

たたき台

岡山市公共交通網形成計画

～持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて～

令和2年 月

岡山市

目 次

第1章 岡山市地域公共交通網形成計画について	1
1. 目的	
2. 位置づけ（上位計画、関連計画など）	
3. 計画区域	
4. 計画期間	
第2章 岡山市の現状と課題	3
1. 岡山市の概況	
2. 公共交通の現状と課題	
3. 公共交通に対する市民ニーズ	
第3章 計画の基本方針と目標	21
1. 達成すべき目標	
2. 基本方針	
3. 役割分担	
第4章 目標達成に向けた施策	23
1. 路線の維持（路線再編）	【乗れる】
2. 労働環境の改善	【働きやすい】
3. 速達性の向上	【早い】
4. 利用しやすい運賃・路線	【お手軽】
5. 待ち環境等利用環境の向上	【便利・快適】
6. 交通不便地域の移動手段の確保	【安心】
7. 路線再編の全体像	
第5章 計画の評価	41
1. 評価指標と目標値の設定	
2. PDCAサイクルによる着実な計画の遂行	
3. 制度改正等を踏まえた柔軟な対応	
参考資料	
1. 用語解説	
2. 岡山市公共交通網形成協議会 規約	
3. 岡山市公共交通網形成協議会 委員名簿	
4. 岡山市公共交通網形成協議会 開催状況	

第1章 岡山市地域公共交通網形成計画について

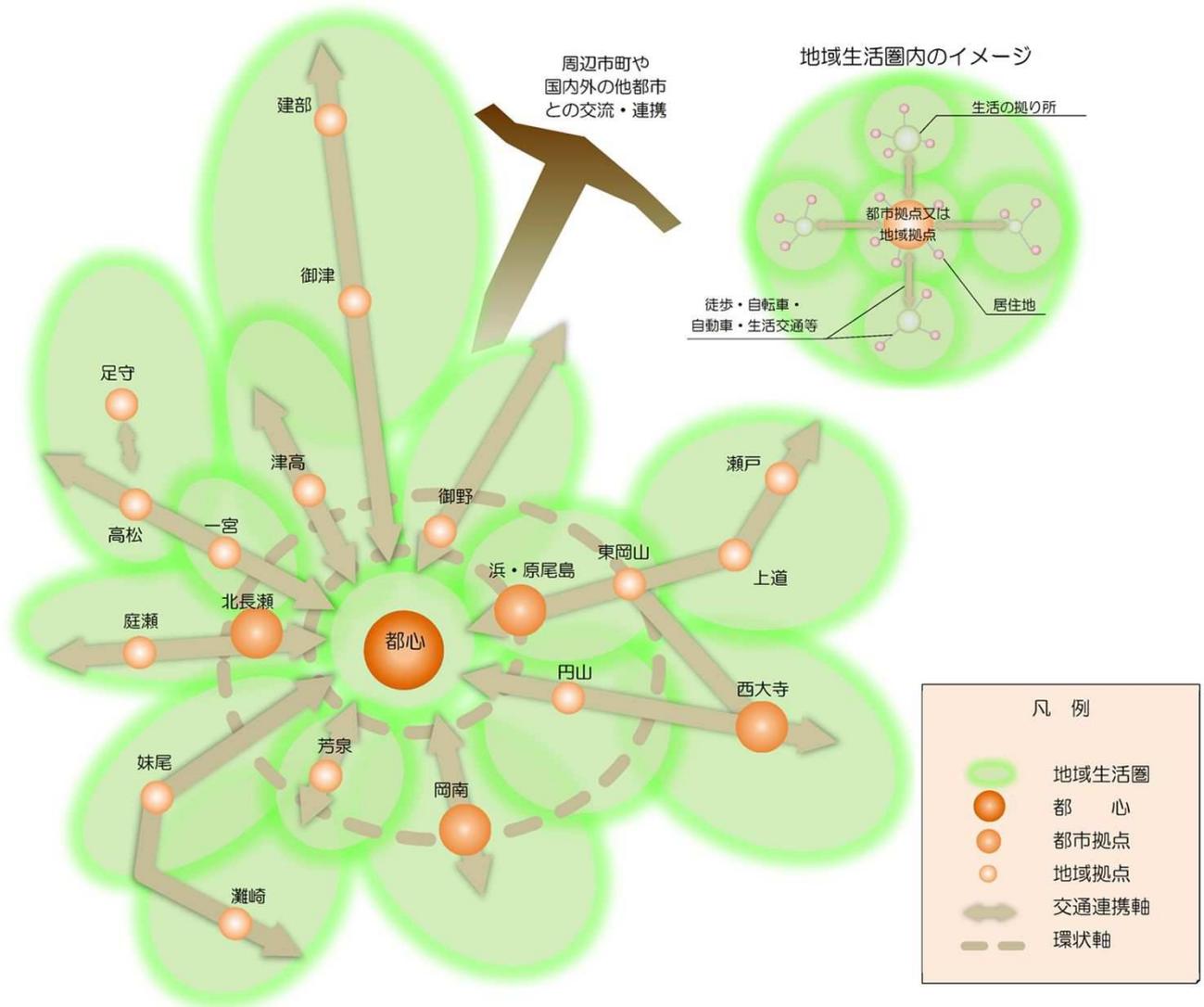
1. 目的

人口減少・少子高齢化が進行する中で、将来にわたって持続的に発展・成長し、暮らしやすい市民生活の確保を図るためには、居住などの都市機能を集約するとともに、これらが公共交通を中心に結ばれたコンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進める必要があります。

このような認識のもと、本市では、平成30年9月に「岡山市総合交通計画」を策定し、「コンパクトでネットワーク化された都市構造」を支える交通体系の将来像や実現化方策について示しました。

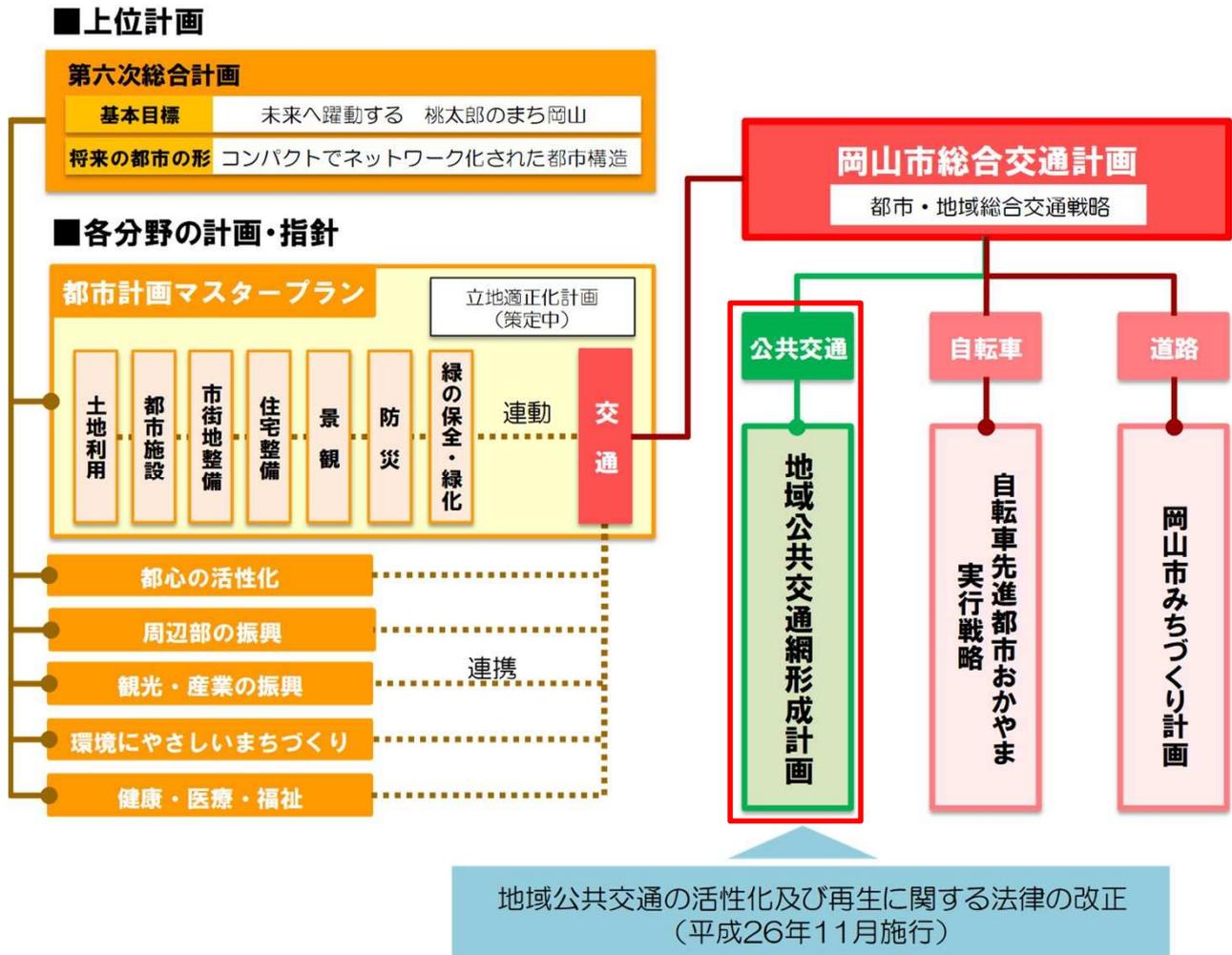
本計画は、岡山市総合交通計画に基づき、行政・事業者・市民等が連携・協働し、将来にわたって利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、公共交通に関する基本計画（マスタープラン）として策定するものです。

コンパクトでネットワーク化された都市構造（岡山市第六次総合計画）



2. 計画の位置づけ（上位計画、関連計画など）

本計画は、「地域公共交通の活性化及び委再生に関する法律」第5条に規定する法定計画であり、上位計画である「第六次総合計画」や「都市計画マスタープラン」、「総合交通計画」を踏まえ、目指すべき公共交通ネットワークとそれを実現するための施策等を位置付けるものです。



3. 計画区域

岡山市全域を対象とします。

また、岡山県南広域都市圏や連携中枢都市圏における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町との連携を図ります。

