

第 47 回真庭市地域公共交通会議 次第

開催日時：令和 7 年(2025 年)12 月 19 日(金)

午前 10 時～正午

開催場所：真庭市役所本庁舎 3 階 会議室 2・3

1 開 会

2 会長あいさつ

3 審議事項

(1) 真庭市地域公共交通計画の素案について・・・・・・・・・・資料 1

(2) 真庭市コミュニティバス運行車両更新計画の改定について・・資料 2

(3) 令和 7 年度フィーダー系統確保維持事業の事業評価について・・資料 3

(4) 令和 7 年度地域公共交通調査等事業の事業評価について・・資料 4

4 報告事項

(1) コミュニティバスを活用した貨客混載実証実験について・・資料 5

(2) 北房地域オンデマンド交通「イコーデ」の進捗について・・資料 6

5 その他

6 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	

真庭市地域公共交通計画 素案

令和7年12月時点

目 次

第1章	地域公共交通計画の概要	1
1.	背景と目的	1
2.	計画の位置づけ	1
3.	計画の範囲	1
4.	計画期間	1
第2章	真庭市を取り巻く社会環境と公共交通の現状	2
1.	人口及び社会動向	2
2.	公共交通の整備状況	9
3.	上位・関連計画における公共交通の位置づけ	13
4.	前計画(地域公共交通計画)の実施・検証結果	16
第3章	公共交通の現状診断	19
1.	地域住民・利用者のニーズ	19
2.	公共交通の利用実態	21
3.	供給側が抱える問題	26
4.	公共交通における問題点の整理(現状診断のまとめ)	29
5.	公共交通の課題	30
第4章	地域公共交通の目指す姿	31
1.	地域公共交通の目指す姿	31
2.	目指す姿が実現された公共交通体系	31
第5章	施策・事業	34
1.	目指す姿を実現するための課題への対応方針と施策	34
2.	各種事業内容	36
第6章	計画の評価検証と推進体制	50
1.	評価指標・目標値	50
2.	計画の推進体制	53
3.	計画の推進スケジュール	54

第1章 地域公共交通計画の概要

1. 背景と目的

真庭市は、東西約 30km、南北約 50km、総面積約 828 km²という広大な市域に、鉄道(JR姫新線、7 駅)、民間路線バス(2 路線)、コミュニティバスまにわくん(16 路線)、タクシー、オンデマンド乗合タクシー「チョイソコまにわ」など、多様な公共交通が走り、地域の暮らしを支えています。

令和3年には真庭の交通のマスタープランとなる「真庭市地域公共交通計画」を策定し、公共交通の機能向上(路線の再編や車両バリアフリー化など)や利用環境整備(キャッシュレス決済・バスロケーションシステムの導入、待合環境の整備など)といった、計画に基づく取組を推進してきました。さらに、令和5年10月にはオンデマンド乗合タクシー「チョイソコまにわ」を導入するなど、移動の選択肢を高める取り組みも進めています。

今、地域公共交通は大きな転換点を迎えています。高齢化の進展や運転免許証の自主返納が進み、日常生活における地域公共交通の役割はますます重要となる一方、公共交通の利用は減り、運転手不足や運行経費の増加など、全国でも課題となっている問題が顕在化しています。

こうした中、市民の移動利便性を確保しつつ、市の財政の健全性にも配慮した持続可能な公共交通体系を実現することが喫緊の課題となっています。

そこで、地域の実情や住民の移動ニーズをしっかりと踏まえ、「真庭市らしい公共交通」を実現するため、新たな交通のルートマップ(道しるべ)となる「真庭市地域公共交通計画」(以下、「交通計画」という。)を策定します。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)に基づき、本市の地域公共交通の目指すべき将来像と、その実現に向けた施策の方向性を示したマスタープランです。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「第3次真庭市総合計画」を最上位計画とし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に即した法定計画とします。また、まちづくりや土地利用等の関連する計画と整合を図り、福祉や観光等の施策とも連携を図ります。

3. 計画の範囲

真庭市全域

4. 計画期間

令和8年度(2026年4月)から令和12年度(2031年3月)の 5 年間

第2章 真庭市を取り巻く社会環境と公共交通の現状

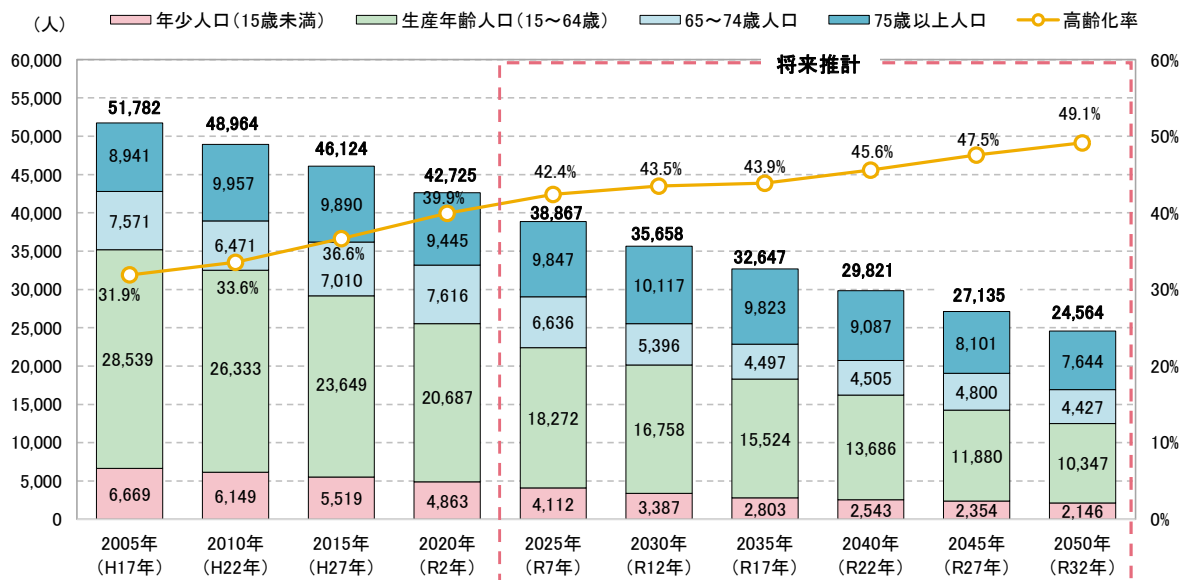
真庭市の公共交通を考える上で、人口減少・高齢化・生活拠点の偏在・移動ニーズの変化は避けては通れない要素です。本章では、社会環境と交通の現状を整理します。

1. 人口及び社会動向

(1) 人口及び高齢化の推移

人口減少と高齢化は、公共交通の利用者減と担い手不足を同時に引き起こす要因となります。

- 平成27年～令和2年の5年間で3,300人程度の減
- 令和7年には総人口40,000人を下回る見通し
- 令和22年には総人口30,000人を下回ると予測



資料：H2～R2 は H2～R2 国勢調査、R7～R27 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）

図 真庭市の人口推移・将来推計人口

(2) 地域別の人口及び高齢化の推移

地域間で人口減少の速度に差があり、交通サービスの維持が課題となっています。

- 北房、勝山、湯原、川上、中和地域では、15年で20%以上の人口減
- 美甘地域では30%以上の人口減等、山間部では人口減少が顕著

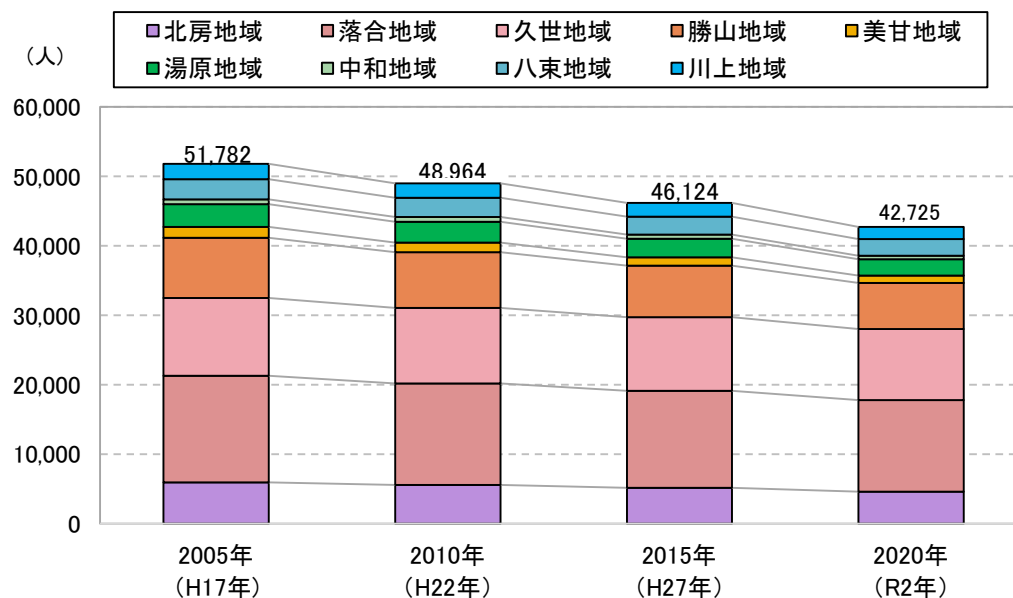


図 地域別の人口推移（国勢調査より）

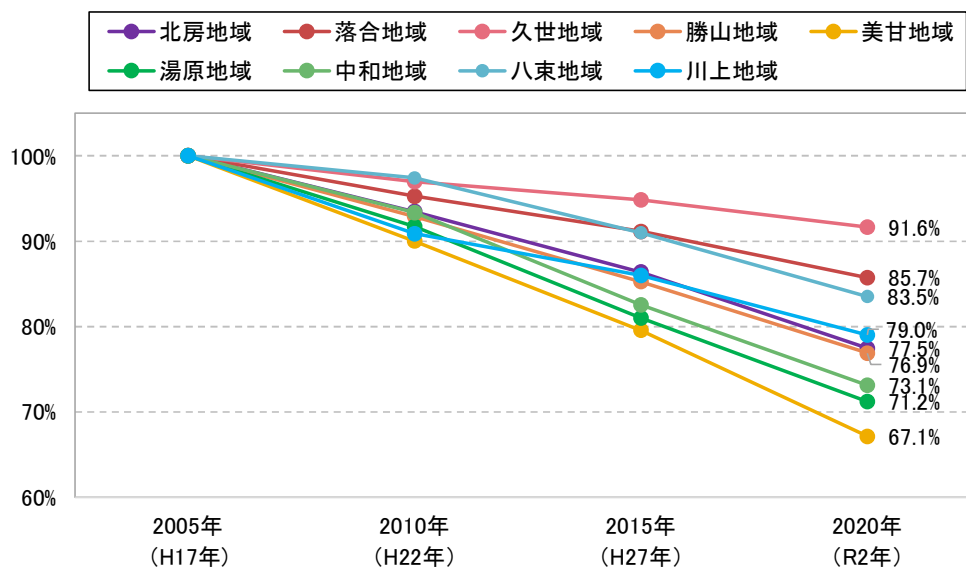


図 地域別の人口減少率（国勢調査より）

(3) 移動の目的地となる施設の立地

市中心部への移動ニーズが高く、周辺部では目的地までの移動距離が長くなる状況が見られます。

- 久世地域に多くの商業施設や医療機関が立地
- JR 姫新線沿線（勝山・落合地域）にも施設の一定の集積が見られる
- 湯原、美甘、北房、勝山地域の西部では特に商業施設の不足が顕著
- 公共施設は各地域中心部に立地

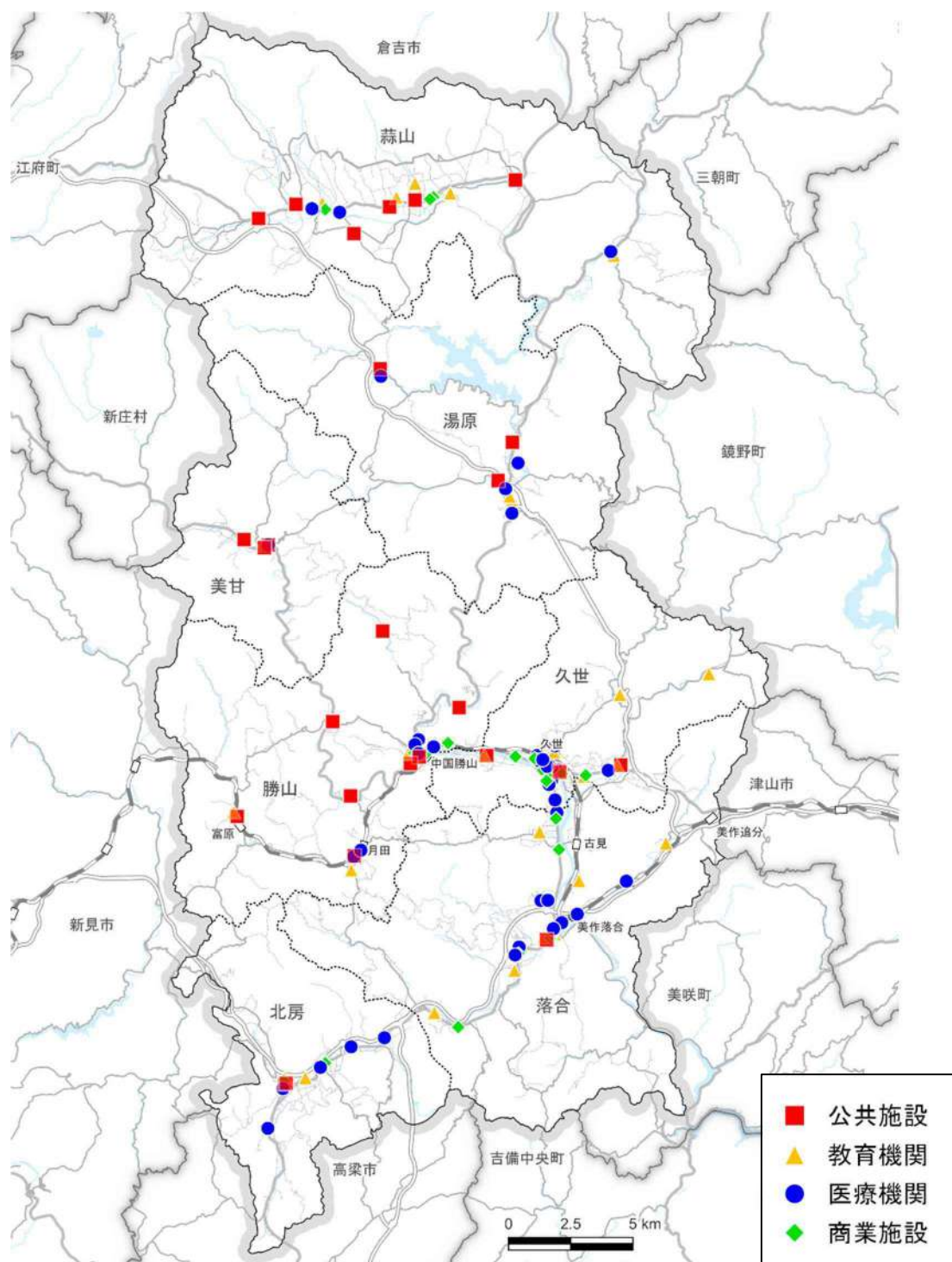


図 移動の目的地・拠点の立地状況

(4) 通勤・通学における市外移動の状況

市外への通勤・通学のニーズは、津山市に集中しています。

- 市外通勤者の43%、市外通学者の60%は津山市へ
- 高梁市、岡山市への市外通勤・通学も一定数見られる

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	-

図表 市外への通勤者・通学者の行先

(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)

(5) 買い物・通院の移動の状況（真庭市消費動向調査より）

施設の集積状況に合わせ、買物・通院の移動に地域差が見られます。

① 買い物の状況

- 中部エリアでは9割強が地元で買い物
- 通院に比べ中部エリアへの移動傾向がわずかに高い
- 北房エリアでは倉吉方面（鳥取県）へ向かう割合も20%強
- （通院に比べエリア外への移動が多い）
- 市外移動の割合は少ないが、津山市への移動が一定見られる

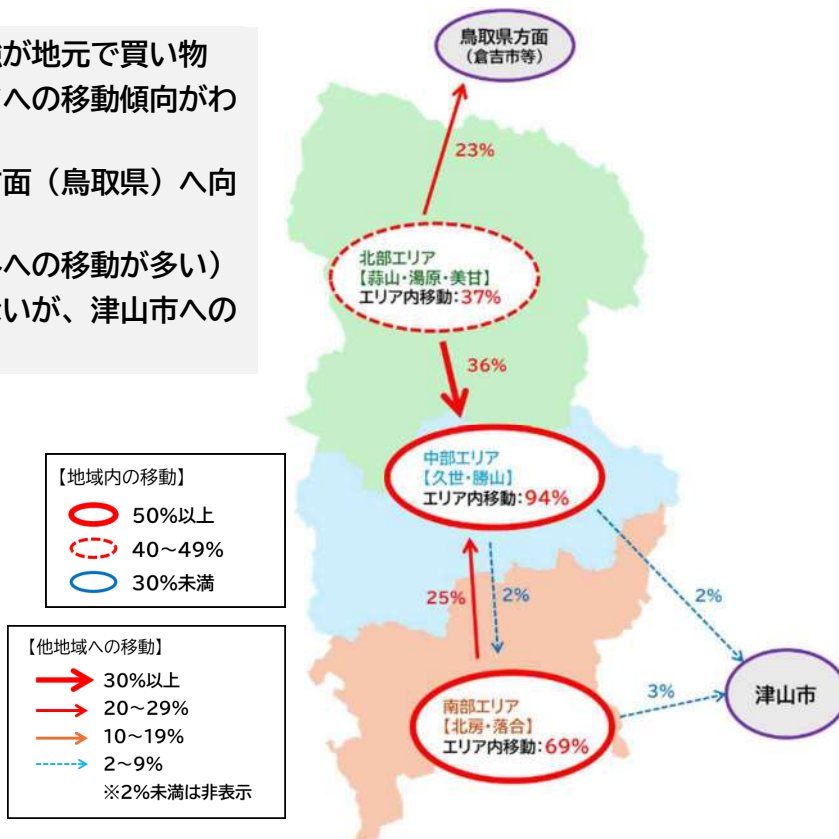


図 食料品の買い物における移動の状況
(資料：平成 28 年 真庭市消費動向調査)

② 通院の状況

- エリア内移動の割合が高く、南部（北房・落合）では80%超
- 北部エリアの移動は他のエリアに比べて分散
(鳥取県方面（主に倉吉市）・中部エリアへの移動が約2割)
- 市外移動は、津山市・岡山市・倉敷市以外にまとまった数の移動は見られない

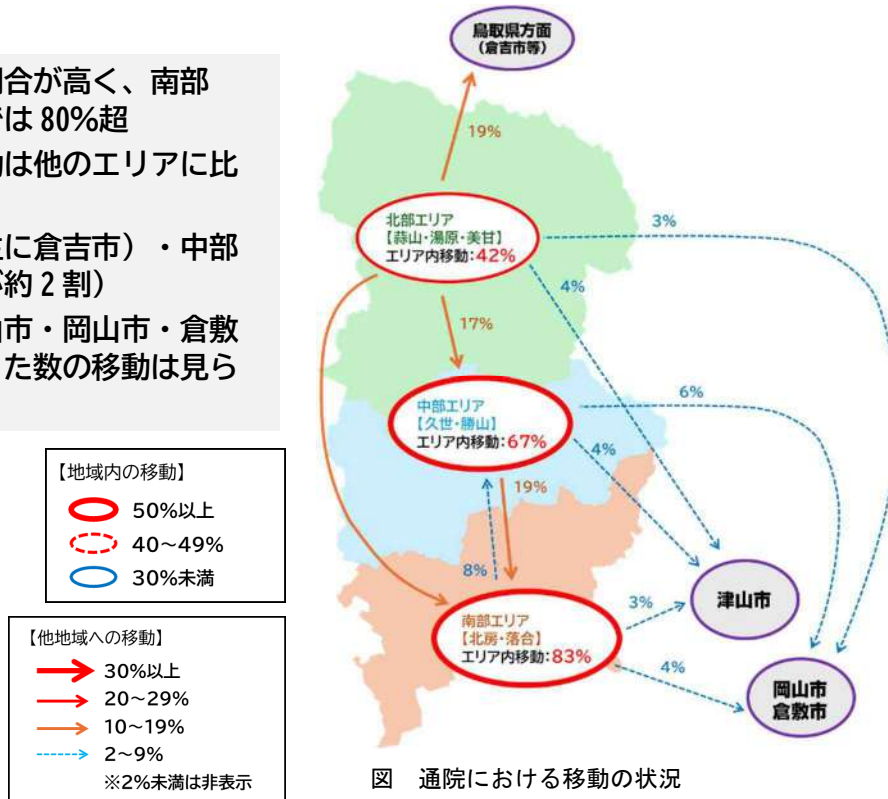


図 通院における移動の状況
(資料：平成 28 年 真庭市消費動向調査)

(6) 岡山県パーソントリップ調査から見た人の流れ・潜在需要

地域ごとに異なる動線を見られ、移動ニーズの把握や将来予測は、持続可能な交通体系検討する基礎データとなります。

① 市内の地域間移動

- 地域内移動が比較的多い
(久世、勝山、落合、湯原地域では地域内移動が約6割)
- 地域を跨ぐ移動は、市の中心部の久世に多くの矢印が集まる
- (久世と落合を行き来する移動も一定数見られる)
- 蒜山地域は八束地域に移動が集中、市南部への移動は少ない

