

公共交通の現状と課題 について

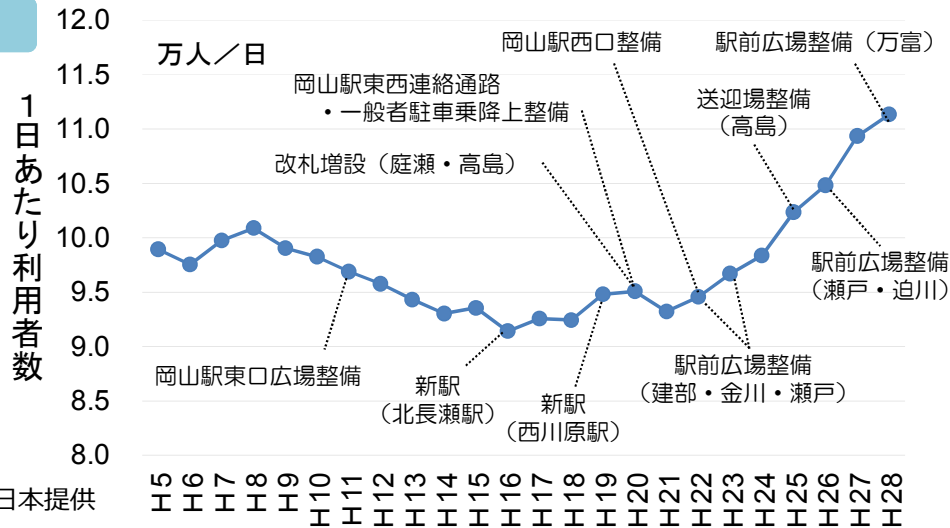
1. 公共交通の利用者数
2. 公共交通の利用環境
3. 問題の構造

1. 公共交通の利用者数

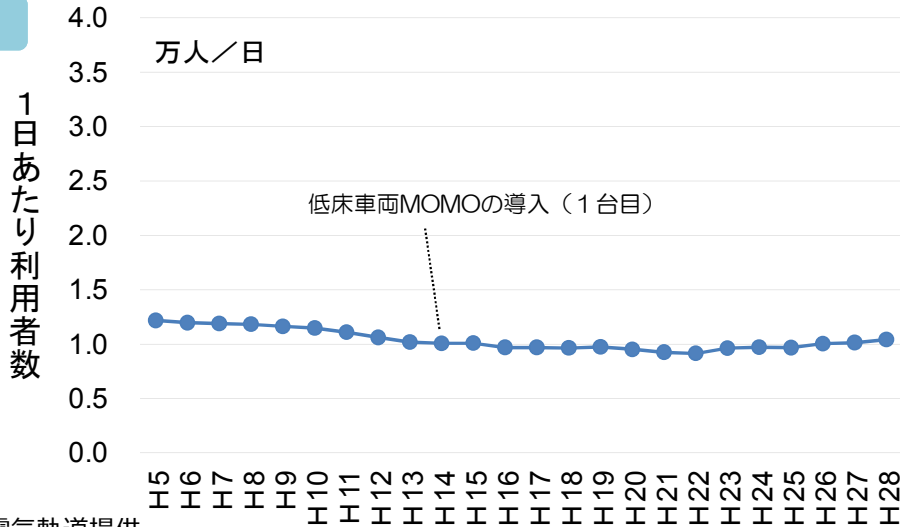
① 1日あたり利用者数

- 鉄道はH21以降、大きく増加しており、沿線での人口増加やイオン等の商業施設開業、インバウンドなどの観光客の増加が要因として考えられる
- 路面電車は、長期的には横ばいであるが、H22以降は微増傾向
- 路線バスは20年前から4割程度減少した状態で直近10年は横ばい

