



■ 再編で生み出された余力を活用した路線の拡充

地域公共交通利便増進事業

重複区間の路線集約やダイヤ調整により生み出された余力を活用し、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して、バス路線の新設・増便などの再配分を検討します。

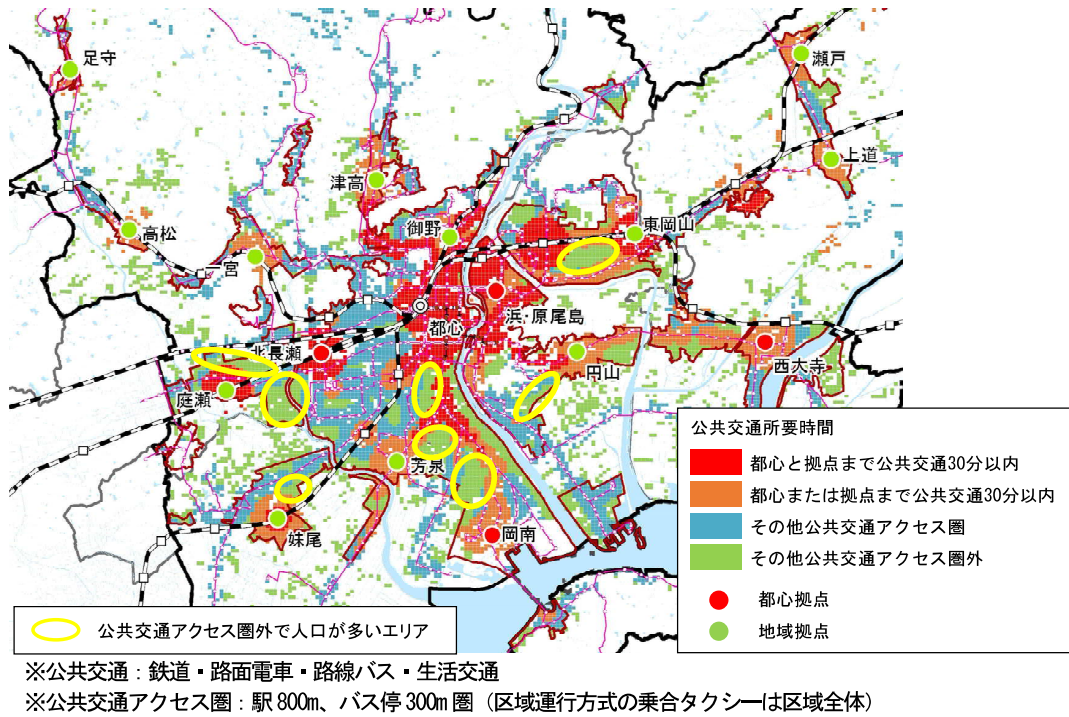


図4-6 都心・拠点までの公共交通所要時間

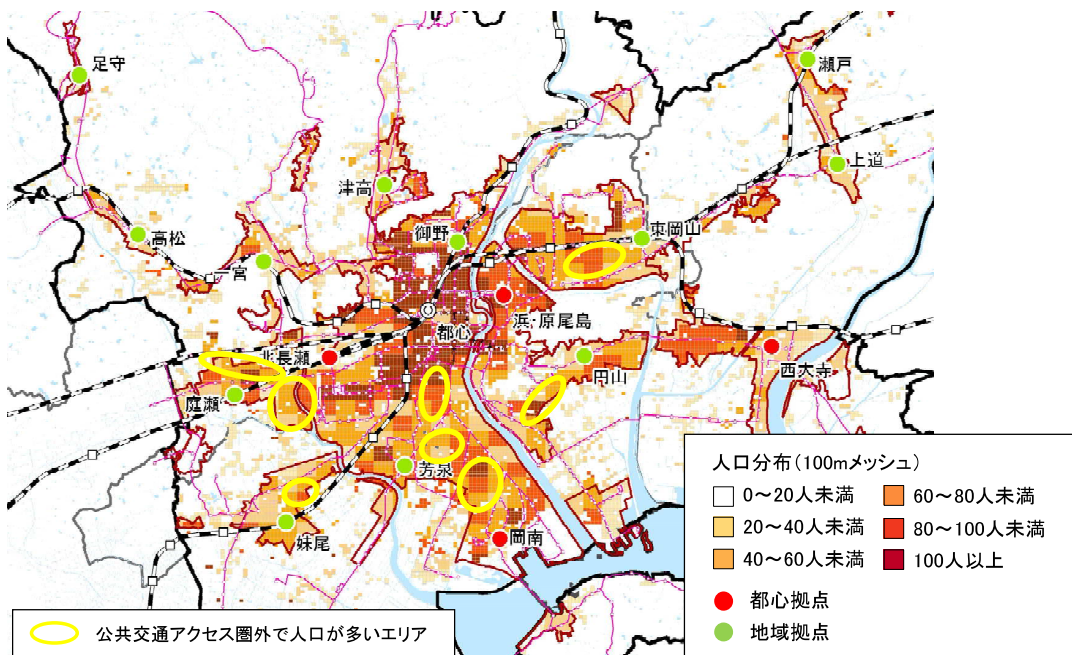


図4-7 100mメッシュ人口

出典：国勢調査（令和2年）

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

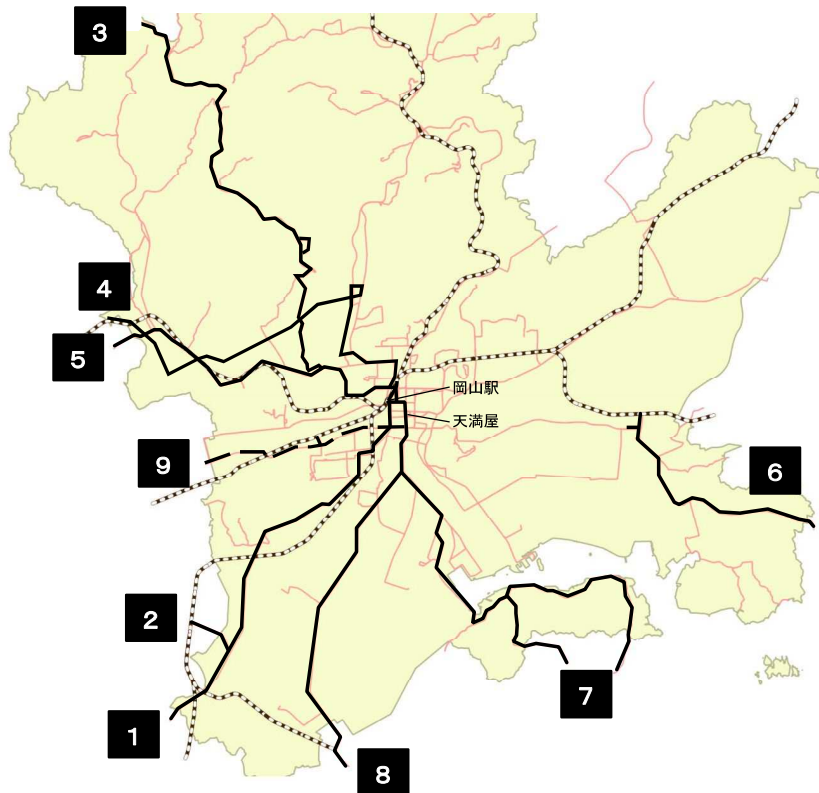
参考資料

■ 地域間幹線系統の維持

地域公共交通利便増進事業

岡山市と周辺市町を結ぶ基幹的なバス路線は、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であり、その維持・確保は必要不可欠です。

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、県及び関係市町と連携しながら路線の維持・改善に取り組みます（図4-8）。なお、「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ります。



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	道路運送法 4条乗合	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～下電バス興除営業所				
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	幹線補助の 活用可能性あり			
