

備前市地域公共交通計画 素案

令和8年1月
備 前 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. 計画の期間.....	1
5. 備前市におけるまちづくりの方向性(上位計画).....	2
6. 計画策定における検討経緯.....	4
第2章 備前市における公共交通の現状整理	5
1. 地域の現状.....	5
2. 地域公共交通の整備状況	8
3. 公共交通の利用状況.....	14
4. 公共交通に対するニーズ	20
5. 公共交通の供給における現状	26
6. 前計画の評価・検証.....	28
7. 備前市が抱える地域公共交通の問題点	33
第3章 地域公共交通の課題と目指す姿	34
1. 公共交通の課題	34
2. 備前市における公共交通の目指す姿.....	35
3. 市内公共交通の維持・確保の方向性.....	37
第4章 施策・事業（案）	38
1. 目指す姿の実現に向けた課題への対応方針(施策体系)	38
2. 施策・事業の内容.....	39
第5章 地域公共交通計画の推進方法	46
1. 評価指標と目標値	46
2. 地域公共交通計画の推進体制	48
3. 計画のモニタリングと推進工程(スケジュール)	49

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景・目的

備前市では、将来にわたって市民の生活を支える移動手段を維持・確保していくため、「備前市地域公共交通網形成計画」を令和2年3月に策定(令和7年3月改定)し、日常生活における移動利便性の向上や効率的な公共交通の形成を目指した取組を推進しています。

特に備前市が主体となって運行している備前市営バスについては、移動ニーズや広域交通である鉄道路線(JR 赤穂線・山陽本線)に合わせた改善を継続的に実施し、鉄道やバスの利用促進や備前片上駅等の待合環境整備、将来を見据えた自動運転の実証事業等にも取り組んできました。

また、令和5年度にはバス停から遠い地域の住民の生活の足を確保するため、市内全域でデマンド型乗合タクシーの運行が開始し、それに伴い計画策定時から地域の公共交通体系が大きく変化している状況にあります。

そのような中、人口減少や少子高齢化の進行、公共交通を支える担い手(運転者)不足の深刻化といった問題が顕在化しており、今後は人口減少や自家用車に依存した生活スタイルの一層の増加、少子高齢化の進行等により、さらなる移動困難者の増加や、公共交通の運行に係る市の財政負担の増加等も懸念されています。そのため、将来にわたって市民の生活を支える移動手段を維持・確保していくためには、利便性と効率性を両立した公共交通体系の構築が喫緊の課題となっています。

このことから、地域の実情やニーズに合った公共交通サービスを展開し、持続的な公共交通を地域に定着させることを目的として、新たなマスターplanとなる「備前市地域公共交通計画」(以下、「本計画」という。)を策定することとなりました。

2. 計画の位置づけ

本計画は、令和2年3月策定(令和7年3月改定)した、「備前市地域公共交通網形成計画」(以下、「前計画」という。)に続く公共交通施策のマスターplanとして位置づける計画であり、2025(令和7)年度から5年を期間とする「第3次備前市総合計画」と「備前市都市計画マスターplan」を上位計画として、他の関連計画との整合を図り策定するものです。

3. 計画の区域

備前市全域

4. 計画の期間

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、国の基本方針では計画期間を概ね5年とすることが示されています。また、本計画に掲げる施策については検討・実施・効果検証のサイクルを回していくため一定の期間を要することが想定されます。

このことから、本計画の計画期間は令和8年度(2026年度)～令和12年度(2030年度)の5年間とします。なお、計画期間内に上位計画及び関連計画の更新・改定等が生じた場合は、必要に応じて本計画の見直しを行い、整合性を図ることとします。

5. 備前市におけるまちづくりの方向性（上位計画）

(1) 第3次備前市総合計画

① 計画の概要

「第3次備前市総合計画」は市政におけるすべての政策の基本と位置付けられ、まちづくり・福祉・医療・教育・産業振興・環境などの各種政策と連携して、市民の移動環境の観点からの実現方策を取りまとめています。

② 計画期間

基本構想：令和3年度から令和12年度

前期基本計画：令和3年度から令和7年度

後期基本計画：令和7年度から令和11年度

③ 計画の基本構想

市民会議やアンケート等を踏まえて高校生を含む幅広い世代からの意見（想いや期待）を基に「まちの将来像」を定めており、6つの政策の達成と将来的な実現を目指すこととしています。

まちの将来像		豊かな“自然と文化”、魅力あふれる“まち”、活気ある“ひと”それが備前
政策	【教育・文化】	誰もがいつまでも成長し続け、輝けるまち
	【交流・コミュニティ】	地域で支え合う持続可能なまち
	【健康・福祉】	誰もがいつまでも安心して暮らせるまち
	【産業経済・都市計画】	地域の活力を生む産業を振興させるまち
	【安全・生活基盤】	安全で快適な生活が送れるまち
	【生活環境】	環境を大切にして未来につなぐまち

④ 公共交通に関する施策の内容

生活環境に対する政策の「環境を大切にして未来につなぐまち」では、公共交通の確保について目標および取組を定めており、子供から高齢者まで誰もが利用しやすい交通手段が確保され、日常生活を送る上で、支障のない状態をるべき姿としています。公共交通に関する主な取組は次のとおりです。

市民の移動実態やニーズへの対応	移動手段を必要としている人のニーズに対応するための見直し検討 バスとバス、バスと鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定、使いやすいバス運行となるような路線の再編
効率的な運行を目指した公共交通の見直し	将来的な人口減少を踏まえた需要に合った効率的な公共交通体系の検討
高齢者等交通弱者の外出支援	生活交通チケットの交付や市民共助による輸送方法に対する支援等の持続可能な移動手段確保
JRの増便・延長運行に向けた調整	沿線市町・関係団体と協力した増便や延長運行等の要望 市営バスとの接続の見直し、パーク＆ライドの普及、各駅の総合整備等の検討

(2) 備前市都市計画マスターplan

備前市における将来の都市計画に関する基本的な方針を定めた「備前市都市計画マスターplan」(令和4年2月改定)では、将来都市像の方向性として道路が交通ネットワークの中心となる中、自力での移動が困難になる住民の増加等が懸念されることから、市民の日常の移動の利便性向上や効率的な公共交通の形成を目指し、まちづくりと連携して市内各地域の日常生活を支える公共交通ネットワークの再構築を図ることが示されています。

また、将来都市構造として拠点や連携軸、ゾーンの役割等が示されており、本計画においても整合を図ることとします。



図 将来都市構造図

6. 計画策定における検討経緯

(1) 各種調査の実施

地域公共交通計画の策定における基礎調査として、備前市民を対象としたアンケート調査と関係者へのヒアリング調査を実施しました。調査の概要は次のとおりです。

① 市民アンケート調査の概要

目的	住民の日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、今後に利用意向等を把握するため
実施時期	令和7年9月
対象	市内3,000世帯 (配布地域が偏らないよう地域別の配布数を設定して無作為抽出した)
配布・回収方法	郵送配布、郵送・WEB併用回収
回収数(率)	1,325件(44.2%)

② 関係者へのヒアリング調査

目的	公共交通に関する詳細な利用実態と供給側が抱える問題点、連携可能な施策等を把握し、備前市における公共交通の課題の整理や地域公共交通計画の方向を検討するため
実施時期	令和8年1月
対象	市営バス及びデマンドタクシー等を委託している市内交通事業者 観光・教育・まちづくりに関連する市関係部署 備前市営バス運行管理者
実施方法	交通事業者に対しては対面でのヒアリングを実施 市関係部署に対しては質問シートを送付により回答

(2) 備前市公共交通会議における検討経緯

本計画に対しては、備前市公共交通会議において検討・協議を行うことで策定に至った。(予定)

開催日	会議名	計画策定に関する内容
令和7年11月26日(水)	第1回 備前市公共交通会議	地域公共交通計画の策定に関する中間報告を行い、備前市の地域公共交通に関する現状と課題に対して意見交換を行った
令和8年1月27日(火)	第2回 備前市公共交通会議	地域公共交通計画の素案に対する報告・意見交換
令和8年3月(予定)	第3回 備前市公共交通会議	地域公共交通計画案に対する審議

第2章 備前市における公共交通の現状整理

1. 地域の現状

(1) 人口及び高齢化の状況

- 総人口は平成27年～令和2年の5年間で2,859人が減少しており、社人研による推計では令和7年に30,000人を下回ると推計されています。
- 総人口は、令和22年には21,000人程度まで減少し、高齢化率は50%を超えると予想されています。

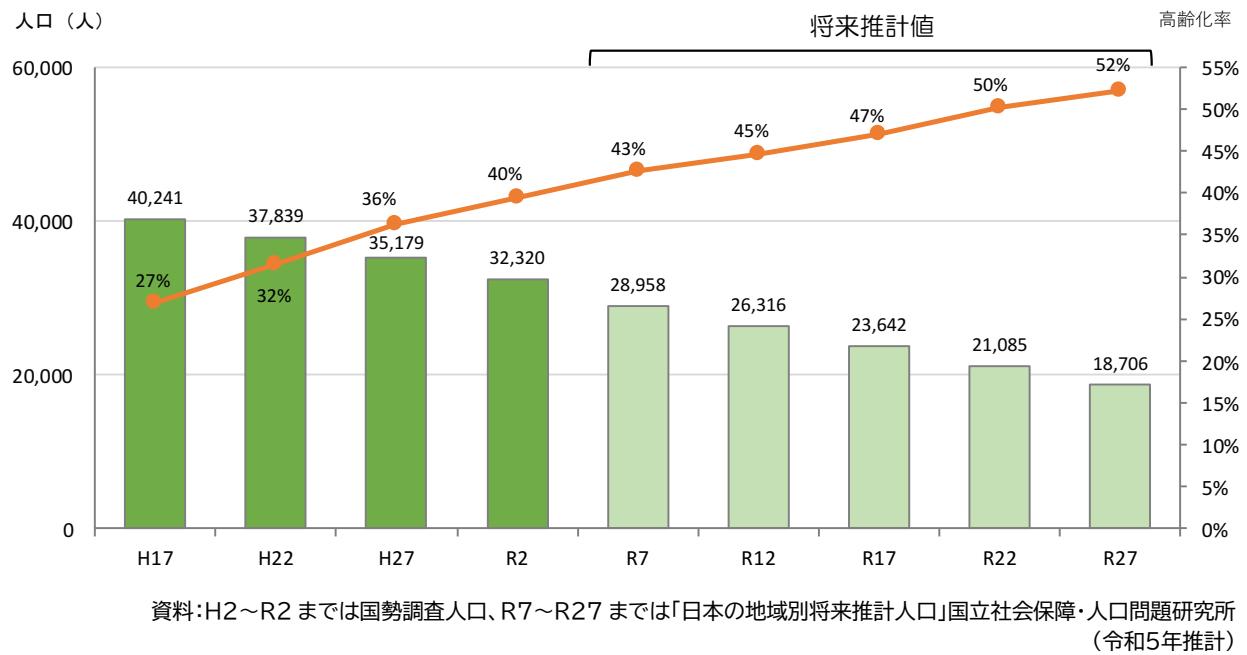
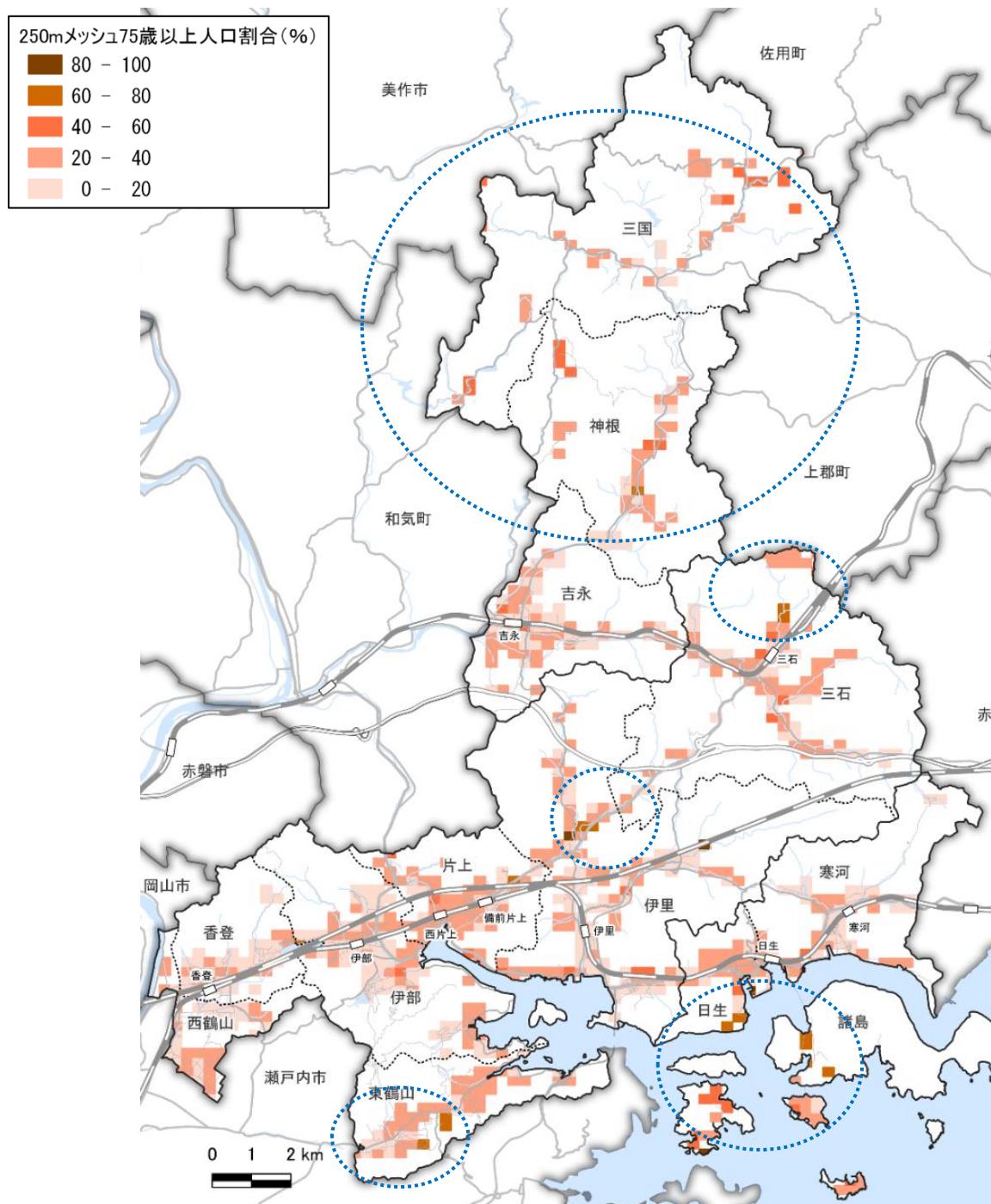


図 備前市の人口推移と将来人口予測

(2) 高齢化の状況

- 三国、神根、三石等の市の北部において 75 歳以上の人口割合が高い傾向が見られます。
- 日生や伊里、東鶴山の中心部から離れた集落や、島しょ部においても 75 歳以上の人口割合が高くなっています。

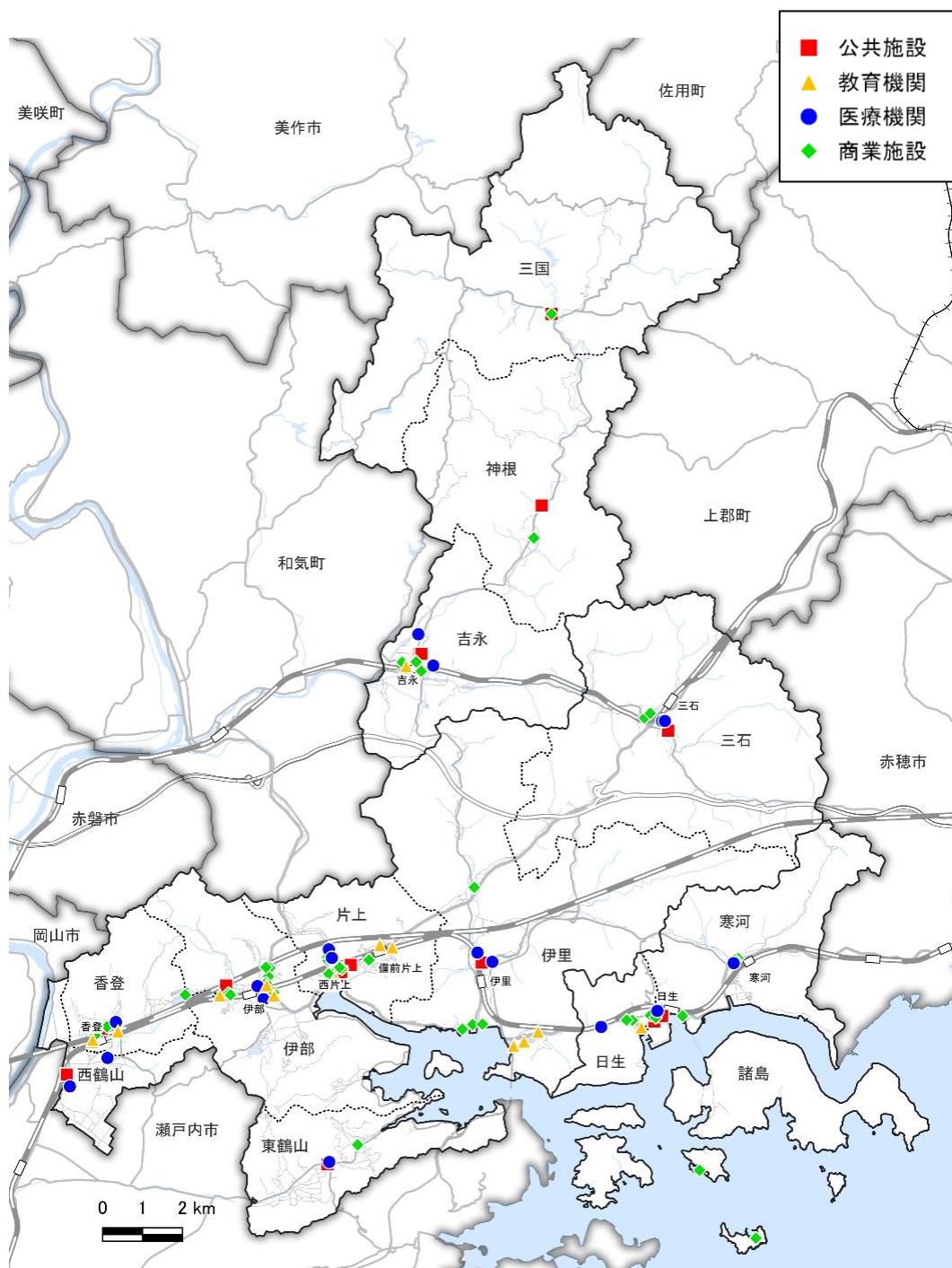


資料:国勢調査

図 人口分布

(3) 移動の目的地となる施設（機能）の立地状況

- 各地域の中心部に公共施設が立地しています。
- 特に伊部や片上、伊里や日生に多くの商業施設が立地しており、伊部・片上は国道2号、伊里・日生は国道250号に沿って集積しています。
- 市立病院が立地している伊部や吉永、日生（一部は寒河を含む）の中心部に複数の機能集積が見られます。
- 旧吉永町においては山間部の神根や三国で医療機関が立地しておらず、吉永地域の中心部や隣接している市町の中心部まで行く必要があります。



