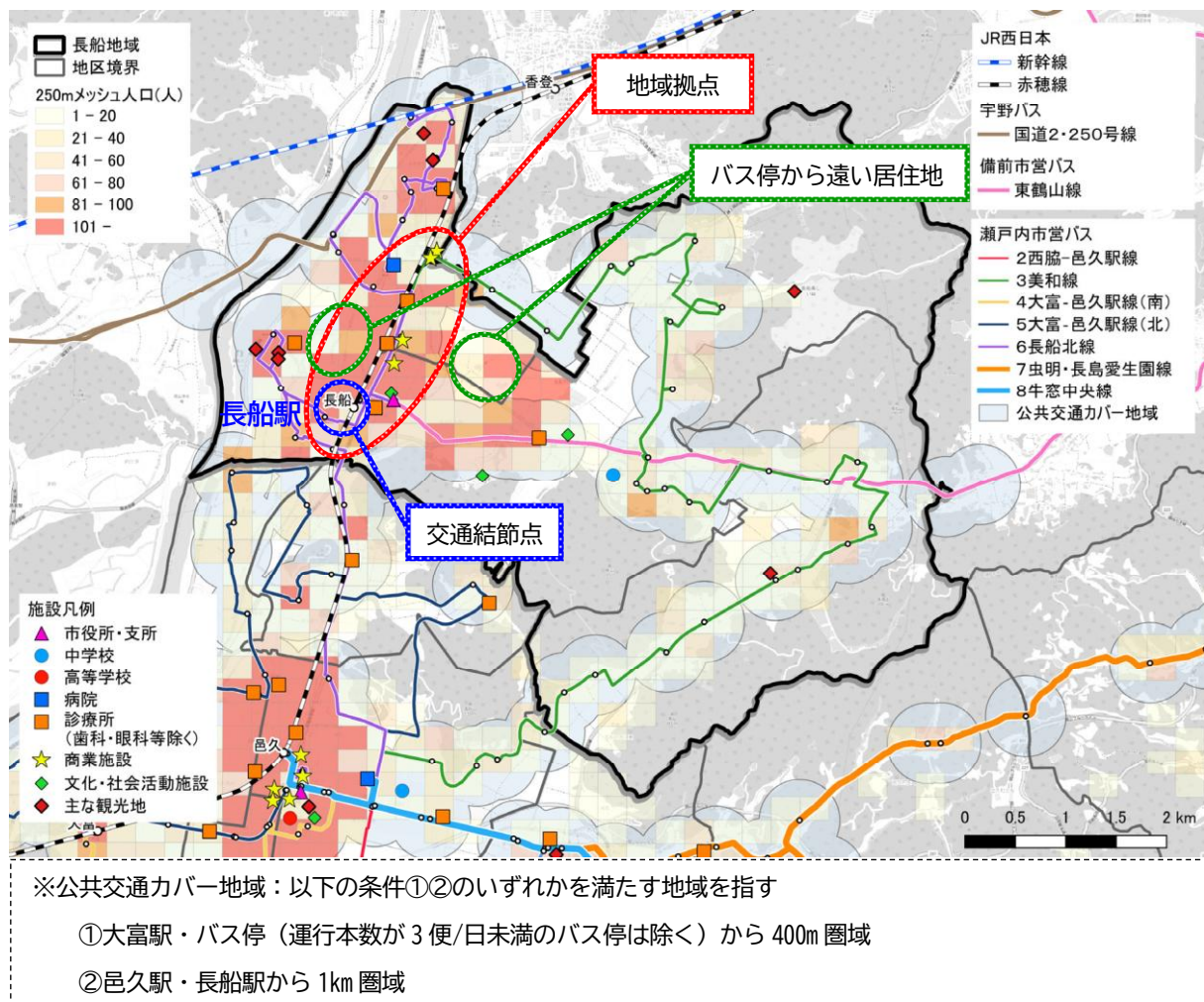


図 長船地域の概況図

(3) 観光動態

瀬戸市内には、備前長船刀剣博物館や日本一のだがし売場、牛窓オリーブ園など、豊富な観光資源が点在している。交通結節点やバス路線から離れた観光地も多く、来訪者や観光客の公共交通利用ニーズへの対応も必要である。



図 主な観光地の立地状況（出典：瀬戸内市観光協会 HP など）

観光客数は、令和2～3年度には新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて大きく減少したが、近年は回復傾向にあり、令和6年度は約939,000人となっている。地域別に見ると、備前長船刀剣博物館や日本一のだがし売場が位置する長船地域が約619,000人と最も多くなっている。

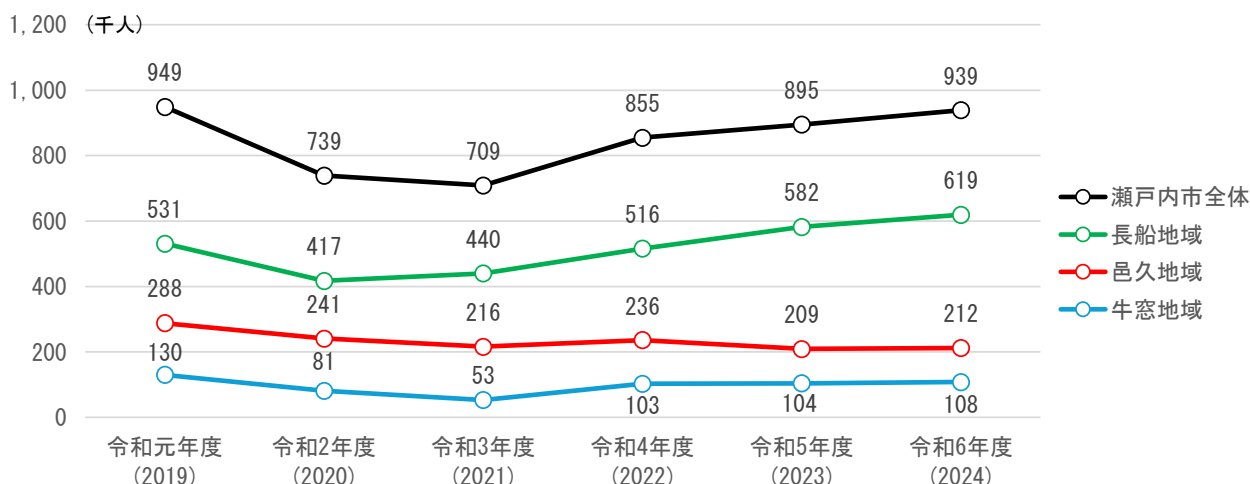


図 観光客数の推移（出典：岡山県観光動態調査）

3-3. 交通ネットワーク

(1) 鉄道・バス・フェリーによる公共交通ネットワークの状況

瀬戸内市内の公共交通ネットワークは、岡山市方面や備前市方面を結ぶ JR 赤穂線、市内各方面を結ぶ瀬戸内市営バス、近隣市町と瀬戸内市を結ぶ各種路線バス、前島と本土を結ぶ前島フェリーといった多様な交通モードから形成されている。

表 鉄道・バス・フェリーの運行状況

事業者名	路線名	運行区間	運行便数	備考
JR 西日本	JR 赤穂線	東岡山ー相生	30 往復	運行便数は 西大寺ー長船間
両備バス	牛窓(神崎・南回り)西大寺線	東区役所、西大寺バスセンターー牛窓	平日：11 往復 土日祝：7 往復	地域間幹線 系統補助
	西脇線	牛窓ー子父雁入口	臨時運行	ー
瀬戸内市営バス	1 牛窓ー邑久駅線	邑久駅ー牛窓	平日：4 往復	自家用有償運送 (交通空白地 有償運送)
	2 西脇ー邑久駅線	邑久駅ー子父雁	平日：4 往復	
	3 美和線	邑久駅ー長船駅	平日：4 往復	
	4 大富ー邑久駅線(南)	邑久駅ー大富駅	平日：4 往復	
	5 大富ー邑久駅線(北)	邑久駅ー大富駅	平日：4 往復	
	6 長船北線	邑久駅ー舟山	平日：4 往復	
	7 虫明・長島愛生園線	邑久駅ー瀬溝・愛生園	平日：10 往復 土日祝：3 往復	
	8 牛窓中央線	邑久駅ー牛窓	平日：13.5 往復 土日祝：12 往復	
宇野バス	国道 2・250 号線	岡山駅ー八日市ー片上	6 往復	ー
備前市営バス	東鶴山線	長船駅ー備前片上駅	平日：7 往復 土日祝：3 往復	自家用有償運送 (交通空白地 有償運送)
瀬戸内市緑の村公社	前島フェリー	牛窓港ー前島港	20 往復	前島フェリー補助

※運行便数は、瀬戸内市内の駅・バス停などを經由するものに限る



図 市内の公共交通ネットワーク

(2) その他の交通資源の状況

タクシー事業者は市内に6社あり、前島地区を除く市内全域でタクシーを利用できる。前島内ではデマンド型交通の前島バスが実証運行されている。

また、小中学校への通学手段を確保するために、両備バスが運行している西脇線および瀬戸内市営バス虫明・長島愛生園線は、スクールバスとしての機能を果たしている。その他、上山田線や虫明線といったスクールバス路線が運行されている。裳掛小学校については、一部地域においてスクールタクシーが運行されている。

一部企業においては、邑久駅から企業送迎バスが運行されており、鉄道による通勤者や業務移動に対応する移動手段が確保されている。



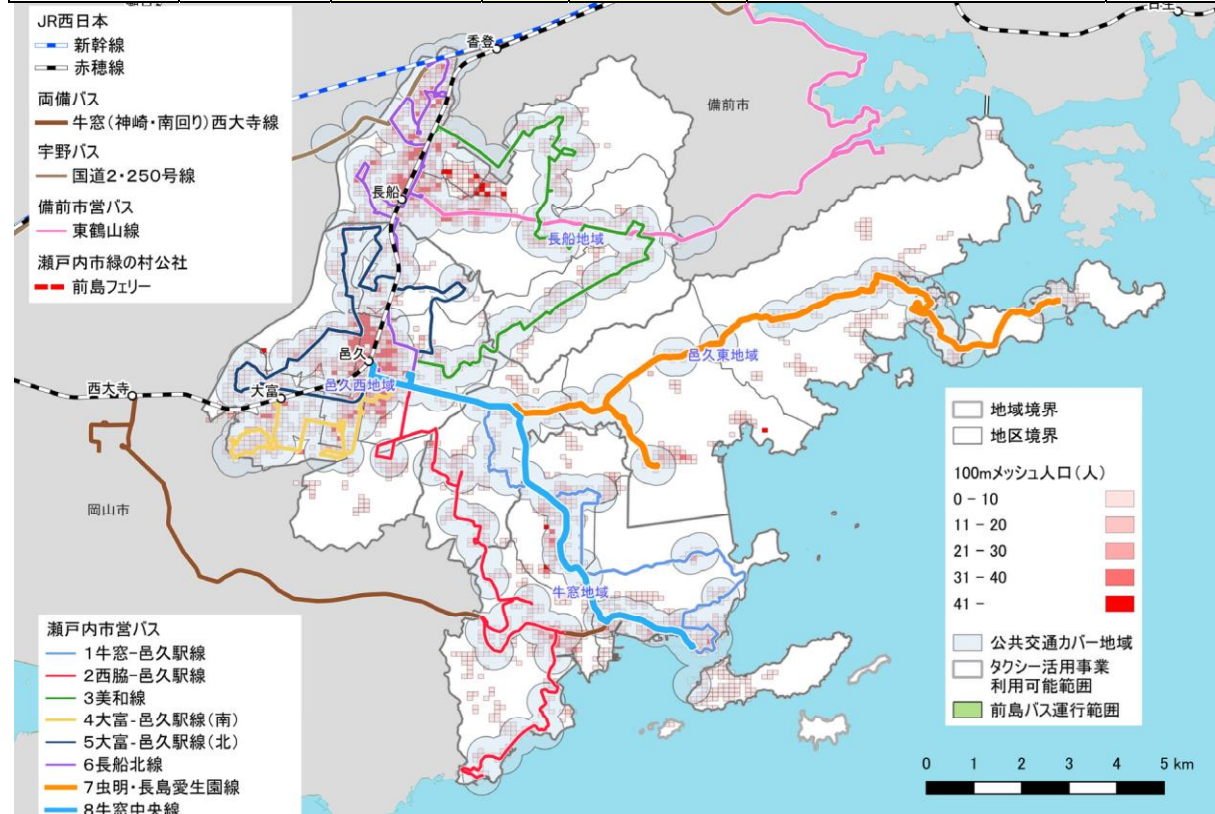
図 その他の交通資源の状況

(3) 公共交通不便地域の状況

前計画策定後、令和3年8月の前島バス運行開始に伴い、市内全域で鉄道やバス、フェリーまたはタクシー活用事業や前島バスを利用できるようになった。これにより、令和7年度現在まで移動支援のない公共交通不便地域に居住する人は0人となっている。しかしながら、地域や時間帯によっては交通空白となる状況が存在するため、引き続き移動手段確保の取組が必要である。

表 移動支援のない公共交通不便地域の居住人口の推移

年度	総人口	移動支援のない公共交通不便地域の居住人口(割合)		市営バスの運行状況	タクシー活用事業	前島バス
平成27年度	37,852人	14,303人	37.8%	—	—	—
平成29年度	37,852人	7,821人	20.7%	3路線	玉津・裳掛の公共交通不便地域	—
令和元年度	37,852人	2,648人	7.0%	6路線	玉津・裳掛の公共交通不便地域	—
令和2年度	37,852人	135人	0.4%	6路線	市全域の公共交通不便地域	—
令和3年度	36,296人	0人	0.0%	6路線	市全域の公共交通不便地域	運行
令和4年度～	36,296人	0人	0.0%	8路線	市全域の公共交通不便地域	運行



※1 総人口：令和3年度以降は令和2年国勢調査結果、令和2年度以前は平成22年国勢調査結果を使用

※2 公共交通カバー地域：以下の条件①②のいずれかを満たす地域を指す

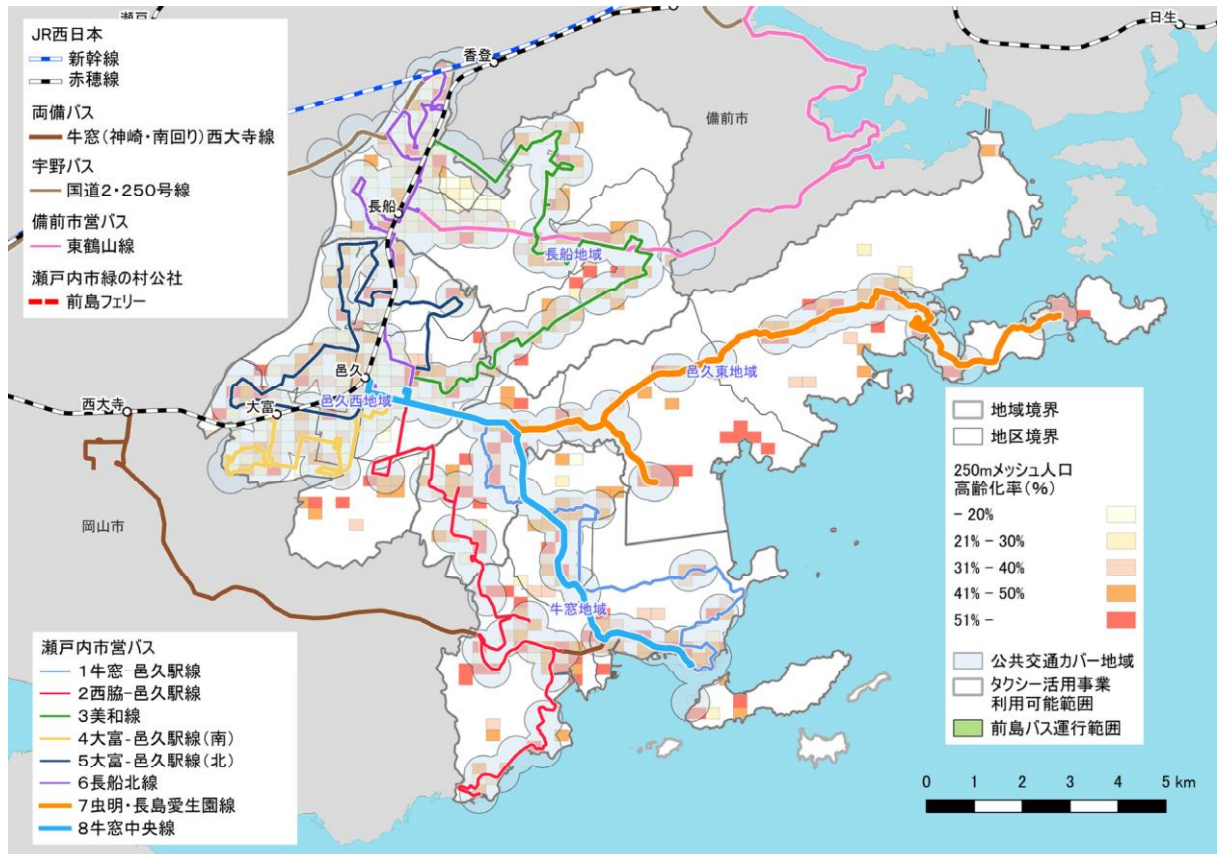
- ①大富駅・バス停（運行本数が3便/日未満のバス停は除く）から400m圏域
- ②邑久駅・長船駅から1km圏域

※3 公共交通不便地域：以下の条件①②の両方を満たす地域を指す

- ①大富駅、バス停（運行本数が3便/日未満のバス停は除く）から400m以上離れている地域
- ②邑久駅・長船駅から1km以上離れている地域

図 公共交通不便地域の状況

山間部等に多く分布する高齢化率の高いエリアにおいては、居住者のうち移動困難者が多いと想定されるが、特にワゴン車路線で運行される瀬戸内市営バスの路線により、多くのエリアにおいて高齢者の移動手段を確保できている。また、バスによりカバーできていないエリアについては、タクシー活用事業、前島バスの利用が可能となっている。



※1 高齢化率：令和2年国勢調査結果の250mメッシュ人口における高齢化率

※2 公共交通カバー地域：以下の条件①②のいずれかを満たす地域を指す

- ①大富駅・バス停（運行本数が3便/日未満のバス停は除く）から400m圏域
- ②邑久駅・長船駅から1km圏域

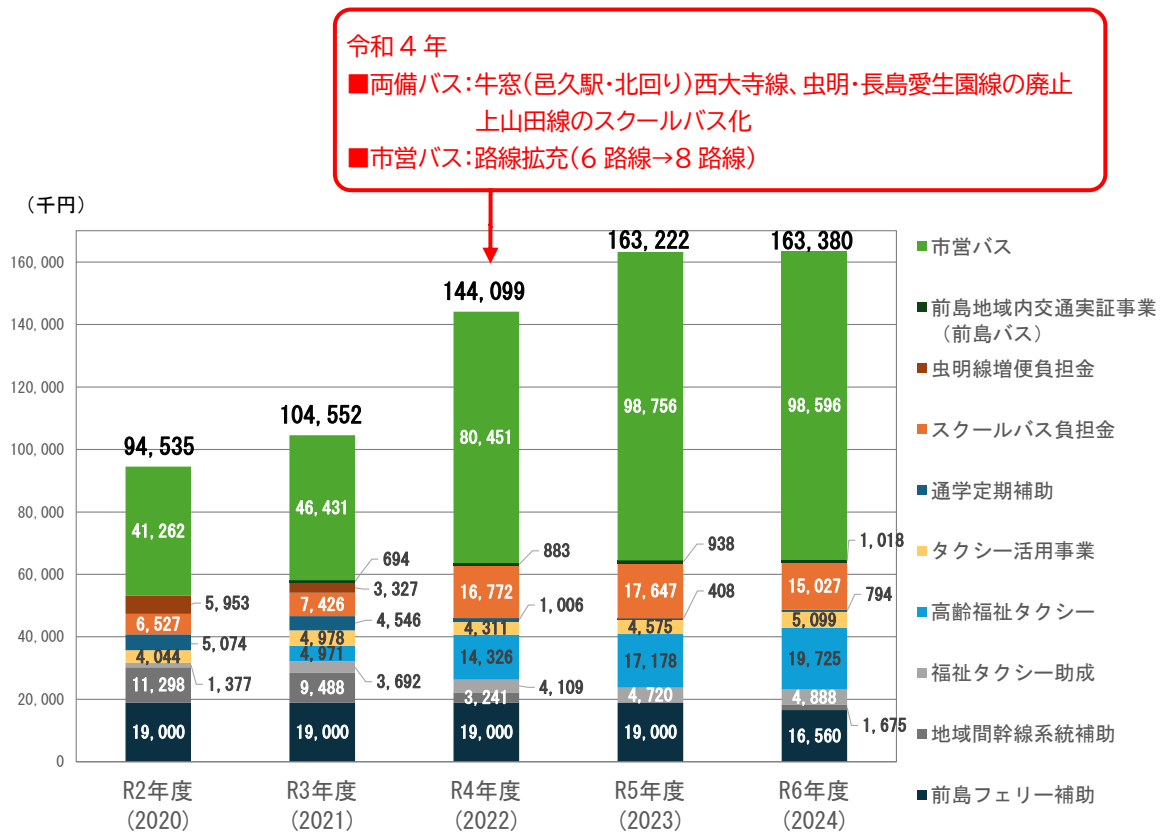
※3 公共交通不便地域：以下の条件①②の両方を満たす地域を指す

- ①大富駅・バス停（運行本数が3便/日未満のバス停は除く）から400m以上離れている地域
- ②邑久駅・長船駅から1km以上離れている地域

図 高齢化率の高いエリアの公共交通カバー状況

(4) 公共交通ネットワークの維持・確保に係る行政負担

瀬戸内市営バスの路線拡充や一乗車 100 円の運賃設定、高齢福祉タクシーの導入などに伴い、令和 6 年度時点での行政負担は約 1.63 億円となり、年々増大している。



