

第2次鏡野町地域公共交通計画



令和8年3月
鏡野町

CONTENTS

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の目的.....	1
2. 計画の区域.....	1
3. 計画の期間.....	1
4. 計画の位置づけ.....	1
5. 計画で対象とする公共交通.....	2
6. SDGs(持続可能な開発目標)の理念と公共交通について.....	2
第2章 前計画の取組状況と評価	3
1. 事業の実施状況.....	3
2. 数値目標の達成状況.....	4
第3章 地域公共交通を取り巻く課題	6
1. 公共交通の運行状況.....	6
2. 公共交通における問題点.....	7
3. 取り組むべき課題.....	15
第4章 本計画の基本的な方針	16
1. 基本理念と基本方針.....	16
2. 将来の公共交通ネットワーク.....	17
第5章 目標を達成するために行う施策	18
1. 基本方針と施策体系.....	18
2. 施策の内容.....	19
第6章 計画の管理とモニタリング	26
1. 施策の実施スケジュール.....	26
2. 計画の評価指標.....	27
3. 計画の推進とモニタリング.....	30
用語解説	31

第1章 はじめに

1. 計画策定の目的

鏡野町は、岡山県北部、鳥取県境に位置し、鏡野・奥津・上齋原・富の4つの地域からなる町です。人口は減少傾向が続いており、高齢化率も上昇しています。

公共交通に関しては、町営バスや福祉バス、民間路線バス、乗合タクシーが運行しています。また、タクシー事業者は、町内で一般タクシー事業者が2社、介護タクシー事業者が5社営業しており、公共交通の一翼を担っています。

これらを取り巻く環境に目を向けると、自家用車を主体とした生活スタイルの定着により、町内を運行する公共交通の利用者は減少傾向にあります。今後、さらなる人口減少と高齢化が予想される中、交通手段を持たない高齢者等にとって最適な交通手段の確保等を目指し、令和3年6月に「鏡野町地域公共交通計画」(以下、「前計画」という)を策定し、事業を実施・検討してきました。

「第2次鏡野町地域公共交通計画」(以下、「本計画」という)では、地域の状況や公共交通の利用状況、前計画の取組状況等を踏まえ、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い公共交通体系を構築する指標として策定します。

2. 計画の区域

鏡野町全域

3. 計画の期間

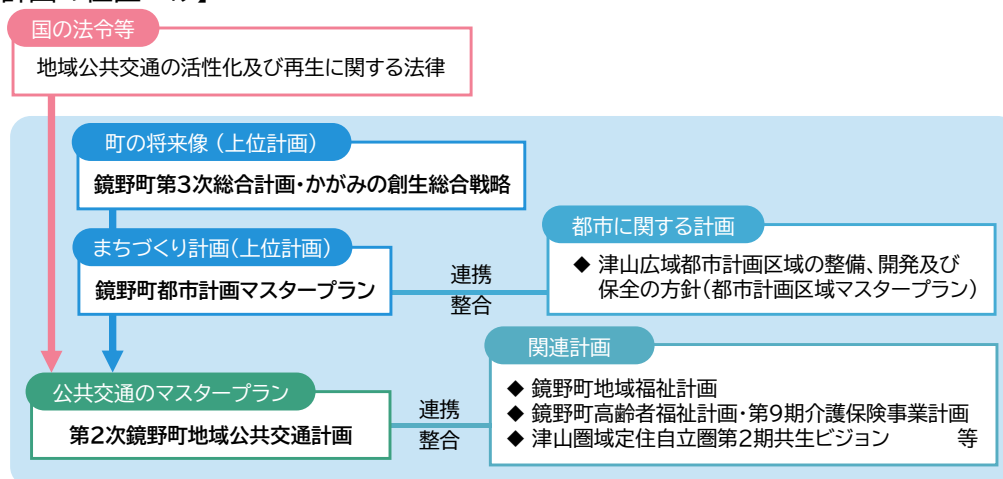
令和8年度～令和12年度

4. 計画の位置づけ

本計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえて鏡野町において望ましい公共交通のあり方を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

策定にあたっては、「鏡野町第3次総合計画」及び「鏡野町都市計画マスタープラン」等を上位計画に位置づけ、関連計画と整合を図ることとします。

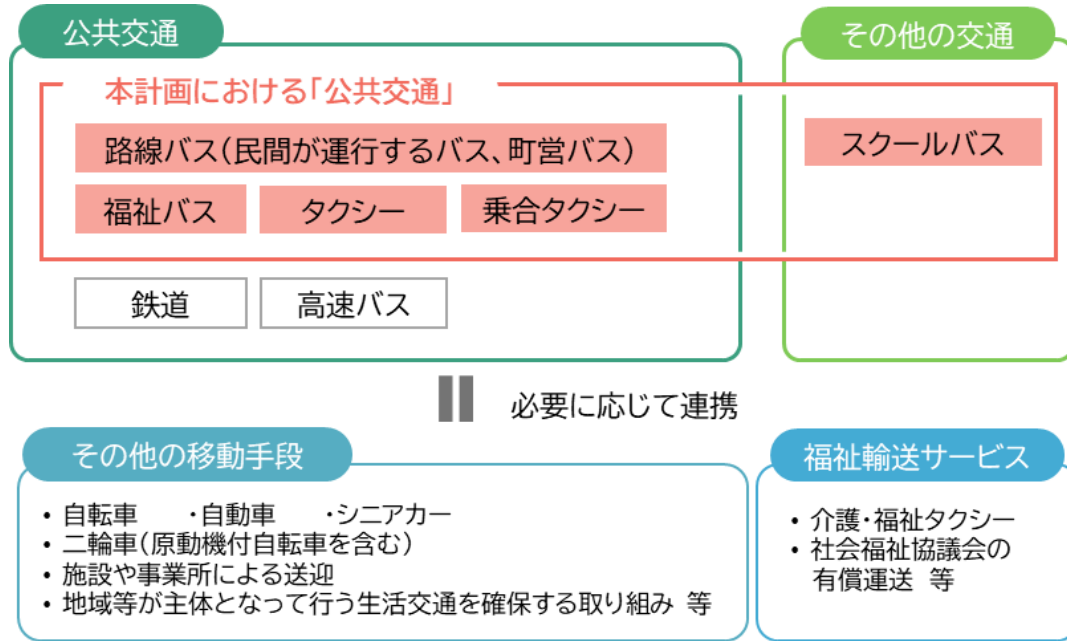
【計画の位置づけ】



5. 計画で対象とする公共交通

本計画では、公共交通の中でも特に町内を運行する路線バス(民間が運行するバス、町営バス)や福祉バス、スクールバス等を対象とします。

【計画で対象とする公共交通】



6. SDGs(持続可能な開発目標)の理念と公共交通について

SDGsは、平成27年(2015)9月の国連サミットで採択された「国際社会における2030年までの開発目標」です。持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットで構成され、「地球上の誰一人として取り残さない」ことを誓っています。

【第2次鏡野町地域公共交通計画 × SDGs】



こうした世界規模の目標を十分に踏まえ、本計画では「11 住み続けられるまちづくりを」を目標に設定し、各取組みを推進します。



第2章 前計画の取組状況と評価

1. 事業の実施状況

4つの基本方針をもとに設定した7つの目標ごとに事業の実施状況を整理します。

【実施状況(一部抜粋)】

基本方針1 便利でわかりやすく持続可能な公共交通の形成	
実施状況	<p>【目標 1 公共交通ネットワーク等の整備・充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線は現状ダイヤを適宜見直し、国や県の補助金を活用しながら維持。 令和5年10月に町営バス郷線・中谷線の運行日、ダイヤ見直しを行い利便性を確保。 富乗合タクシーは令和4年11月より予約制のデマンド運行とし、真庭市が運行する「まにわくん」と接続するようダイヤ等を設定。 町営バス及び上齋原マルナカ線は1乗車 200 円を維持。福祉バスは町営バス化の検討に伴い、関係者や住民と意見交換を進めながら一部地域でデマンド実証運行を開始。 大町地区の移送サービスを踏まえた持続可能性の研究と支援制度について検討。 高齢者等の移動支援のため令和3年12月より鏡野町高齢者等タクシー利用助成事業を開始。町内の7事業者(一般タクシー:2社、介護タクシー:5社)で使用可能。 <p>【目標 2 交通結節点での利便性・快適性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町営バスのダイヤ改正を行い、幹線(中鉄北部バス)との接続の見直しを実施。 <p>【目標 3 公共交通に関する運行情報等の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中学校の生徒が利用するテトルアプリでの情報共有、折り込みチラシの配布、鏡野町有線テレビを用いた情報提供を実施。 Google マップ等での経路探索を可能とするため、町営バスの GTFS データ※1 整備を実施。また、ダイヤ改正時には広報かがみの等を通じて住民への周知を実施。
基本方針 2 まちづくりや地域の維持活性化と連携する公共交通の形成	
実施状況	<p>【目標 4 交通結節点でのバス待ち環境の整備・充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町内のバス乗継拠点であるプラント5の敷地内にバス停を設置。上屋や椅子も設置することで雨や雪の日等もしのぐことができるよう整備。 <p>【目標 5 他事業者や各種団体等と連携した地域及び公共交通の活性化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域行事等へのバス活用は未実施だが、町内で開催されるイベントや祭りでバス車両を活用し、シャトルバスや臨時便の運行、観光バスツアーを開催。 町内の保育園等の遠足や園外学習等でもバス車両を活用。
基本方針 3 交流創出に寄与する公共交通の形成	
実施状況	<p>【目標 6 公共交通による地域資源等へのアクセス充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鏡野観光局 HP 及び観光施設の Web サイトにバスアクセスや中鉄北部バスのリンクを掲載。
基本方針 4 広域的な連携による公共交通の形成	
実施状況	<p>【目標 7 他市町と連携した広域的公共交通ネットワークの維持整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転手の確保策として、津山圏域第二種免許取得支援補助金交付事業を継続して実施。 公共交通の利用促進に向けて公共交通スタンプラリーを継続開催。 津山圏域の公共交通マップや市町営バス路線のGTFSデータを作成。 その他、公共交通事業者との意見交換会や鳥取県への視察研修を実施。

※1:バスや鉄道等の公共交通機関の運行情報(時刻表や路線図)を、共通のデータ形式でまとめたもの。これを活用することで Google マップでの経路探索等が可能になる

2. 数値目標の達成状況

- 前計画で定めた数値目標9つの項目のうち、達成は4つ、未達成は5つの項目となっています。
- ⑥、⑧、⑨等の取組みによってバスの活用や情報周知は進んでいるものの、利用者数は事業実施前の数値を下回る結果となっています。また、バス利用者のバス全体への満足度も目標値を大きく下回る結果となりました。

【目標の達成状況】

方針	評価指標	適用	事業実施前の値	目標値	現状値 (R6年度)	達成/ 未達成
基本方針1	①バス利用者数	〈評価対象路線〉 かがみの町営バス、上齋原マルナカ線、津山・富線共同バス、奥津温泉・石越線、富乗合タクシー、福祉バス	47.6 千人/年 (R元年度)	48.0 千人/年	37.4 千人/年	未達成
	②バス利用者のバス全体への満足度	〈評価対象路線〉 かがみの町営バス、上齋原マルナカ線、津山・富線共同バス、奥津温泉・石越線、ごんごバス西循環線、富乗合タクシー、福祉バス 住民アンケートの利用実績のある回答から抽出	59.3% (R元年度)	70%	28.1% ※住民アンケートは令和7年度に実施	未達成
	③鏡野町の公共交通に対する運行補助	〈補助対象路線及び補助対象事業〉 ・かがみの町営バス等運行経費 ・民間路線バス等運行補助経費 ・タクシー助成事業の助成額	8.1千万円 (R元年度)	8.5 千万円	10.8 千万円	未達成
	④町営バス等の収支率	〈評価対象路線〉 かがみの町営バス、上齋原マルナカ線、ごんごバス(西循環線及びマルナカ西循環線)、富乗合タクシー	7.8% (R4年度)	7.8%	8.2%	達成
基本方針2	⑤地域行事等へのバス活用	自治会や老人クラブ、婦人会等が会員等に向けて主催する行事でのバス利用回数	未実施	4回/年	未実施	未達成
	⑥沿線施設や事業者・団体等によるバス活用・支援への取組数	保育園・小中学校等の校外行事への民間路線バス、町営バス利用回数 ※令和2年度～令和6年度における年平均利用回数を算出	未実施	4回/年	4.4回/年	達成

