

第 51 回 真庭市地域公共交通会議分科会次第

日時：令和 7 年 8 月 26 日（火）

午前 10 時～11 時 30 分

場所：真庭市役所本庁舎 2F 大会議室(1)

1 開 会

2 分科会長あいさつ

3 議題

（１）真庭市における公共交通の現状と課題地域公共交通計画の策定方針について資料 1

4 その他

5 閉 会

真庭市地域公共交通会議委員等名簿

任期：令和6年4月1日～令和8年3月31日

区 分	所 属 等	役 職	氏 名	備 考
委員 条例第2条別表(4)	真庭市	市長	太 田 昇	会 長
委員 条例第2条別表(2)	中鉄北部バス株式会社	営業部長代理	清 水 亨	分科会
	備北バス株式会社	代表取締役社長	小 野 伸 一 郎	分科会
	岡山県タクシー協会真庭支部	支部長	小 林 督 治	監査 分科会
	西日本旅客鉄道株式会社岡山支社	地域交通課長	梶 折 太 介	分科会
委員 条例第2条別表(5)	私鉄中国地方労働組合中鉄北部バス支部	書記長	船 本 充	
委員 条例第2条別表(3)	真庭市シニアクラブ連合会	副会長	初 岡 稔	分科会
	真庭市民生委員児童委員協議会	会長	長 田 正 之	分科会長
	真庭地域生活支援センター	管理者	妹 尾 裕 子	分科会
委員 条例第2条別表(5)	真庭商工会女性部	副部長	山 本 愛 子	分科会
	一般社団法人真庭観光局	事業部	眞 柴 幸 子	分科会
	真庭市小中学校校長会	木山小学校校長	原 田 寛 治	
	岡山県立勝山高等学校	教諭	佐 田 晃 彦	
	真庭市社会福祉協議会	地域福祉課長	三 谷 親 美	監査 分科会
委員 条例第2条別表(1)	高知大学次世代地域創造センター	准教授	赤 池 慎 吾	分科会
専門員 規則第2条第2項	中国運輸局岡山運輸支局	首席運輸 企画専門官	宮 地 亮 平	分科会
	岡山県県民生活部交通政策課	副参事	川 島 正 己	分科会
	真庭市福祉有償運送運営協議会	委員	矢 田 部 彰	分科会
	岡山県真庭警察署交通課	課長	水 野 泰 明	
	岡山県美作県民局建設部真庭地域管理課	総括副参事	中 塚 竜 吾	

事務局	真庭市生活環境部	部長	金 谷 健	
	真庭市生活環境部くらし安全課公共交通対策室	室長	八 木 和 樹	
	真庭市生活環境部くらし安全課公共交通対策室	係長	三 船 哲 弘	
	真庭市生活環境部くらし安全課公共交通対策室	主任	妹 島 寛	
	真庭市生活環境部くらし安全課公共交通対策室	主事	今 石 翔	

第51回真庭市地域公共交通会分科会席次表

(敬称略、順不同)

と き：令和7年8月26日(火)10時～

ところ：真庭市役所 2 階大会議室（1）

スクリーン

真庭市民生委員児童委員
協議会
会長

長田 正之

真庭商工会女性部
副部長

山本 愛子

中鉄北部バス(株)
営業部長代理

清水 亨

備北バス(株)
代表取締役社長

小野 伸一郎

岡山県タクシー協会
真庭支部
支部長

小林 督治

西日本旅客鉄道(株)
岡山支社
地域交通課長

析折 太介

一社)真庭観光局
事業部

真柴 幸子

真庭市社会福祉協議会
地域福祉課長

三谷 親美

真庭市福祉有償運送運営
協議会
委員

矢田部 彰

岡山県県民生活部
交通政策課
副参事

川島 正己

中国運輸局
岡山運輸支局
首席運輸企画専門官

宮地 亮平

事務局

コンサル（オブザーバー）

真庭市における地域公共交通の現状と課題 地域公共交通計画の策定方針

令和7年8月26日(火)

- 1. 地域公共交通計画策定の目的**
- 2. 地域公共交通の現状**
- 3. 地域公共交通に対する意向・ニーズ
（市民アンケート調査結果より）**
- 4. 地域公共交通の問題点・課題**

1 地域公共交通計画策定の目的

計画策定の目的

真庭市ではこれまでも関係主体が連携することで地域の移動を支えるために様々な事業に取り組んできました。

一方で、地域公共交通は少子高齢化や運転者不足等による利便性・生産性・持続可能性の低下が懸念されており、それらに対応するためには地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針が必要となります。

このことから令和7年度は、まちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するための計画づくりに取り組むことになりました。

地域公共交通計画とは

地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークを構築するための公共交通のマスタープランです。

真庭市では令和3年3月に現計画である「真庭市地域公共交通計画」を策定しており、令和7年度は計画期間の最終年度となります(令和6年6月に一部改訂)

利便増進計画とは

地域公共交通計画に基づいた地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の見直し等、利用者の利便増進を図る事業を実施するための計画です。

現在

8～9月頃

各種データ分析に基づく現状診断、
地域公共交通の課題や目指す姿についての意見交換

計画の策定方針、現状の課題について報告・意見交換

9～10月頃

地域公共交通における課題の洗い出しと整理、
地域公共交通の目指す姿、計画における目標の検証

10～12月頃

計画の目標設定、施策・事業の検討

12～1月頃

地域公共交通計画・利便増進計画(案)のとりまとめ
パブリックコメントによる意見聴取

2～3月頃

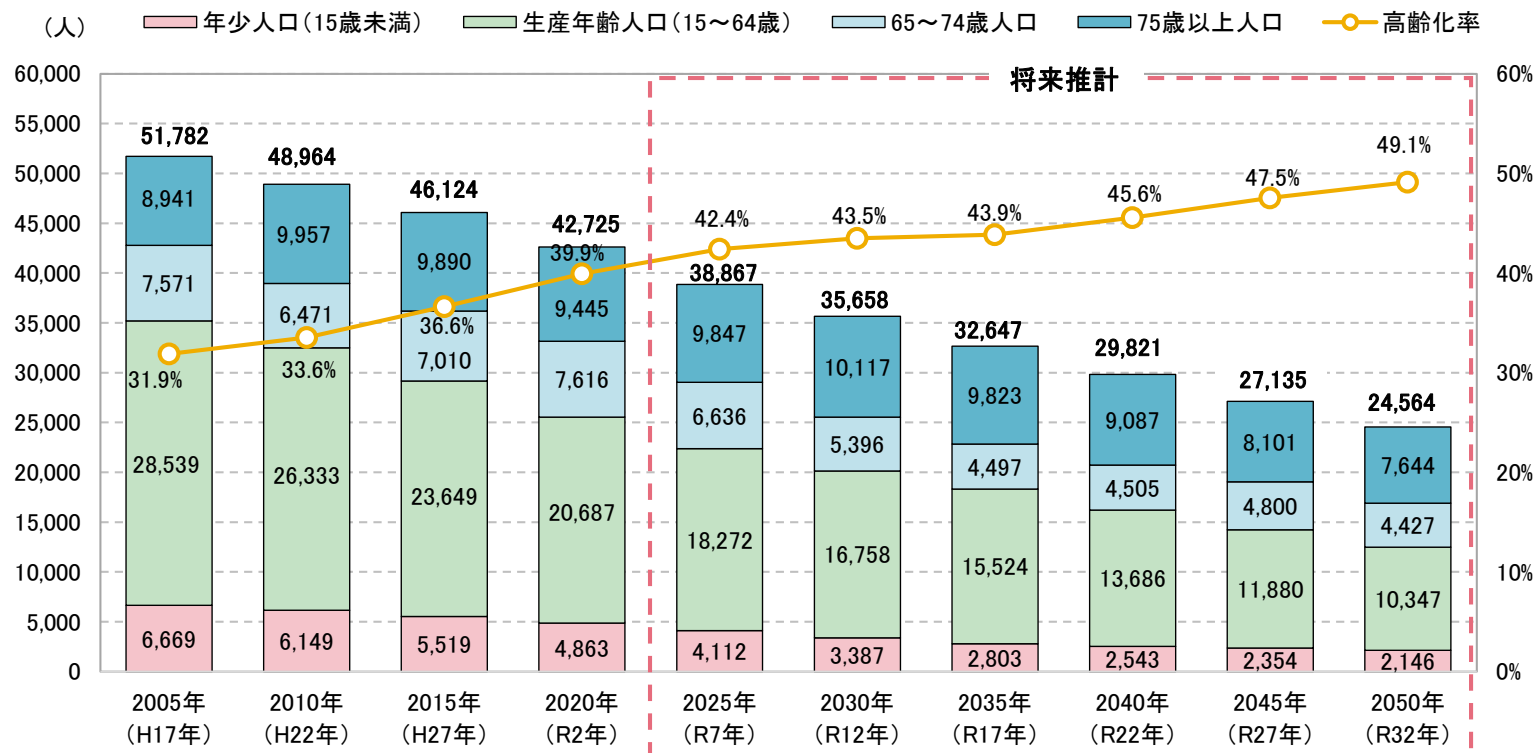
地域公共交通計画・利便増進計画(再編計画)の策定

※計画策定に向けて適宜、地域公共交通会議(全体会及び分科会)を開催予定(それぞれ3回程度を予定)

- 地域公共交通に対する現状や問題点等について、共通認識を持ってもらう
- 委員の皆さんが普段感じている移動（交通）に対する課題感の共有
- 本日の資料では示していない地域公共交通の問題点や課題についての意見交換
- 今後実施する関係者へのヒアリング調査等で深堀が必要な事項の把握
- 次回の真庭市地域公共交通会議で議論する「地域公共交通の目指す姿」についての意見交換

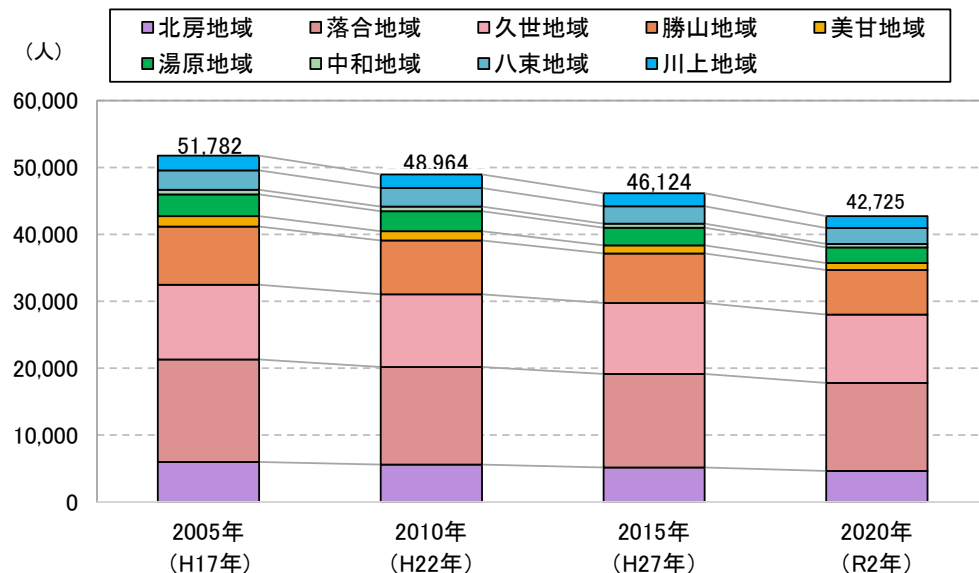
2 地域公共交通の現状

- 総人口は平成27年～令和2年の5年間で3,300人程度減少しており、社人研による推計では令和7年に40,000人を下回る見通しです。
- 将来推計人口では令和22年に総人口30,000人を下回ると予想され、特に山間部の地域では人口減少が顕著になると予想されます。
- このため、地域公共交通の運転手(乗務員)も含めて、様々な分野で生活を支えるための担い手が不足していくことが懸念されます。

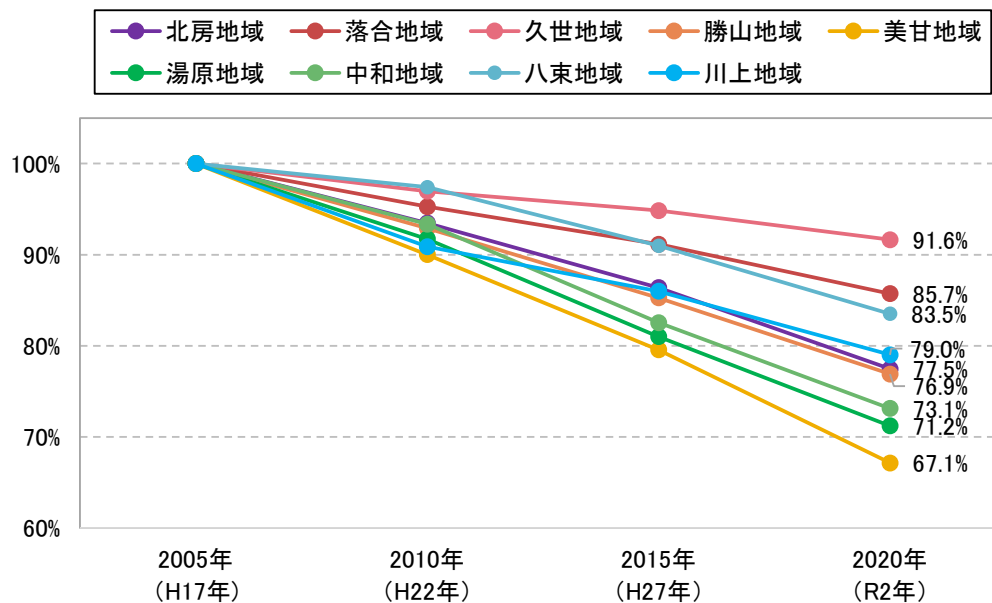


資料：H2～R2までの人口はH2～R2国勢調査、R7～R27までの人口は「日本の地域別将来推計人口」国立社会保障・人口問題研究所(令和5年推計)より

- 平成17年から令和8年の15年にかけて1万人近くの人口減が見られます。
- 各地域で人口減少が見られ、北房、勝山、湯原、中和、川上では20%以上、美甘地域では30%以上も15年で人口減少が進んでいます。



