

# 第46回真庭市地域公共交通会議 次第

開催日時：令和7年(2025年)10月1日(水)

午前10時～正午

開催場所：真庭市役所本庁舎2階 大会議室2

## 1 開 会

## 2 会長あいさつ

## 3 審議事項

(1) 北房オンデマンド交通の運行の態様について・・・・・・・ 資料1

1) 一般乗合旅客運送許可に係る協議・・・・・・・ 資料2

2) 自家用有償旅客運送に係る協議・・・・・・・ 資料3

(2) 真庭市ライドシェア実証運行について・・・・・・・ 資料4

(3) 真庭市における地域公共交通の課題と地域公共交通計画で

目指す公共交通の姿について・・・・・・・ 資料5

## 4 報告事項

(1) コミュニティバスまにわくん年末年始の運行について・・・・ 資料6

## 5 その他

## 6 閉会あいさつ

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	柄折 太介	分科会 代理出席 玉置 和樹
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 権	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 龍吾	
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	
		係長	三船 哲弘	
		主任	妹島 寛	
		主事	今石 翔	
オブザーバー	国土交通省国土政策局総合計画課	国土政策企画官	小川 剛史	地域支援アドバイザー
	真庭市産業観光部	部長	木林 正和	真庭市ライドシェア
	真庭市建設部まちづくり推進課	課長	有門 光晴	立地適正化計画
	オムロン株式会社		西野 昌宏	真庭市ライドシェア
			吉田 紘規	
	株式会社バイタルリード		福富 由貴	地域公共交通計画
			千葉 啓介	

# 北房オンデマンド交通の運行の態様について

資料 1

## 【審議の趣旨】

地域の実情に合わせた運行とするため、運行の態様について地域公共交通会議での合意を得るもの。

## 運行の全体像



- ・岡山トヨタ自動車(株)が事業主体となり、(有)北房観光に運行委託。
  - ・(有)北房観光「一般乗合旅客自動車運送(区域運行)」許可及び同許可の管理下で「自家用車有償運送(区域運行型のサービス)」による運行

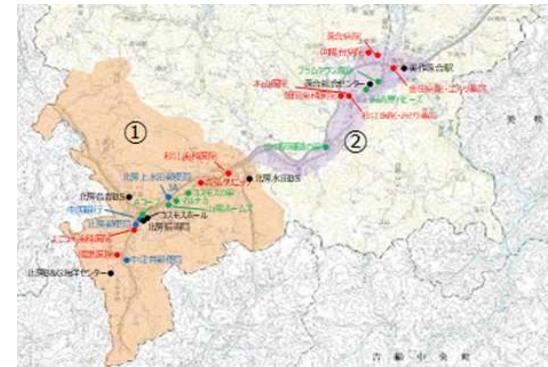
※契約事業者により必要な旅客運送の確保が困難な区域が、過疎地域を域内に含む市町村に存在すること

  - ・運行車両 2台(各1台)

	一般乗合旅客自動車運送	自家用有償旅客運送
根拠法令	道路運送法 4条 同施行規則第3条の3	道路運送法第78条第3号
運行の態様	区域運行	区域運行型の運送サービス
運行予定車両	トヨタノア 1台 乗客定員 6人	トヨタシエンタ 1台 乗客定員 4人
ナンバー種類	緑ナンバー	白ナンバー
運転免許区分	二種	一種
運賃	別途『運賃協議会』で協議	400円(減免200円)
実施予定日	令和8年1月7日	令和8年1月7日

## 停留所(ミーティングポイント)

区分	北房	落合
出発地	自治会内等に約100箇所	－
公共施設	北房振興局、北房B&G	落合総合センター
交通施設	北房水田BS、北房砦部BS	美作落合駅
その他	運行エリア内の医療機関、商業施設、金融機関等を設置	



#### 【参考】国の審査の特例に係る整理

#### ◆道路運送法、道路運送施行規則（抜粋）

## 地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について

〔協議が調っていることが許認可や特例の要件となる事項〕

- ①路線定期運行との整合性がとられている区域運行の実施
- ②地域の実情に合わせたタクシー車両（乗車定員11人未満）による運行が可能

### ③最低車両数の定めの適用外

④異なる旅客運送種類を跨ぐ車両の併用が可能

⑤公安委員会への意見照会が省略

#### ⑥標準処理期間の短縮

## 法4条 (一般旅客自動車運送事業の許可)

「一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」

## 法2条 (定義)、第3条 (種類)

### 旅客自動車運送事業

→「他人の需要に応じ」、「有償で」、「自動車を使用して」旅客を運送する事業で、第3条に掲げるもの。  
(自動車:道路運送車両法第2条)

### 一般乗合旅客自動車運送事業 (乗合バス)

…不特定多数の旅客を乗り合わせて、乗合旅客を運送する事業

#### 路線定期運行

…路線を定めて**定期**に運行する自動車による乗合旅客の運送

路線バス

#### 路線不定期運行

…路線を定めて**不定期**に運行する自動車による乗合旅客の運送

コミュニティバス

#### 区域運行

…路線を定めず旅客の需要に応じた乗合旅客の運送

デマンド交通

一般貸切旅客自動車運送事業  
(貸切バス)

… 一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11人)以上<sup>の</sup>自動車を貸し切って旅客を運送する事業

一般乗用旅客自動車運送事業  
(タクシー)

… 一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11人)未満<sup>の</sup>自動車を貸し切って旅客を運送する事業

特定旅客自動車運送事業

… 「特定の者の需要に応じ」、「一定の範囲の旅客を運送する」事業

## 法78条 (有償運送)

自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

自家用有償旅客運送

… 市町村やNPO等による自家用自動車を使用した有償旅客運送  
<交通空白地有償運送、福祉有償運送>

# 道路運送法の法体系について

※国土交通省資料を参考に作成

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業 (法3条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法4条)	路線定期運行 (則3条の3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・高速バス</li> <li>・コミュニティバス</li> </ul>
			路線不定期運行 (則3条の3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス (デマンド型)</li> <li>・空港アクセス型バス</li> <li>・観光需要対応型バス</li> </ul>
			区域運行 (則3条の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条)		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー</li> <li>・介護タクシー</li> </ul>
	特定旅客自動車運送事業 (法43条)			・従業員等の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法21条)				<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体の要請による実証運行</li> <li>・イベント送迎シャトルバス</li> <li>・鉄道代行バス</li> </ul>
自家用自動車による 有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送 (法79条) (法78条第2号)	交通空白地有償運送 (則51条)		・コミュニティバス
		福祉有償運送 (則51条)		・介護タクシー
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (公共の福祉を確保するためやむを得ない場合) (法78条第3号)			<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学通園バス</li> <li>・区域運行ぶら下がり</li> <li>・自家用車活用事業</li> </ul>
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法78条第1号)			

## 地域公共交通会議において協議が調っていることの証明書（案）

真庭市地域公共交通会議を開催し、下記の事項について合意に至ったので、その旨証明します。

## 記

## 1 地域公共交通会議の名称及び対象市町村

(名 称) 真庭市地域公共交通会議

(対象市町村) 真庭市

## 2 地域公共交通会議にて合意に至った年月日

令和 7 年 10 月 1 日

## 3 合意の内容

## (1) 運行の態様

区域運行(道路運送法施行規則第 3 条の 3 )

## (2) 運行事業者

有限会社北房観光

岡山県真庭市下中津井 355 番地 2

## (3) 協議が調っている営業区域

別添の事業計画、営業区域図、運行区間図のとおり

## (4) 使用する車両、最低車両数

乗車定員 11 人未満の車両 1 営業所につき 1 台以上登録するものとする。

## (5) 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

適用する期間：令和 8 年 1 月 7 日から

区間その他の条件：別紙のとおり

## (6) 実施予定日

令和 8 年 1 月 7 日

令和 7 年 10 月 日

真庭市地域公共交通会議

会長 太田 昇

## 一般乗合旅客自動車運送関係

## 北房オンデマンド交通の態様について

## 1 路線概要

## (1) 運行事業者

有限会社北房観光 岡山県真庭市下中津井 355 番地 2

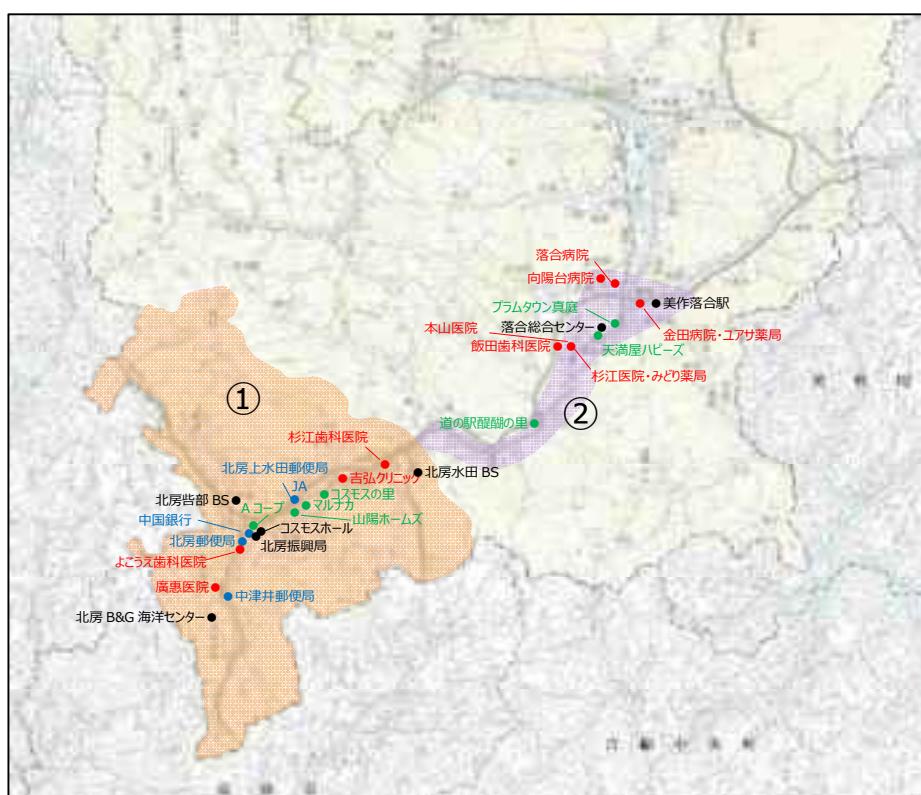
## (2) 運行の態様

区域運行（道路運送法施行規則第 3 条の 3）

## (3) 営業の区域

① 北房地域

② 落合地域（大字美川、鹿田、下方、落合垂水、西原、下市瀬地内）



## (4) 運行の区間

予め設定したミーティングポイント間

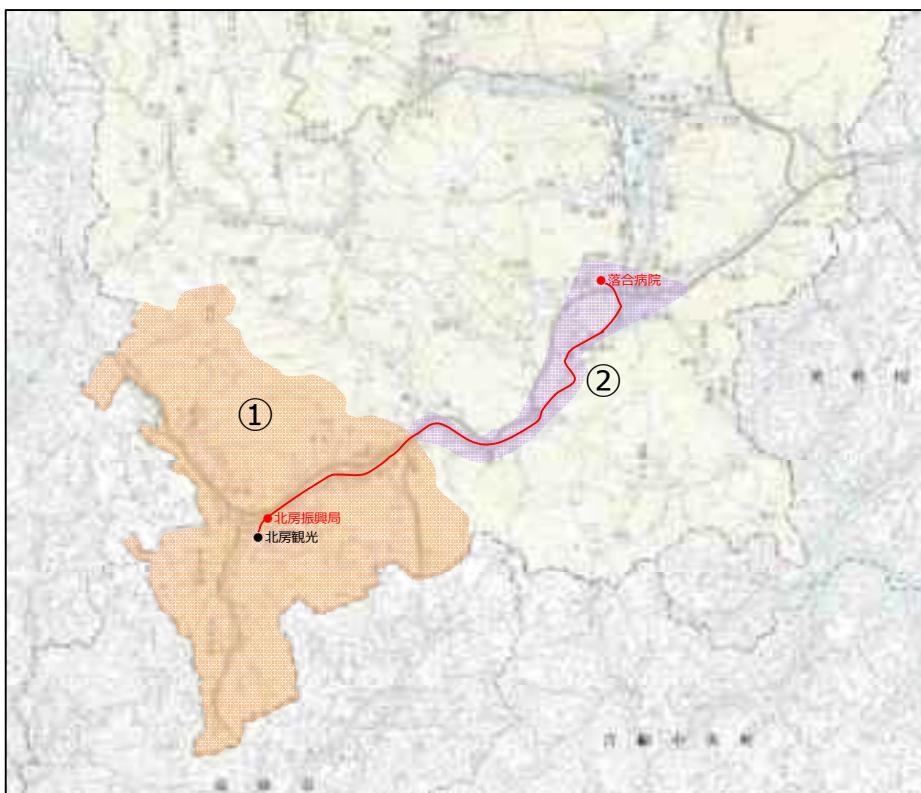
(出発地)① 自治会内等におよそ 100 箇所を設置

(目的地)①② 公共施設、医療機関、商業施設、金融機関等の特定位置

区分	①	②
公共施設	北房振興局、北房 B&G 海洋センター	落合総合センター
交通施設	北房水田バスストップ 北房皆部バスストップ	美作落合駅
その他	運行エリア内の医療機関、商業施設、金融機関等を設置予定	

## 一般乗合旅客自動車運送関係

### (5) 運送区間図



### (6) 運行形態

予約のあるミーティングポイント間を効率的に運行

### (7) 運行経路

予約に基づきシステムが自動生成した経路を運行

### (8) 運行車両

ワンボックス車両(乗車定員(運転手除く) 6名) 1 台

車いすでの乗車不可

利用者が一般タクシーと区別できるように車体にサービス名称を明示

### (9) 運行日時

月曜日～金曜日 9 時～16 時 (1 時間あたり 1 運行を目安とする)

土日祝、年末年始(12/29～1/3)、天候条件や災害など安全な運行に支障がある日及び運行

事業者が臨時で定める日は運休とする。

### (10) 予約方法及び受付日時

電話またはインターネット

①電話 月曜日～金曜日 9 時～16 時

土日祝、年末年始(12/29～1/3)はコールセンター休止

利用希望日の 2 週間前から利用希望時刻の 60 分前まで

②WEB 利用希望日のみ

利用希望時刻の 60 分前まで

※予約の変更は、隨時、電話で対応

### (11) 運行開始予定日

令和8年1月7日

## 地域公共交通会議において協議が調ったことを証する書類(案)

真庭市地域公共交通会議を開催し、下記の事項について合意に至ったので、その旨証明します。

### 記

#### 1 地域公共交通会議の名称及び対象市町村

(名 称) 真庭市地域公共交通会議

(対象市町村) 真庭市

#### 2 地域公共交通会議にて合意に至った年月日

令和7年10月1日

#### 3 合意の内容

##### (1) 運行の態様

区域運行型の運送サービス

##### (2) 契約事業者により必要な旅客運送の確保が困難な区域が過疎地域を域内に含む市町村内に存在すること

1. 契約事業者 有限会社北房観光
2. 必要な輸送の確保が困難な区域 真庭市北房・落合エリア（真庭市北房及び落合（大字美川、鹿田、下方、落合垂水、西原、下市瀬地内）区域）
3. 過疎地域を域内に含む市町村 真庭市（過疎地域：全地区）

##### (3) 協議が調っている営業区域

別添の事業計画、営業区域図、運行区間図のとおり

(4) 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合にはその条件

適用する期間：令和8年1月7日から

区間その他の条件：別紙のとおり

(5) 実施予定日

令和8年1月7日

令和7年10月　　日

真庭市地域公共交通会議

会長　　太　田　昇

## 北房オンデマンド交通の態様について

### 1 路線概要

#### (1) 契約事業者

有限会社北房観光 岡山県真庭市下中津井 355 番地 2

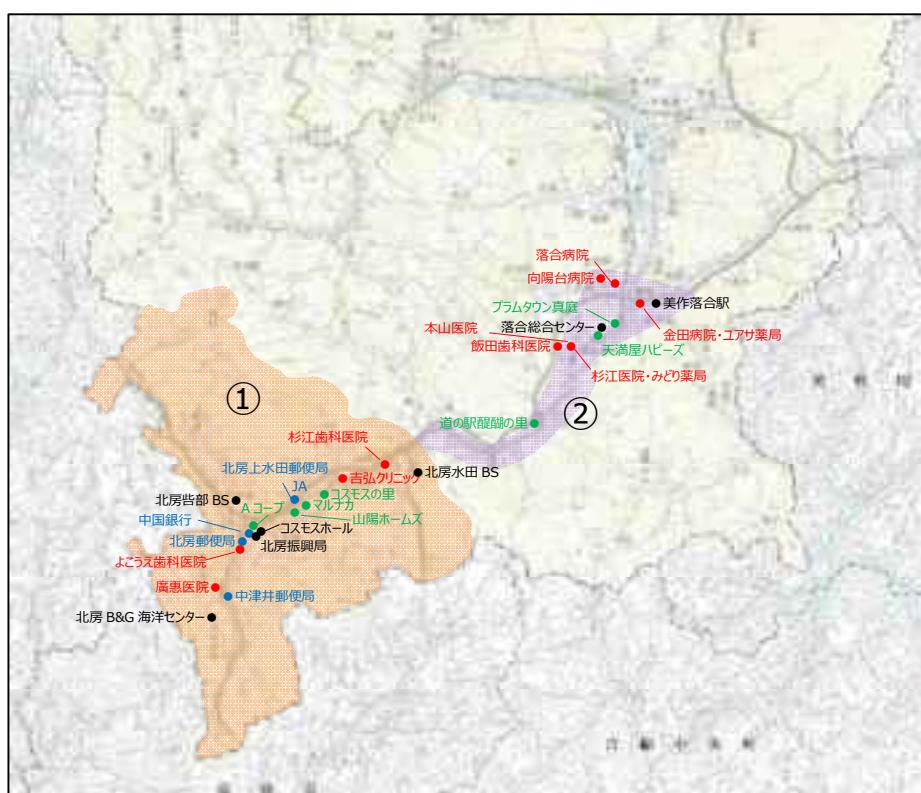
#### (2) 運行の態様

区域運行型の運送サービス（道路運送法第 78 条第 3 号）

#### (3) 必要な輸送の確保が困難な区域

① 北房地域

② 落合地域（大字美川、鹿田、下方、落合垂水、西原、下市瀬地内）



#### (4) 運行の区間

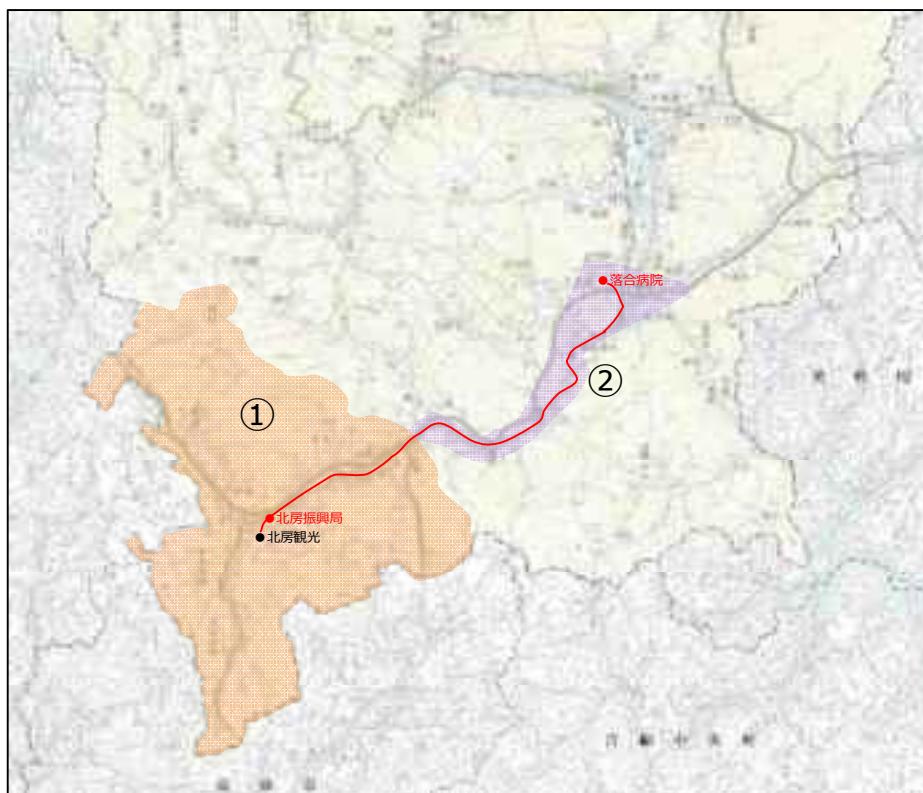
予め設定したミーティングポイント間

(出発地)① 自治会内等におよそ 100 箇所を設置

(目的地)①② 公共施設、医療機関、商業施設、金融機関等の特定位置

区分	①	②
公共施設	北房振興局、北房 B&G 海洋センター	落合総合センター
交通施設	北房水田バスストップ 北房皆部バスストップ	美作落合駅
その他	運行エリア内の医療機関、商業施設、金融機関等を設置予定	

(5) 運送区間図



(6) 運行形態

予約のあるミーティングポイント間を効率的に運行

(7) 運行経路

予約に基づきシステムが自動生成した経路を運行

(8) 運行車両

ワンボックス車両（乗車定員（運転手除く）4名）1台

車いすでの乗車不可

利用者が一般タクシーと区別できるように車体にサービス名称を明示

(9) 運行日時

月曜日～金曜日 9時～16時

土日祝、年末年始(12/29～1/3)、天候条件や災害など安全な運行に支障がある日及び運行事業者が臨時で定める日は運休とする。

(10) 予約方法及び受付日時

電話またはインターネット

①電話 月曜日～金曜日 9時～16時

土日祝、年末年始(12/29～1/3)はコールセンター休止

利用希望日の2週間前から利用希望時刻の60分前まで

②WEB 利用希望日のみ

利用希望時刻の60分前まで

※予約の変更は、隨時、電話で対応

**(11) 運賃**

1名1乗車当たり 400円

以下の要件に該当する者 1名1乗車当たり 200円

①小学生（未就学児は無料）

②生活保護受給者

③障がい者手帳（身体、療育、精神）を受けている者

④第1種の身体障がい者手帳又は療育手帳の交付を受けている者の介護者

⑤児童養護または保護を受けている者

⑥65歳以上で「おかやま愛カード」の交付を受けている者

**(12) 運行開始予定日**

令和8年1月7日

令和7年10月 日

岡山県知事 伊原木 隆太 殿

地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類（案）

申請のあった自家用有償旅客運送については、下記のとおり地域公共交通会議等において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民等の旅客輸送を確保するために必要であるとの協議が調ったので、その旨証明します。

記

1. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

2. 地域公共交通会議等の名称及び対象市町村

(名 称) 真庭市地域公共交通会議

(対象市町村) 真庭市

3. 地域公共交通会議等にて協議が調った年月日

令和7年 月 日

4. 運送主体の名称、住所、代表者の氏名

名 称 真庭市

住 所 岡山県真庭市久世 2927-2

代表者の氏名 真庭市長 太田 昇

5. 調った協議の内容

(1) 路線又は運送の区域

別紙のとおり

(2) 旅客から收受する対価

別紙のとおり

(3) 運送しようとする旅客の範囲

真庭市民・真庭郡新庄村民及びその親族並びに真庭市・真庭郡新庄村に日常の用務を有する者又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者

6. その他特記事項

なし

令和7年10月 日

真庭市地域公共交通会議

会長 太田 昇

令和7年10月 日

岡山県知事 伊原木 隆太 殿

名 称 真庭市  
 住 所 岡山県真庭市久世 2927-2  
 代表者の氏名 真庭市長 太田 昇

## 自家用有償旅客運送の変更登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録事項の変更を行いたいので、道路運送法第79条の7及び同法施行規則第51条の11の規定に基づき、下記のとおり申請します。

## 記

## 1. 名称、住所、代表者の氏名

名 称 真庭市  
 住 所 岡山県真庭市久世 2927-2  
 代表者の氏名 真庭市長 太田 昇

## 2. 登録番号

中岡市交第4号

## 3. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

## 4. 変更しようとする事項

## (1) 路線

	新	旧
起点		
終点		
キロ程		
主たる経過地		

## (2) 運送の区域

新	岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市蒜山エリア 岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市湯原温泉エリア 岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市久世エリア 真庭市久世エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア 真庭市久世エリア ⇄ 真庭市湯原温泉エリア 真庭市湯原温泉エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア
旧	

(3) 運送の種別

新	
旧	

(4) 事業者協力型自家用有償旅客運送を行うかどうかの別

新	
旧	

5. 変更予定期日

(年号) 令和 7 年 11 月 9 日

令和7年 10月 日

岡山県知事 伊原木 隆太 殿

名 称 真庭市  
住 所 岡山県真庭市久世 2927-2  
代表者の氏名 真庭市長 太田 昇

## 自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届出書

このたび、自家用有償旅客運送の登録事項のうち軽微な事項の変更を行いましたので、道路運送法第79条の7及び同法施行規則第51条の13の規定に基づき、下記のとおり届出致します。

## 記

## 1. 1. 名称、住所、代表者の氏名

名 称 真庭市  
住 所 岡山県真庭市久世 2927-2  
代表者の氏名 真庭市長 太田 昇

## 2. 2. 登録番号

中岡市交第4号

## 3. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

## 3. 変更した事項

## (1) 名称、住所、代表者の氏名

	新	旧
名 称		
住 所		
代表者の氏名		

## (2) 自家用有償旅客運送の種別

(交通空白地有償運送又は福祉有償運送のうちいずれかを行わないこととする場合に限る)

新	旧

(3) 路線（減少した場合に限る）

	新	旧
路線	起 点	
	主たる経過地	
	終 点	
	キ ロ 程	

(4) 運送の区域（減少した場合に限る）

	運 送 の 区 域
新	
旧	

(5) 事務所の名称及び位置

	名 称	位 置
新	一般社団法人 真庭観光局	岡山県真庭市勝山 654
旧		

(6) 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の名称		保有区分	バ ス		普通自動車 (軽)	合 計	
新		保有			( )		
		持込		※	1 ( )	※ ( )	1
		合計			1 ( )		
旧		所有			( )		
		持込		※	( )	※ ( )	※
		合計			( )		

