

## 第3章

### 計画の目標と基本方針

---

- 1 地域公共交通計画の達成すべき目標
- 2 基本方向
- 3 施策の方向性と役割分担

## 第3章 計画の目標と基本方針

### 1 地域公共交通計画の達成すべき目標

公共交通により市民の移動手段を確保することは、交通弱者への移動手段の提供だけでなく、にぎわい創出や都市の魅力向上、健康的な暮らしの提供（医療費の抑制）、地域の交流・社会参画機会の創出、災害時等における都市のレジリエンス（災害等の将来のショックやストレスに備える能力）の強化、脱炭素社会（ゼロカーボンシティ）の実現など、様々な分野において効果を発揮し、市民生活の質を高め、経済成長や環境負荷軽減による都市の持続可能性を高めます。

将来にわたって持続的な都市の発展・成長や暮らしやすい市民生活を維持していくためには、現在の公共交通の負のスパイラルを断ち切り、公共交通が中心となったコンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進める必要があります。

そのためには、徹底した利用者目線で、路線・事業者・分野・システム等の垣根を超えた利便増進策の実施により「市民が継続的に利用したくなる公共交通」を実現し、抑圧された潜在需要を掘り起こすとともに、車両や運転手等の供給力の強化により「安定的な公共交通サービスの提供」を行う必要があります。

このことから、本計画では、「市民が継続して利用したくなる利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」ことを達成すべき目標とします。

#### 達成すべき目標

**市民が継続的に利用したくなる  
利便性の高い公共交通サービスを  
安定的に提供する**

### 2 基本方向

目標達成に向けては、自動車利用から公共交通利用への積極的な転換を図り、公共交通の利用を促進するとともに、都市全体で公共交通サービスを継続的に提供することが可能となる経営状態を維持する必要があります。

また、交通事業者や行政だけでなく、市民や企業等を含む様々なステークホルダーが、利用者としての立場に加え、公共交通の存在意義や直面する課題等について考え、自ら支え育むことができる環境づくりに取り組む必要があります。

このことから、目標達成に向けては、「①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」「②公共交通の経営の健全化・安定化」「③みんなで支え育む公共交通の実現」の3つを基本方向とします。

