

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

総地第 号
令和 8 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 総社市地域公共交通会議
住 所 総社市中央一丁目 1 番 1 号
代表者氏名 会長 岡 弘

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

添 付 資 料

色づけをしている項目については、
色づけ箇所が当協議会の該当部分

令和 8 年 6 月 日

総社市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

人口減少やマイカー利用の増大により公共交通利用者は減少しているものの、運転免許を持たない高齢者や通学生など、いわゆる交通弱者の方々にとって公共交通は必要である。

本事業により、生活交通の確保・維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村又は県庁所在地を結ぶ基幹的なバス系統の運行を支援することで、通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保・維持を図る。

事業者は、関係市町村と連携し、これらの系統を維持するために利用促進、利便性向上及び経費削減等への取組を行っているが、なお、欠損を生じる見込みであるため、地域公共交通確保維持事業による支援を行う必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

事業者と関係市町村との連携による利用促進や利便性向上への取組、経費削減への取組を行うことにより、

- ① 計画期間中、運行を継続し、利用者の利便性を確保すること
- ② 輸送人員について、原則として令和 7 年度実績値に沿線人口の増減率を乗じた値を上回る値とすること
- ③ 経常収支差額（経常費用－経常収益）について、令和 7 年度実績値から 1 % 以上改善することとし、令和 8 年度の国庫補助額（＝県補助額）を維持することを目標とする。（別紙 1 のとおり。）
- ④ 公的負担額について、令和 7 年度の補助額（国、県、市町村補助額の合計）を維持することを目標とする。（別紙 1 のとおり。）

(2) 事業の効果

地域間幹線系統を維持することにより、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段が確保される。

また、定量的な目標を導入することにより、持続可能な公共交通となるよう事業者と関係自治体が連携し、利用促進や利便性向上、経費の削減に取り組むことが期待できる。

3. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

株式会社井笠バスカンパニー
 下津井電鉄株式会社
 中鉄バス株式会社
 中鉄北部バス株式会社
 備北バス株式会社
 両備ホールディングス株式会社
 琴参バス株式会社

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・ 山陽本線や井原線などの鉄道との乗り継ぎを確保する運行ダイヤの見直しを行い、利用しやすいダイヤを目指す。(株式会社井笠バスカンパニー) ・ ホームページの改修により、Googleマップに主要施設を表示し、外出機会を促進する。(下津井電鉄株式会社) ・ バスロケーションシステムを活用し、利便性の向上を図る。(中鉄バス株式会社) ・ 沿線の観光情報等を掲載した時刻表を作成して、関係自治体、観光関連団体及び観光施設等へ配布する。(中鉄北部バス株式会社) ・ 利用者アンケートによる、ニーズに合ったきめ細かなダイヤ改正を実施する。(備北バス株式会社) ・ バス昇降口にセンサーを設置し、乗降者数データをバスロケーションシステムと連携させることで、混雑状況をリアルタイムで提供する。(両備ホールディングス株式会社) ・ 座席へのUSB充電ポート搭載をすすめ、車内環境の充実と利便性向上を図る。(両備ホールディングス) ・ 島々の魅力をPRするための企画及び1日乗車券作成への取組の検討を行う。(琴参バス株式会社) ・ ハレカハーフにより利用促進を図る。(岡山市関係の各社)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
表2のとおり
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
輸送人員や経常収支差額について、数値指標により評価
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
別紙2のとおり。

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
—
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるよう、老朽化した車両の更新に当たっては、公共交通移動等円滑化基準に適合するノンステップバス等の導入を促進し、バリアフリー化及びノーマライゼーションを図る。 車両購入を行う事業者の路線バス事業は、運行欠損が生じており、事業者単独で車両購入を進めることは困難であるため、車両減価償却費等国庫補助金の活用が必要である。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
令和7年度のノンステップバス導入率の維持（令和8年3月31日時点） ・株式会社井笠バスカンパニー 70.9% ・中鉄バス株式会社 77.7% ・中鉄北部バス株式会社 78.2% ・両備ホールディングス株式会社 32.3%
(2) 事業の効果
バリアフリー化車両により、障害のある人や高齢者等がバスを安全かつ円滑に利用できるようになり、外出機会が増大し、ノーマライゼーションに寄与する。 また、地域間幹線系統が維持され、運転免許を持たない方々の通勤、通学、通院及び買い物のために必要な移動手段の確保に寄与する。
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6、表7を添付。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
—
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

—
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
—
(2) 事業の効果
—
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
—
18. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和 8 年 6 月 総社市地域公共交通計画認定申請書（案）について協議
19. 利用者等の意見の反映状況
計画案について総社市地域公共交通会議で意見聴取を行ったところ、次の意見が得られた。 ・ ・ ・ 計画に基づき運行することにより、利用者の利便を確保するとともに、生産性向上の取組結果を検証し、今後の改善につなげることにより、交通弱者の方々の移動手段として必要なバスシステムの確保・維持を図っていくこととする。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 総社市中央一丁目 1 番 1 号

