

路線再編に関するケーススタディ (その他方面について追加検討)

1. 三野方面の再編・・・・・・・・・・・・・・・・P01
2. 高屋方面の再編・・・・・・・・・・・・・・・・P07
3. 西大寺方面の再編・・・・・・・・・・・・・・・・P13
4. 芳泉方面の再編・・・・・・・・・・・・・・・・P15
5. 生み出された余力の再配分(案)・・・・・・・・P18

1. 三野方面の再編

<対象路線>

(宇野バス)

- 210系統 【表町BC～林野駅】
- 216・236系統 【表町BC～ネオポリス西】
- 219・229・239系統【表町BC～ネオポリス東】
- 233系統 【表町BC～循環山陽団地】

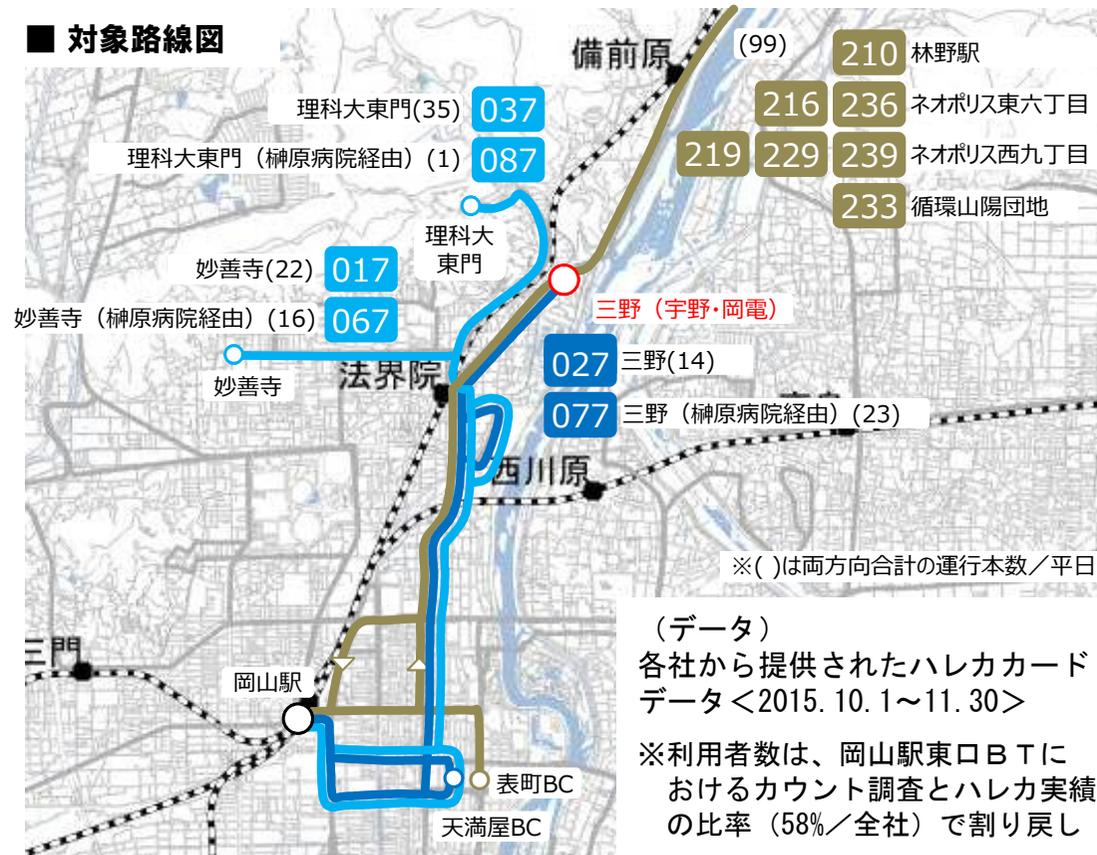
(岡電バス)

- 027系統 【岡山駅～三野】 ※077系統：榊原病院経由
- 017系統 【岡山駅～妙善寺】 ※067系統：榊原病院経由
- 037系統 【岡山駅～理科大東門】 ※087系統：榊原病院経由

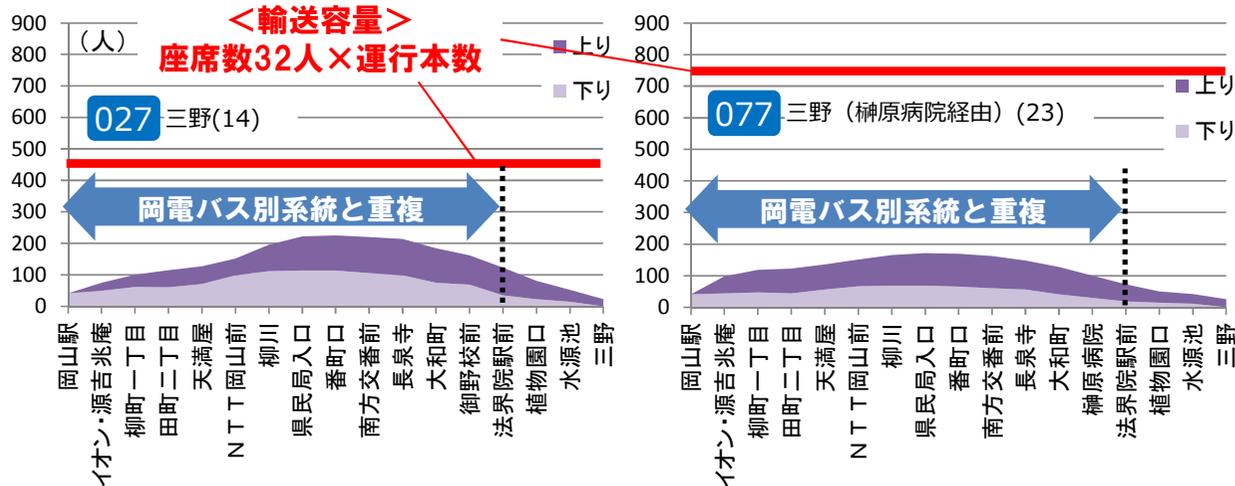
<再編の方向性>

- ①027・077系統（岡電）は、輸送容量に対して需要が小さく（図1）、また全区間で他の系統と重複しているため、**路線廃止により岡電バスの運行効率化を図るとともに、他地域への再配分を検討する**
- ②027・077系統の廃止により、利用者は他の岡電バス4系統と宇野バス7系統に転換すると想定され、その場合、宇野バス7系統では積み残しが発生する可能性がある（図2）ため、**朝のピーク時間帯においては、直行便の導入や増便により、車内の混雑を緩和し、快適性の向上を図る**

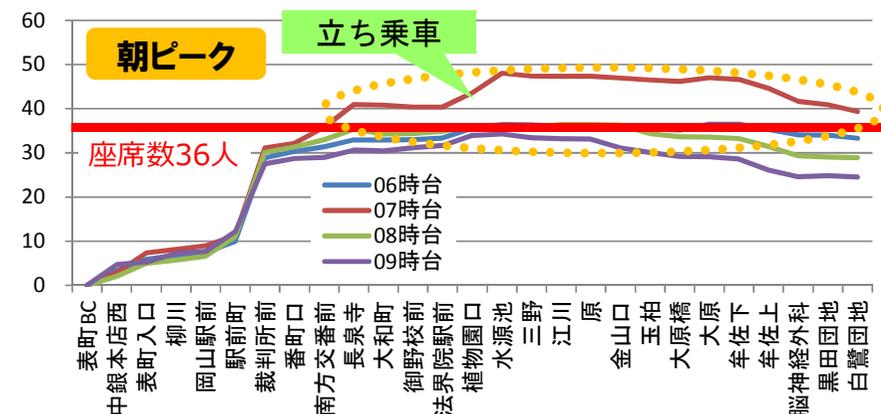
■ 対象路線図



【図1】 岡電027・077系統の区間利用者数(平日)



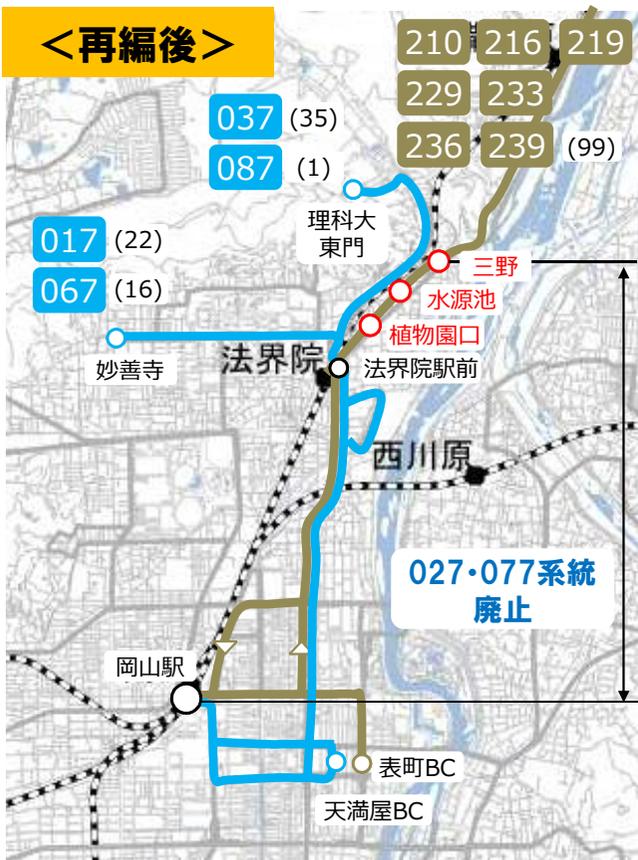
【図2】 宇野210～239系統の1便あたり乗車人数(上り方向/平日)



<岡電バスの再編について>

- 需要が比較的小さく、また全区間で他の系統と重複する027・077系統（岡電）を廃止し、岡電バスの運行効率化を図る
- 法界院駅前～岡山駅間で乗降する廃止系統の利用者は、他の岡電バスの4系統（妙善寺017・067系統、理科大東門037・087系統）へ乗車でき、朝ピーク時間帯であっても、立ち乗車が多く発生する等の影響は小さい（図3）
- 三野～法界院駅前間で乗降する廃止系統の利用者は、宇野バスの7系統（210～239系統）へ乗車できるが、朝ピーク時間帯は、積み残しが発生する可能性があるため、対応が必要（次ページ）