▲ 真庭市の地域別人口

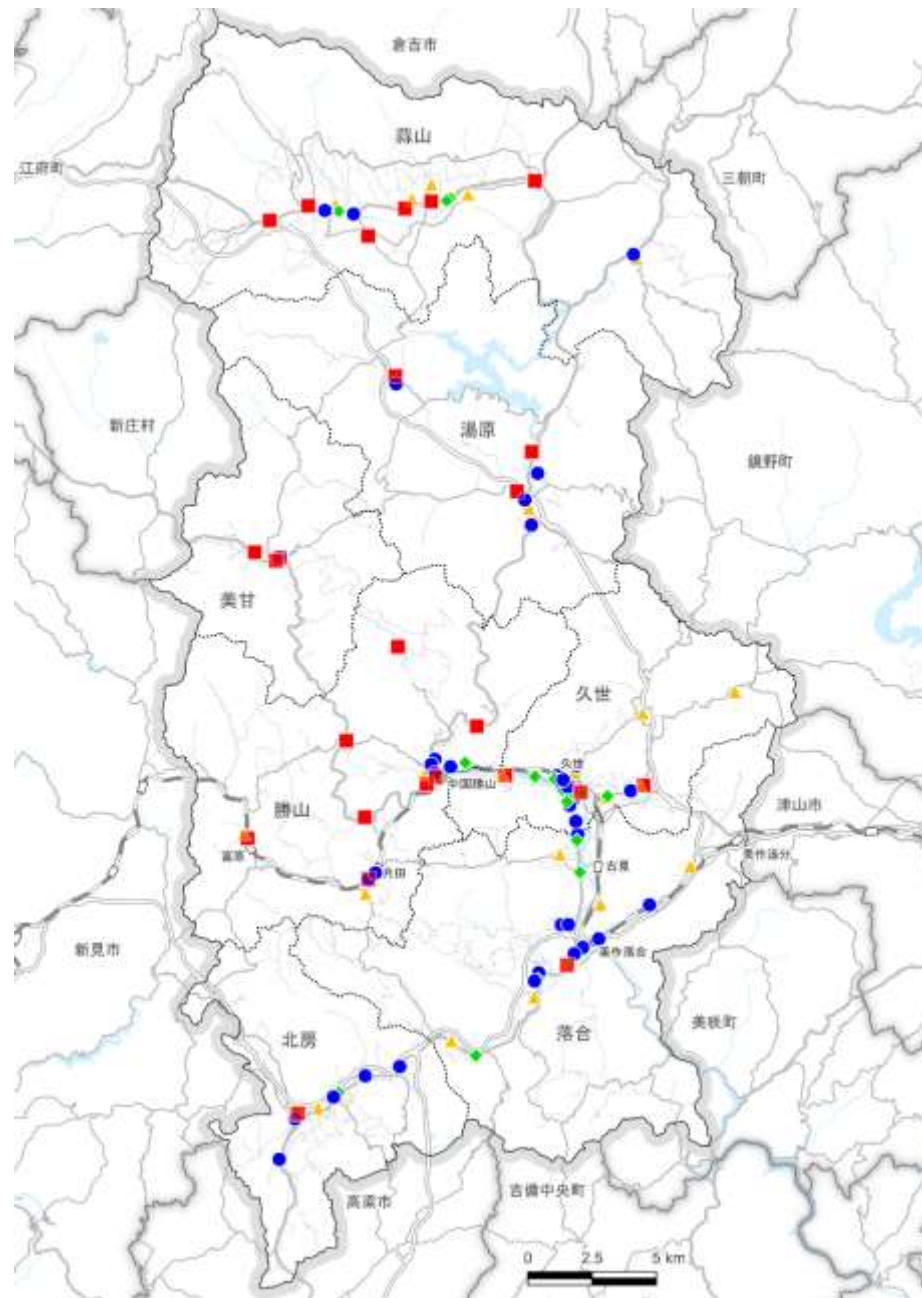


▲ 真庭市の地域別人口減少率（2005年を100としたときの指数）

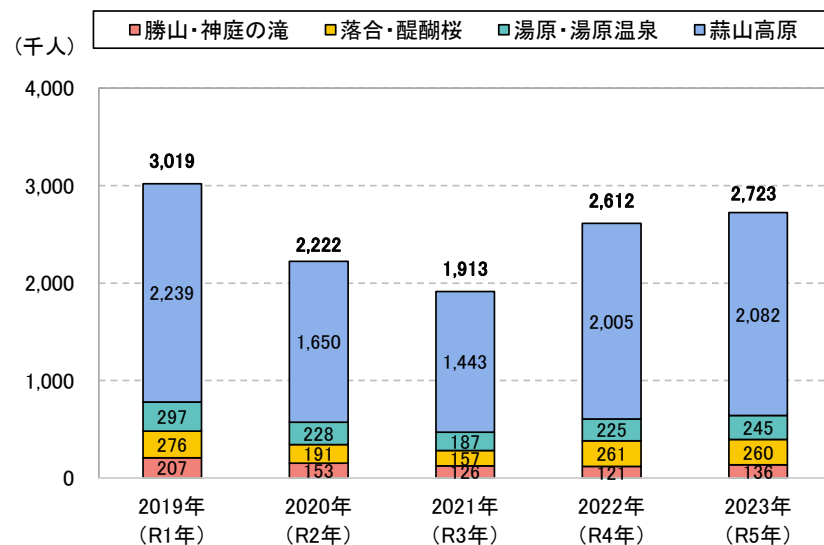
- 公共施設が各地域の中心部に立地しています。
- 久世に多くの商業施設や医療機関が立地しており、勝山、落合のJR姫新線の駅周辺でも施設の集積が見られます。
- それ以外の地域では、特に商業施設の立地が少ない状況で、湯原、美甘、北房、勝山の西部で顕著です。



※商業施設は個人商店を除く



- 市内には広く観光資源が点在しており、特に蒜山と湯原に集中しています。
- 蒜山高原周辺は岡山県内でも有数の観光地として知られており、コロナ禍で落ち込んだ観光客数も回復して、令和4年度以降は年間250万人以上で推移しています。



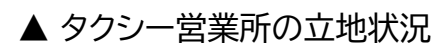
資料：岡山県「令和5年岡山県観光客動態調査報告書」

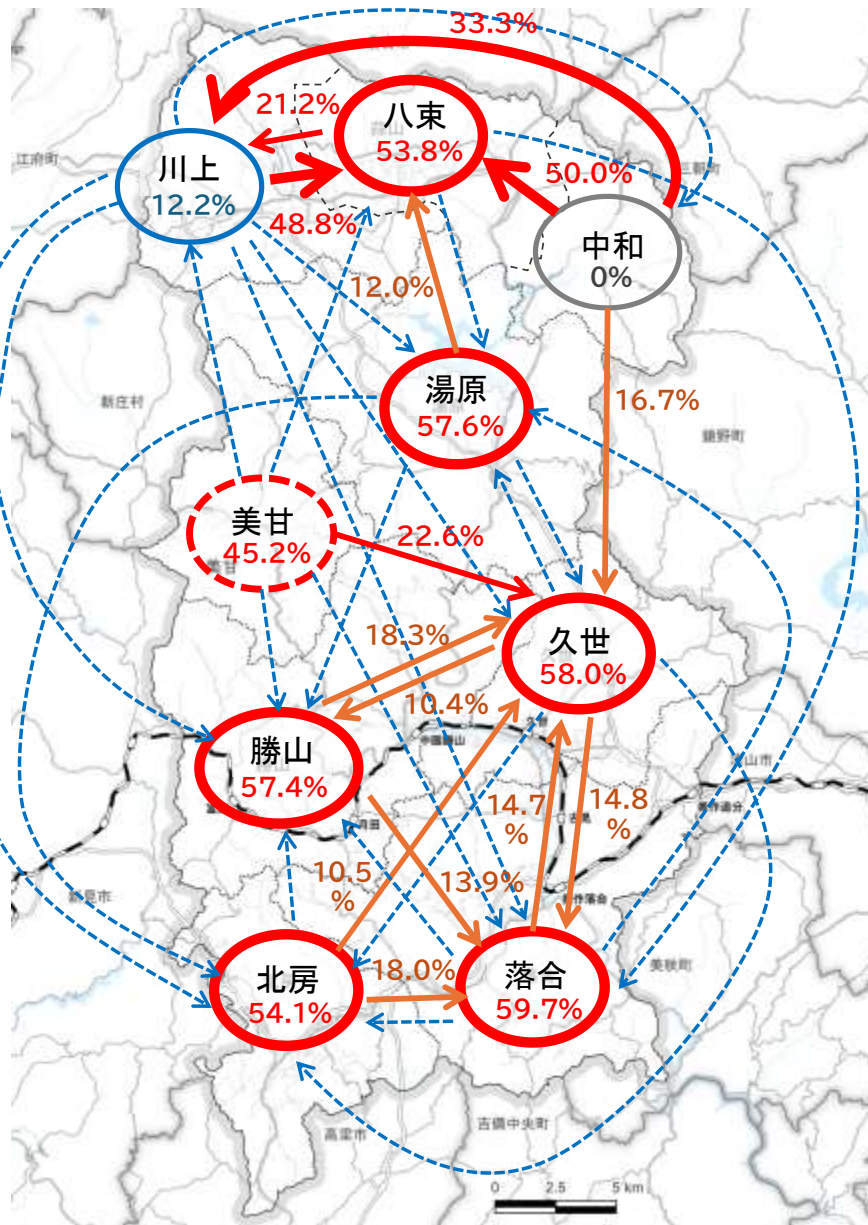
▲ 観光地の入込客数



▲ 観光資源・観光施設等の立地状況

- タクシー営業所
 ■ タクシー営業所から5km圏域





▲ 平日における市内移動の状況

- 地域内の移動が比較的多くを占めており、久世、勝山、落合、湯原では地域内の移動の6割程度を占めています。
- 地域を跨ぐ移動については、市の中心部である久世に多くの矢印が集まっており、久世と落合を行き来する移動も一定数見られます。
- 蒜山地域は中心部である八束に移動が集中しており、市内の南部への移動は少ない傾向にあります。

【地域内の移動】

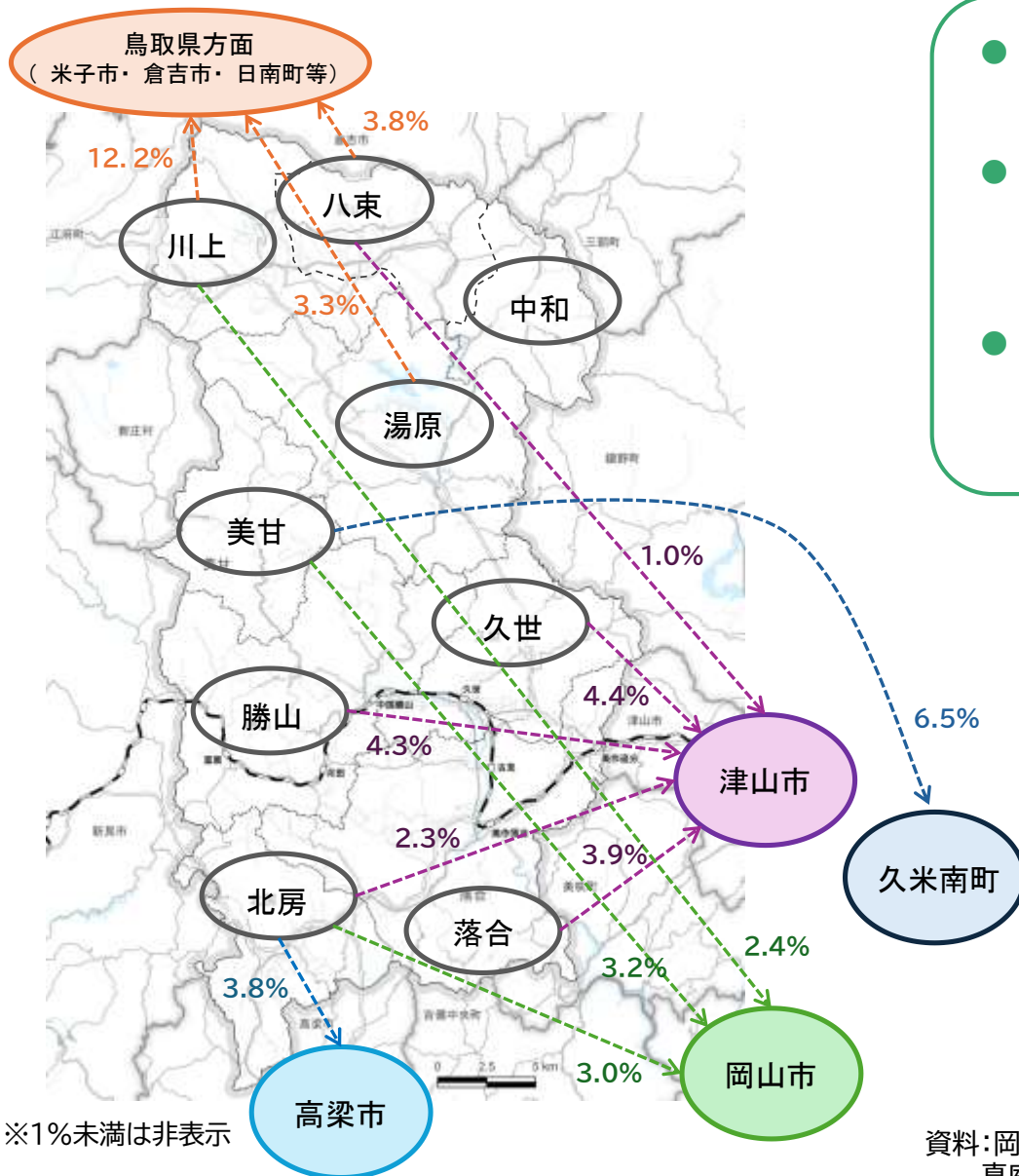
- 50%以上
- 40~49%
- 30%未満

【他地域への移動】

- 30%以上
- 20~29%
- 10~19%
- 2~9%

※2%未満は非表示

資料：岡山県パーソントリップ調査(R4年10月実施・R6年3月公表)から真庭市のトリップ(1,432件)を抽出し、9エリアに分けて各エリアを起点にした移動の割合を算出

