

岡山市地域公共交通網形成計画 のポイント

1. 地域公共交通の将来の見通し

2. 具体施策

(1) 路線の維持・充実、労働環境の改善

乗れる、働きやすい

(2) 速達性の確保

速い

(3) 利用しやすい運賃

お手軽

(4) 待ち環境等利用環境の向上

便利・快適

(5) 交通不便地域の移動手段の確保

安心

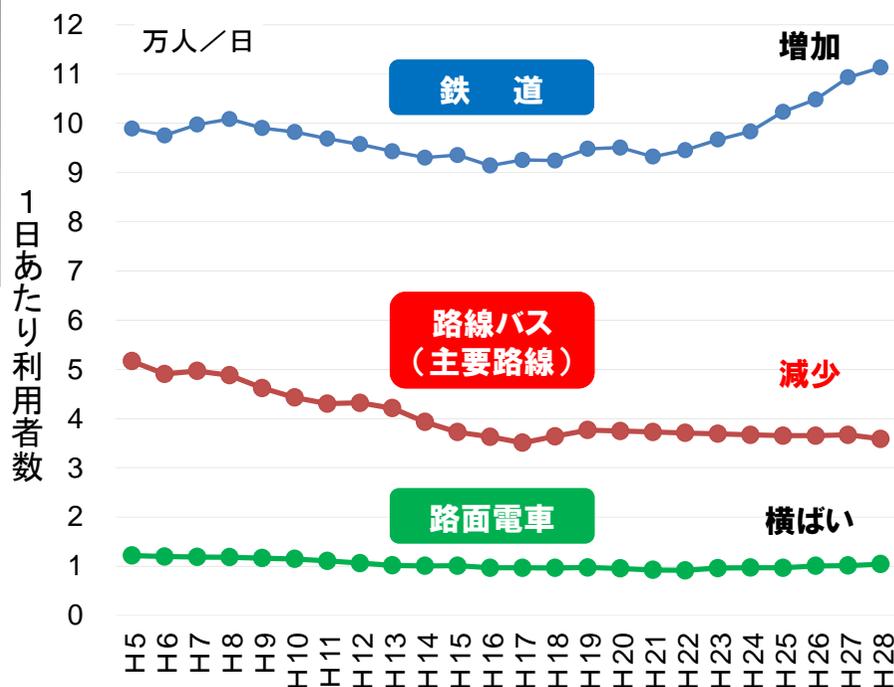
1. 地域公共交通の将来見通し

路線バスの衰退

総人口は増加傾向にあり、経済指標も上昇傾向にある中、路線バスは衰退し続けている

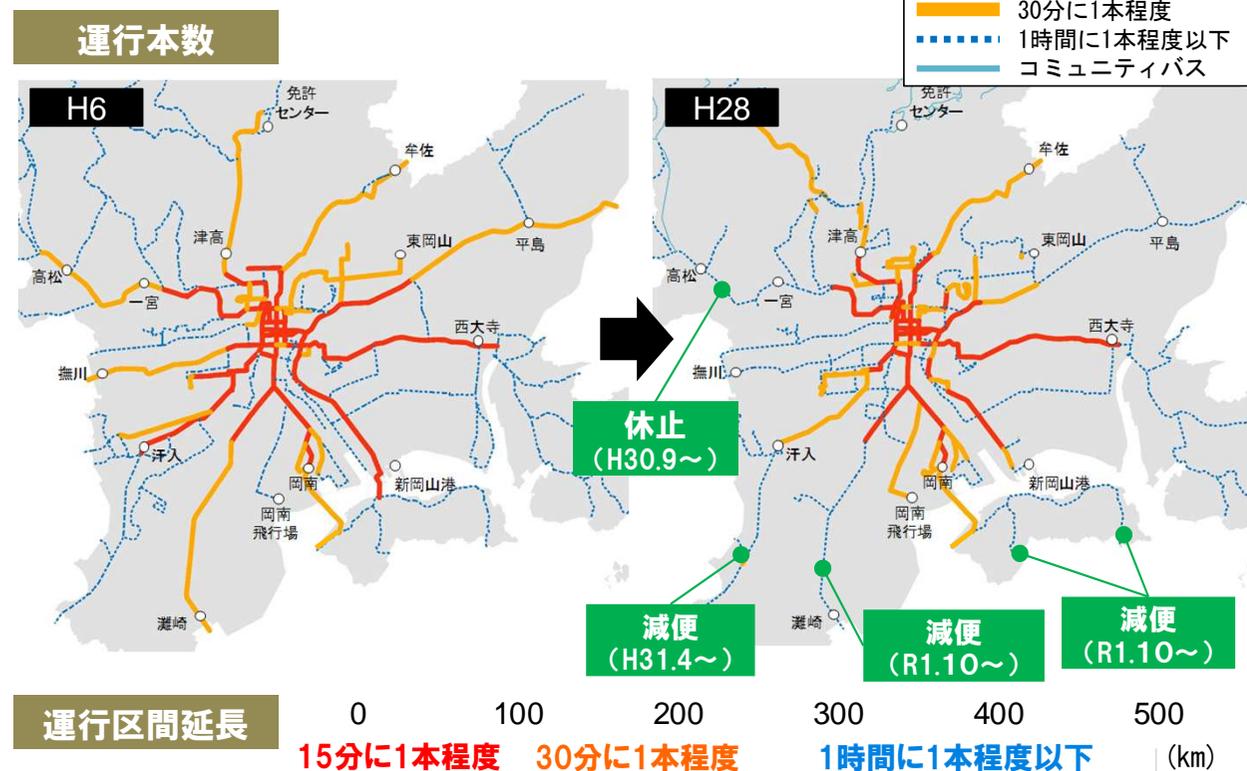
- 公共交通の利用者数は、鉄道が増加傾向、路面電車は横ばいの中、路線バスは20年前から3割減少しており、現在も微減傾向
- 路線バスは利用者の減少に伴い、運行区間が20年間で24%減少し、人口減少の大きい周辺部で大幅に減便
- 直近1年の間にも、中心部と周辺部の生活拠点を結ぶ路線25kmが休止し、市域を跨ぐ地域間幹線系統3路線で減便

