

# 岡山県パーソントリップ調査報告書

## 詳細分析編

### 岡山県民の移動状況と公共交通の課題について

令和6年3月

岡 山 県

## 第1章 岡山県パーソントリップ調査について

1.1 調査の方法	
1.1.1 調査票の配布および回収	6
(1) 調査票の配布	
(2) 調査日	
(3) 有効回収票数と標本率	
1.1.2 回答者の属性	7
(1) 性別	
(2) 就業・就学の状況	
(3) 年齢構成	
1.2 調査票の集計	
1.2.1 マスターデータの作成	8
1.2.2 拡大処理について	9
1.2.3 拡大処理後のデータの状況	10
(1) 年齢構成	
(2) 市区町村別15歳以上人口	
(3) 自動車運転免許の保有状況	

## 第2章 岡山県内における移動の状況

2.1 県内の移動状況の概要	
2.1.1 外出の状況	16
(1) 外出率	
(2) 外出の目的	
(3) 外出の際の代表交通手段	
2.1.2 移動目的別の代表交通手段分担率	17
2.1.3 出発時刻別・移動手段別の延べ移動回数	18
(1) 平日の状況	
(2) 休日の状況	
2.1.4 居住している市区町村の区域外への移動状況	20
2.2 私用目的での移動の分析	
2.2.1 目的施設別のトリップ数	21
(1) 年代別	
(2) 運転免許の有無別	
(3) 代表交通手段別	

# 目 次

2.2.2	目的施設ごとの移動の状況（平日）	24
(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	
(4)	飲食店	
(5)	宿泊・娯楽施設	
2.2.3	目的施設ごとの移動の状況（休日）	34
(1)	商業施設・商店	
(2)	飲食店	
(3)	宿泊・娯楽施設	
(4)	文化・宗教施設	
2.3	出勤目的での移動の分析	
2.3.1	移動の状況（平日）	42
(1)	時間帯別のトリップ数	
(2)	市区町村別のトリップ数	
2.3.2	移動の状況（休日）	44
(1)	時間帯別のトリップ数	
(2)	市区町村別のトリップ数	
2.4	市区町村域をまたぐ移動の状況	
2.4.1	市区町村別トリップ数	46
2.4.2	市区町村ごとの区域をまたぐ移動の状況（平日）	48
(1)	区域をまたぐ移動の目的	
(2)	区域をまたぐ移動での代表交通手段	
(3)	移動目的ごとの自動車利用と鉄道利用の差	
2.4.3	市区町村ごとの区域をまたぐ移動の状況（休日）	56
(1)	区域をまたぐ移動の目的	
(2)	区域をまたぐ移動での代表交通手段	
(3)	移動目的ごとの自動車利用と鉄道利用の差	
2.5	鉄道駅の利用状況	
2.5.1	平日の状況	64
(1)	利用駅および利用目的	
(2)	二次交通の利用状況	
(3)	時間帯別の利用状況	
2.5.2	休日の状況	70
(1)	利用駅および利用目的	
(2)	二次交通の利用状況	
(3)	時間帯別の利用状況	

## 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 .....	78
3.1.2 地域内交通の改善に向けた課題 .....	80
3.1.3 広域交通の改善に向けた課題 .....	83
3.1.4 休日の公共交通活性化に向けた課題 .....	85
3.2 今後の検討の進め方	
3.2.1 目指す方向 .....	86
3.2.2 地域内交通の改善に向けた検討の進め方 .....	86
(1) 検討主体	
(2) 今後、検討が必要と考えられる取組の例	
3.2.3 広域交通の改善に向けた検討の進め方 .....	87
(1) 検討主体	
(2) 今後、検討が必要と考えられる取組の例	
3.2.4 休日の公共交通活性化に向けた検討の進め方 .....	87

# 第1章 岡山県パーソントリップ調査について

---

# 1.1 調査の方法

## 1.1.1 調査票の配布および回収

### (1) 調査票の配布

- ・ 住民基本台帳から無作為抽出した68,000世帯を、調査日の異なる2グループに分けた上で調査票を郵送し、回答を依頼した。
- ・ 1世帯につき最大3名まで、調査当日の移動の詳細を調査票に記入し、郵送またはWebで返送いただいた。

### (2) 調査日

Aグループ 令和4(2022)年10月12日(水)及び10月16日(日)

Bグループ 令和4(2022)年10月19日(水)及び10月23日(日)

### (3) 有効回答票数と標本率

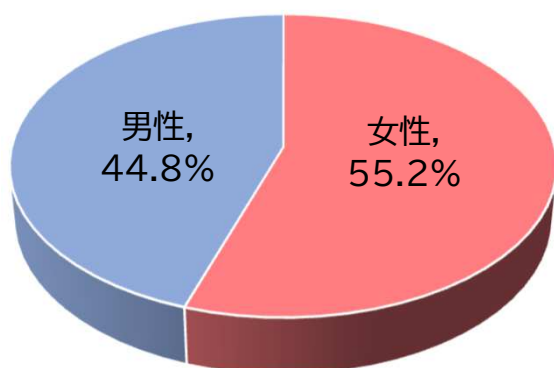
市区町村名	15歳以上人口 (a)	平日		休日	
		有効回収票数 (b)	標本率(c=b/a)	有効回収票数 (b)	標本率 (c=b/a)
岡山県計	1,571,431	27,395	1.74%	27,228	1.73%
岡山市北区	262,610	4,329	1.65%	4,279	1.63%
岡山市中区	125,258	1,971	1.57%	1,952	1.56%
岡山市東区	79,423	1,480	1.86%	1,471	1.85%
岡山市南区	141,261	2,202	1.56%	2,197	1.56%
岡山市計	608,552	9,982	1.64%	9,899	1.63%
倉敷市	373,321	6,316	1.69%	6,284	1.68%
津山市	84,293	1,354	1.61%	1,347	1.60%
玉野市	48,626	801	1.65%	798	1.64%
笠岡市	38,671	686	1.77%	681	1.76%
井原市	33,374	510	1.53%	507	1.52%
総社市	58,747	1,106	1.88%	1,099	1.87%
高梁市	24,808	491	1.98%	488	1.97%
新見市	24,313	497	2.04%	496	2.04%
備前市	27,926	495	1.77%	496	1.78%
瀬戸内市	31,184	515	1.65%	513	1.65%
赤磐市	36,240	706	1.95%	699	1.93%
真庭市	36,532	714	1.95%	716	1.96%
美作市	22,481	436	1.94%	436	1.94%
浅口市	28,562	476	1.67%	470	1.65%
和気町	11,971	300	2.51%	299	2.50%
早島町	10,277	233	2.27%	232	2.26%
里庄町	9,361	234	2.50%	231	2.47%
矢掛町	11,484	273	2.38%	270	2.35%
新庄村	674	31	4.60%	31	4.60%
鏡野町	10,253	272	2.65%	270	2.63%
勝央町	9,152	205	2.24%	205	2.24%
奈義町	4,748	53	1.12%	53	1.12%
西粟倉村	1,172	56	4.78%	56	4.78%
久米南町	3,971	124	3.12%	123	3.10%
美咲町	11,183	308	2.75%	307	2.75%
吉備中央町	9,555	221	2.31%	222	2.32%