(所 属) 総社市あたたか市民部交通政策課

(氏 名) 岡村 大祐

(電 話) 0866-92-8249

(e-mail) kotsu@city.soja.lg.jp

No.	運行予定者	運行系統名	沿線市町村	路線維持の目的	輸送人員(人)			経常収支差額(経常費用－経常収益)					国庫補助額 (千円)	公的負担額 (千円)
					令和7年度実績	人口増減率	令和9年度目標 (上回るべき値)	令和7年度実績		令和9年度目標				
								収支差額 A (千円)	経常収支率	収支改善額 B (千円)	改善後収支差額 A－B＝C (千円)	収支改善率 B/A (%)		
1	株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	岡山市矢掛町	矢掛町及び笠岡市北川・山口・吉田住民の笠岡市内、笠岡駅及び矢掛町内への通勤、通学等交通手段	65,495	～3.25%	63,364	42,149	28.74%	420	41,729	1.00%	3,461.5	21,896.0
2		井原・福山	井原市福山市	井原市内住民の福山市内、福山駅への通勤・通学等及び福山市住民の通勤・通学等交通手段	53,274	～2.91%	51,726	30,057	33.33%	300	29,757	1.00%	1,335.0	11,614.0
3		井原	井原市笠岡市	井原市内住民の笠岡市内・笠岡駅への通勤・通学等及び笠岡市内住民の井原市内への通勤・通学等の交通手段	155,807	～3.26%	150,733	45,747	42.85%	456	45,291	1.00%	8,830.0	28,926.0
4		篠坂・福山	笠岡市福山市	福山市への通勤・通学・通院	43,356	～3.54%	41,819	7,174	56.47%	72	7,102	1.00%	16.0	31.0
(4系統) 小計					317,932		307,642	125,127	37.68%	1,248	123,879	1.00%	13,642	62,467
5	下津井電鉄株式会社	A-2岡山線	岡山市倉敷市	JR駅より離れている地区住民の岡山市中心部、倉敷市児島地区への通勤・通学・買い物等	110,941	0.09%	111,040	9,142	75.55%	91	9,051	1.00%	4,111.5	8,026.0
6		D-19茶屋町線	岡山市倉敷市	岡山市南区興除、倉敷市茶屋町地区住民の倉敷市中心部への通院・通勤・通学・買い物等	103,924	～0.18%	103,738	8,657	74.91%	87	8,570	1.00%	4,267.0	5,600.0
(2系統) 小計					214,865		214,778	17,799	75.25%	178	17,621	1.00%	8,378	13,626
7	中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	岡山市吉備中央町	吉備中央町住民の岡山市内高校、病院への通学、通院、買い物等	117,432	～3.56%	113,249	18,522	67.45%	185	18,337	1.00%	10,756.0	25,700.0
(1系統) 小計					117,432		113,249	18,522	67.45%	185	18,337	1.00%	10,756	25,700
8	中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	津山市奈義町	津山市、奈義町住民の津山市内高校や病院への通学・通院及び買い物等	79,043	～1.51%	77,850	33,675	39.32%	336	33,339	1.00%	3,193.0	17,732.0
9		(高)勝山	岡山市高梁市真庭市吉備中央町	真庭市住民の真庭市内高校への通学及び沿線住民の岡山市内病院への通院、買い物等	40,720	～3.31%	39,371	24,327	63.98%	243	24,084	1.00%	10,884.0	27,420.0
(2系統) 小計					119,763		117,221	58,002	52.86%	579	57,423	1.00%	14,077	45,152
10	備北バス株式会社	皆部	高梁市真庭市	真庭市北房地域から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	14,429	～3.27%	13,956	20,627	24.85%	206	20,421	1.00%	1,152.0	10,520.0
11		吉川	高梁市吉備中央町	吉備中央町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	38,185	～3.70%	36,773	18,478	45.62%	184	18,294	1.00%	4,733.5	9,326.0
12		岡山	高梁市総社市岡山市	高梁市内から総社・岡山、総社市内から岡山への通院、買い物等の生活路線	21,666	～0.33%	21,593	31,331	28.25%	312	31,019	1.00%	5,875.5	23,156.0
13		地頭	高梁市	旧川上町から高梁市内への通学、通勤、通院、買い物等の生活路線	68,165	～3.74%	65,612	24,052	42.29%	240	23,812	1.00%	4,344.5	12,053.0
(4系統) 小計					142,445		137,934	94,488	35.62%	942	93,546	1.00%	16,105	55,055
14	両備ホールディングス株式会社	76・77・78西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓	岡山市瀬戸内市	瀬戸内市牛窓地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通勤、通学、通院等の必要なアクセス	59,254	～1.00%	58,659	36,693	41.73%	366	36,327	1.00%	5,440.0	17,130.0
15		217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	岡山市玉野市	玉野市山田・上山坂・鉢立地区・岡山市小串・甲浦地区から岡山市岡南地区、岡山市中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	126,020	～2.77%	122,530	63,659	45.77%	634	63,025	1.00%	11,422.5	46,243.0
16		119岡山駅～当新田・荘内支所～渋川三丁目	岡山市玉野市	玉野市渋川、日比、和田、玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	120,311	～2.77%	116,979	7,250	87.09%	73	7,178	1.00%	712.0	6,807.0
17		152岡山駅～当新田～深山公園入口	岡山市玉野市	玉野市槌ヶ原地区等各地から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通院、買い物利用、通勤、通学等のアクセス	76,462	～2.77%	74,344	15,936	56.33%	159	15,777	1.00%	603.0	8,539.0
18		154・155岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前・たまの病院前	岡山市玉野市	玉野市宇野、田井、槌ヶ原地区等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	150,374	～2.77%	146,209	15,492	78.85%	155	15,337	1.00%	2,373.0	17,812.0
19		367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	岡山市玉野市	玉野市玉、玉原、荘内等各地区から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通学、通勤、通院等のアクセス	96,892	～2.77%	94,208	9,754	80.90%	98	9,656	1.00%	3,135.5	11,732.0
(6系統) 小計					629,313		612,929	148,784	62.56%	1,485	147,300	1.00%	23,686	108,263
20	琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	倉敷市坂出市	櫃石島、岩黒島、与島の島民の倉敷市児島地区への通勤・通学・通院・買い物等	18,069	～0.21%	14,810	31,220	15.34%	311	30,909	1.00%	321.5	3,362.0
(1系統) 小計					18,069		14,810	31,220	15.34%	311	30,909	1.00%	321	3,362
合計 (20系統)					1,559,819		1,518,563	493,942	52.22%	4,928	489,015	1.00%	86,965	313,625

※1 人口増減率は、平成27年国勢調査から令和2年国勢調査の増減率に2/5を乗じた数値である。

※2 人口増減率には県外市町村分を含めない。

※3 岡山市及び倉敷市を含む系統の人口増減率には岡山市分及び倉敷市分を含めない。(岡山市及び倉敷市のみが沿線市町村である系統を除く。)

※4 公的負担額とは、国・県・関係市町村が基準年度に地域間幹線系統運行費補助金として負担した実績額(中国運輸局(岡山県及び岡山県内の市町村)の負担額に限る)

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組を行う場合にあって、当該取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
株式会社井笠バスカンパニー	矢掛	＜利用促進＞ 鉄道をはじめとする他モードとの乗継を確保し、運行実態を反映した時分設定の見直しや定時制の確保等、利便性の向上を図る	事業者	増収 420千円 (1.00%)	R9.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (笠岡市、矢掛町)
	井原・福山	＜利用促進＞ 鉄道をはじめとする他モードとの乗継を確保し、運行実態を反映した時分設定の見直しや定時制の確保等、利便性の向上を図る	事業者	増収 300千円 (1.00%)	R9.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (井原市)
	井原	＜利用促進＞ 鉄道をはじめとする他モードとの乗継を確保し、運行実態を反映した時分設定の見直しや定時制の確保等、利便性の向上を図る	事業者	増収 456千円 (1.00%)	R9.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (笠岡市、井原市)
	篠坂・福山	＜利用促進＞ 鉄道をはじめとする他モードとの乗継を確保し、運行実態を反映した時分設定の見直しや定時制の確保等、利便性の向上を図る	事業者	増収 72千円 (1.00%)	R9.4	・朝・夕の通勤、通学時には一定数の需要が継続的に存在 (笠岡市)
下津井電鉄株式会社	A-2岡山線	＜利用促進＞ ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進、併せてダイヤの改定	事業者	増収 91千円 (1.00%)	R8.10以降	
	D-19茶屋町線	＜利用促進＞ ホームページを改修し、路線上の主要施設をGoogleマップにまとめ、外出機会を促進	事業者	増収 87千円 (1.00%)	R8.10以降	
中鉄バス株式会社	(佐)リハビリ	＜利用促進＞ 関係自治体と連携し、沿線施設のニーズ把握に努め、ダイヤ改正の実施	事業者	増収 185千円 (1.00%)	R9.4	
中鉄北部バス株式会社	(イ)行方	＜利用促進＞ 沿線の観光情報等を掲載した時刻表の作成・配布による利用促進	事業者	増収 336千円 (1.00%)	R8.10以降	奈義町・津山市間の学生や高齢者等の交通手段として不可欠であり、代替輸送手段への見直し困難 (津山市、奈義町)
	(高)勝山	＜利用促進＞ 沿線の観光情報等を掲載した時刻表の作成・配布による利用促進	事業者	増収 243千円 (1.00%)	R8.10	

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な 効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
備北バス株式会社	皆部	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 真庭市 事業者	増収 206千円 (1.00%)	R8.10～R9.9	・高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市) ・高梁市方面への限られた公共交通であり、通学など日常的な需要が一定程度存在 (真庭市)
	吉川	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 吉備中央町 事業者	増収 184千円 (1.00%)	R8.10～R9.9	・利用者の過半数は高校生であり、日常生活に欠かせない路線 (高梁市) ・高梁市内の高校生の通学に際し、地域で重要な路線 (吉備中央町)
	岡山	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	岡山市 総社市 高梁市 事業者	増収 312千円 (1.00%)	R8.10～R9.9	高梁市、総社市から岡山市へ通院・買い物等のために利用する路線として必要不可欠 (岡山市、総社市、高梁市)
	地頭	＜利用促進＞ 広報誌掲載や個別訪問等による新規利用者掘り起こし	高梁市 事業者	増収 240千円 (1.00%)	R8.10～R9.9	高校生の通学に際し、重要な系統として機能 (高梁市)
	両備ホールディングス株式会社	76・77・78西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	事業者	増収 366千円 (1.00%)	R8.10以降	瀬戸内市牛窓地区、鹿忍地区、岡山市神崎地区から岡山市西大寺地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、瀬戸内市)
	217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前・たまの病院前(小串銚立上山坂線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線学校、公共施設でのバスの乗り方教室の実施	事業者	増収 634千円 (1.00%)	R8.10以降	・玉野市銚立地区、岡山市小串・甲浦地区から岡山市岡南地区及び中心部への通学、通勤、通院に利用され、日常生活に不可欠な交通手段 (岡山市、玉野市)
	119岡山駅～当新田・庄内支所～渋川三丁目(庄内渋川線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 73千円 (1.00%)	R8.10以降	
	152岡山駅～当新田～深山公園入口(深山公園線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 159千円 (1.00%)	R8.10以降	玉野市槌ヶ原地区等各地から岡山市南区芳泉地区及び中心部への通院、買い物、通勤、通学等に利用され、日常生活に不可欠な移動手段 (岡山市、玉野市)

