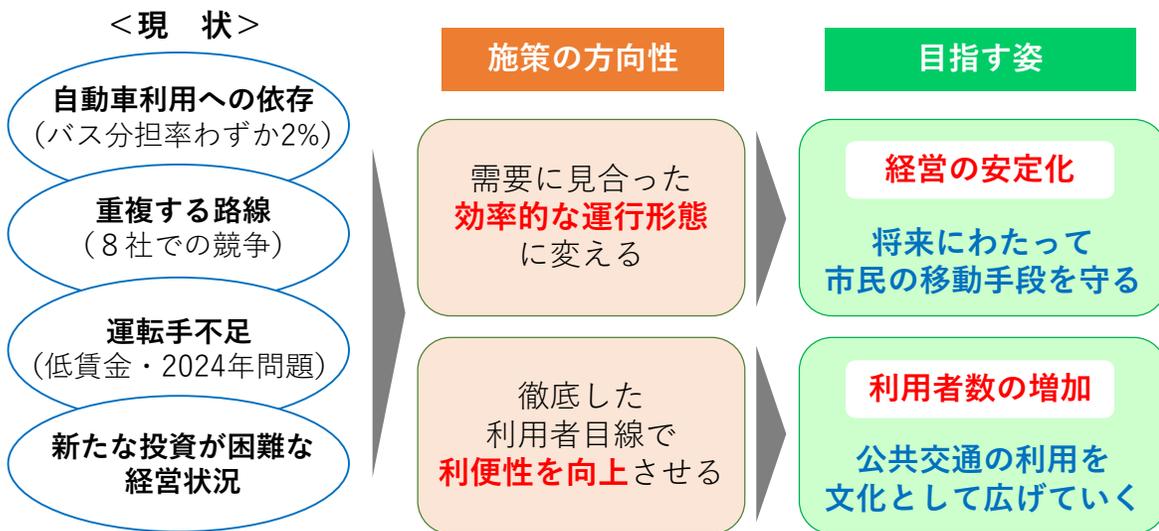


# 路線バス再生に向けた5か年計画

## ■ 現状と課題、施策の方向性



周辺部でさらなる減便・廃止のおそれ

利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

### 施策の3本柱 (地域公共交通計画)

R6.2策定

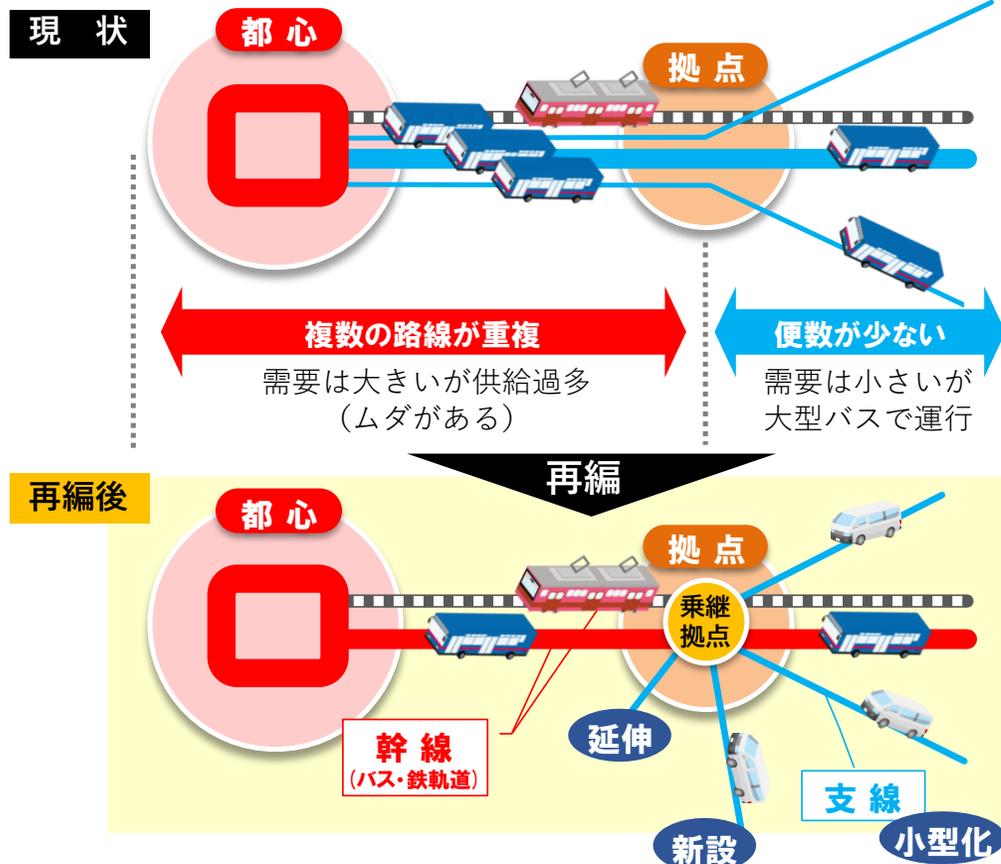
- 1 バス路線の再編
- 2 利用環境・業務環境の改善
- 3 利用しやすい運賃体系の構築