※15歳以上人口は、毎月流動人口調査(令和4年10月1日現在)に基づく

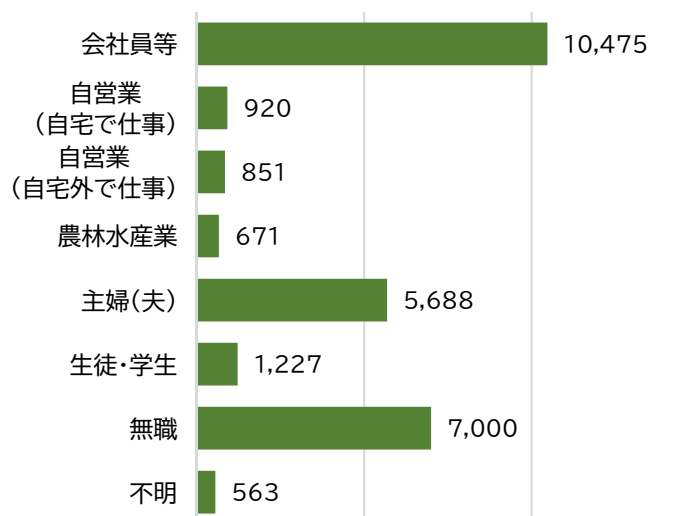
## 1.1.2 回答者の属性

※平日の有効回答数による

### (1) 性別

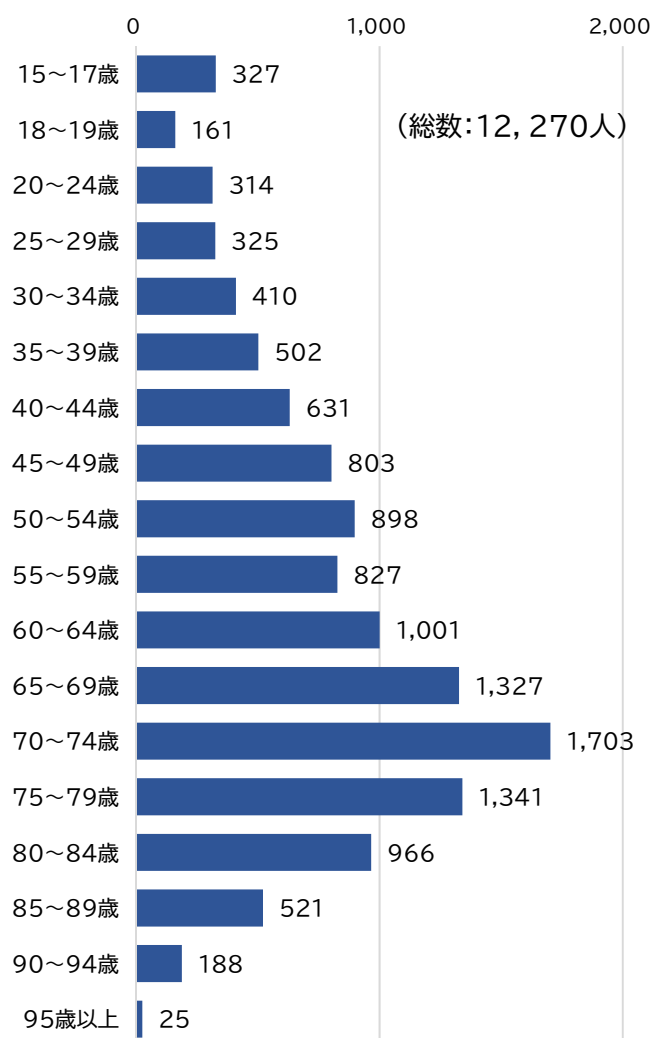


### (2) 就業・就学の状況

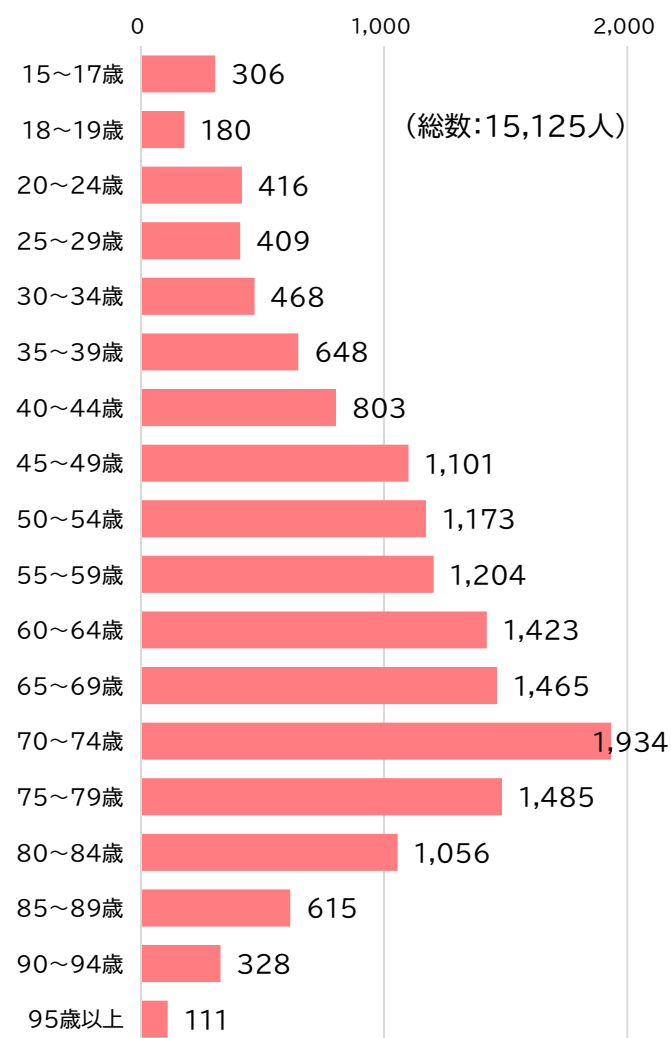


### (3) 年齢構成

<男性>



<女性>



## 1.2 調査票の集計

### 1.2.1 マスターデータの作成

回収した調査票を元に、以下の項目で構成するマスターデータを作成した。

回答者番号			
調査日		10/12(水),10/16(日),10/19(水),10/23(日)	
回答者の属性	性別	男性,女性	
	年齢	15歳～	
	自宅住所	市町村,町,丁目(字)	
	就業・就学状況	会社員・公務員・団体職員等,自営業(自宅で仕事),自営業(自宅外で仕事),農林水産業,主婦(夫),生徒・学生,現在仕事をしていない	
	免許の有無 自由に使える自動車	自動車運転免許あり,二輪・原付のみ,自主返納した,持っていない あり,なし	
移動の有無	移動の有無	あり,なし	
トリップの内容	トリップ番号 ※1		1(最小値)～6(最大値)
	出発地	住所	市町村,町,丁目(字)
		施設の種類の種類	住宅・寮,学校・幼稚園・保育所・教育施設,文化・宗教施設,医療・福祉・厚生施設,事務所・会社・銀行,官公庁,問屋・卸売施設,商業施設・商店,飲食店,宿泊・娯楽施設,工場・倉庫・作業所,交通・運輸施設,農林漁業作業地・施設,その他施設
	目的地	住所	市町村,町,丁目(字)
		施設の種類の種類	住宅・寮,学校・幼稚園・保育所・教育施設,文化・宗教施設,医療・福祉・厚生施設,事務所・会社・銀行,官公庁,問屋・卸売施設,商業施設・商店,飲食店,宿泊・娯楽施設,工場・倉庫・作業所,交通・運輸施設,農林漁業作業地・施設,その他施設
	出発時刻		午前・午後,時,分
	到着時刻		午前・午後,時,分
	移動目的		出勤,登校,業務,買物,通院,私用(買物・通院を除く),帰宅,その他
	交通手段 (使った順に5つまで)		徒歩,自転車,バイク(原付含),自動車(運転),自動車(同乗),路線バス,貸切バス,鉄道,路面電車,タクシー,デマンドタクシー,船舶・飛行機,その他
	利用した駅 (使った順に6つまで)		バス停,鉄道駅,軌道駅(電停),港湾,空港
	集計用コード	拡大係数	
年齢階層(5歳刻み)		15-17歳,18-19歳,20-24歳,25-29歳,30-34歳,35-39歳,40-44歳,45-49歳,50-54歳,55-59歳,60-64歳,65-69歳,70-74歳,75-79歳,80-84歳,85-89歳,90-95歳,95歳-	
年齢階層(4区分)		15-17歳,18-64歳,65-74歳,75歳-	
代表交通手段 ※2		1つのトリップで複数の交通手段が使われた場合、主なもの1つを選択	
時間帯コード		7-9時(朝ピーク),9-16時(オフピーク),16-19時(夕方ピーク),-7時または19時-(その他時間帯)	

※1 ある地点から目的地へ移動する一連の動きを「1トリップ」と数える。なお、調査票の記入欄が6トリップ分しかないため、同一の調査対象者が、1日のうちに7トリップ以上行っていた場合、7トリップ以降については調査から除いている。

※2 1つのトリップで複数の交通手段が使われた場合、以下の優先順位により「代表交通手段」を選択した。  
飛行機・船舶>鉄道>路面電車>路線バス>貸切バス>デマンドタクシー>タクシー>自動車>二輪車>自転車>徒歩



## 1.2.2 拡大処理について

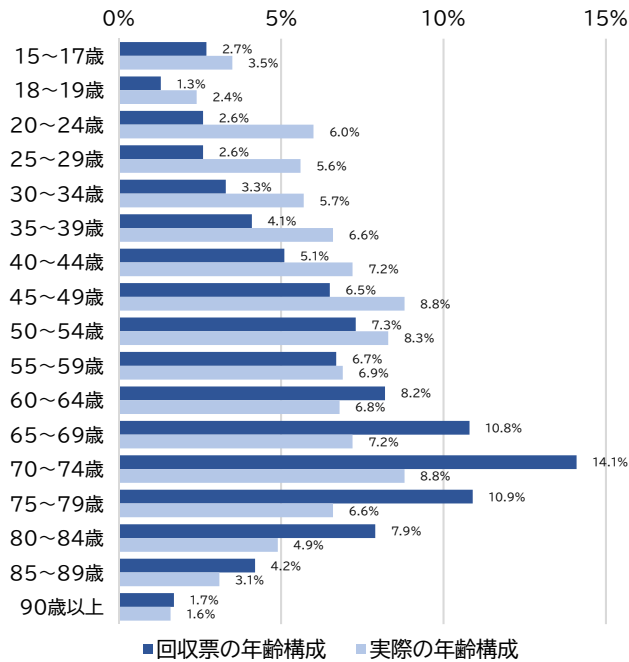
本調査は、岡山県内に居住する15歳以上の方の中から、対象者を無作為抽出して実施したものであるため、回収したデータは、年齢や性別、地域などに若干の偏りが生じている。

このため、結果を分析するためのマスターデータの作成にあたって、県民全体の移動を推計するための拡大処理(元のデータに、年齢等の偏りを補正するための「拡大係数」を付記すること)を行っている。

