



# 岡山市 地域公共交通計画 (概要版)

令和6年度 ▶ 令和10年度

令和6年(2024年)2月

岡山市



## 1 岡山市地域公共交通計画について

### (1) 目的

「岡山市地域公共交通計画」は、将来にわたって利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供していくため、今後5年間で「地域公共交通再生の重点実施期間」とし、本市が事業者や市民と連携しながら実施する取組について定めるものです。

(2) 計画区域 岡山市全域

(3) 計画期間 令和6年度～令和10年度の5年間

## 2 岡山市の現状と課題

### ① 公共交通利用の減少

コロナ禍で減少した利用者数の回復状況は鈍化しており、コロナ禍前までは戻っておらず、厳しい状況が続いています。

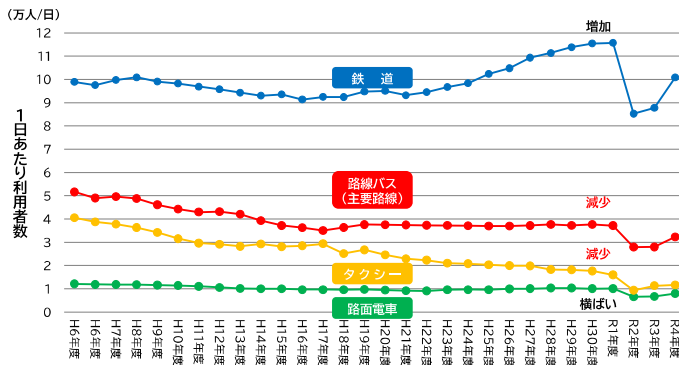


図 路線バス・タクシー利用者数の低迷

### ② 路線バスの廃止・減便

岡山市内における路線バスの運行区間は、利用者の減少により、1994年から2022年にかけて約26%減少し、周辺部において大幅に減便しています。

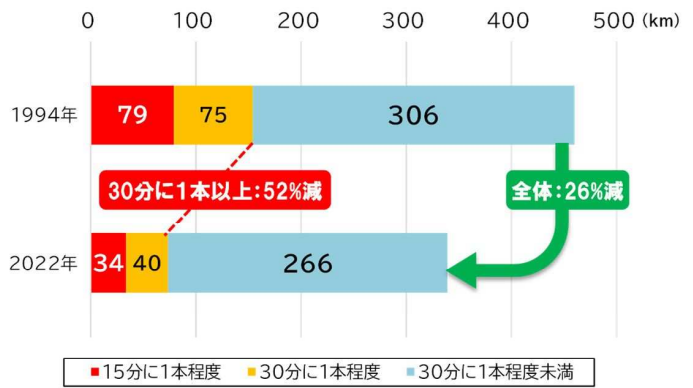


図 路線バスの運行区間延長

### ③ 厳しい経営状況

コロナ禍のコストカット等により赤字額は減少したものの、厳しい経営状況が続いており、事業者による新たな投資は困難な状況です。

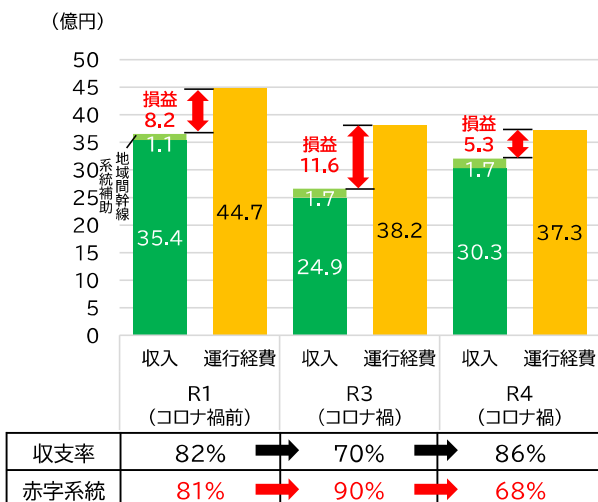
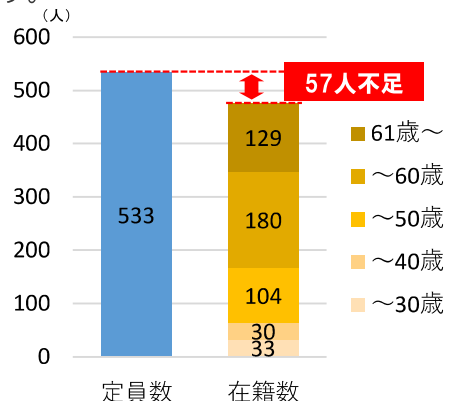


図 路線バスの事業収支 (R1⇒R4)

### ④ 運転手の不足

現在の運行サービスを維持するために必要な運転手数は、57名不足している状況です。

2024年問題や低賃金、高齢化等の問題により公共交通サービス水準の維持が困難な状況になることが予想されます。



※定員数：現在の路線（休止中を含む）を維持するために必要な運転手数

図 路線バスの運転手の定員数と在籍数



## ⑤ 路線バスの車両数

市内バス事業者が所有する車両は、20年以上前の年式の車両が全体の38%を占めています。安全や環境の観点からも老朽化した乗合バス車両の早期更新が重要ですが、投資余力に乏しく、また、老朽化した車両の継続的な使用による修繕費用の増大など、車両維持ができないことによる減便等のリスクが想定されます。

