

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)
(2025 年 6 月「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」等に伴う一部改定)

目次

I. はじめに	1
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の区域と対象	2
4. 計画の期間	2
II. 地域の概況とまちづくりの方向性	3
1. 位置・地勢	3
2. 産業	3
3. 人口	4
4. 運転免許の返納	3
5. 地域の移動の状況	6
6. 移動の目的地となる主要施設の状況	7
7. 観光の状況	3
8. まちづくりの方向性	9
(1) 上位・関連計画に示された方針等	9
(2) その他の関連計画	11
(3) その他の政策動向	12
III. 地域公共交通の現状	13
1. 公共交通の運行（運航）・利用状況等	13
(1) 鉄道	14
(2) 路線バス・コミュニティバス（シーバス）	16
(3) デマンド型乗合タクシー（シータク）	24
(4) タクシー	28
(5) 航路	29
(6) その他の移動手段・移動サービス	32
2. 交通結節点等の状況	33
3. 公共交通の利用促進・情報提供	36
(1) 玉野商工高校と協力したシーバスの利用促進	36
(2) 市内小学生を対象にした「バスの乗り方教室」「電車の乗り方教室」	36
(3) 出前講座の実施	37
(4) 「健康たま〜るポイント」との連携	37
(5) 免許返納者への情報提供と回数券の配布	37
4. 公共交通への支援状況	38
5. 新しい技術やサービスの動向	40
6. 前計画に位置付けた事業の実施状況と目標達成状況	42

(1) 事業の実施状況.....	42
(2) 目標達成状況	44
IV. 市民や関係者の意向等	46
1. 市民の意向等（市民アンケート調査結果の抜粋）	46
2. 交通事業者の問題意識や意向等.....	48
V. 地域公共交通の課題.....	49
VI. 基本的な方針と目標及び評価指標	51
1. 基本理念・基本方針.....	51
2. 路線や交通結節点の位置づけと方向性.....	52
3. 目標と評価指標	56
(1) 目標.....	56
(2) 評価指標と目標値	57
VII. 目標達成のために行う事業及びその実施主体.....	60
1. 事業の体系	60
2. 事業スケジュール	76
3. 計画の進捗管理	78

1. はじめに

1. 計画策定の背景・目的

人口減少、少子高齢化、マイカー依存、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、鉄道や路線バスをはじめとする地域公共交通の利用者は減少し、それに伴う路線の廃止や縮小等により、さらに利用者が減少する悪循環が見られるなど、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなっている。近年はこれらの問題に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から暮らしや働き方に大きな変化（密回避、非接触、オンライン化等）が生まれ、それらがニューノーマルとして定着する中で人々の移動量が減り、地域公共交通を取り巻く環境をより厳しいものとしている。

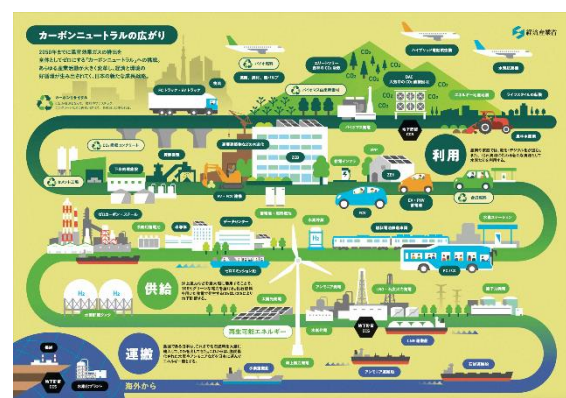
玉野市では、平成 24 年 7 月からコミュニティバス（シーバス）の運行形態を見直し、新たにデマンド型乗合タクシー（シータク）を導入することで、公共交通網の効率化と公共交通不便地域の解消を図っている。また、離島の石島においても、平成 27 年 1 月から石島航路（予約制）を整備し、島民の移動手段の確保を図っている。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が令和 2 年 11 月に施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や地域における輸送資源を総動員することにより、持続可能な移動サービスを確保することの重要性が示された。さらに時代の変化とともに、SDGs や Society5.0 をはじめとした未来の社会を考えるための新たな概念が生まれ、交通分野においては MaaS という新たなサービスが注目されており、「モビリティ革命」とも呼ばれるほどの大きな変革の時代が訪れている。また、我が国は 2050 年のカーボンニュートラルを目指すこととしており、運輸部門においても脱炭素に向けた取組が求められている。

「玉野市地域公共交通計画」は、地域内交通網の効率化や更なる利便性の向上を図るとともに、社会情勢の変化に伴う新たな概念や目標を踏まえ、先端技術を取り入れながら、行政、交通事業者、市民といった関係者が一体となり、持続可能で利便性が高く、誰もが利用しやすく利用しやすくなる地域公共交通を構築することを目的に策定するものである。



図 1 SDGs ポスター



資料: 経済産業省 HP

図 2 2050 年カーボンニュートラルに伴う
グリーン成長戦略のイメージ

2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、市の基本的な施策の方向性を示す「玉野市総合計画（計画期間：2019 年度～2026 年度）」を上位計画とし、市の各種関連計画を踏まえて策定する。

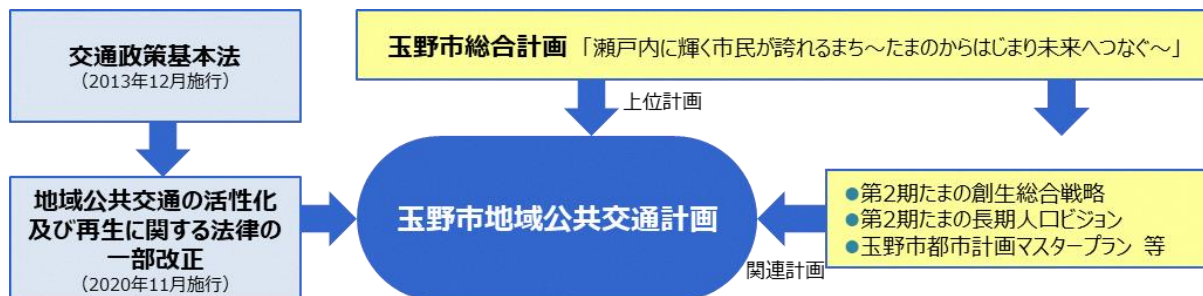


図 3 計画の位置づけ

3. 計画の区域と対象

計画の区域は玉野市全域とする。対象は鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の公共交通サービスであるが、その他の交通手段（スクールバスや施設の送迎車等）を含めて資源を総動員し、市民や来訪者の移動手段を確保することとする。なお、介助等が必要な人の移動手段については、タクシー乗車時に利用できるタクシーチケットを交付する「障害者タクシーチケット助成事業」等の福祉施策と連携して確保することとする。



図 4 計画の区域

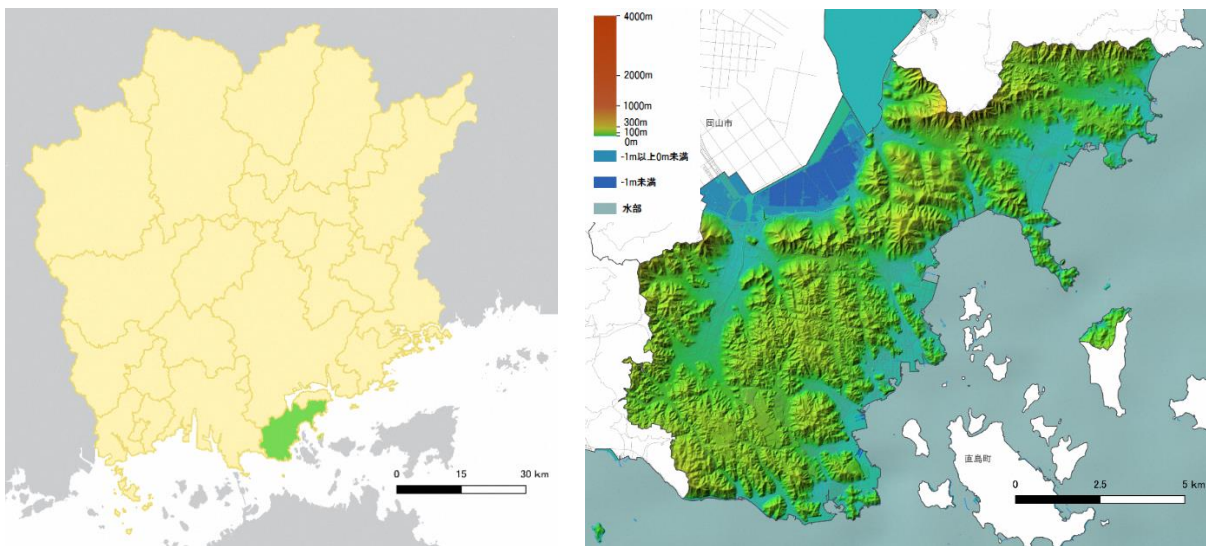
4. 計画の期間

本計画の計画期間は、2022 年度から 2026 年度までの 5 年間とする。

Ⅱ. 地域の概況とまちづくりの方向性

1. 位置・地勢

- 本市は岡山県の最南端、児島半島の基部に位置し、東部・南部は瀬戸内海に面し、北は岡山市、西は倉敷市に接している。
- 103.58 km²の市域を有しており、約 60%が山地で占めている。
- 市の南東部に浮かぶ石島には岡山県と香川県の県境が存在し、島内の全人口が玉野市側に居住している。



資料: 地理院タイル(色別標高図)

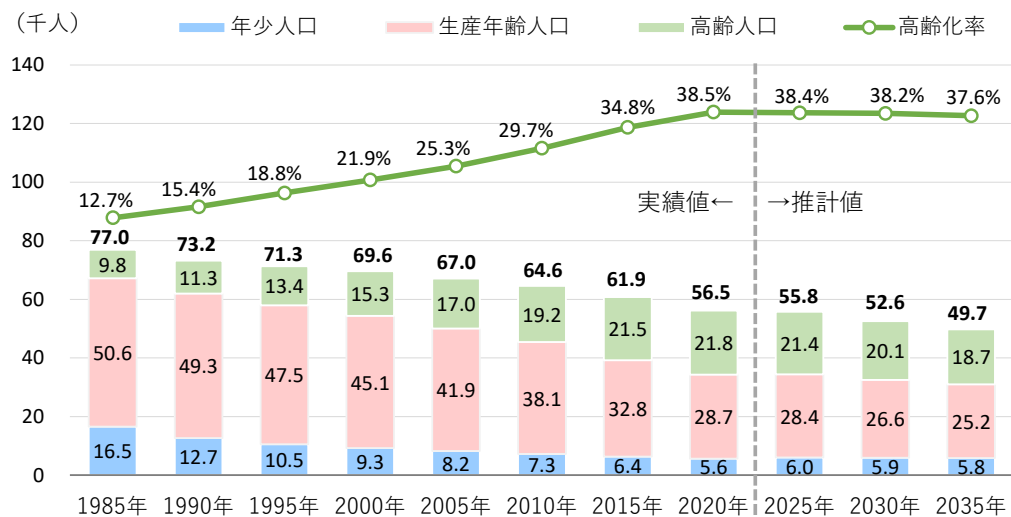
図 5 位置と地勢

2. 産業

- 明治以降、瀬戸内海海上交通の重要拠点として発達すると共に、基幹産業である造船業を中心に、銅精錬、農薬、学生服、塩などの製造業が立地し、産業分類別従業員数では製造業に従事している人が突出して多い。
- 特に造船業は中小の関連企業を含めて裾野が広く、地域の雇用と経済を支えているが、国際的な競合等により業界全体として事業再編等の変革期を迎えている。

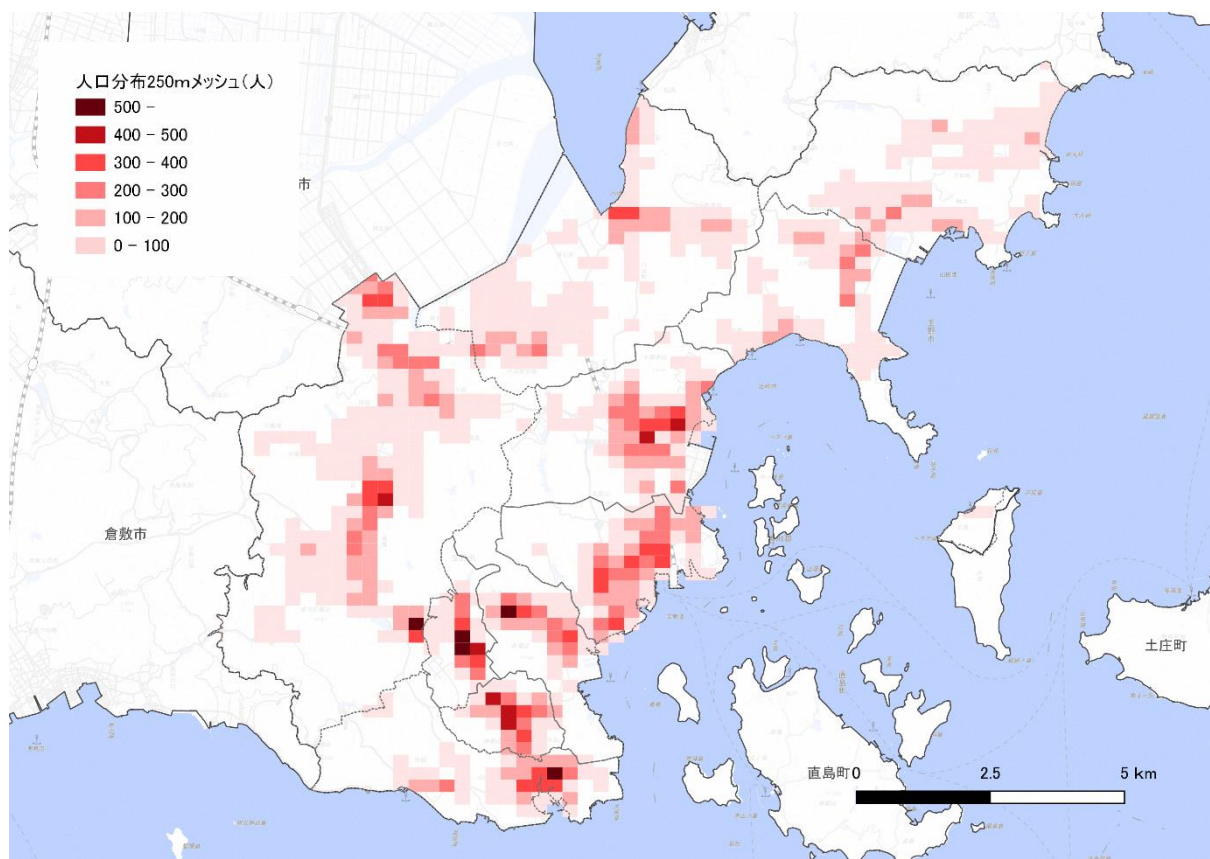
3. 人口

- 総人口は6万人程度で減少が続いており、今後も年少人口と生産年齢人口を中心に減少が続く見込み。
- 2020年時点の高齢化率は38.5%で、今後は上昇傾向が鈍化する見込み。



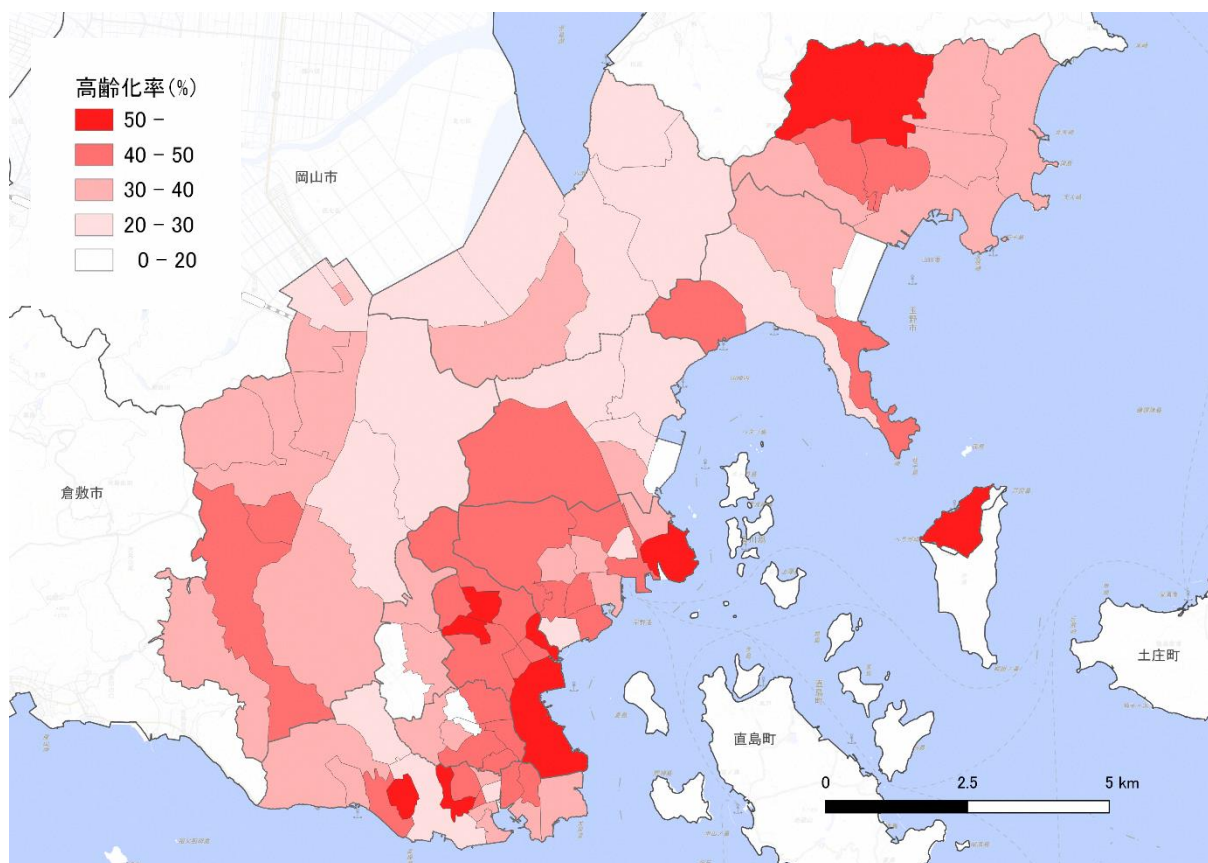
資料: 国勢調査(2020年まで)、第2期たまの長期人口ビジョン(2025年以降)