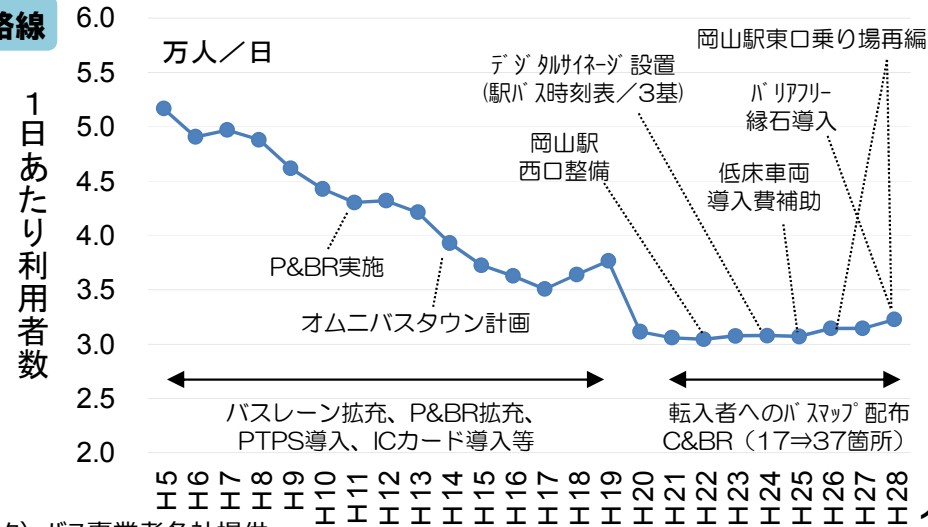
鉄道



路面電車

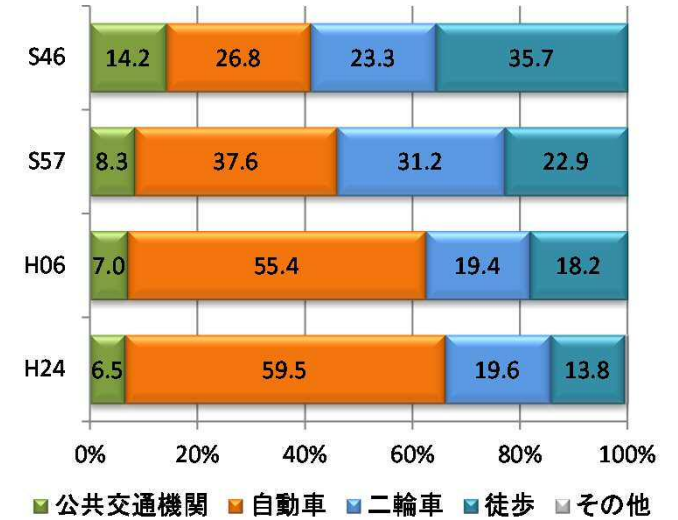


主要バス路線



背景として、「モータリゼーションの進展」

- 40年間で、自動車の利用率は倍増
- 乗用車の保有は、1世帯あたり1.3台（H28）



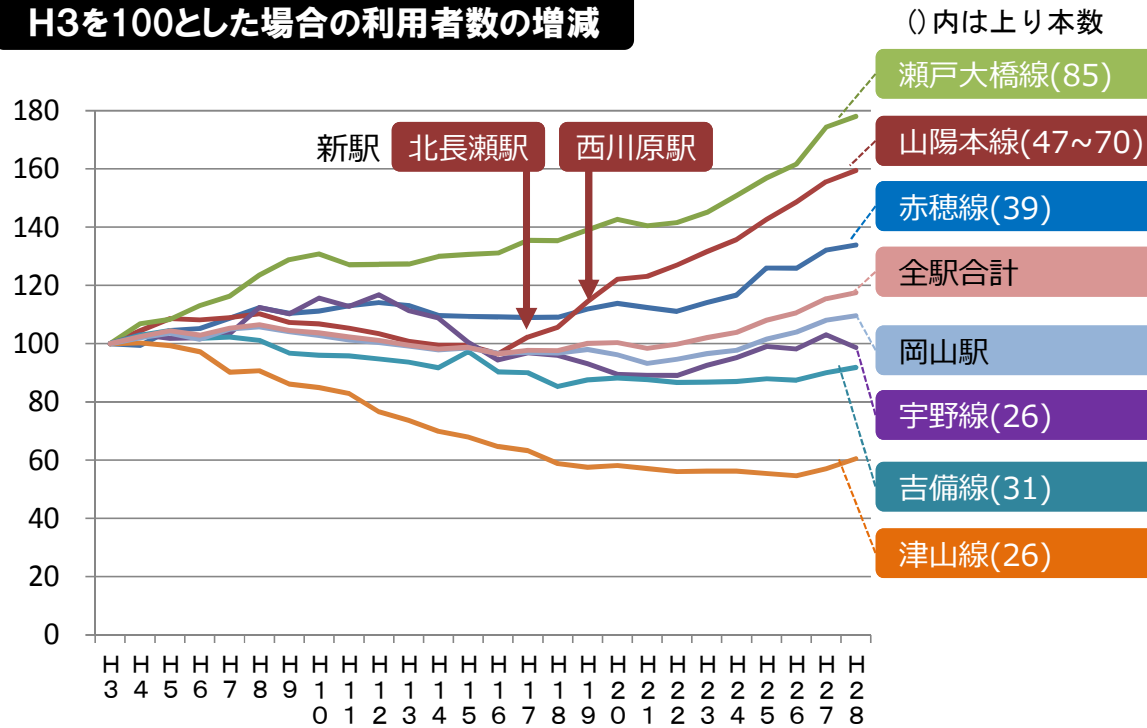
1. 公共交通の利用者数

② 路線ごとの利用者数

鉄道

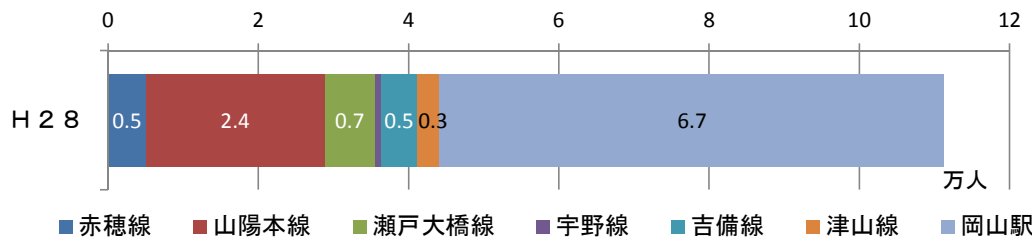