利用者数の推移



(資料) 交通事業者各社提供

路線バスの減便・廃止の実態



公共交通不便地域*の居住人口は20万人
(そのうち、65歳以上の高齢者は5万人)

*駅から800m又はバス停から300m以上離れた地域 (100mメッシュ)

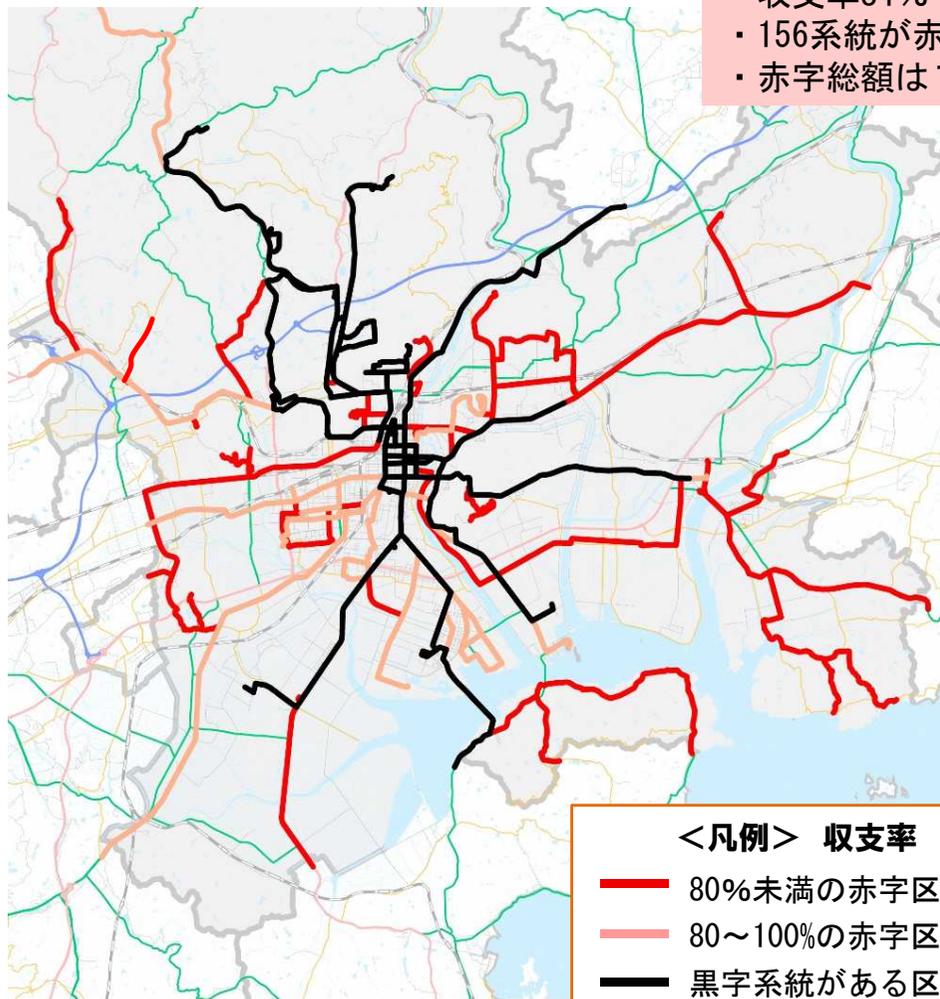
路線バスの衰退

全体の収支率は84%で、市内の156系統(全体の81%)が赤字であり、周辺部のバス路線は壊滅的な状況になりかねない

- ・ 市内193系統のうち、156系統(全体の81%)が赤字(H30年度実績)
- ・ 仮に、収支率80%(全体平均以下)の赤字路線が廃止となった場合、周辺部のバス路線は壊滅的な状況となり、交通不便者数は20万人から27万人に増加

■ 現状の収支状況(H30年度)