※商業施設は個人商店を除く

図 移動の目的地となる施設(機能)の集積状況

2. 地域公共交通の整備状況

(1) 備前市における地域公共交通網

- 備前市の公共交通は鉄道(JR 赤穂線・山陽本線)、バス、地域内を運行する備前市デマンド型乗合タクシー(以降、「デマンドタクシー」という。)、タクシーによって構成されています。
- バスは備前市営バス、東備西播定住自立圏域バス(以下、「圏域バス」という。)、民間路線である宇野バスの3つがあり、市内地域間の移動は備前市営バスが対応しています。
- 圏域バスは吉永から赤穂市、宇野バスは片上から岡山市までの広域移動に対応しています。
- 令和5年4月から、市内全域を対象にデマンドタクシーが小学校区を基本とした範囲で運行しています。
- これらの他に、東鶴山では、瀬戸内市営バス(美和線)が新庄地区の一部を通っており、三国の笹目地区では地域住民が主体となった交通空白地有償運送(ささめあい号)が運行しています。

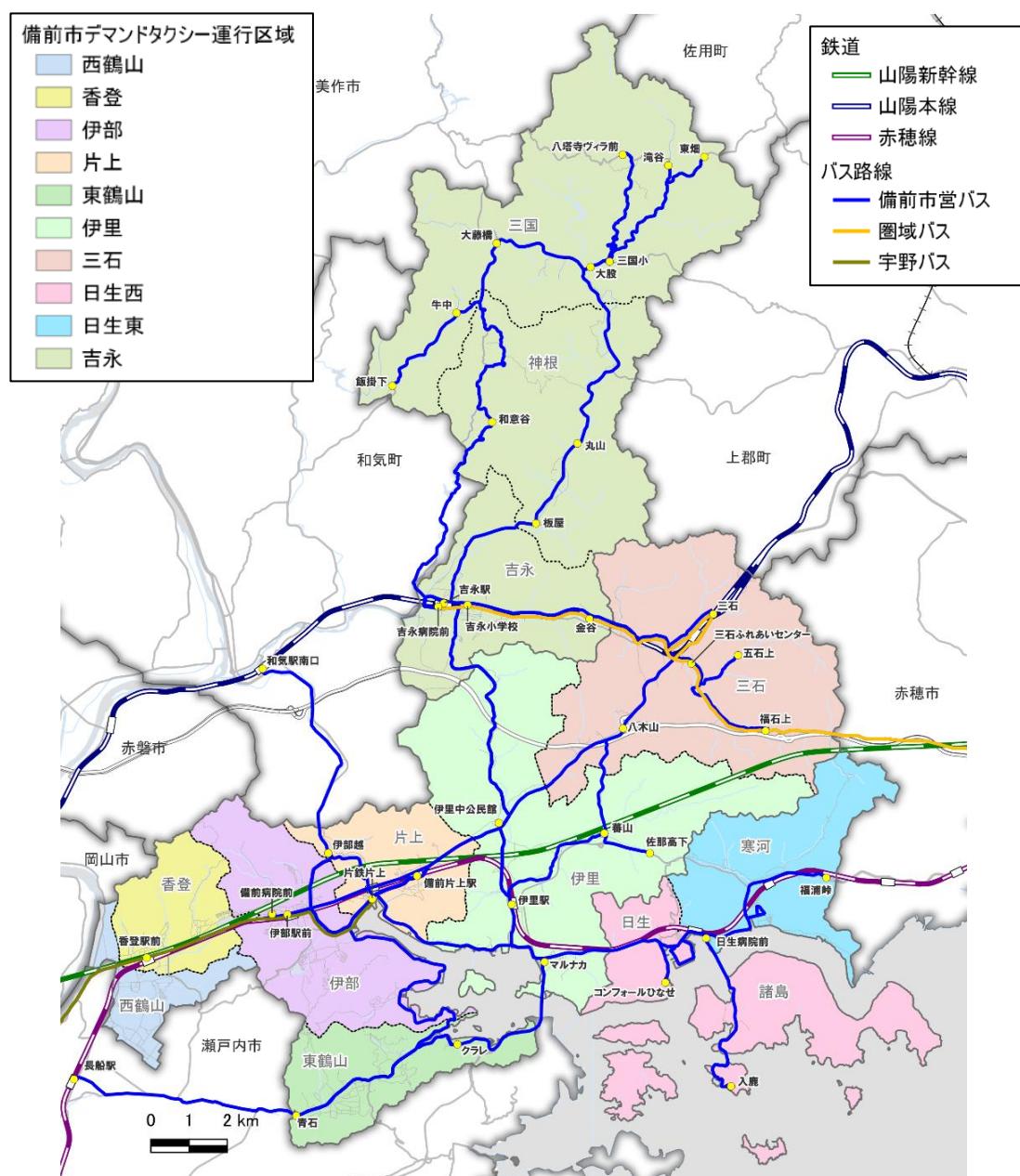


図 備前市の地域公共交通網

(2) 備前市営バスの運行状況

- 日生線、吉永線は片上まで運行しており旧備前市、旧日生町、旧吉永町の旧市町間を結ぶ役割を担っています。
- また、南北閑谷学校のぞみ線はニーズの高い商業施設(マルナカ)への買い物需要に対応しつつ、市の南北で異なる鉄道路線(山陽本線と赤穂線)を繋ぐ役割を担っています。
- 東鶴山線と三石線は旧備前市、八塔寺線と三国和意谷線は旧吉永町、頭島線は旧日生町の旧市町内の移動に対応しています。
- 三石は旧備前市の中で吉永との結びつきが強いため、三石線に加えて吉永まで運行する福石線も運行しています。
- 通学等のニーズが高い和気町への移動に対しては、片上和気線が対応しています。

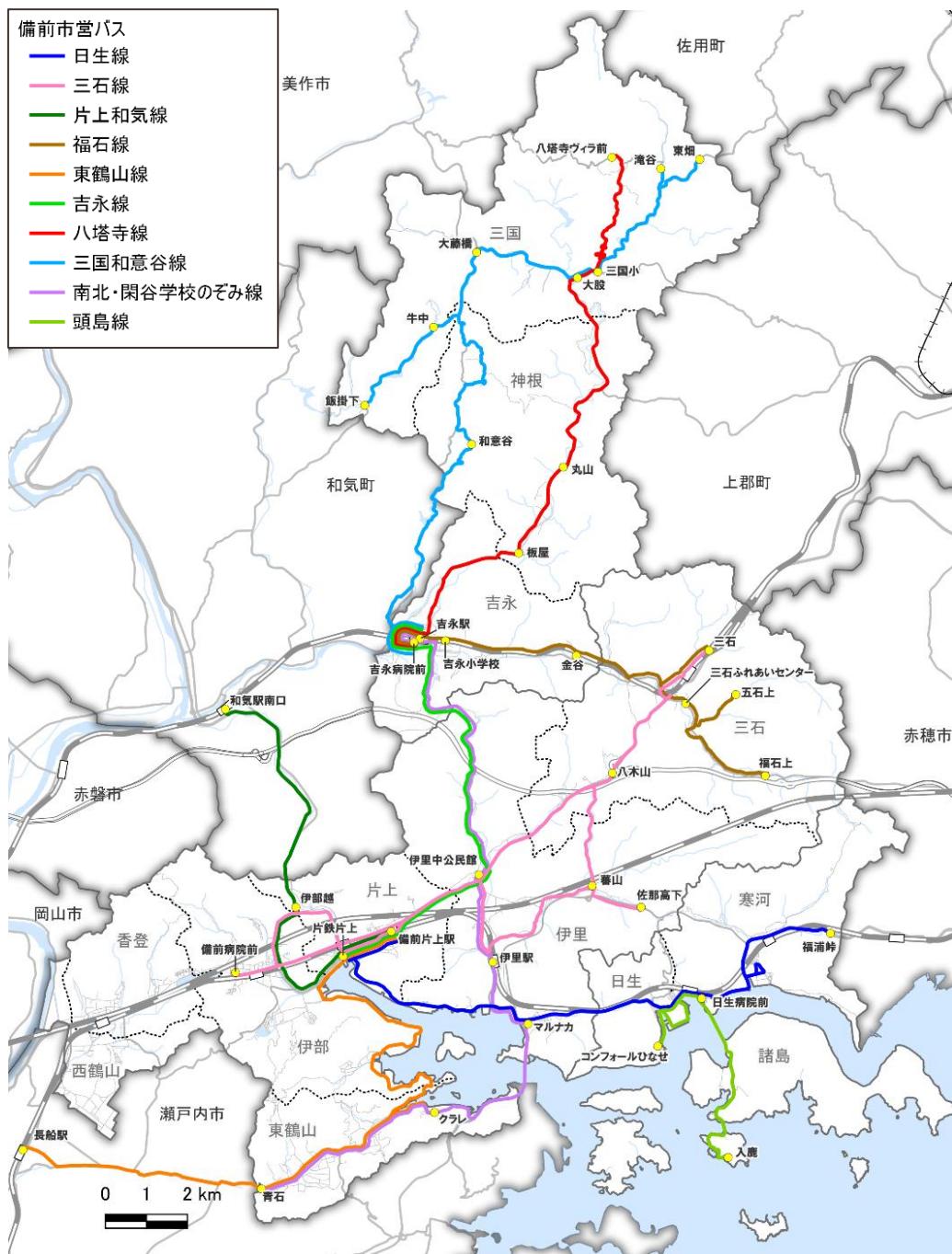
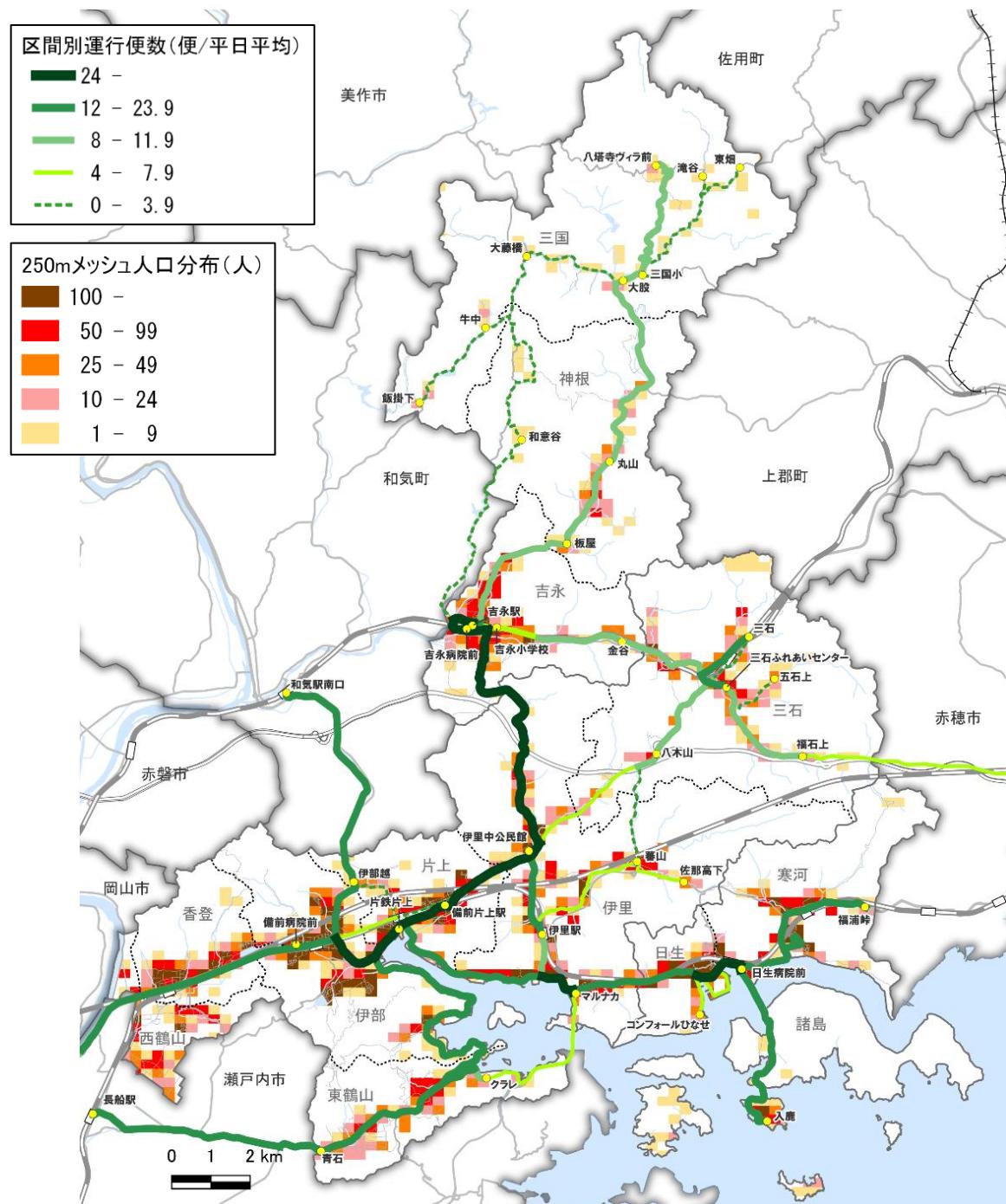


図 備前市営バスの運行状況

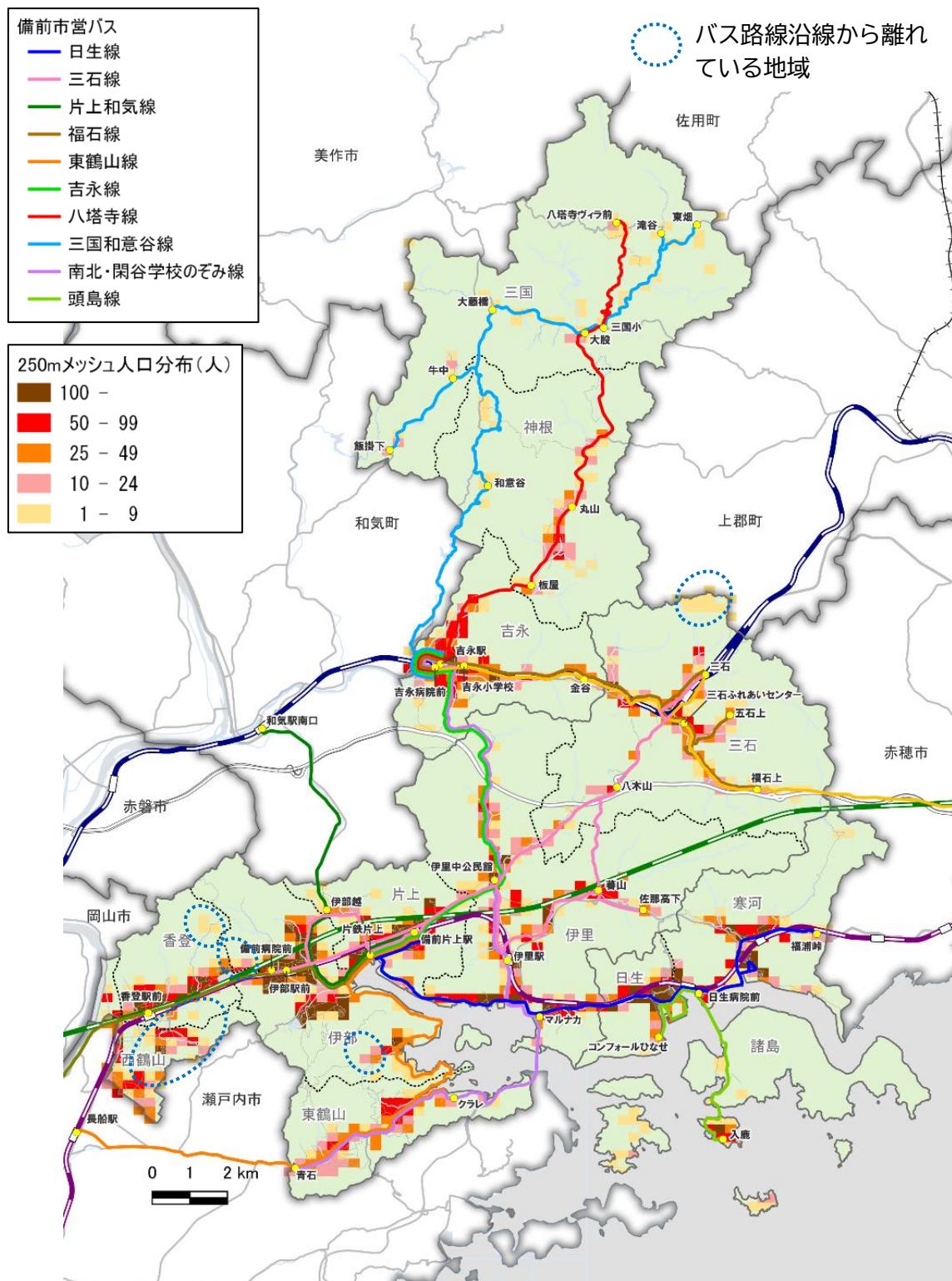
(3) 路線バスの運行便数

- 旧町と市の中心部を結ぶ路線については、多くの区間で1日の運行便数が12便/日を超えています。
- 特に伊部から伊里、伊里から吉永の間で運行便数が24便/日を超えており、伊部から伊里的区間は備前市営バスの吉永線と三石線、伊里から吉永の区間は吉永線と南北・閑谷学校のぞみ線のそれぞれ2路線が運行しています。
- 神根や三国等の山間部では、1日の運行便数が4便/日に満たない路線も存在しており、神根や三国、三石は他地域と比べて地域内で運行している路線の便数が少ない状況です。



