

備前市地域公共交通計画【案】

平成 25 年 2 月

備 前 市

目 次

序章 計画の概要	1
背景と目的	1
計画の位置づけ	2
計画期間	2
第1章 備前市の現況と課題	3
1 公共交通を取り巻く環境	3
(1) 位置・地勢	3
(2) 人口と高齢化の状況	4
(3) 施設の分布	6
2 公共交通の現状	7
(1) 鉄道	7
(2) 路線バス	8
(3) タクシー	13
(4) 航路	14
3 アンケート調査	15
(1) 高齢者の移動ニーズ	15
(2) 公共交通に対する意識	17
4 備前市における公共交通の課題	18
第2章 備前市地域公共交通計画の基本方針	20
1 基本理念	20
2 基本目標	20
3 目標達成に向けた取組方針	21
(1) 生活を支える利用しやすい公共交通	21
(2) 市内まちづくり拠点の連携強化	21
(3) 役割分担の明確化	21
(4) モード間の連携強化	21
(5) みんなで支える公共交通	22
(6) 架橋後に向けた諸島地区の交通体系の検討	22
(7) 観光資源を活かす公共交通	22
4 目標達成に対する評価指標の設定	23

第3章 事業展開 25

1 事業一覧	25
2 事業内容	27
① まちづくり拠点の活性化に向けた交通再編（基幹路線）	27
② 各地域のまちづくりを支える公共交通（支線）	30
③ みんなで支える公共交通の仕組みづくり	34
④ 利用しやすい公共交通の環境整備	37
⑤ 離島生活を支える交通施策	39
⑥ 元気な備前市に向けた公共交通の活用施策	41
3 事業実施主体・スケジュール	43

参考資料 44

1 備前市公共交通会議 設置要綱	44
2 備前市公共交通会議 委員名簿	46
3 備前市公共交通会議の開催状況と計画策定経緯	47

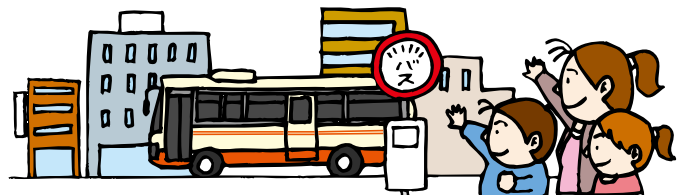
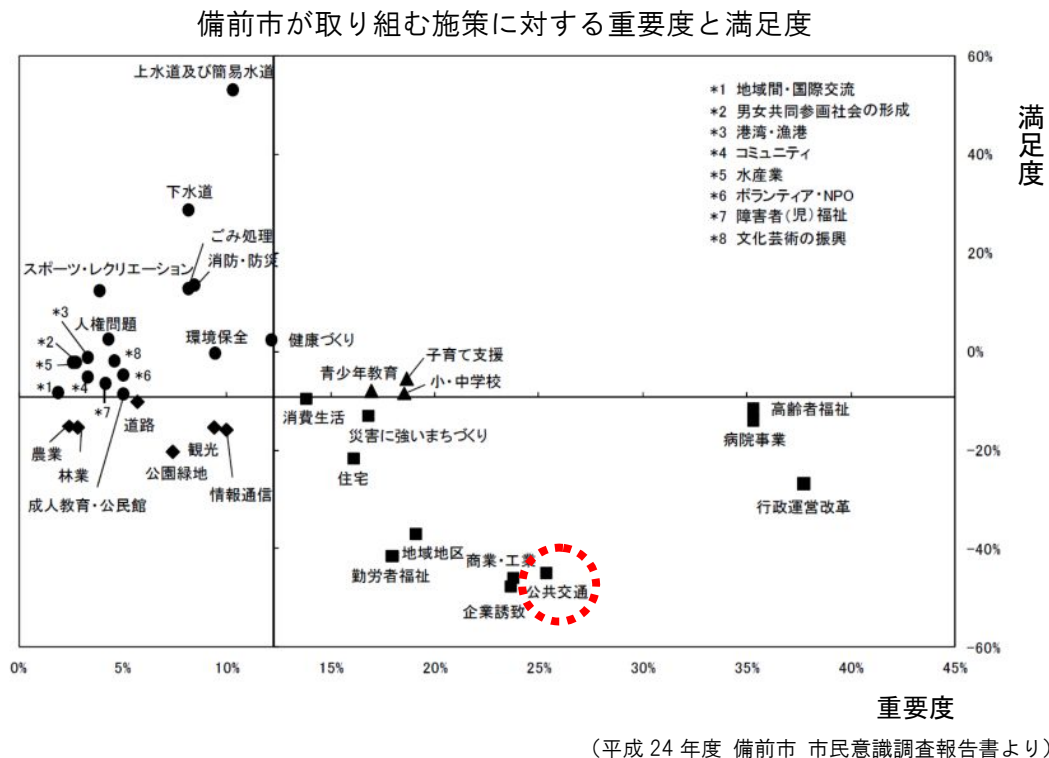
序章 計画の概要

背景と目的

備前市の公共交通機関は、JR山陽本線や赤穂線、備前バスや宇野バスが運行する路線バスや市営バス、日生諸島と本土とを結ぶ定期船、タクシーなどによって構成されています。

しかしながら、利用者の減少とサービスの低下の悪循環におちいり、路線の維持に係る備前市の費用負担も増加しています。一方で、平成22年国勢調査によると、市全域で高齢化率31.5%と高く、自家用車の運転が困難など移動に不便を感じている高齢者も増加しています。毎年実施する市民意識調査においても、重要度が高く満足度の低い施策として「公共交通」が指摘されました。高齢者の一層の増大が予測される中、通院や買物といった日常の移動手段が確保され、市民が安心して生活できる持続可能な公共交通の確保が求められています。

こうした状況を踏まえ、本計画は市内を運行する路線バスのあり方について、全面的な見直しを行い、その利便性を高めるとともに運行の効率化を図り、将来にわたって持続可能な交通体系の構築を図ります。

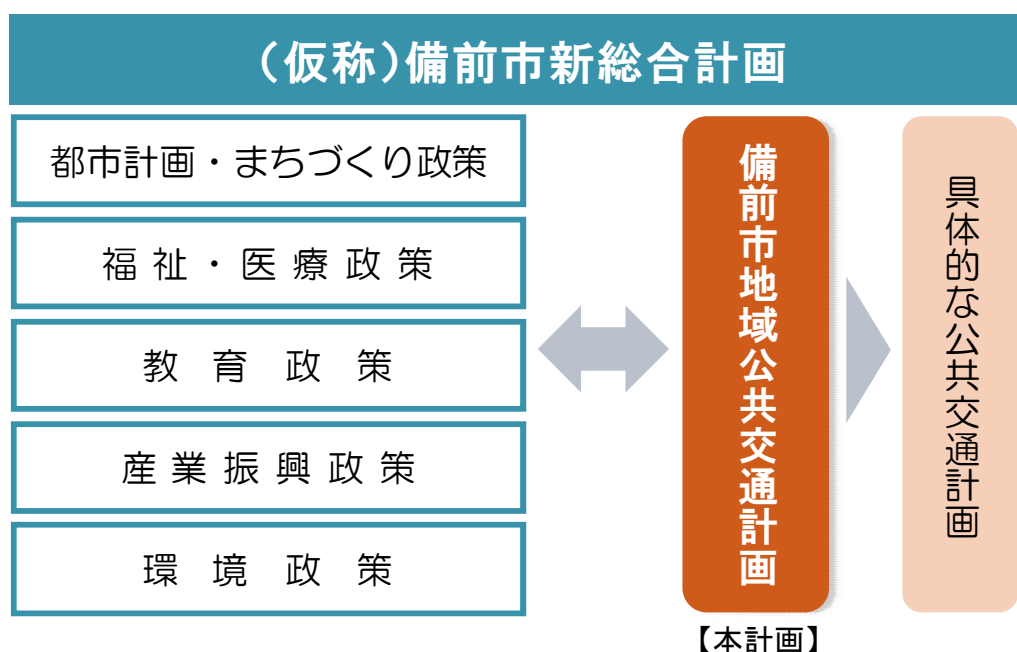


計画の位置づけ

備前市地域公共交通計画は、平成25年度から10年間のまちづくりの方向を示す「（仮称）備前市総合計画」を上位計画とし、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たものです。

本計画では、本市の望ましい公共交通政策の在り方や、具体的な公共交通計画策定にあたっての基本的な考え方の指針を定めています。

本計画の位置づけ



計画期間

平成25年度～平成28年度の4年間

（（仮称）備前市新総合計画における、基本計画と同一の期間）

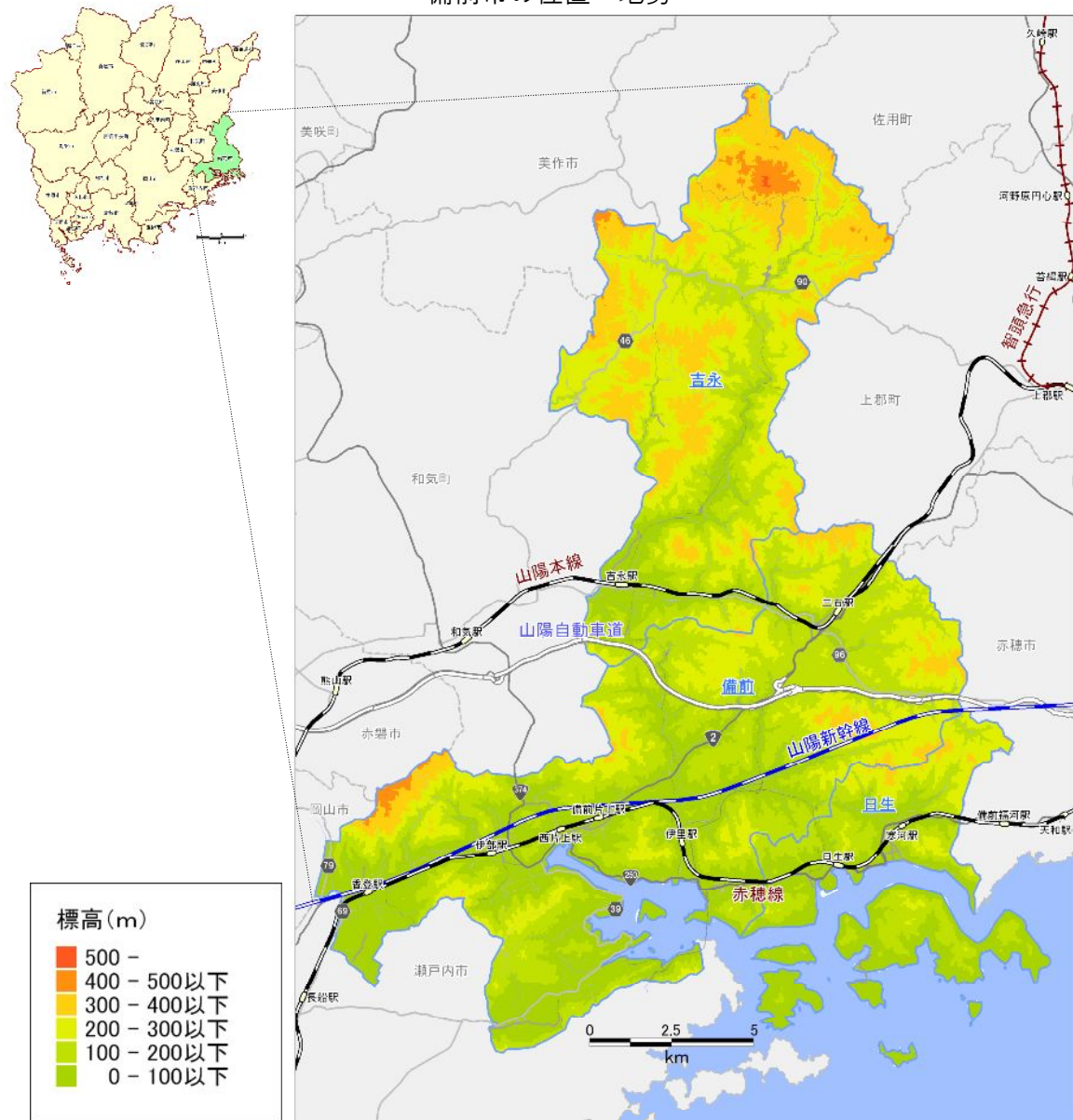
第1章 備前市の現況と課題

1 公共交通を取り巻く環境

(1) 位置・地勢

備前市は岡山県と兵庫県の県境に位置しており、東部は兵庫県、西部は岡山市、赤磐市、和気町、瀬戸内市、北部は美作市に隣接しています。2005年に備前市、和気郡日生町、吉永町が合併して「新・備前市」が発足しました。市域の約80%が山地で構成されており、まとまった平野部は少なく、南東部には瀬戸内市邑久町や兵庫県赤穂市にまたがる14の島から構成された日生諸島があります（5島の有人島のうち4島が備前市に属しています）。

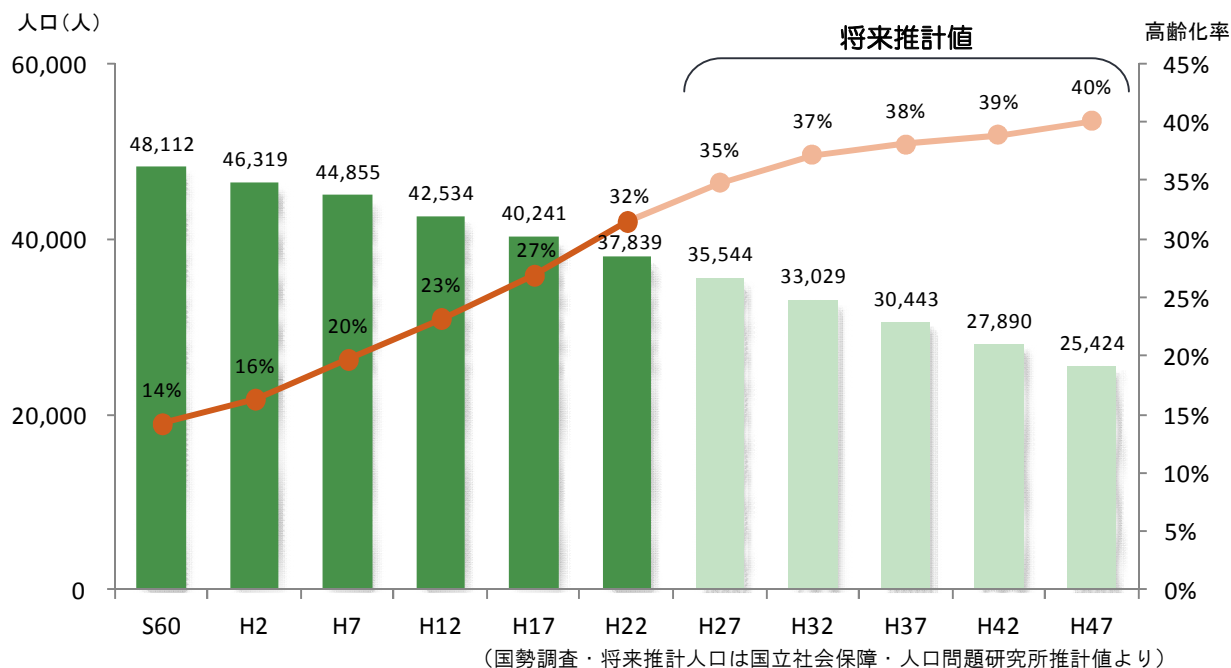
備前市の位置・地勢



（２）人口と高齢化の状況

市内の人口は昭和60年から平成22年までに10,273人の減少と大幅に減少しています。さらに、今後も人口が減少することが推計されており、交通需要そのものが減少することが予測されます。また、高齢化の進展により平成47年には、市全体で高齢化率が40%に達することも推計されており、クルマの運転が困難な交通弱者がより一層増加することが懸念されます。