<再編後>



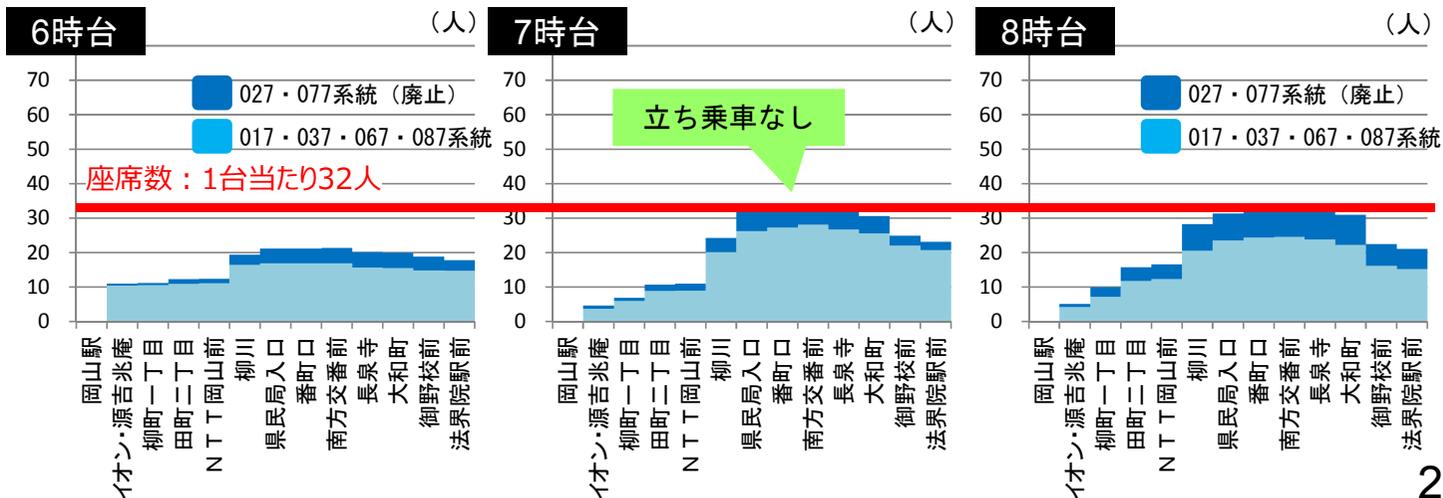
■ 走行キロ（027・077系統／岡電バス）

	運行回数 (両方向)	路線延長 (片道km)	走行距離 (km/日)
平日	37	—	249
027	14	6.4	90
077	23	6.9	159
土日祝	35	—	235
027	14	6.4	90
077	21	6.9	145

■ 再編後の運行本数(往復)

	再編前	再編後
赤磐市～三野	99本 宇	99本 宇
三野～法界院駅	136本 宇 岡 三野	99本 宇
	片方向 15分に1本程度	片方向 20分に1本程度
法界院駅～岡山駅	210本 宇 岡 三野 理大 妙善寺	173本 宇 岡 三野 妙善寺
	片方向 10分に1本程度	片方向 12分に1本程度

【図3】再編後の岡電バス系統の利用者数の想定 <上り方向(平日)／1便あたり区間利用者数>



<宇野バスの再編について>

- 宇野バスの7系統（210～239系統）では、朝ピーク時間帯に立ち乗車が発生しているため、**現在宇野バスが試験運行中の「直行便（岡山～桜が丘運動公園口）」の本格導入**により、車内の混雑緩和を図るとともに、定時性・速達性を確保する（図4）
- 直行便の本格導入により、岡電バスの再編（027・077系統廃止）後に「三野～法界院駅前」間の利用者が宇野バスの7系統に転換したとしても、車内の混雑は現状よりも緩和される（図5）

<再編後>



直行便を本格導入

試験
運行中

岡山⇄桜が丘運動公園口間で、
直行便の試験運行を開始致します！！

毎度、宇野バスをご利用いただき、誠にありがとうございます。
この度、通勤・通学時間の利便性を高めるため、直行便の試験運行を開始させていただきます。
是非、ご利用くださいますよう、お願い申し上げます。

- 試験運行開始日：令和元年6月18日（火）（土・日・祝運休）
- 試験運行路線

桜が丘運動公園口 7：25発 岡山駅前・表町BC行
※駅前町 8：23分到着予定 15分程度短縮

桜が丘運動公園口から桜が丘西一丁目までの各停留所と、新道穂崎、新道穂崎下に停車し、他の停留所には停車しません。
三野から表町BCまでは、下車される方がいらっしゃる場合のみ停車します。

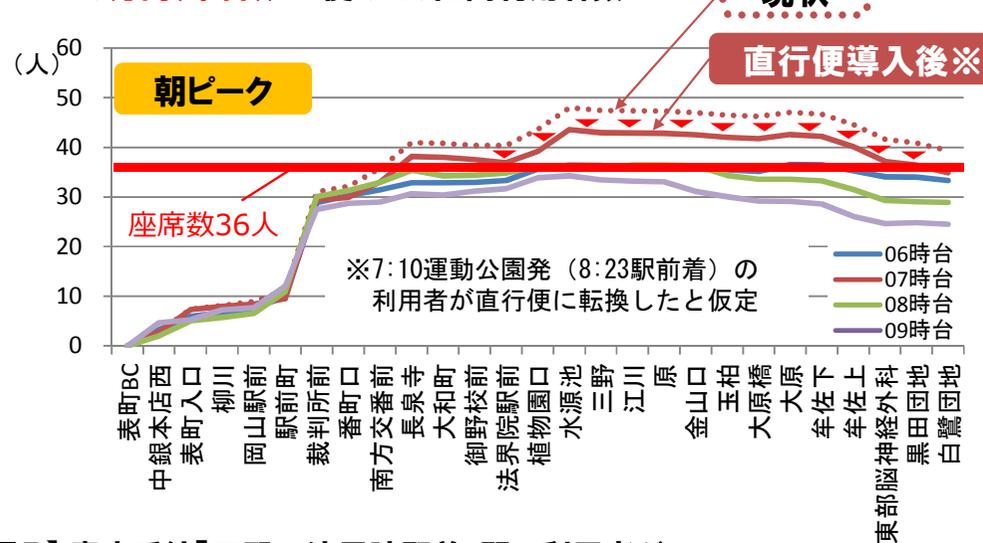
表町BC 18時00発 桜が丘西9丁目行
※桜が丘中央 18：55分到着予定

表町BCから三野までの各停留所と、新道穂崎、新道穂崎下に停車し、他の停留所には停車しません。桜が丘西一丁目から桜が丘運動公園口までは、下車される方がいらっしゃる場合のみ停車します。

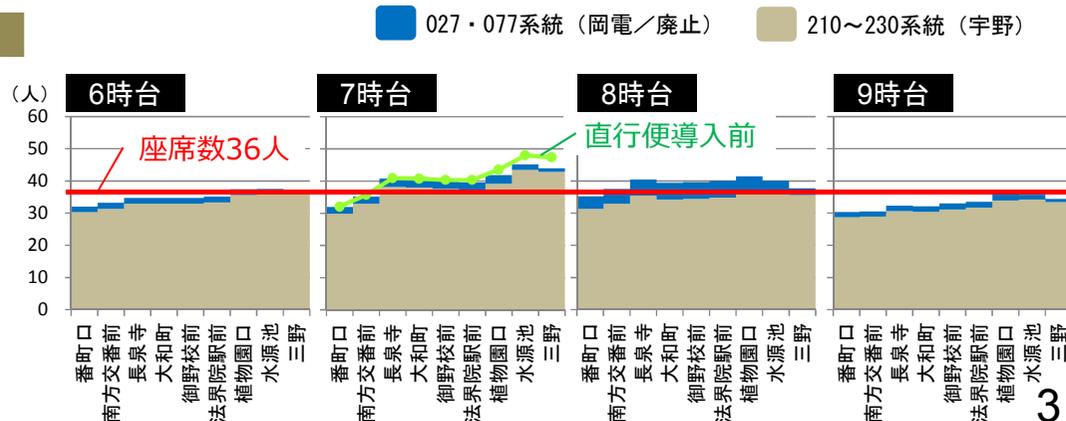
（出典）宇野自動車HP

【図4】宇野バス／幹線系統(210～239系統)の乗車率

<上り方向(平日)／1便あたり区間利用者数>



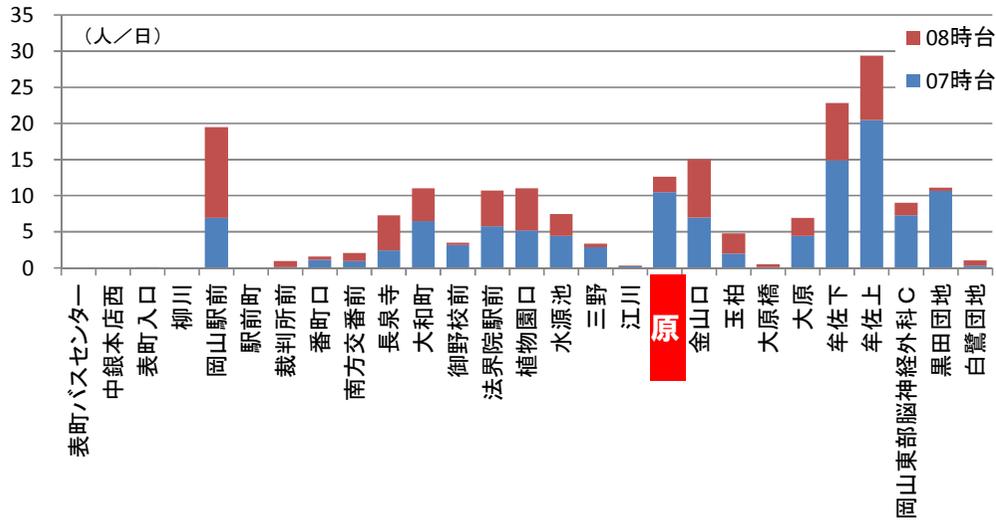
【図5】廃止系統「三野～法界院駅前」間の利用者が宇野バス7系統に転換した場合の1便あたり乗車数