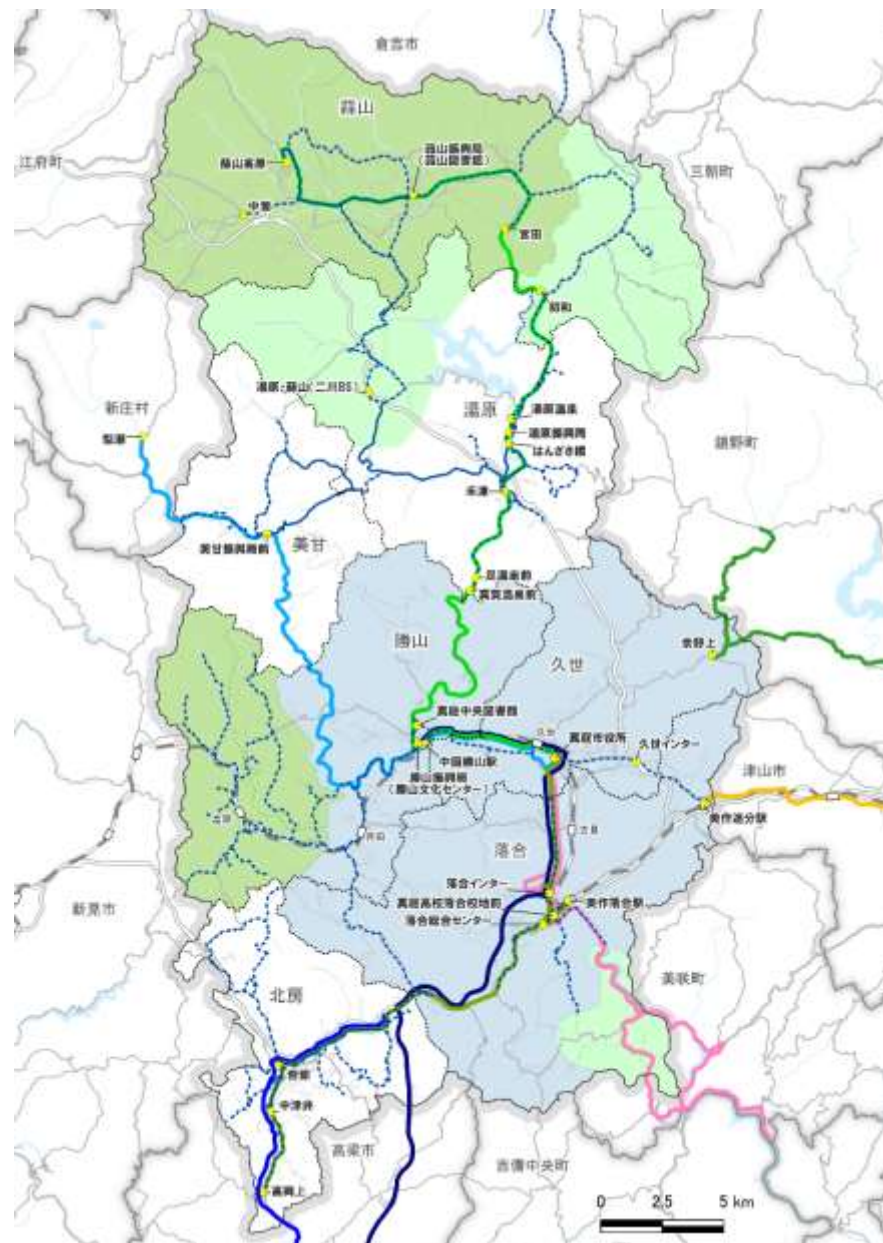


▲ 平日における市外への移動の状況

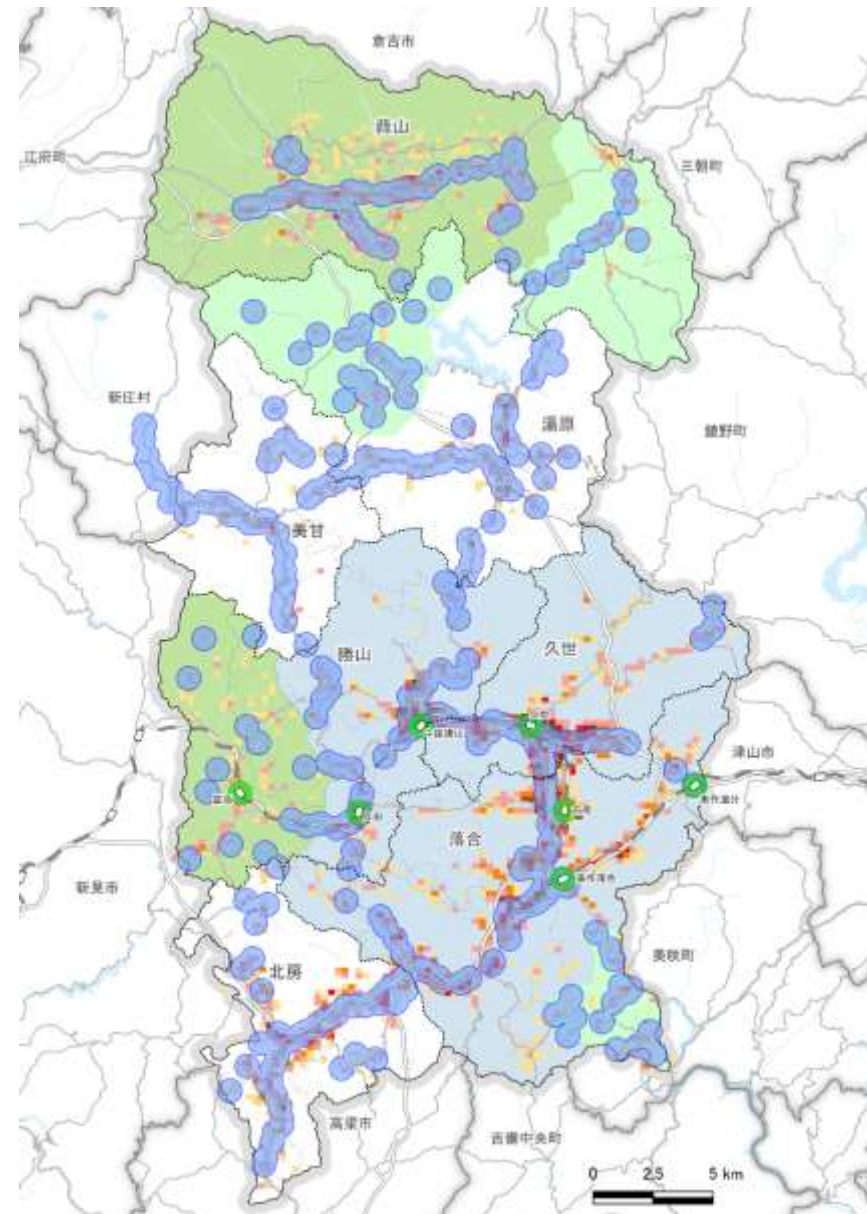
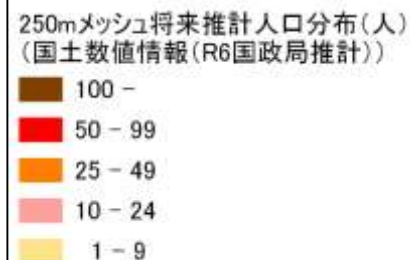
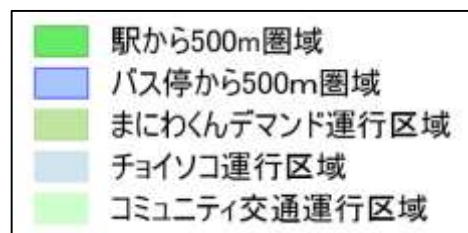
- 各地域の移動の割合で見ると市外への移動は10%以下です。
- 全体で見ると市の南部は津山市、北部は鳥取県方面への移動が多く、地域によって特徴が異なります。
- 久世、勝山、落合では津山市、北房は高梁市、蒜山地域と湯原は鳥取県方面へのまとまった移動が見られます。

資料：岡山県パーソントリップ調査(R4年10月実施・R6年3月公表)から真庭市のトリップ(1,432件)を抽出し、9エリアに分けて各エリアを起点にした移動の割合を算出

- 主な公共交通機関として、JR姫新線、まにわくん(幹線・枝線)、民間路線バス、チョイソコまにわ等が運行しています。
- まにわくんの幹線3ルートが各地域間を繋ぐ形で市中心部(久世)まで運行しており、まにわくんの枝線によって地域内や隣接地域を繋いでいます。
- 久世、勝山、落合では、まにわくん(枝線)の見直しと合わせて、令和5年10月よりデマンド型交通の「チョイソコまにわ」を導入しています。



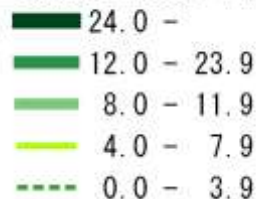
- 蒜山(八束・川上)や勝山(富原)では、まにわくんの枝線(区域運行)、久世、勝山、落合はチョイソコまにわによってバス停から離れた場所に暮らしている人の移動をカバーしています。
- また、落合の津田、湯原の二川、蒜山の中和では、地域主体のデマンド交通(コミュニティ交通)で地域の移動をカバーしています。
- 北房や美甘、湯原の一部では、バス停から離れた場所に暮らしている人が見られます。



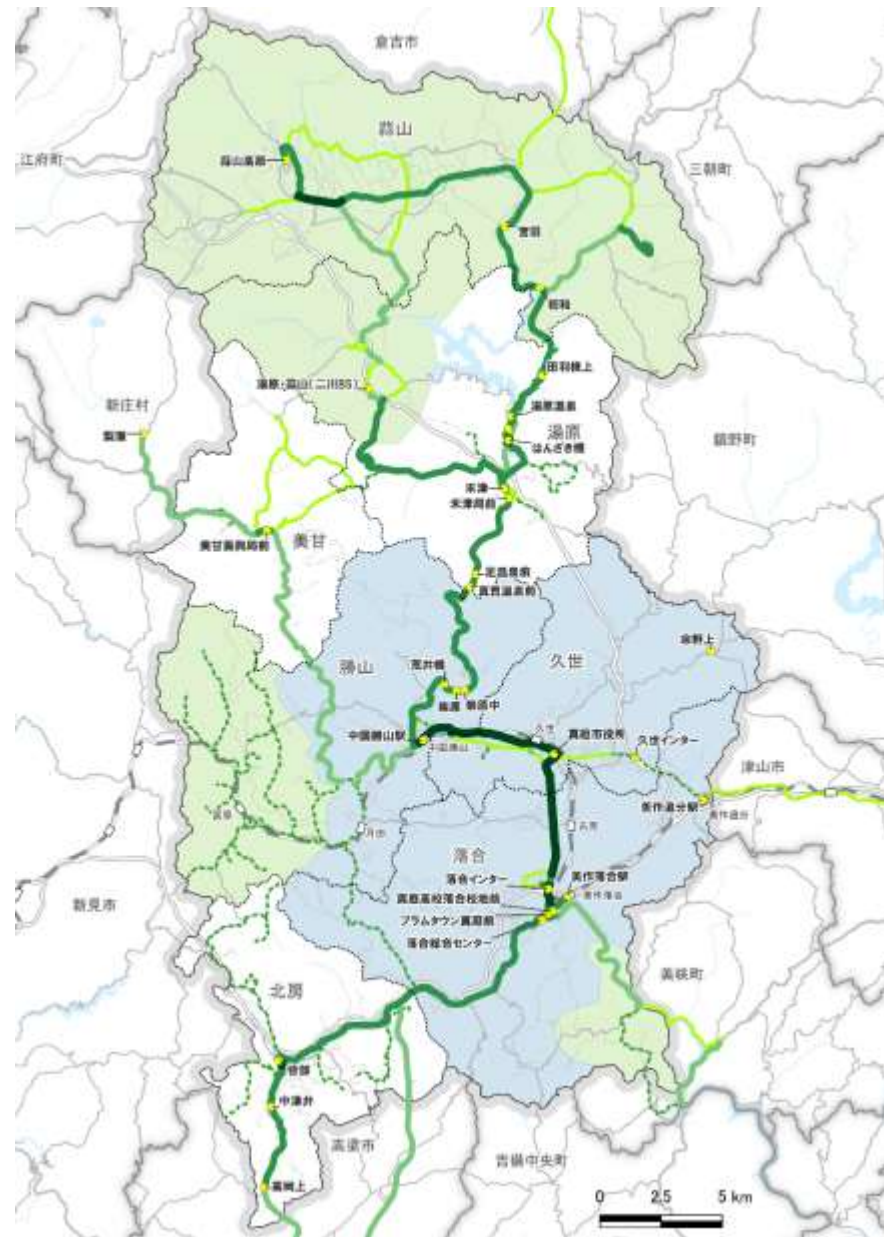
▲ 真庭市の人口分布と公共交通の整備状況

- サービス提供状況として平均運行便数を見ると、中国勝山駅から落合総合センターの区間で1日あたり24便以上が運行しています。
- 蒜山高原から中国勝山駅の区間、高岡上から落合総合センターの区間も12便以上の便数が確保されており、比較的運行便数が多い区間です。
- 北房や美甘では、幹線道路以外の区間の便数が少なく、面的にカバーする交通手段も存在していない状況です。

区間別運行便数(平日1日平均/便)

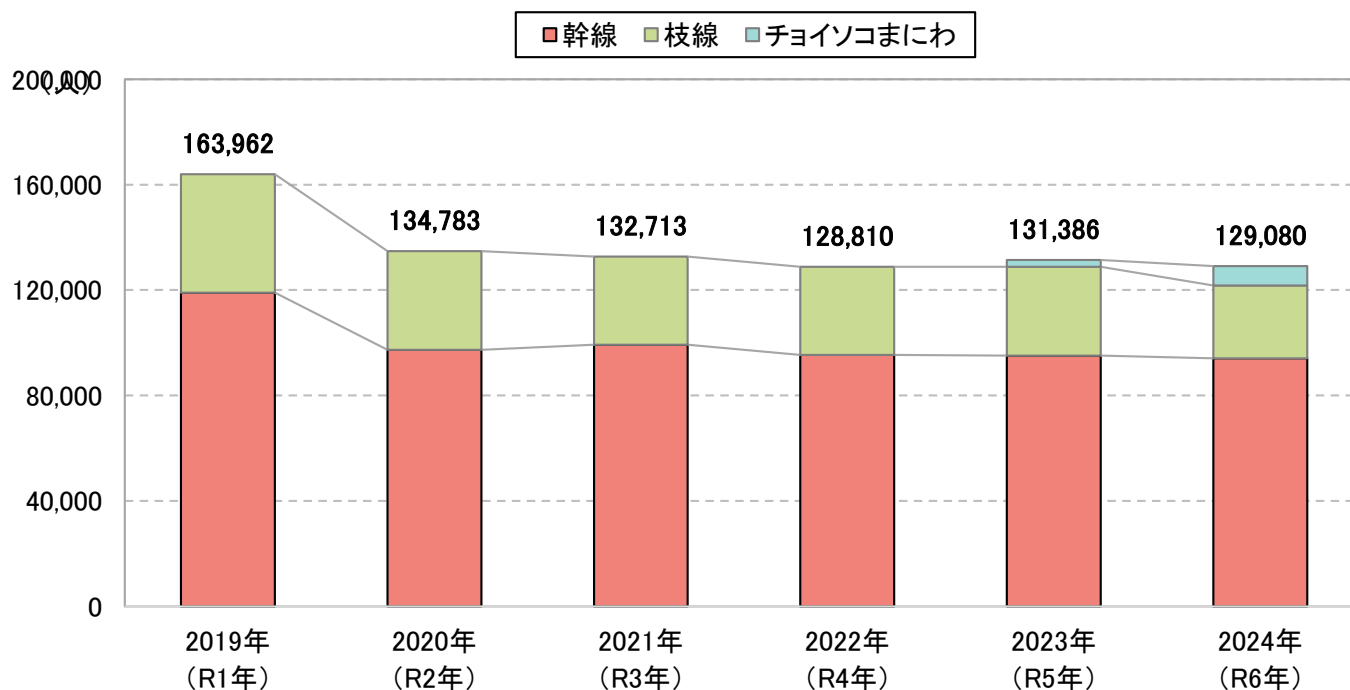


まにわくんデマンド運行区域
 チョイソコまにわ運行区域



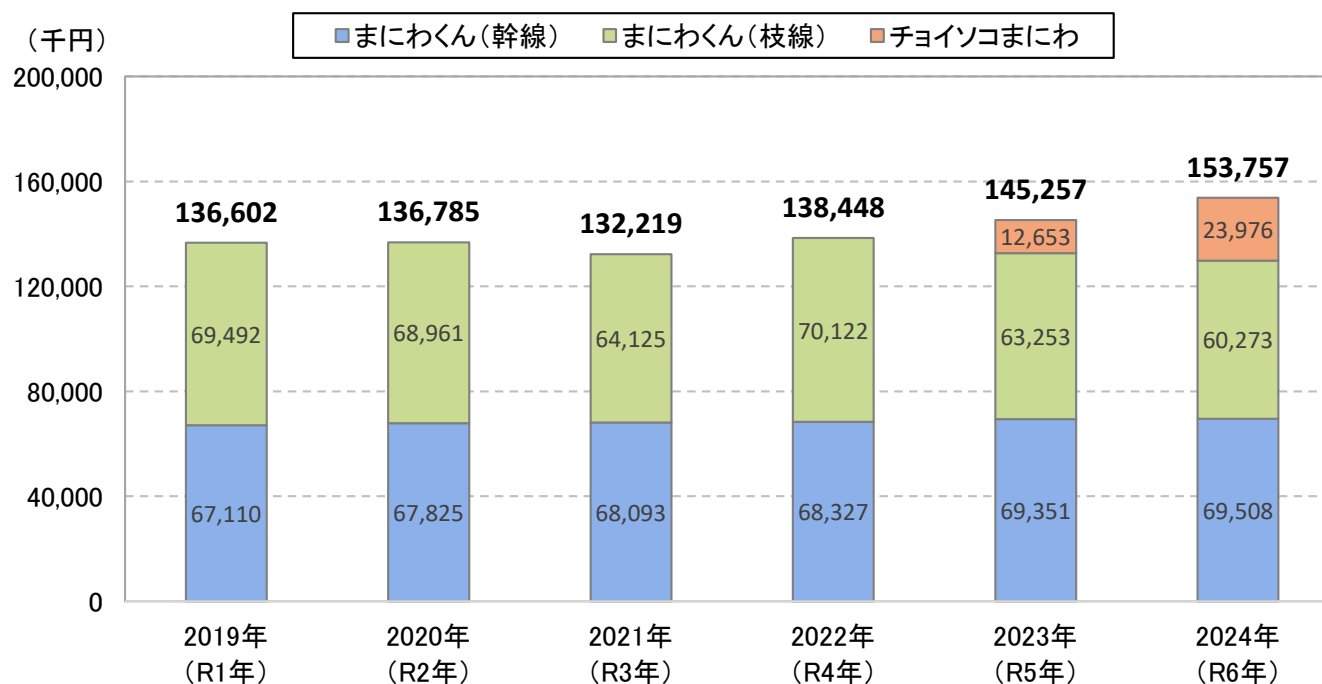
▲バス路線の整備状況

- まにわくんの利用者数全体を見ると減少傾向で、コロナ禍が影響する令和2年度に利用者数が大きく減少し、令和6年時点では年間13万人前後で推移しています。
- 令和元年と令和6年を比較すると幹線はおよそ20%、枝線(蒜山)はおよそ30%利用者が減少し、それ以外の地域では令和元年の半分以下まで利用者数が落ち込んでいます。
- 令和5年10月から、まにわくん(枝線)の見直しと合わせて「チョイソコまにわ」の運行が開始し、令和6年度は年間7,385人の利用が見られます。