4. 計画期間

- 5年間（令和2年～令和6年）

第2章 岡山市の現状と課題

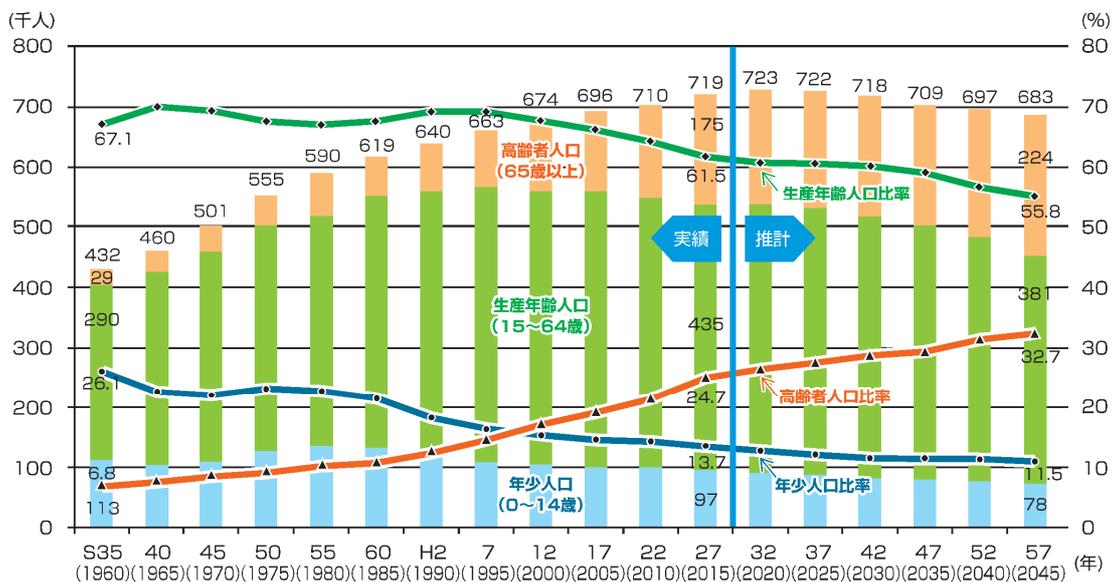
1. 社会経済情勢の変化

(1) 人口減少と高齢化の進展

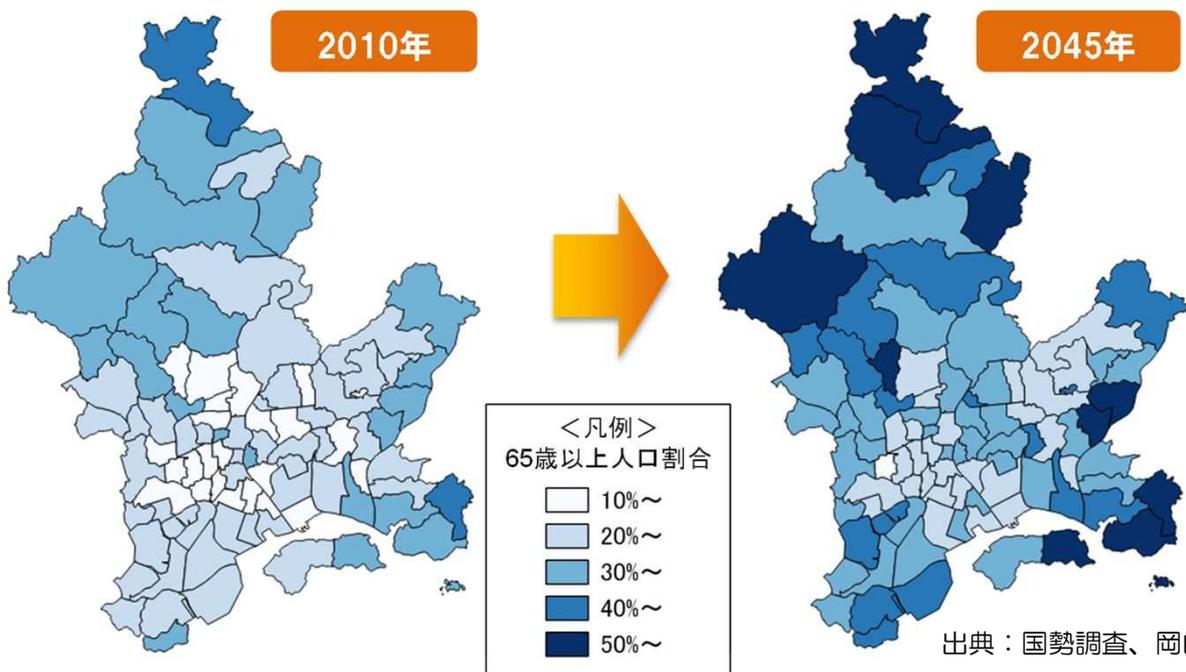
岡山市の人口は、今後30年で約5万人減少し、その間に、高齢者（65歳以上人口）は約7万人増加し、高齢化率は33%に上昇することが予測されています。また、周辺部では、都心や都心近郊と比較して高齢化が進行することが予測されています。

今後は、超高齢化社会を見据えた質の高い交通サービスの提供が求められます。

総人口の減少と高齢化



地域別の高齢化率（現況と将来）



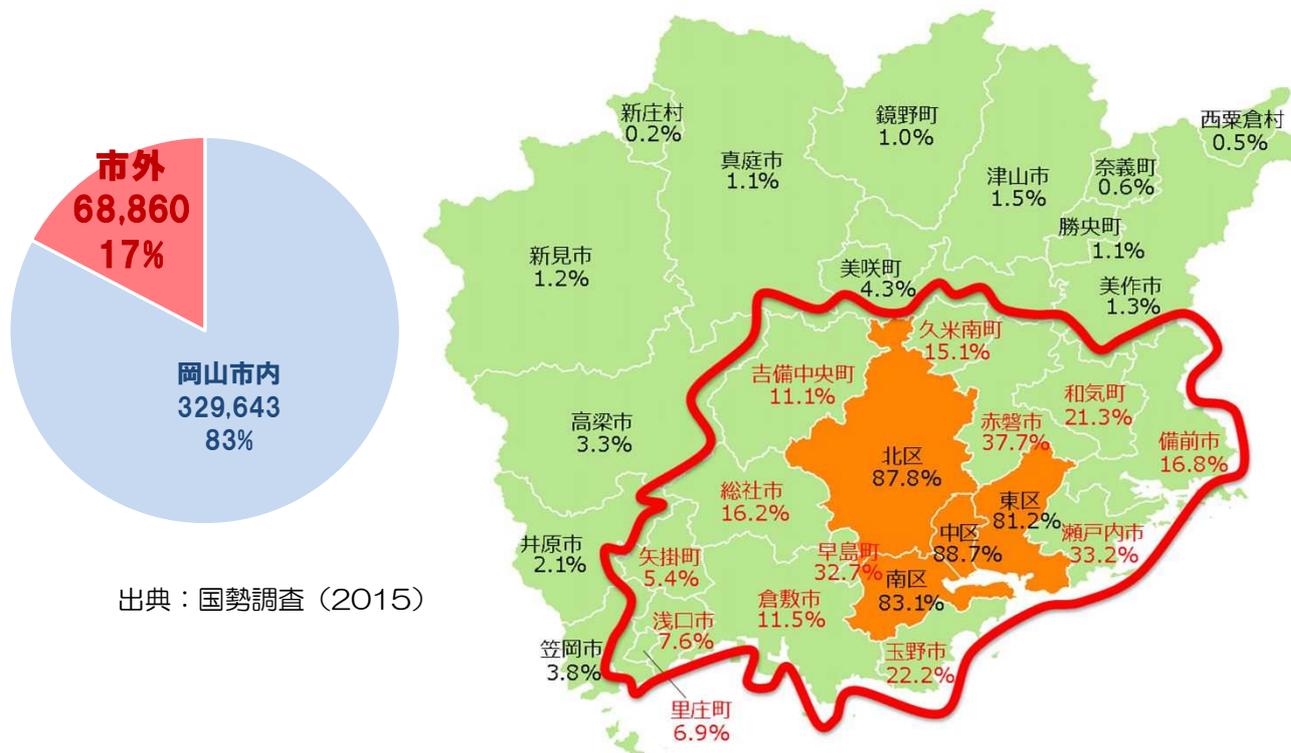
(2) 岡山都市圏の中心市としての役割

岡山市への通勤・通学者の割合が5%以上を占める市町は13市町あり、岡山市を中心とする人口150万人の都市圏を形成しています。

岡山市へ通勤・通学している市外居住者は約7万人となっており、日々、市域を跨ぐ広域の交通流動が発生しています。

岡山市は、岡山連携中枢都市圏の中心市でもあり、近隣市町との連携の中で、広域的な観点で交通施策を推進することが求められます。

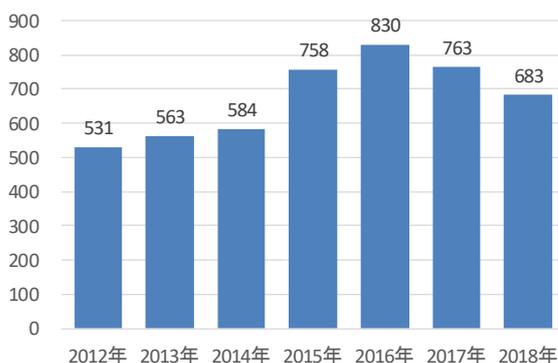
岡山市への通勤・通学する人数・割合



(3) 増加する観光需要

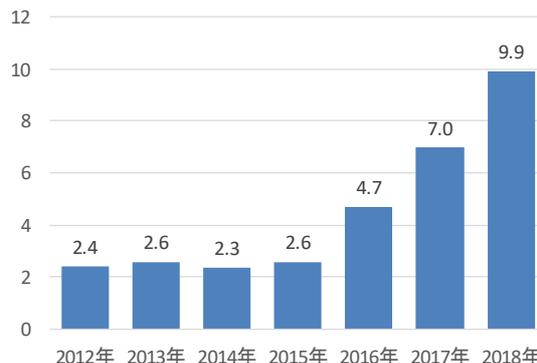
岡山市内の観光客数は、直近では減少しているものの、岡山空港の外国人入国者数は急増しており、活力と創造性あふれる経済・交流都市の実現に向けて、外国人や初めて岡山市を訪れる観光客にとって、移動しやすい交通環境の整備が求められます。

