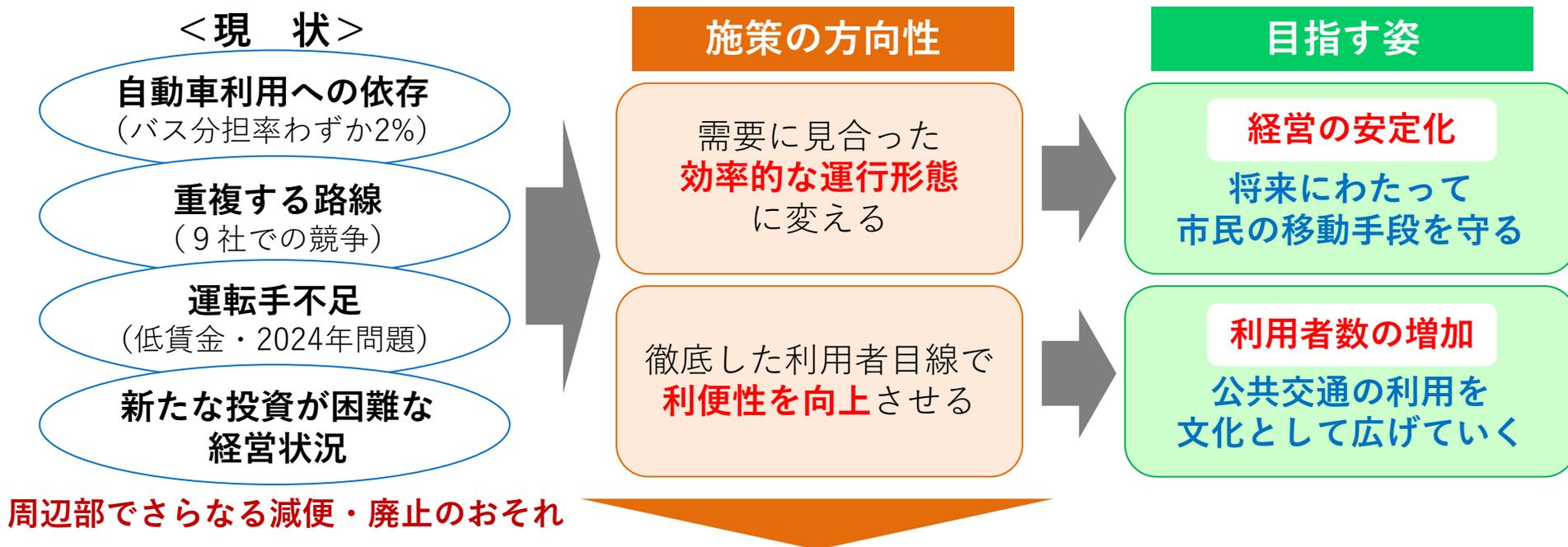


地域公共交通利便増進実施計画の策定

平田 晋一 (岡山市 都市整備局 交通政策課 副主査)

路線バス再生に向けた5か年計画



施策の3本柱 (地域公共交通計画/R6~R10)

1

バス路線の再編

2

利用環境・
業務環境の改善

3

利用しやすい
運賃体系の構築

岡山市地域公共交通利便増進実施計画【第1弾】
(計画期間：R6年度～R10年度)