(4) 市営バスとデマンドタクシーによる人口カバー状況

- デマンドタクシーは市内全域で運行しており、備前市営バスの路線から離れたエリアの移動をカバーしています。
- 令和6年12月の見直しによって、デマンドタクシーは地域内だけでなく指定する隣接地域への移動も可能となっています。



(5) 定期航路の運航状況

- 日生港と鴻島、大多府島、頭島を結ぶ定期航路は、令和7年時点では日生港発(上り)7便、頭島・大多府島発(下り)6便が運航しています。
- 定期航路の運航事業者以外にも車両運搬に対応した予約制の海上タクシーを運航している事業者があり、陸路の存在しない鴻島、大多府島島民の主要な生活交通となっています。

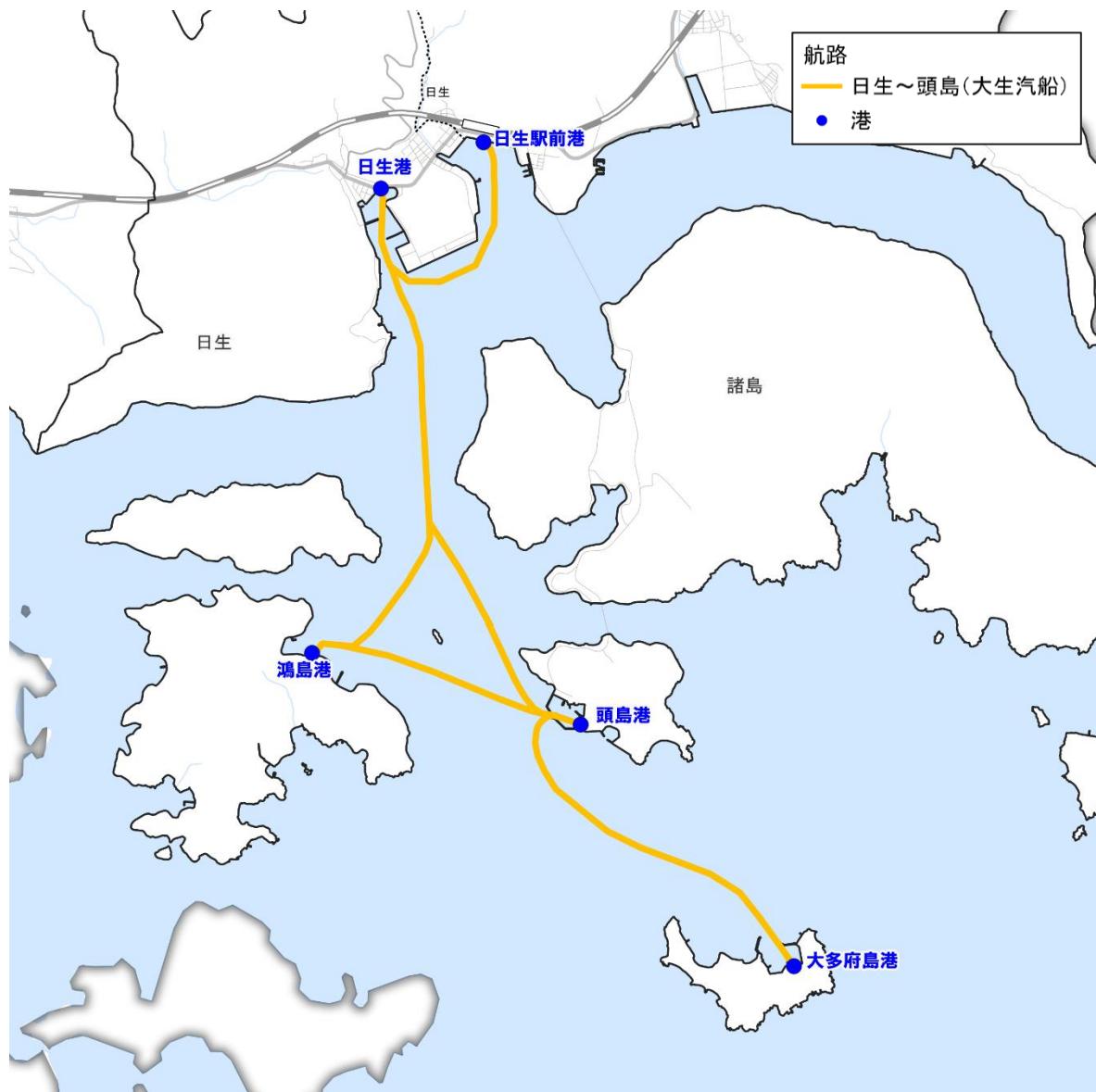


図 市内の港と定期航路図

(6) タクシー営業所の立地状況

- 備前市内で営業しているタクシー事業所は 5 社あります。
- 三国や神根等の山間部では、5km 圏域にタクシー事業者が存在しておらず、他地域と比べてタクシーを利用しづらい状況にあります。
- 前計画である備前市地域公共交通網形成計画策定時(令和 2 年時点)では 7 社が営業しており、5年間で 2 社減少しています。

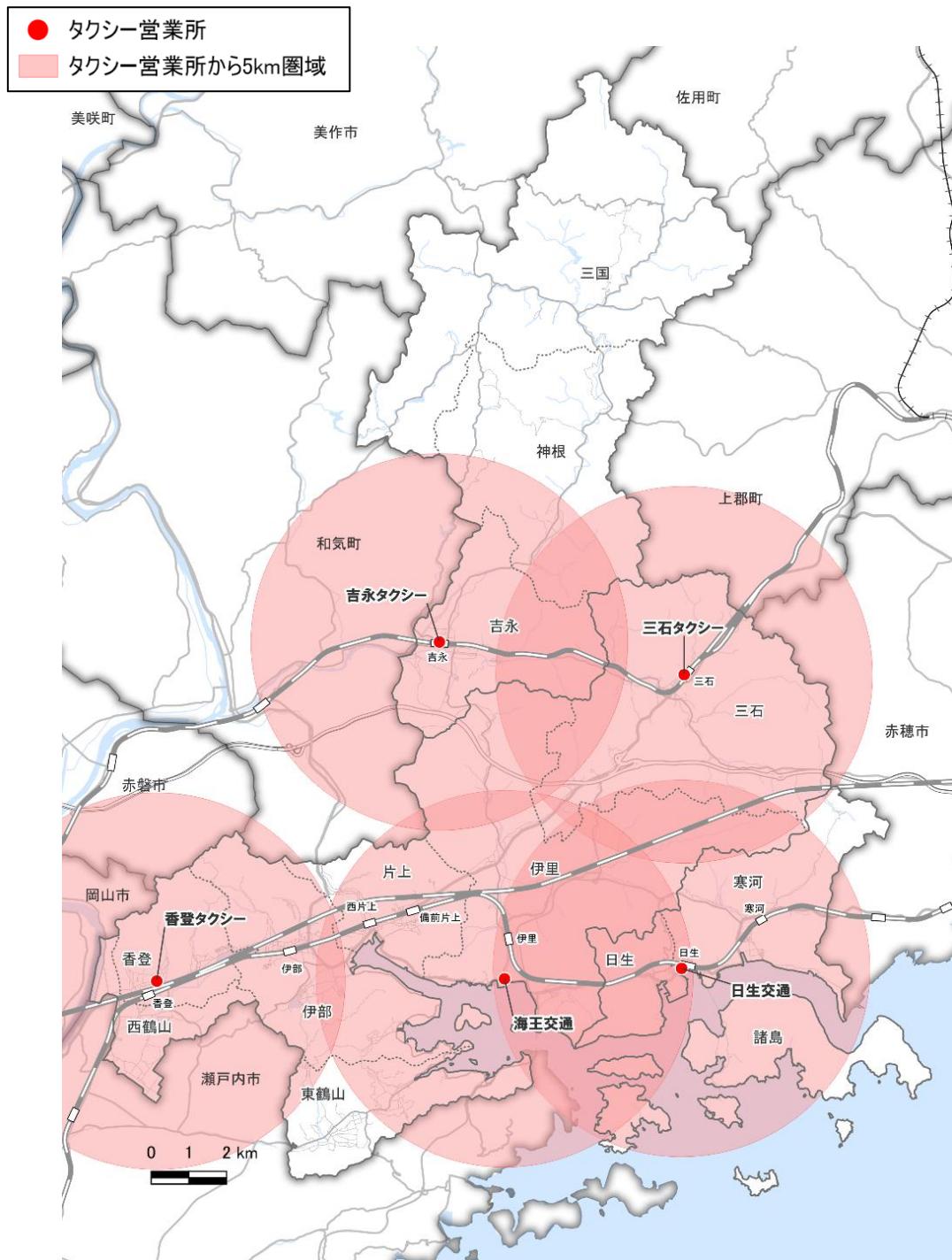
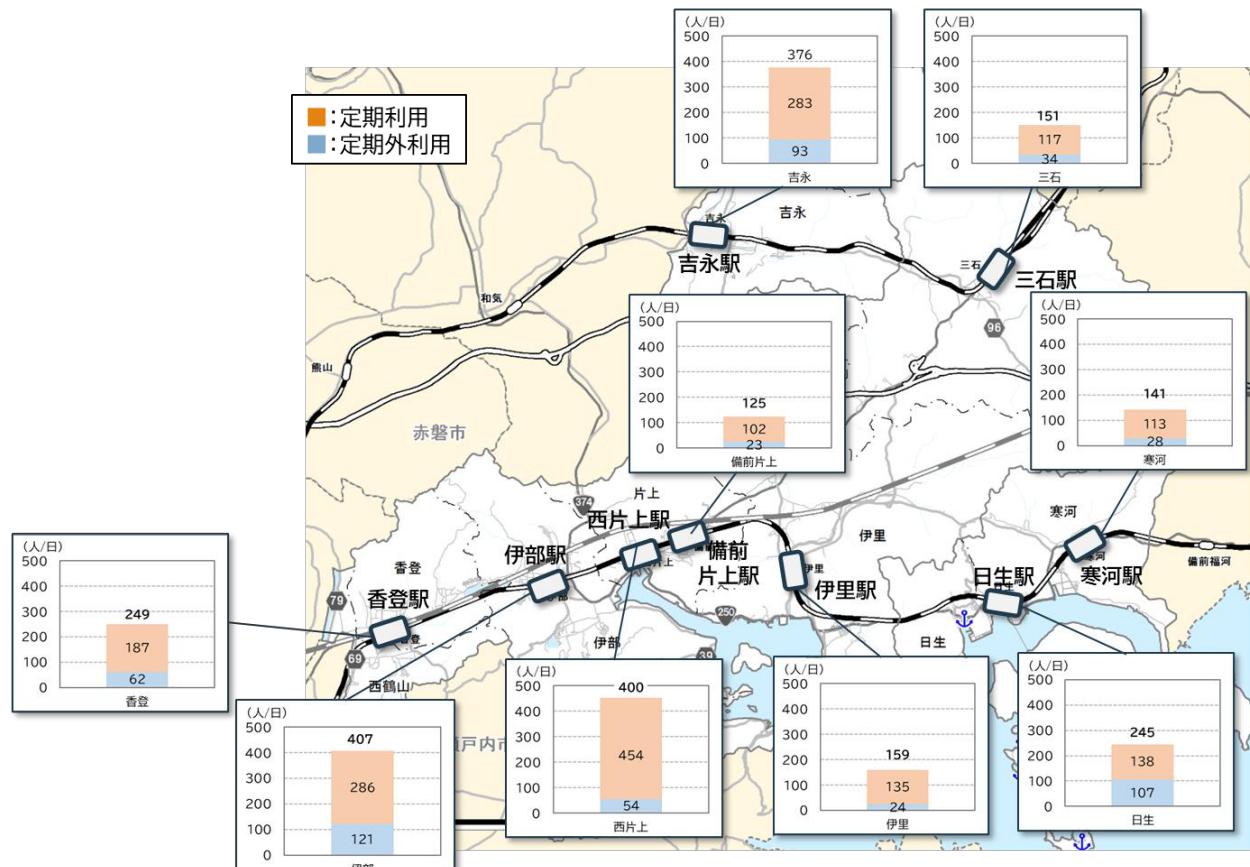


図 タクシー営業所の立地状況

3. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

- 市内におけるJR赤穂線・JR山陽本線の乗降人員のおよそ7割は定期利用で、主に通勤・通学目的で利用されています。
- 赤穂線では伊部駅と西片上駅、山陽本線は吉永駅で1日あたりの乗降人員が比較的多くなっています。
- 日生駅と伊部駅は1日あたり100人/日を超える定期外利用が見られます。
- 備前片上駅は、駅に隣接して市営バスの駐車場と待合施設を令和3年8月に整備したこと、交通結節機能を備えていますが、乗降人員は少ない状況です。



資料：令和4年度「岡山県統計年報」

図 鉄道駅の1日あたり乗降人員

(2) 備前市営バスの利用者数推移

- 備前市営バスにおける年間利用者数の推移は、新型コロナウイルス感染症の影響によって令和2年度と令和3年度に落ち込みが見られたものの、令和5年度にはコロナ禍前の水準まで利用者数は回復しています。
- マイナンバーカード提示で無料となる料金特例制度を設けたことから、令和6年度の市営バス全体の利用者数は近年でも最も多い状況です。

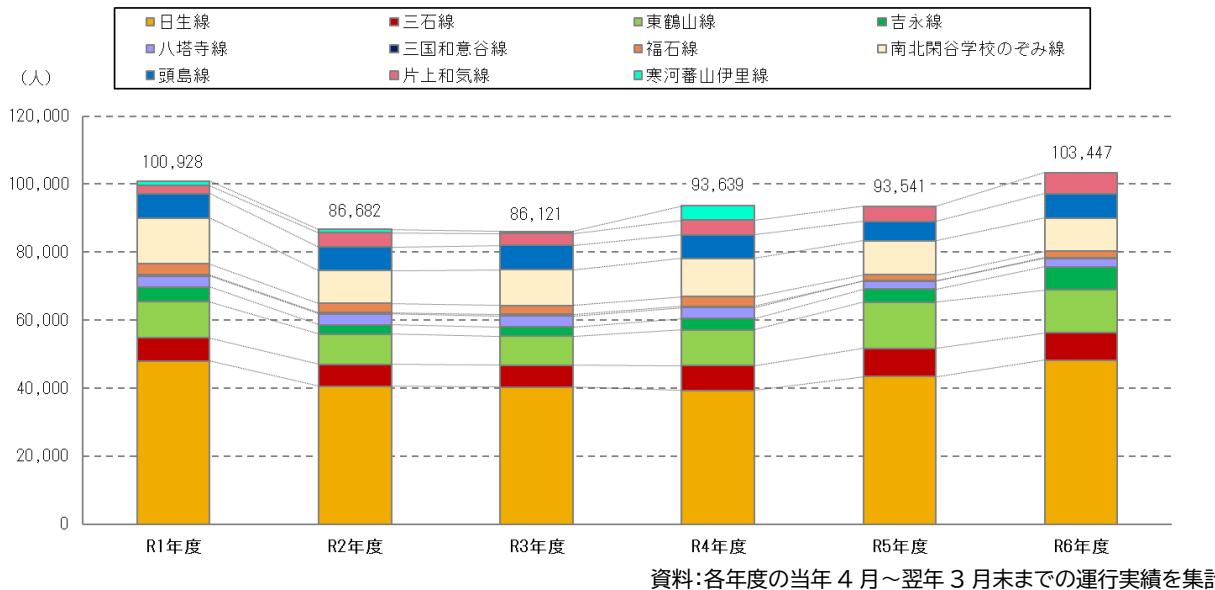


図 備前市営バスの年間利用者数推移

(3) 備前市営バスの利用状況

- 備前市営バス路線は、1日あたりの運行便数が10~14便/日(5~7往復)で、1便あたりの利用者が2.0人/便前後の便が比較的多くなっています。
- 日生線は最も便数が充実しており、利用者数も多い路線として位置しています。
- 福石線、八塔寺線、三石線、頭島線は1便あたりの利用者数が2.0人未満となっており、便数に対して利用者数が少ない状況です。

