

5 利用環境の向上

便利・快適

■ バス路線の見える化

地域公共交通利便増進事業

市内の路線バスは、9社の交通事業者により運行されており、路線が複雑になっているため、バス利用者が、利用したいバス路線が一目で判断できるように、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」します。

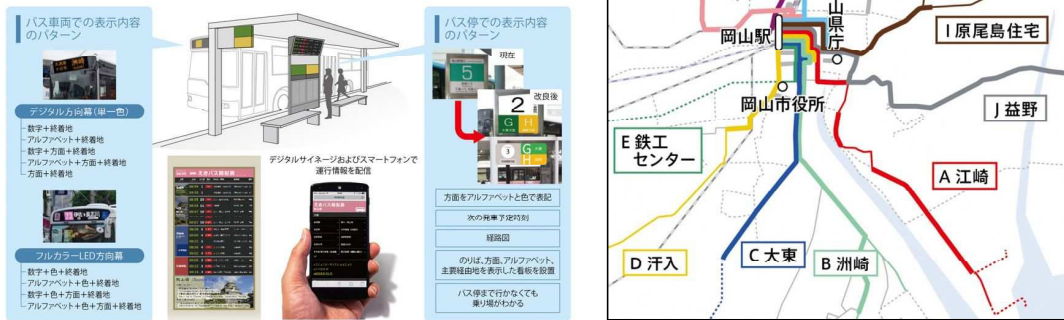


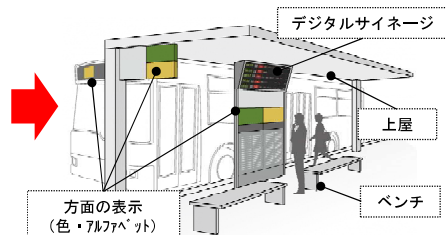
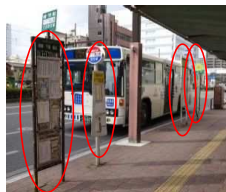
図 4-36 ソウル市の事例

出典:ソウル市HP

■ 上屋・ベンチ等の設置
■ わかりやすい運行情報の提供

地域公共交通利便増進事業

林立する標識と各社が提供する運行情報の集約や、多言語化された分かりやすい運行情報の提供、上屋・ベンチ・ICカード機器の設置により、路線バスや路面電車の利用環境の向上を図ります。



運行情報の提供については、各社の運行情報を集約して、デジタルサイネージ（岡山駅や今後整備される乗り継ぎ拠点等）やWEB上で提供するとともに、鉄道・路面電車・バスなど、様々な交通手段の運行情報の提供について検討します。

また、岡山の玄関口である岡山駅において、バスターミナル付近に総合的な交通案内板の設置などにより、路線バス・路面電車などで各方面にスムーズに移動できる環境整備に取り組みます。



出典:石川県屋外広告業共同組合 HP

図 4-37 金沢駅の交通案内板

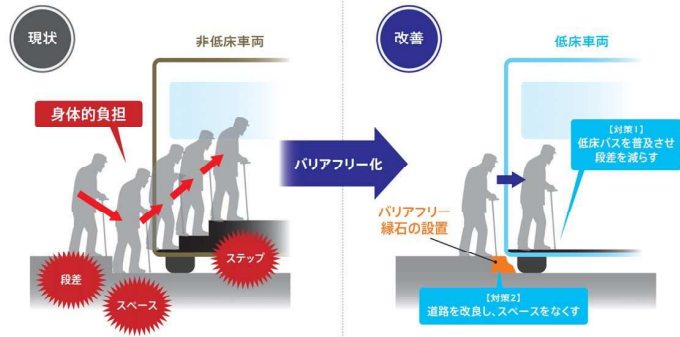


■ バリアフリー化（駅、バス停、車両）

地域公共交通利便増進事業

<路線バス>

ノンステップバスの導入割合を高めるとともに、バス停においてバリアレス縁石を導入することで、バス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑え、高齢者、障害者、子供等のバス利用者が安全に乗降しやすいように路線バスのバリアフリー化を推進します。