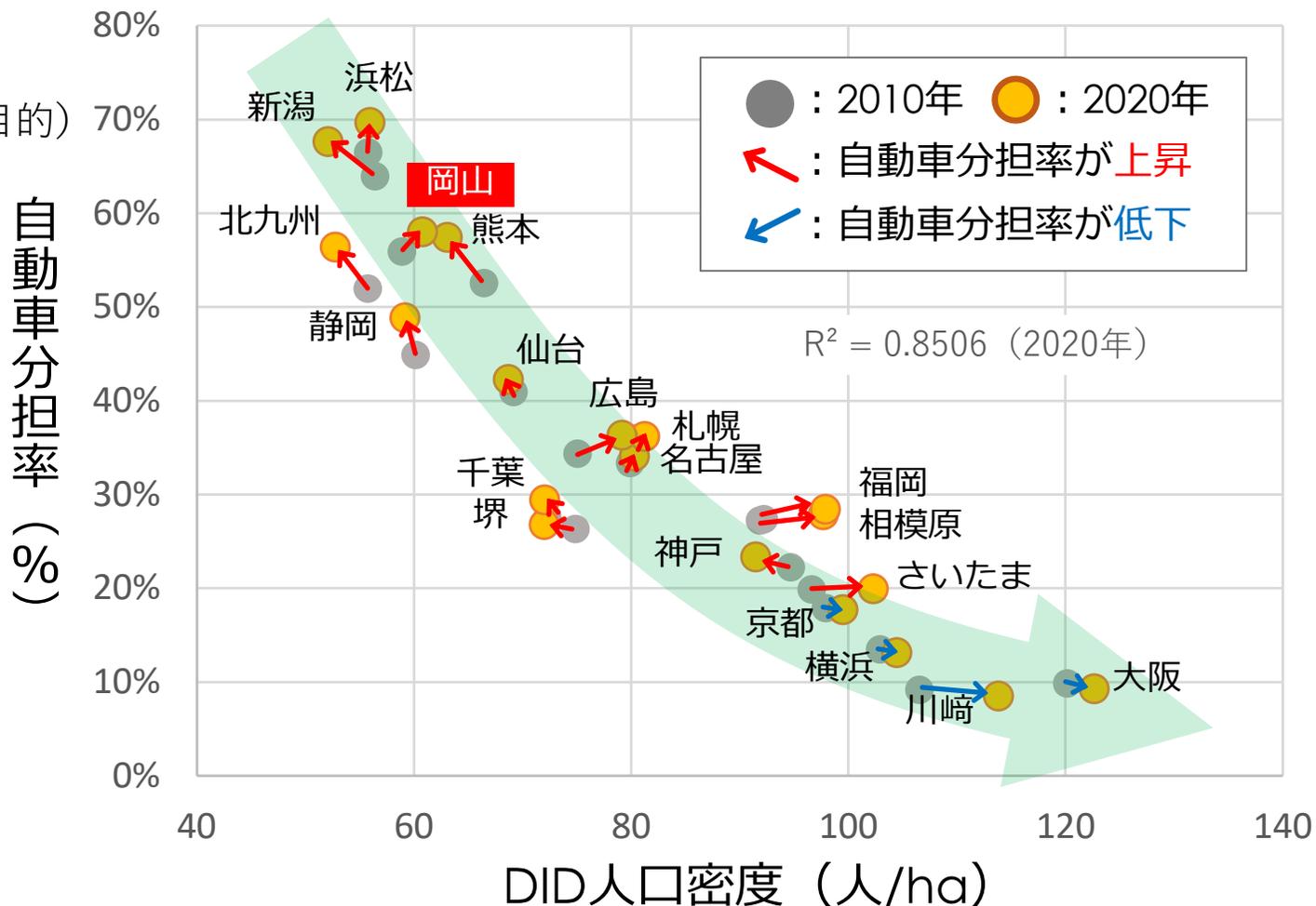
まとめり次第
第2弾・第3弾で実施

諸悪の根源は「低密度な市街地の拡大」

- 政令指定都市の自動車分担率は、DID人口密度が低いほど高い
- また概ね60人/ha未満になると直近10年間の増加率が高い

■ 人口密度と自動車分担率

(政令指定都市)
(国勢調査／通勤・通学目的)