367荘内宇野駅線【両備】	岡山駅～宇野駅前				
9 岡倉(旧2号)線【岡電・両備・下電】	岡山駅～中庄駅・倉敷駅				

図4-8 地域間幹線系統補助対象の系統



■ 基幹的公共交通の強化

① 桃太郎線 LRT 化

軌道運送高度化事業

桃太郎線（吉備線）LRT 化により、都心と一宮・高松方面の連携軸を強化するとともに、フィーダー交通の整備により沿線地域全体での利便性の高い公共交通ネットワークを形成し、周辺を含む桃太郎線（吉備線）沿線地域の活性化と吉備路の観光振興を図ります。



① 時刻表いらずの高頻度運行へ増便

ピーク時には15分に1本、オフピーク時は20分に1本程度に増便することを想定

② 新駅設置でアクセス圏域を拡大

新駅を整備し、桃太郎線（吉備線）のアクセス圏域を拡大

③ 交通結節機能の強化

路線バスや生活交通、パーク&ライド等、他の交通手段との乗り換え環境の整備

④ 駅と車両のバリアフリー化

低床車両の導入と駅のバリアフリー化により、車椅子やベビーカーなど、あらゆる人の利用環境を改善

⑤ 環境負荷の低減

自動車利用からの転換と路線の電化による環境負荷の低減

⑥ シンボル性の向上

桃太郎線（吉備線）沿線地域のシンボルとなる魅力的な車両の新規投入

図 4-9 桃太郎線 LRT 化のイメージ（案）

## ② 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ

県都岡山の玄関口である岡山駅は、公共交通ネットワークの要であり、市内で最も人の往来の多い場所です。

岡山駅を「おもてなし」と「にぎわい」の拠点として、まちなかへの人の流れを効果的に生み出すため、駅前広場の利用者が交通手段を自由に選択できるように、唯一離れた場所に存在する路面電車を乗り入れることで、岡山駅の交通結節機能を一層強化します。

