

1. ネットワークの再編について

(1) 「幹線＋支線」への再編について

【論点①】 利便性にも配慮しつつ、効率的な経営を図る上で、どのような点に留意して再編すべきか？

【論点②】 幹線区間を鉄道が担い、路線バスを支線として運行エリアや便数の充実を図ることは考えられるか？

(2) 結節機能の強化

【論点③】 乗り継ぎが伴う場合、利用者の負担軽減のための措置として、どのような工夫が必要か？

2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)について

【論点④】 利用者への影響を小さくするため、延長の長い路線のダイヤを軸にし、短い路線のダイヤを調整することで、等間隔ダイヤに近づけるのが良いか？

3. 運賃設定の適正化について

【論点⑤】 どのような運賃体系が利用者にとって利用しやすいものか？

4. 利用環境の向上について

【論点⑥】 複数の路線・事業者が重なる停留所における運行情報の集約（サイネージ等）について、実施上の課題はあるか？

【論点⑦】 ノンステップバス導入率が政令市の中でも低い水準にあるが、課題は何か？

【論点⑧】 利用環境の向上に関して、優先的に取り組むべきことは何か？

1. ネットワークの再編について

※休憩時間を考慮しない単純計算
 ※6時～22時（16時間）の運行を想定
 ※運転手1人あたり8時間（480分）稼働

(1) 「幹線+支線」への再編について

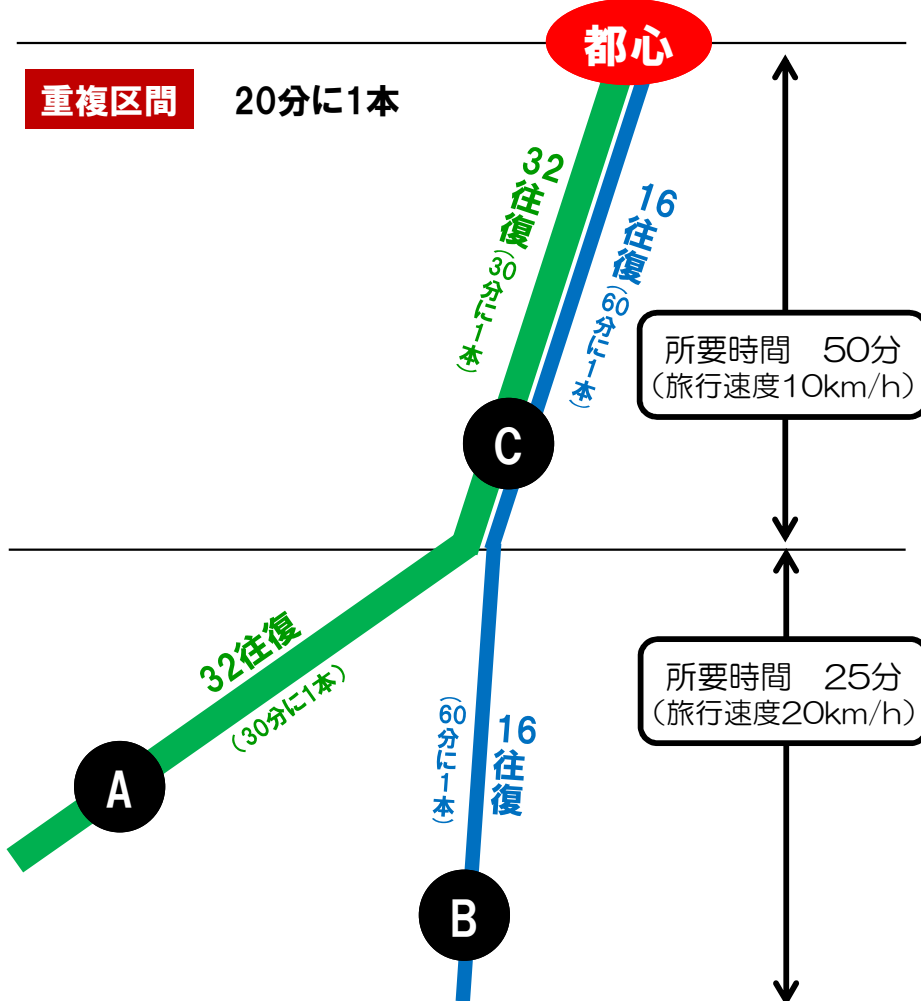
【論点①】 利便性にも配慮しつつ、効率的な経営を図る上で、どのような点に留意して再編すべきか？

