

持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた挑戦

1. はじめに

岡山市では、将来にわたり持続的に発展し、暮らしやすい市民生活を確保するため、都心や周辺地域の拠点に都市機能を集約するとともに、これらが利便性の高い公共交通で結ばれた「コンパクトでネットワーク化されたまちづくり」の実現に向けて、公共交通の維持・拡充に取り組んでいます。

2. 岡山市の地域公共交通

本市の交通手段分担率は、自動車が60%と政令指定都市の中で3番目に高く、50年前と比較して倍増しています。一方、路線バスの利用者数と運行区間は30年間で約3割減少しました。また、本市の路線バスは、8社の民間事業者が独立採算で運行しており、利用が長期低迷する中、路線の重複や運賃競争が生じています。そのため、経営状況は厳しさを増し、多くの路線が赤字と

なっており、事業者は十分な投資ができず、車両の老朽化や運転手不足等による供給力の低下が深刻化しています。

この負のスパイラルが続くと、市民の移動手段の確保が困難となり、生活の質や都市の持続可能性の低下を招きます。このような認識のもと、将来にわたって利便性の高い公共交通ネットワークを構築することを目指し、交通事業者等の関係者と十分に協議を行いながら、計画策定や各種施策を実施するため、平成30年に法定協議会を設置しました。

3. 路線バス再生に向けた5カ年計画

約6年にわたる協議会での議論を経て、令和6年3月に「岡山市地域公共交通利便増進実施計画（令和6年度～令和10年度）」を策定し、同年4月に国から認定を受けました。

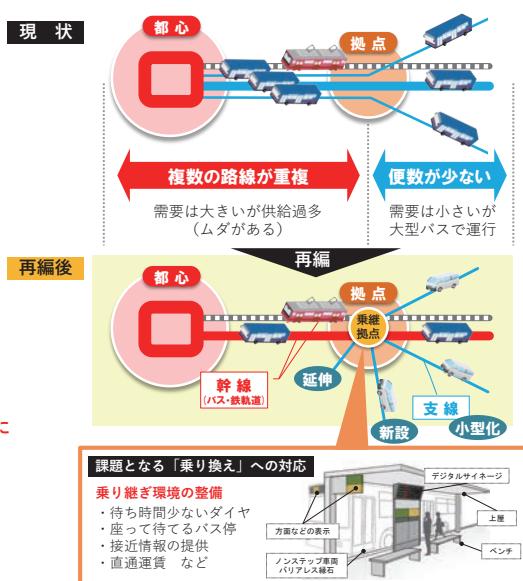
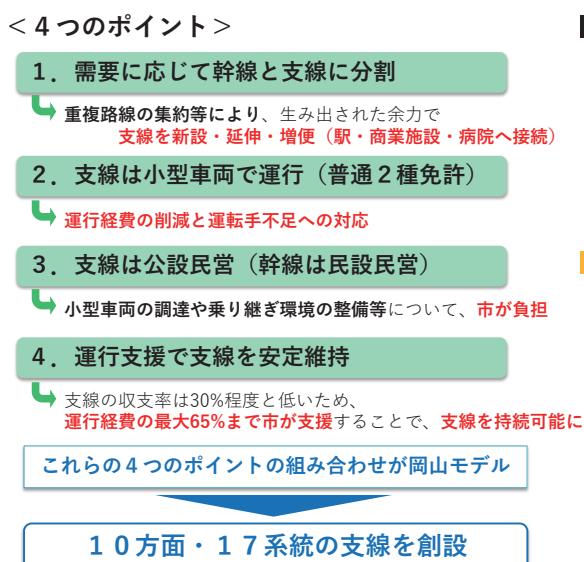


図-1 「岡山モデル」によるバス路線再編



この計画では、バス路線の維持と利便性向上を目的に、①需要に応じた幹線と支線への分割、②支線の車両小型化、③支線への公設民営方式の導入、④支線の運行経費に対する行政支援、の4つのポイントを組み合わせた「岡山モデル」による路線再編を位置付けています（図-1）。この取組は、需要に応じて幹線と支線に分けることで効率的な運行を実現し、収支率の低い支線では、行政が運行経費の最大65%を支援します。これにより、需要の小さい郊外部の移動手段が支線バスとして維持されるとともに、民間事業者は、比較的収益性の高い幹線の運営に注力することが可能となります。

令和9年度までに10方面で路線を再編し、支線バスを17路線導入することとしており、交通不便地域の人口は1.7万人減少、また、乗り換えなしで病院に行けるバス路線沿線人口は約5万人増加する見込みです。実施計画では、バス路線再編だけでなく、ICカード決済システムのリニューアルなどの利用環境向上に資する施策も位置付けており、5年間で総額29億円の官民連携による投資を行うこととしています。

4. 利用の定着に向けて

支線バスは、昨年4月から順次運行を開始し、現在、5路線で運行しています。愛称や車両デザインをWeb投票で選定（図-2）し、また、市民から寄せられた意見を反映して運行計画を改善するなど、市民にとって親しみやすい存在となるよう、様々な工夫をしています。さらに、幹線バスとの乗り継ぎポイントでは、上屋、ベンチやデ



図-2 支線バスの車両デザイン



図-3 乗り継ぎ空間の整備イメージ（築港新町）

ジタルサイネージの設置など、快適なバス待ち空間の整備を進めています（図-3）。

支線バスの利用状況は、多くの路線で1便当たり2～3人程度にとどまっています。支線バスは、自動車分担率の高い郊外部で運行するため、利用の定着は一筋縄ではいかない難しい課題です。持続可能なバスネットワークの整備は、全国共通の課題であることから、その試金石となることを目指し、本市としては、引き続き、利用促進策を強化し、重点的に取り組んでまいります。

5. おわりに

本年2月には本市において、岡山県・岡山市・一般社団法人全日本建設技術協会の共催による建設技術講習会が開催されます。岡山駅周辺には令和の大改修を終えた漆黒の「岡山城」や日本三名園の一つ「岡山後楽園」などがあり、歴史と文化及び自然に恵まれた岡山市の観光地とともに、皆さまのご参加を心からお待ちしております。