

■ 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4-11、図4-12）。

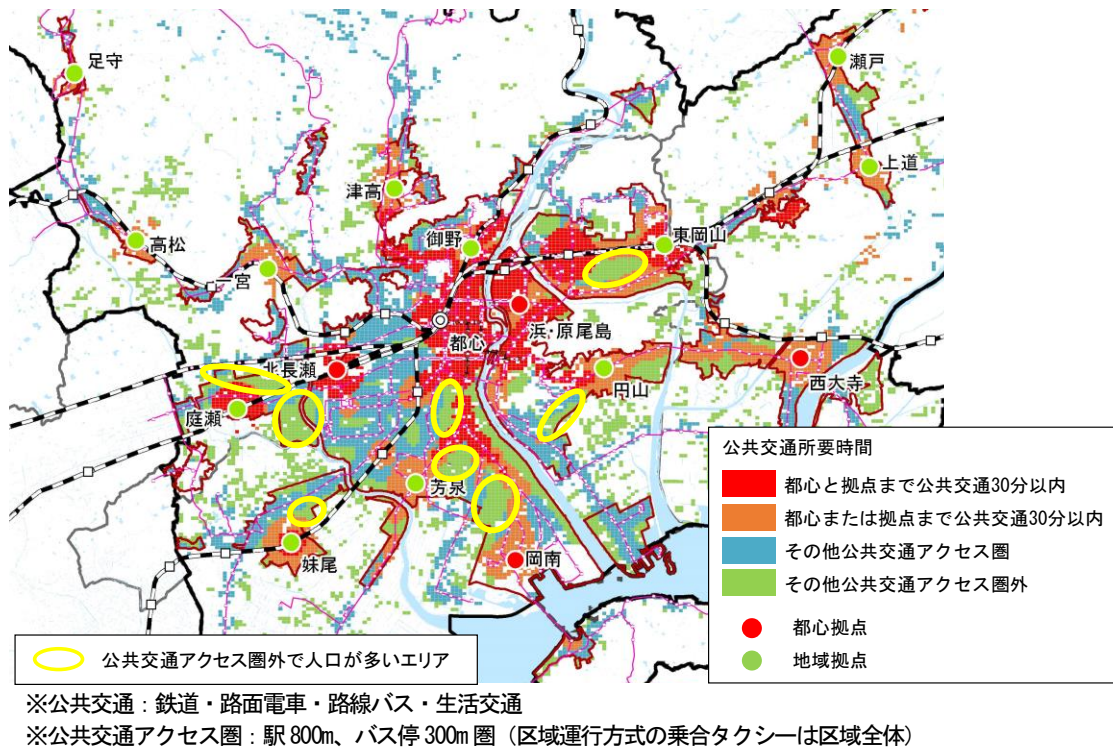


図4-11 都心・拠点までの公共交通所要時間

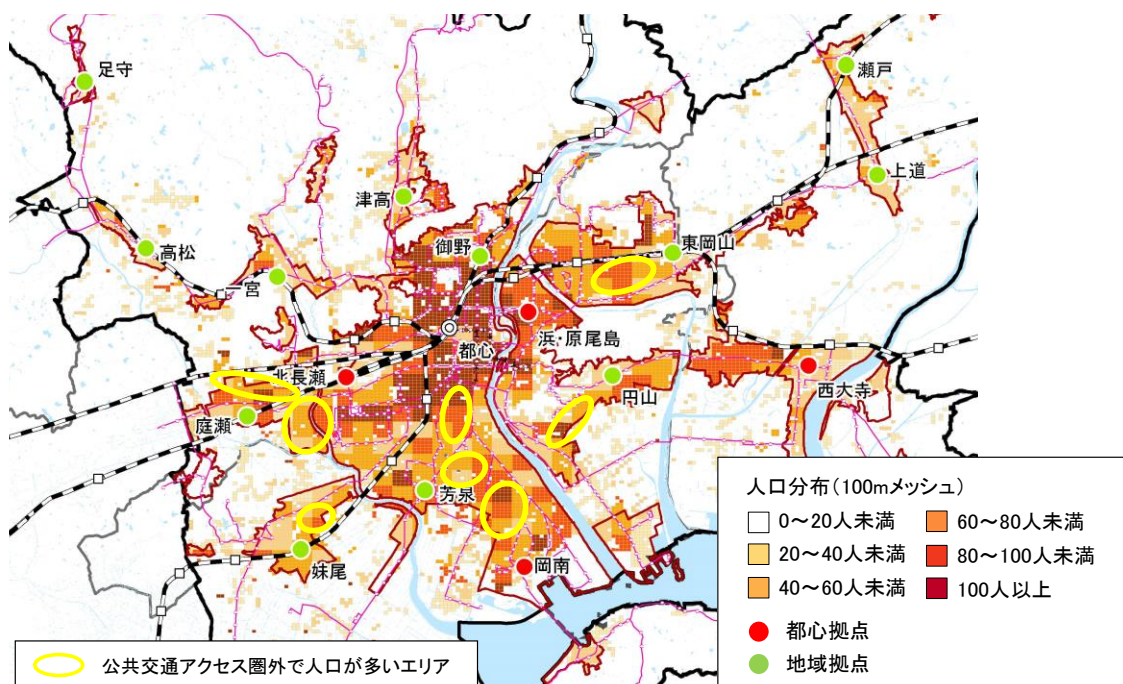


図4-12 100mメッシュ人口

出典：国勢調査（令和2年）

■ 地域間幹線系統・フィーダー系統の確保維持

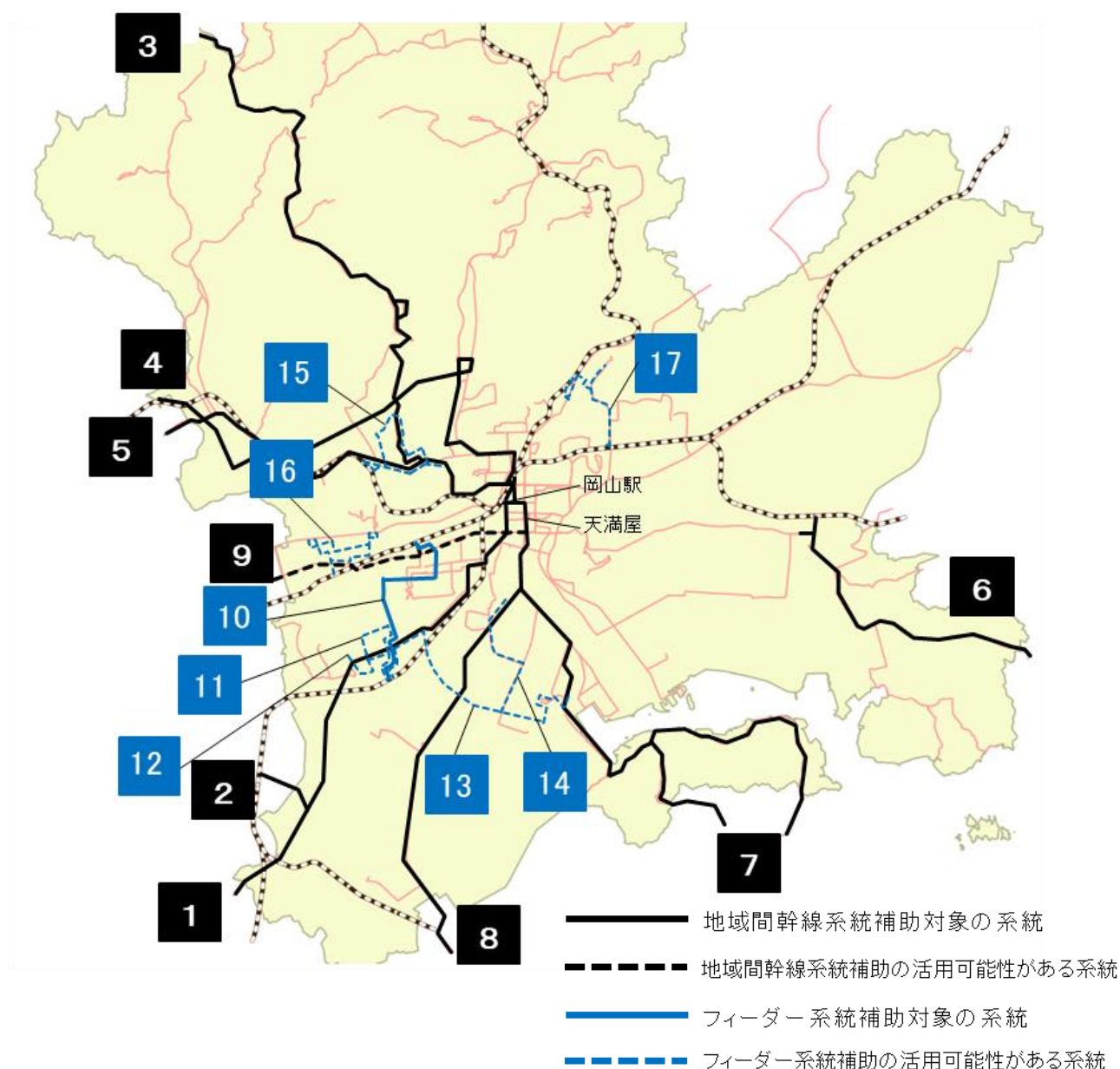
地域公共交通利便増進事業

岡山市と周辺市町を結ぶ基幹的なバス路線（地域間幹線系統）と地域生活圏と身近な拠点を結ぶバス路線（フィーダー系統）は、どちらも通勤・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。

地域間幹線系統は、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り、フィーダー系統は、さらに沿線人口が少ない区間を運行する特性があることから、事業者や自治体の運営努力（利用促進や経費削減等の取組）だけでは維持が困難です。