※市営バス車両購入などハード整備の経費は除く

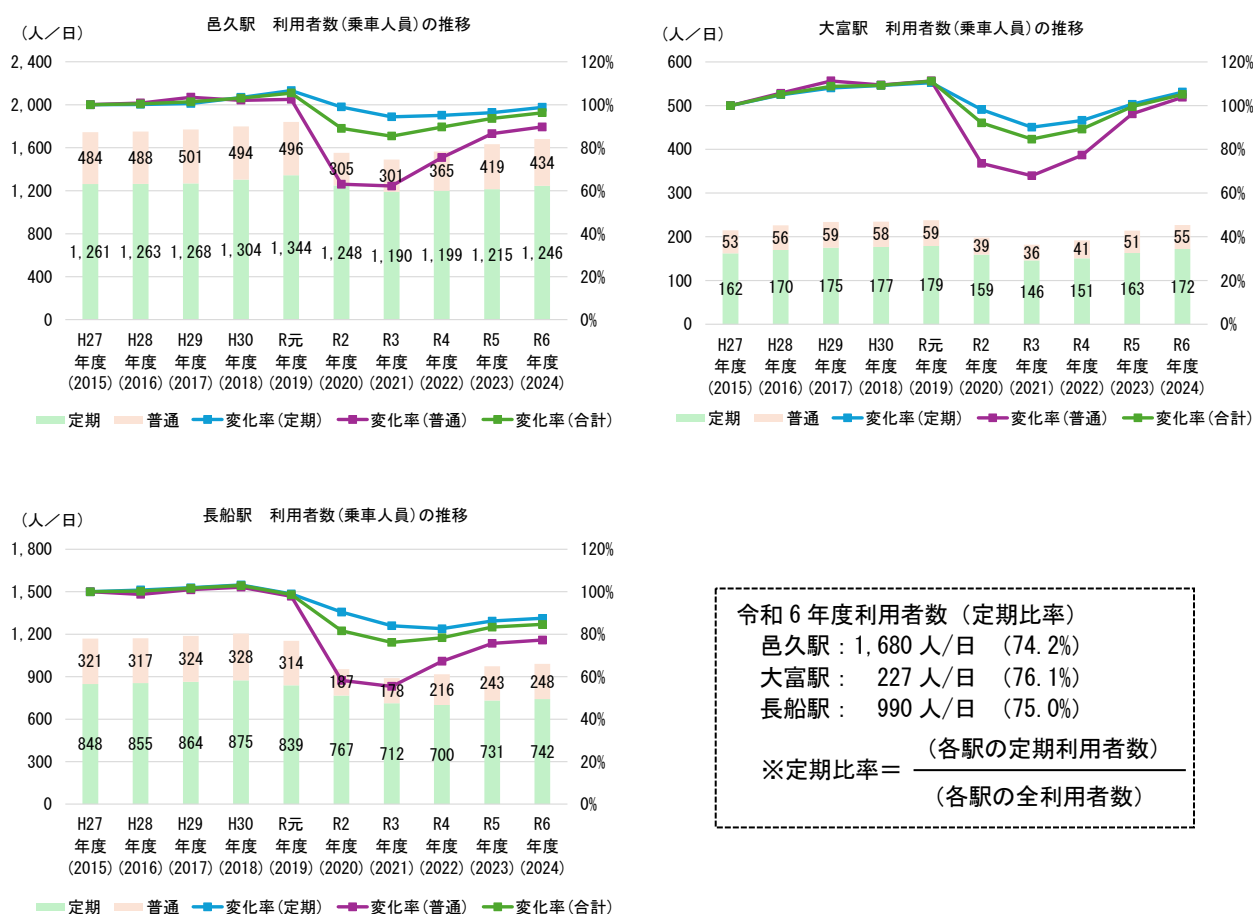
図 移動手段確保に係る年間行政負担の推移

3-4. 交通サービスの利用状況

(1) 鉄道の利用状況

瀬戸内市内には、JR 赤穂線の邑久、大富、長船の3駅がある。各駅の利用者数は、令和2年度の新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて大きく減少しているが、近年は回復傾向にある。各駅の利用者数のうち約75%は定期利用者となっている。

邑久駅・長船駅における普通利用者数は10年前と比較して80%~90%に減少している。大富駅は、平成27年度を基準とした変化率が100%を超えており、10年前と比較して利用者数が増加している。



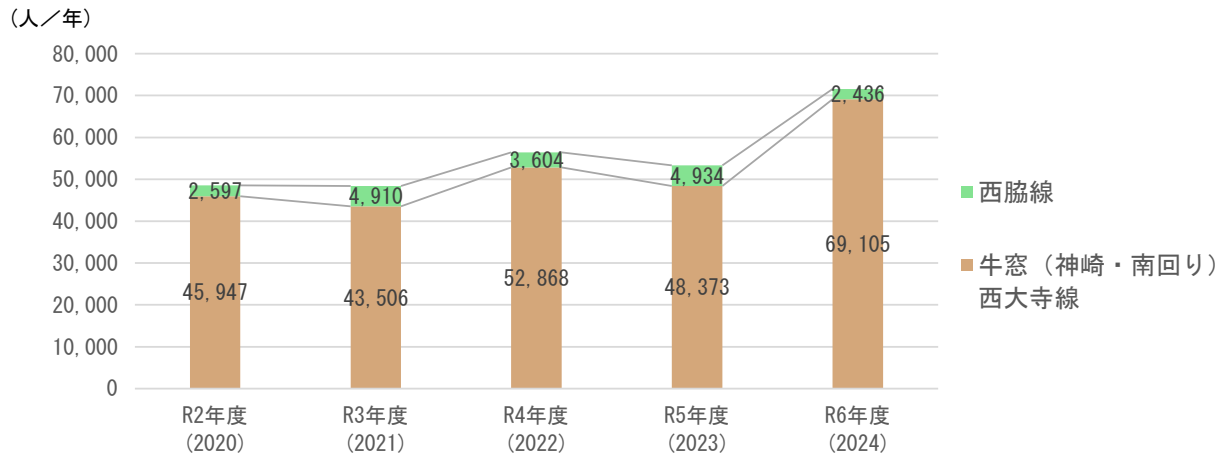
※変化率：H27年度時点の利用者数を100%とした場合の当該年度の伸び率

図 各駅の1日あたり利用者数(乗車人員)の推移(出典：岡山県統計年報)

(2) バスの利用状況

①牛窓（神崎・南回り）西大寺線・西脇線

牛窓（神崎・南回り）西大寺線は令和6年度に大幅に増加しており、これは岡山市東区役所ルートが追加されたためと考えられる。一方、西脇線は令和6年度に大幅に減少している。



※岡山市内の利用者数も含む

図 牛窓（神崎・南回り）西大寺線・西脇線の利用者数の推移

②瀬戸内市営バス（ワゴン車路線）

瀬戸内市営バスの利用者は、増加傾向にある。これは、一乗車100円の運賃設定やフリー乗車定期券、バスロケーションシステム「バス予報」などの導入による効果と考えられる。

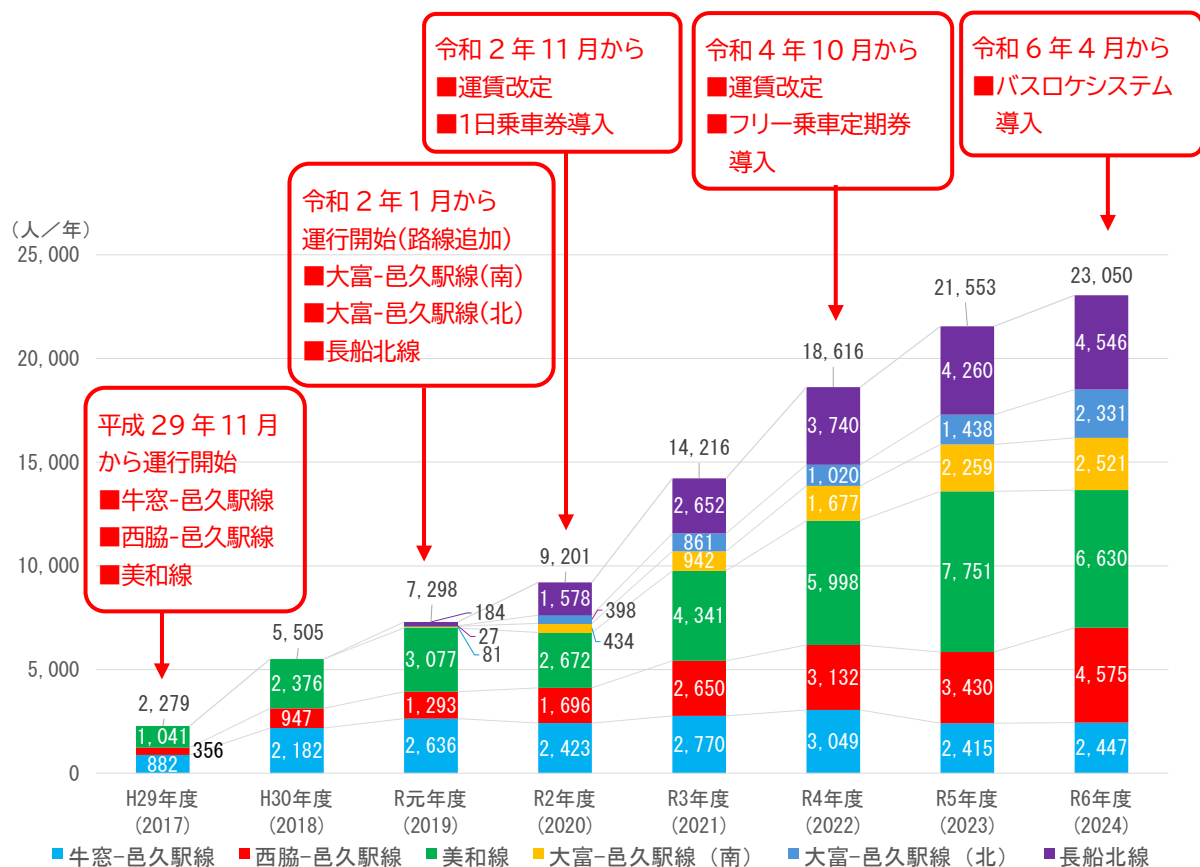


図 瀬戸内市営バスワゴン車路線の利用者数の推移

③瀬戸内市営バス（虫明・長島愛生園線）

瀬戸内市営バス虫明・長島愛生園線の利用者数は年々増加しており、令和6年度における1か月あたりの平均利用者数は約5,730人となっている。

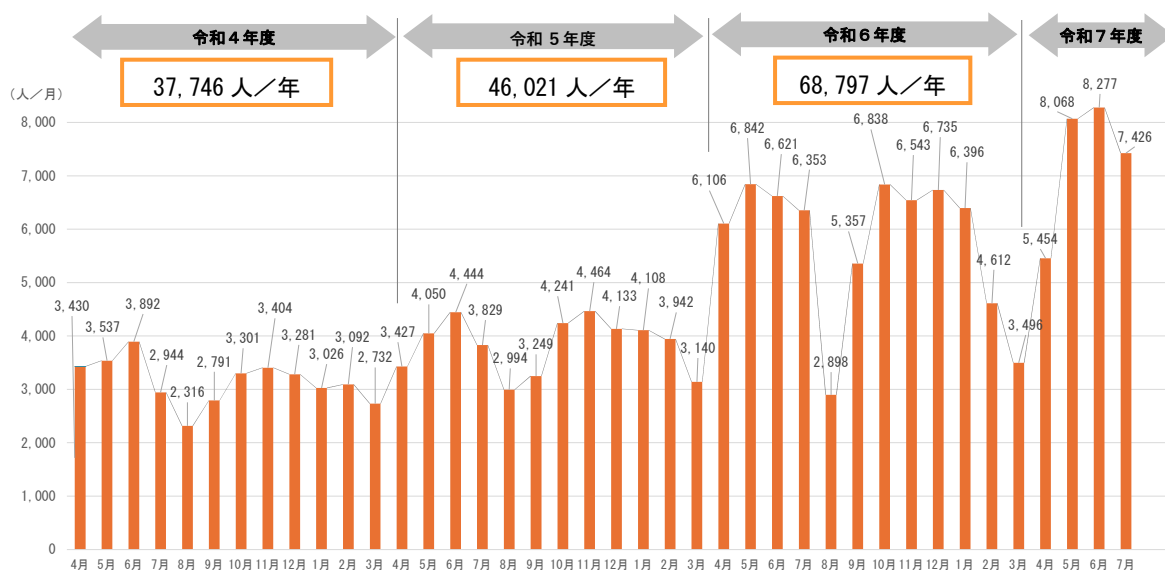


図 虫明・長島愛生園線の利用者数の推移

④瀬戸内市営バス（牛窓中央線）

瀬戸内市営バス牛窓中央線の利用者数は年々増加しており、令和6年度における1か月あたりの平均利用者数は約5,850人となっている。

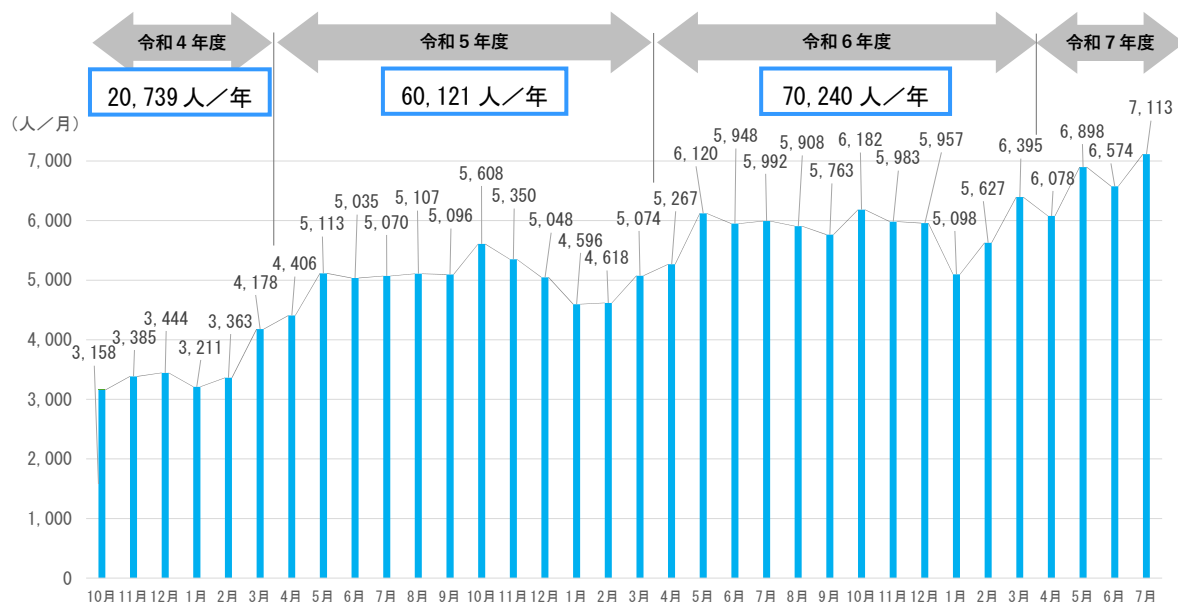


図 牛窓中央線の利用者数の推移

(3) 航路の利用状況

前島フェリーの総利用者数は、令和元年度に比べると減少傾向にあり、令和6年度の年間総利用者数は約127,113人となっている。前島住民以外の利用者数については、令和3～4年度で増加しているが、その後は減少傾向にある。事業者ヒアリングによると、コロナ禍において釣り人の利用が一時的に増えたことが理由と考えられる。

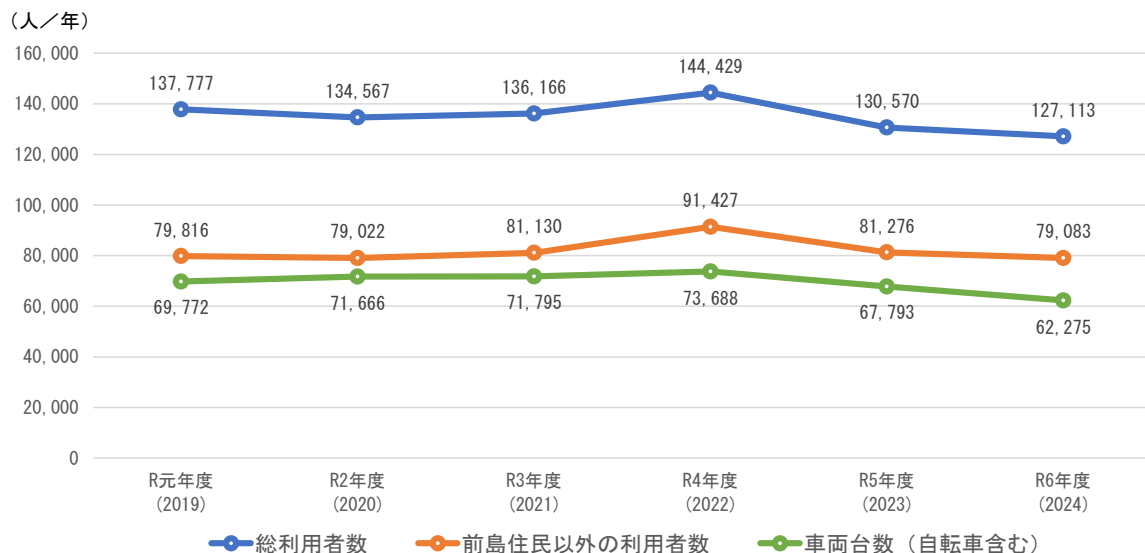


図 前島フェリー利用者数の推移

前島では、島内に居住する住民向けに令和3年8月から前島バスが実証運行（運賃は無料）されている。令和4年7月から、前島内の親戚・知人宅の訪問やお墓参りなど、前島にゆかりがある方も利用対象となった。

本格運行に向け、島外からの観光客の利用可能性や自家用有償運行化について、検討が必要である。

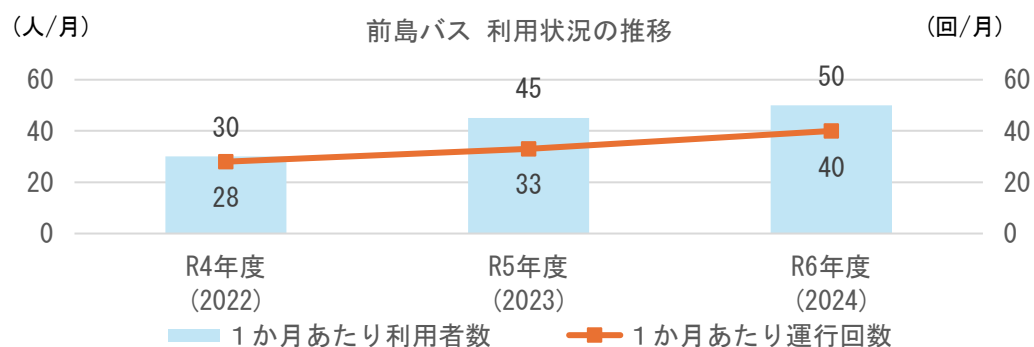


図 前島バス利用者数の推移

(4) タクシー活用事業の利用状況

令和2年9月から、前島地区を除く市内全域で、公共交通不便地域の高齢者等を対象にタクシー活用事業が導入されており、令和6年度実績では交付枚数が16,758枚、利用率は約60%となっている。

この他、福祉タクシー助成事業に加え、令和3年度から高齢福祉タクシー助成事業が導入され、令和7年度からは妊産婦タクシー助成事業が新設されている。

表 タクシー活用事業の内容と令和6年度実績

事業名	タクシー活用事業	
担当課	企画振興課	
目的	公共交通不便地域に居住する高齢者、妊産婦の交通手段確保	
対象者	令和6年度まで	次の①②のいずれにも該当する市民 ①市内の公共交通不便地域に居住している人 ②満65歳以上の運転免許証を保有していない人または母子手帳の交付を受けていて、出産予定日後3ヵ月までの人
	令和7年度から	次の①②のいずれにも該当する市民 ①市内の公共交通不便地域に居住している人 ②満65歳以上で運転免許を持っていない人 (※妊産婦の対象者は妊産婦タクシー助成事業に移行)
交付内容	1枚500円の利用券を1か月当たり6枚交付 (申請月からその年度末分まで一括で交付)	
申請者数	244人	
交付枚数	16,758枚	
利用枚数	10,198枚	
利用率	60.9%	

