

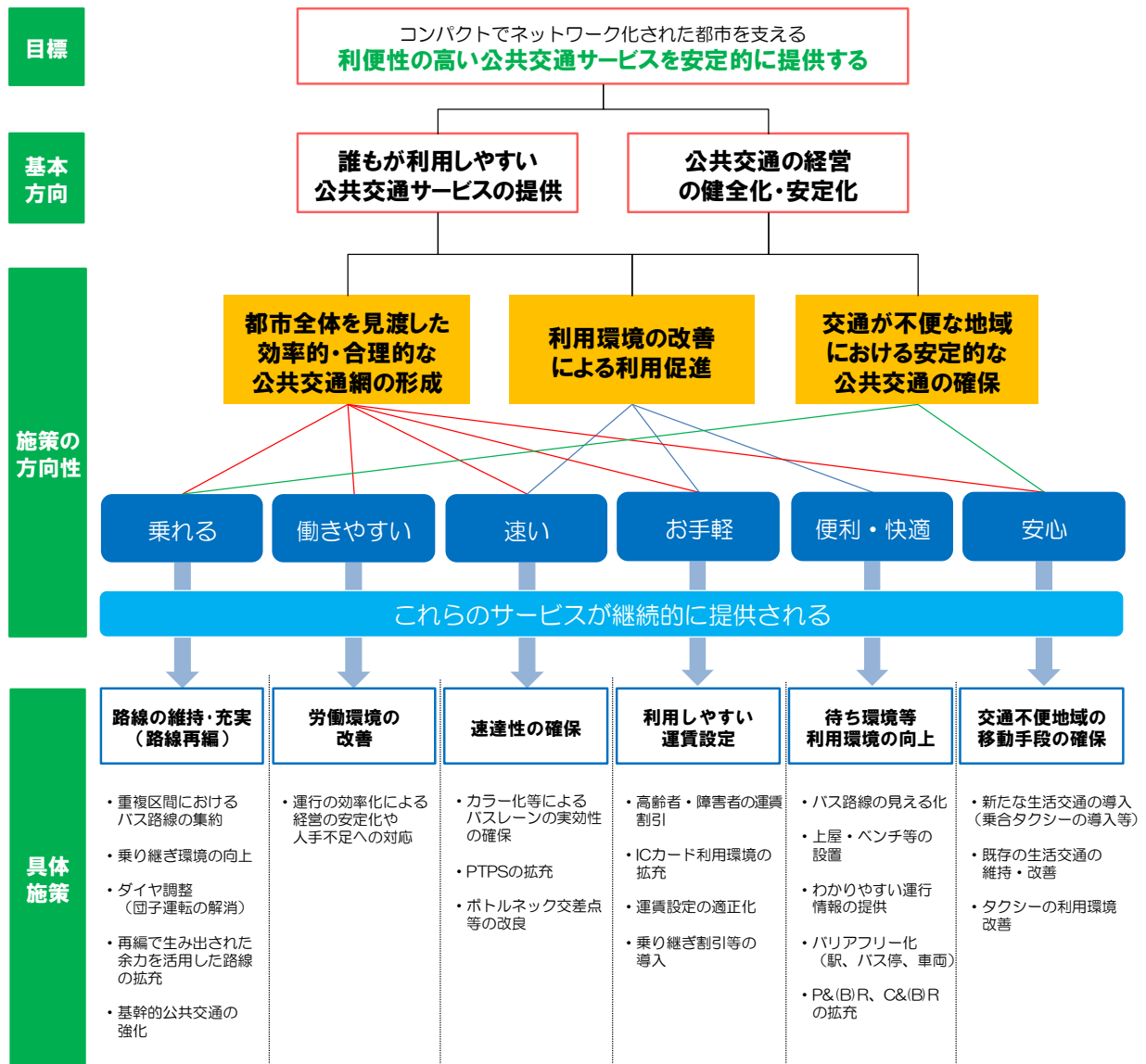
第4章

目標達成に向けた施策

- | | | |
|---|----------------|---------|
| 1 | 路線の維持・充実（路線再編） | 【乗れる】 |
| 2 | 労働環境の改善 | 【働きやすい】 |
| 3 | 速達性の確保 | 【速い】 |
| 4 | 利用しやすい運賃設定 | 【お手軽】 |
| 5 | 待ち環境等利用環境の向上 | 【便利・快適】 |
| 6 | 交通不便地域の移動手段の確保 | 【安心】 |
| 7 | 実施プログラム | |

第4章 目標達成に向けた施策

計画の目標達成と本市が目指す公共交通ネットワークの構築に向けて、「乗れる」「働きやすい」「速い」「お手軽」「便利・快適」「安心」の6つのテーマを設定し、21の施策に取り組みます。



※ 自動運転等の新技術の活用について検討（全ての項目に関連）

図4-1 施策体系

1 路線の維持・充実（路線再編）

乗れる

《 路線バスについて 》

■ 重複区間におけるバス路線の集約

地域公共交通再編事業

複数の系統または複数の事業者で運行する重複区間では、幹線・支線への再編・ダイヤ調整や、定時性・速達性に優れた鉄道への接続等により、路線を集約することで、利用者の利便性を確保しつつ、需要に応じた便数の適正化を図ります（図37、図38）。

これにより、運行経費の削減とともに、効率化により生み出された余力（運転手や車両）を活用し、支線系統を新設・増便・延伸することで公共交通不便地域の移動手段確保を図ります。