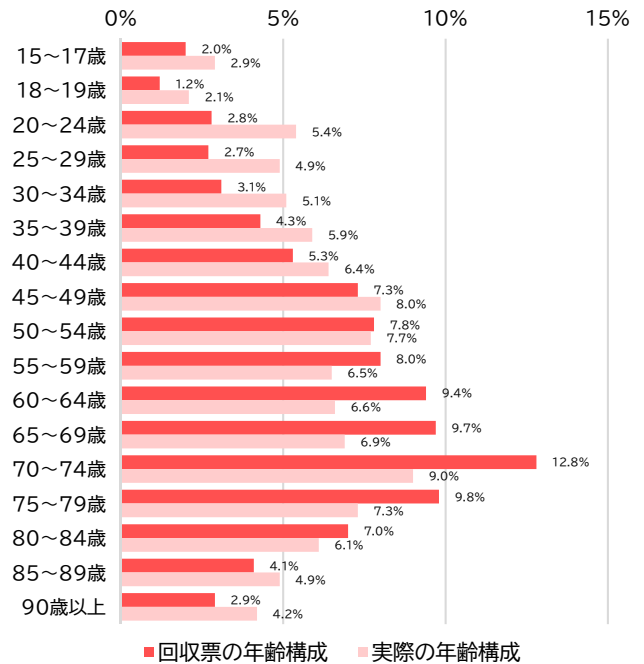
### 【参考】 回収票の年齢構成と、実際の年齢構成の差

平日

<男性>

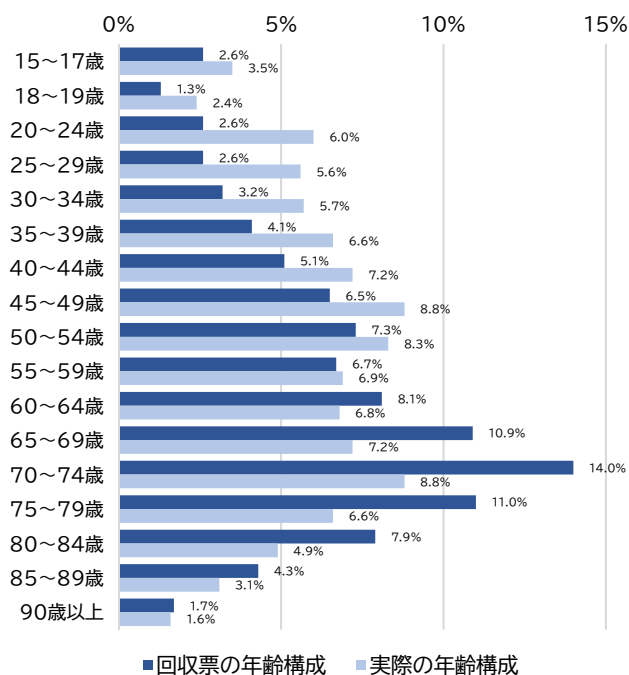


<女性>

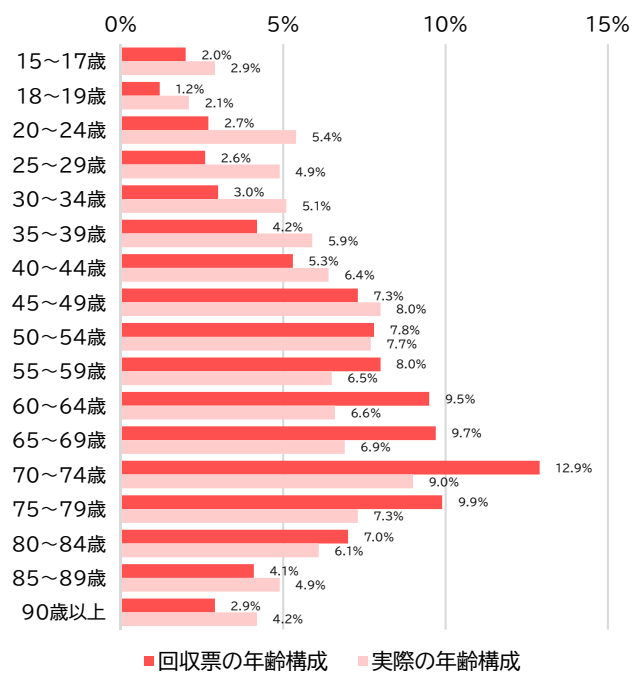


休日

<男性>



<女性>

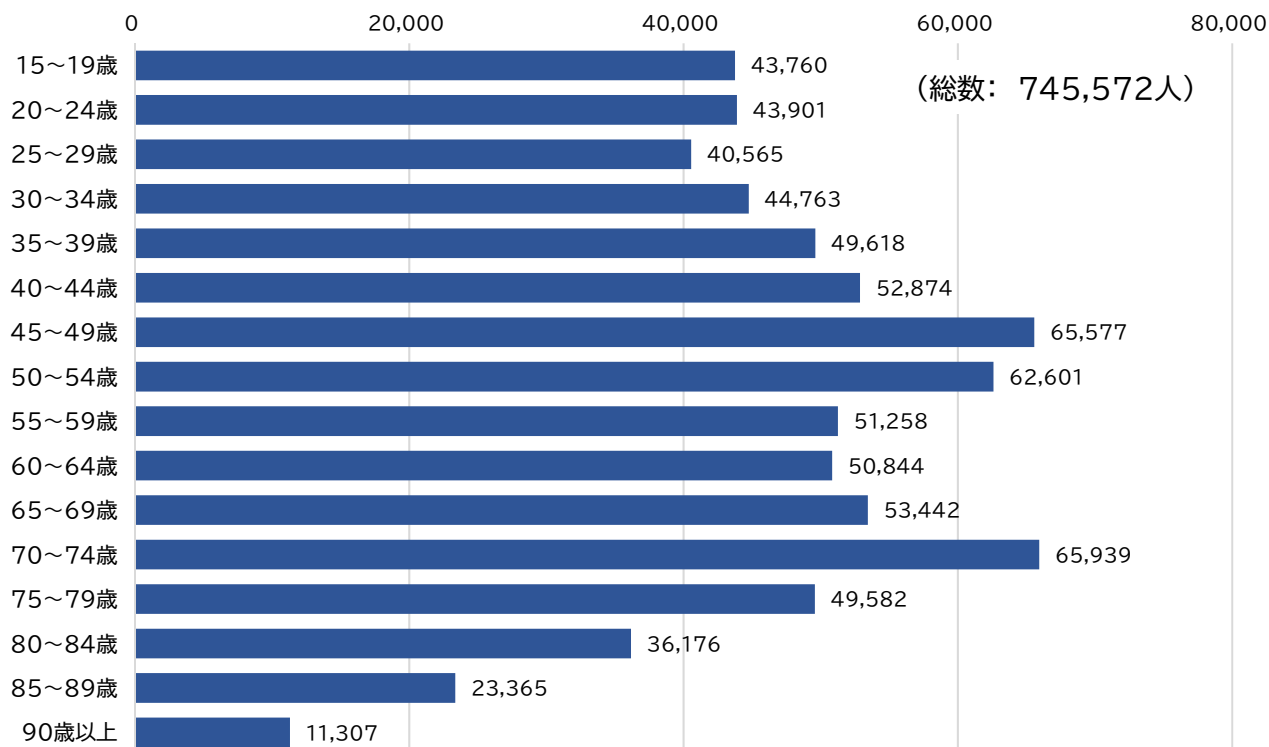


### 1.2.3 拡大処理後のデータの状況

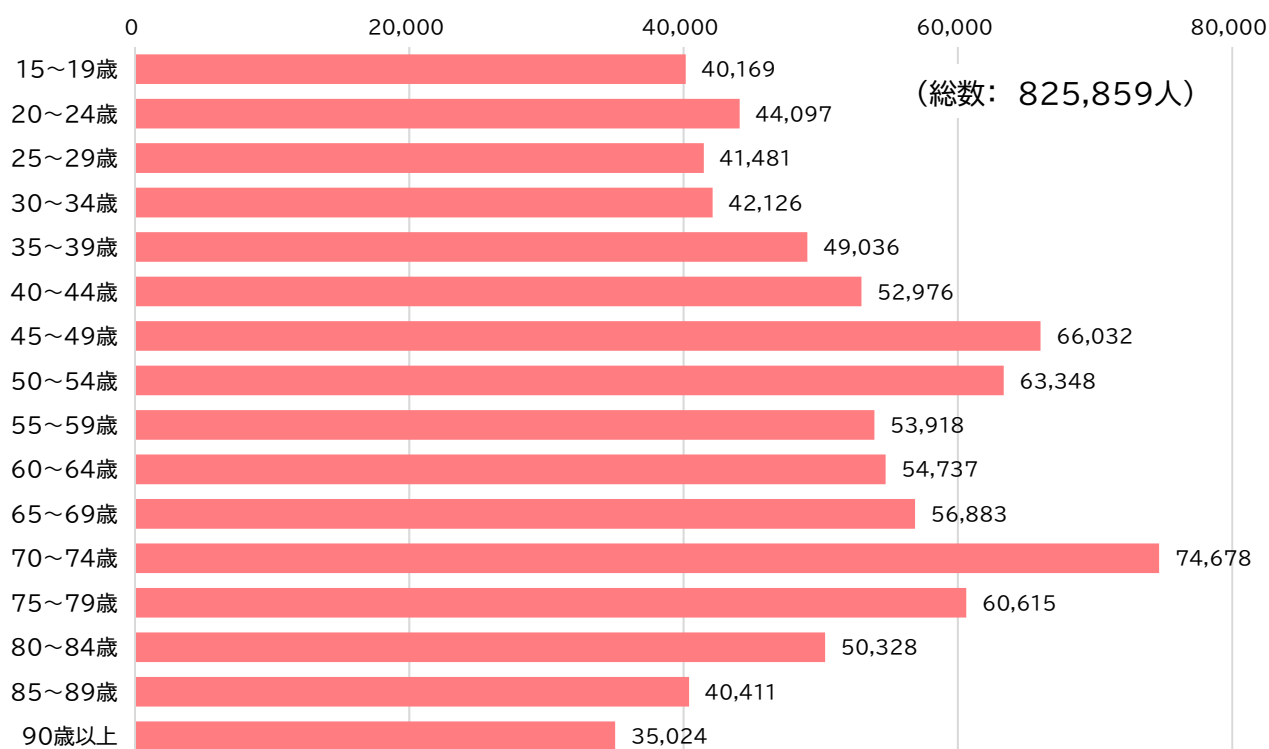
拡大処理後のマスターデータは、以下の値となっており、毎月流動人口調査(令和4年10月1日現在)の15歳以上人口である1,571,431人と一致している。

#### (1) 年齢構成

<男性>

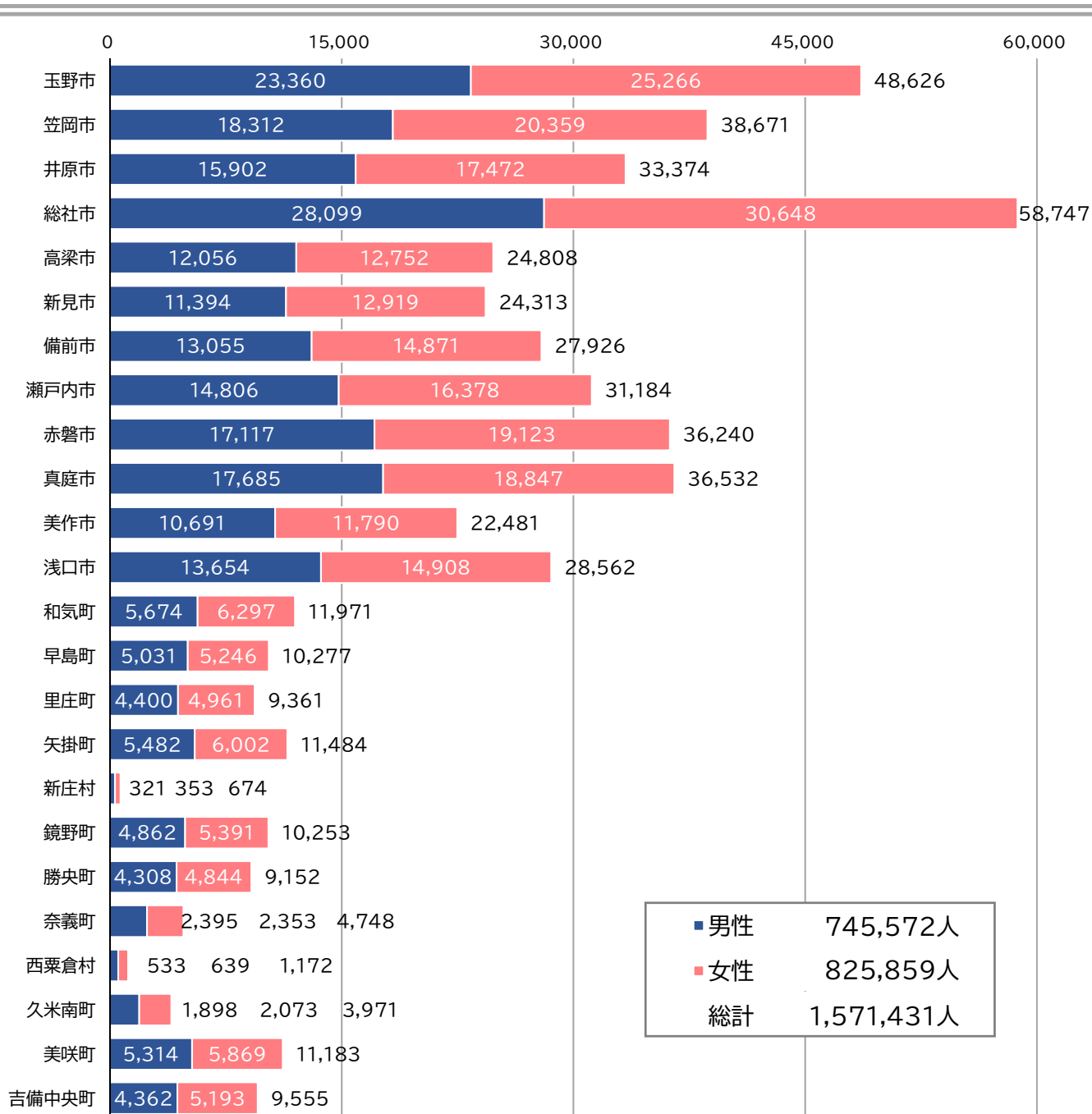
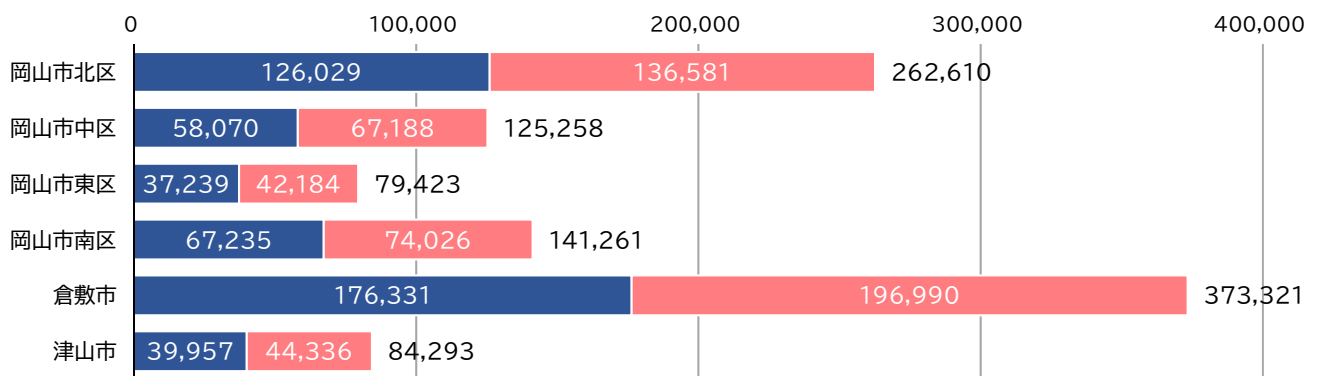


<女性>

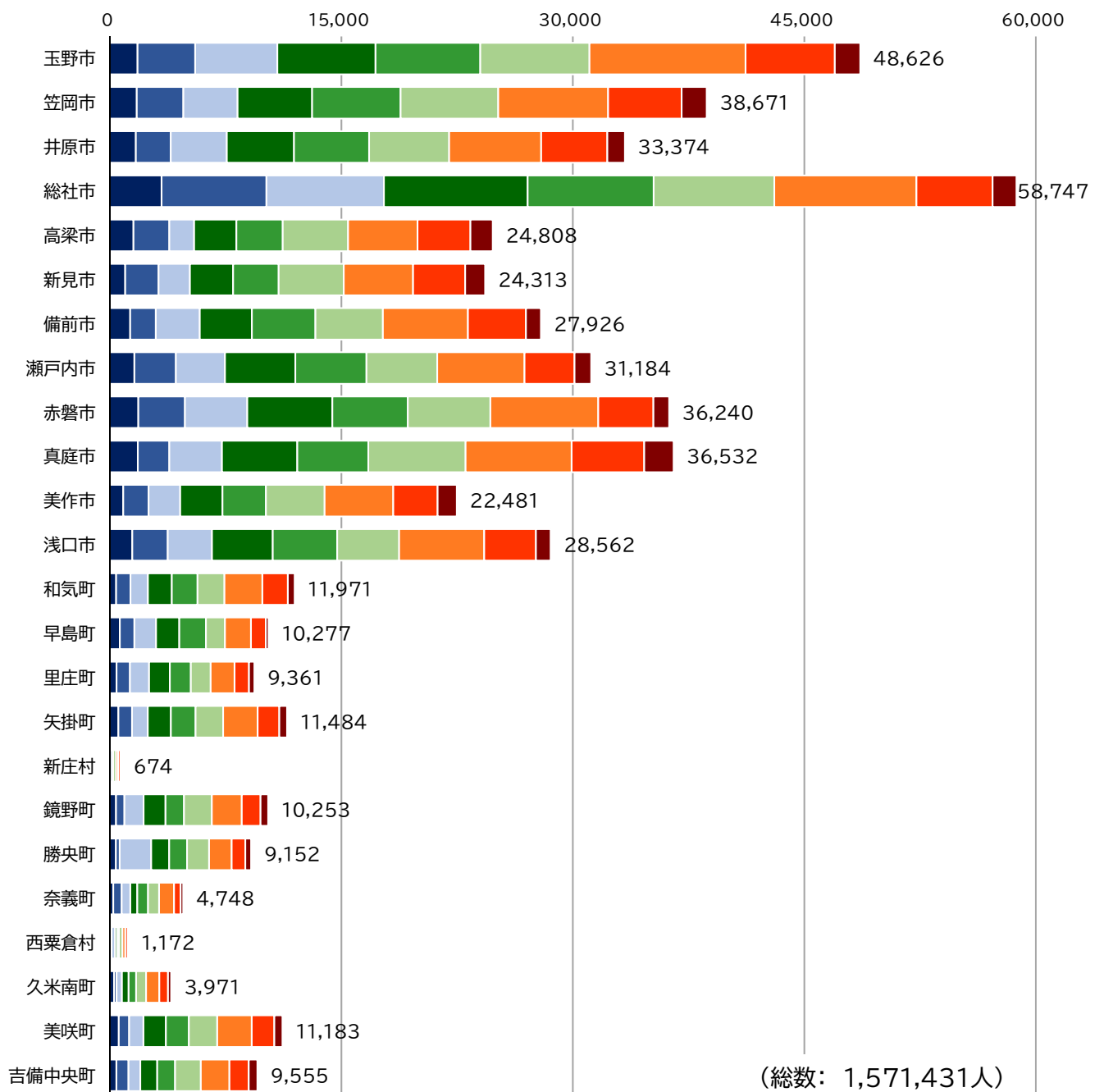
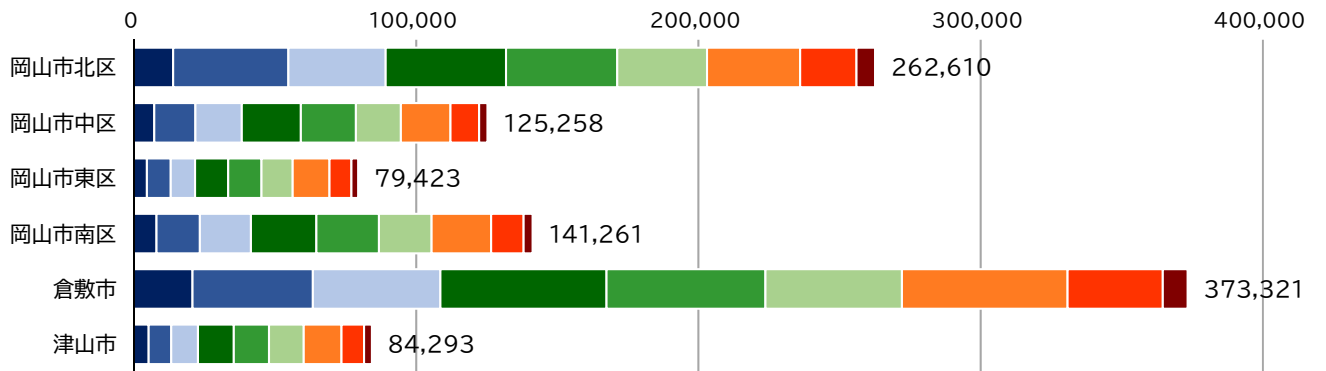


