

# 真庭市地域公共交通計画(案)

令和8年1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 km<sup>2</sup>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(18 路線)、タクシー、デマンド交通である「チョイソコまにわ」等、多様な公共交通が地域の暮らしを支えています。

令和3年には真庭市の公共交通における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。

現在、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、乗務員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、移動の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、新たな地域公共交通の「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 年度)から令和 12 年度(2030 年度)の 5 年間として、計画期間中においても必要に応じて本計画の内容を見直すこととします。

## 第2章 真庭市を取り巻く社会環境と公共交通の現状

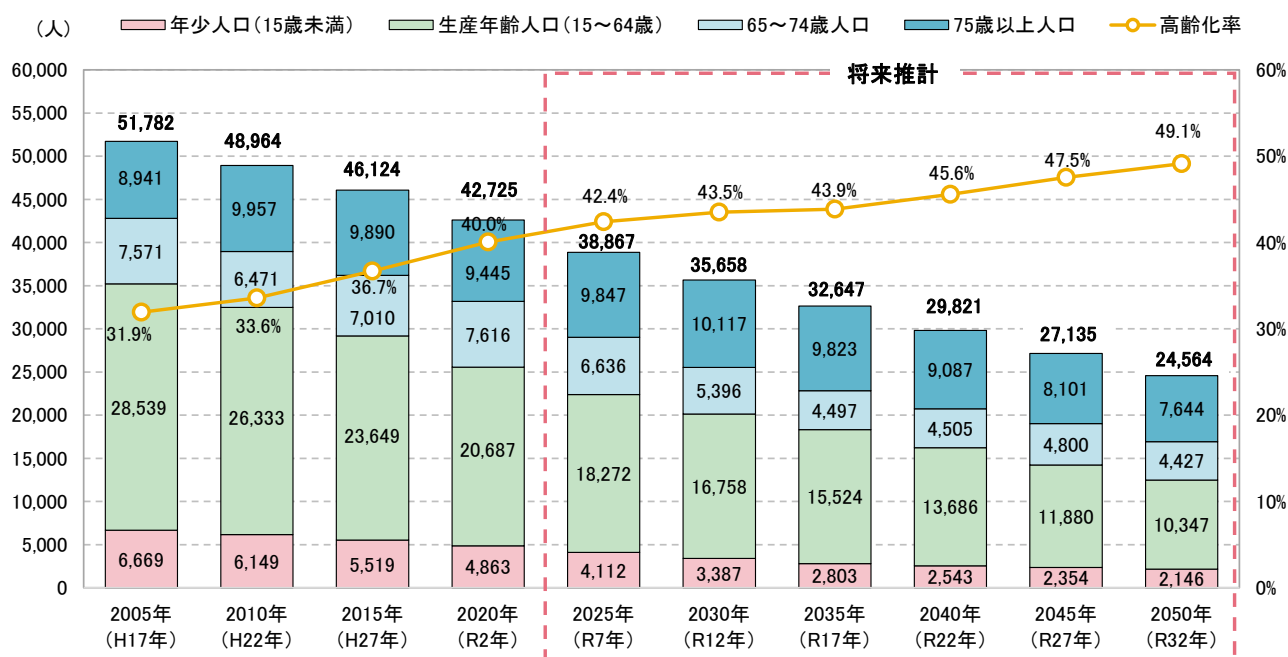
真庭市の公共交通を考える上で、人口減少・高齢化・生活拠点の偏在・移動ニーズの変化は避けて通れない社会的要素です。本章では、社会環境と交通の現状を整理した結果を示しています。

### 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3,400人程度の減
- 令和7年は総人口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：H17～R2 国勢調査、R7～R32 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）

