

(1) これまでの取組、最新の利用状況等について

協議会の開催状況等

資料 1

■ 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
2020 (R02)	03月	第 6 回	・ 地域公共交通網形成計画（案）
	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
・ コロナ禍の影響もあり、バス路線の再編を中断（事業者からの申し出） ・ 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 ⇒ R7.10.1に実施（5 社による共同経営計画） ・ 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 4 路線の運行計画 ・ 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
	12月	第15回	・ 支線バス2路線の運行計画（R8.4スタート） ・ 利用促進策の検討状況

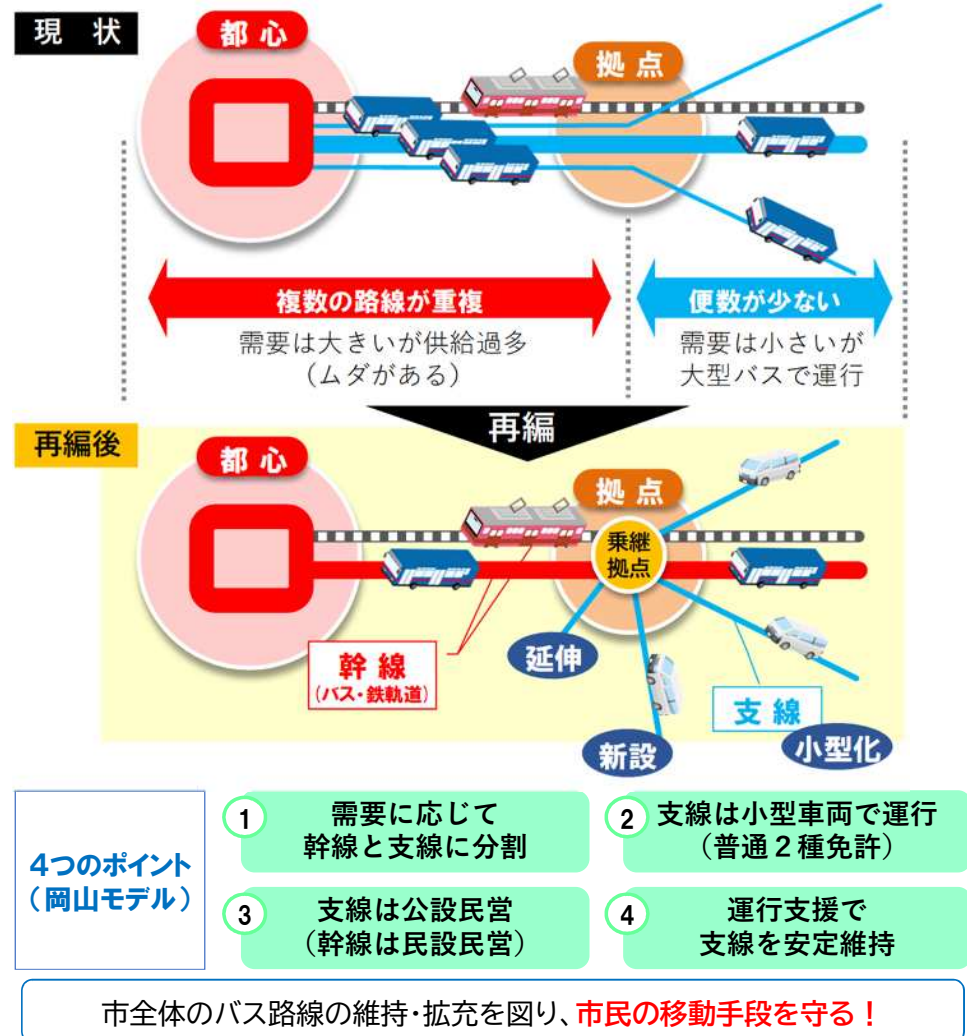
本日

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



■ バス路線の維持・拡充に向けた新形態 (岡山モデル)



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）



■ 支線バスの周知・PR、新たな運賃体系の検討など

※岡山市公共交通網形成協議会として執行予定



※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9月・10月から運行を開始する支線（高島・東山・妹尾-岡南）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】