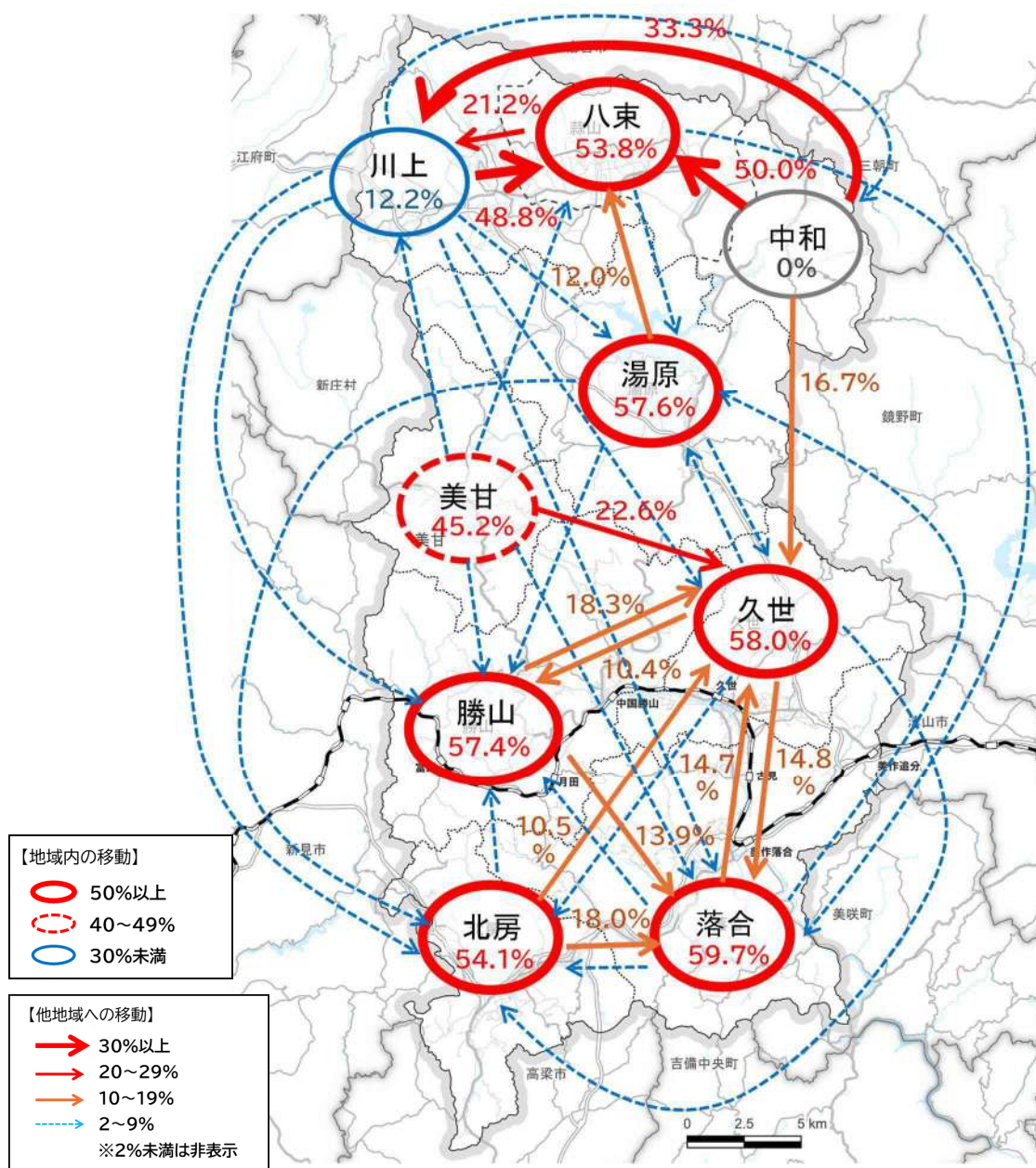


図 平日における市内移動の状況

(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
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)

② 市外への移動

- 市外への移動は 10%以下と比較的少ない
- 市南部は津山市、北部は鳥取県方面への移動が多い
- 北房地域では高梁市への移動が多い

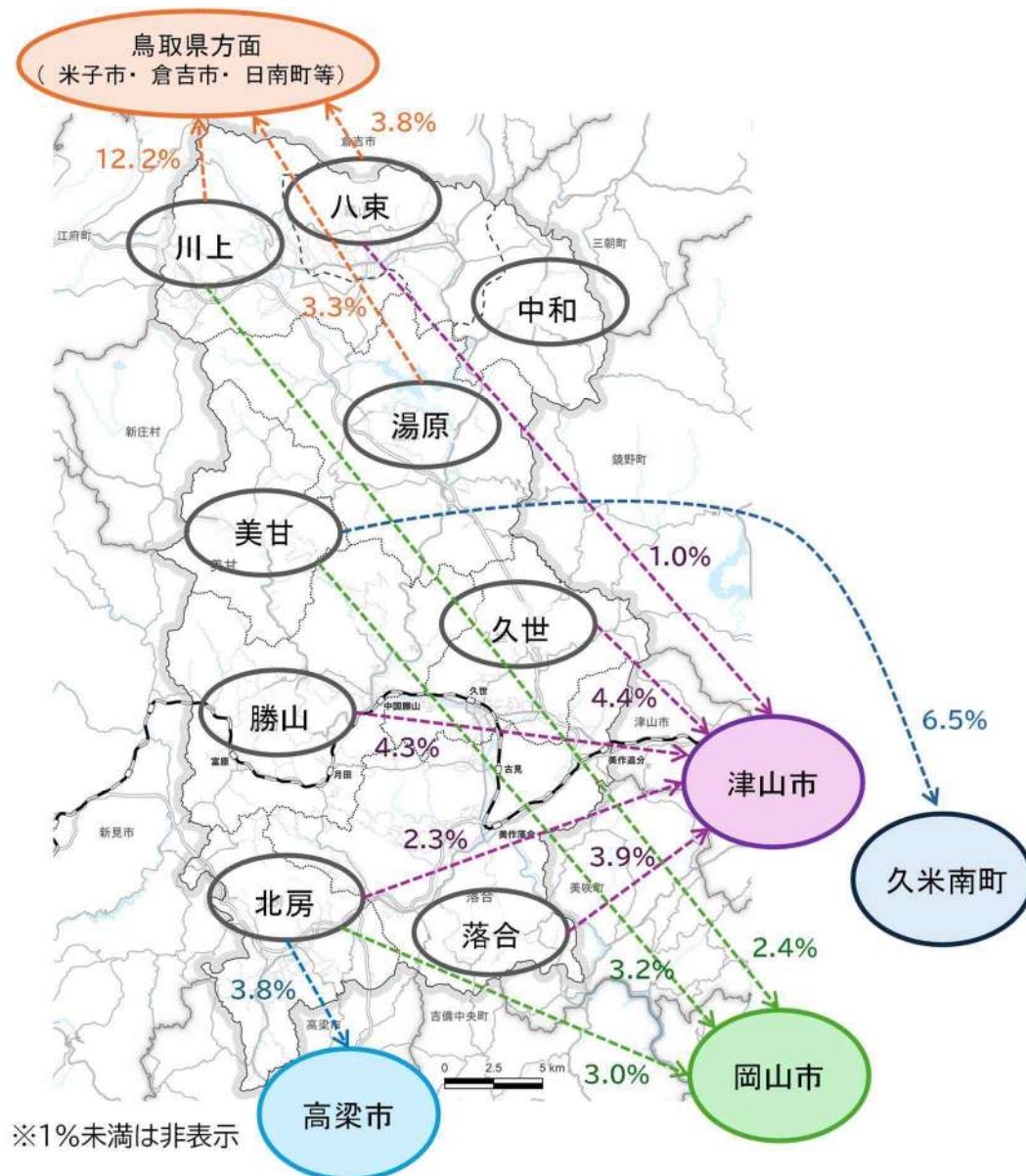


図 平日における市外移動の状況

(岡山県パーソナルトリップ調査(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
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)

2. 公共交通の整備状況

(1) 市内公共交通の全体像

市内の交通ネットワークは、まにわくん(幹線+枝線)とオンデマンド交通を中心に、市外へのアクセス手段を組み合わせ構成されていますが、地域によって利用のしやすさには差があります。

- 主な公共交通機関：JR 姫新線、まにわくん、民間路線バス、チョイソコまにわ等
- まにわくん幹線が各地域間を繋ぐ形で市中心部（久世）まで運行
- まにわくん枝線で地域内や隣接地域を繋ぐ
- 久世、勝山、落合地域で、まにわくん枝線の見直しと合わせ「チョイソコまにわ」を導入

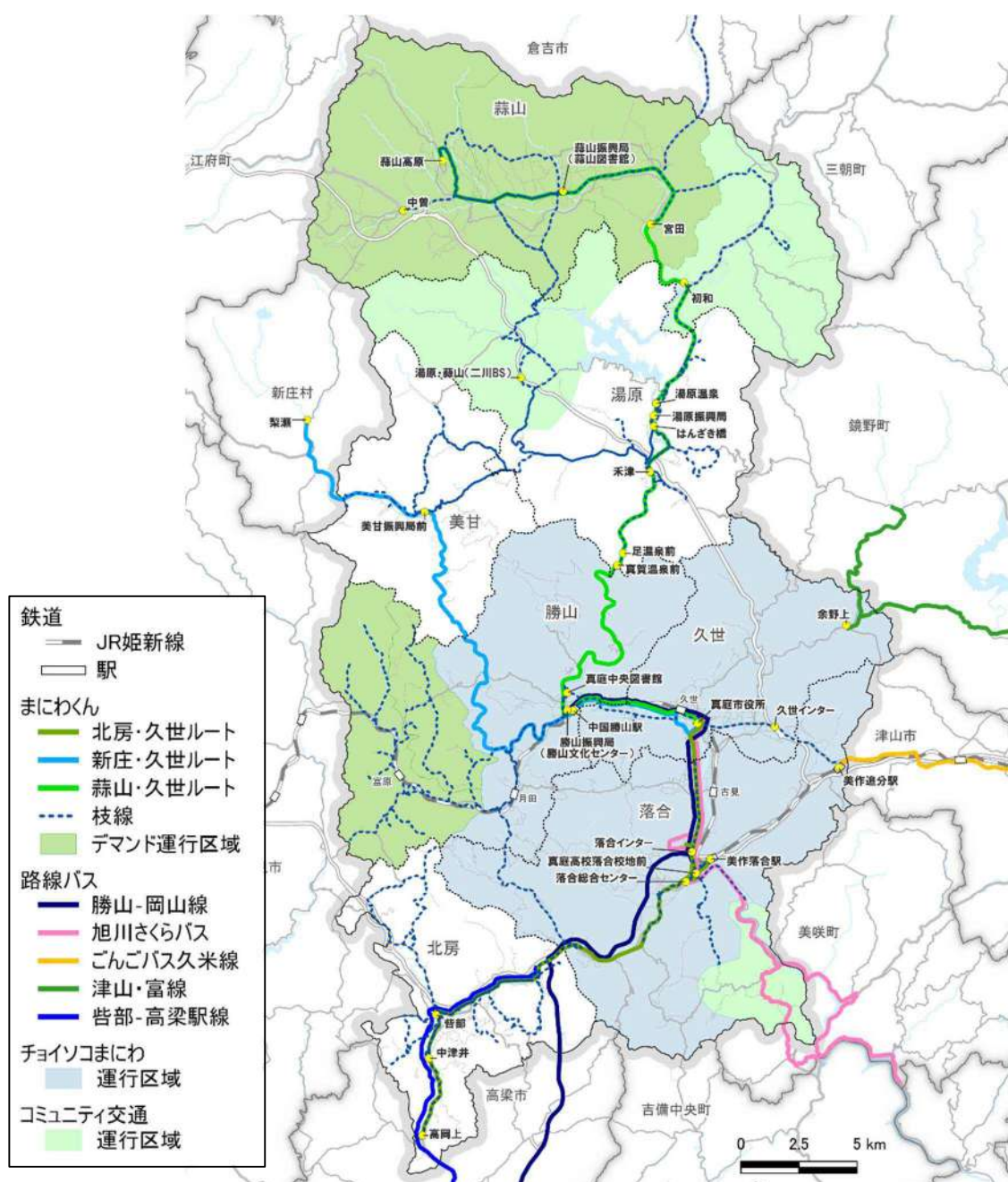


図 真庭市の公共交通網

(2) 鉄道網

真庭市では、JR 姫新線を「重要な社会基盤」と位置づけ、利用促進や路線の維持確保に対して継続的に取り組んでいます。

- 市内には JR 姫新線が経由する鉄道駅が 7 駅存在
- JR 姫新線の利用促進として団体利用や社会学習・イベント利用への助成を継続的に実施
- 令和 6 年 7 月には路線の活性化に対する議論を加速させる目的から、鉄道事業者の一部株式を真庭市が取得

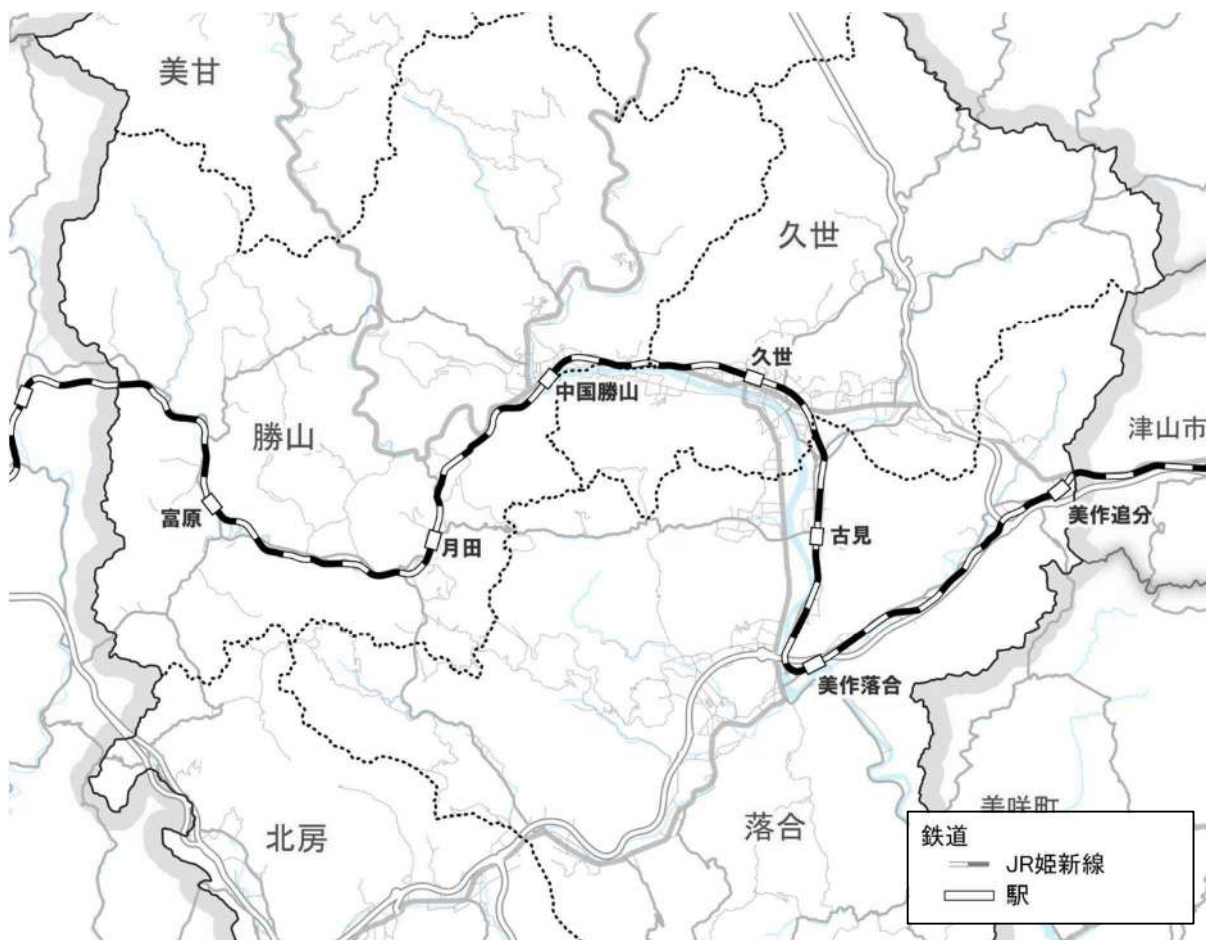


図 真庭市における鉄道網・鉄道駅

(3) まにわくん（コミュニティバス）の運行状況

まにわくんの幹線は市を縦横に結ぶ大動脈、枝線は地域内を細かくつなぐ毛細血管として、それぞれ役割を分担しながら市内の移動を支えています。

- 幹線は3路線が運行し、市の中心部である久世で結節
- 枝線は令和7年12月時点で路線運行9路線+区域運行3ルートで、地域内や隣接地域まで運行
- 落合（津田）、湯原（二川）、蒜山（中和）では、地域主体のデマンド交通として区域運行

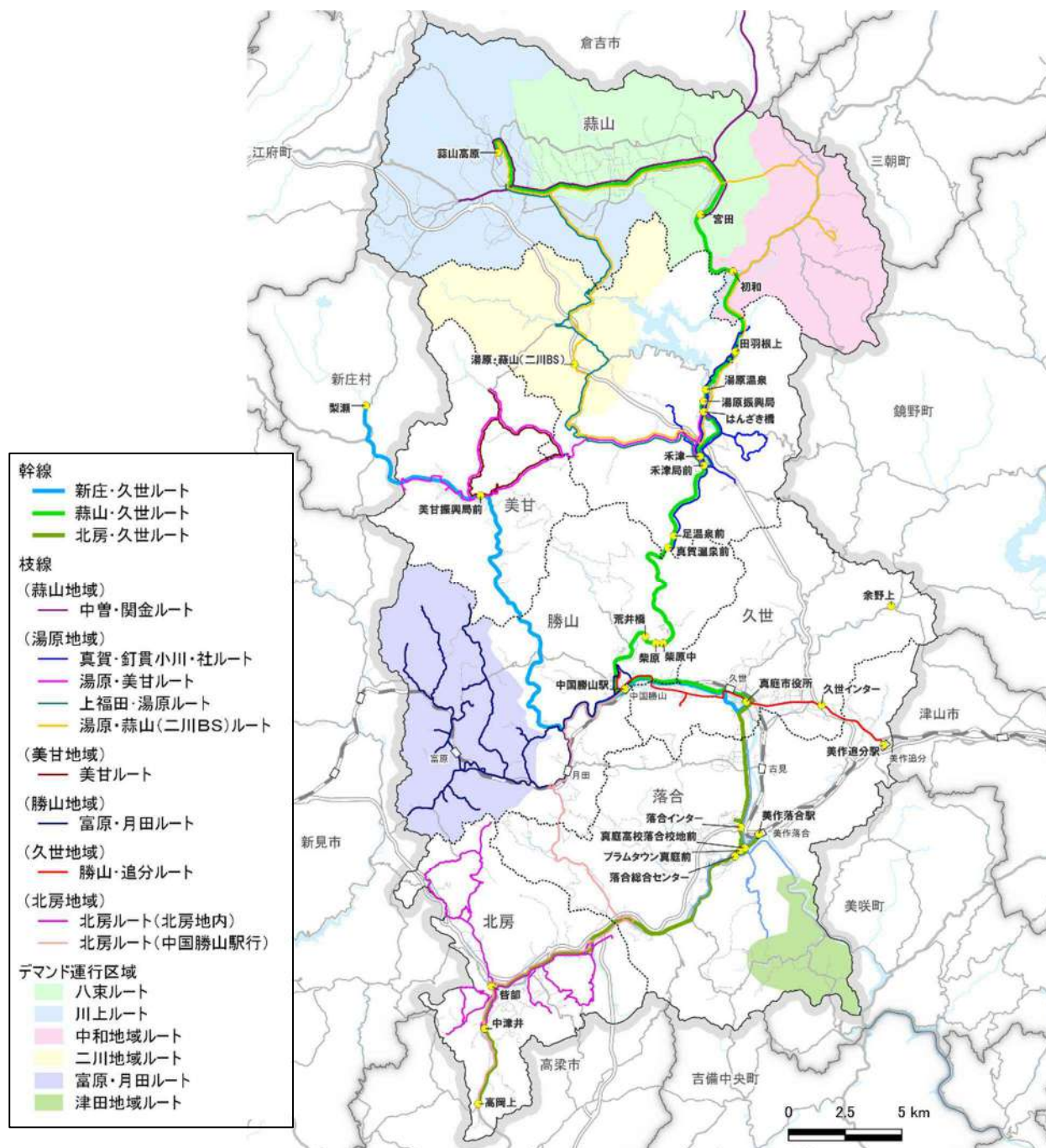


図 まにわくんの運行状況

(4) タクシー営業所の立地状況

タクシーは中心部に偏在し、周辺部では利用困難なエリアが広がっています。

- 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
- 湯原、美甘、北房、蒜山（川上）は営業所・待機場所から距離が離れ、タクシーを利用しにくい環境

