

(1) これまでの経緯、最新の利用状況について

協議会の開催状況等

■ 設置の目的

< 課題 >

- 本市の公共交通は、特に路線バスにおいて、H30年時点で市内を運行する路線の約8割が赤字となっており、運行区間は約20年間で25%減少するなど対策は待ったなしの状況
- 人口減少・高齢化が進行する中、このまま公共交通の負のスパイラルが続くと、市民の移動手段の確保がますます困難となり、市民生活の質や都市の持続可能性の低下を招く



< 目的 >

- このような認識のもと、将来にわたって利便性の高い公共交通ネットワークを構築することを目指し、交通事業者等関係者と十分に協議を行いながら、計画策定や各種施策を実施するために本協議会を設置

■ 開催状況等

年度	月	回	主な議事
2018 (H30)	05月	第1回	・協議会の設置、公共交通の現状と課題
	08月	第2回	・公共交通の今後の方向性
2019 (R01)	04月	第3回	・目標達成に向けて検討する施策
	08月	第4回	・目標達成に向けて検討する施策（路線再編ケーススタディ）
	11月	第5回	・地域公共交通網形成計画の全体像、施策実現に向けた課題
	03月	第6回	・地域公共交通網形成計画（案）
2020 (R02)	10月	第7回	・地域公共交通利便増進実施計画の具体施策（3本柱） ①バス路線の再編、②都心の運賃適正化、③高齢者・障害者の運賃割引
	02月	第8回	・具体施策（3本柱）に関する今後の方針



- ・事業者から、「コロナ禍の影響により、現時点で路線再編についての結論を出すことが困難」といった意見があり、検討は当面中断する
- ・この間、市と全事業者で利用促進等の取り組みを推進
【R3.10～継続中】3本柱の1つ「③高齢者・障害者の運賃割引(ハレカハーフ)」を実施
【R3.11～R5.12】運賃無料DAY、運賃上限200円キャンペーン実施

2023 (R05)	06月	第9回	・持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた今後の方向性
	11月	第10回	・地域公共交通計画（素案）、今後のスケジュール
	02月	第11回	・地域公共交通計画（案）、地域公共交通利便増進実施計画（案）

2024年2月 地域公共交通計画 策定

2024年4月 地域公共交通利便増進実施計画・第1弾 認定（国土交通省）

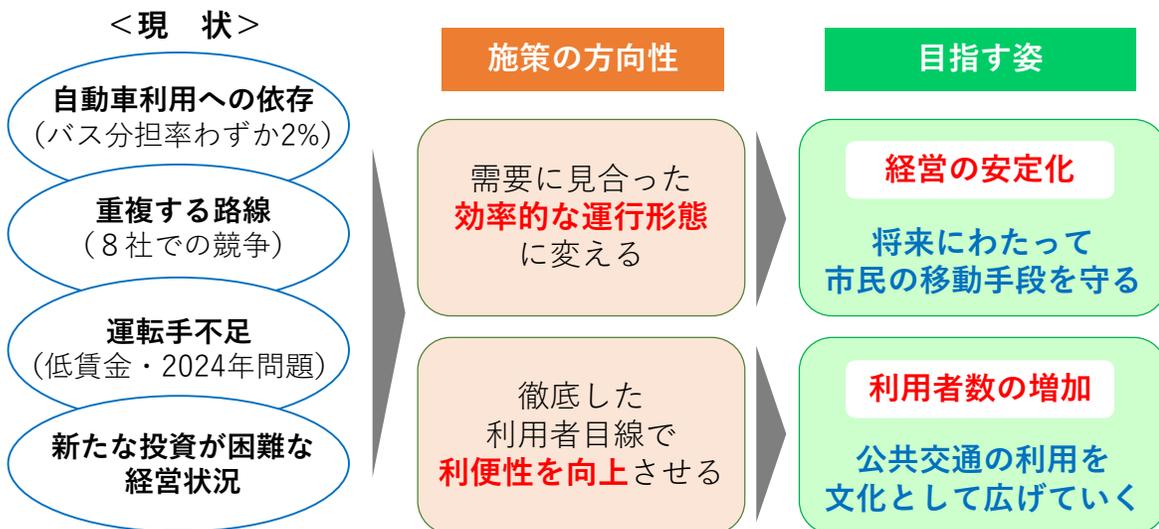


2024 (R06)	12月	第12回	・支線第1号「妹尾・北長瀬線」の運行計画
	02月	第13回	・都心の運賃適正化の実施方針 ・公共交通トータルデザインの検討（支線の愛称、車両デザイン等）
2025 (R07)	06月	第14回	・支線3方面の運行計画 ・公共交通トータルデザイン（乗り継ぎ環境の整備方針、バスの見える化）など

