

2 各系統とも、汗入バス停以南の区間の利用が少ない。

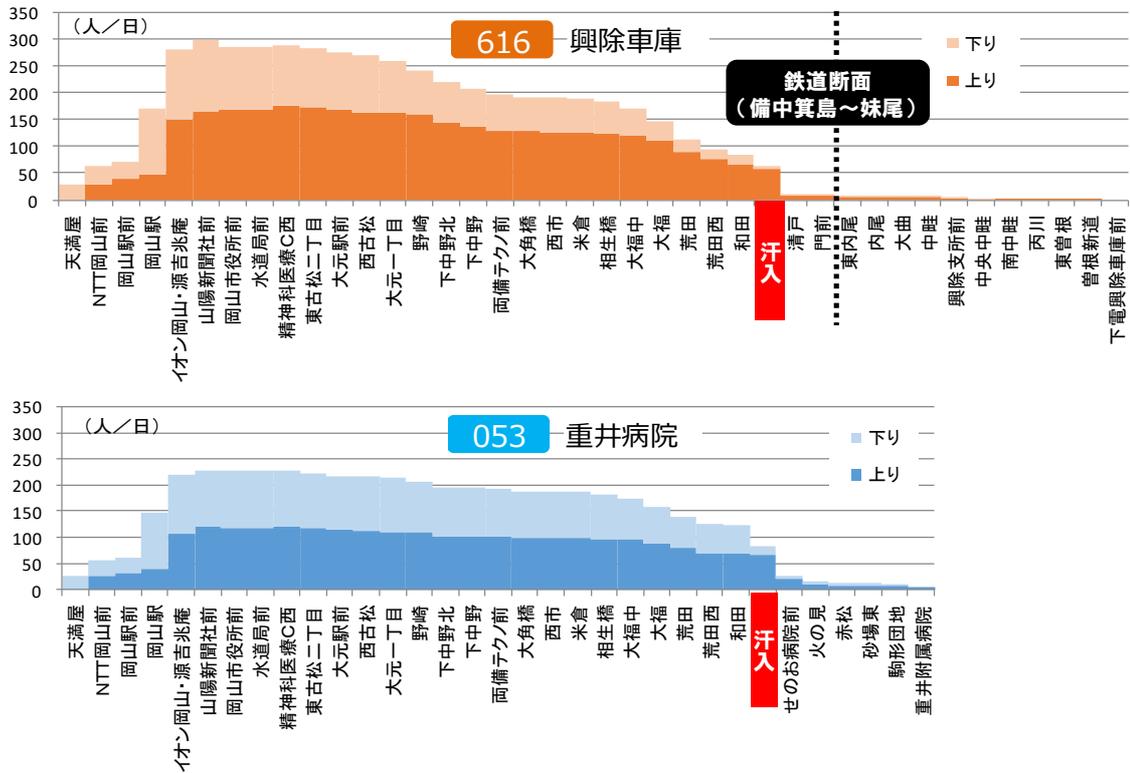


図54 616系統・053系統の1日あたりの利用者数（乗車中の人数）

3 汗入バス停を跨ぐ利用の場合、瀬戸大橋線の駅周辺での乗降が多い。

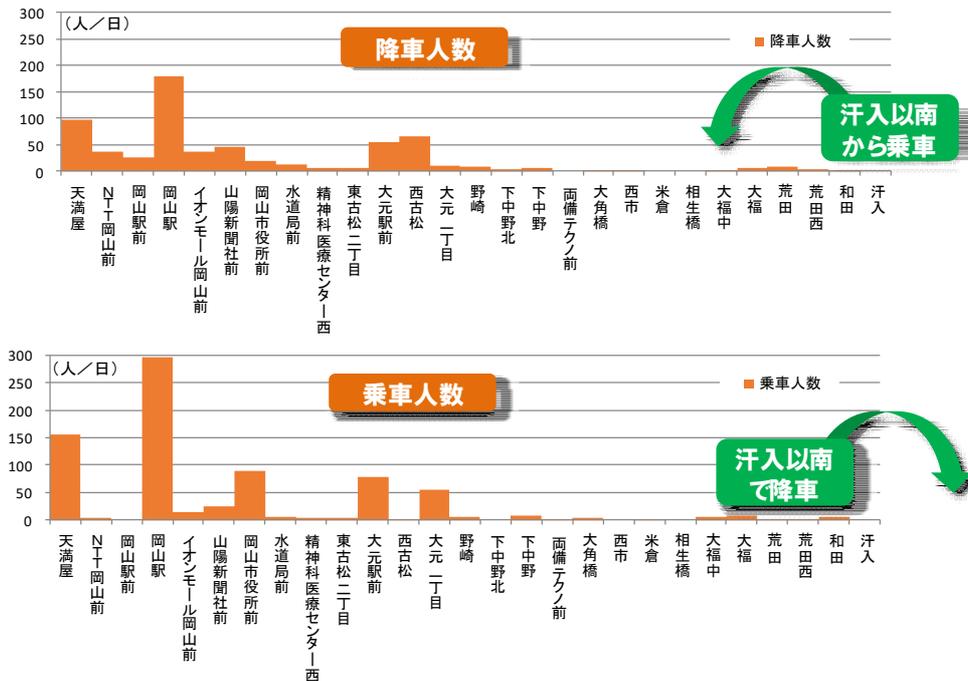


図55 「汗入バス停」を跨ぐ利用者数（616・617系統）

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ 乗り継ぎ環境の向上（結节点機能の強化）

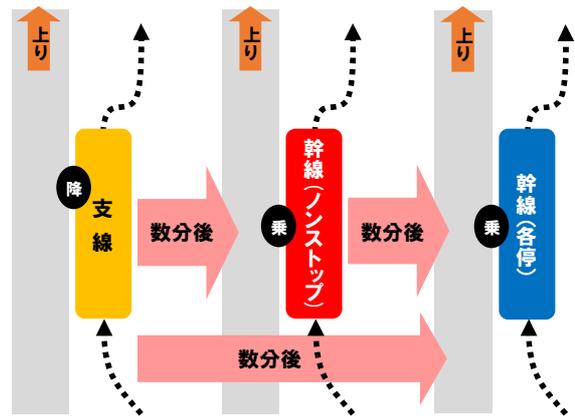
地域公共交通再編事業

幹線・支線化への路線再編等においては、幹線系統と支線系統の乗り継ぎが生じる交通結节点において、快適でスムーズな乗り継ぎ環境を整備します。