※国勢調査における各年度の合計値は年齢不詳を含めた合計値を記載

図1 真庭市の人口推移・将来推計人口

## (2) 地域別の人口推移

人口減少が進んでおり、特に山間部では交通サービスを含めた地域の暮らしを支える様々な機能の維持が困難になることが予想されます。

- 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

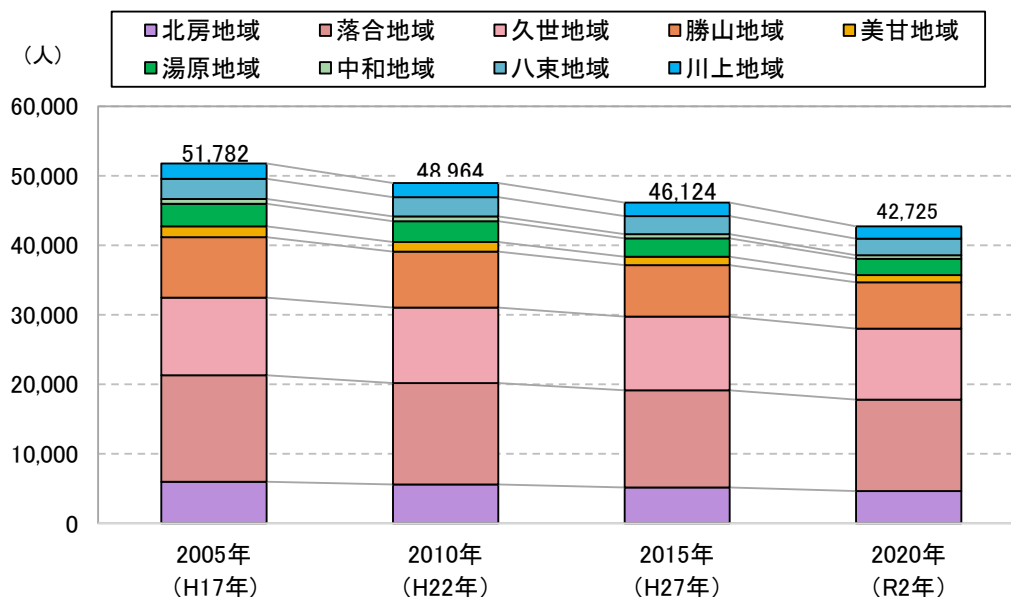


図 2 地域別の人口推移

資料：令和2年国勢調査より

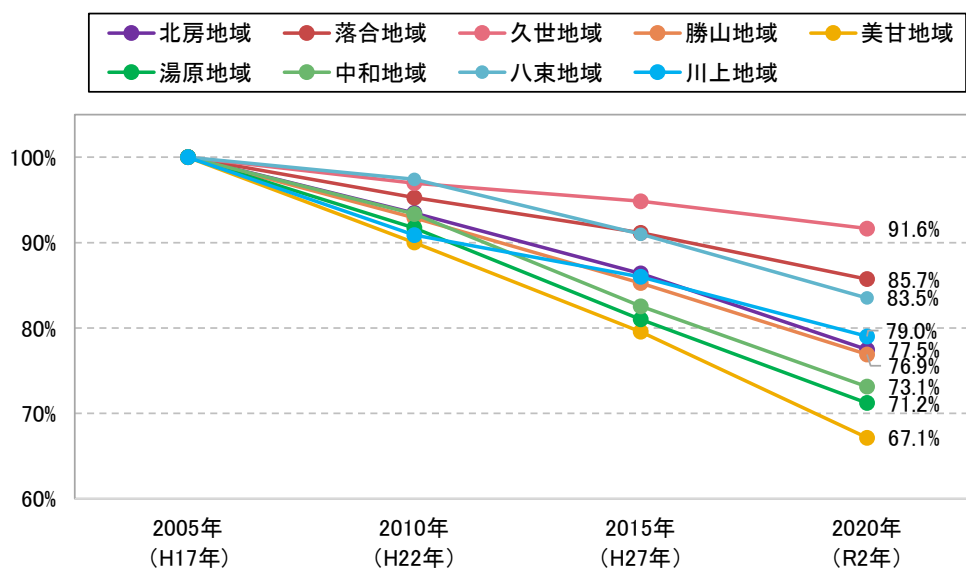


図 3 地域別の人口減少率

資料：令和2年国勢調査より

### (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

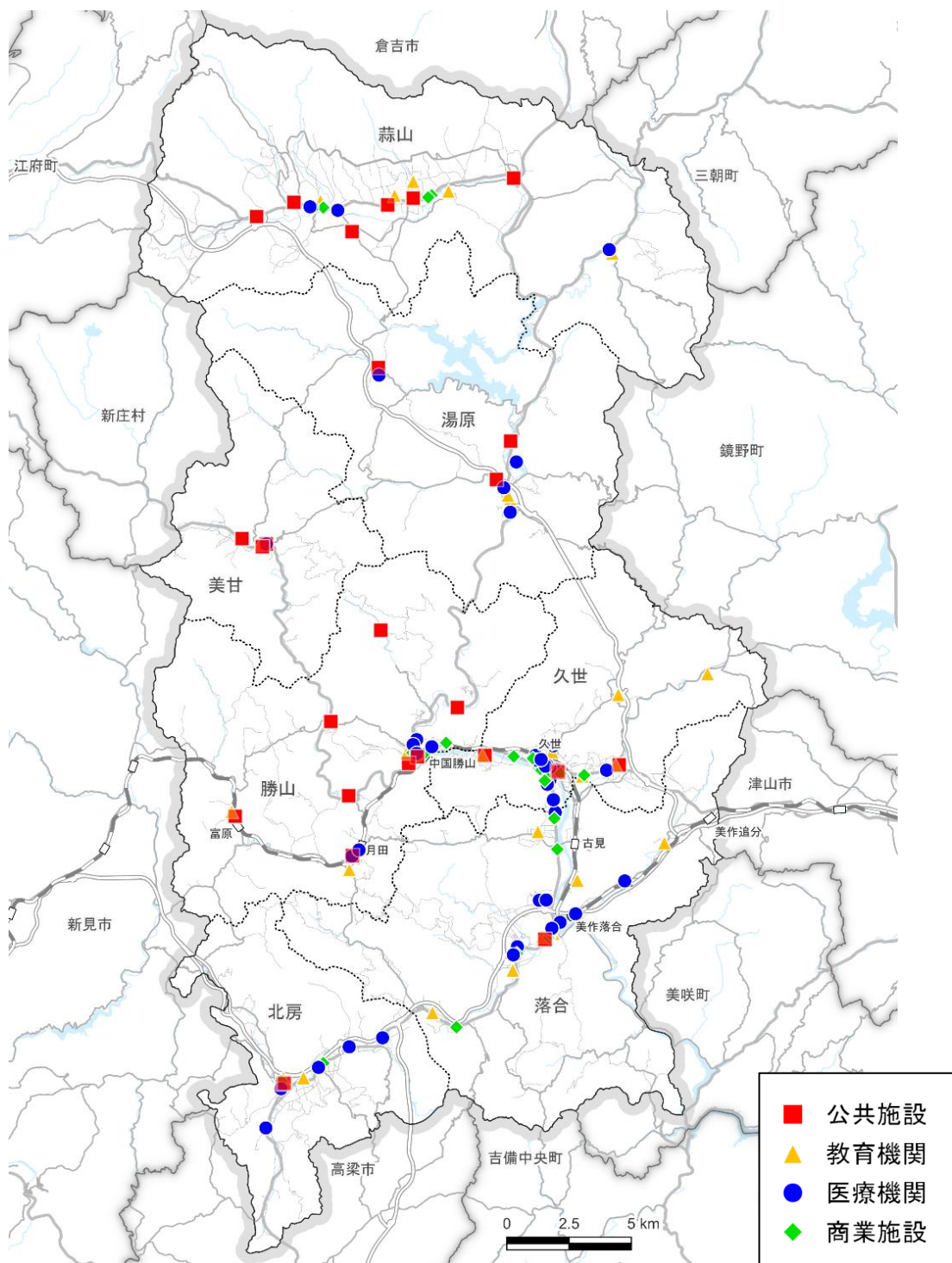


図4 移動の目的地・拠点の立地状況



#### (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

表 1 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	-

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・通院の移動は地域によって違いが見られます。

### 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
- 北部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）
- 中南部エリアでは市外移動の割合は少ないものの、津山市への移動が一定見られる

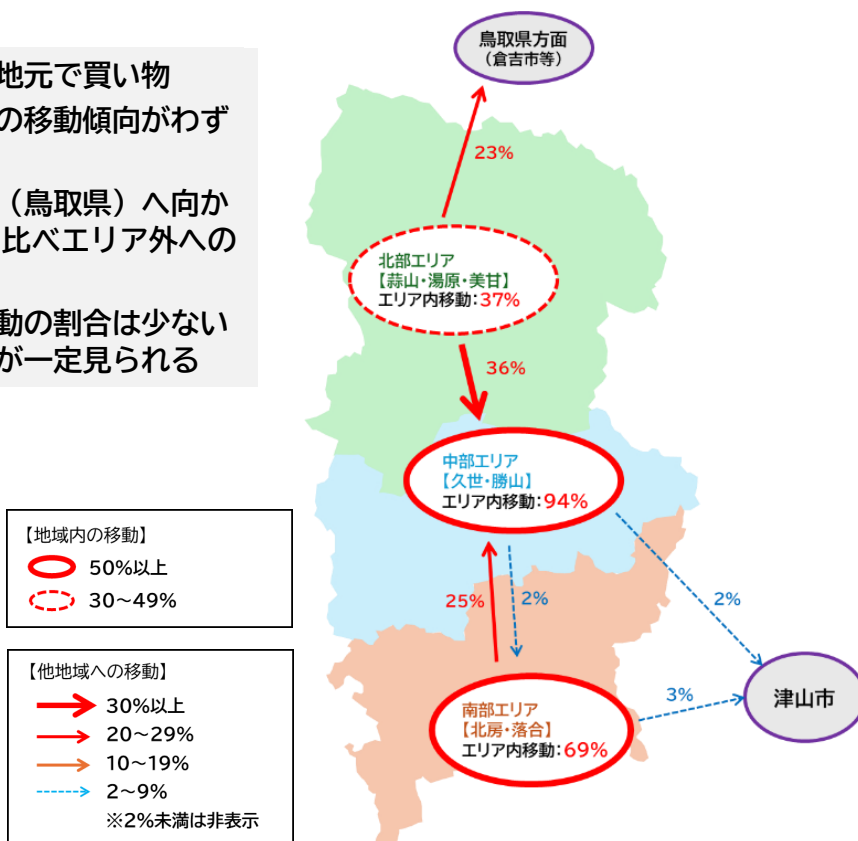


図5 食料品の買い物における移動の状況  
資料：平成28年 真庭市消費動向調査より

### 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

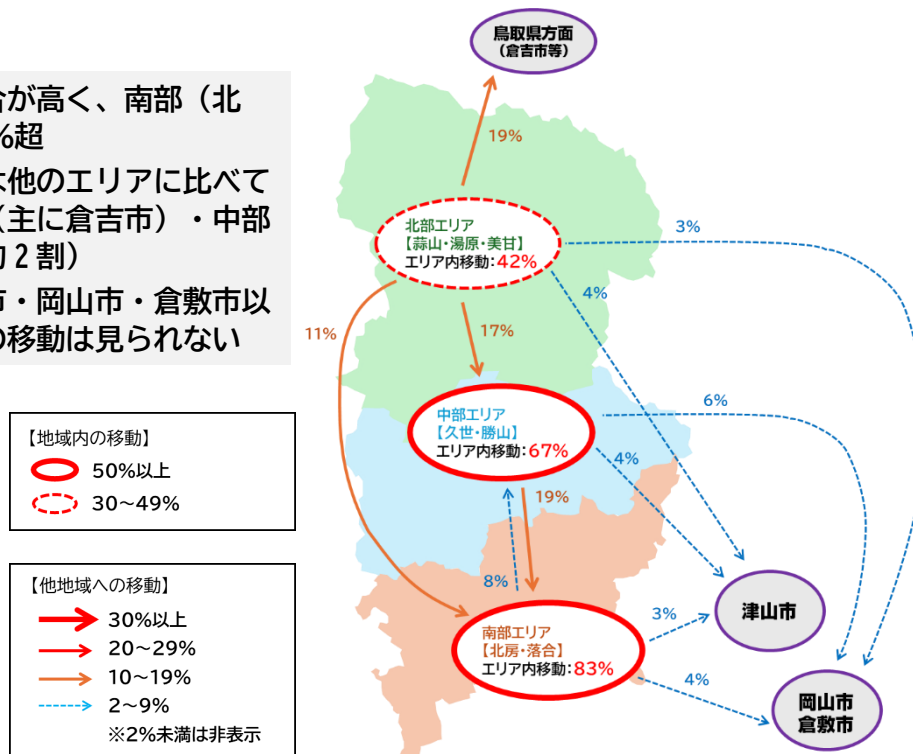


図6 通院における移動の状況  
資料：平成28年 真庭市消費動向調査より

## (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が見られ、移動ニーズの把握や将来予測は、持続可能な交通体系を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っている（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

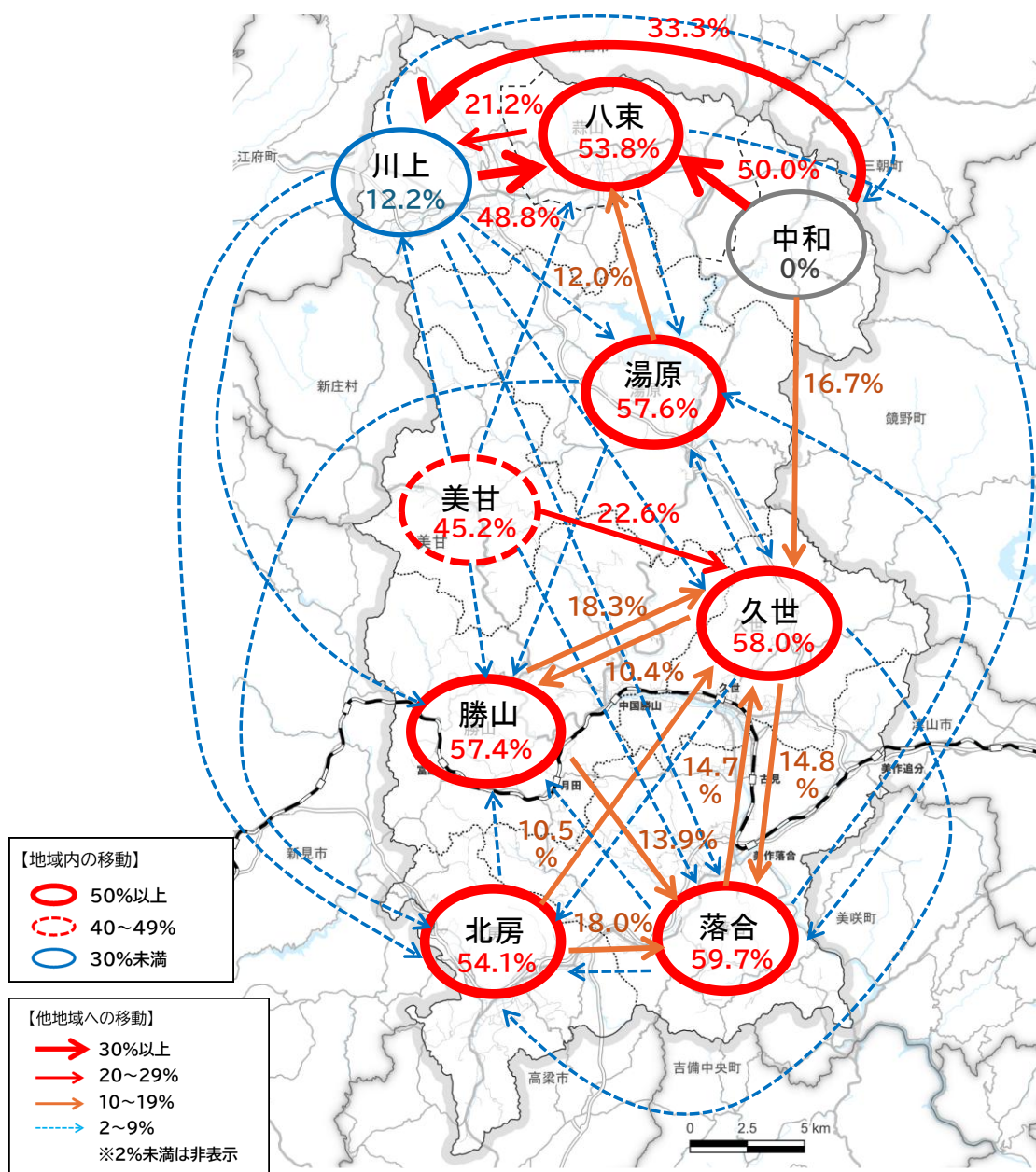


図7 平日における市内移動の状況

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  
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