市内観光客の推移



出典：岡山市観光統計

岡山空港の外国人入国者数の推移



出典：出入国管理統計統計表

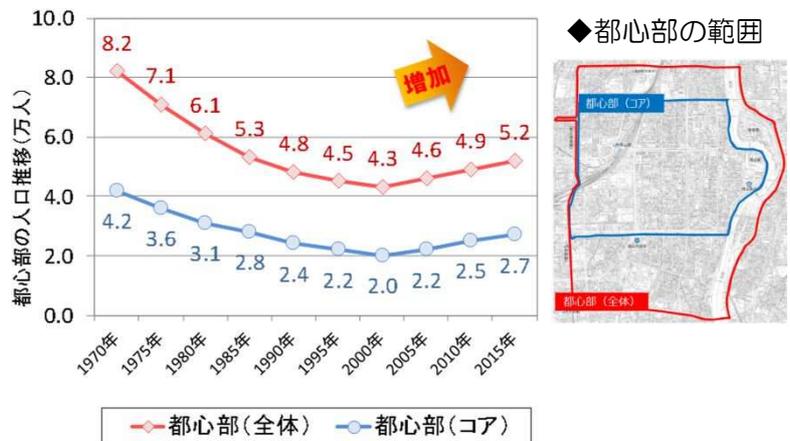
(4) まちづくりの進展

都心部の人口は、2000年以降増加に転じており、現在は1990年の水準まで回帰しています。

都心部では、新市民会館「岡山芸術創造劇場」の整備など、民間開発を含めて、複数の地区で再開発が予定されており、まちづくりの動きが活発化しています。

都市の躍動感を創出し、住みやすさに磨きをかけるためには、これらのまちづくりと連動した交通政策の推進が必要となります。

都心部の人口回帰



市街地再開発事業の動向



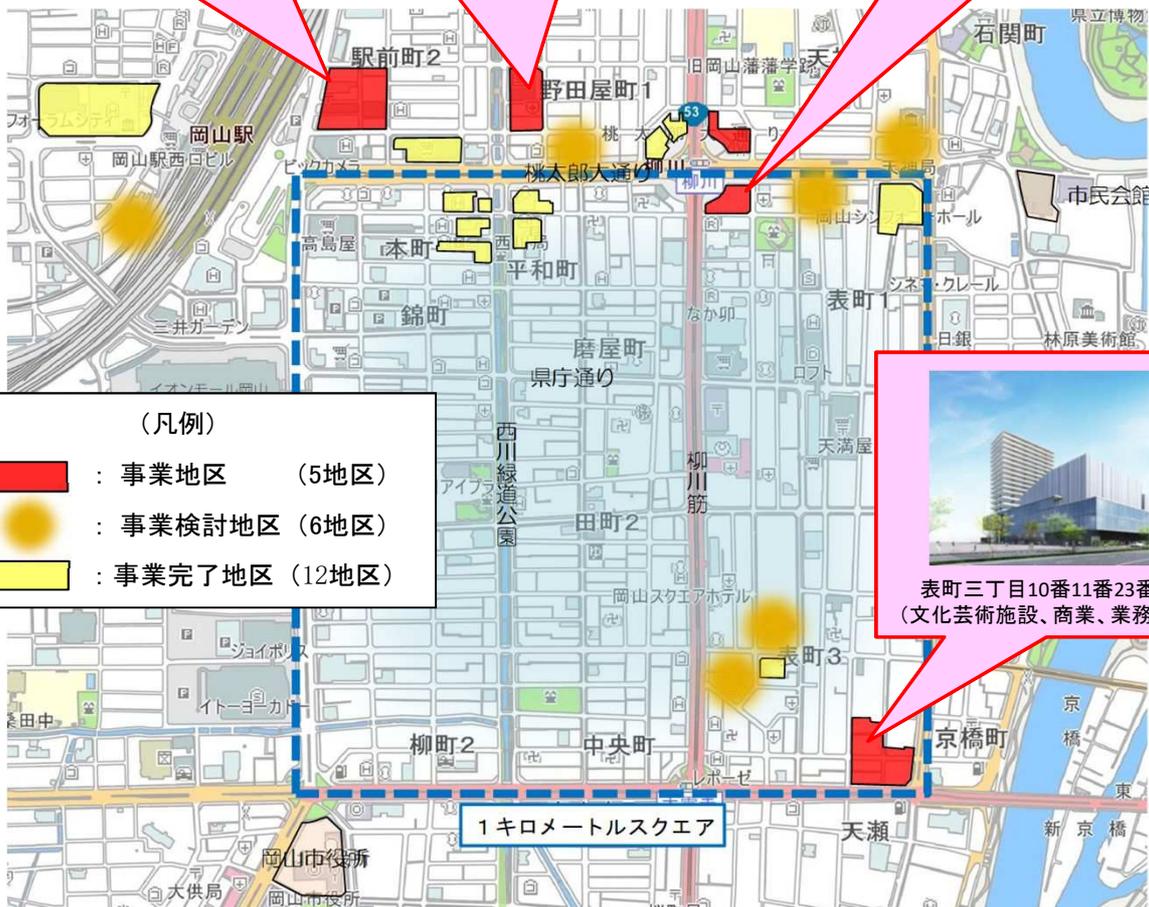
駅前町一丁目2番3番4番地区
(商業、業務、ホテル、コンベンション、共同住宅)



野田屋町一丁目2番3番地区
(商業、ホテル、医療・福祉、共同住宅)



中山下一丁目1番地区
(商業、医療・高齢者福祉、共同住宅)

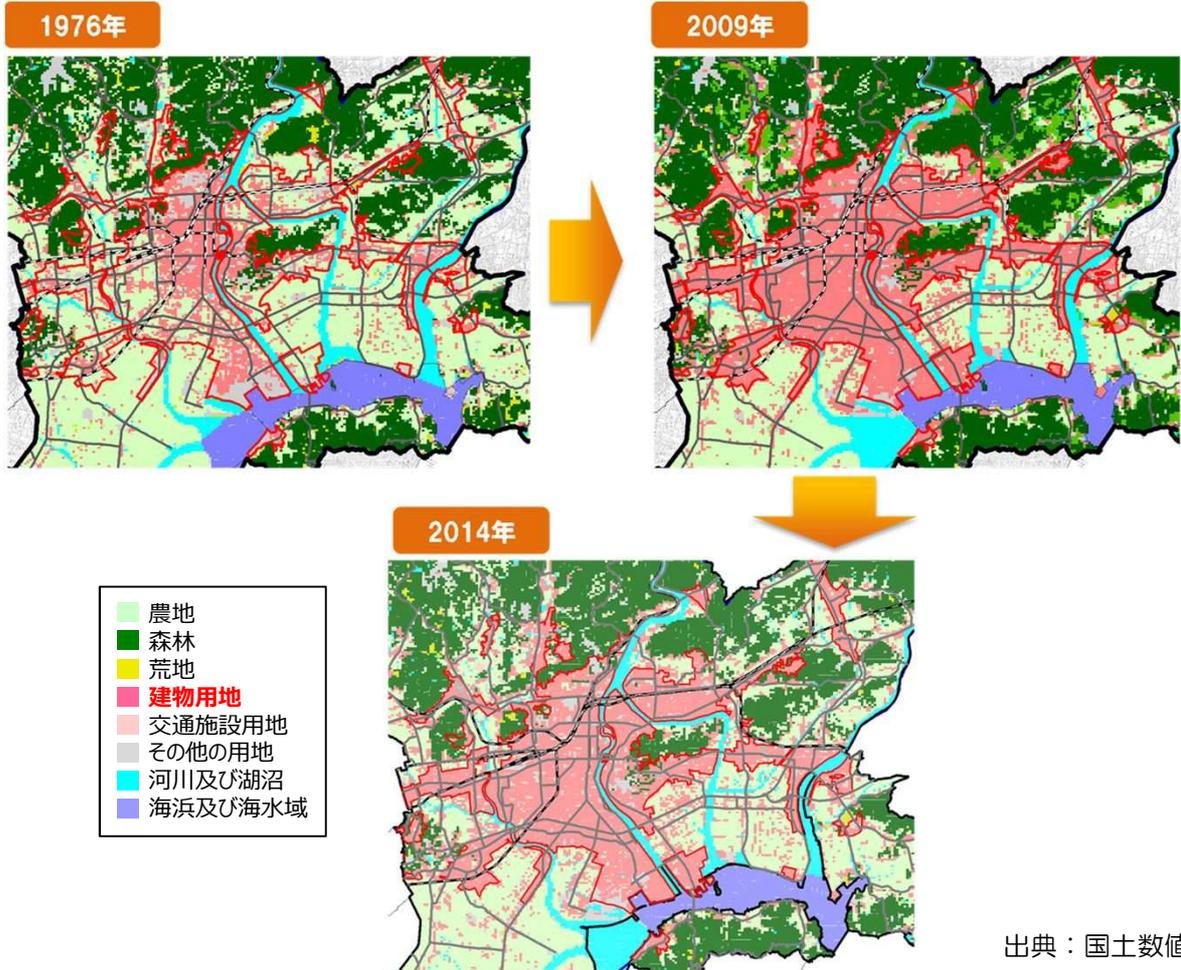


表町三丁目10番11番23番24番地区
(文化芸術施設、商業、業務、共同住宅)

都心部で人口回帰が進む一方で、人口密度が40人/ha以上の人口集中地区の面積は、50年間で4.3倍に増加しましたが、人口密度は0.6倍に低下しており、モータリゼーションの進展に伴って、自動車での移動を前提とした低密度な市街地が拡大しています。

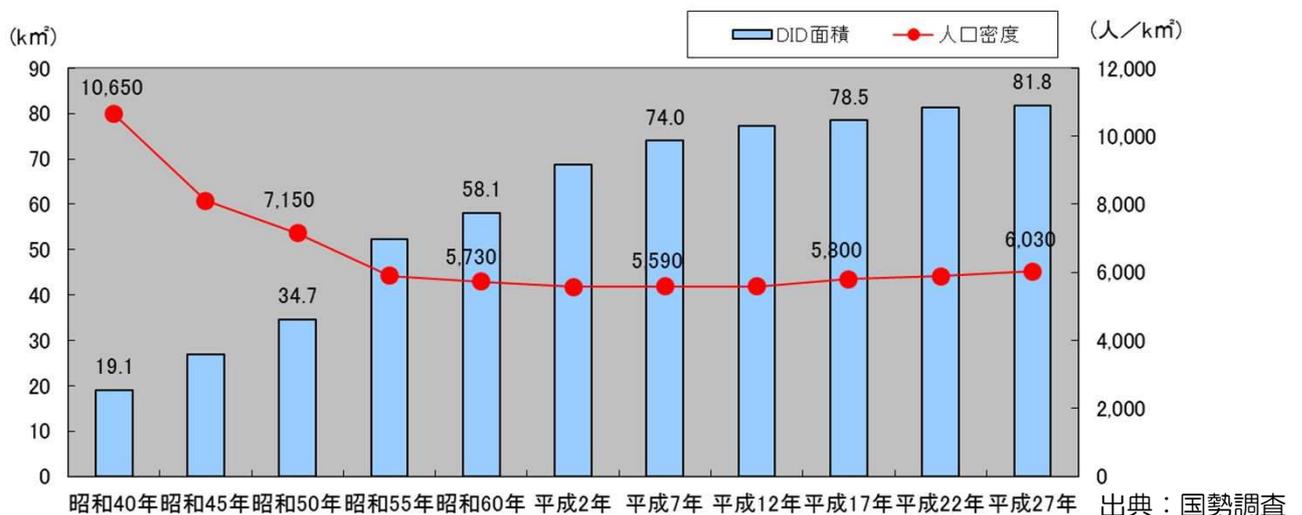
このような過度に自動車に依存した都市構造では、公共交通の衰退や交通渋滞、温室効果ガスの排出等による地球環境問題など、様々な問題が生じています。

