久 米 南 町
地域公共交通計画

2026 年 3 月
岡山県久米南町

目次

1．計画の目的と位置づけ

1 計画策定の背景と目的 1
2 計画の位置づけ 1
3 計画の区域 1
4 計画の期間 1

2．地域公共交通の現状と課題

1 地域の現状 2
2 地域公共交通の現状 7
3 住民の移動の実態・ニーズ 16
4 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ・主要施策 19
5 地域公共交通の課題 23

3．計画の基本方針

1 地域公共交通の目指す姿 25
2 計画の基本的な方針 28
3 計画の目標 28

4．施策・事業

1 地域公共交通の課題と計画の目標・施策との対応関係 29
2 施策の内容・実施主体及び実施スケジュール 31

5．計画のモニタリング・評価

1 KPI・目標値の設定 36
2 計画の推進体制 38
3 計画の進捗管理と評価のスケジュール 38

1. 計画の目的と位置づけ

1 計画策定の背景と目的

本町では、2021 年 3 月に「久米南町地域公共交通計画」（以下、「前計画」と呼びます。）を策定し、地域公共交通の利便性向上、「ひと」や「モノ」の交流促進に取り組んできました。

このたび、前計画の期間が 2026 年 3 月で満了したことから、前計画に掲げる事業の進捗状況や目標の達成状況の検証を行い、本町を取り巻く社会環境の変化や課題、並びに「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」と呼びます。）に基づいた「久米南町地域公共交通計画」（以下、「本計画」と呼びます。）を新たに策定するものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、地域交通法に基づく法定計画であり、第 6 次久米南町振興計画（前期基本計画）や第 2 期久米南町創生総合戦略などの上位計画及びその他の関連計画と整合を図った上で策定します。

3 計画の区域

久米南町全域

4 計画の期間

2026 年 4 月から 2031 年 3 月までの 5 年間

2. 地域公共交通の現状と課題

1 地域の現状

（1） 人口の推移

- 国勢調査によると、2020 年の総人口は 4,530 人となっています。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2040 年の将来推計人口は 3,111 人で、1990 年の 47.1%まで減少すると見込まれています。
- 2020 年時点の高齢化率は 44.9%で、岡山県全体の割合（29.5%）を大きく上回っています。また、2040 年には 47.7%になると推計されています。

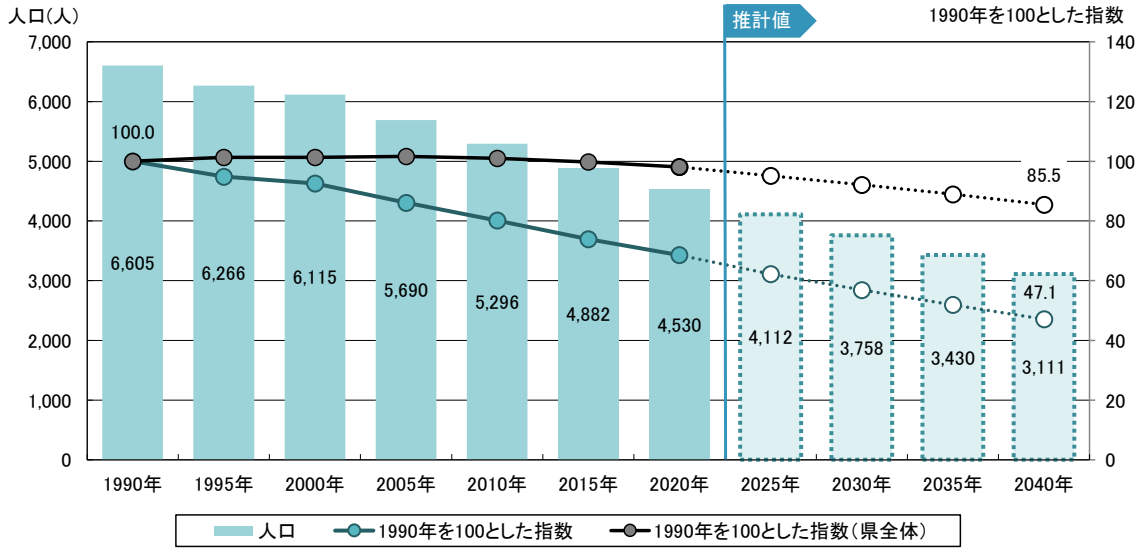


図 1 人口の推移

出典：2020 年まで…国勢調査＜各年＞
2025 年以降…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村） 令和 5（2023）年推計」

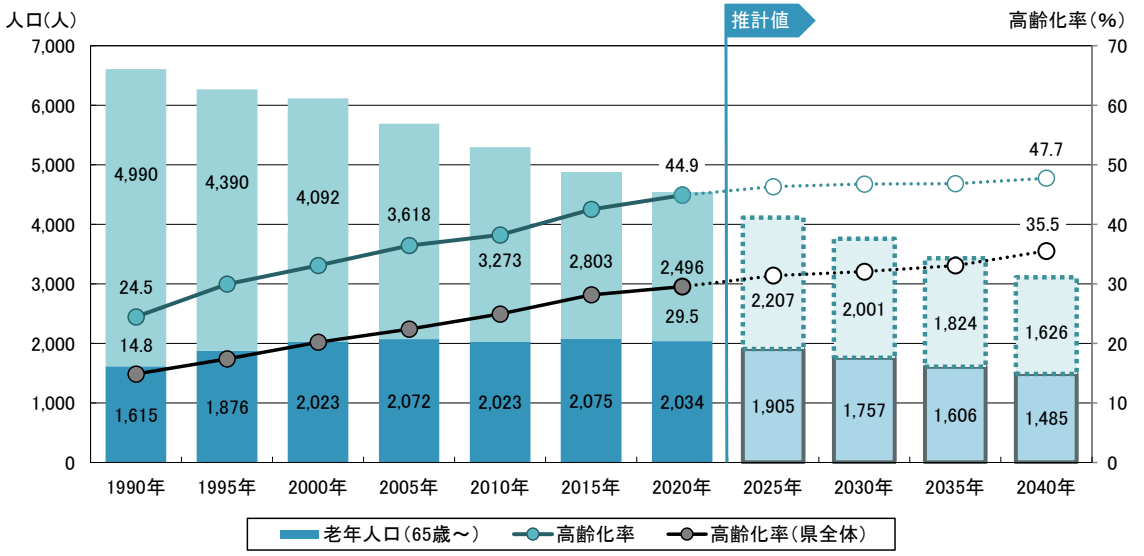


図 2 老年人口と高齢化率の推移

出典：2020 年まで…国勢調査＜各年＞
2025 年以降…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村） 令和 5（2023）年推計」

【参考】「久米南町人口ビジョン」における人口推計（2020～2060 年）

久米南町人口ビジョン（令和 7 年（2025 年）2 月改訂）では、町独自の推計により、2030 年の推計値を 4,051 人、2060 年の目標人口を 3,036 人に設定しています。

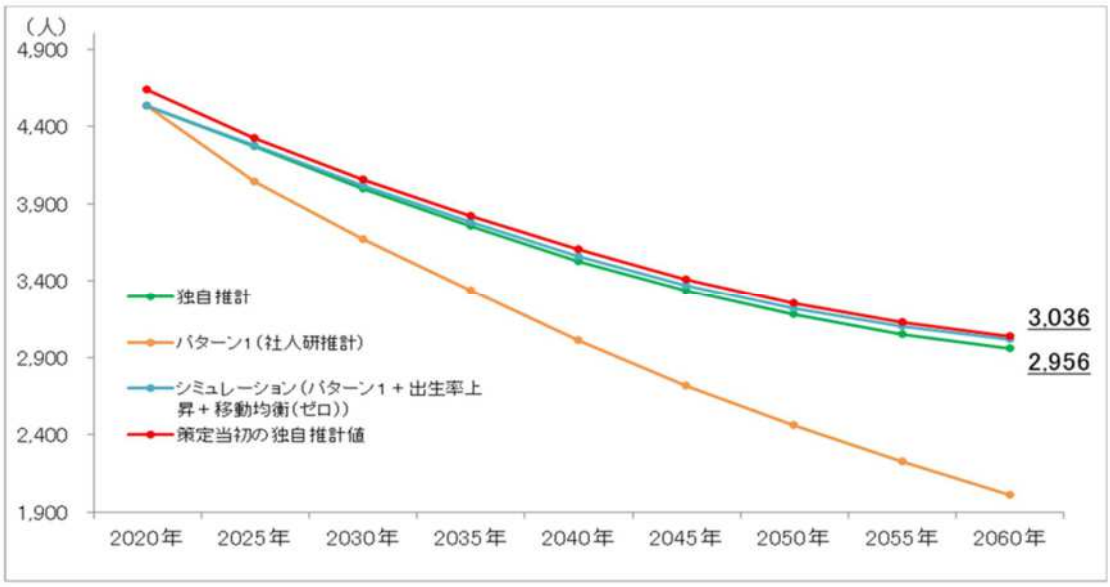


図 3 「久米南町人口ビジョン」における人口推計

出典：久米南町人口ビジョン（平成 27 年 10 月策定、令和 2 年 2 月改訂、令和 7 年 2 月改訂）20 頁

（2） 今後、人口が増加する地区と減少する地区

- 2020 年の人口に対する 2030 年推計人口の増減率をみると、人口が増加する地区も一部にはみられますが、多くの地区では人口が減少すると見込まれています。
- 北庄地区や全間地区など 40%を超える減少率が見込まれる地区もあります。

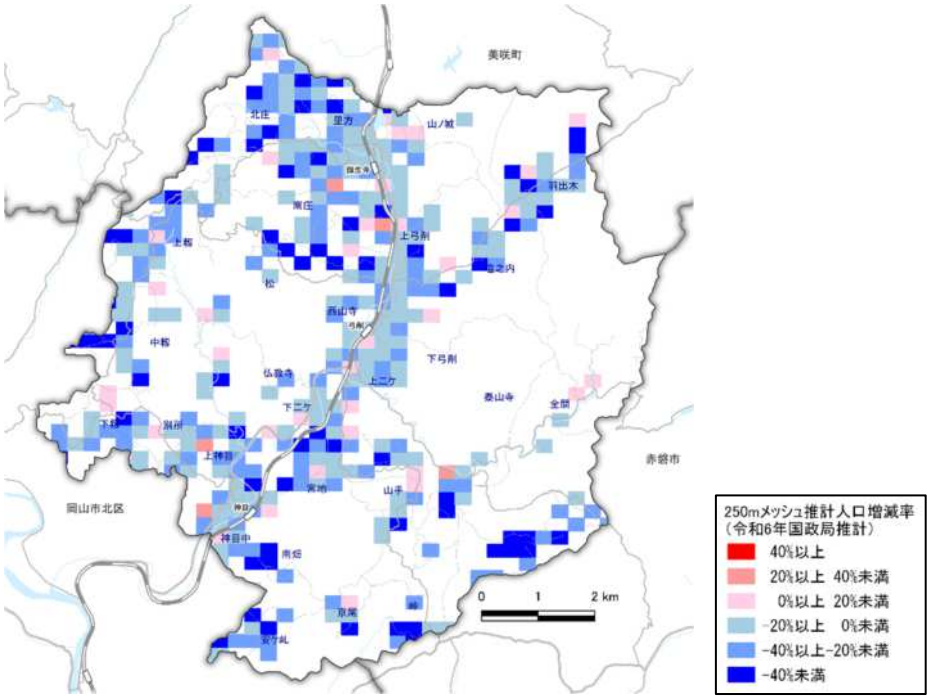
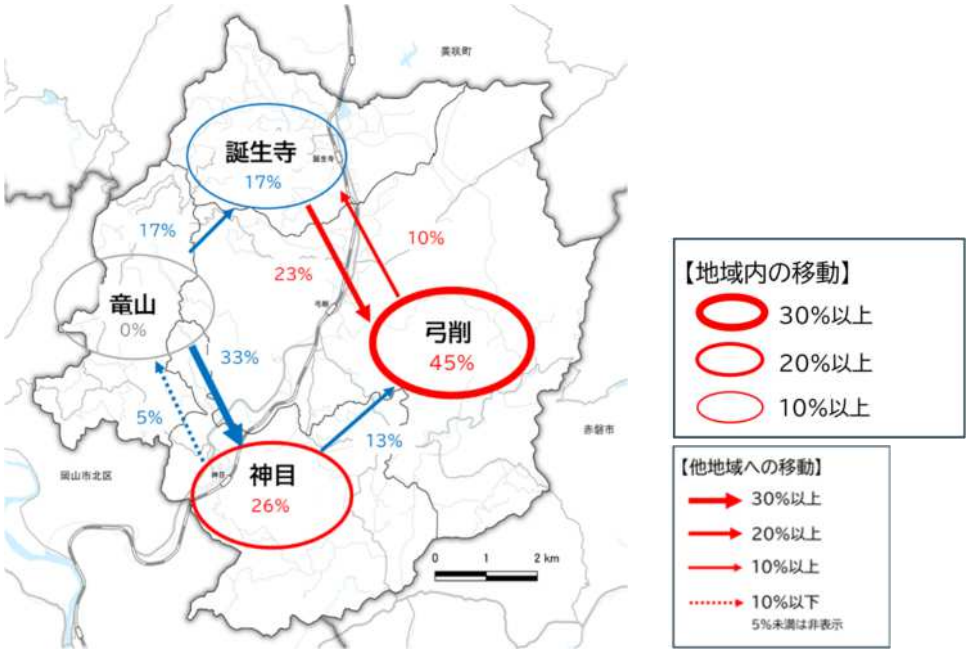