- 市内33駅の1日あたり乗車人数は11.1万人 (H28)
- 山陽本線は、直近10年は大きく増加 (新駅が2つ開業)
- 吉備線・津山線は長期間低迷 (直近2年は微増)

H3を100とした場合の利用者数の増減



1日の利用者数(路線別)

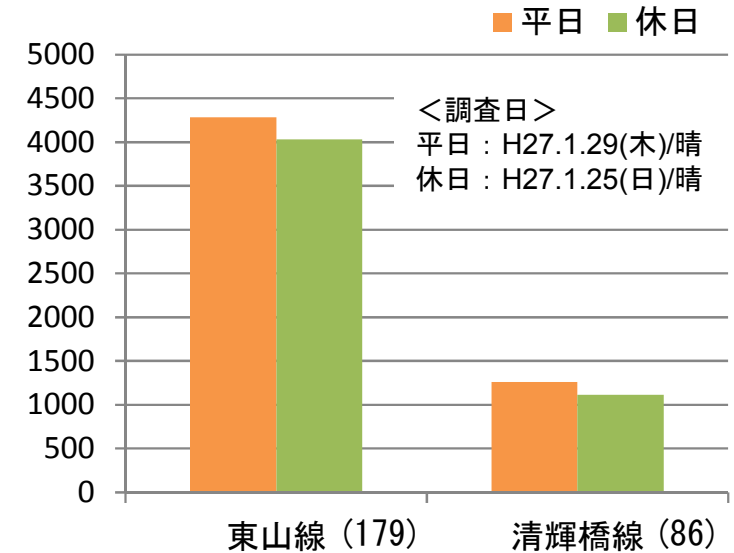
※各路線の市内駅別乗車数の合計



路面電車

- 清輝橋線は、東山線と比較して、本数が5割程度であるが、利用者数は3割程度とさらに少ない
- 要因として、沿線において、主要な目的地が少ないことや、路線バスとの接続機能が弱いことが考えられる

岡山駅前電停の乗降者数(1日)