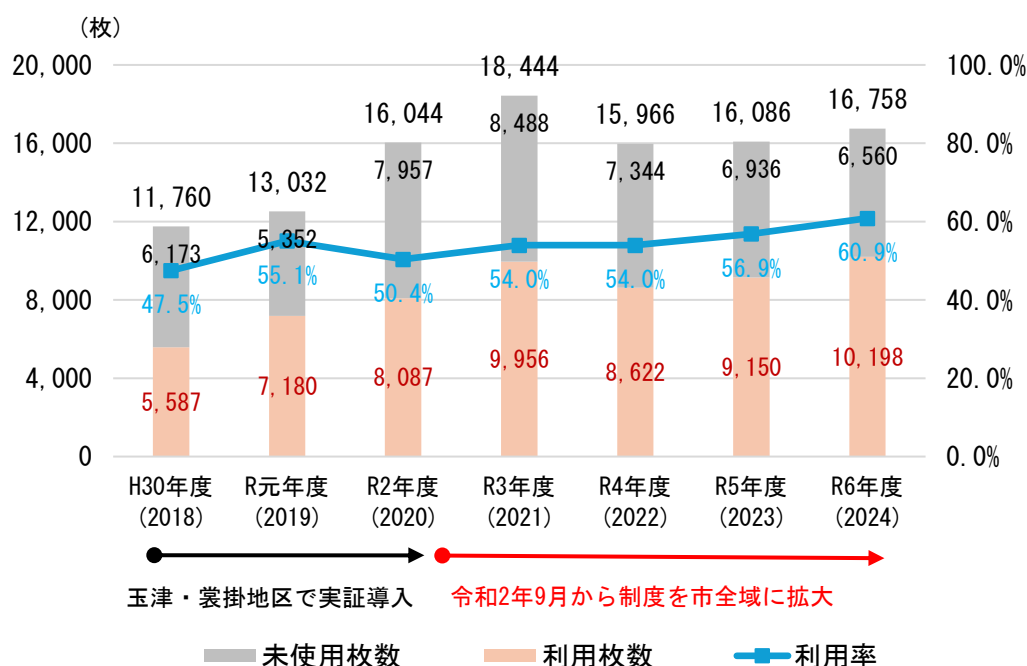


図 タクシー活用事業の利用状況の推移

3-5. 市民および利用者のニーズ

(1) 市民アンケート調査結果

市民の移動実態や公共交通に対するニーズを把握するため、市民アンケートを実施した。

表 市民アンケート概要

調査名	市民アンケート調査
調査対象者	市内居住者のうち 3,000 世帯を無作為抽出し、15 歳以上の方に回答を依頼
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和 7 年 9 月 26 日(金)～令和 7 年 10 月 10 日(金)
回収結果	1,371 票（回収率 45.7%）

①公共交通の総合的な満足度

公共交通の総合的な満足度は、市民全体では満足・やや満足が 3 割、不満・やや不満が 2 割となっている。公共交通利用者（月 1 日以上、鉄道、バス、タクシーを利用）に絞ると、満足・やや満足の割合が高くなり、特に牛窓地域居住者はその傾向が見られる。

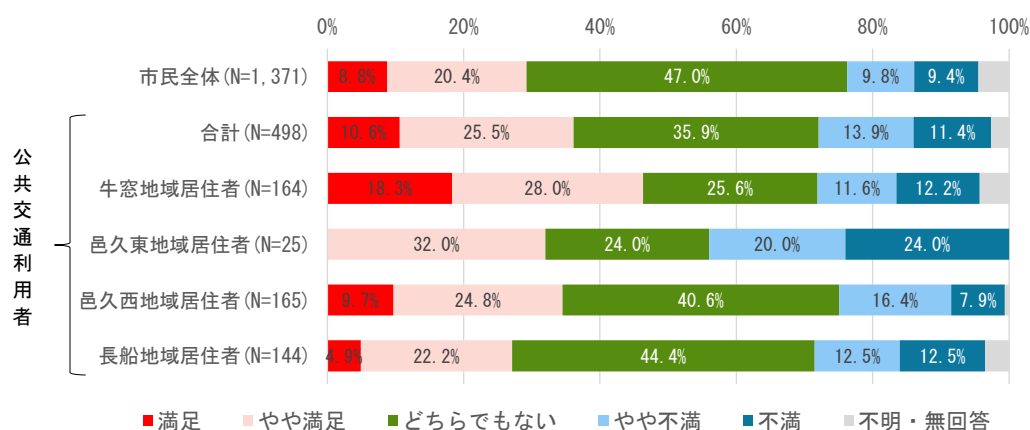


図 公共交通の総合的な満足度（公共交通を月 1 日以上利用している方のみ）

②瀬戸内市営バスの満足度

瀬戸内市営バスの満足度は、市民全体では満足・やや満足が 3 割、不満・やや不満が 2 割となっている。市営バス利用者（月 1 日以上 市営バスを利用）に絞ると、満足・やや満足の割合が 6 割となっており、公共交通全般よりも満足度が高くなっている。

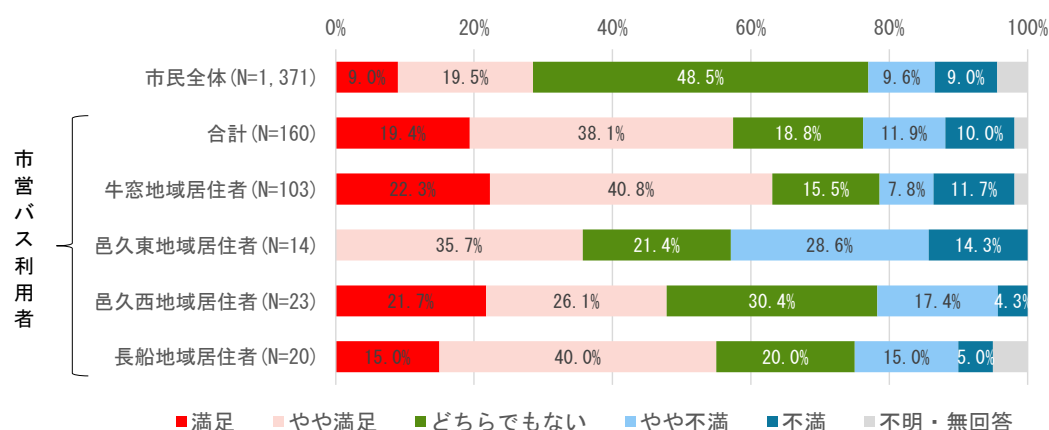


図 瀬戸内市営バスの満足度（市営バスを月 1 日以上利用している方のみ）

③回答が多かった市内公共交通の改善点

●バスについての改善点

【バスの運行本数を増やす】

通勤・通学をしている人や公共交通を利用している人、外出を控えている人のニーズが高い。地域別に見ると牛窓地域居住者のニーズが高い。

【バスルート・バス停位置を改善する】

外出を控えている人や、長船地域居住者のニーズが高い。

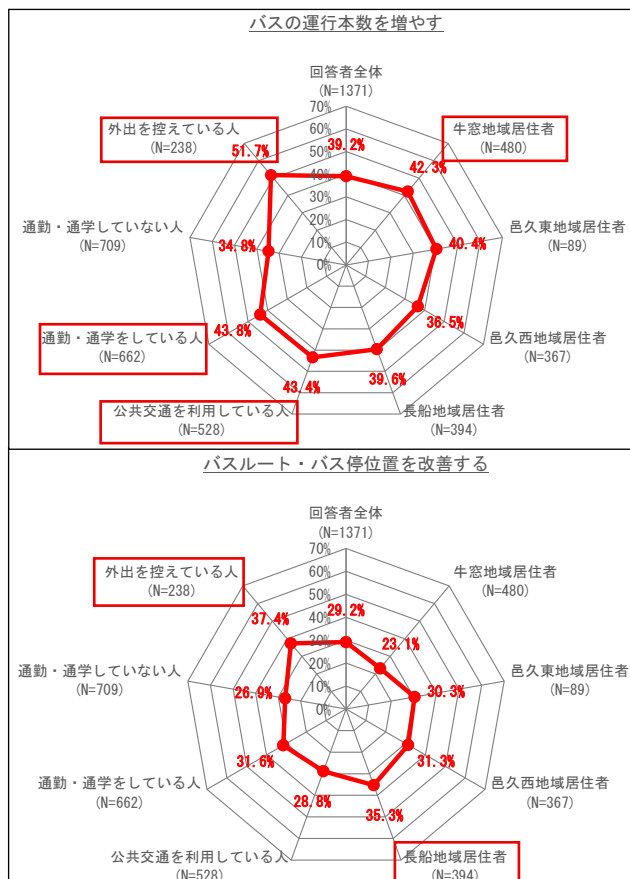


図 バスについての改善を要望している人の割合

●鉄道についての改善点

【JRの運行本数を増やす】

通勤・通学をしている人や公共交通を利用している人のニーズが高い。地域別に見ると駅がある邑久西地域居住者、長船地域居住者のニーズが高い。

【JRの日中のダイヤを改善する】

公共交通を利用している人や外出を控えている人のニーズが高い。地域別に見ると駅がある邑久西地域居住者、長船地域居住者のニーズが高い。

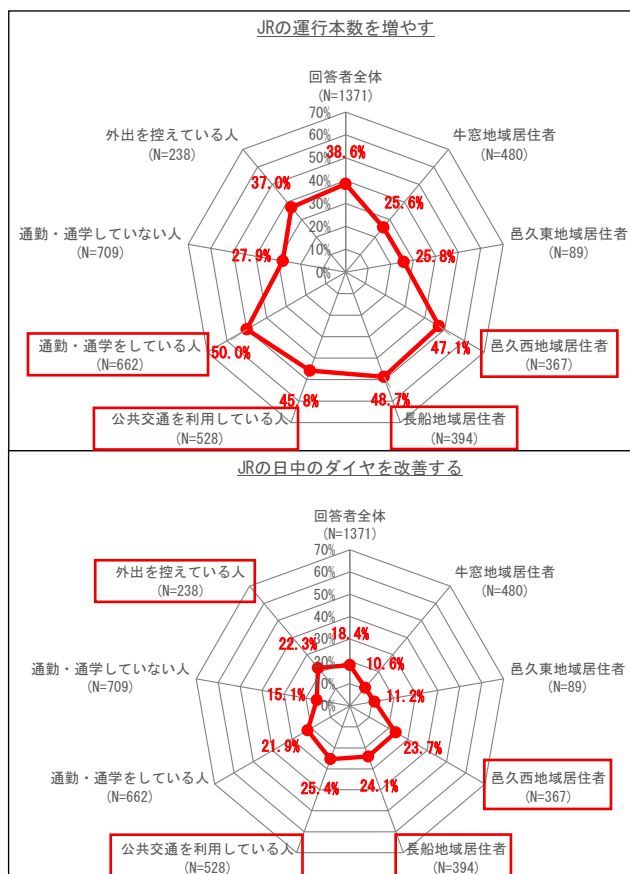


図 鉄道についての改善を要望している人の割合

●タクシーについての改善点

【配車をよりスムーズにする】

外出を控えている人のニーズが高い。地域別に見ると邑久東地域居住者、邑久西地域居住者のニーズが高い。

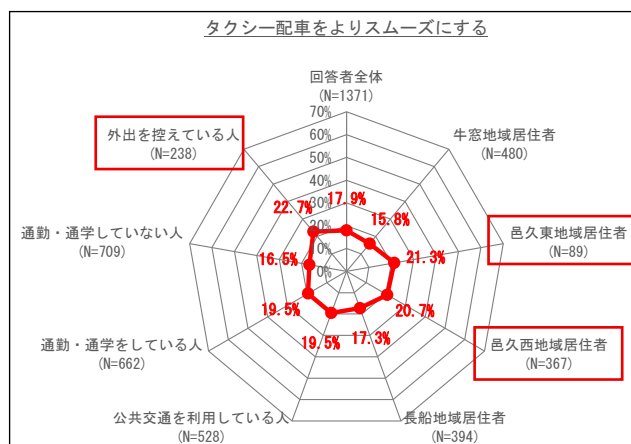


図 タクシーについての改善を要望している人の割合

●待合環境等についての改善点

【屋根や椅子などバス停の待合環境を改善する】

通勤・通学をしている人や外出を控えている人のニーズが高い。地域別に見ると邑久西地域居住者のニーズがやや高い。

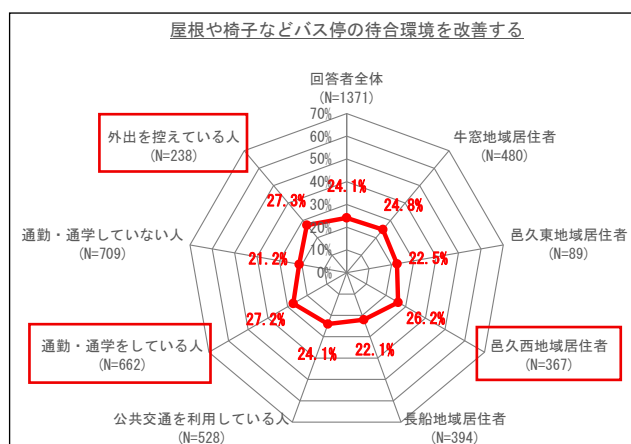


図 待合環境等についての改善を要望している人の割合

④公共交通が改善された場合の利用の増加

【平日の利用の増加】

要望の通り公共交通が改善された場合、バス・鉄道・タクシーともに、昼の利用が増えるという回答が多い。次いで朝の利用が増えるという回答が多い。

【土日祝の利用の増加】

平日に比べ土日祝の利用が増える時間帯は偏りが少ない。鉄道については昼と夜、タクシーについては夜の利用が増えるという回答が比較的多い。

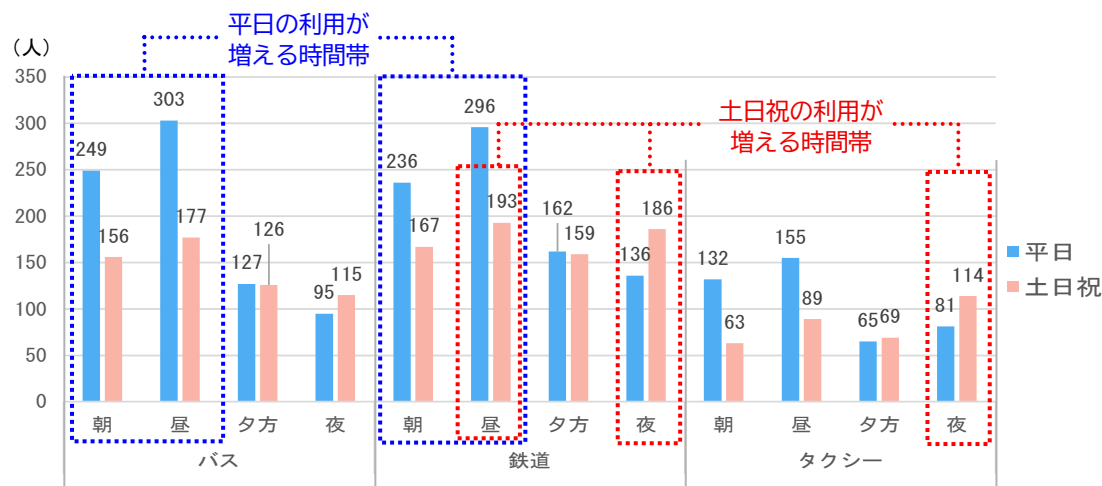


図 公共交通が改善された場合の利用が増える曜日と時間帯

(2) 高校生・保護者アンケート調査結果

高校生の通学実態や公共交通に対するニーズを把握するため、高校生・保護者アンケートを実施した。

表 高校生・保護者アンケート概要

調査名	高校生・保護者アンケート調査
調査対象者	邑久高校1年生・2年生（合計239人）とその保護者
調査方法	WEB回答フォームの配布・WEB回答
調査期間	高校生：令和7年10月14日(火)～令和7年10月15日(水) 保護者：令和7年10月14日(火)～令和7年10月20日(月)
回収結果	高校生：196票（回収率82%）、保護者：67票（回収率28%）

① [高校生] 邑久高校への通学手段

鉄道利用は長船地域の居住者や岡山市、備前市といった市外居住者が多く、瀬戸内市営バス利用は牛窓地域の居住者が多い。学校付近までの送迎は、牛窓・邑久・長船地域居住者や岡山市居住者の一部が利用している。

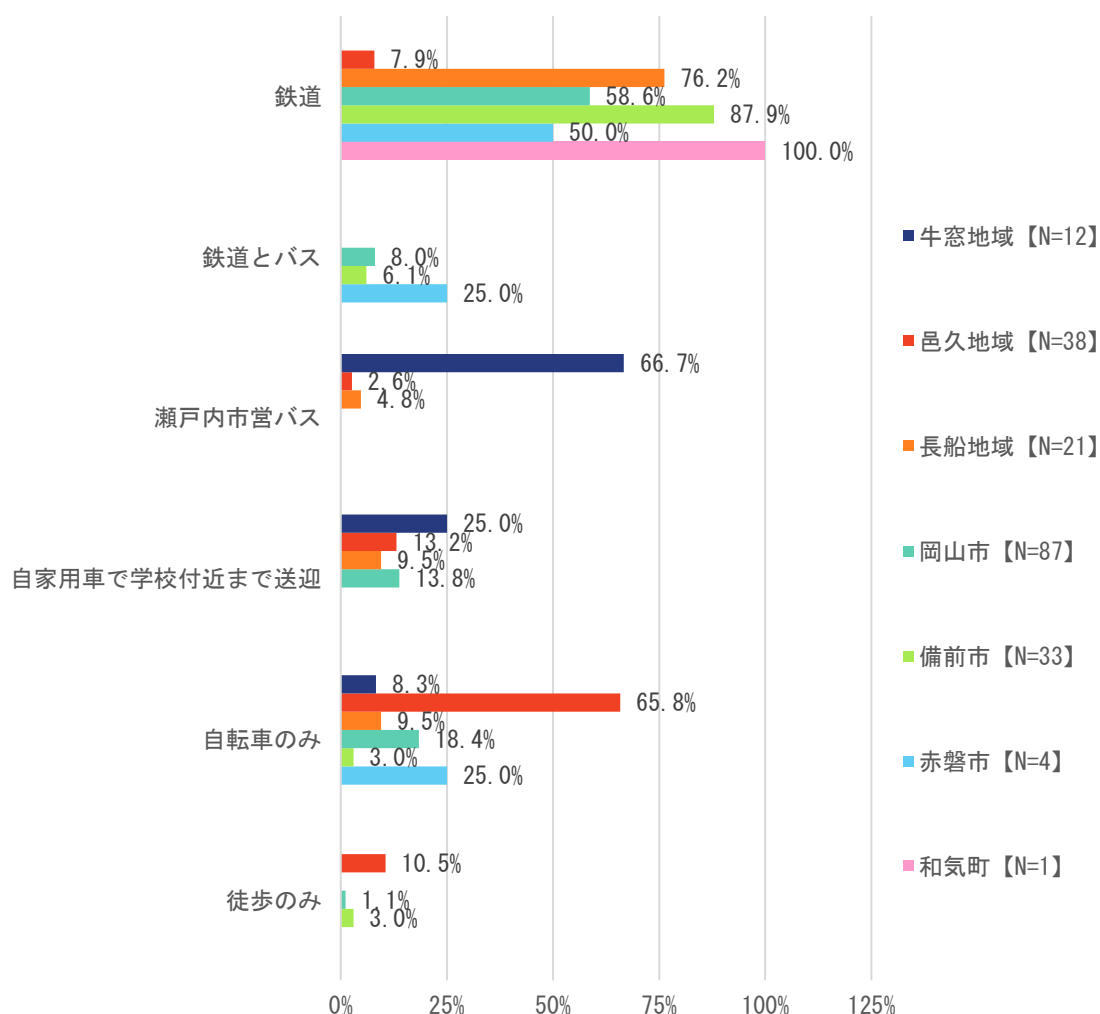


図 邑久高校への通学手段（居住地別）

②【高校生】ＪＲ赤穂線で困っていること・瀬戸内市営バスで改善して欲しいこと

【ＪＲ赤穂線で困っていること】

市外居住者は「運行本数が少ない」が最も多くなっており、次いで「車内が混雑している」が多い。瀬戸内市居住者は、「運行本数が少ない」が最も多いものの、次いで「邑久駅の待合室が老朽化している」が多い。

【瀬戸内市営バスで改善して欲しいこと】

瀬戸内市内居住者、市外居住者ともに「運行本数が少ない」が多い。瀬戸内市内居住者は、「キャッシュレス決済が導入されていない」も多い。

また、「運行本数が少ない」「ダイヤ（運行時間）が通学時間に合っていない」と回答した人に登校時と下校時にあったら良いと思う運行時刻を聞いたところ、登校時は「8:00～8:15 頃」に瀬戸内市役所前に到着する便が多い。牛窓中央線、虫明・長島愛生園線は 8:10 に到着する便を運行しているため、高校生の登校ニーズに合致している。一方で、下校時は「15:00～20:00 の間」に瀬戸内市役所前を出発する便の回答が多く、ニーズが分散している。