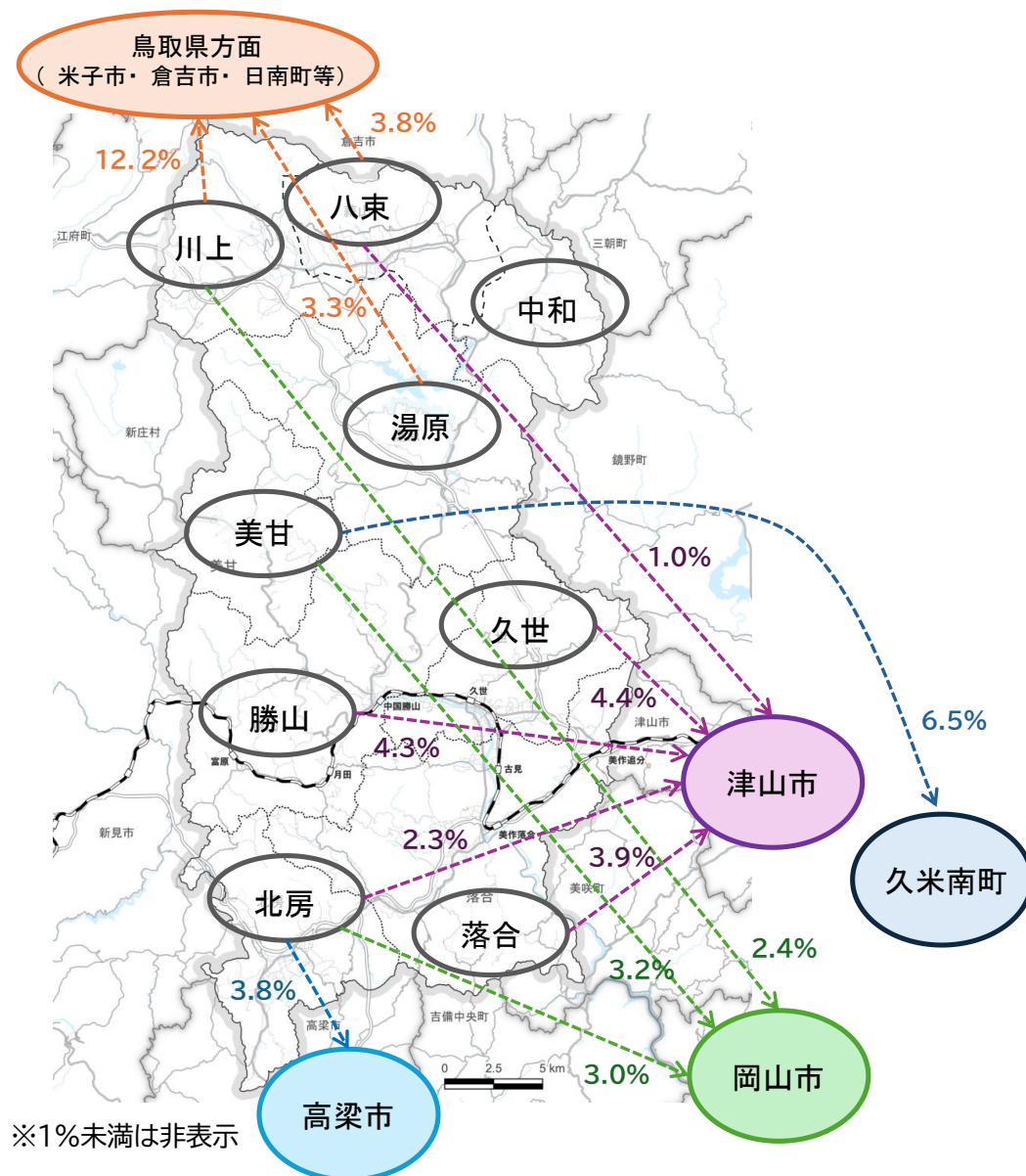


図8 平日における市外移動の状況

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  
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
- まにわくん枝線は地域内や隣接地域を繋ぐ形で運行
- 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