## (2) 市区町村別15歳以上人口

### ① 男女別



## ② 年代別

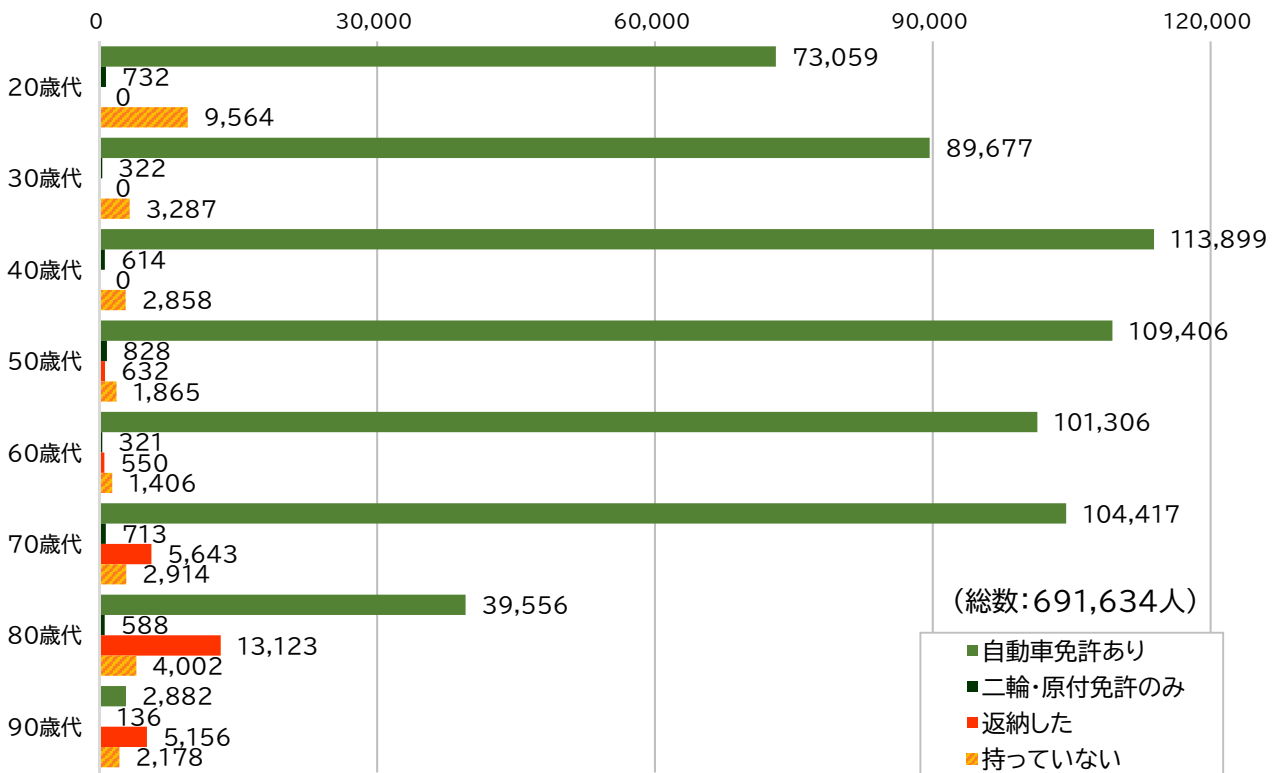


■ 15~19歳 ■ 20歳代 ■ 30歳代 ■ 40歳代 ■ 50歳代 ■ 60歳代 ■ 70歳代 ■ 80歳代 ■ 90歳代 ■ 総計

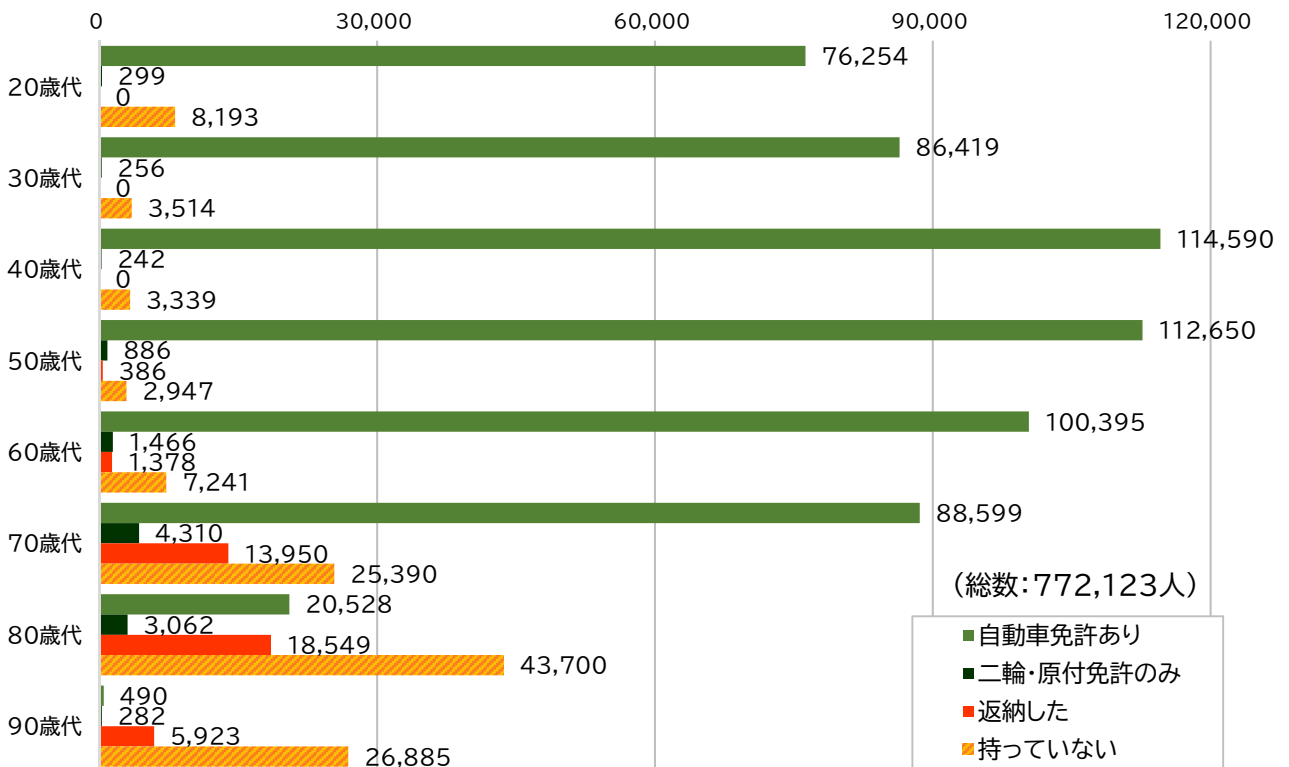
### (3) 自動車運転免許の保有状況

※ 19歳以下は集計から除いた。

#### <男性>



#### <女性>



- 20歳以上で自動車運転免許のない人は、返納済みを含めて214,573人であり、そのうち約8割が70歳以上となっている。特に、高齢の女性は、自動車運転免許のない人が多い。
- 免許返納者は70歳代から急増している。一方で、80歳以上の免許保有者は63,456人となっている。