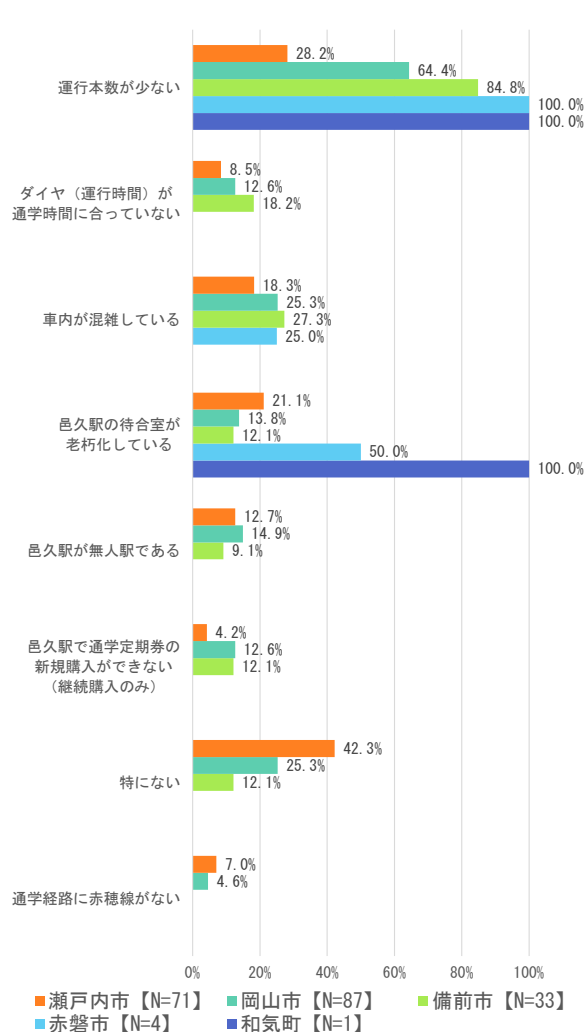


図 JR 赤穂線で困っていること

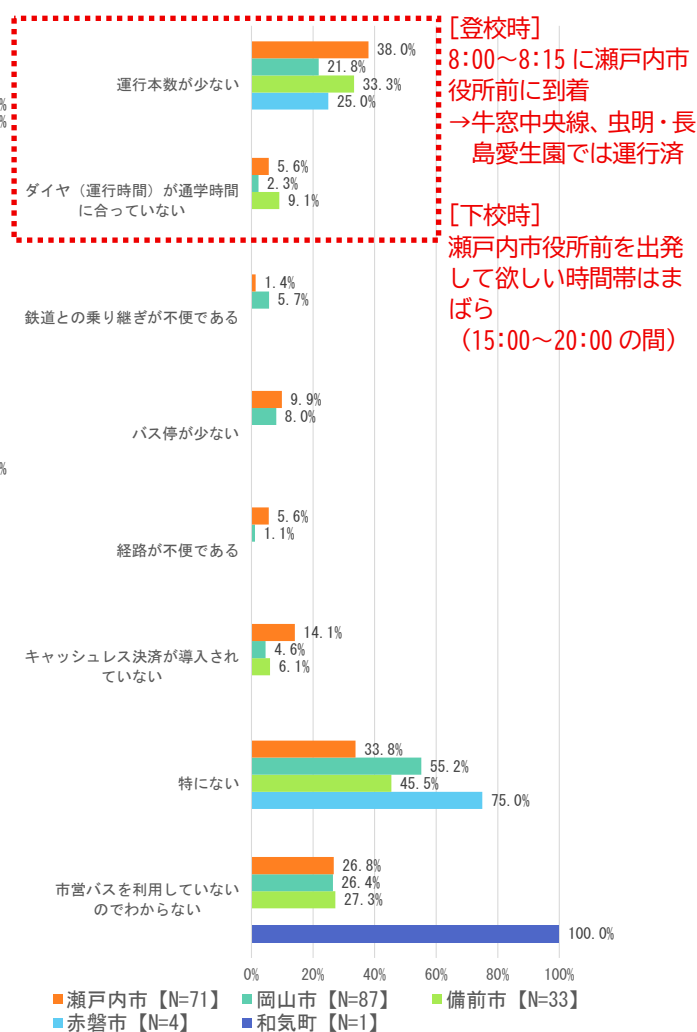


図 瀬戸内市営バスで改善して欲しいこと

③【保護者】 邑久高校に通学する子どもの送迎の状況

邑久高校に通学する子どもを送迎している保護者は、全体の7割程度である。そのうち、送迎を負担に思う割合は5割以上となっている。学校まで送迎している方の理由は「下校時刻に合ったバスの運行がない」が多く、送迎することがある方は「悪天候時」「子の怪我や体調不良時」「最寄り駅まで」といった場面で送迎されている。

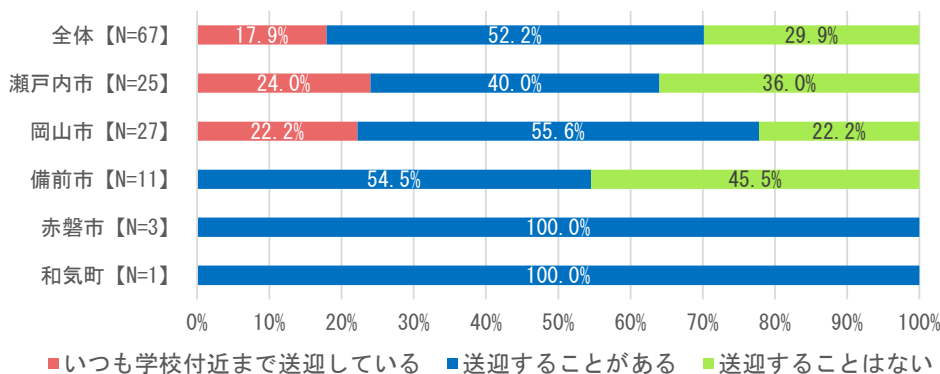


図 邑久高校に通学する子どもの送迎の実施状況

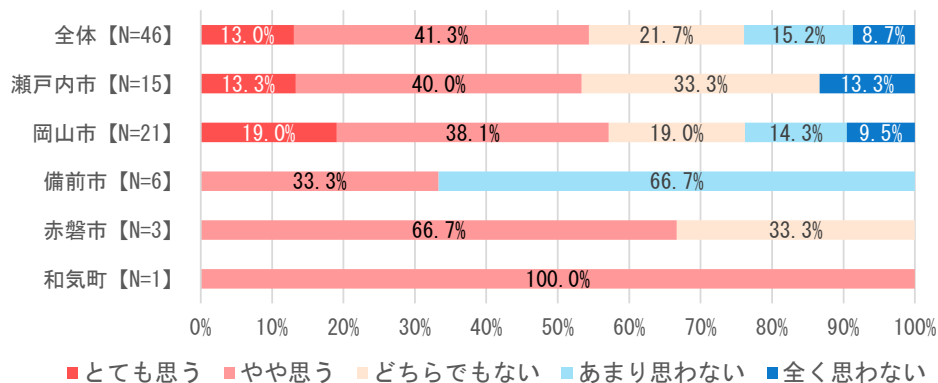


図 邑久高校に通学する子どもの送迎を負担に思う人の割合

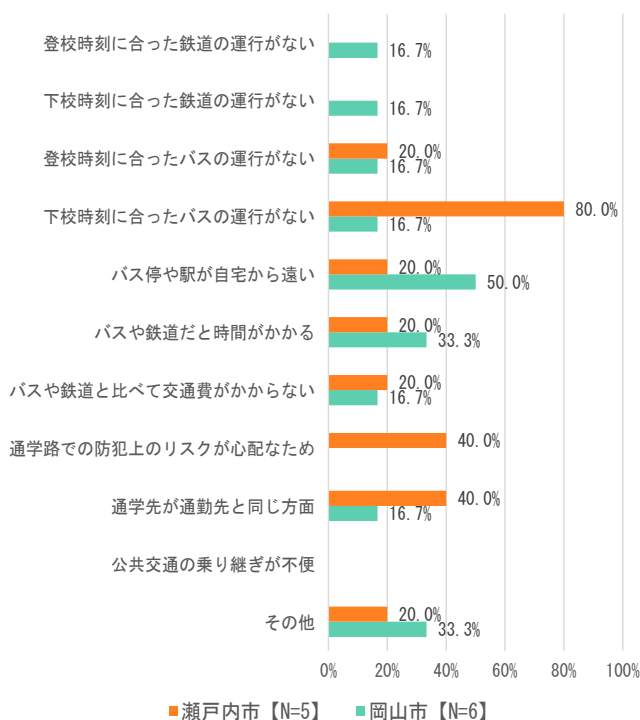


図 いつも学校付近まで送迎する理由

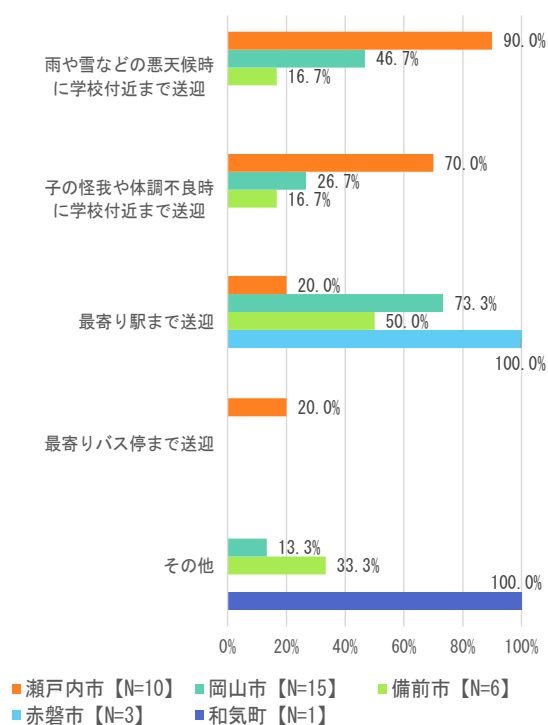


図 送迎することがある場面

(3) 公共交通利用者アンケート調査結果

公共交通利用者の移動実態や公共交通に対するニーズを把握するため、公共交通利用者アンケートを実施した。

表 公共交通利用者アンケート概要

調査名	公共交通利用者アンケート調査
調査対象者	公共交通利用者（鉄道、バス、タクシー、フェリー）
調査方法	邑久駅、大富駅、長船駅、牛窓港の4地点でインタビュー調査を実施
調査期間	令和7年10月3日(金)～令和7年10月4日(土)
回収結果	邑久駅：175票、大富駅：93票、長船駅：140票、牛窓港：62票

① 邑久駅利用者 市内の交通手段で改善して欲しいこと

「鉄道の運行本数を増やす」「バスの運行本数を増やす」が多く、市内居住者の割合の方が高い。次いで、市内・市外居住者ともに「鉄道の日中ダイヤを改善する」、「バスの待合環境を改善する」といった回答が多い。鉄道についてのニーズは、邑久駅・大富駅・長船駅で共通している。

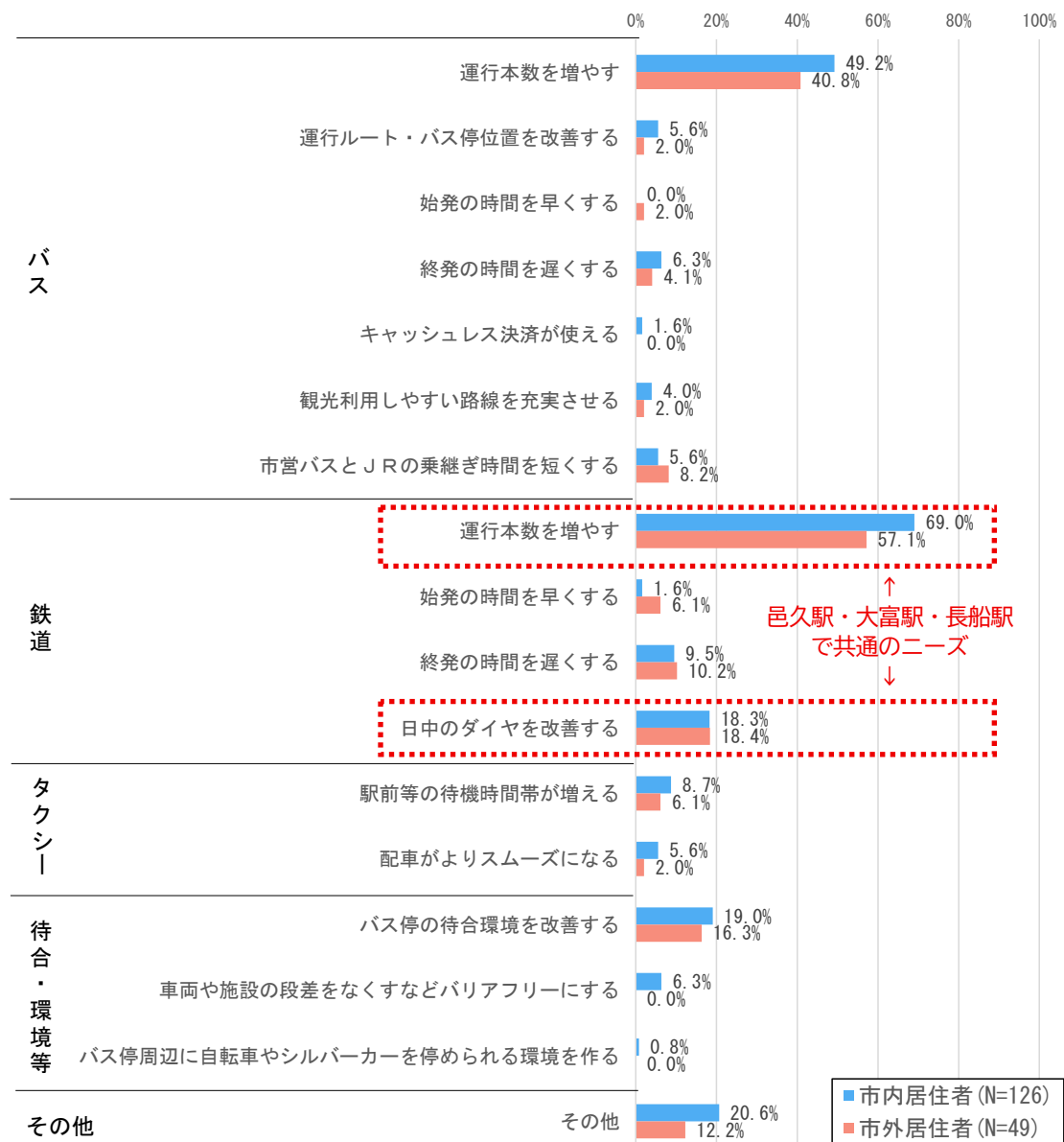


図 【邑久駅利用者】瀬戸内市内の交通手段で改善して欲しいこと（※N=175、複数回答）

②大富駅利用者 市内の交通手段で改善して欲しいこと

市内・市外居住者ともに「鉄道の運行本数を増やす」が多い。次いで、市内居住者は「鉄道の日中ダイヤを改善する」が多い。鉄道についてのニーズは、邑久駅・大富駅・長船駅で共通している。

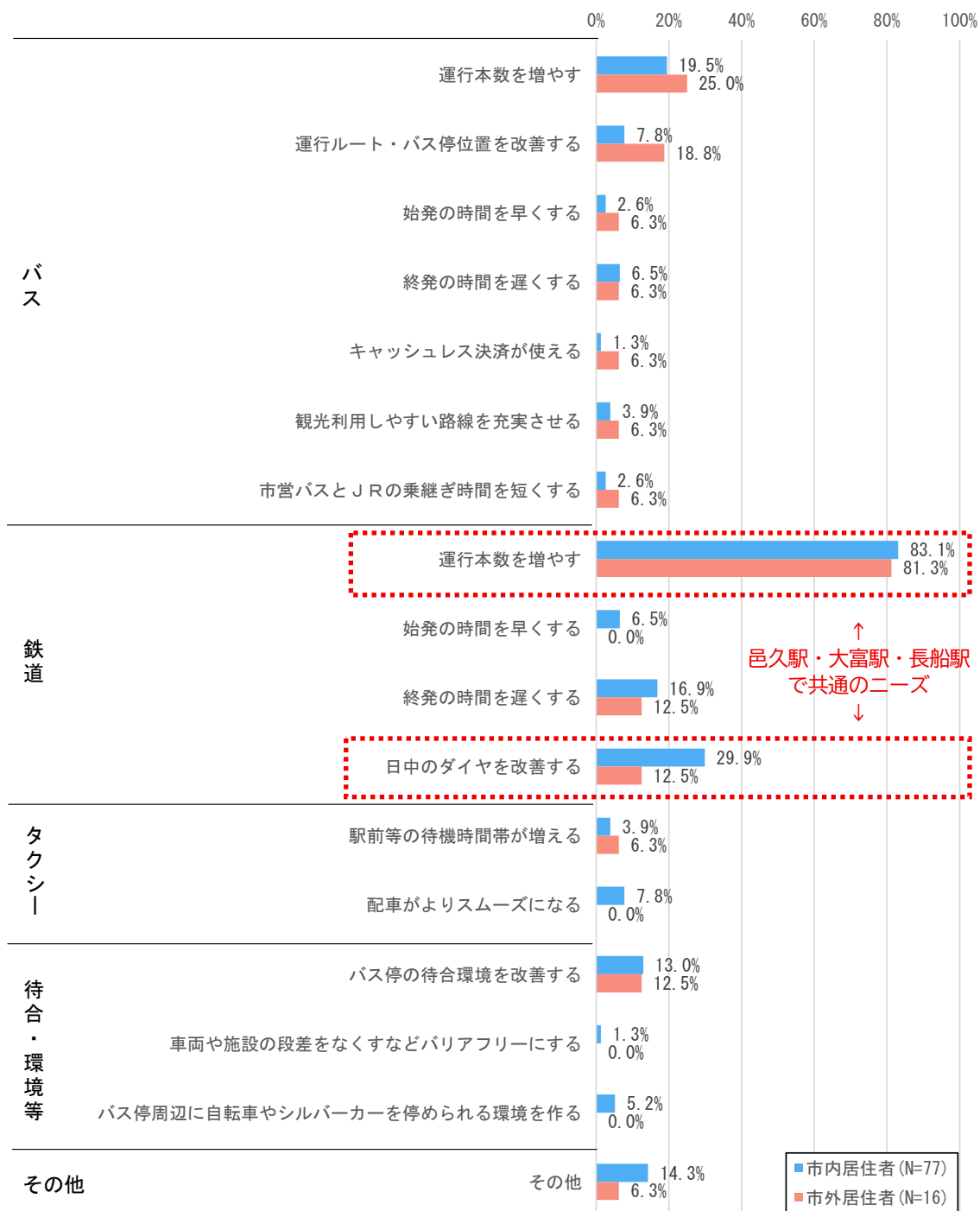


図 【大富駅利用者】 瀬戸内市内の交通手段で改善して欲しいこと（※N=93、複数回答）

③長船駅利用者 市内の交通手段で改善して欲しいこと

「鉄道の運行本数を増やす」「バスの運行本数を増やす」が多く、市内居住者の割合の方が高い。次いで、市内居住者は「鉄道の日中ダイヤを改善する」、市外居住者は「バスの待合環境を改善する」といった回答が多い。鉄道についてのニーズは、邑久駅・大富駅・長船駅で共通している。