運行予定者	運行系統名	取組内容	実施主体	定量的な 効果目標 (収支改善効果)	実施時期	特記事項 (バス路線として維持する必要がある場合の個別具体的な理由等)
両備ホールディングス株式会社	154・155岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前・たまの病院前(玉野市役所線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 155千円 (1.00%)	R8.10以降	
	367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前(荘内宇野駅線)	＜利用促進＞ バス車内、沿線施設や学校を中心とした利用促進・PRチラシの配布、設置 沿線高校の入学説明会における資料配付や定期券事前申込の実施	事業者	増収 98千円 (1.00%)	R8.10以降	
琴参バス株式会社	瀬戸大橋線(坂出駅前～与島PA～JR児島駅)	＜利用促進＞ 公共施設やバス車内等でのマップを配布し利用促進を図る	事業者	増収 311千円 (1.00%)	R8.10～	児島地区～坂出地区間の島々を結ぶ唯一の公共交通機関(倉敷市)

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統) 令和9年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,461.5	
		(2) 井原・福山	1,335.0	
		(3) 井原	8,830.0	
		(4) 篠坂・福山	16.0	
	小 計	(4系統)	13,642	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,111.5	
		(2) D-19茶屋町線	4,267.0	
	小 計	(2系統)	8,378	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	10,756.0	
	小 計	(1系統)	10,756	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	3,193.0	
		(2) (高)勝山	10,884.0	
	小 計	(2系統)	14,077	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,152.0	
		(2) 吉川	4,733.5	
		(3) 岡山	5,875.5	
		(4) 地頭	4,344.5	
	小 計	(4系統)	16,105	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77・78西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	5,440.0	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	11,422.5	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～洪川三丁目	712.0	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園入口	603.0	
		(5) 154・155岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前・たまの病院前	2,373.0	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	3,135.5	
	小 計	(6系統)	23,686	
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	321.5	
	小 計	(1系統)	321	
合 計 (20系統)			86,965	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統) 令和10年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,461.5	
		(2) 井原・福山	1,335.0	
		(3) 井原	8,830.0	
		(4) 篠坂・福山	16.0	
	小 計	(4系統)	13,642	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,111.5	
		(2) D-19茶屋町線	4,267.0	
	小 計	(2系統)	8,378	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	10,788.0	
	小 計	(1系統)	10,788	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	3,202.0	
		(2) (高)勝山	10,914.0	
	小 計	(2系統)	14,116	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,155.0	
		(2) 吉川	4,743.0	
		(3) 岡山	5,895.0	
		(4) 地頭	4,352.0	
	小 計	(4系統)	16,145	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77・78西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	5,457.0	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	11,422.5	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～洪川三丁目	553.5	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園入口	570.5	
		(5) 154・155岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前・たまの病院前	2,103.0	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	2,706.0	
	小 計	(6系統)	22,812	
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	321.5	
	小 計	(1系統)	321	
合 計 (20系統)			86,202	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統) 令和11年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
岡山県	(株)井笠バスカンパニー	(1) 矢掛	3,458.0	
		(2) 井原・福山	1,333.5	
		(3) 井原	8,822.0	
		(4) 篠坂・福山	16.0	
	小 計	(4系統)	13,629	
	下津井電鉄(株)	(1) A-2岡山線	4,111.5	
		(2) D-19茶屋町線	4,267.0	
	小 計	(2系統)	8,378	
	中鉄バス(株)	(1) (佐)リハビリ	10,756.0	
	小 計	(1系統)	10,756	
	中鉄北部バス(株)	(1) (イ)行方	3,193.0	
		(2) (高)勝山	10,884.0	
	小 計	(2系統)	14,077	
	備北バス(株)	(1) 皆部	1,174.0	
		(2) 吉川	4,829.0	
		(3) 岡山	3,032.0	
		(4) 地頭	4,337.5	
	小 計	(4系統)	13,372	
	両備ホールディングス(株)	(1) 76・77・78西大寺～西大寺駅・神崎～牛窓(牛窓南線)	5,440.0	
		(2) 217・219岡山駅～小串・上山坂～宇野駅前、たまの病院前	11,422.5	
		(3) 119岡山駅～当新田・荘内支所～洪川三丁目	392.0	
		(4) 152岡山駅～当新田～深山公園入口	535.0	
		(5) 154・155岡山駅～当新田・田井～玉野市役所前・たまの病院前	1,821.0	
		(6) 367岡山駅～当新田・荘内支所～宇野駅前	2,263.0	
	小 計	(6系統)	21,873	
	琴参バス(株)	(1) 瀬戸大橋線	321.5	
	小 計	(1系統)	321	
合 計 (20系統)			82,406	

事業者名	備北バス株式会社	令和9年度
------	----------	-------

補助対象事業者の「基準期間」を最前年度とする連続した過去3年(年)における専任走行キロ当たりの経常費用等			
補助ブロック名	補助対象事業者の専任走行キロ当たりの経常費用 (基準期間の前々年度) □ナ/A=α	補助対象事業者の専任走行キロ当たりの経常費用 (基準期間の前年度) □ナ/B=β	補助対象事業者の専任走行キロ当たりの経常費用 (基準期間) □ナ/C=γ
山 陽	288円/24区	294円/06区	296円/32区
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」は、補助対象期間の前々年度、前年度、前年度をいう。

補助ブロック名	補助対象事業者の実業 走行キロ当り経常費用 ($\text{km} \times 1/3 = \text{ニ}$)	地域キロ当り 標準経常費用 ホ	キロ当り経常費用 とこのいずれか少ない値 ヘ	キロ当り経常費用 の差 ニハ=ケ	キロ当り経常収益 イハ=ト
山 陽	292円. 8銭	442円. 83銭	292円. 87銭	0円. 00銭	78円. 33銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2(注4.の適用割合)	改定率 コ
山陽	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%

[illegible][illegible]

補助プロ ジェクト 名	申請 番号	特 別 所 用 金	補助対象経費 の用途	補助対象経費 の限度額	又ははしのうちい ずれか少ない額の 額	ソのうち補助プロ ジェクト外入部分、四 一補助プロジェクト 連号外入部分及び 連号外入部分及び 連号外入部分及び 連号外入部分に 係るもの	ソのうち補助プロ ジェクト外入部分、四 一補助プロジェクト 連号外入部分及び 連号外入部分及び 連号外入部分に 係るもの	計画平均 乗車密度 が、本年 の目標	補助対象費	計画額	経費費用から 経費収益を 控除した額	損失額から経 費収益を控 除した額
			カーニヤタ	カ×ヨ×20=レ	ソ	ソ×マ×ツ	ソ×マ×ヅ	ソ×ニ×レ×連行回数 （バ）連行回数 ×ニ	ナ	ナ×ミ×レ×ム	ニ×ワ×ヨ×ム	ム×ラ×ウ
	1		20,310,815円	12,214,989円	12,214,989円	12,214,989円	12,214,989円	2,304,714円	2,304 千円	1,152.0 千円	20,310,815円	19,158,815円
	2		18,193,932円	15,148,180円	15,148,180円	15,148,180円	15,148,180円	9,467,612円	9,467 千円	4,733.5 千円	18,193,932円	13,460,432円
山陽	3		28,865,827円	19,390,746円	19,390,746円	19,390,746円	19,390,746円	11,751,967円	11,751 千円	5,875.5 千円	28,865,827円	22,990,327円
	4		22,887,345円	18,596,531円	18,596,531円	18,596,531円	18,596,531円	6,889,967円	6,889 千円	4,344.5 千円	22,887,345円	18,542,845円
合計			90,257,919円	65,350,446円	65,350,446円	65,350,446円	65,350,446円	32,214,260円	32,211 千円	16,105.0 千円	90,257,919円	74,152,419円