土地利用状況の変遷（建物用地の拡大）



出典：国土数値情報

市街地の拡大と人口密度（DID地区）の推移

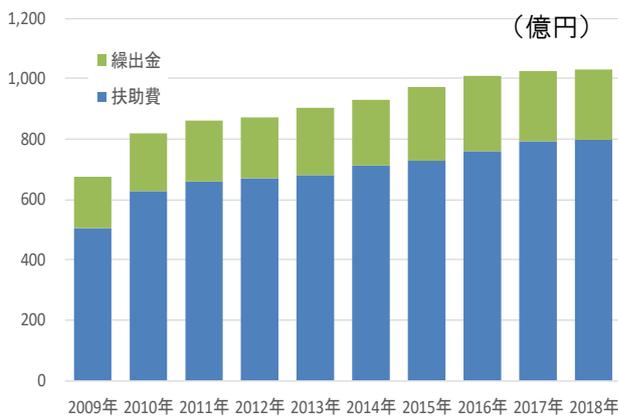


(5) 財政負荷を緩和するための都市づくりと健康推進

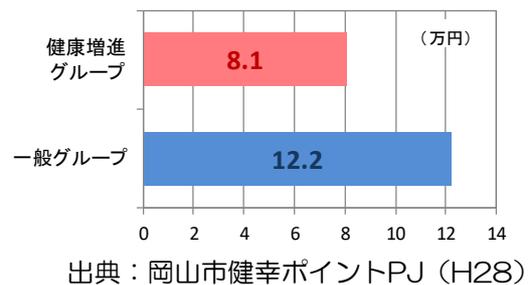
直近10年間で社会保障関係経費は1.5倍に増加しており、これからの高齢化に伴い、さらなる財政負荷の増加が予想されます。

公共交通利用は自動車利用よりも歩行量（運動量）が多いこと、また、健康増進により医療費の縮減効果があることが示されており、コンパクトでネットワーク化された都市づくりにより、公共交通利用を促進することで、健康増進による社会保障費の縮減を図る必要があります。

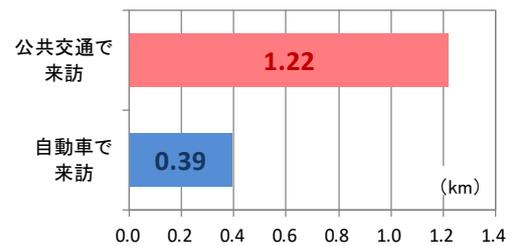
高齢化に伴う社会保障関係費の増加



健康増進と医療費の関係



都心の徒歩移動距離（休日）



(6) 新技術の開発

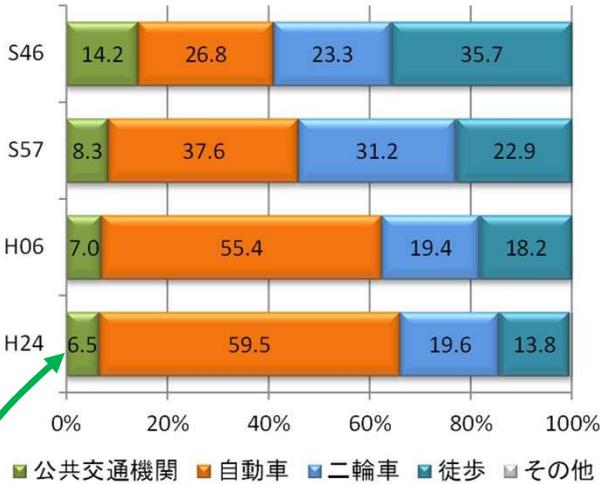
情報通信技術の進化や自動運転技術等の新技術の研究・開発が活発化しており、実用化により、交通の利便性・安全性の向上、公共交通の利用促進や運転手不足の解消などが期待されています。

(2) 自動車に過度に依存した暮らし(モータリゼーションの進展)

岡山市では40年間で、自動車の利用率は約60%に倍増し、その間公共交通や徒歩は半減しています。また、通勤・通学目的の利用率を政令指定都市で比較すると、公共交通が下から3番目、自動車が上から3番目となっており、自動車に過度に依存した状況にあります。

交通手段分担率

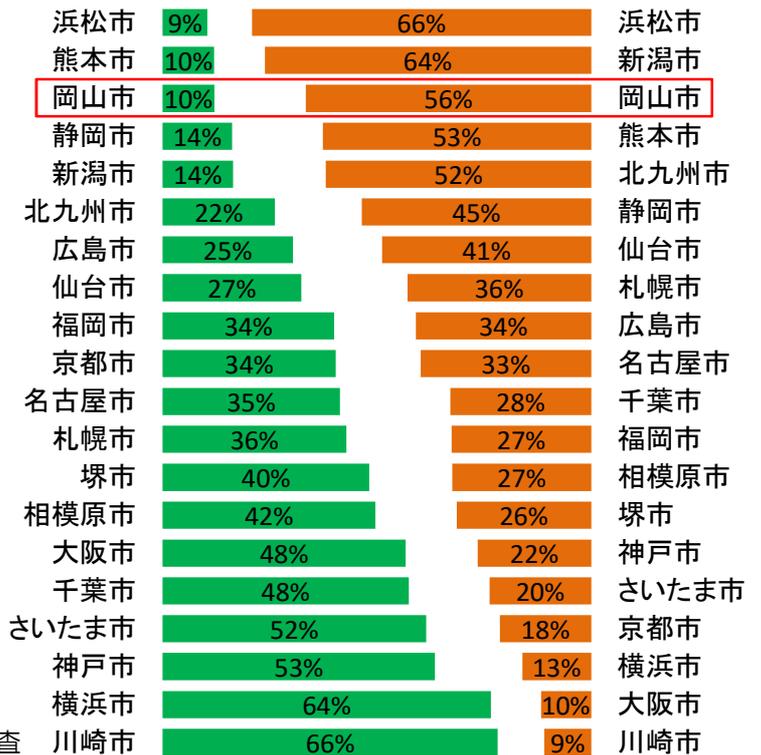
＜岡山市の交通手段分担率の推移＞



路線バスは約2%

出典：H24PT調査

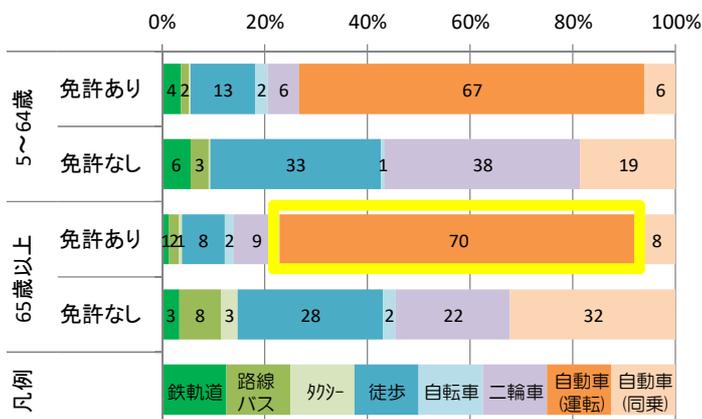
＜分担率の政令市比較（通勤・通学）＞



出典：H22国勢調査

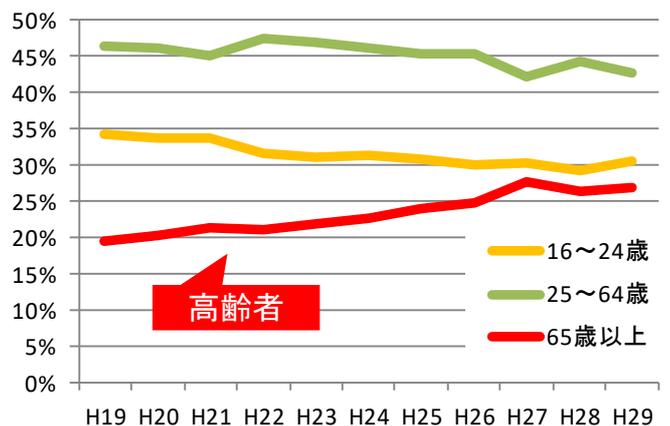
免許を保有する高齢者が自ら運転して移動する割合は非高齢者よりも高く、また、人身事故の高齢者が占める割合も上昇傾向となっており、これからの高齢化社会において、高齢者が自動車に頼らなくても移動できる環境の整備が一層求められます。

年齢階層別の交通手段分担率



出典：H24PT調査

人身事故の年齢別シェア



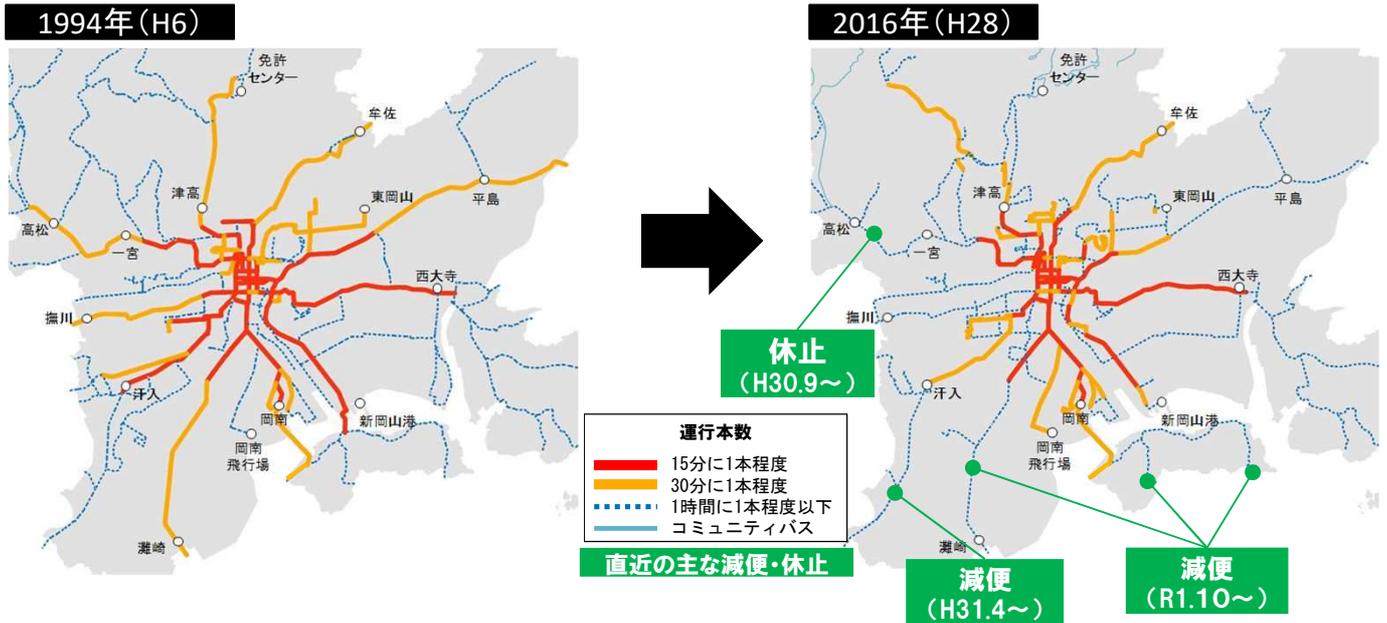
高齢者

(2) 路線バスの廃止・減便

岡山市内における路線バスの運行区間は、利用者の減少により、1994年から2016年にかけて約24%減少し、周辺部において大幅に減便しています。

また、平成30年以降においても、東区役所や尾上など、一部区間で路線延伸はあるものの、中心部と周辺部の生活拠点を結ぶ路線25kmが休止し、市域を跨ぐ地域間幹線系統4路線で減便となっており、周辺部におけるサービス水準の低下が続いています。