したがって、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4-13）。

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。





① 地域間幹線系統補助対象の系統

	運行系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
1	A-2岡山線【下電】	天満屋～JR児島駅	4条乗合	路線定期	交通事業者
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【中铁】	天満屋BC～リハビリセンター前			
4	(高)勝山【中铁北部】	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小串鉾立上山坂線【両備】	岡山駅～宇野駅前・たまの病院前			
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荘内宇野駅線【両備】	岡山駅～宇野駅前			

② 地域間幹線系統補助の活用可能性がある系統

	運行系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
9	岡倉(旧2号)線【岡電・両備・下電】	岡山駅～中庄駅・倉敷駅	4条乗合	路線定期	交通事業者

③ フィーダー系統補助対象の系統

	運行系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
10	妹尾・北長瀬線【八晃】 (R7.4運行開始予定)	妹尾駅～北長瀬駅	4条乗合	路線定期	交通事業者

④ フィーダー系統補助の活用可能性がある系統

	運行系統名	起終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
11	妹尾循環線【八晃】 (R8.10運行開始予定)	妹尾駅～妹尾駅	4条乗合	路線定期	交通事業者
12	重井病院線【八晃】 (R8.10運行開始予定)	妹尾駅～重井病院			
13	妹尾・岡南線【八晃】 (R8.4運行開始予定)	妹尾駅～築港新町			
14	岡南線【岡電】 (R8.4運行開始予定)	日赤病院～築港新町			
15	一宮線【中铁】 (R9.4運行開始予定)	平津橋～平津橋			
16	庭瀬線【両備】 (R7.10運行開始予定)	庭瀬駅～庭瀬駅			
17	高島線【両備】 (R7.10運行開始予定)	高島駅前～備前原駅			

図4-13 地域間幹線系統補助・フィーダー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（図 4-14）。