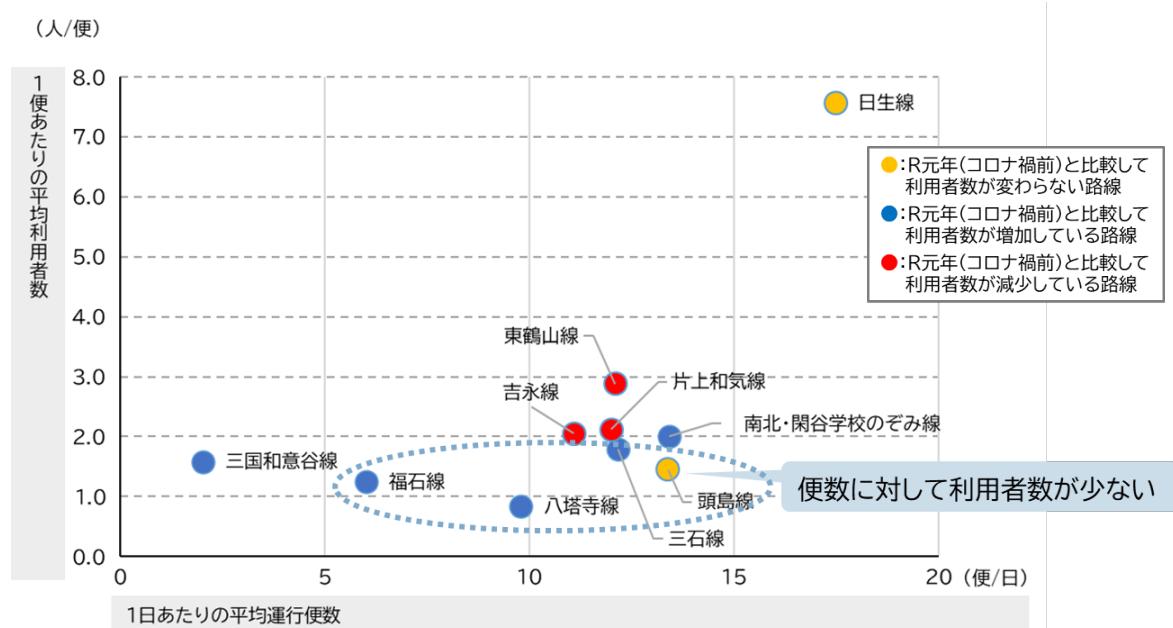


図 備前市営バスの1便あたり利用者数と1日あたり運行便数(令和6年度実績)

表 備前市営バスの便数、利用者数及び利用の特徴

路線名	便数	R6年度年間利 用者数 (R元年との差)	1便あたり 利用者数	利用の特徴
日生線	平日:22便(11往復) 休日:8便(4往復)	48,264人 (+325人)	7.6人/便	「片上」での乗降が最も多く、「日生病院前」や「マルナカ」、日生港に近い「日生」での乗降が多い
三石線	平日:17便(8.5往復) 休日:2便(1往復)	7,942人 (+1,133人)	1.8人/便	三石より伊里での利用が比較的多く、比較的短い距離の利用も見られる
東鶴山線	平日:15便(7.5往復) 休日:6便(3往復)	12,705人 (+2,047人)	2.9人/便	南北・閑谷学校のぞみ線に比べ東鶴山内での利用は多い
吉永線	平日:13便(8.5往復) 休日:2便(1往復)	6,817人 (+2,429人)	2.1人/便	上りは備前片上駅や片上、下りは、吉永駅や吉永病院で降車する人が多い
八塔寺線	平日:11便(5.5往復) 休日:4便(2往復)	2,479人 (▲720人)	0.8人/便	「三股」「北方」と「吉永病院前」で乗降が集中しており、利用者が固定化している
三国和意谷線	平日:2便(1往復)	162人 (▲212人)	1.6人/便	「桼」と「吉永病院前」で乗降が集中しており、利用者が固定化している
福石線	平日:6便(3往復)	1,848人 (▲1,358人)	1.2人/便	「吉永病院前」での乗降が多く、朝の1往復に利用が集中している(路線全体の6割)
南北閑谷学校のぞみ線	平日:16便(8往復) 休日:8便(4往復)	9,818人 (▲3,577人)	2.0人/便	吉永駅・吉永病院の乗車、伊里駅や「マルナカ」の降車が多く、下りは「マルナカ」や伊里駅での乗車が多い
頭島線	平日:15便(7.5往復) 休日:10便(5往復)	7,124人 (▲71人)	1.5人/便	頭島の停留所から「日生病院」「日生駅」「日生」までの利用が見られる
片上和気線	平日:12便(6往復)	6,287人 (+3,914人)	2.1人/便	上りはほとんどの利用者が「和気駅南」で降車し、下りは「片上」での降車が多い

(4) デマンドタクシーの利用状況

- 令和5年より運行しているデマンドタクシーの年間延べ利用者数は、令和5年度が11,843人、令和6年度が10,735人です。
- 令和6年度の詳細な利用状況は次のとおりで、地域によって異なる特徴が見られました。

利用者数・実利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 伊里、伊部、日生西で延べ利用者数・実利用者数が多い 香登の実利用者数は163人と比較的下位にあるものの、1人あたりの利用回数は伊里に次いで多い 西鶴山や香登、日生西は地域外への移動が5割を超える
利用時間帯や目的地までの到着時間	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーが利用される時間帯は8時半～10時に集中 地域の範囲が比較的広い伊里や吉永では、目的地までの到達時間が比較的長くなる
目的別利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 通院目的が最も多く、3割程度を占めている 地域別に見ると、利用が多い伊里では、バス停までの移動が5割近くを占めており、他の地域と比べて市営バスや鉄道へのアクセス手段として利用されている 西鶴山や吉永では、鉄道駅までの移動が3割を占めている 日生西や吉永では通院、香登では買い物目的、東鶴山では公共施設など、地域によってよく利用される目的に違いが見られる

表 デマンドタクシーの地域別年間利用者数・実利用者数(令和6年度実績)

地区	西鶴山	香登	伊部	片上	伊里	東鶴山	三石	日生西	日生東	吉永	計
年間延べ利用者数(人)	560	825	1,544	1,260	3,005	726	711	1,407	434	263	10,735
実利用者数(人)	154	163	432	312	524	270	213	394	123	131	2,716
実利用者1人あたりの利用回数(回/人)	3.6	5.1	3.6	4.0	5.7	2.7	3.3	3.6	3.5	2.0	4.0
※年間利用者/実利用者数											
地域外への利用が占める割合 ※R6年12月～R7年3月の集計	49.1%	59.9%	6.3%	19.7%	10.4%	22.0%	18.2%	23.1%	58.9%	0.0%	24.4%

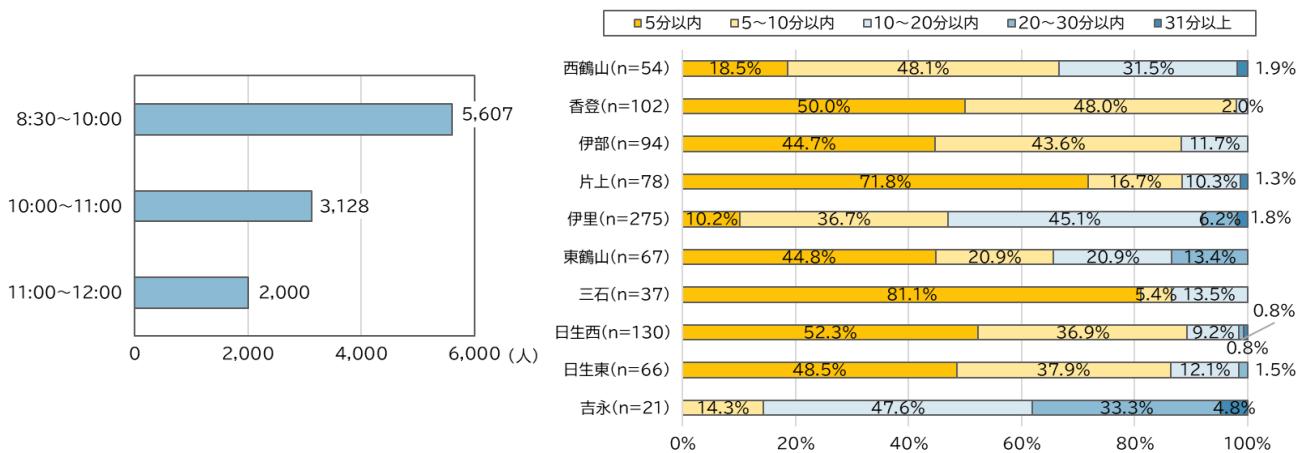
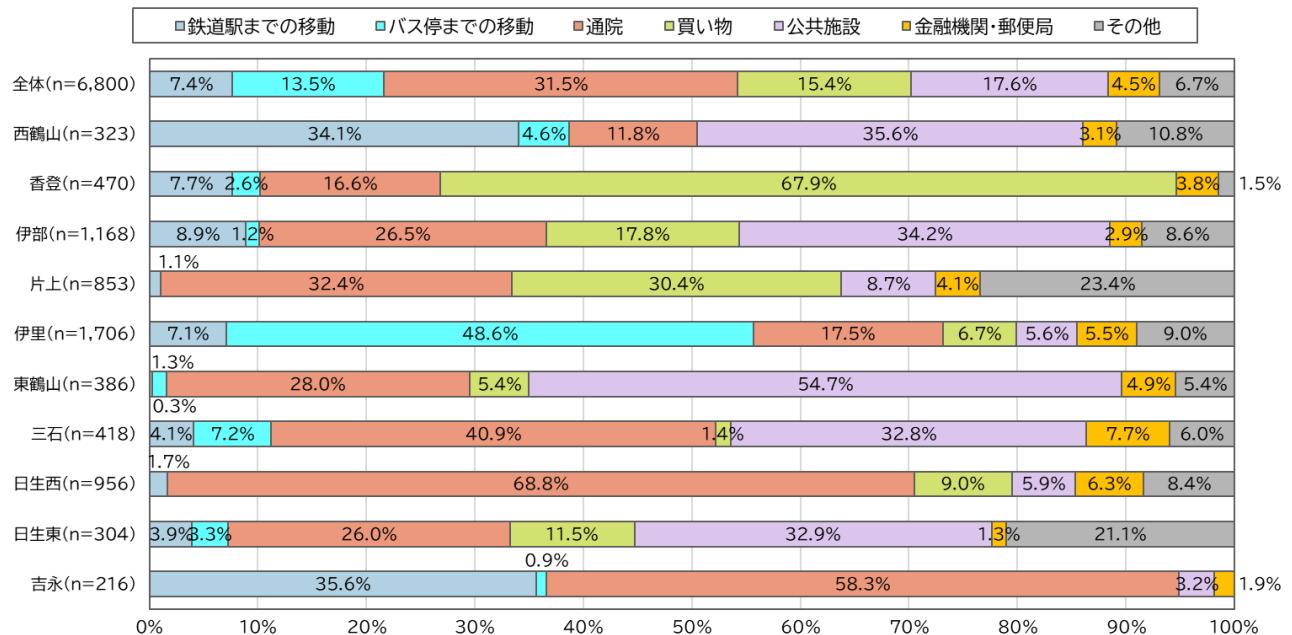


図 デマンドタクシーの利用時間帯(左)・目的地までの到達時間(右)(令和6年度実績)



資料：いずれも各年度の当年4月～翌年3月末までの運行実績を集計、利用目的が判別できない復路利用は除いて集計

図 デマンドタクシーの目的別利用状況(令和6年度実績)

(5) 定期航路の利用状況

- 定期航路の利用者数は令和2年度から令和3年度にかけて減少していましたが、令和4年度から増加傾向にあります。
- 令和元年度と令和6年度を比較すると、島民利用が多い大多府や日生港の利用は減少している一方で、頭島と鴻島の利用は増加しています。

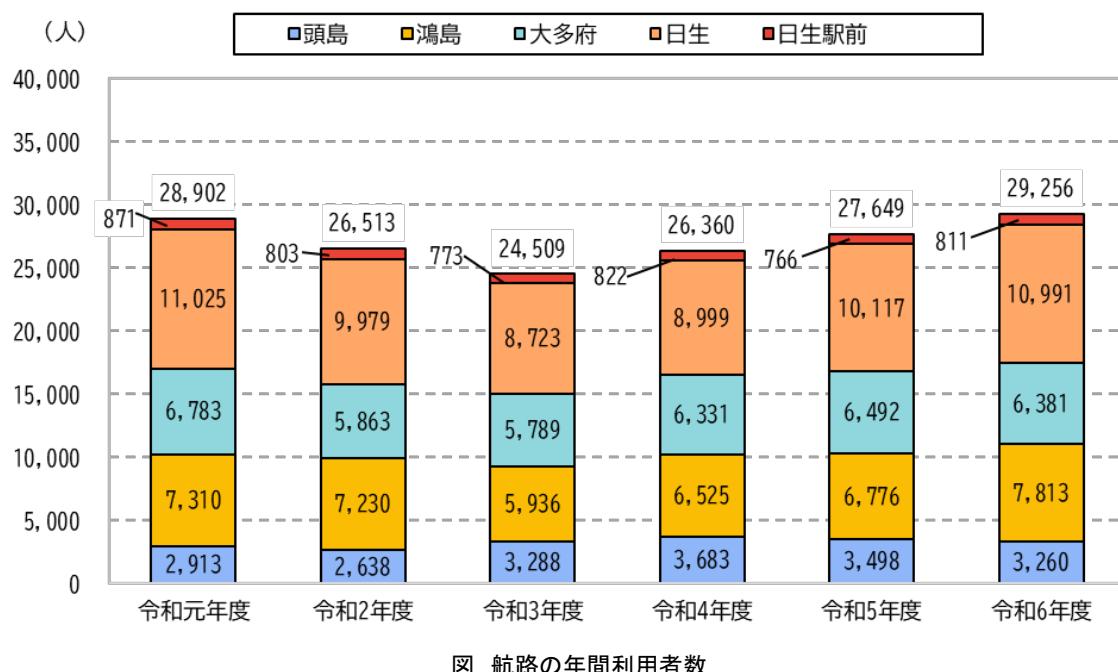


図 航路の年間利用者数

(6) 関係者へのヒアリングにより把握した利用の実態・サービスに対する意向

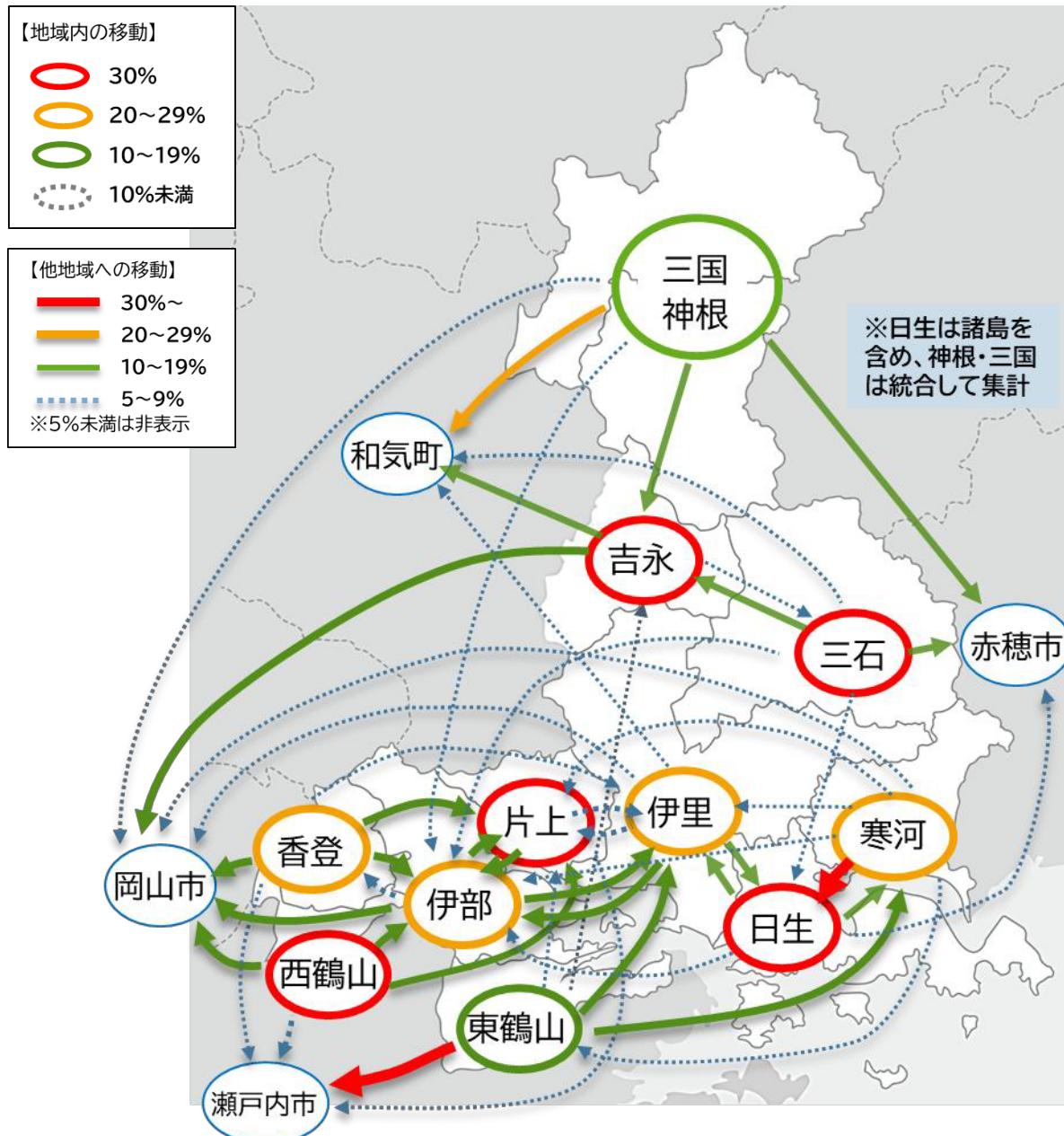
交通事業者を含めた関係者へのヒアリング調査から各交通モードにおける利用実態を把握しました。主な特徴は次のとおりです。