- 直行便の本格導入後も、若干の立ち乗車が発生するため（前頁の図5）、**利用の多い区間での増便により、最小限の経費で車内混雑の緩和を図ることが考えられる**
- 具体的には、宇野バス系統が走行する岡山吉井線（原バス停付近）の側道に回転場とバス停を整備し、都心との間で増便することが考えられ、回転場周辺に住宅地があることから、新たなバス利用も期待される



【図6】朝ピーク時間帯のバス停別乗者数(上り方向/平日)



(1) 経営の安定化

岡電バスのキロあたり経費 (バス要覧より)

運行経費は、**3908万円削減** (≒249km/日×430円/km×365日)

(2) 労働環境の改善

毎日249km走行分の労働量を削減 (**運転手不足への対応**)

(3) バス便数の適正化

バス過密区間に流入する便数の削減

(4) 利便性の向上

毎日249km分の走行キロを**別路線の増便や路線新設**に充当可能

1 運賃収入は、利用実績に基づき、事業者間で再分配する

宇野バスは、廃止系統（岡電）の利用者が転換したことで得た運賃収入**1127万円**（下記①+② ※）を**岡電バスに返還する** ※ ハレカカードデータ2か月分（2015.10.1～11.30）の実績から年間総額を試算

- ① 廃止系統（岡電）の3つのバス停（三野・水源池・植物園口）の利用分：**487万円**
- ② 廃止系統（岡電）の3つのバス停以外の区間の利用1118万円のうち、宇野バスへの転換分：**640万円**
⇒同区間の再編後の2社の運行本数（宇野バス99本、岡電バス74本）で按分した額を想定

2 再編で生み出された削減経費は、既存路線の運行本数に基づき、事業者間で按分する

岡電バスは、「三野～法界院駅前」間で路線が撤退することで、**755万円(※2)の運行経費が削減される**
(※2 キロ単価430円/km×撤退区間1.3km×便数37本/日×365日≒679万円)

宇野バスは、朝ピーク時間に1便増便（原～岡山駅）によって、**76万円(※3)の運行経費が増える**
(※3 キロ単価356円/km×増便区間8.5km×増便1便/日×平日250日≒76万円)

全体の削減経費679万円(755万円－76万円)を従前の運行本数で按分して、各社の収益とする

岡電バス

$$679万円 \times \frac{37本(岡電系統)}{136本(全系統)}$$

⇒ 185万円

宇野バス

$$679万円 \times \frac{99本(宇野系統)}{136本(全系統)}$$

⇒ 494万円

課題

- ・再編後に「転換する運賃収入」と「削減経費の分配額」のバランスを踏まえて調整
- ・「運賃収入の返還」と「削減経費の按分」といった調整の詳細なルールの検討

2. 高屋方面の再編

<対象路線>

- (宇野バス) 251系統【岡山駅～長岡・東岡山駅前】※
- 252系統【岡山駅～八日市】
- 253系統【岡山駅～片上】
- 254系統【岡山駅～瀬戸駅】 ※一部、表町BC止
- (岡電バス) 012系統【大学病院～岡電高屋】※
- 02H系統【岡山駅～大学病院】
- ※一部岡山駅止、岡南営業所行、健康づくり財団行

<再編の方向性>

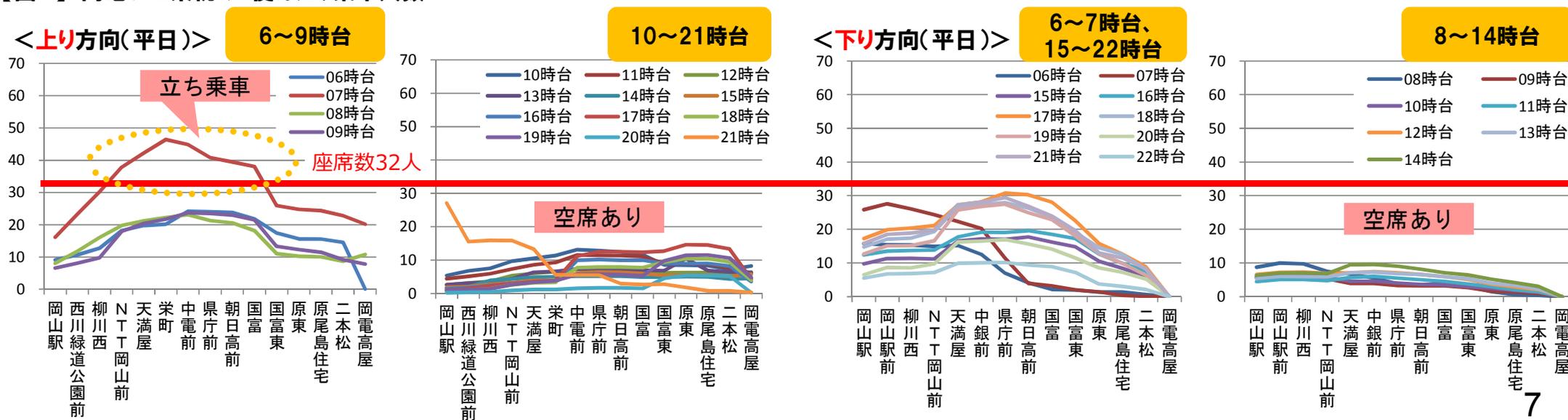
- ① 岡電バス012系統は、ほとんどの区間で宇野バスと重複しており、オフピーク時間帯は、輸送容量に対して需要が小さく(図1)、また岡山駅を跨ぐ利用も少ない(図2) ため、需要に応じて減便し、**運行効率化を図るとともに、他地域への再配分を検討する**
- ② 宇野バス4系統(251～254系統)は、朝ピーク時間帯に東岡山駅(長岡)～表町間で立ち乗車が発生している(図3) ため、**朝ピーク時間帯においては、251系統(東岡山駅発)の増便により、混雑を緩和する**



(データ) 各社から提供されたハレカカードデータ <2015. 10. 1～11. 30>

※利用者数は、岡山駅東口B Tにおけるカウント調査とハレカ実績の比率(58%/全社)で割り戻し

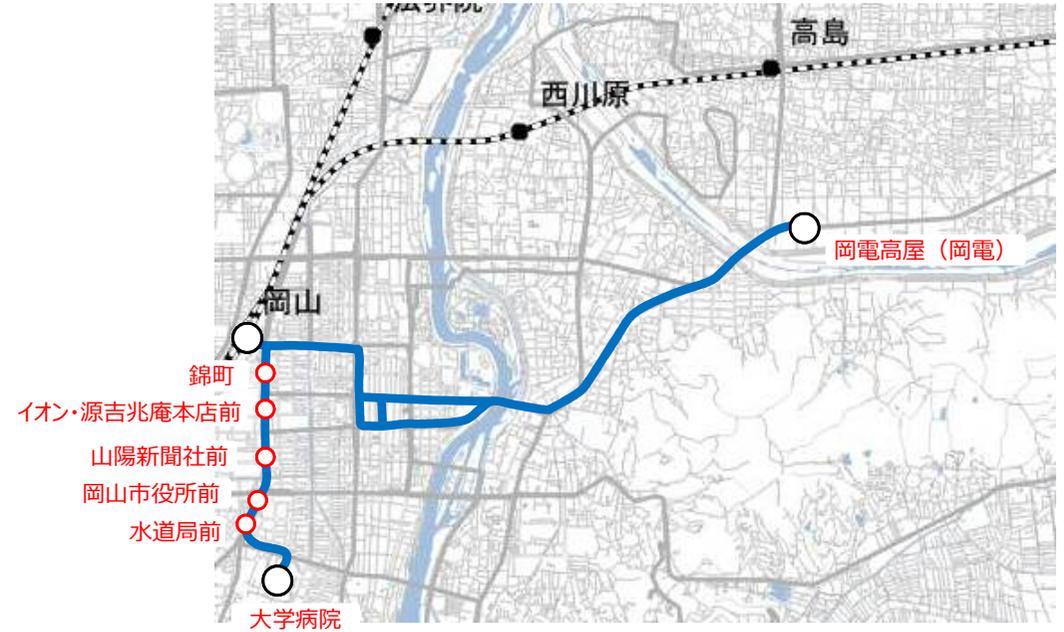
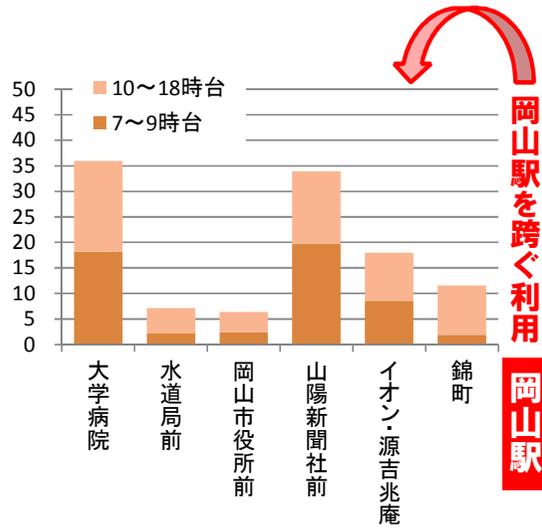
【図1】 岡電012系統の1便あたり乗車人数