軽自動車については、( ) 内に内数で記載すること

事業用自動車については、※欄に記載すること

(7) 運送しようとする旅客の範囲（縮小する場合に限る）

新	
旧	

(8) 事業者協力型自家用有償旅客運送に係る協力事業者の氏名又は名称、住所

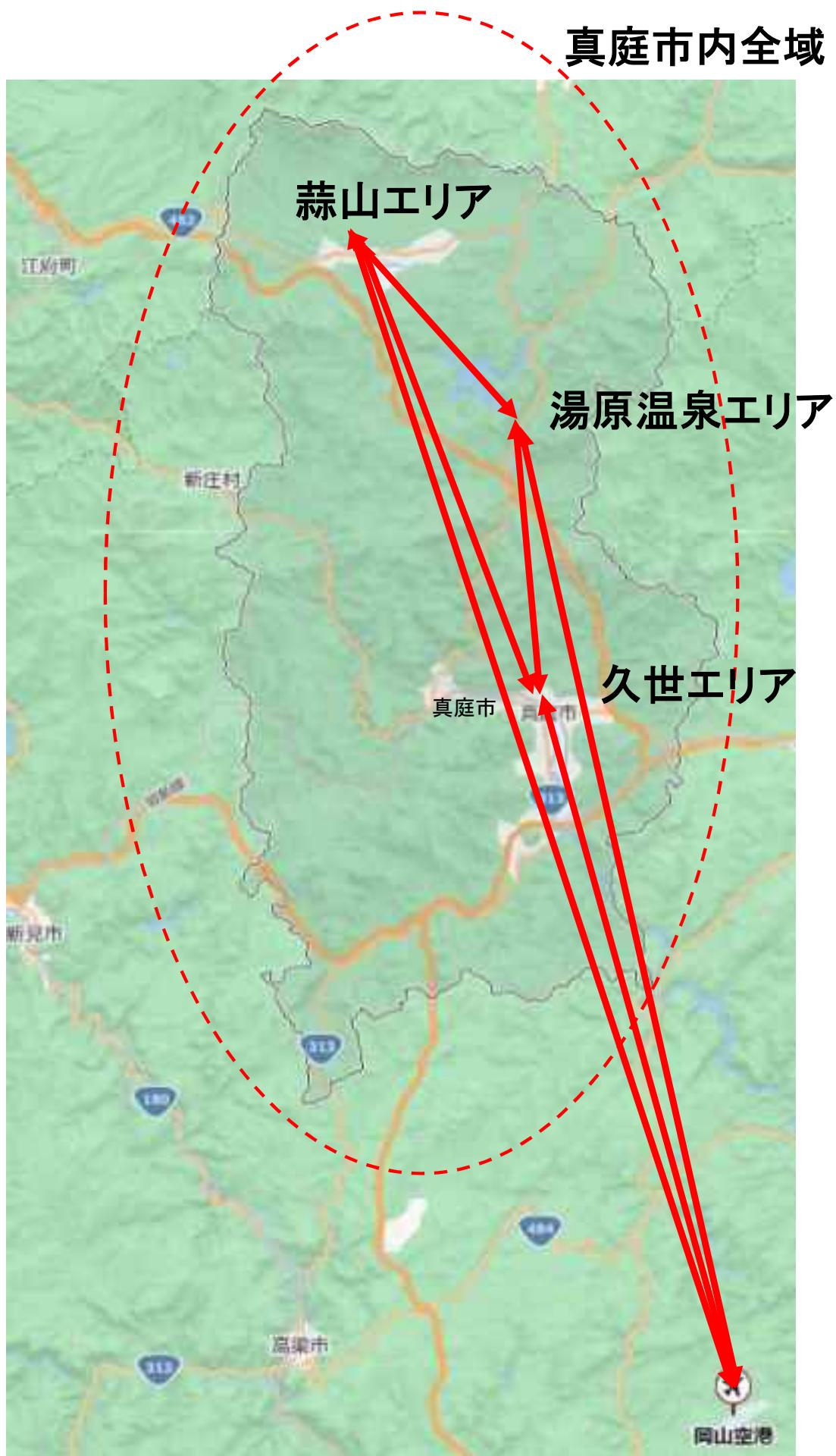
	新	旧
氏名又は名称		
住 所		

5. 変更をした日

(年号) 令和7年 11月 9日

### 3.(2) 運送の区域

岡山桃太郎空港および矢印記載のルートを中心に真庭市内全域



令和7年10月1日

## 自家用有償旅客運送の対価表

### 真庭市

運行エリア	距離の目安	1人あたりの料金
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市蒜山エリア	101km	8,000円
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市湯原温泉エリア	84 km	7,000円
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市久世エリア	65 km	6,000円
真庭市久世エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア	40 km	4,000円
真庭市久世エリア ⇄ 真庭市湯原温泉エリア	23 km	3,000円
真庭市湯原温泉エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア	27 km	3,000円

(税込み)



# 真庭市 ライドシェア実証事業について

- ・概要

- ・スキーム(役割、お金の流れ)
- ・旅客運賃表案
- ・タクシー事業者への対価表案
- ・ライドシェア ドライバー運賃分配割合案
- ・岡山桃太郎空港での乗降場所

# 真庭市 ライドシェア実証事業 概要

【実施時期】 ①11月9日（日）本番前試行  
 ②11月24日（月）～30日（日）

【ライドシェア対象エリア】

空港 ⇄ 湯原温泉、蒜山高原（タクシー優先配車）  
 久世 ⇄ 蒜山、久世 ⇄ 湯原温泉、蒜山 ⇄ 湯原温泉（タクシー優先配車）

【利用対象者】

外国人観光旅客

【運賃】

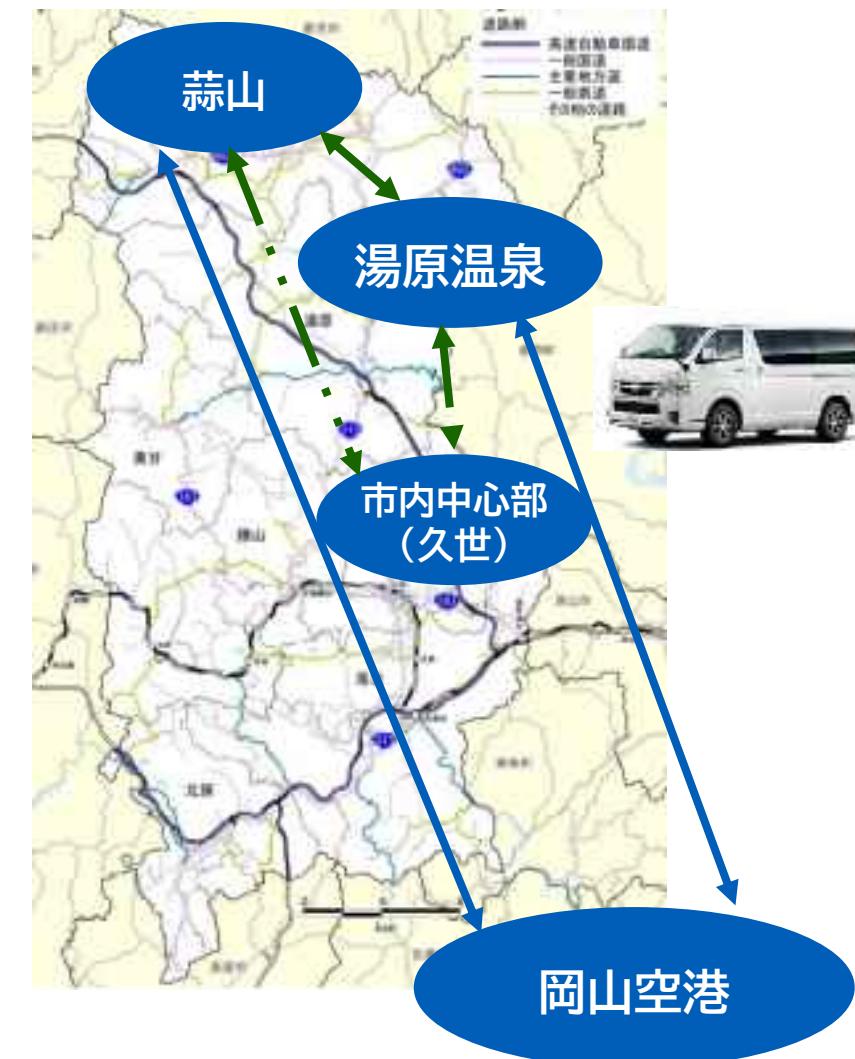
定額制を採用  
 （※）詳細は「真庭市 ライドシェア実証事業 旅客運賃表案」頁で説明

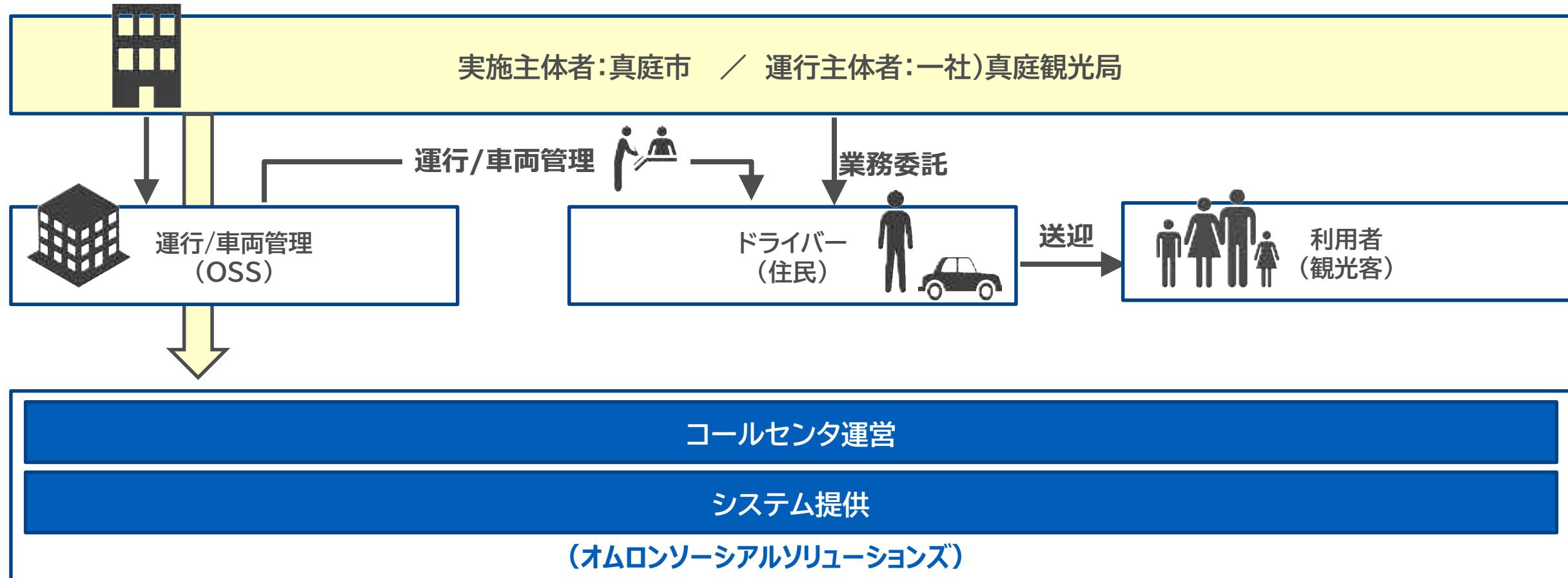
【使用車両】

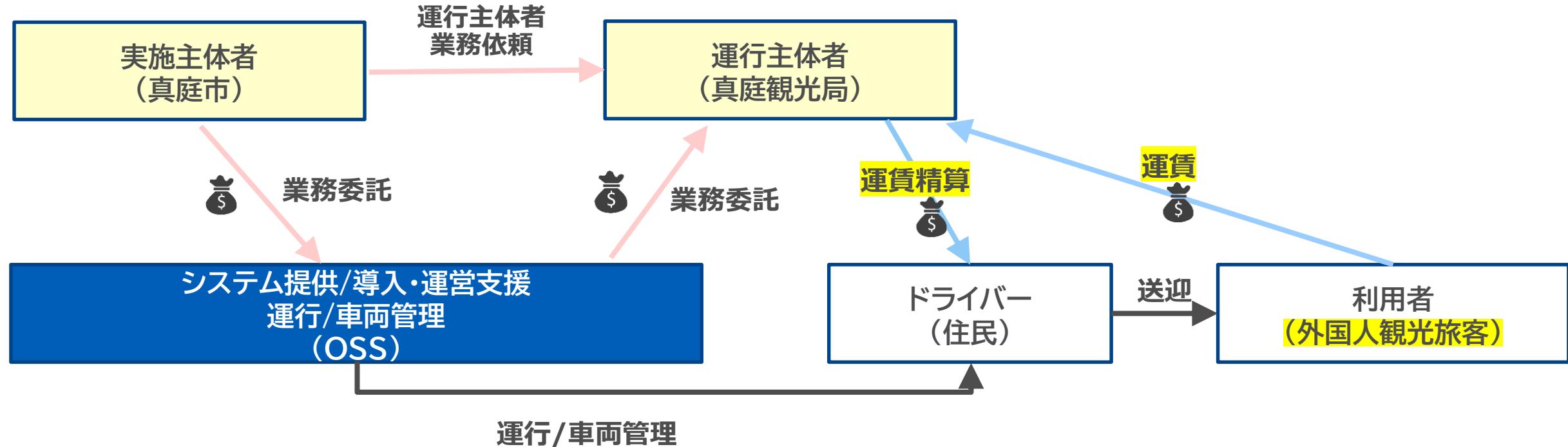
ハイエース、キャラバンなど普通免許で運転できる車種とする  
 宿泊事業者・市民所有の車両を想定

【ドライバー候補】

宿泊事業者従業員、市民（一般公募）







# 真庭市 ライドシェア実証事業 旅客運賃表案

空港から真庭市各地への1人当たりの運賃8千円までが旅行者許容範囲と想定  
空港から蒜山を8千円と設定し、距離単価にあわせて各エリアの旅客運賃としました

## 自家用有償旅客運送の対価表

### 真庭市

運行エリア	距離の目安	1人あたりの料金
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市蒜山エリア	101km	8,000 円
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市湯原温泉エリア	84 km	7,000 円
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市久世エリア	65 km	6,000 円
真庭市久世エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア	40 km	4,000 円
真庭市久世エリア ⇄ 真庭市湯原温泉エリア	23 km	3,000 円
真庭市湯原温泉エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア	27 km	3,000 円

(税込み)

旅客運賃額は、空港～蒜山8000円／人を基本とし、距離計算した額を千円単位で切り上げしています

# 真庭市 ライドシェア実証事業 タクシー事業者への対価表案

タクシー事業者様へ依頼する場合は貸切運賃で対応させていただきたい。  
 自動認可運賃表(岡山県北地区) 特定大型車 時間制運賃を基準、各エリアへの対価表を作成

運行エリア	エリア間の距離 単位：km	移動目安時間 (分)	実際の移動考慮 (分)	時間制運賃 (小計)	高速代往復 (空港：賀陽IC)	運賃合計 (円)
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市蒜山エリア	101	83	150	26,000	10,860	36,860
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市湯原温泉エリア	84	73	120	20,800	8,180	28,980
岡山桃太郎空港 ⇄ 真庭市久世エリア	65	63	90	15,600	6,340	21,940
真庭市久世エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア	40	35	60	10,400	4,860	15,260
真庭市久世エリア ⇄ 真庭市湯原温泉エリア	23	26	60	10,400	2,180	12,580
真庭市湯原温泉エリア ⇄ 真庭市蒜山エリア	27	26	60	10,400	3,000	13,400

※ 岡山県地区 自動認可運賃表 (1) 運賃及び料金の額①特定大型車 時間制運賃 (上限運賃) 30分 5,200円で算出

エリアポイント	Googleマップ上のポイント	マップリンク先
岡山桃太郎空港	岡山桃太郎空港	<a href="https://maps.app.goo.gl/UBxeAgGq3ejAzL6T9">https://maps.app.goo.gl/UBxeAgGq3ejAzL6T9</a>
真庭市蒜山エリア	蒜山観光協会	<a href="https://maps.app.goo.gl/JgBxJt7Q5Waof9zk7">https://maps.app.goo.gl/JgBxJt7Q5Waof9zk7</a>
真庭市久世エリア	久世駅	<a href="https://maps.app.goo.gl/AKBUpNpKxk4moBxL6">https://maps.app.goo.gl/AKBUpNpKxk4moBxL6</a>
真庭市湯原温泉エリア	湯原観光情報センター	<a href="https://maps.app.goo.gl/Jd7R4zq1vtP29BBn8">https://maps.app.goo.gl/Jd7R4zq1vtP29BBn8</a>

ライドシェア ドライバーへの運賃分配については、次頁の資料で説明します

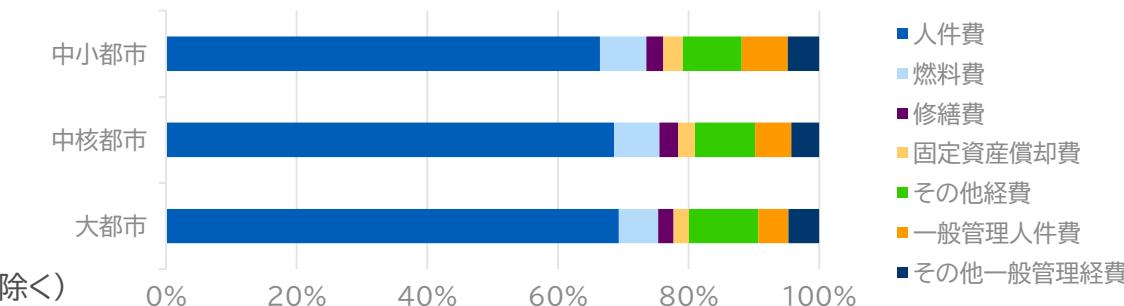
## 運賃の分配割合 : ドライバー5 : 真庭観光局(運行主体者)5

## 【ご提案】

- ドライバー:50%
- 真庭観光局(運行主体者):50%

## 【考慮したこと】

- 一般的なタクシーの収益構造:ドライバ一人件費66%
  - ライドシェアにおいては1種免許ドライバーなのでこれらを超えることがないようにする。
- その他の自治体での公共ライドシェアの分配割合を参考。
- 岡山県最低賃金:982円/時\*2025年12月1日から1,047円に引き上げ
- 岡山タクシーの平均的な営収:1,769円/時\*1
- ご提案に基づいた本実証実験でのドライバーの実質賃金
  - 150分(101km)の送迎の場合:運賃26,000円(高速利用料を除く)
  - 60分当たりの運賃:10,400円→ドライバー報酬:5,200円
  - ガソリン往復経費:3,413円(202km)
  - ドライバー実質報酬:1,787円/時



岡山県レギュラーガソリン168.9円/L  
 ハイエース(ガソリン)の参考燃費10km/L  
 キロ当たり燃料費:16.9円/km

\*1参照:令和5年タクシー運転者の賃金・労働時間の現況.P5.[tinginR5.pdf](#)

# 真庭市 ライドシェア実証事業 岡山桃太郎空港での乗降場所

CONFIDENTIAL  
7

送迎者	対象	乗降場所
タクシー	乗車(到着便)	観光バス・送迎マイクロバス
	降車(出発便)	降車専用スペース
ライドシェア	乗車(到着便)	( 検討中 )
	降車(出発便)	降車専用スペース



# 真庭市における地域公共交通の課題と 地域公共交通計画で目指す公共交通の姿

令和7年 10月1日(水)

1. 地域公共交通計画策定の目的
2. 公共交通の現況整理・分析
3. 地域公共交通の課題
4. 地域公共交通の目指す姿と対応する施策・事業（案）

# 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。

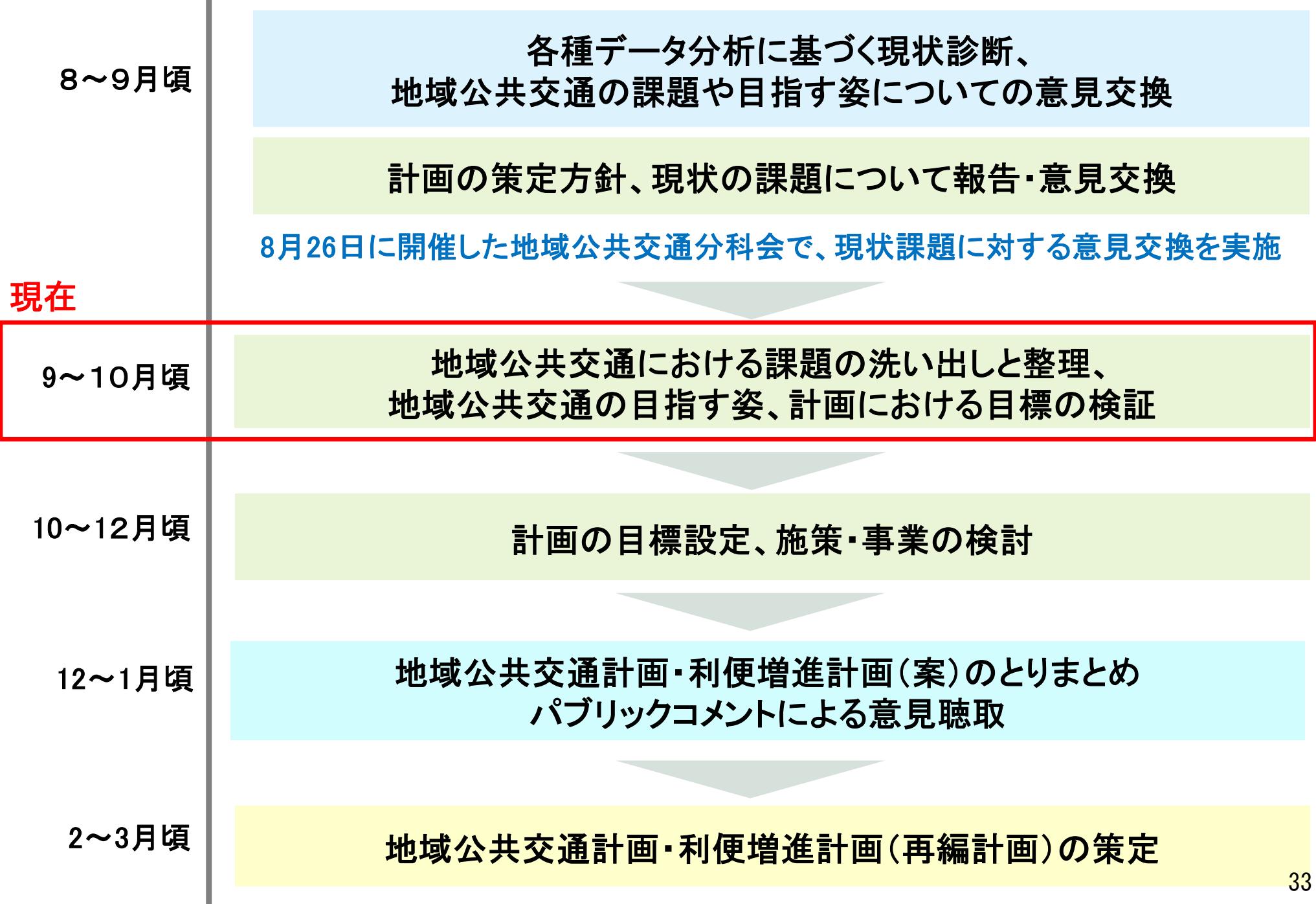
## ■ 地域公共交通計画とは

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。



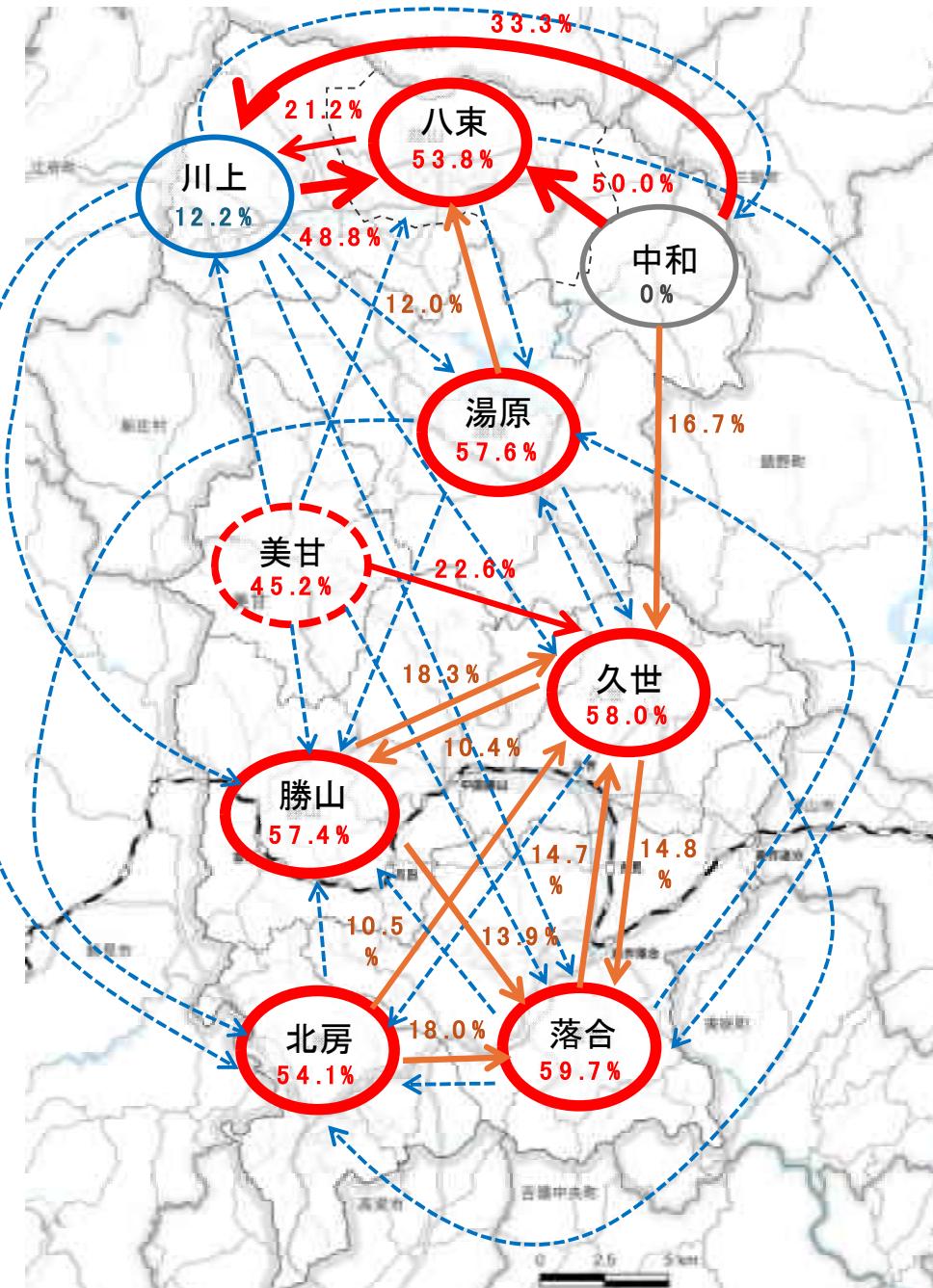
- 地域公共交通に対する現状や問題点について、共通認識を持つてもらう
- 委員の皆さんのが普段感じている移動・公共交通に対する地域公共交通の課題についての意見交換
- 事務局で設定した「地域公共交通の目指す姿」と施策・事業（案）についての意見交換