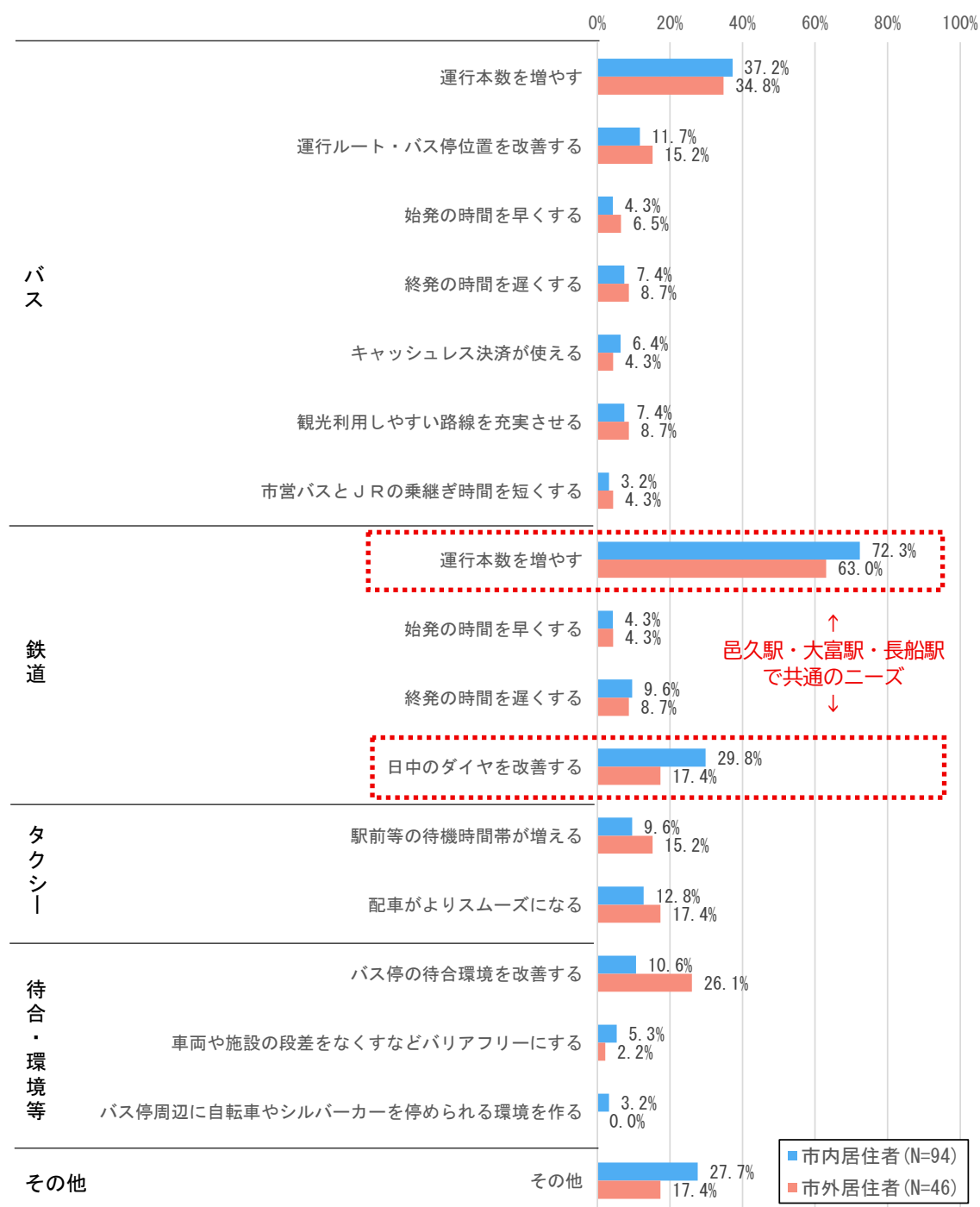
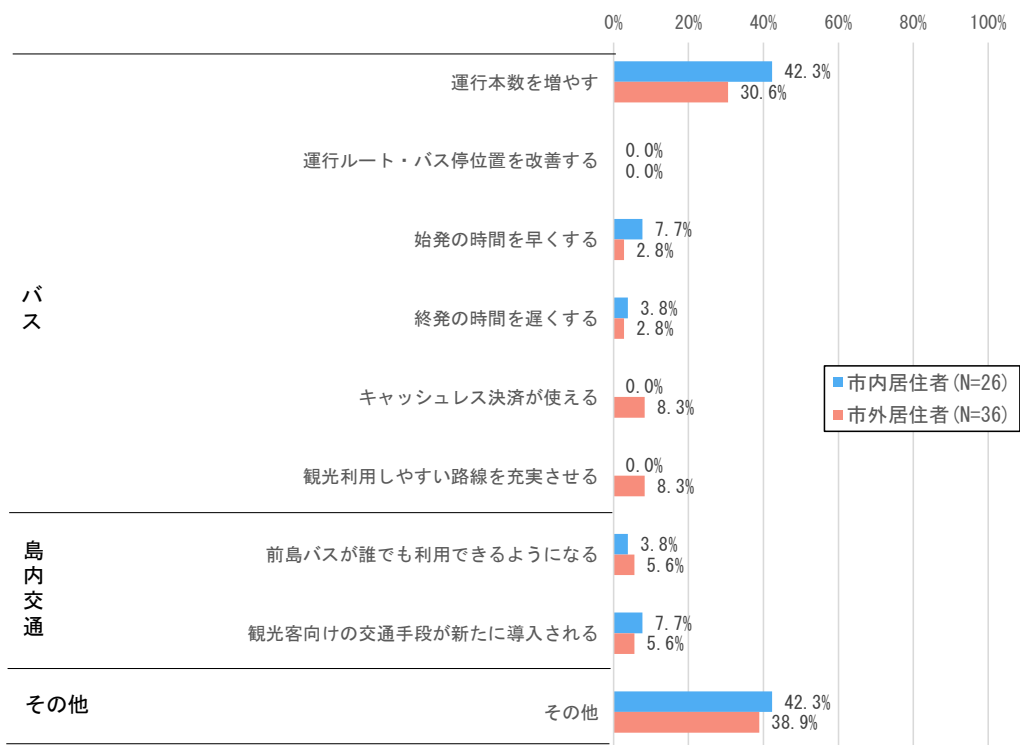


図 [長船駅利用者] 瀬戸内市内の交通手段で改善して欲しいこと (※N=140、複数回答)

④牛窓港利用者 市内の交通手段で改善して欲しいこと

市内・市街居住者ともに「バスの運行本数を増やす」「その他」の意見が多い。



【その他の意見の内容】

フェリーの便数を増やす／フェリーと市営バスの接続の改善／シェアサイクル など

図 【牛窓港利用者】瀬戸内市内の交通手段で改善して欲しいこと（※N=62、複数回答）

⑤瀬戸内市営バスがあって良かったと思うこと

公共交通利用者に「日常生活やお出かけの場面で瀬戸内市営バスがあって良かった」ということを尋ねたところ、以下のような回答（抜粋・要約）があった。

- 車がない時や移動手段がない時に利用できる
- 運行距離が長いにも関わらず運賃が100円で安い
- 自宅から駅など少しの移動にも便利である
- 暑い日や体調が悪い時でも市営バスを利用することで外出できる
- 自宅の近くや行きたい場所の近くにバス停がある
- 観光客も利用しやすい
- 高齢になったり、運転免許を返納しても利用できる交通手段である

(4) 関係者ヒアリング結果

市内の地域公共交通に関する事業者目線の課題やニーズを把握するため、交通事業者や地域事業者、瀬戸内市庁内関係課にヒアリングを実施した。

表 関係者ヒアリング概要

調査名	関係者ヒアリング調査
調査対象	市内交通事業者（鉄道、バス、タクシー、フェリー）、地域事業所、観光・集客施設、病院、専修学校、庁内関係課
調査方法	対面ヒアリングまたはメール・電話でのヒアリング
調査期間	令和7年10月～令和7年11月

①交通事業者のヒアリング結果抜粋

【JR 西日本岡山支社】

● 利用者の声

- ・列車内の混雑や運行遅延（動物との衝突等）、窓口での切符購入などに関する意見が多い。

● JR 赤穂線の運行課題

- ・定期利用が多く、利用者数は沿線人口との相関が強いが、コロナ禍以降は伸び悩んでいる。
- ・単線であるため、ダイヤ設定の自由度が低い。
- ・駅舎のシンプル化について検討していく必要がある。
- ・前回のダイヤ改正で一部列車を増結したが、車両運用の関係から更なる増結は困難である。

● まちづくりとの連携や観光振興に関する課題

- ・岡山県 JR 在来線利用促進検討協議会において通勤利用促進等に取り組んでいる。瀬戸内市においても、例えば大規模企業の送迎バス拡充や通勤バスの共同運行など、岡山市から近距離であることを活かして JR 利用促進を進めて行くような取組は効果的だと感じている。
- ・JR 駅前整備が完了するため、パーク&ライドや観光客向けの二次交通整備など、どのように駅前を利用していくかを考える必要がある。

【両備バス 東備営業所】 ※バス運行に関して

● 利用者の声

- ・邑久駅での乗り継ぎ時間が短い場合に、JR との乗り継ぎを心配する問い合わせが多い。
- ・虫明・長島愛生園線と牛窓中央線の夢二生家記念館前での乗換え利用や牛窓中央線の通勤通学時間帯のダイヤ設定など、様々な利用形態に応じた意見がある。
- ・西脇－邑久駅線は観光客が多く、観光先の案内をすることがある。シーズンによっては積み残しが出ており、タクシーを待ってもらう必要があるが、移動を諦める方もいる。

● 牛窓（神崎・南回り）西大寺線、西脇線、瀬戸内市営バスの運行課題

- ・運転手の要員数に余裕はないものの、不足はしていない。
- ・交通量が少ないことや運行時間の設定など、運転手目線では働きやすい勤務環境にある。

【牛窓タクシー（両備バス東備営業所）】 ※タクシー運行に関して

● 利用者の声

- ・高齢者は、本当はバスを利用したいが身体的理由、バス停までの徒歩の負担、買い物時の荷物などを理由にタクシーを利用しているという方が多い。
- ・タクシー券の使い方（お釣りの有無など）に関する問い合わせが多い。

● タクシーの運行課題

- ・利用者数が読めず運転手1人体制では対応できないため、別の社員が対応することもある。
- ・8時～19時が稼働時間であり、時間外の問い合わせがあった際は他社を紹介している。

● まちづくりとの連携や観光振興に関する課題

- ・瀬戸内市民病院でタクシーとバスの乗り場を整理して欲しい。
-

【ネイチャーワールド自動車】 ※瀬戸内市営バス運行に関して

● 利用者の声

- ・複数系統のバスが同時時間帯に発着するバス停では、乗り間違いや乗り過ごしが生じている。

● 市営バスの運行課題

- ・運転手の高齢化が進み、要員不足が続いており、厳しい運営状況である。
- ・「バス予報」のデータを活用し、運転手の負担軽減につながるよう効率化を図って欲しい。

● まちづくりとの連携や観光振興に関する課題

- ・「バス予報」を導入したのであれば、もっと利用してもらえよう取組むことが望ましい。
-

【ネイチャーワールド自動車】 ※タクシー運行に関して

● タクシーの運行課題

- ・高齢化・要員不足が常態化している。募集は続けているが、応募は厳しい状況にある。
 - ・市営バスの運行を開始して以降、タクシーの売上が減少した。以前は昼のタクシー収入があったため夜も営業していたが、2年前から夜の営業を辞めざるを得なくなった。
-

【ツルヤタクシー】 ※瀬戸内市営バス運行に関して

● 利用者の声

- ・ワゴン車路線と牛窓中央線の乗り継ぎが悪いという意見がある。

● 市営バスの運行課題

- ・現状は運転手を確保できている。

● まちづくりとの連携や観光振興に関する課題

- ・ワゴン車路線について、土日祝の利用需要は一定あると感じており、他の交通に流れているのではないかと。ただし、土日祝にも運行するとすると運転手確保は問題になる。

【ツルヤタクシー】 ※タクシー運行に関して

● 利用者の声

- ・運転手の要員の都合で配車を待ってもらうことが多く、意見を頂くことは多い。
- ・タクシー活用事業の対象となる交通不便地域の設定についての不満の声がある。
- ・JR が遅延してバスに乗り継げなかった方の配車依頼も多い。

● タクシーの運行課題

- ・現状は運転手を確保できている。
- ・市内で唯一 24 時間営業しており、夜間は遠方への配車・送迎の依頼も多いが対応している。

● まちづくりとの連携や観光振興に関する課題

- ・駅において、JR の遅延状況が分かりにくく、外向きモニターなどがあると良い。
- ・瀬戸内市民病院でタクシーとバスの乗り場を整理して欲しい。
- ・県道の自転車走行が多く危険なため、道路整備が進むと良い。

【瀬戸内市緑の村公社】

● 利用者の声

- ・フェリーとバスの接続に関する意見が多い。
- ・前島バスは、100 円でも運賃を支払う方が利用しやすいという声がある。

● フェリーの運行課題

- ・前島への観光客は減少しており、島民も人口が減っていく中で経営状況は厳しく、市の補助により運行を継続している。
- ・人手不足が常態化しており、様々な取組を実施したいができない状況がある。
- ・前島に観光客が来る目的を作るため、カフェやカキ小屋、ドッグランなど取り組んでいる。

● まちづくりとの連携や観光振興に関する課題

- ・前島の PR 不足を感じており、前島のことを知ってもらえるような取組が必要である。

②地域事業者のヒアリング結果抜粋

【大規模事業所（岡山村田製作所、ユキグニファクトリー）】

● 通勤者・来訪者の移動の状況や課題

- ・ 邑久駅から送迎バスを運行しているが、車での来訪が多い。
- ・ 周辺の道路混雑・渋滞が問題となっている。
- ・ 事業所周辺に路線バスがなく、アクセスは不便である。

● 公共交通や瀬戸内市に期待すること

- ・ 道路混雑解消、渋滞緩和、道路交通の安全性向上。
- ・ 市営バスの便数増加や土日祝運行、邑久駅～豆田工業団地への市営バス延伸。

【瀬戸内市民病院】

● 通勤者や来院者の移動の状況や課題

- ・ 中型バス路線は職員の通勤に利用できるが、ワゴン車は運行時間帯が合わず利用できない。
- ・ ワゴン車の運行時間が診察終了時間と合わず、乗れない利用者がいると聞いている。

【日本 IT ビジネスカレッジ】

● 通勤者・通学者の移動の状況や課題

- ・ 市営バスダイヤに応じてカリキュラムを組んでいるが、学生が定員超過で乗れない場合は教職員による送迎を実施している。
- ・ 学生利用による混雑や乗車マナーについて指導等を実施している。

【旭東自動車教習所】

● 来訪者の移動の状況や課題

- ・ 瀬戸内市内や岡山市東区から通う方が多く、4割程度は送迎バスを利用している。
- ・ 送迎バスの運転手確保が難しくなっており、市営バス活用も考えていく必要がある。

【牛窓地域の観光の関係者（瀬戸内さらし館、牛窓研修センターカリヨンハウス）】

● 来訪者の移動の状況や課題

- ・ オリーブ園やしおまち唐琴通り散策の観光客が多い。前島フェリーのチケット問合せも多い。
- ・ 土日祝は周辺駐車場が不足気味であり、駐車できないために飲食・買い物客を逃している。
- ・ カリヨンハウスは教育旅行の方が多く、来島手段は前島フェリーかチャーター船になる。
- ・ 前島フェリーと牛窓中央線の乗り継ぎ待ち時間が長い時間帯がある。（特に午後）

● 公共交通や瀬戸内市に期待すること

- ・ 長船～だかし売場～牛窓～邑久を巡回する観光客向けバスがあれば良い。
- ・ JR～バス～フェリーの円滑な乗り継ぎができるダイヤが望ましい。

【長船地域の観光の関係者（備前長船刀剣博物館、日本一のだかし売場）】

● 来訪者の移動の状況や課題

- ・ 刀剣博物館は土日の来訪者が多い（1日 600 人程度）が、バスの運行がないため自家用車が観光バスでの来訪が多い。タクシーを依頼しても対応できない場面が増えている。
- ・ 日本一のだかし売場は、自家用車アクセスが多く、観光バスの立ち寄りも増えている。市営バス利用者もいるが、便数が少なく、定員が少ないため乗り切れないこともある。

③庁内関係課のヒアリング結果抜粋

● 公共交通利用者の状況や意見、課題

- 【危機管理課】長船駅の駐車場不足の声が多く、市有地に駐車場を整備中。3 駅の放置自転車への対応が課題。
- 【建築住宅課】都市計画マスタープランや立地適正化計画、用途地域の設定について検討中であり、これらの計画が策定されたのち地域公共交通計画への反映が必要である。
- 【総務学務課】スクールバスの待機場所整備の要望がある（西脇線、上山田線）。虫明・長島愛生園線以外に小中学生のバス通学に利用できる便がない。
- 【福祉課】福祉有償運送事業者、タクシー事業者は減少している。通院費用が高額である利用者から安価な移送手段を求める声がある。
- 【いきいき長寿課】高齢福祉タクシー利用券取得を目的とした介護保険認定申請者がいる。利用者からは交付枚数増加を望む声がある。
- 【文化観光課】観光客が利用しやすい公共交通（例：長船駅～刀剣博物館）が必要である。

● 公共交通利用促進の取組や関係者間の連携

- 【危機管理課】市内交通事業者は地理的状況を熟知しており、災害時の移動手段確保や物資輸送等についての連携も検討したい。
- 【建築住宅課】交通結節点として JR 駅舎の整備に期待したい。
- 【総務学務課】スクールバスは経費節減、市営バス活用を促したい。待機場所整備（屋根付ベンチ、駐輪場）により、小中学生が安心して通学できる環境を確保したい。
- 【福祉課】障がい者が利用しやすい環境整備、交通手段の維持が必要である。
- 【いきいき長寿課】タクシー利用券の対象者要件緩和の意見が多いが実施は難しい状況である。
- 【文化観光課】観光客が利用しやすい交通手段が整備されれば誘客に向けた PR を実施する。

第4章 瀬戸内市における公共交通の課題

4-1. ニーズの集約

市民および利用者、事業者等が抱えるニーズを集約した。

長船地域のニーズ

- 赤穂線の便数、時間帯の改善
- バスを利用しにくい地域の利便性向上
- 土日祝や観光地への交通手段の増加
- 鉄道と接続する交通手段の充実
- 駅の施設・待合環境の改善

施設凡例

- ▲ 市役所・支所
- 中学校
- 高等学校
- 専修学校
- 病院
- 診療所
(歯科・眼科等除く)
- ★ 商業施設
- ◆ 文化・社会活動施設
- ◆ 主な観光地



長船地域

邑久西地域

牛窓地域

邑久西地域のニーズ

- 赤穂線の便数、時間帯の改善
- 市営バスの便数、時間帯の改善
- 鉄道とバスの接続時間の短縮
- バスルートや運行状況のわかりやすさ
- 夜間や土日祝に鉄道と接続する交通手段の充実
- 通勤・通学・通院等、外出目的に合う市営バスダイヤの設定
- バスを利用しにくい地域の利便性向上
- 駅・バス停の待合環境の改善



瀬戸内市全体のニーズ

市民のニーズ

- 所要時間が短く、好きな時間に好きな場所に移動できる交通手段の確保
- 運転できなくなった場合に利用できる交通手段の確保
- 駅やバス停までの移動できる手段の確保
- 家族の送迎などの負担軽減
- 普段利用していない人にもわかりやすい運行ルートや時間設定、取組やサービスの周知

利用者のニーズ

- 公共交通の便数の増加
- 目的地への到着・出発時間、乗り継ぎが便利なダイヤ設定
- 自宅・目的地近くを運行するバスルートやバス停位置の設定
- 鉄道とバスの接続が悪い時や遅延時のスムーズなタクシー利用
- バス停待合環境の改善
- 夜間や土日の市営バス運行

事業者のニーズ

- 利用者の増加
- 利用ルートや利用時間帯など利用者ニーズへのできる限りの対応
- 運行業務の効率化
- 利便性向上と持続性確保の両立
- 運転手等の担い手の確保

4-2. 課題の抽出

前計画の検証結果や瀬戸内市の現状把握、ニーズの集約結果を通して、本市の地域公共交通が抱える課題を抽出した。

現況と問題

瀬戸内市全体

- 少子高齢化が進行し、将来的に移動の減少・公共交通利用者の減少が見込まれる。
- 高齢者の増加に伴い、居住地から生活拠点までの移動手段確保の必要性が増している。
- 行政負担により支えている市内交通体系の更なる利便性向上・利用促進が必要である。
- 公共交通の担い手不足への対応が必要である。
- 周辺都市（特に岡山市）との間の移動が多く、市内外の交通（特にJR赤穂線）の連携が求められる。
- 都市計画マスタープラン(案)まちづくり方針と整合した公共交通網整備が必要である。

牛窓地域

- 市営バス、両備バスの利用が多く、バス停位置やルートについて多くの要望がある。
- 商業施設や病院が充実している市内中心部への移動需要が多い。
- 岡山方面への外出に利用しやすいバスダイヤ、JRとの接続が望まれている。
- 土日祝に利用できる交通手段が望まれている。
- 多くの観光資源があり、観光客等の多様な移動ニーズがある。
- 前島の島民、来訪者は年々減少し、前島フェリーの運行維持が厳しくなっている。

邑久東地域

- 地域内に生活拠点が少なく、市内中心部への移動需要が多い。
- 山間部や沿岸部にバスを利用しにくい地域があり、学生や高齢者の移動手段確保が必要である。
- 平日に比べ、土日祝の市営バス運行が少なく、土日祝の運行本数増加が望まれている。
- 尻海地区は外国人留学生の通学需要が多く、通学時間帯は市営バスが混雑している。
- タクシー活用制度の利用が多く、タクシー利用に関するニーズが多い。

邑久西地域

- 都市施設や生活拠点が集まっており、他方面からのアクセスしやすさが必要である。
- 岡山方面への移動、近隣市町からの移動が多いことから鉄道利用に関するニーズが多く、運行本数の増加や日中ダイヤの改善が求められている。
- JR邑久駅・大富駅の駅前整備が完了したが、わかりやすい乗換え案内や観光客等への情報提供が求められている。
- 大規模事業所への通勤者や来訪者など、業務に関する移動需要が多くある。
- 駅にアクセスする交通手段の充実が求められている。またJR邑久駅の西側（駅裏）など鉄道・バスを利用しにくい地域がある。

長船地域

- 地域内に都市施設や生活拠点があり、地域内からの移動需要が多い。
- 邑久西地域や岡山方面への移動、近隣市町からの移動があることから鉄道利用に関するニーズが多く、運行本数の増加や日中ダイヤの改善、駅施設改善が求められている。
- 土日祝は瀬戸内市営バスの運行がない。またJR長船駅の西側（駅裏）や福里地区など、鉄道・バスを利用しにくい地域がある。
- 駅から離れた観光資源があり、来訪者の交通手段確保が必要である。

課題の設定	
瀬戸内市全体	<p>全体課題① 誰もが利用しやすい公共交通サービスの実現</p> <p>全体課題② 市内の移動と市外の移動の連携と利便性向上</p> <p>全体課題③ 持続可能な公共交通体系の構築</p>
牛窓地域	<p>地域課題 バスサービスの更なる利便性向上</p> <p>地域課題 観光客の移動手段の確保</p> <p>地域課題 前島フェリーの利用促進</p>
邑久東地域	<p>地域課題 バスサービスの更なる利便性向上</p> <p>地域課題 バスを利用しにくい地域における移動手段の確保</p>
邑久西地域	<p>地域課題 JR赤穂線の利用促進</p> <p>地域課題 バスサービスの更なる利便性向上</p> <p>地域課題 駅を中心とした更なる交通結節機能の強化</p> <p>地域課題 鉄道・バスを利用しにくい地域における移動手段の確保</p>
長船地域	<p>地域課題 JR赤穂線の利用促進</p> <p>地域課題 バスサービスの更なる利便性向上</p> <p>地域課題 鉄道・バスを利用しにくい地域における移動手段の確保</p> <p>地域課題 観光客の移動手段の確保</p>