R6.4認定

地域公共交通利便増進実施計画【第1弾】  
(計画期間：R6年度～R10年度)

まとめり次第  
第2弾・第3弾で実施

## ■ バス路線の維持・拡充に向けた新形態 (岡山モデル)



4つのポイント (岡山モデル)

- 1 需要に応じて幹線と支線に分割
- 2 支線は小型車両で運行 (普通2種免許)
- 3 支線は公設民営 (幹線は民設民営)
- 4 運行支援で支線を安定維持

市全体のバス路線の維持・拡充を図り、市民の移動手段を守る！

# 再編後のバスネットワークと運行開始予定

## ■ 再編後のバスネットワーク (10方面／支線17路線)

**①一宮方面 R9.4～**

- 支線を備前一宮駅まで延伸
- 幹線、支線ともに増便

**②津高方面 R8.10～**

- 支線を大型商業施設や国立病院まで延伸

**③高島方面 R7.10～**

- 支線を備前原駅まで延伸
- 支線を増便

— 支線(バス) — 幹線(バス)  
 - - - 幹線(鉄道)  
 ● 乗継ポイント(幹線—支線)  
 ● 乗継ポイント(鉄軌道—支線)

**⑨庭瀬方面 R7.10～**

- 庭瀬駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

**④西大寺方面 R7.10～**

- 幹線の重複路線を集約
- 支線を協立病院まで延伸
- 路面電車との乗り継ぎ環境整備

**⑧妹尾方面 R8.10～**

- 妹尾駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

**⑤牛窓方面 R8.10～**

- 支線を岡村一心堂病院、西大寺病院へ延伸

**⑩拠点間をつなぐ支線の新設 R7.4～**

- 北長瀬駅～妹尾駅をつなぐ支線の新設

**⑥沖元・平井方面 R9.4～**

- 並走区間の路線集約
- 幹線の増便

**⑩拠点間をつなぐ支線の新設 R8.4～**

- 妹尾駅～岡南、芳泉～岡南をつなぐ支線の新設

**⑦岡南方面 R8.10～**

- 支線を労災病院まで延伸
- 支線の増便

## 主な効果

路線バスの運行区間  
**16km増**  
 (340km⇒356km)

路線バスが接続する駅  
**4駅増**  
 (33駅中10駅⇒14駅)

