

立地適正化計画と連動した 公共交通政策の実践

令和8年2月17日

平田 晋一

(岡山市 都市整備局 交通政策課 地域公共交通推進室)

発表のポイント

- コンパクト＋ネットワークの実現に向かって、
10の公共交通事業者がいる地方都市で、
約10年間で実施できる公共交通施策の内容・ボリューム



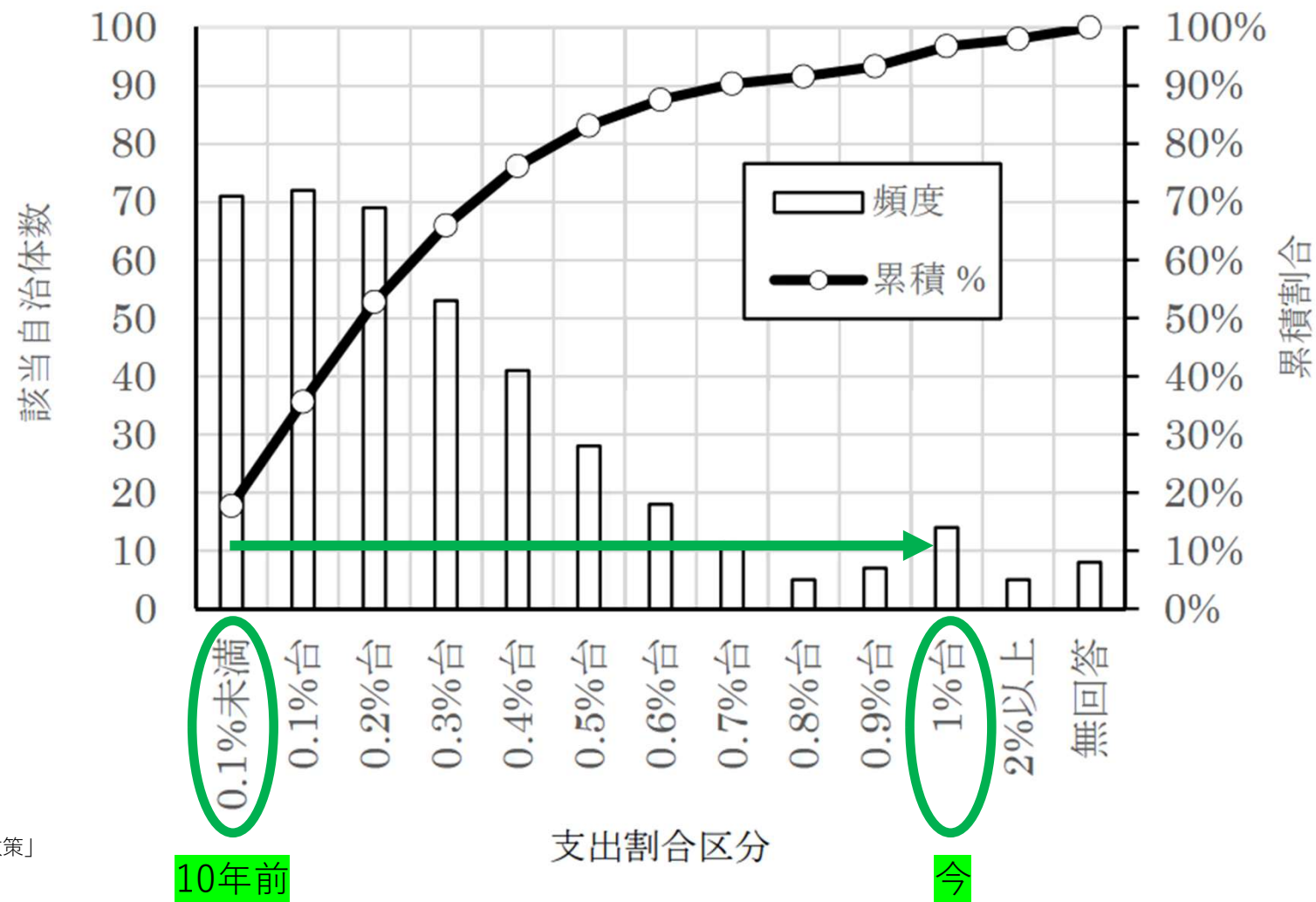
**多くの施策が動き出したが、まだまだ足りない。
市民は公共交通志向に転換していない。
強い危機感。時間との闘い。**

岡山市の10年前と今

	10年前	現在
人口	70.7万人	69.6万人
市長	大森雅夫（1期目）	大森雅夫（4期目）
都市計画	マスタープラン	マスタープラン－立地適正化計画
交通計画	（期限切れの計画）	総合交通計画－地域公共交通計画 （利便増進実施計画）
公共交通事業者	【鉄道】 JR西日本 【軌道】 岡山電気軌道 【バス】 9社（民営）	【鉄道】 JR西日本 【軌道】 岡山電気軌道 【バス】 8社（支線は公設民営）
公共交通関連の予算 （ハード整備含む）	2.4億円 （一般会計の0.08%）	44.8億円 （一般会計の1.1%）
公共交通専属の職員	6名（2係）	10名（1室、1係） ※交通政策担当理事（元課長） ※副市長（元課長）

