

真庭市地域公共交通計画

資料編

目次

1. 地域の現状.....	1
(1) 位置・地勢.....	1
(2) 真庭市の人口推移・高齢化の状況.....	3
(3) 移動の目的地・拠点の立地状況.....	7
(4) 観光資源の状況.....	12
(5) 真庭市全体の市内移動(岡山県 PT 調査結果より).....	13
(6) 買い物・通院の移動の状況(真庭市消費動向調査より).....	15
(7) 通勤・通学における人の動き.....	17
2. 公共交通の整備状況.....	18
(1) 真庭市における地域公共交通の全体像.....	18
(2) まにわくんの運行状況.....	19
(3) 公共交通のカバー状況.....	20
(4) バス路線の運行便数.....	21
(5) タクシー営業所の立地状況.....	22
3. 地域内交通の利用状況.....	23
(1) 市内交通(まにわくん及びチョイソコまにわ)の利用状況.....	23
(2) まにわくん(幹線)の利用状況.....	24
(3) 民間路線バスの利用状況・収支状況.....	25
(4) JR 姫新線(鉄道)の利用状況.....	26
(5) チョイソコまにわの利用状況.....	27
4. 地域別の移動の状況・公共交通の整備状況.....	30
(1) 北房地域.....	30
(2) 落合地域.....	31
(3) 久世地域.....	32
(4) 勝山地域.....	33
(5) 美甘地域.....	34
(6) 湯原地域.....	35
(7) 蒜山地域.....	37
5. 広域的な交通との市内交通の接続状況.....	39
(1) JR 姫新線とまにわくん幹線の接続.....	39
(2) 高速バスとまにわくん(幹線)の接続.....	41
6. 市民アンケート調査結果.....	42
(1) アンケート調査の概要.....	42
(2) アンケート調査結果.....	43
7. 公共交通の運用に関する現状.....	50
(1) 市内交通(まにわくん及びチョイソコまにわ)の運行に対する支出状況.....	50
(2) ヒアリング調査で把握した現状・問題点.....	51

② 地勢

- 東西 25km、南北 50km と南北に長く、面積は 828.53km² で、県内自治体の中では最大の市域を有しています。
- 北部は、大山隠岐国立公園の一部であり、津黒山など標高 1,000m 級の山々が鳥取県との県境を形成しています。また、蒜山高原や津黒高原などの広大な高原地帯を有しています。
- 岡山県の三大河川の一つである旭川が地域のほぼ中央部を支流と合流しながら南下し、流域には、「美作三湯」の一つである湯原温泉郷、神庭の滝などの多くの観光資源があります。南部には肥沃な平坦地が広がり、農業地帯が旭川支流一帯に形成されています。
- 北部は気温が低く、雨量、積雪がともに多い積雪寒冷地帯及び豪雪地帯に属し、南部は温暖少雨の内陸性気候となっています。

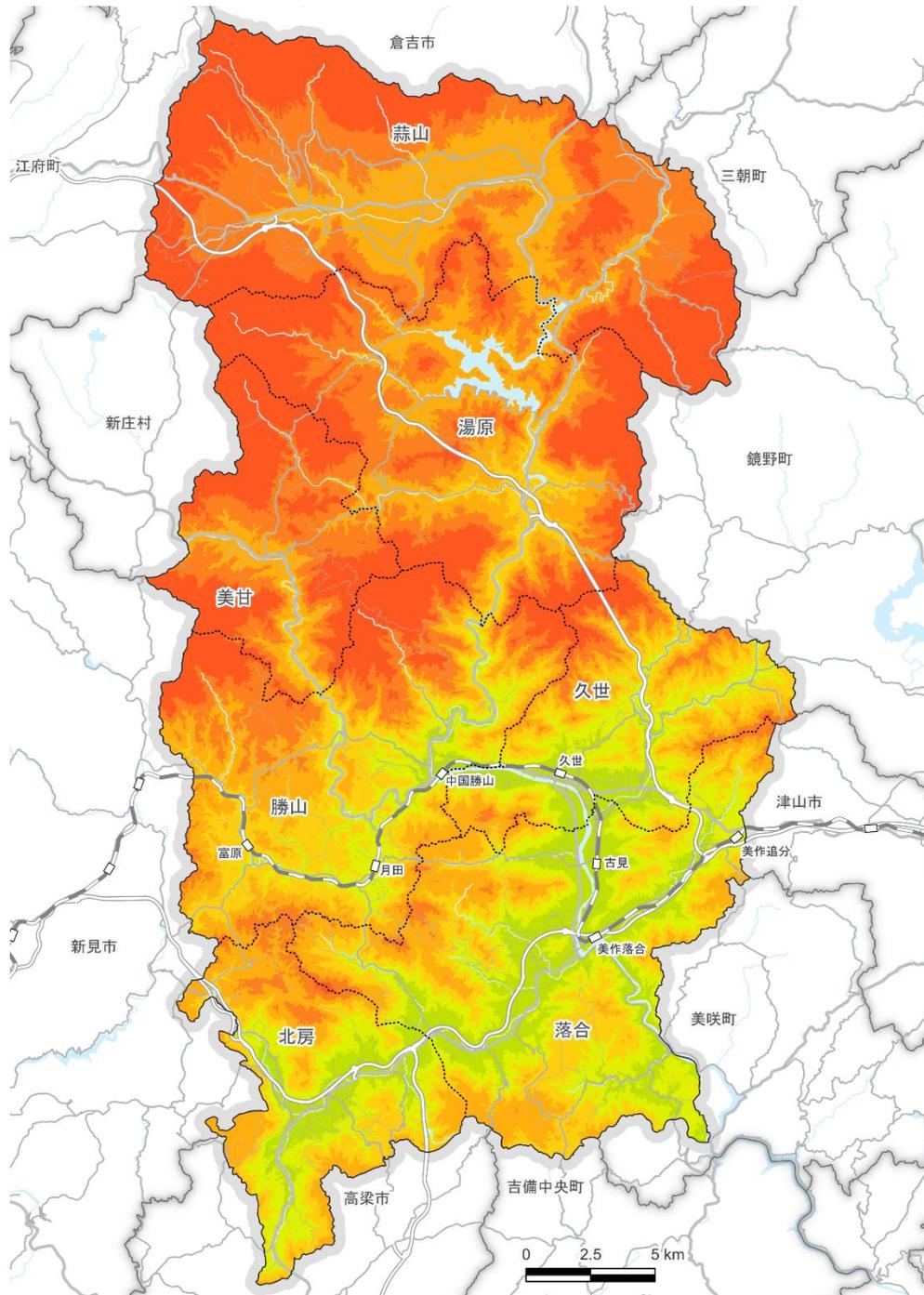
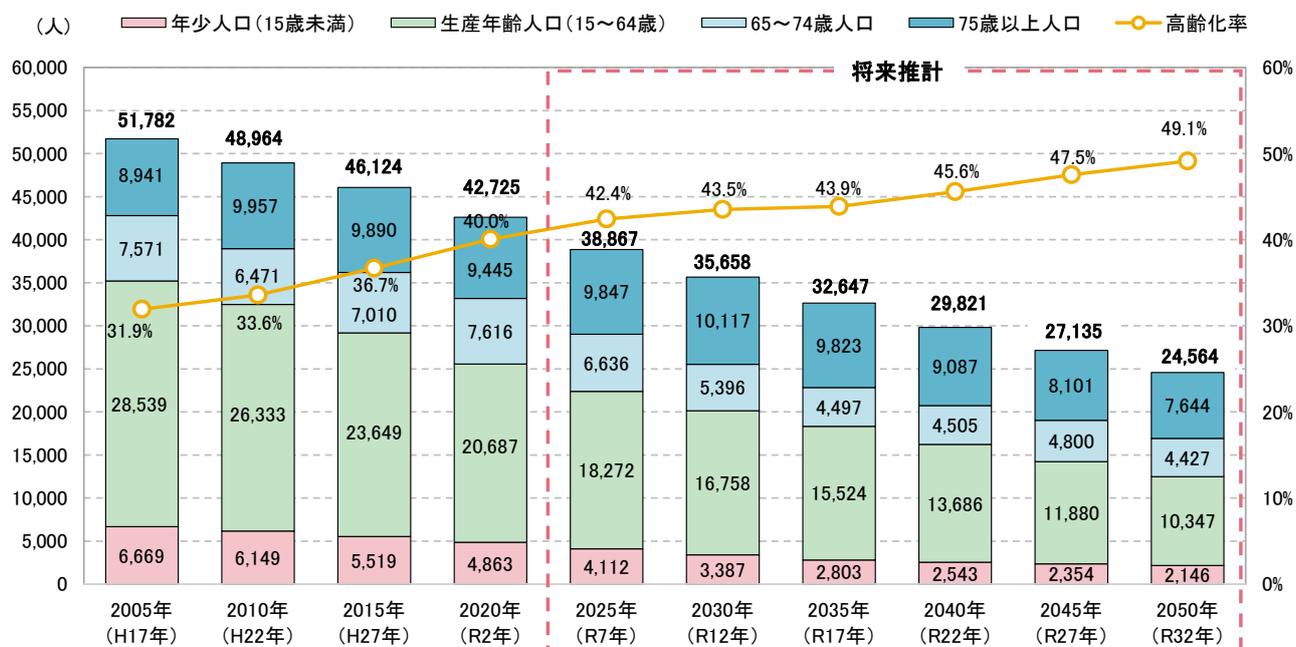


図 2 真庭市の標高

(2) 真庭市の人口推移・高齢化の状況

① 真庭市全体の人口推移と将来推計人口

- 総人口は平成27年～令和2年の5年間で3,400人程度減少しており、社人研による推計では令和7年に40,000人を下回る見通しです。
- 将来推計人口では令和22年に総人口30,000人を下回ると予想され、特に山間部の地域では人口減少が顕著になると予想されます。



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3 真庭市の人口推移・将来推計人口

② 地域別の人口推移

- 平成17年から令和2年の15年にかけて1万人近くの人口減が見られます。
- 各地域で人口減少が見られ、北房、勝山、湯原、中和、川上では20%以上、美甘地域では30%以上も15年で人口減少が進んでいます。

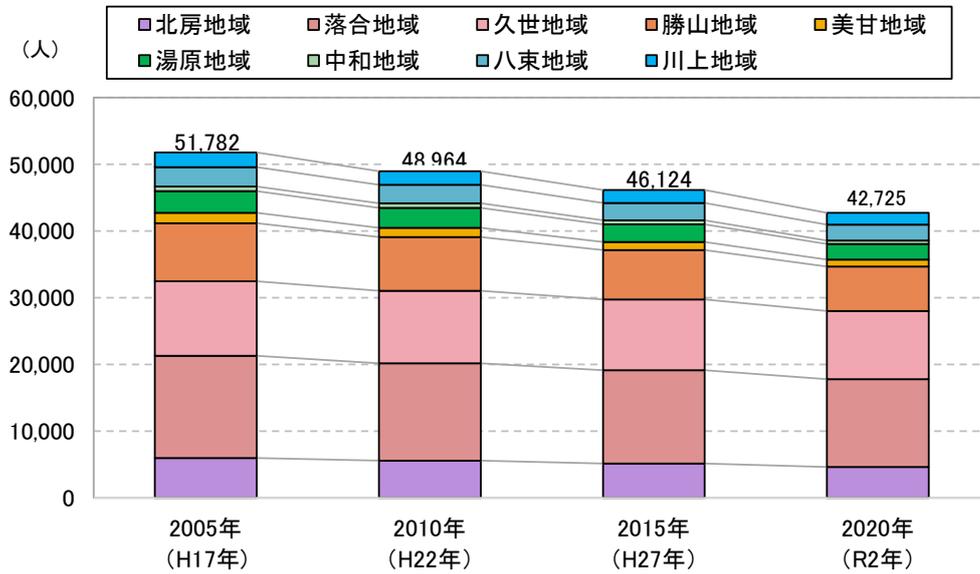


図4 真庭市の地域別人口

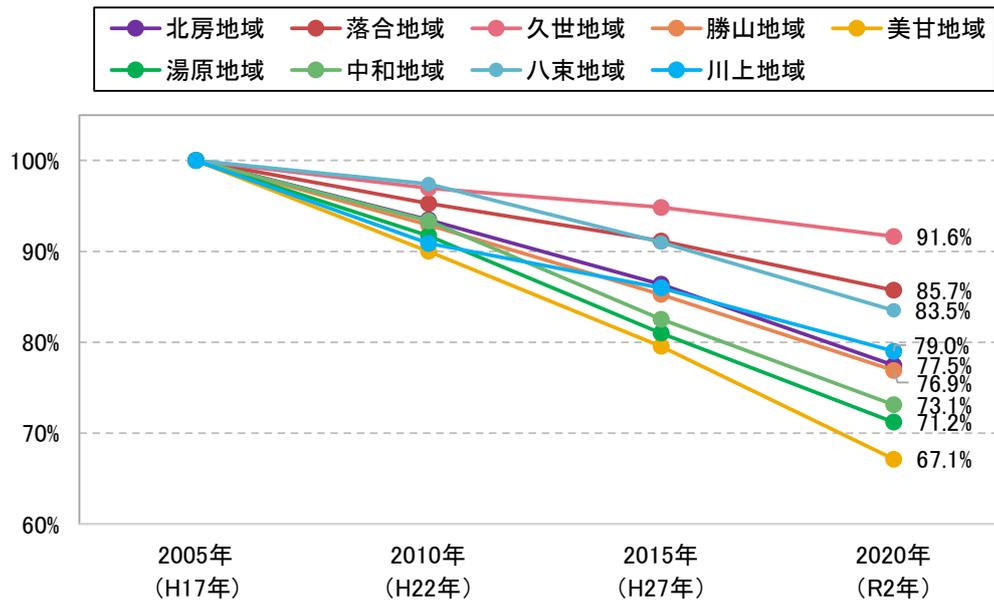


図5 真庭市の地域別人口減少率 (2005年を100としたときの指数)

③ 人口分布

- 各地域の中心部に一定の人口が集積しています。
- 特に南部地域においては、JR 姫新線沿線及び国道 313 号、181 号沿線に人口が集積しており、市内で人口が比較的多いエリアです。

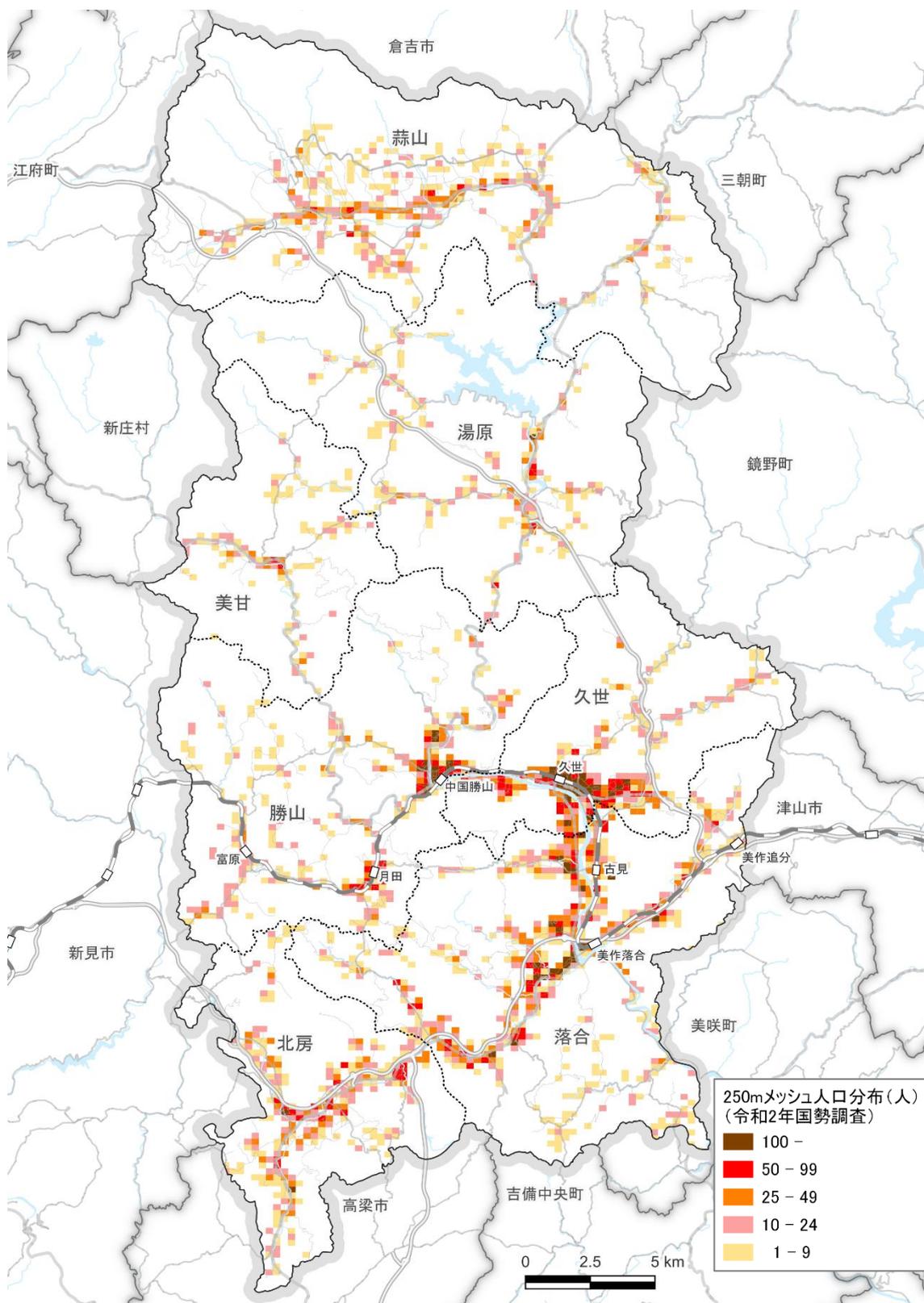


図 6 人口分布

④ 市内における高齢化の状況

- いずれの地域においても高齢化率の高い地点が存在しています。
- 人口が比較的多い、国道 313 号、181 号沿線だけでなく、各地域の中心部から離れた地点においても高齢化率が高いエリアが存在しています。