#### 目標達成に向けた基本方向

**1 誰もが利用しやすい  
公共交通サービスの提供**

**2 公共交通の経営の  
健全化・安定化**

**3 みんなで支え育む  
公共交通の実現**

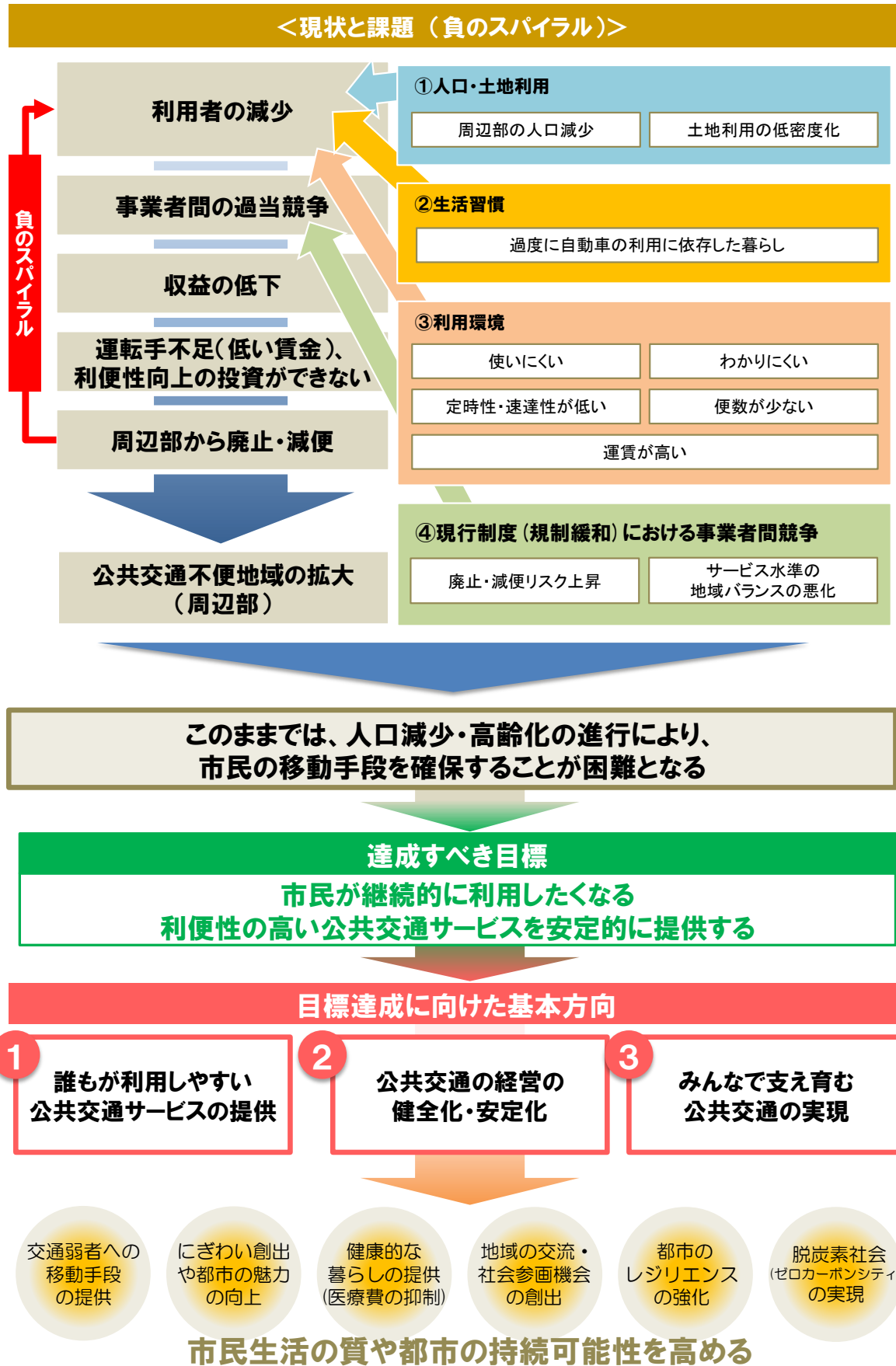


図3-1 計画の目標と基本方向

### 3 施策の方向性と役割分担

#### (1) 施策の方向性

基本方向である「①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」「②公共交通の経営の健全化・安定化」「③みんなで支え育む公共交通の実現」に取り組むためには、以下の3つの方向性が不可欠となります。

#### ① 持続可能な公共交通ネットワークの構築（階層化）

公共交通全体の経営状況が厳しいことに加え、路線バスを中心に運転手不足や車両の老朽化が深刻化している中で、利用者利便の向上を図りながら将来にわたって公共交通ネットワークを維持・拡充していく必要があります。

したがって、利用しやすく、効率的で安定的な運行サービスを提供するため、路線を階層化し、限られた供給力（車両・運転手）を需要に応じて適切に配分するとともに、供給力の維持向上を図ります（図3-2）。