■ 一般会計予算総額のうち 公共交通政策の予算の割合

N-全国 814 市区



(出典) 公益財団法人 日本都市センター
「都市自治体による持続可能なモビリティ政策」

公共交通施策のニーズ・実施量・評価の推移

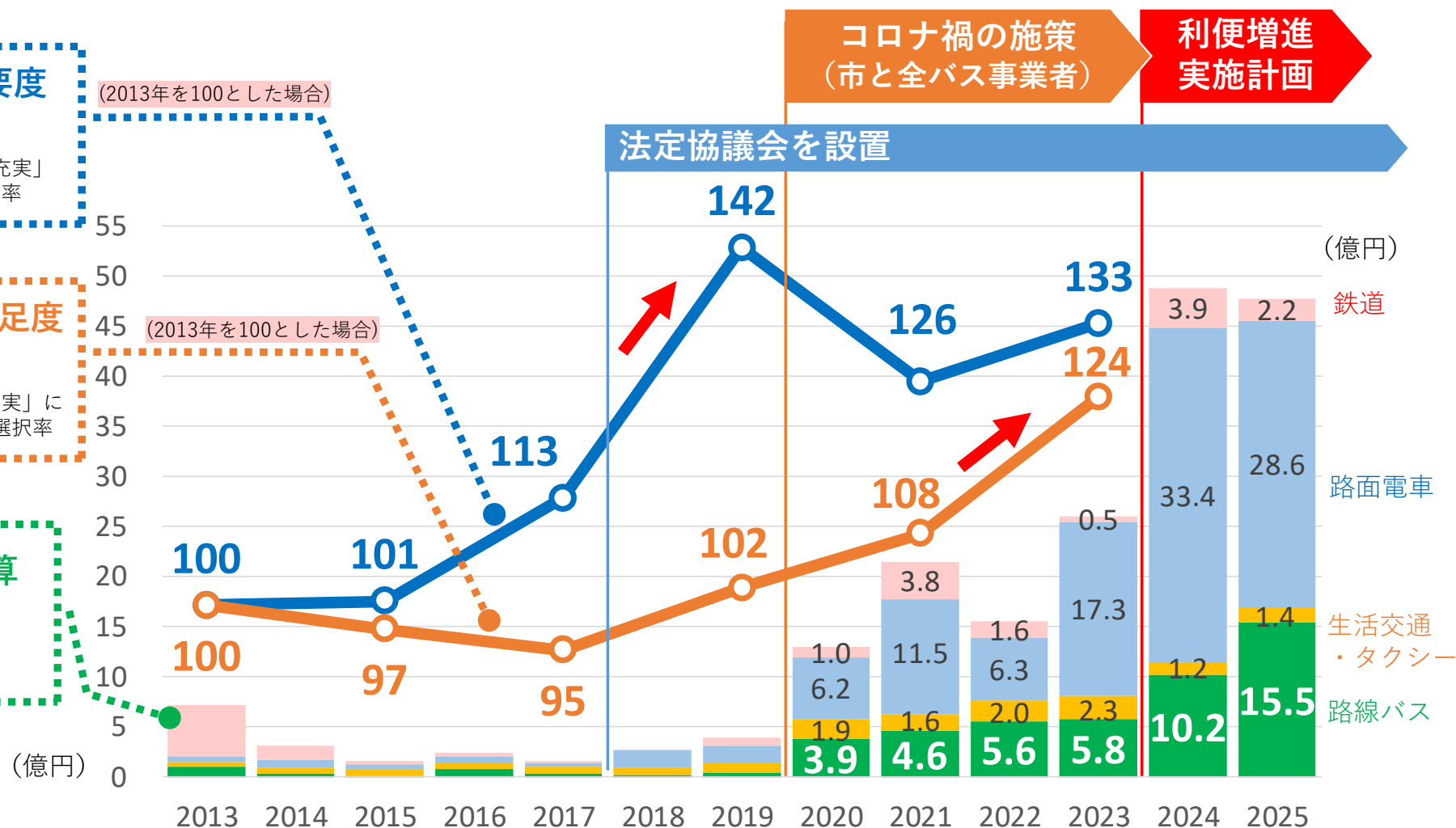
公共交通施策の重要度 ≡ 施策のニーズ

※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

公共交通に対する満足度 ≡ 施策の評価

※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

公共交通関連の予算 (億円) ≡ 施策の実施量

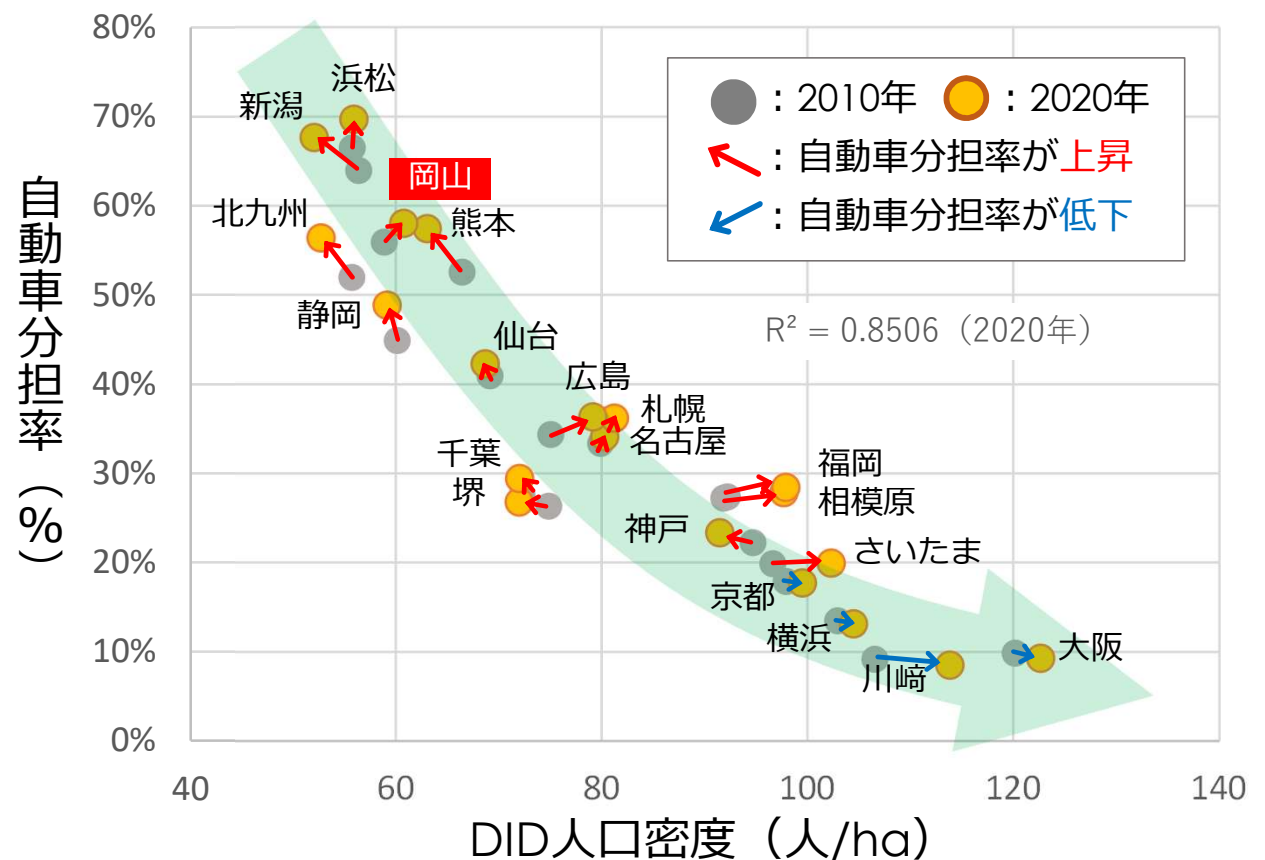


概況①：政令市で3番目に高い自動車分担率

■ DID人口密度と自動車分担率 (国勢調査／通勤・通学目的／政令市)

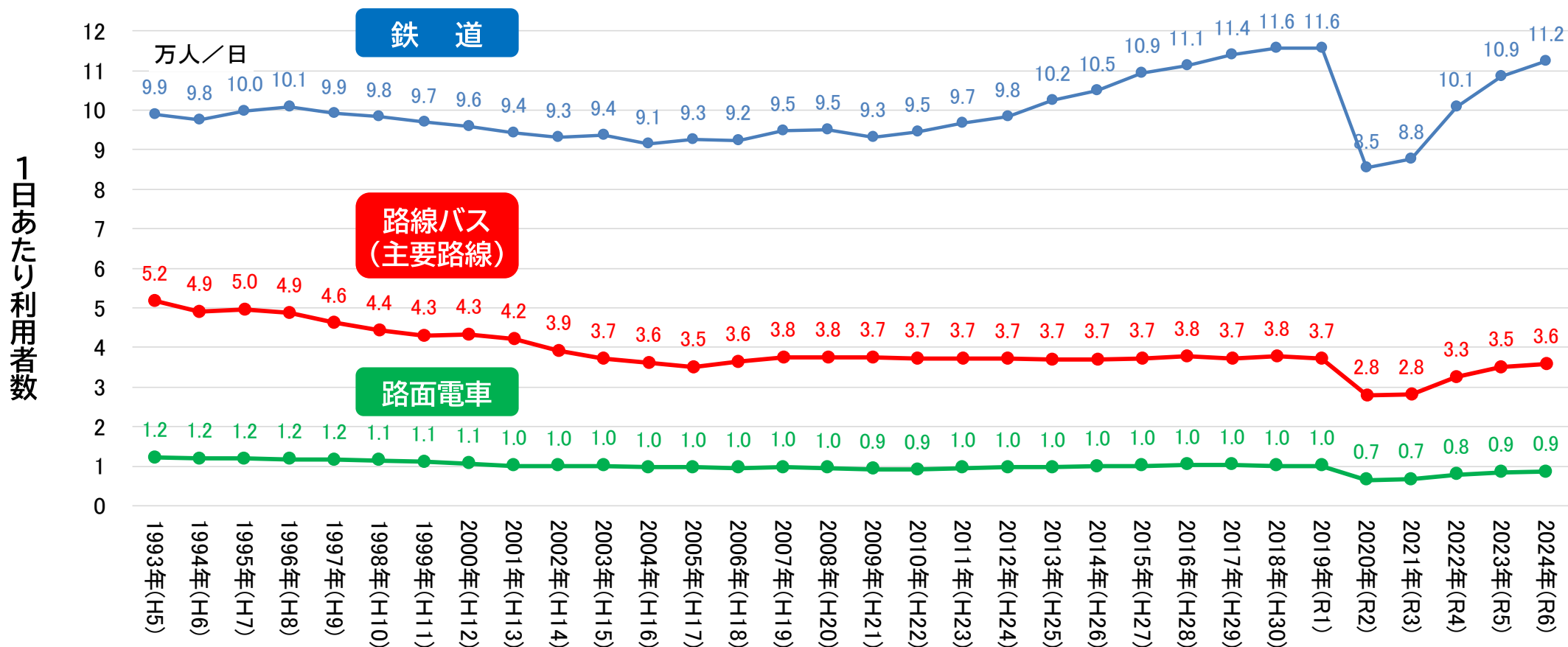
- ・ 自動車分担率は上昇
(2010年⇒2020年)
- ・ 約45年の間に・・・

DID面積	2.4倍
人口密度	0.8倍
自動車分担率	2.2倍
公共交通分担率	0.5倍



< 出典 > 国勢調査

概況②：路線バス・路面電車の長期低迷

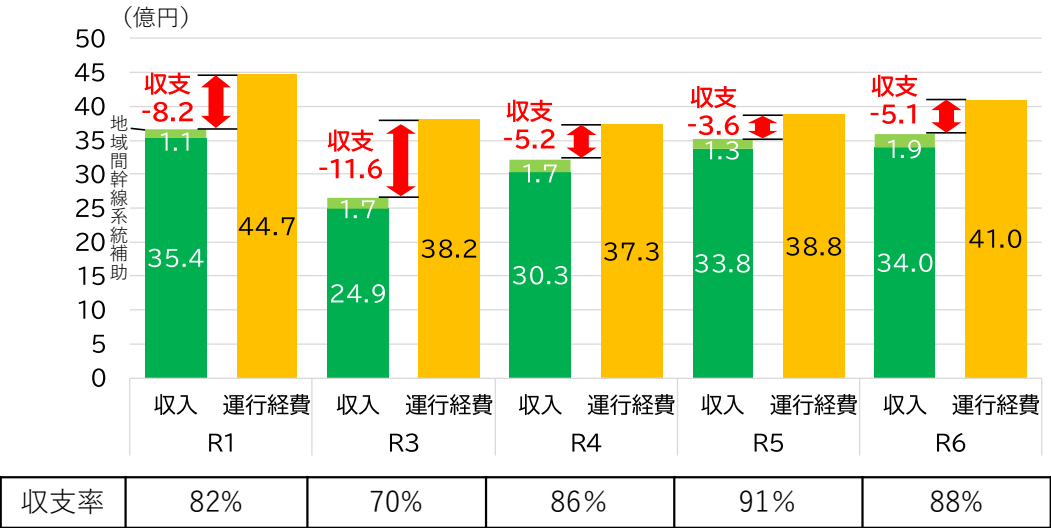


(出典) 交通事業者

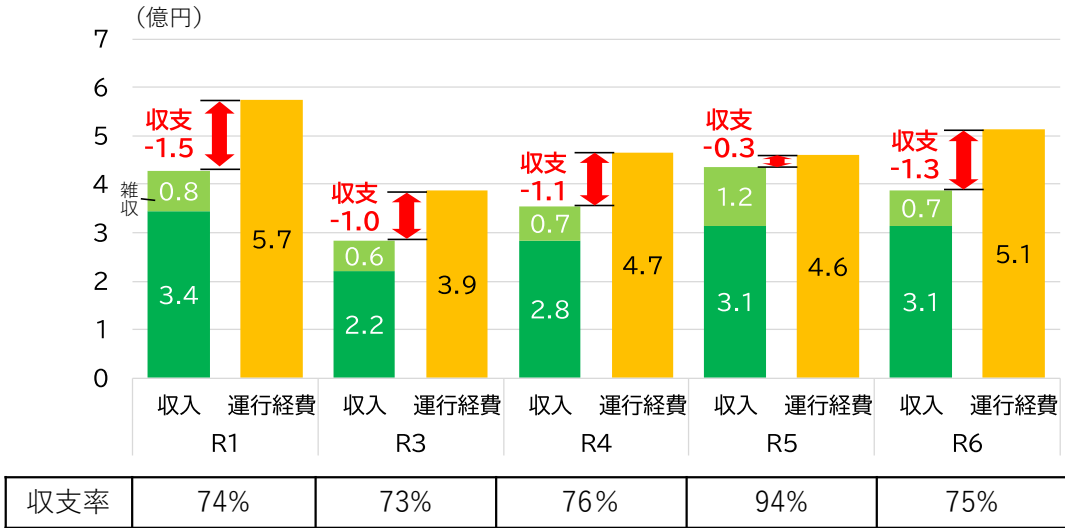
■ 収支状況（年間）

- 路線バス・路面電車ともに、**コロナ禍以前から収支は赤字**（令和6年度は路線バス：5.1億円、路面電車：1.3億円）
- 令和6年度の運賃収入は、前年度から横ばいとなる中、賃上げや燃料費高騰の影響もあり、**運行経費は増加し、赤字額は前年度より拡大**
- ただし、令和6年度の運行経費はコロナ禍前より低く、**利用者数だけでなく、供給力も回復していない**

