

# 赤磐市地域公共交通計画

令和6年3月

赤磐市



## 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.	計画策定の趣旨.....	1
2.	計画の位置づけ.....	1
3.	計画の範囲と対象.....	2
4.	計画期間.....	2
<b>第2章</b>	<b>地域の現状</b> .....	<b>3</b>
1.	位置・地勢.....	3
2.	人口.....	4
3.	移動の目的となる施設の分布.....	6
4.	運転免許と自動車の保有状況と通勤・通学時の交通手段.....	7
<b>第3章</b>	<b>公共交通の現状</b> .....	<b>8</b>
1.	公共交通の整備状況.....	8
2.	公共交通の利用状況.....	13
3.	公共交通に対する市民意向や利用実態.....	14
<b>第4章</b>	<b>上位・関連計画におけるまちづくりの理念・方針</b> .....	<b>25</b>
1.	上位計画.....	25
2.	関連計画.....	28
<b>第5章</b>	<b>前計画（赤磐市地域公共交通網形成計画）の検証</b> .....	<b>38</b>
1.	赤磐市地域公共交通網形成計画の概要.....	38
2.	事業の実施状況と数値目標の検証.....	39
<b>第6章</b>	<b>赤磐市の公共交通を取り巻く課題</b> .....	<b>47</b>
<b>第7章</b>	<b>公共交通の基本的な考え方</b> .....	<b>50</b>
1.	計画の基本理念・基本方針・目標.....	50
2.	目指すべき将来像.....	51
<b>第8章</b>	<b>具体的な施策</b> .....	<b>54</b>
1.	施策の体系.....	54
2.	実施施策.....	55
<b>第9章</b>	<b>計画の推進</b> .....	<b>73</b>
	<b>参考資料</b> .....	<b>74</b>

## 第1章 はじめに

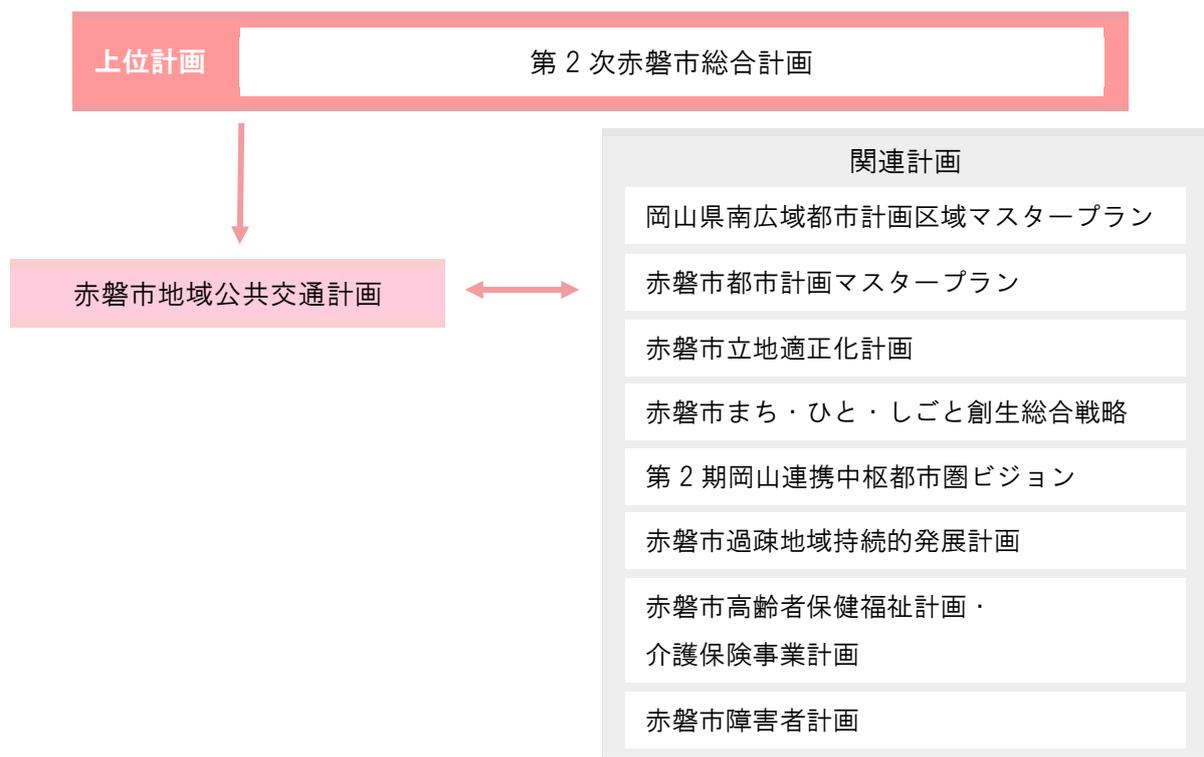
### 1. 計画策定の趣旨

赤磐市では、「人とまちをつなぎ、暮らしを支え続けるみんなの公共交通」を基本理念に、平成31年2月に赤磐市地域公共交通網形成計画を策定し、公共交通の確保維持を推進してきた。計画に基づき取組を進めてきた一方で、人口減少・少子高齢化の進行、バスや鉄道の利用者減少、利用者減少に伴う減便・廃止、これらに加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等、公共交通事業を取り巻く環境が年々厳しさを増している。このような状況の中、住民の生活を支える公共交通網をより効率的かつ効果的に運用し、利便性と持続性を確保していくことが必要である。

市民の生活交通の確保を推進するとともに持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、「赤磐市地域公共交通計画」を策定する。

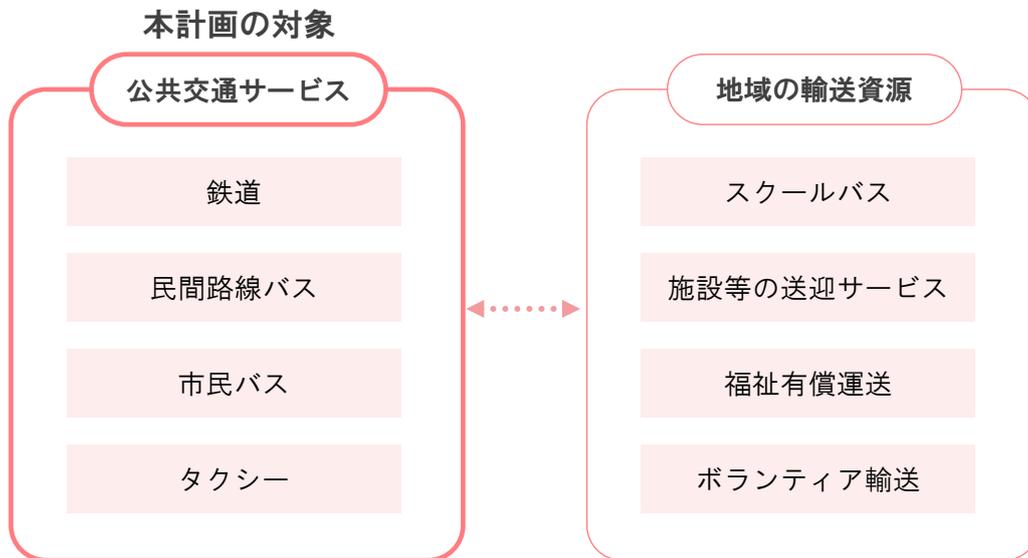
### 2. 計画の位置づけ

本計画は、「第2次赤磐市総合計画」を上位計画とし、市の各種関連計画を踏まえて策定する。



### 3. 計画の範囲と対象

計画の範囲は赤磐市全域とする。対象は鉄道、民間路線バス、市民バス、タクシー等の公共交通サービスであるが、その他の交通手段（スクールバスや施設の送迎車等）を含めて資源を総動員し、市民や来訪者の移動手段を確保する。なお、介助等が必要な人の移動手段については、福祉施策と連携して確保する。



### 4. 計画期間

令和6年度（2024年4月）～令和10年度（2029年3月）の5年間

## 第2章 地域の現状

### 1. 位置・地勢

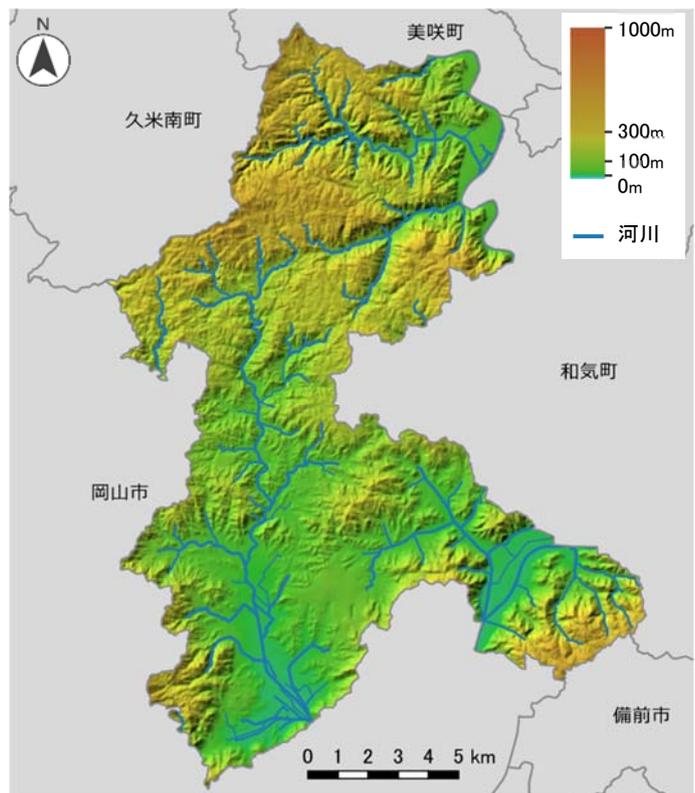
#### (1) 位置

- 赤磐市は岡山県の南東部に位置し、北部は美咲町及び久米南町、東部は和気町、南東部は備前市、南西部は岡山市にそれぞれ隣接している。
- 平成17年に、赤磐郡内の旧山陽町、旧赤坂町、旧熊山町及び旧吉井町が合併して誕生した。
- 市内にはJR山陽本線熊山駅があり、市の中心部から岡山市中心部へは約16kmの距離がある。



#### (2) 地勢

- 赤磐市の東部には吉井川が流れており、中央から南部の平野には、赤磐市役所周辺に市街地が、砂川両岸に田園地帯が広がっている。
- 北部や東部は吉井高原や熊山をはじめとする山地や丘陵地帯となっており、緑の豊かな地域でもある。

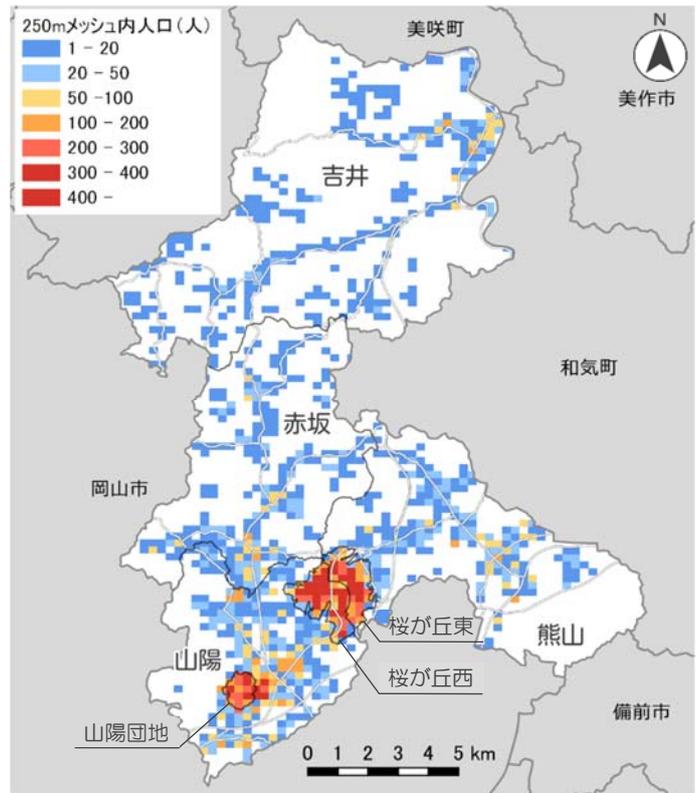


地理院タイル（色別標高図）を加工して作成

## 2. 人口

### (1) 人口分布

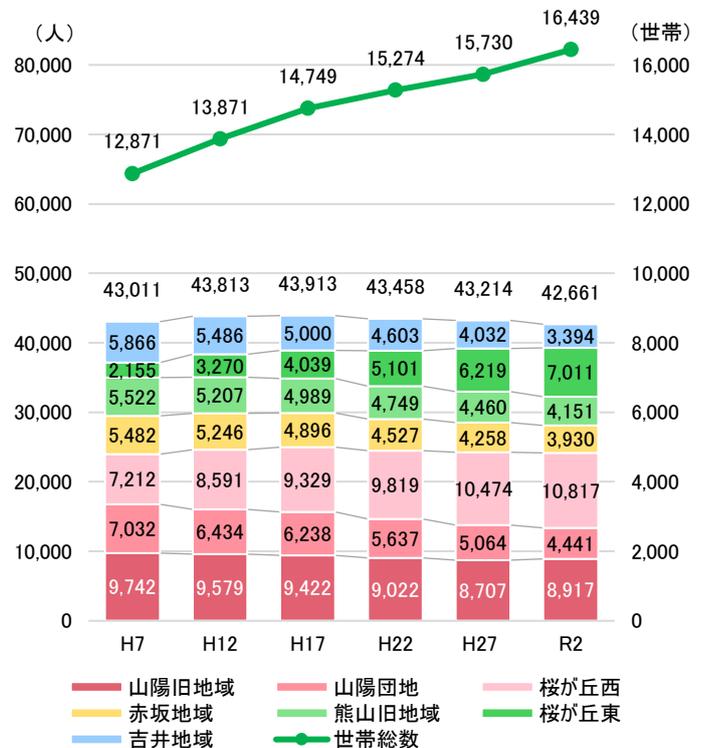
- 山陽団地・桜が丘を中心に南部に人口が集中している。
- 主に主要道路沿いに集落があるが、吉井地域では小規模集落が面的に分散している傾向にある。



資料：総務省 令和2年国勢調査

### (2) 世帯数と地区別人口の推移

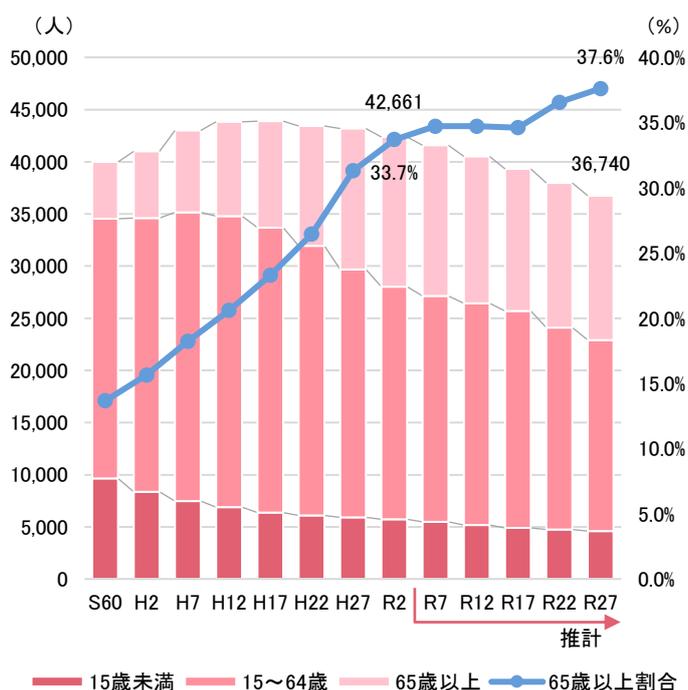
- 国勢調査における人口の推移を見ると、昭和60年から平成17年までは増加しているが、平成17年以降は減少傾向にある。
- 地域別に見ると、桜が丘西と桜が丘東は増加傾向、山陽旧地域は横ばい、その他の地域は減少傾向にある。特に、山陽団地と吉井地域の令和2年の人口は平成7年の人口の約6割となっており、急激に減少が進んでいる。
- 世帯数をみると、人口に比べて増加率が大きく、核家族化や世帯の多様化が進んでいることが考えられる。



資料：総務省 国勢調査

### (3) 年齢三区分別人口と高齢化率の推移

- 年齢三区分別人口をみると、15歳未満人口・15～64歳人口が減少していく一方で、65歳以上人口は増加傾向にあり、少子高齢化が進んでいる。
- 令和2年(2020年)の高齢化率は33.9%であるが、令和27年(2045年)には37.6%まで上昇することが予測される。

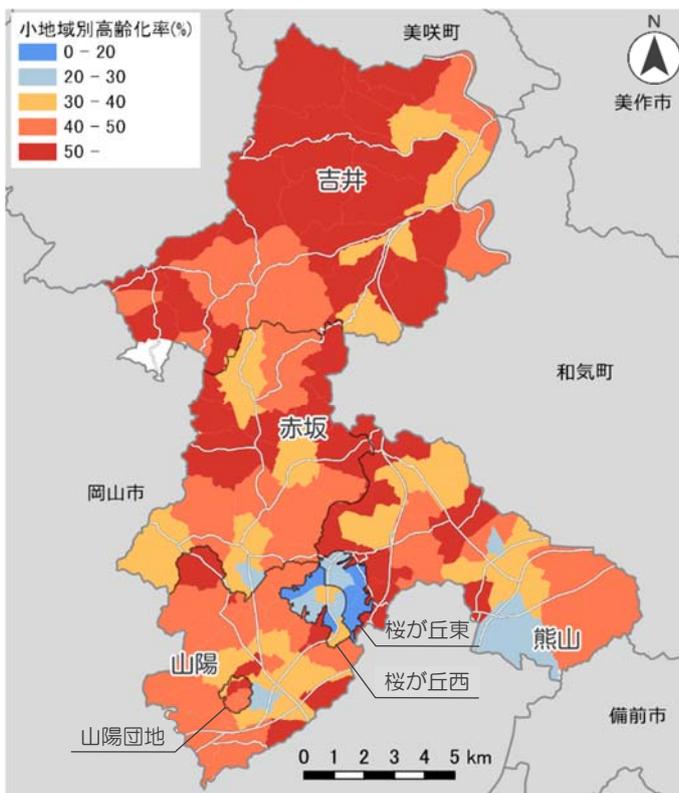


資料：(R2まで) 総務省 国勢調査、  
(R7以降) 国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口

### (4) 地域別の高齢化率

- 桜が丘西・桜が丘東の高齢化率は約20%であるが、一方で、山陽団地・吉井地域はそれぞれ47.9%と高齢化が進んでいる。

地域	高齢化率
山陽旧地域	39.3%
山陽団地	47.9%
桜が丘西	23.6%
赤坂地域	41.0%
熊山旧地域	40.0%
桜が丘東	18.5%
吉井地域	47.9%
赤磐市全体	33.7%



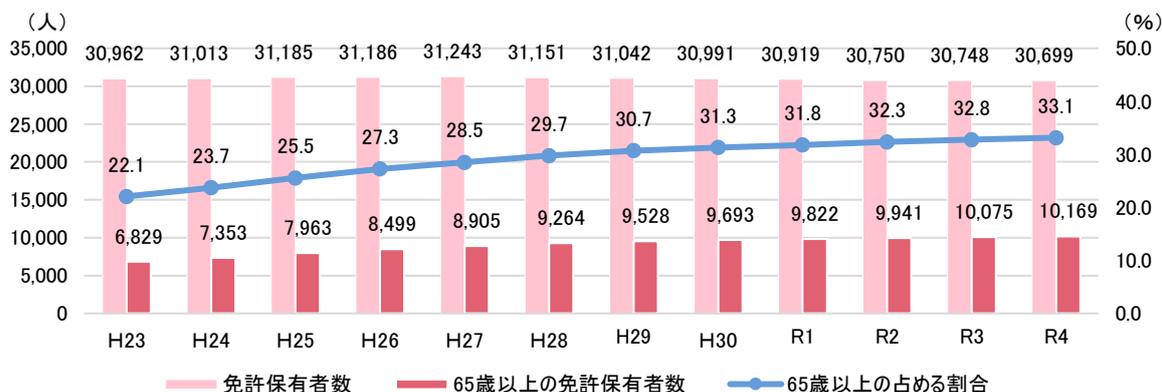
資料：総務省 令和2年国勢調査



## 4. 運転免許と自動車の保有状況と通勤・通学時の交通手段

### (1) 運転免許保有者数と高齢者の占める割合

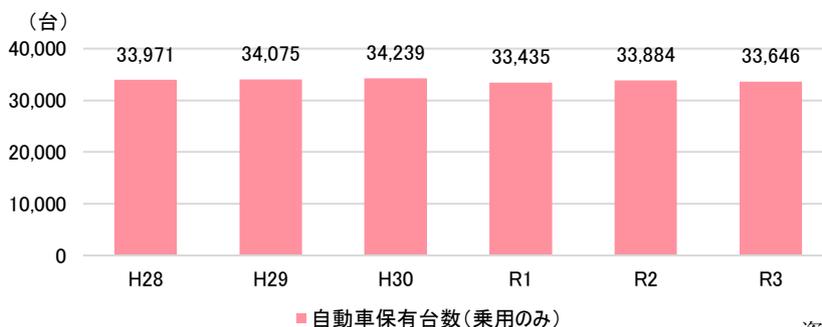
- 運転免許保有者数は平成 27 年までは増加傾向にあったが、平成 28 年には減少に転じ、以降減少傾向にある。
- 運転免許保有者における 65 歳以上の占める割合は年々増加しており、令和 4 年には 33.1% となっている。



資料：岡山県警察本部

### (2) 自動車保有台数

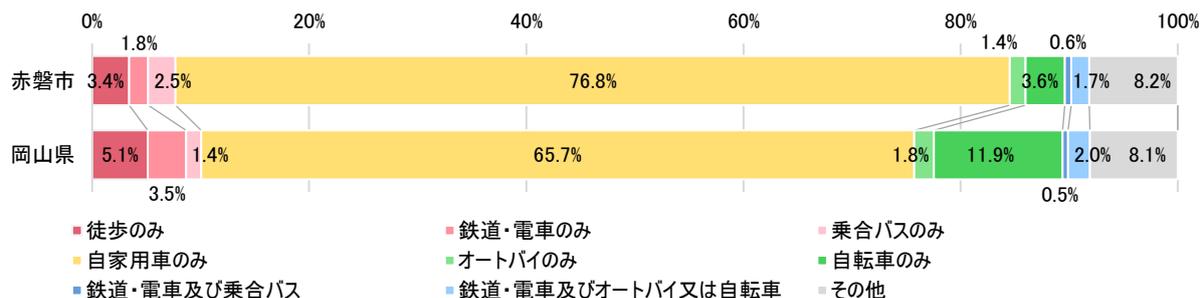
- 自動車の保有台数はほぼ横ばいである。



資料：岡山県統計年報

### (3) 通勤・通学における利用交通手段

- 令和 2 年国勢調査における通勤・通学時の利用交通手段をみると、「自家用車のみ」が 76.8% を占めており、岡山県全体の 65.7% を大きく上回っている。また、「乗合バスのみ」は 2.5% と岡山県全体の 1.4% を上回っている。
- 一方で、「鉄道・電車のみ」は 1.8%、「自転車のみ」は 3.6% と岡山県全体の値を下回っている。



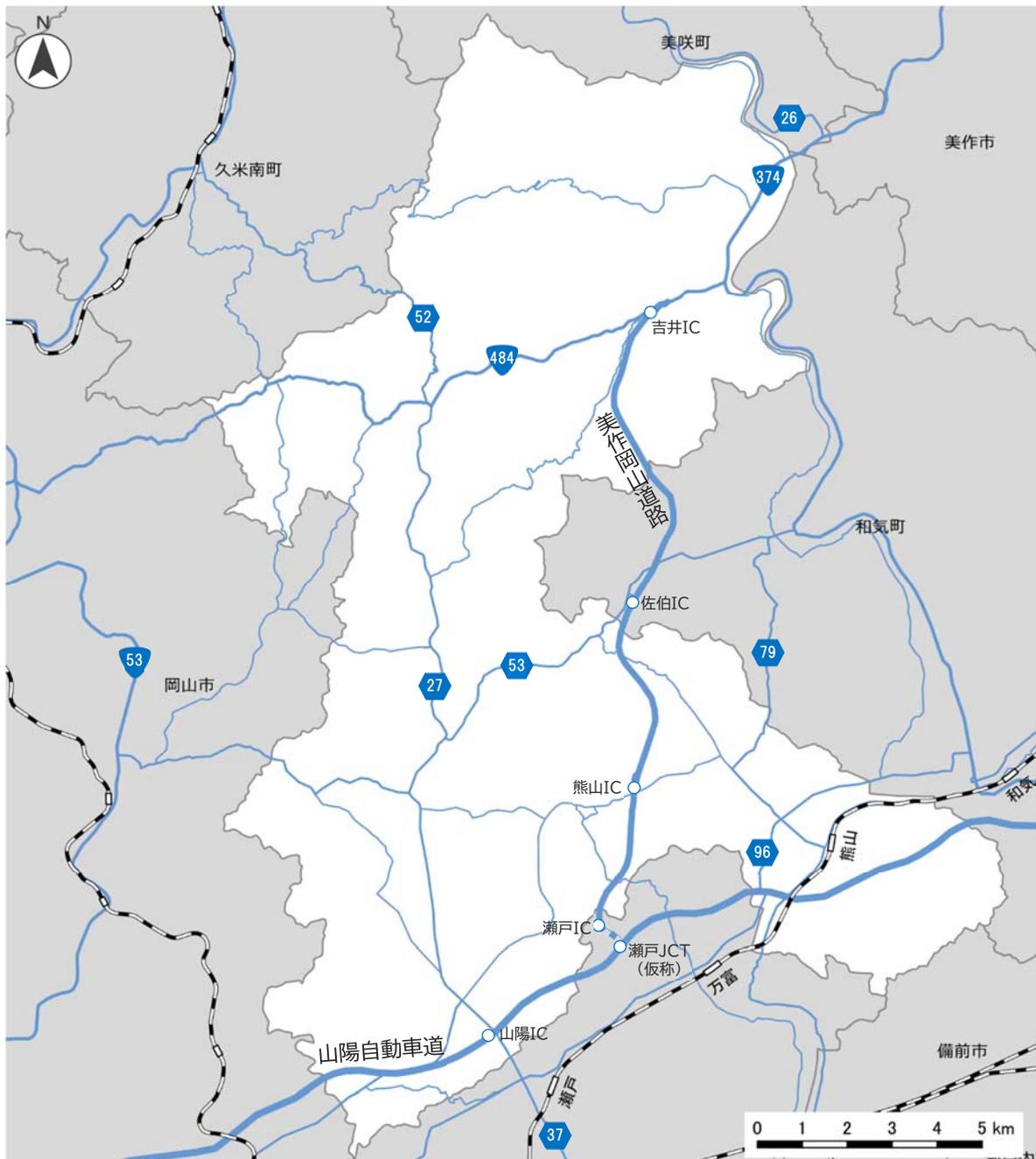
資料：令和 2 年国勢調査

## 第3章 公共交通の現状

### 1. 公共交通の整備状況

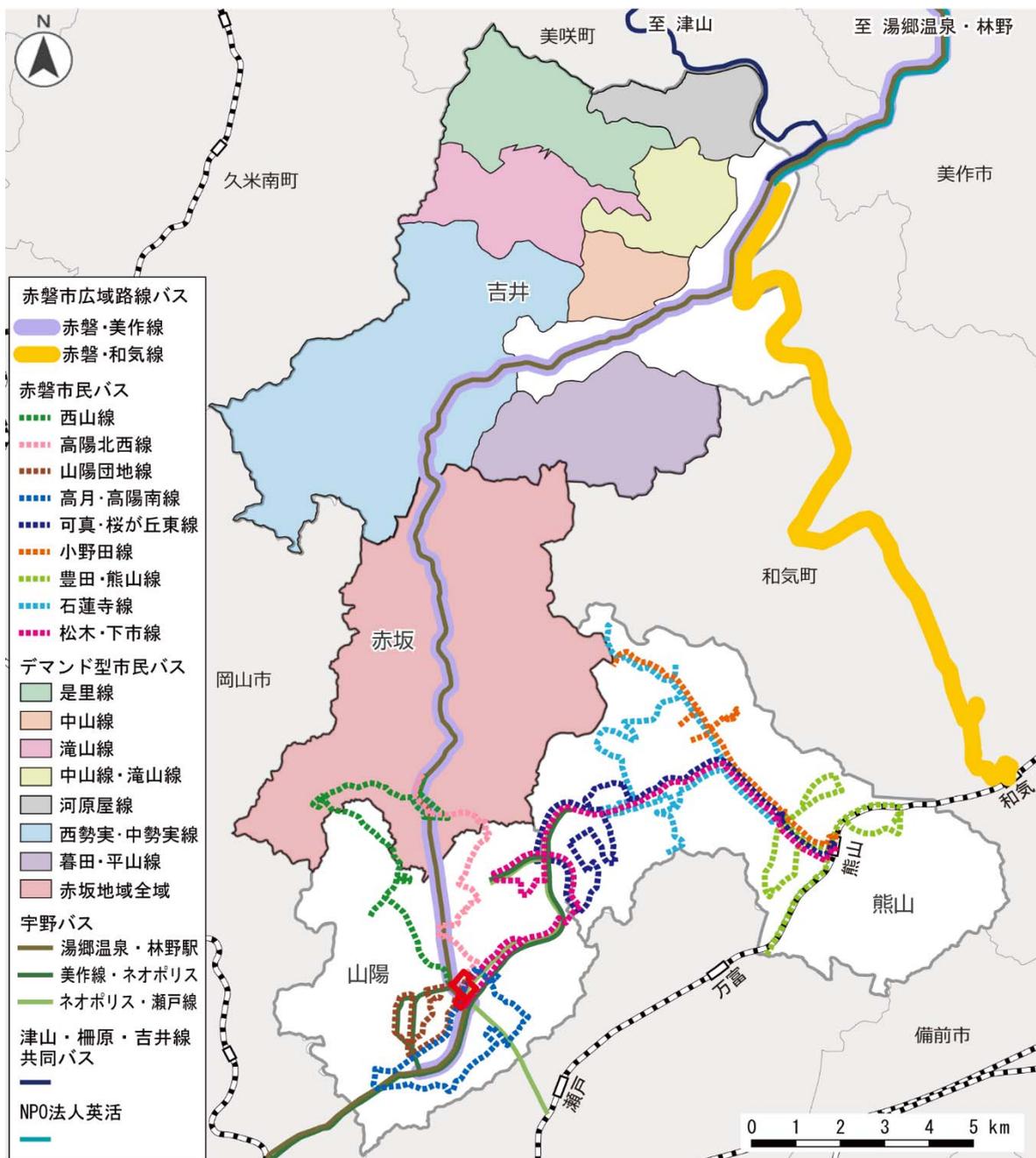
#### (1) 道路網と鉄道網

- 南北軸として美作岡山道路、県道岡山吉井線等、東西軸として山陽自動車道、国道484号、県道御津佐伯線等により、基幹となる道路網が形成されている。
- 鉄道については、市の南東部にJR熊山駅があり、東西を走るJR山陽本線は西に向かうと岡山県最大の交通結節点であるJR岡山駅に接続している。