本日

路線バス再生に向けた5か年計画

■ 現状と課題、施策の方向性

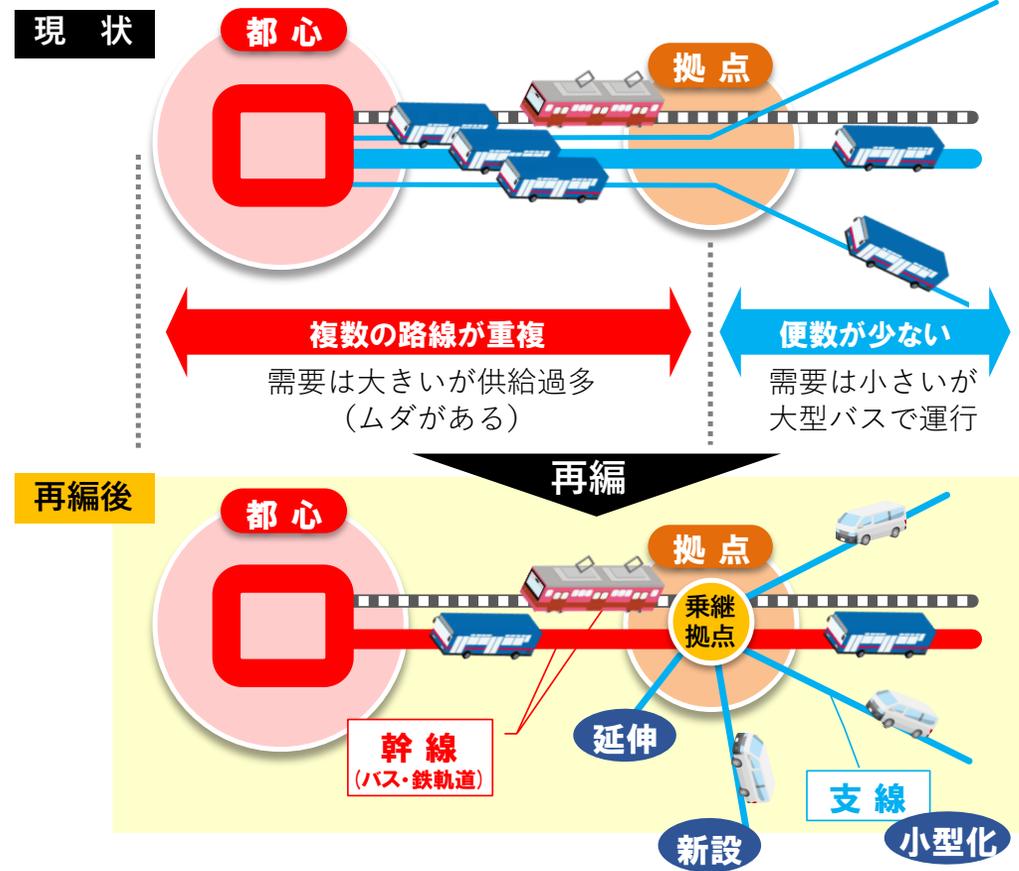


周辺部でさらなる減便・廃止のおそれ

利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する



■ バス路線の維持・拡充に向けた新形態 (岡山モデル)