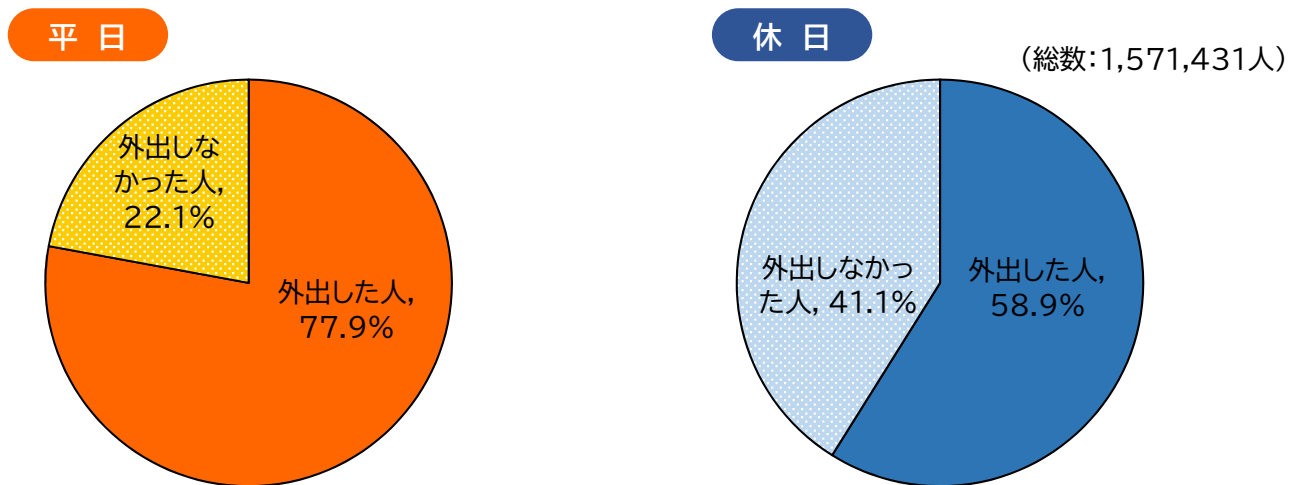
## 第2章 岡山県内における移動の状況

---

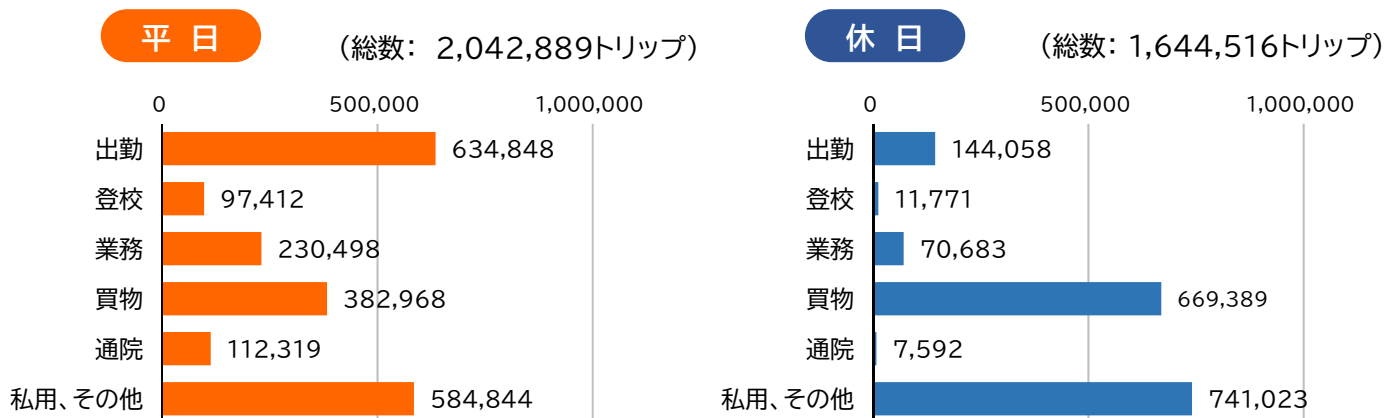
## 2.1 県内の移動状況の概要

### 2.1.1 外出の状況

#### (1) 外出率

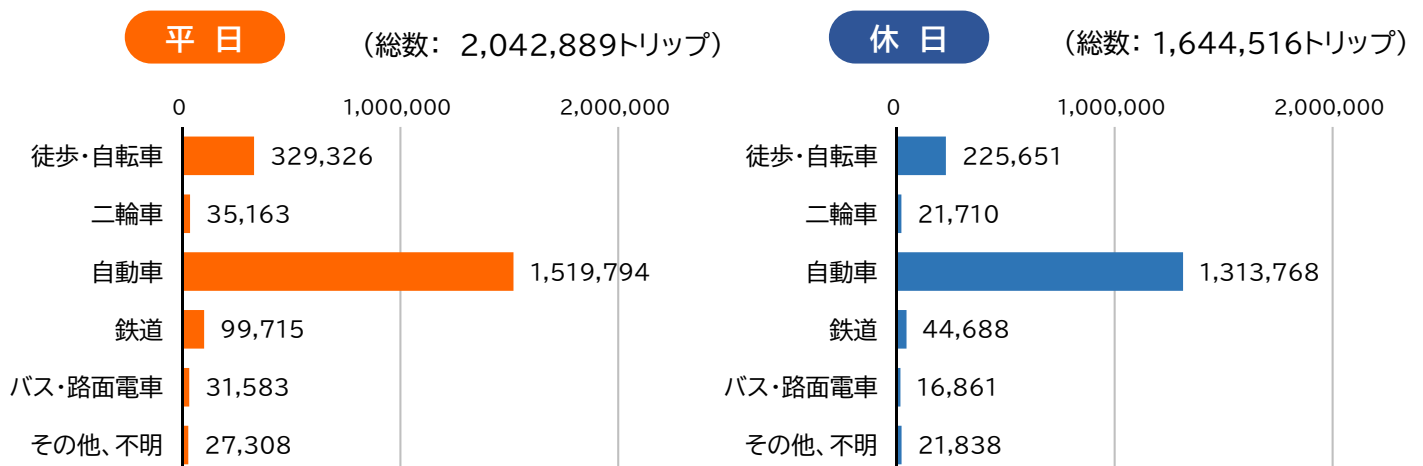


#### (2) 外出の目的



※帰宅のための移動は除き、外出目的が不明のものは「その他」に含めた。  
 ※1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。

#### (3) 外出の際の代表交通手段



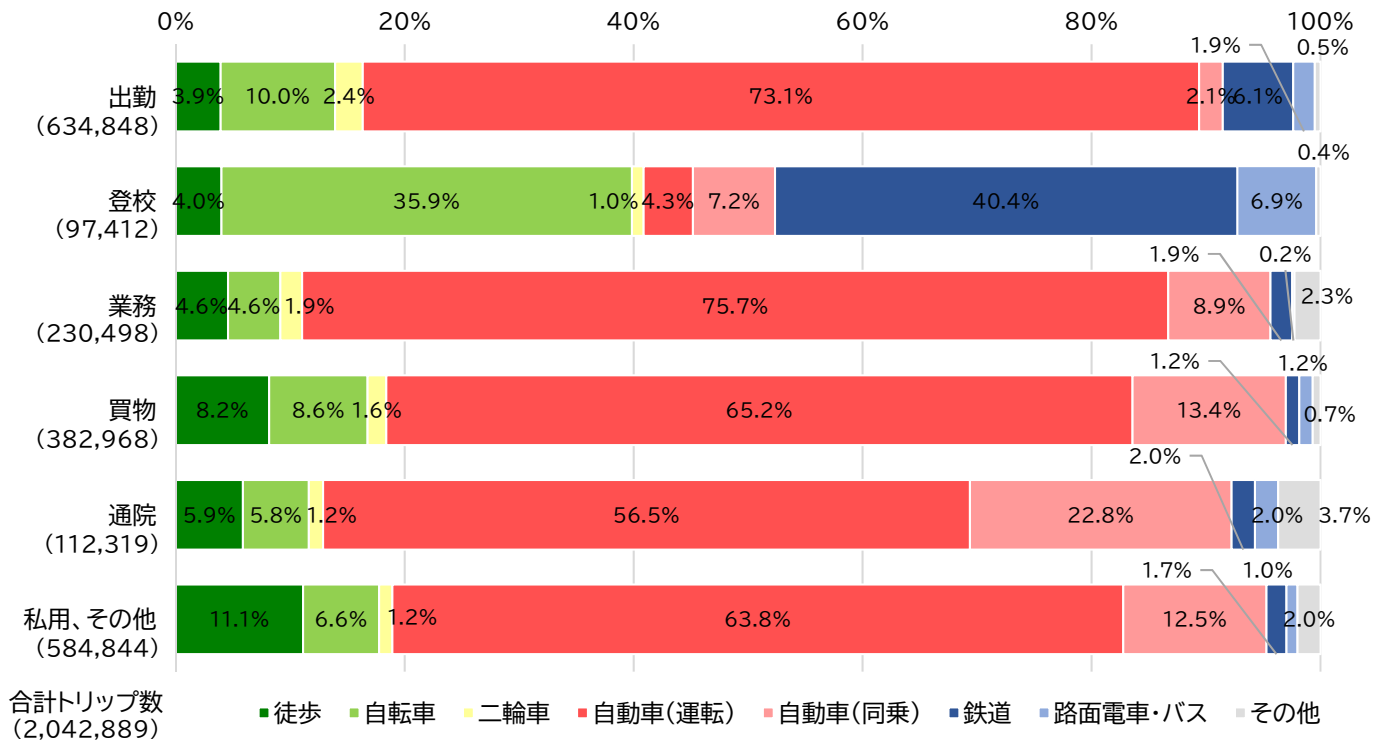
※帰宅のための移動は除いた。  
 ※1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。



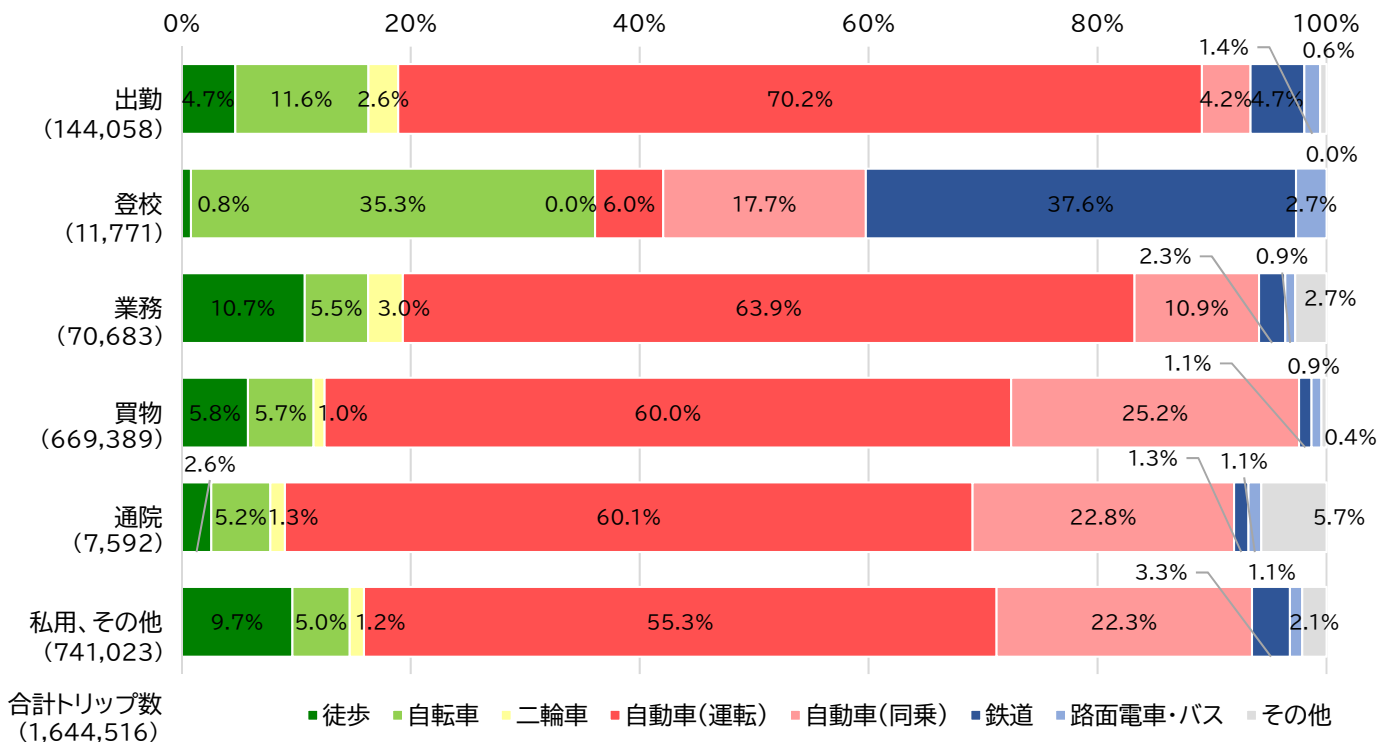
## 2.1.2 移動目的別の代表交通手段分担率

※ 1回のトリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。  
 ※ 帰宅のための移動は除き、外出目的が不明のものは「その他」に含めた。

平日



休日



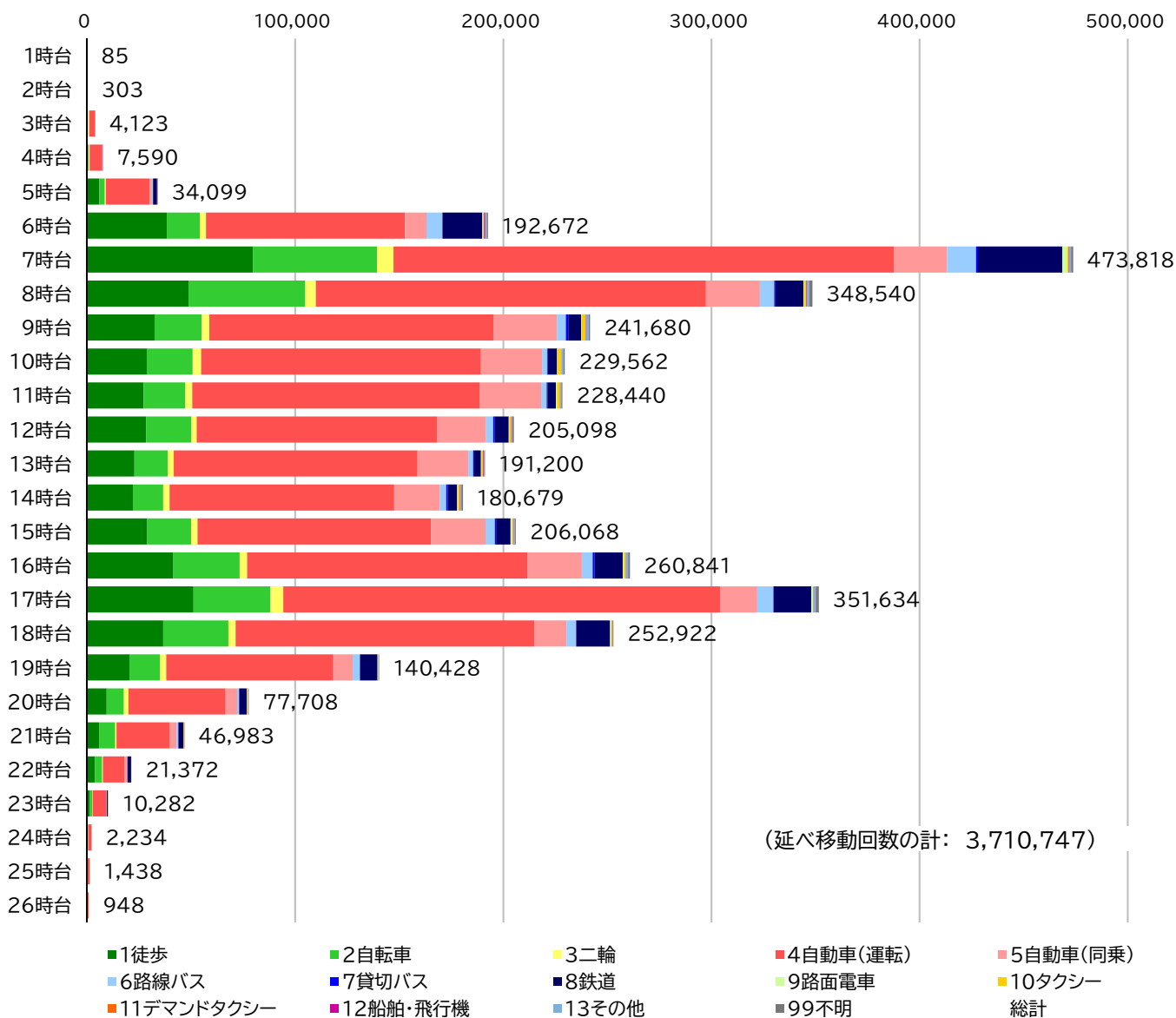
■ 登校目的での移動を除き、平日・休日のいずれも、最も利用されている交通手段は自動車となっている。  
 ■ 登校目的での移動では、平日・休日のいずれも、約4割が鉄道を利用している。

