



赤磐市地域公共交通網形成計画



平成31年2月
赤 磐 市



目次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
第2章 地域の現状	3
1. 位置・地勢	3
2. 人口	4
3. 移動の目的地となる施設の分布	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
第3章 上位・関連計画におけるまちづくりの理念・方針	9
1. 上位計画	9
2. 関連計画	12

第4章 公共交通の現状	17
1. 公共交通の整備状況	17
2. 公共交通の利用状況	22
3. 公共交通に対する市民意向や利用実態	23
第5章 前計画（赤磐市地域公共交通総合連携計画）の検証	40
1. 連携計画の概要	40
2. 事業の実施状況	40
3. 事業の検証	44
第6章 課題の整理と地域における公共交通の役割	47
1. 課題の整理	47
2. 地域における公共交通の役割	49
第7章 維持するサービス水準および視点	50
1. 行政として維持するサービス水準	50
2. サービス水準を維持した上で加える視点	50
第8章 計画の基本的な考え方と事業	51
1. 計画の基本理念と基本方針	51
2. 目標および実施事業	52
3. 目標に対しての評価手法（モニタリング）および数値指標・目標値	65
4. 実施スケジュール	66
5. 赤磐市地域公共交通網形成計画の体系図	68

第1章 はじめに

1 計画策定の趣旨

赤磐市は、岡山県南東の内陸部に位置する総面積 209.36 km²、人口 43,214 人(平成 27 年国勢調査)の市で、平成 17 年 3 月 7 日、山陽町、赤坂町、熊山町、吉井町の 4 町の合併により誕生した。

赤磐市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のある緑豊かな地域で、中央から南部の平野にかけては赤磐市役所周辺を中心とした市街地が広がっている。市街地のうち 36.95 km²が都市計画区域に、6.75 km²が市街化区域(用途地域)に指定されている。

気候は年間を通じて温暖な瀬戸内式気候に属し、自然条件に恵まれた地域である。また、市の中心部から岡山市中心部へは約 16km の距離にあり、市内には JR 山陽本線熊山駅があるなど立地条件にも恵まれている。これにより、昭和 55 年頃には山陽団地、平成 12 年頃にはネオポリスへと居住人口が増加し、平成 27 年の DID(人口集中地区)人口は 16,336 人、DID 面積 3.05 km²と拡大した。

しかし、総人口は、平成 17 年をピークに緩やかな減少傾向を示している。年齢別構成では 65 才以上の老年人口が増加傾向を示していることから、近い将来後期高齢者人口が前期高齢者人口を上回り、その構成比を高めていくことが予想される。人口の減少とは逆に世帯数が増加しているため、1 世帯当たりの世帯員数が減少し、高齢者のみの世帯の増加が予想される。特に過疎地域に指定されている吉井地域では、他の地域より過疎化・少子高齢化の進行が深刻となっている。

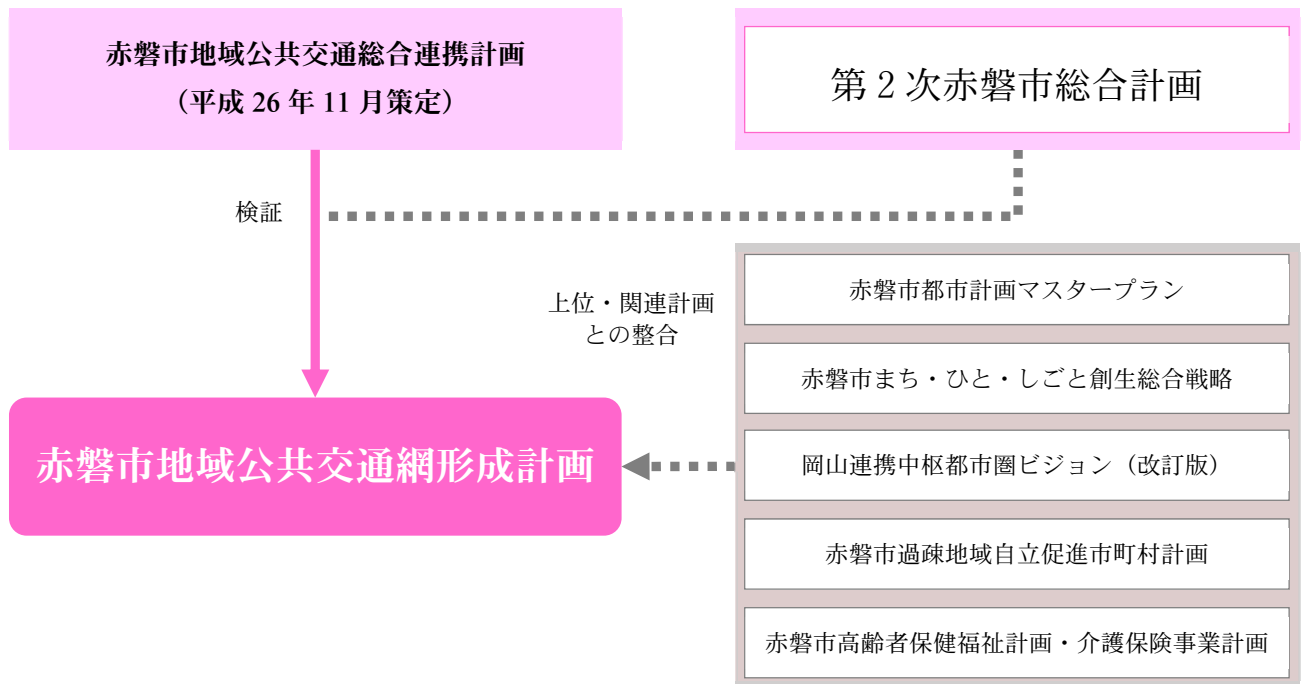
赤磐市の公共交通には、JR 山陽本線、民間路線バス、市民バス、予約型乗合タクシー、一般タクシーがある。平成 26 年 11 月に策定した「赤磐市地域公共交通総合連携計画」に基づき、“乗って守り・育てよう、私たちの公共交通”を基本理念に「交通体系の整備」、「利用促進」、「関係者の協働」の各種施策を推進し、広域・拠点間移動サービスとして路線・ダイヤの見直し、地域内移動サービスとしてデマンド型乗合交通等の導入、公共交通マップの作成・配付や広報紙等を活用したモビリティ・マネジメント※を実施している。

しかし、利用者の減少や人口減による税収減の中、少子高齢化時代に求められる行政サービスは多様化し、利便性を確保しながらも公共交通体系の効果的・効率的な運営を迫られていることから、市民・交通事業者・行政が協働して公共交通の課題に取り組むための新たな交通計画が必要となっている。

そこで、日常の移動手段の確保はもちろんのこと、外出機会増加による健康増進や、まちのにぎわい創出につながり、赤磐市のまちづくりの理念である「つながり、うるおい、にぎわい、あんしん」を交通の面から支えることを目指す「赤磐市地域公共交通網形成計画」を策定する。

※モビリティ・マネジメント…「過度にマイカーに頼る生活」から、「徒歩、自転車、公共交通を中心とした多様な交通手段を適度に利用する生活」への自発的な転換を促す取組のこと。

2 計画の位置づけ



3 計画の区域

本計画の区域は、赤磐市全域とする。

4 計画の期間

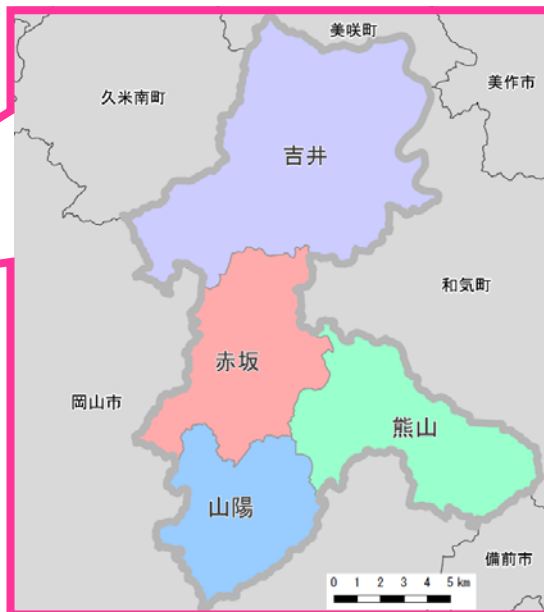
計画の期間は、平成 31 年度～平成 35 年度の 5 年間とする。

第2章 地域の現状

1 位置・地勢

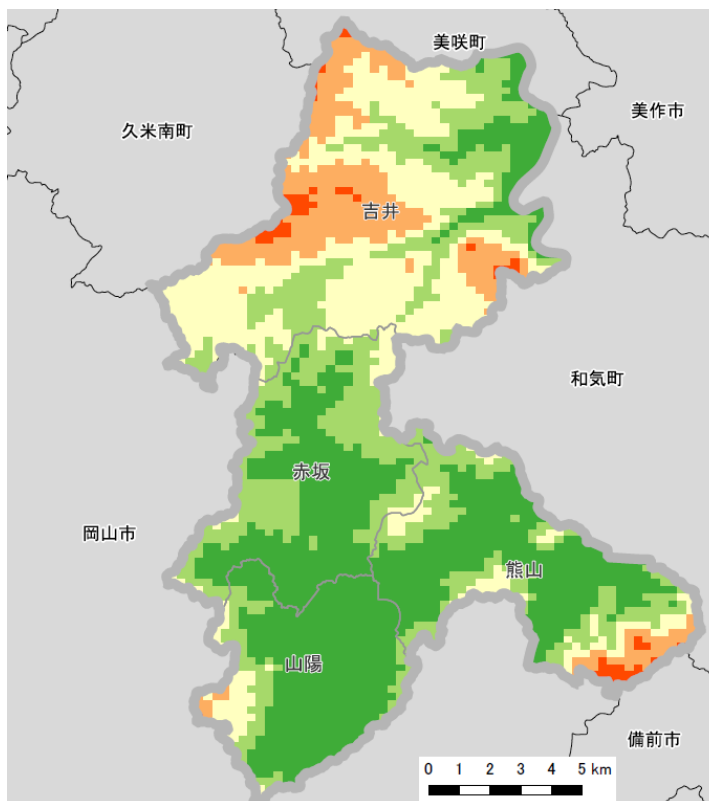
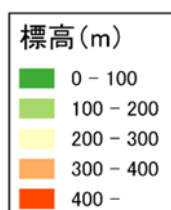
(1) 位置

- 赤磐市は岡山県の南東部に位置し、北部は美咲町および久米南町、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、旧熊山町およ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。

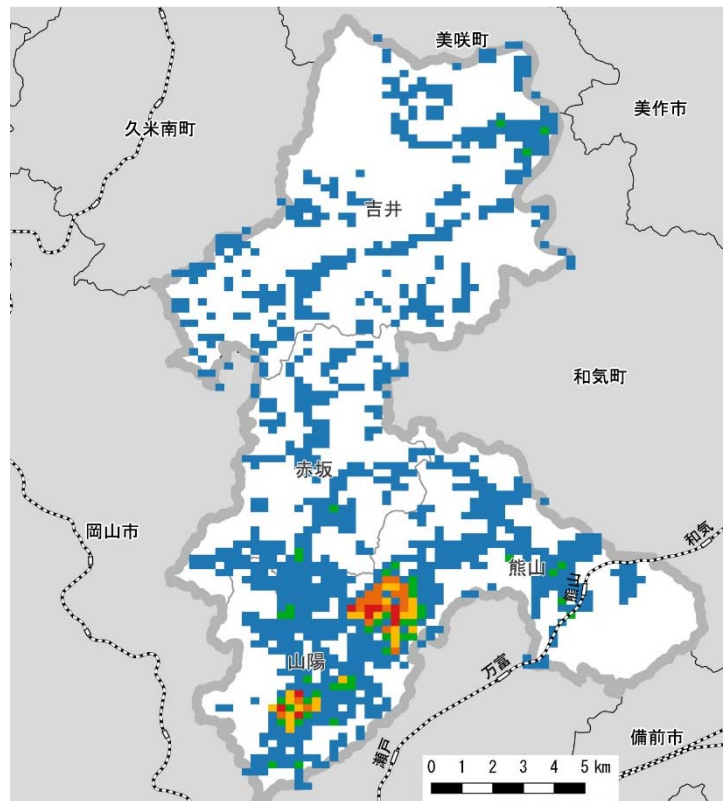


資料：国土地理院

2 人口

(1) 人口分布

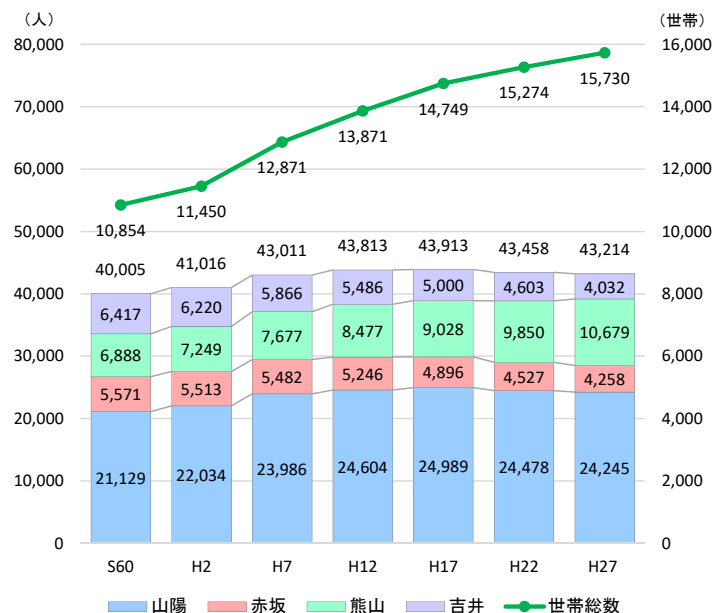
- 山陽団地・ネオポリスを中心に南部に人口が集中している。
- 主に主要道路沿いに集落があるが、吉井地域では小規模集落が面的に分散している傾向にある。



資料：総務省 平成 27 年国勢調査

(2) 世帯数と地区別人口の推移

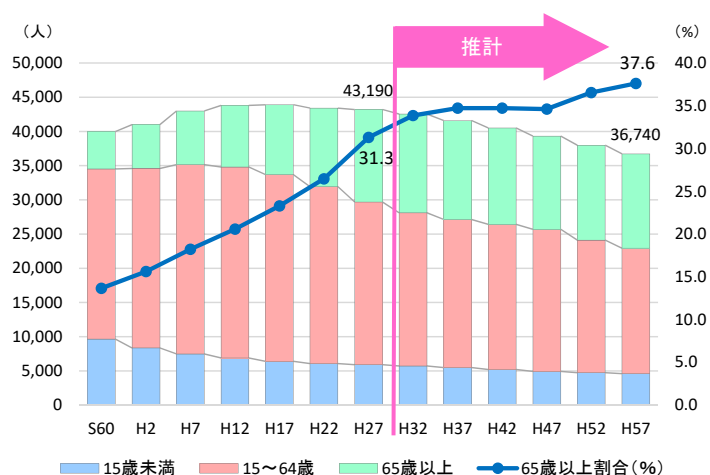
- 国勢調査における人口の推移を見ると、昭和 60 年から平成 17 年までは増加しているが、平成 17 年以降は減少傾向にある。
- 地区別にみると、赤坂・吉井地域は昭和 60 年から常に減少傾向にあり、吉井地域については平成 27 年の人口は昭和 60 年の人口の約 6 割となっている。
- 世帯数をみると、人口に比べて増加率が大きく、核家族化や世帯の多様化が進んでいることが考えられる。



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。
- 平成27年（2015年）の高齢化率は31.3%であるが、平成57年（2045年）には37.6%まで上昇することが予測される。

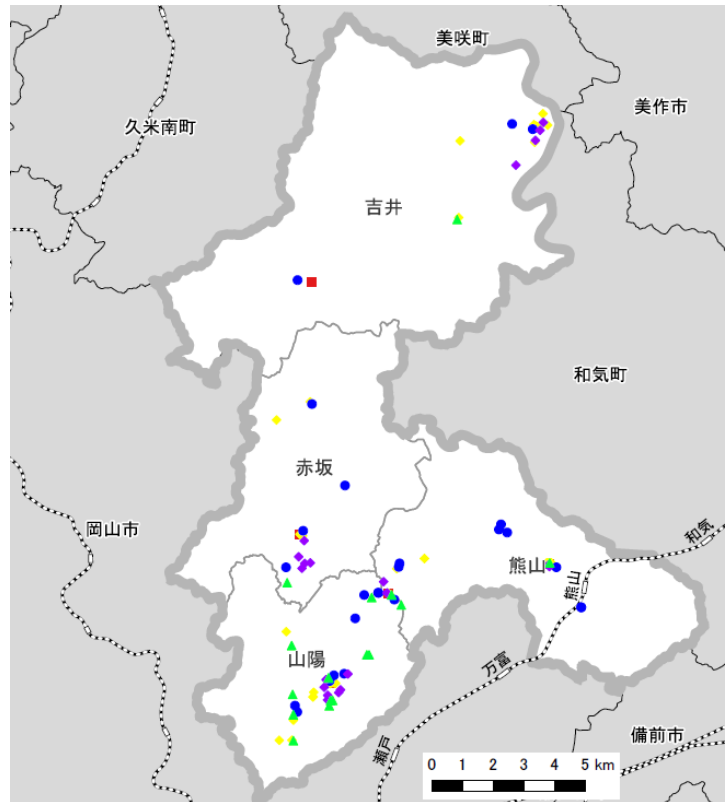
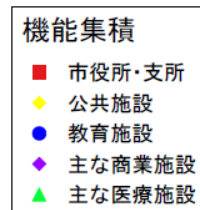


資料：(H27 まで) 総務省 国勢調査、(H32 以降) 国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口 (H30 推計)

3 移動の目的地となる施設の分布

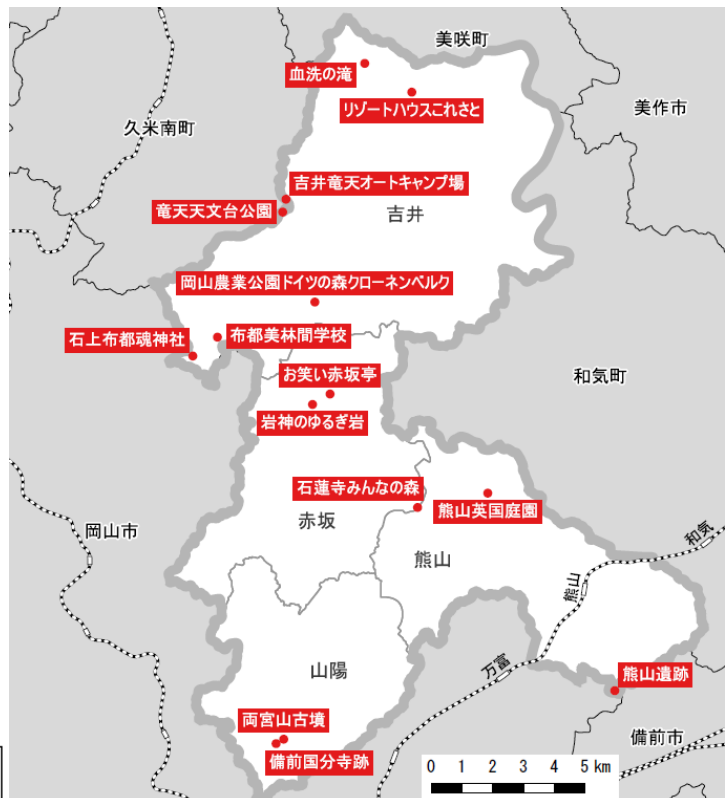
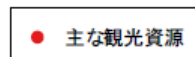
(1) 機能集積状況

- 主要施設は主に赤磐市中心部やネオポリスに集中しているが、赤坂・熊山・吉井地域の各支所付近にも商業施設等の立地がみられる。



(2) 観光資源

- 「備前国分寺跡」、「両宮山古墳」、「熊山遺跡」等の歴史建造物や「岡山農業公園ドイツの森クローネンベルク」、「熊山英国庭園」、「竜天文台公園」等のレクリエーション施設などがあり、赤磐市の歴史や豊かな自然を楽しむことができる観光資源が多くある。

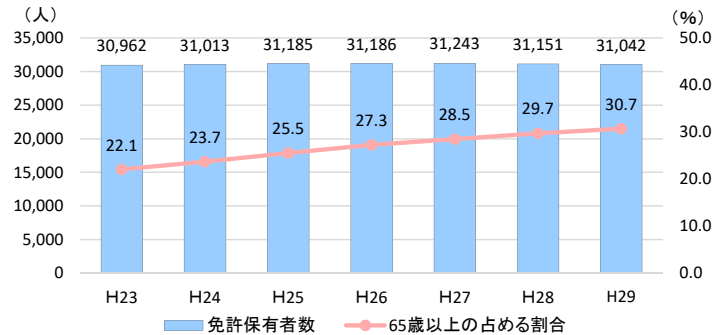


あかいわ観光ガイドマップより抜粋

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

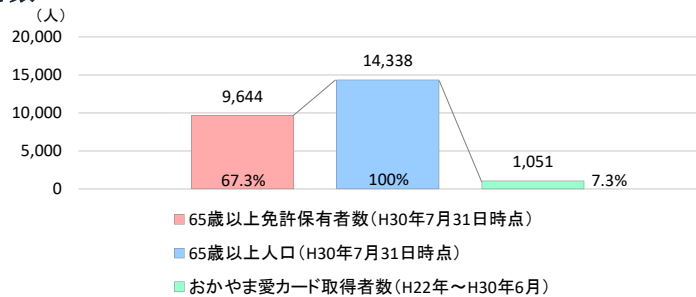
- 運転免許保有者数は平成 27 年までは増加傾向にあったが、平成 28 年には減少に転じている。
- 運転免許保有者における 65 歳以上の占める割合は年々増加しており、平成 29 年には 30.7%となっている。