階層化した将来ネットワークの実現に向けては、階層ごとに維持すべきサービス水準と官民の役割分担を明示し、路線の再編を推進します（表3-1）。

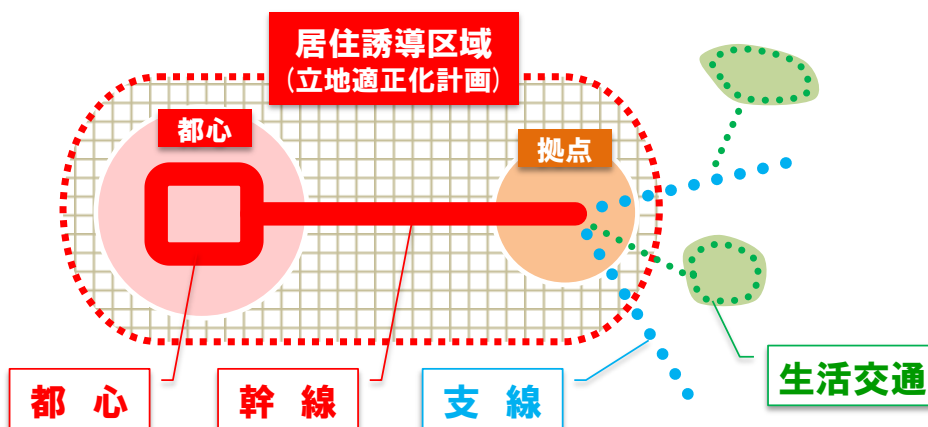


図3-2 路線の階層化イメージ

表3-1 階層化によるサービス水準と役割分担（案）

階層	区間	需要	モード	確保すべきサービス水準	提供サービス
都心	都心内	大	路面電車 路線バス	・15分に1本を目指す (最低30分に1本) ・大量輸送 ・速達性確保 ・結節機能強化	事業者間で連携しながらも、各社が効率的で利便性の高い運行サービスを提供
幹線	主に都心と 拠点の間		JR 路線バス		
支線	地域生活圏 と身近な拠点	中	路線バス (小型化)	・1時間に1本程度 ・ピーク時間帯も運行 ・車両小型化 ・幹線との接続	幹線とのシームレスな接続と、地域の拠点や生活関連施設までの運行サービスを提供
生活交通	公共交通 不便地域	小	デマンド交通・ 自家用有償運送	・面的な運行 ・きめ細かい運行 (地域ニーズ対応) ・幹線、支線との接続	地域が主体となり、事業者と連携し、住民ニーズに対応したきめ細かい運行サービスを提供



1便あたりの平均利用者が10名未満となるなど、需要が比較的小さい区間（図3-3）や時間帯の便については、「支線」に分割した上で車両を小型化（ワゴンタイプ等）し、運行経費を抑制するとともに、普通2種免許での運行を可能とすることで、運転手不足の解消に対応します。また、大型車両では運行が困難であったエリアも含め、地域の生活関連施設等への路線延伸など、利便性の向上を図ります。

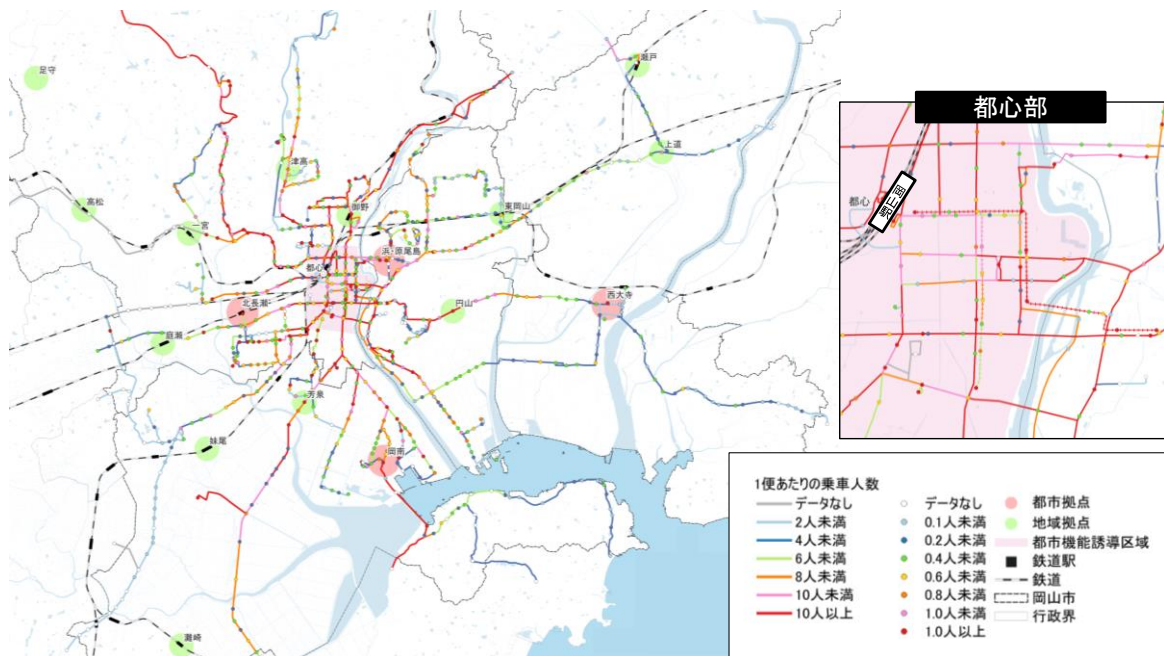


図3-3 路線バスの1便あたり平均利用者数

都心と周辺部の拠点の間の「幹線」の沿線は、立地適正化計画の居住誘導区域が設定されているため、その条件となっている「片道概ね30分に1本程度」のサービス水準を確保しつつ、階層化に伴う供給力（大型車両、大型2種免許運転手）の充たにより、「片道概ね15分に1本程度」の高頻度運行を目指します（図3-4）。