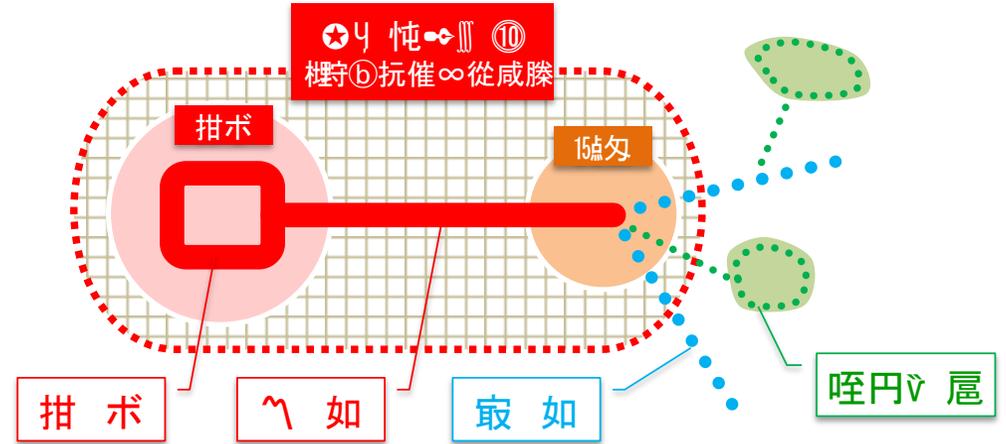


公共交通ネットワークの階層化

<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**

■ 階層ごとの確保すべきサービス水準、官民の役割分担、財政支援など



階層	区間	需要	モード	確保すべきサービス水準	官民の役割分担		財政支援	
					民	官	施設設備	運行
都心	都心内	大	路面電車 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・15分に1本目標 (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	利便性向上や事業者間連携による効率化に向けた施設整備や設備投資への支援	○	
幹線	主に都心と拠点間		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	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備、設備投資、運行経費への支援	○	○
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 	地域が主体となって、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	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備や運行経費への支援	○	○