資料：岡山県警察本部

(2) 高齢者人口とおかやま愛カード※取得者数

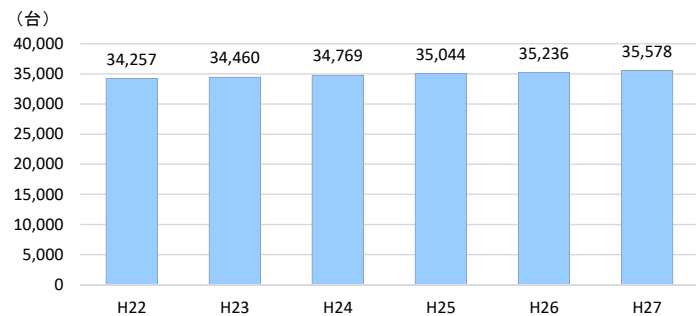
- 65 歳以上の人口におけるおかやま愛カード取得者数の割合は 7.3%である。



資料：赤磐市秘書企画課

(3) 自動車保有台数

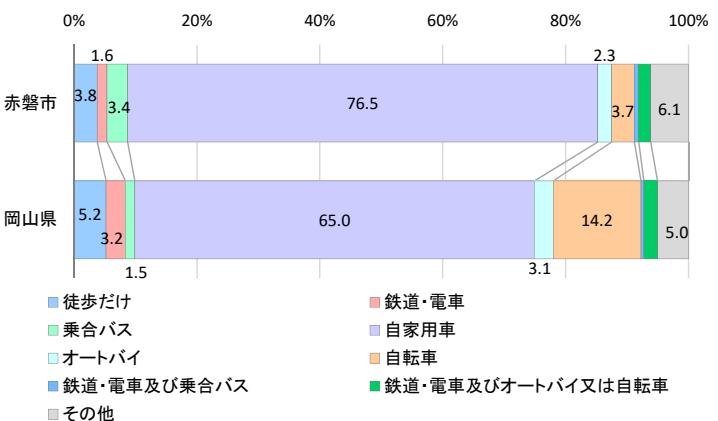
- 自動車の保有台数は増加傾向にある。
- 運転免許保有者数より自動車の台数が多い。



資料：岡山県統計年報、岡山県毎月流動人口調査（年報）、総務省 国勢調査

(4) 通勤・通学における利用交通手段

- 平成 22 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」が 76.5%を占めており、岡山県全体の 65.0%を大きく上回っている。また、「乗合バス」は 3.4%と岡山県全体の割合よりも高い。
- 一方で、「鉄道・電車」は 1.6%、「自転車」は 3.7%と岡山県全体の値を下回っている。



資料：総務省 平成 22 年国勢調査

※「おかやま愛カード」…運転免許証を自主的に返納等された県内に居住する 65 歳以上の高齢者の方の申請により、岡山県警察が発行するカードのこと。

第2章まとめ

- 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、ネオポリスなど宅地開発が進み人口が集中している。

【位置・地勢、人口】

- 赤磐市の中心部から岡山市中心部へは 16km の距離にあり、民間バスの路線が JR 岡山駅まで直接乗り入れている。通勤・通学の自家用車利用は 76.5%（県平均 65.0%）、乗合バス利用の割合は 3.4%（県平均 1.5%）と、いずれも平均より高い。

【運転免許と自動車の保有状況と通勤・通学時の交通手段】

- 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 1.6%（県平均 3.7%）と低い。

【運転免許と自動車の保有状況と通勤・通学時の交通手段】

第3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～平成36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、地域における拠点进行形成する。
- 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"> ● 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。 ● 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。 ● 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。
-----------	---

(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"> ● 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。 ● 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。

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】平成 29 年 3 月

① 都市づくりの基本理念および方針

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および方針は、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"> ● 集約型都市構造の実現を目指した都市づくり ● 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 ● 安全・安心で暮らしやすい都市づくり ● 環境負荷の小さい低炭素型の都市づくり ● 産業振興による活力あふれる力強い都市づくり ● 個性と魅力あふれる都市づくり ● 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

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。

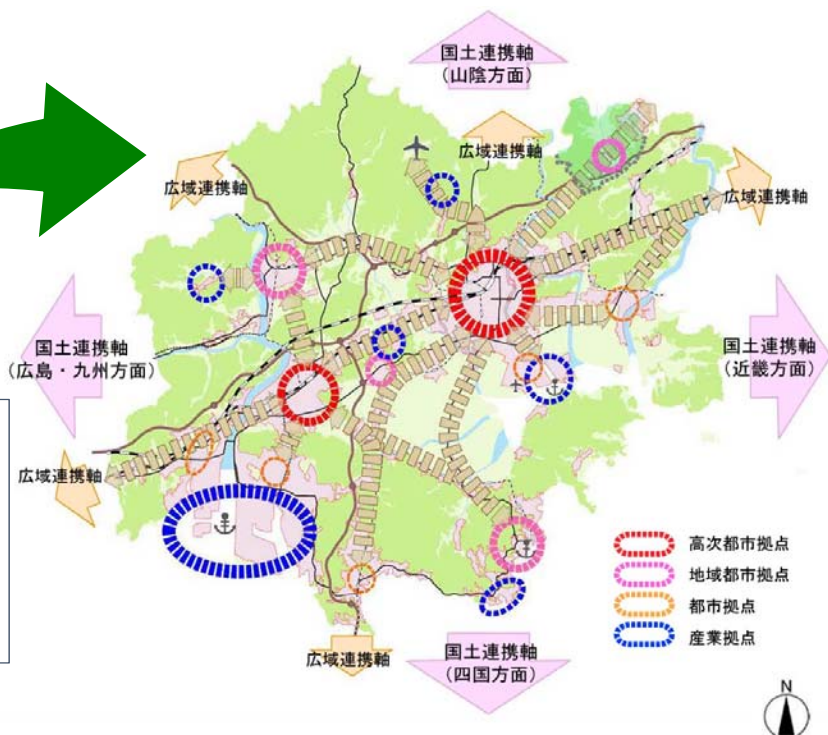
赤磐地域の市街地像	市街地周辺に広がる良好な田園風景や自然環境との調和に努めながら、市街地の生活環境施設の充実とあわせた産業の振興、商業・業務機能の充実を図り、職住が近接する利便性の高い市街地としての整備を進める。
-----------	---

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。

交通体系の整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の路線網や拠点の充実、サービスの向上 ● 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 ● 必要に応じた計画の見直しによる効率的な施設整備
------------	---

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。

公共交通に関する主要な施設の配置の方針	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 倉敷駅周辺のJ R 山陽本線、J R 伯備線および水島臨海鉄道の高架化の実現を図る。
	バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 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むことができ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、バス待合所等付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。 ● 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。
	その他の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

(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】 平成 19 年 3 月（平成 22 年 3 月一部改訂）

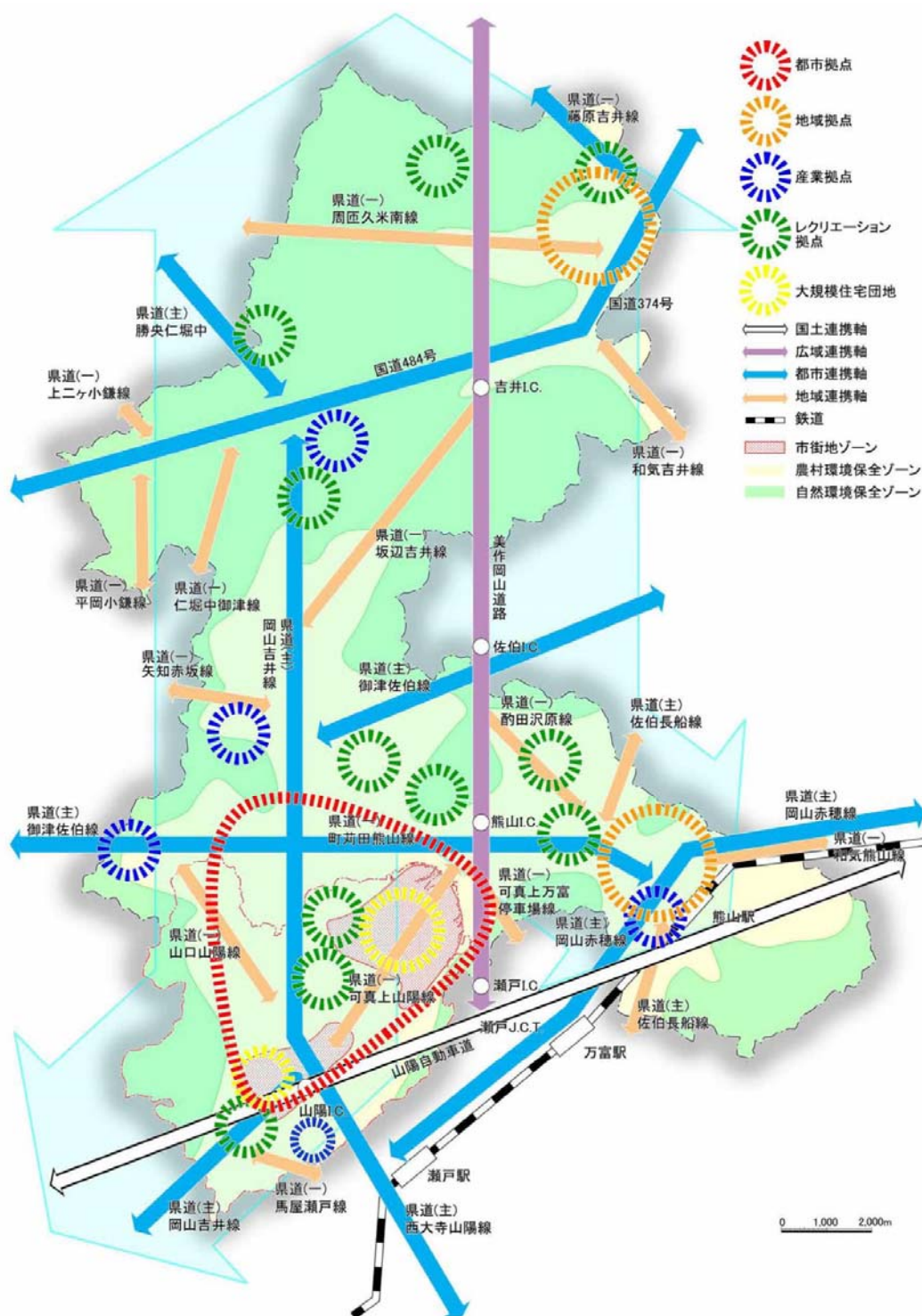
① 都市づくりの基本理念とテーマ

赤磐市においては、山陽地域全域および熊山地域の一部（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およ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	<p>暮らしやすい生活環境のある都市づくり</p> <p>活力とにぎわいのある都市づくり</p> <p>豊かな自然環境のある都市づくり</p>
都市づくりのテーマ	<p>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</p> <p>赤磐</p>

② 将来目標および都市像

都市づくりの基本理念およ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。



都市拠点	市役所を中心とする既成市街地及びその周辺を都市拠点として位置づけ、市の中心拠点はもとより、県南東部地域の拠点として、商業施設や行政機関をはじめとする都市機能の集積を図る。
公共交通の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の利便性向上 JR 熊山駅では、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㈱に要請し、地域交通の利便性の向上と機能強化に努める。 ● バス交通等の利便性向上 子どもや高齢者などの交通弱者に配慮した市営バスや福祉バス、スクールバス等の運行形態の検討や運行路線の拡充、バス停などの施設整備を進める。

(3) その他の関連計画

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（平成 27 年 10 月）

公共交通の役割・位置づけ等	公共交通機関は、自家用車を利用できない市民にとって重要な長距離移動手段であることから、維持・充実を図る必要がある。
公共交通に関する施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機関の利用促進 ● 公共交通体系の再構築 ● 公共交通機関までの端末交通の在り方の検討

② 岡山連携中枢都市圏ビジョン（改訂版）（平成 30 年 3 月）

公共交通の役割・位置づけ等	圏域内の市町と連携しながら、公共交通網の維持・充実を図っていくことが必要。
公共交通に関する施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活交通による公共交通ネットワークの充実 ↳岡山市内鉄道駅と赤磐市を結ぶ地域間路線の構築 ● 公共交通ネットワークの利便性の向上

③ 赤磐市過疎地域自立促進市町村計画（平成 30 年 3 月）

公共交通の役割・位置づけ等	吉井地域においては、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。
公共交通に関する施策・事業	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な交通手段の確保

④ 赤磐市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画 （平成 30 年 3 月）

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	● 交通手段の充実

公共交通に関わる 各種計画の理念・方針

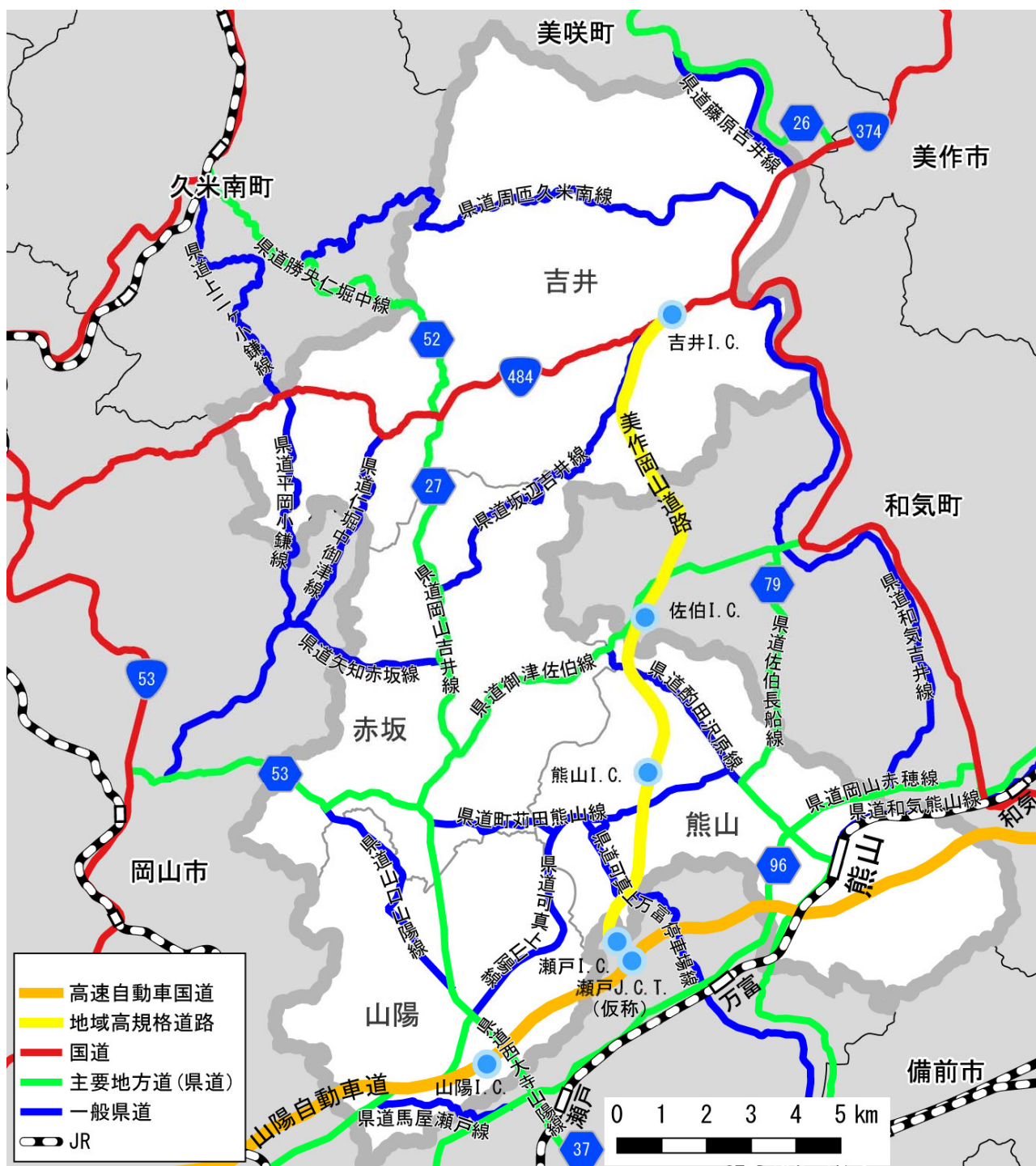
第 3 章 まとめ

- 第 2 次赤磐市総合計画の重点戦略では、「経済・産業活力があり、ひとが集まるまちを創出」「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。
【第 2 次赤磐市総合計画 基本構想】
- 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。
【第 2 次赤磐市総合計画 まちづくりの方針・進め方】
- 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。
【第 2 次赤磐市総合計画 まちづくりの方針・進め方】
- 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。
【岡山県南広域都市計画区域マスタープラン】
- 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、子どもや高齢者などに配慮した市営バスや福祉バス、スクールバス等の運行形態の検討や運行路線の拡充、バス停などの施設整備を進める。
【赤磐市都市計画マスタープラン】