## (2) バス運行状況

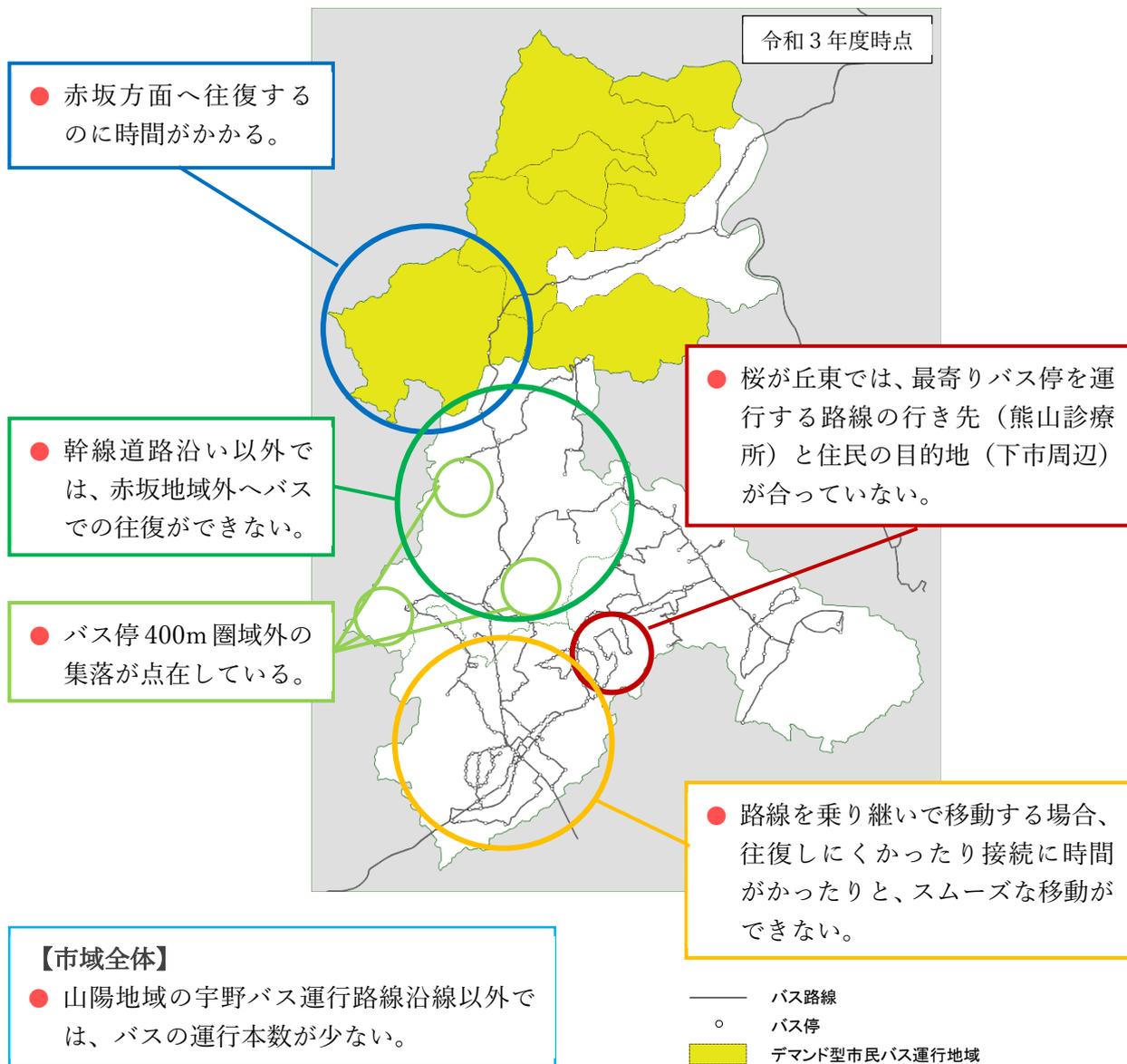
- 桜が丘～岡山市、岡山市～美作市を結ぶ路線を宇野自動車(株)が運行している。
- 赤磐市が運行する広域的な路線として、赤磐市～美作市を結ぶ赤磐・美作線と、周匝～和気駅を結ぶ赤磐・和気線がある。
- 山陽地域では、下市を中心に市民バスが運行しており、下市～町苅田を結ぶ路線が2路線、下市～山陽団地、下市～山陽地域南部を結ぶ市民バス路線が1路線ずつ運行している。
- 熊山地域では、各地区から松木や熊山駅を結ぶ市民バス路線が4路線、松木～下市を結ぶ市民バス路線が1路線運行している。
- 赤坂地域・吉井地域では、自宅付近から各地域中心部の主要施設などに接続するデマンド型市民バスが運行している。
- その他、周匝～津山市を結ぶ路線、周匝～美作市・勝央町を結ぶ路線がある。



### (3) アクセシビリティマップ分析

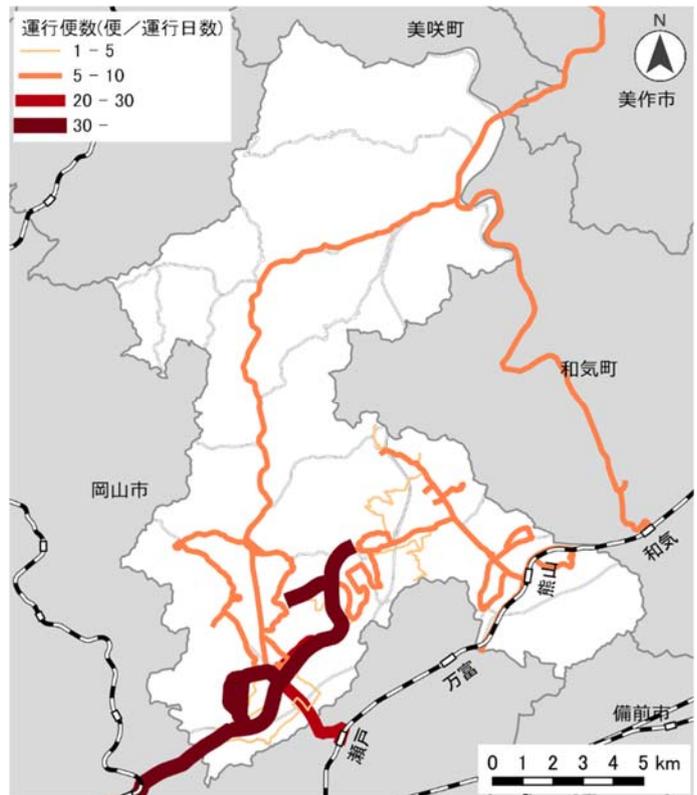
令和3年度にバス停までのアクセスのしやすさやバスに乗車するまでの期待待ち時間、バスと車との移動時間の差、目的地までバスを往復利用したときにかかる時間、目的地からバスを利用して帰際の期待時間について分析を行った。その結果は次のとおり。

参照 ▶ P.74~P.82



#### (4) 定時定路線バスの運行便数

- 宇野自動車(株)が運行する、桜が丘と岡山市を結ぶ「美作線ネオポリス方面」と「ネオポリス・瀬戸線」の2路線の運行便数が20便/日を超えている。
- 赤磐市中心部から市内各地を結ぶ路線は運行本数が少なく、また、運行日が限られている路線もある。



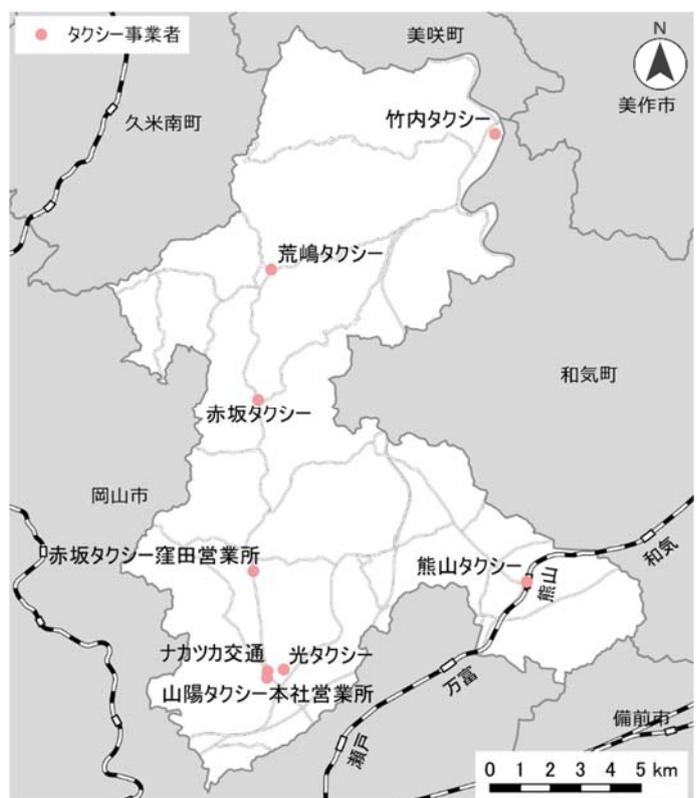
令和5年9月時点

#### (5) タクシー事業者(乗用)の営業所

- 赤磐市内にタクシー営業所を有する会社は7社ある。
- 各地域に1か所以上営業所がある。

事業所名	車両数
山陽タクシー	7
光タクシー	7
竹内タクシー	2
赤坂タクシー	2
荒嶋建設	4
ナカツカ交通	1
熊山タクシー	2

資料：岡山県タクシー協会  
(令和5年9月時点)



## (6) その他の移動サービス

- スクールバス

小学校から 3km 以上に居住の児童、中学校から 5km 以上に居住の生徒をスクールバスで送迎している。

- 福祉タクシー

市内に福祉タクシー事業者が 3 事業者あり、それぞれ 1 台/日稼働している。

- ボランティアによる移動支援

社会福祉協議会の助成金を活用し、市内 3 地区でボランティアによる移動支援を行っている。

## (7) 赤磐市バスの路線別運行収支

- 令和 4 年度の路線別の運行収支をみると、広域路線バスの収支率は 50% を超えているが、市民バスの収支率はいずれの路線も 10% 未満である。

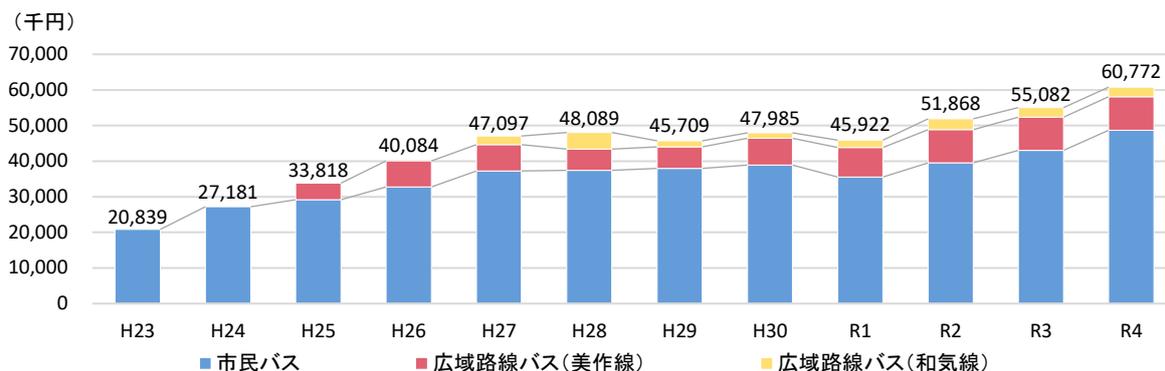
路線名		年間運行便数 (便)	運行日数 (日)	1 便平均輸送 人員 (人)	収支率
赤磐市広域 路線バス	赤磐・美作線	2,783	365	6.0	54.2% (22.8%)
	赤磐・和気線	2,056	293	1.5	60.8% (21.5%)
	小計	4,839	—	4.1	55.8% (22.5%)
赤磐市民バス (定時定路線型)	西山線	1,458	243	2.2	5.3%
	山陽団地線	486	243	3.8	
	高陽北西線	594	99	0.4	
	高月・高陽南線	297	99	0.8	
	笹岡線	294	98	1.2	1.2%
	北佐古田線	294	98	0.7	
	可真・桜が丘東線	1,758	293	2.8	7.5%
	小野田線	1,758	293	1.0	3.7%
	豊田・熊山線	1,758	293	0.5	1.4%
	石蓮寺線	188	94	3.4	7.6%
	松木・下市線	1,172	293	3.7	8.9%
	小計	10,057	—	1.9	4.8%
赤磐市民バス (デマンド型)	是里線	119	68	1.4	2.6%
	中山線	126	74	1.3	
	滝山線	98	47	1.4	
	河原屋線	245	86	1.3	0.6%
	西勢実・中勢実線	77	44	1.2	
	暮田・平山線	161	66	1.5	
	小計	826	—	1.3	1.6%
全路線合計		15,722	—	2.5	22.3% (10.6%)

( ) 内は他市町からの負担金収入を除いた場合

資料：赤磐市政策推進課

## (8) 赤磐市バスに対する市の負担額

- 市の負担額は、路線の増加や延伸に伴い年々増加傾向にある。



資料：赤磐市政策推進課

## 2. 公共交通の利用状況

### (1) JR山陽本線

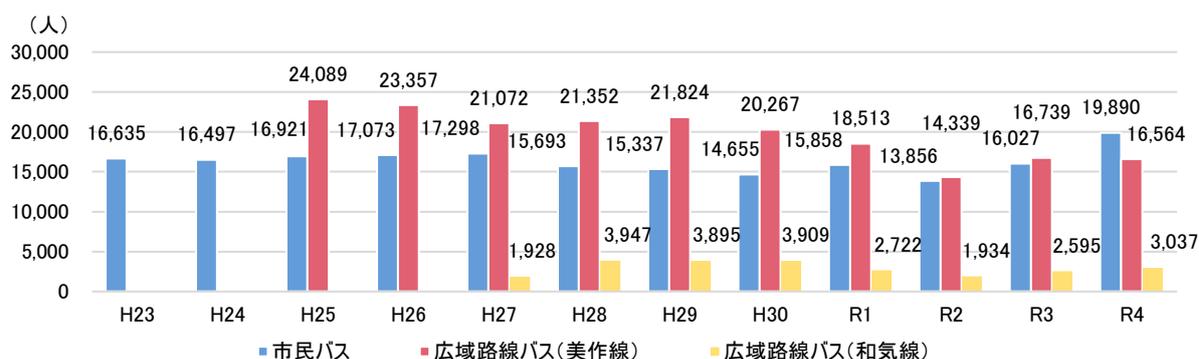
- JR熊山駅の利用者数は、令和元年度以前は横ばいであったが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響で利用者数が落ち込んだ。



資料：岡山県統計年報

### (2) 赤磐市バス

- 令和元年度以前は市民バス・広域路線バスともに減少傾向にあり、さらに令和2年度は新型コロナウイルスの影響で利用者数が大幅に落ち込んだが、回復傾向にある。
- 市民バスは路線の新設や増便、延伸、また、定期券の導入によって新規利用者の増加につながり、令和4年度の利用者数は過去10年で最も多くなっている。



資料：赤磐市政策推進課

### 3. 公共交通に対する市民意向や利用実態

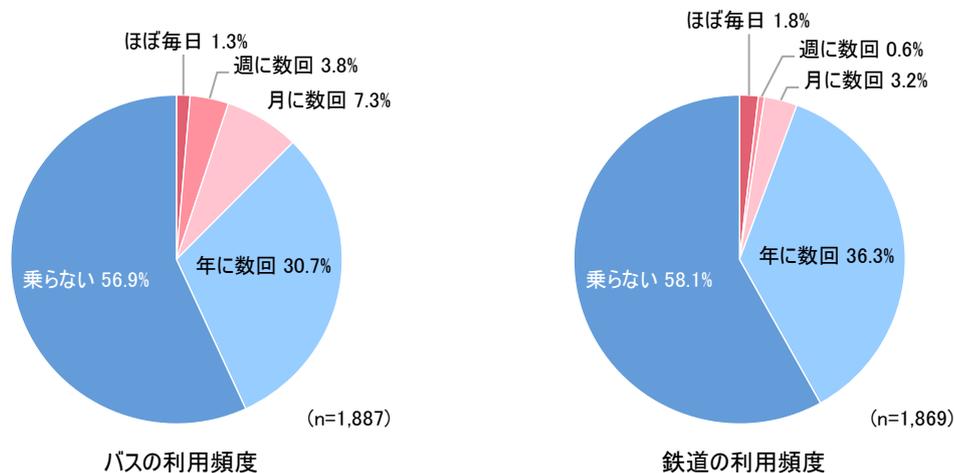
#### (1) 通勤、通学、買い物、通院などの日常生活における移動に関するアンケート調査

公共交通の利用状況や満足度、市民バスの新たな取り組みに対する市民意向を把握するため、市民を対象とするアンケート調査を令和4年10月に実施した。

調査対象	赤磐市内の3,500世帯 高校生以上の方を対象に、1世帯あたり調査票3部を配布
調査期間	令和4年10月14日～令和4年10月31日
調査方法	郵送配布、郵送またはウェブフォームでの回答
回収結果	1,972（紙調査票での回答：1,636、ウェブフォームでの回答：336）

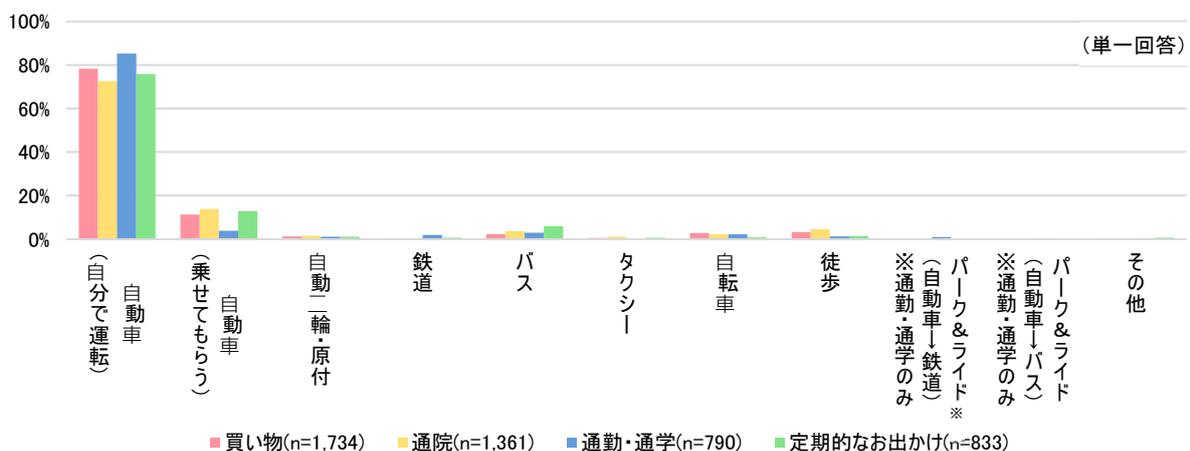
##### ① バス・鉄道の利用頻度

- 月に1回以上バスを利用する人は12.4%、月に1回以上鉄道を利用する人は5.6%と、定期的に公共交通の利用をする人はわずかである。



##### ② 目的別の主な交通手段

- いずれの目的においても、「自動車（自分で運転）」の割合が最も高い。
- 通勤・通学では他の目的と比べて「鉄道」の割合が高く、定期的なお出かけでは他の目的と比べて「バス」の割合が高い。

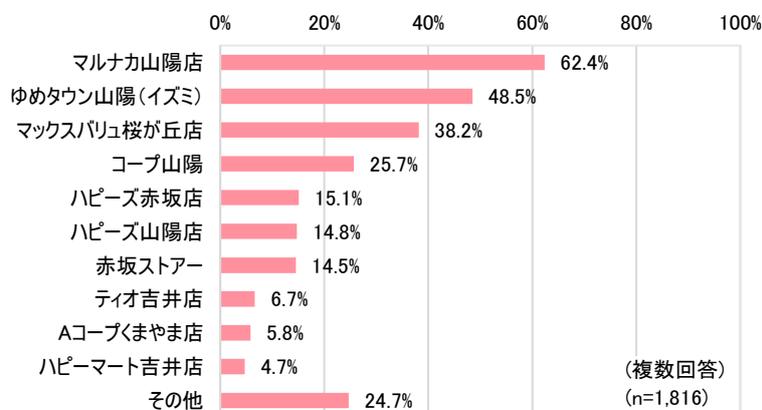


※パーク＆ライド・・・自宅から自家用車等でバス停や鉄道駅まで行き、自家用車等を駐車した後バスや鉄道などの公共交通で目的地へ向かうこと。

### ③ 買い物の目的地

- 主に居住地近くの施設の利用が多いが、ゆめタウン山陽（イズミ）とマルナカ山陽店は施設周辺だけでなく市域全体から利用されている。

参照 ▶ P.83



### ④ 通院の目的地

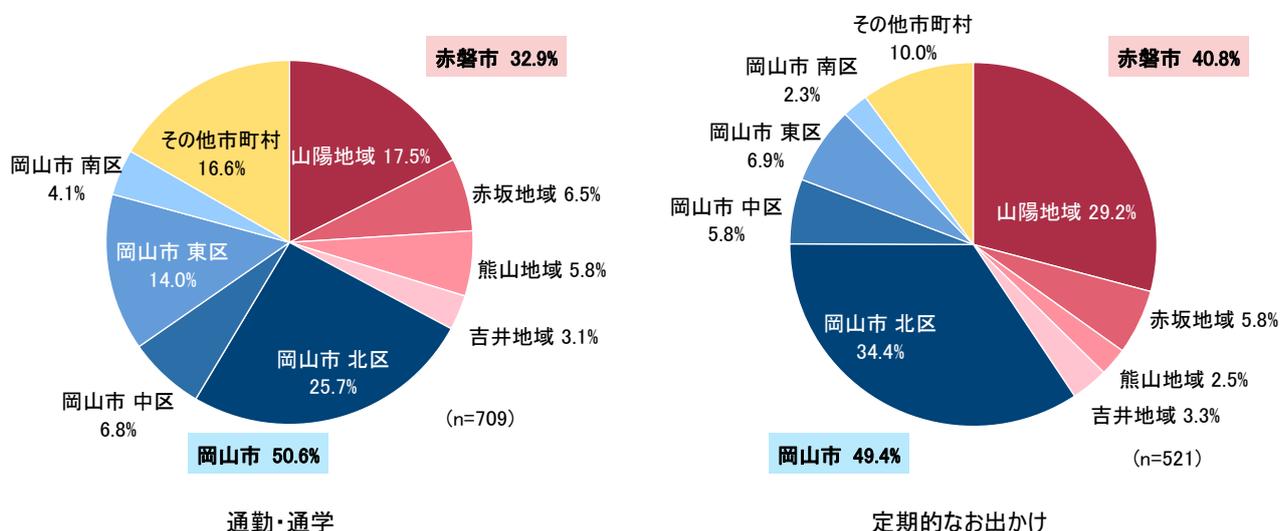
- 買い物先の利用の傾向と同じく、主に居住地近くの施設の利用が多いが、赤磐医師会病院は施設周辺だけでなく市域全体から利用されている。

参照 ▶ P.84～P.85

医療機関名	所在地	実数
赤磐医師会病院	下市	191
うへの内科小児科医院	桜が丘西	167
ふよう内科クリニック	西中	138
桜が丘クリニック	桜が丘西	107
あかいわファミリークリニック	河本	95
小坂内科	山陽	84
熊山診療所	松木	77
さくら整形クリニック	桜が丘東	75
那須眼科	下市	65
岡山大学病院	岡山市北区	56

### ⑤ 通勤・通学、定期的なお出かけの方面

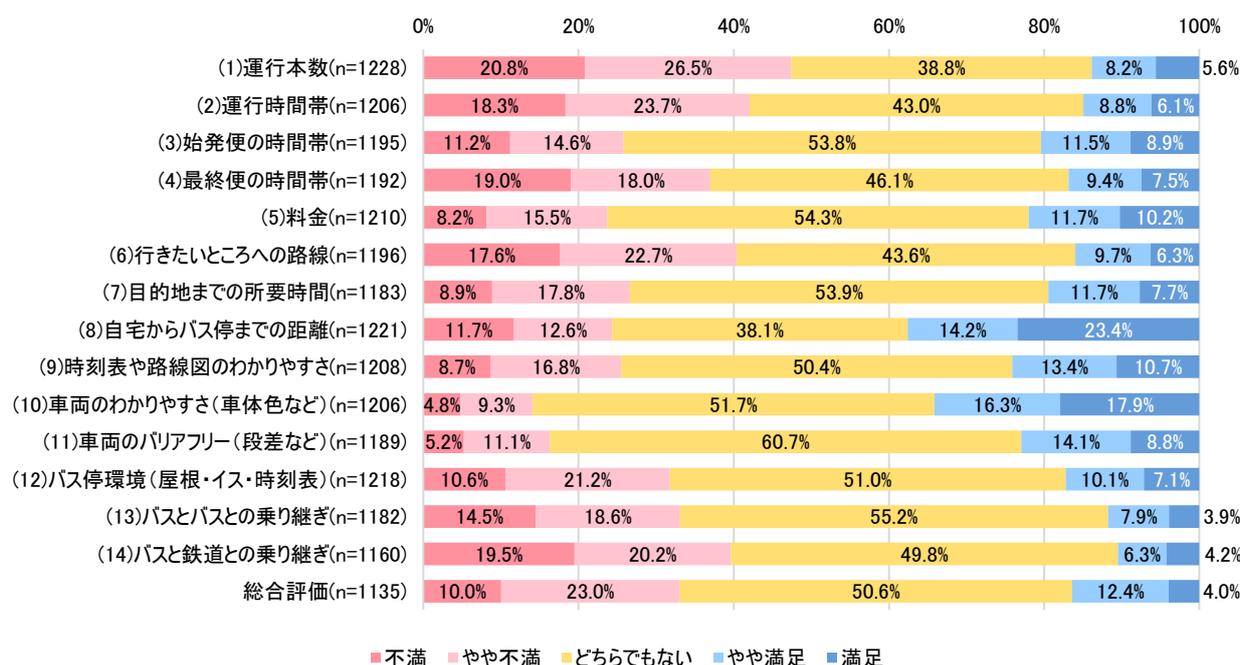
- 通勤・通学、定期的なお出かけともに、行き先は約半数が岡山市である。



## ⑥ 公共交通の満足度

- 「自宅からバス停までの距離」、「車両のわかりやすさ（車体色など）」の満足度が高い。一方で、「運行本数」、「運行時間帯」の満足度が低い。
- 地域別に見ると、山陽団地、桜が丘西は比較的満足度が高い一方、赤坂地域、吉井地域は満足度が低く、特に運行本数や運行時間帯の不満が大きい。
- 各項目と総合評価の関連分析から、運行時間に関する項目や公共交通の接続性に関する項目、情報のわかりやすさがバスの総合的な満足度に大きく影響を与えている。

参照 ▶ P.85～P.87

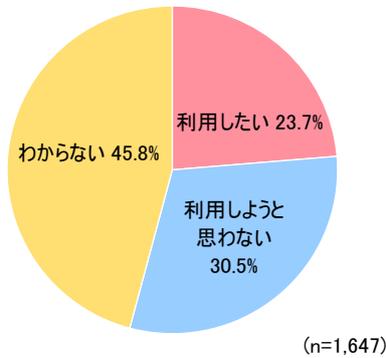


各項目と総合評価の関連分析から、バスの総合的な満足度に大きく影響を与えているものは次のとおり。

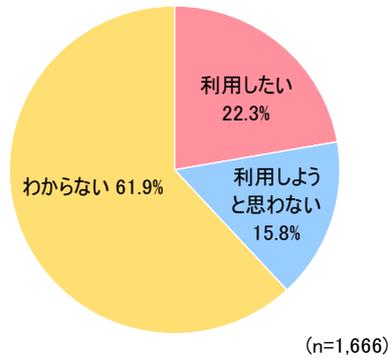
地域	バスの総合的な満足度に大きく影響を与えているもの
山陽旧地域	● 運行時間
山陽団地	● 運行時間 ● バス停環境 ● 情報のわかりやすさ
桜が丘西	● 運行時間 ● 公共交通の接続性
赤坂地域	● 運行時間
熊山旧地域	● 公共交通の接続性
桜が丘東	● 行き先 ● 情報のわかりやすさ
吉井地域	● 運行時間

## ⑦ 市民バスの新たな取り組み

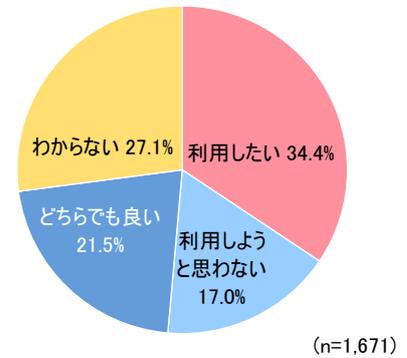
- 市民バスの新たな取り組みとして検討している予約型乗合バス、貨客混載、移動サービスの最適化及び予約・決済を一括で行うサービス、キャッシュレス決済、複数の公共交通の定額乗り放題サービスはそれぞれ一定の需要が見込まれる。



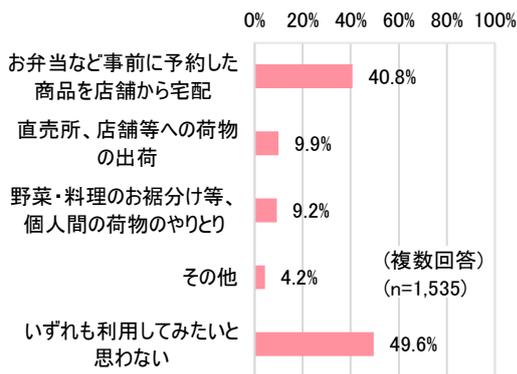
予約型乗合バスの利用意向



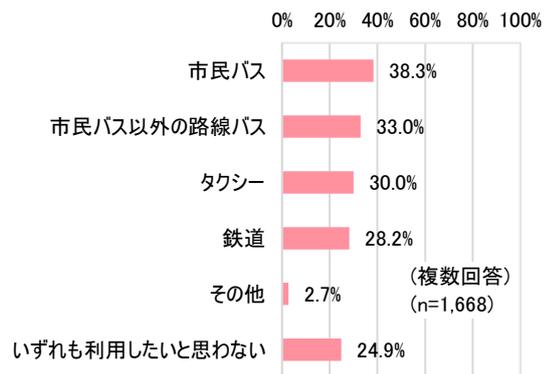
移動サービスの最適化、予約・決済を一括で行うサービスの利用意向



市民バスでのキャッシュレス決済の利用意向



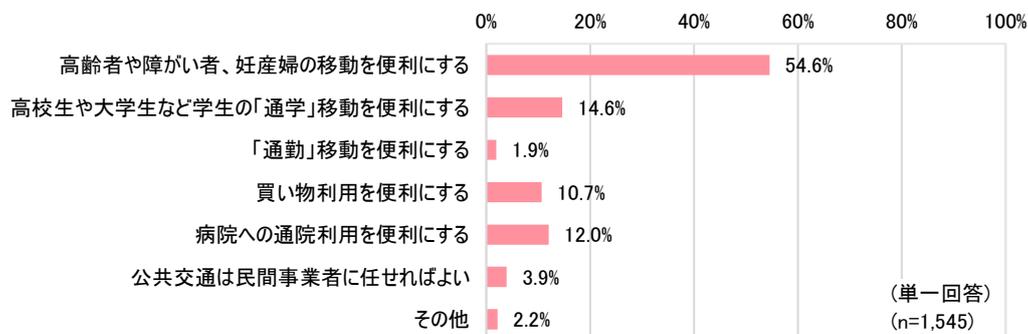
利用してみたいと思う貨客混載の使い方



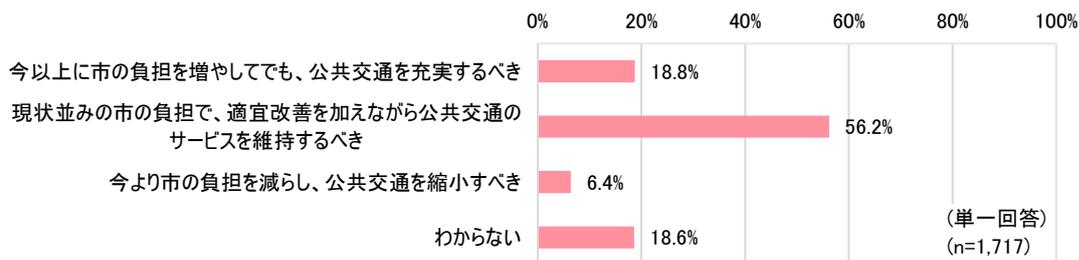
どのような交通機関で定額乗り放題サービスを利用したいか

### ⑧ 公共交通のサービス水準と市の財政負担

- 市が運営する公共交通で最も優先すべき目的は、「高齢者や障がい者、妊産婦の移動である」が54.6%と最も高くなっている。
- 財政負担のあり方としては、「現状並みの負担で適宜改善を加えながら公共交通のサービスを維持すべき」が56.2%と最も高くなっている。