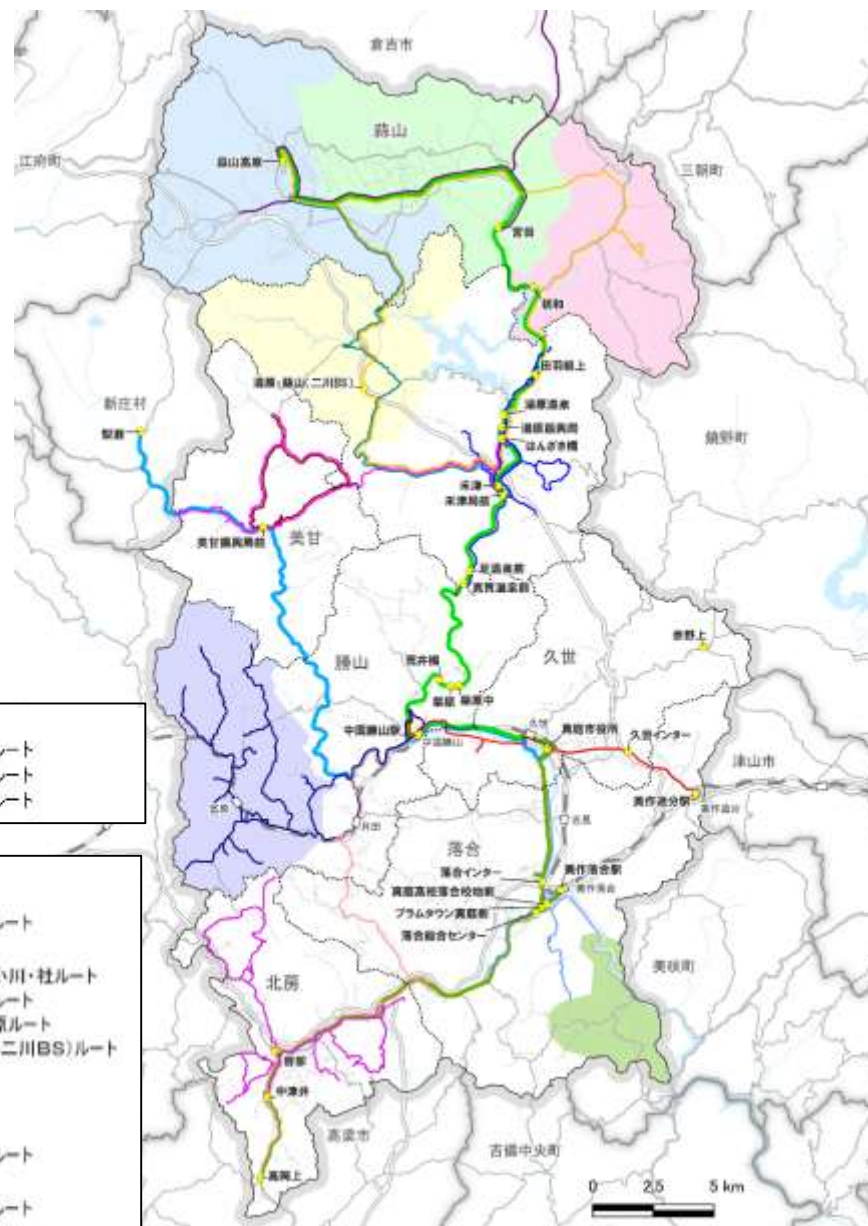
▲地域内交通(まにわくん・チョイソコまにわ)の年間利用者数推移

- まにわくんに関わる財政負担額は1.3億円台で推移しており、この5年間でほぼ横ばいとなっています。
- 令和5年10月からチョイソコまにわの運行が開始し、令和6年度は年間で2千400万円程度を支出しています。
- チョイソコまにわの運行に伴いまにわくん(枝線)の一部を廃止しており、令和4年における枝線の経費と令和6年の枝線及びチョイソコまにわの経費を比較すると全体で1千万円程度増加しています。



▲地域内交通(まにわくん・チョイソコまにわ)に関わる市の財政負担額

- 幹線は3路線が運行しており、いずれも市の中心部である久世まで運行しています。
- 路線運行している枝線は現在10路線が運行しており、各地域内及び隣接している地域まで運行しています。
- 区域運行のうち、落合の津田、湯原の二川、蒜山の中和では、地域主体のデマンド交通(コミュニティ交通)として運行しています。



幹線
 新庄・久世ルート
 蒜山・久世ルート
 北房・久世ルート

枝線
 (蒜山地域)
 中曾・関金ルート
 (湯原地域)
 真賀・釘貫小川・杜ルート
 湯原・美甘ルート
 上福田・湯原ルート
 湯原・蒜山(二川BS)ルート
 (美甘地域)
 美甘ルート
 (勝山地域)
 富原・月田ルート
 (久世地域)
 勝山・追分ルート
 (北房地域)
 北房ルート(北房地内)
 北房ルート(中国勝山駅行)

デマンド運行区域
 八束ルート
 川上ルート
 中和地域ルート
 二川地域ルート
 富原・月田ルート
 津田地域ルート

▲まにわくんの運行状況

- 新庄・久世ルートでは、**朝の1便に利用が集中**しており、2便と5便(新庄方面行)、7便(久世方面行き)の利用が少ない傾向です。
- 北房・久世ルートは、3便(久世方面行き)、2便と10便(北房方面行き)に利用が集中しています。
- 蒜山・久世ルートも**朝夕に利用が集中**していますが、他の幹線路線より日中の時間帯でも利用されています。

【新庄・久世ルート】

便	発バス停	発時刻	運行時間	1日あたり利用者数
1便	新庄	7:00	1:00	12.5
2便	久世庁舎	8:10	0:55	1.5
3便	新庄	9:15	0:55	7.0
4便	久世庁舎	12:05	0:55	6.6
5便	新庄	13:05	0:56	2.5
6便	久世庁舎	16:05	0:55	7.7
7便	新庄	17:20	0:55	2.0
8便	久世庁舎	18:50	0:55	4.6

《北房・久世ルート》

便	発バス停	発時刻	運行時間	1日あたり利用者数
1便	高岡上(皆部)	6:50	1:04	7.2
3便	高岡上(皆部)	7:35	1:06	11.9
2便	真庭市役所	8:13	1:06	11.3
4便	真庭市役所	9:55	0:56	3.6
5便	高岡上(皆部)	9:40	1:07	5.9
6便	真庭市役所	11:40	1:07	3.5
7便	高岡上(皆部)	11:00	0:56	7.4
8便	真庭市役所	12:50	1:06	6.0
9便	高岡上(皆部)	14:12	1:06	4.7
10便	真庭市役所	16:13	0:55	12.5
11便	高岡上(皆部)	17:20	0:50	4.9
12便	真庭市役所	18:38	0:58	4.1

【蒜山・久世ルート】

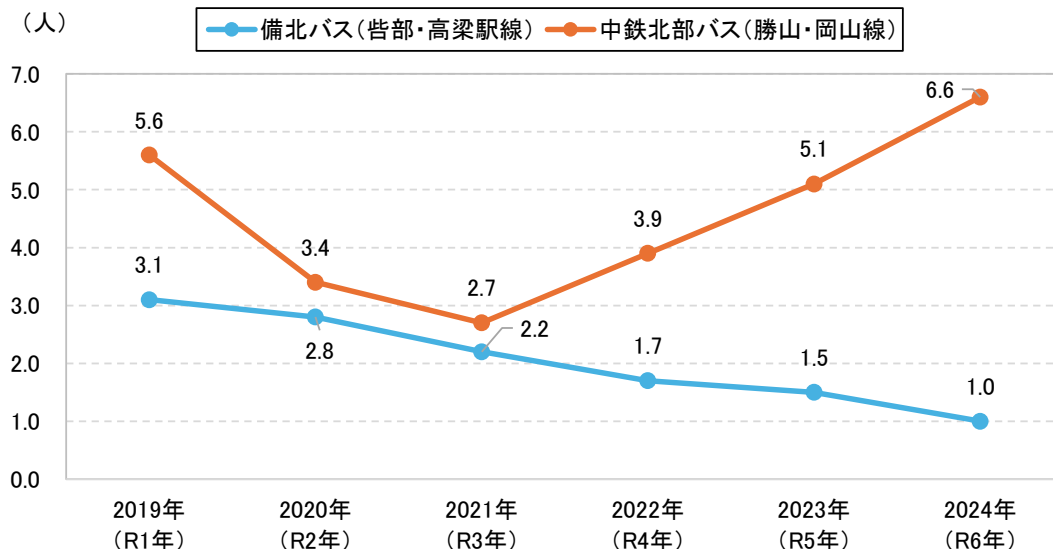
便	発バス停	発時刻	運行時間	1日あたり利用者数
1便	蒜山	6:25	1:45	15.6
2便	真庭市役所(勝山)	6:57	1:32	15.7
3便	蒜山	8:40	1:34	12.5
4便	真庭市役所(勝山)	10:05	1:33	7.8
5便	蒜山	10:25	1:34	6.3
6便	真庭市役所(勝山)	12:12	1:32	8.9
7便	蒜山	12:15	1:34	10.9
8便	真庭市役所(勝山)	14:22	1:33	13.5
9便	蒜山	16:05	1:34	6.4
10便	真庭市役所(勝山)	16:40	1:33	13.8
11便	蒜山	17:05	1:27	12.8
12便	真庭市役所(勝山)	18:50	1:27	6.6

地域	路線名	運行形態	運行状況	運行便数	利用状況
北房	北房ルート	路線	予約制・週4日(月・火・水・金)	5便(予約制)	いずれの方面も利用者は1日平均で<u>2.0人/日以下と利用者が固定化</u>している
	北房-勝山ルート	路線	週5日(月～金)運行	2便(1往復)	朝と夕方の2便が運行しており、勝山方面行きは15.9人/日、北房方面行きは9.2人と他の枝線と比較しても利用は多い
勝山	富原月田ルート	路線	予約制 隔日で第1グループと第2グループ交互に運行	2便(1往復)	勝山中心部まで運行しており、1便は3.2人/日、2便は2.0人/日と固定的な利用が見られる
久世	勝山・追分ルート	路線	週5日(月～金)	5便	1日あたりの平均で追分行き、久世行き共に4.0人/日程度が利用している
落合	津田地域ルート	区域	予約制 週3日(月・水・金)運行	2便(1往復)	落合中心部まで運行しており、1便は3.8人/日、2便は2.5人/日と固定的な利用が見られる
美甘	美甘ルート	路線	週5日運行 2便は火・木・夏休み中	4便	利用が少なく全ての便で1日当たりの<u>利用者数は1.0人/日を下回る</u>

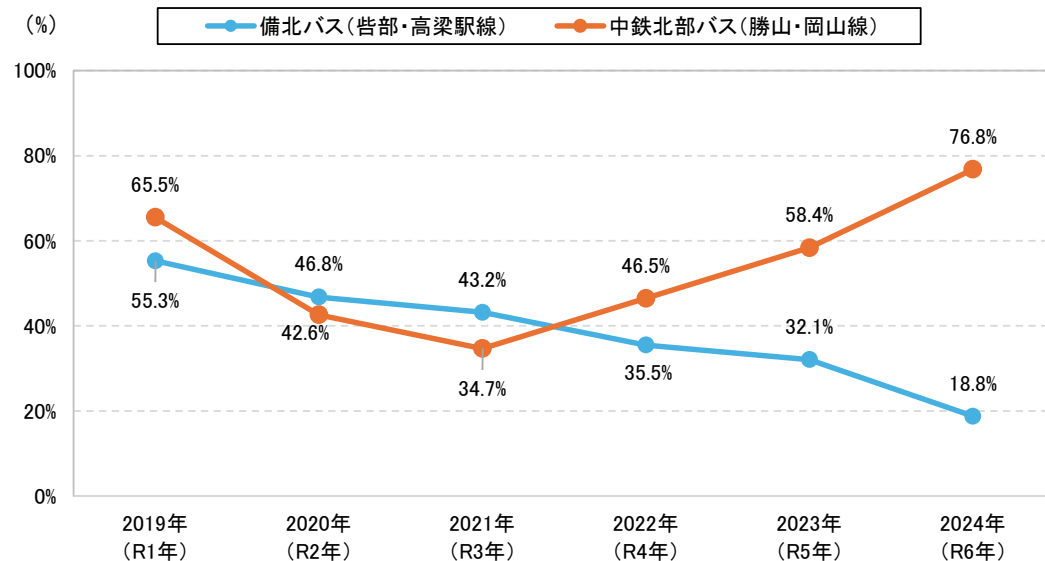
地域	路線名	運行形態	運行状況	運行便数	利用状況
湯原	二川地域	区域	予約制 週3日(月・水・金)運行	4便(2往復)	● 平均すると1便当たり1.9人程度の利用があり、午前中の利用者が多い
	真賀・釘貫小川・社	路線	【田羽根ルート・羽部ルート】 水曜のみ運行	2便(1往復)	● いずれのルートも利用が少なく、全ての便で<u>1日当たりの利用者数は1.0人/日を下回る(路線平均すると0.2人程度)</u>
			【真賀ルート】 週3日(月・水・金)運行	2便(1往復)	
	湯原・美甘	路線	週2日(月・金)運行	2便	● 1日当たりの<u>利用者数は1.0人/日程度</u>
	上福田・湯原	路線	週6日運行(月～土)	6便	● 平均すると<u>1便あたり1.5人/日程度の利用</u>があり、湯原温泉行き(6:30)の1便は2.5人/日と比較的利用が多い
	二川BS	路線	予約制 週7日(月～日)	8便	● 蒜山行きの1～3便は1便あたり平均1.6人と比較的乗り合った利用が見られる ● <u>湯原方面行き</u>の利用者数は蒜山方面行きの<u>半数以下でほとんどが個別輸送</u> ● 16時以降はほとんど利用が見られない

地域	路線名	運行形態	運行状況	運行便数	利用状況
蒜山	中曽・関金ルート	定路線	週6日運行(月～土)	6便 関金行き:3便 中曽行き:3便	● 1日あたりの利用者数を見ると、朝1便(7:45中曽発)は14.0人/日、夕方6便(16:30関金発)は8.0人/日と<u>一定の利用がある</u> ● <u>それ以外の4便は1日あたり2.0人/日を下回っている</u>
	八束ルート	区域	予約制 週2日(月・木)運行	指定時間に予約に応じて運行	● 八束ルート、川上ルート共に月平均で12人程度の利用がある ● 上長田、下見に利用が集中しており、一部の地域に利用者が固定化している可能性がある
	川上ルート	区域	予約制 週2日(火・金)運行	指定時間に予約に応じて運行	
	中和地域ルート	区域	【中和地域】 週6日(月～土曜日) 【湯原方面】 週2日(火・木曜日) 【上福田方面】 週4日(月・水・金・土曜日)	指定時間に予約に応じて運行	● スクール利用者も含めて年間4,689人が利用しており、区域型の運行している他の区域運行と比較しても利用が多い

- 岡山方面まで運行している中鉄北部バスの勝山・岡山線は令和2～3年にかけてコロナ禍の影響により利用者数・収支率共に落ち込んだが、現在はコロナ禍前以上まで回復しています。
- 備北バスの砦部・高梁駅線は令和元年度から利用者数・収支率共に減少が続いており、令和6年時点で平均乗車人員は1.0人、収支率は20%を下回っています。