バス路線再編の実施状況

■ 再編後のバスネットワーク (10方面／17支線)

①一宮方面 R9.4～

- 支線を備前一宮駅まで延伸
- 幹線、支線ともに増便

②津高方面 R8.10～

- 支線を大型商業施設や国立病院まで延伸

③高島方面 運行中

- 支線を備前原駅まで延伸
- 支線を増便

④東山方面 運行中

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

⑤牛窓方面 R8.10～

- 支線を岡村一心堂病院、西大寺病院へ延伸

⑥沖元・平井方面 R9.4～

- 並走区間の路線集約
- 幹線の増便

⑦岡南方面 R8.10～

- 支線を労災病院まで延伸
- 支線の増便

⑨庭瀬方面 R8.4～

- 庭瀬駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

⑧妹尾方面 R8.10～

- 妹尾駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

⑩拠点間をつなぐ支線の新設 運行中

- 妹尾駅～北長瀬駅、妹尾駅～岡南をつなぐ支線の新設

⑩拠点間をつなぐ支線の新設 R8.4～

- 芳泉～岡南をつなぐ支線の新設

— 支線(バス) — 幹線(バス)
 ■ 幹線(鉄道)
 ● 乗継ポイント(幹線—支線)
 ● 乗継ポイント(鉄軌道—支線)

全体の効果

路線バスの運行区間
16km増
 (340km⇒356km)

路線バスが接続する駅
4 駅増
 (33駅中10駅⇒14駅)

公共交通アクセス圏人口
約1.7万人増
 (54.3万人⇒56.0万人)

乗換なしで病院に行ける
 バス路線の沿線人口
約5万人増

< 参考 > 乗り継ぎ空間整備・車両調達の進捗状況

■ 築港新町【工事中】



(2025/12/14)



(2025/12/18)

■ 津高営業所【設計中】



■ 備前一宮駅【工事中（駅前広場整備とセット）】



■ 小型バス【ラッピング中(新車 5 台／めぐりん 6 台)】



【写真】GK設計

都心の運賃適正化（令和7年10月1日に実施）

■ 現状の課題

- 各社のバス路線が集中する都心部では、事業者間の競争によって、認可運賃より安価な実施運賃で100円～120円区間が広がっており、各社の経営を圧迫。
- なお、複数事業者が運行する他都市と比べても、非常に安い運賃となっている。

【参考】路線バスの中心部の運賃の政令市比較（地方都市） ※R7.9時点

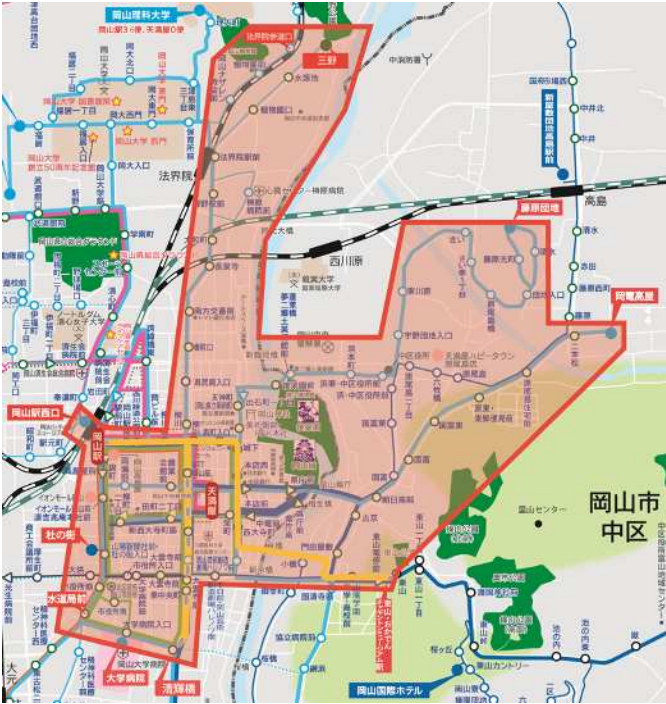
岡山	仙台	新潟	浜松	福岡	熊本	静岡	相模原	広島	札幌
120円 ※宇野 100円	120円 ※一部 100円	120円	150円	150円	180円	200円	210円	240円	240円