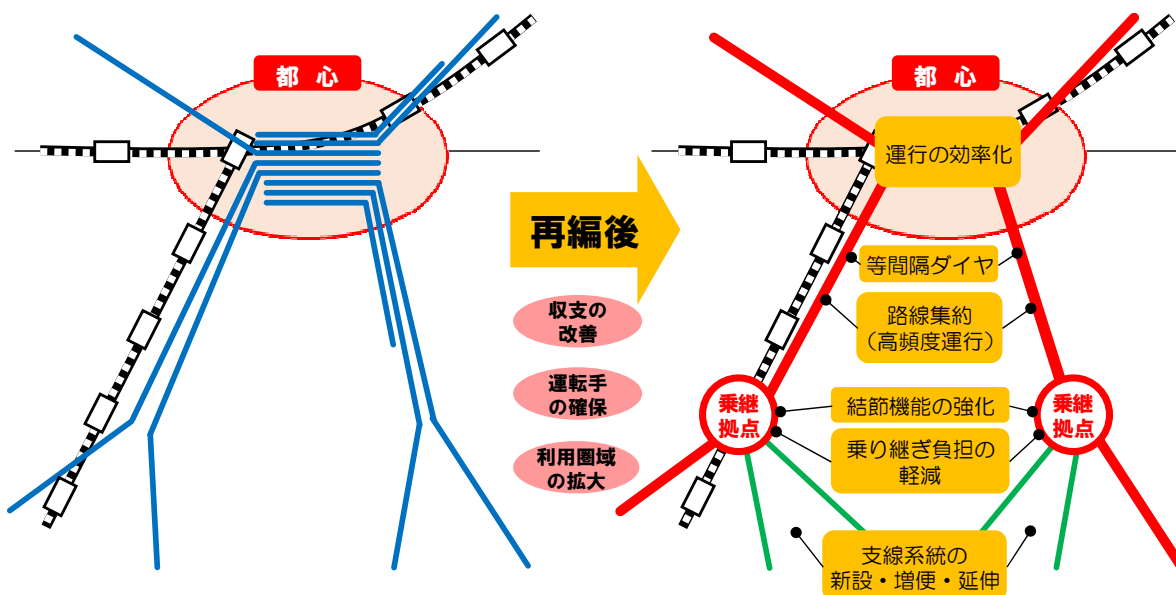


図4-2 路線集約のイメージ



図4-3 再編の対象路線（案）

① 三野方面

《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・077 系統	岡山駅～三野 ※077 系統：榊原病院経由
	017・067 系統	岡山駅～妙善寺 ※067 系統：榊原病院経由
	037・087 系統	岡山駅～理科大東門 ※087 系統：榊原病院経由



《現状》

(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 I 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

1

岡電バス 027・077 系統は、大部分の区間で他の系統と重複しており、需要に対して輸送量が上回っている。ただし、中心部では経路が異なるため、路線再編にあたっては、この点に留意が必要である。

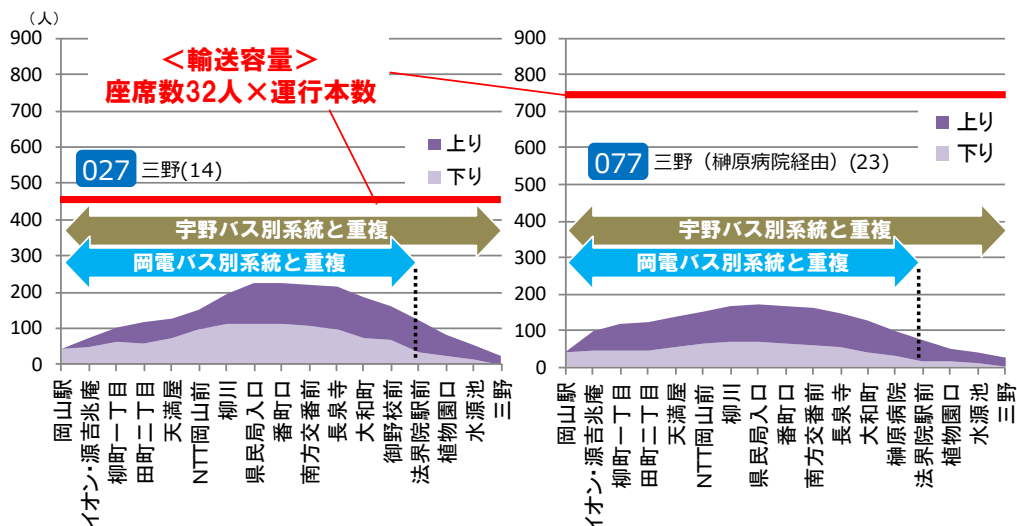


図 4-4 岡電 027・077 系統の区間利用者数 (平日)

2 岡電バス 027・077 系統の利用者が、他の岡電バス 4 系統に乗車した場合の車内混雑への影響は限定的であるが、7 時台・8 時台では立ち乗車が発生する可能性があるため、路線再編にあたっては、この点に留意が必要である。