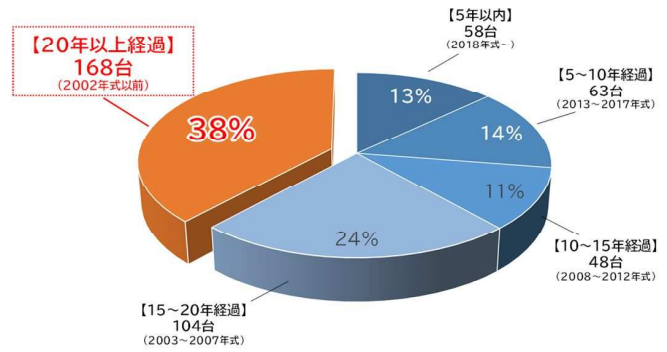


図 バス車両台数（年代別）

## ⑥ 運賃無料DAYにより掘り起こされた移動需要

路線バス・路面電車の運賃無料DAYでは、利用者数は通常時の2倍以上となっています。また、3,000～3,500人程度の外出促進効果があり、これによる消費喚起効果は2,100～3,000万円となることも明らかになっています。

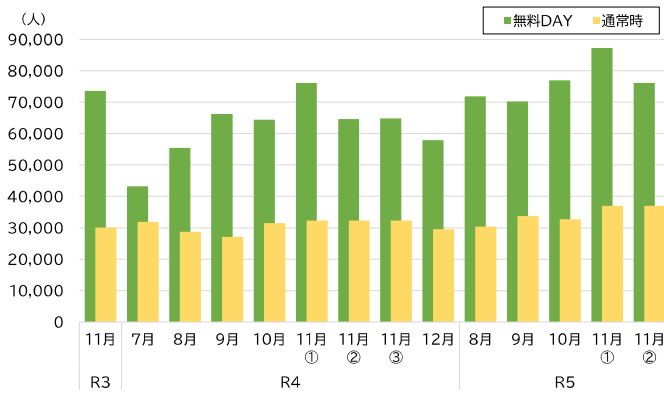


図 運賃無料DAYの路線バス・路面電車の利用者数（令和3年度～令和5年度）

### ① 外出促進効果

$$\begin{aligned} & \text{路線バス・路面電車 延べ利用者数} \div \text{1人あたり平均利用回数} \times \text{無料DAYでなければ外出しなかった割合} = \text{無料DAYだから外出した方} \\ <11/20> \quad 64,585 \text{ 人} \div 2.5 \text{ 回} \times 12.1\% = 3,075 \text{ 人} \\ <11/27> \quad 64,828 \text{ 人} \div 2.5 \text{ 回} \times 13.8\% = 3,530 \text{ 人} \end{aligned}$$

### ② 消費喚起効果

$$\begin{aligned} & \text{1人あたり平均消費額} \times \text{無料DAYだから外出した方} = \text{無料DAYによる消費増加分} \\ <11/20> \quad 7,006 \text{ 円} \times 3,075 \text{ 人} = 2,154 \text{ 万円} \\ <11/27> \quad 8,434 \text{ 円} \times 3,530 \text{ 人} = 2,977 \text{ 万円} \end{aligned}$$

※：利用者アンケートの結果  
※「無料DAYでなければ外出しなかった」と回答したサンプルの平均値

図 運賃無料DAYの外出促進及び消費喚起効果（令和4年度）

### 現状認識①

厳しい経営状況に加え、すぐには回復できない供給力(運転手・車両)が制約となっており、今後の公共交通ネットワークの維持が危機的状況

### 現状認識②

公共交通の潜在的な需要は、現状の2倍以上存在している可能性があり、現在は「手段がない」「利用しにくい」等により抑圧された状態

今後5年間で地域公共交通再生の重点実施期間とし、限られた供給力の最適配分とともに、供給力強化に向けた取組の実施が急務

潜在需要を掘り起こすため、徹底した利用者目線で路線・事業者・分野・システム等の垣根を超えた利便性向上策の実施が必要

図 現状認識と課題



## 3 計画の目標と基本方針

現在の公共交通の負のスパイラルを断ち切り、公共交通が中心となったコンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進めるために、「市民が継続的に利用したくなる利便性の高い公共交通サービス」を安定的に提供する」ことを達成すべき目標とします。