- ・ 収支率84%
- ・ 156系統が赤字
- ・ 赤字総額は7億円



収支率80%未満の赤字路線が廃止となった場合



(1) 路線の維持、労働環境の改善

乗れる、働きやすい

【施策】 6方面でのバス路線再編

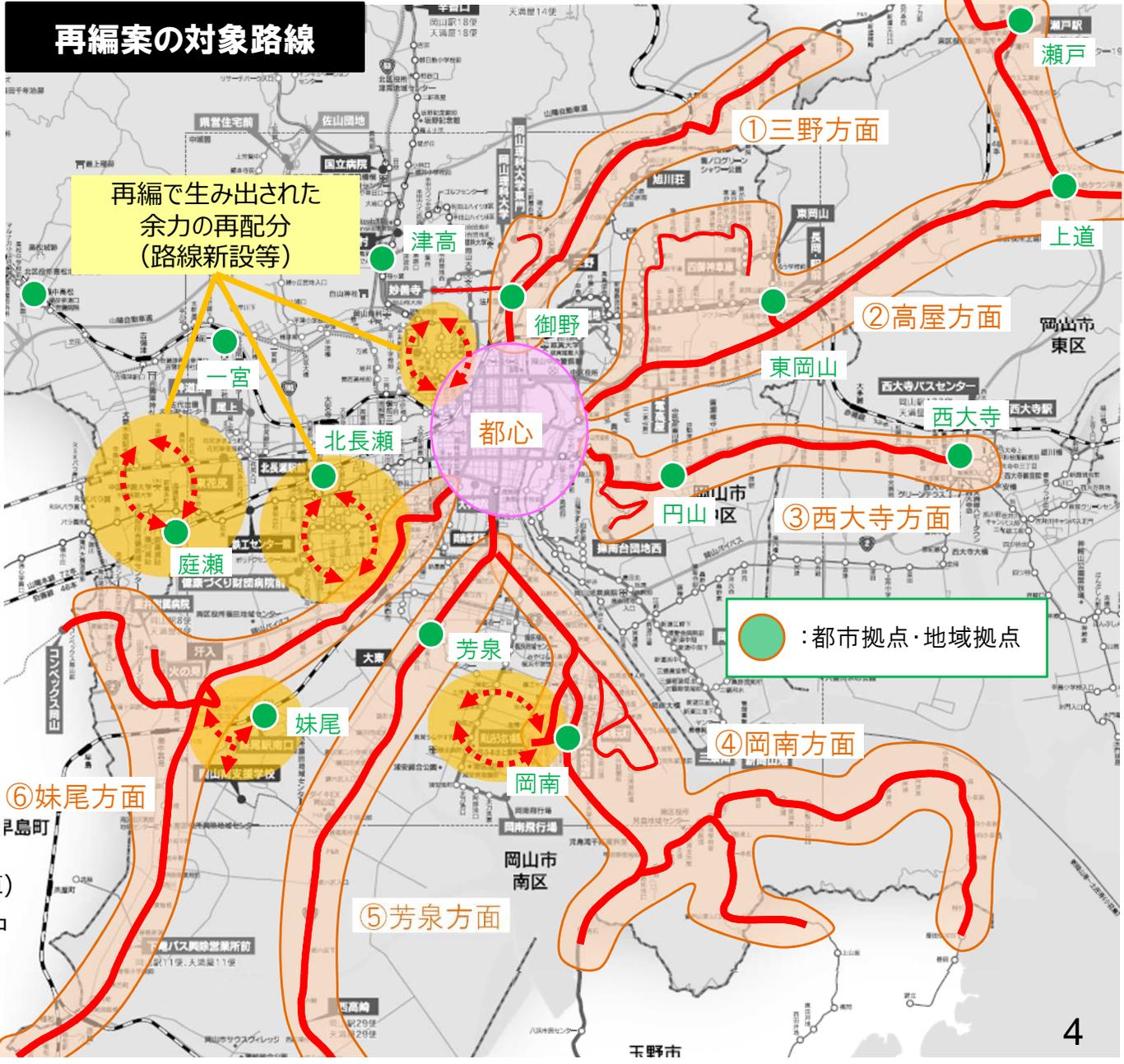
<重複区間の路線集約>

- 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・支線への再編等の**路線集約**やダイヤ調整により、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る

<再編により生み出された余力を再配分>

- これにより、**収支率の向上**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を確保する

6方面	運行事業者	考えられる再編の内容
①三野	宇野・岡電	重複区間の便数適正化
②高屋	宇野・岡電	
③西大寺	両備・八晃	幹線・支線化
④岡南	両備・岡電	
⑥妹尾	岡電・下電	特急システムの導入
⑤芳泉	両備・岡電	



■ 再編による効果の試算 ※余力の再配分は含まない

- ・運行経費の削減 ⇒ 年間1.07億円 (市の試算)
※削減額は市と事業者で精査中
- ・走行距離の削減による運転手不足 ⇒ 毎日772kmへの対応

<再編に伴う乗り継ぎ負担の軽減>

乗れる、働きやすい

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
- 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

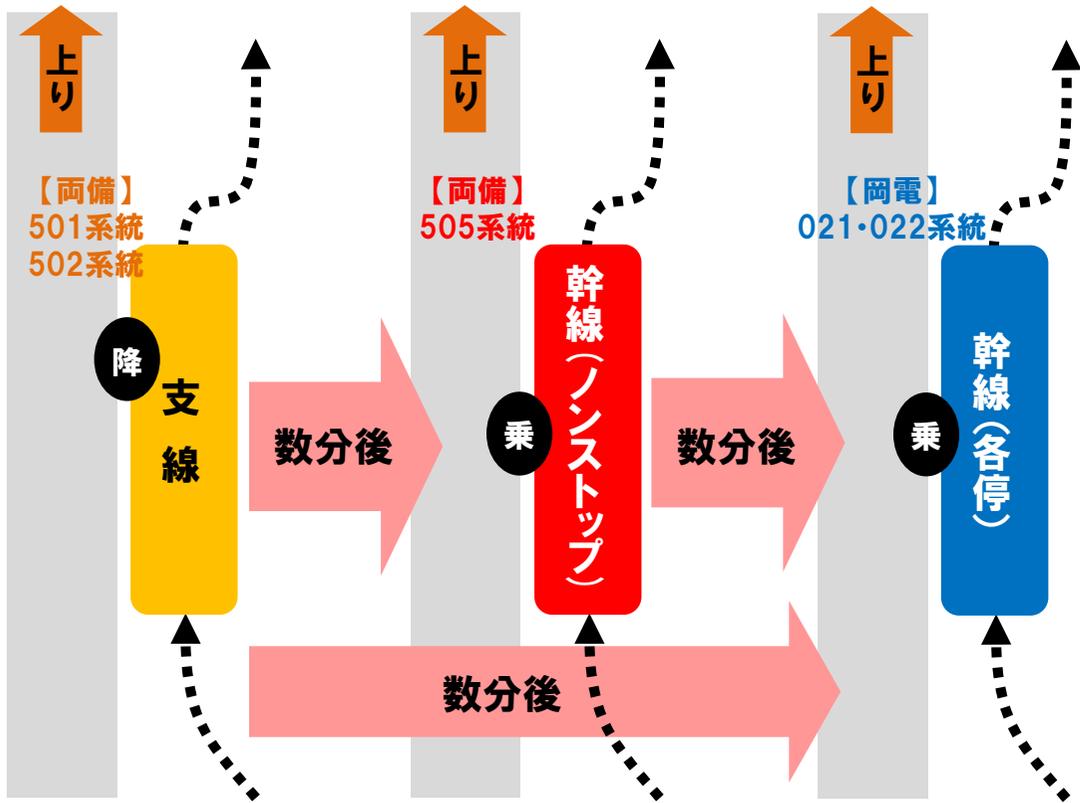
- バスを乗り継ぐ場合、現行運賃では2回初乗り運賃が必要となるため、**直行便と同額となるような運賃割引等**を検討
- 乗り継ぐ間に、**周辺の商業施設で買い物等の用事を済ますことが可能**となり、乗り継ぎによるメリットも考えられる