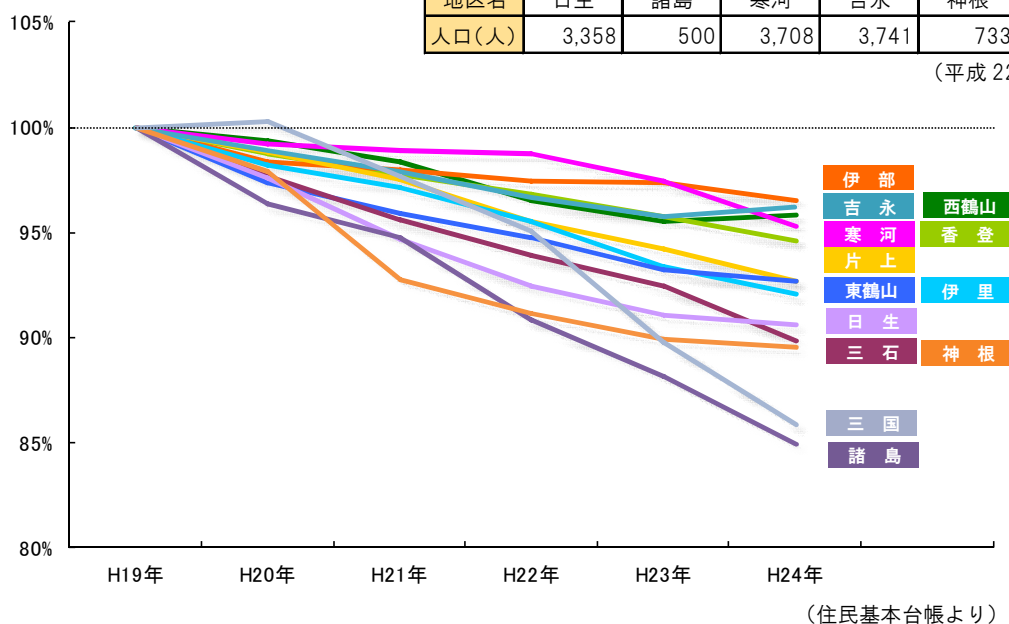
人口・高齢化率の推移と将来推計



地区別の人口と人口増減率

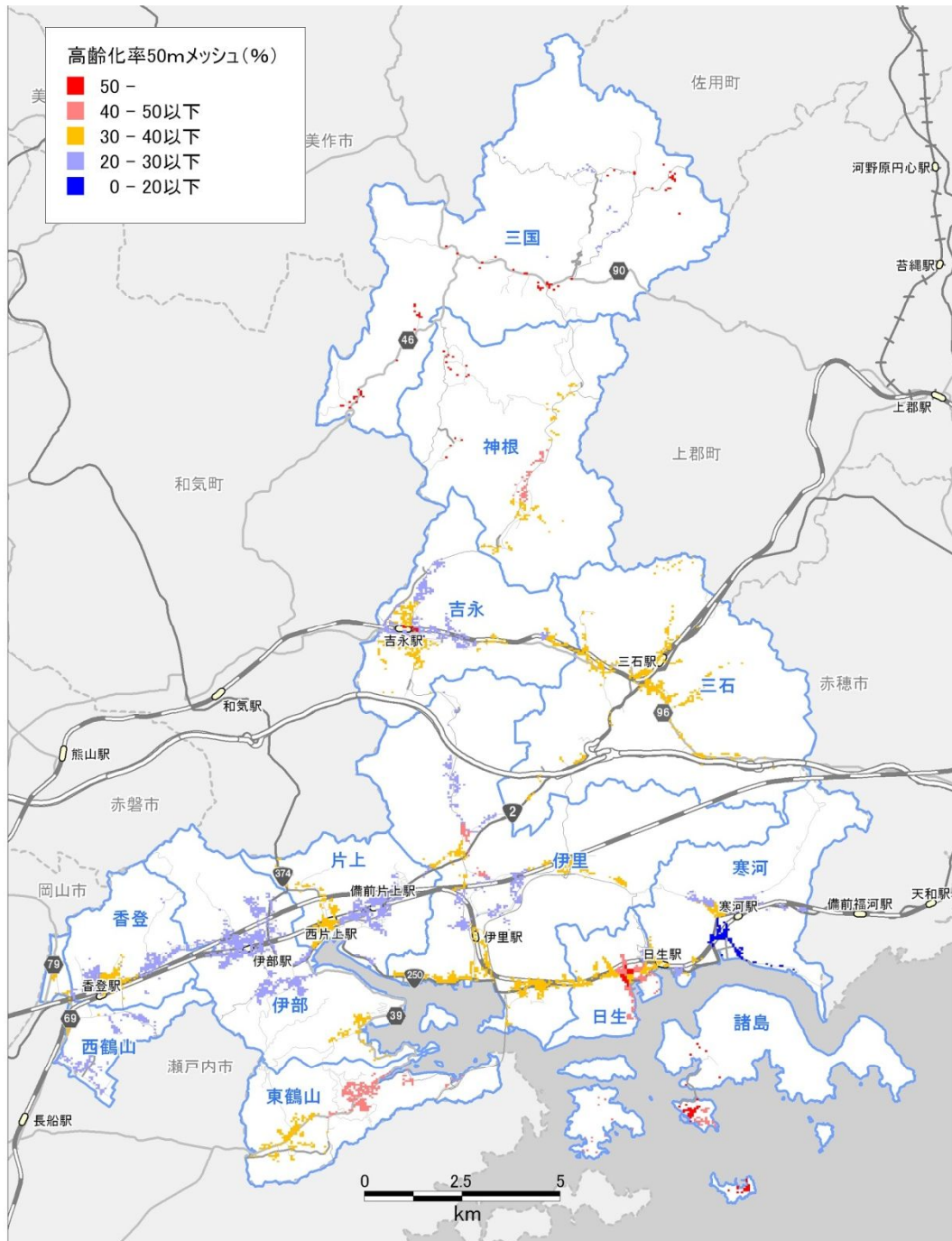
地区名	西鶴山	香登	伊部	片上	伊里	東鶴山	三石
人口(人)	1,531	2,805	6,556	3,822	6,296	1,699	2,824
地区名	日生	諸島	寒河	吉永	神根	三国	合計
人口(人)	3,358	500	3,708	3,741	733	266	37,839

（平成22年 国勢調査より）



高齢者は、特に日生地区や吉永地区の中心部や諸島地区の他、三国地区や神根地区、東鶴山地区といった地区で多く、高齢化率が40%を超えるようなメッシュも見られます。

高齢化率の分布（50m メッシュ）と地区別高齢化率



（平成22年 国勢調査・平成23年6月電話帳より）

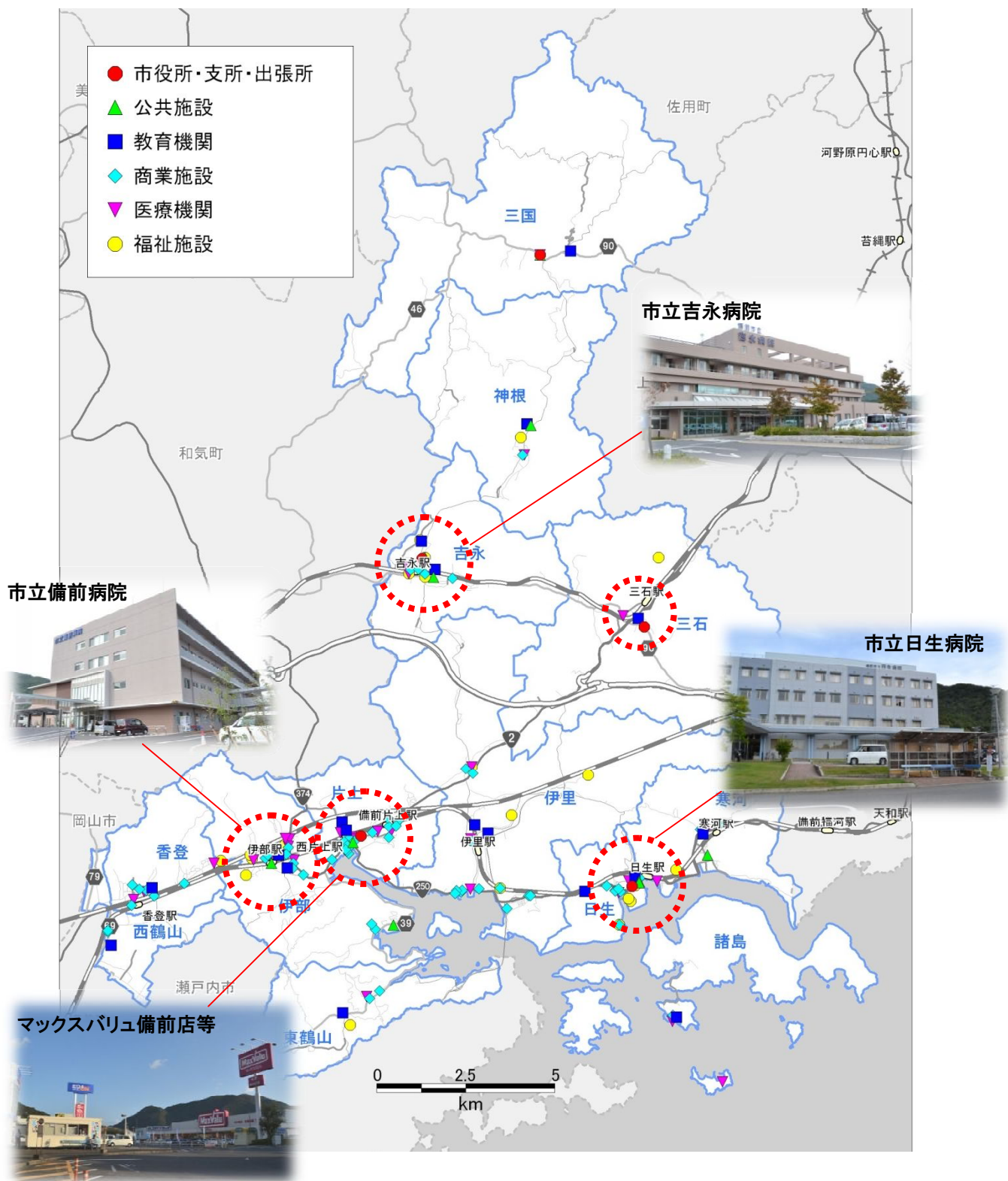
地区名	西鶴山	香登	伊部	片上	伊里	東鶴山	三石
高齢化率	27.8%	27.1%	28.0%	32.1%	31.0%	40.5%	37.3%
地区名	日生	諸島	寒河	吉永	神根	三国	市全域
高齢化率	39.6%	51.0%	25.4%	28.0%	38.7%	46.6%	31.5%

（平成22年 国勢調査より）

(3) 施設の分布

市の中心部である伊部地区や片上地区には、大型ショッピングセンターや市立備前病院などが立地しています。その他にも、日生地区や吉永地区、三石地区の中心部などに施設が集中している状況です。

施設の分布

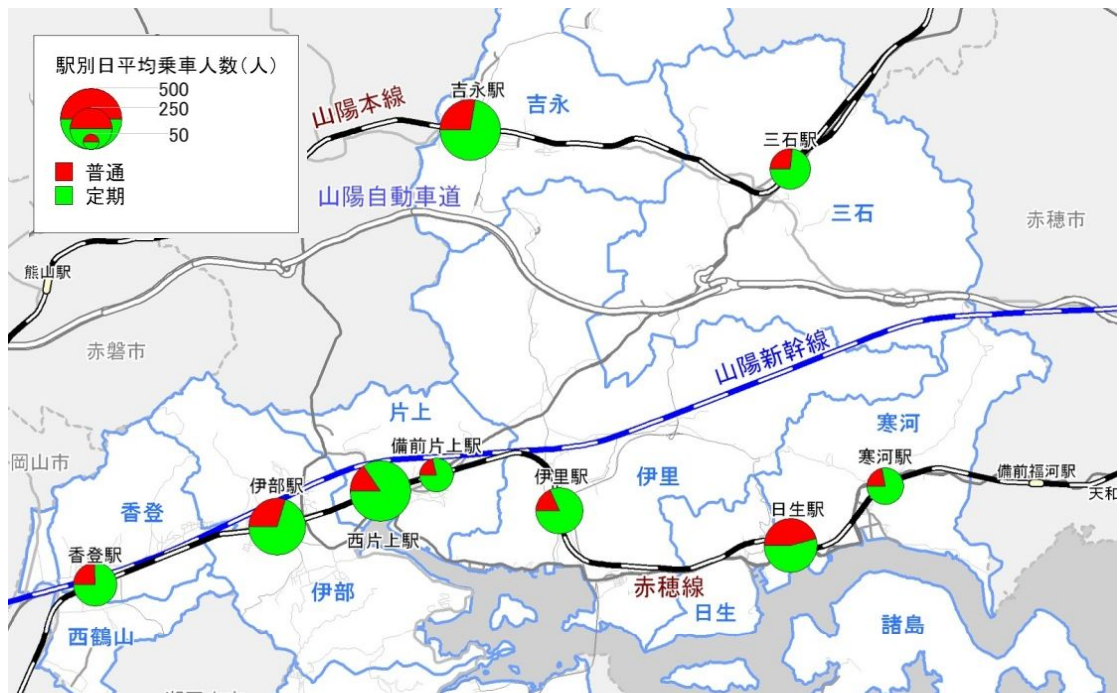


2 公共交通の現状

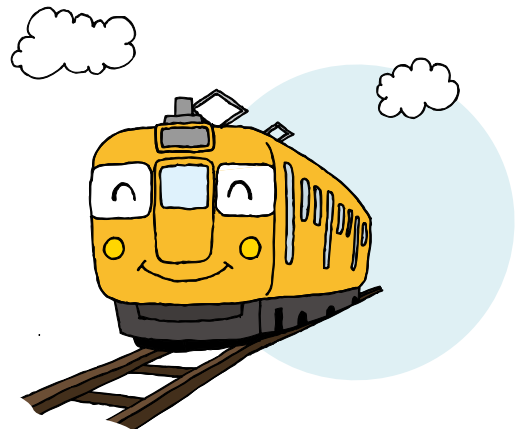
(1) 鉄道

本市では JR 山陽本線と赤穂線の2路線が運行されており、山陽本線は上りが一日に 20～23 本、下りが 24～26 本運行し、赤穂線は上り・下りともに一日に 19～24 本運行しています。日平均乗車人数は、吉永駅や西片上駅、伊部駅で多く、観光客の利用も多い日生駅では普通乗車券の利用割合が他の駅と比較して高くなっています。

駅別日平均乗車人数（平成 23 年度）



(西日本旅客鉄道株式会社より)

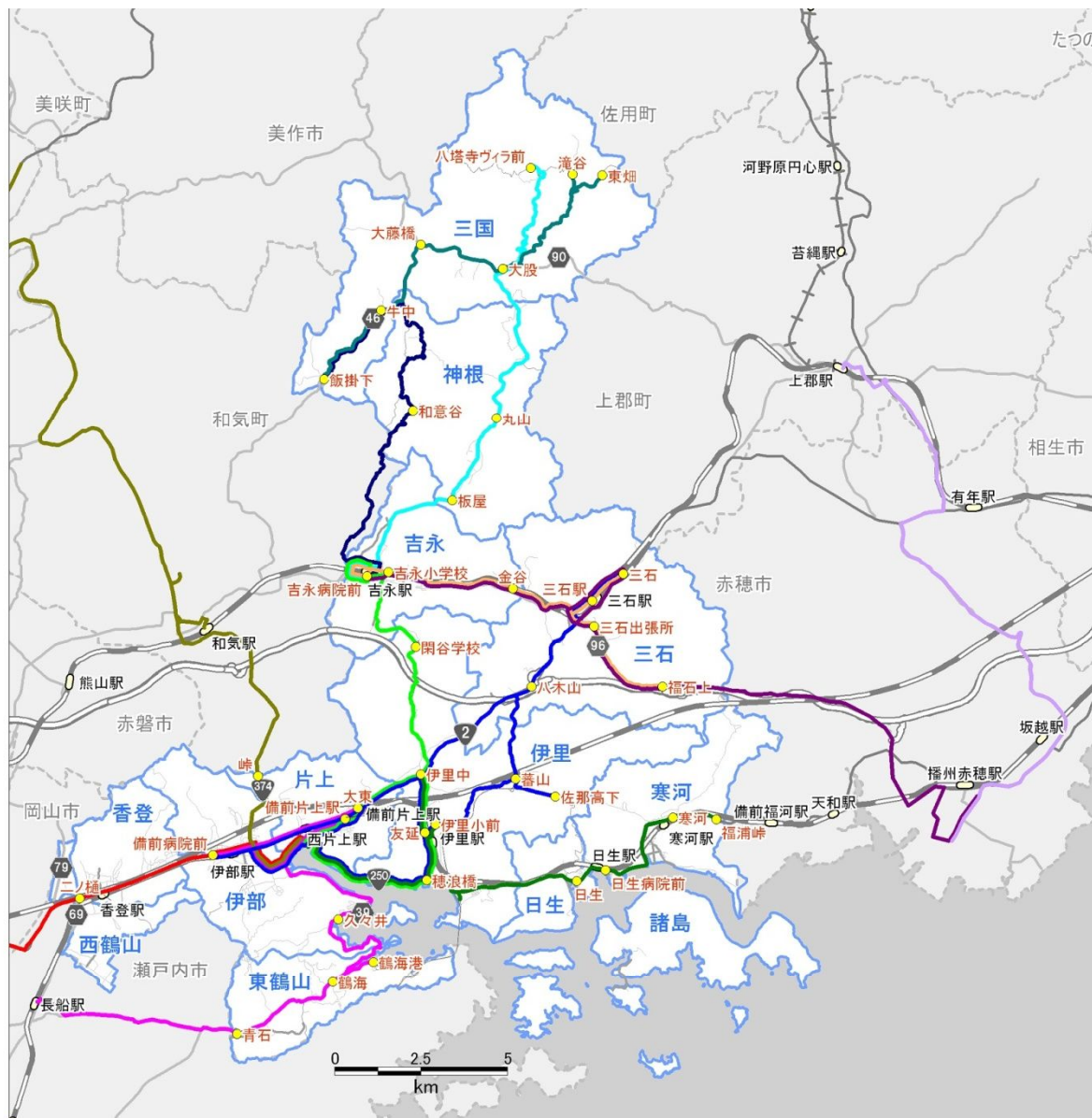


(2) 路線バス

① 路線網

市内を運行する民間路線バスは、市内各地域を結ぶ備前バス運行による路線の他、片鉄片上から岡山駅までを結ぶ宇野バス運行路線、片鉄片上から赤磐市周匝まで運行する備前片鉄バスなどがあります。また、備前市からの委託によって運行する市営バス、備前市、赤穂市、上郡町で構成される東備西播定住自立圏で試験運行を行う圏域バスなどがあります。