### 1. 岡山駅前広場整備のコンセプト

#### 公共交通を中心とした 「人が主役」のにぎわい拠点となる広場

### 2. 岡山駅前広場のデザインコンセプト

- 後楽園に「見立て」た、緑あふれる《都市の庭園広場》としての岡山駅前広場デザイン
- 人が主役の《にぎわい拠点》と《公共交通拠点》となる駅前広場ゾーニング
- 岡山らしさを感じられる《県産材》の自然材料や配色でまとめた統一感のあるデザイン

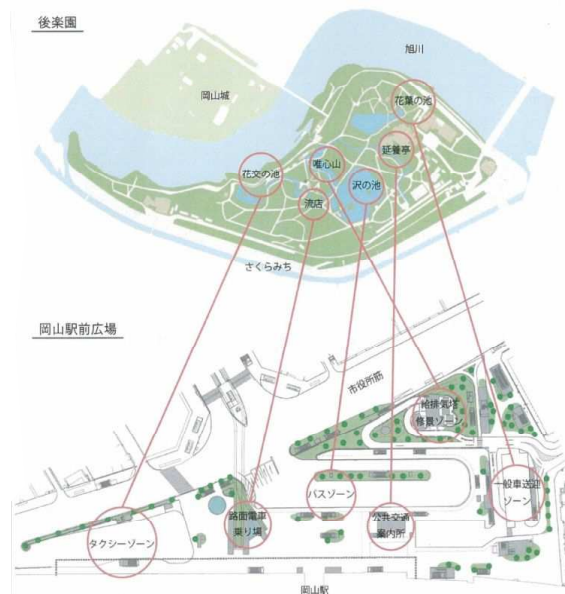


図4-10 岡山駅前広場整備イメージ



③ 路面電車の延伸・環状化（ネットワーク化）

軌道運送高度化事業

人口減少、高齢社会の進展を見据え、持続可能なまちづくりを進めていくためには、利便性が高く効率的な公共交通ネットワークの構築が必要であり、定時性、速達性、経路の分かりやすさに優れ、輸送力の高い路面電車のネットワークの拡充を図ります。

路面電車ネットワーク計画（令和2年2月）に基づき、短期整備区間（④：大雲寺前電停～西大寺町電停）を早期に実現し、中心市街地の回遊性向上とともに、令和5年9月に開館した岡山芸術創造劇場「ハレノワ」へのアクセス性向上を図ります。

短期				
区間	起点	経由	終点	
④	大雲寺前電停	岡山芸術創造劇場	西大寺町電停	

中期				
道路交通への影響、用地買収の必要性及びバスへの影響等の様々な課題への対策を検討する必要がある。				
区間	起点	経由	終点	
①	岡山駅東口	市役所筋	岡山市役所	
②	岡山市役所	細街路	大学病院	
③	岡山市役所	-	大雲寺電停	
⑤	城下電停	-	石山公園	
⑥	岡山駅西口	JR津山線乗り入れ 岡山県総合グラウンド	岡山大学	

長期				
区間	起点	経由	終点	備考
②	大学病院	-	清輝橋電停	・実現にあたり道路交通への影響が大きいため、緩和対策や用地買収が必要
⑦	清輝橋電停	岡南営業所	岡山赤十字病院	・実現にあたり道路交通への影響が大きいため、緩和対策や用地買収が必要 ・岡南営業所終点、十日市交差点の整備も検討

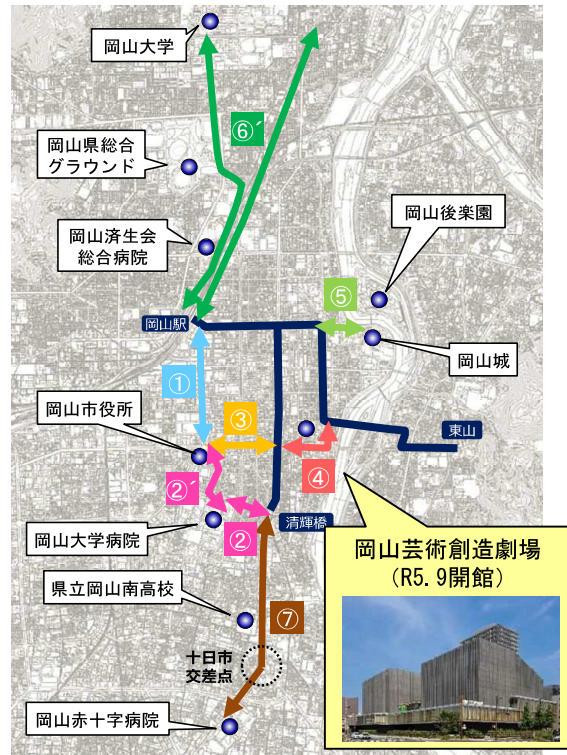
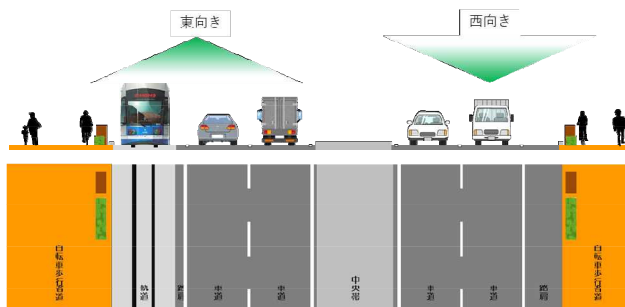