3 待ち環境の整備

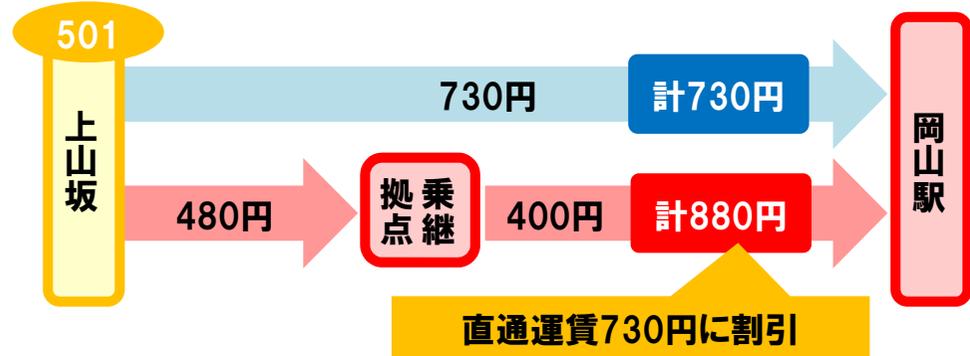
- 上屋、ベンチ、ICカードチャージ機**などを設置
- デジタルサイネージ**を設置し、遅れ状況等の運行情報をわかりやすく提供
- バス停のバリアフリー化**（バリアレス縁石の設置）や**ノンステップ車両の導入**を検討

乗り継ぎ拠点における負担軽減の検討(岡南方面の例)