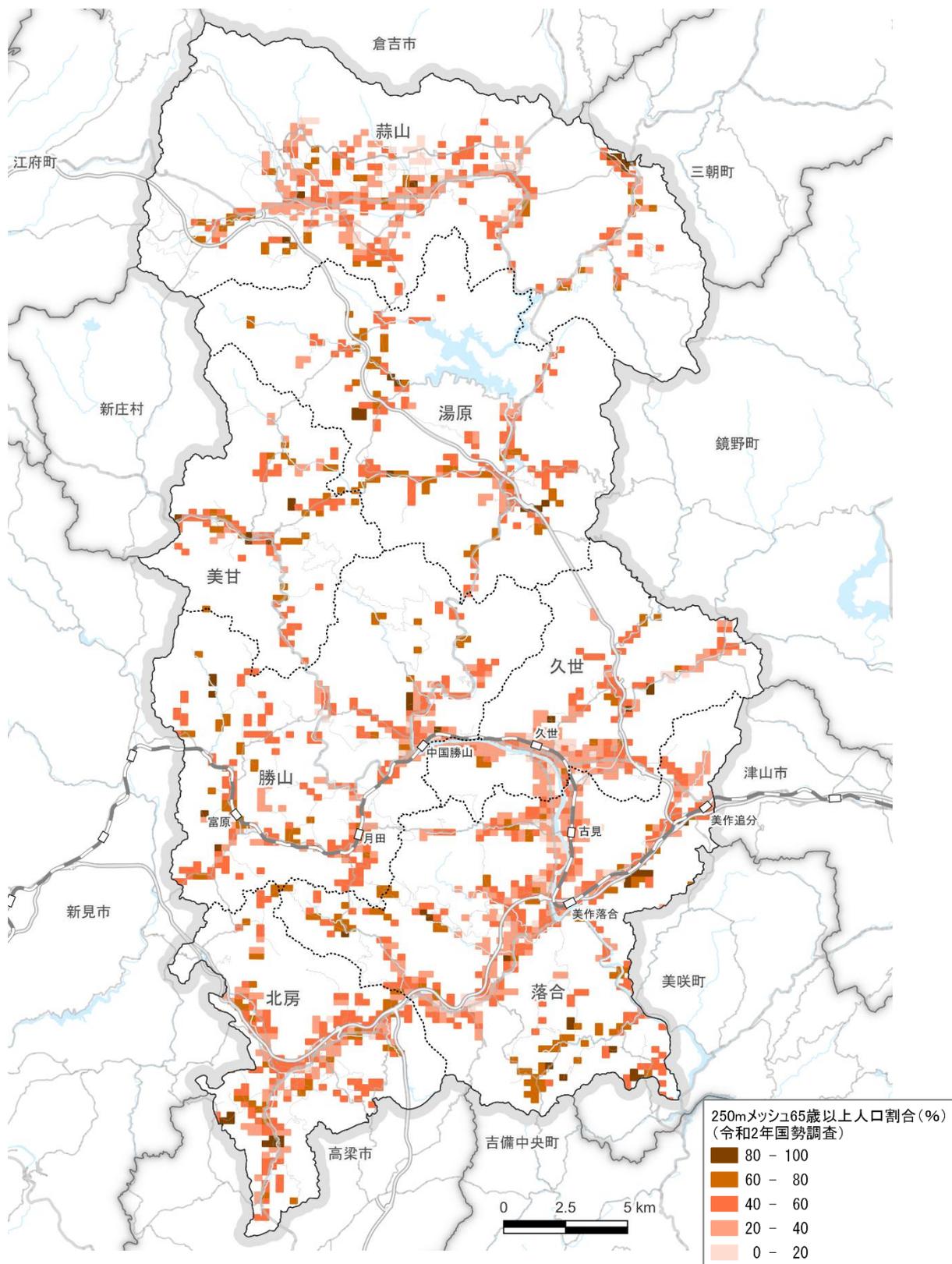


図 7 高齢化の状況（高齢化率の高い地点・分布状況）

(3) 移動の目的地・拠点の立地状況

① 機能集積状況（全体）

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

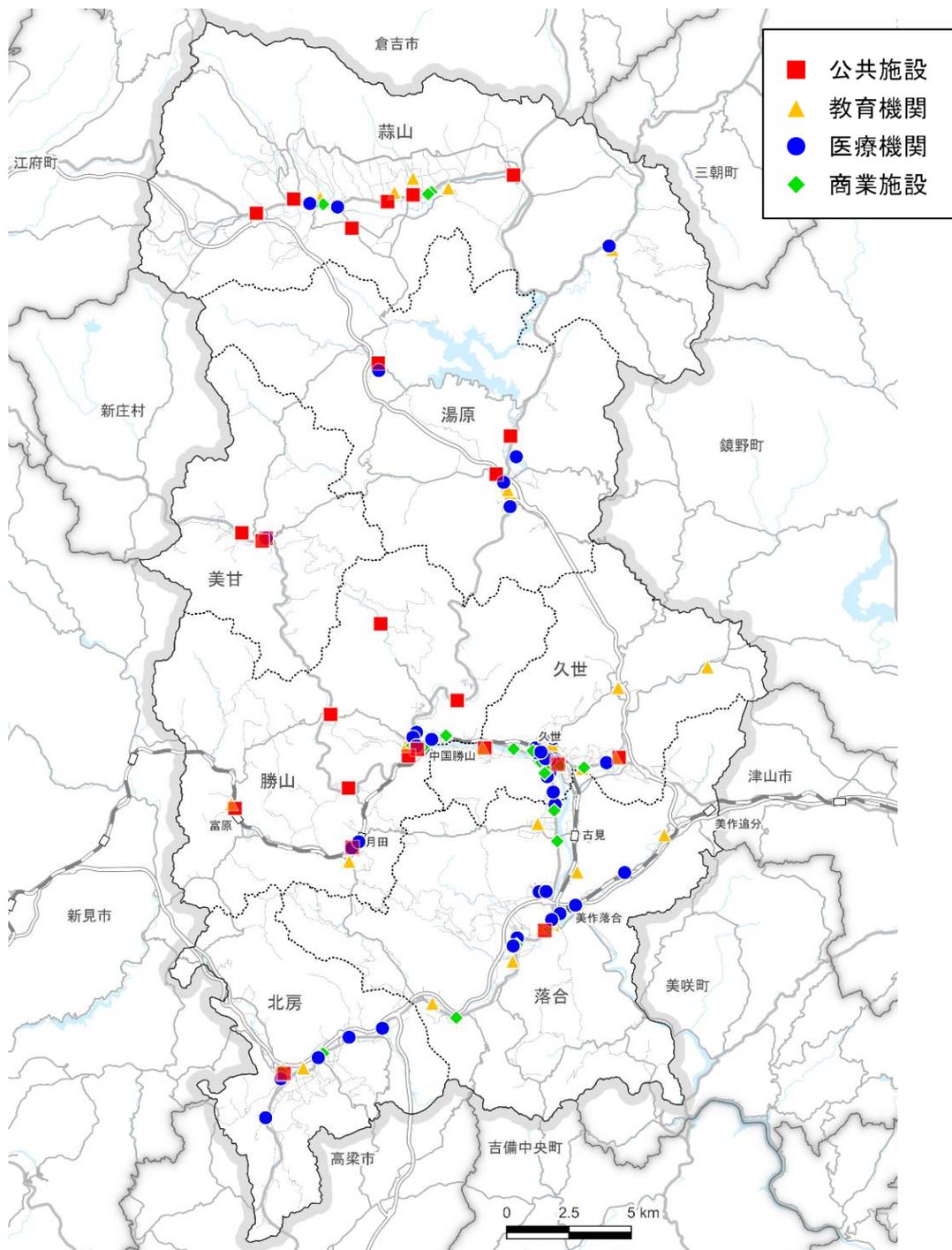


図 8 移動の目的地・拠点の立地状況

※商業施設は個人商店を除く

② 公共施設（詳細）

- 各地域の中心部に振興局と公民館が立地しています。
- 北房地域と勝山地域についてはコミュニティセンターの機能が分散しておらず、地域の中心部の公民館に集約されています。

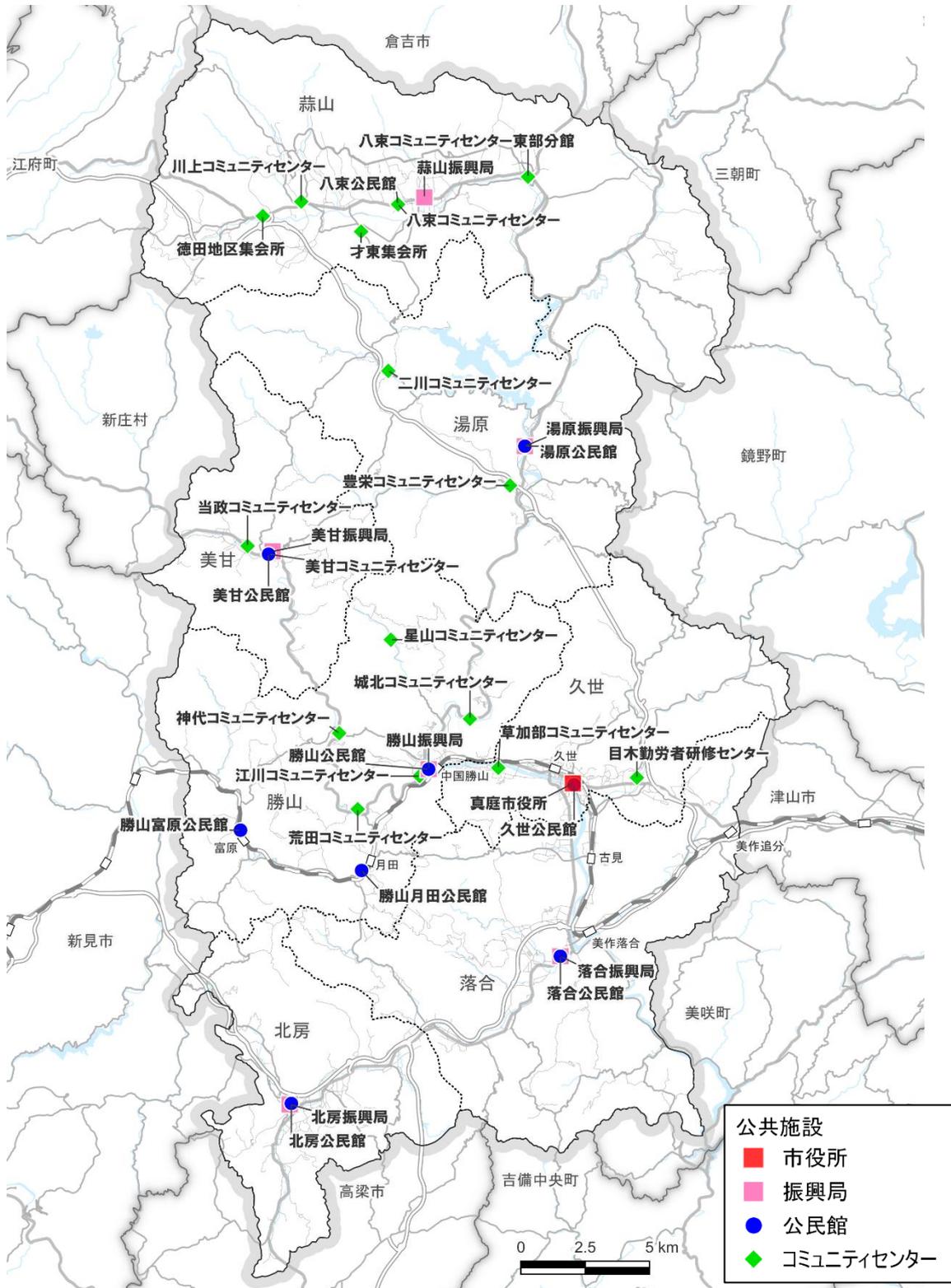


図 9 公共施設機能の立地状況

③ 教育機関（詳細）

- 高校は勝山、落合、蒜山の3箇所に立地しており、生徒数の多い勝山高校は中国勝山駅の周辺に立地しています。
- 中学校は美甘を除く各地域の中心部に立地しています。なお、美甘中学校は平成28年度より勝山中学校に統合しています。

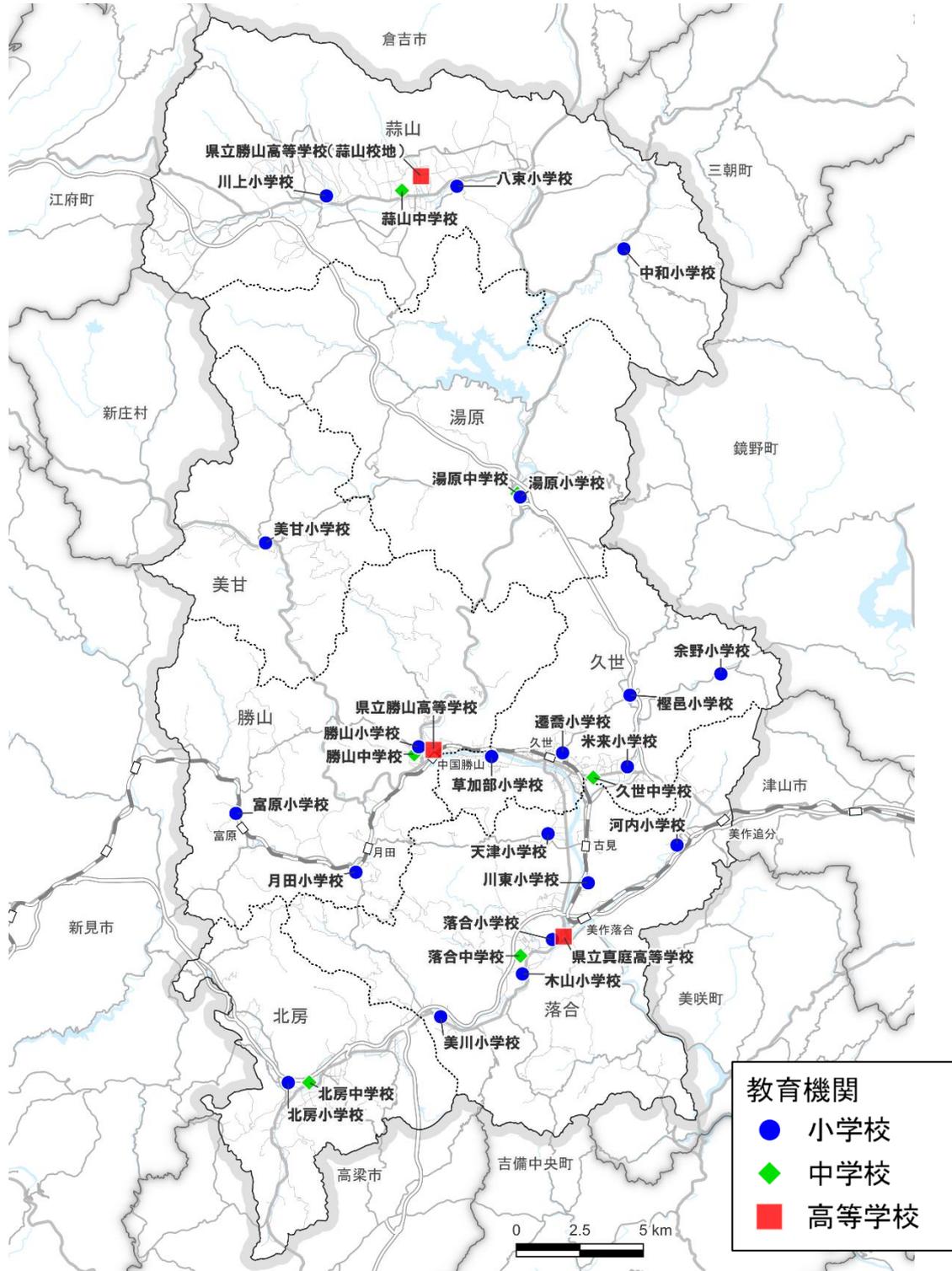


図 10 教育機関の立地状況

④ 医療機関（詳細）

- 国道 313 号、181 号沿線に比較的多くの医療機関が集積しており、病院は勝山・落合、診療所（クリニック等）は久世に比較的多くが立地しています。
- 上記エリアとそれ以外のエリアでは、医療機関の集積状況に差が見られ、特に北部の美甘や蒜山では医療機関数が少ない状況です。

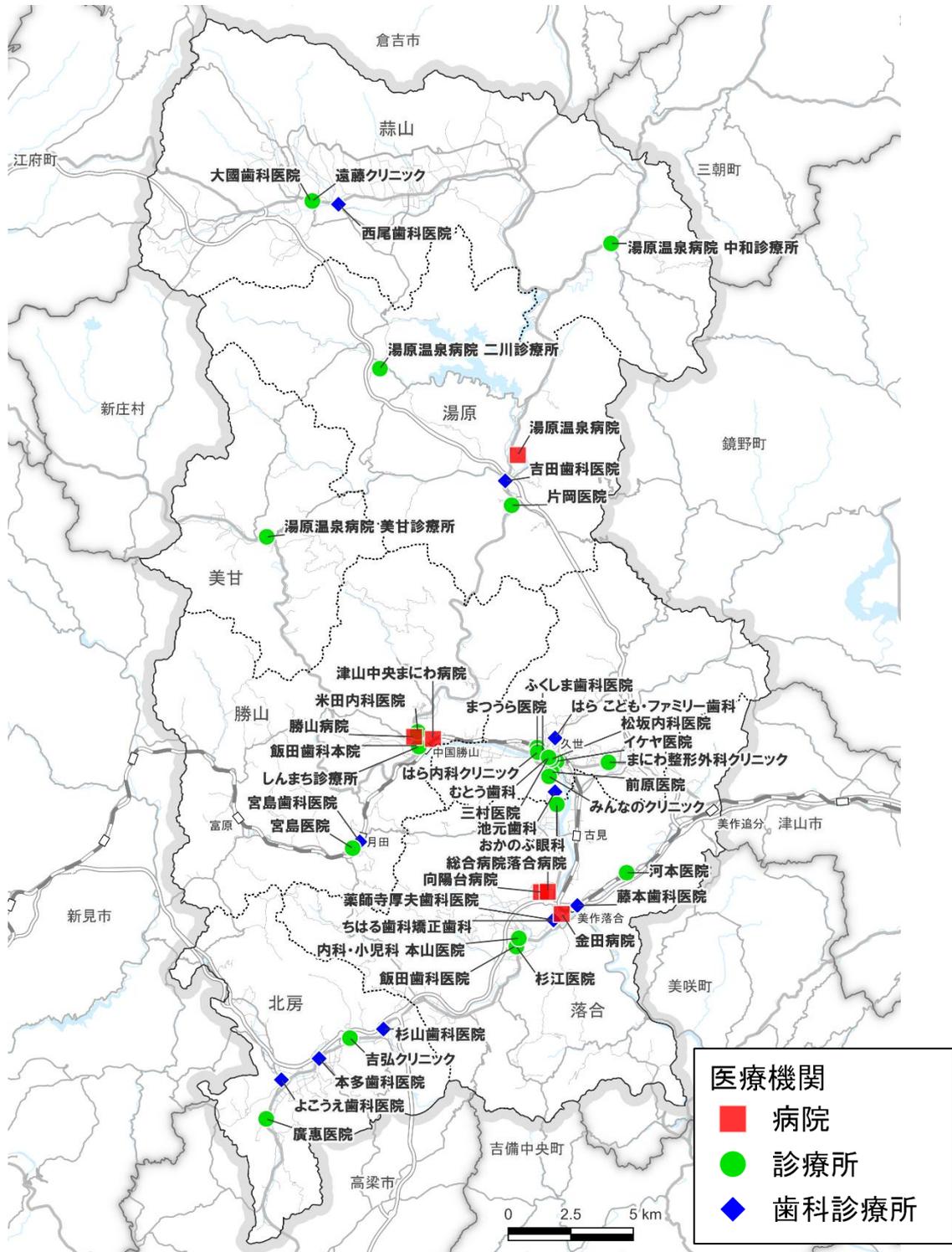


図 11 医療機関の立地状況

⑤ 商業施設（詳細）

- 医療機関と同様に国道 313 号、181 号沿線に商業施設が集積しています。
- 湯原・美甘では、個人商店やコンビニエンスストアを除く一定規模以上の商業施設が立地していない状況です。

