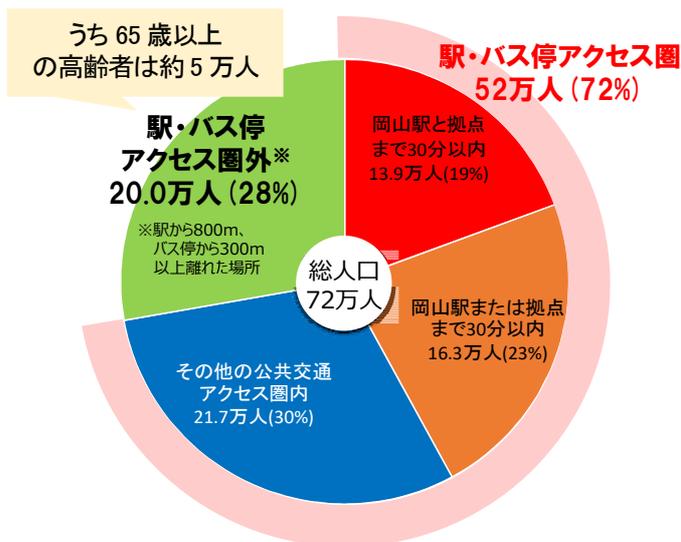


(4) 交通不便地域の移動手段の確保

鉄道駅やバス停にアクセスしやすい地域（鉄道駅半径 800m圏内、バス停半径 300m圏内の地域）の居住人口は約 52 万人であり、総人口の約 7 割を占めています。