被援助 ブロック 名	申請 番号	特例 措置 指定	ウの負担者とその負担割合								
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		その他の 者の具 体的概 要
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	1	1,152.0千円	5.6%	円	%	現時点では未定であります。					
	2	4,733.5千円	26.01%	円	%	現時点では未定であります。					
	3	5,875.5千円	20.35%	円	%	現時点では未定であります。					
	4	4,344.5千円	18.98%	円	%	現時点では未定であります。					
合計		16,105千円	17.84%	円	%	円	%	円	%		

本計画で位置付けられている一部系統について（補足資料）

以下の系統については、地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有するとして、その確保・維持・改善に取り組んできたところであるが、新型コロナウイルス感染症拡大に起因する利用者減等により、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第6条に規定する1日当たり計画輸送量（15人）の基準を満たしていない。

本件に関し、令和9年度地域間幹線系統補助の地域公共交通計画認定申請においては、補助要件の緩和にある、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う運送収入の減収分を補填する目的により交付された地方公共団体等の補助金に該当するものではなく、計画輸送量の基準を満たすことができない。

しかしながら、以下の系統については、これまで通勤、通学、通院、買い物などの生活交通に必要な系統であるとして、地域公共交通計画に位置付けられてきており、今後もその位置付けが変わることはないと考えていることから、本計画においても位置付けることとした。

なお、令和10年度事業に向けて、系統再編等の必要な対策を検討するほか、引き続き利用者増につながる需要喚起策や生産性の向上の取組により収支率の改善にも努めていくこととする。

【対象系統】

会社名	申請番号・ 系統名	計画運行 日数	計画運行 回数	計画乗車 密度	計画 輸送量	国庫 補助額
備北バス 株式会社	1 皆部	365 日	1,939.0 回 (5.3 回)	1.5 人	7.9 人	1,152.0 千円
備北バス 株式会社	3 岡山	362 日	1,206.0 回 (3.3 回)	3.1 人	10.2 人	5,875.5 千円
琴参バス 株式会社	1 瀬戸大橋	365 日	1,702.0 回 (4.6 回)	1.5 人	6.9 人	321.5 千円

事業者名	備北バス株式会社	令和10年度
------	----------	--------

補助金 ブロック 名	申請 番号	特例 措置 年度	ウの負担者とその負担割合								『その他の 事』の具 体的 概要
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	1	1,155.0千円	5.67%	円	%	現時点では未定であります。					
	2	4,743.0千円	26.01%	円	%	現時点では未定であります。					
	3	5,895.0千円	20.35%	円	%	現時点では未定であります。					
	4	4,352.0千円	18.98%	円	%	現時点では未定であります。					
合計		16,145千円	17.84%	円	%	円	%	円	%		

事業者名	備北バス株式会社	令和11年度
------	----------	--------

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

補助金 種別 名	申請 番号	特 別 指 定	ウの負担者とその負担割合								
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具 体的要 因
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	1	1,174.0千円	5.78%	円	%	現時点では未定であります。					
	2	4,829.0千円	26.57%	円	%	現時点では未定であります。					
	3	3,032.0千円	10.40%	円	%	現時点では未定であります。					
	4	4,337.5千円	18.98%	円	%	現時点では未定であります。					
合計		13,372千円	14.82%	円	%	円	%	円	%		

事業者名	備北バス株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
	営業部営業課	営業部長 木村 尚紀
補助金担当部門	(担当部門の名称)	(責任者役職・氏名)
	営業部営業課	営業部長 木村 尚紀

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（令和7年度）

実態調査日 令和7年2月1日～2月28日実施

実態調査日 令和7年6月1日～6月30日実施

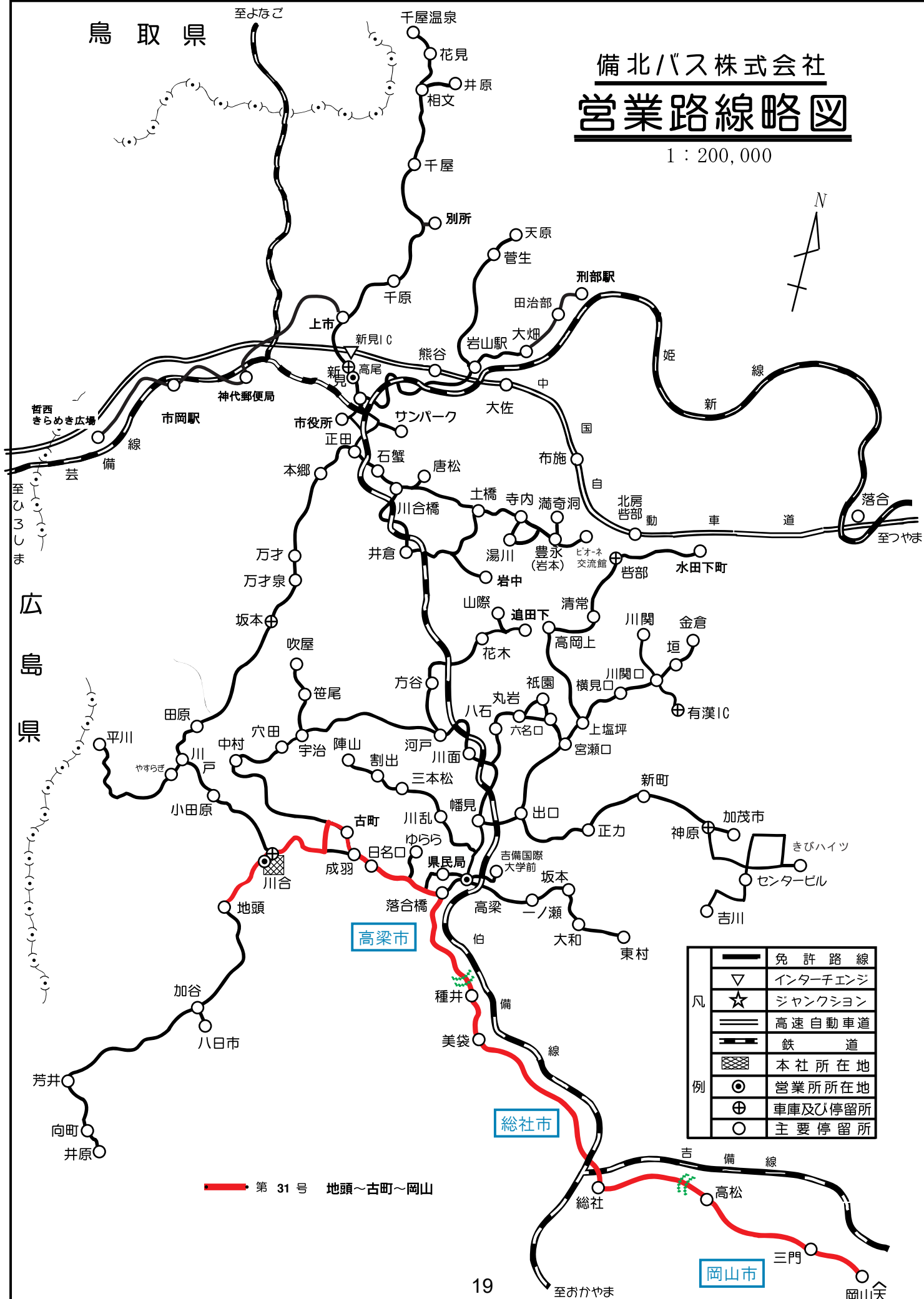
運 行 系 統							年 間 輸 送 実 績				経 常 収 益				経 常 費 用	平 均 乗 車 密 度 算 定			輸 送 量 (A) × (G)	市町村に よる回数 券購入等 の有無	備 考
申請 番号	運 行 系統名	起 点	主 な 経 由 地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外収益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当り 経常費用 (円)	運賃改定前 適用 の平均賃率 × 日数 + 運賃改定後 適用 の平均賃率 × 日数	平均賃率 (F) (円)	平均乗車 密度(G) (B) (C) × (F)			
																総適用日数					
1	皆部	高梁駅	塩坪	皆部	23.9	5.3	14,429	304.2	4,389,302	6,582,956	92,636.4	26,510	213,929	6,823,395	27,450,018	(46.46 × 365 + ×) 365	46.46	1.5	7.9	有	無
2	吉川	高梁駅	リハビリ センター	吉川	32.7	4.8	38,185	124.4	4,750,214	15,205,934	114,678.9	32,818	264,835	15,503,587	33,981,651	(40.36 × 365 + ×) 365	40.36	3.2	15.3	有	無
3	岡山	地頭	古町	岡山	61.0	3.3	21,666	178.0	3,856,548	11,956,559	147,376.0	42,175	340,342	12,339,076	43,670,456	(25.52 × 362 + ×) 362	25.52	3.1	10.2	有	無
4	地頭	地頭	古町	高梁駅	17.9	10.7	68,165	105.5	7,191,408	17,257,709	140,640.3	40,248	324,788	17,622,745	41,674,533	(50.58 × 365 + ×) 365	50.58	2.4	25.6	有	無
合計					135.5		142,445		20,187,471	51,003,158	495,331.6	141,751	1,143,894	52,288,803	146,776,658						