## 2

# 地域公共交通の現況整理・分析

# 真庭市全体の市内移動(岡山県パーソントリップ調査結果より)

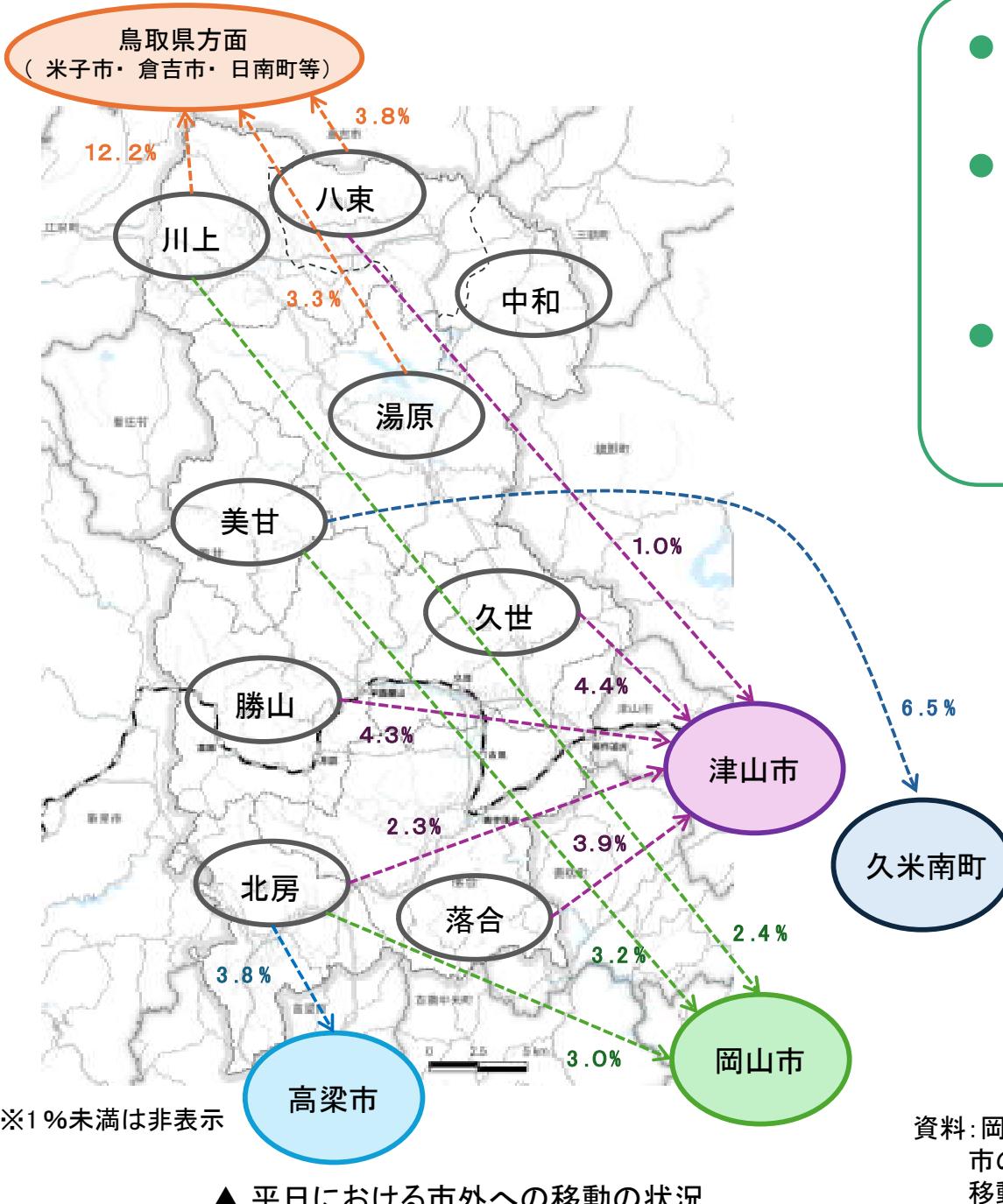
7



- 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いますり、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。

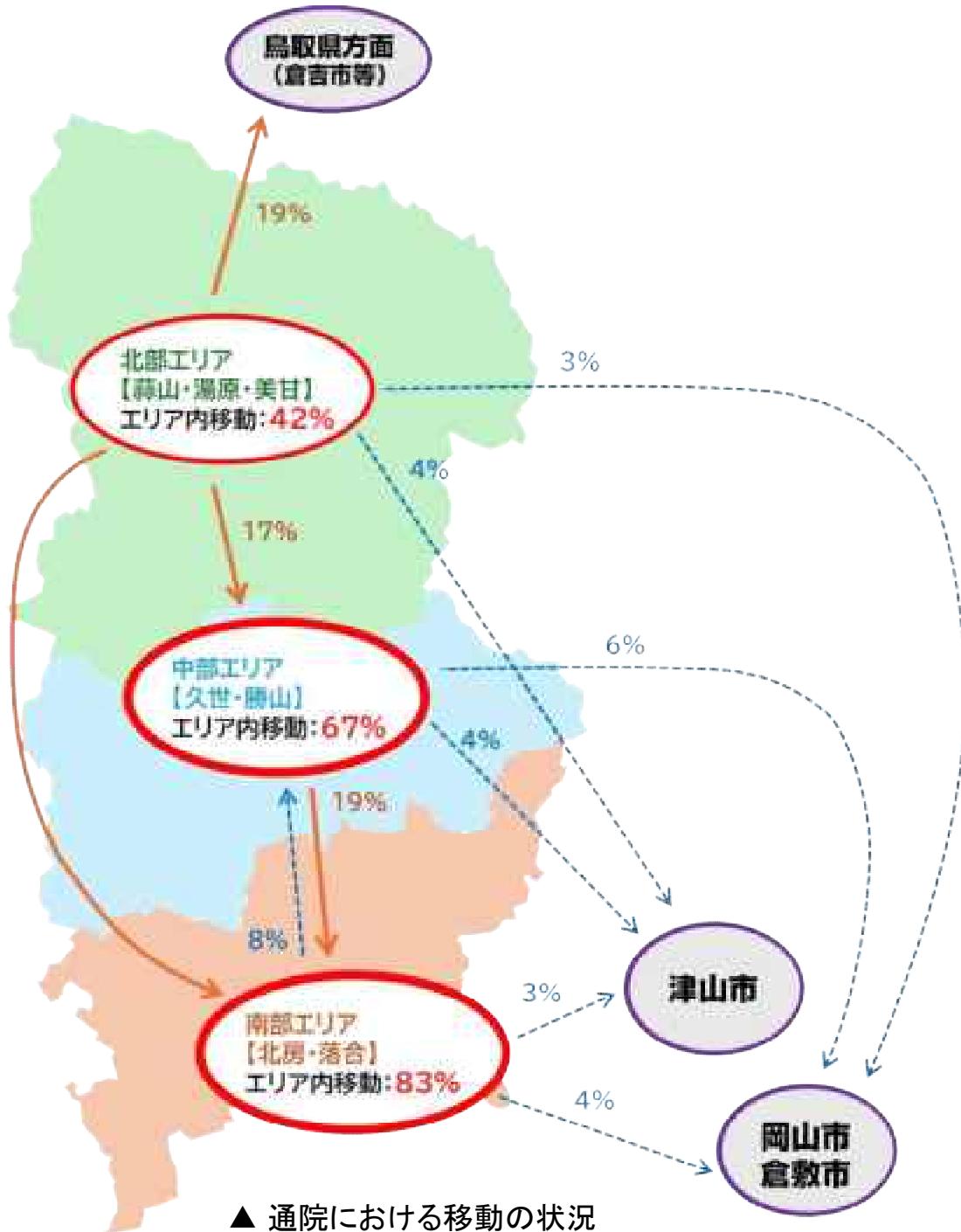


資料:岡山県パーソントリップ調査(R4年10月実施・R6年3月公表)から真庭市のトリップ(1,432件)を抽出し、9エリアに分けて各エリアを起点にして移動の割合を算出

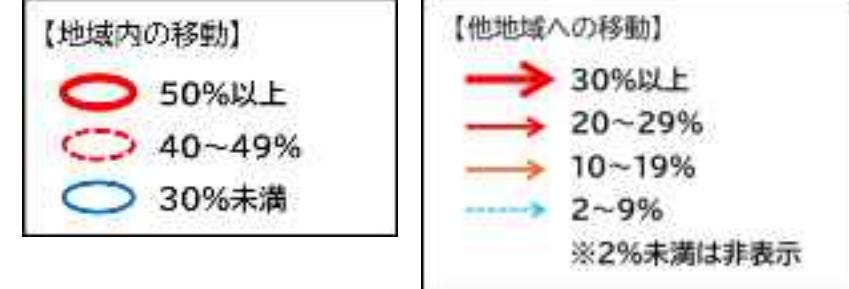
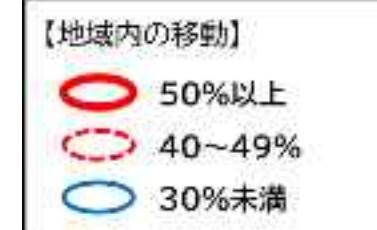


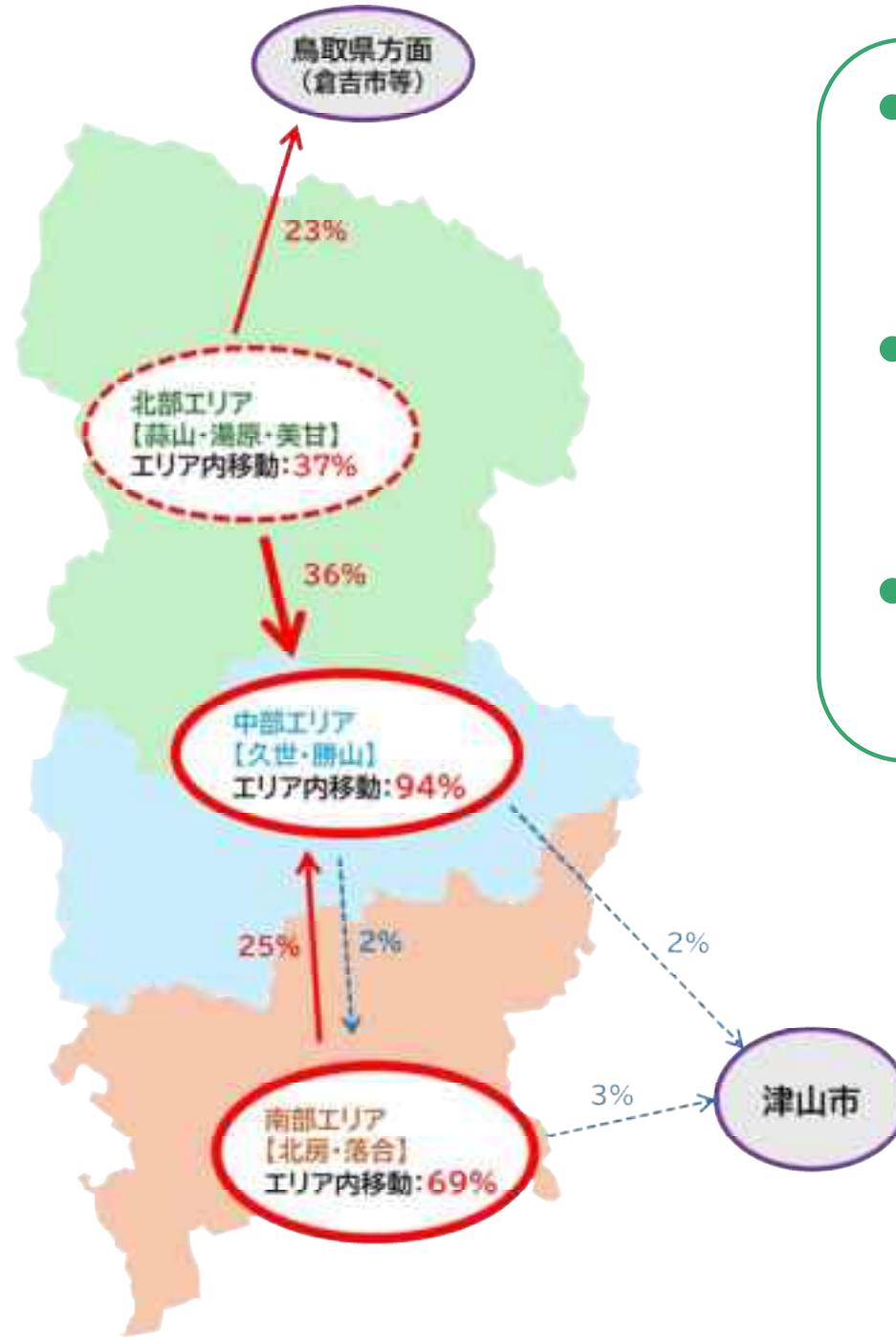
- 各地域の移動の割合で見ると市外への移動は10%以下です。
- 全体で見ると市の南部は津山市、北部は鳥取県方面への移動が多く、地域によつて特徴が異なります。
- 久世、勝山、落合では津山市、北房は高梁市、蒜山地域と湯原は鳥取県方面へのまとまった移動が見られます。

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て移動の割合を算出



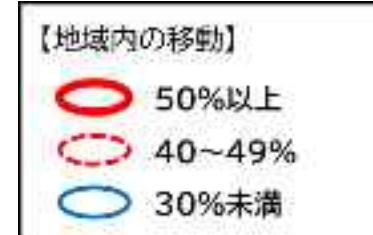
- 通院においてはエリア内移動の割合が高くなっています、南部(北房・落合)については、80%を超えてます。
- 北部(蒜山・湯原・美甘)は、鳥取県方面(主に倉吉市)と中部エリアへの移動がいずれも2割程度見られ、他のエリアよりも分散しています。
- 市外移動について、県内では津山市と岡山市・倉敷市以外でまとまった数の移動は見られません。





▲ 食料品の買い物における移動の状況

- 食料品の買い物について、エリア内移動の割合は高いものの、通院に比べると中部エリア(久世・勝山)に集まっている、中部エリアのエリア内移動の割合は90%を超えていている
- 北部エリア(蒜山・湯原・美甘)では、エリア内移動と中部エリアへの移動がほぼ同程度で、鳥取県方面(主に倉吉市)も20%を超えており、通院に比べてエリア外への移動が多い。
- 食料品の買い物は通院に比べ、県内の市外移動の割合が少なく、津山市以外ではまとまった移動件数は見られなかった。



資料: 真庭市消費動向調査結果より作成

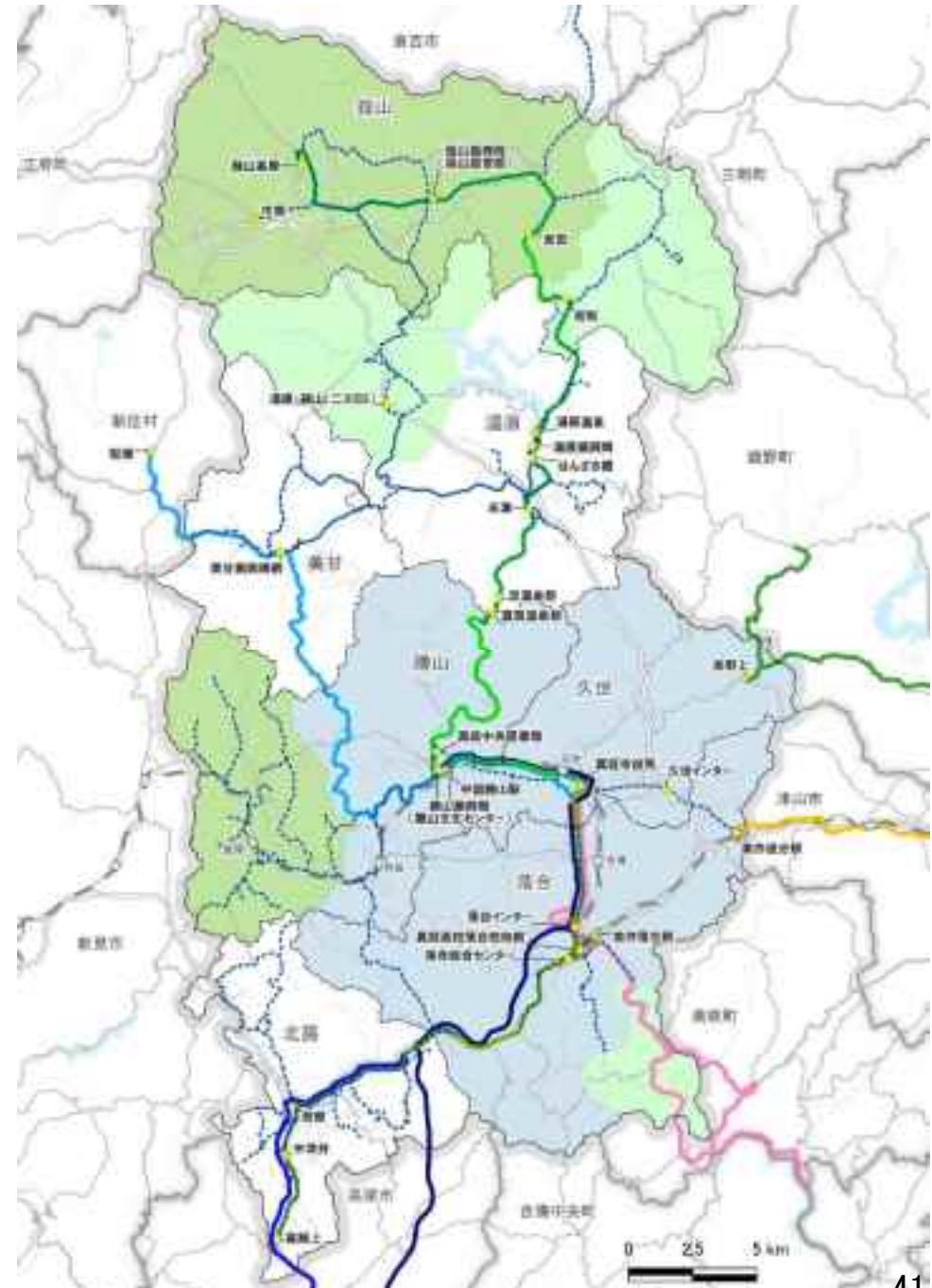
## 《市外への通勤者・通学者の行先》

行先	15歳以上就業者		15歳以上通学者	
	人数	%	人数	%
津山市	1,253	43.0%	279	60.3%
高梁市	400	13.7%	38	8.2%
岡山市	178	6.1%	63	13.6%
鏡野町	205	7.0%	-	-
新見市	176	6.0%	5	1.1%
美咲町	122	4.2%	-	-
吉備中央町	75	2.6%	-	-
倉敷市	56	1.9%	8	1.7%
新庄村	56	1.9%	-	-
久米南町	30	1.0%	9	1.9%
勝央町	36	1.2%	2	0.4%
総社市	25	0.9%	3	0.6%
美作市	26	0.9%	2	0.4%
奈義町	9	0.3%	-	-
その他県内	30	1.0%	8	1.7%
その他県外	240	8.2%	46	9.9%
計	2,917	-	463	-

- 市外に通勤する人の行先は43%、市外に通学する人の60%は津山市で、通勤・通学のニーズが津山市に集中しています。
- 市外への通勤の行先として、高梁市が津山市に次いで多くなっています。
- 市外への通学の行先は、津山市に次いで岡山市と高梁市が多く、それ以外の市町村の割合は2%未満です。

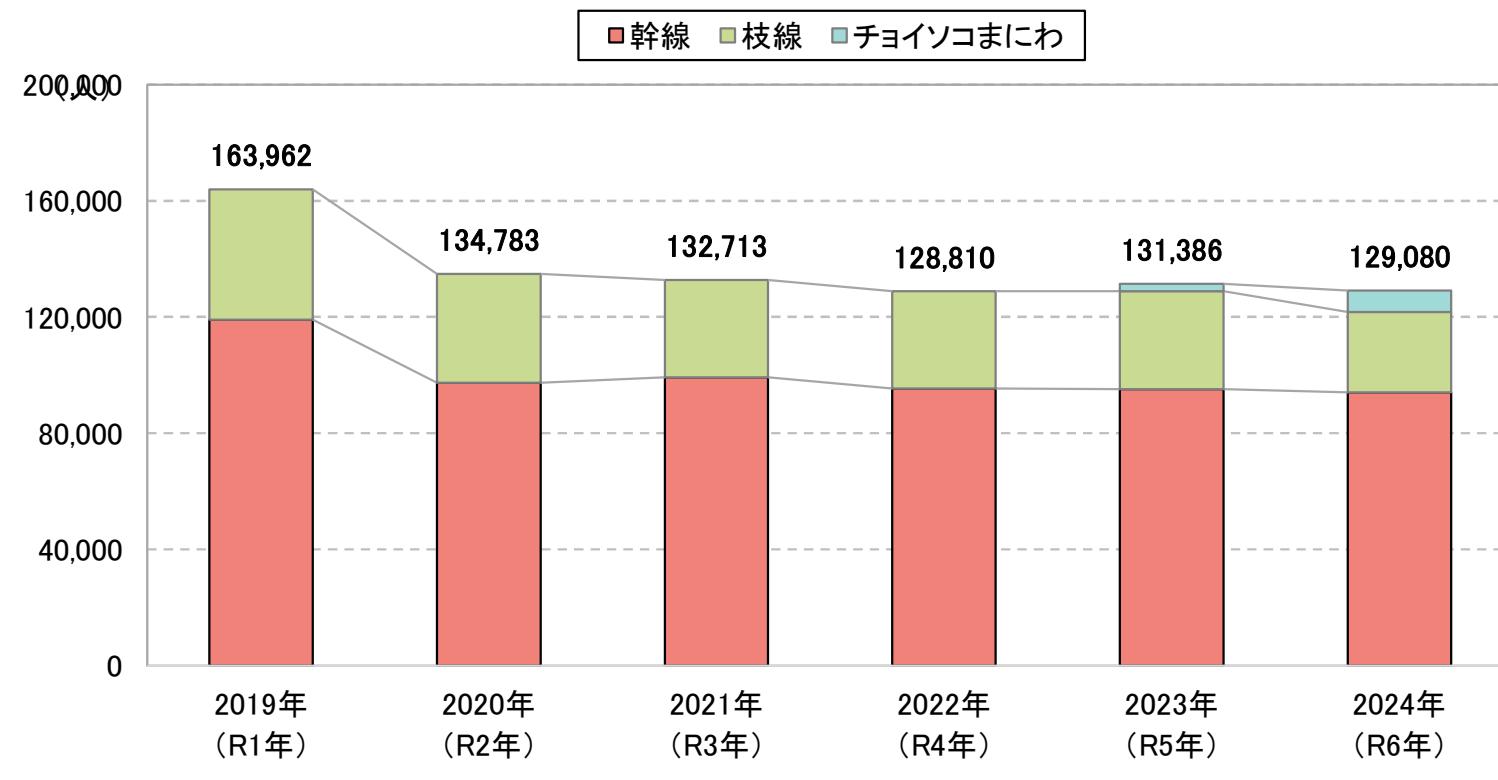
資料：令和2年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計より作成