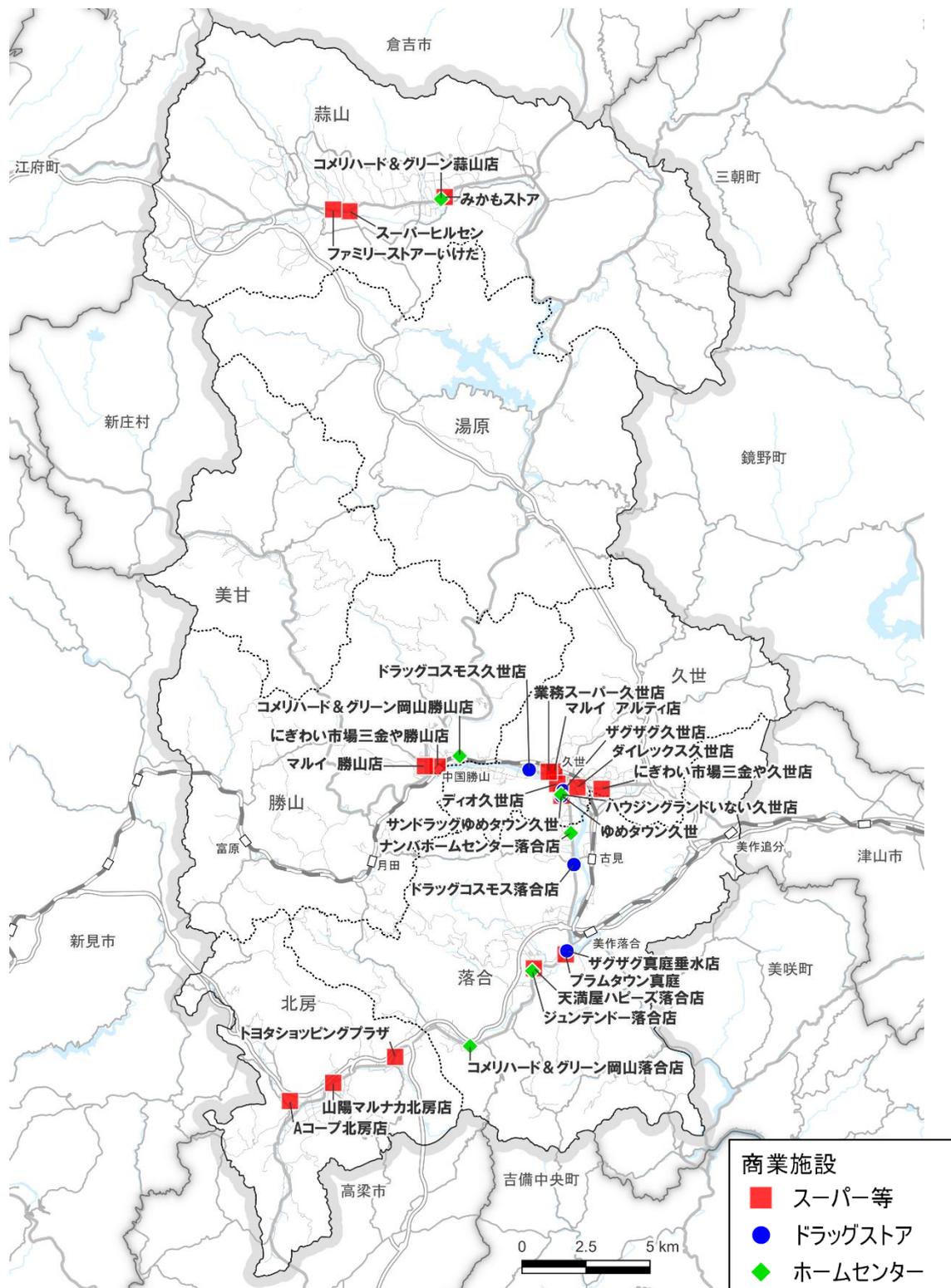


図 12 商業施設の立地状況（個人商店及びコンビニエンスストアを除く）

(4) 観光資源の状況

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

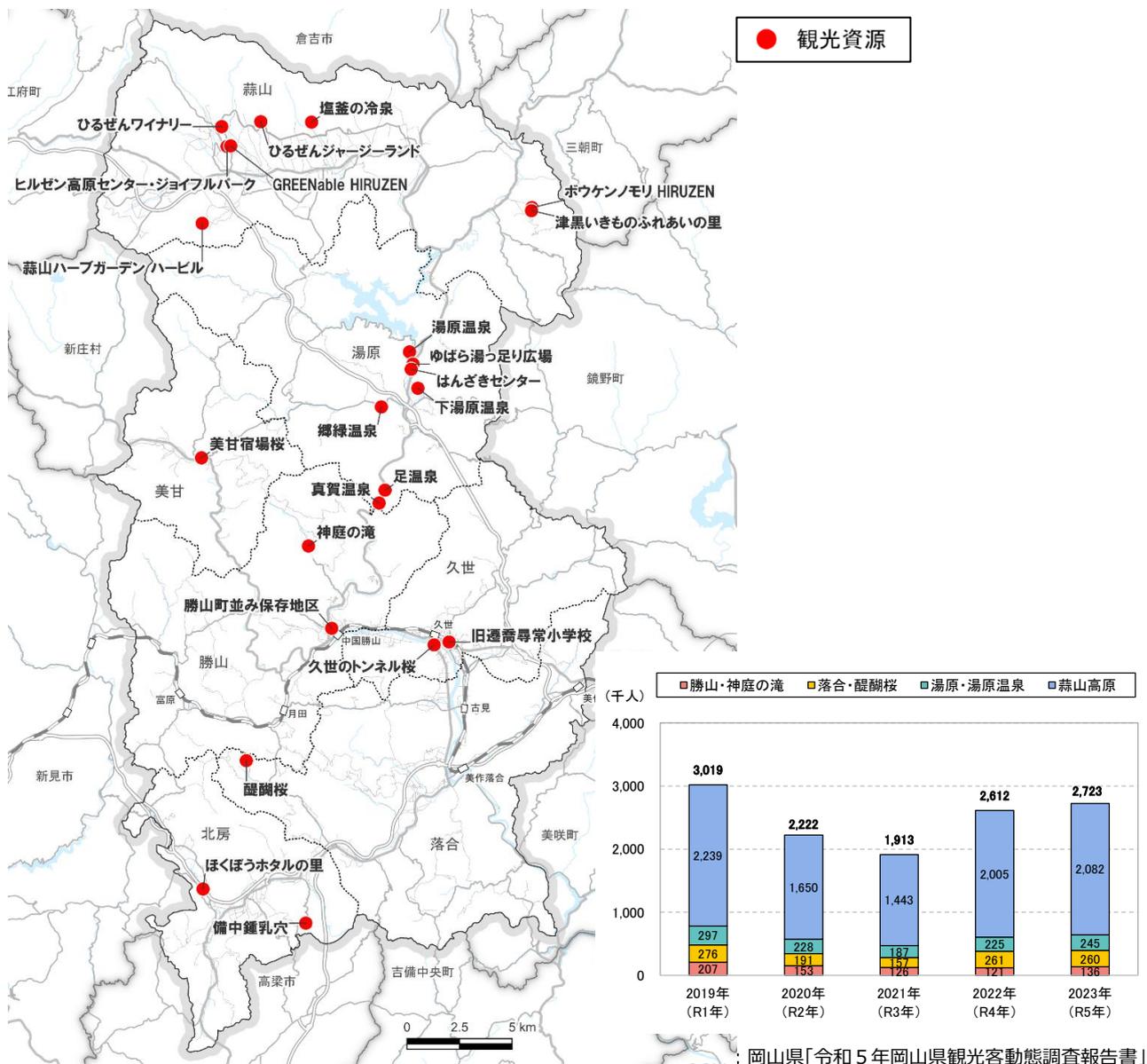
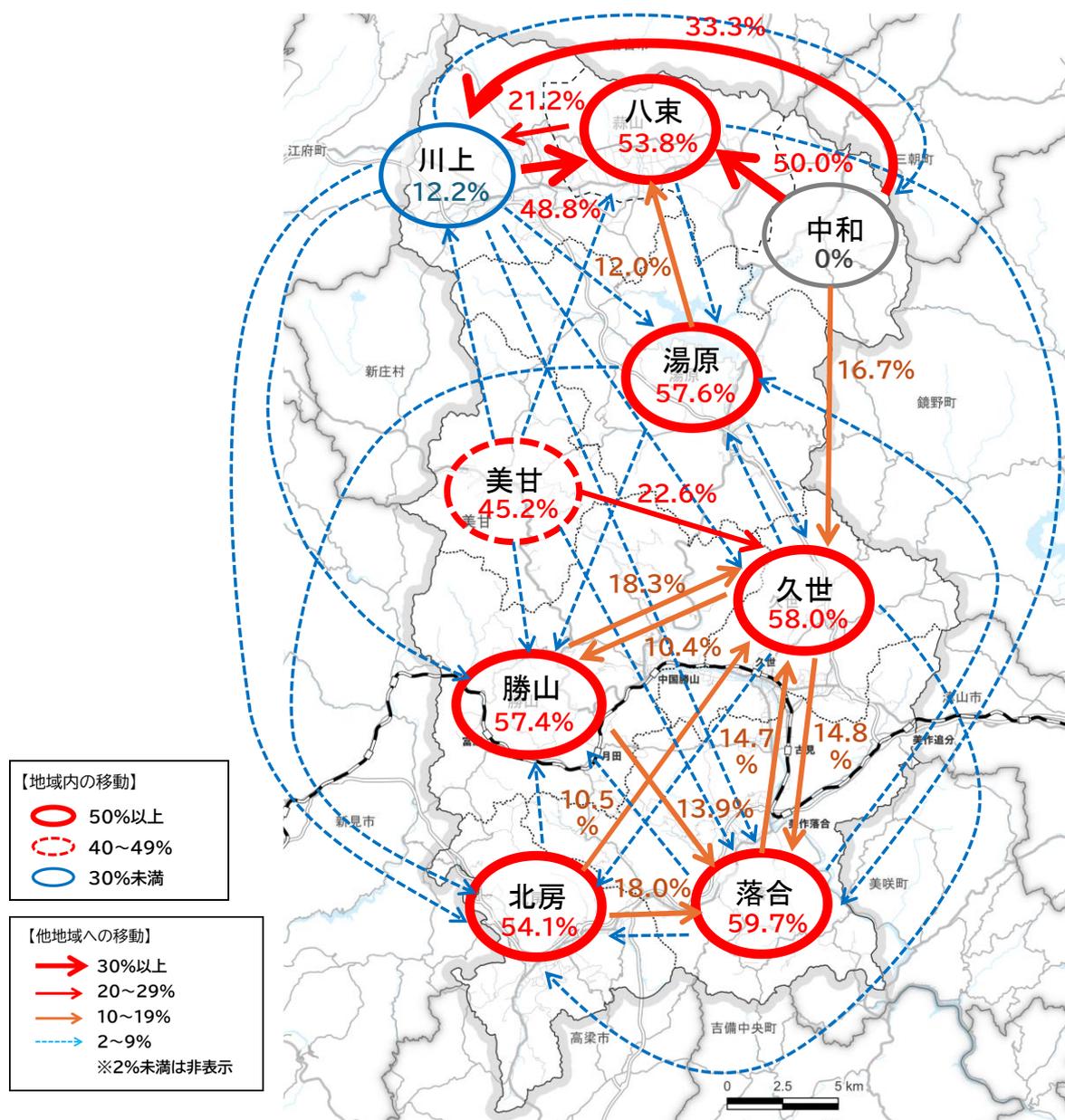


図 13 観光資源・観光施設等の立地状況と主要観光地の入込客数

(5) 真庭市全体の市内移動（岡山県 PT 調査結果より）

① 市内の地域間移動

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



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

図 14 平日における市内移動の状況

② 市外への移動

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

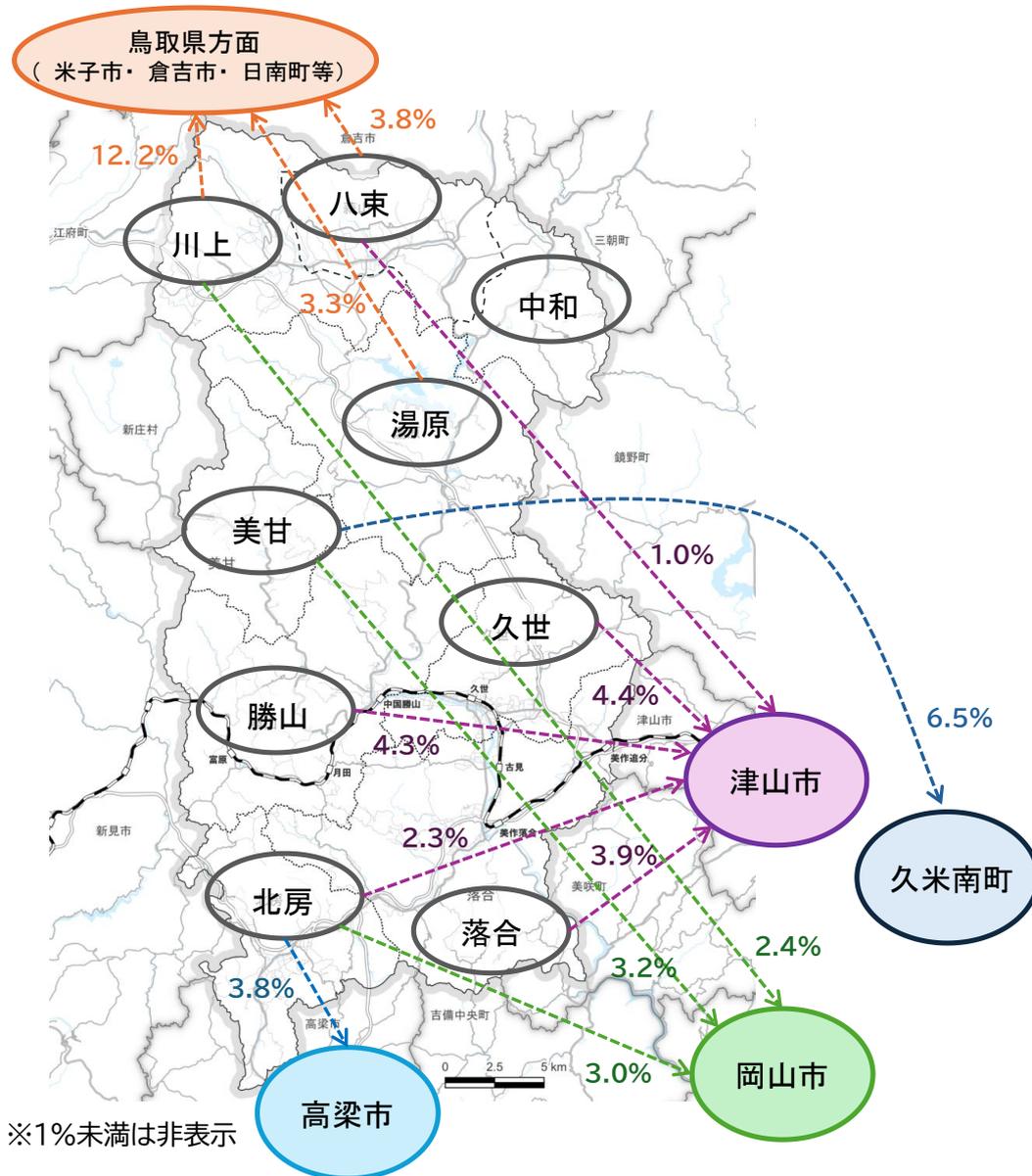


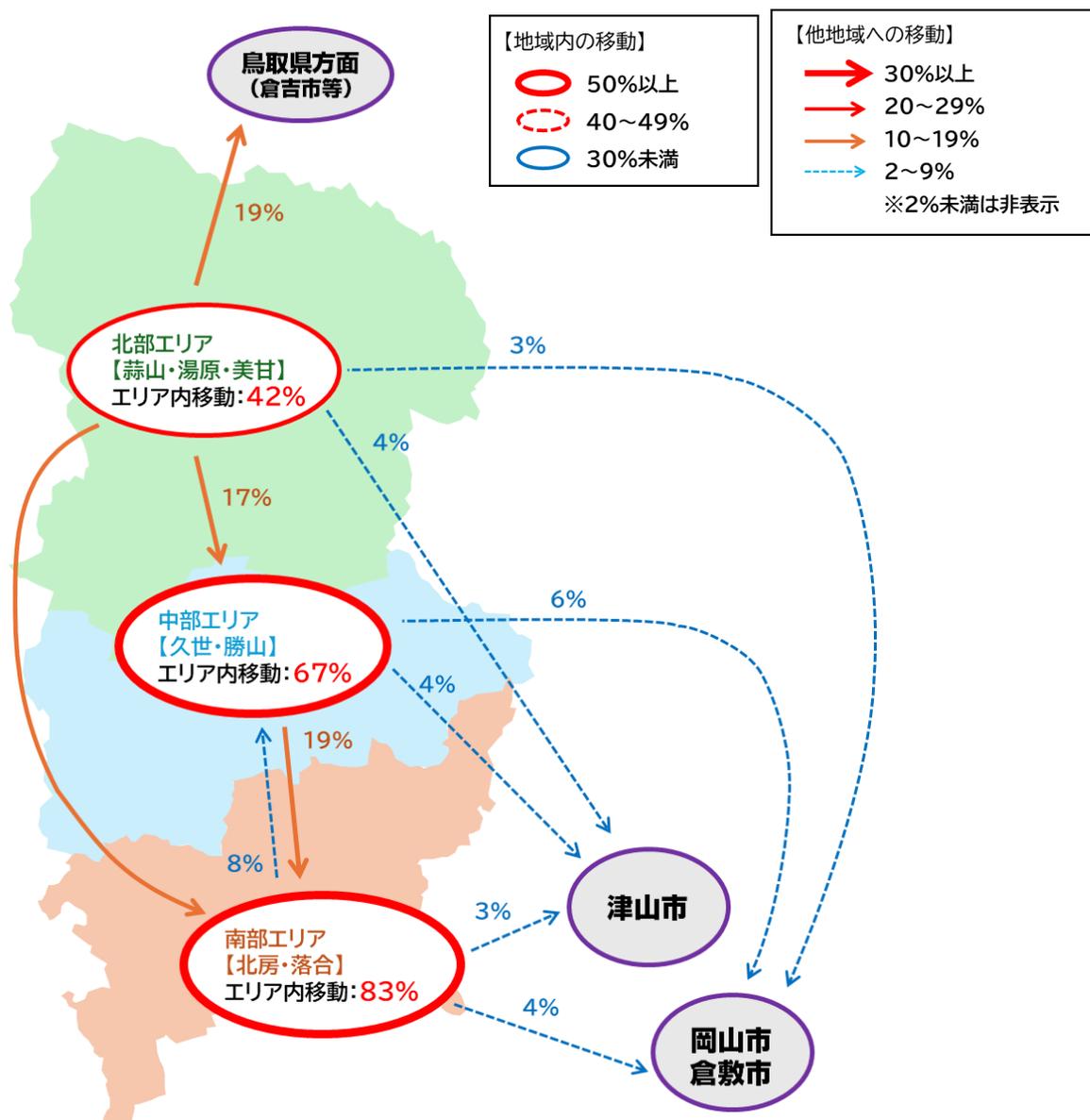
図 15 平日における市外への移動の状況

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）を抽出し、9エリアに分けて各エリアを起点にした移動の割合を算出

(6) 買い物・通院の移動の状況（真庭市消費動向調査より）

① 通院における人の動き

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

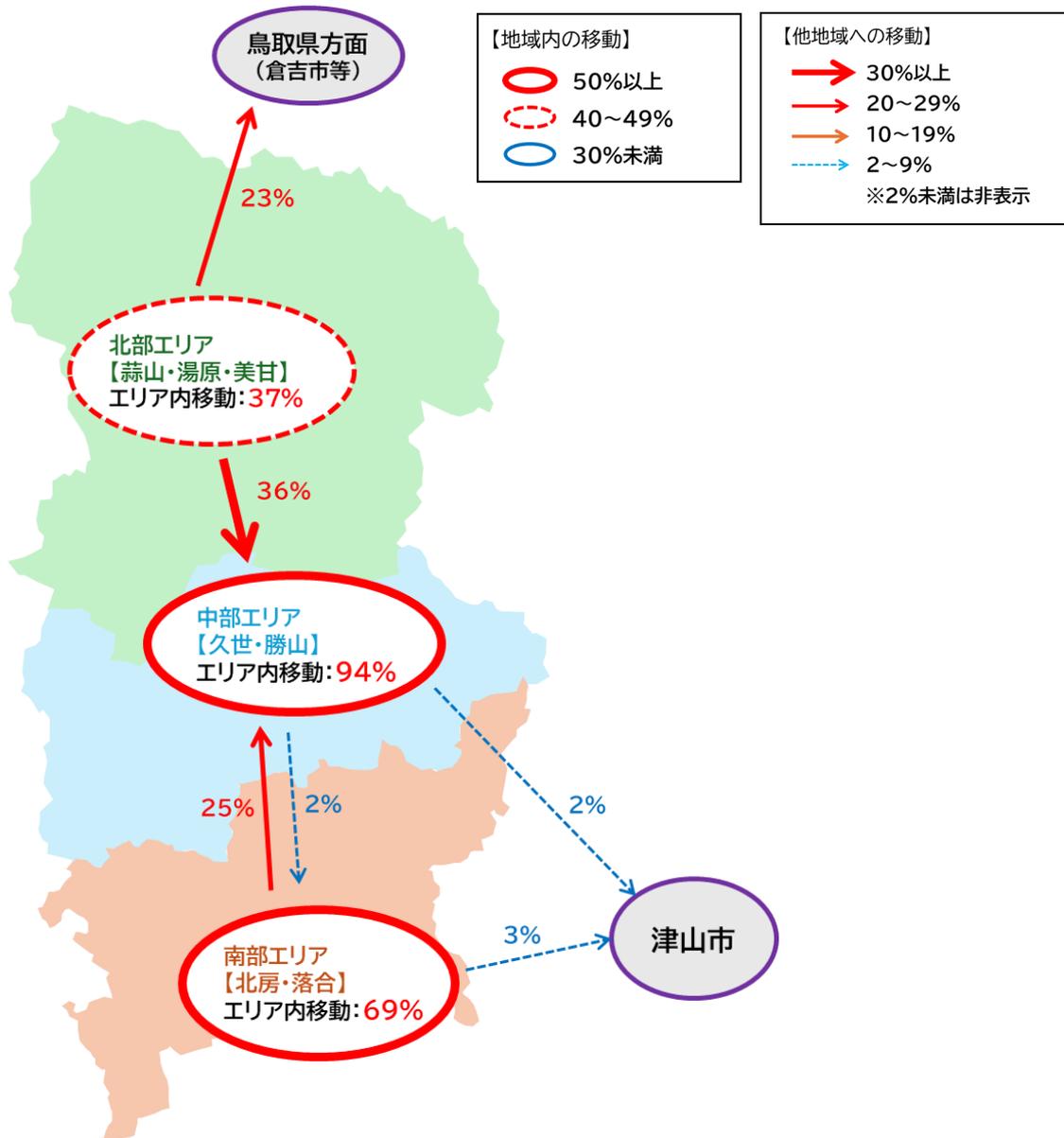


資料：真庭市消費動向調査結果より作成

図 16 通院における移動の状況

② 買い物における人の動き

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



資料：真庭市消費動向調査結果より作成

図 17 食料品の買い物における移動の状況

(7) 通勤・通学における人の動き

- 市外に通勤する人の行先は43%、市外に通学する人の60%は津山市で、通勤・通学の二一ズが津山市に集中しています。
- 市外への通勤の行先として、高梁市が津山市に次いで多くなっています。
- 市外への通学の行先は、津山市に次いで岡山市と高梁市が多く、それ以外の市町村の割合は2%未満です。

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作成

2. 公共交通の整備状況

(1) 真庭市における地域公共交通の全体像

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

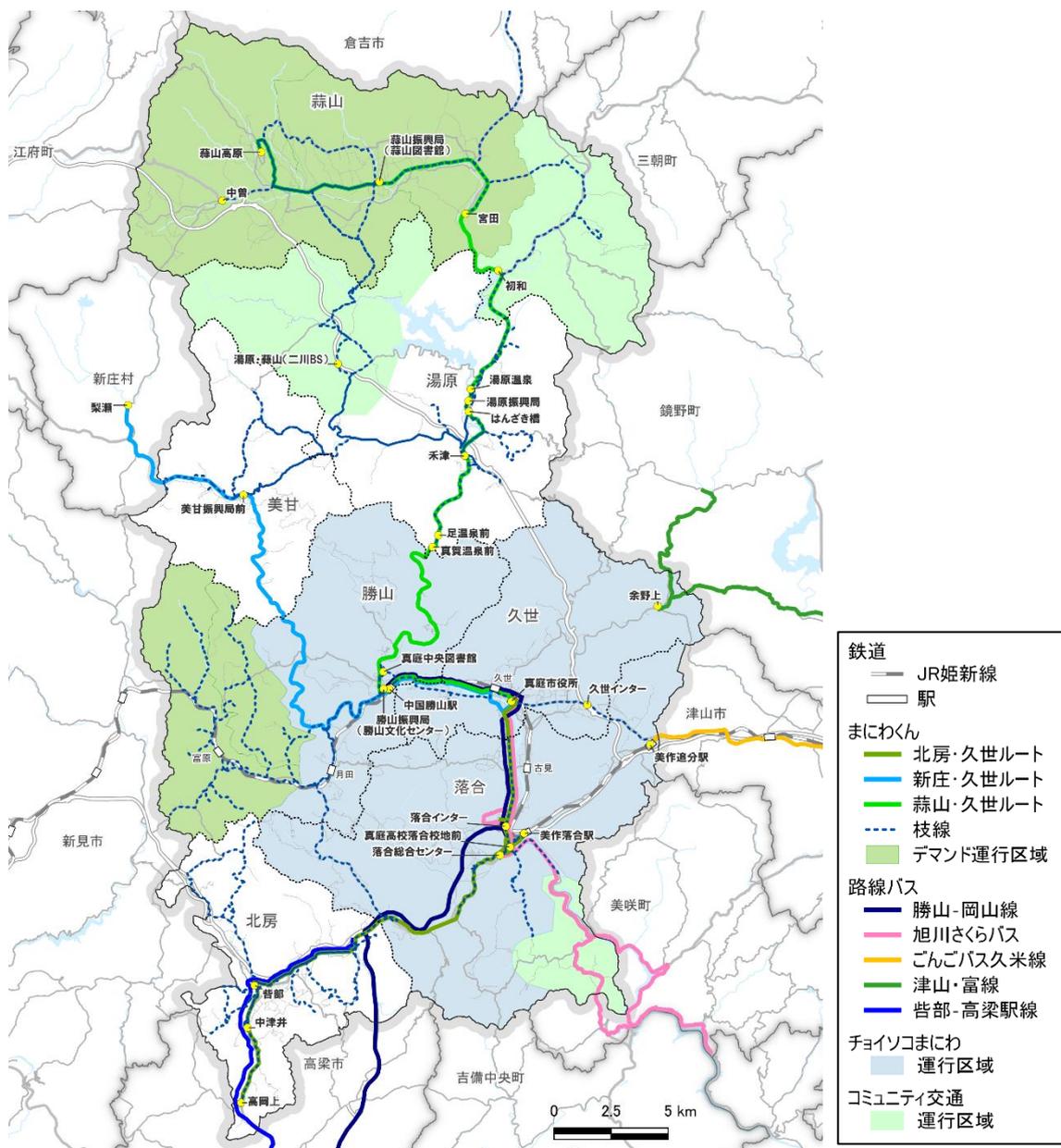


図 18 真庭市の地域公共交通網

(2) まにわくんの運行状況

- 幹線は3路線が運行しており、いずれも市の中心部である久世まで運行しています。
- 路線運行している枝線は路線運行 9 路線、区域運行 6 ルートが運行しており、各地域内及び隣接している地域まで運行しています。(令和 7 年 12 月時点)
- 区域運行のうち、落合の津田、湯原の二川、蒜山の中和では、地域主体のデマンド交通(コミュニティ交通)として運行しています。