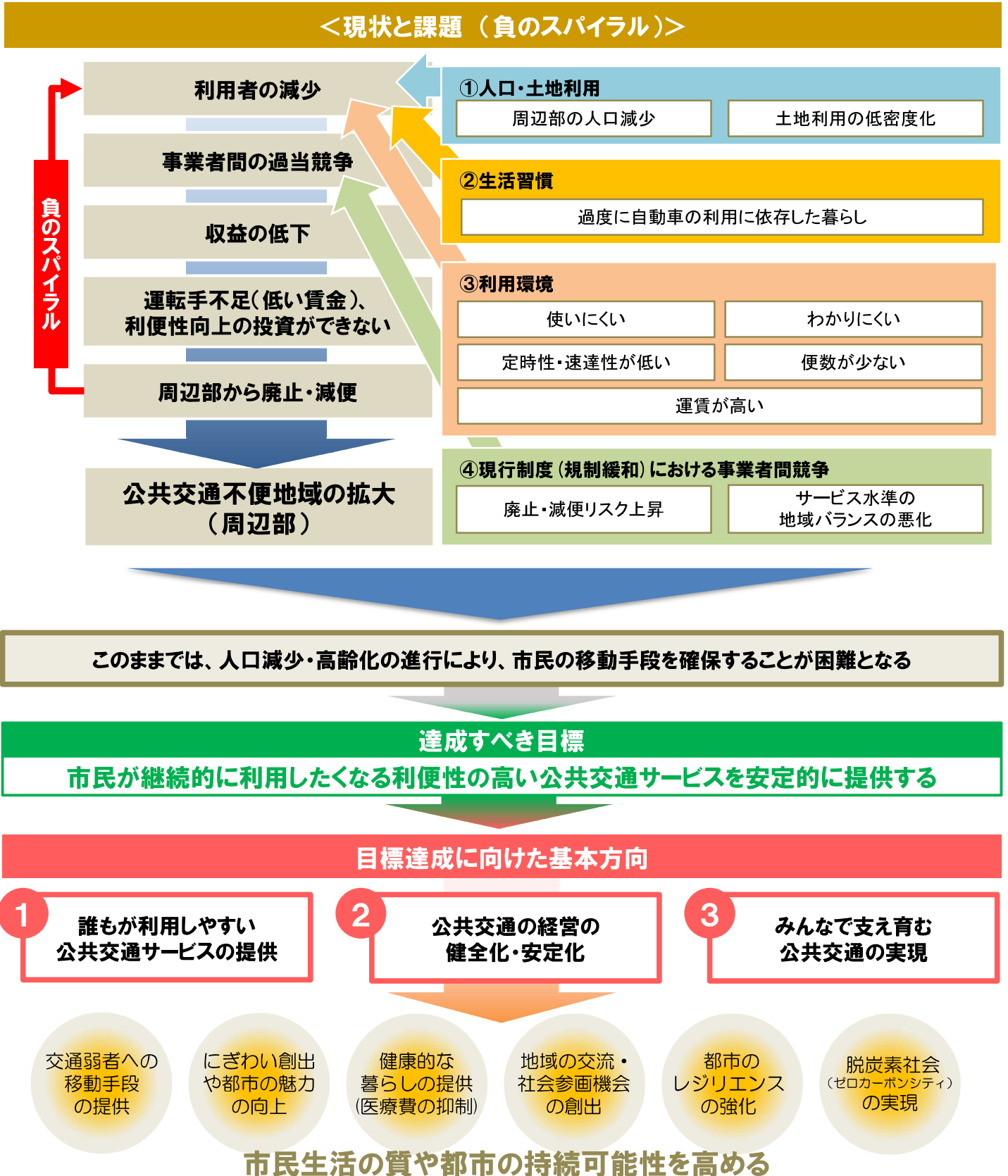


図 計画の目標と基本方向



## 4 施策の方向性と役割分担

基本方向である「①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」「②公共交通の経営の健全化・安定化」「③みんなで支え育む公共交通の実現」に取り組むためには、以下の3つの方向性が不可欠となります。