路線バスの減便・廃止の実態（1994年⇒2016年）



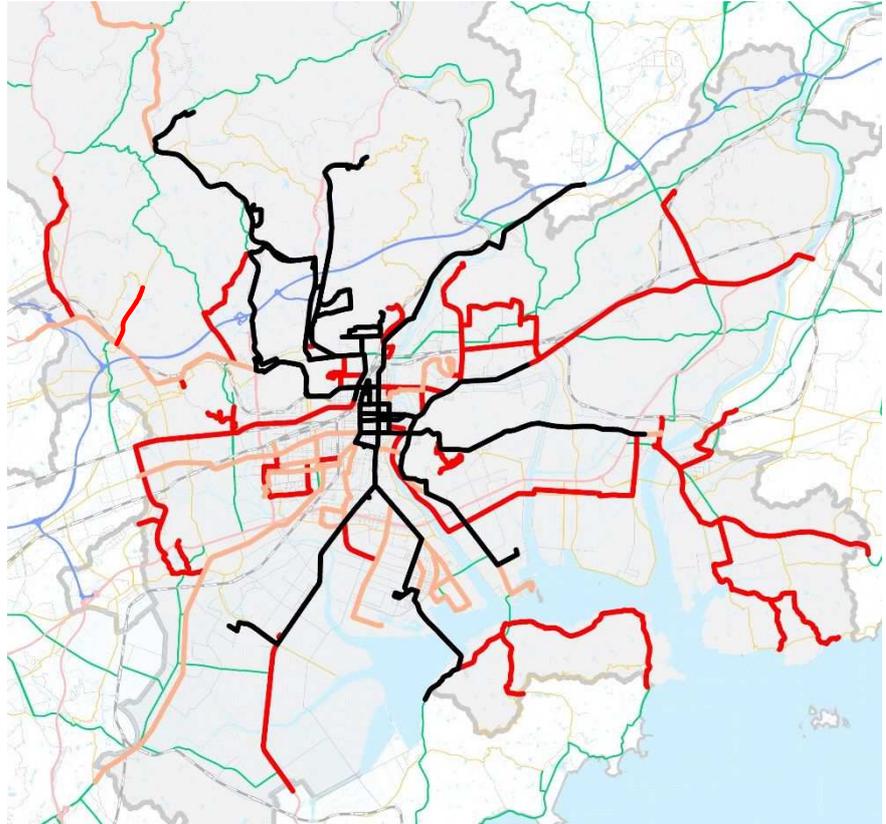
<運行区間延長>



路線バスの収支状況（岡山市関連系統）

岡山市内を運行するバス路線の収支率は84%（H30年度）であり、全202系統のうち154系統（74%）が赤字路線となっています。

今後、収支率を改善していかなければ、赤字系統について廃止・減便となる可能性があります。赤字系統がカバーする範囲は広く、これらの系統が廃止となった場合は、公共交通が利用できない高齢者等の交通弱者が増大します。



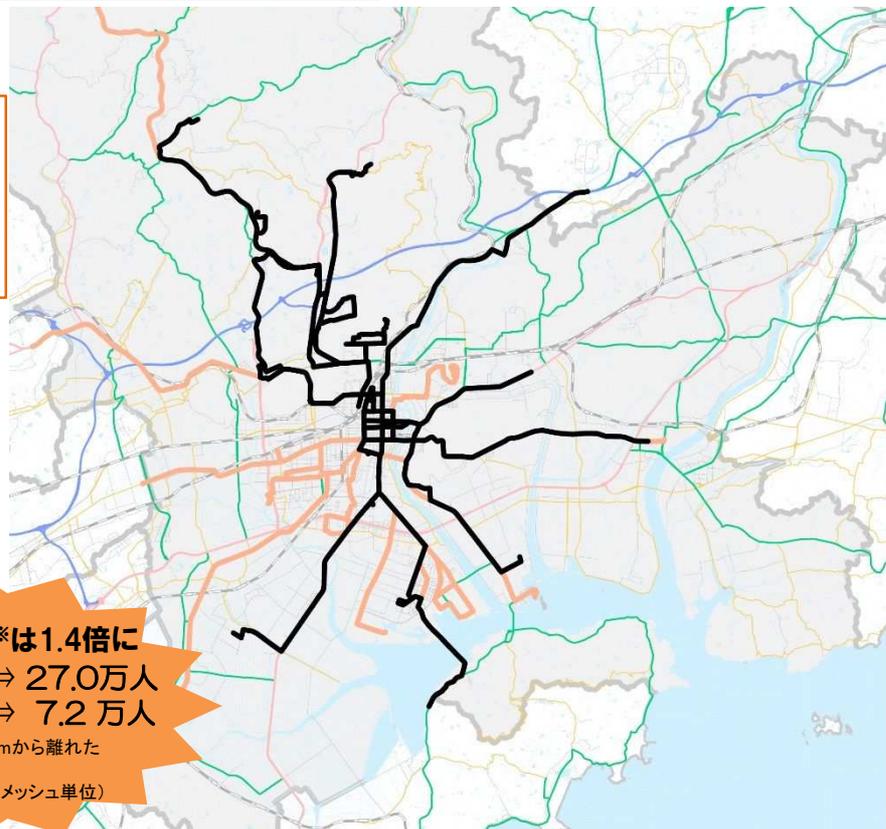
<H30年度実績>

- ・ 収支率84%
- ・ 156系統が赤字
- ・ 赤字総額は7億円

収支率80%未満の赤字路線が廃止となった場合

<凡例> 収支率

- 80%未満の赤字区間
- 80~100%の赤字区間
- 黒字系統がある区間



交通不便者数※は1.4倍に
 全年齢 20.0 ⇒ 27.0万人
 高齢者 5.4 ⇒ 7.2万人

※駅800m・バス停300mから離れた地域の居住人口
 ※H27国勢調査（100mメッシュ単位）

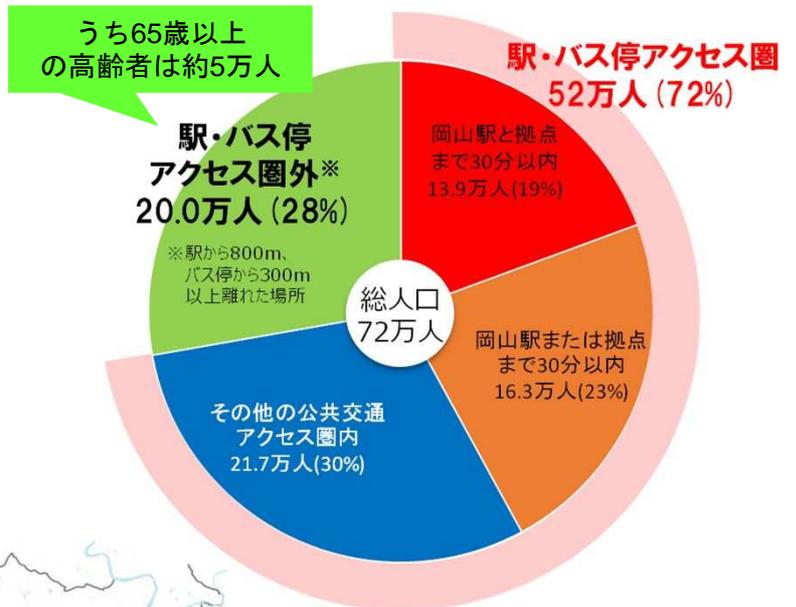
(3) 交通不便地域の移動手段の確保

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。

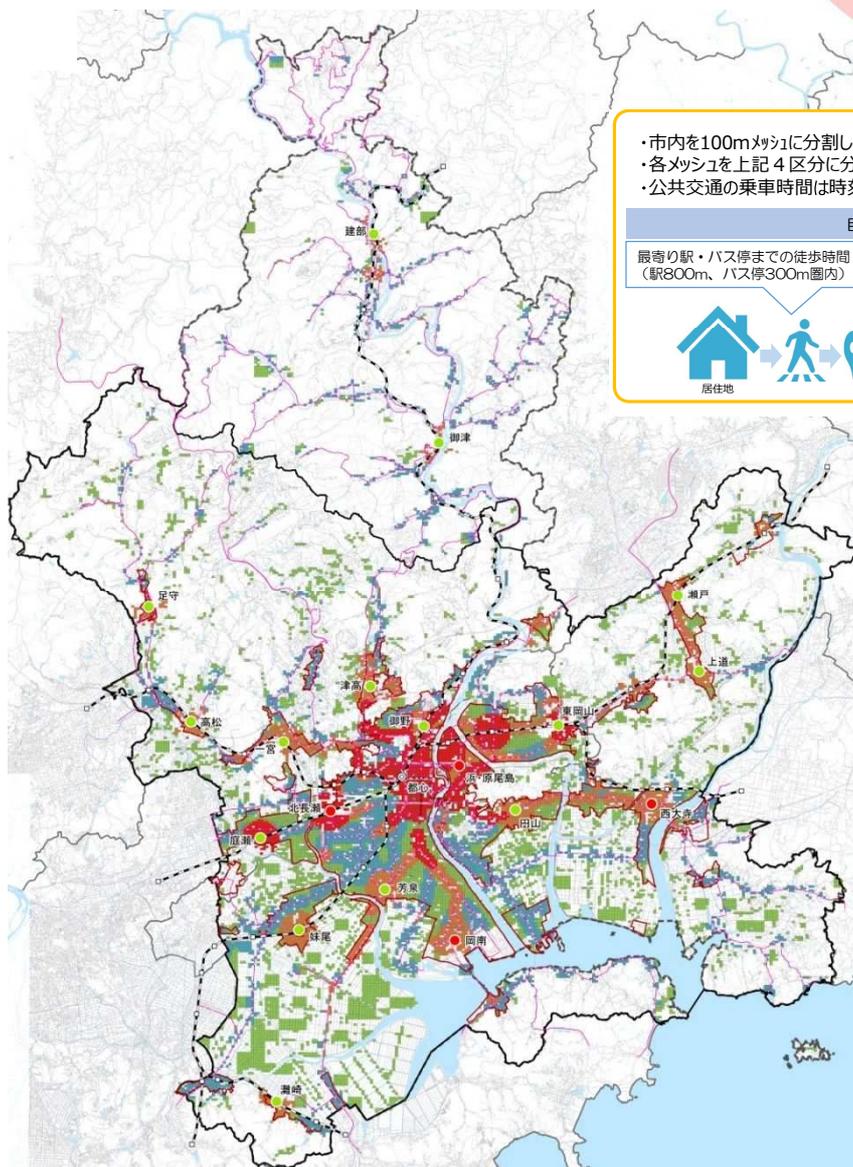
一方、残りの約20万人（総人口の約3割）の市民は、鉄道駅やバス停にアクセスしづらい地域に居住しています。

