

第3章 今後の検討課題について

3.1 現状と課題

3.1.1 県民の移動特性

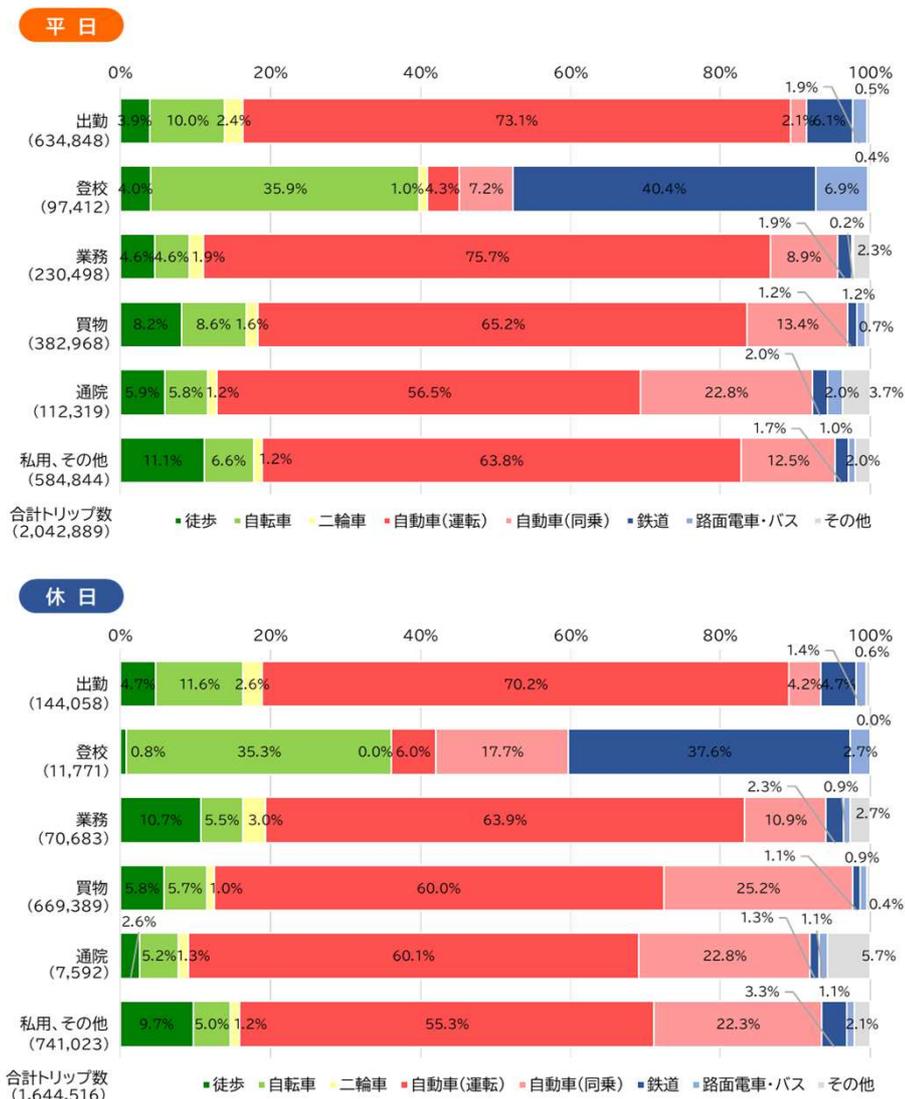
調査日における外出の目的および移動方法は、【図1】、【図2】のとおりであり、登校目的の移動を除いて、主な移動手段は自動車となっている。

本県の公共交通は、マイカーの普及による利用者の減少が、公共交通全体の利便性低下を招き、さらにマイカー依存が進むという悪循環に陥っていることから、公共交通の活性化のためには、**マイカー利用から公共交通利用への転換**を図る必要がある。

