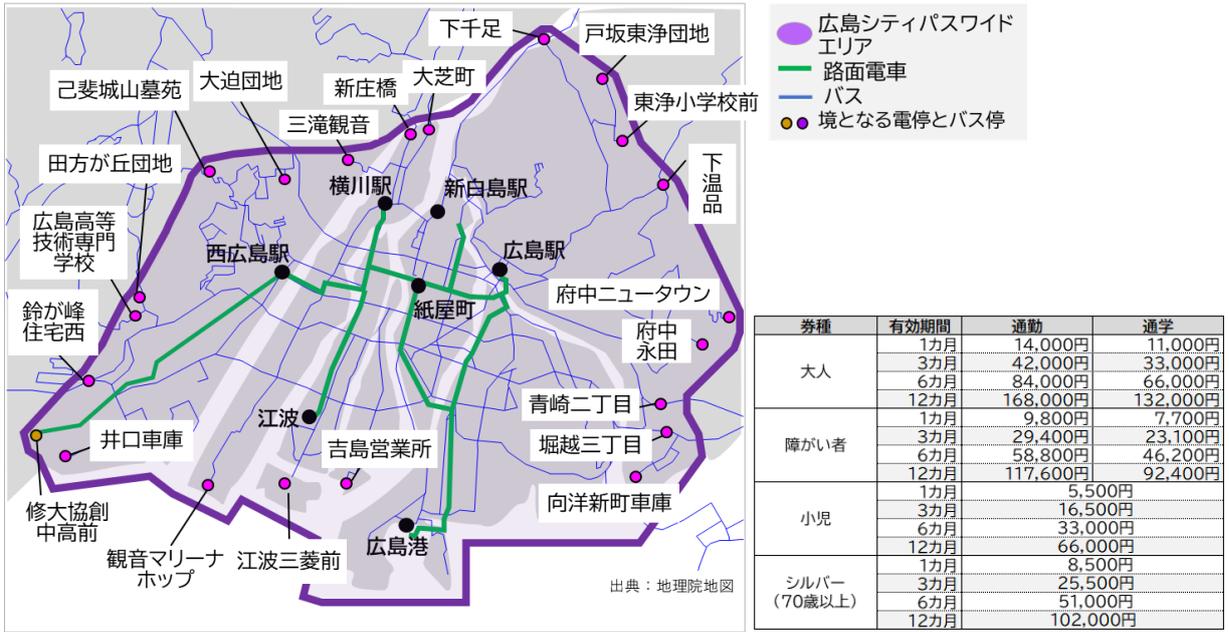






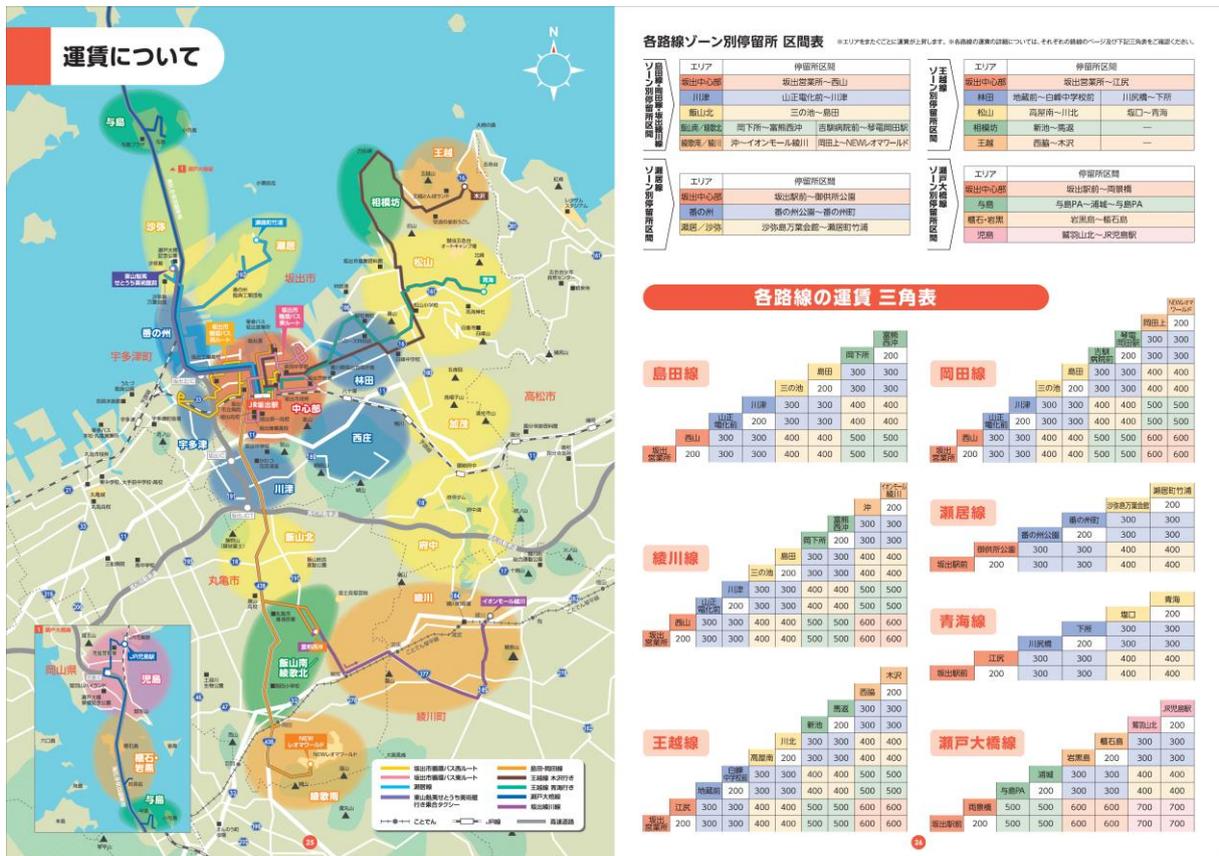
【例1】単一のゾーン設定の事例



出典:広島電鉄株式会社 HP

図 4-37 広島シティパス (エリア内定額)