- 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。



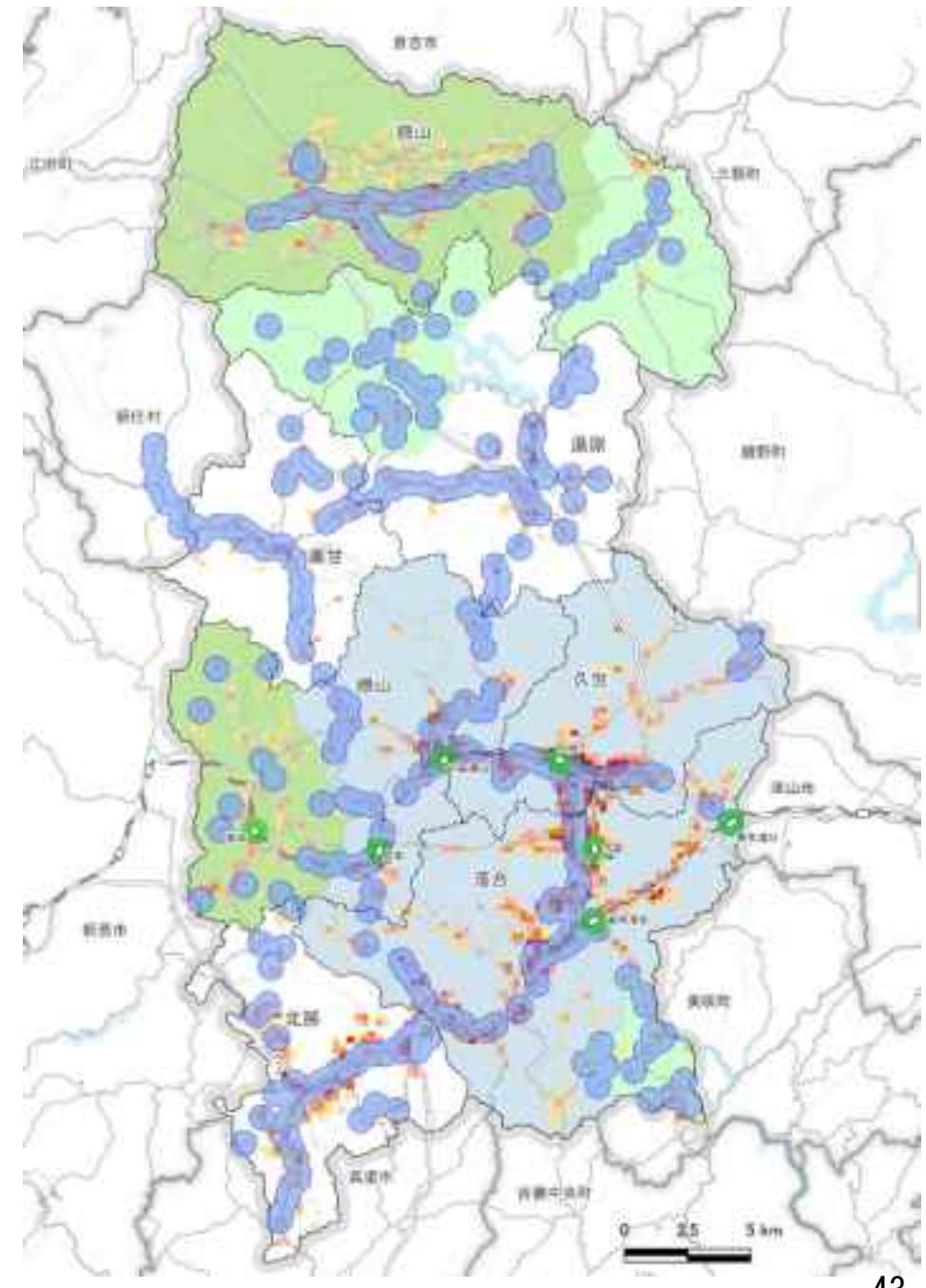
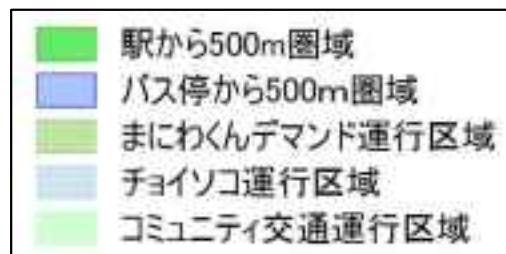
## ▲ 真庭市の地域公共交通網

- 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。



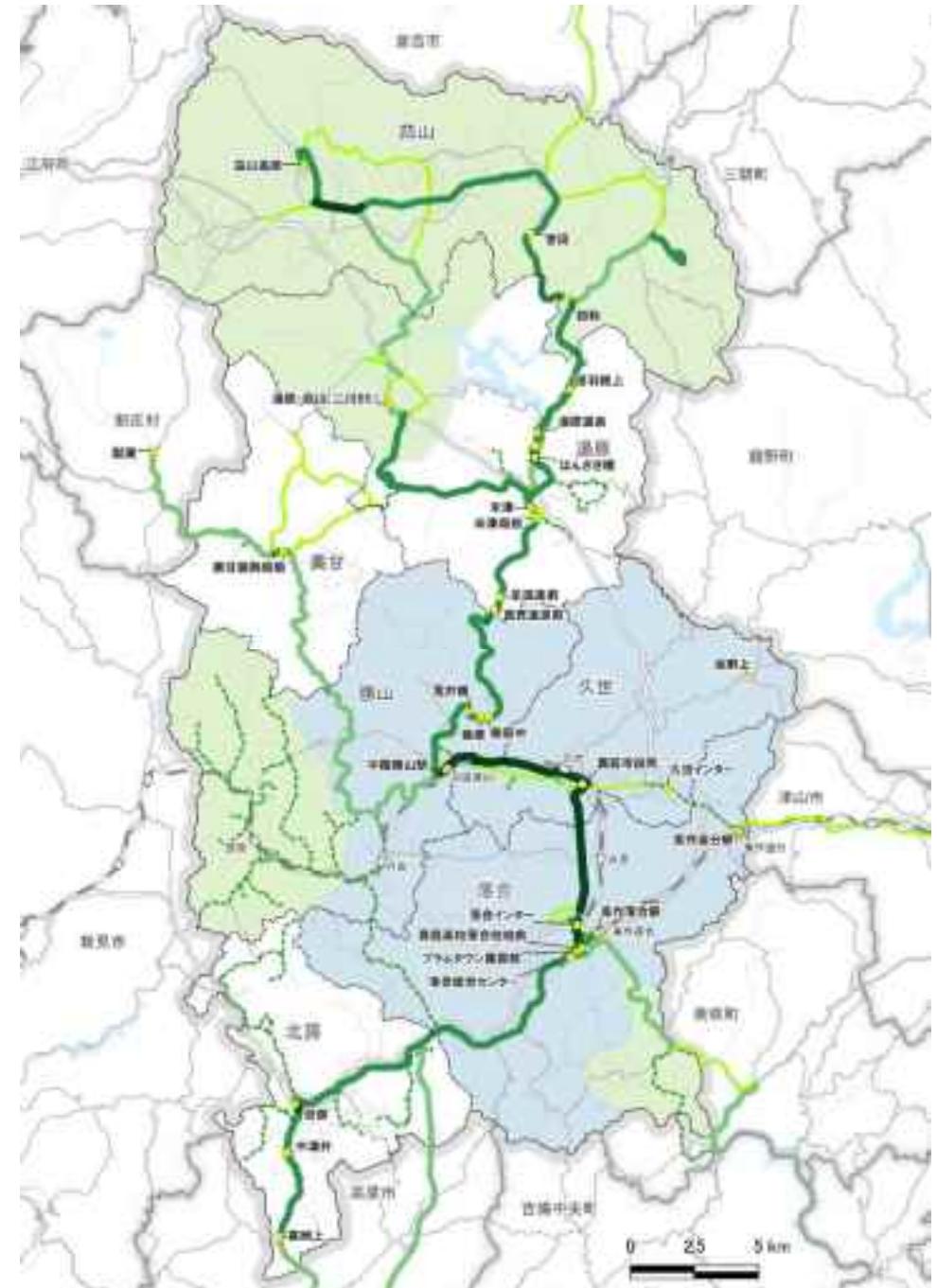
▲地域内交通(まにわくん・チョイソコまにわ)の年間利用者数推移

- 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つ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。



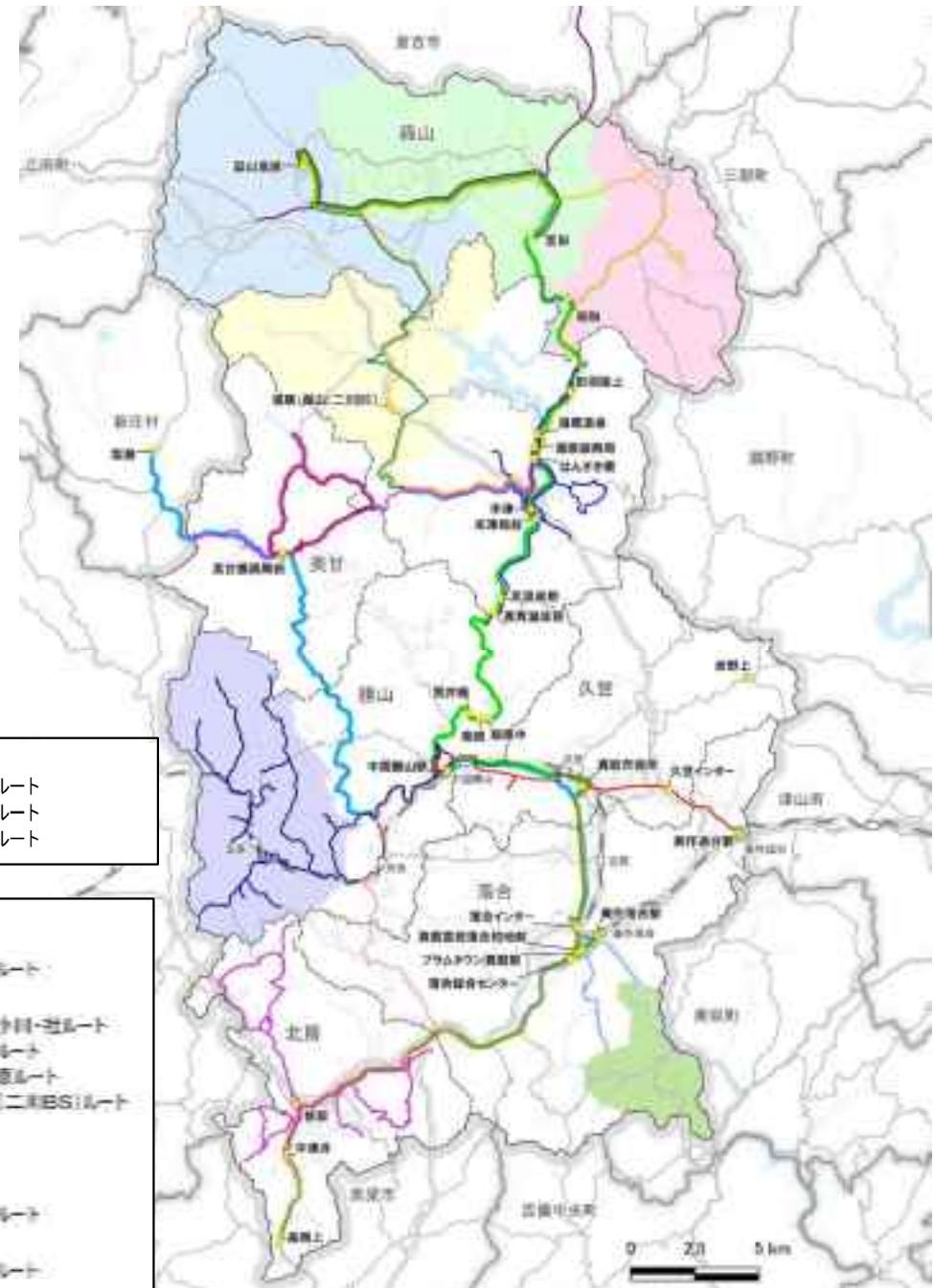
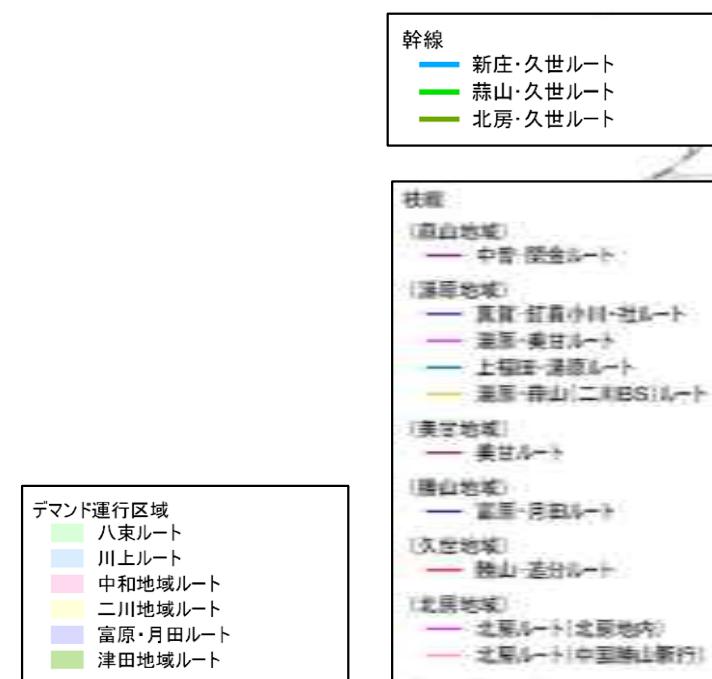
▲ 真庭市の人口分布と公共交通の整備状況

- 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。



▲バス路線の整備状況

- 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。



▲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

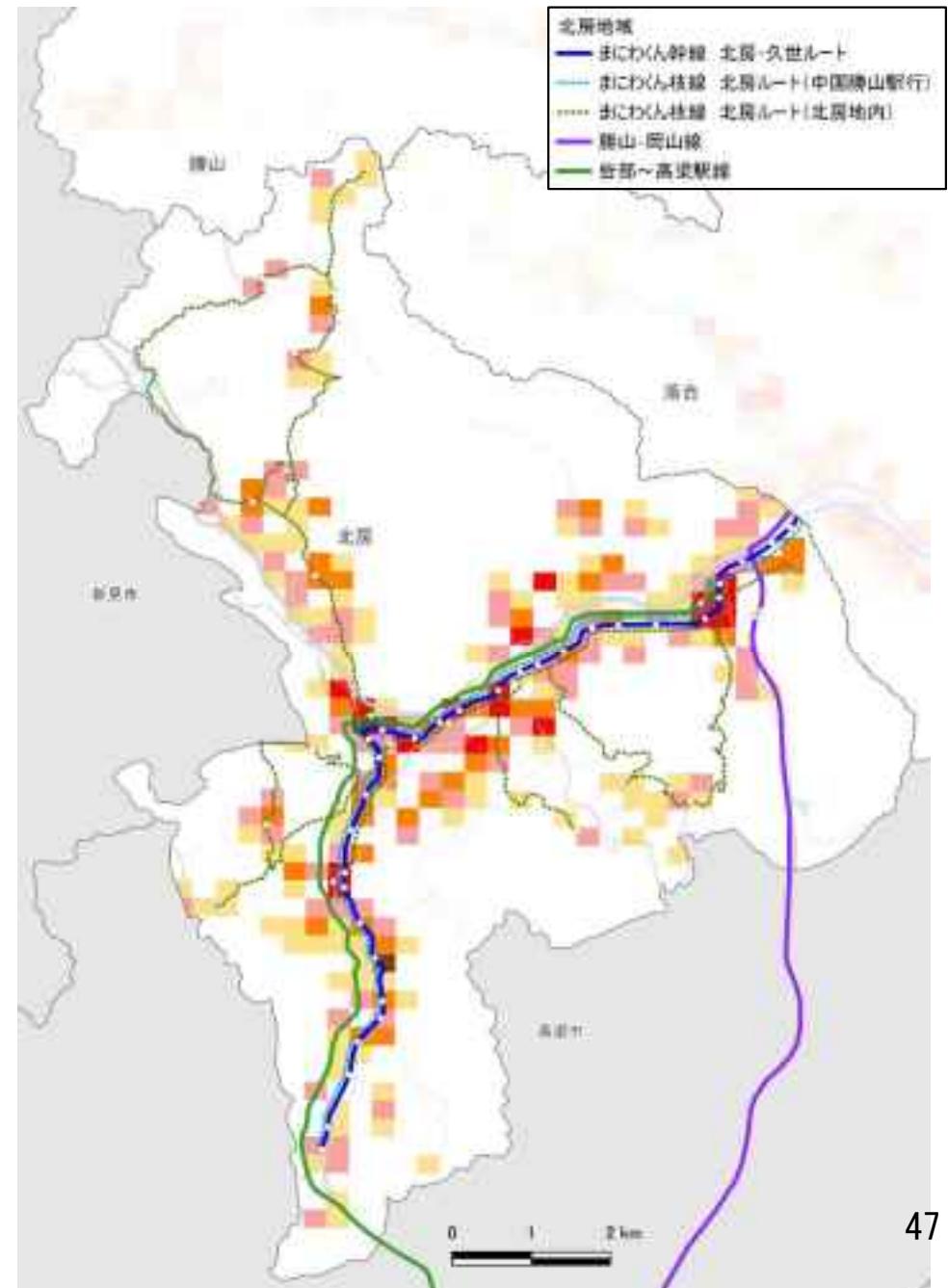
### 【蒜山・久世ルート】

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	46 6.6

## 移動の傾向

岡山県PT調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>地域内での移動の割合が高く</u>、54%を占めている</li> <li>他地域への移動は落合・久世方面にまとまつた移動が見られる</li> <li>市外移動については、<u>高梁市方面・岡山市</u>にまとまつた移動が見られる</li> </ul>
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>通院目的の移動は落合方面への移動が多い</u>状況</li> <li><u>買い物の移動は地域内で完結している一方、久世方面へのニーズも高い</u></li> </ul>

## 公共交通の整備状況



## まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
北房ルート	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</u> と利用者が固定化している
北房-勝山ルート	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が多い

## ■ 移動の傾向

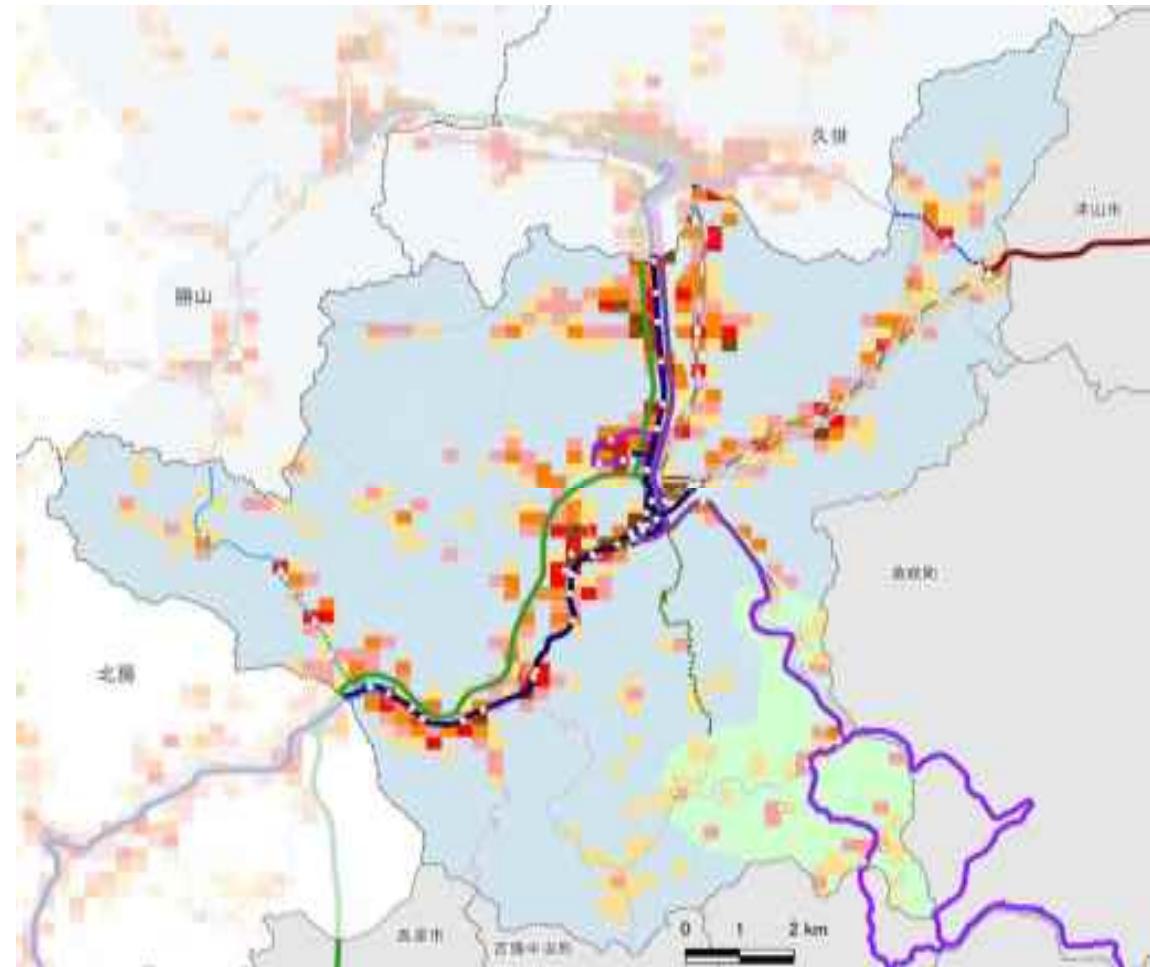
岡山県PT調査  
から見た移動の  
状況

- 地域内での移動の割合が高く、60%を占めている
- 他地域への移動は久世方面にまとまつた移動が見られる
- 市外移動については、津山市方面にまとまつた移動が見られる

消費動向調査  
や交通事業者  
ヒアリングから  
見た通院や買  
い物の状況

- 通院・買い物の移動は地域内で完結している
- 買い物については久世方面へのニーズも高い

## ■ 公共交通の整備状況



## ■ まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
津田地域 ルート	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

落合地域
まにわくん幹線 北房-久世ルート
まにわくん枝線 勝山-追分ルート
まにわくん枝線 津田地域ルート
まにわくん枝線 北房ルート(中国鷹山駅行)
旭川さくらバス
勝山-岡山線
ごんごバス久米線
コミュニティ交通運行区域(津田地域ルート)
チョイソコ運行区域

## 移動の傾向

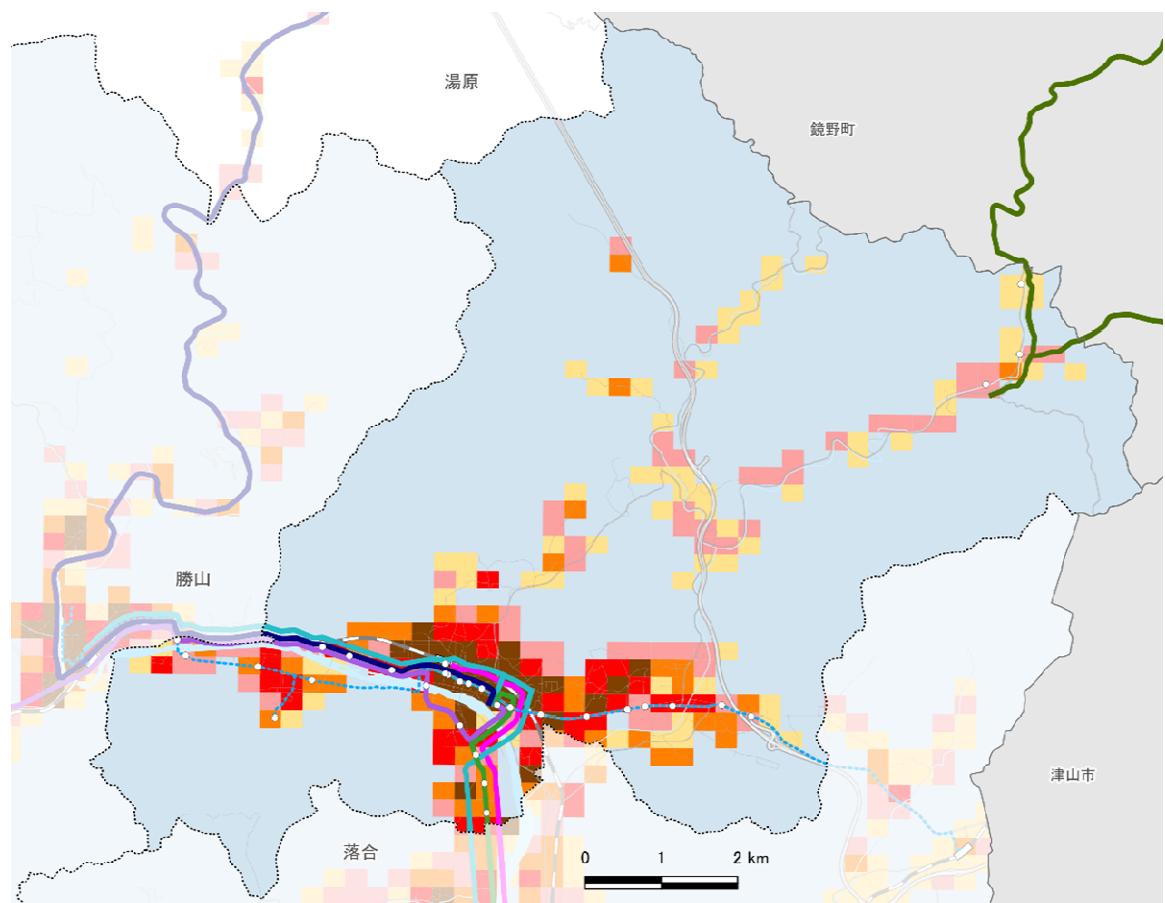
岡山県PT調査  
から見た移動  
の状況

- 地域内での移動の割合が高く、58%を占めている
- 他地域への移動は勝山方面・落合方面にまとまった移動が見られる
- 市外移動については、津山市方面にまとまった移動が見られる

消費動向調査  
や交通事業者  
ヒアリングから  
見た通院や買  
い物の状況

- 通院・買い物の移動は地域内で完結している
- 通院に関しては落合方面へのニーズが見られる

## 公共交通の整備状況



## まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
勝山・追分 ルート	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

久世地域
まにわくん幹線 新庄・久世ルート
まにわくん幹線 蒜山・久世ルート
まにわくん幹線 北房・久世ルート
まにわくん枝線 勝山・追分ルート
旭川さくらバス
勝山-岡山線
津山-富線
チョイソコ運行区域