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に必要な移動手段の確保が求められます。

都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティ



<100mメッシュ単位>



- ・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



凡例	
公共交通所要時間	
赤色	都心と拠点まで公共交通30分以内
オレンジ色	都心または拠点まで公共交通30分以内
青色	その他公共交通アクセス圏
緑色	その他公共交通アクセス圏外
拠点	
赤丸	都市拠点
緑丸	地域拠点
白丸	鉄道駅
黒丸	路面電車
白丸	バス停
黒線	鉄道路線
点線	路面電車路線
紫線	バス路線
赤枠	市街化区域
黒枠	都市計画区域
黒点線	行政区

(4) 利用しやすい利用環境の整備

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。

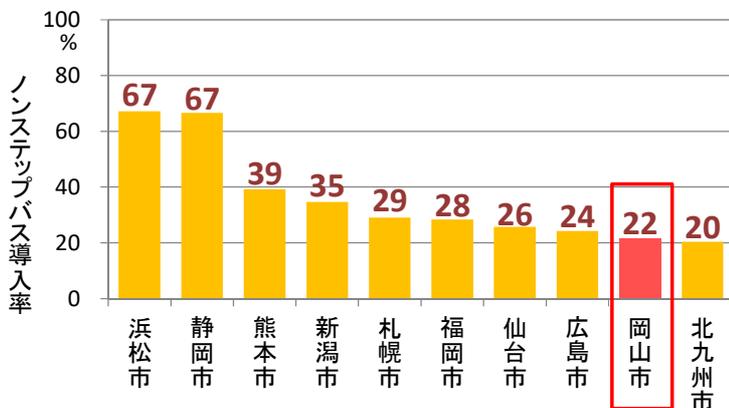
また、バス路線が重複する区間では、各社の標識が林立しており、時刻表や路線図などの運行情報が各社で提供されており、利用者には複雑でわかりづらい状況にあります。

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 	×	●	●	●	●	●	△	●	×	×	・バス車内 ・岡山駅・天満BT・表町BCなど
イコカ (10カード) 	●	●	●	●	●	●	△	×	×	×	・駅、コンビニ ・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)	—	—	●	●	●	●	×	●	×	×	—

ノンステップバス等の低床車両の導入率を地方部の政令市で見ると、岡山市は低い状況にあります。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あります。

ノンステップバス導入率



※ 2016年度時点
 ※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、国内政令指定都市へのアンケート調査結果（2017年実施）による。

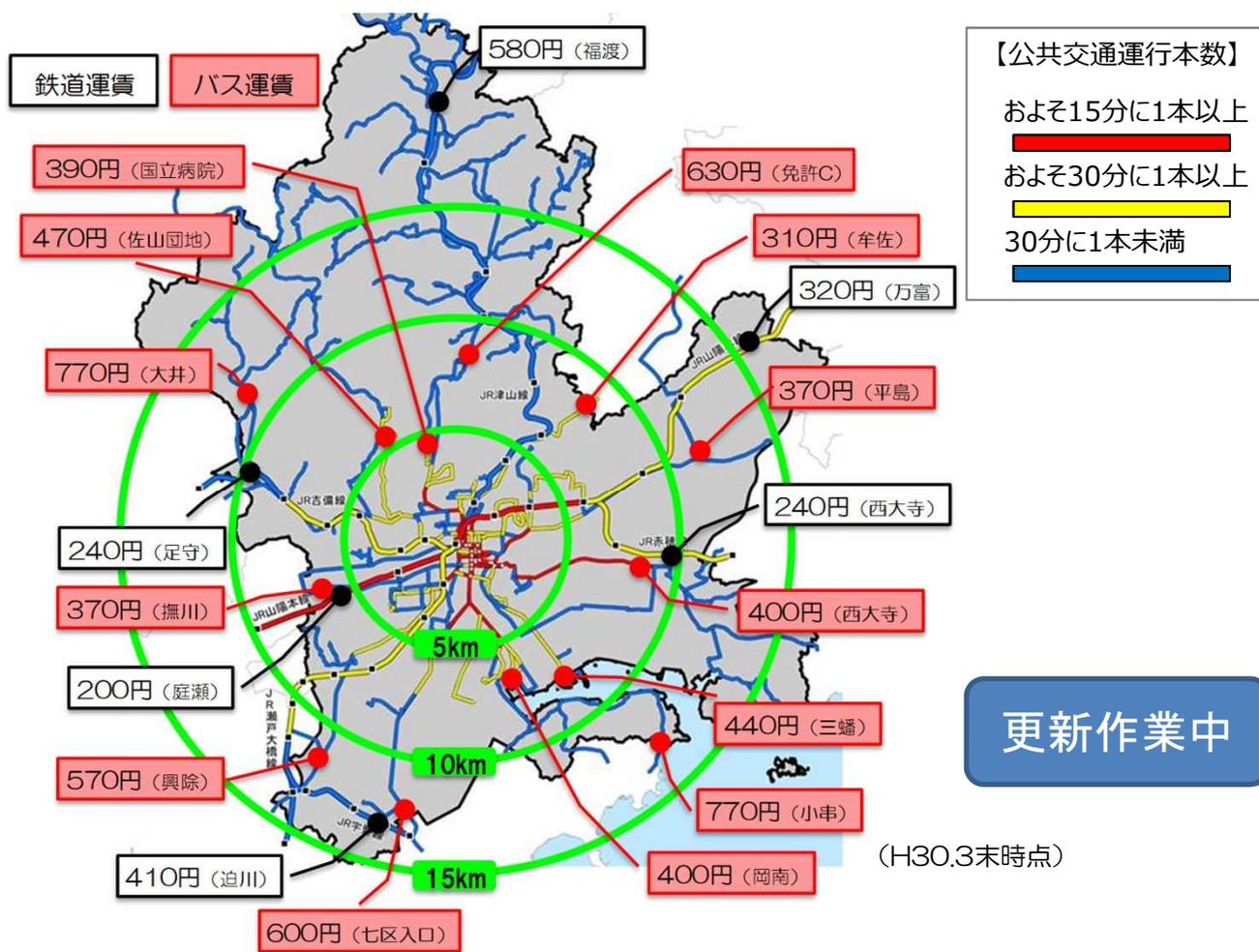
バス乗降時の段差発生状況



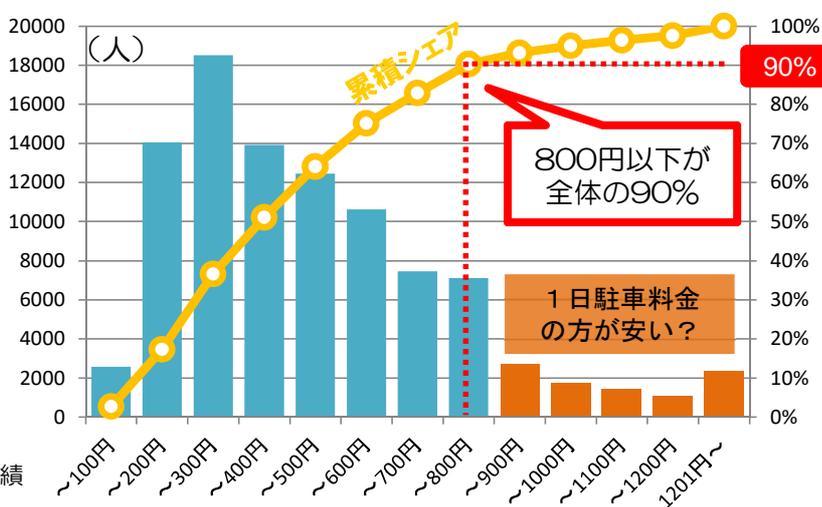
周辺部から都心までの路線バスの運賃は、鉄道と比較して高く設定されています。往復すると1000円を超える場合もあり、都心部の1日駐車料金と同等または高いことから、公共交通が選択されにくい状況となっています。

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、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。

岡山駅までの運賃（鉄道・路線バス）



< 1日に支払う運賃の総額 > (路面電車・路線バス)

