

## 第2章

### 岡山市の現状と課題

---

- 1 社会経済情勢の変化
- 2 公共交通の現状と課題
- 3 問題の構造

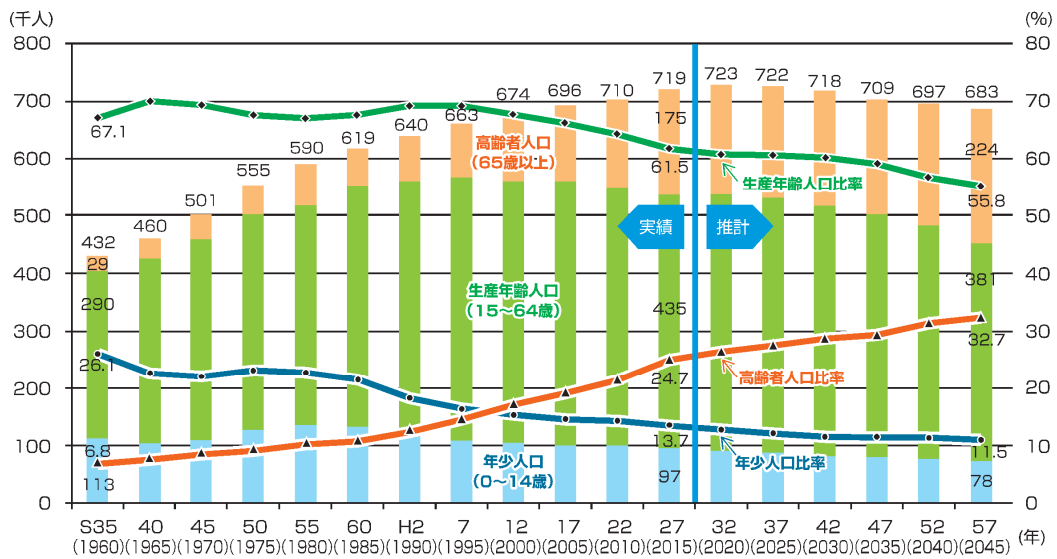
## 第2章 岡山市の現状と課題

### 1 社会経済情勢の変化

#### (1) 人口減少と高齢化の進展

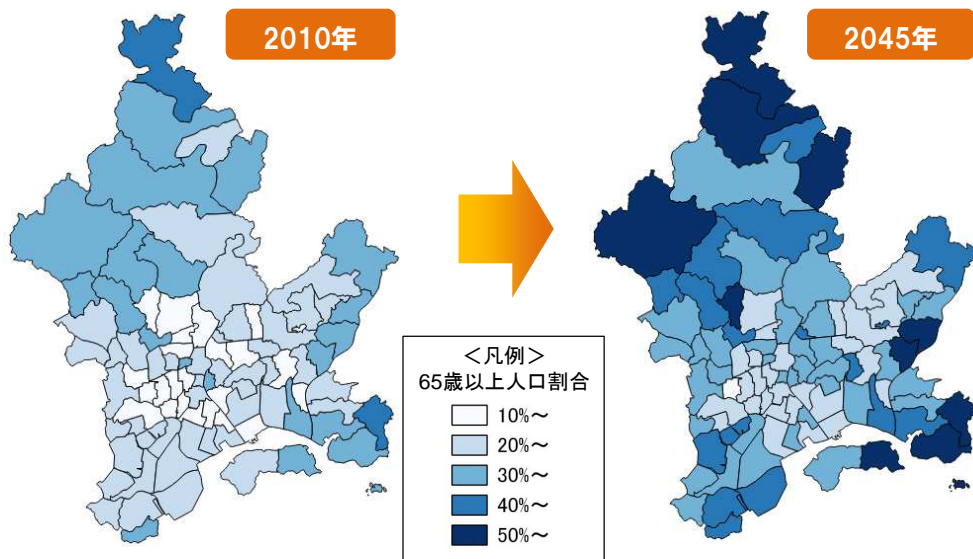
岡山市の人口は、今後25年で約4万人減少し、その間に、高齢者（65歳以上人口）は約3.5万人増加し、高齢化率は33%に上昇することが予測されています（図2-1）。また、周辺部では、都心や都心近郊と比較して高齢化が進行することが予測されています（図2-2）。

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。



出典: 国勢調査(1960年~2015年)、岡山市推計(2020年~2045年)

図2-1 総人口の減少と高齢化



出典: 国勢調査(2010年)、岡山市推計(2045年)

図2-2 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1日あたり約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。

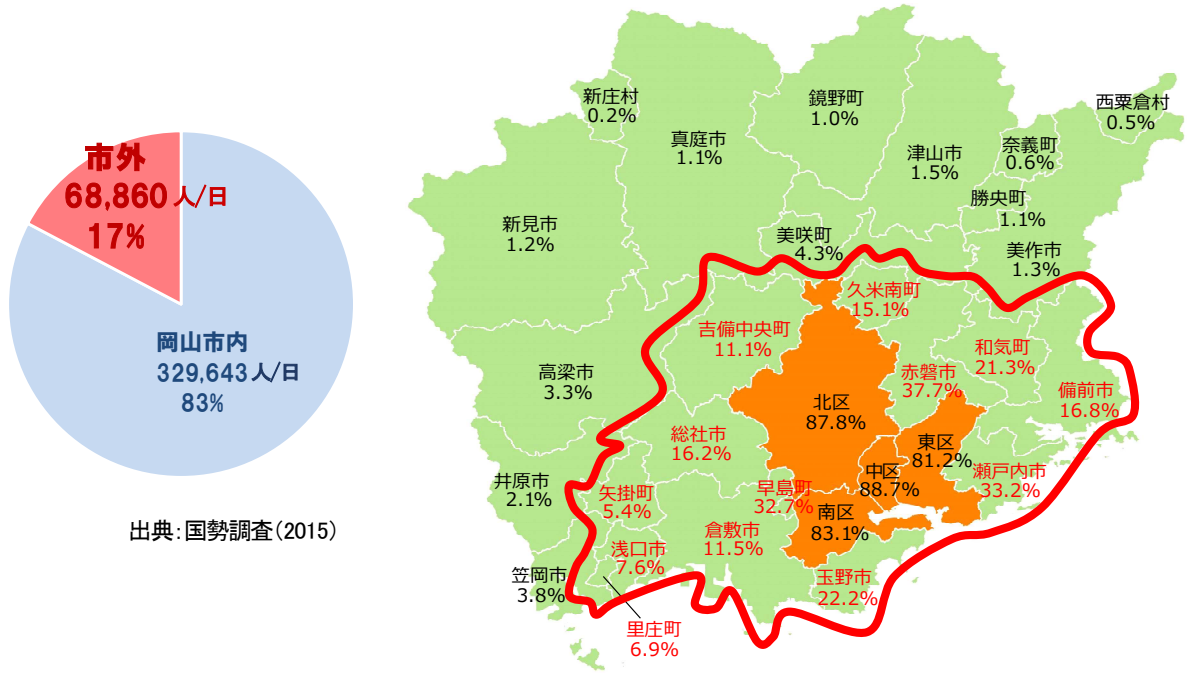
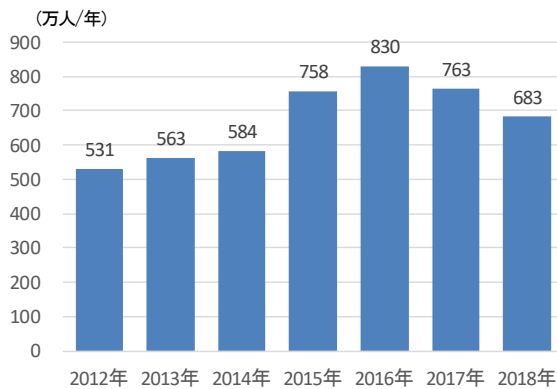


図2-3 岡山市へ通勤・通学する人数・割合

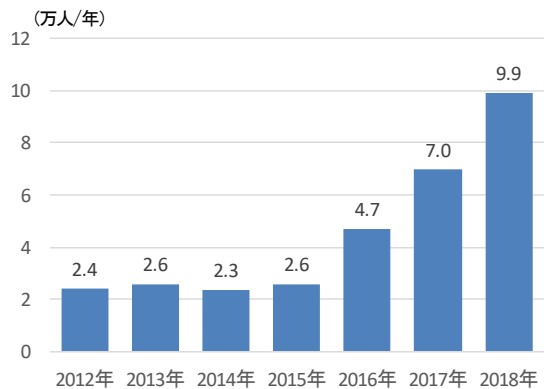
(3) 増加する観光需要

岡山市内の観光客数は、直近では減少しているものの(図2-4)、岡山空港の外国人入国者数は急増しており(図2-5)、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。



出典: 岡山市観光統計

図2-4 市内観光客の推移



出典: 出入国管理統計統計表

図2-5 岡山空港の外国人入国者数の推移

(4) まちづくりの動向

① 都心部の人口回帰

都心部の人口は平成12年(2000年)以降増加に転じており、現在は平成2年(1990年)の水準まで回帰しています(図2-6)。

都心部では、新市民会館「岡山芸術創造劇場(仮称)」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(図2-7)。