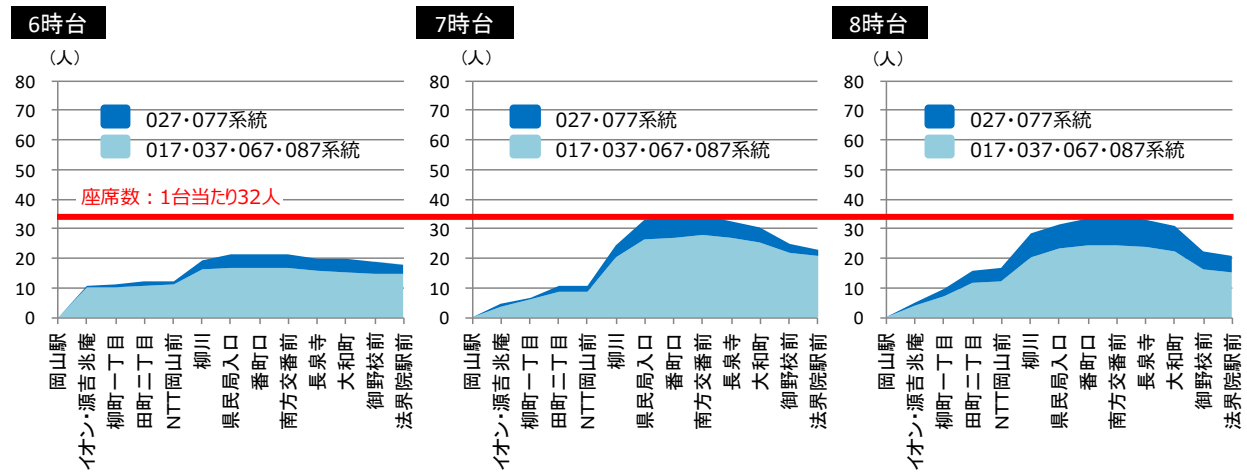


図4-5 岡電バス系統の1便あたり乗車人数 <上り方向(平日)>

3 宇野バス 210~239 系統は、朝のピーク時間帯においては、現時点で立ち乗車が発生している。

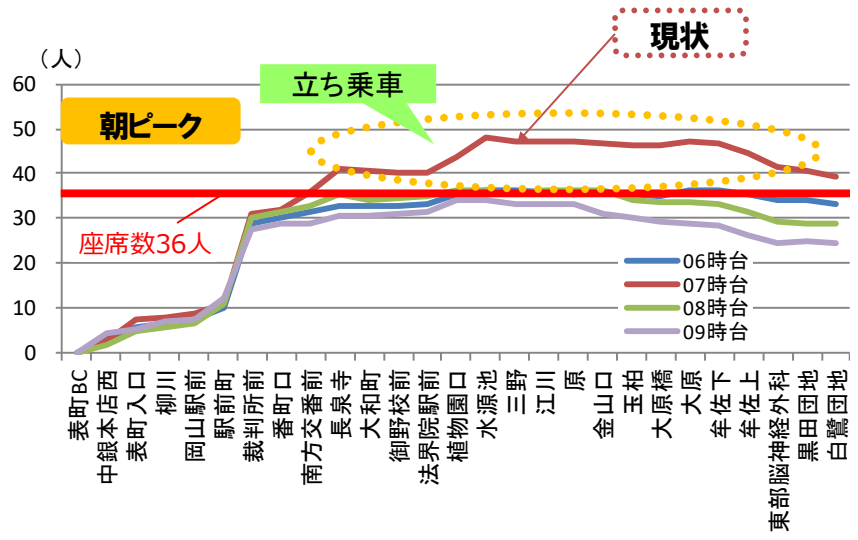
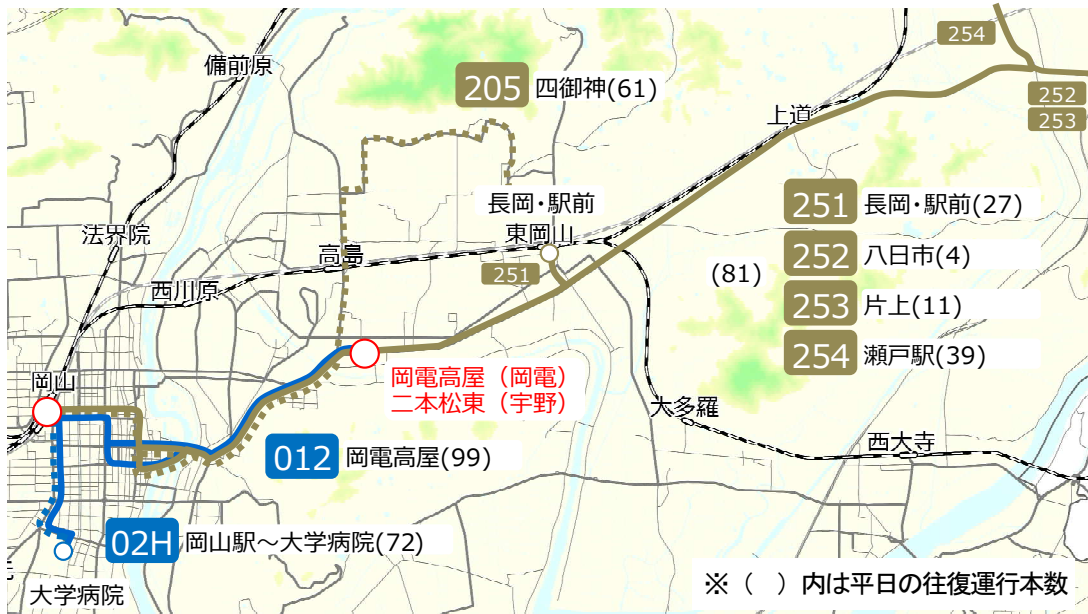


図4-6 宇野バス系統の1便あたり乗車人数 <上り方向(平日)>

② 高屋方面

《対象路線》

宇野バス	251 系統	岡山駅～長岡・東岡山駅前 ※一部、表町 BC 止
	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
岡電バス	012 系統	大学病院～岡電高屋 ※一部岡山駅止、岡南営業所行、健康づくり財団行
	02H 系統	岡山駅～大学病院