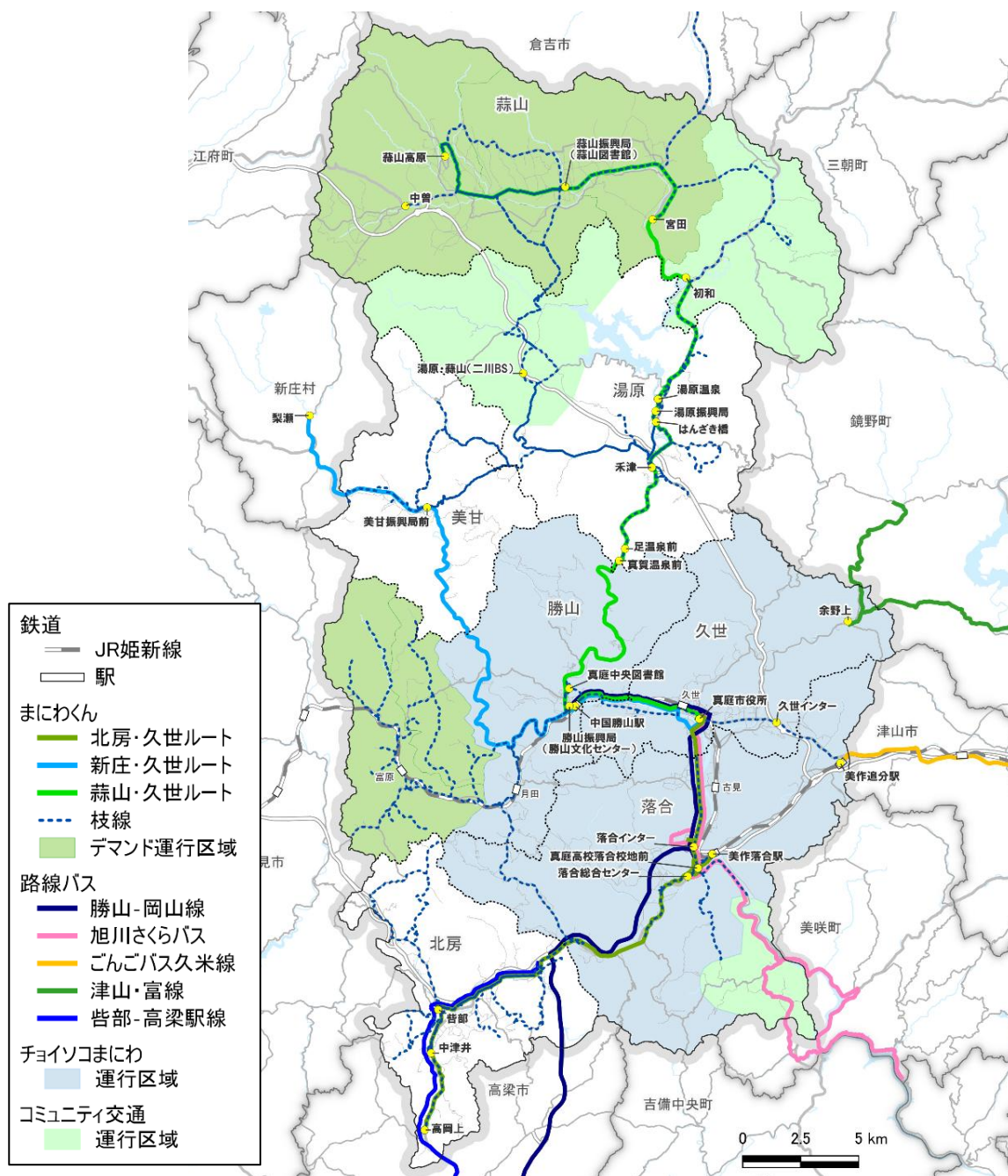


図9 真庭市の公共交通網（令和7年4月時点）

## (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

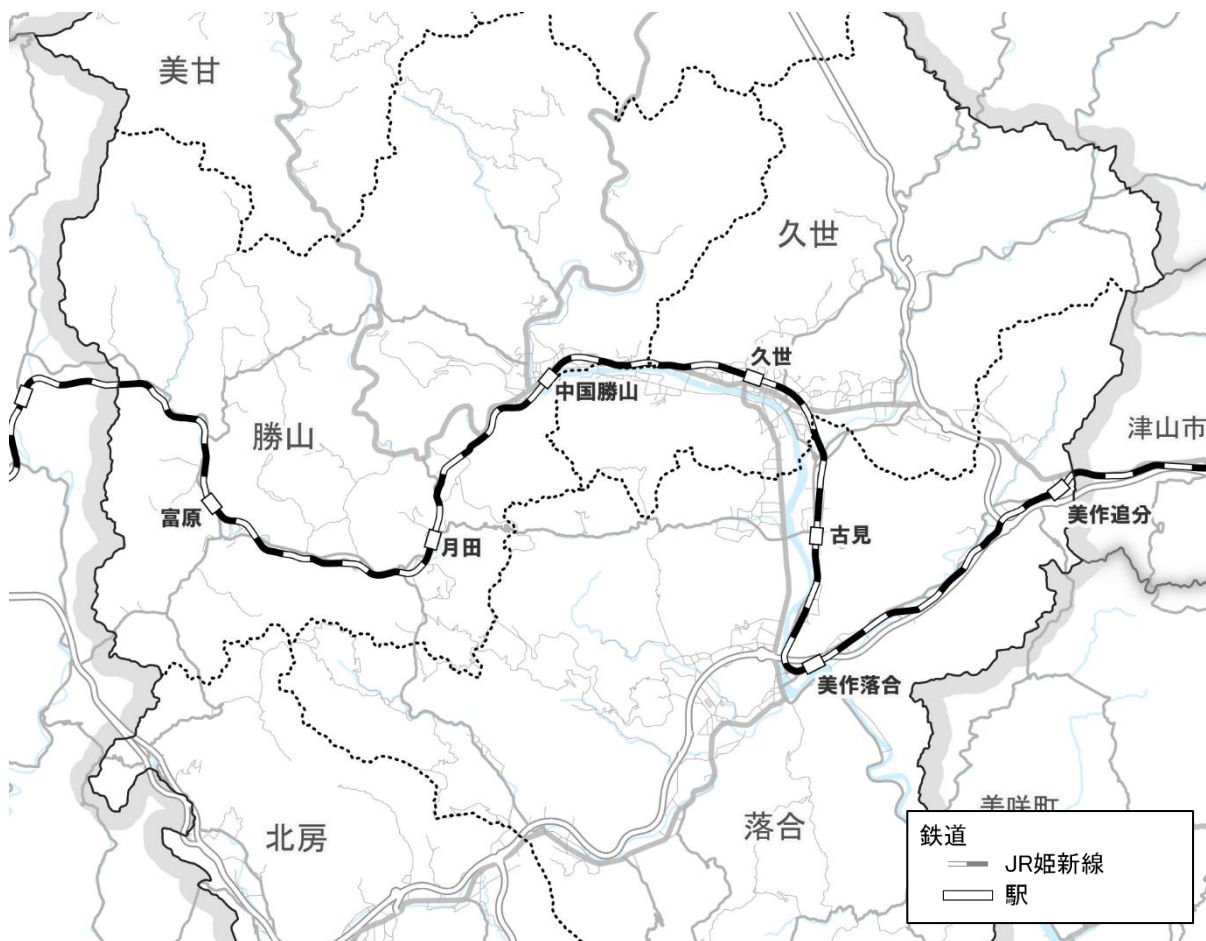


図 10 真庭市における鉄道網・鉄道駅



### (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

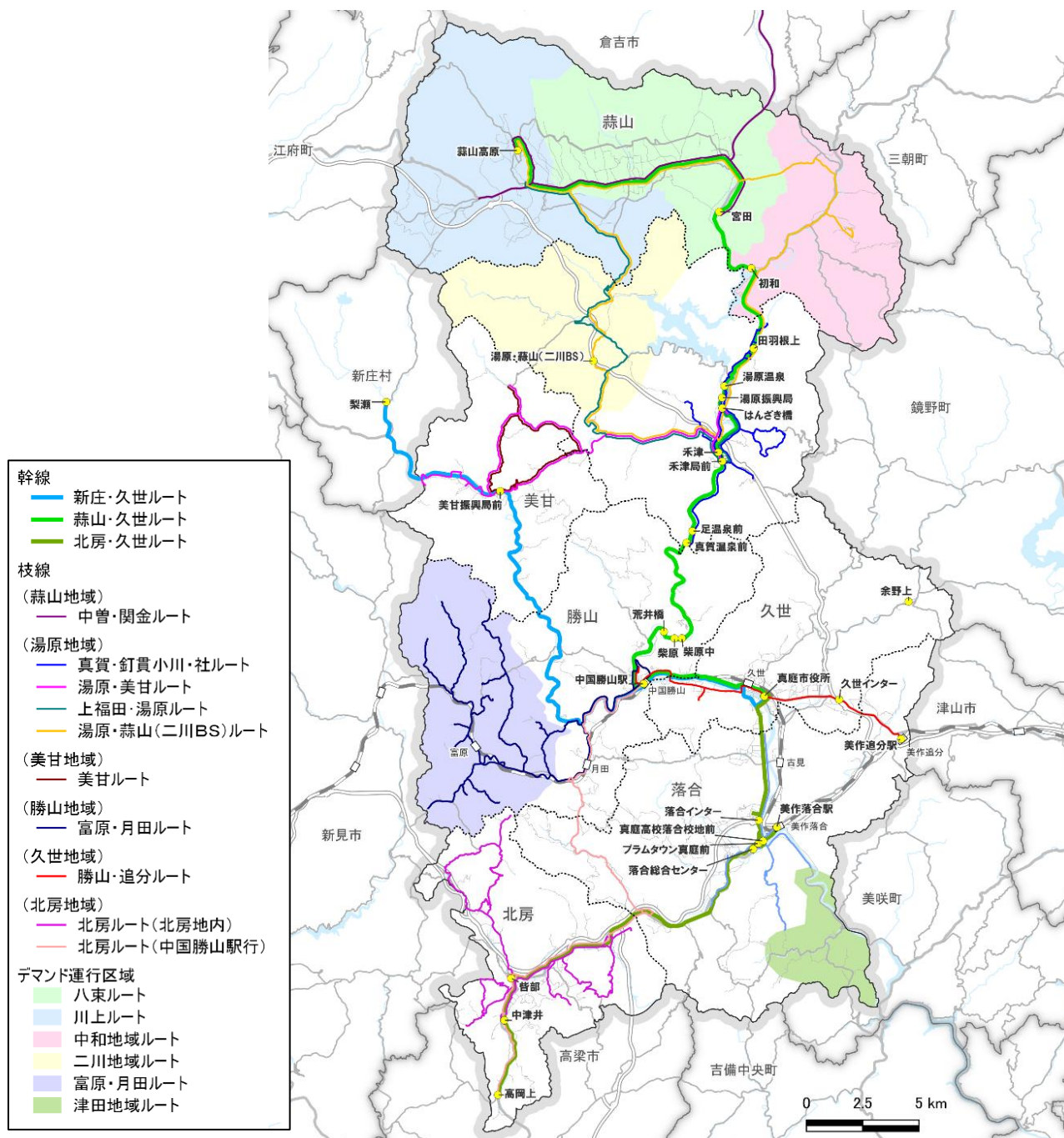


図 11 まにわくんの運行状況

#### (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、周辺部では利用しにくいエリアが存在しています。

- 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

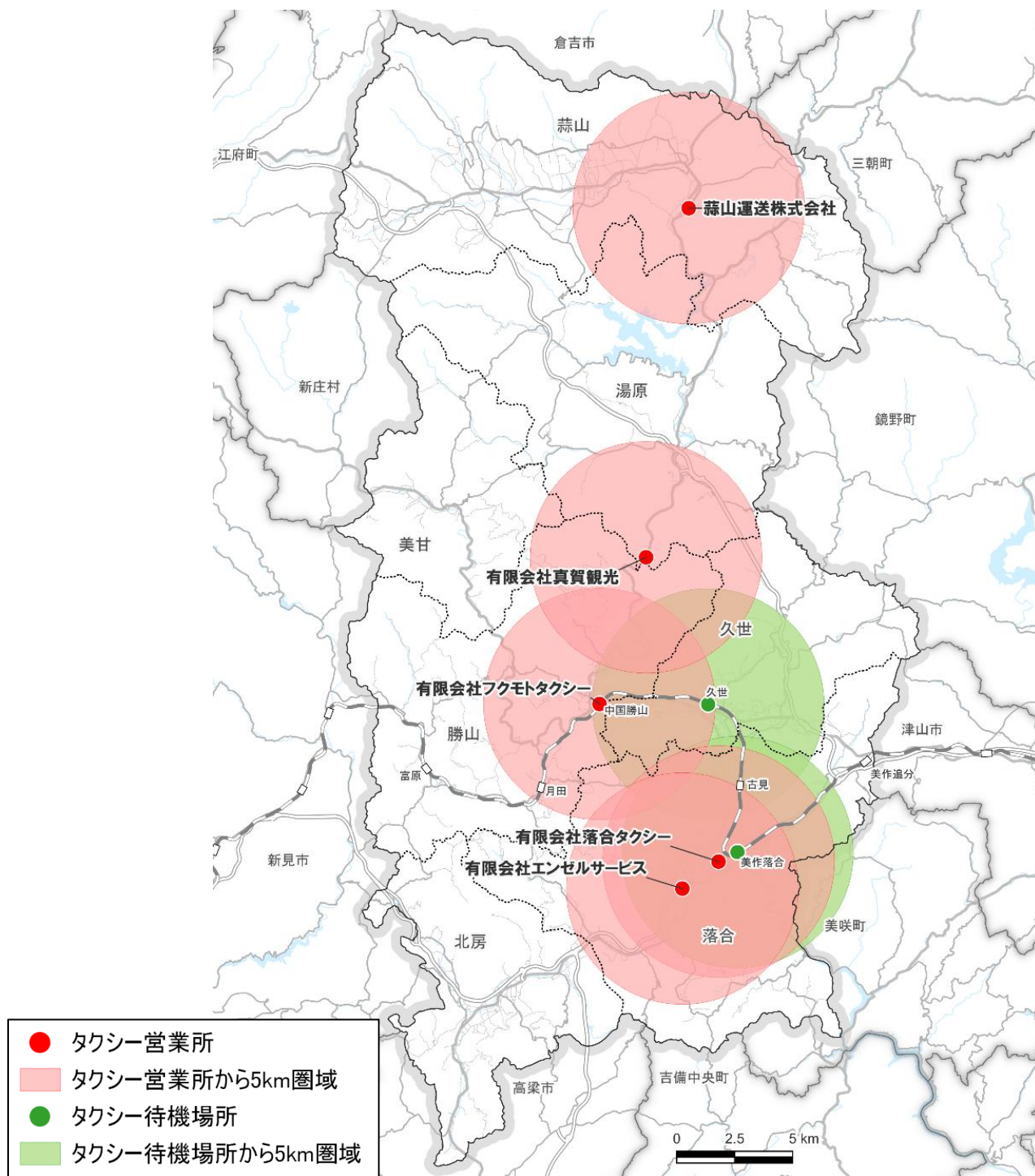


図 12 タクシーの営業所・待機場所からの距離・立地状況



### 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」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。豊かな人生を送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
安心して暮らし続けることができる真庭	地域公共交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通による移動手段の維持・確保</li> <li>・ 地域の助け合いによる生活基盤の維持</li> <li>・ 利便性と回遊性のある公共交通の整備</li> <li>・ 地域間交通ネットワークの利活用の促進</li> <li>・ JR姫新線の存続</li> </ul>
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）