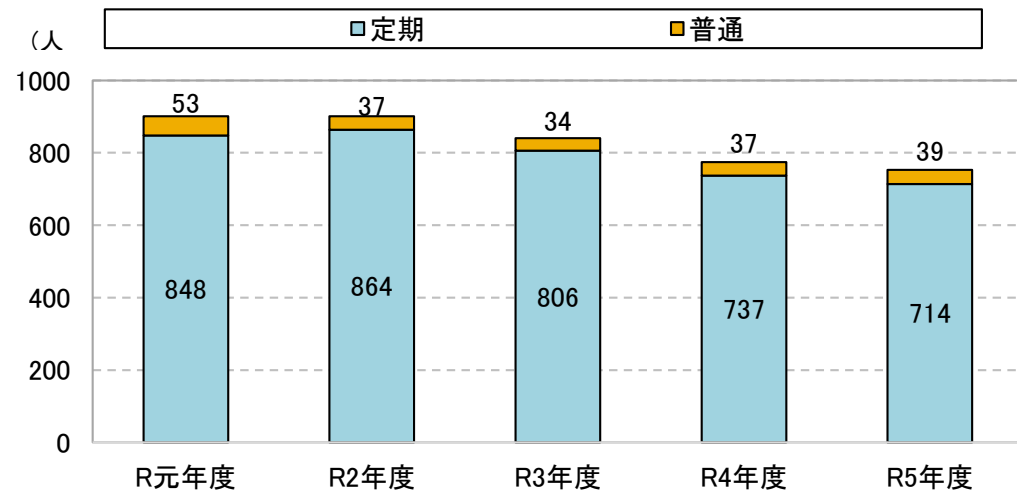


▲民間路線バスの平均乗車人員

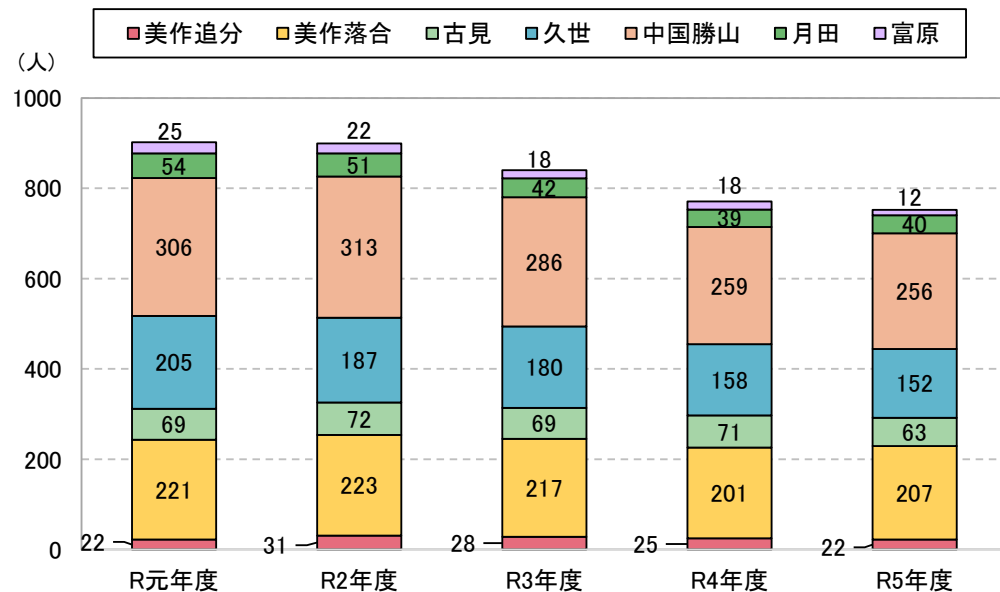


▲民間路線バスの収支率

- JR姫新線についても全体的な利用者が令和2年度から減少傾向です。
- 券種別で見ると9割以上が定期券利用者で、通勤・通学者の利用が主となっています。
- 駅別に利用状況を見ると中国勝山駅と久世駅の減少幅が大きく、令和元年と令和5年を比較すると1日あたり50人程度減少しています。

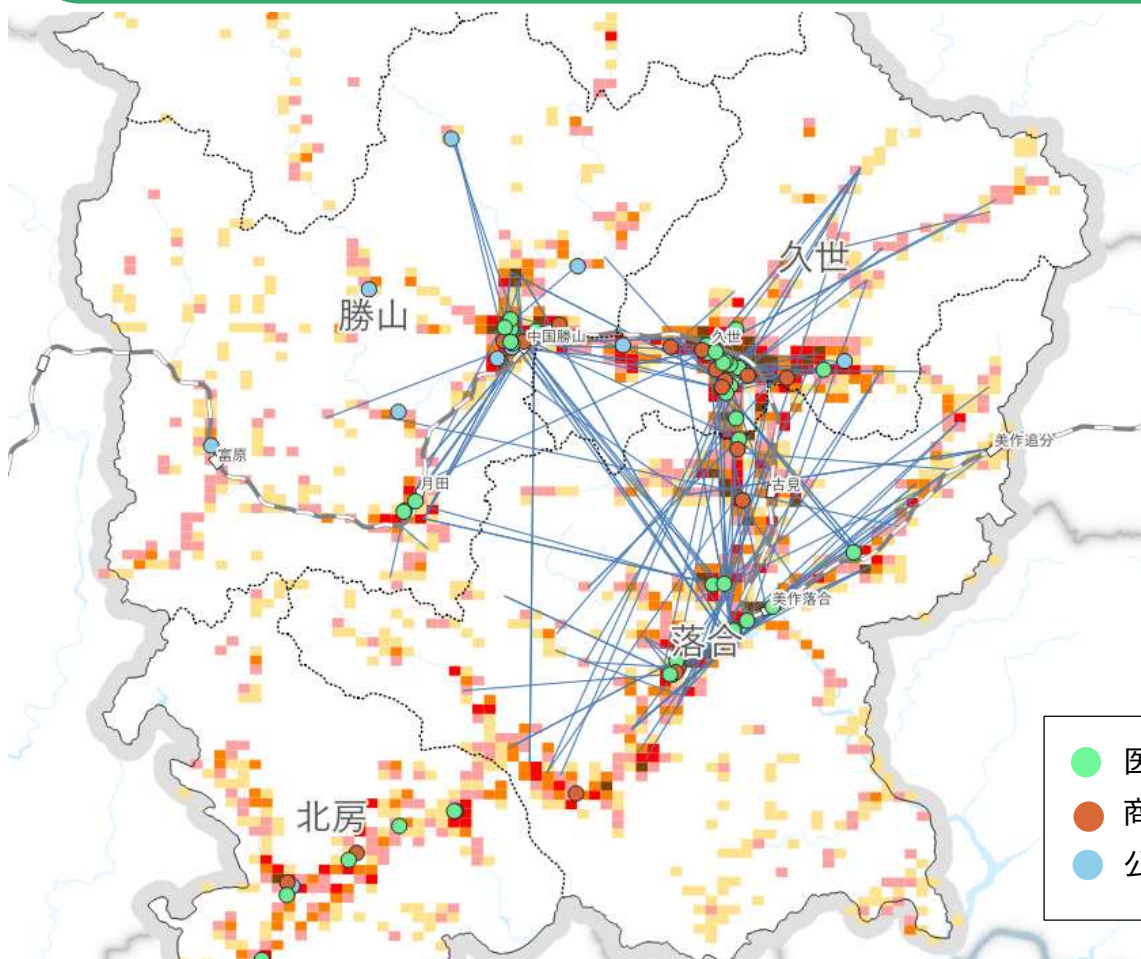


▲ 真庭市内におけるJR姫新線の1日あたり券種別乗車人員



▲ 真庭市内におけるJR姫新線の1日あたり駅別乗車人員

- 地域別に見ると落合での利用が比較的多く、勝山の2倍以上の利用が見られました。
- 実利用者1人あたりの利用回数は久世が5.0人/回で他地域より多いです
- 移動の組み合わせを図化したデータを見ると、人口集積している幹線道路の沿線ほど利用が多く、国道から外れた地域では乗降ポイントを設けているものの利用は少ない傾向にあります。



【地区別利用状況】

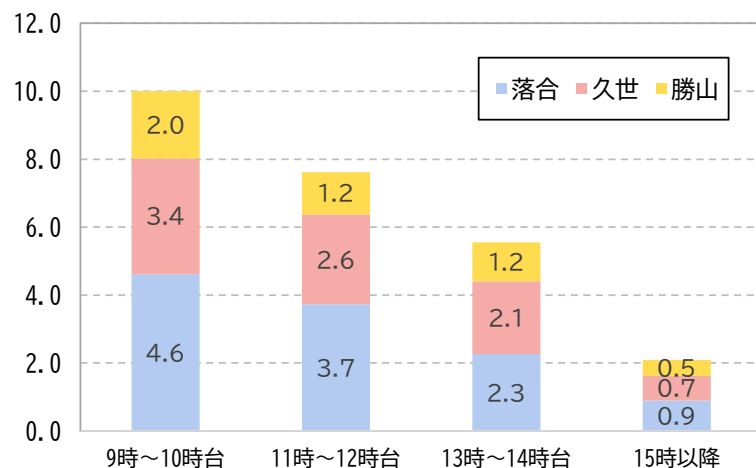
地区	1日あたりの利用者数 (利用回数)	実利用者1人 あたりの平均 利用回数
落合	11.4人/日	3.2回
久世	8.9人/日	4.1回
勝山	4.9人/日	3.5回
不明	1.7人/日	4.2回
計	26.9人/日	3.6回

※配車システムより出力した集計データより作成

▲運行地域内における移動の組み合わせ(R6.12データより抽出)

- 時間帯別の利用状況を見ると、午前に利用が集中しており、13時～14時台の利用が9時～10時台の半分程度まで利用が少なくなっています。また、地域によって大きな違いは見られず、利用者の行動パターンが午前中の買物・通院だと推察されます。
- 最も利用の多かった令和6年12月においても、全体予約のうち乗合が成立しているものは3割程度で、広い運行範囲を3台でカバーする中で移動の目的地や方向が分散している可能性が高いです。

(人/日) ※配車システムより出力した集計データより作成



▲ チョイソコまにわにおける
1日あたりの時間帯別利用状況

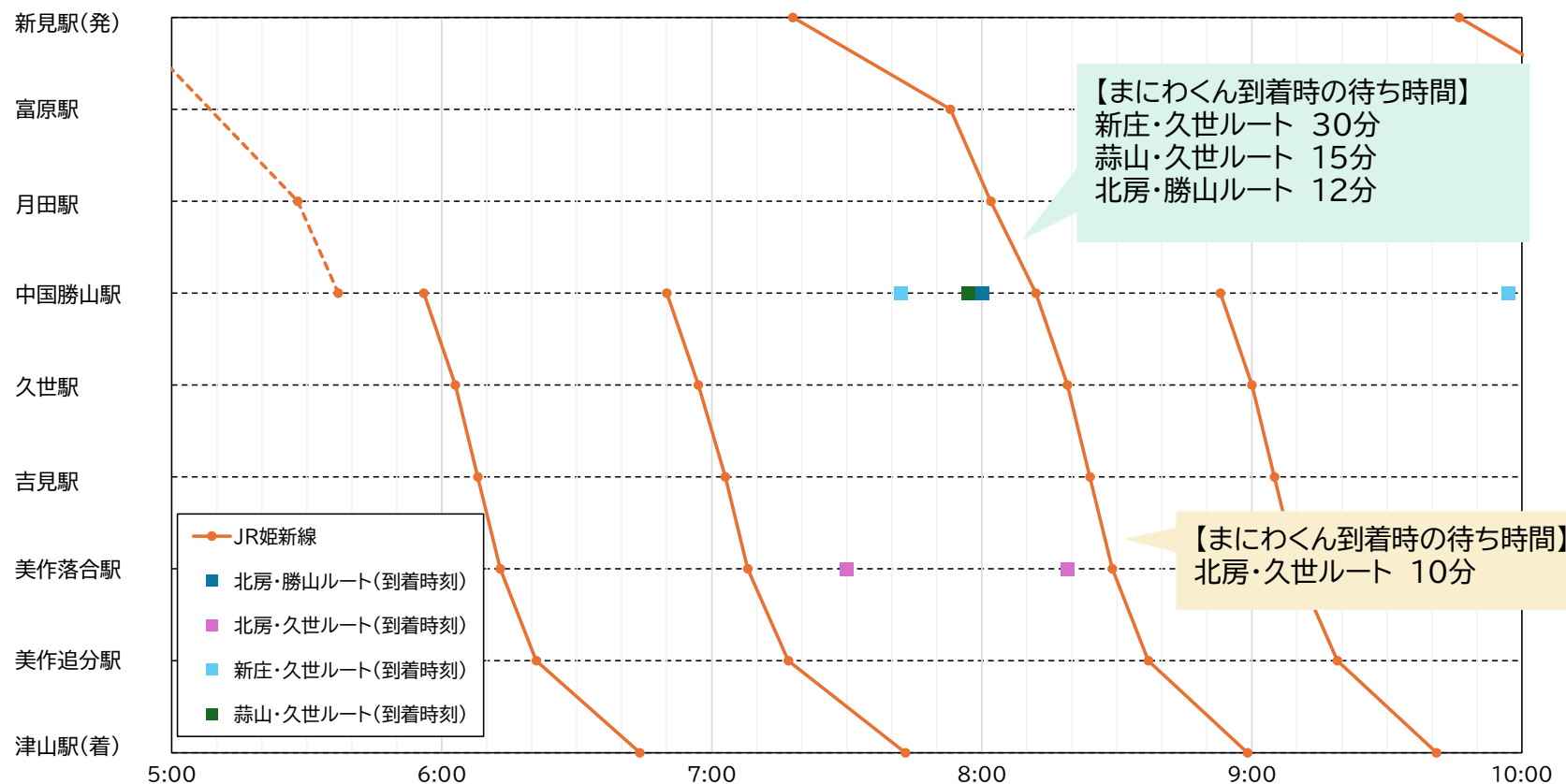
【乗合利用の成立状況(利用の多いR6年12月を抽出)】

車両	予約件数	乗合成立件数	乗合成立率	同乗者を含めた利用者数	1回運行における平均利用者数
1号車	243件	80件	33%	282人	1.4人/便
2号車	222件	90件	41%	254人	1.4人/便
3号車	223件	66件	30%	251人	1.3人/便
計	688件	236件	34%	787人	1.4人/便

※配車システムより出力した集計データより作成

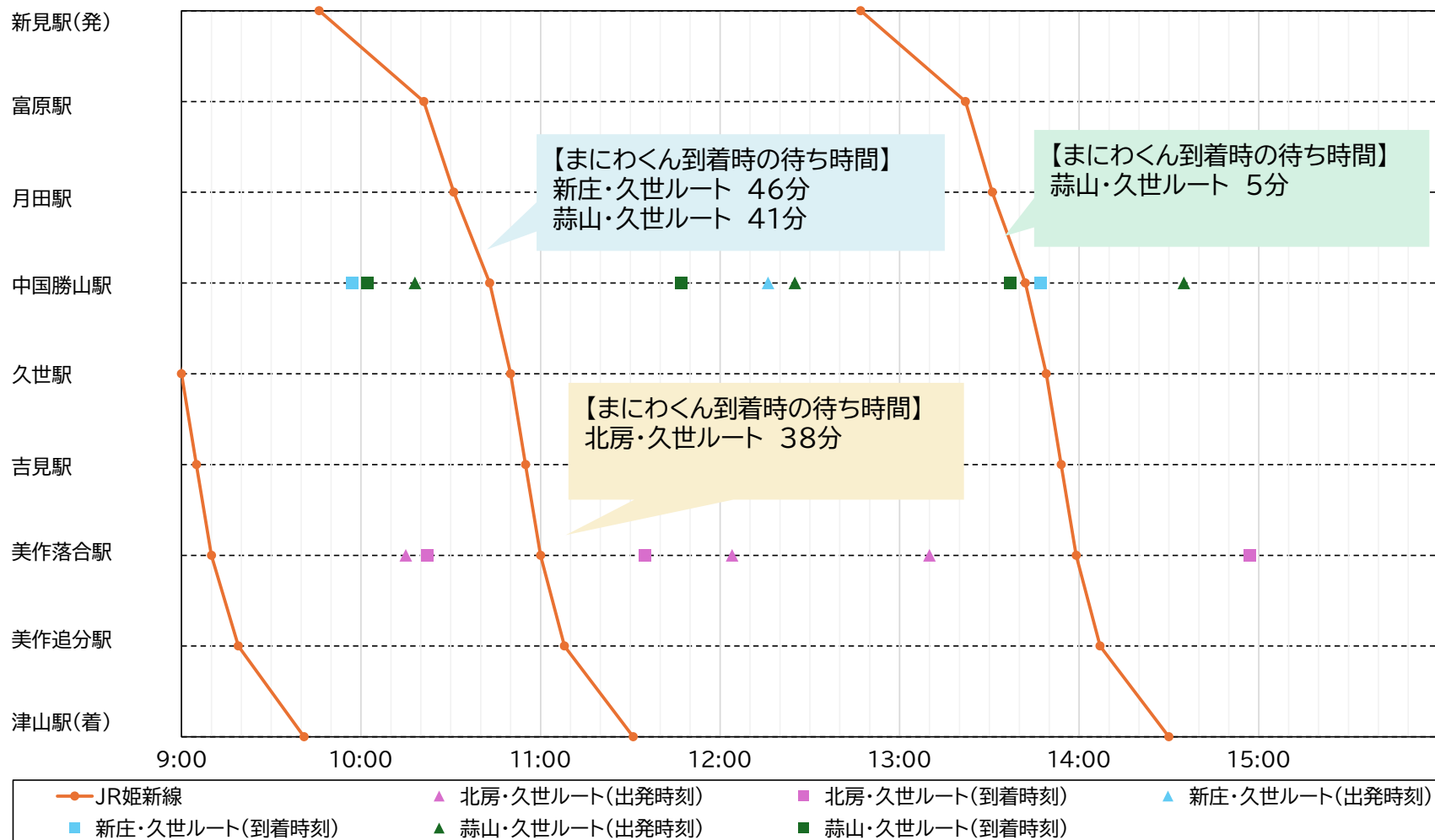
- 人流データ(岡山県パーソントリップ調査)の結果から、真庭市の市街移動は津山市に集中していることが判明しています。
- 朝の時間帯における津山方面とのJR姫新線の接続は8時台の便で確保されていますが、新庄・久世ルート(美甘方面から運行)は待ち時間が長くなっています。
- 8時台より前の時間帯においては、接続できるバス(まにわくん)が運行していません。