備前市営バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 東鶴山線は経由地等の見直しによって通勤利用が増加している ● 福石線、三国和意谷線、南北閑谷学校のぞみ線等はデマンドタクシーに利用が転移している ● 片上和気線や吉永線は備前緑陽高等学校への通学利用が増えている ● 和気町の高校への通学で市営バスを利用する生徒は減少している
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅まで迎えに来てもらえる点が評価されており、利便性に対する満足度は高い ● マイナンバーカード連携による無償化が喜ばれている一方で、吉永等では負担をしてでも、地域の移動手段を残していくといった意向も強い ● 運行エリアや運行内容、予約の締切等の設定が分かりにくく、運行内容を十分に理解できない利用者も存在している ● 笹目地区では、和気町方面へ直接移動できる地域主体交通(ささめあい号)が運行しているため、デマンドタクシーの利用は少ない ● 利用者から多く聞かれる要望として、運行時間を 13 時以降に延長してほしいとの声がある ● コールセンターの導入(令和 7 年 2 月より)に対し、「顔の見える対応」を重視する地域住民からは不安の声がある
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 午前中(通院・買い物目的)の利用が多く、日中は稼働が少ない ● 行きはデマンドタクシー、帰りはタクシーを利用するパターンも多く見られる ● デマンドタクシーの運行により病院への通院利用は減少している ● 牡蠣養殖業に従事する外国人労働者や企業の利用も定期的に存在する
定期航路	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の約 6 割は島民が占めており、利用目的は日生病院への通院や日生地域中心部での買い物が中心となっている ● 残りの 4 割は来訪者の利用で、近年は若年層の鴻島への民泊利用が増加しており、このことから令和 6 年 10 月に帰り便を 1 便増便している ● 島民からは「便を減らさないでほしい」「現行ダイヤを維持してほしい」との意見を多く聞いている ● 今後は人口減少によって島民利用の割合が減少すると見込まれる

4. 公共交通に対するニーズ

(1) 岡山県パーソントリップ調査から見た移動の潜在需要

- 西鶴山・片上・日生・三石・吉永では地域内移動の割合が高くなっています。
- 伊部・片上・伊里の3地域には、市内の多くの地域から移動が集まっています。
- 市内の多くの地域から岡山市への移動が見られ、旧吉永町では和気町への移動が比較的多くなっています。また、東鶴山は瀬戸内市、三石や神根・三国は赤穂市といった隣接している市への移動が多くなっています。



資料:岡山県パーソントリップ調査(令和4年10月実施・令和6年3月公表)から
備前市のトリップ(661件)を抽出し、各エリアを起点にした移動の割合を算出

図 平日における備前市内各地域からの移動の実態

《各地域別のサンプル数》

西鶴山(n=47)	香登(n=43)	伊部(n=122)	片上(n=104)	伊里(n=93)
東鶴山(n=13)	三石(n=42)	日生(n=89)	寒河(n=35)	吉永(n=62)
神根・三国(n= 11)				

(2) 市民アンケート調査で把握した公共交通のニーズ・意向

① 買い物における地域別の移動状況

- 市内移動については、市の中心部である伊部と片上、伊里への移動が見られます。また、旧吉永町や三石では、和気町への移動が見られます。
- 市外への移動について、香登・西鶴山・東鶴山では瀬戸内市への移動が見られます。また、日生・寒河・三石では、赤穂市への移動が見られます。

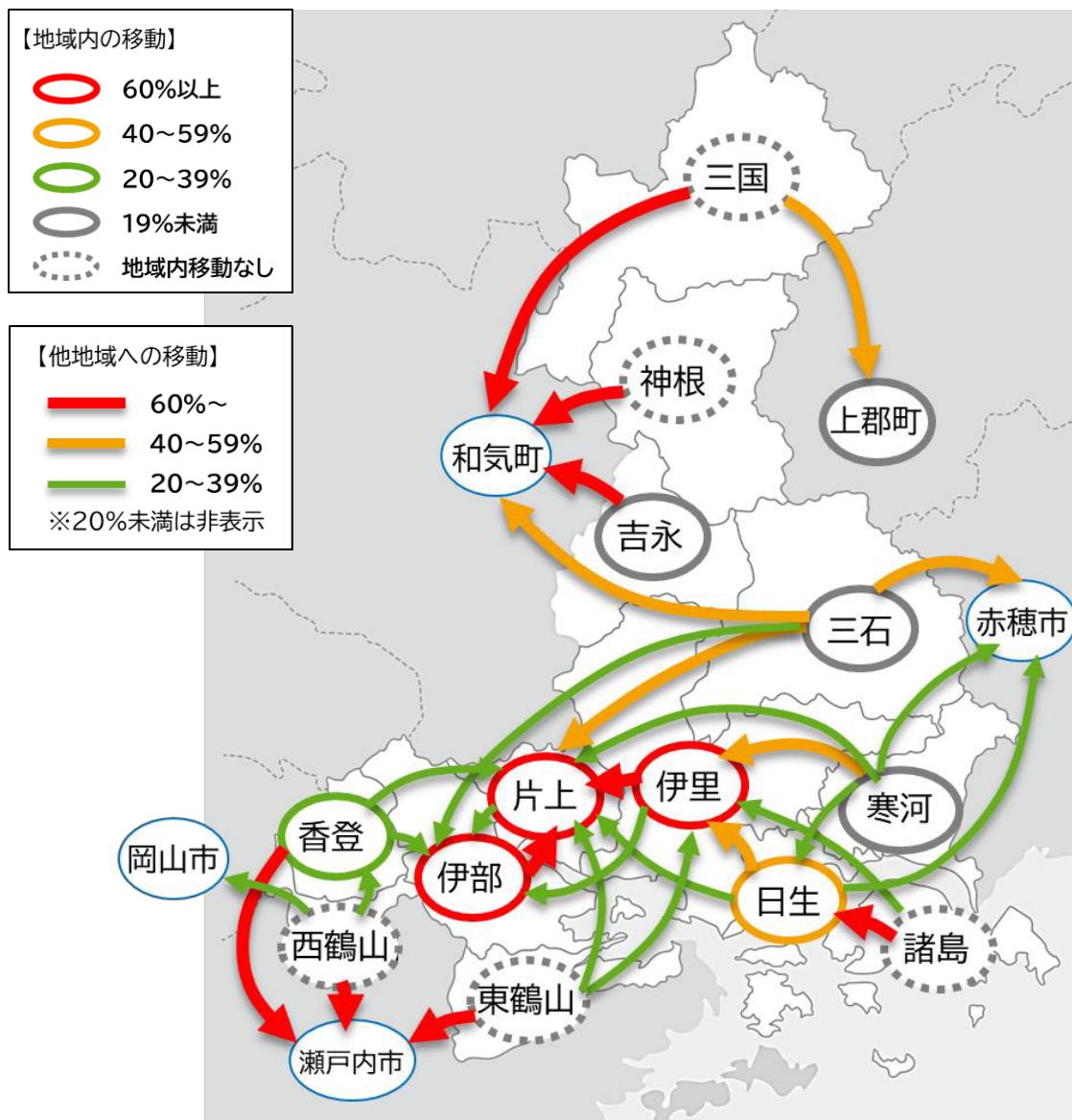


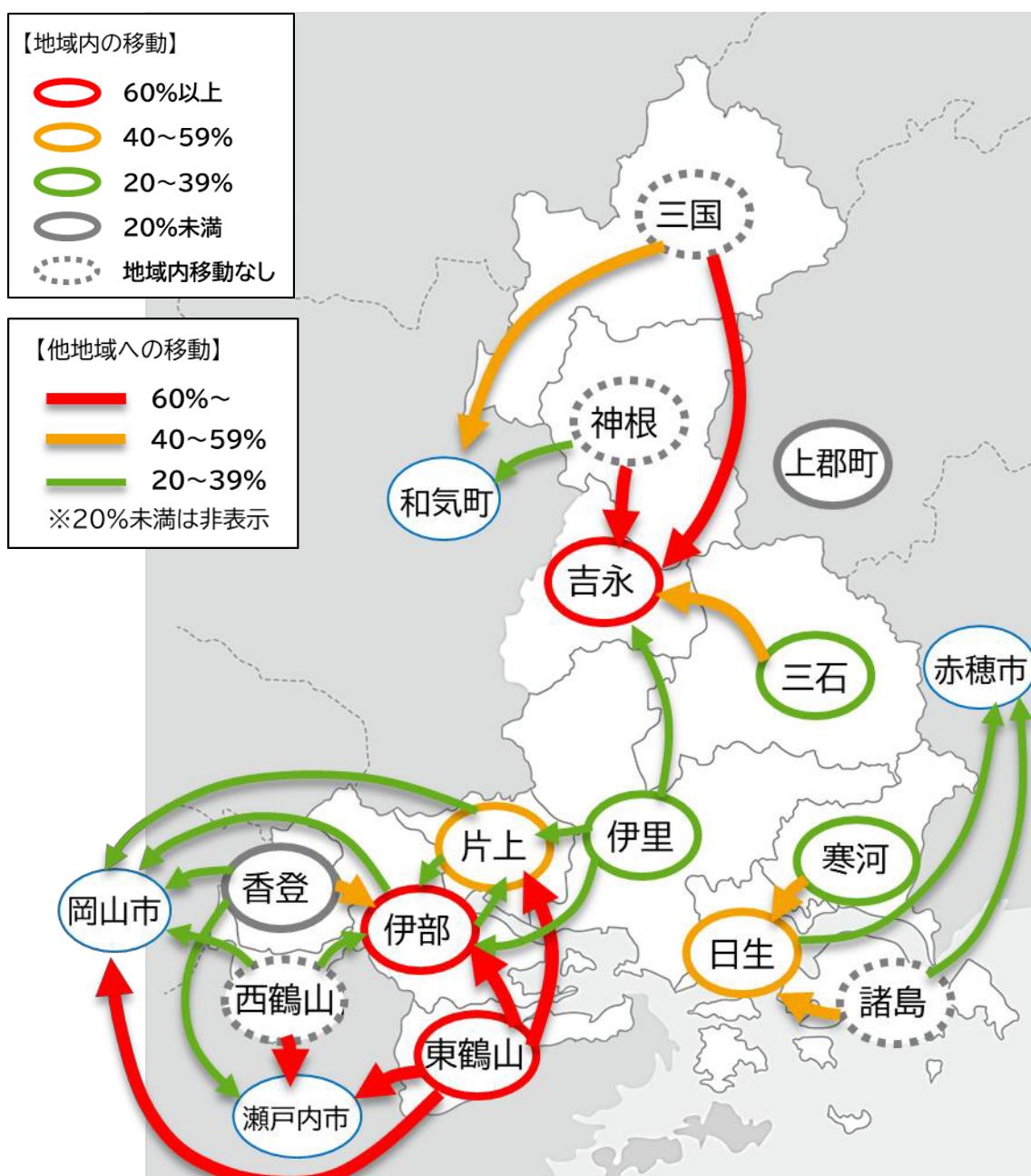
図 買い物における移動実態図

《各地域別のサンプル数》

西鶴山(n=64)	香登(n=52)	伊部(n=191)	片上(n=96)	伊里(n=173)
東鶴山(n=91)	三石(n=79)	日生(n=98)	寒河(n=39)	諸島(n=18)
吉永(n=92)	神根(n=56)	三国(n=30)		

② 通院における移動実態

- 市内の医療機関への通院については、市立病院が立地している伊部・吉永・日生への移動が見られます。
- 市外への通院について、神根・三国は和気町、香登・西鶴山、東鶴山は瀬戸内市、日生・諸島・三石では、赤穂市等の隣接している市町への通院が見られます。
- また、東鶴山・西鶴山・香登・伊部・片上等の多くの地域で岡山市への通院が見られます。



《各地域別のサンプル数》

西鶴山(n=64)	香登(n=52)	伊部(n=191)	片上(n=96)	伊里(n=173)
東鶴山(n=91)	三石(n=79)	日生(n=98)	寒河(n=39)	諸島(n=18)
吉永(n=92)	神根(n=56)	三国(n=30)		

③ アンケート調査より把握した目的別の移動状況

アンケート調査結果から、次の目的別の移動の状況・特徴を整理しました。

買い物	<ul style="list-style-type: none"> 買い物先への到着は 10 時台、出発は 11 時台が最も多く、午前中の買い物が多数を占める 行き・帰りとともに、「車(自分で運転)」が圧倒的に多く、次いで「車(乗せてもらう)」が多い状況で、備前市営バスやデマンドタクシーの利用は少 行きと帰りで交通手段の構成に大きな違いはなく、往復とも同じ交通手段を利用
通院	<ul style="list-style-type: none"> 通院先への到着は 9 時台、出発は 11 時台が最も多く、午前中の通院が多数を占める 行き・帰りとともに、「車(自分で運転)」が圧倒的に多く、次いで「車(乗せてもらう)」が多い状況で、市営バスやデマンドタクシーの利用は少 行きと帰りで交通手段の構成に大きな違いはありませんが、行きのみデマンドタクシーを利用する、帰りのみタクシーを利用する人もいます
通勤・通学	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学先は 備前市内が 56.8%と過半数を占めており、次いで岡山市が 21.4% 通勤・通学時の交通手段は、行き・帰りともに「自分で運転する車」が 8割以上と圧倒的に多く、自家用車への依存度が高い 「鉄道 (JR)」の利用は約 6%で一定数みられる一方で、市営バスは約 2%と通勤・通学目的利用は少ない 行きと帰りで交通手段の構成に大きな違いはなく、往復とも同じ交通手段を利用

④ 公共交通（備前市営バスやデマンドタクシー）を利用してない理由

- 備前市営バスやデマンドタクシーを利用してない理由について、運転免許を持っていない人に絞って集計すると、6割が「家族等が自動車で送迎してくれる」と回答しています。
- 上記以外の理由として、「乗りたい時間に運行していない」「身体が不自由で公共交通機関を利用しにくい」「デマンドタクシーの利用方法がわからない」「デマンドタクシーの予約が面倒」が 20%を超えています。

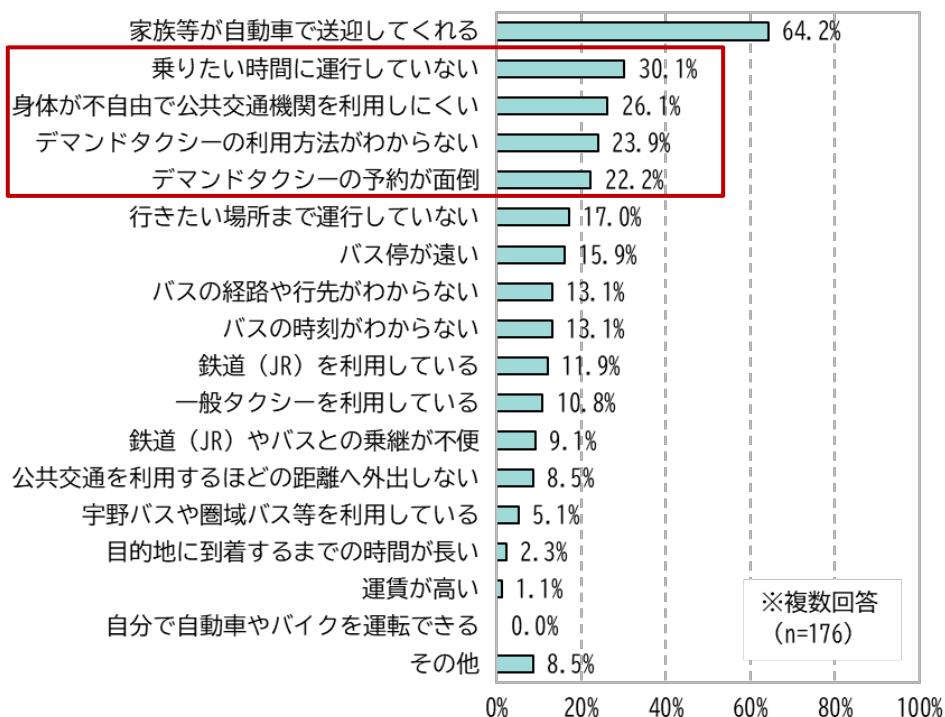


図 備前市営バス・デマンドタクシーを利用してない理由

※「過去に運転免許を持っていたが返納した」「もともと運転免許を持っていない」と回答し、かつ「市営バスとタクシーのどちらも利用していない」人のみを集計

⑤ 備前市営バスのサービスに対する評価

- マイナンバーカード連携による無料施策を行っていることから、「運賃」の満足度は高くなっている一方、「運行本数」「運行時間帯」の満足度は低く、いずれも不満・やや不満を合わせた割合は40%程度です。
- 「鉄道との乗り換えのしやすさ」や「バス停の待合環境」についても、不満・やや不満を合わせた割合が30%前後となっています。
- 運転免許証を持っていない人に絞ったバスの総合的な満足度の満足・やや満足の割合は、25.1%で平成30年度に実施したアンケート調査(14.8%)を上回ります。