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。

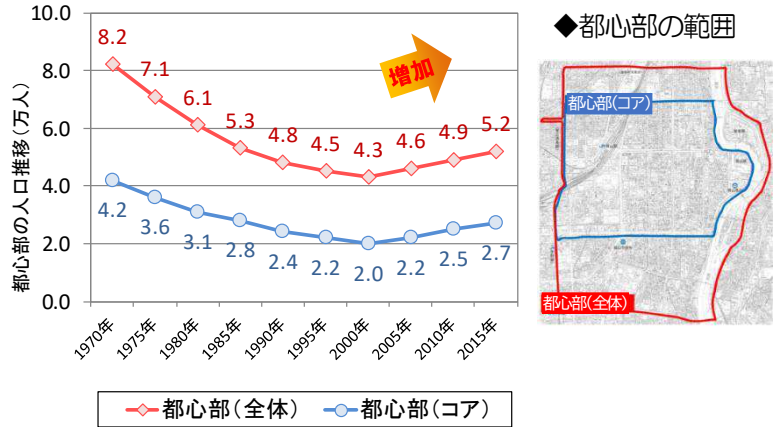


図2-6 都心部の人口回帰

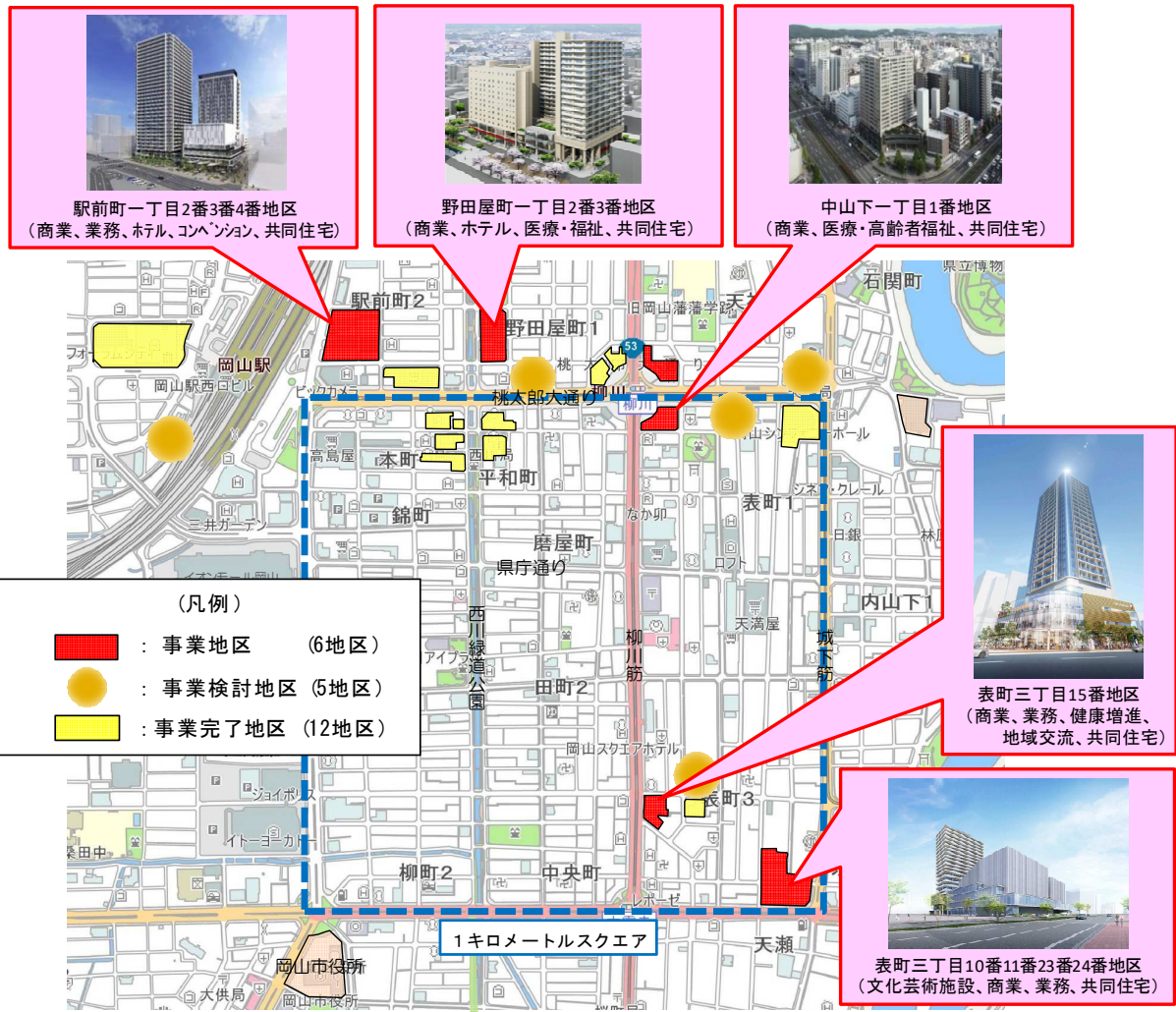


図2-7 市街地再開発事業の動向

② 低密度な市街地の拡大

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(図2-8、図2-9)。

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。

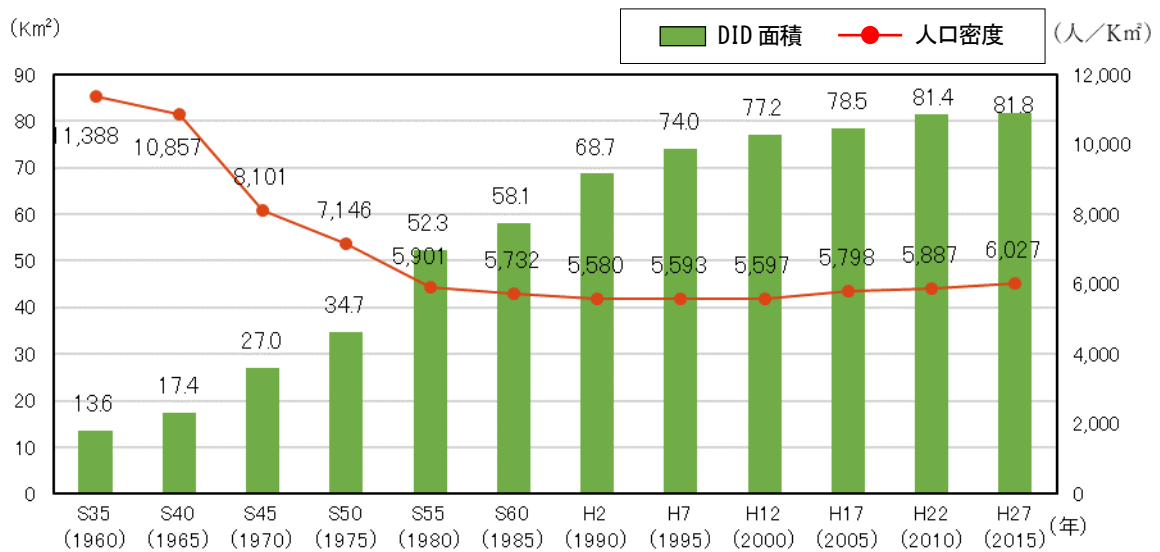
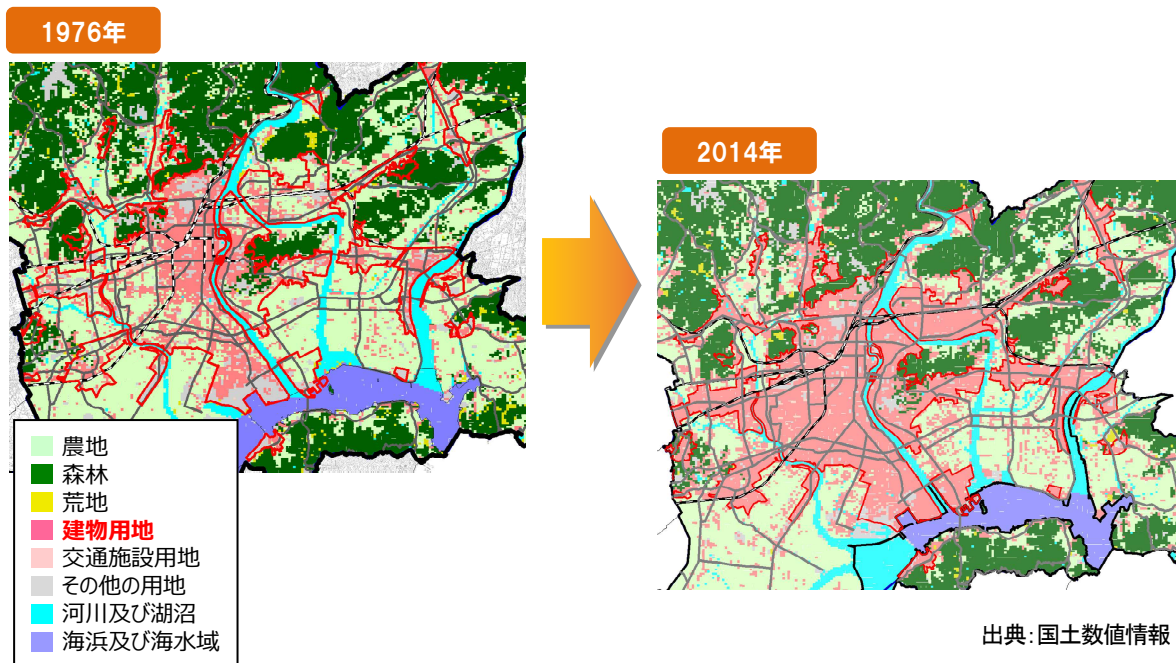