【図1】 2.1.1(2) 外出の目的



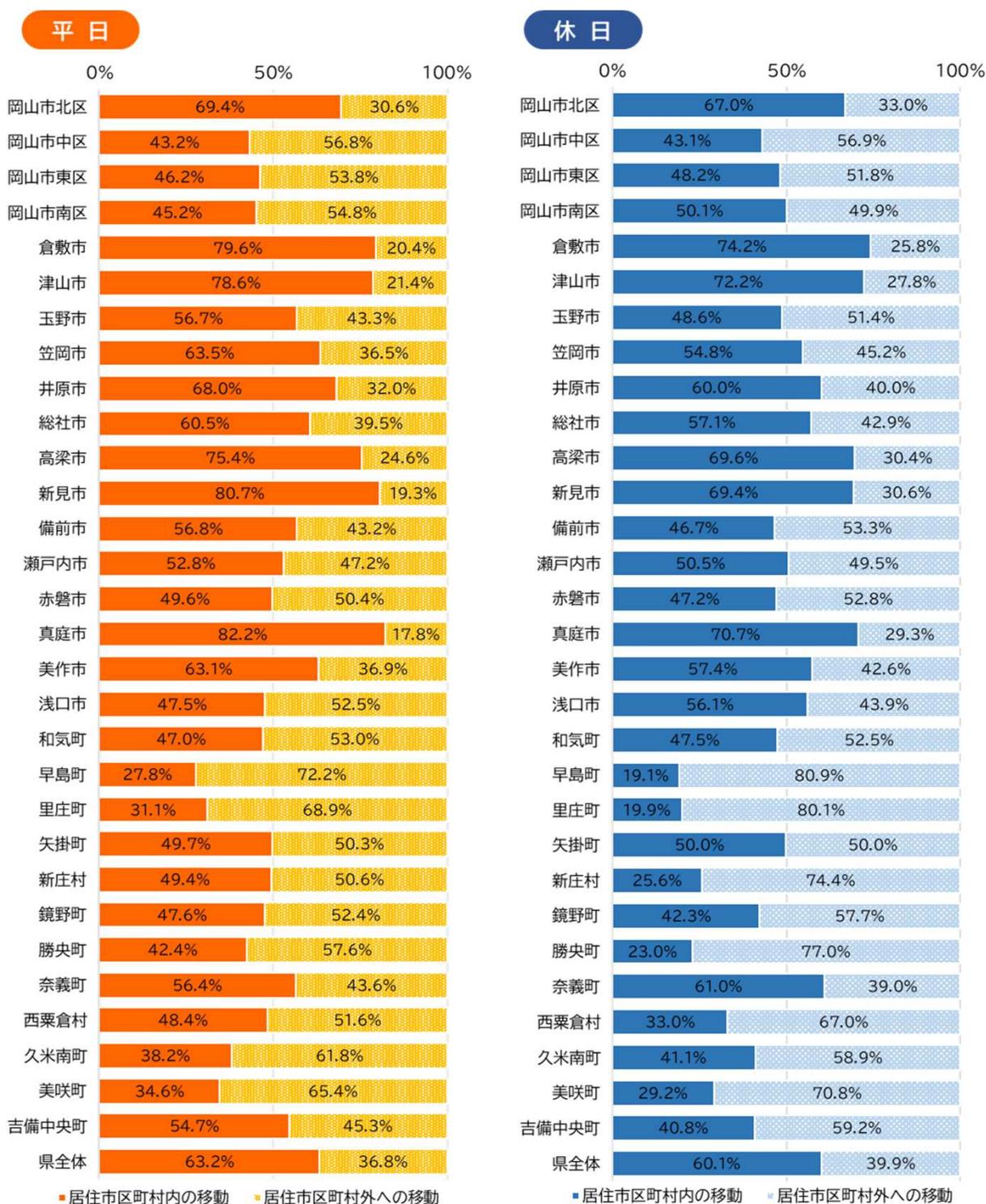
【図2】 2.1.2 移動目的別の代表交通手段分担率



居住市区町村内での移動と、居住市区町村外への移動の割合は【図3】のとおりである。

域外への移動割合が高い市区町村については、地域間を結ぶ道路や公共交通網が十分に整備されているために活発な移動が行われている可能性もあるが、地域内に必要とする施設がないために、やむなく地域外に出ている可能性も否定できないことから、今後、本調査データと、市町村等が把握している各種の情報を突合し、さらなる分析を行う必要がある。

【図3】 2.1.4 居住している市区町村の区域外への移動状況



3.1.2 地域内交通の改善に向けた課題

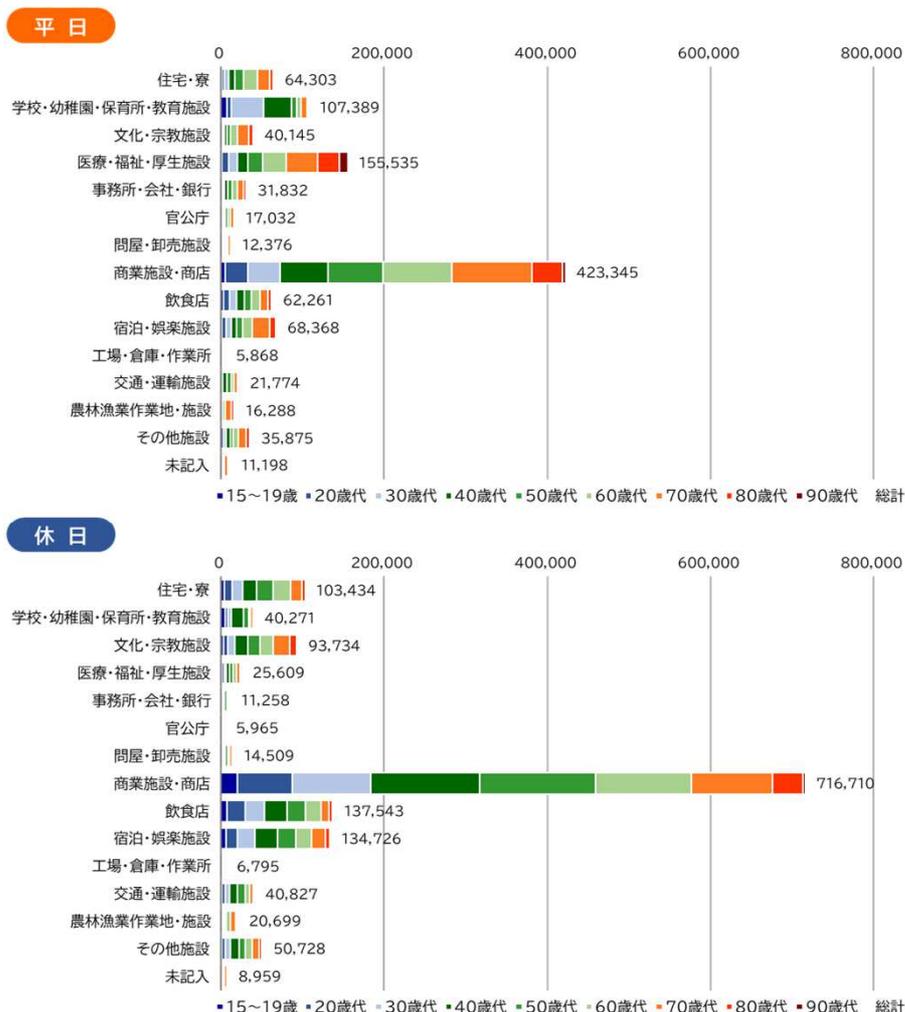
70歳以上の高齢者は、現に運転免許を保有していない人が多く、今後免許返納を行う可能性も高いことから、公共交通の利用促進を進めるにあたって、行動変容を促しやすい層と考えられる。