一方、残りの約 20 万人（総人口の約 3 割）の市民は、鉄道駅やバス停にアクセスしづらい地域に居住しています(図21)。

このような公共交通利用が不便な地域では、買い物や通院などの日常生活で必要な移動手段の確保が求められます。



<100m メッシュ単位>

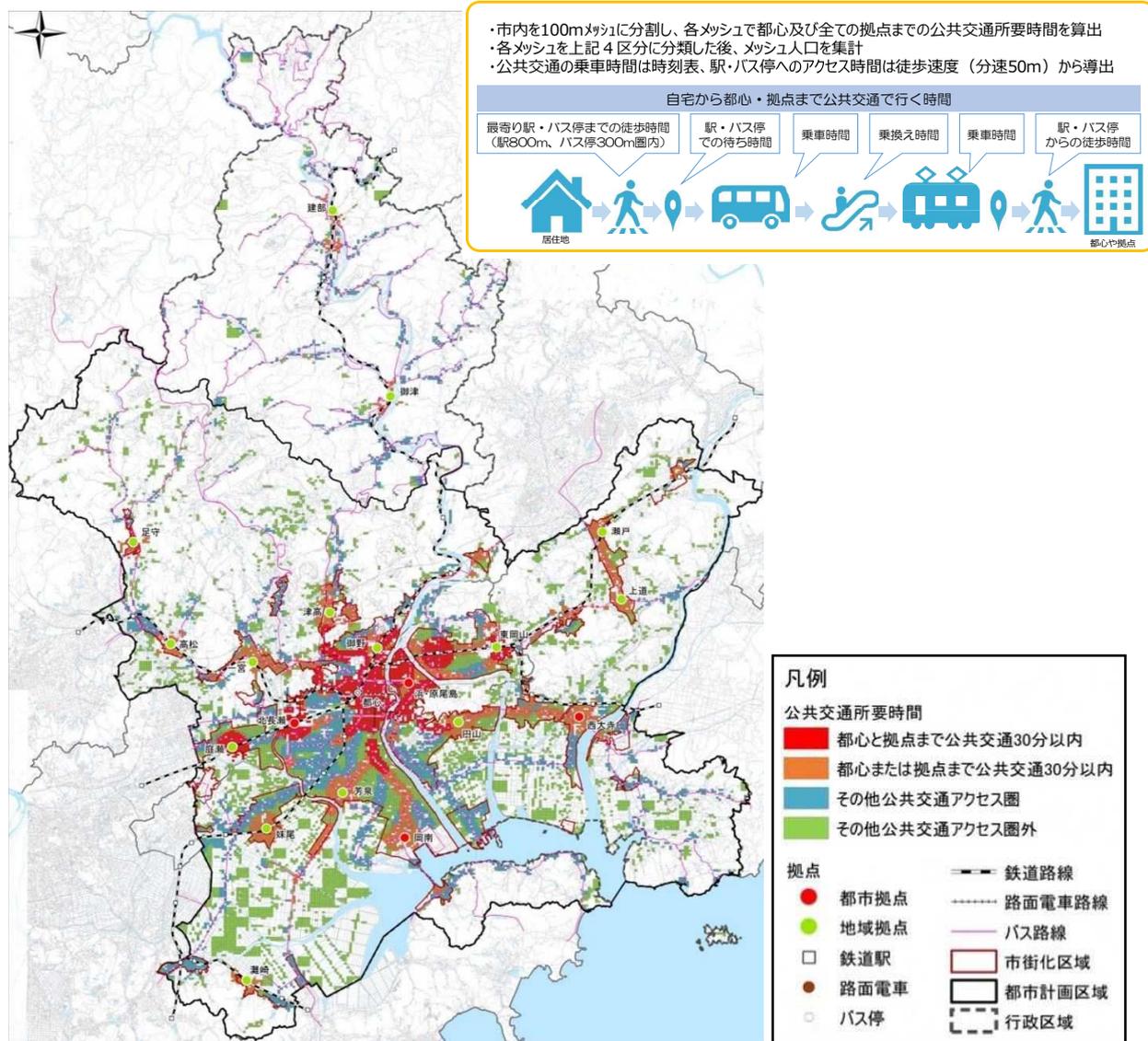


図 21 都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティ

## (5) 公共交通のミッシングリンクの解消

路線バスや生活交通と接続していない駅は半数程度あります(表1)。公共交通の利用促進や、都心部への自動車交通の流入抑制の観点から、引き続き、駅の交通結節点機能の強化が必要です。

表1 各駅におけるバス路線の接続状況

| 路線名   | 駅名   | 1日あたり<br>乗降者数<br>(H30)<br>(人) | 1日あたり<br>運行本数(平日)<br>※上下平均<br>(本) | 結節機能<br>バスとの接続 |          |
|-------|------|-------------------------------|-----------------------------------|----------------|----------|
|       |      |                               |                                   | 路線バス<br>(便数/日) | 生活<br>交通 |
| -     | 岡山   | 139,142                       | 316                               | ○(1,222)       | -        |
| 山陽本線  | 北長瀬  | 8,940                         | 93                                | ○(30)          | -        |
| 山陽本線  | 庭瀬   | 8,648                         | 93                                | ×              | -        |
| 山陽本線  | 東岡山  | 7,878                         | 77                                | ○(46)          | -        |
| 山陽本線  | 西川原  | 7,726                         | 77                                | ×              | -        |
| 赤穂線   | 西大寺  | 7,408                         | 38                                | ○(20)          | ○        |
| 山陽本線  | 高島   | 7,038                         | 77                                | ○(49)          | -        |
| 瀬戸大橋線 | 妹尾   | 6,344                         | 59                                | ×              | -        |
| 山陽本線  | 瀬戸   | 5,464                         | 39                                | ○(20)          | ○        |
| 瀬戸大橋線 | 大元   | 3,618                         | 37                                | ○(77)          | -        |
| 瀬戸大橋線 | 備前西市 | 3,406                         | 32                                | ×              | -        |
| 赤穂線   | 大多羅  | 3,188                         | 38                                | ×              | -        |
| 山陽本線  | 上道   | 2,908                         | 39                                | ×              | ○        |
| 津山線   | 法界院  | 2,584                         | 27                                | ○(114)         | -        |
| 吉備線   | 備中高松 | 2,584                         | 32                                | ×              | -        |
| 吉備線   | 備前三門 | 2,130                         | 32                                | ○(30)          | -        |
| 吉備線   | 備前一宮 | 2,010                         | 32                                | ×              | -        |
| 津山線   | 金川   | 1,680                         | 25                                | ×              | ○        |
| 吉備線   | 足守   | 1,326                         | 30                                | ×              | ○        |
| 山陽本線  | 万富   | 1,250                         | 37                                | ×              | ○        |
| 吉備線   | 吉備津  | 1,214                         | 32                                | ×              | -        |
| 吉備線   | 大安寺  | 682                           | 32                                | ×              | -        |
| 宇野線   | 彦崎   | 584                           | 25                                | ×              | -        |
| 津山線   | 福渡   | 522                           | 25                                | ×              | ○        |
| 宇野線   | 備前片岡 | 468                           | 25                                | ×              | -        |
| 宇野線   | 迫川   | 460                           | 25                                | ×              | ○        |
| 瀬戸大橋線 | 植松   | 370                           | 22                                | ○(4)           | -        |
| 津山線   | 建部   | 368                           | 18                                | ×              | ○        |
| 瀬戸大橋線 | 備中箕島 | 352                           | 31                                | ×              | -        |
| 津山線   | 野々口  | 280                           | 19                                | ×              | ○        |
| 津山線   | 備前原  | 218                           | 18                                | ×              | -        |
| 津山線   | 玉柏   | 188                           | 18                                | ×              | -        |
| 津山線   | 牧山   | 54                            | 18                                | ×              | ○        |

(6) 利用しやすい利用環境の整備

① 利用可能なサービスの統一化

鉄道、路面電車、各社の路線バスでは、ICカード等のキャッシュレス化への対応状況や、遅れ情報の提供の有無など、利用者が受けられるサービスが事業者間で異なります(表2)。

また、バス路線が重複する区間では、各社の標識が林立して時刻表や路線図などの運行情報が別々に提供されていたり(図22)、停留所の設置箇所が異なる(図23)等、利用者には複雑でわかりづらい状況にあります。