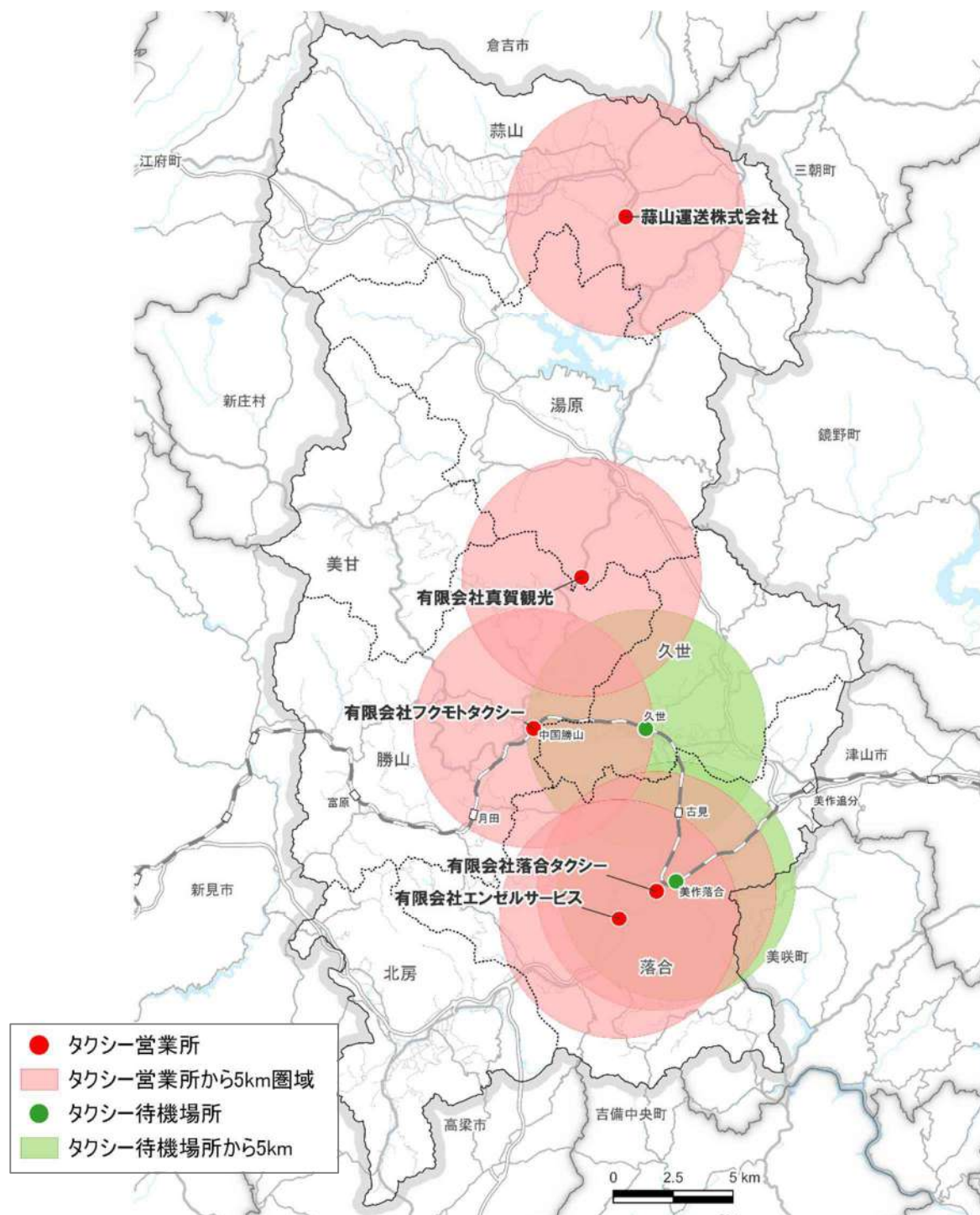


図 タクシーの営業所・待機場所からの距離・立地状況

3. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

(1) 第3次真庭市総合計画

市政におけるすべての施策の指針となる第3次総合計画を本計画の最上位計画として位置づけます。

① 計画の概要

第3次総合計画(令和7年3月策定)は、2040年までの目標として「真庭ライフスタイル(多彩な真庭の豊かな生活)の実現」を掲げ、次の基本理念と基本目標、推進の柱を設定しています。

【基本理念】

誇り	真庭市民は、みんな真庭市に必要な「ひと」※ ¹⁾ であり、真庭市の最大の価値です。
許容性	安全で安心な人生は、互いの人権尊重と平和の上に成り立っています。
持続可能性※	平和とは、普通の生活が続いていくことであり、人生と命が保障されていることです。
安全安心	全ての「ひと」が多彩な「まち」で安全安心に暮らせる仕組みを市民と一緒に創り、育み、維持します。
教育	「ひと」は、自己実現※ ³⁾ と正当な社会的評価によって自分の価値を実感します。豊かな人生をおくるための能力獲得を最大限保障する「教育」は、最も大きな社会の役割です。

【基本目標】

ひと	様々な可能性に挑戦できる、多彩性を持つひと
まち	人やそれぞれの地域が持つ魅力を生かし、人を惹きつける「まち」
市役所	次の時代の基盤を築き、「ひと」「まち」「市役所」のつながりから新たな価値を創造する市役所
横断プロジェクト 人口減少対策	夢や希望をもって結婚し子育てできる真庭の実現 選ばれる地域づくりの推進

【推進の柱】

- みんなではぐくむ子育てのまちの実現
- 安心とつながりの中で人が育つまちづくり
- 支え合いいきいきと誰もが活躍できる真庭
- 安心して暮らし続けることができる真庭
- にぎわいにあふれ豊かさを実感できる真庭
- 回る経済と脱炭素への挑戦

② 公共交通に関する事項

第3次総合計画では、公共交通に関する施策として、中心市街地と地域拠点を結ぶ持続可能なネットワーク型都市の形成に加えて、地域にとって必要不可欠な公共交通インフラである地域公共交通の維持・確保に取り組むことが示されています。

対応する柱	施策の方向性	重点施策
社会減対策：選ばれる地域づくりの推進	持続可能な魅力あるまちづくりの推進	中心市街地と地域拠点を結ぶ持続可能なネットワーク型都市の形成
地域公共交通の維持・確保	地域公共交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通による移動手段の維持・確保 ・ 地域の助け合いによる生活基盤の維持 ・ 利便性と回遊性のある公共交通の整備 ・ 地域間交通ネットワークの利活用の促進 ・ JR姫新線の存続
にぎわいにあふれ豊かさを実感できる真庭	持続可能な魅力あるまちづくりの推進	中心市街地と地域拠点を結ぶ持続可能なネットワーク型都市の形成

(2) 真庭市まちづくり計画（都市計画マスタープラン）

- 1) 真庭市都市計画マスタープラン(R2改訂、計画期間 R2～22)では、まちづくりの基本理念として『一体感のある地域の集合体としてのまちづくり』、『誰一人取り残さない持続可能な共生のまちづくり』、『「まちの活力やにぎわい」を高めるまちづくり』を掲げ、『豊かな自然と共生し 地域の個性が輝く 永続的繁栄杜市まにわ』を目指しています。
- 2) 市内各地区の連携と交流による活発な都市づくりを目指すうえで重要となる「都市軸」と「拠点」を下記の将来都市構造図のとおり設定しています。
- 3) 基本方針には“公共交通の維持更新・質の充実により生活の利便性を高める。”ことが示されており、まにわくんについて、幹線の維持更新を行うとともに、支線(=枝線)は、デマンド運行などの必要に応じた運行形態を導入するなどの質の充実を図り、市民生活の利便性向上、回遊性を高めるとしています。また、回遊性の向上による観光活性化に資する公共交通サービスの提供とアクセス強化を進めるとしています。

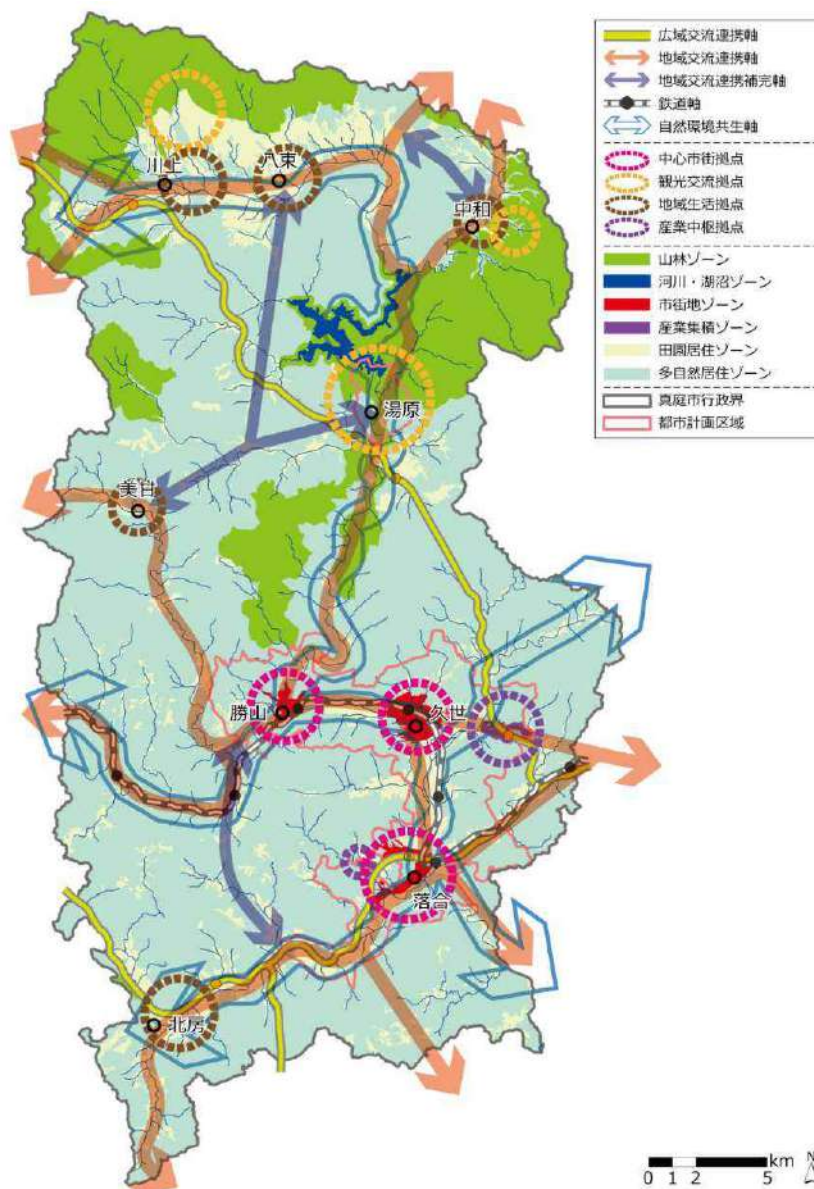


図 真庭市の将来都市構造図

4. 前計画（地域公共交通計画）の実施・検証結果

(1) 前計画に掲げる施策の実施状況

令和 3 年度に策定した前計画では、「市民生活を支える地域公共交通」「地域と共に守り育てる地域公共交通」「人にやさしく未来へつなぐ地域公共交通」の 3 つの目標掲げ、各種施策を推進しました。

【以下、計画に掲げる事業の実施状況】

① 市民生活を支える地域公共交通

実施する事業	計画に掲げる事業内容	事業の実施状況
まにわくん幹線機能の拡充	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス化の推進 路線の見直し 公共施設以外の施設の交通結節点化の検討 商業施設玄関付近への停留所設置の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 北房勝山ルートの設置(枝線) キャッシュレス決済の導入
まにわくん枝線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 需要に見合った運行便数調整 幹線と重複する枝線の見直し 分かりやすいサービスへの見直し(運行日等) 	<ul style="list-style-type: none"> 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) 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)
地域交通資源の適正配分	<ul style="list-style-type: none"> 運行見直し基準の設定と運用 まにわくん、スクールバスの一体的な運用 	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスとの重複解消 枝線の幹線への効率的な接続(時刻変更) チョイソコまにわの導入

② 地域と共に守り育てる地域公共交通

実施する事業	計画に掲げる事業内容	事業の実施状況
地域共助方式公共交通の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 地域共助式公共交通の人材確保・育成、制度設計 サポート体制の継続 地域運行の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 富原地区、北房地区における検討 中和地区における検討
地域公共交通に関する意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進広報 住民意見交換の開催 先進事例の研究 セミナー等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ジュニアパスポート実施 高校生を対象としたマナーアップの取り組み
公共交通を利用した付帯サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ナイトまにわくんの実証 貨客混載・買物代行・救援業務等の調査・研究 	<ul style="list-style-type: none"> ナイトまにわくんの運行

③ 人にやさしく未来へつなぐ地域公共交通

実施する事業	計画に掲げる事業内容	事業の実施状況
わかりやすい公共交通情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> ● バスロケーションシステムの導入 ● 駅や観光集客施設での案内板(複数言語対応)設置 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスロケーションシステムの導入・運用 ● 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)
利用しやすい公共交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 待合環境の整備 ● 低床車両の導入 ● 観光用移動手段の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新庄・久世ルート標柱更新 ● 北房・勝山ルートの一部標柱の新設 ● 車両更新計画見直し ● 運賃無料 day 実施 ● ベビーカー固定ベルト設置
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"> ● 福祉・介護事業との連携、役割の明確化 ● 福祉施策との一体化による効率化の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
乗務員研修の実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員のサービス規程策定 ● 乗務員の研修等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員を対象にしたアンガーマネジメント研修の開催
共生社会に資する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 共生社会推進基本方針を基づく調査・研究・計画立案・実施 ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取組実施に向けた検討 ● 障害者向けの乗り方研修 ● ベビーカー固定ベルト設置
次世代モビリティサービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ● スマートフォンによる予約・配車システムなどの導入 ● 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 ● 次世代モビリティの調査・研究 	<ul style="list-style-type: none"> ● キャッシュレス決済への対応 ● チョイソコまにわの運行 ● 北房地域におけるデマンド交通の運行(R8.1 より)

(2) 数値目標の検証結果

前計画における数値目標の検証結果は次のとおりで、収支や公共交通の力バー率は目標を達成しているものの、利用者数や財政支出に関する目標達成が難しい状況です。

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>
公共交通力バー率		92.5%	93.5%	96.7%	チョイソコまにわの運行により公共交通力バー率が上昇し、 <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

(3) 前計画の総括

- 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や経路検索、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と移動利便性の向上が進み、利用の少ない枝線をデマンド化したことで、路線の効率化と分かりやすさが向上しました。
- 交通事業者との連携により、社会環境が変化中でも市内の交通体系を維持できています。
- 一方、利用者数・公的支出に対する目標は未達で、人口減少やコロナ禍後の社会環境の変化(高校生の減少、人件費・燃料費の高騰)が大きく影響しています。
- 前計画の事業は概ね実施できたものの、福祉・観光との連携、障がい者向けの乗り方研修等、一部は検討段階に留まり、実現に至っていない事業もあります。

第3章 公共交通の現状診断

公共交通の現状を正しく理解することは、未来の交通(ルートマップ)を設計するための第一歩です。本章では、地域ニーズ、利用状況、市民の方の声や事業者視点から現状を分析し、課題を浮き彫りにします。さらに、持続可能性を左右する運行経費にも着目します。

1. 地域住民・利用者のニーズ

(1) 地域別の移動実態とニーズ

第2章で明らかになった移動実態から、広大な市域を有する真庭市では地域によって異なる特徴・ニーズが存在しています。

北房	<ul style="list-style-type: none">● 地域内での移動が中心● 他地域へは落合・久世方面にまとまった移動ニーズあり● 市外は、高梁市・岡山市方面への移動が一定あり● 買い物は地域内完結が多いが、久世方面へのニーズも高い
落合	<ul style="list-style-type: none">● 地域内での移動が中心● 他地域へは久世方面にまとまった移動ニーズあり● 市外は、津山市方面にまとまった移動が見られる● 買い物は地域内完結が多いが、久世方面へのニーズも高い
久世	<ul style="list-style-type: none">● 地域内での移動が中心● 他地域へは勝山・落合方面にまとまった移動ニーズあり● 市外は、津山市方面にまとまった移動が見られる● 通院は地域内完結が多いが、落合方面へのニーズもあり
美甘	<ul style="list-style-type: none">● 地域内移動は少なめ● 他地域へは久世方面にまとまった移動ニーズあり● 買い物は久世・勝山方面へのニーズあり● 通院は、勝山方面へのニーズあり
湯原	<ul style="list-style-type: none">● 地域内での移動が中心● 他地域へは蒜山方面が一定数見られるが、それ以外は少ない● 市外は、鳥取県方面にまとまった移動が見られる● 買い物は久世方面へのニーズあり● 通院は地域内で完結、勝山方面へのニーズもわずかに見られる
蒜山	<ul style="list-style-type: none">● 蒜山内では、八束を中心に地域内移動が多い● 市外は、鳥取県方面(倉吉市)にまとまった移動が見られる● 買物・通院ともに鳥取県方面への移動が目立つ● 買い物は、蒜山内では八束に集まる傾向● 通院は、中和は蒜山方面のニーズも高い

(2) 住民アンケート調査の結果

アンケート調査の結果から送迎に頼った生活をしている人が多く、サービスの満足度や認知度は充分ではないことがわかりました。

① 調査概要

本計画策定にあたり、地域住民の公共交通に対する意向や利用状況等を把握するアンケート調査を実施しており、実施概要及び回答状況は次とおりです。

調査目的	住民の移動実態、公共交通の利用状況等の把握
実施時期	令和7年2月
回収結果	1,879 人 (まにアプリ、まにわくん・チョイソコ社内、JR 駅等に調査票を設置・回収)

② アンケート調査で把握したニーズや交通に対する意向

運転免許返納と送迎状況	<ul style="list-style-type: none">● 回答者の 79%が免許保有、うち 15.8%が返納意向あり● 免許非保有者のうち 19%は送迎を頼めない
まにわくん	<ul style="list-style-type: none">● 免許非保有者の約 6 割が利用● 運賃満足度は高いが、「運行本数」、「車両や待合環境」に不満あり
JR 姫新線	<ul style="list-style-type: none">● 免許非保有者の約 6 割が利用● 駅までのアクセスは家族・知人の送迎中心 (まにわくん・チョイソコでのアクセスは 10%未満)● 不便だと思う・利用していない理由は「運行本数が少ない」(59.5%) が突出(運転免許証を持っていない人に絞り集計)
チョイソコまにわ	<ul style="list-style-type: none">● 運行地域内で利用利用経験ありは 3.5%● 運行地域内の 67.4%の人は利用経験が無いものの運行を認知● 運行地域外の 28.1%が「全く知らない」
ライドシェア運転者への参画意向	<ul style="list-style-type: none">● 久世、美甘、中和、八束、川上地域で 20%超
公的負担に対する考え	<ul style="list-style-type: none">● 「利用者負担は現状のまま、公的負担を増やしても現状維持」が全体の 3 割
公共交通の利用意向	<ul style="list-style-type: none">● 「利用したい」は約 3 割、「どちらともいえない」が約5割

2. 公共交通の利用実態

(1) 市内交通の利用者数推移

コロナ禍や人口減少の影響で利用者数は減少傾向にあります。オンデマンド交通「チョイソコまにわ」に限ってみれば、一定の利用増は見られるものの、全体の回復には至っていません。

まにわくんの利用者	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍の影響で令和2年度に利用者数が大きく減少 ● 令和6年度は年間13万人前後で推移
令和元年比での減少率	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線 : 約20%減 ・枝線(蒜山) : 30%減 ・その他地域 : 半分以下まで減少
チョイソコまにわの導入(まにわくんの枝線見直し)効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和5年10月運行開始 ● 令和6年度は年間7,385人の利用((令和4年度(まにわくん枝線時)比で約250%増)

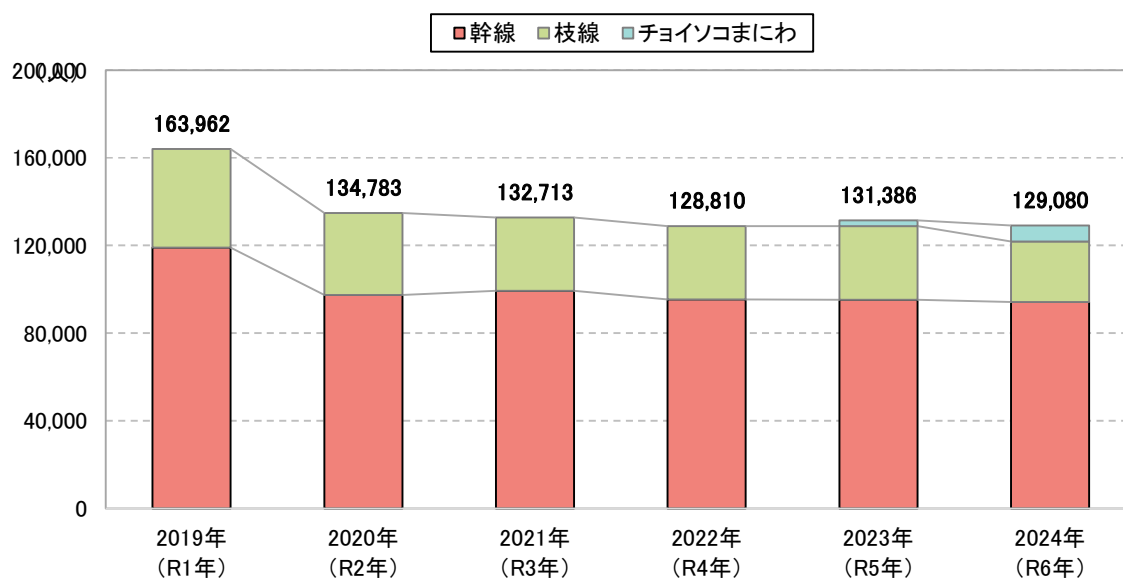


図 地域内交通（まにわくん・チョイソコまにわ）の年間利用者数推移

(2) 広域交通の利用者数推移

広域交通は特に通学依存度が高く、利用者の減少が顕著です。そのような状況下でありながら、勝山・岡山線は利用者数に増加傾向が見られ、コロナ禍前の状況にまで回復してきています。