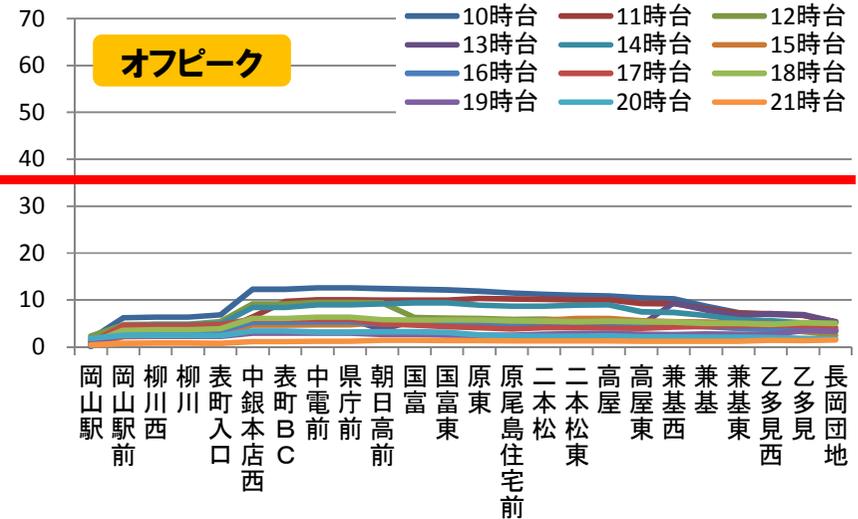
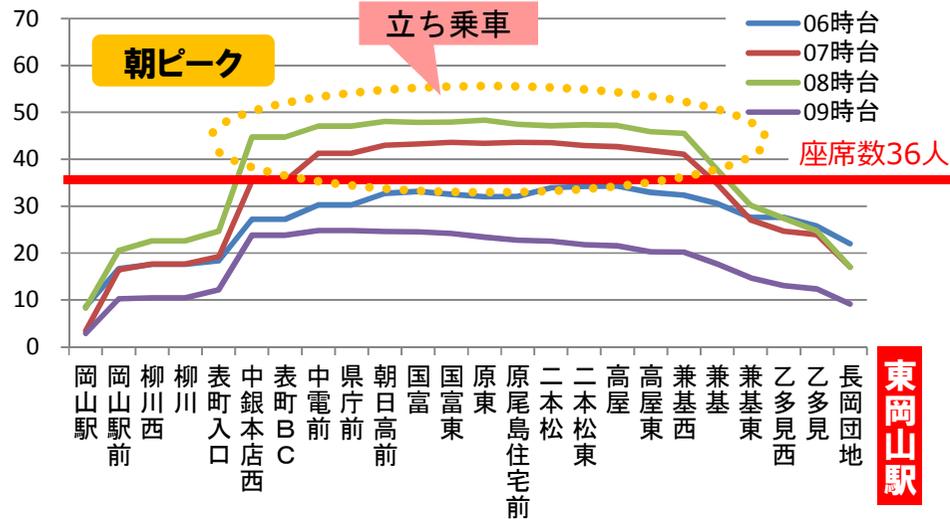
【図2】岡電012系統のバス停別降車数(岡山駅を跨いで降車する人数)

<上り方向(平日)>

- 全体の13% (113人/850人)
- 半数が7~9時台 (53人/113人)
- 10時以降は各時間帯で数人



【図3】宇野251~254系統の1便あたり乗車人数(上り方向/平日)



<岡電バスの再編について>

- 岡電バス012系統について、オフピーク時間帯で1便ずつ減便し、車内が混雑する7時台を増便する(表1)
- 減便後の利便性を維持するため、2社の合計便数が4本/時以上(15分に1本程度)となる場合に減便する
- これにより、車内の混雑度は、朝ピーク時間帯は緩和する一方で、オフピーク時間帯は上昇するが、立ち乗車が発生する可能性は低い(図4)
- 減便する際に、宇野バス4系統のダイヤを基準に、待ち時間が長い箇所に012系統のダイヤを設定する

【表1】 岡電012系統の減便(案) ※平日

利用の多い時間帯
利用の少ない時間帯

<上り方向(高屋発)>

<下り方向(岡山駅発)> ※一部表町BC発

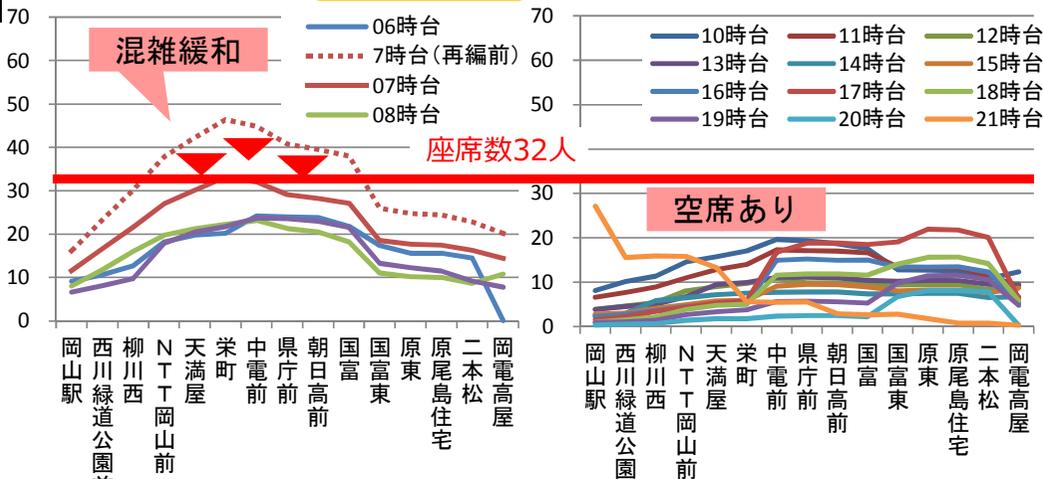
時間帯	現状	再編	増減	宇野	時間帯	現状	再編	増減	宇野
6時	2	2	0	2	6時	1	1	0	0
7時	5	7	+2	4	7時	7	7	0	4
8時	6	6	0	4	8時	5	4	-1	3
9時	3	3	0	5	9時	3	2	-1	4
10時	3	2	-1	3	10時	3	2	-1	2
11時	3	2	-1	2	11時	3	2	-1	2
12時	3	2	-1	2	12時	3	2	-1	3
13時	3	2	-1	2	13時	3	2	-1	2
14時	3	2	0	1	14時	3	2	0	1
15時	3	2	-1	2	15時 ~ 22時	19	19	0	19
16時	3	2	-1	3					
17時	3	2	-1	3					
18時	3	2	-1	2					
19時	2	2	0	3					
20時	3	2	-1	2					
21時	1	1	0	2					
合計	49	41	-7	41	合計	50	43	-6	40

【図4】 再編後の岡電012系統の1便あたり乗車人数

<上り方向(平日)>

6~9時台

10~21時台



<下り方向(平日)>

8~14時台



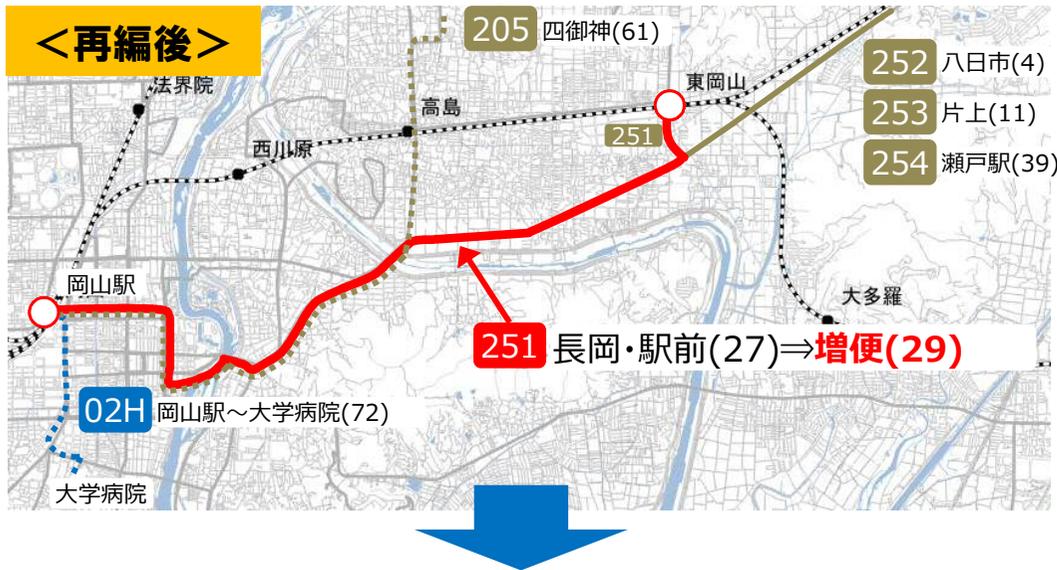
13本の減便
片道7km



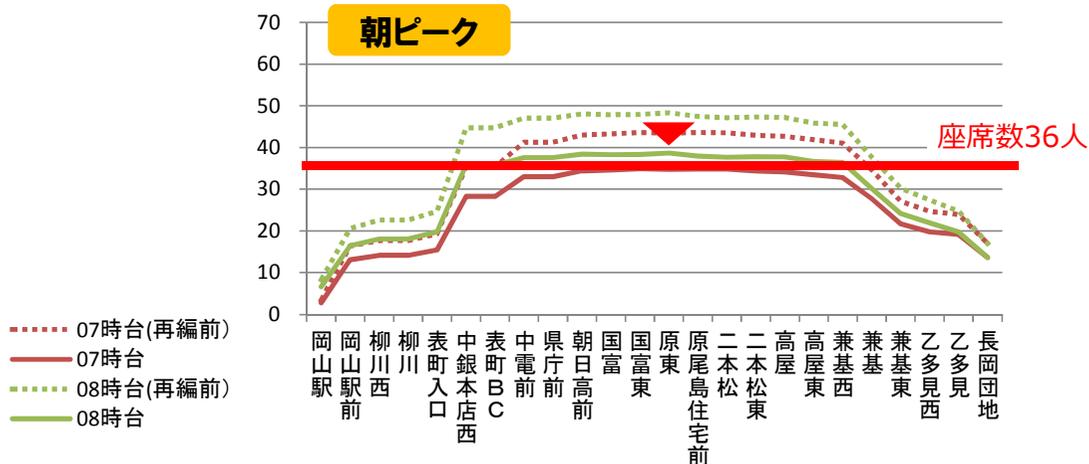
削減される運行距離は
1日あたり91km

<宇野バスの再編について>

- 宇野バス4系統（252～254系統）は、朝ピーク時間帯（7時台・8時台）の混雑度が「東岡山駅（長岡）～表町」で高くなっているため、**251系統（東岡山駅発）を増便し、混雑を緩和する（表2、図5）**
 - この増便に伴って、本数の多い254系統（瀬戸駅）を対象に、**オフピーク時間帯で1便減便することで追加経費を抑制する**
- 【区間距離】瀬戸駅⇒岡山駅：18.2km（1便減便）、東岡山駅⇒岡山駅：8.3km（2便増便）