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 4-14 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（図4-15）。

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

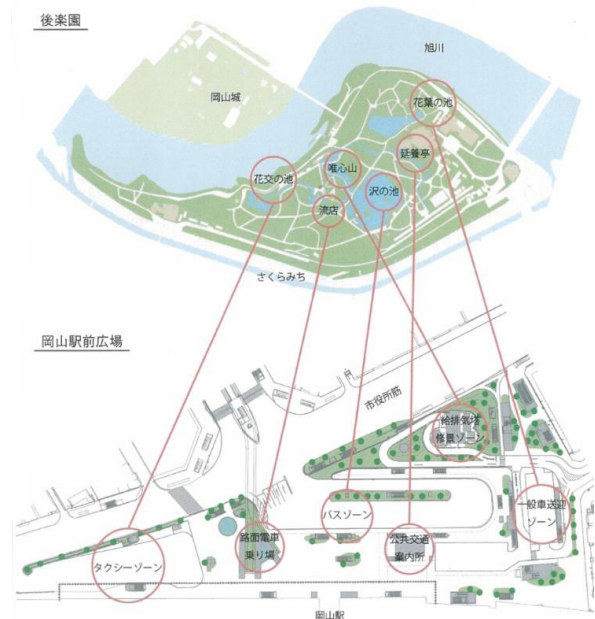


図4-15 岡山駅前広場整備イメージ

③ 路面電車の延伸・環状化（ネットワーク化）

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（図4-16）。

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（図4-17）。



図4-16 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4-17 【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

地域公共交通利便増進事業

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（図4-21、図4-22）。

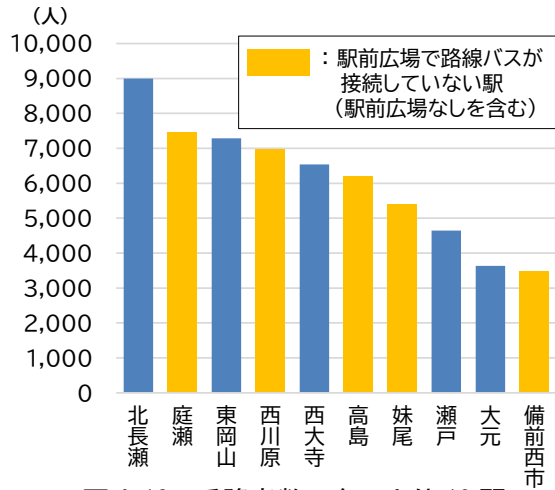


図4-18 乗降者数の多い上位10駅
(R4年度、岡山駅除く)

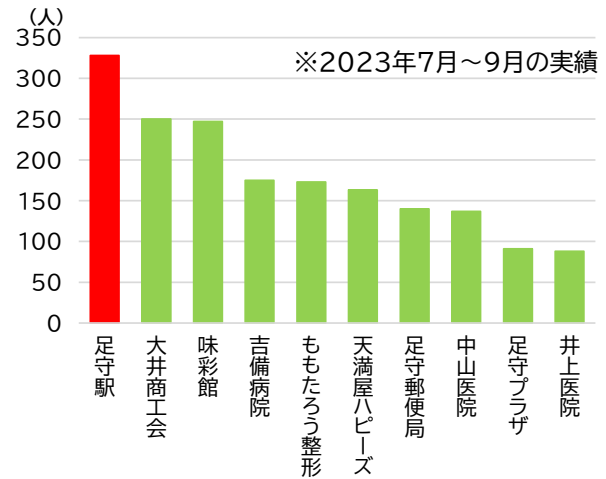


図4-19 足守地区生活バスの停留所別乗降者数
※2023年7月～9月の実績



図4-20 東山での乗り換え環境
(バス⇒路面電車)