図2-8 市街地の拡大と人口密度 (DID 地区) の推移

出典: 国勢調査



出典: 国土数値情報

図2-9 土地利用状況の変遷 (建物用地の拡大)

(5) 財政負担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(図2-10)、これからの高齢化に伴い、さらなる財政負担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(図2-11)、また、健康増進により医療費の削減効果があることが示されており(図2-12)、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削減も期待できます。

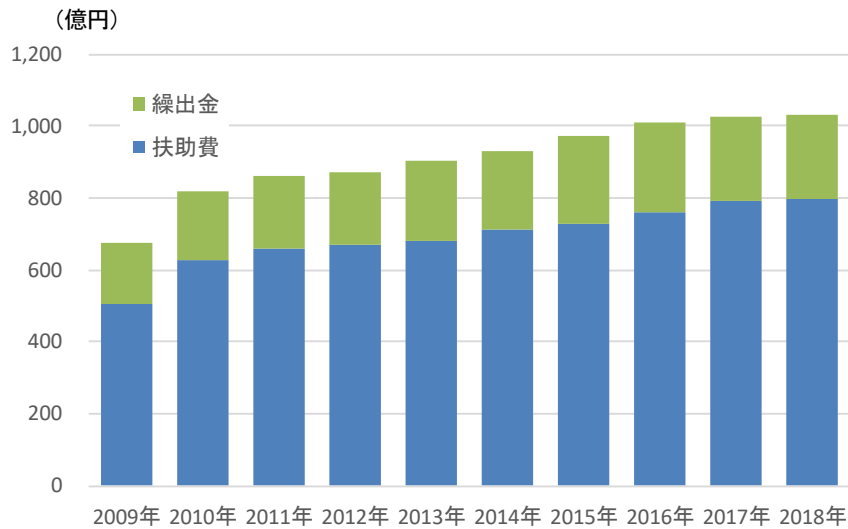
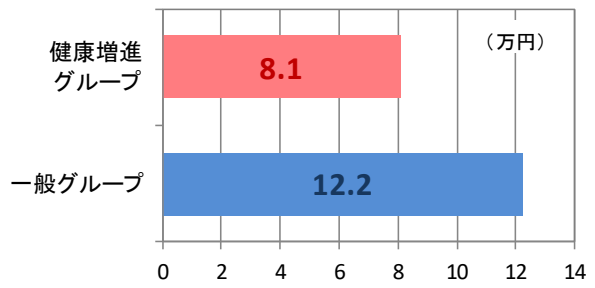


図2-10 高齢化に伴う社会保障関係費の増加



出典:岡山市プローブパーソン調査(H29)

図2-11 都心の徒歩移動距離(休日)



出典:岡山市健幸ポイントPJ(H28)

図2-12 健康増進と医療費の関係

2 公共交通の現状と課題

(1) 公共交通利用の減少

鉄道は平成 21 年(2009 年)以降、大きく増加しており、沿線での人口増加や商業施設開業、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ます。また、路面電車は、長期的には横ばいであるが、平成 22 年(2010 年)以降は微増傾向となっています。

一方、路線バスは 20 年前から 4 割程度減少した状態で直近 10 年は横ばいとなっており、利用が低迷しています(図 2-13)。

鉄道の利用者数については、全体では増加しているものの、路線ごとにみると、津山線や桃太郎線、宇野みなと線は長期的に低迷しています(図 2-14)。

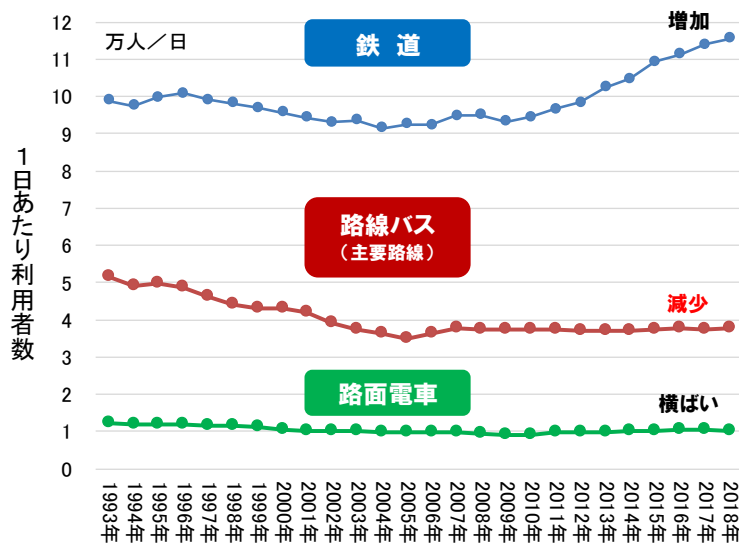


図 2-13 路線バス利用者数の低迷 出典: 交通事業者各社提供

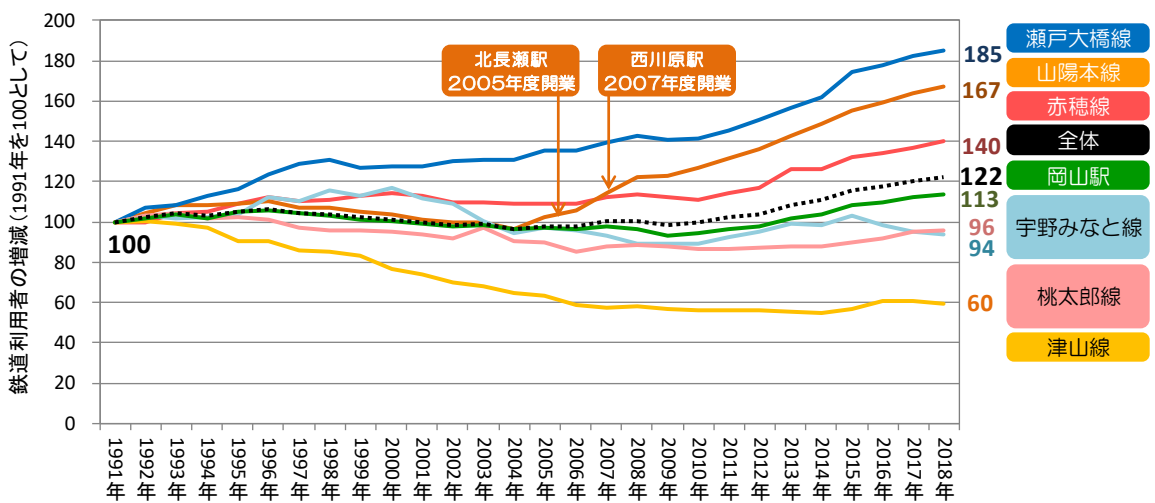


図 2-14 鉄道利用者数の推移 (路線ごと) 出典: JR 西日本提供

(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（図2-15）。

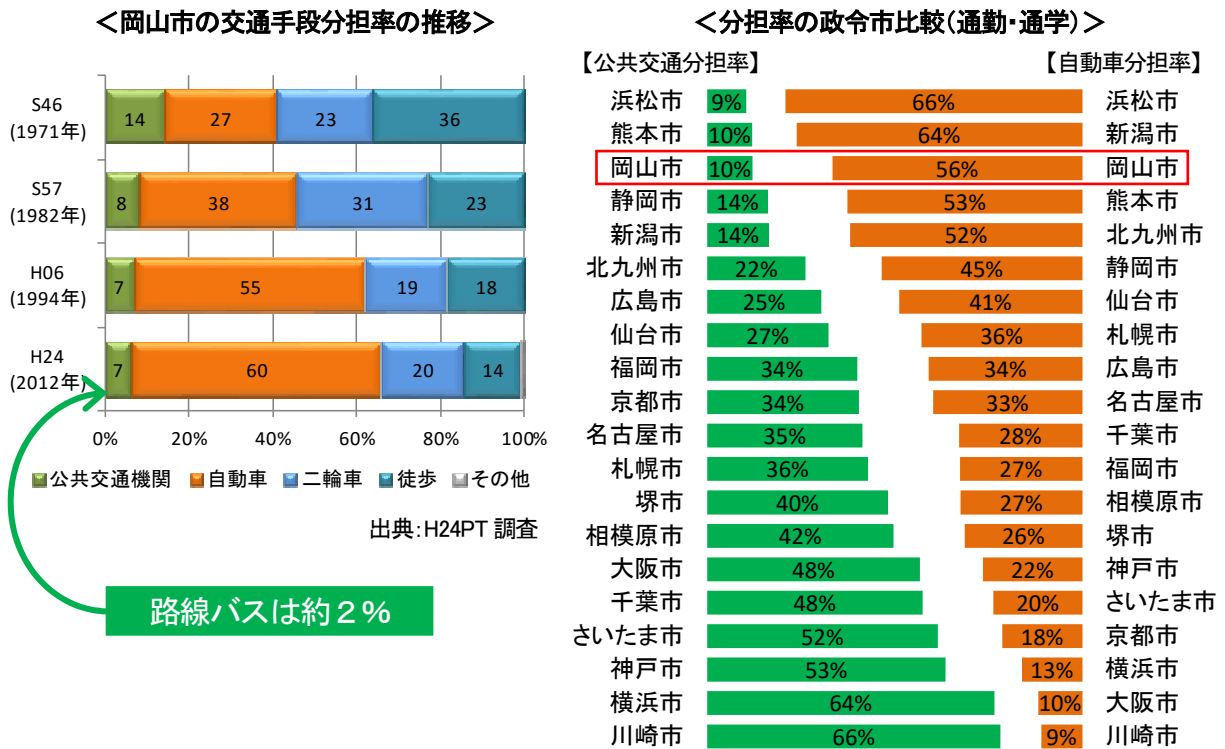


図2-15 交通手段分担率

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（図2-16）、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（図2-17）、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。

