

岡山市地域公共交通計画 (現計画からの改訂) のポイント

第1章 岡山市地域公共交通計画について

第2章 岡山市の現状と課題

第3章 計画の目標と基本方針

第4章 目標達成に向けた施策

第5章 計画の評価・推進

第1章 岡山市地域公共交通計画について

- 交通政策の基本理念や、国・自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が平成25年12月に制定され、同法に則り、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことにより、地方公共団体が中心となって、まちづくりと一体的に持続可能な地域公共交通を構築するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画（旧称：地域公共交通網形成計画）」を策定することが可能となる
- 岡山市は、令和2年6月に「地域公共交通網形成計画（旧称）」を策定し、利便性の向上と経営の安定化に資する各種取り組みを推進してきたが、**コロナ禍等を経た直近の社会経済情勢を踏まえ、計画を見直し、「岡山市地域公共交通計画」として策定する**

<地域公共交通活性化再生法の基本スキーム>

1

地域公共交通計画

協議会を議論し、
地方公共団体が策定

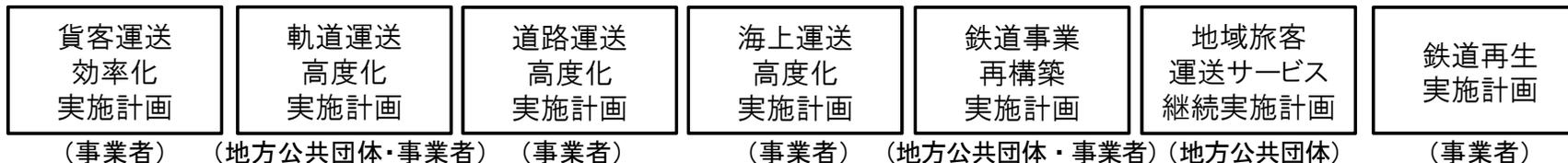
本日素案を提示

※R2改正前は「地域公共交通網形成計画」

- ① 基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ **事業・実施主体**
- ⑤ 計画の達成状況の評価
- ⑥ 計画期間 等



全事業者同意のもと
地方公共団体が策定



2 地域公共交通
利便増進実施計画 **検討中**

(地方公共団体)

※R2改正前は「地域公共再編実施計画」

国土交通大臣が認定し、法律の特例措置等により計画の実現を後押し

■ 計画の区域・期間

- 計画の区域は、岡山市全域を対象とし、岡山県南広域都市圏や連携中枢都市圏における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町との連携を図る
- 計画の期間は、令和6年度～令和10年度の5年間とする ※5年程度が原則（国マニュアルより）

■ 地域公共交通計画の位置づけ

- 本計画は、総合交通計画を上位とする「公共交通に関する基本計画」
- 都市計画分野の立地適正化計画と両輪で、コンパクトでネットワーク化された都市づくりを推進する

■ 上位計画

第六次総合計画

基本目標 未来へ躍動する 桃太郎のまち岡山

将来の都市の形 コンパクトでネットワーク化された都市構造

■ 各分野の計画・指針

都市計画マスタープラン

立地適正化計画

土地利用

都市施設

市街地整備

住宅整備

景観

防災

緑の保全・緑化

連動

交通

都心の活性化

周辺部の振興

観光・産業の振興

環境にやさしいまちづくり

健康・医療・福祉

連携



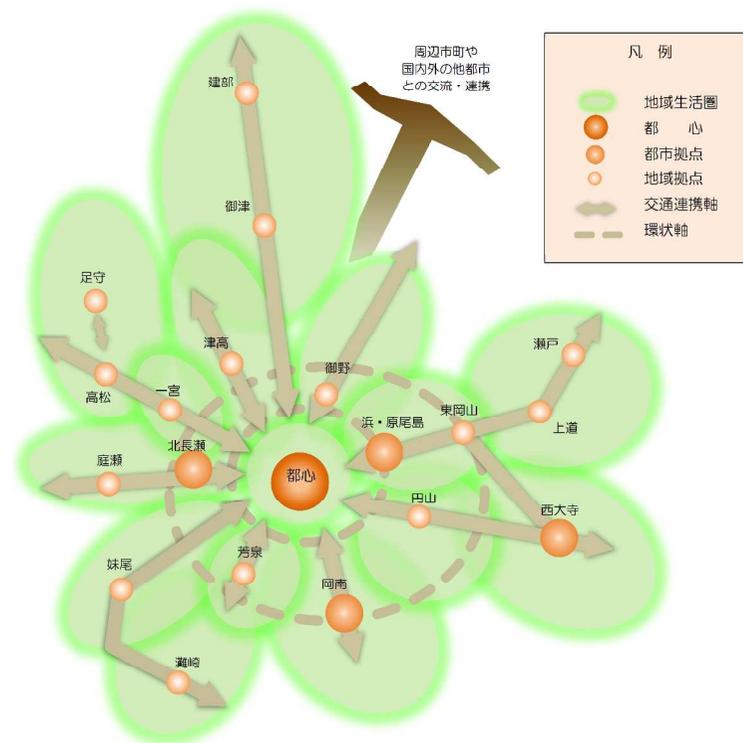
公共交通

自転車

道路



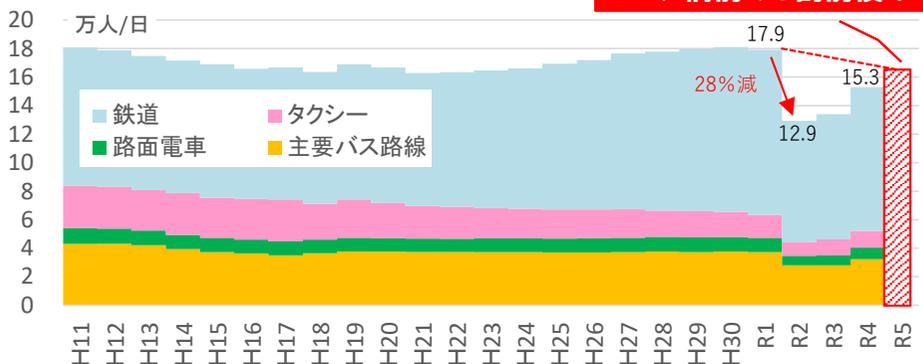
コンパクトでネットワーク化された都市構造



第2章 岡山市の現状と課題

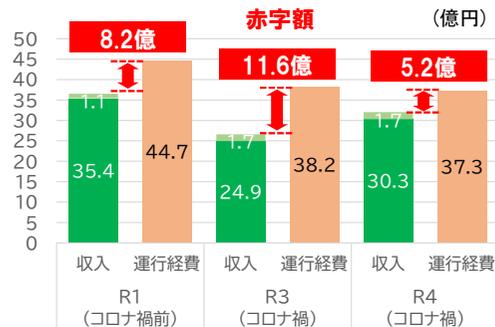
① 公共交通の利用者数

- 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、現状のままで9割前後が限界となる見通し



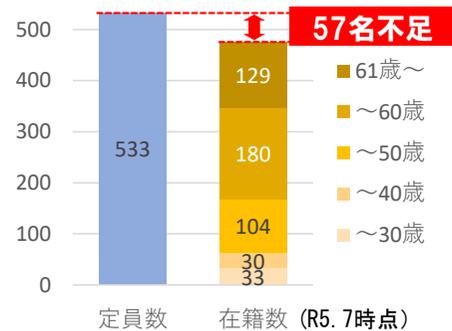
③ 路線バスの収支

- コロナ禍のコストカットにより赤字額は減少したものの、厳しい経営状況
- 事業者だけで新たな投資は困難な状況



④ 運転手数(路線バス)

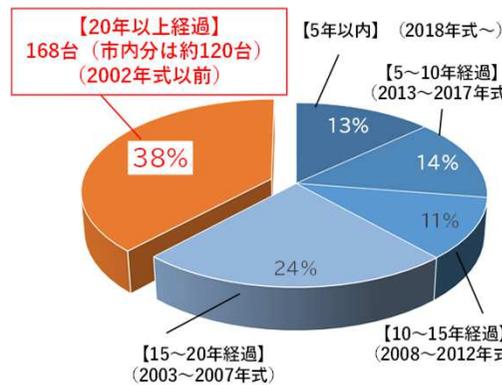
- 市内事業者の運転手不足は57名
- 2024年問題や低賃金・高齢化等による退職者の増加により、さらに深刻化する見込み



※定員数：現在のバス路線休止中を含むを維持するために必要な運転手数

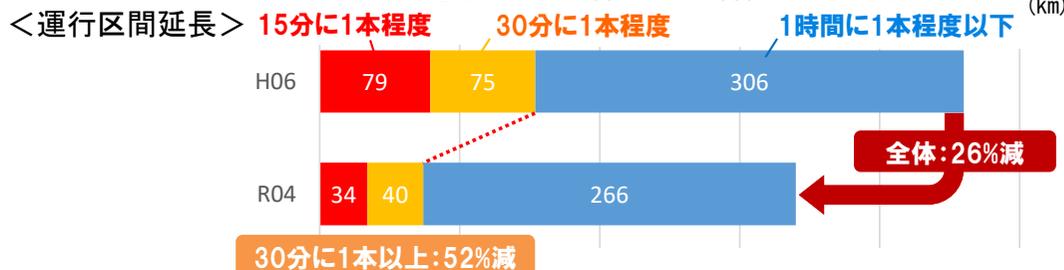
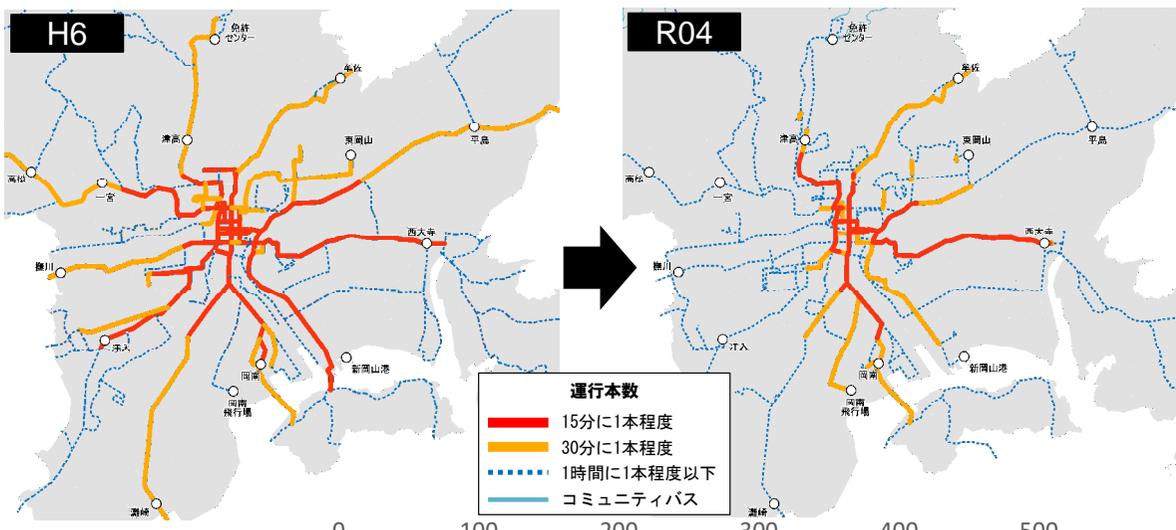
⑤ 車両数(路線バス)

