



# <目次>

第1章	計画の概要	01
1-1	目的	01
1-2	計画の位置づけ	01
1-3	実施区域	02
1-4	実施予定期間	02
第2章	利便増進事業の内容	03
2-1	事業の方向性	03
	(1) 地域公共交通計画の基本方向と施策の方向性	
	(2) 施策の方向性の考え方	
	(3) 事業の全体像	
2-2	事業の実施内容	09
	【事業1】公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編	
	【事業2】公共交通利用環境の改善	
2-3	利便増進事業と関連して実施する事業	31
2-4	事業の実施主体と実施スケジュール	32
第3章	地方公共団体による支援の内容	33
第4章	事業実施に必要な資金の額と調達方法	34
第5章	事業の効果	35
第6章	今後の検討課題等	39

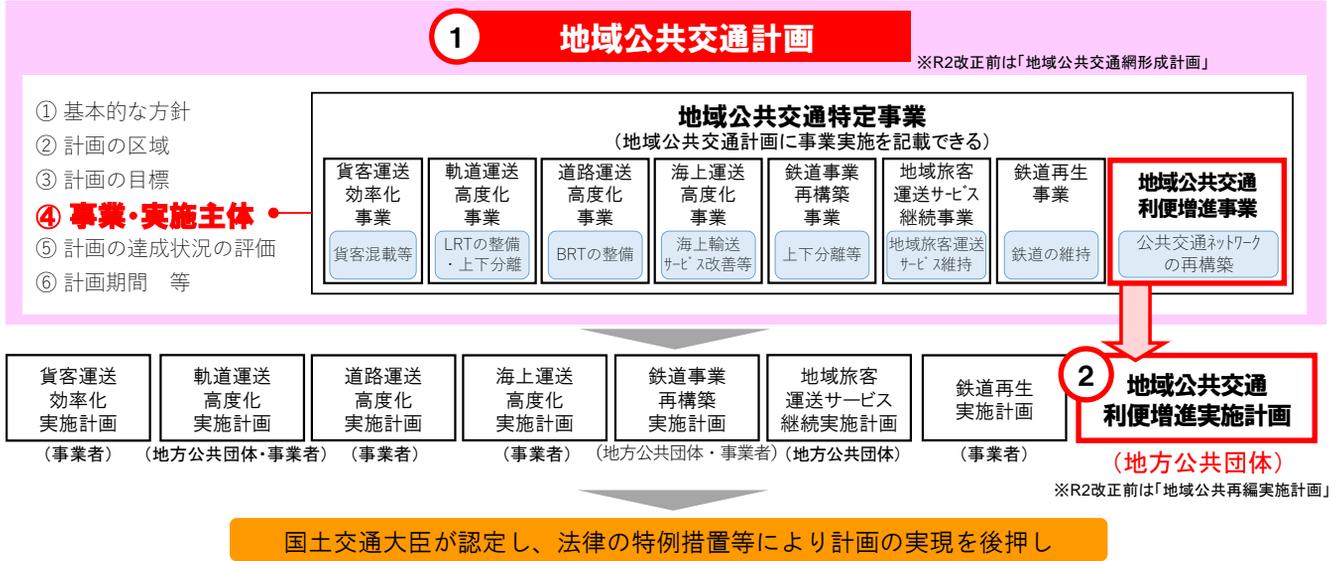
# 第1章 計画の概要

## 1-1. 目的

岡山市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する「地域公共交通計画」を令和6年2月に策定し、将来にわたって利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供していくため、令和6年～令和10年を「公共交通再生重点実施期間」として、本市が事業者や市民と連携しながら実施する取り組みについて定めました。

本計画は、同法第27条14項に基づき、岡山市を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、岡山市地域公共交通計画に定めた施策について具体の事業内容を定めるものです。

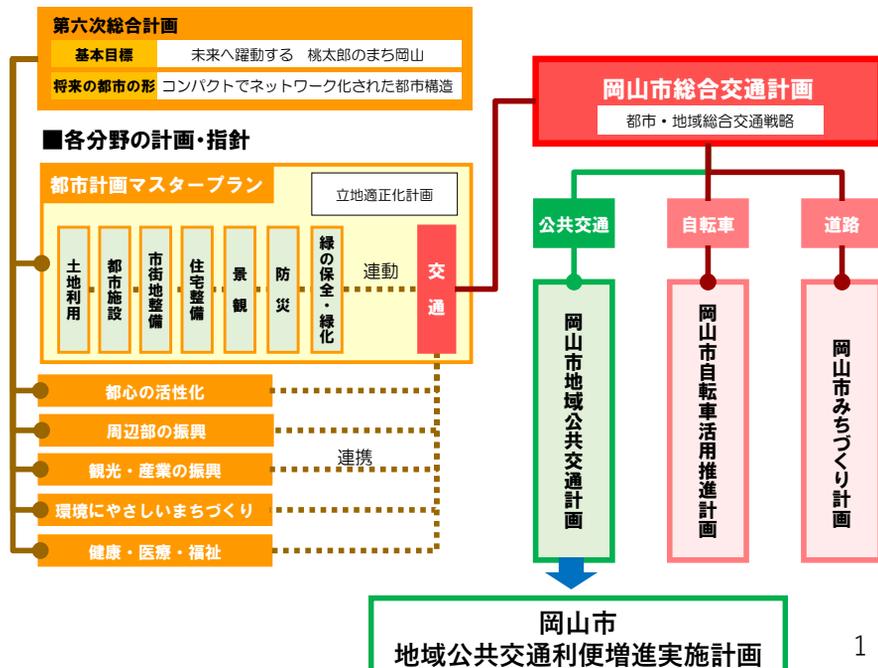
### ■ 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム



## 1-2. 計画の位置づけ

本計画は、公共交通に関する基本計画である「岡山市地域公共交通計画」に定めた公共交通ネットワークの将来像や目標の達成に向け、各種施策の事業内容等を定めた実施計画として位置付けます。

本計画は、都市計画分野の立地適正化計画と両輪で、コンパクトでネットワーク化された都市づくりを推進します。



## 1-3. 実施区域

実施区域は、岡山市全域とします。

なお、本計画に定める事業のうち、岡山市と隣接市をつなぐバス路線の再編については、今後、隣接市と調整の上、別途、利便増進実施計画を検討します。

また、岡山県南広域都市圏や連携中枢都市圏における公共交通網の充実・強化の観点から、必要に応じて、その他の周辺市町との連携も図ります。

## 1-4. 実施予定期間

実施予定期間は、岡山市地域公共交通計画と同じ令和6年度～令和10年度の5年間とします。

# 第2章 利便増進事業の内容

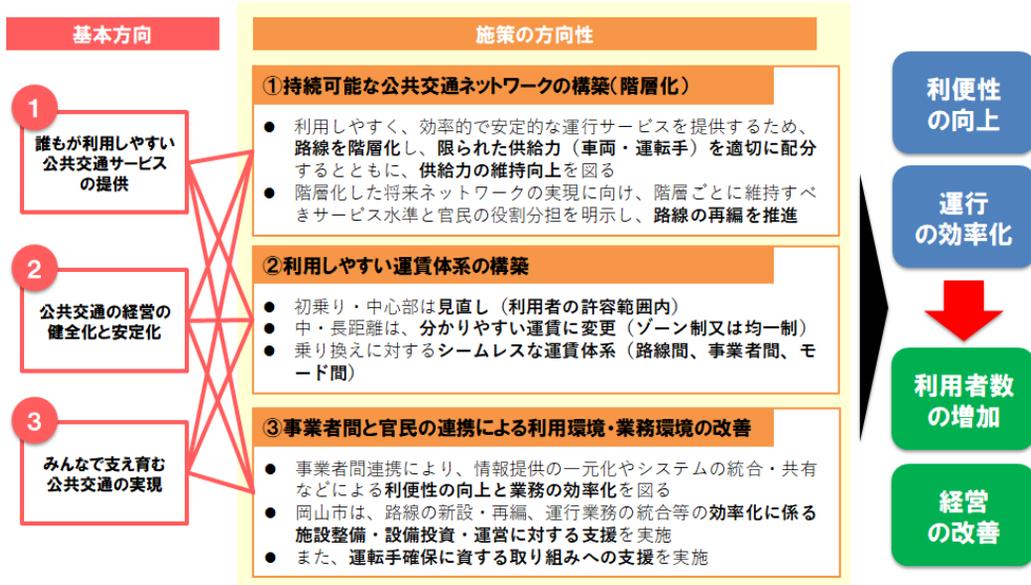
## 2-1. 事業の方向性

### (1) 地域公共交通計画の基本方向と施策の方向性

上位計画である岡山市地域公共交通計画では、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ため、「市民が継続的に利用しやす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、その達成に向けては「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と安定化」「③みんなで支え育む公共交通の実現」の3つの基本方向を定めました。

この目標と基本方向の実現に向けては、「①持続可能な公共交通ネットワークの構築（階層化）」「②利用しやすい運賃体系の構築」「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」の3つの施策の方向性を位置づけて、各施策に取り組むことで、利便性の向上と運行の効率化を行い、利用者数の増加と経営の改善を図ることとしています。

#### ■ 達成すべき目標・基本方向・施策の方向性（岡山市地域公共交通計画）



## (2) 施策の方向性の考え方

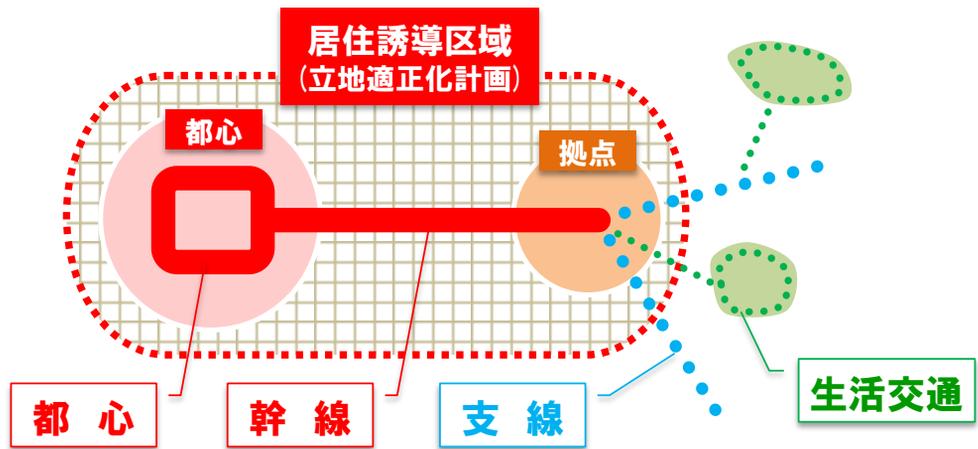
### ① 持続可能な公共交通ネットワークの構築（階層化）

#### <階層化の考え方>

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。

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。



#### ■ 階層ごとの確保すべきサービス水準、官民の役割分担、財政支援など

階層	区間	需要	モード	確保すべきサービス水準	官民の役割分担		財政支援	
					民	官	施設設備	運行
都心	都心内	大	路面電車 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・15分に1本目標 (最低30分に1本)</li> <li>・大量輸送</li> <li>・速達性確保</li> <li>・結節機能強化</li> </ul>	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	利便性向上や事業者間連携による効率化に向けた施設整備や設備投資への支援	○	
幹線	主に都心と拠点間		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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間に1本程度</li> <li>・ピーク時間帯も運行</li> <li>・車両小型化</li> <li>・幹線との接続</li> </ul>	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	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備、設備投資、運行経費への支援	○	○
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的な運行</li> <li>・きめ細かい運行 (地域ニーズ対応)</li> <li>・幹線、支線との接続</li> </ul>	地域が主体となって、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	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備や運行経費への支援	○	○

## <階層化に向けた路線再編の方針>

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。

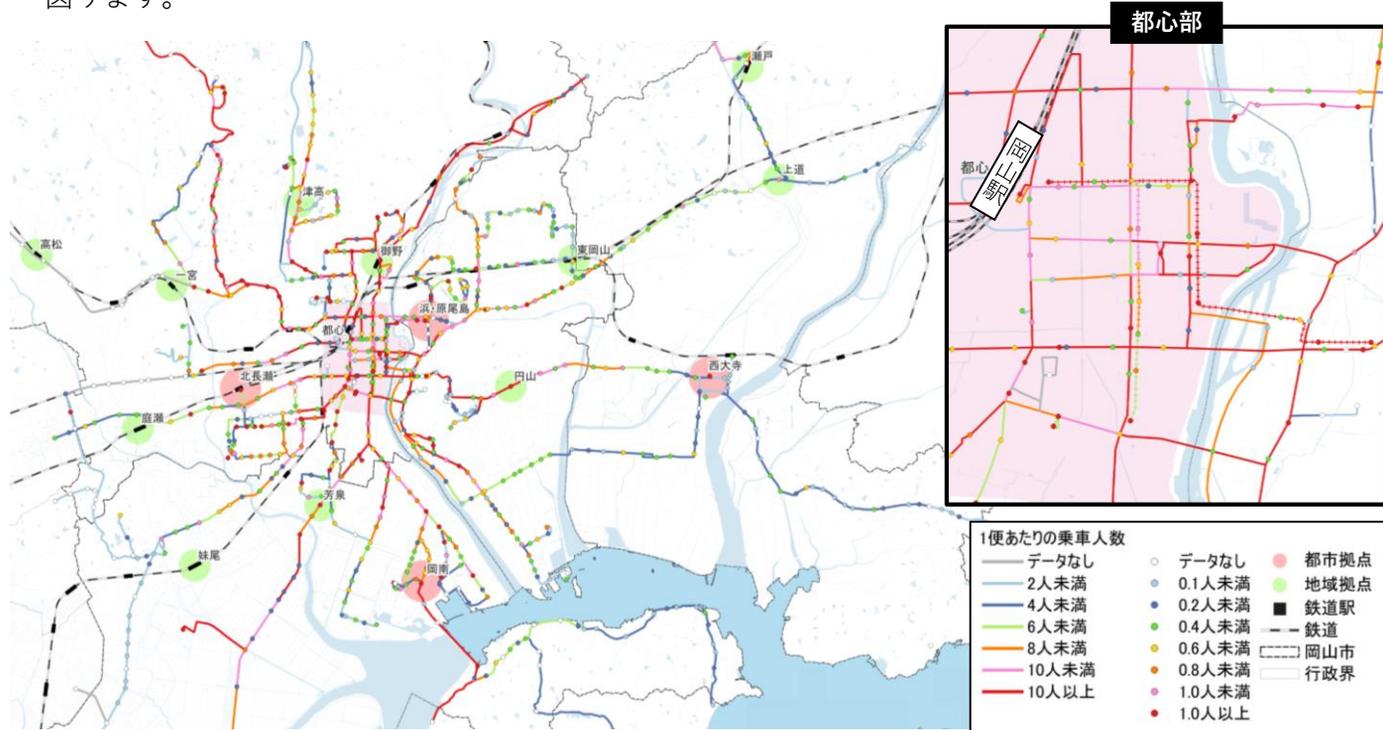


図 1 便あたり平均利用者数（路線バス・路面電車）

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）の充当により、「片道概ね15分に1本程度」の高頻度運行を目指します。