<鉄道>

駅利用者の利便性・安全性の向上を図るため、駅のバリアフリー化を推進します。

<路面電車>

低床車両の導入を進め、路面電車のバリアフリー化を推進します。



図4-38 バリアレス縁石（後楽園バス停）

表4-1 バリアレス縁石整備実績

	場所	整備時期	バス停名称					
			宇野バス	岡電バス	下電バス	中鉄バス	八見運輸	両備バス
1	中区役所	H28.10	-	浜東・中区役所前	-	-	-	-
2	表町	H29.5	-	表町バスセンター	-	-	-	-
3	東区役所	H31.3	-	-	-	-	-	東区役所前
4	後楽園	R元.6	岡山後楽園	後楽園前	-	-	-	-
5	宍甘	R2.7	宍甘	-	-	-	-	-
6	桃太郎大通り	R2.11	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前
7	ハレまち通り	R3.3	-	両備前	-	-	-	-
8	ハレまち通り	R4.3		農業会館前				

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

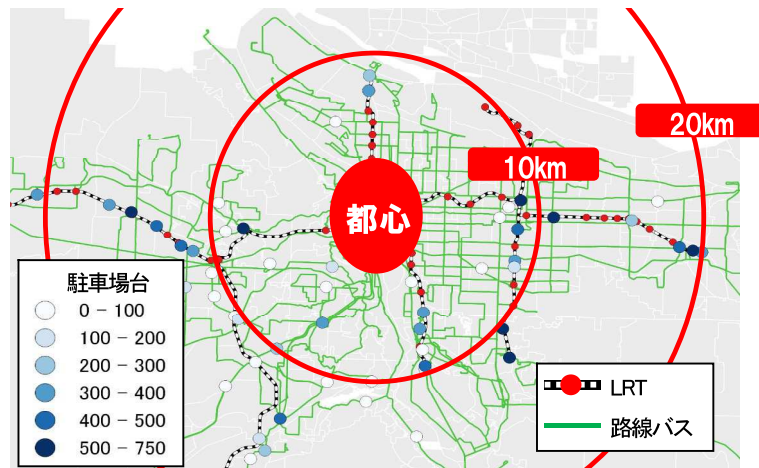
参考資料

■ パーク(サイクル) &ライド(バスライド)の拡充

地域公共交通利便増進事業

都心縁辺部や郊外部において、主要な鉄道駅・バス停周辺に駐車場・駐輪場を整備することで、鉄道や路線バスの利用促進とともに、都心までの自動車利用を抑制し、渋滞緩和を図ります。

また、駐車場利用者に対して料金面でインセンティブを付与するなど、パーク&ライドの利用促進策についても検討します。



出典:Civic Apps Data から作成

図 4-39 ポートランド都市圏のP&R 駐車場



出典:CTS HP

図 4-40 ストラスブールの料金施策

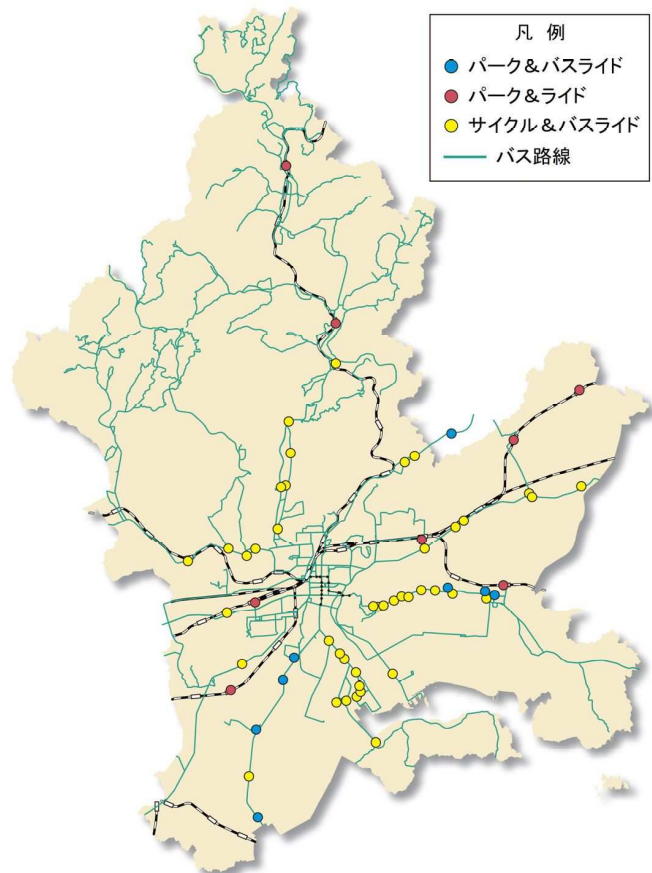


図 4-41 岡山市のP&R 駐車場の状況



6 交通不便地域の移動手段の確保

安心

■ 新たな生活交通の導入（乗合タクシーの導入等）

市内の公共交通が不便な地域に約18万人が居住しており、このような地域の買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保するため、新たな生活交通の導入を進めます。

