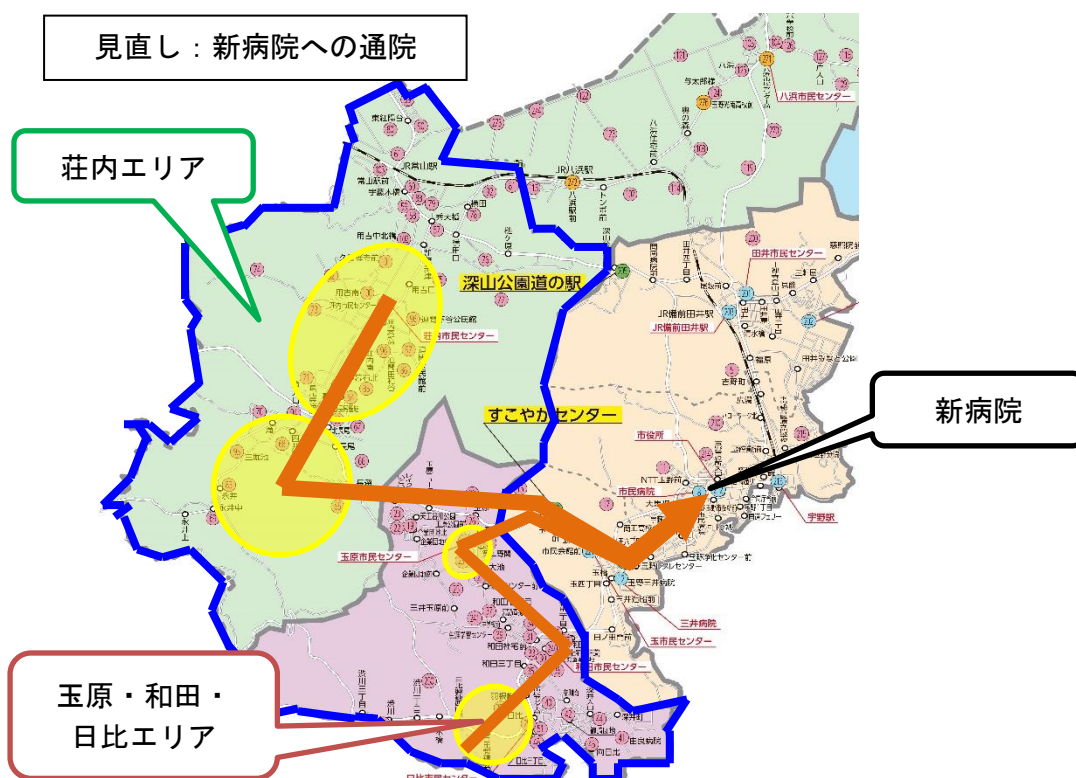
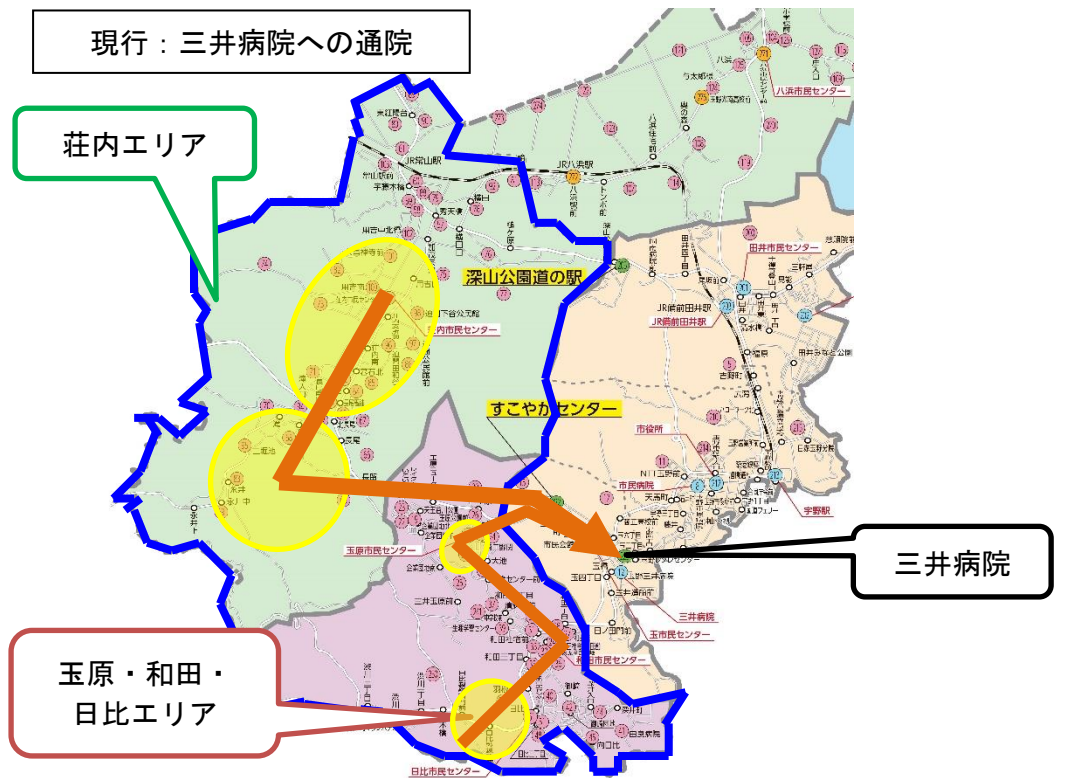