バス路線の維持・拡充に向けた新形態

利便増進実施計画（第1弾）

< 4つのポイント >

1. 需要に応じて幹線と支線に分割

→ 重複路線の集約等により、生み出された余力で
支線を新設・延伸・増便（駅・商業施設・病院へ接続）

2. 支線は小型車両で運行（普通2種免許）

→ 運行経費の削減と運転手不足への対応

3. 支線は公設民営（幹線は民設民営）

→ 小型車両の調達や乗り継ぎ環境の整備等について、市が負担

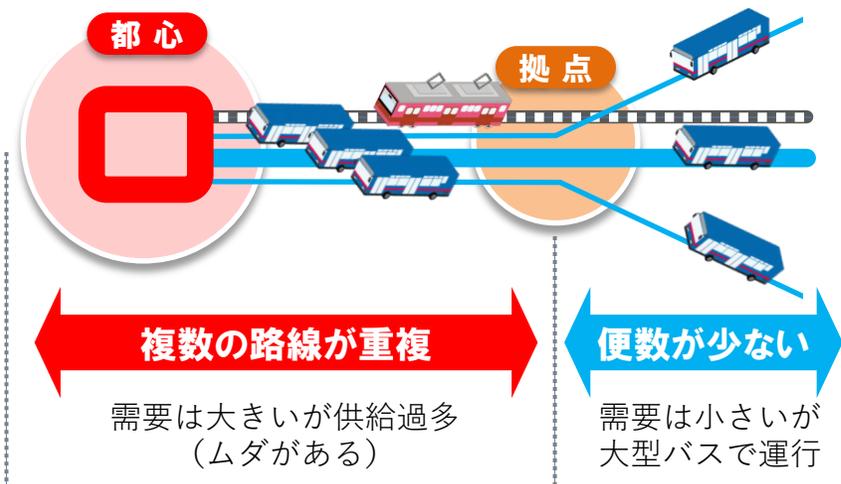
4. 運行支援で支線を安定維持

→ 支線の収支率は30%程度と低いため、
運行経費の最大65%まで市が支援することで、支線を持続可能に

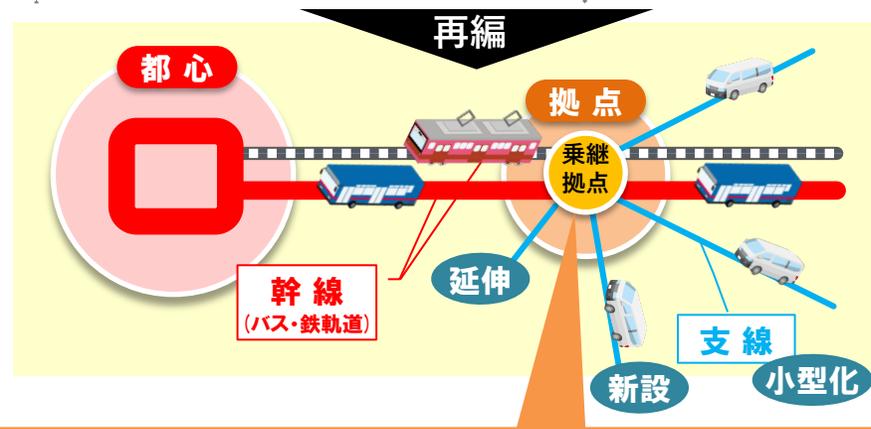
これらの4つのポイントの組み合わせが岡山モデル

10方面・17系統の支線を創設

現状



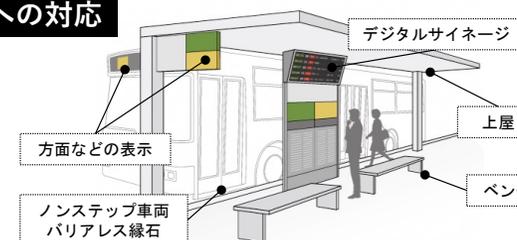
再編後



課題となる「乗り換え」への対応

乗り継ぎ環境の整備

- ・待ち時間少ないダイヤ
- ・座って待てるバス停
- ・接近情報の提供
- ・直通運賃 など



再編後のバスネットワーク

利便増進実施計画（第1弾）

■ 再編後のバスネットワーク （10方面の再編＋支線17系統）

①一宮方面 R9～

- 支線を備前一宮駅まで延伸
- 幹線、支線ともに増便

②津高方面 R8～

- 支線を大型商業施設や国立病院まで延伸

③高島方面 R8～

- 支線を備前原駅まで延伸
- 支線を増便

④西大寺方面 R7下半期～

- 幹線の重複路線を集約
- 支線を協立病院まで延伸
- 路面電車との乗り継ぎ環境整備

⑤牛窓方面 R8～

- 支線を岡村一心堂病院、西大寺病院へ延伸

⑥沖元・平井方面 R9～

- 並走区間の路線集約
- 幹線の増便

⑦岡南方面 R8～

- 支線を労災病院まで延伸
- 支線の増便

⑨庭瀬方面 R7下半期～

- 庭瀬駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

⑧妹尾方面 R7下半期～

- 妹尾駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

⑩拠点間をつなぐ支線の新設 R7下半期～

- 北長瀬～妹尾、妹尾～岡南、芳泉～岡南をつなぐ支線の新設

— 支線（バス）
— 幹線（バス）
 幹線（鉄道）
● 乗継ポイント（幹線—支線）
● 乗継ポイント（鉄軌道—支線）



5つの効果

路線バスの運行区間
16km増
(340km⇒356km)

路線バスが接続する駅
4 駅増
(33駅中10駅⇒14駅)

公共交通アクセス圏人口
約1.7万人増
(54.3万人⇒56.0万人)