路線バスの運行状況

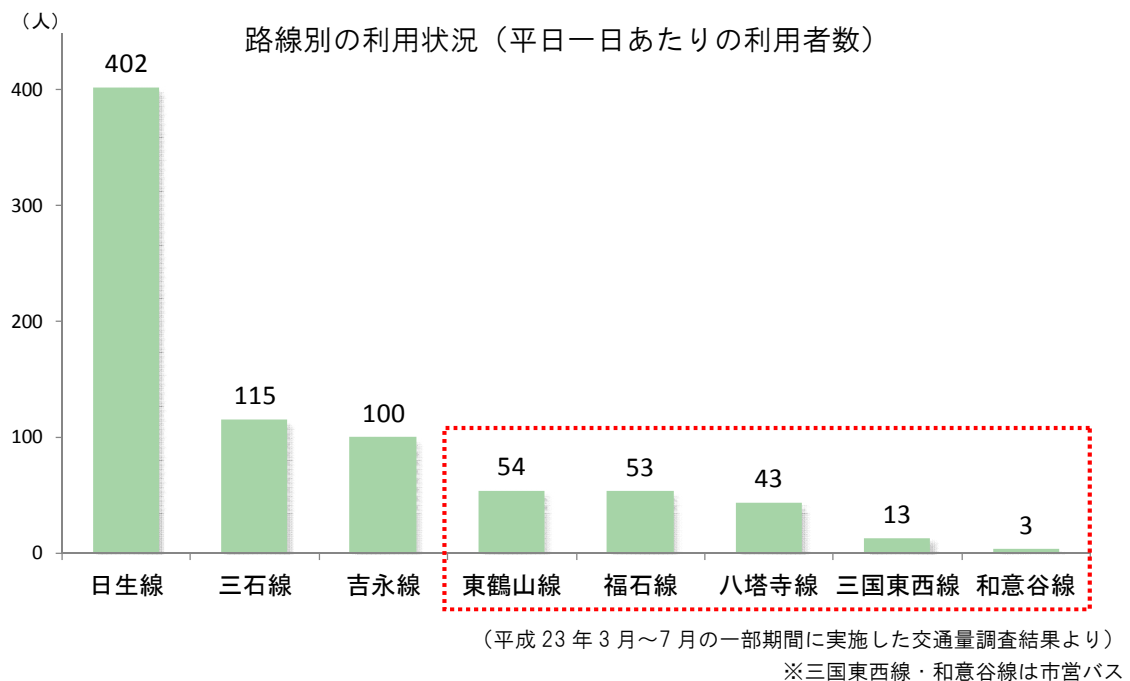
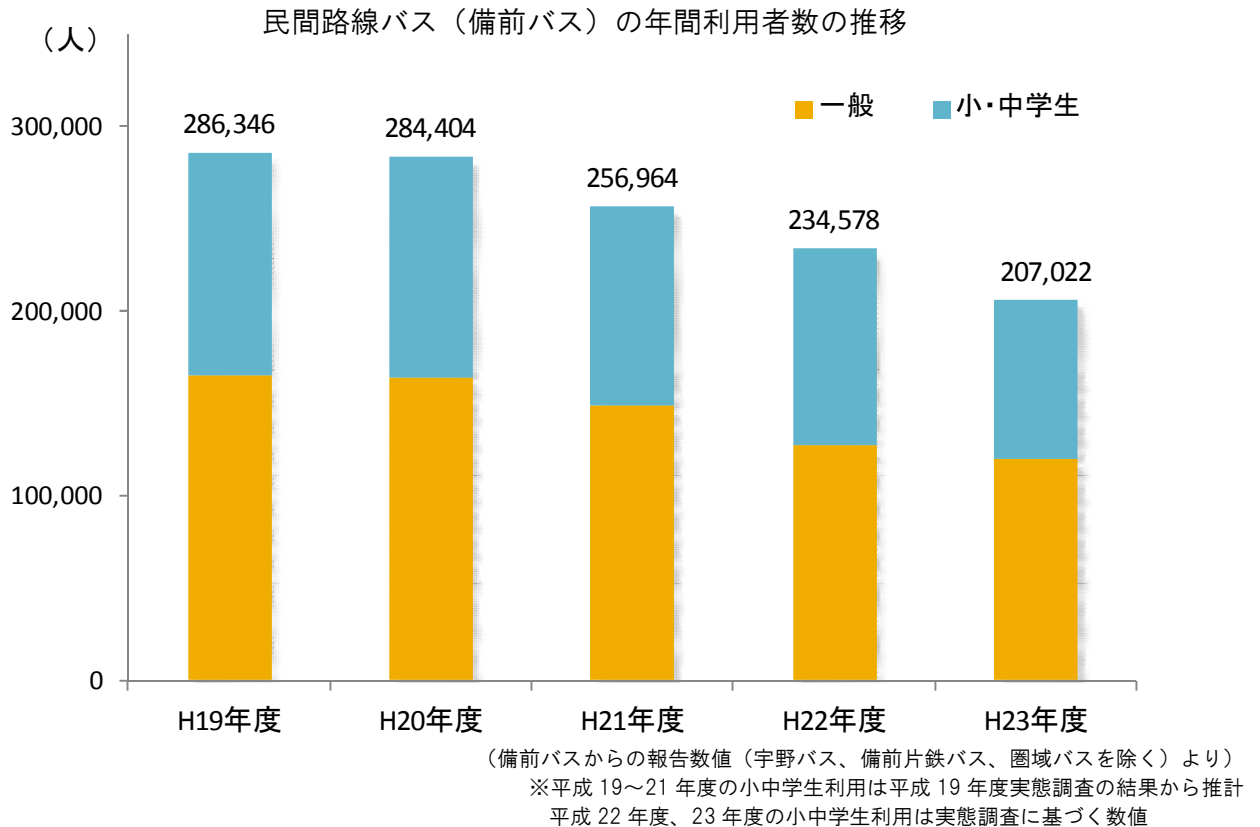


- 宇野バス
- 三石線
- 吉永線
- 日生線
- 八塔寺線
- 東鶴山線
- 福石線
- 片鉄沿線路線
- 備前市営バス 和意谷線
- 備前市営バス 三国東西線
- 東備西播定住自立圏圏域バス(備前ルート)
- 東備西播定住自立圏圏域バス(上郡ルート)

② 利用状況

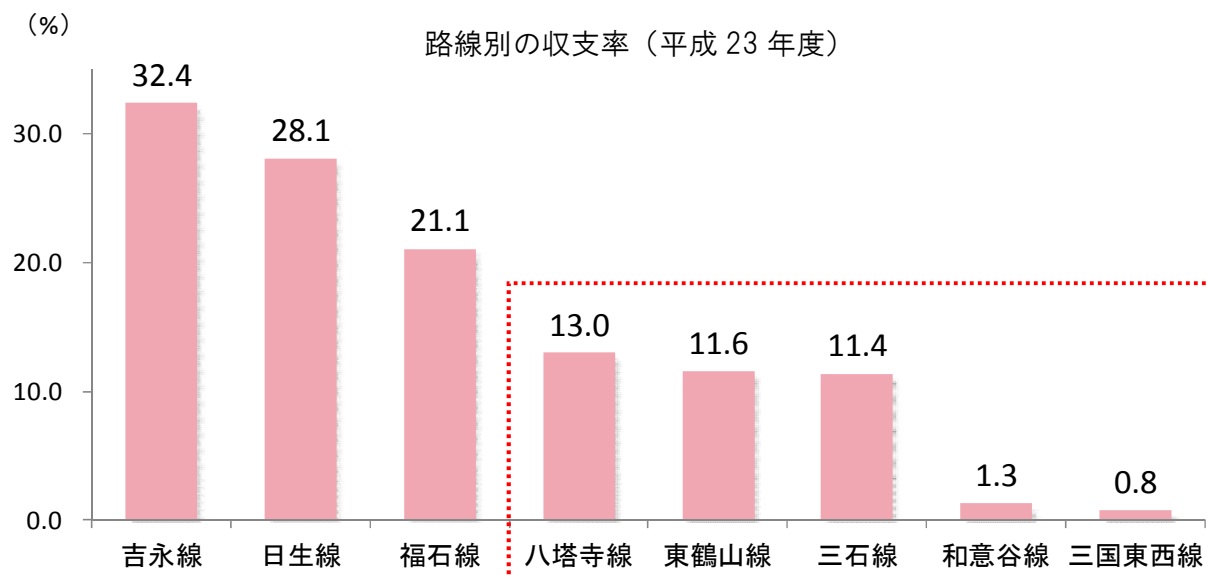
民間路線バス（備前バス）の利用者は、平成21年度以降、年間に2万人以上の規模で減少しており、市営バスに関しても平成20年度以降、利用者が減少しています。

路線別では、特に日生線で利用が多く、三国東西線や和意谷線などで利用が少なくなっています。

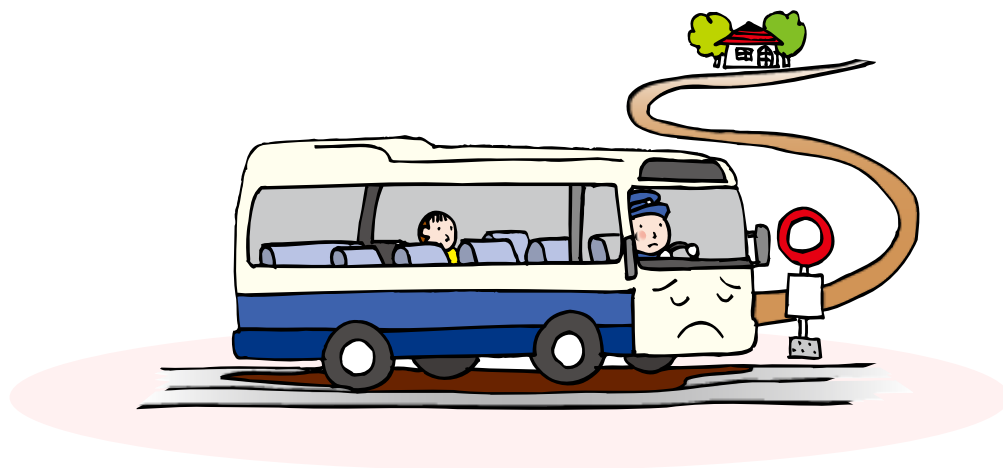


③ 収支率

市内の民間路線バス（備前バス）の収支率は全体で 20.2%（平成 23 年度）です。小中学生が通学で利用する路線に関しては収支率が比較的高くなっていますが、八塔寺線や東鶴山線などではこれを下回る収支率となっています。



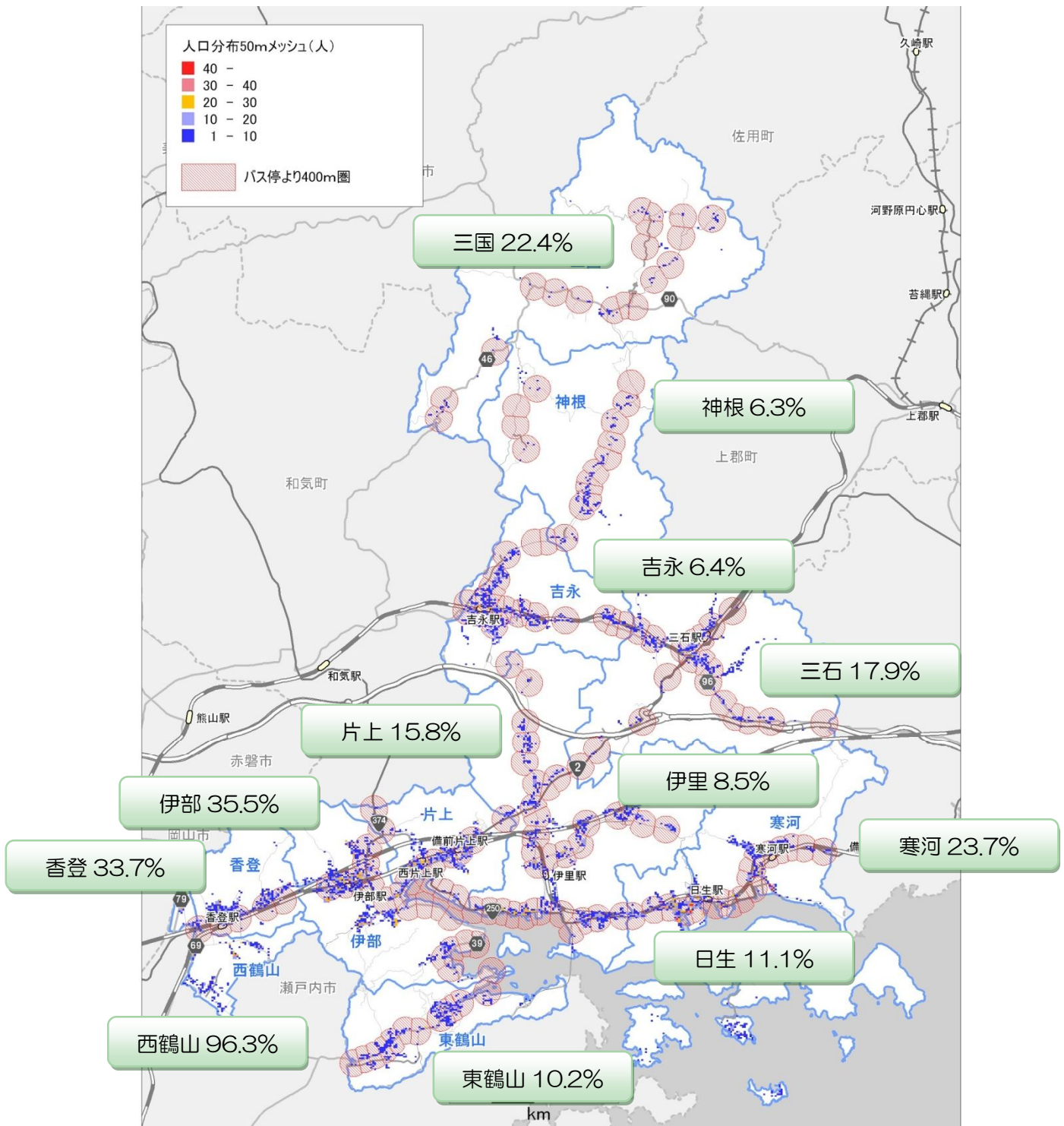
（備前バスからの報告数値（宇野バス、備前片鉄バス、圏域バスを除く）より）
 ※三国東西線・和意谷線は市営バス



④ 交通空白地域

バス停から半径 400m 圏域と人口分布との関係を見ると、地区別では特に西鶴山地区でバス停 400m圏外居住者の割合が高く、また、その他にも香登、伊部、寒河、三国といった地区で高い傾向にあります。