市が運営する公共交通で最も優先すべき目的



市の財政負担のあり方

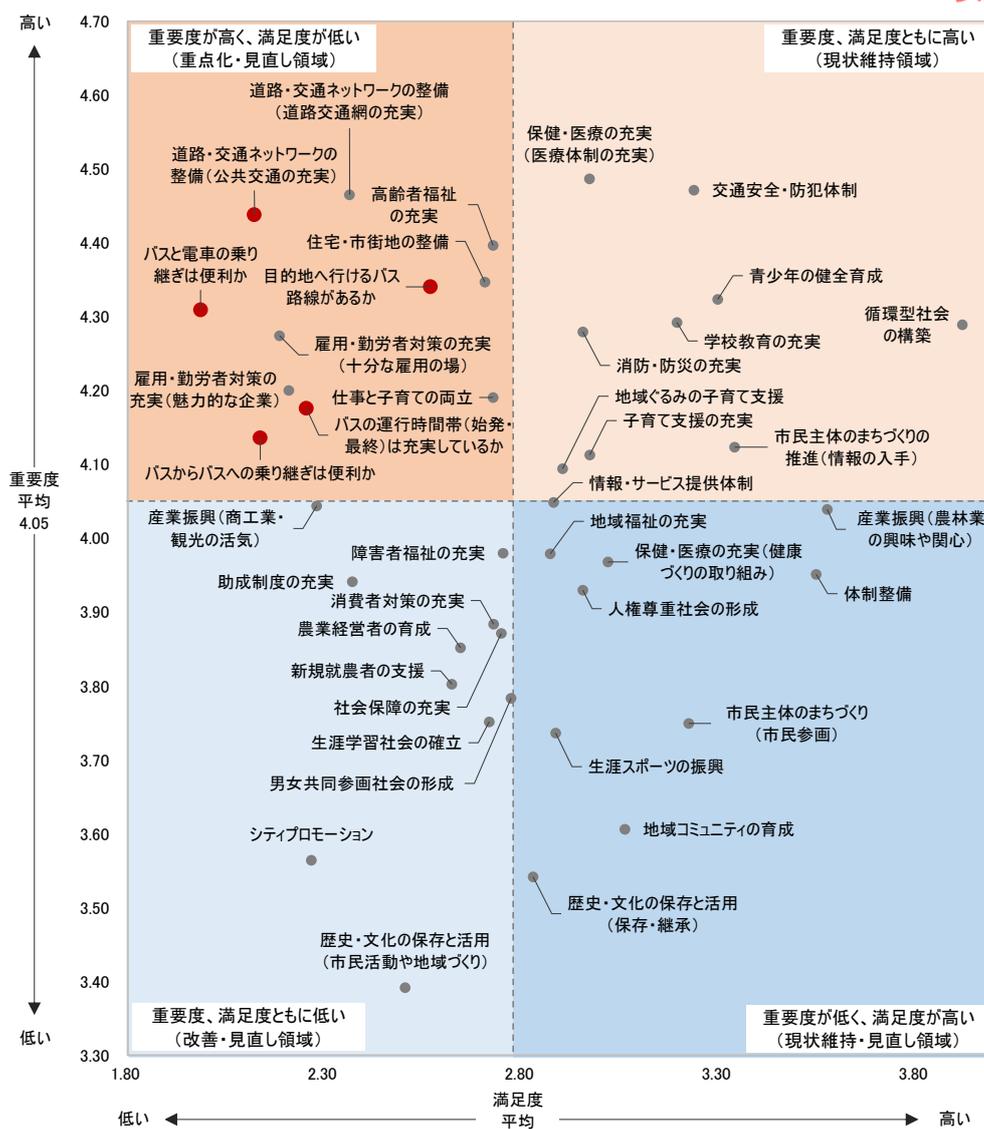
## (2) 第2次赤磐市総合計画（後期基本計画）及び第2期赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略の取組に関する市民アンケート調査

平成27年度に策定した「第2次赤磐市総合計画」及び「赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の推進に当たって、施策の効果検証と必要な改善を行うため、市民を対象とするアンケート調査を実施した。

調査対象	18歳以上の市民の方
調査時期	令和4年10月4日～令和4年10月28日
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収結果	配布数3,000、有効回収数1,105（有効回答率36.8%）

- 赤磐市の暮らしにくさの理由や赤磐市に住み続けたくない理由としては交通に関する事項があがっており、赤磐市がより暮らしやすくなるためには「公共交通が充実して歩いて暮らせるまちづくり」が求められている。
- 赤磐市の取組に対する重要度と満足度について、公共交通に関する取組はいずれも重要度が高く、満足度が低い、重点化・見直し領域に入っている。

参照 ▶ P.88～P.89



### (3) 岡山県パーソントリップ調査

県民の移動実態を把握し、現状の公共交通の運行体系との比較を行うための基礎データを収集することを目的に、岡山県内全域を対象としたパーソントリップ調査を実施した。

調査対象	岡山県内の 67,805 世帯 15 歳以上の方を対象に、1 世帯あたり調査票 3 部を配布
調査日	【前半】令和 4 年 10 月 12 日（水）、令和 4 年 10 月 16 日（日） 【後半】令和 4 年 10 月 19 日（水）、令和 4 年 10 月 23 日（日）
調査方法	郵送配布、郵送またはウェブ回収
回収結果	平日 27,401 票、休日 27,233 票

#### ① 市区町村別代表交通手段別トリップ構成比

- 赤磐市では平日、休日ともに路線バス利用割合が他の市区町村よりも高くなっている。

##### 【平日】

	徒歩・ 自転車	二輪車	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	鉄道+路面 電車・路線 バス小計	その他・ 不明	合計
岡山県計	16.9%	1.8%	73.3%	4.9%	1.8%	6.7%	1.3%	100.0%
岡山市北区	28.1%	2.2%	56.1%	8.7%	3.6%	12.3%	1.3%	100.0%
岡山市中区	23.2%	2.0%	65.0%	5.1%	3.6%	8.7%	1.1%	100.0%
岡山市東区	11.9%	1.5%	76.7%	6.3%	1.9%	8.2%	1.7%	100.0%
岡山市南区	18.6%	2.1%	74.0%	2.5%	2.0%	4.5%	0.8%	100.0%
岡山市計	23.5%	2.1%	63.6%	6.5%	3.1%	9.6%	1.2%	100.0%
倉敷市	15.5%	1.8%	75.4%	5.0%	1.1%	6.1%	1.2%	100.0%
津山市	10.9%	1.4%	84.9%	1.2%	0.6%	1.8%	1.0%	100.0%
玉野市	12.2%	2.1%	81.1%	2.1%	1.8%	3.9%	0.7%	100.0%
笠岡市	12.8%	3.2%	76.0%	3.7%	1.0%	4.7%	3.3%	100.0%
井原市	12.6%	2.1%	81.5%	1.6%	0.3%	1.9%	1.9%	100.0%
総社市	15.2%	1.0%	77.0%	5.7%	0.4%	6.1%	0.7%	100.0%
高梁市	11.3%	2.2%	79.2%	3.7%	2.0%	5.7%	1.6%	100.0%
新見市	11.4%	1.1%	80.8%	2.8%	0.7%	3.5%	3.2%	100.0%
備前市	8.9%	2.9%	80.2%	5.2%	0.5%	5.7%	2.3%	100.0%
瀬戸内市	8.1%	1.6%	82.5%	4.7%	0.5%	5.2%	2.6%	100.0%
赤磐市	7.8%	1.4%	83.9%	2.6%	2.8%	5.4%	1.5%	100.0%
真庭市	8.0%	0.2%	86.3%	2.3%	1.6%	3.9%	1.6%	100.0%
美作市	5.7%	0.6%	89.6%	1.1%	0.5%	1.6%	2.5%	100.0%
浅口市	12.7%	2.0%	76.8%	6.5%	0.2%	6.7%	1.8%	100.0%
和気町	7.2%	1.0%	82.1%	6.5%	0.8%	7.3%	2.4%	100.0%
早島町	12.4%	1.3%	80.8%	3.9%	0.5%	4.4%	1.1%	100.0%
里庄町	10.4%	1.8%	81.5%	5.3%	0.5%	5.8%	0.5%	100.0%
矢掛町	9.6%	1.8%	83.1%	2.8%	0.6%	3.4%	2.1%	100.0%
新庄村	6.3%	0.0%	84.4%	1.4%	0.0%	1.4%	7.9%	100.0%
鏡野町	4.8%	0.0%	92.0%	0.5%	0.3%	0.8%	2.4%	100.0%
勝央町	3.6%	0.9%	93.1%	0.4%	0.9%	1.3%	1.1%	100.0%
奈義町	6.8%	0.0%	91.6%	0.0%	1.6%	1.6%	0.0%	100.0%
西粟倉村	12.2%	0.0%	82.5%	3.2%	2.1%	5.3%	0.0%	100.0%
久米南町	5.8%	0.7%	87.3%	3.7%	0.0%	3.7%	2.5%	100.0%
美咲町	8.5%	0.6%	84.3%	1.4%	1.3%	2.7%	3.9%	100.0%
吉備中央町	3.2%	0.5%	93.3%	0.4%	2.3%	2.7%	0.3%	100.0%
県外	6.2%	1.1%	65.7%	16.3%	0.8%	17.1%	9.9%	100.0%
岡山市（再掲）	23.5%	2.1%	63.6%	6.5%	3.1%	9.6%	1.2%	100.0%
倉敷市（再掲）	15.5%	1.8%	75.4%	5.0%	1.1%	6.1%	1.2%	100.0%
その他市町村	10.5%	1.5%	82.4%	3.0%	0.9%	3.9%	1.7%	100.0%
合計	16.7%	1.8%	73.1%	5.1%	1.8%	6.9%	1.5%	100.0%

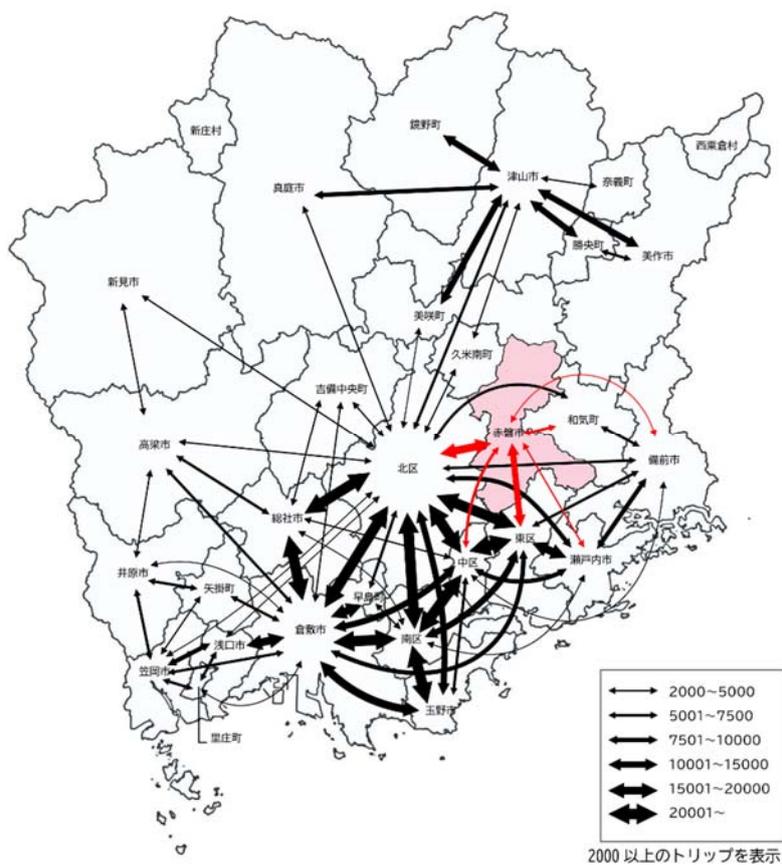
【休日】

	徒歩・ 自転車	二輪車	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	鉄道+路面 電車・路線 バス小計	その他・ 不明	合計
岡山県計	14.4%	1.4%	79.6%	2.4%	1.1%	3.5%	1.1%	100.0%
岡山市北区	22.0%	1.6%	68.2%	4.1%	2.5%	6.6%	1.6%	100.0%
岡山市中区	19.3%	1.6%	74.7%	1.9%	1.8%	3.7%	0.7%	100.0%
岡山市東区	9.6%	0.8%	84.4%	2.9%	0.9%	3.8%	1.4%	100.0%
岡山市南区	14.3%	1.5%	81.0%	1.4%	0.9%	2.3%	0.9%	100.0%
岡山市計	18.6%	1.5%	73.7%	3.0%	1.9%	4.9%	1.3%	100.0%
倉敷市	13.2%	1.1%	81.6%	2.8%	0.6%	3.4%	0.7%	100.0%
津山市	9.3%	0.9%	88.5%	0.4%	0.2%	0.6%	0.7%	100.0%
玉野市	9.7%	2.8%	84.2%	1.0%	1.2%	2.2%	1.1%	100.0%
笠岡市	11.4%	1.0%	83.0%	2.5%	0.0%	2.5%	2.1%	100.0%
井原市	10.5%	1.9%	85.8%	1.3%	0.1%	1.4%	0.4%	100.0%
総社市	13.3%	1.0%	82.2%	2.4%	0.0%	2.4%	1.1%	100.0%
高梁市	15.4%	1.5%	79.7%	1.1%	0.8%	1.9%	1.5%	100.0%
新見市	12.3%	1.8%	83.3%	1.3%	0.4%	1.7%	0.9%	100.0%
備前市	12.8%	0.6%	80.8%	4.4%	0.1%	4.5%	1.3%	100.0%
瀬戸内市	8.8%	1.8%	85.6%	1.8%	0.3%	2.1%	1.7%	100.0%
赤磐市	9.7%	2.2%	84.7%	1.2%	1.4%	2.6%	0.8%	100.0%
真庭市	9.3%	1.6%	87.7%	0.2%	0.5%	0.7%	0.7%	100.0%
美作市	5.7%	1.0%	90.2%	1.0%	0.5%	1.5%	1.6%	100.0%
浅口市	10.2%	2.1%	84.3%	1.5%	0.3%	1.8%	1.6%	100.0%
和気町	8.8%	1.3%	86.8%	2.7%	0.0%	2.7%	0.4%	100.0%
早島町	12.6%	0.3%	84.5%	1.5%	0.0%	1.5%	1.1%	100.0%
里庄町	8.1%	2.7%	87.0%	1.7%	0.0%	1.7%	0.5%	100.0%
矢掛町	10.6%	2.4%	82.2%	2.9%	0.0%	2.9%	1.9%	100.0%
新庄村	4.6%	0.0%	82.3%	0.0%	0.0%	0.0%	13.1%	100.0%
鏡野町	6.0%	1.2%	91.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	100.0%
勝央町	5.2%	0.8%	92.2%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	100.0%
奈義町	10.7%	0.0%	89.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
西粟倉村	0.0%	0.0%	98.4%	1.6%	0.0%	1.6%	0.0%	100.0%
久米南町	8.1%	0.0%	89.7%	1.2%	0.0%	1.2%	1.0%	100.0%
美咲町	8.4%	0.9%	88.6%	0.3%	0.1%	0.4%	1.7%	100.0%
吉備中央町	10.7%	1.3%	85.2%	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	100.0%
県外	7.3%	1.5%	68.2%	12.2%	1.3%	13.5%	9.5%	100.0%
岡山市（再掲）	18.6%	1.5%	73.7%	3.0%	1.9%	4.9%	1.3%	100.0%
倉敷市（再掲）	13.2%	1.1%	81.6%	2.8%	0.6%	3.4%	0.7%	100.0%
その他市町村	10.3%	1.4%	85.4%	1.4%	0.4%	1.8%	1.1%	100.0%
合計	14.1%	1.4%	79.2%	2.8%	1.1%	3.9%	1.4%	100.0%

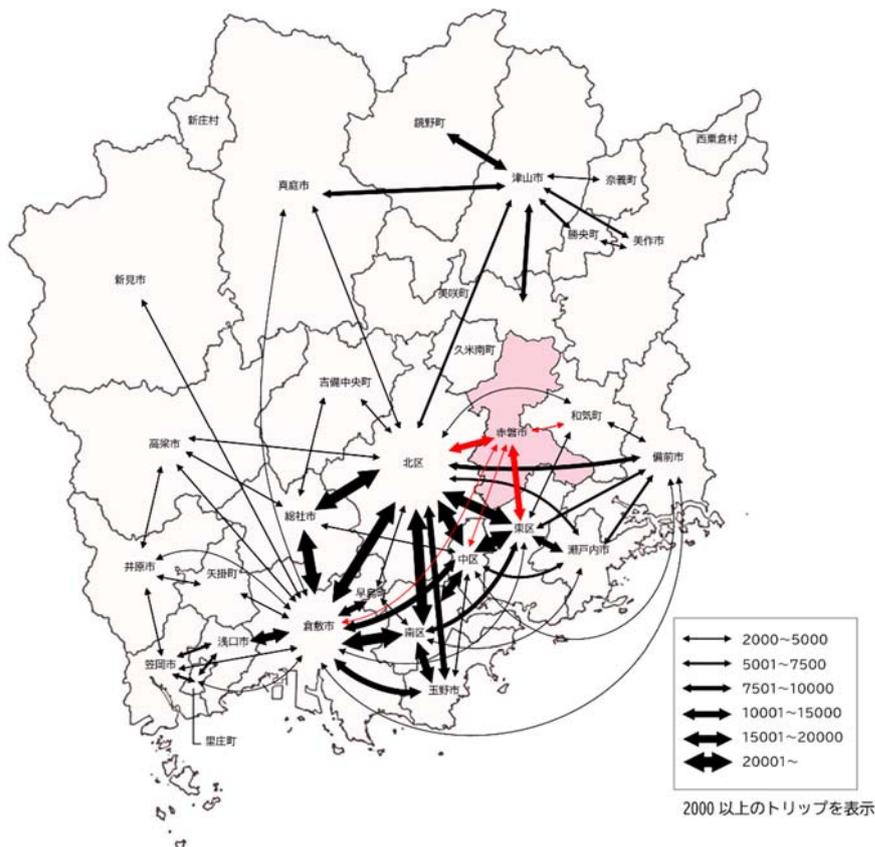
② 全目的全手段流動図

- 赤磐市は岡山市北区、岡山市東区との流動が多く見られる。また、休日は、平日に見られなかった倉敷市との流動が見られ、平日に見られた備前市、瀬戸内市との流動が見られなくなっている。

【平日】



【休日】



#### (4) 関係機関へのヒアリング調査

統計データやアンケート調査等で把握しきれない地域住民の移動状況や運行事業者の状況、公共交通計画策定における留意点や他部門の視点から見た問題点等を把握するため、ヒアリング調査を実施した。

調査対象	交通事業者・関係者、医療機関、商業施設、社会福祉協議会、庁内関係部署
実施時期	令和4年7月～8月
調査項目	<p><b>交通事業者・関係者</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の属性や移動の状況</li> <li>・ 事業者の状況</li> <li>・ 運行に関する課題</li> <li>・ 公共交通事業との連携・協力可能性や提案</li> </ul> <p><b>医療機関、商業施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の交通手段、滞在時間</li> <li>・ 移動支援の有無</li> <li>・ 公共交通事業との連携・協力可能性や提案</li> </ul> <p><b>社会福祉協議会、庁内関係部署</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動に関する施策・事業</li> <li>・ 移動に関する住民の状況や課題</li> <li>・ 公共交通事業との連携・協力可能性や提案</li> </ul>

#### 交通事業者・関係者、医療機関、商業施設、社会福祉協議会

	利用者について	事業者について	ご意見
JR 西日本	・ 7～8時台、16～19時台の通勤・通学利用が多い	・ 収益悪化による減便	・ 地域版ICOCAの活用 ・ 駅舎の活用
タクシー事業者	・ 足が悪い高齢者が多い ・ 貨客混載の需要あり	・ 市内7社すべてが従業員数10人以下、車両数10台以下の小規模事業者 ・ コロナで人数、台数減少 ・ 半数以上がキャッシュレス決済に対応していない	・ 小さな車で細かく回る ・ 福祉タクシー券制度の見直し ・ 待合環境の整備 ・ 口コミで利用者を増やす
福祉タクシー事業者	・ 車椅子利用の方の通院での利用が多い ・ 今後利用者が増加すると思われる	・ 市内に事業者が3社あり、いずれの事業者も実稼働は1台/日	・ 福祉タクシー券制度の見直し
その他公共交通事業者関係者	・ 免許返納後にバス停まで歩けない ・ 岡山県内のバス利用者は新型コロナの影響で3割減少した	・ バス、タクシーともに運転手不足	・ 月1回公共交通を利用してもらおう工夫 ・ 口コミで利用者を増やす

	利用者について	事業者について	ご意見
医療機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>透析患者の負担が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動支援は特になし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>受付～薬処方までの時間に合ったダイヤ</li> </ul>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>午前中の利用が多く、買い物時間は15～30分程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨客混載には課題あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗り入れ</li> <li>待合環境の整備</li> </ul>
社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動に困っている人がいる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ボランティアで移動支援を行っている地区が3地区ある</li> <li>次の担い手がない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗り方教室は免許返納後の安心材料となっている</li> </ul>

#### 庁内関係部署

	住民の移動状況について	事業について	ご意見
保健福祉部	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点から離れている人の負担が大きい</li> <li>透析患者の負担が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉タクシー券、リフトタクシー券あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド交通の拡充</li> </ul>
教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>小学校から3km以上、中学校から5km以上に居住の児童・生徒をスクールバスで送迎</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高等学校等通学費補助金あり</li> <li>スクールバスの空き時間活用、一般客混乗は課題あり</li> </ul>	
建設事業部			<ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点へ人を集める交通体系</li> <li>市外・県外への広域移動も考慮</li> </ul>

## 第4章 上位・関連計画におけるまちづくりの理念・方針

### 1. 上位計画

第2次赤磐市総合計画

【策定主体】 赤磐市

【計画期間】 平成27年度～令和6年度

#### (1) まちづくりの理念

市政における全ての施策の基本となる「第2次赤磐市総合計画」では、「つながり」、「うるおい」、「にぎわい」、「あんしん」の4つを基本理念とし、この基本理念を踏まえて、赤磐市が目指す将来像として「ひと“いきいき”まち“きらり”活力ある、住みよい、住みたい、赤磐市」を掲げている。

基本理念	つながり	市民と行政が一体となって地域を築くことで、愛着と誇りが持てるまちを目指します。
	うるおい	恵まれた自然や地域文化を守り、こころ豊かで潤いのあるまちを目指します。
	にぎわい	産業の振興や観光振興等により、活力とにぎわいのあるまちを目指します。
	あんしん	住環境をさらに高め、安全、安心に暮らせる快適なまちを目指します。
将来の赤磐市の姿	人“いきいき”まち“きらり”活力ある、住みよい、住みたい 赤磐市	

#### (2) 計画の基本構想

赤磐市が持つ強み・弱み、課題等を踏まえて、特に重点的に推し進めていくべき取組を、3つの「重点戦略」として掲げている。

また、3つの重点戦略の下に、重点戦略を効果的・効率的に達成するための柱となる9つの「戦略プログラム」を配置している。

重点戦略	戦略プログラム
経済・産業に活力があり、ひとが集まるまちを創る	企業誘致による安定的で良質な雇用創出プログラム
	商工業・観光振興による賑わいと活力創出プログラム
	強い農業の確立プログラム
安心して子育てができ、次代を担うひとが育つまちを創る	安心して家庭を築ける環境創出プログラム
	安心して出産・子育てができる環境創出プログラム
	子供が健やかに育つ環境創出プログラム
多彩な人材の活躍により、地域が活性化しているまちを創る	移住・定住が進むまち創出プログラム
	支えあいを中心とした協働によるまちづくり推進プログラム
	高齢者が生きがいを持ち元気に暮らせる地域創出プログラム

### (3) まちづくりの方針・進め方

まちづくりの方針は、次のように示されている。

#### まちづくりの方針

- 既に人口や都市的機能の集積がある程度進んでいる複数の地域に、居住機能、商業施設、公共交通結節点等の生活利便機能や医療、介護、福祉、教育等の生活サービス機能をコンパクトに集約化し、地域における拠点形成する。
- 拠点となる各地域を公共交通網で結ぶことで、住民が自家用車に過度に頼ることなく医療・福祉施設や商業施設等にアクセスすることを可能にし、日常生活に必要なサービスが身近に存在する多機能型の環境を形成することで、拠点となる各地域に住み替えによる居住の誘導や移住・定住の促進を図り、利用圏人口の確保を通じた地域の経済活力の維持、向上を図る。
- 地域・市内にあるものは地域・市内で充足させ、ないものは近隣市町との連携により充足させることを基本に、拠点となる各地域が自らの地域の強みを活かして自立しつつ、不足する都市的機能やサービスは他の地域とのネットワークにより補完しあうことで、住民が住み慣れた地域で快適に住み続けられるまちの形成を目指す。
- 拠点となる地域の周辺部には、日常生活に身近な生活利便機能、医療・福祉等のサービス機能や公共交通網が整備されていない地域もあるため、地域住民、非営利団体・法人、民間企業等、多様な主体と行政がしっかりと手を携えることにより、拠点となる地域から各種生活関連サービスを提供できるネットワークを構築する。
- 以上のように、多機能型の小さな拠点が互いに多世代交流による有機的連携を深めることで、各地域が主役になり地域の共存共栄を図る「多極ネットワーク型※の拠点都市構造」を長期的に形成していくことを目指す。
- 都市的機能の集約に当たっては、市街地や都市的機能集約地の居住者だけが恩恵を享受する一極集中型ではなく、中山間地域やその他の地域を含めた市域全体の効用に資するまちの形成を進める。
- また、まちづくりの推進に当たっては、森林、緑地、水辺等、豊かな自然環境や魅力ある景観・農村風景を保全し、うるおいと安らぎのある景観形成を図りつつ、自然環境や地域の歴史・文化資源等を総合的に利活用して観光振興等による交流機会の拡大を進め、人と自然が共生する地域の形成を目指す。
- 以上のようなまちの形成は、多面的な施策を総合的に行う必要があり、また短期間で実現するものではない。そのため、長期的な視点の下で社会経済状況の変動を注視しながら、持続可能性を持って規制の見直し等も含めた段階的で現実的な取組を進める。

※多極ネットワーク型…合併前の旧町村中心部を地域拠点として、中核拠点とネットワークで結ぶまちづくりの形のひとつ。

また、まちづくりの進め方において、公共交通について示されているものは、次の事項である。

まちづくりの進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車の利用が困難な人を始め、より多くの市民が便利で利用しやすい公共交通体系を構築することにより公共交通機関の利用促進を図り、自家用車に過度に依存しないまちの形成を進める。</li> <li>● 公共交通結節点の徒歩・自転車圏内に経済交流や文化交流の機会が得られる場を形成することにより、公共交通機関の潜在的利用需要の掘り起こしと事業者による公共交通網の維持・充実を図る。</li> <li>● 自動車排出ガスによる環境負荷の低減と、利便性を目的とした各地域のネットワーク化促進の両面に配慮した交通政策の推進を図るため、将来を見据えた公共交通体系の再構築に向けた検討を進める。</li> </ul>
-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### (4) 公共交通に関する施策の内容

公共交通に関する施策は、戦略プログラム「支え合いを中心とした協働によるまちづくり推進プログラム」において、次のように示されている。

施策展開の方向性	公共交通網の維持	
重点施策	公共交通機関の整備・確保と利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域住民等による公共交通機関の利用を促進することにより、地域の公共交通の確保を図る。</li> <li>● 自家用車と公共交通機関が役割を分担してバランスの良い共存が可能となるよう、将来を見据えた公共交通体系の再構築等について、地域と行政が一緒になって検討を進めていく。</li> </ul>

## 2. 関連計画

### (1) 岡山県南広域都市計画区域マスタープラン

【策定主体】岡山県

【策定年月】令和2年4月

#### ① 都市づくりの基本理念及び方針

岡山県南広域都市計画区域マスタープランにおける都市づくりの基本理念及び方針は、次のように示されている。

基本理念	中四国の中核拠点としてふさわしい力強い都市づくり
方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集約型都市構造の実現を目指した都市づくり</li> <li>● にぎわいのある中心市街地の形成を目指した都市づくり</li> <li>● 安全・安心で暮らしやすい都市づくり</li> <li>● 環境負荷の小さい低炭素型の都市づくり</li> <li>● 産業振興による活力あふれる力強い都市づくり</li> <li>● 個性と魅力あふれる都市づくり</li> <li>● 連携による相互補完とグローバルな発展を目指した都市づくり</li> </ul>

#### ② 赤磐地域の市街地像

岡山県南広域都市計画区域マスタープランにおける地域ごとの市街地像のうち、赤磐地域は次のように示されている。

赤磐地域の市街地像	市街地周辺に広がる良好な田園風景や自然環境との調和に努めながら、市街地の生活環境施設の充実とあわせた産業の振興、商業・業務機能の充実を図り、職住が近接する利便性の高い市街地としての整備を進める。
-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

#### ③ 将来都市構造



##### 赤磐：地域都市拠点

赤磐市役所を中心に一定のまとまりのある市街地は、官公庁や事務所、商業施設を集積し、中心市街地としての都市機能が備わるよう土地利用を促進する。



#### ④ 交通施設の都市計画の決定の方針

交通体系の整備の基本方針は、次のように示されている。

交通体系の整備の基本方針	<ul style="list-style-type: none"><li>● 公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上</li><li>● 災害に強く、生活や産業を支える交通ネットワークの充実</li><li>● 必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備</li></ul>
--------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