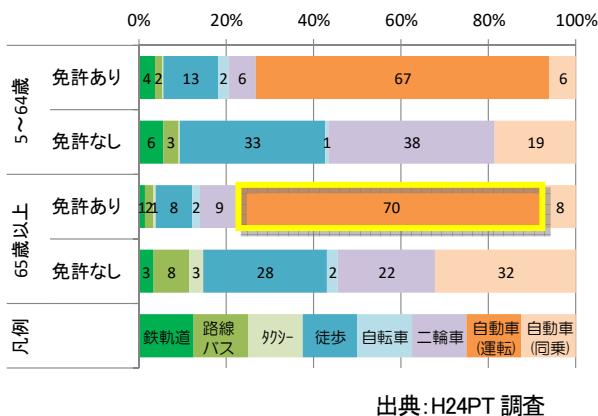


図2-16 年齢階層別の交通手段分担率

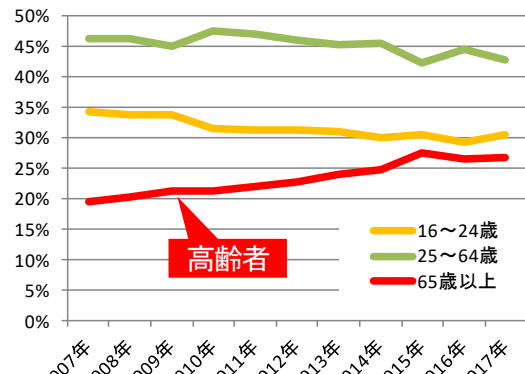


図2-17 人身事故の年齢別シェア



### (3) 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、平成6年から平成28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(図2-18、図2-19)。

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(図2-18)。

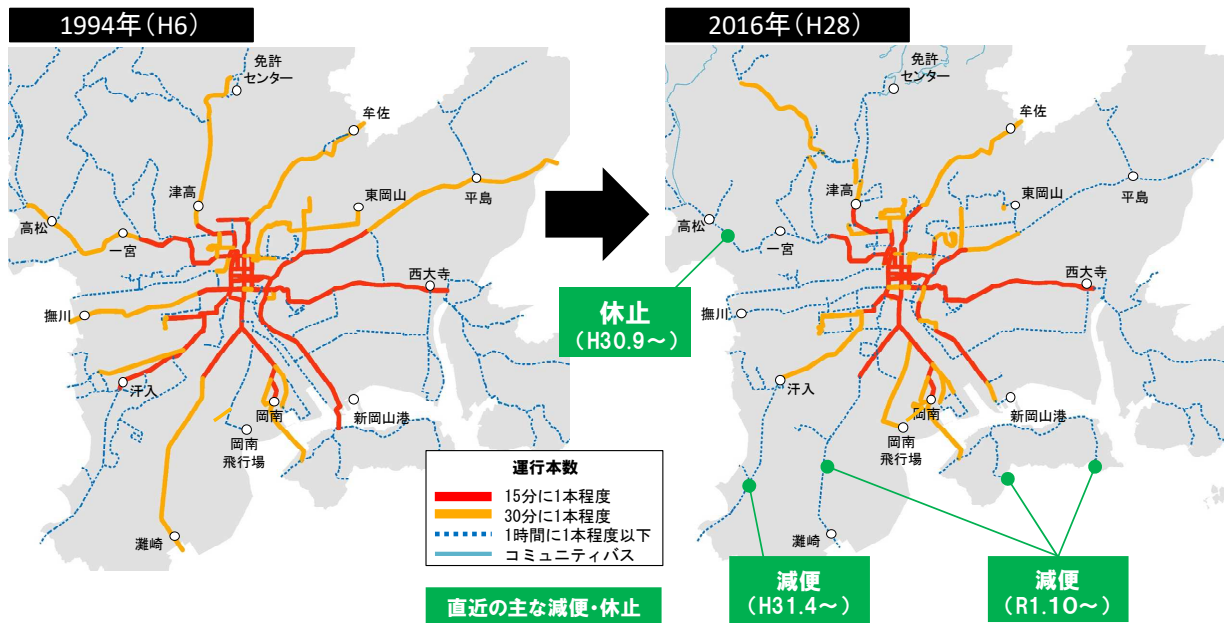


図2-18 路線バスの減便・廃止の実態 (1994年(H6)⇒2016年(H28))

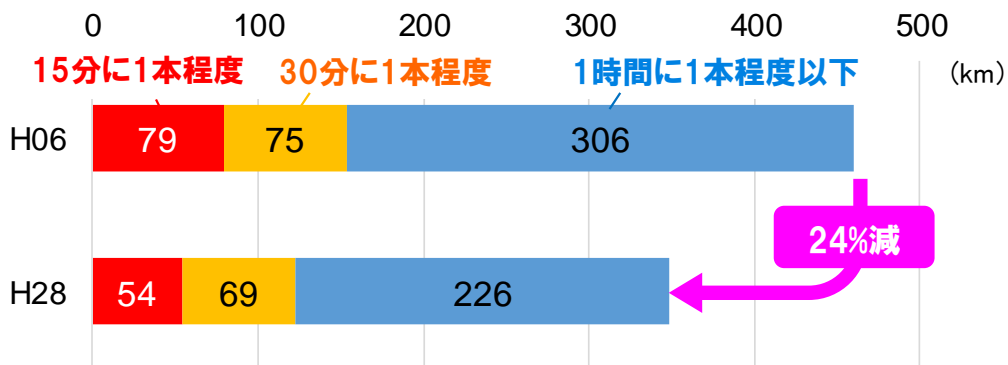


図2-19 路線バスの運行区間延長

岡山市内を運行するバス路線の収支率は84%（平成30年度）であり、全193系統のうち156系統（81%）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（図2-20）。