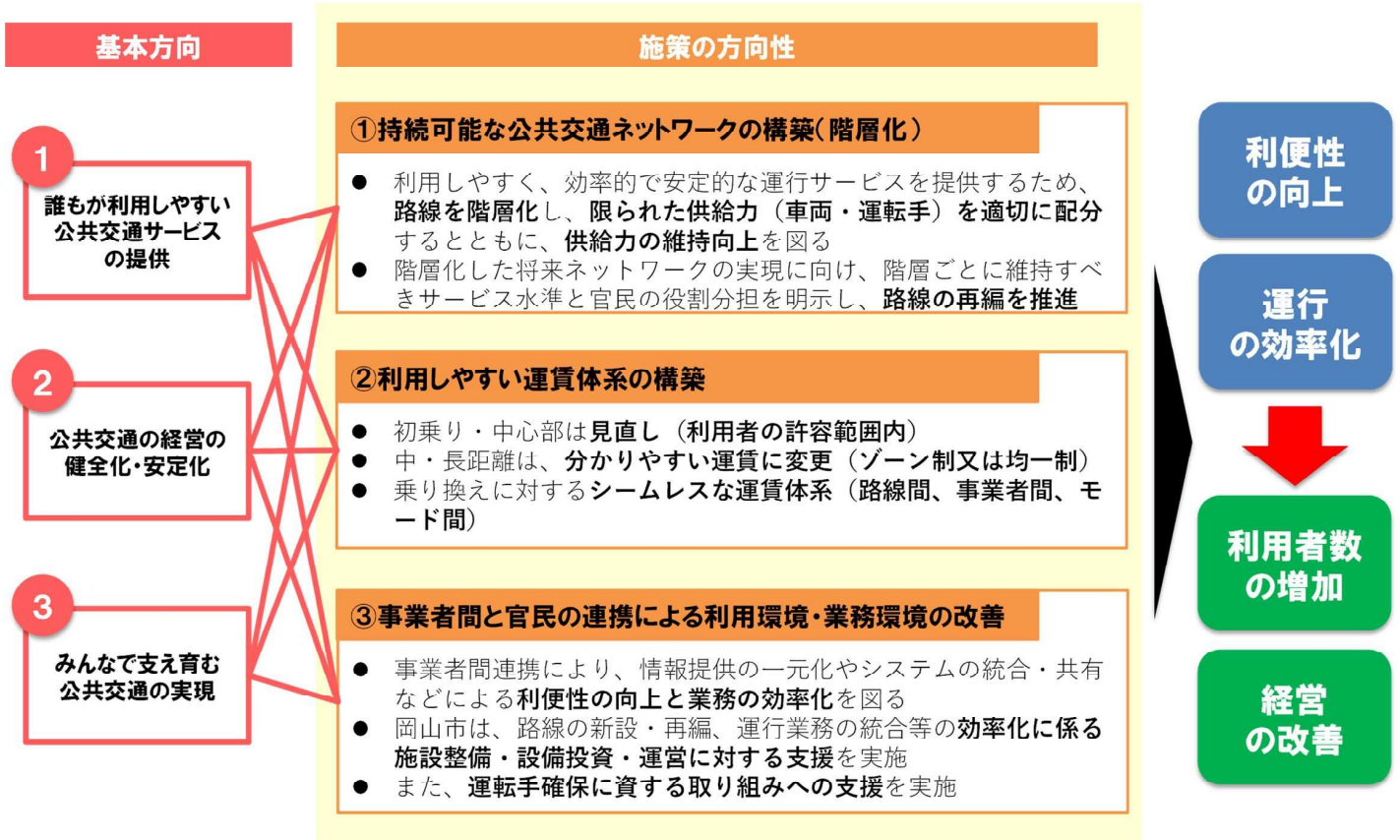


図 基本方向と施策の方向性

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・連携し、下記のそれぞれの役割を果たすことが求められます。

表 役割分担

主体	役割	具体例
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢利用者目線に立った質の高いサービスの提供</li> <li>➢事業の効率化・合理化</li> <li>➢利用しやすい運賃体系の構築</li> <li>➢技術開発や利便性向上への投資 等</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢積極的に公共交通を利用する</li> <li>➢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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢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</li> <li>➢運転手確保に資する取組への支援</li> <li>➢フィーダー交通(生活交通等)の確保</li> <li>➢まちづくり等他分野や周辺市町との連携 等</li> </ul>



5 目標達成に向けた施策

計画の目標達成と本市が目指す公共交通ネットワークの構築に向けて、「乗れる」「働きやすい」「速い」「お手軽」「便利・快適」「安心」の6つのテーマを設定し、28の施策に取り組みます。  
また、各施策の情報発信やモビリティマネジメントによる利用促進に取り組みます。



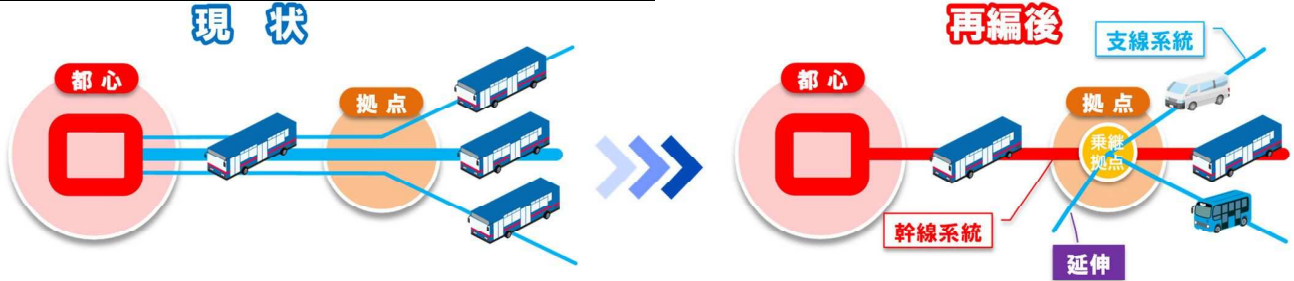
図 施策体系



## 6 主な施策

### ① 重複区間におけるバス路線の集約

路線集約の一例：幹線・支線への系統分割、車両小型化



#### 課題

- 複数系統が重なる都心－拠点間は、団子運転になったり、複数事業者の場合は停留所や定期券等のサービスが異なる
- 複数系統が重なる区間では、需要に対して供給過多となり、乗車密度が低下する

#### 改善

- 支線系統が乗り継ぎ拠点から地域の生活関連施設に延伸することで、沿線住民の利便性が向上する
- 幹線系統は乗車率も上がり、支線系統は車両が小型化し、走行キロが削減され、全体の収支率が改善する