また、主要な施設の配置の方針のうち、公共交通に関するものは次のように示されている。

鉄道	<ul style="list-style-type: none"><li>● 環境負荷が小さい鉄道の利用促進に努め、誰もが利用しやすく、安全・安心で暮らしやすいまちづくりに資する施設の整備改善に努めていく。</li><li>● 岡山駅を結節点とする鉄道網の利用促進のため、利便性の向上に資する施設の整備改善に努めていく。また、路面電車の岡山駅前広場への乗り入れ、J R 吉備線の L R T 化等については、交通事業者などの関係者と調整しながら、検討を進める。</li><li>● 倉敷駅周辺の J R 山陽本線、J R 伯備線及び水島臨海鉄道の高架化の実現を図る。</li></ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"><li>● 鉄道との連携を前提としたバス網を構成し、鉄道サービスを楽しめないエリアをカバーする公共交通網を整備するなど、公共交通機関の充実を図るとともに、バス待合所等附属施設の整備に努め、誰にでもやさしい公共交通としてのバス利用を促進する。</li><li>● バスターミナルの整備を促進し、乗換利便性やユニバーサルデザイン等に配慮し、機能的な配置に努める。</li></ul>
その他の公共交通	<ul style="list-style-type: none"><li>● 既存の鉄道、バスを利用することが困難な地域においては、地域住民、自治体、交通事業者等の調整により、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど、地域に適した公共交通を持続的に確保する。</li></ul>

## (2) 赤磐市都市計画マスタープラン

【策定主体】 赤磐市

【策定年月】 令和元年6月

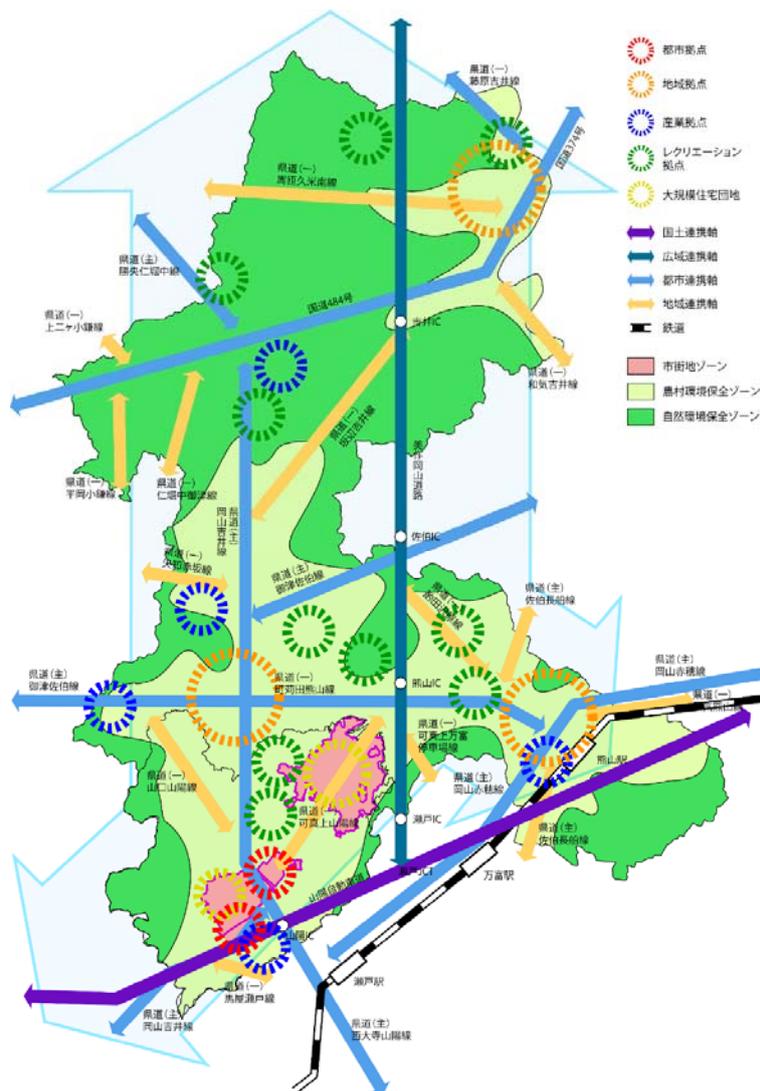
### ① 都市計画区域における都市づくりの基本理念とテーマ

赤磐市においては、山陽地域全域及び熊山地域の一部（計3,695ha）が都市計画区域に指定されており、都市づくりの基本理念及びテーマとして次の事項が掲げられている。

都市づくりの 基本理念	暮らしやすい生活環境のある都市づくり 活力とにぎわいのある都市づくり 豊かな自然環境のある都市づくり
都市づくりの テーマ	人“いきいき”まち“きらり” 豊かさを実感し人と自然が共生する創造都市 赤磐

### ② 将来目標及び都市像

都市づくりの基本理念及び方針に基づく将来都市構造と、主要な施設の配置方針のうち公共交通に関する事項は次のように示されている。



<p>土地利用に関する 基本的な考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 将来都市構造の実現に向けた適切な土地利用の規制・誘導</li> </ul> <p>将来都市構造の実現に向け、都市機能の充実と良好な都市環境の形成を図るため、現在の市街化区域の範囲を中心に、用途地域を基本として、適切な土地利用の規制・誘導を図る。</p> <p>また、交通結節点及びその周辺に都市機能や居住の集積を図るとともに、他の拠点と利便性の高い公共交通で結ぶことにより、公共交通を軸に複数の拠点が連携する都市構造の形成を図る。</p> <p>住工混在地区や現状の土地利用と用途地域の指定が一致していない地区では、居住環境の保全に努めながら、必要に応じて用途地域の見直しや特別用途地区の指定、地区計画の導入などを検討する。</p>
<p>公共交通の 整備方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の利便性向上</li> </ul> <p>JR山陽本線熊山駅では、駅周辺道路の拡幅や一時停車場所の確保などによる安全性・利便性の向上、駅舎や関係施設のバリアフリー化の促進、パーク＆ライドに利用する駐車場や駐輪場の充実など、駅の周辺整備を図るとともに、電車の運行回数の増加などを西日本旅客鉄道(株)に要請し、地域交通の利便性の向上と機能強化に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス交通等の利便性向上</li> </ul> <p>平成30(2018)年度、赤磐市地域公共交通会議において、本市の公共交通の基本計画となる赤磐市地域公共交通網形成計画を策定した。</p> <p>計画策定の参考とするため、平成29(2017)年度に実施した公共交通に関する市民アンケートでは、回答者の約半数が「現状並みの市の負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」と回答しており、赤磐市地域公共交通網形成計画に基づき、分析したデータを活用するなど、運行形態や経路等の検討・再編を進める。</p>

### (3) 赤磐市立地適正化計画

【策定主体】 赤磐市

【作成年月】 令和6年4月公表予定

#### ① まちづくりの基本方針

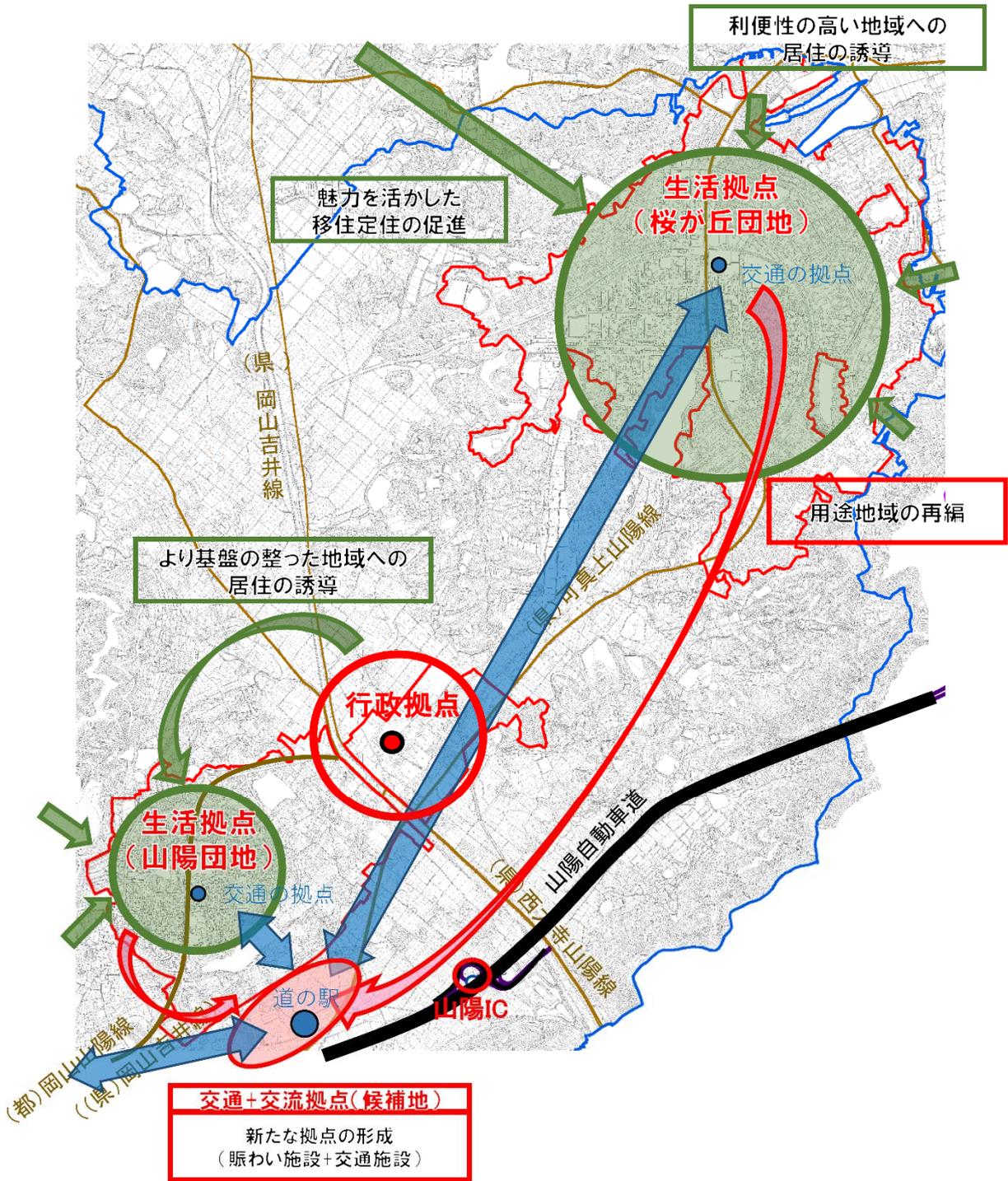
まちづくりの方針は、次のように示されている。

まちづくり の基本方針	人々が“いきいき”と生活し“独自”のまちとして“きらり”と発展していく、 「活力ある、住みよい、住みたい」まち赤磐 ～“ベッドタウン”から“コネクティッドシティ”へ つながり交流する都市への転換～
----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### ② 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

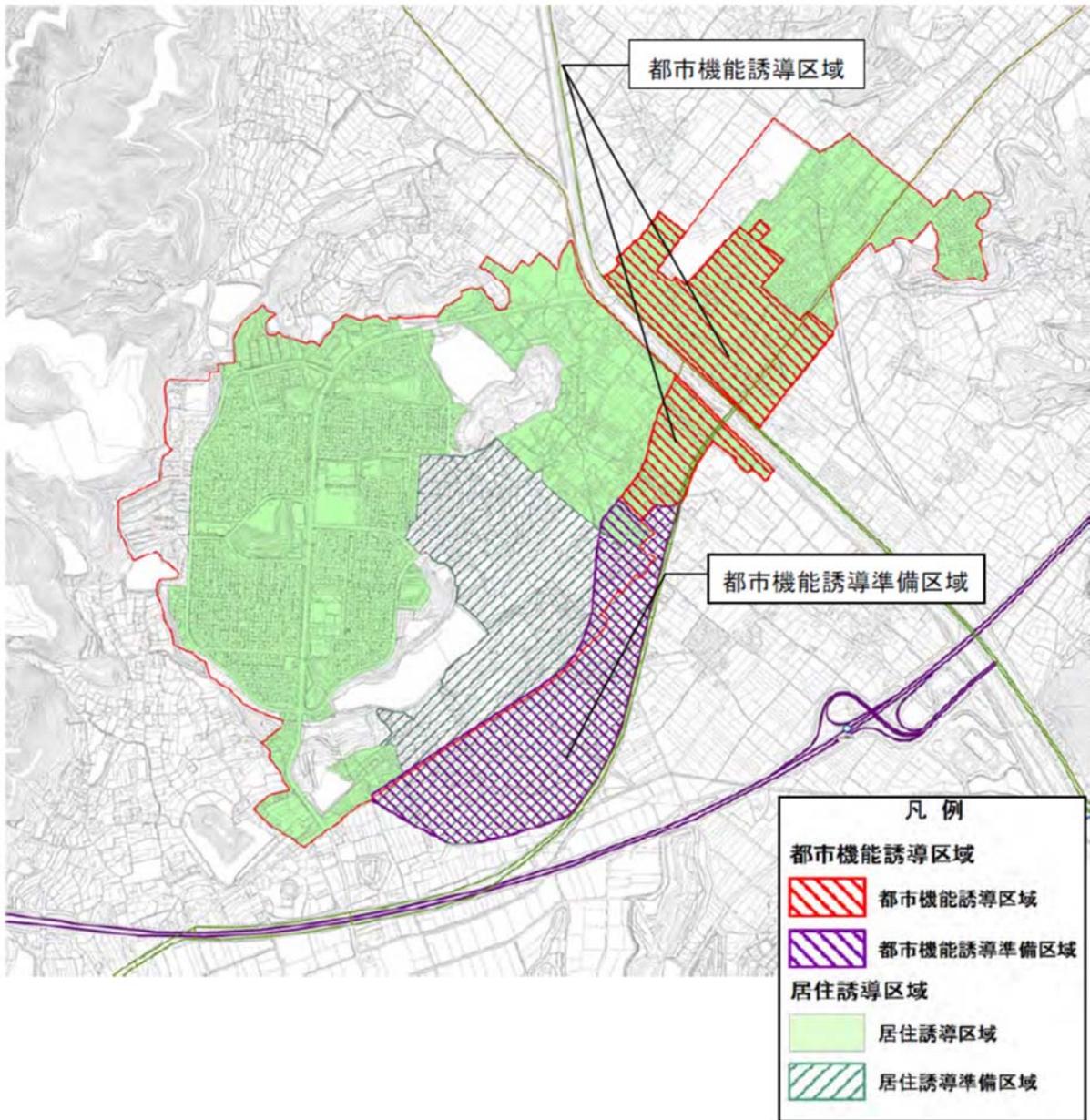
<b>ストーリー①：赤磐版コンパクト+ネットワークの構築</b>	
・	人口減少に対応した都市のコンパクト化、一体化
・	ハブ機能を持った新たな交通結節点の整備
・	各拠点に役割を持たせることによる必要な都市機能の集積・集約
・	各拠点を効率的に結ぶネットワークの強化
・	市域外の拠点とのネットワークの強化による通勤・通学の利便性の向上
・	公共交通の利便性向上による、子育て世代も高齢者も安心して歩いて暮らせるまちづくりの促進
<b>ストーリー②：新たな時代に対応した都市構造の再編</b>	
・	疲弊した都市の再生に向けた都市構造の再構築
・	都市構造の再編による、賑わいや交流のエリアとなる魅力的で新たな拠点の形成
・	時代の変化に対応した商業系から住居系への見直しなど適切な用途の再編
・	市の玄関口（顔）となり、中心となる「つながり」「交流する」エリアの創造
・	市外へ流出している買物客、観光客を市域内へ呼び込む、滞留させる仕組みの構築
・	アフターコロナを見据えた職住近接のまちづくり
<b>ストーリー③：赤磐の魅力を活かした移住定住の促進</b>	
・	生活利便性の高い地域、より基盤の整った地域、安全な地域への居住の誘導によるコンパクト化
・	空き地や空き家の活用促進と世代循環による定住の促進
・	若者と高齢者が世代を超えて交流できる場、仕組みの構築
・	移住就業支援事業など各種支援制度の活用による移住定住の促進
・	様々な世代が住み継ぎつなげる居住地としての住宅団地の維持・改善

③ 将来都市像と誘導区域



拠点類型	地区	拠点の特性
生活拠点	山陽団地 桜が丘	生活を支えるサービスを提供する拠点
行政拠点	市役所周辺	市民に行政機能、病院等の機能を提供する拠点
交通+交流拠点	河本・岩田地区	各拠点と公共交通で結ばれ、賑わい、交流機能を提供する拠点

都市機能誘導区域・都市機能誘導準備区域



### ③ 公共交通の役割・位置づけと公共交通に関する施策・事業

公共交通の役割・位置づけと、公共交通に関する施策・事業は次のように示されている。

<p>公共交通の役割・位置づけ等</p>	<p>人口減少が進む中で、公共交通を取り巻く状況は、さらに厳しくなることが予想されるが、一方で高齢化の進行等により、公共交通を必要とする市民の増加が予想される。特に、赤磐市は中心拠点と人口の多い住宅団地が離れているため、身近な公共交通であるバスの役割はより重要となる。このため、利便性の向上に向け、市営バス路線の再編や交通結節点の整備など、交通事業者だけでなく、地域や行政が主体的に関わり、市民の生活を支える公共交通について考える必要がある。</p> <p>また、公共交通の利便性が高い地域に生活利便施設や雇用の場を集積するなど、まちづくりと公共交通を一体的に考える必要がある。</p>
<p>公共交通に関する施策・事業</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>交通結節点の整備</b><p>各交通事業者との連携を密にし、新設する交通ターミナルでの円滑な連携に向けた協議を進める。</p><p>【具体的な施策】</p><ul style="list-style-type: none"><li>・ 岡山駅～新拠点～瀬戸駅間を新たな交通軸として位置づける。</li><li>・ 民間企業との連携により、新拠点を路線バスや高速バスの発着点とし、タクシーや新たなモビリティなどの移動手段と接続した利便性の高い交通結節点の整備を図る。</li><li>・ 既存の民間バスや市民バスの連携等による待ち時間の短縮など利便性の向上を図る。</li><li>・ 快適な待合環境の整備と併せて、電子掲示板（デジタルサイネージ）の設置、バスロケーションシステム※1の活用により利便性向上を図る。</li></ul></li><li>● <b>交通ネットワークの強化</b><p>賑わいと交流の創出や、不足する都市機能の集積立地により高まる公共交通需要の将来予測等を踏まえ、事業者への情報提供や支援を講じるとともに、交通サービスの担い手不足や、ラストワンマイル※2等の課題に対し、先進技術の活用等による対策を講じる。</p><p>【具体的な施策】</p><ul style="list-style-type: none"><li>・ 民間企業との連携により、増加する需要に応じて、市内各拠点を結ぶバスを運行する。</li><li>・ 増加する多様な移動需要に対応するため、タクシー等の運転手の担い手不足解消に向けた支援を行う。</li><li>・ 自動走行システムや超小型モビリティ等の技術を取り入れた新たな移動手段の導入を検討する。</li><li>・ 桜が丘を中心とした基幹路線の通勤・通学需要に対し、シェアサイクルやシェアキックボード等の利用を促進する環境を整える。</li></ul></li></ul>

※1 バスロケーションシステム…GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。

※2 ラストワンマイル…自宅からバス停の間や、最寄り駅から目的地の間の短距離のこと。

	<p>(モビリティハブ※1の整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなモビリティ関連サービスの実装を通じて移動課題の解決に資するとともに MaaS※2導入に向けた環境づくりを進める。</li> </ul> <p>● 交通サービスの充実</p> <p>高齢者をはじめとする地域住民の移動手段となっている路線バスのサービス向上に向けた取り組みや、地域の現状に応じた適切なサービスの提供を進める。</p> <p>【具体的な施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通系 IC カードを活用し、高齢者及び障害者の運賃割引制度を導入し利便性向上を図る。</li> <li>・各地域の高齢者等の日常的な買い物・通院需要に対し、新拠点等の目的地まで移動をサポートするため、デマンド交通を拡充する。</li> </ul>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### (4) その他関連計画

その他の関連計画において示されている公共交通の役割・位置づけと、公共交通に関する施策・事業の概要は次のとおり。

##### ① 赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(策定年月：令和2年3月)

公共交通の役割・位置づけ等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通機関の整備・確保と利用促進</li> </ul> <p>公共交通機関は、自家用車等を利用できない市民にとって重要な移動手段であることから、維持・充実を図る必要がある。市内のバス路線については、利用者のニーズに合った運行形態の選択、利便性の向上に努め、利用が少ない路線は、利用促進を図るとともに運行形態の見直しを行い、地域の公共交通機関の確保を図る。</p> <p>また、自家用車と公共交通機関が役割を分担してバランスの良い共存が可能となるよう、将来を見据えた公共交通体系の再構築や、高齢ドライバーが安心して免許を返納できる環境を作り、自宅から目的地までの自家用車に替わるものの在り方等について、地域と行政が一緒になって検討を進める。</p>
---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

※1 モビリティハブ・・・バスやタクシー、シェアモビリティ等、様々な交通モードの接続・乗り換え拠点のこと。

※2 MaaS・・・Mobility as a Service の略。複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決が期待される。

② 第2期岡山連携中枢都市圏ビジョン

(策定年月：令和4年3月)

公共交通の役割・位置づけ等	圏域では医療機関、商業施設等の都市機能の役割分担が行われており、地域連携軸をはじめとする交通ネットワークの利便性の維持・向上を図ることによって、生活利便の確保や持続的な経済成長を目指すことが求められる。
公共交通に関する施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的交通網の整備・利用促進</li> </ul> JRの利用促進と駅機能強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活交通による公共交通ネットワークの充実</li> </ul> 路線バス等生活交通の維持・確保

③ 赤磐市過疎地域持続的発展計画

(計画期間：令和3年度～令和7年度)

公共交通の役割・位置づけ等	<p>吉井地域及び赤坂地域においては、バスは生活に密着した交通手段であり、自らの交通手段を持たない人の交通手段として重要な役割を持っている。市民バスはバス事業者と連携を図り、利用者の意向に沿うよう、路線全体の見直しを図っていく必要がある。</p> <p>出発点を美咲町から吉井地域へ延伸した、美咲町柵原地域と津山市を結ぶ、津山・柵原線共同バスについて、本地域の学生が利用しやすい通学手段を維持する。</p>
---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

④ 赤磐市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

(策定年月：令和6年3月予定)

公共交通の役割・位置づけ等	在宅生活を続けるには「交通手段が必要」と感じている高齢者が多い。
公共交通に関する施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● リフトタクシー券の交付</li> <li>● 福祉タクシー券の交付</li> <li>● 生活支援情報ネットワーク事業の推進</li> </ul>

⑤ 赤磐市障害者計画

(策定年月：令和6年3月予定)

公共交通の役割・位置づけ等	個々の障害や生活状況等に応じて安心して移動できる手段を確保できるような体制を整備する必要がある。
公共交通に関する施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通バリアフリーのまちづくり</li> </ul> 公共交通機関のバリアフリー化 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動支援の充実</li> </ul> 移動支援事業の充実 移動に対する経済的支援 公共交通の充実

## 第5章 前計画（赤磐市地域公共交通網形成計画）の検証

### 1. 赤磐市地域公共交通網形成計画の概要

#### （1）基本理念と基本方針

##### ① 計画の基本理念

人とまちをつなぎ、暮らしを支え続けるみんなの公共交通

##### ② 計画の基本方針

基本方針1：持続可能な公共交通の仕組みづくり

基本方針2：まちづくりにつながる公共交通整備

基本方針3：市民と行政がともに公共交通をつくるという意識づくり

##### ③ 計画の期間

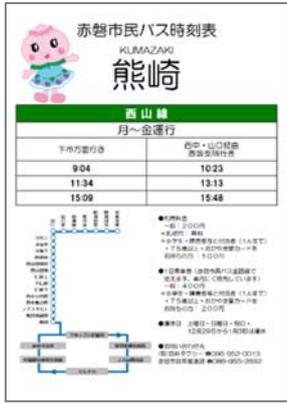
令和元年度～令和5年度

#### （2）計画の目標と事業内容

基本方針	目標	事業内容
1 持続可能な 公共交通の 仕組みづくり	1-1 わかりやすく、利用し やすい交通環境の整備	1-1-a わかりやすい時刻表・路線図などの提供
		1-1-b 運転手への研修実施
	1-2 市民の生活を支える持 続可能な仕組みの構築	1-2-a 運行形態の変更・検討目安の設定
		1-2-b バス広告事業の推進及び運賃の検討
		1-2-c 公共交通の担い手育成
2 まちづくりに つながる 公共交通整備	2-1 将来のまちの姿を見据 えた公共交通網の整備	2-1-a 地域拠点を中心とした交通網の整備
		2-1-b 先進技術を取り入れた公共交通の研究
	2-2 利便性の高い交通体系 の構築	2-2-a 地域特性をふまえた移動手段の提供
		2-2-b ラストワンマイル対策の交通手段導入の 研究
		2-2-c 周辺自治体との広域連携の検討
3 市民と行政が ともに公共交通を つくるという 意識づくり	3-1 公共交通の利用促進・ 関心度の向上	3-1-a 利用促進、関心度向上のための啓発活動 の実施
		3-1-b 市広報紙、ホームページ等によるPR
		3-1-c 運転免許返納制度と連携した施策の検討
	3-2 公共交通についての意 識改善と意識調査	3-2-a 定期的な意見交換会、モビリティ・マネ ジメントの実施
		3-2-b アンケート調査による市民の意識調査

## 2. 事業の実施状況と数値目標の検証

### 1-1-a わかりやすい時刻表・路線図などの提供

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>山陽地域を運行する車両は、路線ごとに色分けされた路線名マグネットを貼り付けて運行している。熊山地域では引き続きラッピング車両が運行されており、熊山地域以外の地域では車両にあかいわももちゃんのマグネットを貼り付けて運行している。</li> </ul>	 <p>▲ 吉井地域のバス車両</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停に路線図を掲載した。一部バス停では観光客にも配慮しバス停名にローマ字の併記を行った。</li> </ul>	 <p>路線図・ローマ字入りのバス停時刻表 ▶</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民バス車内では運転手による行き先の確認や到着前の声かけを徹底している。</li> </ul>	
数値目標の検証	市民バス車内アナウンスの実施実績 (アナウンスの仕組みを導入したバスの台数の割合)	
	目標値	50%以上
	現状値 (R5)	100%
今後の展開	取り組みを継続するとともに、コロナ禍が落ち着き市外からの来訪者の増加が見込まれるため、それに対応するために路線・バス停のナンバリング表示化や案内板の多言語表示、車内アナウンスの機械化を検討する。	

### 1-1-b 運転手への研修実施

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降調査時に併せて運転手へも市の魅力、市政情報等を伝え、利用者からの問い合わせにも対応できるよう案内をした。</li> </ul>	
数値目標の検証	運転手への研修 (定期的な研修実施率 (実施業者/委託業者))	
	目標値	100%
	現状値 (R5)	60%
今後の展開	-	

## 1-2-a 運行形態の変更・検討目安の設定

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度は基準に基づき検討の俎上にはあげたが、コロナの影響により利用促進やその検証を行うことができず、その後も長引くコロナの影響により実施することができなかった。</li> </ul>	
数値目標の検証	交通空白地の目標 (赤磐市内における交通空白地)	
	目標値	0 地区
	現状値 (R5)	—
今後の展開	<p>コロナ禍が落ち着き、公共交通の利用者数も回復傾向にあることから、新たな基準を設け運行形態の変更・検討を行う。新たな基準は、利用者数だけでなく、収支や市の負担額を考慮した上で設定し、より持続可能で効率的な運行を目指す。</p>	

## 1-2-b バス広告事業の推進及び運賃の検討

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>広告入りバスマップ事業を継続実施している。</li> <li>広域路線バス赤磐・美作線で車両への広告掲載を実施した。</li> </ul>	
	 <p>◀ バス車両への広告掲載</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年度からおかやま愛カードに提示による運賃割引、75歳以上の方の運賃割引を開始した。</li> </ul>	
数値目標の検証	 <p>◀ おかやま愛カード</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10月から定期券、一日乗車券を導入した。</li> </ul>	
	 <p>◀ 定期券</p> <p>◀ 一日乗車券</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年4月から、広域路線バス赤磐・和気線の運賃を引き下げ、和気町内の運賃を和気町営バスと同価格に設定した。</li> </ul>		
数値目標の検証	運賃以外の収入 (運賃以外の収入額)	
	目標値	令和元年度の水準を維持 (R1 : 12.96 万円)
	現状値	R1 : 12.96 万円、R2 : 12.96 万円、R3 : 13.2 万円 R4 : 11 万円、R5 : 11 万円
今後の展開	取り組みを継続する。	

### 1-2-c 公共交通の担い手育成

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>従事者の運転免許を取得する経費を負担する旅客自動車運送事業者に対し、赤磐市公共交通網運転手育成支援事業補助金を交付する要綱を制定した。</li> </ul>	
数値目標の検証	二種免許取得補助申請 (事業者からの申請件数)	
	目標値	5件(計画期間中)
	現状値(R3~R5)	4件
今後の展開	取り組みを継続する。	

### 2-1-a 地域拠点を中心とした交通網の整備

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊山地域の路線でGPSロガーを用いたダイヤの検証を行い、JR熊山駅への接続を考慮した改正を行った。これにより、JRへのスムーズな接続や大幅な遅延の解消、安全運行可能なダイヤとなった。  <div style="text-align: right;">                     広域路線バス・市民バスに搭載しているGPSロガー ▶                 </div> </li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10月から山陽地域の路線を再編した。新たに山陽団地線を設置し、利用者の多い西山団地を經由する西山線は曜日運行から平日毎日運行に変更した。また、地域の要望に応じて、西山団地内に停留所を追加した。                      全ての路線が赤磐市中心部の利用者が多く利用する施設を經由するルート設定を行った。                      これらの取り組みにより、山陽団地線は1便平均輸送人員が市民バスの中で最も高い路線となった(R4実績)。下市イズミ停留所では乗降者数が倍増し(R2:1,149人→R4:2,323人)、中心部内に新設したマルナカバス停では年間約1,000人が乗降している(R4実績)。再編前まで利用がほとんど見られなかったバス停(赤坂支所、山口、鴨前地藏堂、馬屋消防機庫、望の里団地、南方)で乗降が見られるようになった。</li> <li>アクセシビリティマップ分析の結果に基づき、仁美地域のデマンド型市民バスを令和4年4月から吉井地域の地域拠点である周匝まで延伸した。これにより、仁美地域の利用者の約60%が周匝周辺へ移動している。</li> </ul>	
	市民アンケート調査(赤磐市総合計画及び赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略に関する市民アンケート) (「公共交通機関の充実」の満足度)	
数値目標の検証	目標値	H29年度より増加(H29年度:2.19)
	現状値	R2:2.16    R4:2.12 【参考】日常生活における移動に関するアンケート調査 公共交通の総合評価(満足度) 満足している割合    H29:9.0%    R4:16.4%



今後の展開	アンケート調査、アクセシビリティマップ分析、GPS ロガーなどの情報を活用し、利用者のニーズに合った運行形態、路線、ダイヤへ適宜改善する。
-------	-----------------------------------------------------------------------

2-1-b 先進技術を取り入れた公共交通の研究

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>Google マップで広域路線バス・市民バスの経路検索や運行状況の確認が可能になった。さらに、公共交通オープンデータ協議会を通じて、経路検索サービス提供者に向けてオープンデータを広く公開している。</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>赤磐市バスロケーションシステム</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Google マップの経路検索 ▶</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤磐市役所、JR 熊山駅にデジタルサイネージを設置した。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲ デジタルサイネージ (赤磐市役所)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>▲ デジタルサイネージ (JR 熊山駅)</p> </div> </div>
今後の展開	取り組みを継続するとともに、利用者の利便性を向上させるために引き続き公共交通に関する先進技術について研究し、導入を検討する。