【例2】複数のゾーン設定の事例



出典:坂出市

図 4-38 坂出市ゾーン運賃

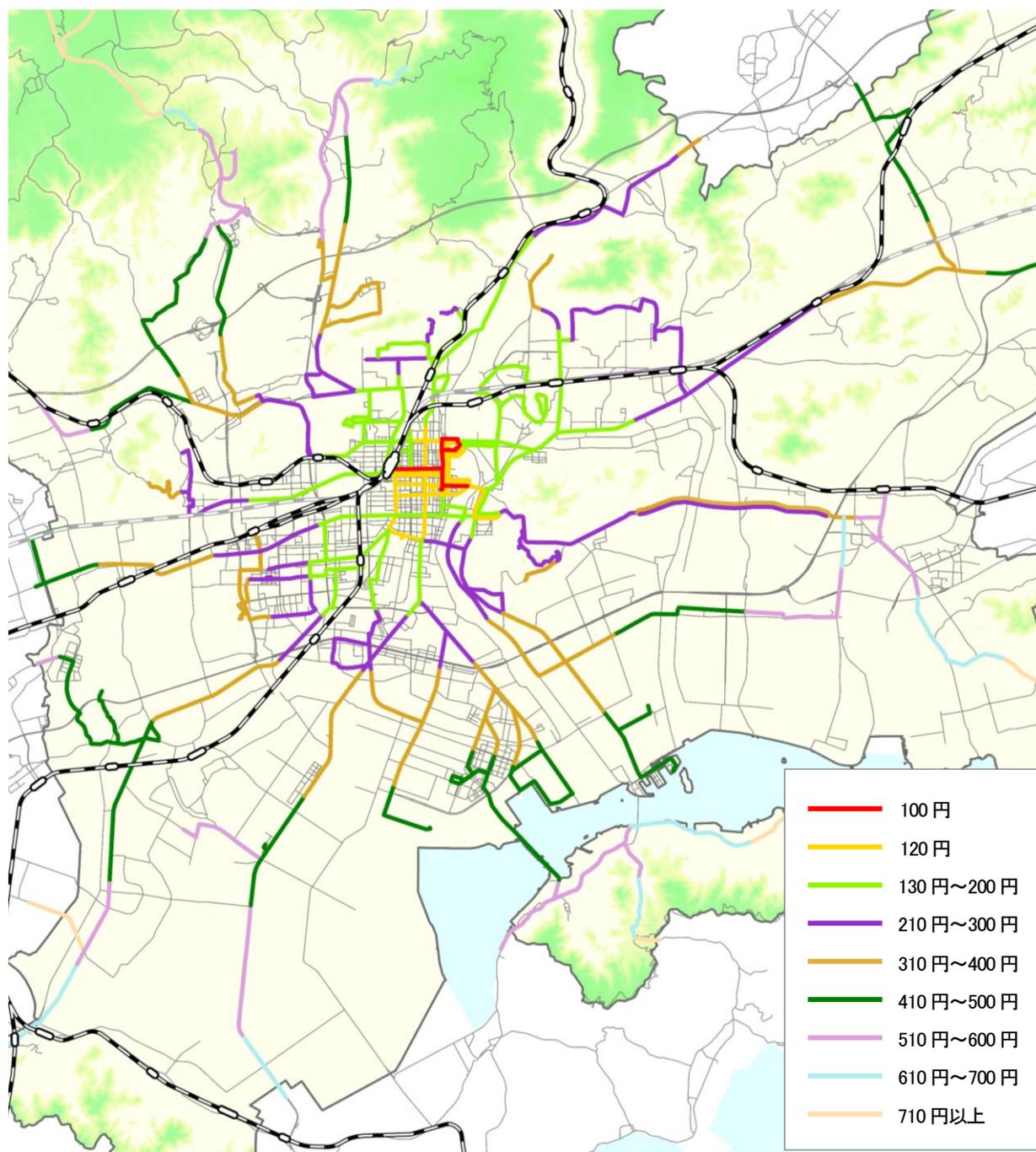


図 4-39 岡山駅までのバス運賃



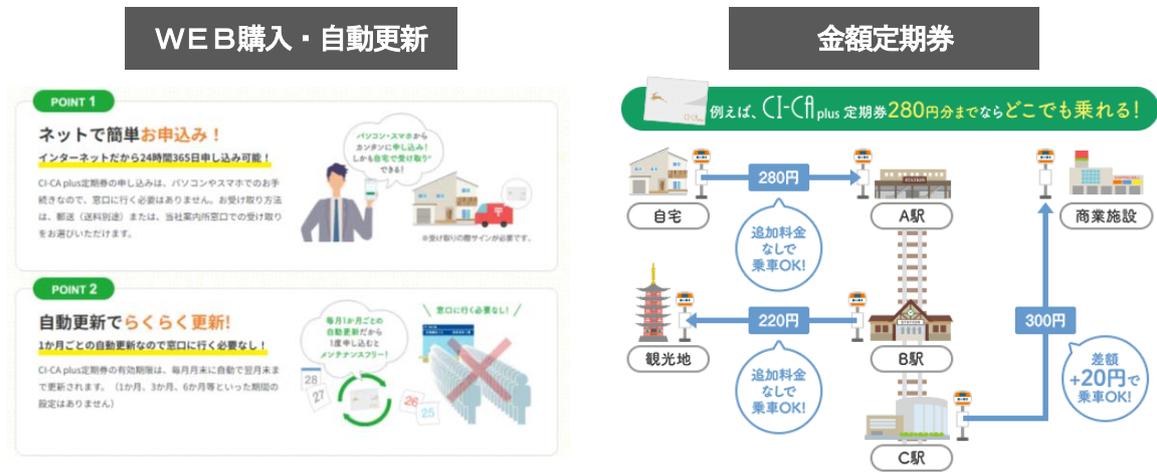
■ ICカードシステムの利便性向上と運営の効率化

地域公共交通利便増進事業

各社独自にアレンジされたICシステムを統合し、メンテナンスコストを抑制します。  
 利用者の利便性向上（公共交通を利用する際の負担軽減）や、窓口業務や車内での運転手の負担を軽減するための新サービスの導入を検討します（図4-40）。