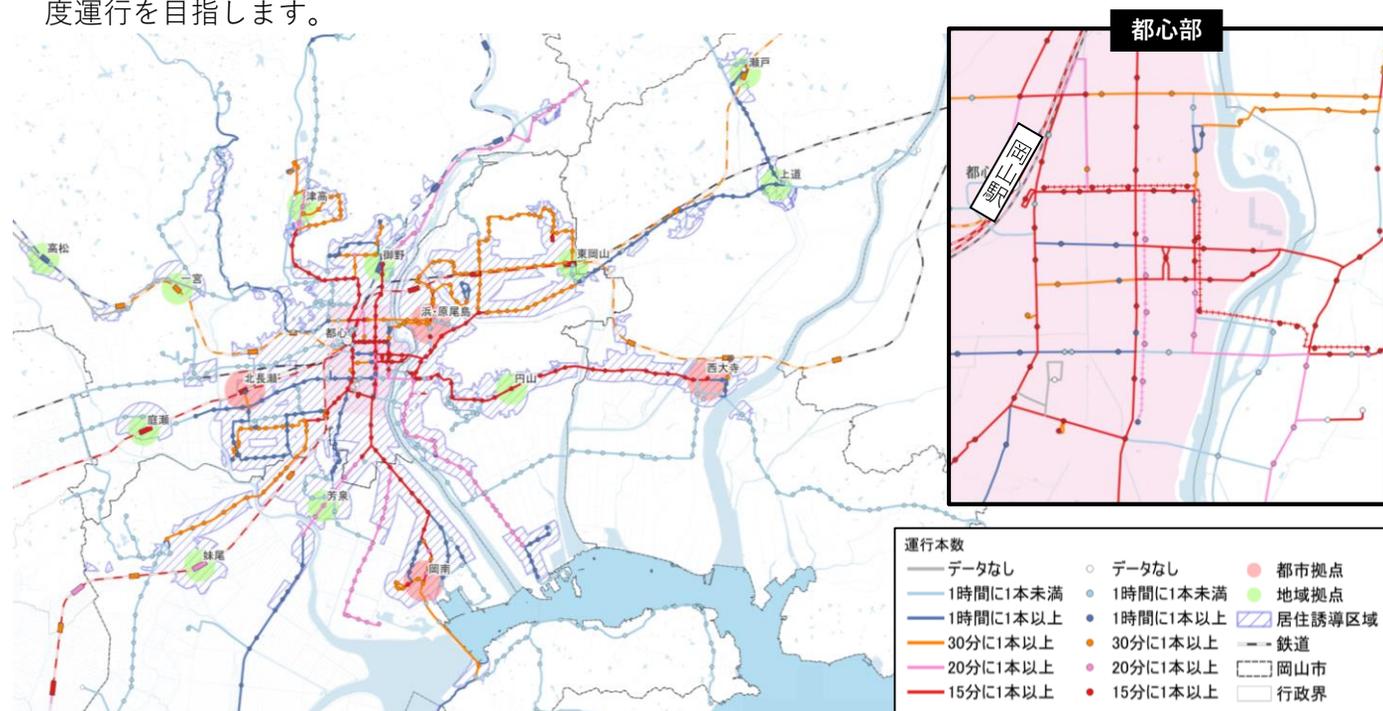


図 公共交通の便数と居住誘導区域（鉄道・路面電車・路線バス）

## 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り、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が不可欠であり、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。

一方、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、電話応対、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。

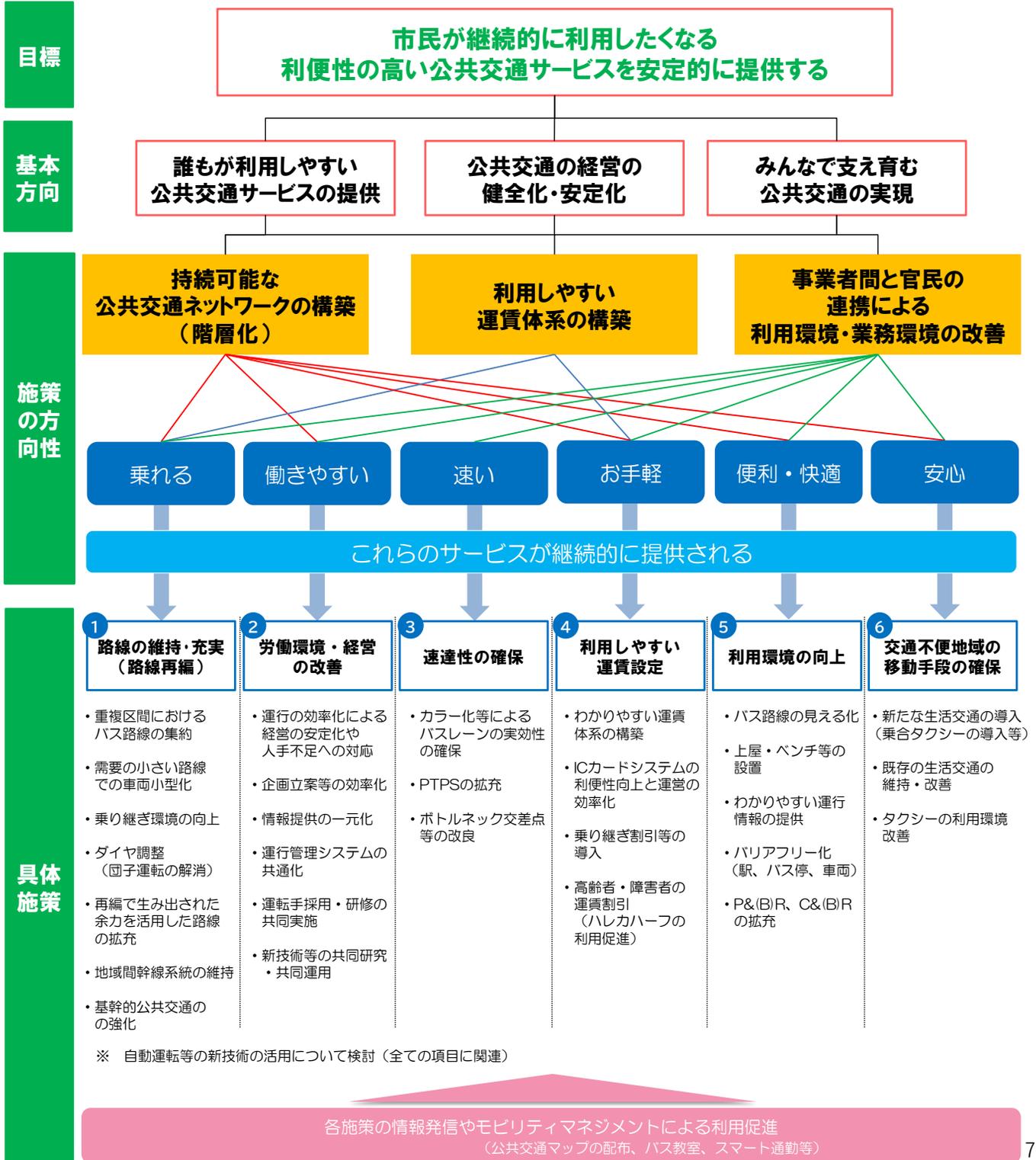
このことから、公共交通の各種サービス及び業務について、事業者間での統合・共有・共通化に取り組むことで、公共交通を利用しやすい環境づくりとともに、業務の効率化を推進します。

### (3) 事業の全体像

岡山市地域公共交通計画では、計画の目標達成と本市が目指す公共交通ネットワークの構築に向けて、「乗れる」「働きやすい」「速い」「お手軽」「便利・快適」「安心」の6つのテーマを設定し、28の施策に取り組むこととしています。

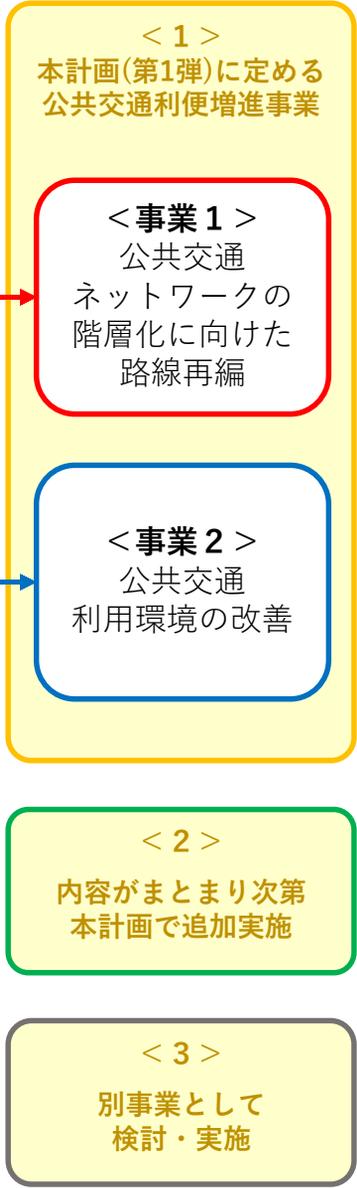
本計画に定める地域公共交通利便増進事業は、地域公共交通計画に定めた28施策のうち17施策を対象として、「公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編」と「公共交通利用環境の改善」に分類して、重点的に事業を進めます。

#### ■ 地域公共交通計画における施策の体系



■ 地域公共交通計画における施策の実施プログラム (    : 利便増進事業の対象施策)

方向性	施策	内容	種類※	分類	
【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	イ(1)	<1>	
	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	ハ(五)	<1>	
	乗り継ぎ環境の向上	乗継拠点の整備、 乗継割引の実施等	ハ(二)	<1>	
	ダイヤ調整 (回送の解消)	重複区間での等間隔運行等	ロ(2) ハ(一)	<1>	
	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	イ(1)	<1>	
	地域間幹線系統の維持	市域を跨ぐ広域路線の 維持・改善	イ(1)	<1>	
	基幹的公共交通の強化	桃太郎線LRT化			<3>
路面電車の岡山駅前広場 乗り入れ				<3>	
路面電車の延伸・環状化				<3>	
【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	イ(1) ロ(2)	<1>	
	企画立案等の効率化	統合分析システムの導入等	ハ(六)	<1>	
	情報提供の一元化	ポータルサイト設置、 窓口統合等	ハ(三) ハ(六)	<2>	
	運行管理システムの共通化	遠隔点呼・ロボ点呼等DX対応、 勤怠管理システムの共有等	ハ(六)	<2>	
	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、 乗務員教育や研修の共同実施等		<3>	
【速い】 速達性の確保	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	ハ(五)	<1>	
	バスレーンの実効性の確保	既設レーンのカラー化等		<3>	
	PTPSの拡充	1～2路線		<3>	
【お手軽】 利用しやすい 運賃設定	ボトルネック交差点等 の改良	付加車線設置等の道路改良		<3>	
	わかりやすい運賃体系 の構築	ゾーン運賃制の導入等	ロ(1)	<2>	
	ICカード利用環境の拡充	定期券のWEB購入・自動更新、 オンラインチャージの導入、 金額式定期券の導入等	ロ(3) ハ(四)	<1>	
	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継割引等	ロ(1) ハ(四)	<1>	
【便利・快適】 利用環境の 向上	高齢者・障害者の運賃割引	ハレカハーフの利用促進	ロ(1)	<1>	
	バス路線の見える化	バス路線を方面別に見える化等	ハ(三)	<1>	
	上屋・ベンチ等の設置	—	ハ(二)	<1>	
	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	ハ(三)	<1>	
	バリアフリー化 (駅、バス停、車両)	駅のバリアフリー化			<3>
		バス停のバリアフリー化		ハ(二)	<1>
【安心】 交通不便地域の 移動手段の確保	低床車両の台数増強 (先進車両含む)		ハ(五)	<1>	
	P&(B)R、C&(B)Rの拡充	P&R・C&R・P&BR・C&BR拡充	ハ(二)	<2>	
	新たな生活交通の導入	デマンド型乗合タクシー導入		<3>	
	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		<3>	
タクシーの利用環境改善	UDタクシー導入促進等		<3>		



※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条13号(地域公共交通利便増進事業)のイロハ、及び施行規則第9条の三の一～七号のいずれに該当するかを記載

## 2-2. 事業の実施内容

### 【事業1】公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編

#### (1) 路線再編のパターン

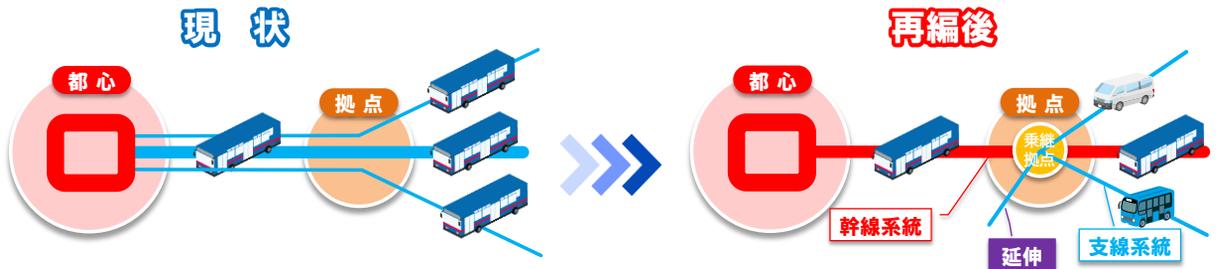
公共交通ネットワークの階層化に向けて、複数の系統または複数の事業者で運行する重複区間では、幹線・支線への再編、定時性・速達性に優れた鉄道への接続等により、路線を集約することで、利用者の利便性を確保しつつ、需要に応じた便数の適正化を図ります。

支線系統については、需要に応じて小型車両を導入するとともに、幹線系統との乗り継ぎ拠点や駅・電停との接続だけでなく、地域の生活関連施設（スーパー、病院等）へ延伸することで、利便性と収支率の向上、公共交通不便地域の移手段の確保を図ります。

これにより、限られた供給力（大型車両及びその運転手）を幹線系統中心に再配分し、幹線系統だけでなく全体としてのサービス水準の維持・拡充による利便性と収益率の向上を図ります。

#### 路線再編のパターン

##### ① 幹線・支線へ系統分割、車両小型化



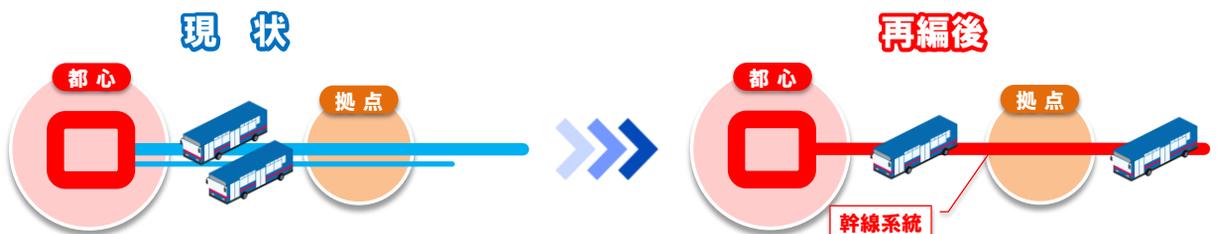
#### 課題

- 複数系統が重なる都心-拠点間は、団子運転になったり、複数事業者の場合は停留所や定期券等のサービスが異なる
- 複数系統が重なる区間では、需要に対して供給過多となり、乗車密度が低下する