- 経営状況が厳しいため、車両の更新が十分に行えない状況
- ノンステップバス導入率は政令市最低



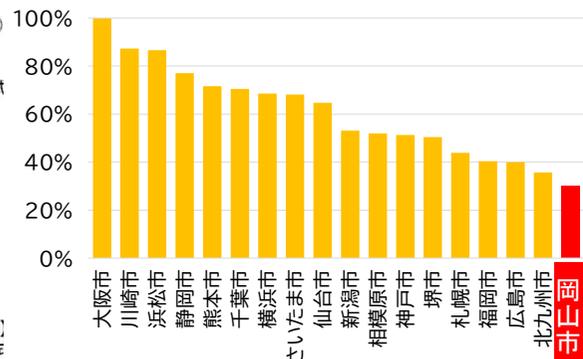
② 路線バスの運行本数

- 路線バスの運行区間は30年間で約3割減少し、30分に1本以上の区間は半減



<年式別台数>

<ノンステップバス導入率(政令市)>



※名古屋市・京都市除く(不明のため)

⑥ 運賃無料DAYにより掘り起こされた移動需要

- 運賃無料DAY当日の利用者数は、ほとんどの日で通常時と比較して2倍以上に増加
- 3000～3500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



① 外出促進効果

路線バス・路面電車 延べ利用者数	÷	1人あたり 平均利用回数	×	無料DAYでなければ 外出しなかった割合	=	無料DAYだから 外出した方
<11/20> 64,585 人	÷	2.5 回	×	12.1 %	=	3,075 人
<11/27> 64,828 人	÷	2.5 回	×	13.8 %	=	3,530 人

② 消費喚起効果

1人あたり 平均消費額※1	×	無料DAYだから 外出した方	=	無料DAYによる 消費増加分
<11/20> 7,006 円	×	3,075 人	=	2,154 万円
<11/27> 8,434 円	×	3,530 人	=	2,977 万円

※1 「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

(出典) R4年度無料DAY実施レポート

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

今後5年間に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り組みの実施が急務

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

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

<参考> 路線バスをめぐる全国の厳しい状況

■ 路線の減便・廃止など

- 深刻な運転手不足や、間近に控える2024年問題を背景とし、全国で路線バスが減便、廃止されている。

<例>

○大阪府富田林市(金剛バス)

R5.12～**路線バス事業の廃止**

○札幌市ほか(北海道中央バス)

R5.12～バスと並行し地下鉄など他の公共交通機関が運行する地域を主な対象に、**79路線644便***を短縮や減便、廃止

※札幌市内を平日に運行する便の約1割にあたる便数

○千葉市(千葉中央バス)

R5.10～JR外房線の鎌取駅と総武線の都賀駅間の約13キロを結ぶ路線バス「都賀線」が**片道1日10本を1本に減便**(R6春には廃止予定)

○金沢市(北鉄バス)

R5.4～利用の少ない路線バス**9区間を廃止**。金沢市と同市近郊を走る**平日164便を減便**(金沢エリアの便数は8%減)。

○大阪市ほか(京阪バス)

R5.12～**7路線を廃止**、R6春～**9路線を廃止**

○大阪～兵庫(阪急バス)

R5.11～豊中西宮線(阪急石橋北口—西宮北口、阪急豊中駅—西宮北口)、阪北線(阪急園田駅—梅田)、空港宝塚線(宝塚駅—大阪国際空港)、三宮有馬線(三宮駅前—有馬温泉)の**計4路線を廃止**

○福岡市、北九州市(西鉄バス)

R5.10～福岡地区は全体の約1.6%(平日)となる**17路線186便を減便**、北九州地区では全体の約1.9%(平日)となる**11路線を減便**

■ 運賃の値上げ

- 燃料価格の高騰、老朽化したバス車両の更新、運転手の確保等に伴う人件費の増加など、厳しい経営状況の中、バス路線を維持していくため、全国的に運賃の値上げ傾向となっている。

<例>

○東京都、神奈川県(京浜急行バス)

神奈川(川崎市、横浜市内均一区间除く)の**初乗運賃180円⇒200円**
東京は**均一料金220円⇒240円**

○名古屋市ほか(名鉄バス)

R5.10～対キロ区間**初乗運賃170円⇒190円**

○新潟市(新潟交通)

中心部の**均一区间210円⇒260円**
対キロ区間**初乗運賃180円⇒190円**

○大阪市ほか(近鉄バス)

R5.11～対キロ区間**初乗運賃170円⇒200円**

○福岡市ほか(西鉄バス)

R6.1～対キロ区間**初乗運賃170円⇒210円**

○熊本市(共同経営推進室)

R5.10～**初乗運賃160円⇒180円**

※値上げと同時に均一エリア導入160～280円⇒180円均一

○鹿児島市(南国交通)

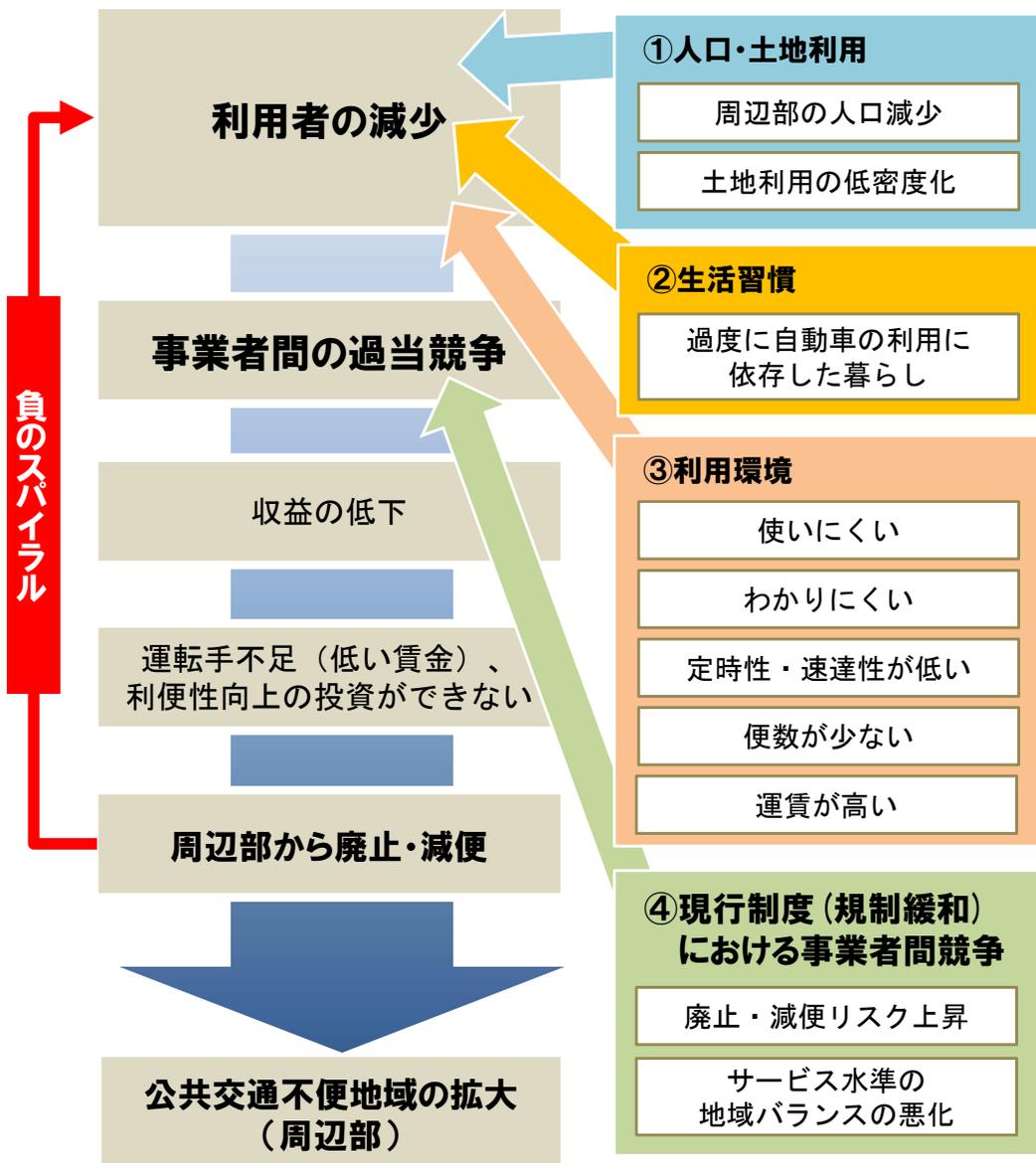
R5.12～鹿児島市内：**初乗運賃140円⇒200円**
鹿児島市外：**初乗運賃140円⇒160円**

第3章 計画の目標・基本方向

■ 達成すべき目標と基本方向

一部追加

<現状と課題（負のスパイラル）>



このままでは、人口減少・高齢化の進行により、
市民の移動手段を確保することが困難となる

達成
すべき
目標

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

目標達成に向けた基本方向

- 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

交通弱者への
移動手段
の提供

にぎわい創出
や都市の魅力
の向上

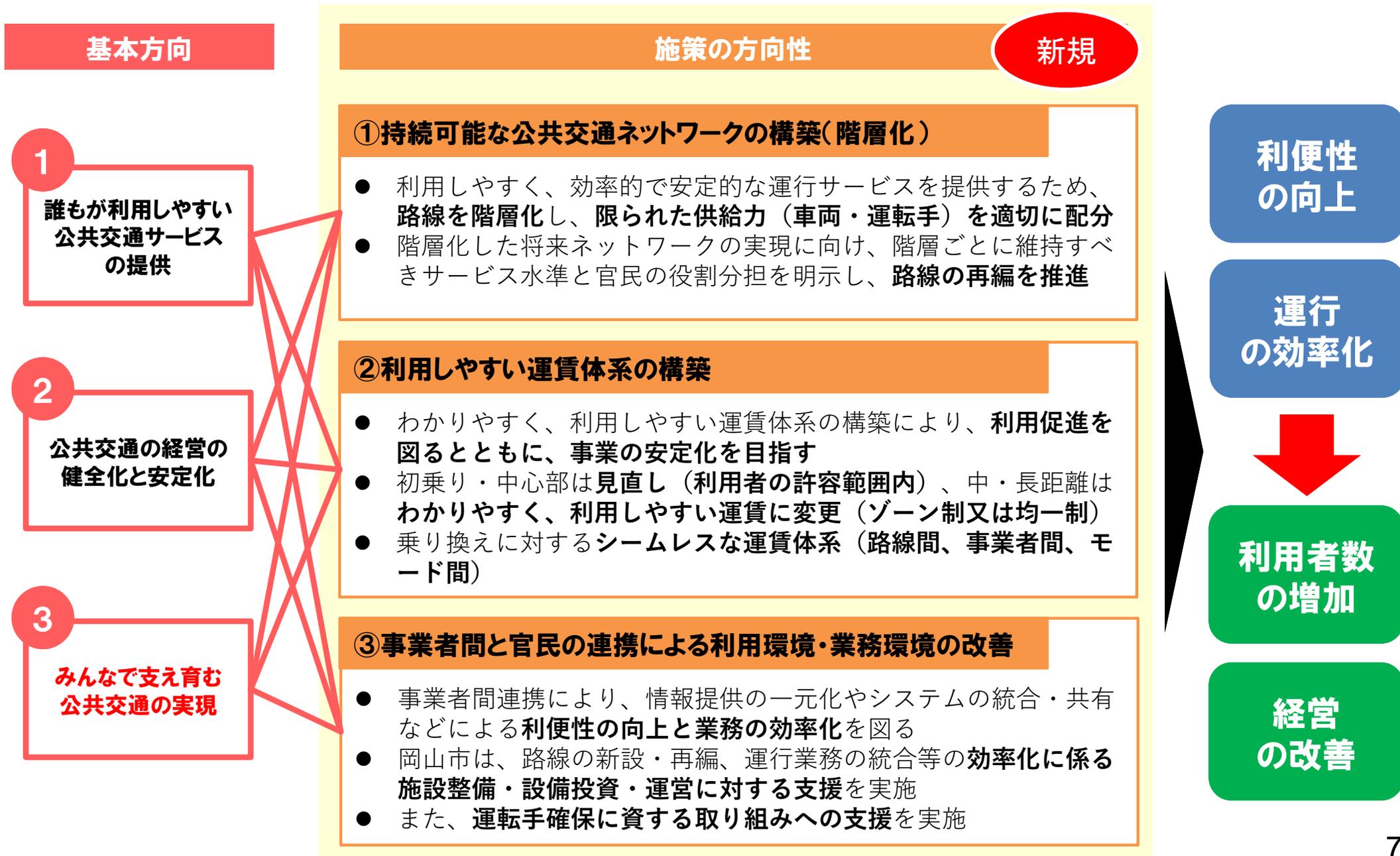
健康的な
暮らしの提供
(医療費の抑制)