バス停 400m 圏外居住者の割合
(50m メッシュ単位の人口密度とバス停半径 400m 圏域)

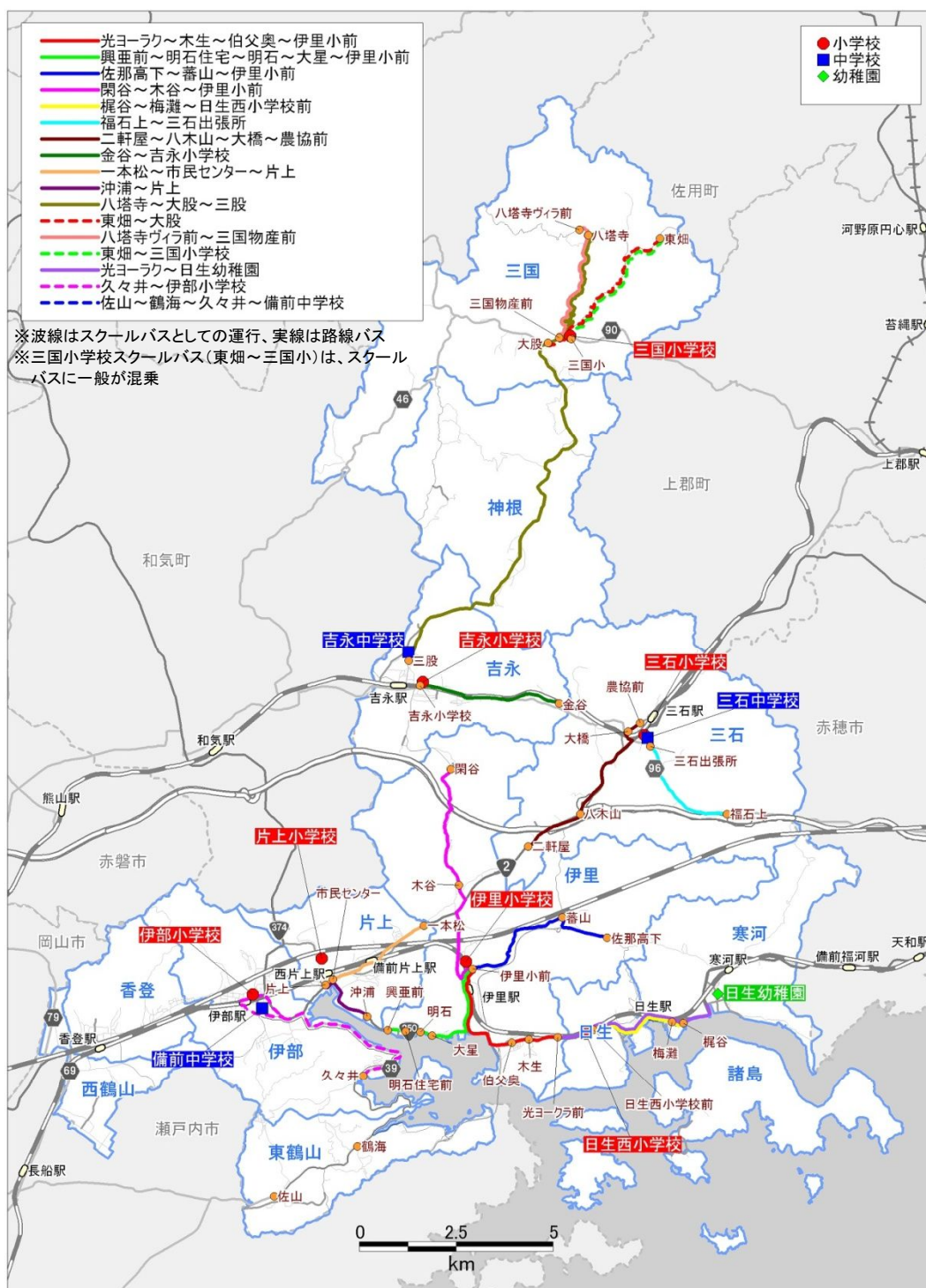


(平成 22 年国勢調査・平成 23 年 6 月電話帳より)

⑤ 児童・生徒の利用

市内の13校ある小学校、5校ある中学校のうち、スクールバスまたは路線バスを利用する児童・生徒の通う学校は、小学校で7校、中学校で3校あります。このうち、「東畑～大股」、「東畑～三国小学校」、「久々井～伊部小学校」、「佐山～鶴海～久々井～伊部中学校」の区間は、スクールバスとしての運行が行われており、三国小学校スクールバスに関してはスクールバスに一般が混乗するかたちで利用されています。

小学校・中学校の分布と児童・生徒利用路線



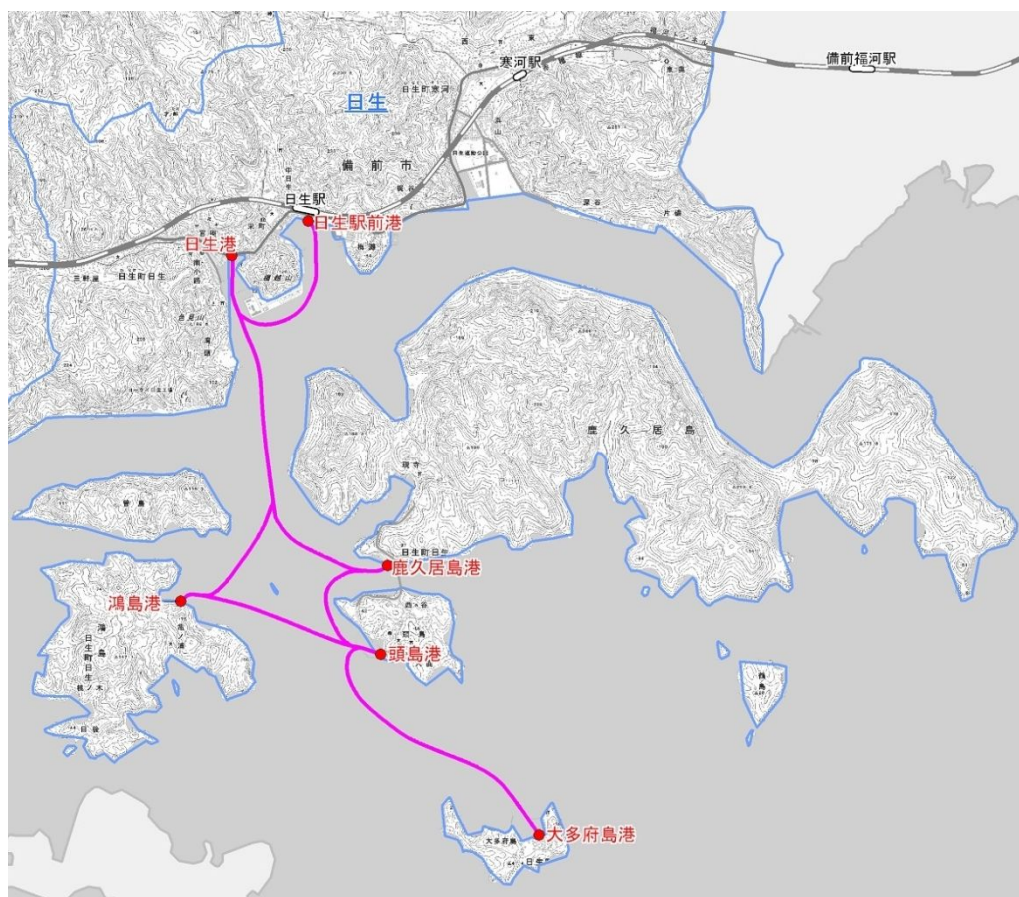
（４）航路

諸島地区では、日生港から一日 9 往復の定期船（旅客船）が大生汽船株式会社によって運航されています。料金は一般が距離制で、65 歳以上の島在住の高齢者および障がい者には割引措置がなされており一律 100 円です。

平成 27 年 3 月には、鹿久居島と本土とを結ぶ日生大橋（仮称）が完成予定で、本土から鹿久居島、頭島が陸続きとなります。これに伴う定期船の利用者減少も想定されており、残される大多府島・鴻島と本土とを結ぶ定期船、頭島・鹿久居島の新たな公共交通手段の確保など、架橋後の新たな交通体系の検討が必要とされています。

また、日生駅前港からは小豆島の大部まで、瀬戸内観光汽船によってフェリーが一日 5 往復運航されています。

大生汽船航路



3 アンケート調査

＜住民アンケート調査の概要＞

- 調査期間：平成24年9月13日（木）～9月25日（火）
- 配布数：3,000枚 ●回収率：40.9%（回収票1,228）

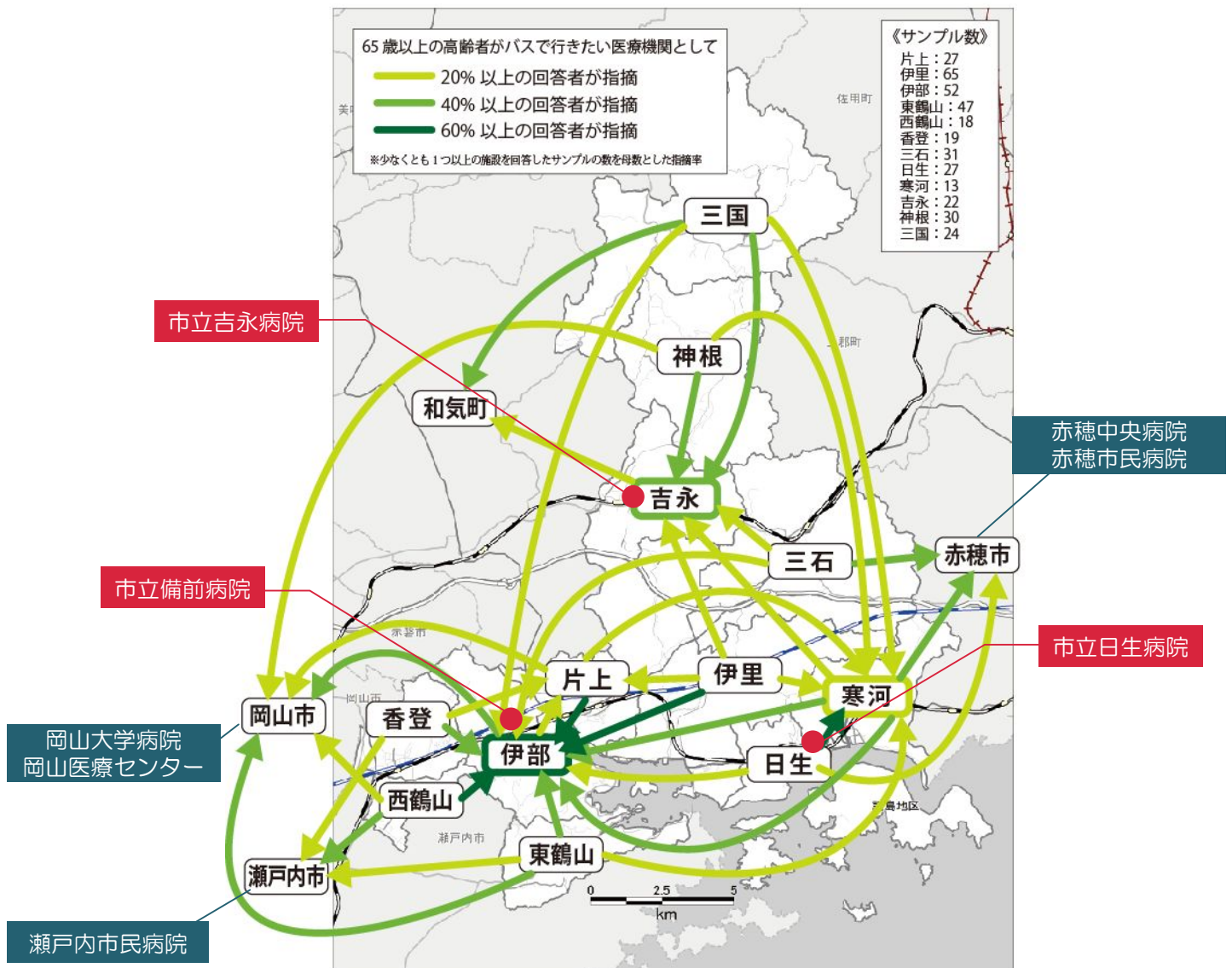
※諸島地区を除く

※交通不便地区などからも分析に有効な回答数を得るため、町内会ごとに一定の配布部数を設定し、その中で調査対象を無作為に抽出した。さらに、回答は世帯の中でも高齢の方や免許証を持っていないなど、普段から公共交通が必要な方を優先することを文章で伝えており、結果は備前市全体での平均値とはならないため、取扱いには注意が必要である。

（1）高齢者の移動ニーズ

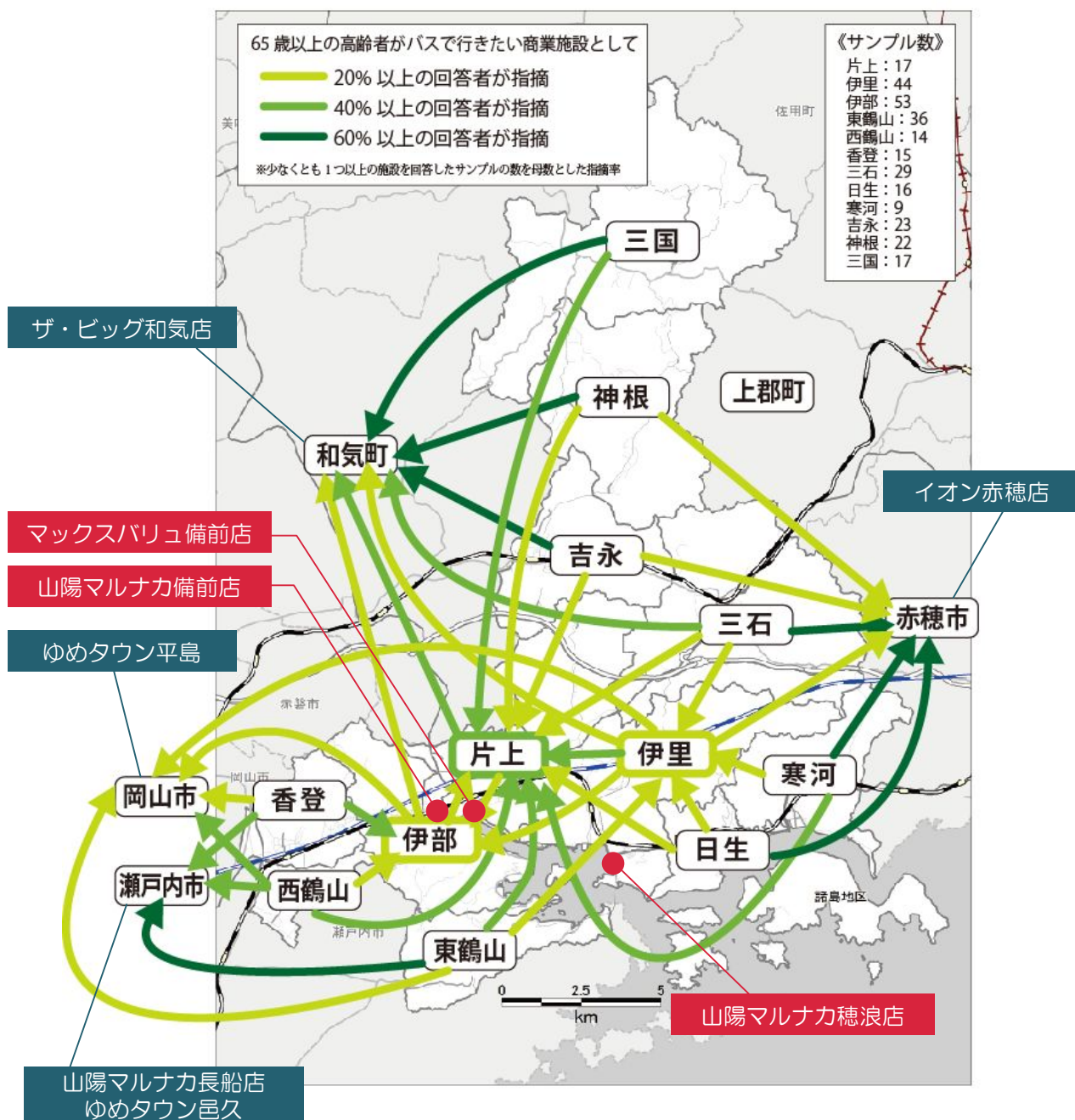
高齢者の通院目的での移動ニーズは、特に市立備前病院のある伊部への希望が強くなっています。また、岡山市や瀬戸内市、赤穂市、和気町などへの希望も多く見られます。

