

# 持続可能な公共交通ネットワークをつくるために

先日、岡山市とバス事業者や有識者が参加する協議会（岡山市公共交通網形成協議会）で、市内のバス路線を再構築する計画案について話し合いが行われました。同協議会委員の神田さんに、岡山市の公共交通の未来についてお話を伺いました。

人に寄り添う公共交通ネットワークで「心も晴れる岡山」に！

## 岡山市が抱える交通の課題

岡山市はすごく平野が多いですね。実は、谷合では家や施設が集まってまちがでやすく、バスを走らせやすいんですが、平坦な地では小さなまちがまばらに広がり、バスを走らせるのを絞りにくいんです。今は郊外に大型商業施設が増え、車で移動する人も多いので、街に出なくても便利です。ただ、年齢を重ねると車の運転が難しくなってきます。郊外では古い団地などに住む人が高齢化し、そういった人が新たにバスを利用しようにも、便数が少なかったり、商業施設に直接通じていないなどの不便さがあります。



## 市とバス会社が一緒に取り組みます

コロナ禍では人の外出が激減し、公共交通の運営がさらに厳しくなりました。そこで、同一区間で重複する路線や郊外などバス需要の小さい地域の交通網を見直し、利用しやすく持続可能なサービスにするため、岡山市がリードしながら、市内で9社あるバス会社が連携して公共交通のこれからを一緒に考えていくことになりました。これは全国的にも画期的なことなんです。



かんだ ゆうすけ

## 呉工業高等専門学校 神田 佑亮教授

▲1977年広島県生まれ。京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻助教授などを経て、現職。専門は交通計画・土木計画。国土交通省「交通政策審議会地方公共交通部会」委員や「日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会」幹事長などを務め、まちづくりの研究と実践の第一線で活躍中。

## 工夫がいっぱい！の公共交通網に

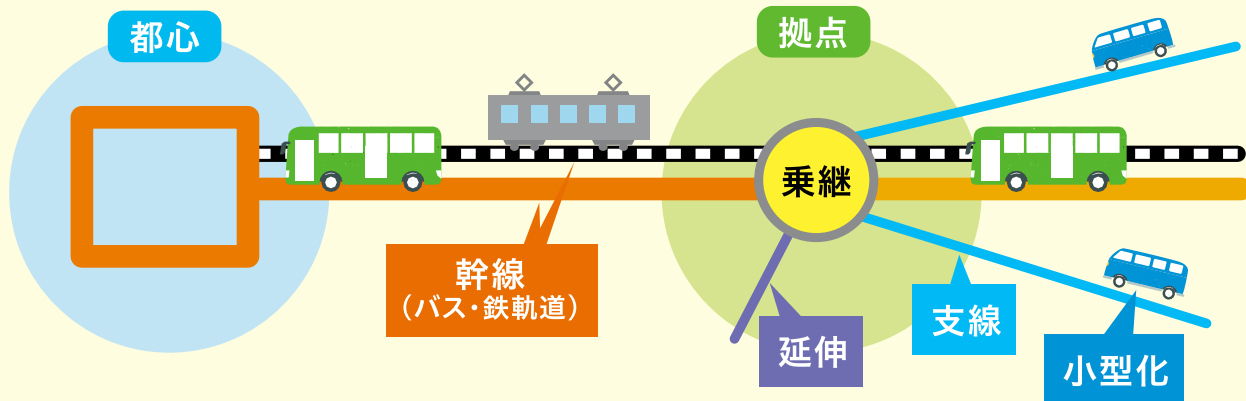
今後、岡山市では公共交通全体が効率的につながるネットワークを組み、シンプルで分かりやすい利用システムと、運賃の負担を抑える体制が整備される予定です。例えば遠方でも安心して乗れるよう上限を決めたり、エリアごとの料金設定などが今後検討されていきます。また郊外では小型バスが導入され、大型バスとの乗り継ぎ運賃を、直通で乗った場合と同水準にする見込みです。「公共交通を利用する文化」を岡山でもっと盛り上げられたらと思います。

ちなみに、以前調べたことがあるんですが、公共交通をよく利用する大都市の住民の方が、車中心社会である地方の住民に比べて健康寿命が長いんですね。より歩くことで生活習慣病が減り、「周りに人がいるから1人じゃない」という感覚が心も豊かにします。

公共交通が不便な地域には乗合タクシーを取り入れるなど、普段使いしやすい公共交通がどんどん充実していくので、これからの発展を楽しみにしててください。

# バス路線を維持する 新たな仕組みはこちら!!

— 幹線: 中心部と周辺部を結ぶバス路線  
— 支線: 周辺部の拠点と地域生活圏を結ぶバス路線



## POINT1

### 路線を再編します

重複したムダな路線を再編し、幹線と支線に分割。支線を新設・延伸・増便して駅や商業施設などと接続することで、路線バスが日常の移動手段に。

## POINT2

### 支線は小型バスで運行します

需要に応じて普通2種免許で運行可能な小型バスを導入することで、運転手の成り手不足を解消。また、大型バスと比べて運行経費の抑制に。

## POINT3

### 市と事業者で路線を守ります

支線への小型バス導入や乗り継ぎ環境の整備費用のほか、利益が出にくい支線の運行経費などを市が支援することで、支線を持続可能に。

今回の再編により、  
バス路線の維持・拡充を図ります。

具体的には  
4～5ページへ

なぜ、新しい仕組みが必要なの？

## 実は、岡山市の路線バスは危機的な状況だからです

岡山市では、自動車の利用依存やコロナ禍の影響で路線バスの利用者数は減少し、需要の少ない周辺部の路線から減便・廃止が行われていました。さらに、各バス会社は運転手不足や車両の老朽化などの課題にも直面していますが、厳しい経営状況により、人材や設備への新たな投資が困難な状況となっています。