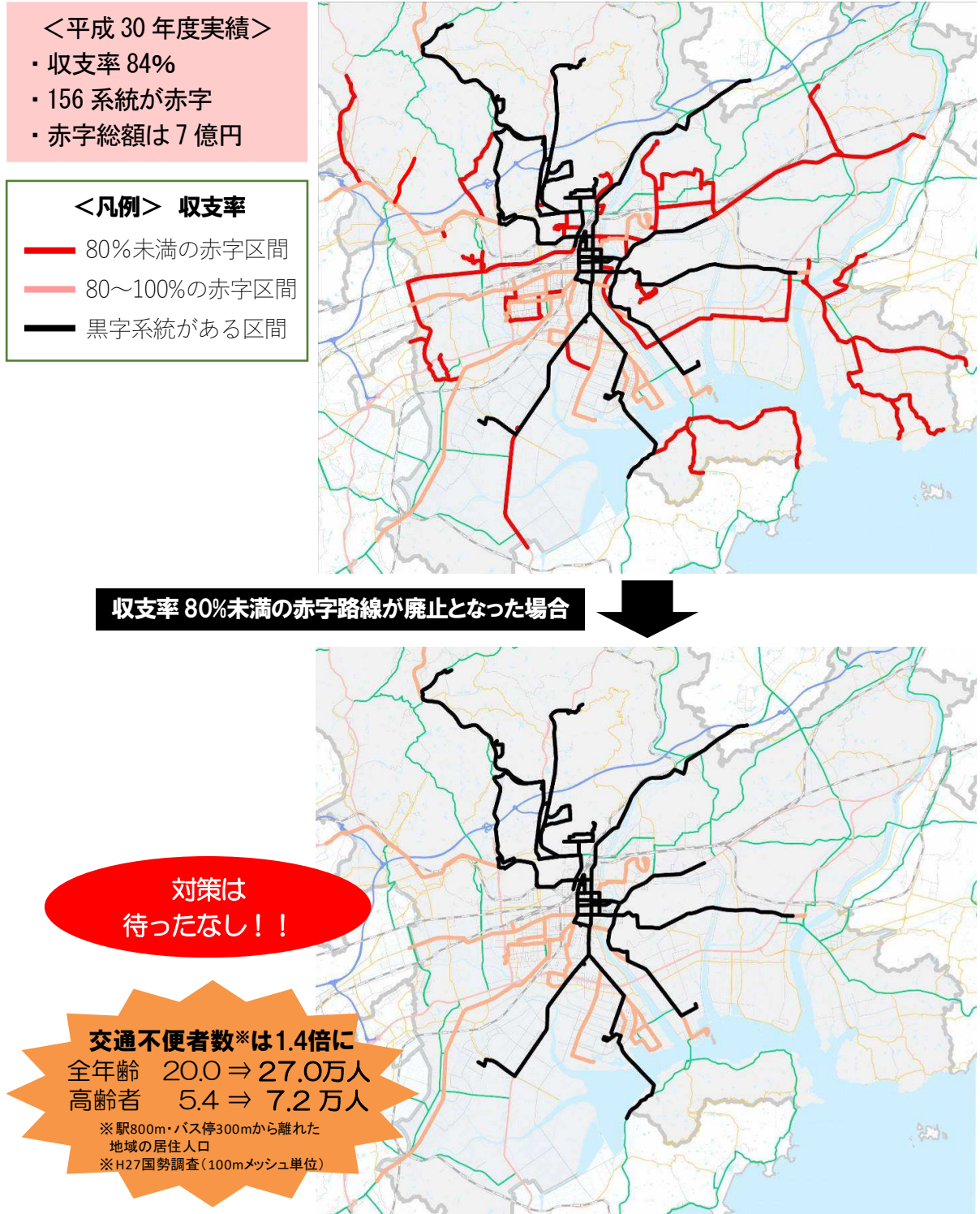


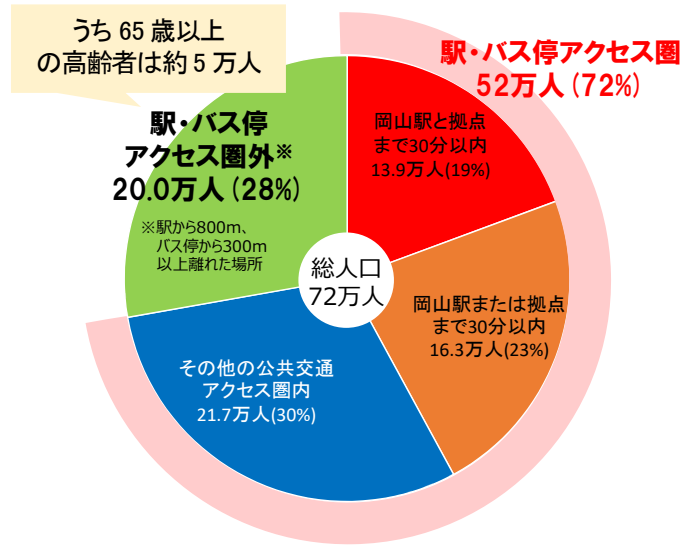
図2-20 路線バスの収支状況（岡山市関連系統、臨時便等を除く）

(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 2-21）。

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>

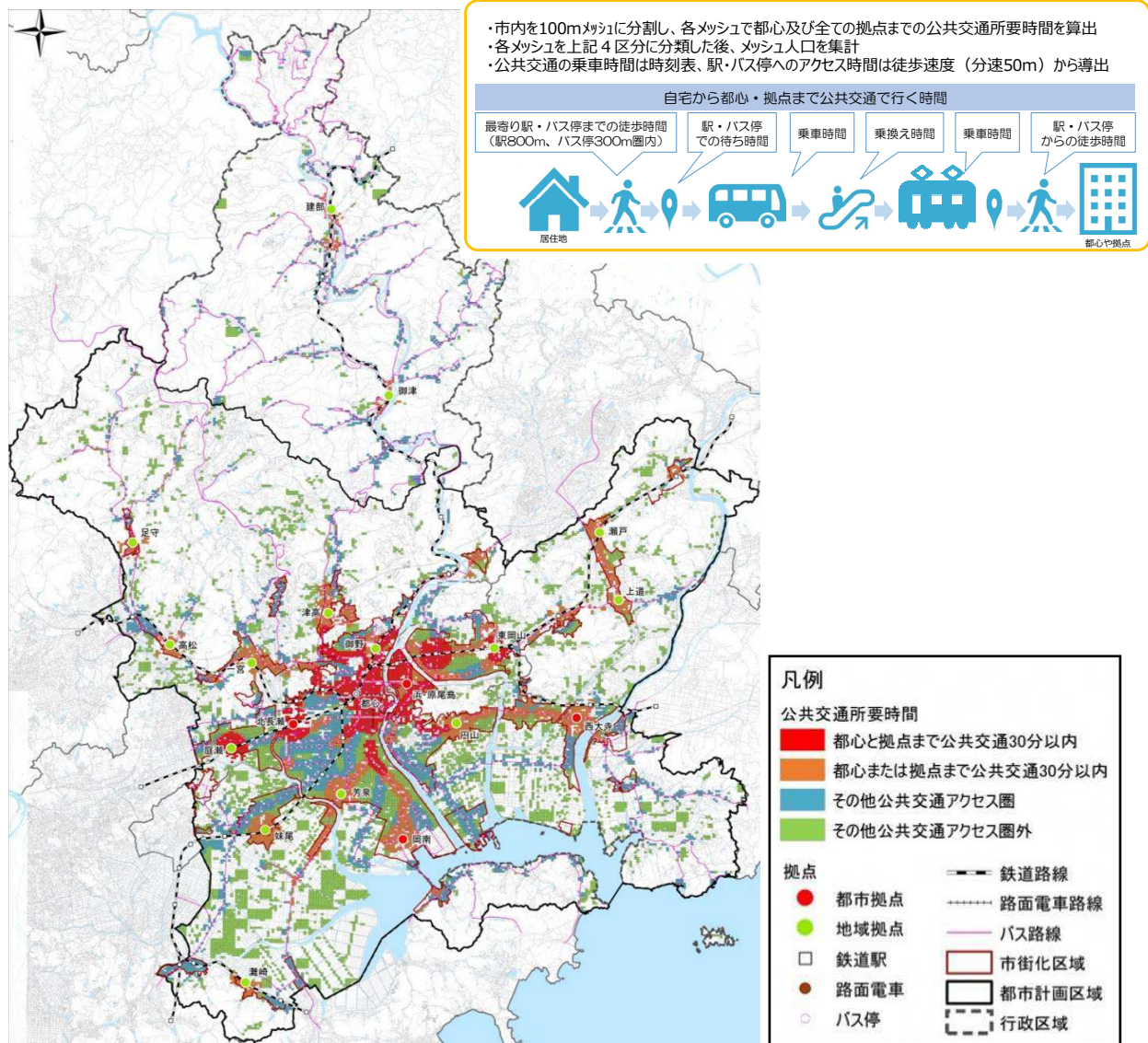


図 2-21 都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティ

## (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2-1)。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2-1 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 乗降者数 (H30) (人)	1日あたり 運行本数(平日) ※上下平均 (本)	結節機能 バスとの接続	
				路線バス (便数/日)	生活 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2-2)。

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2-22)、停留所の設置箇所が異なる(図2-23)等、利用者には複雑でわかりづらい状況にあります。

表2-2 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 	×	●	●	●	●	●	△ 共同運行のみ	●	×	×	・バス車内 ・岡山駅・天満 BT・ 表町 BC など
イコカ (10カード) ※モバイル SUICA 含む 	●	●	●	●	●	●	△ 共同運行のみ	×	×	×	・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 (QRコード決済)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	●	—
遅れ情報提供 (バス標準フォーマット運用)	—	—	●	●	●	●	×	●	×	×	—