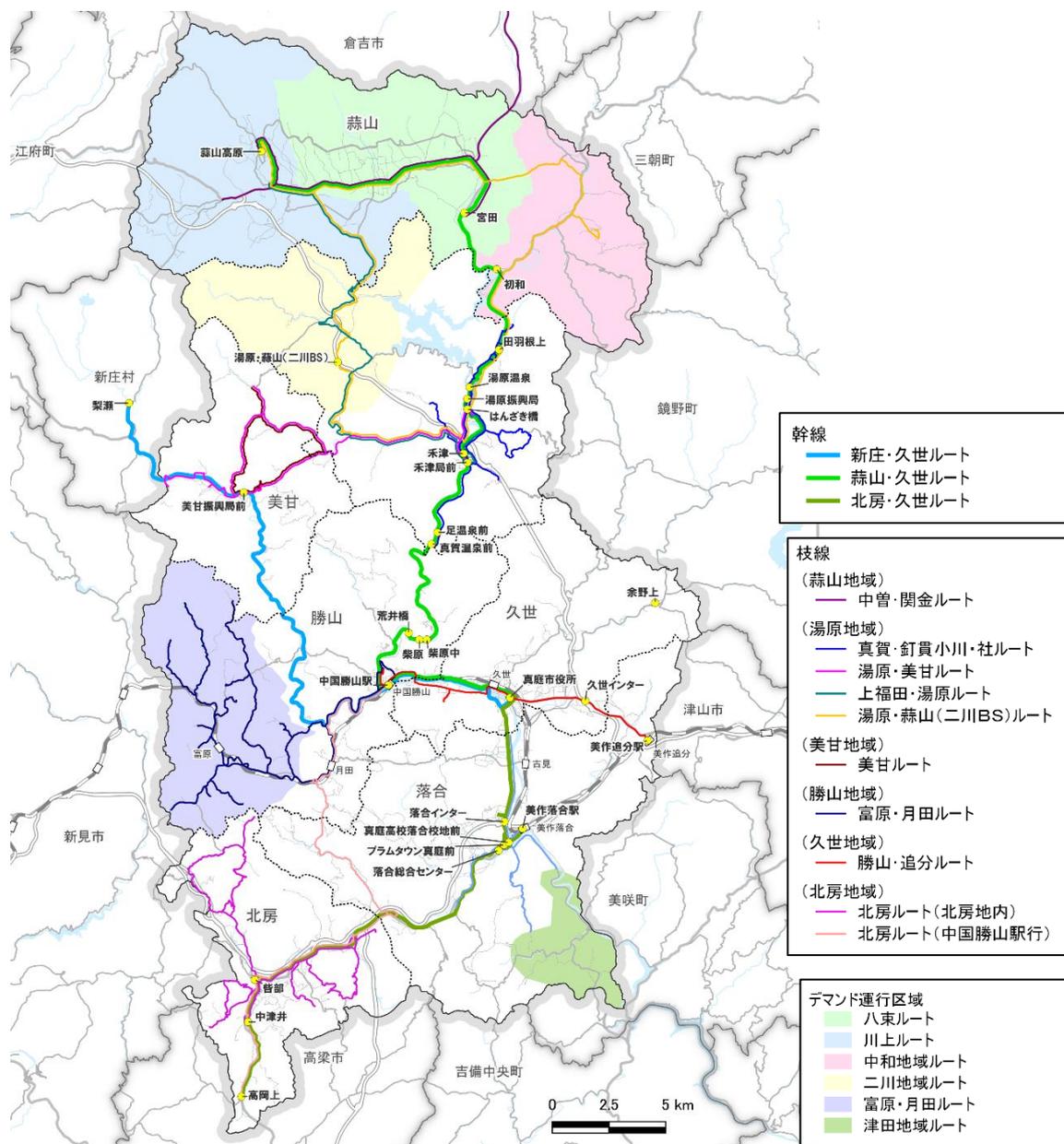


図 19 まにわくんの運行状況

(3) 公共交通のカバー状況

- 蒜山(八束・川上)や勝山(富原)では、まにわくんの枝線(区域運行)、久世、勝山、落合はチョイソコまにわによってバス停から離れた場所に暮らしている人の移動をカバーしています。
- また、落合の津田、湯原の二川、蒜山の中和では、地域主体のデマンド交通(コミュニティ交通)で地域の移動をカバーしています。
- 北房や美甘、湯原の一部では、バス停から離れた場所に暮らしている人が見られます。
- なお、北房では令和8年1月よりまにわくん枝線をデマンド交通(イコーデ)に転換し、地域全体を面的にカバーします。

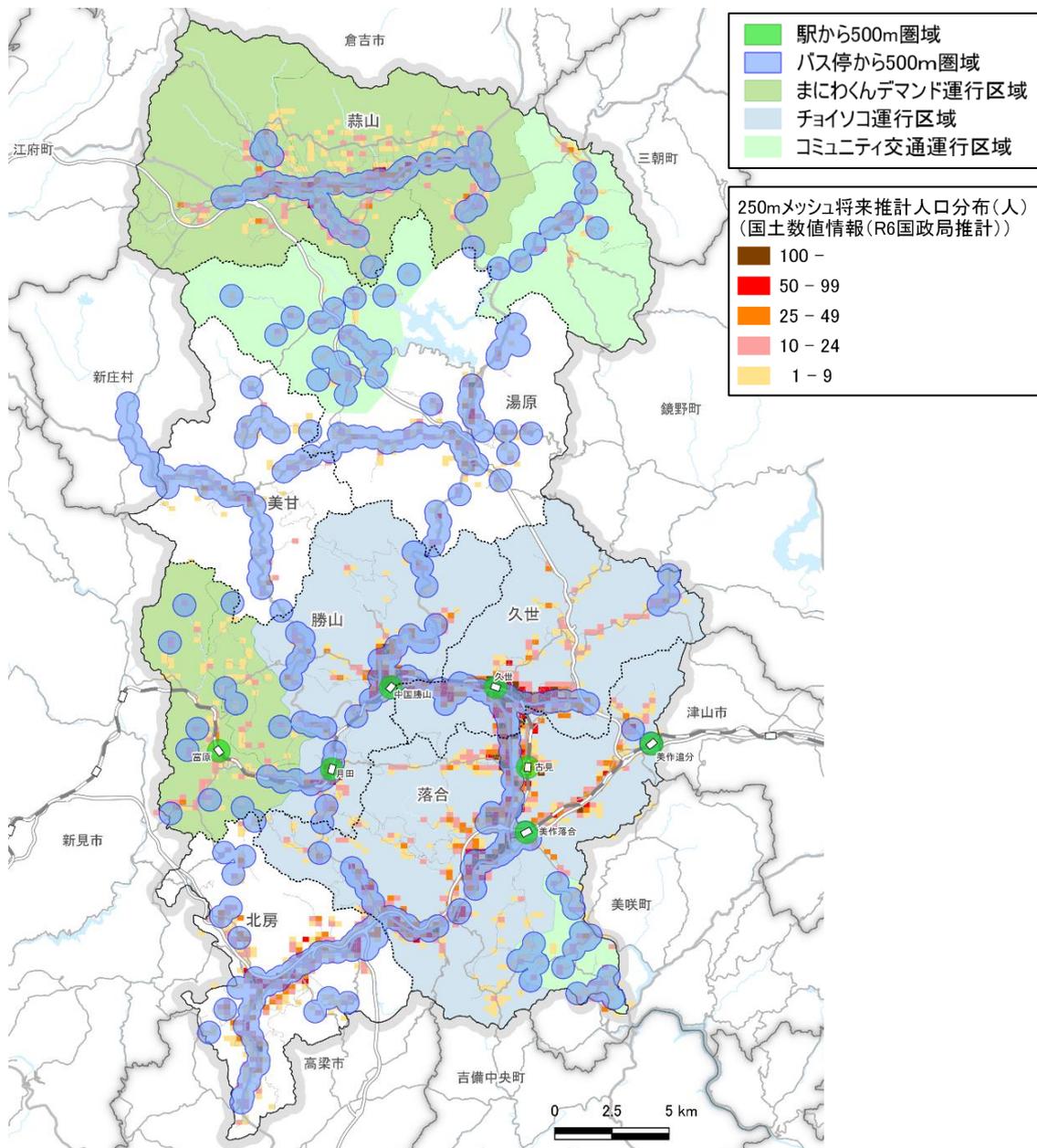


図 20 真庭市の人口分布と公共交通の整備状況

(4) バス路線の運行便数

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

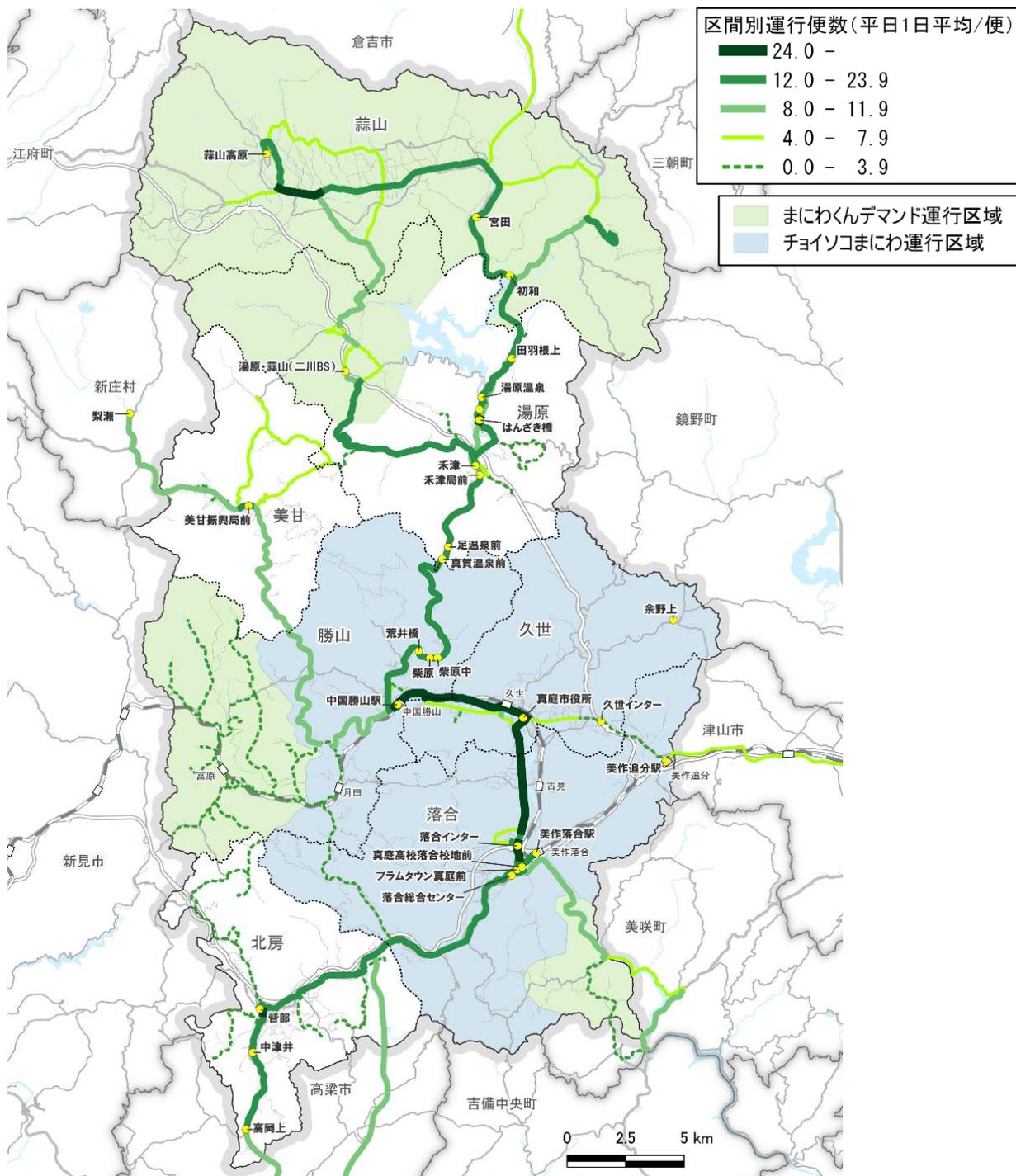


図 21 バス路線の整備状況

(5) タクシー営業所の立地状況

- タクシーの営業所や待機場所は久世・勝山・落合の拠点周辺に集中しています。
- 湯原、美甘、北房、蒜山(川上)は営業所・待機場所から距離が離れていることから、比較的タクシーを利用しにくい環境となっています。