〔記載要領〕 296.32

- この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
- 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切り捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
- 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F)と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間中にストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

備北バス株式会社 営業路線略図

1 : 200,000

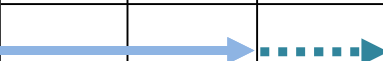
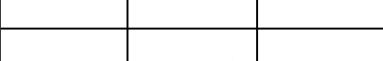


凡	—	免許路線
	▽	インターチェンジ
	☆	ジャンクション
	==	高速自動車道
	—+—	鉄 道
例	■	本社所在地
	◎	営業所所在地
	⊕	車庫及び停留所
	○	主要停留所

第 31 号 地頭～古町～岡山

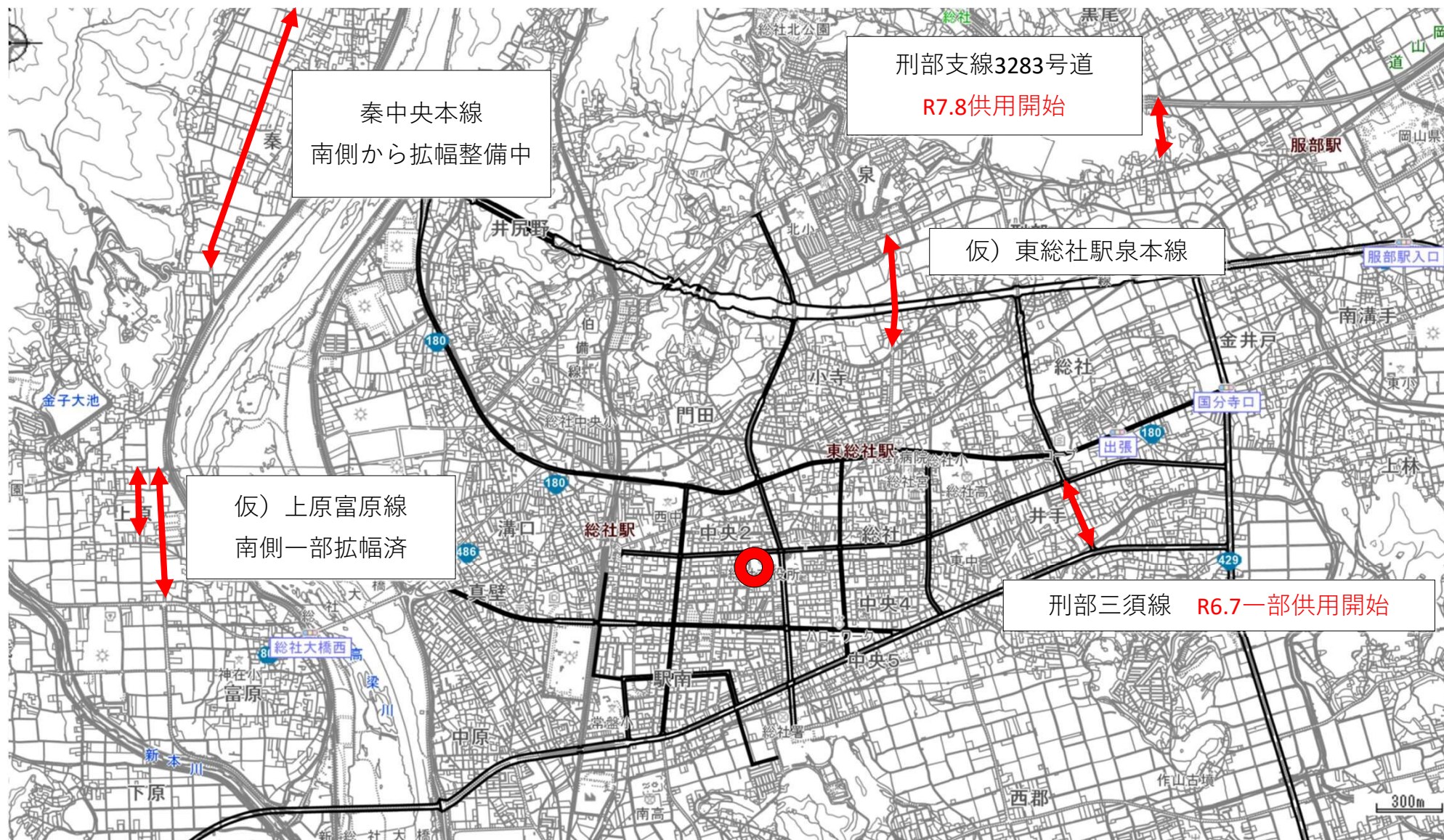
総社市

岡山市

目標	事業対象	事業内容	実施スケジュール			実施主体（◆:主, ◇関連）				業績評価指標	計画開始時 （平成30年度）	中間見直し時 現況値(令和6年度)	令和7年度実績	目標値 （令和11年度）
			前期 (H30～R6)	後期 (R7～R11)	将来 (R12以降)	行政	市民 地域	企業	交通 事業者					
1. 将来にわたり、 安心快適に 移動できる！	雪舟くん	①継続的な運行システムの改善				◆	◇		◆	登録者数	18,767人	22,060人	22,512人	26,000人
		②運行台数や料金等の見直し				◆	◇		◆	利用者数	214人/日	178人/日	173人/日	250人/日
										予約お断り件数	約15件/日	約5件/日	約6件/日	0件
	その他交通手段	④既存交通手段の継続運行				◆	◇	◇	◆	市内路線バスに係る市の財政負担額 (地頭～岡山線含む)	－	800万円/年	843万円/年	800万円/年
										市内路線バスの収支差 (地頭～岡山線含む)	－	▲3,401万円/年	▲3,535万円/年	▲3,401万円/年
2. 市内外への移動を 充実・強化する！	鉄道	①鉄道事業者に対する利便性 向上の要請				◆	◇		◆	利用者数 JR西日本：総社市内 7駅	JR西日本： 14,926人/日	JR西日本： 14,266人/日	JR西日本： 14,340人/日	JR西日本： 15,000人/日
	幹線路線バス	④市外と結ぶ一般路線バスの 継続運行				◆	◇		◆	市内路線バスの利用者数 (総社～新本線含む)	－	84人/日	79人/日	100人/日
3. 誰もが外出しやすい 環境を整備する！	駅	①バリアフリー化の推進				◆	◇		◆	鉄道利用満足度	29.8% (平成26年 第2次総社市 総合計画策定のための アンケート調査結果 鉄道・バス満足度)	33.3% (令和6年第3次総社市 総合計画策定のための 市民満足度調査 公共交通の利便性の向上 に関する満足度)	33.3% (令和6年第3次総社市 総合計画策定のための 市民満足度調査 公共交通の利便性の向上 に関する満足度)	50%
		②駅前広場等の整備				◆	◇		◆					
		③パーク＆ライド駐車場 /サイクル＆ライド駐輪場の 整備				◆	◇		◆					
		④公共交通情報の充実				◆	◇		◆					
4. 観光客が楽しんで 観光地を周遊する ことができる！	観光客用移動手段	①観光タクシー等の促進				◆		◇	◆	観光タクシー運行件数	129件/年 (総社市観光協会企画分は R1年度の件数を計上)	11件/年	16件/年	15件/年
5. みんなが 主体となって 考え、改善する！	交通環境改善	①総社市地域公共交通会議の 充実				◆	◇	◇	◆	総社市地域公共交通会議の 開催回数	年1回	年1回	年3回 (計画中間見直し)	年4回 (計画期間中)
		③公共交通利用促進のためのイ ベント開催				◆	◆	◆	◆	雪舟くんの出前講座開催回数	－	年2回	年1回	年2回
		④運転免許証返納支援				◆	◆	◇	◆	運転免許証返納率	－	1.90%	1.95%	2.00%
	新たな地域公共交通の 創設	⑥地域主体の公共交通の 環境整備				◆	◆	◇	◆	新規創設数	新規	5団体 (うち総社市版ライドシェア 登録3 団体)	5団体 (うち総社市版ライドシェア 登録3 団体)	10団体
6. 中心部の 魅力UPにより、 健康づくりや 交通安全にも つなげる！	歩道，道路	①商業施設等との連携				◆		◇	◆	商業施設等との連携	1企画/年	1企画/年	1企画/年	2企画/年
		②南北方向整備路線の整備				◆				南北方向整備路線の整備率	0%	59%	68%	100%
		③歩行・自転車空間の整備				◆	◇			市民の外出率	平日：78.4% 休日：60.6% (H27年度)	平日：77.4% 休日：51.0% (R3年度、コロナ禍の数値)	R7 全国都市交通特性調査 詳細公開前	平日：80.0% 休日：70.0%