- 真庭市都市計画マスタープラン(令和3年3月改定、目標年次:令和22年、中間年次:令和12年)では、まちづくりの基本理念として『多彩で循環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。
- 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。
- 基本方針には、「公共交通機関の維持更新・充実と利用促進に努める」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。

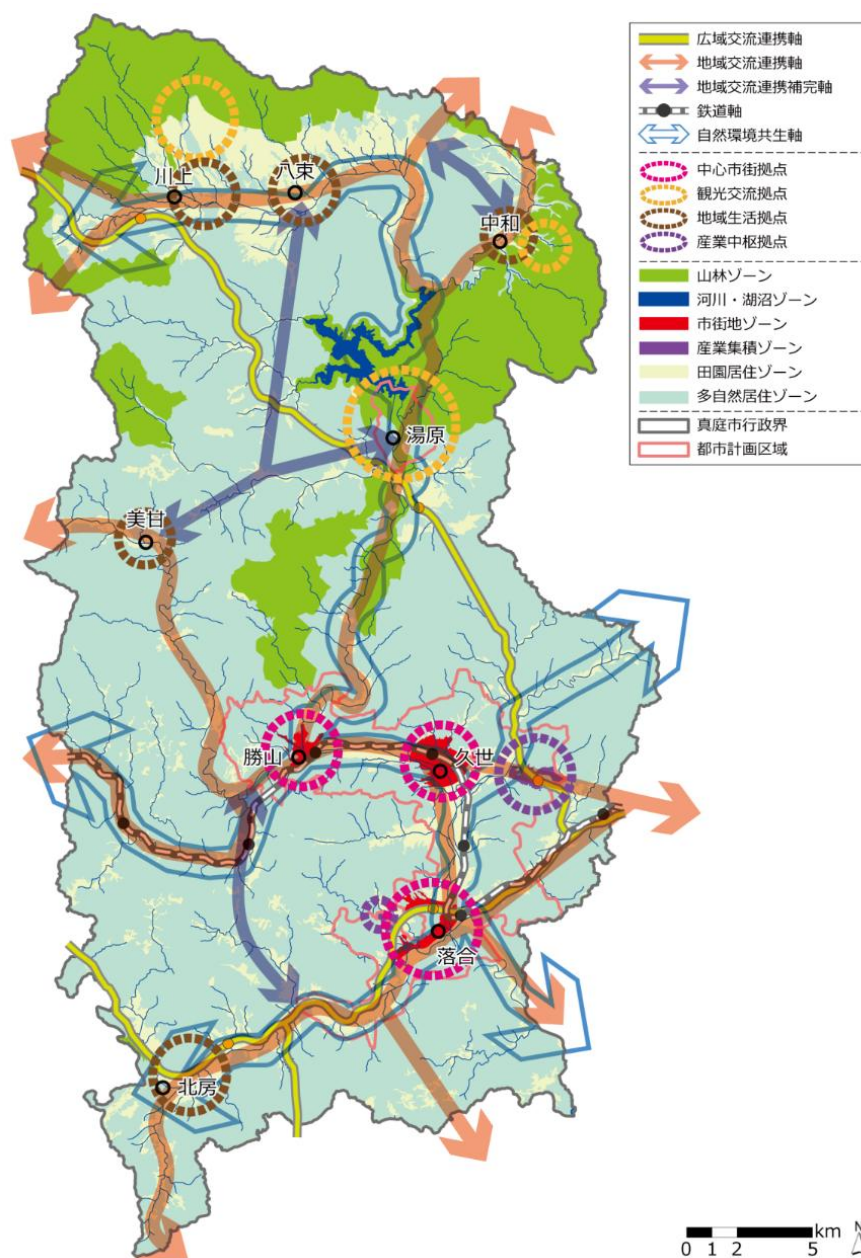


図 13 真庭市の将来都市構造図

## 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"> <li>● キャッシュレス化の推進</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>● キャッシュレス決済の導入</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>● 北房勝山ルートを設置(枝線)</li> <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>● 枝線から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>

#### 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"> <li>● 地域共助方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>● 津田地区におけるデマンド交通の検討・導入</li> <li>● 中和地区におけるデマンド交通の検討・導入</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>● 高校生を対象としたマナーアップの取り組み</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運行</li> <li>● 真庭市役所～湯原温泉病院間でのまにわくん幹線を活用した貨客混載の実証運行(R7.12 より)</li> </ul>

### 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"> <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>● 幹線ルート標柱更新</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『Oyen ライド』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>● 乗務員を対象にしたホスピタリティ研修の開催</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を基づく調査・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>● 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>



## (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、収支や公共交通のカ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目標は未達
	まにわ くん	163,962 人	153,300 人	128,980 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低下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目標を達成
	まにわ くん	14.7%	12.5%	12.8% ※チョイソコ まにわを含む	
	全体	24.0%	21.6%	28.2%	
財政支出		339,651 千円 ※真庭市内の公共交通に関わる金額は 115,948 千円	346,000 千円	— ※真庭市内の公共交通に関わる金額は 140,926 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、目標は未達想定
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カバー率が上昇し、目標を達成
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、利用の少ないまにわくん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、未来の公共交通の「道しるべ」を示す第一歩です。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、地域ごとに移動特性や交通に対するニーズが異なることが確認されました。

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

## (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、公共交通の認知度や利用意向が十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・チョイソコまにわの車内、鉄道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"><li>● 回答者の 79%が免許保有、うち 15.8%が返納意向あり</li><li>● 免許非保有者のうち 19%は送迎を頼めない</li></ul>
まにわくん	<ul style="list-style-type: none"><li>● 免許非保有者の約 6 割が利用</li><li>● 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</li></ul>
JR 姫新線	<ul style="list-style-type: none"><li>● 免許非保有者の約 6 割が利用</li><li>● 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)</li><li>● 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)</li></ul>
チョイソコまにわ	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運行地域内で利用経験ありは 3.5%</li><li>● 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</li><li>● 運行地域外の 28.1%が「全く知らない」</li></ul>
ライドシェア運転者への参画意向	<ul style="list-style-type: none"><li>● 久世、美甘、中和、八束、川上地域で 20%超</li></ul>
公的負担に対する考え	<ul style="list-style-type: none"><li>● 「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</li></ul>
公共交通の利用意向	<ul style="list-style-type: none"><li>● 「利用したい」は約 3 割、「どちらともいえない」が約5割</li></ul>



## 2. 公共交通の利用実態

### (1) 市内交通の利用者数推移

デマンド交通「チョイソコまにわ」に限って見れば、一定の利用増は見られるものの、コロナ禍や人口減少の影響により公共交通全体の利用者数は減少傾向にあります。

まにわくんの利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ禍の影響で令和2年度に利用者数が大きく減少</li> <li>● 令和6年度は年間13万人前後で推移</li> </ul>
令和元年比での減少率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線 : 約20%減</li> <li>・枝線(蒜山) : 30%減</li> <li>・その他地域 : 半分以下まで減少</li> </ul>
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"> <li>● 令和5年10月運行開始</li> <li>● 令和6年度利用者数は年間7,285人で、令和4年度時の同区間を運行するまにわくん枝線比では約250%増</li> </ul>

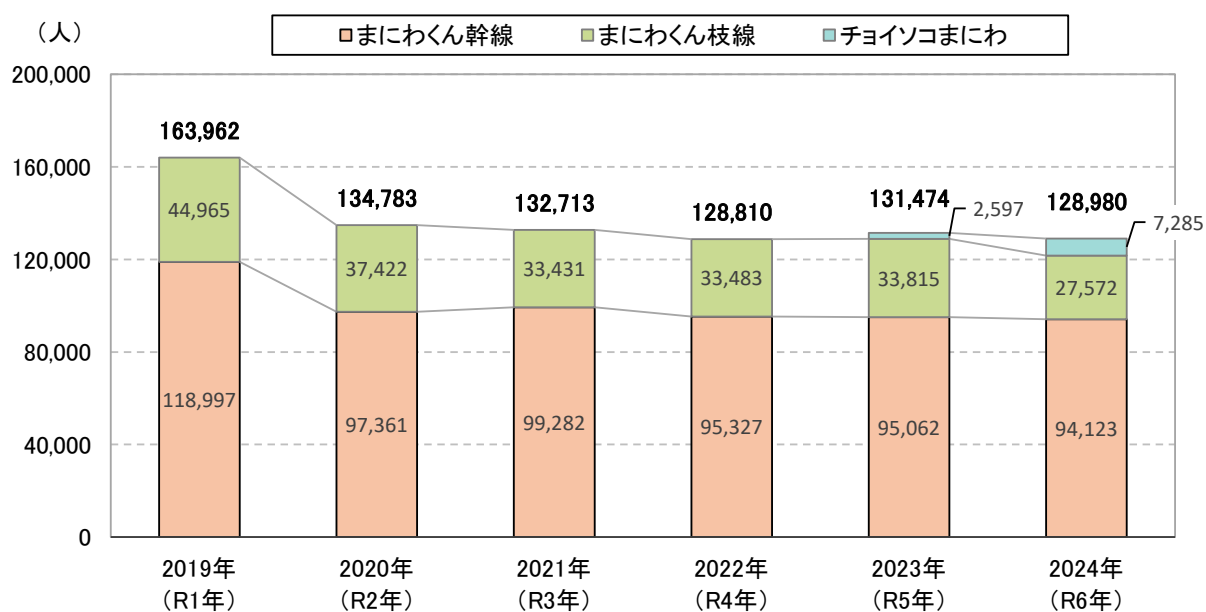


図14 地域内交通（まにわくん・チョイソコまにわ）の年間利用者数推移

## (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。そのような状況下にあ  
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  
復しています。