図 幹線・支線への系統分割、車両小型化パターン

### ② 需要の小さい路線での車両小型化

路線再編に伴い新設される支線系統において、需要に応じた小型車両の導入を検討します。

これにより、大型車両では運行が難しかったエリアでの運行も可能となり、新たな利用者の獲得や公共交通不便地域の移動手段確保が期待されます。

また、限られた供給力（大型車両及びその運転手）の幹線系統への再配分や運行経費の抑制により、運営の持続性・安定性が向上します。

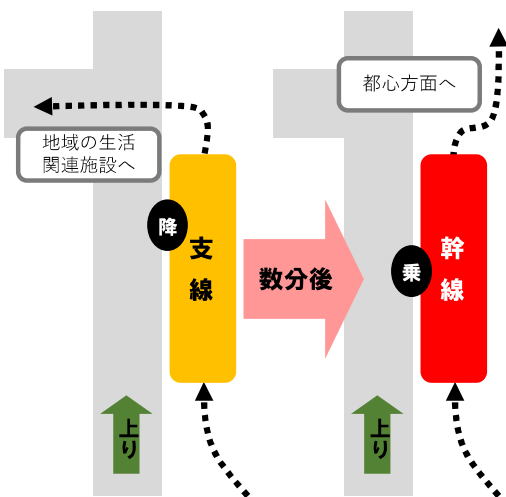


図 小型車両による路線バスの運行事例（鶴岡市内循環バス）

### ③ 乗り継ぎ環境の向上

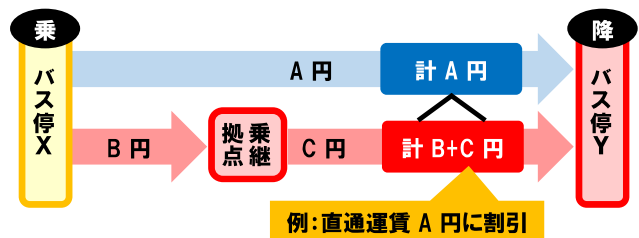
#### 1 乗り継ぎしやすいダイヤ設定

- 支線系統から幹線系統へできるだけ早く乗り継ぎできるダイヤを設定
- 幹線系統の遅れ状況に応じて、支線系統が出發時間を調整



#### 2 乗り継ぎ割引による負担軽減

- バスを乗り継ぐ場合、直行便と同額となるような運賃割引等を検討



#### 3 待ち環境の整備



図 乗継拠点における負担軽減の検討



## ④ 情報提供の一元化

各社が提供している時刻表や運賃、路線図等について、共通フォーマットで統合し、ポータルサイト等で一元化して情報提供することで、業務の負担軽減を図ります。

また、交通事業者がそれぞれ設置している電話対応や駅・営業所等の窓口の一元化や、全事業者の運行サービス等の案内を担う「コンシェルジュ」の配置などにより、利用者に対して事業者の垣根を超えた丁寧な情報提供を行うとともに、窓口業務の負担軽減を図ります。



図 金沢駅の交通案内所

## ⑤ 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（EV、燃料電池、合成燃料）、乗降者数等を把握するためのAIカメラ・センサー搭載車両等の先進車両の導入を検討します。

新技術を含め、新たに導入する車両やシステムについては、仕様を全社で共通・共有化した上で調達することで、維持・管理・修繕の共同実施による業務効率化とコスト抑制を図るとともに、安全な庸車環境（運転手の相互派遣の仕組み）の構築を目指します。



図 自動運転車両への改造（ひたちBRT）

## ⑥ ボトルネック交差点等の改良

路線バスの定時性・速達性を確保するため、比較的運行本数の多いバス路線上のボトルネック交差点等において、付加車線設置の道路改良等、ハード・ソフト両面での対策を実施し、渋滞緩和を図ります。

路線バスの定時性・速達性を確保していくためには、道路事業との連携が重要であり、各地の渋滞状況や路線バスの遅延等に関する情報を共有するなど、交通事業者と行政（道路部門等）との連携を強化します。