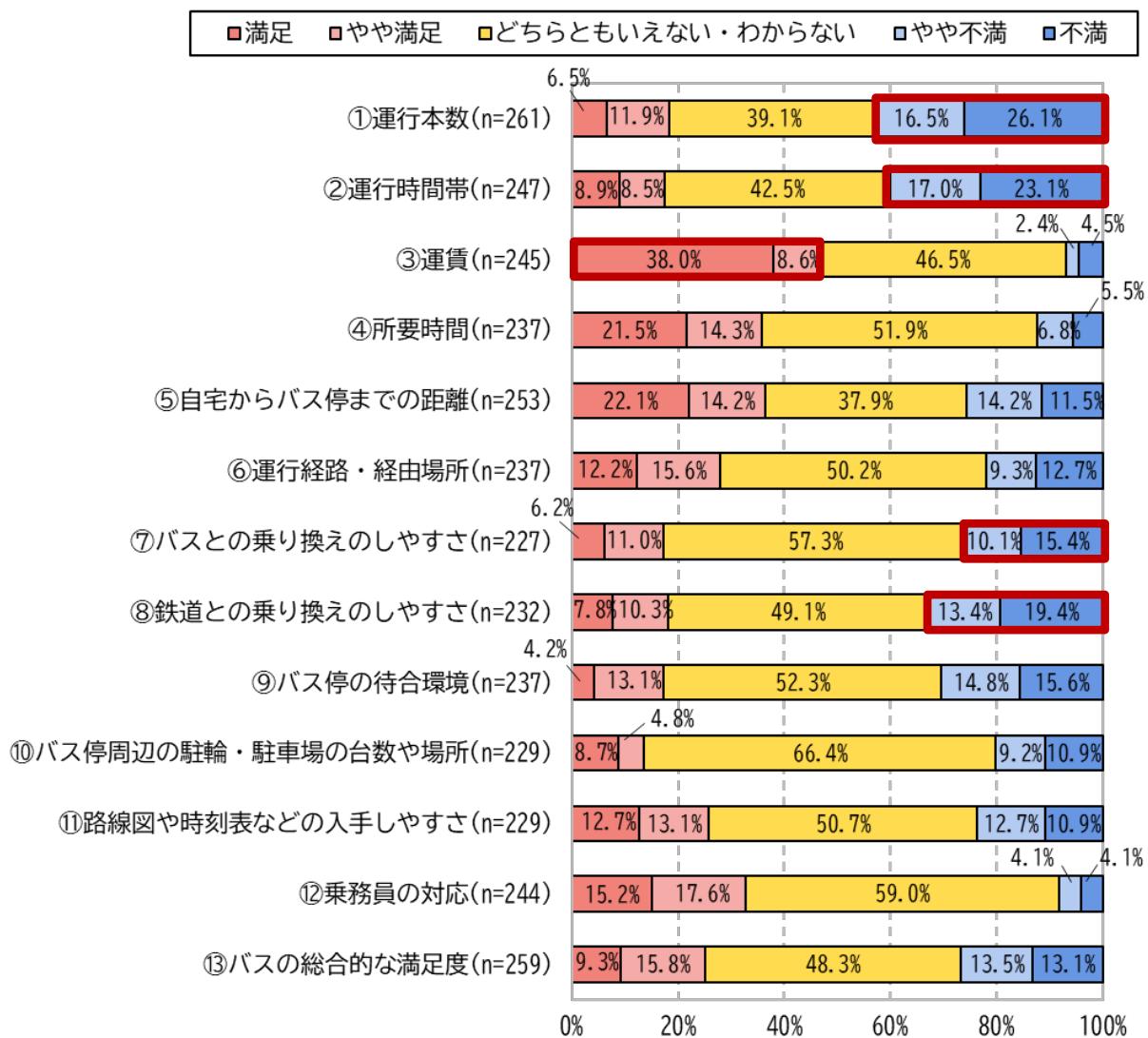


図 備前市営バスのサービスに対する満足度
(「過去に運転免許を持っていたが返納した」「もともと運転免許を持っていない」と回答した人のみ)

⑥ デマンドタクシーのサービスに対する評価

- バスと同じく、「運賃」の満足度が高くなっています。
- 一方、「運行範囲」「運行時間帯」「予約のしやすさ」について、不満・やや不満の割合が高くなっています。
- 総合的な満足度は満足・やや満足よりも不満・やや不満の割合が 10 ポイント程度高く、バスよりも差が大きくなっています。

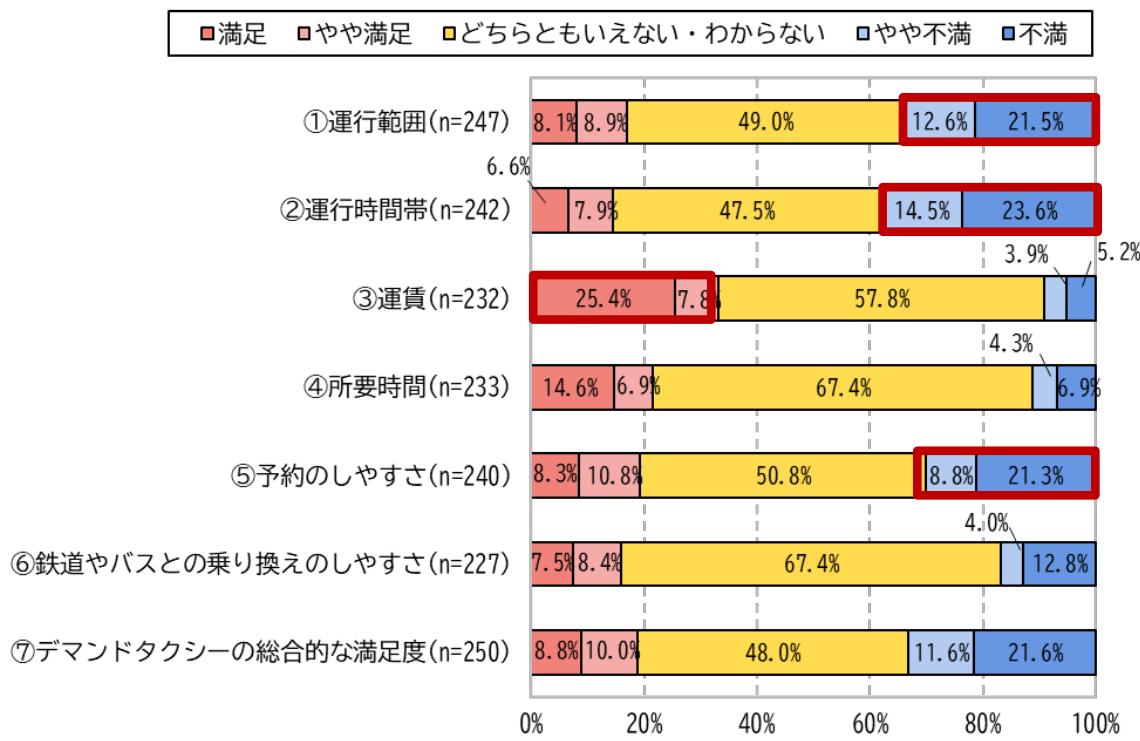


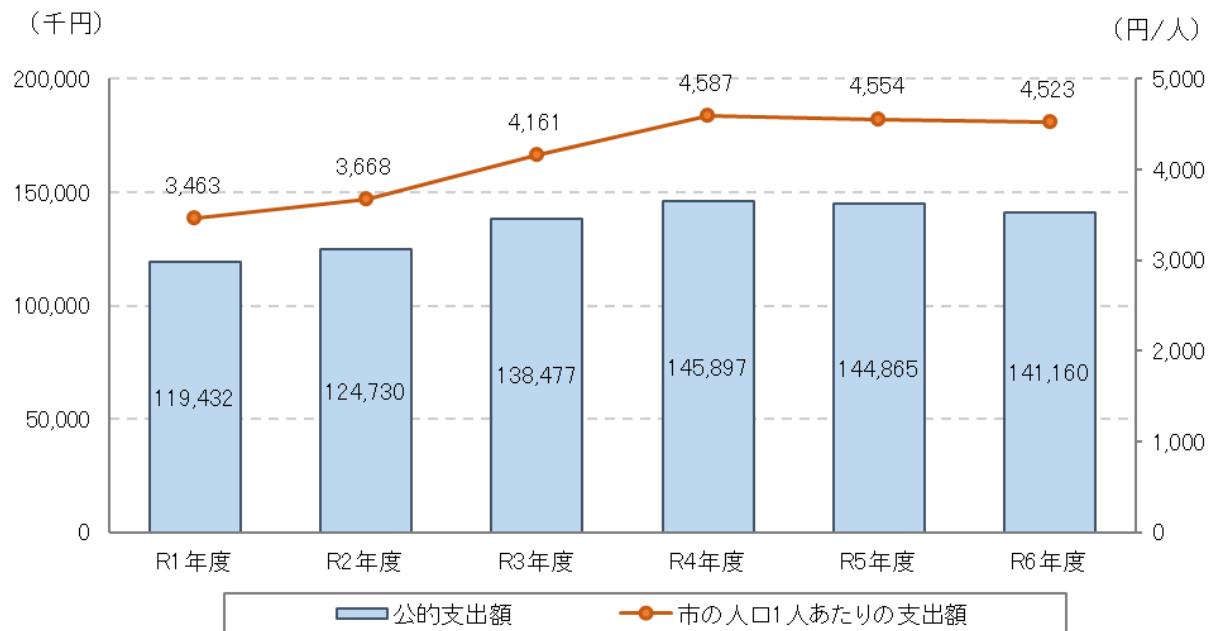
図 デマンドタクシーのサービスに対する満足度

(「過去に運転免許を持っていたが返納した」「もともと運転免許を持っていない」と回答した人のみ)

5. 公共交通の供給における現状

(1) 公共交通に関わる公的支出の状況

- 公共交通に関わる公的支出額は、令和6年度に約1億4千万円となり、令和元年度から2千万円程度増加しています。
- 特に、デマンドタクシーの導入を開始した令和4年度以降は、1億4千万円を超えて推移しており、近年は高止まりしています。
- 市の人口1人あたりに換算した公的支出額は、経費の増加と人口減少が相まって、令和6年度時点で4,523円/人となり、5年間で1人あたり約1,000円の増加が見られます。



※いずれの年度も車両購入や駅舎整備等、システム導入経費等のハード整備に係る経費は除いた額を集計
図 市の公共交通に係る公的支出額と1人当たり支出額の推移

(2) 交通事業者・関係者へのヒアリングにより把握した供給面の問題点

市営バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状の運転者数で運用ができているものの、運行管理者を含めた将来的な人材の高齢化への対応が必要 ● バス停標識等は劣化が進んでおり視認性が低下しているが、更新が追いついていない
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日は運転者を必ず配置しないといけないため、運転者確保の負担が大きい ● 備前市営バスや圏域バス、地域で実施している交通空白地有償運送等、様々な交通サービスが存在している中で役割分担が不明確に感じる ● EV車両を使用しているが、燃料電池の経年劣化等によって持続的に使用できるか不安
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンドタクシーの導入(その後の運行時間延長やエリア拡大)により、これまでタクシーを利用していた人がデマンドタクシーに転移した結果、タクシーの需要や売上が大きく減少している ● 以前は土日祝日の利用が少ない状況であったが、デマンドタクシー運行後は平日の利用も減少しているため、タクシー事業だけでは収益確保が困難な状況 ● 夜間の利用等も需要も年々減少している ● 運転者の高齢化が進んでおり、運転者確保については共通の課題となっている
定期航路	<ul style="list-style-type: none"> ● 国や県、市の補助金がなければ運航継続が困難 ● 船舶エンジンの老朽化による修繕費の増加や燃料費価格の高騰等、運用にかかる費用負担が大きくなっている ● 船員についても高齢化が進んでおり、陸上交通と同じく担い手不足が深刻化している ● 人口減少によって島民の利用が減少している中、日生諸島への誘客を図る上で、観光客を呼び込む目玉となるコンテンツ不足している

(3) 他分野の視点から見た公共交通や移動に対する問題点

財政分野	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少により、市内公共交通の将来的な利用者減少と財政負担の増大を懸念している
教育分野	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスについても運転者確保等、運行の持続性に課題が存在しており、今後、熱中症対策等によるスクールバスの乗車距離要件の見直しによって利用する児童・生徒の数も増える可能性がある ● 高校への通学について、最寄り駅までの移動手段が不足している地域も存在している ● スポーツ少年団等の移動は保護者負担が大きく、今後の部活動の地域移行に際しては活動場までの移動が課題となる
観光分野	<ul style="list-style-type: none"> ● 土日祝日やイベント時の公共交通機関が不足しており、車を持たない観光客の移動が難しい状況にある ● インバウンド需要が増加している一方で、市内公共交通の時刻表・路線図は多言語対応が不十分 ● シャトルバス等により広域周遊ができるような仕組みが未整備 ● 観光と公共交通を一体で利用しやすくする仕組みが必要

6. 前計画の評価・検証

(1) 前計画の計画期間中に実施した新たな取組

① デマンドタクシーの運行

- 少子高齢化などの社会環境の変化により、交通手段に係る地域のニーズや課題が多様化している状況を踏まえ、令和5年4月からデマンド型乗合タクシーの運行を開始しました。
- デマンドタクシーは平日の8時半～13時に前日までの予約で利用でき、居住している地域の小学校校区内又は指定の隣接地域までドアツードアで移動することが可能です。



図 デマンドタクシー車両

② 自動運転技術を活用したバスの実証運行

- 観光需要への対応と持続的な運行を両立が課題となっていることに加え、将来の運転者不足への対応や生産性向上が急務となっていたことから、令和6年1月(令和5年度)に自動運転技術を活用した輸送事業の維持・確保、観光面との連携、横展開を見据えたモデルケース構築等を目的とした自動運転バスの実証実験を行いました。
- 令和6年度は日生地域を対象にした自動運転バスの運行シミュレーション等、調査事業を実施しました。
- 今後は実証実験や調査事業で得られた経営面や技術面の課題等を踏まえて、社会情勢等に注視しつつ、レベル4での実用化に向けて検討を継続することとなりました。



図 自動運転バス(実証実験)車両

③ 備前片上駅の整備

- 令和3年8月に備前片上駅がリニューアルし、待合所やトイレ等が整備され駅舎内には備前市営バスの管理事務所が設置されました。
- 駅舎隣に備前市営バスの駐車場を設置したことにより、バス路線も備前片上駅を起終点とする見直しを行いました。これにより、現在の備前片上駅は市営バスのターミナル、鉄道との接続拠点としての機能を有しています。



図 備前片上駅(左:改修前、右:現在)

④ ITの活用・公共交通とITの連携

- 備前市営バスは令和6年度にバスロケーションシステムを導入しており、スマートフォンアプリやウェブによってバスの現在地や運行情報が確認できる仕組みを構築しています。また、専用アプリ・サイトだけでなく、GTFSデータの整備によってGoogleマップ等の経路検索サービスにも対応しています。
- マイナンバーカードの普及等を目的に、令和5年度から令和7年度まではマイナンバーカードと連携した専用アプリにより備前市民は無料で備前市営バスやデマンドタクシーに乗車できるようになっています。



出典：備前市バスロケーション, 2025. 11. 25 アクセス (<https://loc.bus-vision.jp/bizen-city/view/searchStop.html>)

図 バスロケーションシステムの画面



出典：備前市「もっと便利に！スマホでスマートサービスマイナンバーカードの利活用」, 2025. 11. 25 アクセス (<https://bizen-smartservice.jp/service/traffic/>)

図 マイナンバーカード連携(スマート交通)の仕組み

(2) 前計画の概要

前計画である備前市地域公共交通網形成計画では、「市民生活とまちづくりを支える公共交通の形成」を基本理念に掲げ、市民が住み続けられるまちを目指して、持続可能な公共交通体系を構築するための施策を進めていくため次の基本方針と目標、取り組むべき事業を設定しました。