■ 実施内容

- 賛同事業者で現在の実施運賃を認可運賃の水準に変更（120円～150円⇒160円 ※最も低い認可運賃）
- 実施に当たっては、独禁法特例法に基づき、賛同事業者で共同経営計画を策定
- 路面電車もあわせて変更（120円・140円⇒160円）

< 共同経営計画の概要 >

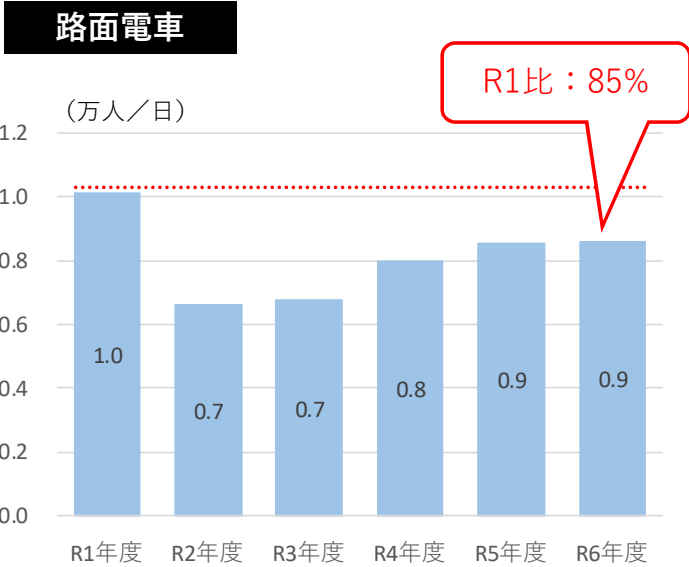
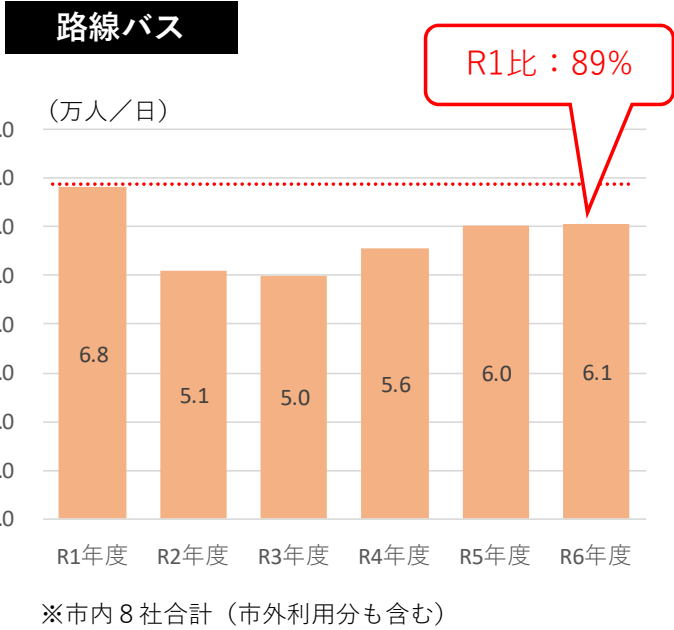
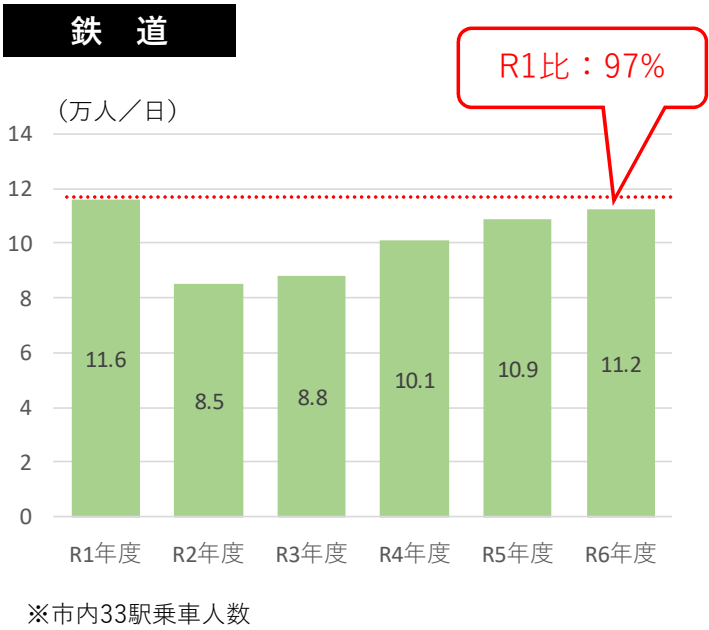
計画区域	岡山市内中心部ほか（右図の通り）
対象路線	路線バス：5 事業者 5 6 路線 路面電車：1 事業者 2 路線 < 岡電 > 路線バス：3 5 路線 / 路面電車： 2 路線 < 両備 > 路線バス：1 1 路線 < 中鉄 > 路線バス： 7 路線 < 下電 > 路線バス： 2 路線 < 備北 > 路線バス： 1 路線