【図5】のとおりに、**高齢者が多く利用する施設は、「商業施設・商店」および「医療・福祉・厚生施設」となっていることから、公共交通体系の整備にあたっては、これらの施設へのアクセスのしやすさについて配慮する必要がある。**

【図4】 1.2.3(3) 自動車運転免許の保有状況



【図5】 2.2.1(1) 私用目的のトリップ数・年代別

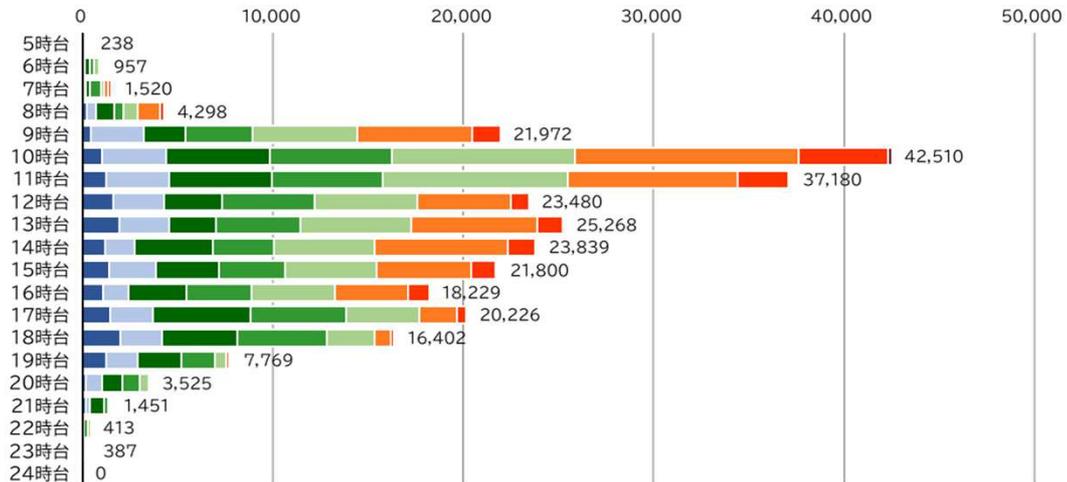


地域住民の移動ニーズは様々であることから、できるだけ多くの人にとって使いやすい公共交通体系を構築するためには、**地域内の限られた輸送資源を効率よく運用**する必要がある。

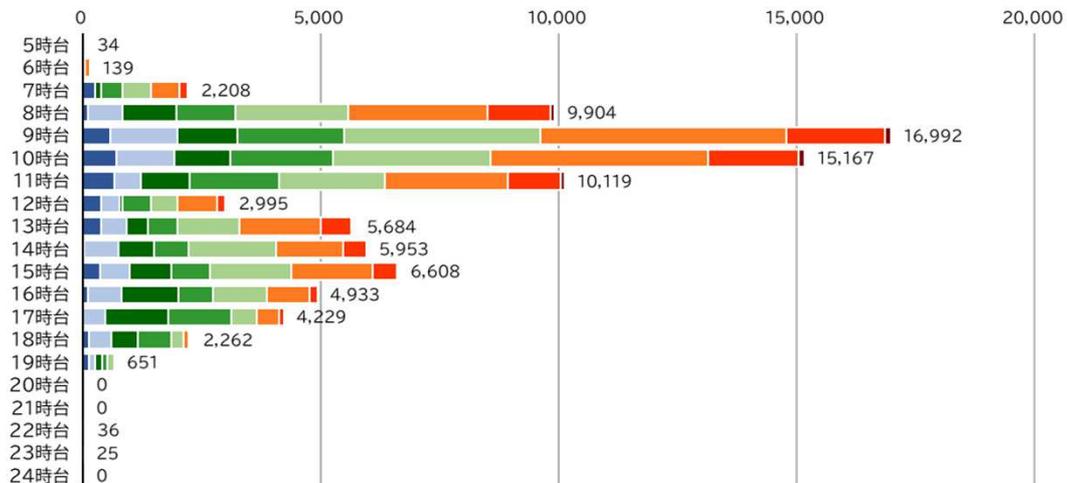
目的地への到着時刻を施設の種別ごとに集計したところ、【図6】のとおり、施設によって到着時刻のピークが異なっていることから、今後、公共交通事業者や市町村、施設等と連携し、時間帯ごとに、運行経路やダイヤが、地域住民の移動ニーズと合致しているか検証していく必要がある。

【図6】 2.2.2 自動車(自分で運転)による施設への到着時刻(平日)