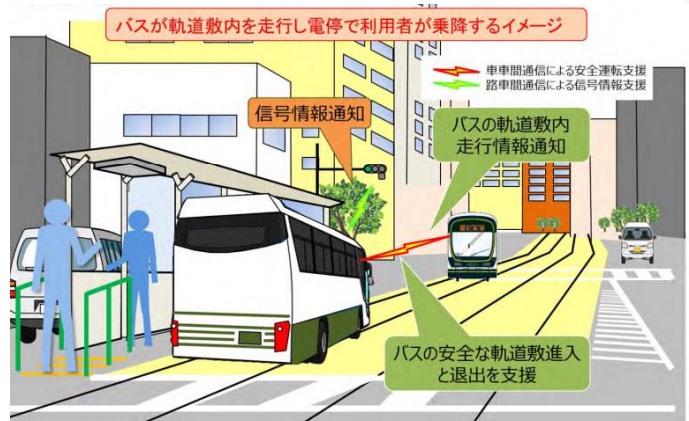


図4-22 スムーズな乗り換え環境の例
(ファーム駅／コペンハーゲン市)



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4-21 路面電車と路線バスの電停共有の検討事例
(広島市)

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

2 労働環境・経営の改善

働きやすい

■ 運行の効率化による経営の安定化や人手不足への対応

地域公共交通利便増進事業

事業者間及び官民連携の中で、重複区間における路線再編や車両の小型化、各種業務の統合・共通化による運行の効率化等を行い、経営の安定化を図ることで、運転手の労働環境を改善（賃上げ等）し、運転手不足の解消や働き方改革（2024年問題）へ対応します。

また、経営の安定化を図ることで、車両更新やDX対応などの新たな投資による利用者利便の向上が可能となり、利用者数及び運賃収入の増加による更なる経営改善といったスパイラルアップにつなげていくことで、利便性の高い公共交通サービスの安定的な提供を目指します（図4-23）。

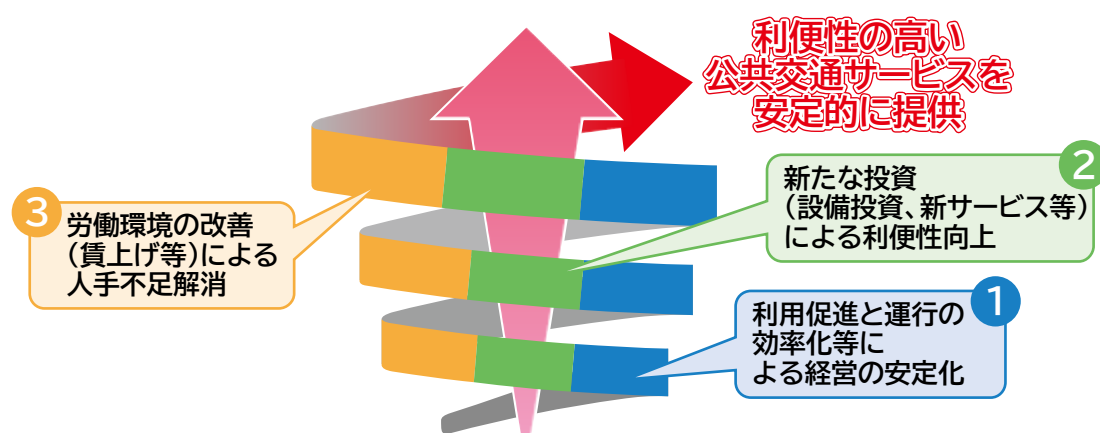


図4-23 利便性の高い公共交通サービスの安定的な提供に向けたスパイラルアップ

■ 企画立案等の効率化

地域公共交通利便増進事業

各社が所有するICカード・GIFTS・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の削減を図ります（図4-24）。