表2 事業者間で異なる利用可能なサービス

| 内容   | 鉄道 | 路面電車 | 路線バス |    |    |    |             |    |    |    | 購入・チャージ |                                 |
|--|----|------|------|----|----|----|-------------|----|----|----|---------|---------------------------------|
|  |    |      | 岡電   | 両備 | 東備 | 下電 | 中鉄          | 宇野 | 備北 | 八晃 |         |                                 |
| ハレカ           | ×  | ●    | ●    | ●  | ●  | ●  | △<br>共同運行のみ | ●  | ×  | ×  | ●       | ・バス車内<br>・岡山駅・天満 BT・表町 BC など    |
| イコカ (10カード)  | ●  | ●    | ●    | ●  | ●  | ●  | △<br>共同運行のみ | ×  | ×  | ×  | ×       | ・駅、コンビニ<br>・クレジットカード決済でオートチャージ可 |
| モバイル電子決済 (スマホ決済)   | ×  | ×    | ×    | ×  | ×  | ×  | ×           | ×  | ×  | ●  | —       |                                 |
| 遅れ情報提供 (バス標準フォーマット運用)  | —  | —    | ●    | ●  | ●  | ●  | ×           | ●  | ×  | ×  | —       |                                 |



図22 各社の標識の林立

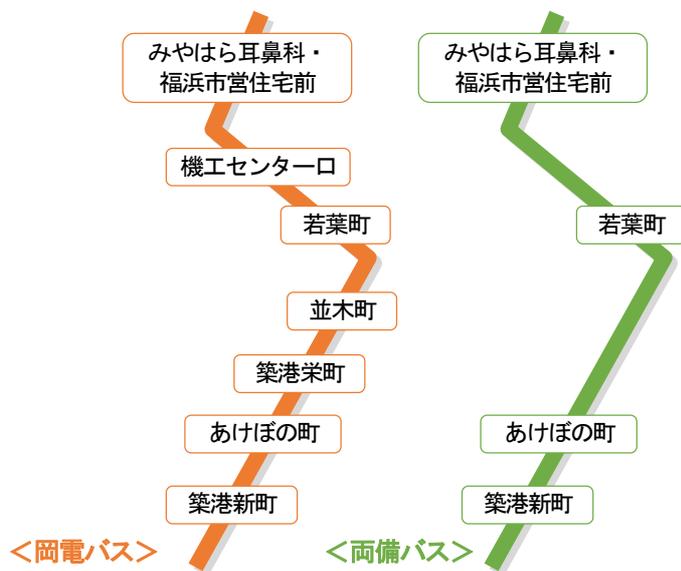
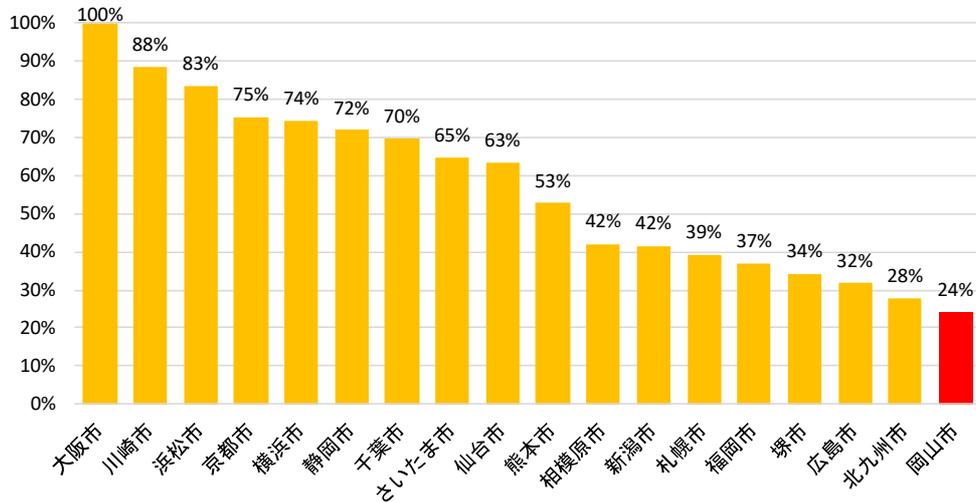


図23 停留所設置箇所の違い

② バリアの解消

ノンステップバス等の低床車両の導入率を政令市で見ると、岡山市は最も低い状況にあります(図24)。また、低床車両による運行においても、バス車両が正着できない場合、バス停とバス車両間で段差が生じるため、バリアが残る状況になります(図25)。



※ 本市の値は、バス協会提供資料から算出。市内在籍の車両の導入率。  
 ※ 他都市の数値は、各市への調査結果による。(名古屋市・神戸市は不明)

図24 ノンステップバス導入率 (H30 年度末時点)



図25 バス乗降時の段差発生状況

③ 利用しやすい運賃設定

周辺部から都心までの路線バスの運賃は、鉄道と比較して高く設定されています(図26)。往復すると1000円を超える場合もあり、都心部の1日駐車料金と同等または高いことから、公共交通が選択されにくい状況となっています。