最新の利用状況等

■ 1日あたり利用者数（年間）

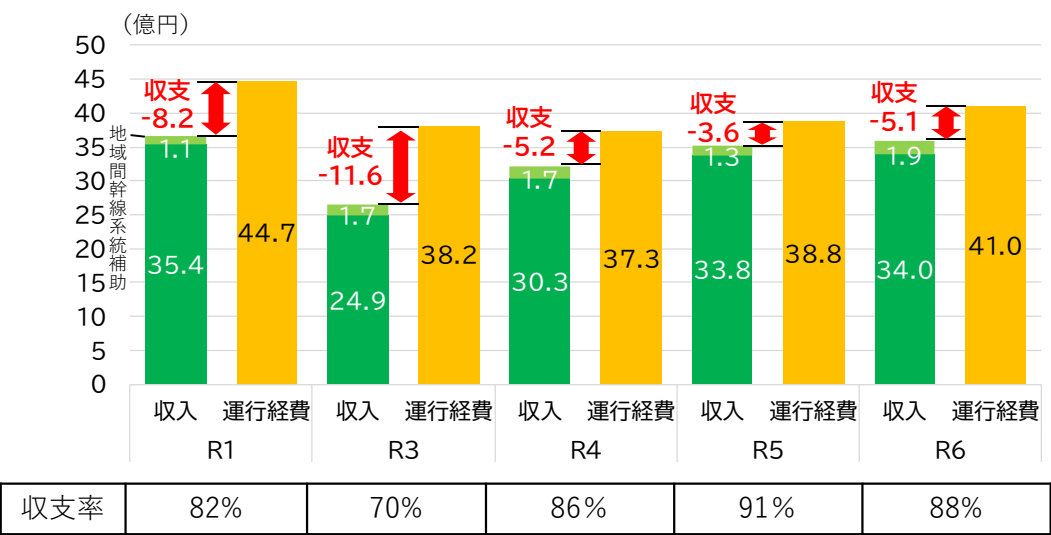
- 鉄道（JR）の利用者数は、コロナ禍以降、毎年増加しており、令和6年度はコロナ禍前の97%に回復。
- 一方、路線バスは、令和5年度から令和6年度は横ばいに転じ、コロナ禍前の89%に留まっている。路面電車も同様。



