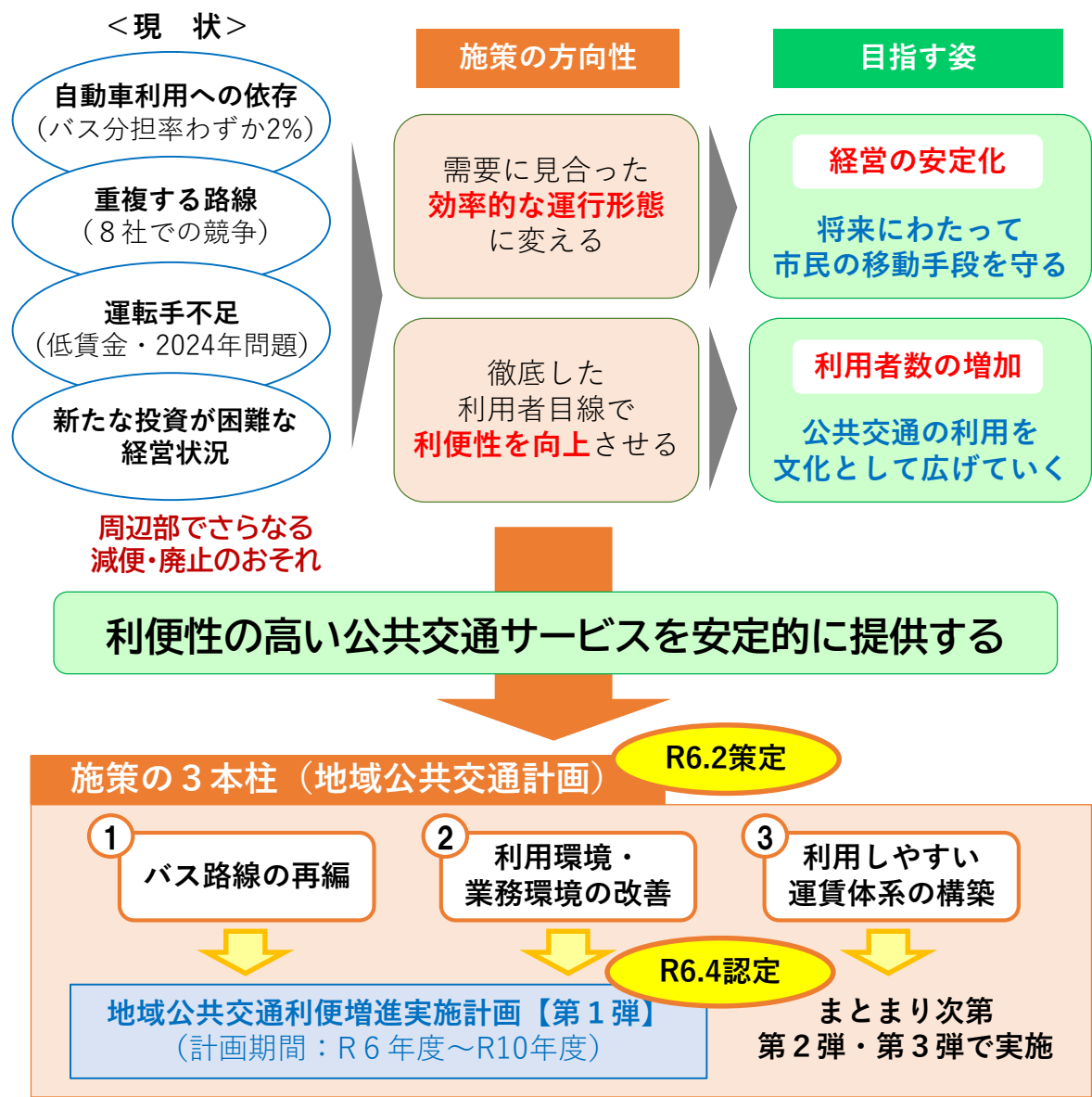