実施スケジュール ●検討・調整：施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施()
●実 施：施策実施()
●継 続：計画期間外も検討・調整や施策実施を継続()

南北方向整備予定路線の整備率 R7年度末...68%



新生活交通「雪舟くん」午前便増車状況

資料3

日	曜日	雪舟くん1-9号車	追加応援車両	午前便		合計	(人)	令和7年度 11号車	令和7年度 合計
				11号車 (応援車両)	10号車 (新規車両)				
4月1日	水	155	16	7	7	185		9	173
4月2日	木	149	10	9	9	177		6	173
4月3日	金	178	30	10	8	226		9	192
4月4日	土							8	207
4月5日	日								
4月6日	月	138	6	6	5	155			
4月7日	火	144	18	7	6	175		5	147
4月8日	水	138	10	7	5	160		10	168
4月9日	木	144	5	7	8	164		7	156
4月10日	金	146	13	9	6	174		5	143
4月11日	土							9	177
4月12日	日								
4月13日	月	124	8	5	6	143			
4月14日	火	128	1	5	8	142		7	137
4月15日	水	151	17	7	9	184		11	198
4月16日	木	144	13	7	8	172		10	228
4月17日	金	163	42	8	6	219		8	174
4月18日	土							9	209
4月19日	日								
4月20日	月	146	9	8	4	167			
4月21日	火	134	2	8	9	153		6	159
4月22日	水	158	16	6	6	186		8	165
4月23日	木	134	2	7	9	152		6	186
4月24日	金	155	35	7	10	207		8	165
4月25日	土							7	210
4月26日	日								
4月27日	月	149	8	3	4	164			
4月28日	火	149	17	10	8	184		9	174
4月29日	水								
4月30日	木	145	12	6	6	169		7	155
5月1日	金	171	34	7	7	219		8	154
5月2日	土							6	183
5月3日	日								
5月4日	月								
5月5日	火								
5月6日	水								
5月7日	木	149	8	9	9	175		7	179
5月8日	金	163	15	8	6	192		9	176
5月9日	土							7	180
5月10日	日								
5月11日	月	142	10	5	8	165			
5月12日	火	172	6	8	7	193		9	204
5月13日	水	168	18	5	5	196		12	171
5月14日	木	163	26	6	7	202		8	199
5月15日	金	167	28	8	6	209		6	148
5月16日	土							9	206
5月17日	日								
5月18日	月	175	12	8	6	201			
5月19日	火	138	4	7	7	156		4	152
5月20日	水	165	24	8	5	202		8	149
5月21日	木	139	14	5	8	166		8	156
5月22日	金	166	27	6	7	206		9	173
5月23日	土							9	197
5月24日	日								
5月25日	月	134	9	6	9	158			
5月26日	火	152	5	7	6	170		6	154
5月27日	水	161	17	8	7	193		8	169
5月28日	木	136	8	6	5	155		9	182
5月29日	金	172	23	6	7	208		306	6,828
合計		5,905	578	272	269	7,024			

★午前便 4月～5月（39営業日）

令和8年度 541人（2台体制）

令和7年度 306人（1台体制）

★運行全体利用者数

令和8年度 7,024人 利用平均180.1人／日

令和7年度 6,828人 利用平均175.1人／日

年間利用平均173人／日

★お断り件数状況

令和8年度 171件（4・5月 39日）4.39件／日

令和7年度 191件（4・5月 41日）4.66件／日

岡山県地域公共交通ビジョン

概要版



©岡山県「ももっち・うらっちと仲間たち」

令和8年3月
岡山県

ビジョンの基本的な考え方

ビジョン策定の趣旨

地域住民の移動手段として重要な役割を担う地域公共交通は、人口減少や自家用車の普及などにより、近年その利用は減少傾向にあり、交通事業者の厳しい経営状況が続いています。さらには、コロナ禍の影響は脱しつつあるものの、運転者不足や燃料価格高騰といった課題に直面するなど、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

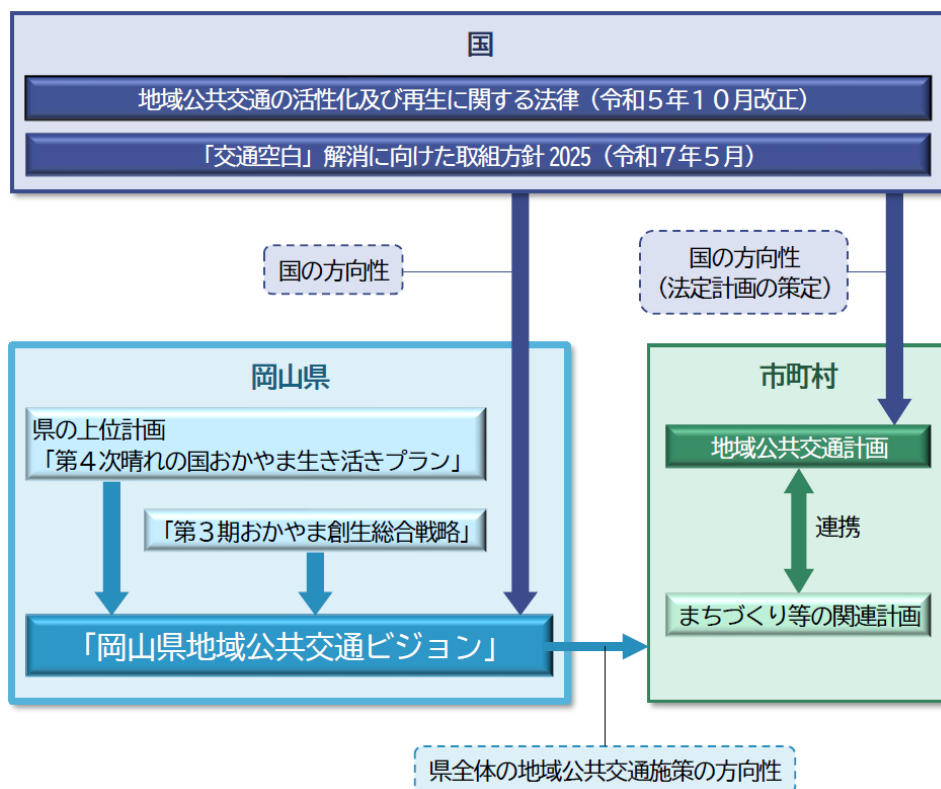
こうした状況を踏まえ、国、県、市町村、交通事業者、地域住民等が、公共交通体系の中で、それぞれの役割を果たしながら、県民の移動手段の確保などに、より一層連携して取り組むことができるよう、県全体の地域公共交通施策の方向性を示す「岡山県地域公共交通ビジョン」を策定します。