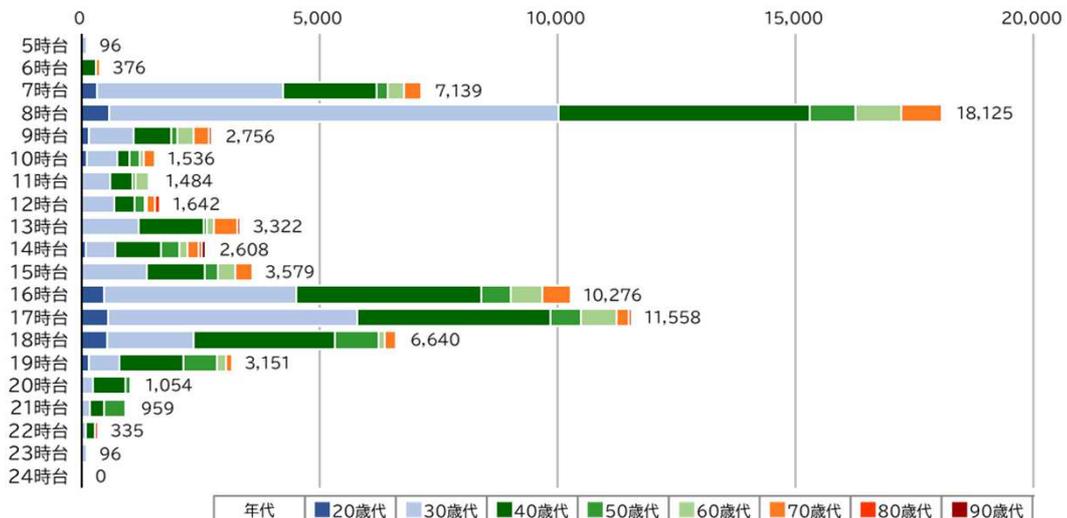
(1) 商業施設・商店



(2) 医療・福祉・厚生施設



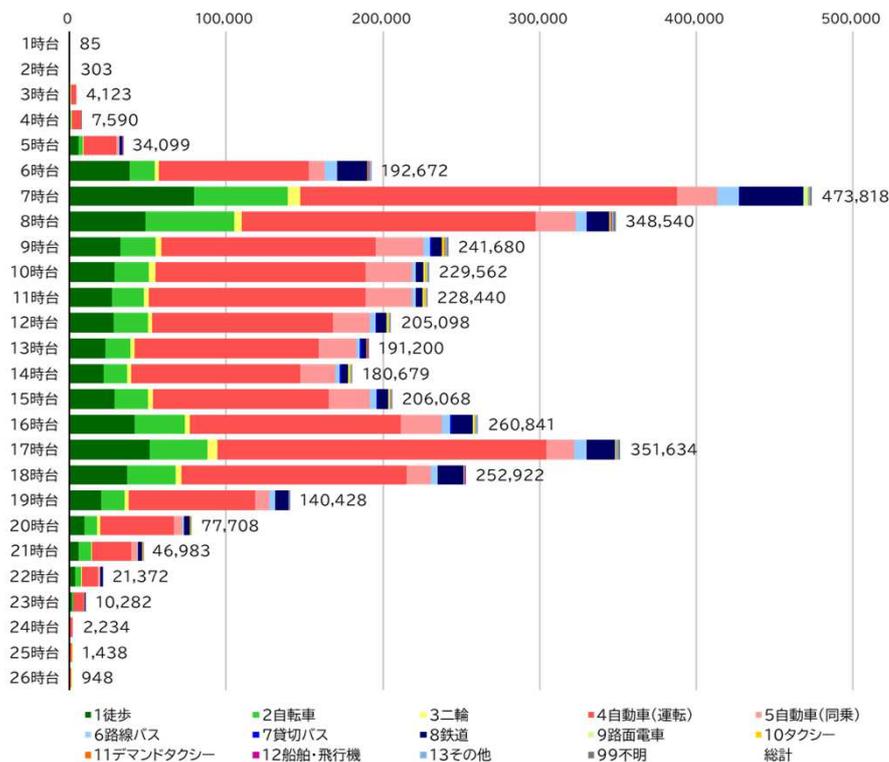
(3) 学校・幼稚園・保育所・教育施設



【図7】のとおり、平日の朝・夕など、全体の移動ニーズが多くなる時間帯については、**スクールバス等への混乗や、自家用有償旅客運送(交通空白地)の活用**などにより、車両や人員の不足分を補う方策も検討する必要がある。

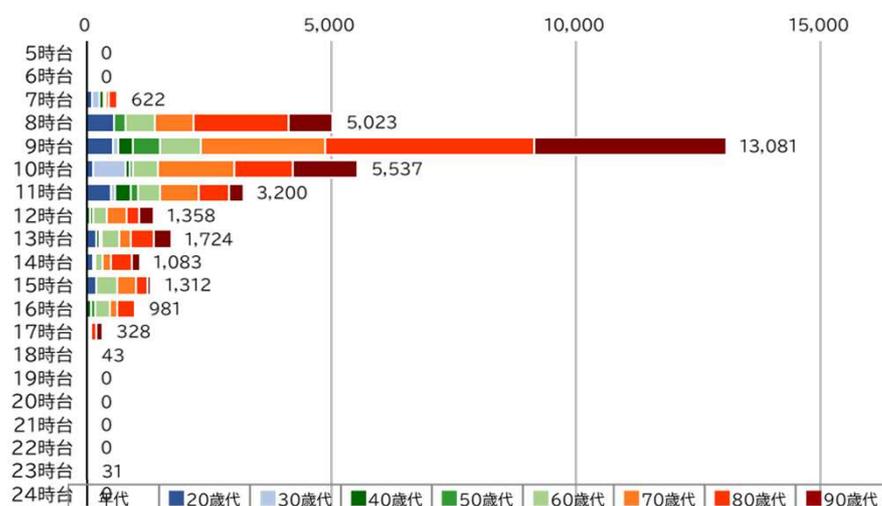
また、利用者が特定の時間帯に集中すると、過大な設備投資や、公共交通従事者の負担増、他の時間帯の利便性低下などにつながることから、公共交通事業者や、企業・商業施設等と連携し、**移動が集中する時間帯を避けた利用(オフピーク出勤など)**を呼び掛けるなど、利用時間の平準化図っていくことも必要と考えられる。

【図7】 2.1.3(1) 出発時刻別・移動手段別の延べ移動回数(平日)