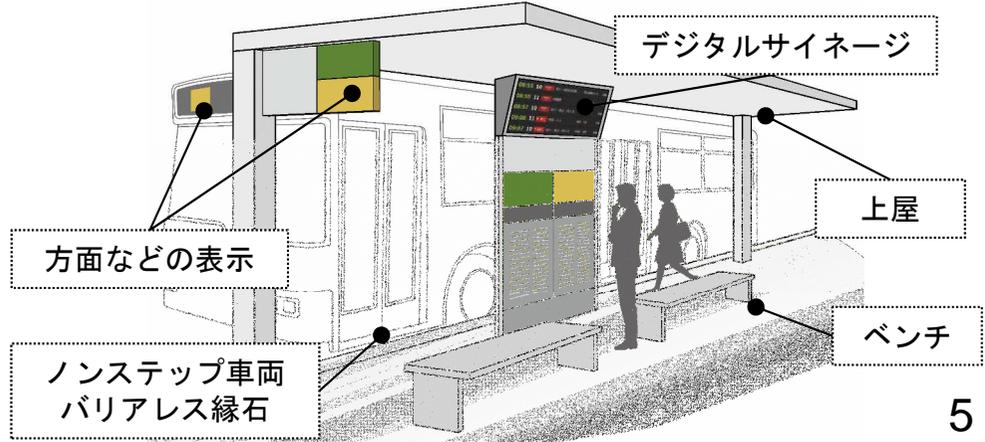
<① 幹線・支線のダイヤ接続>



<② 乗り継ぎ割引の設定>



<③ 待ち環境の整備>



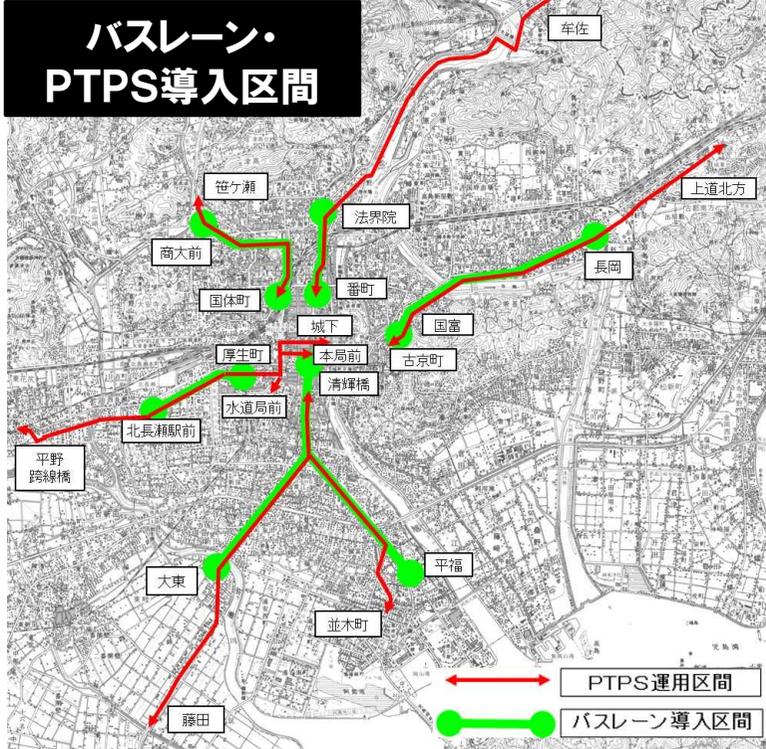
(2) 速達性の確保

【施策】 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を確保する



出典：沖縄県「わったーバス党HP」

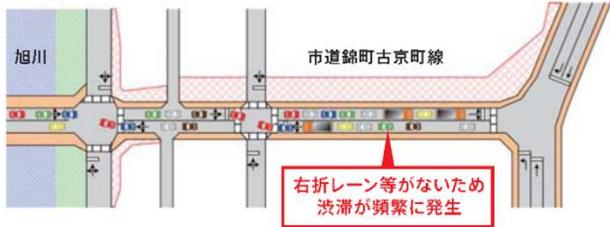
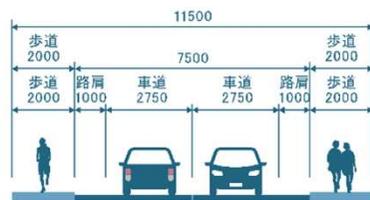


【施策】 ボトルネック交差点等の改良

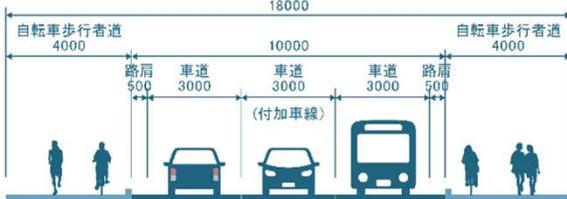
- 路線バスの定時性・速達性を確保するため、比較的運行本数の多いバス路線上のボトルネック交差点において、**付加車線の設置等の道路改良を実施し**、渋滞緩和を図る

≫ 整備例：市道錦町古京町線の車線拡幅

対策前



対策後



【施策】 PTPSの拡充

- バスレーンの実効性確保等とあわせて、**PTPSの拡充**により、より効果的に速達性の向上を図る

(3) 利用しやすい運賃

【施策】 高齢者・障がい者を対象とした運賃割引

- 路線再編とあわせて、交通弱者である高齢者・障がい者を対象に運賃割引を導入し、公共交通利用を促進するとともに、社会参画による交流促進、高齢者ドライバーの交通事故の削減、健康増進による医療費の縮減を図る
- 運賃割引により利用者増を図るとともに、割引に対して市が支援することで、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供し、公共交通の経営の安定化を図る

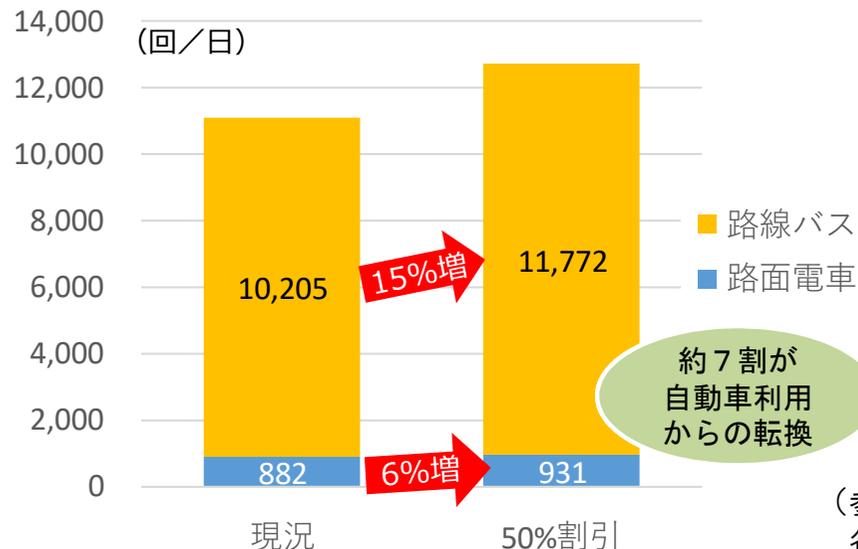
割引による市の補てん額は年間約2.7億円（高齢者で試算）

■ 運賃割引による利用者増の試算(高齢者で試算)