図6 人口の推移と今後の見通し



資料: 2015年国勢調査

図7 人口分布

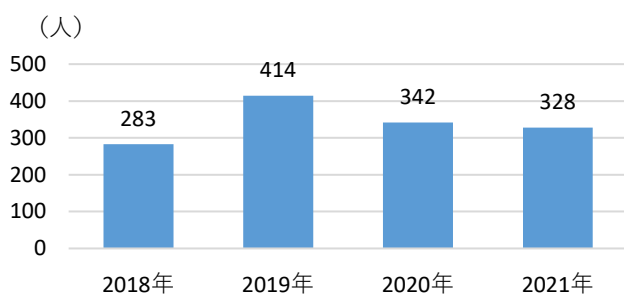


資料:2015 年国勢調査

図 8 高齢化率

4. 運転免許の返納

- 65 歳以上の運転免許保有者は、13,743 人（2020 年 12 月末時点）で、65 歳以上人口の約 63%に当たる。一方、65 歳以上の免許返納者は 200～400 人台で推移している。
- 岡山県警は、運転免許証を自主返納した 65 歳以上の方に「おかやま愛カード」を交付している。免許返納者がカードを提示することで、一部の路線バスやタクシー事業者は運賃割引のサービスを実施している。
- 玉野市交通安全対策協議会では、65 歳以上の免許返納者に対し、シーバス・シータクで利用できる回数券（100 円券 5 枚）を配布している。



資料:玉野警察署

図 9 高齢者の免許返納者数の推移

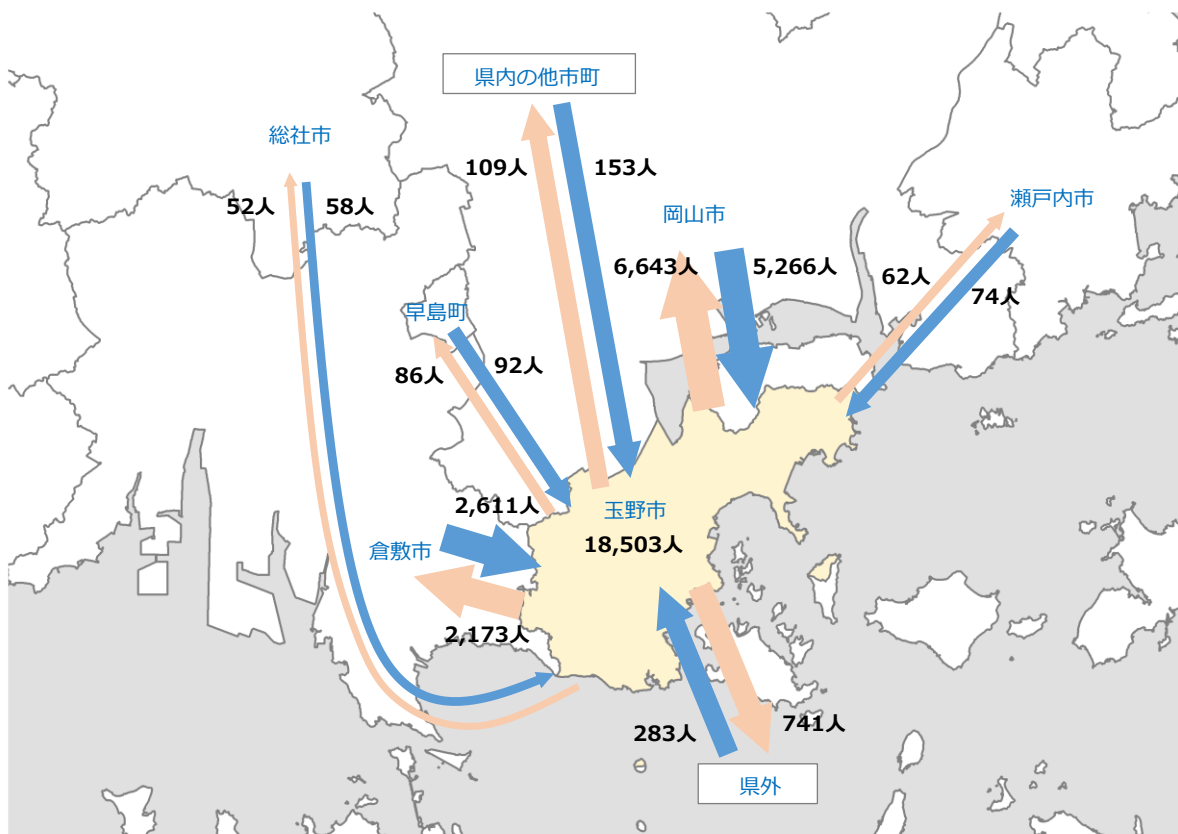


資料:岡山県警察

図 10 おかやま愛カード

5. 地域の移動の状況

- 隣接する岡山市や倉敷市との間で多くの通勤・通学流動が見られる。
- 瀬戸内海を挟んで四国とつながっていることから、県外との日常的な移動も比較的多く見られる。
- 直近ではコロナ禍により、テレワークやオンライン授業等の導入が進み、流動量に変化が生じている可能性がある。



資料：2015年国勢調査

図 11 通勤・通学流動

6. 移動の目的地となる主要施設の状況

- 宇野港から玉野市役所周辺の中心市街地に公共施設や商業施設、医療機関等が集積している。
- 市民センターや商業施設（スーパー等）が各地域の生活拠点に立地している。
- 市民の主な通院先となっている玉野市民病院と三井病院は、「玉野市新病院基本計画」に基づき統合に向けた手続きが進められており、新病院建設に向けた検討が進んでいる。

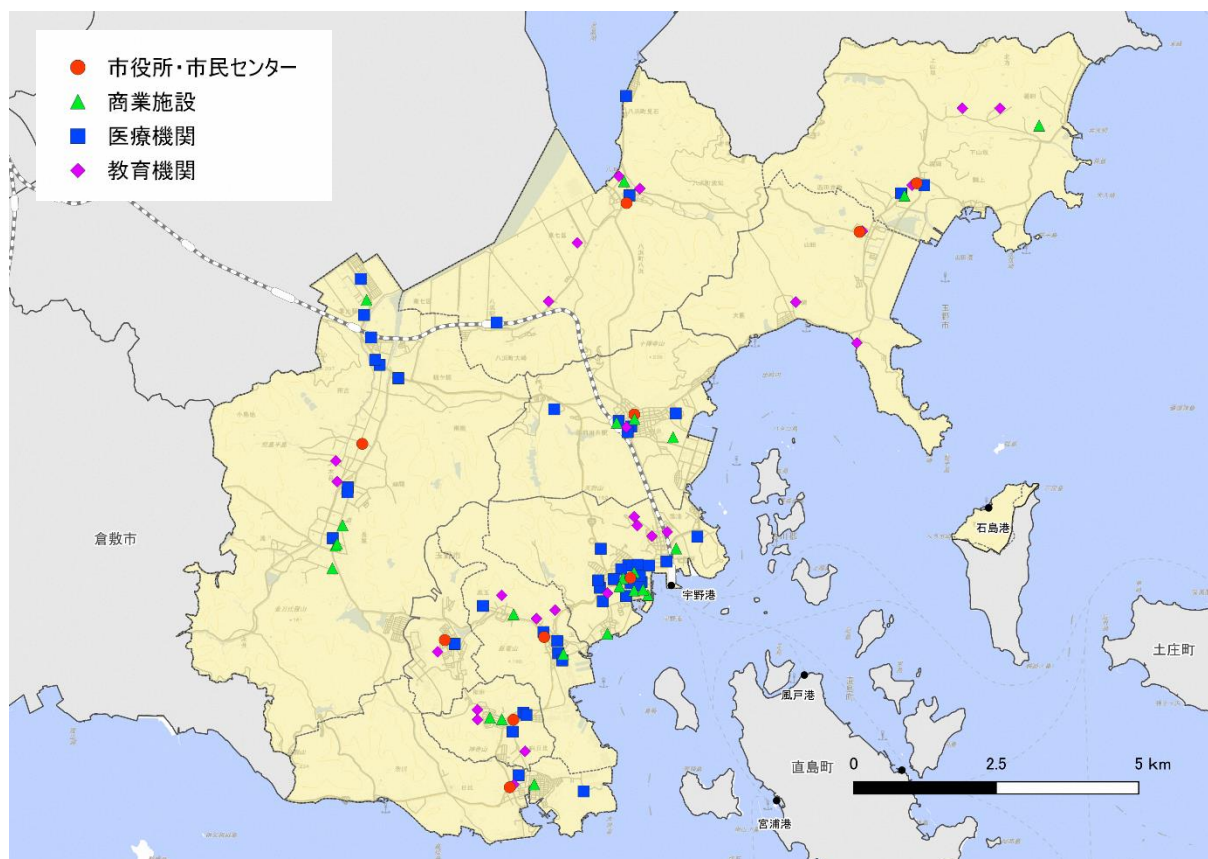


図 12 移動の目的地となる主要施設の分布



図 13 新病院の配置イメージ

資料:玉野市

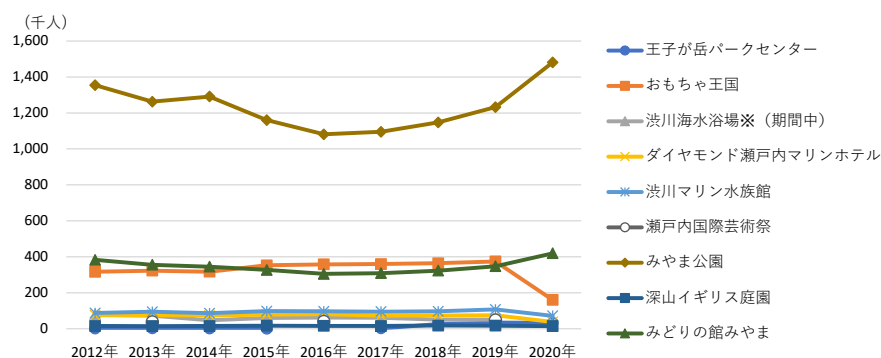
7. 観光の状況

- 浜川海岸や王子が岳の周辺地域が「瀬戸内海国立公園」に指定されており、瀬戸内海の貴重な自然が豊富に存在している。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響から 2020 年は各観光施設の来訪者数が大幅に減少したが、「みやま公園」や「みどりの館みやま」は来訪者数が増加した。
- 2010 年から瀬戸内国際芸術祭が 3 年に 1 度開催されるようになり、多くの観光客が宇野港を経由して瀬戸内の島々を訪れているものの、玉野市は近隣諸島への通過点となっており、市内への波及が課題となっている。



資料: 児島・玉野観光マップ

図 14 移動の目的地となる観光資源



資料: 主要観光施設入込客数

図 15 主要観光施設の来訪者数の推移

8. まちづくりの方向性

(1) 上位・関連計画に示された方針等

玉野市総合計画

計画の期間	2019 年度～2026 年度
将来像	瀬戸内に輝く市民が誇れるまち ～たまのからはじまり未来へつなぐ～
基本理念	①活力・快適 【住み心地のよい活気あるまち】 ②安全・安心 【健やかで安全・安心に暮らせるまち】 ③人・つながり 【心豊かな人をはぐくみ支え合うまち】

公共交通に関する事項

大 綱 1 住み心地のよい活気あるまち

政 策 1 都市機能が充実したまち

道路・交通等の利便性を向上させるとともに、様々な生活基盤の整備や空き家対策の推進等により良質な住環境を確保することで、都市機能が充実したまちをつくります。

施 策 5 交通基盤の充実

■ 基本方針

市民が安全・安心に公共交通を利用して外出できるよう、環境整備等、利便性の向上に努めるとともに、市民が利用しながら支える持続可能な仕組みの構築を図ります。

また、JR や市内バス業者等、関係事業者との連携強化に努め、料金体系・通行ルート・停留所の配置等の見直しに加え、市外からの来訪者等、初めて利用する方であっても利用しやすくなるように、公共交通マップや各種ツールを活用した積極的な情報提供を行うなど、さらなる利用促進に向けた有効な取組について検討します。

■ 施策の目標

指標名		現状値	目標値	目標値
		2017 年度	2022 年度	2026 年度
1	玉野市コミュニティ交通の利用者数（人）	121,706	119,500	119,500
2	公共施設や病院への移動手段がなく不便に感じている市民の割合（％）	6.7	5.0	5.0
3	市内バス車両のバリアフリー化率（％）	62.9	70.0	80.0

■1：1 年間に玉野市コミュニティ交通（シーバス・シータク・石島航路）を利用した人の延べ人数
※今後、本市において人口減少が見込まれることや、料金体系の見直しについて検討することを踏まえて、利用者数を維持することを目標として設定しています。

■2：【アンケート】公共施設や病院への移動手段がなく不便であると回答した市民の数／全回答者数×自家用車を利用しない市民の割合×100

■3：市内を運行するバス車両のうち、ノンステップバス及びワンステップバス車両の割合
ノンステップバス及びワンステップバス車両の数／バス車両の総数×100

第２期たまの創生総合戦略

計画の期間 2020 年度～2024 年度

基本目標

基本目標① [雇用創出] 本市における安定した雇用を創出する

基本目標② [移住・定住] 本市への新しいひとの流れをつくる

基本目標③ [結婚・出産・子育て] 若い世代の結婚・出産・子育ての希望を叶える

基本目標④ [まちづくり・地域間連携] 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

公共交通に関する事項

具体的施策・事業

(1) 公共施設の再編整備や利便性の高い地域公共交通の充実等を進めることにより時代に合った公共サービスを提供する

- 岡山連携中枢都市圏や倉敷市・直島町等近隣市町との連携を推進し、産業振興、観光、公共交通、公共施設活用等、広域的な取組が有効な分野・事業を推進する。
- シーバス、シータク等公共交通の安定的な運行に対する支援を継続するとともに、関係団体と連携して、JR 宇野みなと線の利用促進や利便性向上、本市と近隣都市部を接続する幹線道路の整備促進に取り組む。

事業 2

公共交通運営事業

- 交通弱者対策や都市機能の利便性を向上させるため、民間事業者が実施するコミュニティバス事業、乗合タクシー事業、石島航路事業に係る運行費を支援する

KPI

	実績値	目標値
	H30 年度	R6 年度
公共交通運営事業利用者数	124,363 人	119,500 人

玉野市都市計画マスタープラン

計画の期間 2013 年度～2022 年度

将来都市像 安心・活力・支えあい～みんなで築く自立都市

公共交通に関する事項

＜将来都市構造図＞



(1) 道路・交通施設整備方針

(基本的な考え方)

①交通ネットワーク・機能の充実

- ・ 山陽自動車道等の高速道路への連絡道路の充実など、広域交流の利便性の向上により、他都市との連携を促進する広域交通ネットワークの強化に努めます。
- ・ 誰もが安全かつ快適に多様なサービスを受けることができるように、都市拠点と地域生活拠点及びその周辺地域を連絡する公共交通網の充実を図るとともに、災害時や火災時などに安全な生活を支える道路網の整備を目指します。

②利用者にやさしい公共交通づくり

- ・ 人々が、安全・安心に、かつ快適に移動ができるよう、利便性向上を推進するとともにバリアフリー化を促進し、利用者にやさしい公共交通の確立を目指します。

③港湾施設・環境の整備

- ・ 宇野港では産業活性化や観光振興の基盤となる港湾の整備が実施されています。今後宇野港宇野地区においては、人流ゾーンとして市民や観光客の回遊・滞在を促進することで活気ある暮らしやすいまちを目指すとともに、宇野港田井地区においては、物流ゾーンとして新たな活力の創造を目指します。

(2) その他の関連計画

公共交通等に関連のある下記の計画の内容を考慮し、本計画に反映する。

- 第2期たまの版生涯躍進のまち（CCRsea）基本計画（2021年4月策定）
- 玉野市地域福祉活動推進計画（2012年3月策定・2022年3月改訂）

- 第 8 期玉野市老人保健福祉計画・介護保険事業計画（2021 年 3 月策定）
- 玉野市公共施設等総合管理計画（2017 年 2 月策定・2022 年 3 月改訂）
- 新玉野市環境基本計画（2012 年 3 月策定）