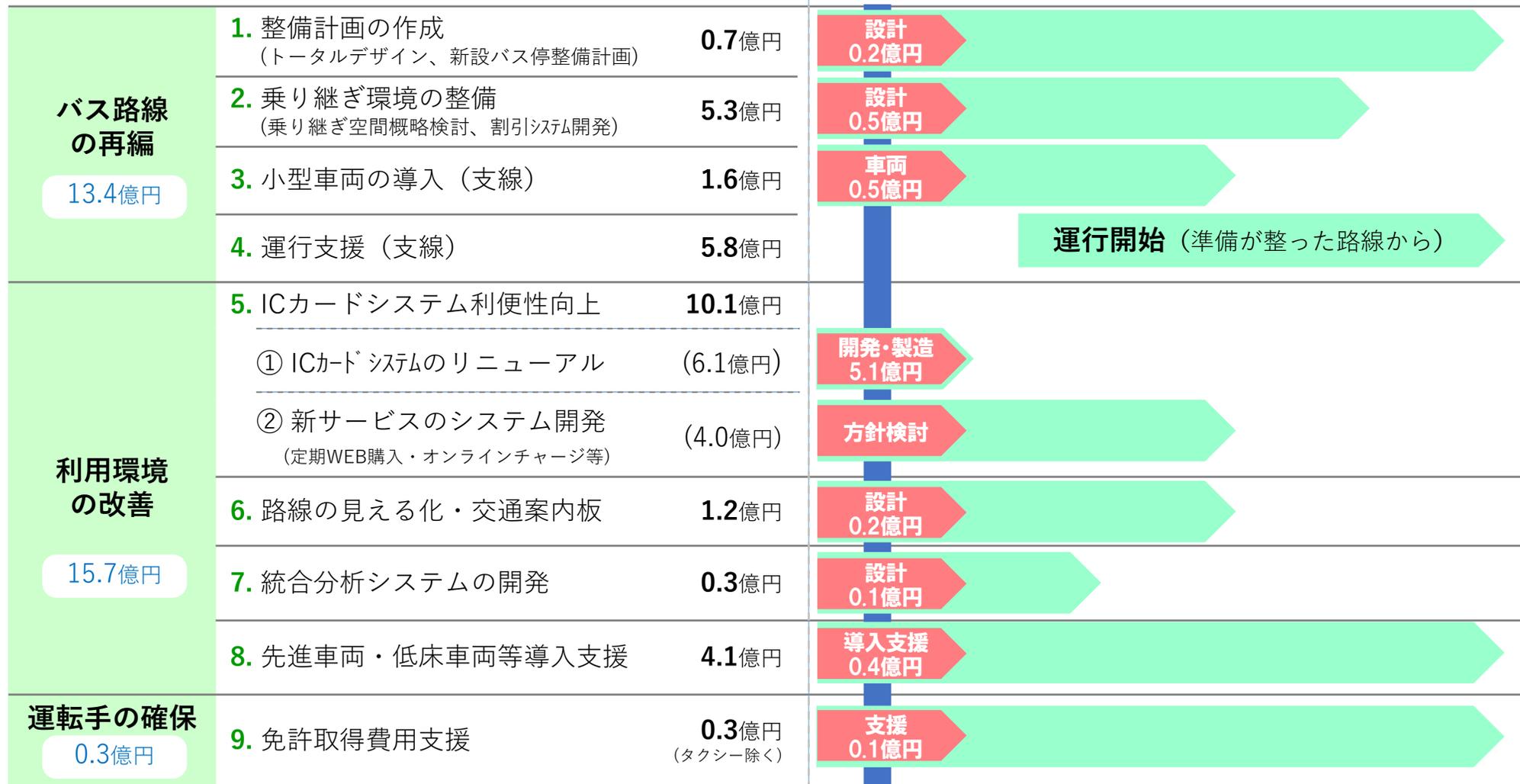
乗換なしで病院に行ける
バス路線の沿線人口
約5万人増

路線バスの収支率
86%⇒91%

官民で29.4億円の新規投資

利便増進実施計画（第1弾）

■ 実施計画(第1弾)：29.4億円 (市：13.6、国：12.3、事業者：3.5)



■ 実施計画(第2弾)の検討 ・ 利用しやすい運賃体系の構築 など

検討 0.1億円 → 7.1億円 (うち国費3.0億円)

実施計画への質問で多いのは・・・

- 約30億円の新規投資額を計画に記載することへの抵抗は？
（市民、議会、財政局など）
- どのようにして、これだけ多くの方面で再編案を作成し、9社と合意形成したのか？