① 鉄道（JR 姫新線）

- 利用者は令和2年度以降減少傾向
- 券種別では定期券利用が9割以上で、通勤・通学利用が主
- 中国勝山駅・久世駅の減少幅が大きく、令和元年比（対令和5年）で1日あたり50人減少

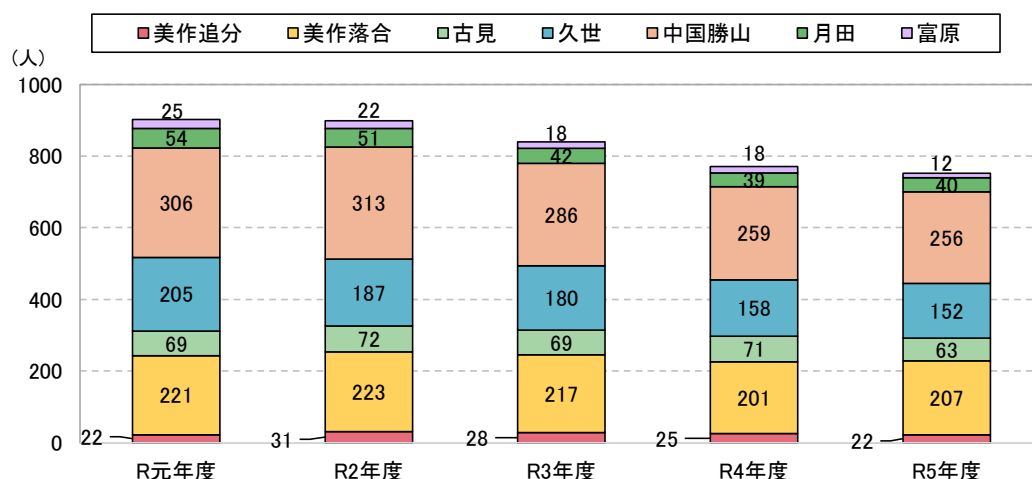


図 市内鉄道駅における1日あたり乗車人員推移

② 民間路線バス

中鉄北部バス (勝山～岡山線)	コロナ禍による利用者減後、運賃割引キャンペーン等によって利用者は回復傾向
備北バス (砦部～高梁駅線)	利用者数・収支率ともに減少傾向、令和6年度の平均乗車密度は1.0人未満

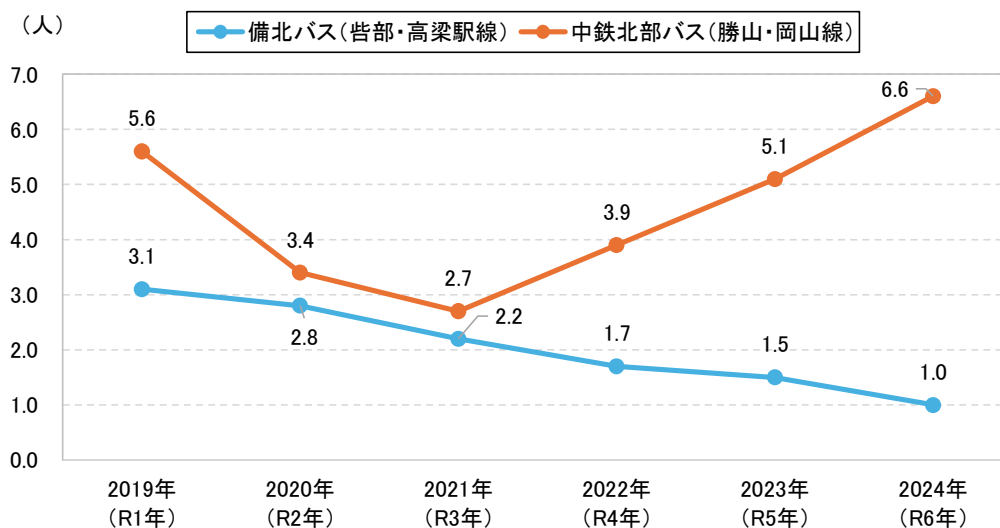


図 市内を運行する民間路線バスの平均乗車密度推移

(3) まにわくんの利用実態

まにわくん幹線は通勤・通学時間帯に利用が偏っており、枝線は利用の固定化や低利用が課題となっています。

① まにわくん幹線（3路線）

蒜山・久世ルート	朝夕に利用が集中、他幹線より日中利用あり
新庄・久世ルート	朝の1便に利用集中、2・5便（新庄方面）、7便（久世方面）の利用が少ない
北房・久世ルート	朝夕に利用が集中、日中は低利用

【蒜山・久世ルートの便別利用状況】

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

【新庄・久世ルートの便別利用状況】

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・久世ルートの便別利用状況】

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

② まにわくん枝線（各地域内を中心に運行している路線）

利用状況を分析した結果、次の路線については、利用が少なく効率的な運行ができていません。

地域	路線名	運行状況	便数	利用状況
美甘	美甘ルート	週 5 日運行、うち 2 便は火・木曜日と夏休み期間中に運行	4便	利用が少なくすべての便で1日当たりの利用者数は 1.0 人/日を下回る
湯原	真賀・釘貫小川・社	田羽根ルート・羽部ルートは水曜日、真賀ルートは月・水・金曜日運行	2便 (1往復)	利用が少なくすべての便で1日当たりの利用者数は 1.0 人/日を下回る (路線平均は 0.2 人程度)
	湯原・美甘	週 2 日(月・金)運行	2便	1日当たりの利用者数は約 1.0 人/日
	二川 BS	予約制で週 7 日運行	8便	蒜山行は一定利用があるが、湯原行の利用者数はその半数以下で個別輸送の状態 16 時以降はほぼ利用がない

(4) チョイソコまにわの利用状況

まにわくん枝線から転換した「チョイソコまにわ」は、大きく利用が伸びています。デマンドによる移動の自由度の高さが評価されているものと考えられます。ただ、乗合率の低さや移動方向の偏りなど、改善の余地が見られます。

- 時間帯別では午前に利用が集中
- 午後は利用が半減（地域差は見られない）

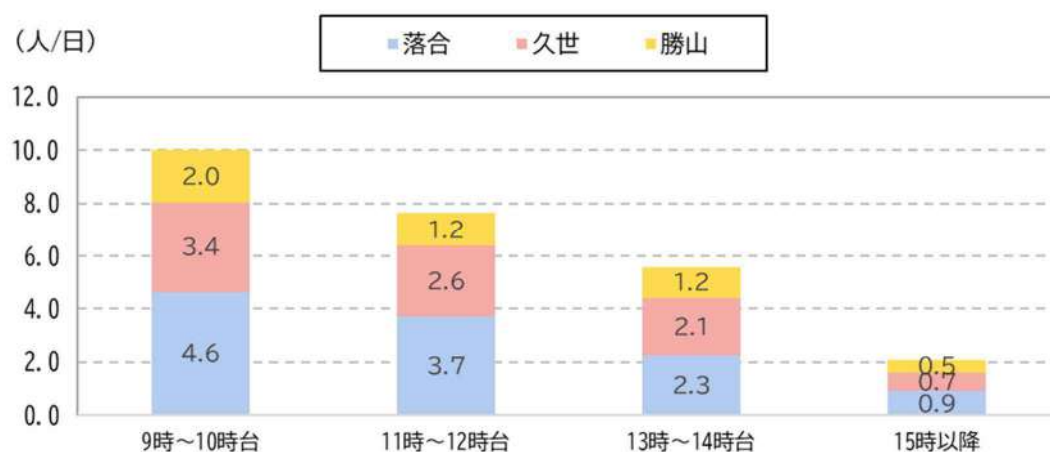


図 チョイソコまにわの時間帯別 1 日あたり平均利用状況

- 最も利用の多い月（R6.12）でも乗合成立率は 34%
（広大な運行範囲を 3 台でカバーする中、目的地が分散している可能性が高い）

表 車両ごとの乗合成立率・平均利用者数

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

- 利用の多い組み合わせは久世地域内
(例：余野小学校⇄放課後児童クラブ)

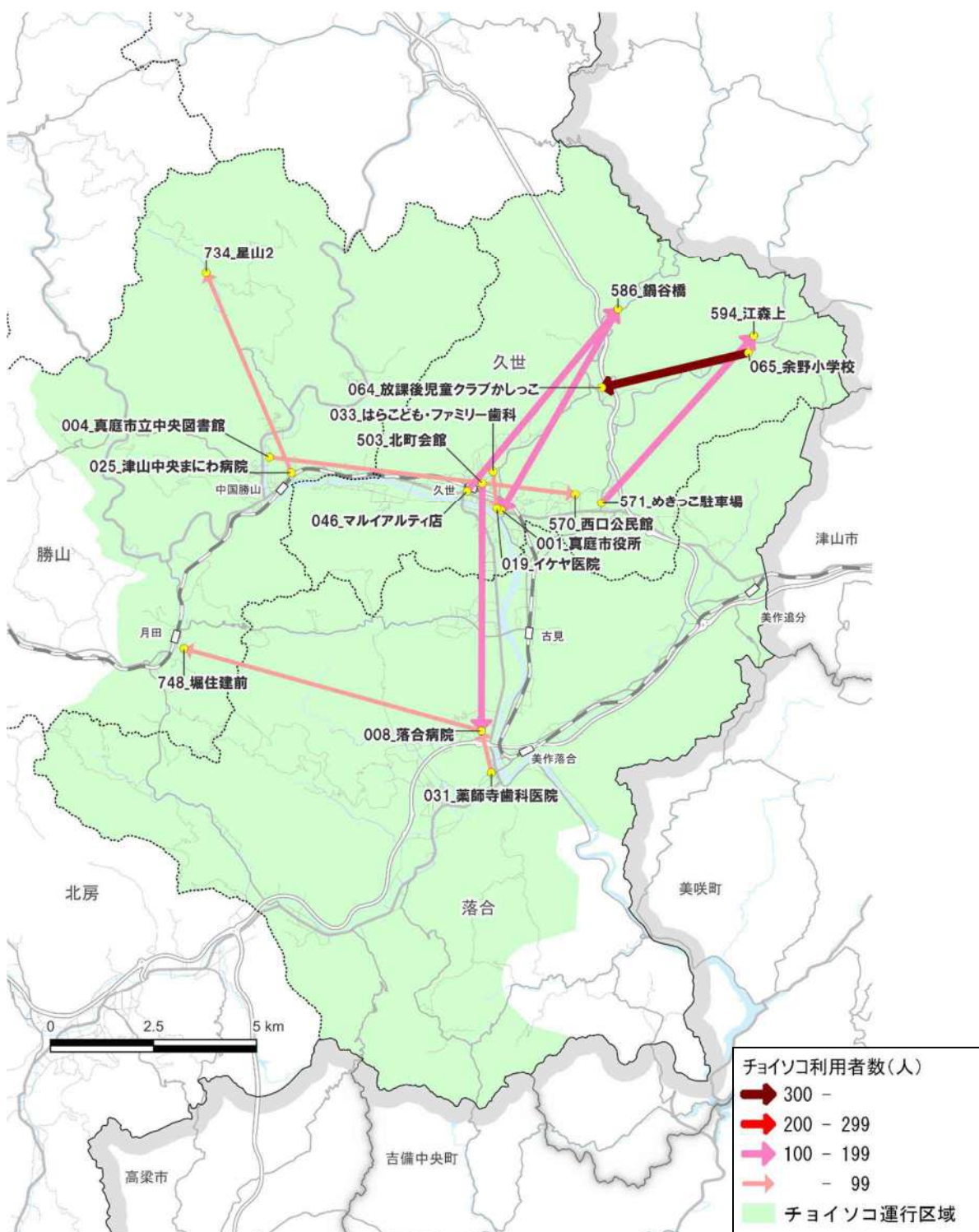


図 運行地域内における移動の組み合わせ

(R6 年 3 月までの利用実績より上位 10 件抽出)

3. 供給側が抱える問題

(1) 公共交通に係る公的支出額

まにわくんの運行にかかる公的支出は、近年ほぼ横ばいで推移しています。一方で、チョイソコまにわの新サービスへの転換に伴い経費の構造変化が見られます。

- まにわくんの財政負担額は過去5年間、1.2億～1.4億円で推移（増加傾向）
- 令和5年10月からチョイソコまにわ運行開始、令和6年度は約2,400万円を支出
- チョイソコ導入でまにわくん枝線を一部廃止、R4-R6比で約1,000万円の減

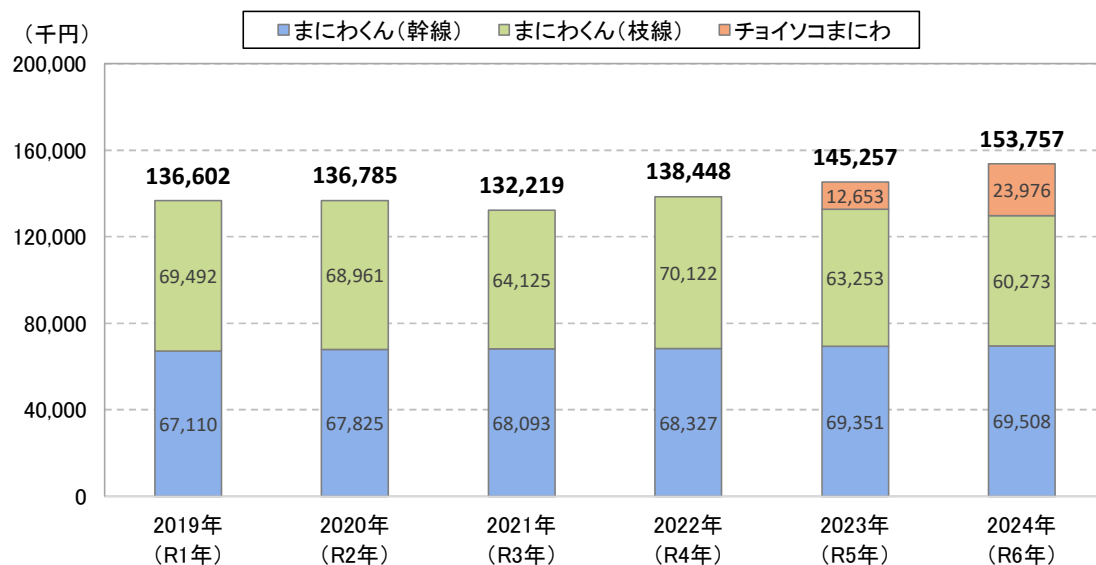


図 地域内交通（まにわくん・チョイソコまにわ）に関わる市の財政負担

(2) 交通事業者が抱える運用・維持の課題

交通事業者へのヒアリングにより、利用者減少や運行効率の低下、そして人材不足の深刻化が浮き彫りとなりました。

① 公共交通の現状と課題

まにわくん	<ul style="list-style-type: none">● 利用者数が減少傾向(人口減や学生利用の減が大きく影響)● 枝線は、広域対応で運行が複雑、<u>土日利用は著しく少ない</u>● 公共交通への理解が進んでおらず、利用者からの理不尽な苦情等が負担● 蒜山地域デマンドは定着、地元事業者の電対応、ドアツードア運行が利用者に浸透
チョイソコまにわ	<ul style="list-style-type: none">● 運行の仕組みへの理解が浸透しておらず、<u>使いこなせていない層が存在</u>● 営業所位置等を考慮する等、<u>配車効率を高める必要</u>● 予約対応や配車システムの精度向上が必要● 放課後児童クラブ送迎など、想定外利用が特定時間に集中し、機会損失の可能性● 運行エリアは現状が限界、拡大は困難
タクシー	<ul style="list-style-type: none">● 行きはチョイソコやまにわくん、帰りはタクシーなど複数交通の併用も多い● チョイソコ導入でタクシー利用に影響、サービスの違いへの理解が必要● 久世・落合・勝山地域ではコロナ期より夜間需要が減、稼働車両も減● 蒜山地域等では夜間運行の要望はあるが、需要がまとまらず運行が難しい

② 事業継続や人材確保に関する課題

車両の維持管理	<ul style="list-style-type: none">● 車両価格高騰により<u>購入負担が増大</u>● 必要性は理解するも、EV 車両はコスト・車両形状の面から導入は困難● まにわくん車両は故障が多く予備車不足、市の車両への投資が不可欠
運転者の確保と人材育成	<ul style="list-style-type: none">● 運転者不足、高齢化は全事業者共通の大きな課題● 運転者不足によりまにわくんの長期契約(5 年)が困難● 大型二種免許取得は費用負担が大きい
その他の課題	<ul style="list-style-type: none">● タクシーを含めた公共交通の違いや<u>使い方・ルール</u>について利用者理解が不足● 事業者の採用・人材育成ノウハウ不足から、外部支援含む地域一体の取組が不可欠● タクシー配車困難地域・時間帯は、地域や行政で運転手を担う仕組みも検討課題 (事業者が運行管理等で連携)● スクールバスでも<u>運転者不足が深刻化</u>、効率化の検討が必要

(3) 行政（関連部署）が抱える移動に対する問題点・課題

公共交通との関連が強い観光や福祉、教育について、市関連部署へのヒアリングの結果、移動に対する問題点や連携の可能性を把握しました。

福祉部門	<ul style="list-style-type: none">● 介護タクシーの民間参入はあるが、福祉有償運送は採算面から参入希望が無い● 障がい者は運転免許証取得が難しく、バス利用にもハードルが高い● 福祉・介護施設は人手不足により、<u>利用者送迎負担が大きい</u>● 障がいは低運賃で乗車可だが、身体が不自由な方ほど<u>バス利用を敬遠</u>（介護タクシーを利用）
観光部門	<ul style="list-style-type: none">● 交通と観光施設・宿泊先などを WEB・AI で連携案内できる仕組みを検討● 蒜山地域は自家用車以外の周遊方法が乏しく、観光客からは「移動が不便」との声 （特に高速バスやまにわくん降車後の移動手段が乏しい） （レンタサイクル・カーシェアはあるが、貸出場所が限られる）● 宿泊地周辺の飲食店が限られ、滞在時間や宿泊客数増に周遊交通確保が不可欠 （観光用のハイヤー・タクシー等の検討が必要）● R7 インバウンド向け公共ライドシェアを実証中、財源確保・<u>情報発信・PRが課題</u>
教育部門	<ul style="list-style-type: none">● スクールバス事業者は、<u>人員確保が年々困難</u>● 車両老朽化で、<u>修繕費が年々増加</u> スクールバスは効率的運行の他、 <u>地域の特性や安全性確保が重要</u>

4. 公共交通における問題点の整理（現状診断のまとめ）

「移動したいのに選択肢がない」、「運行効率が悪い」、「使い方が分からない」

——現状診断から見えてきたのは、こうした課題の積み重なりです。真庭市の公共交通が抱える問題点を 6 つの視点で整理します。

項目	公共交通の問題点
移動ニーズへの対応状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内移動の選択肢が不足(特に北房・美甘・湯原) ● JR 姫新線など広域交通との接続が不十分 <u>(津山市方面への移動ニーズに対応できていない)</u> ● まにわくん(枝線)はサービスが限定的、地域内移動のニーズに応えられない ● 運行便数や運行日の<u>地域差が大きく</u>、利用者満足度が低い
公共交通の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ● 枝線のチョイソコ転換を進めるも、<u>利用が少なく非効率な路線が残存</u> ● いずれの地域も平日・朝夕の幹線に需要が集中 ● チョイソコまにわも乗合が成立せず、<u>効率的な輸送ができていない</u>
公共交通の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎ時の待ち時間を<u>快適に過ごせる環境が不足</u> ● キャッシュレスや GTFS 対応は進んだが、主にまにわくんに限定
公共交通の持続性	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者減少が続く中、<u>財政負担額は高止まり</u> ● <u>運転者不足が深刻化</u>、採用や人材育成に課題
地域住民の意識・認識	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くの人が<u>送迎に依存</u> ● 公共交通の使い方や利用方法に対する<u>理解不足</u> ● 積極利用の意識が低く、利用促進の取組も不足
他部門との連・携施策推進	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>福祉や観光との連携</u>が具体的な実施に至っていない ● 路線評価や計画の進捗を管理する<u>モニタリング体制が不足</u>