(3) その他の政策動向

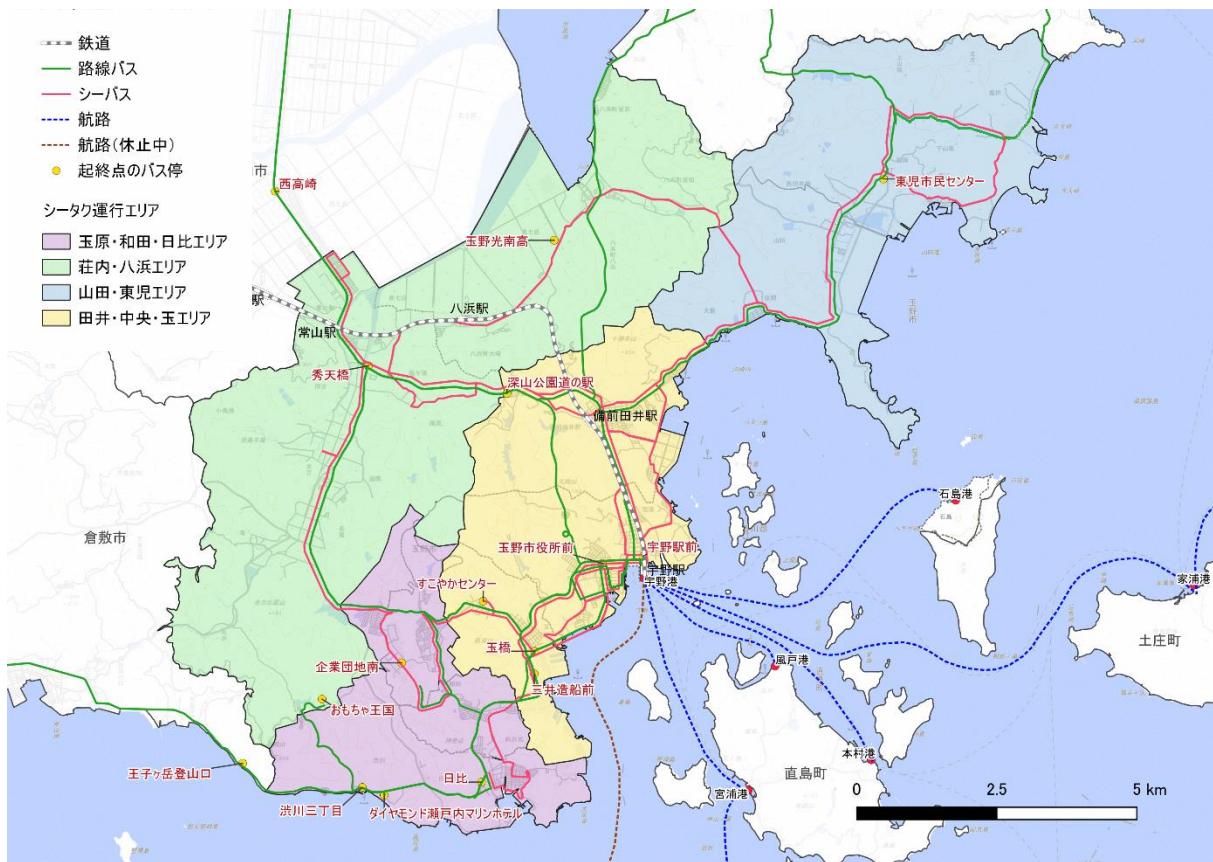
分野	移動に係る政策動向等
都市計画	● 公共交通を軸に、複数の拠点が連携する多極ネットワーク型コンパクトシティの形成による持続可能な都市づくりを推進している ● 都市拠点においてはより質の高い複合的な都市サービスの提供に向けた都市機能の充実、地域生活拠点においては日常生活に必要な都市機能を集約することとしている ● 都市計画法の改正に伴い、今後、災害リスクの比較的低いエリアへの居住誘導が進められていく見込み
公共施設	● 玉野市民病院と三井病院が統合、建て替え予定（建て替え予定地は宇野 2 丁目（旧玉野市総合文化センター・サンライフ玉野・旧検察庁舎）） ● 市役所本庁舎は「本庁舎整備方針検討会」の結果を踏まえ、再編整備を検討
教育	● 学校の統廃合計画の策定に着手している ● これまでスクールバスの実績は無いが、今後は統廃合にあたりスクールバスの導入検討が必要
観光	● コロナ禍で宿泊・レジャー施設等が打撃を受けている一方、自然体験型の観光施設は利用者が増加に転じている施設もあり、新たな観光を模索する動きに沿った形で施策を実施していく必要がある ● 観光庁の補助事業で、これまで公共交通では周遊が困難であった渋川・王子が岳エリアに送客する実証実験を行った ● 渋川マリン水族館や渋川キャンプ場の改修を行う予定 ● 瀬戸内の島々を目指してやってくる外国人旅行者を玉野市で滞留・回遊させるために、外国語対応（案内板やアナウンス、ボランティアガイド等）やキャッシュレス対応等、旅行前の時点からのわかりやすい案内や仕組みの構築が必要
福祉	● 三井生協、天満屋ストア（とくし丸）、ダテ薬局が移動販売を行っている ● 三井生協は、毎週火曜日に買い物送迎サービスを実施している（行きは指定された乗り場へ集合するが、帰りは荷物があるため各自の自宅まで送迎） ● 市の委託事業で社会福祉協議会や社会福祉法人、NPO 等が「生きがいデイサービス」を運営している（内容はいきいき百歳体操やパソコン教室、手芸など多様） ● 他にもふれあいいきいきサロンが市内 62 箇所、いきいき百歳体操が市内 117 箇所（いずれも 2021 年 7 月末現在）で行われている（集会所や市民センターで開催） ● 障害のある人にタクシーチケットを交付することで、外出しやすい環境を整備している ● 一人での移動に制約がある人に、通院・通学等の日常外出だけでなく、余暇活動等の手助けとして、有償で福祉車両での送迎を実施している

※庁内ヒアリング(2021 年 8～9 月実施)の結果より抜粋

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。

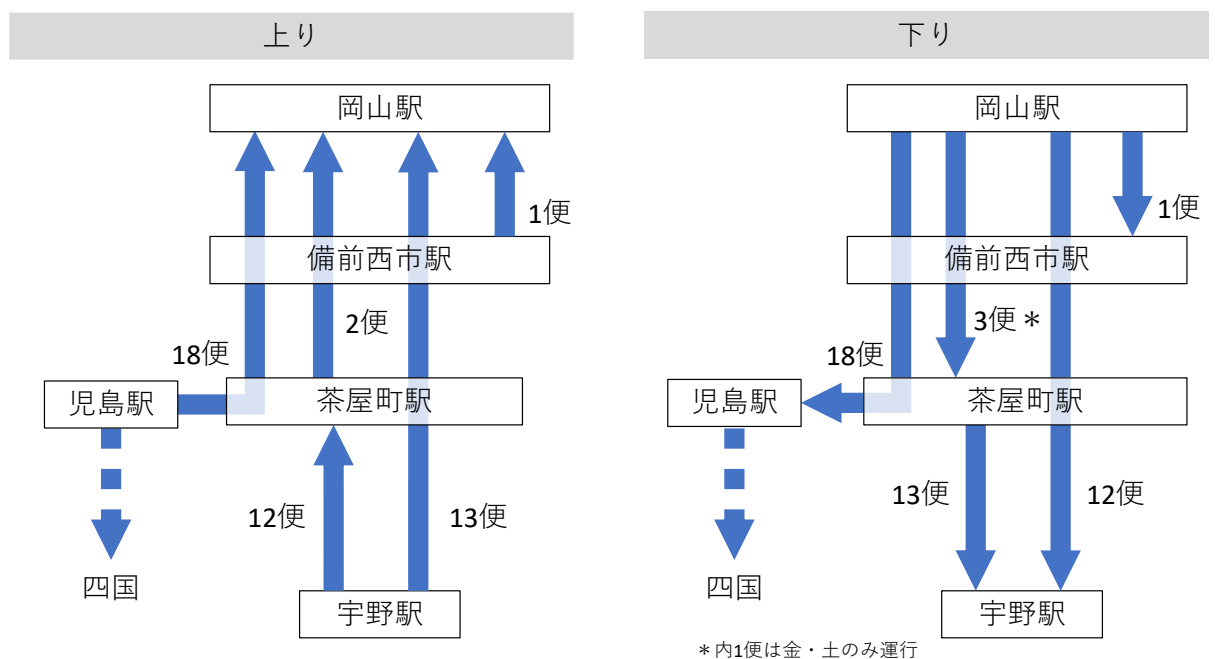


※2023 年 10 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定(「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)
※2025 年 6 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定
内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの起終点変更(「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」)

図 16 公共交通網

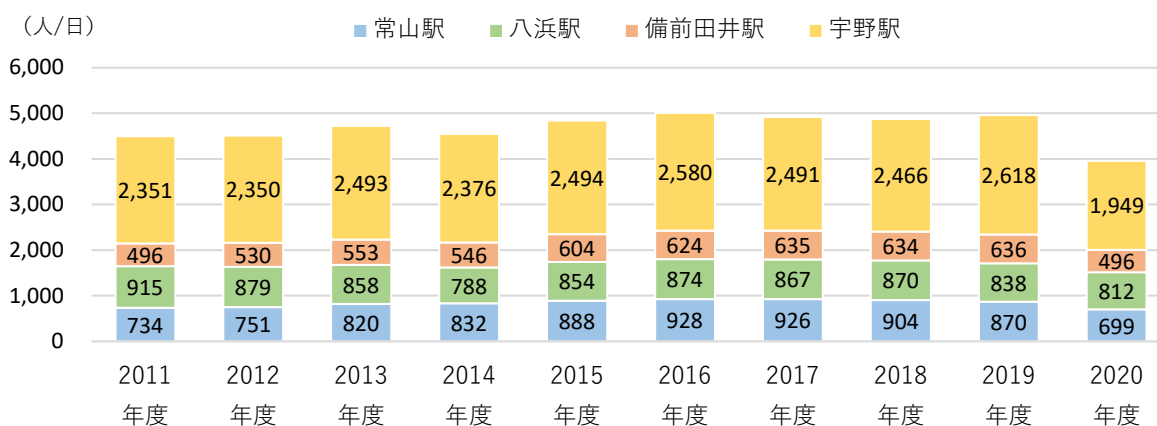
(1) 鉄道

- 岡山市（岡山駅）との間に JR 宇野みなと線（西日本旅客鉄道株）が運行している。
- 玉野市内の 4 駅の乗降客数は近年 5,000 人／日程度で横ばいであったが、2020 年はコロナ禍の影響により約 4,000 人／日に減少した。
- 2019 年 3 月より玉野市内の 4 駅で IC カード（ICOCA）が利用可能となった。
- 2020 年 6 月に宇野駅の観光案内所やトイレ等がリニューアルされ改札内に待合室が新設された。
- 観光列車「ラ・マル・ド・ボァ」が運行している。



※2022 年 2 月時点

図 17 JR 宇野みなと線の運行状況



資料：西日本旅客鉄道株

図 18 市内 4 駅の駅別 1 日乗降客数の推移



資料: せとうちパレットプロジェクト HP

図 19 リニューアルした宇野駅（左：改札内待合、右：駅舎内）



資料: せとうちパレットプロジェクト HP

図 20 観光列車「ラ・マル・ド・ボア」

(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。



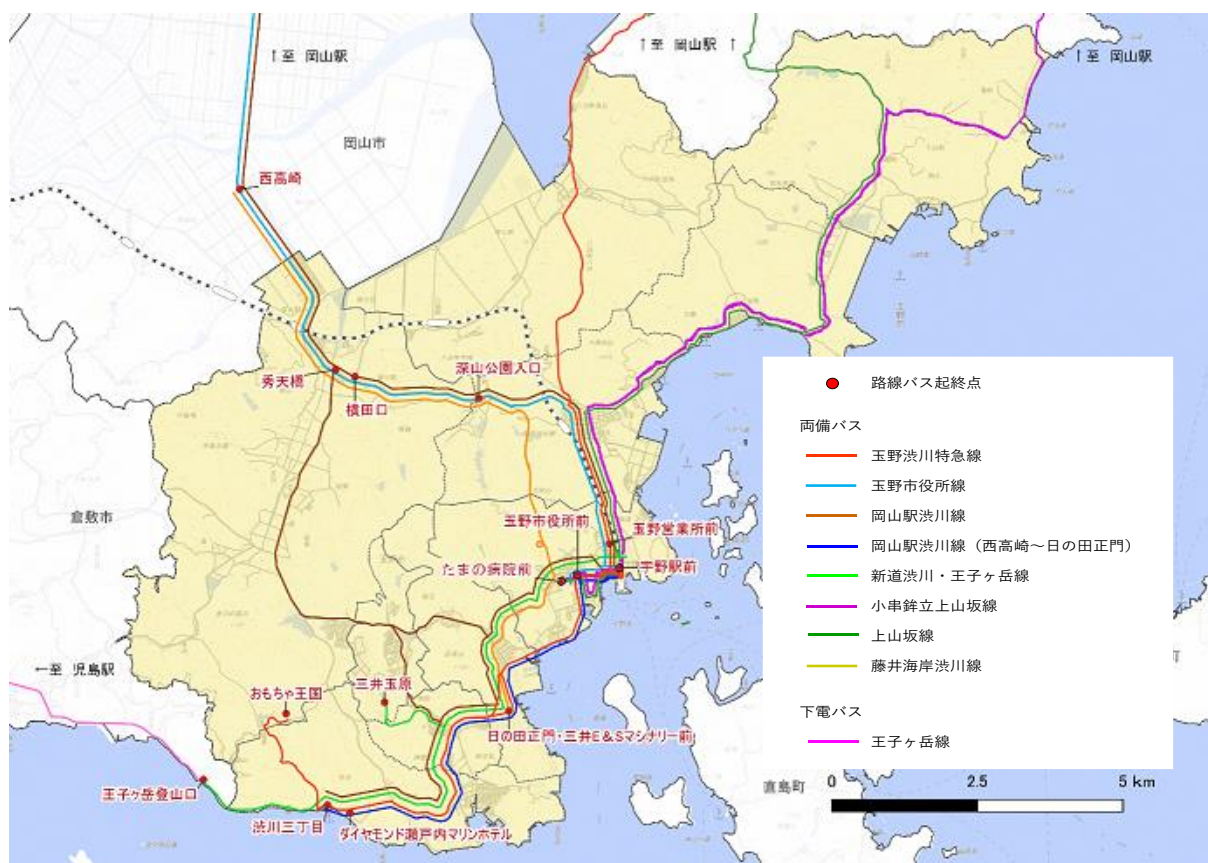
※2023 年 10 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定
 内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの系統改定 (「小串・鉾立線」→「小串鉾立上山坂線」)
 ※2025 年 6 月一部改定 「地域公共交通計画と国補助金の連動化制度」に伴う図の改定
 内容: 国の幹線補助を受ける路線バスの起終点変更 (「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」)

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」）
※2025年6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起終点変更（「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」）

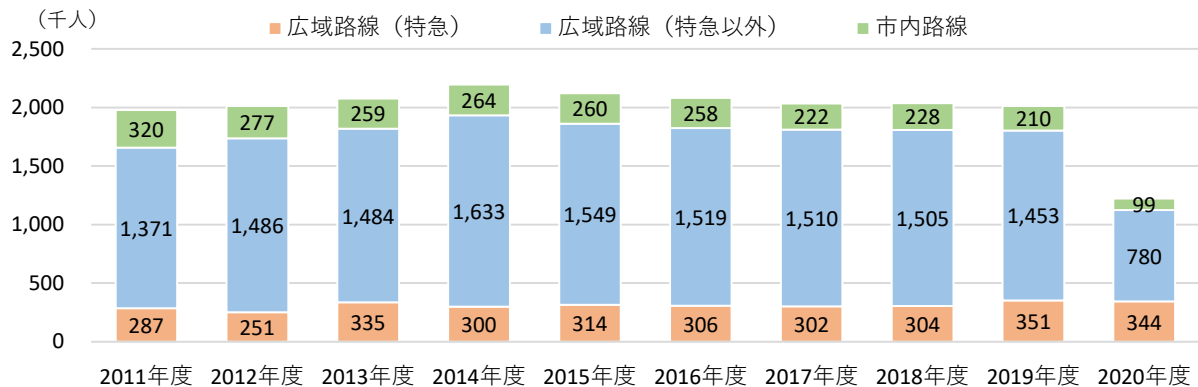
図 22 路線バスの路線網（路線別）

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・たまの病院 前	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」)

※2025 年 6 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起終点変更(「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」)



注) 広域路線は玉野市外の輸送人員を含む

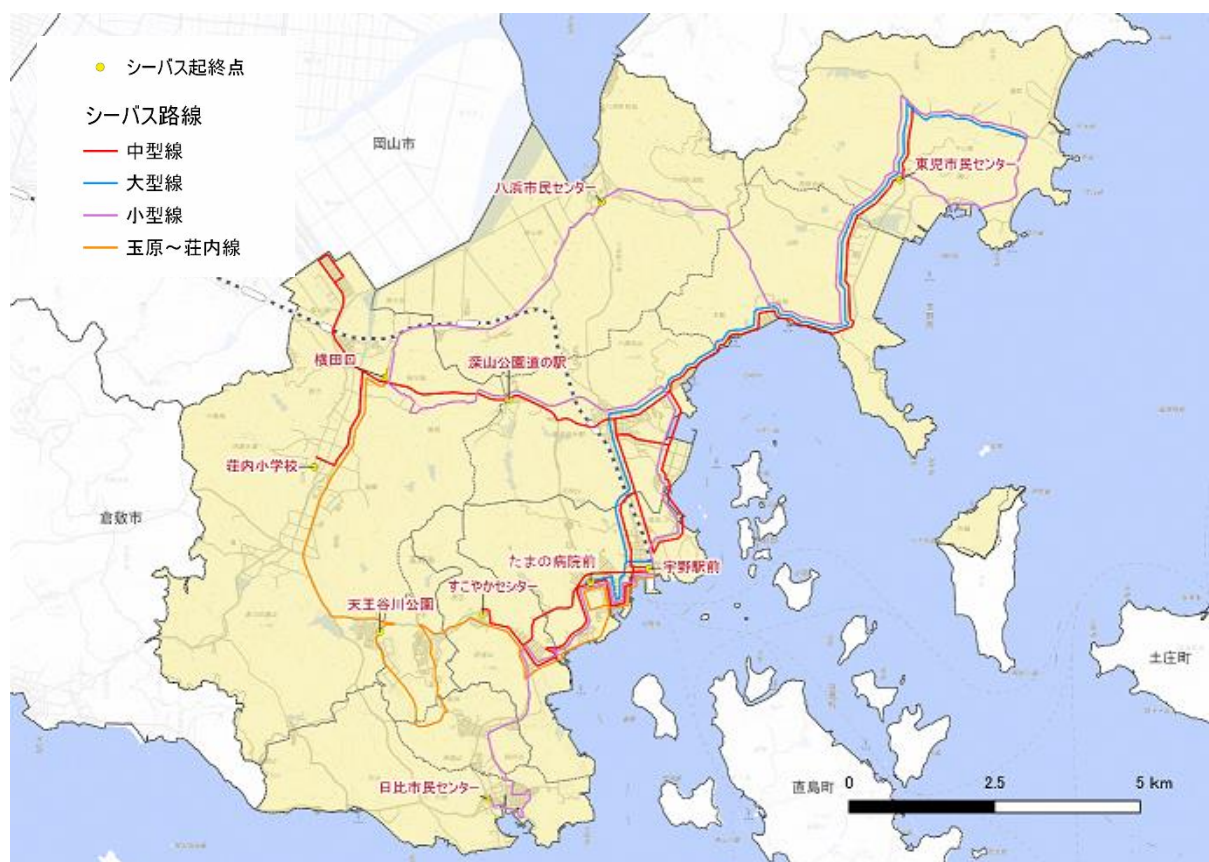
資料: 両備バス

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」)

※2025 年 6 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起終点変更(「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」)

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	
	たまの病院前～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	
	天王谷川公園～東児市民センター	0 / 1	再掲（中型シーバス線）
	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」)

※2025 年 6 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起終点変更(「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」)