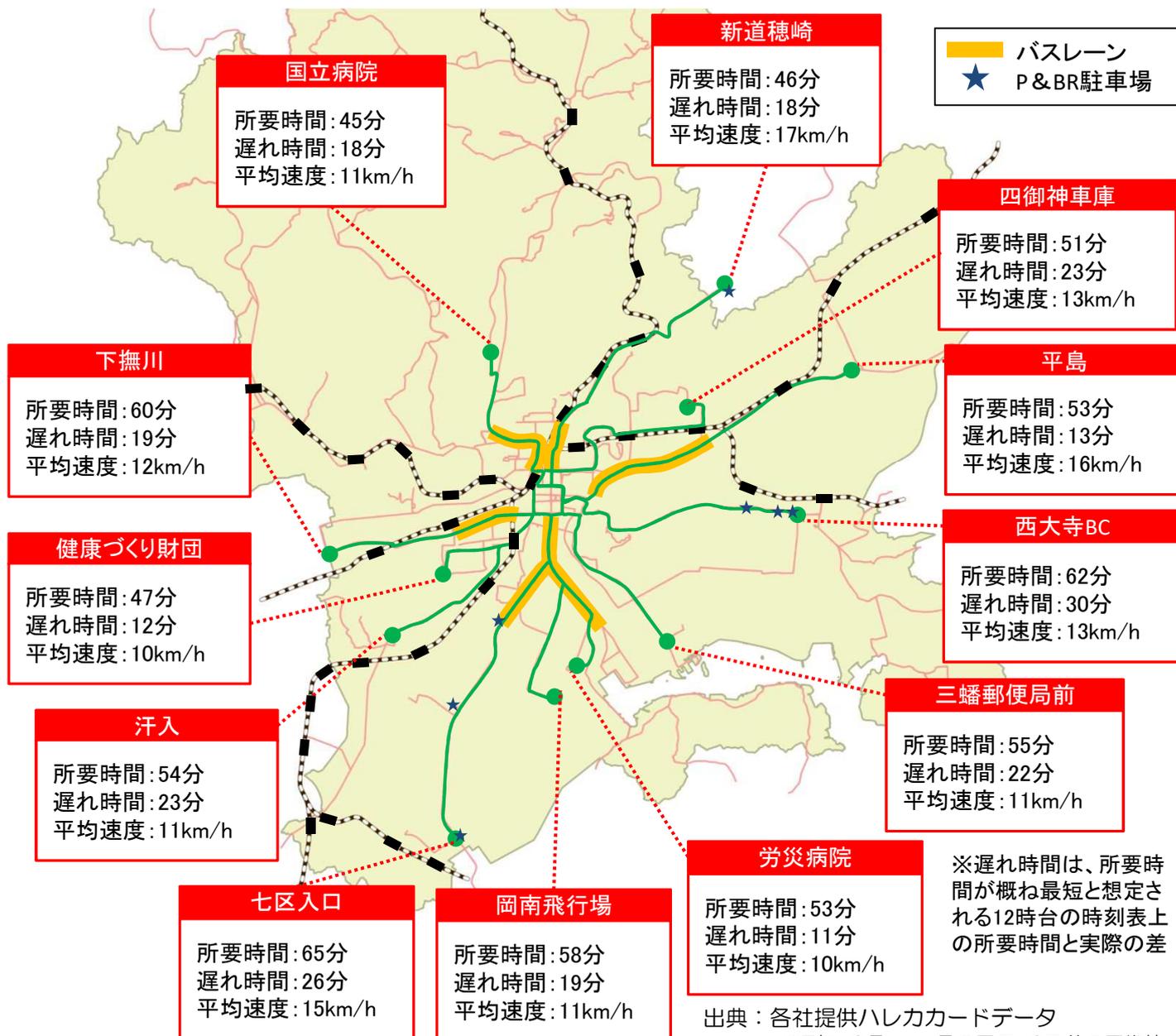


出典：各社提供ハレカカードデータ
 H27年10月1日~7日の平日5日分の実績

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。

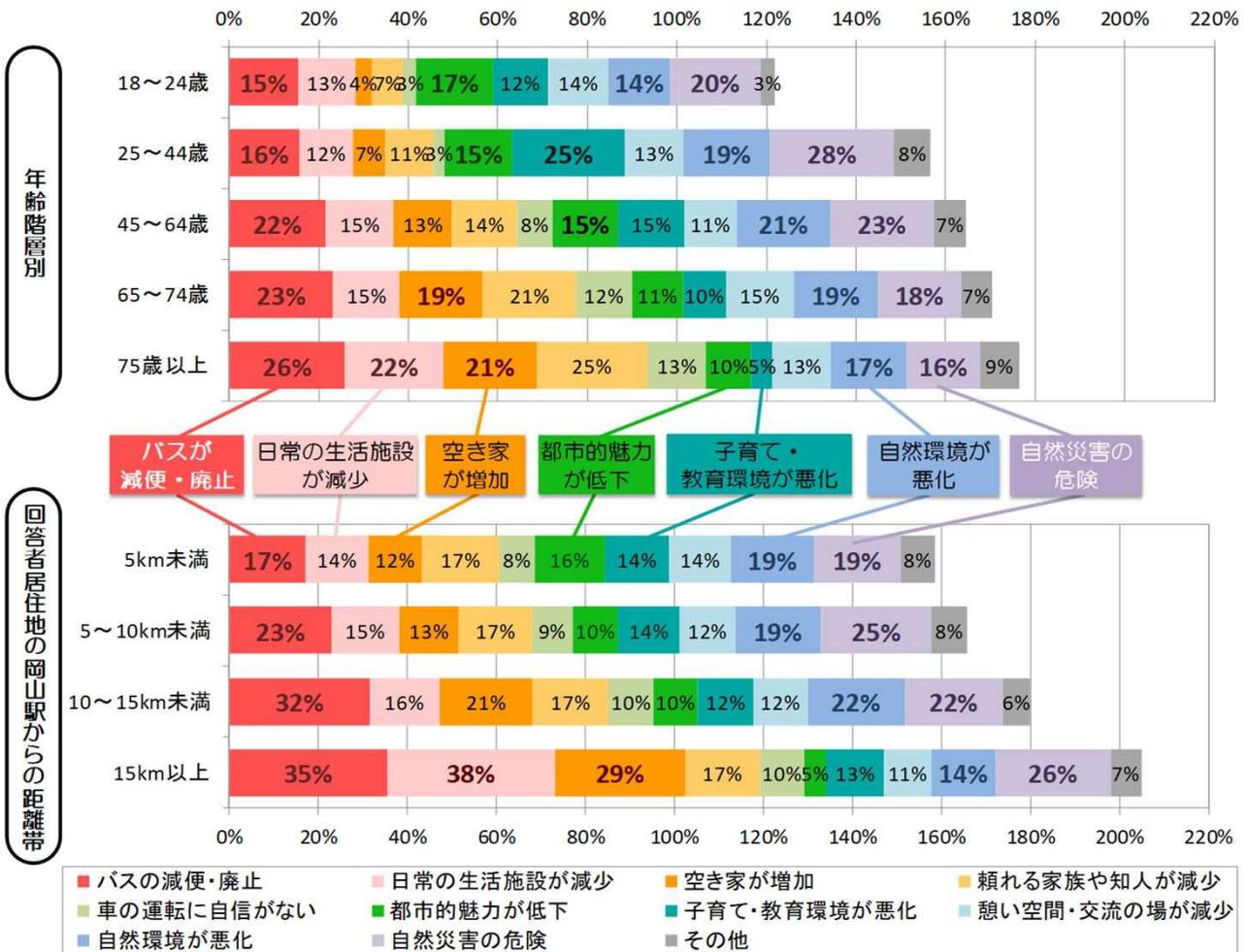
周辺部から岡山駅までのバス所要時間（朝ピーク時 7:30～8:30／平日上り）



(6) 市民ニーズへの対応

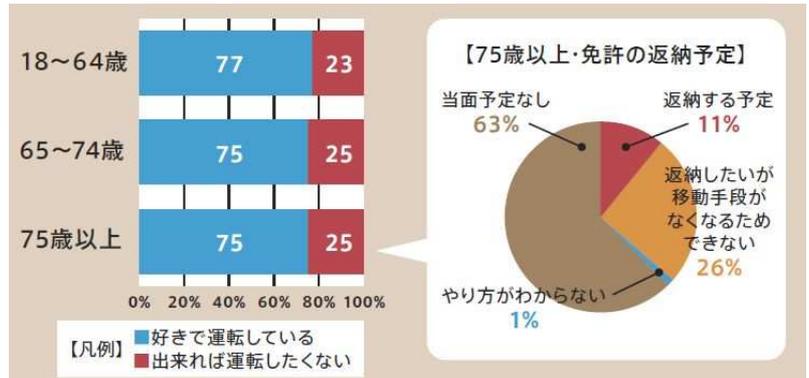
生活環境に対する不安について、多くの世代で「バスの減便・廃止」への不安感が高まっています。高齢になるほど、また居住地が都心から離れるほど「バスの減便・廃止」に対する不安感が高くなる傾向があります。

今の生活で不安に思うこと（3つまで選択）



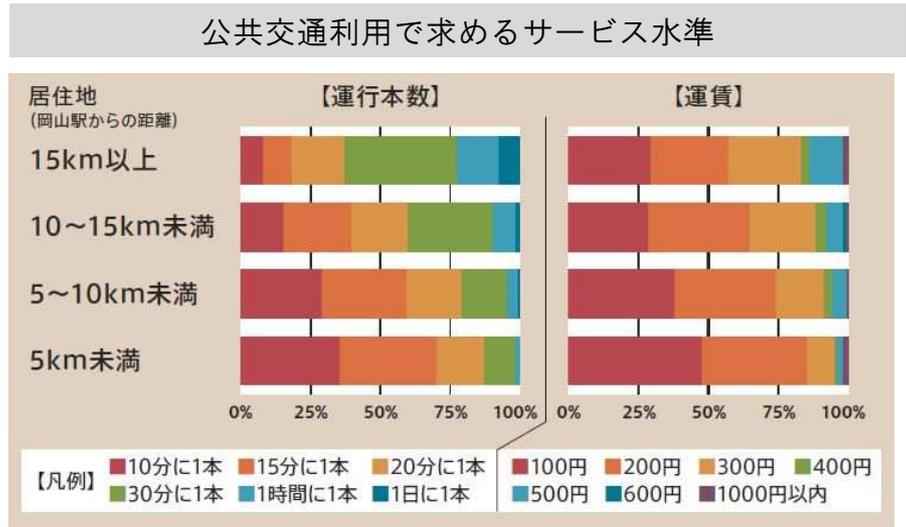
「ふだん自分で車を運転している」市民のうち、20%以上の方が「できれば運転したくない」と考えています。また、75歳以上の方の26%が、移動手段がなくなることを理由に免許返納ができない状況にあります。何らかの物理的・心理的な制約を受けながら、自動車を運転している方が一定数存在します。