基本方針	目 標	主な事業
<基本方針1> 日常生活を支える 公共交通網の形成	【目標①】 市民の移動実態やニーズ、 需要に合わせた公共交通 網の再構築	事業①：備前市営バスの見直し 事業②：スクールバス路線との統合・活用
	【目標②】 安心して地域に住み続ける ための移動手段の提供	事業③：地域特性に応じた移動手段の導入
<基本方針2> まちに活力を与える 公共交通	【目標③】 利用環境の改善や都市拠 点・生活拠点との連携	事業④：バスの待合環境や交通結節点の整備 事業⑤：バス車内における利用環境の向上
	【目標④】 観光需要に対応した公共 交通	事業⑥：観光二次交通の充実 事業⑦：観光客に対する情報提供
<基本方針3> 持続可能な公共交通 体系の構築	【目標⑤】 公共交通の利用促進	事業⑧：地域と連携した利用促進策の実施 事業⑨：モビリティ・マネジメントの実施
	【目標⑥】 目標を達成するための仕 組みづくり	事業⑩：地域住民を対象にした公共交通に関する検討会の開催 事業⑪：持続的な計画のモニタリング

(3) 前計画における評価指標の検証結果

前計画では 6 つの目標ごとに評価指標を設定しており、各評価指標の概要とその達成状況は次のとおりです。

【目標①】市民の移動実態やニーズ、需要に合わせた公共交通網の再構築

評価指標	基準値	目標値	現状値	検証結果
市内を運行するバスに対する総合的な満足度における「満足」「やや満足」の割合(市民アンケート調査)	14.8% (平成 30 年度)	25%以上	12.1% (令和7年度)	各種公共交通に対する取組を進めてきたもののバスに対する満足度は基準値を下回っており改善は見られなかった

【目標②】安心して地域に住み続けるための移動手段の提供

評価指標	基準値	目標値	現状値	検証結果
公共交通空白地域の割合	11.8% (令和元年度)	6%以下	0% (令和7年度)	市内全域でのデマンド型乗合タクシー導入により、面的な公共交通空白地域は令和 5 年に解消された

【目標③】利用環境の改善や都市拠点・生活拠点との連携

評価指標	基準値	目標値	現状値	検証結果
利用環境改善に向けた取組	—	年 1 例以上	年1~2 例	利用環境に関する以下の取組を継続実施し、目標を達成できた <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の改正及び上記に伴う備前市営バスのダイヤ改正(R2 年～R7 年度) ● 備前片上駅の整備(R3 年度) ● デマンド型乗合タクシーの運行(令和 5 年度) ● マイナンバーカードとの連動(R5 年度) ● バスロケーションシステムの導入(R6 年度)

【目標④】観光需要に対応した公共交通

評価指標	基準値	目標値	現状値	検証結果
吉永駅・日生駅における備前市営バスの乗降者数	32 人/日 (平成 29 年度)	40 人/日	45.3 人/日 (令和 6 年度)	マイナンバーカード連携による料金無償化の影響等から市営バス全体の利用者数が増加し、目標を達成した

【目標⑤】公共交通の利用促進

評価指標	基準値	目標値	現状値	検証結果
備前市営バスの年間利用者数	99千人 (平成30年度)	100千人	114千人 (令和6年度)	新型コロナウイルス感染症の影響もあり、令和2年度には大きく利用者数が落ち込んだものの、マイナンバーカード連携による料金無償化の影響等から利用者数が増加し、目標を達成した

【目標⑥】目標を達成するための仕組みづくり

評価指標	基準値	目標値	現状値	検証結果
公共交通会議や運営協議会、地域住民との意見交換会等の開催回数	—	年3回以上	年2~3回	公共交通会議は年度によって開催回数にばらつきが見られるものの定期的に開催できている 【公共交通会議開催回数】 令和2年度:2回 令和3年度:3回 令和4年度:3回 令和5年度:2回 令和6年度:3回

(4) 前計画の総括

- 目標値を達成状況から、デマンドタクシーの運行による面的な交通空白地の解消、継続的な公共交通利用環境の改善、公共交通利用者の増加等、公共交通サービスの拡大において一定の成果を上げることができました。一方で、市民の公共交通サービスに対する満足度は前計画策定時点と同水準であり、実施した取組が市民生活に寄与しているか不明確な状況です。
- また、評価指標に公共交通に関する収支や市の財政支出に関する項目が設定されていませんが、計画期間の5年間で市の公共交通に係る財政支出額は高止まりしており、タクシー事業所の撤退や運転者不足等の新たな問題点とあわせて、公共交通全体の持続可能性が懸念される状況にあります。
- このことから、本計画においては公共交通のサービス拡大だけではなく、市民生活への寄与や公共交通の持続可能性にも重点を置いた、施策の設定及び評価指標の検討が必要となります。

7. 備前市が抱える地域公共交通の問題点

各種調査結果を踏まえた現況整理から抽出した公共交通の問題点は次のとおりです。

① 人口減少・高齢化により移動困難者の増加が見込まれる

- 北部山間部（旧吉永町）や島しょ部では既に高齢化率が50%を超えており、将来的には自力での移動が困難な住民の増加が見込まれる。
- これらの地域は地域内に医療機関等が立地しておらず、移動のために他地域や隣接市町まで移動する手段が必須となる。

② 移動需要と公共交通サービスにミスマッチが生じている

- 備前市営バスでは、乗合が成立しておらず（1便あたり利用者数が2.0人/便を下回っている）、設定されている便数に対して利用が少ない路線が存在している。
- 移動実態に沿った路線整備がされているものの、伊里・東鶴山間等の移動ニーズと乖離している区間や、吉永・伊里・片上間等の便数が過剰になっている区間が見られる。
- 備前片上駅は交通結節機能を整備したが乗降人員は少ない。

③ 持続可能な公共交通を支える基盤が脆弱化している

- 公共交通を支える財政基盤として、公的支出は5年間で約2千万円増加し、1人あたり支出額は約1,000円増の4,523円/人と高止まりしている。
- デマンドタクシーの導入により面的な交通空白は解消されたものの、タクシー事業所が減少によって夜間の移動手段不足やいざというとき（緊急時等）の交通手段が不足している状態にある。
- 定期航路は船舶の老朽化や燃料費の高騰により、運営費用が増加している。
- バス・タクシー・船舶の全ての交通機関において、運転者の高齢化が深刻化しており、世代交代が図られていない。

④ 市民の移動ニーズに十分に対応できていない

- 運転免許を持たない市民の6割が家族等の送迎に依存しており、公共交通が日常的な移動手段として選ばれていない。
- デマンドタクシーの導入や路線の見直しを行っているものの、アンケート調査における満足度に変化が見られず、市営バスは「運行本数」「運行時間帯」、デマンドタクシーは「運行範囲」「予約のしやすさ」等に不満を持っている人が一定数見られる。

⑤ 各交通モード間の役割分担が不明確である

- 路線数が多く、どの交通手段を利用すれば目的地に到達できるか分かりにくい状況にある。
- 備前市営バスやデマンドタクシー、圏域バス、地域主体による交通空白地交通等が混在し役割分担が不明確である。
- デマンドタクシーの導入によりタクシーの売上が減少している。また、備前市営バスの利用が一部デマンドタクシーに転移しており、少ない需要を奪い合う構図となっている。

⑥ 観光・福祉等の他分野との連携が不足している

- 市の玄関口である鉄道駅と観光地に距離があり、観光地と域内交通の連携や車を持たない来訪者の公共交通への誘導が不足している。
- インバウンド需要が見込まれる中で時刻表・路線図の多言語対応が不十分である。
- 身体が不自由で公共交通を利用しにくい人も一定数いる。

⑦ 施策の効果を評価・改善する仕組みが不足している

- 持続可能性（収支・財政支出）や取組が市民生活に寄与しているかモニタリングできる仕組みになっていない。
- サービス拡大が図られた一方で、タクシー事業者の減少・運転者不足等の新たな問題に対応できていない。

第3章 地域公共交通の課題と目指す姿

1. 公共交通の課題

前項で整理した備前市における公共交通の現状と問題点から、本市が取り組むべき公共交通の課題を次のように抽出しました。

公共交通の問題点	地域公共交通の課題
③持続可能な公共交通を支える基盤が脆弱化している ⑤各交通モード間の役割分担が不明確である	【課題 1】 様々な交通モードを組み合わせた持続可能な公共交通網の構築
①人口減少・高齢化により移動困難者の増加が見込まれる ③持続可能な公共交通を支える基盤が脆弱化している ④市民の移動ニーズに十分に対応できていない	【課題 2】 移動困難者の増加に対応した地域別の移動手段の確保
①人口減少・高齢化により移動困難者の増加が見込まれる ②移動需要と公共交通サービスにミスマッチが生じている ④市民の移動ニーズに十分に対応できていない	【課題 3】 拠点の分散・地理特性を踏まえた公共交通ネットワークの形成
②移動需要と公共交通サービスにミスマッチが生じている ③持続可能な公共交通を支える基盤が脆弱化している	【課題 4】 需要に応じた効率的な路線への見直し
⑤各交通モード間の役割分担が不明確である	【課題 5】 各交通モードの役割分担の明確化と連携強化
③持続可能な公共交通を支える基盤が脆弱化している	【課題 6】 公共交通の担い手確保と持続可能な運営体制の構築
⑥観光・福祉等の他分野との連携が不足している	【課題 7】 観光・福祉等の他分野との連携
③持続可能な公共交通を支える基盤が脆弱化している ④市民の移動ニーズに十分に対応できていない ⑤各交通モード間の役割分担が不明確である ⑥観光・福祉等の他分野との連携が不足している	【課題 8】 公共交通のわかりやすさの向上と利用促進
⑦施策の効果を評価・改善する仕組みが不足している	【課題 9】 持続可能性も考慮した施策のモニタリング体制の構築

2. 備前市における公共交通の目指す姿

(1) 備前市が目指す公共交通の姿（将来像）

上位計画である第3次備前市総合計画の方針や前項で整理した公共交通の課題を踏まえた上で、本市における実現したい公共交通の目指す姿（将来像）を次のように設定しました。

備前市が目指す公共交通の姿（将来像）

- 1 高齢者や運転免許を持たない市民が、通院・買い物・通勤等の日常生活に支障なく移動できている
- 2 山間部・島しょ部を含む市内全域で、地域の実情に応じた移動手段が確保されている
- 3 家族等の送迎に頼らず、自立した移動が可能な環境が整っている
- 4 鉄道駅・病院・商業施設等の拠点が公共交通で結ばれ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークが整備されている
- 5 岡山市・和気町・瀬戸内市・赤穂市等への広域移動が円滑にできている
- 6 持続可能な公共交通を維持・確保できている

(2) 備前市の目指す地域公共交通ネットワーク

上位計画である都市計画マスタープランや現在の公共交通整備状況等を踏まえた上で、市内公共交通の位置づけと役割、拠点の役割、望ましい地域公共交通ネットワークを設定しました。

① 交通軸の役割と対応する交通モード

位置づけ	役割	該当する交通モード
広域交通軸	近隣市町や移動ニーズの高い岡山市と本市を結び、住民や来訪者の広域的な移動を担う交通手段	鉄道(JR 赤穂線・山陽本線) 東備西播定住自立圏域バス 民間路線バス(宇野バス:国道2・250号線) 備前市営バス(和気・片上線、東鶴山線)
市内幹線軸	通勤・通学、買い物、通院等の生活移動に加えて観光需要にも対応し、市内の都市拠点間を結ぶ市内移動の核となる交通手段	備前市営バス(三石線、吉永線、日生線、南北閑谷学校のぞみ線)
生活交通	買い物や通院等の生活移動を担い、隣接する都市拠点及び地域拠点までをつなぐ交通手段	備前市営バス(福石線、八塔寺線、三国和意谷線、頭島線) デマンドタクシー 瀬戸内市営バス 定期航路 タクシー

② 拠点の考え方

位置づけ	役割	該当する地域
都市拠点	広域交通軸と複数の交通モードの接続が可能な鉄道駅を有しており、通院や買い物、通勤・通学、行政機能等が集積している旧市町の中心部で移動の目的地となる拠点	伊部・片上(西片上駅周辺)地域 吉永地域 日生地域
地域拠点	広域交通軸との接続が可能な鉄道駅を有しており、買い物や行政機能等の一定の機能集積を有している地域の中心地	香登地域 片上(備前片上駅周辺)地域 伊里地域 三石地域 寒河地域

③ 備前市の望ましい公共交通ネットワーク

都市計画マスターplanを踏まえ、鉄道駅を中心とした拠点を結ぶ地域公共交通ネットワークの構築を目指して本計画に掲げる施策を推進します。

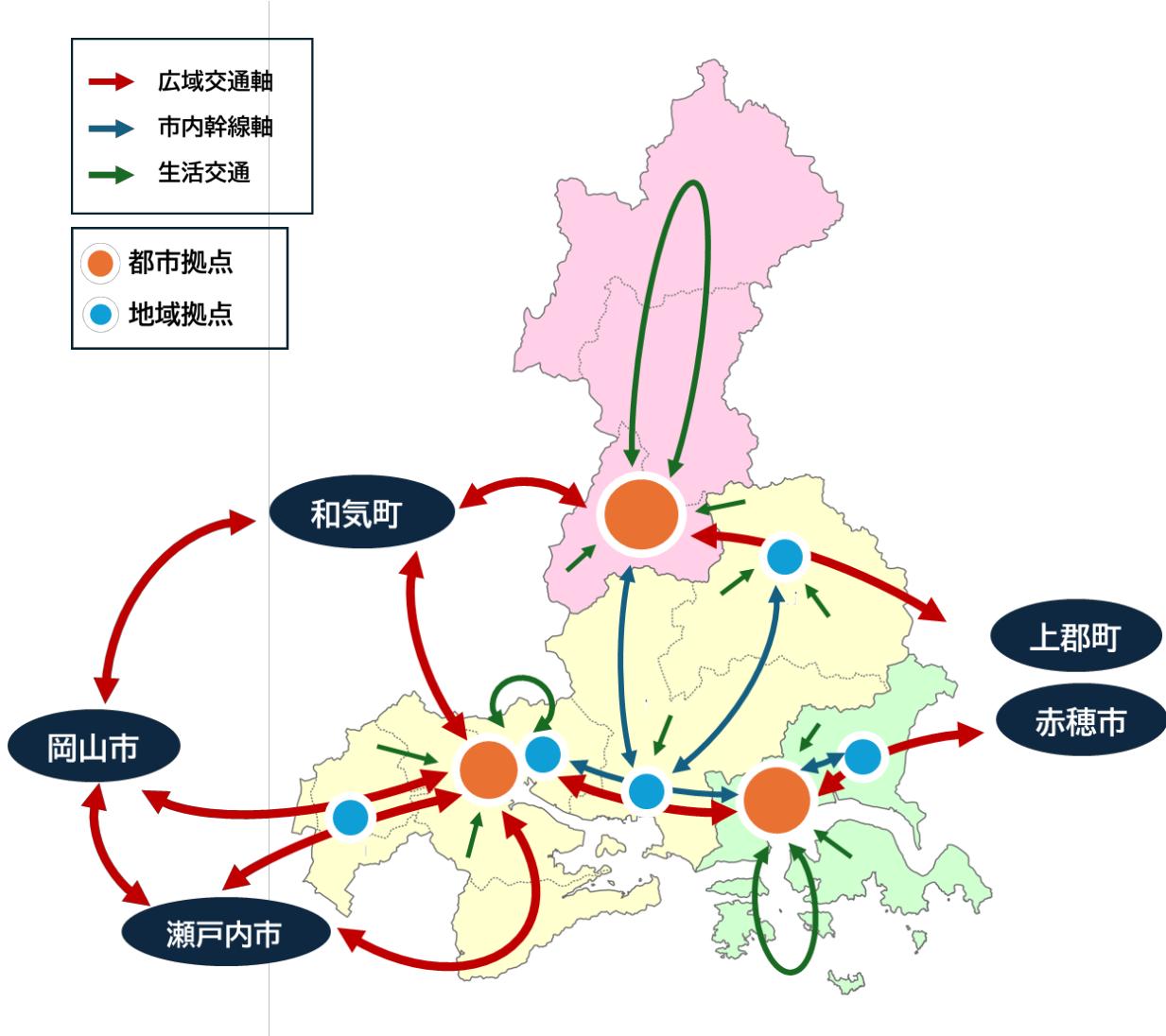


図 備前市の望ましい公共交通ネットワーク

3. 市内公共交通の維持・確保の方向性

位置づけ	交通モード	該当路線	維持・確保における方向性
広域 交通軸	鉄道	JR 赤穂線・山陽本線	本市の東西と近隣市町を結び、通学や生活移動、来訪者の移動等、重要な役割を担う公共交通沿線自治体と連携して利用促進を図り、維持・確保やサービスの充実に努める
	民間路線バス	国道 2・250 号線 (宇野バス)	本市と近隣市町を結び、移動のニーズに対応した幹線機能を持った交通手段
	他市町と共同で運行している路線バス	東備西播定住自立圏域バス(備前市、赤穂市、上郡町)	交通事業者や関係市町と連携して維持・確保に努める
	備前市営バス	東鶴山線 片上・和気線	隣接している瀬戸内市や和気町を結び、通学等を含めて市内では賄いきれない地域住民の移動ニーズ対応した移動手段 近隣自治体と連携を図りながら、ニーズへの対応と維持・確保に努める
市内 幹線軸	備前市営バス	三石線 吉永線 日生線 南北閑谷学校のぞみ線	旧市町間を結ぶ役割を担っており、多岐に渡る生活需要や観光需要に対応した公共交通 鉄道を中心とした広域交通との接続改善等を継続的に図り、路線を維持・確保に努めるとともに、市民のニーズや効率性等を踏まえた上で適宜、見直しを検討する
生活交通	備前市営バス	福石線 八塔寺線 三国和意谷線 頭島線	広域交通への接続や市内幹線軸で対応しきれない需要・ニーズに対応する 市民のニーズや需要、効率性等を踏まえた上で適宜、見直しを検討する
	デマンドタクシー	市内全域	
	瀬戸内市営バス	美和線	西鶴山地域の備前市営バスで対応しきれない地域に延伸しており、当該地域と瀬戸内市(長船)の結びつきが強いことから瀬戸内市と連携して路線の確保やニーズへの対応に努める
	定期航路	日生港～頭島港(大汽船)	日生諸島に居住する地域住民の生活を支える交通手段であり、鴻島や大多府島をつなぐ唯一の移動手段 交通事業者での維持は困難で、離島国庫補助金により維持・確保に努めるとともに、観光施策との連携を通じた利用促進を図る また、上記に伴い船舶の確保や船員の確保等において連携を図る
	タクシー		バスやデマンドタクシーでは対応できないきめ細やかな移動、緊急時や夜間の移動に対応 タクシーの利用に活用できる備前市生活交通チケットを継続する タクシー需要の喚起や運転者確保・人材育成等の取組を検討することで連携を図る