また、すでに運行中の生活交通についても、ニーズに応じた運行改善や利用促進に取り組みます。

地域住民が主体となった生活交通の確保
 ・地元検討組織が主体となって、市の費用面・技術面での支援を受けて、運行計画の検討や利用促進等に取り組む

1 既存のコミュニティバス等の維持・改善

- ① 御津建部コミュニティバス
- ② 足守地区生活バス

2 交通不便地域への新たな生活交通の導入

- ③ H30(2018)年から10年間で10地区導入目標(総合交通計画より)
 ⇒ 現在8地区で運行中(令和5年10月時点)

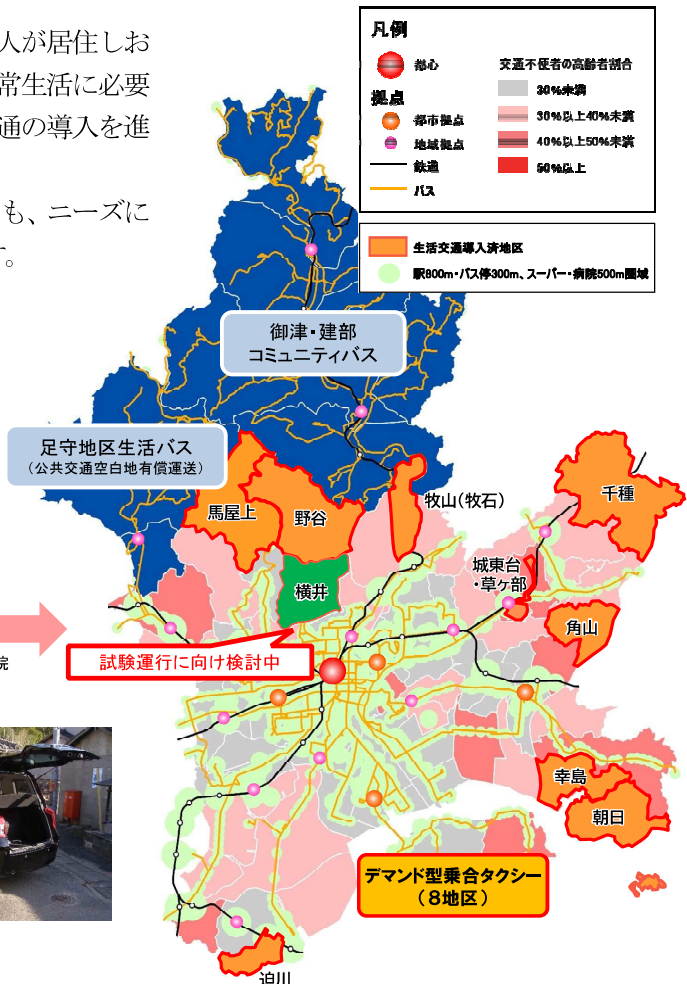
移動が不便な高齢者の割合が高い地域

- ・ 駅から800m、バス停から300m以上離れており、かつスーパー・病院のいずれから500m以上離れている人口(住基ベース)