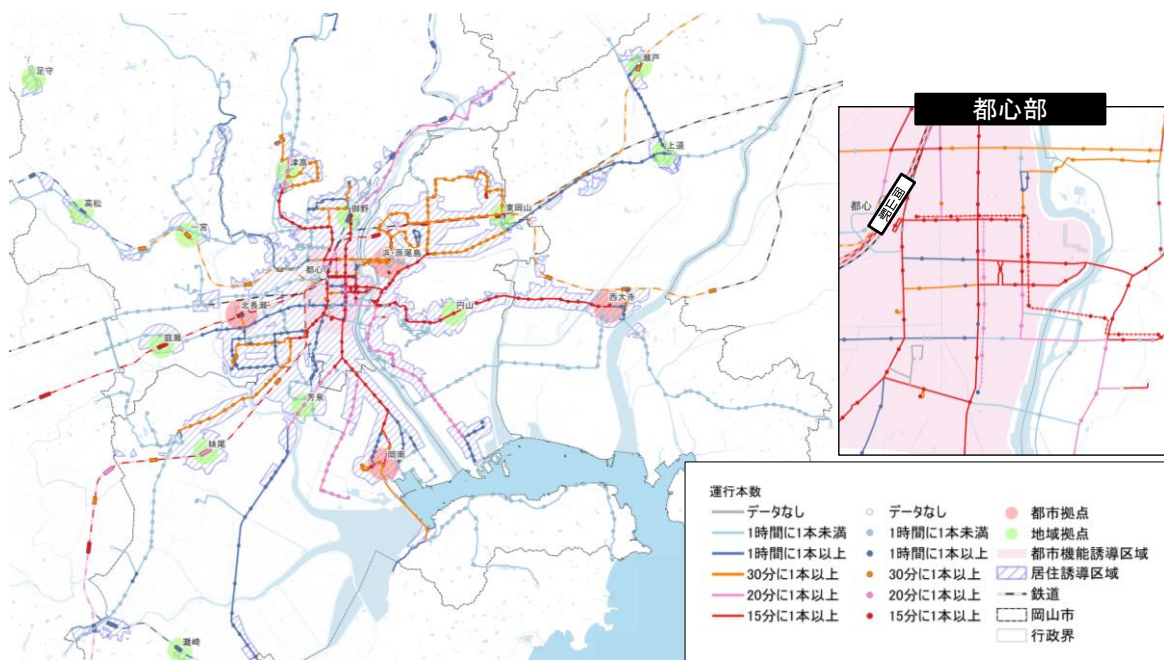


図3-4 鉄道・路面電車・路線バスの便数と居住誘導区域

## ② 利用しやすい運賃体系の構築

コロナ禍や燃料費高騰の影響もあり、公共交通の経営がより一層厳しい状況となる中、運賃の見直しを行う事例が全国で増加しています。

一方、市民に継続して利用してもらえる公共交通サービスを実現するためには、利用しやすい運賃体系の構築が必要不可欠です。

このことを踏まえ、ICカードシステム等の決済環境の利便性向上とあわせて、わかりやすく、利用しやすい運賃体系を新たに構築することにより、公共交通利用への抵抗感を軽減し、利用促進を図るとともに、事業の安定化を目指します。

具体には、初乗り及び中心部の運賃については、他都市と比較して低廉であるため、利用者の許容価格の範囲内での見直しを検討します。また、中・長距離の区間運賃は、ゾーン制や均一制など、わかりやすく、利用しやすい運賃設定への変更を検討します。

その上で、乗り継ぎ割引や金額式定期券の導入等により、路線間や事業者間、交通モード間での乗り継ぎに対するシームレスな運賃体系の構築を目指します。

## ③ 事業者間と官民の連携による利用環境・業務環境の改善

公共交通の利用促進を図る上で、利用者目線に立った利用環境の向上は不可欠であり、特に9社の交通事業者により運行される路線バスについては、路線が複雑に重なっており、またICカード利用や遅れ状況等の運行情報の提供等のサービスが各社で異なるなど、統一的でわかりやすい利用環境の整備が求められます。