- (例1) ハレカ定期券のWEB購入・自動更新を可能とすることで、利用者が窓口に出向く負担や、窓口業務の負担を軽減
- (例2) ハレカにオンラインチャージ機能を導入することで、車内等でチャージする際の利用者及び運転手の負担を軽減
- (例3) 統一的な運賃体系の構築とあわせて、区間定期券から金額式定期券にすることで、現在の各社ごとの発券を一元化し、窓口業務負担とコストを抑制

さらに、現在はクレジットカードや2次元コードなどによる決済システムの開発が進んでおり、このような次世代技術の活用も検討し、利便性の向上や運用コストの削減を図ります。



出典：奈良交通株式会社 HP

図4-40 奈良交通のIC定期券「CICA plus（シーカプラス）」

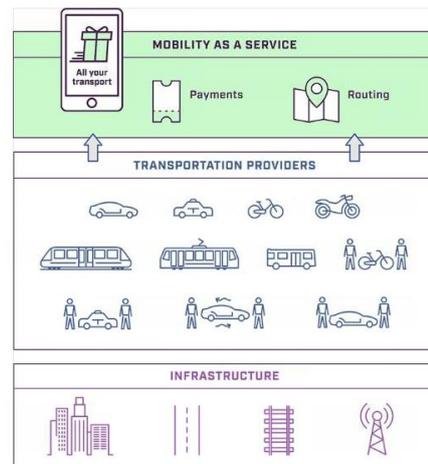
■ 乗り継ぎ割引等の導入

地域公共交通利便増進事業

路線再編に伴うバス同士の乗り継ぎ時の負担軽減など、出発地から目的地まで複数の路線・事業者を利用する場合の乗り継ぎ割引の導入により、公共交通の利用促進を図ります。

また、鉄道、路面電車、路線バス、生活交通、タクシー、コミュニティサイクルなど、様々な輸送サービスを対象に、Mobility as a Service (MaaS/マース) の考え方を参考にし、他分野との連携も視野に、一元的な料金設定による輸送サービスの提供を検討します（図4-41）。

さらに、特定のターゲット（例：子供）や期間（例：イベント実施期間）、時間（例：オフピーク）を対象とする割引制度など、柔軟な運賃割引の実施を検討し、公共交通の利用促進を図ります。



出典：MaaS Global Ltd, Whim

図4-41 MaaS の概念

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ 高齢者・障害者の運賃割引（ハレカハーフの利用促進）

地域公共交通利便増進事業

公共交通の利用促進とともに、買い物等の消費活動や社会参画による交流促進、交通事故の削減、健康増進による医療費の縮減などを図るため、交通弱者である高齢者・障害者（難病患者を含む）を対象に、令和3年10月より、専用ICカード「ハレカハーフ」による運賃半額割引を実施しています。

ハレカハーフの交付者数は、令和5年10月末時点で約3万6千人であり、このうち高齢者カードについては市内高齢者の17%を占める約3万2千人に交付しています。導入から2年以上経過した現在も、毎月500名前後に交付しています（図4-42）。

ハレカハーフ導入前後で高齢者の路線バス・路面電車の利用状況を比較すると、導入後は路線バスが7%、路面電車が20%増加しており、ICカード利用者が路線バスで25%、路面電車で29%増加し、6～7割がハレカハーフであることから、運賃割引により一定の利用促進につながっています（図4-43）。

引き続き、ハレカハーフの周知に取り組むとともに、蓄積された利用実績データやアンケート調査等を通じて利用特性を分析した上で、ハレカハーフ所有者の公共交通利用促進策についても検討します。