1日に路面電車や路線バスに支払う運賃総額は、800円以下が全体の90%を占めていることから(図27)、片道400円程度までが利用に耐えられる料金設定と考えられ、公共交通利用を促進するためには、利用者の料金負担の軽減が求められます。

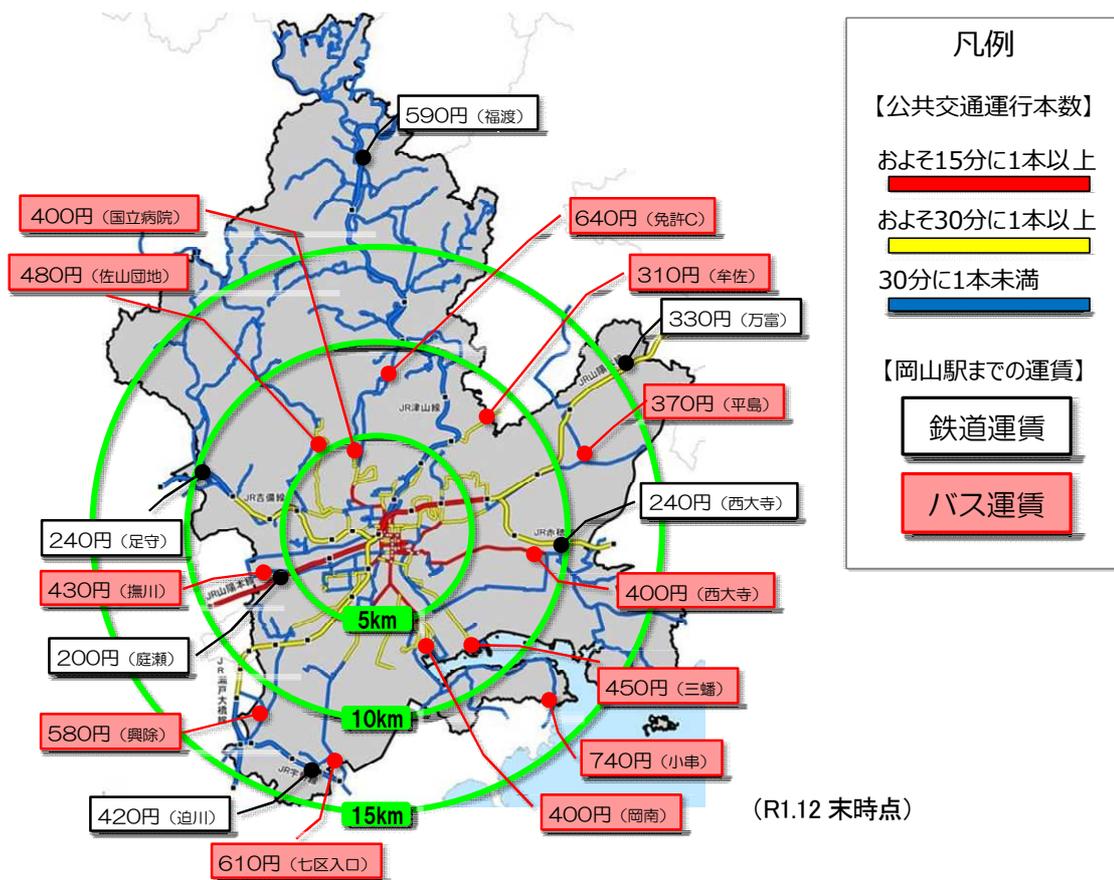


図26 岡山駅までの運賃 (鉄道・路線バス)