ビジョンの対象地域

岡山県全域を対象とします。

ビジョンの位置付け

国、県、市町村、交通事業者、地域住民等が、それぞれの役割を果たしながら、より一層連携を強化して取り組めるよう、県全体の地域公共交通施策の方向性を示す指針となるものです。



ビジョンの期間

令和8年度から概ね5年間を目途とします。（必要に応じて改訂を検討します。）

ビジョンの対象となる地域公共交通の範囲

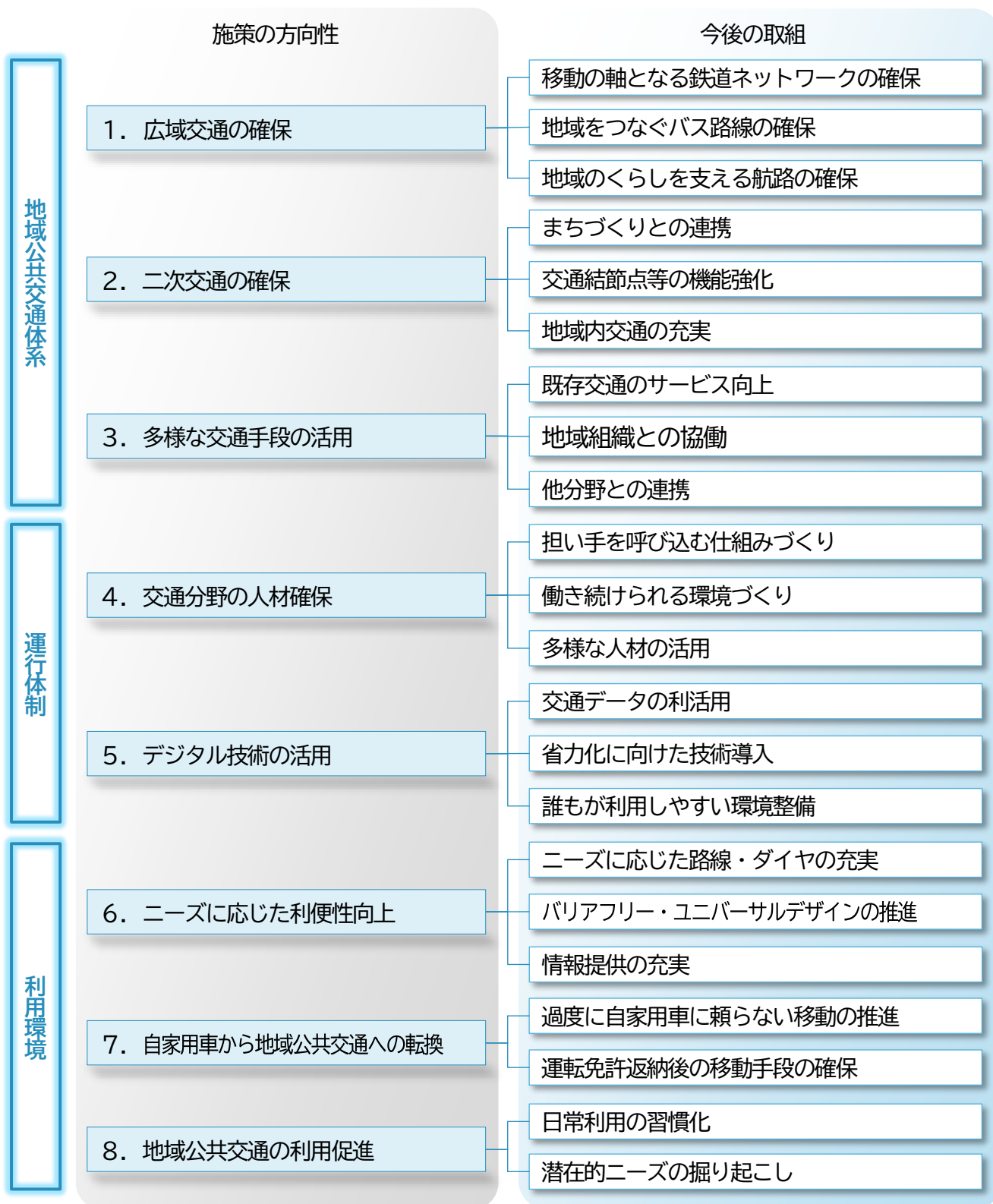
通勤、通学、買い物、通院、レジャー等、地域住民の日常生活における身近な移動手段としての役割を果たしている公共交通を対象とします。

ビジョンの基本方針

すべての県民が明るい笑顔で暮らす「生き生き岡山」の実現を目指して、国、市町村、交通事業者、地域住民等と連携しながら、多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた、持続可能で利便性の高い地域公共交通体系の構築を進めるとともに、県民の公共交通利用を促進し、地域公共交通ネットワークの活性化を図ります。

ビジョンの体系

「岡山県地域公共交通ビジョン」で示す施策の方向性は次のとおりです。



目指すべき姿

1. 広域交通の確保

- 交通結節点などを拠点として、様々な交通モード間の連携が図られており、利用者にとってわかりやすく利用しやすい交通ネットワークが構築されている。
- 県内の主要都市間を結ぶ鉄道ネットワークが安定的に確保され、地域住民の通勤、通学、買い物、通院、レジャーをはじめ、県内外から訪れる観光客の広域的な移動手段として利用されるなど、日常生活や社会経済活動を支えるインフラとして機能している。
- 広域バス路線は、鉄道を補完し、中山間地域等と都市部を基幹的に結ぶなど、地域のニーズに応じた路線・ダイヤ等となっており、持続可能な運行が実現されている。
- 離島航路は、地域住民の生活航路としての役割に加え、観光航路として地域経済の活性化の役割も担いながら、持続可能な運航が実現されている。

2. 二次交通の確保

- まちづくりとの連携により、鉄道駅や乗継拠点といった交通結節点等において、二次交通につながるネットワークが構築されている。
- 多様な交通手段が効果的に連携することで、「交通空白」が解消され、地域住民が安心して日常生活を送ることができる移動環境が実現されている。

3. 多様な交通手段の活用

- 地域における多様な交通手段を活用しながら、地域住民等の様々なニーズに対応する交通サービスが提供されている。

4. 交通分野の人材確保

- 多様な人材が意欲をもって交通分野に就業し、運転者等の必要な人材が十分に確保され、安定的な交通ネットワークが実現されている。

5. デジタル技術の活用

- 新技術・デジタル技術が活用されることにより、運行の最適化及び業務の省力化が実現されている。
- 公共交通に関する情報に容易にアクセスし、快適なサービスを享受できる環境が実現されている。

6. ニーズに応じた利便性向上

- 地域の実情や利用者のニーズを踏まえた交通サービスの最適化が実現されている。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの考え方などを取り入れ、誰もが安全で快適に利用できる移動環境が整備されている。

7. 自家用車から地域公共交通への転換

- 自家用車への過度な依存から脱却し、自家用車と公共交通が効果的に組み合わせられた効率的な移動が可能となっている。
- 運転免許を返納しても安心して移動できる交通手段が確保されている。

