

## 玉野市地域公共交通計画の一部改正について（協議）

## 1 趣 旨

国の補助制度を活用する自治体は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通計画に、国の補助制度（地域公共交通確保維持事業）を記載する必要がある。

「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」

- ・国の補助を活用している路線を計画に明記するなど、令和6年9月30日までに実施が必要。
- ・本市は現在、未実施。

この度、両備バスが国の補助を受けながら運行している「小串・鉾立線」について、10月から「小串鉾立上山坂線」として運行することに併せ、本市の地域公共交通計画も、路線名称を改正するほか、所定の記載事項を追記し、計画と国補助金との連動化を行うものである。

## 2 改正概要

連動化制度の記載事項に沿って、字句や図等を改正する。

改正区分	主な内容	ページ
字句の改正	・「小串・鉾立線」を「小串鉾立上山坂線」に改める。	P18、19、20、 38、57、62
図の改正	・「小串鉾立上山坂線」の経路図等を追加する。	P13、16、17、 19、22
所定の記載事項の追記等	・運行体系の確保維持策を記載（国補助を活用する旨を記載） ・運行体系等の図示、国補助事業の必要性を記載	P52、53、54、 55
両備バス目標値の改正	・「上山坂線」及び「小串鉾立上山坂線」年間輸送人員の目標変更（両備バスが国への補助申請に用いる数値と合わせる）	P57

## 3 改正時期

令和5年10月

## 玉野市地域公共交通計画

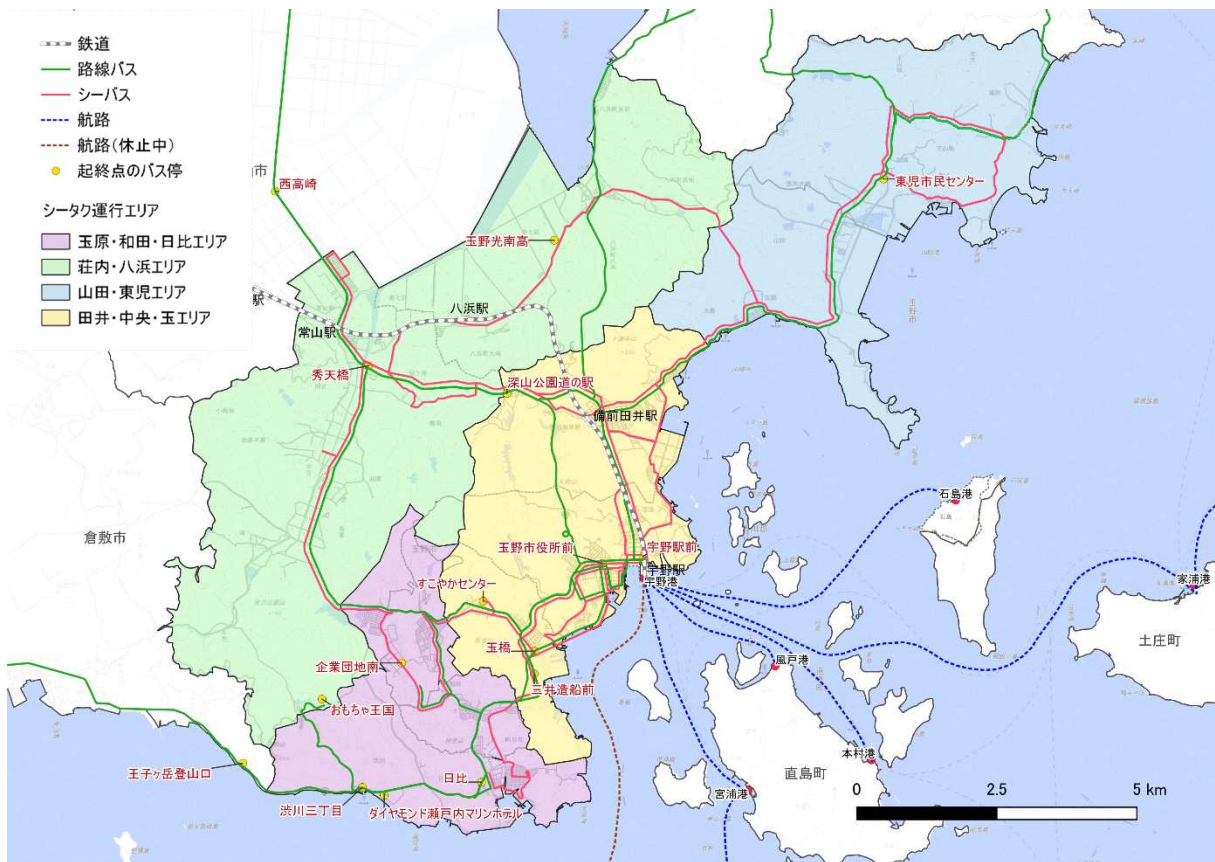
2022 年 6 月

(2023 年 10 月「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う一部改定)

### III. 地域公共交通の現状

#### 1. 公共交通の運行（運航）・利用状況等

- 市内には鉄道（JR 宇野みなと線）、路線バス（両備バス）、コミュニティバス（シーバス）が運行しており、これらを補完する交通としてデマンド型乗合タクシー（シータク）が運行している。
- 経済的に結びつきが強い岡山市との間に、鉄道他、複数のバス路線が運行している。
- 宇野港からは、石島との間を結ぶ石島航路の他、市外への航路が複数運航している。

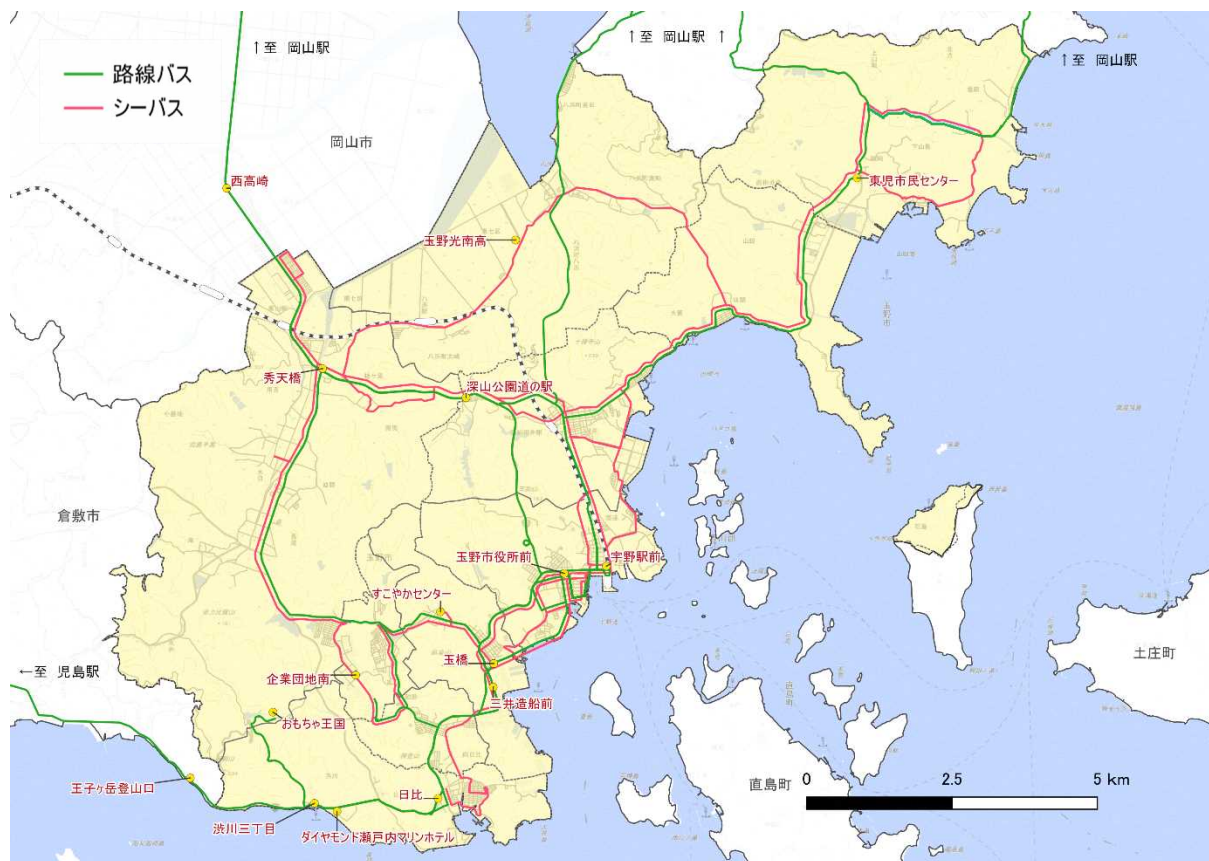


※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・銚立線」→「小串銚立上山坂線」)