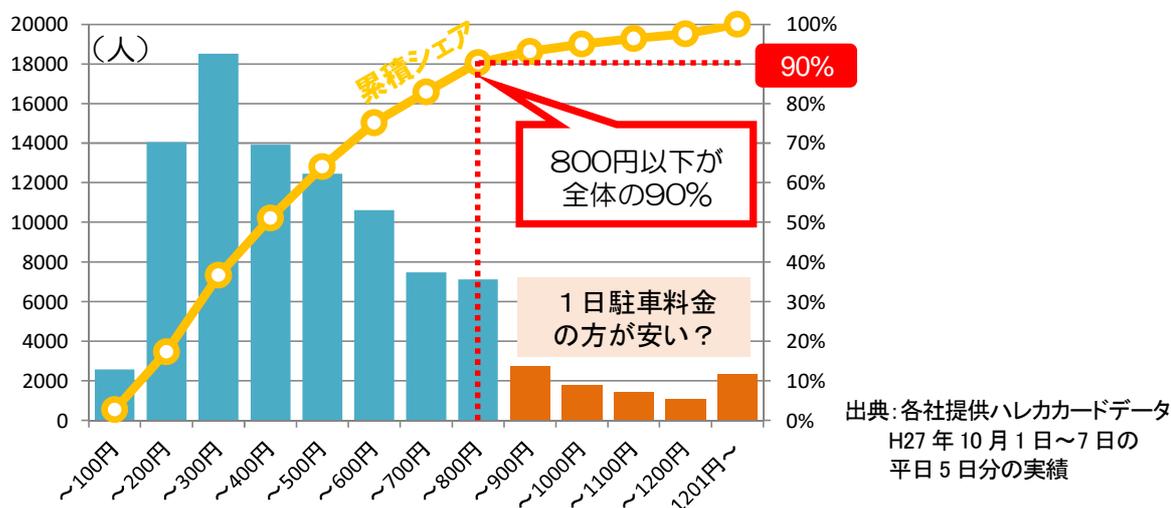


図27 1日に支払う運賃の総額 (路面電車・路線バス)

④ 定時性・速達性の確保

周辺部から都心までの路線バスでの移動は、朝ピーク時間帯は渋滞の影響もあり、1時間程度かかっており、また遅れも発生しているため、定時性・速達性の確保が課題となっています。

現在、定時性・速達性確保の観点から、バスレーンが各方面で設置されていますが、十分に機能していない状況となっています。

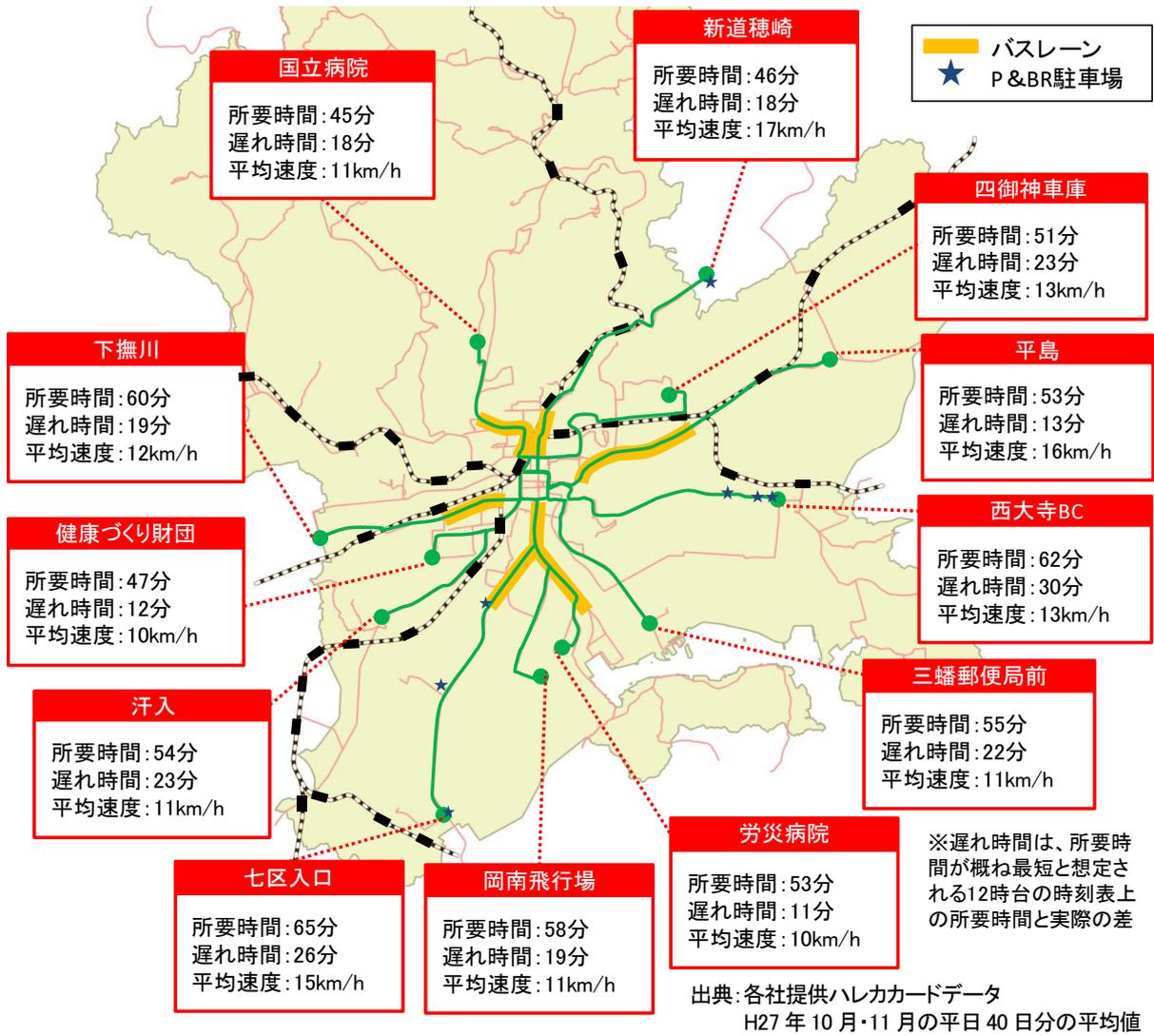


図 28 バスの遅れ状況



(8) 市民ニーズへの対応

生活環境に対する不安について、多くの世代で「バスの減便・廃止」への不安感が高まっています。高齢になるほど、また居住地が都心から離れるほど「バスの減便・廃止」に対する不安感が高くなる傾向があります(図31)。