#### 改善

- 支線系統が乗り継ぎ拠点から地域の生活関連施設に延伸することで、沿線住民の利便性が向上する
- 幹線系統は乗車率が上がり、支線系統は車両が小型化し走行キロが削減され、収支率が改善する

##### ② 重複路線の廃止



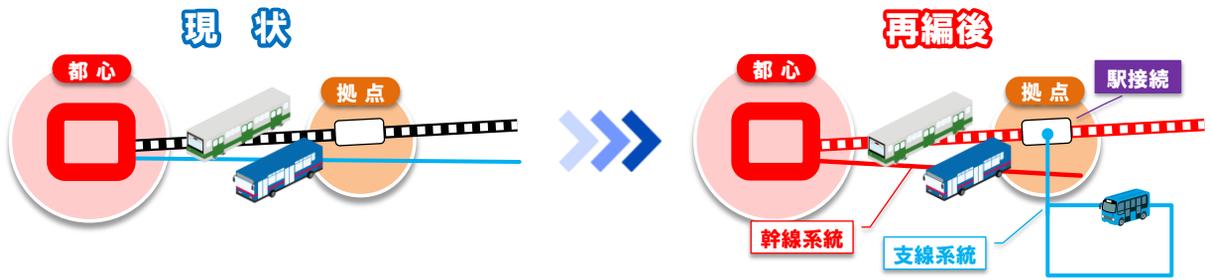
#### 課題

- 事業者が異なる場合、団子運転となったり、停留所や定期券等のサービスが異なる
- 需要に対して供給過多となる場合、乗車密度が低下する

#### 改善

- 系統が集約されるため、団子運転が解消され、統一的なサービスが提供される
- 全体の走行キロが削減され、乗車率も上がるため収支率が改善する

### ③ 鉄道との連携



<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスが鉄道と並走しており、駅周辺の人口密集地等の潜在需要に対応できていない</li> <li>● 長い区間になるほど速達性で路線バスが鉄道に劣るため、利用者数の確保が難しい</li> </ul>
-----------	--

<b>改善</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支線系統が鉄道駅に接続し、拠点から都心までの速達性が向上することで、駅周辺住民の利便性が向上する</li> <li>● 幹線系統は走行キロが削減され、支線系統は新たな利用者の獲得と車両の小型化により、全体で収益率が改善する</li> </ul>
-----------	---

### ④ 都心の便数適正化（減便）



<b>課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ほぼ全てのバス路線が岡山駅と表町間を運行しており、供給過多となっている</li> <li>● 終点が天満屋バスセンターの場合、折り返し便の出発まで待機場(岡山駅周辺等)へ回送することがあり非効率</li> </ul>
-----------	---

<b>改善</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 待機場までの回送が減るなどにより捻出された供給力（運転手・車両）を幹線区間のサービス水準の維持・拡充に充当できる</li> <li>● 都心部における走行キロが削減され、各便の収益率が向上するため、全体で収支率が改善する</li> </ul>
-----------	--

## (2) 事業内容

前述の公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編の方針に基づき、10方面で路線再編を実施します。

なお、⑤牛窓方面及び⑦岡南方面などについては、当該バス路線で岡山市とつながる隣接市と調整の上、別途、利便増進実施計画を検討します。

### ■ 路線再編の概要

方面	実施主体	再編パターン	再編の概要	利便増進のポイント
①一宮方面	岡山市・中鉄	①③	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐山団地線（大窪経由）を支線化し、車両を小型化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線の増便</li> <li>● 支線を一宮駅まで延伸</li> <li>● 支線の増便</li> <li>● 乗り継ぎ環境整備</li> </ul>
②津高方面	岡山市・中鉄・岡電	①	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 津高台団地線を支線化し、車両を小型化（オフピーク）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支線を大型商業施設や国立病院まで延伸</li> <li>● 乗り継ぎ環境整備</li> </ul>
③高島方面	岡山市・両備	③	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高島駅と備前原駅をつなぐ支線の 신설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支線を備前原駅まで延伸</li> <li>● 支線の増便</li> </ul>
④西大寺（東山）方面	岡山市・岡電・両備・八晃	①②	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 重複区間の路線集約</li> <li>● 操南台団地線を支線化し、車両を小型化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支線を岡山協立病院まで延伸</li> <li>● 路面電車との乗り継ぎ環境整備</li> </ul>
⑤牛窓方面	岡山市・瀬戸内市・両備・八晃	①	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両を小型化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 岡村一心堂病院、西大寺病院へ延伸</li> </ul>
⑥沖元・平井方面	岡山市・岡電・両備	①②	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並走区間の路線集約</li> <li>● 沖元線を支線化し、車両を小型化（オフピーク）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線の増便</li> <li>● 乗り継ぎ環境整備</li> </ul>
⑦岡南方面	岡山市・玉野市・岡電・両備	①	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上山坂・小串線を支線化し、車両を小型化（オフピーク）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支線を労災病院まで延伸</li> <li>● 支線の増便</li> <li>● 乗り継ぎ環境の整備</li> </ul>
⑧妹尾方面	岡山市・岡電・下電・八晃	①③	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 重井病院線を支線化し、車両を小型化</li> <li>● 幹線の便数適正化</li> <li>● 鉄道との連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 妹尾駅へのバス乗り入れ</li> <li>● 拠点間の公共交通空白地を運行する支線の 신설</li> </ul>
⑨庭瀬方面	岡山市・岡電・両備・下電・八晃	③	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線の便数適正化</li> <li>● 幹線のルート変更</li> <li>● 鉄道との連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 庭瀬駅へのバス乗り入れ</li> <li>● 拠点間の公共交通空白地を運行する支線の 신설</li> </ul>
⑩拠点間をつなぐ支線新設	岡山市・岡電・八晃	①③	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 岡山市の拠点である岡南・北長瀬・妹尾・芳泉をつなぐ支線の 신설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南区役所や、各拠点の病院、大型商業施設等への公共交通アクセシビリティの向上</li> <li>● 拠点間の公共交通空白地を運行する支線の 신설</li> </ul>

## 【事業1】

# 公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編

図は「1便あたり平均利用者数」

### ①一宮方面【中鉄】

#### <再編の概要>

- 佐山団地線（大窪経由）を支線化し、車両を小型化

#### <利便増進ポイント>

- 幹線の増便
- 支線を備前一宮駅まで延伸
- 支線の増便
- 乗り継ぎ環境整備

### ⑨庭瀬方面【岡電・両備・下電・八晃】

#### <再編の概要>

- 幹線の便数適正化※
- 幹線のルート変更
- 鉄道との連携強化

#### <利便増進ポイント>

- 庭瀬駅へのバス乗り入れ
- 拠点間の公共交通空白地を運行する支線の新設

### ⑧妹尾方面【岡電・下電・八晃】

#### <再編の概要>

- 重井病院線を支線化し、車両を小型化
- 幹線の便数適正化
- 鉄道との連携強化

#### <利便増進ポイント>

- 妹尾駅へのバス乗り入れ
- 拠点間の公共交通空白地を運行する支線の新設

### ⑩拠点間をつなぐ支線新設【岡電・八晃】

#### <再編の概要>

- 岡山市の拠点である岡南・北長瀬・妹尾・芳泉をつなぐ支線の新設

#### <利便増進ポイント>

- 南区役所や、各拠点の病院、大型商業施設等への公共交通アクセシビリティの向上
- 拠点間の公共交通空白地を運行する支線の新設

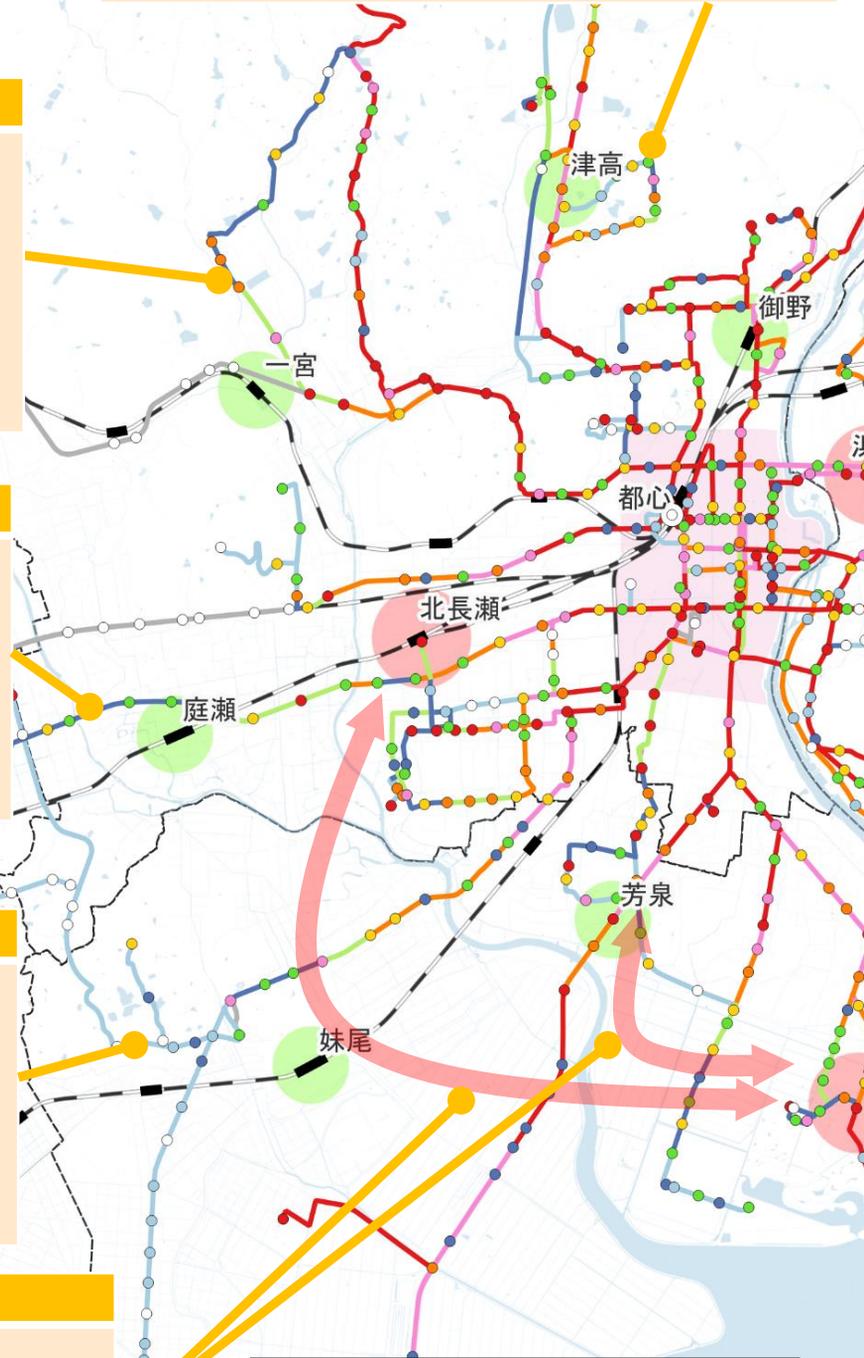
### ②津高方面【中鉄・岡電】

#### <再編の概要>

- 津高台団地線を支線化し、車両を小型化(オフピーク)

#### <利便増進ポイント>

- 支線を大型商業施設や国立病院まで延伸
- 乗り継ぎ環境整備



地域公共交通利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項（施行規則第三十六条十三項三号）

- ※1 ⑤牛窓方面・⑦岡南方面の支線系統は、地域を跨るため、再編や小型車両導入等について、関係市と調整の上、別途、連名での利便増進実施計画を検討する
- ※2 ⑨庭瀬方面における隣接市と跨る幹線系統の便数適正化については、利便増進事業の認定対象から除外する（隣接市と連名での利便増進実施計画の検討を想定しない）

### ③高島方面【両備】

#### <再編の概要>

- ・ 高島駅と備前原駅をつなぐ支線の新設

#### <利便増進ポイント>

- ・ 支線を備前原駅まで延伸
- ・ 支線の増便

### ④西大寺（東山）方面【両備・岡電・八晃】

#### <再編の概要>

- ・ 重複区間の路線集約
- ・ 操南台団地線を支線化し、車両を小型化

#### <利便増進ポイント>

- ・ 支線を岡山協立病院まで延伸
- ・ 路面電車との乗り継ぎ環境整備

### ⑤牛窓方面【両備】

#### <再編の概要>

- ・ 車両を小型化※

#### <利便増進ポイント>

- ・ 岡村一心堂病院、西大寺病院へ延伸※

### ⑥沖元・平井方面【岡電・両備】

#### <再編の概要>

- ・ 並走区間の路線集約
- ・ 沖元線を支線化し、車両を小型化（オフピーク）

#### <利便増進ポイント>

- ・ 幹線の増便
- ・ 乗り継ぎ拠点整備

### ⑦岡南方面【岡電・両備】

#### <再編の概要>

- ・ 上山坂・小串線を支線化し、車両を小型化（オフピーク）※

#### <利便増進ポイント>

- ・ 支線を労災病院まで延伸※
- ・ 支線の増便※
- ・ 乗り継ぎ環境の整備

■ 対象路線

	区間	運行
路線①	リサーチパーク～岡山駅・天満屋	中鉄
	リハビリセンター～岡山駅・天満屋	
路線②	佐山団地～大窪～岡山駅・天満屋	中鉄
	一宮東～佐山団地～岡山駅・天満屋	

■ 現状

- 路線②は、利用者数・便数ともに少なく、1便あたりの利用人数は、佐山団地～大窪間で4人/未満、大窪～平津橋間で9人/便未満であり、小型バスで対応できる規模の需要
- 路線②は、利用の多い朝の通勤時間帯では、一宮東から大窪・佐山団地を經由して都心に向かうため、所要時間が長く、非効率な運行
- 備前一宮駅が近くにあるが、道路が狭く、大型バスでは駅と接続することができない状況

■ 再編の内容

- 便数が多く、より広域に運行する路線①を幹線とし、路線②は平津橋止まりとし、地域内を運行する支線に変更する
- 幹線は、増便による利便性向上と重複区間(平津橋～都心)の利用の集約により、収支率の改善を図る
- 支線は、増便した上で備前一宮駅へ延伸し、鉄道と連携することで利便性の向上を図る
- 支線の運行車両は、需要を踏まえて小型化することで、大型バスでの運行が困難な備前一宮駅や大型商業施設の敷地内への乗り入れによる利便性向上を図るとともに、乗務員の普通2種免許での対応を可能とする
- 国道180号における朝夕ピーク時間帯の渋滞を考慮しながら、乗り継ぎ拠点（芳賀佐山郵便局前・平津橋を想定）や備前一宮駅において、幹線と支線、または鉄道と支線のスムーズな乗り継ぎが可能となるようダイヤを設定する