方針	評価指標	適用	事業実施前の値	目標値	現状値 (R6 年度)	達成/ 未達成
基本方針 3	⑦イベント等でバスを活用した回数	鏡野町大納涼祭、産業まつり、恩原高原水紋まつり等でのバス活用(シャトルバス等)回数 ※令和2年度～令和6年度における年平均利用回数を算出	未実施	4回/年	1.4回/年	未達成
	⑧鏡野観光局 HP 及びそこで紹介されている施設のうち、バスアクセス、又は中鉄北部バス、かがみの町営バスのリンクが掲示されている箇所数	鏡野観光局 HP 及び HP で紹介されている施設の内、バスアクセスやリンクが掲載されている箇所数	6 箇所 (R 元年度)	10 箇所	13 箇所	達成
基本方針 4	⑨近隣市及び圏域市町での公共交通連携に関する取組数	第二種免許取得支援事業、津山圏域市町営バス路線 GTFS データ整備業務、利用啓発グッズ作成、意見交換会等(津山圏域での取組み含む)	4 (R 元年度)	7	17	達成

第3章 地域公共交通を取り巻く課題

町の概況や公共交通の状況、住民アンケート調査、高校生アンケート調査、関係者ヒアリング調査の結果等から、鏡野町の地域公共交通を取り巻く現状・問題点を以下に整理します。

1. 公共交通の運行状況

- 町内の公共交通は、鏡野地域に「かがみの町営バス」、奥津・上齋原・富地域に「福祉バス」が運行しており、それらを結ぶ幹線として「上齋原マルナカ線」や中鉄北部バスの「奥津温泉・石越線」、津山市との共同路線である「津山・富線共同バス」が運行しています。また、幹線は町内から津山市への接続も担っています。
- 富地域においては、福祉バスのほかに「乗合タクシー」も運行しています。



※令和7年10月1日の運行状況をもとに作成

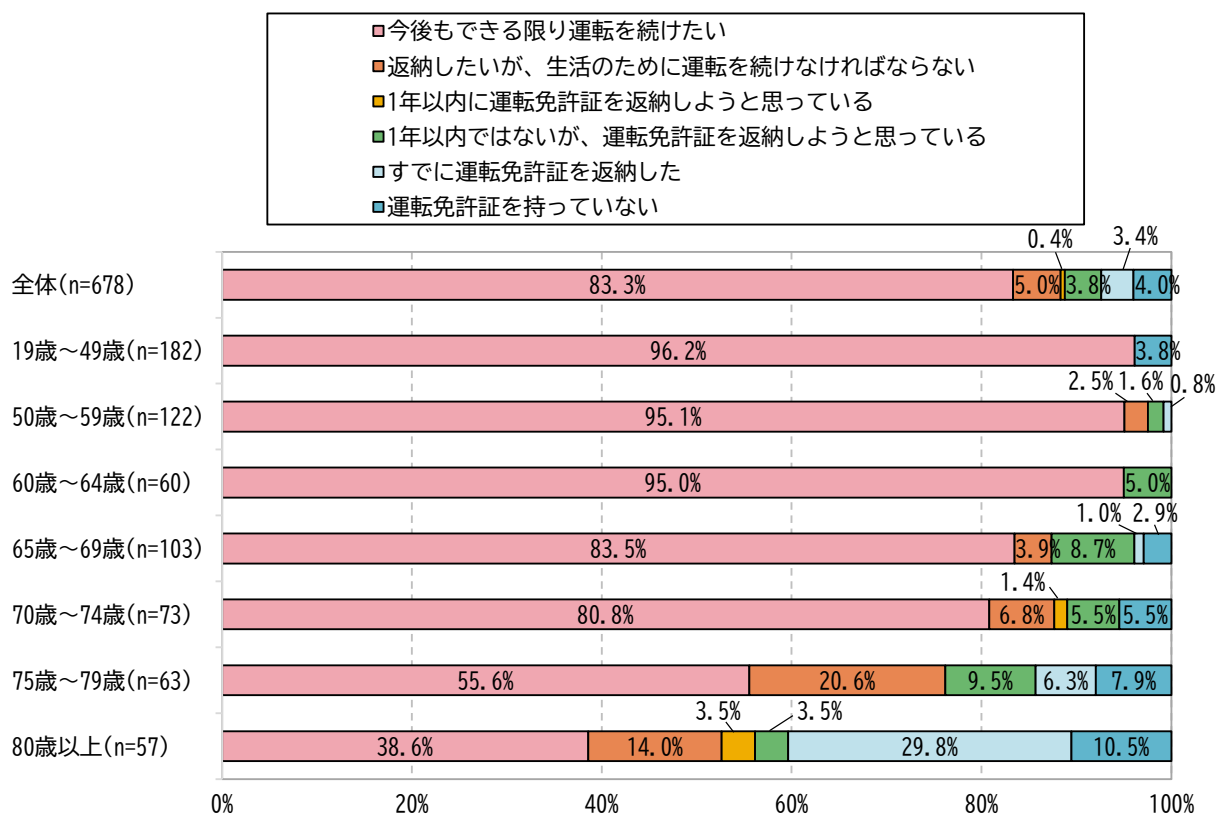
2. 公共交通における問題点

(1) 多様化する町民の移動ニーズへの対応

① 運転免許証を手放すことができない高齢者

- 80歳以上でも「今後もできる限り運転を続けたい」という方の割合が最も高く、高齢になっても車に頼らなければ生活できない実態がうかがえます。
- 特に、50歳以上の年齢になると「返納したいが、生活のために運転を続けなければならない」という方の割合が年齢とともに少しずつ高くなる傾向にあり、運転免許証を手放すことができない状況もうかがえます。

【年齢別の運転免許証の返納意向】



資料2住民アンケート調査より

② 既存サービスと住民ニーズのミスマッチ

- 住民アンケート調査では、現行のバスの利便性に対する意見(「バス停が遠い、もっと近くに設置してほしい」や「運行時間帯が合わない」等)が多数寄せられたほか、デマンド型の乗合タクシーを導入してほしいという意見も多く挙げられました。
- また、地域によっては鏡野町国民健康保険病院(以下、「鏡野病院」)やプラント5、津山中央病院等の主要目的地へ行く際に乗り継ぎを2回以上行う必要があり、診察時間とのミスマッチや乗り換えの負担感が課題となっています。
- 鏡野町と津山市を結ぶ路線は、津山市内への通院や高校生の通学といった需要がある一方で、日中の便は乗り換えの接続が悪いことや乗換方法がわかりにくいといった意見もあり、津山市内へ出かけたい町民にとっては利便性に課題があります。

【住民アンケート調査 公共交通に対する意見】

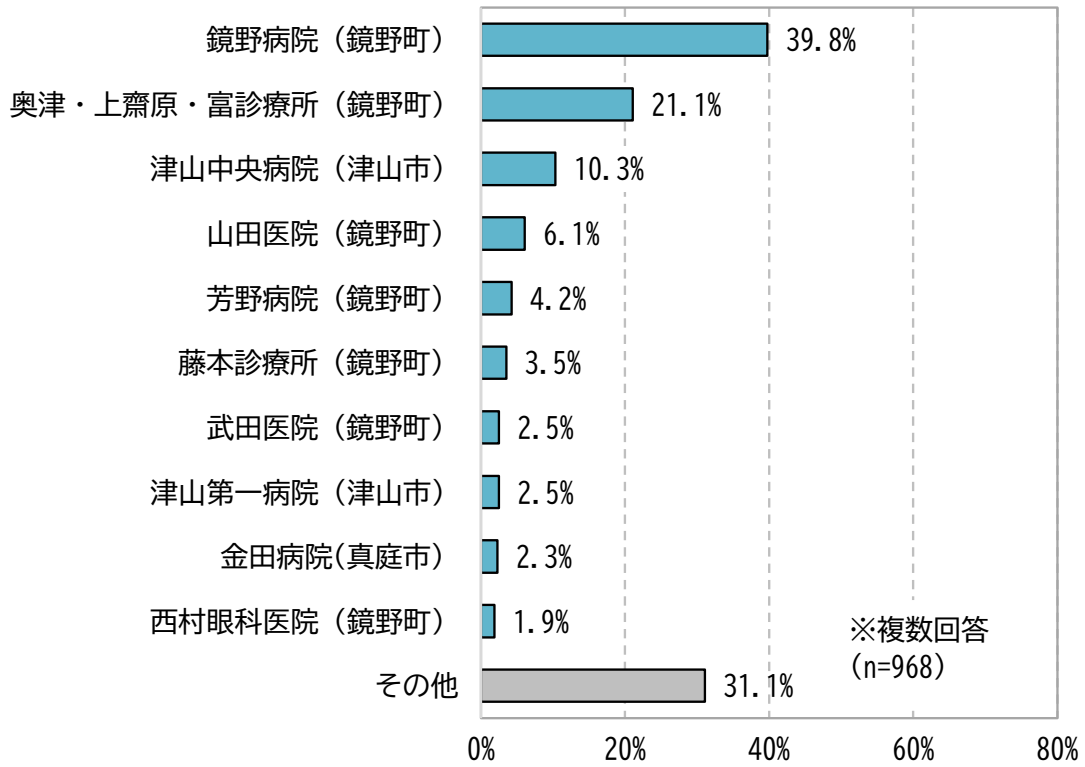
分類	具体的な意見内容	件数
バスの利便性 (本数・路線・時間)	・バスの本数が少ない、増やしてほしい、バス停が遠い ・乗り換えが不便、直通便がほしい(特に病院) ・運行時間帯が合わない(待ち時間が長い、最終便が早い)	49
将来の交通手段への不安	・免許を返納した後の移動手段、生活が不安 ・高齢になった時のために公共交通を維持・充実させてほしい	28
デマンド型の乗合タクシーの導入	・デマンド型乗合タクシーを導入・推進してほしい ・予約制の交通手段を検討してほしい	16
情報提供・周知不足	・路線図や時刻表がわかりにくい、公共交通に関する情報が少ない、全戸に時刻表等を配布してほしい	15
非効率な運行(空車問題)	・利用者が乗っていないバスをよく見かける ・非効率な運行は改善すべき	14
車両の小型化	・利用者が少ないので、大型バスではなく小型の車両にすべき	7
タクシー利用助成の拡充	・タクシー利用助成は助かっている ・助成額を増やしてほしい、対象者を拡大してほしい	7
運賃・料金	・運賃が高い、もっと安くしてほしい、料金体系がわかりにくい	6
津山方面へのアクセス改善	・津山駅や津山中央病院へのアクセスを改善してほしい ・津山への乗り継ぎをスムーズにしてほしい	6
住民の意見交換・対話の場の設定	・住民の意見を聞く場や話し合いの機会を設けてほしい	5