### ① 鉄道（JR 姫新線）

- 利用者数は令和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

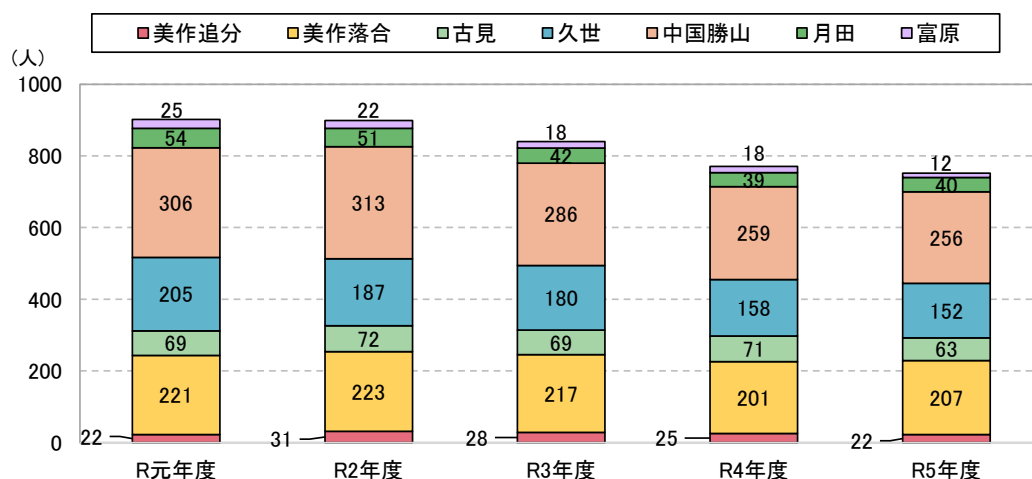


図15 市内鉄道駅における1日あたり乗車人員推移

### 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数は回復傾向
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

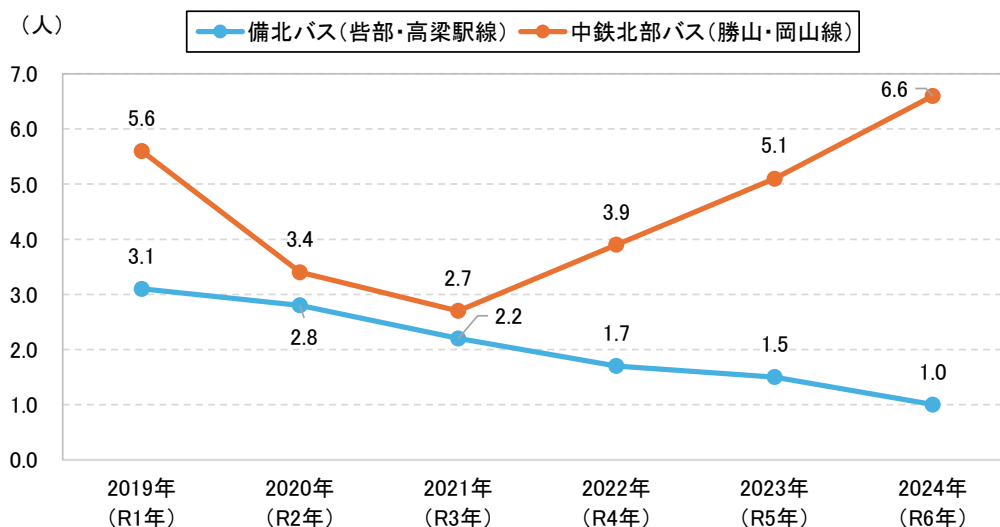


図16 市内を運行する民間路線バスの平均乗車密度推移

### (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、枝線は利用者の固定化や利用の少ない路線が存在しています。

#### 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

表 2 まにわくん幹線の便別利用状況

#### 【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

#### 【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

#### 【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

#### 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、デマンド交通の運行による自由度の高さが評価され大きく利用が伸びています。一方、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）

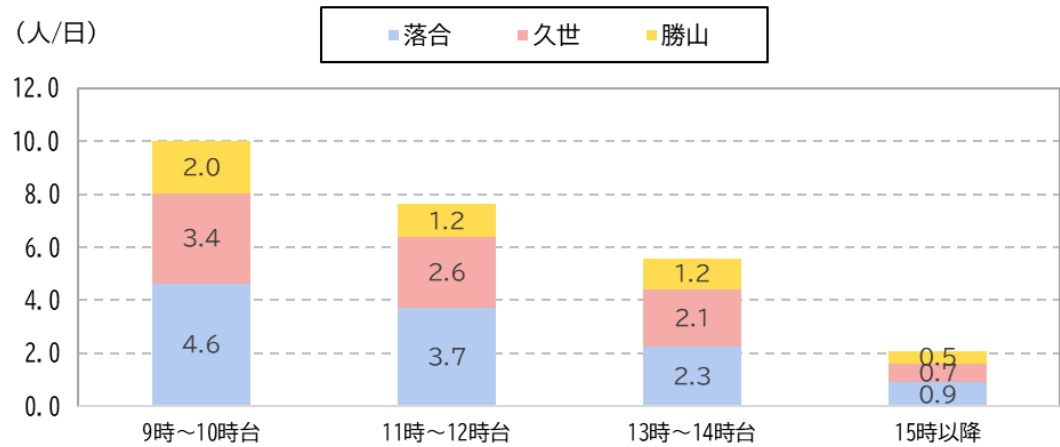


図 17 チョイソコまにわの時間帯別 1 日あたり平均利用状況

- 最も利用の多い月（令和 6 年 12 月実績）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 3 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

資料：利用の多い月（令和 6 年 12 月）の実績より集計

- 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)

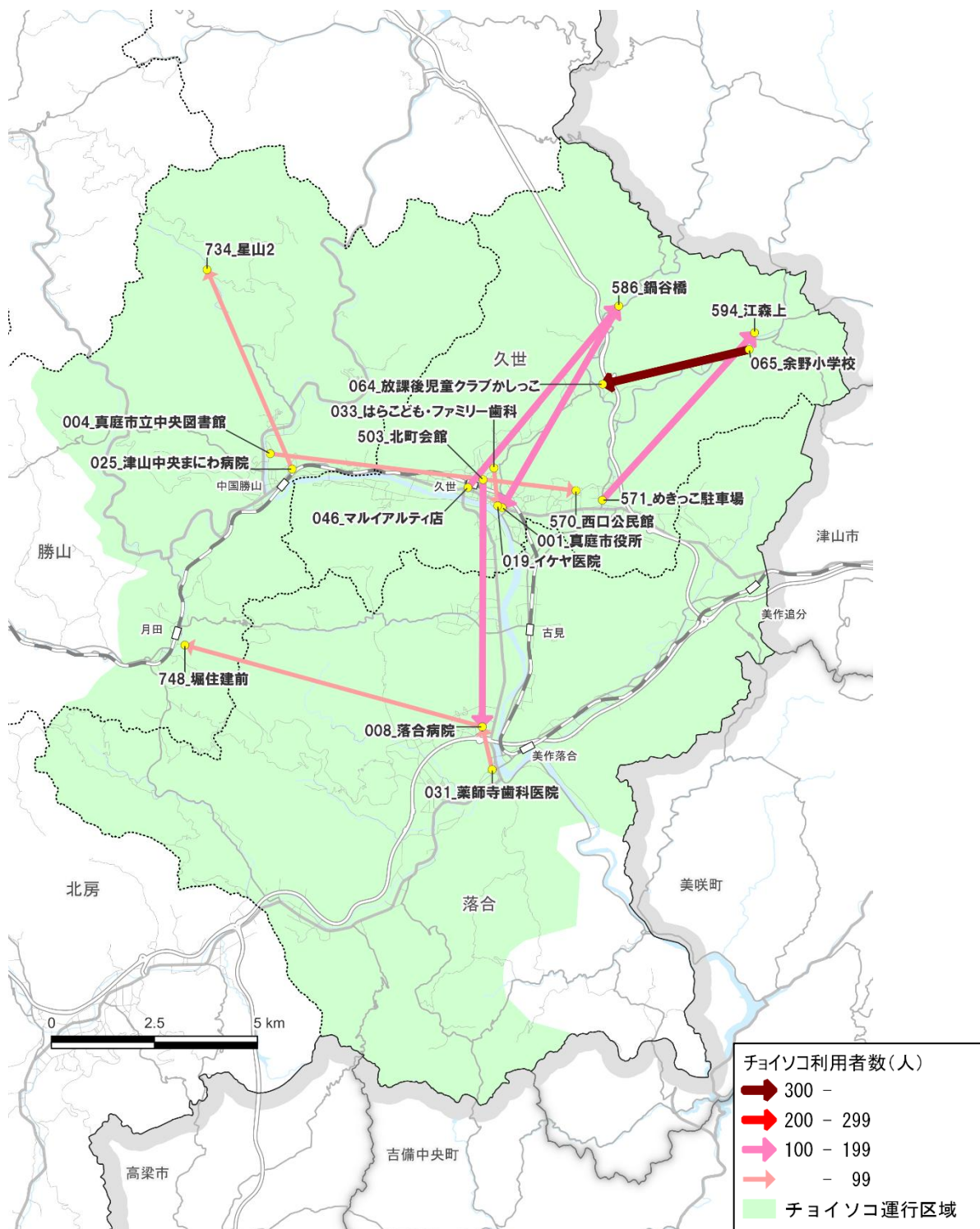


図 18 運行地域内における移動の組み合わせ

資料：令和 7 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、チョイソコまにわへの転換や地域共助方式の導入に伴い、経費の構造変化が見られます。