5. 公共交通の課題

公共交通の問題点を解決するために本市が取り組むべき事項を「公共交通の課題」として次のように整理しました。

公共交通全体の課題	<ul style="list-style-type: none">● 地域住民の移動総数の増加、送迎依存の緩和● 交通結節点(モビリティハブ)となる拠点の機能向上● 施策を適切に推進するためのモニタリング体制の構築● JR 姫新線や高速乗合バス、市内交通の接続改善● 関係者・地域住民と連携した利用促進● 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)
市民・利用者視点の課題	<ul style="list-style-type: none">● 地域ごとに異なる移動ニーズへの対応● わかりやすい情報提供● 地域間を繋ぐ公共交通の維持・確保● 安心・快適に利用できる環境整備● 山間部・バス路線から離れた地域の利便性確保● 地域内の交通資源(車両・人材)の有効活用
行政・交通事業者(供給側)視点の課題	<ul style="list-style-type: none">● 地域公共交通を担う人材の確保● 交通事業者の経営支援、安定的な収益確保● 市の財政負担抑制● 需要に応じた路線の効率化、輸送効率の向上● 事業者間の連携強化● 需要の掘り起こしによる新規利用者の獲得● 福祉・教育・観光など他部門との連携強化

第4章 地域公共交通の目指す姿

1. 地域公共交通の目指す姿

上位計画に示された理念やまちづくりの方向性を踏まえ、「真庭ライフスタイル(多彩な真庭の豊かな生活)の実現」に繋がる本市の公共交通の目指す姿(理想像)は、次の5点(①～⑤)が実現されていることとします。

地域公共交通の目指す姿

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、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(自家用車がなくて)も安心して生活ができる
4. 公共交通を通じて観光客や関係人口との交流・賑わいが生まれる
5. 関係者や地域住民が適切に関わり合い、みんなで公共交通を支えている

2. 目指す姿が実現された公共交通体系

(1) 目指す姿が実現された交通体系とそのための施策

真庭市の目指す交通体系は、次の3つのレイヤー(層)を組み合わせることで、市内外のシームレスに移動できる仕組みを構築するものです。実現には、地域の実情に応じた施策の展開が必要です。

① 交通体系 (3つのレイヤー)

1	幹線軸(広域)	<ul style="list-style-type: none">● JR 姫新線や民間路線バスにより、市外と接続する広域的な移動を確保● 市内通学の足として利用する高校生も多いことから、まにわくんや地域内交通との接続を考慮
2	幹線軸 (まにわくん幹線)	<ul style="list-style-type: none">● 市内の各地域拠点を結び、市の大動脈となる移動手段として運行● 幹線軸として設定した路線間や幹線軸と地域内交通の接続を考慮
3	地域内交通(まにわくん枝線・デマンド交通・タクシーなど)	<ul style="list-style-type: none">● 各地域内の移動や、幹線軸との接続を担う交通として位置づけ、適切な運行区域、効率的運行を行う

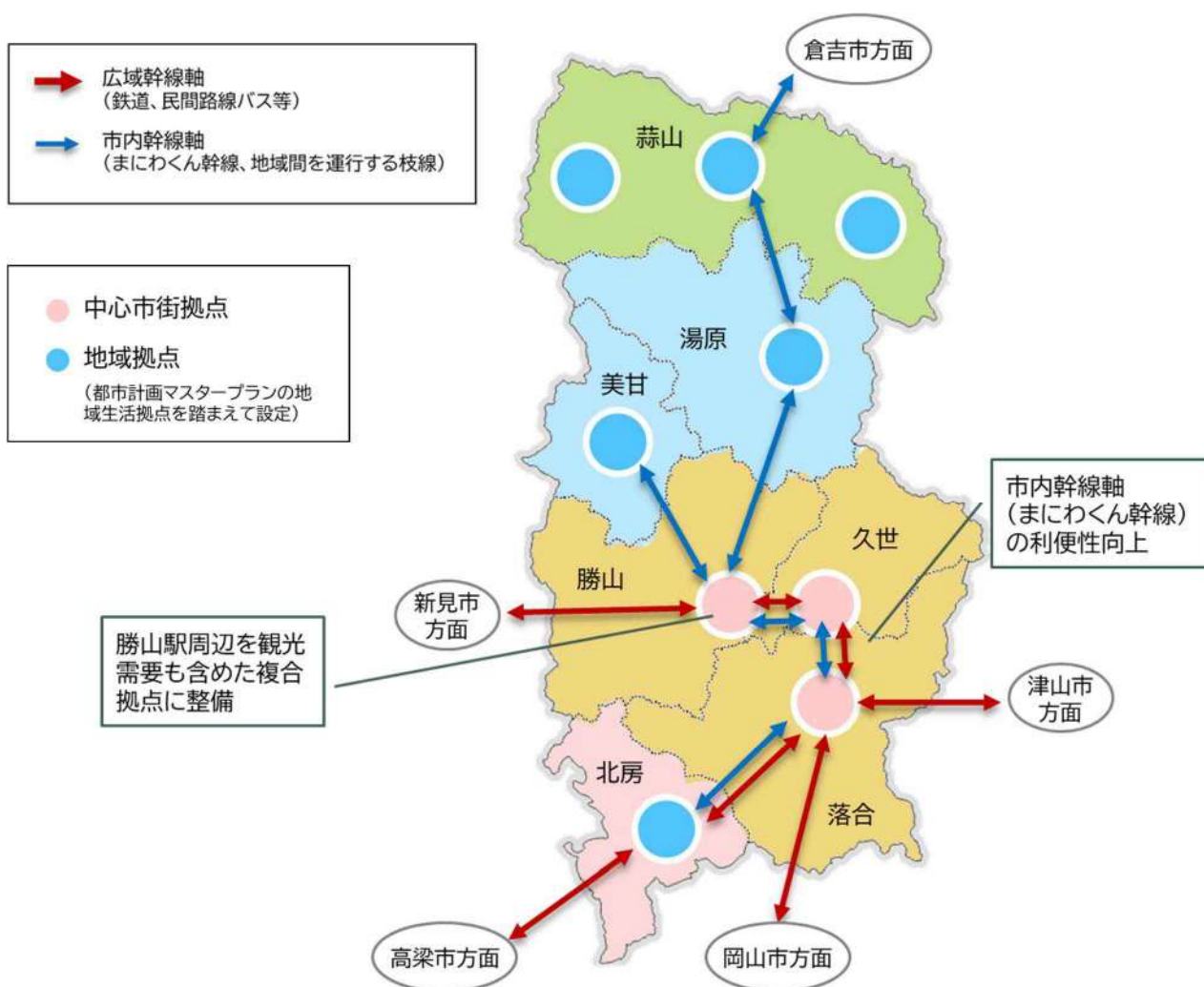


図 目指す姿を実現するための公共交通体系

② 地域別の施策実施方針

真庭市全体	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街拠点・地域拠点での接続改善 ● 広域幹線軸(JR 姫新線・民間バス)の維持確保 ● 交通結節点(ハブ拠点)の環境整備 ● DX による予約環境、情報発信の強化 ● タクシー空白時間帯地域への対応として、ライドシェアの仕組み活用も検討
蒜山地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域主体のコミュニティ交通や既存のデマンド交通の活用 ● 必要に応じて AI デマンド交通の導入を検討
湯原・美甘地域	<ul style="list-style-type: none"> ● まにわくん枝線からデマンド交通への転換を検討
勝山・久世・落合地域	<ul style="list-style-type: none"> ● チョイソコまにわ、地域主体型コミュニティ交通などでカバー
北房地域	<ul style="list-style-type: none"> ● まにわくん枝線をデマンド交通に転換(R8.1 から先行実施)

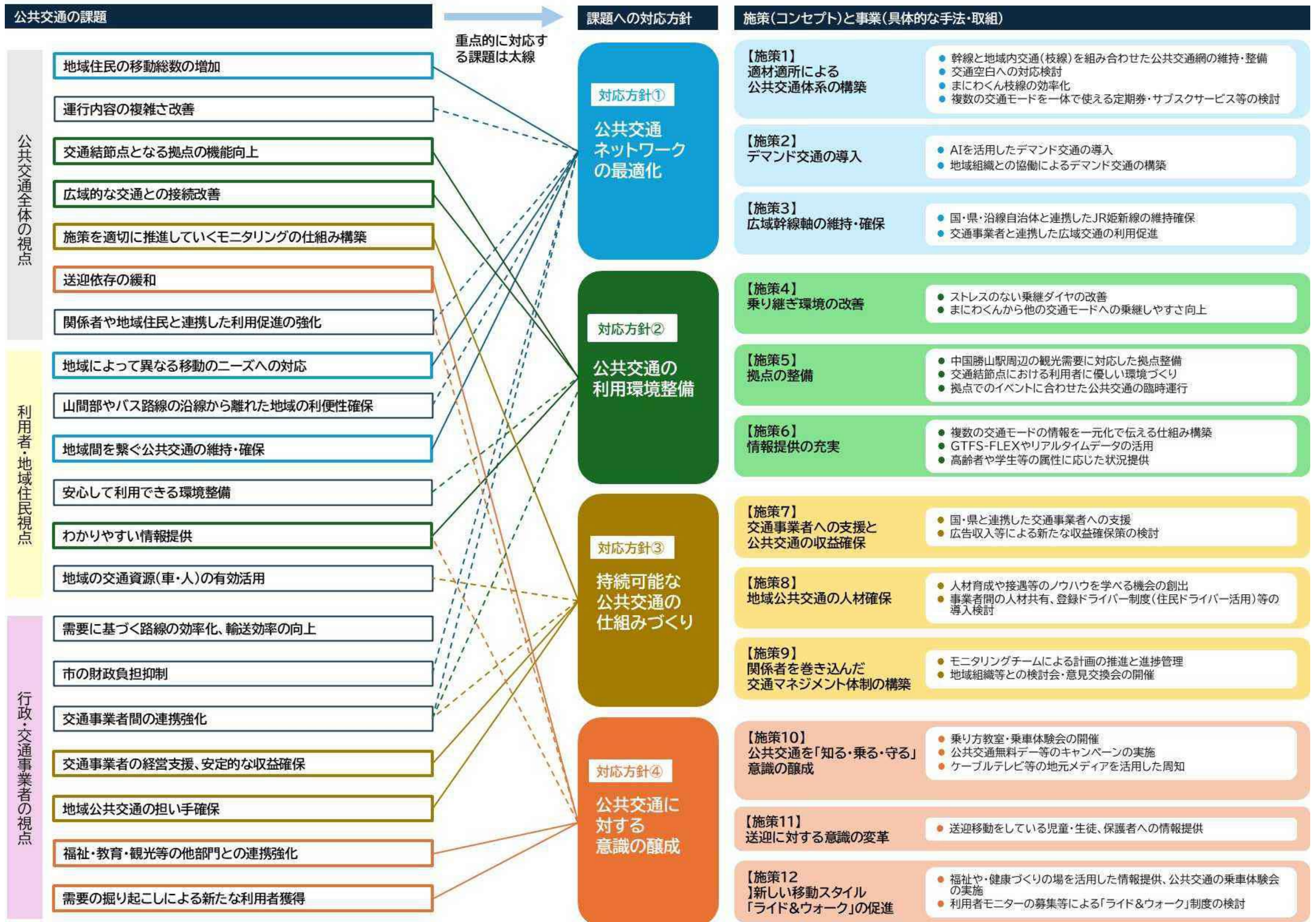
(2) 各交通手段の位置づけと維持確保の方向性

位置づけ	役割	交通手段	該当する路線・区間	維持・確保における方向性
広域 幹線軸	隣接及び沿線市町村を結ぶとともに山陽本線、伯備線、芸備線に接続し、広域交通の要となる	鉄道	JR 姫新線	通学において重要な役割を担う本市と新見市を結ぶ唯一の公共交通沿線自治体、岡山県と連携して利用促進を図り、維持・確保に努める
	岡山市、高梁市、津山市、美咲町、鏡野町と真庭市を結び、通勤・通学、通院・買物等での移動を担う	民間路線バス	勝山・岡山線 (中鉄北部バス) 高梁駅・砦部線 (備北バス)	本市と高梁市、岡山市それぞれを結ぶ唯一の公共交通・特に通学において重要な役割を担う交通事業者の努力だけでは維持困難なため、地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)を活用しながら維持・確保に努める
		他市町村が運行している路線バス	旭川さくらバス (美咲町) 津山・富線 (津山市・鏡野町) こんごバス久米線 (津山市)	本市と美咲町、本市の久世東部地域、落合地域東部と津山市・鏡野町を結ぶ路線関係市町と連携して維持・確保に努める
市内 幹線軸	地域の拠点間を結ぶことで市の交通の大動脈であり、広域交通と接続する	まにわくん幹線	蒜山・久世ルート 新庄・久世ルート 北房・久世ルート (真庭市)	市民生活、特に通学や通院等において重要な役割を担う市単独での維持は困難で、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金・車両減価償却費等国庫補助金)により維持・確保に努める
地域内 交通	各地域内において地域の拠点や目的地となる施設等の間を結ぶとともに、まにわくん幹線に接続する	まにわくん枝線	各地域で運行している12路線 (真庭市) ※詳細は 9 頁参照	交通資源の適正配分(需要に見合った運行・効率的運行等)の観点から維持・確保と適切な見直しを進める中で、地域公共交通確保維持改善事業のフィーダー補助要件を満たす路線については補助金活用を図り、利便性の向上と維持・確保に努める
		デマンド型乗合交通(チョイソコまにわ (市内交通事業者)	
その他	上記では対応しきれない個別輸送を担う	タクシー		夜間や早朝等のバスが運行していない時間帯やバスの利用が困難な人の移動、観光二次交通ほか、上記の交通手段では対応できない需要に対応 運転者の人材育成は行政による支援を行う

第5章 施策・事業

1. 目指す姿を実現するための課題への対応方針と施策

第4章で設定した「真庭市における公共交通の目指す姿」を実現するため、現状診断等から抽出した公共交通の課題への対応方針とそれに結び付く施策・事業の関係性を次頁に示しています。



2. 各種事業内容

施策① 適材適所による公共交通体系の構築

地域の多様な移動ニーズに応え、効率的で持続可能な交通ネットワークを形成する取り組みとして次の事業を推進し、利便性の向上と効率的な運用を両立します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- **地域の移動総数の増加**
- 地域によって異なる移動のニーズへの対応
- 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）
- 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

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
幹線と地域内交通を組み合わせた公共交通網の維持・整備	真庭市、交通事業者	令和8年度から継続実施
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	真庭市、交通事業者、住民	令和8年度に検討 令和9年に実証運行
まにわくん枝線の効率化	真庭市	令和8年度から継続実施
定期券・サブスクサービス、複数の交通モードを一体で使えるフリーパス等の検討	真庭市	令和8年度に検討 令和9年度に試行開始

事業 1-1：幹線と地域内交通を組み合わせた公共交通網の維持・整備

- まにわくん幹線を維持し、それに接続する地域内（まにわくん枝線及びデマンド交通）を、地域の実情や移動需要に応じて整備する。
- まにわくん幹線3路線は現状維持を基本としつつ、広域交通（JR姫新線及び民間路線バス）の接続に合わせてダイヤ等を調整する。
- 利用の少ない定時定路線のまにわくん枝線はデマンド交通に移行するなど、地域の状況に応じて見直しを行う。
- まにわくんの幹線や民間路線バス、JR 新線に地域内交通が接続し、通学等に活用できるよう需要に応じたダイヤ設定を行う。

事業 1-2：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

- 夜間にタクシーが不足する時間帯や、営業所から距離が大きく離れて配車が困難な地域に対して、地域住民等が担い手となる移動手段導入を検討する。
- 検討にあたっては、市内タクシー事業者と連携し、公共ライドシェアや日本版ライドシェアの仕組みを活用する。
- 観光部門と連携し、蒜山高原や湯原温泉など観光地の夜間移動手段の確保を検討する。

事業 1-3：まにわくん枝線の効率化

- 利用が著しく少ないまにわくん枝線（美甘・湯原地域など）は、路線統合やデマンド交通への転換を検討する。
- 利用が少ない曜日（土日祝日）や時間帯の運行の効率化を検討し、需要に合わせた運用を行う。

事業 1-4：定期券・サブスクサービス、複数の交通モードを一体で使えるフリーパス等の検討

- まにわくん市内公共交通が一体的に利用できる定期券やサブスクリプションサービス、フリーパス等の導入を検討する。
- 通学者や観光客などターゲットに合わせ、利用範囲・価格帯を検討する。

施策② デマンド交通の導入

地域によって異なる移動ニーズに応え、山間部や路線沿線から離れた地域の利便性を確保するための重要な取り組みとしてデマンド交通の導入を推進し、外出機会の向上と持続可能な地域交通の実現を目指します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- **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
- 地域の移動総数の増加（外出機会の向上）
- 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）

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
AI を活用したデマンド交通の導入	真庭市、交通事業者	令和8年度から継続実施
地域組織との協働によるデマンド交通の構築	真庭市、住民	北房地域は令和8年度から本格実施し、他地域は計画期間内での検討・実施を目指す

事業2-1：AI を活用したデマンド交通の導入

- 地域内交通(まにわくん枝線)は、移動実態に基づき、AI・オンデマンド配車システムを活用した効率的なデマンド交通への転換を推進する。
- 北房地域では、まにわくん枝線(北房ルート)を廃止し、令和8年1月より北房地域全域を対象としたデマンド交通(イコーネ)の実証運行を開始する。その後、実証により把握した移動ニーズや利用者からの声に合わせた調整を行い、令和8年4月より本格運行へと移行する。なお、本事業については利便増進計画の再編事業(利便増進事業)に位置づけ、利便性と効率性の向上を図る再編を行う。
- 湯原・美甘地域では、チョイソコまにわや北房地域でのデマンド交通の効果を踏まえ、複数あるまにわくんの枝線を整理し、より効率的で利用しやすいデマンド交通へと計画期間内に移行する。
- 蒜山地域は既にデマンド型のまにわくんが運行中のため、交通事業者や地域住民からの意見も踏まえながら、計画期間内に今後の運行形態の方向性を検討する。

事業2-2：地域組織との協働によるデマンド交通の構築

- 現在の地域組織が運行しているデマンド交通(落合の津田、湯原の二川、蒜山の中和)については、地域主体の取組として継続支援する。
- 地域による運営などが困難な場合は、交通事業者によるデマンド交通への移行・統合も視野に維持確保に向けた検討を行う。

施策③ 広域幹線軸の維持・確保

産業、医療・福祉など幅広い分野で都市部との双方向の交流を支える重要な基盤である広域交通の地域間移動の利便性を高め、持続可能な交通ネットワークを構築します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- 地域間を繋ぐ公共交通の維持・確保
- 関係者や地域住民と連携した利用促進の強化

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
国・県・沿線自治体と連携したJR姫新線の維持確保	真庭市、周辺自治体、交通事業者	令和8年度から継続実施
交通事業者と連携した広域交通の利用促進	真庭市、周辺自治体、交通事業者	令和8年度から交通事業者と協議を行い、調整が整い次第実施

事業3-1：国・県・沿線自治体と連携したJR姫新線の維持確保

- JR 姫新線沿線市町による「利用促進協議会」において定期的に協議を行い、路線維持に向けた要望活動及び共同での利用促進事業に継続して取り組む。
- JR西日本の株主優待制度を活用した利用促進事業を、地域住民等からのアイデアも取り入れながら実施し、あわせて地域ローカル線維持の重要性を発信するなど、株主ならではの取組を推進する。
- 期間限定や「まにコイン」との連携など、効果的で利用したいと思えるキャンペーンを実施し、観光やイベント時期に合わせたJR姫新線の利用促進を図る。

事業3-2：交通事業者と連携した広域交通の利用促進

- 中鉄北部バス「勝山～岡山線」の市内利用者向けの限定的な運賃割引等、利用促進キャンペーンを検討する。
- 備北バス「皆部～高梁駅線」について、関係自治体・交通事業者と連携した利用促進策を検討する。

施策④ 乗継環境の改善

広域交通との接続改善や安心できる乗継環境の充実は、継続的に取り組むべき課題として捉え、JR 姫新線や高速乗合バスとの接続性と待合の環境向上に努めるとともに、複数交通モード間のよりスムーズな移動を実現します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- 広域的な交通（JR 姫新線や高速乗合バス）との接続改善
- 安心して利用できる環境整備
- 交通事業者間の連携強化

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
ストレスのない乗継ダイヤへの改善	真庭市、交通事業者、住民	令和8年度より継続実施
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	真庭市	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施

事業4-1：ストレスのない乗継ダイヤへの改善

- JR 姫新線とまにわくん幹線の接続時間を、朝夕の通勤・通学時間帯は 10 分以内、日中は 15 分以内を目標に可能な限り改善を行う。
- JR 西日本と調整協議等を実施し、鉄道ダイヤ改正時にはバスのダイヤも連動して見直す。

事業4-2：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

- まにわくんとチョイソコまにわの乗継割引や共通で利用できる乗車券(フリーパス等)の導入を検討し、複数の交通モード間での利用を促進する。
- 乗継拠点(中国勝山駅・久世駅・美作落合駅)での待合環境を整備し、ベンチ・上屋・トイレを充実させる。
- まにわくん幹線以外の路線についても、乗継案内アプリに対応した情報提供を行い、最適な乗継ルート・時刻を検索できるようにする。
- 広域交通の乗継拠点(中国勝山駅・久世駅・美作落合駅)において、デジタウサイネージ等を活用したバス・鉄道の乗継案内表示を設置し、リアルタイム運行情報を提供する。

施策⑤ 拠点の整備

これまで同様に、トイレや駐輪場、ライド＆パークの整備など、交通結節点の機能向上と利用者が安心できる環境づくりを進めるとともに、地域の移動拠点としての役割をさらに高めます。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- 交通結節点（モビリティハブ）となる拠点の機能向上
- 安心して利用できる環境整備
- 福祉・教育・観光等の他部門との連携強化