● 小バ: 小型バス(例: ポンチョ) ● 乗り継ぎポイント  
● 乗用: 乗用車(例: ハイエース) ● 主な生活関連施設  
 ※各路線の便数は括弧内に記載(平日の往復合計)

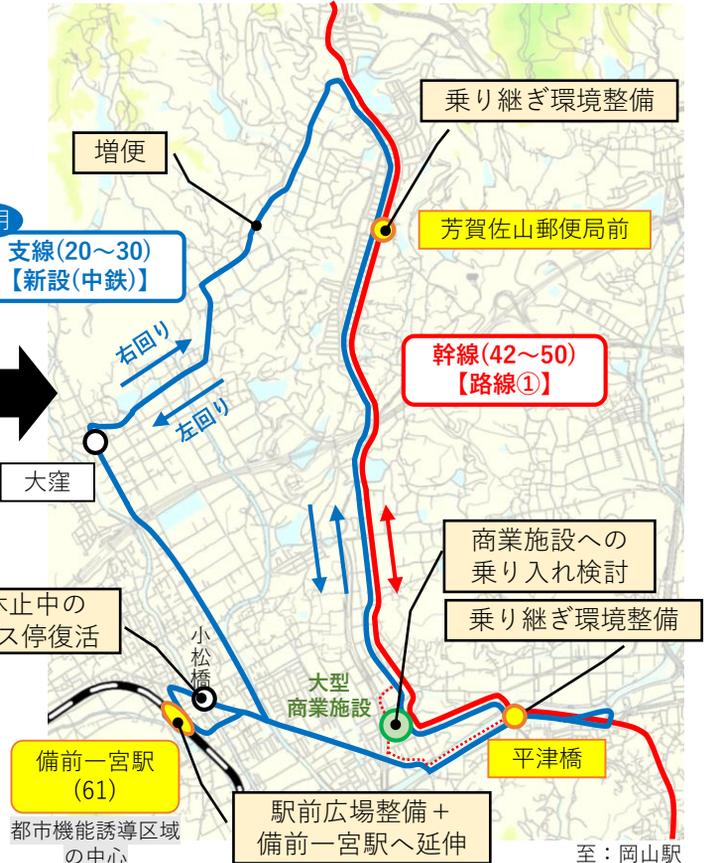
<現 状>

至: リサーチパーク・リハビリセンター



<再編後>

至: リサーチパーク・リハビリセンター

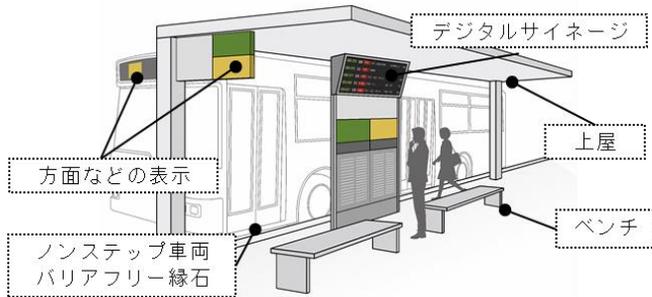


## ■ 乗り継ぎ環境の整備など

### < 幹線バス・支線バスの接続 >

- 芳賀佐山郵便局バス停及び平津橋バス停を対象候補とし、乗り継ぎ環境の整備を検討
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士を乗り継いだ場合の運賃割引（直通運賃など）を検討

#### 乗り継ぎ拠点（イメージ）

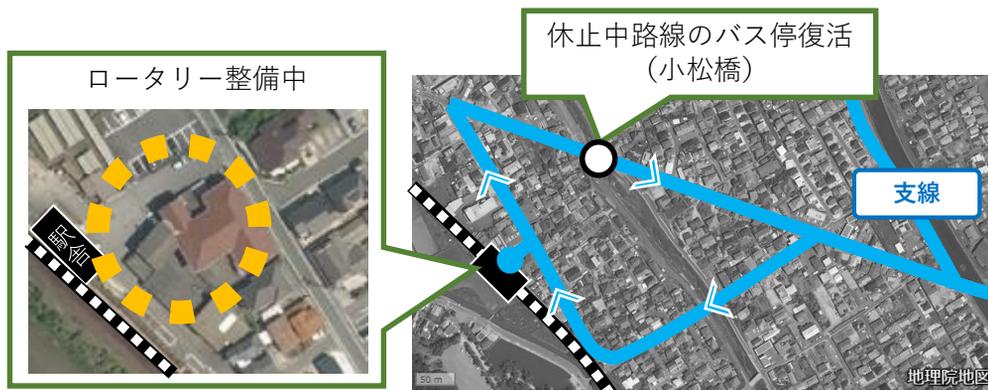


#### 直通運賃設定（イメージ）



### < 備前一宮駅での鉄道との接続 >

- 備前一宮駅（JR桃太郎線）の駅前広場を整備し、支線バスの乗り入れを検討
- 支線バスの備前一宮駅へのアクセスは、右回り・左回りともに同じ順路で運行することで、駅周辺の運行を高頻度化



(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

### < 商業施設敷地内への乗り入れ検討 >

- 支線バスの運行車両を小型化し、大型商業施設の敷地内への乗り入れを検討

敷地内乗り入れを検討



(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

■ 対象路線

	区間	運行
路線①	津高営業所～中央病院～岡山駅・天満屋 (岡山駅西口発着、スポーツセンター経由を含む)	岡電
路線②	国立病院～岡山駅・天満屋	中鉄 ・ 岡電
路線③	免許センター・辛香口～岡山駅・天満屋	
路線④	本村～岡山駅・天満屋	

■ 現状

- 路線④は、収支率は100%以上であるが、津高営業所～岡山駅・天満屋間の重複区間の利用が大半を占めており、また、津高台団地（本村～津高営業所）のオフピーク時の平均乗車人数は9人/便未満で小型車両で対応可能な需要
- また、津高地区の主要な生活関連施設は、津高台団地より北側に立地しているため、路線バスで直接アクセスすることができない状況
- 津高台団地から国立病院に路線バスを乗り継いで移動する場合、津高営業所妙でん寺前バス停が上りと下りで離れているため、利用しづらい状況

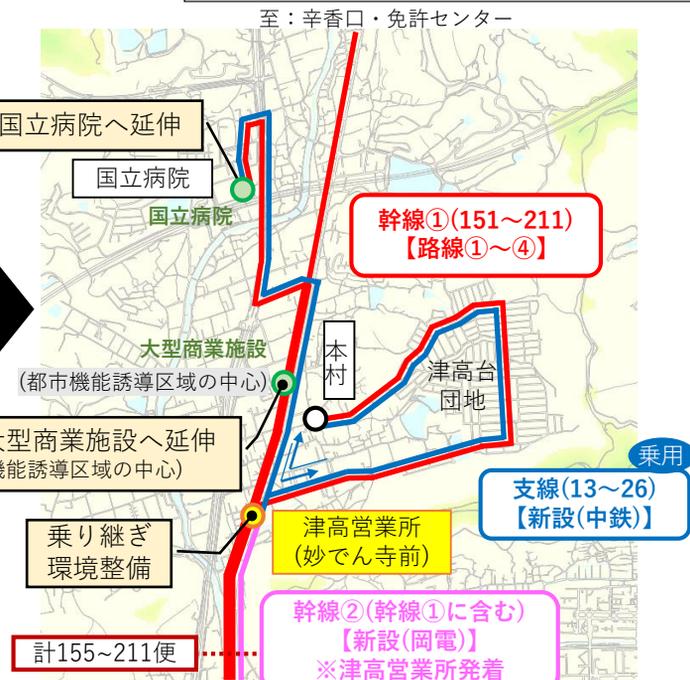
■ 再編の内容

- 津高営業所を經由する路線①～④を幹線とし、路線④のうち、利用の少ないオフピーク時（9～16時）の一部の便について、地域内を運行する支線と津高営業所～都心間を運行する幹線に分割する
- 幹線は、重複区間(津高営業所～都心)で便数及び利用を集約させることで、収支率の改善を図る
- 支線は、津高営業所から国立病院まで延伸し、津高台団地から大型商業施設や国立病院等へのアクセス性を向上させ、オフピーク時の利用促進を図る
- 支線の運行車両は、需要を考慮して小型化することで、乗務員の普通2種免許での対応を可能とする
- 津高営業所を乗り継ぎ拠点とし、幹線と支線のスムーズな乗り継ぎが可能となるようダイヤを設定する

< 現 状 >



< 再編後 >



● 小バ: 小型バス(例: ポンチョ) ● 乗り継ぎポイント  
● 乗用: 乗用車(例: ハイエース) ● 主な生活関連施設  
 ※各路線の便数は括弧内に記載 (平日の往復合計)

## ■ 乗り継ぎ環境の整備など

### < 幹線バス・支線バスの接続 >

- 津高営業所を乗り継ぎ拠点とし、都心側から到着した幹線から支線への乗り継ぎについても、津高営業所敷地内で可能となるよう、乗り継ぎ環境の整備を検討
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士を乗り継いだ場合の運賃割引（直通運賃など）を検討

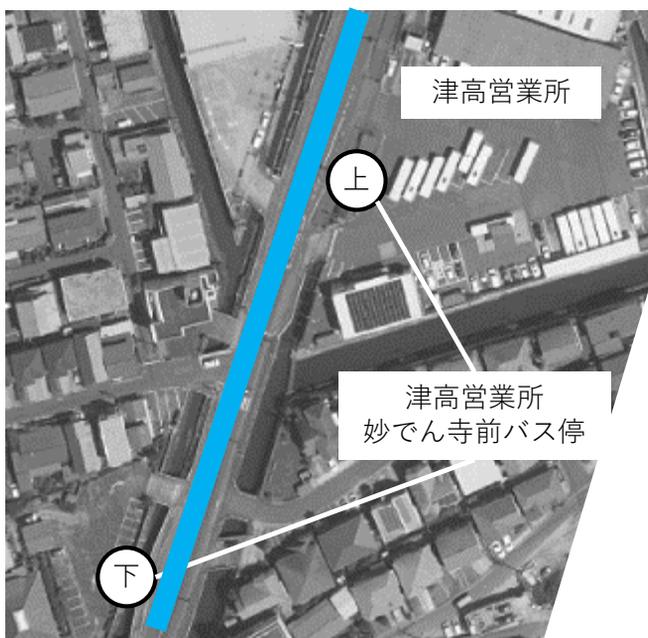
### 直通運賃設定（イメージ）



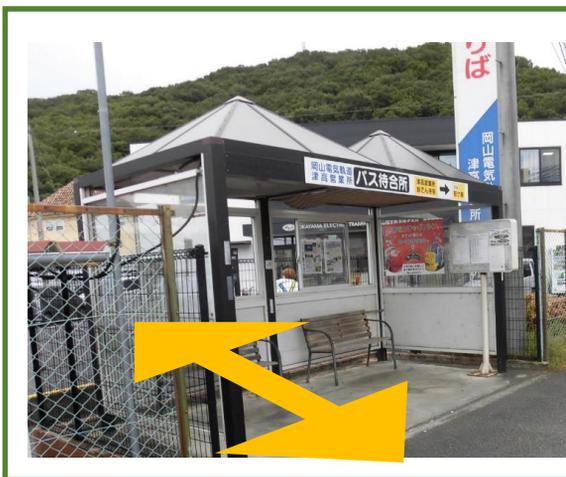
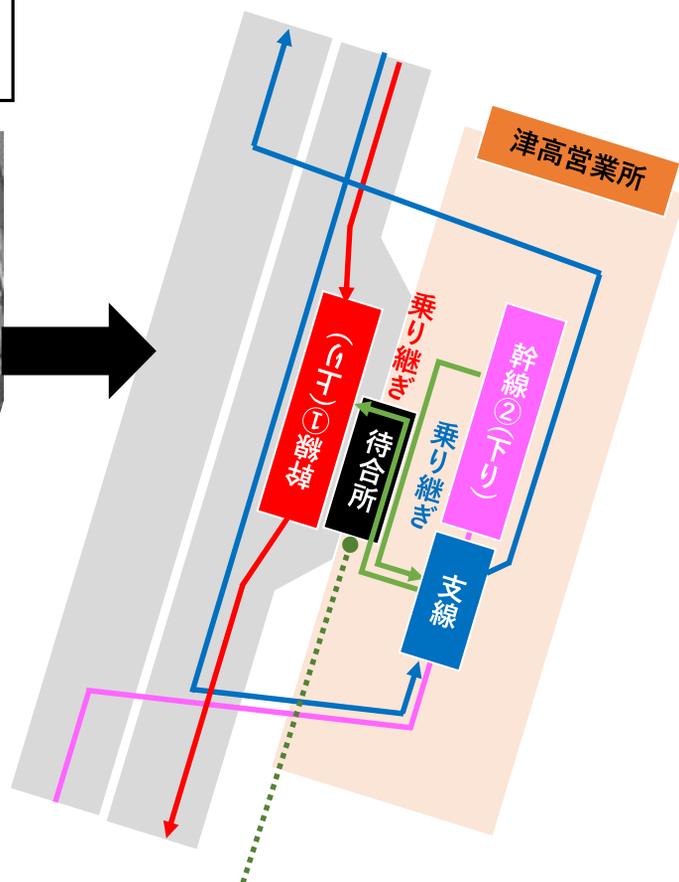
### 津高営業所を活用した乗り継ぎ（イメージ）

課題

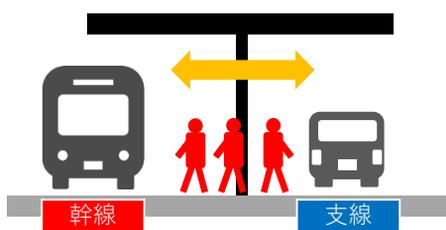
下り側のバス停では、支線の転回ができないため、都心から到着した幹線と支線を接続させることができない



(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成



東西通行可能な待合施設の整備



■ 対象路線

	区間	運行
路線①	旭川荘～天満屋・岡山駅	両備
路線②	旭川荘～新屋敷団地高島駅前	

■ 現状

- 路線①②ともに多くの利用者が旭川荘の施設利用者であるため、現在は、朝夕のピーク時間帯を中心としたダイヤ設定となっている
- 路線②の1便あたりの利用者数は9人/未満であり、小型車両で対応できる規模の需要となっている
- 高島駅は、便数も多く、市内33駅の中で7番目に利用が多い駅であるが、オフピーク時間帯に関しては、高島地区から高島駅に接続する路線バスがない状況