通院目的での移動ニーズ（65歳以上高齢者）



高齢者の買い物目的での移動ニーズは、市外への移動希望が強い傾向にあります。特に、三国や神根、西鶴山から片上への移動、寒河から片上への移動、伊里や東鶴山から岡山への移動などは、現状の移動と異なる点としてあげられます。

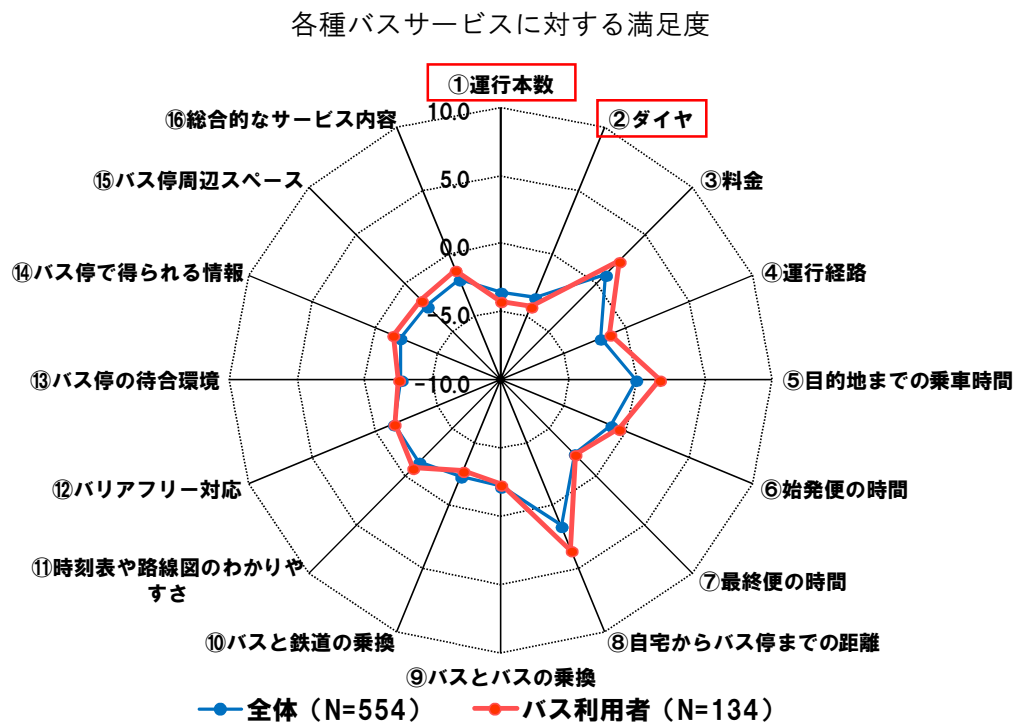
買物目的での移動ニーズ（65歳以上高齢者）



(2) 公共交通に対する意識

① バスサービスに対する満足度

各種バスサービスに対する満足度は、「料金」や「自宅からバス停までの距離」といった項目で満足度が高い一方、特に「運行本数」や「ダイヤ」といった項目で満足度が低い傾向にあります。



地区別の各種バスサービスに対する満足度

質問項目	西鶴山 (N=30)	香登 (N=25)	伊部 (N=102)	片上 (N=48)	伊里 (N=92)	東鶴山 (N=56)	三石 (N=44)	日生 (N=45)	寒河 (N=27)	吉永 (N=30)	神根 (N=21)	三国 (N=20)
①運行本数について	-3.3	-2.8	-4.7	-4.0	-4.0	-4.2	-2.6	-2.6	-3.3	-2.3	-3.6	-2.3
②ダイヤ(運行の時間帯)について	-3.5	-3.8	-4.1	-3.8	-3.9	-4.4	-2.6	-2.4	-3.7	-2.3	-3.1	-1.5
③料金について	-0.8	-0.6	-0.7	-0.7	1.4	1.8	3.0	1.4	0.2	1.8	3.1	2.5
④運行経路(行き先・経由地)について	-2.0	-3.4	-2.8	-2.1	-3.0	-3.0	-1.6	-0.8	-1.3	-1.2	-1.0	-0.3
⑤目的地までの乗車時間について	-1.7	-0.4	-1.6	0.3	0.5	-0.2	0.7	0.8	0.2	-0.3	2.1	0.5
⑥始発便の時間について	-1.8	-0.2	-2.4	-1.1	-1.2	-1.4	-0.5	-0.6	-2.6	-0.8	-1.2	0.5
⑦最終便の時間について	-2.0	-1.8	-3.4	-2.9	-3.0	-2.2	-1.4	-1.7	-3.3	-0.7	-2.4	0.0
⑧自宅からバス停までの距離について	-2.5	0.8	0.5	1.8	2.4	2.2	3.2	1.4	1.7	-0.3	5.2	3.5
⑨バスとバスの乗り換えについて	-2.5	-2.0	-2.6	-2.1	-2.8	-2.1	-0.7	-2.8	-3.0	-0.7	-1.0	-2.3
⑩バスと鉄道との乗り換えについて	-1.8	-1.8	-2.8	-2.0	-3.6	-2.2	-1.6	-2.6	-2.8	-1.2	-2.4	-0.3
⑪時刻表や路線図のわかりやすさについて	-1.8	-1.4	-2.3	-1.4	-1.9	-2.4	-0.6	-0.6	-1.3	-0.8	-0.2	-0.8
⑫車両の段差などバリアフリー対応について	-2.3	-2.2	-2.2	-1.1	-2.1	-1.9	-1.5	0.2	-1.3	-0.3	-0.2	-0.8
⑬屋根や椅子などバス停の待合環境について	-3.5	-1.6	-2.9	-2.2	-3.2	-3.8	-2.6	-2.3	-3.0	-1.0	-2.9	-2.5
⑭時刻表のわかりやすさなど、バス停で得られる情報について	-2.3	-1.2	-2.2	-1.5	-2.6	-2.9	-1.7	-1.2	-2.0	-0.3	-3.3	-2.8
⑮自転車やシニアカーなどを停めるための、バス停周辺スペースについて	-2.8	-3.4	-3.2	-1.6	-2.0	-3.7	-2.0	-2.0	-3.0	-0.8	-2.9	0.3
⑯総合的な「バス」のサービス内容について	-2.5	-2.0	-2.7	-1.8	-2.6	-2.6	-1.6	-1.6	-1.1	-1.0	-2.4	-1.0

網掛け: 各地域で評価の1～2番に評価の低かった項目

満足10、やや満足5、どちらでもない0、やや不満-5、不満-10と設定し、加重平均により算出。

「満足」を選んだ人の数(回答数)をa、以下b.c.d.e.とすると、満足度＝ $(10a+5b-5d-10e)/(a+b+c+d+e)$ となる。数値が高いほど満足度は高い。

4 備前市における公共交通の課題

(1) 人口の減少と高齢化の進展

- ◆人口の減少した地域では、需要にあった効率的な運行を行うことが必要です。
- ◆また、進展する高齢化に対応するためにも、自家用車に頼らない自立した生活を支える公共交通の構築が必要です。

(2) 日常生活で利用しにくい運行ダイヤとルート

- ◆通院や買物などで、行きは良くても帰りに利用しにくい路線、通院などが一日仕事になる路線などがあり、公共交通を利用しにくい状況にあります。日常生活を送る上で利用しやすいダイヤやルートを検討する必要があります。

(3) 周辺市町に拡散した移動

- ◆備前市では、隣接する岡山市や和気町、瀬戸内市、赤穂市などへの移動が多く見受けられており、市内での消費活動が少なくなっています。これらの移動ニーズに対応しながらも、市外への移動を市内への移動に誘引し、市内経済の活性化に寄与する公共交通の構築が必要です。

(4) 利用者の減少

- ◆各種調査の結果より、備前市内の路線にはルートやダイヤなどの改善により利用者が増加する余地があると考えられます。市民の移動ニーズを踏まえて、潜在需要を掘り起こすサービスの提供が必要です。
- ◆また、「公共交通を守る」ということを市民が再認識する必要があります。

(5) 財政負担の増加

- ◆市営バスの運行や民間路線バスへの補助などにより、行政負担は増加傾向にあります。今後持続可能な公共交通体系を構築していくためにも、需要や居住形態に応じた効率的なサービスを検討し、財政負担が極力少なくなるような対策が必要です。

(6) 架橋後の公共交通

- ◆諸島地区では、平成27年3月には鹿久居島と本土とを結ぶ日生大橋（仮称）が完成予定で、本土から鹿久居島、頭島が陸続きとなります。現在も定期船利用者は年々減少傾向にあり、航路の維持確保が課題となっています。このため、架橋後に離島として残る大多府島・鴻島と本土とを結ぶ旅客船や頭島・鹿久居島の新たな公共交通手段の確保など、架橋後の新たな交通体系の検討が必要です。

(7) 観光における公共交通の役割

- ◆備前市には多くの観光資源がありますが、それぞれが分散しています。これらを結ぶ公共交通も不足しており、マイカー来訪者の増加による渋滞発生や駐車場の不足といった問題も発生しています。
- ◆「おもてなし」の考えからも公共交通の充実が求められますが、観光目的での移動に対して、路線バス等で対応することは費用対効果において困難です。これに代わる新たな施策が必要です。



第2章 備前市地域公共交通計画の基本方針

1 基本理念

地域の生活とまちづくりを支える公共交通

市民が元気に安心して暮らせるまちづくりに向けて、これを支える持続可能な公共交通を目指します。

2 基本目標

生活を支える公共交通

買物・通院・通学といった日常生活を支え、市民が元気に安心して暮らせる基盤づくりのための公共交通を目指します。

地域活力の向上に資する公共交通

市内の主要拠点間の移動利便性を高め、地域経済の活性化や地域間連携の強化に資する公共交通を目指します。また、観光振興につながる公共交通の役割を検討していきます。

持続可能な公共交通

交通需要に応じた公共交通の役割分担の明確化により、効率的な公共交通の運用を目指します。また、市民や企業等と協働し、みんなで「つくり」「守り」「育てる」公共交通を目指します。

3 目標達成に向けた取組方針

(1) 生活を支える利用しやすい公共交通

市立病院や市内の主要商業施設への移動について、「行き」と「帰り」それぞれ利用しやすい時間・ルート of 公共交通を構築します。また、公共交通空白地域の解消や、子育てしやすいまちづくりに向けて、子どもから高齢者までだれもが利用しやすい公共交通を目指します。

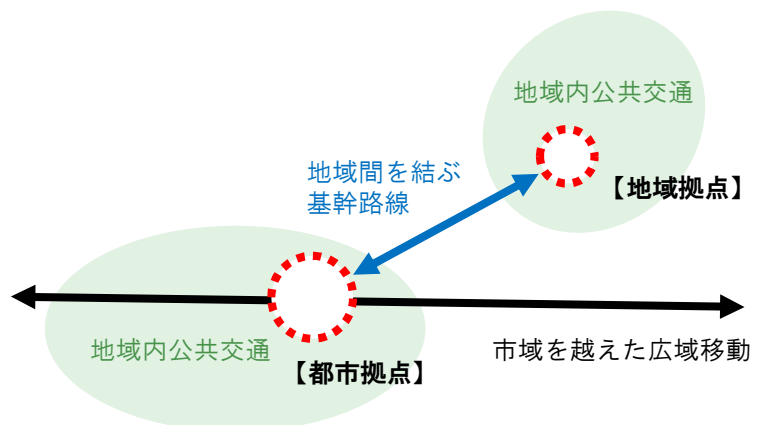


(2) 市内まちづくり拠点の連携強化

周辺市町への過度に拡散する移動については、市内の移動へ誘引するための、拠点間を結ぶ基幹路線の充実を図ります。これにより、各拠点の活性化を図るとともに地域間連携の強化を目指します。

(3) 役割分担の明確化

路線の維持に係わる経費を削減するため、需要や地域の実情に応じた公共交通サービスを提供し、効率的な運行を目指します。



(4) モード間の連携強化

鉄道とバス、バスとバス、航路とバスなど、各モード間の接続強化を図り、公共交通の利便性を高めます。

（５）みんなで支える公共交通

企業や医療機関、商業施設等と連携しながら、市と市民、事業者等が協働で公共交通を支援していく仕組みの構築を図ります。また、子供から大人まで市民一人一人が公共交通について考え、公共交通の利用や支援につながるよう、市民との協働による計画策定やモビリティ・マネジメント¹を実施します。



（６）架橋後に向けた諸島地区の交通体系の検討

架橋完成後の定期船航路や陸上交通のあり方について、事業者と島民等関係者との合意形成を図りながら、架橋後の交通需要に合わせた持続可能な交通体系の構築を進めていきます。



（７）観光資源を活かす公共交通

市内各地に点在する観光地を結ぶため、観光関係者やタクシー事業者などの協力を得ながら、観光資源を活かす公共交通を検討していきます。



¹ モビリティ・マネジメントとは：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度なマイカー利用から公共交通等を適切に利用するなど）に変化することを促す交通政策

4 目標達成に対する評価指標の設定

本計画の目標達成に対する評価指標として、下記の指標を設定します。この内、指標①～③は、（仮称）備前市新総合計画で示された指標であり、本計画の期間は平成25年度～28年度の4年間ですが、総合計画では平成34年度までの目標値が定められています。

指標①： 週1回以上公共交通（バス）を利用している市民の割合【市民意識調査】

現状値（平成24年度）

3.3%

目標値（平成28年度）

7.0%

目標値（平成34年度）

8.0%

行政評価の一環として毎年実施する「備前市市民意識調査」をもとに把握します。公共交通が市民の日常生活を支える手段となっているか（必要性）、また利用者にとって使いやすいサービスとなっているか（有効性）を検証するための指標として設定し、高齢化率が高まることが推計される中で、平成28年度までに現在の3.3%の倍以上増加することを目差します。

指標②： 路線バス（備前バス）1便あたりの平均乗車人数【乗降調査】

現状値（平成24年度）

9人

目標値（平成28年度）

10人

目標値（平成34年度）

12人

乗降調査をもとに把握します。公共交通が市民の日常生活を支える手段となっているか（必要性）、また運行内容やサービスが地域の実情に即しているか（適切性）を検証するための指標として設定します。平成28年度までに、平均で1人増加することを目差します。

指標③： 市営バスと補助対象民間路線バスの運行維持・確保に係る市民1人あたりの税金投入額（直接事業費）

現状値（平成24年度）

2,000円

目標値（平成28年度）

2,500円

目標値（平成34年度）

2,500円

経費が過大となっていないか（健全性）、また将来にわたって維持できるか（持続可能性）を検証するための指標として設定します。人口減少が推計される中で、市民1人あたりの税金投入額が平成28年度までに500円以内の増加にとどまることを目差します。

指標④： 備前市内を運行するバスを買物目的で利用する人の割合【アンケート調査】

現状値（平成 24 年度）

19.4%

目標値（平成 28 年度）

21.4%

公共交通が地域経済の活性化に寄与しているかを検証するための指標として設定します。本指標は公共交通に関する住民アンケート調査をもとに把握しており、平成 28 年度に同様の内容でアンケート調査を行い評価します。平成 28 年度までに、2.0%買物目的で備前市内を運行するバス利用者の割合が増加することを目差します。