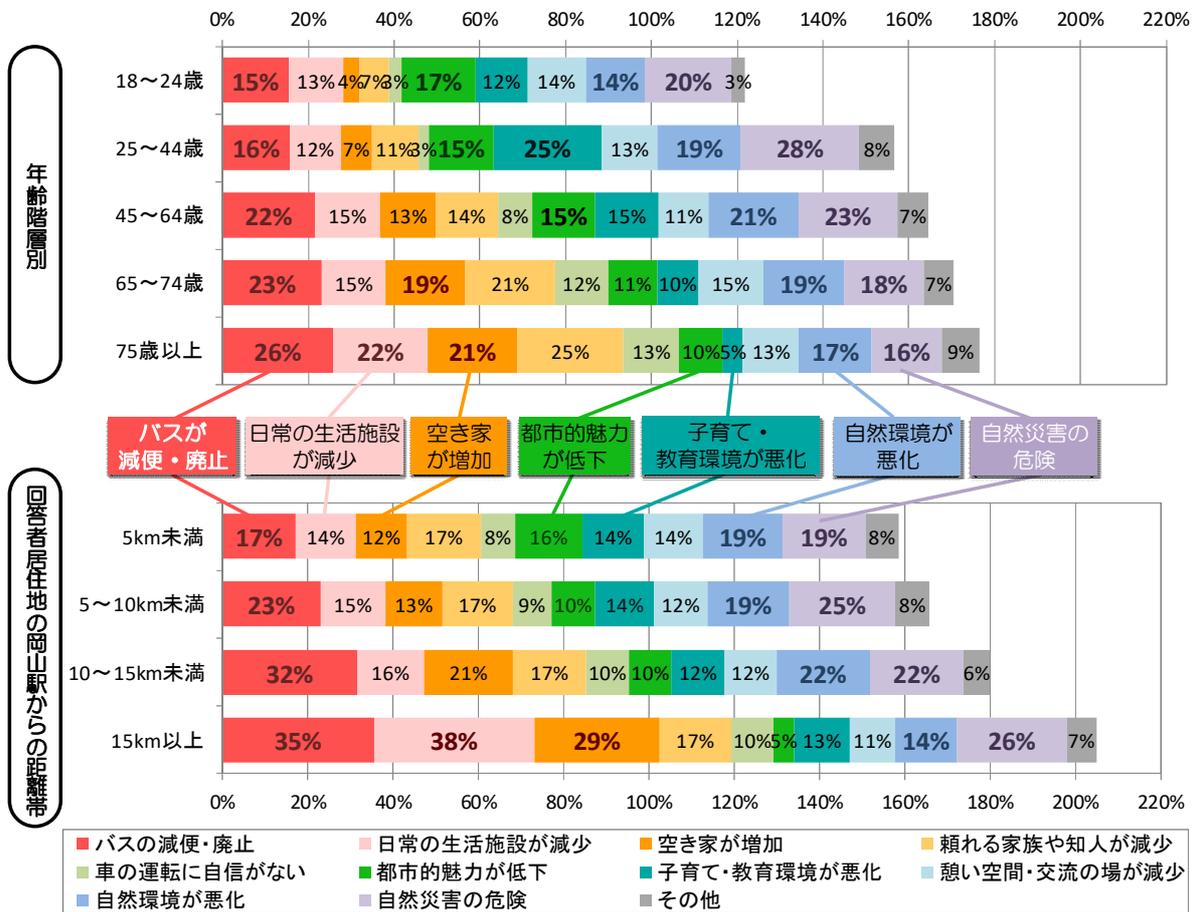


図31 今の生活で不安に思うこと (3つまで選択)

「ふだん自分で車を運転している」市民のうち、20%以上の方が「できれば運転したくない」と考えています。また、75歳以上の方の26%が、移動手段がなくなることを理由に免許返納ができない状況にあります。何らかの物理的・心理的な制約を受けながら、自動車を運転している方が一定数存在します(図32)。