図 4 人口分布（250m メッシュ）

出典：国勢調査＜2020 年＞国土数値情報「250m メッシュ別将来推計人口データ」＜2030 年＞

（3） 平日における人の動き

- 岡山県パーソントリップ調査（2022（令和 4）年 10 月実施）における町内在住者の移動状況をみると、誕生寺地区と弓削地区では弓削地区への移動が多く、神目地区と竜山地区では神目地区への移動が多くなっています。
- 町外については、各地区とも岡山市への移動が多いほか、弓削地区や誕生寺地区では津山市などへの移動も比較的多くなっています。



※10 件未満は青字で表示（下表も同じ）

図 5 平日における町内移動の状況

出典：岡山県パーソントリップ調査＜2022 年 10 月実施・2024 年 3 月公表＞
久米南町のトリップ（202 件）を抽出し、4 エリアに分けて各エリアを起点にした移動の割合を算出

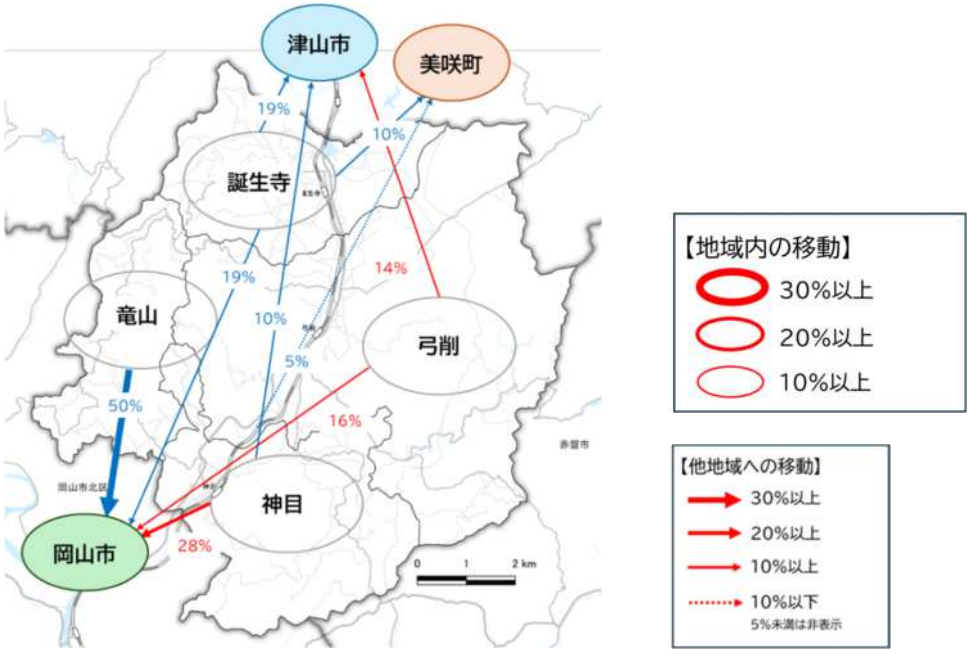


図 6 平日における町外移動の状況

出典：岡山県パーソントリップ調査＜2022 年 10 月実施・2024 年 3 月公表＞
久米南町のトリップ（202 件）を抽出し、4 エリアに分けて各エリアを起点にした移動の割合を算出

（4） 町内における移動の目的地となる施設等の分布

- 公共施設、教育機関、医療機関及び商業施設は弓削地区の中心部に集積しています。
- 誕生寺地区と神目地区においても、移動の目的地となる施設等の一部が立地しています。

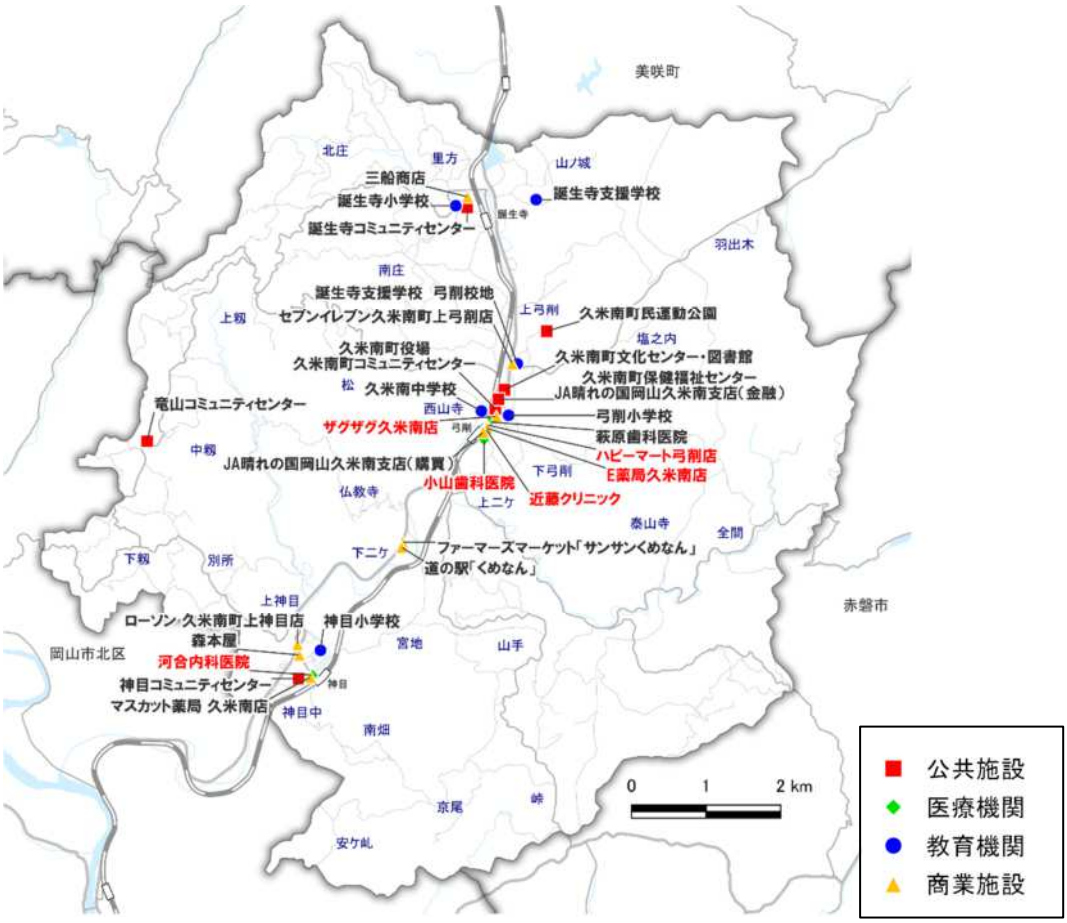


図 7 移動の目的地となる施設等の分布状況

（5） 運転免許の保有者数と返納者数の推移

- 町内における運転免許保有者数は減少傾向にある一方、運転免許保有者数に占める 65 歳以上人口の割合は上昇傾向にあります。
- 町内における運転免許返納者数は 2024 年で 30 人となっており、横ばいで推移しています。
- 65 歳以上の高齢者が運転免許を自主返納した際に交付される「おかやま愛カード※」の取得者数は、2024 年で 41 人となっています。

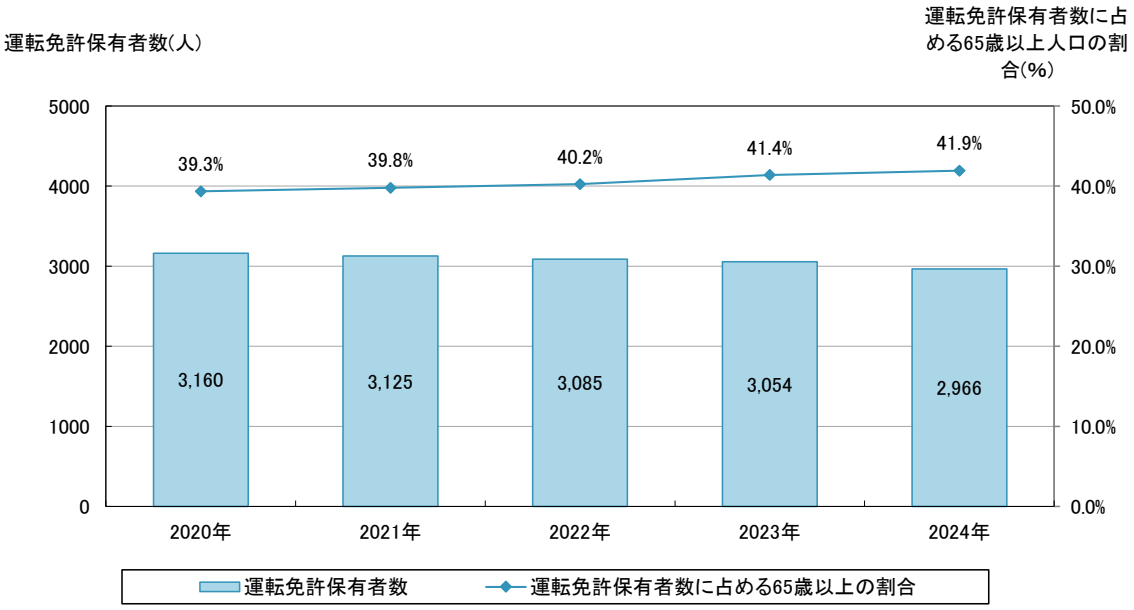


図 8 運転免許保有者数及び運転免許保有者数に占める 65 歳以上の割合の推移

出典：岡山県警察本部

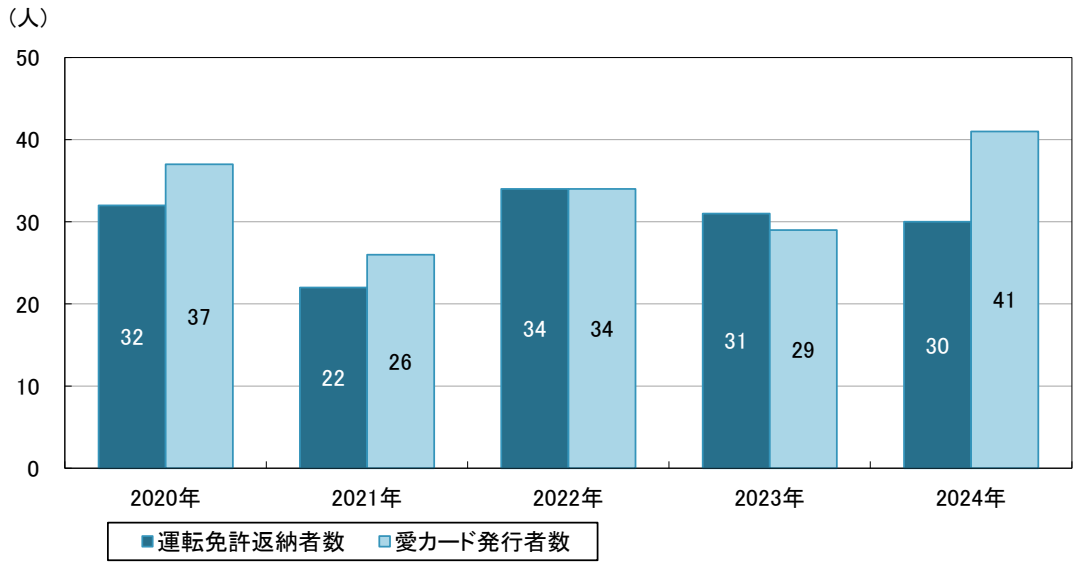


図 9 運転免許返納者数とおかやま愛カード取得者数の推移

出典：岡山県警察本部

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

2 地域公共交通の現状

（1） 地域公共交通の運行・整備状況

① 地域公共交通網と運行の概要

- 隣接する市町との間を結ぶ地域公共交通としては、町を南北に貫く国道 53 号とほぼ平行して JR 津山線が運行しています。町内には、誕生寺駅、弓削駅及び神目駅の 3 駅が置かれています。
- 町内の地域公共交通としては、デマンド交通「カッピーのりあい号」が全域で運行されているほか、タクシー（乗用）の営業所が 1 か所置かれています。
- 小中学生の通学のための混乗型スクールバスが運行されており、一般住民も無償で利用することができます。
- 岡山桃太郎空港と津山市との間を結ぶ乗合タクシー（空港乗合タクシー）の停留所が久米南町役場前に置かれているほか、神目コミュニティセンターと福渡病院との間を結ぶ予約型バス（福渡病院線）が運行しています。
- 上記の地域公共交通のほか、町内では、久米南町社会福祉協議会が実施する通所者への送迎サービスや、誕生寺支援学校が運行するスクールバスが運行されています