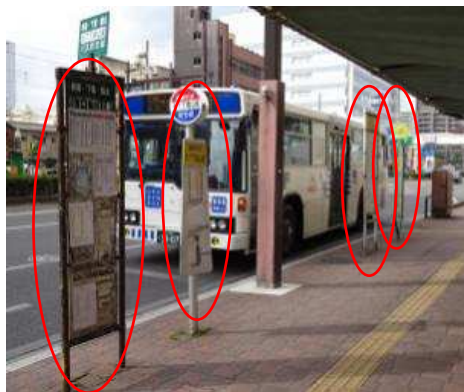


図2-22 各社の標識の林立

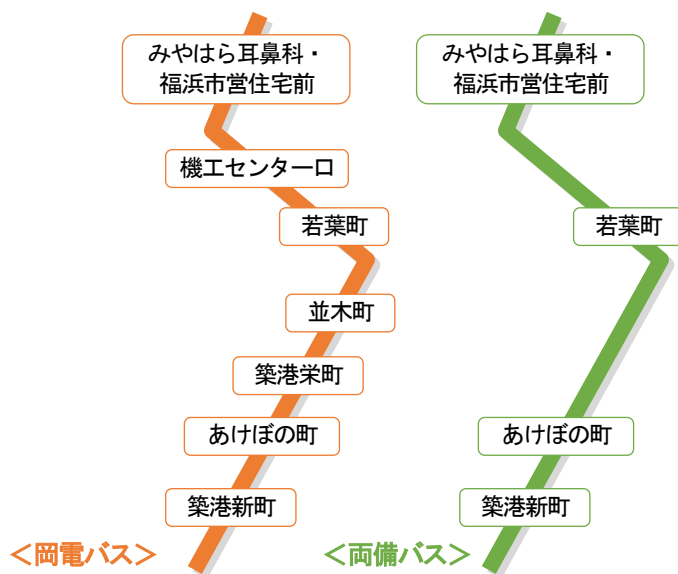
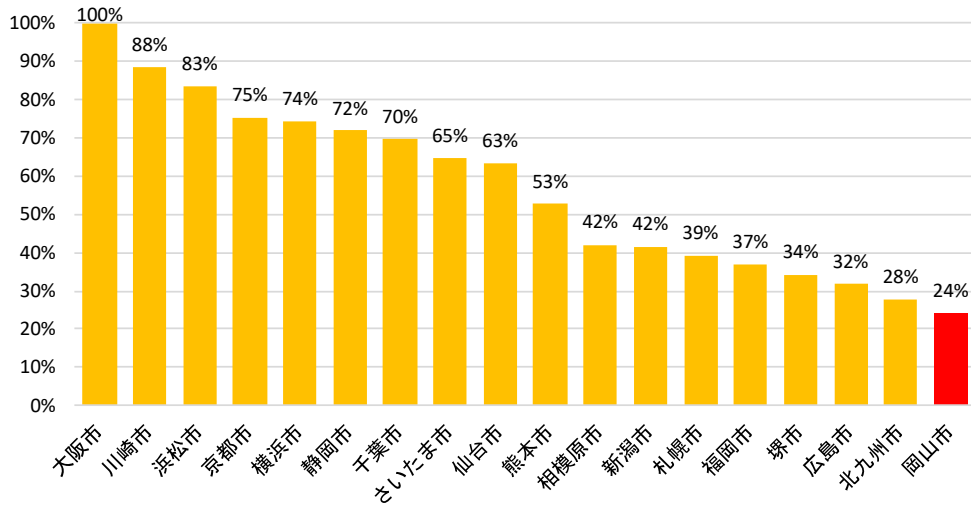


図2-23 停留所設置箇所の違い

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 2-24)。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 2-25)。



※ 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 2-24 ノンステップバス導入率 (H30 年度末時点)



図 2-25 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 2-26）。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 2-27）、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。

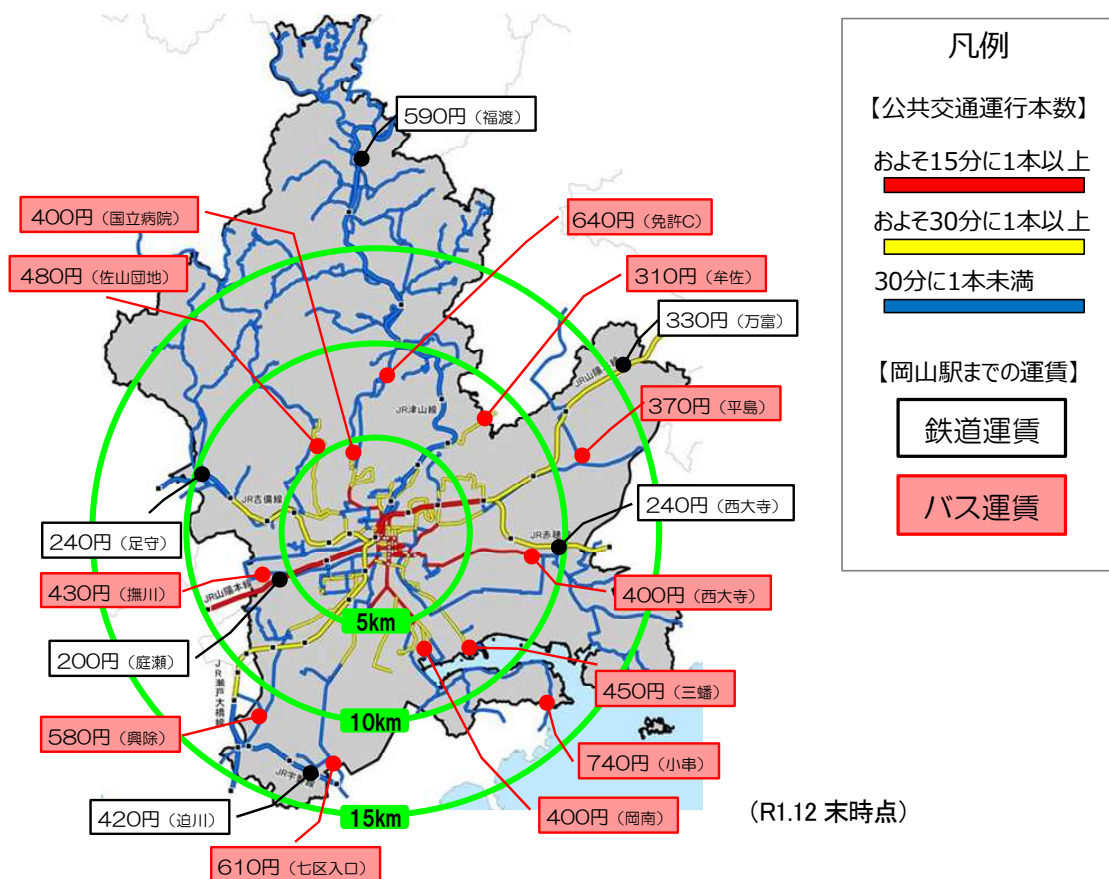


図 2-26 岡山駅までの運賃 (鉄道・路線バス)

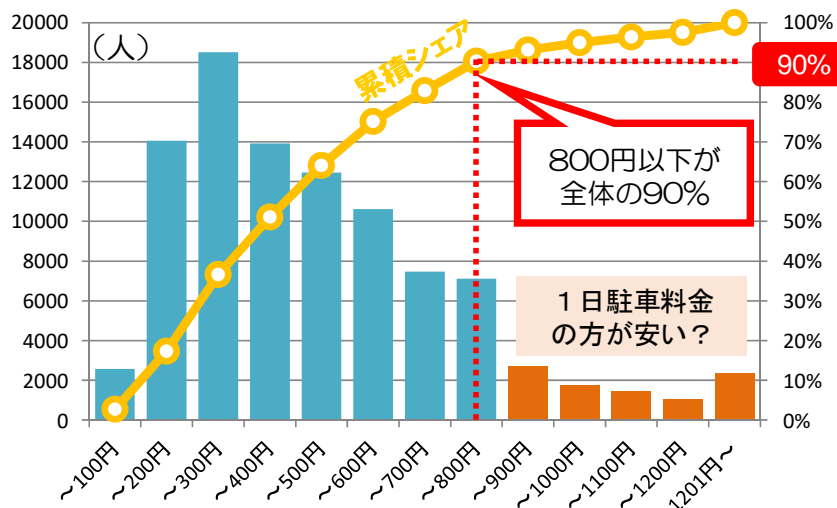


図 2-27 1日に支払う運賃の総額 (路面電車・路線バス)