【「バスの利便性」に関する意見】

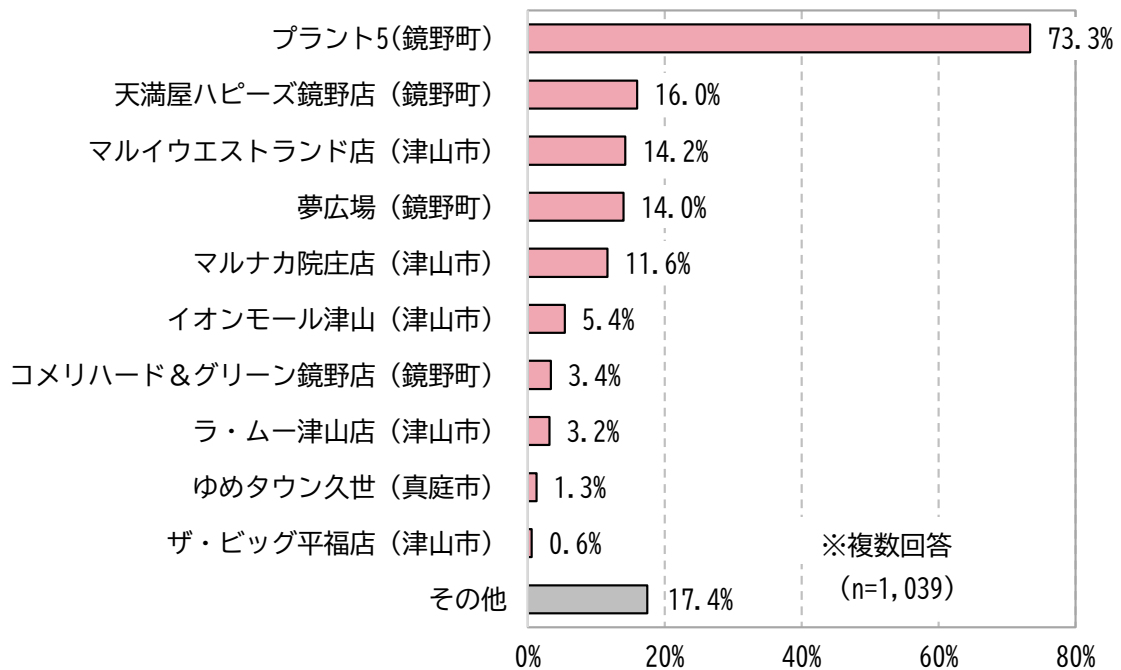
分類	具体的な意見内容	件数
バス停の設置場所	・自宅からバス停までが遠くて利用できない ・もっと生活圏の近くにバス停を増やしてほしい	16
バスの本数	・1日の運行本数が少なすぎる、通勤・通学で利用しにくい ・通院や買い物に使える時間帯の便を増やしてほしい	14
運行時間・待ち時間	・目的地での用事を済ませると、帰りの便まで待ち時間が長すぎる ・最終便の時間が早い、週末や夜間の便がほしい	10
乗り換え・直通便	・目的地まで乗り換えなしで行きたい ・乗り換えの接続が悪く、時間がかかりすぎる ・乗換方法がわかりにくく不安	9