指標⑤： バス利用者のよく利用する買物先が備前市内のみである割合【アンケート調査】

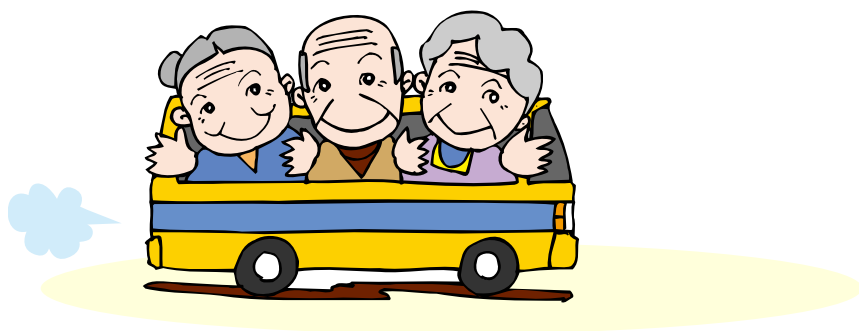
現状値（平成 24 年度）

44.4%

目標値（平成 28 年度）

50.0%

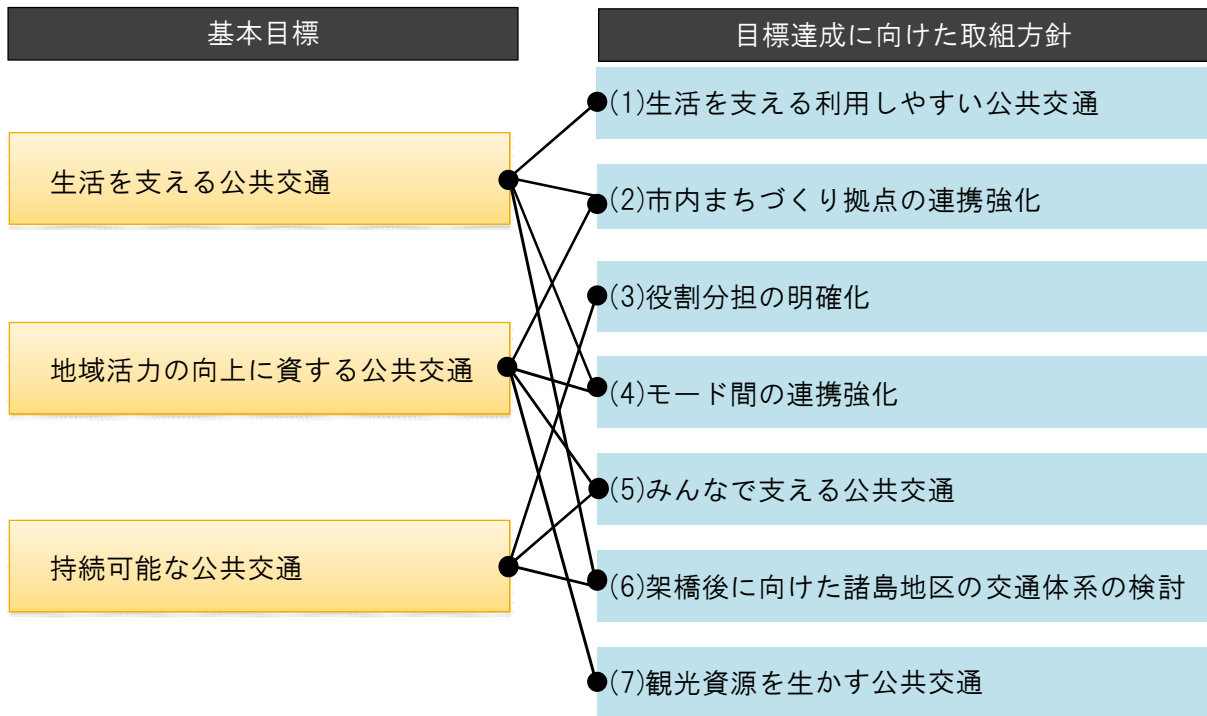
公共交通が地域経済の活性化に寄与しているかを検証するための指標として設定します。本指標は公共交通に関する住民アンケート調査をもとに把握しており、平成 28 年度に同様の内容でアンケート調査を行い評価します。バス利用者において、よく利用する買物先が備前市内のみである人が、平成 28 年度までにバス利用者の半数に上ることを目差します。



第3章 事業展開

1 事業一覧

目標と目標達成に向けた取組方針、目標を達成するための事業展開について整理します。



事業内容	目標達成に向けた取組方針						
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
① まちづくり拠点の活性化に向けた交通再編（基幹路線） ・都市計画との整合 ・鉄道との接続強化 ・片上地区と伊部地区の連携強化	○	○	○	○			
② 各地域のまちづくりを支える公共交通（支線） A)吉永・神根・三国地区の運行再編 B)三石・伊里地区の運行再編 C)西鶴山・東鶴山・香登地区の運行再編	○		○	○	○		
③ みんなで支える公共交通の仕組みづくり ・住民との協働による地域内公共交通の再編 ・民間活力による公共交通支援の仕組みづくり ・モビリティ・マネジメント（住民・学校・職場）					○		
④ 利用しやすい公共交通の環境整備 ・わかりやすい情報提供ツールの作成 ・まちづくりと一体となった拠点づくり ・バス車内環境の整備	○	○		○			
⑤ 離島生活を支える交通施策 ・大多府島・鴻島の持続可能な定期船のあり方の検討 ・頭島・鹿久居島の新たな公共交通サービスの検討 ・総合的な生活支援	○		○	○	○	○	
⑥ 元気な備前市に向けた公共交通の活用施策 ・タクシーを活用した観光振興施策の検討 ・地域行事やイベントとの連携	○						○



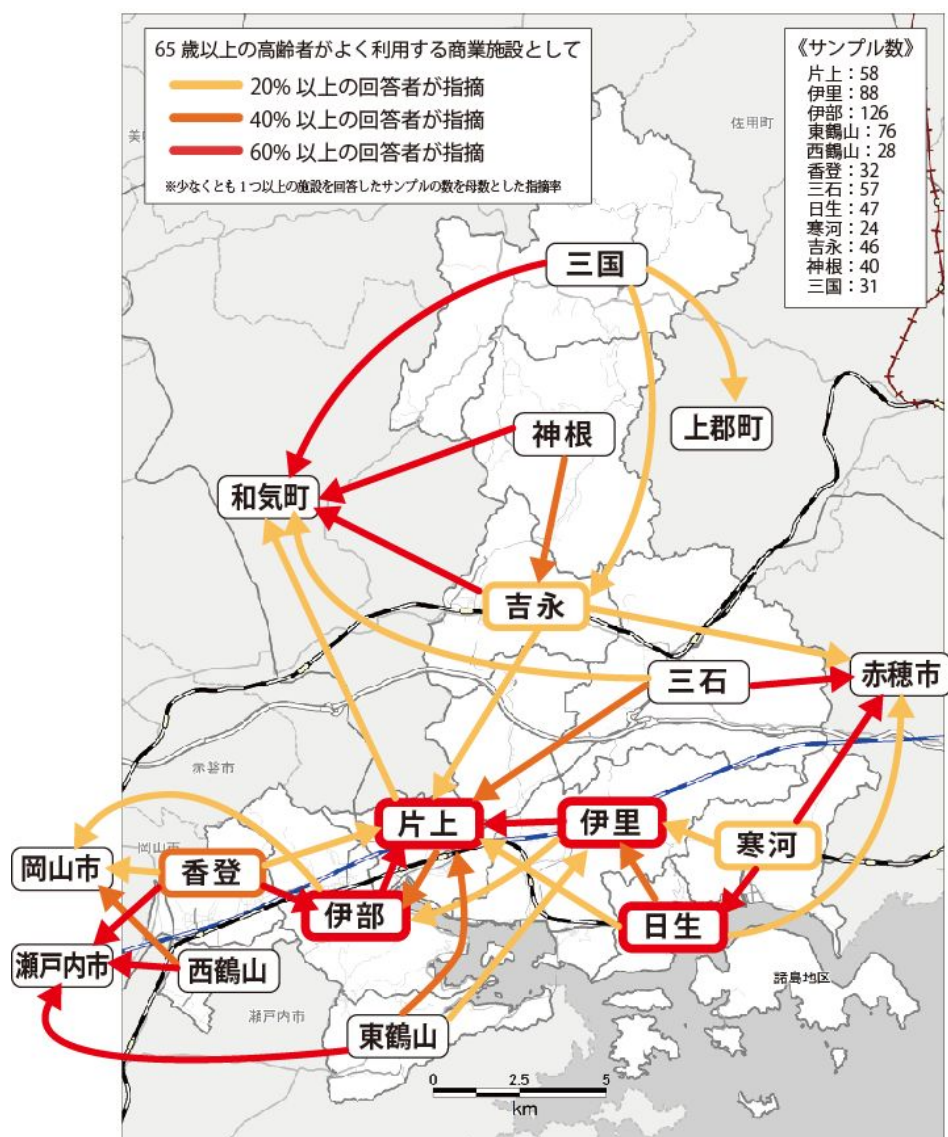
2 事業内容

① まちづくり拠点の活性化に向けた交通再編（基幹路線）

■現状と課題

- ・市民の移動は、隣接する岡山市や和気町、瀬戸内市、赤穂市といった市外への移動が多くなっています。
- ・一方で、吉永地区や三石地区などからは、通院や買物目的で伊部・片上地区への移動ニーズも見られ、これら拠点間の接続を強化することによる需要喚起が見込まれます。
- ・JRも利用者の減少により、市内駅では利便性が低下しています。
- ・片上以西以外からの利用者にとっては、「片鉄片上バス停」から「備前病院」の短い区間において乗り換えが発生する路線やダイヤが多く、利用者の利便性を下げる要因となっています。

65 歳以上高齢者の買物目的での移動状況



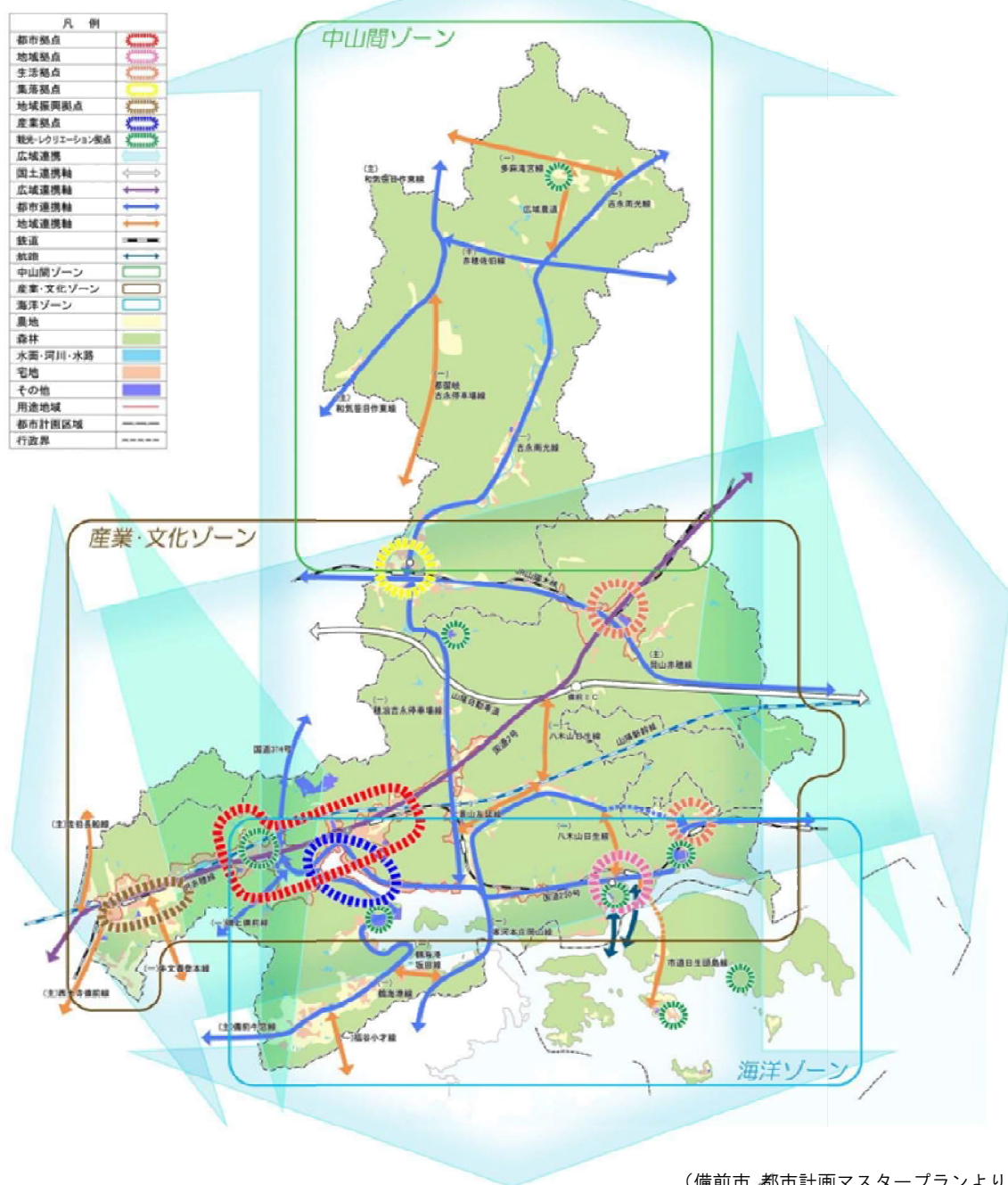
（住民アンケート調査より）

■事業の内容・基本的な考え方

都市計画との整合

備前市の都市計画で定められた、都市拠点（伊部・片上地区周辺）、地域拠点（日生総合支所およびJR赤穂線日生駅周辺）、生活拠点（三石出張所およびJR山陽本線三石駅周辺、JR赤穂線寒河駅周辺）、集落拠点（吉永総合支所およびJR山陽本線吉永駅周辺）をまちづくりの拠点とし、これら拠点間を結ぶ基幹路線を設けます。

備前市の将来都市構造図



鉄道との接続強化

周辺市町への移動ニーズに対応するため、広域移動を担う鉄道との接続を強化します。

片上地区と伊部地区の連携強化

「片鉄片上バス停」から「市立備前病院」、「伊部駅」区間において乗り換えが生じない、路線・ダイヤを事業者との調整を行いながら検討します。

■事業主体	備前市・バス事業者
■実施時期	平成 26 年度～
■事業の評価方法	利用者数、収支率など

② 各地域のまちづくりを支える公共交通（支線）

ー 地域内公共交通(支線)検討にあたっての基本的な考え方 ー

生活を支える公共交通

■交通空白地域の解消

バス停400m圏外居住者ができるだけ少なくなるような運行サービスとします。

■利用者の生活を考慮した路線・ダイヤの設定

市内の主要な病院や買物先に行き、用事を済ませて帰る、という行動パターンを想定した路線・ダイヤを設定し、利用者の活動可能性を高めます。

■通学利用便の確保

小学生および中学生が通学利用する便について、現状サービスを維持、または代替移動サービスを提供し、通学に支障が生じない運行とします。

地域活力の向上に資する公共交通

■まちづくりを支える公共交通

地域内の商業施設や医療機関などへの移動利便性を高め、地域経済の活性化に資する地域内公共交通を目指します。

■基幹路線との接続強化

広域移動を担う鉄道や、拠点間移動を担う基幹路線バスとの接続を強化します。

■地域との協働による計画・運行

運行の詳細計画にあたっては、地域住民と行政、運行事業者が協働で作成します。さらに、利用状況や収支状況に関する情報開示、利用促進等により、地域住民と一体となった「つくり」「守り」「育てる」公共交通を目指します。また、地域内の商業施設や医療機関と連携し、公共交通を支える仕組みを検討します。

持続可能な公共交通

■需要に応じた運行サービス

定時定路線とデマンド型運行の比較、曜日運行の検討などを行い、需要に応じた運行サービスとします。

■効率的な運行

収支率が極端に低い場合、持続可能な運行が困難と考えられます。地域の実情に応じて収支率の基準を設定し、基準を下回るサービスについては、運行便数や車両サイズ、運行方法等の見直しを行い、当該地域の実情に即した運行形態を検討します。

■乗合交通としての運行

1便当たりの平均利用者数が1人未満となる場合、当該便は乗合サービスとして成立していません。当該便の必要性や運行日数等について見直しを行います。

A) 吉永・神根・三国地区の運行再編

■現状と課題

- ・和意谷線、八塔寺線、三国東西線は収支率20%未満の低利用路線です※。
- ・三国地区、神根地区では、高齢化率が市の平均よりも高く、特に三国地区においてはバス停400m圏内居住者の割合も低くなっています。
- ・和気町や岡山市、片上地区への移動ニーズが高くなっています。

※三国東西線はスクールバスとしての運行に一般が混乗。和意谷線は週2日の運行。

高齢化率とバス停400m圏外居住者の割合

地区名	吉永	神根	三国
高齢化率	28.0%	38.7%	46.6%
バス停400m圏外居住者の割合	6.4%	6.3%	22.4%

(平成22年国勢調査・平成23年6月電話帳より)