現 状

【路線バス運転手】 15人

路線(緑)：1往復150分×32回÷480分=10人

路線(青)：1往復150分×16回÷480分=5人



再編後(同じ人数の運転手で効率化)

【路線バス運転手】 15人

幹線：1往復100分×40回÷480分=8人

支線：1往復50分×(32回×2)÷480分=7人



| 居住地 | 区間 | 便数 | |
|-----|----|----|-----|
| | | 現状 | 再編後 |
| A | 幹線 | 32 | 40 |
| | 支線 | 32 | 32 |
| B | 幹線 | 16 | 40 |
| | 支線 | 16 | 32 |
| C | 幹線 | 48 | 40 |
| | 支線 | — | — |

赤字：増便、青字：減便
2

再編後(1人少ない運転手で効率化)

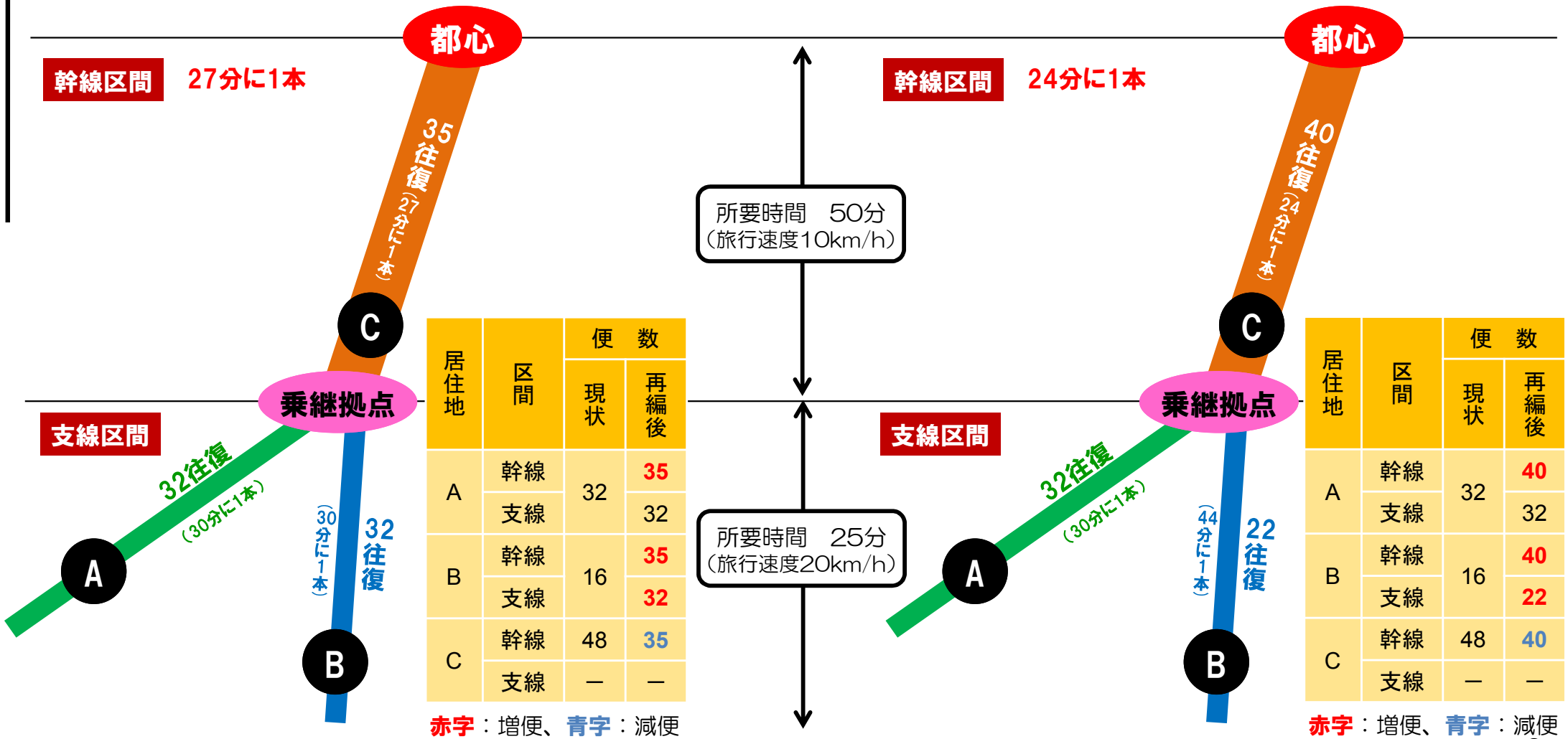
<運転手の計算について>
 ※休憩時間を考慮しない単純計算
 ※6時~22時(16時間)の運行を想定
 ※運転手1人あたり8時間(480分)稼働