資料2住民アンケート調査より

【通院でよく行く施設】



【買い物でよく行く施設】

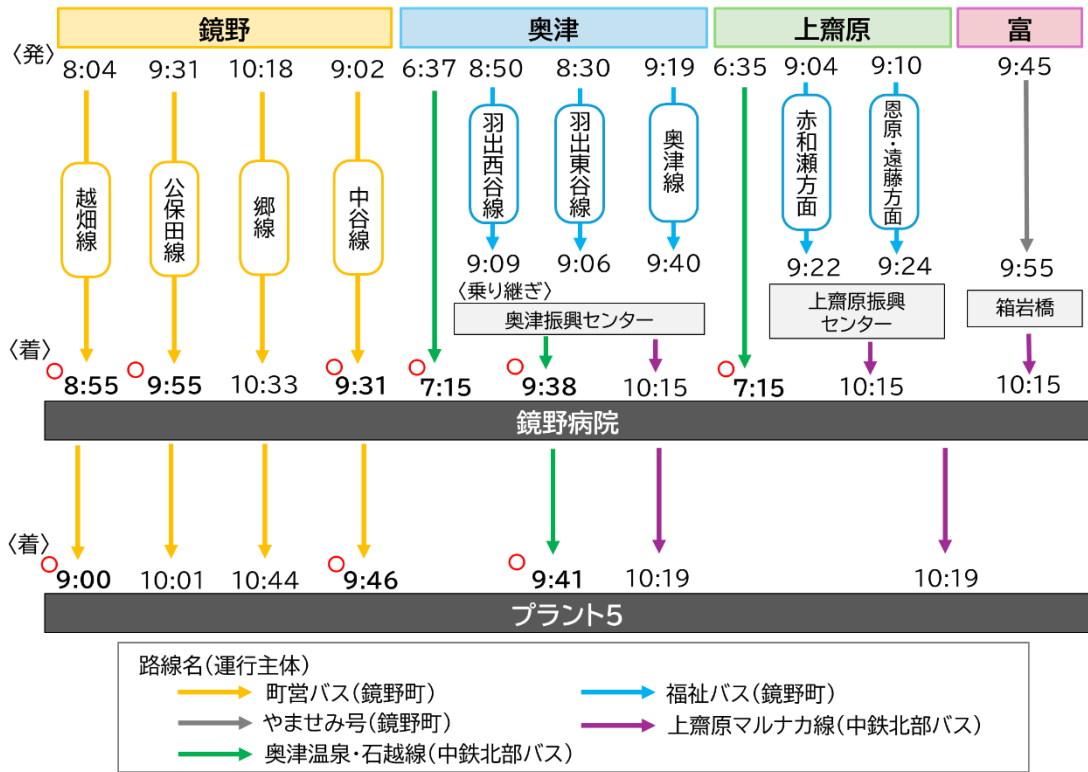


※選択肢が複数回答のため、合計値は100%にならない
資料2住民アンケート調査より

【公共交通機関を利用した主要目的地までのアクセス性】 令和7年10月1日時点の時刻表をもとに作成

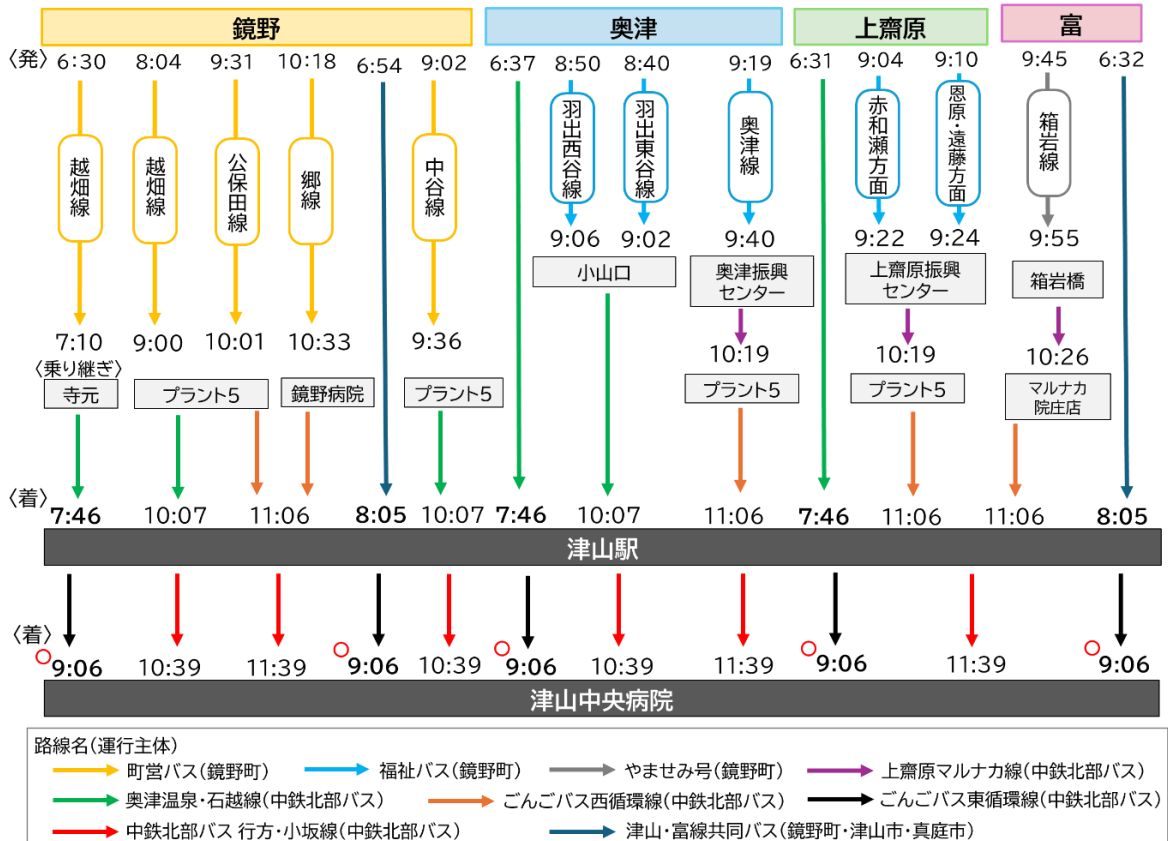
鏡野病院・プラント5へ出かける場合

※〈発〉は主要目的地から最も距離があるバス停の発時刻を記載
○ 10時までに主要目的地への到着が可能



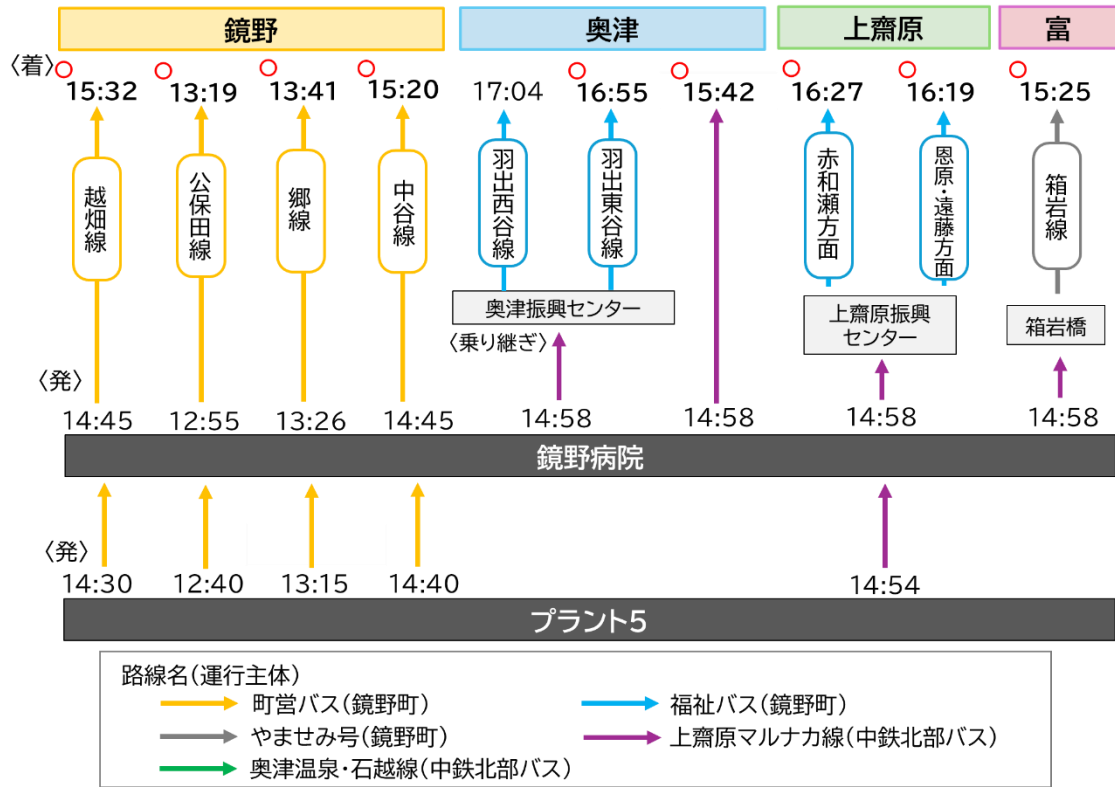
津山中央病院へ出かける場合

○ 10時までに主要目的地への到着が可能



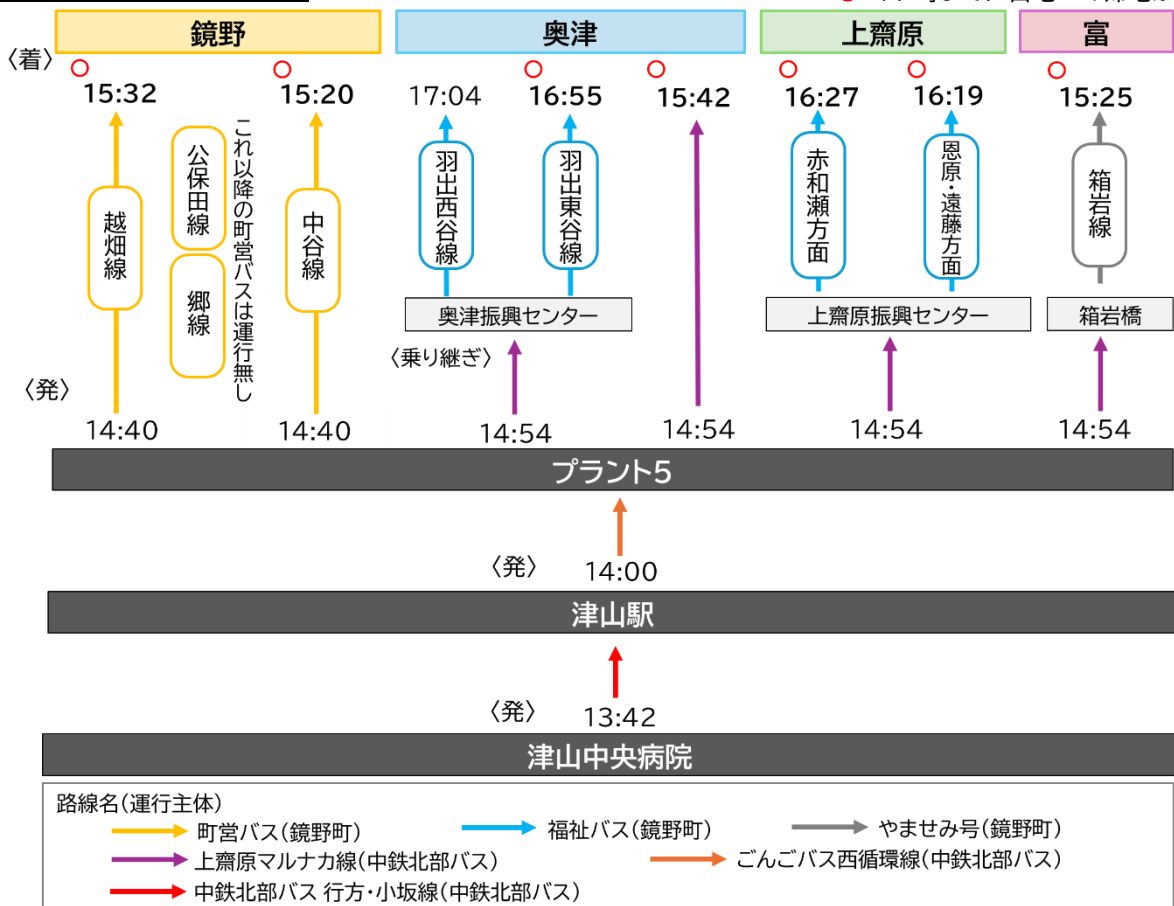
鏡野病院・プラント5から帰る場合

※〈着〉時刻は主要目的地から最も距離があるバス停の着時刻を記載
○ 17時までに自宅への帰宅が可能



津山中央病院から帰る場合

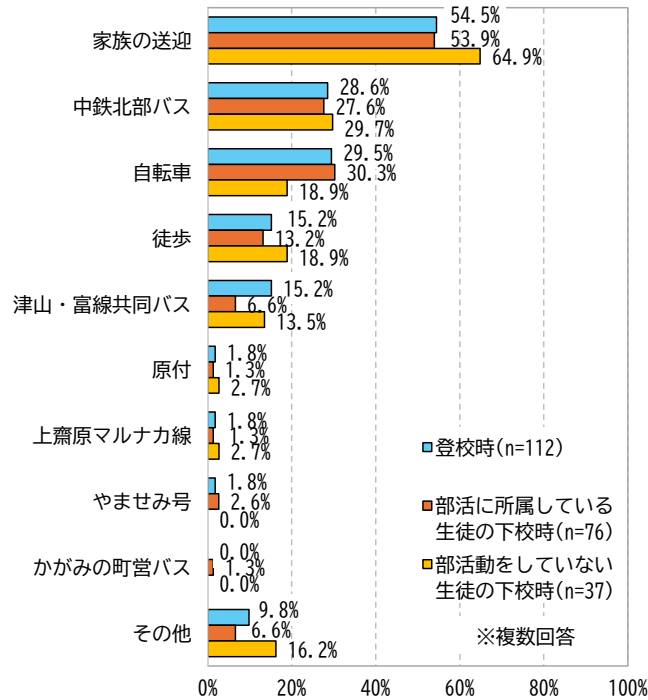
○ 17時までに自宅への帰宅が可能



③ 家族の送迎で通学する高校生等

- 高校生等の通学手段として、最も多いのが「家族の送迎」となっており、保護者の負担が大きくなっています。
- 送迎を行う理由として「便数が少ない」という理由が最も多く、特に昼間の時間帯に帰宅できるバスの不足や乗り継ぎが発生すること等への意見があげられています。

【高等学校等への通学手段】



資料2高校生アンケート調査より

【保護者からの公共交通に対する意見】

分類	具体的な意見内容	件数
便数・運行時間帯の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・定期テスト期間や午前授業の際に、昼間に帰宅できるバスがないため、保護者の送迎負担が大きい ・学校の終了時間(15時半頃)と帰宅バス(17時)の間に待ち時間がありすぎるため、16時台の便を新設してほしい ・全体的にバスの便数が少なく、通学に利用できる時間帯の選択肢がない 	29
運行ルート・停留所の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・他の地域のように、スクールバス形式で学校まで直接乗り入れるルートがほしい ・乗り換えが必要で不便なため、直通で運行してほしい ・自宅からバス停までが遠い、停留所の数が少ない 	11
運賃の値下げ・補助の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運賃が高い。学割があっても家計への負担が大きい ・定期券や燃料代等、通学費に対する補助を拡充してほしい 	5
決済方法の拡充・車両の改善等	<ul style="list-style-type: none"> ・Suica等のキャッシュレス決済を導入してほしい ・バスの車両が古い、雨天時に混雑することへの対策をしてほしい ・時刻表がわかりづらい 	5
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートだけでなく、具体的な改善策を実行してほしい ・公共交通の維持に対する費用対効果を疑問視している 	5

資料2高校生アンケート調査より

(2) 交通サービスの持続可能性への懸念

① 運転手の高齢化と深刻な担い手不足

- 地域の公共交通を支えるバス事業者や福祉バス運行事業者において、運転手の高齢化が進行しています。将来を担う人材の確保も極めて困難な状況です。
- 特に、基幹的な役割を担うバス事業者では運転手が不足しており、今後の安定的な運行体制の維持に大きな懸念が生じています。

【交通事業者を対象にしたヒアリング調査結果(一部抜粋)】

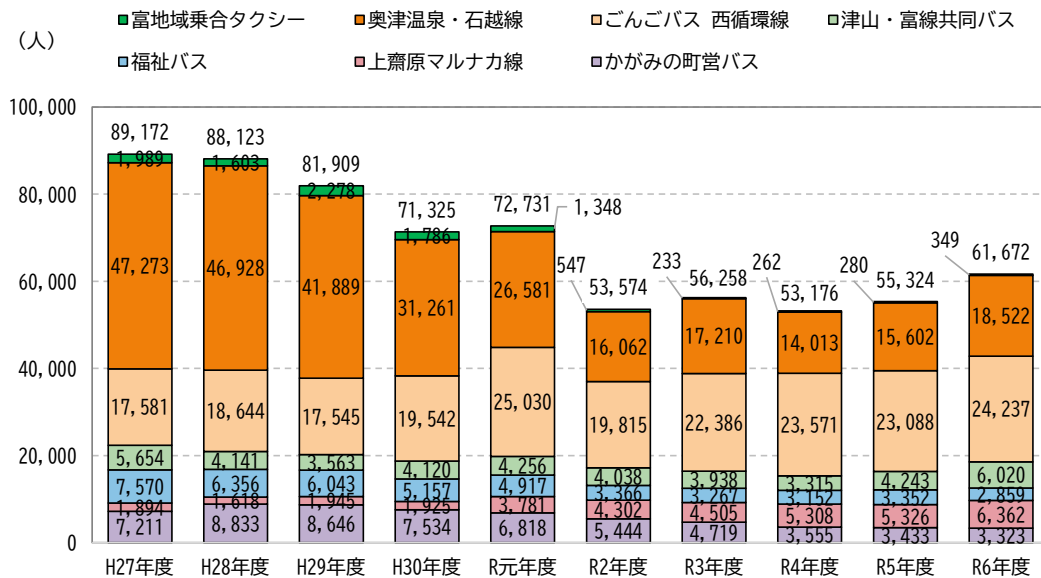
事業者	状況
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 会社独自の制度として、入社後 3 年間で在籍した場合、大型二種免許の取得費用を免除する制度を導入している。 • 会社独自で募集広告を出したり、単身者用の宿舎を用意したりする等、採用活動に取り組んでいるが、現時点で採用に関する問い合わせは無い。また、新規採用となった場合でもすぐに離職される方が多い。 • 現時点で運転手の数は 7 人程度不足しており、5 年後を考えると厳しい状況にある。
	<ul style="list-style-type: none"> • 専属の運転手を雇用しているため運転手の人数は足りている状況だが、高齢のため今後の確保が一番の課題である。 • 募集しても運転手の確保は難しいのではないかと。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 運転手は基本的にバス・タクシーの運転を兼務している。タクシーのみの運行をする運転手もいる。 • バスの運転と兼務になるため、タクシーだけの運用状況を鑑みると運転手は不足している。特に、貸切バスの繁忙期となるとタクシーの運転手がより不足する状況となる。 • 採用についてはサイトへの登録等、様々な取組みを行っているが、新規採用はあまり無い。運転手希望の声もあるが、基本的にバスとの兼務のため定着にはなかなか結び付かない状況である。
	<ul style="list-style-type: none"> • 便数を増やして欲しいという声もあるが、人員が不足しているため実施することは難しい。 • 運転手の確保が難しい。定年退職した方から話がある時もあるが、高齢のため運転を考えると確保が厳しい状況にある。 • 別事業も行っており、繁忙期にはアルバイトを雇って運転手を確保しているが長期雇用が難しくなっている。 • 雇用している 4 名の運転手のうち、3 名は 60 代以上となっている。

② 一部路線の利用者減少と非効率な運行

- 町内を運行する公共交通では、鏡野町高校生等通学助成支給制度※²等の拡充により利用が増える傾向の路線がある一方で、長期的には公共交通利用者数は減少傾向となっています。
- 特に、町営バスや福祉バスの一部の路線では、長期にわたる利用者数の減少が続いており、1便あたりの平均利用者数が1.0人を下回る路線も多く、非効率な運行が顕著となっています。