東山電停(東山線)は、路線バスから定時性で優位な路面電車への乗り換えが多い

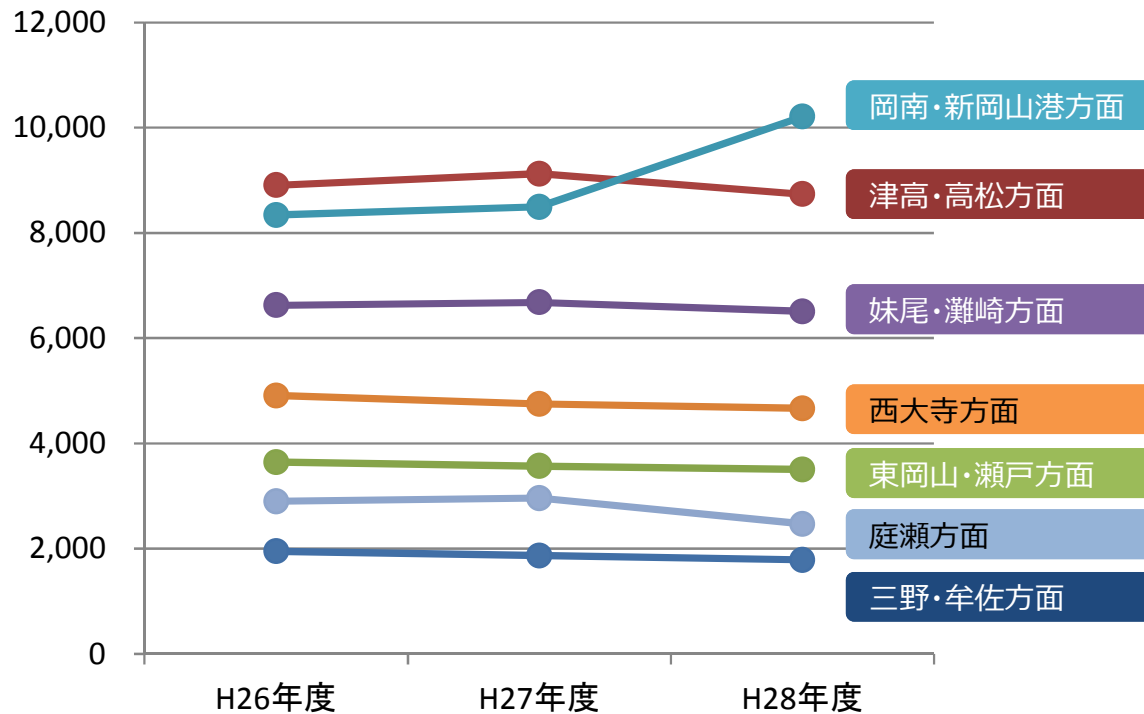


路線バス

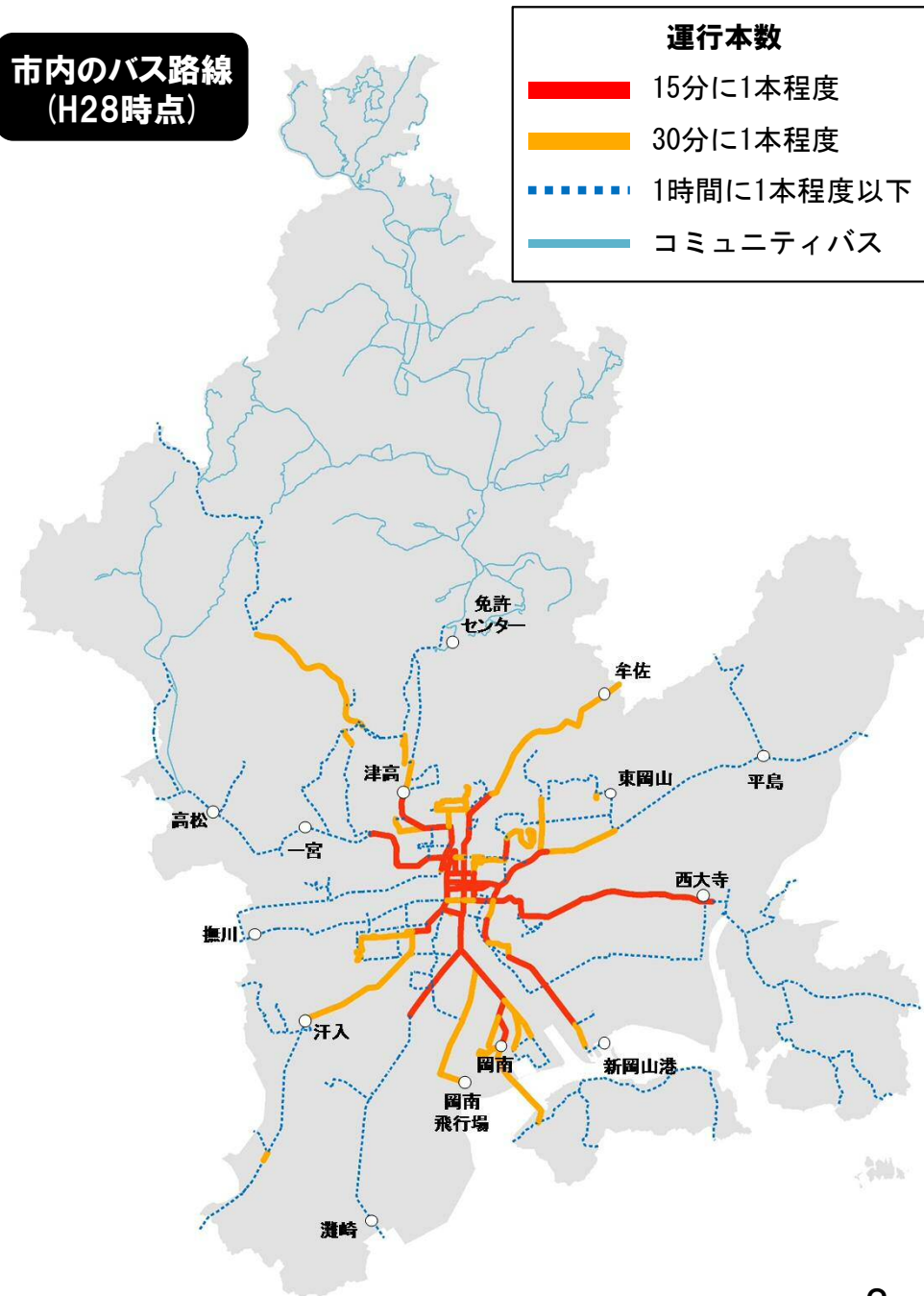
- 直近3年では、多くの路線が横ばい・微減
- 岡南・新岡山港方面はH28に大きく増加しており、要因の1つとして「瀬戸内国際芸術祭（約3か月間）」の開催が考えられる