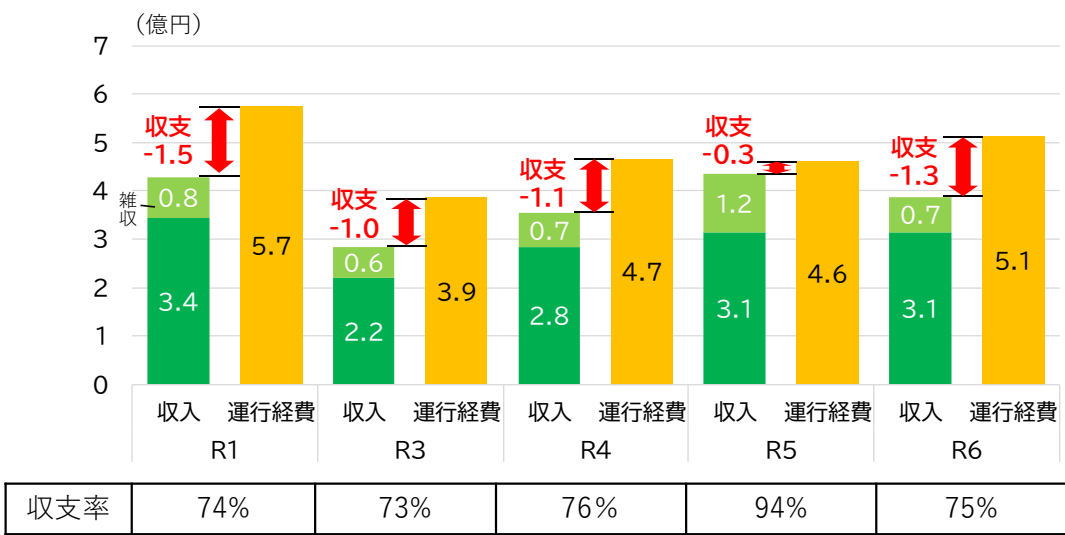
■ 収支状況（年間）

- 路線バス・路面電車ともに、R 6 年度の収支は赤字（路線バス：5.1億円、路面電車：1.3億円）
- 前年度から利用者が横ばいであったため、運賃収入も横ばいとなる中、運転手確保のための賃上げや燃料費高騰の影響もあり、**運行経費は増加し、赤字額は前年度より拡大**