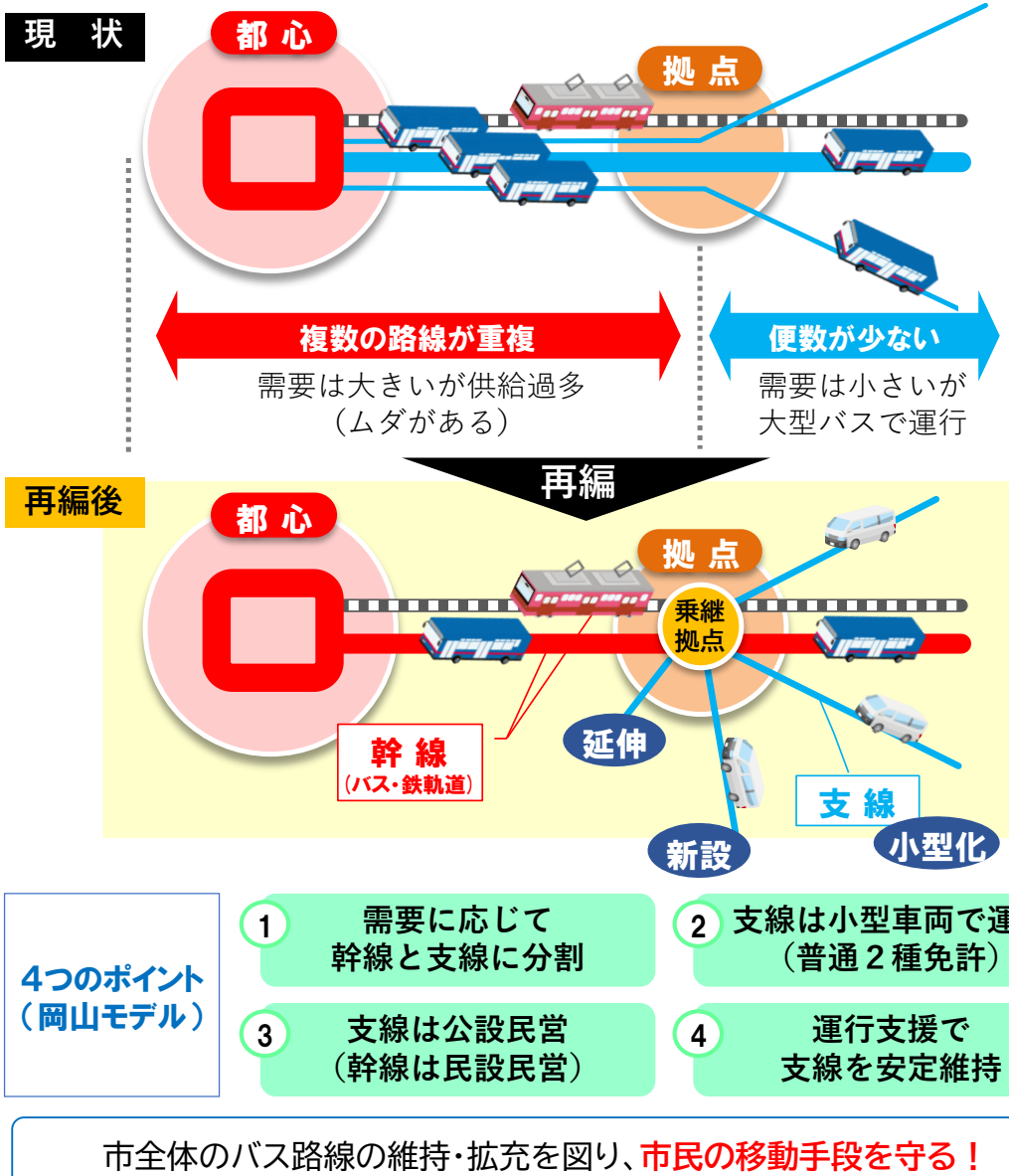