また、運行計画や利用促進策の立案、運行情報の提供、運行管理、ダイヤ改正等の広報、運転手の採用・研修、電話対応、定期券等の発券など、公共交通を運行するために必要な各種業務についても、各社で運用や設備・システムが異なっており、厳しい経営状況と慢性的な人手不足の中では、岡山市全体として公共交通の事業運営の効率化を図る必要があります。

このことから、公共交通の各種サービス及び業務について、事業者間での統合・共有・共通化に取り組むことで、公共交通を利用しやすい環境づくりとともに、業務の効率化を推進します。

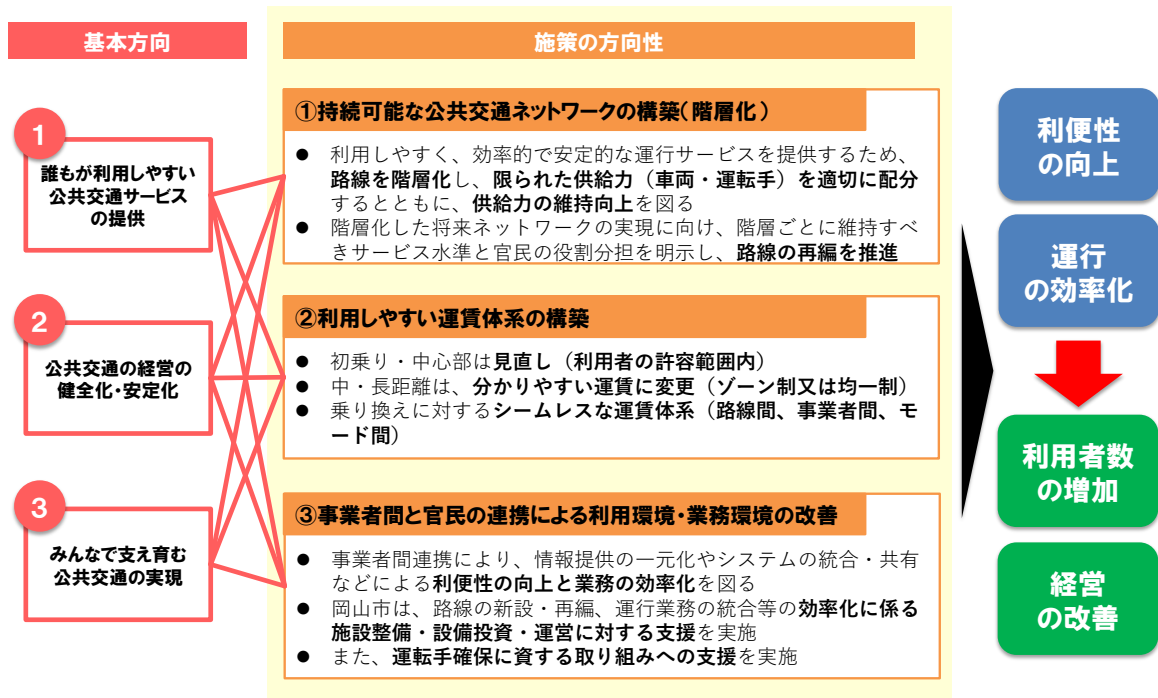


図3-5 基本方向と施策の方向性



## (2) 岡山市立地適正化計画との連携

都市計画と公共交通計画との両輪で「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」を推進するため、岡山市立地適正化計画（令和3年3月策定）では、長期的な視点で公共交通沿線に居住を誘導するための居住誘導区域を設定しています（図3-6、図3-7）。

居住誘導区域は、駅周辺や運行本数が概ね30本/日以上（片道）のバス路線沿線に設定しており、将来的にわたって一定のサービス基準で公共交通を維持すべき区域となっています（図3-7、図3-8）。