■ 再編の内容

- 都心との間をつなぐ路線（鉄道・路線①含む）を幹線とし、路線②を支線とする
- 支線は、現在朝夕ピーク時間帯での運行となっているため、オフピーク時間帯で増便し、利便性を高める
- 支線の増便にあたっては、JR山陽本線及び津山線を幹線とし、高島駅（JR山陽本線）と備前原駅（JR津山線）の駅間をつなぐ路線を新設することで、鉄道の利用促進を図るとともに、旭川の東西の輸送サービスを確保する
- 高島駅でJRからバスに乗り継ぐ場合、現在は道路を横断し、狭い歩道で待つ必要があるが、再編後は、駅舎側のバス停で支線に乗車できるよう運行経路を変更することで、乗り継ぎ環境の向上を図る

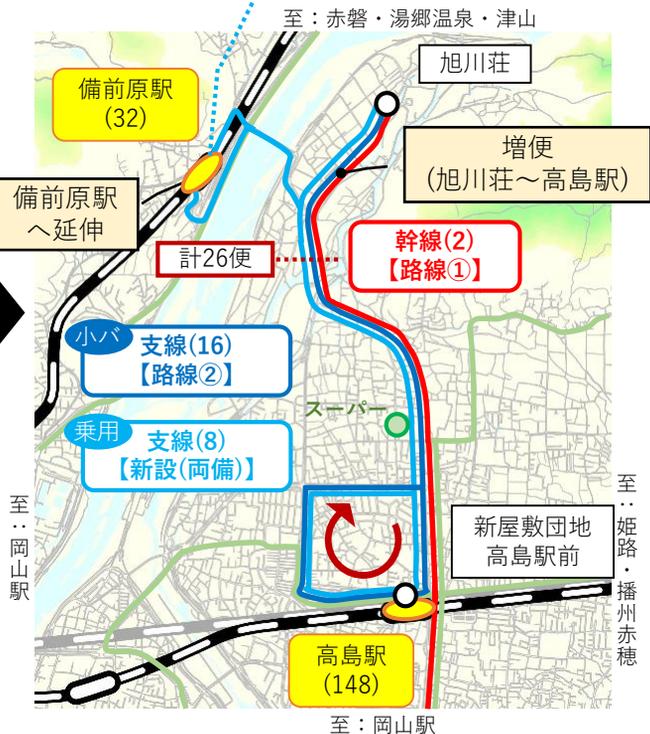


(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

小バ : 小型バス(例: ポンチョ)    ● : 乗り継ぎポイント  
乗用 : 乗用車(例: ハイエース)    ● : 主な生活関連施設  
※各路線の便数は括弧内に記載 (平日の往復合計)

< 現 状 >

< 再 編 後 >



## ④ 西大寺(東山)方面の再編

再編パターン①②

### ■ 対象路線

	区間	運行
路線①	西大寺バスセンター～東山～岡山駅	両備
路線②	新橋～岡山駅～新橋	八晃
路線③	操南台団地西～東山～岡山駅	両備
路線④	操南台団地西～東山～山陽学園中学・高校前	
路線⑤	操南台団地西～池の内・東山～岡山駅	

### ■ 現状

- 路線②～④の収支率はいずれも50%未満と低く、また、路線①と多くの区間で重複している
- 路線③～⑤は、操南台団地～東山間の平均乗車人数は9人/便未満であり、小型車両で対応できる規模の需要
- 東山～岡山駅間は、特に朝夕ピーク時において、路面電車の方が速達性に優れており、路線バス利用者の約3割が路面電車と乗り換えているが、バス停と電停が離れており、接続していない状況

### ■ 再編の内容

- 便数が多く、より広域に運行する西大寺～都心間の路線や路面電車を幹線とする
- 幹線は、重複する路線②を集約し、収支率の改善を図るとともに、生み出された供給力を他地域に配分する
- 路線③・④は、利用の多い朝夕ピーク時間帯は操南台団地西～山陽学園中学・高校前間の幹線とし、利用の少ないオフピーク時間帯は地域内を循環する支線とする
- 支線は、再編で生み出された供給力を活用し、岡山協立病院や商業施設まで延伸し、利便性向上を図る
- 支線の運行車両は、需要を踏まえて小型化することで、乗務員の普通2種免許での対応を可能とする
- 朝夕ピーク時の道路渋滞の影響で、東山～都心間の移動については路面電車の方が速達性に優れているため、支線を含む路線バスと路面電車の安全かつスムーズな乗り継ぎが可能となるよう、東山において乗り継ぎ拠点の整備を検討する

### < 現状 >



### < 再編後 >



## ■ 乗り継ぎ環境の整備など

### < 東山電停での路面電車との接続 >

- 東山を乗り継ぎ拠点とし、路面電車と路線バス（幹線・支線）の安全でスムーズな乗り継ぎが可能となるよう、電停とバス停の共通化による乗り継ぎ環境の整備を検討
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士またはバスと路面電車を乗り継いだ場合の運賃割引（直通運賃など）を検討

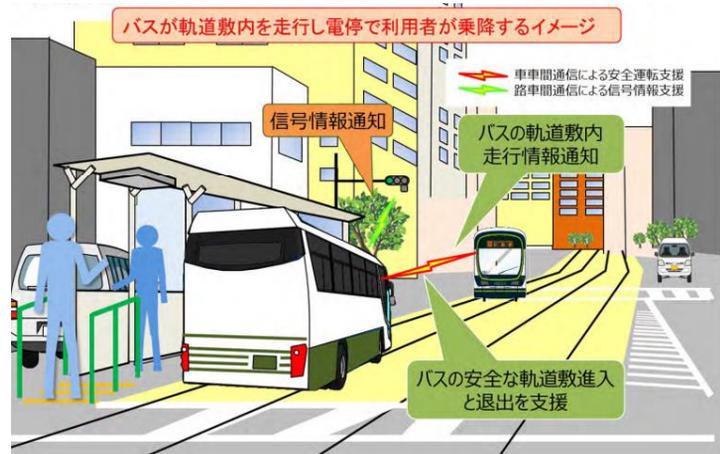
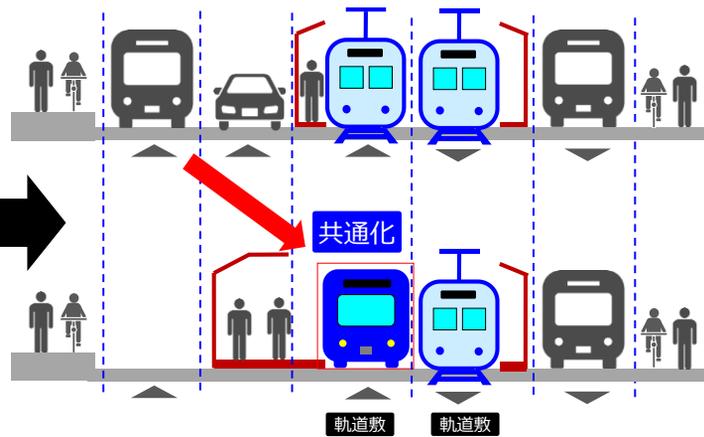
### 直通運賃設定（イメージ）



### 電停とバス停の共有化（イメージ）

#### 課題

東山で路面電車と路線バスを乗り継ぐ場合、電停とバス停が約130m離れており、乗換者が車道を斜め横断し危険であり、また身体的負担も大きい（特に高齢者・障害者など）



(出典)中電技術コンサルタント  
「電停共有支援システムを搭載した路面電車・バスの電停乗り換え体験試乗会」

■ 対象路線

	区間	運行
路線①(再掲)	西大寺バスセンター～東山～岡山駅	両備
路線②(再掲)	新橋～岡山駅～新橋	八晃
路線③	牛窓～西大寺駅～西大寺バスセンター	両備
路線④	牛窓～西大寺駅・西大寺バスセンター～東区役所	

■ 現状

- 路線③④全体で1日あたりの平均利用者数は100人未満であり、全区間を通じて、1便あたりの利用者数は9人/便未満となっており、小型車両で対応できる規模の需要である
- 路線②の収支率は50%未満と低く、路線①と多くの区間で重複している【④西大寺方面より再掲】

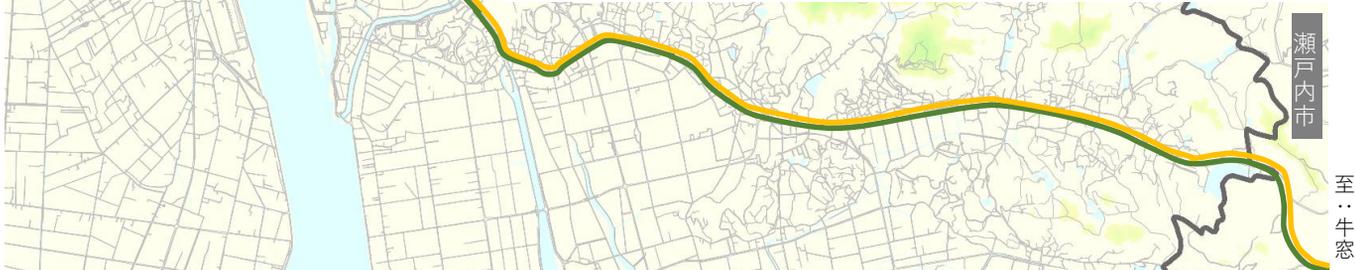
■ 再編の内容

- 西大寺～都心間の路線を幹線とし、牛窓～西大寺バスセンターを運行する路線を支線とする
- 幹線は、重複する路線②を集約し、収支率の改善を図るとともに、生み出された供給力を他地域に配分する【④西大寺方面より再掲】
- 支線は、病院への延伸により、西大寺地区内の回遊性の向上を図る
- 支線の運行車両は、需要を踏まえて小型化することで、乗務員の普通2種免許での対応を可能とするとともに、病院等の敷地内への乗り入れによる利便性の向上を検討する

< 現 状 >

< 再編後 >

● 小バ：小型バス(例：ボンチョ) ● 乗り継ぎポイント  
● 乗用：乗用車(例：ハイエース) ● 主な生活関連施設  
 ※各路線の便数は括弧内に記載(平日の往復合計)



## ⑥ 沖元・平井方面の再編【支線(10便)はオフピークのみ】

再編パターン①②

### ■ 対象路線

	区間	運行
路線①	新岡山港～岡山駅 (桑野営業所発着、岡山ふれあいセンター発着、三幡南発着、杜の街発着、附属高校発着、イオンモール経由等を含む)	岡電
路線②	西大寺～沖元～岡山駅	両備

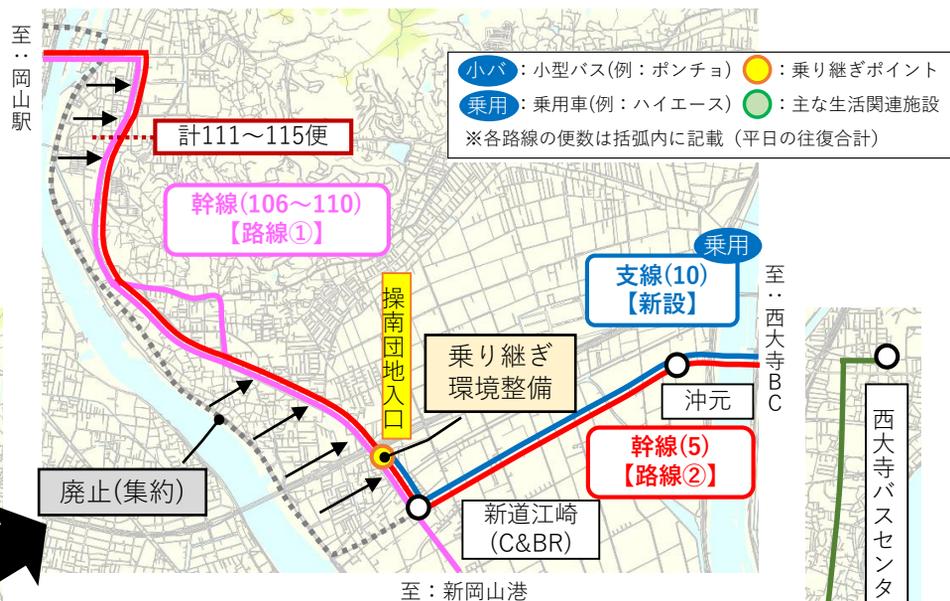
### ■ 現状

- 路線②の収支率は50%未満と低く、また1日あたりの利用者数は100人未満、1便あたりの利用者数も9人未満であり、小型車両で対応可能な規模の需要
- また、路線②は、新道江崎～都心間で、路線①と並走または重複している

### ■ 再編の内容

- 便数が多く、利用の多い路線①を幹線とし、利用の少ない路線②は新道江崎～岡山駅間での重複を解消するため路線①に集約する
- 路線②は、利用の少ないオフピーク時の一部の便について、地域内を運行する支線に分割する
- 幹線は、重複区間(新道江崎～都心)で便数及び利用を集約させることで、収支率の改善を図る
- 支線の運行車両は、需要を考慮して小型化することで、乗務員の普通免許での対応を可能とする
- 操南団地入口を乗り継ぎ拠点とし、幹線と支線のスムーズな乗り継ぎが可能となるようダイヤを設定する

<再編後>



<現状>

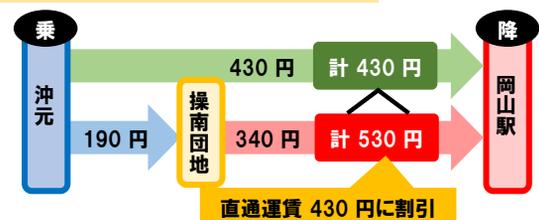


### ■ 乗り継ぎ環境の整備など

<幹線バス・支線バスの接続>

- 操南団地入口バス停を対象候補とし、乗り継ぎ環境の整備を検討
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士を乗り継いだ場合の運賃割引(直通運賃など)を検討

直通運賃設定(イメージ)



# ⑦ 岡南方面の再編【支線(14便)はオフピークのみ】

再編パターン①

## ■ 対象路線

	区間	運行
路線①	ろうさい病院～岡山駅 (岡南営業所発着、市役所経由、松浜町経由等含む)	岡電
路線②	渋川～宇野駅～築港新町～岡山駅 (おもちゃ王国発着、マリンホテル発着等含む)	両備
路線③	宇野駅～上山坂～築港新町～岡山駅	
路線④	宇野駅～上山坂～小串・築港新町～岡山駅 (玉野市民病院入口発着含む)	

## ■ 現状

- 路線③④は収支率が50%未満と低く、また宇野駅～築港新町間は、1日の利用者数が100人未満、1便あたりの利用者数が9人未満となっており、小型車両で対応可能な需要
- また、路線③④の築港新町～岡山駅間は、便数の多い路線①②と重複している