1 公共交通の整備状況

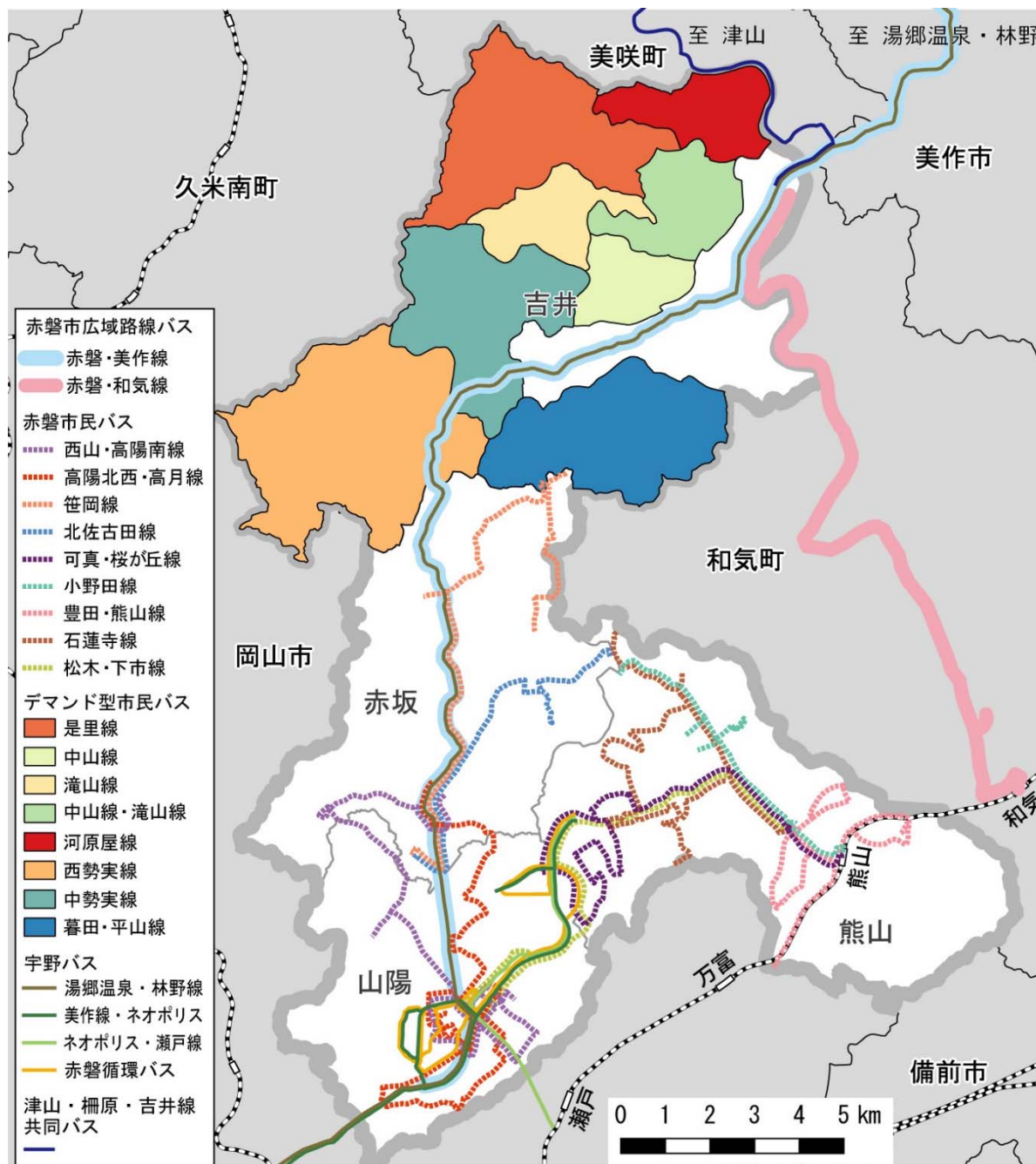
(1) 道路網と鉄道網

- 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市最大の交通結節点であるJR岡山駅に接続している。



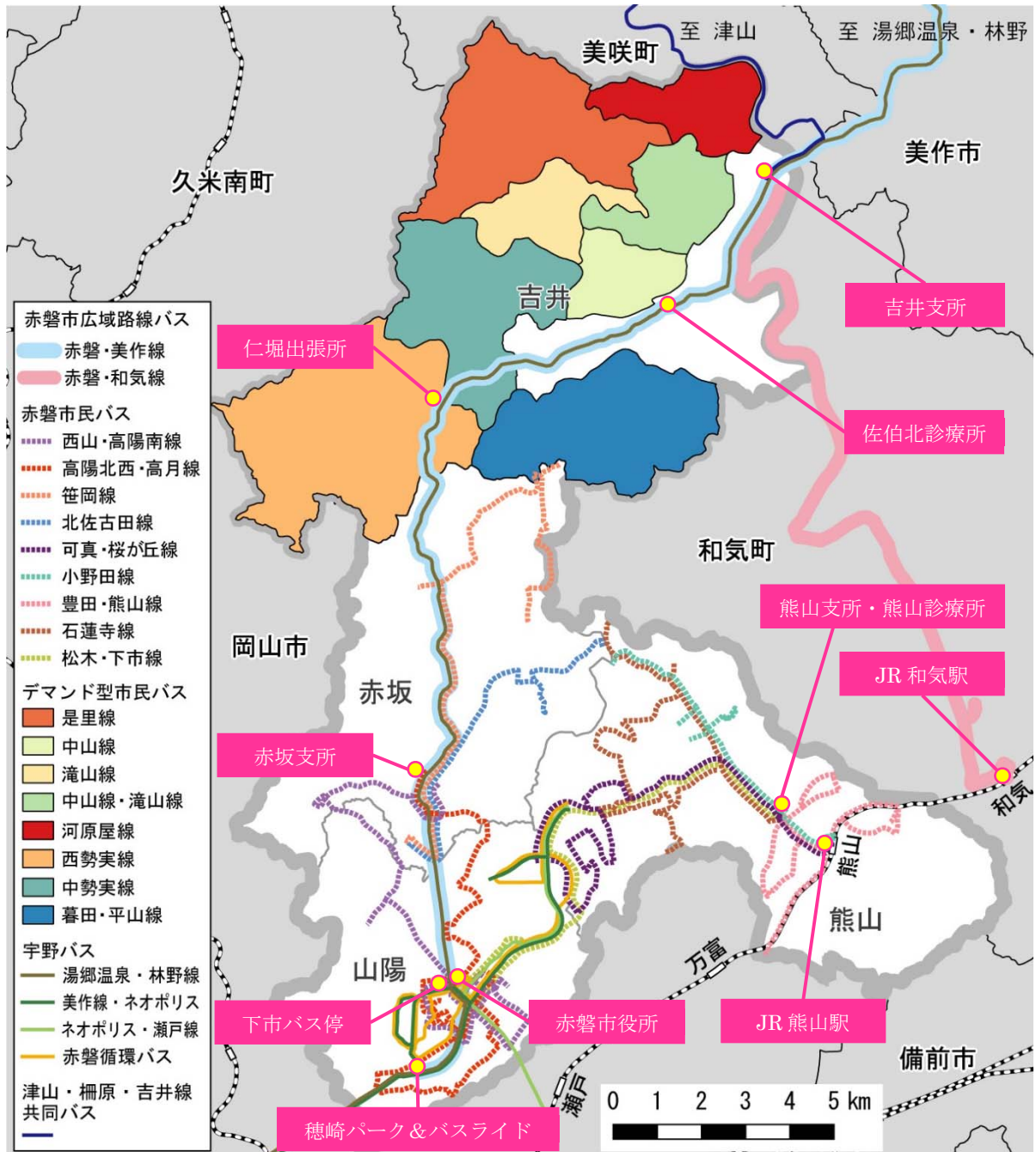
(2) バス路線網

- 山陽地域では、赤磐市中心部から岡山市を結ぶ路線や、ネオポリスー赤磐市中心部ー山陽団地の循環バスを宇野自動車株が運行している。また、赤坂地域中心部を発着し、山陽地域中心部を回る市民バス路線が2路線ある。
- 赤坂・熊山地域では、地域各地から各地域中心部または赤磐市中心部を結ぶ路線を市民バスが運行しており、赤坂地域では4路線、熊山地域では5路線ある。
- 吉井地域では、地域の中心部から赤磐市中心部、または和気町を結ぶ広域路線バスが運行している。また、自宅から地域の中心部などに接続するデマンド型市民バスが運行している。



(3) 交通結節点の状況

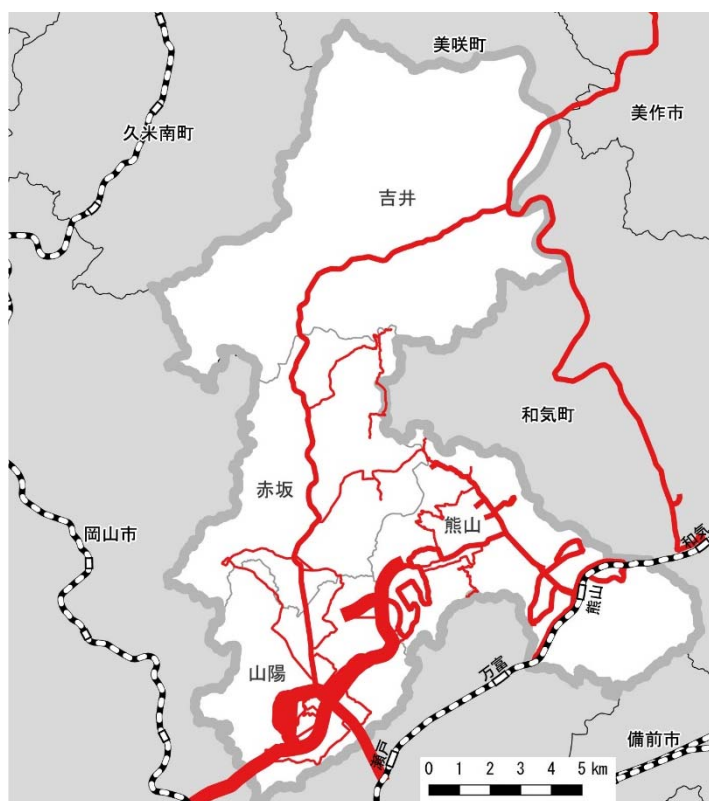
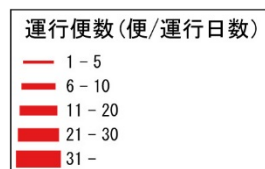
- 赤磐市中心部における交通結節点は「赤磐市役所」、「下市バス停」、「穂崎パーク&バスライド※」である。
- 赤坂・熊山・吉井地域においては、各地域の支所・出張所・診療所が交通結節点となっている。
- 宇野バスネオポリス・瀬戸線が「JR 瀬戸駅」に、赤磐市民バス可真・桜が丘東線、小野田線、豊田・熊山線が「JR 熊山駅」に、赤磐市広域路線バス赤磐・和気線が「JR 和気駅」において、JR 山陽本線と接続している。



※パークアンドライド…自宅から自家用車等でバス停や鉄道駅まで行き、自動車を駐車した後バスや鉄道などの公共交通機関で目的地へ向かうこと。

(4) バスの運行便数

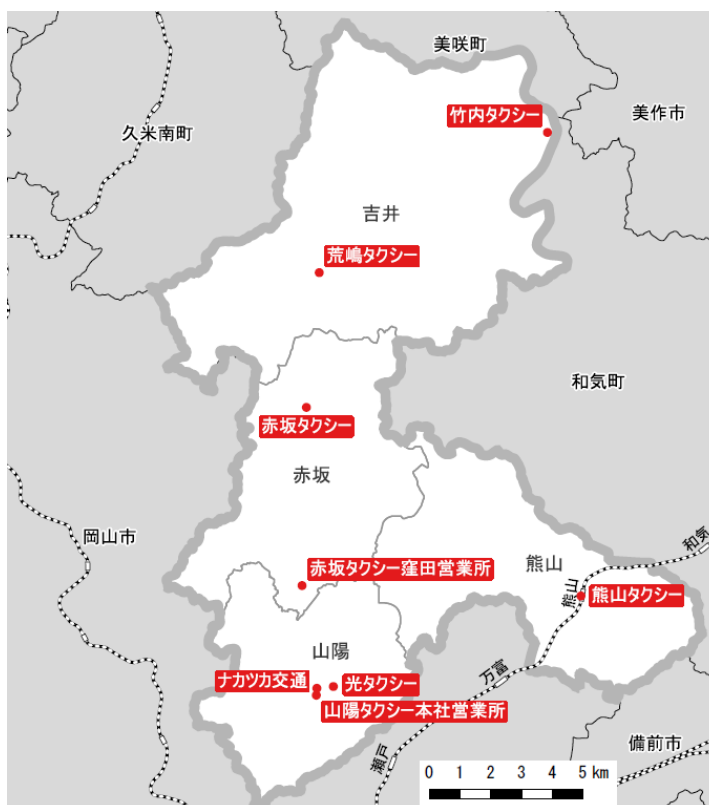
- 宇野自動車株が運行する、ネオポリスと岡山市中心部を結ぶ「美作線ネオポリス方面」と、「ネオポリス・瀬戸線」の2路線の運行便数が20便/日をこえている。
- 赤磐市中心部から市内各地を結ぶ路線は運行本数が少なく、また、運行日が限られている路線も多くある。



(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。

● タクシー事業者



(6) 赤磐市バスの路線別運行収支

- 平成 29 年度の路線別の運行収支をみると、広域路線バスは約 60%の収支率に対し、市民バスは 10% 台またはそれ以下となっている。

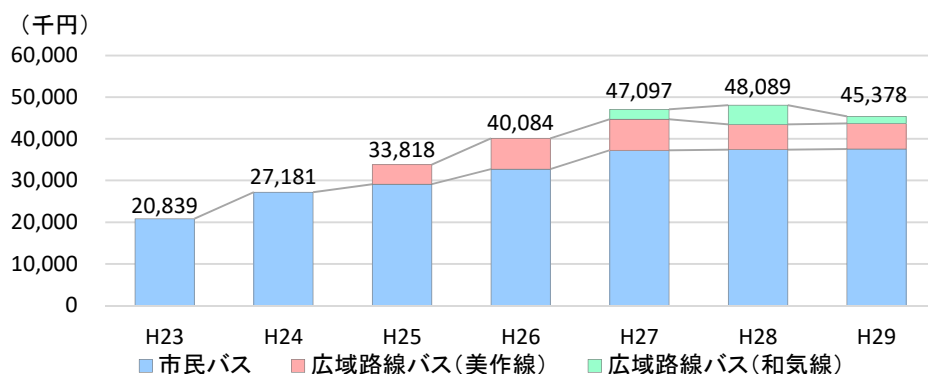
路線名		年間運行便数 (便)	運行日数 (日)	1 便平均輸送 人員 (人)	収支率
赤磐市広域 路線バス	赤磐・美作線	2,555	365	8.5	60.9% (*34.4%)
	赤磐・和気線	2,060	293	1.9	68.4% (*37.5%)
	小計	4,615	658	5.6	62.8% (*35.1%)
赤磐市民バス (定時路線型)	西山・高陽南線	288	96	5.4	7.4%
	高陽北西・高月線	297	99	0.8	
	笹岡線	297	99	2.0	
	北佐古田線	297	99	3.0	7.5%
	可真・桜が丘東線	1,758	293	2.4	
	小野田線	1,758	293	1.2	5.6%
	豊田・熊山線	1,758	293	0.9	
	石蓮寺線	192	96	2.1	10.6%
	松木・下市線	1,172	293	1.8	8.4%
	小計	7,817	1,661	1.7	8.0%
赤磐市民バス (デマンド型)	是里線	194	100	1.5	5.5%
	中山線	164	97	1.3	
	滝山線	159	76	1.4	
	河原屋線	270	97	2.2	
	西勢実線	157	76	1.3	1.7%
	中勢実線	136	65	1.4	
	暮田・平山線	4	2	1.0	
	小計	1,084	513	1.6	3.6%
合計		13,516	2,832	3.0	26.1% (*16.6%)

* 他市町村からの負担金収入を除いた場合

資料：赤磐市秘書企画課

(7) 赤磐市バスに対する市の負担額

- 市の負担額は、路線の増加に伴い年々増加傾向にある。

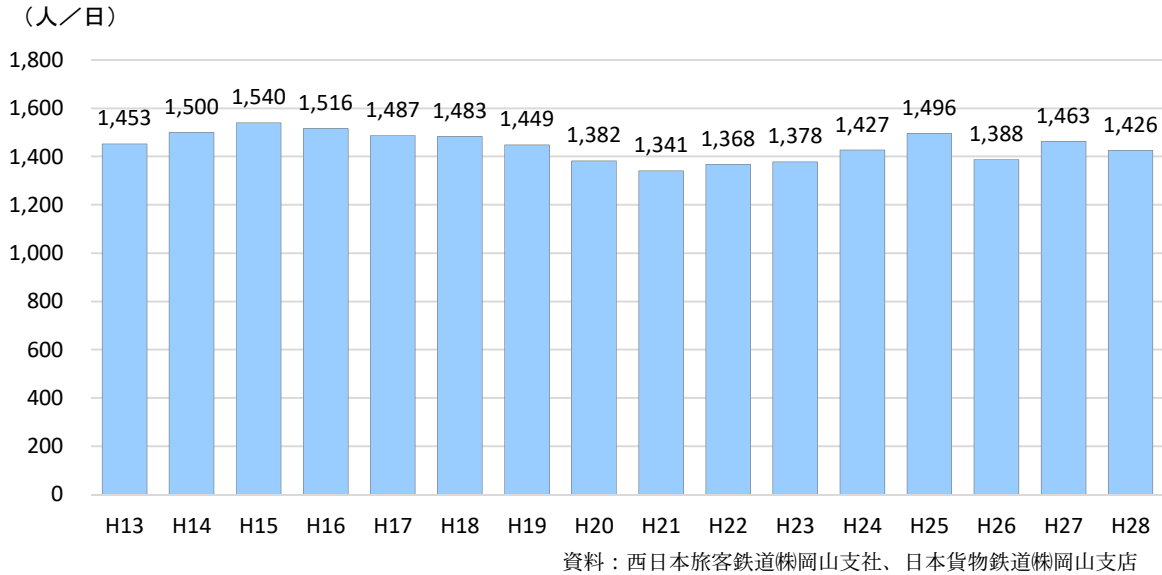


資料：赤磐市秘書企画課

2 公共交通の利用状況

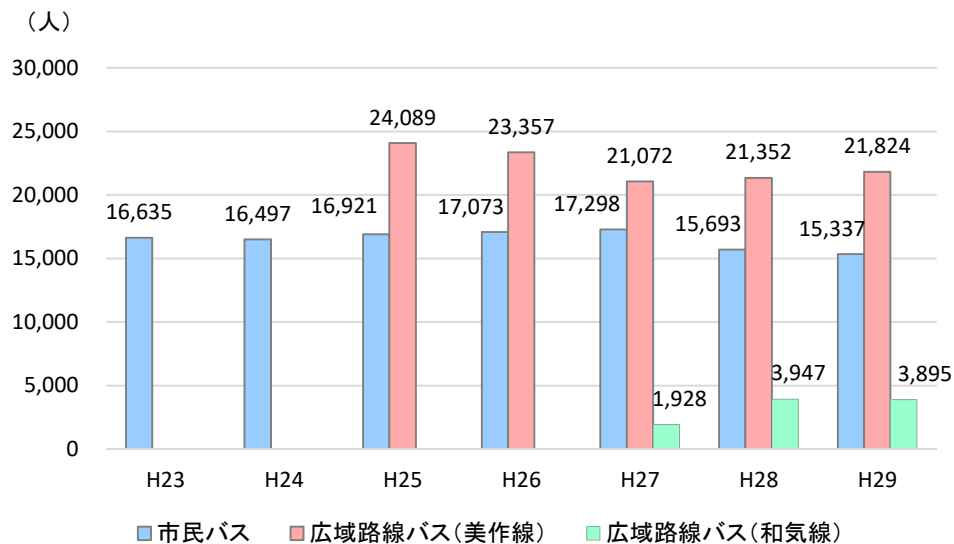
(1) JR 山陽本線

- JR 熊山駅の利用者数（乗車人員）は近年では横ばいである。



(2) 赤磐市バス

- 赤磐市バスの年間利用者数は、市民バスは減少傾向にあるが、広域路線バスは横ばいである。



※広域路線バス（和気線）は平成 27 年 10 月から運行

資料：赤磐市秘書企画課

3 公共交通に対する市民意向や利用実態

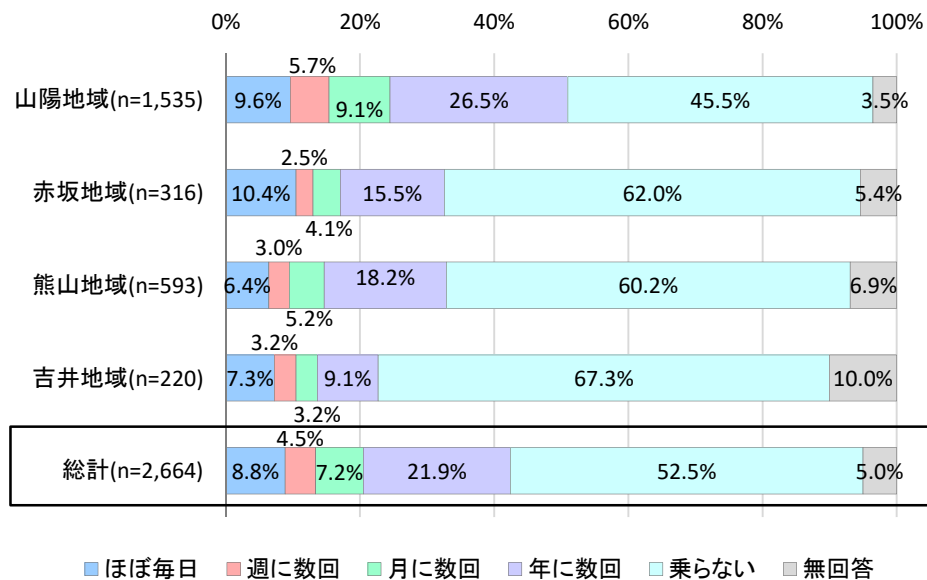
(1) 通勤、通学、買い物、通院などの日常生活における移動に関するアンケート調査

公共交通の利用状況や満足度を把握するため、市民を対象とするアンケート調査を平成 29 年 9 月～10 月に実施した。

調査対象	赤磐市 3,000 世帯（高校生以上の世帯員全員）
調査期間	平成 29 年 9 月 27 日（水）～10 月 16 日（月）
調査方法	調査対象世帯に調査票を郵送し、郵送により回収
回収結果	配布 3,000 部、回収 1,201 部（回収率 40.0％）

① バスの利用頻度

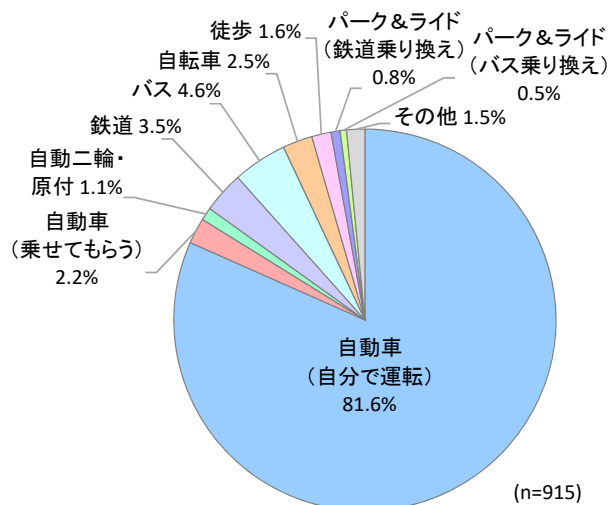
- 全体の 2 割程度は月に数回以上バスを利用している。



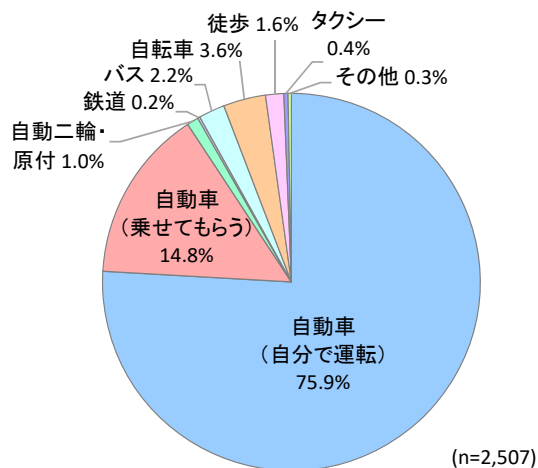
② 目的別の主な交通手段

- 通勤・通学、買い物、通院のいずれも「自動車（自分で運転）」の割合が最も高く、乗せてもらう方を含めると自動車は8～9割を占める。

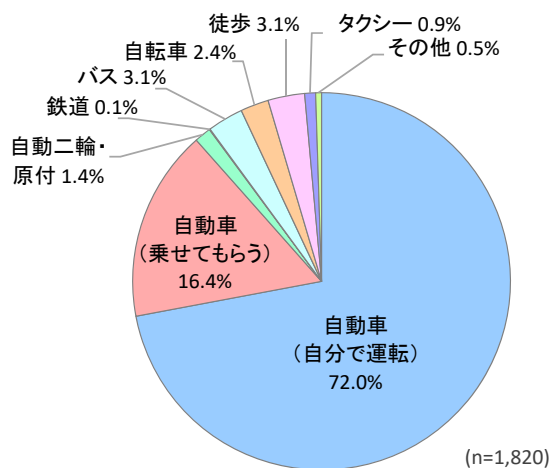
【通勤・通学】



【買い物】



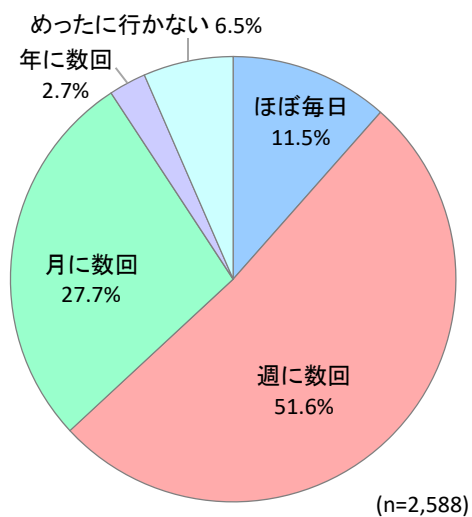
【通院】



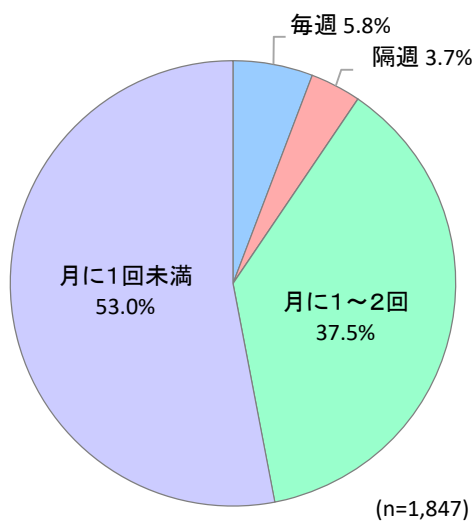
③ 買い物と通院の頻度

- 買い物に行く頻度は「週に数回」が 5 割強と最も高く、次ぐ「月に数回」は 3 割弱となっている。
- 通院の頻度は「月に 1 回未満」の方が最も多いものの、「月に 1～2 回」の方も 4 割弱である。