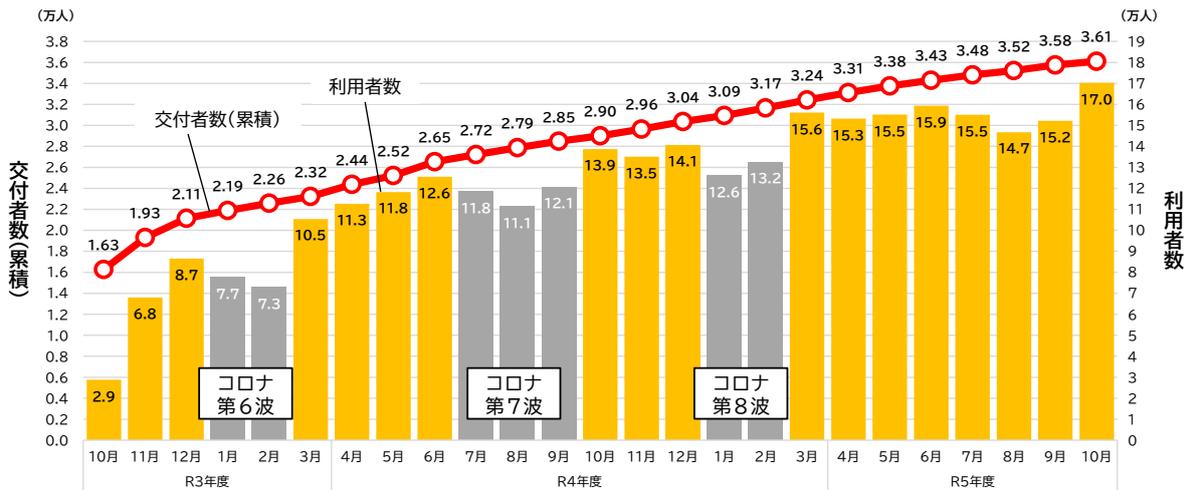


図4-42 ハレカハーフの交付・利用状況

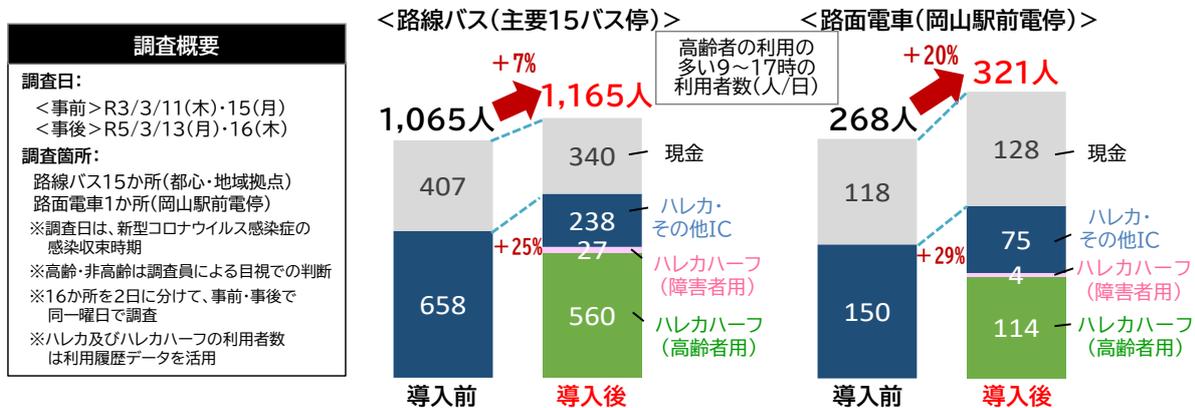


図4-43 ハレカハーフの利用者数の増加



5 利用環境の向上

便利・快適

■ バス路線の見える化

地域公共交通利便増進事業

市内の路線バスは、9社の交通事業者により運行されており、路線が複雑になっているため、バス利用者が利用したいバス路線が一目で判断できるように、複数事業者で運行しているバス路線を方面別にわかりやすく「見える化」します(図4-44、図4-45)。

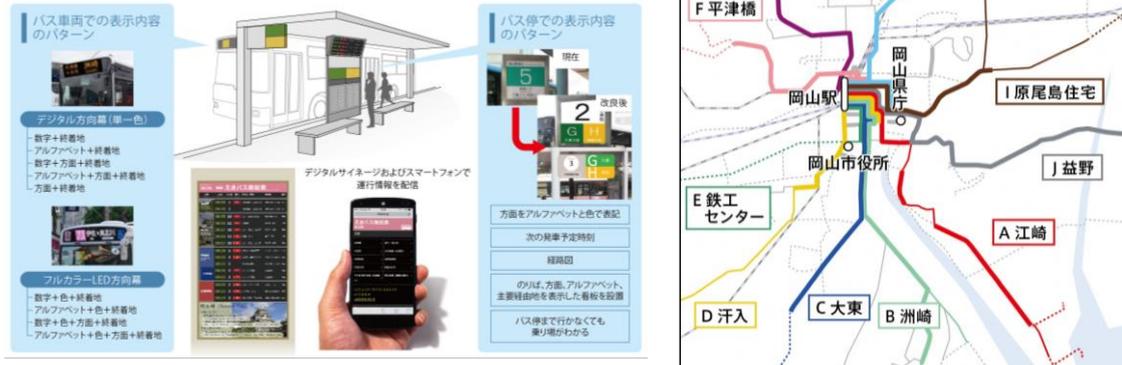


図4-44 バス路線の見える化のイメージ



図4-45 ソウル市の事例

出典:ソウル市HP

■ 上屋・ベンチ等の設置

地域公共交通利便増進事業

■ わかりやすい運行情報の提供

林立する標識と各社が提供する運行情報の集約や、多言語化されたわかりやすい運行情報の提供、上屋・ベンチ・ICカード機器の設置により、路線バスや路面電車の利用環境の向上を図ります(図4-46)。

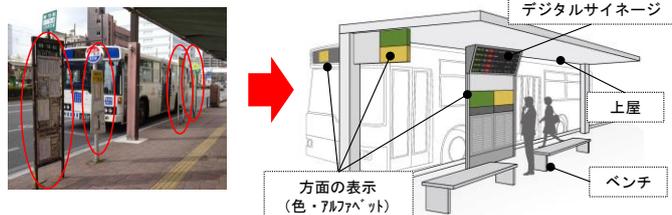


図4-46 利用環境の向上イメージ

運行情報の提供については、各社の運行情報を集約して、デジタルサイネージ(岡山駅や今後整備される乗り継ぎ拠点等)やWEB上で提供するとともに、鉄道・路面電車・バスなど、様々な交通手段の運行情報の提供について検討します。

また、岡山の玄関口である岡山駅において、バスターミナル付近に総合的な交通案内板の設置などにより、路線バス・路面電車などで各方面にスムーズに移動できる環境整備に取り組みます(図4-47)。



出典:石川県屋外広告業共同組合HP  
図4-47 金沢駅の交通案内板

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ バリアフリー化（駅、バス停、車両）

地域公共交通利便増進事業

＜路線バス＞

ノンステップバスの導入割合を高めるとともに、バス停においてバリアフリー縁石を導入することで、バス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑え、高齢者、障害者、子供等のバス利用者が安全に乗降しやすいように路線バスのバリアフリー化を推進します（図4-48、図4-49、表4-1）。