表 3 シーバスの運行概要

運行日	毎日運行（一部路線は平日のみ運行） ※12月29日～1月3日は運休、8/13～15は土日祝ダイヤで運行
運賃	一乗車 100 円（6 歳未満のこどもは大人同乗で 1 人まで無料）
支払い方法	現金、ハレカ、全国相互利用対応の交通系 IC カード ※小型シーバスは現金のみ
車両	▼中型シーバス  ▼大型シーバス  ▼小型シーバス  ▼玉原～荘内線シーバス 

※2022 年 2 月時点

(3) デマンド型乗合タクシー（シータク）

- 市との協定に基づき市内のタクシー事業者3社が運行している。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。
- 市内を4エリアに分けて、乗り場を設定した方式によるデマンド型乗合タクシーとしている。基本的にはエリア内での乗降に限るが（一部例外あり）、他エリアのシータクやシーバスと乗継できるよう乗り場が設定されている。
- 事業収支を改善し持続可能性を高めるため、2019年4月に運賃を1乗車200円から300円に値上げを行っている。
- 運賃値上げとコロナ禍の影響により、2019年度、2020年度は利用者数が減少している。
- 荘内小学校の一部児童や、玉野光南高校の生徒が通学に利用している。

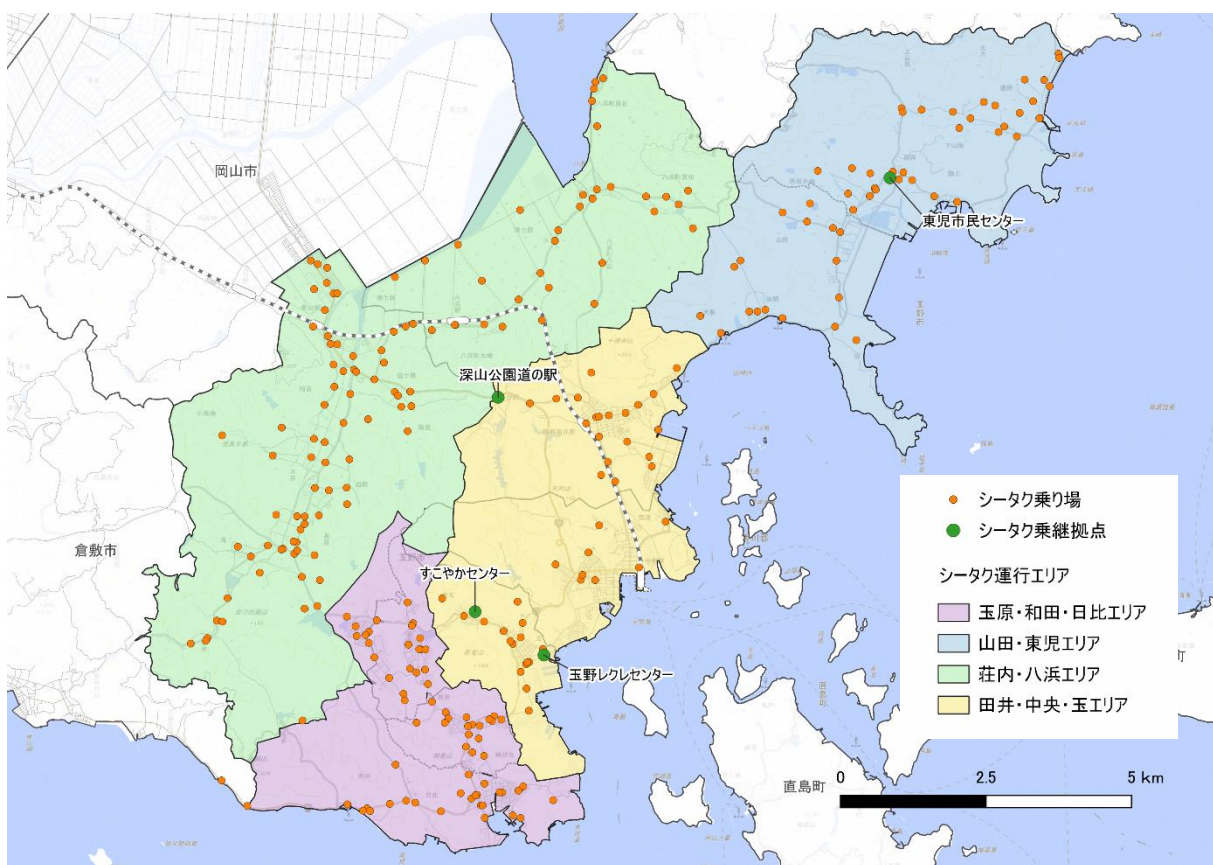
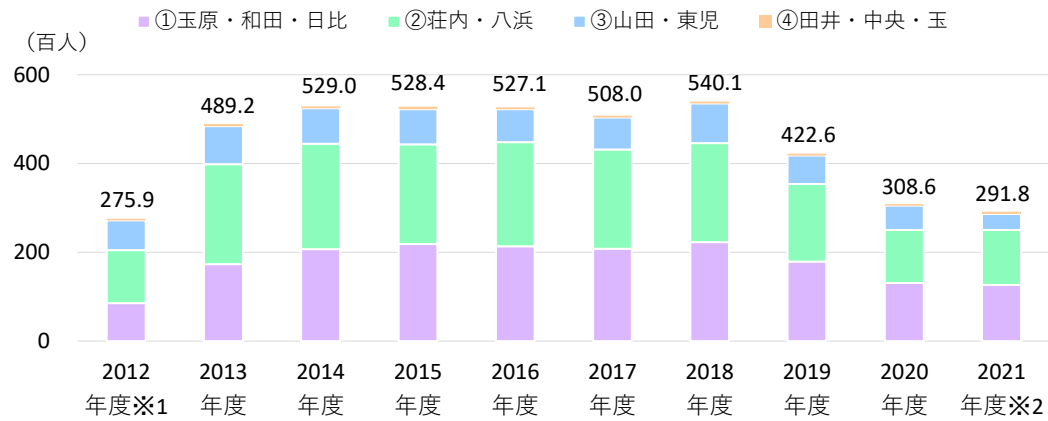


表 4 シータクの運行概要

運行日	毎日運行 ※12月29日～1月3日は運休
便数	1日11便（7時～18時まで1時間に1便）（予約制）
運賃	一乗車300円（65歳以上、16歳未満、高校生、障害者及び重度障害者の付添人は200円。6歳未満のこどもは大人同乗で1人まで無料）
支払い方法	現金のみ
乗降場所	指定の乗り場（シータク独自に設定した乗り場及び既存バス停留所）でのみ乗降可能。基本的に各エリア内での乗降だが、一部エリアをまたいで利用できるケースもある。
予約方法	運行の1時間前までに電話でコールセンターに予約する。ただし、7時便・8時便・9時便は前日17時までに予約する。スマートフォンまたはパソコンによるWEB予約も可能。 
車両	①玉原・和田・日比エリア：セダン型2台 ②荘内・八浜エリア：セダン型1台、ワゴン型1台 ③山田・東児エリア：ワゴン型1台 ④田井・中央・玉エリア：セダン型1台 ※運用で不足する場合は増便で対応 ▼セダン型（定員4～5人）  ▼ワゴン型（定員9人） 

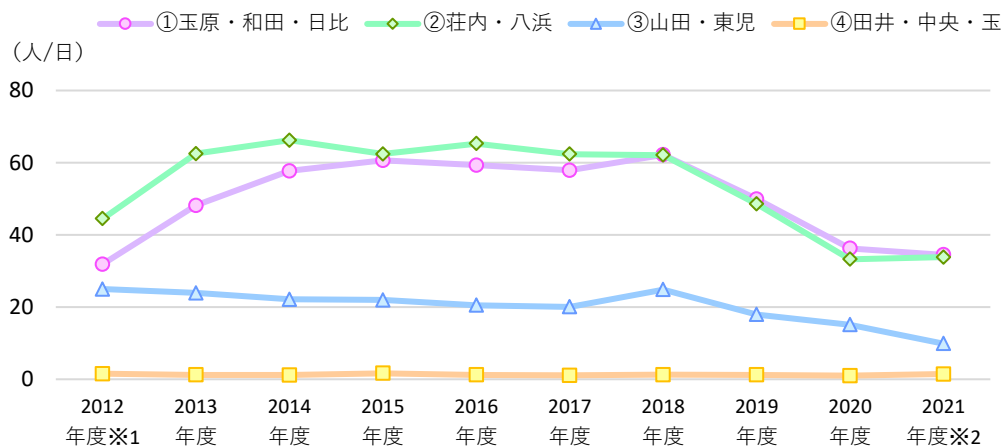
図 29 スマートフォンによるWEB予約画面



※1…2012年度は、2012年7月～2013年3月の利用者

※2…2021年度は、4月～9月の利用者数を2倍して算出した推定値

図 30 シータクの年間利用者数の推移



※1…2012年度は、2012年7月～2013年3月の利用者

※2…2021年度は、4月～9月の利用者数を2倍して算出した推定値

図 31 シータクの1日平均利用者数の推移

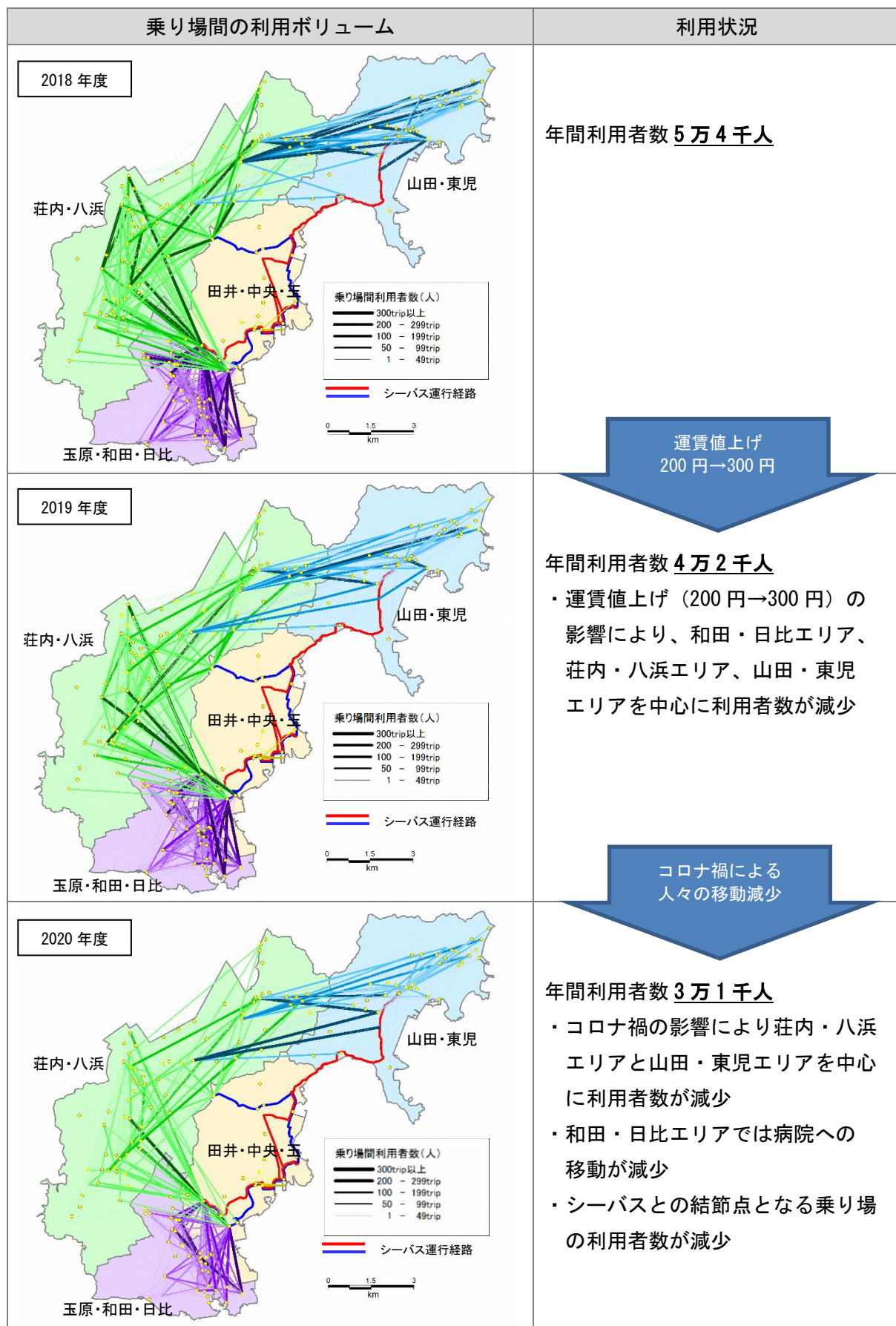


図 32 乗り場間の利用ボリュームの変遷

(4) タクシー

- 市内にはタクシー5 社が営業所を有しており、石島以外ではタクシーを利用することが可能である。



表 5 市内タクシー事業者の保有車両数（令和 3 年 8 月末現在）

営業所	普通	特大	計
旭自動車(株)	22	3	25
下電観光バス(株)玉野営業所	20	1	21
双葉タクシー(株)	7	1	8
富士タクシー(株)	8	0	8
(有)高野タクシー	3	0	3
計	60	5	65

(5) 航路

- 宇野と石島の間で石島航路（予約制：シータクコールセンターにて予約受付）が運航している。
- 石島航路の利用者数は、島民の減少と共に減少傾向。島民の要望を踏まえ、2021 年 4 月から曜日によって変則的なダイヤだったものを月～金まで同一のダイヤに変更した。
- 市は運航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。
- 石島航路は収支改善が課題となっており、運賃値上げの検討も必要。
- 市外との航路として、宇野から直島に 3 航路、宇野から豊島・土庄に 1 航路が運航している（高松との間を結ぶ航路は 2019 年 12 月から休止中）。
- クルーズ客船の寄港地となっており、外国人を含む多くの観光客が下船する。



図 34 宇野港

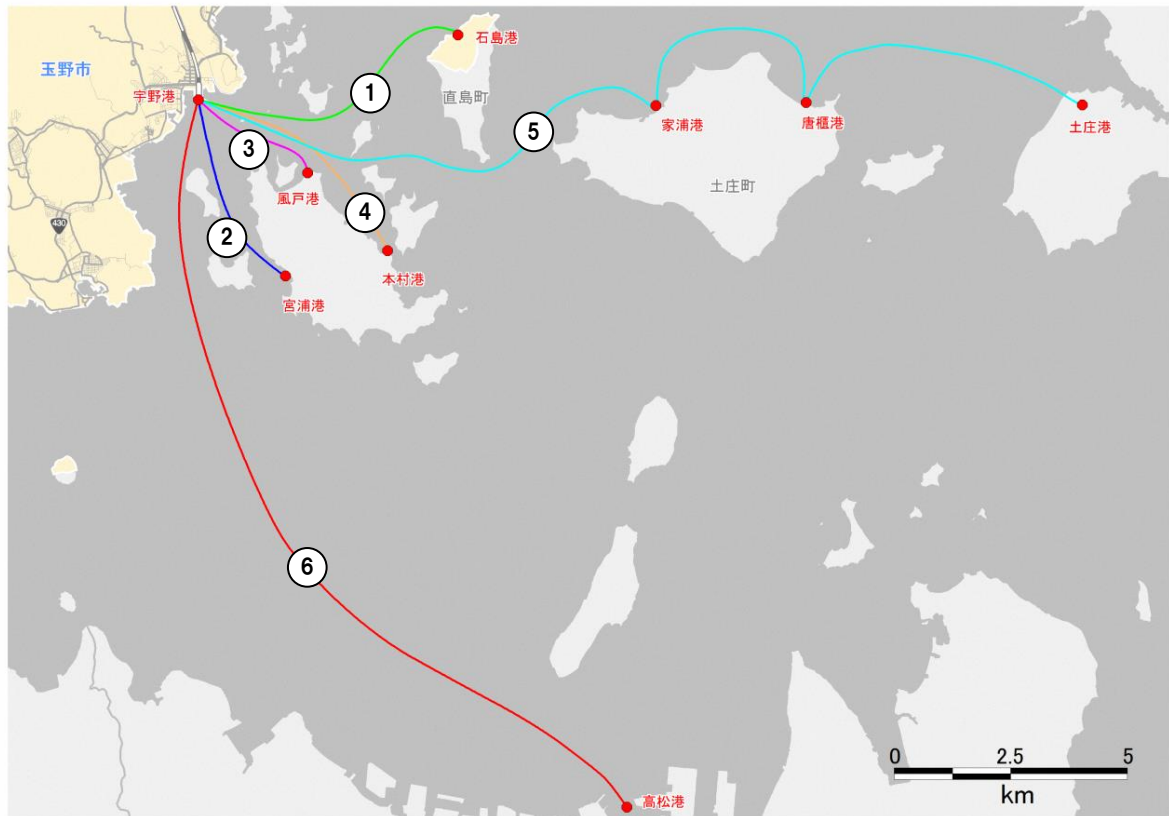


図 35 航路図

表 6 航路の運航状況

	運航経路	運航事業者	始発時刻-終着時刻	運航便数 (片道 0.5 便)
①	宇野～石島	(株)川西マリンサービス	08：30-17：45	2.5 ※予約制 土日祝運休
②	宇野～直島（宮浦）	四国汽船(株)	06：00-00：50	20.0
③	宇野～直島（風戸）	四国汽船(株)	05：30-16：45	8.0
④	宇野～直島（本村）	四国汽船(株)	06：45-18：55	5.0
⑤	宇野～豊島～土庄	小豆島豊島フェリー(株)	06：45-19：19	6.0
⑥	宇野～高松	四国急行フェリー(株)	休止中	

※2022 年 2 月時点



資料：玉野市
 ※1…2015 年 1 月から実証運行、2015 年 4 月から本格運行
 ※2…2021 年度は、4 月～9 月の利用者数を 2 倍して算出した推定値

図 36 石島航路の利用者数の推移



資料：(株)川西マリンサービス

図 37 石島航路の船舶

表 7 石島航路の概要

運航日	平日運航（土日祝は運休）
便数	石島港発：3 便、宇野港発：2 便（予約制）
運賃	一乗車 500 円（65 才以上の高齢者、障害者および重度障害者の付添人、16 歳未満、高校生は 250 円）
支払い方法	現金のみ
予約方法	前日 17 時までに電話でコールセンターに予約する