図 10 地域公共交通網

表 1 地域公共交通の運行概要

分類	運行日・本数・便数	運行時間帯	主な区間の運賃
鉄道 （JR 津山線）	毎日運行 岡山方面 21 本（うち快速 8 本） 津山方面 24 本（うち快速 7 本） ※快速は岡山方面の 8 時台のみ誕生寺駅・弓削駅・神目駅に、その他の時間帯は弓削駅のみ停車	5 時台～0 時台 ＜弓削駅の始終発時刻＞ 岡山方面 5 時 12 分･22 時 7 分 津山方面 6 時 3 分・0 時 3 分	弓削～岡山 770 円 弓削～福渡 240 円 津山～弓削 330 円
カッピー のりあい号	毎日 ※年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）を除く 運行台数は、月～水及び金曜日は 5 台、木曜日は 3 台、土日祝日は 2 台	平日 7 時 30 分～18 時 30 分、土日祝日 8 時～17 時	1 乗車 300 円 ※小学生及び生活保護受給者、おかやま愛カードの所持者、該当の各種障害手帳等の所持者は半額、小学生未満は無料
タクシー（乗用）	毎日	平日 7 時 30 分～18 時 30 分、土日祝日 8 時～17 時	
空港乗合タクシー	毎日、航空機のダイヤにあわせて 6 往復 12 便運行 前日までの事前予約制	久米南町役場→岡山桃太郎空港：5 時台～17 時台 岡山桃太郎空港→久米南町役場：10 時台～22 時台	久米南町役場前～岡山桃太郎空港 5,000 円 （岡山桃太郎空港 21 時 45 分発は 5,500 円、3～11 歳は一律 3,000 円、）
福渡病院線	火曜日・水曜日・金曜日 ※年末年始（12 月 29 日～1 月 3 日）を除く	神目コミュニティセンター発：8 時 30 分、9 時 30 分 神目コミュニティセンター着：10 時 30 分～12 時、13 時～17 時の間を随時運行	片道 500 円 ※小学生以下及び条件に該当する者は半額
混乗型 スクールバス	町内を 8 コースに分け、登校日に限り各コース 4 便運行（登校 1 便、下校 3 便）	登校便：7～8 時台、下校便：14 時台～17 時台 ※空席がある場合は児童・生徒以外の乗車も可能であるが、前日の 17 時までに町教育委員会へ問合せが必要	無償

表 2 地域公共交通以外の移動サービスの実施状況

運行主体又はサービスの名称	概要
久米南町社会福祉協議会 （久米南町下弓削）	久米南町保健福祉センターで毎週月・水・金曜日に開催される「生きがい活動支援通所事業」の利用者（約 20 名）を送迎 往路（9 時台）のみ運行、復路は「カッピーのりあい号」を利用
誕生寺支援学校スクールバス	生徒の通学のため、登下校時間帯に生徒専用のスクールバスを運行

② カッピーのりあい号の概要

- 町では、2020 年 1 月から町内全域においてデマンド交通「カッピーのりあい号」を運行しています。
- カッピーのりあい号は、運行時間内であればいつでも好きなときに利用することができます。利用する際には、電話又はスマートフォンアプリから予約が必要で、乗車日の 8 日前から予約をすることが可能です。
- カッピーのりあい号には、予約・配車システムとして AI オンデマンド交通クラウドサービス「SAVS」を導入しています。
- 運賃の支払には、現金のほか PayPay も利用することができます。
- 車両 5 台のうち 1 台はタクシーと兼用しています。
- 旅客の輸送のほか、町内に立地する店舗の商品の配達、町内の個人宅相互間における荷物の配達サービスも行っています。

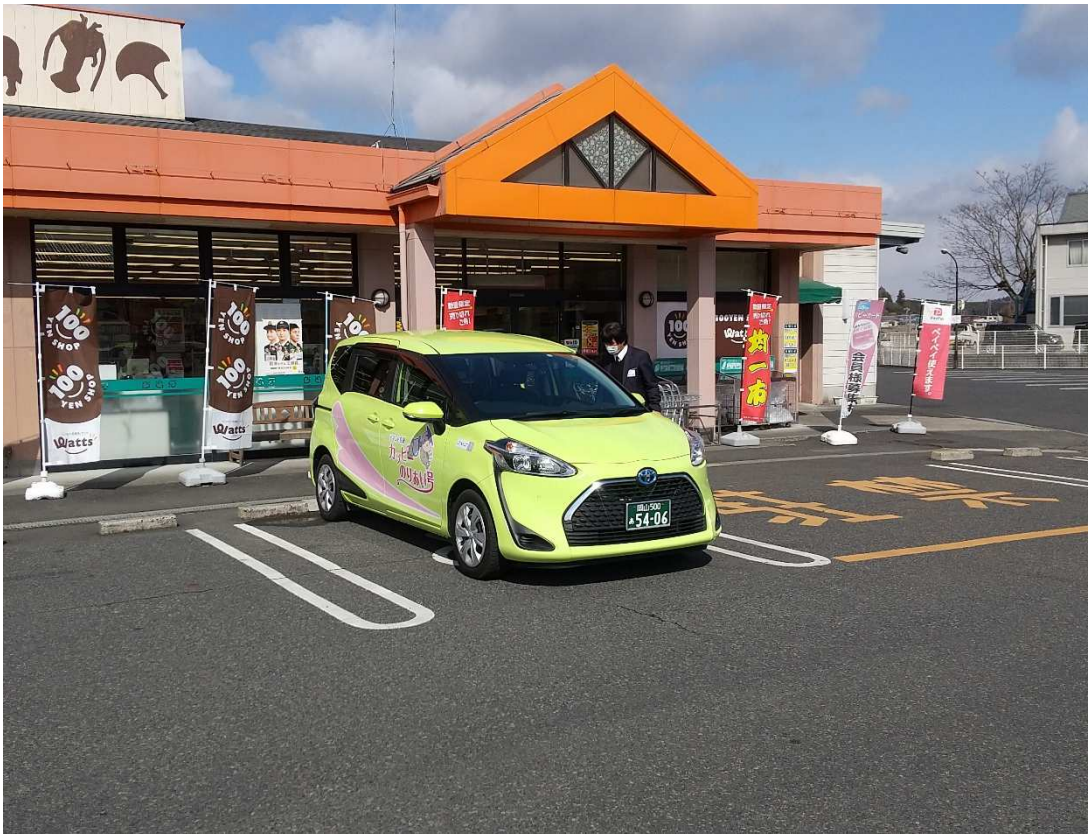


図 11 カッピーのりあい号の車両

（2） 地域公共交通の利用状況

① 鉄道（JR 津山線）

- 2023 年度の各駅における 1 日あたり平均乗車人員は、弓削駅が 153 人/日と最も多く、神目駅 47 人/日、誕生寺駅 33 人/日となっています。
- 1 日あたり平均乗車人員は、各駅とも減少傾向にあります。
- 定期・定期外の内訳をみると、9 割程度を定期が占めています。

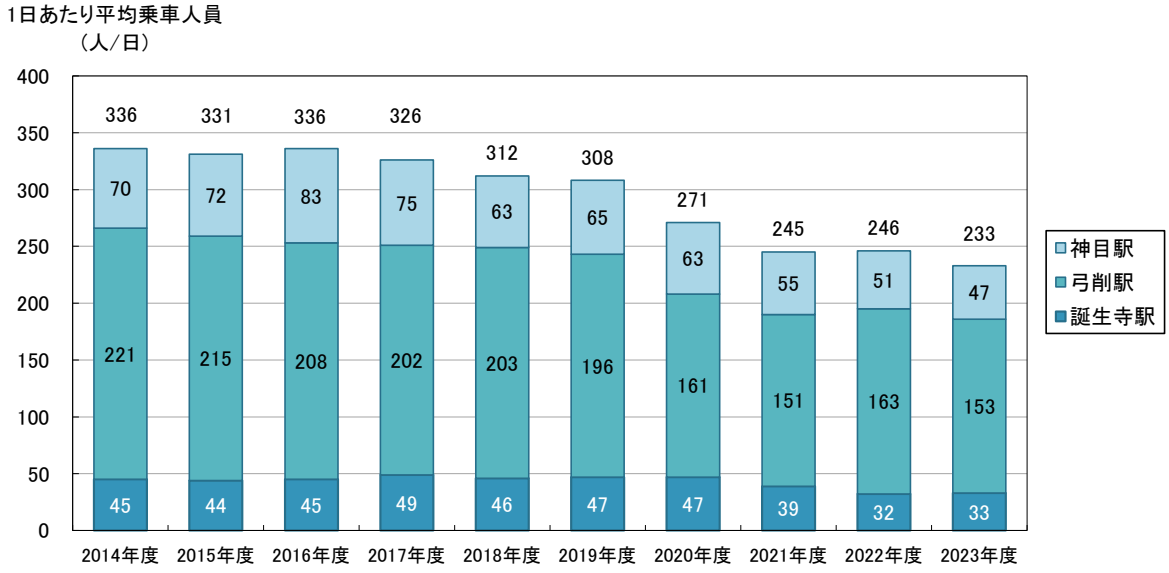


図 12 駅別 1 日あたり平均乗車人員の推移

出典：岡山県統計年報＜各年＞

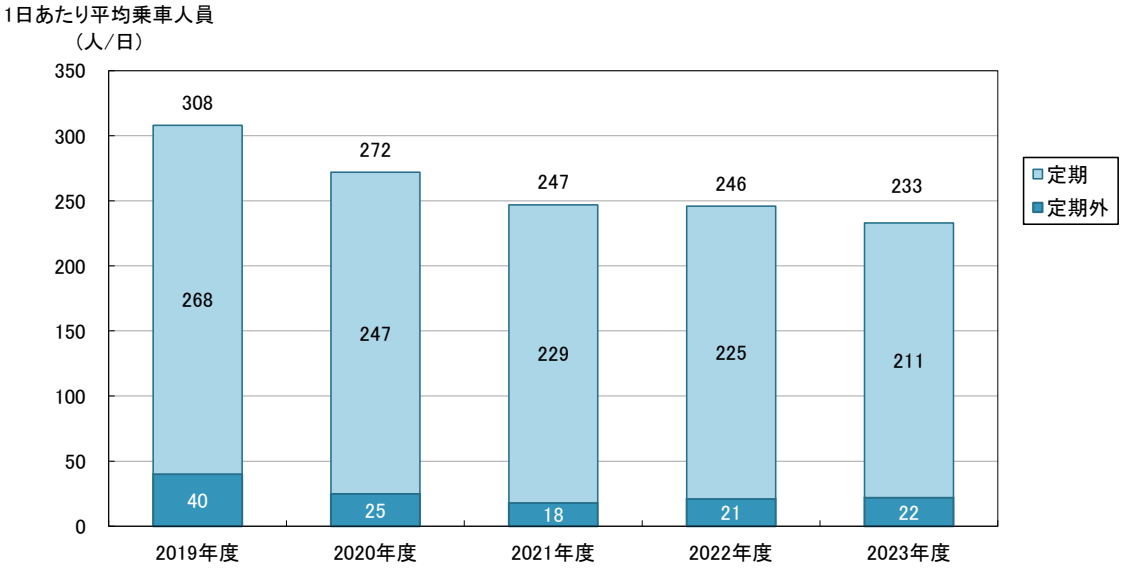


図 13 定期・定期外別 1 日あたり平均乗車人員の推移

出典：岡山県統計年報＜各年＞

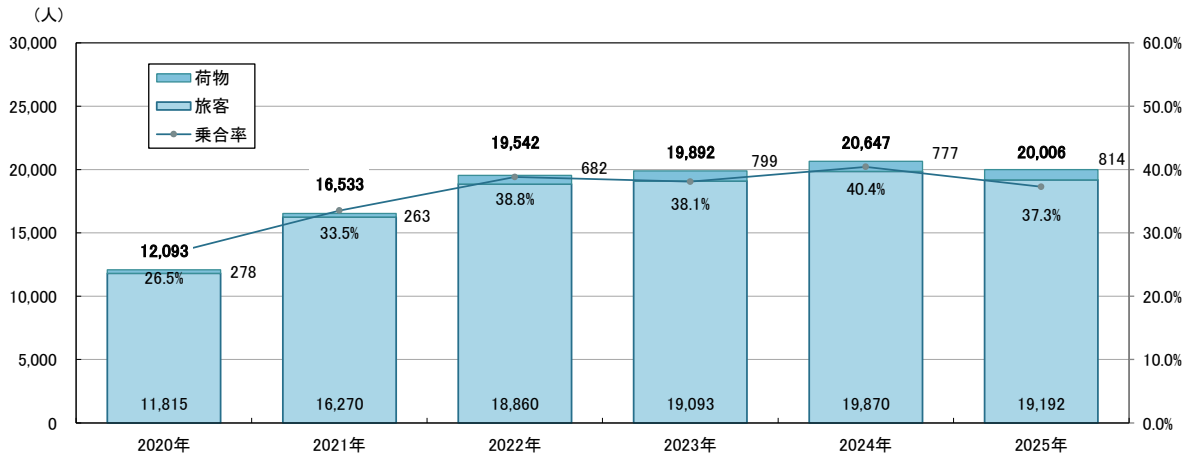
駅別の 1 日あたり平均乗車人員については、岡山県統計年報に記載の各駅乗車人員計の値を採用