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
中国勝山駅周辺の観光需要に対応した拠点整備	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施
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	真庭市、交通事業者	令和8年度から継続実施
拠点でのイベントに合わせた公共交通の臨時運行	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施

事業5-1：中国勝山駅周辺の観光需要に対応した拠点整備

- 中国勝山駅及び駅周辺を、バス・タクシー乗り場、観光案内、待合スペースを集約した交通結節点として位置づけ、必要な整備を検討する。
- 中国勝山駅からの二次交通として、レンタサイクル・電動キックボード等のシェアリングサービスの導入を検討する。
- 観光案内機能と公共交通案内機能を一体に提供し、観光客の公共交通利用を促す環境を整備する。
- 待合スペースの快適性向上（冷暖房や椅子・ベンチ等の拡充）、学習・ワークスペースの設置など、「快適に待つことができる」空間を創出する。

事業5-2：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

- 地域の主要バス停において、上屋・ベンチの整備、暖房設備の導入、照明設置による夜間の安全性向上など、利用者の快適性を高める環境整備に向け検討を行う。
- 高齢者・障がい者の利用を促進するため、バリアフリー対応を継続し、対応状況を分かりやすく周知する。

事業5-3：拠点でのイベントに合わせた公共交通の臨時運行

- 観光やイベント時の利用拡大や渋滞を図るため、観光イベントや祭りに合わせたまにわくんの増便や特別ダイヤ等を検討する。
- イベント主催者と連携し、イベント情報と公共交通情報を一体的に発信する。

施策⑥ 情報提供の充実

わかりやすい情報提供と安心できる環境整を通じて、公共交通の利用促進と誰もが使いやすい公共交通の実現を目指します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- **わかりやすい情報提供**
- 安心して利用できる環境整備
- 事業者間の連携強化

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
複数の交通モードの情報を一元化で伝える仕組み構築	真庭市、交通事業者	令和8年度から継続実施
GTFS-FLEX やリアルタイムデータの活用	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施
高齢者や学生等の属性に応じた状況提供	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施

事業6-1：複数の交通モードの情報を一元化に提供する仕組みの構築

- まにわくん・チョイソコまにわ・JR 姫新線・民間路線バスなど、市内すべての公共交通運行情報を統合したウェブサイトや時刻表を整備する。
- デジタル機器を使わない高齢者へも情報が届くよう、紙媒体の時刻表を全戸配布する。
- 主要施設(市役所、病院、商業施設等)に、公共交通案内端末設置を検討し、誰でも簡単に情報にアクセスできる環境の整備を検討する。

事業6-2：GTFS-FLEX やリアルタイムデータの活用

- まにわくん枝線やデマンド交通(チョイソコまにわ等)の運行情報を、GTFS-FLEX 形式で整備し、Google マップ等の経路検索サービスで検索可能とする。
- バス車両への GPS 端末搭載により、リアルタイムの位置情報・遅延情報をアプリ・Web サイトで提供する。
- 公共交通データをオープンデータとして公開し、民間事業者によるサービス開発や利便性向上につながる活用を進める。

事業6-3：高齢者や学生などの利用者属性に応じた状況提供

- 高齢者向けに、大きな文字やイラスト中心の時刻表を作成し、老人会・サロン活動等で配布する。
- 学生向けに SNS(Instagram、X、市公式 LINE 等)で運行情報・お得情報を発信し、若年層の利用を促進する。
- 障がい者向けに音声案内の充実や、バリアフリー情報(低床バス運行便、車椅子対応等)の発信を検討する。
- 外国人向けに、主要駅やバス停に英語・中国語・韓国語の多言語案内を整備し、誰もが安心して利用できる環境づくりを進める。

施策⑦ 交通事業者への支援・収益確保

公共交通の経営安定はサービス維持の基盤と位置づけ、運行コストの増加など厳しい経営環境に対応するため、市の財政負担を抑制しつつ、交通事業者の収益確保と人材確保を支援します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

交通事業者の経営支援、安定的な収益確保

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
広告収入等による新たな収益確保策の検討	真庭市、交通事業者	令和8年度より継続実施
国・県と連携した交通事業者への支援	真庭市、交通事業者	令和8年度より継続実施

事業7-1：広告収入等による新たな収益確保策の検討

- チョイソコまにわのエリアスポンサー制度を継続し、協賛企業の拡充に努める。
- 時刻表等に地元企業の広告掲載枠を設ける取組のほか、バス車両のラッピング広告や車内音声広告など、まにわくんの収益確保策を検討する。
- バス車両の更新にあたっては、車両の売却収入も踏まえた最適な更新時期を検討し、更新コストの縮減と収益確保(車両売却収入)に努める。

事業7-2：国・県と連携した交通事業者への支援

- 市の二種免許取得費用の助成について、助成額や対象範囲の見直しを行うなど、交通事業者の運転者確保の支援強化を図る。
- 県・関係市町村・交通事業者と連携し、広域的での運転手確保策(合同採用・共同研修等)の推進を図る。

施策⑧ 地域公共交通の人材確保

公共交通の持続性を左右する最大の課題は「人材不足」です。乗務員の高齢化や採用難が深刻化への対応と地域で支える公共交通の実現を目指します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- **地域公共交通の担い手確保**
- 交通事業者間の連携強化
- 地域の交通資源（車・人）の有効活用

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
人材育成や人材募集、乗務員の接遇のノウハウを学べる機会の創出	真庭市、交通事業者、住民	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施
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	真庭市、交通事業者、住民	令和8年度から検討し、ワーキング会議を複数回開催して計画期間での制度導入を目指す

事業8-1：人材育成・募集、乗務員の接遇を学べる研修機会の創出

- 市の交通事業者を対象にした人材確保や採用等に関する合同セミナー、接遇等に関する合同研修等を年1回程度の頻度で継続的に開催する。

事業8-2：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

- 交通事業者間で繁忙期・閑散期に応じた柔軟な人員配置等を協議できるよう、意見交換の場を設ける。
- 地域住民が運転者として登録し、交通事業者の管理下でまにわくんやデマンド交通、スクールバス等の運転を担う「登録ドライバー制度」の導入を検討する。なお、研修受講・保険加入等、安全性に十分配慮した制度を設計する。

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

公共交通の改善は計画を作るだけでは進みません。持続可能な交通運営を支えるため、計画の進捗を確認と課題の共有、必要な見直しを行う“仕組み”を構築します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- 施策を適切に推進していくモニタリングの仕組み構築
- 市の財政負担抑制

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
モニタリングチームによる計画の進捗状況の検討	真庭市、交通事業者、住民	令和8年度より実施
地域組織等との検討会・意見交換会の開催	真庭市	令和8年度より継続実施

事業9-1：モニタリングチームによる計画の進捗状況の検討

- 地域公共交通会議の下に「モニタリング・マネジメントチーム(仮称)」を設置し、本計画の進捗状況や市内公共交通の利用状況を定期的に検証する。
- 必要に応じて、計画に掲げた公共交通の見直しや新制度の導入、運転者不足への対応など協議を行う。

事業9-2：地域組織等との検討会・意見交換会の実施

- 自治会長・民生委員、利用者代表(高齢者・学生・障がい者等)を対象に意見交換会・説明会等を開催し、地域ニーズに対応した地域内交通の構築を検討する。
- 必要に応じて、公共交通の現状や利用方法を案内する説明会を、地域単位で実施する。

施策⑩ 公共交通を「知る・乗る・守る」意識の醸成

移動手段が自家用車中心となっている本市では、公共交通をまずは「知ってもらう」ことが非常に重要です。利用方法を知り、実際に乗り、地域で守る意識を育てることで公共交通の利用促進と理解の浸透を図ります。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- 需要の掘り起こしによる新たな利用者獲得
- わかりやすい情報提供
- 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

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
乗り方教室・乗車体験会の開催	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施
公共交通無料デー等のキャンペーンの実施	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施
ケーブルテレビ等の地元メディアを活用した周知	真庭市、交通事業者	令和8年度から継続実施

事業10-1：乗り方教室・乗車体験会の開催

- 小学校等を対象に、バス・電車を使った「乗り方出前授業」を開催し、子どもの頃から公共交通に親しむ機会を創出する。
- 高齢者向け乗り方教室を、集いの場・サロン等の高齢者の集まりで開催する。チョイソコまにわは、予約・乗車方法をスマートフォンや電話で体験し、利用のハードルを下げる。
- 参加者には無料乗車券(おためし乗車券)等を配布し、実際の利用につなげる。

事業10-2：公共交通無料デー等のキャンペーン実施

- 「公共交通無料デー」として、市内公共交通(まにわくん・チョイソコまにわ等)を無料で利用できる日を設ける。
- 公共交通を使って出かける楽しさを広げるため、外出機会や健康増進イベントを企画・継続実施し、新規利用者のきっかけづくりを進める。

事業10-3：ケーブルテレビ等の地元メディアを活用した周知

- 真庭いきいきテレビ等の地元メディアを活用し、「公共交通情報コーナー」として運行情報・お得情報を発信する。
- 広報まにわで公共交通特集記事を掲載し、利用方法・新サービス情報を周知する。
- 市公式 SNS(Facebook、X、Instagram、LINE 等)で公共交通情報を発信する。

施策⑪ 送迎に対する意識の変革

「送迎が当たり前」という意識から、公共交通を選択肢として認識してもらうことで地域住民の外出と公共交通の利用機会を広げます。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- **送迎依存の緩和**
- わかりやすい情報提供
- **新たな需要の掘り起こし等の新たな利用者獲得**

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
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	真庭市、交通事業者	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施

事業1 1-1：送迎移動をしている児童生徒・その保護者への情報提供

- 学校や PTA 会合等を通じて公共交通利用案内リーフレットや通学路での公共交通の利用可能性を示したマップを作成、配布し
- **「公共交通利用の選択肢がある」ことを周知**し、利用促進を図る。

施策⑫ 新しい移動スタイル「ライド&ウォーク」の促進

公共交通と徒歩を組み合わせた“健康的な移動スタイル”を広げることで、利用促進と健康増進を両立した新しい移動習慣を提案します。

【対応する公共交通の課題】 ※太字が重点課題

- 福祉・教育・観光等の他部門との連携強化
- 関係者や地域住民と連携した利用促進の強化

【対応する事業・事業主体・実施時期】

事業内容	事業主体	実施時期
福祉や・健康づくりの場を活用した情報提供、公共交通の乗車体験会の実施	真庭市	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施
利用者モニターの募集等による「ライド&ウォーク」制度の検討	真庭市、住民	令和8年度から検討し、調整が整った取組から順次実施

事業1 2-1：福祉や健康づくりの場を活用した情報提供、公共交通の乗車体験会の実施

- 介護予防教室等で、外出機会増加による健康維持効果を訴求し、公共交通利用を促進する。

事業1 2-2：利用者モニターの募集等による「ライド&ウォーク」制度の検討

- 公共交通利用モニターを募集し、利用回数等に応じて「まにこいんポイント」を付与する新たなモニター制度「ライド&ウォーク」を設計する。
- モニターからの継続的な意見収集を行い、制度改善と利用促進を進める。

第6章 計画の評価検証と推進体制

1. 評価指標・目標値

(1) 計画全体の評価指標

公共交通の維持・確保や整備、計画に掲げられた各種施策が市の活力向上に繋がり、目指す姿を実現できているか確認するため、次の指標を設定します。

目標は、平日の1人あたりのトリップ数を0.5回増加させ、目的地との往復以外の移動(「ついで」や「寄り道」)が気軽にできる状態を目指します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)
真庭市民の1人あたりの活動量 (1人あたりの平均トリップ数)	岡山県パーソントリップ調査やそれに代わる活動量の調査(市が実施する住民アンケート調査等)により検証	R11 年度	2.5(平日) 2.1(休日) ※R4 年時点	3.0(平日)

(2) 施策方針に対応した評価指標

<方針1> 公共交通ネットワークの最適化

公共交通の利用可能エリアが拡大され、交通空白の解消、まにわくん(幹線・枝線)の最適化、チョイソコまにわや計画期間において新たに導入するデマンド交通等の新システムの浸透度を確認します。

目標値は、交通空白ゼロ、利用者数の現状維持、市民のお出かけ機会の増加を目指します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)
公共交通カバー率	駅・バス停 500m及び区域運行の対象地域の人口÷真庭市の総人口で計算	毎年度	96.7%	100%
市内を運行する公共交通の利用者数	まにわくんとデマンド交通(チョイソコまにわ等)の利用者数	毎年度	129,080 人	129,000 人 (現状維持)
デマンド交通(新交通システム)における利用率	デマンド交通の実利用者数÷対象地域の人口で計算	毎年度	—	初年度把握し、前年度以上を目標値として設定

<方針2>公共交通の利用環境整備

「情報発信」に関する取組を着実に実施し、利用しやすい公共交通を提供することが、地域住民の行動変容に繋がっているかを確認します。

目標は、情報発信に関する取組が継続的・定期的に行われていることを目指します。あわせて、将来的な公共通分担率(公共交通を使っている人の割合)が現状より1%(真庭市人口では約420人)程度増えている姿を目指します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)
公共交通の周知、PR 及び情報発信に関する取組の件数	交通結節点や人が集まる場所での案内掲示や SNS・ウェブ等を活用した情報発信、時刻表の配布、観光・イベントとの連携等の情報発信に関する取組回数の実績を市で把握	毎年度	—	年4回以上 (四半期ごとの実施を目標)
公共交通分担率	岡山県パーソントリップ調査やそれに代わる活動量の調査(市が実施する住民アンケート調査等)により検証	R12 年度	2.8%(平日) ※R4 年時点	4.0%(平日)

<基本方針3>持続可能な公共交通の仕組みづくり

持続可能な公共交通を目指すうえで、投入される経費等が過度になっていないか、地域の公共交通を支える担い手が適切に確保できているかを確認します。

目標は、人件費や運行コストの高騰が予想される中、市公共交通の収支率が現状維持できている状態を目指すとともに、各種交通事業者への支援や住民ドライバーの活用等によって、公共交通の担い手を確保します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)
市内公共交通(まにわくん・チョイソコまにわ等のデマンド交通)の収支率	年間の運行に必要な経費÷収入により算出	毎年度	29.8%	30% (現状維持)
まにわくんやデマンド交通等の市内公共交通に従事する交通事業者の運転者数	交通事業者への照会・聞き取り等によって把握	R12 年度	71 名 ※R7 年時点	70 名

<基本方針4> 公共交通に対する意識の醸成

本計画に掲げる意識の醸成「知る・乗る・守る」の、最初のステップである「知る」がどの程度進んだかを確認するため、現状のチョイソコまにわの認知度を上回る目標値を設定します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)
地域住民の公共交通に対する認知度	住民アンケートを実施して検証	R12 年度	チョイソコまにわの認知度は 62.2%	70%以上

<方針4> 公共交通に対する意識の醸成

本計画に掲げる意識の醸成(知る・乗る・守る)に対して、最初のステップである「知る」をどの程度クリアできているかを確認するための評価指標を設定し、現状のチョイソコまにわの認知度を上回る目標値を目指します。

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 (R6 年度)	目標値 (R12 年度)
地域住民の公共交通に対する認知度	住民アンケートを実施して検証	R12 年度	チョイソコまにわの認知度は 62.2%	70%以上

2. 計画の推進体制

本計画の評価・検証及び事業推進は、市内交通事業者や関係者で構成する「モニタリング・マネジメントチーム(仮称)」で施策の進捗と評価指標を検証し、法定協議会「真庭市地域公共交通会議」で計画の達成状況や今後の取組方針を審議することで進めます。

また、公共交通を取り巻く環境変化や関連計画の改定に応じ、必要に応じて本計画内容を見直します。

【真庭市公共交通会議の役割と構成員】

役割	<ul style="list-style-type: none">● 本計画の進捗管理、検証結果の報告● 計画の見直し・変更等の承認● 公共交通の見直し(路線や区域の新設、減便・廃止等)の承認● 翌年度以降の取組方針の検討
構成員	住民代表、交通事業者、道路管理者(岡山県)、岡山県警察(真庭警察署)、岡山県、中国運輸局、観光・教育・福祉の関係機関代表者、真庭市
開催時期	年 2 回程度を基本に必要なに応じて開催 (9 月、2 月)

【モニタリング・マネジメントチーム(仮称)の役割と構成員】

役割	<ul style="list-style-type: none">● 本計画の進捗確認、評価指標の検証● 公共交通の見直し案や運転者確保策、利用促進策等の検討● 交通事業者及び関係者同士における連携策の検討● 地域の交通に関する問題点・課題の共有とその改善策の検討
構成員	交通事業者、真庭市 (必要に応じて地域住民代表や中国運輸局、岡山県も参加)
開催時期	年3～4 回程度を基本に必要なに応じて開催 (6 月、8 月、11 月、1 月)

3. 計画の推進スケジュール

本計画の推進に当たっては、次のスケジュールに基づいて各種事業の実施・推進と計画の進捗管理及び検証を継続的に行うことで、必要に応じて改善を図っていきます。

【事業の検討・実施】

月	当該年度												次年度
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4月以降
事業の検討													
事業計画の作成・調整等													
事業の実施													
予算編成													
真庭市公共交通会議													
モニタリング・マネジメントチーム(仮称)													

・ 検討結果の報告
 ・ 次年度事業の決定 等

・ 次年度事業の企画
 事業内容の検討 等

・ 事業計画の検討
 詳細な実施方法の調整 等

・ 検討に係る報告
 ・ 運行や事業実施に関する最終承認

【計画の評価・検証】

月	当該年度												次年度
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4月以降
前年度における計画の評価・検証													
改善内容の検討・計画及び事業への反映													
当該年度における計画の評価・検証													
予算編成													
真庭市公共交通会議													
モニタリング・マネジメントチーム(仮称)													

・ 評価指標の検証
 ・ 事業進捗の確認 等

・ 評価指標の達成状況報告
 ・ 前年度の計画推進状況報告

・ 改善内容の検討
 ・ 計画や事業の見直し検討

コミュニティバス運行車両整備計画の改訂について

改訂の目的

これまでコミュニティバス車両（幹線 6 台、枝線 13 台、予備 6 台）は、長期使用を基本に整備更新してきたが、車齢が高くなるにつれ故障や高額修繕が増加し、安定運行に支障を生じている。また、予備車も同様に高齢化が進み、バックアップ機能が十分に発揮できていない場面が見られることから、車両更新計画を抜本的に見直すもの。

ライフサイクルコスト（LCC）の考え方

- 過去の修繕実績から、車齢が上がるほど修繕費が急増
- 購入、修繕、売却を含む総所有コスト（LCC）で更新時期を判断する方式へ転換



若い車齢で売却することで安定運行を維持しつつ、維持コストも抑制

更新サイクルの短期化

	旧計画（更新目安）	新計画（更新目安）
定員 16 人以上	<ul style="list-style-type: none">■ 車両登録 15 年以上■ 走行距離 80 万キロ	<ul style="list-style-type: none">■ 車両登録 6 年目で更新■ 以後 2～4 年は別路線で現役継続、または予備車で使用

予備専用車両の導入

- 安定運行確保のため、新たに予備専用車を計画的に導入
- 座席の多い車両（定員 29 人など）とすることで、幹線・枝線を問わず柔軟に対応可能
- 予備専用車両は車両登録 18 年目で更新を予定（売却価格を考慮）

その他

- 定員 15 人以下（ハイエース等）の車両は更新基準の対象外
→修繕費の増加傾向がみられないため、個別判断
- 来年度（令和 8 年度）の整備更新予定
→北房久世ルート（定員 57 人・1 台）、予備専用車（定員 29 人・1 台）を予定

真庭市コミュニティバス運行車両整備計画 (R7.11 月改訂 ver.1)

本計画は、くらし安全課で所管するコミュニティバス（以下「バス」という。）の保有台数の適正化と、交通の安全性確保を目的に、バス更新の基準を定めるものである。

計画の期間

計画の期間は、令和 7 年度～令和 16 年度の 10 年間とし、1 年毎にローリングを行うものとする。また、車両整備計画は運行計画と一体のものであり、常に整合性を図る必要がある。このため、運行計画を見直す際には車両整備計画も併せて見直すこととする。

現状と所管台数

現在くらし安全課では、25 台のバスを保有しており、定員、登録年度、走行距離等は「別紙 1」のとおり（R7.7 現在）である。運行は市内の交通事業者等への委託（以下、「事業者」という。）により実施し、通常運行に使用しているのは 19 台、車検や故障時の代替として予備車両 6 台を保有している。

バス整備の方向性（転換）

これまでの「真庭市コミュニティバス運行車両整備計画」では、車両更新を「登録から 15 年以上経過し、かつ走行距離が基準値を超えた車両」を目安としてきた。しかし、長期間の使用により車齢の高い車両では高額修繕が発生し、予備車両が故障で使用できない事例が相次ぐなど、安定運行に支障をきたす状況が顕在化した。

このため、今後のバス運営の方向性を以下のとおり定める。

- 保有総数の削減
 - ・市全体の保有台数を削減し、維持費を低減する
- 更新サイクルの短期化
 - ・若い車齢のうちに計画的に更新し、安全確保と運行の安定化を図る
- 予備車としての使用期間を短期化
 - ・（現役を終え）予備車両として使用する期間を短くし、故障リスクを低減する