< 路線バス（岡山市関連系統） >



< 路面電車 >

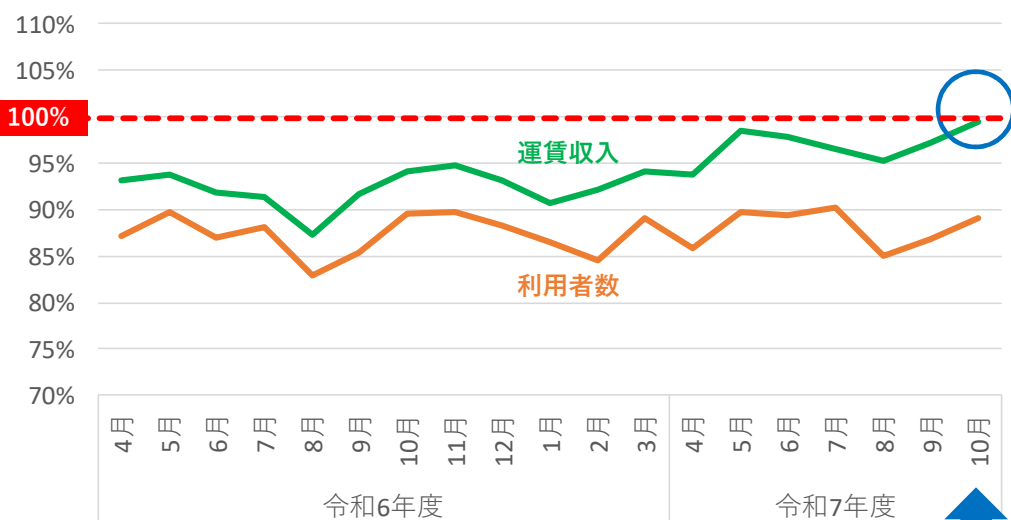


【出典】 各社提供の輸送実績報告書による

■ 毎月の利用・収支状況（コロナ禍前の令和元年同月比）

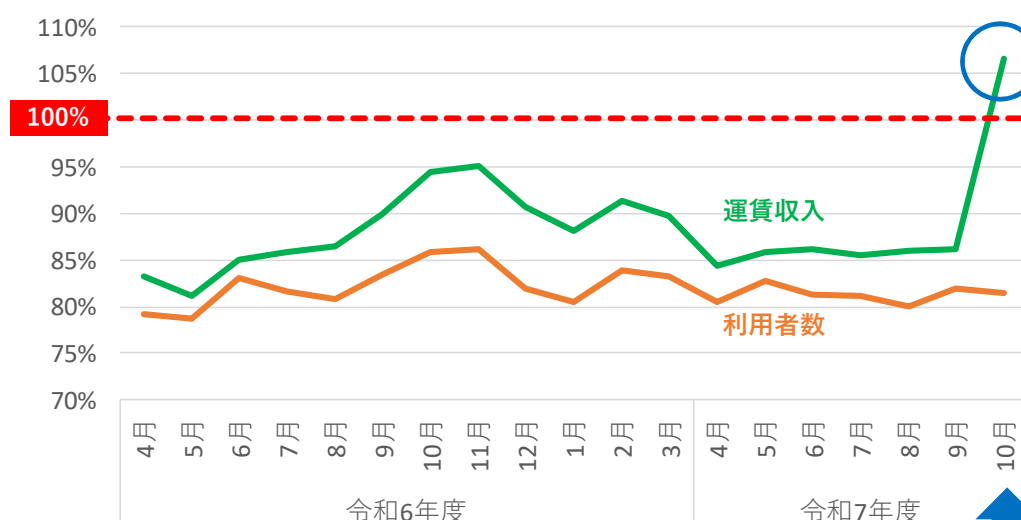
- 利用者数については、路線バス・路面電車ともに、令和6年度と同水準（コロナ禍前と比較して、路線バスは90%、路面電車は80%程度）
- 一方、運賃収入については、10月から実施した都心の運賃適正化により、コロナ禍前の水準に回復
- **ただし、年間の運賃収入がコロナ禍前の水準に戻った場合も、赤字の解消には至らない見込み**