(6) その他の移動手段・移動サービス

- (株)川西マリンサービスが、海上タクシーを運航しており、石島航路が運航していない時間帯や土日を補完している。
- 主に観光者向けに、玉野観光案内所ではアートレンタサイクル、ウノ・シーサイドパークではeバイクといった自転車の貸出が行われている。
- 三井生協が、買い物客の無料送迎サービスを実施している。
- 介護認定を受けている人を対象に、福祉有償運送が行われている。利用料金はタクシー料金の半額で、4ヶ所の社会福祉法人やNPOが実施している。
- 2021年度より、「障害者タクシーチケット助成事業」が導入されている。



資料:川西マリンサービス

図 38 海上タクシー



資料:玉野観光案内所 HP

図 39 レンタサイクル

障害者タクシーチケット助成事業



を始めます

障害のある人が外出しやすい環境を整備するため、4月から「障害者タクシーチケット助成事業」を始めます。

内 本市と契約しているタクシー事業者などで使用できるタクシーチケットの交付 対 次の条件をすべて満たす人 ○市内在住 ○障害者手帳1級または2級、療育手帳Aまたは精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けている人 ○市民税非課税世帯に属する人	助成 1か月4枚(1枚500円)のタクシーチケットを年度単位で交付(1か月4枚を上限とし、最大24,000円分) 申 申請書を持参または郵送 ※申請には身体障害者手帳などの提示が必要です。
---	---

詳しくは、お問い合わせください。
申問 福祉政策課 ☎ 32-5556

資料:広報たまの

図 40 障害者タクシーチケット助成事業の概要

2. 交通結節点等の状況

- ほぼすべての結節点は駅舎や市の施設があり屋内で快適に待てる環境であるが、2021 年 11 月に新たに設定された「横田口」は近隣に適切な施設がないため、バス停に屋根・ベンチを設置している。また、2022 年 2 月に両備バスからシーバスへの路線移管に合わせて設定された「第二野関」はバス停に屋根・ベンチ等も未設置である。
- 宇野駅にはデジタルサイネージが設置されており、路線バス・シーバス・フェリーの時刻表や乗り場案内、観光に関連する案内表示などの情報が提供されている。

場所	写真	鉄道	路線バス	シーバス	シータク	航路
宇野駅・宇野港	   	●	●	●	●	●
深山公園道の駅	 		●	●	●	
東児市民センター	 			●	●	
横田口			●	●	●	

第二野関					●	●	
すこやか センター	 				●	●	
八浜市民 センター				●	●	●	
備前 田井駅	 	●			●	●	
八浜駅			●		●	●	
常山駅	 	●				●	



図 41 宇野駅のバス乗り場の状況



図 42 宇野駅前に設置されたデジタルサイネージ

3. 公共交通の利用促進・情報提供

- 市や関係者により公共交通の利用促進が実施されている。

(1) 玉野商工高校と協力したシーバスの利用促進

- ・ クリスマスとバレンタインの時期にシーバスのデコレーションを実施。
- ・ シーバスの沿線上のグルメ情報を掲載した「すみたまっぷ」を作成。(シーバスの車内広告スペースに掲示した。)
- ・ 「JK シーバスツアー」動画を作成、YouTube で配信。
- ・ 新たに導入したシーバス車両のラッピングデザインを作成。



図 43 バレンタインデコレーション

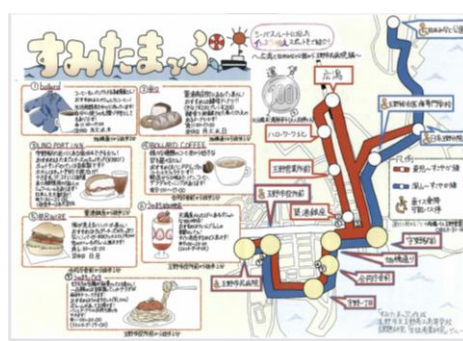


図 44 すみたまっぷ



図 45 動画「JK シーバスツアー」

(2) 市内小学生を対象にした「バスの乗り方教室」「電車の乗り方教室」

- ・ 年に 6 校程度を対象に実施している。



図 46 バスの乗り方教室



図 47 電車の乗り方教室

(3) 出前講座の実施

- ・特にシーバスのルート・ダイヤが大幅に改正される際には、庄内地区の高齢者大学（対象者約150人）などに出向き、出前講座を実施した。



図 48 出前講座

(4) 「健康たま〜るポイント」との連携

- ・健康増進課と連携し、シーバス・シータクに乗車するとポイントが貯まる「健康たま〜るポイント」を実施し、外出機会増加の促進を図っている。
- ・各種健康診断や健康増進イベントに参加するほか、シーバス・シータク・石島航路は片道1回利用で1ポイント。4ポイント集めて応募すると抽選で賞品がもらえる制度。

平成29年度 健康たま〜るポイント 実施期間：4月1日～平成30年2月28日 応募期間：7月1日～平成30年2月28日 玉野市健康増進課（すこやかセンター） 〒708-0011 玉野市東玉 1-18-5 教11106 ※記入もれがあると特典の抽選に参加できませんので、記入もれのないようにお願いします。 ※個人情報等は賞品の発送と事業評価の統計的処理にのみ利用します。	ふりがな	
	氏名	
	生年月日	T・S・H 性別（男・女） 年 月 日（歳）
	住所	〒708- 玉野市
	電話番号	- -
		この事業のご意見、ご感想

必須ポイント 対象事業 No. () (1・2・3・4・5・6) いずれかにチェックを記入してください。 参加日 (/ /) No.4・5 玉野市 健康課 ポイントシール 貼付箇所	必須またはその他のポイント 対象事業 No. () 参加日 (/ /) No.4・5 玉野市 健康課 ポイントシール 貼付箇所	必須またはその他のポイント 対象事業 No. () 参加日 (/ /) No.4・5 玉野市 健康課 ポイントシール 貼付箇所	必須またはその他のポイント 対象事業 No. () 参加日 (/ /) No.4・5 玉野市 健康課 ポイントシール 貼付箇所
---	--	--	--

図 49 健康たま〜るポイントの台紙

(5) 免許返納者への情報提供と回数券の配布

- ・玉野警察署で運転免許証を返納する際には、シーバス・シータクで利用可能な乗車回数券とシーバス・シータクのルートマップを配布している。

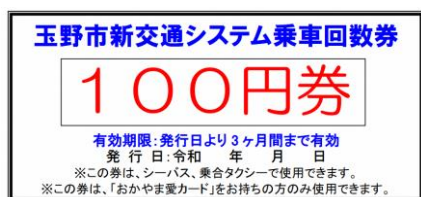


図 50 乗車回数券

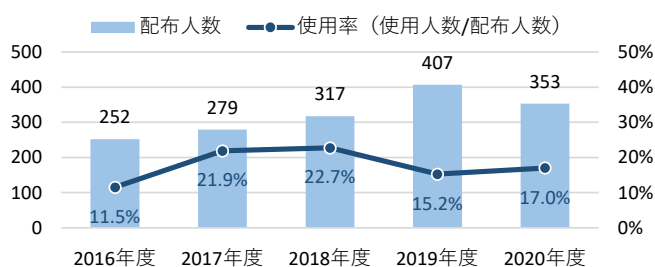
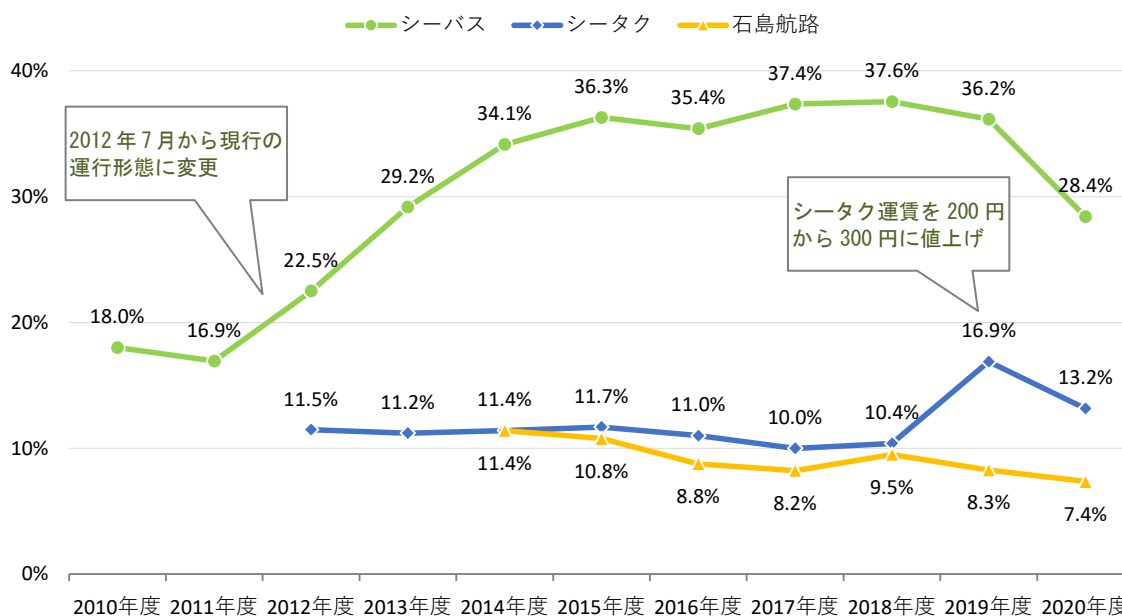


図 51 乗車回数券の配布数と使用率

4. 公共交通への支援状況

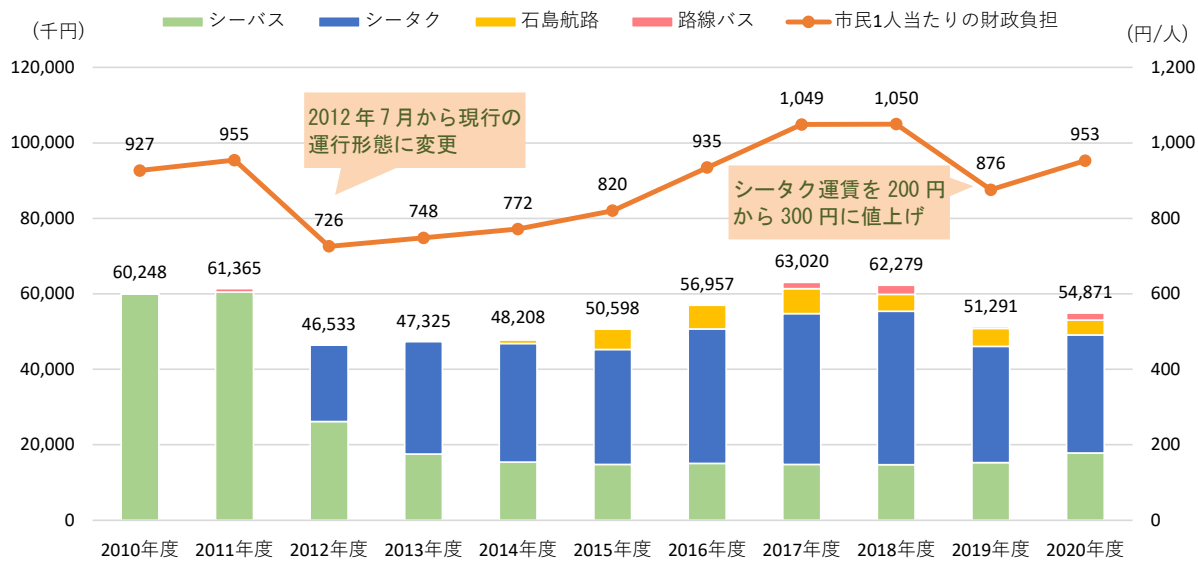
- 2012 年度のシータク導入・シーバス路線集約により運行経費は大幅に縮小し、シーバスの収支率は改善し、近年は 30% 台後半程度で推移していたものの、2020 年度はコロナ禍の影響もあり、28.4%まで低下した。
- シータクの収支率は導入以来、10%程度だったものが 2019 年度の運賃値上げにより 16.9%に改善したものの、2020 年度はコロナ禍の影響により利用者が減少し、再び低下した。
- 石島航路の収支率は導入以来低迷し続けており、2016 年度以降は 10%を切った状態が続いている。
- 市の財政負担は、シータク導入後、シータクの利用者増に伴う追加便の運行等で増加傾向にあったものの（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」）



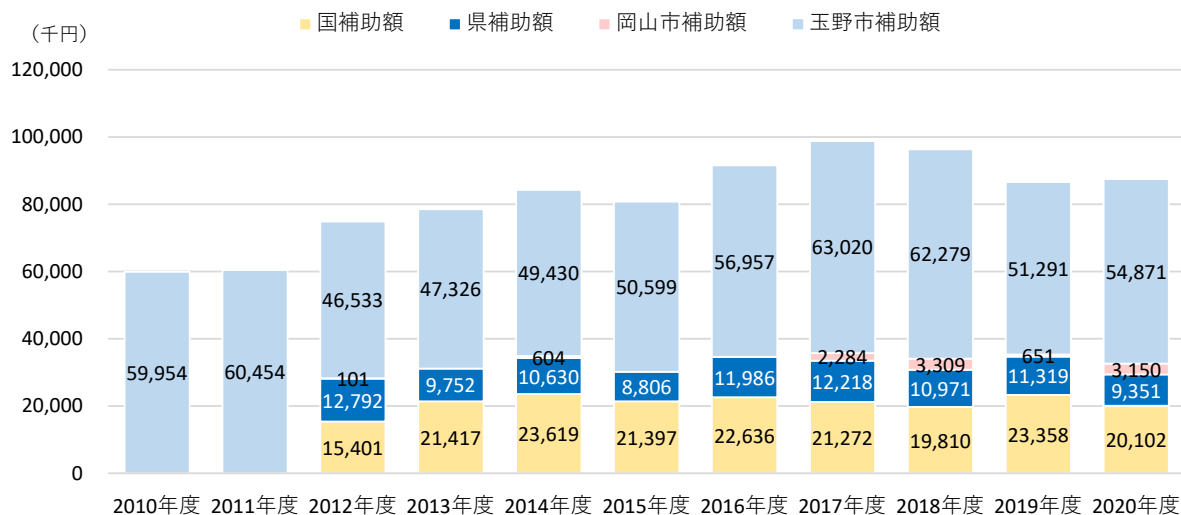
資料：玉野市

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）



資料: 人口は住民基本台帳(各年3月末現在)
運行(航)事業者への補助金

図 53 公共交通に係る市の財政負担



※路線バス、シーバス、シータク、石島航路の運行(航)にかかる補助金額

図 54 公共交通に係る国・県・市による補助金額の推移

5. 新しい技術やサービスの動向

- 玉野市に係るバス路線では、バス運行情報の GoogleMaps 対応・オープンデータ化がすでに行われている。
- また、準天頂衛星システム「みちびき」を活用したバスロケーションシステムや、自動配送ロボットによる公道でのラストワンマイル配送の実証実験が行われた。
- その他、近年公共交通分野では以下のような技術革新が進んでいる。

◆MaaS(Mobility as a Service)

- スマホアプリ等を活用し、住民や来訪者一人一人の移動ニーズに対応して、公共交通をはじめとする移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 観光や医療等、目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資するもの



資料: 西日本旅客鉄道(株)HP

図 55 JR 西日本の MaaS「setowa」

◆キャッシュレス決済

- 利用者を切符購入や運賃表確認・両替等のストレスから解放
- 事業者は利用データ蓄積とそれに基づく事業改善のメリットも
- 従来の交通系 IC カード（ICOCA、Hareca 等）に加え、近年は QR コード（PayPay、LINE Pay 等）や NFC 搭載クレジットカード等による決済も導入が進む（均一運賃だけでなく距離制運賃へ対応も）



資料: 上田市 HP

図 56 QR コードによる決済



資料: QUADRAC(株)HP

図 57 NFC 搭載クレジットカードによる決済

◆自動運転

- GPS や磁気マーカー、デジタル地図等を利用して自車の位置を把握しながら正確な運行を行うバス車両の技術開発が進む
- 運転士不足や交通事故の防止に寄与
- 2020 年度に中型バス車両（56 人乗り）による実証実験を全国 5 地域で行い、公共移動サービスの事業化に向けた検証を実施



資料：産業技術総合研究所 HP

図 58 自動運転バスの車両

◆AI オンデマンド交通

- 利用者の予約に対し、AI を活用してリアルタイムに効率的な乗り合い配車を行うオンデマンド交通システム
- 決まった経路や時刻表は無く、運行時間内であれば行きたいときに行きたい場所へ行ける



資料：国土交通省総合政策局 HP

図 59 AI による効率的な配車のイメージ

◆グリーンスローモビリティ

- 時速 20km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上の電動パブリックモビリティ
- 一般車両では通行が困難な細街路でも通行が可能であり、乗降場所を柔軟に設定することが比較的容易
- 沿道環境への影響が小さく、二酸化炭素排出を低減できる



資料：福山市 HP

図 60 グリーンスローモビリティの車両

◆超小型モビリティ

- 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両
- 定員や最高速度等で軽自動車よりも利用場面が限定される一方、そのコンパクトさによって運転しやすく、駐車場所なども探しやすい

	① 電動発付自転車	② 型式指定車	③ 基準値と指定制度に基づく指定車両
運行地域	制限なし（高速道路等は走行できない）	制限なし（高速道路等は走行できない）	定められた運行区域のみ走行可能（高速自動車国道等は走行できない）
定員	1 人	1 人～4 人	1 人～2 人
積載量	90kg	貨物自動車の積載条件を満たす必要がある	貨物自動車の積載条件を満たす必要がある
車両例			
適している導入目的・事業内容等	お口で軽い荷物を持つ配達業務など 90kg 以下の貨物を扱う配達業務など	高齢者や障害者に対する送迎など グループでの送迎が多い観光地利用など 2 人乗車が多いと見込まれる観光地利用の事業	観光地利用、送迎利用など 近距離の日常的な交通手段、送迎事業、在宅医療の連携など
			指定エリアでの低速域の移動

資料：地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック（国土交通省自動車局）

図 61 超小型モビリティの種類

6. 前計画に位置付けた事業の実施状況と目標達成状況

(1) 事業の実施状況

- 計画に位置付けられた事業は概ね実施されたものの、一部、未実施の事業もある。
- 目標は「目標 2-2」以外は達成できておらず、本計画では事業環境の変化等を踏まえ新しい目標を設定する必要がある。