■ 走行距離の抑制

- ・運行ルートのローテーションにより、累計走行距離を抑制する

■ 予備専用車両の導入

- ・運行の安定確保のため、予備専用車両を新たに導入する
- ・座席数の多い車両の導入で、幹線・枝線問わず対応のできる柔軟性を確保する

バス整備（更新）の基本方針

通学や通院、買い物など市民生活を支える社会インフラとして、安全確保（市民目線）と持続可能性（財政状況）の両立を図るため、以下をバス整備の基本方針とする。

① 安全確保の最優先

- ・車齢・走行距離・整備状況を踏まえ、故障リスクが高まる前に計画的に更新する

② 利用者サービスの向上

- ・高齢者や障がい者等の交通弱者に配慮した車両の整備に努める

③ 保有台数の削減

- ・現状の 25 台を基本に、民間事業者との共創や連携により保有台数を削減する
- ・予備車両は他部局や近隣市町村との共同所有を目指し、極力削減を図る

④ 利用実態に応じた車両サイズの最適化

- ・需要に見合った車両サイズを適正に配置し、効率的な運行を確保する

⑤ 維持コストの最小化

- ・修繕費の増大に留意し、総所有コスト（Life Cycle Cost、以下「LCC」という。）の観点から更新時期を判断する
- ・LCC には更新時の売却収入も算入し、資産価値を維持できる期間での更新・売却を基本とする

⑥ 財政負担の平準化

- ・年次ごとの更新台数を平準化し、更新集中による財政負担を回避する

⑦ 環境配慮・脱炭素・自動運転への対応

- ・ゼロカーボンシティまにわの実現に向け、EV バス導入に努める
- ・運転士不足を見据え、自動運転バスや遠隔監視システムの技術導入を段階的に検討する

バスの更新基準

バスの更新基準は、安全性と車検や修繕費を含めた経済効果（LCC）を考慮したうえで決

定することとし、更新基準を以下の2区分で設定する。

- (1) 定員 16 人以上の車両
- (2) 予備専用車両

なお、定員 15 人以下の車両（ハイエースクラス）については、車齢が上がっても毎年の修繕費が上昇する傾向は見られないことから、車齢、走行距離、法定点検の結果等から個々の車両の更新時期を判断することとし、本更新基準の設定対象外とする。

(1)更新基準（定員 16 人以上の車両）

1. LCC を勘案し、更新時期の目安を登録から 6 年目とする
(その後 2～4 年は、区間距離の短いルートや予備車としての使用を継続)
2. 運行に支障がある場合は、業者点検の結果を踏まえて、上記 1 より早期の更新を判断する
3. 年度間の更新費用の平準化を考慮して更新年度を決定する

(2)更新基準（予備専用車両）

1. LCC を勘案し、更新時期の目安を登録から 18 年目（資産価値を維持できる期間内の売却を念頭に置く）とする
(更新車両想定：登録から 18 年目、走行累計 18 万 km、売却価格 200 千円)
2. 運行に支障がある場合は、業者点検の結果を踏まえて、上記 1 より早期の更新を判断する
3. 更新費用の平準化と車検時期を考慮し、更新年度を決定する

車両整備の具体的検討

安全性能とバリアフリー性能向上のため、更新車両は以下の性能を備えるものとする。

- 冬季の積雪や凍結路面に対応できる十分な安全性能を確保すること
- 高齢者等が多く利用するルートでは、以下を必須とする
 - ・自動ドア
 - ・主要乗降口への手すり設置

所管車両一覧

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	経過年	累計走行距離	年度毎予定距離	車検周期	法定点検周期
幹線	A1 (1.4.7.10便)	森山・久世	日野レインボー	1780	56	R6	1	23,729	91,000	(1年) 1年	3ヶ月
	A2 (5.6.9.12便)		日野ポンチョ	1673	32	R3	4	273,651	90,000	(1年) 1年	3ヶ月
	A3 (2.3.8.11便)		日野ポンチョ	1571	33	R1	6	458,966	86,000	(1年) 1年	3ヶ月
	B	新庄・久世	日野レインボー	1487	56	H30	7	582,649	130,000	(1年) 1年	3ヶ月
	C1 (3.4.7～12便)	北房・久世	日野レインボー	1258	59	H27	10	738,507	132,000	(1年) 1年	3ヶ月
	C2 (1.2.5.6便)		日野ポンチョ	1647	33	R2	5	198,858	50,000	(1年) 1年	3ヶ月

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	経過年	累計走行距離	年度毎予定距離	車検周期	法定点検周期
北房	D	北房勝山	三菱エアロミディ	328	23	H13	24	292,805	34,000	(2年) 1年	3ヶ月
	D	北房	ハイエース	1350	15	H23	14	221,351	2,500	(3年) 2年	3ヶ月
落合	P	津田地域	ハイエース	8290	10	R3	4	46,375	2,700	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
久世	F	勝山追分	ハイエース	8082	10	H25	12	199,390	21,600	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
勝山	G	富原月田	ハイエース	2898	10	H26	11	177,173	15,000	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
美甘	H	美甘	ハイエース	5545	10	H28	9	82,975	16,000	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
湯原	O	二川地域	ハイエース	9956	10	R2	5	24,561	2,630	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
	I2	真賀釘貫小川社・湯原美甘	ハイエース	1053	10	H20	17	286,531	20,000	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
	I1	上福田湯原	ハイエース	1216	15	H21	16	343,709	66,000	(3年) 2年	3ヶ月
蒜山	K1	八束川上	ハイエース	5806	10	R5	2	9,447	10,000	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
	K2	中曽関金	三菱ローザ	1798	29	H29	8	384,716	76,000	(2年) 1年	3ヶ月
	L	二川BS	ハイエース	5767	10	R5	2	8,244	6,500	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)
	Q	中和地域	ハイエース	5807	10	R5	2	19,047	32,070	(3年) 2年	12ヶ月 (6ヶ月)

※法定点検周期の（）表記は、「コミュニティバス運行業務仕様書」で定める“走行距離が30万キロを超過もしくは登録から10年以上経過した車両”の場合を示す

地区	ルート	車種	車両番号	定員	登録年	経過年	累計走行距離	年度毎予定距離	車検周期	法定点検周期
予備		日野レインボー	1259	59	H27	10			(1年) 1年	
		日野メルファ	865	55	H22	15			(1年) 1年	
		日野リエッセ	1219	29	H21	16			(2年) 1年	
		日野リエッセ	1369	29	H24	13			(2年) 1年	
		日野リエッセ	1370	29	H24	13			(2年) 1年	
		ハイエース	1052	15	H20	17			(3年) 2年	

車両整備計画

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	累計走行距離	年度毎予定距離	法定点検周期	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
幹線	A1 (1.4.7.10便)	蒜山・久世	日野レインボー	1780	56	R6	23,729	91,000	3ヶ月	①	②	③	④	⑤	⑥ ★	⑦ ①	⑧ ②	⑨ ③	⑩ ④
	A2 (5.6.9.12便)		日野ポンチョ	1673	32	R3	273,651	90,000	3ヶ月	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩ ★	⑪ ①	⑫ ②	⑬ ③
	A3 (2.3.8.11便)		日野ポンチョ	1571	33	R1	458,966	86,000	3ヶ月	⑥	⑦	⑧ ★	⑨ ①	⑩ ②	⑪ ③	⑫ ④	⑬ ⑤	⑭ ⑥ ★	⑮ ⑦ ①
	B	新庄・久世	日野レインボー	1487	56	H30	582,649	130,000	3ヶ月	⑦	⑧	⑨	⑩ ★	⑪ ①	⑫ ②	⑬ ③	⑭ ④	⑮ ⑤	⑯ ⑥ ★
	C1 (3.4.7～12便)	北房・久世	日野レインボー	1258	59	H27	738,507	132,000	3ヶ月	⑩	⑪ ★	⑫ ①	⑬ ②	⑭ ③	⑮ ④	⑯ ⑤	⑰ ⑥ ★	⑱ ⑦ ①	⑲ ⑧ ②
	C2 (1.2.5.6便)		日野ポンチョ	1647	33	R2	198,858	50,000	3ヶ月	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨ ★	⑩ ①	⑪ ②	⑫ ③	⑬ ④	⑭ ⑤

※凡例 現役：①
別路線で現役継続：[1]
予備：❶

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	累計走行距離	年度毎予定距離	法定点検周期	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
北房	D	北房勝山	三菱エアロミディ	328	23	H13	292,805	34,000	3ヶ月	㉔	㉕	㉖							
蒜山	K2	中曽関金	三菱ローザ	1798	29	H29	384,716	76,000	3ヶ月	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫					

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	累計走行距離	年度毎予定距離	法定点検周期	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
予備			日野レインボー	1259	59	H27				⑩	①	②	③	④	⑤				
			日野メルファ	865	55	H22				⑮	⑯								
			日野リエッセ	1219	29	H21				⑭	⑰	⑱	⑲	㉑					
			日野リエッセ	1369	29	H24				⑮	⑱	⑳	㉑	㉒					
			日野リエッセ	1370	29	H24				⑮	⑱								
			日野リエッセ（専1）		29						★	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
			日野リエッセ（専2）		29									★	①	②	③	④	⑤

別紙3
車両配備計画

コミュニティバスまにわくん（幹線）

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	累計走行距離	年度毎予定距離	法定点検周期	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
幹線	A1 (1.4.7.10便)	蒜山・久世	日野レインボー	1780	56	R6	23,729	91,000	3ヶ月	①	②	③	④	⑤	⑥	①	②	③	④
	A2 (5.6.9.12便)		日野ボンチョ	1673	32	R3	273,651	90,000	3ヶ月	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	①	②	③
	A3 (2.3.8.11便)		日野ボンチョ	1571	33	R1	458,966	86,000	3ヶ月	⑥	⑦	⑧	①	②	③	④	⑤	⑥	①
	B	新庄・久世	日野レインボー	1487	56	H30	582,649	130,000	3ヶ月	⑦	⑧	⑨	⑩	①	②	③	④	⑤	⑥
	C1 (3.4.7～12便)		日野レインボー	1258	59	H27	738,507	132,000	3ヶ月	⑩	⑪	①	②	③	④	⑤	⑥	①	②
	C2 (1.2.5.6便)		日野ボンチョ	1647	33	R2	198,858	50,000	3ヶ月	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	①	②	③	④	⑤

コミュニティバスまにわくん（枝線）

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	累計走行距離	年度毎予定距離	法定点検周期	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
北房	D	北房勝山	三菱エアロミディ	328	23	H13	292,805	34,000	3ヶ月	㉔	㉕	㉖	[9]	[10]	[11]	[12]	[11]	[12]	[7]
蒜山	K2	中曾関金	三菱ローザ	1798	29	H29	384,716	76,000	3ヶ月	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	[10]	[11]	[12]	[13]	[13]

予備車両

地区	ルート		車種	車両番号	定員	登録年	累計走行距離	年度毎予定距離	法定点検周期	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
予備			日野レインボー	1259	59	H27				⑩	①	②	③	④	⑤				
			日野メルファ	865	55	H22				⑮	⑯								
			日野リエッセ	1219	29	H21				⑩	⑪	⑮	⑯	⑳					
			日野リエッセ	1369	29	H24				⑮	⑯	⑮	⑯	⑰					
			日野リエッセ	1370	29	H24				⑮	⑯								
			日野リエッセ（専1）		29						★	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
			日野リエッセ（専2）		29									★	①	②	③	④	⑤
			日野レインボー		57											⑦	⑧		
			日野レインボー		57														
			日野レインボー		59													⑦	⑧

※車両配備は上記を基本とつつ、ルートローテーションにより走行距離を抑える運行を行う

令和 7 年度フィーダー系統確保維持事業の事業評価の実施について

審議事項

当該年度（前年 10 月～当年 9 月）のフィーダー系統国庫補助事業（＝幹線 3 ルートの運行事業および車両購入事業）について、協議会において事業の評価と審議を行うもの

1. 令和 7 年度の補助事業

（1）地域内フィーダー系統維持確保支援事業

・補助申請額：5,646 千円

幹線 3 ルート（蒜山－久世、新庄－久世、北房－久世）の運行確保維持に係る補助。

（2）車両減価償却補助

・補助申請額：4,104 千円

バス車両の減価償却費に係る補助

2. 事業の実施状況

（1）地域内フィーダー系統維持確保支援事業

①目標の達成状況

数値目標：「フィーダー系統（幹線）の年間延べ利用者数 **115,000** 人」

実 績：**95,121**人

未達成

※令和 5 年度実績：93,684 人

前年比で 1,437 人増加となったが、目標未達成となった。人口減少及び通学利用の減を想定要因としている。

②事業の効果

フィーダー系統は通院通学など市民生活に欠かせない存在であるとともに、観光客などの来訪者にも貴重な移動手段であり、その存在は極めて大きいものである。

今後も、本事業を活用しつつ、誰にでも使いやすい公共交通を目指していく。

（2）車両減価償却補助（車両購入）

①目標の達成状況

数値目標：「バリアフリー対応車両を運行車両の **85%**（長期的には 100%）とする」

実 績：**89.5%**（19 台中 17 台）

達成

※ 長期的には 100%を達成できる見込み

②事業の効果

高齢者等の乗降に配慮した車両が増え、サービス向上につながっていることから、今後も適切な車両更新を行っていく。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年12月19日

協議会名: 真庭市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
真庭市	<p>■フィーダー系統</p> <p>①蒜山～久世(1日:12便)</p> <p>②新庄～久世(1日:8便)</p> <p>③北房～久世(1日:12便)</p> <p>■減価償却費等補助</p> <p>1)対象車両:4台 使用ルート:蒜山・久世 3台 北房・久世 1台</p>	<p>・利便性の向上を目指し、令和7年4月から幹線3ルートに加えて枝線にも電子地域通貨「まにこいん」を導入し、全線でキャッシュレス決済を可能とした。</p> <p>・利用が低迷している枝線北房ルートについて、コミュニティバスから転換し民間を事業主体とする新たなオンデマンド交通のしくみを構築(令和8年1月から実証運行予定)</p> <p>・チョイソコまにわは、利用者数、登録者数及び停留所が順調に増え、地域に定着しつつある。</p> <p>・市内イベントに合わせ、臨時夜間便である『ナイトまにわくん』を運行した。</p> <p>・フィーダー系統運行の全車両の車内にデジタルサイネージを導入し、利用者のマナー向上やPR情報を掲載し、利用環境の向上を図った。</p>	A 運行計画のとおり、事業は適切に実施された。	<p>■フィーダー系統</p> <p>目標「フィーダー系統の年間延べ利用者数:115,000人」 ⇒実績「95,121人」</p> <p>【特記事項】</p> <p>1)利用者人数(前年比)</p> <p>・年間利用状況</p> <p>蒜山・久世ルート:49,255人(104.9%)</p> <p>新庄・久世ルート:16,056人(94.5%)</p> <p>北房・久世ルート:29,810人(100.3%)</p> <p>・昨年度と比較し、若干増加したものの、目標としては未達成</p> <p>■減価償却費等補助</p> <p>目標「バリアフリー対応車両(独自基準):運行車両の85%(長期的には100%)」 ⇒実績「89.5%」</p> <p>【特記事項】</p> <p>・運行車両19台の内、17台がバリアフリー対応車両となっている。長期的には100%を達成できる見込み</p>	<p>・市内高校生の登下校対応を基本に、JR姫新線と民間路線バスとの接続及び運転免許証を保有しない市民や高齢者の通院等、日常生活利用にも配慮した効率的で利便性の高い、公共交通を目指す。</p> <p>・補助対象外路線である枝線を含めた全体的な見直しが必要。地域運行も含め利便性の高い公共交通を目指す。</p> <p>・チョイソコまにわについて、引き続き利用者の増加やエリアスポンサー獲得に努め、更なる利便向上や制度の定着を目指す。</p> <p>・観光利用の促進を図るため、運用中のバスロケーションシステムの機能強化や周知及び利活用策を検討する。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年12月19日

協議会名:	真庭市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>真庭市は、岡山県北部の中山間地に位置し、面積は828km²、人口は42,725人(令和2年度国勢調査確報値)で、合併前9ヵ町村の交通政策を引継いで、公平性に配慮しながらコミュニティバスの運行を開始し、平成21年10月からは民間乗合バス路線を代替する地域幹線・3路線(現フィーダー系統)の運行も開始し、現在も運行を継続している。</p> <p>人口減少やモータリゼーションの高まり、さらにはコロナ禍を機とする生活様式の変化により公共交通機関の利用者は減少傾向にある一方、フィーダー系統は地域住民の生活に必要不可欠であり、数字だけでは計れない存在意義を持つことから、今後も公共交通の持続可能な取組みが必要となっている。</p> <p>コミュニティバスまにわくん♡は、市内に点在する2高校・3校地の生徒の通学、市民の通勤、買い物や高齢者の通院など日常生活に必要な移動手段となっている。</p> <p>同時に、観光客などの来訪者にとっての交通手段となっている。地域幹線・3路線の内、特に蒜山・久世ルート(久世-勝山-湯原-蒜山間)は、県内でも有数の観光地である湯原温泉や蒜山高原とJR姫新線を接続しており、市民の生活路線であると共に観光路線としての役割を担う。</p> <p>また、市の南部を東西に横断するJR姫新線(地域間幹線系統)と接続するフィーダー系統(路線型)と岡山市を結ぶ民間路線バスを組み合わせることにより、鉄道網、高速道路及び国道等が交差する地域の道路網を有効活用した公共交通として、将来にわたり運行を維持・確保させるため、効率的で利便性の高い、生活公共ネットワークの構築を進めている。</p> <p>今後も、内外の力を結集し、真庭市地域公共交通計画に謳う「市民生活を支え、市民と共に未来を創る地域公共交通」の実現を目指す。</p>



令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 真庭市地域公共交通会議 生活交通確保維持改善計画(地域内フィーダー系統)の概要

真庭市の概要

- ・平成17年3月に9町村が合併
- ・人口 42,725人(令和2年度国勢調査確報値)
- ・面積 828.53km²(平成27年3月国土地理院発表)

地域公共交通会議の構成員

真庭市 中鉄北部バス(株) 備北バス(株) 岡山県タクシー協会 西日本旅客鉄道(株) 私鉄労組 市シニアクラブ 民生委員協議会 市地域生活支援センター
商工会女性部 観光局 学校(小・中・高) 社会福祉協議会 学識経験者
中国運輸局(岡山運輸支局) 岡山県 福祉有償運送運営協議会 真庭警察署

概 要

真庭市は平成17年3月31日に県北の5町4村(北房町、落合町、久世町、勝山町、美甘村、湯原町、中和村、八束村、川上村)の合併により、岡山県下で最も広い面積の市として誕生した。
平成19年度から合併前の9ヵ町村の交通施策をほぼ受け継ぐ形で、真庭市コミュニティバスの運行(市町村運営有償運送 交通空白輸送)を開始し、平成21年10月からは民間乗合バスを代替する地域間幹線3路線(現フィーダー系統)の路線の運行も開始し、現在も、公共交通空白地有償運送の形態で運行を継続している。
現在は、地域内フィーダー系統確保維持事業を活用しながら、真庭市コミュニティバスで幹線3ルート、枝線29ルートを運行しており、「市民生活を支え、市民と共に未来を創る公共交通」を目指している。

協議会の主な取り組み

- 真庭市地域公共交通計画に基づいた事業の実施
 - ・コミュニティバスの運行
 - ・利用者ニーズの把握と路線、ダイヤ等の改善
 - ・車両の更新および車両更新計画の策定、検討
 - ・利用促進策の検討
 - ・バスロケーションシステムの運用(幹線のみ)
 - ・キャッシュレス決済の導入
 - ・枝線運行見直しとAIオンデマンド交通の運行開始

協議会における検討

令和6年12月24日開催(書面)

- ・令和6年度フィーダー系統確保維持事業評価について
- ・第3次真庭市総合計画(素案)における地域公共交通に関する意見について

令和7年6月17日開催

- ・令和7年度真庭市地域公共交通事業(案)について
- ・自家用有償旅客運送更新登録申請について
- ・令和8年度地域公共交通確保維持改善事業に関する認定申請について
- ・まにわくん年末年始の運行運休について
- ・「まにわくん」の諸報告、その他諸報告

令和7年8月26日開催(分科会)

- ・真庭市における公共交通の現状と課題及び地域公共交通計画の策定方針について

定量的な目標・効果

■フィーダー系統 ①蒜山・久世ルート ②新庄・久世ルート ③北房・久世ルート

(目標) ・フィーダー系統年間延べ利用者数を「115,000人」とする

- (効果) ・本市の公共交通の基軸となる当該路線を維持することで、通学や通院、買い物など、運転免許証を保有しない高齢者や高校生の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される
- ・外出する高齢者が増加し、高齢者の健康増進や地域の活性化に繋がる
 - ・JR中国勝山駅、久世駅、美作落合駅及び路線バス、高速バスとの接続により、津山市や岡山市などへの移動手段を確保することができ、都市間交流が促進され、「ひと」の循環の拡大と増加に繋がる

■車両減価償却補助

運行車両数 : 19台 補助対象車両数 : 4台(①蒜山・久世ルート:3台、②北房・久世ルート:1台)

(目標) ・バリアフリー対応車両台数を運行車両数の85%(長期的には100%)とする

- (効果) ・車両の不具合や故障が減り、より安全で快適な運行が可能となる
- ・高齢者の乗降時の事故防止や燃費の改善による運行経費削減できる
 - ・需要に見合う定員の車両を配置することで運行の効率化が図られ経費が節減できる

昨年度の自己評価に対するフォローアップ

- ・蒜山久世ルート及び新庄久世ルートについて、JR姫新線との乗り継ぎを考慮し、時刻改正を実施。
- ・対象外路線である枝線について、北房地域ルートを転換し民間を事業主体とするオンデマンド交通を構築(令和8年1月より実証運行)