方面別の利用者数(1日あたり)

※主要バス路線



市内のバス路線 (H28時点)



2. 公共交通の利用環境

① 路線バスの減便・廃止

- 路線バスは、利用者数の減少に伴い、**運行区間が20年間で24%減少**
- また、人口減少の大きい**周辺部を中心に大幅に減便**

廃止区間
(H6⇒H28)

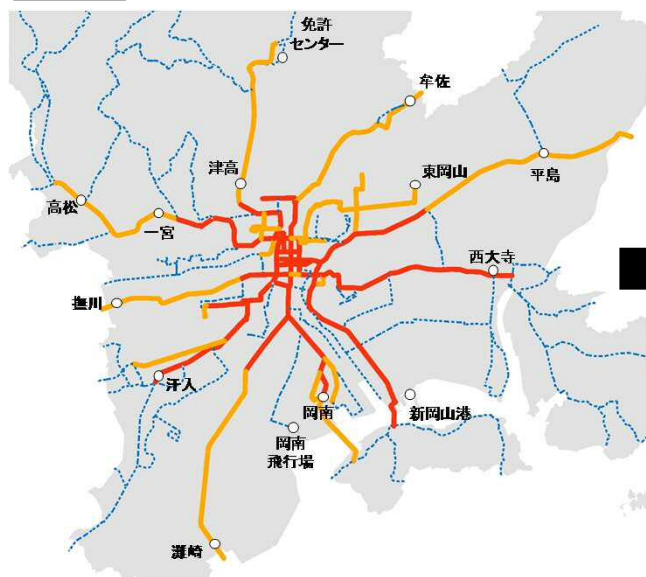
■ **廃止区間**
 — 現在の運行区間
 コミュニティバス

人口減少
(S60⇒H27)

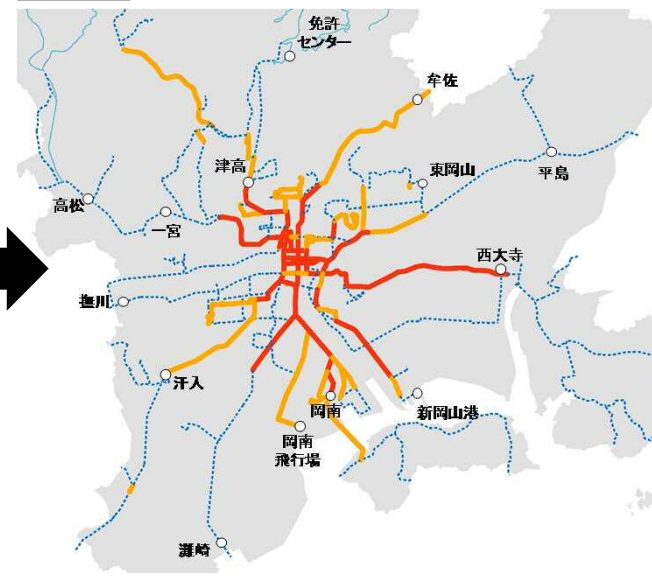
■ 減少率30%~
 ■ 減少率20%~
 ■ 減少率10%~
 ■ 減少率0~10%
 ■ 増加