【買い物】

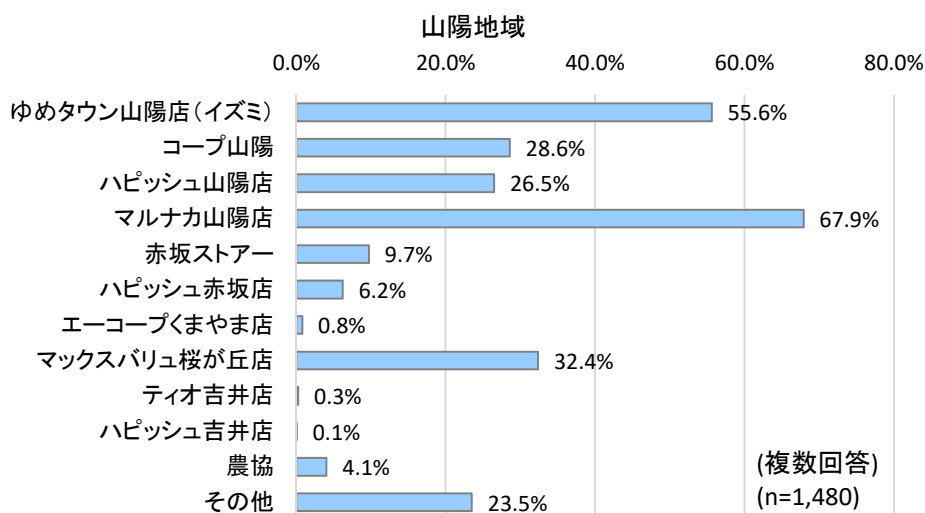
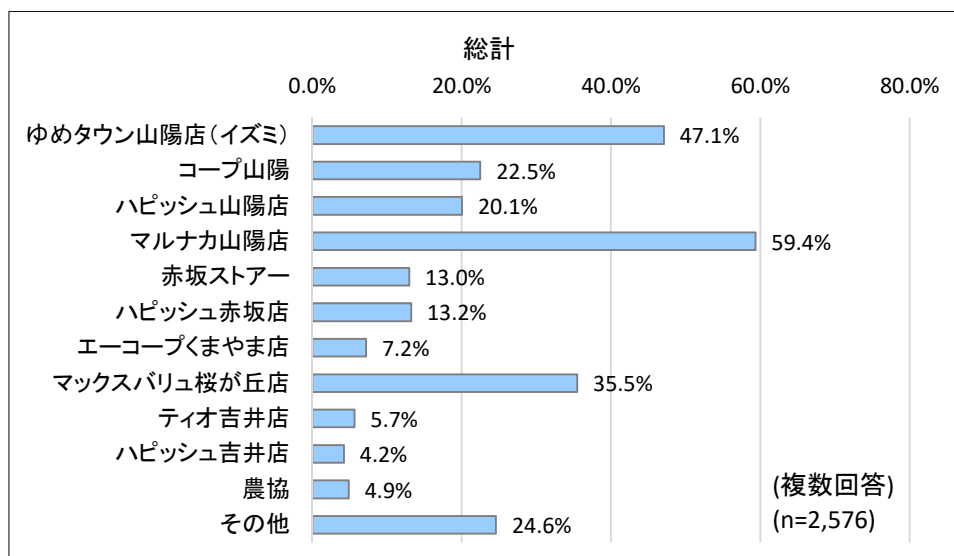


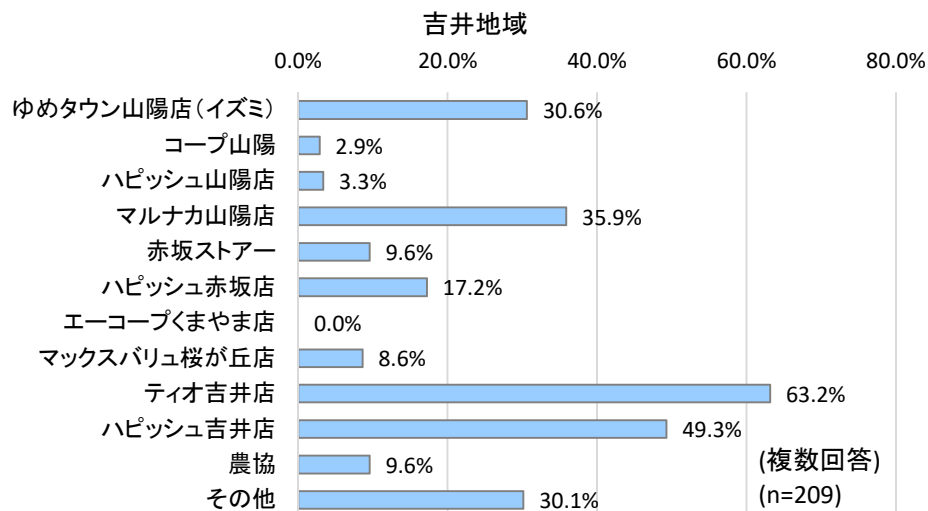
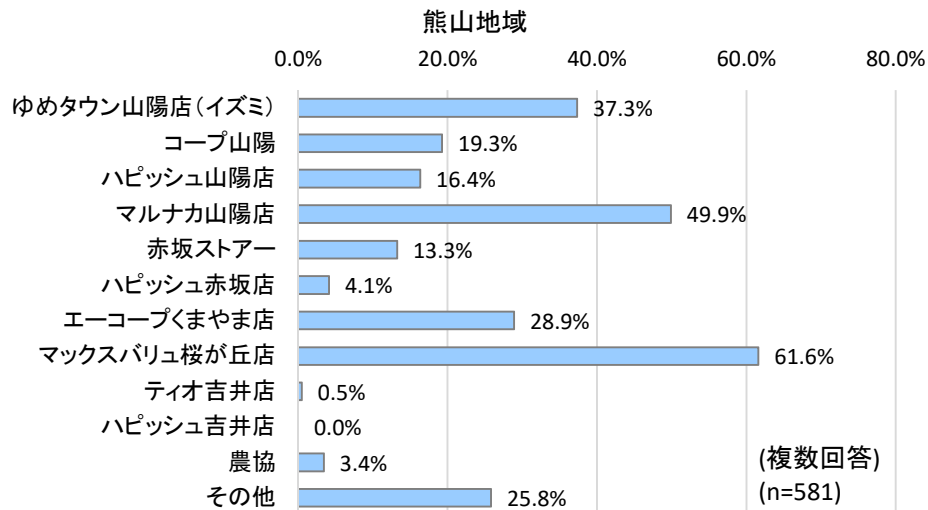
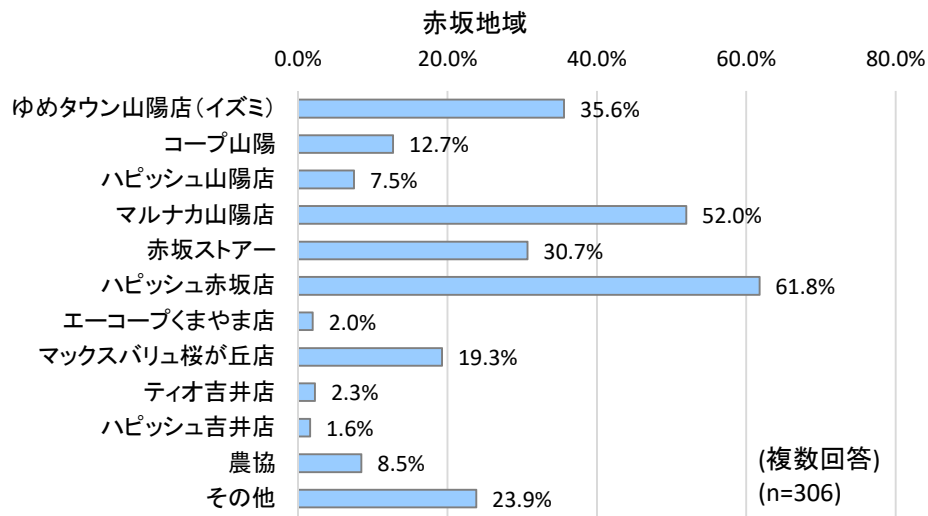
【通院】



④ 買い物目的地

- よく利用する買い物先は、各地域によって異なっている。
- 全体では「マルナカ山陽店」が 6 割弱で最も高く、次いで 5 割弱で「ゆめタウン山陽店（イズミ）」、3 割半ばで「マックスバリュ桜が丘店」となっている。
- 山陽地域では「マルナカ山陽店」が 7 割弱で最も多くなっており、赤坂地域では 6 割強が「ハピッシュ赤坂店」、熊山地域では 6 割強で「マックスバリュ桜が丘店」、吉井地域では 6 割強で「ティオ吉井店」がそれぞれ高くなっている。





⑤ 通院目的地

- よく利用する医療機関は、各地域によって異なり、全体では「赤磐医師会病院」が最も多く、山陽地域では「ふよう内科クリニック」、赤坂地域では「越宗医院」、熊山地域では「熊山診療所」、吉井地域では「佐伯北診療所」が多くなっている。

■総計			
順位	名称	所在地	実数
1	赤磐医師会病院	赤磐市 下市	222
2	うえの内科小児科医院	赤磐市 桜が丘西	196
3	ふよう内科クリニック	赤磐市 西中	187
4	あかいわファミリークリニック	赤磐市 河本	139
4	小坂内科	赤磐市 山陽	139
6	桜が丘クリニック	赤磐市 桜が丘西	111
7	赤磐市国民健康保険 熊山診療所	赤磐市 松木	93
8	越宗医院	赤磐市 西窪田	84
9	さくら整形クリニック	赤磐市 桜が丘東	79
10	那須眼科	赤磐市 下市	78

■山陽地域			
順位	名称	所在地	実数
1	ふよう内科クリニック	赤磐市 西中	152
1	赤磐医師会病院	赤磐市 下市	152
3	小坂内科	赤磐市 山陽	129
4	うえの内科小児科医院	赤磐市 桜が丘西	107
5	あかいわファミリークリニック	赤磐市 河本	104
6	桜が丘クリニック	赤磐市 桜が丘西	69
7	山陽クリニック	赤磐市 上市	57
8	那須眼科	赤磐市 下市	54
9	吉井医院外科内科耳鼻咽喉科	赤磐市 山陽	44
9	赤磐皮膚科形成外科	赤磐市 日古木	44

■赤坂地域			
順位	名称	所在地	実数
1	越宗医院	赤磐市 西窪田	47
2	戸川クリニック	赤磐市 西軽部	39
3	赤磐医師会病院	赤磐市 下市	23
4	ふよう内科クリニック	赤磐市 西中	16
5	道満医院	赤磐市 町苅田	15
6	あかいわファミリークリニック	赤磐市 河本	12
7	桜井内科	赤磐市 山口	9
8	岡山大学病院	岡山市 北区	8
8	国立病院機構 岡山医療センター	岡山市 北区	8
8	内藤歯科医院	赤磐市 大苅田	8

所在地

赤磐市 岡山市 和気町 美作市

■熊山地域

順位	名称	所在地	実数
1	赤磐市国民健康保険 熊山診療所	赤磐市 松木	88
2	うえの内科小児科医院	赤磐市 桜が丘西	80
3	桜が丘クリニック	赤磐市 桜が丘西	38
4	赤磐医師会病院	赤磐市 下市	36
5	桜が丘歯科医院	赤磐市 桜が丘東	31
6	さくら整形クリニック	赤磐市 桜が丘東	26
7	あかいわファミリークリニック	赤磐市 河本	21
8	赤磐皮膚科形成外科	赤磐市 日古木	20
9	岡山大学病院	岡山市 北区	18
10	岡山済生会総合病院	岡山市 北区	15

■吉井地域

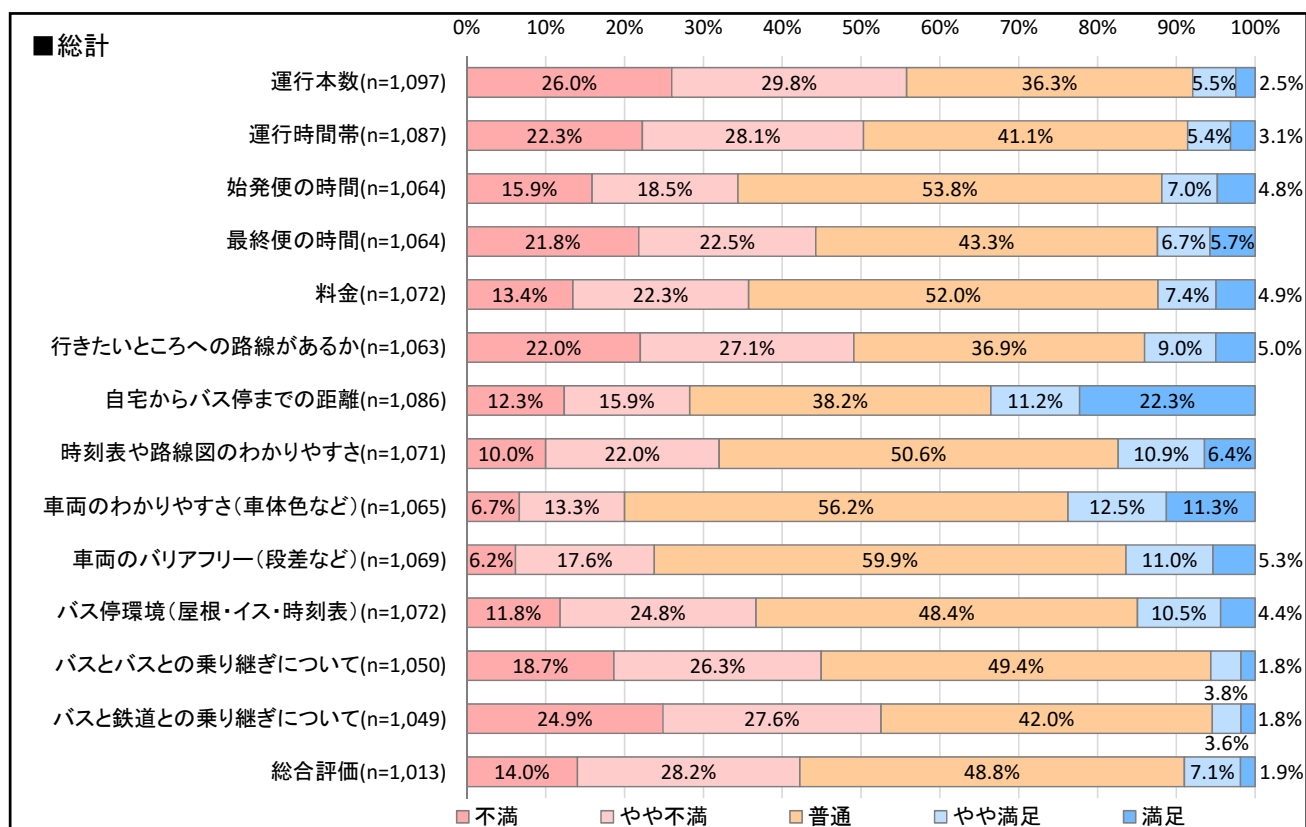
順位	名称	所在地	実数
1	赤磐市国民健康保険 佐伯北診療所	赤磐市 塩木	61
2	森クリニック	赤磐市 周匝	40
3	国立病院機構 岡山医療センター	岡山市 北区	12
4	赤磐医師会病院	赤磐市 下市	11
5	越宗医院	赤磐市 西窪田	8
6	青山医院	美作市 福本	7
7	さくら整形クリニック	赤磐市 桜が丘東	6
7	ふよう内科クリニック	赤磐市 西中	6
9	ますだ眼科クリニック	赤磐市 日古木	5
9	岡山ハートクリニック	岡山市 中区	5
9	那須眼科	赤磐市 下市	5
9	平病院	和気町 尺所	5

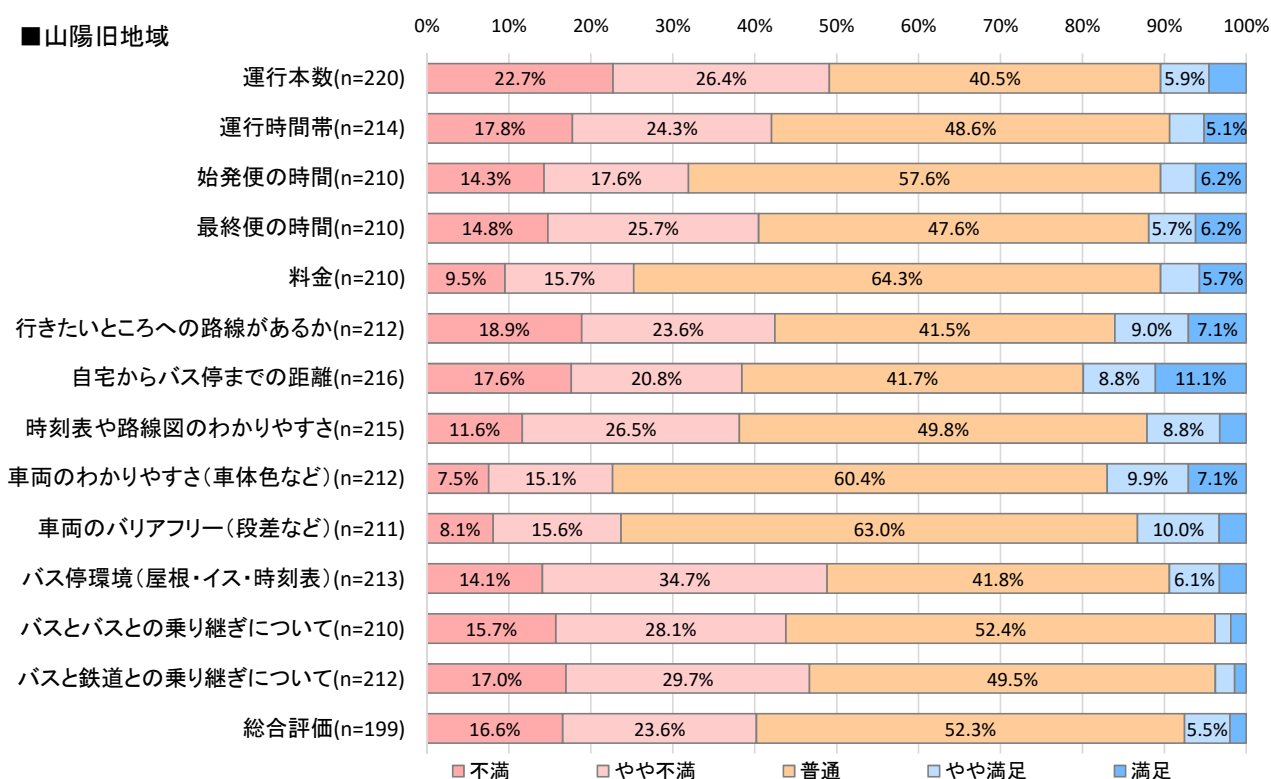
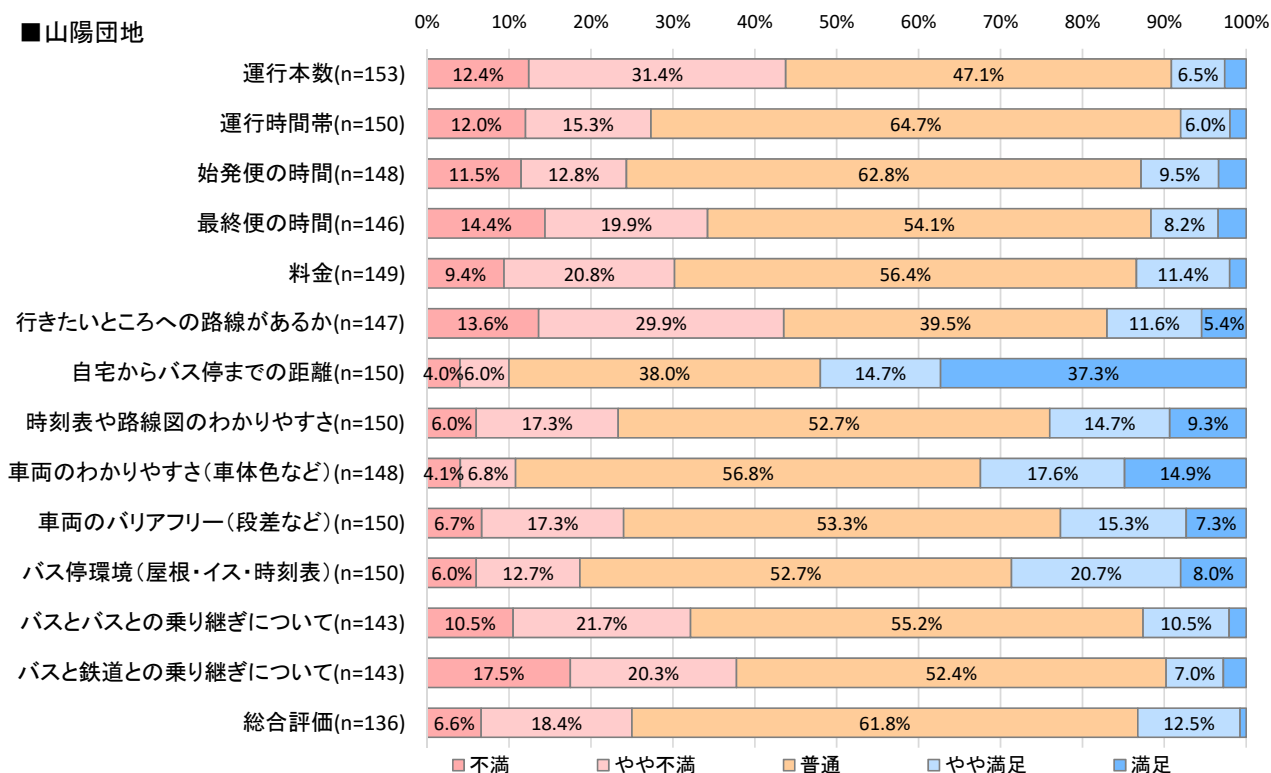
所在地