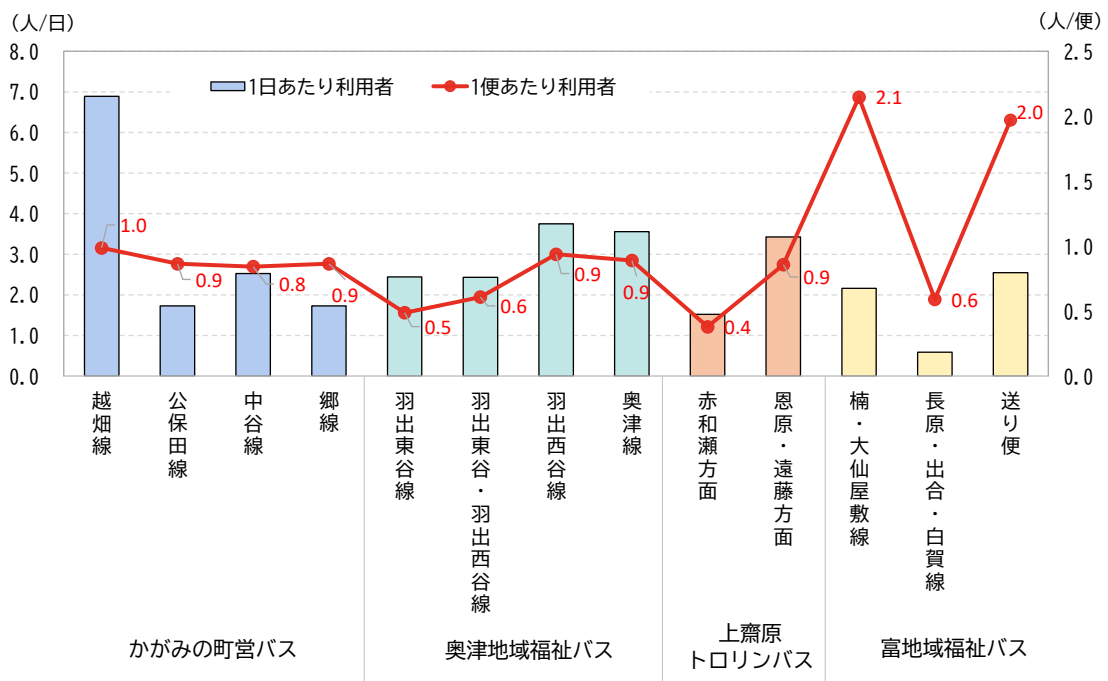
※2:鏡野町に住所を有し、高等学校等に通う高校生等を持つ保護者を対象に、通学にかかる経費の一部を助成する制度

【公共交通利用者数の推移】



資料1地域の現状より

【かがみの町営バス、福祉バスの1日及び1便あたりの利用者数】



資料1地域の現状より

(3) 将来のまちづくりと連携した対応の必要性

① 鏡野病院の移転に伴う新たなアクセス需要

- 今後予定されている鏡野病院の移転は、多くの町民、特に高齢者の通院行動に大きな影響を与えます。移転後の鏡野病院への安定的なアクセス手段の確保が求められています。

② 教育環境の変化への対応

- 今後の小学校統合や部活動の地域移行の進展に伴い、現在のスクールバス体制のみでは対応できない新たな需要が発生することが見込まれます。これらの需要の受け皿として、地域公共交通の役割が重要になります。

3. 取り組むべき課題

現状・問題点を踏まえ、本計画において取り組むべき課題を以下のように整理します。

課題① 地域の实情に即した、持続可能な交通体系の再構築

運転手不足や一部路線の非効率な運行状況を踏まえ、従来の交通体系を抜本的に見直すことが必要です。路線の役割に合わせて、予約に応じて運行する乗合タクシーも導入し、運行の効率化と住民の多様な移動ニーズへの対応を両立させる、持続可能な交通体系を構築します。

対応する問題点：(1)①②、(2)①②

課題② 日常生活と通学を支える移動手段の確保

高齢等の理由で自家用車の運転が困難な住民が、通院や買い物といった日常生活の移動を行える環境を確保することが求められています。また、高校生は家族の送迎に頼って通学する傾向が高く、既存の路線バスを活かしながら通学に対応したダイヤにより、運行を維持・確保していくことが必要です。

対応する問題点：(1)①②③

課題③ 将来の環境変化を見据えた、新たな移動需要への対応

鏡野病院の移転や学校統合といった、将来の町の姿の変化に計画的に対応していく必要があります。関連するまちづくり計画と緊密に連携し、新たな施設配置に対応した交通ネットワークを整備することで、町民が将来にわたって安心して住み続けられる環境を整えます。

対応する問題点：(3)①②

課題④ 町民・事業者・行政・目的地施設等の関係者の連携による公共交通の利用促進

わかりやすい情報提供や乗り方教室等を通じて、町民の利用に対する不安を解消するとともに、利用促進や地域行事、目的地となる施設等と連携した外出機会の創出等を通じ、地域全体で公共交通を「育て、支える」文化を醸成することが必要です。

対応する問題点：(1)①②③、(2)①②

第4章 本計画の基本的な方針

1. 基本理念と基本方針

本計画の基本理念・基本方針は以下の通りです。

基本理念

地域で支え 誰もが つながり 未来へ走る 公共交通

【基本理念に込めた思い】

- ◆ 『地域で支え』: 官・民・町民の地域全体での連携。また津山市・真庭市等の隣接自治体も含めた広域での連携。
- ◆ 『誰もが』: 鏡野町第3次総合計画より、子ども(児童・生徒)から大人(高齢者)までの全ての町民。
- ◆ 『つながり』: 人と人、地域と地域(特に町の北部と南部)がつながるネットワーク。

基本方針

1. 交通ネットワーク全体の役割を整理します

市町をまたぐ移動を担う「幹線」と、地域内の細やかな移動を担う「支線」の役割を明確にし、それらをスムーズに接続することで、ネットワーク全体を効率的かつわかりやすい体系へと再構築することを目指します。

2. 地域の実情に合わせ、日々の暮らしを支える移動手段を確保します

特に自家用車の運転が難しい方々が日々の生活に困らないよう、予約に応じて自宅近くから地域内の目的地付近まで移動できるデマンド型交通等、地域の実情に即した利用者のための移動手段を確保することを目指します。また、将来の教育環境の変化にも対応しながら、小学生から高校生までの子どもたちの通学手段を確保します。

3. 誰もが気軽に利用できる、わかりやすい公共交通環境を整えます

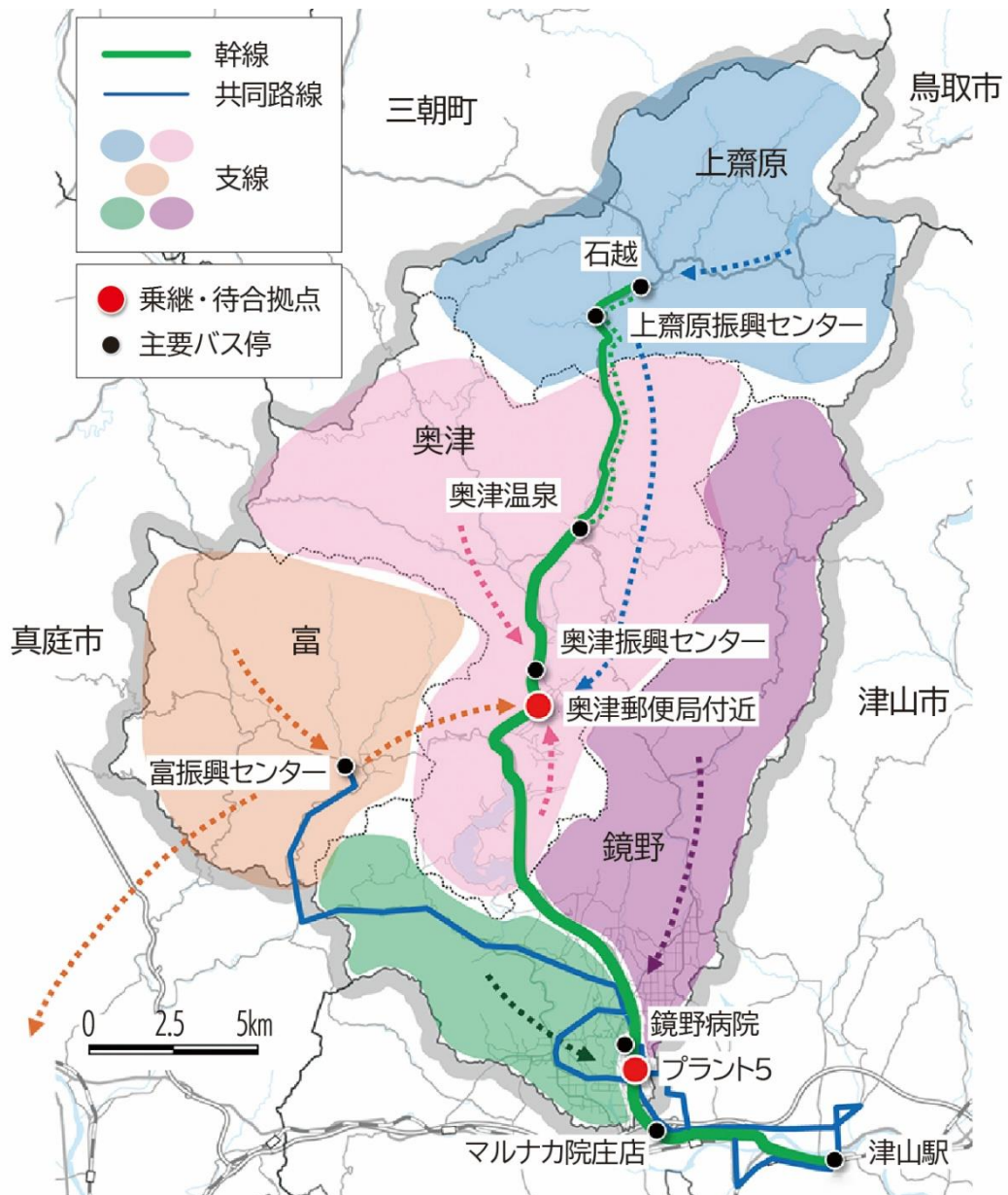
町民の日々の暮らしを支え、そして観光や帰省で訪れる方をもてなすため、誰もが気軽に利用できる環境を整えます。このため、初めて利用する方でもわかりやすい情報提供のあり方を追求し、納得感のある運賃制度を検討します。さらに、乗り方教室等を通じて利用への不安を解消し、誰もが「使ってみたい」と思える環境を整えることを目指します。

4. 多様な主体が連携し、地域全体で公共交通を支える仕組みをつくります

公共交通を「地域みんなの財産」と捉え、行政、事業者、そして町民や地域内外の関係者がそれぞれの立場で協力し、連携し合うことで、将来にわたって持続可能なサービスを地域全体で支えていく仕組みを構築することを目指します。