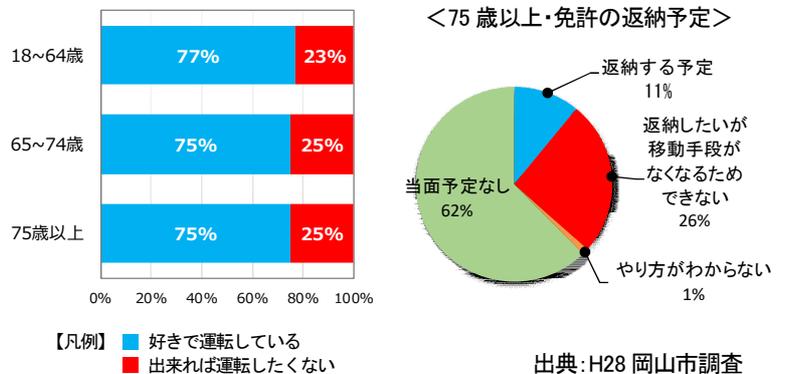
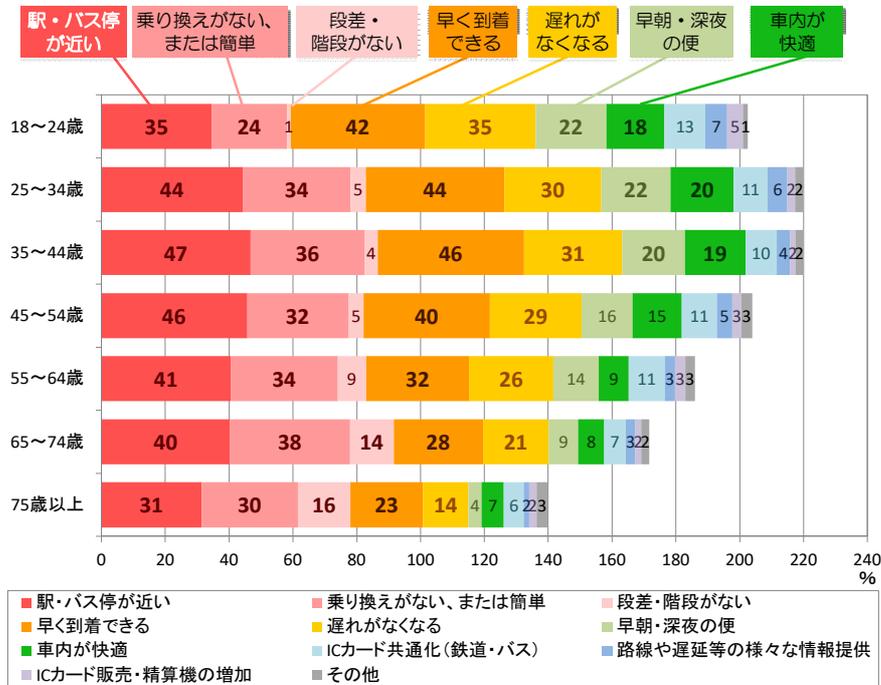


図32 自動車を運転する人の潜在意識

公共交通の利用で求める運行サービスは、全ての世代において、「駅・バス停までの距離」、「定時性・速達性」、「結節性」を求めるニーズが高くなっています。若い世代では、「早朝・深夜の便」、「車内の快適さ」を求めるニーズが高く、高齢になると「段差・階段の解消」を求めるニーズが高くなっています（図33）。

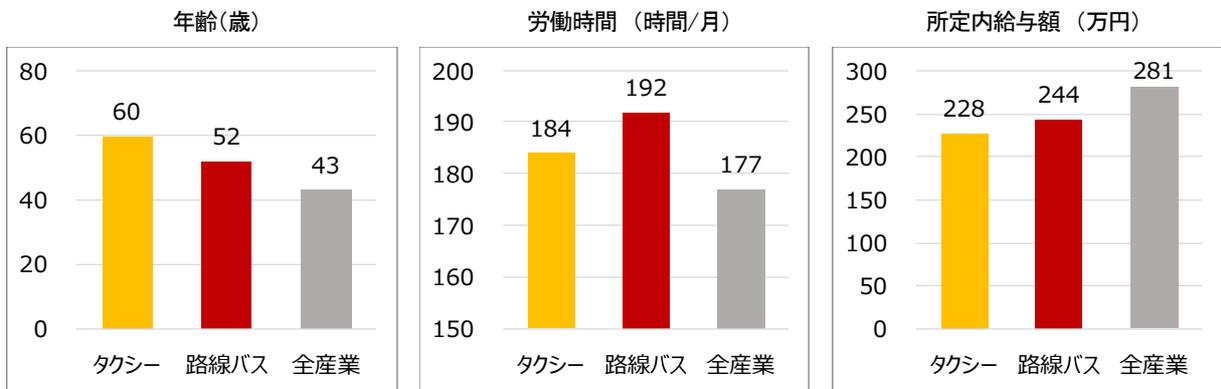


出典: H28 岡山市調査

図33 平日の主な移動における公共交通の利用で求める運行サービス（3つまで選択）

(9) 厳しい労働環境の改善

路線バス及びタクシー事業は、全産業と比べ、労働時間が長く、さらに給与水準が低くなっており、厳しい労働環境となっています（図34）。この状況を改善しなければ、若年層など新たな人材確保が難しくなり、持続的な輸送サービスの提供が困難となってしまいます。



出典: H30 賃金構造基本統計調査(岡山県)