自動車を運転する人の潜在意識



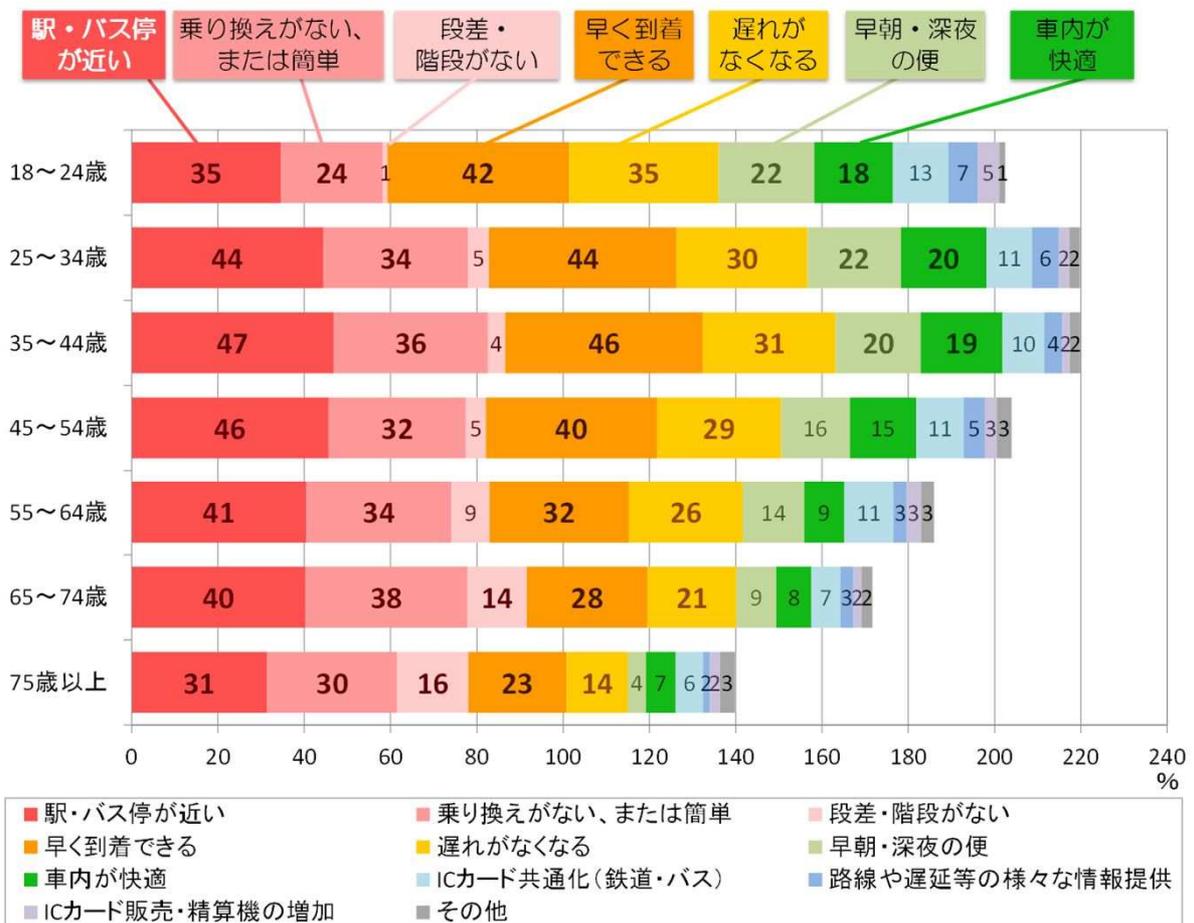
出典：H28岡山市調査

50%以上の市民ニーズを満たす公共交通のサービス水準は、運行本数については、居住地が都心から10km以上離れた地域では「20～30分に1本以上」、都心や都心近郊では「15分に1本以上」となっており、運賃については、居住地に関わらず「200円以下」となっています。



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。

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）

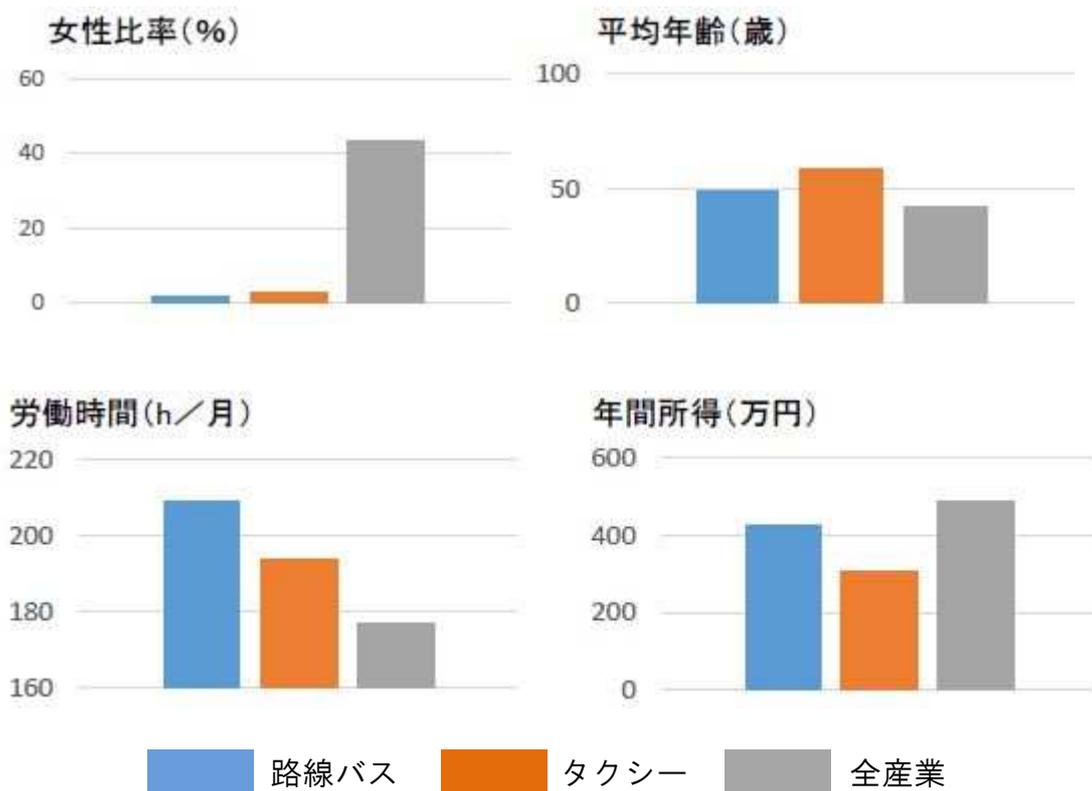


出典：H28岡山市調査

(7) 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る。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。

事業者間で異なる利用可能なサービス



出典：国土交通政策審議会交通体系分科会 第15回地域公共交通部会・資料2

3. 問題の構造

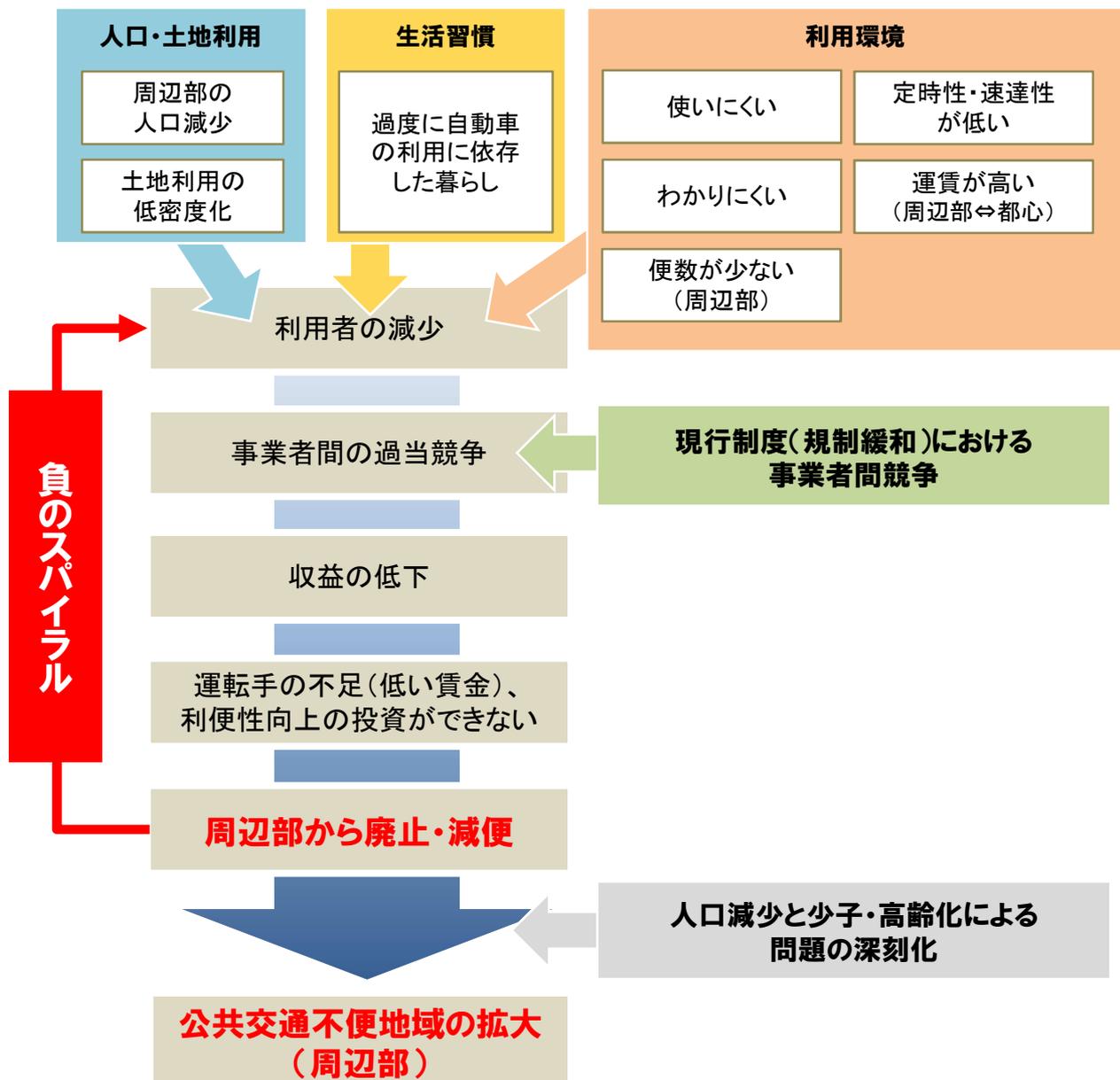
低密度な市街地の拡大と自動車へ過度に依存した暮らし、「使いにくい」「遅い・遅れる」「わかりにくい」「運賃が高い」「便数が少ない」といった利用環境は、利用者の減少を招き、さらに事業者間での過度な競争による運賃の低廉化や路線の重複により各社の収益低下を招きます。

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いことであり、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。

公共交通の負のスパイラル



第3章 計画の基本方針と目標

1. 達成すべき目標

このまま公共交通の負のスパイラルが続くと、人口減少・高齢化の進行により、市民の移動手段を確保することがますます困難となり、これは交通弱者の移動手段の喪失、にぎわいや都市の魅力の低下、健康的な暮らしの喪失（医療費の増大）、地域の交流・社会参画機会の減少につながり、市民生活の質や都市の持続可能性の低下を招きます。

将来にわたって 持続的な発展・成長、暮らしやすい市民生活の確保を図るためには、居住などの都市機能を集約するとともに、これらが公共交通を中心に結ばれたコンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進める必要があります。

このことから、本計画では、「コンパクトでネットワーク化された都市を支える利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」ことを達成すべき目標とします。

達成すべき目標

コンパクトでネットワーク化された都市を支える
**利便性の高い公共交通サービスを
安定的に提供する**

2. 基本方向

目標達成に向けては、公共交通の利用を促進するとともに、都市全体で公共交通サービスを継続的に提供することが可能となる経営状態を維持する必要があります。

このことから、目標達成に向けては、「①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」「②公共交通の経営の健全化・安定化」の2つを基本方向とします。

目標達成に向けた基本方向

1

**誰もが利用しやすい
公共交通サービスの提供**

2

**公共交通の経営
の健全化・安定化**

3. 役割分担

1) 事業者

- 公共交通の社会的役割を認識しつつ、都市全体の紅葉交通システムの最適化を目指し、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

2) 市民・利用者

- 施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、主体性を持って公共交通を支える

3) 岡山市

- 利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向け、主導的に取り組みを推進するとともに、具体的な支援を実施する