《現状》

(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

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、需要に対して輸送量が上回っている。

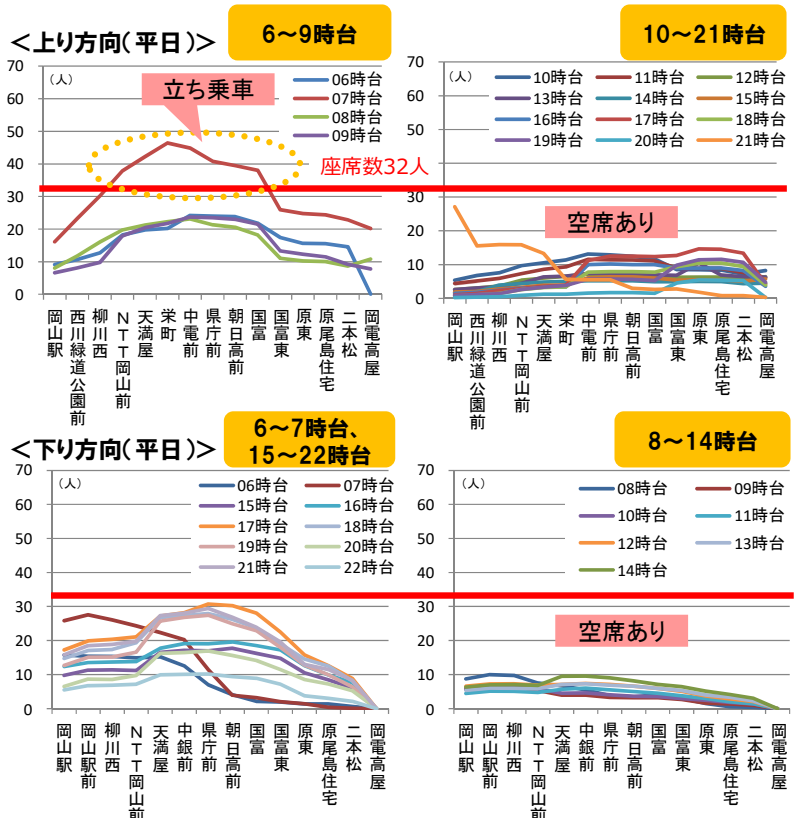


図 4-7 岡電 012 系統の 1 便あたり乗車人数

2 岡電バス 012 系統は、岡山駅を跨ぐ利用が 13%存在しており、特に 7~9 時台に多く、路線再編にあたっては、この点に留意が必要である。

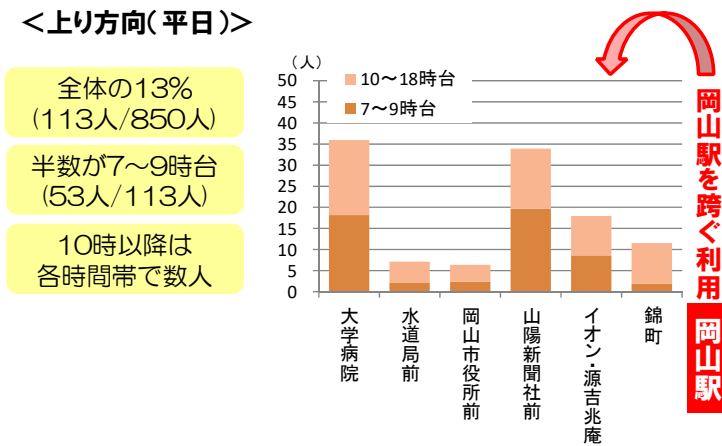


図 4-8 岡電 012 系統のバス停別降車数 (岡山駅を跨いで降車する人数)

3 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。オフピーク時間帯は、需要に対して輸送量が上回っている。

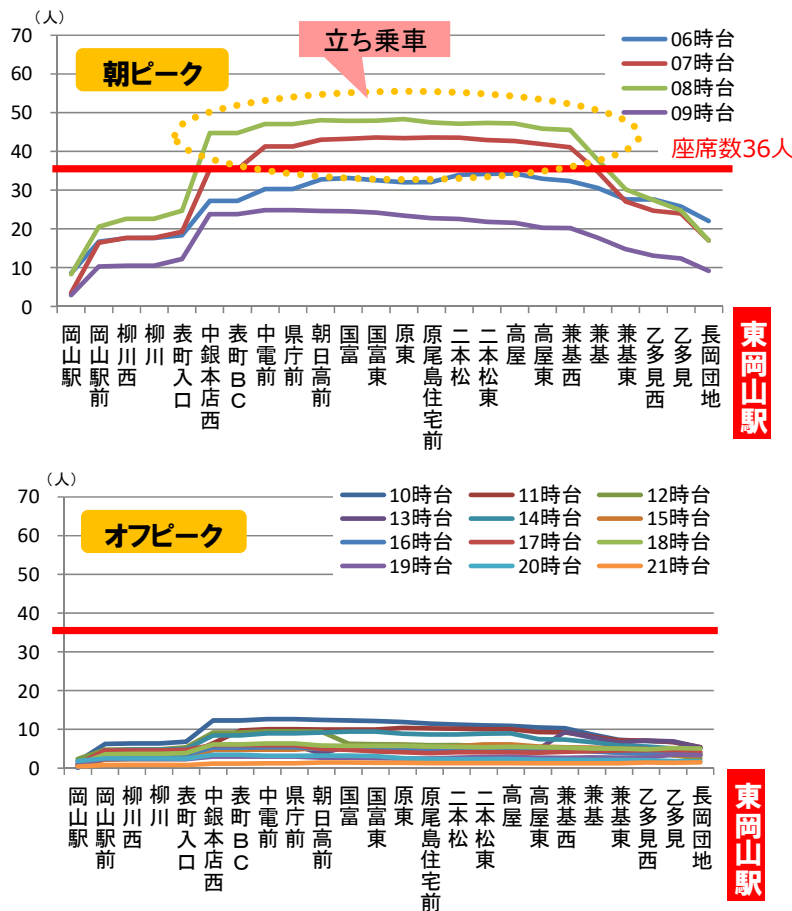


図 4-9 宇野 251~254 系統の 1 便あたり乗車人数 (上り方向/平日)

③ 西大寺方面

《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



《現状》

(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BTI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