基本理念「元気で安心して暮らせるまち、活気あるいきいきとしたまちを支える公共交通網」

目標 1-1 利便性の高い公共交通を維持する

事業名・実施主体	実施状況
1 シーバスのルート・ダイヤの見直し (実施主体：市・交通事業者)	● 2021 年 3 月、大幅な見直しを実施 ● 東児・山田方面から深山公園へのニーズを踏まえ、2019 年 9 月より土日祝日のシーバスのルート・ダイヤを変更
2 シーバス、シータク、石島航路の運賃制度の見直し (実施主体：市・交通事業者)	● 2021 年 4 月、シータクの値上げを実施 ● 石島航路は、2021 年度に運賃見直しを検討
3 シータクの効率的な運行の検討 (実施主体：市・交通事業者)	● 適宜シータク乗り場の追加、見直しを実施 ● 利用の多い時間帯の効率的な運行のため、シータクの自動配車システムを活用
4 周辺市と連携した広域移動手段確保の検討 (実施主体：市・交通事業者・住民・宇野線利用促進対策協議会)	● 2020 年 4 月、岡山市の「ブンタク」が玉野市側の医療施設に停留所を設置し運行を開始 ● JR 宇野駅・備前田井駅・八浜駅での乗継に配慮し、シーバスのダイヤ改正を実施 ● 岡山空港のリムジンバス運行について両備ホールディングスと協議を重ねたが、運行上の問題等で実施は困難と判断

目標 2-1 利用者の目線に立った分かりやすい情報提供を行う

事業名・実施主体	実施状況
5 宇野駅における分かりやすい情報提供ツールの整備 (実施主体：市・交通事業者)	● 2017 年 3 月、宇野駅に路線バス・シーバス・フェリーの時刻表や乗り場案内、観光案内を表示する屋外型デジタルサイネージを設置
6 バスロケーションシステムの導入 (実施主体：市・交通事業者)	● 2017 年 12 月から 2021 年 3 月まで、バスの運行位置や到着予測時刻などが案内できる高精度バスロケーションシステム「シーナビ」の実証実験を実施 ● 併せて、運行状況を表示する大型ディスプレイを、すこやかセンター・ショッピングモールメルカ・深山公園・田井市民センターに設置
7 シータク乗り場の情報提供システムの構築 (実施主体：市・交通事業者)	● 「シーナビ」の機能の一つとして、シーバスの時刻表やシータク乗り場の詳細な情報を提供
8 各種メディアやツールを活用	● 「シータクおでかけガイド」の内容修正を検討

用した情報発信 (実施主体：市・交通事業者)	● 市のホームページ、Facebook、広報紙を活用し、定期的に情報を発信 ● 玉野商工高校と協力し、「JK シーバスツアー」の動画を作成、YouTube で配信 ● シーバスのダイヤ・ルート的大幅見直し時には、地元新聞社等に情報を提供 ● 市の観光や移住定住のパンフレット等にシーバスやシートクなど公共交通の情報を提供 ● 玉野商工高校と協力し、シーバスの沿線上のグルメ情報を掲載した「すみたまっぶ」を作成、シーバスの車内広告スペースに掲示 ● コールセンターにおいて、シーバスや路線バスについても、問い合わせ対応を実施
-----------------------------------	--

目標 2-2 公共交通のバリアフリー化、シームレス化を推進する

事業名・実施主体	実施状況
9 施設や車両のバリアフリー化 (実施主体：市・交通事業者)	● シーバスのダイヤ改正時には、JR や路線バスとの乗継ぎを考慮 ● 2021 年 10 月、路線バスのダイヤ改正等に伴い、新たに「横田口」を路線バス・シーバス・シートクの乗継ポイントと設定し、屋根とベンチを設置
10 JR 宇野みなと線への IC カード導入の研究 (実施主体：市・交通事業者・住民・商業施設・観光施設・宇野線利用促進対策協議会・沿線自治体)	● 2019 年 3 月、JR 宇野みなと線(彦崎駅～宇野駅の計 7 駅)へ交通系 IC カード ICOCA エリアが拡大

目標 3-1 他事業や関係者との連携を強化し新規利用者を増やす

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
11 観光施設や商業施設、学校との連携強化 (実施主体：市・交通事業者・住民・観光施設・商業施設・高等学校・中学校)	● 深山公園の施設や宇野駅の観光案内所に、シーバス・シートクのルートマップを掲示 ● 今後イベント等で連携するための準備を実施 ● 毎年、市内小学生を対象に「バスの乗り方教室」「電車の乗り方教室」を実施 ● 玉野商工高校と協力し、クリスマスとバレンタインの時期にシーバスのデコレーションを実施 ● 玉野商工高校と協力し、新たに導入したシーバス車両のラッピングデザインを検討 ● 玉野商工高校と協力し、「JK シーバスツアー」の動画を作成、YouTube で配信【再掲】 ● 玉野商工高校と協力し、シーバスの沿線上のグルメ情報を掲載した「すみたまっぶ」を作成、シーバスの車内広告スペースに掲示【再掲】
12 高齢者の介護予防事業等との連携 (実施主体：市・交通事業者)	● 健康増進課と連携し、シーバス・シートクに乗車するとポイントが貯まる「健康たま〜るポイント」を実施 ● 外出機会の増加のため、要望のあった地域にシーバスを延伸

13 公共交通や交通安全に関する出前講座の開催 (実施主体：市・交通事業者・住民・玉野市交通安全対策協議会)	● 要請があった地域において、公共交通や交通安全の出前講座や要望や問題点等の聞き取りを実施 ● 特にシーバスの大幅改正の際には、荘内地区の高齢者大学(対象者約 150 人)等において、出前講座を実施
14 運転免許返納と連携した利用促進 (実施主体：市・交通事業者・岡山県警・玉野市交通安全対策協議会)	● 玉野警察署において運転免許証返納者に対し、シーバス・シートクで利用可能な乗車回数券とシーバス・シートクのルートマップを配布

(2) 目標達成状況

目標 1-1 利便性の高い公共交通を維持する

評価指標	評価指標の推移						目標値
	策定時	2017 年度 (1 年目)	2018 年度 (2 年目)	2019 年度 (3 年目)	2020 年度 (4 年目)	2021 年度 (5 年目)	
シーバス、シートク、石島航路の総利用者数	1,195 百人 *2016 年度 見込み	1,217 百人	1,244 百人	1,143 百人	940 百人	951 百人	1,195 百人
シーバス、シートク、石島航路の収支率	19%	17.4%	18.0%	22.1%	17.7%	14.3%	25%
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	5.8%	6.7%	7.4%	6.8%	8.6%	未取得	5.0%

目標 2-1 利用者の目線に立った分かりやすい情報提供を行う

評価指標	評価指標の推移						目標値
	策定時	2017 年度 (1 年目)	2018 年度 (2 年目)	2019 年度 (3 年目)	2020 年度 (4 年目)	2021 年度 (5 年目)	
公共交通に関する情報が分かりやすいと感じる人の割合	—	15.8%	14.2%	14.4%	15.5%	未取得	新規 設定
公共交通に関する情報発信件数※	5 回/年	5 回/年	10 回/年	5 回/年	9 回/年	3 回/年	10 回/年

※「広報たまの」の掲載回数、市ホームページの掲載回数、玉野市 Facebook の情報発信回数の計

目標 2-2 公共交通のバリアフリー化、シームレス化を推進する

評価指標	評価指標の推移						目標値
	策定時	2017 年度 (1年目)	2018 年度 (2年目)	2019 年度 (3年目)	2020 年度 (4年目)	2021 年度 (5年目)	
市内を運行するバス車両のバリアフリー化率	48%	62.9%	68.8%	82.8%	86.2% ※80.6%	86.2% ※80.6%	70%

※小型シーバス車両(適用除外認定車)を含めた場合のバリアフリー化率

目標 3-1 他事業や関係者との連携を強化し新規利用者を増やす

評価指標	評価指標の推移						目標値
	策定時	2017 年度 (1年目)	2018 年度 (2年目)	2019 年度 (3年目)	2020 年度 (4年目)	2021 年度 (5年目)	
シータク、石島航路の新規登録者数	480 人/年	331 人/年	316 人/年	302 人/年	155 人/年	195 人/年	500 人/年
外出する頻度が週1日以下の高齢者(65歳以上)の割合	7.8%	11.1%	—	11.5%	11.7%	未取得	6.0%

IV. 市民や関係者の意向等

1. 市民の意向等（市民アンケート調査結果の抜粋）

- いずれの公共交通も大半の市民は「利用しない・利用したことがない」と回答。
- 65 歳以上の免許保有者の運転免許証の返納意向は 5 年前に比べて高まっている。
- シーバスは運賃に関する評価が高く、時刻表や路線図のわかりやすさに関する評価が低い。
- シータクは運賃や迎車時間の正確さ、運転手の態度、運転に対する安心感に関する評価が高く、予約方法のわかりやすさに関する評価が低い。

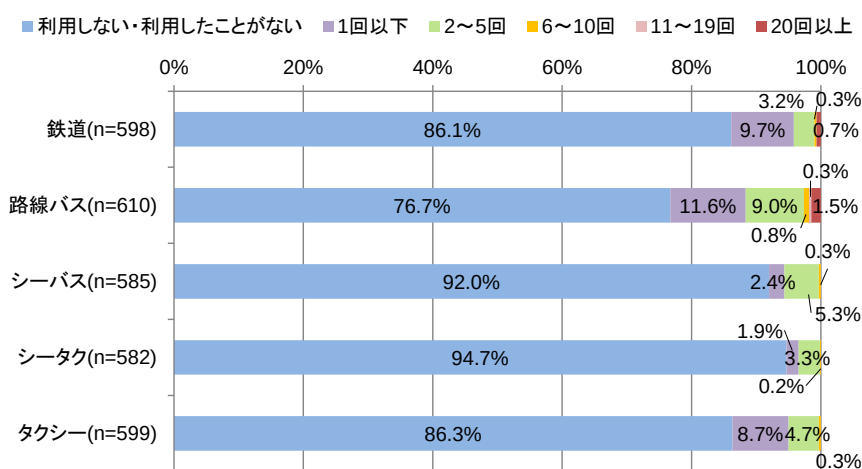


図 62 公共交通の利用状況

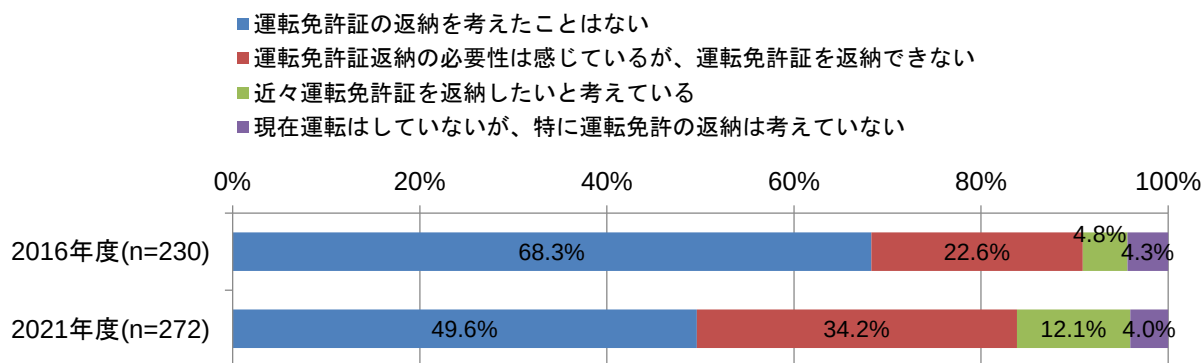


図 63 65 歳以上免許保有者の運転免許証返納意向

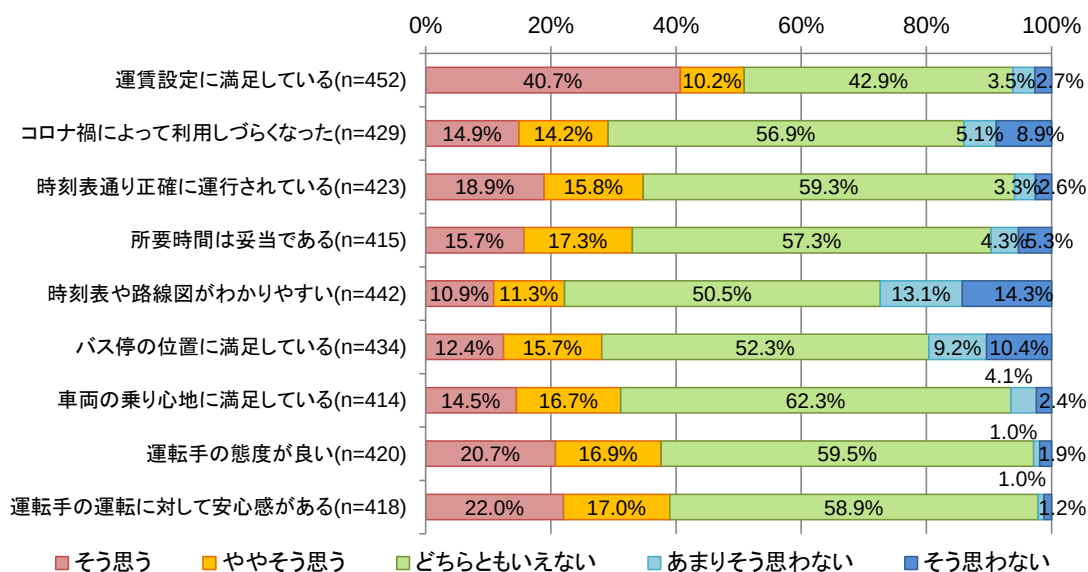


図 64 シーバスに関する評価

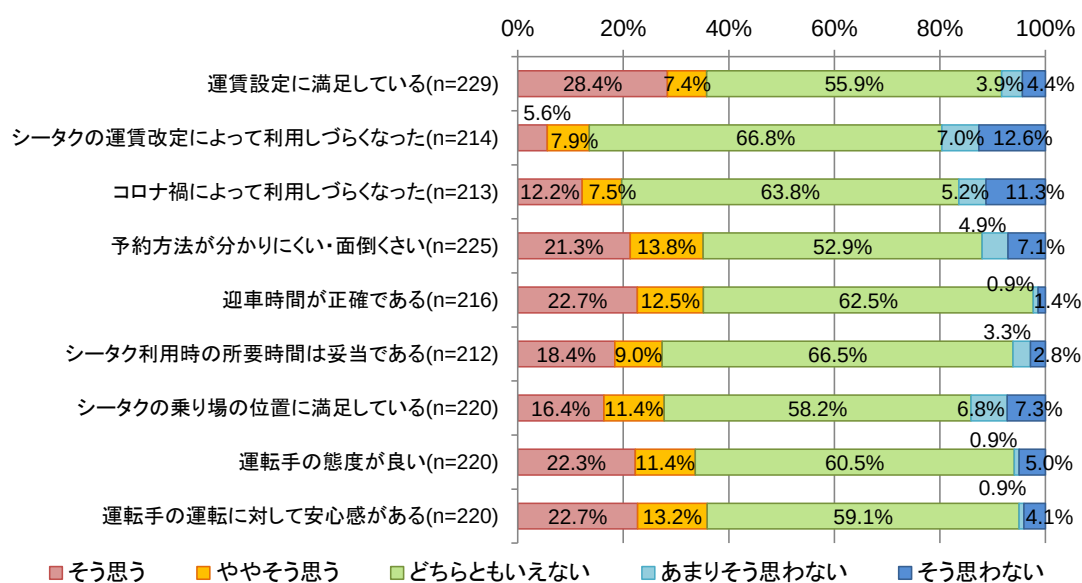


図 65 シータクに関する評価

2. 交通事業者の問題意識や意向等

関係者	交通事業者の問題意識や意向等
鉄道	● コロナ禍の影響で市内全駅の利用者数が減少傾向にある（観光目的の利用も減少している） ● バス・タクシー等の二次交通との接続を勘案してほしい
路線バス シーバス	● コロナ禍の影響で路線バスの利用者数が減少するとともに、高速バスや貸切バスによる利益も大幅減となっており、これまで成り立っていたバス会社の内部補助によるビジネスモデルが崩壊している ● 経営努力のみで維持・改善が困難な路線については、収支率を踏まえた上で行政と相談し、減便・撤退・他の交通モードへの転換等、あらゆる手段の検討を行う ● 今後、玉野市関係の路線については、玉野～岡山の都市間路線の維持に注力し、玉野市内の路線はシーバス・シータクでの対応・役割分担をお願いしたい ● 路線バスとシーバス、シータクとの結節点の確保が難しい（東児市民センターや玉野市民病院は路線バスの乗り入れができない） ● シーバスの路線が 2021 年 3 月の見直しで複雑化し、使いづらさを感じる利用者がある（特に時々しか利用しない人）
シータク タクシー	● コロナ禍の影響で、タクシーは企業関係や観光関係の需要はほぼ皆無になっている ● タクシーは利用が全くない時間帯がある一方、利用の多い時間帯では複数の利用者からの予約が重なり、お待たせすることがある ● だからと言って運転士の数や車両台数を増やすほどの仕事が常にあるわけではない ● 今はコロナ禍で需要が少ないため、現在の体制で充足しているが、今後、以前のような需要に戻るのであれば、運転士が不足することになる
石島航路	● コロナ禍の影響で、令和 2 年の 1 月・2 月は利用者が大きく減少したが、3 月以降は概ね戻っており、むしろ島民の人口減少の影響が大きい ● 利用頻度の高かった人が死亡や入院などにより利用がなくなると利用が大きく減る ● 2021 年 4 月のダイヤ改正で火・木の便数が増えたため、住民の満足度が向上した

※交通事業者ヒアリング（2021 年 8～9 月実施）の結果より抜粋

V. 地域公共交通の課題

課題1 新しい生活様式や施設の再配置、人口減少等を踏まえた公共交通網の見直し

- コロナ禍によりテレワークや会議・授業等のオンライン化が進み、移動需要が減少することで、路線バスをはじめとする交通事業者の従来型のビジネスモデル（収益性の高い路線の利益で収益性の低い路線の赤字をカバーする方法）は崩壊している。
- 市民病院をはじめ、市民や来訪者の移動の目的地となる施設の再配置等が計画されており、それに応じて公共交通網の見直しが必要である。
- 人口減少も進むことが予想されるため、民間事業者による維持が難しい路線バスについては、コミュニティバス（シーバス）等による移動手段の維持・確保が必要である。