2. 将来の公共交通ネットワーク

鏡野町のめざす将来の公共交通ネットワークを以下のとおり定めます。

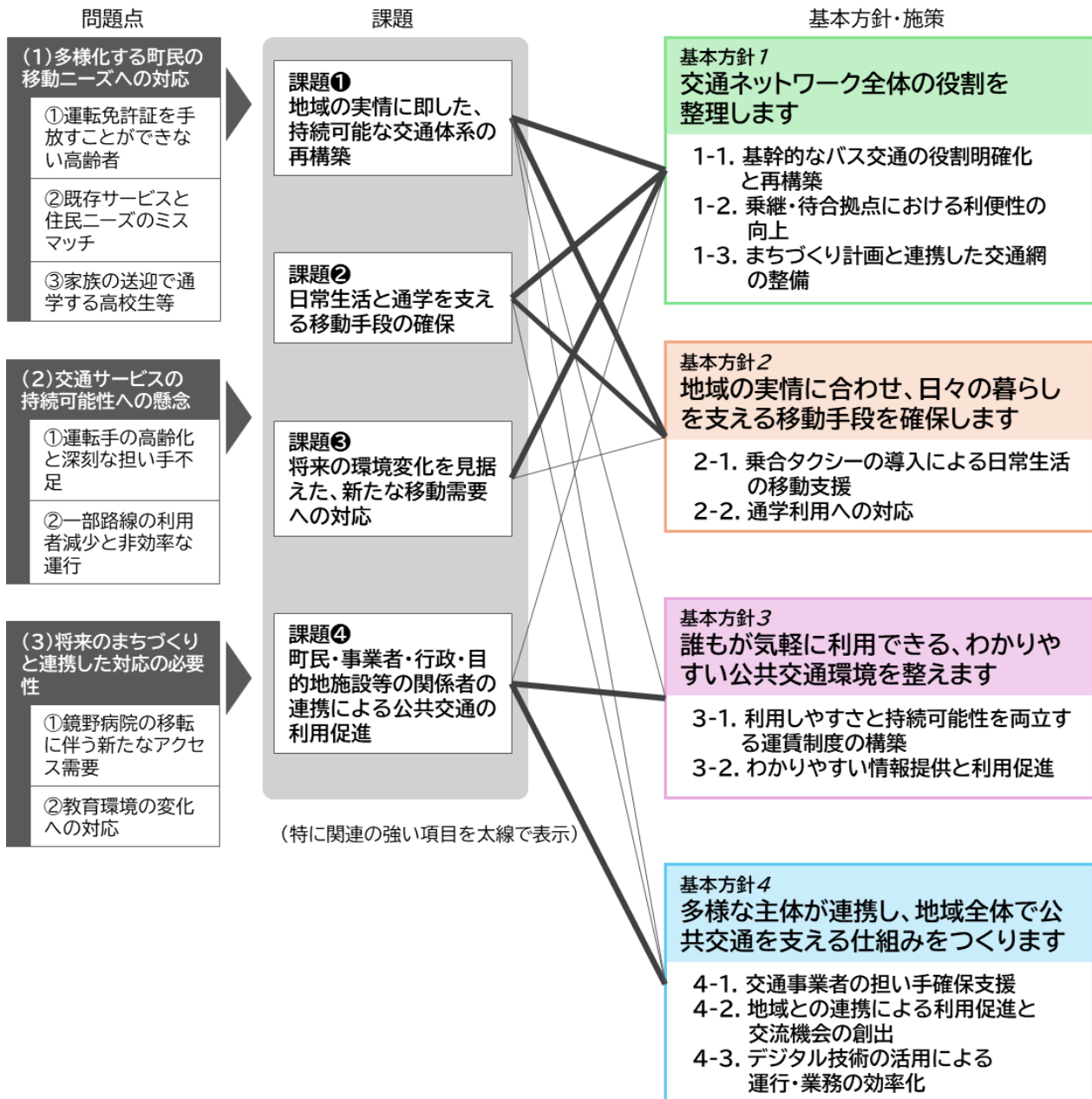


区分	対象路線	役割
幹線	奥津温泉・石越線 上齋原マルナカ線	町の交通の骨格として、乗継・待合拠点や主要バス停と津山市中心部、また町北部と南部をつなぎ、通学のほか、通院・買い物等の需要に対応する
共同路線	ごんごバス西循環線	鏡野町中心部の施設と津山市とをつなぎ、主に通院・買い物等の需要に対応する
	津山・富線共同バス	富地域から津山市をつなぎ、主に通学需要に対応する
支線	町営バス・乗合タクシー	幹線を補完する支線として、自宅近くから地域内の施設と乗継・待合拠点、また施設間をつなぎ、主に通院・買い物等の需要に対応するほか、既存路線を見直し新たな交通として運行することで地域ごとの需要に対応する
乗継・待合拠点	プラント5 奥津郵便局付近	幹線と支線との乗り継ぎを行うための拠点

第5章 目標を達成するために行う施策

1. 基本方針と施策体系

基本理念及び基本方針の実現に向けて、以下の施策を実施します。



2. 施策の内容

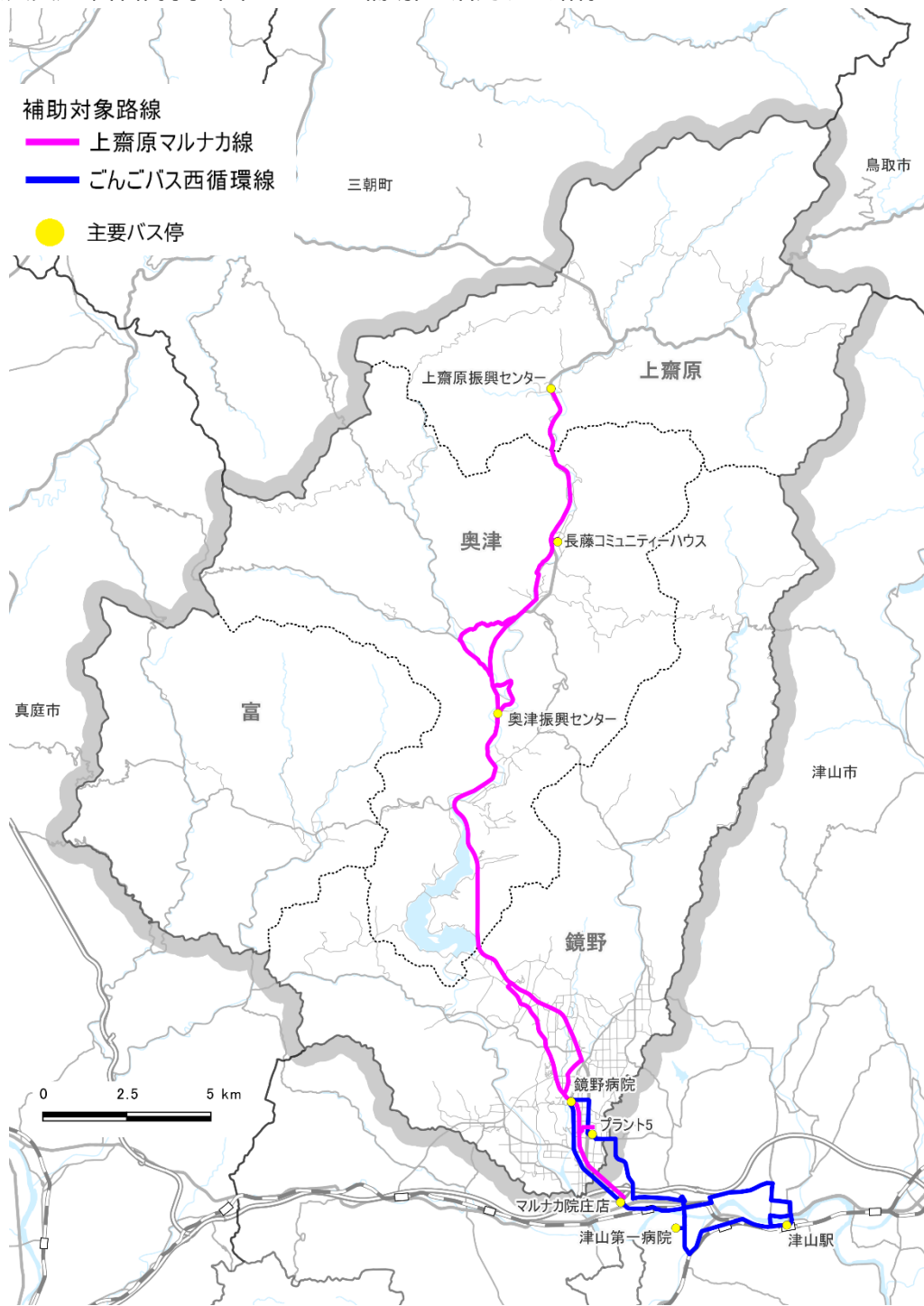
施策 1-1 基幹的なバス交通の役割明確化と再構築

- 広域移動を担うバス路線の「幹線」としての役割を明確にし、利用促進を強化しながらそのサービスレベルを維持し、持続可能な運行を目指します。
- 利用状況に応じて、バス路線の短縮やダイヤの改善、日中の津山方面への直通便検討等も視野に運行事業者や関係者との調整のもと協議します。
- 地域内の移動手段としては、施策 2-1 にあがる乗合タクシーが担います。

<各交通の役割と確保・維持策>

区分	系統	役割	確保・維持策
幹線	奥津温泉・石越線	町の交通の骨格として、乗継・待合拠点や主要バス停と津山市中心部、また町北部と南部をつなぎ、通学のほか、通院・買い物等の需要に対応する	交通事業者と鏡野町、津山市との連携した取組みにより、現状のサービスレベルを維持し、利用促進を図る
	上齋原マルナカ線		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、交通事業者と鏡野町、津山市との連携した取組みにより、現状のサービスレベルを維持し、利用促進を図る
共同路線	ごんごバス西循環線	鏡野町中心部の施設と津山市とをつなぎ、主に通院・買い物等の需要に対応する	交通事業者と鏡野町、津山市との連携した取組みにより、現状のサービスレベルを維持し、利用促進を図る (車両購入費補助を含む)
	津山・富線共同バス	富地域から津山市をつなぎ、主に通学需要に対応する	交通事業者と鏡野町、津山市、真庭市、地域との連携した取組みにより、現状のサービスレベルを維持し、利用促進を図る
支線	<ul style="list-style-type: none"> ● 町営バス ● 福祉バス ● 富-箱線 ● 富-勝山線 ● 新たに運行する乗合タクシー 	幹線を補完する支線として、自宅近くから地域内の施設と乗継・待合拠点、また施設間をつなぎ、主に通院・買い物等の需要に対応する	交通事業者と鏡野町、地域との連携した取組みにより、地域の実情に即したより良い運行のあり方を検討する

<地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用する路線>



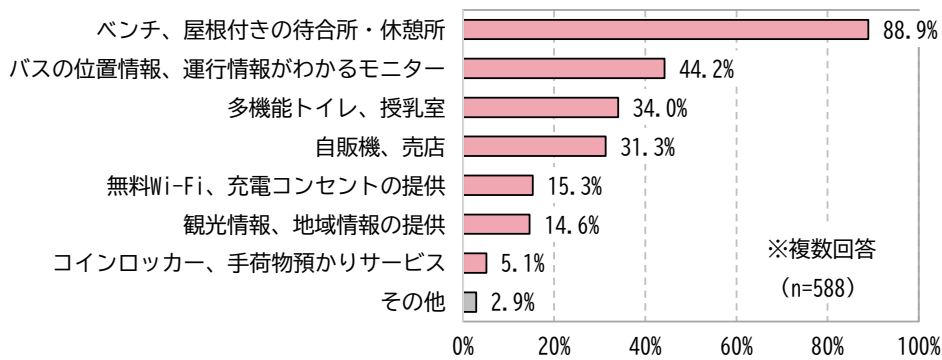
実施主体	鏡野町、隣接市町、交通事業者、地域住民				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	幹線の継続した運行				
	サービス内容見直しの検討・調整			実施	

施策 1-2 乗継・待合拠点における利便性の向上

- バスと乗合タクシーの乗り換えの負担を軽減するため、関係者との連携のもと乗継・待合拠点や主要バス停の環境、案内表示を整備・管理します。

【取組例】 ・ バス停の管理・清掃等への地域住民の参加促進
 ・ 新設される鏡野病院へのバス乗り入れ 等

<バスとバスの乗継・待合拠点があると嬉しい設備やサービス>



資料2住民アンケート調査より

実施主体	鏡野町、拠点施設、交通事業者				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	各施設等と調整のうえ適宜実施			継続検討・管理	

施策 1-3 まちづくり計画と連携した交通網の整備

- 現行のバス路線は主要道路、施設立地、居住区域の変化に対して、バスルートが十分対応できていません。今後は、鏡野病院の移転をはじめとする将来のまちの姿や関連する計画と整合性を図りながら、町中心部の回遊性向上に資する、利便性の高い幹線の運行ルートを計画的に整備します。