< 路線バス（岡山市関連系統） >



< 路面電車 >



【出典】 各社提供の輸送実績報告書による

概況③：路線バスの30年間

<利用状況>

- ✓ 約30年間で、利用者数・運行区間ともに約3割減少
- ✓ コロナ禍からの利用の回復が約90%で頭打ち

<ネットワーク>

- ✓ 約30年間で、15分に1本以上の運行頻度の区間は半減
- ✓ 公共交通アクセス圏外の人口は約18万人

<供給力（輸送力）>

- ✓ 運転手が10%不足、高齢化（50歳以上が65%）
- ✓ 耐用年数を過ぎた車両が62%

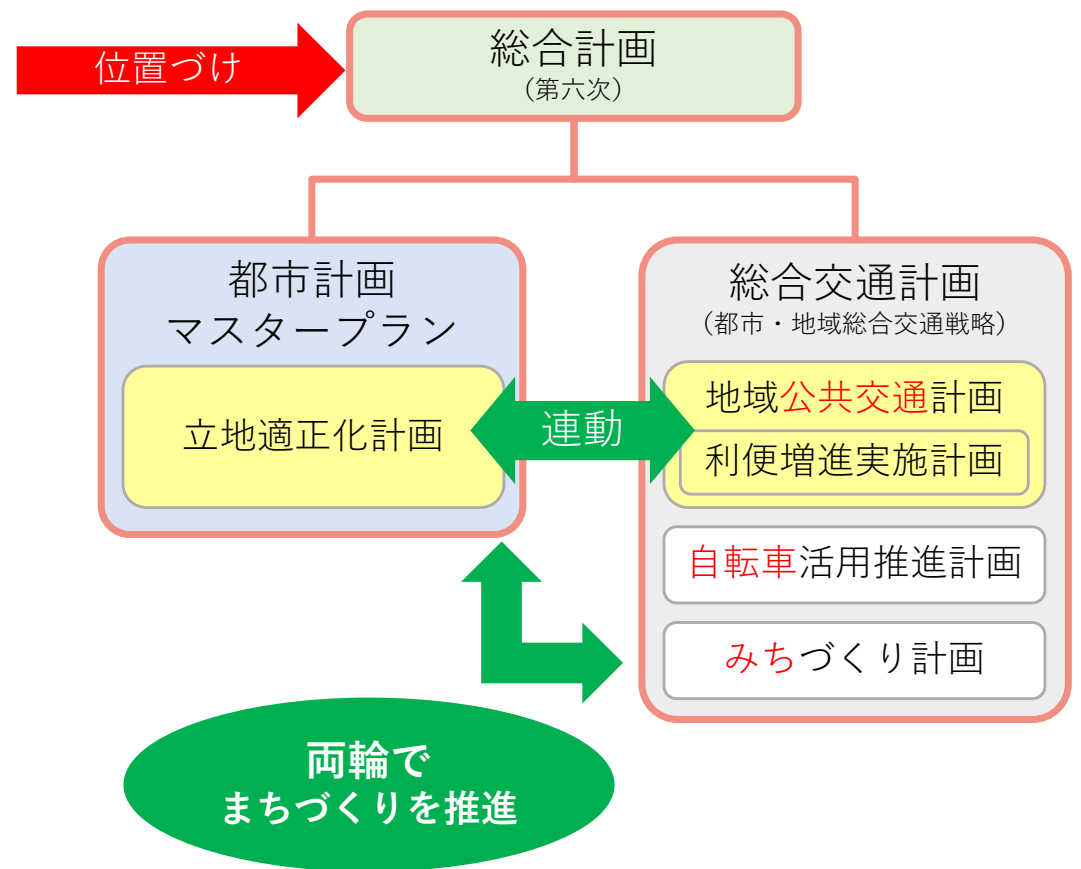
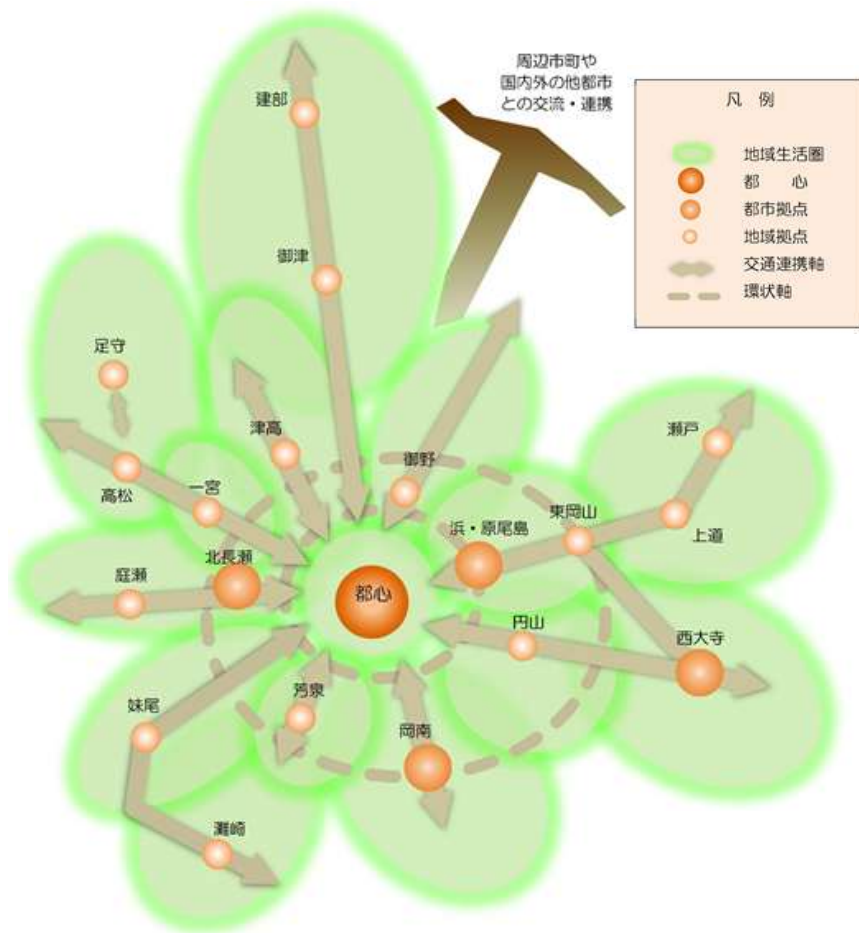
<経営スタンス>