### 自動車利用への依存

利用者数は28年間で**37%減少**

### 路線の廃止

運行区間は28年間で**26%減少**

### 運転手不足

現在の運行を維持するのに  
必要な運転手数は**57人不足**

### 厳しい経営状況

運行経費に占める  
運賃収入の割合は**80%程度**

# どうなる？ これからのバス路線

令和7年度から順次バス路線の再編を行います。  
 バス路線の再編によって、今後私たちの生活はどのように変わっていくのでしょうか。

## 馬屋下地区在住

地域を循環する支線バスに変わると、岡山駅に行くには乗り換えが必要になるけど、備前一宮駅や身近な商業施設にも行けるようになるわ。



### 一宮方面

- ・支線を備前一宮駅まで延伸
- ・幹線、支線ともに増便

### 津高方面

- ・支線を大型商業施設や国立病院まで延伸

## 妹尾地区在住

運転ができないので、市民病院や南区役所へ行くには一度岡山駅に出る必要があったけど、新しい支線バスなら直接行けるわ。利用してみようかしら。



### 庭瀬方面

- ・庭瀬駅へ接続する支線を新設
- ・幹線の便数適正化

## でも、バスの運賃って高いイメージが…

ご存知ですか？ 高齢者・障害者は運賃半額

割引専用ICカード「ハレカハーフ」を使えば、高齢者・障害者は路線バス・路面電車の運賃が半額に



### 妹尾方面

- ・妹尾駅へ接続する支線を新設
- ・幹線の便数適正化

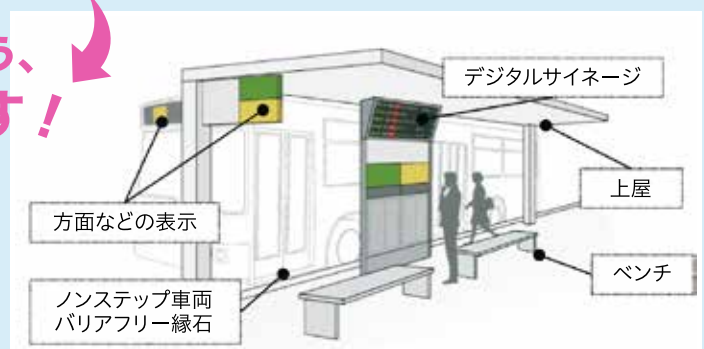
### 拠点間をつなぐ支線の新設

- ・北長瀬～妹尾、妹尾～岡南、芳泉～岡南をつなぐ支線の新設

## 支線になると乗り継ぎが必要になって不便…

できるだけ不便を解消できるよう、乗り継ぎ環境を整備します！

待ち時間の少ないダイヤや、座って待てるバス停を整備していきます。またバスの運行情報がバス停で分かたり、乗り継ぎ時に料金が高くないような運賃設定を予定しています。



- 幹線(大型バス)
- 支線(小型バス)
- 幹線(鉄道)
- 乗り継ぎポイント (幹線バス—支線バス)
- 乗り継ぎポイント (鉄軌道—支線バス)



**高島方面**

- ・支線を備前原駅まで延伸
- ・支線を増便

**西大寺方面**

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

**沖元・平井方面**

- ・並走区間の路線集約
- ・幹線の増便

**牛窓方面**

- ・支線を岡村一心堂病院、西大寺病院へ延伸

**岡南方面**

- ・支線を労災病院まで延伸
- ・支線の増便

## 路面電車はどうなるの？

### 延伸し利用しやすくします

路面電車の岡山駅東口乗り入れは令和8年度に完成予定

路面電車を岡山駅東口広場に乗り入れ。岡山芸術創造劇場ハレノワへの延伸も検討中。



### 操南台団地地区在住

中心部に行くには、東山で路面電車に乗り換えるから、渋滞による遅延の心配が減って安心ですね。



### 朝日地区在住

バス路線が支線として維持されるので安心。岡村一心堂病院や西大寺病院に延伸されるので、デマンド型乗合タクシーと組み合わせて利用したい。



## そもそもバス停までが遠くて不便…

### デマンド型乗合タクシーを導入して移動手段を確保します



自宅から最寄りの駅・バス停、スーパーなどまでの移動手段。現在、朝日地区「あさタク」を含む8地区で運行。年々増加中。

今後も、さまざまな意見を聞きながら

市民の皆さんの移動手段をより利用しやすい形に改善していきます。

皆さんも公共交通をご利用くださいね！

「岡山市地域公共交通計画」に関する詳しい情報はこちら



☎086-803-1376 (岡山市都市整備局 交通政策課)