<鏡野病院完成イメージ>



実施主体	鏡野町、交通事業者、鏡野病院				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	見直しルートの検討・調整・準備・実施				

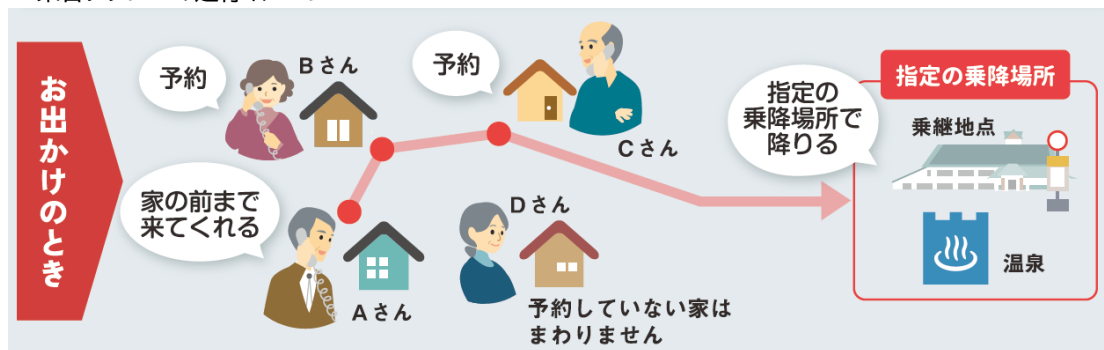
施策 2-1 乗合タクシーの導入による日常生活の移動支援

- 高齢者をはじめ、バス停まで歩くのが困難な方々の日常生活の移動を支えるための地域内交通として、予約に応じて自宅近くと地域内の目的地付近や乗継・待合拠点、また地域内の施設間をつなぐ「乗合タクシー」を導入します。これにより、幹線から離れた施設へのアクセスや、バスの運行がない時間帯の移動を補完し、町全体の回遊性を高めます。
- 奥津・上齋原・富の3地域からは、乗り継ぎ1回で鏡野町内の病院や商業施設に出かけられるようにします。
- 奥津地域から実証運行を開始し、その効果を検証しながら他地域への展開を進めます。

<令和7年10月より実証運行を開始した奥津地域乗合タクシー>



<乗合タクシーの運行イメージ>



実施主体	鏡野町、交通事業者、地域住民				
実施スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	奥津・上齋原・富地域 実証運行	本格運行			
		鏡野地域 検討・実施			

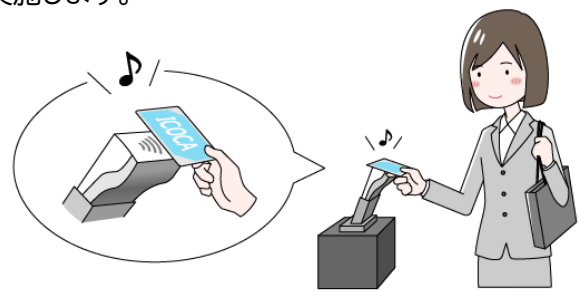
施策 2-2 通学利用への対応

- 小学校の統廃合や部活動の地域移行等、将来の教育環境の変化を見据え、スクールバスのあり方やスクールバスを補完する移動手段としての公共交通の活用を検討します。
- 高校生の通学需要に対応するため、通学に対応した交通手段を維持・確保し、通学における公共交通の利用促進を進めます。

実施主体	鏡野町、交通事業者				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
			★小学校統合予定(大野・香々美)		
	スクールバスのあり方 検討・調整		実施/モニタリング		
	部活動地域移行への対応 検討・調整			実施/モニタリング	
	高校生の通学対応 実施/モニタリング				

施策 3-1 利用しやすさと持続可能性を両立する運賃制度の構築

- 利用者の負担に配慮しつつ、事業の持続性も確保できる、公平で納得感のある運賃制度を検討します。具体的には、これまで無料で運行してきた福祉バスについて、施策2-1に示すような乗合タクシーに見直し、これに合わせた有料化を進めます。
- 路線バスと乗合タクシーの乗り継ぎにおいては乗継割引を設けるほか、回数券やキャッシュレス決済等を導入し、利便性を向上させます。
- 運賃無料の日等の利用促進につながるイベントを設け、公共交通を利用してもらうきっかけづくりを進めます。
- 鏡野町高校生等通学助成支給制度を継続して実施します。



実施主体	鏡野町、交通事業者				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	乗合タクシー導入地域から有料化や利便性向上を実施				
	鏡野町高校生等通学助成支給制度の継続実施				

施策 3-2 わかりやすい情報提供と利用促進

- 町の広報紙やウェブサイト等の活用等により、全ての公共交通の時刻表、路線図、料金、予約方法等を一元的に、わかりやすく発信し、町民のほか、町外からの帰省や来訪者等にもわかりやすい情報提供を行い、利用者の利便性向上を図ります。
- 施策 2-1 乗合タクシーの導入においては、地域での説明会(乗り方教室)の開催や地域住民の協力等を通じて、利用方法や利便性を丁寧に周知します。
- 施策 3-1 鏡野町高校生等通学助成支給制度の実施と合わせて、入学時の情報提供を工夫する等モビリティ・マネジメント※3を実施します。
- 鏡野観光局をはじめ観光施設・商業施設等と連携し、施設 HP 等にバスアクセスや運行情報へのリンクを継続して掲載するとともに、最寄りバス停名や距離等の記載を行い、観光・商業施設へのバス利用促進を図ります。

【わかりやすい情報提供にむけた取組例】

- 標準的なバス情報フォーマット(GTFS データ)の整備
- 町中心部で運行する複数のバス路線を組み合わせた「まちなか時刻表」
- 通学で利用できる高校生向け時刻表 等

<乗り方教室の様子>



<高校生向けの利用促進チラシ>

通学にバスを利用しましょう

定期券・回数券はお得に利用できます

定期券・回数券は、乗車回数に比例し、乗車回数が増えるほどお得になります。

定期券のメリット

乗車回数が増えるほどお得になります。乗車回数が増えるほどお得になります。

乗車回数が増えるほどお得になります。乗車回数が増えるほどお得になります。

乗車回数が増えるほどお得になります。乗車回数が増えるほどお得になります。

高校生等通学助成金支給制度をご利用ください!

助成金の活用を促進し、各町の地域から公共交通機関等の活用が促進されます。

1. 支給対象の要件

2. 助成金の支給額

通学方法	助成額
① バスまたは公共交通機関	1日あたり100円(乗車回数1回～5年分) ※年単位に支給額が異なります。
② 駅～高校間のタクシー回数券	1日あたり100円(乗車回数1回～5年分) ※年単位に支給額が異なります。
③ 下宿等	乗車回数1回～5年分 ※年単位に支給額が異なります。
④ その他通学方法(自転車・徒歩等)	3年分

※以下は乗車回数の上乗せが2年分、又は上乗せ1年分となります。

3. 支給の期間、審査要領

※申請期間について

※申請書の提出

※申請書の提出

※申請書の提出

※3:自動車に依存した生活から公共交通等を上手に使うことを促す、利用促進等の取組み

実施主体	鏡野町、交通事業者				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	実施/モニタリング				

施策4-1 交通事業者の担い手確保支援

- 運行を維持する上で不可欠な運転手の確保・育成の支援策として実施している「津山圏域第二種免許取得支援補助金」について、関係市町との連携のもと継続して実施するとともに、バス運転体験会等のイベント開催により、担い手確保に向けた取組みを推進します。
- 第二種免許を保有するドライバーによる運行が困難な場合には、必要に応じて公共ライドシェア（自家用有償旅客運送^{※4}）による住民ドライバーの活用も含めた検討を行います。

※4：自治体や地域団体等が、国土交通大臣の登録を受けた上で自家用車を用いて有償で運送サービスを行う仕組み

実施主体	鏡野町、津山圏域市町				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	継続実施				

施策4-2 地域との連携による利用促進と交流機会の創出

- 地域の主要な施設（病院、商業施設等）と協力し、施設利用者への案内や予約支援等、地域全体で公共交通を支える体制づくりを進めます。
- 高齢者の社会参加や健康推進を促すため、地域の行事やイベントと連携した外出支援を行う等、関係者との連携のもと外出の目的づくりや交流機会の創出に取組みます。

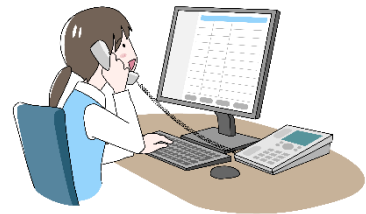
<地域イベントの様子>



実施主体	鏡野町、地域住民、目的地となる施設 等				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	関係者との調整のもと適宜実施				

施策4-3 デジタル技術の活用による運行・業務の効率化

- 予約管理システムやキャッシュレス決済、バスロケーションシステム等の導入により、利便性の向上と運行・業務の効率化を図ります。



実施主体	鏡野町、交通事業者				
実施スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	実施／モニタリング				

第6章 計画の管理とモニタリング

1. 施策の実施スケジュール

各施策の実施スケジュールについて、以下のように設定します。

施策	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度
1 交通ネットワーク全体の役割を整理します					
1-1. 基幹的なバス交通の役割明確化と再構築	幹線の継続した運行		→		
	サービス内容見直しの検討・調整		実施 →		
	各施設等と調整のうえ適宜実施		継続検討・管理 →		
1-2. 乗継・待合拠点における利便性の向上	各施設等と調整のうえ適宜実施		継続検討・管理 →		
1-3. まちづくり計画と連携した交通網の整備	見直しルートの検討・調整・準備・実施 →				
2 地域の実情に合わせ、日々の暮らしを支える移動手段を確保します					
2-1. 乗合タクシーの導入による日常生活の移動支援	奥津・上齋原・富地域実証運行		本格運行 →		
			鏡野地域 検討・実施 →		
2-2. 通学利用への対応	スクールバスのあり方検討・調整		実施/モニタリング →		
	部活動地域移行への対応検討・調整		実施/モニタリング →		
	高校生の通学対応		実施/モニタリング →		
3 誰もが気軽に利用できる、わかりやすい公共交通環境を整えます					
3-1. 利用しやすさと持続可能性を両立する運賃制度の構築	乗合タクシー導入地域から有料化や利便性向上を実施 →				
	鏡野町高校生等通学助成支給制度の継続実施 →				
3-2. わかりやすい情報提供と利用促進	実施/モニタリング →				
4 多様な主体が連携し、地域全体で公共交通を支える仕組みをつくります					
4-1. 交通事業者の担い手確保支援	継続実施 →				
4-2. 地域との連携による利用促進と交流機会の創出	関係者との調整のもと適宜実施 →				
4-3. デジタル技術の活用による運行・業務の効率化	実施/モニタリング →				

2. 計画の評価指標

本計画の達成状況を評価するため、以下の通り評価指標を設定します。

評価指標①	幹線として定める路線の運行回数
指標の定義	奥津温泉～津山駅の区間における運行回数(片道を1回)
現状値	直通便：8回/日(4往復/日) 乗継便：9回/日(4往復/日) (令和5年度～7年度) ※令和7年度の時刻表より算出
目標値	直通便：10回/日(5往復/日) 乗継便：7回/日(3往復/日) (令和12年度)
目標値の考え方	上齋原マルナカ線の運行内容を見直し、奥津温泉から津山駅までの直行便を増やす
データ取得方法	時刻表をもとに町が把握
評価の時期	時刻表の改定ごとに実施