- ✓ 民間事業者間の運賃競争とコストカット志向

まちづくりの方向性

目指す将来の都市の形

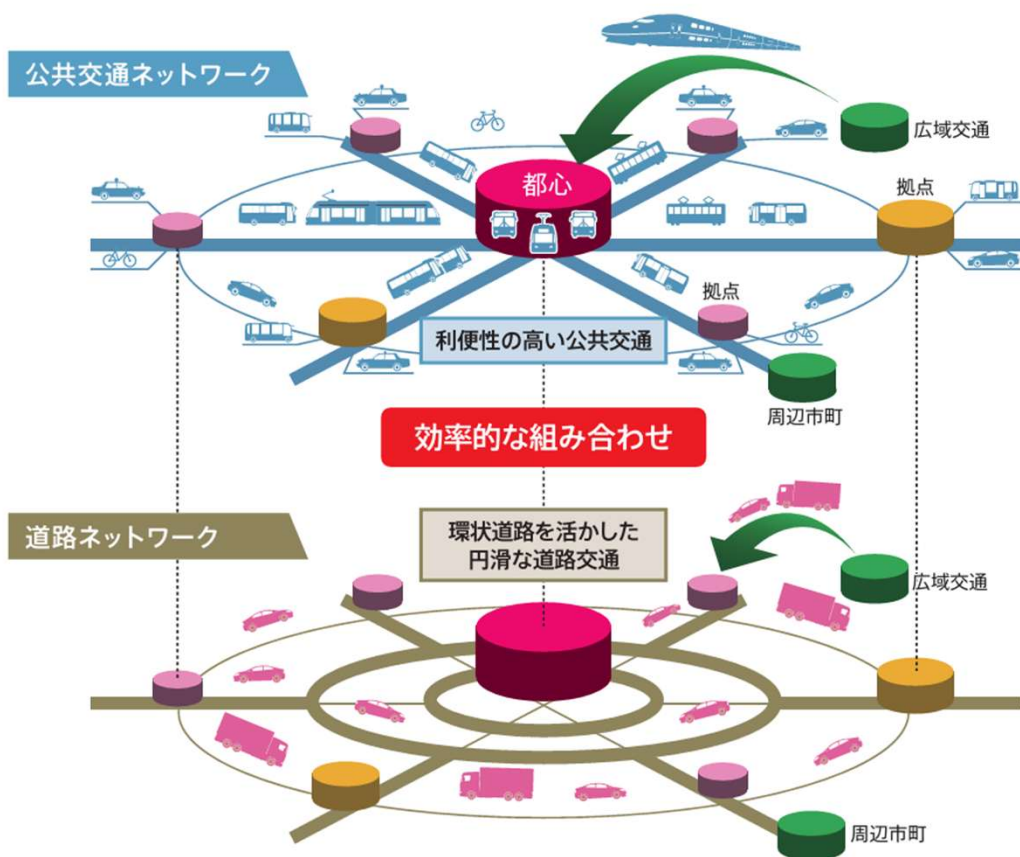
コンパクトでネットワーク化された都市構造



総合交通計画（2018）

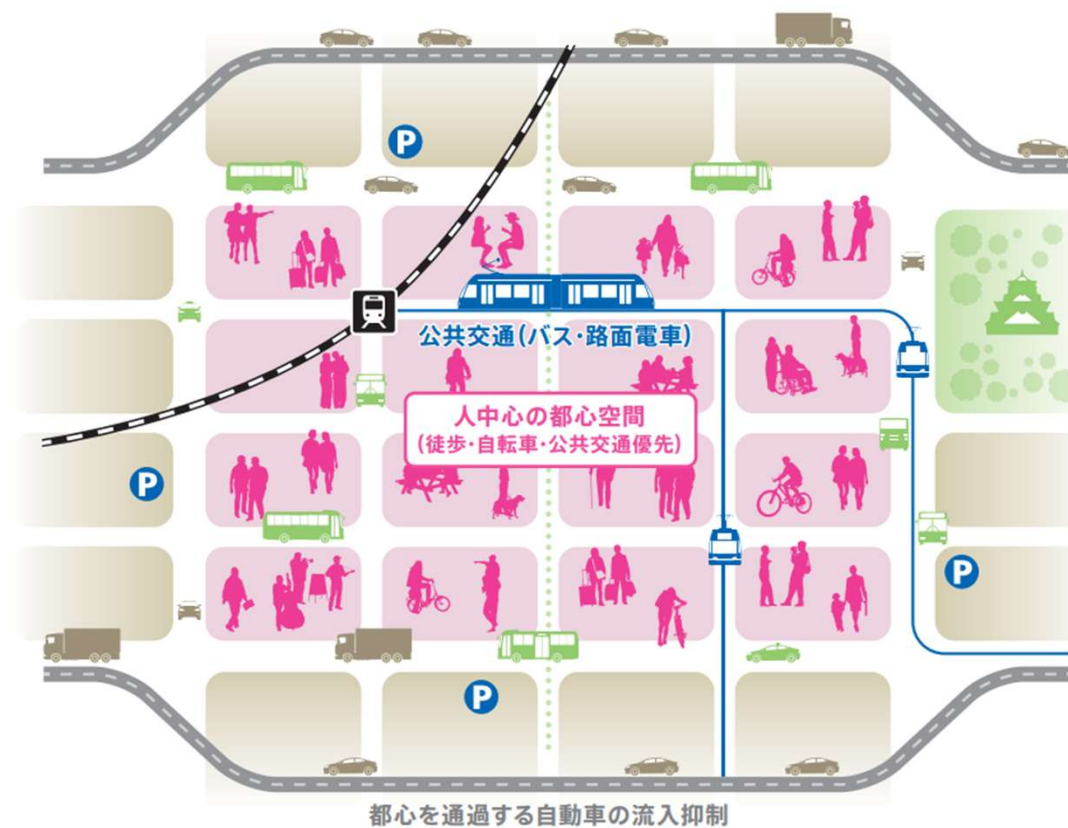
交通体系

公共交通NWと道路NWの組み合わせ



都心

人中心の都心空間



立地適正化計画（2021）

<基本方針（抜粋）>

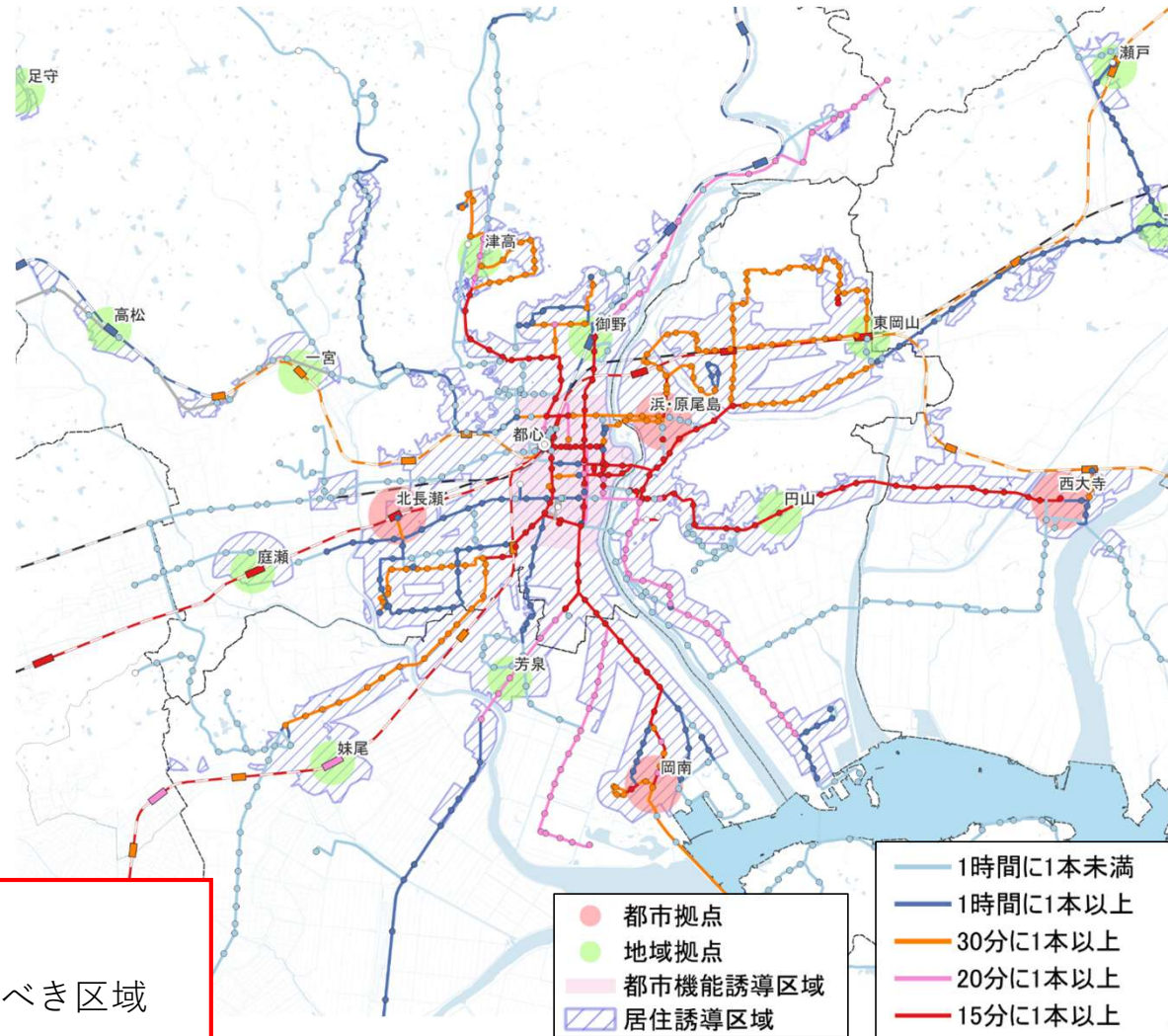
- 都市機能や居住を誘導する区域を定め、一定の人口密度を維持するとともに、必要な都市機能を確保し、それらの区域を公共交通ネットワークで結ぶことにより、人口減少・超高齢社会においても、若年層から高齢者まで歩いて健康に暮らすことができるなど、生活の質が高く活力あるふれる持続可能な都市を目指す。

■居住誘導区域の設定

- ・ 都心及び各拠点の徒歩圏域
⇒ 都心の境界及び各拠点の中心から800m圏
- ・ 利便性の高い公共交通沿線の徒歩圏域
⇒ 鉄道駅から800m圏及び路面電車の電停から300m圏
⇒ 運行本数(片道)概ね30本/日以上バス路線の道路両端から300mの区域
- ・ 良好な居住環境が形成されている区域の公共交通沿線の徒歩圏域
⇒ 土地地区画整理などによる基盤整備区域のうち、バス路線から300mの区域