1 シータクの新病院への運行

(1) 概要

新病院開業（三井病院閉院）に伴い、現在、シートクで荘内及び玉原・和田・日比エリアから三井病院に通院している人が、引き続き、新病院への通院利便性を維持できるよう、シートクの運行形態の一部見直しを行う。

- ・開院時期：令和7年1月



(2) 運行時間帯

新病院までの通院利便性を維持することが目的であるため、通院利用者が多い時間帯に合わせた往復運行など、ある程度予約可能な時間帯を決めた運行を検討する。

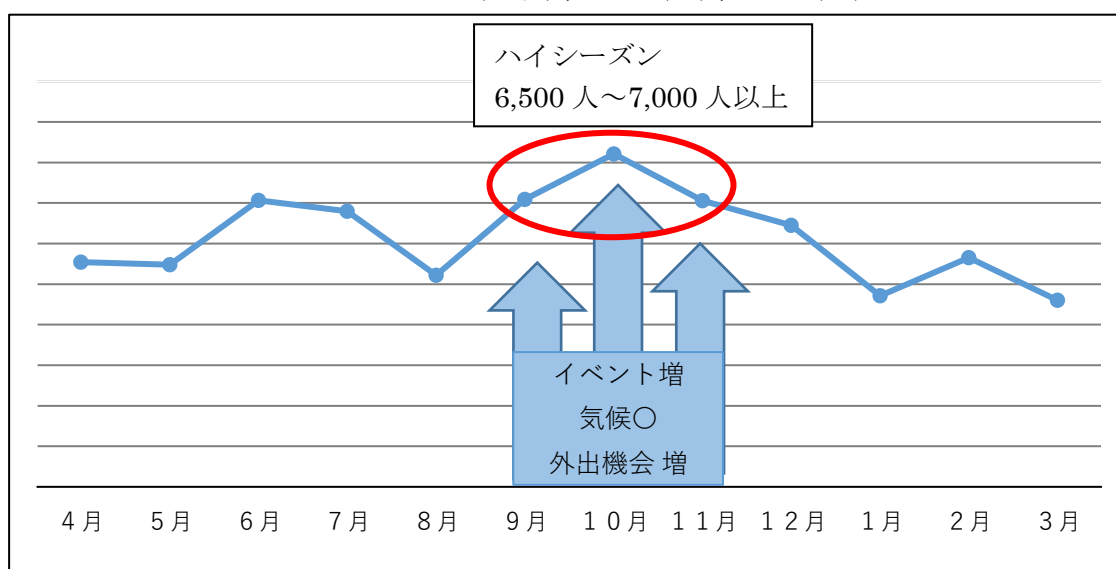
(3) 運賃

2エリアにまたがるため、2乗車分の運賃で運行する。

2 シーバス運賃無料デーの実施日について

シーバスを利用するきっかけ作りや外出機会の創出を図るため、シーバス運賃無料デーを実施する。実施時期は、季節的にも外出機会の増える10月、11月に設定する。

- ・実施時期：令和6年10月17日（木）、18日（金）、19日（土）
11月4日（月祝）、5日（火）、6日（水）