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

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。

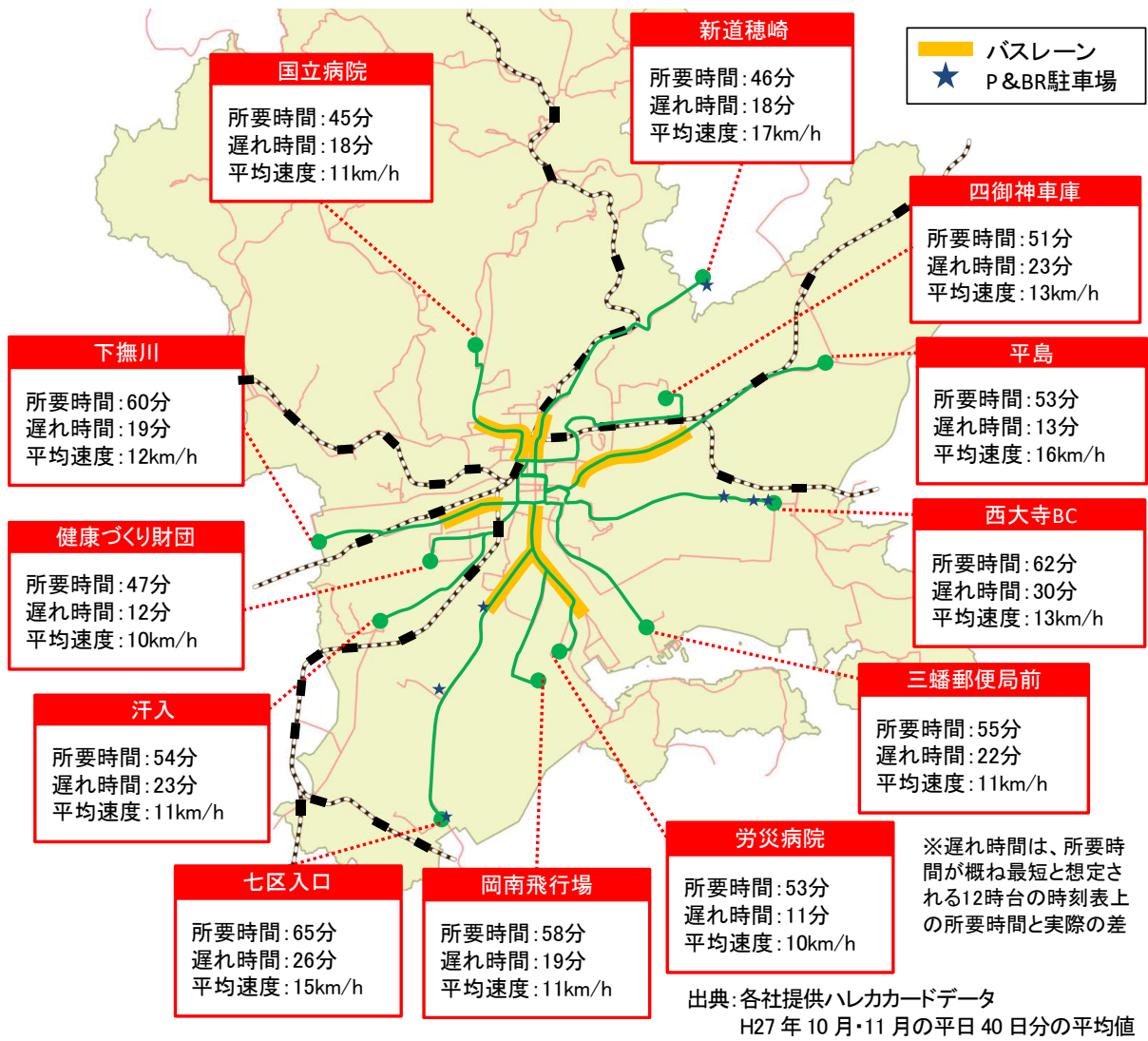


図 2-28 バスの遅れ状況



(7) 事業者間での過度な競争

市内の路線バスは9社が運行しており、運賃の低廉化や路線の重複など、競争が激化しています。

各社のバス路線が集中する中心部（岡山駅東口）では、競争により、認可運賃ではなく、実施運賃で100円区間が広がっており、複数事業者が運行する他都市の初乗り運賃よりも安価となっています（図2-29）。

また、周辺部に向かう複数事業者が競合する路線では、一部、共同運行や共通定期券が導入されている区間もある一方で、競争により、供給過多となっている区間もあります（図2-30）。

平成14年道路運送法改正における規制緩和は、価格競争や既存路線への新規参入による沿線住民の利便性といったメリットがある一方で、減収による既存事業者の不採算路線の廃止・減便リスクの上昇やサービス水準の地域バランスの悪化といったデメリットもあり、これらを踏まえた対応が必要となります。

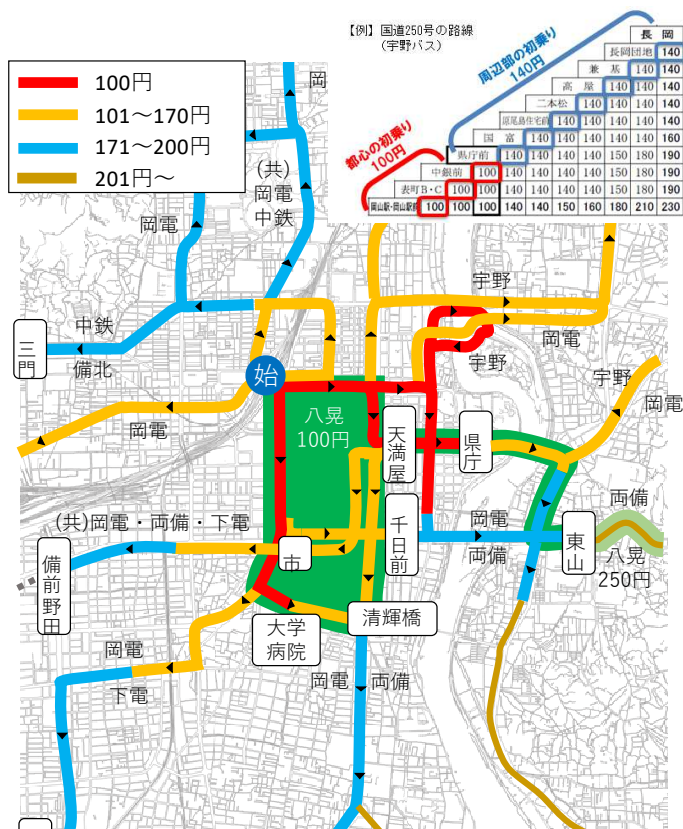


図2-29 岡山駅からの運賃

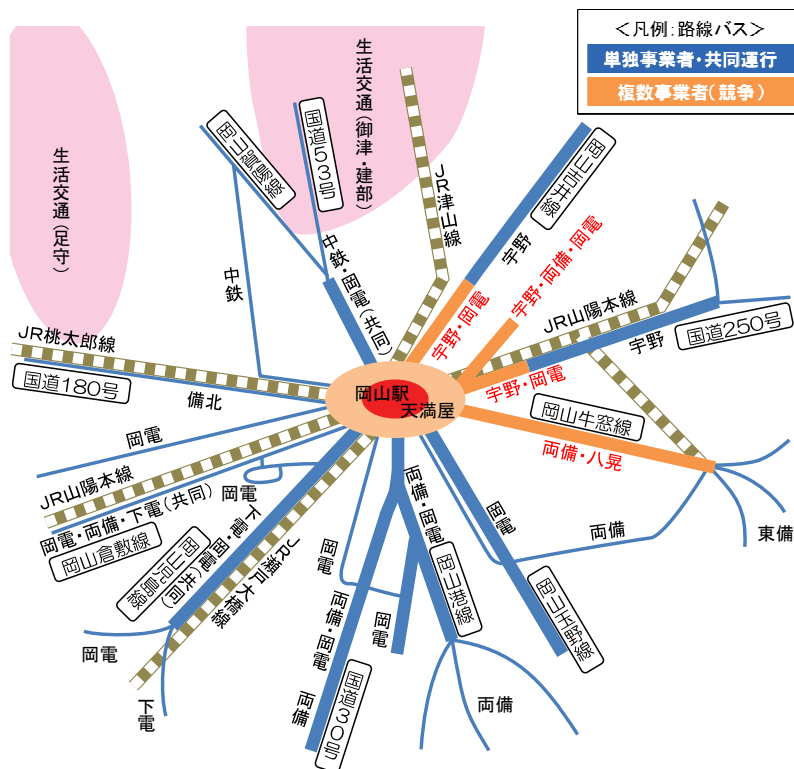


図2-30 方面別の運行事業者



(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2-31)。

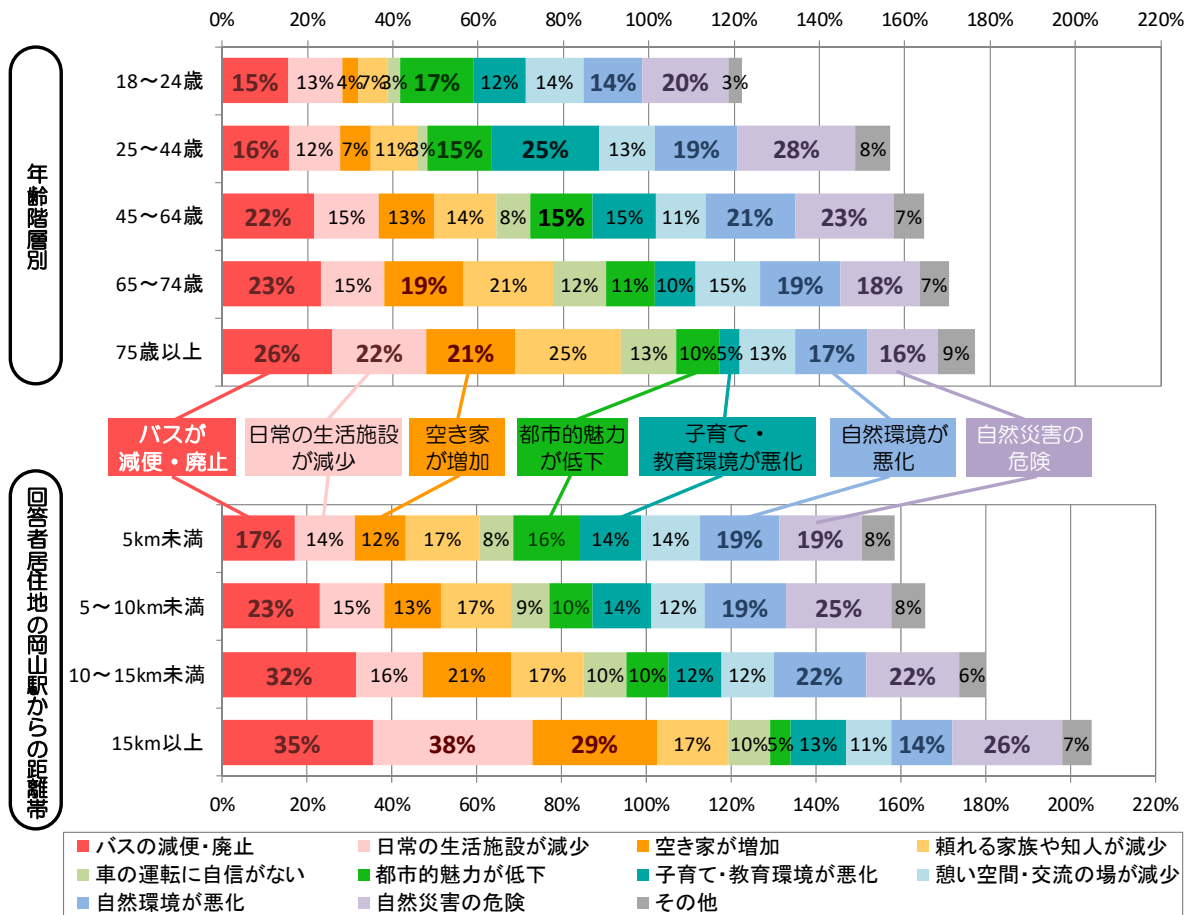


図2-31 今の生活で不安に思うこと (3つまで選択)