【試算の条件】

割引対象：路線バス・路面電車を利用する65歳以上の市民

割引率：通常運賃の半額（50%割引）の場合



※H24PT調査を用いた交通需要推計モデルによる試算（高齢者は運転免許有無でそれぞれモデルを構築）

(参考) 各都市の高齢者専用のICカードの例



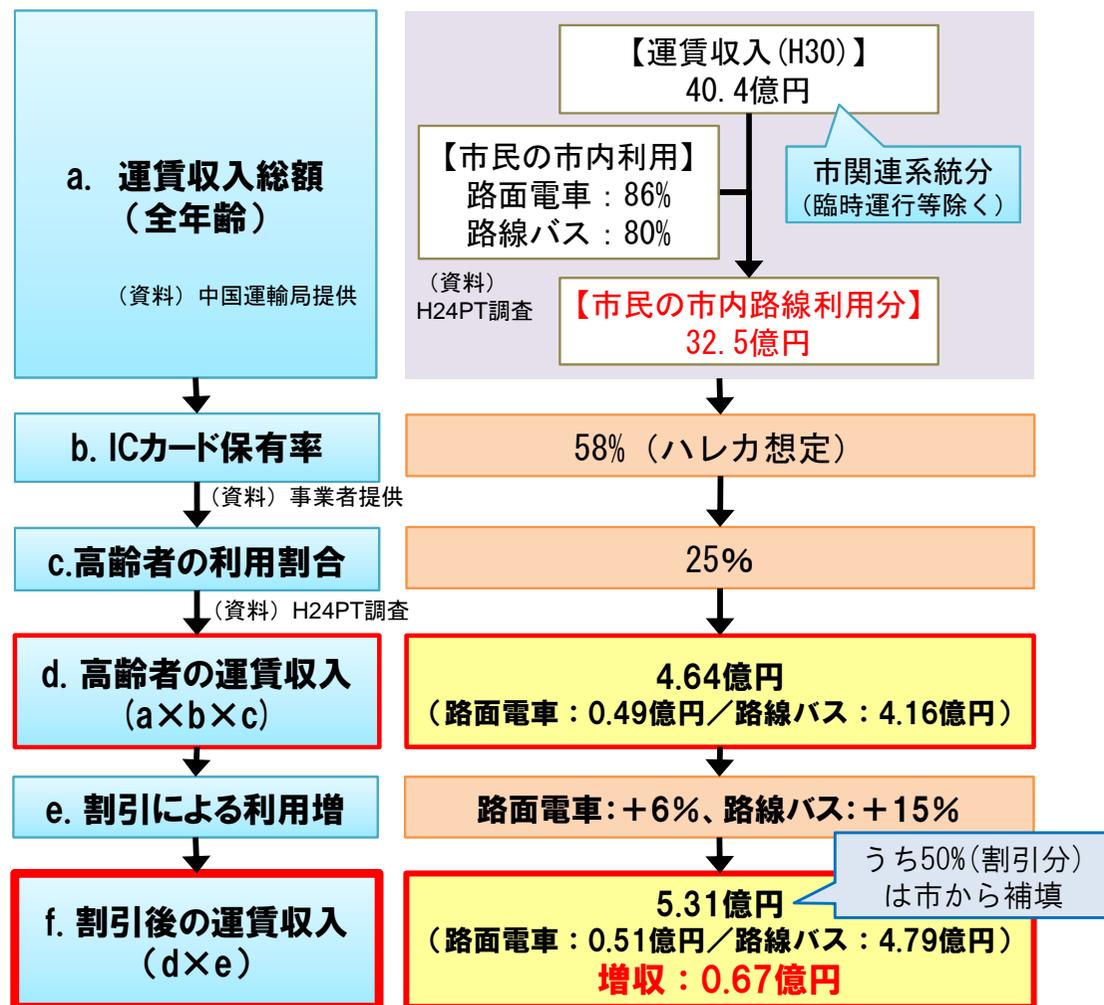
※愛カード割引分も市から補填

■ 運賃割引による運賃収入増の試算(高齢者で試算)

【試算の条件】

割引対象：ICカードで路線バス・路面電車を利用する65歳以上の市民

割引率：通常運賃の半額（50%割引）の場合

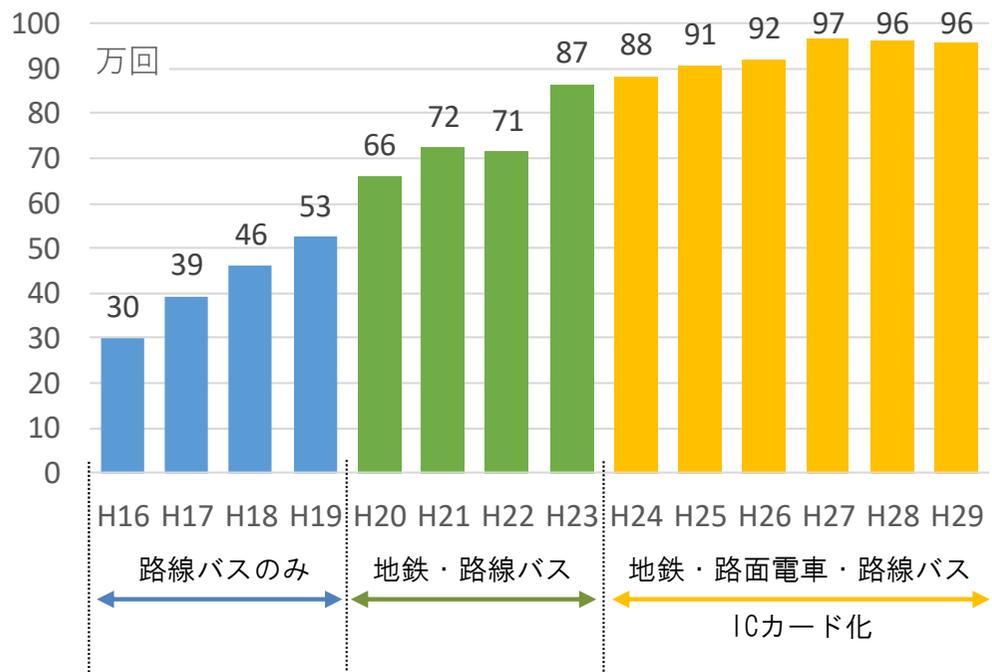


<他都市の実績(割引制度による公共交通利用者数の推移)>

① 富山市「おでかけ定期券」(H16～)