## 2.1.3 出発時刻別・移動手段別の延べ移動回数

### (1) 平日の状況

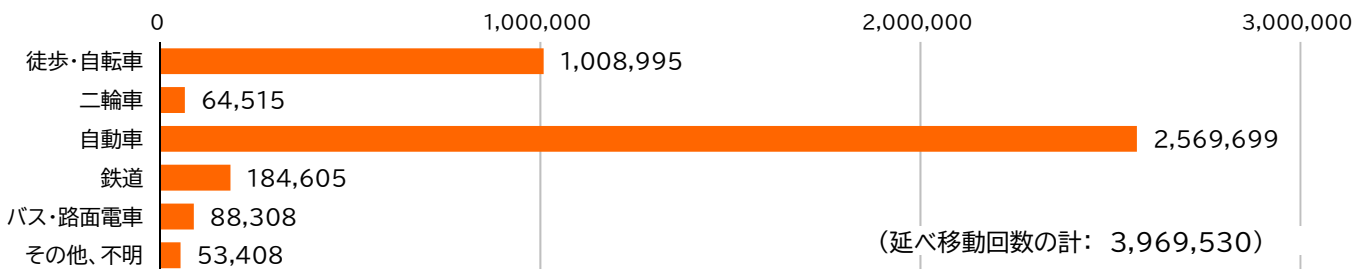
- ※ 1回のトリップで複数の移動手段が使われた場合、すべての移動手段を別々に集計した。
- ※ 出発時刻により集計した。なお、出発が27時以降または不明のものは集計から除いた。
- ※ 帰宅のための移動も含めて集計した。

#### ① 時間帯別の延べ移動回数



#### ② 移動手段別の延べ移動回数

- ※ 代表交通手段以外の移動手段も、それぞれ1回としてカウントしている。
- ※ 出発時刻が27時以降または不明のものも集計に含めた。

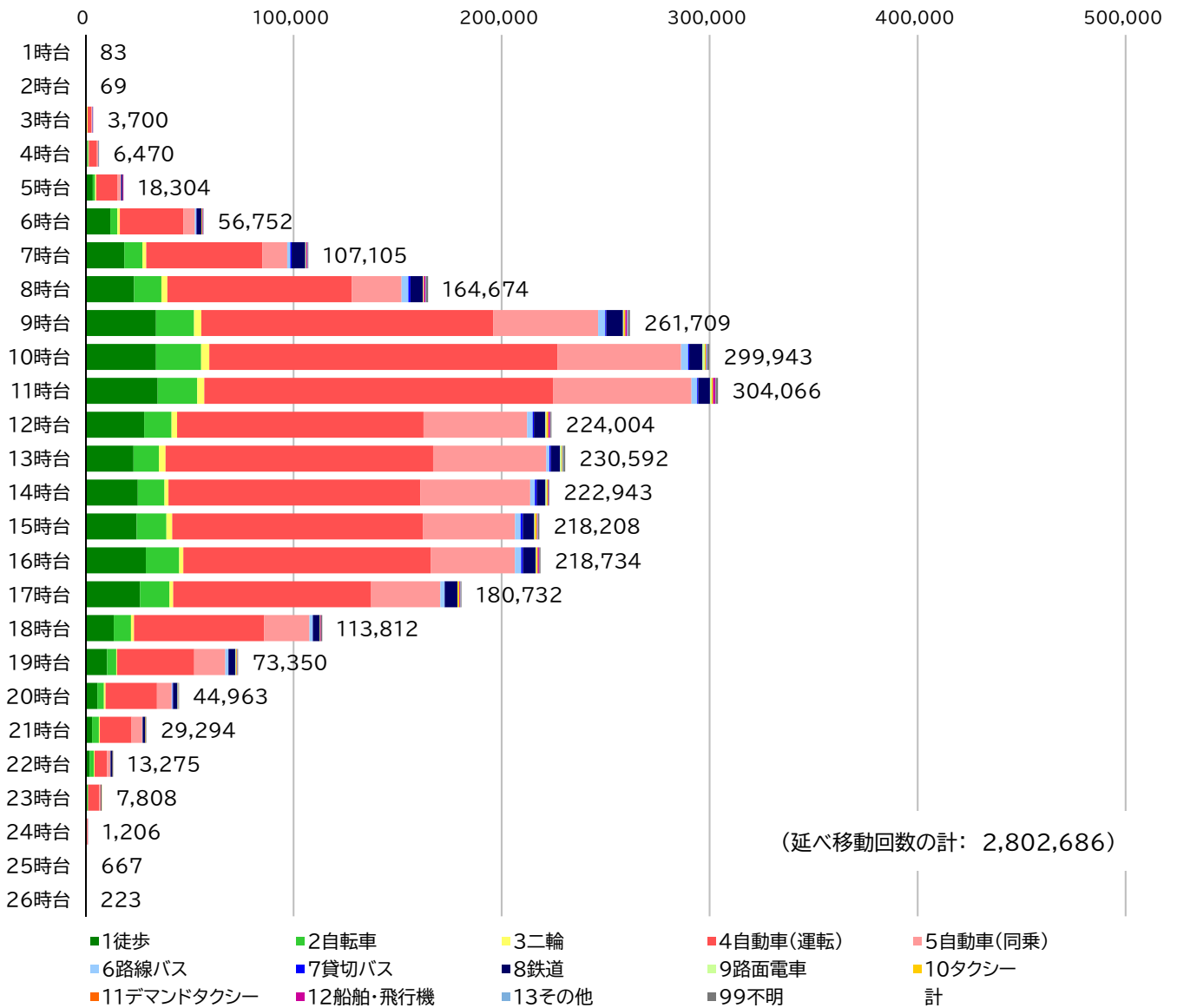


- 平日は、朝(7~8時台)と夕方(16~18時台)の2回、移動量が増える時間帯がある。
- 延べ移動回数の計に占める、自動車の利用割合は64.7%、鉄道・バス・路面電車の利用割合は6.9%となっている。

## (2) 休日の状況

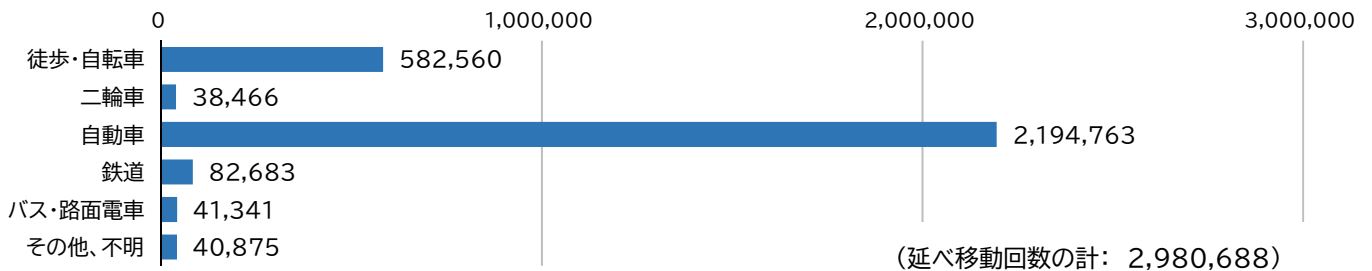
- ※ 1回のトリップで複数の移動手段が使われた場合、すべての移動手段を別々に集計した。
- ※ 出発時刻により集計した。なお、出発が27時以降または不明のものは集計から除いた。
- ※ 帰宅のための移動も含めて集計した。

### ① 時間帯別の延べ移動回数



### ② 移動手段別の延べ移動回数

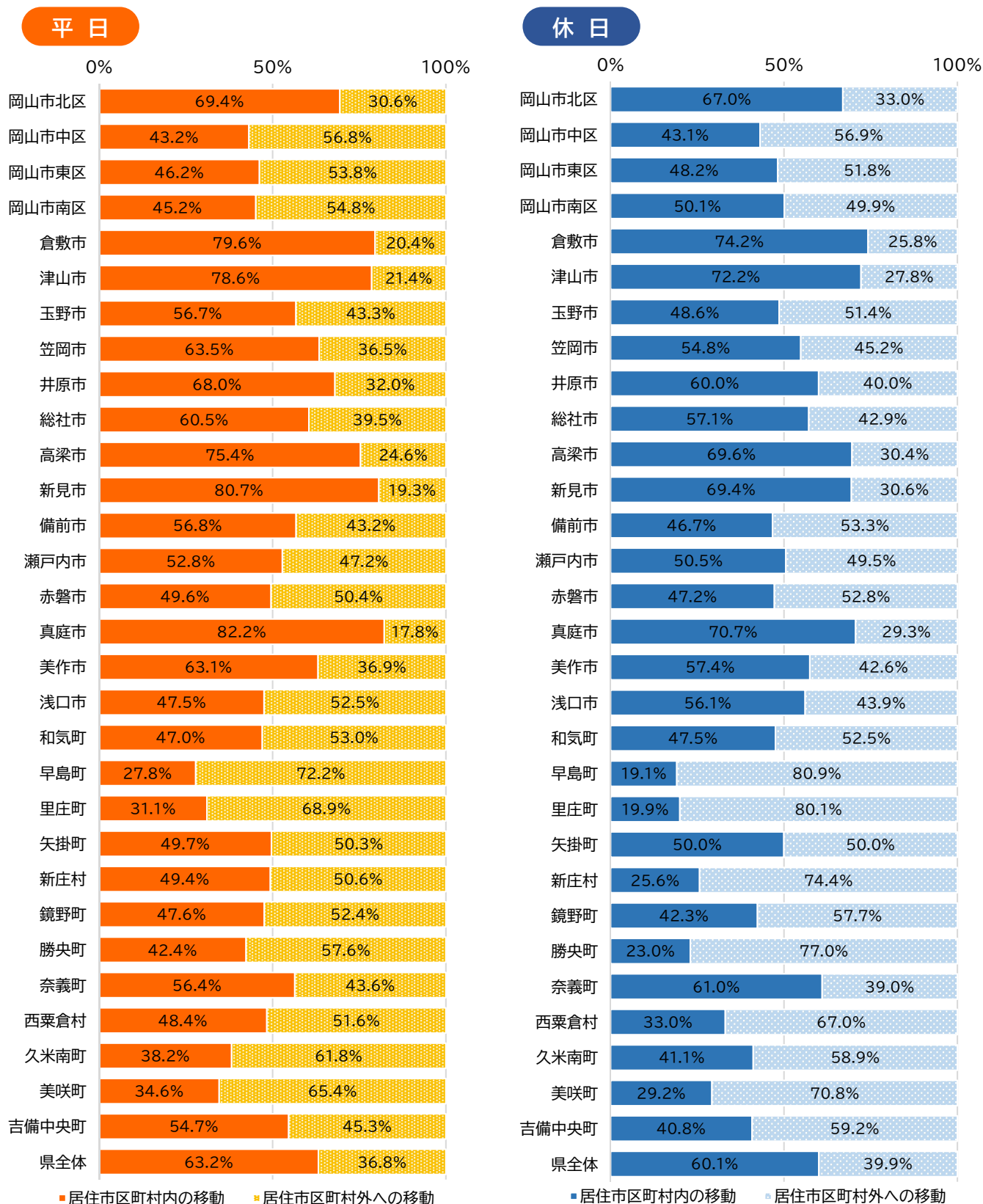
- ※ 代表交通手段以外の移動手段も、それぞれ1回としてカウントしている。
- ※ 出発時刻が27時以降または不明のものも集計に含めた。



- 休日は、移動量のピークが朝9~11時台となっており、平日のような二峰性は見られない。
- 延べ移動回数の計に占める、自動車の利用割合は73.6%となっており、平日よりも高い。一方、鉄道、バス、路面電車の利用割合は4.2%となっており、平日よりも低い。

## 2.1.4 居住している市区町村の区域外への移動状況

※ 回答者の居住市区町村により集計を行った。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれ別の移動として集計した。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明のものは除いた。  
 ※ 県外を目的地とするトリップを含めた。



■ 早島町、里庄町、美咲町などは、平日、休日のいずれも、町外へ移動する割合が高くなっている。  
 ■ 新庄村や勝央町などは、休日になると、町村外へ移動する割合が高くなっている。