「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2-32)。

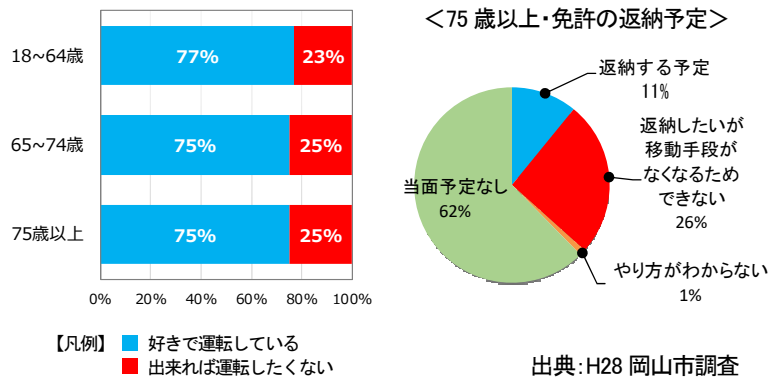
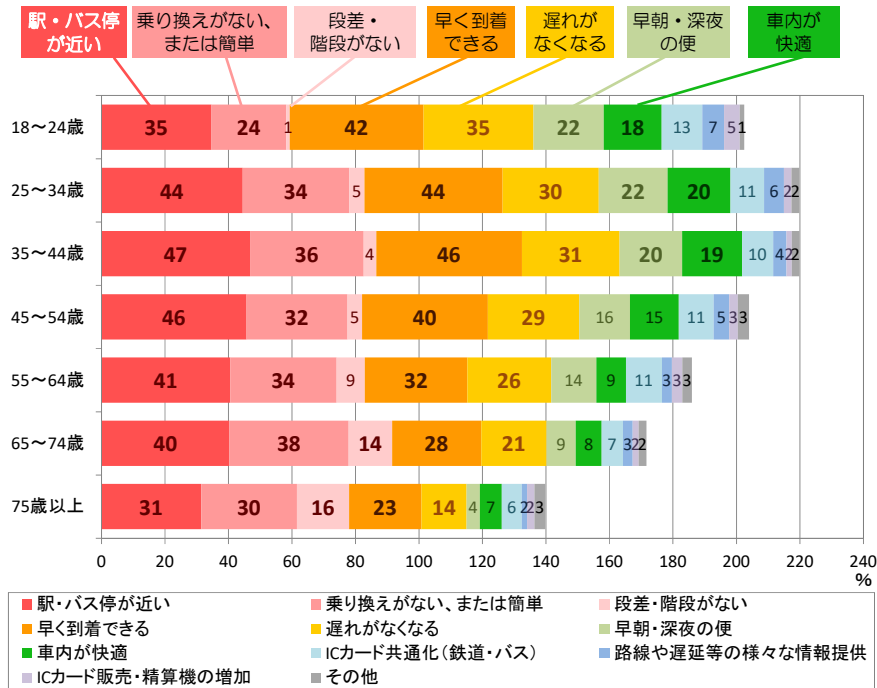


図2-32 自動車を運転する人の潜在意識

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2-33）。

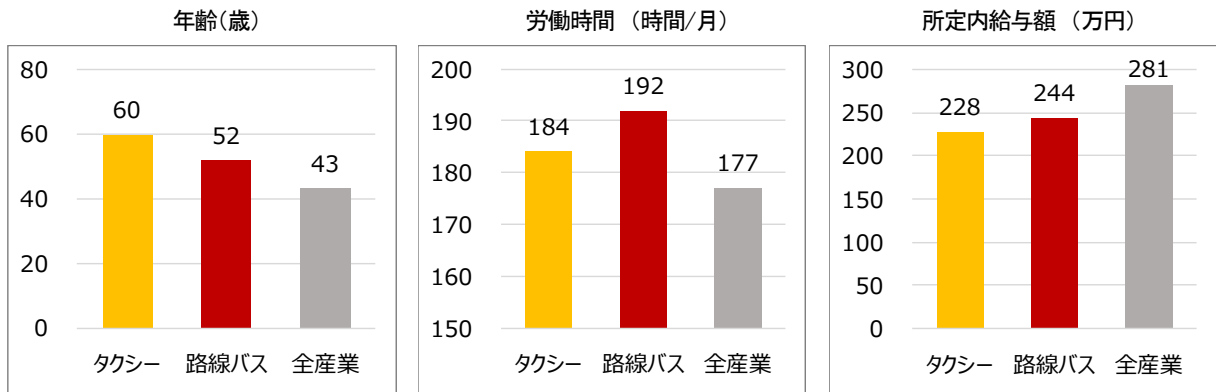


出典：H28 岡山市調査

図2-33 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2-34）。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2-34 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。

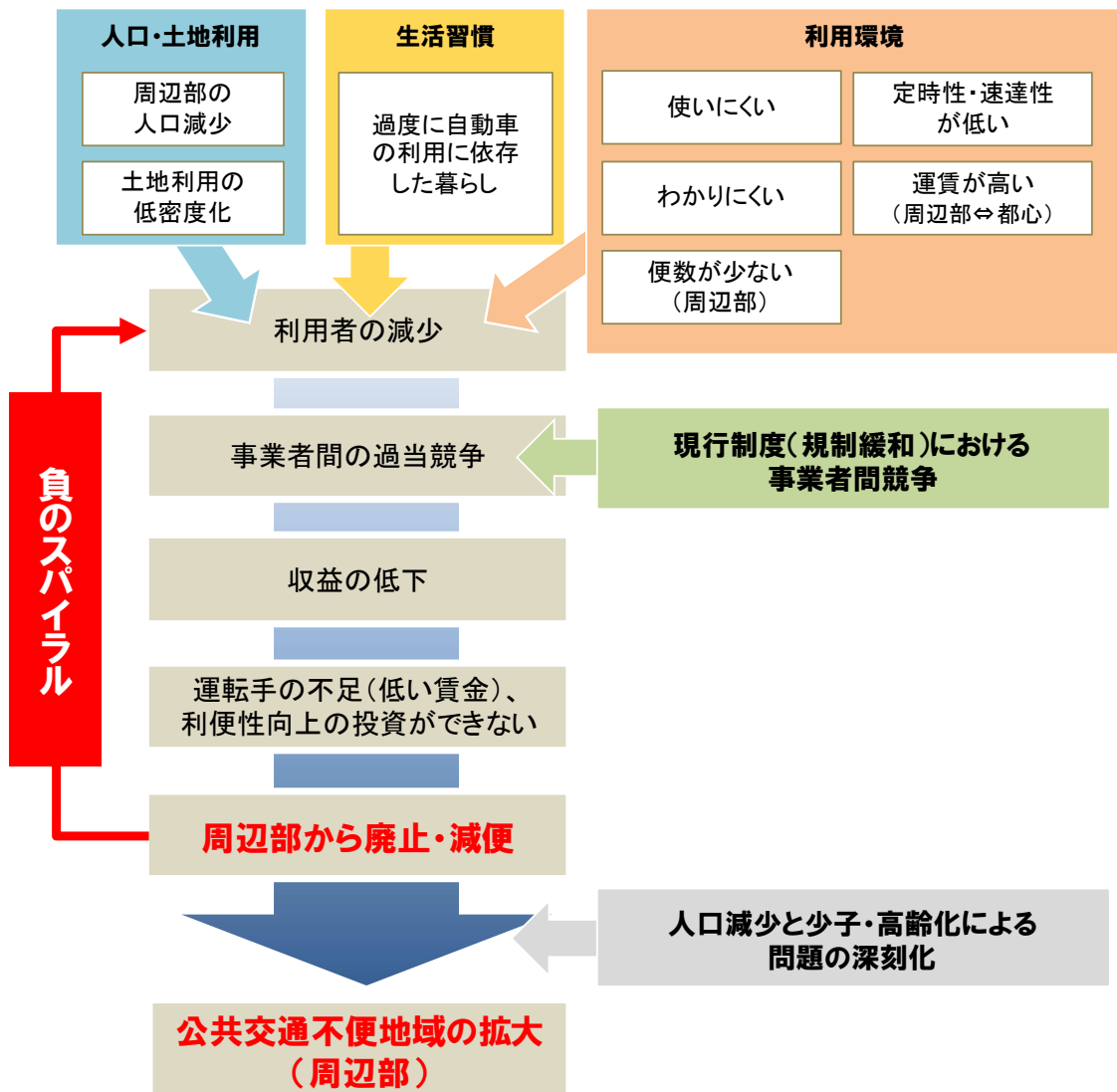


図 2-35 公共交通の負のスパイラル