第4章 施策・事業(案)

1. 目指す姿の実現に向けた課題への対応方針（施策体系）

第3章で整理した公共交通の目指す姿を踏まえた、備前市における公共交通の課題に対する対応方針（基本方針）として、「地域特性とまちづくりに対応した公共交通の構築」「持続可能性の確保」「他分野との連携・利用促進による公共交通の価値向上」の3点を掲げ、それぞれに対応した施策を設定しました。課題と基本方針の関係性は次のとおりです。



公共交通の目指す姿

1. 高齢者や運転免許を持たない市民が、通院・買物・通勤等の日常生活に支障なく移動できている
2. 山間部・島しょ部を含む市内全域で、地域の実情に応じた移動手段が確保されている
3. 家族等の送迎に頼らず、自立した移動が可能な環境が整っている
4. 鉄道駅・病院・商業施設等の拠点が公共交通で結ばれ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークが整備されている
5. 岡山市・和気町・瀬戸内市・赤穂市等への広域移動が円滑にできている
6. 持続可能な公共交通を維持・確保できている

図 目指す姿の実現に向けた施策体系図

2. 施策・事業の内容

《施策 1-1》 需要に応じた公共交通ネットワークの形成

施策の概要	把握した移動実態やニーズを踏まえて、拠点間を結ぶ効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。
実施主体	備前市 交通事業者
主な事業内容とその概要	
■ 需要に応じた市営バスネットワークの適正化 <ul style="list-style-type: none">● 移動実態やニーズを踏まえ、拠点間を結ぶ路線の運行内容を改善する。● 特に伊里地区は、吉永線・南北閑谷学校のぞみ線の2路線が重複して運行しており、一定の便数が運行しているものの利用が少ないため、地域内の買い物需要や吉永方面への通院需要に対応を前提とした見直しを検討する。● 利用の少ない区間・路線については、デマンドタクシーへの統合等も含めて利用実態を調査し、見直しを検討する。 ■ デマンドタクシーの見直し <ul style="list-style-type: none">● エリアによって利用者数等に差が見られる現状を踏まえて、エリアの統合を検討する。● また、備前市営バスの見直しにあわせて、バスサービスが不足している地域においては、デマンドタクシーの運行時間の拡大等を含めた見直しを検討する。	
事業スケジュール	

需要に応じた市営バスネットワークの見直し	令和8年度検討 令和9年度のダイヤ改正に合わせて段階的に実施
デマンドタクシーの見直し	令和8年度の利用状況を踏まえて、令和9年度からエリアに応じて見直しを検討・実施

《施策 1-2》 交通結節機能の強化と利用環境の改善

施策の概要	交通結節点における乗り継ぎ利便性や待合環境を改善し、鉄道・広域バスとの接続を強化します。
実施主体	備前市 交通事業者
主な事業内容とその概要	
<p>■ <u>主要駅における乗り継ぎ環境の改善</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点の乗り継ぎ情報の提供や待合環境を改善する。 ● JR 路線を含めた公共交通の利便性向上策として、備前市が管理している駅を中心に、バスの乗り継ぎが円滑にできるようなロータリーの整備や公共交通の案内に関する設備の整備・更新、駅舎のトイレ整備、パークアンドライド等の活用できる駐車場の整備を検討・実施する。 ● 特に都市拠点に位置している伊部駅や西片上駅、備前片上駅、日生駅、吉永駅等においては、バスロケーションシステムと連動したデジタルサイネージの設置を検討するなど、優先的に待ちやすく・ダイヤがわかりやすい環境を整備する。 <p>■ <u>JR・広域バスとの接続改善</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JR 路線のダイヤ改正に合わせて、備前市営バスのダイヤを調整する。 ● 圏域バス・宇野バス等との乗り継ぎを考慮したダイヤ設定を行う。 <p>■ <u>利用環境の改善</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 劣化が進んでいるバス停標識等を計画的に更新し、視認性を向上させる ● バスロケーションシステムや経路検索サービスに引き続き対応する。 ● バス車両の更新時には、電動ステップやノンステップバス等、バリアフリー対応車両の導入を推進する。 	
事業スケジュール	
主要駅における乗り継ぎ環境の改善	令和8年度より継続実施
JR・広域バスとの接続改善	令和8年度より継続実施
利用環境の改善	令和8年度より継続実施

《施策 1-3》 医療・商業施設へのアクセス向上

施策の概要	各都市拠点(病院や主要商業施設)へのアクセスを改善し、通院・買い物等の日常生活における移動利便性を向上させます。
実施主体	備前市 交通事業者
主な事業内容とその概要	
<p>■ <u>伊部・片上間(備前病院)へのアクセス改善</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 都市拠点である伊部地域の主要施設(伊部駅、備前病院等)への路線延伸、片上・伊部間を周遊できる循環型路線の設置を検討する。● 民間路線バスと備前市営バスのバス停共有を調整・検討する。 <p>■ <u>通院・買い物ニーズへの対応</u></p> <ul style="list-style-type: none">● ニーズの高い医院や商店における時刻表や公共交通の案内、バス待合スペースの設置等の目的地との連携を検討する。● 引き続き病院の通院時間や買い物先の開店時間に合わせたダイヤ設定を行う。	
事業スケジュール	
備前片上駅の交通結節機能の利活用	令和8年度検討 令和9年度のダイヤ改正に合わせて段階的に実施
通院・買い物ニーズへの対応	令和8年度より継続実施

《施策 1-4》 島しょ部における移動手段の確保

施策の概要	日生諸島において、地域の実情に応じた移動手段を確保し、住民の生活交通を維持します。
実施主体	備前市 交通事業者(航路事業者含む) 地域住民
主な事業内容とその概要	
<p>■ <u>定期航路の維持・確保と連携強化</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 日生諸島への定期航路を維持し、島民の生活交通を確保する。● 定期航路と備前市営バス(頭島線・日生線)のダイヤ接続を改善し、乗り継ぎ利便性の向上を図る。	
事業スケジュール	
定期航路の維持・確保と連携強化	令和8年度より継続実施

《施策 2-1》効率的・持続可能な運行体制の構築

施策の概要	将来に渡って地域の公共交通を残していくために必要な効率化や見直し、持続可能な運行体制を構築します。
実施主体	備前市 交通事業者 関係者(教育部門等)
主な事業内容とその概要	
■ 適切な「運送の対価」の設定 <ul style="list-style-type: none">マイナンバーカード提示で無料となる料金特例制度の終了に伴い、利用者負担と公的負担のバランスを考慮し、利用状況を踏まえて持続可能な価格設定を検討する。	
■ デマンドタクシーの運用効率化 <p>配車システム・コールセンターの導入により、効率的に配車ができる仕組みを試験的に導入し、その後は地域の実態に即した方法への改善等を検討する。(令和 8 年 2 月より実施予定)</p>	
■ スクールバスとの連携・車両活用の検討 <ul style="list-style-type: none">バス路線の効率化や部活動の地域移行に対応するため、小中学校(教育委員会)が運営するスクールバスと市営バスの共有化を検討します。積み残しが発生しない利用の少ない市営バス路線を対象として、地域との意見交換会や教育機関との連携を通じて、検討を進めます。	
■ 自動運転バスの導入検討 <p>将来的な運転者不足への対応として、令和 5 年度に実証運行を行った自動運転バスについて、本計画期間においても実証継続及び本格導入に関して検討を継続する。</p>	

事業スケジュール

適切な「運送の対価」の設定	令和8年度より段階的に実施
デマンドタクシーの運用効率化	令和8年度より実施
スクールバスとの連携・車両活用の検討	令和8~10年度にかけて検討 調整が整い次第、試験的に実施想定
自動運転バスの導入検討	令和8年度より継続検討

《施策 2-2》公共交通の担い手確保と運営基盤の強化

施策の概要	新たな問題である運転者の高齢化や運転者不足等への対応等、供給側に立った施策展開を検討します。
実施主体	備前市 交通事業者
主な事業内容とその概要	
<p>■ <u>運転者の確保・育成に関する支援</u></p> <p>岡山県の支援制度や国の補助制度等を積極的に活用し、二種免許取得費用の助成等、交通事業者の運転手確保に対する支援を検討する。</p> <p>■ <u>人材育成や接遇向上等に関する支援の検討</u></p> <p>市営バスの乗務員や市内の交通事業者が参加できる人材育成や接遇向上に関するセミナー・研修等の企画を検討する。</p> <p>■ <u>住民ドライバーの活用</u></p> <p>デマンドタクシーの運行を担っている住民ドライバー（個人契約）について、交通事業者の管理による運行業務を行えるように制度を見直す。</p>	
事業スケジュール	

《施策 2-3》計画の進行管理と継続的な改善

施策の概要	公共交通の効率的・安定的な運用や事業効果等を把握・共有することを目的に新たなモニタリングの仕組みを構築します。
実施主体	備前市
主な事業内容とその概要	
<p>■ <u>見直し基準の設定</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現状を「見える化」し、運行の改善（効率化等）や維持確保の方向性を検討するための見直し基準を設定し、基準に満たない路線を公共交通会議で報告する。 ● 基準値として乗合が成立していないと判断される「1便あたり利用者数 2.0 人/便未満」を検討する。 <p>■ <u>公共交通会議における定期的なモニタリングの実施</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通会議において計画の進捗状況を報告・共有し、関係者間の連携を強化する。 ● 評価指標に基づき、計画の進捗状況を定期的にモニタリングする。 	
事業スケジュール	

事業スケジュール

見直し基準の設定	令和8年度より検討、令和9年より実施
公共交通会議における定期的なモニタリングの実施	令和8年度より継続実施

《施策 3-1》他分野（観光・福祉等）との連携

施策の概要	観光地へのアクセス改善や多言語対応、福祉分野との連携により、多様な利用者増を目指した利用しやすい公共交通環境を整備します。
実施主体	備前市 交通事業者 関係者（観光部門・福祉部門）

主な事業内容とその概要

■ 多言語対応の推進

主要交通結節点における時刻表・路線図・案内表示等について多言語化に対応する。

■ 観光情報と連携した情報発信

公共交通による観光地の行き方について、観光ガイドブックや観光案内のコンテンツと連携して発信する。

■ 観光地へのアクセス改善

- 市内の観光地を周遊できるようにするために、備前市美術館、旧閑谷学校、吉永駅を結ぶシャトルバスの運行を検討する。
- 市内に点在する観光資源の付加価値を高めるため、タクシーを活用した観光振興施策を検討する。

■ 高齢者・障がい者の移動支援との連携

- 高齢者が集まる会合等で免許返納後の移動手段として、公共交通の使い方のレクチャーや案内を行う場を設ける。
- 自力での外出が困難な障がい者等を対象にした「備前市生活交通チケット」の交付を実施する。
- 高齢者・障がい者の移動支援との連携車両やバス停等のバリアフリー対応を推進する

事業スケジュール

多言語対応の推進	令和8年度より継続実施
観光情報と連携した情報発信	令和8年度より検討、調整が整い次第実施
観光地へのアクセス改善	令和8年度より検討、調整が整い次第実施
高齢者・障がい者の移動支援との連携	令和8年度より検討、調整が整い次第実施

《施策 3-2》公共交通の情報発信

施策の概要	分かりやすい情報提供の推進により、公共交通の認知度向上と利用拡大を図ります。
実施主体	備前市

主な事業内容とその概要

■ 分かりやすい路線図・時刻表の作成

市営バスだけでなく、鉄道や圏域バス、デマンドタクシーの使い方やタクシーの営業情報等、市内の公共交通の情報が一体的に確認できるコンテンツ(時刻表やガイドブック)を作成して、周知を行う。

■ デジタルツールを活用した情報発信

- ウェブサイトや SNS 等を活用し、公共交通情報を発信する。
- 繼続してバスロケーションシステムや経路検索サービスに対応する。
- 地域メディア(情報誌やケーブルテレビ等)と連携した、動画コンテンツによる公共交通の運行情報や使い方等の情報発信を検討する。

事業スケジュール

分かりやすい路線図・時刻表の作成	令和8年度より検討、令和9年より実施
デジタルツールを活用した情報発信	令和8年度より継続実施

《施策 3-3》公共交通の利用促進

施策の概要	多くの人の目に公共交通が触れ、外出増加等に寄与する利用促進に取組みます。
実施主体	備前市 地域住民

主な事業内容とその概要

■ 地域行事やイベントとの連携

- 地域行事やイベントと連携し、公共交通機関のダイヤに極力合わせる取組を行い、外出機会の増加を図る。
- 地域行事やイベントにおいて、公共交通の情報発信ブースを出展する等、積極的にタイアップを行う。

■ 外出促進に繋がる仕組みの検討・実施

- 公共交通無料デーを期間限定で開催し、公共交通の周知・PR や外出促進を図る。
- 市内の公共交通(市営バスとデマンドタクシー等)が一体的に利用できる定期券・サブスクサービスの導入を検討する。

事業スケジュール

地域行事やイベントとの連携	令和8年度より継続実施
外出促進に繋がる仕組みの検討・実施	令和8年度より検討、調整が整い次第実施

第5章 地域公共交通計画の推進方法

1. 評価指標と目標値

各基本方針に対応した評価指標として次の項目と目標値を設定します。

基本方針1：地域特性とまちづくりに対応した公共交通の構築

公共交通ネットワークが市民の移動ニーズに対応しているかを検証するため、公共交通の利用状況や拠点間の移動利便性を測定するため、利用者数及び市民意識調査により把握できる項目を指標として設定し、目標値は上位計画である第3次備前市総合計画(後期基本計画)と整合を図ります。

評価指標	検証方法	現状値	目標値 (令和12年度)	検証時期
公共交通利用者数 ・市営バスとデマンドタクシー ・定期航路	実績より	市営バス及びデマンドタクシー 114,182人 定期航路 29,256人 (令和6年度)	市営バス及びデマンドタクシー 120,000人以上 定期航路 29,000人以上	毎年度
市内の鉄道駅(JR)における1日あたりの利用者数	実績より	2,253人 (令和4年度)	3,000人以上	毎年度
「暮らしている地域では、公共交通機関で好きな時に好きなところ移動ができる」と回答した市民の割合	市民意識調査	11.4% (令和7年度)	25.0%以上	令和11年

基本方針2：持続可能性の確保

効率的な運行と財政負担の適正化が図られているか検証するため、運行効率や財政支出の状況を測定する指標を設定し、人口減少の進行が予想される中、これらの現状維持を目指します。

評価指標	検証方法	現状値	目標値 (令和12年度)	検証時期
備前市営バス及びデマンドタクシーの収支率	実績より	2.9% (令和6年度) ※マイナンバーカード連携による運賃(運送の対価)無償化期間中であるため参考値とする	前年度以上	毎年度
備前市の公共交通にかかる財政支出額	実績より	141,160千円 (令和6年度)	140,000千円未満	毎年度
備前市営バス1便あたりの平均乗車数	実績より	3.0人/便 (令和6年度)	3.2人/便以上	毎年度

基本方針3：他分野との連携・利用促進による公共交通の価値向上

公共交通の認知度向上と利用促進が図られているか検証するため、取組の成果を測定する指標として公共交通の利用意向を設定します。また、課題となっている他分野連携を継続的に行うことを取り組みの実施件数も評価指標とします。

評価指標	検証方法	現状値	目標値 (令和12年度)	検証時期
公共交通の利用意向（「少しでも利用したい」と思う人の割合）	アンケート調査	47.5% (令和7年度)	50%以上	令和12年度
福祉部門や観光部門と連携した取り組みの実施件数	実績より	—	年1件以上	毎年度

2. 地域公共交通計画の推進体制

本計画の評価・検証及び事業の推進については、「備前市公共交通会議」において、定期的かつ継続的なモニタリングと評価を実施し、その結果を踏まえて事業の推進・管理を行います。

また、社会環境の変化等、必要に応じて本計画の内容や評価指標の見直しを行います。

公共交通会議の役割	地域公共交通計画の進捗管理 事業計画の承認 公共交通体系の構築検討(公共交通の見直し等) 地域の交通に関する問題点・課題の共有とその改善策の検討
構成員	交通事業者、道路管理者、岡山県警察(備前警察署)、 市民代表、学識経験者、国土交通省中国運輸局、岡山県、瀬戸内市、和気町
開催時期	年3回程度を基本に必要に応じて開催 (6~7月、8~1月、2~3月)

3. 計画のモニタリングと推進工程（スケジュール）

PDCAサイクルに基づき、毎年度6月頃に事業の実施状況及び評価指標の達成状況の報告し、事業評価を行います。