## ■ 移動の傾向

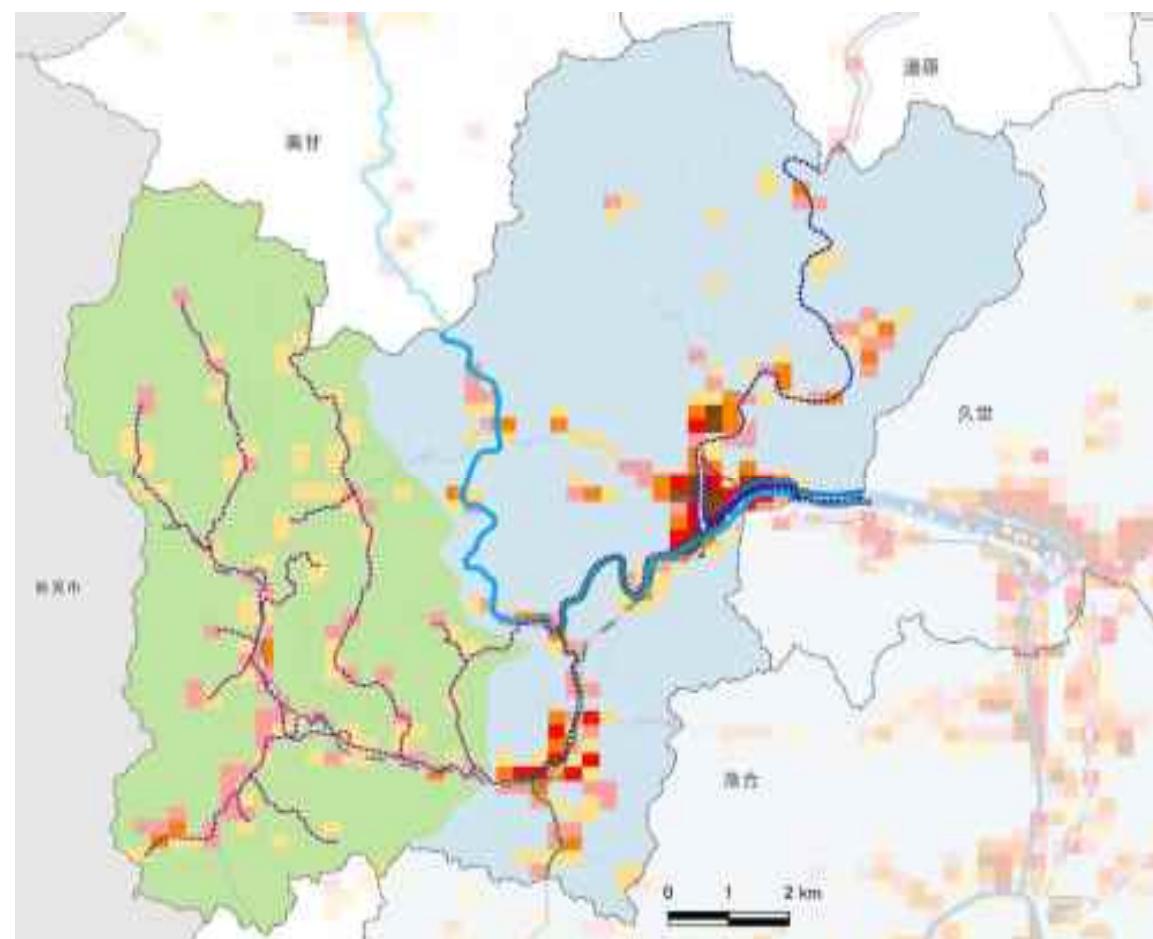
岡山県PT調査  
から見た移動  
の状況

- 地域内での移動の割合が高く、57%を占めている
- 他地域への移動は久世方面・落合方面にまとまった移動が見られる
- 市外移動については、津山市方面にまとまった移動が見られる

消費動向調査  
や交通事業者  
ヒアリングから  
見た通院や買  
い物の状況

- 通院・買い物の移動は比較的地域内で完結している
- 買い物に関しては久世方面へのニーズが見られる

## ■ 公共交通の整備状況



## ■ まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
富原月田 ルート	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便是3.2人/日、2便是2.0人/日 と固定的な利用が見られる

勝山地域
まにわくん幹線 新庄・久世ルート
まにわくん幹線 藤山・久世ルート
まにわくん枝線 藤山・追分ルート
まにわくん枝線 真賀・釘貫小川・社ルート
まにわくん枝線 富原・月田ルート
まにわくん枝線 北房ルート(中国勝山駅行)
勝山-岡山線
まにわくんデマンド運行区域(富原・月田ルート)
チョイソコ運行区域

## ■ 移動の傾向

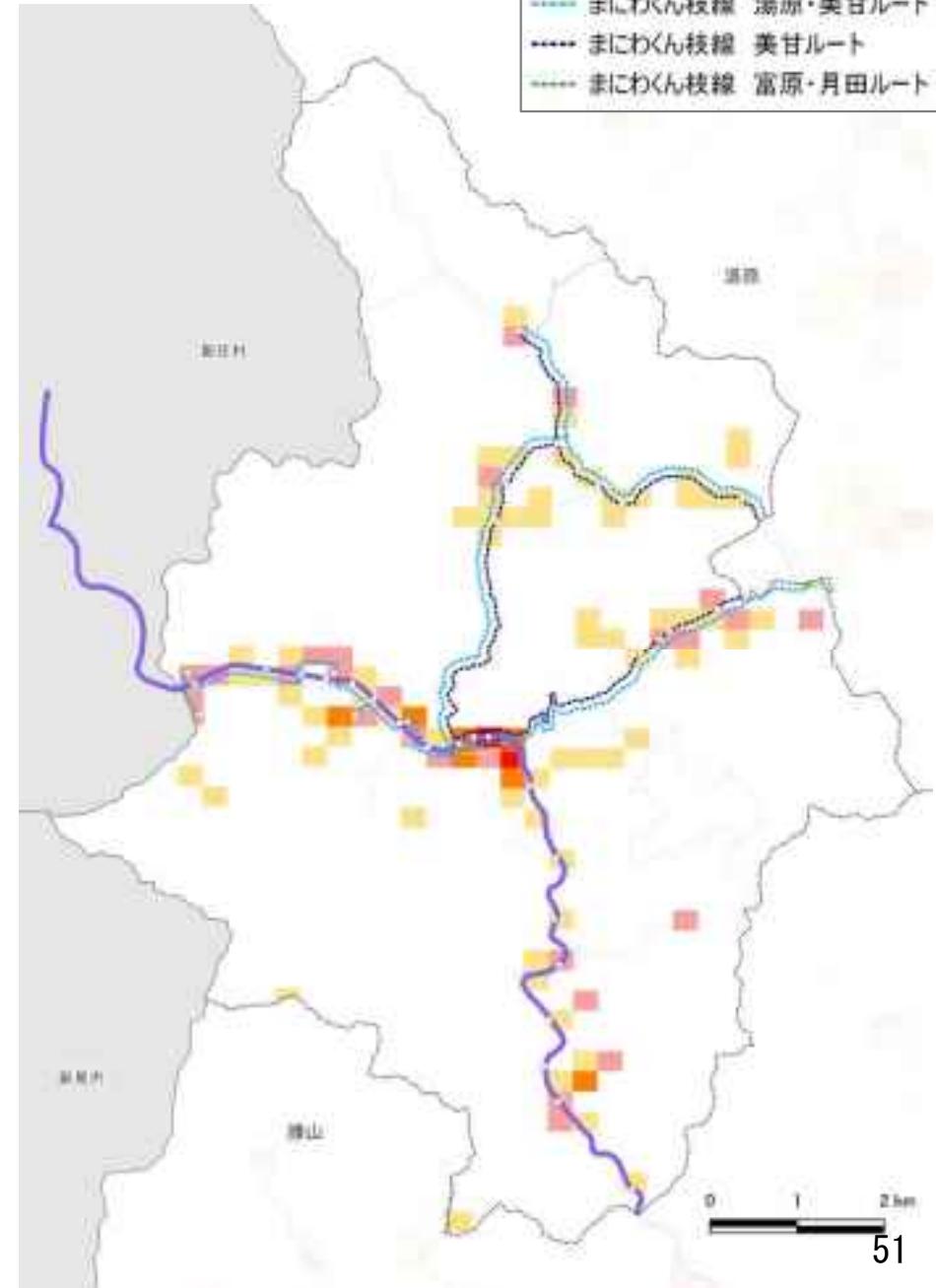
## 岡山県PT調査から見た移動の状況

- 地域内での移動の割合(45%)は市内の地域別で比較すると低い
- 他地域への移動は久世方面にまとまった移動が見られる

## 消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況

- 買い物に関しては久世方面、次いで勝山方面へのニーズが見られる
- 通院に関しては、勝山方面へのニーズが見られる

## ■ 公共交通の整備状況



## ■ まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
美甘ルート	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日当たりの利用者数は <u>1.0人/日を下回る</u>

## ■ 移動の傾向

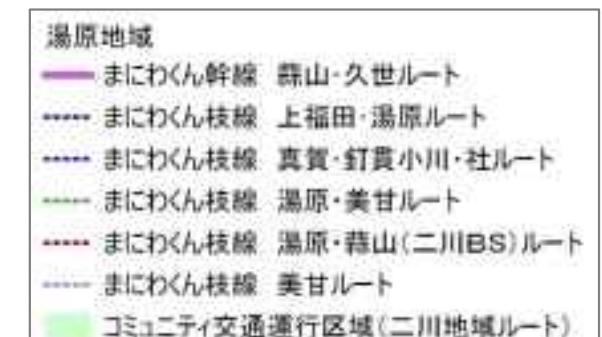
岡山県PT調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>地域内での移動の割合が高く</u>、57%を占めている</li> <li>他地域への移動は蒜山方面に10%程度見られ、それ以外では数が少ない</li> <li>市外移動については、<u>鳥取県方面</u>にまとまつた移動が見られる</li> </ul>
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>買い物</u>に関しては<u>久世方面</u>へのニーズが見られる</li> <li><u>通院</u>に関しては<u>地域内で完結</u>しており、少なにながらも勝山方面へのニーズが見られる</li> </ul>

## ■ 公共交通の整備状況



## ■ まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
二川地域	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	【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</u> (路線平均すると0.2人程度)
	【真賀ルート】 週3日(月・水・金)運行	2便 (1往復)	
湯原・美甘	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	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/日と比較的の利用が多い
二川BS	予約制 週7日(月～日)	8便	<u>湯原方面行き</u> の利用の <u>ほとんどが個別輸送</u> で16時以降はほとんど利用が見られない



## ■ 移動の傾向

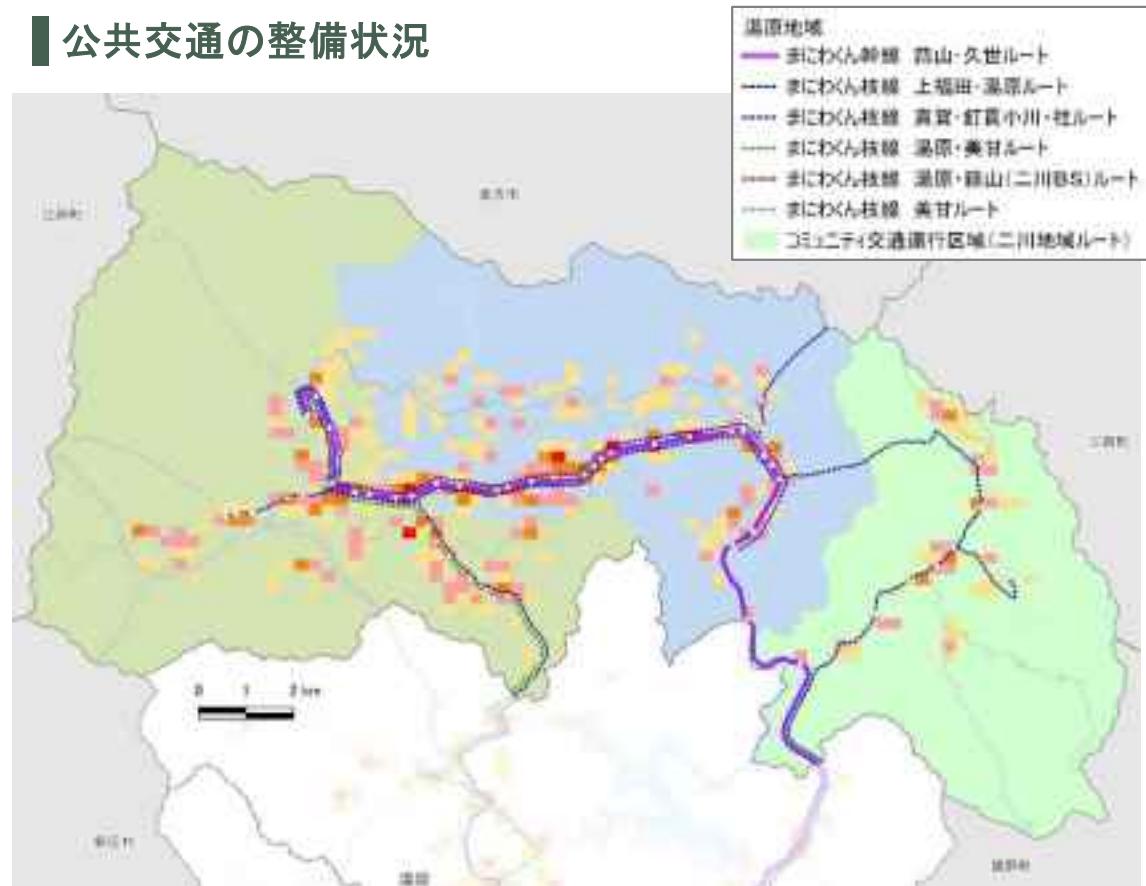
岡山県PT調査  
から見た移動の  
状況

- 蒜山地域の中心部である、八束と川上・中和間の移動が多い
- 市内その他地域よりも市外移動が多く、鳥取県方面にまとまった移動が見られる

消費動向調査  
や交通事業者ヒアリングから見  
た通院や買い物の状況

- 買い物に関しては蒜山地域内では八束に集まる傾向が見られ、鳥取県方面(倉吉市)へのまとまった移動が見られる
- 通院に関しても、鳥取県方面(倉吉市等)へのまとまった移動が見られ、中和では蒜山方面のニーズも高い

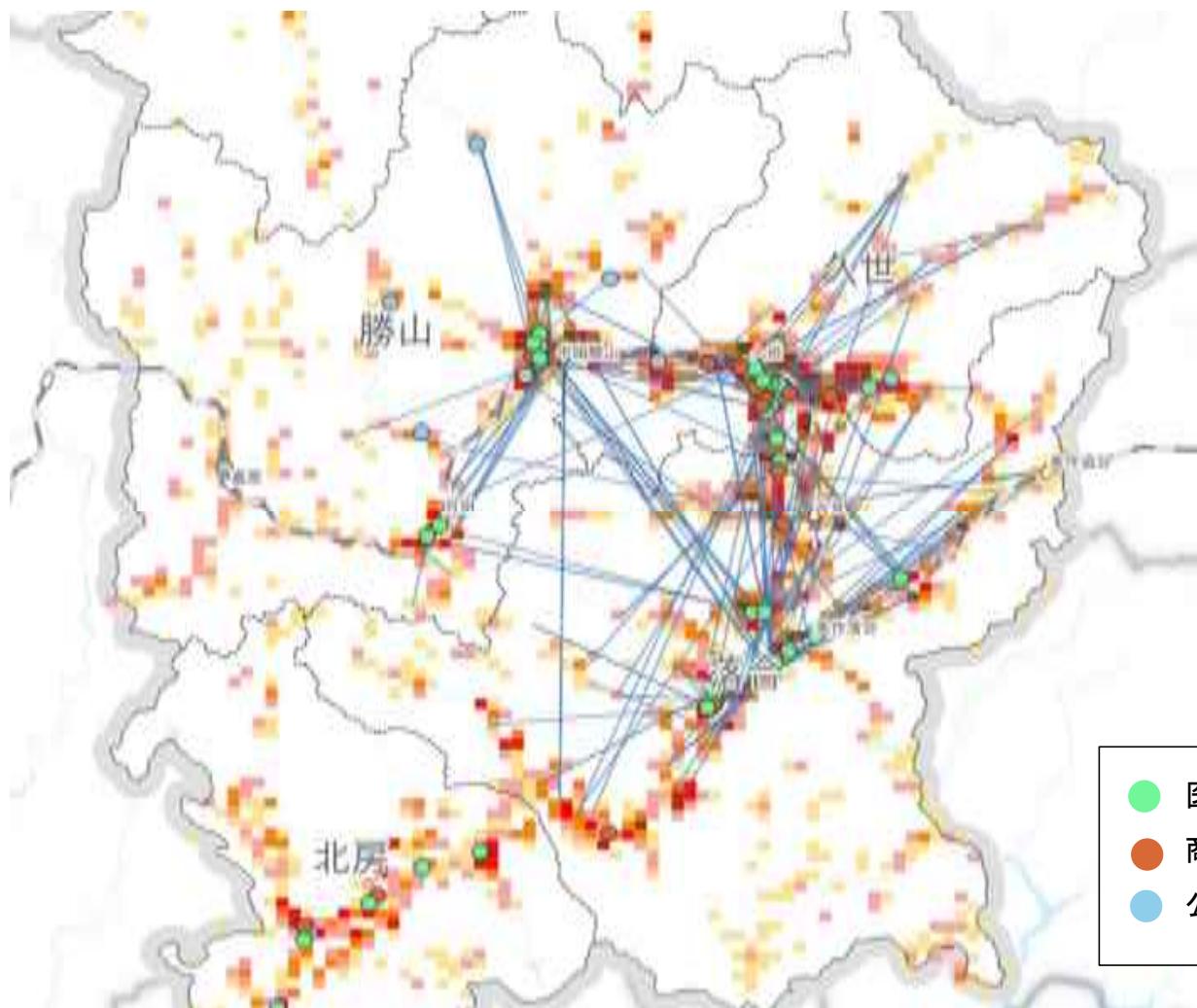
## ■ 公共交通の整備状況



## ■ まにわくん(枝線)の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
中曾・関金ルート	週6日運行(月～土)	6便 関金行き:3便 中曾行き:3便	1日あたりの利用者数を見ると、朝1便(7:45中曾発)は14.0人/日、夕方6便(16:30関金発)は8.0人/日と <u>一定の利用が見られる</u>
八束ルート	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人程度の利用があり、上長田、下見で乗降者数が多い
川上ルート	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	【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53が多い

- 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人あたりの平均利用回数は久世が4.1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。



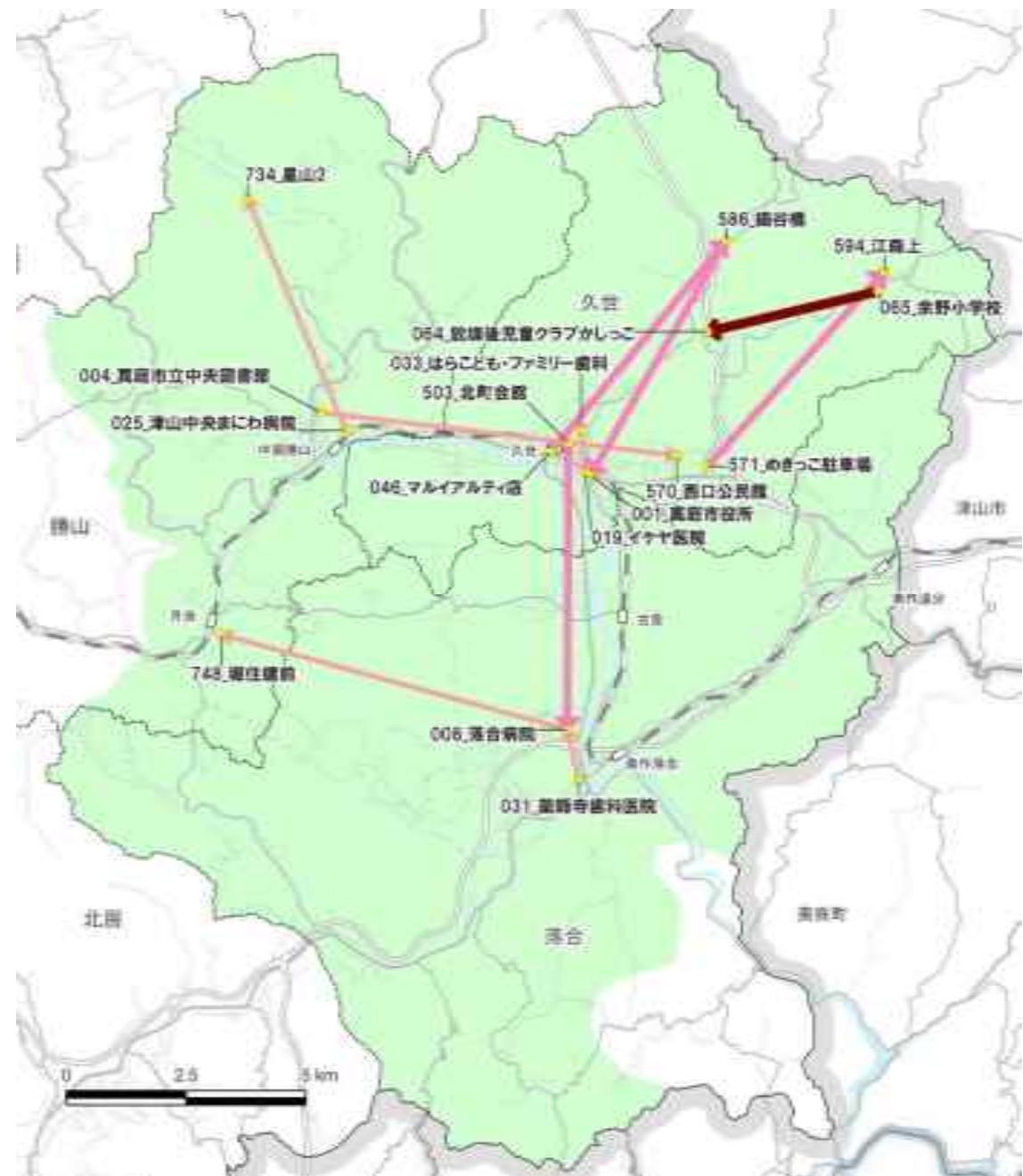
【地区別利用状況】

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

- 医療機関
- 商業施設
- 公共施設

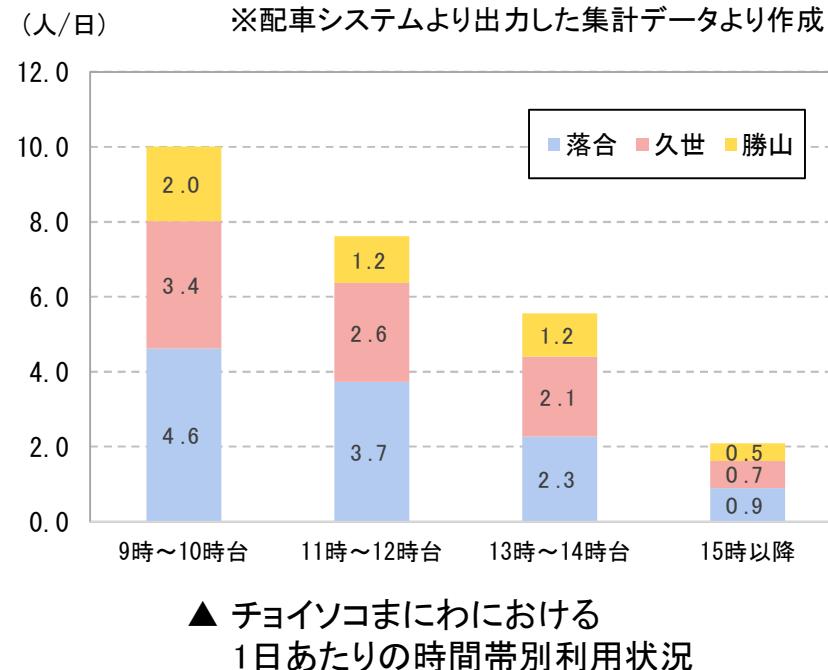
- 最も利用の多い組み合わせは余野小学校と放課後児童クラブかしこで、延べ300人の利用が見られます。
- 鍋谷橋からマルイアルティ店・真庭市役所、江森上からめきっこ駐車場の移動も延べ100人を超えており、**久世地域内の移動が比較的多い状況**です。



▲運行地域内における移動の組み合わせ  
(R6年3月までの利用実績より上位10件抽出)