図4-24 バスダイヤや統合分析サービス（熊本市）



■ 情報提供の一元化

地域公共交通利便増進事業

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（図4-25）。

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4-26）。



出典：恵那市交通コンシェルジュ HP

図4-25 恵那市のポータルサイト



出典：金沢まちゲーション HP

図4-26 金沢駅の交通案内所

■ 運行管理システムの共通化

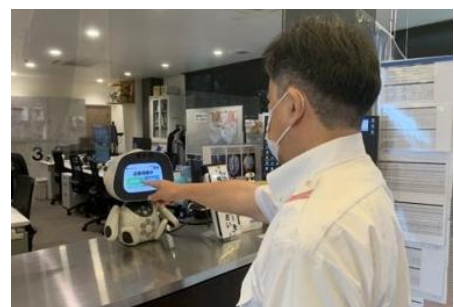
地域公共交通利便増進事業

遠隔点呼・ロボ点呼等の DX 対応の共同実施や、勤怠管理システムの共通・共有化などにより、業務の効率化と導入コストの抑制を図ります（図4-27、図4-28）。



出典：国土交通省

図4-27 ICTの活用による運行管理業務の高度化



出典：株式会社ナブアシスト

図4-28 点呼支援ロボット「Tenko de unibo」

■ 運転手採用・研修の共同実施

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や、運転手募集の周知PR、説明会の実施について、複数事業者（タクシーや路面電車も含む）で共同実施するなどにより、内容の充実化とともに、業務効率化とコスト抑制を図ります（図4-29）。



図 4-29 熊本市 5 社の合同説明会

■ 新技術等の共同研究・共同運用

地域公共交通利便増進事業

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（図 4-30）。

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。

< 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

< 燃料電池バス（東京都営バス） >



出典: 東京都交通局

図 4-30 先進車両の例（左：自動運転車両への改造、右：燃料電池バス）

3 速達性の確保

速い

■ カラー化等によるバスレーンの実効性の確保

路線バスの定時性・速達性の向上を図るため、カラー舗装やマナー遵守の啓発等により、既設のバス優先レーン及び専用レーンの実効性の確保に取り組みます（図4-31～図4-33）。

那覇市の例



岐阜市の例



出典：沖縄県「わったーバス党 HP」、
岐阜市「岐阜市型 BRT について」

図4-32 カラー化したバスレーンの事例



図4-31 バスレーン・PTPS 導入区間

本市のレーン



図4-33 本市のバスレーンの状況

■ PTPS の拡充

バスレーンの実効性確保等とあわせて、PTPS（Public Transportation Priority System）の拡充により、より効果的に速達性の向上を図ります。

◆ 公共車両優先システム（PTPS：Public Transportation Priority Systems）

道路上に設置された光ビーコンを利用して、バスに搭載された車載器からの車両情報を識別し、その交差点を通過する際に、優先的な信号制御を行い、円滑な走行を確保するシステムを指します。