まにわくん等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

- チョイソコまにわ導入でまにわくん枝線を一部廃止、令和4年度と令和6年度を比較して約1,000万円の減

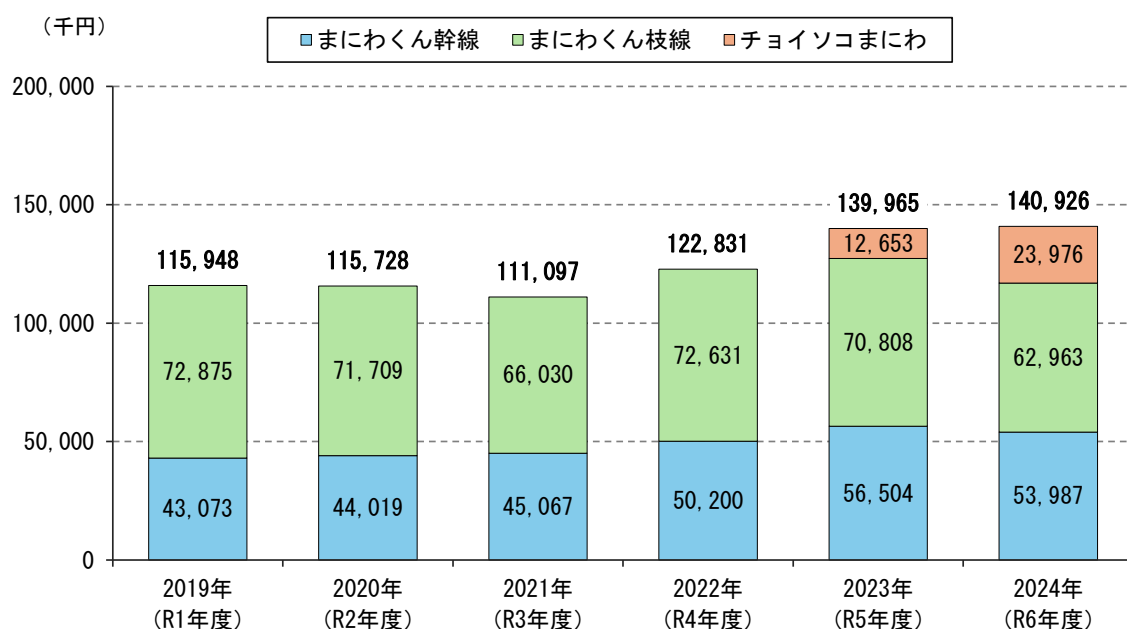


図 19 地域内交通（まにわくん・チョイソコまにわ）に関わる市の財政負担



## (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問題点、人材不足の深刻化等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"><li>● 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)</li><li>● 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></li><li>● 公共交通への理解が進んでおらず、利用者からの様々な要望対応等が負担</li><li>● 蒜山地域デマンドは定着、地元事業者の電話対応、ドアツードア運行が利用者に浸透</li></ul>
チョイソコまにわ	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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></li><li>● 営業所位置等を考慮する等、<u>配車効率を高める必要</u></li><li>● 予約対応や配車システムの精度向上が必要</li><li>● 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</li><li>● 運行エリアは現状が限界、拡大は困難</li></ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>● 行きはチョイソコまにわやまにわくん、帰りはタクシーなど複数交通の併用も多い</li><li>● チョイソコまにわ導入はタクシー利用の減少に影響しており、サービスの違いへの理解が必要</li><li>● 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</li><li>● 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</li></ul>

### 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"><li>● 車両価格高騰により<u>購入負担が増大</u></li><li>● 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</li><li>● 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</li></ul>
運転者の確保と人材育成	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運転者不足、高齢化は全事業者共通の大きな課題</li><li>● 運転者不足によりまにわくんの長期契約(5 年)が困難</li><li>● 大型二種免許取得は費用負担が大きい</li></ul>
その他の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● タクシー配車困難地域・時間帯は、地域や行政で乗務員を担う仕組みも検討課題 (事業者が運行管理等で連携)</li><li>● スクールバスでも<u>乗務員不足が深刻化</u>、効率化の検討が必要</li></ul>

### (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"><li>● 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</li><li>● 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</li><li>● 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></li><li>● 障がい者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）</li></ul>
観光部門	<ul style="list-style-type: none"><li>● 交通と観光施設・宿泊先などをウェブや AI 等と連携して案内できる仕組みを検討</li><li>● 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）</li><li>● 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）</li><li>● 令和 7 年度にインバウンド向け公共ライドシェアを実証しており、財源確保・<u>情報発信・PR が課題</u></li></ul>
教育部門	<ul style="list-style-type: none"><li>● スクールバス事業者は、<u>人員確保が年々困難</u></li><li>● 車両老朽化で、<u>修繕費が年々増加</u></li><li>● 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></li></ul>



## 4. 公共交通における問題点の整理（現状診断のまとめ）

「移動の選択肢が少ない」、「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、こうした問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"> <li>● 地域内移動の選択肢が不足(特に北房・美甘・湯原)</li> <li>● JR 姫新線など広域交通とまにわくんの接続が不十分 (<u>津山市方面への移動ニーズに対応できていない</u>)</li> <li>● 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ていない</li> <li>● 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</li> </ul>
公共交通の効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まにわくん枝線からチョイソコまにわへの転換を進めるも、<u>利用が少なく非効率な路線が残存</u></li> <li>● いずれの地域も平日・朝夕の幹線に需要が集中</li> <li>● 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></li> </ul>
公共交通の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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></li> <li>● 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</li> </ul>
公共交通の持続性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者減少が続く中、<u>財政負担額は高止まり</u></li> <li>● <u>運転者不足が深刻化</u>、採用や人材育成に課題</li> </ul>
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>理解不足</u></li> <li>● 積極利用の意識が低く、利用促進の取組も不足</li> </ul>
他部門との連携・施策推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <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</li> <li>● 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></li> </ul>

## 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"><li>● 地域住民の移動総数の増加、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>● 施策を適切に推進するためのモニタリング体制の構築</li><li>● JR 姫新線や高速乗合バス、市内交通の接続改善</li><li>● 関係者・地域住民と連携した利用促進</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>
市民・利用者視点の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域ごとに異なる移動ニーズへの対応</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・快適に利用できる環境整備</li><li>● 山間部・バス路線から離れた地域の利便性確保</li><li>● 地域内の交通資源(車両・人材)の有効活用</li></ul>
行政・交通事業者(供給側)視点の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域公共交通を担う人材の確保</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>● 需要に応じた路線の効率化、輸送効率の向上</li><li>● 事業者間の連携強化</li><li>● 需要の掘り起こしによる新規利用者の獲得</li><li>● 福祉・教育・観光など他部門との連携強化</li></ul>

## 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」に繋がる本市の地域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交通)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、市内外を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"><li>● 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</li><li>● 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</li></ul>
2	幹線軸 (まにわくん幹線)	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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</li><li>● 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</li></ul>
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"><li>● 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</li></ul>

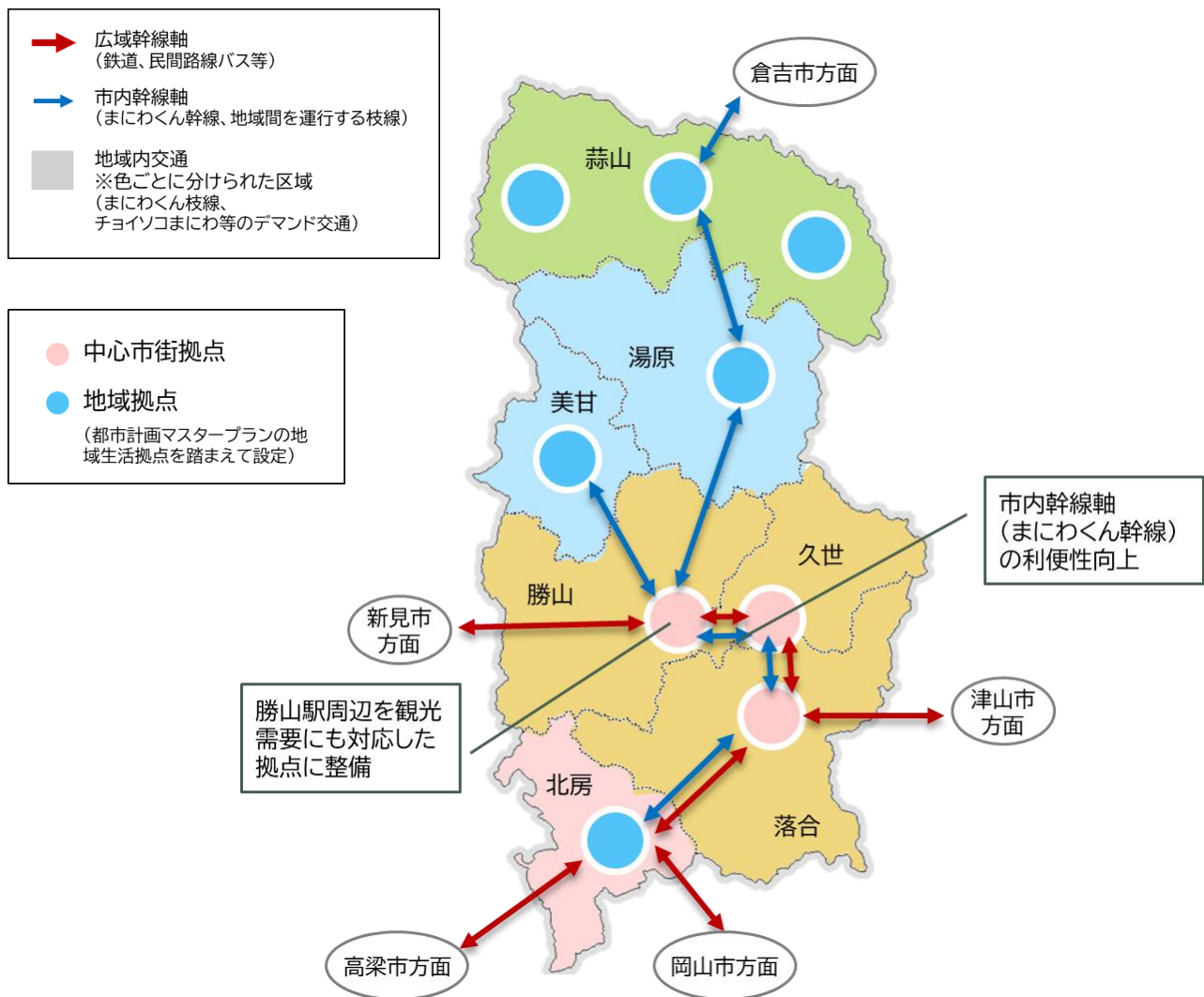


図 20 目指す姿を実現するための公共交通体系

## ② 地域別の施策実施方針

真庭市全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街拠点・地域拠点での接続改善</li> <li>● 広域幹線軸(JR 姫新線・民間路線バス)の維持確保</li> <li>● 交通結節点(ハブ拠点)の環境整備</li> <li>● DX による予約環境、情報発信の強化</li> <li>● 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</li> </ul>
蒜山地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 必要に応じて AI デマンド交通の導入を検討</li> </ul>
湯原・美甘地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まにわくん枝線からデマンド交通への転換を検討</li> </ul>
勝山・久世・落合地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● チョイソコマにわ、地域主体型コミュニティ交通などでカバー</li> </ul>
北房地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まにわくん枝線をデマンド交通に転換(新たなデマンド交通「イコーデ」として、令和 8 年 1 月から先行して運行を開始)</li> </ul>