< 路線バス（令和元年同月比） >



都心の運賃適正化

< 路面電車（令和元年同月比） >

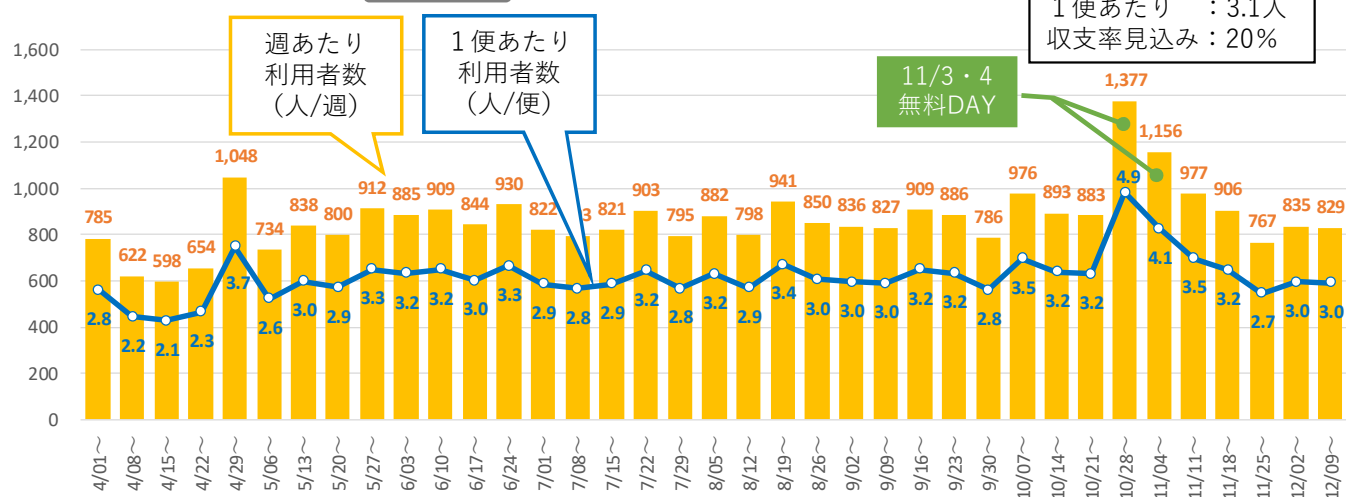


都心の運賃適正化

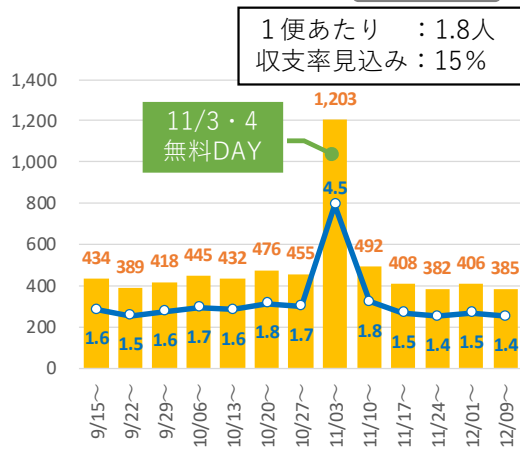
支線バスの利用状況

- 運行中の5路線のうち、路線を新設・延伸した4路線（F03高島・旭川荘線以外）の平均利用者数は、**1便あたり2～3人程度と少ない状況**
- この4路線の収支率は、現在の利用状況が続けば、**10～20%の見通し**
- 一方、11/3・4に実施した運賃無料DAYでは、5路線合計で、祝日の11/3は前週日曜日の6.2倍、平日の11/4は前週火曜日の3.2倍となり、大きな潜在需要を確認