路線バス再生に向けた5か年計画

■ 現状と課題、施策の方向性



■ バス路線の維持・拡充に向けた新形態（岡山モデル）



再編後のバスネットワークと運行開始予定

■ 再編後のバスネットワーク (10方面／支線17路線)

①一宮方面 R9.4～

- 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 R8.10～

- 支線を大型商業施設や国立病院まで延伸

③高島方面 R7.10～

- 支線を備前原駅まで延伸
- 支線を増便

④西大寺方面 R7.10～

- 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 R8.10～

- 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 R9.4～

- 並走区間の路線集約
- 幹線の増便

⑦岡南方面 R8.10～

- 支線を労災病院まで延伸
- 支線の増便

⑩拠点間をつなぐ支線の新設 R7.4～

- 北長瀬駅～妹尾駅をつなぐ支線の新設

⑩拠点間をつなぐ支線の新設 R8.4～

- 妹尾駅～岡南、芳泉～岡南をつなぐ支線の新設

⑧妹尾方面 R8.10～

- 妹尾駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

⑨庭瀬方面 R7.10～

- 庭瀬駅へ接続する支線を新設
- 幹線の便数適正化

— 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)

主な効果

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

※今後の準備の状況等により実際の運行
開始時期は前後する場合があります

事業内容・スケジュール (R6～R10)

■ 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

令和6年度の取り組み内容

1. 整備計画の作成

① トータルデザインの検討

- 利用者に親しみやすいサービスを提供するため、各方面で運行する支線の車両や停留所、乗り継ぎ空間等について、統一感のあるデザインを検討

② 新設バス停の整備計画

- 路線を新設する区間における各バス停の整備計画を作成し、施設管理者等関係者と協議

【例】 RapidRide H LINE(シアトル)



(出典) King County METRO(metro matter)

【例】 MOVIA (コペンハーゲン)



(出典) MOVIA

2. 乗り継ぎ環境の整備

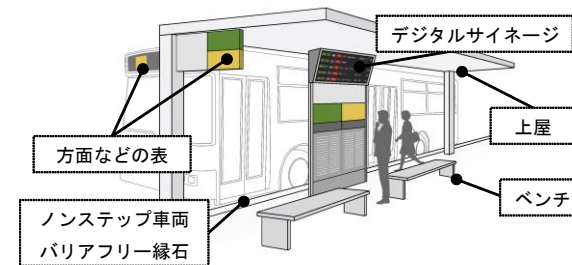
① 乗り継ぎ空間の概略検討

- 乗り継ぎポイント(15箇所)のバス待ち空間の概略検討

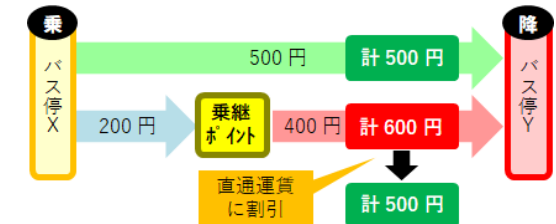
② 乗り継ぎ割引システムの開発

- 幹線と支線に分割する路線を対象に、バスを乗り継いだ場合の直通運賃を設定するため、ICカードシステムのソフトを改修

乗り継ぎ空間 (イメージ)



直通運賃設定 (イメージ)



3. 小型車両の導入 (支線)

- 令和7年度下半期から一部路線※で運行開始を目指すため、支線で使用する小型車両及びICカードリーダー等の付属品を調達

【例】 Osaka Metro
オンデマンドバス



(出典) Osaka Metro

5. ICカードシステム利便性向上

- 既存のICシステムについて、メンテナンスコストを抑制できるよう、各社の独自アレンジで異なるソフトを統合した上でリプレイス

6. 路線の見える化・交通案内板

- 岡山駅や乗り継ぎポイントにおいて、バスの接近情報等をわかりやすく利用者に提供するため、デジタルサイネージの整備に向けたシステム設計を実施

7. 統合分析システムの開発

- データの収集・分析コストの削減とともに、運行改善や利用促進策等の企画立案を行うため、ICカード、バスロケ、人口等の各種データを取り込み、利用や運行状況、収支、潜在需要等を分析するシステムを開発