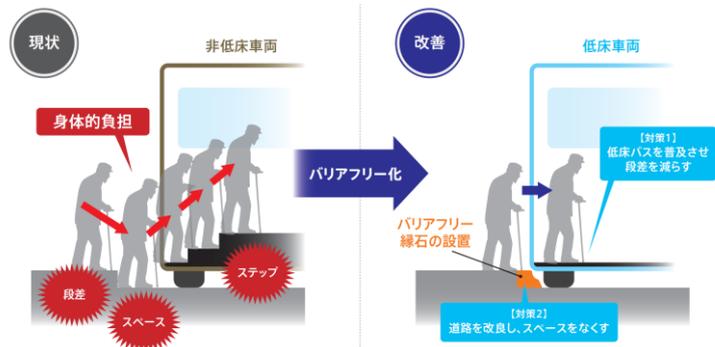


図4-48 バリアフリー縁石

＜鉄道＞

駅利用者の利便性・安全性の向上を図るため、駅のバリアフリー化を推進します。

＜路面電車＞

低床車両の導入を進め、路面電車のバリアフリー化を推進します。



図4-49 バリアフリー縁石整備例（後樂園バス停）

表4-1 バリアフリー縁石整備実績

	場所	整備時期	バス停名称					
			宇野バス	岡電バス	下電バス	中鉄バス	八見運輸	両備バス
1	中区役所	H28.10	-	浜東・中区役所前	-	-	-	-
2	表町	H29.5	表町バスセンター	-	-	-	-	-
3	東区役所	H31.3	-	-	-	-	-	東区役所前
4	後樂園	R元.6	岡山後樂園	後樂園前	-	-	-	-
5	穴甘	R2.7	穴甘	-	-	-	-	-
6	桃太郎大通り	R2.11	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前
7	ハレまち通り	R3.3	-	両備前	-	-	-	-
8	ハレまち通り	R4.3		農業会館前				

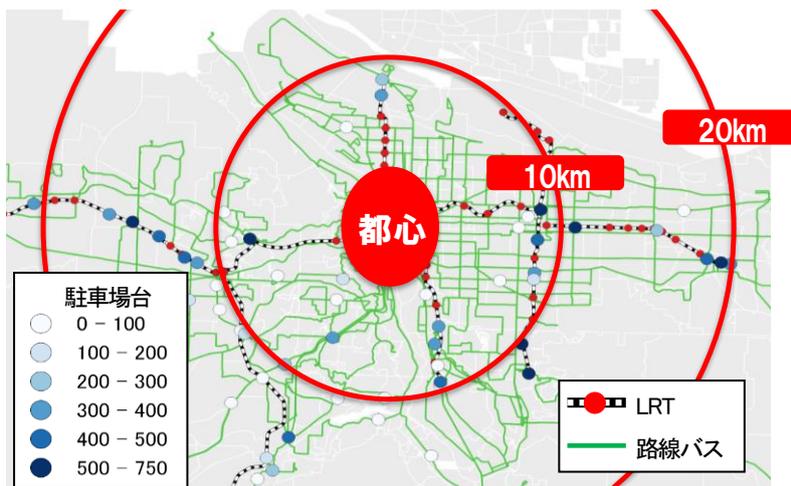


■ パーク（サイクル）＆ライド（バスライド）の拡充

地域公共交通利便増進事業

都心縁辺部や郊外部において、主要な鉄道駅・バス停周辺に駐車場・駐輪場を整備することで、鉄道や路線バスの利用促進とともに都心までの自動車利用を抑制し、渋滞緩和を図ります（図4-50、図4-51）。

また、駐車場利用者に対して料金面でのインセンティブを付与するなど、パーク＆ライドの利用促進策についても検討します（図4-52）。



出典: Civic Apps Data から作成

図4-50 ポートランド都市圏のP&R 駐車場

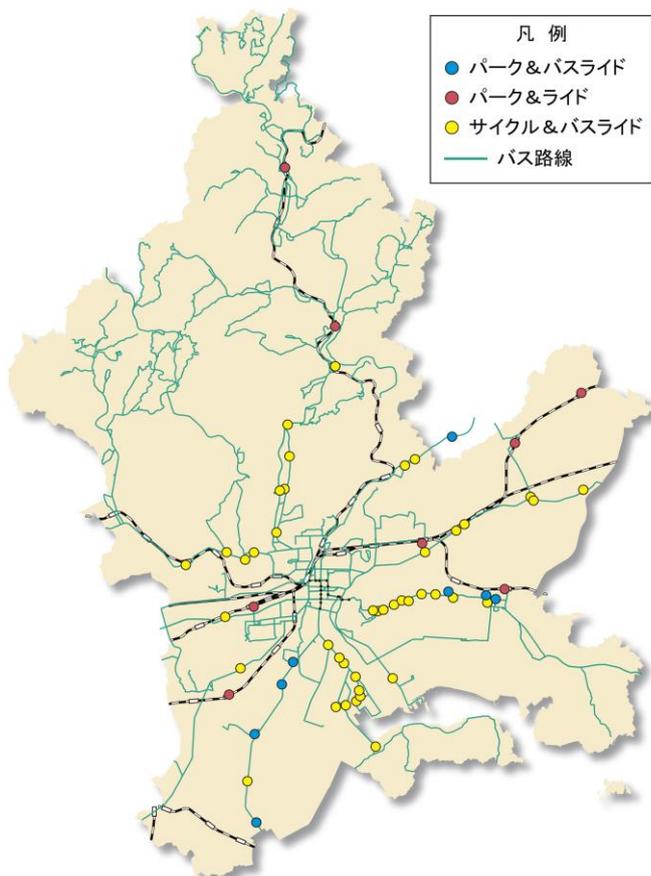


図4-51 岡山市のP&R 駐車場の状況



駐車車両の同乗者7名まで  
LRT・路線バスの往復が4.1€

出典: CTS HP

図4-52 ストラスブールの料金施策

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

6 交通不便地域の移動手段の確保

安心

■ 新たな生活交通の導入（乗合タクシーの導入等）

市内の公共交通が不便な地域に約 18 万人が居住しており、このような地域の買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保するため、新たな生活交通の導入を進めます。