医療・福祉・厚生施設については、【図8】のとおり、他の人の自動車に同乗して移動する高齢者が多いことから、市町村や医療・福祉機関等と連携して、一般の乗合交通(路線バス等)では移動が困難な住民を把握した上で、**デマンド交通や自家用有償旅客運送(福祉輸送)**などによる支援を検討する必要がある。

【図8】 2.2.2(2) 自動車(他の人が運転する車両へ同乗)による医療・福祉・厚生施設への到着時刻(平日)



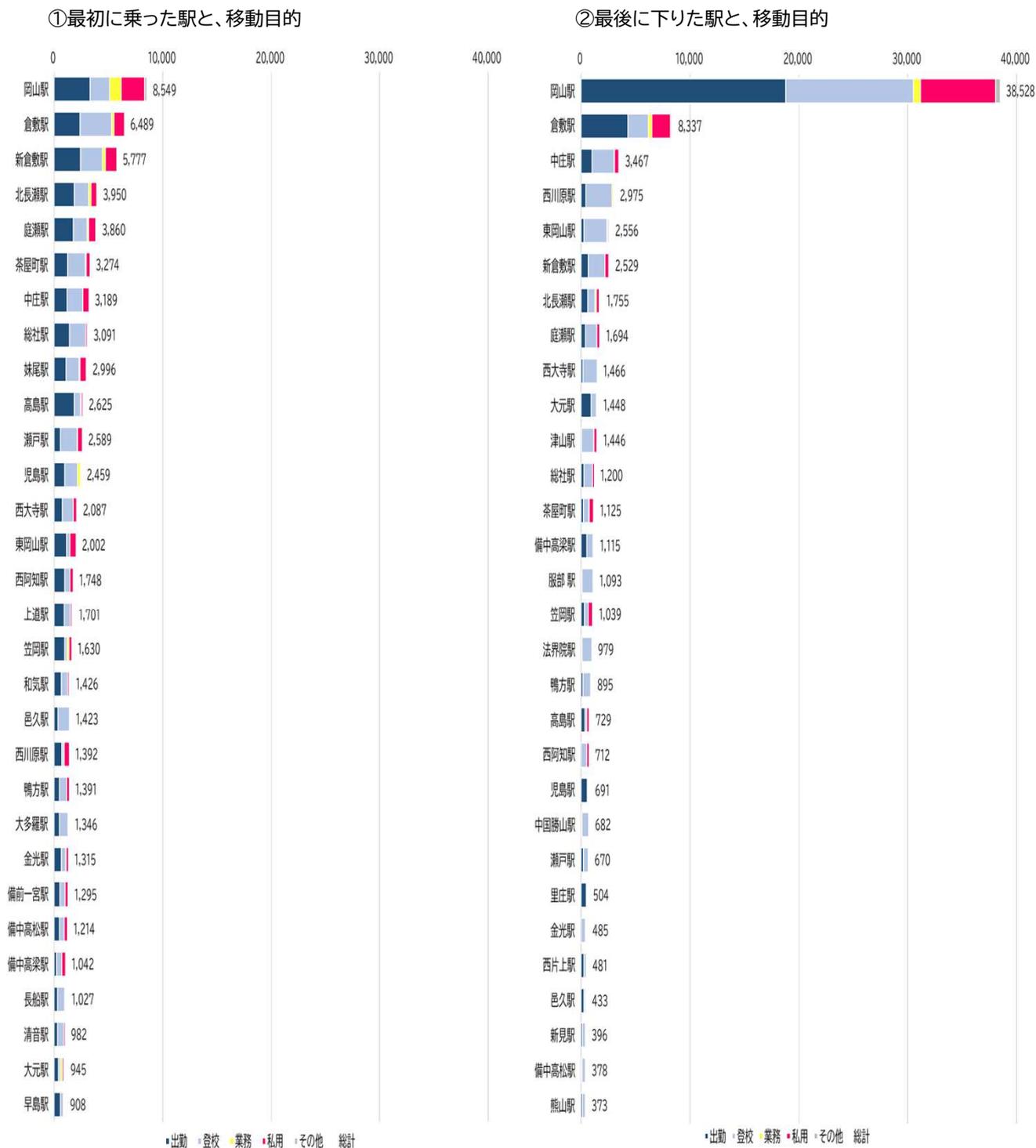
3.1.3 広域交通の改善に向けた課題

本県の公共交通において、市区町村をまたぐ広域の移動は、主に鉄道が担っている。

JRの主要な駅の利用状況は【図9】のとおりで、岡山駅を目的地(下車駅)とする移動がほとんどであり、出勤および通学目的での利用が多いことから、県北地域の昼間・夜間は運行本数が極端に少ないなど、一部路線以外の利便性向上が図られにくい状況となっている。

このため、岡山駅以外を目的地(下車駅)とする利用や、昼間・夜間の利用を増やすことにより、本県の鉄道ネットワーク全体を活性化させ、利便性の向上につなげていく必要がある。

【図9】 2.5.1(1) 鉄道駅の利用状況(平日)