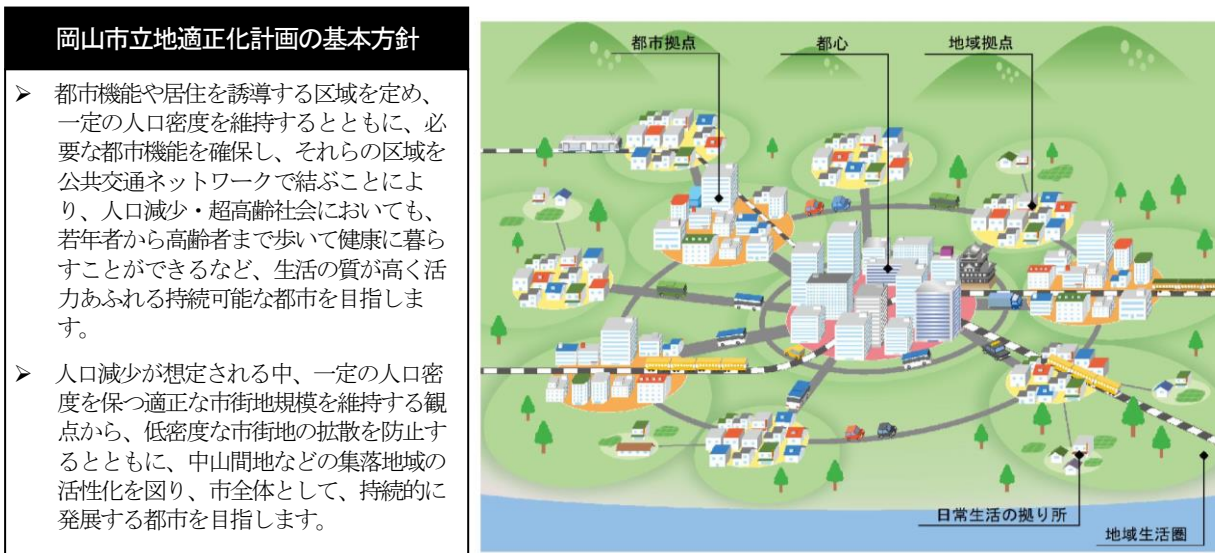


図3-6 公共交通を軸とした密度の高いまとまりのある都市空間イメージ

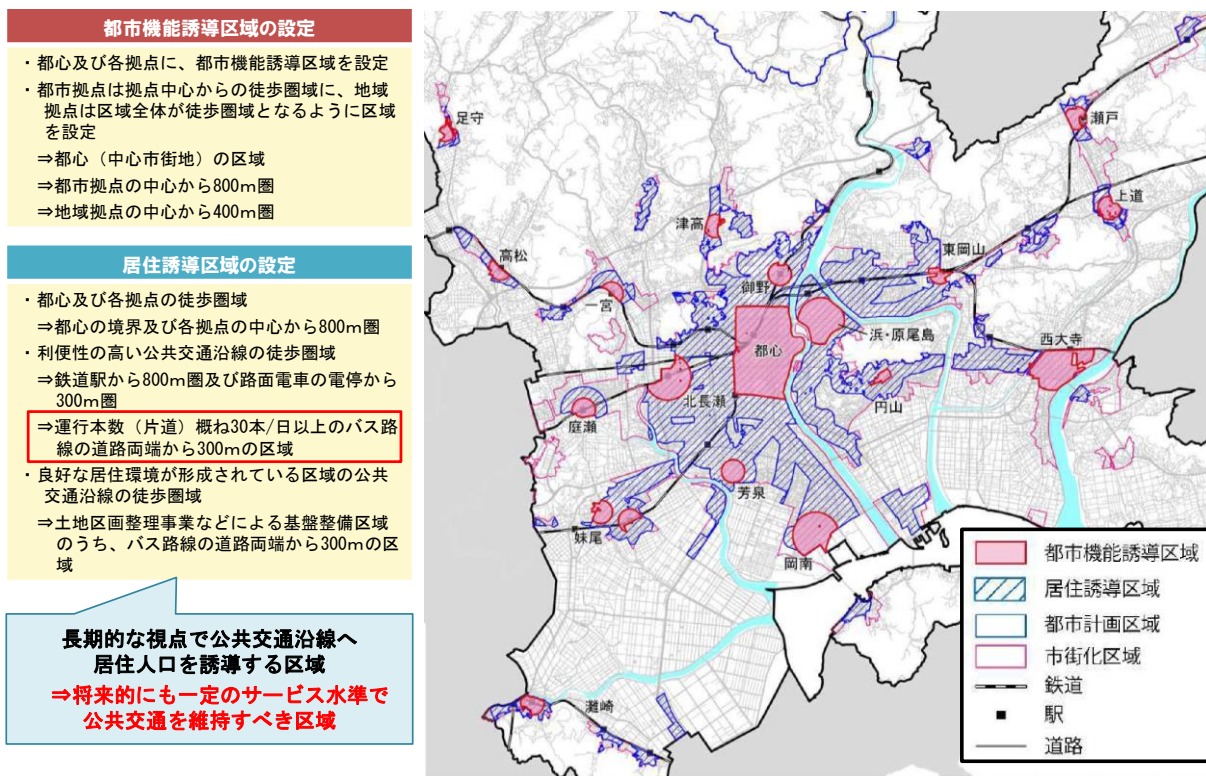


図3-7 都市機能誘導区域と居住誘導区域

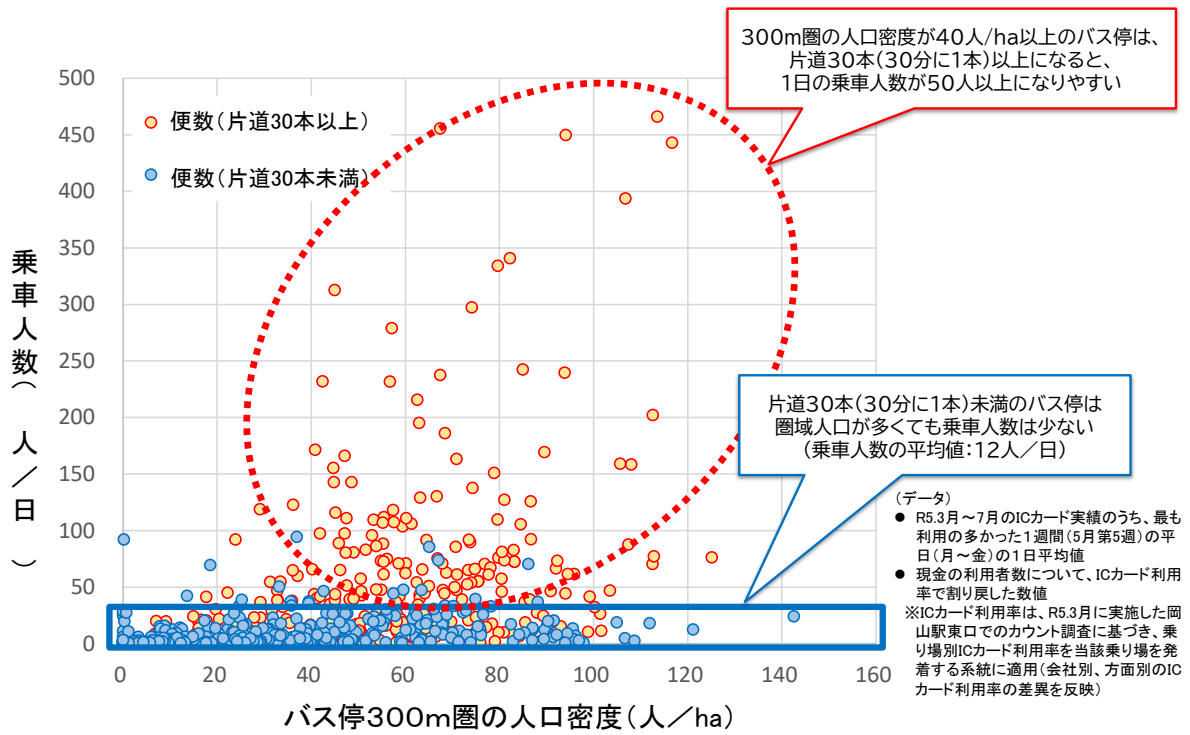


図3-8 バス停の便数・圏域人口・利用者数の関係

### (3) 都市活動やまちづくりとの連携

施策の実施にあたっては、市街地再開発や新庁舎整備等の都市開発の動きや、芝生化した下石井公園を中心とした西川緑道公園筋、歩道を拡幅したハレまち通り、令和5年9月にグランドオープンした岡山芸術創造劇場「ハレノワ」、令和4年11月にリニューアルした岡山城等におけるにぎわい創出のための取組など、様々な都市活動やまちづくりとの連携を図ります(図3-9)。