1

西大寺方面では、需要に対して輸送量が上回っている。

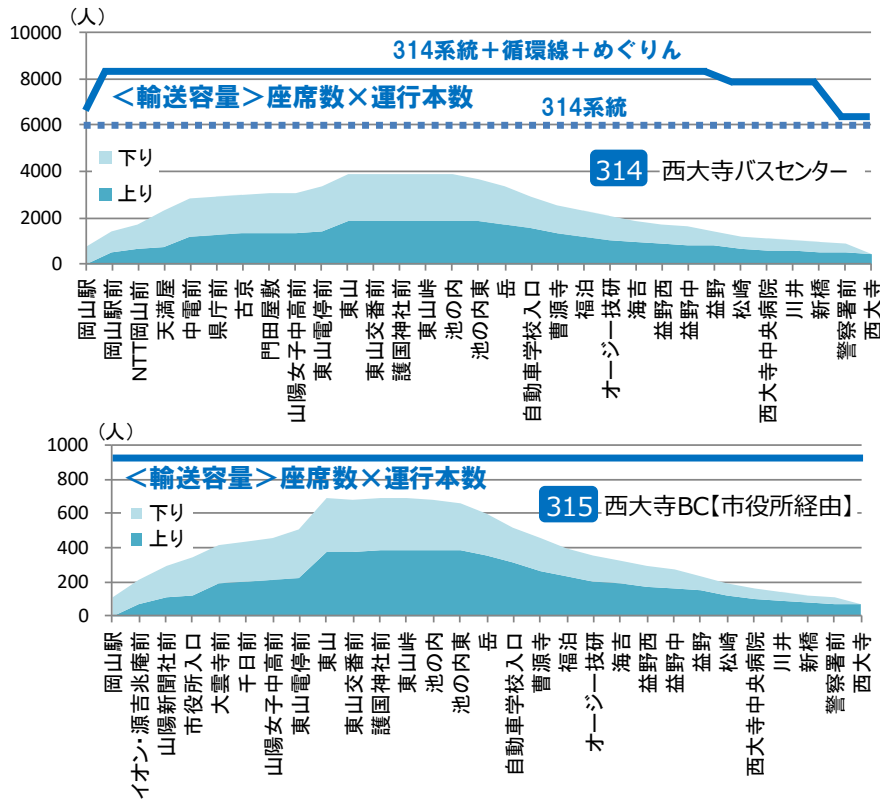


図4-10 両備314・315系統の1便あたり乗車人数 (上り方向/平日)

2 朝ピーク時間帯では、東山～海吉間で立ち乗車も発生している。

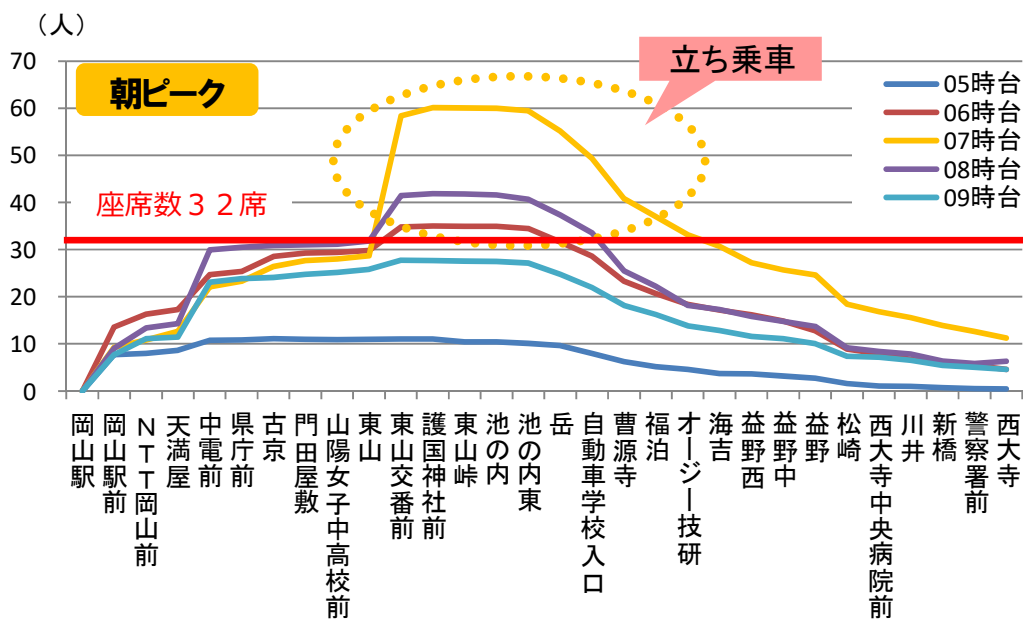


図 4-11 両備 314 系統の 1 便あたり乗車人数 (上り方向／平日)

④ 岡南方面

《対象路線》



《現状》

(データ) 各社から提供されたハレカードデータ <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

1 両備バスの501・502系統は、全体的に利用は少なく、また505系統や021・022系統との重複区間での乗降が多い。

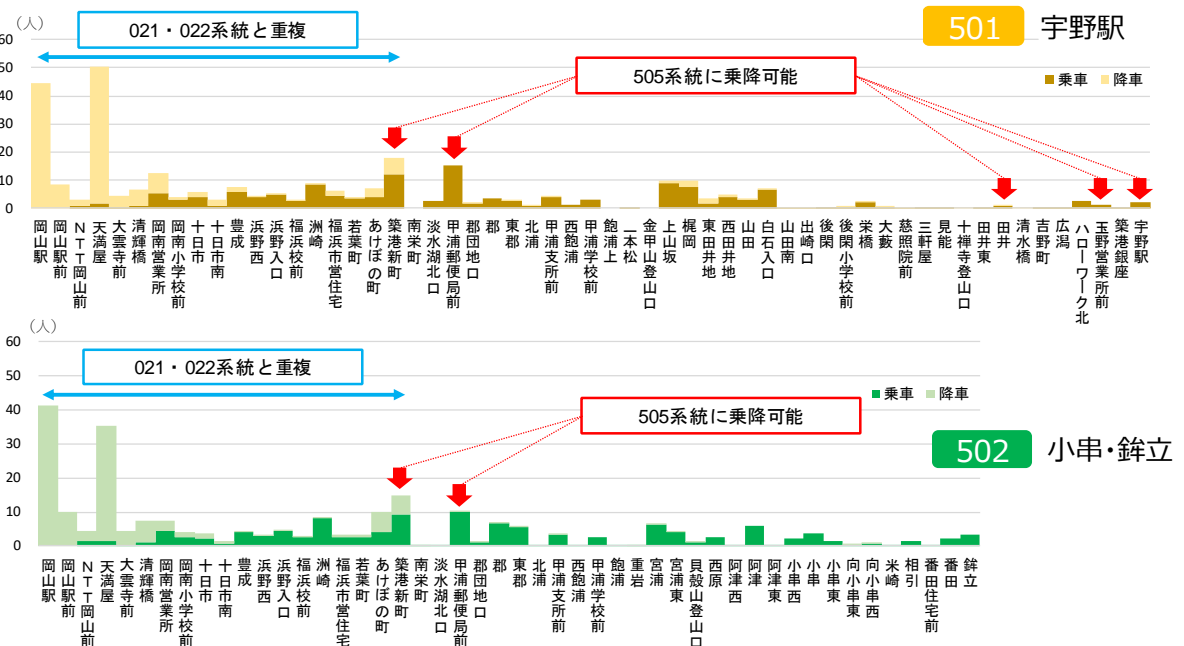


図4-12 1日あたりのバス停別乗降者数 (上り方向/平日)