【朝の時間帯におけるJR姫新線(津山方面行き)とまにわくん(幹線)の接続】



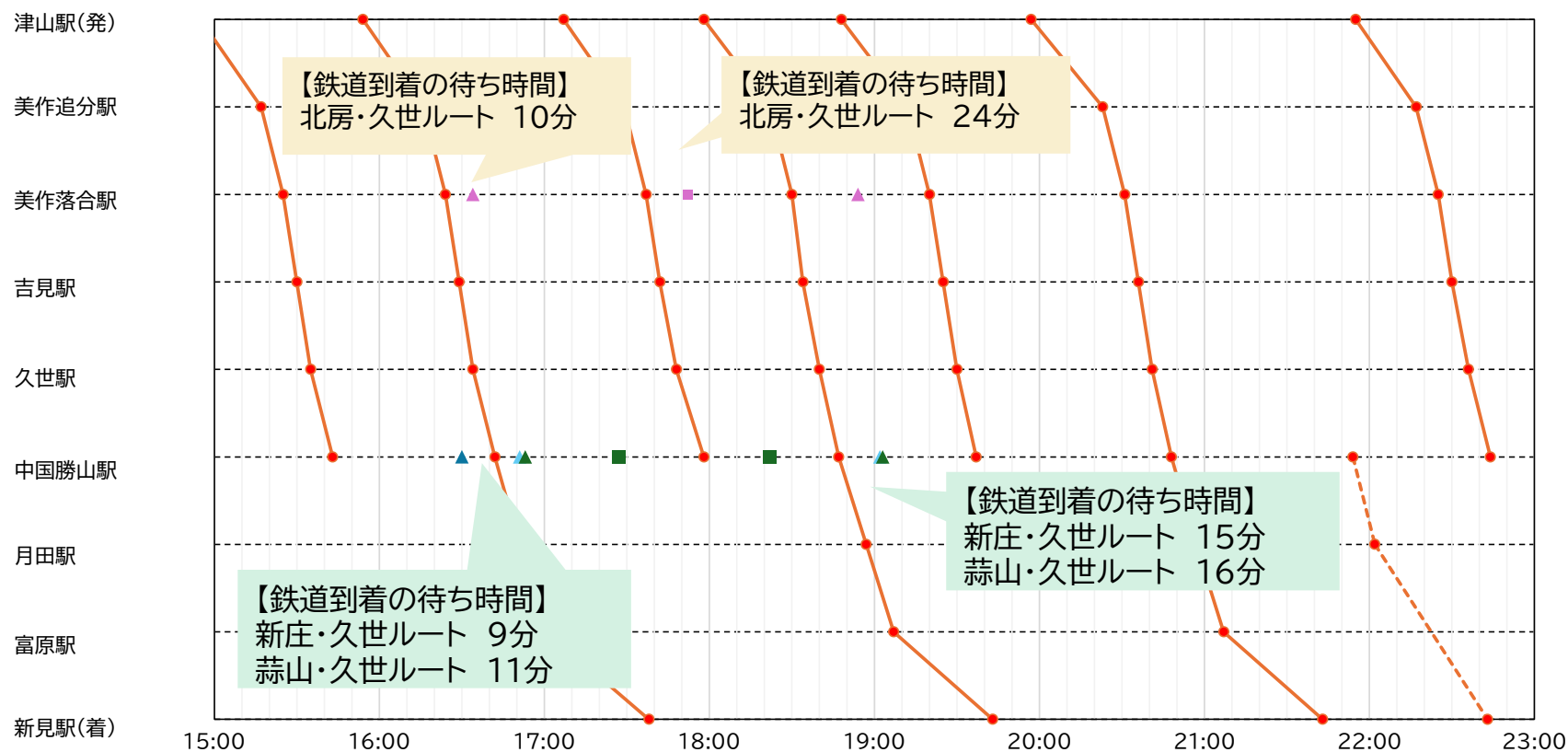
- 日中の時間帯はJR姫新線の運行便数が少ないものの、多くの便でまにわくんと津山方面に行くための鉄道は接続ができていません。

【日中の時間帯におけるJR姫新線(津山方面行き)とまにわくん(幹線)の接続】



- 17時台に運行している津山方面(帰り)のJRとは接続ができています。また、18～19時台は待ち時間が長くなるものの接続自体はできています。
- 20時台以降ではまにわくんが運行していないため接続はできていません。

【夕方の時間帯におけるJR姫新線(津山方面帰り・新見方面行き)とまにわくん(幹線)の接続】



— JR姫新線

▲ 北房・久世ルート(出発時刻)

■ 北房・久世ルート(到着時刻)

▲ 新庄・久世ルート(出発時刻)

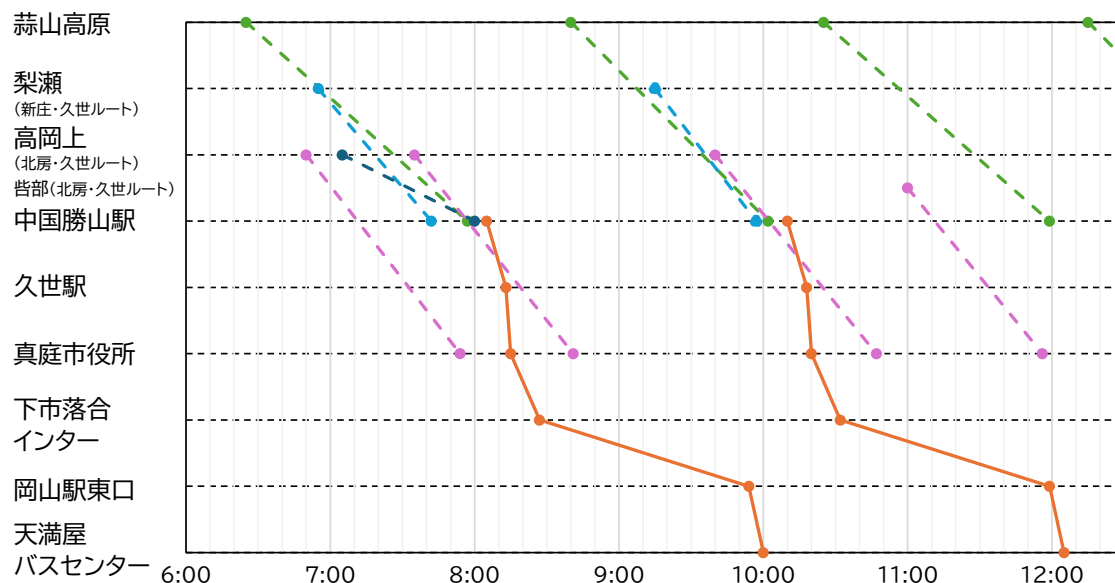
■ 新庄・久世ルート(到着時刻)

▲ 蒜山・久世ルート(出発時刻)

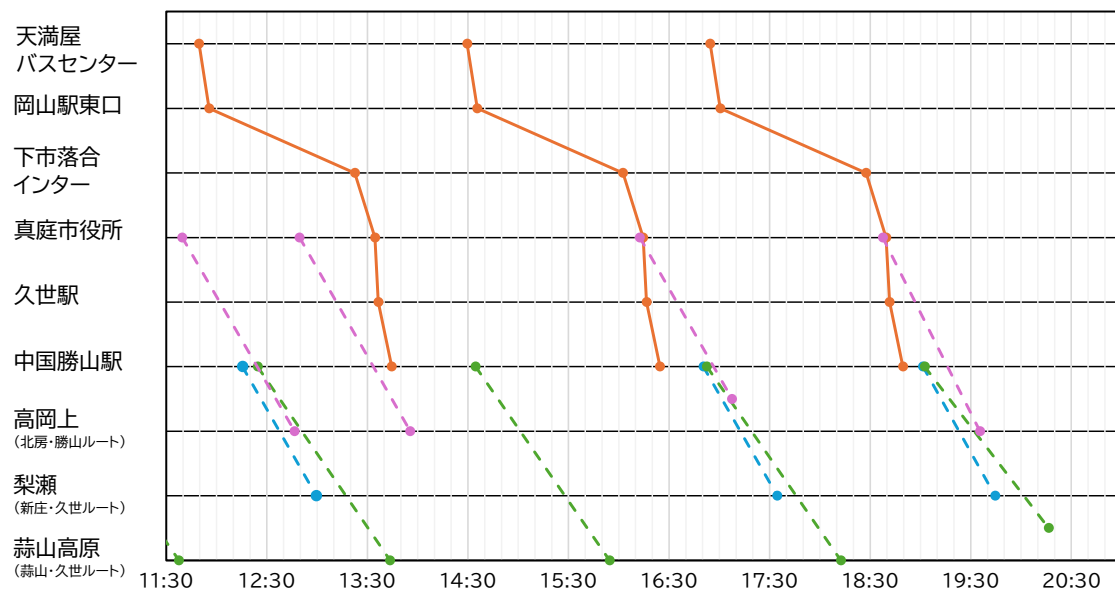
■ 蒜山・久世ルート(到着時刻)

- 蒜山・久世ルート、新庄・久世ルートについては、結節点である中国勝山駅で岡山市行き・帰りの高速バスと接続ができています。
- 北房・久世ルートについては、一部接続が可能な便があるものの待ち時間が比較的待ち時間が長く、接続は考慮されていません。

【午前の時間帯における高速バス(岡山方面行き)とまにわくん(幹線)の接続】



【午後の時間帯における高速バス(岡山方面帰り)とまにわくん(幹線)の接続】



- 蒜山・久世ルート
- 新庄・久世ルート
- 北房・久世ルート
- 高速勝山線

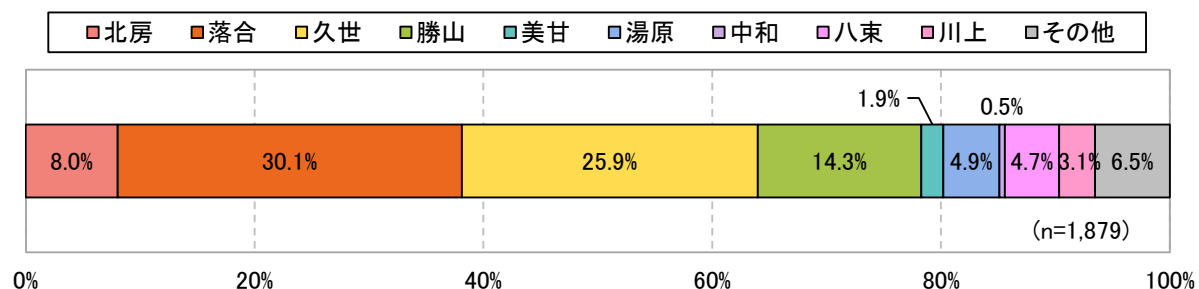
3 地域公共交通に対する意向・ニーズ （市民アンケート調査結果より）

アンケート調査の概要

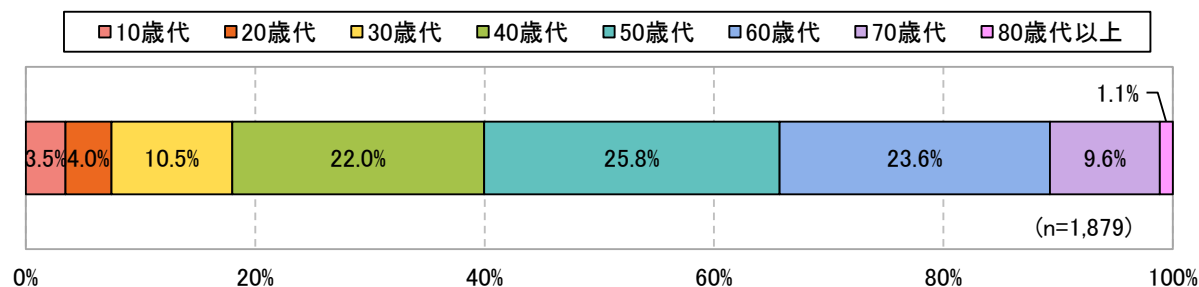
目的	住民の日常生活における移動実態や公共交通の利用状況等を把握するためのアンケート調査を実施
実施時期	令和7年2月
主な質問項目	公共交通(まにわくん、チョイソコまにわ、JR姫新線)の利用状況・意向、町内の公共交通へのニーズ等
回収結果	調査票配布数に対する回答者数:1,879人(まにコインアプリでの回答受付、まにわくん車内・バス停・駅、チョイソコまにわ車内等に調査票を設置)

回答者の属性

- 地域別では落合・久世の回答割合が大きく、年代別では50歳代以上の回答が6割を占めています。
- 検証にあたっては、公共交通を利用する可能性がある層(運転免許を持っていない人)や地域に分けて回答を中心に見ていく必要があります。