## (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津山市、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
		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
	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	他市町が運行している路線バス	旭川さくらバス (美咲町)	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
			津山・富線 (津山市・鏡野町)  こんごバス久米線 (津山市)	
市内 幹線軸	地域の拠点間を結ぶ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15路線 (真庭市) ※詳細は11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	チョイソコマにわ 北房地域デマンド交通イコーデ (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

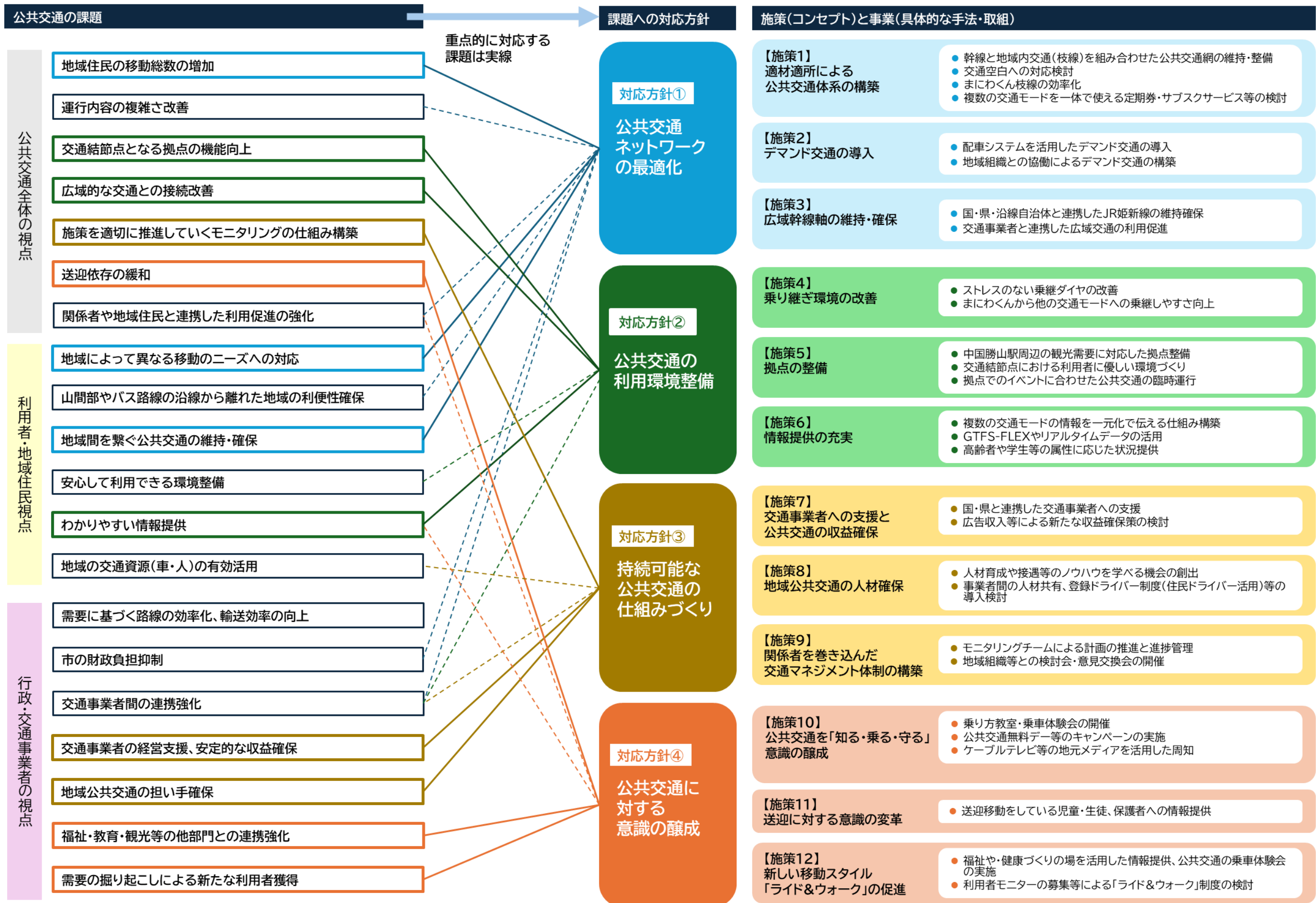
## 第5章 施策・事業

---

### 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「真庭市における地域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交通（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 姫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活用を見込む。
- 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

- まにわくんや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向上させる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
配車システムを活用したデマンド交通の導入	真庭市、交通事業者	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
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	令和8年度から継続実施

### 事業2-1：配車システム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、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(イコーデ)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、本事業については地域公共交通利便増進計画の再編事業(地域公共交通利便増進事業)に位置づけ、利便性と効率性の向上を図る再編を行う。

#### 地域公共交通利便増進実施計画とは

地域公共交通計画に基づき、利用者の利便性を高める事業(地域公共交通利便増進事業)を具体化・推進するための実施計画

- 湯原・美甘地域は上記の効果を踏まえて、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「岡山県 JR 在来線利用促進検討協議会姫新線ワーキングチーム」において定期的に協議を行い、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。
- 期間限定での「まにこいん」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「砦部～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。
- 鉄道(JR 姫新線)や広域的な路線バスを利用して真庭市に来訪した人(観光客やビジネス客等)に対して、主要な交通結節点から公共交通を使って観光地(蒜山高原や湯原温泉)や目的地となる施設・工業団地等までの行き方を示したガイドブック・パンフレット等、広域交通利用者を対象にしたコンテンツを各交通事業者と連携して作成・配布する。

## 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年度から継続実施
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)の駅舎などを整備し、待合環境の充実を図る。
- 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、デジタル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の提供を検討する。

## 施策⑤ 拠点の整備

これまで同様に、トイレや駐輪場、パーク＆ライドの整備など、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緩和を図るため、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備を通じて、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・サロン活動の場等で配布する。
- 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年度から継続実施
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年度から継続実施

#### 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

- 本市が実施している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、広域での乗務員確保策(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の深刻化への対応と、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。
- 「登録ドライバー制度」の導入にあたっては、運転者の研修受講・保険加入だけではなく、交通事業者との協力体制も構築し、安全な運行が徹底された制度を構築する。

## 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年度から実施
地域組織等との検討会・意見交換会の開催	真庭市	令和8年度から継続実施

### 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維持確保と利用の促進を図ります。

【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「乗り方出前教室」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。
- 施設見学や子どもの体験学習の場での公共交通利用を提案する。

### 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。
- 公共交通を使った出かける楽しさを広げるため、外出機会の創出や健康増進イベントを企画・継続実施し、新規利用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・お出かけ情報を発信する。
- 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、公共交通を移動手段の一つと捉える意識への転換を促し、地域住民の外出機会と公共交通の利用機会の拡大を図ります。

【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11-1：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、配布する。
- 上記の取組とその他の情報発信に関する取組を組み合わせる実施することにより、「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)
《指標1》 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	R12 年度	2.5(平日) 2.2(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)
《指標2》 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%
《指標3》 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	128,980 人	129,000 人 (現状維持)
《指標4》 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・定期的に実施されていることを目指します。あわせて、将来的な公共交通分担率(移動に占める公共交通の割合)が現状より1%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)
《指標5》 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)
《指標6》 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 ※公共交通によるトリップ数 ÷ 全体トリップ数で算出	R12 年度	2.8%(平日) ※R4 年時点	4.0%(平日)

## <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低下及び市の財政支出額が増加していない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)
《指標7》 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・財政支出額	収支率:年間の運行に必要な経費と収入(補助金及び他自治体の負担金を除いた額)により算出 財政支出額:補助金を含めた収支差額を採用	毎年度	収支率 12.8% 市支出額 140,926 千円	収支率 13.0% 市支出額 140,000 千円 (現状維持)
《指標8》 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



#### <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)
《指標9》 地域住民の公共交通に対する認知度	住民アンケート調査を実施して検証	R12 年度	チョイソコまにわの認知度は 62.5%	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"><li>● 本計画の進捗管理、検証結果の報告</li><li>● 計画の見直し・変更等の承認</li><li>● 公共交通の見直し(路線や区域の新設、減便・廃止等)の承認</li><li>● 翌年度以降の取組方針の検討</li></ul>
構成員	住民・利用者の代表、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"><li>● 本計画の進捗確認、評価指標の検証</li><li>● 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</li><li>● 交通事業者及び関係者同士における連携策の検討</li><li>● 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</li></ul>
構成員	住民・利用者の代表、交通事業者、観光・教育・福祉の関係機関代表者、真庭市 (必要に応じて中国運輸局、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