図 16 公共交通網

## (2) 路線バス・コミュニティバス（シーバス）

- 岡山市や倉敷市と玉野市を結ぶ広域幹線や一部の市内路線を両備バスが運行し、その他の市内をコミュニティバス（シーバス）がカバーしている。
- 近年、利用者の減少を起因とする両備バスの減便及び運行区間短縮に伴い、シーバスに移管された路線がある。



※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)

図 21 路線バス・コミュニティバスの路線網

### <路線バス>

- 岡山市との間に「玉野渋川特急線」が運行している（所要時間は宇野駅前～岡山駅間が約1時間）他、渋川から宇野や荘内を経由し岡山駅に至る「国道30号線」や「上山坂線」、「小串鉾立上山坂線」が運行している。
- 両備バスが運行する「新道渋川・王子ヶ岳線」は、王子ヶ岳登山口バス停にて、下電バスの「王子ヶ岳線」と接続し、児島方面への移動を担っている。
- 年間利用者数は2019年度まで200万人／年程度で推移していたものの、2020年度はコロナ禍の影響により約120万人／年まで落ち込んでいる。
- 2022年2月から企業団地線（宇野駅前～横田口）がシーバスへ移管された。

※2023年10月改定（計画と国補助金制度の連動化に伴う改定）



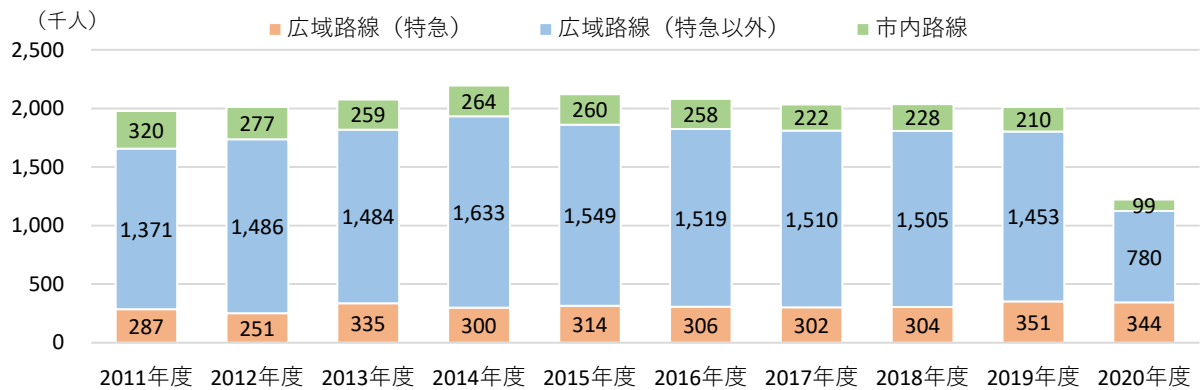
※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)

図 22 路線バスの路線網（路線別）

表 1 路線バスの概要

分類	路線名		起終点	平日運行便数 上り/下り
広域路線 (特急)	玉野渋川特急線		岡山駅～ダイヤモンド瀬戸内マ リンホテル・おもちゃ王国	25/26
広域路線 (特急以外)	国道 30号 線	玉野市役所線	岡山駅～玉野市役所前	8/5
		岡山駅渋川線	岡山駅～深山公園入口・宇野駅 前・渋川三丁目	21/22
		岡山駅渋川線（西高 崎～日の田正門）	西高崎～日の田正門・三井E&S マシナリー前	1/1
	上山坂線		岡山駅～宇野駅前	1/2
	小串鉾立上山坂線		岡山駅～宇野駅前・玉野市民病 院入口	9/9
市内路線	新道渋川・王子ヶ岳線		玉野営業所前・宇野駅前～三井 玉原・渋川三丁目・王子ヶ岳登 山口	8/7
	藤井海岸渋川線		宇野駅前～渋川三丁目	1/3

※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う表の改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)



注) 広域路線は玉野市外の輸送人員を含む  
資料: 両備バス

図 23 路線バスの年間輸送人員の推移

### <コミュニティバス（シーバス）>

- 市との協定に基づき両備バスが運行している。市は運行経費から運賃収入等を差し引いた金額を補助金として交付している。
- 従来からの深山公園道の駅、東児市民センター、すこやかセンターを拠点とした中型バスによる「中型シーバス線」に加え、既存の路線バス「上山坂線」、「小串鉾立上山坂線」にシーバス運賃（1乗車100円）を適用する「大型シーバス線」、2021年3月よりシートで利用の多かった区間を小型バス車両で結ぶ「小型シーバス線」と、2022年2月からは両備バスから移管された「玉原～荘内線」を運行している。
- 年間利用者数は2019年度まで7万人／年程度で推移していたものの、2020年度はコロナ禍の影響により6万人／年程度に落ち込んでいる。
- 様々な経路を複雑に運行しているため、時刻表が非常にわかりにくくなっている（中型の時刻表と小型・大型の時刻が別）。
- 荘内小学校の児童（東高崎・東紅陽台地区）が通学に利用しており、玉野市バス通学費用補助金（定期券代の8割を市が補助）の対象となっている。

※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)



※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)

図 24 シーバスの路線網（路線別）

表 2 シーバスの運行路線

路線名	起終点	平日運行便数 上り/下り	備考
中型シーバス線	すこやかセンター～荘内小学校	1 / 0	
	すこやかセンター～深山公園道の駅	3 / 3	
	すこやかセンター～深山公園道の駅 ※福祉センター経由	1 / 0	
	すこやかセンター～東児市民センター	1 / 1	
	すこやかセンター～東児市民センター ※商工高校経由	0 / 1	
	すこやかセンター～東児市民センター ※商工高校・福祉センター・玉野営業所経由	1 / 1	
	天王谷川公園～東児市民センター	0 / 1	「玉原～荘内線」として天王谷川公園～藤崎町まで延伸運行
	天王谷川公園～深山公園道の駅	0 / 1	
大型シーバス線	宇野駅前～上山坂	1 / 2	両備バス「上山坂線」、 「小串鉾立上山坂線」の鉾立・上山坂～宇野方面をシーバスとして運行
	宇野駅前～鉾立	9 / 9	
	玉野市民病院入口～鉾立	3 / 3	
小型シーバス線	玉野三井病院～東児市民センター	1 / 1	
	日比市民センター～八浜市民センター	1 / 1	
	日比市民センター～東児市民センター	0 / 1	
	日比市民センター～宇野駅前	1 / 0	
玉原～荘内線	横田口～宇野駅前	2 / 1	再掲（中型シーバス線）
	天王谷川公園～東児市民センター	0 / 1	
	天王谷川公園～深山公園道の駅	0 / 1	

※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う表の改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)





平日  
SeaBU's 時刻表  
玉野市コミュニティバス

※各路線の発着時刻は、時刻表に記載の通りです。  
※乗降の順序は、時刻表に記載の通りです。  
※乗降の順序は、時刻表に記載の通りです。

路線	方向	時刻
東山～深山	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	深山	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30
東山～すこやか	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	すこやか	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30
東山～市民センター	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	市民センター	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30
東山～公園	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	公園	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30

平日  
SeaBU's 時刻表  
玉野市コミュニティバス

※各路線の発着時刻は、時刻表に記載の通りです。  
※乗降の順序は、時刻表に記載の通りです。  
※乗降の順序は、時刻表に記載の通りです。

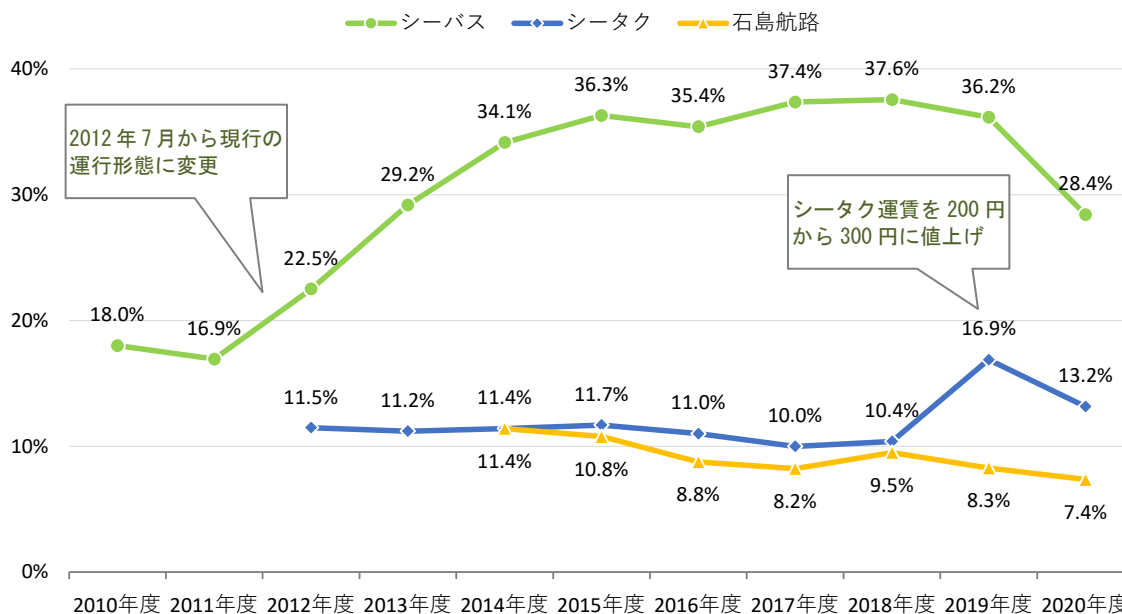
路線	方向	時刻
東山～八雲	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	八雲	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30
東山～九雲	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	九雲	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30
東山～東山	東山	7:00
		7:30
		8:00
		8:30
		9:00
		9:30
	東山	10:00
		10:30
		11:00
		11:30
		12:00
		12:30