地域の交流・
社会参画機会
の創出

都市の
レジリエンス
の強化

市民生活の質や都市の持続可能性を高める 6

■ 施策の方向性

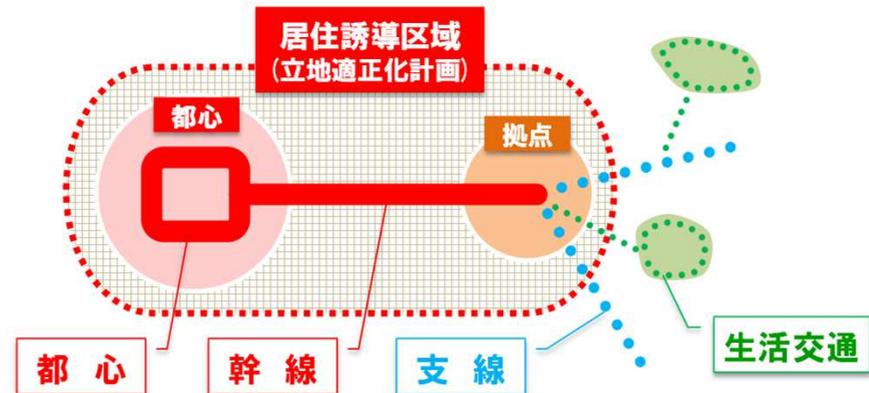


【施策の方向性①】 持続可能な公共交通ネットワークの構築(階層化)

新規

<考え方>

- 利用しやすく、効率的で安定的な運行サービスを提供するため、**路線を階層化し、限られた供給力（車両・運転手）を適切に配分**
- 階層化した将来ネットワークの実現に向け、階層ごとに維持すべきサービス水準と官民の役割分担を明示し、**路線の再編を推進**



公共交通ネットワークの階層化(案)

階層	区間	需要	モード	確保すべきサービス水準	提供サービス
都心	都心内	大	路面電車 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 15分に1本を目指す (最低30分に1本) ・ 大量輸送 ・ 速達性確保 ・ 結節機能強化 	事業者間で連携しながらも、各社が効率的で利便性の高い運行サービスを提供
幹線	主に都心と 拠点の間		JR 路線バス		
支線	地域生活圏 と身近な拠点	中	路線バス (小型化)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1時間に1本程度 ・ ピーク時間帯も運行 ・ 車両小型化 ・ 幹線との接続 	幹線とのシームレスな接続と、地域の拠点や生活関連施設までの運行サービスを提供
生活交通	公共交通 不便地域	小	デマンド交通・ 自家用有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 面的な運行 ・ きめ細かい運行 (地域ニーズ対応) ・ 幹線、支線との接続 	地域が主体となり、事業者と連携し、住民ニーズに対応したきめ細かい運行サービスを提供

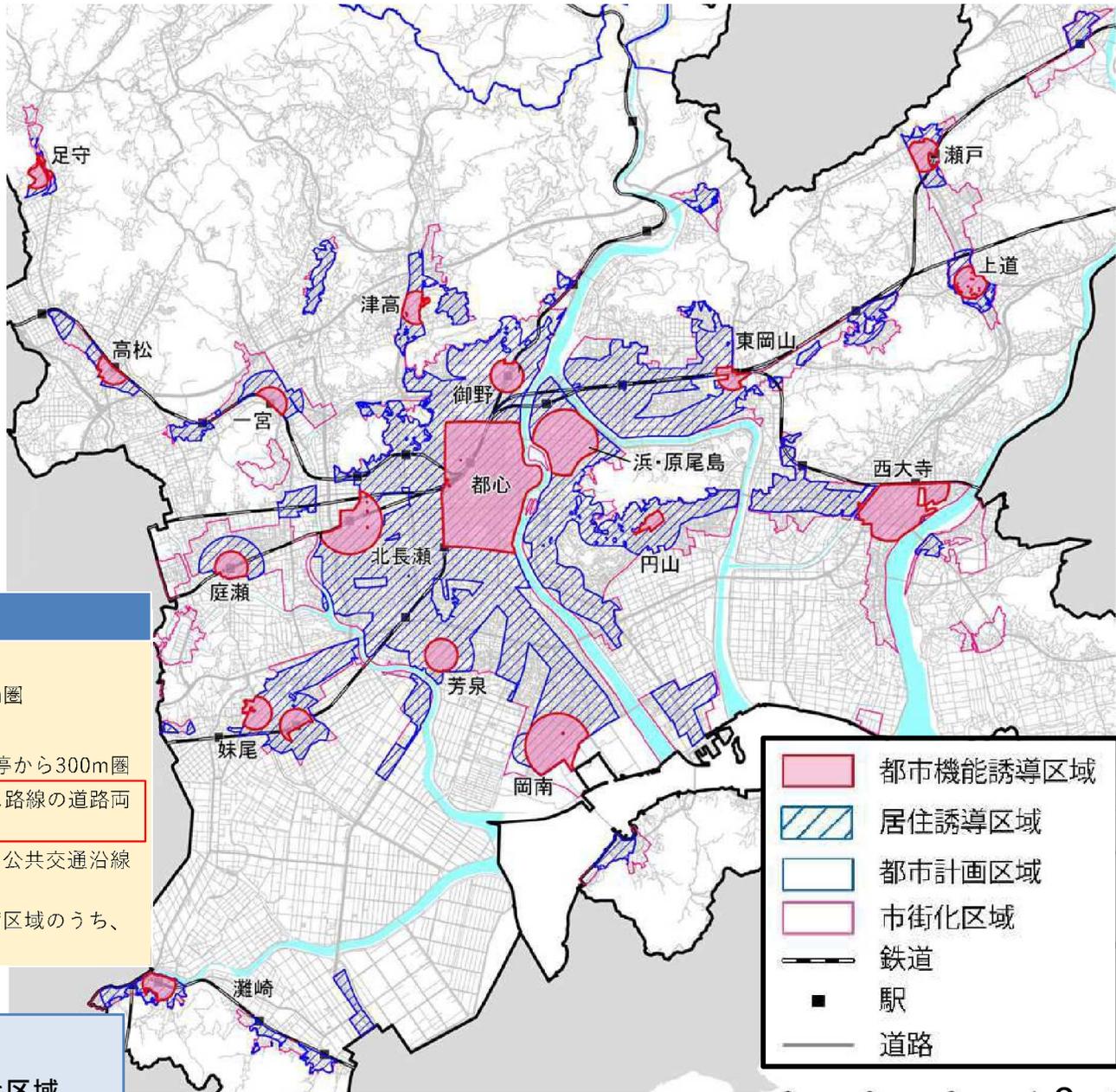
都市計画との連動（まちづくりを支えるネットワークと目指すべきサービス水準）

立地適正化計画（R3.3策定）

公共交通計画と両輪で
コンパクトでネットワーク化された
都市づくりを推進

<基本方針（抜粋）>

- 都市機能や居住を誘導する区域を定め、一定の人口密度を維持するとともに、必要な都市機能を確保し、それらの区域を公共交通ネットワークで結ぶことにより、人口減少・超高齢社会においても、若年層から高齢者まで歩いて健康に暮らすことができるなど、生活の質が高く活力あるふれる持続可能な都市を目指す。



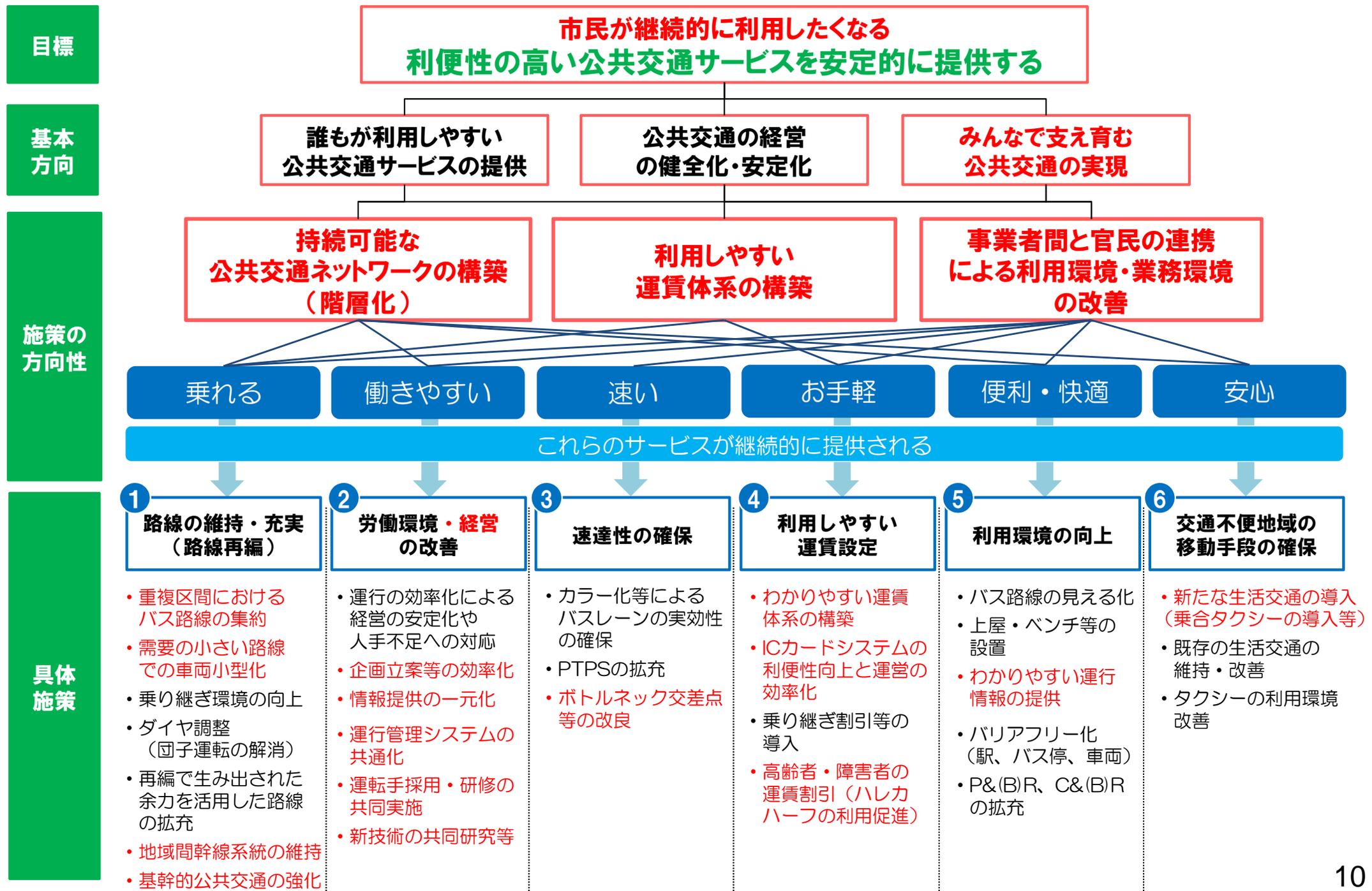
都市機能誘導区域の設定

- ・ 都心及び各拠点に、都市機能誘導区域を設定
- ・ 都市拠点は拠点中心からの徒歩圏域に、地域拠点は区域全体が徒歩圏域となるように区域を設定
 - ⇒ 都心(中心市街地)の区域
 - ⇒ 都市拠点の中心から800m圏
 - ⇒ 地域拠点の中心から400m圏