図34 厳しい環境にある路線バス・タクシーの就業構造

### 3 問題の構造

低密度な市街地の拡大と自動車へ過度に依存した暮らし、「使いにくい」「遅い・遅れる」「わかりにくい」「運賃が高い」「便数が少ない」といった利用環境は、利用者の減少を招き、さらに事業者間での過度な競争による運賃の低廉化や路線の重複により各社の収益低下を招きます。

その結果、路線の廃止や減便が行われ、さらに利用者が減り、公共交通の衰退につながる負のスパイラルに陥っています。

そして、公共交通の衰退は、高齢化社会において欠かせない日常生活の移動手段を失うことであり、市民生活の質を維持することが困難となるだけでなく、低密度な市街地の拡大や健康維持の基本となる「歩く」機会の喪失にもつながり、都心や各地域でのにぎわい低下や社会保障費の増大など、都市の持続可能性が低下します。

この負のスパイラルから脱却するためには、人口・土地利用、生活習慣、利用環境、事業者間での過度な競争といった問題について、体系的に対策を講じる必要があります。

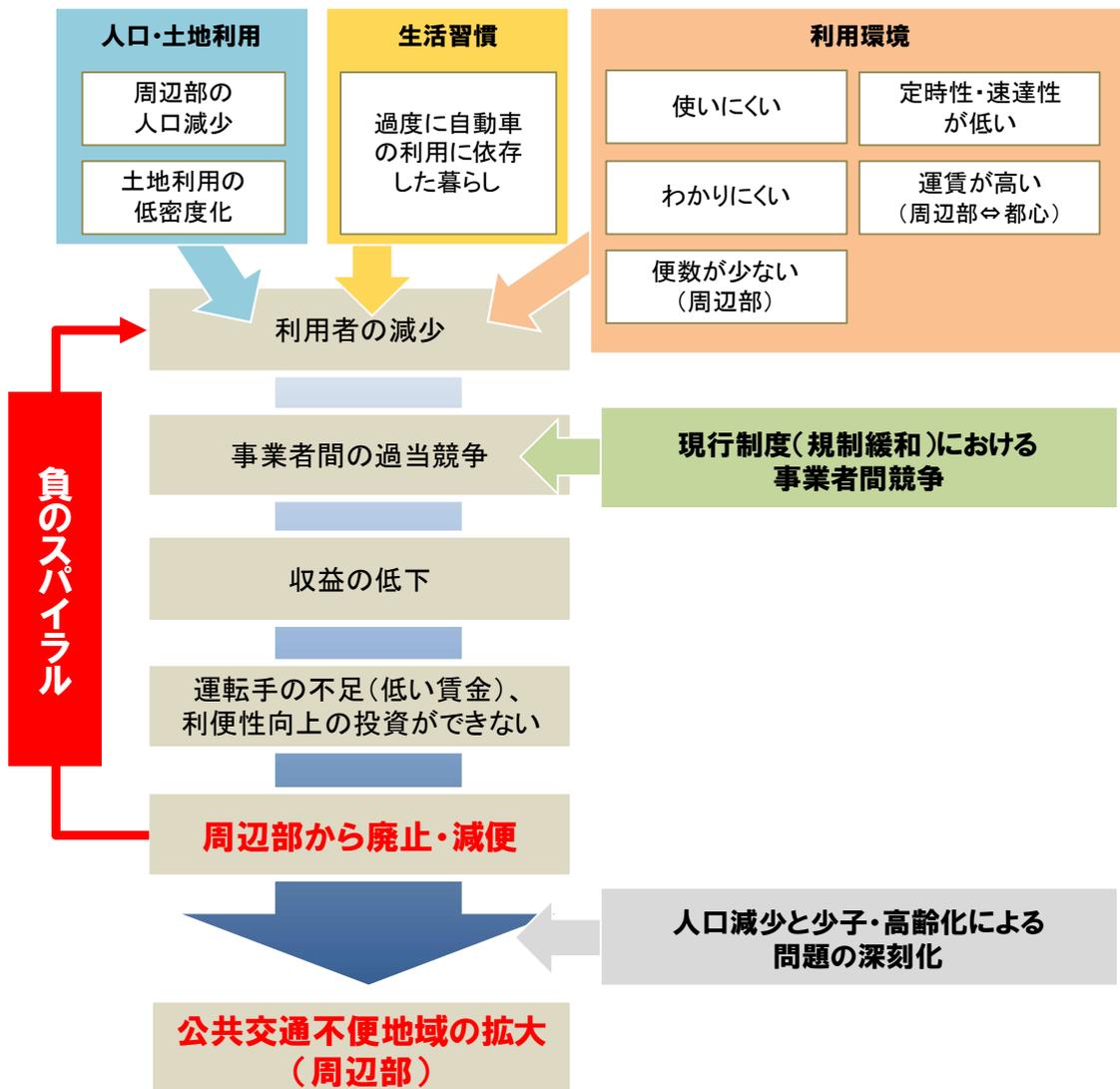


図 35 公共交通の負のスパイラル