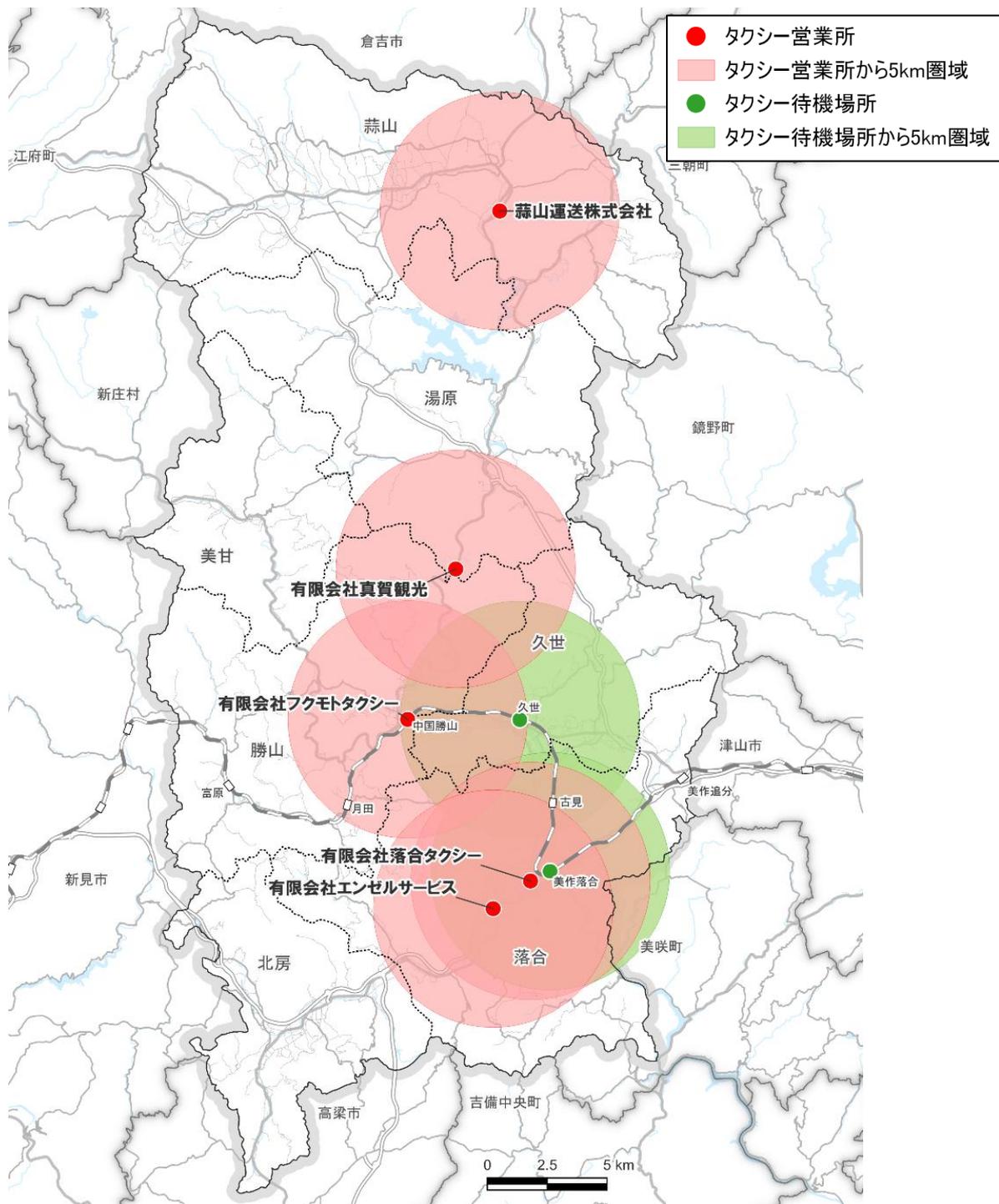


図 22 タクシー営業所の立地状況

3. 地域内交通の利用状況

(1) 市内交通（まにわくん及びチョイソコまにわ）の利用状況

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

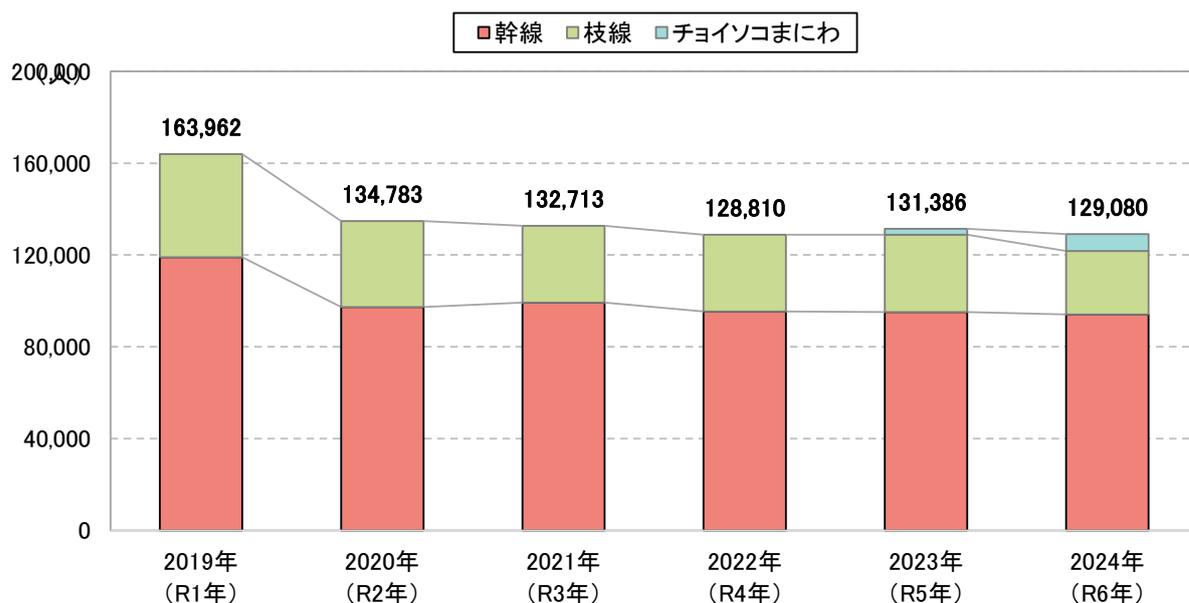


図 23 地域内交通（まにわくん・チョイソコまにわ）の年間利用者数推移

(2) まにわくん（幹線）の利用状況

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

表 2 まにわくん幹線の便別利用状況

《北房・久世ルート》

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

《新庄・久世ルート》

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

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

資料：令和6年度利用実績

(3) 民間路線バスの利用状況・収支状況

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

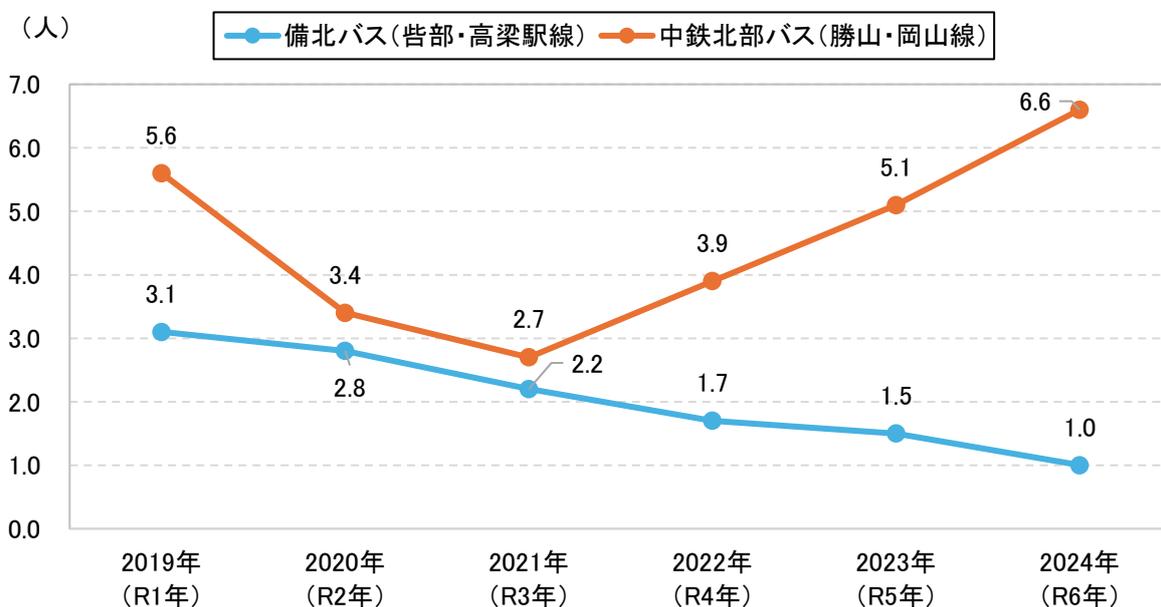


図 24 民間路線バスの平均乗車人員

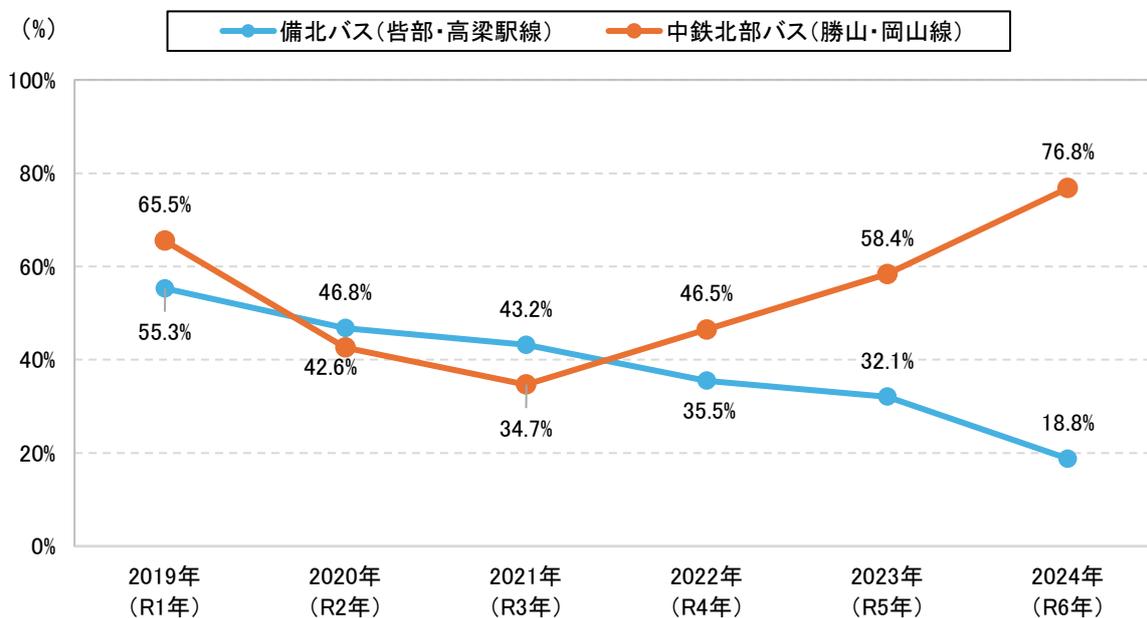


図 25 民間路線バスの収支率

(4) JR 姫新線（鉄道）の利用状況

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

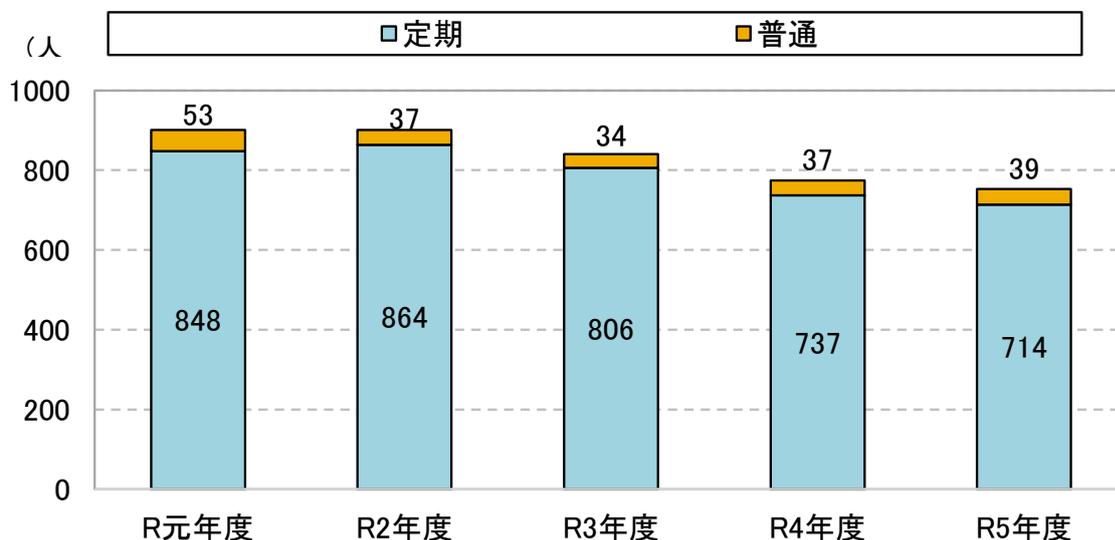


図 26 真庭市内における JR 姫新線の1日あたり券種別乗車人員

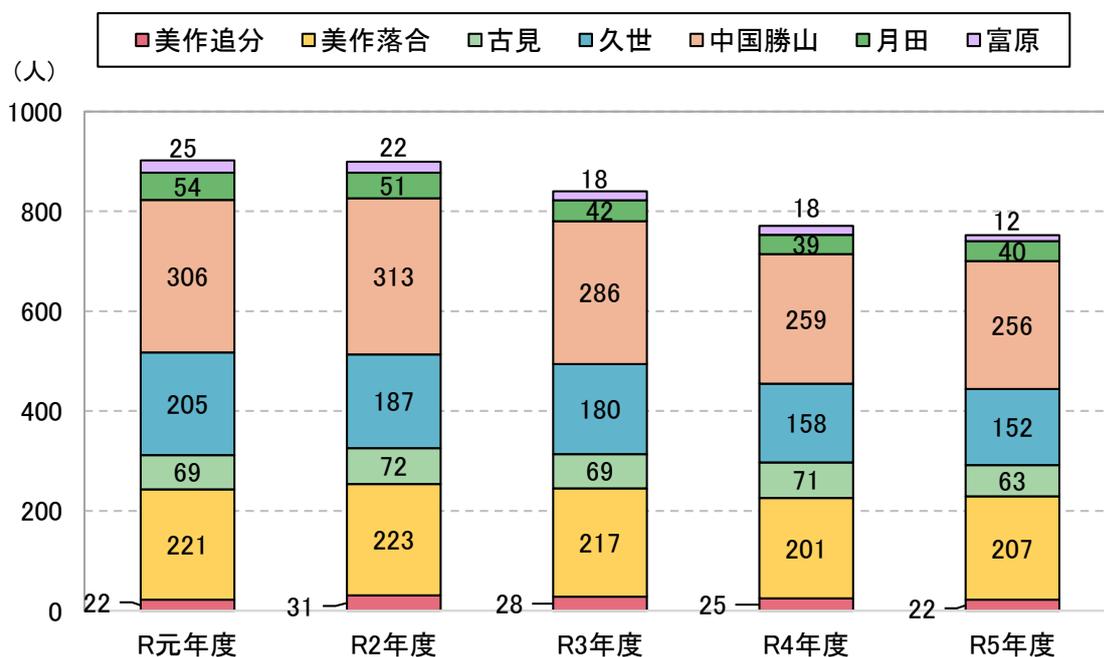
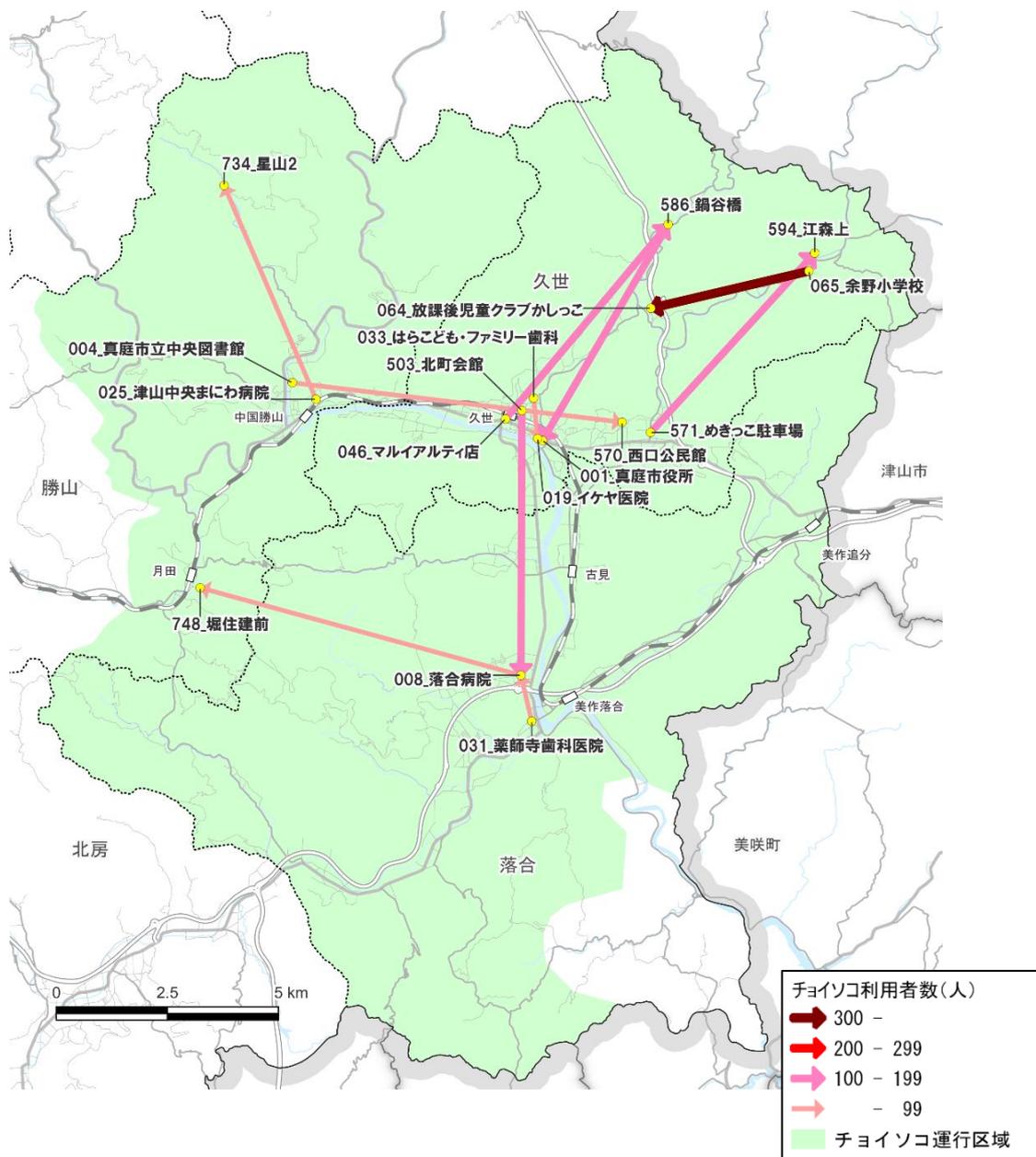


図 27 真庭市内における JR 姫新線の1日あたり駅別乗車人員

(5) チョイソコまにわの利用状況

① 利用の多い乗降地点の組み合わせ

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



※配車システムより出力した集計データより作成（令和5年10月～令和7年3月までの利用実績より上位10件抽出）

図 28 運行地域内における移動の組み合わせ

② 地域別利用状況

- 地域別に見ると落合での利用が比較的多く、勝山の2倍以上の利用が見られました。
- 実利用者1人あたりの利用回数は久世が4.1人/回で他地域より多いです

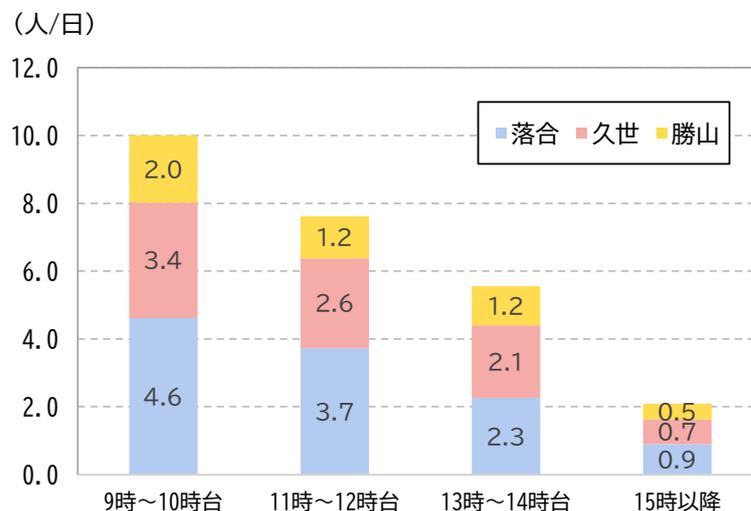
表 3 地区別利用状況

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

※配車システムより出力した集計データ（令和5年10月～令和7年3月）より作成

③ 時間帯別の利用状況

- 時間帯別の利用状況を見ると、午前中に利用が集中しており、13時～14時台の利用が9時～10時台の半分程度まで利用が少なくなっています。
- 地域によって大きな違いは見られず、利用者の行動パターンが午前中の買物・通院だと推察されます。



※配車システムより出力した集計データ（令和5年10月～令和7年3月）より作成

図 29 チョイソコまにわにおける1日あたりの時間帯別利用状況

④ 乗合利用の成立状況

- 最も利用の多かった令和6年12月においても、全体予約のうち乗合が成立しているものは3割程度です。
- このことから、広い運行範囲を3台の車両でカバーする中で移動の目的地や方向が分散している可能性が高いです。

表4 乗合利用の成立状況（利用の多いR6年12月を抽出）

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

※配車システムより出力した集計データ（令和5年10月～令和7年3月）より作成

(2) 落合地域

① 移動の傾向

岡山県 PT 調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内での移動の割合が高く、60%を占めている ● 他地域への移動は久世方面にまとまった移動が見られる ● 市外移動については、津山市方面にまとまった移動が見られる
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院・買い物の移動は地域内で完結している ● 買い物については久世方面へのニーズも高い

② まにわくん（枝線）の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
津田地域ルート	予約制 週3日(月・水・金)運行	2便(1往復)	落合中心部まで運行しており、1便は3.8人/日、2便は2.5人/日と固定的な利用が見られる

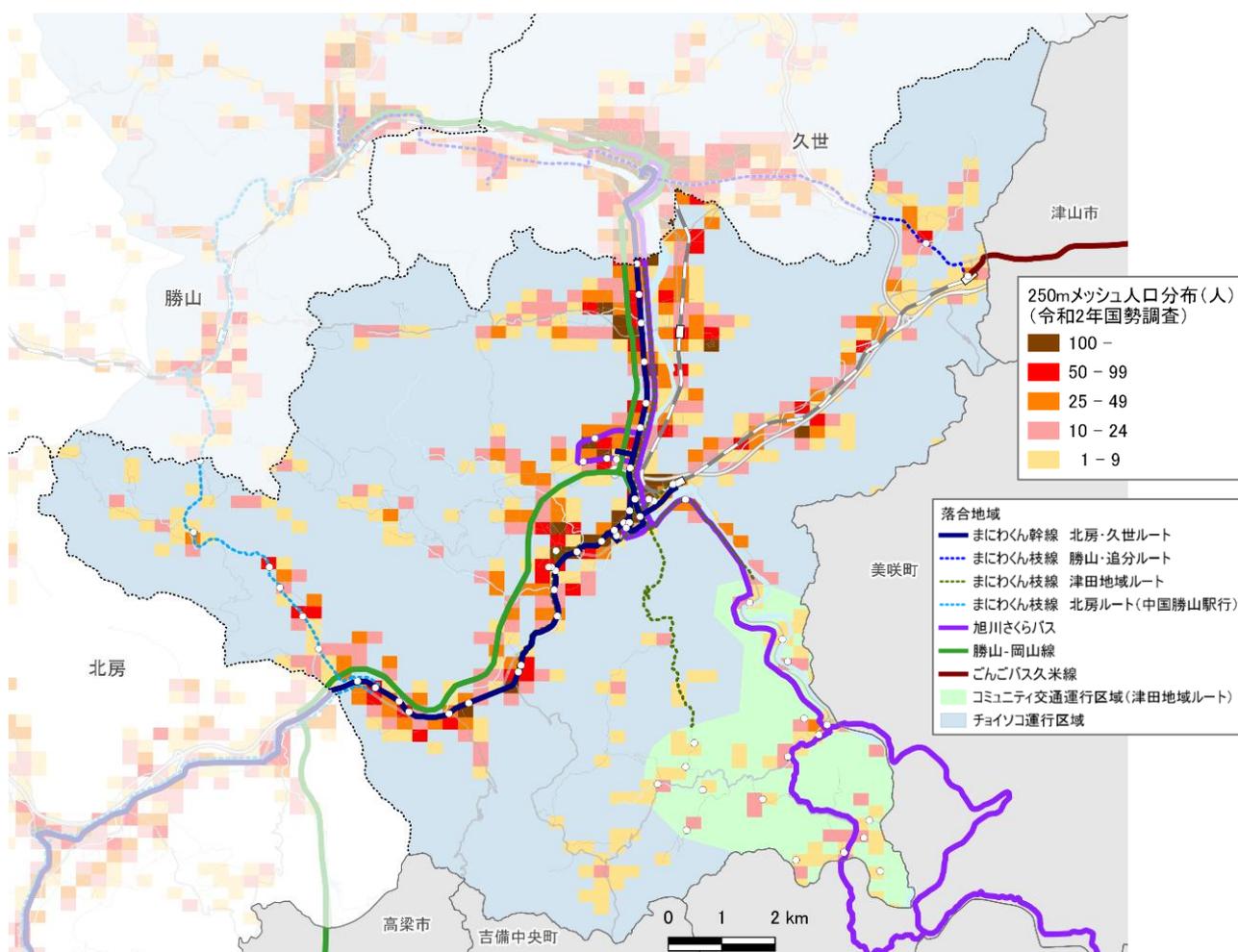


図 31 落合地域における公共交通の整備状況（令和7年10月時点）

(3) 久世地域

① 移動の傾向

岡山県 PT 調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内での移動の割合が高く、58%を占めている ● 他地域への移動は勝山方面・落合方面にまとまった移動が見られる ● 市外移動については、津山市方面にまとまった移動が見られる
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院・買い物の移動は地域内で完結している ● 通院に関しては落合方面へのニーズが見られる

② まにわくん（枝線）の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
勝山・追分ルート	週5日(月～金)	5便	1日あたりの平均で追分行き、久世行き共に 4.0 人/日程度が利用している

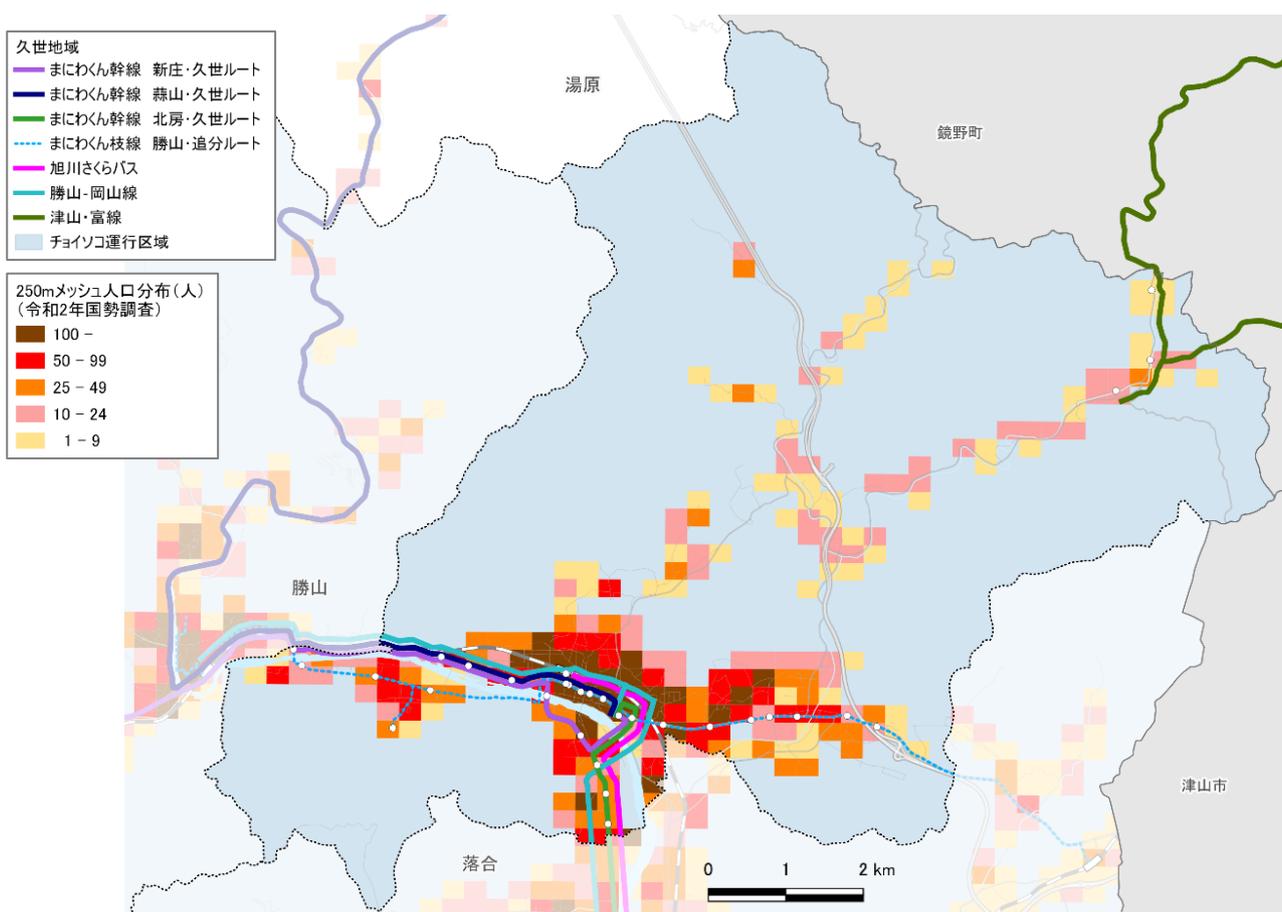


図 32 久世地域における公共交通の整備状況（令和7年10月時点）

(4) 勝山地域

① 移動の傾向

岡山県 PT 調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内での移動の割合が高く、57%を占めている ● 他地域への移動は久世方面・落合方面にまとまった移動が見られる ● 市外移動については、津山市方面にまとまった移動が見られる
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院・買い物の移動は比較的地域内で完結している ● 買い物に関しては久世方面へのニーズが見られる