3 岡山市の「利便増進計画」について

(1) 計画の概要

現在、バス事業者は深刻な運転手不足に加えて、赤字の続く厳しい経営状況であり、老朽化した車両の更新も進まないなど、公共交通網の維持が難しい状況にある。

これらの課題の抜本的な解決に向けて、岡山市内の公共交通網の再編※（最適化）が計画されている。

※各事業者とも、岡山市に投入している資源（運転手、車両）が最も多く、岡山市内を効率的な運行にすることで、地方への運転手の配置や車両の配分を含めて課題に対応し、最適化を目指そうとしているもの。

①再編の概要

重複路線の廃止



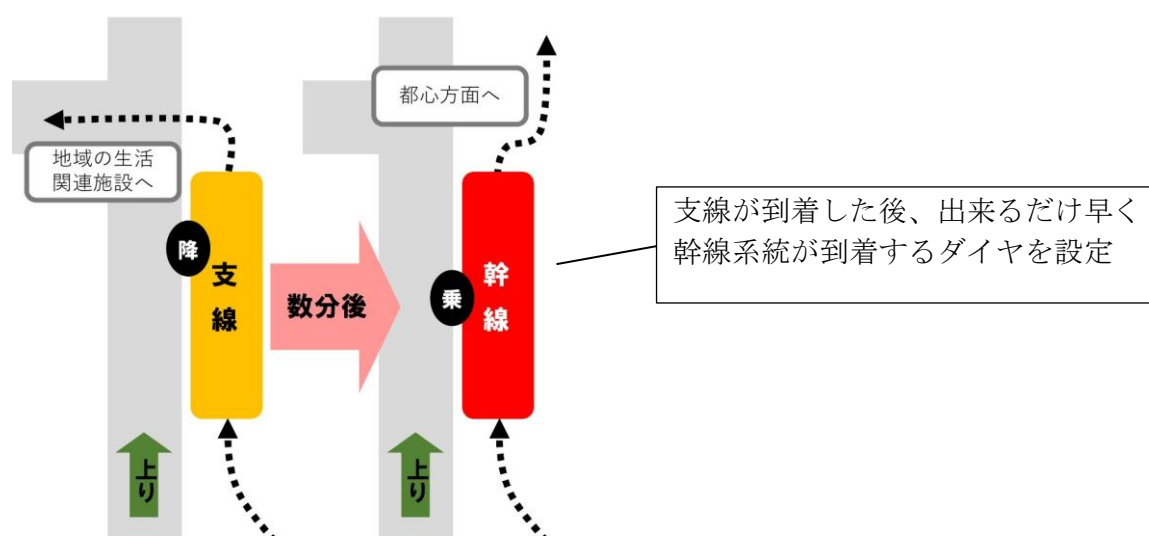
- ・複数路線が重なる都心部への運行を見直し、運行系統を再編。
再編後は、他都市と接続している幹線系統路線が、都心部への主な接続路線となる。
- ・岡山市内の完結路線の一部は廃止や減便
- ・岡山市内完結路線の廃止等にあわせて、岡山市郊外部などの地域は、地域デマンド交通等の導入を促進（デマンド交通で幹線系統、拠点へ接続）

