



## (2) 岡山市立地適正化計画との連携

都市計画と公共交通計画との両輪で「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」を推進するため、岡山市立地適正化計画（令和3年3月策定）では、長期的な視点で公共交通沿線に居住を誘導するための居住誘導区域を設定しています。

居住誘導区域は、駅周辺や運行本数が概ね30本/日以上（片道）のバス路線沿線に設定しており、将来的にわたって一定のサービス基準で公共交通を維持すべき区域となっています。

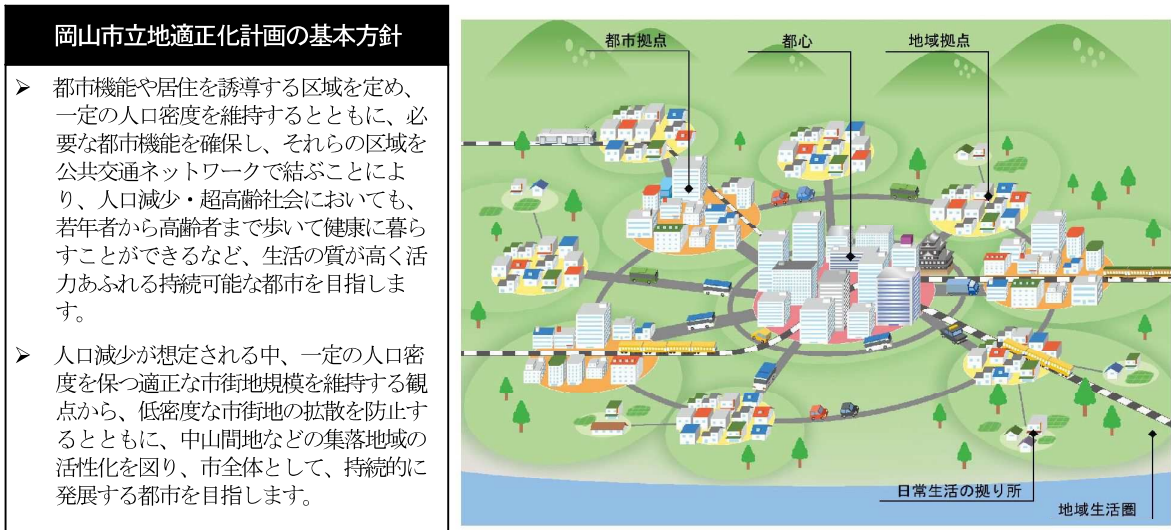


図3-5 公共交通を軸とした密度の高いまとまりのある都市空間イメージ