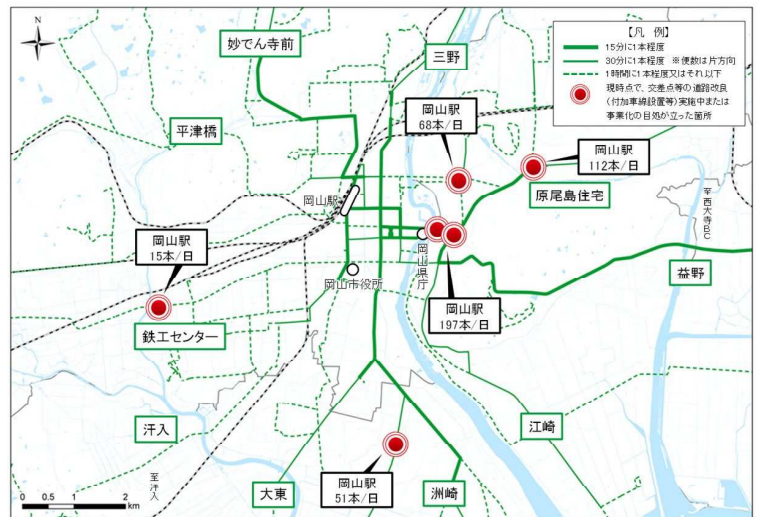


図 ボトルネック交差点等の道路改良事業検討箇所

### 【整備例】市道錦町古京町線の車線拡幅

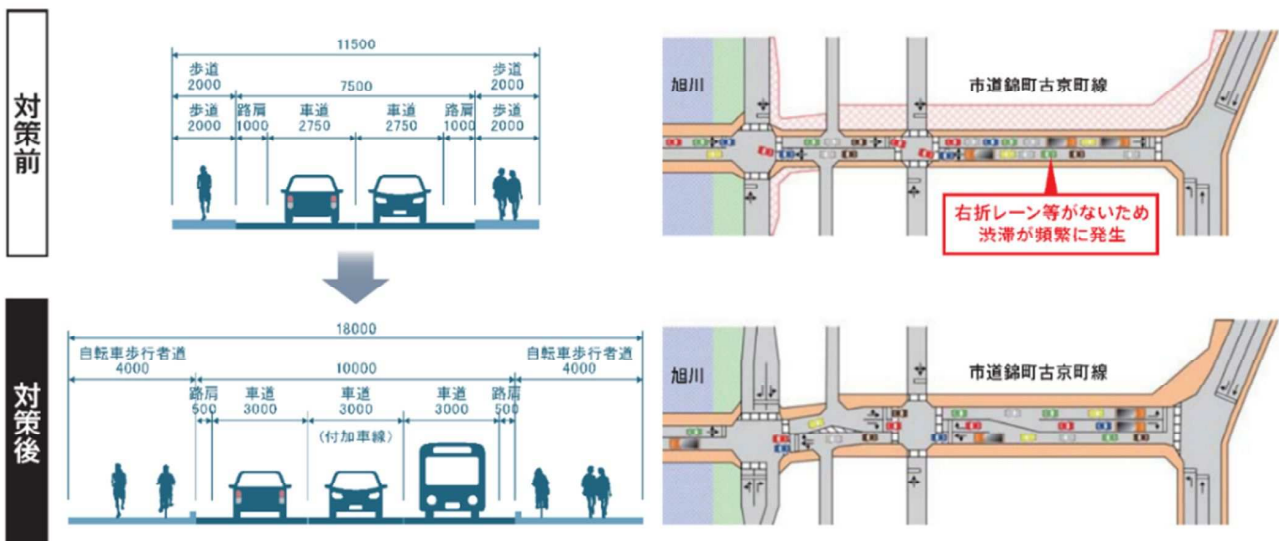


図 ボトルネック交差点等の道路改良事業 整備例



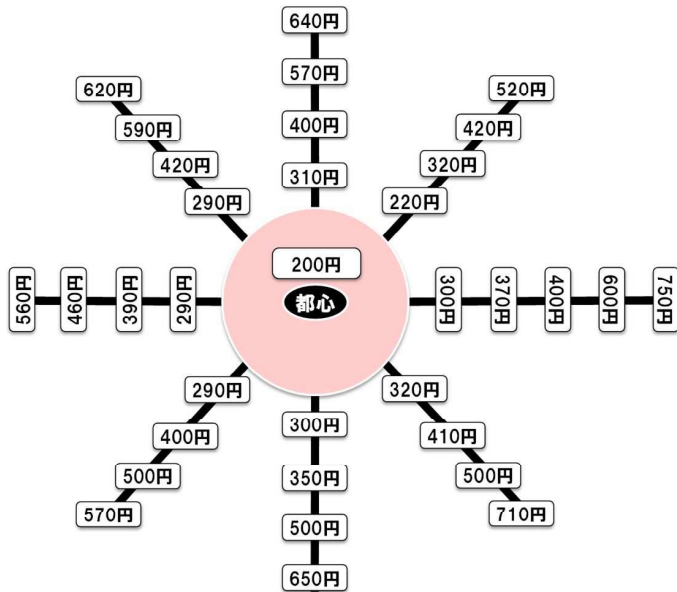


## ⑦ わかりやすい運賃体系の構築

利用者にとってわかりやすく、利用しやすい運賃体系を構築することにより、公共交通利用への抵抗感を軽減し、利用促進を図るとともに、事業の安定化を目指します。

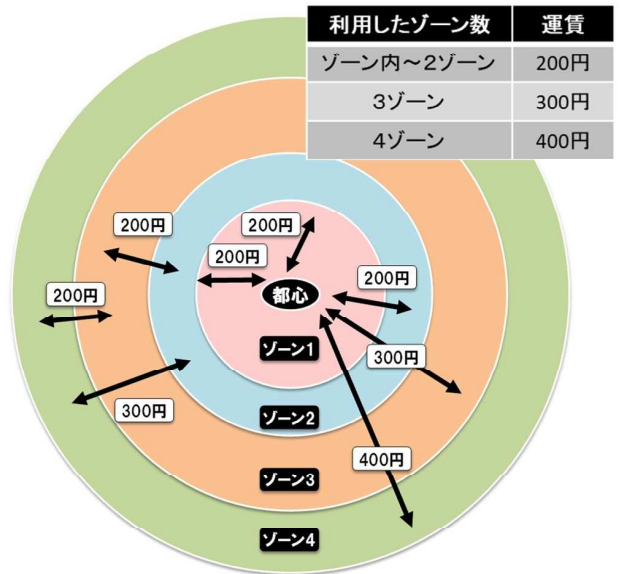
### 例 1：単一のゾーン設定

- ・都心を含むエリアにおいてゾーンを設定し、ゾーン内は全事業者・全路線で定額の運賃設定
- ・乗り継ぎ割引（直通運賃）によりシームレス化



### 例 2：複数のゾーン設定

- ・岡山市内全域を対象に複数のゾーンを設定
- ・運賃は、利用したゾーン数で設定
- ・乗り継ぎ割引（直通運賃）によりシームレス化
- ・定期券の発券業務を一元化



### < 乗り継ぎ割引 >

バス同士の乗り継ぎ、バスと路面電車の乗り継ぎは、1乗車目の乗車から2番目の降車までの直通運賃とする制度