## ■ 再編の内容

- 便数の多い路線①②を幹線とし、利用の少ない路線③は路線④に集約した上で、路線④は利用の少ないオフピーク時において築港新町止まりとし、地域内を運行する支線に分割する
- 幹線は、重複区間(築港新町～都心)で便数及び利用を集約させることで、収支率の改善を図る
- 支線は、再編で生み出された供給力を活用し、築港新町から労災病院まで延伸し、オフピーク時の利用促進を図る
- 支線の経路上には、幅員の狭い区間があるため、需要を考慮して車両を小型化することで、スムーズな運行による定時性・速達性の確保を図る
- 築港新町を乗り継ぎ拠点とし、幹線と支線のスムーズな乗り継ぎが可能となるようダイヤを設定する

### < 現 状 >



### < 再編後 >



## ■ 乗り継ぎ環境の整備など

### < 幹線バス・支線バスの接続 >

- 築港新町バス停を対象候補とし、乗り継ぎ環境の整備を検討
- 幹線のうち、路線①と路線②で築港新町バス停の位置が異なるため、路線①の一部の便について、ルートを変更し、路線②の築港新町バス停に集約
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士を乗り継いだ場合の運賃割引（直通運賃など）を検討

#### 築港新町バス停の集約

#### < 現 状 >

**課題** 築港新町バス停は、路線①と路線②で位置が異なる



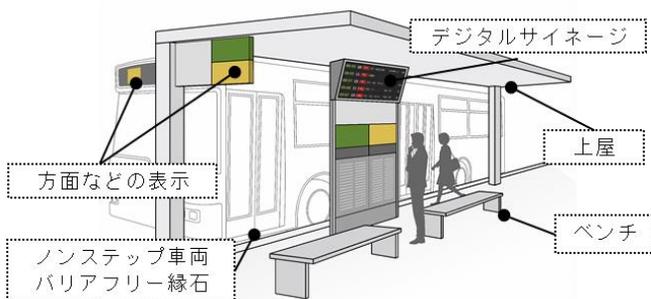
#### < 再編後 >

**改善** 路線①のルート変更により、幹線・支線を乗り継ぎ拠点で接続させる



(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

#### 乗り継ぎ拠点 (イメージ)



#### 直通運賃設定 (イメージ)



■ 対象路線

	区間	運行
路線①	児島駅～汗入～岡山駅・天満屋（岡山駅発着含む）	下電
	興除車庫～汗入～岡山駅・天満屋（岡山駅発着含む）	
	汗入～岡山駅・天満屋（岡山駅発着含む）	
路線②	火の見～汗入～岡山駅・天満屋（岡山駅発着含む）	岡電
路線③	重井病院～火の見・汗入～岡山駅・天満屋（岡山駅発着含む）	
	コンベックス岡山～火の見・汗入～岡山駅・天満屋（岡山駅発着含む）	

■ 現状

- 汗入以南の区間で1日の利用者が100人未満、1便あたりの利用が4人未満となっており、小型車両で対応が可能な需要となっている
- ほぼ全ての区間で鉄道と並走している

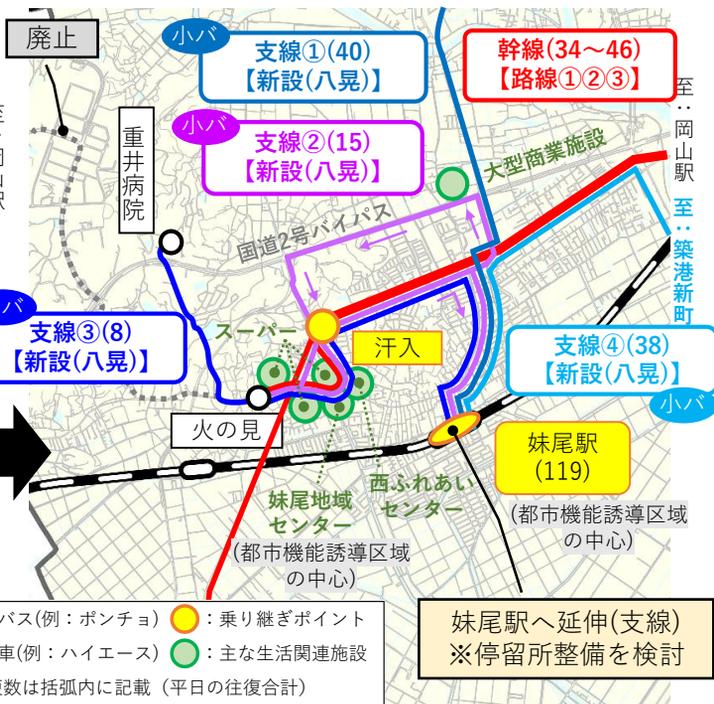
■ 再編の内容

- 路線①②を幹線とし、路線③については路線②（火の見～汗入～岡山駅・天満屋）に集約する
- 幹線の便数は、需要に応じて適正化し、全体の収支改善を図る
- 一方、速達性に優れた鉄道との連携を図るため、妹尾駅に接続する支線を4系統新設する
- 支線①④は、妹尾駅と北長瀬駅及び岡南をつなぐことで、拠点間に点在する公共交通不便地域の移動手段を確保する
- 支線②③は、国道2号バイパス沿道の商業施設やオフィス、身近なスーパーや重井病院等をつなぐことで、地区内での通勤通学、買い物、通院等における移動の利便性向上を図る

< 現 状 >



< 再編後 >



至：興除車庫・児島駅

至：興除車庫・児島駅

## ■ 乗り継ぎ環境の整備など

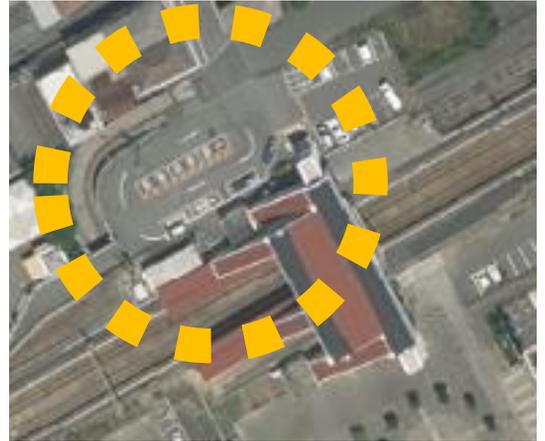
### < 鉄道・支線バスの接続、幹線バス・支線バスの接続 >

- 支線が接続する妹尾駅における停留所の整備について検討
- 妹尾駅において、鉄道とバスの一体的な運行情報の提供を検討
- 料金抵抗を低減させるため、バス同士を乗り継いだ場合の運賃割引（直通運賃など）を検討

#### 妹尾駅（北口）での停留所整備

##### 課題

現在、妹尾駅北口に路線バスは接続していないため、支線の乗り入れに対応した停留所の整備が必要



(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

#### 鉄道とバスの運行情報提供（例：JR九州、宮崎交通）

##### < 駅窓口へのサインージ設置 >



(出典)Will Smart HP

##### < 路線バスの接近情報の提供 >



(出典)JR九州HP

■ 対象路線

	区間	運行
路線①	花尻入口～RSKバラ園～岡山駅	岡電
	中庄駅～天満屋・岡山駅 (倉敷駅発着、鉄工センター発着、清心学園発着、北長瀬発着等含む)	岡電・両備 ・下電

■ 現状

- 路線①の収支率は50%程度と低く、倉敷駅・中庄駅～鉄工センターの1日あたりの利用者数は100人未満、1便あたり利用者数は4人未満となっており、また花尻入口～RSKバラ園口は、ICカードデータ上では全く利用のない1週間も存在する
- ほぼ全ての区間で鉄道と並走している

■ 再編の内容

- 路線①を幹線とし、利用が少ない花尻入口発着便(2便/日)の廃止するとともに、鉄工センターから尾上方転場まで北上する系統を新設(幹線②)し、中庄駅～鉄工センター間での需要に応じた便数の適正化と新ルート運行による利用促進により、全体の収支率の改善を図る
- 一方、速達性に優れた鉄道との連携を図るため、北長瀬駅に接続する支線①、庭瀬駅に接続する支線②③を新設する
- 支線①は、北長瀬駅と妹尾駅の2つの拠点をつなぐことで、拠点間に点在する公共交通不便地域の移動手段を確保する【⑧妹尾方面から再掲】
- 支線②③は、大型バスでは運行が困難な市街地を小型車両で運行し、大学や身近なスーパーをつなぐことで、地区内での通学、買い物等における移動の利便性向上を図る

< 現 状 >



< 再編後 >



## ■ 乗り継ぎ環境の整備など

### < 鉄道・支線バスの接続、幹線バス・支線バスの接続 >

- 支線が接続する庭瀬駅北口での停留所の整備について検討  
(庭瀬駅北口は、支線バスの乗り入れが可能な駅前広場の整備が令和5年度に完了)
- 庭瀬駅において、鉄道とバスの一体的な運行情報の提供を検討

#### 庭瀬駅（北口）での停留所整備

課題

現在、庭瀬駅北口に路線バスは接続していないため、支線の乗り入れに対応した停留所の整備が必要  
(ロータリーの整備は令和5年度に完了)

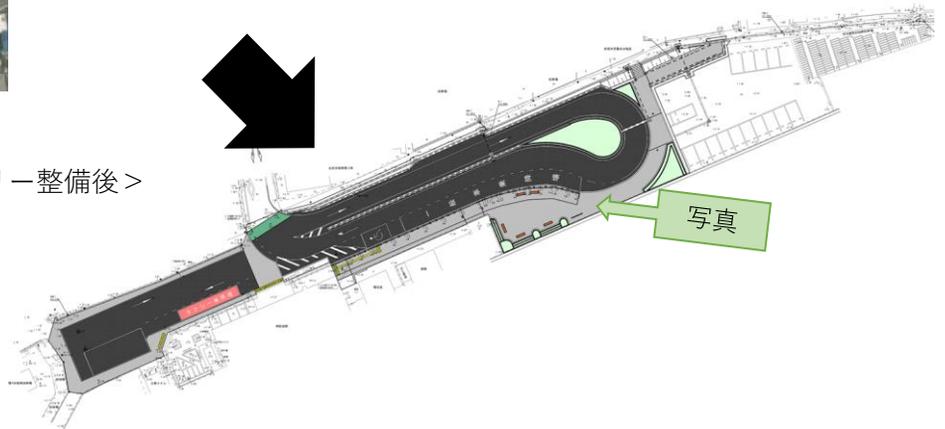
#### < ロータリー整備前 >



写真

(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

#### < ロータリー整備後 >



写真

### 鉄道とバスの運行情報提供 (例：JR九州、宮崎交通)

#### < 駅窓口へのサイネージ設置 >



#### < 路線バスの接近情報の提供 >



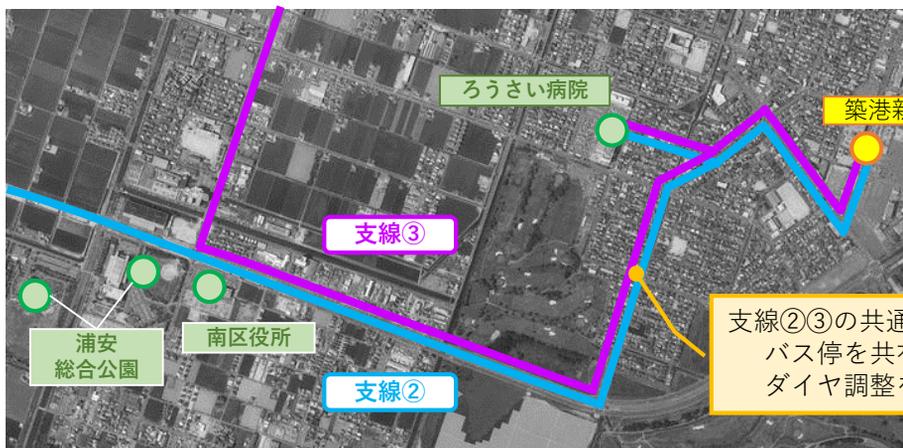
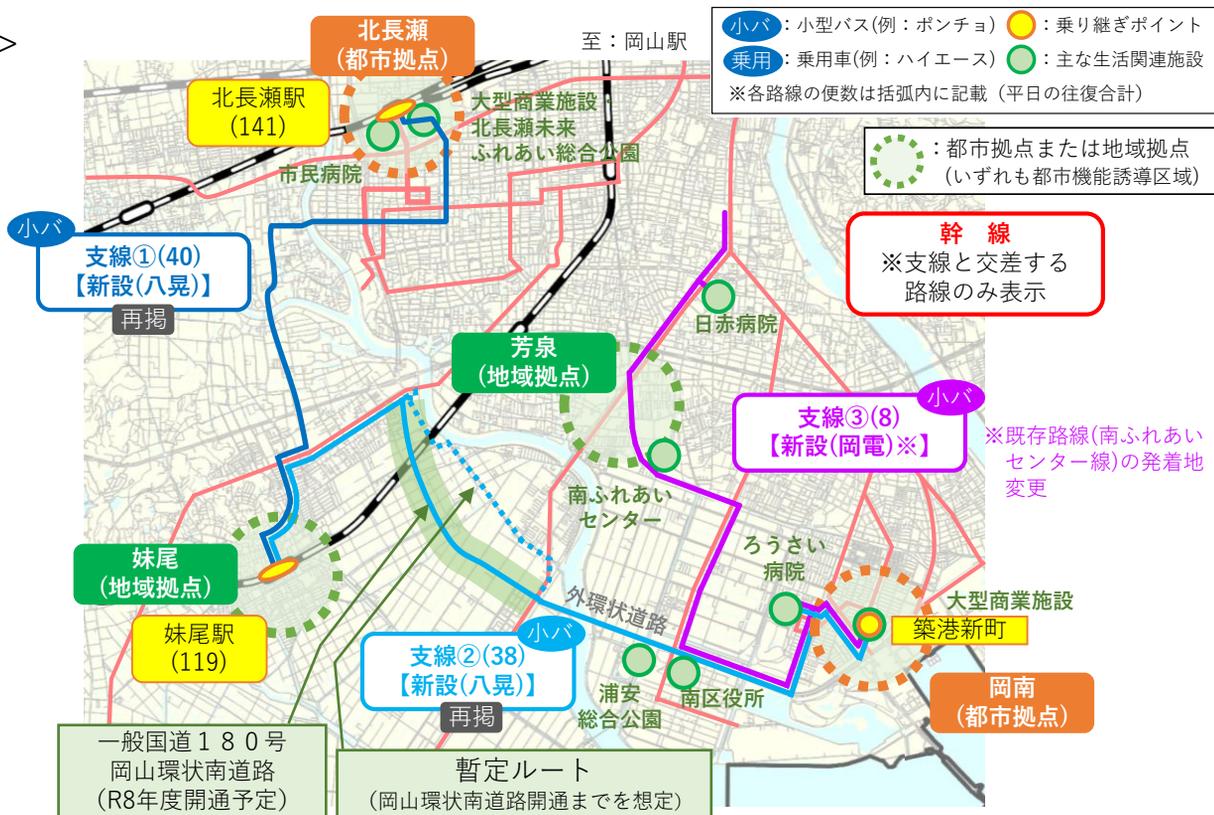
■ 現状

- 岡山市の公共交通は、岡山駅を中心とする放射状のネットワークとなっており、周辺部の都市拠点・地域拠点間を移動する場合は、都心を経由する必要がある
- 特に、妹尾地区や芳泉地区を中心にみると、大型商業施設や総合病院が立地する都市拠点の北長瀬地区と岡南地区の間に位置しているが、公共交通で移動する場合、岡山駅を経由する必要がある

■ 再編の内容

- 岡山市が目指す将来の都市の形である「コンパクトでネットワーク化された都市構造（マスカット型都市構造）」の拠点である岡南・北長瀬・妹尾・芳泉をつなぐ支線を新設する。
- 支線は、拠点間に点在する身近な生活関連施設に接続させるだけでなく、各方面の鉄道駅及び幹線バスに接続することで、都心と身近な拠点への公共交通アクセシビリティの向上を図る。

<再編後>



(出典)国土地理院図をもとに岡山市作成

## 【事業2】公共交通利用環境の改善

### (1) ICカードシステムの利便性向上と運営の効率化

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。

(例1) IC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) 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、各社の発券業務を一元化し、窓口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。

#### WEB購入・自動更新

##### POINT 1

#### ネットで簡単お申込み！

インターネットだから24時間365日申し込み可能！

CI-CA plus定期券の申し込みは、パソコンやスマホでのお手続きなので、窓口に行く必要はありません。お受け取り方法は、郵送（送料別途）または、当社案内所窓口での受け取りをお選びいただけます。



##### POINT 2

#### 自動更新でらくらく更新!

1か月ごとの自動更新なので窓口に行く必要なし!