居住誘導区域の設定

- ・ 都心及び各拠点の徒歩圏域
 - ⇒ 都心の境界及び各拠点の中心から800m圏
- ・ 利便性の高い公共交通沿線の徒歩圏域
 - ⇒ 鉄道駅から800m圏及び路面電車の電停から300m圏
 - ⇒ 運行本数(片道)概ね30本/日以上のパス路線の道路両端から300mの区域
- ・ 良好な居住環境が形成されている区域の公共交通沿線の徒歩圏域
 - ⇒ 土地区画整理事業などによる基盤整備区域のうち、バス路線の道路両端から300mの区域

長期的な視点で公共交通沿線へ居住人口を誘導する区域
⇒ 将来的にも一定のサービス水準で公共交通を維持すべき区域

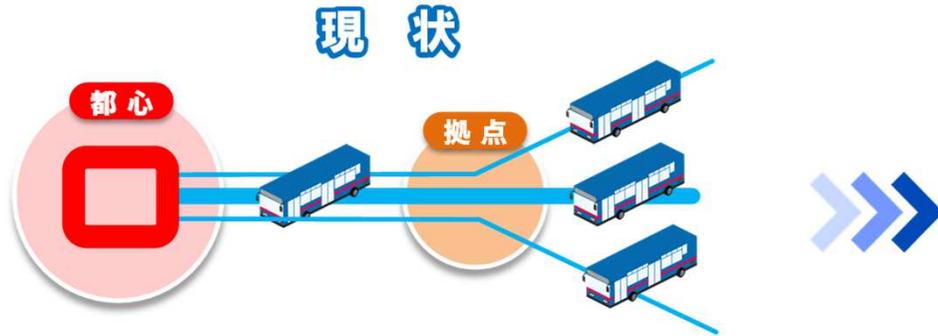


(1) 路線の維持・充実 (路線再編)

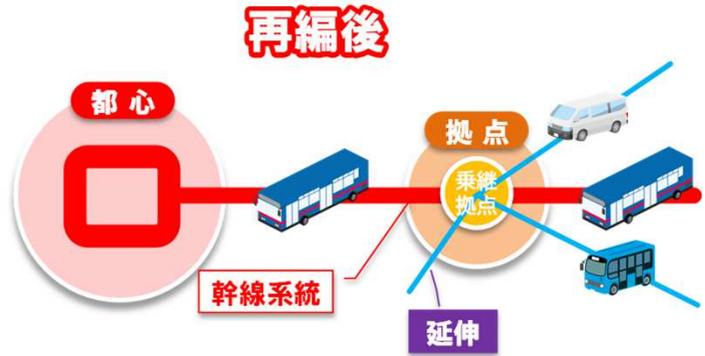
【施策】重複区間におけるバス路線の集約

新規

<パターン①> 幹線・支線へ系統分割、車両小型化

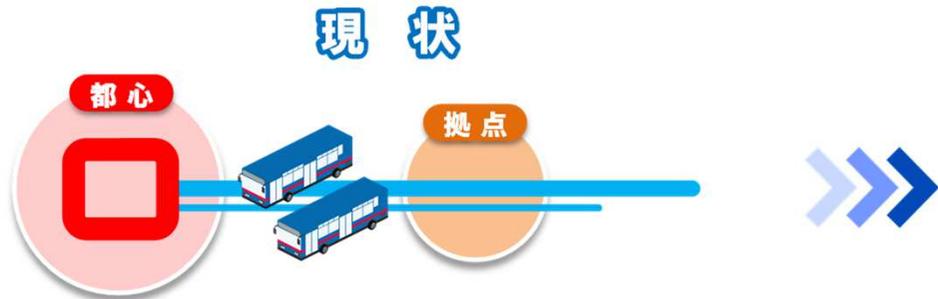


- 課題
- 複数系統が重なる都心・拠点間は、団子運転になったり、複数事業者の場合は停留所や定期券等のサービスが異なる
 - 複数系統が重なる区間では、需要に対して供給過多となり、乗車密度が低下する

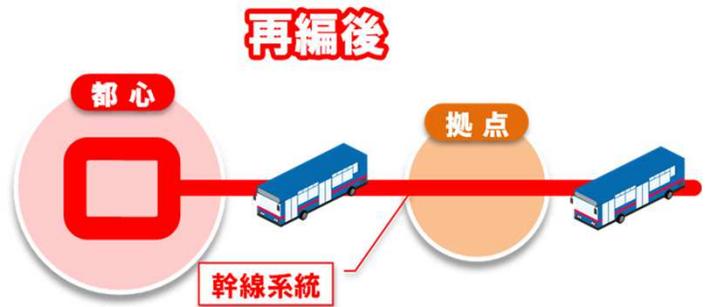


- 改善
- 支線系統が乗り継ぎ拠点から地域の生活関連施設に延伸することで、沿線住民の利便性が向上する
 - 幹線系統は乗車率が上がり、支線系統は車両が小型化し、走行キロが削減され、収支率が改善する

<パターン②> 重複路線の廃止

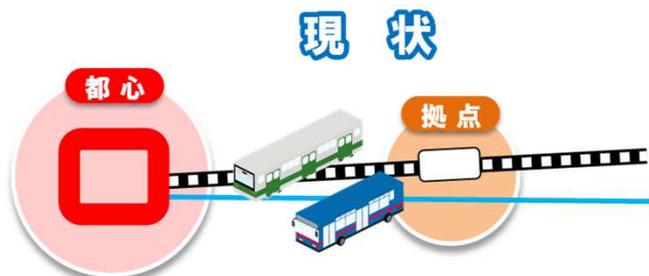


- 課題
- 事業者が異なる場合、団子運転となったり、停留所や定期券等のサービスが異なる
 - 需要に対して供給過多となる場合、乗車密度が低下する



- 改善
- 系統が集約されるため、団子運転が解消され、統一的なサービスが提供される
 - 全体の走行キロが削減され、乗車率も上がるため収支率が改善する

<パターン③> 鉄道との連携



課題

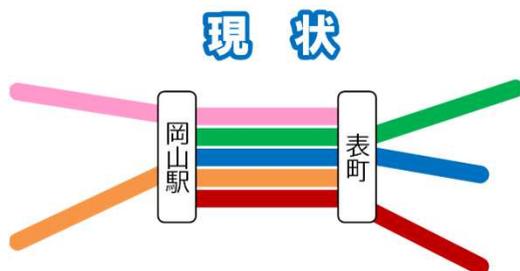
- 路線バスが鉄道と並走しており、駅周辺の人口密集地等の潜在需要に対応できていない
- 長い区間になるほど速達性で路線バスが鉄道に劣るため、利用者数の確保が難しい



改善

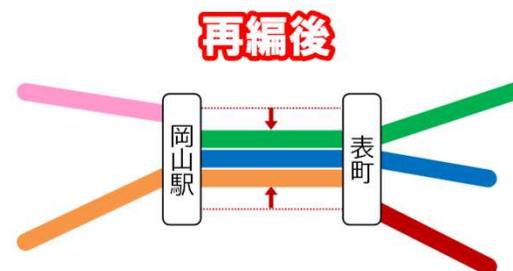
- 支線系統が鉄道駅に接続し、拠点から都心までの速達性が向上することで、駅周辺住民の利便性が向上する
- 幹線系統は走行キロが削減され、支線系統は新たな利用者の獲得と車両の小型化により、全体で収益率が改善する

<パターン④> 都心の便数適正化（減便）



課題

- ほぼ全てのバス路線が岡山駅と表町間を運行しており、供給過多となっている
- 終点が天満屋バスセンターの場合、折り返し便の出発まで待機場（岡山駅周辺等）へ回送することがあり非効率

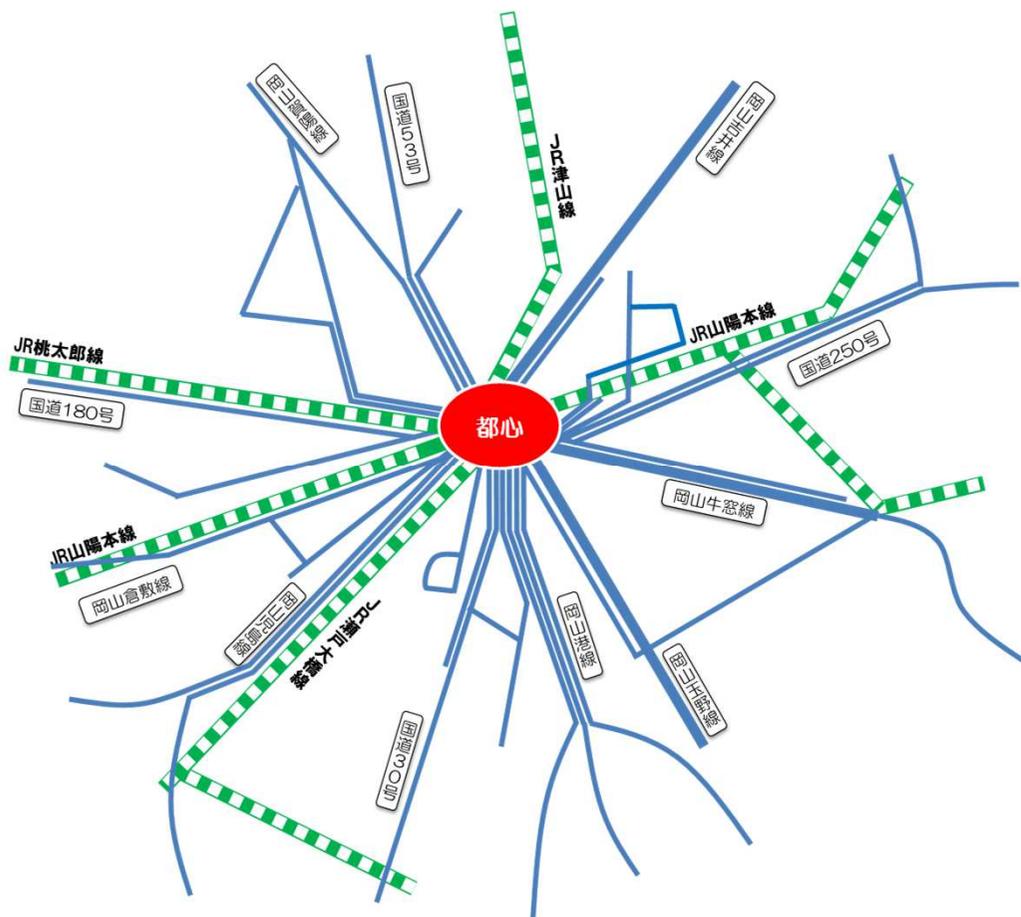


改善

- 待機場までの回送が減るなどにより捻出された供給力（運転手・車両）を幹線区間のサービス水準の維持・拡充に充当できる
- 都心部における走行キロが削減され、各便の収益率が向上するため、全体で収支率が改善する