図 25 コミュニティバス（シーバス）の路線図・時刻表（2023年10月改正版）

#### 4. 公共交通への支援状況

- 2012年度のシータク導入・シーバス路線集約により運行経費は大幅に縮小し、シーバスの収支率は改善し、近年は30%台後半程度で推移していたものの、2020年度はコロナ禍の影響もあり、28.4%まで低下した。
- シータクの収支率は導入以来、10%程度だったものが2019年度の運賃値上げにより16.9%に改善したものの、2020年度はコロナ禍の影響により利用者が減少し、再び低下した。
- 石島航路の収支率は導入以来低迷し続けており、2016年度以降は10%を切った状態が続いている。
- 市の財政負担は、シータク導入後、シータクの利用者増に伴う追加便の運行等で増加傾向にあったものの（2018年度は約6千万円/年）、2019年度のシータク値上げに伴う運賃収入増で約5千万円/年まで抑制されたが、2020年度はコロナ禍の影響による利用者減等で再び約6千万円/年まで増加した。
- シータクは地域内フィーダー系統として国の補助を受けている。また、路線バスの上山坂線、小串・鉾立線（2023年10月から小串鉾立上山坂線）は地域間幹線系統確保維持補助金を受けている（国道30号線も2022年度から対象に）。

※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う改定  
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)



資料: 玉野市

図 52 シーバス・シータク・石島航路の収支率（運賃収入/運行にかかるランニング経費）

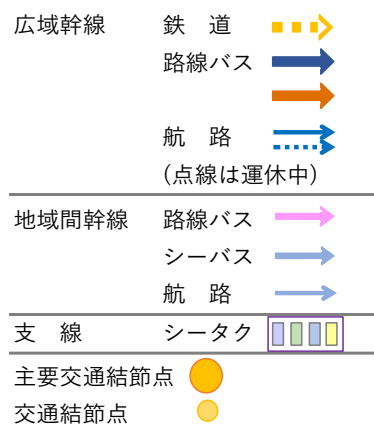
## 2. 路線や交通結節点の位置づけと方向性

公共交通の将来イメージにおける広域幹線、地域間幹線、支線等の役割分担を次のとおり定める。

分類	機能・役割	交通機関	該当する路線・エリア等	確保・維持策
広域幹線	行政区域を越えた広域的な移動、交流、連携を支える路線	鉄道	・ JR 宇野みなと線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		路線バス	・ 玉野渋川特急線 ・ 上山坂線 茶系統	同上
			・ 国道 30 号線 ・ 小串鉾立上山坂線 青系統	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
		航路	・ 宇野～直島 ・ 宇野～小豆島 ・ 宇野～高松（休止中）	交通事業者と協議の上、一定以上の運航水準を確保
地域間幹線	市内の拠点間を結び、主に市内の交流、連携を支える路線	路線バス	・ 新道渋川・王子ヶ岳線 ・ 藤井海岸渋川線 桃系統	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
		シーバス	・ 中型シーバス線 ・ 大型シーバス線 ・ 小型シーバス線 ・ 玉原～荘内線 水色系統	交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保
		航路	・ 石島航路	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
支線	市内の最寄り拠点までの移動を担い、広域幹線や地域間幹線を補完する路線	シータク	・ 玉原・和田・日比エリア（地域内フィーダー系統） ・ 荘内・八浜エリア（地域内フィーダー系統） ・ 山田・東兎エリア（地域内フィーダー系統） ・ 田井・中央（宇野・築港）・玉エリア 紫柶系統	・ 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す ・ 交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保
その他	支線が運行していない時間帯の需要や、きめ細かい需要に対応するサービス	タクシー 海上タクシー	—	交通事業者等と移動需要等の情報共有を図り、一定以上のサービス水準を確保
		レンタサイクル	・ 玉野観光案内所 ・ ウノ・シーサイドパーク	

※2023 年 10 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う改定

内容：国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定（「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」）、系統別区分け、確保・維持策の追記



※2023年10月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定  
 内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・銚立線」→「小串銚立上山坂線」)、系統別の図示

図 66 玉野市の公共交通網の位置づけイメージ

## 地域公共交通確保維持事業の必要性

### <青系統>（幹線補助）

- 広域幹線として、市民の通勤や通学、買い物等の日常生活において結びつきが強い岡山市との間の移動を担っている。
- 沿線人口が減少する中で、観光をはじめとした交流に係る需要の取り込みを図りつつ、地域内交通と広域幹線との連携を強化する上で特に重要な役割を担っている。
- 一方で、自治体や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により運行を確保する必要がある。

### <紫柁系統>（フィーダー補助）

- デマンド型乗合タクシーとして、市内の最寄り拠点施設までの移動や広域幹線並びに地域間幹線に接続する役割を担っている。
- また、特に、地域内での通院や買い物といった生活需要施設への移動や公共交通不便地域からの移動するための欠かせない移動手段である。
- 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保する必要がある。

表 8 地域公共交通事業及び実施主体

系統名	起終点		事業許可区分	運行(運航)態様	実施主体	補助活用
鉄道	岡山駅～宇野駅		3条1種	路線定期	交通事業者	なし
茶系統	玉野渋川特急線	岡山駅～ダイヤモンド瀬戸内マリンホテル・おもちゃ王国	4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
	上山坂線	岡山駅～宇野駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	
青系統	国道30号線	岡山駅～玉野市役所前	4条乗合	路線定期	交通事業者	・幹線補助 ・車両購入補助(国)
		岡山駅～荘内支所～渋川三丁目	4条乗合	路線定期	交通事業者	
		岡山駅～深山公園道の駅・深山公園入口	4条乗合	路線定期	交通事業者	
		岡山駅～荘内支所～宇野駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	
	小串鉾立上山坂線	岡山駅～宇野駅前・玉野市民病院入口	4条乗合	路線定期	交通事業者	
航路 (広域)	宇野～直島(宮浦・風戸・本村)		3条乗合	定期運航	交通事業者	なし
	宇野～豊島～土庄		3条乗合	定期運航	交通事業者	
	宇野～高松		(休止中)			
桃系統	新道渋川・王子ヶ岳線	玉野営業所前・宇野駅前～三井玉原・渋川三丁目・王子ヶ岳	4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
	藤井海岸渋川線	宇野駅前～渋川三丁目	4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
水色系統	中型シーバス線 大型シーバス線 小型シーバス線 玉原～荘内線	表2 シーバスの運行路線(P.20)参照	4条乗合	路線定期	交通事業者	市補助
航路 (地域)	宇野～石島		21条乗合	不定期航路	交通事業者	市補助
紫柁系統	シータク	玉原・和田・日比エリア 荘内・八浜エリア 山田・東児エリア 田井・中央(宇野・築港)・玉エリア	4条乗合	区域運行	交通事業者	フィーダー補助 市補助

※2023年10月「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う表の追加

## (2) 評価指標と目標値

個々の目標の評価指標と目標値を次のとおり設定する。

### 基本方針1：これからのまちづくりと暮らしを支える持続可能な地域公共交通

#### 目標 1-1：岡山市との間の交流を支える広域幹線の利用者の維持

- 市民の日常生活において結びつきが強い岡山市との間の広域幹線として、JR 宇野みなと線、両備バス玉野渋川特急線、国道 30 号線、上山坂線、**小串鉾立上山坂線**の利用者数を評価する
- JR 宇野みなと線は、玉野市の今後の人口減少を踏まえつつ、路線の役割分担の明確化や地域間幹線や支線との連携強化、交流人口拡大等により、現況値を維持していくことを目指す
- 両備バス各路線は、玉野市の今後の人口減少を踏まえつつ、路線の役割分担の明確化や地域間幹線や支線との連携強化、交流人口拡大等により、減少を最小限に抑制することを目指す