■事業の内容・基本的な考え方

地域内公共交通サービスの再編

路線統合やデマンド型運行、曜日運行などの比較検討や、ダイヤの見直しなど、地域住民との協働による路線見直しを行います。

■事業主体

備前市・交通事業者・地域住民

■実施時期

平成25年度～

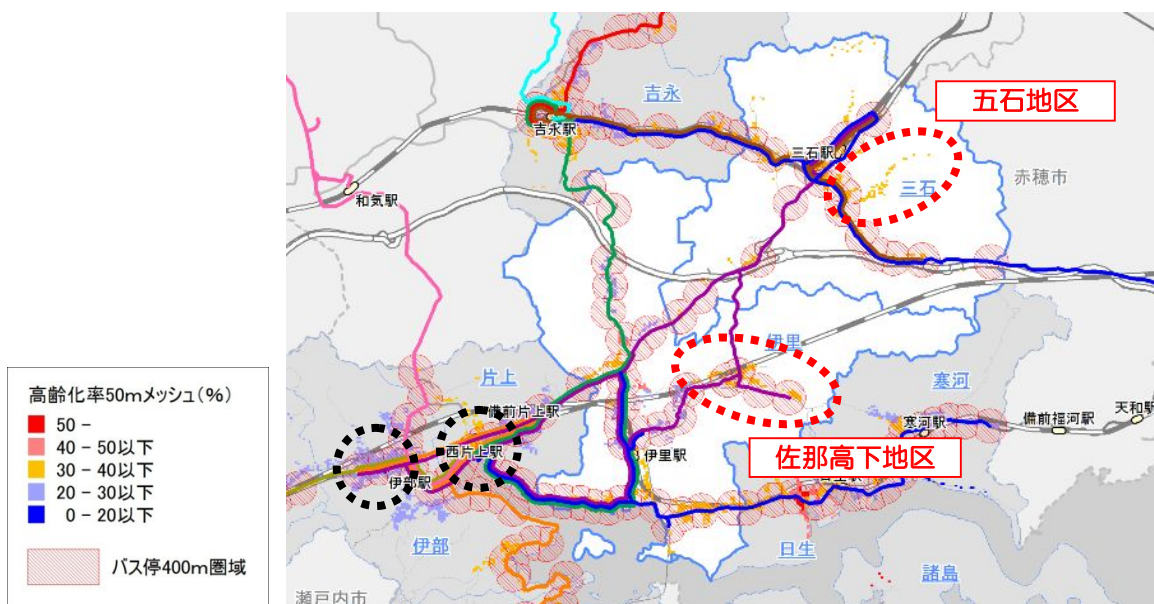
■事業の評価方法

利用者数、収支率、バス停400m圏内の居住者数など

B) 三石・伊里地区の運行再編

■現状と課題

- ・三石地区や佐那高下地区には商業施設がなく、商業施設までの移動手段の確保が必要です。一方で、三石地区からは午前中に伊部・片上方面へ向かう便が不足している他、佐那高下地区では朝の通院時間帯に交通空白状態にあるなど、通院・買物等を行う上でバスを利用しにくい環境にあります。
- ・五石地区からは公共交通乗り入れの要望があがっています。



高齢化率とバス停400m圏外居住者の割合

地区名	三石	伊里
高齢化率	37.3%	31.0%
バス停400m圏外居住者の割合	17.9%	8.5%

(平成22年国勢調査・平成23年6月電話帳より)

■事業の内容・基本的な考え方

地域内公共交通サービスの再編

路線統合やデマンド型運行、曜日運行などの比較検討や、ダイヤの見直しなど、地域住民との協働による路線見直しを行います。

■事業主体

備前市・交通事業者・地域住民

■実施時期

平成25年度～

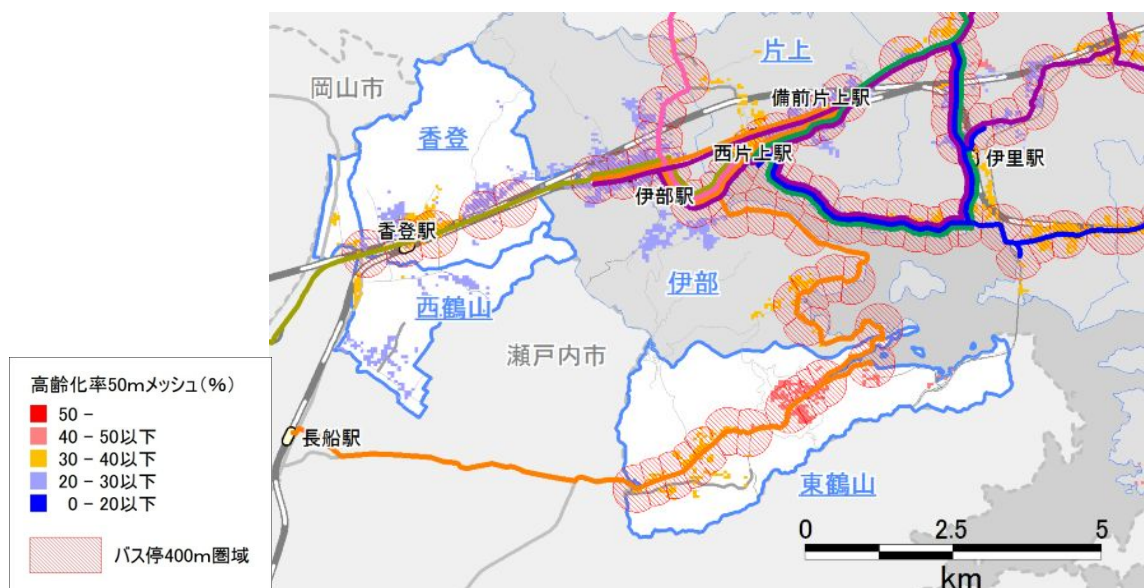
■事業の評価方法

利用者数、収支率、バス停400m圏内の居住者数など

C) 西鶴山・東鶴山・香登地区の運行再編

■現状と課題

- ・香登・西鶴山地区ではバス停400m圏内居住者の割合が低くなっています。
- ・唯一、国道2号を運行する宇野バスは、利用者の少ない備前市内区域での運行を縮小し、経営の効率化を図っています。
- ・東鶴山線は備前病院を行き来できる便が不足しています。



高齢化率とバス停400m圏外居住者の割合

地区名	西鶴山	東鶴山	香登
高齢化率	27.8%	40.5%	27.1%
バス停400m圏外居住者の割合	96.3%	10.2%	33.7%

(平成22年国勢調査・平成23年6月電話帳より)

■事業の内容・基本的な考え方

地域内公共交通サービスの再編

路線統合やデマンド型運行、曜日運行などの比較検討を行い、地域住民との協働による路線見直しを行います。

市内西部を運行する新たな公共交通の検討

香登地区や西鶴山地区から伊部・片上方面へ運行する新たな公共交通を、バス事業者との調整を行いながら検討します。これにより住民に利用しやすい公共交通体系を検討します。

■事業主体

備前市・交通事業者・地域住民

■実施時期

平成26年度～

■事業の評価方法

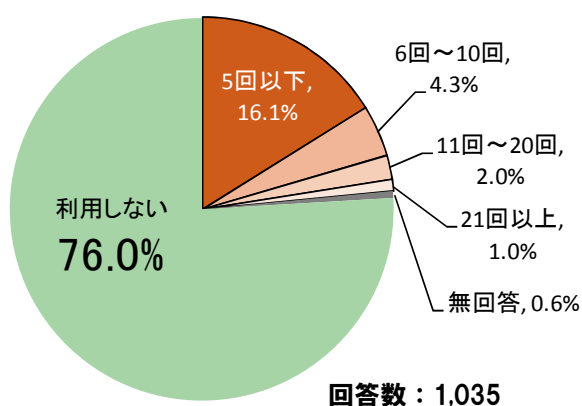
利用者数、収支率、バス停400m圏内の居住者数など

③ みんなで支える公共交通の仕組みづくり

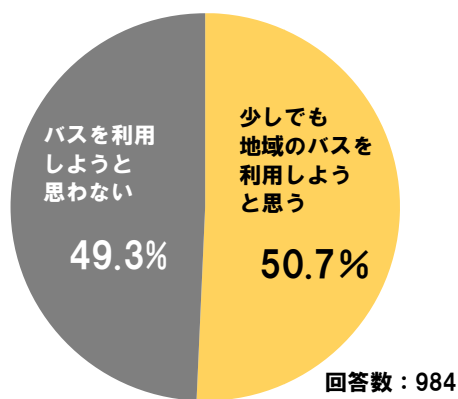
■現状と課題

- ・運行本数やダイヤなど、バスサービスに対する要望は多くありますが、バス利用者は少ないのが現状です。
- ・一方で、今後の市の公共交通政策に関して「住民の積極的な参加が必要」と考える市民も多く、また「少しでも地域のバスを利用しようと思う」と考える市民も多く見られることから、こうした意識を後押しする仕組みづくりが必要です。

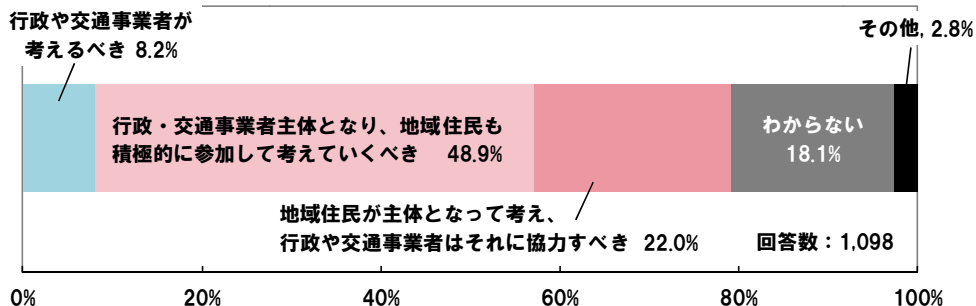
市内を運行するバスの利用状況



バスを将来まで残すためのバス利用意向



今後の備前市の公共交通政策に対する考え方



(住民アンケート調査より)

■事業の内容・基本的な考え方

住民との協働による地域内公共交通の再編

地域住民と協働で、地域内公共交通サービスの計画や地域内でバスを支える仕組みなどを検討することで、地域のバスを地域で守る意識を醸成します。



民間活力による公共交通支援の仕組みづくり

商業施設や医療機関、その他の事業者など、「まちづくりに貢献したい民間事業者」などが協賛しやすい仕組みを構築します。

《民間企業・団体との連携例》

○企業からの広告募集

（バスマップ広告や車内広告、車体広告、バス停広告などの募集）

○バス停アダプト制度

（バス停に隣接する企業や施設などによるバス停周辺環境の整備）

○バス利用者に対する買物割引（協賛店の募集）

○商業施設や商店街などと連携した宅配サービス・移動販売・御用聞き

○バスサポーター制度 など

民有地の無償提供によるバス停整備



（RACDA HP より）

大牟田市における出張商店街



（総務省 HP より）

モビリティ・マネジメント（住民・学校・職場）

住民や小学校の児童、通勤者向けのモビリティ・マネジメントをそれぞれ実施し、公共交通の利用促進を図ります。

《住民モビリティ・マネジメントの取組例》

○公共交通の利用を呼び掛ける情報提供

（広報誌の活用による継続的な情報提供や瓦版の発行など）

○バス支援の見える化

（月々の利用状況などをバス車内や広報等で細かく公表）

○応援券や回数券などの発行

○バスの愛称募集

○転入者への公共交通情報の紹介 など



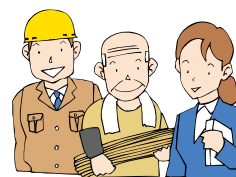
《学校モビリティ・マネジメントの取組例》

- 出前講座（バスの乗り方教室など）
- 課外授業（身近なお年寄りに聞いてみようなど）
- 公共交通で遠足（地域間交流）
- 公共交通すごろくの作成
- 公共交通のポスターコンクール（バス車内での掲示）
- 児童・生徒によるバス車内放送 など



《職場モビリティ・マネジメントの取組例》

- 動機づけちらしの配布・アンケート
- エコ通勤モニターの募集
- ノーマイカーウィーク・ノーマイカーデー など



■事業主体	備前市・交通事業者・民間企業や団体・地域住民
■実施時期	<ul style="list-style-type: none"> ・民間活力による公共交通支援の仕組みづくり：平成 26 年度～ ・モビリティ・マネジメント（住民）：平成 25 年度～ ・モビリティ・マネジメント（学校・職場）：平成 27 年度～
■事業の評価方法	利用者数、モビリティ・マネジメント参加者数など （その他に、具体的な内容に応じて検討）

④ 利用しやすい公共交通の環境整備

■現状と課題

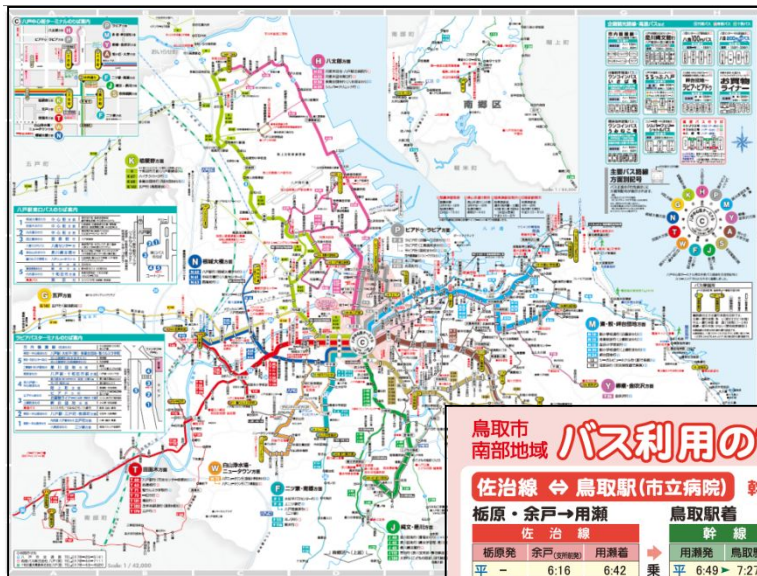
- ・住民や来訪者にとって必要な公共交通情報ツールが十分整備されておらず、また同じ路線でも多数の系統で複雑に運行されていることなどから、慣れない利用者には利用しにくい状況です。

■事業の内容・基本的な考え方

わかりやすい情報提供ツールの作成

地域別に乗換え方法を紹介するなど、わかりやすく見やすいバスマップや時刻表を作成し、誰もが利用しやすい公共交通とします。

「わかりやすさ」に配慮したバスマップの例



(八戸市)

地域別の時刻表の例

鳥取市
南部地域

バス利用のてびき

佐治地域編

平成24年10月より
運行開始!!