また、すでに運行中の生活交通についても、ニーズに応じた運行改善や利用促進に取り組みます（図 4-53）。

地域住民が主体となった生活交通の確保

・地元検討組織が主体となって、市の費用面・技術面での支援を受けて、運行計画の検討や利用促進等に取り組む

1 既存のコミュニティバス等の維持・改善

- ① 御津建部コミュニティバス
- ② 足守地区生活バス

2 交通不便地域への新たな生活交通の導入

- ③ H30(2018)年から10年間で10地区導入目標(総合交通計画より)  
→現在8地区で運行中(令和5年10月時点)

移動が不便な高齢者の割合が高い地域

- ・駅から800m、バス停から300m以上離れており、かつスーパー・病院のいずれかから500m以上離れている人口(住基ベース)

迫川地区／地元の検討会



千種地区／モモタク

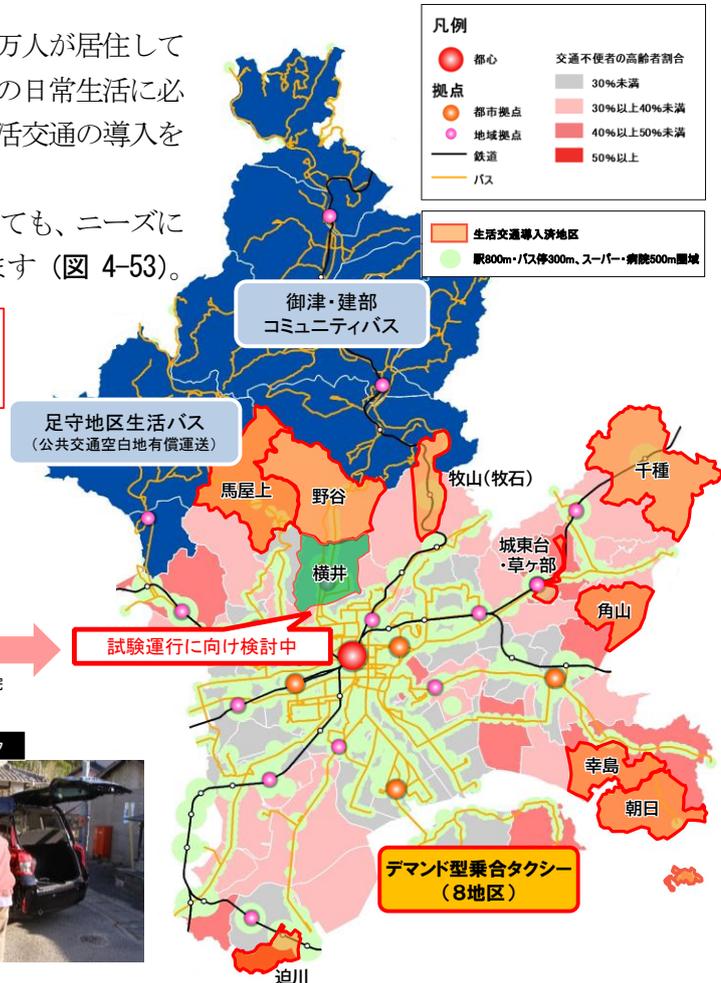


図 4-53 生活交通の導入検討状況

<取組体制>

地域住民で守り育てる持続可能な生活交通とするため、運営主体を地元検討組織とします。地元検討組織は、市の技術面・費用面での支援の中で、運行計画の検討から利用促進など様々な役割を担います（図 4-54）。

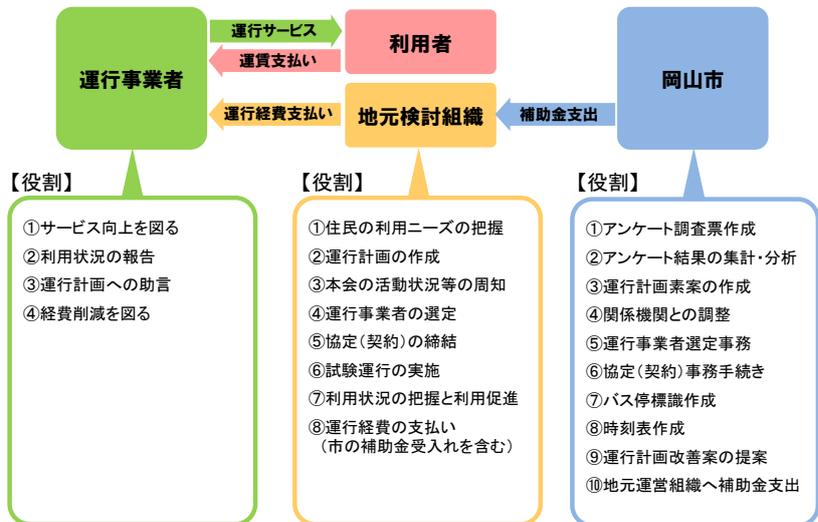


図 4-54 生活交通の取組体制イメージ

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料



■ 既存の生活交通の維持・改善

路線バスの廃止後、地域住民の移動手段を確保するために導入された「御津・建部コミュニティバス」及び「足守地区生活バス」について、利用動向や地域住民の意見などを踏まえて、地元検討組織と運行改善に取り組みます（表4-2、図4-55）。

表4-2 今後の主な検討課題

路線	検討課題
御津・建部 コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線系統の再編・強化</li> <li>・フィーダー系統の利便性向上 (区域運行への移行など)</li> </ul>
足守地区生活バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2台2路線運行の継続</li> <li>・さらなる不便地域の解消</li> </ul>