図3-9 都心部におけるまちづくりの動向






(4) 他分野との連携・共創

千種地区で運行中のデマンド型乗合タクシー「モモタク」では、放課後児童クラブに通う小学生の帰宅時にあわせたダイヤを設定するなど、地元検討組織（児童クラブ含む）と事業者が地域の様々なニーズを把握し、高齢者の買い物・通院等の移動手段としてだけではなく、幅広い層に利用してもらえるよう、きめ細かい運行サービスが提供されています（図3-10）。

このように、新たな利用者の開拓やまちの活力・魅力度向上のためには、様々なステークホルダーと能動的に連携するなど、従来とは異なる発想で取り組むことも重要であり、また、運転手不足が深刻化する中では、限られた輸送力を最大限活用していく必要があります。

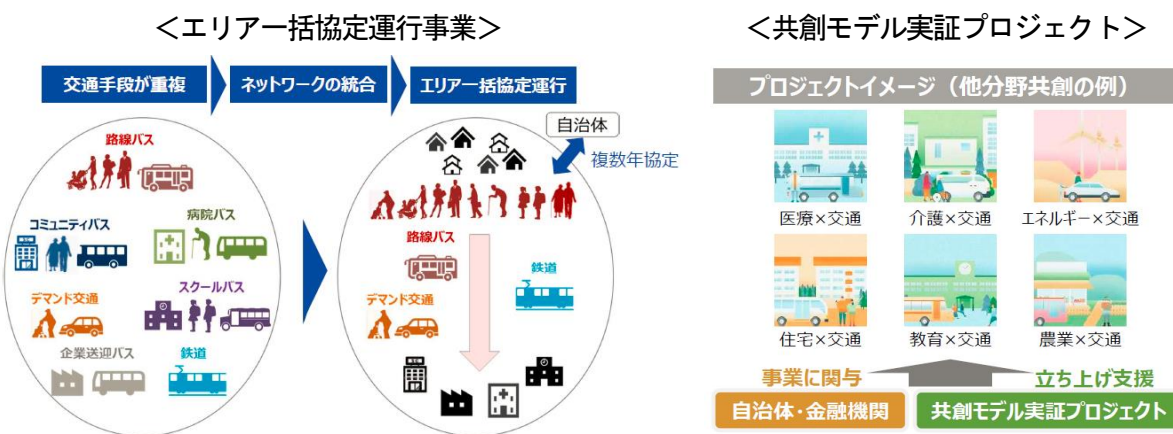
そのため、スクールバスや福祉有償運送等を含めた輸送資源の総動員による移動手段の確保など、教育・福祉・物流・観光・まちづくりといった分野横断型の輸送サービスのあり方について検討します（図3-11）。

		月	火	水	木	金
行き	1便	7:40	-	7:40	-	7:40
	2便	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40
	3便	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00
	4便	14:40	-	14:40	-	14:40
帰り	1便	10:40	-	10:40	-	10:40
	2便	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50
	3便	13:30	-	13:30	-	13:30
	4便	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00



- 放課後児童クラブの小学生が利用できる時間帯にダイヤ設定
- 多い月で約20名の小学生が帰宅時に利用（保護者が児童クラブと連携し事前予約）
- 児童クラブを構成員に含む地元検討組織と運行事業者が地域ニーズにきめ細かく対応

図3-10 千種地区デマンド型乗合タクシー「モモタク」と児童クラブの連携



出典：国土交通省

図3-11 様々なステークホルダーの連携により提供する輸送サービス事業の例

## (5) 役割分担

これらの方向性で施策を推進する上で、事業者、市民・利用者、岡山市の3者が協働・連携する中で、下記のそれぞれの役割を果たすことが求められます。

### ① 事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、都市全体の公共交通システムの最適化を目指し、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

- ・利用者目線に立った質の高いサービスの提供
  - ・事業の効率化・合理化
  - ・利用しやすい運賃体系の構築
  - ・技術開発や利便性向上への投資
- 等

### ② 市民・利用者

施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、主体性を持って公共交通を支える

- ・積極的に公共交通を利用する
  - ・移動手段の確保（生活交通等）について主体的に取り組む
- 等

### ③ 岡山市

利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向け、主導的に取組を推進するとともに、具体的な支援を実施する

- ・利用環境の向上及び運行业務の改善・効率化に係る施設整備、施設投資、運営等に対する支援・連携の推進
  - ・運転手確保に資する取組への支援
  - ・フィーダー交通（生活交通等）の確保
  - ・まちづくり等他分野や周辺市町との連携
- 等