追川地区/地元の検討会

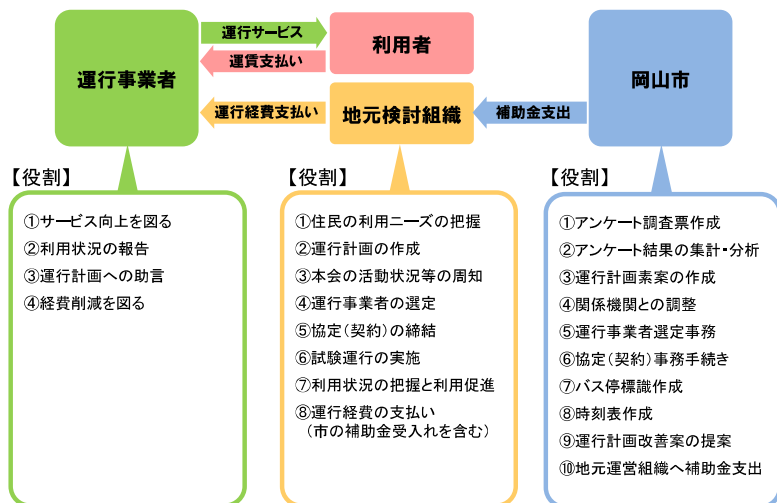


千種地区/モトタク



<取組体制>

地域住民で守り育てる持続可能な生活交通とするため、運営主体を地元検討組織とします。地元検討組織は、市の技術面・費用面での支援の中で、運行計画の検討から利用促進など、様々な役割を担います。



■ 既存の生活交通の維持・改善

路線バスの廃止後、地域住民の移動手段を確保するために導入された「御津・建部コミュニティバス」及び「足守地区生活バス」について、利用動向や地域住民の意見などを踏まえて、地元検討組織と運行改善に取り組みます。

表 4-2 今後の主な検討課題

路線	検討課題
御津・建部 コミュニティバス	・幹線系統の再編・強化 ・フィーダー系統の利便性向上 (区域運行への移行など)
足守地区生活バス	・2台2路線運行の継続 ・さらなる不便地域の解消



■ タクシーの利用環境改善

鉄道やバスと同様に、市民や観光客の移動を支える公共交通として欠かせないタクシーについて、これからの高齢化社会を見据え、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の普及に取り組みます。

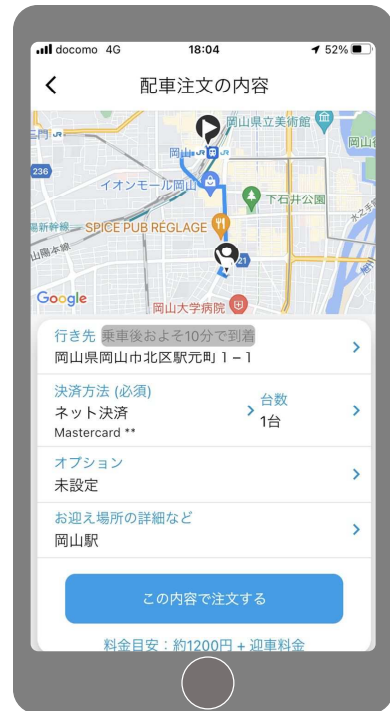
また、IC カード等での運賃の支払いや予約・決済アプリへの参画など、ICT 技術の活用により、タクシーの利用環境の改善を図ります。