※配車システムより出力した集計データより作成

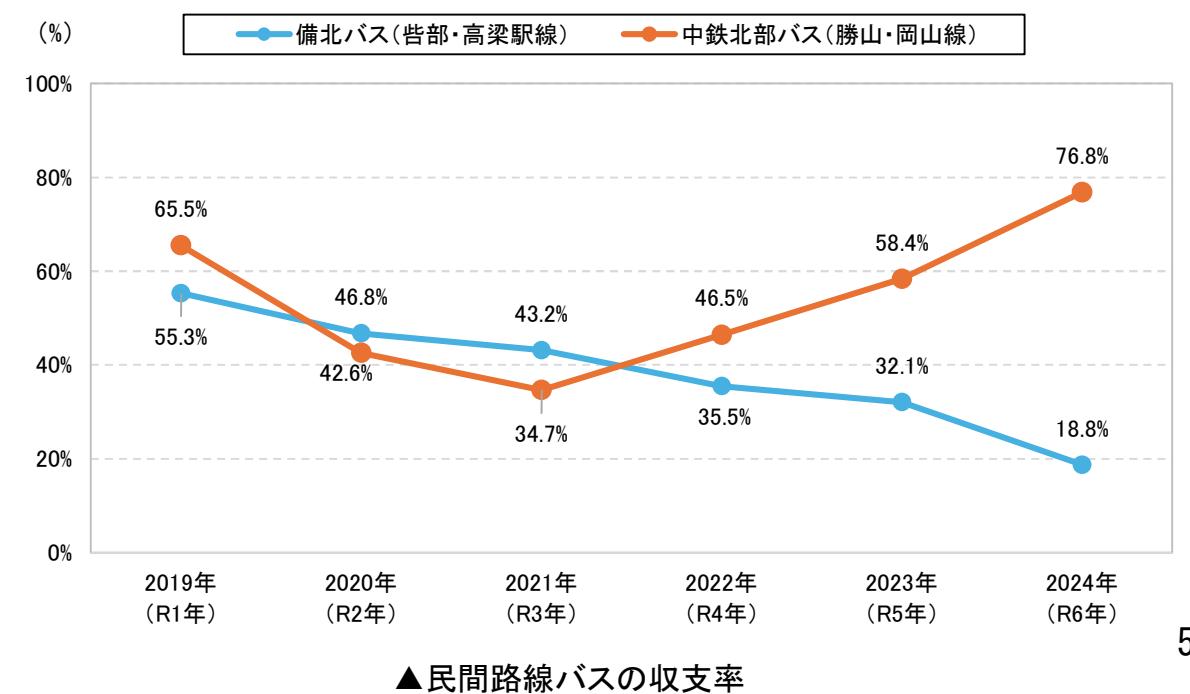
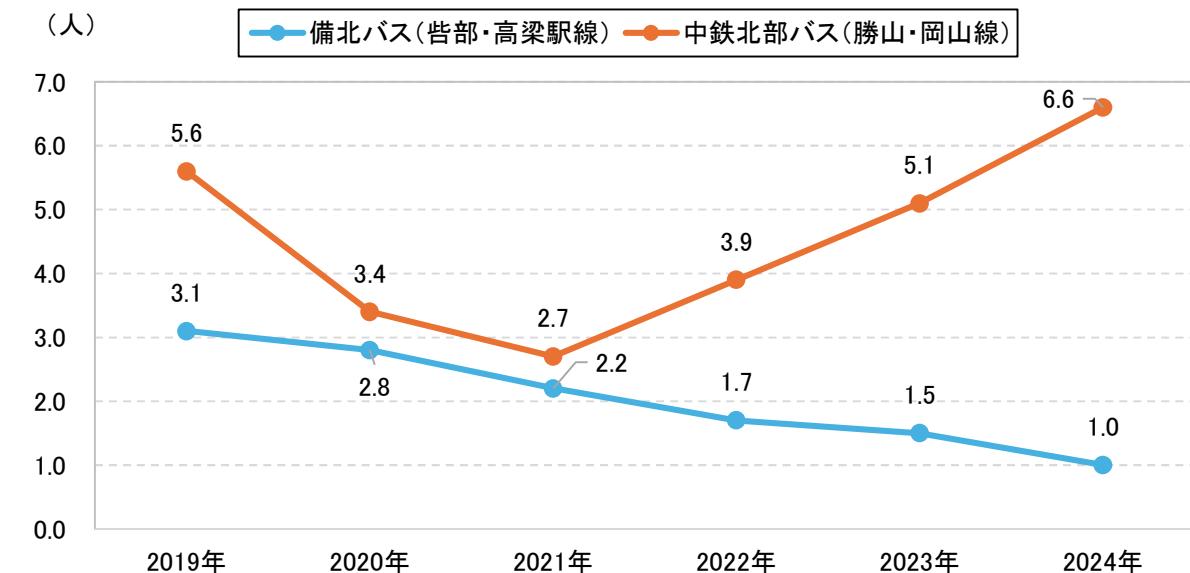
- 時間帯別の利用状況を見ると、午前に利用が集中しており、13時～14時台の利用が9時～10時台の半分程度まで利用が少なくなっています。また、地域によって大きな違いは見られず、利用者の行動パターンが午前中の買物・通院だと推察されます。
- 最も利用の多かった令和6年12月においても、全体予約のうち乗合が成立しているものは3割程度で、広い運行範囲を3台でカバーする中で移動の目的地や方向が分散している可能性が高いです。



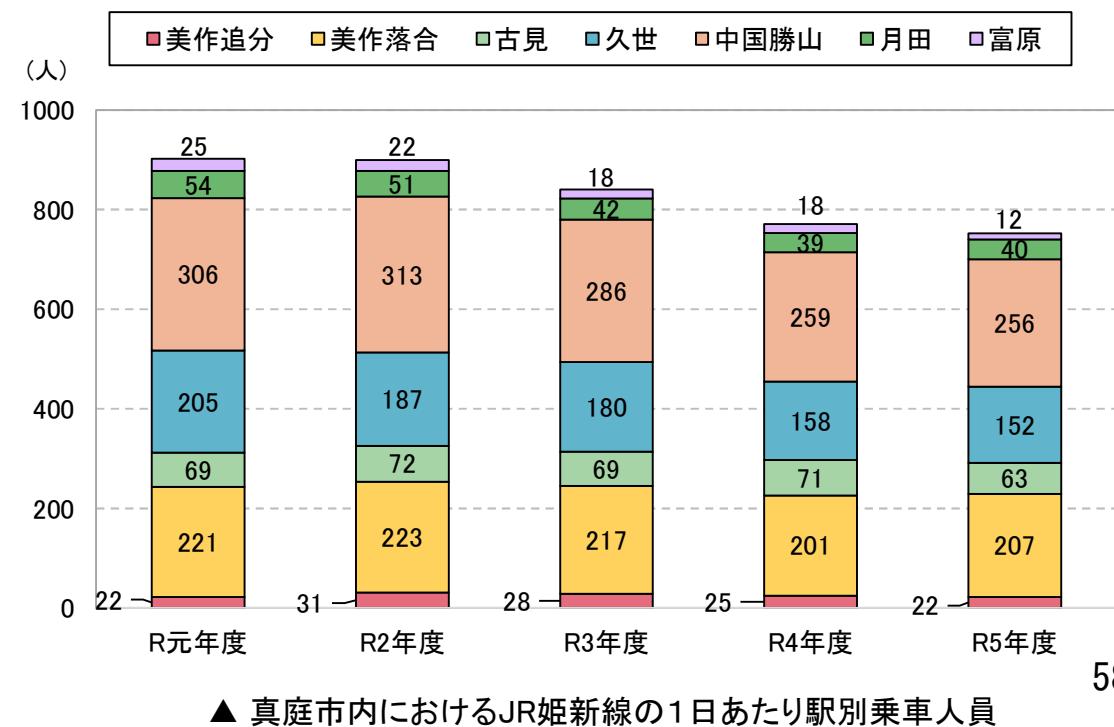
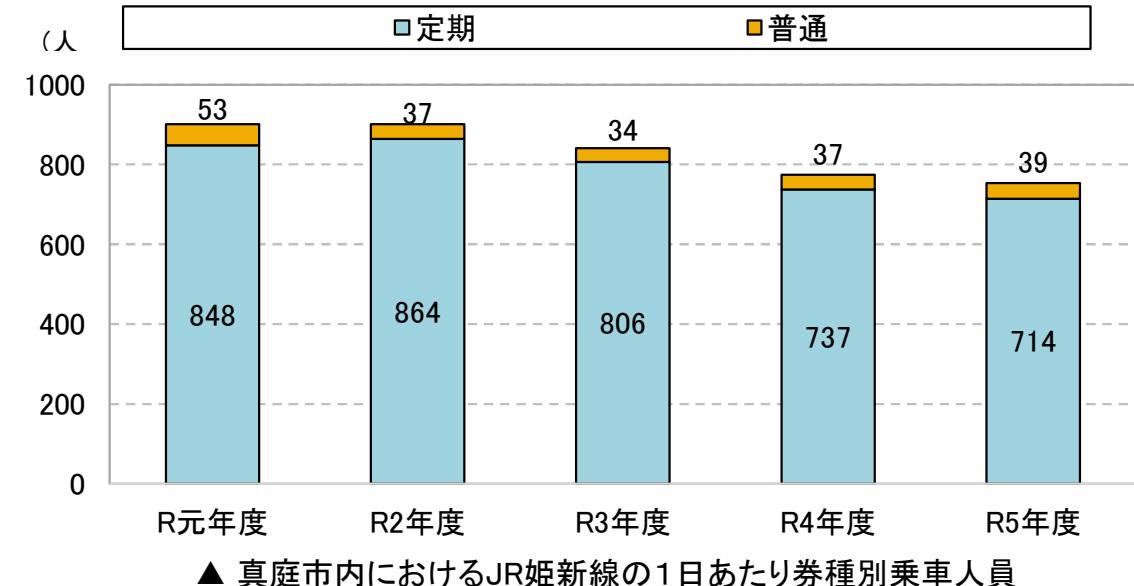
#### 【乗合利用の成立状況(利用の多いR6年12月を抽出)】

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

- 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・収支率共に落ち込みましたが、現在はコロナ禍前以上まで回復しています。
- 備北バスの皆部・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。

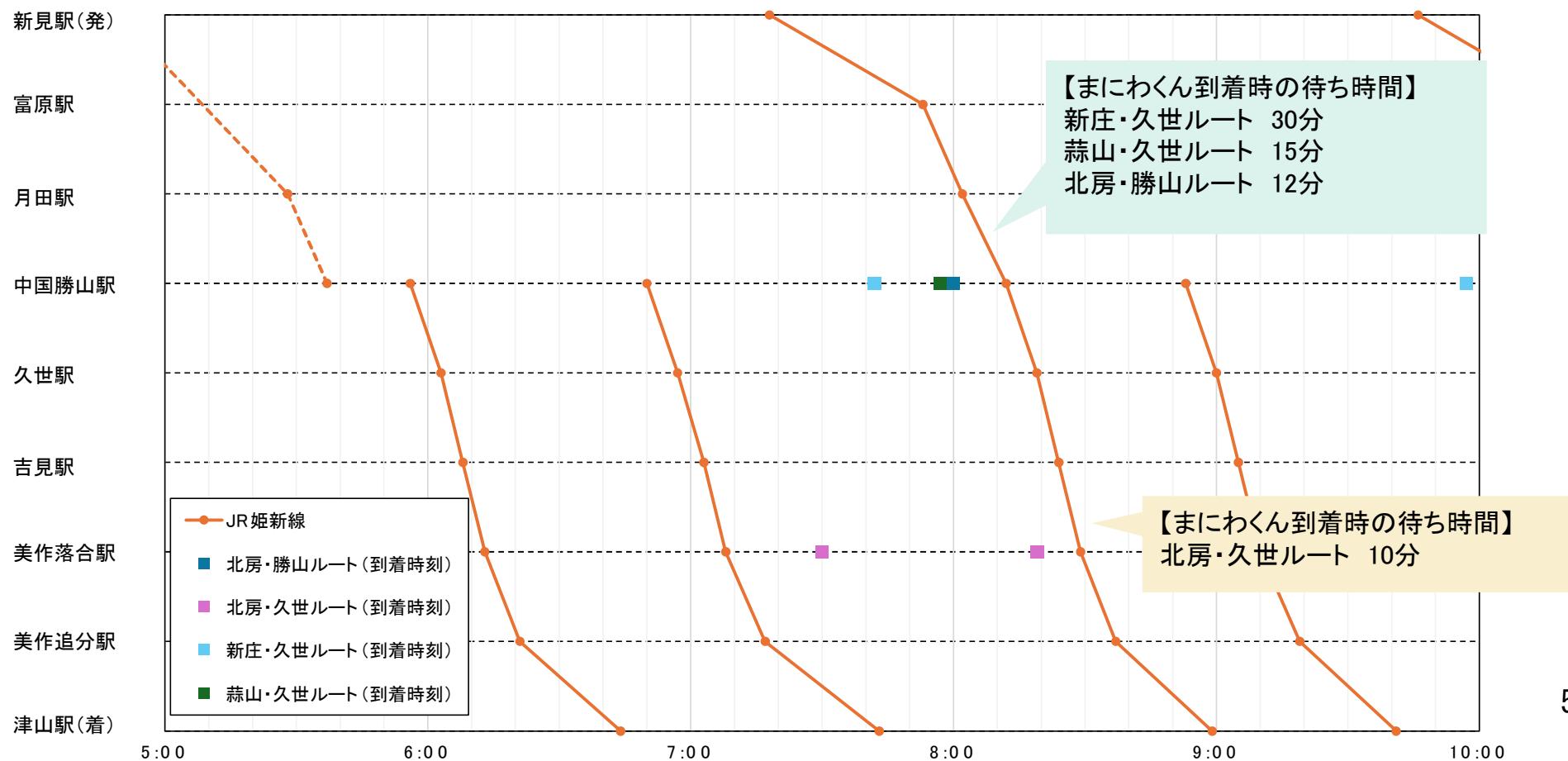


- JR姫新線についても全体的な利用者数が令和2年度から減少傾向です。
- 券種別で見ると9割以上が定期券利用者で、通勤・通学者の利用が主となっています。
- 駅別に利用状況を見ると中国勝山駅と久世駅の減少幅が大きく、令和元年と令和5年を比較すると1日あたり50人程度減少しています。



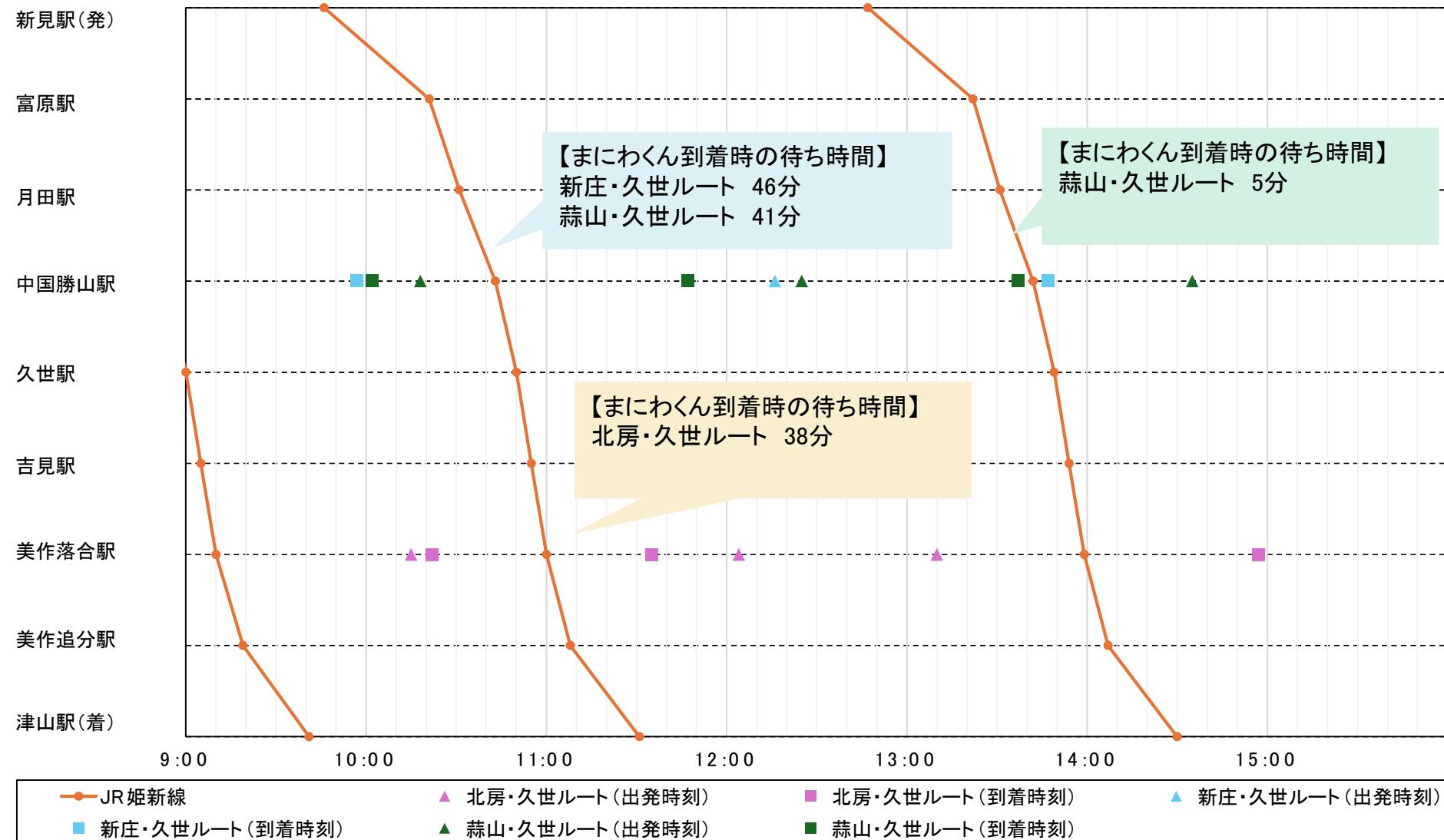
- 人流データ(岡山県パーソントリップ調査)の結果から、真庭市の市外移動は津山市に集中していることが判明しています。
- 朝の時間帯における津山方面とのJR姫新線の接続は8時台の便で確保されていますが、新庄・久世ルート(美甘方面から運行)は待ち時間が長くなっています。
- 8時台より前の時間帯においては、接続できるバス(まにわくん)が運行していません。

### 【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】



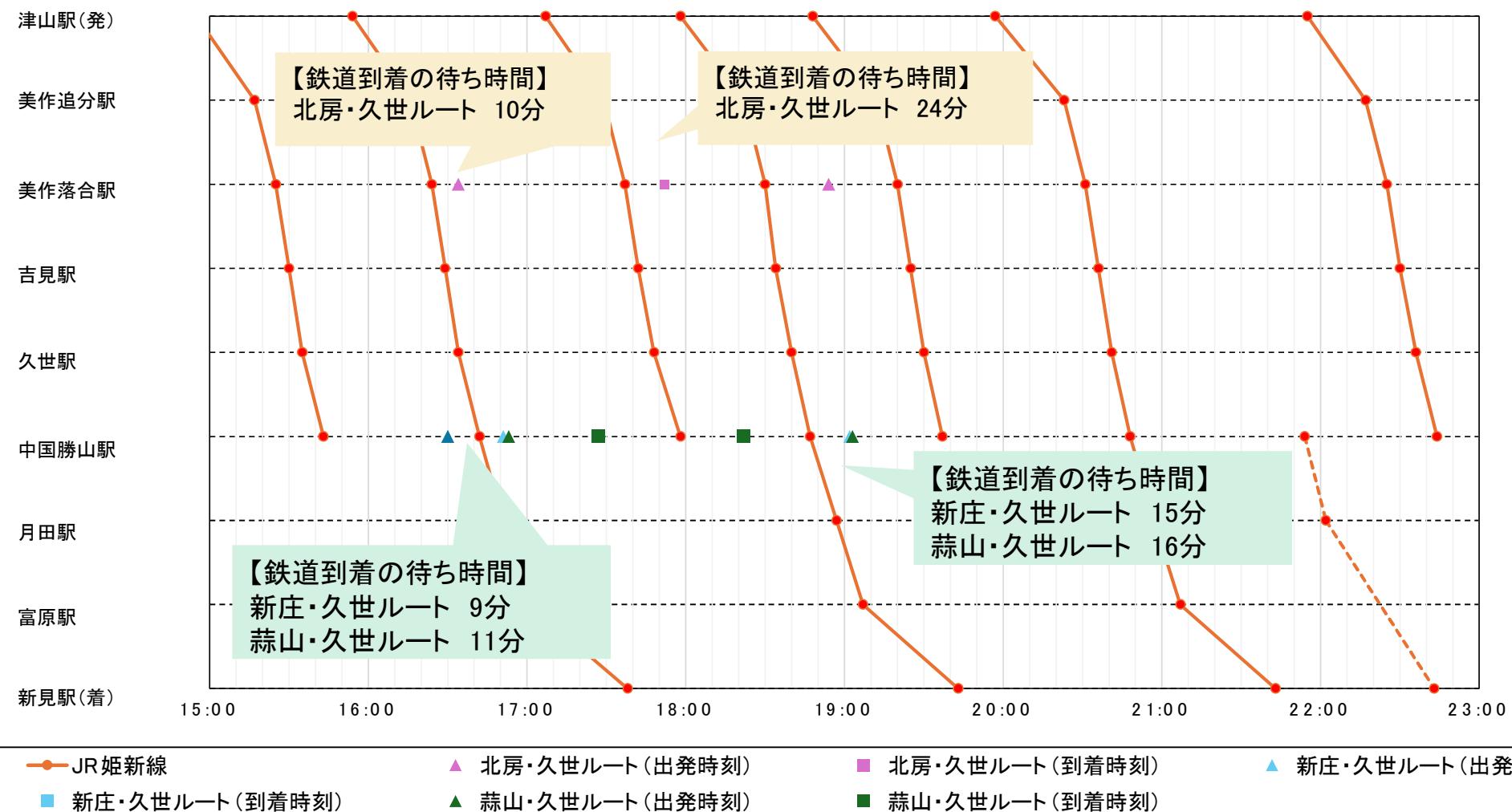
- 日中の時間帯はJR姫新線の運行便数が少ないものの、多くの便でまにわくんと津山方面に行くための鉄道は接続ができません。

### 【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】

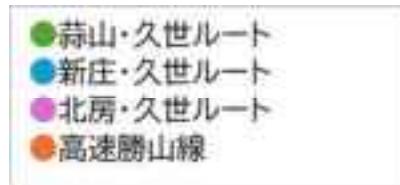


- 17時台に運行している津山方面(帰り)のJRとは接続ができます。また、18～19時台は待ち時間が長くなるものの接続自体はできます。
- 20時台以降ではまにわくんが運行していないため接続はできません。

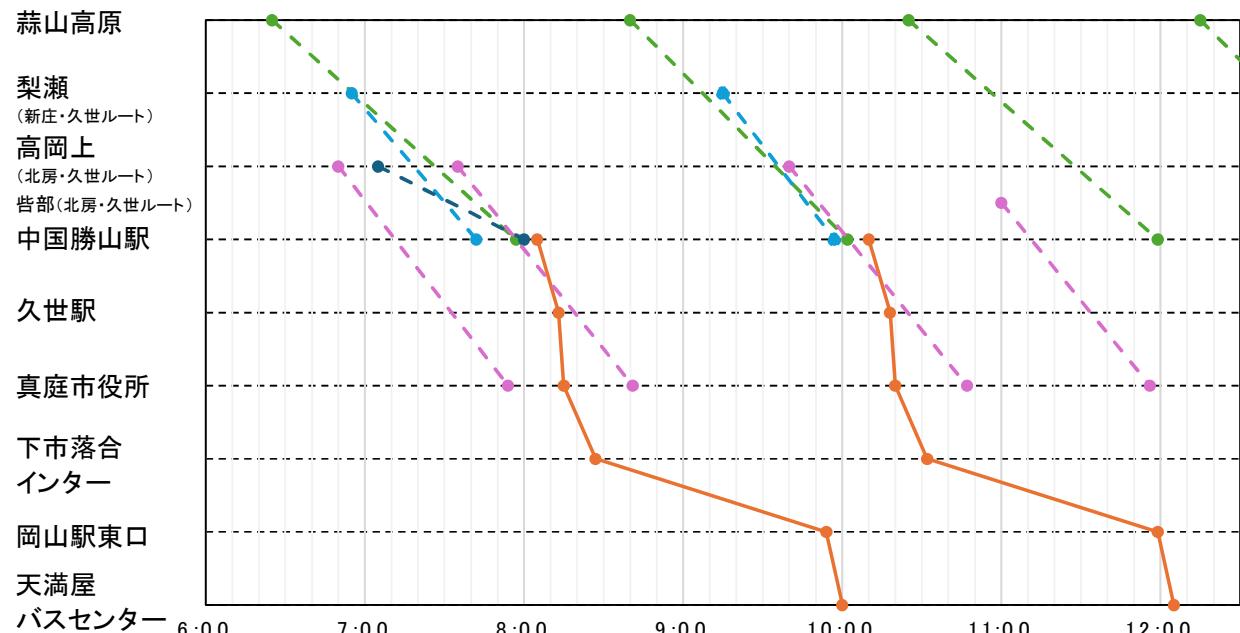
### 【夕方の時間帯におけるJR姫新線(津山方面帰り・新見方面行き)とまにわくん(幹線)の接続】



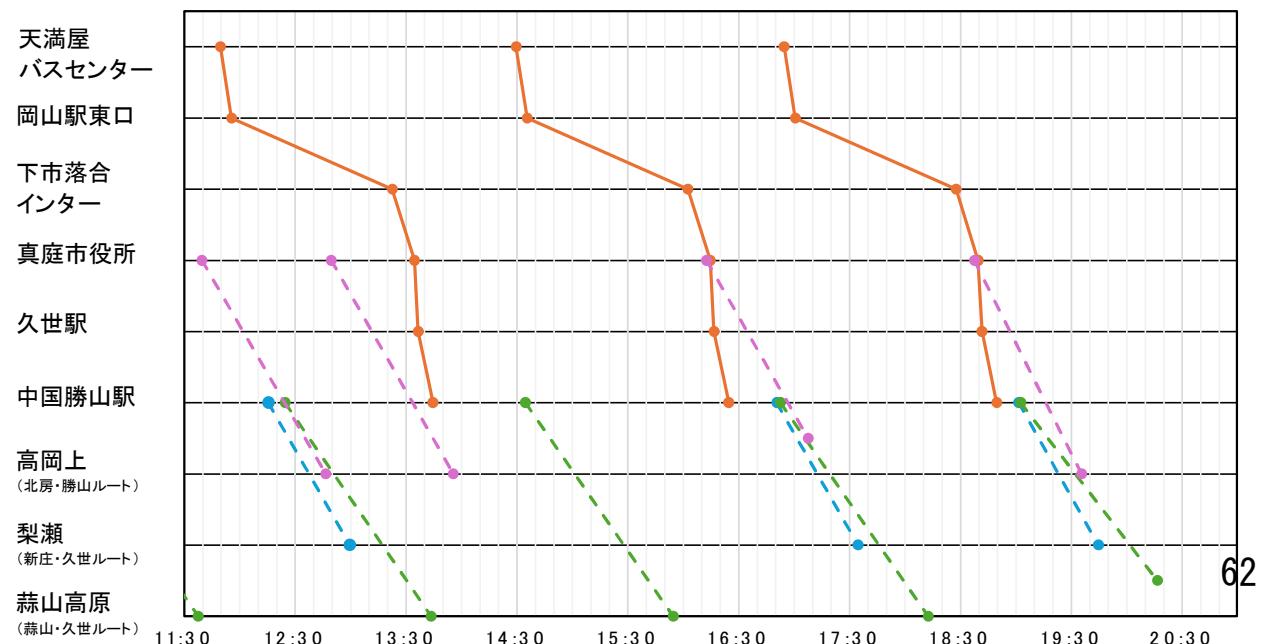
- 蒜山・久世ルート、新庄・久世ルートについては、結節点である中国勝山駅で岡山市行き・帰りの高速バスと接続ができます。
- 北房・久世ルートについては、一部接続が可能な便があるものの待ち時間が比較的待ち時間が長く、接続は考慮されていません。