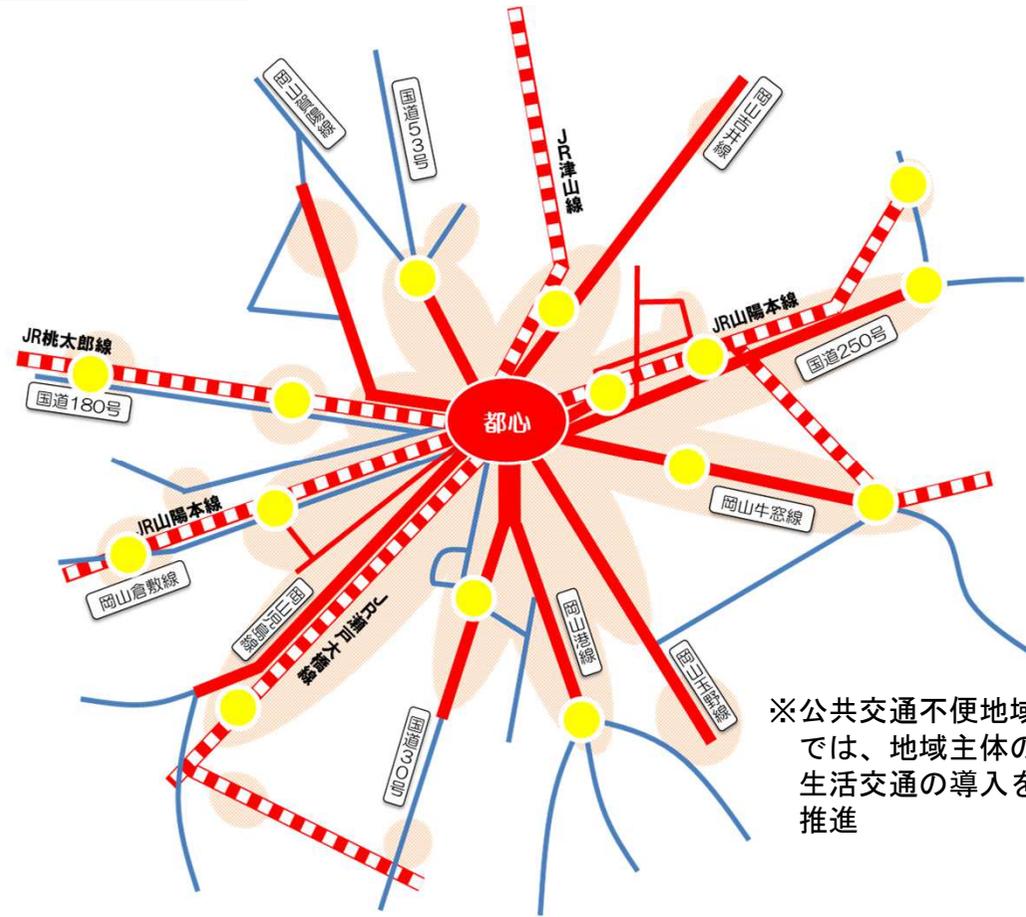
再編後のネットワーク（イメージ）

現状



将来像

わかりやすく、効率化された公共交通ネットワーク



- : 幹線区間
- : 再編により支線とする区間（候補）
- : 都市拠点・地域拠点（乗り継ぎ拠点候補）
- : 居住誘導区域 ※立地適正化計画

【施策】需要の小さい路線での車両小型化

新規

- 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
- 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を確保
- 限られた供給力（大型車両とその運転手）を幹線系統に再配分することが可能になるとともに、支線系統の車両維持費等の運行経費が抑制され、**運営の持続性・安定性が向上**
- 小型車両での運行にあたっては、その他の路線バスと同様に、ハレカ等ICカードシステムを導入することで、**幹線系統との乗り継ぎ割引やハレカーフ等の各種運賃施策を実施し、利便性を確保**



<参考> 鶴岡市内循環バス

(出典) 鶴岡市HP

【施策】乗り継ぎ環境の向上

1 乗り継ぎしやすいダイヤ設定

- 支線系統が先着した後、できるだけ早く幹線系統へ乗り継ぎできるダイヤを設定
- 下り方面では、幹線系統の遅れ状況に応じて、支線系統が出発時間を調整

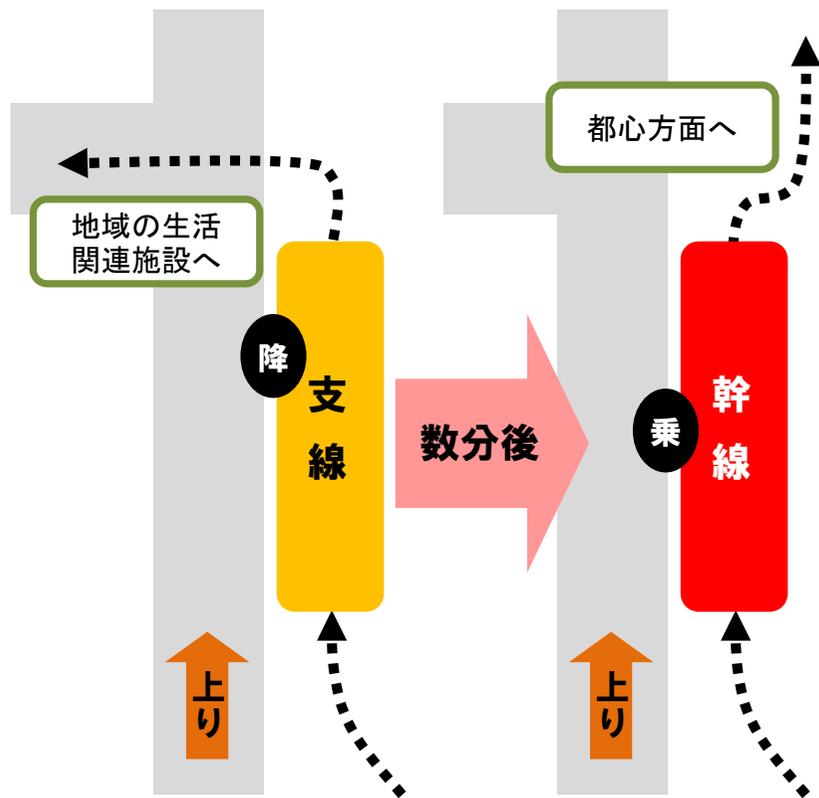
2 乗り継ぎ割引による負担軽減

- バスを乗り継ぐ場合、現行運賃では2回初乗り運賃が必要となるため、直行便と同額となるような運賃割引等を検討
- 乗り継ぐ間に、周辺の商業施設で買い物等の用事を済ますことが可能となり、乗り継ぎによるメリットも考えられる

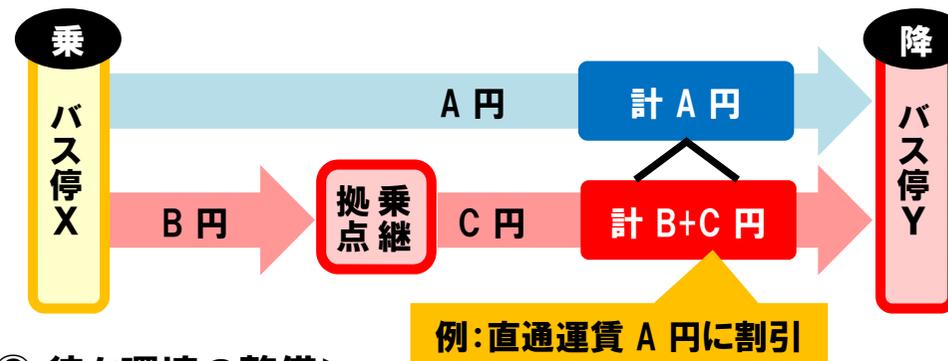
3 待ち環境の整備

- 上屋、ベンチなどを設置
- デジタルサイネージを設置し、遅れ状況等の運行情報をわかりやすく提供
- バス停のバリアフリー化（バリアレス縁石の設置）やノンステップ車両の導入を推進

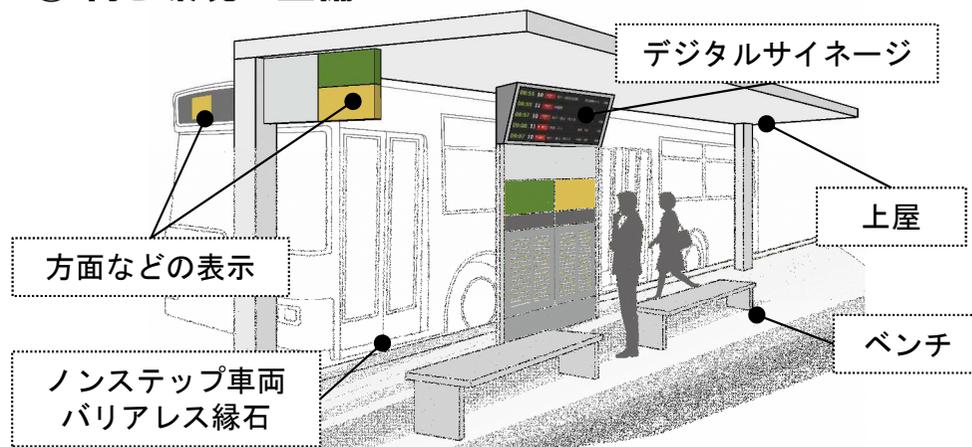
<① 幹線・支線のダイヤ接続>



<② 乗り継ぎ割引の設定>



<③ 待ち環境の整備>



【施策】地域間幹線系統の維持

新規

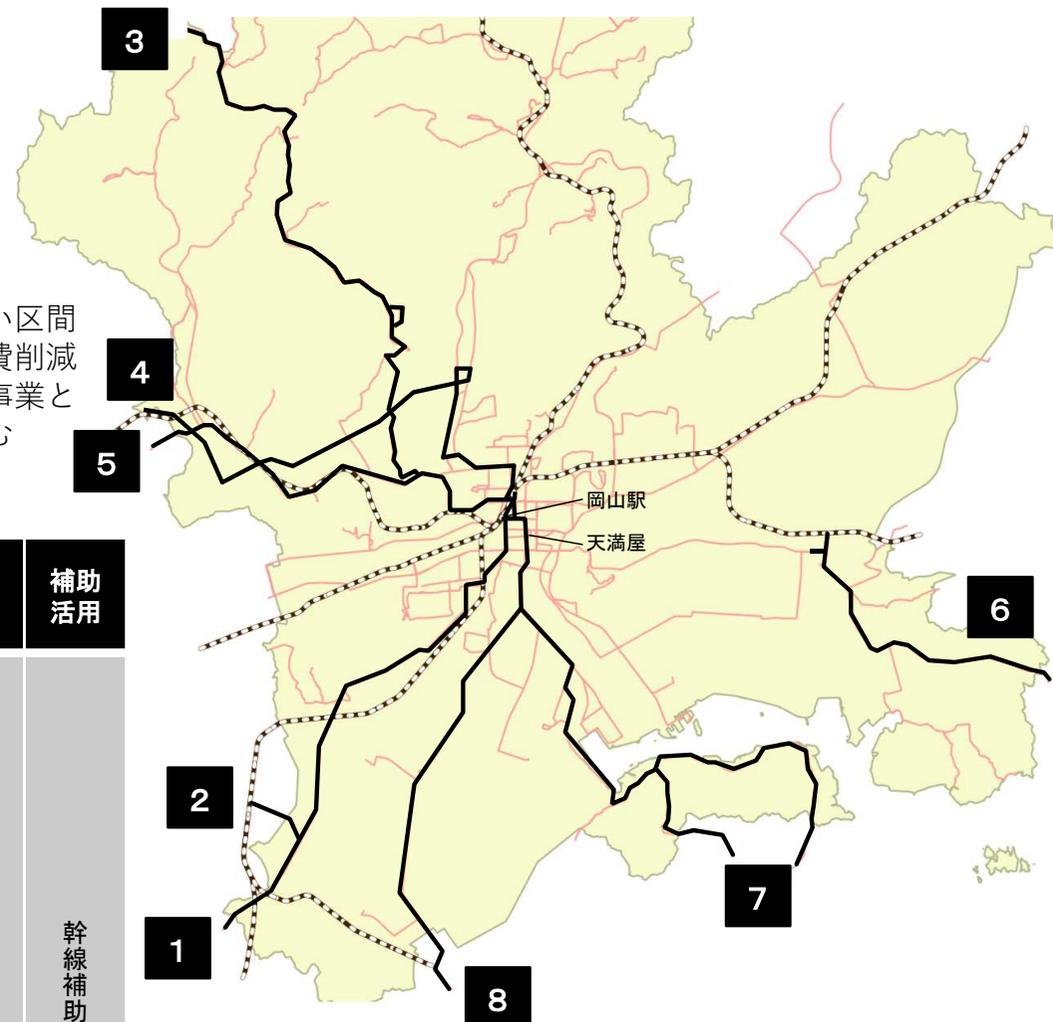
地域間幹線系統補助対象の系統

＜補助系統の地域の公共交通における位置付け・役割＞

- 岡山市と周辺市町を結ぶ基幹的なバス系統
- 通勤・通学、通院、買い物等の日常生活における重要な移動手段

＜位置付け等を踏まえた事業の必要性＞

- 上記の理由から、対象系統の確保・維持は必要不可欠
- 長距離輸送となるため輸送コストが大きく、比較的沿線人口の少ない区間も運行する特性があることから、事業者の運営努力（利用促進や経費削減等の取組）だけでは維持が困難であり、国の地域公共交通確保維持事業として、県及び関係市町村と連携しながら路線の維持・拡充に取り組む