減便区間
(H6⇒H28)

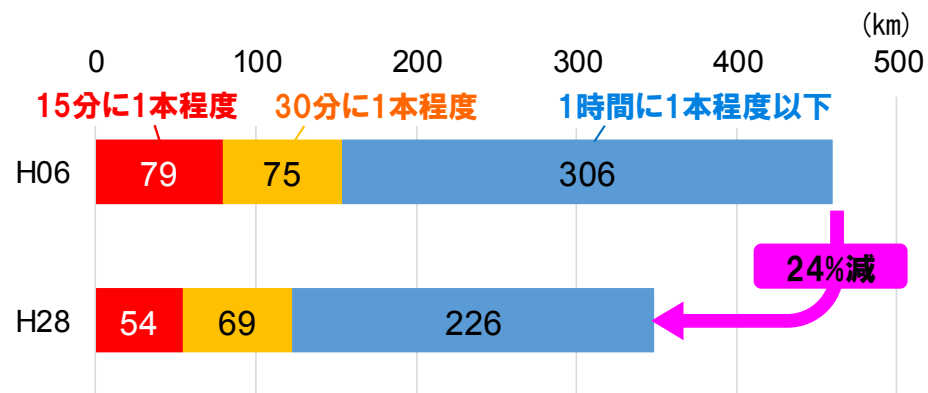
H6



H28



運行区間と便数内訳
(H6⇒H28)

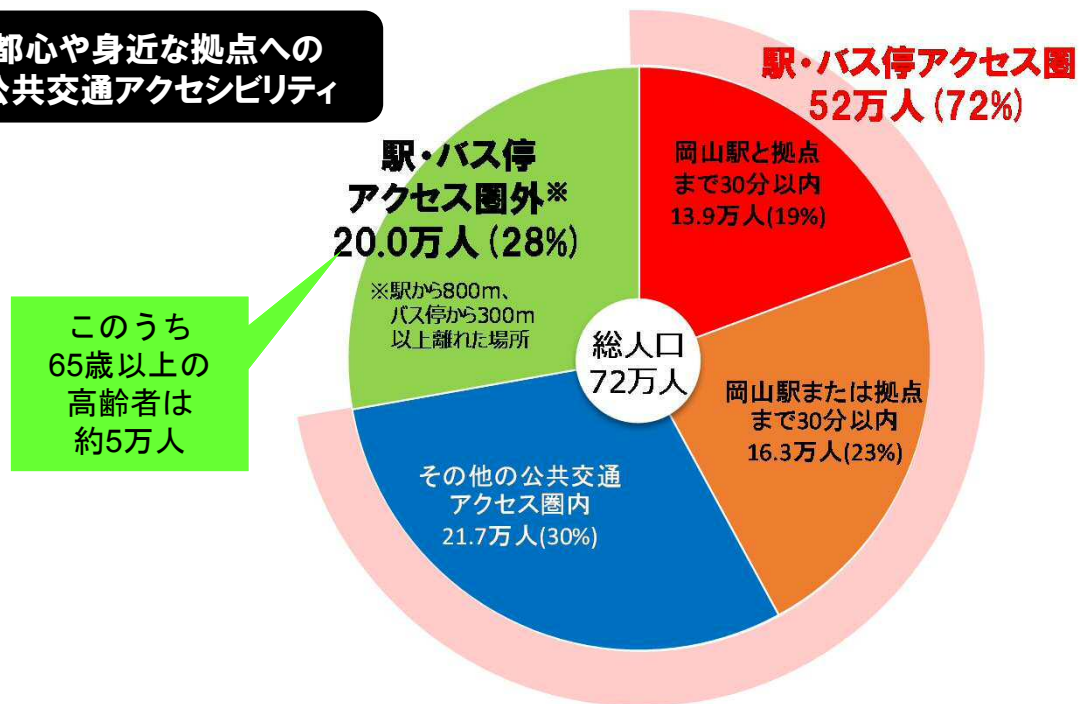


2. 公共交通の利用環境

② 公共交通へのアクセス性、都心や身近な拠点へのアクセス性

- 駅から800mまたはバス停から300m離れた場所に居住する人口は**20万人**
- そのうち65歳以上の**高齢者は約5万人**
- 都心や身近な拠点に公共交通で30分以内で行ける人口は**30.3万人**