（※2020 年度、2021 年度の駅別 1 日あたり平均乗車人員の合計値と定期・定期外別 1 日あたり平均乗車人員の合計値に誤差あり）

② カッピーのりあい号

ア．利用者数の推移

- 2025 年の利用者数は、乗客 19,192 人、荷物 814 個となっています。全体の利用は増加傾向から横ばいで推移しています。
- 乗合率は、2022 年以降 40%程度で推移しています。

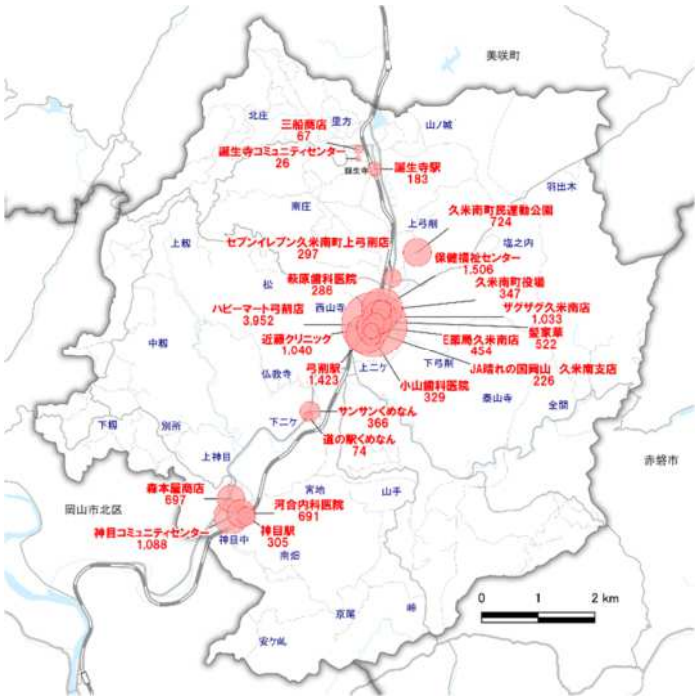


※ 乗合率には、乗客と乗客、乗客と荷物、荷物と荷物との乗合のほか、複数名（個）での利用を含む。

図 14 カッピーのりあい号の延べ利用者数の推移

イ．利用目的（利用の多い乗降スポット）

- ハピーマート弓削店やザグザグ久米南店といった買い物先、近藤クリニックや河合内科医院といった医療機関における乗り降りが多く、主に買い物や通院の目的で利用されています。
- 久米南町保健福祉センターで行われているデイサービス利用者の利用も多く見られます。



※図中の値は各スポットの乗降人数（乗車した人数と降車した人数の和）を指す

図 15 利用の多い乗降スポット（集計期間：2024 年 10 月～2025 年 9 月）

ウ．予約から配車までの平均的な待ち時間

- 「今すぐ利用したい」という予約をしてから実際に配車されるまでの時間（待ち時間）を曜日別・時間帯別にみると、運行する車両台数が少ない木曜日と土曜日の待ち時間が比較的長くなっています。
- 時間帯別にみると、通院や買い物の目的で外出する人の多い午前中、特に 7～9 時台の待ち時間が長くなっています。

表 3 曜日別（左）と月～土曜日における時間帯別（右）の平均的な待ち時間
（集計期間：2024 年 10 月～2025 年 9 月）

曜日	平均待ち時間
月曜日	14 分 26 秒
火曜日	16 分 04 秒
水曜日	17 分 14 秒
木曜日	22 分 31 秒
金曜日	18 分 18 秒
土曜日	24 分 21 秒
日曜日・祝日	17 分 30 秒

時間帯	平均待ち時間	利用者数（人）
7～9 時台	24 分 43 秒	1,791
10～12 時台	17 分 13 秒	4,061
13～15 時台	15 分 05 秒	2,338
16～18 時台	14 分 12 秒	496

※ 待ち時間は、「今すぐ利用したい」という予約を対象に算出（乗車又は降車の時刻を指定した予約は除いて算出）

エ．配車予定時刻に対する遅れの発生状況

- 予約が確定した際に配車システムが算出した予定配車時刻と、実際に配車された時刻との差（遅れの発生状況：遅延時間）をみると、総トリップ数の 13.7%において 5 分以上の遅延が発生しています。
- 5 分以上の遅延が発生した 2,564 件について、遅延時間の平均は 8 分 27 秒となっています。

表 4 配車車両の遅延状況（集計期間：2024 年 10 月～2025 年 9 月）

総トリップ数 （総利用件数）	5 分以上の 遅延発生件数	5 分以上の 遅延発生割合	5 分以上の遅延が発生した便の 平均遅延時間
18,778 件	2,564 件	13.7%	8 分 27 秒

※ トリップ数とは実際に運行が完了した予約の件数で、1 件の予約につき何名が乗車しても 1 件とカウントするもの
（利用者数は、1 件の予約で 3 名が乗車した場合は 3 人とカウントするため、p.11 の利用者数の値と異なる）

オ．予約方法

- 予約（旅客だけでなく、荷物を含む全体）の手段をみると、利用者の約 9 割が電話で予約しています。
- スマートフォンによる予約のうち、町社会福祉協議会や保健福祉課の職員等によるもの（デイサービス参加者の送迎）や商店等によるもの（荷物）が 7 割以上を占めており、個人がスマートフォンから予約したものは 3 割未満にとどまっています。

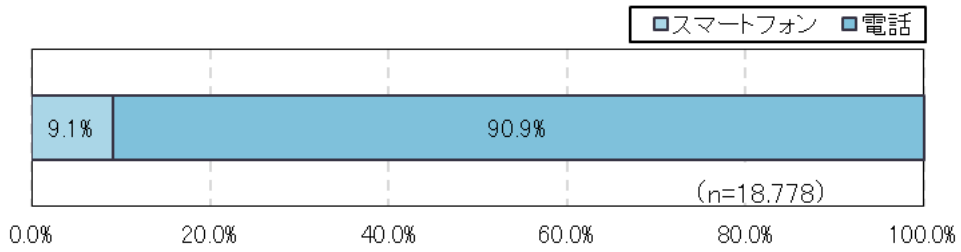


図 16 予約手段の割合（集計期間：2024 年 10 月～2025 年 9 月）

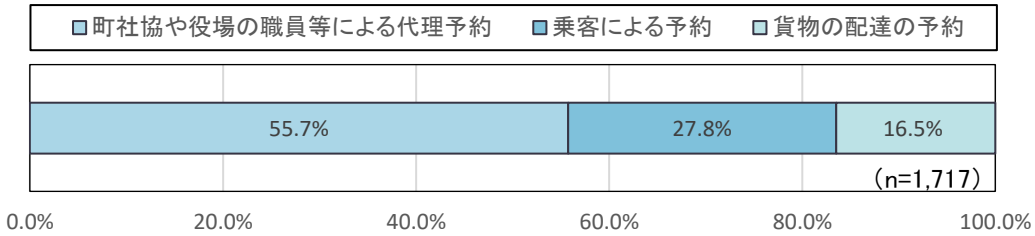


図 17 スマートフォン予約の内訳（集計期間：2024 年 10 月～2025 年 9 月）

カ．運行事業者から見た利用の特徴、運行上の問題点等

- 運行事業者から見たカッピーのりあい号（及びタクシー）の利用の特徴や運行上の問題点等を把握するため、運行事業者へのヒアリング調査を実施しました。
- 町民の利用が主であり町外からの来訪者の利用は限られるという現状のほか、快適な待合環境の確保、人材確保などが課題として挙げられました。

カッピーのりあい号に関する事項	● 利用者は女性の高齢者が中心で、通院・買い物目的の往復利用が多い。 ● 町民の利用が約 9 割を占めており、電話での予約が主である。 ● 午前中に利用する人が多いため、予約状況によっては、希望する乗車時刻を前後にずらさざるを得ない場合がある。 ● 運行台数の少ない木曜日や土曜日の待ち時間が長い傾向にある。 ● 道幅が狭いこと等により、自宅前への停車が困難な場合がある。 ● 利用者数の多い乗降スポットの中には、建物の中で待つことができないなど、快適な待合環境が確保されていないものもある。 ● システム上、荷物も旅客と同じ条件で予約を受け付け配車する仕組みであるため、空きスペースを活用した効率的な荷物輸送になっていない。
タクシーに関する事項	津山市や鏡野町の医療機関へ通院する目的で利用する人が多い。
共通する事項	運転手や電話予約受付担当者の高齢化が進んでおり、人材確保が課題。

表 5 運行事業者へのヒアリング調査結果

③ 混乗型スクールバス

- 混乗型スクールバスの利用者数は、町民バスから転換した 2016 年度以降は年間 30,000 人前後で推移しています。
- 2021 年度以降は、一般客の利用はみられません。

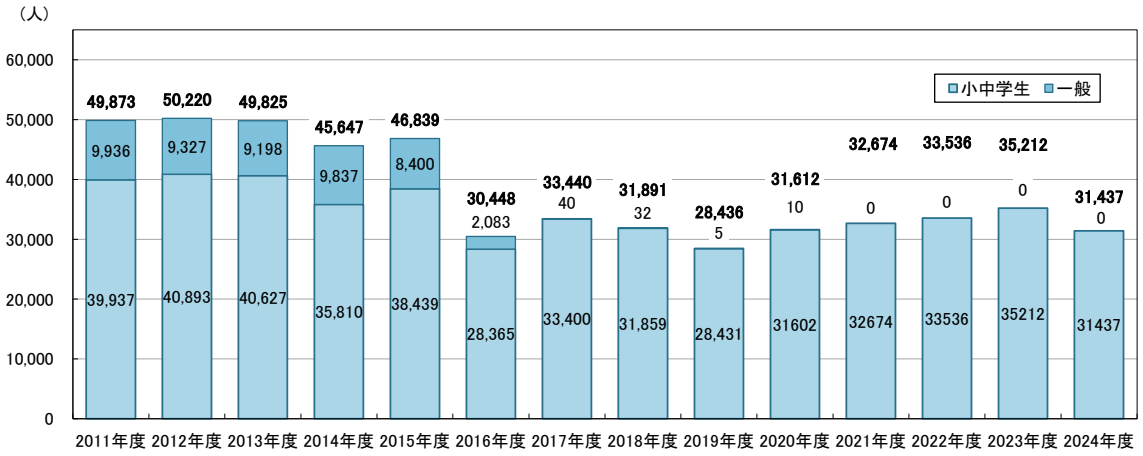


図 18 町民バス（2016 年 12 月まで）と混乗型スクールバス（2017 年 1 月から）の利用者数の推移

（3） 地域公共交通の収支の状況

① 地域公共交通の確保・維持に係る町の負担額の推移

- 地域公共交通の確保・維持に係る町の負担額（交付税措置前の金額。以下、「公的負担額」と呼びます。）は年々増加しており、2024 年度で約 72.6 百万円となっています。
- カッピーのりあい号の運行に係る公的負担額は、人件費や燃料費の上昇等により増加が続いており、2024 年度で約 46.1 百万円となっています。
- 混乗型スクールバスの運行に係る公的負担額は、横ばいで推移しています。
- このほか、町では障害者等に対するタクシー利用券の交付を行っていますが、公的負担額全体に占める割合はごくわずかです。