② まにわくん（枝線）の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
富原月田ルート	予約制 隔日で第1グループと第2グループ交互に運行	2 便(1往復)	勝山中心部まで運行しており、1便は 3.2 人/日、2便は 2.0 人/日と固定的な利用が見られる

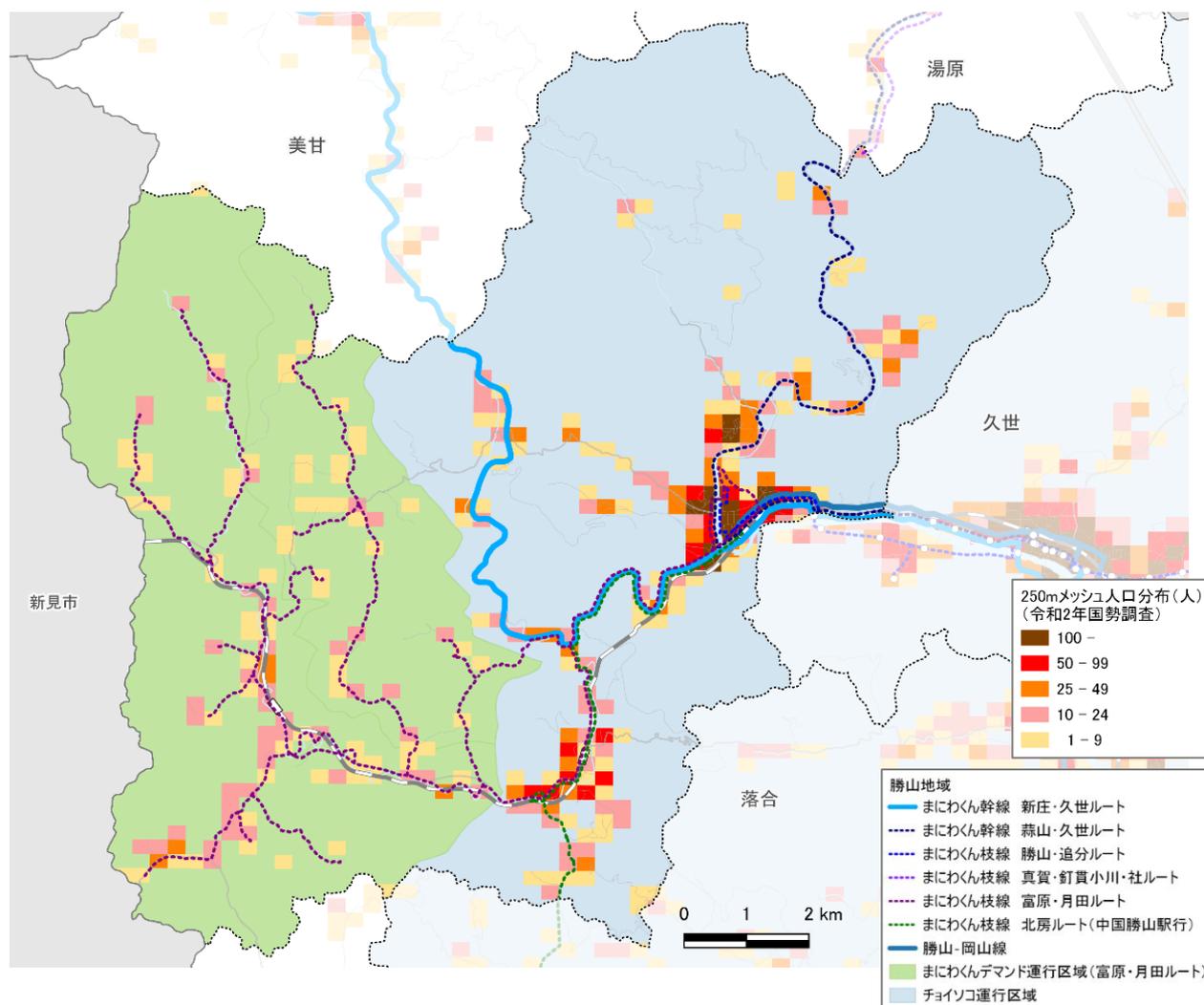


図 33 勝山地域における公共交通の整備状況（令和7年10月時点）

(5) 美甘地域

① 移動の傾向

岡山県 PT 調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内での移動の割合(45%)は市内の地域別と比較すると低い ● 他地域への移動は久世方面にまとまった移動が見られる
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物に関しては久世方面、次いで勝山方面へのニーズが見られる ● 通院に関しては、勝山方面へのニーズが見られる

② まにわくん（枝線）の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
美甘ルート	週5日運行 2便は火・木・夏 休命中	4便	利用が少なく全ての便で1日当たりの利用者数は1.0人/日を下回る

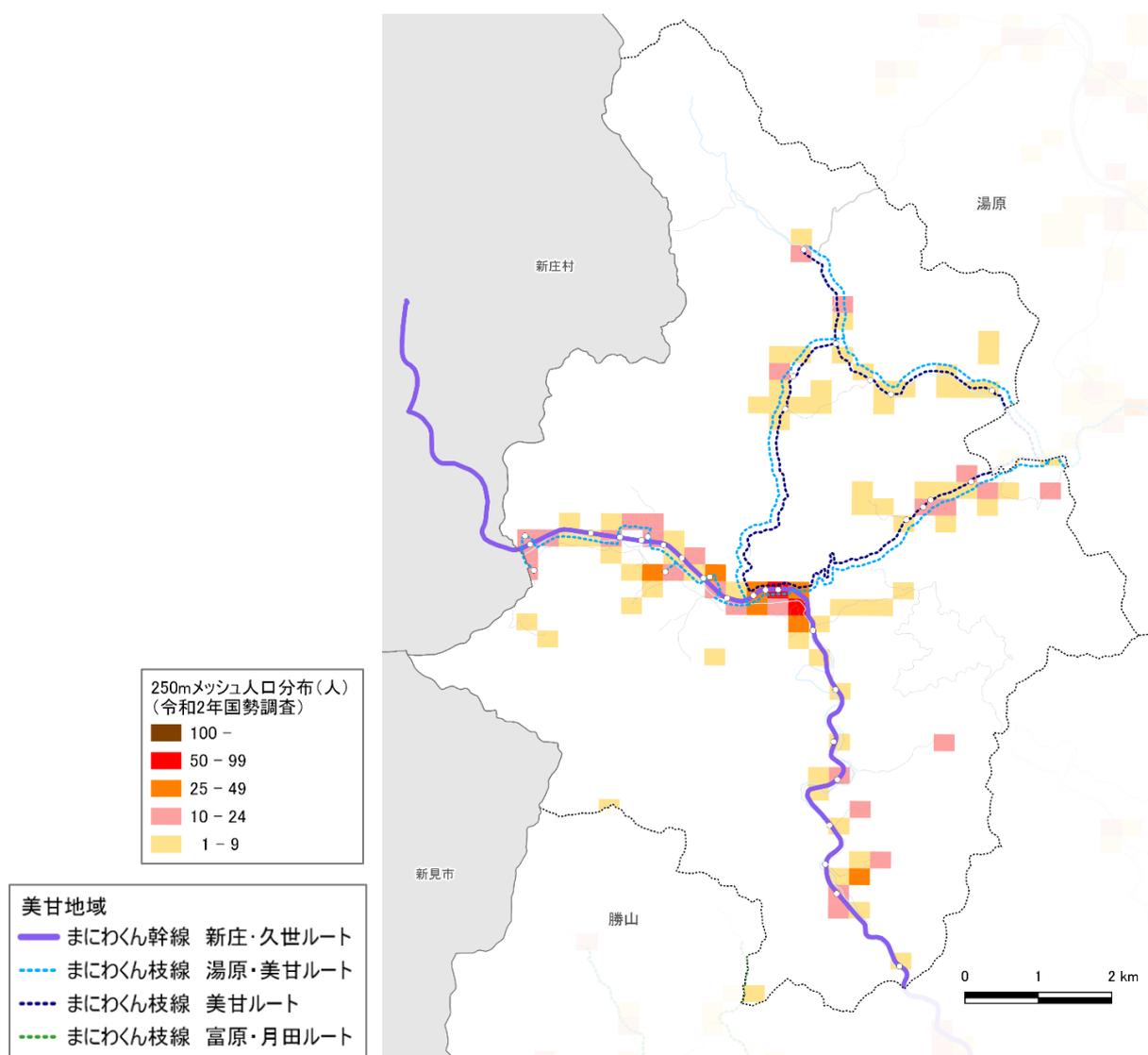


図 34 美甘地域における公共交通の整備状況（令和7年10月時点）

(6) 湯原地域

① 移動の傾向

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

② まにわくん（枝線）の運行・利用状況

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

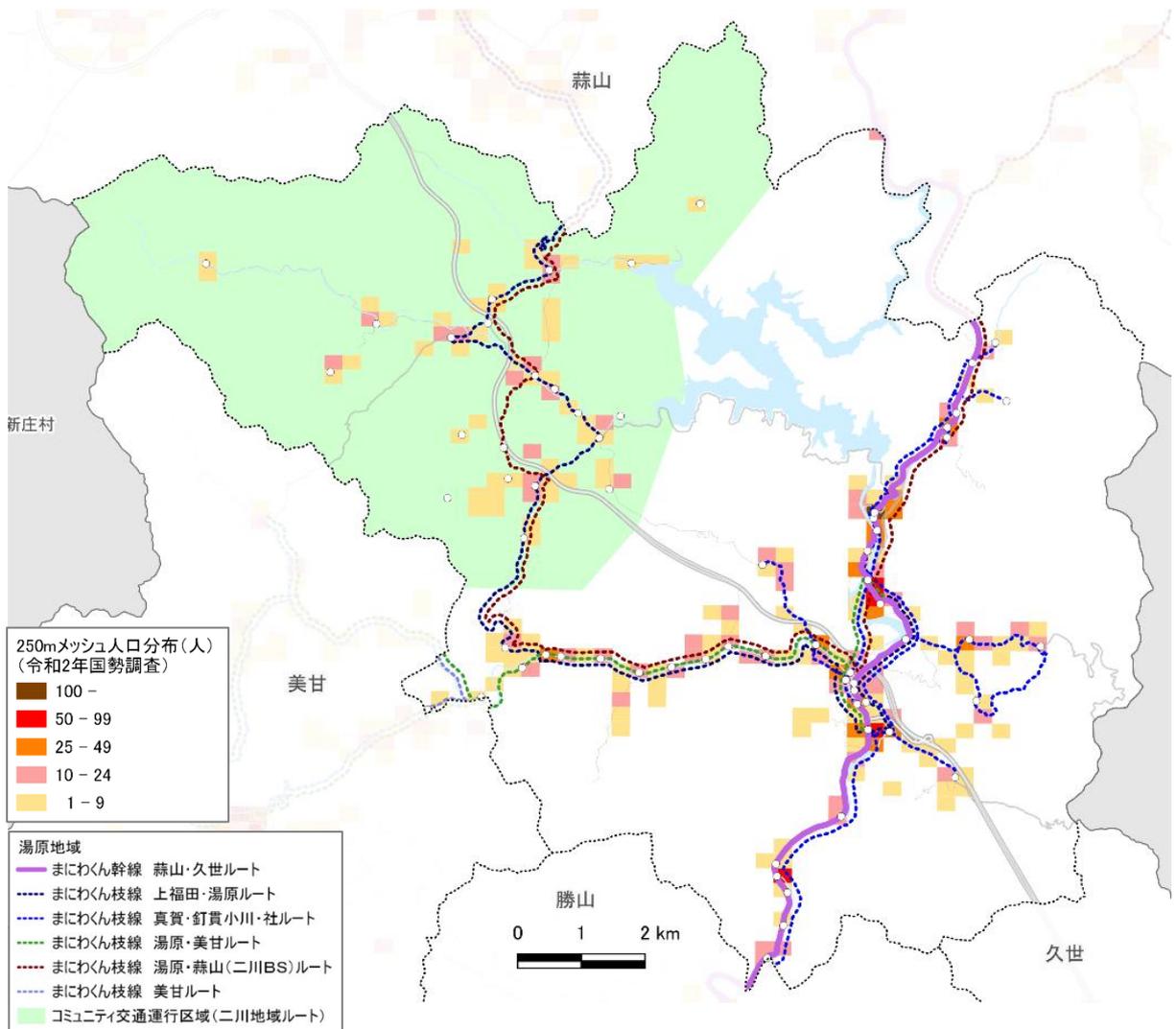


図 35 湯原地域における公共交通の整備状況（令和7年10月時点）

(7) 蒜山地域

① 移動の傾向

岡山県 PT 調査から見た移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 蒜山地域の中心部である、八束と川上・中和間の移動が多い ● 市内の他地域よりも市外移動が多く、鳥取県方面にまとまった移動が見られる
消費動向調査や交通事業者ヒアリングから見た通院や買い物の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物に関しては蒜山地域内では八束に集まる傾向が見られ、鳥取県方面(倉吉市)へのまとまった移動が見られる ● 通院に関しても、鳥取県方面(倉吉市等)へのまとまった移動が見られ、中和では蒜山方面のニーズも高い

② まにわくん（枝線）の運行・利用状況

路線名	運行状況	運行便数	利用状況
中曽・関金ルート	週6日運行(月～土)	6便 関金行き:3便 中曽行き:3便	1日あたりの利用者数を見ると、朝1便(7:45中曽発)は14.0人/日、夕方6便(16:30関金発)は8.0人/日と一定の利用が見られる
八束ルート	予約制:週2日(月・木)運行	指定時間に予約に応じて運行	八束ルート、川上ルート共に月平均で12人程度の利用があり、上長田、下見で乗降者数が多い
川上ルート	予約制:週2日(火・金)運行	指定時間に予約に応じて運行	
中和地域ルート	【中和地域】週6日(月～土曜日) 【湯原方面】週2日(火・木曜日) 【上福田方面】週4日(月・水・金・土曜日)	指定時間に予約に応じて運行	スクール利用者も含めて年間4,689人が利用しており、区域型の運行している他の区域運行と比較しても利用が多い

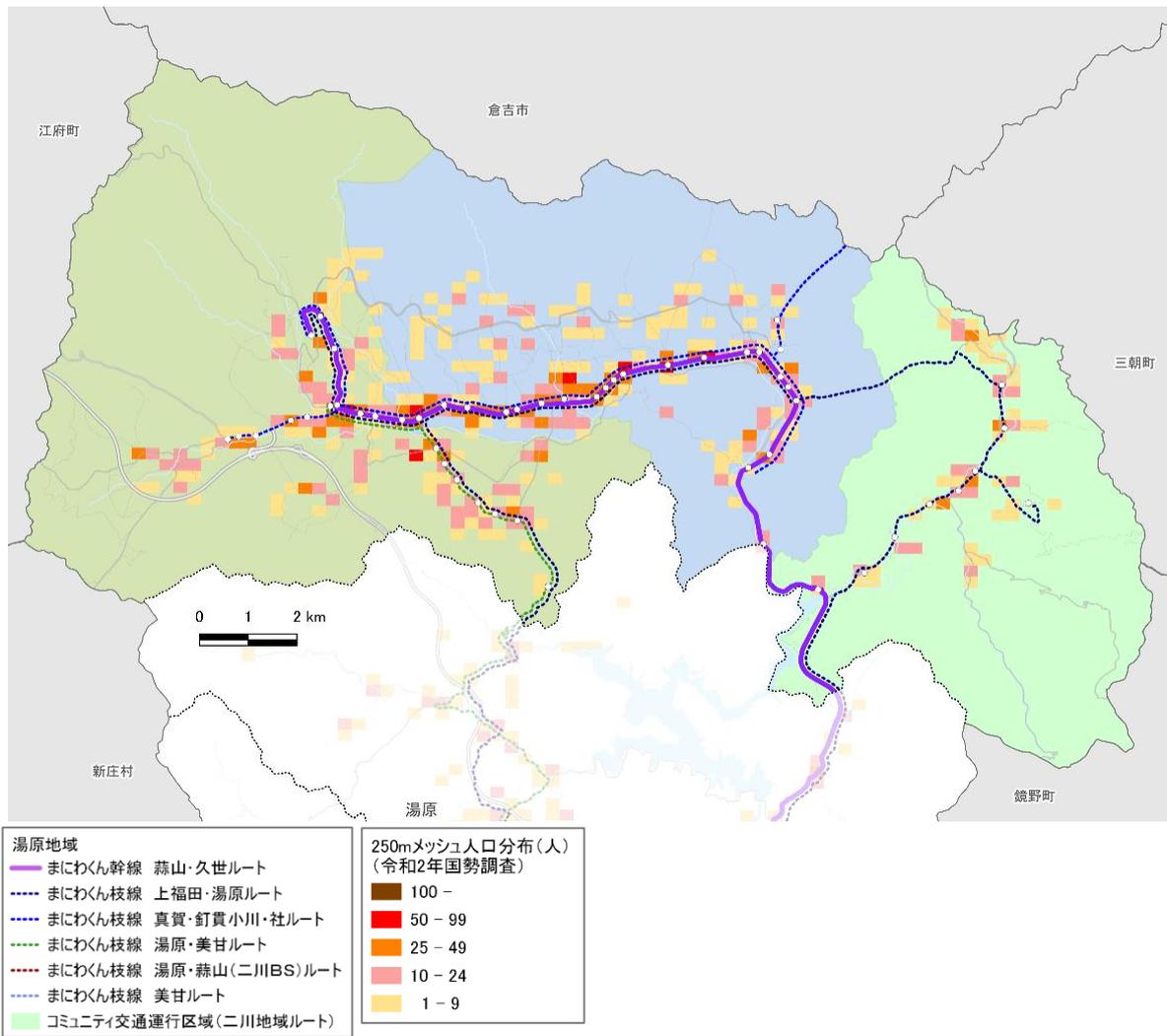


図 36 蒜山地域における公共交通の整備状況（令和7年10月時点）

5. 広域的な交通との市内交通の接続状況

(1) JR 姫新線とまにわくん幹線の接続

① 朝 (5時～9時台)