図 シームレスな運賃体系のイメージ

## ⑧ 高齢者・障害者の運賃割引

公共交通の利用促進や健康増進等を図るため、高齢者・障害者（難病患者を含む）を対象に、令和3年10月より、専用ICカード「ハレカハーフ」による運賃半額割引を実施しています。

引き続き、ハレカハーフの周知に取り組むとともに、蓄積された利用実績データやアンケート調査等を通じて利用特性を分析した上で、ハレカハーフ所有者の公共交通利用促進策についても検討します。

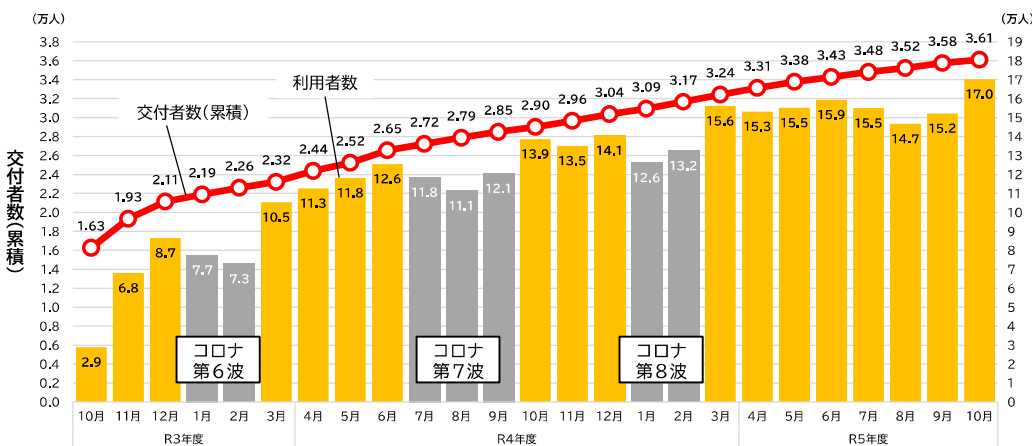


図 ハレカハーフの交付・利用状況

### < 高齢者（65歳以上）用 >



### < 障害者・難病患者用 >



図 ハレカハーフICカード



## ⑨ バス路線の見える化

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 バス路線の見える化のイメージ



## ⑩ 新たな生活交通の導入

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

- ③H30(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・病院のいずれかから500m以上離れている人口(住基ベース)