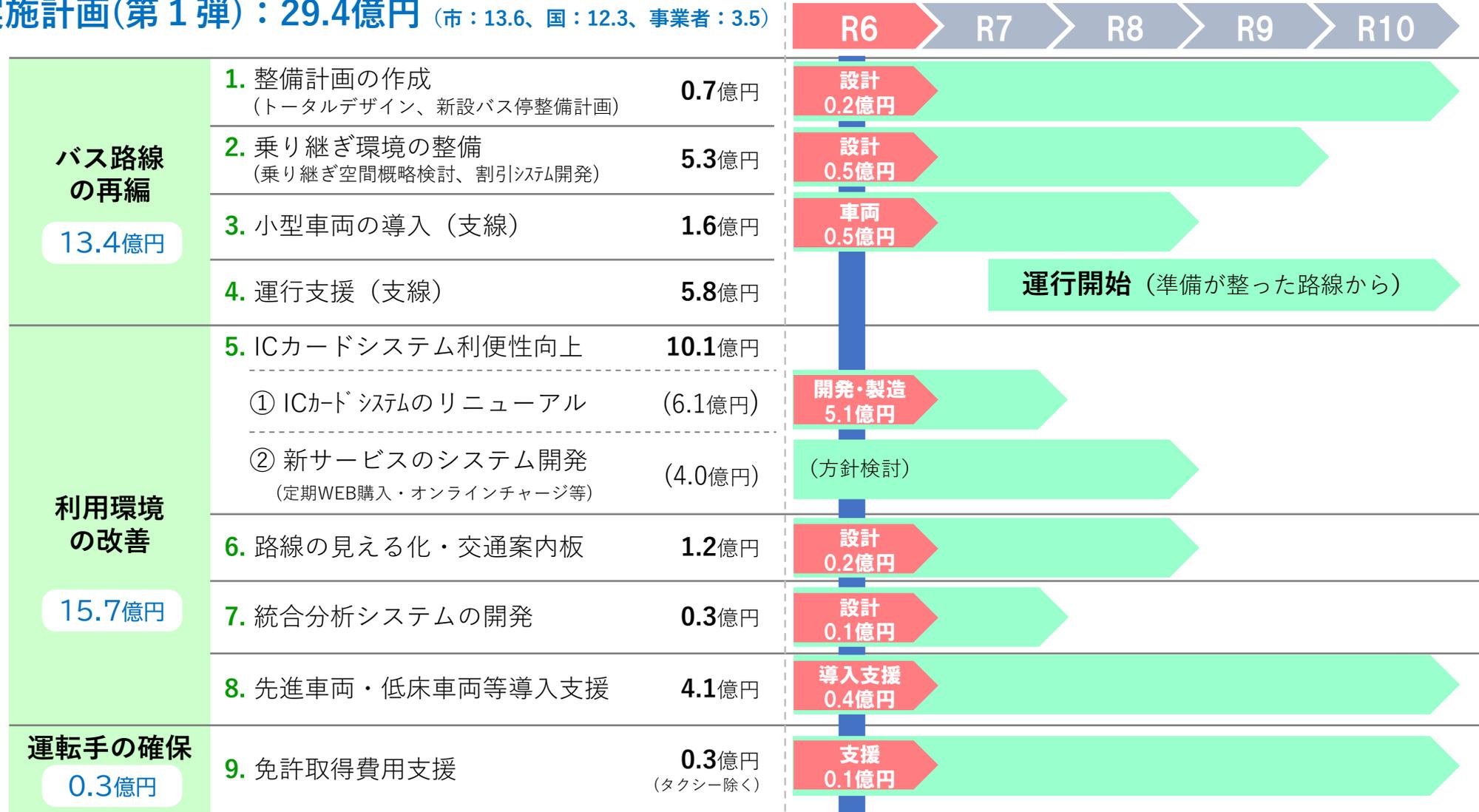
公共交通アクセス圏人口  
**約1.7万人増**  
 (54.3万人⇒56.0万人)

乗換なしで病院に行ける  
 バス路線の沿線人口  
**約5万人増**

※今後の準備の状況等により実際の運行開始時期は前後する場合があります

# 事業内容・スケジュール (R6～R10)

## ■ 実施計画(第1弾) : 29.4億円 (市 : 13.6、国 : 12.3、事業者 : 3.5)



## ■ 実施計画(第2弾)の検討 ・ 利用しやすい運賃体系の構築 など

7.1億円 (うち国費3.0億円)

# 令和6年度の取り組み内容

## 1. 整備計画の作成

### ① トータルデザインの検討

- 利用者に親しみやすいサービスを提供するため、各方面で運行する支線の車両や停留所、乗り継ぎ空間等について、統一感のあるデザインを検討

### ② 新設バス停の整備計画

- 路線を新設する区間における各バス停の整備計画を作成し、施設管理者等関係者と協議

## 2. 乗り継ぎ環境の整備

### ① 乗り継ぎ空間の概略検討

- 乗り継ぎポイント(15箇所)のバス待ち空間の概略検討

### ② 乗り継ぎ割引システムの開発

- 幹線と支線に分割する路線を対象に、バスを乗り継いだ場合の直通運賃を設定するため、ICカードシステムのソフトを改修

## 3. 小型車両の導入（支線）

- 令和7年度下半期から一部路線※で運行開始を目指すため、支線で使用する小型車両及びICカードリーダー等の付属品を調達

【例】 RapidRide H LINE(シアトル)



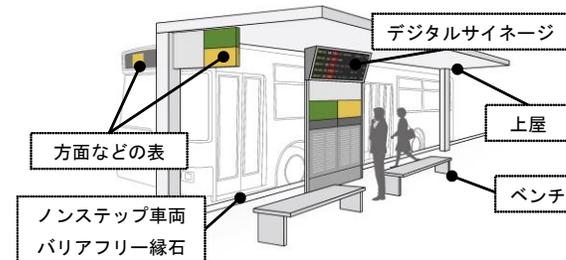
(出典) King County METRO(metro matter)

【例】 MOVIA (コペンハーゲン)