<パターン①> 幹線区間の本数を間引いて、支線区間を増便

【路線バス運転手】14人 1人減少
 幹線：1往復100分×35回÷480分≒7人
 支線：1往復 50分×(32回×2)÷480分≒7人

<パターン②> 幹線区間の本数を維持し、支線区間を需要に応じて調整

【路線バス運転手】14人 1人減少
 幹線：1往復100分×40回÷480分≒8人
 支線：1往復 50分×(27回×2)÷480分≒6人



| 居住地 | 区間 | 便数 | |
|-----|----|----|-----|
| | | 現状 | 再編後 |
| A | 幹線 | 32 | 35 |
| | 支線 | 32 | 32 |
| B | 幹線 | 16 | 35 |
| | 支線 | 16 | 32 |
| C | 幹線 | 48 | 35 |
| | 支線 | — | — |

赤字：増便、青字：減便

| 居住地 | 区間 | 便数 | |
|-----|----|----|-----|
| | | 現状 | 再編後 |
| A | 幹線 | 32 | 40 |
| | 支線 | 32 | 32 |
| B | 幹線 | 16 | 40 |
| | 支線 | 16 | 22 |
| C | 幹線 | 48 | 40 |
| | 支線 | — | — |

赤字：増便、青字：減便

< 鉄道を活用したバス路線の再編(イメージ)>

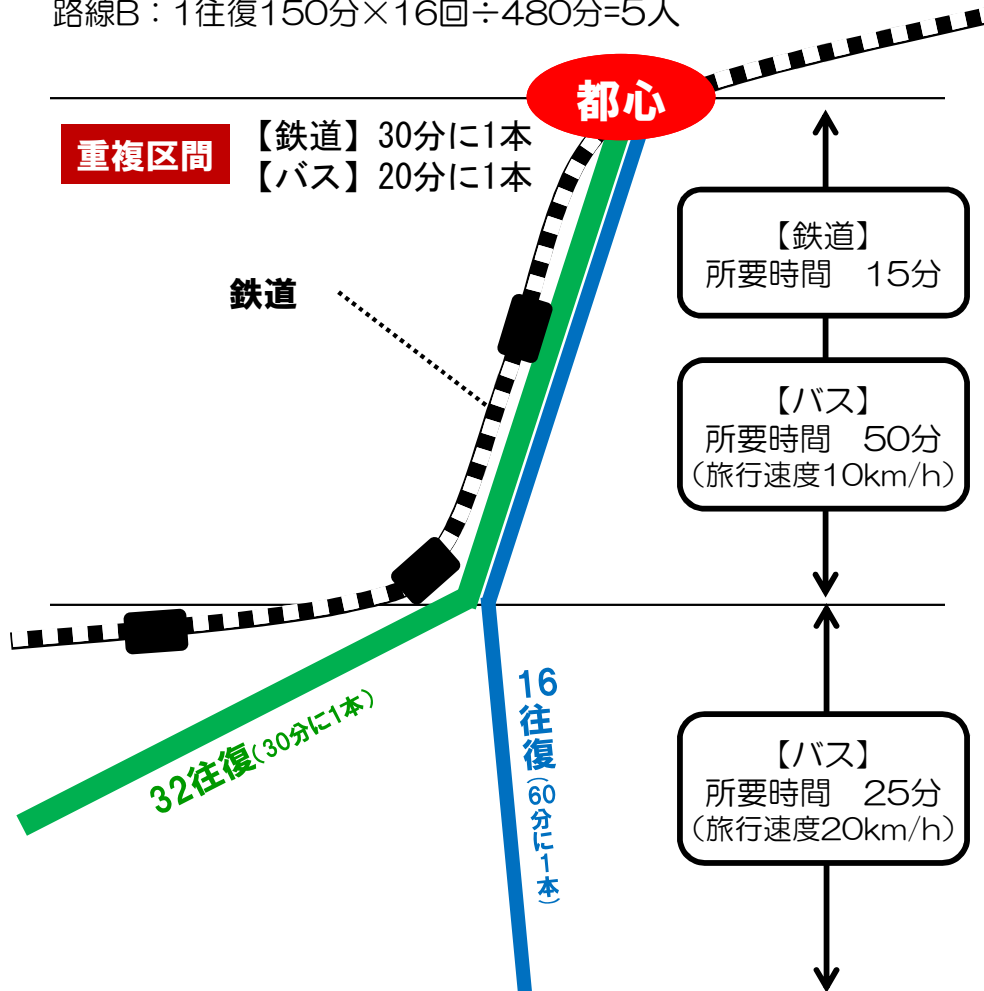
【論点②】 幹線区間を鉄道が担い、路線バスを支線として運行エリアや便数の充実を図ることは考えられるか？