CI-CA plus定期券の有効期限は、毎月月末に自動で翌月末まで更新されます。(1か月、3か月、6か月等といった期間の設定はありません)



#### 金額式定期券

例えば、CI-CA plus 定期券 280円分までならどこでも乗れる!

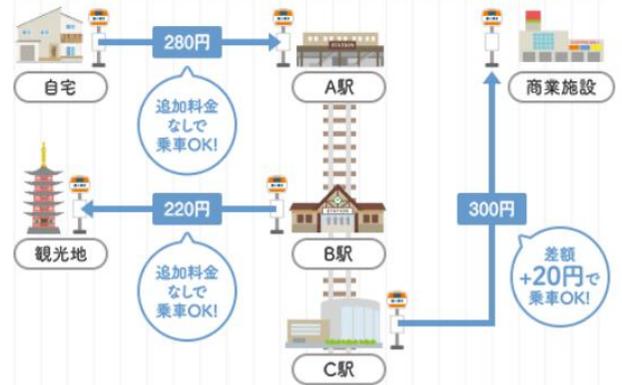


図 奈良交通のIC定期券「CI-CA plus（シーカ）」

### (2) わかりやすい運行情報の提供

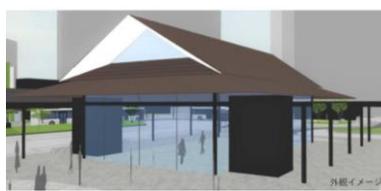
複数事業者で運行しているバス路線を方面別にわかりやすく「見える化」とするとともに、各社で統一された水準でGTFS対応を行い、Google等のWEBサイトや、デジタルサイネージでの情報提供の仕組みを構築します。

また、岡山駅から路線バス・路面電車で各方面にスムーズに移動できるよう、東口バスターミナル付近に総合的な交通案内板や公共交通案内所等の設置を検討します。

#### 交通案内版の例 (金沢駅)



#### 公共交通案内所イメージ (岡山駅)



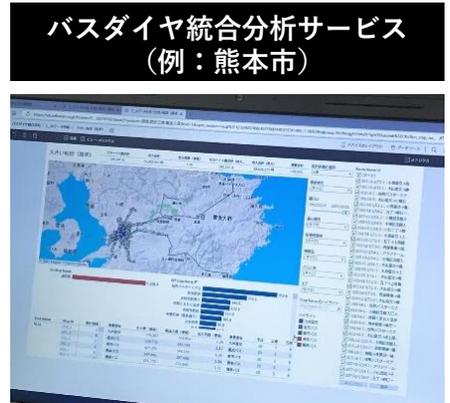
#### バス路線の見える化イメージ



(出典) 石川県屋外広告業協同組合

### (3) 企画立案等の効率化

各社が所有するICカード・GTFS・バスロケ・コスト等に関するデータや、行政が所有する人口・施設・道路交通量等のデータを取り込み、利用や運行（遅延等）、収支、潜在需要などについて分析する「統合分析システム」を導入します。これにより、従来のデータ収集・分析にかかるコスト削減しながら、運行計画や利用促進策等の企画立案を精緻化し、地域ニーズに対応したきめ細かい輸送サービスの提供に取り組みます。

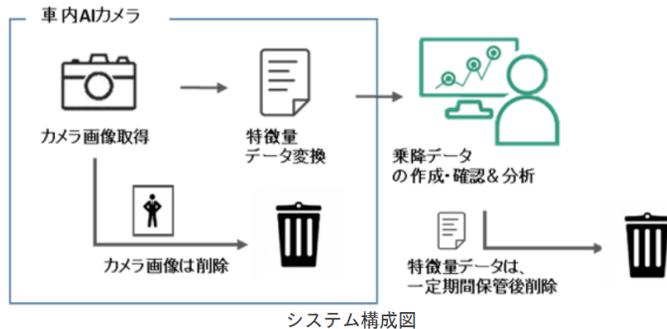


### (4) 先進車両・低床車両等の導入

政令市最下位のノンステップバス導入率の向上を図ります。また、自動運転技術や環境対応バス（EV、燃料電池、合成燃料）、乗降者数等を把握するためのAIカメラ・センサー搭載車両など、運行効率化・経営効率化・環境負荷の低減に資する先進的な車両を導入し、利便性、持続可能性及び生産性の高い地域公共交通ネットワークの構築に取り組みます。なお、新技術を含め、新たに導入する車両やシステムについては、仕様を全社で共通・共有化した上で調達することで、維持・管理・修繕の共同実施による業務効率化とコスト抑制、また安全な庸車環境（運転手の相互派遣の仕組み）の構築を目指します。



### AIカメラによる乗降データ収集 (例：大阪メトロ)



## 2-3. 利便増進事業と関連して実施する事業

### (1) 公共交通運転手の確保支援

慢性的な運転手不足により減便・廃止が続いている公共交通を維持するため、交通事業者の運転手確保の取り組みに対して支援を実施します。

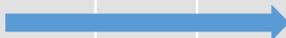
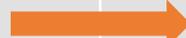
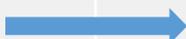
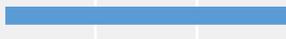
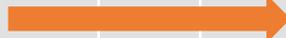
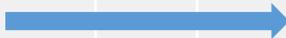
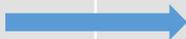
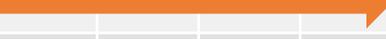
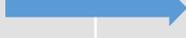
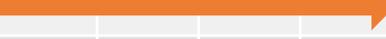
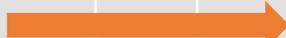
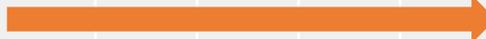
<令和5年度運転免許取得支援(岡山市)>  
市内の路線バス事業者、タクシー事業者を対象に、従業員が2種免許取得に要する費用の2分の1を支援  
【路線バス】上限30万円/人  
【タクシー】上限15万円/人

## 2-4. 事業の実施主体と実施スケジュール

本計画に位置付けた各方面の路線再編及びその他の事業の実施予定時期は以下のとおりです。

### ■ 事業の実施主体と実施スケジュール

 : 準備期間（詳細検討、車両調達、乗り継ぎ環境整備）  
 : 実施、運行開始

		実施主体	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	
事業1 公共交通 ネットワークの 階層化に向けた 路線再編	①一宮方面	岡山市・中鉄						
	②津高方面	岡山市・中鉄・岡電						
	③高島方面	岡山市・両備						
	④西大寺(東山)方面	岡山市・ 岡電・両備・八晃						
	⑤牛窓方面	岡山市・瀬戸内市・ 両備・八晃						
	⑥沖元・平井方面	岡山市・岡電・両備						
	⑦岡南方面	岡山市・玉野市・ 岡電・両備						
	⑧妹尾方面	岡山市・ 岡電・下電・八晃						
	⑨庭瀬方面	岡山市・ 岡電・両備・下電・八晃						
	⑩拠点間をつなぐ 支線新設	岡山市・岡電・八晃						
事業2 公共交通 利用環境の改善	ICカードシステム の利便性向上と運営 の効率化	岡山市・事業者						
	わかりやすい 運行情報の提供	岡山市・事業者						
	企画立案等の効率化	岡山市・事業者						
	先進車両・低床車両 等導入	岡山市・事業者						
関連事業	公共交通運転手 の確保支援	岡山市・事業者						

# 第3章 地方公共団体による支援の内容

## (1) 公設民営方式の導入【支線】

バス路線の再編やダウンサイジングにより構築される支線系統（本計画に位置付け）については、需要が比較的小さく、赤字が見込まれます。厳しい経営状況の中で、支線を安定的に維持するため、公設民営方式を導入し、設備投資や施設整備、運行に対する支援を実施します。

### 公設民営方式の概要【支線】

【対象】バス路線の再編やダウンサイジングにより構築される支線系統（利便増進実施計画に位置付け）

#### 【役割分担と費用負担】

項目	内容	実施主体	実施のメリット	費用負担
施設・設備	施設	公	路線間、事業者間でシームレスな乗り継ぎ環境の構築が可能	<b>新設</b> 岡山市：全額 (国補助：1/2)
	車両(小型)	公	仕様が共通化され、運行事業者の変更や系統間での配車調整が可能	<b>新設</b> 岡山市：全額 (国補助：1/2)
運行協定	運行	民	民間ノウハウを活用した効率的な運行	<b>継続</b> ①地域間幹線系統 国・県：運行経費の最大45% 沿線市：残りの欠損額
	費用負担	公	市が運行経費に対して一定の負担をすることで、支線系統を安定的に維持	<b>新設</b> ②支線系統（市内完結） 岡山市：運行経費の最大65%※ (国補助：市全体で約1000万円/年) 事業者：残りの欠損額  ※地域間幹線系統補助（①）の45%と、岡山市の生活交通運行補助80%の中間水準

## (2) 官民連携による各施策の実施

本計画に位置付けた「事業2：公共交通利用環境の改善」に関する各施策について、国の財政支援制度を活用しながら、岡山市が実施または事業費への支援を実施します。

なお、周辺自治体と連携して実施することが望ましい施策に関しては、関係自治体と連携した支援のあり方について検討します。

## 第4章 事業実施に必要な資金の額と調達方法

事業実施にあたっては、国の財政支援制度を活用し、各関係者で適切な役割分担を図りながら、必要な資金を確保して実施します。

(百万円)

		事業費	内訳	R6	R7	R8	R9	R10	合計
＜事業1＞公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編									
①整備計画の作成（乗り継ぎ拠点等）	70	岡山市	10	10	5	5	5	5	35
		国	10	10	5	5	5	5	35
②乗り継ぎ環境等の整備	532	岡山市	27	77	112	50			266
		国	27	77	112	50			266
③小型車両の導入（支線）	154	岡山市	25	42	11				77
		国	25	42	11				77
④運行支援（支線）	580	岡山市		27	81	119	119		346
		国			78	78	78		234
＜事業2＞公共交通利用環境の改善									
⑤ICカードシステムの利便性向上と運営効率化	1008	岡山市	202	84	50				336
		国	202	84	50				336
		事業者	202	84	50				336
⑥わかりやすい運行情報の提供	715	岡山市	8	225	125				358
		国	8	225	125				358
⑦企画立案等の効率化	29	岡山市	2	13					14
		国	2	13					14
⑧先進車両・低床車両等の導入	415	岡山市	22	47	47	47	47		208
		国	22	47	47	47	47		208
＜利便増進事業と関連して実施する事業＞									
⑨公共交通の運転手確保支援	30	岡山市	3	3	3	3	3	3	15
		事業者	3	3	3	3	3	3	15
全体	3,532	岡山市	297	527	433	224	174		1,654
		国	294	497	427	180	130		1,527
		事業者	205	87	53	3	3		351
		合計	796	1,110	913	406	306		3,532

※国費は、①②③⑤⑥⑦⑧は社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業、市負担の1/2補助）、④は地域間幹線系統・地域内フィーダー系統補助金の活用を想定

## 第5章 事業の効果

本計画に位置付けた事業の実施により、岡山市地域公共交通計画に定めた成果指標の目標達成に向けて、以下に示す効果の発現が期待されます。

**指標1** : 市民1人あたりの公共交通利用回数  
(鉄道+路面電車+主要バス路線+タクシー+生活交通)

現況	目標
80回/年・人 (R4)	100回/年・人 (R10)

**指標2** : 公共交通のユニークユーザー数  
(一定期間内に路面電車・路線バスを利用した人の数)  
※周辺市町での利用も含む

現況	目標
26.5万人/月 (R5)	33.1万人/月 (R10)

### 期待される事業の効果

- 支線バスの新設、延伸、増便、駅や生活関連施設への乗り入れなどの路線バスネットワークの拡充により、市民1人あたりの公共交通利用回数及び公共交通のユニークユーザー数の増加につなげる【事業1】
- 定期券購入やチャージのオンライン化等のICカードシステムのアップグレードや、バス路線の見える化やデジタルサイネージの設置等のわかりやすい運行情報の提供等により、利用者の利便性向上を図り、市民1人あたりの公共交通利用回数及び公共交通のユニークユーザー数の増加につなげる【事業2】

### ■ 本計画(第1弾)に位置付けた路線バスネットワークの拡充による効果

項目	事業の効果
①路線バスが運行する区間延長	340km⇒356km (16km増加)
②バス路線と結節する駅数	33駅中10駅⇒14駅 (4駅増加※) ※備前一宮駅、庭瀬駅、妹尾駅、備前原駅
③都心や身近な拠点に公共交通で行ける人口 ※駅800mまたは電停・バス停300m圏内に居住する人口 ※区域運行方式の乗合タクシーは区域全体がアクセス圏内	【総人口】54.3万人⇒56.0万人 (1.7万人増加) 【高齢者】13.7万人⇒14.0万人 (0.3万人増加)
④公共交通アクセス圏外に居住する人口 ※駅800mまたは電停・バス停300m圏外に居住する人口 ※区域運行方式の乗合タクシーは区域全体がアクセス圏内	【総人口】18.2万人⇒16.5万人 (1.7万人減少) 【高齢者】4.9万人⇒4.6万人 (0.3万人減少)
⑤乗り換えずに病院に行けるバス路線の沿線人口 ※国立病院、岡山協立病院、西大寺病院、岡村一心堂病院、 労災病院、市民病院、日赤病院に接続するバス路線	【総人口】約5万人増加 【高齢者】約1.3万人増加

**指標 3** : 自宅から都心や身近な拠点に  
公共交通で30分以内に行ける人口

現況	目標
30.7万人 【総人口の42%】 (R2)	36.1万人 【総人口の50%】 (R10)