【図5】再編後の宇野バス4系統の1便あたり乗車人数(上り方向/平日)



【表2】岡電251系統の増便(案) ※平日

系統	東岡山駅	長岡団地	表町BC	岡山駅
254	=	6:24	6:40	6:47
252	=	6:49	7:08	7:15
251	=	7:08	7:27	7:34
254	=	7:17	7:40	7:50
251	増 7:20	7:24	7:47	7:57
251	=	7:35	7:58	8:07
253	=	7:44	8:05	8:15
251	8:00	8:04	8:27	8:36
254	=	8:15	8:37	8:47
251	8:20	8:24	8:46	8:55
251	増 8:30	8:34	8:56	9:05
254	=	8:46	9:07	9:17
251	8:50	8:54	9:14	9:22
254	=	9:06	9:26	9:34

(1) 経営の安定化

岡電バスのキロあたり経費 (バス要覧より)

年間1428万円の**経費削減** ($\div 91\text{km}/\text{日} \times 430\text{円}/\text{km} \times 365\text{日}$)

※平日の走行距離で試算

(2) 労働環境の改善

毎日91km走行分の労働量を削減 (**運転手不足への対応**)

(3) バス便数の適正化

バス過密区間に流入する便数の削減

(4) 利便性の向上

毎日91km分の走行キロを**別路線の増便や路線新設**に充当可能

1 運賃収入は、利用実績に基づき、事業者間で再分配する

- 岡電系統の減便分の運賃収入861万円は、減便時間帯の減便後の運行本数（岡電37本、宇野43本）で按分すると、岡電バスが398万円、宇野バスが463万円を得ることが想定される
- 宇野バスは、減便に伴い利用者が転換したことで得た運賃収入463万円を岡電バスに返還する

※1 ハレカカードデータ2か月分（2015.10.1～11.30）の実績から年間総額を試算

2 再編で生み出された削減経費は、既存路線の運行本数に基づき、事業者間で按分する

岡電バスは、減便により、1428万円の運行経費が削減される

削減経費1428万円を従前の運行本数で按分して、各社の収益とする

$$\begin{aligned} & \text{岡電バス} \\ & 1428\text{万円} \times \frac{99\text{本(岡電系統)}}{180\text{本(全系統)}} \\ & \Rightarrow 785\text{万円} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} & \text{宇野バス} \\ & 1428\text{万円} \times \frac{81\text{本(宇野系統)}}{180\text{本(全系統)}} \\ & \Rightarrow 643\text{万円} \end{aligned}$$

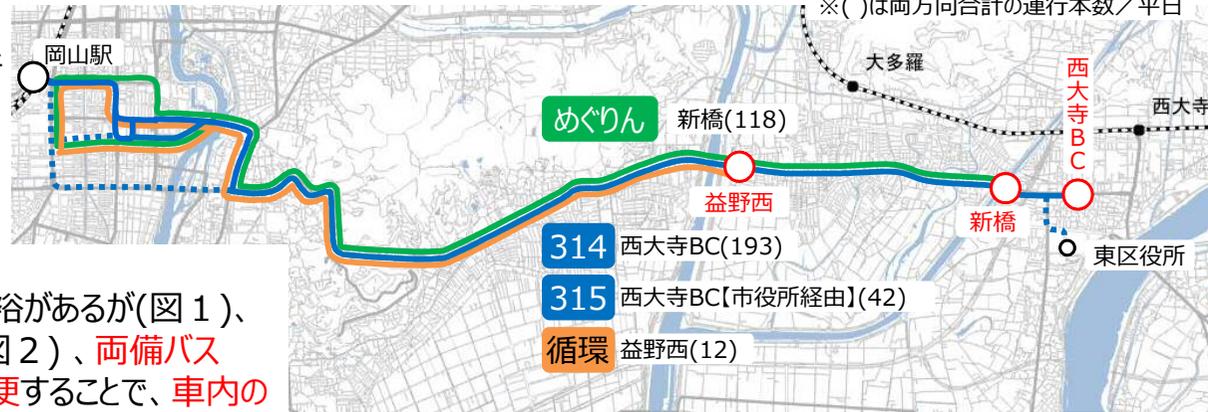
課題

- 再編後に「転換する運賃収入」と「削減経費の分配額」のバランスを踏まえて調整
- 「運賃収入の返還」と「削減経費の按分」といった調整の詳細なルールの検討

3. 西大寺方面の再編

<対象路線>

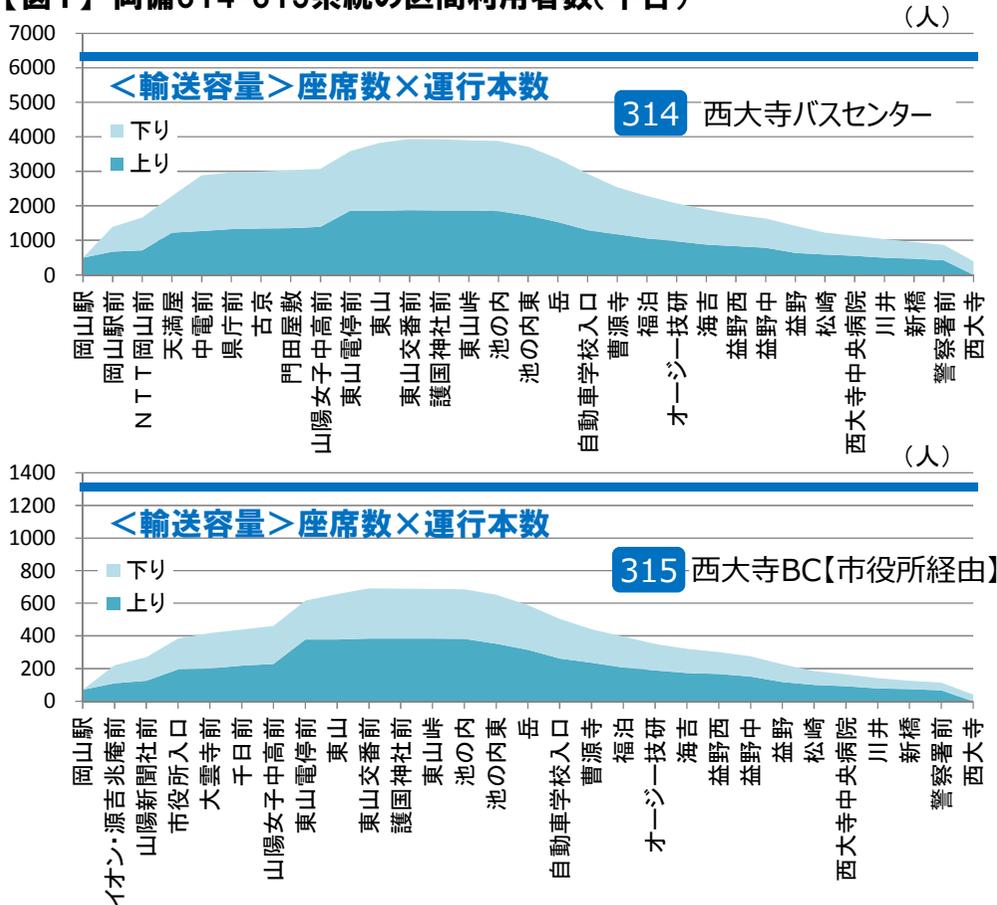
- (両備バス) 314系統【岡山駅～西大寺BC】 ※一部、東区役所行
- 315系統【岡山駅～西大寺BC(市役所経由)】
- 循環線【益野西～岡山駅前～益野西】
- (八晃運輸) めぐりん益野線【新橋南～岡山駅前～新橋北】



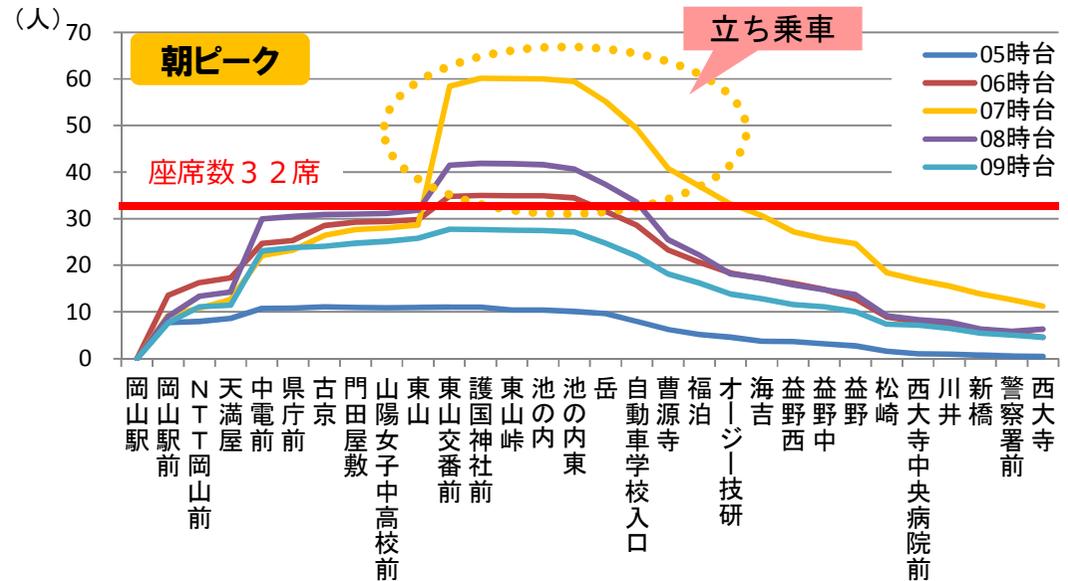
<再編の方向性>

両備バス314・315系統は、需要に対して全体の輸送容量には余裕があるが(図1)、朝ピーク時間帯では東山～海吉間で立ち乗車が発生しているため(図2)、両備バス循環系統について、オフピーク時間帯を減便し、朝ピーク時間帯を増便することで、車内の混雑を緩和する。