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

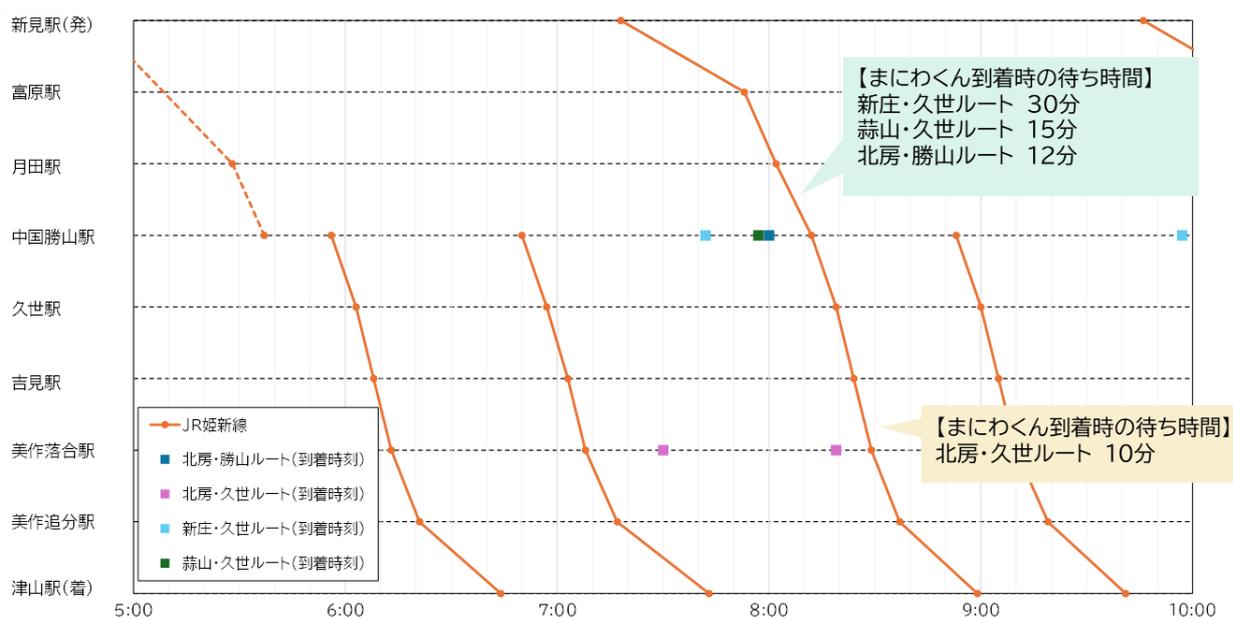


図 37 朝の時間帯における JR 姫新線 (津山方面行き) とまにわくん (幹線) の接続【山ダイヤ】

② 日中（10時～15時頃）

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

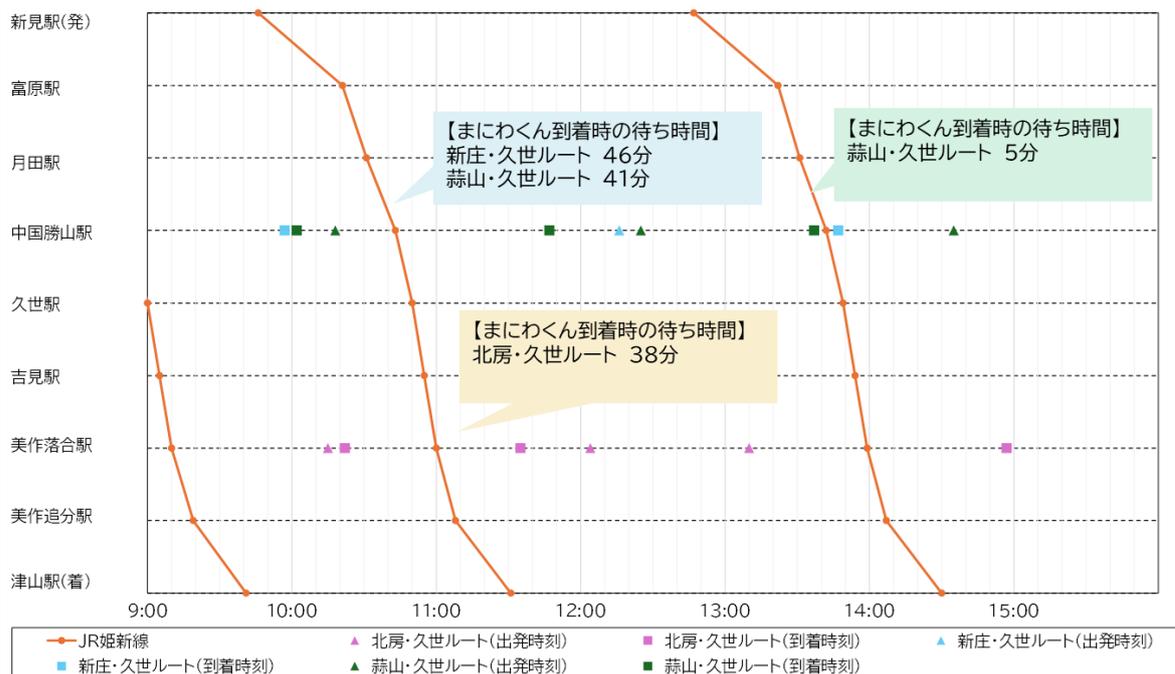


図 38 日中の時間帯における JR 姫新線（津山方面行き）とまにわくん（幹線）の接続【山ダイヤ】

③ 夕方（16時以降）

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

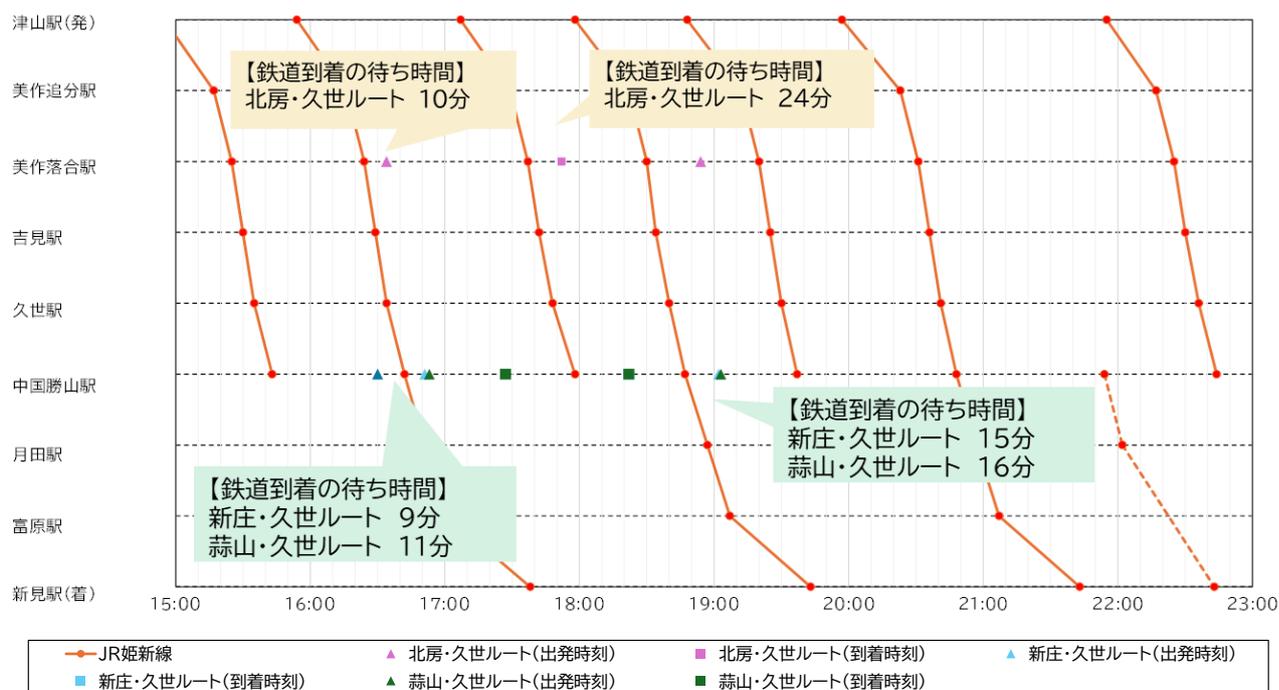


図 39 夕方の時間帯における JR 姫新線（津山方面帰り・新見方面行き）とまにわくん（幹線）の接続【山ダイヤ】

(2) 高速バスとまにわくん（幹線）の接続

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

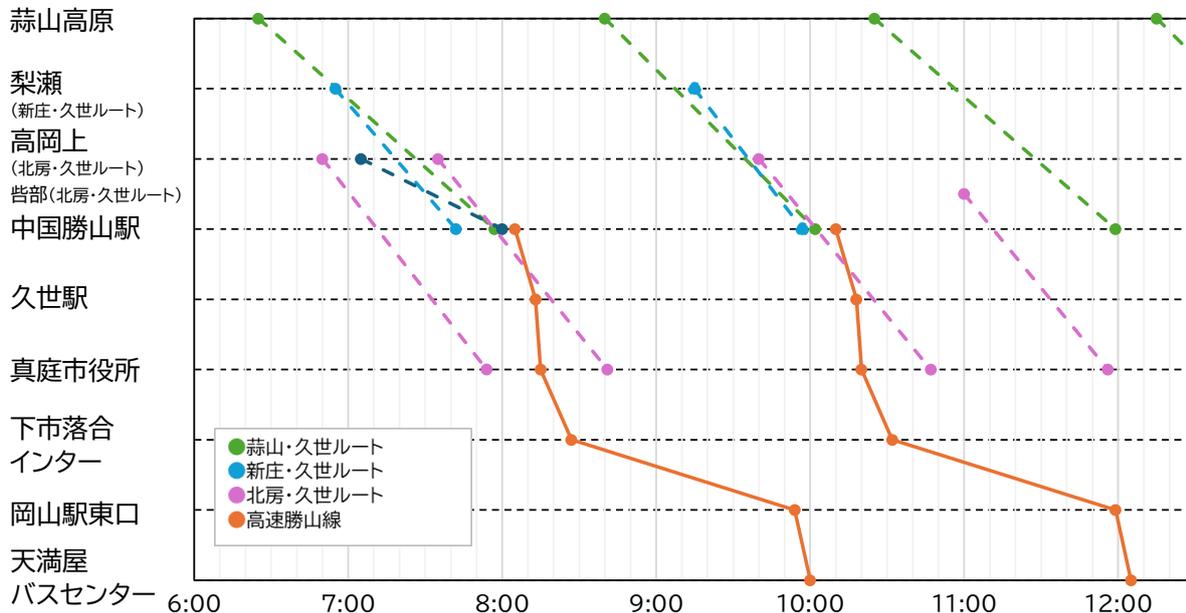


図 40 午前の時間帯における高速バス（岡山方面行き）とまにわくん（幹線）の接続【山ダイヤ】

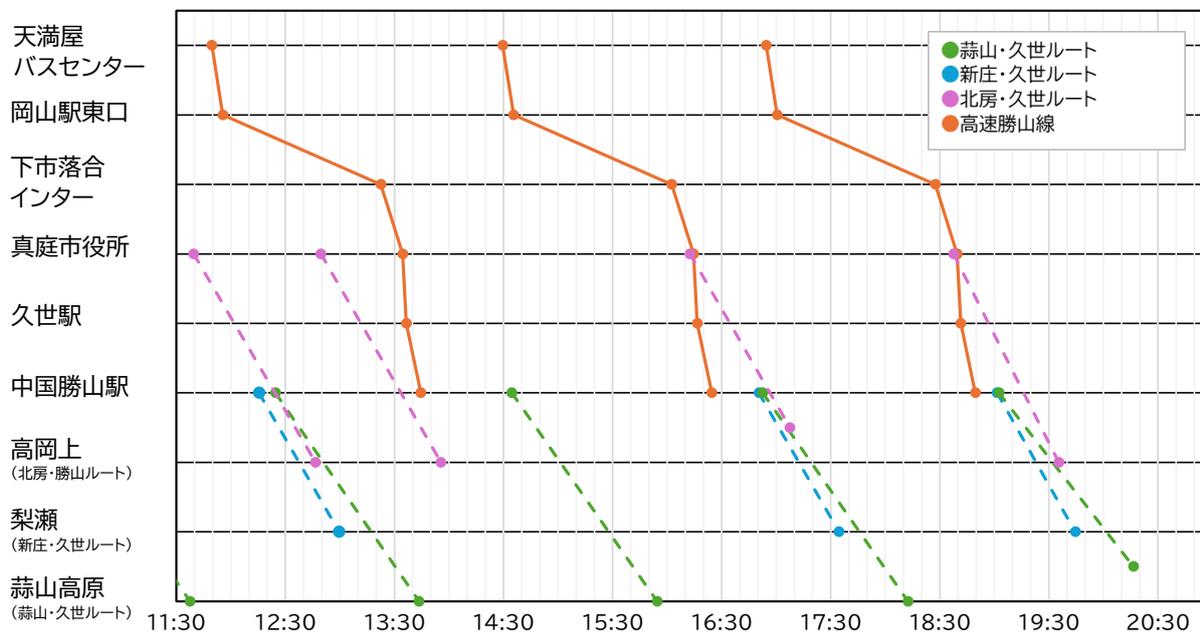


図 41 午後の時間帯における高速バス（岡山方面帰り）とまにわくん（幹線）の接続【山ダイヤ】

6. 市民アンケート調査結果

(1) アンケート調査の概要

① 調査概要

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

② 回答者の属性

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

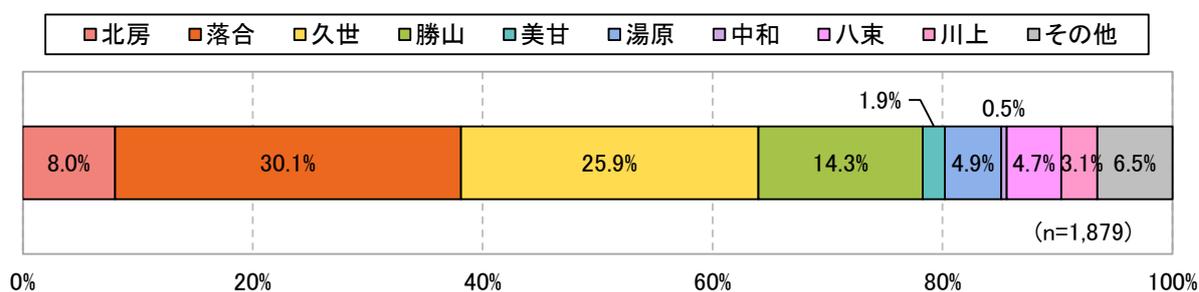


図 42 回答者の居住している地域

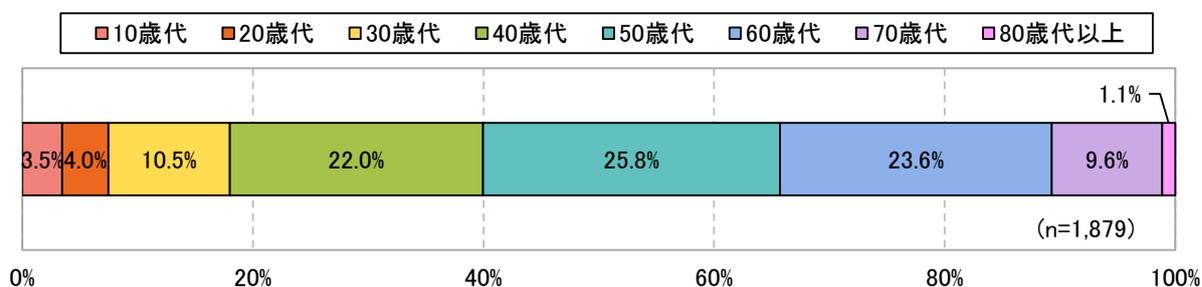


図 43 回答者の年齢層

(2) アンケート調査結果

① 免許返納や送迎の状況

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

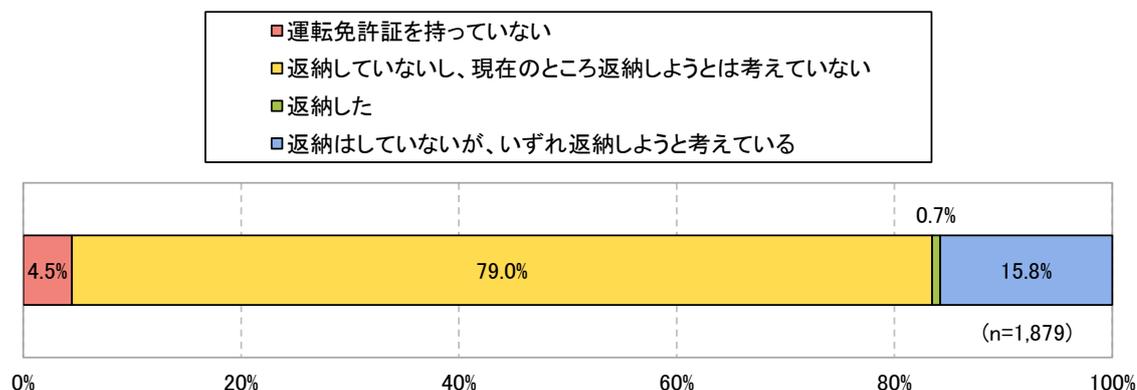


図 44 運転免許証の保有状況・返納に対する意向（全回答）

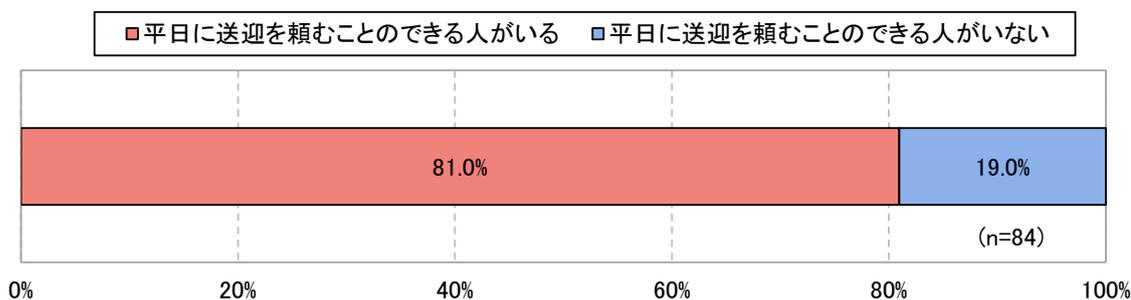


図 45 送迎の状況（運転免許証を持っていない人）

② まにわくんの利用状況・まにわくんへの意向

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

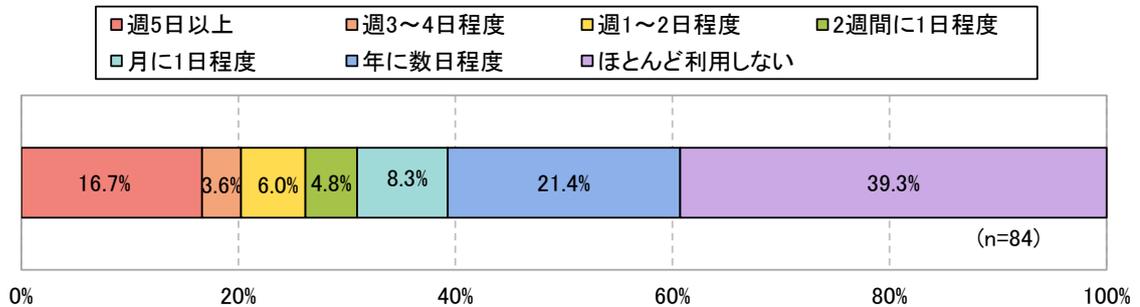


図 46 まにわくんの利用状況（運転免許証を持っていない人）

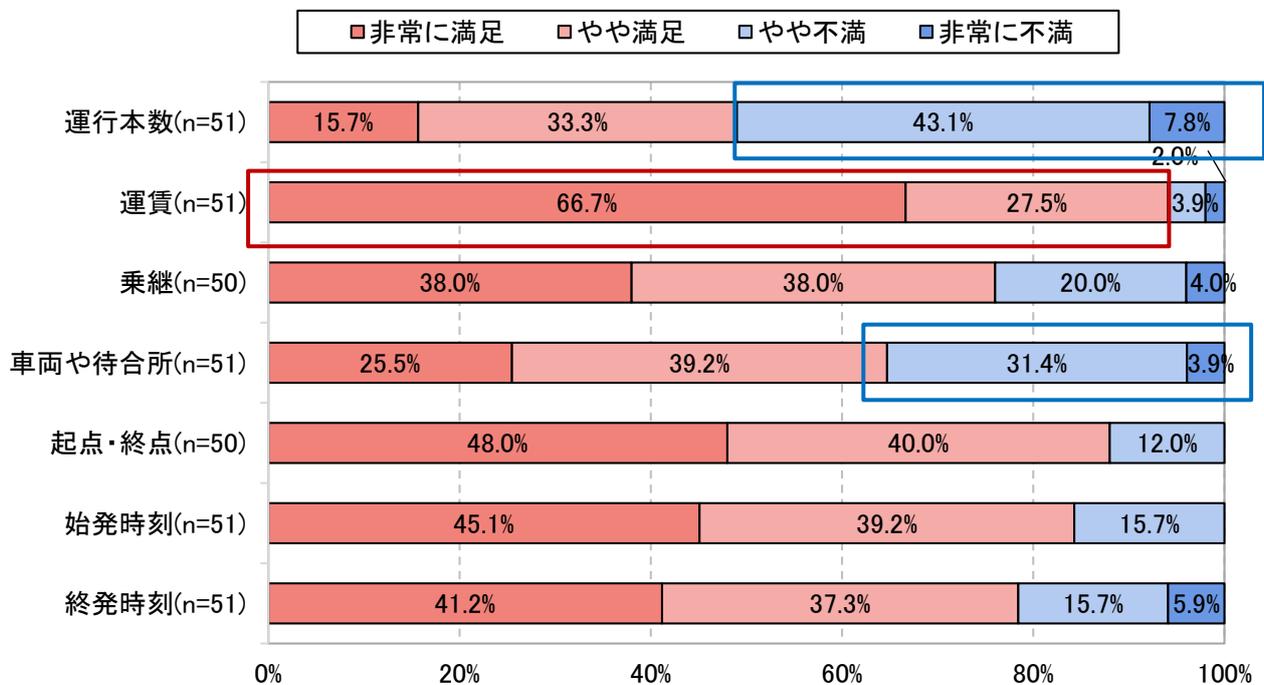


図 47 まにわくんのサービスに対する満足度（運転免許証を持っていない人）

③ JR 姫新線の利用状況

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

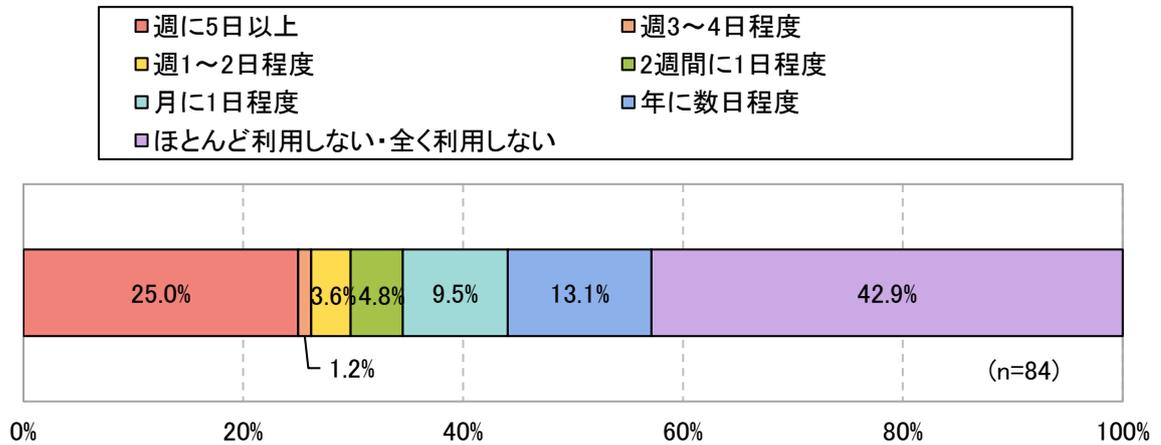


図 48 JR 姫新線の利用状況 (運転免許証を持っていない人)