幹線・支線へ系統分割、車両小型化

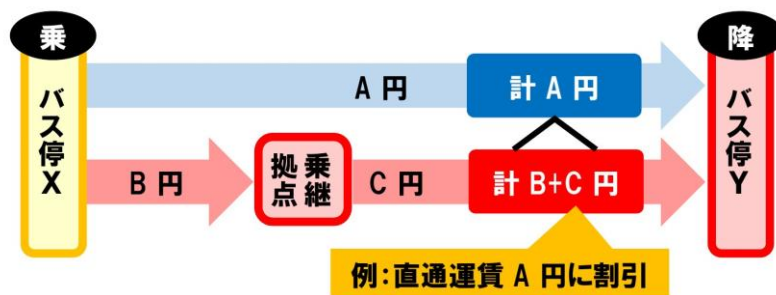


- ・現状、幹線系統は長距離路線であり、現行の岡山市始点と他市終点の往復型では、運転手や車両が多量に必要である状況。
- ・特に岡山市発の場合、都市部での道路渋滞等から、他市の運行時間に遅延が生じやすい状況。
- ・これらを見直し、乗継拠点を設置。
- ・乗継拠点で運行を分けることで、拠点以降の運行について、地域の状況に応じた運行が可能。(運転手や車両の適正配分)。
- ・併せて、乗継拠点以降の利用状況に応じて、車両の小型化が可能。
- ・都心部から乗継拠点間までの運行距離が短くなることで、約15分に1本の運行が可能となり、多様な接続ニーズに対応できるとともに、他市での遅延を抑制。