図4-11 路面電車ネットワーク計画対象路線

サイドリザベーション標準断面イメージ



ハレノワ前電停 整備イメージ図



図4-12 【短期整備区間④】大雲寺前電停～ハレノワ～西大寺町電停

④ 駅前広場整備等による結節機能強化

定時制・速達性に優れた鉄軌道への乗り換えニーズは高く、鉄軌道と路線バス・タクシー・生活交通など交通モード間のシームレスな乗り継ぎが可能となるよう、駅前広場整備等による結節機能強化に取り組めます。

地域公共交通利便増進事業

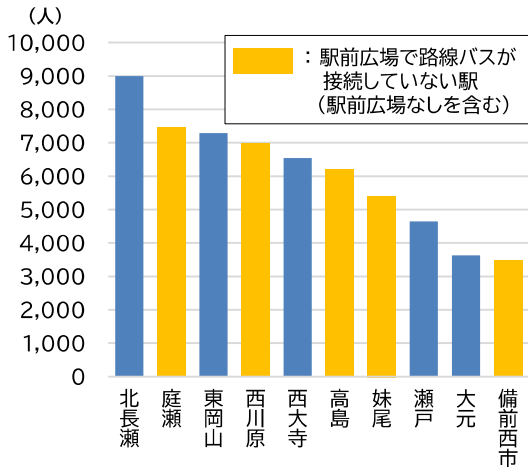


図4-13 乗降者数の多い上位10駅 (令和4年度、岡山駅除く)

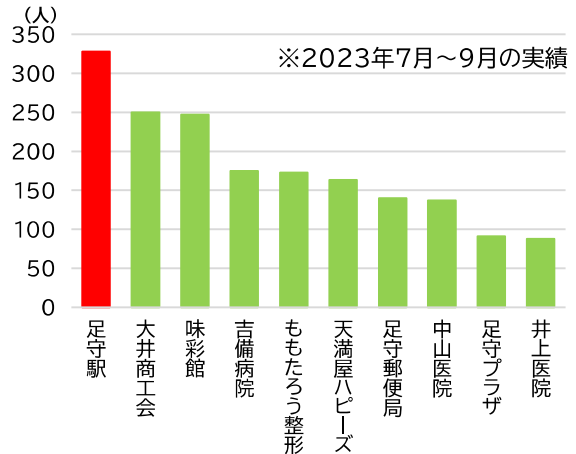


図4-14 足守地区生活バスの停留所別乗降者数



図4-15 東山での乗り換え環境 (バス⇒路面電車)

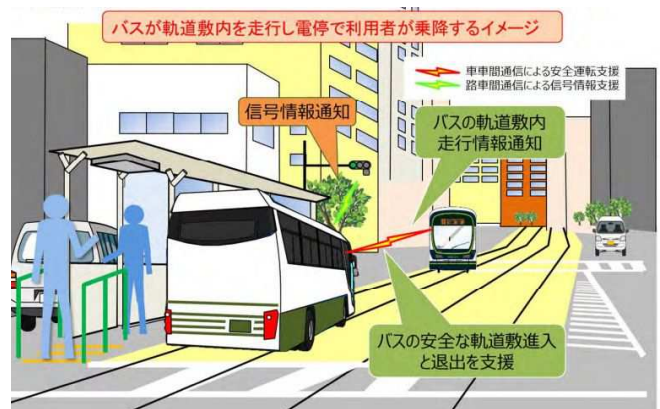


図4-17 スムーズな乗り換え環境の例 (ファーム駅/コペンハーゲン市)



出典：中電技術コンサルタント  
「電停共有支援システムを搭載した路面電車・バスの電停乗り換え体験試乗会」

図4-16 路面電車と路線バスの電停共有の検討事例 (広島市)