都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティ



- 市内を100mメッシュに分割し、各メッシュで都心及び全ての拠点までの公共交通所要時間を算出
- 各メッシュを上記4区分に分類した後、メッシュ人口を集計
- 公共交通の乗車時間は時刻表、駅・バス停へのアクセス時間は徒歩速度（分速50m）から導出

自宅から都心・拠点まで公共交通で行く時間

最寄り駅・バス停までの徒歩時間
(駅800m、バス停300m圏内)

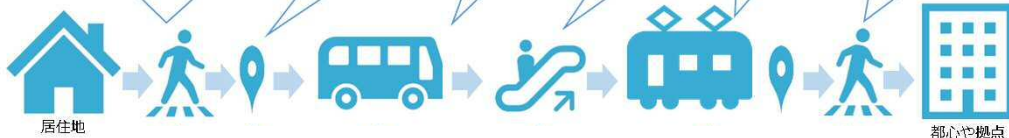
駅・バス停での待ち時間

乗車時間

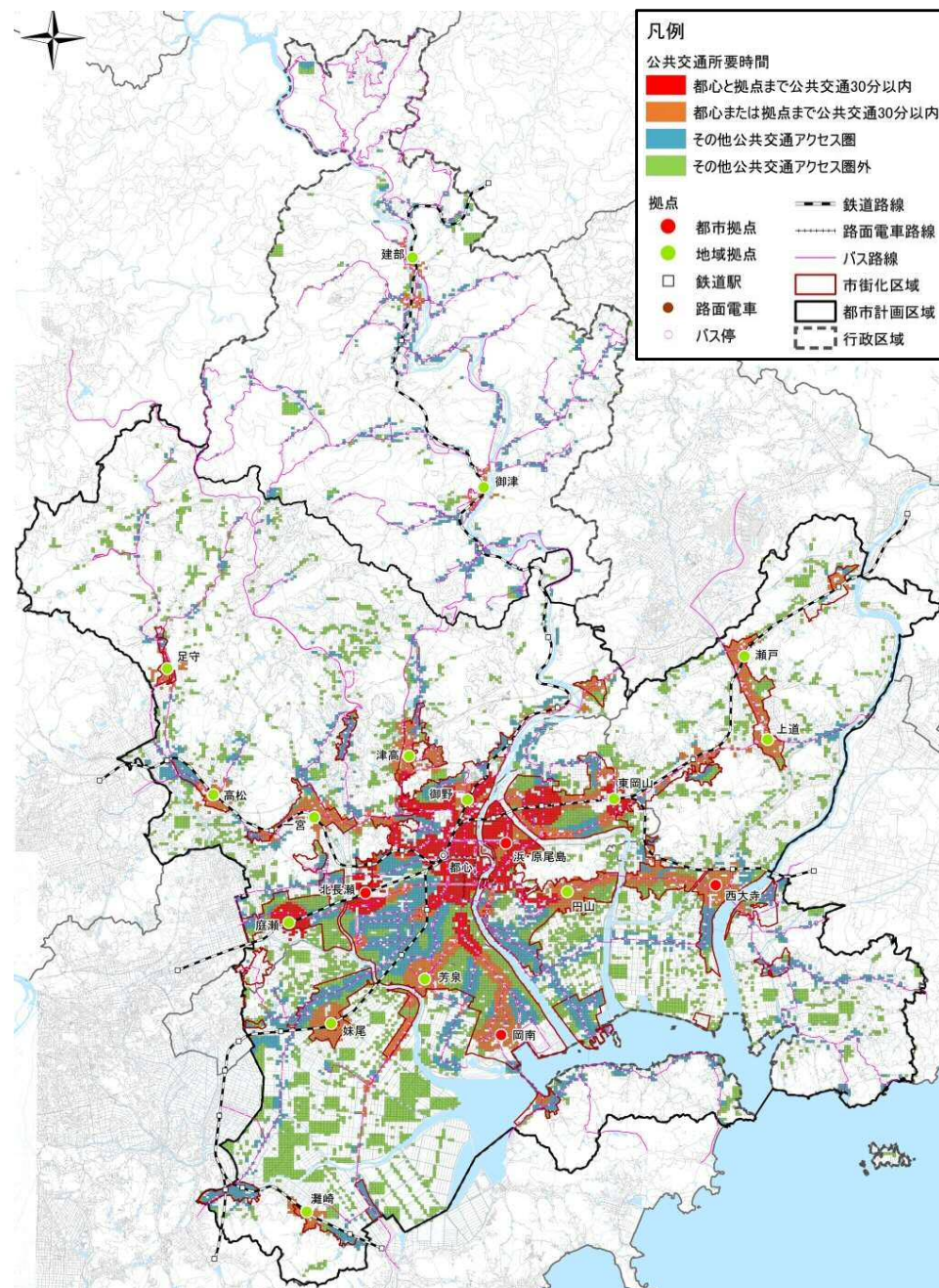
乗換え時間

乗車時間

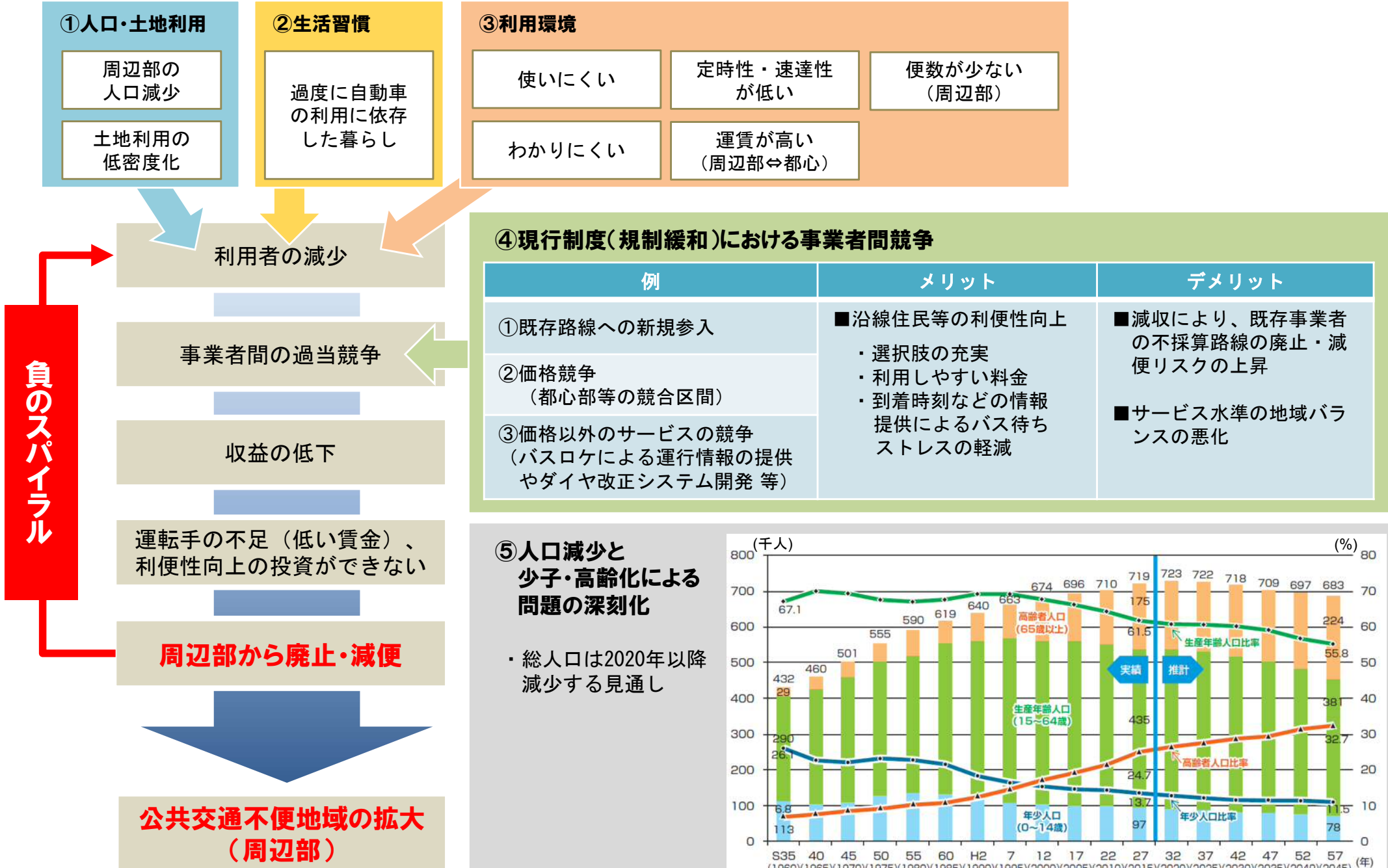
駅・バス停からの徒歩時間



100mメッシュごとの評価結果



3. 問題の構造（特に路線バス）



負のスパイラル