2-2-a 地域特性をふまえた移動手段の提供

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>アクセシビリティマップ分析の結果に基づき、仁美地域のデマンド型市民バスを令和 4 年 4 月から吉井地域の地域拠点である周匝まで延伸した。これにより、仁美地域の利用者の約 60%が周匝周辺へ移動している。(再掲)</li> <li>令和 3 年 10 月から山陽地域の路線を再編した。(再掲)</li> </ul> <p>新たに山陽団地線を設置し、利用者の多い西山団地を經由する西山線は曜日運行から平日毎日運行に変更した。また、地域の要望に応じて、西山団地内に停留所を追加した。</p> <p>全ての路線が赤磐市中心部の利用者が多く利用する施設を經由するルート設定を行った。</p> <p>これらの取り組みにより、山陽団地線は 1 便平均輸送人員が市民バスの中で最も高い路線となった (R4 実績)。下市イズミ停留所では乗降者数が倍増し (R2 :</p>
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	1,149人→R4:2,323人)、中心部内に新設したマルナカバス停では年間約1,000人が乗降している (R4実績)。再編前まで利用がほとんど見られなかったバス停 (赤坂支所、山口、鴨前地藏堂、馬屋消防機庫、望の里団地、南方) で乗降が見られるようになった。	
数値目標の検証	市民アンケート調査 (日常生活における移動に関するアンケート調査) (「行きたいところへの路線」の満足度)	
	目標値	H29年度より増加 (H29年度:14.0%)
	現状値 (R4)	16.0%
今後の展開	アンケート調査、アクセシビリティマップ分析、GPS ロガーなどの情報を活用し、利用者のニーズに合った運行形態、路線、ダイヤへ適宜改善する。	

### 2-2-b ラストワンマイル対策の交通手段導入の研究

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の要望に応じて、バス停の新設や移転を行った。 令和2年9月には、松木・下市線を桜が丘西7丁目内へ延伸した。これにより、松木・下市線の乗降数が増加した。 令和3年10月には、西山団地内に停留所を追加した。(再掲) 令和5年4月には、熊崎地内のバス停を地域住民の利用しやすい場所に移転した。</li> <li>令和6年1月15日から赤坂地域にデマンド型市民バスを導入し、広域路線バスや民間バスのバス停と接続することで、広域的な移動が可能となるように対応した。</li> </ul>
今後の展開	市内全域にデマンド交通を導入することを検討する。

### 2-2-c 周辺自治体との広域連携の検討

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年8月から、NPO法人英活が通学支援のため吉井地域から林野高校、勝間田高校を結ぶバスの運行を開始した。また、令和5年4月から滋慶学園高校、美作市スポーツ医療看護専門学校への通学に対応するため、当該学校のスクールバス停留所「入田団地」を接続地点とし、停留所追加、路線変更をした。</li> <li>令和5年4月から、広域路線バス赤磐・和気線の運賃を引き下げ、和気町内の運賃を和気町営バスと同価格に設定した。(再掲) 高校生の通学の交通手段を確保するため、早朝の便を追加し、佐伯庁舎で和気町営バス佐伯・熊山線と接続した。また、周匝～塩田間を往復する便を追加し、塩田地区住民の買物・通院の利便性を向上させた。</li> <li>令和5年4月から、株式会社エスアールティーが赤磐市及び岡山市東区瀬戸町と岡山桃太郎空港の間つなぐ乗合タクシーの運行を開始した。</li> </ul>
今後の展開	瀬戸駅等の鉄道駅への接続の強化を検討する。

### 3-1-a 利用促進、関心度向上のための啓発活動の実施

<p>実施状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度、令和4年度、令和5年度にバスの乗り方教室を実施した。令和2年度、令和3年度はコロナの影響で行うことができなかった。</li> </ul> <p style="text-align: right;">バスの乗り方教室 ▶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山陽地域を運行する車両は路線ごとに色分けされた路線名マグネットを貼り付けて運行している。熊山地域では引き続きラッピング車両が運行しており、熊山地域以外の地域では車両にあかいわももちゃんのマグネットを貼り付けて運行している。(再掲)</li> <li>令和3年度から地域の事業者と協働して公共交通を維持していくための取組としてバス停サポーター制度を実施し、現在、市内4か所にベンチを設置している。</li> <li>令和4年7月から、赤磐市民バス山陽団地線の車内に、山陽西小学校児童の作品の飾付けを行った。</li> </ul> <p style="text-align: right;">山陽団地線の車内 ▶</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民バスにマイナンバーカード普及や特殊詐欺防止のマグネットを車体に貼って啓発活動を行った。</li> </ul>	   <p style="text-align: center;">▲ 特殊詐欺防止啓発のマグネット</p>					
	<p>利用促進、知名度向上の取り組み (乗り方教室開催)</p> <table border="1" data-bbox="395 1736 1007 1881"> <tr> <td>数値目標の検証</td> <td>目標値</td> <td>10回(計画期間中)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>現状値(R1~R5)</td> <td>R1:3回、R4:3回、R5:7回 のべ参加者数154名</td> </tr> </table>	数値目標の検証	目標値	10回(計画期間中)		現状値(R1~R5)	R1:3回、R4:3回、R5:7回 のべ参加者数154名
数値目標の検証	目標値	10回(計画期間中)					
	現状値(R1~R5)	R1:3回、R4:3回、R5:7回 のべ参加者数154名					
<p>今後の展開</p>	<p>取り組みを継続する。</p>						

### 3-1-b 市広報紙、ホームページ等によるPR

<p>実施状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>年に数回、広報あかいわに公共交通に関する記事を掲載している。観光協会と連携した記事「あかいわバスたびっ！」シリーズは観光協会ホームページにも掲載している。</li> <li>バスの乗り方教室で行っているMy時刻表の作成を自宅でもできるように、広報あかいわと市のホームページにMy時刻表フォーマットと作り方を掲載した。</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <p>My時刻表フォーマット ▶</p> </div>				
<p>数値目標の検証</p>	<p>広報紙を活用したPR (広報あかいわ掲載回数)</p> <table border="1"> <tr> <td>目標値</td> <td>30回 (計画期間中)</td> </tr> <tr> <td>現状値 (R1~R5)</td> <td>27回</td> </tr> </table>	目標値	30回 (計画期間中)	現状値 (R1~R5)	27回
目標値	30回 (計画期間中)				
現状値 (R1~R5)	27回				
<p>今後の展開</p>	<p>取り組みを継続する。</p>				

### 3-1-c 運転免許返納制度と連携した施策の検討

<p>実施状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年度から、おかやま愛カードの提示による運賃割引、75歳以上の方への運賃割引を開始した。</li> <li>令和5年9月から令和6年2月末まで、高齢者、妊婦及び障害者等を対象にがんばろう赤磐WAKUWAKUタクシー券を配布した。</li> </ul> <div style="text-align: right;">  <p>▲ がんばろう赤磐 WAKUWAKU タクシー券</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>広報あかいわ令和5年10月号に市民バスのお試し乗車券を印刷してだれでも利用できるようにし、利用促進を図った。</li> <li>令和6年2月1日からハレカハーフ（高齢者・障害者を対象にした路線バス・路面電車の運賃割引）を導入した。</li> </ul>
<p>今後の展開</p>	<p>取り組みを継続するとともに、福祉部局と連携した事業についても検討を行う。</p>

### 3-2-a 定期的な意見交換会、モビリティ・マネジメントの実施

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの乗り方教室に併せて意見交換会を実施した。</li> <li>令和元年12月に城南小学校にてモビリティ・マネジメントを実施した。</li> <li>広報紙に、公共交通機関利用による環境負荷低減や消費カロリーに関する記事、また公共交通機関を利用した通学についての記事を掲載し、市民に公共交通に対する意識変容を促した。</li> </ul>	
数値目標の検証	モビリティ・マネジメントへの取り組み (意見交換会実施回数)	
	目標値	5回(計画期間中)
	現状値(R1~R4)	7回
今後の展開	取り組みを継続する。	

### 3-2-b アンケート調査による市民の意識調査

実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年度と令和4年度に第2次赤磐市総合計画及び赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略に関する市民アンケート内で、公共交通に関する重要度と満足度について調査した。さらに、令和4年度には日常の移動や公共交通のニーズ把握についても調査を行った。</li> <li>令和2年度に山陽地域の全世帯を対象にアンケート調査を行い、その結果を山陽地域の路線再編に活用した。</li> </ul>	
数値目標の検証	市民意識調査 (市全体でのアンケート調査実施)	
	目標値	2回(計画期間中)
	現状値(R1~R5)	4回
今後の展開	今後も定期的にアンケート調査を実施し、市民の意識の把握及び実施事業の評価検証に活用する。	

## 第6章 赤磐市の公共交通を取り巻く課題

前章までの結果を踏まえて整理した赤磐市における公共交通の課題は次のとおり。

地域の現状	<ul style="list-style-type: none"><li>赤磐市の北部や東部は、緑豊かな地域で主要地方道沿や高地に集落が点在し、南西部の平坦地は、山陽団地、桜が丘など宅地開発が進み人口が集中している。</li><li>人口は平成 17 年をピークに減少している。地域別に見ると、桜が丘西と桜が丘東は増加傾向、山陽旧地域は横ばい、その他の地域は減少傾向にある。また、高齢化率は上昇し続け、令和 27 年度には 37.6%まで上昇することが予測される。</li><li>通勤・通学における利用交通手段は自家用車が 80%（県平均 69%）、乗合バスが 4%（県平均 3%）と県平均を上回っている。</li><li>市域には JR 熊山駅、隣接する岡山市東区に JR 瀬戸駅があるが、通勤・通学で鉄道を利用する割合は 6%（県平均 8%）と県平均を下回っている。</li></ul>
公共交通の現状	<p>&lt;公共交通の整備状況・利用状況から&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>赤磐市の公共交通は、市南東部に JR 熊山駅を有し、また、広域路線バス、市民バス、民間バスが運行している。市民バスは各地域の地域拠点を中心に運行している。</li><li>民間バス運行路線以外ではバスの運行本数が少ない。</li><li>地域によっては公共交通が利用しづらい集落が点在し、また、市民の移動ニーズとバス路線の行先が合っていない地区がある。</li><li>バスを乗り継いで移動するときに接続がスムーズに行えず、バスで出かけるのと往復するのに時間がかかったり、帰りの便がなかったりする場合がある。</li><li>赤磐市が運行するバスの収支率は、広域路線バスは 50%を超えているが、市民バスはいずれの路線も 10%未満である。</li><li>広域路線バスの利用者数は近年減少傾向にある。また、広域路線バス、市民バスともに、新型コロナウイルスの影響で令和 2 年度の利用者数が落ち込んでいる。</li></ul> <p>&lt;公共交通に対する市民意向や利用実態から&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>月に 1 回以上定期的に公共交通の利用をする人はわずかである。</li><li>日常生活における移動先は、買い物や通院は居住地の近くまたは下市周辺が多いが、通勤・通学や定期的なお出かけは岡山市への移動が多い。</li><li>公共交通の満足度向上のためには、運行時間・運行本数や公共交通の接続性、情報のわかりやすさについて改善していくことが有効であると考えられる。</li><li>市民バスの新たな取り組みとして検討している予約型乗合バス、貨客混載、移動サービスの最適化及び予約・決済を一括で行うサービス、キャッシュレス決済、複数の公共交通の定額乗り放題サービスはそれぞれ一定の需要が見</li></ul>

	<p>込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤磐市がより暮らしやすくなるためには公共交通の充実が必要と考える人が多い。また、赤磐市の公共交通に関する取組はいずれも重要度が高く、満足度が低い。</li> <li>各地域にタクシー事業者があるものの、すべての事業者が小規模事業者である。コロナの影響で、人数や台数が減少した事業者もある。また、全国的にバス、タクシー等の担い手が不足している。</li> <li>足の悪い方や特定疾患のある方が移動に困っており、福祉的な移動のニーズが高まっている。</li> <li>バスを利用してもらうための工夫が必要である。</li> </ul>
<p>各種計画の理念・方針</p>	<p>&lt;第2次赤磐市総合計画から&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第2次赤磐市総合計画の重点戦略では、「経済・産業に活力があり、ひとが集まるまちを創る」、「安心して子育てができ、次代を担うひとが育つまちを創る」、「多彩な人材の活躍により、地域が活性化しているまちを創る」とあり、実現するためのまちづくりの方針として、既に人口や都市機能の集積がある複数の地域に公共交通結節点等のある拠点を形成し、これらを公共交通網で結び、自家用車に過度に頼ることなく日常生活を送ることを目指している。</li> <li>地域・市内にあるものは地域・市内で充実させ、ないものは近隣市町との連携により充足させ補完し合うことで、住み慣れた地域で快適に住み続けられるまちの形成を目指している。</li> <li>市街地や都市的機能集約地の居住者だけが恩恵を享受する一極集中型ではなく、中山間地域やその他の地域を含めた市域全体の効用に資するまちの形成を進める。</li> <li>環境負荷低減のためのまちづくりの進め方として、自家用車と公共交通機関が役割を分担してバランスの良い共存を可能にするため、市民と行政が一緒になって検討する。</li> </ul> <p>&lt;赤磐市都市計画マスタープラン・赤磐市立地適正化計画から&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤磐市都市計画マスタープランでは、鉄道の利便性向上とバス交通等の利便性向上を掲げ、JR熊山駅周辺の整備や、公共交通の基本計画に基づき、分析したデータを活用するなど、運行形態や経路等の検討・再編を進める。</li> <li>赤磐市立地適正化計画では、交通結節点の整備、交通ネットワークの強化、交通サービスの充実を掲げ、新設する交通ターミナルでの各交通手段の円滑な連携や先進技術の活用等による交通サービスの担い手不足やラストワンマイル等の課題への対応、利用者や地域の現状に応じた適切なサービスの提供を進める。</li> </ul>

## 前計画の検証

- 前計画の実施状況や数値目標の検証から、地域の実情に合わせた持続可能で効率的な運行形態、先進技術を活用した利便性の向上、鉄道駅への接続の強化を検討していく必要がある。

### 課題① 持続可能な移動手段の確保

急速に進む高齢化とそれに伴う高齢運転者の増加、公共交通利用者減少による収益の悪化や運転手不足の状況の中、市民のさまざまな移動ニーズに応えるためには、鉄道やバスだけでない他の移動手段の活用によって、市民の移動手段を確保していく必要がある。

### 課題② 多様なニーズに対応した交通サービスの提供

同じ赤磐市内であっても、地勢や人口分布は地域によって大きく特徴が異なり、各地域の実情に合わせた運行形態の見直しが必要である。

公共交通に求められることは利用者の属性によって大きく異なっている。高齢者にはドア to ドアの移動が求められており、高校生には周辺自治体への通学手段の確保が必要である。

また、その多様なニーズに対応するためには、他の部局等さまざまな主体と連携してサービスを提供することが必要である。

### 課題③ 交通拠点の設定及び地域公共交通ネットワーク全体の活性化

現在、市民バスはそれぞれの地域拠点を中心に運行しており、拠点間の移動は広域路線バスや民間バス、市民バスによって行える状況である。しかし、乗り継ぎがスムーズに行えず、地域によっては中心市街地へのアクセスが不便な状況が見受けられる。このため、交通結節点でのスムーズな乗り継ぎを実現し、地域全体のアクセス改善を図る必要がある。

また、まちづくりの観点から、交流の促進やまちの活性化を目指すためには、鉄道や高速バスなどの広域幹線へのアクセス向上が重要であり、そのためには、交通結節点の整備が不可欠である。

### 課題④ 公共交通に対する市民の意識変容

市民の公共交通の利用頻度は低く、自動車に依存している状況にある。公共交通を利用していない市民が公共交通に関心を持ち、利用してみたいと思うような取り組みが必要である。

### 課題⑤ ICT を活用した公共交通サービスへの対応

近年の技術革新に伴い、日常生活においてもキャッシュレス決済やスマートフォンのアプリを用いたサービスが広く普及している。

赤磐市では、バスロケーションシステムの導入やそれを活用した時刻表の改正、Google マップで市民バスの経路検索を可能にするなど、利便性向上に向けた取り組みを行っているが、ICT を活用してDX※を図り、よりスマートで利便性の高いサービスの提供が必要である。

※DX・・・デジタルトランスフォーメーションの略で、新たなデジタル技術を活用して新たなビジネス・モデルを創出・柔軟に改変すること。

## 第7章 公共交通の基本的な考え方

### 1. 計画の基本理念・基本方針・目標

#### 基本理念

市内のどこに住んでいても安心して暮らせる、  
人と人、まちとまちをつなぐ 公共交通

#### 基本方針

1

市民のくらしやまちづくりを支え続ける  
公共交通ネットワークの形成

2

誰もが使いやすく使いたくなる  
利用環境の整備

3

行政や事業者、市民がともに支える  
持続可能な公共交通の確保

#### 基本目標

1-1 地域特性や利用状況に応じた  
移動手段やサービスの実現

1-2 交通結節点における乗継環境  
の整備

2-1 誰もが利用しやすいサービスの  
提供

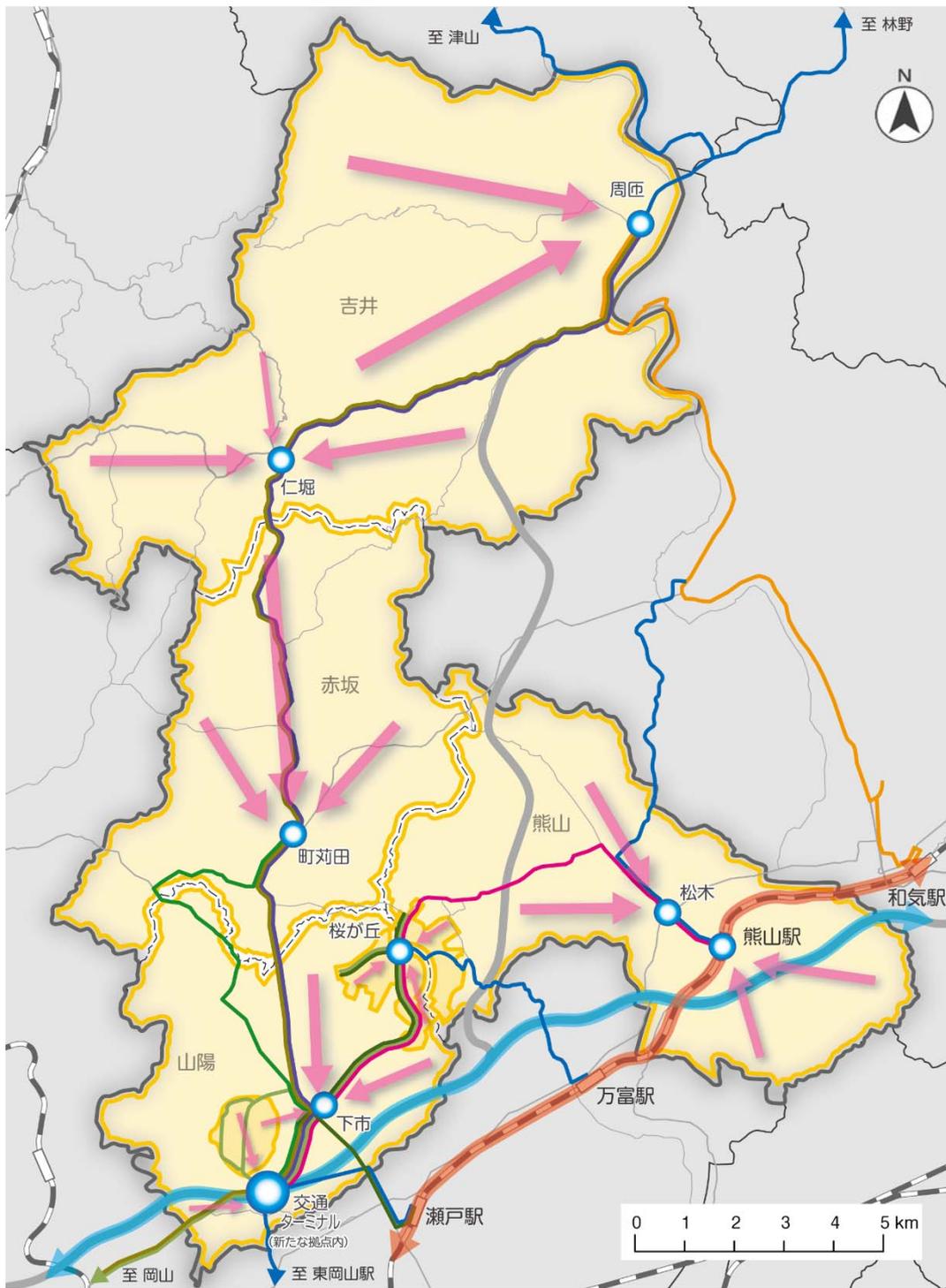
2-2 わかりやすい情報の提供

3-1 多様な主体の相互連携

3-2 公共交通の利用促進

4 持続可能な公共交通の経営

## 2. 目指すべき将来像



凡例	
— 宇野バス 湯郷温泉・林野駅	— その他バス路線
— 宇野バス 美作線・ネオポリス	— デマンド交通
— 宇野バス ネオポリス・瀬戸線	— 鉄道
— 赤磐広域路線バス 赤磐・美作線	— 高速バス路線
— 赤磐広域路線バス 赤磐・和気線	● 主な交通結節点
— 赤磐市民バス 西山線	
— 赤磐市民バス 松木・下市線	

## ■方向性■

各地域の地域拠点までを定時定路線やデマンド交通で結び、地域間・拠点間を路線バスでスムーズに接続させ、利便性の向上を図る。広域移動の利便性を高めるため、JR との接続性を強化する。

### 山陽地域

新たな拠点内に交通ターミナルを整備し、交通結節機能を強化する。桜が丘や山陽団地、旧地域にもデマンド交通を導入し、定時定路線と併行して地域拠点までの移動の利便性を高める。

新たに整備する交通ターミナルは、徒歩、自転車、自家用車、民間バス、市民バス、高速バス、タクシーなど複数の交通手段が集積し、乗り換えが可能な交通結節点とする。また、岡山駅～交通ターミナル～瀬戸駅間を新たな交通軸として位置づける。

### 赤坂地域

デマンド交通によって、地域の拠点である町苅田との連携を図る。町苅田から市内中心部や JR へは、広域路線バスや民間バスなどを利用して接続する。

### 熊山地域

デマンド交通を導入し、地域の拠点である診療所周辺の松木と連携を図る。また、JR 熊山駅への接続を強化し、さらに、桜が丘や山陽地域の下市方面へ向けて運行している松木・下市線の充実を図る。

### 吉井地域

現在でもデマンド交通を導入しているが、利用者数が減少傾向にあり、利用促進への取り組みも並行して行う。市内中心部へのアクセスには、広域路線バス赤磐・美作線を活用し、JR 和気駅への接続には広域路線バス赤磐・和気線などを活用する。また、広域路線バス赤磐・和気線は途中で和気町営バスに乗り換えて JR 熊山駅まで接続させる。

その他、美作岡山道路の活用の検討や、JR、民間バス事業者、タクシー事業者、福祉有償運送など、様々な手段が一体となって、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指す。

位置づけ	交通手段	役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道 ・JR 山陽本線	岡山市等、他市町への広域的な移動のための路線。	公共交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上や利用促進に事業者と連携して取り組み、一定の運行水準を確保する。
	高速バス	山陽 IC から東京方面、名古屋方面、大阪方面など大都市への広域的な移動のための路線。	交通事業者との協議の上、一定の運行水準を確保する。
	路線バス ・宇野バス (美作線、ネオポリス・瀬戸線、湯郷温泉・林野駅) ・赤磐広域路線バス (赤磐・美作線、赤磐・和気線) ・津山・柵原・吉井共同バス	市内と他市町とを結ぶ広域的な移動のための路線。また、市内の移動にも対応する。	交通事業者との協議の上、一定の運行水準を確保する。
地域内幹線	路線バス ・赤磐市民バス (西山線、松木・下市線)	赤磐市内の地域拠点間を結び、市内を移動するための路線。	交通事業者と連携した取り組みにより、一定の需要を確保する。
支線	デマンド交通 ・デマンド型市民バス (是里線、中山線、滝山線、河原屋線、西勢実・中勢実線、暮田・平山線、赤坂地域全域)	地域の居住地と地域拠点、幹線バス停等を結び、地域内を移動するための路線。	サービス内容の見直しや利用促進を行い、路線を確保・維持する。吉井地域・赤坂地域内の路線は地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、路線を確保・維持する。
その他	タクシー	上記を補完する移動手段。	
	福祉有償運送		
	その他の移動支援サービス		

## 第8章 具体的な施策

### 1. 施策の体系

基本理念	市内のどこに住んでいても安心して暮らせる、 人と人、まちとまちをつなぐ 公共交通		
基本方針	基本目標	実施施策	
1 市民のくらしや まちづくりを 支え続ける 公共交通 ネットワーク の形成	1-1 地域特性や利用状況 に応じた移動手段や サービスの実現	1-1-1	地域特性や利用状況に応じた路線の見直し
		1-1-2	デマンド交通導入地域の拡大と利便性の向上
		1-1-3	公共交通の担い手の確保・育成支援
		1-1-4	新たな移動手段導入の検討
	1-2 交通結節点における 乗継環境の整備	1-2-1	市内・市外をつなぐ交通結節点の機能強化
		1-2-2	交通ターミナルの整備
2 誰もが使いやすく 使いたくなる 利用環境の整備	2-1 誰もが利用しやすい サービスの提供	2-1-1	運賃決済方法の見直し
		2-1-2	貨客混載による配送サービスの導入
		2-1-3	MaaSの導入
	2-2 わかりやすい情報の 提供	2-2-1	バスロケーションシステムの活用
		2-2-2	地域や利用者の目的に応じた情報発信
		2-2-3	わかりやすい路線・バス停・車両の表示
3 行政や事業者、 市民がともに 支える持続可能な 公共交通の確保	3-1 多様な主体の 相互連携	3-1-1	商業施設や観光施設等との連携
		3-1-2	福祉・観光・教育等の関係部局と連携した移動支援
		3-1-3	バス広告事業の推進
		3-1-4	共助による移動支援サービスのサポート
		3-1-5	地域の輸送資源活用の検討
	3-2 公共交通の利用促進	3-2-1	広報紙やホームページ、SNSを活用した情報発信
		3-2-2	公共交通に対する意識啓発活動の実施
		3-2-3	公共交通の利用機会の創出
	4 持続可能な公共交通 の経営	4	4-1
4-2			地域公共交通確保維持事業の活用
4-3			持続可能性確保に向けた運賃の見直し

## 2. 実施施策

### 基本方針1 市民のくらしやまちづくりを支え続ける公共交通ネットワークの形成

#### 基本目標1-1 地域特性や利用状況に応じた移動手段やサービスの実現

##### 評価指標・目標値

赤磐市が運行する公共交通の年間利用者数																																																																
算出方法	赤磐市が運行する各路線の年間利用者数※の合計 ※各路線の運行事業者からの利用者記録による																																																															
現状値 (R4)	39,491 人																																																															
目標値 (R10)	43,000 人以上																																																															
考え方	<p>民間バスの減便に代わる代替輸送により、利用者数の増加が見込まれ、また、市域全域にデマンド交通を導入し、利便性を向上させ、利用促進を図り、利用者数の増加を目指す</p> <p>【参考】年齢別人口推移 (国勢調査)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>S60</th> <th>H2</th> <th>H7</th> <th>H12</th> <th>H17</th> <th>H22</th> <th>H27</th> <th>R2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15歳未満</td> <td>9,653</td> <td>8,368</td> <td>7,485</td> <td>6,892</td> <td>6,383</td> <td>6,091</td> <td>5,912</td> <td>5,745</td> </tr> <tr> <td>15~64歳</td> <td>24,879</td> <td>26,227</td> <td>27,680</td> <td>27,897</td> <td>27,290</td> <td>25,842</td> <td>23,757</td> <td>22,267</td> </tr> <tr> <td>65歳以上</td> <td>5,469</td> <td>6,411</td> <td>7,846</td> <td>9,023</td> <td>10,224</td> <td>11,489</td> <td>13,521</td> <td>14,377</td> </tr> </tbody> </table> <p>【参考】自動車運転免許未保有者の推移 (16歳未満を含む)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>免許未保有者数</td> <td>13,530</td> <td>13,442</td> <td>13,413</td> <td>13,314</td> <td>13,276</td> <td>13,203</td> <td>12,893</td> <td>12,718</td> </tr> <tr> <td>うち、65歳以上</td> <td>4,906</td> <td>4,771</td> <td>4,739</td> <td>4,663</td> <td>4,692</td> <td>4,713</td> <td>4,555</td> <td>4,508</td> </tr> </tbody> </table>		S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2	15歳未満	9,653	8,368	7,485	6,892	6,383	6,091	5,912	5,745	15~64歳	24,879	26,227	27,680	27,897	27,290	25,842	23,757	22,267	65歳以上	5,469	6,411	7,846	9,023	10,224	11,489	13,521	14,377		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	免許未保有者数	13,530	13,442	13,413	13,314	13,276	13,203	12,893	12,718	うち、65歳以上	4,906	4,771	4,739	4,663	4,692	4,713	4,555	4,508
	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2																																																								
15歳未満	9,653	8,368	7,485	6,892	6,383	6,091	5,912	5,745																																																								
15~64歳	24,879	26,227	27,680	27,897	27,290	25,842	23,757	22,267																																																								
65歳以上	5,469	6,411	7,846	9,023	10,224	11,489	13,521	14,377																																																								
	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																																								
免許未保有者数	13,530	13,442	13,413	13,314	13,276	13,203	12,893	12,718																																																								
うち、65歳以上	4,906	4,771	4,739	4,663	4,692	4,713	4,555	4,508																																																								
公共交通利用圏域の人口カバー割合																																																																
算出方法	全人口に対するバス停から半径 400m の範囲またはデマンド交通運行区域に居住する人の割合																																																															
現状値 (R3)	94.9%																																																															
目標値 (R10)	100%																																																															
考え方	市域全域にデマンド交通を拡大することにより、人口カバー率 100%を目指す																																																															

## 施策

### 1-1-1 地域特性や利用状況に応じた路線の見直し

市が運営するバス路線に関して、利用実績やアンケート調査結果を元に、需要に合ったルートや運行本数、運行形態への見直しを行う。また、交通ターミナルの整備と併せてJR駅との連携強化などを通じて、市民の通勤・通学や日常生活の利便性向上を図る。

路線の見直しに関する基本的な考え方を整理し、基準を設けて適宜見直しを行う。

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	検討	実施	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

### 1-1-2 デマンド交通導入地域の拡大と利便性の向上

デマンド交通導入地域を市域全域に段階的に拡大する。また、時刻表の廃止（オンデマンド）や予約・配車システムの導入の検討など、利便性の高い仕組みとなるよう改善を図る。



予約・配車システムのイメージ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

### 1-1-3 公共交通の担い手の確保・育成支援

公共交通を担う人材の確保・育成を推進するため、従業者の大型第二種免許、中型第二種免許及び普通第二種免許の取得費補助を事業者に対して行い、人材不足解消の一助とする。