現 状

【路線バス運転手】 15人

路線A：1往復150分×32回÷480分=10人

路線B：1往復150分×16回÷480分=5人



再編後

【路線バス運転手】 12人

幹線：1往復100分×16回÷480分÷4人

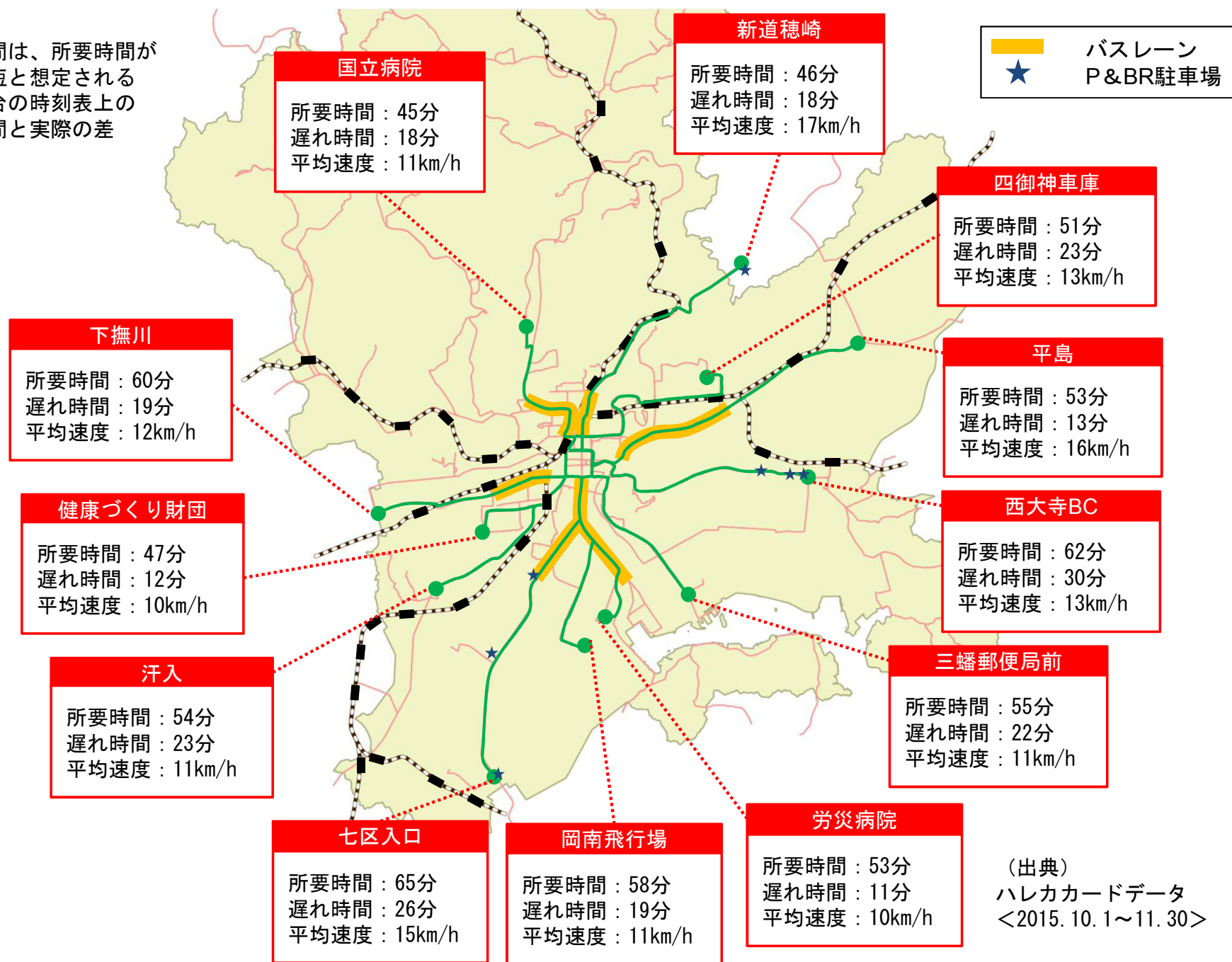
支線：1往復 50分×80回÷480分÷8人

3人少ない



<参考> 郊外部バス停から岡山駅までのバス所要時間(朝ピーク時 7:30~8:30/平日上り)