<乗継イメージ>



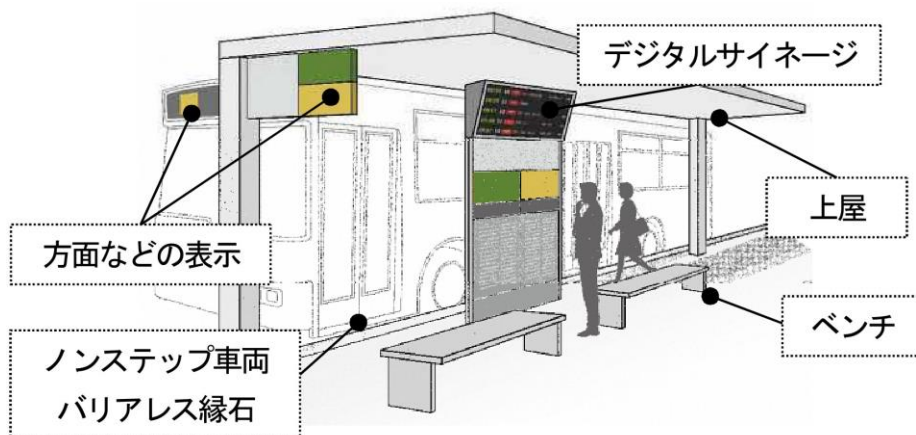
<乗継割引>



乗り継いだ場合でも、直通時の運賃となるように割引

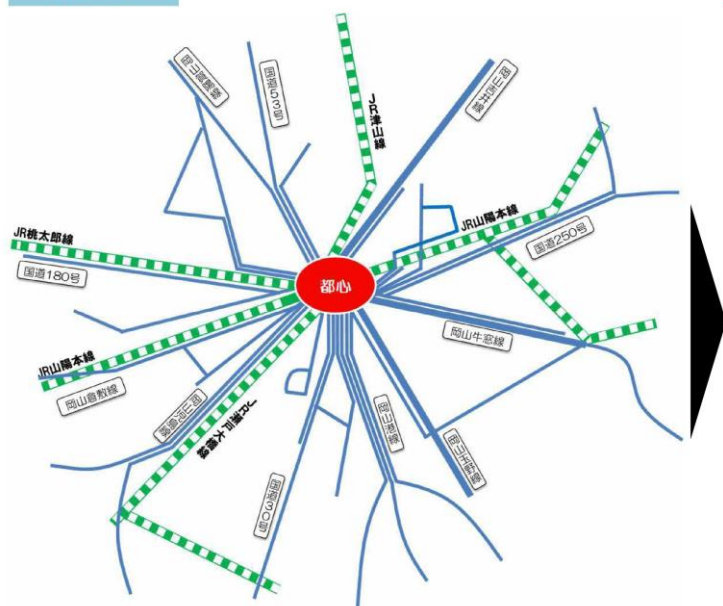
<乗継拠点の整備>

- ・国の交付金を活用。デジタルサイネージで、接続案内や、乗り継ぐバスの運行状況等を表示。上屋、ベンチなども整備して乗り継ぎしやすい環境とする。



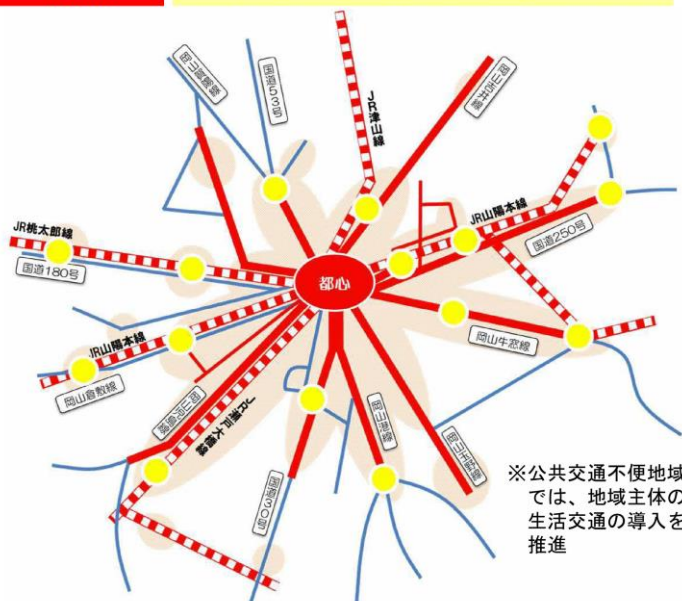
<岡山市内ネットワーク 再編後イメージ>

現 状



将来像

わかりやすく、効率化された公共交通ネットワーク



※公共交通不便地域では、地域主体の生活交通の導入を推進

(2) 玉野市への影響等

①本市に関係する路線（幹線系統）

国道 30 号線	・都市部や近郊で重複する路線がないため、 <u>現状どおり直通</u>
小串鉾立上山坂線、 上山坂線	・岡南地域に労災病院線、築港元町線があることから、重複路線の解消のため、<u>乗継拠点を設置（岡南ハッピータウン）し、乗り継ぐ運行に変更。</u> ・乗継拠点から本市側への運行を<u>支線と位置付け、車両を小型化。</u> ・【図 1】、【図 2】 参照

【図 1】 現行ルート



【図 2】 再編後ルート



小串鉾立上山坂線 支線化の影響

- ・乗り換えの手間が発生
- ◇時刻どおりの運行
- ～幹線機能と支線機能の効率的な差別化～
- ◇朝夕の通勤通学の時間帯は、直通運行を継続（幹線機能の維持）
- ◇労災病院へのアクセスの増加（支線機能の強化）