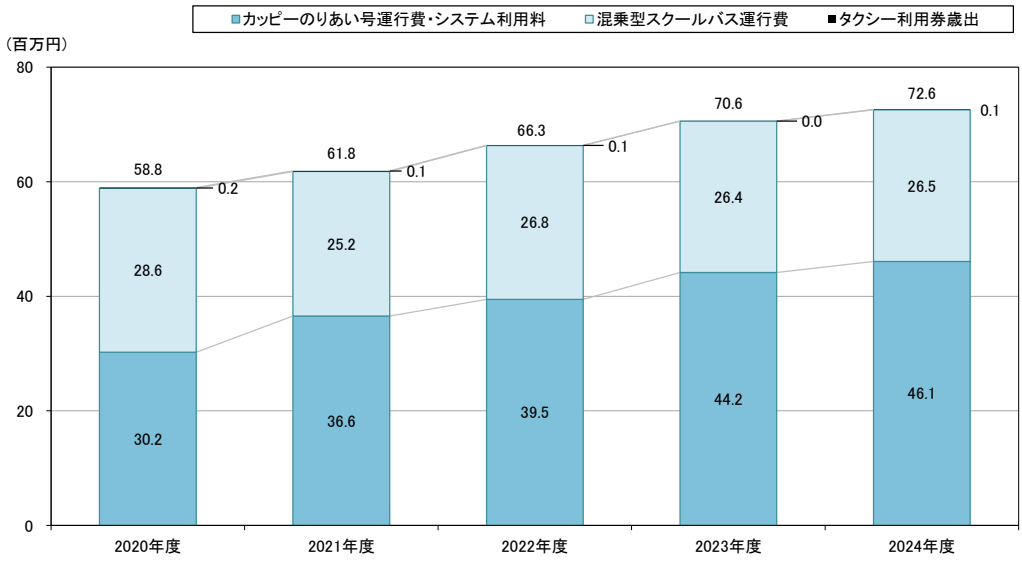


図 19 地域公共交通の確保・維持にかかる町の負担額

② カッピーのりあい号の運賃収入の推移

- カッピーのりあい号の運賃収入は、利用者数が 2023 年以降横ばいである中、「おかやま愛カード」の所持者による利用が増えていることから、減少傾向にあります。
- 「おかやま愛カード」の所持者など、普通運賃の半額（150 円）で利用する人の割合は約 56%となっています。また、運賃の支払い構成について、2024 年以降は 300 円を支払う利用者の割合が 50%を下回っています。

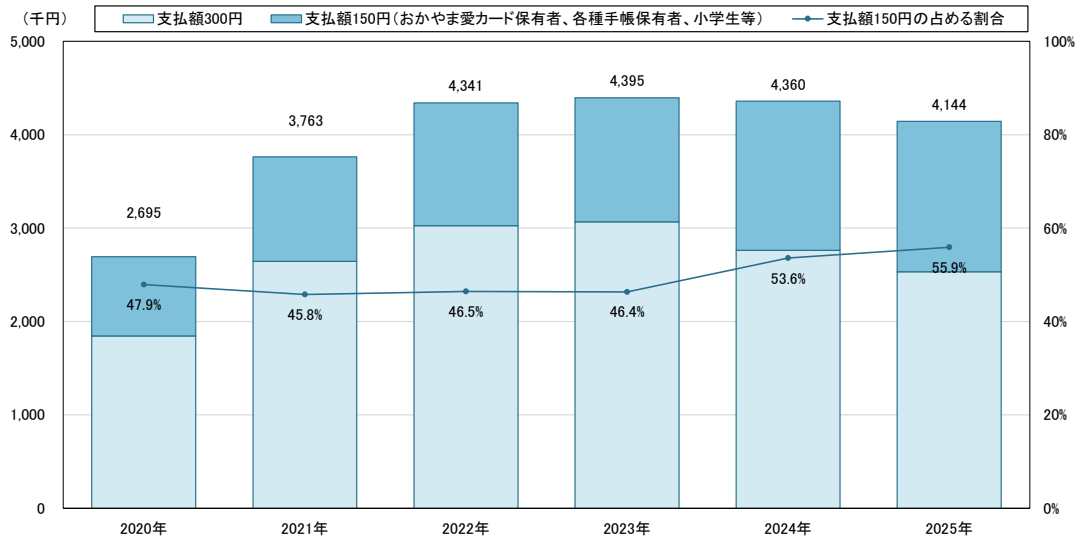
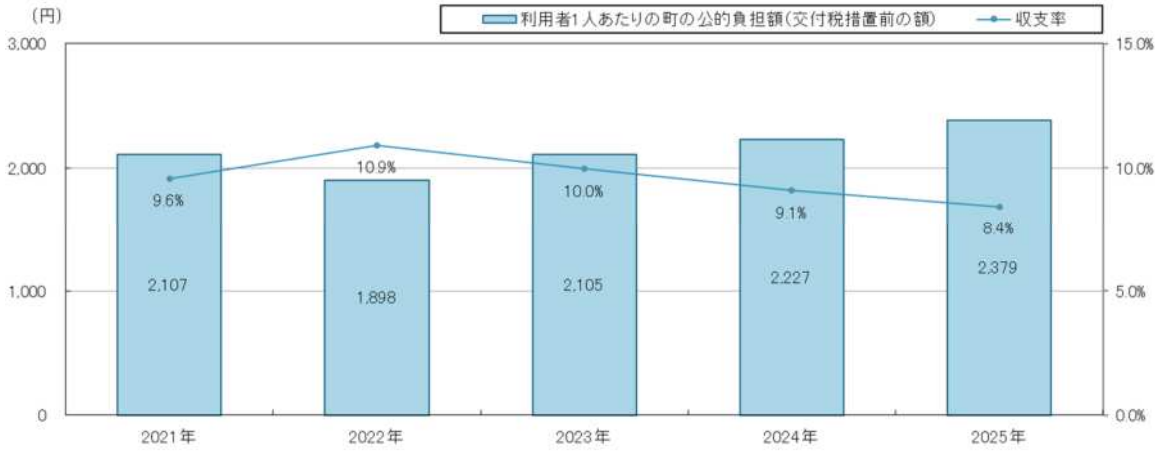


図 20 カッピーのりあい号の運賃収入の推移

③ カッピーのりあい号の収支率と、利用者一人あたりの町の負担額の推移

- カッピーのりあい号の収支率は年々低下しており、2025 年は 8.4%となっています。
- カッピーのりあい号の利用者一人あたりの公的負担額は、利用者が横ばいである中、運行費が増加していることから上昇傾向にあり、2025 年は 2,379 円/人となっています。



※ 収支率の計算式 運賃収入／（運賃収入＋運行費・システム利用料）

※ 利用者一人あたりの町の負担額の計算式 運行費・システム利用料／年間利用者数

図 21 カッピーのりあい号の収支率と利用者一人あたりの公的負担額の推移

3 住民の移動の実態・ニーズ

町民を対象に実施した下記のアンケート調査の結果をもとに、住民の移動の実態やニーズを分析しました。

（1） 実施した調査の概要

■ **調査対象**

1. 久米南町に居住する 20 歳以上の住民の中から無作為に抽出した 750 名
2. カッピーのりあい号の利用者 137 名

■ **実施時期**

2025 年 11 月～12 月

■ **調査票の配布・回収方法**

紙の調査票を配布し、郵送又はオンライン回答フォームにより回答

■ **配布数、回収数及び回収率**

配布数 887 票に対し回収数 485 票、回収率 54.7%

（2） 調査結果

① 日常生活における外出の頻度

- カッピーのりあい号の利用者では「週に 1～2 日」、住民では「ほぼ毎日（週に 5 日以上）」が最も多くなっています。

図 22 日常生活における外出の頻度

② 将来の移動に対する不安

- 将来の移動に不安を抱えている人が全体の 61.1%を占めています。

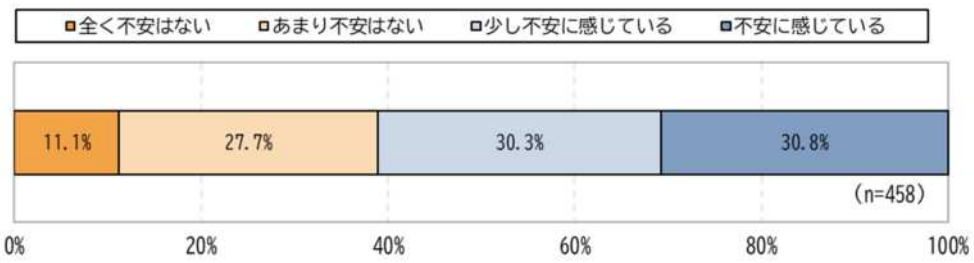


図 23 将来の移動に対する不安

③　カッピーのりあい号の認知度と利用経験

- カッピーのりあい号を「知っている」と回答した人は 95.5%で、認知度は高くなっています。
- 回答者の 62.6%が「知っているが、使ったことはない」と回答しており、「知っており、使ったことがある」（32.9%）に比べて多くなっています。
- 「自由に使える車がない」と回答した人のうち 22.7%が「知らない」又は「知っているが、使ったことはない」と回答しています。

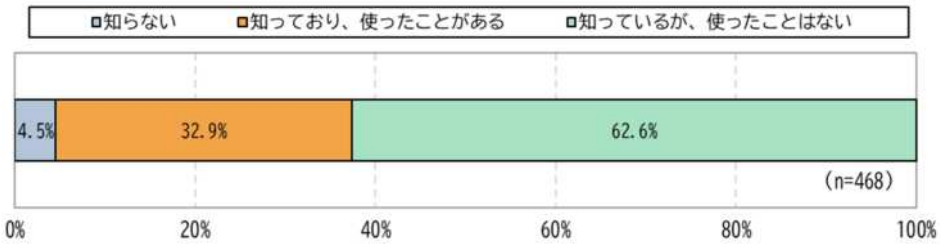


図 24 カッピーのりあい号の認知度と利用経験

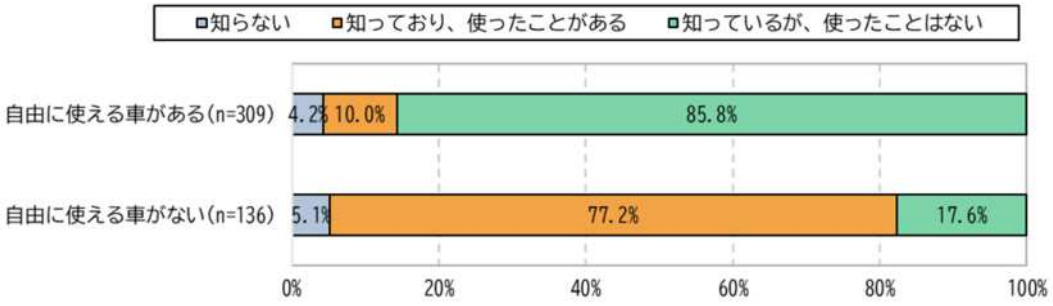


図 25 カッピーのりあい号の認知度と利用経験（自由に使える車の有無別）

④　カッピーのりあい号を利用する理由・利用しない理由

- カッピーのりあい号を利用する理由としては、「いつでも好きなときに利用できるから」、「行きたい場所まで行けるから」などが多くなっています。
- 一方、利用しない理由としては、「自由に運転できる車があるから」が多くなっています。