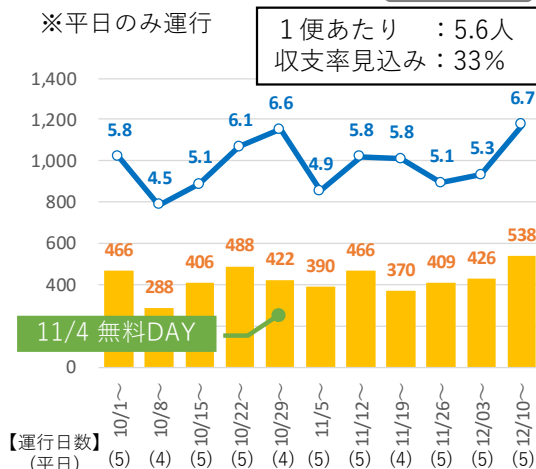
【F01】 妹尾・北長瀬線(八晃) R7.4.1～



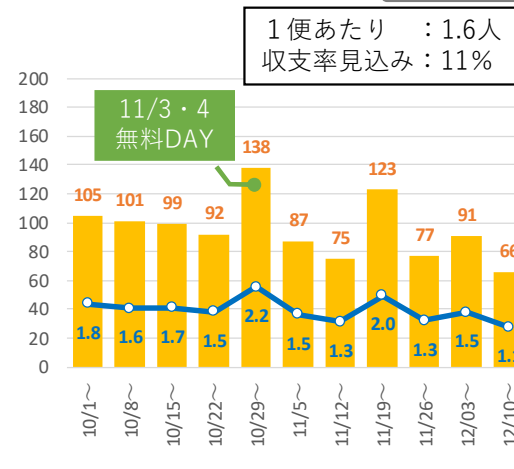
【F02】 妹尾・岡南線(八晃) R7.9.15～



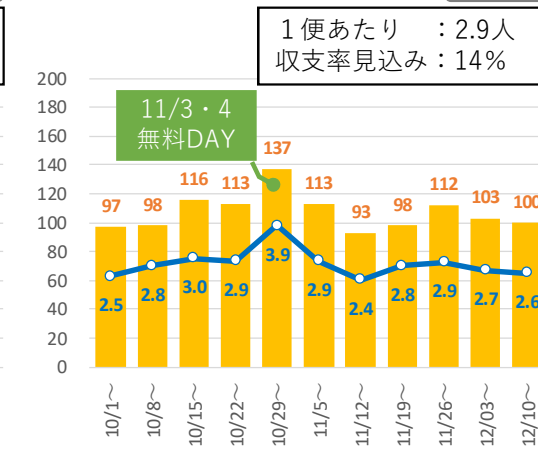
【F03】 高島・旭川荘線(両備) R7.10.1～



【F04】 高島・備前原線(両備) R7.10.1～

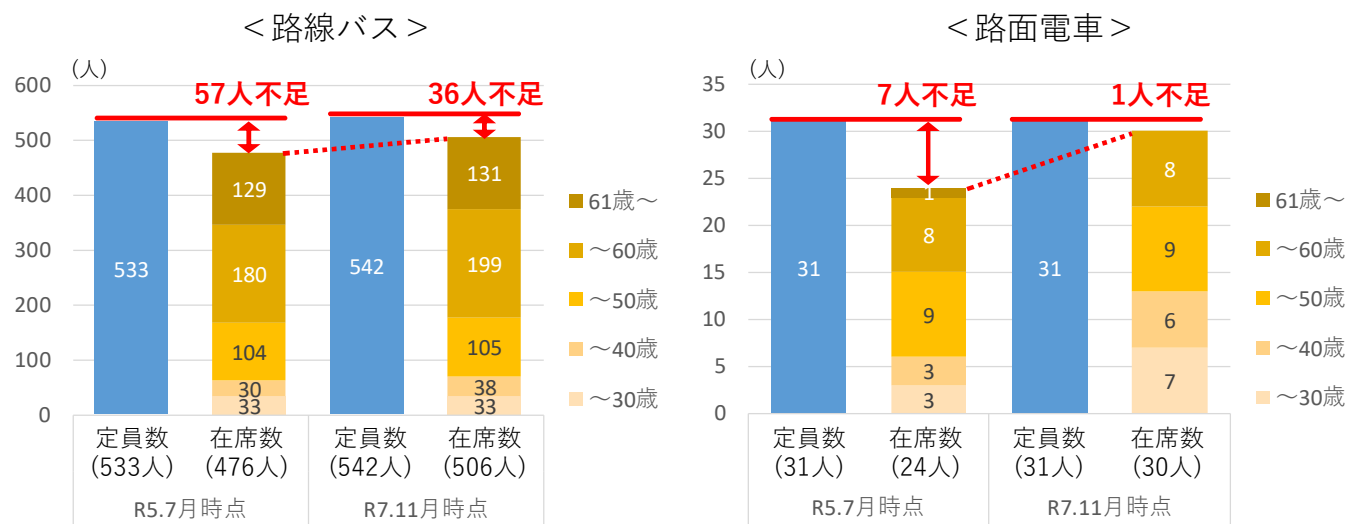


【F05】 東山・操南台団地線(両備) R7.10.1～



■ 運転手不足の状況（R5 ⇒ R7）

- 運転手数は、各社の積極的な採用活動や労働環境の改善（賃上げ等）、また、岡山市の運転免許取得費用に対する支援などにより、**路線バスは30名増加、路面電車は6名増加**
- 運転手不足は、路線バス・路面電車ともに改善したものの、現在も、**路線バスは36人不足、路面電車は1人不足**している状況



＜現状のまとめ＞

- 利用者数については、市全体でみると、コロナ禍前の水準に戻っていない状態で頭打ちとなっており、また支線バスも、潜在需要はあるものの、現状は1便あたり2～5人程度と少なく、運行開始後間もないこともあり、沿線地域に定着していないため、利便性向上とともに、継続的な利用促進策の実施により、利用者の増加を図る必要がある
- 路線バス・路面電車の収支に関しては、バス路線再編（公設民営方式の導入）や都心の運賃適正化、軽油の暫定税率廃止等により、今後改善が期待されるものの、運転手確保に向けた賃上げや車両の更新など、引き続きコスト圧力は増加する見通しであり、経営の安定化に向けた取組を進める必要がある