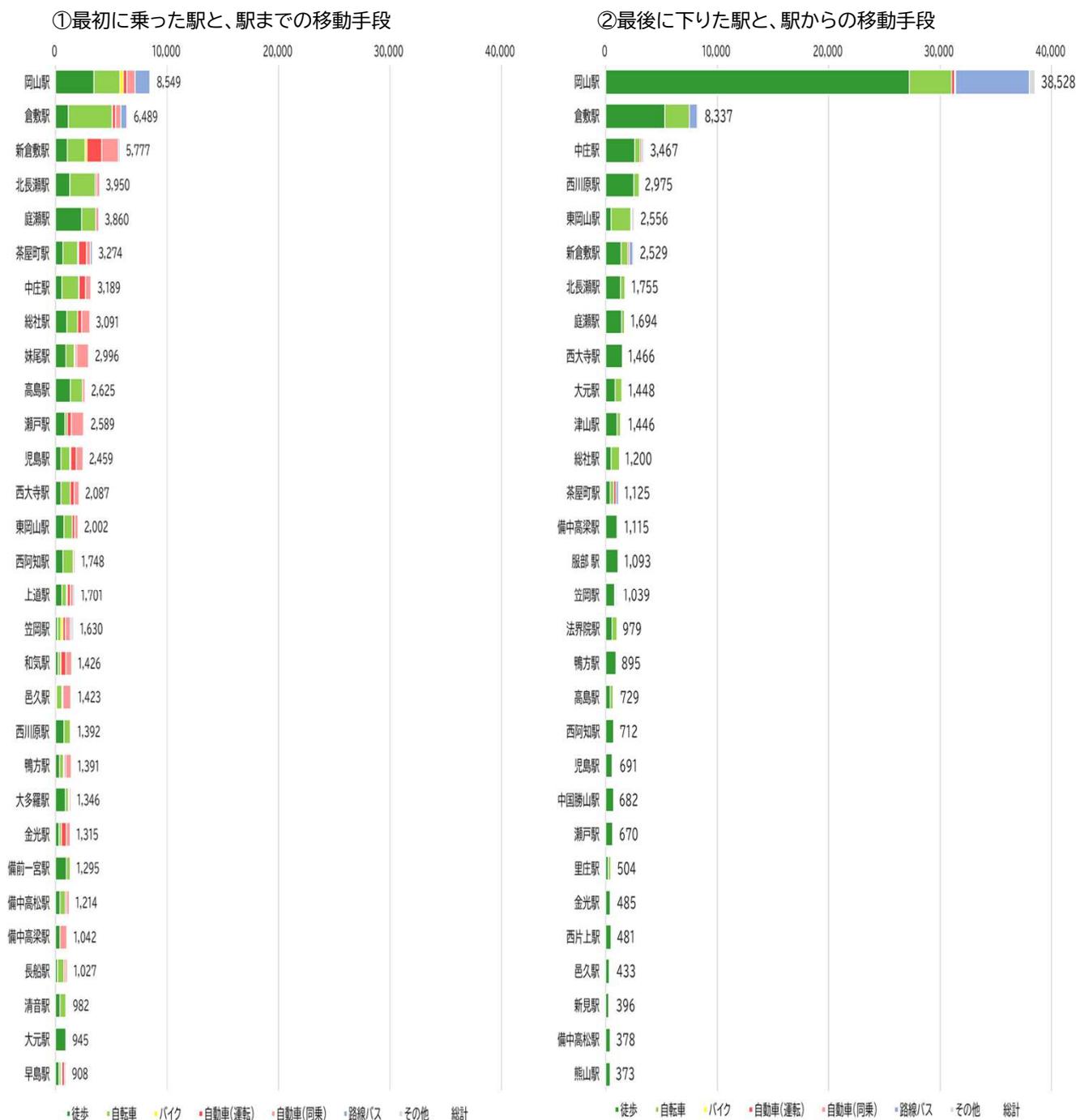


JR各駅における二次交通の利用状況は【図10】のとおりである。

自宅等から駅までの移動手段としては、徒歩・自転車のほか、自動車も多く利用されていることから、鉄道の利用促進にあたっては、駅に接続するバス等の利便性を高めるとともに、**駅周辺の駐車場や送迎用ロータリー整備**を進めていくことも効果的であると考えられる。

一方、下車駅からの移動手段については、一部の駅を除き、ほぼ徒歩のみとなっていることから、駅の周辺に最終目的地がない場合には、鉄道が移動手段として選ばれていないことが分かる。このため、既に駅からの移動手段として利用可能な公共交通が整備されている場合は、**時刻表や路線図のオープンデータ化や、デマンド交通のネット予約システムの導入**を進め、地域外から来る人なども利用しやすい環境を整えていく必要がある。また、駅からの移動手段が未整備の場合は、市町村と連携して、駅の徒歩圏外にある企業や商業施設の洗い出しを行い、当該企業等の意見も踏まえて、駅からの移動手段の確保を検討することも必要と考えられる。

【図10】 2.5.1(2) 鉄道駅の利用状況(平日)