■ 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（図 4-34、図 4-35）。

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。

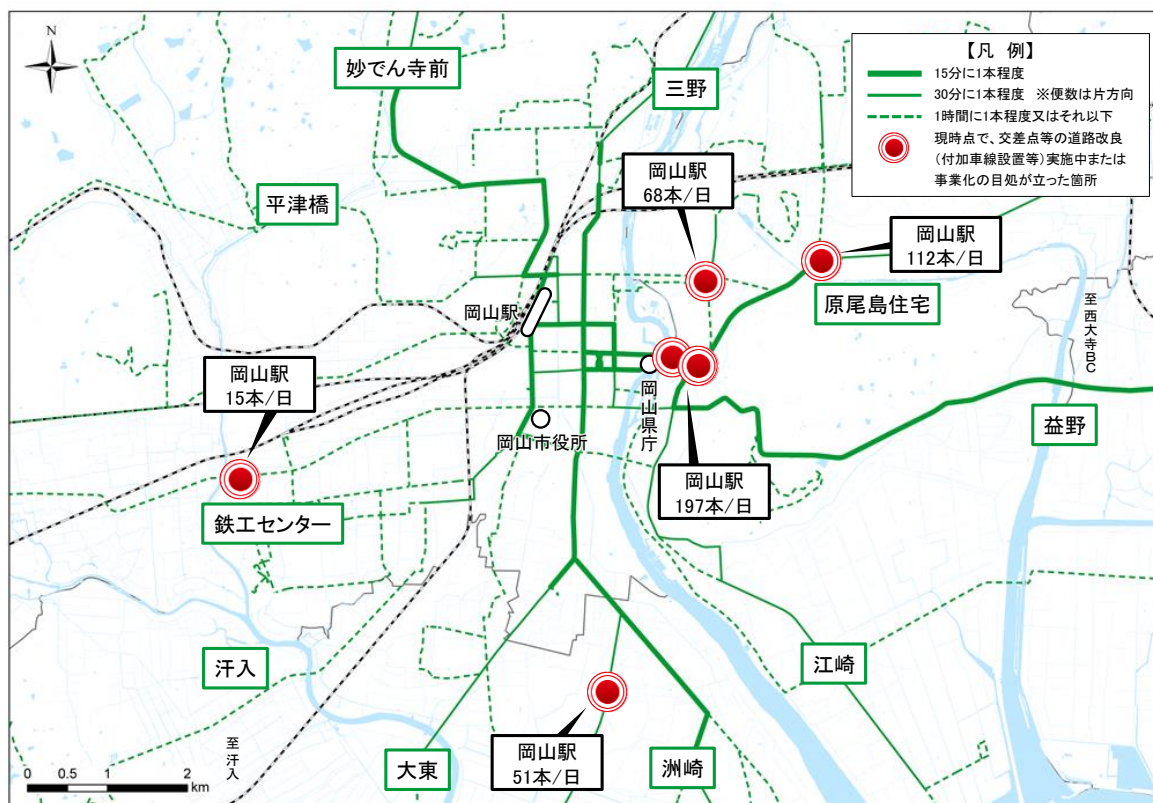
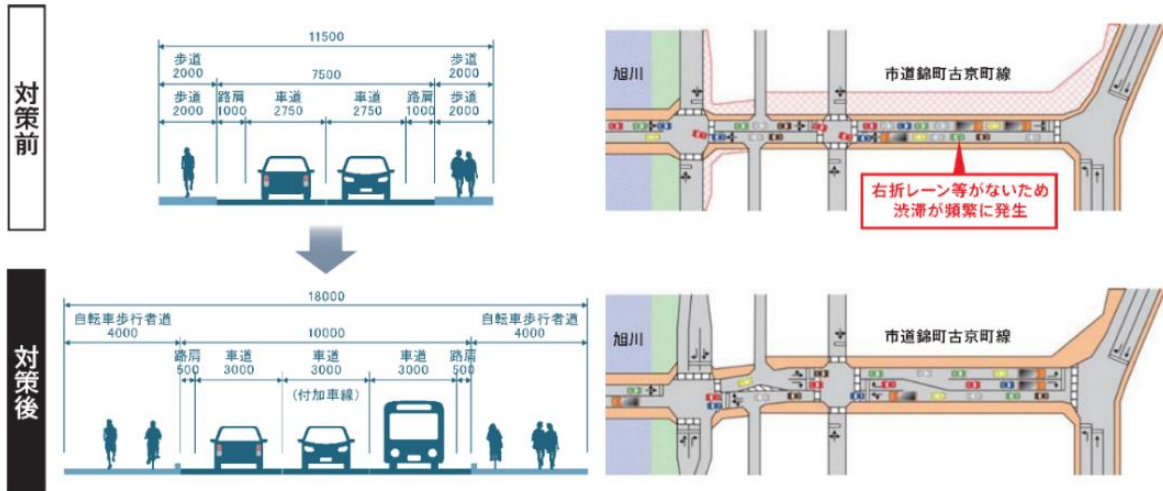