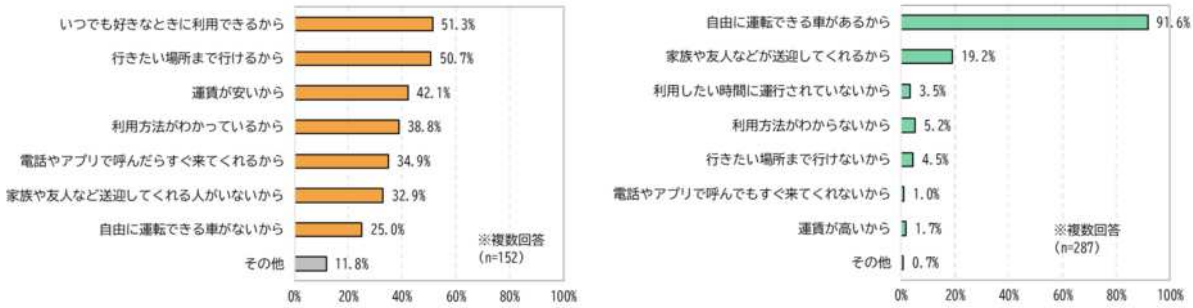


図 26 カッピーのりあい号を利用する理由（左図）と利用しない理由（右図）

⑤ カッピーのりあい号の利用頻度

- カッピーのりあい号の利用頻度は、利用者では「週に 1～2 日」、住民では「年に数日」が最も多くなっています。

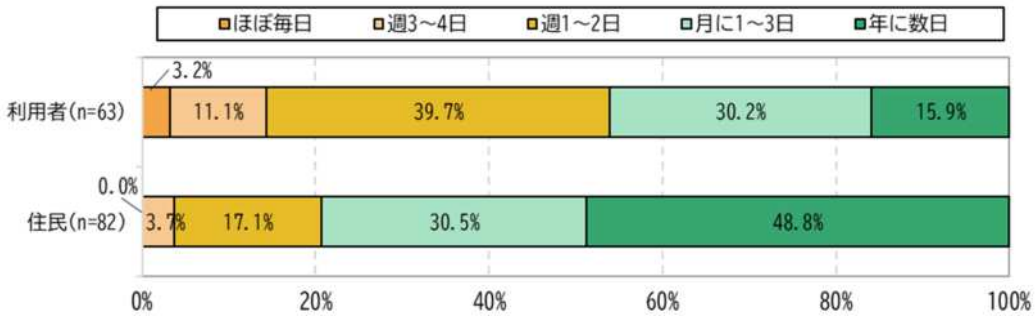


図 27 カッピーのりあい号の利用頻度

⑥ カッピーのりあい号の利用目的

- カッピーのりあい号の利用目的は、利用者と住民のどちらも「買い物」と「通院」が多くなっています。
- 「買い物」と「通院」以外では、「趣味・娯楽」が 10%前後、「通勤・通学」はごくわずかとなっています。

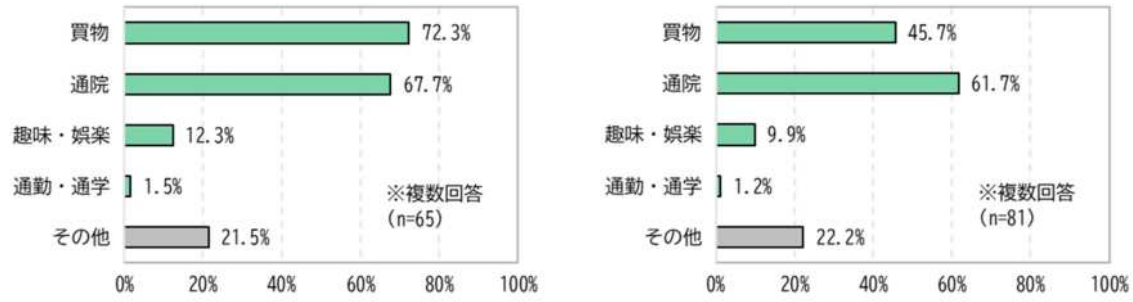


図 28 カッピーのりあい号利用の目的(左図:利用者、右図:住民)

⑦ 宅配サービス（荷物の輸送）の認知度

- カッピーのりあい号による宅配サービス（荷物の輸送）の認知度については、68.6%が「知らなかった」と回答しています。

図 29 カッピーのりあい号による宅配サービスの認知度と利用の有無

4 上位・関連計画における地域公共交通の位置づけ・主要施策

上位・関連計画における地域公共交通の位置づけと主要施策を整理しました。

（1） 第 6 次久米南町振興計画（前期基本計画）

第 6 次久米南町振興計画（前期基本計画）＜2022 年 3 月策定＞では、以下 6 つの基本目標が設定されています。

1. ひとが集まり、交流が生まれるまち
2. 豊かなこころと健やかなからだを育てるまち
3. 安心して暮らせる健康・福祉が充実したまち
4. 安全・安心で住みやすいまち
5. 豊かな自然資源を活かした活力のあるまち
6. 一人ひとりが輝ける、持続可能なまち

そのうち、基本目標 4「安全・安心で住みやすいまち」では、地域公共交通に関連する施策として、以下の方針や取組が掲げられています。

表 6 第 6 次久米南町振興計画（前期基本計画）における地域公共交通に関連する施策・事業

基本方針	生活機能が集中する 3 駅周辺を拠点地域とし、町内全体を面的な公共交通ネットワークで結ぶことで、地域拠点の機能維持や暮らしやすい環境を構築します。	
主な取組	町民誰もが日常的に利用できる公共交通	運行日や時間帯、決済手段の多様化等を図り「カッピーのりあい号」の利便性を高めます。また、既存の交通資源の活用により、町中心部と近隣の医療機関等を直接結ぶ交通手段の確保・充実を図ります。
	町の魅力を高め、『ひと』がいきいきと交流できる公共交通	「カッピーのりあい号」等を商品宅配サービスや個人宅間の荷物配送サービスの充実に活用し、「ひと」や「モノ」の移動を支えるいきいきとした生活を実現します。また、店内や施設の中で利用者が集うことのできる待合スペースを確保するなど、公共交通の利用促進と地域のにぎわい創出を図り、高齢者の外出機会のさらなる増大を目指します。
KPI	カッピーのりあい号の利用者数：現状値 17,000 人（2021 年）→目標値 18,000 人（2026 年）	

（2） 第 2 期久米南町創生総合戦略

第 2 期久米南町創生総合戦略＜2020 年 2 月策定、2025 年 2 月改訂＞では、以下 4 つの基本目標が設定されています。

1. 子育て環境を整え、魅力あるまちづくり
2. 地域を支える担い手の移住・定住とひとの流れの創出
3. 持続的な地域経済の維持
4. 持続的な地域力の創出と維持

基本目標 4「持続的な地域力の創出と維持」の取組内容の 1 つである「暮らしやすい家庭を築ける環境の整備」において、次の施策と KPI（重要業績評価指標）が掲げられています。

表 7 第 2 期久米南町創生総合戦略における地域公共交通に関する施策の基本方針と主な取組

概要	人口減少や少子高齢化により、低下が懸念される地域活力や行政サービスに対し、地域と行政がそれぞれの機能と役割を果たす協働のまちづくりを促進します。
推進施策	◆ 協働のまちづくりの推進 安心・安全なまちづくりの推進のため地域の体制づくり等を支援します。 ◆ 地域公共交通対策の推進 町内にある生活機能が集中する 3 駅周辺を拠点地域とし、町内全体を面的な公共交通ネットワークで結ぶことで、地域拠点の機能維持を図るとともに、暮らしやすい環境整備を促進します。 ◆ 集落機能の維持等の支援 中山間地域での生活サービスについて、関係機関と連携し課題の解決や取組について支援します。
取組内容	◇自主防災組織支援事業　◇公共交通の体制整備　◇買い物支援事業
KPI	住み続けたい町民の割合：現状値 83.1%（2016 年）→目標値 85.0%（2026 年）

（3） その他の関連計画

その他の関連計画において次のような目標・施策・事業等が設定されています。

表 8 その他の関連計画が掲げる目標･施策･事業等

計画の名称	計画期間	目標・施策・事業等
久米南町 人口ビジョン	2015 年策定 （2020 年・ 2025 年改訂）	【人口目標（推計）値】 4,051 人＜2030 年＞、3,036 人＜2060 年＞ 目標値を達成するため、「合計特殊出生率の向上」と「社会動態（移動者者数の増加）の改善」を図る。
津山圏域 定住自立圏 第2期共生ビジョン	2022 年～ 2026 年度 （2024 年 3 月一部改訂）	【事業名】公共交通連携事業 【事業内容】鉄道や路線バスなどの公共交通について、津山圏域内で一体的に利便性向上･利用促進に取り組むために、「津山圏域公共交通連絡協議会」を設置した。この枠組みを通じて、広域的に有効な公共交通施策の調査･検討を実施し、引いては公共交通の再編、再構築も視野に入れ協議に取り組んでいく。 【関係市町の役割分担】 協議会へ参画し、連携協力して調査研究、事業実施に取り組む。
		【事業名】公共交通確保事業（2 種免許取得支援補助） 【事業内容】地域の公共交通を担っている事業者において、運転手人材の確保が必要不可欠であり、２種免許取得のための支援制度を創設し、公共交通事業の確保を図る。 【関係市町の役割分担】 事業実施に連携して取り組む。
第5期久米南町障害者福祉計画	2023～ 2026 年度	＜移動手段の充実＞ 家族の負担を軽減するため、町内の移動手段であるデマンド交通カッピーのりあい号について周知し、利用促進を図ります。
久米南町高齢者保健福祉計画	2024～ 2026 年度	＜高齢者の外出支援＞ 高齢者や身体障害者が安心して医療機関や官公庁、買い物等に出かけられるよう公共交通として、デマンド交通「カッピーのりあい号」や「混乗型スクールバス」を運行しています。今後も、誰もが利用しやすい交通手段となるよう充実を図ります。また、公共交通の利用が困難な介護度の高い人（要介護 4、要介護 5）を対象にタクシー利用券を配布し、支援します。

（4） 前計画の評価・検証結果

前計画においては、「公共交通で『ひと』と『まち』をつなぎ、持続可能な地域を形成する」を計画の基本的な方針として、次の 9 つの目標を掲げて事業を推進しました。

それぞれの目標の達成状況をみると、9 つの目標のうち 7 つは目標値を達成していますが、「近隣市町との間の移動にできる公共交通機関の種類」の津山方面と、「町内の鉄道 3 駅における 1 日当たり乗車人員の合計」の 2 つの目標については未達成となっています。

表 9 前計画の評価

評価指標	基準値 （2020 年 12 月時点）	目標値 （2025 年 12 月時点）	実績値 （2025 年 12 月時点）	備考
カッピーのりあい号の利用者数	約 11,500 人	12,000 人 以上	19,192 人	
近隣市町との間の移動に利用できる公共交通機関の種類	3 種類	岡山方面,津山方面それぞれ 4 種類以上	岡山方面：4 種類 津山方面：2 種類	岡山方面：鉄道、タクシー（乗用）、空港乗合タクシー、福渡病院線 津山方面：鉄道、タクシー（乗用）
カッピーのりあい号の「通院」「買い物」「自宅」以外のトリップ数	約 3,000 トリップ	3,000 トリップ以上	4,354 トリップ	
カッピーのりあい号による荷物の配達個数	約 280 個	280 個以上	814 個	
カッピーのりあい号の主要乗降ポイントにおける乗降者数	約 6,000 人	6,000 人以上	7,260 人	集計対象 ハピーマート弓削店、ザグザグ久米南店、E 薬局久米南店、近藤医院、河合内科医院、小山歯科医院
町内の鉄道3駅における1日当たり乗車人員の合計	312 人 （2018 年度）	312 人以上 （2024 年度）	233 人 （2023 年度）	
カッピーのりあい号の収支率	7%	7%以上	8.4%	
カッピーのりあい号に係る町の公的負担の額	4,400 円/人	4,400 円/人 未満	2,379 円/人	
公共交通に関する情報の発信手段	1 種類	4 種類以上	4 種類	主要乗降ポイントへのポスター掲示、デジタルサイネージ、ホームページ、情報配信メール

5 地域公共交通の課題

ここまでの現状・問題点を踏まえ、地域公共交通の課題を次のとおり整理します。

① カッピーのりあい号の遅延時間や待ち時間の短縮

カッピーのりあい号では、総利用件数の 13.7%において予定乗車時刻から 5 分以上の遅延が発生しています。また、運行車両台数の少ない曜日（木曜日や土曜日等）や午前中は待ち時間が長くなる傾向があります。需要が特定の曜日や時間帯に集中しているため、予約状況によっては利用者が希望する時間をずらさざるを得ない場合もあります。

利用者が希望する時間に、長時間待つことなく移動できるよう、カッピーのりあい号の待ち時間の短縮を図ることが求められます。

② 車両更新時における小型化・バリアフリー対応

配車されるカッピーのりあい号の車両サイズによっては、道幅が狭い等の理由により自宅の前で乗降できない場合があります。また、利用者は高齢者が中心であり、乗り降りの際の配慮が必要です。さらに、本町は高齢化率が高く、今後も高齢者の利用が中心となることが見込まれます。

車両の小型化・バリアフリー化を進めることで、高齢者や障害者を含むすべての利用者が安全かつ快適に地域公共交通を利用できるようにすることが求められます。

③ 町外への移動手段の確保

町外への移動需要が一定程度ある一方で、その移動手段は鉄道（JR 津山線）とタクシー等に限定されています。また、鉄道の利用者数は年々減少しており、将来的な減便が懸念されます。