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者、市民				

## 1-1-4 新たな移動手段導入の検討

オンデマンド交通、超小型モビリティ、電気自動車（EV）など、新たな移動手段の導入を研究する。

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合</li> </ul>
		

提供：NTTコム

出典：国土交通省資料

### 超モビをレンタルして、阿波を楽しもう！



●実施期間  
令和4年9月3日～11月27日まで  
※土日祝日のみ

●レンタル料金  
5,000円/1台  
レンタル方法は裏面をお読みください

○発着地点：鏡作河井駅

### e-mo 超モビレンタル方法

**Padlock** へお電話ください！

電話：0660-28-3191  
営業時間：10時～18時

※パドック定休日  
毎週火曜日、第1・第3水曜日

QRコード：超モビの登録はPadlockのQRコードから！

### 超モビ実証事業とは

津山市では、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、交通分野における脱炭素化を進めるため、超小型モビリティ（EV）の利用促進の検討や普及促進に取り組んでいます。一方で、過疎化が進む地域では、公共交通の利用者の低下や、カリフォルニア州空想地域における移動手段の確保などが大きな課題となっています。そこで、課題解決と超小型モビリティの可能性を検討するため、(株)パドック、岡山県総合庁舎、(株)DVE、(株)西日本岡山支社、津山市観光協会DMOと連携し、観光客をターゲットとした超小型モビリティ（EV）のレンタル事業を実証事業として実施します。

○実証事業に関する問合せ  
津山市環境生活課 佐藤 市道 推進係  
0660-32-2051  
kankyou@city.tuyama.lg.jp

岡山県津山市超小型モビリティ導入実証事業

実施スケジュール	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	調査・検討	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

## 基本目標 1-2 交通結節点における乗継環境の整備

### 評価指標・目標値

バス停の待合環境整備数	
算出方法	赤磐市内にある広域路線バス（赤磐・美作線、赤磐・和気線）・市民バス（西山線、松木・下市線）のバス停のうち、屋根のあるバス停及び近隣施設で待ち時間を過ごせるバス停の数
現状値（R5）	34 か所
目標値（R10）	40 か所
考え方	乗車人数の多いバス停を中心に待合環境の整備や周辺施設との連携を行う

### 施策

#### 1-2-1 市内・市外をつなぐ交通結節点の機能強化

各地域の交通結節点において、さらにスムーズに JR や路線バス等と接続できるよう、利便性の向上を図る。

多く利用されるバス停や交通結節点において、ベンチ・屋根の整備やデジタルサイネージの設置、バス停周辺施設との連携により待合スペースを設ける等、待合環境の改善を行う。

バスロケーションシステムのデータを活用したダイヤの調整を行うとともに乗継案内を設置する取り組みも行う。



バス停サポーター制度によるベンチ設置

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者、民間事業者等				

## 1-2-2 交通ターミナルの整備

徒歩、自転車、自家用車、バス、タクシーや新たなモビリティなど複数の交通手段が集積し、乗り換えが可能となる、市内交通及び市外への広域交通網の結節機能を有する利便性の高い市の新たな交通の拠点として、交通ターミナルを整備する。



交通ターミナルのイメージ



実施 スケジュール	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	調整	実施	⇒	⇒	ターミナル 機能強化
実施主体	赤磐市、交通事業者				

## 基本方針 2 誰もが使いやすく使いたくなる利用環境の整備

### 基本目標 2-1 誰もが利用しやすいサービスの提供

#### 評価指標・目標値

キャッシュレス決済の導入率	
算出方法	広域路線バス・市民バスの全路線数に対するキャッシュレス決済導入路線数の割合
現状値 (R5)	0%
目標値 (R10)	80%
考え方	広域路線バス・市民バスにキャッシュレス決済を導入し、利用者の利便性向上を目指す

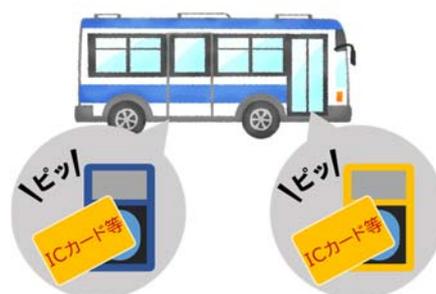
#### 施策

### 2-1-1 運賃決済方法の見直し

交通系 IC カード等のキャッシュレス決済を導入する。また、交通系 IC カードを利用した割引制度を検討する。



交通系 IC カードの例



乗車時

降車時

キャッシュレス決済のイメージ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

## 2-1-2 貨客混載による配送サービスの導入

デマンド交通において、予約商品の配達や個人間の荷物の送り届けなど、ものを運ぶサービスを導入する。



貨客混載による配送サービスのイメージ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者、民間事業者				

## 2-1-3 MaaSの導入

MaaSを導入し、運行形態や運行主体の垣根を越えたシームレスな公共交通を目指す。

- ①経路検索とデマンド交通の予約が行えるアプリの開発を検討する。
- ②アプリ内でデジタル一日乗車券やデジタル定期券の購入、複数の交通手段の運賃決済が一括で行える機能、デマンド交通の到着予定時刻通知機能の実装、健康事業との連携、医療・観光などのサービスとの連携を検討する。



出典：国土交通省ホームページ



三重県菟野町MaaS「おでかけこもの」

実施スケジュール		R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	①	検討	⇒	⇒	実施	⇒
②	検討	⇒	⇒	⇒	⇒	
実施主体	赤磐市、交通事業者、民間事業者等					

## 基本目標 2-2 わかりやすい情報の提供

### 評価指標・目標値

デジタルサイネージ設置数	
算出方法	デジタルサイネージの設置数
現状値 (R5)	4 か所 (市役所、赤磐医師会病院、JR 熊山駅、熊山診療所)
目標値 (R10)	9 か所以上
考え方	各交通結節点や主要な施設に設置する

### 施策

#### 2-2-1 バスロケーションシステムの活用

- ①バスロケーションシステムを活用し、スマートフォンなどでリアルタイムでの運行状況とともに、観光施設などの周辺情報が確認できるようにする。
- ②交通結節点や多くのバス利用者の目的地となる施設にデジタルサイネージを設置し、到着予定時刻などの情報を発信する。



デジタルサイネージ (赤磐市役所)

実施 スケジュール		R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
	①	実施	⇒	⇒	⇒	⇒
	②	随時調整	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者、民間事業者等					

## 2-2-2 地域や利用者の目的に応じた情報発信

地域ごとの公共交通お出かけマップや観光客向けの情報提供など、利用者の目的に合わせた公共交通の情報発信を行う。



学生へ向けた通学ダイヤの情報発信  
(広報あかい令和4年3月号)



地域ごとのお出かけマップイメージ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市				

## 2-2-3 わかりやすい路線・バス停・車両の表示

- ①バスマップ、案内サイン、停留所の盤面上での表記方法について、路線別のカラーを設定するとともに、路線とバス停にアルファベットや数字を振りナンバリング表示化し、多言語表示を導入して、市外からの利用者や訪日外国人観光客にもわかりやすい表示にする。
- ②市民バスだと認識しやすい車両となるよう、車両ラッピング事業や車両への路線名表示を継続して行う。



バス停時刻表のイメージ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	① 検討	② 実施	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

### 基本方針 3 行政や事業者、市民がともに支える持続可能な公共交通の確保

#### 基本目標 3-1 多様な主体の相互連携

##### 評価指標・目標値

施設連携数	
算出方法	公共交通利用による割引・ポイント付与、ホームページなどへの公共交通でのアクセス方法掲載等、市の公共交通と連携した取り組みを行った件数
現状値 (R5)	—
目標値 (R10)	合計 100 件以上
考え方	商業施設や観光施設等と連携した取り組みを行い、公共交通の魅力向上や利用促進に努める

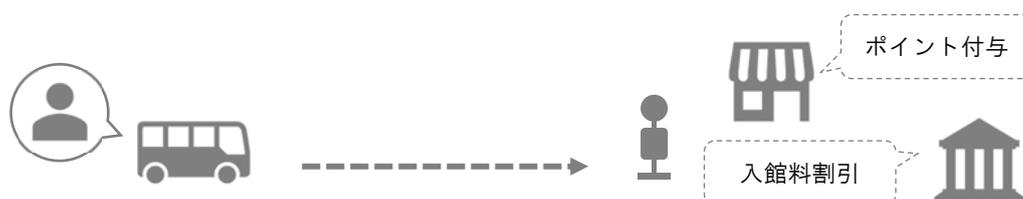
広告掲載数	
算出方法	バス車両やデジタルサイネージへの広告掲載契約件数及びネーミングライツ契約件数
現状値	R1～R5：5件
目標値 (R10)	累計 50 件以上
考え方	毎年 10 件以上契約し、運賃収入以外の収入を継続して得る

##### 施策

#### 3-1-1 商業施設や観光施設等との連携

公共交通利用による割引やポイント付与など、商業施設や観光施設と連携して公共交通の魅力を上させ、利用促進を図る。

施設のアクセス案内には積極的に公共交通機関を利用した行き方を掲載する。



事業のイメージ

実施スケジュール	R6 検討	R7 実施	R8 ⇒	R9 ⇒	R10 ⇒
実施主体	赤磐市、民間事業者等				

### 3-1-2 福祉・観光・教育等の関係部局と連携した移動支援

関係部局の実施する移動支援と連携するとともに、定期的な情報交換を行う。

福祉分野では、健康づくりや外出促進に関連した利用促進を推進する。また、高齢者や障害者対象のタクシー券交付事業について、交付条件などの見直しを検討していく。

観光分野では、公共交通を利用した観光ルートの開発や観光におけるタクシーの活用などを検討していく。

教育分野では、スクールバスと公共交通の連携や、高校生等の通学をサポートする公共交通の手段を検討し、利用促進に繋げていく。

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市				

### 3-1-3 バス広告事業の推進

運賃以外の収入源として、バス車両やデジタルサイネージへの広告掲載事業を推進し、また、停留所の命名権を提供するネーミングライツ制度を導入する。

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	随時調整	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、民間事業者等				

### 3-1-4 共助による移動支援サービスのサポート

社会福祉協議会与連携し、地域住民による移動支援サービスの運営や事業の立ち上げを支援する。

#### ○活動紹介

団体名：高齢者支援推進ネットワーク「西一たすけあい隊」

- 対象者：・桜が丘西1丁目に在住する  
 ・75歳以上の一人暮らし高齢者  
 ・80歳以上の高齢者のみの世帯



活動内容：支援を希望された高齢者世帯を対象に、見守り・声かけ、買物・通院送迎、ゴミ出し等の支援活動が無償で実施しています。定期的な支援者会議を実施し、活動状況の報告や活動実施に伴う課題について話し合うことで、事業内容の改善に努めています。



ご近所福祉ネットワーク活動による移動支援の事例（桜が丘西1丁目）

実施スケジュール	R 6 検討	R 7 実施	R 8 ⇒	R 9 ⇒	R 10 ⇒
実施主体	赤磐市、赤磐市社会福祉協議会、市民				

### 3-1-5 地域の輸送資源活用の検討

送迎サービスを提供している民間企業などの移動サービスに同乗することや、車両や運転手の空き時間を活用した送迎など、これらの可能性を研究し検討する。

実施スケジュール	R 6 調査・検討	R 7 ⇒	R 8 ⇒	R 9 ⇒	R 10 ⇒
実施主体	赤磐市、民間事業者等				

## 基本目標 3-2 公共交通の利用促進

### 評価指標・目標値

新たにバスを継続利用し始めた人の人数	
算出方法	バスの乗り方教室参加者及び公共交通ポイント事業参加者に事後アンケートを行い、事業参加によって定期的にバスを利用し始めた人の人数を把握する
現状値 (R5)	—
目標値 (R10)	全参加者数の1割
考え方	利用促進事業の実施により、公共交通の新規利用者増加を目指す

### 施策

#### 3-2-1 広報紙やホームページ、SNS※を活用した情報発信

引き続き、広報あかいわや市の公式ホームページ、SNSを通じて、公共交通に関する記事を定期的に掲載していく。



広報あかいわ掲載記事



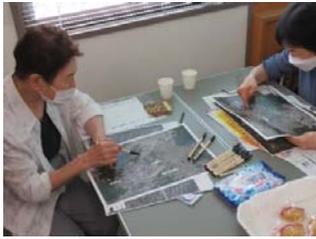
赤磐市観光協会ホームページ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市				

※SNS・・・ソーシャル・ネットワーキング・サービスの略で、インターネット上で社会的なネットワークを構築できるサービスのこと。

### 3-2-2 公共交通に対する意識啓発活動の実施

バスの乗り方教室や公共交通に関する意見交換会、公共交通の利点を広く知らせる活動を展開し、市民の公共交通に対する意識を高める取り組みを進めつつ、その効果検証を行う。



バスの乗り方教室の様子



◀ 環境負荷軽減

▼ 健康的な移動



公共交通利用によるメリットの発信  
(広報あかいわ掲載記事)

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市				

### 3-2-3 公共交通の利用機会の創出

- ①バス乗車体験会や市民バスを乗り合わせたお出かけの促進、バス無料デーまたはノーマイカーデーの設定、イベントなどでの公共交通利用促進、市民バスを利用して移動するバスツアーの企画など、公共交通を利用した外出機会を創出する取り組みを行う。
- ②利用者が市民バスを利用するたびに、乗車回数に応じてポイントを蓄積できる仕組みを検討し、一定のポイントが集まると無料乗車券などと交換できる公共交通ポイント制度の導入を検討する。



公共交通ポイント制度のイメージ

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	① 随時実施	⇒	⇒	⇒	⇒
	② 検討	⇒	実施	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者、民間事業者等、市民				

## 基本目標 4 持続可能な公共交通の経営

### 評価指標・目標値

赤磐市が運行する公共交通の収支率及び市負担額																																																																			
算出方法	<p>収支率：(各路線の収入※の合計) ÷ (各路線の運行経費の合計)</p> <p>利用者 1 人当たりの市負担額： (市民バス運行に対する市の負担額) ÷ (各路線の年間利用者数※の合計)</p> <p>※各路線の運行事業者からの利用者記録による</p>																																																																		
現状値 (R 4)	<p>収支率：22.0%</p> <p>利用者 1 人当たりの市負担額：1,539 円 (60,772 千円 ÷ 39,491 人)</p>																																																																		
目標値 (R10)	<p>収支率：現状維持</p> <p>利用者 1 人当たりの市負担額：現状維持</p>																																																																		
考え方	<p><u>収支率</u></p> <p>運行形態の変更により運行にかかる経費の増加が見込まれるが、利便性向上や利用促進、広告収入により収入額を増やし、現状の収支率を維持する</p> <p>【参考】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R 1</th> <th>R 2</th> <th>R 3</th> <th>R 4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収支率</td> <td>32%</td> <td>26%</td> <td>30%</td> <td>29%</td> <td>20%</td> <td>25%</td> <td>27%</td> <td>23%</td> <td>23%</td> <td>22%</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>利用者 1 人当たりの市負担額</u></p> <p>運行形態の変更により負担総額の増加が見込まれるが、利便性向上や利用促進により利用者数の増加を図り、1 人当たりの市負担額を現状維持することを目指す</p> <p>【参考】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>市負担額 (千円)</th> <th>利用者数 (人)</th> <th>利用者 1 人当たり市負担額 (円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H25</td> <td>33,818</td> <td>41,010</td> <td>825</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>40,084</td> <td>41,856</td> <td>958</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>47,097</td> <td>40,298</td> <td>1,169</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>48,089</td> <td>40,992</td> <td>1,173</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>45,799</td> <td>41,056</td> <td>1,116</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>47,985</td> <td>38,831</td> <td>1,236</td> </tr> <tr> <td>R 1</td> <td>45,922</td> <td>37,093</td> <td>1,238</td> </tr> <tr> <td>R 2</td> <td>51,868</td> <td>30,129</td> <td>1,722</td> </tr> <tr> <td>R 3</td> <td>55,082</td> <td>35,361</td> <td>1,558</td> </tr> <tr> <td>R 4</td> <td>60,772</td> <td>39,491</td> <td>1,539</td> </tr> </tbody> </table>		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	収支率	32%	26%	30%	29%	20%	25%	27%	23%	23%	22%		市負担額 (千円)	利用者数 (人)	利用者 1 人当たり市負担額 (円)	H25	33,818	41,010	825	H26	40,084	41,856	958	H27	47,097	40,298	1,169	H28	48,089	40,992	1,173	H29	45,799	41,056	1,116	H30	47,985	38,831	1,236	R 1	45,922	37,093	1,238	R 2	51,868	30,129	1,722	R 3	55,082	35,361	1,558	R 4	60,772	39,491	1,539
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2	R 3	R 4																																																									
収支率	32%	26%	30%	29%	20%	25%	27%	23%	23%	22%																																																									
	市負担額 (千円)	利用者数 (人)	利用者 1 人当たり市負担額 (円)																																																																
H25	33,818	41,010	825																																																																
H26	40,084	41,856	958																																																																
H27	47,097	40,298	1,169																																																																
H28	48,089	40,992	1,173																																																																
H29	45,799	41,056	1,116																																																																
H30	47,985	38,831	1,236																																																																
R 1	45,922	37,093	1,238																																																																
R 2	51,868	30,129	1,722																																																																
R 3	55,082	35,361	1,558																																																																
R 4	60,772	39,491	1,539																																																																

## 施策

### 4-1 運行見直し基準に基づくサービスの適正化

市が運行する公共交通について、最低限確保すべき公共交通のサービス水準を設定した上で利用者数や採算性を考慮した運行見直し基準を制定する。この基準を下回る路線については、沿線住民への周知や利用促進を行った後、慎重に見直しを検討する。

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	検討	実施	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

### 4-2 地域公共交通確保維持事業の活用

吉井地域、赤坂地域を運行するデマンド型市民バスは地域住民の生活を支える公共交通である。一方で、自治体や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要がある。

対象となる路線：吉井地域・赤坂地域を運行するデマンド型市民バス	
必要性	吉井地域を運行するデマンド型市民バスは地域拠点である周匝周辺や佐伯北診療所、仁堀へ接続し買物や通院等で利用されており、車を持たない方の生活を支える地域の公共交通である。また、赤坂地域を運行するデマンド型市民バスも吉井地域同様に地域拠点にある商業施設や医療機関に接続し、地域住民の生活を支える路線となる。また、両地域の路線は宇野バスや赤磐市広域路線バス赤磐・美作線に接続することで、中心市街地や市外への移動サービスを確保する。一方で、自治体や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要がある。

#### デマンド型市民バス事業概要（事業許可区分：4条乗合）

運行地区	運行態様	運行事業者	実施主体
是里地区	区域運行	(有)竹内タクシー	赤磐市
中山地区	区域運行	(有)竹内タクシー	赤磐市
滝山地区	区域運行	(有)竹内タクシー	赤磐市
河原屋地区	区域運行	(有)竹内タクシー	赤磐市
西勢実地区・中勢実地区	区域運行	(有)荒嶋建設	赤磐市
暮田地区・平山地区	区域運行	(有)荒嶋建設	赤磐市
赤坂地域全域	区域運行	(有)赤坂タクシー	赤磐市

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	継続実施	⇒	⇒	⇒	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

### 4-3 持続可能性確保に向けた運賃の見直し

定時定路線型、デマンド型ともに 200 円で運行している赤磐市民バスについて、今後の利便性向上に併せて運賃の見直しを検討し、収支率の改善を図る。

また、高頻度利用者の負担を軽減するために、定額運賃サービス（サブスクリプション）など、新たな運賃体系の導入も検討する。

実施	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10
スケジュール	検討	⇒	⇒	実施	⇒
実施主体	赤磐市、交通事業者				

## 第9章 計画の推進

本計画は、下記のように計画期間全体でのPDCAと年度単位でのPDCAにより評価・検証を行い、必要に応じて事業の改善を図りながら目標達成に向けて事業を推進する。

### 計画期間全体

年度	R5	R6 (1年目)	R7 (2年目)	R8 (3年目)	R9 (4年目)	R10 (最終年度)
計画 Plan	計画策定	必要に応じて適宜見直し				次期計画策定
事業の実施 Do						
評価 Check	事業の実施状況や 目標の達成状況の評価					
見直し Action	次年度の取組方針や 事業内容の検討					

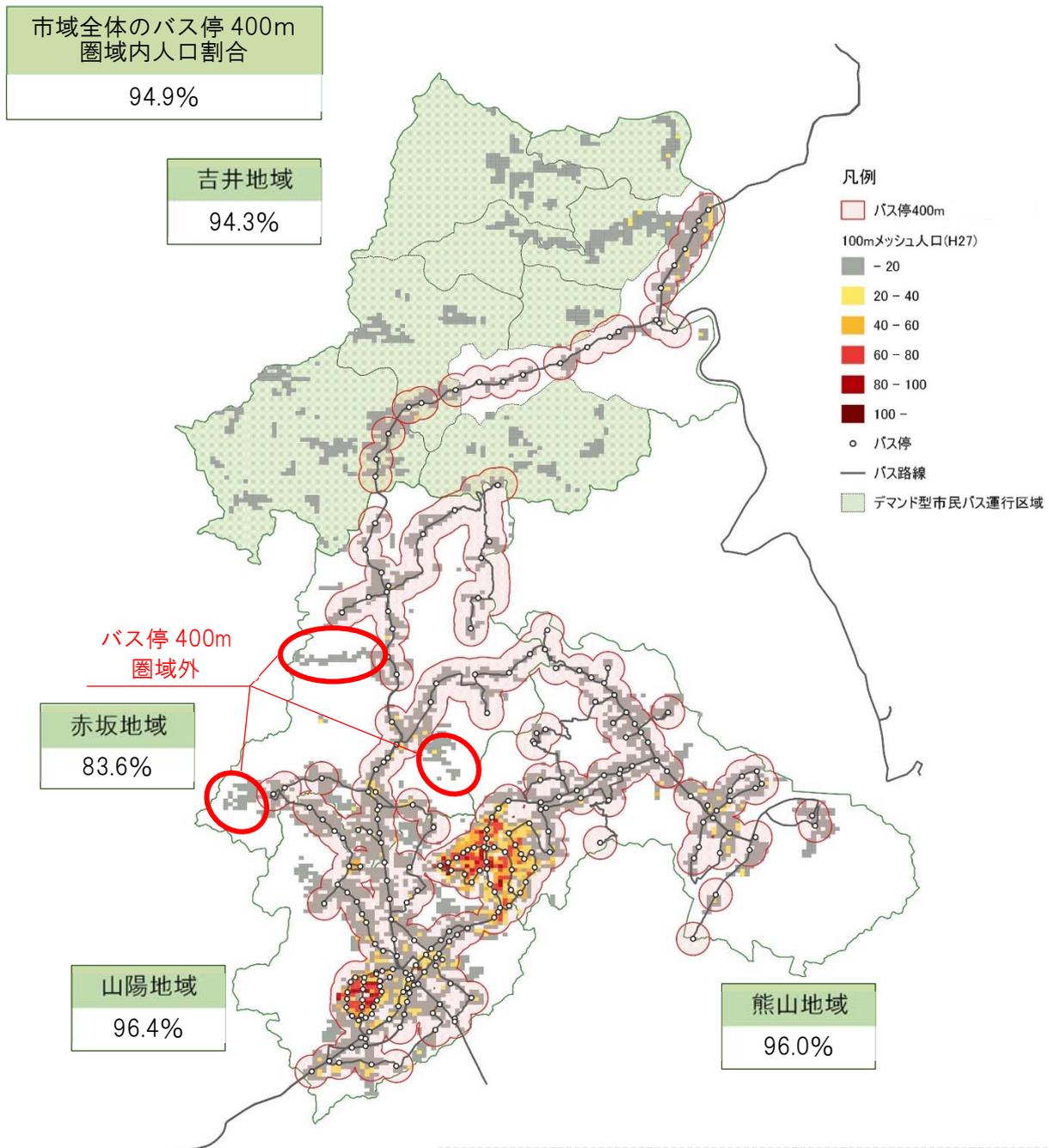
### 単年度

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
取組方針・ 内容の決定 Plan												
事業の実施 Do												
評価 Check												
見直し Action												

## 参 考 资 料

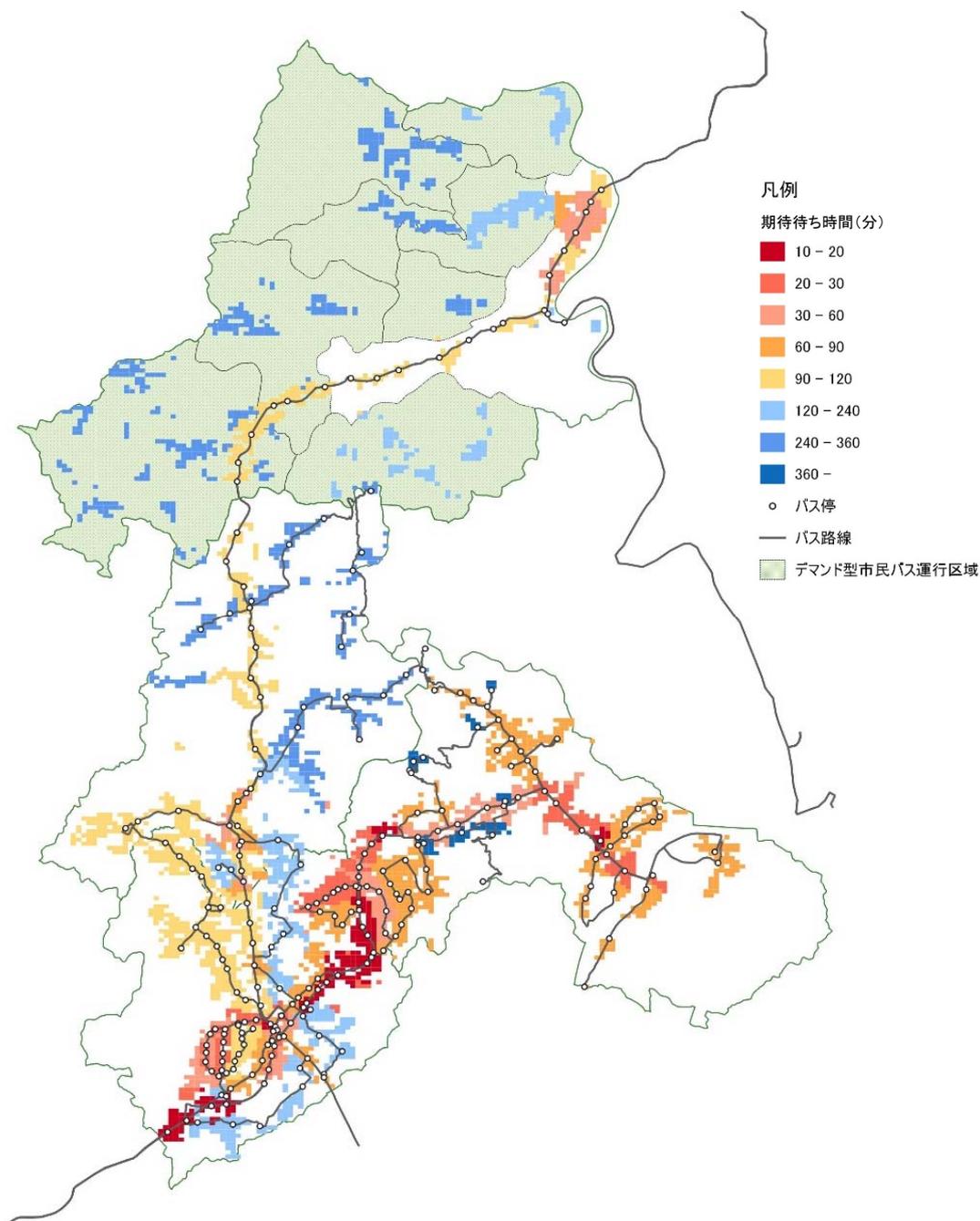
# 1. アクセシビリティマップ分析

## ■ バス停から半径 400m圏域の人口割合



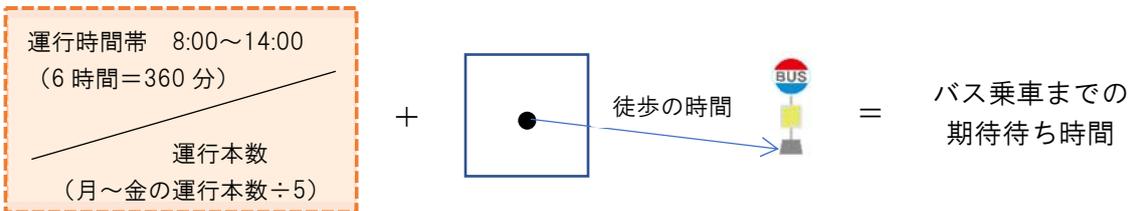
バス停から半径 400m 圏域の考え方  
 バス停から半径 400m 圏域内は、徒歩による移動時間を直線距離で毎分 50m だとすると、徒歩 8 分以内でバス停へ行くことができる範囲であり、バスが利用できる範囲であると考えられる。

■ 運行時間と本数から割り出したバス乗車までの期待待ち時間



バス乗車までの期待待ち時間

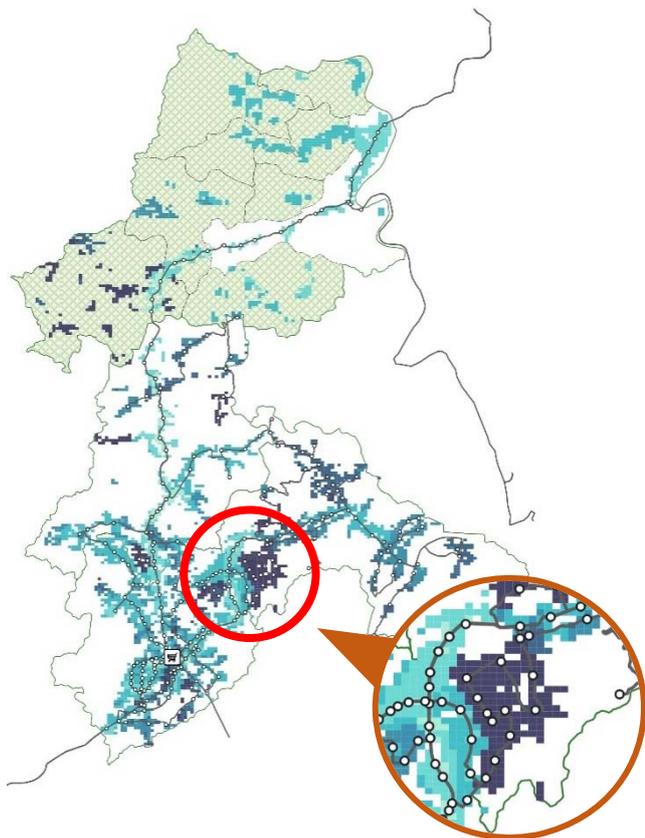
「バス乗車までの期待待ち時間」は、まず、外出する時間帯となる 8:00~14:00 までの 6 時間 (360 分) の間に、何本バスを運行しているかの平均運行間隔を計算し、これに、人口メッシュの中心点からバス停まで歩いた場合の時間をプラスしたもの。



