

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。

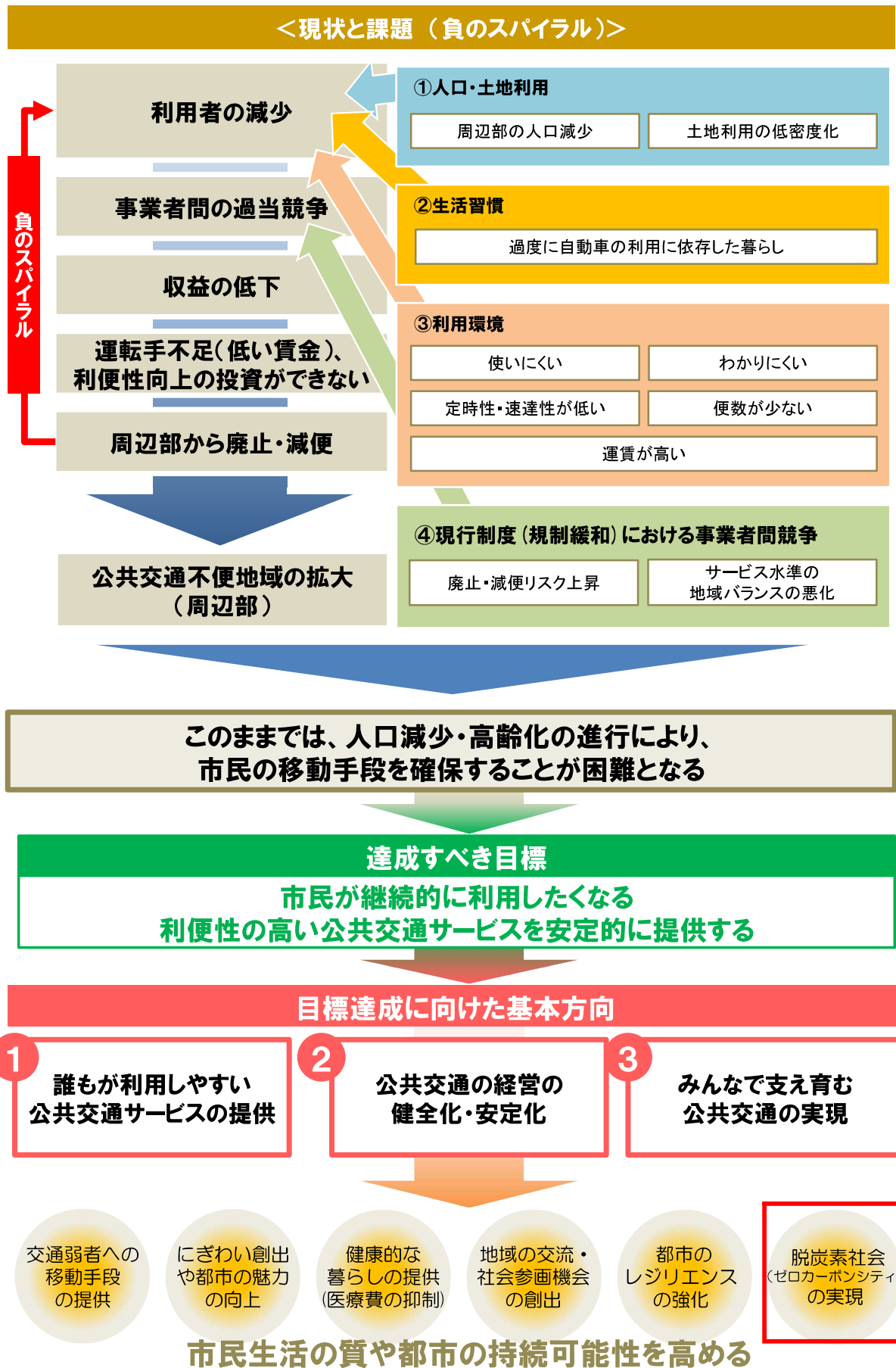
このことから、目標達成に向けては、「①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」「②公共交通の経営の健全化・安定化」「③みんなで支え育む公共交通の実現」の3つを基本方向とします。

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**



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。

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。

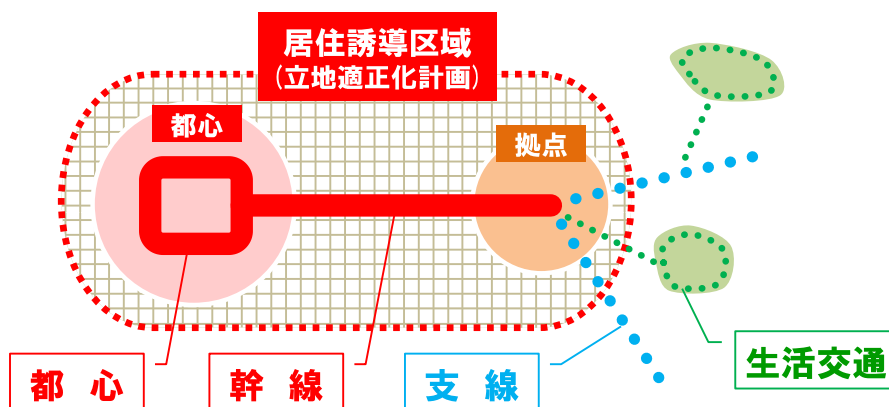


図 3-1 路線の階層化イメージ

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	<ul style="list-style-type: none"> 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		R 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"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