4-3. 課題の整理

全体課題① 誰もが利用しやすい公共交通サービスの実現

既存の公共交通サービスを活かしつつ、更なる利便性向上に向けた誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築が求められている。そのためには、鉄道、バス、タクシー、フェリー等の市内交通事業者が連携・協働し、シームレスな公共交通サービスの実現に取り組む必要がある。

全体課題② 市内の移動と市外の移動の連携と利便性向上

瀬戸内市民の生活圏として岡山市や備前市も含まれるため、市内公共交通サービスの利便性向上を図るとともに、JR 赤穂線など市外を結ぶ公共交通との連携を強化し、市外への移動に関する利便性向上に取り組む必要がある。

全体課題③ 持続可能な公共交通体系の構築

利用者減少による経営環境の悪化や運転手等の担い手不足に対応するため、継続的に利用促進に取り組むとともに、各交通事業者の運行課題の解決に対して関係者で連携しながら取り組む必要がある。

地域課題① JR 赤穂線の利用促進

JR 赤穂線は瀬戸内市と近隣都市を結ぶ重要な交通機関であり、運行水準の維持・向上を図るために更なる利用促進が求められる。鉄道の利便性向上のみならず、接続する交通機関相互が連携し、鉄道利用者を中心とした公共交通全体の利用者増加に取り組む必要がある。

地域課題② バスサービスの更なる利便性向上

市内の主要な交通手段、市外への移動における鉄道への接続交通手段としての役割を担うバスサービスは、様々な利用者ニーズを抱えている。ルート・バス停位置の変更やダイヤ改善、利用環境の向上に引き続き取り組み、更なる利便性向上に努める必要がある。

地域課題③ 駅を中心とした更なる交通結節機能の強化

市内の3駅はいずれも交通結節点として駅前整備を実施し、鉄道、バス、タクシーが接続されているが、接続の改善や二次交通手段の増加・充実が求められており、車や自転車でのアクセスも含めて交通結節機能の強化に取り組む必要がある。

地域課題④ 鉄道・バスを利用しにくい地域における移動手段の確保

バス停から離れている地域や駅に近くても実質的に鉄道やバスを利用しにくい地域があり、タクシー活用事業に加え、このような地域における高齢者等の移動手段確保に取り組む必要がある。

地域課題⑤ 前島フェリーの利用促進

前島フェリーは、前島居住者にとってなくてはならない交通手段であり、将来にわたり維持していくために利用促進が求められる。そのためには、他の交通手段と連携や観光資源のPRによる観光客を中心とした利用者増加に取り組む必要がある。

地域課題⑥ 観光客の移動手段の確保

交流人口の増加により、まちににぎわいを創出するため、豊富な観光資源を活かした誘客に取り組む必要がある。土日祝や観光施設までの移動手段の確保に取り組む必要がある。

第5章 第2次瀬戸内市地域公共交通計画の基本的な方針

5-1. 計画の基本的な方針

瀬戸内市の上位計画である第3次瀬戸内市総合計画において、『人と自然が織りなす しあわせ 実感都市 瀬戸内』という将来像が掲げられている。

本計画では、瀬戸内市が目指す将来像の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を踏まえ、計画の基本的な方針を定める必要がある。市民の皆様の移動手段の維持・確保に向けて様々な公共交通施策に取り組んできた前計画の理念も踏まえ、以下の通り基本方針を設定する。

<計画の基本方針>

公共交通が支える 人が集うまち せとうち

また、基本方針に基づき本計画を推進するにあたり、本市が抱える公共交通の課題を解決するための3つの目標を設定する。

<計画の目標>

1 市民の生活を支える「使いやすい」公共交通の実現

- ・瀬戸内市内の移動を支える公共交通サービスの更なる利便性向上を目指す
- ・岡山都市圏、近隣市町への移動需要を支え、交流人口を増加させるために公共交通相互の連携を図る

2 誰もが利用でき「まちににぎわいをもたらす」公共交通の実現

- ・移動困難者であっても外出機会を確保できるような公共交通サービスを目指す
- ・観光客や来訪者にとっても利用しやすい公共交通サービスを目指す
- ・豊富な地域資源を活かし、公共交通によるにぎわい創出に取り組む

3 将来にわたり「ずっと存続する」公共交通の実現

- ・市内交通事業者の課題を共有し、持続性向上に向けて関係者間で協働・連携に取り組むことで、持続可能な「使いやすく」「まちににぎわいをもたらす」公共交通サービスを目指す
- ・公共交通が地域にもたらしている効果を認識し、将来にわたって利用し続け、守り続けるための機運を醸成する

5－2. 瀬戸内市地域公共交通が目指す姿

(1) 瀬戸内市地域公共交通の将来ネットワーク

既存の交通資源（鉄道、バス、タクシー、フェリー等）を最大限活用するとともに相互に連携し、交通結節点を介して市街地と居住地を有機的に結ぶネットワークの維持・強化を図る。また、各公共交通の利便性、持続性を向上させるために様々な交通サービスの導入や取組の実施によりネットワークを支えるとともに、公共交通と地域資源の連携によるまちのにぎわい創出を目指す。

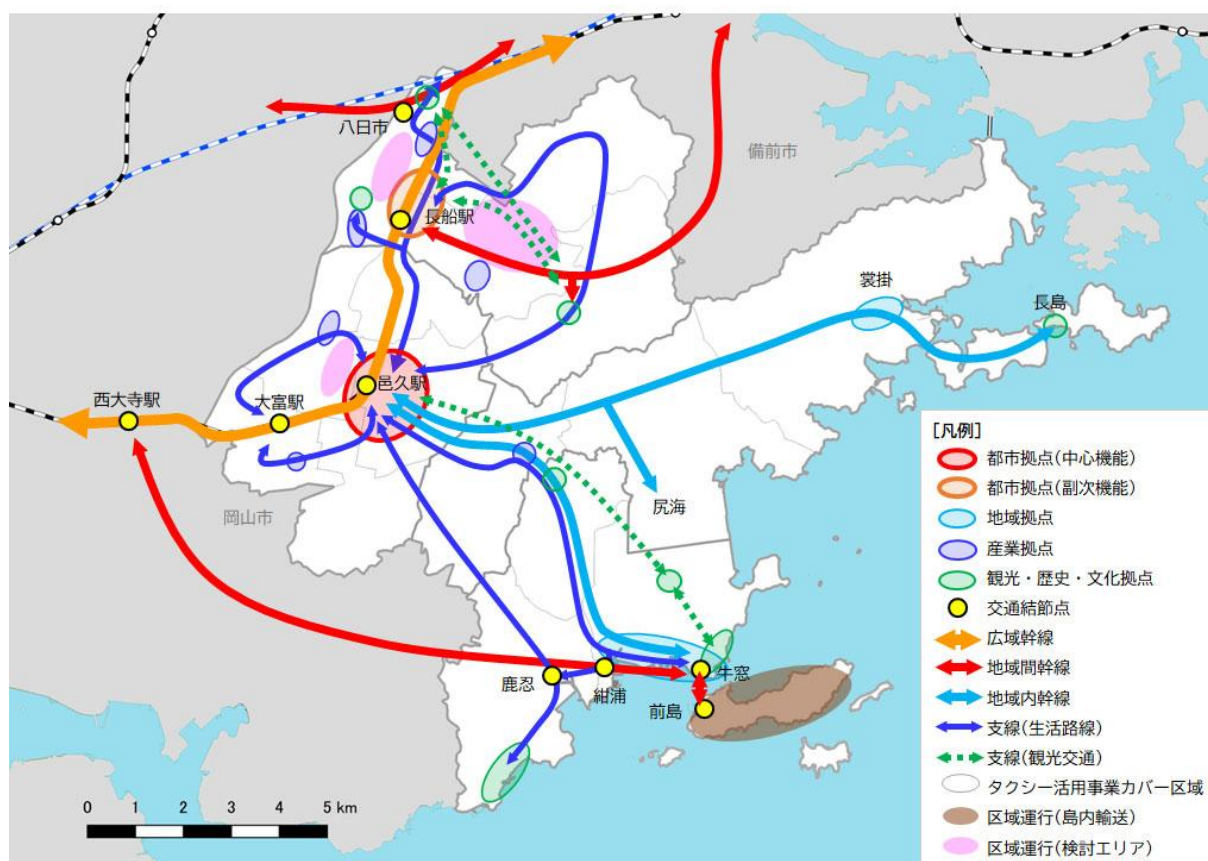


図 瀬戸内市地域公共交通が目指す将来ネットワーク

(2) 将来ネットワークを支える各種公共交通の役割

将来交通ネットワークを形成する各種公共交通手段の位置づけ、役割、確保・維持策について以下のように設定する。関係者間で連携・協働しながら支えあい、目指す姿の実現を図る。

表 各種交通機関の役割と確保・維持策

位置付け		路線	事業主体	役割	確保・維持策	
広域幹線		赤穂線	JR 西日本	他都市との広域移動と一部の市内移動を担う都市間輸送	利用を促進し、利便性向上・運行維持を図る	
地域間幹線		牛窓(神崎・南回り)西大寺線	両備バス	近隣市との中距離移動や一部の市内移動を担う地域間輸送	利用を促進し、地域公共交通確保維持事業(幹線系統)を活用しながら利便性向上・運行維持を図る	
		国道2・250号線	宇野バス		利用を促進し、利便性向上・運行維持を図る	
		東鶴山線	備前市			
地域内交通	地域内幹線	虫明・長島愛生園線 牛窓中央線	瀬戸内市	市内の拠点間移動や居住地と市内拠点の間の移動を担う地域内輸送	利用を促進し、利便性向上・運行維持を図る	
		前島フェリー	瀬戸内緑の村公社			
	支線	牛窓-邑久駅線 西脇-邑久駅線 美和線 大富-邑久駅線(南) 大富-邑久駅線(北) 長船北線	瀬戸内市	居住地と市内拠点の間の移動、移動困難者の生活移動を支える地域内輸送	利用を促進し、利便性向上・運行維持を図る	
		西脇線	両備バス			
			観光交通(検討中)	(検討中)	来街者・観光者向けの地域内輸送	輸送形態に合わせて検討
		区域運行	タクシー	各タクシー事業者	主に居住地と市内拠点の間の移動を支える地域内輸送	持続性向上を目指し、関係者が連携しながら利便性向上・運行維持を図る
	前島バス		瀬戸内市			
	その他輸送資源		スクールバス、企業送迎バス 福祉有償運送介護タクシー、マイクロモビリティ、自治会輸送		地域内移動を中心として公共交通機関を補完する交通手段	必要に応じて公共交通機関との連携・役割分担を図る

5-3. 計画の目標達成に向けたKPIの設定

計画の目標の達成状況を評価するため、KPI（Key Performance Indicator（重要業績評価指標）の略）を下記のとおり設定する。

表 計画の目標ごとのKPI

計画目標	KPI (重要業績評価指標)	設定の考え方
目標1 市民の生活を支える「使いやすい」公共交通の実現	①公共交通利用者数 －総数 －交通手段別・路線別	公共交通の利便性向上、利用促進の取組効果について、市内全域、路線別の利用者数をもって確認する
	②公共交通の満足度や認知度 －公共交通が利用しやすいと思う市民の割合 －公共交通手段・施策の満足度・認知度	公共交通の利便性向上、利用促進の取組効果について、市民・利用者意見を聴取して確認する
目標2 誰もが利用できる「まちににぎわいをもたらす」公共交通の実現	③公共交通不便地域の居住人口割合 －公共交通不便地域の居住人口割合 －そのうち移動支援のない公共交通不便地域の居住人口割合	公共交通ネットワークの維持・確保により誰もが移動できる状況になっているか、統計データを用いて確認する
	④来街者・観光客向けの移動手段利用状況 －主要観光地最寄りバス停の利用者数 －新たな交通手段（導入検討中）の年間利用者数	交流人口の増加、にぎわい創出に向けての取組効果について、利用実績等をもとに確認する
目標3 将来にわたり「ずっと存続する」公共交通の実現	⑤移動手段確保に関する行政負担額 －行政負担の総額	行政が実施する公共交通維持確保の取組状況や持続性について、行政負担額の実績値をもって確認する
	⑥公的資金が投入されている公共交通の路線別収支率 －牛窓（神崎・南回り）西大寺線の収支率	対象路線について、将来も持続できる状況にあるか、運行実績をもって確認する

KPI は、以下の考え方により現状値と目標値を設定する。

目標 1 市民の生活を支える「使いやすい」公共交通の実現

KPI① 公共交通利用者数			
項目 定義	<p>●公共交通利用者総数（年間の交通手段別利用者数の合計値）</p> <p>●交通手段別・路線別利用者数</p> <p>－JR 赤穂線 ： 邑久駅・大富駅・長船駅の1日あたり利用者数（乗車人員）および定期利用と普通利用（一般利用）の内訳</p> <p>－両備バス ： 牛窓（神崎・南回り線）の年間利用者数</p> <p>－瀬戸内市営バス：8 路線ごとの年間利用者数</p> <p>－前島フェリー ： 前島フェリーの年間利用者数</p>		
考え方	<p>公共交通の利便性向上、利用促進の取組効果について、市内全域、路線別の利用者数をもって確認する。目標値は、今後の人口減少率を加味しつつ交通手段および路線ごとに近年の利用実績や施策・事業の実施内容を踏まえて設定する。</p>		
設定 結果	公共交通利用者総数	現状値（令和 6 年度） 1,415,682 人／年	目標値（令和 12 年度） 1,578,800 人／年
	交通手段別・路線別利用者数	現状値（令和 6 年度）	目標値（令和 12 年度）
	JR 赤穂線		
	邑久駅	1,680 人／日 （定期 1,246、普通 434）	1,840 人／日 （定期 1,344、普通 496）
	大富駅	227 人／日 （定期 172、普通 55）	238 人／日 （定期 179、普通 59）
	長船駅	990 人／日 （定期 742、普通 248）	1,153 人／日 （定期 839、普通 314）
	両備バス		
	牛窓（神崎・南回り）西大寺線	69,105 人／年	76,000 人／年
	瀬戸内市営バス	計 162,059 人／年	計 186,200 人／年
	1 牛窓－邑久駅線	2,447 人／年	3,500 人／年
	2 西脇－邑久駅線	4,575 人／年	5,000 人／年
	3 美和線	6,630 人／年	7,300 人／年
	4 大富－邑久駅線（南）	2,521 人／年	2,800 人／年
	5 大富－邑久駅線（北）	2,331 人／年	2,600 人／年
	6 長船北線	4,546 人／年	5,000 人／年
	7 虫明・長島愛生園線	68,779 人／年	82,700 人／年
	8 牛窓中央線	70,230 人／年	77,300 人／年
	前島フェリー	127,113 人／年	137,300 人／年

KPI② 公共交通の満足度や認知度			
項目 定義	<p>●公共交通が利用しやすいと思う市民の割合</p> <p>－市民まちづくり意識調査結果において「公共交通が利用しやすい」と回答した市民の割合</p> <p>●公共交通手段・施策の満足度・認知度（市民アンケートを実施して確認）</p> <p>－瀬戸内市営バスの満足度 ※市営バス利用者（月１日以上）</p> <p>－公共交通マップ・時刻表の配布についての認知度</p> <p>－市営バスのバスロケーションシステム「バス予報」についての認知度</p> <p>－タクシー活用事業についての認知度 ※高齢者＋免許を持っていない方</p>		
考え方	<p>公共交通の利便性向上、利用促進の取組効果について、市民まちづくり意識調査結果の活用や市民アンケートを実施することにより市民・利用者意見を聴取して確認する。目標値は、現状よりも改善することを目指して設定する。</p>		
設定 結果	公共交通が利用しやすいと思う 市民の割合	現状値（令和 7 年度） 28.9%	目標値（令和 12 年度） 34%
	公共交通手段・施策の満足度 ・認知度	現状値（令和 7 年度）	目標値（令和 12 年度）
	市営バスの満足度	57.5%	63%
	公共交通マップ・時刻表認知度	45.1%	50%
	市営バス「バス予報」認知度	11.6%	17%
	タクシー活用事業認知度	54.8%	60%

目標2 誰もが利用でき「まちににぎわいをもたらす」公共交通の実現

KPI③ 公共交通不便地域の居住人口割合

項目 定義	<p>●公共交通不便地域の居住人口割合</p> <p>ー市全体の人口に対し、下記①②に居住している人口の割合</p> <p>①大富駅、バス停（運行本数が3便/日未満のバス停は除く）から400m以上離れている地域</p> <p>②長船駅、邑久駅から1km以上離れている地域</p> <p>●そのうち移動支援のない交通不便地域の居住人口割合</p> <p>ー市全体の人口に対し、タクシー活用事業や前島バスなど移動支援に関するサービスを受けることができない地域に居住している人口の割合</p>		
考え方	公共交通ネットワークの維持・確保により誰もが移動できる状況になっているか、統計データを用いて確認する。目標値は、今後の市営バスのルート変更等により市街地などで公共交通力カバー地域人口が増加するなど、現状よりも改善することを目指して設定する。		
設定 結果	公共交通不便地域の居住人口割合	現状値（令和7年度） 8.7%	目標値（令和12年度） 5.9%
	そのうち移動支援のない交通不便地域の居住人口割合	現状値（令和6年度） 0%	目標値（令和12年度） 0%

KPI④ 来街者・観光客向けの移動手段利用状況

定義 項目	<p>●主要観光地最寄りバス停の利用者数</p> <p>●観光地にアクセスする新たな交通手段（導入検討中）の年間利用者数</p>		
考え方	交流人口の増加、にぎわい創出に向けての取組効果について、利用実績等をもとに確認する。新たな交通手段に関する目標値は、施策・事業の取組開始時に設定する。		
設定 結果	主要観光地最寄りバス停の利用者数	現状値（令和6年度） 1,632人／年 (288人／年) (1,344人／年)	目標値（令和12年度） 1,800人／年 (320人／年) (1,480人／年)
	観光地にアクセスする新たな交通手段の年間利用者数	現状値（令和6年度） －	目標値（令和12年度） 取組開始時に設定

目標3 将来にわたり「ずっと存続する」公共交通の実現

KPI⑤ 移動手段確保に関する行政負担額

定義 項目	<p>●行政負担の総額</p> <p>ー市営バス事業、前島地域内交通実証事業（前島バス）、スクールバス負担金、通学定期補助、タクシー活用事業、各種タクシー助成事業、地域間幹線系統補助、前島フェリー補助等を対象とした行政負担の総額</p> <p>※この他に計画期間中に追加された事業があれば加算する</p>		
考え方	<p>行政が実施する公共交通維持確保の取組状況や持続性について、行政負担額の実績値をもって確認する。目標値は、計画の目標達成に向けて今後5年間で取組む施策・事業の状況を踏まえ、可能な限り効率的に事業を実施することを想定しつつ設定する。</p>		
設定 結果	行政負担の総額	現状値（令和6年度） 163,380千円／年	目標値（令和12年度） 207,000千円／年

KPI⑥ 公的資金が投入されている公共交通の路線別収支率

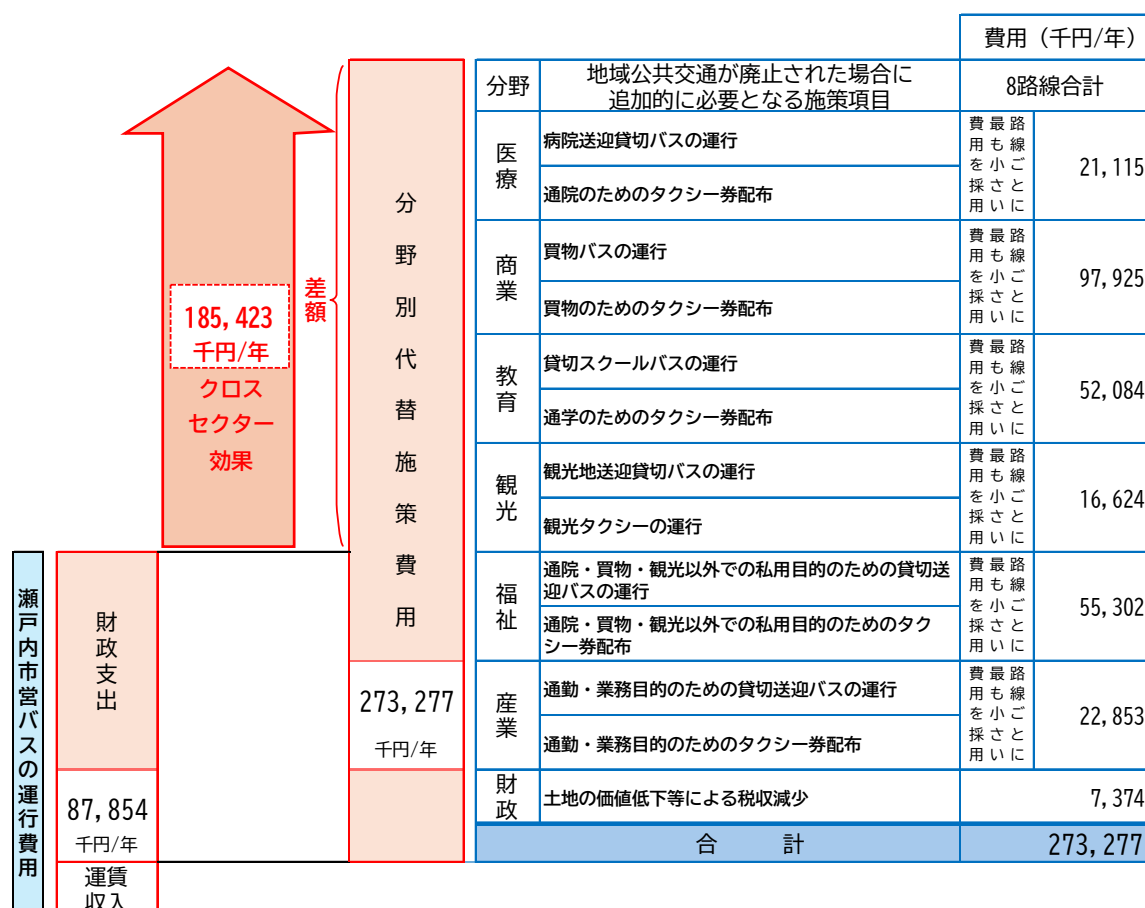
定義 項目	●牛窓（神崎・南回り）西大寺線の収支率		
考え方	<p>対象路線の収支率について、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）を活用することで欠損が生じない運営状況となることを目指し、目標値を設定する。</p>		
設定 結果	牛窓（神崎・南回り）西大寺線の収支率	現状値（令和6年度） 34.2%	目標値（令和12年度） 55%