佐治線 ⇄ 鳥取駅(市立病院) 幹線バスを利用する場合

柘原・余戸→用瀬

佐治線		用瀬着
柘原発	余戸(市立病院)発	用瀬着
平	6:16	6:42
	6:39	7:05
休	7:07	7:17
	7:14	7:24
平	8:40	8:50
	9:45	10:11
	12:37	12:47
平	14:35	14:45
	15:58	16:24
平	(17:11)	17:29
	18:33	18:43
	19:09	19:09

乗換

鳥取駅着

幹線		鳥取駅着
用瀬発	鳥取駅着	鳥取駅着
平	6:49	7:27
	7:10	7:48
休	7:53	8:36
平	8:00	8:43
	9:20	9:56
平	10:15	10:51
	13:23	13:58
	15:13	15:49
	16:31	17:14
平	17:38	18:14
	19:13	19:49

鳥取駅発

幹線		鳥取駅発
鳥取駅発	用瀬着	鳥取駅発
平	7:15	7:51
休	11:10	11:53
平	13:10	13:53
	14:45	15:21
	15:35	16:18
平	17:15	17:53
休	17:40	18:23
平	18:00	18:38
	19:15	19:50

乗換

用瀬→余戸・柘原

佐治線		柘原着
用瀬発	余戸(市立病院)発	柘原着
平	7:27 (7:45)	7:59
	7:59	8:25
休	11:56	12:22
平	13:55	14:21
	15:30	15:56
平	16:25	16:51
	17:55	18:21
休	18:35	最大19:15
平	18:40	最大19:20
	19:55	最大20:55

※本路線のバスは、
鳥取駅(市立病院)で乗換

赤字：快速バス 黄：市立病院経由 平：平日のみ運行 休：土・日・日の運行

佐治線 ⇄ 鳥取駅 JRを利用する場合

柘原・余戸→用瀬

佐治線		用瀬着
柘原発	余戸(市立病院)発	用瀬着
平	6:39	7:05
	9:45	10:11
	15:58	16:24

乗換

鳥取駅着

JR(鳥取方面)		鳥取駅着
用瀬発	鳥取駅着	鳥取駅着
平	7:23	7:59
	10:23	10:55
	16:42	17:27

平：平日のみ運行

鳥取駅発

JR(鳥取方面)		鳥取駅発
鳥取駅発	用瀬着	鳥取駅発
平	7:59	8:25
	11:05	11:36
	16:25	16:06
	16:58	17:31

用瀬→余戸・柘原

佐治線		柘原着
用瀬発	余戸(市立病院)発	柘原着
平	7:59	8:25
	11:56	12:22
	16:25	16:51
	17:55	18:21

支援
運賃

乗車料、運賃、運賃補助など
おとなは一律200円
子ども(小学生以下)一律100円

※上記、乗車料は乗車回数に応じて100円
(小学生以下)70円に引き下がる。

幹線
運賃

距離制 用瀬→柘原 乗車料500円
用瀬→鳥取駅 乗車料300円
鳥取駅→柘原 乗車料170円

バス車内環境の整備

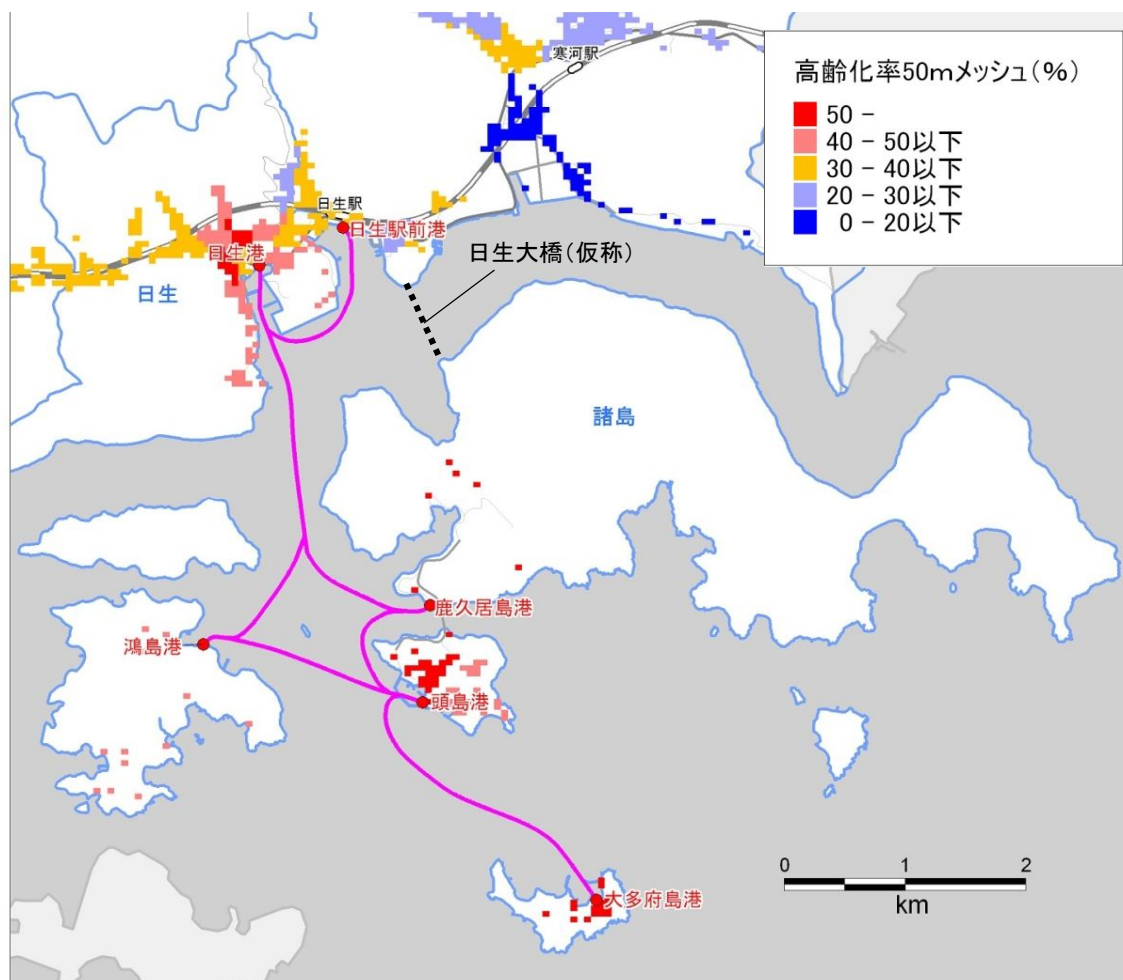
路線図やバス利用状況などの情報提供について、バス車内でも確認しやすい環境を整備します。

■事業主体	備前市・交通事業者
■実施時期	・わかりやすい情報提供ツールの作成：平成 25 年度～ ・まちづくりと一体となった拠点づくり：平成 26 年度～ ・バス車内環境の整備：平成 25 年度～
■事業の評価方法	アンケート調査など

⑤ 離島生活を支える交通施策

■現状と課題

- ・ 諸島地区の高齢化率は51.0%と市内で最も高い状況です。
- ・ 日生大橋（仮称）架橋後に離島として残る大多府島・鴻島について、持続可能な定期船のあり方を検討する必要があります。
- ・ 日生大橋（仮称）架橋後に本土と陸続きとなる頭島・鹿久居島について、海上交通に代わる新たな公共交通手段の確保が必要です。



■事業の内容・基本的な考え方

大多府島・鴻島の持続可能な定期船のあり方の検討

定期船は島と本土とを結ぶ唯一の生活航路です。架橋後も安定した島民生活を確保しつつ、将来にわたって持続的な航路が確保されるよう、そのあり方を検討します。

- ・島民の移動ニーズを踏まえるとともに、交通事業者と連携し需要に応じたサービスを提供します。
- ・現在、自家用船を利用して本土への移動が可能な島民も、将来は定期船の利用が不可欠になります。「島民が利用することで定期船が守られる」ということを改めて認識してもらい、持続的な運航につながるよう、利用促進など島民への意識啓発を行います。

頭島・鹿久居島の新たな公共交通サービスの検討

架橋後の海上交通に代わる新たな公共交通手段について、島民の移動ニーズ等を踏まえて、住民との協働により検討します。

大多府島での意見交換会の様子



総合的な生活支援

これまでも、定期船は利用者以外に、様々な生活必需品を運搬してきました。医療・買物など生活全般について、例えば買物代行サービスを交通事業者や商業施設との協働で検討するなど、総合的な観点から「住み良い島」に向けた施策を検討します。

笠岡諸島における「御用聞き商品配達」サービス



笠岡諸島では、NPO 法人かさおか島づくり高島支社のスタッフが、離島である高島の地区ごとに巡回し、商品を船で島まで運搬、港の広場で販売する取組を行っている。笠岡駅前の商店街と連携することにより、商店街活性化・地域活性化にもつながっている。

(食料品の買い物における不便や苦勞を解消するための先進事例：農林水産省より)

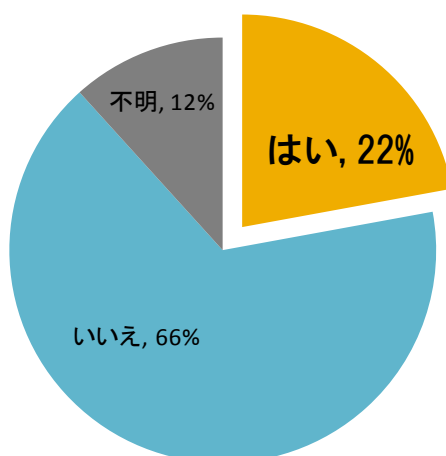
■事業主体	備前市・交通事業者 (総合的な生活支援に関しては、民間事業者や団体と連携)
■実施時期	平成27年度～
■事業の評価方法	定期船等の利用者数、アンケート調査など

⑥ 元気な備前市に向けた公共交通の活用施策

■現状と課題

- ・備前市では観光資源が分散しており、これらを結ぶ公共交通サービスが不足しています。
- ・近年では、カキオコ人気などによる日生周辺へのマイカー来訪者も増加し、渋滞発生や駐車場不足といった問題が生じています。マイカー以外の移動手段による観光振興策の検討が必要です。
- ・市内では、「外出を控える」高齢者も見られます。今後、更なる高齢化が予測される中、高齢者が健康で充実した生活ができるよう、高齢者の外出頻度を高める施策が必要です。

高齢者の外出について
質問：外出を控えていますか？（一般高齢者の回答）



（備前市高齢者保健福祉計画 備前市第5期介護保険事業計画（平成24年3月）より）

■事業の内容・基本的な考え方

タクシーを活用した観光振興施策の検討

タクシーを活用した観光振興施策を検討することにより、市内に分散する観光資源の付加価値を高めるとともに、公共交通の一翼を担う市内タクシー産業の活性化を図ります。

- 《タクシーを活用した観光振興施策の取組例》
- 観光情報に関するマニュアルの作成
 - 講習会の開催
 - タクシードライバーのガイド認定制度の構築
 - モデルコースの設定 など

観光ガイド認定ドライバー
による案内の様子（出雲市）



地域行事やイベントとの連携

外出したくなる行事やイベントの実施、さらにそれらイベントのタイムスケジュールなどを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ります。これにより、買物や通院といった最低限の移動の確保のみならず、市民の生活の質の向上を図ります。

生活習慣病予防ステップアップ教室
(市民センター)



読書の儀 (旧閑谷学校)



田倉牛神社 大祭
(野上牛頭天王宮田倉神社)



おかやまご当地グルメフェスタ
(JR 伊部駅周辺)



備前市民スポーツフェスティバル (総合運動公園)



■事業主体	備前市・交通事業者・地域住民
■実施時期	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを活用した観光振興施策の検討：平成 25 年度～ ・地域行事やイベントとの連携：平成 25 年度～
■事業の評価方法	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを活用した観光施策：タクシー会社との連携状況など（具体的な内容に応じて検討） ・地域行事やイベントとの連携：来訪者のバス利用状況やアンケート調査など

3 事業実施主体・スケジュール

事業		実施主体				事業スケジュール			
		行政	交通事業者	市民	民間	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
①	まちづくり拠点の活性化に向けた交通再編（基幹路線）	○	○				検討準備 → 実証運行	本格運行	適宜見直し
②	各地域のまちづくりを支える公共交通（支線）	○	○	○		検討準備 → 実証運行	本格運行	適宜見直し	
		○	○	○		検討準備 → 実証運行	本格運行	適宜見直し	
		○	○	○		検討準備 → 実証運行	本格運行	適宜見直し	
③	みんなで支える公共交通の仕組みづくり	○	○	○	○			検討・実施・継続取組	
		○	○	○			MM実施・継続取組		
		○	○	○				MM実施・継続取組	
		○	○	○	○			MM実施・継続取組	
④	利用しやすい公共交通の環境整備	○	○				作成・適宜更新		
		○	○				整備計画 → 実施	実施	
		○	○				実施・継続取組		
		○	○	○		検討		実態調査・運航・適宜見直し	
⑤	離島生活を支える交通施策	○	○	○		検討		ニーズ調査・運行・適宜見直し	
		○	○	○				検討・実施・継続取組	
		○	○	○	○				
⑥	元気な備前市に向けた公共交通の活用施策	○	○				検討・実施		
		○	○				検討・実施・継続取組		
		○	○	○	○				

※上記スケジュールは、各地域の公共交通機関の運行状況や検討結果により変更となります。

参考資料

1 備前市公共交通会議 設置要綱

平成 18 年 9 月 29 日

告示第 56 号

改正 平成 19 年 8 月 31 日告示第 39 号

平成 20 年 3 月 31 日告示第 15 号

平成 24 年 4 月 17 日告示第 9 号

(目的)

第 1 条 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、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ため、また、市の交通政策を総合的に推進するための地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、備前市公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (2) 市営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画の策定、変更の協議に関する事項
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第 3 条 交通会議の構成員は、委員及び専門員とする。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命するものとする。

- (1) 市長及びその指名する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の代表
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の運転手の代表
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 学識経験を有する者
- (6) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

3 委員の任期は、委嘱又は任命の日から 2 年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

5 専門員は、中国運輸局岡山運輸支局の職員その他の公共交通に関し専門的な知識を有する者のうち、市長が必要と認めたものとする。

(会長及び副会長)

第 4 条 交通会議に会長及び副会長各 1 人を置く。

2 会長は、市長をもって充てるものとし、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、委員の中から互選するものとし、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 5 条 会議は、会長が招集する。

2 会議を招集するときは、委員に対し、会議の内容、日時、場所等を通知しなければならない。

3 会議は、委員の過半数の出席がなければ開会することができない。

4 会議の議長は、会長がこれに当たる。

5 会長は必要に応じて委員以外の者に、会議への出席及び資料の提出を求めることができる。

(議決)

第6条 交通会議の議決の方法は、出席した委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。

2 やむを得ない理由により交通会議に出席することができない委員は、あらかじめ通知された事項について、書面をもって表決し、又は他の委員を代理人として表決を委任することができる。この場合において、前項の規定の適用については、出席したものとみなす。

(協議結果の取扱い)

第7条 会議において協議が調った事項については、委員及び関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会議の公開)

第8条 会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

(幹事会)

第9条 申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、交通会議に幹事会を置く。

2 幹事会の構成員は、委員の中から会長が選任する。

3 幹事会は、必要に応じて関係者を招集し意見を聴くことができる。

4 幹事会は、申請内容の事前審査及び交通会議の円滑な運営のための方法(関係者の合意に関する部分を除く。)の審査を行い、幹事会において審査した事項に関して交通会議に報告する。また、運行回数、運行時刻その他軽微な変更(回数の減を伴うものは除く。)は、幹事会で審査したものををもって、交通会議の議決とみなし、書面をもって委員に報告するものとする。

(専門部会)

第10条 交通会議に、地域の実情に即した課題や専門的な個別課題について協議するため、必要に応じて専門部会を置くことができる

2 専門部会の委員は、第3条に規定する構成員の中から、会長が指名する。

3 第3条に規定する構成員のほか、会長が必要と認めた者を専門部会の委員とすることができる。

4 専門部会は、委員以外の者に、会議への出席及び資料の提出を求めることができる。

5 専門部会において協議した事項については、会長へ報告するものとする。

(事務局)

第11条 交通会議の事務局は、総務部企画課に置く。

(その他)

第12条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成18年10月1日から施行する。

(任期の特例)

2 最初に委嘱又は任命された委員の任期は、第3条第3項の規定にかかわらず、平成20年3月31日までとする。

(会議招集の特例)

3 第5条第1項の規定にかかわらず、最初の交通会議は、市長が招集する。

附 則(平成19年8月31日告示第39号)

この告示は、平成19年10月1日から施行する。

附 則(平成20年3月31日告示第15号)

この告示は、平成20年4月1日から施行する。

附 則(平成24年4月17日告示第9号)

この告示は、平成24年4月17日から施行する。

2 備前市公共交通会議 委員名簿

(委 員)

(敬称略)

氏 名	所 属	区分 (要綱第3条 第2項)	備 考
西 岡 憲 康	市 長	第1号	会長
橋 本 成 仁	岡山大学大学院環境生命科学研究科	第5号	学識経験者
三 村 功	総務部長	第1号	
岩 崎 透	市教育委員会	〃	
宇 野 泰 正	宇野自動車(株)	第2号	
大 本 一 栄	日生運輸(株)	〃	
香 西 正 巳	県タクシー協会和気支部	〃	
藤 原 真	日生運輸(株)	第3号	
宇 治 橋 昭 彦	市自治会連絡協議会	〃	副会長
藤 澤 健 太 郎	市自治会連絡協議会	〃	
更 谷 暢 久	市自治会連絡協議会	〃	
溝 邊 榮	市自治会連絡協議会	〃	
三 宅 陽	市老人クラブ連合会	〃	
井 上 邦 允	市老人クラブ連合会	〃	監査
寺 見 史 朗	市老人クラブ連合会	〃	
山 本 啓 之	伊里小学校PTA	〃	
井 口 恭 子	吉永小学校PTA	〃	監査
石 原 利 信	JR 西日本岡山支社	第6号	
雄 島 仁	大生汽船株式会社	〃	
西 滝 道 雄	瀬戸内観光汽船株式会社	〃	

任期:平成26年3月31日まで

(専門員) 要綱第3条第5項

氏 名	所 属
岡 田 和 史	中国運輸局岡山運輸支局首席運輸企画専門官
秋 本 理 恵	中国運輸局岡山運輸支局運輸企画専門官
本 山 伸 彦	備前警察署交通課長
保 田 邦 昭	備前警察署交通課企画係長
稲 家 誠	岡山県県民生活交通課副参事
四 条 雅 之	岡山県県民生活交通課交通政策班主幹
田 中 信 彦	岡山県備前県民局東備地域建設課主任

3 備前市公共交通会議の開催状況と計画策定経緯

(略)