【図1】両備314・315系統の区間利用者数(平日)



【図2】両備314系統の1便あたり乗車人数(上り方向/平日)

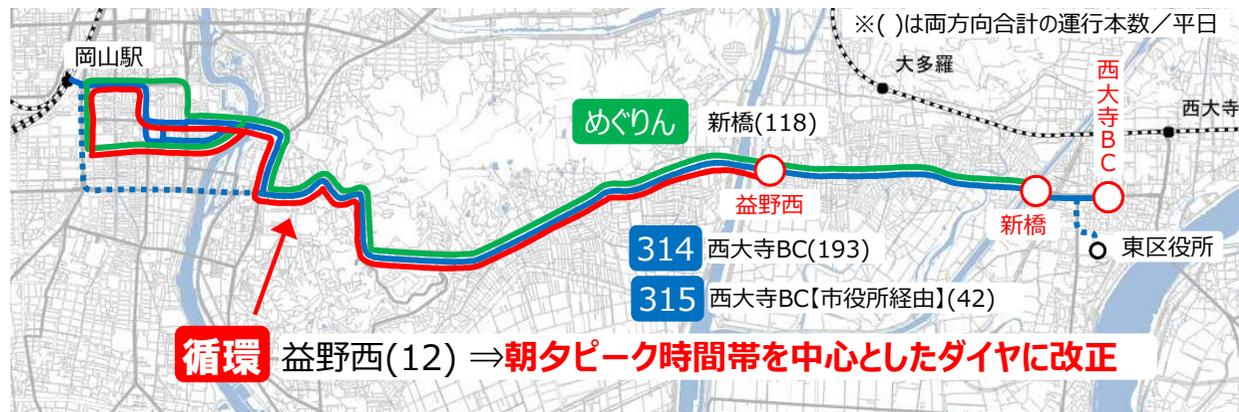


(データ) 各社から提供されたハレカカードデータ
<2015. 10. 1～11. 30>

※利用者数は、岡山駅東口BTにおけるカウント調査とハレカ実績の比率(58%/全社)で割り戻し

<両備バスの再編について>

- 7時～12時台で各時間帯1便ずつ運行する循環線（益野西線）について、**輸送容量に余裕のあるオフピーク時間帯で減便し、朝ピーク時間帯を増便**(表1)することで車内の混雑を緩和する(図3)。
- さらに、朝ピーク時間帯の下り方面(岡山駅⇒益野西)の輸送容量に余裕がある(図4)ことから、**循環線を上り方面のみの運行とすることで、経費削減や労働環境の改善を図る**。



【表1】益野西バス停の時刻表(上り方面/平日)

<現状>

<改正案>

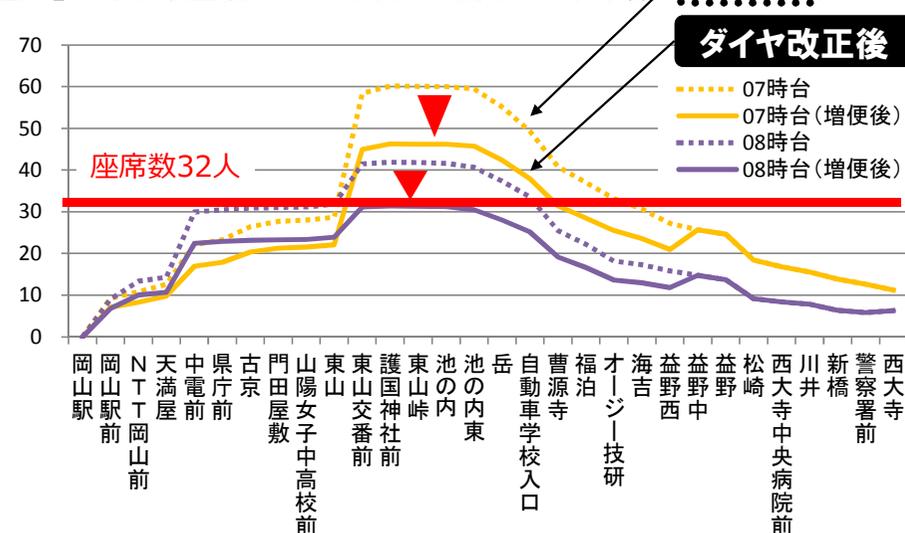
時間帯	便数	
	314系統	益野西線
05時台	3便	—
06時台	8便	—
07時台	10便	1便
08時台	6便	1便
09時台	6便	1便
10時台	6便	1便
11時台	6便	1便
12時台	6便	1便
13時台	6便	—

ダイヤ改正

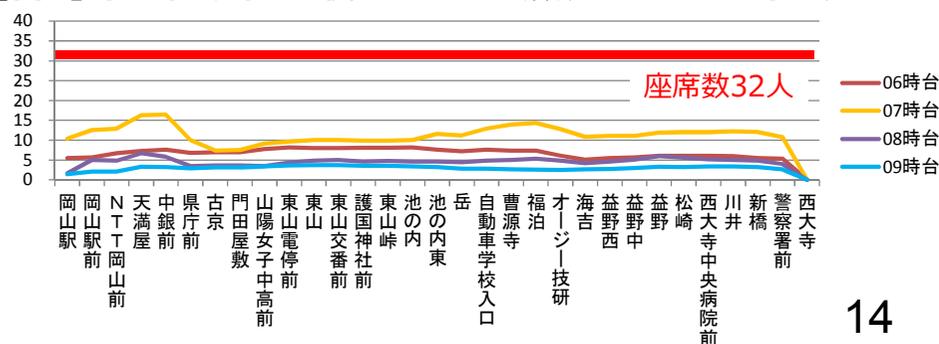
時間帯	便数	
	314系統	益野西線
05時台	3便	—
06時台	8便	—
07時台	10便	3便
08時台	6便	2便
09時台	6便	1便
10時台	6便	—
11時台	6便	—
12時台	6便	—
13時台	6便	—

ピーク時間帯の増便

【図3】ダイヤ改正後の314系統の1便あたり乗車数



【図4】平日下り方面の1便あたり乗車人数(両備バス314系統)



4. 芳泉方面の再編

<対象路線>

(両備バス)

- 533系統【岡山駅～ダイキ～玉野市役所】
- 534系統【岡山駅～宇野駅・渋川】
- 535系統【岡山駅～荘内・渋川】

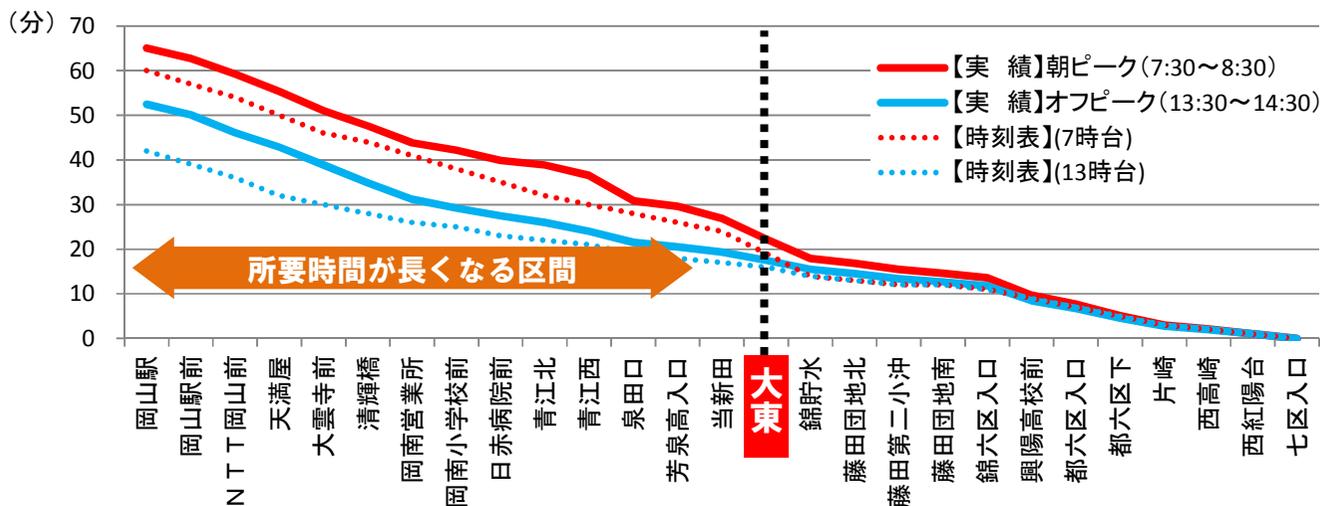
(岡電バス)

- 051系統【岡山駅～天満屋～大東】
- 052系統【岡山駅～市役所～大東】

<再編の方向性>

玉野市との地域間幹線系統である両備バス3系統（533～535系統）は、「大東～岡山駅間」で渋滞による遅れが生じている（図1）ため、一部の便を直行便へ変更することで、定時性・速達性の向上とともに、運転時間の短縮化による労働環境の改善を図る。