図 3-2 階層化によるサービス水準と役割分担（案）



1便あたりの平均利用者数が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。

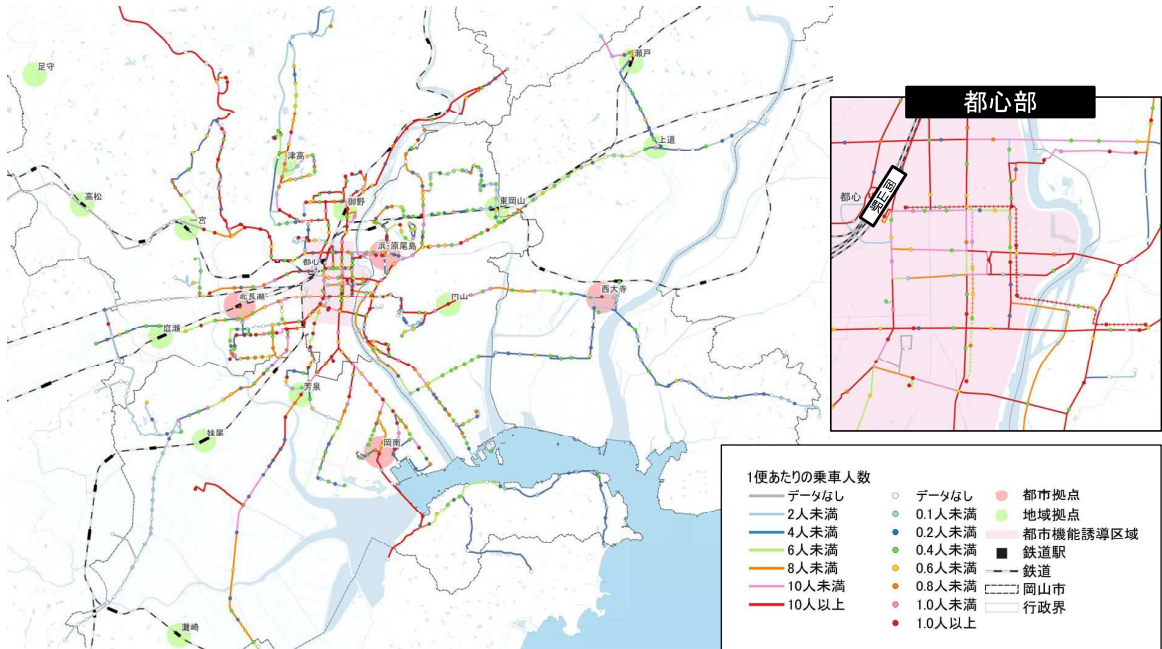


図3-3 路線バスの1便あたり平均利用者数

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。

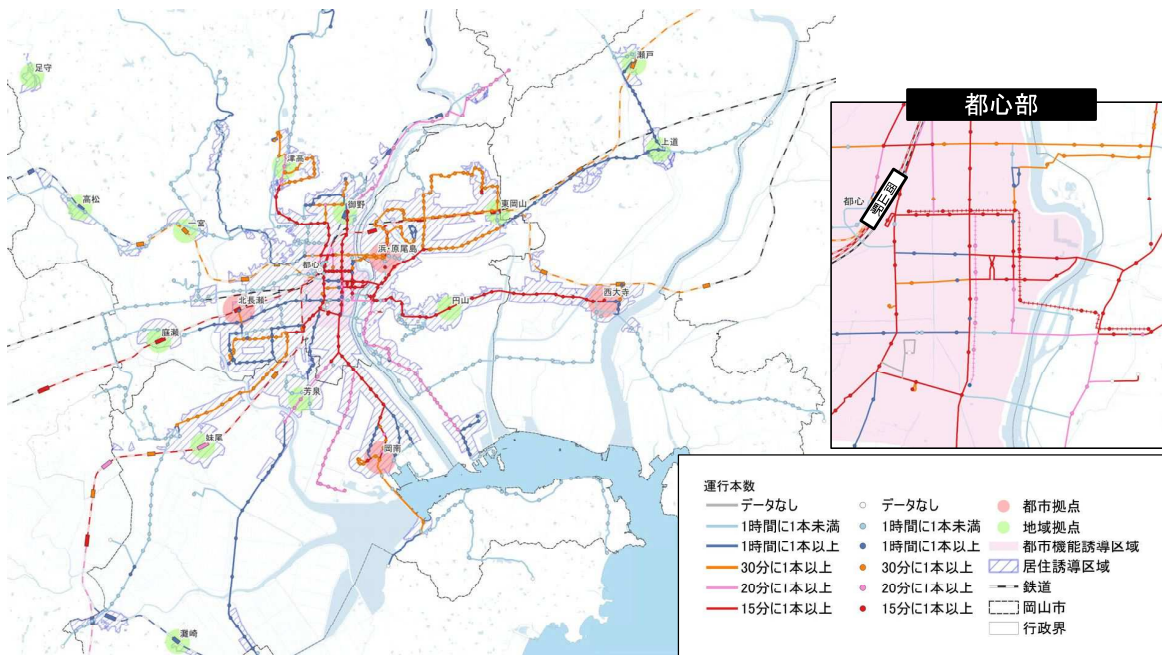


図3-4 鉄道・路面電車・路線バスの便数と居住誘導区域

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。

具体的には、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。