※遅れ時間は、所要時間が概ね最短と想定される12時台の時刻表上の所要時間と実際の差

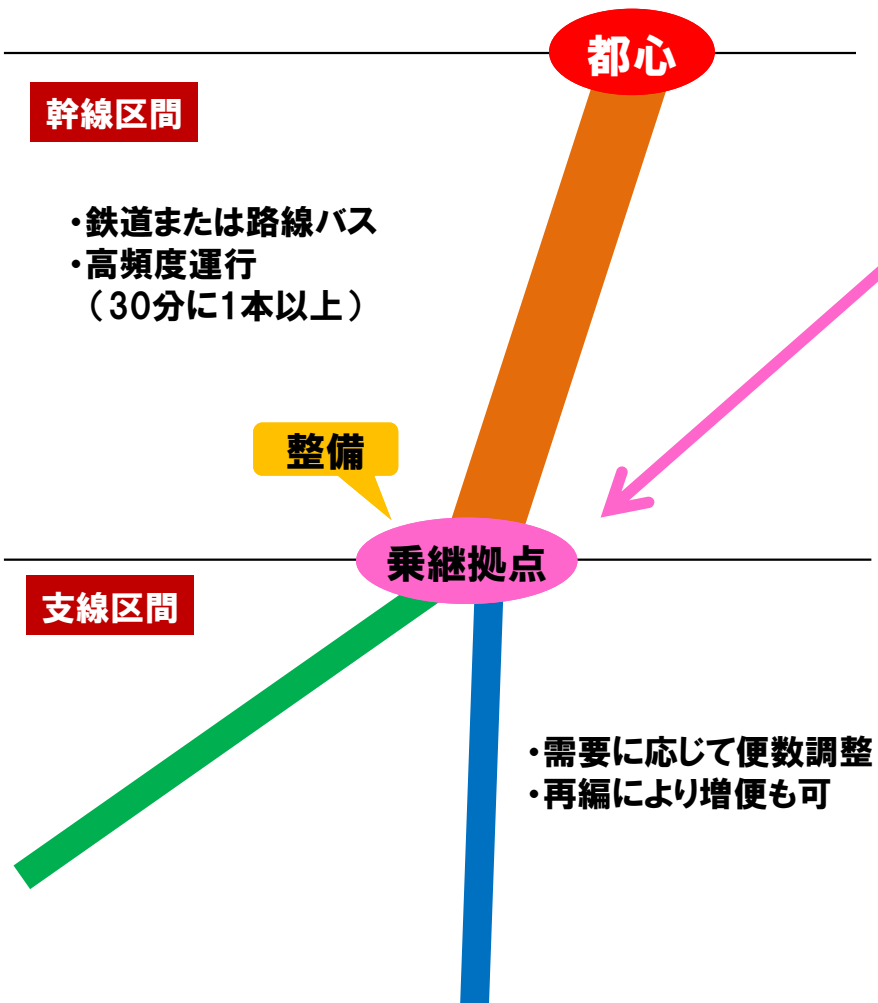


(出典)
ハレカカードデータ
<2015. 10. 1~11. 30>

(2) 結節機能の強化

【論点③】 乗り継ぎが伴う場合、利用者の負担軽減のための措置として、どのような工夫が必要か？

< 幹線 + 支線化に再編後 >



利用者の乗り継ぎ負担軽減のための工夫

例1 わかりやすい情報提供 (運行情報、乗り場誘導)

異なる交通機関の情報を表示 (サイネージ)