出典:岡山県タクシー協会



図 4-42 ユニバーサルデザインタクシー



出典:TAXIcome

図 4-43 予約・決済アプリの例



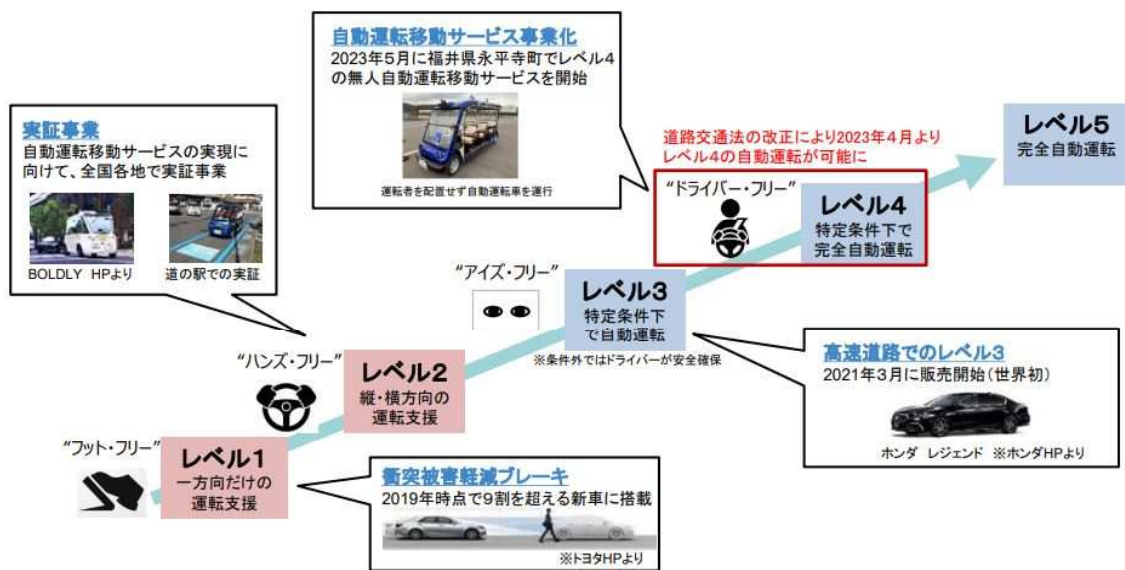
自動運転等の新技術の活用について

公共交通に関する情報通信技術の活用や、自動運転技術等の新技術の研究・開発が活発化しており、公共交通の利便性・安全性の向上や利用促進、運転手不足の解消などが期待されています。このような新技術については、開発動向等に注視しながら、他都市の取組状況等について情報収集を行い、様々な施策の推進にあたって、本市への適用可能性について検討します。

① 自動運転技術を活用したバスやタクシーの運行

政府は、官民 ITS ロードマップを2014年に策定し、2020年までに限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4）を実現し、2025年を目途にそのサービス地域の拡大を目標として掲げ、その成果として、現在、関連する道路運送法や道路運送車両法等の法改正を行った上で、自動運転レベル3の市場化や限定地域での無人自動運転移動サービスが実現しています。

現在、「モビリティ・ロードマップのあり方に関する研究会（デジタル庁）」において、新たな今後のロードマップが検討されており、引き続き、これらの動向に注視しながら、本市への適用可能性について検討します（図4-44）。



出典:「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会(第5回)

資料6-6:「新たなモビリティサービスの推進」(国土交通省)

図4-44 自動運転技術の開発・導入状況

② MaaSによるスムーズな移動サービスの提供

MaaS (Mobility as a Service) は、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。

スマートフォンアプリを用いて、月額定額料金制 (サブスクリプション) 等により、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型 (例えば、フィンランド・ヘルシンキのWhim) です (図4-45)。

MaaS の構築により、シームレスでストレスフリーな移動が可能となり、公共交通利用者の増加、渋滞やCO2の削減だけでなく、外出機会の増加による地域経済の活性化にもつながると期待されています。また、アプリケーションから収集した人流データを活用すれば、バス路線の再編など運行計画の見直しが可能となります。

様々なメリットがある一方で、MaaS 構築に向けては、交通事業者間の連携やキャッシュレス決済への対応、交通モード間のデータ連携などの課題があり、現在、各地で実証実験による研究が進められています (図4-46)。



スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランド MaaS Global 社)