評価指標②	日常生活の移動手段として公共交通が利用される割合
指標の定義	日常生活でよく利用する移動手段として、公共交通が選択される割合(複数回答)(対象とする公共交通は、奥津温泉・石越線、上齋原マルナカ線、ごんごバス西循環線、町営バス、福祉バス、津山・富線共同バス、乗合タクシー、鉄道、タクシーを設定)
現状値	12.5% (令和7年度) ※令和7年度実施の住民アンケートより算出
目標値	17.0% (令和12年度)
目標値の考え方	公共交通のサービス内容見直しや利用促進により、運転免許証を保有していない、又は返納意向のある町民は日常生活で公共交通を利用することを目指す
データ取得方法	町民を対象としたアンケート調査により町が把握
評価の時期	計画の更新時期に実施

評価指標③	公共交通による人口カバー率
指標の定義	路線バス停留所、又はフリー乗降区間、タクシー拠点から300m圏域内に居住する人、及び自宅近くまで運行する乗合タクシーがある場合は対象とする区域内に居住する人について、総人口に占める割合(圏域内人口は最新の国勢調査データより抽出)
現状値	77.6% (令和7年度) ※令和7年度のデータより算出(国勢調査は令和2年度)
目標値	100.0% (令和12年度)
目標値の考え方	乗合タクシーの導入により、鏡野町内全域で交通空白が解消されていることを目指す
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標④	新たに導入する「乗合タクシー」の実利用者数
指標の定義	令和7年度に実証運行を開始する乗合タクシーの実利用者数(ユニークユーザー数)
現状値	現状値なし (令和6年度)
目標値	500人/年 (令和12年度)
目標値の考え方	新たに導入する乗合タクシーについて、各地域75歳以上人口の20%が利用することを目標に設定
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑤	各地域から町内の主要目的地への出かけやすさ
指標の定義	各地域から、鏡野病院・プラント5へ公共交通を利用して出かけやすいかどうか(具体的には、各地域から乗り継ぎ回数1回以内で、平日10時までに鏡野病院・プラント5に行けるか、また夕方の17時までにそれぞれ帰宅できるか)
現状値	各地域において、居住地によっては鏡野病院・プラント5へ公共交通を利用して出かけにくい
目標値	各地域から鏡野病院・プラント5へ公共交通を利用して出かけやすくなっている
目標値の考え方	幹線・支線のサービス内容を見直しながら、最大1回乗り継ぎで行き帰りできるようにすることを目指す
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑥	公共交通の公的資金の投入額
指標の定義	公共交通の維持に係る町の財政負担額
現状値	10.8千万円/年 (令和6年度)
目標値	10.8千万円/年 (令和12年度)
目標値の考え方	町の財政負担額は現状程度に抑えながら、サービス内容を見直すことで利便性の向上を図る
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑦	公共交通の収支率
指標の定義	公的資金が投入されている公共交通事業について、全体の収支率(支出に対する収入の割合) (対象とする公共交通は、上齋原マルナカ線、ごんごバス西循環線、町営バス、福祉バス、津山・富線共同バス、乗合タクシーを設定)
現状値	5.9% (令和6年度)
目標値	9.6% (令和12年度)
目標値の考え方	指標②及び指標④の目標値も踏まえ、また福祉バスから転換する乗合タクシーの有料化により、公共交通の収支率が改善することを目指す
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑧	公共交通の総利用者数
指標の定義	鏡野町内を運行する公共交通の年間総利用者数 (対象とする公共交通は、奥津温泉・石越線、上齋原マルナカ線、ごんごバス西循環線、町営バス、福祉バス、津山・富線共同バス、乗合タクシー、タクシーを設定)
現状値	85.5千人/年 (令和6年度)
目標値	102.5千人/年 (令和12年度)
目標値の考え方	幹線の利便性向上や利用促進により、奥津温泉・石越線では現状の利用者数を維持し、上齋原マルナカ線では年5%の増加率で利用者数を増やすことを目指すほか、指標④の目標値も踏まえ、公共交通全体の利用者数が増加することを目指す
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑨	津山圏域第二種免許取得支援補助金の交付件数
指標の定義	新たに二種免許を取得する者に対する取得費用の負担と、雇用する旅客自動車運送事業者に対して一部負担を行う「津山圏域第二種免許取得支援補助金」の、当該年度までの交付件数の累計
現状値	延べ25人(鏡野町内事業所:延べ1人)(令和6年度)
目標値	延べ40人(鏡野町内事業所:延べ3人)(令和12年度)
目標値の考え方	本制度の活用者を津山圏域では毎年度3人程度確保し、バスやタクシーの乗務員を目指す人が就職しやすい環境を目指す 鏡野町内事業所は2社のため各事業所で計画期間中に1人以上の取得を目指す
データ取得方法	津山圏域において調査・把握する
評価の時期	毎年実施

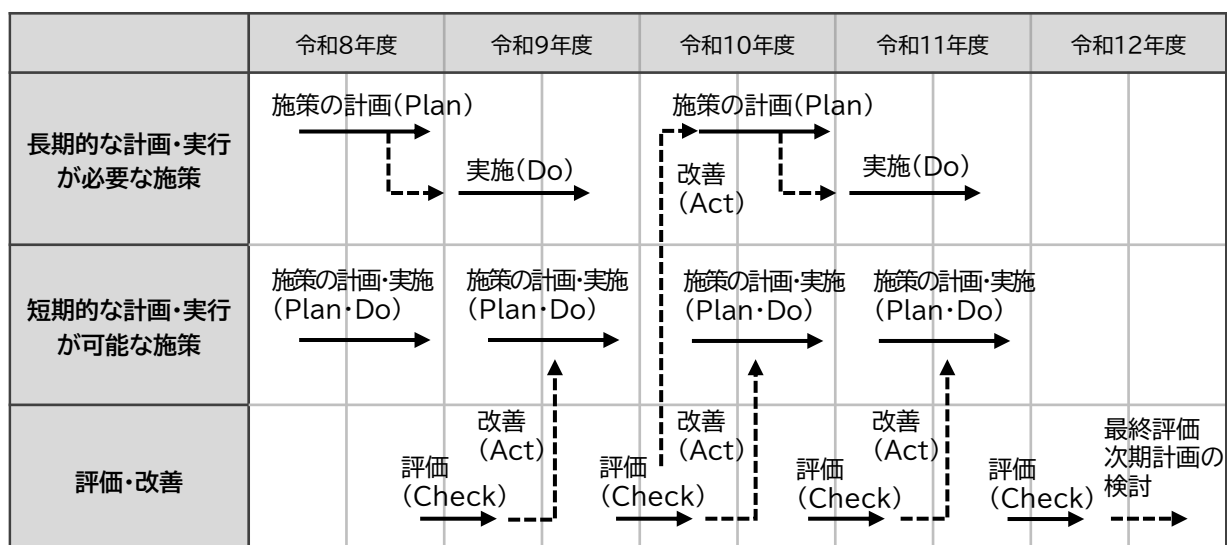
評価指標⑩	地域行事やイベント開催における公共交通の活用回数
指標の定義	公民館やその他地域行事やイベント開催における公共交通の活用回数を把握する。公共交通利用促進チケット(割引券)を新たに発行し、公民館長や行事の主催者等が申請した件数をカウントする
現状値	現状値なし (令和6年度)
目標値	4回/年 (令和12年度)
目標値の考え方	公民館、地域行事に合わせて利用促進チケットを配布し、行事と連携した公共交通の利用促進を図る
データ取得方法	町が調査・把握する
評価の時期	毎年実施

評価指標⑪	住民の公共交通に対する満足度
指標の定義	鏡野町を運行する公共交通の総合的な満足度について、満足と回答した人の割合
現状値	8.1% (令和7年度) ※令和7年度実施の住民アンケートより算出
目標値	25.0% (令和12年度)
目標値の考え方	各施策の実施により、町民の公共交通に対する満足度を高める
データ取得方法	町民を対象としたアンケート調査により町が把握
評価の時期	計画の更新時期に実施

3. 計画の推進とモニタリング

- 本計画の推進・進行管理は、PDCA サイクルの考え方のもと、鏡野町地域公共交通会議が行います。
- 長期的な計画・実行が必要な施策、短期的な計画・実行が可能な施策それぞれで、施策の計画(Plan)と実施(Do)を行います。
- また、毎年度定期的に施策の実施状況や目標の達成状況について評価・検証(Check)を行い、この内容を踏まえて改善(Act)を行いながら、次期施策の計画・実施へとつなげていきます。
- 計画の最終年度(令和12年度)には、施策の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。なお、本計画の施策内容等は、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。

【計画の管理・評価のスケジュール】



【用語解説】

《あ行》

一般タクシー (一般乗用タクシー)	定員が 10 人以下の車両を貸し切って旅客を運送する事業のこと。
SDGs	「Sustainable Development Goals」の略。持続可能な開発目標と訳されている、2030 年(令和 12 年)までに持続可能でより良い世界を達成するために、17 のゴールと 169 のターゲットで構成された国際目標のこと。

《か行》

介護タクシー	高齢者や障がいのある方等、一人での移動が難しい方のために提供されるタクシー(運送サービス)のこと。
キャッシュレス決済	現金を使用せず、クレジットカードや電子マネー、バーコードや QR コードを介したコード決済を利用した電子決済のこと。
系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位のこと。
交通空白(地)	一定の距離に駅やバス停等がないこと及び該当する地域を指す。
交通結節点	自転車や自動車、バス、鉄道等の複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。

《さ行》

GTFS データ	General Transit Feed Specification の略称。 バスや鉄道等の公共交通機関の運行情報(時刻表や路線図)を、共通のデータ形式でまとめたもので、これを活用することで Google マップ等での経路探索等が可能になる。
自家用有償旅客運送事業	バスやタクシー事業者によるサービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、自治体や地域団体等が、国土交通大臣の登録を受けた上で自家用車を用いて有償で運送サービスを行う仕組みのこと。

《た行》

地域公共交通	地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。令和2年11月の改正により、市町村等による「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされたほか、バス等の路線を維持・再編し利便性を高める「地域公共交通利便増進事業」や、地域の移動手段を守るための「地域旅客運送サービス継続事業」等の制度が創設され、これらの計画・事業が国土交通大臣の認定を受けた場合における、同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

《た行》

テトルアプリ	学校から保護者への連絡配信や、保護者から学校への欠席連絡等を効率化するオンライン・スマートフォンアプリのこと。鏡野町では学校の閉庁期間の案内、災害時の休校情報や町主催イベントの案内等を保護者に向けて配信している。
デマンド型	利用者の予約に応じて運行すること。本町ではタクシー車両を活用して、利用者の予約に応じた運行を行うデマンド型の乗合タクシーの導入を進めている。

《な行》

二種免許	旅客自動車であるものを、旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する際に必要となる免許証をいう。
乗合タクシー	複数人で乗り合うことを想定した運送形態の一つで、タクシー車両を用いて運行される乗合運送事業のこと。
乗継・待合拠点	バスとバス(幹線のバスと支線のバス)等を乗り継ぐための場所、乗り継ぎのための待合を行う場所、拠点のこと。

《は行》

バスロケーションシステム	無線通信や GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。
PDCA サイクル	事業を計画通りに進め、その改善を図ることを目的としたマネジメント手法の一つ。Plan(従来の実績や将来の予測等をもとに事業計画を作成する)、Do(事業を実施する)、Check(事業が計画に沿っているかどうかを点検・評価する)、Action(事業の改革・改善を行う)、といったこの四段階を順次行って繰り返すことで、継続的な業務改善をしていくこと。
フィーダー(系統)	バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、幹線ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通をいう。

《ま行》

待合環境	利用する公共交通機関が到着するまでの時間を過ごす場所の環境(ハード・ソフト)をいう。
モビリティ・マネジメント	自動車に依存した状態から公共交通や徒歩等を含めた多様な公共交通手段に適度に(=かしこく)利用する状態へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。

第2次鏡野町地域公共交通計画

発行年月：令和8年3月

発行・編集：鏡野町まちづくり課

〒708-0392 岡山県苫田郡鏡野町竹田 660

Tel：0868-54-2982 Fax：0868-54-2988

HP：<https://www.town.kagamino.lg.jp/>