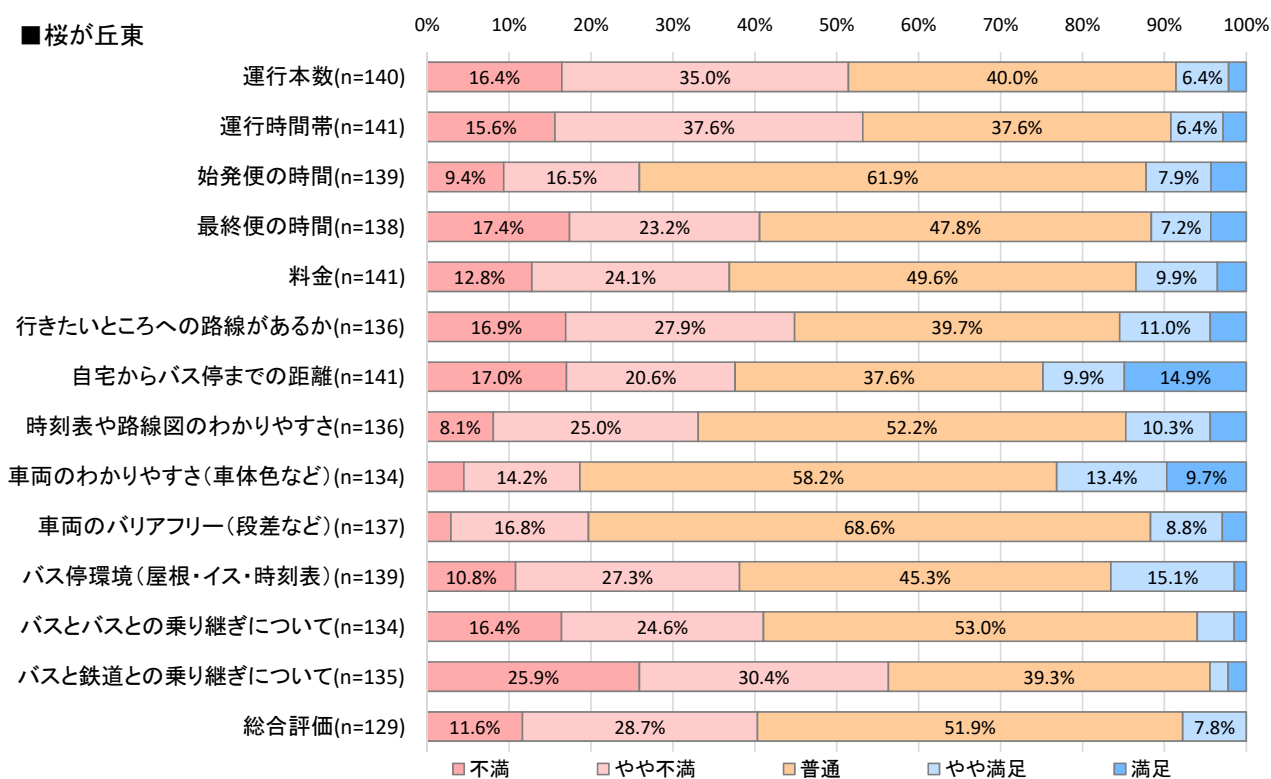
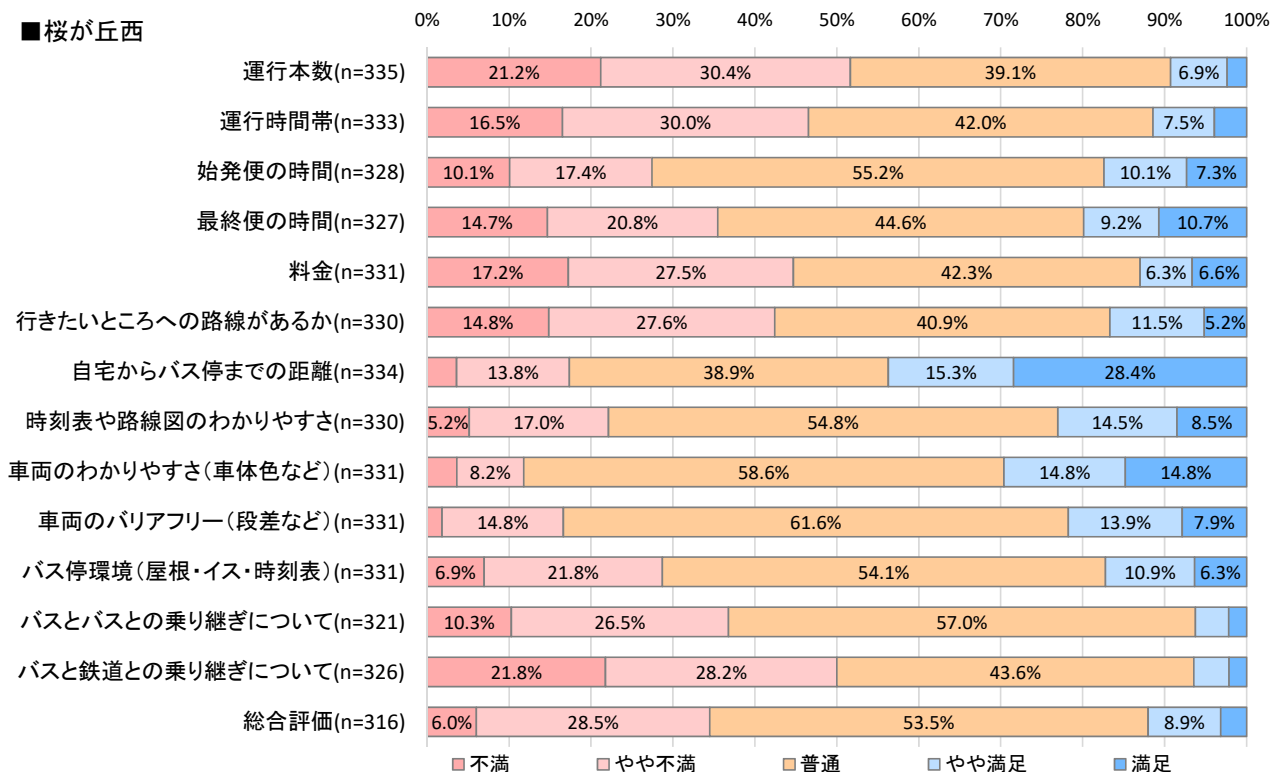
赤磐市	岡山市	和気町	美作市
-----	-----	-----	-----

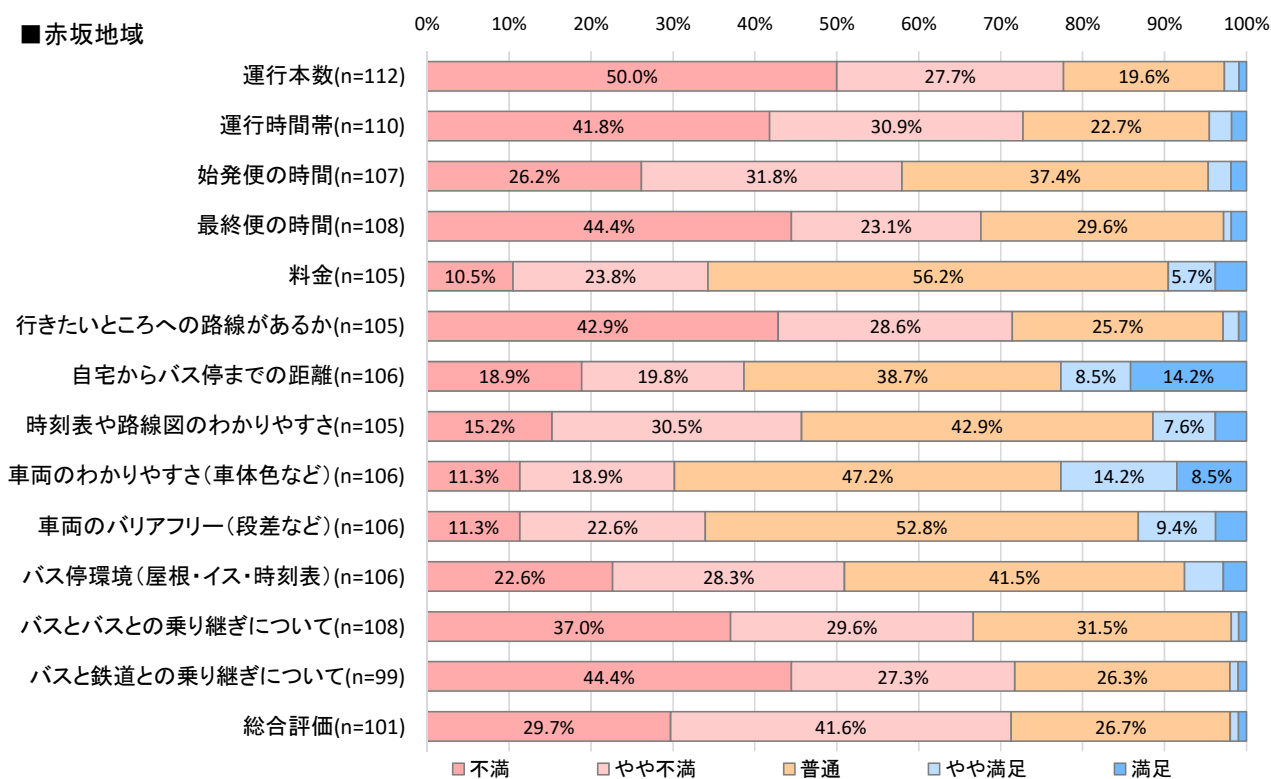
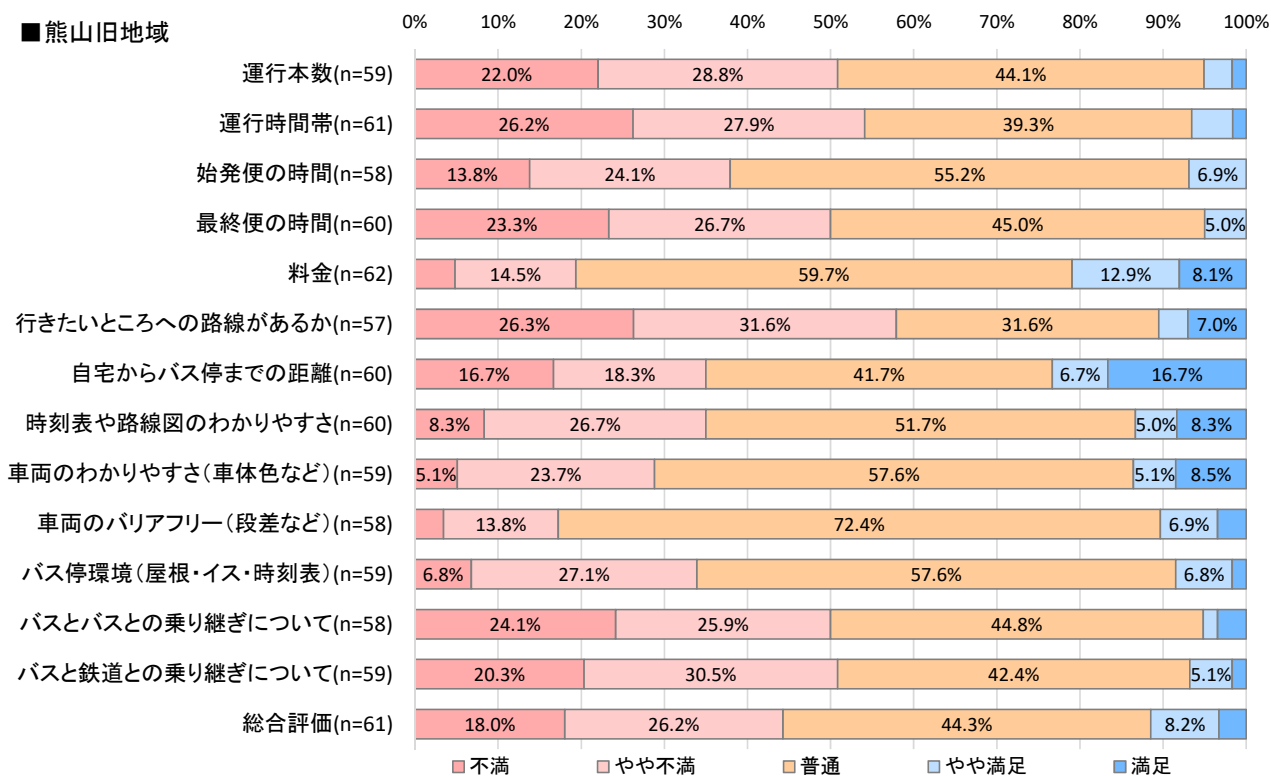
⑥ 公共交通の満足度

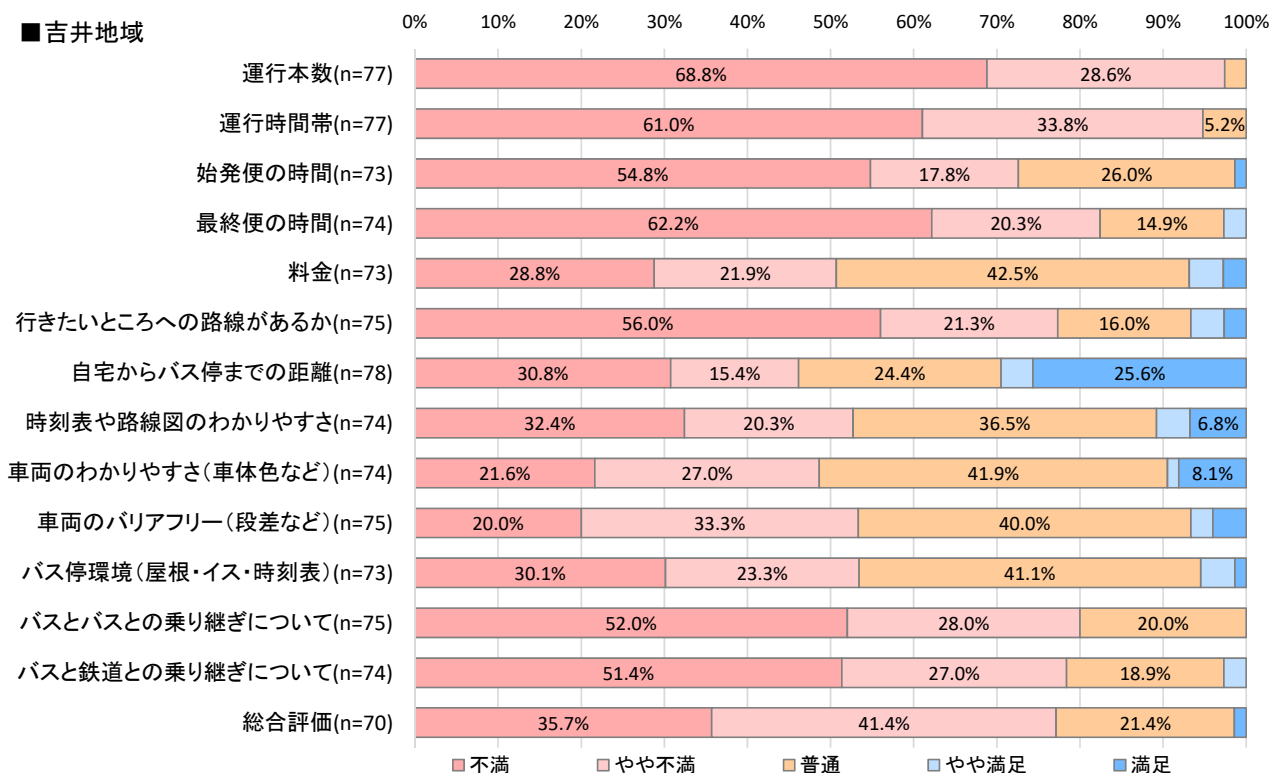
- 公共交通についての満足度は、「自宅からバス停までの距離」で「満足」と「やや満足」を合わせて3割強の方が「満足」とし、最も高くなっている。
- 「運行本数」、「バスと鉄道との乗り継ぎ」、「運行時間帯」、「行きたいところへの路線があるか」では、5割前後の方が「不満」としている。
- 地域別にみると、山陽団地では、「自宅からバス停までの距離」の満足度が突出して高く、「運行本数」、「行きたいところへの路線があるか」の満足度が低くなっている。
- 山陽旧地域では、「自宅からバス停までの距離」の満足度がやや高く、「運行本数」、「バス停環境」の満足度が低くなっている。
- 桜が丘西では、「バス停までの距離」の満足度が最も高く、次いで「車両のわかりやすさ」となっている。また「運行本数」及び「バスと鉄道との乗り継ぎ」の満足度が低くなっている。
- 桜が丘東では、「バス停までの距離」と「車両のわかりやすさ」の満足度が高く、「バスと鉄道との乗り継ぎ」の満足度が低くなっている。
- 熊山旧地域では、「バス停までの距離」、「料金」で満足度が高く、「行きたいところへの路線の有無」の満足度が最も低くなっている。
- 赤坂地域では、「バス停までの距離」、「車両のわかりやすさ」の満足度が高く、「運行本数」、「運行時間帯」、「最終便時間」、「行きたいところへの路線の有無」、「バスとバスとの乗り継ぎ」、「バスと鉄道との乗り継ぎ」で満足度が低い。
- 吉井地域では、全体的に満足度が低く、総合評価も8割近くの方が「不満」または「やや不満」と回答している。項目別では「運行本数」、「運行時間帯」の満足度が低くなっている一方、「バス停までの距離」の満足度が他の項目より高くなっている。





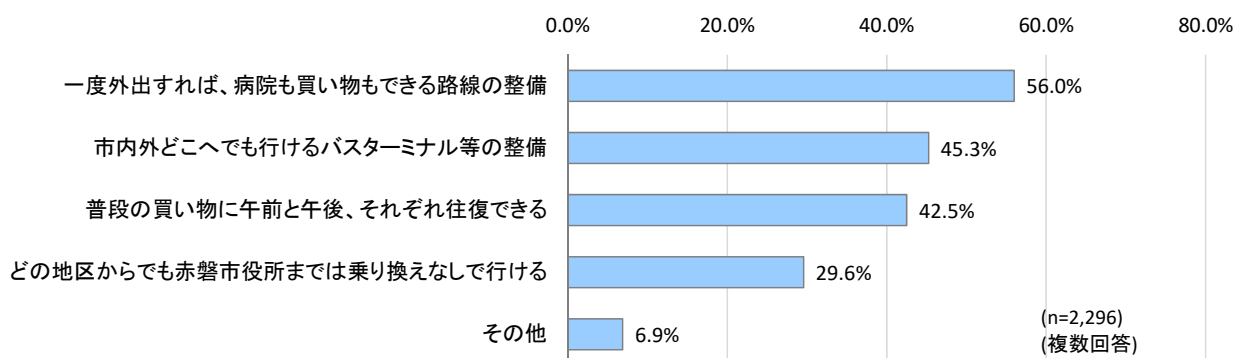






⑦ まちが魅力的になるための公共交通とまちづくりの結びつき方

- 一度外出すれば、通院も買い物もできる路線の整備や、市内外どこへでも行けるバスターミナル等の整備が、まちの魅力化に繋がるとしている。



⑧ 地域別の公共交通の総合評価（満足度）に関連する要因

公共交通の総合評価に対してどのような要因が関連しているのか把握するために、統計的手法を用いて分析を行った。その結果が次の表の通りである。

地域名	分析結果
山陽団地	運行時間、公共交通の接続性が総合評価に大きく影響
山陽旧地域	運行時間が総合評価に大きく影響
桜が丘西	運行時間が総合評価に大きく影響
桜が丘東	時刻表や路線図のわかりやすさが総合評価に大きく影響
熊山旧地域	運行時間、公共交通の接続性が総合評価に大きく影響
赤坂地域	運行時間、公共交通の接続性が総合評価に大きく影響
吉井地域	運行時間、公共交通の接続性が総合評価に大きく影響