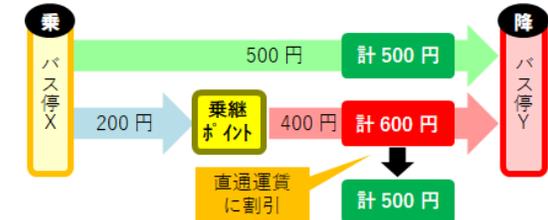


(出典) MOVIA

乗り継ぎ空間 (イメージ)



直通運賃設定 (イメージ)



【例】 Osaka Metro  
オンデマンドバス



(出典) Osaka Metro

## 5. ICカードシステム利便性向上

- 既存のICシステムについて、メンテナンスコストを抑制できるよう、各社の独自アレンジで異なるソフトを統合した上でリプレース

## 6. 路線の見える化・交通案内板

- 岡山駅や乗り継ぎポイントにおいて、バスの接近情報等をわかりやすく利用者に提供するため、デジタルサイネージの整備に向けたシステム設計を実施

## 7. 統合分析システムの開発

- データの収集・分析コストの削減とともに、運行改善や利用促進策等の企画立案を行うため、ICカード、バスロケ、人口等の各種データを取り込み、利用や運行状況、収支、潜在需要等を分析するシステムを開発

## 8. 先進車両・低床車両等導入支援

- 政令市最下位のノンステップバス導入率を高めるため、バス事業者の車両購入費用に対する支援を拡充

## 9. 免許取得費用支援

- 交通事業者の運転手確保の取り組みを推進するため、従業員の2種免許取得に要する費用の一部を支援

## 10. 実施計画・第2弾の検討

- 利用しやすい運賃体系の検討など

【例】金沢駅の総合交通案内版



【例】バスダイヤ分析システム  
(熊本共同経営推進室)

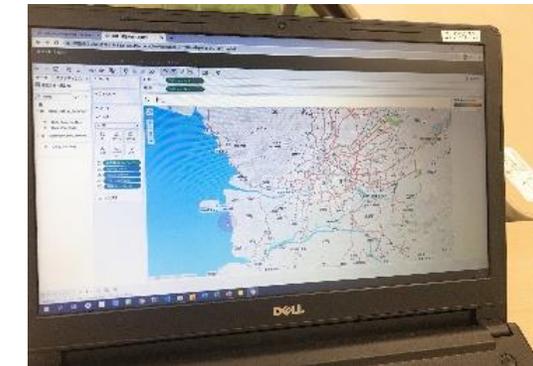
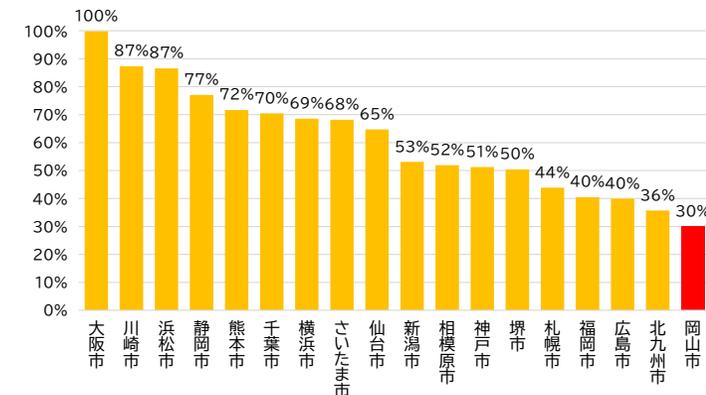


図 ノンステップバス  
導入率  
(政令市/R3年度末時点)



# 【参考】最新の収支・利用状況

## 【利用者数、運賃収入（下図）】

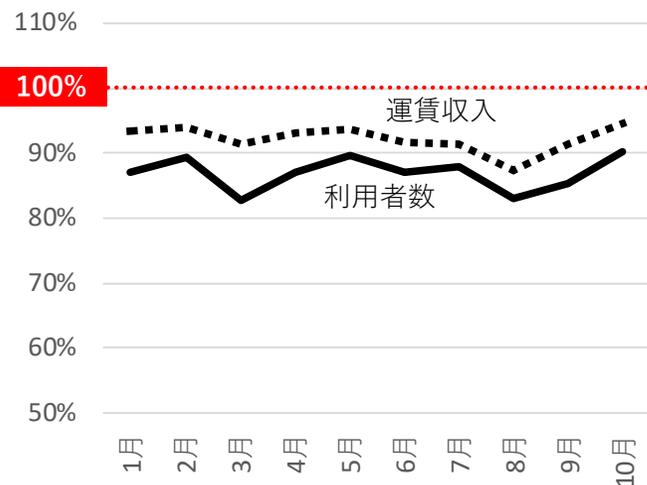
- 利用者数は、コロナ禍前（R1）と比較して、路線バスが90%弱、路面電車が80%程度、また、運賃収入も90%前後で伸び悩んでおり、非常に厳しい状況