図4-55 足守地区生活バス

■ タクシーの利用環境改善

鉄道やバスと同様に、市民や観光客の移動を支える公共交通として欠かせないタクシーについて、これからの高齢化社会を見据え、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の普及に取り組みます（図4-56）。

また、ICカード等での運賃の支払いや予約・決済アプリへの参画など、ICT技術の活用により、タクシーの利用環境の改善を図ります（図4-57）。



出典: 岡山県タクシー協会



図4-56 ユニバーサルデザインタクシー



出典: TAXI.come

図4-57 予約・決済アプリの例

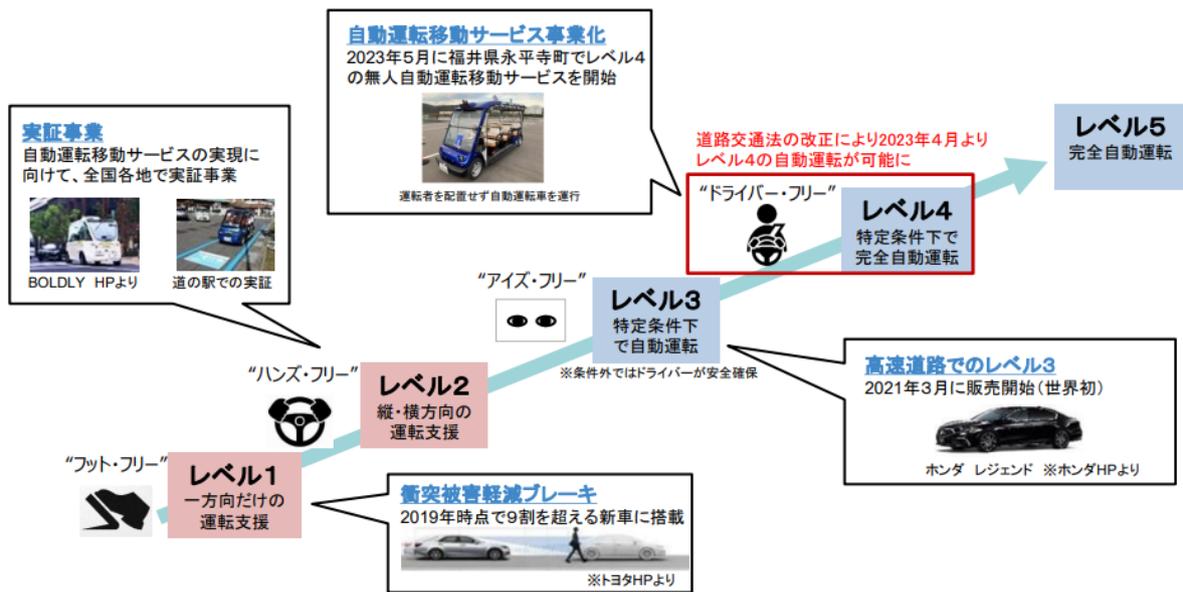
自動運転等の新技術の活用について

公共交通に関する情報通信技術の活用や、自動運転技術等の新技術の研究・開発が活発化しており、公共交通の利便性・安全性の向上や利用促進、運転手不足の解消などが期待されています。このような新技術については、開発動向等に注視しながら、他都市の取組状況等について情報収集を行い、様々な施策の推進にあたって、本市への適用可能性について検討します。

① 自動運転技術を活用したバスやタクシーの運行

政府は、官民 ITS ロードマップを平成 26 年に策定し、令和 2 年までに限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル 4）を実現し、令和 7 年を目途にそのサービス地域の拡大を目標として掲げ、その成果として、現在、関連する道路運送法や道路運送車両法等の法改正を行った上で、自動運転レベル 3 の市場化や限定地域での無人自動運転移動サービスが実現しています。

現在、「モビリティ・ロードマップのあり方に関する研究会（デジタル庁）」において、新たな今後のロードマップが検討されており、引き続きこれらの動向に注視しながら、本市への適用可能性について検討します（図 4-58）。



出典:「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会(第 5 回)

資料 6-6:「新たなモビリティサービスの推進」(国土交通省)

図 4-58 自動運転技術の開発・導入状況



② MaaSによるスムーズな移動サービスの提供

MaaS (Mobility as a Service) は、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。

スマートフォンアプリを用いて月額定額料金制 (サブスクリプション) 等により、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型 (例えば、フィンランド・ヘルシンキのWhim) です (図4-59)。

MaaS の構築により、シームレスでストレスフリーな移動が可能となり、公共交通利用者の増加、渋滞やCO<sub>2</sub>の削減だけでなく、外出機会の増加による地域経済の活性化にもつながると期待されています。また、アプリケーションから収集した人流データを活用すれば、バス路線の再編など運行計画の見直しが可能となります。