2 両備バスの505系統（特急）は、全ての時間帯で需要に対して輸送量が上回っている。

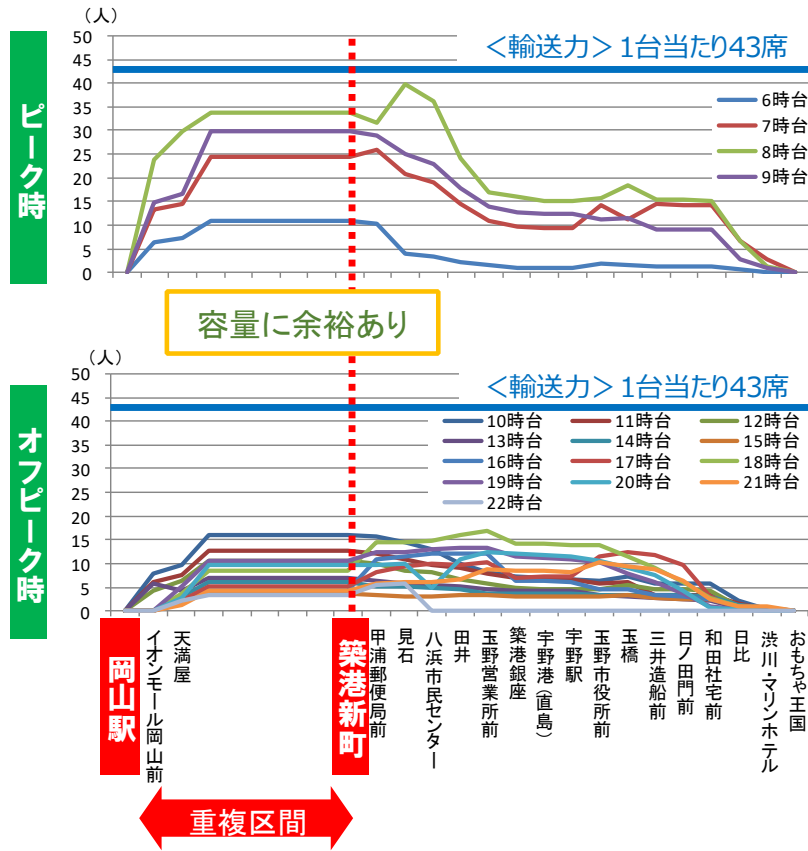


図 4-13 505 系統の 1 便あたり乗車人数（上り方向／平日）

3 「みやはら耳鼻科・福浜市営住宅前～あけぼの町」で乗降可能なバス停の配置が 2 社で異なる。また、大型商業施設最寄りの築港新町バス停の位置が 2 社で異なる。

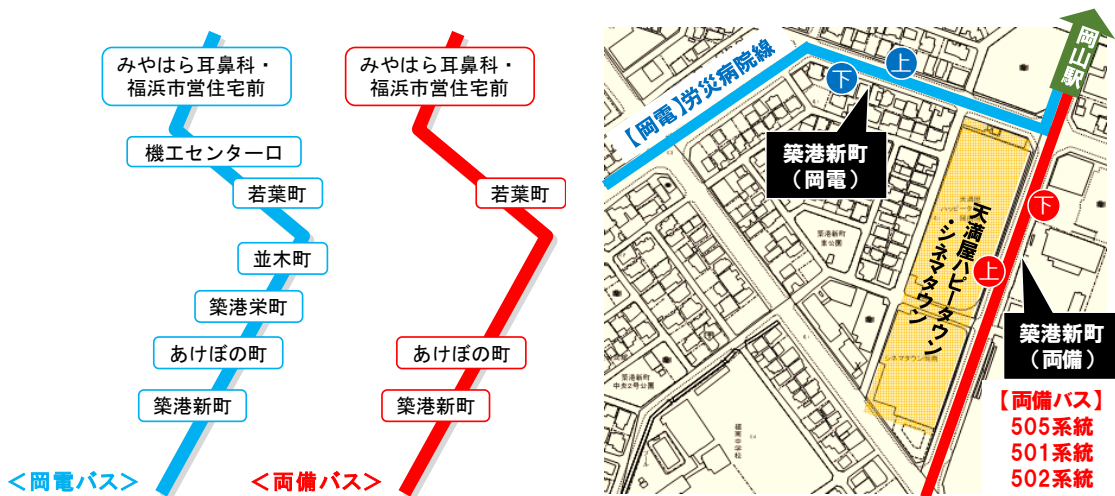


図 4-14 バス停配置の 2 社間の違い

⑤ 芳泉方面

《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



《現状》

(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