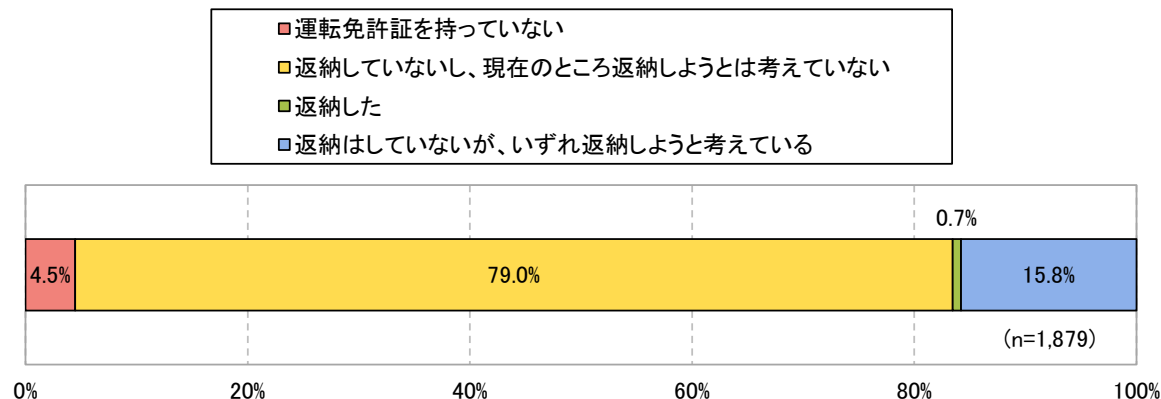


▲ 回答者の居住している地域

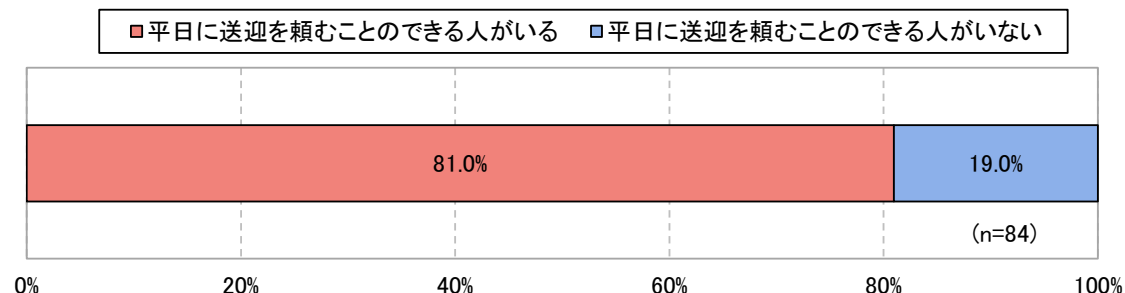


▲ 回答者の年齢層

- 今回のアンケートで運転免許証を持っていないと回答した人は全体の約5%です。
- 79%の人は運転免許を持っており、返納を考えてはいませんが、15.8%は将来的な運転免許証返納に対する意向を持っています。
- 運転免許証を持っていない人の多くは送迎を頼むことができる一方で、うち19%の人は送迎を頼むことができません。

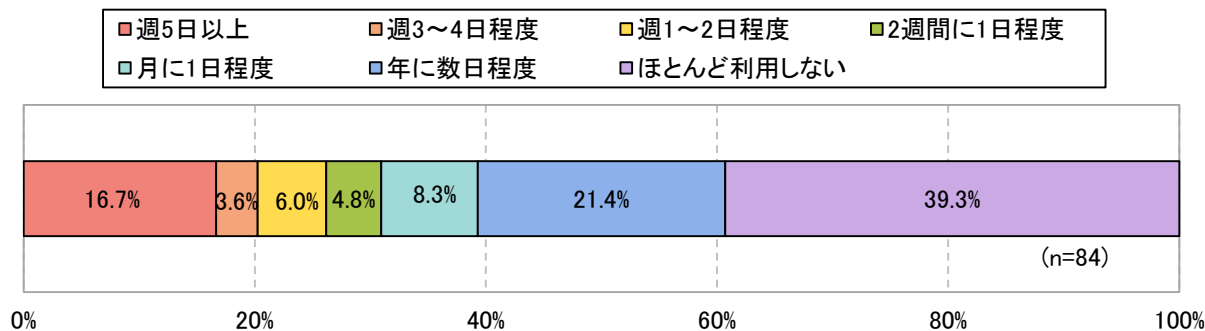


▲ 運転免許証の保有状況・返納に対する意向(全回答)

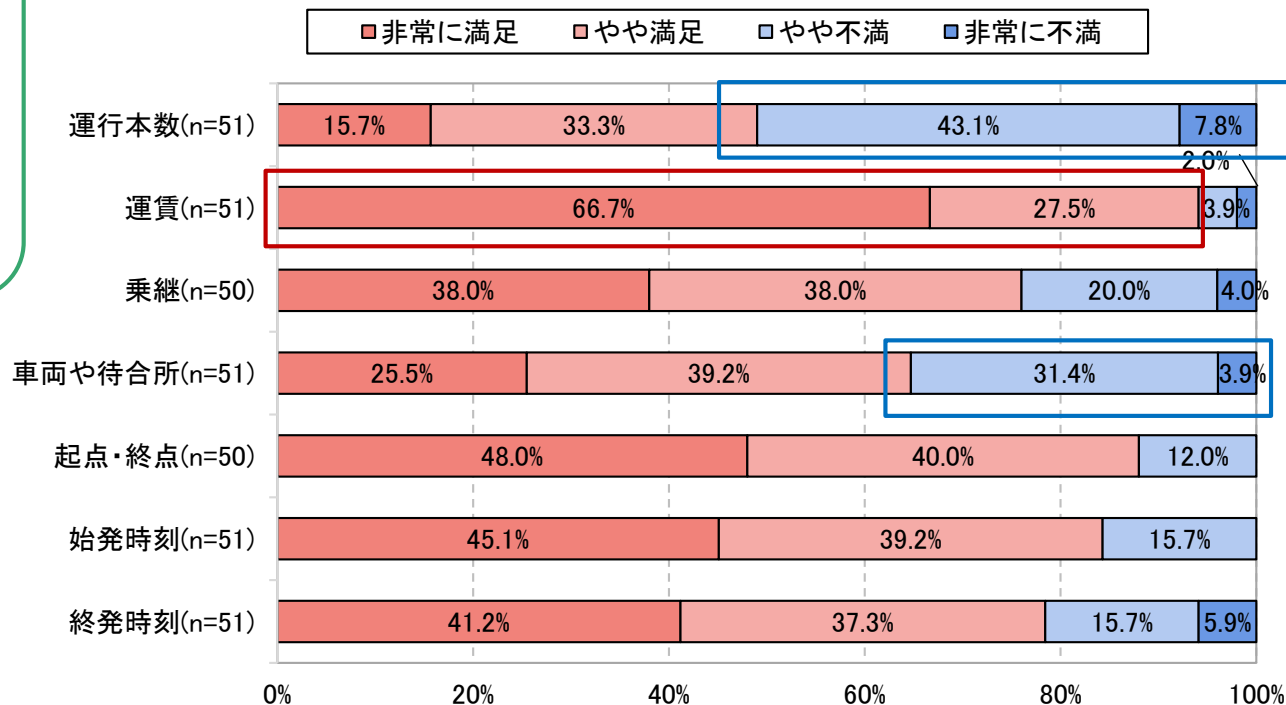


▲ 送迎の状況(運転免許証を持っていない人)

- 運転免許を持っていない人でおよそ6割の人がまにわくんを利用しており、39.3%はまにわくんをほとんど利用しないと回答しています。
- まにわくんのサービスに対しては「運賃」は満足の割合が高い一方、「運行本数」「車両や待合所」については、不満・やや不満の割合が比較的高いです。

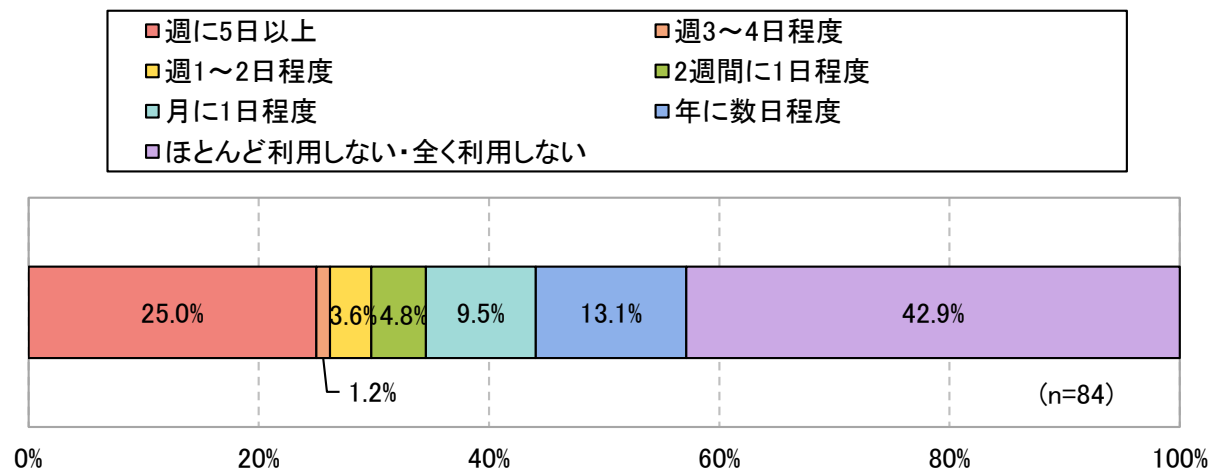


▲ まにわくんの利用状況(運転免許証を持っていない人)

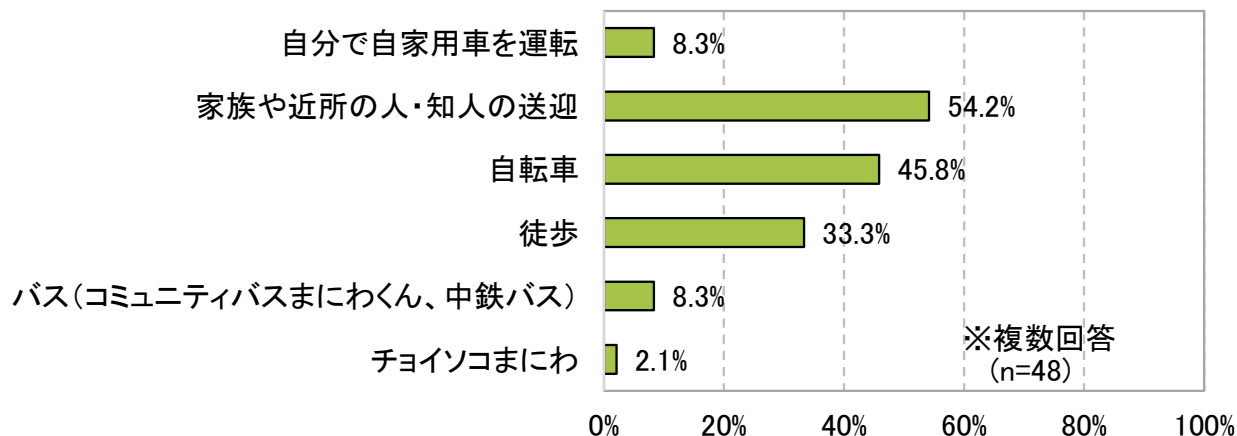


▲ まにわくんのサービスに対する満足度(運転免許証を持っていない人)

- 運転免許を持っていない人でおよそ6割の人がJR姫新線を利用しており、42.9%は主にほとんど利用しないと回答しています。
- 利用していない人の割合について、まにわくんよりもJRの方が若干高くなっています。
- 家族・知人の送迎で駅まで行っている人の割合が高くなっており、公共交通(バス・チョイソコまにわ)で駅まで行く人は10%未満です。



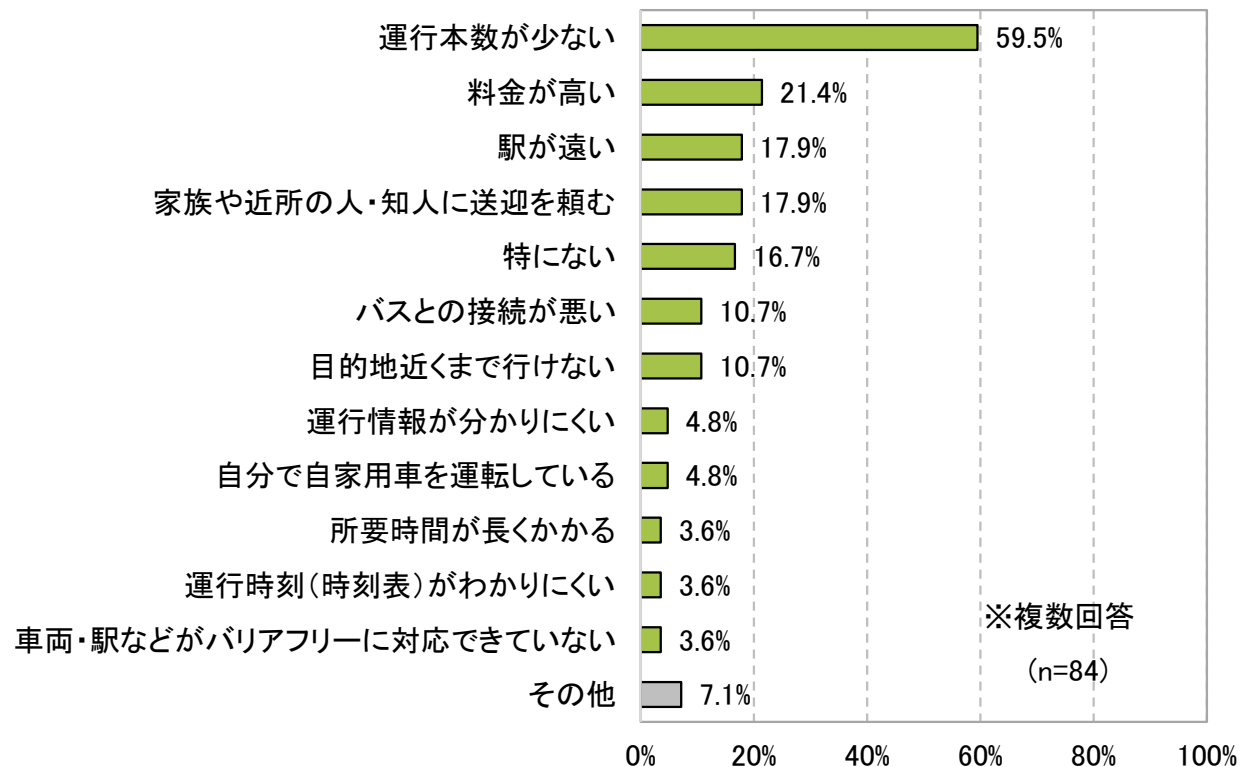
▲ JR姫新線の利用状況(運転免許証を持っていない人)



▲ 駅までの交通手段(運転免許証を持っていない人)

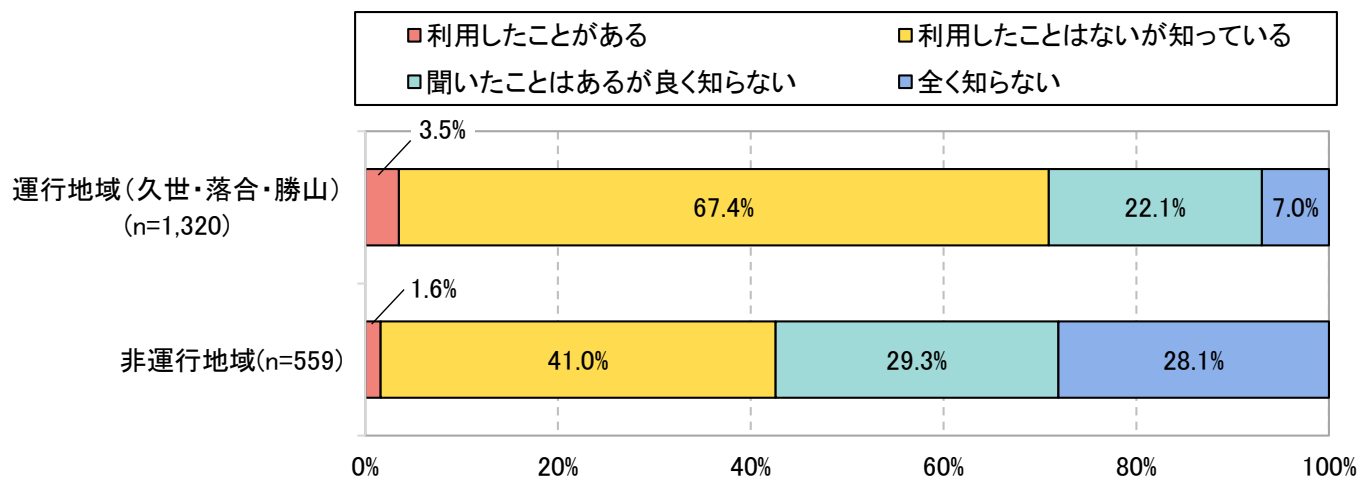
JR姫新線について

- JR姫新線に対する不便だと思う利用・利用していない理由について、運転免許証を持っていない人に絞って集計すると「運行本数が少ない」が59.5%に回答が集中しています。
- 次いで、「利用が高い」が24.4%、「駅が遠い」「送迎を頼む」がいずれも17.9%と項目の中では上位に位置しています。