【図1】両備バス533～535系統の所要時間 <上り方向(平日)>

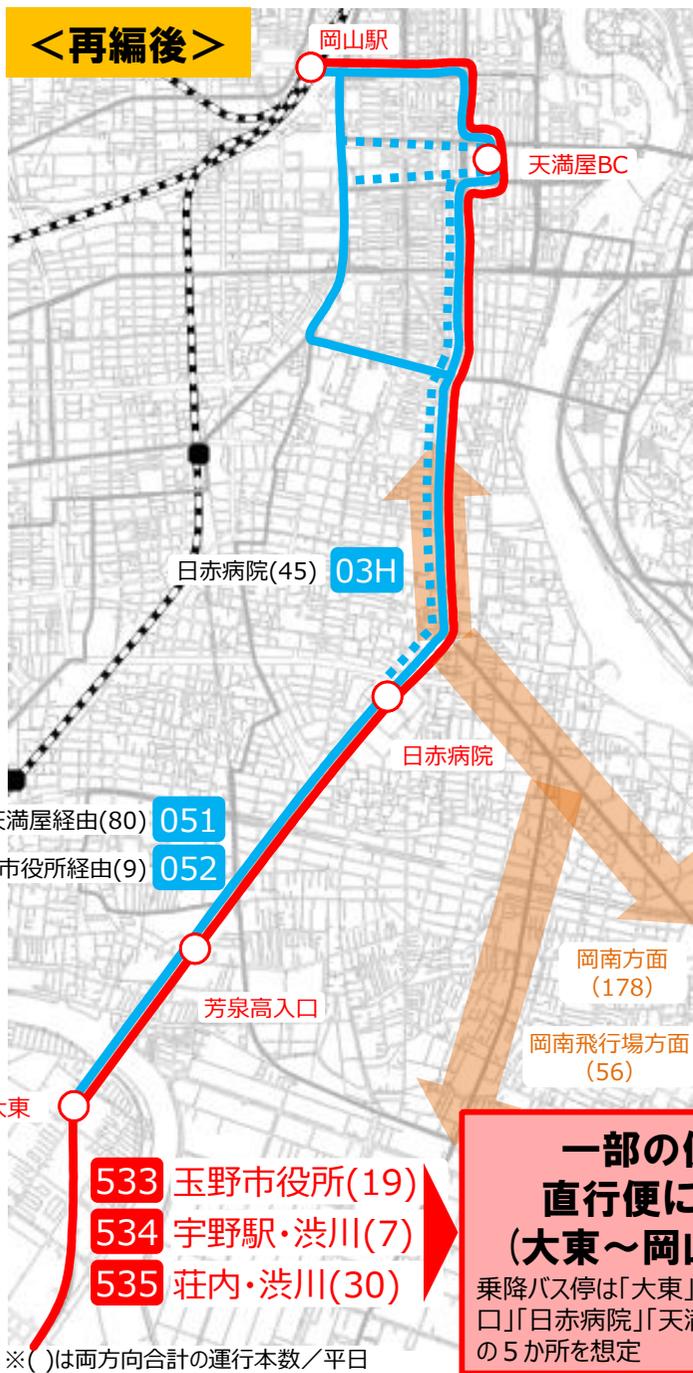


(データ) 各社から提供されたハレカカードデータ
<2015. 10. 1~11. 30>

※利用者数は、岡山駅東口B Tにおけるカウント調査とハレカ実績の比率 (58%/全社) で割り戻し

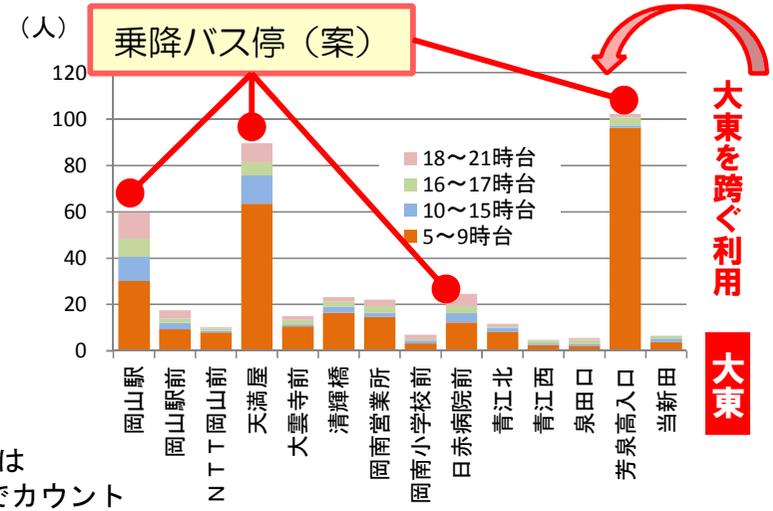


<両備バスの再編について>



- 両備バス3系統は、2便以上設定されている時間帯を対象に、半数を大東～岡山駅間を直行便に変更（表1）
- 乗降バス停は、岡電系統と接続する大東と、大東を跨ぐ利用で降車の多い岡山駅・天満屋・芳泉高校入口、また、通院時の定時性を確保するため日赤病院を加えた5カ所が考えられる（図2）

【図2】両備バス系統のバス停別降車数（大東を跨いで降車する人数）



【表1】直行便の設定
<上り方向(平日)> ※時間帯別の便数は「大東バス停」でカウント

時間帯	岡電	両備		時間帯	岡電	両備	
		総数	うち直行便			総数	うち直行便
6時	2本	2本	1本	14時	3本	2本	1本
7時	6本	4本	2本	15時	2本	3本	1本
8時	4本	2本	1本	16時	3本	2本	2本
9時	3本	2本	1本	17時	3本	1本	—
10時	3本	1本	—	18時	3本	2本	1本
11時	3本	2本	1本	19時	3本	2本	1本
12時	2本	1本	—	20時	2本	1本	—
13時	2本	2本	1本	21時	2本	1本	—
				22時	1本	—	—

一部の便を直行便に変更（大東～岡山駅間）
乗降バス停は「大東」「芳泉高校入口」「日赤病院」「天満屋」「岡山駅」の5カ所を想定

※()は両方向合計の運行本数/平日

1 運賃収入は、利用実績に基づき、事業者間で再分配する

- 岡電バスは、直行便(両備)から乗り継いで利用された運賃収入(前年度からの増加分)を両備バスに返還する
(仮に、再編前後で利用者数が変わらなければ、再編後の各社の運賃収入は再編前と同額になる)

2 再編で生み出された削減経費は、既存路線の運行本数に基づき、事業者間で按分する

- 直行便に変更することで削減された経費を2社の運行本数に基づき分配する

 直行便に変更することで削減された経費の算定方法の検討

課題

- 再編後に「転換する運賃収入」と「削減経費の分配額」のバランスを踏まえて調整
- 「運賃収入の返還」と「削減経費の按分」といった調整の詳細なルールの検討

5. 生み出された余力の再配分(案)

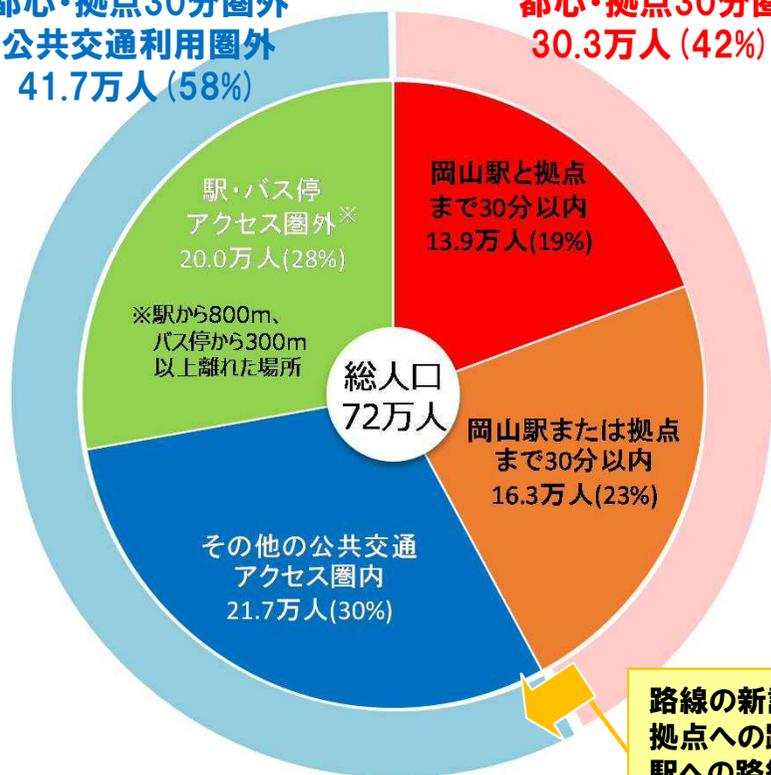
方針

- コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを推進するため、**都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に到達できる人口の増加**、すなわち**公共交通アクセス圏外に居住する人口の減少**を目指す
- 余力の再配分は、**駅が近くにあり、人口密度が比較的高い市街地を形成している**にも関わらず、都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティが低い、または公共交通アクセス圏外となっている地区を優先とする

都心・拠点までの公共交通アクセシビリティ

都心・拠点30分圏外
公共交通利用圏外
41.7万人 (58%)

都心・拠点30分圏
30.3万人 (42%)



路線の新設・延伸
拠点への路線の接続
駅への路線接続による速達性向上
増便による待ち時間削減 など

・各100メッシュについて都心及び拠点までの公共交通所要時間を算出
・乗車時間は時刻表、待ち時間は運行間隔の1/2
・駅・バス停へのアクセス時間は徒歩速度(50m/分)×直線距離