【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】

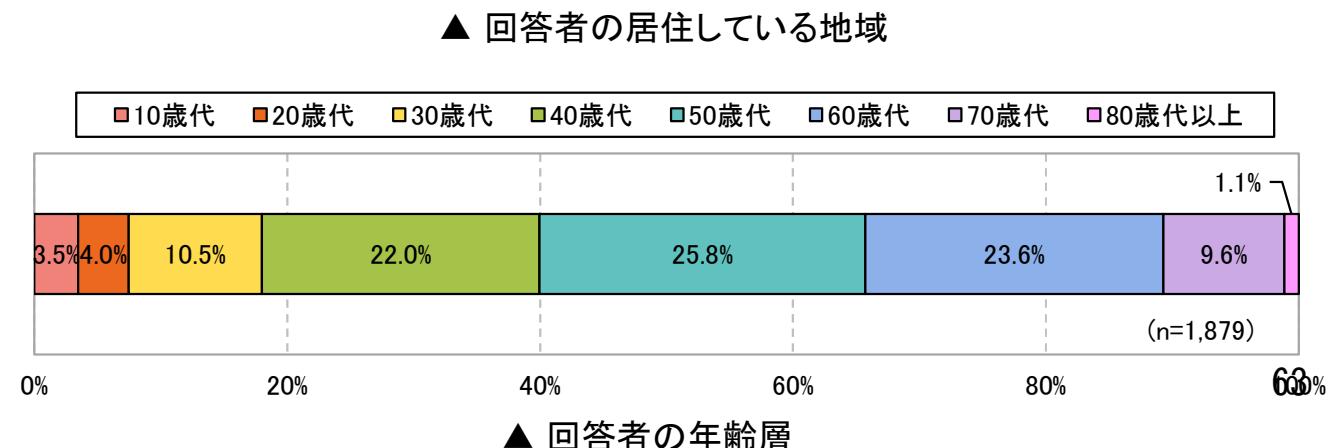
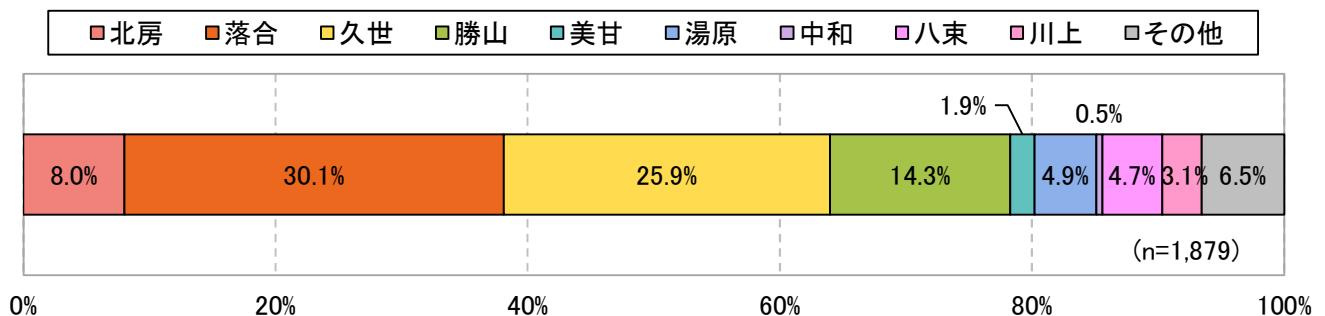


## アンケート調査の概要

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(まにこいん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)

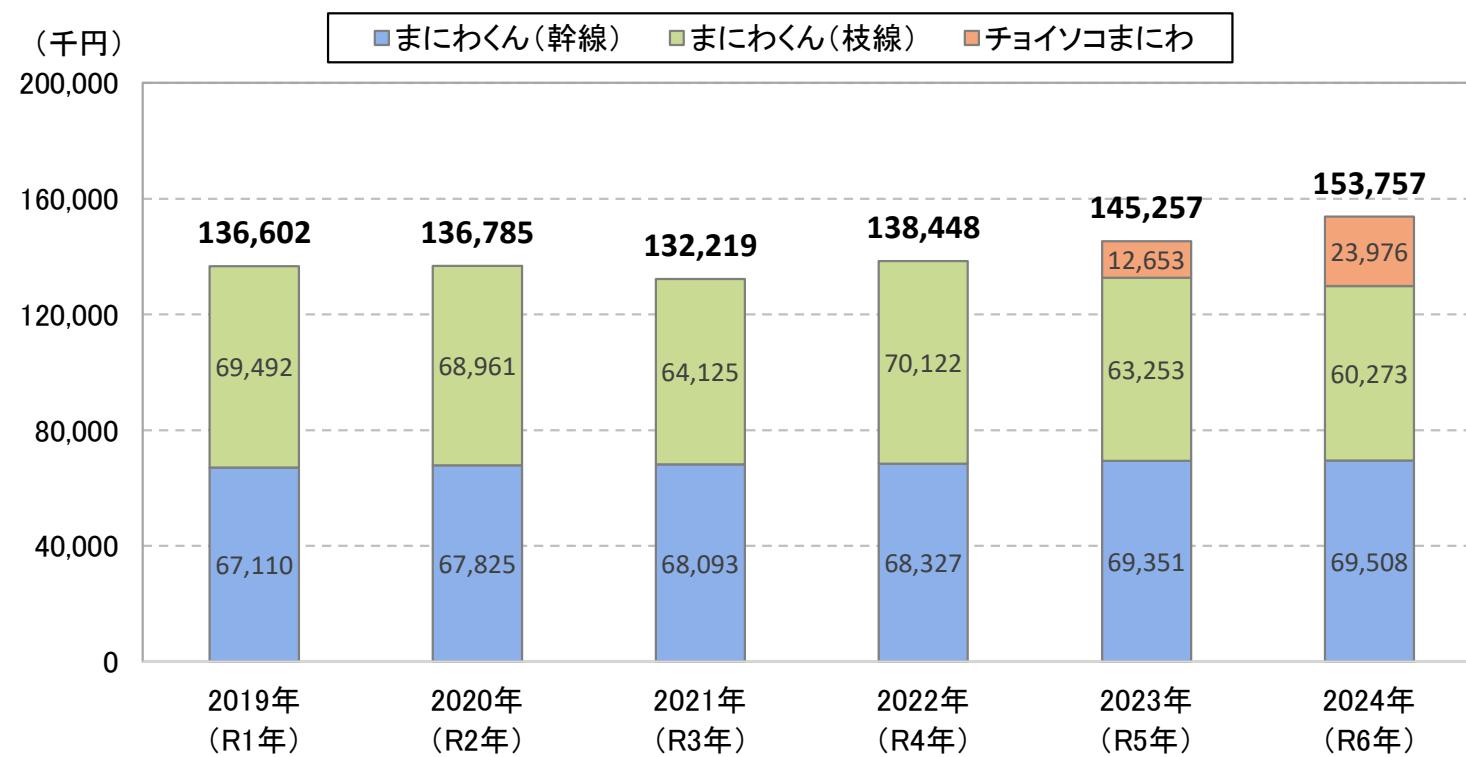
## 回答者の属性

- 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を見ていく必要があります。



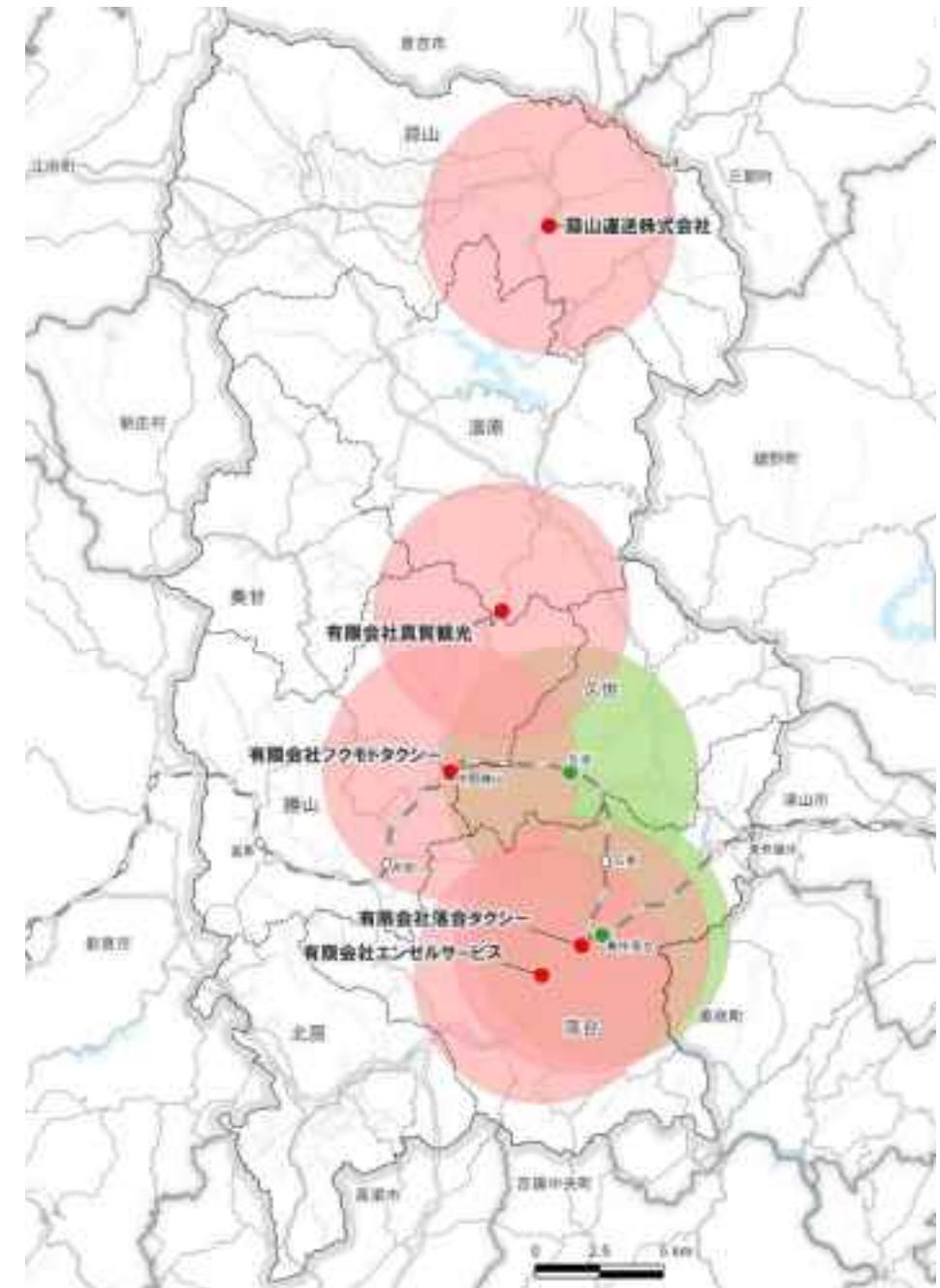
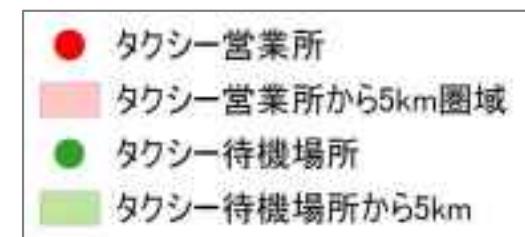
免許返納や送迎の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート回答者の79%の人は運転免許を持っており、うち15.8%は将来的な運転免許証返納に対する意向がある。</li> <li>運転免許証を持っていない人の<u>うち19%は送迎を頼むことができない</u>。</li> </ul>
まにわくん	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>運転免許を持っていない人</u>では、<u>およそ6割がまにわくんを利用</u>しており、およそ4割はまにわくんをほとんど利用しない。</li> <li>まにわくんのサービスに対して、「運賃」の満足度が高い一方、<u>「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</u>。</li> </ul>
JR姫新線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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%はまにほとんど利用しないと回答。</li> <li>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いる、<u>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</u>。</li> <li>JR姫新線に対する<u>不便だと思う利用・利用していない理由</u>は、運転免許証を持っていない人に絞って集計すると<u>「運行本数が少ない」(59.5%)に集中</u>。</li> </ul>
チョイソコまにわ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> <li><u>運行地域外</u>の人に関しては、<u>28.1%の人が「チョイソコまにわ」を全く認知していない</u>。</li> </ul>
ライドシェアや公共交通全般に対する意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本版ライドシェアの運転者に対する参画意向について、<u>中心部に近い地域では久世、山間部では美甘、中和、八束、川上で参画意向のある人が20%を超えている</u>。</li> <li>公的負担に対する考えは<u>「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」</u>が全体の3割を占めており、比較的多く回答が集まった。</li> <li>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、「<u>利用したい</u>」は3割程度で、「<u>どちらともいえない</u>」が5割程度を占めている。</li> </ul>

- まにわくんに関する財政負担額は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)に関する市の財政負担額

- タクシーの営業所や待機場所は久世・勝山・落合の拠点周辺に集中しています。
- 湯原、美甘、北房、蒜山(川上)については、タクシーの営業所・待機場所から距離が離れているエリアが広範囲にわたり、タクシーを利用しにくい環境にあります。



▲ タクシー営業所の立地状況

## 令和7年9月に実施した交通事業者ヒアリングより抜粋

まにわくん	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まにわくん全体で利用者数が減少傾向にあり、人口減少や学生利用の減少が大きく影響している。</li> <li>● 枝線については、限られた車両台数で広い範囲を対応するため、<u>運行がわかりにくくなっている</u>。地域の人口・利用者も年々少なくなってきており<u>効率的な運行ではない</u>。</li> <li>● <u>土日については利用が著しく少ない</u>ため効率化が必要。</li> <li>● <u>公共交通に対する理解が進んでおらず</u>、利用者からの理不尽な苦情等が負担になっている。</li> <li>● 蒜山地域の<u>デマンド型</u>で運行しているまにわくん(枝線)は、地元の事業者による電話の電話対応、ドアツードア等の<u>現在運行が利用者に浸透</u>しており、運行サービスを大きく変えにくい。</li> </ul>
チョイソコ まにわ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>運行内容・仕組みを理解しておらず</u>使いこなせていない人も見られる。</li> <li>● 運行事業者の営業所の位置等を考慮して配車する等、更なる効率化が必要。</li> <li>● 予約の対応や配車のシステムについては精度を上げていく必要がある。</li> <li>● 小学生の児童クラブの送迎等は当初想定していなかった利用が多く、夕方の時間が固定されているため、その時間に使いたい人(高齢者等)の機会損失に繋がっている可能性がある。</li> <li>● チョイソコの<u>運行エリアについて、現在の範囲が限界</u>でこれ以上広げた場合は運用が難しくなる。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行きはチョイソコやまにわくん、帰りは時間が合わせにくいためタクシーを使うなど、他の交通手段と併用して利用されるケースも多い。</li> <li>● チョイソコの導入はタクシーの利用に影響しており、<u>ニーズに応じたすみ分けが必要</u>。</li> <li>● 久世・落合・勝山地域では、<u>夜間タクシー</u>が営業しているものの、コロナ禍期間よりも<u>利用者・需要が減少</u>しており、稼働車両は減らしている。</li> <li>● 蒜山地域等では、高速バスを使って市内に帰る際や飲み会、緊急時等の夜間運行の<u>要望はあるものの、まとまった需要がないためタクシーの運行が難しい</u>。</li> </ul>

## 令和7年9月に実施した交通事業者ヒアリングより抜粋

車両の維持管理	<ul style="list-style-type: none"><li>● 価格高騰により<u>車両購入の負担は年々大きくなっている</u>。(特にバスは価格が高騰している)</li><li>● <u>EV車両</u>について、脱炭素化を推進する上で必要だと理解しているが、<u>費用面や車両の形状が旅客輸送に適していない</u>ため導入は難しい。</li><li>● まにわくんの車両についても<u>故障が多く、予備車も十分ではない</u>ため、真庭市として公共交通に力を入れるのであれば、車両への投資も必要。</li></ul>
運転者確保 人材育成	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>運転者不足、運転者の高齢化は全ての交通事業者で大きな課題と認識</u>。</li><li>● 運転者不足によってまにわくんの<u>長期契約(5年)は対応が難しくなってきて</u>いる。</li><li>● <u>二種免許取得のハードルが高く、特に大型二種になると費用負担も大きい</u>。</li></ul>
公共交通を良くしていく・維持していくためのアイデア	<ul style="list-style-type: none"><li>● タクシーを含めた公共交通の違いや使い方・ルールについて、<u>利用者に理解してもらい自分にあった公共交通を選択してもらう</u>ことが重要。</li><li>● <u>採用や人材育成</u>についてノウハウ等を持っている事業者が少ないため、<u>外部の支援を入れて、地域の事業者が一体となって取り組む</u>必要性を感じている。</li><li>● 人材不足が深刻化している中、タクシーの配車が難しい地域や時間帯の対応は、運転者を地域や行政で賄い、<u>市内のタクシー事業者が運行管理等で連携して関わっていくことも検討が必要</u>。</li><li>● バスやタクシーだけでなく、<u>スクールバス</u>についても運転者不足が深刻化していく中で、<u>効率化等の検討が必要</u></li></ul>

### **3 真庭市地域公共交通計画の検証**

**(計画期間：令和3年度～令和7年度)**

目標	実施する事業	計画に掲げる事業内容	事業の実施状況
市民生活を支える 地域公共交通	まにわくん幹線機能の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キヤッショレス化の推進</li> <li>・路線の見直し</li> <li>・公共施設以外の施設の交通結節点化の検討</li> <li>・商業施設玄関付近への停留所設置の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 北房勝山ルートの設置(枝線)</li> <li>● キヤッショレス決済の導入</li> </ul>
	まにわくん枝線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要に見合った運行便数調整</li> <li>・幹線と重複する枝線の見直し</li> <li>・分かりやすいサービスへの見直し(運行日等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● チョイソコまにわの導入とそれに伴う一部枝線の廃止(チョイソコまにわへの転換)</li> <li>● 北房地域におけるデマンド交通の導入とそれに伴う枝線の廃止(R8.1より)</li> </ul>
	地域交通資源の適正配分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行見直し基準の設定と運用</li> <li>・まにわくん、スクールバスの一体的な運用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスとの重複解消</li> <li>● 枝線の幹線への効率的な接続(時刻変更)</li> <li>● チョイソコまにわの導入</li> </ul>
地域と共に守り 育てる地域公共交通	地域共助方式公共交通の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域共助式公共交通の人材確保・育成、制度設計</li> <li>・サポート体制の継続</li> <li>・地域運行の拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 富原地区、北房地区における検討</li> <li>● 中和地区における検討</li> </ul>
	地域公共交通に関する 意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進広報</li> <li>・住民意見交換の開催</li> <li>・先進事例の研究</li> <li>・セミナー等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ジュニアパスポート実施</li> <li>● 高校へマナーアップの取り組み依頼</li> </ul>
	公共交通を利用した付帯サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ナイトまにわくんの実証</li> <li>・貨客混載・買物代行・救援業務等の調査・研究</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ナイトまにわくんの実証運行(4回実施)</li> </ul>

目標	実施する事業	計画に掲げる事業内容	事業の実施状況
人にやさしく未来へつなぐ地域公共交通	わかりやすい公共交通情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> <li>・駅や観光集客施設での案内板(複数言語対応)設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入・運用</li> <li>・まにわくん幹線の経路検索サービスへの対応(標準的なバス情報フォーマットへの対応)</li> </ul>
	利用しやすい公共交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合環境の整備</li> <li>・低床車両の導入</li> <li>・観光用移動手段の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新庄・久世ルート標柱更新</li> <li>・北房・勝山ルートの一部標柱の新設</li> <li>・車両更新計画見直し</li> <li>・運賃無料day実施</li> <li>・ベビーカー固定ベルト設置</li> </ul>
	福祉施策等との具体的連携・役割分担の明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉・介護事業との連携、役割の明確化</li> <li>・福祉施策との一体化による効率化の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域包括支援センターを交えた地域公共交通の仕組みを検討</li> </ul>
	乗務員研修の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員の服務規程策定</li> <li>・乗務員の研修等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研修内容の検討</li> </ul>
	共生社会に資する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・共生社会推進基本方針に基づく調査・研究・計画立案・実施</li> <li>・共生社会に向けた意識啓発媒体としての交通資源の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取組実施に向けた検討</li> <li>・障害者向けの乗り方研修</li> <li>・ベビーカー固定ベルト設置</li> </ul>
	次世代モビリティサービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォンによる予約・配車システムなどの導入</li> <li>・AI(人工知能)などを利用した次世代モビリティの実証実験</li> <li>・次世代モビリティの調査・研究</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キャッシュレス決済への対応</li> <li>・チョイソコまにわの運行</li> <li>・北房地域におけるデマンド交通の運行(R8.1より)</li> </ul>

数値目標		基準値 (R1年度)	目標値 (R7年度)	現状値 (R6年度)	達成状況 (R6年度時点)
年間利用者数	路線バス	37,298人	35,000人	—	路線バスの年間利用者数は一部未把握 まにわくんについては、高校生の利用が減少傾向にあり、チョイソコまにわを含めても <u>目標は未達</u>
	まにわくん	163,962人	153,300人	121,695人 ※チョイソコまにわを含む	
	合計	201,260人	188,300人	—	
収支率	路線バス	52.1%	48.9%	59.1%	まにわくんの収支は減少しているものの民間路線バスの収支の向上により全体では <u>目標を達成</u>
	まにわくん	14.7%	12.5%	12.5%	
	全体	24.0%	21.6%	29.8%	
財政支出		339,651千円 ※真庭市内の公共交通に関わる額は130,602千円	346,000千円	— ※真庭市内の公共交通に関わる額は153,757千円	チョイソコまにわの運行や人件費・燃料費の高騰により全体で1千万円以上費用が増加し、 <u>目標は未達想定</u>
公共交通カバー率		92.5%	93.5%	96.7%	チョイソコまにわの運行により公共交通のカバー率が上昇し、 <u>目標を達成</u>
市民の地域公共交通に対する満足度		2.93 (H30年)	3.00	—	R7年2月アンケート調査では未把握

## 地域公共交通計画の成果(総括)

- 地域全体を面的にカバーするデマンド交通(チョイソコまにわ)の導入とキャッシュレス決済や経路検索サービスへの対応、バスロケーションシステムの導入等により交通空白地域の解消、地域住民の移動利便性が向上に繋がった
- 利用の少ないまにわくん枝線をデマンド交通に転換することで、路線の効率化が図られ、わかりやすさが向上した
- 交通事業者との連携により、社会環境が変化する中でまにわくん幹線を中心とした市内の交通体系を維持できている

## 地域公共交通計画(現計画)の課題

- 利用者数・公的支出額に対する目標は未達で、人口減少やコロナ禍を経た社会環境の変化(特に高校生の減少や人件費・燃料費の高騰)が大きく影響しており、現状を踏まえた対策が必要
- デマンド交通の導入やそれに伴うまにわくん枝線の効率化、利用環境改善等については、一部地域で先行的に実施している状況であるため、今後は他地区への横展開などの検討が必要
- 計画に掲げられた事業は概ね実施できているものの、福祉部門との連携や観光面での連携、乗務員研修等、検討段階の事業もあり、今後は一步踏み込んで、取組の実現に向けて進めていくことが重要

### **3 地域公共交通の課題**

移動ニーズへの対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地域の中での移動が多くを占めており、特に北房、美甘、湯原等の<u>地域では域内移動の選択肢が不足</u></li> <li>JR姫新線等の<u>広域交通と接続が不十分</u>で、特に津山市方面への移動ニーズに対応しきれていない</li> <li>サービスが限定されている<u>まにわくん(枝線)では、地域内の移動ニーズ対応が困難</u></li> <li>サービス水準(便数・運行日等)の地域差が大きく、運行便数等の利用者満足度が低い</li> </ul>
公共交通の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>枝線のチョイソコまにわへの転換等を進めてきたものの、<u>利用が少なく非効率な路線が存在</u></li> <li>いずれの地域も<u>平日・朝夕の幹線に需要が集中</u>している</li> <li>チョイソコまにわも乗合が成立しておらず、<u>効率的に多くの人を運べていない</u></li> </ul>
利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎ時など際に<u>待ち時間を快適に過ごせる環境が不足</u></li> <li>キャッシュレスやGTFS対応等の<u>利用環境の改善</u>はまにわくん(幹線)に<u>限定期</u></li> </ul>
公共交通の持続性	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>利用者の減少</u>が続いている中、<u>財政負担額が高止まり</u></li> <li><u>運転者不足が深刻化</u>しており、採用や<u>人材育成</u>に各事業者が課題として認識</li> </ul>
公共交通に対する地域住民の意識・認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの人が<u>送迎に依存</u></li> <li>公共交通の使い方や利用方法に対する<u>理解が不足</u></li> <li>公共交通の<u>積極利用に対する意識が低い</u></li> <li><u>利用促進</u>に対する取組が不足</li> </ul>
施策の推進等	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>福祉や観光と連携</u>した取り組みについて具体的な実施に移せていない</li> <li>路線の評価や計画の進捗を管理する<u>モニタリングの仕組みが不足</u></li> </ul>