8. 先進車両・低床車両等導入支援

- 政令市最下位のノンステップバス導入率を高めるため、バス事業者の車両購入費用に対する支援を拡充

9. 免許取得費用支援

- 交通事業者の運転手確保の取り組みを推進するため、従業員の2種免許取得に要する費用の一部を支援

10. 実施計画・第2弾の検討

- 利用しやすい運賃体系の検討など

【例】金沢駅の総合交通案内版



【例】バスダイヤ分析システム
(熊本共同経営推進室)

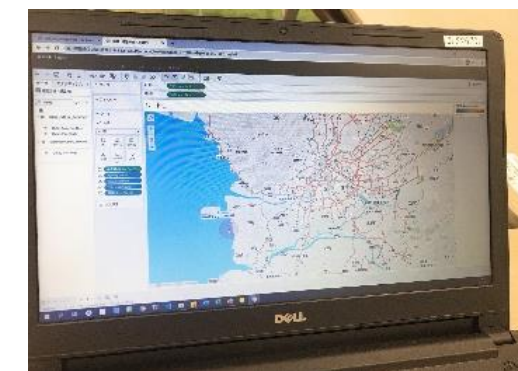
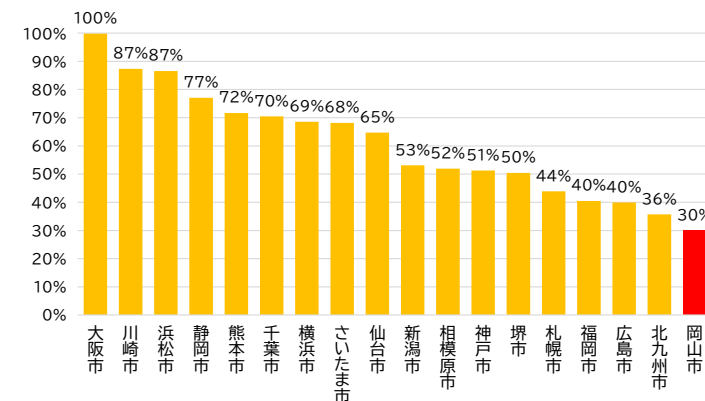


図 ノンステップバス
導入率
(政令市／R3年度末時点)



【参考】最新の収支・利用状況

【利用者数、運賃収入（下図）】

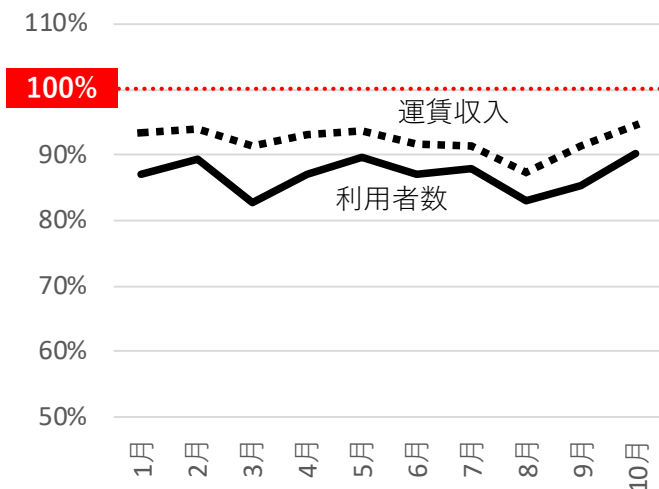
- 利用者数は、コロナ禍前（R1）と比較して、路線バスが90%弱、路面電車が80%程度、また、運賃収入も90%前後で伸び悩んでおり、非常に厳しい状況