迫川地区/地元の検討会



千種地区/モモタク

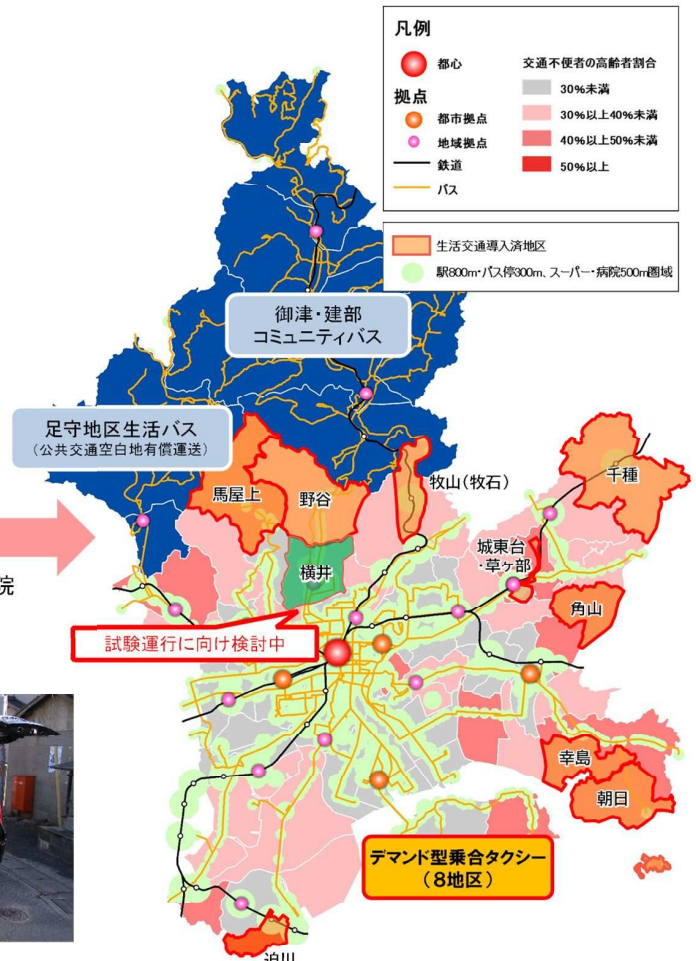


図 生活交通の導入検討状況



## 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 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(結節点機能の強化)	乗継地点の整備、乗継券の実施等	事業者・行政	→	→	
	ダイヤ調整(回子運転の解消)	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	→	→	
	地域圏幹線系統の維持	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(短期区間)			事業者・行政	→	→	
2 【働きやすい】 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	カラー化等による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営の効率化	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)	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	→	→
		低床車両の台数増強(先進車両含む)		事業者	→	→
	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



## 8 計画の評価指標

本計画における計画の目標を達成するための評価指標について、目標値を以下のとおりに設定します。

表 評価指標と目標値

	評価指標	現況	目標
★	① 市民1人あたりの公共交通利用回数 (鉄道+路面電車+主要バス路線+タクシー+生活交通)	80回/年・人 (2022/R4)	100回/年・人 (2028/R10)
	② 公共交通のユニークユーザー数 (一定期間内に1回でも公共交通(路面電車、路線バス)を利用した人の数(重複利用回数を除いた数))	26.5万人/月 (2023/R5)	33.1万人/月 (2028/R10)
	③ 自宅から都心や身近な拠点に 公共交通で30分以内に行ける人口	30.7万人 【総人口の42%】 (2020/R2)	36.1万人 【総人口の50%】 (2028/R10)
★	④ 路線バスの収支率 (岡山市関連系統)	86% (2022/R4)	100%以上 (2028/R10)
	⑤ 温室効果ガス排出量 (運輸部門)	1,112千t-CO <sub>2</sub> (2020/R2)	910千t-CO <sub>2</sub> (2028/R10)
★	⑥ 公共交通に関する予算額 (鉄道・路面電車・路線バス・タクシー・生活交通に関する当初予算)	13.9億円 (R1~R5年平均)	現況より拡充 (R6~R10年平均)

★：計画に原則設定するべき標準指標（国の計画作成の手引きより）

## 9 着実な計画の遂行（PDCAサイクルとOODAループ）

地域公共交通計画を策定後、速やかに実施計画（地域公共交通利便増進実施計画など）の策定に着手します。

また、市と事業者、市民・利用者の3者による不断の連携・協働を図るため、協議会を中心としたガバナンス強化により、交通事業者各社独自の取組やダイヤ改正等の情報共有、各施策の進捗状況や国の制度改正、新技術の動向などを共有するとともに、さらなる状況改善に向けた課題・対策について議論を行うため、定期的に分科会・協議会を開催しながら、PDCAサイクルによって計画を着実に遂行します。

さらに、計画の進捗管理としてのPDCAサイクルに加え、状況の変化に対して迅速かつ適切に意思決定することを重視する「OODA（ウーダ）ループ」を用いた評価を行います。

各施策の実施にあたっては、施策内容や効果について積極的に情報発信を行うとともに、利用者、市民の意見を把握し、関係市町とも連携して、不断の見直しを図ります。

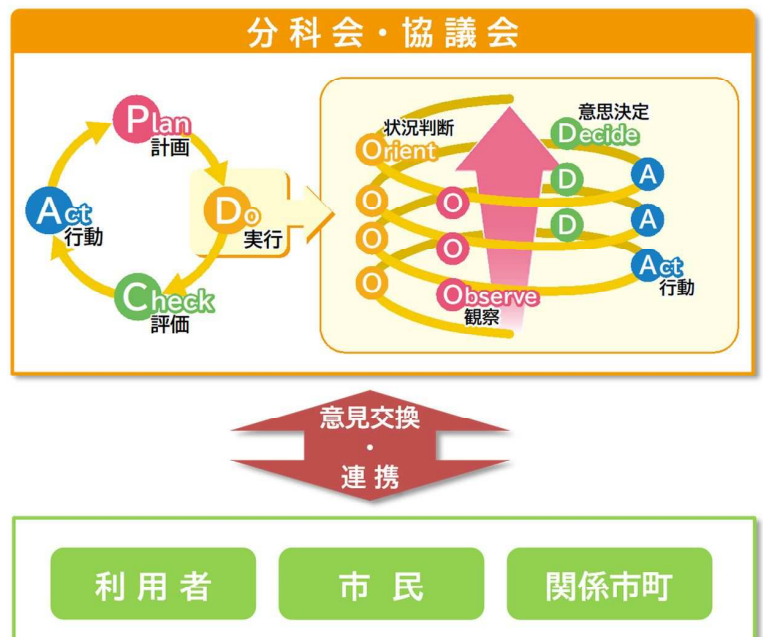


図 PDCAサイクルとOODAループ