■ 対象路線及び実施主体の概要

番号	運行系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助活用
1	A-2岡山線【下電】	天満屋～JR児島駅	第4条乗合 道路運送法	路線定期	交通事業者	幹線補助
2	D-19茶屋町線【下電】	倉敷駅～興除営業所				
3	(佐)リハビリ【中鉄】	天満屋BC～リハビリセンター前				
4	(高)勝山【中鉄北部】	天満屋BC～勝山				
5	岡山【備北】	地頭～岡山				
6	76・77牛窓南線【両備】	西大寺～牛窓				
7	217・219小串銚立上山坂線【両備】	岡山駅～宇野駅前・玉野市民病院				
8	119荘内渋川線【両備】	岡山駅～渋川三丁目				
	152深山公園線【両備】	岡山駅～深山公園道の駅				
	154玉野市役所線【両備】	岡山駅～玉野市役所前				
	367荘内宇野駅前線【両備】	岡山駅～宇野駅前				

※「持続可能な公共交通ネットワークの構築（階層化）」に向けた路線再編が行われる場合は、再編が実現するまで現路線の維持を図る

(2)労働環境・経営の改善

働きやすい

【施策①】企画立案等の効率化 新規

- 各社が所有するICカード・GTFS・バスロケ・コスト等に関するデータや、行政が所有する人口・施設・道路交通量等のデータを取り込み、利用や運行（遅延等）、収支、潜在需要などについて分析する「統合分析システム」を導入し、客観的データに基づく運行計画や利用促進策等の企画立案を行うとともに、従来のデータ収集・分析にかかるコスト削減



【例】バスダイヤ統合分析サービス（熊本市）

【施策②】情報提供の一元化 新規

- 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、ポータルサイトで情報提供することで、業務の負担軽減
- 交通事業者それぞれが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、窓口業務の負担を軽減

【例】恵那市のポータルサイト



（出典）恵那市交通コンシェルジュHP

【例】金沢駅の交通案内所



（出典）金沢まちゲーションHP

【施策③】運行管理システムの共通化 新規

- 遠隔点呼・ロボ点呼等のDX対応を共同で実施し、業務の効率化と導入コストを抑制
- 勤怠管理システムを共通・共有化し、業務の効率化と導入コストを抑制

【例】点呼支援ロボット「Tenko de unibo」

（出典）株式会社ナブアシスト



【施策④】運転手採用・研修の共同実施 新規

- 運転手不足により個別・短時間となっている乗務員教育及び研修について、複数事業者での共同実施により充実化
- 各社で実施している運転手募集の周知PR、説明会の実施について共同で実施し、業務効率化とコストを抑制

【例】熊本市5社の合同説明会



【施策⑤】新技術等の共同研究・共同運用 新規

- 自動運転技術、環境対応バス（EV、燃料電池）等の先進車両の導入検討
- 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、また安全な庸車環境（運転手の相互派遣の仕組み）の構築

【例】自動運転車両への改造（ひたちBRT）



（出典）国立研究開発法人産業技術総合研究所

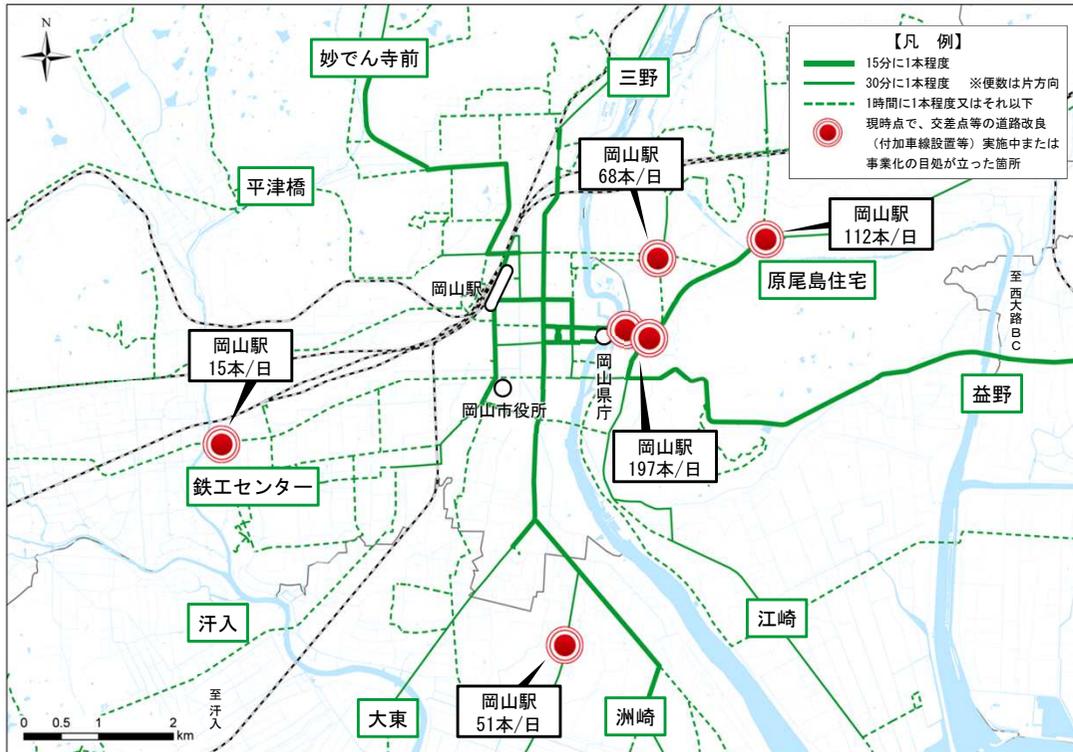
(3) 速達性の確保

速い

【施策】ボトルネック交差点等の改良

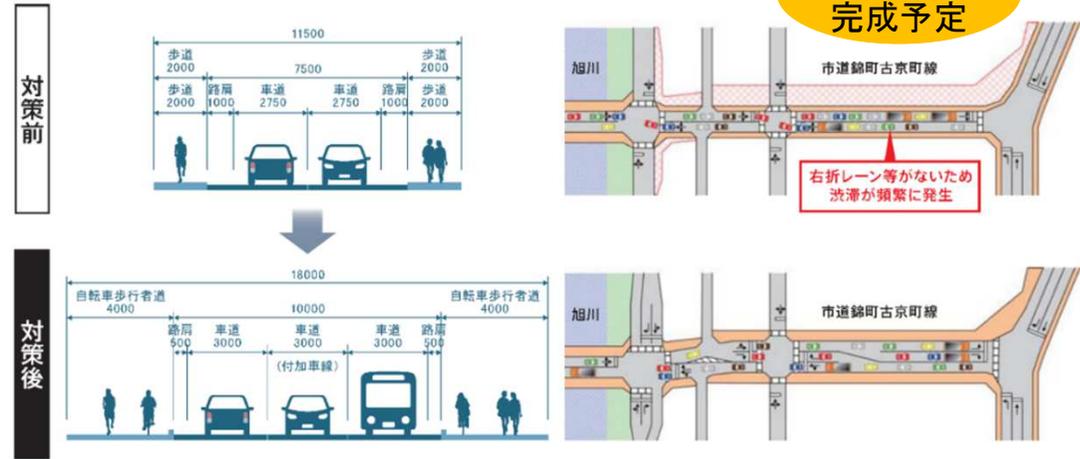
一部追加

- 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、渋滞緩和を図る
- 路線バスの定時性・速達性を確保してゆくためには、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）との連携を強化する