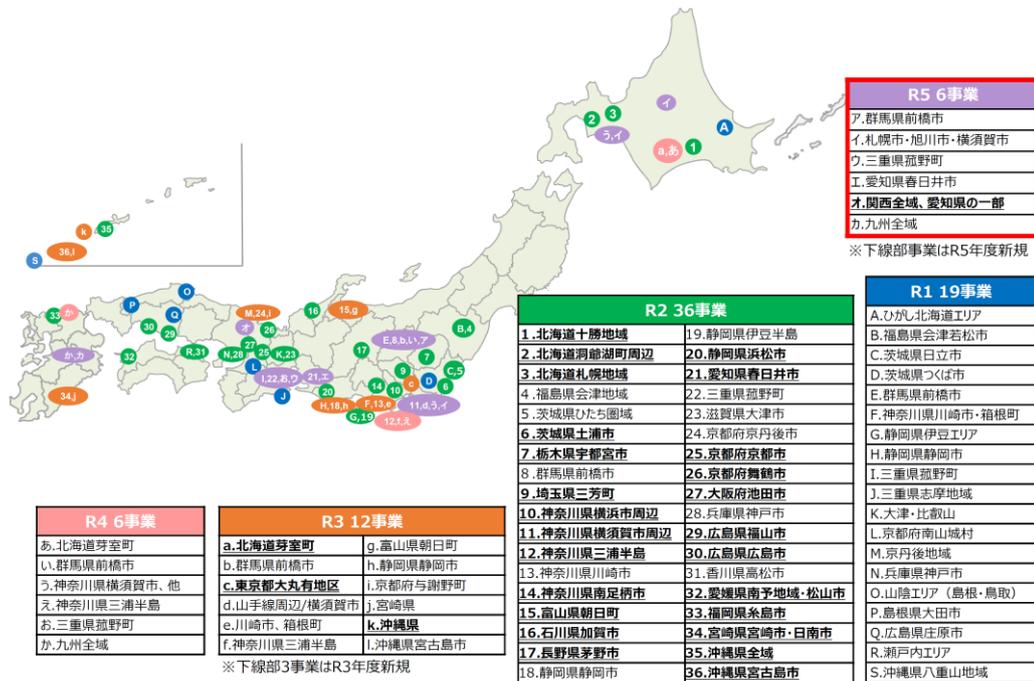
様々なメリットがある一方で、MaaS 構築に向けては、交通事業者間の連携やキャッシュレス決済への対応、交通モード間のデータ連携などの課題があり、現在、各地で実証実験による研究が進められています (図4-60)。



スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランド MaaS Global 社)

出典:国土交通省



出典:国土交通省

図4-60 MaaS実証実験プロジェクト (先行モデル事業)

7 実施プログラム

各施策について実施主体及び実現時期の目標を下記のとおり設定し、実施プログラムとして位置付けます。

表 4-3 施策の実施プログラム

方向性	施策	内容	実施主体	実現時期の目標		
				計画期間 (R6~R10)	長期	
1 【乗れる】 路線の維持・充実 (路線再編)	重複区間におけるバス路線の集約	幹線・支線への系統分割等の路線再編	事業者・行政	→	→	
	需要の小さい路線での車両小型化	支線系統の車両の小型化	事業者・行政	→	→	
	乗り継ぎ環境の向上(結節点機能の強化)	乗継地点の整備、乗継案内の実施等	事業者・行政	→	→	
	ダイヤ調整(団子運転の解消)	重複区間での等間隔運行等	事業者・行政	→	→	
	再編で生み出された余力を活用した路線の拡充	便数増強や路線の延伸等	事業者・行政	→	→	
	地域幹線系統の維持	市域を跨ぐ広域路線の維持・改善	事業者・行政	→	→	
	基幹的公共交通の強化	桃太郎線 LRT 化		事業者・行政	→	→
		路面電車の岡山駅前広場乗り入れ 路面電車の延伸・環状化(短期区間)		事業者・行政	→	→
2 【働きやすい】 労働環境・経営の改善	運行の効率化による経営の安定化や人手不足への対応	路線再編やダイヤ調整等	事業者・行政	→	→	
	企画立案等の効率化	統合分析システムの導入等	事業者・行政	→	→	
	情報提供の一元化	ポータルサイト設置、窓口統合等	事業者・行政	→	→	
	運行管理システムの共通化	遠隔点呼・ロボ点呼等の DX 対応 勤怠管理システムの共有等	事業者	→	→	
	運転手採用・研修の共同実施	運転手募集や試験の共同実施、 乗務員教育及び研修の共同実施等	事業者	→	→	
	新技術等の共同研究・共同運用	自動運転技術や環境対応バス等の 先進車両の導入検討等	事業者・行政	→	→	
3 【速い】 速達性の確保	カラー化等によるバスレーンの実効性の確保	既設レーンのカラー化等	事業者・行政	→	→	
	PTPS の拡充	導入区間の拡充	事業者・行政	→	→	
	ボトルネック交差点等の改良	付加車線設置等の道幅改良	行政	→	→	
4 【お手軽】 利用しやすい 運賃設定	わかりやすい運賃体系の構築	ゾーン運賃制の導入等	事業者	→	→	
	IC カードシステムの利便性向上と運営の効率化	定期券の WEB 購入・自動更新、 オンラインチャージ、 金額式定期券の導入等	事業者・行政	→	→	
	乗り継ぎ割引等の導入	複数の路線・事業者・交通手段を利用する場合の乗り継ぎ割引等	事業者・行政	→	→	
	高齢者・障害者の運賃割引(ハレカハーフの利用促進)	ハレカハーフの利用促進	事業者・行政	→	→	
5 【便利・快適】 利用環境の向上	バス路線の見える化	バス路線を方面別に見える化等	事業者・行政	→	→	
	上屋・ベンチ等の設置	—	事業者・行政	→	→	
	わかりやすい運行情報の提供	デジタルサイネージの設置、 ロケーションシステムの拡充等	事業者・行政	→	→	
	バリアフリー化 (駅、バス停、車両)	駅のバリアフリー化		事業者・行政	→	→
		バス停のバリアフリー化		事業者・行政	→	→
		低床車両の台数増強(先進車両含む)	事業者	→	→	
6 【安心】 交通不便地域の 移動手段の確保	新たな生活交通の導入 (乗合タクシーの導入等)	デマンド型乗合タクシーの導入	地元組織・ 事業者・行政	→	→	
	既存の生活交通の維持・改善	御津・建部コミュニティバス、 足守地区生活バスの運行改善	地元組織・ 事業者・行政	→	→	
	タクシーの利用環境改善	UD タクシー導入促進等	交通事業者	→	→	

※必要な財政支援等については各施策を推進する中で検討

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料