具体的には、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や、乗り継ぎ割引による負担軽減、上屋・ベンチ・デジタルサイネージ・バリアレス縁石の設置等の乗り継ぎ環境の向上に取り組みます。

1 乗り継ぎしやすいダイヤ設定

- ・幹線・支線化への再編にあたっては、支線系統が先着した後、できるだけ早く幹線系統へ乗り継ぎできるダイヤを設定
- ・支線系統の利用者がノンストップと各停の両方を選択できるように、幹線系統もお互いにダイヤ調整を実施
- ・下り方面では、幹線系統の遅れ状況に応じて支線系統が発車時間を調整



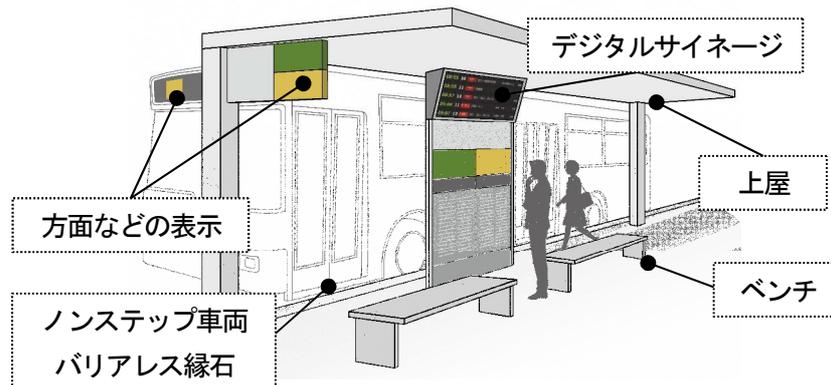
2 乗り継ぎ割引による負担軽減

- ・バスを乗り継ぐ場合、現行運賃では2回初乗り運賃が必要となるため、直行便と同額となるような運賃割引等を検討
- ・乗り継ぐ間に、周辺の商業施設で買い物等の用事を済ませることが可能となり、乗り継ぎによるメリットも考えられる