町民がどこへでも自由に移動できるよう、町外への移動手段を維持していくことが必要です。

④ 住民や移動の目的地と連携した地域公共交通の利用促進

アンケート調査では、カッピーのりあい号の認知度は 9 割以上と高い一方で、6 割以上が「知っているが、乗ったことはない」と回答しており、認知度の高さが利用には結び付いていないことがうかがえます。また、回答者の 6 割以上が将来の移動に不安を抱えています。

住民や移動の目的地と連携して地域公共交通の利用を促進し、日常的な利用習慣の定着を図ることが重要です。

⑤ 地域公共交通の待合環境の改善

カッピーのりあい号の主要な乗降ポイントには、待合環境が整備されていない箇所もあります。

快適に待つことのできる環境の確保は、地域公共交通の利用促進にとっても不可欠です。屋根付きのベンチ等の設置や、公共施設を活用した待合スペースの確保により、待合環境の改善を図る必要があります。

⑥ 地域公共交通の利用方法に関するわかりやすい情報提供

アンケート調査によると、カッピーのりあい号の宅配サービスについて約 7 割が「知らなかった」と回答しています。また、カッピーのりあい号の予約方法は約 9 割が電話によるもので、スマートフォンによる予約は限定的です。

地域公共交通のサービス内容や利用方法が住民や来訪者に十分に理解され、必要なときに適切に利用されるよう、わかりやすい情報提供が必要です。

⑦ 運転手の確保

高齢化や少子化の進行に伴い、交通事業者においては担い手の確保が困難な状況が続いています。また、「津山圏域定住自立圏第 2 期共生ビジョン」では地域公共交通の人材確保に関する事業が位置付けられており、近隣自治体を含めた地域全体での運転手の確保が課題となっています。

地域公共交通を将来にわたり安定的に提供するためには、運転手の不足や高齢化への対応が必要です。

⑧ 宅配サービスなどによる安定的な収益の確保

カッピーのりあい号の運賃収入は減少傾向にあり、300 円を支払う利用者の割合は 2024 年以降 50%を下回っています。一方、宅配サービスによる荷物の配達個数は 2025 年で 814 個と増加傾向にあります。荷物の運賃には割引がなく、すべての利用において 300 円が支払われます。

旅客輸送と荷物運送のバランスを保ちつつ、安定的な収益源を確保することが必要です。

⑨ 町の財政負担額の適正化

地域公共交通に係る町の公的負担額は年々増加しており、2024 年度におけるカッピーのりあい号の運行に係る費用は約 46 百万円となっています。これに混乗型スクールバスの運行等にかかる費用を加えると、公的負担額は約 73 百万円にのぼります。

地域公共交通を将来にわたり安定的に提供するためには、限られた財源の中で効率的にサービスを提供し、財政負担額の適正化を図る必要があります。

⑩ 目標を確実に達成していくためのモニタリングの仕組みの構築

前計画の評価では、カッピーのりあい号の利用者数や荷物の配達個数等の指標は目標を達成した一方で、鉄道の乗車人員や近隣市町への移動手段の種類等の指標は未達成でした。計画の実効性を高めるためには、定期的なモニタリングと必要に応じた見直しが不可欠です。

計画に基づく施策を確実に実行し、目標達成に向けた継続的な改善を図るために、評価・検証の仕組みを構築することが求められます。

3. 計画の基本方針

1 地域公共交通の目指す姿

（1） 地域公共交通の目指す姿

前章までの現状診断及び課題の整理結果を踏まえ、本町の地域公共交通の目指す姿は、次の 5 点が実現されることとします。

1. 地域公共交通によって外出の機会が確保され、住民が笑顔で元気に暮らすことができる
2. 地域公共交通を利用することで外出や交流が促進され、まちが賑わっている
3. 運転免許を返納しても、地域公共交通を利用して通院や買い物をすることができる
4. 地域公共交通を利用して、町外の高校へ通学することができる
5. 行政や住民の適切な関与のもと、地域公共交通を持続的に運営する仕組みが構築されている

（2） 地域公共交通の位置づけと役割

本町を運行する地域公共交通について、次のように位置づけと役割を定義します。

表 10 地域公共交通の位置づけと役割

位置づけ	役割	該当する交通モード
地域間幹線軸	町と他地域との間を結ぶ広域的・基幹的な地域公共交通	鉄道（JR 津山線）
地域間交通	町と他地域との間を結ぶ地域公共交通	空港乗合タクシー 福渡病院線
地域内交通	町内の移動を担う地域公共交通	カッピーのりあい号
個別輸送サービス	町内及び町外への個別輸送を担う地域公共交通	タクシー（乗用）

（3） 拠点の位置づけ

本計画におけるまちの中心や地域の拠点及び交通結節点の考え方を次のとおり定義します。

表 11 拠点の位置づけ

分類	位置づけ	該当する場所
中心拠点	公共施設、教育機関、医療機関及び商業施設が集積する町の中心部	弓削地区中心部
地域拠点	地域間幹線軸と接続する、中心拠点以外の主要な生活拠点	誕生寺地区中心部 神目地区中心部
交通結節点	地域間幹線軸及び地域間交通と、地域内交通が接続する乗り換え地点	弓削駅、誕生寺駅、神目駅（鉄道と接続） 久米南町役場（空港乗合タクシーと接続） 神目コミュニティセンター（福渡病院線と接続）

（4） 地域公共交通の将来イメージ

本計画において実現する地域公共交通の将来イメージは次のとおりです。

図 30 地域公共交通の将来イメージ

（5） 地域公共交通の維持･確保の方向性

地域公共交通の目指す姿を実現するために、本町における地域公共交通が果たす役割と、維持・確保の方向性は次のとおりです。

表 12 地域公共交通の位置づけと、果たすべき役割、維持･確保の方向性

位置づけ	サービスの名称	役割	維持・確保の方向性
地域間幹線軸	鉄道 （JR 津山線）	町と他地域との間を結ぶ広域的・基幹的な地域公共交通	広域的な移動を支える地域公共交通として、交通事業者や関連自治体と連携のうえ、利用促進を図り、運行の維持・確保に努める。
地域間交通	空港乗合タクシー	町と岡山桃太郎空港との間を結ぶ地域公共交通	町内から岡山桃太郎空港へ直接アクセス可能な地域公共交通として、交通事業者や関連自治体と連携のうえ、利用促進を図り、運行の維持・確保に努める。
	福渡病院線	カッピーのりあい号と接続し町外の病院までの移動に対応する地域公共交通	町外の病院への通院を支える地域公共交通として、事業者と連携のうえ、運行の維持・確保に努める。
地域内交通	カッピー のりあい号	町内の移動を担う地域公共交通	町内の移動を支える地域公共交通として、町の財政負担だけでは運行の維持・確保が難しく、引き続き国の**地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）**を活用し運行の維持・確保に努める。
個別輸送 サービス	タクシー（乗用）	町内及び町外への個別輸送を担う地域公共交通	町内及び町外への個別輸送を担う地域公共交通として、事業者と連携のうえ、運行の維持・確保に努める。

2 計画の基本的な方針

本町における地域公共交通の目指す姿を実現するため、次の①～③を本計画の基本方針とします。

① 誰もが日常的に利用できる地域公共交通サービスの確保

人口減少と高齢化が進む中、運転免許を返納した高齢者や自動車を所有していない住民が、通院や買い物などの日常生活に必要な移動を確保できる環境を維持・整備することが重要です。地域公共交通の維持と利便性の向上に取り組むことで、誰もが安心して利用できる地域公共交通の実現を目指します。

② 「ひと」がいきいき交流できる地域公共交通サービスの提供

地域公共交通を単なる移動手段としてではなく、住民の外出機会を創出し、地域の交流と賑わいを生み出すツールとして活用することで、外出や交流が促進され、まちが賑わい、町民が笑顔で元気に暮らすことができる地域社会の実現を目指します。

③ 町民・交通事業者・行政の適切な関与による地域公共交通サービスの維持

地域公共交通の持続的な運行を確保するため、運転手確保への支援、運行効率化のモニタリング、町の財政負担の適正化に取り組む必要があります。町民、交通事業者、行政が各々の役割を果たし、相互に連携・協働することで、長期的に安定した地域公共交通システムの構築を目指します。

3 計画の目標

3 つの基本方針に対応した、本計画の目標は次のとおりです。

【基本方針①】誰もが日常的に利用できる地域公共交通サービスの確保

1. 町内移動の利便性を維持・向上します
2. 町外への広域的な移動手段を確保します

【基本方針②】「ひと」がいきいき交流できる地域公共交通サービスの提供

3. 地域公共交通を活用し、「ひと」や「モノ」の交流を促進します
4. 快適に地域公共交通を待つことができる場所をつくります
5. 利用者にとってわかりやすい情報を提供します

【基本方針③】町民・交通事業者・行政の適切な関与による地域公共交通サービスの維持

6. 持続可能な地域公共交通を実現します

4. 施策・事業

1 地域公共交通の課題と計画の目標・施策との対応関係

現状診断等から抽出した地域公共交通の課題に対する方針とそれに結び付く目標・施策の関係性は次のとおりです。

地域公共交通の目指す

1. 地域公共交通によって外出の機会が確保され、住民が笑顔で元気に暮らすことができる
2. 地域公共交通を利用することで外出や交流が促進され、まちが賑わっている
3. 運転免許を返納しても、地域公共交通を利用して通院や買い物をすることができる
4. 地域公共交通を利用して、町外の高校へ通学することができる
5. 行政や住民の適切な関与のもと、地域公共交通を持続的に運営する仕組みが構築されている

地域公共交通の課題	基本的な方針	目標	施策
カッピーのりあい号の遅延時間や待ち時間の短縮 車両更新時における小型化・バリアフリー対応 町外への移動手段の確保	①誰もが日常的に利用できる地域公共交通サービスの確保	【目標 1】町内移動の利便性を維持・向上します	目標1：カッピーのりあい号の遅延時間や待ち時間の短縮 目標1：カッピーのりあい号の車両更新
		【目標 2】町外への広域的な移動手段を確保します	目標2：近隣市町との間を結ぶ地域公共交通サービスの維持
住民や移動の目的地と連携した地域公共交通の利用促進 地域公共交通の待合環境の改善 地域公共交通の利用方法に関するわかりやすい情報提供	②「ひと」がいきいき交流できる地域公共交通サービスの提供	【目標 3】地域公共交通を活用し、「ひと」や「モノ」の交流を促進します	目標3：外出機会の創出と利用促進
		【目標 4】快適に地域公共交通を待つことができる場所をつくります	目標4：主要乗降ポイントにおける待合環境の整備と周知
		【目標 5】利用者にとってわかりやすい情報を提供します	目標5：地域公共交通の利用方法や予約方法の周知 目標5：カッピーのりあい号の運行状況の見える化
運転手の確保 宅配サービスなどによる安定収益確保 町の財政負担額の適正化 目標を達成するためのモニタリングの仕組み構築	③町民・交通事業者・行政の適切な関与による地域公共交通サービスの維持	【目標 6】持続可能な地域公共交通を実現します	運転手確保への支援 目標6：カッピーのりあい号の運行効率化 収支状況の検証と運行体制の見直し 計画の進捗管理と評価

図 31 久米南町における地域公共交通の課題と基本的な方針、目標、施策

2 施策の内容・実施主体及び実施スケジュール

目標１ 町内移動の利便性を維持・向上します

施策　カッピーのりあい号の遅延時間と待ち時間の短縮

○ カッピーのりあい号の利用実績をもとに、配車車両の遅延時間や待ち時間を定期的にモニタリングします。

○ モニタリングに加えて、利用者や交通事業者へのヒアリング調査を実施し、待ち時間に関する実態を把握します。

○ モニタリングやヒアリング調査の結果を踏まえ、運行車両の追加等の待ち時間短縮に向けた検討をします。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度よりモニタリングを継続的に実施
- 2026 年度よりヒアリング調査と待ち時間短縮に向けた検討を適宜実施

施策　カッピーのりあい号の車両更新

○ 利用者や交通事業者からの意見を参考に、車両の小型化・バリアフリー対応に向けた検討を実施します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度以降、車両の更新時期に合わせ検討・実施

目標 2　町外への広域的な移動手段を確保します

施策　近隣市町との間を結ぶ地域公共交通サービスの維持

○ 交通事業者や関連自治体と連携し、現在運行している近隣市町との間を結ぶ交通手段（鉄道、福渡病院線、空港乗合タクシー）を維持します。

事業主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度より継続的に実施

目標 3　地域公共交通を活用し、「ひと」や「モノ」の交流を促進します。

施策　外出機会の創出と利用促進

○ 老人クラブでの趣味活動や、町内各所で実施されているサロンや通いの場といった余暇活動で外出する際の移動手段として、社会福祉協議会と連携した呼びかけ等を継続的に実施し、カッピーのりあい号の利用を促進します。