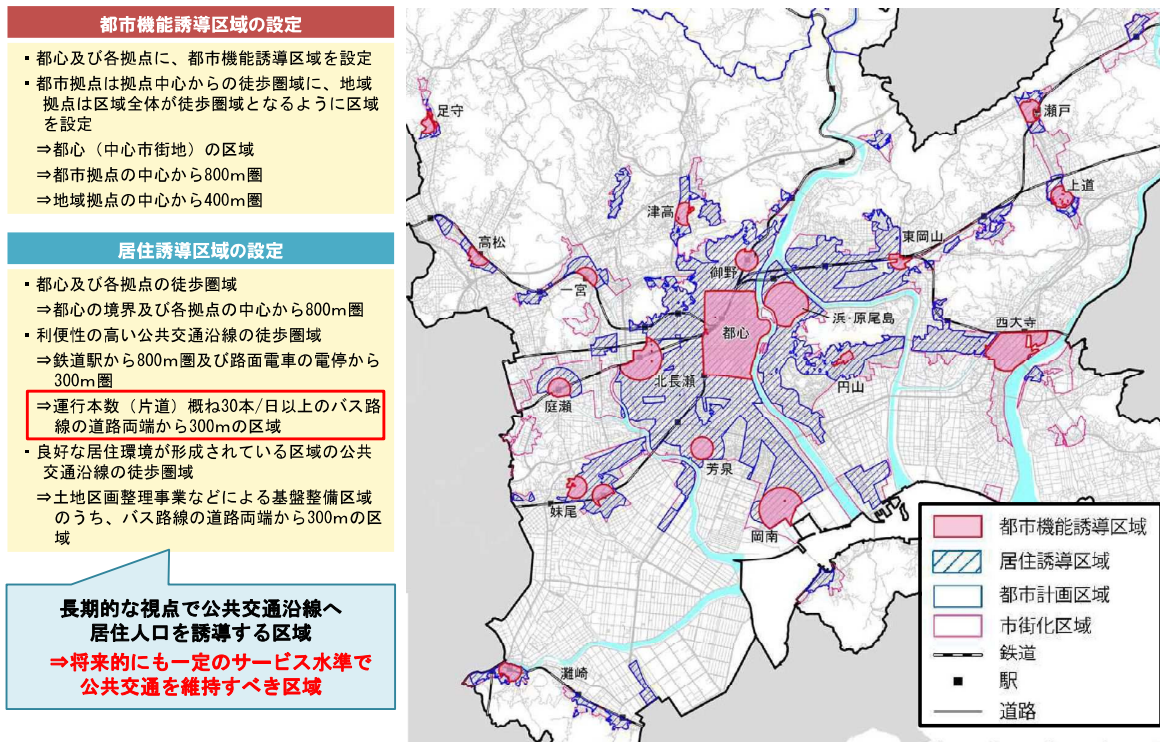


図3-6 都市機能誘導区域と居住誘導区域

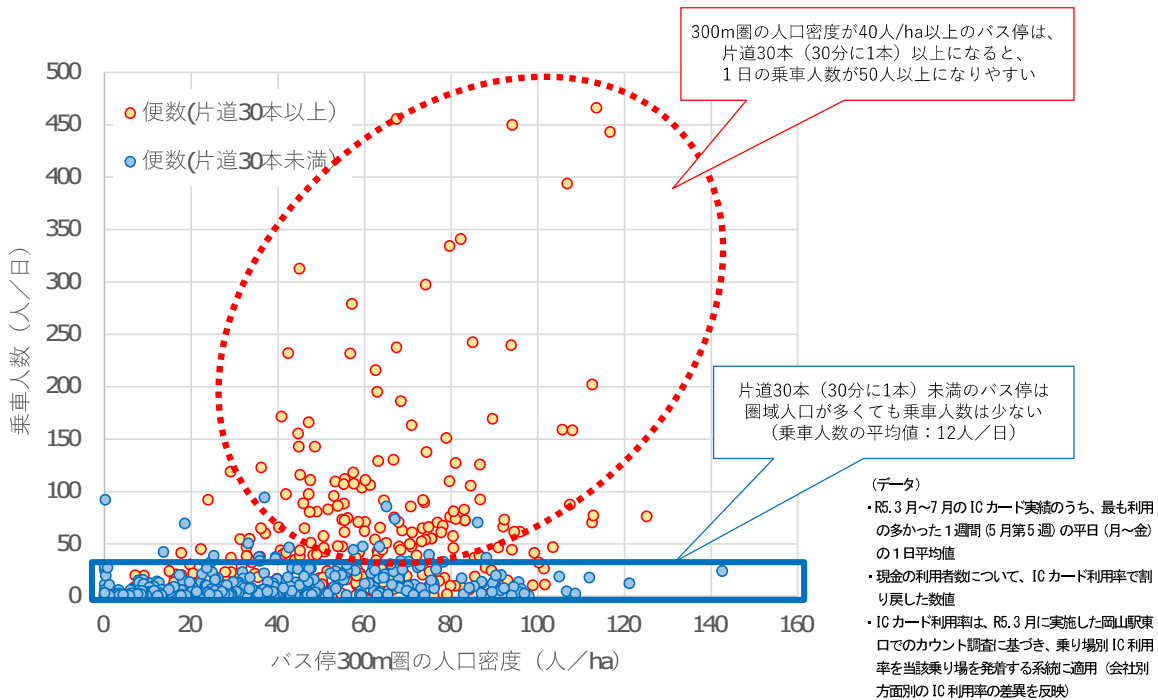


図3-7 バス停の便数・圏域人口・利用者数の関係

(3) 都市活動やまちづくりとの連携

施策の実施にあたっては、市街地再開発や新庁舎整備等の都市開発の動きや、芝生化した下石井公園を中心とした西川緑道公園筋、歩道を拡幅したハレまち通り、令和5年9月にグランドオープンした岡山芸術創造劇場「ハレノワ」、令和4年11月にリニューアルした岡山城等における賑わい創出のための取組など、様々な都市活動やまちづくりとの連携を図ります。