- 山陽旧地域、桜が丘西では、「運行時間」が公共交通の総合評価に大きく関連している。
- 山陽団地、熊山旧地域、赤坂地域、吉井地域では、「運行時間」に加えて「公共交通の接続性」が公共交通の総合評価に大きく関連している。
- 桜が丘東では、「時刻表や路線図のわかりやすさ」が公共交通の総合評価に大きく関連している。

⑨ 市民バス等のサービス水準と赤磐市の経費負担について

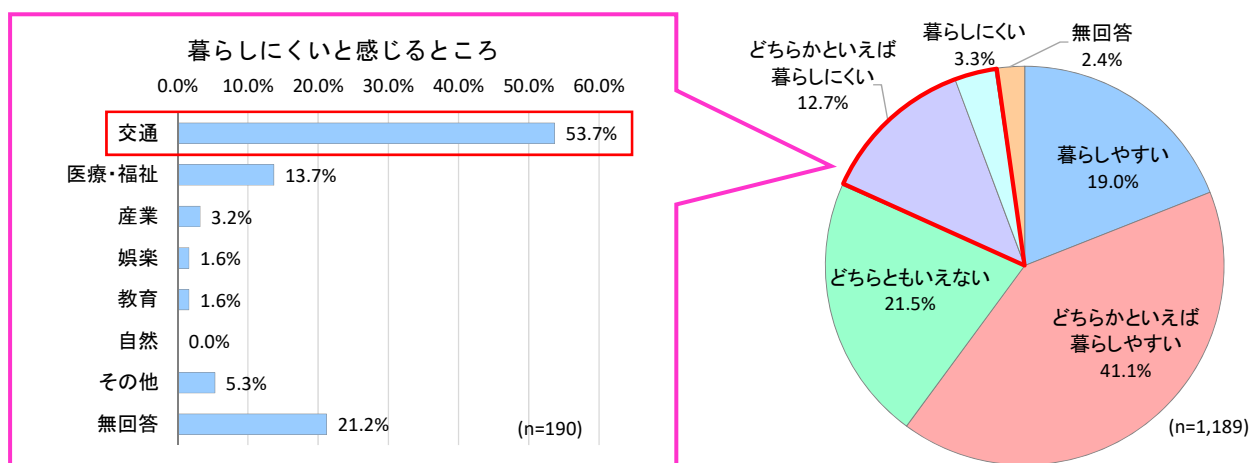
市民アンケートの結果、市民バス等の市が提供するサービスとそれに対する市の負担額について、「現状並みの市の負担で、適宜改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」と回答した人が全体の約半数を占めた。

(2) 第2次赤磐市総合計画および赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略推進に係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」および「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
調査時期	平成29年11月
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収結果	配布数3,000件、有効回収数1,189人（有効回収率39.6％）

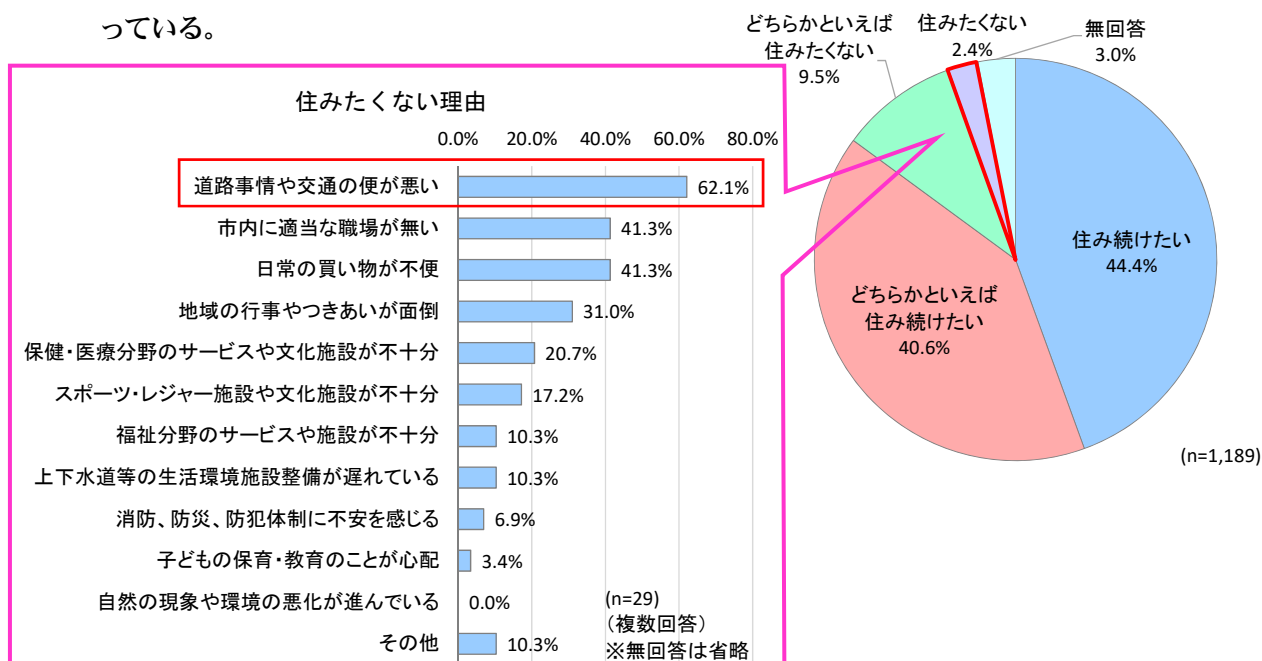
① 赤磐市の暮らしやすさ

- 赤磐市の暮らしやすさについては、「暮らしやすい」の割合が19.0%、「どちらかといえば暮らしやすい」が41.1%で、合計60.1%が『暮らしやすい』と回答している。一方、「どちらかといえば暮らしにくい」（12.7%）と「暮らしにくい」（3.3%）を合計した割合は16.0%となっている。
- 暮らしにくいと感じるところについては、「交通」の割合が53.7%と半数を超え最も高くなっている。



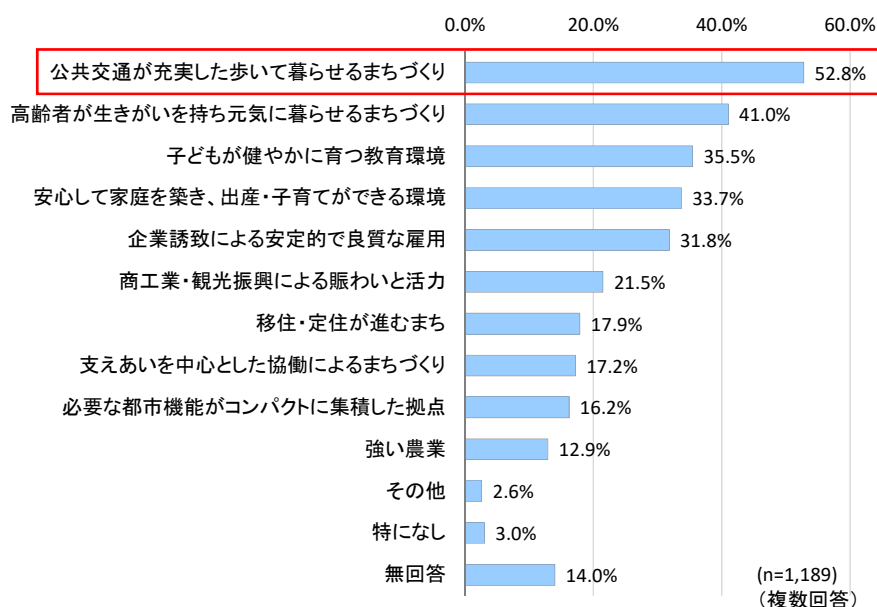
② 赤磐市への永住意向

- 赤磐市への永住意向については、「住み続けたい」が44.4%、「どちらかといえば住み続けたい」が40.6%で、合計85.0%が『永住意向』を示している。一方、「どちらかといえば住みたくない」(9.5%)と「住みたくない」(2.4%)の合計は11.9%となっている。
- 住みたくない主な理由については、「道路事情や交通の便が悪い」の割合が62.1%と最も高くなっている。



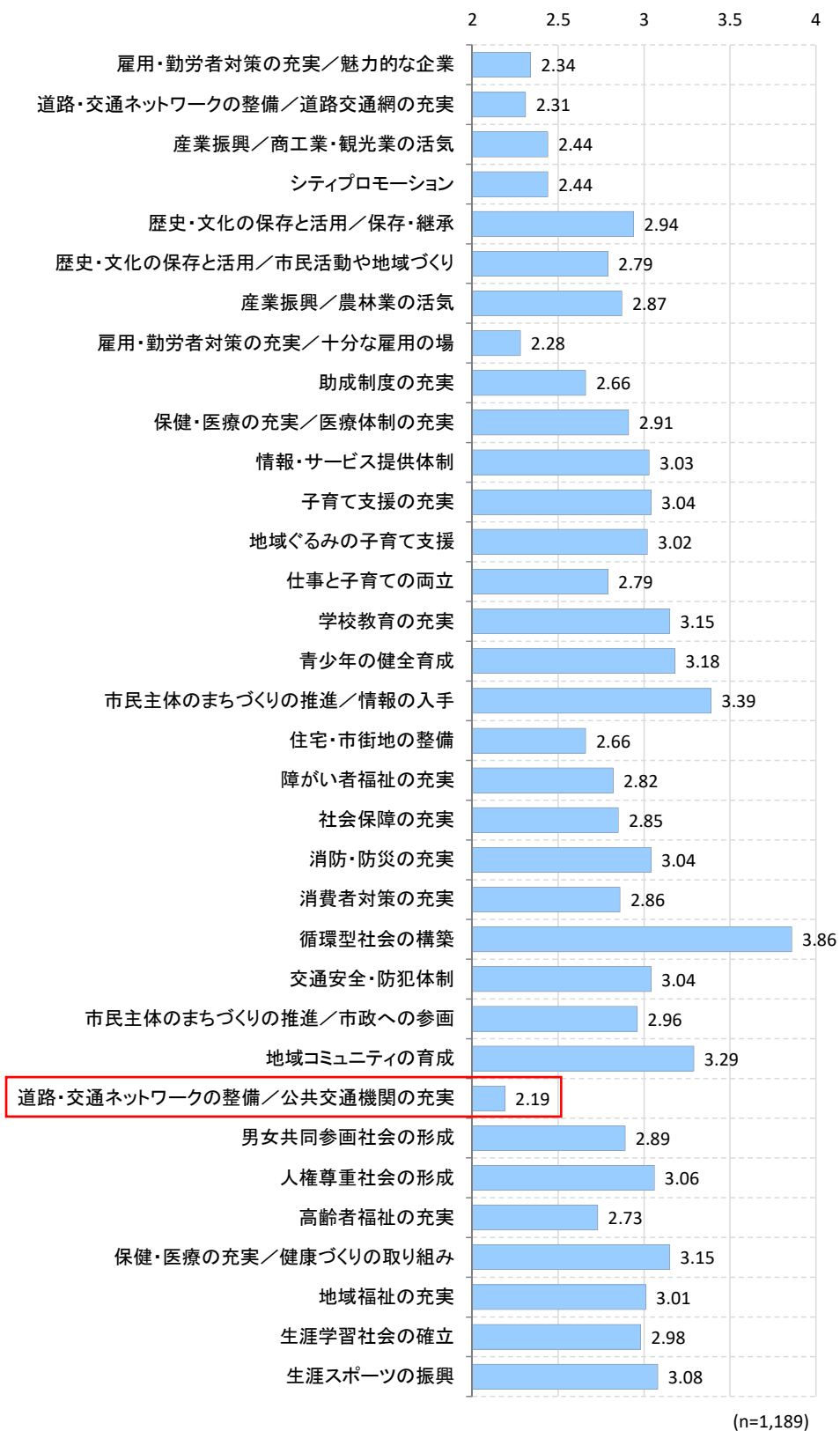
③ 暮らしやすいまちづくりに必要だと思うこと

- 暮らしやすいまちづくりに必要だと思うことについては、「公共交通が充実した、歩いて暮らせるまちづくり」の割合が52.8%と最も高くなっている。



④ 赤磐市の取組に対する満足度

- 「道路・交通ネットワークの整備（公共交通の充実）」の満足度が最も低くなっている。



満足度は5段階評価で尋ね、「満足」に5点、「やや満足」に4点、「ふつう」に3点、「やや不満」に2点、「不満」に1点を設定し、加重平均値を算出する方法で点数化している。

第4章まとめ

- 赤磐市の公共交通は、広域路線バス、市民バス、デマンド型市民バス、民間バスが運行しており、市役所、支所・出張所、診療所や穂崎パーク&バスライド、JR 熊山駅などの交通結節点を結ぶ運行体系となっている。

【公共交通の整備状況】

- 交通空白地ゼロとなるよう公共交通網を整備しているが、買い物や通院は送迎も含めると8割以上が自家用車を利用し、バスを月に数回以上利用するのは全体の約2割に留まり、人口減と利用者減から、市の負担額は年々増加している。

【公共交通の整備状況、公共交通に対する市民意向や利用実態】

- 買い物の頻度は週に数回以上と回答した人が全体の63.1%を占め、マイカーを持たない人の移動手段を確保する必要がある。

【公共交通に対する市民意向や利用実態】

- 買い物の目的地は、市の中心部より地域の買い物拠点が多く、日常生活における行動範囲は地域の拠点となっている商業施設が中心と考えられる。

【公共交通に対する市民意向や利用実態】

- 市民意向からは、まちが魅力的になるには一度外出すれば病院も買い物もできる路線の整備や、バスと鉄道、バスとバスへの乗り継ぎの便利さを望んでおり、暮らしやすいまちづくりに必要だと思うことは「公共交通が充実した歩いて暮らせるまちづくり」を過半数が希望している。

【公共交通に対する市民意向や利用実態】

- 市民アンケート調査において公共交通に関する満足度は、「バス停までの距離」は満足傾向が約3割、「運行本数」、「バスと鉄道との乗り継ぎ」、「運行時間帯」、「行きたいところへの路線があるか」は約5割が不満としている。特に吉井地域は全体的に満足度が低い。

【公共交通に対する市民意向や利用実態】

第5章 前計画（赤磐市地域公共交通総合連携計画）の検証

1 連携計画の概要

(1) 基本理念と目標

① 計画の基本理念

乗って守り・育てよう、私たちの公共交通

② 計画の目標

- 利便性が高く日常生活で“使える公共交通”
- 運行効率が高められた“持続可能な公共交通”
- 地域の関係者が連携し“皆で支える公共交通”

③ 計画の期間

平成26年度～平成28年度

(2) 施策の方向性と主な事業

交通体系 整備	広域・拠点間 移動サービス	(1) 赤坂・吉井地域～中心市街地（下市）間の幹線バスサービスの確保
	地域内 移動サービス	(2) 熊山地域～中心市街地（下市）間の幹線バスサービスの確保
		(3) 赤坂地域におけるデマンド型乗合交通の導入
		(4) 熊山地域の赤磐市民バスにおける通学ダイヤの設定
		(5) 吉井地域におけるデマンド型乗合交通の導入
	交通結節点	(6) 新道穂崎バス停の交通結節機能強化
利用促進	情報提供	(7) 全市版公共交通マップの作成・配布
	モビリティ・ マネジメント	(8) 広報誌等を活用したモビリティ・マネジメントの実施
		(9) 住民モビリティ・マネジメントの実施
関係者の協働		(10) 地域の検討組織による継続的協議体制の整備、行政によるサポート体制の構築

2 事業の実施状況

(1) 赤坂・吉井地域～中心市街地（下市）間の幹線バスサービスの確保

- 広域路線バス「赤磐・美作線」運行

(2) 熊山地域～中心市街地（下市）間の幹線バスサービスの確保

- 赤磐市民バス「可真・桜が丘東線」、「小野田線」、「豊田・熊山線」、「松木・下市線」、「石蓮寺線」運行

(3) 赤坂地域におけるデマンド型乗合交通の導入

- 赤磐市民バス「笹岡線」、「北佐古田線」運行

- 検証：住民との意見交換によるニーズ調査

- 結果■

- ・高齢者でも免許がある限り運転をしたいという意向が強い。
 - ・現在、幹線まで出ないと公共交通がない。この地域にも何かしらの交通を入れてほしい。
- 通院支援バスの社会実験。

(4) 熊山地域の赤磐市民バスにおける通学ダイヤの設定

- 事業の実施状況「(2) 熊山地域～市中心部（下市）間の幹線バスサービスの確保」のうち JR 熊山駅へアクセスのある3路線「可貞・桜が丘東線」、「小野田線」、「豊田・熊山線」について朝夕のダイヤを通学時間帯に早める運行

- 検証：通院と通学時間帯の違いによるニーズ調査（中学生とのワークショップ※）を実施

- 結果■

- ・通学でのバス利用ニーズはとても低い。
 - ・ワークショップ※で利用促進に関するアイデア出しをするなど公共交通を考えるきっかけにはなったものの、家族の送迎に依存する実態に変化はみられないと考える。
 - ・通院をしている高齢者は早い時間となったため、診療所が開くまで外で待つことになった。
- 通院利用の意向が強ければダイヤ見直しの対象と考える。

(5) 吉井地域におけるデマンド型乗合交通の導入

- 赤磐市民バス（デマンド型）「是里線」、「中山線」、「滝山線」、「河原屋線」、「西勢実線」、「中勢実線」、「暮田・平山線」運行

- 検証：住民との意見交換によるニーズ調査

- 結果■

- ・高齢者でも免許がある限り運転をしたいという意向が強い。
 - ・買い物や通院は、車の多い時間帯を避け、日中に交通量の少ない道を利用している。
 - ・利用する人は限られているが、今後運転できなくなった時のことを考えるきっかけとなった。

(6) 新道穂崎バス停の交通結節機能強化

- 自転車置き場、防犯カメラ設置



※ワークショップ…様々な立場の人が参加し、話し合いにより改善計画を立て、進めていく共同作業のこと。

(7) 全市版公共交通マップの作成・配布

＜以前のマップ＞



＜作成した公共交通マップ＞



Step1

市民にわかりやすいよう、デザインやレイアウトを工夫した。

Step2

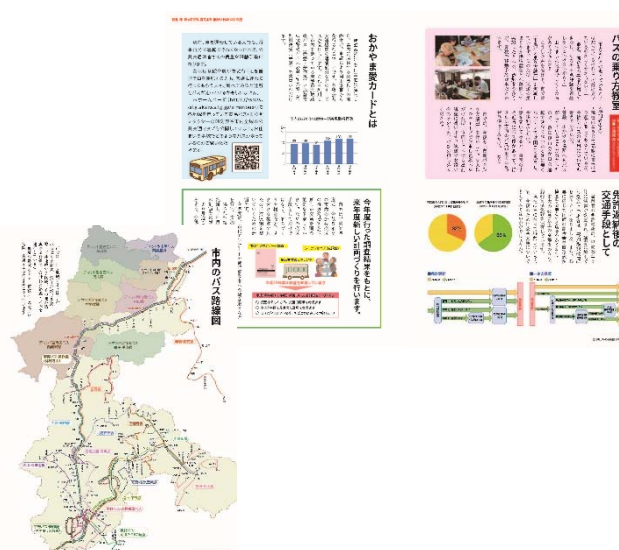
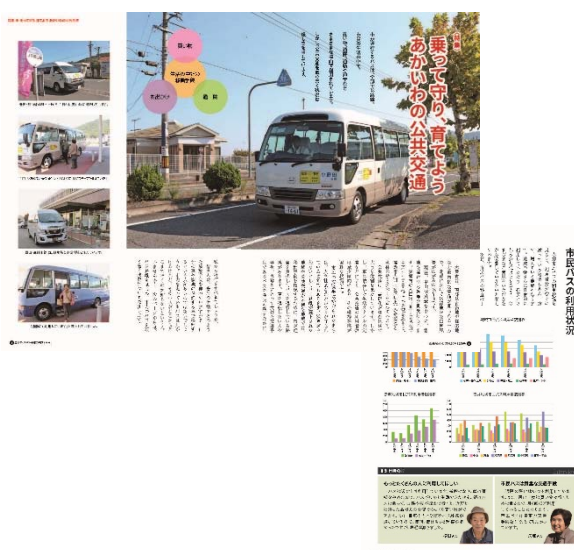
広告収入を得ることで、経費をかけずに毎年更新できるようになった。

＜現在配布している公共交通マップ＞



(8) 広報誌等を活用したモビリティ・マネジメントの実施

● 赤磐市広報紙への掲載



(9) 住民モビリティ・マネジメントの実施

○ 検証による効果整理

(1) 市内で比較的サービスが充実している桜が丘団地でのモビリティ・マネジメント

- ・ 検証 1 年目は、路線・ダイヤが充実している山陽（桜が丘団地）でのモビリティ・マネジメントを実施
- ・ 検証 2 年目にも、1 回目に返信のあった人を対象にモビリティ・マネジメントを実施

■ 結果 ■

- ・ 実施直後の意識変容は見られるが、時間と共に薄れる。

→ 継続的な呼び掛けが必要

(2) 熊山地域におけるモビリティ・マネジメント

- ・ 検証 2 年目、熊山地域の通学を見越して意見交換会を実施
- ・ 中学生を対象に、将来高校生になった時の交通手段を考え、利用促進策を検討
- ・ 兄弟姉妹や近所の高校生がどのような交通手段を利用しているか利用実態を把握