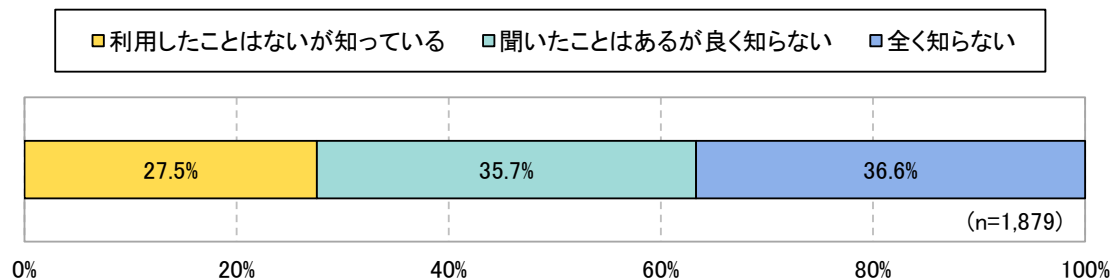
▲ 不便だと思う点・利用していない理由(運転免許証を持っていない人)

- チョイソコまにわの運行地域で利用したことがあると回答した人は3.5%です。
- 運行地域内の67.4%の人は利用経験は無いものの運行を認知しています。
- 運行地域外の人でも41.0%の人は認知している一方、28.1%の人は全く認知していない状況です。

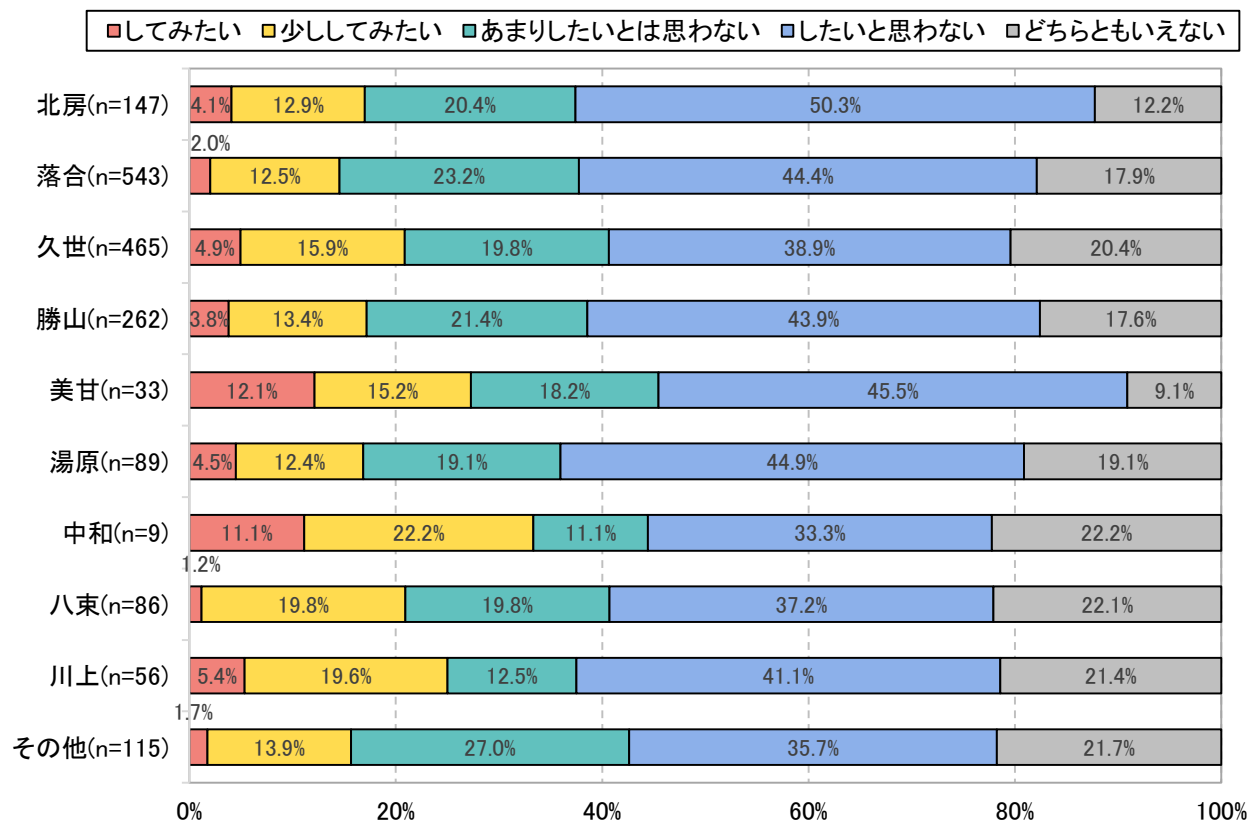


▲チョイソコまにわの利用状況・認知度

- 日本版ライドシェアとは、地域のタクシー会社の管理の下、一般ドライバーが自家用車等を活用することで地域の交通資源(人・車)の対応する輸送です。
- 日本版ライドシェアについては、制度面も含めて認知している人は全体の27.5%でした。
- 運転者としての参画意向について、中心部に近い地域では久世、山間部では美甘、中和、八束、川上で「してみたい」「少ししてみたい」と回答した人が20%を超えています。



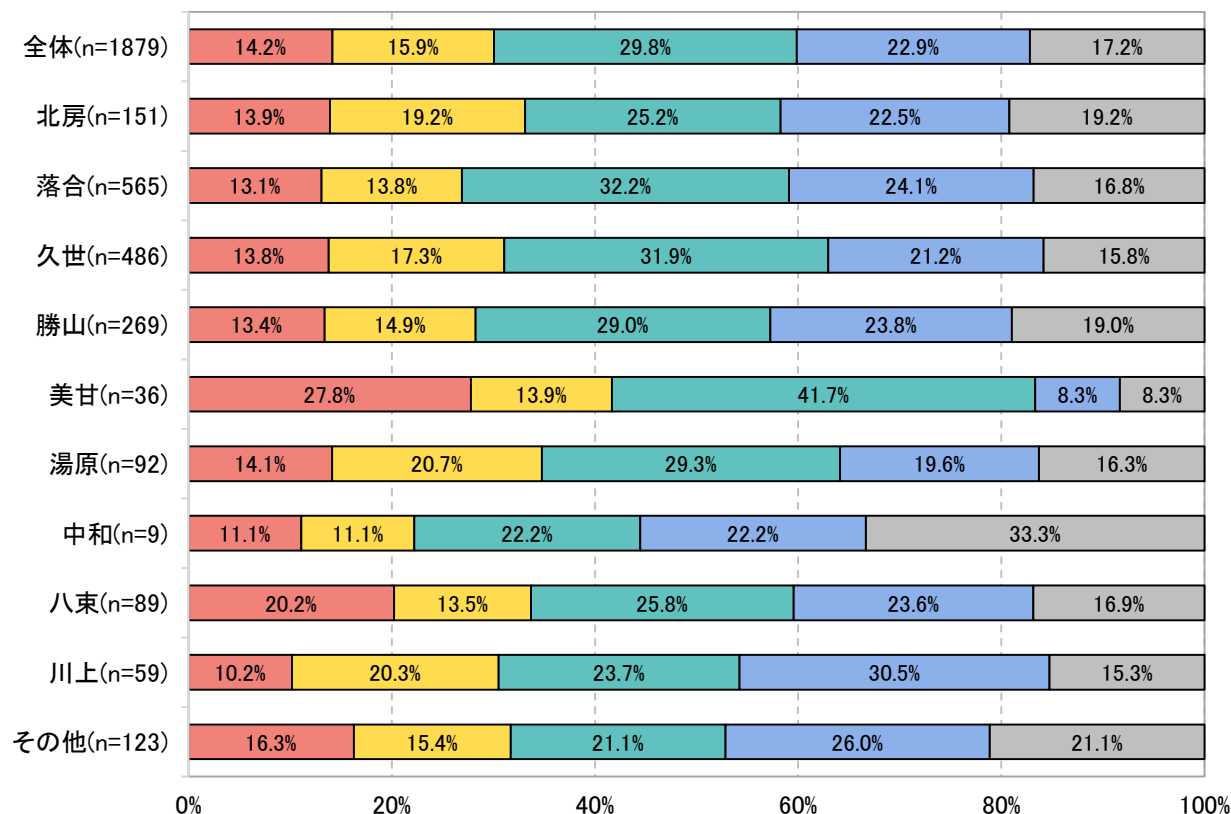
▲ 日本版ライドシェアの認知度



▲ 日本版ライドシェアに対する運転者としての参画意向(地域別集計)

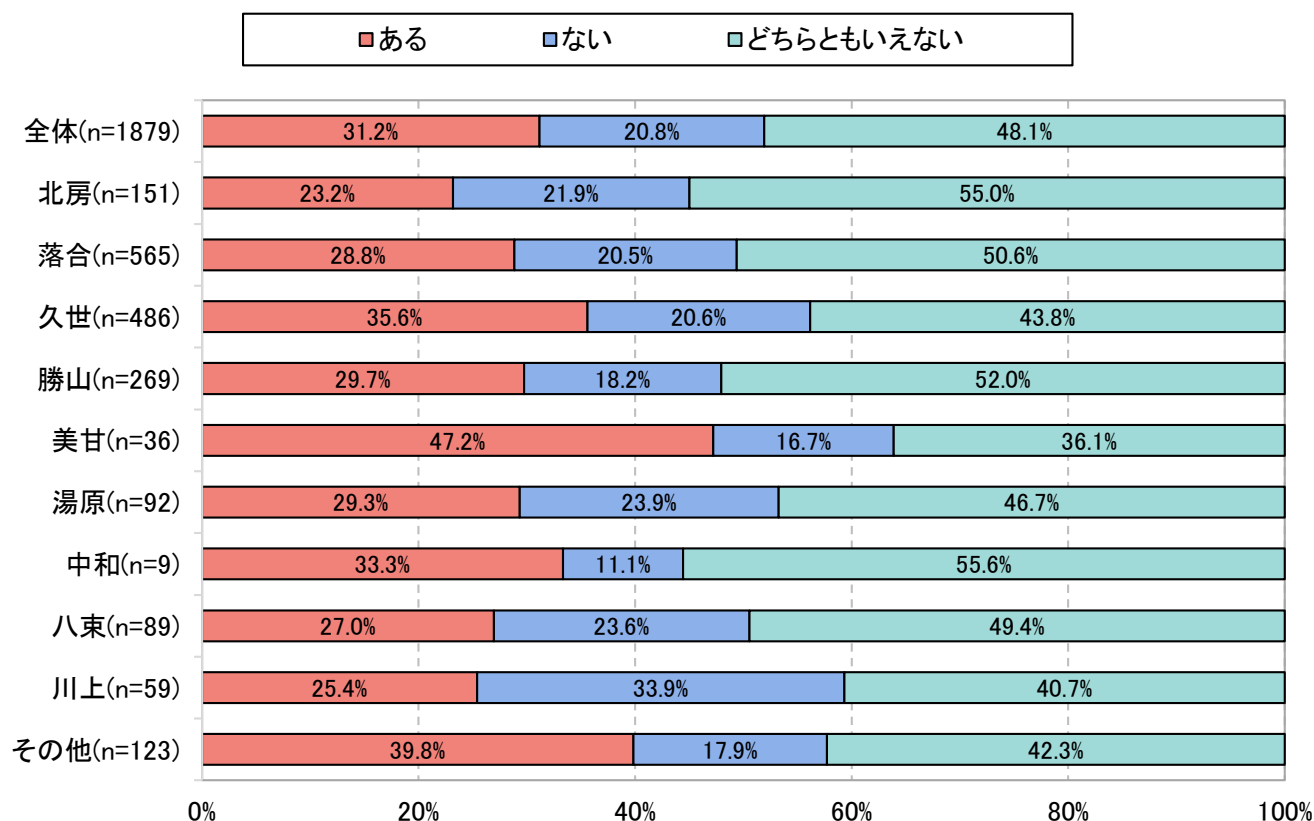
- 全体では「利用者負担は現状のまま、公的負担を増やしても現在のサービスを維持」が3割程度を占めています。
- 地域別に見ると、北房、落合、久世、勝山、美甘、湯原、八束と多くの地域で「利用者負担は現状のまま、公的負担を増やしても現在のサービスを維持」の割合が高くなっています。
- 美甘は「利用者の負担や公的負担を増やしても、今以上にサービス向上を図るべき」、川上は「利用者の負担は現状のままで利用の少ない路線廃止、便数縮小を図りながら現状のサービス水準を維持」の割合が高くなっています。

- 利用者の負担や公的負担を増やしても、今以上に公共交通のサービス水準の向上を図るべき
- 利用者の負担を増やし、公的負担を抑えながら、現状の公共交通のサービス水準を維持するべき
- 利用者の負担は現状のままで、公的負担を増やしても、現状の公共交通のサービス水準を維持するべき
- 利用者の負担は現状のままで、利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図りながら公費負担を抑え、現状の公共交通のサービス水準を維持していくべき
- わからない



▲公的負担に対する考え・意向(地域別集計)

- 公共交通をこれまでより1回でも多く利用するか質問した結果、「どちらともいえない」が5割程度を占めています。
- 地域別に見ると、美甘以外の地域では「どちらともいえない」が40%を超えています。
- 「ある」「ない」で比較した際、川上以外の地域では「ある」の割合の方が高くなっています。



▲公共交通をこれまでより1回でも多く利用する意向(地域別集計)

4

地域公共交通の問題点・課題

公共交通全体	● 利用者の減少が続いている ● 様々な形態で運行している路線のわかりにくさ ● 財政負担額が高止まりしている ● 担い手(運転者)の不足と、それを起因とした利便性低下や市民生活への影響が懸念される
人の動き	● 各地域の中での移動が多くを占めており、北房、美甘、湯原では域内移動の選択肢が不足している ● JR姫新線と接続する地域内交通が不足しており、津山市方面への移動ニーズに対応しきれていない ● 蒜山から鳥取県に行く路線は中曽・関金線(倉吉市方面)のみで、移動に時間がかかる
まにわくん	● サービス水準(便数・運行日等)の地域差が大きく、運行便数については利用者の満足度が低い ● 朝夕に需要が集中しており、日中の利用が少ない ● 枝線のルートや経由地、運行内容の複雑でわかりにくい ● 枝線の中でも、運行日等が限られている湯原や美甘の路線は極端に利用が少ない
チョイソコまにわ	● 幹線道路沿いほど利用が多く、交通が不便な集落では利用が少ない ● 移動の目的地や方向の分散により乗合が成立しにくい
地域住民の意識・意向	● 多くの人が送迎に依存している ● 公共交通の積極利用に対して多くの人が意識していない

地域公共交通全般

- 地域公共交通の担い手確保
- 送迎依存の解消
- 財政負担の抑制
- 情報発信の強化
- 新たな需要の掘り起こし等の新規利用者の獲得

幹線 (まにわくん幹線)

- 需要に基づく路線の効率化
- 広域的な交通(JR姫新線や高速乗合バス)との接続改善

支線 (まにわくん幹線、 チョイソコまにわ)

- 地域内での移動が活発に行える環境整備
- 山間部やバス路線の沿線から離れた地域の利便性確保
- 利用が著しく少ない路線の見直し
- 運行内容の複雑さ改善(区域運行と路線運行の整理・役割分担)
- DXの活用等による輸送効率の向上

拠点・交通結節点

- モビリティハブとなる拠点の機能向上(乗り継ぎ時に快適に待つことができる等)

- 地域公共交通に対する現状や問題点等について、共通認識を持ってもらう
- 委員の皆さんが普段感じている移動（交通）に対する課題感の共有
- 本日の資料では示していない地域公共交通の問題点や課題についての意見交換
- 今後実施する関係者へのヒアリング調査等で深堀が必要な事項の把握
- 次回の真庭市地域公共交通会議で議論する「地域公共交通の目指す姿」についての意見交換

本日の意見交換を踏まえて「地域公共交通の目指す姿」を検討し、次回の「真庭市地域公共交通会議」にてお示しします。