## 地域公共交通分科会における認識課題・次期計画に取り入れる視点

「送迎依存の解消」と自助・共助体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族の送迎に依存する現状から、<u>送迎負担の軽減</u>できる公共交通が必要</li> <li>山間部での担い手不足と今後の限界集落化を見据え、地域住民の<u>自助・共助により移動手段等と公共交通の組み合わせた移動環境構築</u>が必要</li> </ul>
財政負担の抑制と持続可能な体制整備	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>財政支出の抑制</u>を目指すにあたっては、定時定路線からデマンド交通への移行に合わせた<u>地域公共交通の効率化</u>が不可欠</li> <li>利用状況に応じた見直し基準の設定や、地域住民へのメッセージ発信等の<u>意識醸成</u>が必要</li> </ul>
福祉との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>「居心地の良さ」等の<u>福祉の重要要素</u>についても反映が必要</li> </ul>
市外移動・広域連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少によって需要が減っていく中、「共倒れ」を避けるためには近隣市町との<u>広域連携、交通事業者間の連携強化</u>が必要</li> </ul>
交通事業者との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>デマンド交通の拡大</u>にあたっては、タクシー需要減少へ配慮しつつ、安全性の担保、事業者間対立回避するための<u>連携・理解促進が重要</u></li> <li><u>情報提供・共有</u>等を含めた<u>事業者と行政の協力体制構築</u>が必要</li> </ul>
利用促進・利用者の獲得	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>児童・生徒</u>に対しては将来の<u>利用者育成と使いやすさの周知</u>が必要</li> <li><u>高齢者</u>に対しても乗り方教室・使い方等の<u>丁寧な説明</u>が必要</li> </ul>

利用者・地域住民視点	供給側視点	共通の視点
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域によって異なる移動のニーズへの対応</li> <li>■ わかりやすい情報提供</li> <li>■ 地域間を繋ぐ公共交通の維持・確保</li> <li>■ 安心して利用できる環境整備</li> <li>■ 山間部やバス路線の沿線から離れた地域の利便性確保</li> <li>■ 地域の交通資源(車・人)の有効活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域公共交通の担い手確保</li> <li>■ 交通事業者の経営支援、安定的な収益確保</li> <li>■ 市の財政負担抑制</li> <li>■ 需要の掘り起こしによる新たな利用者獲得</li> <li>■ 需要に基づく路線の効率化、輸送効率の向上</li> <li>■ 交通事業者間の連携強化</li> <li>■ 福祉・教育・観光等の他部門との連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域住民の移動総数の増加</li> <li>■ 送迎依存の緩和</li> <li>■ 交通結節点(モビリティハブ)となる拠点の機能向上</li> <li>■ 施策を適切に推進していくモニタリングの仕組み構築</li> <li>■ 広域的な交通(JR姫新線や高速乗合バス)との接続改善</li> <li>■ 関係者や地域住民と連携した利用促進の強化</li> <li>■ 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)</li> </ul>

## 4

# 地域公共交通の目指す姿と 対応する施策・事業（案）

1. 幹線軸（JR姫新線、民間バス、まにわくん幹線）と地域内交通（まにわくん枝線やチョイソコまにわ等のデマンド型交通等）を組み合わせて、市内の目的地や近隣市町まで移動ができる
2. 日常の様々な移動需要（通学・通勤・通院・買い物）に対応する交通手段が確保できている
3. 運転免許返納後も安心して生活ができる
4. 公共交通を介して観光や関係人口が増え交流と賑わいが生まれる
5. 関係者や地域住民との適切な関与により、みんなで公共交通を支えている

《目指す姿を踏まえた課題への対応方針》

公共交通ネットワークの最適化

公共交通の利用環境整備

持続可能な  
公共交通の仕組みづくり

公共交通に対する意識の醸成

## 【市内全体】

- ・ 中心市街拠点・地域拠点でのニーズに応じた交通モード間の接続改善
- ・ 広域幹線軸の維持確保
- ・ 交通結節点となる拠点の環境整備
- ・ DXを活用した予約しやすさの向上、情報発信の強化
- ・ 交通空白(タクシーが配車しにくい地域や時間帯等)に対しては、ライドシェアの仕組み活用を含めて対応を検討

## 蒜山地域【地域内交通】

地域主体のコミュニティ交通や既存のまにわくん枝線(デマンド型)でカバーし、必要に応じてAIを活用したデマンド交通の導入を検討

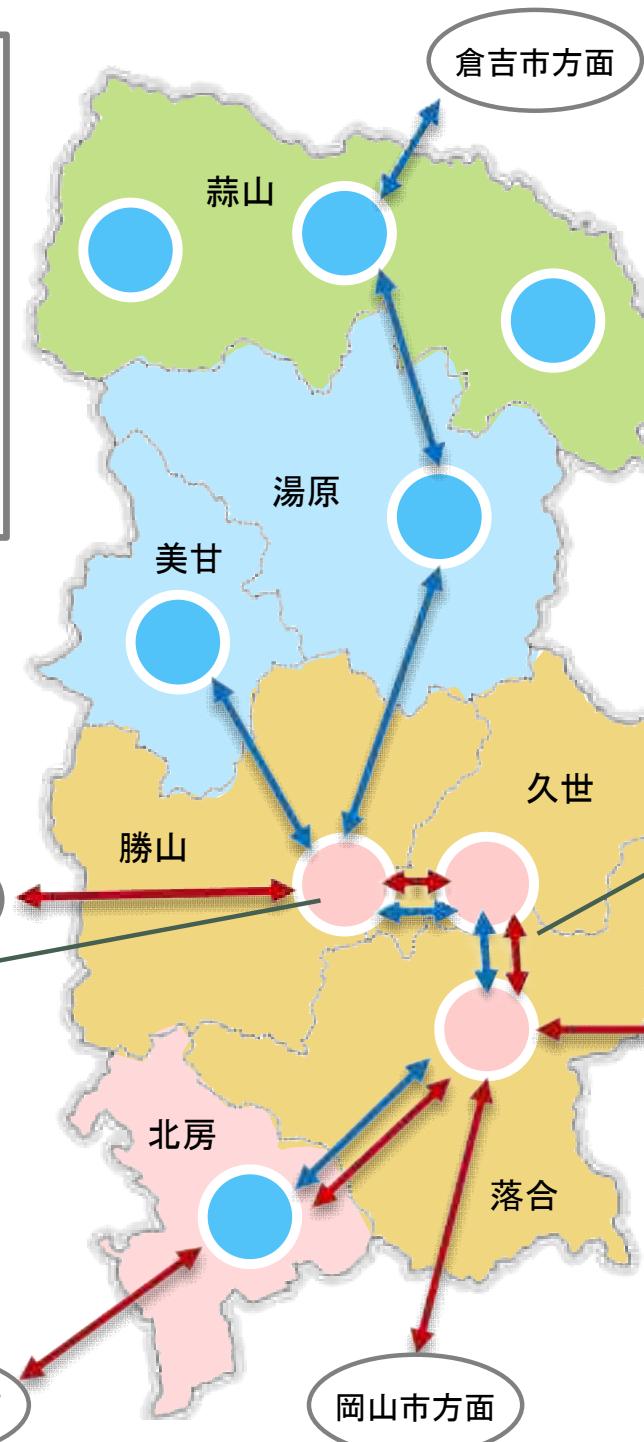
## 湯原・美甘地域【地域内交通】

まにわくん枝線からAIを活用した新たなデマンド交通への転換を検討

勝山駅周辺を観光需要も含めた複合拠点に整備

## 北房地域【地域内交通】

まにわくん枝線をAIを活用したデマンド交通に転換(R8年1月より先行して実施)



市内幹線軸  
(まにわくん幹線)  
の利便性向上

## 勝山・久世・落合地域【地域内交通】

チョイソコまにわと地域主体のコミュニティ交通等でカバー

→ 広域幹線軸  
(鉄道、民間路線バス等)

→ 市内幹線軸  
(まにわくん幹線、地域間を運行する枝線)

## 対応方針1 公共交通ネットワークの最適化

施策	対応する現状課題 ※関連が強いものは太字	事業案 ※現時点版
【施策1】 適材適所による公共交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の移動総数の増加</li> <li>地域によって異なる移動のニーズへの対応</li> <li>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)</li> <li>需要に基づく路線の効率化、輸送効率の向上</li> <li>市の財政負担抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線と地域内交通(枝線)を組み合わせた公共交通網の維持・整備</li> <li>交通空白(タクシーが配車しにくい地域や時間帯等)の対応検討</li> <li>需要に応じたダイヤ設定</li> <li>まにわくん枝線の効率化</li> <li>複数の交通モードを一体で使える定期券・サブスクサービス等の検討</li> </ul>
【施策2】 デマンド交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域によって異なる移動のニーズへの対応</li> <li>山間部やバス路線の沿線から離れた地域の利便性確保</li> <li>地域の移動総数の増加(外出機会の向上)</li> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AIを活用したデマンド交通の導入</li> <li>地域組織との協働によるデマンド交通の構築</li> </ul>
【施策3】 広域幹線軸の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域間を繋ぐ公共交通の維持・確保</li> <li>関係者や地域住民と連携した利用促進の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国・県・沿線自治体と連携したJR姫新線の維持確保</li> <li>交通事業者と連携した広域交通(JR姫新線や民間路線バス)の利用促進</li> </ul>

**対応方針2 公共交通の利用環境整備**

施策	対応する現状課題 ※関連が強いものは太字	事業案 ※現時点版
<b>【施策4】 乗り継ぎ環境の改善</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な交通(JR姫新線や高速乗合バス)との接続改善</li> <li>安心して利用できる環境整備</li> <li>交通事業者間の連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点と周辺都市部を結ぶ連絡バスを整備</li> <li>ストレスのない乗継ダイヤへの改善</li> <li>まにわくん等から他の交通モードへの乗継しやすさ向上</li> </ul>
<b>【施策5】 拠点の整備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点(モビリティハブ)となる拠点の機能向上</li> <li>安心して利用できる環境整備</li> <li>福祉・教育・観光等の他部門との連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国勝山駅周辺の観光需要に対応した複合拠点整備</li> <li>交通結節点における空調整備など利用者に優しい環境づくり</li> <li>拠点でのイベントに合わせた公共交通の臨時運行</li> </ul>
<b>【施策6】 情報提供の充実</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすい情報提供</li> <li>安心して利用できる環境整備</li> <li>事業者間の連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の交通モードの情報を一元化で伝える仕組み構築</li> <li>GTFS-FLEXやリアルタイムデータの活用</li> <li>高齢者や学生等の属性に応じた情報提供</li> </ul>

**対応方針3 持続可能な公共交通の仕組みづくり**

施策	対応する現状課題 ※関連が強いものは太字	事業案 ※現時点版
<b>【施策7】 交通事業者への支援と公共交通の収益確保</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者の経営支援、安定的な収益確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広告収入等による新たな収益確保策の検討</li> <li>国・県と連携した交通事業者への支援</li> </ul>
<b>【施策8】 地域公共交通の人材確保</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の担い手確保</li> <li>交通事業者間の連携強化</li> <li>地域の交通資源(車・人)の有効活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材育成や人材募集、乗務員の接遇等のノウハウを学べる機会の創出</li> <li>交通事業者間の人材共有・登録ドライバー制度等の導入検討</li> </ul>
<b>【施策9】 関係者を巻き込んだ交通マネジメント体制の構築</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策を適切に推進していくモニタリングの仕組み構築</li> <li>市の財政負担抑制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モニタリングチームによる計画の進捗状況の検討</li> <li>地域組織等との検討会・意見交換会の開催</li> </ul>

## 対応方針4

## 公共交通に対する意識の醸成

施策	対応する現状課題 ※関連が強いものは太字	事業案 ※現時点版
<b>【施策10】</b> 公共交通を「知る・乗る・守る」 意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要の掘り起こしによる新たな利用者獲得</li> <li>・わかりやすい情報提供</li> <li>・送迎依存の緩和</li> <li>・関係者や地域住民と連携した利用促進の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗り方教室・乗車体験会の開催</li> <li>● 高齢者の集まりや会合を活用した利用方法の説明</li> <li>● 公共交通無料デー等のキャンペーンの実施</li> <li>● ケーブルテレビ等の地元メディアを活用した周知</li> </ul>
<b>【施策11】</b> 送迎に対する意識の変革	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎依存の緩和</li> <li>・わかりやすい情報提供</li> <li>・新たな需要の掘り起こし等の新たな利用者獲得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 送迎移動をしている児童・生徒及びその保護者への情報提供</li> <li>● 乗り方教室・乗車体験会の開催</li> </ul>
<b>【施策12】</b> 新しい移動スタイル 「ライド&ウォーク」の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉・教育・観光等の他部門との連携強化</li> <li>・関係者や地域住民と連携した利用促進の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集いの場等を活用した情報提供、公共交通の乗車体験会の実施</li> <li>● 公共交通利用者へのポイント付与、利用者モニターの募集等の「ライド&amp;ウォーク」制度の検討</li> </ul>

# 次期真庭市地域公共交通計画（マスタープラン）の体系案

## 公共交通の 目指す姿

- 幹線軸(JR姫新線、民間バス、まにわくん幹線)と地域内交通(まにわくん枝線やチョイソコまにわ等のデマンド型交通等)を組み合わせて、市内の目的地や近隣市町まで移動ができる
- 日常の様々な移動需要(通学・通勤・通院・買物)に対応する交通手段が確保できている
- 運転免許返納後も安心して生活ができる
- 公共交通を介して観光や関係人口が増え、交流と賑わいが生まれる
- 関係者や地域住民との適切な関与により、みんなで公共交通を支えている

## 目指す姿を踏まえた 課題への対応方針

### 公共交通ネットワーク の最適化

### 公共交通の 利用環境整備

### 持続可能な公共交通の 仕組みづくり

### 公共交通に対する 意識の醸成

## 公共交通の課題

## 施策(コンセプト)

## 事業(具体的な手法・取組)

共通の視点

利用者・地域住民視点

供給側の視点

地域住民の移動総数の増加

運行内容の複雑さ改善

交通結節点となる拠点の機能向上

広域的な交通との接続改善

施策を適切に推進していくモニタリングの仕組み構築

送迎依存の緩和

関係者や地域住民と連携した利用促進の強化

地域によって異なる移動のニーズへの対応

山間部やバス路線の沿線から離れた地域の利便性確保

地域間を繋ぐ公共交通の維持・確保

安心して利用できる環境整備

わかりやすい情報提供

地域の交通資源(車・人)の有効活用

需要に基づく路線の効率化、輸送効率の向上

市の財政負担抑制

交通事業者間の連携強化

交通事業者の経営支援、安定的な収益確保

地域公共交通の担い手確保

福祉・教育・観光等の他部門との連携強化

需要の掘り起こしによる新たな利用者獲得

### 対応方針① 公共交通ネットワークの最適化

#### 【施策1】 適材適所による公共交通体系の構築

- 幹線軸と地域内交通(枝線)を組み合わせた公共交通網の維持・整備
- 交通空白の対応検討
- 需要に応じたダイヤ設定
- まにわくん枝線の効率化
- 複数の交通モードを一体で使える定期券・サブスクサービス等の検討

#### 【施策2】 デマンド交通の導入

- AIを活用したデマンド交通の導入
- 地域組織との協働によるデマンド交通の構築

#### 【施策3】 広域幹線軸の維持・確保

- 国・県・沿線自治体と連携したJR姫新線の維持確保
- 交通事業者と連携した広域交通の利用促進

### 対応方針② 公共交通の利用環境整備

#### 【施策4】 乗り継ぎ環境の改善

- 拠点と周辺都市部を結ぶ連絡バス整備
- ストレスのない乗継ダイヤの改善
- まにわくん等から他の交通モードへの乗継しやすさ向上

#### 【施策5】 拠点の整備

- 中国勝山駅周辺の観光需要に対応した複合拠点整備
- 交通結節点における利用者に優しい環境づくり
- 拠点でのイベントに合わせた公共交通の臨時運行

#### 【施策6】 情報提供の充実

- 複数の交通モードの情報を一元化で伝える仕組み構築
- GTFS-FLEXやリアルタイムデータの活用
- 高齢者や学生等の属性に応じた状況提供

### 対応方針③ 持続可能な公共交通の仕組みづくり

#### 【施策7】 交通事業者への支援と公共交通の収益確保

- 広告収入等による新たな収益確保策の検討
- 国・県と連携した交通事業者への支援

#### 【施策8】 地域公共交通の人材確保

- 人材育成や人材募集、乗務員の接遇等のノウハウを学べる機会の創出
- 事業者間の人材共有・登録ドライバー制度等の導入検討

#### 【施策9】 関係者を巻き込んだ交通マネジメント体制の構築

- モニタリングチームによる計画の進捗状況の検討
- 地域組織等との検討会・意見交換会の開催

### 対応方針④ 公共交通に対する意識の醸成

#### 【施策10】 公共交通を「知る・乗る・守る」意識の醸成

- 乗り方教室・乗車体験会の開催
- 高齢者の集まりや会合を活用した利用方法の説明
- 公共交通無料デー等のキャンペーンの実施
- MIT等の地元メディアを活用した周知

#### 【施策11】 送迎に対する意識の変革

- 送迎移動をしている児童・生徒、保護者への情報提供
- 乗り方教室・乗車体験会の開催

#### 【施策12】 新しい移動スタイル「ライド＆ウォーク」の促進

- 集いの場等を活用した情報提供
- 公共交通利用者へのポイント付与、利用モニタ85の募集

※特に関連の強い課題と施策は実線で結ぶ

## コミュニティバスまにわくん年末年始の運行について

令和 7 年 6 月 26 日開催の真庭市地域公共交通会議において承認の年末年始の運行について、さらに『蒜山久世ルート 5 便』の運休を協議するもの。

### 【前回承認事項】

1. 期 間：12 月 31 日から 1 月 3 日の間
2. 対 象：まにわくん幹線 3 ルートの次の便を年末年始ダイヤとして運休する
  - 《北房・久世ルート》 1・2・11・12 便（5・6 便是当初より運休）
  - 《新庄・久世ルート》 1・2・7・8 便
  - 《蒜山・久世ルート》 1・2・11・12 便（13 便是当初より運休）

### 【今回審議事項】

《蒜山・久世ルート》5 便（休暇村蒜山発 10:25 – 真庭市役所着 11:59）は、広域公共交通の JR 姫新線及び高速勝山-岡山線に接続しておらず、直近 5 年間の 12 月 31 日から 1 月 3 日の間の利用実績も少ないことから運休とするもの。

	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
<b>12 月 31 日</b>	1	2	8	5	10
<b>1 月 1 日</b>	0	7	1	1	5
<b>1 月 2 日</b>	1	3	1	2	6
<b>1 月 3 日</b>	2	7	3	0	5

※過去 5 年間輸送実績

JR JR西日本お客様センター 0570-00-2488 または 06-4960-8888													
乗車駅別名 - 乗車駅別名 - 休暇村 - 久世駅 - 中国勝山駅 - 中国 - 輸送実績													
乗車駅別名	乗車駅別名	古川駅	久世駅	中国勝山駅	岡田駅	蒜山駅	高麗駅	岡田駅	中国勝山駅	久世駅	古川駅	乗車駅別名	乗車駅別名
-	-	-	-	5.44	5.53	0.03	-	-	5.56	5.03	6.08	6.13	6.21
6:35	6:43	6:46	6:57	7:10	7:19	7:26	-	-	6.90	5.57	7.03	7.08	7.17
7:34	7:41	7:48	7:54	8:05	-	-	7:53	8:03	8:12	8:16	8:24	8:29	8:37
8:16	10:24	10:29	10:34	10:43	10:52	11:02	-	-	8:53	9:00	9:05	9:10	9:19
12:16	12:24	12:29	12:35	12:43	12:57	14:02	9:02	10:31	10:43	10:50	10:55	11:09	11:18
12:18	12:26	12:30	12:36	12:45	12:55	-	10:21	11:31	12:42	13:49	13:54	13:59	14:07
16:18	16:24	16:29	16:34	16:43	16:52	17:02	12:21	13:31	14:05	14:12	14:17	14:24	14:33
17:30	17:38	17:42	17:51	17:58	-	-	17:24	17:34	17:44	17:51	17:58	18:01	18:09
18:23	18:30	18:35	18:40	18:48	18:57	19:07	19:27	19:37	19:45	19:52	19:57	20:02	20:10
19:33	19:26	19:25	19:31	19:37	-	-	-	-	20:11	20:18	-	20:31	-
20:24	20:31	20:36	20:41	20:49	20:58	21:08	20:26	20:36	20:40	20:51	21:00	21:05	21:13
22:18	22:26	22:31	22:35	22:44	-	-	21:28	21:38	21:46	-	-	-	-

④ 蒜山→岡山					
JR 0570-00-2488 (0888)35-0182 / 0887-42-7211					
岡山市駅前	蒜山駅前	北勝水田	蒜山駅前口	北勝水田口	バスセンター
8:05	8:15	8:31	8:50	9:54	10:00
10:10	10:20	10:36	10:55	11:59	12:05
14:00	14:10	14:26	14:45	15:49	15:55
17:35	17:45	18:01	18:20	19:24	19:30
8:00	8:06	9:10	9:31	9:45	9:55
11:50	11:56	13:00	13:21	13:35	13:45
14:30	14:36	15:40	16:01	16:15	16:25
16:55	17:01	18:05	18:26	18:40	18:50

5 便（中国勝山駅 11:47）

他モードへの接続便はなく、

7 便（中国勝山駅 13:37）で対応が可能

【参考】

運休便 = 赤色網かけ

運休便=赤色網かけ

## 新庄・久世ルート

吉野吉田町 運送センター TEL.0807-44-3170

停留所名	0時	3時	6時	9時	12時	15時	18時	21時
森 游	0時	9:15	12:05	17:40				
高 橋	0時	9:15	12:05	17:40				
森 治 聖	0時	9:15	12:05	17:40				
新庄村役場前	0時	9:17	12:07	17:42				
道の駅斯年莊前	0時	9:18	12:08	17:43				
多 田 口	0時	9:19	12:09	17:44				
森 東	0時	9:20	12:10	17:45				
大 用	0時	9:21	12:11	17:46				
羽 仁	0時	9:22	12:12	17:47				
野 雨	0時	9:24	12:14	17:49				
平 喜 上	0時	9:24	12:14	17:49				
平 喜 下	0時	9:25	12:15	17:50				
平 田 口	0時	9:25	12:15	17:50				
森 政	0時	9:25	12:15	17:51				
美甘ごども園前	0時	9:27	12:17	17:52				
美甘小学校前	0時	9:28	12:18	17:53				
美甘振興局前	0時	9:29	12:18	17:53				
只 口	0時	9:30	12:20	17:55				
首 切	0時	9:31	12:21	17:56				
出 韶	0時	9:32	12:22	17:57				
太 井 田 坂	0時	9:33	12:23	17:58				
森 佐	0時	9:34	12:24	17:59				
田 口	0時	9:35	12:25	18:00				
近 里	0時	9:35	12:25	18:00				
八 反	0時	9:37	12:27	18:02				
日 季	0時	9:39	12:29	18:04				
摩 木	0時	9:40	12:30	18:05				
神 代	0時	9:40	12:30	18:05				
上 菊 菜 由	0時	9:41	12:31	18:06				
美 田	0時	9:42	12:32	18:07				
重 利	0時	9:46	12:36	18:11				
芳 田	0時	9:47	12:37	18:12				
荒 田	0時	9:48	12:38	18:13				
上 江 川	0時	9:52	12:42	18:17				
江 川	0時	9:54	12:44	18:18				
勝 山 大 横	0時	9:55	12:45	18:20				
中 国 勝 山 横	0時	9:57	12:47	18:22				
勝 山 高 松 前	0時	9:58	12:48	18:23				
勝	0時	9:59	12:49	18:24				
野 白	0時	10:03	12:53	18:28				
森 尾	0時	10:03	12:53	18:28				
グ ン セ 前	0時	10:04	12:54	18:29				
久 住 斎 前	0時	-	-	18:31				
久 住 中 央	0時	-	-	18:32				
ゆ め タ ウ ナ プ 前	0時	10:09	12:58					
真 見 市 沢 所	0時	10:11	14:01	18:35				

停留所名	0時	3時	6時	9時
青 緑 市 沢 所	0時	12:00	16:36	18:30
ゆ め タ ウ ナ プ 前	-	12:03	16:38	-
久 世 中 央	0時	-	-	18:51
久 世 斎 前	0時	-	-	18:53
グ ン セ 前	0時	12:07	16:42	18:53
萬	0時	12:08	16:43	18:54
野 白	0時	12:09	16:44	18:54
勝	0時	12:12	16:47	18:57
勝 山 高 松 前	0時	12:13	16:48	18:59
中 国 勝 山 横	0時	12:17	16:51	18:59
勝 山 大 横	0時	12:17	16:52	19:00
江 川	0時	12:18	16:53	19:03
上 江 川	0時	12:19	16:54	19:04
貴 田	0時	12:24	16:59	19:09
青 田	0時	12:25	17:00	19:10
重 利	0時	12:25	17:00	19:10
三 菊 田	0時	12:29	17:04	19:14
上 天 菊 田	0時	12:30	17:05	19:15
幸 代	0時	12:31	17:06	19:16
勝 本	0時	12:32	17:07	19:17
四 季	0時	12:33	17:07	19:18
八 反	0時	12:35	17:09	19:20
延 田	0時	12:37	17:11	19:22
田 口	0時	12:37	17:12	19:22
道 田	0時	12:38	17:13	19:23
水 井 の 菊 田	0時	12:40	17:15	19:25
出 菊 田	0時	12:41	17:16	19:26
曾 切	0時	12:43	17:17	19:28
只 口	0時	12:44	17:19	19:29
美 甘 振 興 局 前	0時	12:46	17:20	19:31
美 甘 小 学 校 前	0時	12:48	17:21	19:31
美 甘 こ ど も 園 前	0時	12:47	17:21	19:32
青 田	0時	12:47	17:22	19:32
勝 田	0時	12:48	17:23	19:33
甲 田	0時	12:48	17:23	19:33
曾 田	0時	12:49	17:23	19:34
中 田	0時	12:49	17:24	19:34
野 田	0時	12:50	17:24	19:35
奥 仁	0時	12:51	17:25	19:35
大 沢	0時	12:52	17:25	19:37
曾 田	0時	12:52	17:27	19:37
茅 田	0時	12:54	17:30	19:39
道 の 新 新 庄 前	0時	12:54	17:30	19:39
新 庄 村 振 興 動	0時	12:56	17:30	19:41
萬 泽 治 聖	0時	12:56	17:31	19:41
萬 泽	0時	12:58	17:33	19:43

運休便 = 赤色網かけ