公共交通サービス水準で居住誘導区域を設定

⇒ 将来的にも一定のサービス水準で公共交通を維持すべき区域

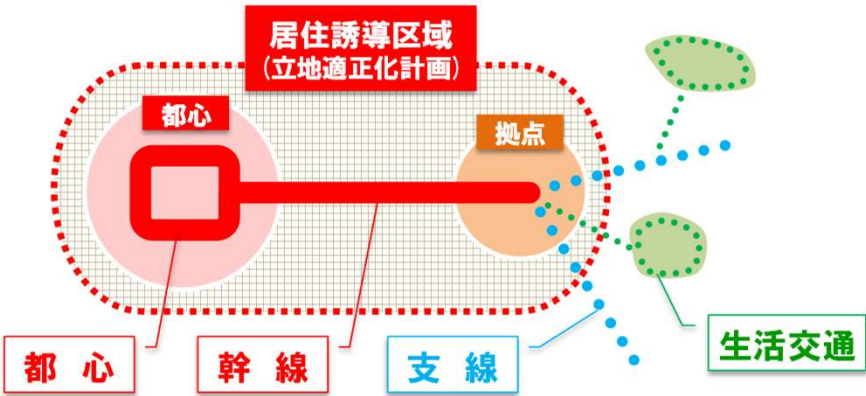


地域公共交通計画（2024）

※地域公共交通網形成計画（2020）の改訂

<ネットワークの階層化>

- 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**

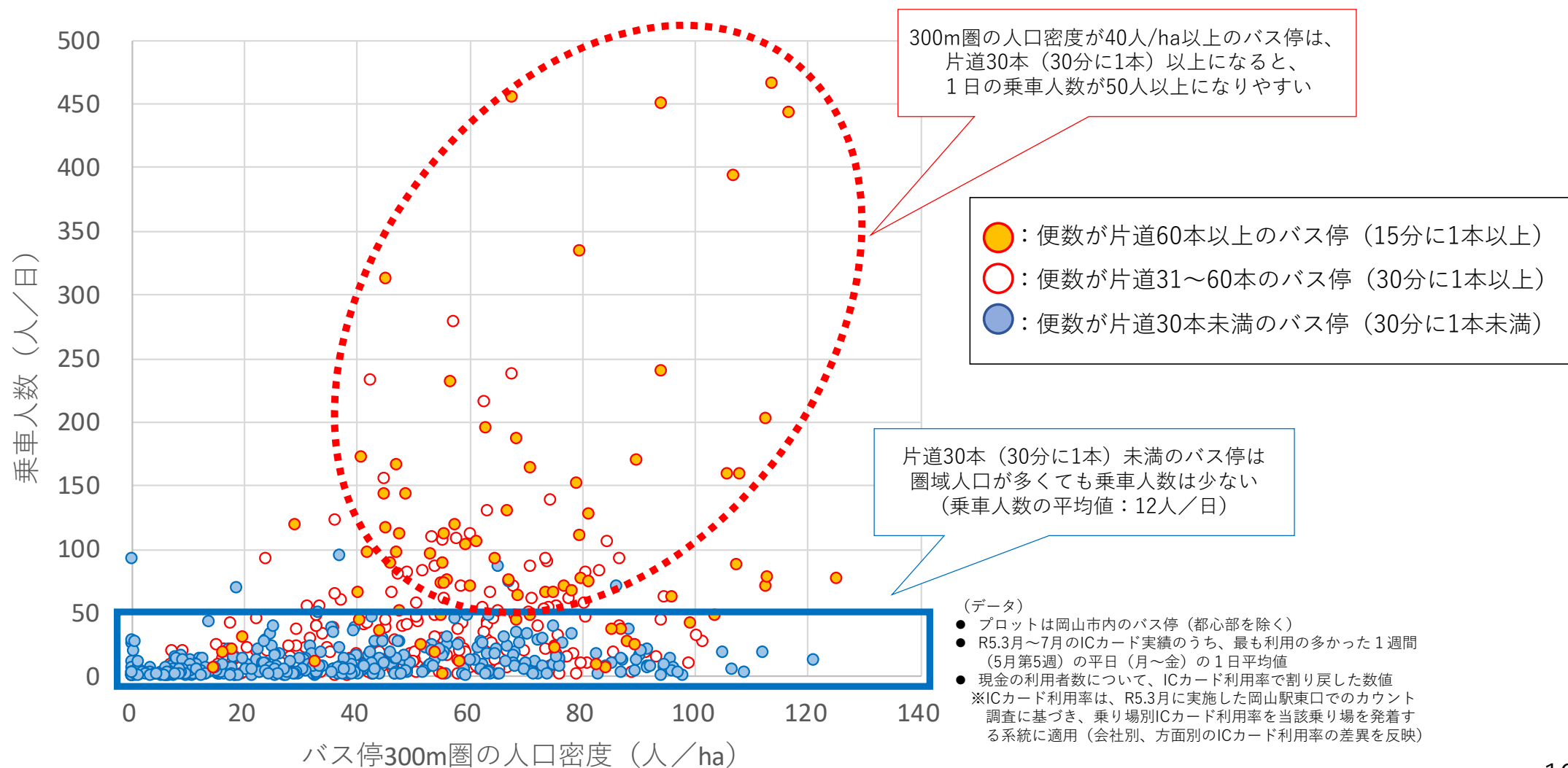


■ 階層ごとの確保すべきサービス水準、官民の役割分担、財政支援など

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	居住誘導区域	大	路面電車 路線バス	・ 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)	・ 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	・ 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	○	○

公設民営方式の導入

< 参考 > バス停の便数・圏域人口・利用者数の関係



共通の評価指標（立地適正化計画×総合交通計画・地域公共交通計画）

評価指標 ③ 自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口

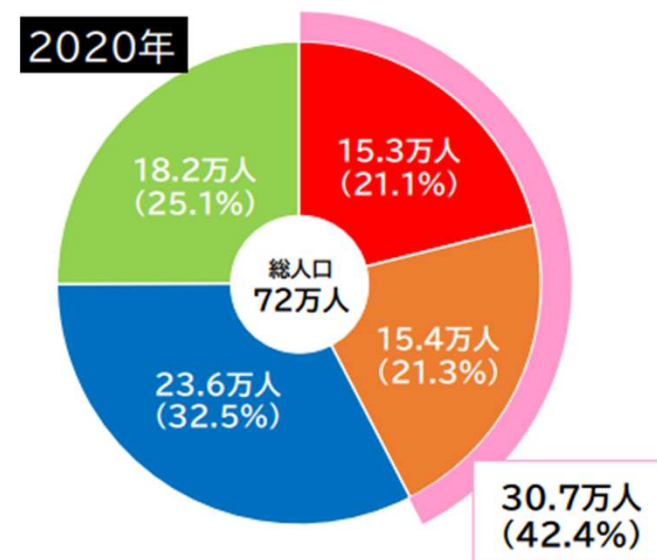
＜基準値＞
30.7万人
【総人口の43%】
(2020/R2)

増加

＜目標値＞
36.1万人
【総人口の50%】
(2028/R10)

＜目標値設定の考え方＞

- 公共交通の利便性向上やネットワークの充実により、日常の移動を便利にすることで、都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口の割合を50%に増やすとともに、公共交通アクセス圏外の人口（駅から800m、バス停から300m以上離れた場所に居住する人口）の減少を図る。
- なお、本指標は岡山市立地適正化計画においても設定しており、都市計画と公共交通計画と両輪で「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」を推進する。



【凡例】

- 都心と拠点まで公共交通で30分以内
- 都心または拠点まで公共交通で30分以内
- その他公共交通アクセス圏（駅800mまたはバス停300m圏内）
- 公共交通アクセス圏外（駅800m・バス停300m圏外）
- 指標値

※公共交通とは、「鉄道・路面電車・路線バス・生活交通」を指す

直近10年間の主な交通政策

  : 国からの支援

< 地域公共交通 >

社総交（再構築事業）

地域公共交通確保維持事業

- バスNWの維持・拡充（10方面でバス路線再編＋支線バス17路線導入）
⇒支線バスは公設民営方式＋運行経費の65%まで市が支援
- 交通不便地域へのデマンド型乗合タクシー導入（8地区導入、2地区で検討中）
⇒運行経費の80%まで市が支援

< 路面電車 >

社総交（都市交通戦略）

- 岡山駅乗り入れ＋駅前広場リニューアル（工事中 R9.3に完成予定）
⇒総事業費123.7億円（市負担：約95%）
- 延伸・環状化（短期区間：新・市民会館ハレノワへの延伸）
⇒みなし上限分離方式で運行事業者と事業スキーム合意（R8.1月）

< 鉄道 >

社総交（都市交通戦略）

- 駅前広場整備（市整備） ※ 6 駅中 4 駅は支線バス乗り入れと連動
⇒整備済：3 駅 / 整備中：2 駅 / 検討中：1 駅
- 吉備線LRT化（協議中断）
※JR・総社市と基本合意（2018）⇒車両価格高騰とコロナ禍の影響でJR西から協議中断申し入れ

路線バス再生に向けた5か年計画

< 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

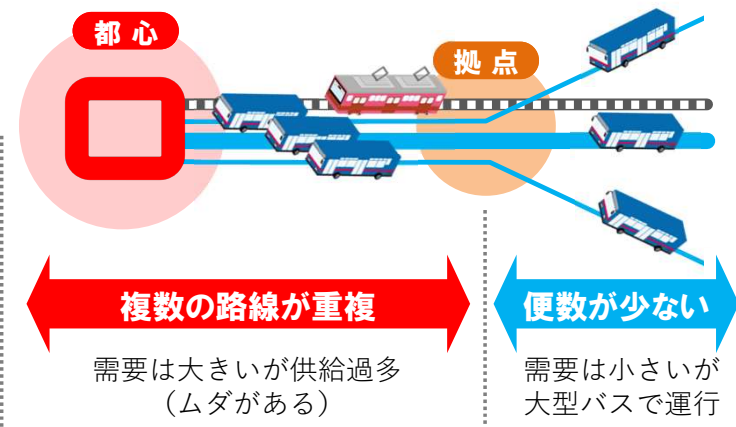
4. 運行支援で支線を安定維持

→ 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

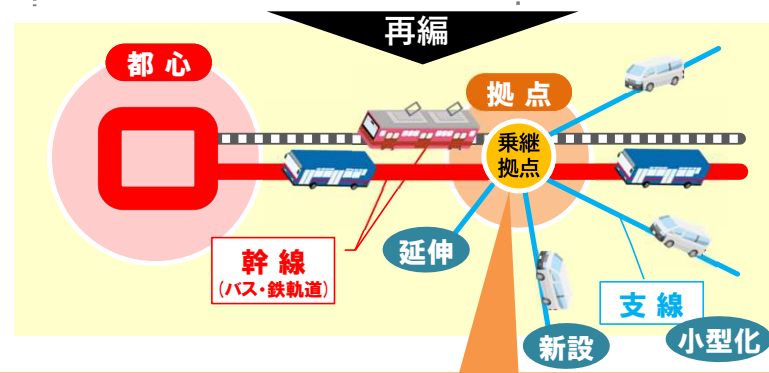
これらの4つのポイントの組み合わせが岡山モデル

10方面・17系統の支線を創設

現 状



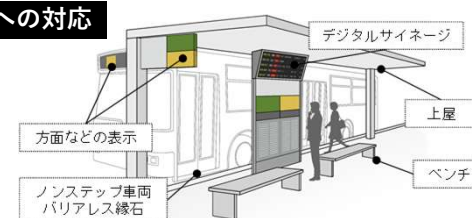
再編後



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



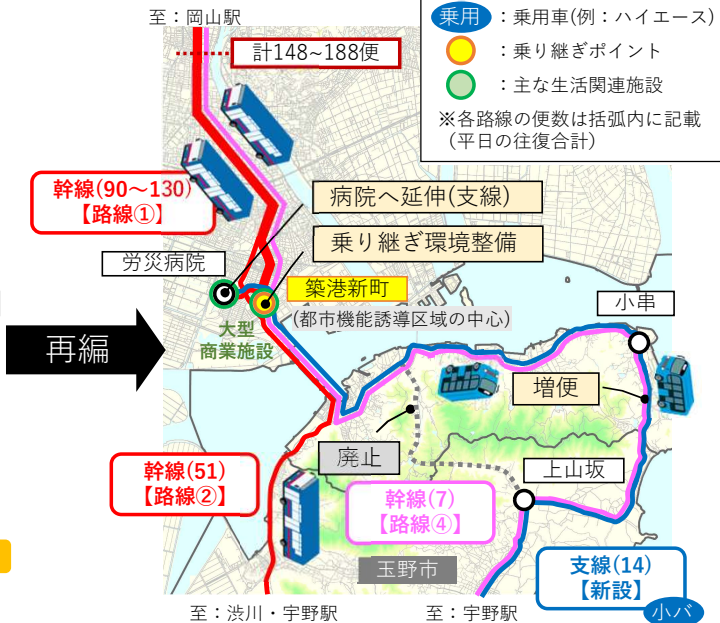
再編の具体例（岡南方面）

<現 状>



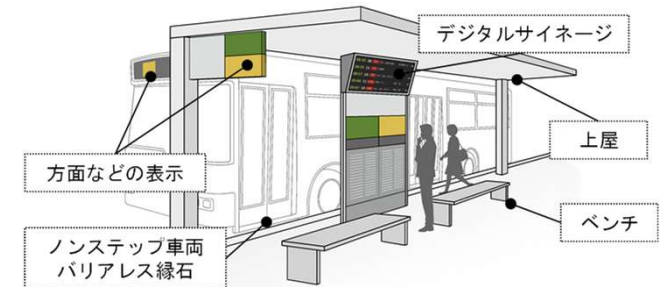
- 路線③④は収支率が50%未満と低く、また宇野駅～築港新町間は、需要が1便あたり9人未満と小型車両で対応できる規模
- また、路線③④の築港新町～岡山駅間は、便数の多い路線①②と重複している