3 待ち環境の整備

- ・上屋、ベンチ、ICカードチャージ機などを設置
- ・デジタルサイネージを設置し、遅れ状況等の運行情報をわかりやすく提供
- ・バス停のバリアフリー化（バリアレス縁石の設置）やノンステップ車両の導入を検討



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ 再編で生み出された余力を活用した路線の拡充

地域公共交通再編事業

重複区間の路線集約やダイヤ調整により生み出された余力を活用し、駅が近くにあり、人口密度が比較的高い市街地を形成しているにも関わらず、都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティが低い、または公共交通アクセス圏外となっている地区を優先して、バス路線の新設・増便などの再配分を検討します。

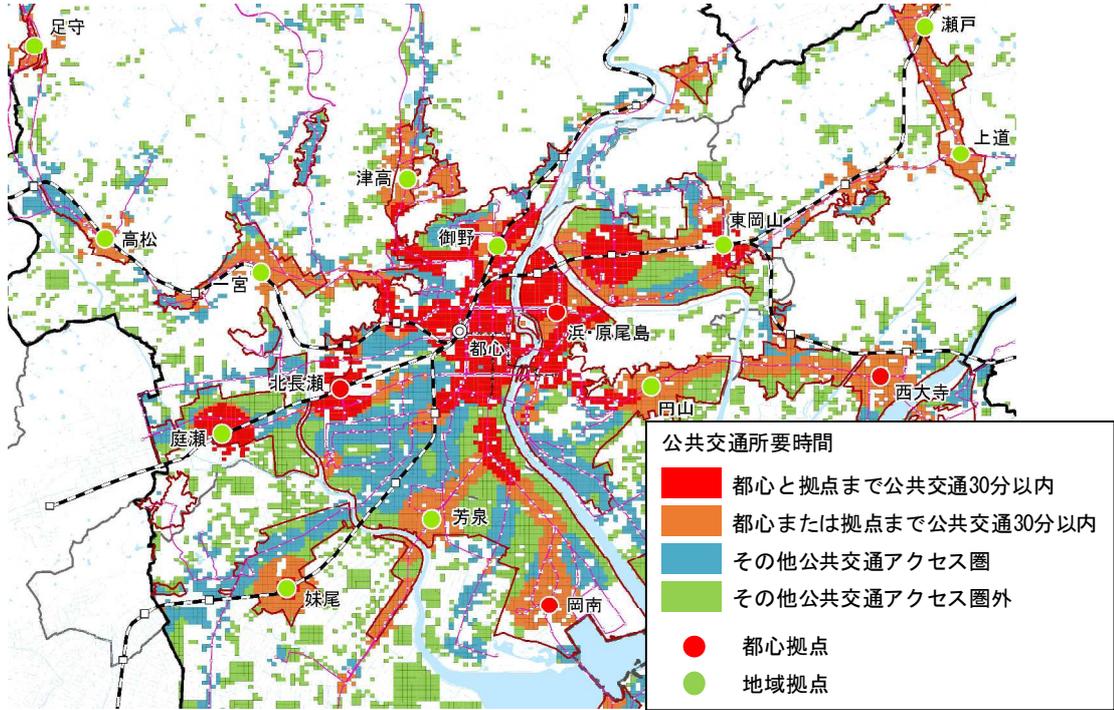


図 58 都心・拠点までの公共交通所要時間

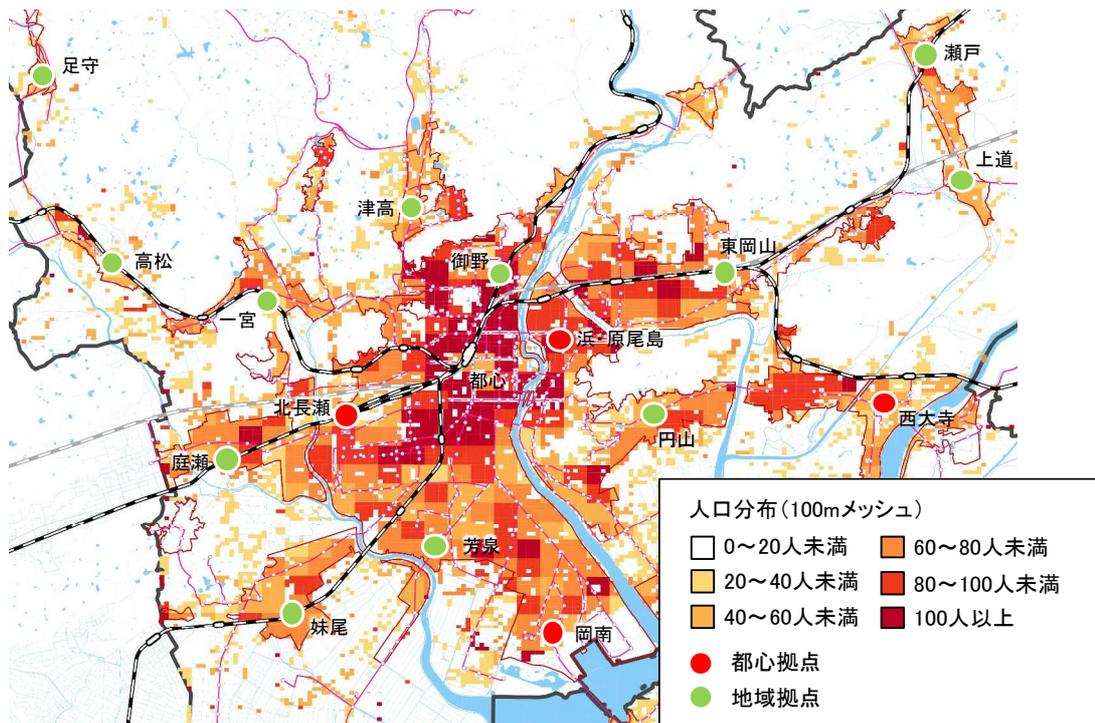
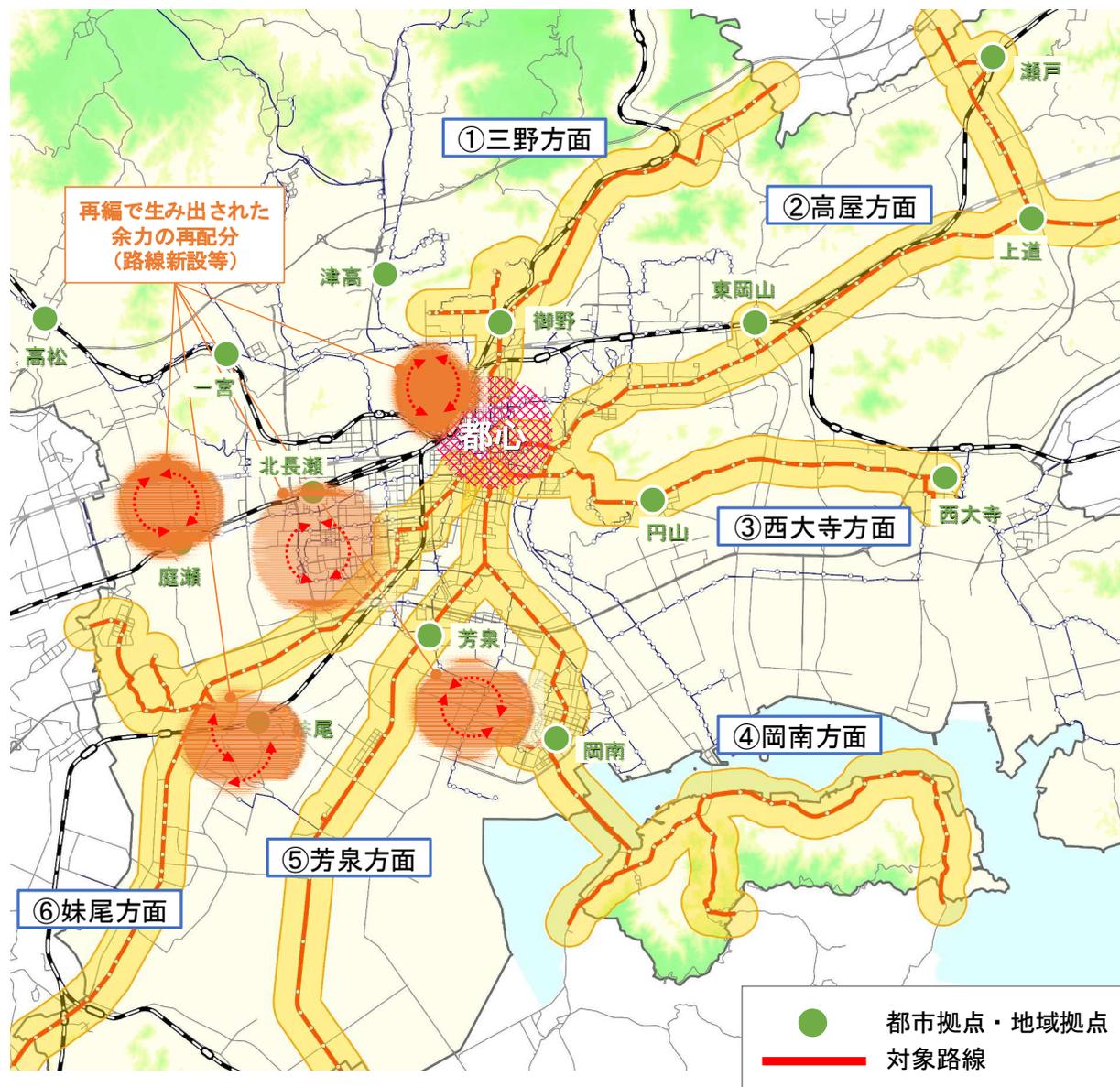