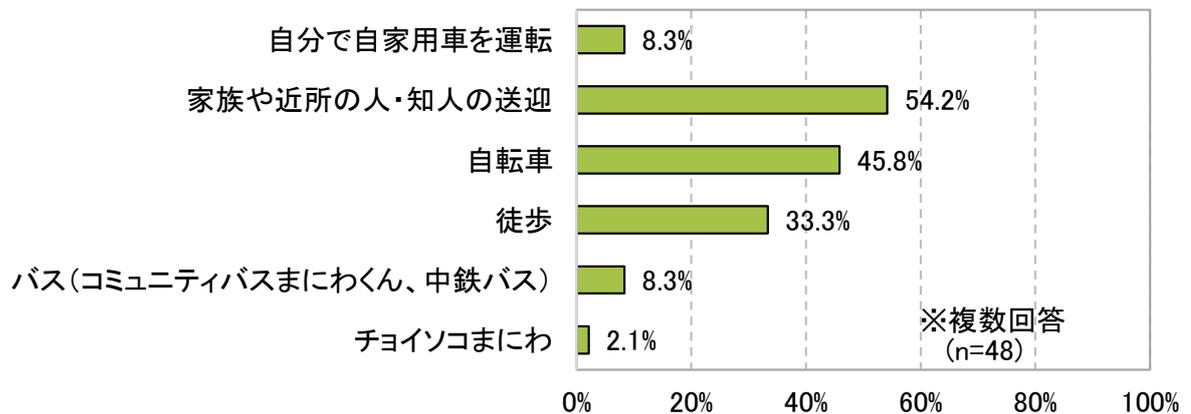


図 49 駅までの交通手段 (運転免許証を持っていない人)

④ JR 姫新線に対する不便だと思う利用・利用していない理由

- 運転免許証を持っていない人に絞って集計すると「運行本数が少ない」が 59.5%に回答が集中しています。
- 次に、「利用が高い」が 24.4%、「駅が遠い」「送迎を頼む」がいずれも 17.9%と項目の中では上位に位置しています。

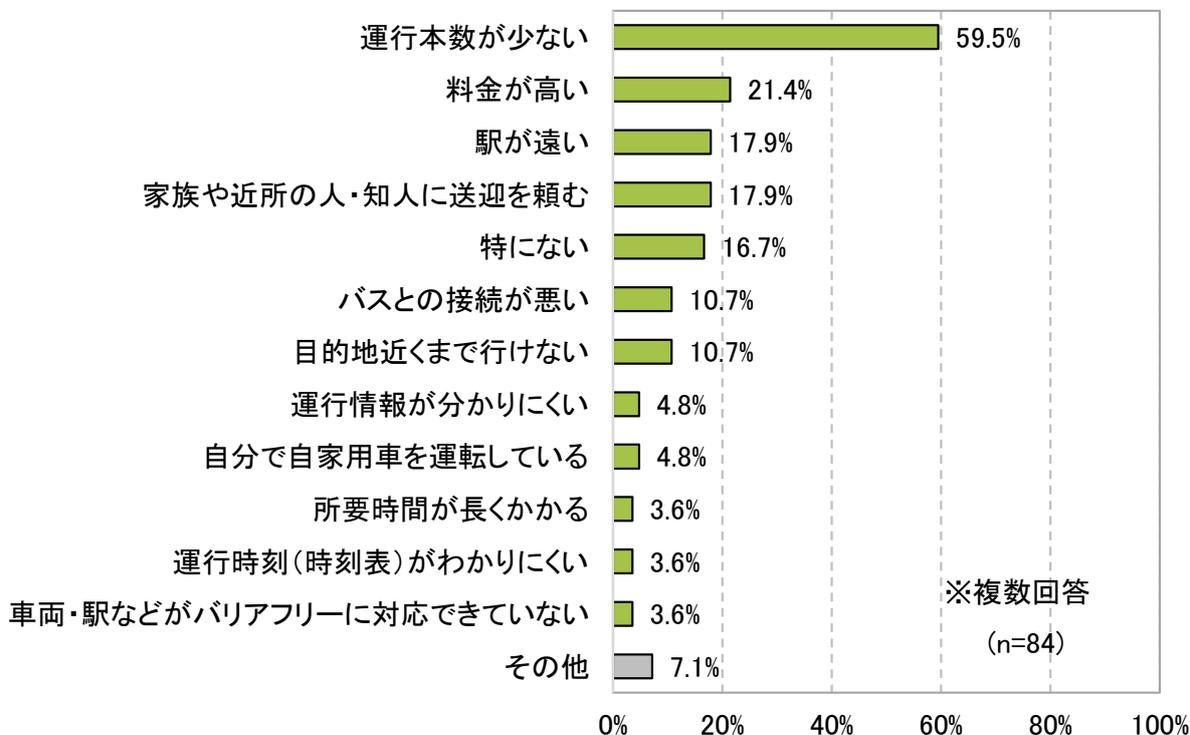


図 50 不便だと思う点・利用していない理由（運転免許証を持っていない人）

⑤ チョイソコまにわの利用状況・認知状況

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

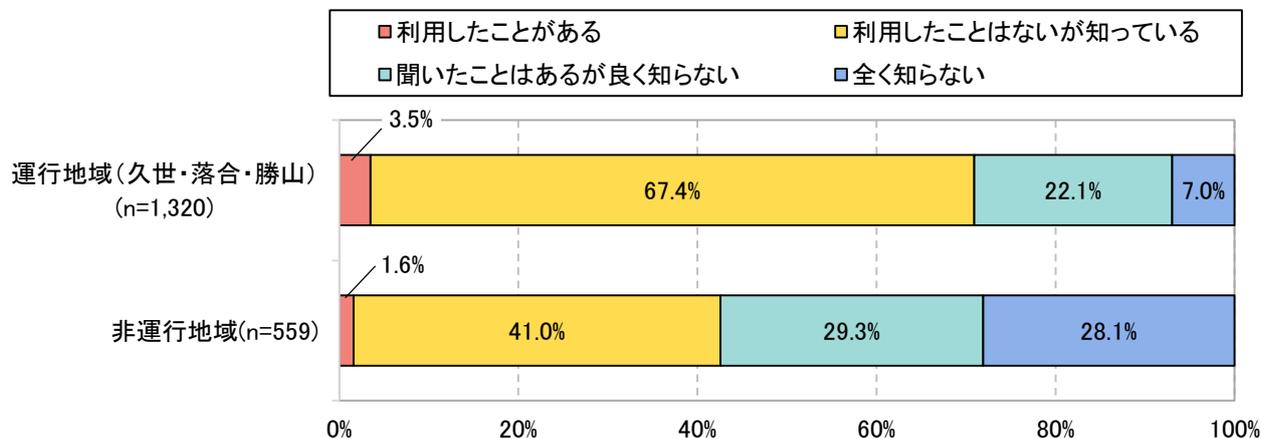


図 51 チョイソコまにわの利用状況・認知度

⑥ 日本版ライドシェアの認知度と参画意向

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

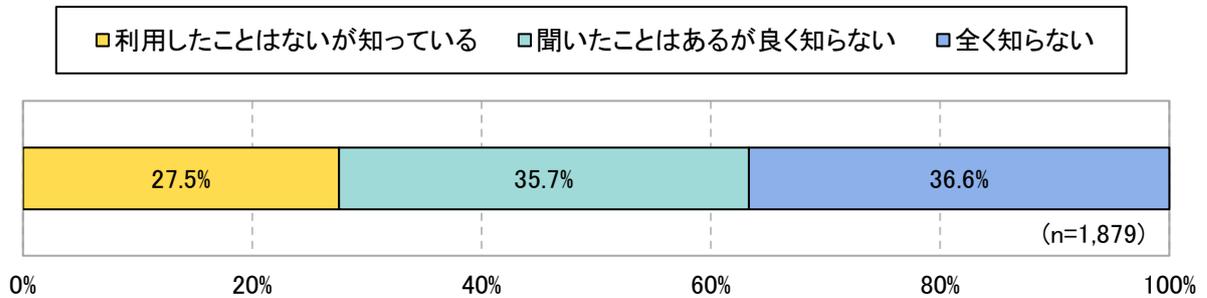


図 52 日本版ライドシェアの認知度

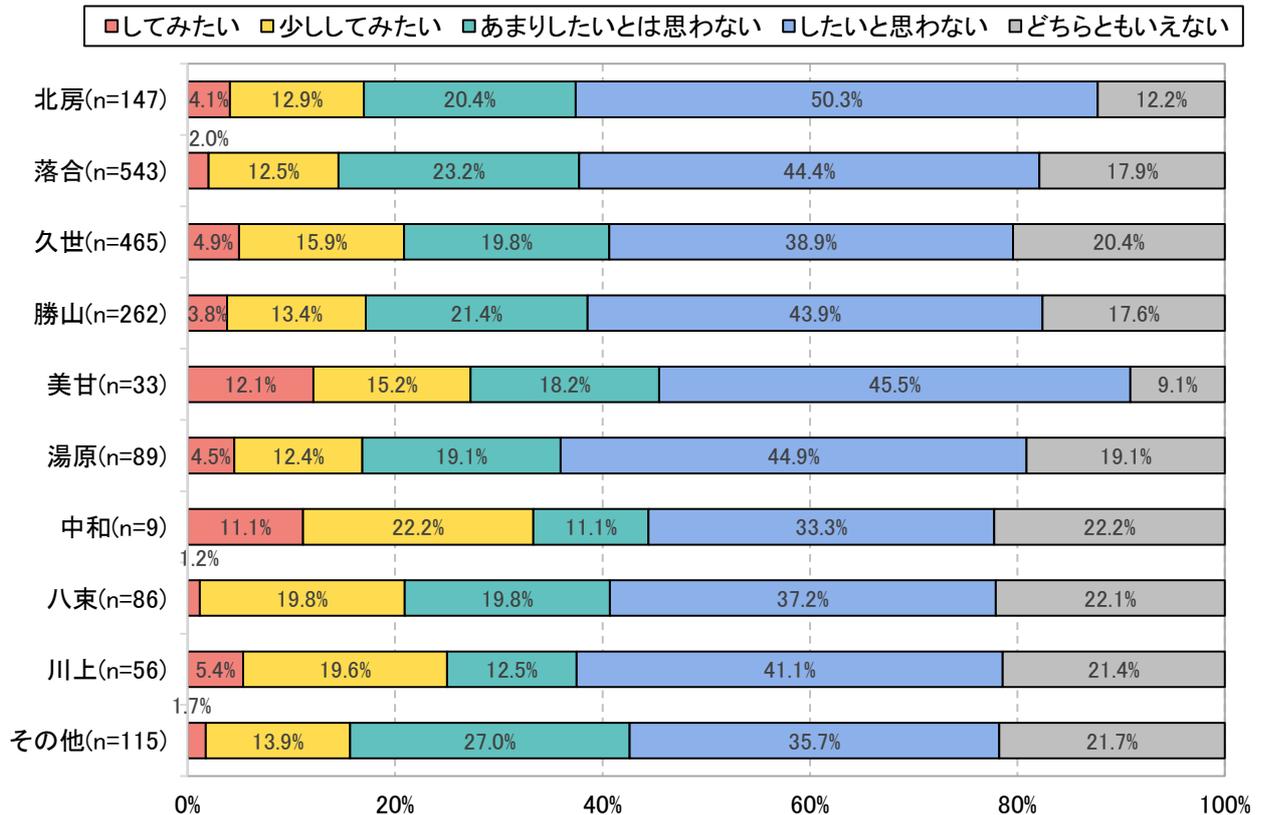


図 53 日本版ライドシェアに対する運転者としての参画意向 (地域別集計)

⑦ 公的負担に対する意向

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

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

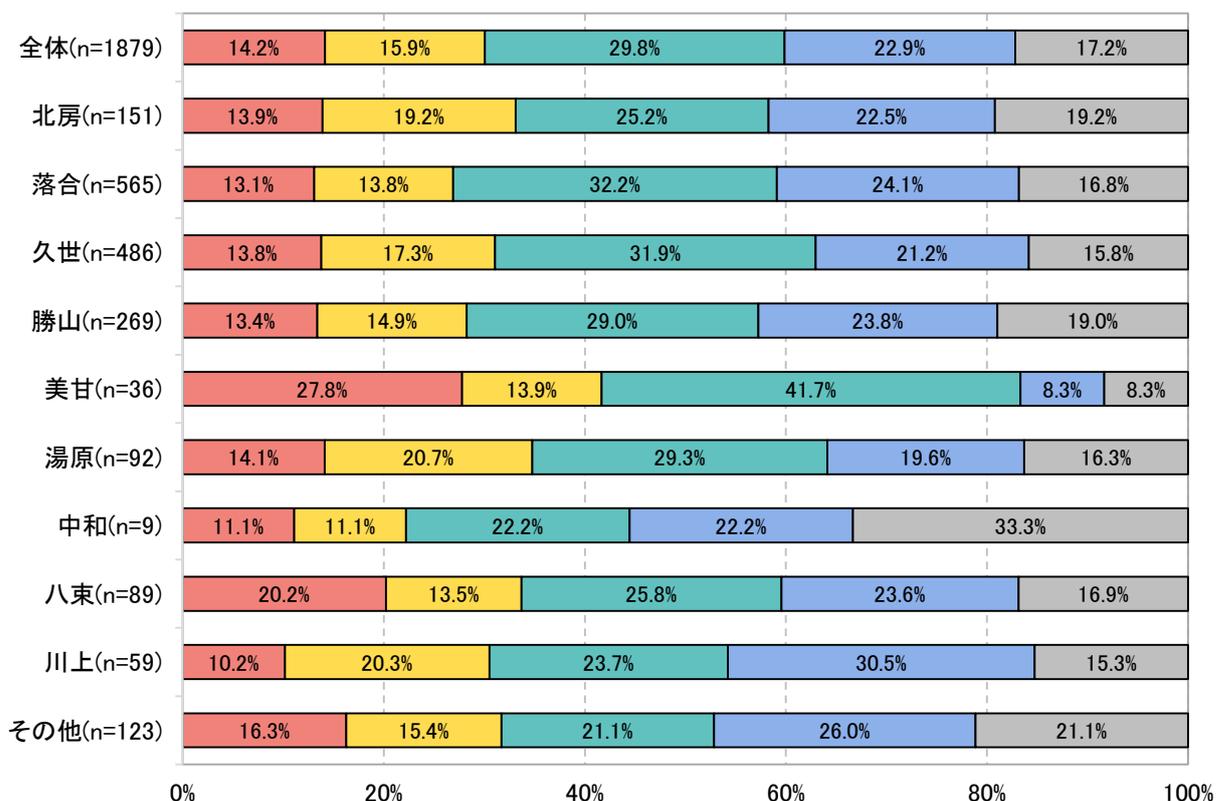


図 54 公的負担に対する考え・意向（地域別集計）

⑧ 公共交通に対する利用意向

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

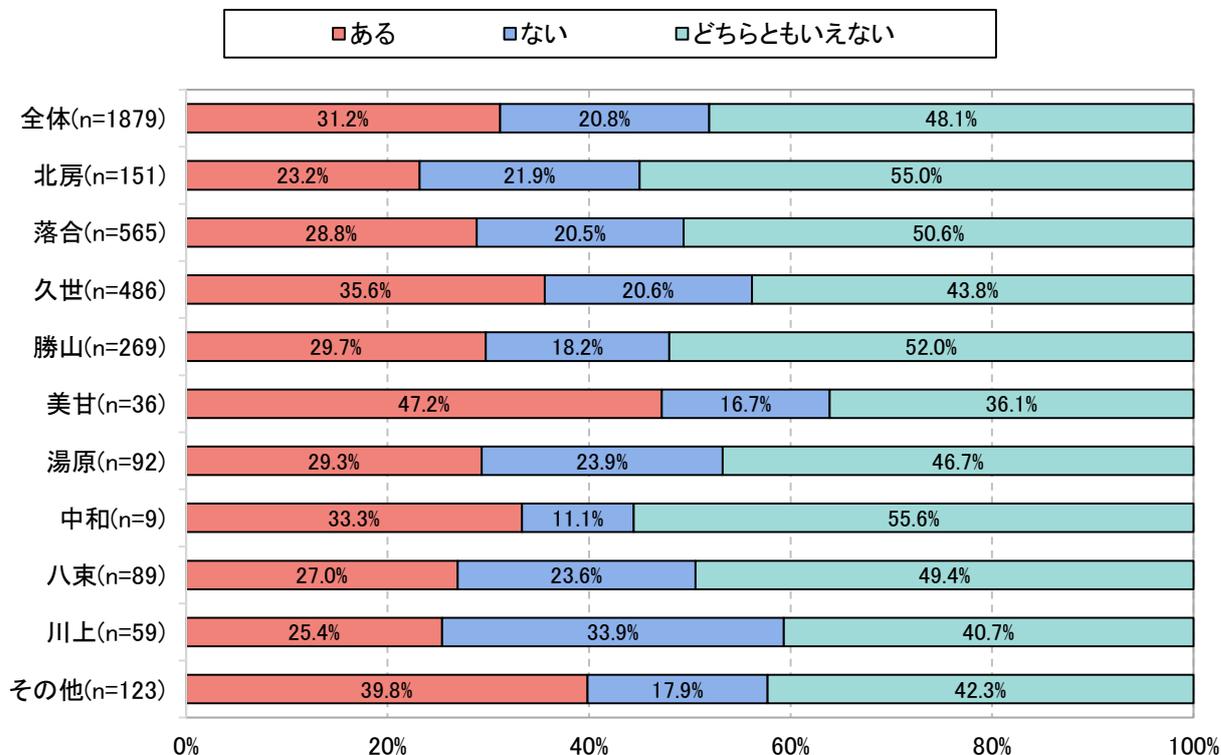


図 55 公共交通をこれまでより1回でも多く利用する意向（地域別集計）

7. 公共交通の運用に関する現状

(1) 市内交通（まにわくん及びチョイソコまにわ）の運行に対する支出状況

- まにわくんに関わる財政負担額は1.3億円台で推移しており、近年はほぼ横ばいとなっています。
- 令和5年10月からチョイソコまにわの運行が開始し、令和6年度は年間で2千400万円程度を支出しています。

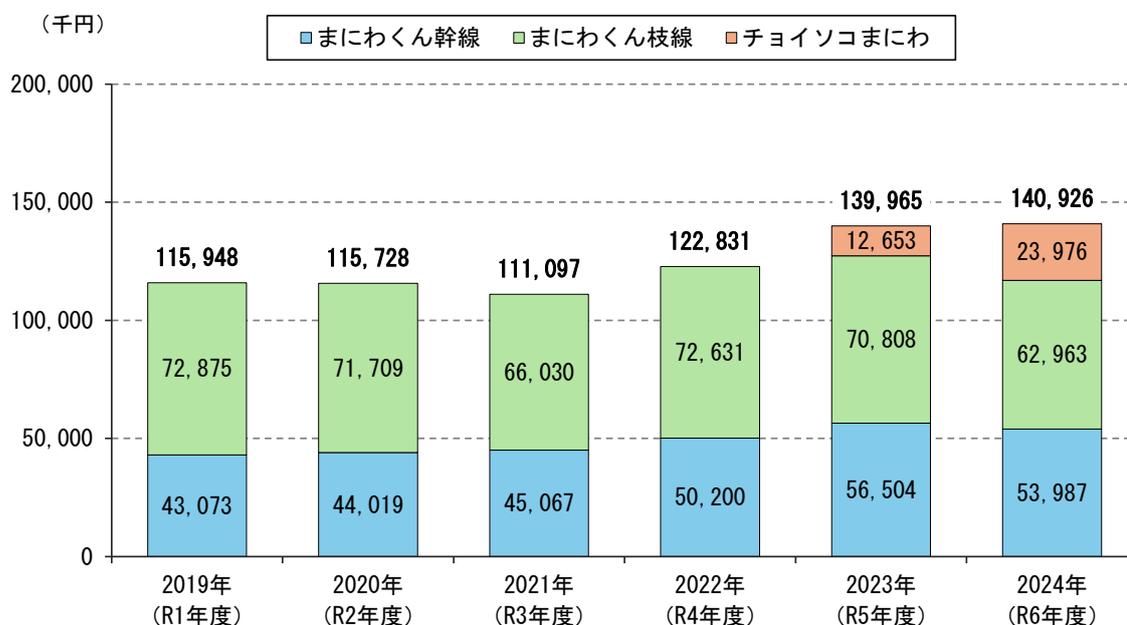


図 56 地域内交通（まにわくん・チョイソコまにわ）に関わる市の財政負担額

(2) ヒアリング調査で把握した現状・問題点

① ヒアリング調査の概要

調査の目的	公共交通に関する詳細な利用実態と供給側が抱える問題点の把握 連携が必要な取組や事業の把握 異なる視点から見た公共交通の課題の把握 等
調査対象	真庭市内で運行している交通事業者(7 事業者) 市関連部署(観光、福祉、観光)
実施時期	令和 7 年 9 月～11 月

② 市内交通事業者へのヒアリング調査結果（抜粋）

交通事業者へのヒアリング(聞き取り)によって把握した、市内の公共交通機関における現状や問題点、課題意識は次のとおりです。

ア. 市内交通の状況・問題点

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

イ. 公共交通の維持・確保等に関する問題点・課題

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

③ 行政（関連部署）が抱える移動に対する問題点・課題

公共交通との関係が深い、市の関連部署（福祉部門、観光部門、教育部門）に対するヒアリングによって把握した事項は次のとおりです。

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、利用者送迎負担が大きい ● 障がい者は低運賃で乗車可だが、身体が不自由な方ほどバス利用を敬遠(介護タクシーを利用している人が多い)
観光部門	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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」との声が聞かれる(特に高速バスやまにわくん降車後の移動手段が乏しく、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) ● 蒜山地域の宿泊地周辺は飲食店が限られ、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) ● 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・情報発信・PR が課題
教育部門	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス事業者は、人員確保が年々困難 ● 車両老朽化で、修繕費が年々増加 ● スクールバスは効率的運行の他、地域の特性や安全性確保が重要