<参考> 瀬戸内市営バスのクロスセクター効果について

「クロスセクター効果」とは地域公共交通が生み出している多面的な効果を指し、交通分野だけでなく医療や福祉、教育等の多様な分野（＝クロスセクター）にもたらしている効果を行政視点で定量的に評価するものである。

瀬戸内市営バス（8路線）についてクロスセクター効果を算出したところ、約1.9億円となった。これは、仮に瀬戸内市営バスが廃止された場合、代替施策費用として瀬戸内市営バス事業への現状の財政支出 約0.9億円に加えて、約1.9億円の追加的な支出が必要となることを示している。つまり、瀬戸内市営バス事業への財政支出は、分野横断的な効果を踏まえると「地域を支える効果的な支出」であると考えられる。

▼ 瀬戸内市営バスのクロスセクター効果



※地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）算出ガイドライン標準版に基づき算出

なお、クロスセクター効果算出に用いた利用者数は、特定の調査日における利用者数データを用いたため十分なデータ量ではなく、分析結果は参考値である。また、分野別代替施策費用はガイドラインに基づき算出した結果であり、「少なくとも必要であると想定される財政支出額」を試算したものである。

第6章 目標達成のための施策・事業

6-1. 施策・事業の体系

計画の目標達成に向けた施策体系を以下のように設定する。

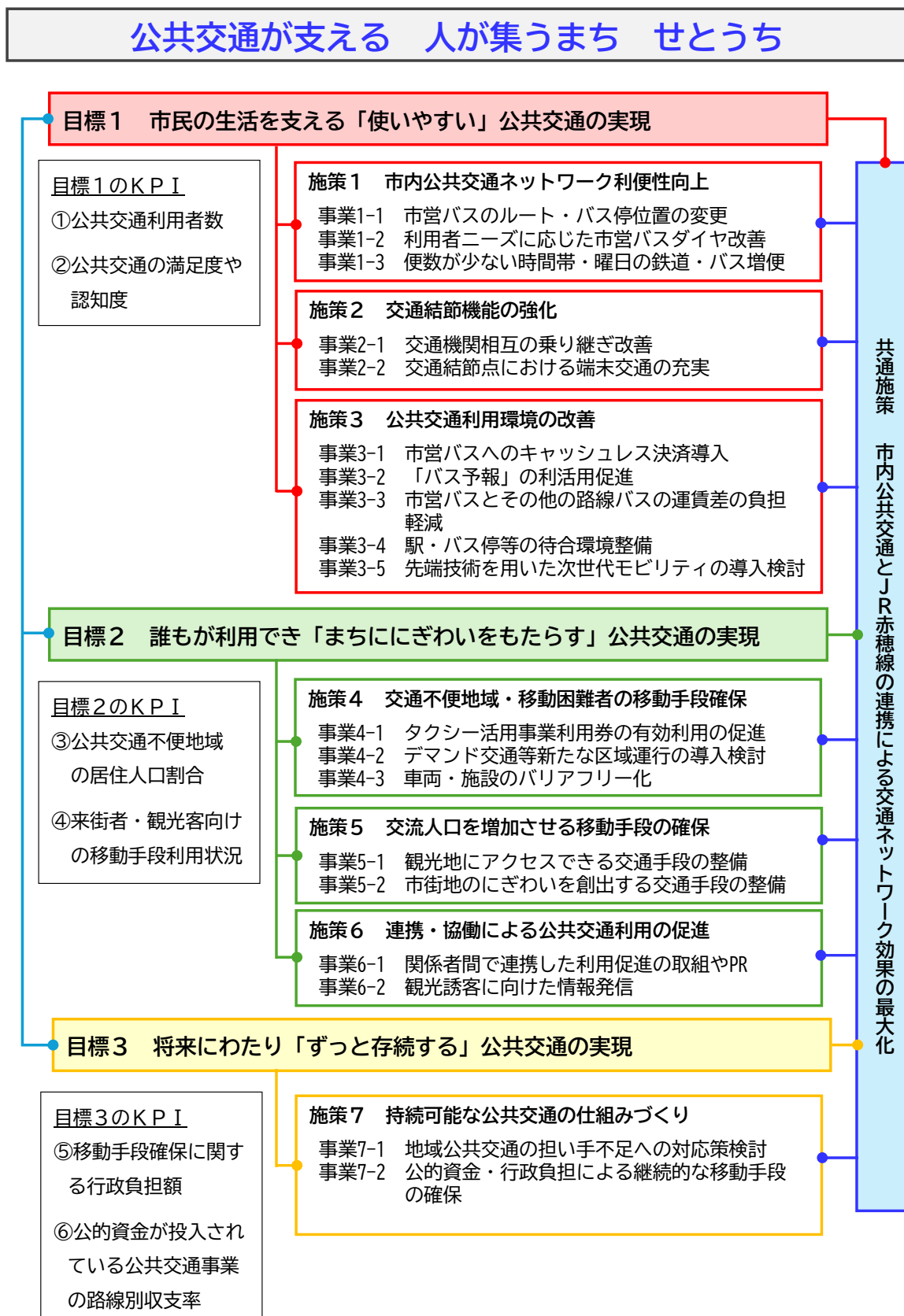


図 施策・事業体系図

6-2. 事業の実施内容

施策1 市内公共交通ネットワークの利便性向上

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化

<施策の狙い>

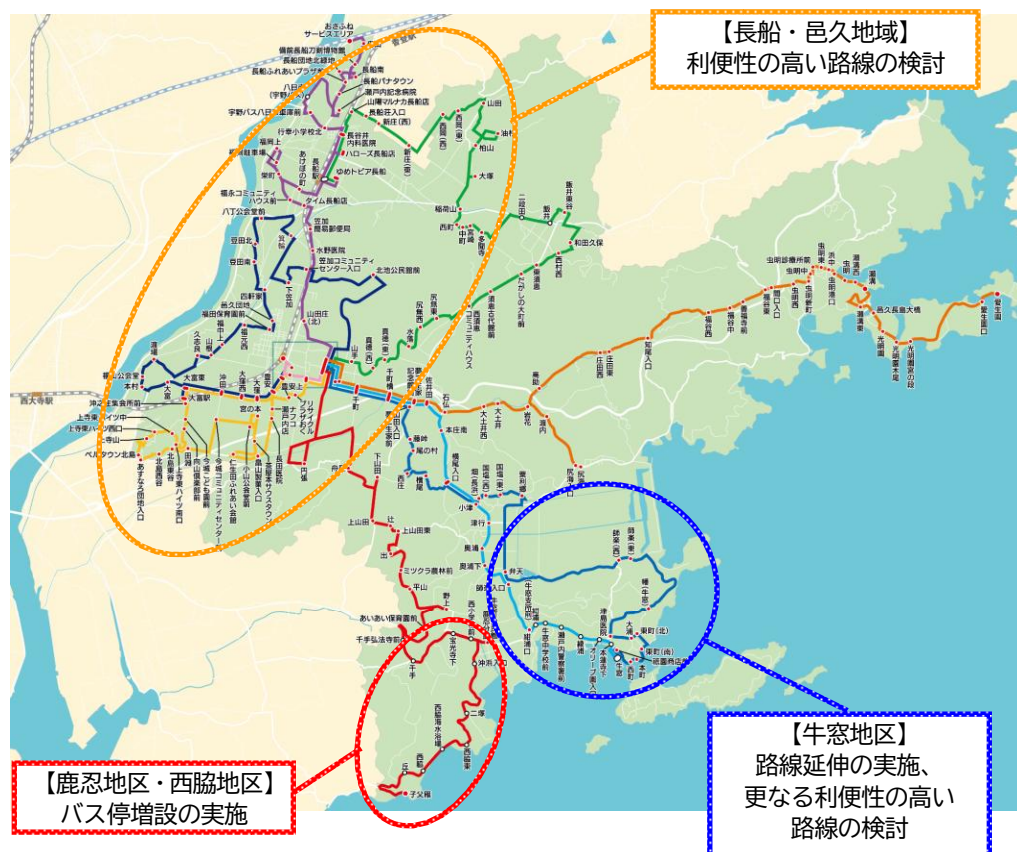
- ・市内公共交通の利便性向上に取り組むことで、公共交通全体の利用者数を増加させる。
- ・市民の公共交通に対する満足度を高め、市民の移動ニーズを満たす。

事業 1-1 市営バスのルート・バス停位置の変更

実施内容

市民や利用者の意見、利用実績データなどをもとに、市営バスのルート変更やバス停の新設・位置変更を実施する。

- 牛窓-邑久駅線について、利用者のニーズを踏まえて路線延伸を実施
- 西脇-邑久駅線について、利用者のニーズを踏まえてバス停を増設
- 牛窓地域、長船・邑久地域について、現状の運行ルートを踏まえつつ、住民や来訪者が利用しやすい市営バスルートやバス停の配置を検討



実施主体

瀬戸内市、交通事業者

実施時期

令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
検討・実施				

事業 1-2 利用者ニーズに応じた市営バスダイヤ改善

実施内容

市民や利用者のニーズを踏まえて、市営バスのダイヤ等の見直しを行う。

- 市営バス 虫明・長島愛生園線、牛窓中央線について、JR 赤穂線やワゴン車路線との乗り継ぎ、通勤・通学時間帯を考慮して、地域内幹線としてのダイヤ設定を継続して検討
- 市営バスワゴン車路線について、市内の市役所や支所、出張所、病院、商業施設の営業時間や所用に必要な時間なども考慮して、支線としてきめ細かなダイヤ設定を継続して検討

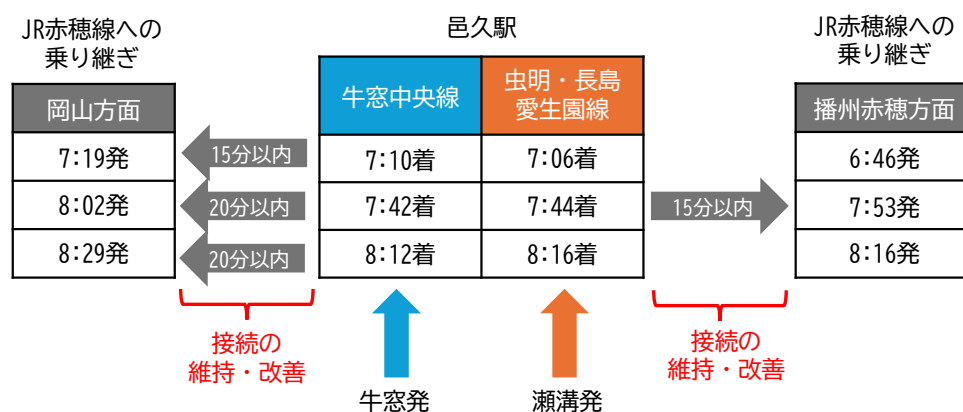


図 邑久駅における通勤・通学時間帯の乗り継ぎ時間の例

表 市民の主な外出先の施設（買物先・通院先の例）

最もよく行く買い物の行先	回答者数 (N=1,371)	最もよく行く通院先	全体 (N=1,371)
ハローズ邑久店	373	瀬戸内市民病院	189
ハローズ長船店	214	おさふねクリニック	122
ゆめタウン邑久店	157	竹内医院	63
わたなべ生鮮館瀬戸内インター店	61	長田医院	59
マルナカ長船店	48	津島医院	54
コープ西大寺店	38	岡崎内科クリニック	39
リョービプラッツ山南店	33	岡山西大寺病院	30
ゴダイドラッグ牛窓店	32	はっとり医院	29

出典：市民アンケート結果

実施主体

瀬戸内市、交通事業者

実施時期

令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
検討・実施				

事業 1-3 便数が少ない時間帯・曜日の鉄道・バス増便

実施内容

市民や利用者のニーズ、移動実態を踏まえて、現状、便数が少ない時間帯における鉄道・市営バスの運行・増便について検討する。

- 虫明・長島愛生園線について、利用者のニーズを踏まえて増便を検討
- JR 赤穂線と夜間に接続する運行便について、利用者のニーズを踏まえて検討
- JR 赤穂線の昼間時間帯について、鉄道事業者に対して増便の要望を継続するとともに二次交通について検討

虫明・長島愛生園線	平日	土日祝		平日	土日祝
邑久駅～瀬溝	20便	6便	R8年度～	28便	14便
瀬溝～愛生園	7便	6便		15便	14便

図 虫明・長島愛生園線の増便イメージ

西大寺・岡山方面 発車時刻				播州赤穂・相生方面 発車時刻			
7時	19分			7時	53分		
8時	2分	29分		8時	16分	57分	
9時	6分	38分		9時	24分	52分	
10時	3分			10時			
11時	4分			11時	20分		
12時	4分	34分		12時	19分	50分	
13時	34分			13時			
14時	31分			14時	20分	46分	
15時	34分			15時	21分	50分	
16時	4分	30分		16時	21分	43分	
17時	10分	34分		17時	0分	25分	51分
18時	0分	24分	52分	18時	14分	43分	
19時	22分	44分		19時	7分	36分	57分
20時	5分	42分		20時	34分		

12時前後の時間帯の便数が少ない

出典：JR 時刻表（令和 8 年 1 月号）より作成

図 邑久駅の時刻表抜粋

実施主体

瀬戸内市、交通事業者

実施時期

令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
検討・実施				

施策2 交通結節機能の強化

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化

< 施策の狙い >

- ・ 交通手段相互の結節機能を強化し、公共交通全体の利用者数を増加させる。
- ・ 特に駅からの末端交通を充実させることで、JR 赤穂線を利用しやすくする。

事業2-1 交通機関相互の乗り継ぎ改善

実施内容	JR 赤穂線、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、市営バス同士の乗り継ぎを考慮し、ダイヤを見直す。 <ul style="list-style-type: none"> ● JR 赤穂線のダイヤ改正に合わせた市営バスのダイヤの見直し ● 夜間における JR 赤穂線の二次交通確保の検討 ● 前島フェリー⇄市営バス・両備バス⇄JR 赤穂線の接続改善の検討 ● JR 赤穂線や市営バスの遅延時の乗り継ぎ配慮の対応やダイヤ見直しの検討 				
実施主体	瀬戸内市、交通事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討・実施				

事業2-2 交通結節点における末端交通の充実

実施内容	市内の交通結節点である JR 各駅や牛窓港において、市民や利用者のニーズを踏まえて、末端交通の必要性を検討し、必要な交通手段・施設の確保を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ● 長船駅に駐車場を増設 ● JR 各駅や牛窓港へのレンタサイクル・電動スクーター等のマイクロモビリティ整備・拡充について実施・検討 ● 駅におけるタクシー待機増加（交通空白時間帯解消）に向けた検討・調整 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>アプリでタクシーをもっと便利に</p> <p>TAXI.com</p> <p>タクシードットコム</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid blue; border-radius: 50%; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>対象エリア</p> <p>岡山・倉敷 津山</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> <p>TAXI</p> <p>.come</p> </div> </div>  </div> <p>事例 タクシーの共同配車アプリ（岡山交通、岡山両備タクシー）</p> </div>				
	 <p>事例 赤磐交通圏日本版ライドシェア</p>				
実施主体	瀬戸内市、交通事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討・実施				



施策3 公共交通利用環境の改善

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化


<施策の狙い>

- ・公共交通を利用しやすい環境を整え、公共交通全体の利用者数を増加させる。
- ・市民の公共交通に対する満足度を高めるとともに、交通事業者の運行业務の効率化を図る。

事業3-1 市営バスへのキャッシュレス決済導入

実施内容	<p>利用者にとって運賃支払いの利便性を向上させるとともに、バス運転手の運行負担軽減とスムーズな運賃収受による定時性の確保に向けて、市営バスへのキャッシュレス決済導入を検討する。</p> <p style="text-align: right;">カナちゃんバスの利用は 交通系ICカードで</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">南河内郡河南町は1日(水)、地域公共交通「カナちゃんバス」にICOCAなど交通系ICカードシステムの試験運用を開始しました。町内を循環する北部と南部の2ルートで利用できます。</p>				
	<ul style="list-style-type: none"> ● 市営バスへのキャッシュレス決済の導入を検討・実施 ● キャッシュレスの仕組みを活用した様々な料金施策や利用促進策の実施可能性を検討 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">事例 河南町 カナちゃんバス</p>				
実施主体	瀬戸内市、交通事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討	実施			

事業3-2 「バス予報」の利活用促進

実施内容	<p>バスの運行状況や到着時刻の目安などが分かる便利なバスロケーションシステム「バス予報」について、利用者の認知度を向上させ、利用してもらえるようPRを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バス予報の更なるPRの推進 ● 長船駅、邑久駅でのモニター活用可能性を検討 <div style="text-align: center;">  <p>図 モニター投影イメージ (出典:「バス予報」アーティサンHP)</p> </div>				
実施主体	瀬戸内市、交通事業者				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討・実施				

事業 3-3 市営バスとその他の路線バスの運賃差の負担軽減				利便増進事業	
実施内容	市営バスと比較して運賃の高いその他の路線バスについて、市営バスと同様に安価で利用できるように検討する。				
	● 民間路線バスと市営バスの運賃差に対する負担軽減策についての検討				
	<div>ウイング神姫の運行する路線バス・コミュニティバスの運賃が最大200円になります！</div>				
	<div><div>乗車例</div><div>草山温泉から篠山産業高校前に行く</div><div>NicoPa で運賃を支払う場合</div><div><div><div>草山温泉</div><div>西紀支所</div><div>篠山産業高校前</div></div><div><div><div><div>200円</div><div>(通常運賃：680円)</div></div><div>乗り換え 60分以内</div><div><div>0円</div><div>(通常運賃：400円)</div></div></div></div></div></div>				
事例 丹波篠山市 上限運賃制を導入した 200 円バス					
実施主体	瀬戸内市、交通事業者				
実施時期	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	検討	実施			

事業 3-4 駅・バス停等の待合環境整備

実施内容 市民や利用者のニーズ、移動実態を踏まえて、駅やバス停における待合環境の更なる向上を進める。

- 長船駅、邑久駅の駅舎利活用の可能性検討
- 瀬戸内市民病院におけるバス、タクシー乗り場の整備
- 利用者ニーズの高いバス停へのベンチ・屋根の設置の検討



写真 邑久駅 市営バス乗り場に路線ごとの標識を整備

実施主体 瀬戸内市、交通事業者

実施時期 令和 8 年度 令和 9 年度 令和 10 年度 令和 11 年度 令和 12 年度

実施

事業 3-5 先端技術を用いた次世代モビリティの導入検討

実施内容 便利で持続性が高く、まちのにぎわい創出に寄与する交通サービスの提供を目指し、先端技術を活用した車両などの次世代モビリティの導入を検討する。

- AI などの最新技術を活用した車両、環境にやさしい車両の導入についての情報収集・検討
- 自動運転の実装に向けた実証事業の検討

実施主体 瀬戸内市、交通事業者

実施時期 令和 8 年度 令和 9 年度 令和 10 年度 令和 11 年度 令和 12 年度

検討

施策 4 交通不便地域・移動困難者の移動手段確保

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化

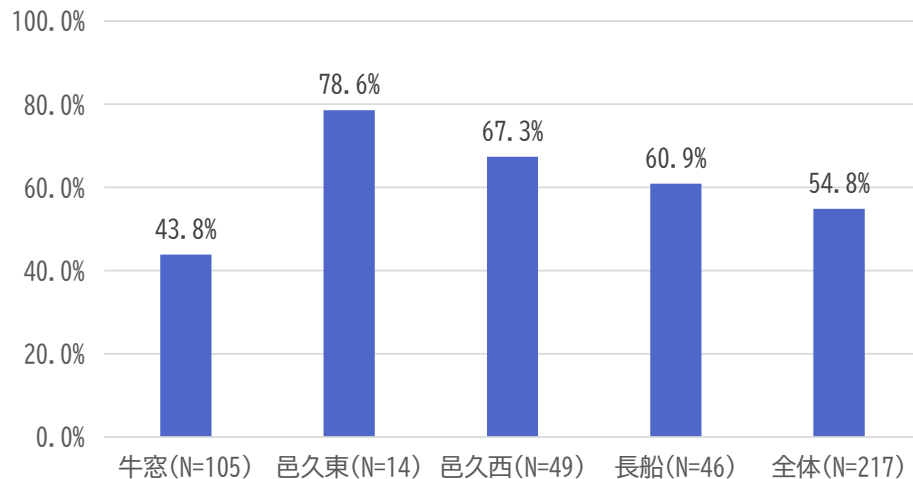
< 施策の狙い >

- ・ 交通不便地域・移動困難者の移動支援により、誰もが公共交通を利用できるようにする。
- ・ 公共交通が利用しにくい地域や状況を少なくし、公共交通全体の利用者数を増加させる。