例2 乗り継ぎ割引

(例) ・初乗り料金は1回のみ
・JRとバスの乗り継ぎ

例3 バリアフリー

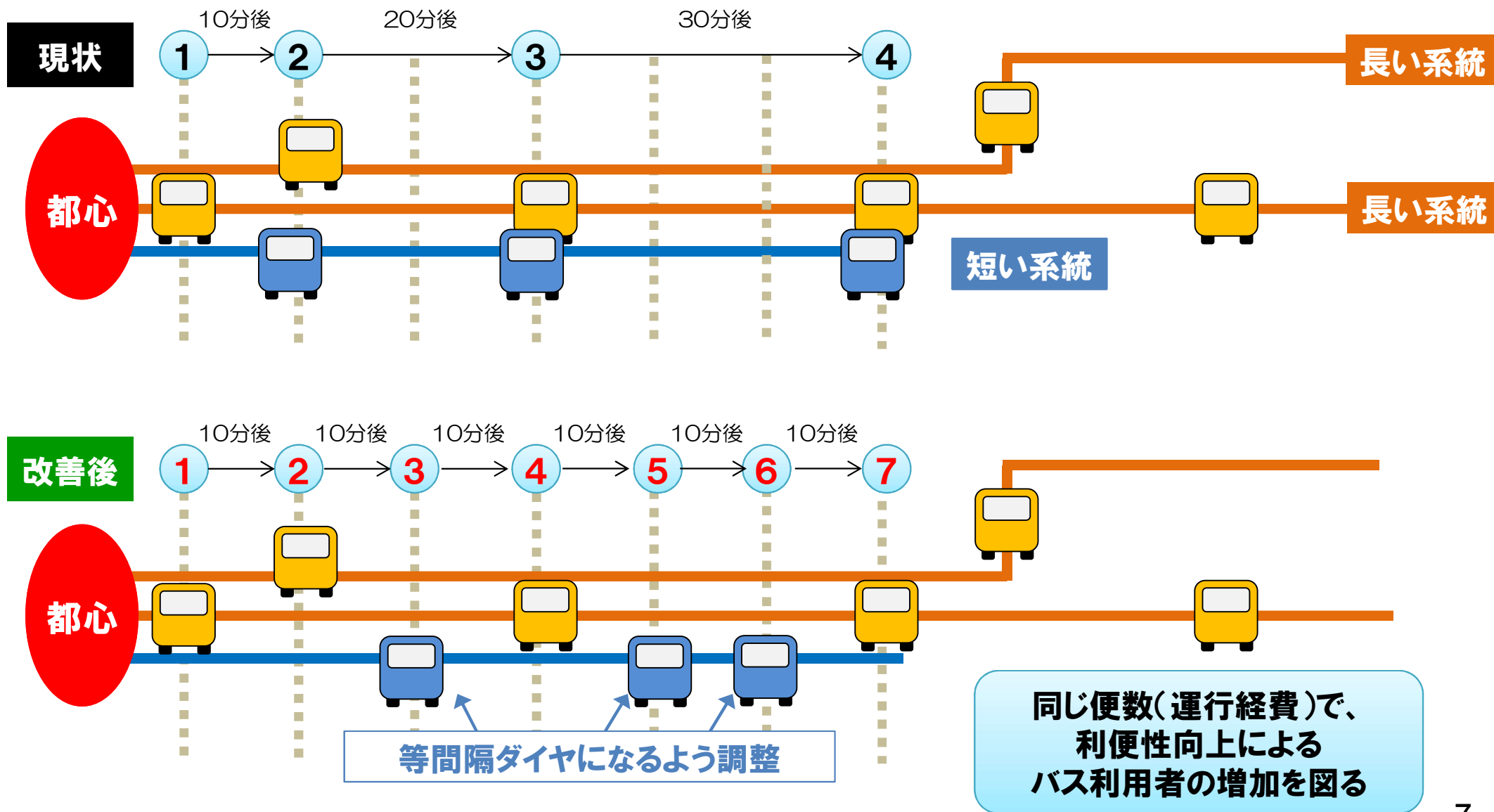
例4 ICカード発券機
・チャージ機の設置

例5 待ち環境の整備(上屋、ベンチなど)



2. 競合路線の改善(ダイヤ調整)について

【論点④】 利用者への影響を小さくするため、延長の長い路線のダイヤを軸にし、短い路線のダイヤを調整することで、等間隔ダイヤに近づけるのが良いか？



3. 運賃設定の適正化について

【論点⑤】 どのような運賃体系が利用者にとって利用しやすいものか？

ねらい

利用しやすい運賃体系を構築し、利用促進を図る

方向性

運賃の値下げ(割引)

ターゲット
と
実施方法

- <案①> 周辺部から都心までの利用 ⇒ 1回利用料金の上限運賃制
- <案②> 1日の複数回利用 ⇒ 1日総利用料金の上制限
- <案③> 高齢者の利用 ⇒ 料金割引(半額など)

実証実験で
妥当性を検証

岡山市
ICカード

想定される
結果

<利用者数>

現 状

値下げ後

増加

運賃値下げでバス利用を促進

<運賃収入>

現 状

値下げ後

減少

事業者に対する**単なる赤字補填ではなく**、**利用者の負担を軽減するための支援**として
値下げによる**収入減少分を補てん**
(例えば、前年度比の収入減少分)