JR 宇野みなと線の市内 4 駅の 1 日あたりの乗降客数の合計	現況値 (2020 年) <b>3,956 人</b>	▶	目標値 (2025 年) <b>現況値以上</b>
両備バス玉野渋川特急線の 年間輸送人員	現況値 (2020 年度) <b>380,149 人</b>	▶	目標値 (2025 年度) <b>357,000 人</b>
両備バス国道 30 号線の 年間輸送人員	現況値 (2020 年度) <b>286,215 人</b>	▶	目標値 (2025 年度) <b>269,144 人</b>
両備バス上山坂線の 年間輸送人員	現況値 (2022 年度) <b>16,678 人</b>	▶	目標値 (2025 年度) <b>15,985 人</b>
両備バス <b>小串鉾立上山坂線</b> の 年間輸送人員	現況値 (2022 年度) <b>98,645 人</b>	▶	目標値 (2025 年度) <b>94,551 人</b>

【データの取得方法】 運行事業者の事業報告書等の資料から毎年計測

※2023 年 10 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定

内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)、目標値等の変更

#### 目標 1-2：市が関与する公共交通サービスの収支改善

- 市が運営する公共交通サービスとして、シーバス、シータク、石島航路の収支率を評価する
- 利用促進により新たな利用者を開拓しつつ、過度に安価に設定されている運賃を見直し、収益確保により収支率を現況値以上に改善することを目指す

市が運営する公共交通サービス（シーバス、シータク、石島航路）の収支率	現況値 (2020 年度) <b>17.7%</b>	▶	目標値 (2025 年度) <b>現況値以上</b>
------------------------------------	-------------------------------	---	-------------------------------

【データの取得方法】 運行事業者の事業報告書等の資料から毎年計測

#### 目標 1-3：日常生活における移動で不便を感じる人の低減

- 市民意識調査で、公共施設や病院への移動手段がなく不便を感じている人の割合を把握し、評価する
- 不便を感じている原因を分析し、費用対効果を踏まえつつその原因に対処することで、不満を感じている人の割合を現況値以下にすることを目指す

- 車両更新時にはバリアフリー基準に適合した車両を導入することとし、計画期間内に市内を運行する乗合バス車両のバリアフリー化率 90.0%を目指す。

市内を運行する乗合バス車両のバリアフリー化率	現況値 (2020 年度) 86.2%	▶	目標値 (2025 年度) 90.0%
------------------------	------------------------	---	------------------------

【データの取得方法】 運行事業者の事業報告書等の資料から毎年計測

### 基本方針 3：みんなで共に考え・使い・支える地域公共交通

#### 目標 3-1：市民と共に考える機会の提供

- 公共交通について市民が知り・考える機会をどれだけ提供することができたかについて、広報紙で公共交通に関する特集記事 (1 ページ以上) を出した回数と、行政による公共交通に関する出前講座の開催回数を把握する
- 広報紙の特集記事は年 1 回以上としてのべ 5 回以上、出前講座も年 2 回以上としてのべ 10 回以上を目指す

広報紙で公共交通に関する特集記事 (1 ページ以上) を出した回数	現況値 (2020 年度) 2 回	▶	目標値 (2025 年度) のべ 5 回以上
行政による公共交通に関する出前講座の開催回数	現況値 (2020 年度) 2 回	▶	目標値 (2025 年度) のべ 10 回以上

#### 目標 3-2：沿線関係者等との連携による公共交通を支える取組の推進

- 沿線関係者等と連携し公共交通を支える取組の件数を把握し、評価する
- 待合環境の整備や広告・協賛金等の拠出、その他により、のべ 3 件以上の取組実施を目指す

沿線関係者等と連携し、公共交通を支える取組の件数	現況値 (2020 年度) —	▶	目標値 (2025 年度) のべ 3 件以上
--------------------------	--------------------	---	---------------------------

#### 全体目標

市が関与する公共交通サービスの利用者数	現況値 (2020 年度) 94,049 人	▶	目標値 (2025 年度) 現況値以上
---------------------	---------------------------	---	------------------------

【データの取得方法】 運行事業者の事業報告書等の資料から毎年計測

市の移動手段確保に係る財政負担額	現況値 (2020 年度) 54,871 千円	▶	目標値 (2025 年度) 60,000 千円以内
------------------	----------------------------	---	------------------------------

【データの取得方法】 普通会計決算より毎年整理



基本方針1：これからのまちづくりと暮らしを支える持続可能な地域公共交通

事業1 岡山市との間の広域幹線の維持確保

事業概要

- ・市民の日常生活において結びつきが強い岡山市との間の広域幹線として、JR 宇野みなと線及び両備バス玉野渋川特急線、国道 30 号線、上山坂線、**小串銚立上山坂線**の維持確保を図る
- ・沿線人口の減少やニューノーマルへ適応する中で路線を維持確保するにあたり、広域幹線としての役割をより一層明確化し、速達性や快適性の向上等、ニーズに沿った見直しを図る
- ・観光をはじめとした交流に係る需要の取り込みを図るとともに、貨客混載等の生産性向上策についても検討を行う
- ・交通結節点において地域間幹線や支線、その他の末端交通（マイカーや自転車等）との連携強化を図る



「Satellite Biz Liner」



使用車両（38人乗り）



快適に過ごすことができる広々としたシート



化粧室完備で長時間の移動も安心



yogibo



PC・タブレットを利用するお客さまへ Yogibo「Traybo2.0」を車内でレンタル（18台用意しております）※今後のお客さまのご利用状況により増台することも検討しております。

・その他、USB 充電ポート・無料 Wi-Fi「Tokyu Bus Free Wi-Fi」をご用意しております。

図 67 ニューノーマルに対応したサービスの例（東急バス）

列車を利用して荷物を運ぶ  
「貨客混載」が岡山でスタート！

高梁エリアの旬の農産品を、伯備線を利用して高梁駅から岡山駅に列車で輸送。岡山駅前幹線改札横「おみやげ街道 せとうちCUBE」内の、「産直便マルシェ」コーナーにて、新鮮でおいしい野菜や果物をお買い物をいただけます。

列車運送スタートのイメージ

これからの物流のかたち

JR 伯備線で運ぶ「新鮮果物」。

これからの物流のかたち

JR 伯備線で運ぶ「新鮮野菜」。



図 68 貨客混載の取組例（左：JR 伯備線、右：岩手県北バス）

交通事業者、玉野市

※2023 年 10 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う改定  
内容：国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定（「小串・銚立線」→「小串銚立上山坂線」）

## シーバスの運賃見直しについて（協議）

### 1 見直し方針（案）

- ・地域公共交通の維持確保に向けて、健全な事業運営を進め、更なる利用者の利便性の向上を図るため、利用者負担額と市負担額のバランス、将来経費の推移見込み等に着眼して検討することを計画している。

[着目例]

運賃見直し後、

- ・過度な利用者負担を求める金額・・・×
- ・数年後に再度見直しが必要な低い利用者負担・・・×
- ・将来の経費が増えても、負担バランスがある程度とれている水準・・・○

### 2 運賃見直し（案）

【現行運賃】	【見直し（案）】
一律 100円	大人 200円（障がい者 100円） 小人 100円（障がい者 50円）

実施時期：令和5年11月1日～

### 3 関連事業の取り組み

- (1) シーバス運賃見直しに併せて、エリア内の路線バス運賃を200円とする。
- (2) エリア内で利用できる定期券の導入を検討する。

※詳細は、別紙、両備HD資料「玉野市内における運賃体系の見直しについて」参照

## (参考) 見直しにあたっての市内コミュニティ交通への影響の検討

- ・運賃見直しを検討するにあたり、シーバス路線を新設した場合における、シータクへの影響を踏まえた補助金額の推計も重要となることから、改めて市内コミュニティ交通全体の補助金額について推計する。