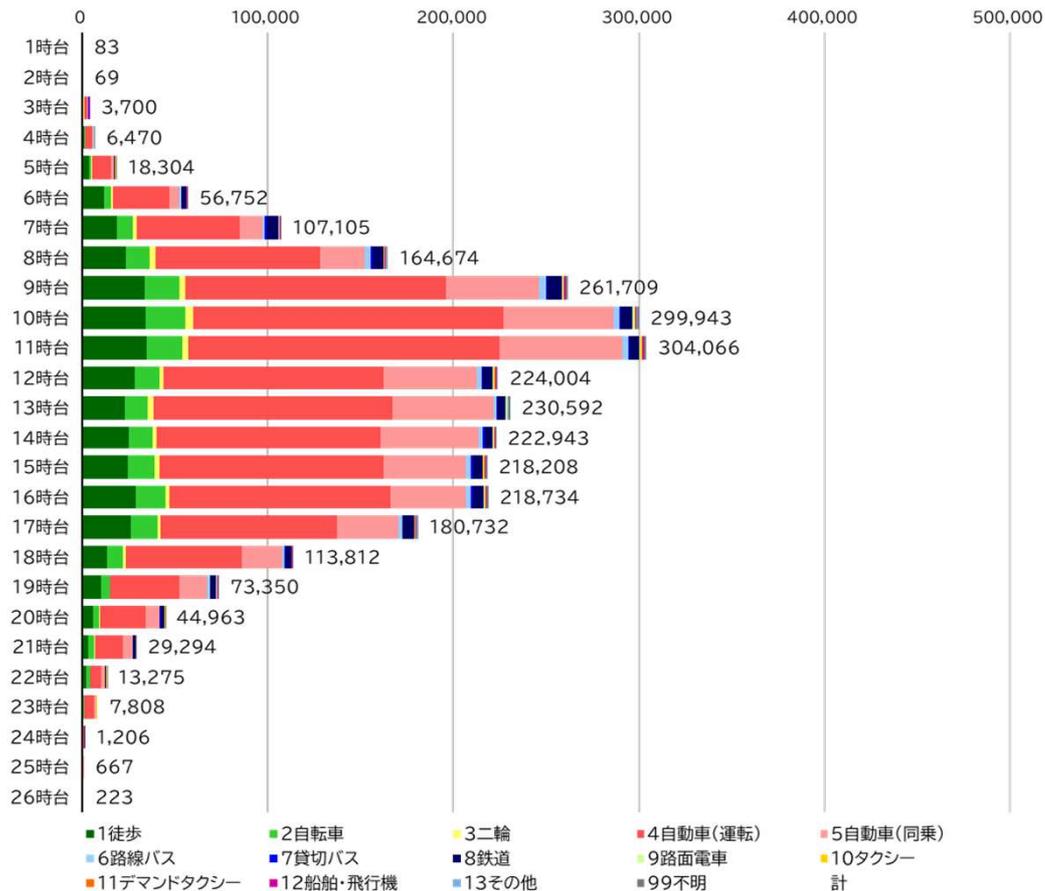


3.1.4 休日の公共交通活性化に向けた課題

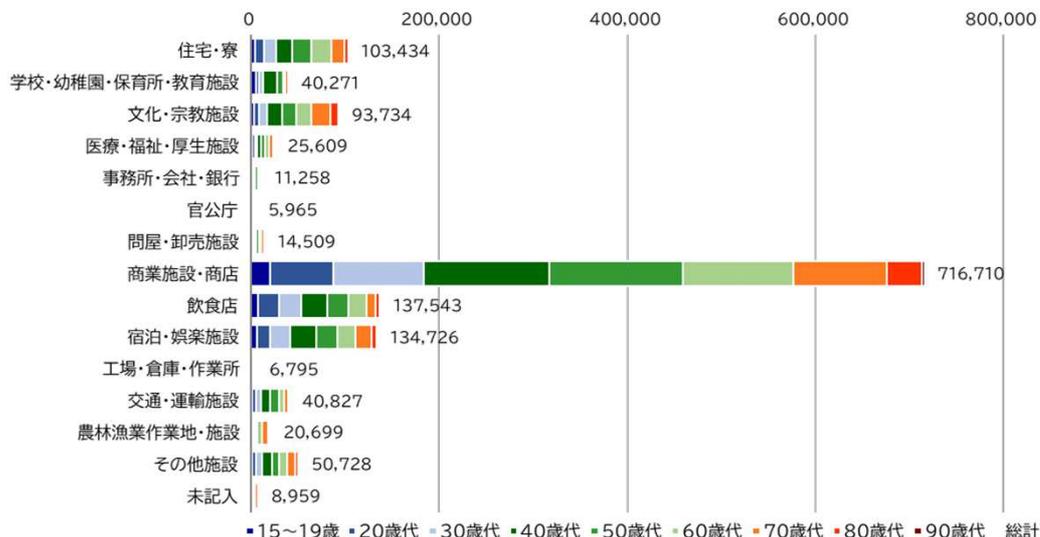
【図11】のとおり、休日は、公共交通の利用が少なく、自動車の同乗利用が多い。また、20～50歳代を中心として「商業施設・商店」、「飲食店」、「宿泊・娯楽施設」への移動が多くなっていることと併せると、家族や友人と、自動車に乗り合わせて「お出かけ」をしていると考えられる。

複数人がまとまって移動する場合、単に移動にかかる経費や時間などを考えれば、公共交通機関よりも自動車のほうが優位である。このため、自動車から公共交通への転換を促すには、交通事業者等と連携し、**公共交通での移動の行程や、乗ること自体を「お出かけ」として楽しめるような方策**を検討していく必要がある。

【図11】 2.1.3(2) 出発時刻別・移動手段別の延べ移動回数(休日)