図 59 100mメッシュ人口

出典：国勢調査（平成27年）

再編の対象路線（案）



6方面	運行事業者	考えられる再編の内容
①三野方面	宇野・岡電	○重複区間の便数適正化 ○幹線・支線化（乗り継ぎ拠点整備） ○等間隔運行 等
②高屋方面	宇野・岡電	
③西大寺方面	両備・八晃	
④岡南方面	両備・岡電	
⑤芳泉方面	両備・岡電	
⑥妹尾方面	岡電・下電	

《 鉄軌道について 》

■ 基幹的公共交通の強化

① 桃太郎線 LRT 化

桃太郎線（吉備線）LRT 化により、都心と一宮・高松方面の連携軸を強化するとともに、フィーダー交通の整備により沿線地域全体での利便性の高い公共交通ネットワークを形成し、桃太郎線（吉備線）沿線を含む周辺部の活性化と吉備路の観光振興を図ります。



- ① 吉備線のLRT化による機能強化
- ② 交通結節点整備
- ③ アクセス交通の確保
- ④ 観光地へのアクセス強化
- ⑤ 大学へのアクセス強化
- ⑥ 病院へのアクセス強化



① 時刻表いらずの高頻度運行へ増便

ピーク時には15分に1本、オフピーク時は20分に1本程度に増便することを想定

② 新駅設置でアクセス圏域を拡大

新駅を整備し、桃太郎線（吉備線）のアクセス圏域を拡大

③ 交通結節機能の強化

路線バスや生活交通、パーク&ライド等、他の交通手段との乗り換え環境の整備

④ 駅と車両のバリアフリー化

低床車両の導入と駅のバリアフリー化により、車椅子やベビーカーなど、あらゆる人の利用環境を改善

⑤ 環境負荷の低減

自動車利用からの転換と路線の電化による環境負荷の低減

⑥ シンボル性の向上

桃太郎線（吉備線）沿線地域のシンボルとなる魅力的な車両の新規投入

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

② 路面電車の岡山駅東口広場乗り入れ

県都岡山の玄関口である岡山駅は、公共交通ネットワークの要であり、市内で最も人の往来の多い場所です。

岡山駅を「おもてなし」と「にぎわい」の拠点として、まちなかへの人の流れを効果的に生み出すため、駅前広場の利用者が交通手段を自由に選択できるように、唯一離れた場所に存在する路面電車を乗り入れることで、岡山駅の交通結節機能を一層強化します。

1. 岡山駅前広場整備のコンセプト

**公共交通を中心とした
「人が主役」のにぎわい拠点となる広場**

2. 岡山駅前広場のデザインコンセプト

- 後楽園に「見立て」た、緑あふれる《都市の庭園広場》としての岡山駅前広場デザイン
- 人が主役の《にぎわい拠点》と《公共交通拠点》となる駅前広場ゾーニング
- 岡山らしさを感じられる《県産材》の自然材料や配色でまとめた統一感のあるデザイン

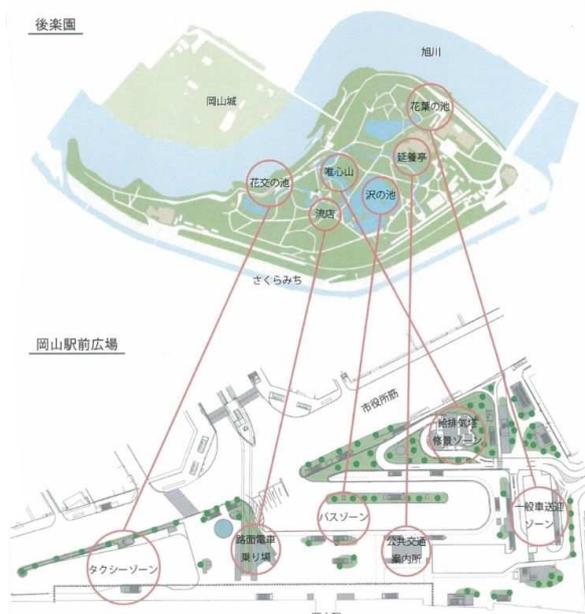


図 60 岡山駅前広場整備イメージ

③ 路面電車の延伸・環状化（ネットワーク化）

人口減少、高齢社会の進展を踏まえ、持続可能なまちづくりを進めていくためには、都心部や都心縁辺部において、利便性が高く効率的な公共交通ネットワークの構築が必要であると考え、岡山市路面電車ネットワーク計画（令和2年2月）に基づき、定時性、速達性、経路のわかりやすさに優れ、輸送力の高い交通手段である路面電車ネットワークの拡充（延伸・環状化）を図ります。



短期			
区間	起点	経由	終点
④	大雲寺前電停	岡山芸術創造劇場	西大寺町電停

中期			
道路交通への影響、用地買収の必要性及びバスへの影響等の様々な課題への対策等を検討する必要がある。			
区間	起点	経由	終点
①	岡山駅東口	市役所筋	岡山市役所
②'	岡山市役所	細街路	大学病院
③	岡山市役所	-	大雲寺電停
⑤	城下電停	-	石山公園
⑥'	岡山駅西口	JR津山線乗り入れ 岡山県総合グラウンド	岡山大学

長期				
区間	起点	経由	終点	備考
②	大学病院	-	清輝橋電停	・実現にあたり道路交通への影響が大きいため、緩和対策や用地買収が必要
⑦	清輝橋電停	岡南営業所	岡山赤十字病院	・実現にあたり道路交通への影響が大きいため、緩和対策や用地買収が必要 ・岡南営業所終点、十日市交差点の整備も検討