課題2 サービスの持続可能性の確保

- 一部の交通事業者は深刻な担い手不足の状況にあり、既存の担い手の待遇改善や新たな担い手の確保・育成に取り組む必要がある。
- コロナ禍や人口減少の影響で利用者が減少する中で公共交通サービスを維持していくため利用促進に取り組むのはもちろんであるが、過度に安価な運賃設定となっているサービスについては、持続可能性確保のため見直しにより収支改善に努める必要がある。

課題3 新たな利用者でもスムーズに使い始めることができるサービスへの転換

- 路線バス・コミュニティバス（シーバス）・デマンド型乗合タクシー（シータク）は、互いに補完し合って地域の移動ニーズに対応しているものの、その時々課題にパッチワーク的に対応してきた結果、サービス内容が複雑化し、非常に理解が難しいものになっている。
- 高齢者の免許返納後のマイカーに変わる移動手段としての役割が期待される中、これまであまり公共交通を利用してこなかった人でも、新たな利用者としてスムーズに使い始められるサービスへ転換が求められている。

課題4 アフターコロナを見据えた新たな利用者の開拓

- コロナ禍で公共交通の利用者が減少する中、路線網を維持していくためには、アフターコロナを見据えて新たな利用者の開拓が必要である。
- 免許を持たない子どもや免許返納した高齢者、近隣からの来訪者等、ターゲットを絞り、それぞれに合った方法での需要開拓が求められている。

課題 5 交通分野における新技術の研究・実装

- 交通分野における技術革新と実装に向けた法改正が進んでいる。
- 運行の効率化や担い手不足の解消等、現在の玉野市の公共交通の課題解決につながる技術もあることから、それらの研究を進めるとともに、実装に向けた検討が必要である。

VI. 基本的な方針と目標及び評価指標

1. 基本理念・基本方針

「玉野市総合計画」の将来像や基本理念を踏まえるとともに、公共交通の課題や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画の基本理念、基本方針（地域公共交通のあるべき姿）を以下のよう

基本理念

人と人をつなぎ、“これからのたまののまち”を支え続ける地域公共交通
～みんなで使って未来に残そう～

基本方針

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

人口減少やニューノーマル等の影響による利用者の減少や担い手不足により、サービスの持続可能性が揺らぐ中、まちづくりと市民の暮らしを支える基盤として、持続可能な地域公共交通を構築する。

基本方針2：便利で誰でも使える・使いたくなる地域公共交通

マイカーを使えない一部の市民だけでなく、普段はマイカーを利用する市民や初めて玉野市を訪れた人も含め、誰もが便利に使える地域公共交通を提供する。また、単に移動サービスを提供するだけでなく、使いたくなる魅力あるサービスを提供する。

基本方針3：みんなで共に考え・使い・支える地域公共交通

行政、交通事業者、市民といった公共交通に関わる関係主体が、みんなで共に公共交通のあり方について考え、住み心地よく活気あるまちの基盤として公共交通を支えることに積極的に関与し、一部の主体にとって過度な負担とならないよう、みんなで支える体制を構築する。

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・東児エリア（地域内フィーダー系統） ・ 田井・中央（宇野・築港）・玉エリア 紫枠系統	・ 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

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。

<紫柰系統>（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・たまの病院前	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
紫粋系統	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

※2025 年 6 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起終点変更(「玉野市民病院入口」→「たまの病院前」)

3. 目標と評価指標

(1) 目標

基本方針に基づき、本計画の期間中に達成すべき目標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

目標 1-2：市が関与する公共交通サービスの収支改善

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

目標 1-4：高齢者の外出の促進

基本方針2：便利で誰でも使える・使いたくなる地域公共交通

目標 2-1：誰でも使える情報提供の実施

目標 2-2：利用者の裾野の拡大

目標 2-3：バリアフリー化の推進

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

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

(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) 3,956 人	▶	目標値 (2025 年) 現況値以上
両備バス玉野渋川特急線の 年間輸送人員	現況値 (2020 年度) 380,149 人	▶	目標値 (2025 年度) 357,000 人
両備バス国道 30 号線の 年間輸送人員	現況値 (2020 年度) 286,215 人	▶	目標値 (2025 年度) 269,144 人
両備バス上山坂線の 年間輸送人員	現況値 (2022 年度) 16,678 人	▶	目標値 (2025 年度) 15,985 人
両備バス小串鉾立上山坂線の 年間輸送人員	現況値 (2022 年度) 98,645 人	▶	目標値 (2025 年度) 94,551 人

【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) 17.7%	▶	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

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

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	現況値（2020 年度） 8.6%	▶	目標値（2025 年度） 現況値以下
------------------------------	-----------------------------	---	------------------------------

目標 1-4：高齢者の外出の促進

- 市民意識調査で、市内の高齢者（65 歳以上）のうち外出する頻度が週 1 日以下の割合を把握し、評価する
- 福祉施策等と連携し、高齢者の外出の目的を作るとともに、公共交通の利便性を高め、運転免許返納者でも自由に外出できる機会を提供することで高齢者の外出を促進し、引きこもりがちになる高齢者の割合を現況値以下にすることを旨とする

外出する頻度が週 1 日以下の高齢者（65 歳以上）の割合	現況値（2020 年度） 11.7%	▶	目標値（2025 年度） 現況値以下
-------------------------------	------------------------------	---	------------------------------

基本方針 2：便利で誰でも使える・使いたくなる地域公共交通

目標 2-1：誰でも使える情報提供の実施

- 市民意識調査で、公共交通に関する情報がわかりやすいと感じる人の割合を把握し、評価する
- 公共交通サービスに係る情報提供を改善し、公共交通に関する情報がわかりやすいと感じる人の割合を現況値以上にすることを旨とする

公共交通に関する情報がわかりやすいと感じる人の割合	現況値（2020 年度） 15.5%	▶	目標値（2025 年度） 現況値以上
---------------------------	------------------------------	---	------------------------------

目標 2-2：利用者の裾野の拡大

- 市内のほぼ全域で利用が可能なシートクがどれだけ幅広く利用されたかを評価するため、利用実績から年に 1 回以上シートクを利用した人の人数を把握し、評価する
- 情報提供の改善や情報発信の頻度増加により、シートクを年に 1 回以上利用した人数の増加を目指す

シートクを年に 1 回以上利用した人数	現況値（2020 年度） 1,071 人	▶	目標値（2025 年度） 1,200 人
---------------------	--------------------------------	---	--------------------------------

目標 2-3：バリアフリー化の推進

- 高齢者や障害者を含む誰もが公共交通を利用できる環境を整備するため、市内を運行する乗合バス車両のバリアフリー化率を把握し、評価する

- 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

VII. 目標達成のために行う事業及びその実施主体

1. 事業の体系

目標達成のために行う事業は次に示すとおり。

基本理念	基本方針 (あるべき姿)	目標を達成するための事業
人と人をつなぎ、 “これからのたまのまち”を支え続ける地域公共交通 をみんなが使って未来に残そう	基本方針1 これからのまちづくりとくらしを支える 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2：施設再編や官民の役割分担の見直しを踏まえた 市内路線網の見直し
		事業3：路線網の見直しを踏まえた乗継環境の整備
		事業4：持続可能性確保に向けたシーバスと 石島航路の運賃制度の見直し
		事業5：データの蓄積とそれに基づく評価・見直しサイクルの構築
		事業6：公共交通に係る周辺施策との連携
		事業7：担い手確保に向けた取組の推進
	基本方針2 便利で誰でも使える・ 使いたくなる 地域公共交通	事業8：わかりやすい情報提供媒体の整備
		事業9：公共交通サービスのデジタル化の推進
		事業10：公共交通の魅力向上に向けた取組の推進
		事業11：人と環境にやさしい車両の導入
	基本方針3 みんなで共に考 え・使い・支える 地域公共交通	事業12：広報紙やSNS等による定期的な情報発信
		事業13：ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施
		事業14：市が関与する公共交通サービスへの民間提案の受け入れ

対応する目標										
1 目標 1	2 目標 1	3 目標 1	4 目標 1	1 目標 2	2 目標 2	3 目標 2	1 目標 3	2 目標 3	全体 1	全体 2
◎			○						○	
○		◎	○						○	
○		◎	○						○	
	◎									○
	◎	○							○	○
○	○	○	○		○			○	○	
○										
○	○	○	○	◎	◎			○	○	
○	○	○		◎	◎				○	
○	○				◎			○	○	
○		◎	○	◎	○	◎			○	
○	○				○		◎		○	
○	○		○		○		◎		○	
	○							◎		○

◎：直接的に関係する目標 ○：間接的に関係する目標

事業2 施設再編や官民の役割分担の見直しを踏まえた市内路線網の見直し

事業概要

- ・移動目的地となる施設の再編等に対応して、市内の路線バス、コミュニティバス（シーバス）、デマンド型乗合タクシー（シータク）等の路線網の見直しを行う
- ・民間事業者による路線の維持が困難になりつつある市内の路線バスについては、コミュニティバス（シーバス）、デマンド型乗合タクシー（シータク）等、他の移動手段による機能代替を検討する
- ・デマンド型乗合タクシーは、利用者の利便性に配慮しつつ、より効果的・効率的な運行を行うため、必要に応じて運行エリアや運用方法の見直しを行う
- ・玉野市のシーバス・シータクなどの公共交通と岡山市南区迫川地区のデマンド交通「ブンタク」の連携により、両市を結ぶ公共交通ネットワークの構築を進める

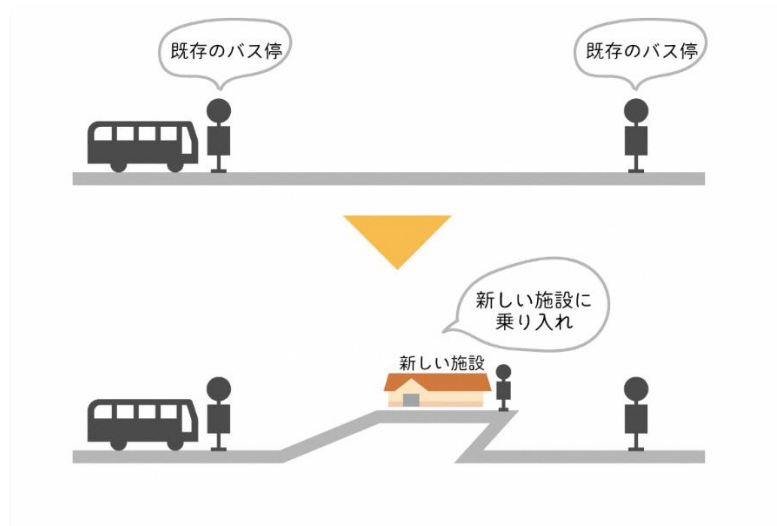
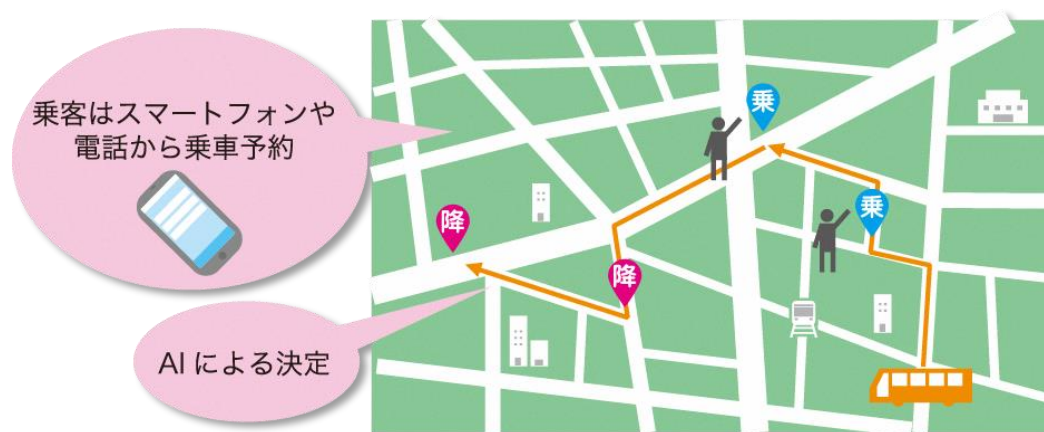


図 69 施設の再編等による路線網の見直しイメージ



資料：国土交通省総合政策局 HP

図 70 AI を用いた効率的な配車のイメージ

事業3 路線網の見直しを踏まえた乗継環境の整備

事業概要

- ・市内の路線バス、コミュニティバス（シーバス）、乗合タクシー（シータク）等の路線網の見直しにより新たに乗継が必要となる場所について、可能な限り利用者の負担軽減を図るため、近隣施設等において待合環境の整備を図る
- ・近隣施設等において待合場所の確保が難しい場合は、バス停に上屋やベンチを設置する等、乗継環境の整備を行う
- ・バスの乗継が想定される場所においては、屋外サイネージの設置やスマホ等へのバスロケ配信により、利用者の負担軽減を図る



図 71 乗継環境の整備イメージ（左：深山公園道の駅、右：横田口）



図 72 バス停でのバスロケ表示イメージ

交通事業者、玉野市

事業4 持続可能性確保に向けたシーバスと石島航路の運賃制度の見直し

事業概要

- ・シーバスの運賃は 100 円であり、初乗り 170 円である路線バスとの運賃格差が大きい一方、収支率は 28.4% で市が年間約 18,000 千円の財政支出を行い維持している
- ・同様に石島航路も収支率は 7.4% で市が年間 4,000 千円の財政支出を行い維持している
- ・アンケート調査や意見交換を実施し、利用者の支払い意思額等を確認した上で、運賃値上げによる利用者の著しい減少が発生しない条件を検討し、収支率の改善を図る
- ・運賃の値上げを行う場合は、利用促進を図るとともに、利用頻度の高い人の負担を軽減するための定期券（サブスク運賃）や乗継割引の導入による運賃負担軽減策を実験的に行之、効果を検証する

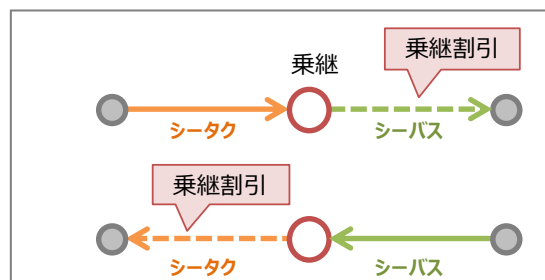


図 73 乗継割引イメージ



資料: passfulHP

図 74 スマホアプリでのサブスク運賃の利用イメージ（両備バス）

玉野市、交通事業者

事業5 データの蓄積とそれに基づく評価・見直しサイクルの構築

事業概要

- ・シーバスやシータクは、利用実態等に関するデータを一部蓄積しているものの、それらを路線の評価・見直し等に十分活用できていない
- ・見直しにあたり必要となるデータを精査し、それらが適切な形で蓄積され、評価・見直しにスムーズに活用できるよう、一連の評価・見直しサイクルを構築する

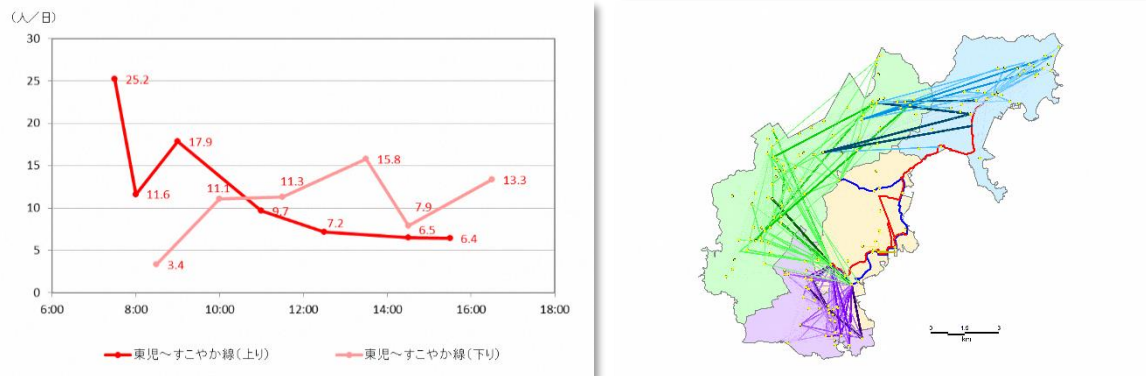


図 75 利用実態に係るデータの見える化の例

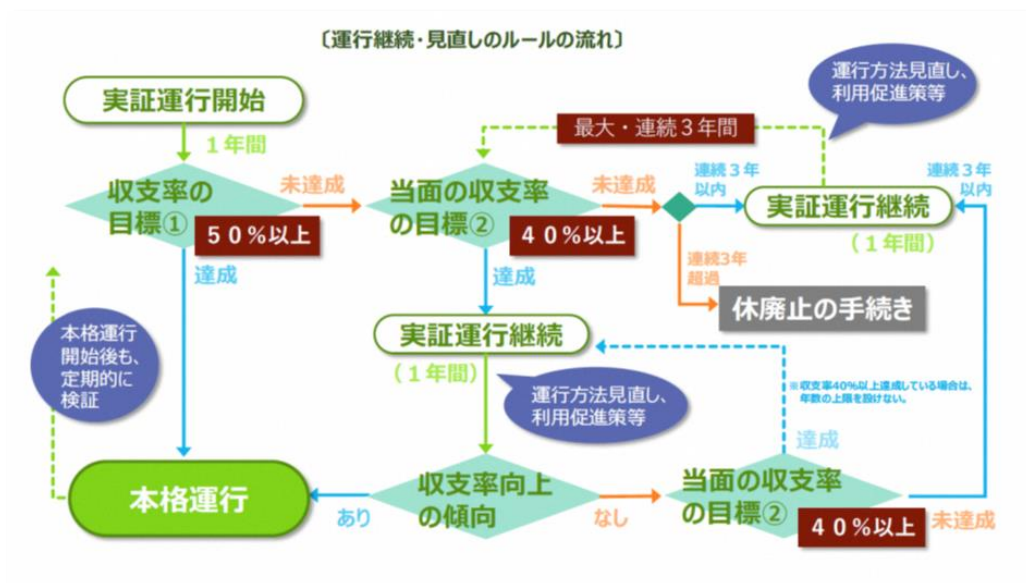


図 76 評価・見直しフローの例（東京都北区）

交通事業者、玉野市

事業6 公共交通に係る周辺施策との連携

事業概要

- ・公共交通に関わりの深い観光、教育等をはじめとする関係部署と調整し、より効果的なまちづくりとなるよう政策連携を図る
- ・観光分野では、アフターコロナを見据え、来訪者のスムーズな市内周遊を実現するための二次交通の充実を図る（瀬戸内国際芸術祭との連携等）
- ・既存路線で行きにくい観光地等については、アクセス性向上のため、タクシー利用のPRや情報発信、観光ルートの開発等を検討する
- ・レンタサイクル等の既存の末端交通との連携を図る
- ・教育分野では、今後見込まれる小中学校の学校統合を踏まえ、児童・生徒がスムーズに通学できるよう、関係者との間の調整を図る