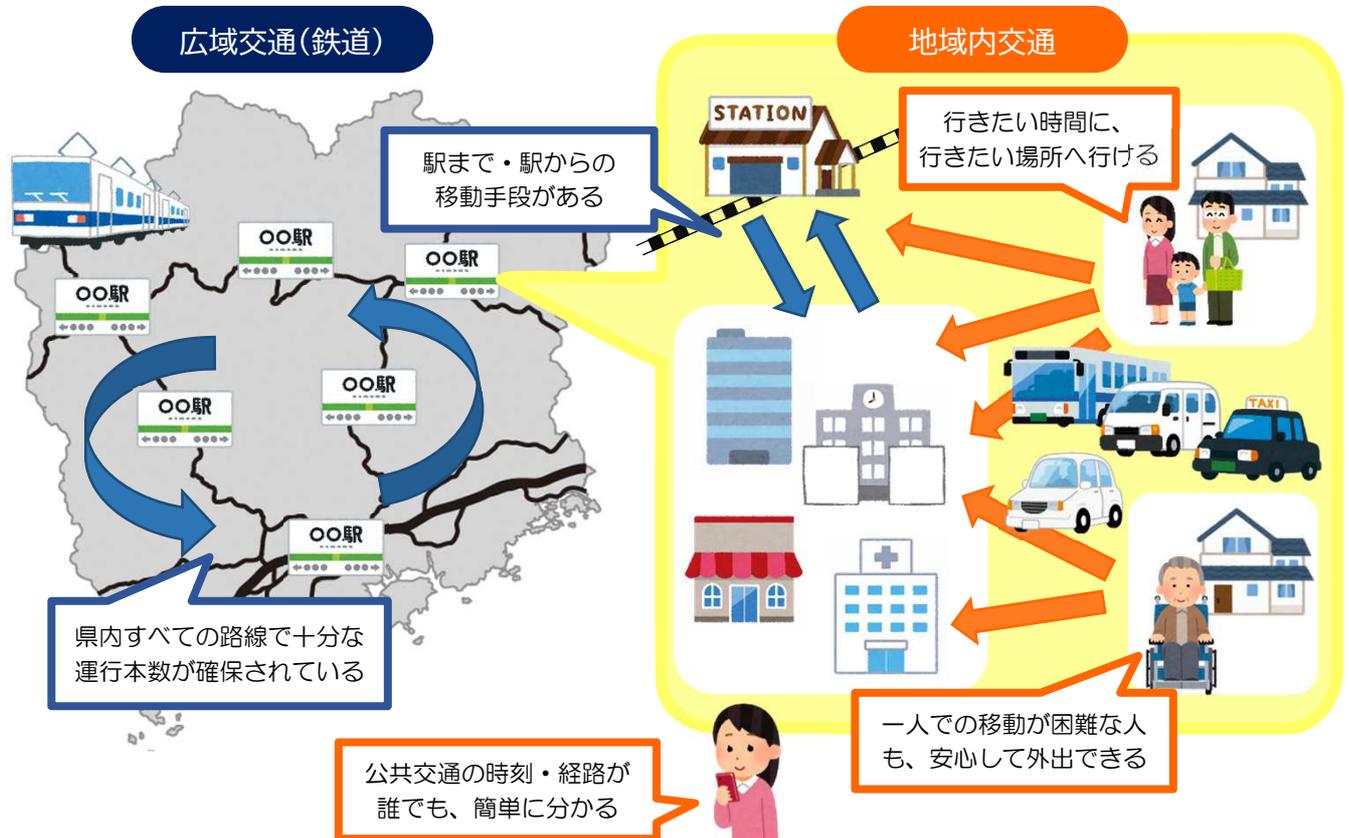
【図11】 2.2.1(1) 私用目的のトリップ数・年代別(休日)



3.2 今後の検討の進め方

3.2.1 目指す方向

誰もが安心して暮らせる「生き生き岡山」の実現に向けて、鉄道やバス、デマンド交通など、地域の多様な輸送資源を総動員して、県内のどこに住んでいても、行きたい時間に、行きたい場所へ移動できる、利便性が高く、持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。



3.2.2 地域内交通の改善に向けた検討の進め方

(1) 検討主体

住民の移動ニーズは地域によって様々であることから、市町村ごとに設置する「地域公共交通会議(活性化法法定協議会)」において、国・自治体の担当者や地元交通事業者、住民、利用者などの関係者が一堂に会し、地域の公共交通のあるべき姿を共有しながら、具体的な取組について検討を行うことが望ましい。

県は、地域の実情に応じた取組が進むよう、専門的・広域的な観点から必要な助言を行うほか、会議での議論を踏まえ、市町村等が実施する調査・研究や、実証運行などの取組に対して支援する。

(2) 今後、検討が必要と考えられる取組の例

① さらなる現状分析

- ・ 本調査以外の統計調査や、各種アンケート結果等による、移動ニーズの追加分析
- ・ 現行の公共交通体系と、住民の移動ニーズの比較検証
- ・ 医療・福祉関係機関等との連携による、移動困難者の把握
- ・ 地域内にある、利用可能な輸送資源の棚卸し(バス、タクシー、スクールバス、施設送迎車両など)

② 利便性が高く、持続可能な公共交通体系の構築

- ・ 移動ニーズに合わせた、既存の公共交通体系の見直し
- ・ 輸送資源が不足している地域・時間帯における、代替交通(自家用有償旅客運送など)の確保
- ・ 特定の時間帯に利用者が集中する場合の、利用時間の平準化

③ 利用促進の取組

- ・ 様々な機会を捉えた呼びかけの実施
- ・ 商業施設、医療・福祉施設、企業等との連携

3.2.3 広域交通の改善に向けた検討の進め方

(1) 検討主体

市町村をまたぐ広域交通については、「岡山県JR在来線利用促進検討協議会」など、県主催による検討の場を設置し、市町村や交通事業者等と連携した取組を進める。

(2) 今後、検討が必要と考えられる取組の例

① さらなる現状分析

- ・ JRの保有データ等による、移動ニーズの追加分析
- ・ 現行の鉄道ダイヤおよび二次交通の接続状況と、住民の移動ニーズの比較検証
- ・ 駅の徒歩圏外にある企業や商業施設の把握

② 利便性が高く、持続可能な公共交通体系の構築

- ・ 駅までの移動手手段の確保
- ・ 駅からの移動手手段の確保
- ・ 地域外からの来訪者等が二次交通を利用しやすい環境の整備
- ・ 特定の時間帯に利用者が集中する場合の、利用時間の平準化

③ 利用促進の取組

- ・ 県内全域を対象とした利用促進キャンペーンの実施
- ・ 様々な機会を捉えた呼びかけの実施
- ・ 商業施設、医療・福祉施設、企業等との連携

3.2.4 休日の公共交通活性化に向けた検討の進め方

休日の「お出かけ」需要の掘り起こしについては、生活交通としての利用とは異なるアプローチが必要であることから、今後、県及び市町村の観光担当部署等と連携し、取組を検討していくこととする。