公共交通施策の需要・実施量・評価の推移

施策の需要 ≡公共交通施策の重要度

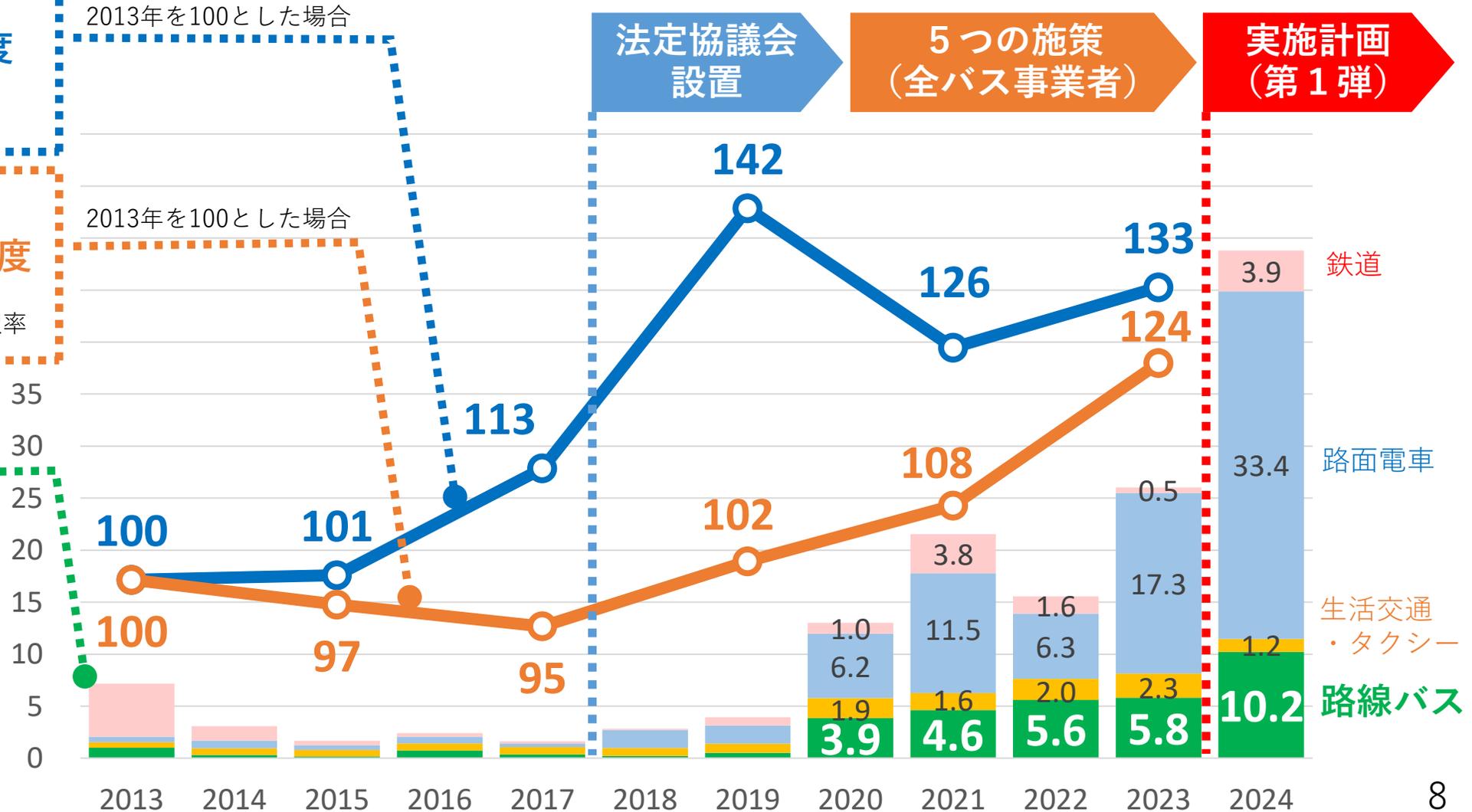
※市民意識調査で「公共交通の充実」について「特に重要」の選択率

施策の評価 ≡公共交通に対する満足度

※市民意識調査で「公共交通の充実」について「満足」「やや満足」の選択率

施策の実施量 ≡公共交通に対する市の予算(億円)

(億円)



計画検討中に全事業者と取り組んだ5つの施策

- ① 高齢者・障害者の運賃半額割引（路線バス・路面電車）
- ② 運賃無料DAY（路線バス・路面電車）
- ③ 運賃200円キャンペーン（路線バス）
- ④ 岡山駅B Tへのバス事業者の新規乗り入れ
- ⑤ 相互利用可能なIC決済システムの導入（未導入の2事業者）

1～3はポスター発表
に詳細あり

国の制度改正、財政出動が大きく後押し

< 国にお願いしたこと（2019年） >

(2019.9.19 交通政策審議会交通体系分科会第15回地域公共交通部会)

1 新規路線に対して
自治体が責任を持てる認可プロセス

地域交通法改正（2020.11.27）

実施計画の区域への新規路線の許認可において、
国は地方公共団体の申し出を考慮して審査

2 路線廃止の手続きにおける
妥当性の検証

地域交通法改正（2020.11.27）

地域旅客輸送サービス継続事業の創設
（公募手続きによる輸送サービスの継続）

3 独占禁止法の見直し
（自治体と複数事業者での協議・調整）

独占禁止法特例法制定（2020.11.27）

複数事業者が共同して行う運賃・路線の設定等
に関する協定は独禁法の適用除外

4 利用促進に資する取り組みへの
国の支援拡充

地方創生臨時交付金
社会資本整備総合交付金 など

継続と拡充を
お願いします