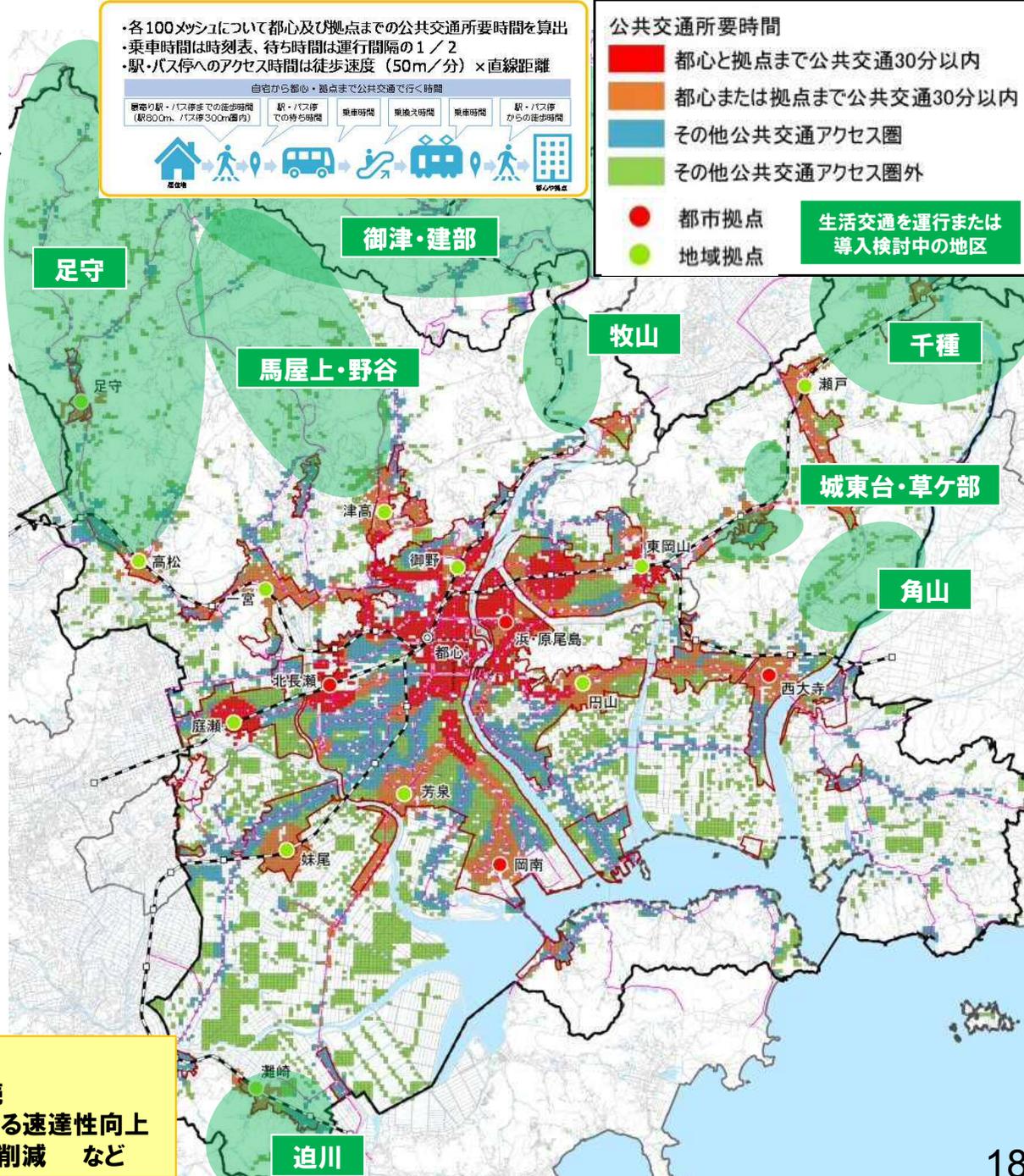
自宅から都心・拠点まで公共交通で行く時間

駅・バス停までの徒歩時間 (駅800m、バス停300m以内)	駅・バス停での待ち時間	乗車時間	乗換え時間	乗車時間	駅・バス停からの徒歩時間
--------------------------------	-------------	------	-------	------	--------------

公共交通所要時間

- 都心と拠点まで公共交通30分以内
- 都心または拠点まで公共交通30分以内
- その他公共交通アクセス圏
- その他公共交通アクセス圏外
- 都市拠点
- 地域拠点

生活交通を運行または導入検討中の地区



■ 周辺部の駅アクセス路線<庭瀬・北長瀬>

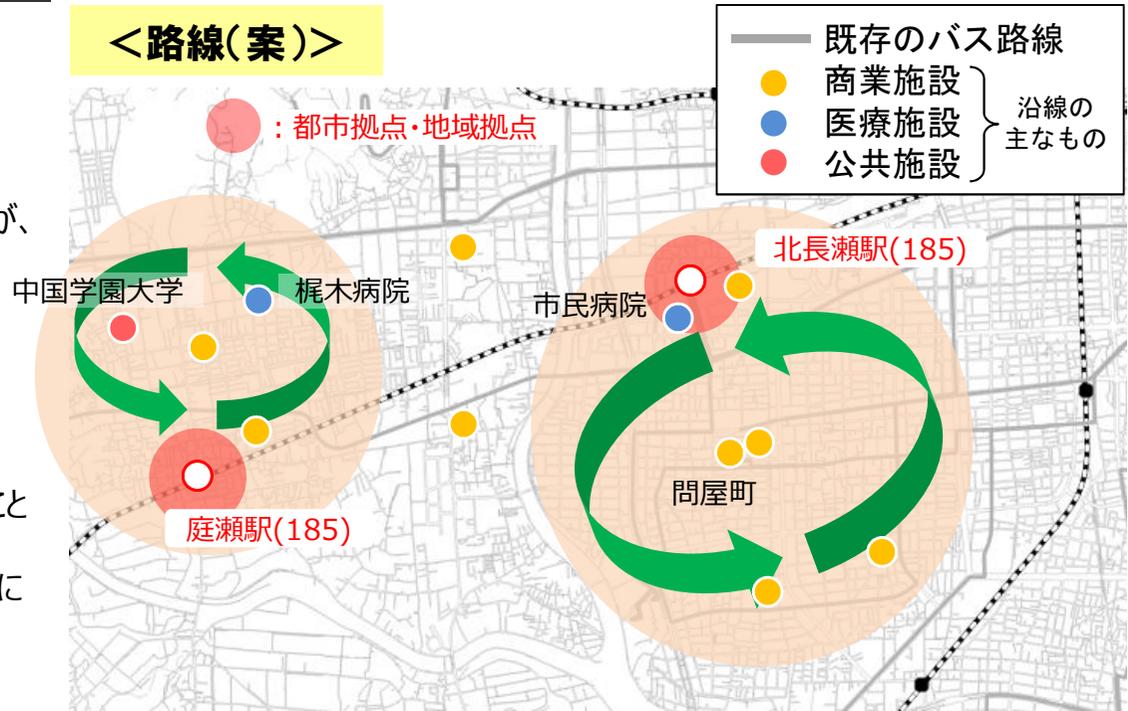
【現状】

- ・北長瀬駅及び庭瀬駅は、岡山駅に次いで乗車人数の多い駅であるが、沿線地域の住民が駅へアクセスするためのバス路線・便数が少ない

【方向性】

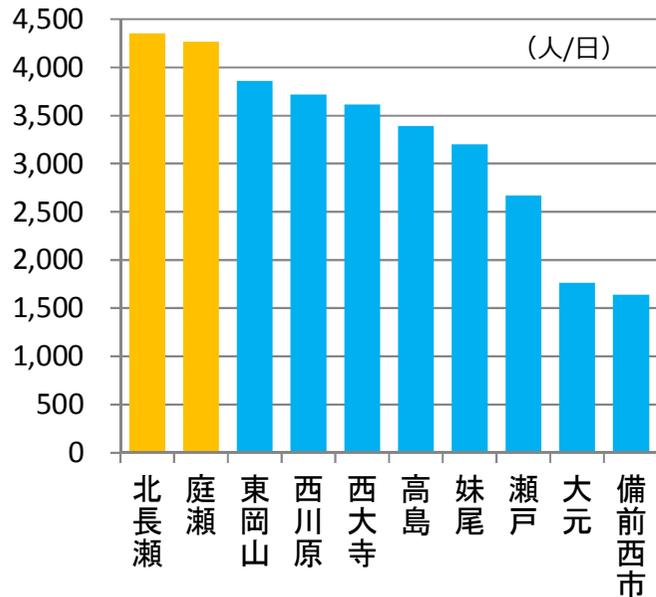
- ・庭瀬駅、北長瀬駅それぞれについて、「駅アクセス路線」を新設し、小型車両を活用して人口密度の高い駅周辺地区を運行（都心方面の幹線バスと役割分担）
- ・車から公共交通への転換を促進し、放射状道路の渋滞緩和を図ることで、幹線バス（都心方面）の速達性・定時性確保につなげる
- ・集客力の高い問屋町エリアと、ランチ北長瀬を含む北長瀬駅との間に路線を新設することで都市拠点の回遊性向上を図る

<路線(案)>



※()は鉄道の運行本数/平日・両方向合計

■ JR乗車人数(H29) ※上位10駅(岡山駅除く)



■ 走行キロの試算

エリア	運行回数(片方向)	路線延長(片道)	走行距離(往復)
庭瀬エリア	20本	約 4 km	160 km/日
北長瀬エリア	20本	約 6 km	240 km/日

- 【設定】
- ・ 16時間(6~22時)運行
 - ・ 「7~9時」「17~19時」の4時間は30分ピッチ
 - ・ その他の時間帯は60分ピッチ

■ 岡山駅西口エリアにおける公共交通サービスの充実

【現 状】

・岡山駅西口エリアは、シティライトスタジアムや池田動物園などの観光・集客施設や、総合病院、高校・大学も立地しているが、岡山駅からそれらの施設をつなぐバス便数が少ない。

【方向性】

・岡山駅西口エリアを小型バスで往来する路線（例えば循環線など）を新設し、駅東口だけでなく、西口エリアにおける回遊性の向上を図ることで、中心市街地の活性化を促進させる

既存のバス路線との連携・調整(空港リムジン除く)

- ① 岡山駅西口～岡山理科大学(経由地:岡山大学)【岡電バス】
⇒20分に1本程度の運行間隔(上り37便・下り37便/平日)であるため、新たな路線とのダイヤ調整(高頻度化)により、駅～大学間の利便性が向上
- ② 岡山駅西口～津高営業所(経由:京山入口・中央病院)【岡電バス】
⇒下り方面に特化したダイヤ(上り2便・下り14便/平日)であるため、新たな路線は京山方面(伊島学区)の便数強化につながる
- ③ 岡山駅東口～国立病院・津高営業所・免許C【岡電バス・中鉄バス/共同運行】
⇒10分に1本程度の高頻度運行となっているが、岡山駅東口との接続であり、駅西口と接続する新たな路線は、利用者の選択肢が増え、バス利用の促進が期待される

■ 走行キロの試算

運行回数 (片方向)	路線延長 (片道)	走行距離 (往復)
32本	約6 km	384 km/日

【設定】 ・ 16時間(6～22時)運行 ・ 30分ピッチ

<路線(案)>