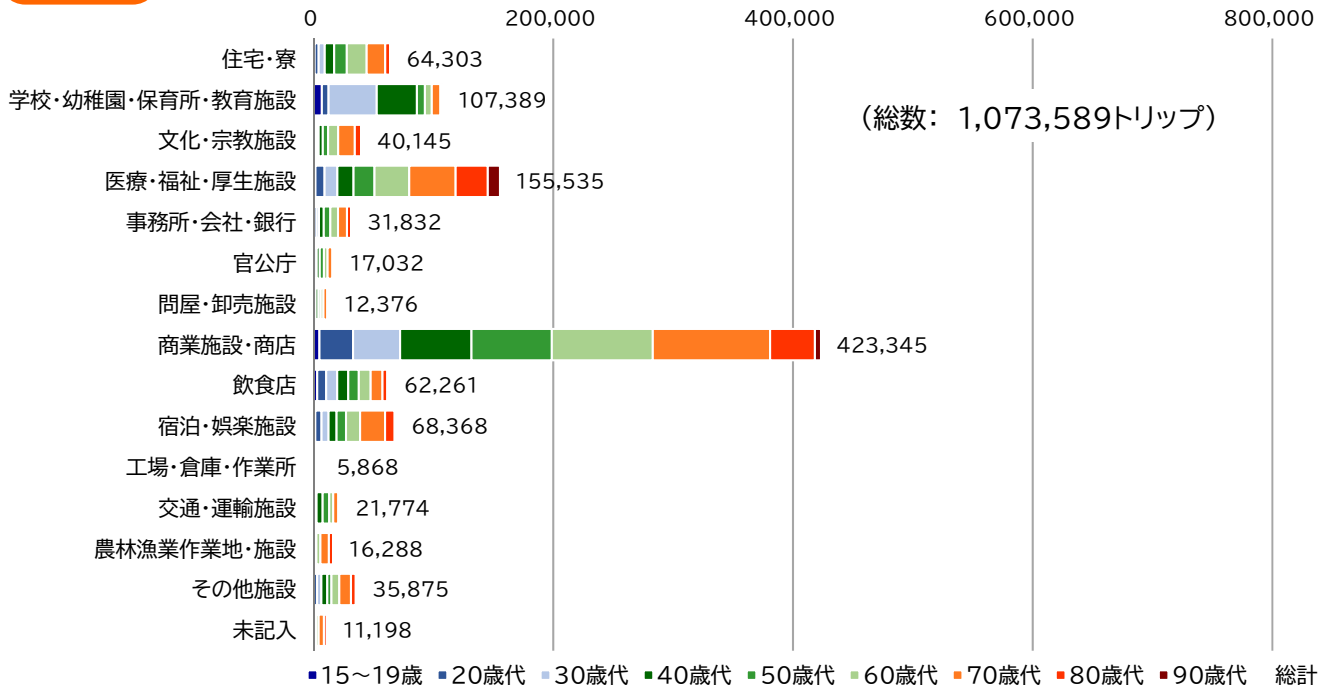
## 2.2 私用目的での移動の分析

### 2.2.1 目的施設別のトリップ数

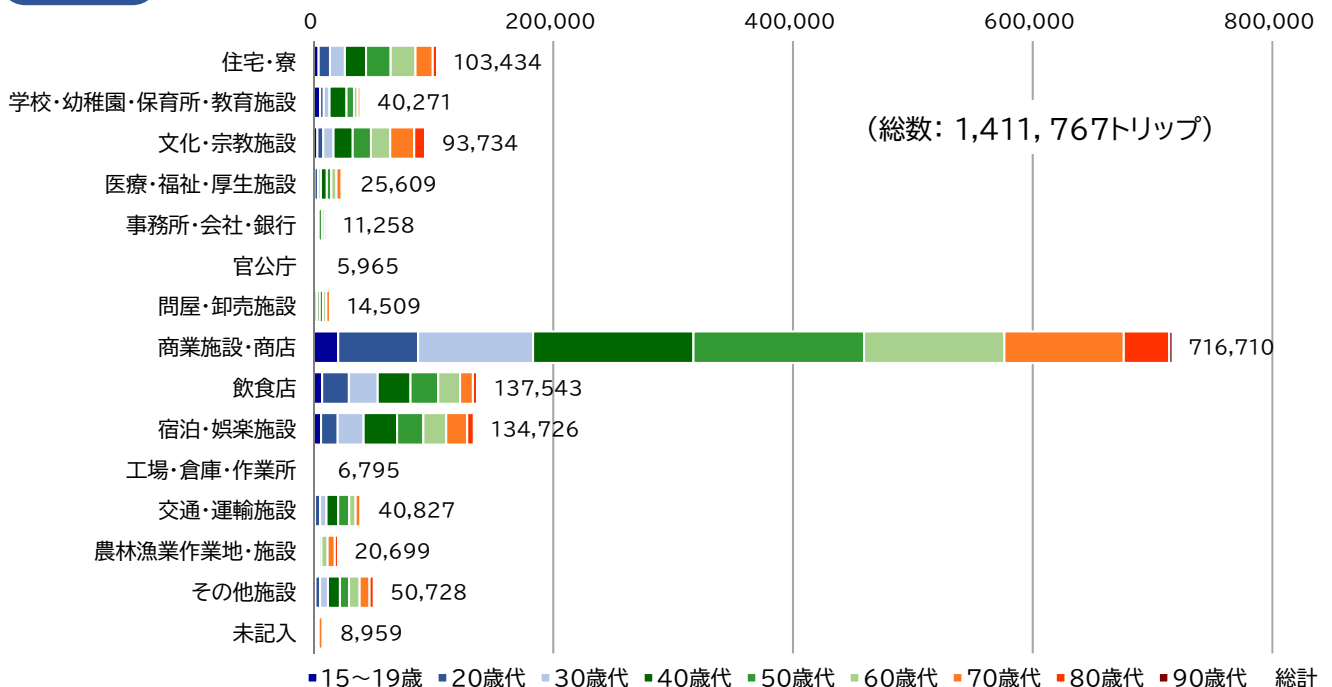
#### (1) 年代別

※ 1日のうちに複数回、同じ施設を訪問来訪した場合、それぞれ別の訪問として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。

##### 平日



##### 休日

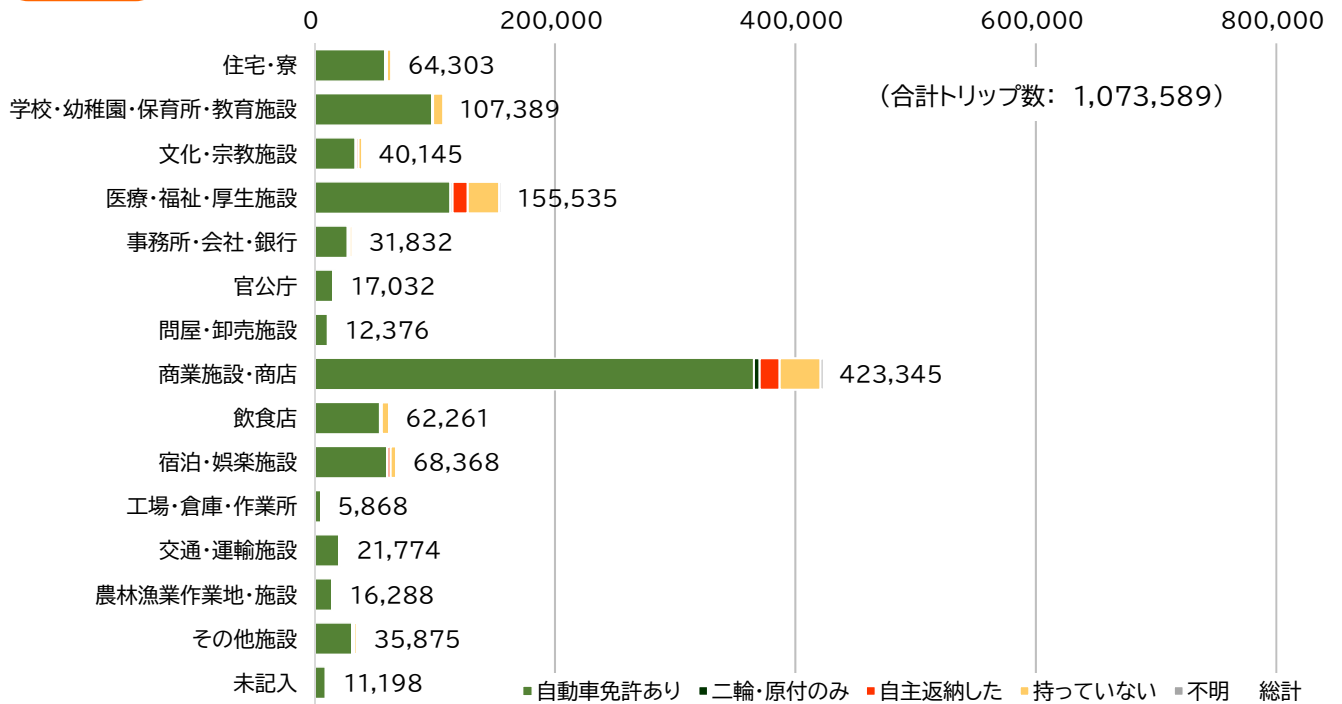


- 出勤や登校、業務以外の目的での移動としては、平日・休日ともに、「商業施設・商店」が最も多い。その他は、平日は「医療・福祉・厚生施設」と「学校・幼稚園・保育所・教育施設」、休日は「飲食店」、「宿泊・娯楽施設」、「文化・宗教施設」となっている。
- 休日の「商業施設・商店」への訪問は、平日の約1.7倍に増加している。
- 休日の「文化・宗教施設」、「飲食店」「宿泊・娯楽施設」への訪問は、平日の2倍以上に増加している。

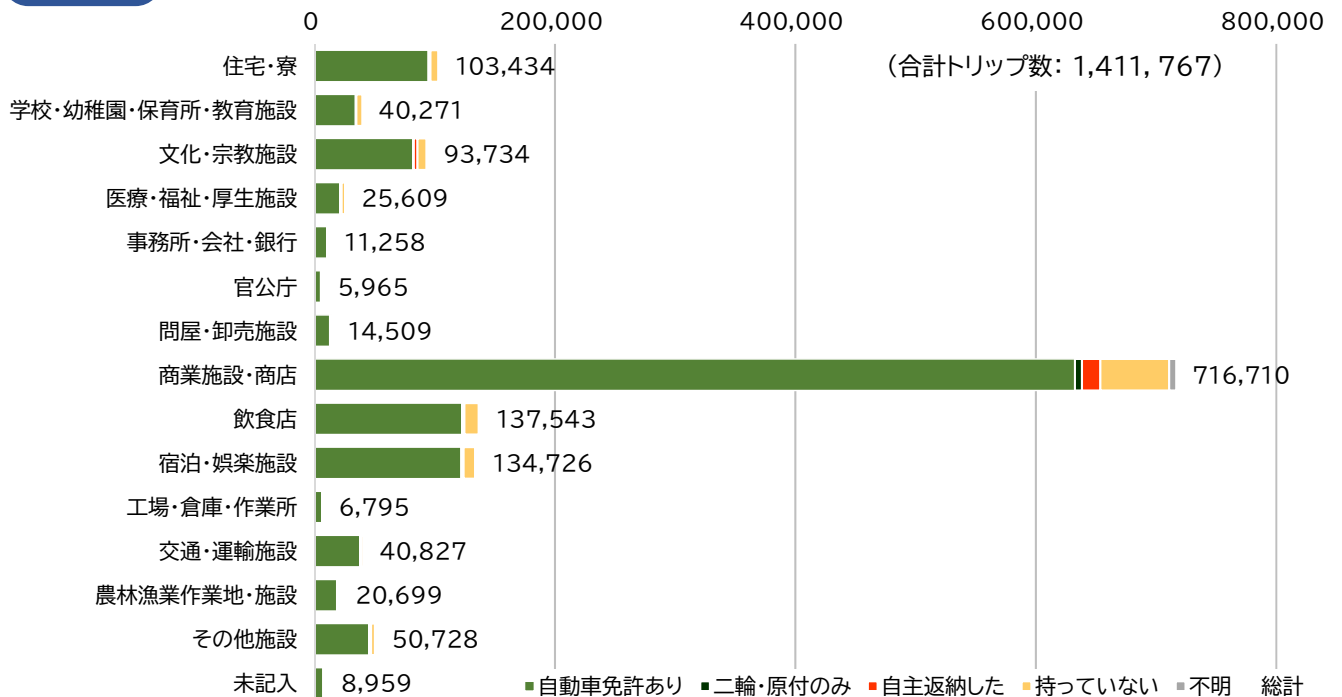
## (2) 運転免許の有無別

※ 1日のうちに複数回、同じ施設を訪問来訪した場合、それぞれ別の訪問として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。