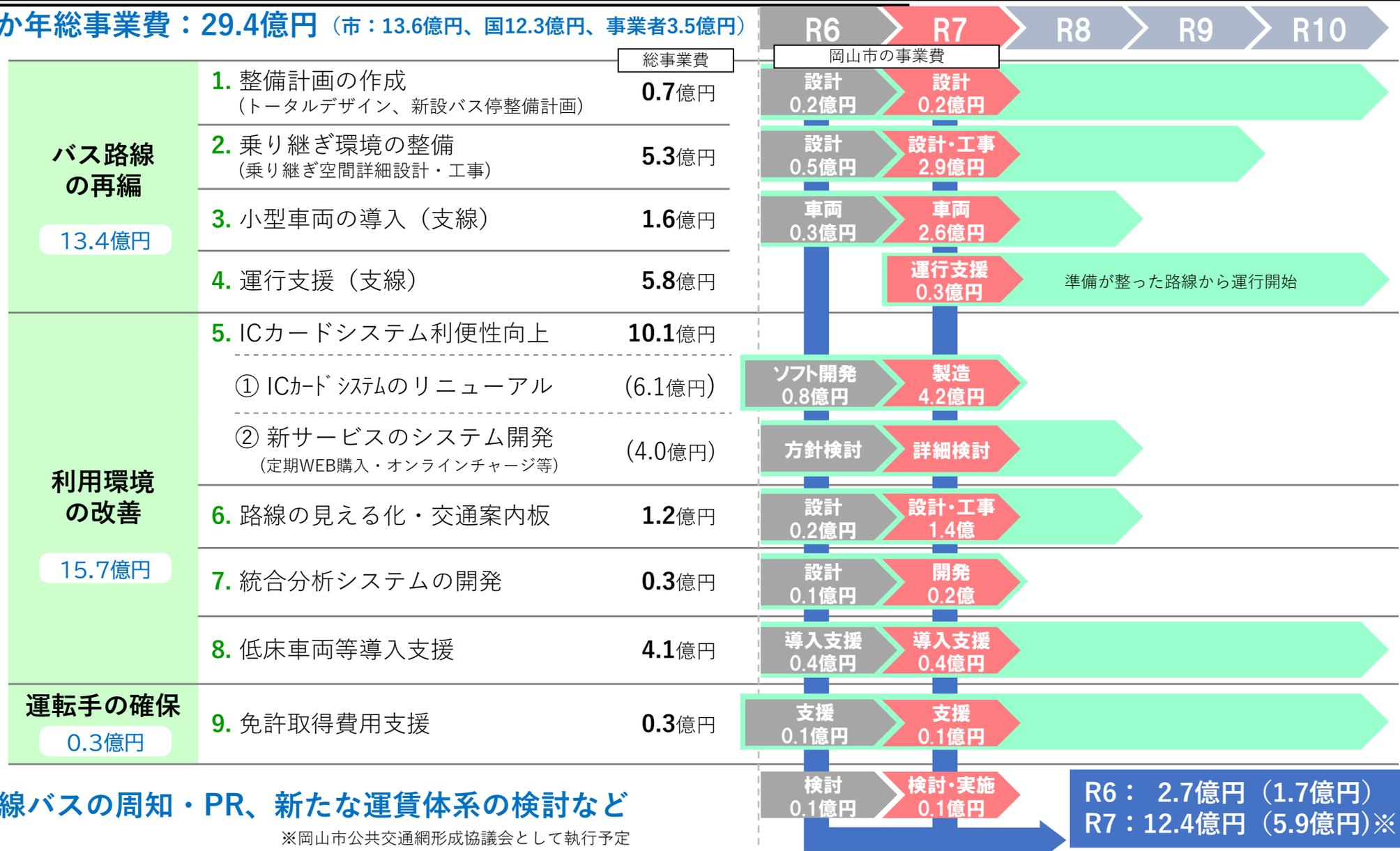


- 4つのポイント (岡山モデル)**
- 1 需要に応じて幹線と支線に分割
 - 2 支線は小型車両で運行 (普通2種免許)
 - 3 支線は公設民営 (幹線は民設民営)
 - 4 運行支援で支線を安定維持

市全体のバス路線の維持・拡充を図り、市民の移動手段を守る！

事業内容・スケジュール (R6～R10)

■ 5 年総事業費：29.4億円 (市：13.6億円、国12.3億円、事業者3.5億円)



R6： 2.7億円 (1.7億円)
 R7： 12.4億円 (5.9億円)※

※一部はR6年度2月補正予算

()内は国費

R7年度の主な取り組み

● 乗り継ぎ環境の整備 (支線のバス停、デジタルサイネージ含む)

4.5億円

前頁の1,2,6

- 令和7年10月から運行開始を予定している支線（高島・西大寺・庭瀬）のバス停を整備します。
- 令和8年10月から津高・岡南・妹尾方面で実施を予定しているバス路線再編（幹線バスと支線バスへの分割）に向けて、支線のバス停と乗り継ぎ環境を整備します。

【乗り継ぎ環境・支線のバス停整備 (イメージ)】

<バスターミナル型 (岡南方面) >



<アイランド型 (津高方面) >



【バス接近情報 (イメージ)】

<デジタルサイネージ>

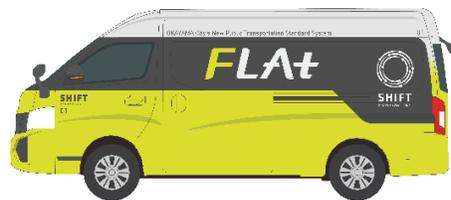


● 小型車両の導入 (支線)

2.6億円

前頁の3

- 支線で使用する小型車両及びICカードリーダー等の付属品を調達します。(R8年度運行開始予定分※)
※津高・岡南・牛窓・拠点間を想定
- 乗り継ぎポイントで支線バスの接近情報を提供するため、バスロケーションシステムを導入します。