＜再編後＞

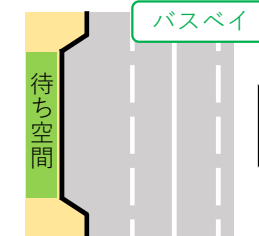


- 利用が少ない路線③は**路線④に集約し、増便**
- 路線④は、オフピーク時のみ築港新町止まりとし、**地域内を運行する支線に分割**
- 支線は、再編で生み出された供給力を活用し、築港新町から**労災病院まで延伸**
- 乗り継ぎポイントで、幹線と支線の**スムーズな乗り継ぎが可能となるようダイヤを設定**

乗り継ぎ空間 (イメージ)



【現 状】

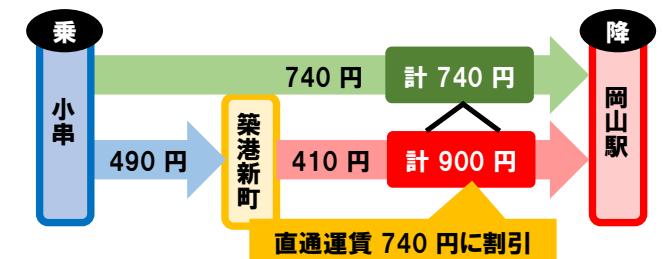


【再編後】



人と公共交通優先の道路空間再配分

直通運賃設定 (イメージ)



乗り継ぎ空間の整備

岡南方面「築港新町バス停」

工事中

- 上り側は、歩道を拡幅し、上屋等が整備できる空間を確保（バス・歩行者優先の道路空間再配分）
- また、天満屋ハピータウン岡南店の入口付近の店内待合スペース正面に第1バースを配置し、店舗とバスの間の動線に配慮
- 店舗とバス停の間を雨や日差しを避けて移動できるようにするため、上屋の奥行きを3m確保し、店舗との隙間を最小限とする

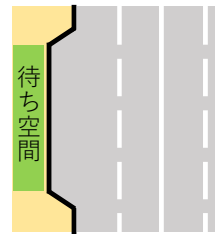
現状



バス・歩行者優先の道路空間再配分

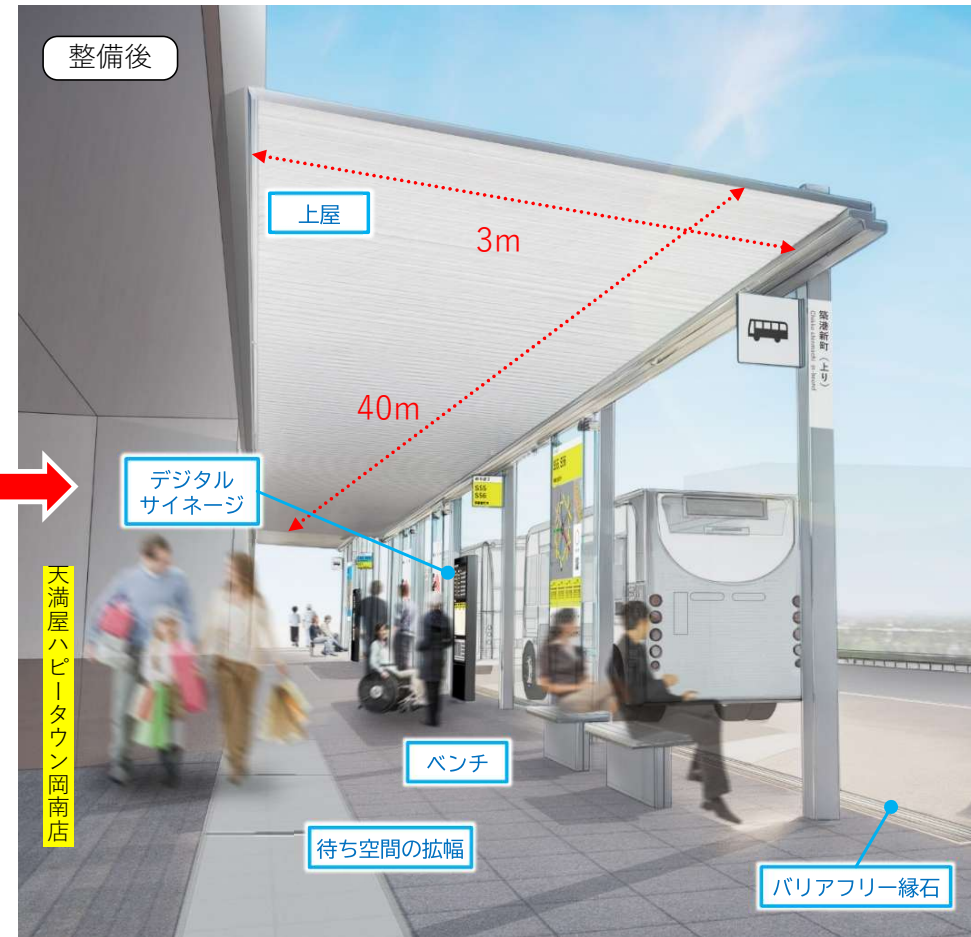
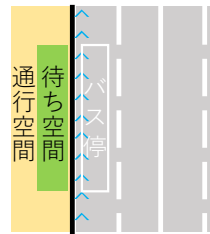
【現状】

バスベイ



【整備後】

ストリート



津高方面「津高営業所（岡電バス）」

設計中

- 幹線バス、支線バス、デマンド型乗合タクシーが接続
- 岡電バス津高営業所内でアイランド型に整備し、支線バスの乗り入れを可能とすることで、乗り継ぎ負担を軽減
- 3つのシェルターを組み合わせて配置することで、雨や日差しを避けて移動・滞留できる空間を創出



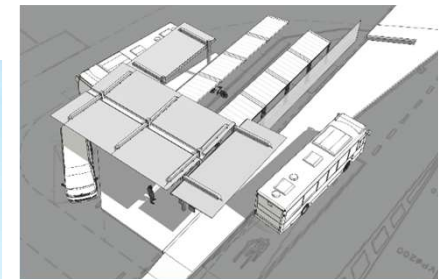
現状

整備後

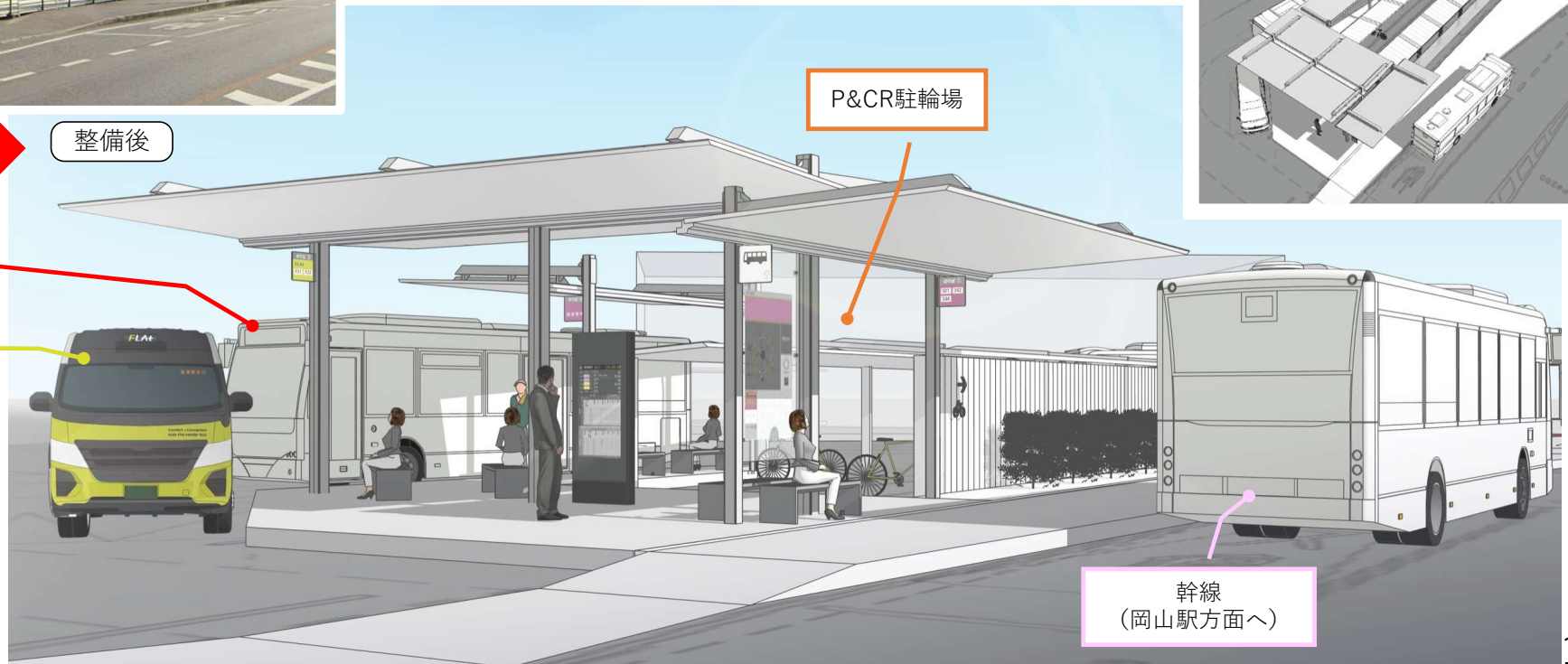
幹線
(岡山駅方面から到着)