都心まで100円

<おでかけ定期券による公共交通利用回数>



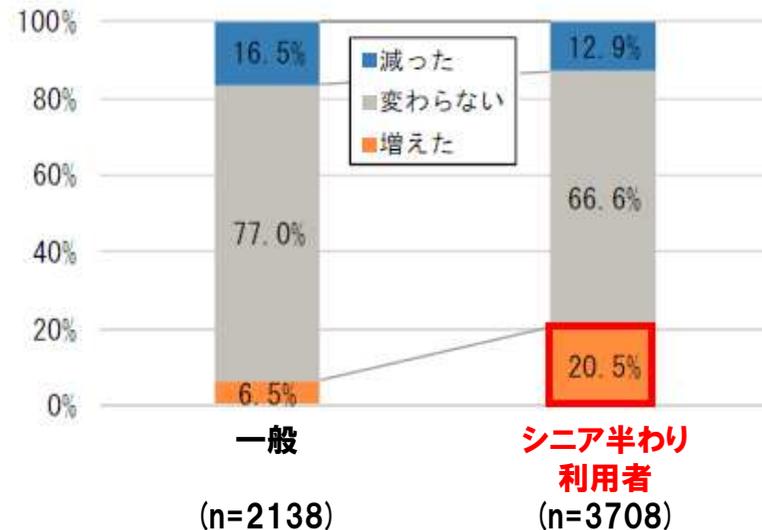
(資料) 富山市統計書

② 新潟市「シニア半割りゆーと」(H28.9～)

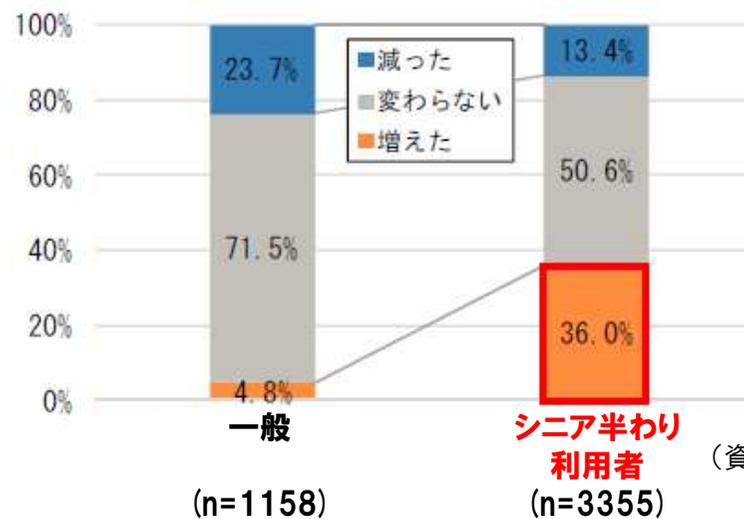
半額

<事業評価(アンケート調査)>

(問) おでかけする回数は、約1年前から増えたか?



(問) バスでおでかけする回数は、約1年前から増えたか?

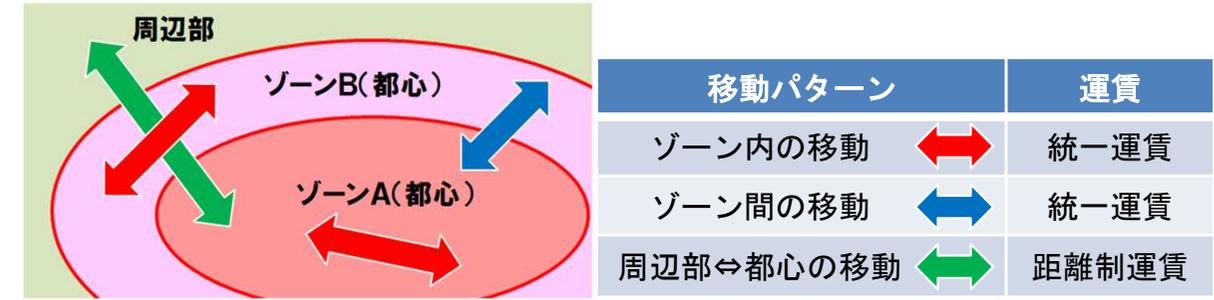


(資料) 新潟市HP

【施策】 運賃設定の適正化(ゾーン運賃制の導入等)

- 事業者間の過度な競争により低廉化した運賃設定について、都市全体の公共交通システムの最適化に資する適切な運賃水準について検討
- 例えば、都心内はゾーンを設定し、ゾーン内及びゾーン間の利用における運賃統一化について、乗り継ぎを含めたゾーン運賃制(例えば、30分以内の乗り継ぎは加算しない)の導入可能性などについて検討