事業 4-1 タクシー活用事業利用券の有効利用の促進

実施内容 タクシー活用事業により交付しているタクシー利用券について、公共交通不便地域に居住している高齢者がタクシーを利用してより外出しやすくなるように、引き続き PR を進める。

- タクシー活用事業利用券の利用方法 PR の継続実施
- 交付対象者であっても認知されていない方に事業を周知する取組の実施



出典：市民アンケート結果

図 居住地別のタクシー活用事業の認知度
(高齢者かつ自動車運転免許を持っていない方を対象に集計)

実施主体 瀬戸内市、交通事業者、地域住民

実施時期 令和 8 年度 令和 9 年度 令和 10 年度 令和 11 年度 令和 12 年度

実施

事業 4-2 デマンド交通等新たな区域運行の導入検討

実施内容	市営バスの利用実態を考慮するとともに、市営バスやタクシー事業者と調整を行い、市民の様々な移動ニーズに応えることができる交通の導入を検討する。 <ul style="list-style-type: none">● 前島バスの自家用有償運送化の調整・実施● デマンド交通の必要性や試験導入についての情報収集・検討● 鉄道やバスを利用しにくい地域における移動手段確保の検討				
	<div><div></div><div></div></div>				
	事例 庄原 MaaS 検討協議会 夜間オンデマンドバス「よるくる」実証運行				
実施主体	瀬戸内市、交通事業者、地域住民				
実施時期	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	検討			実施（実証運行）	

事業 4-3 車両・施設のバリアフリー化

<p>実施内容</p>	<p>身体の不自由な方や子ども連れの方が安心して移動できる公共交通にするために、車両・施設のバリアフリー化を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車いすやベビーカーで乗車できるバスの導入の検討 ● 長船駅のバリアフリー化や裏口整備に向けた要望・調整の継続 				
<p>実施主体</p>	<p>瀬戸内市、交通事業者</p>				
<p>実施時期</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>	<p>令和11年度</p>	<p>令和12年度</p>
	<p>検討</p>				

施策5 交流人口を増加させる移動手段の確保

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化

<施策の狙い>

- ・観光客や来訪者が利用しやすい交通手段を整え、瀬戸内市の交流人口を増加させる。
- ・市外からの来訪者に利用してもらい、公共交通全体の利用者数を増加させる。

事業5-1 観光地にアクセスできる交通手段の整備

実施内容

公共交通による観光誘客に向けて、観光客や来訪者向けの移動手段を整備する。

- 市内の主要な観光施設・文化施設への交通手段確保を検討
- 観光客向けに長船地域・邑久地域・牛窓地域を周遊できる交通手段やプランの検討
- 瀬戸内海に面した条件を活かし、前島観光の魅力発信や新たな航路による周辺観光地とも連携した牛窓地域の観光客増加に向けた取組の検討



〔備前長船刀剣博物館〕



〔日本一のだがし売場〕



〔牛窓オリーブ園〕



〔前島（出典：岡山観光 WEB HP）〕

写真 瀬戸内市内の観光資源の例

実施主体

瀬戸内市、交通事業者、瀬戸内市観光協会、観光施設

実施時期

令和8年度

令和9年度

令和10年度

令和11年度

令和12年度

検討・実施

事業 5-2 市街地のにぎわいを創出する交通手段の整備					
実施内容	<p>公共交通による来訪者の増加に向けて、市内の中心施設や集客施設を効率的に結び、まちのにぎわい創出に寄与する移動手段を整備する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 邑久・長船地域の中心部において、現状の市営バス運行ルートやバス停配置、ダイヤ設定を改善することによる来訪者向けの利便性向上を検討 ● 現状の市営バス路線のルートや運行時間帯を補完する来訪者向けの交通手段導入について検討 				
実施主体	瀬戸内市、交通事業者				
実施時期	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	<div> <div></div> <div>検討・実施</div> <div></div> </div>				


施策6 連携・協働による公共交通利用の促進

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化

<施策の狙い>

- ・市内公共交通が連携して利用促進に繋がる情報提供を行うことで、各種交通手段の認知度の向上を図り、公共交通全体の利用者数を増加させる。
- ・市外からの来訪者向けの情報提供を行うことで、公共交通利用の観光客数を増加させる。

事業6-1 関係者間で連携した利用促進の取組や PR

実施内容	商業施設や公共施設と連携して、市営バスをはじめとした公共交通の利用促進を図る。				
	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通マップ・市営バス利用の手引き等の継続発行・配布● 高校通学向け、移住者向け、人が集まる施設利用者向け、イベント来訪者向けなど多様な移動シーンに対して利用促進の啓発活動を実施 (市営バス路線沿線でのイベントにおける市営バスのダイヤの案内など、利用促進に向けた協力・連携)● 市営バス路線沿線の商業施設などで、市営バス利用者にお得になるサービスを提供してもらうなど、施設への協力依頼● 瀬戸内市「ゼロカーボンシティ宣言」に基づく、環境に配慮した公共交通車両の導入や取組に対する評価についての検討				
	<div>11月1日「瀬戸内市民の日」の瀬戸内市民限定の3つの取組</div> <div><div><div>① 備前長船刀剣博物館（備前おさふね刀剣の里）への入館料無料</div><div>11月1日（金）9時～17時（入場は16時30分まで）</div><div>※入館特典あり（先着200名様）</div><div>場所：瀬戸内市長船町長船966番地 備前長船刀剣博物館</div></div><div><div>② 瀬戸内市立美術館への入館料無料</div><div>11月1日（金）9時30分～17時（入場は16時30分まで）</div><div>※入館特典あり（先着200名様）</div><div>場所：瀬戸内市牛窓町牛窓4911番地 瀬戸内市立美術館</div></div><div><div>③ 市営バスの運賃無料</div><div>11月1日（金）</div><div><div>➢ 市営バス全8路線を無料でご利用いただけます。</div><div>➢ なお、土日・祝日も運行している「虫明・長島愛生園線」、「牛窓中央線」については、11月1日（金）～11月4日（月・祝）の4日間、運賃無料でご利用いただけます。</div></div></div></div> <div><div></div><div>瀬戸内市マスコットキャラクター 「セツちゃん」 市民の日バージョン</div></div>				
	事例 瀬戸内市民の日 市営バスの運賃無料化				

実施主体	瀬戸内市、交通事業者、瀬戸内市観光協会、商業施設、観光施設				
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	検討・実施				



事業 6-2 観光誘客に向けた情報発信

実施内容

瀬戸内市の観光資源や飲食・買い物施設についての情報発信、公共交通を利用したモデルコース等の PR を実施し、観光誘客を図る。

- 市や観光協会のホームページなどを活用して、観光地と観光地までの公共交通によるアクセス方法を周知
- SNS を使った市の担当者による定期的な情報発信
- 観光 MaaS など公共交通を利用する来訪者向けのプランやツアーの造成
- 駅のモニターを利用した観光地や飲食店 PR の充実



事例 観光型 MaaS「tabiwa by WESTER」の観光・体験チケット例

実施主体

瀬戸内市、交通事業者、瀬戸内市観光協会、観光施設

実施時期

令和 8 年度

令和 9 年度

令和 10 年度

令和 11 年度

令和 12 年度

検討・実施

施策 7 持続可能な公共交通の仕組みづくり

共通施策 市内公共交通と JR 赤穂線の連携による交通ネットワーク効果の最大化

< 施策の狙い >

- ・ 市内公共交通事業者が抱える課題解決に取組み、持続性向上を図る。
- ・ 各公共交通が将来にわたり存続することで、公共交通ネットワーク全体を維持する。

事業 7-1 地域公共交通の担い手不足への対応策検討

実施内容

市内交通事業者のバス・タクシーの運転手確保や地域公共交通を支える人材確保の課題に対し、対応策を検討する。

- 既存路線の増便や深夜時間帯、休日に対応したドライバー確保に向けた交通事業者間の協力体制構築の検討
- 自動運転技術の活用による将来的な市営バス運行の実現可能性についての情報収集・検討
- 交通事業者の課題を踏まえたうえで、市営バスやタクシーなどの既存交通を活かしつつ、瀬戸内市に必要な交通手段の導入可能性や輸送資源のフル活用について情報収集・検討
- 市営バス・タクシードライバー確保に向けた財政負担や情報発信の検討
- 地域公共交通の担い手となる人材を確保するために、新たな採用方法の導入や移住・定住者を含む外部人材の呼び込み方法について情報収集・検討



事例 津山市自動運転バスの実証運行



写真 瀬戸内市内の輸送資源の例

実施主体

瀬戸内市、交通事業者、市内の移動に携わる事業者

実施時期

令和 8 年度

令和 9 年度

令和 10 年度

令和 11 年度

令和 12 年度

情報収集

検討・実施（実証運行）

事業 7-2 公的資金・行政負担による継続的な移動手段の確保					利便増進事業												
実施内容	公共交通利用者からも一定の評価をいただいている市営バス事業について、引き続き事業を進めるために行政負担を行うとともに、行政負担の抑制に向けて市民の更なる利用促進に向けて検討する。																
	<ul style="list-style-type: none">● 将来も市営バスを継続的に運行するために、行政負担を引き続き実施● 市営バス事業の維持・確保に向け、公共交通の運行改善・利用促進等の継続的な実施● 前島フェリー補助の継続による支援と前島振興によるフェリー利用促進● 幹線系統補助を継続活用した牛窓（神崎・南回り）西大寺線の運行維持および、輸送状況を踏まえ運行車両やルートの変更																
	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）																
	地域間幹線系統である両備バス 牛窓（神崎・南回り）西大寺線については、長距離を結んでいるため輸送コストが大きく、沿線人口の少ない区間も運行している。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、引き続き国の「地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）」を活用し、継続的な移動手段の維持・確保に努める。																
	<table><tr><th>系統名</th><th>起終点</th><th>事業許可区分</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>補助事業の活用</th></tr><tr><td>牛窓(神崎・南回り) 西大寺線</td><td>西大寺～牛窓 東区役所～牛窓</td><td>4条乗合</td><td>路線定期</td><td>交通事業者</td><td>幹線補助</td></tr></table>					系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	牛窓(神崎・南回り) 西大寺線	西大寺～牛窓 東区役所～牛窓	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用												
牛窓(神崎・南回り) 西大寺線	西大寺～牛窓 東区役所～牛窓	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助												
実施主体	瀬戸内市、交通事業者、国・岡山県・岡山市																
実施時期	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度												
	<div>実施</div>																

第7章 計画の達成状況の評価方法

7-1. 評価体制

本計画で位置付けた施策・事業を進めるにあたり、それぞれの取組の実施、継続的な評価、評価を踏まえた見直しが必要である。施策・事業の達成状況について、瀬戸内市地域公共通会議を通して PDCA サイクルを実行する評価体制を継続し、必要に応じて計画を見直していく。

表 評価体制

組織	基本的な構成員	役割
瀬戸内市地域 公共交通会議	関係する交通事業者、 住民又は利用者の代表、 学識経験者、 国・県の交通政策担当職員、 関係する地方公共団体、 道路管理者・交通管理者（警察）、 その他、市長が必要と認める者、 瀬戸内市（事務局） など	<ul style="list-style-type: none"> ・地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。 ・道路運送法及び地域公共交通の活性化・再生に関する法律の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行う。

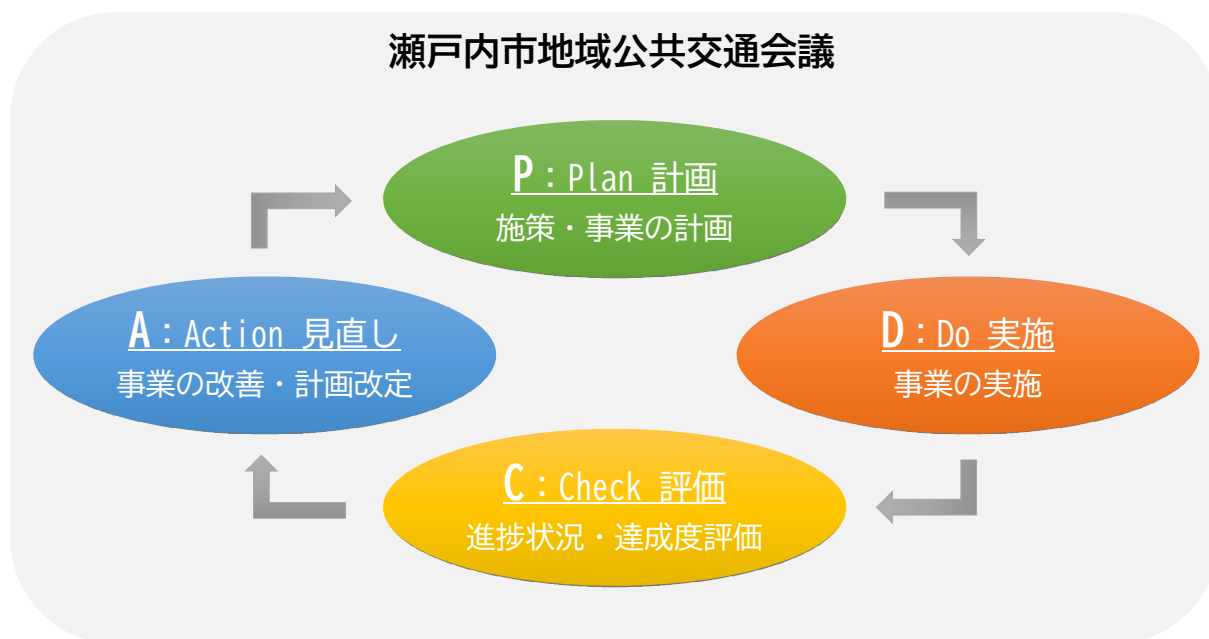


図 PDCA サイクルの実行イメージ

7-2. 評価方法とスケジュール

(1) 評価方法

計画期間5年間を通じた本計画全体のPDCAサイクルを実行するとともに、単年度ごとに事業のPDCAサイクルを回しながら達成状況の確認、KPIを用いた評価を実施する。このような評価方法により本計画の進捗管理を行う。

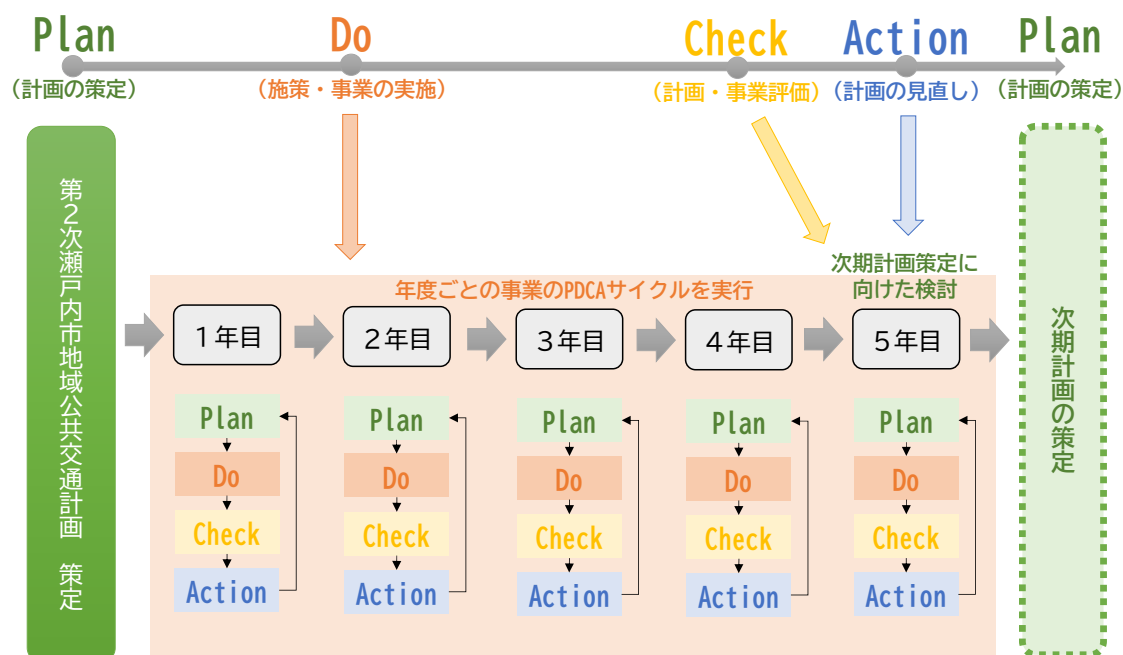


図 計画の進捗管理イメージ

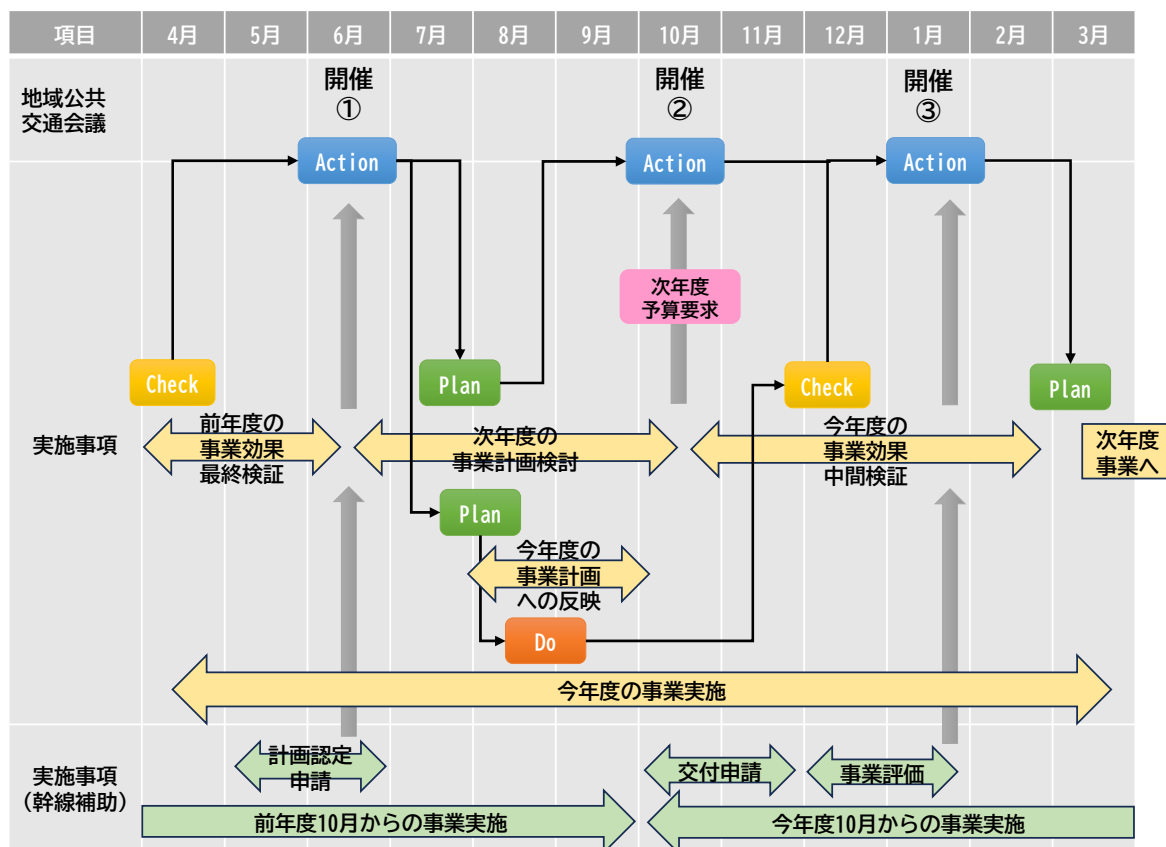


図 単年度ごとのPDCAサイクル実行イメージ

(2) 評価スケジュール

施策・事業の KPI・目標値について、以下のスケジュールに基づいて評価を実施する。

表 評価スケジュール

基本方針	目標	KPI (重要業績評価指標)	評価時期				
			令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
公共交通が支える 人が集つまち せとうち	「使いやすい」公共交通の実現 市民の生活を支える	①公共交通利用者数 －総数 －交通手段別・路線別	●	●	●	●	●
		②公共交通の満足度や認知度 －公共交通が利用しやすいと思う市民の割合 －公共交通手段・施策の満足度・認知度			●		●
	誰もが利用でき「まちににぎわいをもたらす」 公共交通の実現	③公共交通不便地域の居住人口割合 －公共交通不便地域の居住人口割合 －そのうち移動支援のない公共交通不便地域の居住人口割合			●		●
		④来街者・観光客向けの移動手段利用状況 －主要観光地最寄りバス停の利用者数 －新たな交通手段（導入検討中）の年間利用者数	●	●	●	●	●
	将来にわたり「ずっと存続する」 公共交通の実現	⑤移動手段確保に関する行政負担額 －行政負担の総額	●	●	●	●	●
		⑥公的資金が投入されている公共交通の路線別収支率 －牛窓（神崎・南回り）西大寺線の収支率	●	●	●	●	●