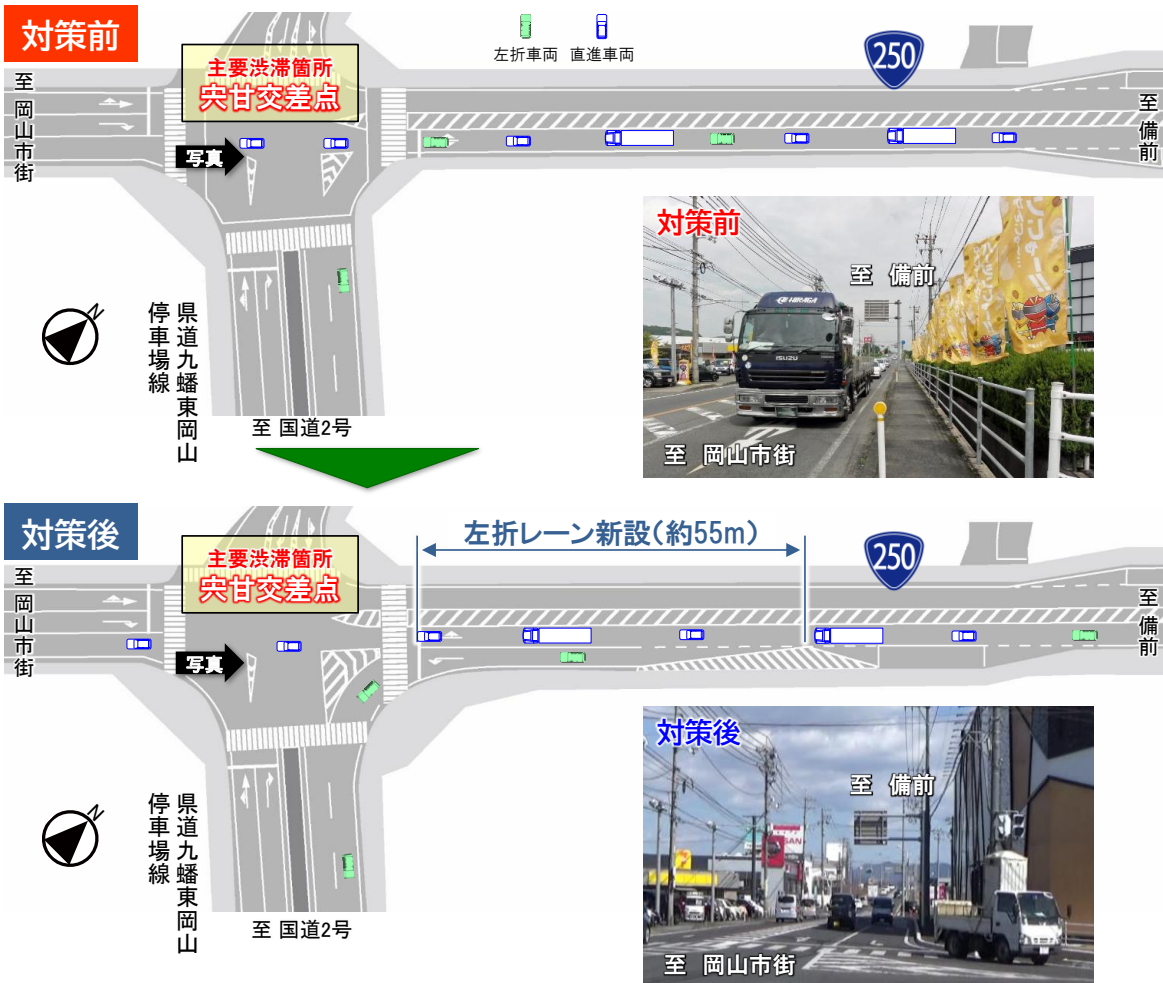
図 4-34 ボトルネック交差点等の道路改良事業検討箇所



【整備例】市道錦町古京町線の車線拡幅



【整備例】国道250号の穴甘交差点



出典: 令和2年度 第2回岡山県道路交通渋滞対策部会

図4-35 ボトルネック交差点等の道路改良事業 整備例

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料