■ ゾーン運賃制のイメージ



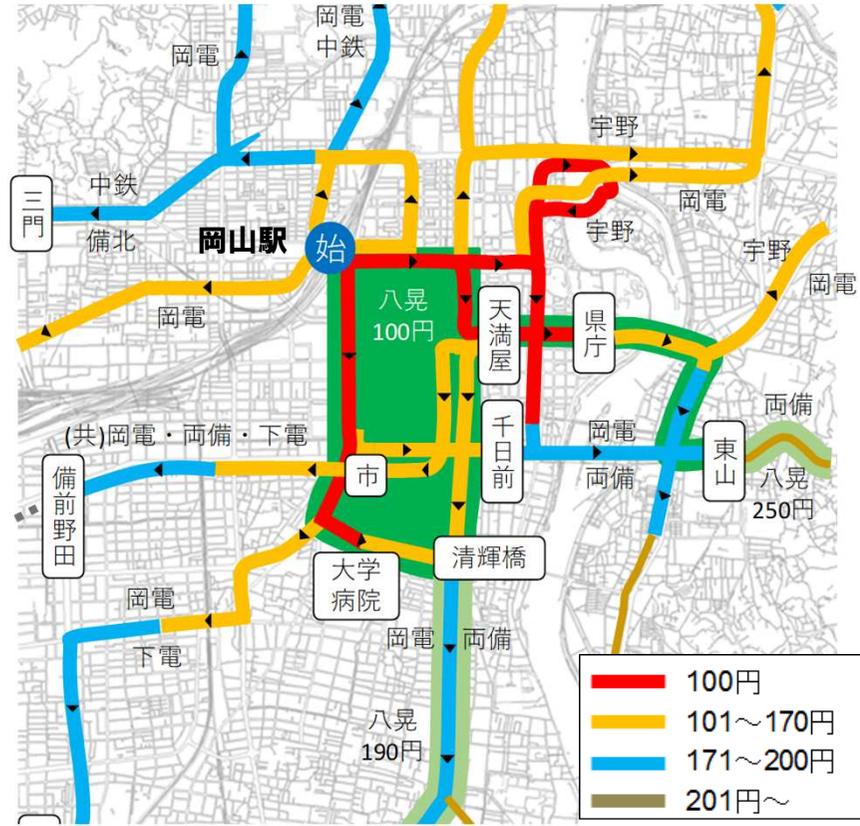
【施策】 ICカード利用環境の拡充

- 事業者によらず、利用者が同様にICカードが利用できるように、ICカード利用環境の拡充に取り組む

【施策】 乗り継ぎ割引などの導入

- 出発地から目的地まで複数の路線・事業者を利用する場合の乗り継ぎ割引の導入を検討する
- 生活交通と路線バスを中心に公共交通ネットワークが形成される地域を対象に、Mobility as a Service (MaaS/マース) の考え方を参考に、複数モードによる定額運賃制の導入可能性を検討する

<中心部の運賃(岡山駅からの運賃)>



<ICカード導入状況>

内容	鉄道	路面電車	路線バス								購入・チャージ
			岡電	両備	東備	下電	中鉄	宇野	備北	八晃	
ハレカ	×	●	●	●	●	●	△	●	×	×	バス車内、岡山駅、天満BT表町BCなど
イコカ (10カード)	●	●	●	●	●	●	△	×	×	×	共同運行のみ ・駅、コンビニ ・クレジットカード決済でオートチャージ可

(4) 待ち環境等利用環境の向上

【施策】 バス路線の見える化

- 市内の路線バスは、9社の交通事業者により運行されており、路線が複雑になっているため、バス利用者が、利用したいバス路線が一目で判断できるように、複数事業者で運行しているバス路線を方面別にわかりやすく「見える化」する

【施策】 わかりやすい運行情報の提供

- ターミナルや複数の路線が重なるバス停等において、各社の運行情報を集約し、デジタルサイネージで表示

【施策】 バリアフリー化(車両・バス停)

- ノンステップバスの導入割合を高めるとともに、バス停へのバリアレス縁石の導入に取り組む

バス路線網の見える化のイメージ(11方向)



凡例
 — 15分に1本程度 — 30分に1本程度
 1時間に1本程度又はそれ以下

利用環境の向上策

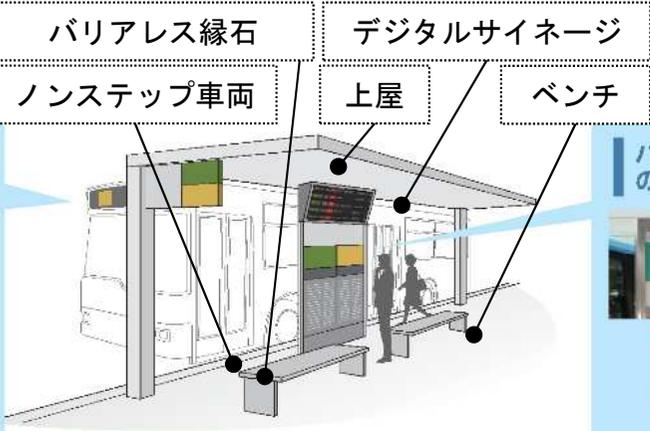
バス車両での表示内容のパターン

デジタル方向幕(単一色)

- 数字+終着地
- アルファベット+終着地
- 数字+方面+終着地
- アルファベット+方面+終着地
- 方面+終着地

フルカラーLED方向幕

- 数字+色+終着地
- アルファベット+色+終着地
- 数字+色+方面+終着地
- アルファベット+色+方面+終着地



デジタルサイネージおよびスマートフォンで運行情報を配信

バス停での表示内容のパターン

現在
改良後

- 方面をアルファベットと色で表記
- 次の発車予定時刻
- 経路図
- のりば、方面、アルファベット、主要経由地を表示した看板を設置
- バス停まで行かなくても乗り場がわかる

【施策】 上屋、ベンチ等の設置

【施策】 P(C) & (B) Rの促進

(5) 交通不便地域の移動手段の確保

安心

【施策】新たな生活交通の導入、既存の生活交通の維持・改善

- 市内の公共交通が不便な地域に約20万人が居住しており、このような地域の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

- 御津建部コミュニティバス
- 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

③10年間で10地区導入目標（総合交通計画より）

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）

交通不便者の高齢者割合

30%未満
30%以上40%未満
40%以上50%未満
50%以上

【施策】タクシーの利用環境改善

- ユニバーサルデザイン車両の普及など、タクシーの利用環境の改善に取り組む