図3-8 都心部におけるまちづくりの動向




(4) 他分野との連携・共創

千種地区で運行中のデマンド型乗合タクシー「モモタク」では、放課後児童クラブに通う小学生の帰宅時に合わせたダイヤを設定するなど、地元検討組織（児童クラブ含む）と事業者が地域の様々なニーズを把握し、高齢者の買い物・通院等の移動手段としてだけではなく、幅広い層に利用してもらえるよう、きめ細かい運行サービスが提供されています。

このように、新たな利用者の開拓やまちの活力・魅力度向上のためには、様々なステークホルダーと能動的に連携するなど、従来とは異なる発想で取り組むことも重要であり、また、運転手不足が深刻化する中では、限られた輸送力を最大限活用していく必要があります。

そのため、スクールバスや福祉有償運送等を含めた輸送資源の総動員による移動手段の確保など、教育・福祉・物流・観光・まちづくりといった分野横断型の輸送サービスのあり方について検討します。

		月	火	水	木	金
行き	1便	7:40	-	7:40	-	7:40
	2便	8:40	8:40	8:40	8:40	8:40
	3便	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00
	4便	14:40	-	14:40	-	14:40
帰り	1便	10:40	-	10:40	-	10:40
	2便	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50
	3便	13:30	-	13:30	-	13:30
	4便	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00



- 放課後児童クラブの小学生が利用できる時間帯にダイヤ設定
- 多い月で約20名の小学生が帰宅時に利用（保護者が児童クラブと連携し事前予約）
- 児童クラブを構成員に含む地元検討組織と運行事業者が地域ニーズにきめ細かく対応

図3-9 千種地区デマンド型乗合タクシー「モモタク」と児童クラブの連携

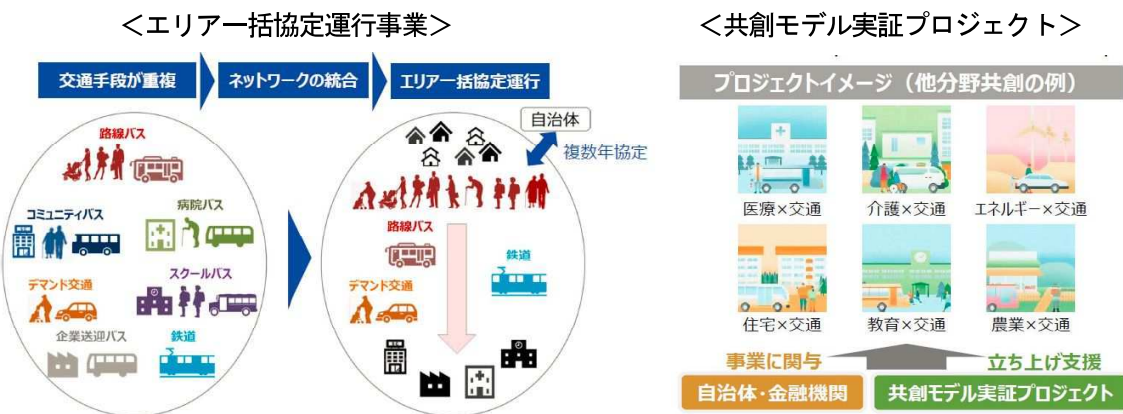


図3-10 様々なステークホルダーの連携により提供する輸送サービス事業の例（国土交通省）

## (5) 役割分担

これらの方向性で施策を推進する上で、事業者、市民・利用者、岡山市の3者が協働・連携する中で、下記のそれぞれの役割を果たすことが求められます。

### ① 事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、都市全体の公共交通システムの最適化を目指し、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

- ・利用者目線に立った質の高いサービスの提供
- ・事業の効率化・合理化
- ・利用しやすい運賃体系の構築
- ・技術開発や利便性向上への投資 等

### ② 市民・利用者

施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、主体性を持って公共交通を支える

- ・積極的に公共交通を利用する
- ・移動手段の確保（生活交通等）について主体的に取り組む 等

### ③ 岡山市

利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向け、主導的に取組を推進するとともに、具体的な支援を実施する

- ・利用環境の向上及び運行業務の改善・効率化に係る施設整備、施設投資、運営等に対する支援・連携の推進
- ・運転手確保に資する取組への支援
- ・フィーダー交通（生活交通等）の確保
- ・まちづくり等他分野や周辺市町との連携 等