8. 地域公共交通の利用促進

- 公共交通に対する地域住民の理解が深まり、通勤、通学、買い物、通院、レジャーなどの日常的な移動手段として定着している。
- 公共交通が地域外からの来訪者にとっても利用しやすく魅力的なものとなっている。

地域公共交通の将来像

将来にわたって、
通勤、通学、買い物、通院、レジャーなどの
目的に応じた交通手段が利用できる
環境を目指します。



今後の取組

国、県、市町村、交通事業者、地域住民等が、それぞれの役割を果たしながら、今後、より一層連携を強化して取り組む主な内容は次のとおりです。

1. 広域交通の確保【本編 p.24】

① 移動の軸となる鉄道ネットワークの確保

- 鉄道と二次交通を組み合わせた移動手段の確保等による地域住民や観光客等の新たな利用者の掘り起こし

② 地域をつなぐバス路線の確保

- 地域の実情に応じた広域路線やダイヤ等の検討
- 広域バス路線への継続的な支援

③ 地域のくらしを支える航路の確保

- 持続可能な運航体系構築の検討
- 離島航路への継続的な支援



2. 二次交通の確保【本編 p.27】

① まちづくりとの連携

- まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの構築

② 交通結節点等の機能強化

- 鉄道駅、乗継拠点等の幅広いニーズに対応した機能強化

③ 地域内交通の充実

- 地域の実情に応じた最適な交通手段の検討
- 「交通空白」解消の取組



3. 多様な交通手段の活用【本編 p.30】

① 既存交通のサービス向上

- 地域組織との協働や他分野との連携による既存の交通サービスの最適化

② 地域組織との協働

- 地域全体で交通を支える仕組みづくり

③ 他分野との連携

- スクールバスの混乗など様々な交通手段との連携



4. 交通分野の人材確保【本編 p.32】

① 担い手を呼び込む仕組みづくり

- 就職説明会や運転体験会の開催
- 免許・資格取得に対する助成

② 働き続けられる環境づくり

- 就業環境の改善
- デジタル技術の活用などによる業務の省力化・効率化

③ 多様な人材の活用

- パートタイム労働者、外国人、行政職員などの活用



5. デジタル技術の活用【本編 p.36】

① 交通データの利活用

- 運行情報の共通化やオープンデータ化の推進
- モビリティ・データを活用した現状把握や分析

② 省力化に向けた技術導入

- 交通事業者等の取組への財政支援
- 自動運転技術の導入促進

③ 誰もが利用しやすい環境整備

- キャッシュレス決済等の新たなサービスの利用促進や普及拡大



6. ニーズに応じた利便性向上【本編 p.40】

① ニーズに応じた路線・ダイヤの充実

- 定期的・継続的な現状把握
- 地域公共交通会議等への参画

② バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

- バリアフリー化の推進
- 誰もが安全・安心に移動できる環境の整備

③ 情報提供の充実

- 利用ニーズに応じた運行情報提供の充実



7. 自家用車から地域公共交通への転換【本編 p.43】

① 過度に自家用車に頼らない移動の推進

- 「スマート通勤おかやま」やパークアンドライドなどの取組の推進

② 運転免許返納後の移動手段の確保

- 地域の実情に応じた交通サービスの導入
- 安心して返納を選択できる情報提供や環境づくり



8. 地域公共交通の利用促進【本編 p.47】

① 日常利用の習慣化

- 公共交通への無関与層に向けた利便性の周知や行動変容を促す取組の推進

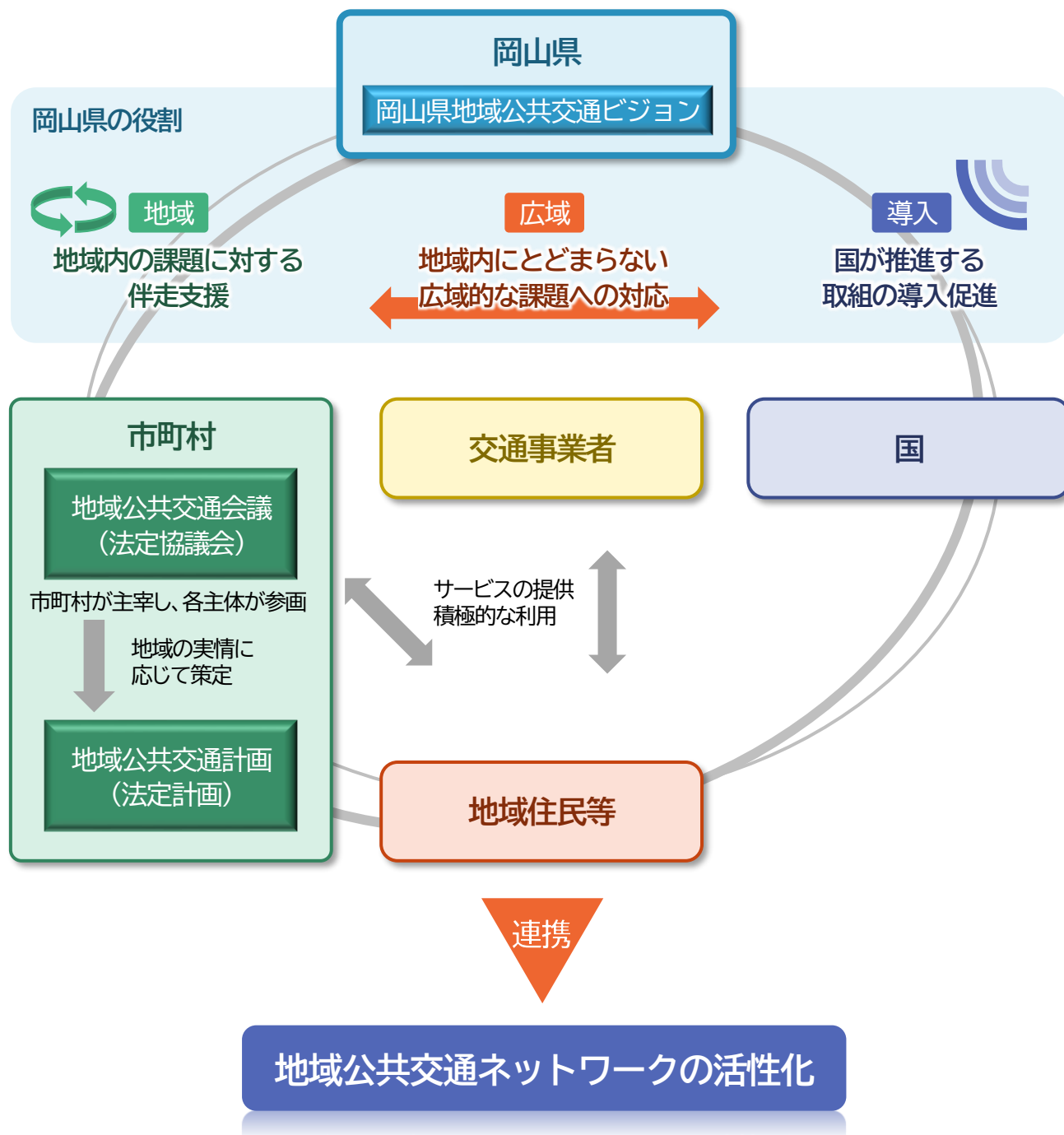
② 潜在的ニーズの掘り起こし

- わかりやすい情報発信
- 公共交通利用につながる施策展開



県の役割及び各主体との連携

今後の取組にあたっては、国、県、市町村、交通事業者、地域住民等が、それぞれの役割を果たしながら、より一層連携を強化します。



岡山県地域公共交通ビジョン

概要版

令和8年3月発行

岡山県 県民生活部 交通政策課 〒700-8570 岡山県岡山市北区内山下 2-4-6
TEL (086) 226-7127 FAX (086) 232-5354 URL <https://www.pref.okayama.jp/>