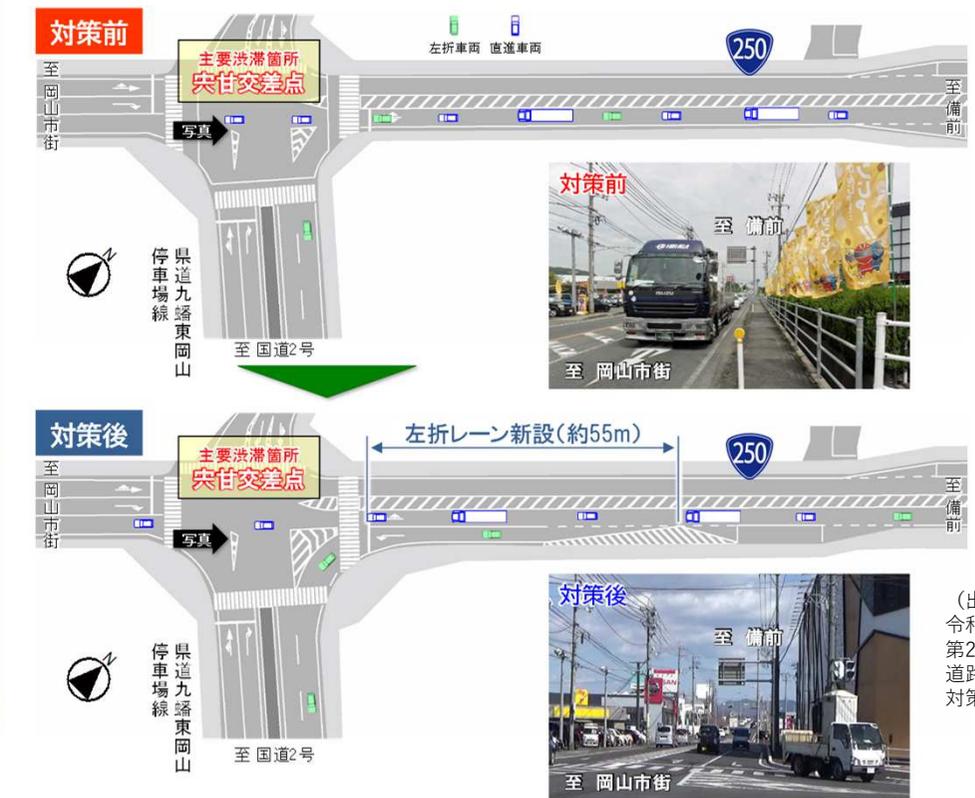


【整備例】市道錦町古京町線の車線拡幅

令和6年完成予定



【整備例】国道250号の穴交差点



(出典) 令和2年度第2回岡山県道路交通渋滞対策部会

(4) 利用しやすい運賃設定

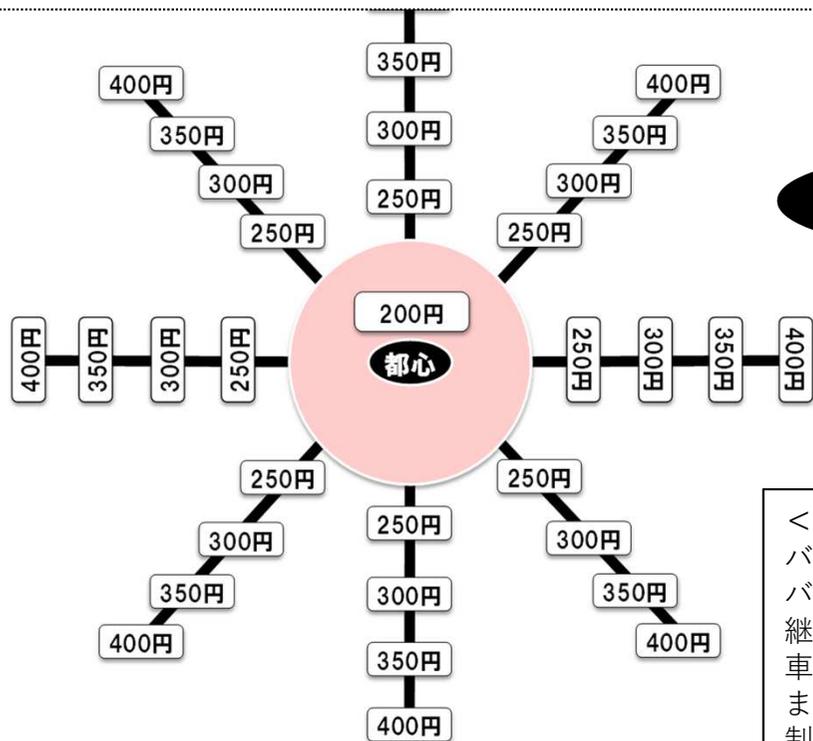
【施策】わかりやすい運賃体系の構築

新規

- わかりやすく、利用しやすい運賃体系の構築により、**利用促進を図るとともに、事業の安定化を目指す**（単なる値上げによる利用者の減少を避ける）
- 初乗り及び中心部は、**利用者の許容範囲内で見直し**
- 区間運賃は、**わかりやすく、利用しやすい運賃設定に変更**
- 路線間や事業者間での**乗り継ぎ割引**などによりシームレスな運賃体系を構築

【例1】単一のゾーン設定

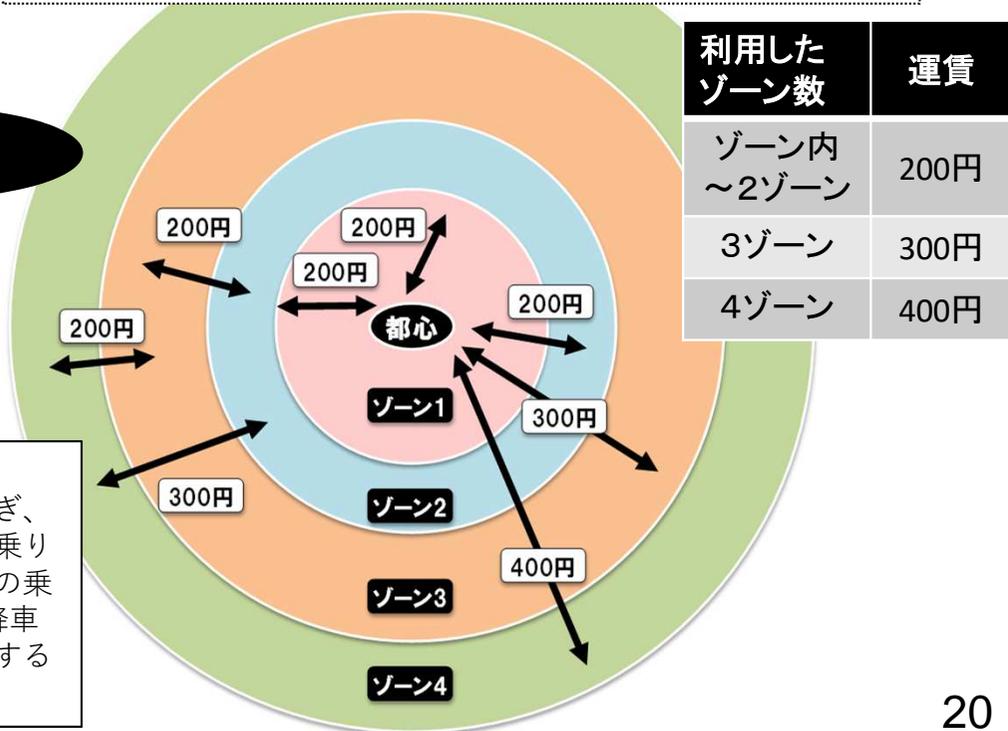
- ・ 都心を含むエリアにおいてゾーンを設定し、ゾーン内は**全事業者・全路線で定額の運賃設定**
- ・ **乗り継ぎ割引（直通運賃）**によりシームレス化



【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**

イメージ



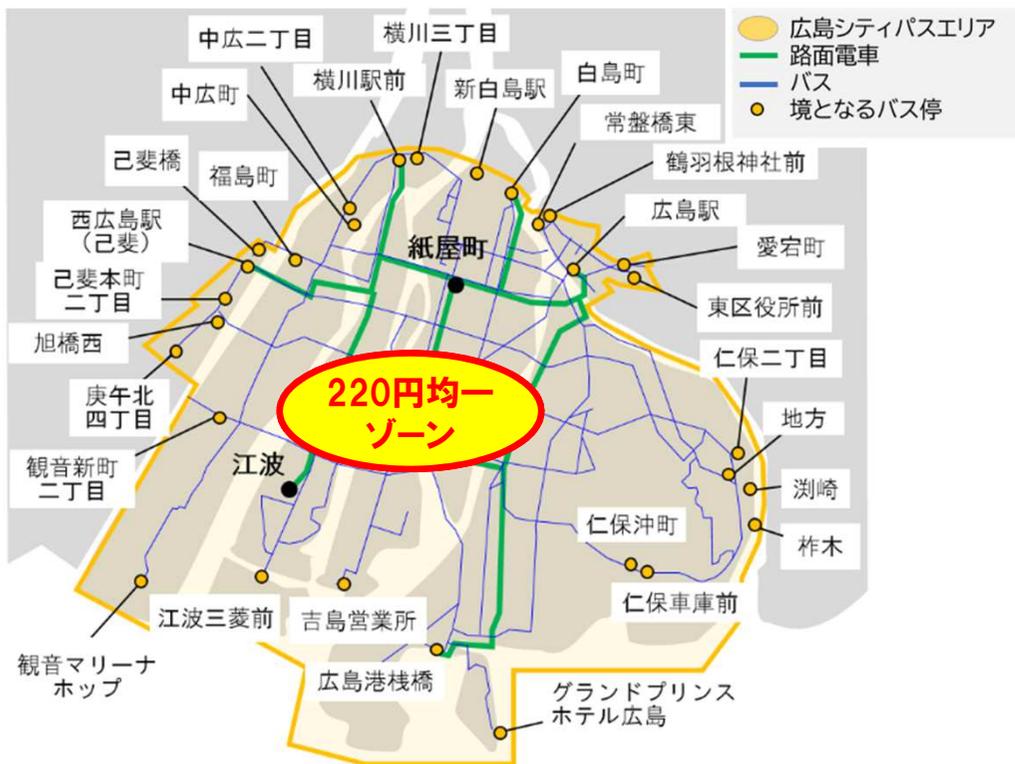
<乗り継ぎ割引>
バス同士の乗り継ぎ、バスと路面電車の乗り継ぎは、1乗車目の乗車から2乗車目の降車までの直通運賃とする制度

【事例1】単一のゾーン設定

広島シティパス（広島市）

※金額式定期券

- ・広島シティパスを使えば、220円均一エリアを運行する路面電車、路線バス（7社）が乗り放題
- ・売り上げは、輸送実績に基づき各社で精算



<広島シティパスの料金>

券種	有効期間	通勤	通学
大人	1カ月	8,300円	6,000円
	3カ月	24,900円	18,000円
	6カ月	49,800円	36,000円
	12カ月	99,600円	72,000円
障がい者	1カ月	5,810円	4,200円
	3カ月	17,430円	12,600円
	6カ月	34,860円	25,200円
	12カ月	69,720円	50,400円

(出典) 広島電鉄HP

【事例2】複数のゾーン設定

坂出市ゾーン運賃

- ・路線バス・デマンド型乗合タクシーを対象に、初乗り運賃200円、ゾーンを跨ぐごとに運賃100円が加算される「ゾーン運賃」
- ・ゾーン数は7つで最大運賃700円（坂出駅～児島駅の約20km）



(出典) 坂出市HP

【施策】ICカードシステムの利便性向上と運営の効率化

新規

- わかりやすい運賃体系の構築とあわせて、ICカードシステムをアップグレードし、新サービスを導入することで、利便性向上による公共交通を利用する際の負担軽減とともに、窓口業務や車内での運転手の負担軽減を図る
- 各社独自にアレンジされたICカードシステムを統合し、メンテナンスコストを抑制する
 - (例1) IC定期券のWEB購入・自動更新を可能とすることで、利用者が窓口に出向く負担や、窓口業務の負担を軽減
 - (例2) オンラインチャージ機能を導入することで、車内等でチャージする際の利用者及び運転手の負担を軽減
 - (例3) 統一的な運賃体系の構築とあわせて、区間定期券から金額式定期券にすることで、現在の各社ごとの発券を一元化し、窓口業務負担とコストを抑制

【例】奈良交通のIC定期券「CI-CA plus (シーカプラス)」

WEB購入・自動更新

POINT 1

ネットで簡単お申込み！

インターネットだから24時間365日申し込み可能！

CI-CA plus定期券の申し込みは、パソコンやスマホでのお手続きなので、窓口に行く必要はありません。お受け取り方法は、郵送(送料別途)または、当社案内所窓口での受け取りをお選びいただけます。



POINT 2

自動更新でらくらく更新!

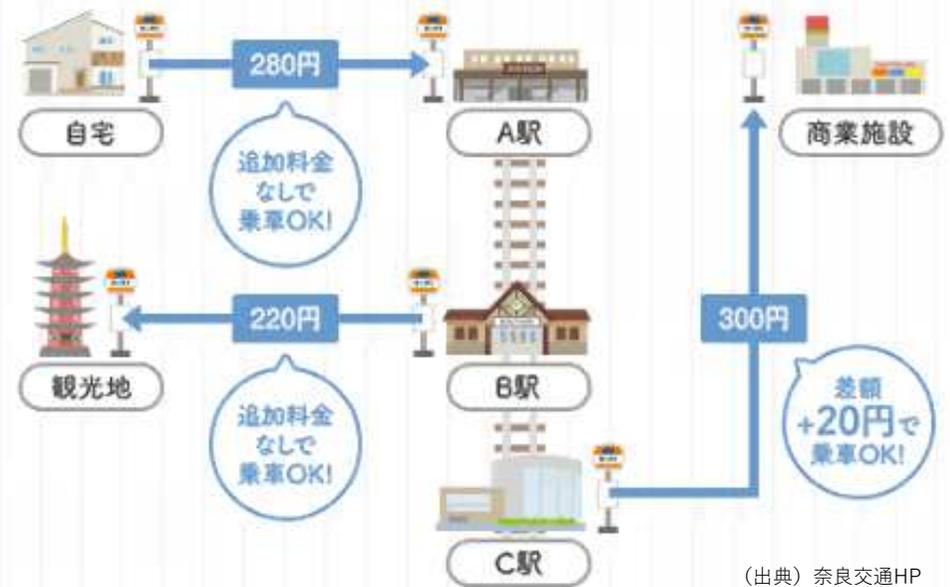
1か月ごとの自動更新なので窓口に行く必要なし!