	区間①		区間①②'		区間①③		区間④		区間⑤		区間⑥'	
模式図												
延長	1.0 km		1.7 km		1.7 km		0.6 km		0.3 km		2.8 km	
路面電車の需要（人/日）	5,000	○	5,500	○	4,600	○	3,200	○	1,800	○	3,300	○
道路交通への影響（混雑度）	①1.24	△	①1.24 ②'影響なし	△	①1.24 ③0.92	△	④0.77 ④1.07	○	⑤影響なし	○	⑥'JR西 ⑥'県有地	○
概算事業費（工事費、用地補償費等）	14 億円		25 億円		24 億円		9 億円		5 億円		42 億円	
費用対効果	1.92	○	2.45	○	1.84	○	1.93	○	1.19	○	1.37	○
主なアクセス施設	市役所	○	市役所 岡大病院	○	市役所	○	芸術創造劇場	○	岡山城 後楽園	○	済生会病院 総合グラウンド 岡山大学	○
バスへの影響	両備、岡電 下電、めぐりん	△	両備、岡電 下電、めぐりん	△	両備、岡電 下電、めぐりん	△	両備、岡電	○	宇野、岡電	△	中鉄、岡電	△
用地買収	無	○	区間②'有	△	無	○	無	○	無	○	有	△
総合評価	△		△		△		○		△		△	
課題	・道路交通への影響 ・バスへの影響		・道路交通への影響 ・バスへの影響 ・区間②'において 用地買収が必要		・道路交通への影響 ・バスへの影響				・市民会館跡地利用との 整合 ・バスへの影響		・総合グラウンド及び JR西日本との調整 ・バスへの影響 ・用地買収が必要	

※全ての区間において、軌道は単線を想定している。

図 61 路面電車ネットワーク化の候補路線

④ 駅前広場整備等による結節機能強化

定時制・速達性に優れた鉄軌道への乗り換えニーズは高く、鉄軌道と路線バス・タクシー・生活交通など交通モード間のシームレスな乗り継ぎが可能となるよう、駅前広場整備等による結節機能強化に取り組めます。

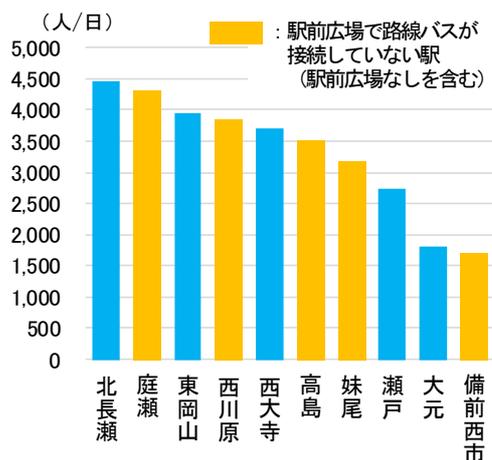


図 62 乗降者数の多い上位10駅 (平成30年度、岡山駅除く)



図 63 東山での乗り換え環境 (バス⇒路面電車)



図 64 足守地区生活バスの停留所別乗降者数



図 65 スムーズな乗り換え環境の例 (ファーム駅/コペンハーゲン市)

2 労働環境の改善

働きやすい

■ 運行の効率化による経営の安定化や人手不足への対応

利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供するため、重複区間における路線再編による運行の効率化等を行い、経営の安定化や運転手不足への対応を図ります。

- 「八戸の玄関口」たる八戸駅と「八戸の顔」たる中心街を結ぶ八戸駅線は、時間帯によって運行本数に大きなばらつきがあるなど、便数の多さが利便性につながっていなかった。
→ 交通事業者間（市営バス・南部バス）の運行ダイヤの一体的設定・調整



- Before (H19)**
- 各事業者がバラバラに系統・ダイヤを編成
 - 平日228便の運行本数

- After (H20)**
- 2事業者2経路のダイヤを平準化（10分間隔のヘッドダイヤに）
 - 平日182便（▲46便）に

→ 本事業をパイロット事業とし、以降、市内の他「幹線軸」へ適用を拡大

図66 複数事業者での共同運行・等間隔運行による運行効率化（八戸市）