実施した利用促進策

- ・時刻表(交通マップや民間路線バスの時刻も掲載)の全戸配布
- ・バスロケーションシステムの運用
- ・夜間臨時便の運行(ナイトまにわくん)
- ・令和7年4月より電子地域通貨『まにこいん』決済を全線に導入しキャッシュレス決済に対応

昨年度の運輸局二次評価に対するフォローアップ

- ・利便性の向上を目指し、令和7年4月から幹線3ルートに加えて枝線にも電子地域通貨「まにこいん」を導入し、全線でキャッシュレス決済を可能とした。
- ・利用が低迷している枝線北房ルートについて、コミュニティバスから転換し民間を事業主体とする新たなオンデマンド交通のしくみを構築(令和8年1月から実証運行予定)

地域住民の意見の反映

- ・令和7年3月に実施した地域公共交通に関する市民アンケートを集計・分析し、真庭市地域公共交通計画に反映した。
- ・市内にある高校や市内外の運行業者と連絡を密にし、運行状況の聞き取り・運行時間の調整を行った。

事業実施の適切性

- ・おおむね計画どおり実施されている
- ・民間路線が撤退している真庭市民にとって、また、観光客をはじめとする市外からの来訪者にとってフィーダー系統のコミュニティバスは必要不可欠な路線であり、重要な役割を果たしている
- ・利用者の意見に基づくダイヤ改正を行っていく
- ・時刻表を全戸へ配布し、周知を行った
- ・市民の移動手段を確保するため、今後も利便性の向上を目指すとともに、持続可能なサービスを提供していく

目標・効果達成状況

■フィーダー系統

(目標)「フィーダー系統の年間延べ利用者数:115,000人以上」⇒(実績)「95,121人」

昨年度と比較し、若干の増加となったが目標としては未達成。

(効果)通学利用者の減少やコロナ禍以降の生活様式の変容により利用者数は低い水準で推移している。一方で、地域を縦断し日常の移動を支え、今後も本事業を活用しつつ、粘り強く運行を継続していく必要がある。

■車両減価償却

(目標)「バリアフリー対応車両(独自基準):運行車両数の85%(長期的には100%)」

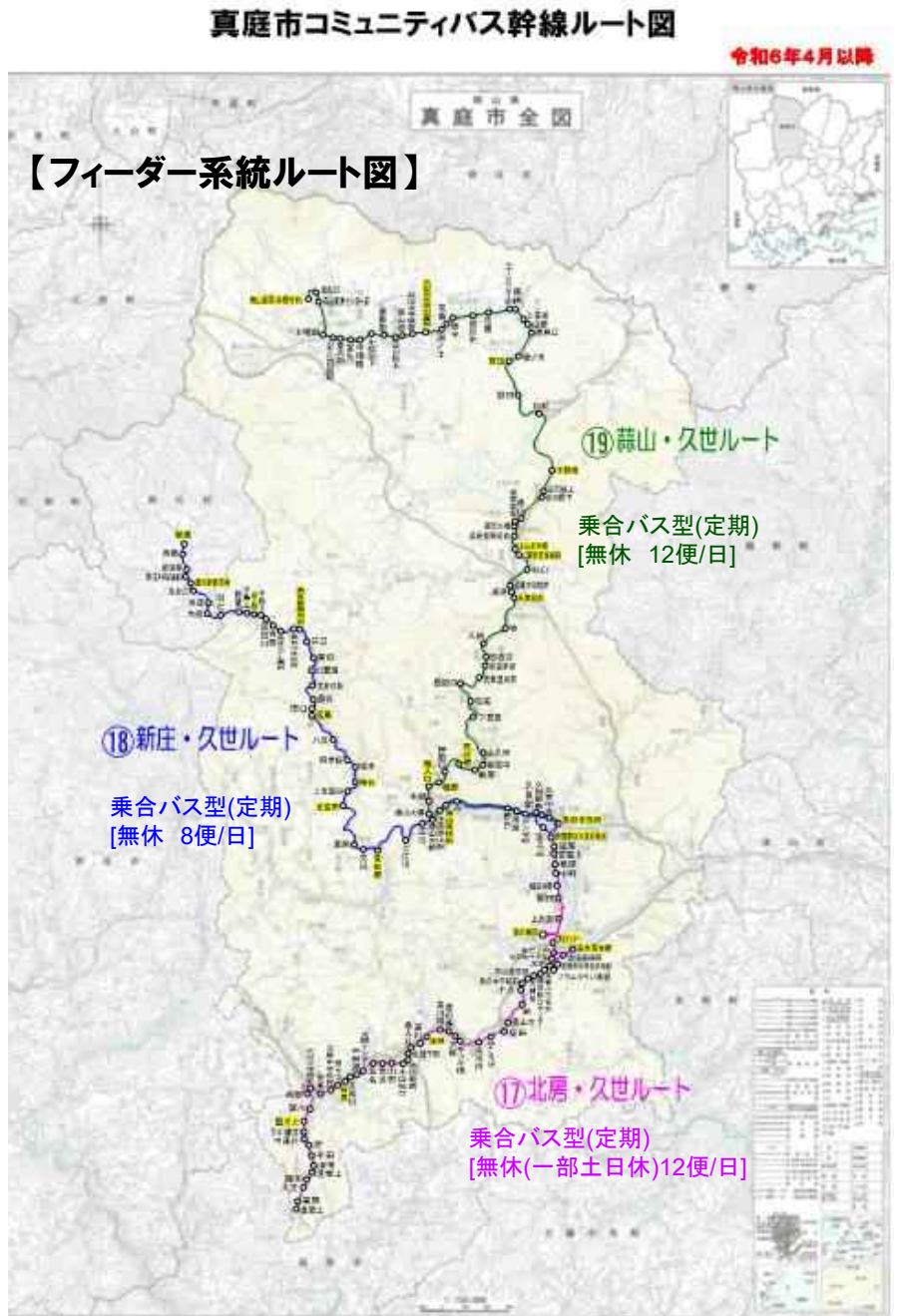
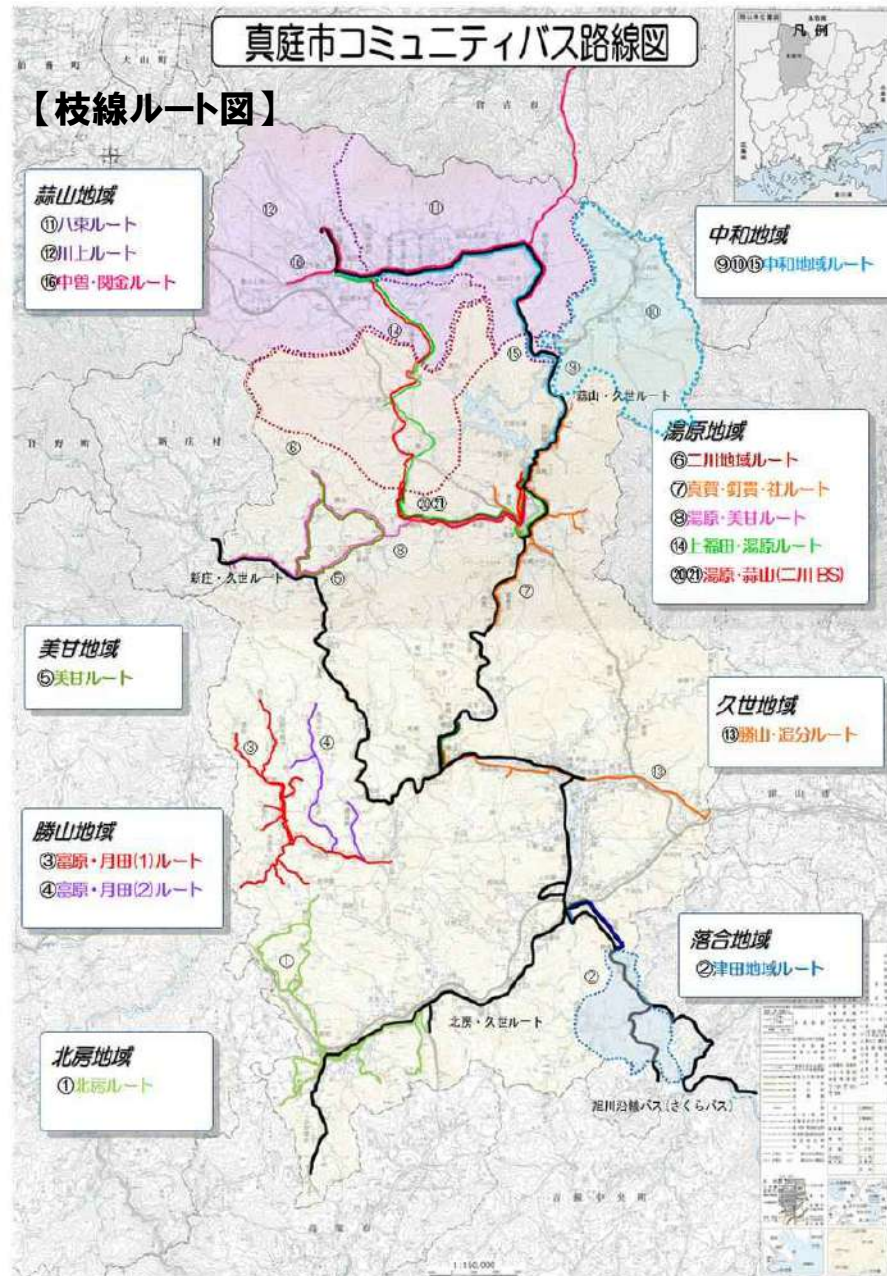
⇒(実績)「89.5%」(19台中17台)

(効果)高齢者等の乗降に配慮した車両が増え、サービス向上につながっている。今後も適切な車両更新を実施し長期的には100%を達成できる見込み。

事業の今後の改善点

- ・公共交通の利用に不慣れな住民が多いため、まずは移動手段として使えることや使い方を「知る」取り組みとして「バスや鉄道の乗り方教室」のを推進し、利用につなげ、確保維持につなげる
- ・運行継続のため、市の財政負担の軽減に関し、運行の効率化等について検討する
- ・利用者の動向や事業効果を検証し、ニーズに見合った適切な交通の構築をめざし、枝線の区域運行、オンデマンド化による交通空白解消を図る
- ・バスロケーションシステムの機能強化や周知及び利活用策を検討し、観光利用の促進を図る

交通体系図・運行系統図 別紙



令和 7 年度地域公共交通計画調査等事業の事業評価について

審議事項

令和 7 年度において実施して地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用して実施している地域公共交通調査事業等事業について、協議会において事業の評価と審議を行うもの

1. 補助対象事業と概要

(1) 地域公共交通調査事業

【概要】地域公共交通計画を策定するために必要な調査を行う事業

補助対象事業の名称：真庭市地域公共交通計画改定事業

補助対象事業の内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
<ul style="list-style-type: none"> ・市内公共交通に関する現況調査 ・利用者ニーズの把握 ・移動実態調査 ・地域公共交通会議・分科会の開催 ・真庭市地域公共交通計画（案）のとりまとめ ・パブリックコメントの実施 	令和7年5月26日 ～令和8年3月31日	5,500,000	2,063,000

(2) 地域公共交通利便増進事業

【概要】地域公共交通利便増進実施計画を策定するために必要な調査を行う事業

補助対象事業の名称：真庭市地域公共交通利便増進実施計画策定事業

補助対象事業の内容	補助対象事業の着手 及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
<ul style="list-style-type: none"> ・計画の方向性、実施事業等の検討 ・事業実施に伴う影響、効果の検討 ・事業実施に伴う路線別の収支と公費負担額の予測 ・市民協働のあり方に関する検討 ・真庭市地域公共交通利便増進実施計画（案）の取りまとめ ・地域公共交通会議・分科会の開催 	令和7年5月26日 ～令和8年3月31日	4,092,000	1,535,000

令和 7 年度 地域公共交通調査等事業の事業評価について

地域公共交通調査事業（地域公共交通アップデート化事業（市町村型））

地域公共交通利便増進事業（利便増進計画策定事業）

真庭市地域公共交通会議

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）

令和7年12月19日

協議会名：真庭市地域公共交通会議

評価対象事業名：真庭市地域公共交通計画改定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通計画等の 計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none">・市内公共交通に関する現況調査・利用者ニーズの把握・移動実態調査 ・地域公共交通会議・分科会の開催 <p>【結果概要】</p> <p>現況分析の実施: 本市の地理的条件、医療機関、公共施設および商業施設などの立地条件を整理し、現在の公共交通利用状況を照合・分析することで地域特性を踏まえた公共交通の現状を把握した。</p> <p>市民アンケート調査に基づくニーズ把握: 令和7年3月に実施した市民アンケート調査の結果に基づき、公共交通の利用実態、頻度および利用意識などを分析し市民のニーズを把握した。</p> <p>移動実態調査および事業者・広域連携の課題把握: 市民や来訪者の移動実態および交通事業者が抱える課題を把握するため、市内事業者へのヒアリングを実施しました。また、隣接自治体に対しても広域公共交通のあり方についてヒアリングを行い、その課題・要望を計画へ反映させた。</p> <p>大規模データによる移動ニーズの分析: 県パーソントリップ調査データを分析し、市民の移動ニーズを大局的かつ多角的に把握し、策定する施策の方向性へ反映させた。</p> <p>地域公共交通会議等における十分な審議: 計画改定の内容について、地域公共交通会議を2回、分科会を1回開催し、十分な審議を重ねた。特に分科会においては、各委員から活発な意見交換が行われ、施策検討の大きな参考とすることができた。</p>	A	<p>本事業は、アップデートガイダンスに基づき、現況調査や多角的なニーズ把握を実施し、現状診断を行った。その結果を地域公共交通会議で十分に審議したことから、地域公共交通計画の実質化に向けた適切な基礎情報が整備されたと認められる。</p>	<p>【今後の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none">・計画の実質化に向け、市と交通事業者が定期的・継続的に連携・共有・協議する場を設けマネジメント・モニタリングチームとして、施策の実施状況や計画の達成状況について自己評価を実施する。・利便増進実施計画を策定し、施策の具体化を進め、利用者利便の維持・確保と、市民参画の仕組みを活用し地域全体で移動を支える、持続可能なスキームの確立を目指す。 <p>【運行効率化に向けた取組に関する具体案】</p> <ul style="list-style-type: none">・交通空白地における運行形態の適正化（コミュニティバス枝線から区域運行への転換等）・幹線路線とデマンド交通の役割分担の明確化（重複区間におけるダイヤ等の見直し）・利用実態およびニーズに基づいたダイヤの最適化

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業）

令和7年12月19日

協議会名：真庭市地域公共交通会議

評価対象事業名：真庭市地域公共交通利便増進実施計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通計画等の 計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none">・計画策定に向けた基本方針および具体的実施事業の検討・事業実施に伴う路線別収支および公費負担額の将来予測・持続可能な運行に向けた市民協働（共助）のあり方の検討 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none">・北房地域における実証運行の決定：交通空白地の解消を目指し、コミュニティバスからの転換や結節点設定等の協議を進めた結果、令和8年1月より北房地域にてオンデマンド交通の実証運行を開始する運びとなった。当該事業では、民間および地元交通事業者の連携のもと、既存のバス路線を「自家用有償旅客運送」が補完するハイブリッドな運行形態を採用。これにより、ドライバー不足への対応と新たな市民協働モデルの構築を図る。・持続可能な財政計画の策定：将来の人口動態や需要予測に基づき、路線転換後の公費負担額を精査した。その結果、現状の負担水準を維持しつつ、必要な交通網を維持・確保できる見通しを得た。・他地域への展開検討：同様に交通空白地である美甘・湯原地域においても課題解決に向けたヒアリングに着手した。今後は住民アンケート等を通じて移動ニーズや目的地を精査し、最適な運行スキームの検討を進める。	A	<p>交通事業者との個別協議を重ね、現場の課題や専門的な知見を計画に確実に反映させた。あわせて、まちづくり・福祉・観光・教育等の庁内関係部署とも横断的な協議を実施した。これにより、特定の分野にとどまらず、地域全体の課題解決と利便増進に資する検討がなされており、事業は適正に実施されたと認められる。</p>	<p>【今後の方向性】</p> <p>引き続き、事業者及び庁内関係部署と連携し、利便増進実施計画の策定に向けた具体的な協議を深化させる。特に、利用者利便の維持・確保と、市民参画（共助）の仕組みを活用したドライバー不足解消策について、持続可能なスキームの確立を目指し調査・検討を行う。</p> <p>【運行効率化に向けた取組に関する具体案】</p> <ul style="list-style-type: none">・交通空白地における運行形態の適正化（コミュニティバス枝線から区域運行への転換等）・幹線路線とデマンド交通の役割分担の明確化（重複区間におけるダイヤ等の見直し）・利用実態およびニーズに基づいたダイヤの最適化

コミュニティバスを活用した貨客混載実証実験について

1. 経過

湯原温泉病院では、これまで市内の2事業者から月交代で毎日の給食食材（生鮮野菜など）を調達してきた。1事業者から取引中止の申出があったため、市と取引のある周辺地域の事業者で給食食材を配達できる事業者を探していたところ、久世地内の事業者から「協力できるが、昨今の人件費や燃料費の高騰により、配達に係る経費を別途加算してもらえるのであれば請負うことはできる。」と提案があった。

経費を抑制しながら食材を運搬できる方策として、コミュニティバスの蒜山－久世ルートを活用した生鮮野菜などの運搬の検討に至ったもの。

2. 具体的な対応

【運用開始日】令和7年12月1日（月）

【運賃】無料

【運行便】まにわくん蒜山－久世ルート（真庭市役所発-蒜山高原行）

4便 真庭市役所 10:05 発 湯原温泉病院 10:48 着

○蒜山高原発1便の折り返し便。真庭市役所 8:10 に到着後、市役所駐車場で約2時間の待機時間があることから荷物の搬入・積み込みの時間的余裕あり

○従前より湯原温泉病院での乗客が多く停車時間が必要。積み荷の受け取りによる影響は少ないと想定

【車 両】日野レインボーⅡ 56人乗

【運搬日】月～土曜日（毎日）

【荷姿】段ボール2～3箱。土曜日は2日分が必要なため概ね2倍量となる

【備考】コミュニティバス運休の際は直接配達で対応

3. 旅客運送への影響

（1）影響座席

運転席真後ろの1座席。右前輪の直上のため一段高い。ただし、土曜日は2倍量のため2列目と合わせて3座席を占有

（2）汚損対策

荷物を防水シートで養生し、荷崩れ対策としてバンドで固定

北房オンデマンド交通「イコーデ」の進捗について

運行概要

- 【事業主体】 岡山トヨタ自動車（株）
【運行事業者】 (有)北房観光
- 【運行車両】 2 台
・ 乗客 4 人シエンタ（白ナンバー）
・ 乗客 6 人乗ノア（緑ナンバー）
- 【営業区域】



		①北房地域（全域）	②落合地域（一部）
自治会内 停留所	91/100 箇所	ごみステーション、集会所等	-
公共施設	37箇所	北房振興局・B&G海洋センターほか	落合振興局
交通施設		水田バスストップ・砦部バスストップ	美作落合駅
その他施設		医療機関、商業施設、金融機関等	

（※まにわくん枝線「北房線」は 12 月末で廃止（「北房勝山線」は継続））

→廃止路線利用者を対象に体験試乗会を実施（12/22）

- 【運行開始】 令和 8 年 1 月 7 日～
【運行日時】 月～金 9 時～16 時（土日祝、年末年始は運休）
- 【予 約】 電話 月～金 9 時～16 時（※利用希望日 2 週間前～60 分前まで）
WEB 利用当日のみ（ただし、60 分前まで）
- 【運 賃】 基本運賃： 400 円／人・1 乗車
減免運賃： 200（小学生、障がい者手帳・「おかやま愛カード」所持など）

愛称決定

- 決定名称：イコーデ
【岡山弁でお出かけを誘う言葉の「行こーで」】と、
【移動の良い「イイ」調整「コーデ」】の掛け合わせ

会員登録状況

- 登録者数： 47 名（参考：47 人/4,400 人（北房全体）＝1.1％）
（チョイソコ参考：16,00 人/28,000 人（久世勝山落合全体）＝5.7％）

集いの場等で説明会状況（主な意見）

月日	場所	主な意見
7/25	北房地域専門職情報交換会	「バス停が遠い。途中で乗せて欲しい。」
8/ 6	北房地域づくり委員会	→タクシーとのサービスの違いを説明
8/23	北房地域ケア会議	「病院受診の際に帰りの予約が難しい。」
9/16	五名興法寺（集いの場）	→見込み時間で予約し、受診が長引いたらキャンセル連絡
10/20	英賀憩いの家（集いの場）	「おかのお眼科まで行きたい。」
11/12	北房振興局いきいきサロン	→スモールスタートとし、実証結果を踏まえ検討
12/11	上水田・小松（集いの場）	

体験試乗会の実施

【日時】

令和7年12月22日（月） 10時～15時30分

【場所】

- ① 阿口地区 境公会堂
- ② 井殿地区 いこいの家（井殿集会所）

【目的】

- ① MIT などの報道を通じたイコーデの周知
- ② 実証運行開始前に、現まにわくん枝線利用者等へ周知・理解促進
（試乗を通しスムーズな移行をめざす）
- ③ イコーデ乗務員の習熟