



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 245 号 2024/ 4

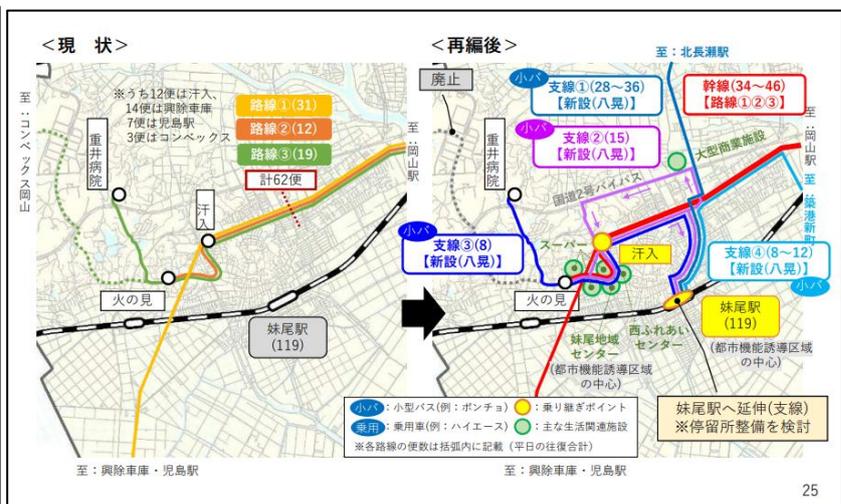
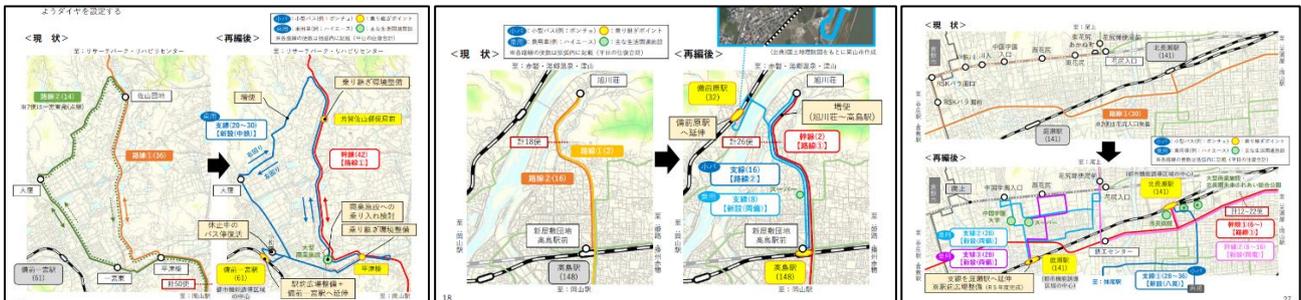
岡山市バス路線網再編 利便増進計画 1 の概要紹介

■2月2日の岡山市公共交通網形成協議会第11回で示された、地域公共交通利便増進計画案について、ラダ独自分析をお届けする。なおこの計画は今後プラッシュアップされていく第1案だ。

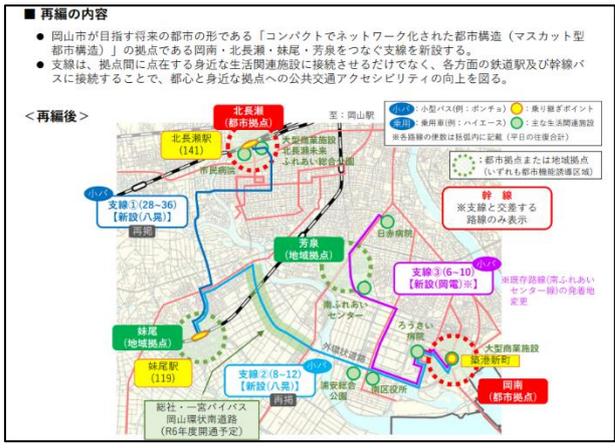
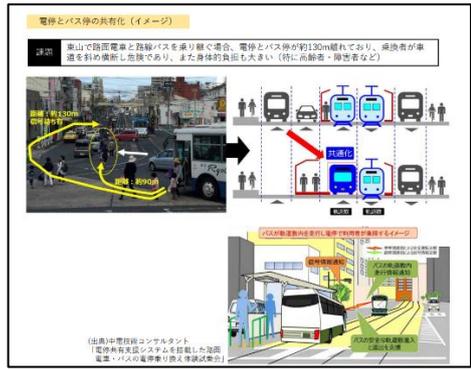
①バス網を都心・幹線・支線に分け、幹線では重複を整理し、支線では小型車両も導入する



②一宮・庭瀬・妹尾・備前原の駅に新規乗入れし、鉄道との結節を改善する、環状ルートも新設



③支線をコミバスの的に地域の足として、病院・量販店などにつなぐ



④支線では岡山市が小型バスなど購入し、65%まで経費を負担する

⑤ICカード・GTFSデータを活用し、統合分析してサービス提供を改善する

[解説] 岡山の電車バスは、JR線が岡山駅を中心として8方面に走り、各方面に民間バス会社が運行する等、地方都市としては有数の交通アクセス網がある。しかし都市交通として考えれば、バス運行各社は自己最適化を図り、誰も全体としてのサービスレベルをコントロール出来ていなかった。そこで今回の利便増進計画では、JR4駅への新規乗入れと、バスをフィーダー的に活用する方策が盛り込まれ、従来欠けていた環状方向のバスルート創設がチャレンジされる。岡山市が車両を保有しサービスレベルを決めて、65%まで費用負担するなど、画期的な内容を含む。岡山市立地適正化計画とも関係づけた政策となる。

[今後の課題] 岡山県が昨年行った全県パーソントリップ調査では、岡山市北区の電車バス分担率は12.3%(自動車分担率56.1%)と高く、県南各地や津山からも通勤需要がある。中区8.7%、東区は8.2%だが南区は4.5%と低迷。政令市岡山市ならば、全域で20%ほどの電車バス分担率を目指せば、都市交通充実により、移住定住促進や商業集積拡大、学生就職にもプラスだ。バス網整備と増便に加え、赤穂線のLRT的運用などJR線の増便も必要で、路面電車駅前乗入れや吉備線 LRT 化もこの文脈で語るべきだ。熊本市の進める「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」を岡山でも目標とするべきだ。

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)
 事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502
 E-mail: info@racda-okayama.org
 URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA 検索