1 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。

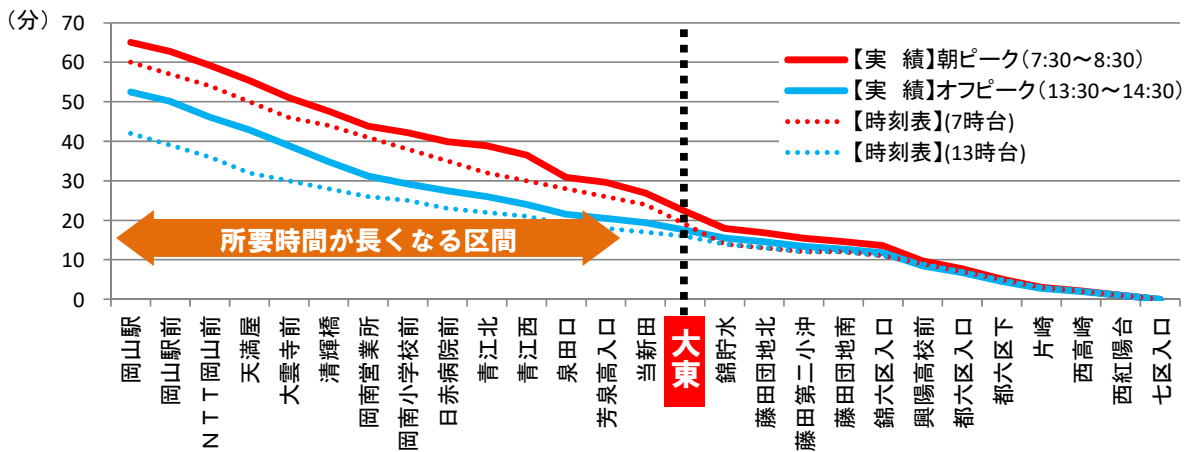


図4-15 両備バス533~535系統の所要時間 <上り方向(平日)>

⑥ 妹尾方面

《対象路線》



《現状》

(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

1 下電バスと岡電バスの共同運行区間である「汗入～岡山駅・天満屋」は、ピーク時間帯で立ち乗車が発生しているが、オフピーク時間帯は需要に対して輸送量が上回っている。

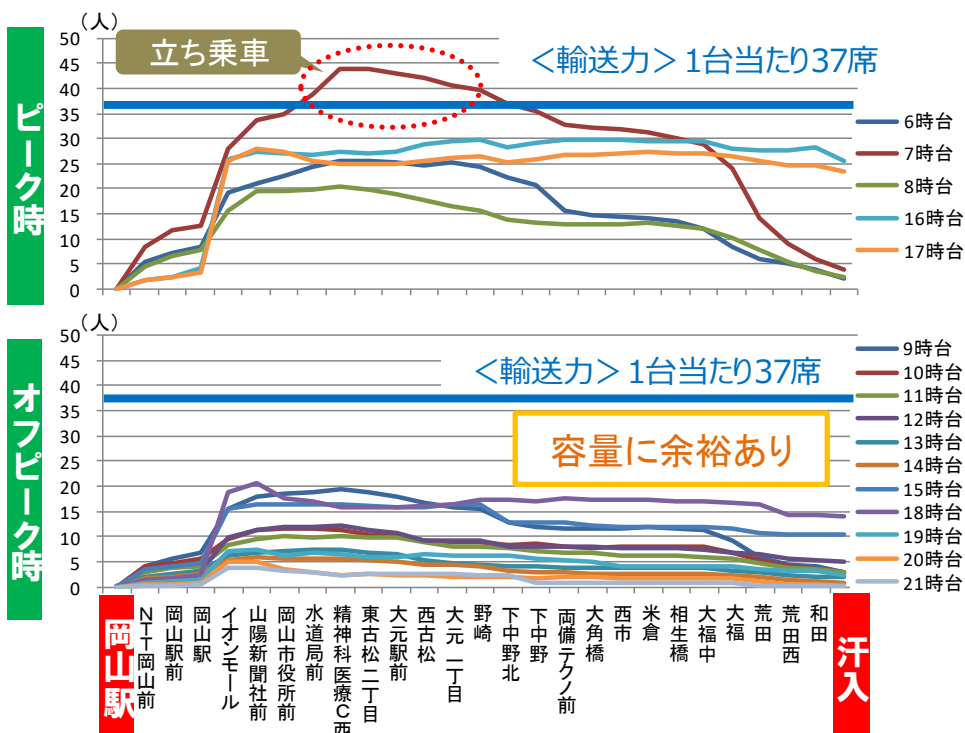


図 4-18 幹線区間の利用者数 (現状/6 系統合計)