【事業収支（右図）】

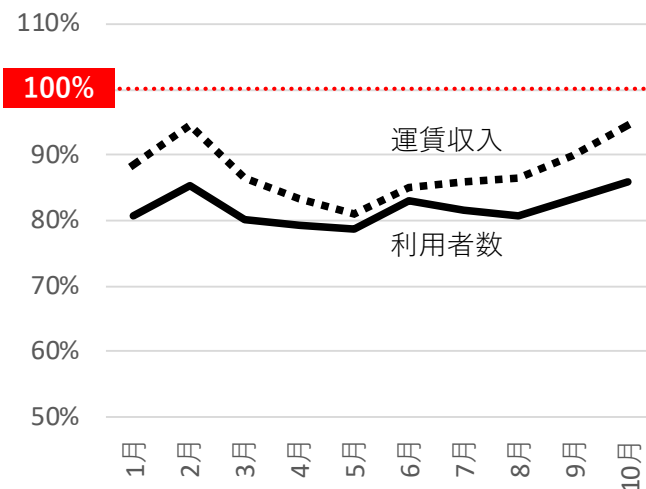
- 収支率は、運賃収入が回復したことで、コロナ禍前より改善したが、運行経費はコロナ禍前より15～20%削減された状態であり、サービス水準は回復していない状況

■ 利用者数、運賃収入（月別／対R1年比）

< 路線バス >



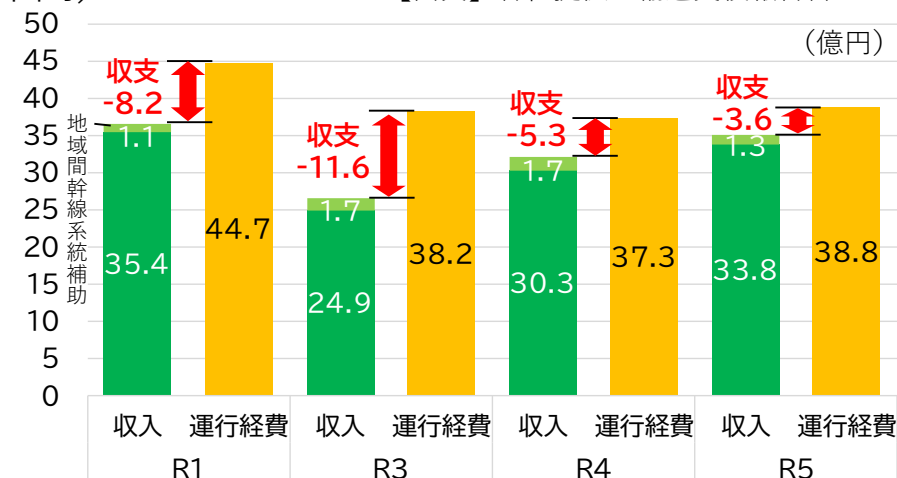
< 路面電車 >



■ 事業収支（年間）

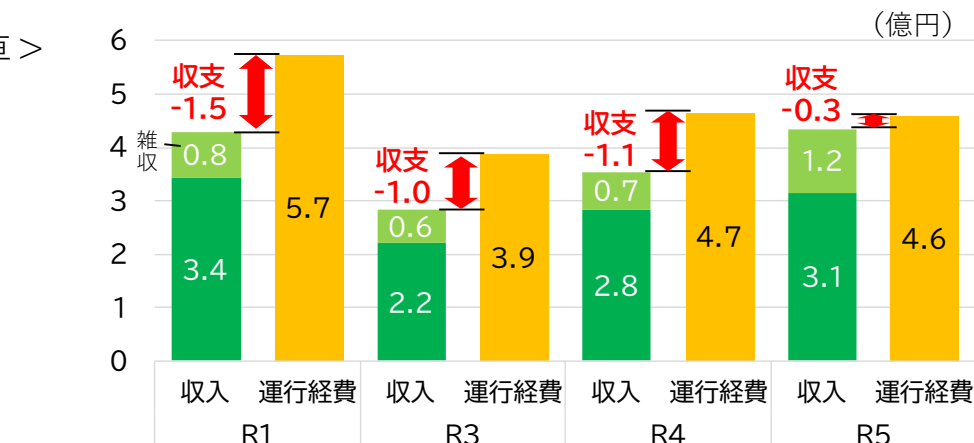
【出典】各社提供の輸送実績報告書による

< 路線バス >
(岡山市関連系統)



収支率	82%	70%	86%	91%
-----	-----	-----	-----	-----

< 路面電車 >



収支率	74%	73%	76%	94%
-----	-----	-----	-----	-----