②車両小型化のイメージ

【現行の車両】



【再編後の車両イメージ】

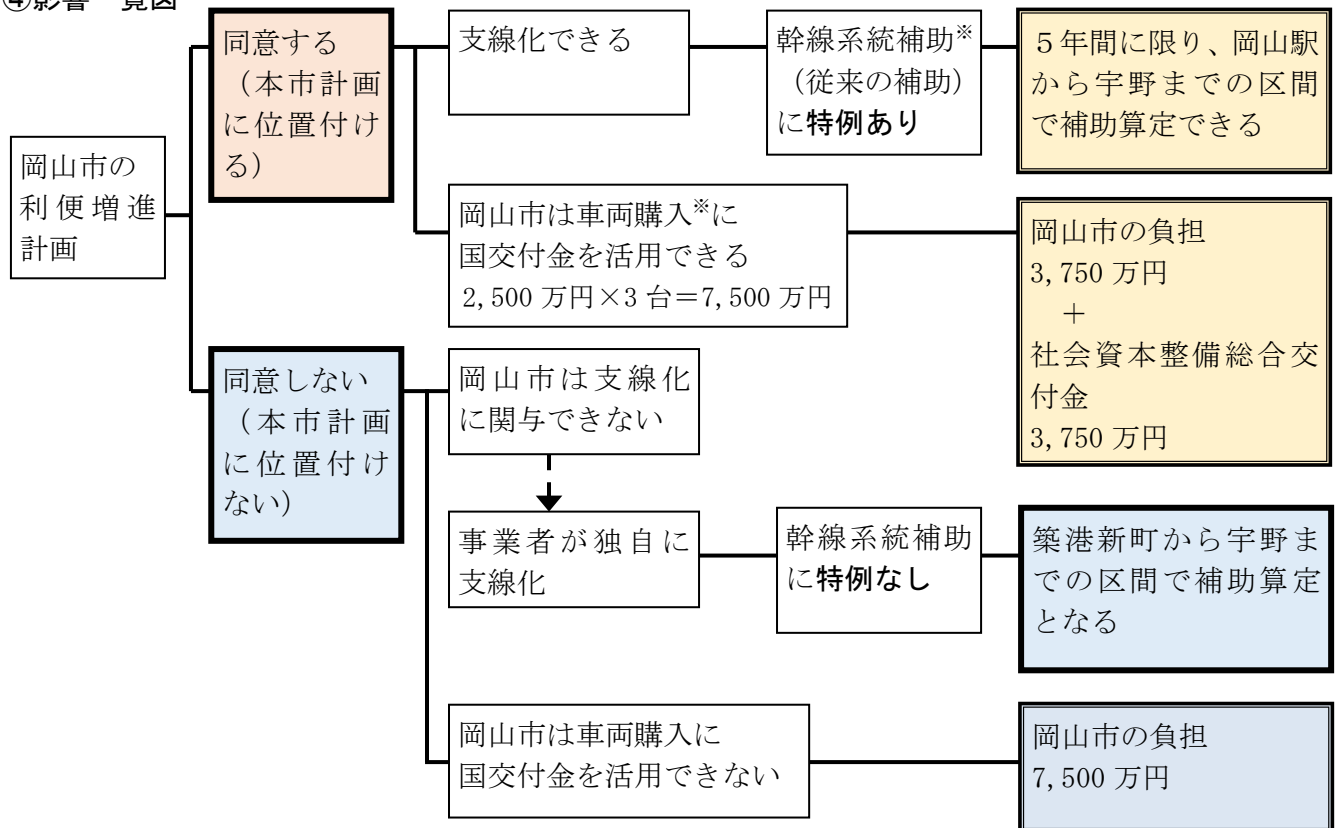
→ サイズダウン →



③地域公共交通計画への位置づけ

岡山市が利便増進計画を実施するためには、この小串鉾立上山坂線の再編について、本市の地域公共交通計画にも位置付ける必要がある。このことから、今後、本市地域公共交通会議において、地域公共交通計画改定の是非を審議する必要がある。

④影響一覧図



※幹線系統補助

- ・他市を結ぶ路線は、その赤字について国及び県から補助があるもの。
- ・ただし、その補助には「収支率が55%以上あること」が必要であり、これを満たさない場合、本市と岡山市で、収支率55%に達するまで協調補助している。

【本市と岡山市の補助割合】 市内の走行距離に応じて按分

例) 岡 山 駅～相引 21キロ 相引～宇野駅 16キロ 負担割合 玉野市 42%
 築港新町～相引 13キロ 相引～宇野駅 16キロ 負担割合 玉野市 55%