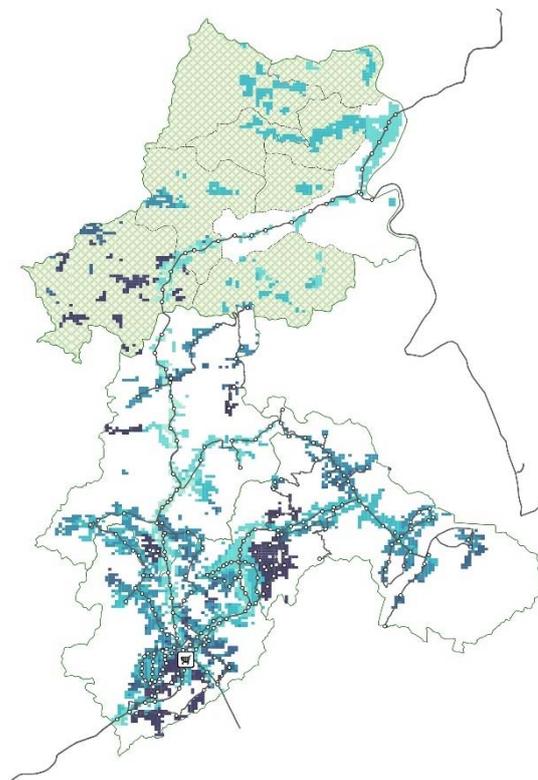
■ バス利用と車利用との移動時間の比較

バスを利用した場合の移動時間（バス乗車時間+バス停までの時間）と、車の移動時間の差を図に整理した。

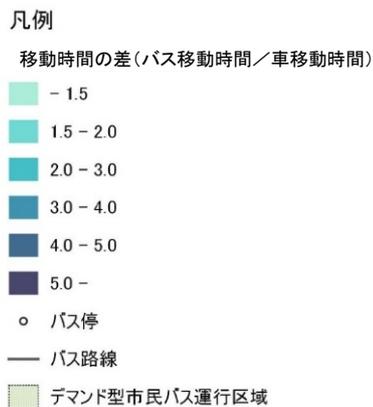
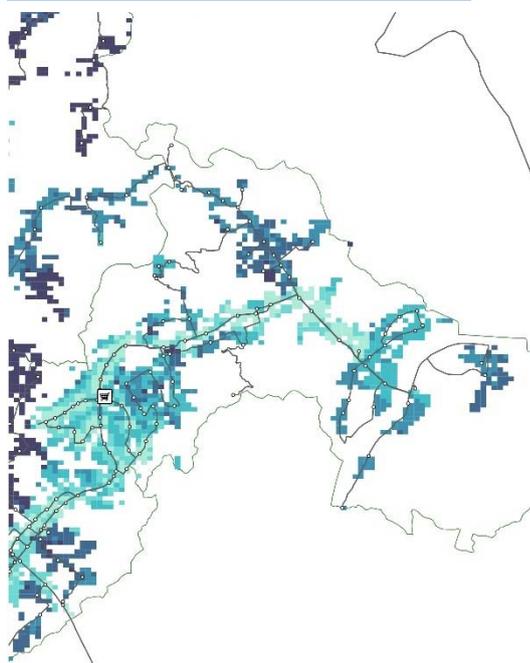
「ゆめタウン山陽（イズミ）」  
への移動時間差



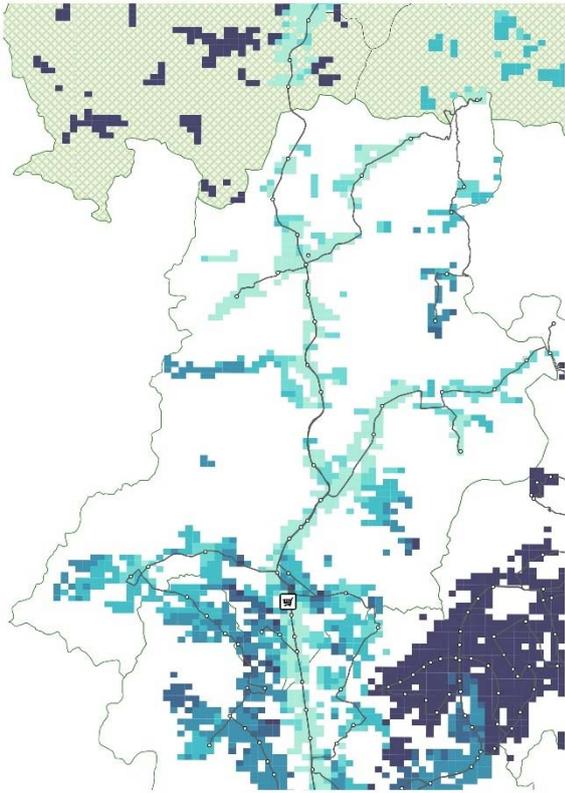
「マルナカ」への移動時間差



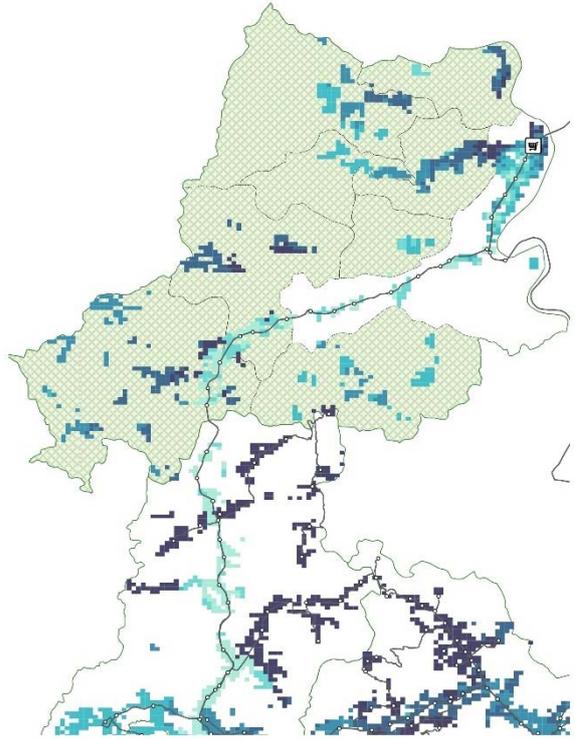
「マックスバリュ桜が丘」  
への移動時間差



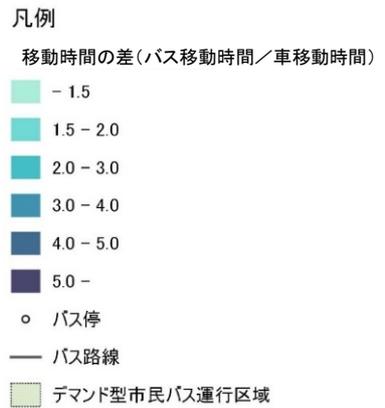
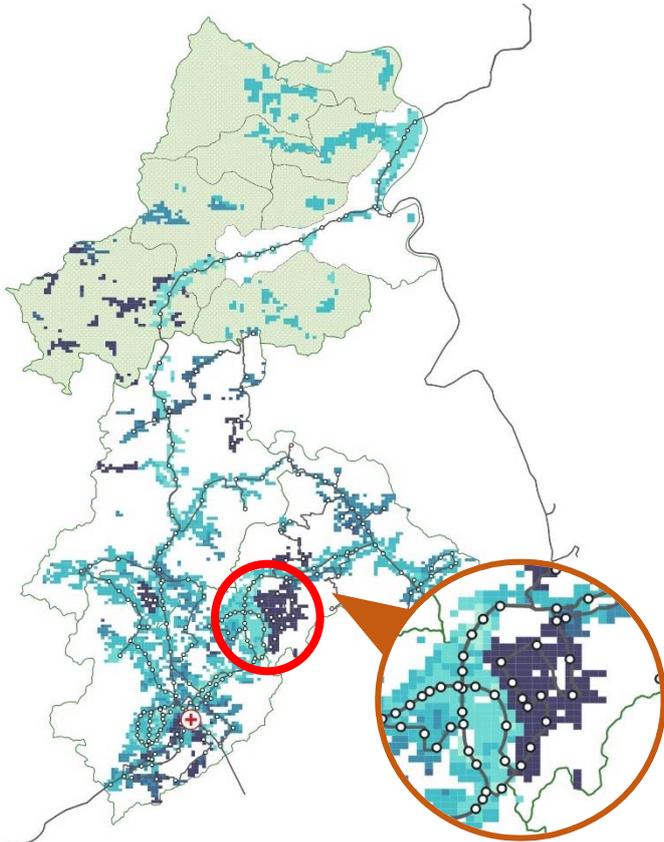
「ハピーズ赤坂」への移動時間差



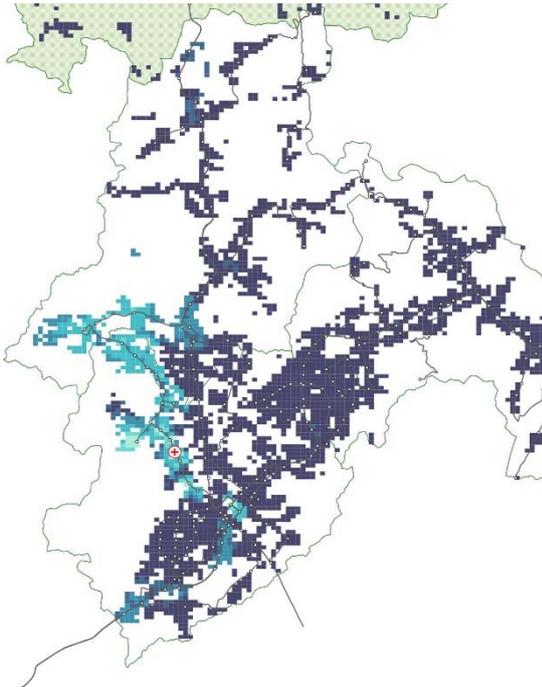
「ティオ吉井」への移動時間差



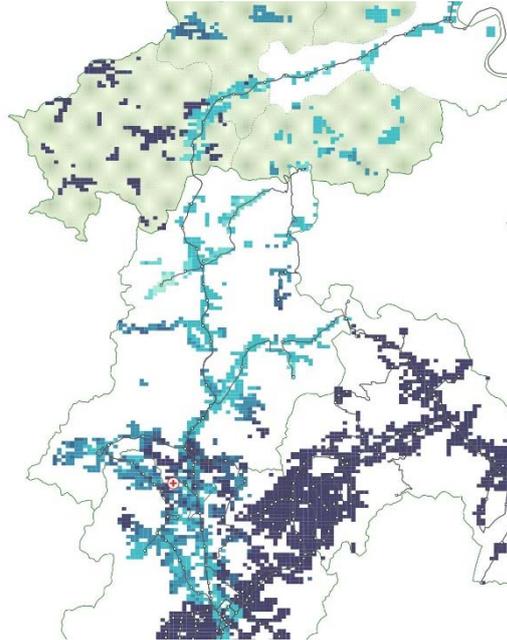
「赤磐医師会病院」への移動時間差



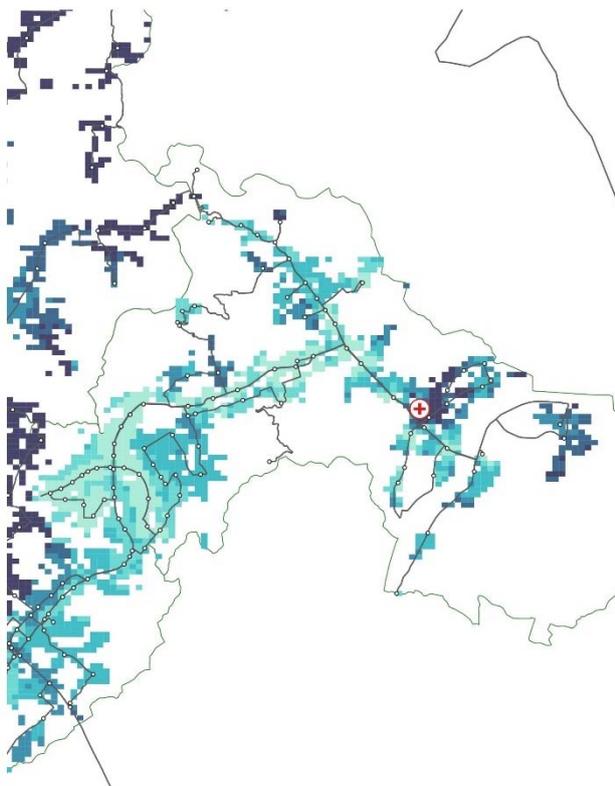
「ふよう内科」への移動時間差



「越宗医院」への移動時間差



「熊山診療所」への移動時間差



凡例

移動時間の差(バス移動時間/車移動時間)

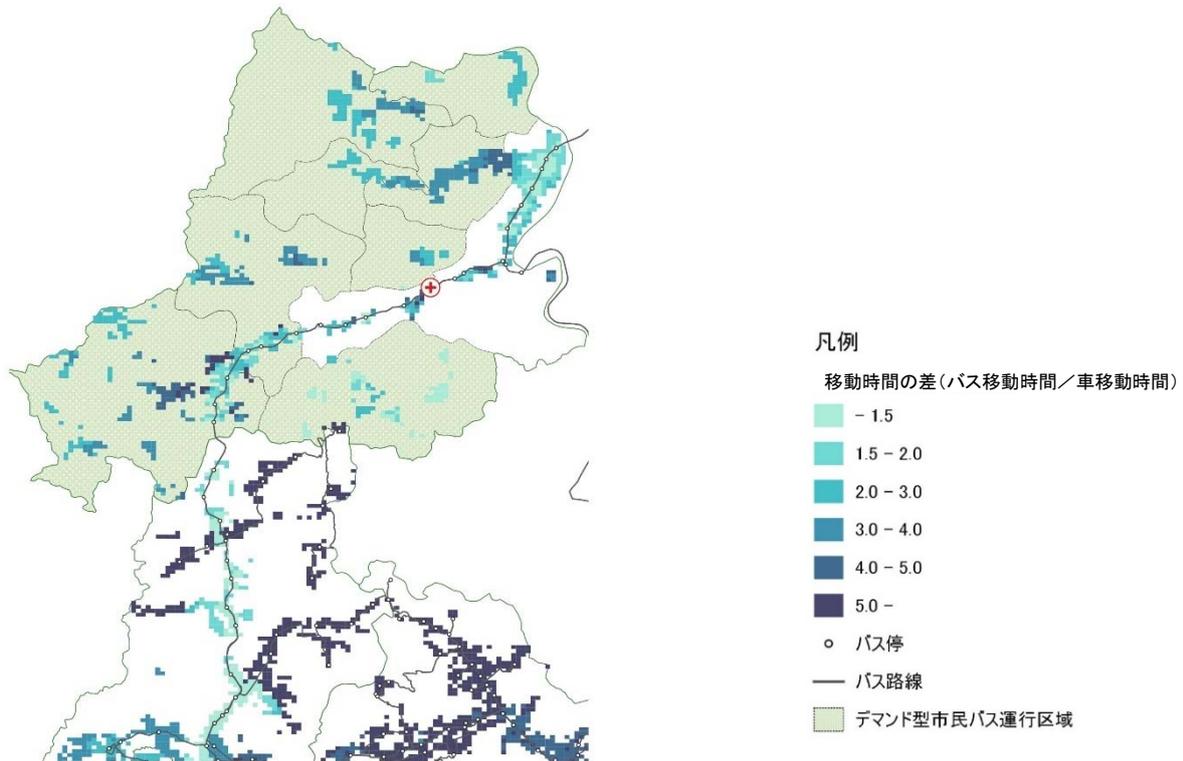
- 1.5
- 1.5 - 2.0
- 2.0 - 3.0
- 3.0 - 4.0
- 4.0 - 5.0
- 5.0 -

○ バス停

— バス路線

■ デマンド型市民バス運行区域

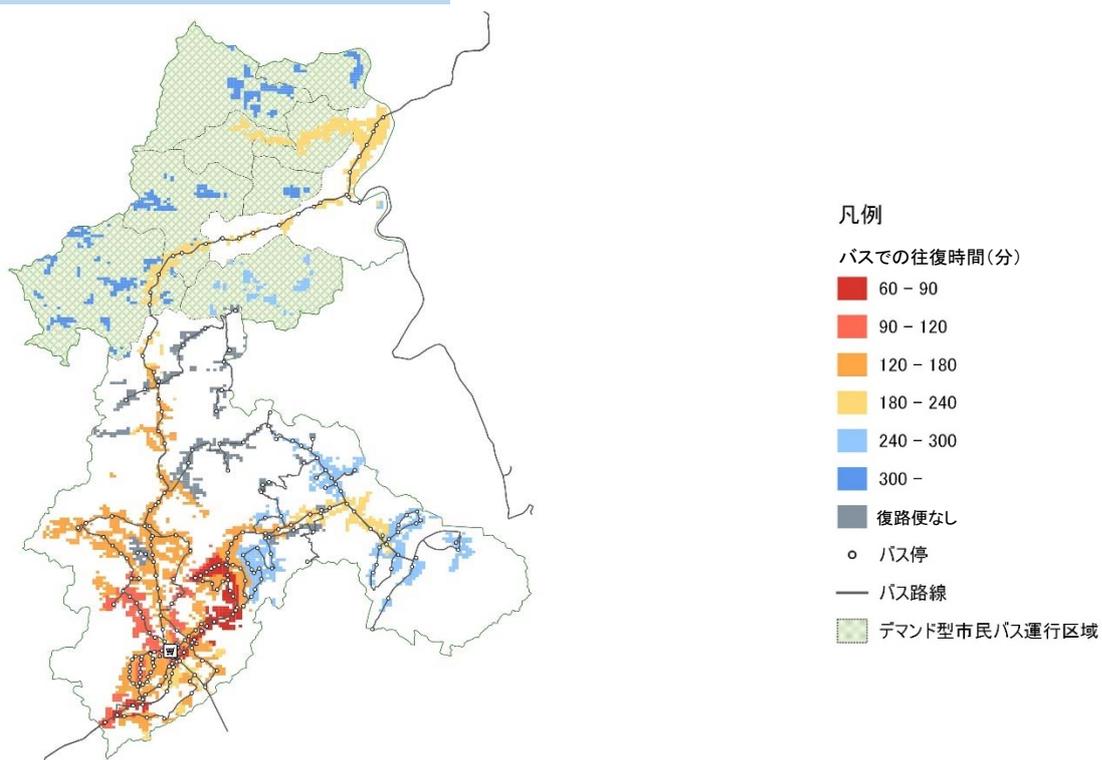
### 「佐伯北診療所」への移動時間差



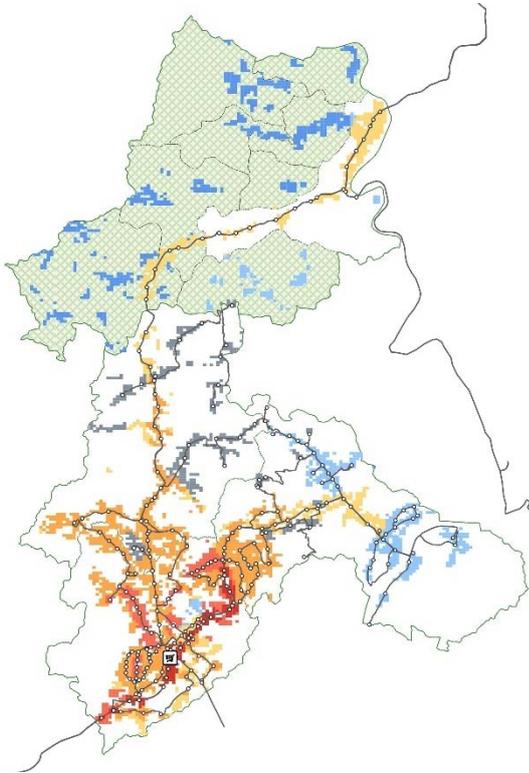
### ■ バスを利用して往復したときにかかる時間

バスを利用して移動し、商業施設や医療機関に 60 分滞在してからバスを利用して帰宅したときにかかる、滞在時間を含めた往復の移動時間を図に整理した。

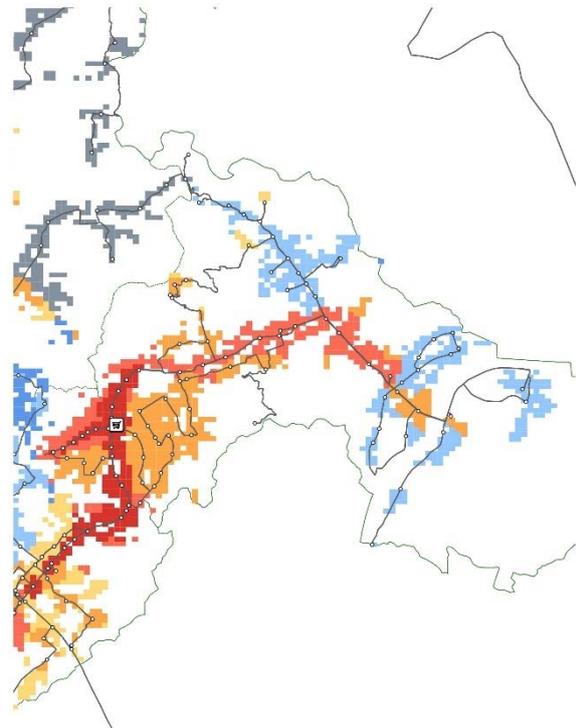
### 「ゆめタウン山陽(イズミ)」への移動時間



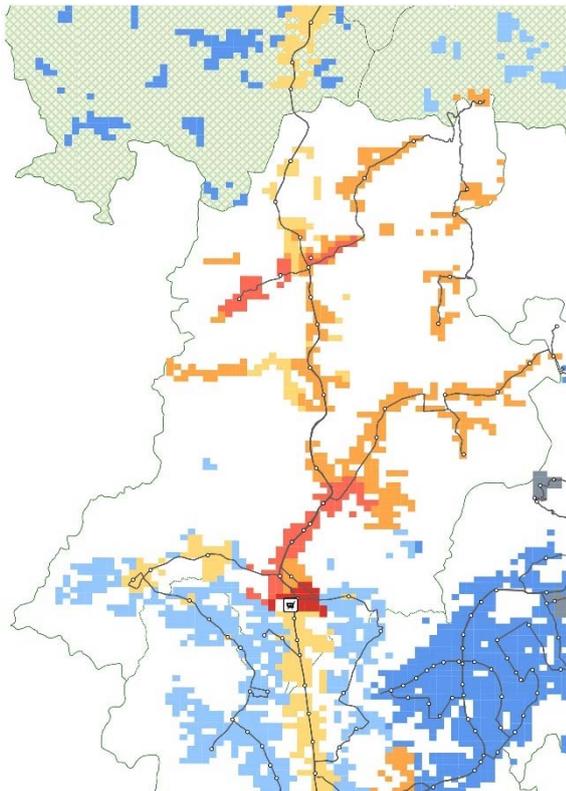
「マルナカ」への移動時間



「マックスバリュ桜が丘」への移動時間



「ハピーズ赤坂」への移動時間



凡例

バスでの往復時間(分)

- 60 - 90
- 90 - 120
- 120 - 180
- 180 - 240
- 240 - 300
- 300 -

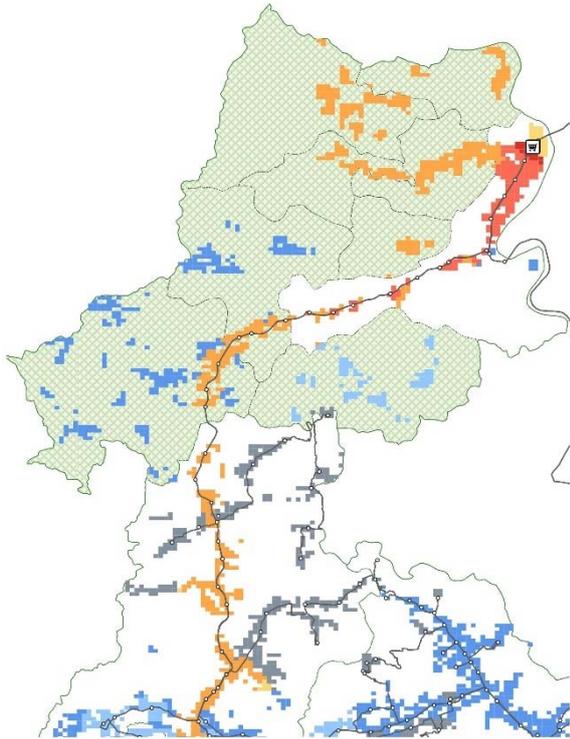
復路便なし

○ バス停

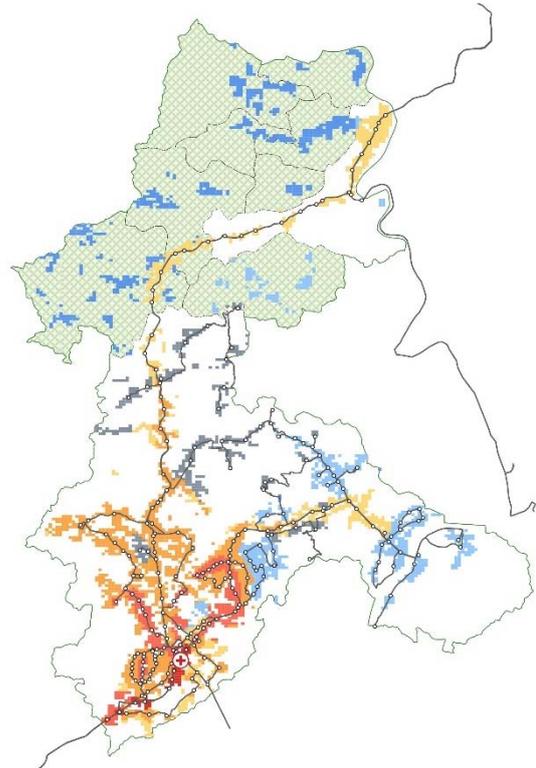
— バス路線

デマンド型市民バス運行区域

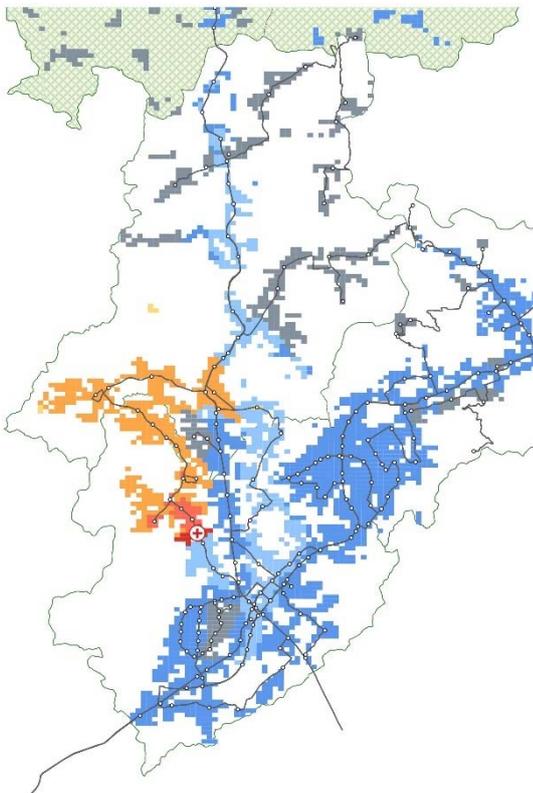
「ティオ吉井」への移動時間



「赤磐医師会病院」への移動時間



「ふよう内科」への移動時間



凡例

バスでの往復時間(分)

60 - 90

90 - 120

120 - 180

180 - 240

240 - 300

300 -

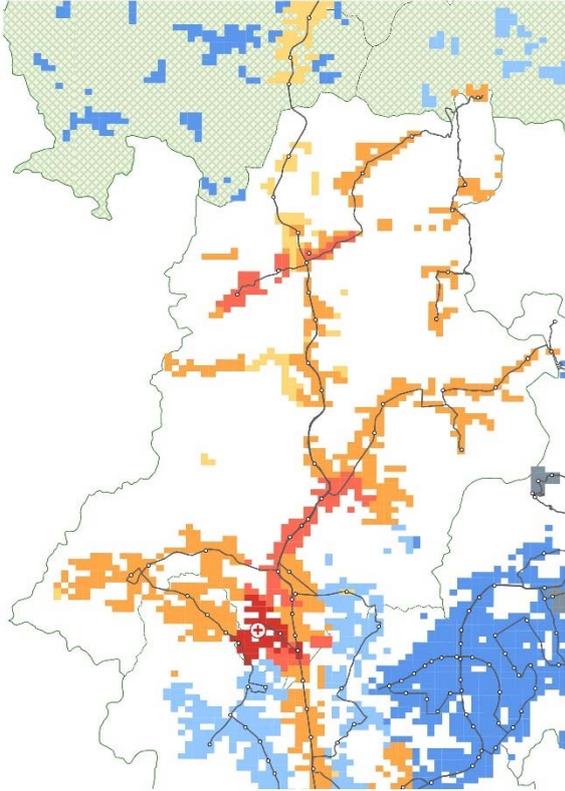
復路便なし

○ バス停

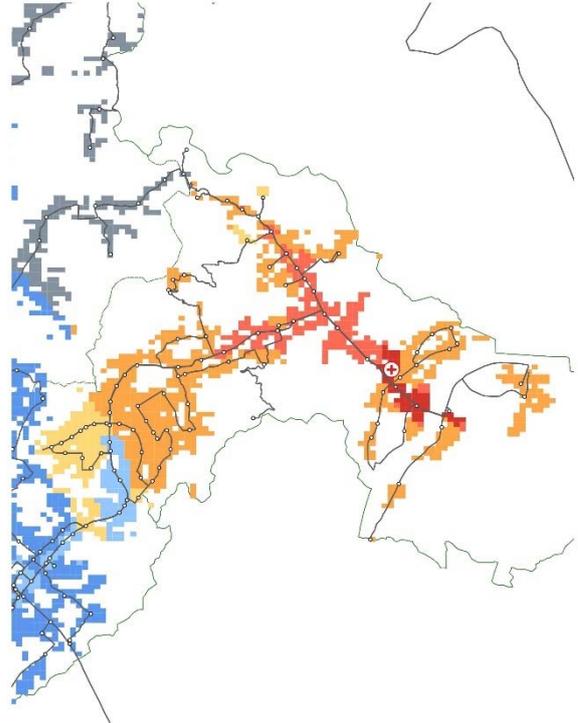
— バス路線

デマンド型市民バス運行区域

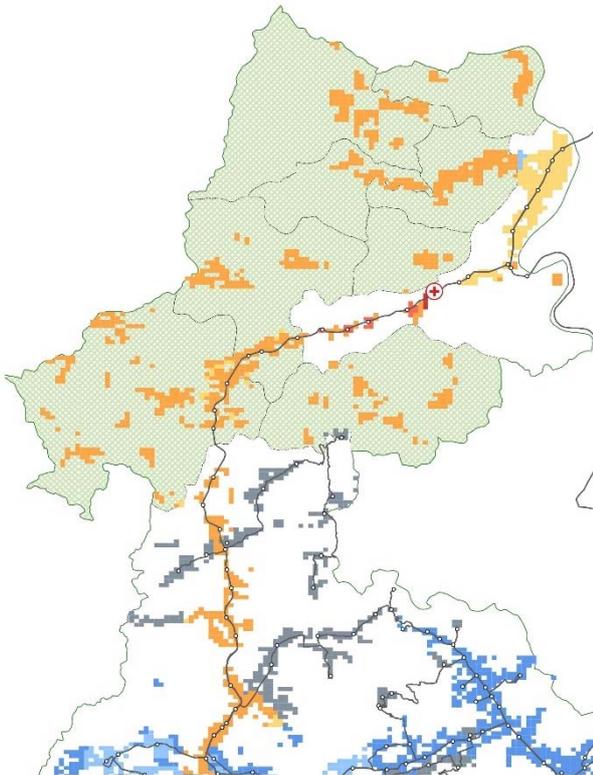
「越宗医院」への移動時間



「熊山診療所」への移動時間



「佐伯北診療所」への移動時間

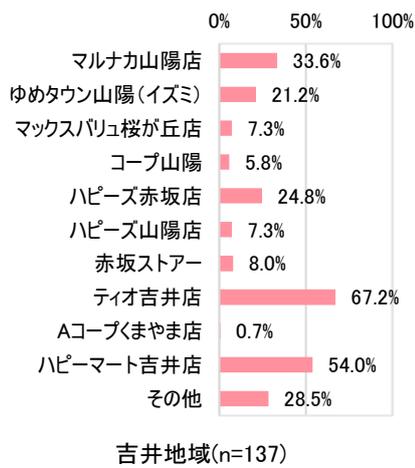
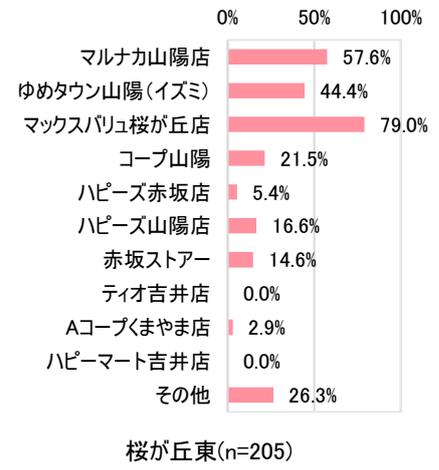
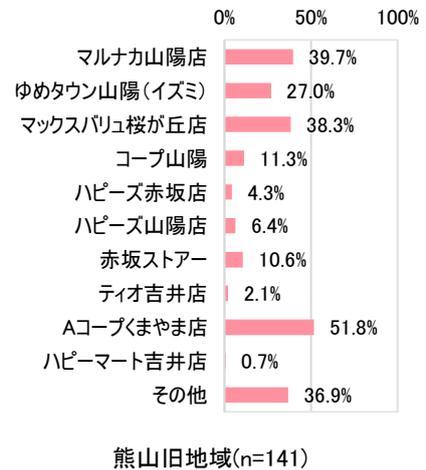
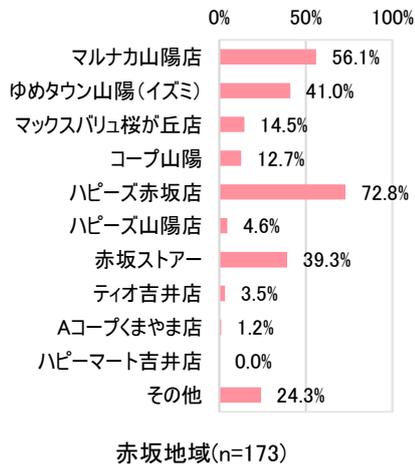
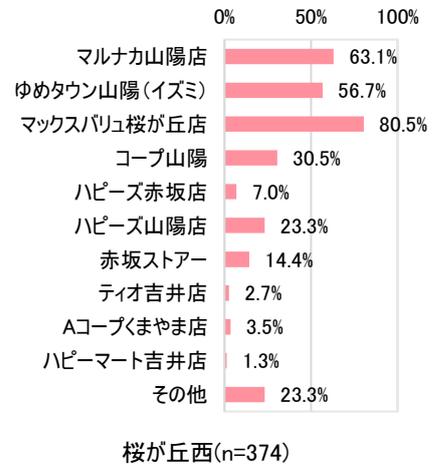
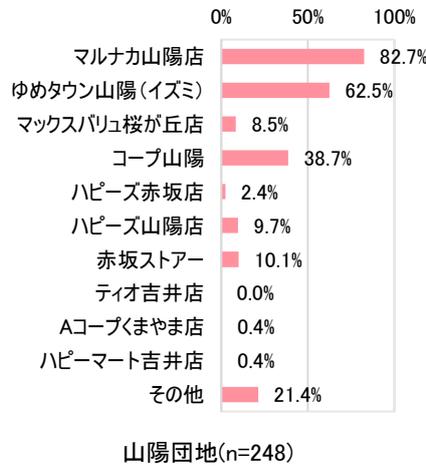
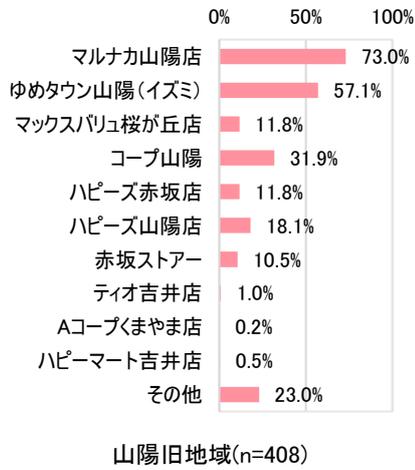