### (1) シータクへの影響

シーバス路線を新設した場合、今までシータクを利用していた人がシーバス利用に切り替わることで、シータク利用者の減少（補助経費の減少）が推測される。

例：渋川エリア

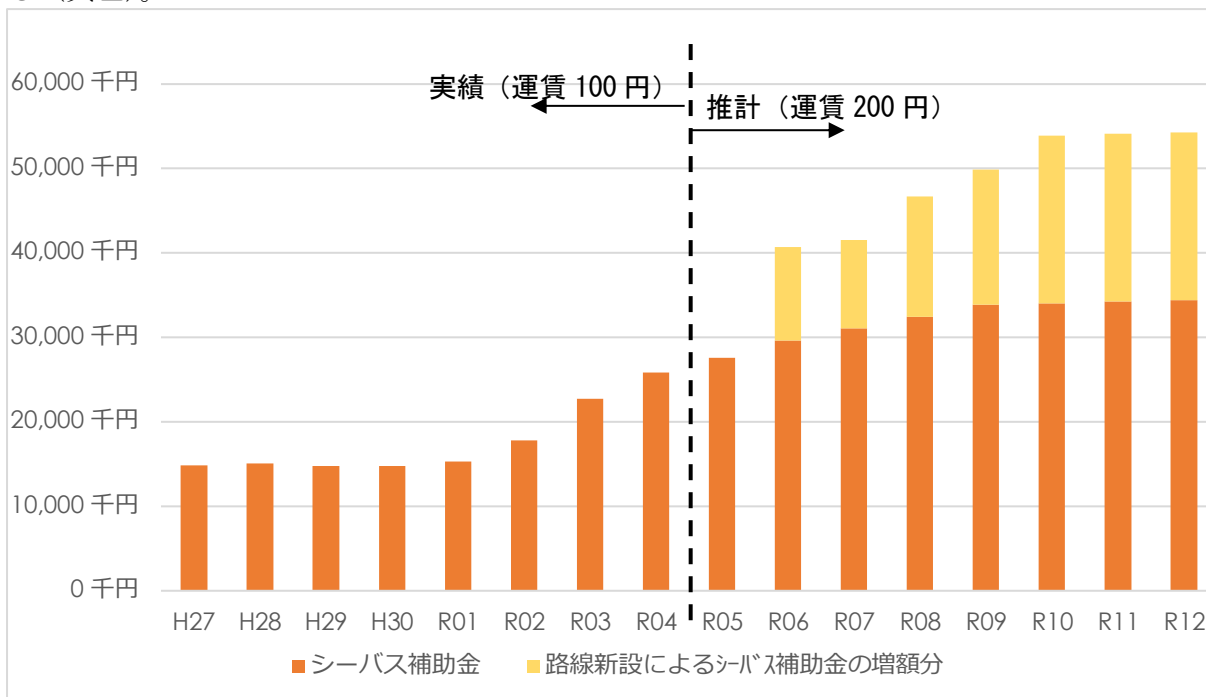
宇野と渋川を結ぶ「新道渋川線」(路線バス)の運行が廃止に至り、シーバス路線を新設した場合、現状の利用実態から、シータク利用者の約6割が、シーバス利用に切り替えることが考えられる。



## (2) シーバスとシータクの補助金額の推移

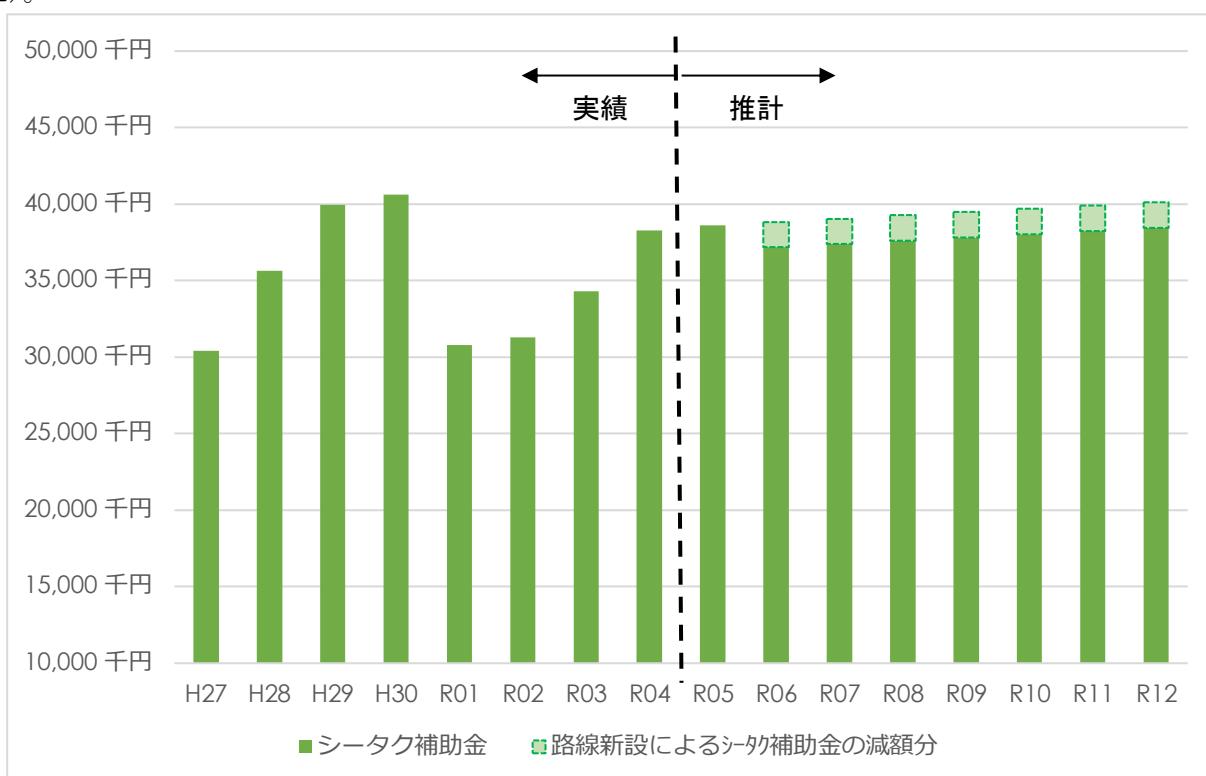
### ①シーバス補助金の推移

運賃を200円に見直した場合のシーバス補助金（オレンジ色）の推移。なお、シーバス路線の新設を行った場合、運行経費の大幅な増加に伴う補助金額の大幅な増加が見込まれる（黄色）。



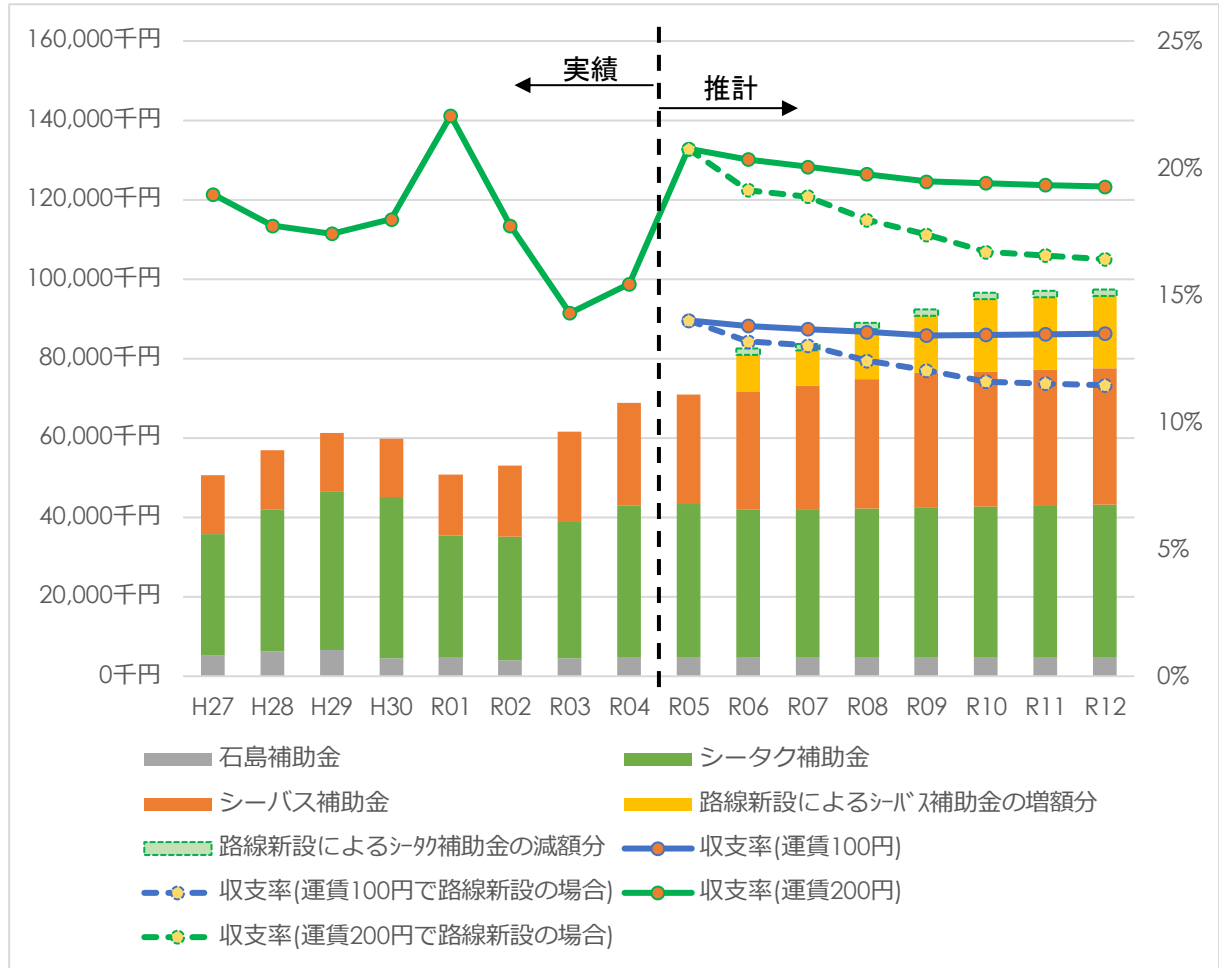
### ②シータク補助金の推移

シータク補助金の推移（緑色）。なお、シーバス路線新設をした場合、シータク利用者の減少に伴う運行経費及び運賃収入の減少により補助金額も減少することが見込まれる（薄緑色）。