## 【事業収支（右図）】

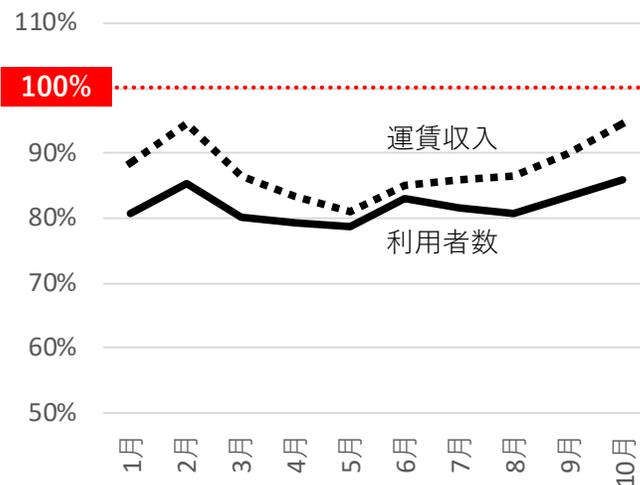
- 収支率は、運賃収入が回復したことで、コロナ禍前より改善したが、運行経費はコロナ禍前より15～20%削減された状態であり、サービス水準は回復していない状況

## ■ 利用者数、運賃収入（月別／対R1年比）

< 路線バス >



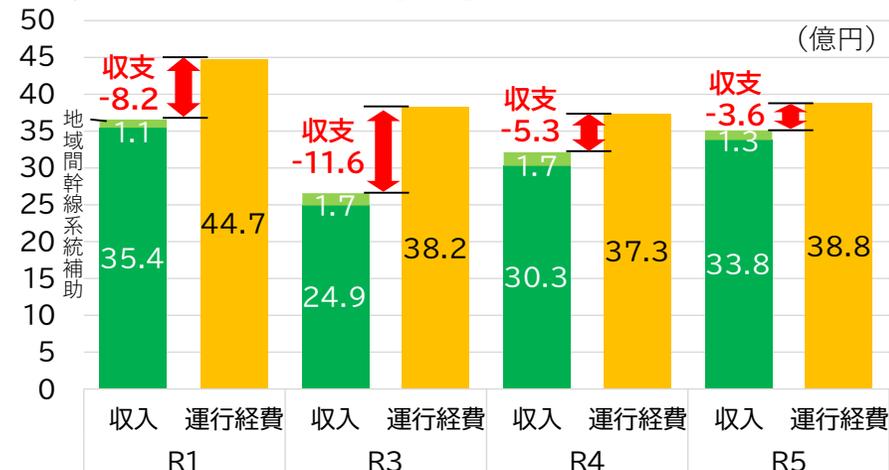
< 路面電車 >



## ■ 事業収支（年間）

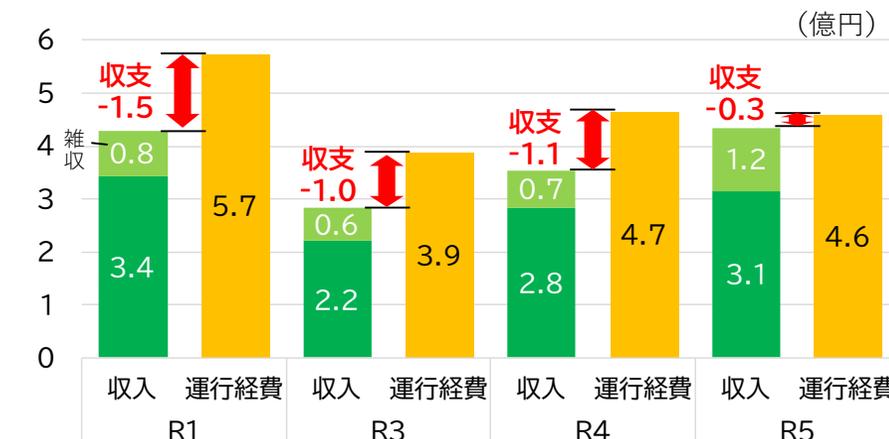
【出典】各社提供の輸送実績報告書による

< 路線バス >  
(岡山市関連系統)



収支率	R1	R3	R4	R5
収支率	82%	70%	86%	91%

< 路面電車 >



収支率	R1	R3	R4	R5
収支率	74%	73%	76%	94%