凡例

- バスでの往復時間(分)
- 60 - 90
- 90 - 120
- 120 - 180
- 180 - 240
- 240 - 300
- 300 -
- 復路便なし
- バス停
- バス路線
- デマンド型市民バス運行区域

## 2. 通勤、通学、買い物、通院などの日常生活における移動に関するアンケート調査

### ■ 買い物の目的地（地域別）



## ■ 通院の目的地（地域別）

### 山陽旧地域

医療機関名	所在地	実数
ふよう内科クリニック	西中	79
赤磐医師会病院	下市	48
あかいわファミリークリニック	河本	40
小坂内科	山陽	20
山陽クリニック	上市	17
越宗医院	西窪田	16
マスカット整形外科医院	穂崎	14
那須眼科	下市	14
岡山大学病院	岡山市北区	14
さくら整形クリニック	桜が丘東	13

### 山陽団地

医療機関名	所在地	実数
小坂内科	山陽	52
赤磐医師会病院	下市	42
ふよう内科クリニック	西中	23
あかいわファミリークリニック	河本	19
吉井医院	山陽	18
マスカット整形外科医院	穂崎	13
ひな歯科クリニック	下市	12
那須眼科	下市	10
岡山済生会病院	岡山市北区	10
うえの内科小児科医院	桜が丘西	9

### 桜が丘西

医療機関名	所在地	実数
桜が丘クリニック	桜が丘西	68
うえの内科小児科医院	桜が丘西	68
赤磐医師会病院	下市	29
さくら整形クリニック	桜が丘東	27
ますだ眼科クリニック	日古木	19
あかいわファミリークリニック	河本	18
岡山大学病院	岡山市北区	13
赤磐皮膚科形成外科	日古木	12
那須眼科	下市	12
岡山済生会病院	岡山市北区	9
桜が丘歯科医院	桜が丘東	9
ひらた整形外科	沼田	9
熊山診療所	松木	9
梶原歯科医院	桜が丘西	9

### 赤坂地域

医療機関名	所在地	実数
越宗医院	西窪田	24
赤磐医師会病院	下市	23
ふよう内科クリニック	西中	17
戸川クリニック	西軽部	16
桜井内科	山口	13
那須眼科	下市	9
道満医院	町苅田	8
国立病院機構 岡山医療センター	岡山市北区	8
あかいわファミリークリニック	河本	6
内藤歯科医院	大苅田	6
さくら整形クリニック	桜が丘東	6
岡山大学病院	岡山市北区	6

### 熊山旧地域

医療機関名	所在地	実数
熊山診療所	松木	51
うえの内科小児科医院	桜が丘西	10
北川病院	和気町	8
ますだ眼科クリニック	日古木	7
赤磐医師会病院	下市	6
岡山ハートクリニック	岡山市中区	5
なかつか眼科	和気町	5
岡山済生会病院	岡山市北区	5
さくら整形クリニック	桜が丘東	4
岡山東部脳神経外科 東備クリニック	岡山市東区	4

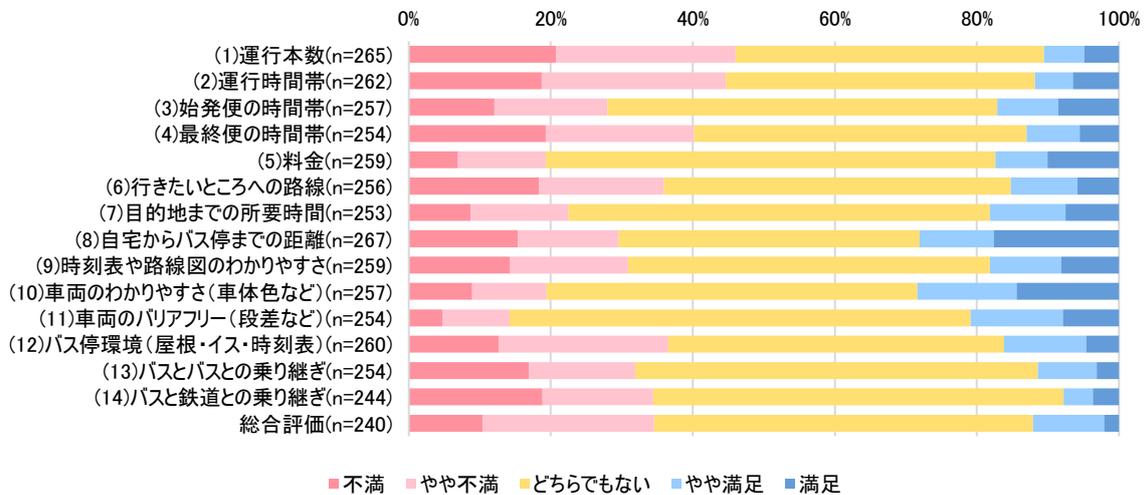
### 桜が丘東

医療機関名	所在地	実数
うえの内科小児科医院	桜が丘西	55
桜が丘クリニック	桜が丘西	19
赤磐医師会病院	下市	19
桜が丘歯科医院	桜が丘東	10
熊山診療所	松木	8
さくら整形クリニック	桜が丘東	8
赤磐皮膚科形成外科	日古木	7
那須眼科	下市	7
岡山大学病院	岡山市北区	7
岡山済生会病院	岡山市北区	6
岡山東部脳神経外科病院	岡山市北区	6

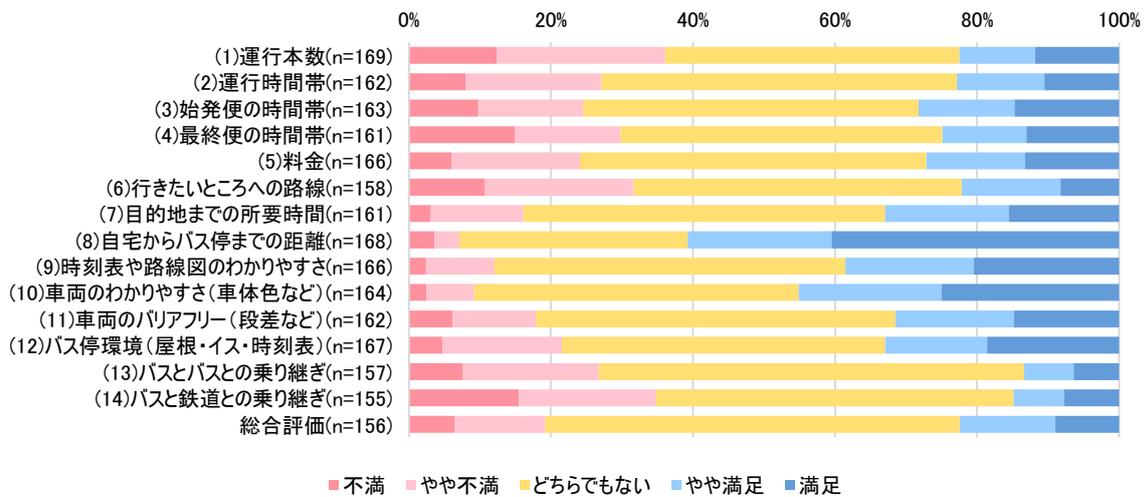
吉井地域

医療機関名	所在地	実数
佐伯北診療所	塩木	28
森クリニック	周匝	23
赤磐医師会病院	下市	9
国立病院機構 岡山医療センター	岡山市北区	7
越宗医院	西窪田	6
青山医院	美作市	6
那須眼科	下市	6
道満医院	町苅田	6
ますだ眼科クリニック	日古木	4
仁美診療所	仁堀中	4

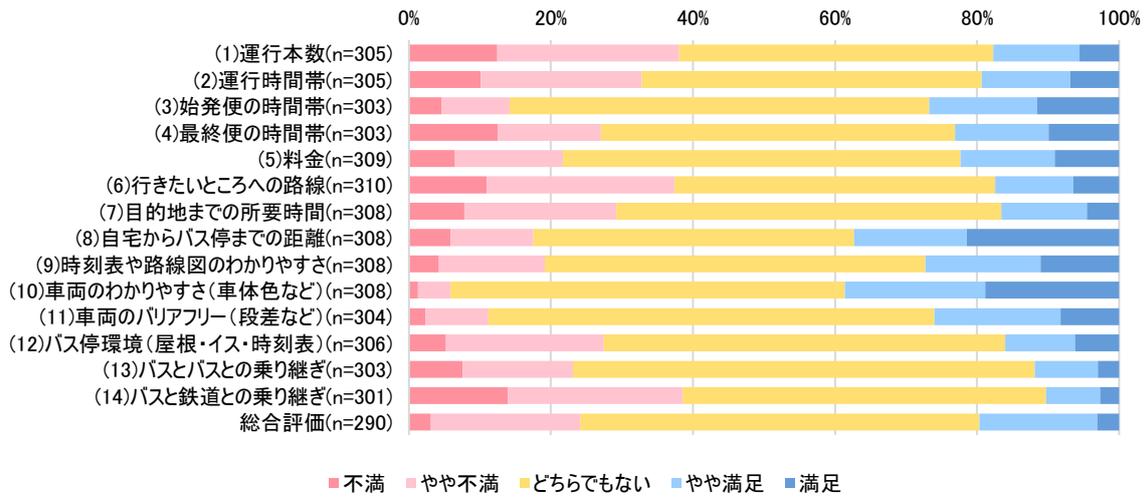
■ 公共交通の満足度（地域別）



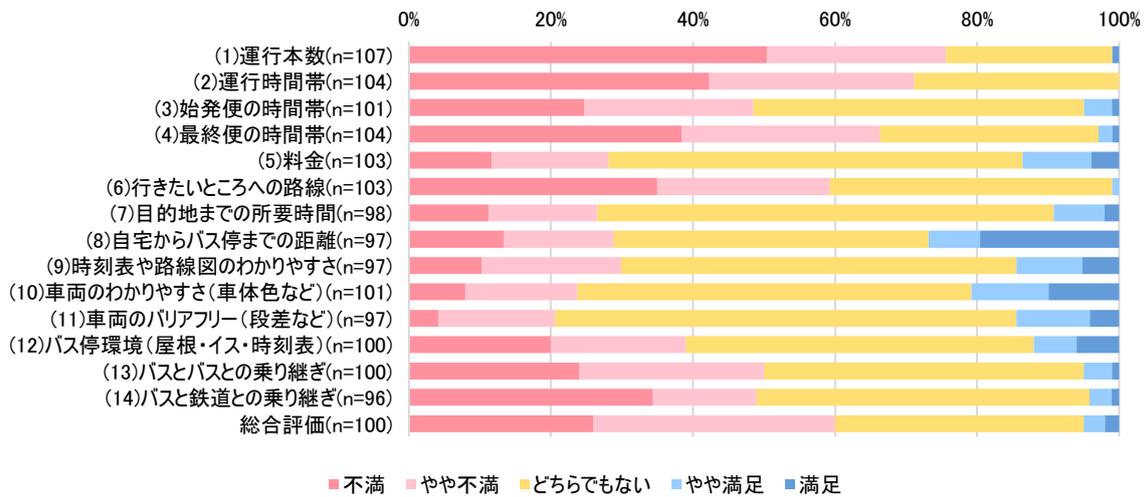
山陽旧地域



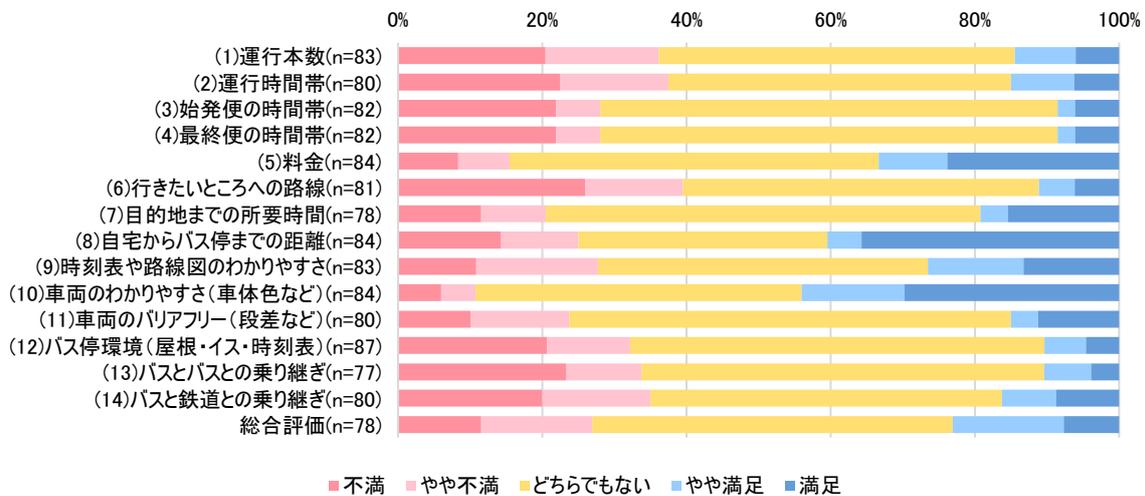
山陽団地



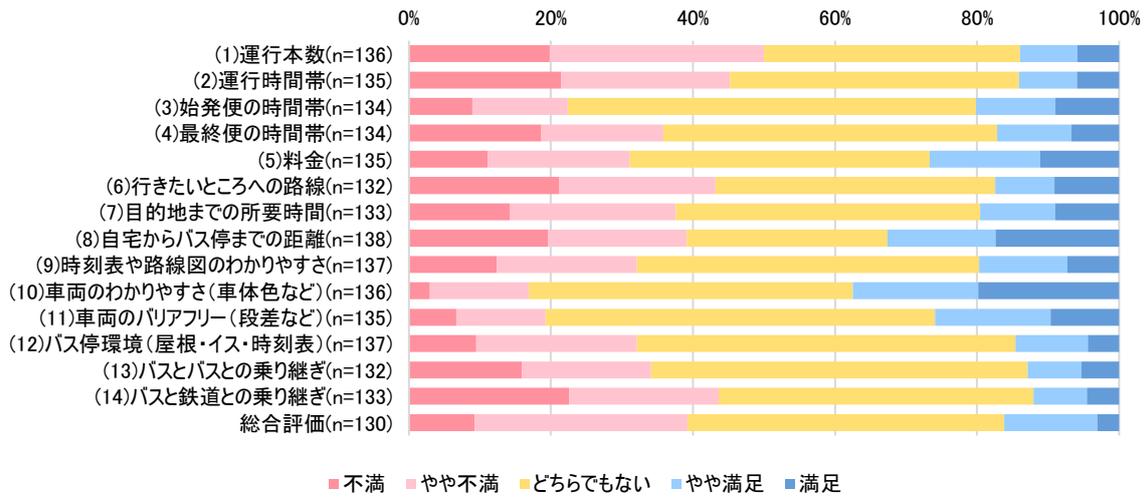
桜が丘西



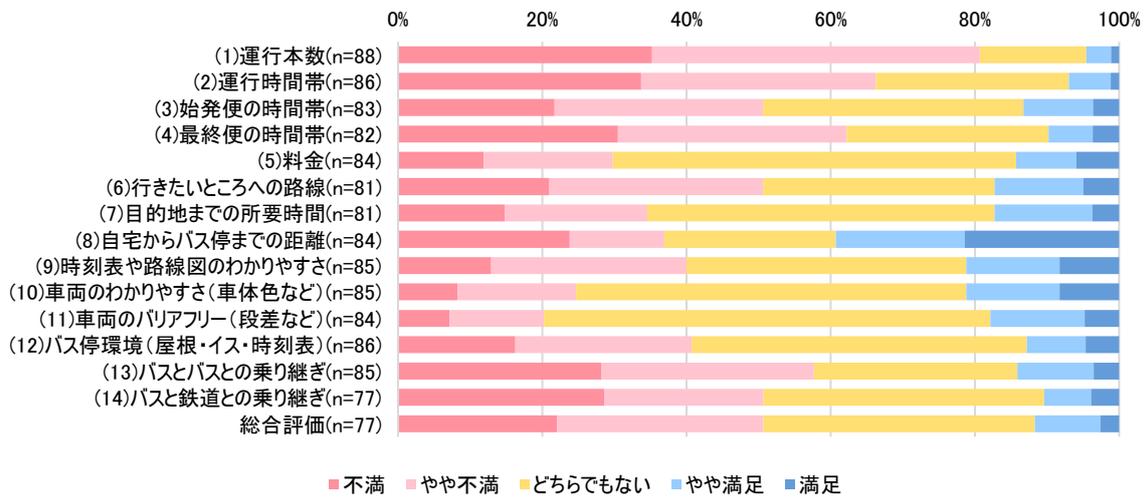
赤坂地域



熊山旧地域



桜が丘東

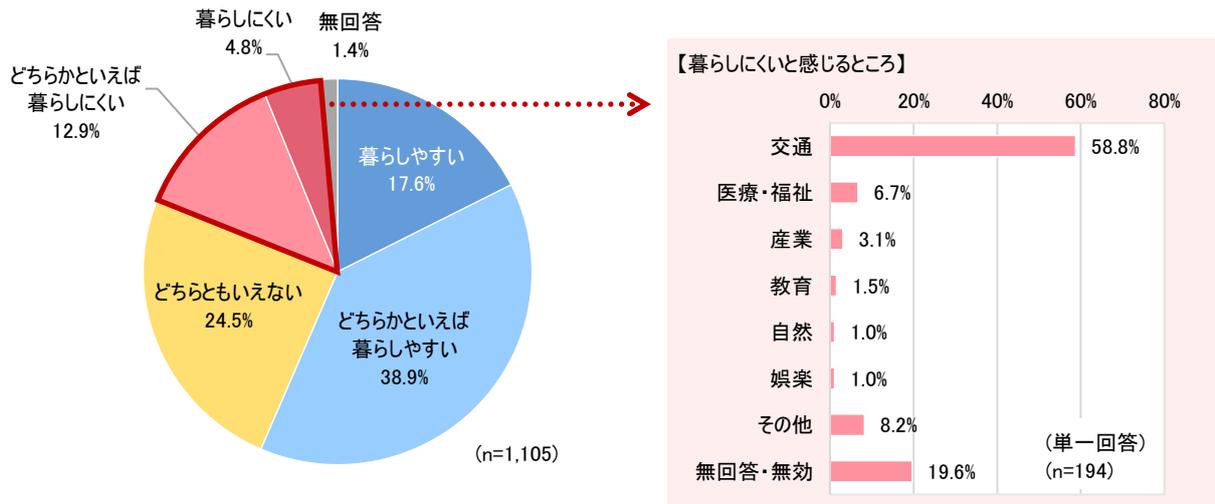


吉井地域

### 3. 第2次赤磐市総合計画（後期基本計画）及び第2期赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略の取組に関する市民アンケート調査

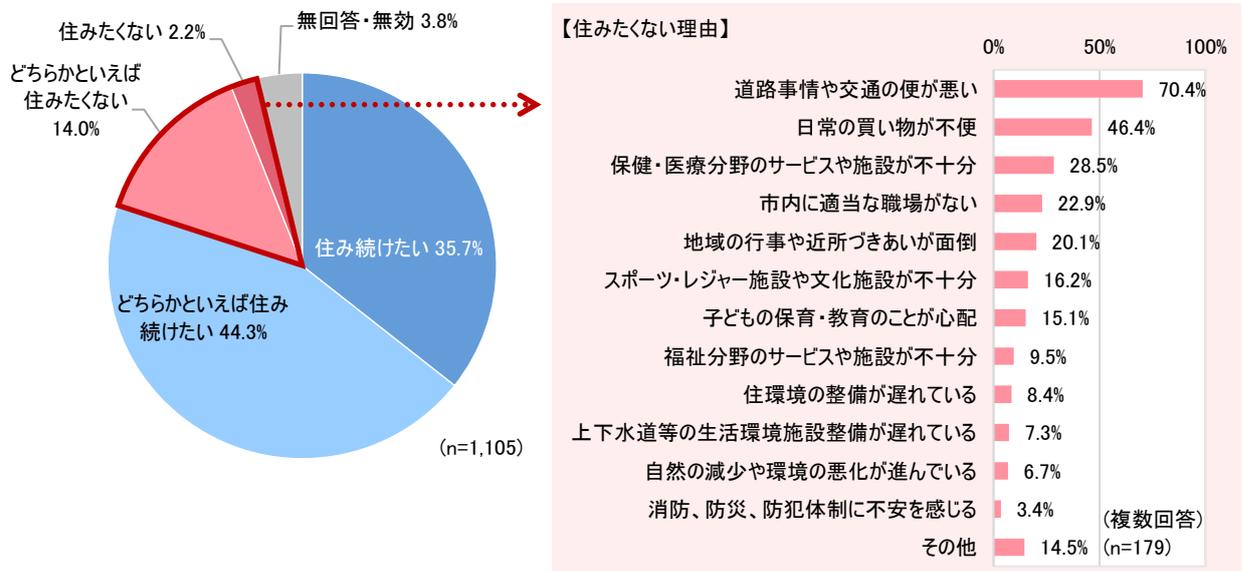
#### ■ 赤磐市の暮らしやすさ

- 「暮らしやすい」または「どちらかといえば暮らしやすい」の回答が56.5%、「暮らしにくい」または「どちらかといえば暮らしにくい」の回答が17.7%であった。
- 暮らしにくいと感じるところは、「交通」が58.8%と最も高くなっている。



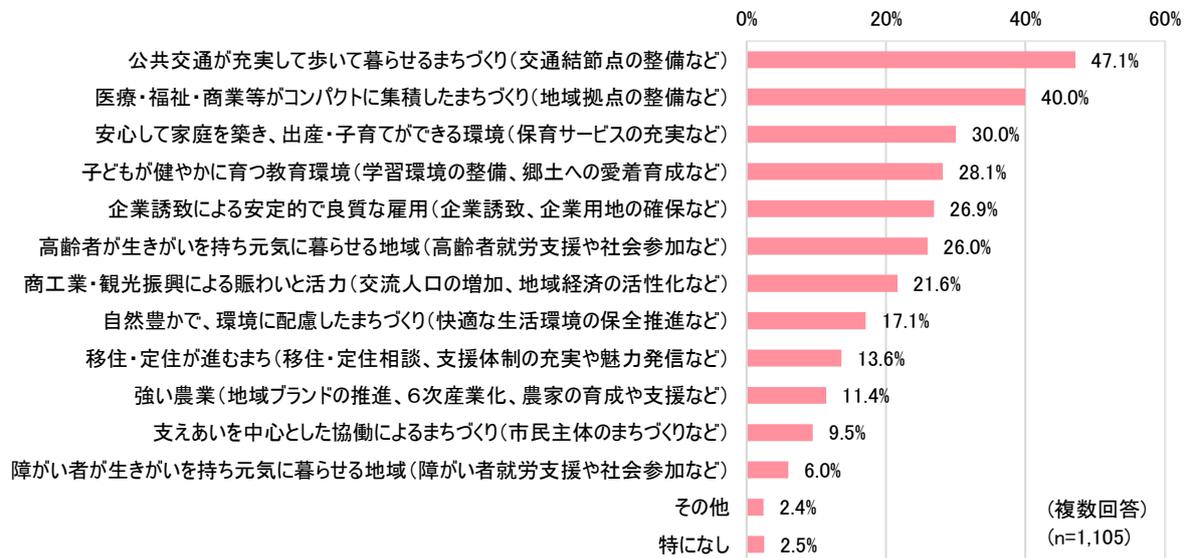
#### ■ 赤磐市への永住意向

- 「住み続けたい」または「どちらかといえば住み続けたい」の回答が80.0%、「住みたくない」または「どちらかといえば住みたくない」の回答が16.2%であった。
- 住みたくない主な理由は、「道路事情や交通の便が悪い」が70.4%と最も高くなっている。



■ 赤磐市がより暮らしやすくなるために必要な事

- 赤磐市がより暮らしやすくなるために必要な事については、「公共交通が充実して歩いて暮らせるまちづくり」が47.1%と最も高くなっている。



#### 4. 計画策定の経緯

会議名	開催日	議事
令和4年度第2回 赤磐市地域公共交通会議	令和4年7月22日(金)	● 赤磐市地域公共交通計画策定に向けた市民アンケートの内容及びスケジュールについて
令和4年度第3回 赤磐市地域公共交通会議	令和4年9月28日(水)	● 市民アンケート調査票(案)について
(市民アンケート実施)	令和4年10月14日～ 令和4年10月31日	
令和4年度第4回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年1月11日(水)	● 市民アンケート調査結果について ● 公共交通関係者ヒアリング結果について
令和4年度第5回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年3月17日(金)	● 令和4年度計画策定関連業務の総括及び次年度に向けて
令和5年度第1回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年4月25日(火)	● 令和5年度計画策定スケジュール(案)について ● 基本理念、基本方針、基本目標の決定及び施策(案)について
令和5年度第2回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年6月26日(月)	● 施策について
令和5年度第4回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年8月29日(火)	● 赤磐市地域公共交通網形成計画の検証及び新計画への展開について ● 施策の再確認について ● 評価指標・目標値について
令和5年度第5回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年10月17日(火)	● 赤磐市地域公共交通計画(素案)について ● パブリックコメントについて
(パブリックコメント 実施)	令和5年10月19日～ 令和5年11月17日	
令和5年度第6回 赤磐市地域公共交通会議	令和5年12月18日(月)	● 赤磐市地域公共交通計画(案)について

## 5. 赤磐市地域公共交通会議 委員名簿

令和5年10月現在

役職	氏名	所属	備考
会長	橋本 成仁	岡山大学学術研究院環境生命自然科学 学域 教授	
副会長	前田 正之	赤磐市 副市長	市長又はその指名する者
	皿井 啓公	(有) 皿井タクシー 代表取締役	一般旅客自動車運送事業者の代表 一般旅客自動車運送事業者の組織する 団体の代表
	嘉数 健二	熊山タクシー 代表	
	岡田 和史	公益社団法人岡山県バス協会	
	高木 秀治 (成田 健一)	岡山県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	一般旅客自動車運送事業者の 運転手が組織する団体の代表
	末本 敏之 (山田 留里)	市自治連合会 (山陽地域代表)	住民又は利用者の代表
	友次 平次	市自治連合会 (赤坂地域代表)	
監事	小山 照治 (和気 孝太郎)	市自治連合会 (熊山地域代表)	
	金谷 将弘	市自治連合会 (吉井地域代表)	
	吉田 奈美 (松嶋 泰憲)	国土交通省中国運輸局岡山運輸支局	国土交通省中国運輸局岡山運輸 支局長又はその指名する者
	川島 正己 (松尾 恭子)	岡山県県民生活部 県民生活交通課交通政策班	道路管理者、岡山県警察、学識経験者 その他の交通会議が必要と認める者
	東原 良樹	岡山県備前県民局東備地域事務所 東備地域管理課	
	松本 誠哉	赤磐警察署交通課	
	山田 秀士	(社福) 赤磐市社会福祉協議会 会長	
監事	中原 哲哉	赤磐商工会 副会長	
	渡辺 孝	西日本旅客鉄道株式会社 中国統括本部岡山支社 地域交通課長	

( ) 内は前任者



赤磐市の公共交通に関する情報

<https://www.city.akaiwa.lg.jp/kurashi/kokyokotsu/index.html>



---

## 赤磐市地域公共交通計画

発行：赤磐市

発行日：令和6年3月

編集：赤磐市総合政策部政策推進課

〒709-0898 岡山県赤磐市下市 344 番地

電話：086-955-2692

---