CI-CA plus定期券の有効期限は、毎月月末に自動で翌月末まで更新されます。(1か月、3か月、6か月等といった期間の設定はありません)



金額定期券

例えば、CI-CA plus 定期券280円分までならどこでも乗れる!



【施策】高齢者・障害者の運賃割引(ハレカハーフの利用促進)

- 公共交通の利用促進や健康増進による医療費の縮減、交通事故の削減等を図るため、令和3年10月より、高齢者・障害者を対象に、路線バス・路面電車の運賃半額割引を実施
- 割引専用ICカード「ハレカハーフ」は、約3万6千人に交付（R5.9月末時点）しており、このうち、高齢者カードは市内高齢者の17%を占める約3万2千人に交付
- 導入から2年以上経過した現在も、毎月500名前後に交付
- 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

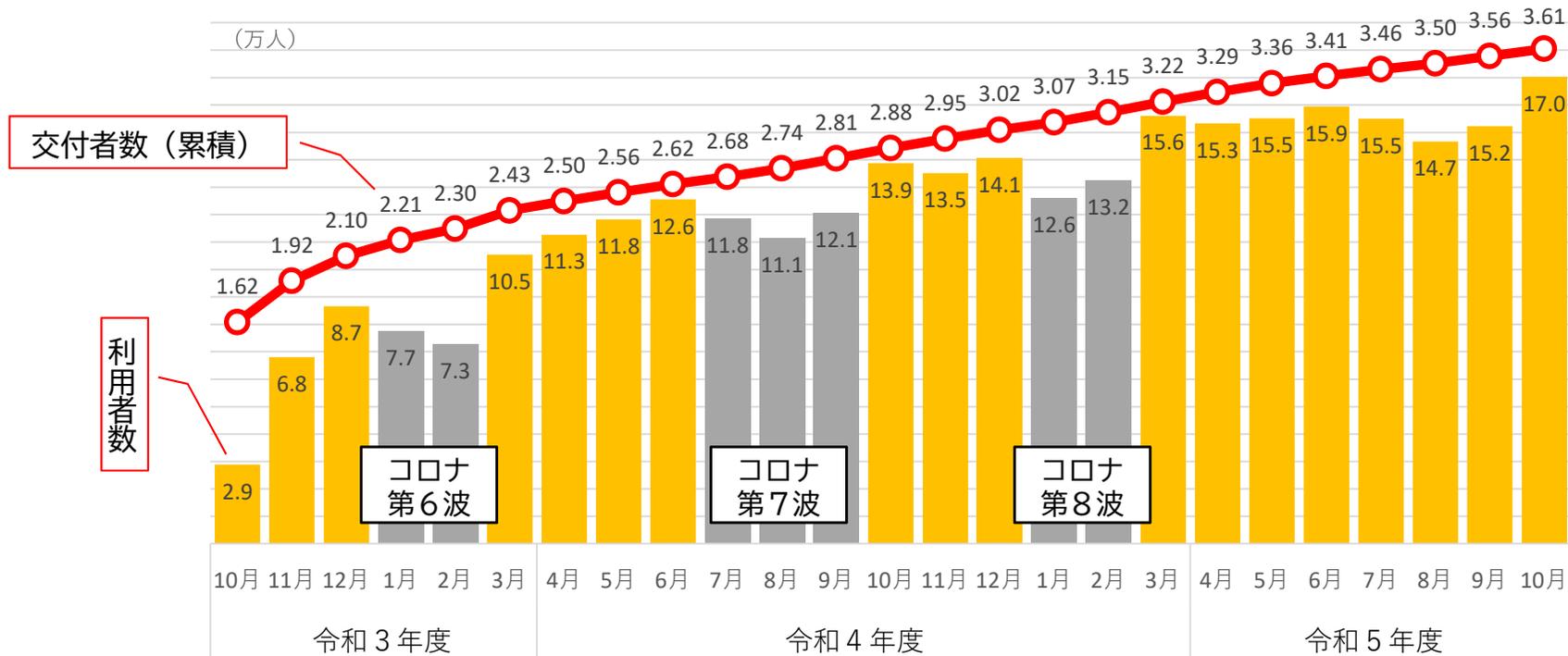
<高齢者用（65歳以上）>



<障害者・難病患者用>



<交付数と利用者数（路線バス・路面電車）>



【施策】わかりやすい運行情報の提供

- バス路線の見える化とともに、各社で統一された水準でGTFS対応を行い、Google等のWEBサイトや、デジタルサイネージ（岡山駅及び今後整備される乗り継ぎ拠点等）で情報提供
- 岡山駅から路線バス・路面電車で各方面にスムーズに移動できるよう、東口バスターミナル付近に総合的な交通案内板を設置

一部追加

【例】バス路線の見える化イメージ



【例】金沢駅の交通案内板
(出典) 石川県屋外広告業共同組合HP



(6) 交通不便地域の移動手段の確保

【施策】新たな生活交通の導入

- 市内の公共交通が不便な地域において、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る
- 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）

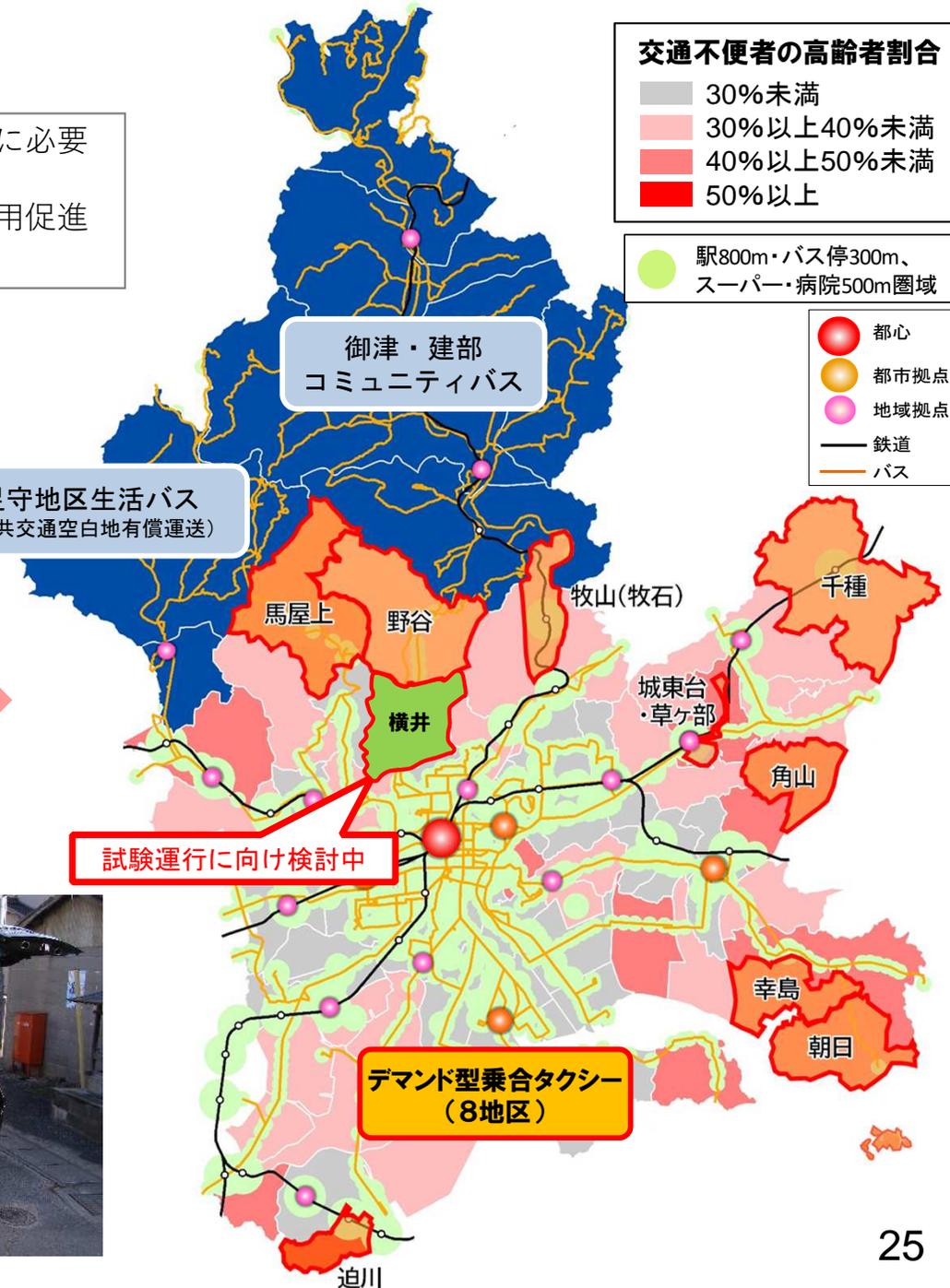
移動が不便な高齢者の割合が高い地域

- 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



5. 計画の評価・推進

■ 計画の達成状況の評価

指標追加

設定更新

★：計画に原則設定すべき標準指標
(国の計画作成の手引きより)

評価指標	現況	目標	目標値の考え方
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・ 生活交通・タクシー) ★	80回/年・人 (R4)	100回/年・人 (R10)	市民1人が週に1往復利用する程度 (52週×2回)
②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	30.6万人 【総人口の43%】 (R2)	36.1万人 【総人口の50%】 (R10)	利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、 総人口の半数が都心や拠点への公共交通 アクセシビリティが高いエリアに居住
③路線バスの収支率 (岡山市関連系統) ★	86% (R4)	90%以上 (R10)	路線再編、運賃体系の再構築、各種の利便 向上策・利用促進策により収支改善を図る
④温室効果ガス排出量 (運輸部門)	1,112千t-CO2 (R2)	910 t-CO2 (R10)	公共交通利用促進により、自動車利用から の転換を図り、温室効果ガス排出量を削減 ※目標値は、岡山市脱炭素ロードマップ で整理されたR12削減量の目安を参照 (R12目標値を年割でR10に設定)
⑤公共交通に関する予算額 (鉄道・路面電車・路線バス・ 生活交通・タクシー) ★	13.9億円 (R1~R5の年平均)	現況より拡充 (R6~R10の年平均)	公共交通の利便性向上と経営の健全化・安 定化に向けた公的支援を強化

※現計画の「できるだけ改善」
から変更 (定量化)

行政支援、マネジメント

新規

- 岡山市は、国等の各種財政支援の活用や周辺自治体との連携により、公共交通の利便性向上、路線の新設・再編や運行業務の統合等の効率化に係る施設整備・設備投資・運営等に対する支援、運転手確保に資する取り組みへの支援を実施
- 協議会を中心としたガバナンス強化により、計画の進捗管理及び春秋のダイヤ改正等の情報共有、新たな課題や対策についての議論を定期的実施する。

国の主な支援メニュー

内 容	支援対象となる施策の例	国の支援 (公共交通利便増進実施計画を策定した場合)
路線の 新設・再編	①路線再編に伴う乗り継ぎ拠点の整備	社交金：1/2（再構築事業）※基幹事業
	②路線新設に伴う施設整備（バス停など）	
	③新たな車両導入	社交金：1/2（再構築事業）※効果促進事業 補助金：地域間系統補助、フィーダー系統補助
	④運行経費に対する支援	補助金：地域間系統補助、フィーダー系統補助
運行業務 の統合等	⑤新たなICカードシステムの導入 （定期券WEB購入・自動更新、オンラインチャージ等）	社交金：1/2（再構築事業）※効果促進事業 補助金：2/3（共創プロジェクト）※上限1億円 補助金：1/2（新モビリティ事業）
	⑥運行情報の統合 （路線見える化、デジタルサイネージでの情報提供等）	
	⑦運行計画等の立案のための統合分析システムの導入	