支線バス・
デマンド型乗合タクシー

P&CR駐輪場



幹線
(岡山駅方面へ)



再編後のバスネットワーク（R7.4～R9.4で整備）

■ 再編後のバスネットワーク （10方面／支線17路線）



主な効果

路線バスの運行区間
16km増
(340km⇒356km)

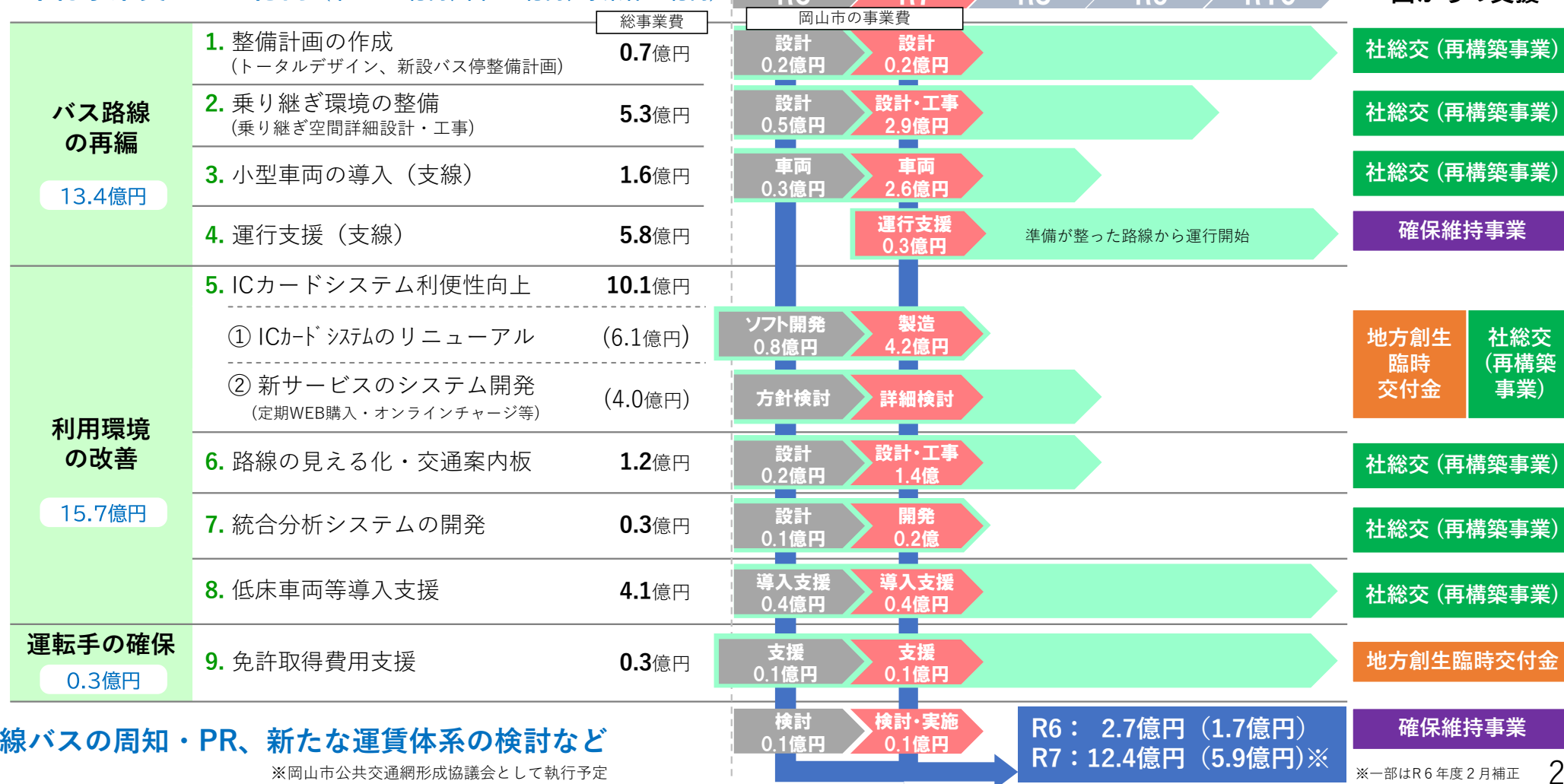
路線バスが接続する駅
4 駅増
(33駅中10駅⇒14駅)

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

5年間で29億円の投資計画

■ 5年総事業費：29.4億円（市：13.6億円、国12.3億円、事業者3.5億円）



※一部はR6年度2月補正

トータルデザインの導入

基本方針

次の公共交通のスタンダードへ 「SHIFT（シフト）」

- ・小型車両活用など、人口減 / 運転手不足時代の公共交通のスタンダードをつくる。
- ・路線再編後の新たな交通体系の機能的・普遍的デザインを探る。
- ・分かりやすい幹線 - 乗り継ぎポイント - 支線システムをつくる。

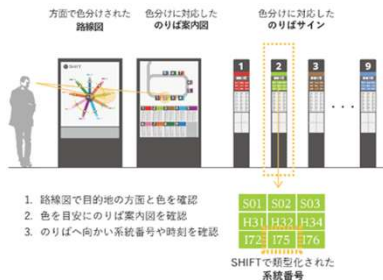
①「SHIFT」で路線を類型化

S peed	特急バス
H eart	都心バス、路面電車
I nter-area	鉄道、幹線バス
F eeder	支線バス
T own	生活交通

③「SHIFT×色」でネットワーク全体を見える化

○「岡山駅」・「乗継ポイント」・「■公園前」の移動イメージ

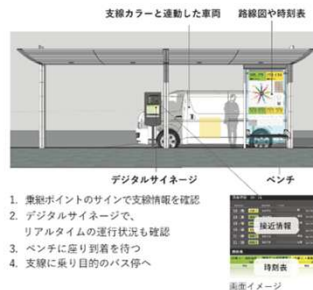
Step.1
のりばを見つける



Step.2
幹線バスに乗る



Step.3
乗継ポイントで支線バスに乗り目的地へ



シンボルマーク

第1回WEB投票で決定

『シフトリング』

1つにつながる新交通システムの様子をリングで表現。



SHIFT

支線バスの愛称

第1回WEB投票で決定

『フラット』

気楽に「ふらっと」おでかけできる支線バスを表現。また、「T」を「+」表記で「つながる」イメージを表現。

FLAt

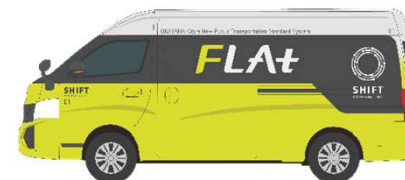
支線バスのキーカラー

第2回WEB投票で決定

シャインイエロー

支線バスの車両デザイン

キャラバン（日産自動車）



パンチョ（日野自動車）



< 参考 > 乗り継ぎ空間整備・車両調達の進捗状況

■ 築港新町【工事中】



(2025/12/14)



(2025/12/18)



(2026/1/22)

《デジタルサイネージ》



■ 津高営業所【設計中】



■ 小型バス



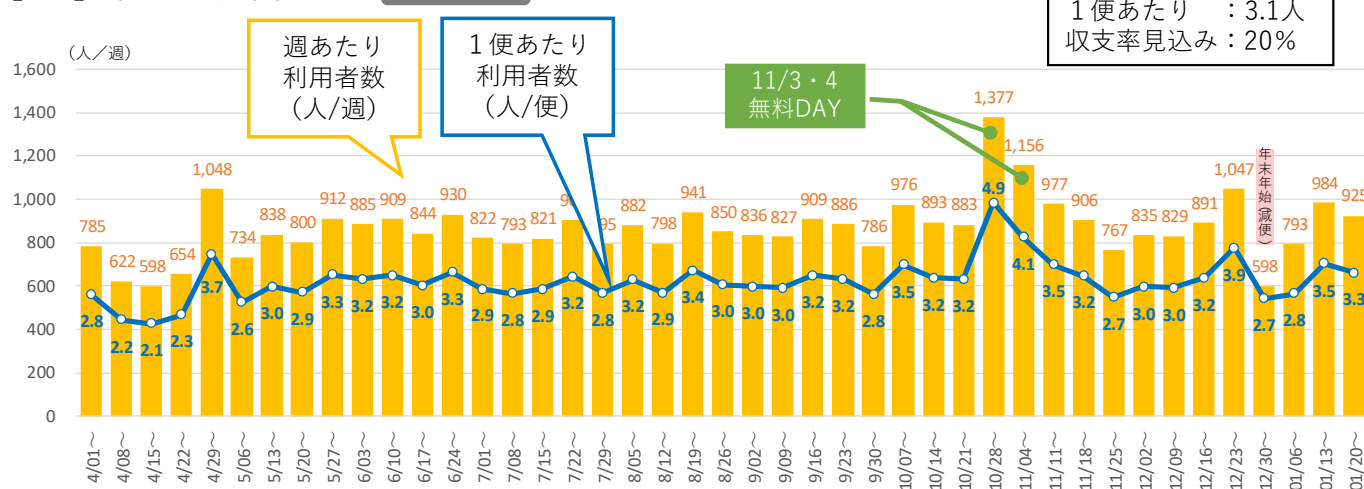
【写真】GK設計

支線バスの利用状況

- 運行中の5路線のうち、交通不便地域に路線を新設・延伸した4路線（F03高島・旭川荘線以外）の平均利用者数は、**1便あたり2～3人程度と少ない状況**
- この4路線の収支率は、現在の利用状況が続けば、**10～20%の見通し**
- 一方、11/3・4に実施した運賃無料DAYでは、**5路線合計で、祝日の11/3は前週日曜日の6.2倍、平日の11/4は前週火曜日の3.2倍となり、大きな潜在需要を確認**