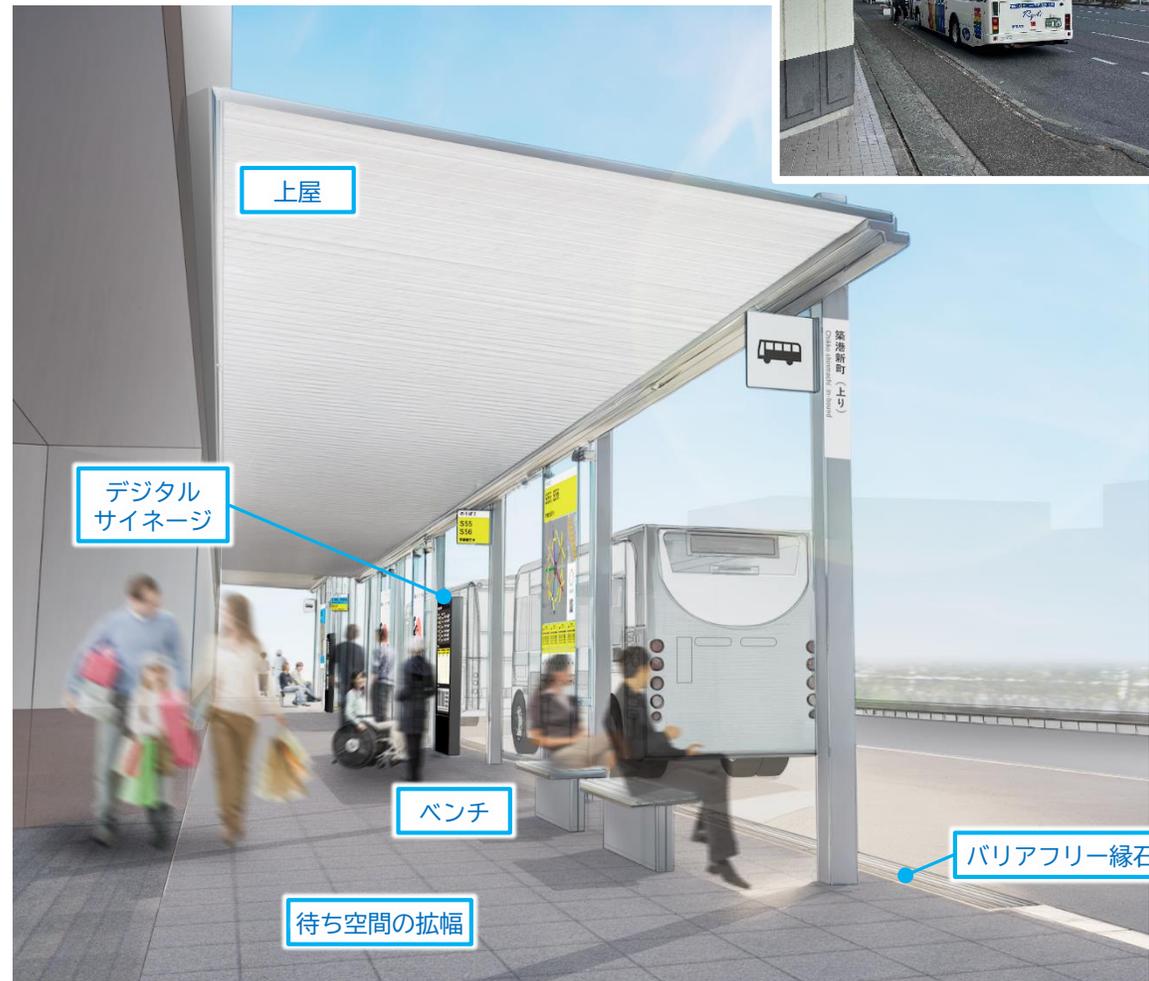
● 支線の運行支援、ICシステムリニューアル、統合分析システム開発など

5.2億円

前頁の4,5,7,8,9

<乗り継ぎ環境の整備イメージ>

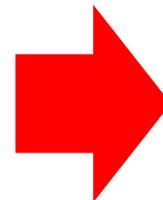
【築港新町バス停】



現在

【参考】最新の利用状況

- 鉄道（JR）の利用者数は、コロナ禍以降、毎年増加しており、令和6年度はコロナ禍前の97%に回復。
- 一方、路線バスは、令和5年度から令和6年度は横ばいに転じ、コロナ禍前の89%に留まっている。路面電車も同様。



バス路線再編などのネットワーク強化とともに、
**継続的な利用促進策により、
公共交通を利用する文化を育む必要あり**

鉄 道



※市内33駅乗車人数

路線バス



※市内8社合計（市外利用分も含む）

路面電車



【参考】 路線バス分科会の開催状況（令和7年度）

開催日		主な議題
第1回	6/4	<ul style="list-style-type: none">(1) 令和7年度の支線バス導入について(2) 公共交通トータルデザインについて<ul style="list-style-type: none">・バス停の整備方針（乗り継ぎポイント、区間のバス停）・バス路線見える化の実施方針（案）(3) 都心の運賃適正化について<ul style="list-style-type: none">・共同経営計画（案）・八晃運輸めぐりんの休止について