○ 鉄道や福渡病院線、空港乗合タクシーについても利用を促進することで、町民の外出機会の創出につなげます。

○ カッピーのりあい号を活用した宅配サービスについて、利用者や町内事業者への周知を継続的に行うことで、宅配サービスや個人宅間の荷物配送サービスの充実を図り、「ひと」や「モノ」の移動を支えるいきいきとした生活を実現します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者
- 久米南町社会福祉協議会
- 町内の飲食店・商店　等

実施時期

- 2026 年度より調整を行い、協議が整い次第実施

目標 4　快適に地域公共交通を待つことができる場所をつくります

施策　主要乗降ポイントにおける待合環境の整備と周知

○ 待合環境の整備に向け、役場やコミュニティセンターを待合スペースとして活用します。

○ 町内の公共施設等のカッピーのりあい号の主要な乗降スポットに、地域公共交通の情報（カッピーのりあい号の利用方法や鉄道の時刻表等）を掲示し管理します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者
- 町内の飲食店・商店
- 医療機関　等

実施時期

- 2026 年度より随時実施

目標 5　利用者にとってわかりやすい情報を提供します

施策　地域公共交通の利用方法や予約方法の周知

○ 町の公式ウェブサイトや広報紙「広報くめなん」を活用し、地域住民に対して、カッピーのりあい号や鉄道、タクシー等の町内地域公共交通の整備状況や使い方について周知します。

○ カッピーのりあい号の利用案内チラシの配布や、利用方法・予約方法に関する出前講座を地域の要望に応じて実施します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者
- 観光協会
- 町内の飲食店・商業施設及び医療機関
- 地域住民

実施時期

- 2026 年度より継続的に実施

施策　カッピーのりあい号の運行状況の見える化

○ 町の公式ウェブサイトや広報紙「広報くめなん」を活用して、カッピーのりあい号の利用の多い曜日や時間帯の情報を利用者に対して周知します。

○ SMS（ショートメッセージサービス）等を活用し、利用者自身が乗車するカッピーのりあい号の運行状況について適宜情報を共有する仕組みの構築を検討します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度より継続的に実施

目標 6　持続可能な地域公共交通を実現します

施策　運転手確保への支援

○ 近隣市町と連携し、2 種免許取得者及び雇用者への取得費用の補助等を活用した運転手確保の支援を実施します。

対応する課題

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度より随時実施

施策　カッピーのりあい号の運行効率化

○ カッピーのりあい号の利用実績をもとに、OD（乗車・降車場所の組み合わせ）、乗車距離、乗合率、旅客・荷物の構成比等の変化を分析し、検証結果をもとに必要に応じて配車システムのパラメータの見直しを実施します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

2026 年度より適宜実施

施策　収支状況の検証と運行体制の見直し

○　カッピーのりあい号の収支率や公的負担の額を毎年検証し、効率的な運行車両台数や運用体制について検討します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度より継続的に実施

施策　計画の進捗管理と評価

○　本計画の進捗状況や町内の地域公共交通の利用状況をモニタリングし、定期的な検証を実施します。

実施主体

- 久米南町
- 交通事業者

実施時期

- 2026 年度より継続的に実施

5. 計画のモニタリング・評価

1 KPI・目標値の設定

本計画の達成状況を評価するため、次の指標を設定します。

＜方針①＞誰もが日常的に利用できる地域公共交通サービスの確保

評価指標	検証方法	検証時期	現状値（2025 年）	目標値（2030 年）	目標値の考え方
カッピーのりあい号の利用者数	毎月の「月間レポート」をもとに、10 月から翌年 9 月までの利用者数を集計	毎年	約 19,500 人	20,200 人以上	町民が年に 5 回以上利用 ※2030 年における目標人口より算出
カッピーのりあい号の配車車両の遅延状況	毎月の「月間レポート」をもとに、10 月から翌年 9 月までに発生した 5 分以上の遅延の割合を算出	毎年	約 14%	12%以下	遅延時間の緩和
近隣市町との間の移動に利用できる地域公共交通の種類	毎年 1 月末時点に利用できる地域公共交通の数をカウント	毎年	岡山方面：4 種類 津山方面：2 種類	岡山方面：4 種類 津山方面：2 種類	町外への移動手段を維持
町内の鉄道 3 駅における 1 日当たり乗車人員の合計	西日本旅客鉄道㈱岡山支店からデータ提供を受け、町内の鉄道 3 駅における 1 日あたり乗車人員を集計	計画の更新時	233 人（2023 年度）	233 人以上（2030 年度）	鉄道利用の維持

＜方針②＞「ひと」がいきいき交流できる地域公共交通サービスの提供

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 （2025 年）	目標値 （2030 年）	目標値の考え方
カッピーのりあい号の「通院」「買い物」「自宅」以外のトリップ数	毎月の「月間レポート」をもとに、10 月から翌年 9 月までの「通院」「買い物」「自宅」以外の利用者数（トリップ数）を集計	毎年	約 4,400 トリップ	4,600 トリップ以上	カッピーのりあい号の利用者数の 2 割程度
カッピーのりあい号による荷物の配達個数	毎月の「月間レポート」をもとに、10 月から翌年 9 月までの荷物の配達個数（利用座席数）を集計	毎年	約 800 個	800 個以上	現状を維持
カッピーのりあい号の主要乗降スポット 22 か所(p.11 参照)における、カッピーのりあい号に関するポスターの掲示数		毎年	※0 か所	22 か所	22 か所すべてのスポットにポスター掲示

※現在カッピーのりあい号のポスターを掲示している乗降スポットもあるが、ポスター自体が古く、管理が行き届いていない状況にあるため、現状値を「0 か所」としている。

＜方針③＞町民・交通事業者・行政の適切な関与による地域公共交通サービスの維持

評価指標	検証方法	検証時期	現状値 （2025 年）	目標値 （2030 年）	目標値の考え方
地域公共交通に関する情報の発信手段	1 年間に交通事業者や地域と連携して地域公共交通に関する情報を発信したメディアの種類	毎年	4 種類	4 種類以上	地域公共交通に関する情報提供の種類を維持
カッピーのりあい号の収支率	運行事業者の輸送実績報告書をもとに、10 月から翌年 9 月までの収支率を算出	毎年	8.4%	8.4%以上	カッピーのりあい号の収支率を維持
カッピーのりあい号の運行に係る町の公的負担の額	毎月の「月間レポート」と、運行事業者の輸送実績報告書をもとに、10 月から翌年 9 月までの利用者 1 人あたりの町の公的負担額（交付税措置前の額）を集計	毎年	2,322 円／人	2,322 円／人未満	カッピーのりあい号の運行に対する公的負担額を維持

2 計画の推進体制

計画の推進は、久米南町地域公共交通会議が行います。

目標の達成状況と事業の実施状況の評価結果については、毎年 12 月頃に開催する久米南町地域公共交通会議において報告します。

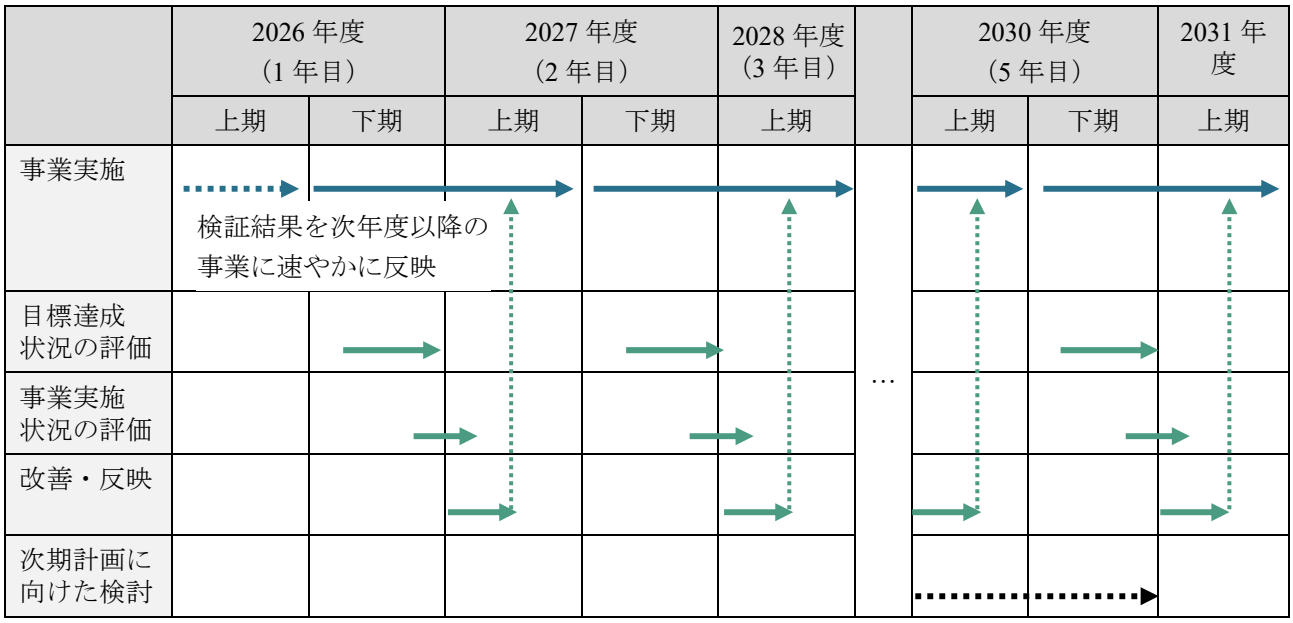
3 計画の進捗管理と評価のスケジュール

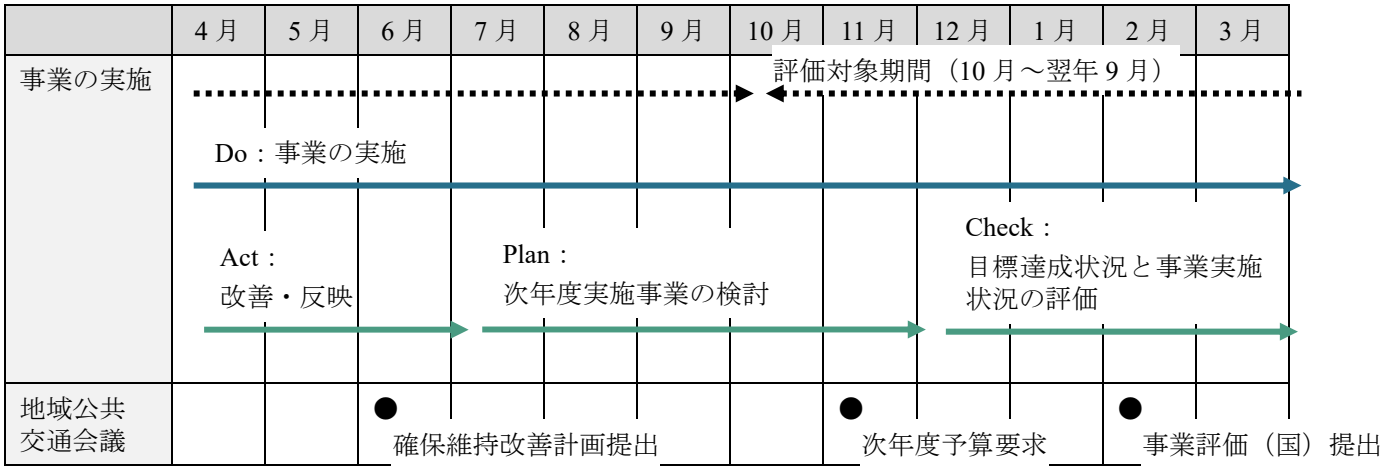
（1） 5 年間の進捗管理と評価のスケジュール

目標の達成状況及び事業の実施状況については、国の生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の事業期間にあわせて、10 月～翌年 9 月の 1 年間を期間として、毎年 12 月頃に開催する地域公共交通会議において検証します。検証結果は次年度以降の事業に速やかに反映し、必要に応じて事業内容等の見直しを行います。

計画の最終年度（2030 年度）には最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。

地域公共交通を取り巻く社会環境の変化やモニタリングの結果を踏まえ、必要と認めるときには計画を変更します。



（2） 毎年度の進捗管理と評価のスケジュール

毎年 7 月～11 月において次年度の事業内容を検討し、予算措置が必要な事業については年末に予算要求を行います。