■ 結果 ■

- ・ ほとんどの生徒が家族の車で送迎してもらっている。
- ・ 「車の中で家族の会話がある」、「通勤の途中に送るので交通費が浮く」などの理由で公共交通への転換は難しい現状

→ 継続的な呼び掛けが必要

(3) 赤坂・吉井地域における意見交換会

- ・ 検証 3 年目、公共交通の利用が不便な地域での意見交換
- ・ 利用実態と利用促進について意見交換

■ 結果 ■

- ・ 高齢者でも免許がある限り運転をしたいという意向が強い。
- ・ 買い物や通院は、車の多い時間帯を避け、日中に交通量の少ない道を利用している。
- ・ 利用する人は限られているが、今後運転できなくなった時のことを考えるきっかけとなった。
- ・ 現在、幹線まで出ないと公共交通がない。この地域にも何かしらの交通を入れてほしい。

→ 通院支援バスの社会実験

→ 道路交通法改正により免許返納対応にむけた公共交通機能強化の検討が必要

(10) 地域の検討組織による継続的協議体制の整備、行政によるサポート体制の構築

- 赤磐市地域公共交通会議を継続的に開催



3 事業の検証

赤磐市地域公共交通総合連携計画			
項目		主な事業内容	達成状況
交通体系整備	広域・拠点間 移動サービス	(1) 赤坂・吉井地域～中心市街地（下市）間の幹線 バスサービスの確保	○
		(2) 熊山地域～中心市街地（下市）間の幹線バスサ ービスの確保	○
	地域内 移動サービス	(3) 赤坂地域におけるデマンド型乗合交通の導入	×
		(4) 熊山地域の赤磐市民バスにおける通学ダイヤの 設定	○
		(5) 吉井地域におけるデマンド型乗合交通の導入	○
	交通結節点	(6) 新道穂崎バス停の交通結節機能強化	○
利用促進	情報提供	(7) 全市版公共交通マップの作成・配布	○
	モビリティ・ マネジメント	(8) 広報紙等を活用したモビリティ・マネジメント の実施	○
		(9) 住民モビリティ・マネジメントの実施	○
関係者の協働		(10) 地域の検討組織による継続的協議体制の整備、行政によるサポート体制の構築	○

現状	今後の展開
<ul style="list-style-type: none"> ・広域路線バス「赤磐・美作線」の1便平均輸送人員は広域路線バス、市民バスの中で最も多い8.5人、収支率60.9%（他自治体からの負担金収入を除いた場合でも34.4%）と最も高い。 ・利用者は21,824人/年（H29年）。 	<p>⇒利用者は横ばいであるが、市内で最も多い利用が見込まれることから、需要があると捉えて継続</p> <p>⇒利用アンケートで希望の多かった「鉄道・バスへの乗り継ぎ」について検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・市民バス「松木・下市線」の1便平均輸送人員は1.8人。 ・利用者は2,057人/年（H29年）で増加傾向。 	<p>⇒H26年からの運行で増加傾向にあるため、需要があると捉えて継続</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線の希望が根強く、デマンド型乗合交通の導入は実施していない。 ・市民バス「笹岡線」の1便平均輸送人員は2.0人で年間99日運行、利用者数は594人/年（H29年）でH28年をピークに減少。 ・市民バス「北佐古田線」の1便平均輸送人員は3.0人で年間99日運行、利用者数は903人/年（H29年）で増加傾向を示す。 	<p>⇒利用はあり、運行を継続するものの、運行日数、目的地、経由地など、地域の実情にあわせた運行形態を検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用はほとんどみられず、希望も少ない。 ・学生に限らず、全体の利用者は減少傾向を示す。 	<p>⇒通学の需要がなければ、通院ダイヤに変更を検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・7区域で運行しているが、利用者は横ばいまたは減少傾向にある。 ・1便平均輸送人員は「河原屋線」で2.2人、残りは1.0人から1.5人と少ない。 	<p>⇒需要はあるものの、利用者は少なく、地域の実情にあわせたデマンド型乗合交通の改善を検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バス停駐輪場、防犯カメラ等環境整備済み。 	<p>⇒利用促進案検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・H27年度に市内全域の路線を掲載したマップを作成した。H28年度からは、広告収入により市の負担無しで作成している。 	<p>⇒取組の継続</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・H29年度より広報紙への市民バス利用促進記事の掲載を開始した。 ・県広報コンクールで受賞するなど好評である。 	<p>⇒取組の継続</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室や、公共交通に対する話し合いの場を設けるが、ダイレクトに利用促進につながっていない。 ・より効果的な方法を検討する必要あり。 	<p>⇒地域別モビリティ・マネジメントなど、きめ細かな方法を検討し、利用促進に繋がる取組を検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議を定期的に開催している。 	<p>⇒取組の継続</p>

第5章まとめ

- 前計画の主な事業内容と達成状況からの検証結果によると、「鉄道やバスへの乗り継ぎ検討」、「熊山地域の路線再編検討」、「赤坂地域の実情にあわせた運行形態の検討」、「熊山地域の通学ダイヤから通院ダイヤへの変更検討」、「吉井地域の実情に合わせたデマンド型乗合交通の改善の検討」などの見直しが求められる。
【事業の検証】

第6章 課題の整理と地域における公共交通の役割

1 課題の整理

地域の現状分析や上位・関連計画、公共交通の現状分析、前計画（連携計画）の検証の結果を踏まえ、今後取り組むべき課題は、次のとおり整理することができる。

地域の現状

- 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、ネオポリスなど宅地開発が進み人口が集中している。
- 赤磐市の中心部から岡山市中心部へは16kmの距離にあり、民間バスの路線がJR岡山駅まで直接乗り入れている。通勤・通学の自家用車利用は76.5%（県平均65.0%）、乗合バス利用の割合は3.4%（県平均1.5%）と、いずれも平均より高い。
- 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1.6%（県平均3.7%）と低い。

課題1 地域特性に応じた効果的な運行

各種計画の理念・方針

- 第2次赤磐市総合計画の重点戦略では、「経済・産業活力があり、ひとが集まるまちを創出」「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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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、子どもや高齢者などに配慮した市民バスや福祉バス、スクールバス等の運行形態の検討や運行路線の拡充、バス停などの施設整備を進める。

課題2 まちのにぎわい創出と公共交通との連携

課題3 移動機会を増やすことによる市民の外出促進とまちの活性化

課題4 広域連携を支える交通結節点および公共交通の連携

公共交通の現状

- 赤磐市の公共交通は、広域路線バス、市民バス、デマンド型市民バス、民間バスが運行しており、市役所、支所・出張所、診療所や穂崎パーク&バスライド、JR 熊山駅などの交通結節点を結ぶ運行体系となっている。
- 交通空白地ゼロとなるよう公共交通網を整備しているが、買い物や通院は送迎も含めると8割以上が自家用車を利用し、バスを月に数回以上利用するのは全体の約2割に留まり、人口減と利用者減から、市の負担額は年々増加している。
- 買い物の頻度は週に数回以上と回答した人が全体の63.1%を占め、マイカーを持たない人の移動手段を確保する必要がある。
- 買い物の目的地は、市の中心部より地域の買い物拠点が多く、日常生活における行動範囲は地域の拠点となっている商業施設が中心と考えられる。
- 市民意向からは、まちが魅力的になるには一度外出すれば病院も買い物もできる路線の整備や、バスと鉄道、バスとバスへの乗り継ぎの便利さを望んでおり、暮らしやすいまちづくりに必要だと思うことは「公共交通が充実した歩いて暮らせるまちづくり」を過半数が希望している。
- 市民アンケート調査において公共交通に関する満足度は、「バス停までの距離」は満足傾向が約3割、「運行本数」、「バスと鉄道との乗り継ぎ」、「運行時間帯」、「行きたいところへの路線があるか」は約5割が不満としている。特に吉井地域は全体的に満足度が低い。



課題 5 公共交通に対する予算の効果的な活用

課題 6 だれもが円滑に移動できるための利用環境の整備

前計画の検証

- 前計画の主な事業内容と達成状況からの検証結果によると、「鉄道やバスへの乗り継ぎ検討」、「熊山地域の路線再編検討」、「赤坂地域の実情にあわせた運行形態の検討」、「熊山地域の通学ダイヤから通院ダイヤへの変更検討」、「吉井地域の実情に合わせたデマンド型乗合交通の改善の検討」などの見直しが求められる。



課題 7 地域や目的によって異なる移動ニーズへの対応

課題 8 公共交通を将来に残すための積極的な利用と意識の啓発・醸成

2 地域における公共交通の役割

今後取り組むべき課題から、地域において公共交通が果たすべき役割は、次のとおり整理することができる。

前計画および公共交通の現状を踏まえた課題

- 課題 1 地域特性に応じた効果的な運行
- 課題 2 まちのにぎわい創出と公共交通との連携
- 課題 3 移動機会を増やすことによる市民の外出促進とまちの活性化
- 課題 4 広域連携を支える交通結節点および公共交通の連携
- 課題 5 公共交通に対する予算の効果的な活用
- 課題 6 だれもが円滑に移動できるための利用環境の整備
- 課題 7 地域や目的によって異なる移動ニーズへの対応
- 課題 8 公共交通を将来に残すための積極的な利用と意識の啓発・醸成



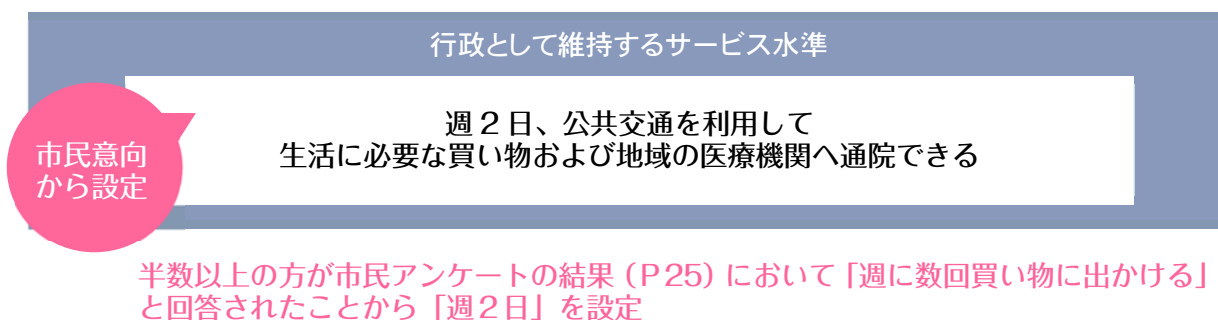
■公共交通が果たすべき役割

- (1) 地域住民の移動手段の確保
 - 豊かな自然の中で安心して暮らすため、日常生活における移動手段の確保
 - 地域特性や利用目的に対応した移動手段の確保
 - 日常生活に不便のない交通利便性の確保
- (2) まちのにぎわいの創出と交流促進
 - 公共交通の連結による近隣市町との広域連携の活発化
 - にぎわいのある拠点機能と連携した交通結節点の創出
 - 観光資源を掘り起こし磨き上げ、交流を活発化
- (3) 住みよい、住みたくなるまちづくりの推進
 - だれもが気軽に利用できる移動サービスの提供
 - 住民どうしが繋がり、公共交通を利用し維持することで、にぎわいのあるまちづくりを推進
 - 自家用車に依存しない生活スタイルの実現による環境負荷の低減

第7章 維持するサービス水準および視点

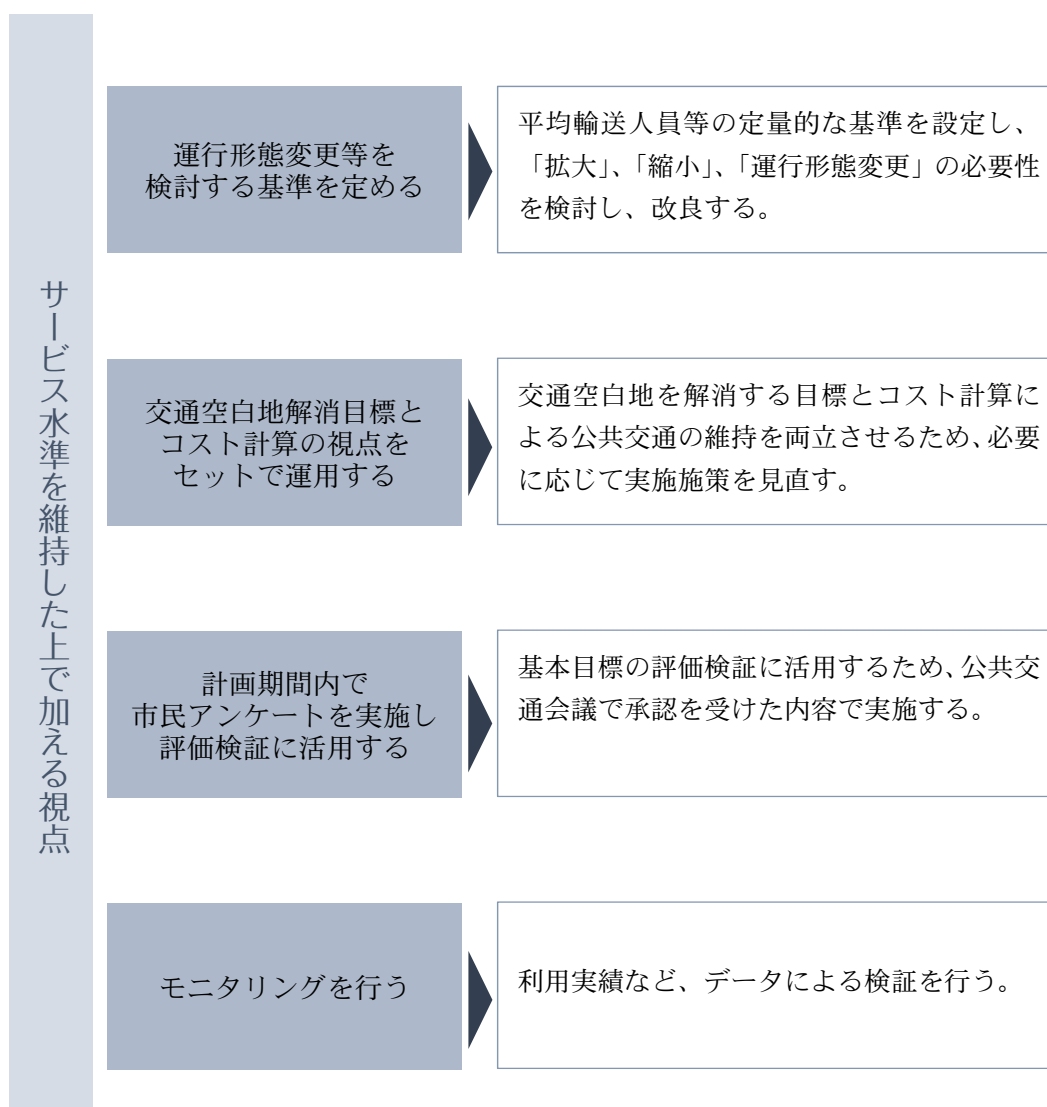
1 行政として維持するサービス水準

市民アンケート結果および利用者への聞き取り調査結果を参考に、行政として維持するサービス水準を設定する。



2 サービス水準を維持した上で加える視点

サービスを維持するためにはコストがいくらかかってもしよい訳ではなく、サービス水準を維持した上で加える視点についても設定する。



1 計画の基本理念と基本方針

これまでに整理・分析した結果を踏まえ、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定める。

基本理念

人とまちをつなぎ、くらしを支え続ける
みんなの公共交通

基本理念を支える 3 つの基本方針

基本方針

1

持続可能な
公共交通の
仕組みづくり

(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

(環境づくり)

基本方針

3

市民と行政が
共に公共交通を
つくるという
意識づくり

(意識づくり)

計画の基本理念および基本方針の達成に向け、基本方針ごとに目標および実施事業を次のとおり設定する。

1

仕組みづくり

基本方針 1

持続可能な公共交通の仕組みづくり

<背景>

赤磐市北部や東部の山地や丘陵地のある緑豊かな地域と、中央から南部の赤磐市役所を中心とした市街地では、人口規模や年齢構成が異なるため、買い物や病院などの目的地、移動時間帯、行動範囲などが異なっている。また、公共交通を維持していくために必要な利用者数は、マイカー依存率が高いことや人口減少などから減少傾向にある。

このような状況において、市民が豊かな自然の中で安心して暮らすことができるよう、また市街地で便利に暮らすことができるよう、地域特性や目的に応じた交通手段を確保し、かつ、人口減少に伴う税収減、多様化する行政サービスへの対応を求められる極めて厳しい財政状況の中において、持続可能な公共交通の仕組みをつくっていくことが必要となっている。

<方向性>

赤磐市のどこに住んでいても、週に2日は買い物や通院に公共交通を利用できるよう、市民の移動を支える。

公共交通を維持していくためには、利用者を増やすこと、運賃収入以外の収入や、運行事業者を確保することが必要となっている。利用者にとってわかりやすく、利用しやすい環境を整備し、運賃以外の収入を得るため、車体や車内への広告などを活用し、運行事業者の維持のため運転手不足を解消するための担い手育成の支援を行っていく。

目標 1 わかりやすく、利用しやすい交通環境の整備

- 事業 1-1-a わかりやすい時刻表・路線図などの提供
- 事業 1-1-b 運転手への研修実施

目標 2 市民の生活を支える持続可能な仕組みの構築

- 事業 1-2-a 運行形態の変更・検討目安の設定
- 事業 1-2-b バス広告事業の推進および運賃の検討
- 事業 1-2-c 公共交通の担い手育成

1-1-a

わかりやすい時刻表・路線図などの提供

対応する課題

課題 3

課題 6

- 市民だけでなく、来訪者にも利用しやすい公共交通を提供する。

- ◆はじめての利用でも不安を抱かずにすむよう、市民バス車内での「料金の支払い方」、「バスの通過経路」、「主な目的地・経由地」の自動音声アナウンスの導入などを検討する。
- ◆市民バスの車両が識別しやすいよう、マークや大きい文字で行き先表示を工夫する。
- ◆バス停に貼る「時刻表」や「路線図」をわかりやすく工夫する。



料金は降りるときにお願いします。
価格は均一です

市民バス車内アナウンスイメージ



識別しやすい行き先表示イメージ

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●					継続		
数値指標		市民バス車内アナウンスの実施実績						
算出方法				現状値（H30年度）		目標値（H35年度）		
アナウンスの仕組みを導入したバスの台数の割合				0%		50%以上		

1-1-b

運転手への研修実施

対応する課題

課題 3

課題 6

- 利用者への接遇だけではなく、観光地などへの道案内など、幅広い対応を可能とするための研修を実施する。

- ◆運転という技能や交通安全に加え、サービス業としての「接遇」、「接客」、「利用者の身になった対応」について研修を実施する。赤磐市への来訪者が増加するよう、赤磐市の「魅力」や「観光名所」について伝えられるよう工夫する。

この時期は桃は食べられないですが、桃の花がきれいですよ。



地元に来て知る観光情報の一例

- ◆定期的に運転手への研修実施方法を検討する。

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
●	●		●	検討	実施	継続・改良・検証		

数値指標	運転手への講習	
算出方法	現状値（H30年度）	目標値（H35年度）
定期的な研修実施率（実施業者／委託業者）	0%	100%

1-2-a

運行形態の変更・検討目安の設定

対応する課題

課題 1

課題 7

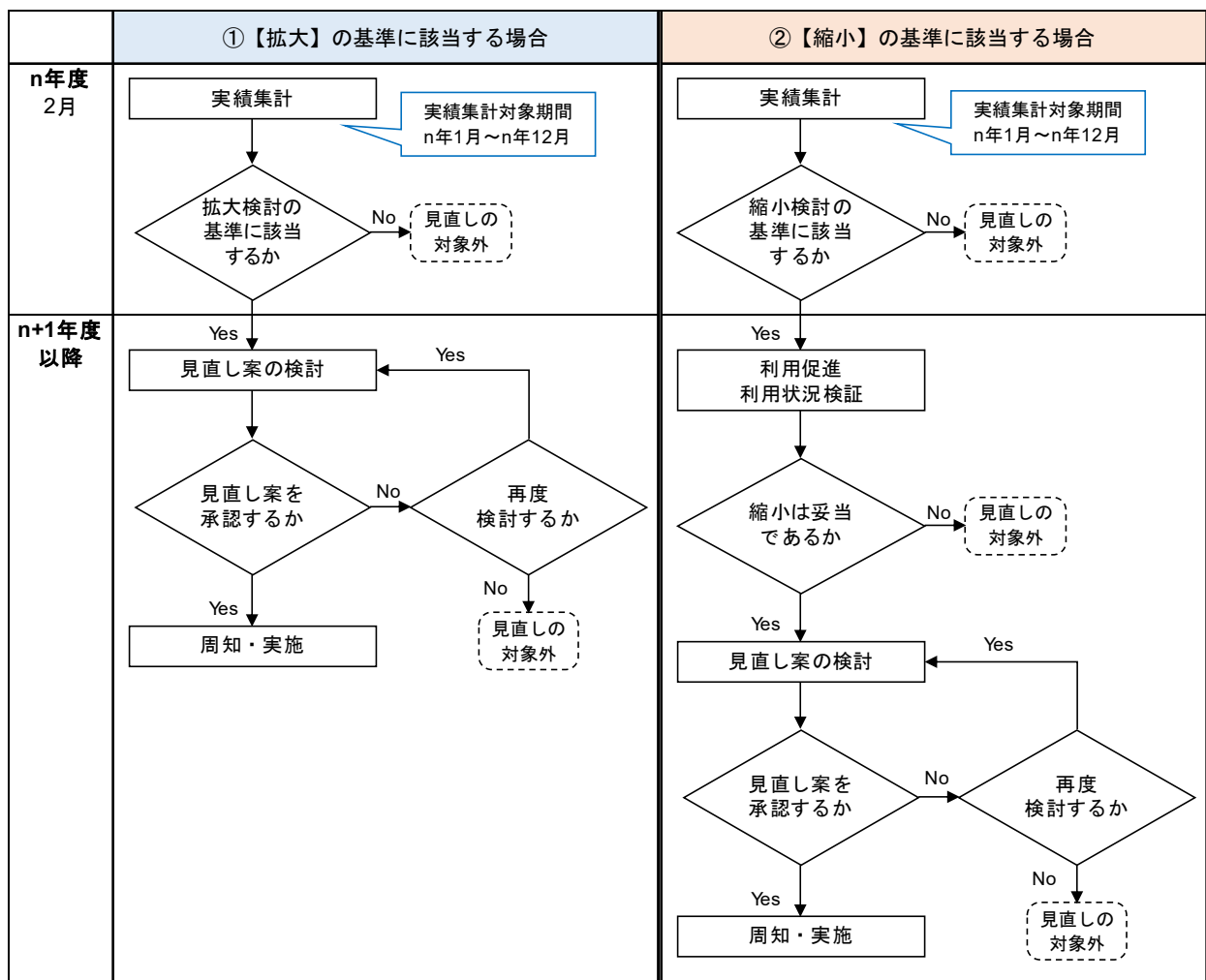
課題 8

- 赤磐市の運行するバスについて、公共交通会議において増便・維持・減便・運行形態の変更等を協議するにあたっての目安を設定する。

- ◆バスの持続的な運行を可能にするため、ニーズにあった運行形態の選択、利便性向上に向けた工夫を行うとともに、市民みんなで支える公共交通の考え方が重要となる。
- ◆利用意識を高めるためにも、利用したら利用しただけ便利になる「**拡大**」を検討するための基準を作成する。
- ◆利用が少ないところについては、利用促進を図るとともに、運行形態を変えるなどの「**縮小**」を検討するための基準を作成する。