図4-45 MaaSの概要

出典:国土交通省

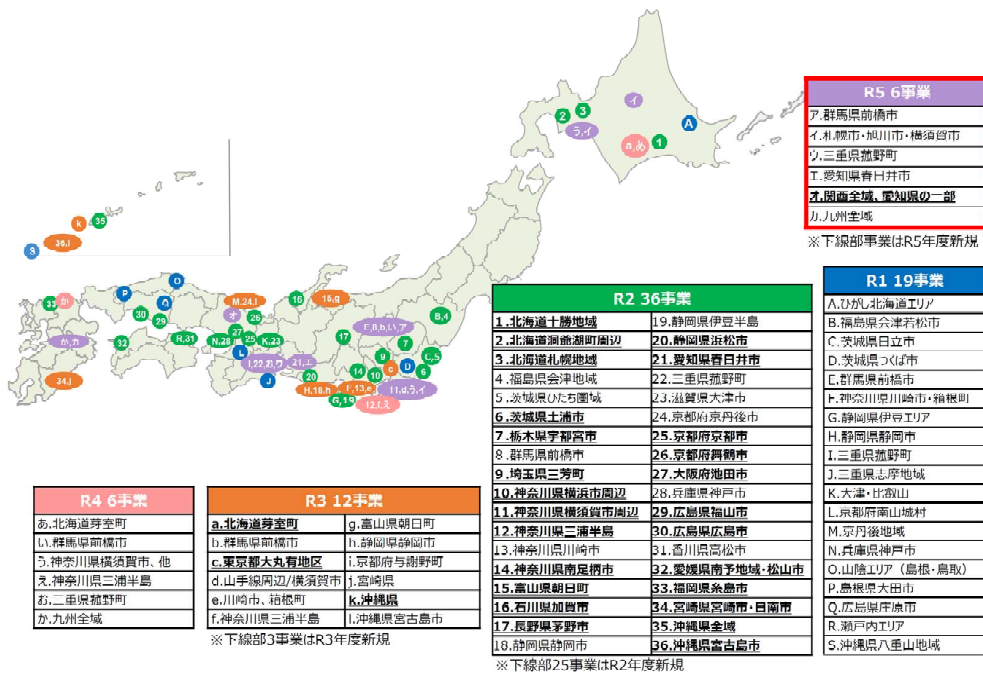


図4-46 MaaS実証実験プロジェクト(先行モデル事業)

出典:国土交通省



7 実施プログラム

各施策について、実施主体及び実現時期の目標を下記のとおり設定し、実施プログラムとして位置付けます。

表 4-3 施策の実施プログラム

方向性	施策	内容	実施主体	実現時期の目標		
				計画期間 (R6~R10)	長期	
1 【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	事業者・行政	→	→	
	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	事業者・行政	→	→	
	乗り継ぎ環境の向上	乗継地点の整備、乗継案内の実施等	事業者・行政	→	→	
	ダイヤ調整(団子運転の解消)	重複区間での等間隔運行等	事業者・行政	→	→	
	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	事業者・行政	→	→	
	地域幹線系統の維持	市域を跨ぐ広域路線の維持改善	事業者・行政	→	→	
	基幹的公共交通の強化	桃太郎線 LRT 化		事業者・行政	→	→
		路面電車の岡山駅前広場乗り入れ		事業者・行政	→	→
路面電車の延伸・環状化(長期区間)			事業者・行政	→	→	
2 【動きやすい】 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	事業者・行政	→	→	
	企画立案等の効率化	統合分析システムの導入等	事業者・行政	→	→	
	情報提供の一元化	ポータルサイト設置、窓口統合等	事業者・行政	→	→	
	運行管理システムの共通化	遠隔点呼・ロボ点呼等の DX 対応、勤怠管理システムの共有等	事業者	→	→	
	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、乗務員教育及び研修の共同実施等	事業者	→	→	
	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	事業者・行政	→	→	
3 【速い】 速達性の確保	バスレーンの実効性の確保	既設レーンのカラー化等	事業者・行政	→	→	
	PTPS の拡充	導入区間の拡充	事業者・行政	→	→	
	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	行政	→	→	
4 【お手軽】 利用しやすい 運賃設定	わかりやすい運賃体系の構築	ゾーン運賃制の導入等	事業者	→	→	
	IC カードシステムの利便性向上と運賃の効率化	定期券の WEB 購入・自動更新、オンラインチャージ、金額式定期券の導入等	事業者・行政	→	→	
	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り継ぎ割引等	事業者・行政	→	→	
	高齢者・障害者の運賃割引	ハレカハーフの利用促進	事業者・行政	→	→	
5 【便利・快適】 利用環境の 向上	バス路線の見える化	バス路線を方面別に見える化等	事業者・行政	→	→	
	上屋・ベンチ等の設置	—	事業者・行政	→	→	
	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	事業者・行政	→	→	
	バリアフリー化 (駅、バス停、車両)	駅のバリアフリー化		事業者・行政	→	→
		バス停のバリアフリー化		事業者・行政	→	→
	P&(B)R、C&(B)R の拡充	P&R、C&R、P&BR、C&BR の拡充	事業者・行政	→	→	
6 【安心】 交通不便地域の 移動手段の確保	新たな生活交通の導入(乗合タクシーの導入等)	デマンド型乗合タクシーの導入	地元組織・事業者・行政	→	→	
	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	地元組織・事業者・行政	→	→	
	タクシーの利用環境改善	UD タクシー導入促進等	交通事業者	→	→	

※必要な財政支援等については各施策を推進する中で検討