期待される事業の効果

- 支線バスの新設・延伸や鉄道駅との接続により、都心や身近な拠点に公共交通で移動できる人口の増加につなげる【事業1】

■ 本計画(第1弾)に位置付けた路線バスネットワークの拡充による効果<再掲>

項目	事業の効果
<b>【再掲】 都心や身近な拠点に公共交通で行ける人口</b> ※駅800mまたは電停・バス停300m圏内に居住する人口 ※区域運行方式の乗合タクシーは区域全体がアクセス圏内	<b>【総人口】</b> 54.3万人⇒56.0万人 (1.7万人増加) <b>【高齢者】</b> 13.7万人⇒14.0万人 (0.3万人増加)

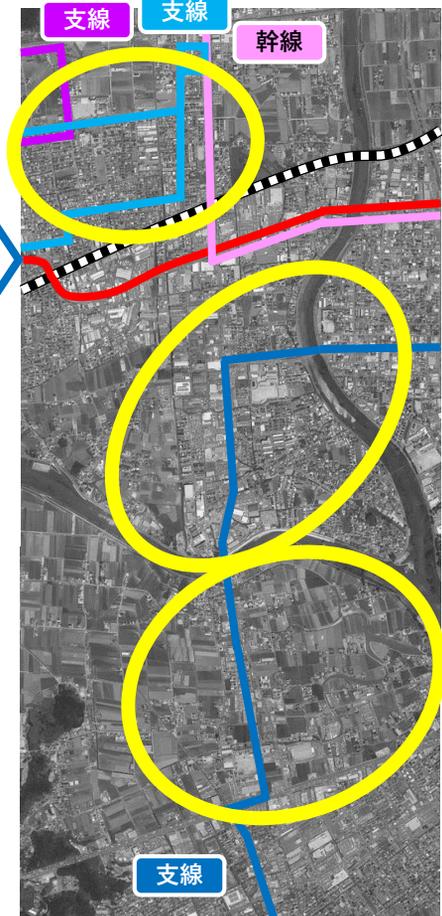
<本計画で解消する公共交通空白地区の例>

- 庭瀬駅と北長瀬駅の間や、両駅と妹尾駅との間には、人口密度の高い公共交通空白地が存在しており、幹線のルート変更や支線の新設により、当該地区の移動手段の確保を図ります。

都心・拠点までの  
公共交通アクセシビリティ

人口分布  
(100mメッシュ)

新設される  
路線バスネットワーク



**凡例**

**公共交通所要時間**

赤	都心と拠点まで公共交通30分以内
オレンジ	都心または拠点まで公共交通30分以内
青	その他公共交通アクセス圏
緑	その他公共交通アクセス圏外

●	都市拠点
●	地域拠点
—	鉄道路線
----	路面電車路線
—	バス路線
□	市街化区域

**凡例**

□	0~20人未満
□	20~40人未満
□	40~60人未満
□	60~80人未満
□	80~100人未満
□	100人以上

※公共交通アクセス圏:

駅800mまたは電停・バス停300m圏外に居住する人口  
(区域運行方式の乗合タクシーは区域全体がアクセス圏内)

## 指標4 : 路線バスの収支率（岡山市関連系統）

現況	目標
86% (R4)	100%以上 (R10)

### 期待される事業の効果

- 公共交通ネットワークの階層化に向けたバス路線の再編の実施により、幹線バスについては、重複路線を集約することで、運行コストが削減されるとともに、乗車密度が向上し、収支率が改善【事業1】
- 支線バスについては、車両の小型化により運行コストを抑制するとともに、延伸や増便、駅や生活関連施設への乗り入れなどの利便性向上により、新たな公共交通利用を創出することで、収支率が改善【事業1】
- 支線バスの運営については、公設民営方式を導入することで、事業者負担となる収支欠損額が大幅に抑制され、全体の収支率が改善【事業1】
- 定期券購入やチャージのオンライン化等のICカードシステムのアップグレードや、バス路線の見える化やデジタルサイネージの設置等のわかりやすい運行情報の提供等により、利用者と運賃収入が増加し、収支率が改善【事業2】

### ■ 本計画(第1弾)に位置付けた路線再編による収支改善見込み

(百万円/年)

	現状 (R4)	再編後		増減		
		幹線	支線			
①運行経費	3,725	3,693	3,423	270	-32	
②運賃収入	3,032	3,056	2,973	84	+24	
③国支援	幹線系統補助(県補助含む)	173	173	108	65	0
	フィーダー系統補助	—	10	—	10	+10
④市支援	公設民営方式(支線)	—	104	—	104	+104
収支欠損額【①-②+③+④】		521	350	344	7	-170
収支率【(②+③+④)÷①】		86%	91%	90%	97%	+5%

#### 試算前提

- 再編後の路線の便数が幅値で設定されている場合は、中央値を採用し、運行経費(※1)を算出  
※1 運行経費=便数×距離×運行会社の1kmあたり運行単価
- 支線の車両は岡山市が調達するため、1kmあたりの運行単価を通常の90%に設定し、運行経費を算出
- 支線の運賃収入割合は、運行経費の31%(※2)を想定  
※2 支線のうち、便数・延長が従前と大きく変わらない「牛窓南回り線(⑤牛窓方面)」のR4実績を参照

## 指標5 : 温室効果ガス排出量（運輸部門）

現況	目標
1,112千t-CO <sub>2</sub> (R2)	910千t-CO <sub>2</sub> (R10)

### 期待される事業の効果

- 支線バスの新設、延伸、増便、駅や生活関連施設への乗り入れなどの路線バスネットワークの拡充により、自動車での移動から公共交通利用への転換を図ることで、温室効果ガスの排出量を削減【事業1】
- 定期券購入やチャージのオンライン化等のICカードシステムのアップグレードや、バス路線の見える化やデジタルサイネージの設置等のわかりやすい運行情報の提供等により、公共交通の利便性を向上させ、自動車での移動から公共交通利用への転換を図ることで、温室効果ガスの排出量を削減【事業2】

**指標 6****：公共交通に関する予算額**

(鉄道・路面電車・路線バス・タクシー・生活交通に関する当初予算)

**現況**

13.9億円  
(R1～R5年平均)

**目標**

現況より拡充  
(R6～R10年平均)

**期待される事業の効果**

- これまでの公共交通に関する予算に加え、本計画で実施予定の施策に関する予算を確保することで、公共交通に関する全体の予算額は拡充される

# 第6章 今後の検討課題等

## (1) 関係市との連携

事業1「公共交通ネットワークの階層化に向けた路線再編」では、⑤牛窓方面及び⑦岡南方面などにおいて、隣接市との連携が必要であり、別途、当該路線に関する広域の利便増進実施計画について協議を行います。

## (2) 利便増進事業の追加実施に向けた検討

わかりやすい運賃体系の構築やP&(B)R、C&(B)Rの拡充など、公共交通のさらなる利便増進を図るため、引き続き各施策の実施に向けて、関係事業者、周辺自治体との協議を推進します。

### わかりやすい運賃体系構築の方向性

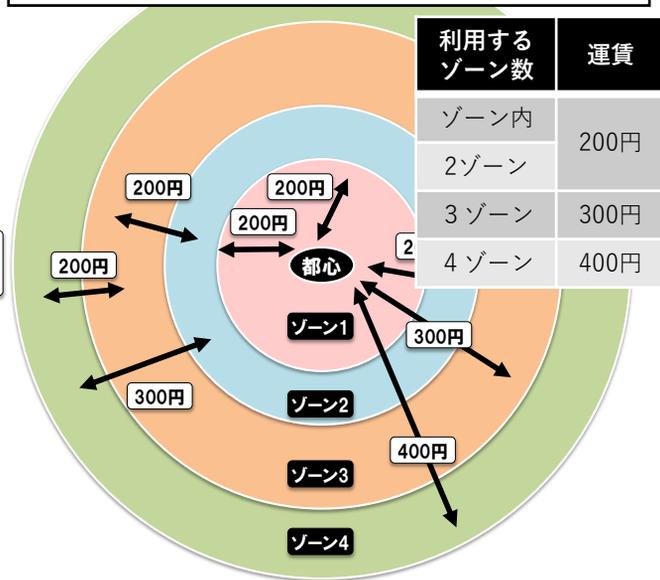
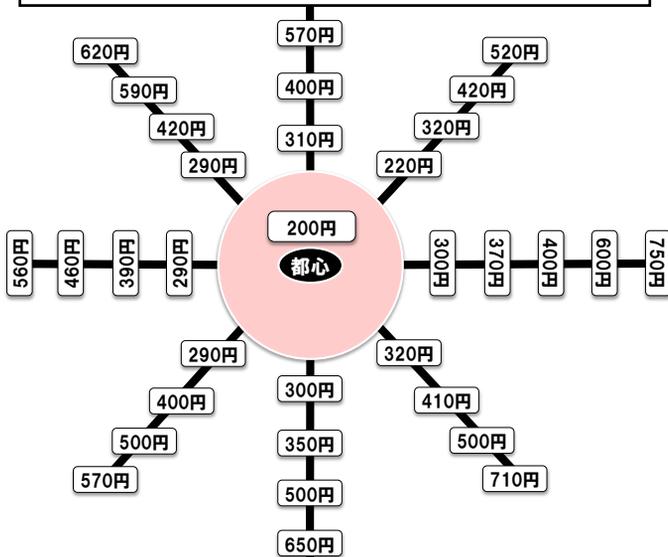
- わかりやすく、利用しやすい運賃体系の構築により、利用促進を図るとともに、事業の安定化を目指す（単なる値上げによる利用者の減少を避ける）
- 初乗り及び中心部は、利用者の許容範囲内で見直し
- 中・長距離の区間運賃は、わかりやすく、利用しやすい運賃設定に変更
- 路線間や事業者間での乗り継ぎ割引などによりシームレスな運賃体系を構築

#### 【例1】単一のゾーン設定

- ・ 都心を含むエリアにおいてゾーンを設定し、ゾーン内は全事業者・全路線で定額の運賃設定
- ・ 乗り継ぎ割引（直通運賃）によりシームレス化

#### 【例2】複数のゾーン設定

- ・ 岡山市内全域を対象に複数のゾーンを設定
- ・ 運賃は、利用したゾーン数で設定
- ・ 乗り継ぎ割引（直通運賃）によりシームレス化
- ・ 定期券の発券業務を一元化

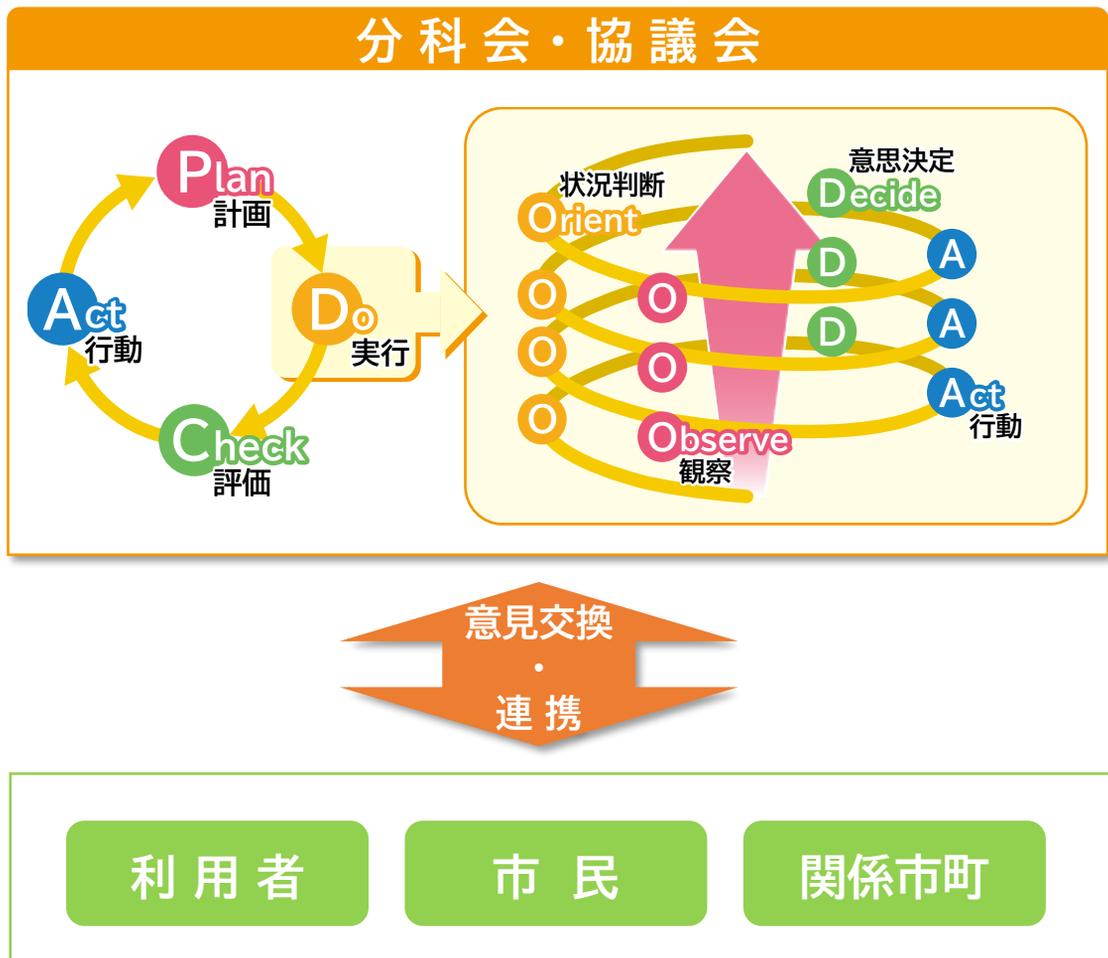


### (3) 着実な計画の遂行（PDCAサイクルとOODAループ）

着実な計画の遂行に向けては、協議会を中心としたガバナンス強化により、各交通事業者独自の取り組みやダイヤ改正等の情報共有、各施策の進捗状況や国の制度改正、新技術の動向などを共有するとともに、さらなる状況改善に向けた課題・対策について議論を行うため、定期的に分科会・協議会を開催しながら、PDCAサイクルによって計画を着実に遂行します。

また、計画の進捗管理としてのPDCAサイクルに加え、状況の変化に対して迅速かつ適切に意思決定することを重視する「OODA（ウーダ）ループ」を用いた評価を行います。様々なデータを可視化する統合分析システムを官民で共有し、分科会を中心としてOODAループによる評価・見直しが可能となる体制を構築します。

また、各施策の実施にあたっては、施策内容や効果について積極的に情報発信を行うとともに、利用者、市民の意見を把握し、関係市町とも連携して、不断の見直しを図ります。





**岡山市地域公共交通利便増進実施計画【第1弾】**

**岡山市 都市整備局 都市・交通部 交通政策課**

〒700-8544 岡山市北区大供一丁目1番1号

TEL:086-803-1376 FAX:086-234-0435