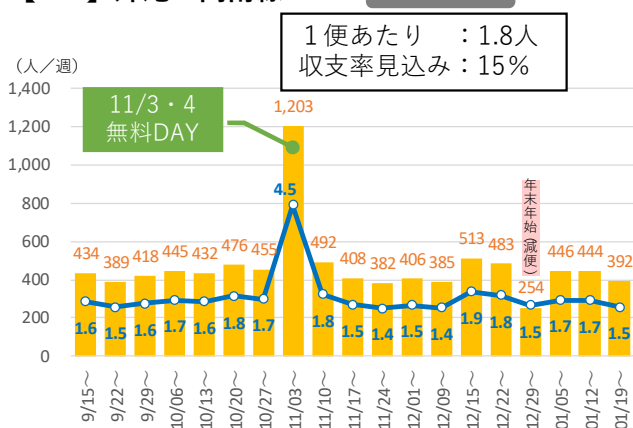
【F01】 妹尾・北長瀬線

R7.4.1～



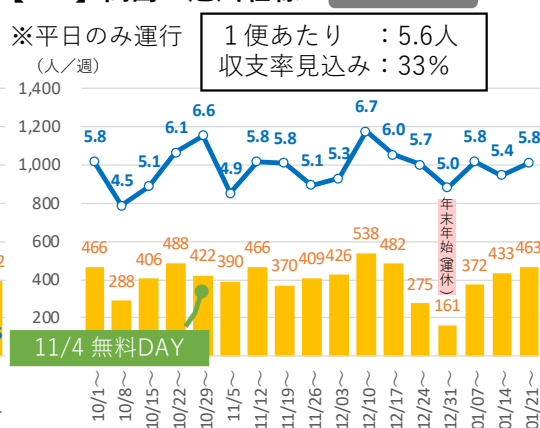
【F02】 妹尾・岡南線

R7.9.15～



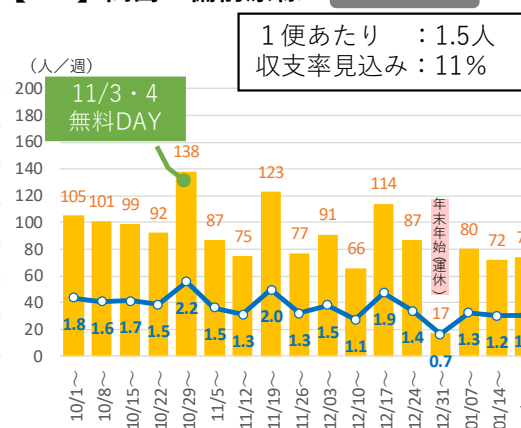
【F03】 高島・旭川荘線

R7.10.1～



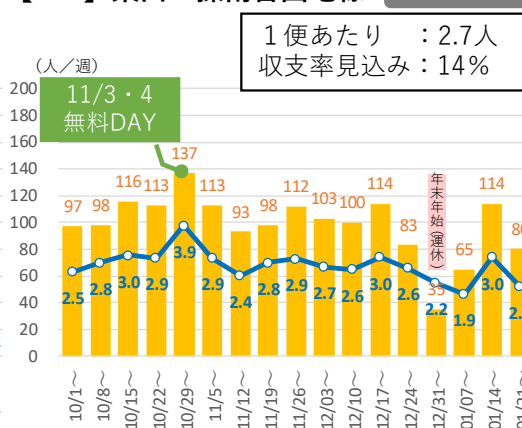
【F04】 高島・備前原線

R7.10.1～



【F05】 東山・操南台団地線

R7.10.1～



利用促進策の強化（R8年度～）

支線バス

- 1 お試し乗車券による「バスに乗る習慣づくり」
- 2 鉄道・バス乗り継ぎ割引による「シームレスな利用環境の構築」
- 3 沿線地域への時刻表ポスティングの定期実施
- 4 経済的インセンティブ（買い物券など）導入による「自動車利用からの転換」
- 5 公民館等で高齢者を対象にバス教室
- 6 沿線企業の従業員等への啓発

公共交通全体

- 7 決済環境のICOCA等全国交通系ICカードへの統一と、
定期券のWEB購入サービス導入による利便性向上
- 8 ゾーン運賃制及び金額式定期券の導入と中・長距離の負担軽減
- ⑨ OKAYAMAハレ活プロジェクトとの連携（バス乗車でポイント付与）
- ⑩ 1日乗車券と周辺部の駐車場料金負担で都心の回遊性向上
- ⑪ ももちゃりとの連携（バス含めた1日乗車券、バス定期利用者の割引等）
- ⑫ バスレーンの実効性確保、延長
- ⑬ パーク＆バスライド駐車場の増強
- ⑭ 各社のお客様センターの統合
- ⑮ 利用促進に関する小委員会を設置（月1回程度の定例会）

R8年度実施

R8年度実施
に向けて検討

R9年10月実施
に向けて準備

R9年10月実施
に向けて検討

実施の可能性
について検討

<参考> 新たな運賃体系のイメージ

事業者からの提案

- <適用> ● 岡山市内全域（ただし、岡山市内での乗降のみに限る）
● 路線バス（幹線・支線）及び路面電車

<考え方（4つのポイント）>

① 初乗り運賃は「現金200円、ICカード180円」

- 路線の維持に向けて、運転手確保のための賃上げや車両更新などの**供給力強化のための投資に必要な水準として、初乗り運賃は200円に**
- アンケート結果より、200円への値上げは多くの利用者が抵抗を感じるため、**ICカード利用時は20円割引くことで抵抗感を軽減**

② 運賃加算は2ゾーン跨ぎ以降（100円ピッチ）

- ゾーン境界付近の短い移動が現在より割高にならないよう、**2ゾーン跨ぎ以降に加算**
- 加算は、分かりやすい・支払いやすい（おつりが少ない）**100円ピッチ**で設定

③ 定期券を区間式から金額式へ移行（サブスク導入）

- 同一金額内のゾーンであれば、全ての路線を乗り放題とする金額式定期券を導入**し、従来の区間定期より利便性を向上させる
- 事業者間の共通定期券とし、WEB購入の新サービス導入

④ 定期券価格に上限設定

- 中・長距離は上限運賃を設定**し、利用しやすい水準を維持
- 高頻度・広範囲利用へ誘導するため、定期券についてのみ上限設定**
- 定期券の通常価格と上限運賃の差額は行政が補填し、事業者の経営を安定化とともに、利用しやすい定期券価格に抑制し利用促進

■ 運賃設定

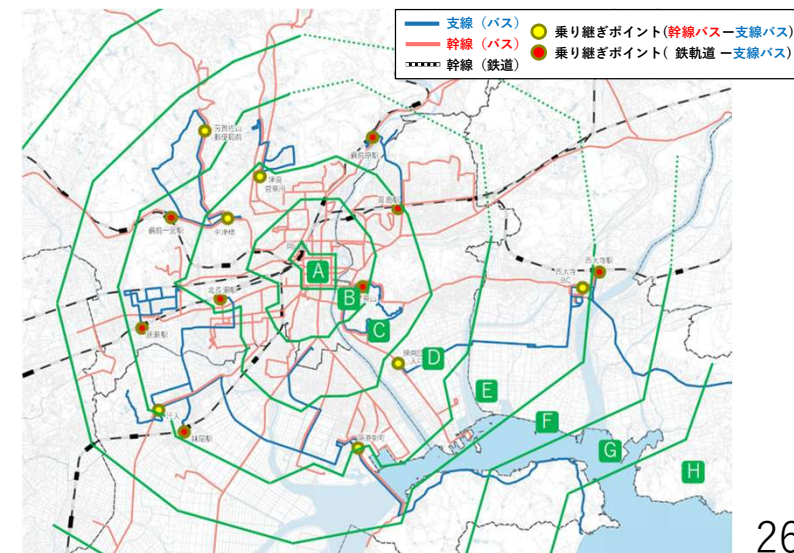
<上段> IC利用
<下段> 現金利用

※路面電車はゾーンA・B
(200円均一)

	A	B	C	D	E	F	G	H
A	180 (200)	180 (200)	280 (300)	380 (400)	480 (500)	580 (600)	680 (700)	780 (800)
B	180 (200)	180 (200)	180 (200)	280 (300)	380 (400)	480 (500)	580 (600)	680 (700)
C	280 (300)	180 (200)	180 (200)	180 (200)	280 (300)	380 (400)	480 (500)	580 (600)
D	380 (400)	280 (300)	180 (200)	180 (200)	180 (200)	280 (300)	380 (400)	480 (500)
E	480 (500)	380 (400)	280 (300)	180 (200)	180 (200)	180 (200)	280 (300)	380 (400)
F	580 (600)	480 (500)	380 (400)	280 (300)	180 (200)	180 (200)	180 (200)	280 (300)
G	680 (700)	580 (600)	480 (500)	380 (400)	280 (300)	180 (200)	180 (200)	180 (200)
H	780 (800)	680 (700)	580 (600)	480 (500)	380 (400)	280 (300)	180 (200)	180 (200)

■ ゾーン境界

※事業者の提案（Eゾーン
まで）を参考に、市全域
に拡張



おわりに

- 都心と拠点の間の**公共交通軸（鉄道、幹線バス）の強化が今後の課題**
 - ⇒当面の官民連携のカタチ
 - 市が、結節機能強化や支線バスの接続、設備投資・利用促進等への支援を実施する中で、事業者の積極的な投資と創意工夫による公共交通軸の輸送力強化を引き出す
 - ※実現できているかは今後モニタリング
- 社会資本整備総合交付金において、「公園・道路・下水道・・・」と並んで「**公共交通**」が**インフラ（基幹事業）として位置付けられたことの意義は非常に大きい**
 - ⇒公共交通NWの強化に関しては、「あとは自治体のやる気次第！」となったが、**社総交の総額の減少と内示率の低下が不安定要素**
- 軌道・バス車両の調達や運転手確保に向けた賃上げなどの**供給力強化、運賃施策等の利用促進は継続的に取り組むべき全国共通の課題**であり、国の施策強化にも期待
 - ⇒岡山市は、コロナ禍に、国の臨時交付金を活用し、3年連続で運賃施策（無料DAY等）を実施。この時期、多くの都市も、同様に、実情に応じた様々な施策を実施。**自由度が高く、複数年で予想できる国支援が地方の公共交通政策をさらに後押しか？**