### ③コミュニティ交通全体の補助金及び収支率の推移

市補助金額全体として運賃を200円とした場合、横ばい～微増が保たれ、収支率の改善が見込まれることから、将来的にも持続可能なコミュニティ交通となることが見込まれる。



玉野市公共施設交通政策課 御中

両備ホールディングス株式会社

## 玉野市内における運賃体系の見直しについて

謹啓 時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。  
 また、平素は弊社事業に格別のご理解とご協力を賜り、心より御礼申し上げます。  
 本年11月1日に予定する、シーバス及び弊社路線バスの運賃見直しについて、下記の通り検討しております。引き続きご支援、ご協力賜れますと幸甚でございます。何卒宜しくお願い申し上げます。

### ・運賃体系 (従来)

	運賃	定期券
シーバス	1乗車100円	なし
両備バス 各線	対キロ区間運賃 例)岡山駅～玉野市役所前：700円 秀天橋～玉野市役所前：380円	各種定期券適用



### (変更後)

	運賃		定期券	
シーバス	大人200円(障がい者※1100円) 小人※2100円(障がい者50円)		並走する両備バスで利用可能な 定期券での乗車を可能とする	
両備バス 各線	エリア外やエリアを 跨ぐ区間での利用	エリア内での利用	エリア外やエリアを 跨ぐ区間での利用	エリア内での利用
	対キロ区間運賃 (従来通り) *エリアを跨ぐポイントで 先乗り安が発生する区間は 200円とする。 例)岡山駅～ 玉野市役所前:700円	大人200円※3 (障がい者100円) 小人100円 (障がい者50円) 例)秀天橋～ 玉野市役所前:大人200円	いずれも従来通り、各種定期券適用	

※1：障がい者割引の適用範囲は、両備バスの運送約款に準じます。

※2：小人運賃は小学生に適用します。なお、1歳以上6歳未満の小児については、同乗する旅客1人(6歳未満の小児は除く)につき1人を無賃とし、1歳未満の小児については無賃とします。

※3：特定の両備バス路線に対して割引が適用される際は、この限りではありません。

- ・岡山市の設定する「運賃無料DAY」(適用日：2023年11月3日,5日)
- ・両備バスが実施する実証実験のキャンペーン運賃  
(適用予定日：2023年11月1日～2024年1月31日)

### \*その他の割引運賃について

回数券：お手持ちの両備バス回数券(販売は2021年12月末で終了)は、両備バス・シーバスでご利用可能です。

おかやま愛カード：両備バス・シーバスとも「おかやま愛カード」を提示した旅客に対する割引(5割引)を適用します。

・1乗車200円で運行を想定するエリア



・エリア内における主な区間の運賃

区間	従来運賃 (大人)	変更後運賃 (大人)
秀天橋～玉野市役所前	380 円	200 円
玉原～宇野駅	310 円	
暮石～商工高校前	300 円	
深山公園入口～宇野駅	280 円	
宇野駅～商工高校前/玉野市民病院入口	170 円	

(参考) 200 円運賃区間の定期券代金

	1 ヶ月	3 ヶ月	6 ヶ月	年度
通勤	7,800 円	22,230 円	42,120 円	—
通学	6,600 円	18,810 円	35,640 円	56,000 円

# 岡山県パーソントリップ調査の結果について

県民の移動ニーズと交通体系のミスマッチの解消を図り、県内の公共交通ネットワークを活性化させるため、県民の移動状況を把握することを目的としたパーソントリップ調査を実施し、その結果を取りまとめた。

## 1 調査概要

### (1) 調査日

Aグループ：令和4年10月12日（水）及び10月16日（日）

Bグループ：令和4年10月19日（水）及び10月23日（日）

### (2) 調査方法

- ・住民基本台帳から無作為抽出した68,000世帯に対し、調査票を郵送
- ・1世帯につき3人分の調査票を同封し、郵送又はWebでの回答を依頼

### (3) 回収票数

- ・27,395人分（無効票を除く）※調査対象は15歳以上

## 2 分析結果

回答票を集約したデータに拡大処理を行い、県民全体の移動状況の推計・分析を行った。

### (1) 移動人数・割合及び総トリップ数（総移動回数）

平日：1,223,507人（77.9%）3,421,437トリップ

休日：925,835人（58.9%）2,718,147トリップ

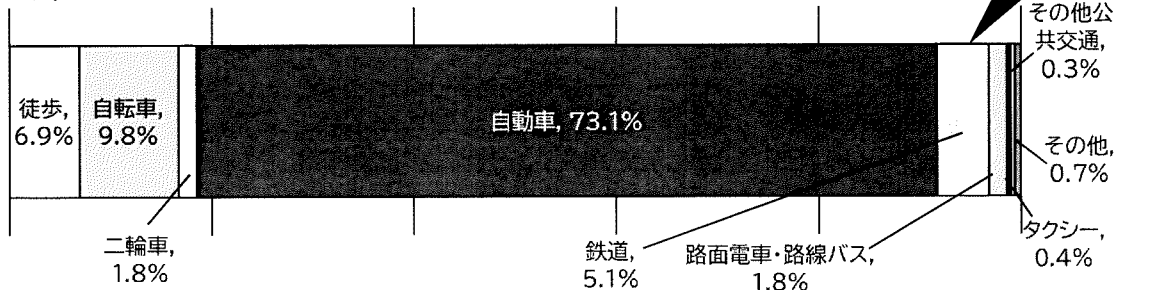
※15歳以上人口1,571,431人に対する推計数値

※トリップとは、ある地点から目的地へ移動する一連の動きのこと

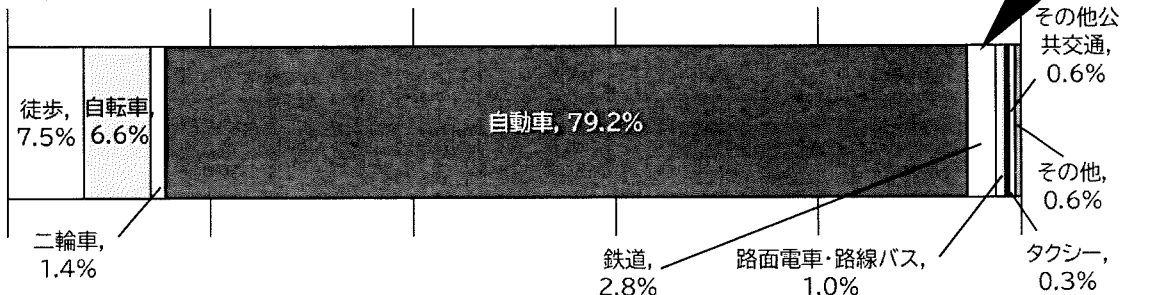
### (2) 移動時の代表交通手段

#### ①全体

##### <平日>



##### <休日>





## ②市区町村別

- 岡山市北区は、平日の自動車利用の割合が最も低く、鉄道、路面電車・路線バス、徒歩・自転車の利用の割合が最も高い。
- J R山陽本線沿線の浅口市、和気町は、平日の鉄道利用の割合が、岡山市北区に次いで高い。
- 赤磐市は、平日、休日ともに路線バス利用の割合が岡山市北区、中区に次いで高い。
- 休日については、調査日の大規模イベントの有無が利用に影響した可能性がある。(例：10/16 備前焼まつり)