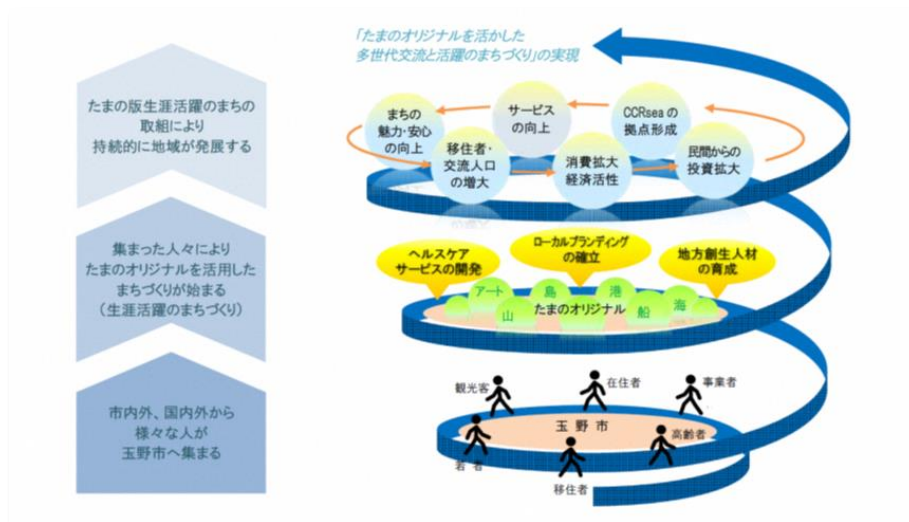


図 77 たまの版生涯活躍のまち（CCRsea）が目指す将来像



資料：瀬戸内国際芸術祭 2022HP

図 78 瀬戸内国際芸術祭 2022

玉野市、交通事業者

事業7 担い手確保に向けた取組の推進

事業概要

- ・公共交通サービスの担い手となる人材の不足・高齢化が進む中、サービスの持続可能性を高めるため、行政と交通事業者が連携し、担い手確保に向けた取組を推進する
- ・担い手確保の取組と合わせて、既存の担い手が働き続けられるよう、交通事業者が中心となり労働環境の改善に努める
- ・市による二種免許の取得支援について検討を行う



資料: 両備バス HP

図 79 交通事業者の HP における求人掲載例

交通事業者、玉野市

基本方針 2：便利で誰でも使える・使いたくなる地域公共交通

事業 8 わかりやすい情報提供媒体の整備

事業概要

- ・パッチワーク的な対応により路線網が複雑化し、わかりやすさが低下している路線バス・コミュニティバスについて、路線の見直しと合わせて、他の交通手段と合わせたわかりやすい情報提供媒体（公共交通マップ等）を整備する
- ・外国人観光客にも利用してもらえるよう、外国語対応した情報提供媒体も整備する
- ・既存の「シータクおでかけガイド」の内容を更新し、エリア単位でわかりやすい情報提供に努める

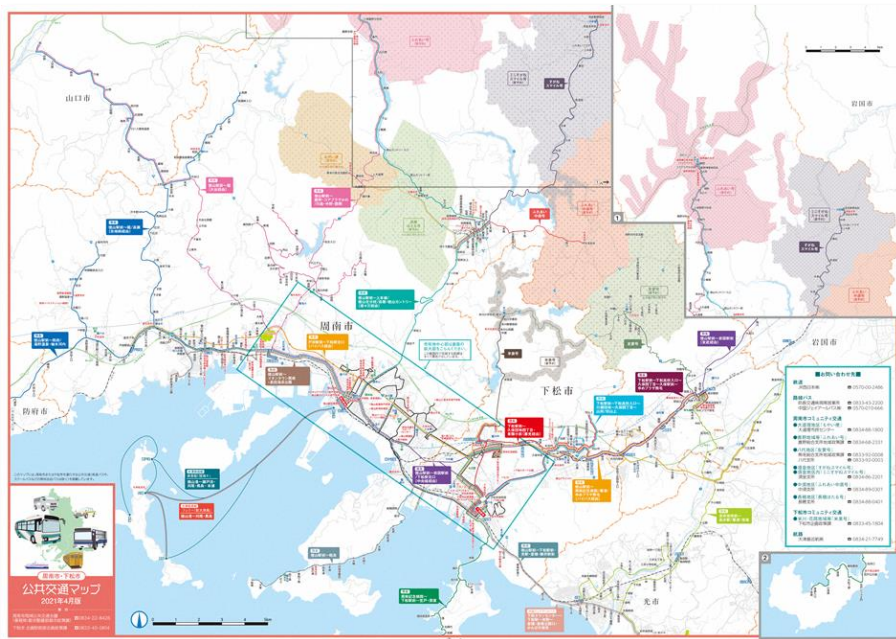


図 80 公共交通マップの例（周南市・下松市）

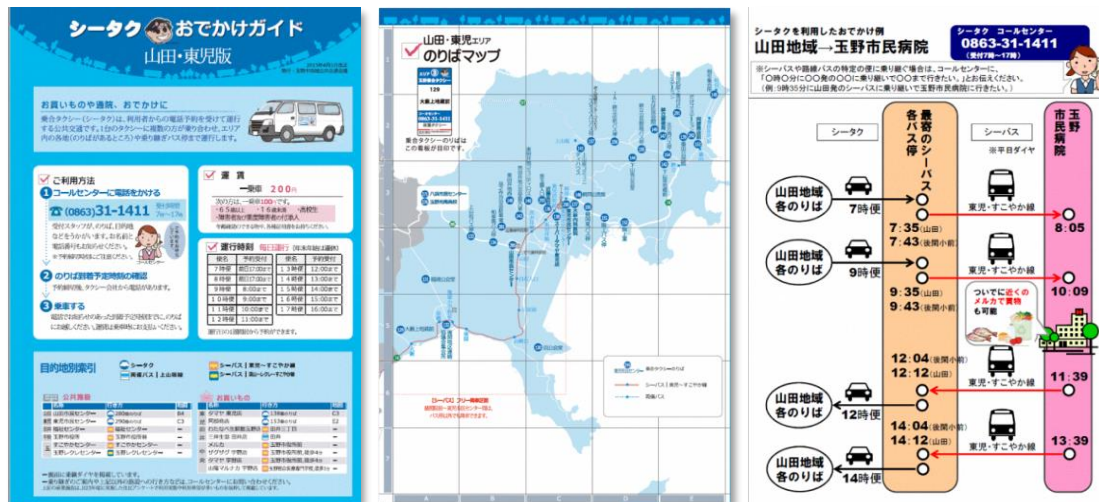


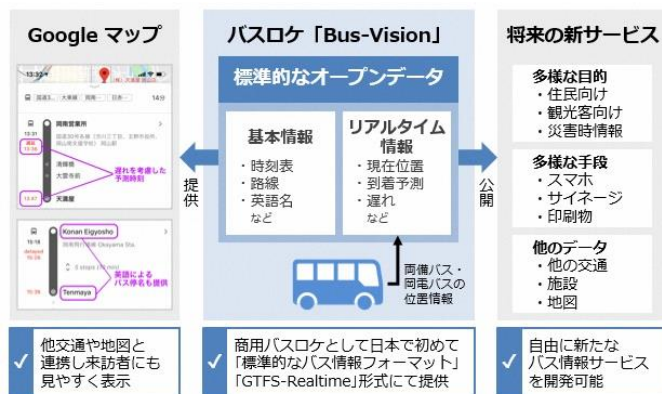
図 81 シータクおでかけガイド

交通事業者、玉野市

事業9 公共交通サービスのデジタル化の推進

事業概要

- ・すでに整備しオープン化しているバスの GTFS データについて、引き続き更新を行うとともに、他の交通モードやサービスとの連携による地域課題解決に向けた MaaS への発展を見据え、デジタル化のあり方について継続的に研究を行う
- ・シートクについて、利用者の間でスマートフォンの普及が進みつつあること、電話予約受付に係るコールセンターの負担が大きいことを踏まえ、WEB 予約の普及を推進する
- ・情報量が多く、紙の媒体だけでは詳細な情報提供が困難なシートクの乗り場案内については、シートクの WEB 予約サイト等で乗り場の位置と状況写真が確認できるようにし、新規利用者でも利用しやすい環境を整備する
- ・長期的視点に立ち、担い手の確保と併せて、自動運転や AI 配車等の新技術の実装を進める



リアルタイム情報を様々な方法で提供し
安心して乗れる路線バスの実現へ

図 82 交通事業者による運行情報デジタル化の例



図 83 シートクの WEB 予約サイト



資料:産業技術総合研究所 HP

図 84 自動運転バスの車両【再掲】

交通事業者、玉野市

事業10 公共交通の魅力向上に向けた取組の推進

事業概要

- ・普段はマイカーを利用する人も、公共交通に少しでも興味を持ってもらうため、公共交通の魅力向上に向けた取組を推進する
- ・沿線の魅力を発信する他、公共交通の利用中にしか体験できないことなどを関係者と検討する



図 85 JR 西日本の観光列車



図 86 両備バスの宇宙一面白い公共交通を目指すプロジェクト



図 87 玉野商工高校によるシーバスの魅力向上の取組

交通事業者、玉野市

事業11 人と環境にやさしい車両の導入

事業概要

- ・シーバス、路線バスについては、車両の更新に合わせて、ノンステップバス等のバリアフリー車両の導入を推進する
- ・バリアフリーの取組に加え、交通機関の乗継連携を促進し、「滑らかに移動できる」シームレスな交通体系の構築を図る
- ・カーボンニュートラルの実現に向け、環境にやさしい燃料電池バスやEVバス等についても、更新に合わせて導入を推進する



図 88 ワンステップバス（両備バス）



資料：徳島バス HP



資料：日野自動車 HP

図 89 燃料電池バスとEVバス

交通事業者、玉野市

事業 1 2 広報紙や SNS 等による定期的な情報発信

事業概要

- ・ 広報紙や Facebook、Instagram、YouTube 等の SNS を活用し、公共交通に関する情報発信を定期的に行う
- ・ 情報発信により公共交通の存在を広く市民に周知するとともに、維持にあたっての課題等を市民と共有し、公共交通についてみんなで共に考え・使い・支える意識の醸成を図る



図 90 広報紙での情報発信



図 91 SNS での情報発信

玉野市、交通事業者

事業13 ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施

事業概要

- ・児童・生徒や免許返納者、転入者等、公共交通の利用が想定される層にターゲットを絞り、ターゲットが必要としている情報を届けるとともに、公共交通利用に向けた意識醸成を図る
- ・学校と連携し、児童・生徒を対象とした公共交通の乗り方教室等を開催し、地域の公共交通に対する意識醸成を図る
- ・近年、高齢者ドライバーによる交通事故が社会的な問題となっていることから、交通安全の取組と連携し、出前講座「公共交通について」や「交通安全の取組」を開催し、交通安全と公共交通利用について働きかけを行う
- ・出前講座で、公共交通の利用方法や「おかやま愛カード」による各種割引制度、高齢者を対象とした公共交通の運賃割引制度等の周知を行い、公共交通の利用促進を図る



図 92 乗り方教室の開催状況



図 93 まちづくり出前講座の開催状況

玉野市、交通事業者

事業14 市が関与する公共交通サービスへの民間提案の受け入れ

事業概要

- ・市が関与するシーバス、シータク、石島航路等において、利便性向上や持続性確保の観点で有効と思われる民間企業からの提案を受け、サービスと持続可能性の向上を図る



資料：表示灯㈱HP

図 94 コミュニティバスへのデジタルサイネージ設置例（恵庭市）

民間企業等、玉野市、交通事業者

2. 事業スケジュール

事業の実施スケジュールは次のとおりを想定する。

基本方針・事業	実施時期				
	2022 年度 (R4)	2023 年度 (R5)	2024 年度 (R6)	2025 年度 (R7)	2026 年度 (R8)
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 2： 施設再編や官民の役割分担の見直し を踏まえた市内路線網の見直し					
事業 3： 路線網の見直しを踏まえた 乗継環境の整備					
事業 4： 持続可能性確保に向けたシーバスと 石島航路の運賃制度の見直し					
事業 5： データの蓄積とそれに基づく 評価・見直しサイクルの構築					
事業 6： 公共交通に係る周辺施策との連携					
事業 7： 担い手確保に向けた取組の推進					
基本方針 2：便利で誰でも使える・使いたくなる地域公共交通					
事業 8： わかりやすい情報提供媒体の整備					
事業 9： 公共交通サービスのデジタル化の 推進					
事業 10： 公共交通の魅力向上に向けた取組の 推進					
事業 11： 人と環境にやさしい車両の導入					

基本方針・事業	実施時期				
	2022 年度 (R4)	2023 年度 (R5)	2024 年度 (R6)	2025 年度 (R7)	2026 年度 (R8)
基本方針 3：みんなで共に考え・使い・支える地域公共交通					
事業 12： 広報紙や SNS 等による定期的な 情報発信					
事業 13： ターゲットを絞った モビリティ・マネジメントの実施					
事業 14： 市が関与する公共交通サービスへの 民間提案の受け入れ					

3. 計画の進捗管理

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせて柔軟に対応する必要がある。下記のように計画期間全体での PDCA と年度単位での PDCA により評価・検証を行い、必要に応じて事業の改善を図りながら目標達成に向けて事業を推進することとする。

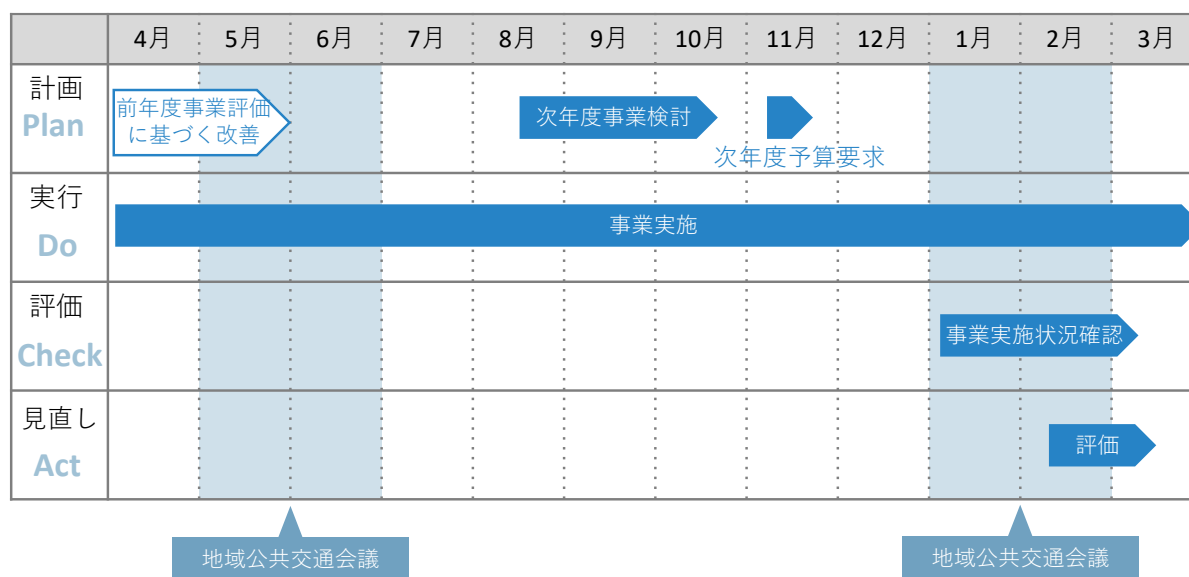
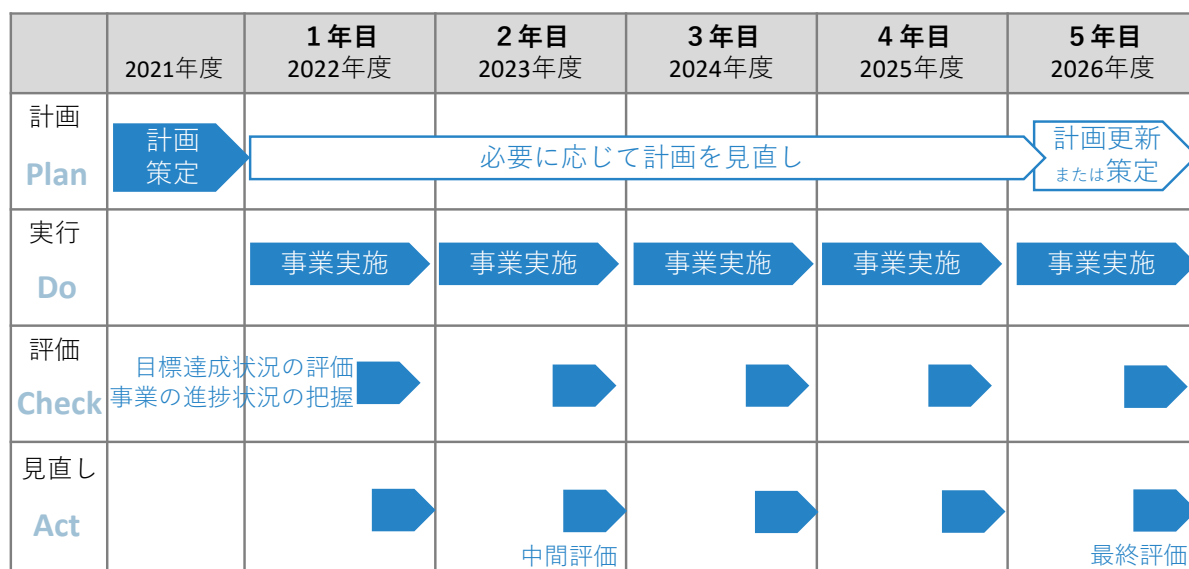


図 95 計画期間全体と年度単位での PDCA イメージ