※ただし、直ぐに拡大・縮小するわけではなく、検討を始める対象とし、対応を検討していく。

	【拡大】の検討を始める基準	【縮小】の検討を始める基準
定時定路線	1 便平均輸送人員が 2 年連続で増加傾向	1 便平均輸送人員が 2 人未満
デマンド型路線	年間計画運行便数に対する実運行便数が 90%以上かつ 1 便平均輸送人員が 2 年連続で増加傾向	年間計画運行便数に対する実運行便数が 50%未満かつ 1 便平均輸送人員が 2 年連続で減少傾向



運行形態の変更・検討目安イメージ

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●			実施	継続・改良・検証			

数値指標	交通空白地の目標	
算出方法	現状値（H30年度）	目標値（H35年度）
赤磐市内における交通空白地	0地区	0地区

1-2-b

バス広告事業の推進および運賃の検討

対応する課題

課題 5

- 運賃以外の収入としてバス車両などへの広告掲載等の事業を推進する。広告入り交通マップ事業を継続して実施する。現在の市民バス、広域路線バスの運賃についても検討する。



バス車両による広告の事例

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●			実施	継続・改良			

数値指標	運賃以外の収入	
算出方法	現状値	目標値（H35年度）
運賃以外の収入額	H30年度より事業開始	H31年度の水準を維持

1-2-c

公共交通の担い手育成

対応する課題

課題 1

課題 6

- 公共交通を担う人材の育成を推進するために免許取得費補助等を行い、公共交通の維持に努める。

- ◆公共交通を担う人材の育成を推進するため、事業者からの申請により2種免許取得費補助を行い、事業者の人材不足解消の一助とする。
- ◆子育て世代の女性など、若い人が公共交通の運行に関係する事業所に就職する場合、事業者からの申請により2種免許取得費補助を行い、昼間空いている時間で勤務できるよう支援する。



2種免許取得助成イメージ

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
●	●	●		検討	実施	継続・検証		

数値指標	2種免許取得補助申請	
算出方法	現状値(H26年度～H30年度)	目標値（H35年度）
事業者からの申請件数	0件	5件（計画期間中）

2

環境づくり

基本方針 2



まちづくりにつながる公共交通整備

<背景>

アンケート調査の結果から、市民の求めている暮らしやすさに必要なことは、「公共交通が充実し、歩いて暮らせるまちづくり」であると言える。しかし、アンケートの数値では「暮らしにくい」と感じる人が16%おり、また、その理由が公共交通であるという人が、過半数を超えている。

まちが魅力的になるための公共交通とまちづくりの関係性について、「一度外出すれば、病院も買い物もできる路線の整備」や「市内どこへでも行けるバスターミナル等の整備」、「普段の買い物が午前と午後、それぞれ往復できる」といったことが必要であるという意見が、いずれも半数近くとなっている。

これらの市民の移動ニーズに応えながら、新たなまちの魅力を引き出し、にぎわいが生まれるよう、生活の中心となる地域の拠点と連携した取組や、環境づくりが必要となっている。

<方向性>

市民の移動ニーズに沿った生活の中心となる地域拠点のにぎわいを創出するため、商店と連携し出かけたくなる拠点づくりを行い、地域拠点と集落を結ぶ交通網を整備する。

出かけたくなる環境整備に合わせ、徒歩や自転車ではバス停まで移動できない方のためのラストワンマイル※対策の交通手段導入を研究し、外出の機会増加により市民の健康増進にも寄与する。

目標 1 将来のまちの姿を見据えた公共交通網の整備

事業 2-1-a 地域拠点を中心とした交通網の整備

事業 2-1-b 先進技術を取り入れた公共交通の研究

目標 2 利便性の高い交通体系の構築

事業 2-2-a 地域特性をふまえた移動手段の提供

事業 2-2-b ラストワンマイル対策の交通手段導入の研究

事業 2-2-c 周辺自治体との広域連携の検討

※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。

地域拠点を中心とした交通網の整備

課題 7

- 

数値指標	市民アンケート調査	
算出方法	現状値（H29年度）	目標値（H35年度）
「公共交通機関の充実」の満足度（点数）	2.19	H29年度より増加

先進技術を取り入れた公共交通の研究

課題 6

-
- ◆市民バスの路線やダイヤを経路検索システムに載せる。
- 安全・安心なモビリティ
危険を感知して自動停止
- 自動運転で実現する 未来の暮らし
- 高齢者の外出機会増加
＜シニアカーのパーク＆ライド＞
＜自宅からの移動支援＞
- 高齢者の外出機会増加
＜デイスサービスの利用＞
- 移動手段の確保
＜通院支援と診療時間短縮＞
- 移動手段の確保
＜園児・児童の送迎＞
- 移動手段の確保
＜図書館での本の貸出し・返却＞
＜野菜の配送＞
- 円滑な地域内物流の支援
＜宅急便との連携＞
まとめて集荷・配達
宅配ボックス
- 円滑な地域内物流の支援
＜農産物の集荷・郵便物の配送＞
- 移動手段の確保
＜バスロケシステム＞
- まもなくバスが来ます
- 先進技術を取り入れた公共交通と未来の暮らしのイメージ

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
●	●		●			実施・検討		

58

2-2-a

地域特性をふまえた移動手段の提供

対応する課題

課題 1

課題 6

課題 7

- 過疎地域や人口密集地といった、市内各地域で異なる公共交通の利用状況に応じ、市民が快適に利用できる移動手段を提供する。

- ◆赤磐市まち・ひと・しごと創生総合戦略推進に係る市民アンケート調査の中で「公共交通に関する項目」が設置されている。今後実施するアンケートを効果的・効率的に活用する。



- ◆地域拠点でのパーク＆ライド等を整備する。

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
●	●	●	●	検討	実施	継続・検証		

数値指標	市民アンケート調査	
算出方法	現状値（H29年度）	目標値（H35年度）
「行きたいところへの路線」の満足度	14.0%	H29年度より増加

2-2-b

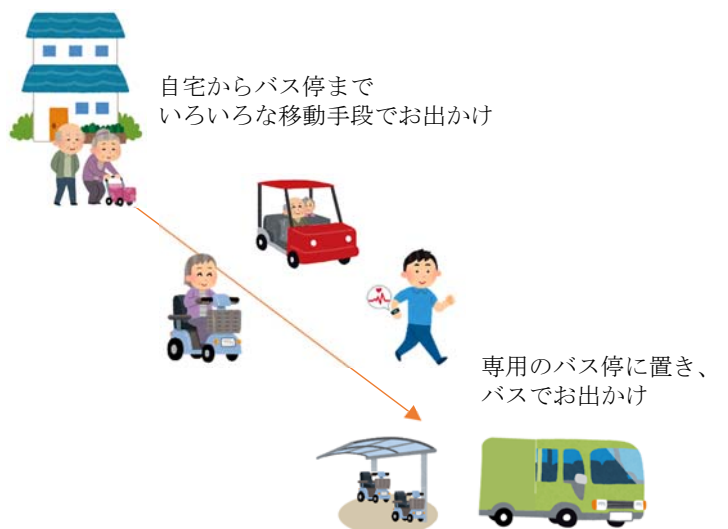
ラストワンマイル対策の交通手段導入の研究

対応する課題

課題 6

- 自宅からバス停までを繋ぐラストワンマイル交通手段の研究を行い、市民の健康寿命を延ばすために、外出の機会を促進する。

- ◆自宅からバス停まで徒歩でいく以外に、電動自転車、シニアカー、小型カートなど様々な移動手段の導入や安全対策について研究する。
- ◆何らかの交通手段があれば、出かけることができる人の外出を促進し、健康づくりを進めるとともにまちの活性化への取組を行う。



実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
●	●	●	●	検討	検討	検討	検討	検討

2-2-c

周辺自治体との広域連携の検討

対応する課題

課題 2

課題 3

課題 4

●周辺自治体にある鉄道駅等交通結節点への接続を検討する。

- ◆市内の JR 熊山駅を利用して JR 岡山駅などに向かう以外に、JR 瀬戸駅などへの接続を望む声もあることから、周辺自治体と連携した交通結節点との接続を検討する。
- ◆美作岡山道路を活用した広域的な交通網の構築も検討する。



実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●		●		検討		実施・検証	

3

意識づくり

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

<背景>

アンケート調査結果によると、通勤・通学に「マイカー（自分で運転）を利用している」と答えた人は8割、買い物や通院で7割を超えるなど、マイカー依存率が高い。

このような状況において、緩やかにマイカーから公共交通への転換が図られるよう、公共交通の乗りやすさ、利便性などを改善し、またそのこと自体を積極的にPRし、市民全体の公共交通への関心を高めていく必要がある。

<方向性>

運転免許を返納した後も、安心して買い物や通院ができるよう、情報提供や優遇制度の周知、実際に免許を返納した人の体験や意識の変化についてPRする。

市民と行政がともに公共交通をつかっていくという意識が大切であり、公共交通に乗って守る意識を醸成するため、乗り方教室、意見交換会などのモビリティ・マネジメントを継続的に行い、意識の醸成から意識の変化、さらには行動の変化へと繋げていく。

目標 1 公共交通の利用促進・関心度の向上

事業 3-1-a 利用促進、関心度向上のための啓発活動の実施

事業 3-1-b 市広報紙、ホームページ等によるPR

事業 3-1-c 運転免許返納制度と連携した施策の検討

目標 2 公共交通についての意識改善と意識調査

事業 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

事業 3-2-b アンケート調査による市民の意識調査

3-1-a 利用促進、関心度向上のための啓発活動の実施

対応する課題

課題 3

課題 8

- バスの乗り方講座の実施や、市民バス車両のラッピング※などにより、乗りやすい、わかりやすい環境を整備する。



実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●	●				継続		
数値指標		利用促進、知名度向上の取り組み						
算出方法				現状値（H26年度～H30年度）		目標値（H35年度）		
乗り方教室開催				4回		10回（計画期間中）		

3-1-b 市広報紙、ホームページ等によるPR

対応する課題

課題 3

課題 8

- 市の広報紙、ホームページ、SNS※などによる公共交通の周知、利用促進を行う。

- ◆公共交通を市民みんなで守っていく必要性を広報するとともに、訪れてみたくなる観光地の魅力や公共交通での訪問方法などを紹介し、家族や仲間とお出かけする楽しさを感じるような魅力的なPRを行う。



実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●					継続		
数値指標		広報紙を活用したPR						
算出方法				現状値(H26年度～H30年度)		目標値（H35年度）		
広報あかいわ掲載回数				16回		30回（計画期間中）		

※ラッピング…バス車体に装飾を施すこと。

※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。

3-1-c

運転免許返納制度と連携した施策の検討

対応する課題

課題 3

課題 8

●運転免許返納者の公共交通利用を促進する施策を検討する。

- ◆免許返納促進に繋がるよう「おかやま愛カード」の情報を置いてもらえる店舗を増やす。
- ◆公共交通を利用してお店に行き愛カードを提示することでお得なサービスを受けることができるような仕組みを検討する。
- ◆免許返納者に回数券を交付するなど、公共交通の利用を促進する施策を検討する。



実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●	●		検討	実施	継続・改良		

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

対応する課題

課題 8

●バス利用者や市民との公共交通に関する意見交換会の実施や、公共交通に対する意識を啓発するモビリティ・マネジメントを実施する。



磐梨中学校でワークショップ（平成 28 年 1 月）

- ◆通学等におけるバス利用促進について、ワークショップを開催する。

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●	●	●	検討	実施	継続・改良		
数値指標		モビリティ・マネジメントへの取り組み						
算出方法				現状値（H26年度～H30年度）		目標値（H35年度）		
意見交換会実施回数				2回		5回（計画期間中）		

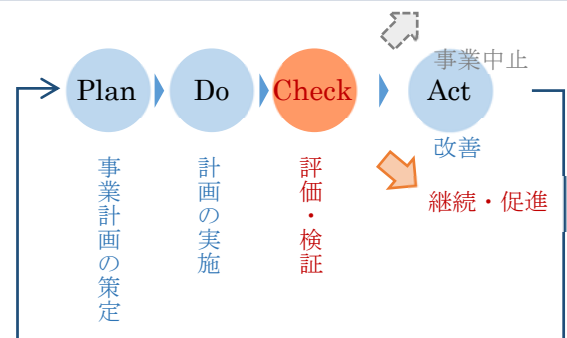
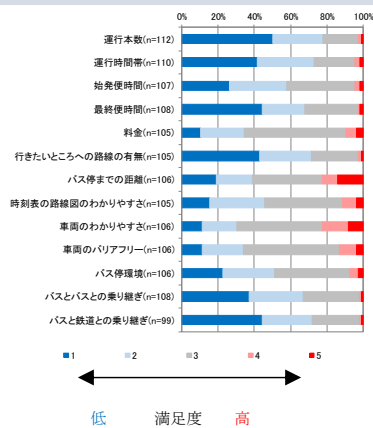
3-2-b

アンケート調査による市民の意識調査

対応する課題

課題 8

- 公共交通に関する市民アンケートを実施し、市民の意識を把握するとともに、計画に記載する具体的な実施事業についての評価検証に利用する。



アンケート調査結果イメージ

評価・検証イメージ

実施主体				実施スケジュール（年度）				
交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
	●	●			実施		実施	

数値指標	市民意識調査	
算出方法	現状値（H26年度～H30年度）	目標値（H35年度）
市全体でのアンケート調査実施	1回	2回（計画期間中）

3 目標に対しての評価手法（モニタリング）および数値指標・目標値

目標の達成に対し、定期的な評価を行う。評価手法（モニタリング）および数値指標・目標値を次のとおり設定し、必要に応じて計画の見直しを行う。

基本方針	目標	数値指標	算出方法	現状値	目標値（H35年度）
1 ＜仕組みづくり＞ 持続可能な公共交通の 仕組みづくり	1 わかりやすく、 利用しやすい交通 環境の整備	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	0% (H30年度)	50%以上 (H35年度)
		運転手への講習	定期的な研修実施率 (実施業者／委託業者)	0% (H30年度)	100% (H35年度)
	2 市民の生活を 支える、持続可能 な仕組みの構築	交通空白地の目標	赤磐市内における交通空白地	0地区 (H30年度)	0地区 (H35年度)
		運賃以外の収入	運賃以外の収入額	H30年度より 事業開始	H31年度の水準を 維持
		2種免許取得補助申請	事業者からの申請件数	0件 (H26年度～ H30年度)	5件 (計画期間中)
2 ＜環境づくり＞ まちづくりにつながる 公共交通整備	1 将来のまちの姿を 見据えた公共交通 網の整備	市民アンケート調査	「公共交通機関の充実」 の満足度（点数）	2.19 (H29年度)	H29年度より 増加
	2 利便性の高い交通 体系の構築	市民アンケート調査	「行きたいところへの路 線」の満足度	14.0% (H29年度)	H29年度より 増加
3 ＜意識づくり＞ 市民と行政が共に 公共交通をつくる という意識づくり	1 公共交通の 利用促進・関心度 の向上	利用促進、知名度向上の 取り組み	乗り方教室開催	4回 (H26年度～ H30年度)	10回 (計画期間中)
		広報を活用したPR	広報あかいわ掲載回数	16回 (H26年度～ H30年度)	30回 (計画期間中)
	2 公共交通について の意識改善と意識 調査	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	2回 (H26年度～ H30年度)	5回 (計画期間中)
		市民意識調査	市全体でのアンケート調 査実施	1回 (H26年度～ H30年度)	2回 (計画期間中)

4 実施スケジュール

基本方針および目標達成に向け実施する具体的な実施について、実施主体および実施スケジュールを設定する。

基本方針 1 持続可能な公共交通の仕組みづくり（仕組みづくり）

目標	具体的な事業内容	実施主体				実施スケジュール（年度）				
		交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
1	わかりやすく、利用しやすい交通環境の整備		●					継続		
	運転手への研修実施	●	●		●	検討	実施	継続・改良・検証		
2	市民の生活を支える、持続可能な仕組みの構築		●			実施	継続・改良・検証			
			●			実施	継続・改良			
		●	●	●		検討	実施	継続・検証		

基本方針 2 まちづくりにつながる公共交通整備（環境づくり）

目標	具体的な事業内容	実施主体				実施スケジュール（年度）				
		交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
1	将来のまちの姿を見据えた公共交通網の整備	●	●	●		検討	実施	継続		
	先進技術を取り入れた公共交通の研究	●	●		●		実施・検証			
2	利便性の高い交通体系の構築	●	●	●	●	検討	実施	継続・検証		
		●	●	●	●			検討		
			●		●		検討		実施・検証	

基本方針 3 市民と行政が共に公共交通をつくるという意識づくり（意識づくり）

目標	具体的な事業内容	実施主体				実施スケジュール（年度）				
		交通事業者	赤磐市	市民	その他	H31	H32	H33	H34	H35
1	公共交通の利用促進・関心度の向上	利用促進、関心度向上のための啓発活動の実施	●	●				継続		
		市広報紙、ホームページ等によるPR	●					継続		
		運転免許返納制度と連携した施策の検討	●	●		検討	実施	継続・改良		
2	公共交通についての意識改善と意識調査	定期的な意見交換会、モビリティ・マネジメントの実施	●	●	●	検討	実施	継続・改良		
		アンケート調査による市民の意識調査	●	●			実施		実施	

5 赤磐市地域公共交通網形成計画の体系図

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

対応する課題								実施時期（案）					数値指標・検証(算出) 方法（案）			
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	H31	H32	H33	H34	H35	指標	算出方法	現状値	目標値
		●			●			継続					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	0% (H30年度)	50%以上 (H35年度)
		●			●			検討	実施	継続・改良・検証			運転手への講習	定期的な研修実施率 (実施業者／委託業者)	0% (H30年度)	100% (H35年度)
●						●	●	実施	継続・改良・検証			交通空白地の目標	赤磐市内における交通空白地	0地区 (H30年度)	0地区 (H35年度)	
				●				実施	継続・改良			運賃以外の収入	運賃以外の収入額	H30年度より 事業開始	H31年度の水準 を維持	
●					●			検討	実施	継続・改良			2種免許取得補助申請	事業者からの申請件数	0件 (H26年度～ H30年度)	5件 (計画期間中)
	●		●			●		検討・ 実施	実施	継続			市民アンケート調査	「公共交通機関の充実」の 満足度（点数）	2.19 (H29年度)	H29年度より 増加
	●				●			実施・検証					－	－	－	－
●					●	●		検討・ 実施	実施	継続・検証			市民アンケート調査	「行きたいところへの路線」の満足度	14.0% (H29年度)	H29年度より 増加
					●			検討					－	－	－	－
	●	●	●					検討			実施・検証		－	－	－	－
		●					●	継続					利用促進、知名度向上の取り組み	乗り方教室開催	4回 (H26年度～ H30年度)	10回 (計画期間中)
		●					●	継続					広報を活用したPR	広報あかいわ掲載回数	16回 (H26年度～ H30年度)	30回 (計画期間中)
		●					●	検討	実施	継続・改良			－	－	－	－
							●	検討	実施	継続・改良			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	2回 (H26年度～ H30年度)	5回 (計画期間中)
							●	－	実施	－	実施	－	市民意識調査	市全体でのアンケート調査 実施	1回 (H26年度～ H30年度)	2回 (計画期間中)

赤磐市地域公共交通網形成計画

発 行：赤磐市

発行日：平成 31 年 2 月

編 集：赤磐市総合政策部秘書企画課

〒709-0898 岡山県赤磐市下市 344 番地

電話：086-955-2692