### <平日>

	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	徒歩・ 自転車
岡山市北区	56.1	8.7	3.6	28.1
岡山市中区	65.0	5.1	3.6	23.2
岡山市東区	76.7	6.3	1.9	11.9
岡山市南区	74.0	2.5	2.0	18.6
倉敷市	75.4	5.0	1.1	15.5
津山市	84.9	1.2	0.6	10.9
玉野市	81.1	2.1	1.8	12.2
笠岡市	76.0	3.7	1.0	12.8
井原市	81.5	1.6	0.3	12.6
総社市	77.0	5.7	0.4	15.2
高梁市	79.2	3.7	2.0	11.3
新見市	80.8	2.8	0.7	11.4
備前市	80.2	5.2	0.5	8.9
瀬戸内市	82.5	4.7	0.5	8.1
赤磐市	83.9	2.6	2.8	7.8
真庭市	86.3	2.3	1.6	8.0
美作市	89.6	1.1	0.5	5.7
浅口市	76.8	6.5	0.2	12.7
和気町	82.1	6.5	0.8	7.2
早島町	80.8	3.9	0.5	12.4
里庄町	81.5	5.3	0.5	10.4
矢掛町	83.1	2.8	0.6	9.6
新庄村	84.4	1.4	0.0	6.3
鏡野町	92.0	0.5	0.3	4.8
勝央町	93.1	0.4	0.9	3.6
奈義町	91.6	0.0	1.6	6.8
西粟倉村	82.5	3.2	2.1	12.2
久米南町	87.3	3.7	0.0	5.8
美咲町	84.3	1.4	1.3	8.5
吉備中央町	93.3	0.4	2.3	3.2

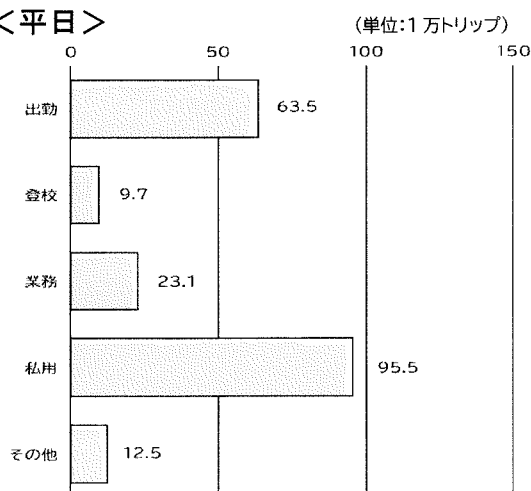
### <休日>

	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	徒歩・ 自転車
岡山市北区	68.2	4.1	2.5	22.0
岡山市中区	74.7	1.9	1.8	19.3
岡山市東区	84.4	2.9	0.9	9.6
岡山市南区	81.0	1.4	0.9	14.3
倉敷市	81.6	2.8	0.6	13.2
津山市	88.5	0.4	0.2	9.3
玉野市	84.2	1.0	1.2	9.7
笠岡市	83.0	2.5	0.0	11.4
井原市	85.8	1.3	0.1	10.5
総社市	82.2	2.4	0.0	13.3
高梁市	79.7	1.1	0.8	15.4
新見市	83.3	1.3	0.4	12.3
備前市	80.8	4.4	0.1	12.8
瀬戸内市	85.6	1.8	0.3	8.8
赤磐市	84.7	1.2	1.4	9.7
真庭市	87.7	0.2	0.5	9.3
美作市	90.2	1.0	0.5	5.7
浅口市	84.3	1.5	0.3	10.2
和気町	86.8	2.7	0.0	8.8
早島町	84.5	1.5	0.0	12.6
里庄町	87.0	1.7	0.0	8.1
矢掛町	82.2	2.9	0.0	10.6
新庄村	82.3	0.0	0.0	4.6
鏡野町	91.2	0.0	0.0	6.0
勝央町	92.2	0.0	0.0	5.2
奈義町	89.3	0.0	0.0	10.7
西粟倉村	98.4	1.6	0.0	0.0
久米南町	89.7	1.2	0.0	8.1
美咲町	88.6	0.3	0.1	8.4
吉備中央町	85.2	0.0	0.0	10.7

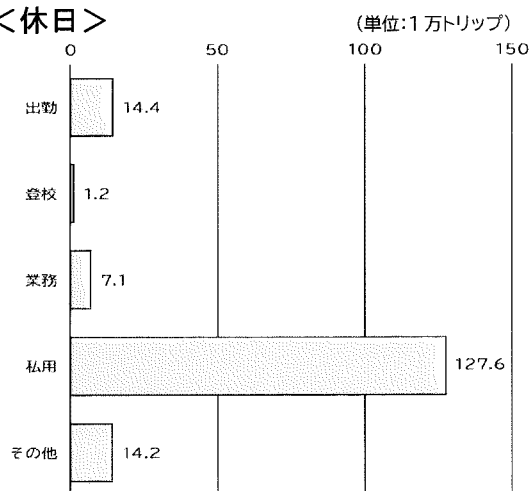
## (3) 移動の目的

### ①目的別の総トリップ数 (帰宅を除く)

#### <平日>



#### <休日>



## ②目的別の移動手段構成比

- 平日、休日とも、登校目的では鉄道利用の割合が高いが、それ以外の目的では自動車利用が7～8割を占めている。

### <平日>

	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	二輪車	徒歩・ 自転車	その他・ 不明
出勤	75.2	5.9	2	2.4	13.9	0.6
登校	11.6	39.5	7.7	1.0	39.7	0.5
業務	84.7	1.7	0.2	1.9	9.1	2.4
私用	78.3	1.5	1.2	1.3	16.3	1.4
その他	71.4	1.2	1.1	1.3	20.1	4.9

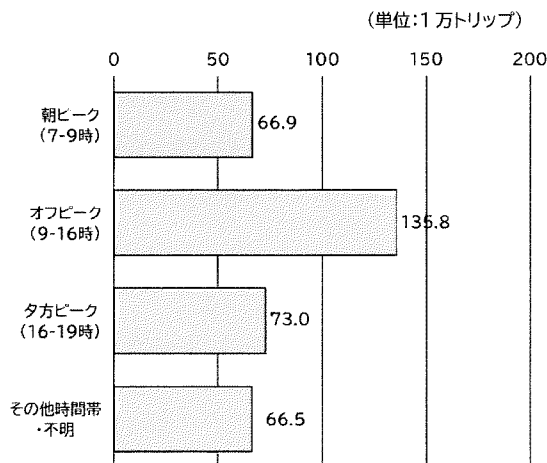
### <休日>

	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	二輪車	徒歩・ 自転車	その他・ 不明
出勤	74.5	4.6	1.4	2.6	16.3	0.6
登校	23.7	37.5	2.7	0.0	36.1	0.0
業務	74.8	2.1	0.9	3.0	16.3	2.9
私用	82.4	2.0	1.0	1.1	12.2	1.3
その他	71.1	2.3	1.3	1.2	21.2	2.9

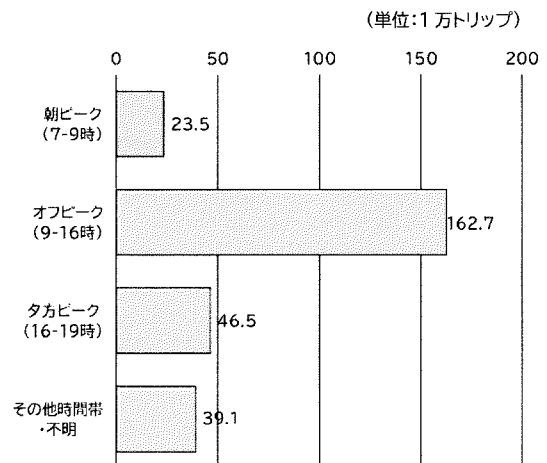
## (4) 移動した時間帯

### ①時間帯別の総トリップ数

#### <平日>



#### <休日>



### ②時間帯別・目的別構成比

- 平日の朝ピーク（7-9時）は、出勤及び登校目的が約7割を占めている。

#### <平日>

	出勤	登校	業務	私用	帰宅	その他 不明
朝ピーク (7-9時)	59.4	11.0	5.4	16.8	3.9	3.5
オフピーク (9-16時)	6.4	1.0	11.3	44.8	31.4	5.1
夕方ピーク (16-19時)	1.3	0.1	3.2	23.0	69.6	2.8
その他時間帯・不明	21.1	1.6	2.6	9.9	63.0	1.8
全体	18.6	2.8	6.7	27.9	40.3	3.7

#### <休日>

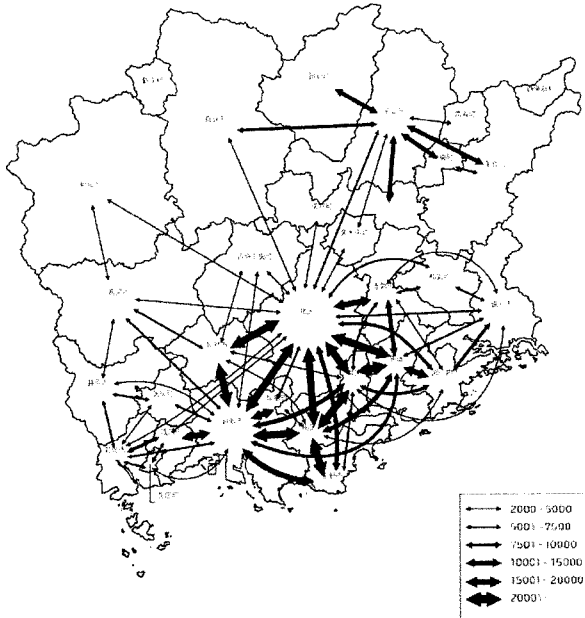
	出勤	登校	業務	私用	帰宅	その他 不明
朝ピーク (7-9時)	24.4	2.8	7.3	44.4	8.6	12.5
オフピーク (9-16時)	2.9	0.2	2.5	57.5	31.5	5.4
夕方ピーク (16-19時)	1.1	0.0	1.2	36.2	58.7	2.8
その他時間帯・不明	8.8	0.3	1.9	17.3	68.5	3.2
全体	5.3	0.4	2.6	47.0	39.5	5.2