2 各系統とも、汗入バス停以南の区間の利用が少ない。

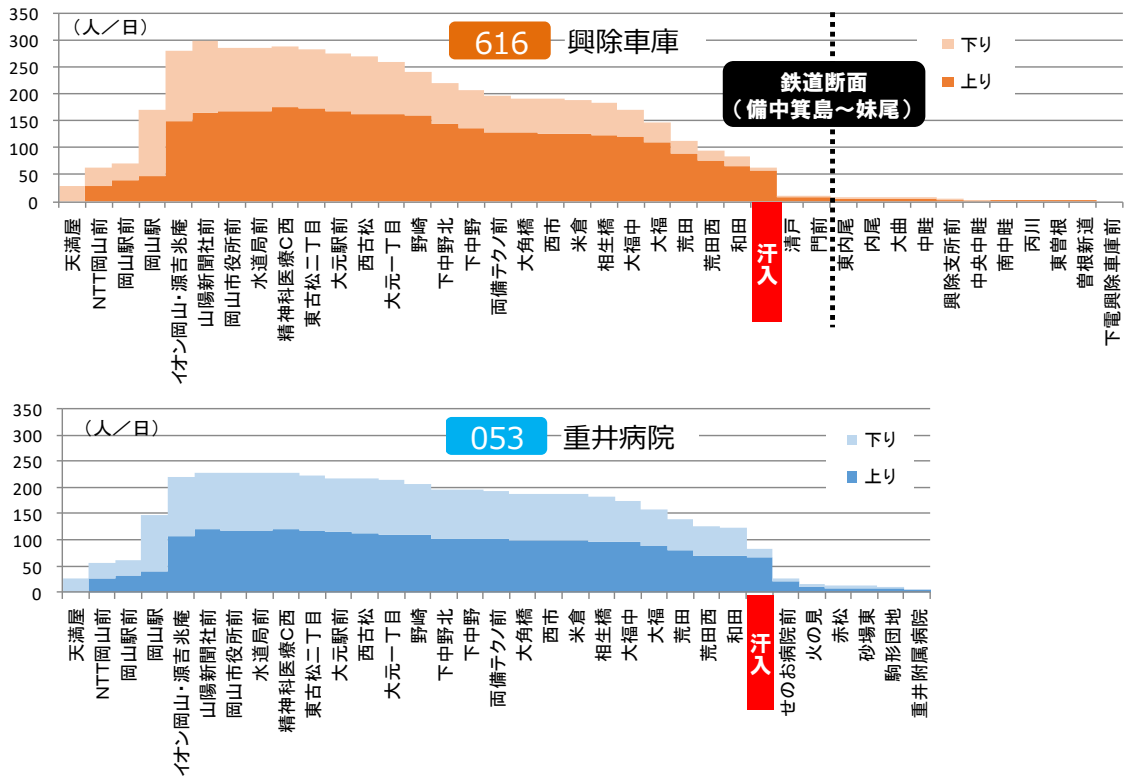


図4-19 616系統・053系統の1日あたりの利用者数（乗車中の人数）

3 汗入バス停を跨ぐ利用の場合、瀬戸大橋線の駅周辺での乗降が多い。

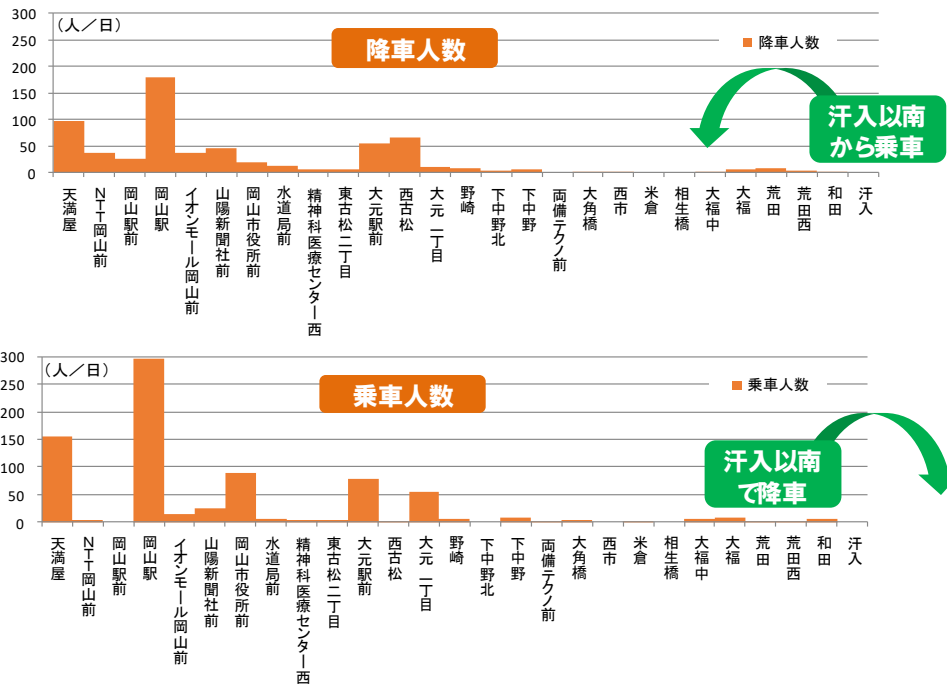


図4-20 「汗入バス停」を跨ぐ利用者数（616・617系統）

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料

■ 乗り継ぎ環境の向上（結节点機能の強化）

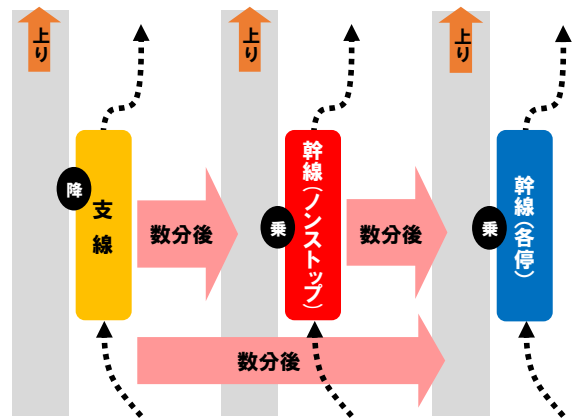
地域公共交通再編事業

幹線・支線化への路線再編等においては、幹線系統と支線系統の乗り継ぎが生じる交通結节点において、快適でスムーズな乗り継ぎ環境を整備します。

具体的には、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や、乗り継ぎ割引による負担軽減、上屋・ベンチ・デジタルサイネージ・バリアレス縁石の設置等の乗り継ぎ環境の向上に取り組みます。

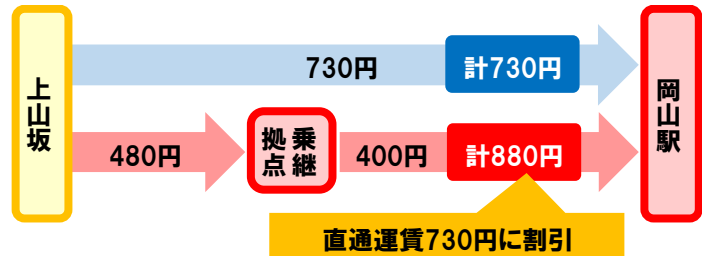
1 乗り継ぎしやすいダイヤ設定

- ・幹線・支線化への再編にあたっては、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
- ・支線系統の利用者がノンストップと各停の両方を選択できるように、幹線系統もお互いにダイヤ調整を実施
- ・下り方面では、幹線系統の遅れ状況に応じて支線系統が発車時間を調整



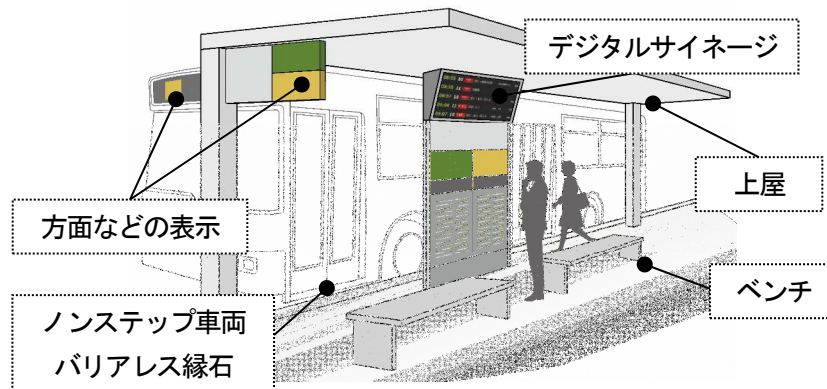
2 乗り継ぎ割引による負担軽減

- ・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せることが可能となり、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、ICカードチャージ機などを設置
- ・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検討



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

参考資料