## (5) 人の動き（流動）

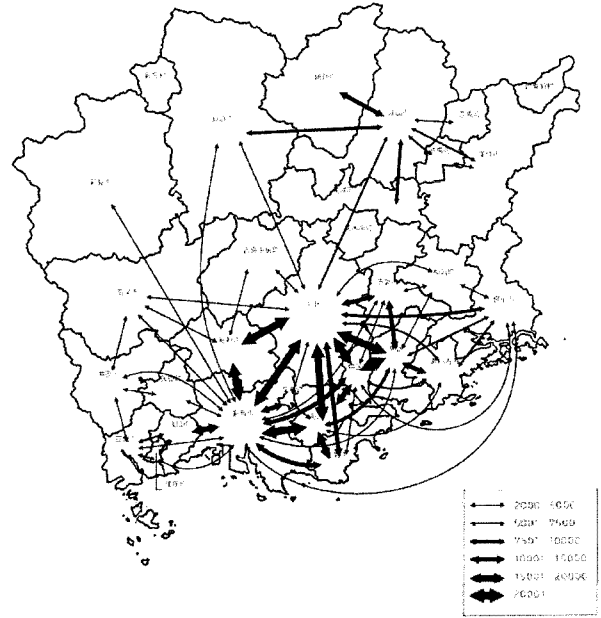
### ①全体（2,000 トリップ以上の流動）

- ・ 県南部は岡山市北区を中心とした流動となっているが、その他にも倉敷市との流動をはじめ、各市区町間相互の流動が見られる。
- ・ 県北部は津山市に集中する流動となっている。
- ・ 休日は、平日に見られない倉敷市と、備前市・新見市・真庭市との流動が見られる。

<平日>



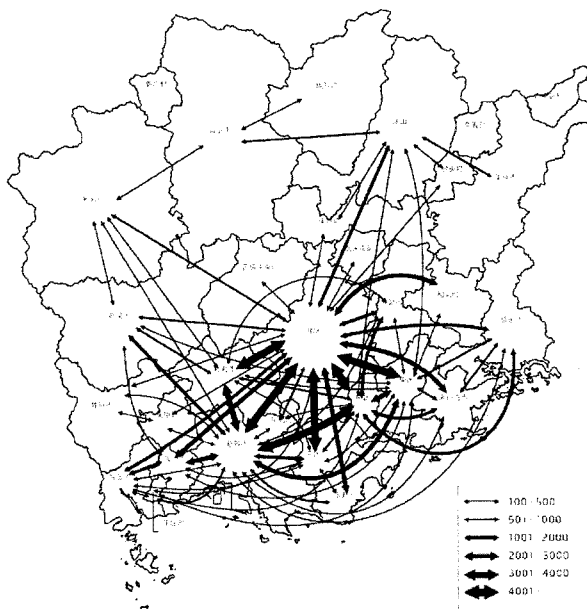
<休日>



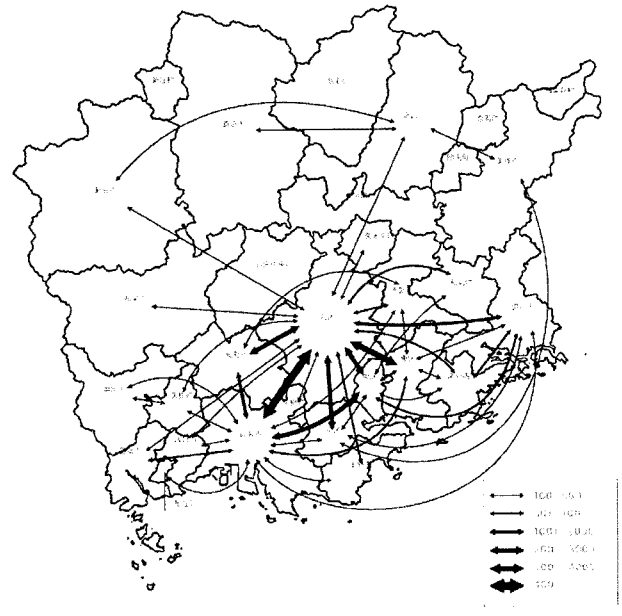
### ②鉄道（100 トリップ以上の流動）

- ・ 県内の鉄道ネットワークに沿って、多方向・多地域間への流動が見られる。
- ・ 休日は岡山市北区－倉敷市間を除き、平日よりも流動が少なくなっている。

<平日>



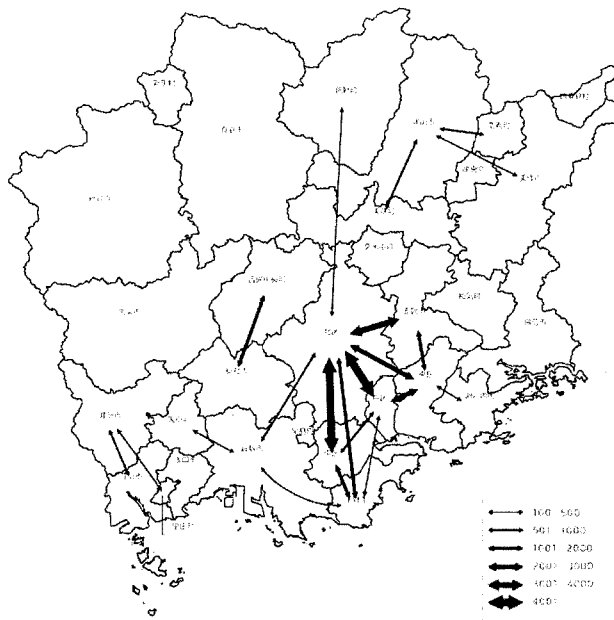
<休日>



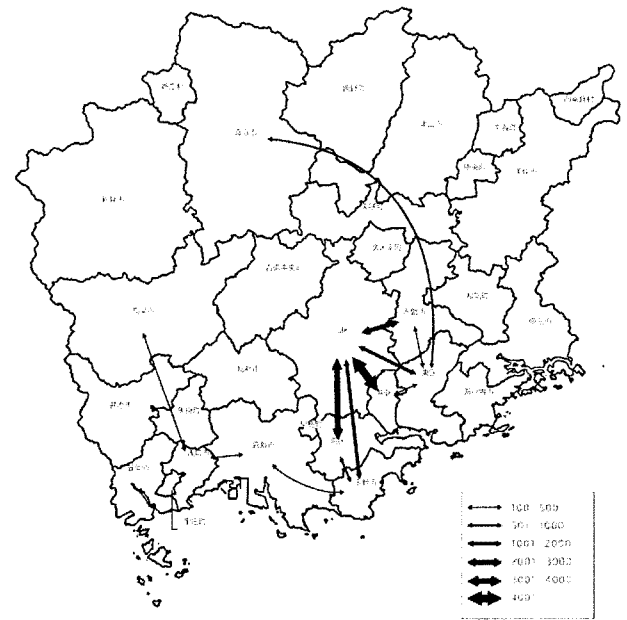
### ③路線バス（100トリップ以上の流動）

- ・ 鉄道に比べると、全体的に流動は少ないが、岡山市北区－赤磐市間ではバスが鉄道の流動量を上回っており、岡山市北区－南区間、岡山市北区－中区間でも鉄道と同程度の流動が見られる。
- ・ ほとんどが隣接する市区町間での流動となっている。
- ・ 休日は岡山市北区－中区間を除き、平日よりも流動が少なくなっている。

#### <平日>



#### <休日>



## 3 今後の取組予定

### (1) さらなる分析

- ・ 今後、専門業者への委託も行いながら、データをさらに分析し、県民の移動ニーズと現在の公共交通体系のミスマッチを洗い出す。

### (2) データの活用

- ・ 市町村や公共交通事業者へフィードバックし、公共交通体系の具体的な改善につなげる。
- ・ わかりやすく公表し、公共交通の現状についての県民理解を深める。
- ・ 一定の要件の下で研究機関などへ提供し、幅広い活用を図る。