### 平日



### 休日



■ 「商業施設・商店」及び「医療・福祉・厚生施設」は、他の施設に比べて、免許のない人のトリップ数が多い。

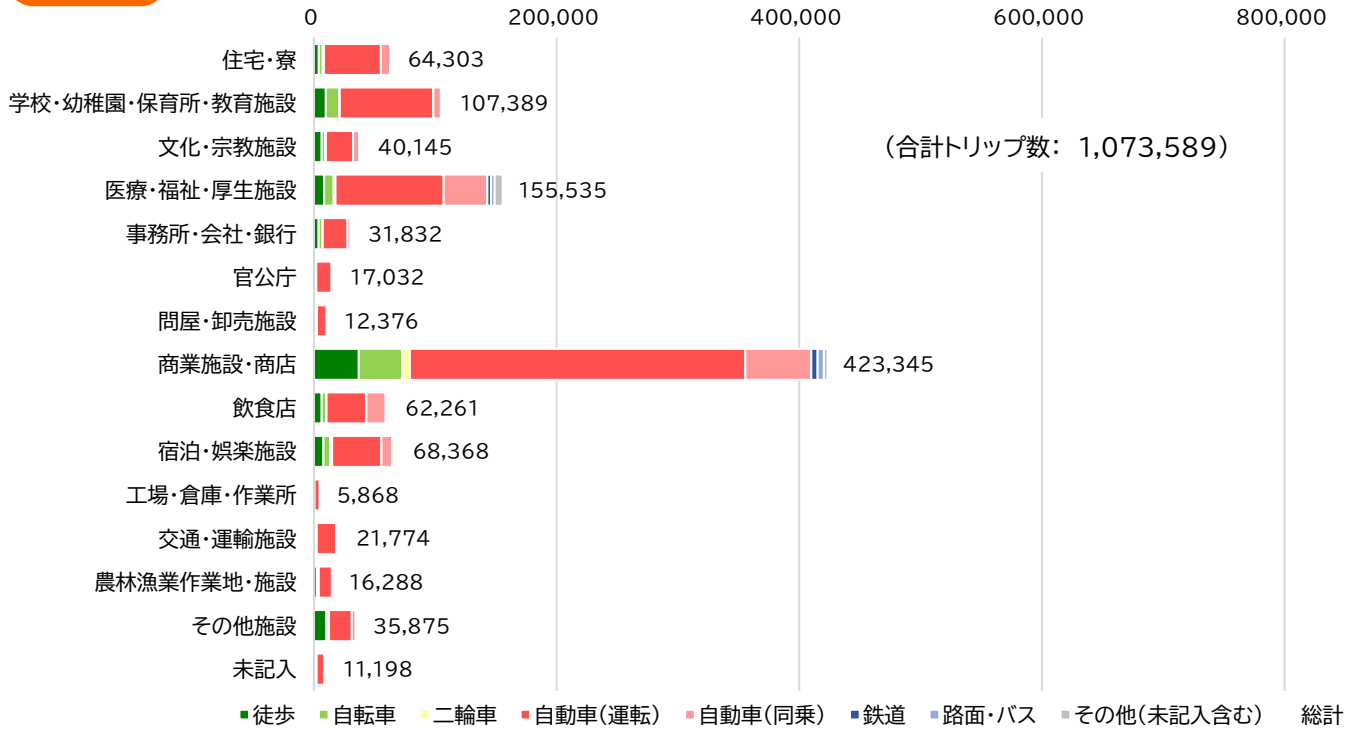
平日: 商業施設・商店 50,719トリップ、医療・福祉・厚生施設 38,932トリップ

休日: 商業施設・商店 72,528トリップ

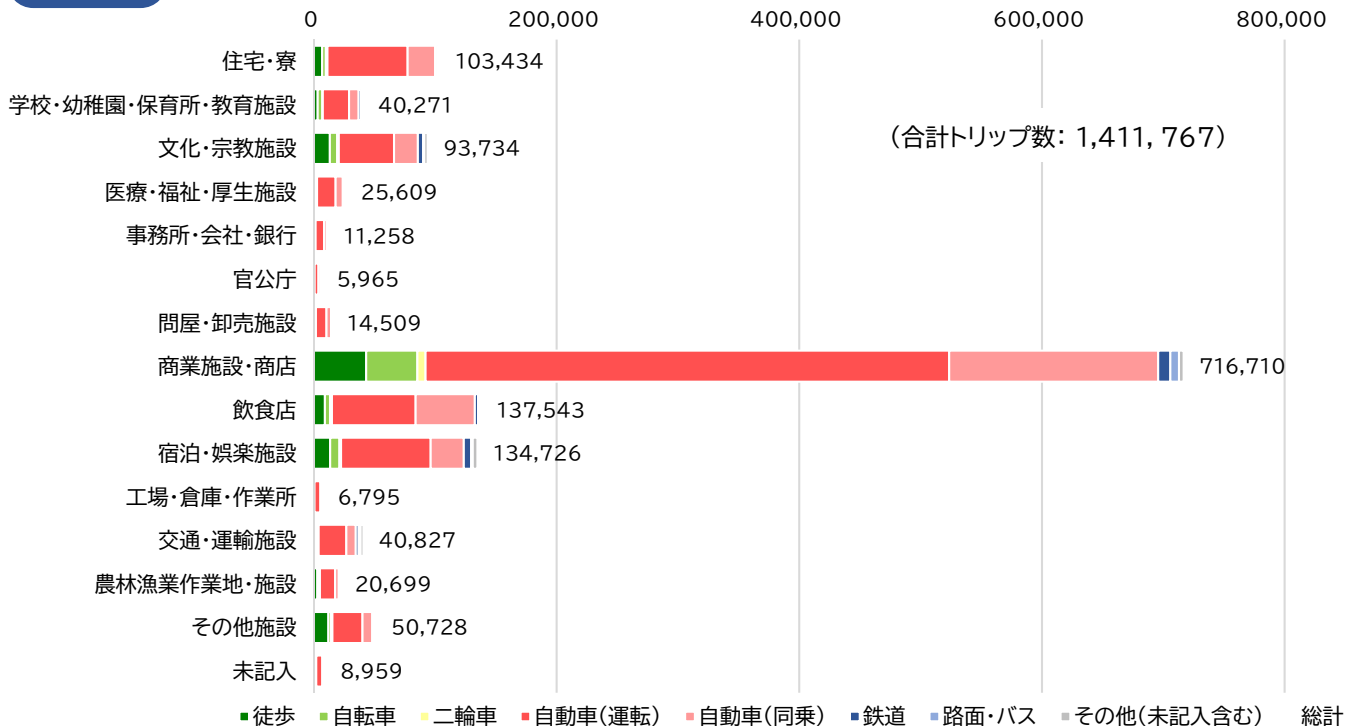
### (3) 代表交通手段別

※ 1日のうちに複数回、同じ施設を訪問来訪した場合、それぞれ別の訪問として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。

#### 平日



#### 休日



- すべての施設において、自動車を利用した訪問が大半を占めている。
- 休日になると、自動車への同乗による訪問が増える。

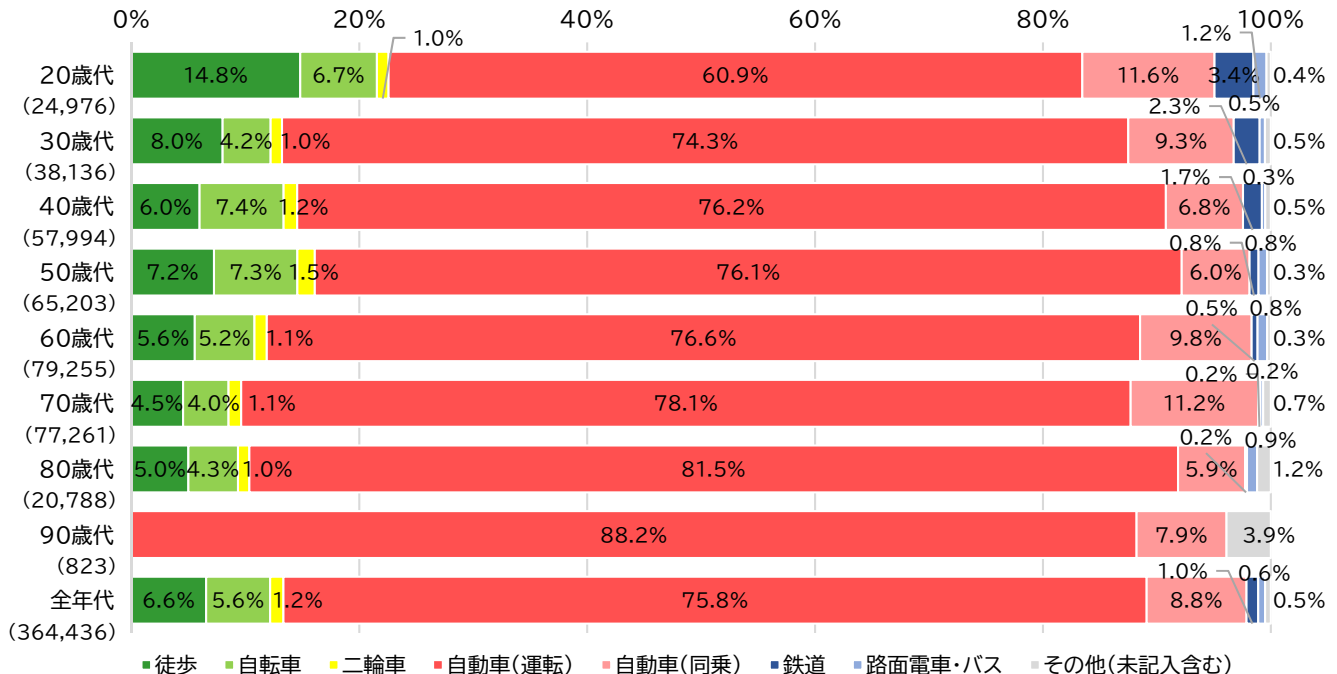
## 2.2.2 目的施設ごとの移動の状況(平日)

### (1) 商業施設・商店

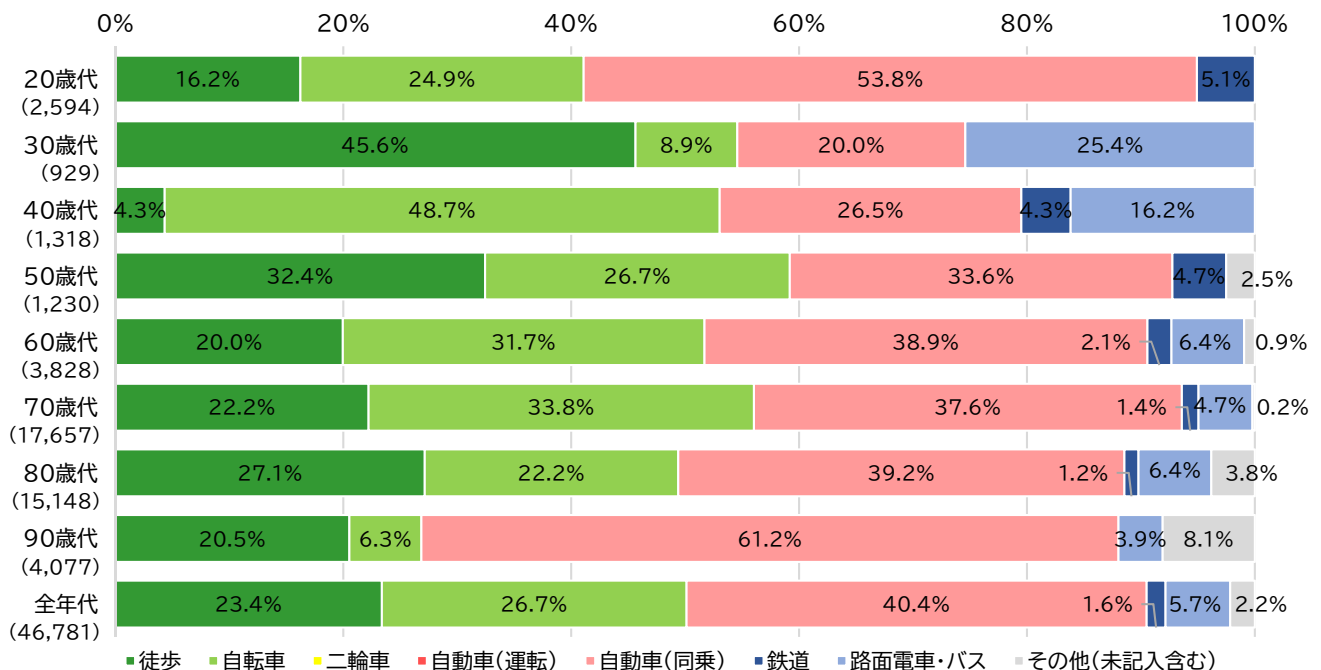
#### ① 運転免許の有無による代表交通手段の違い

※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。  
 ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。  
 ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

##### <免許あり>



##### <免許なし>



- 免許がある人の場合、年代が上がるほど、徒歩や自転車の利用割合が低くなり、自動車の利用割合が高くなっている。
- 免許がない人の場合、全年齢で見ると徒歩または自転車で移動する人が半数を占めるが、高齢になると、徒歩または自転車の利用割合が低くなる。
- 免許がない人は、公共交通機関の利用割合が高い。



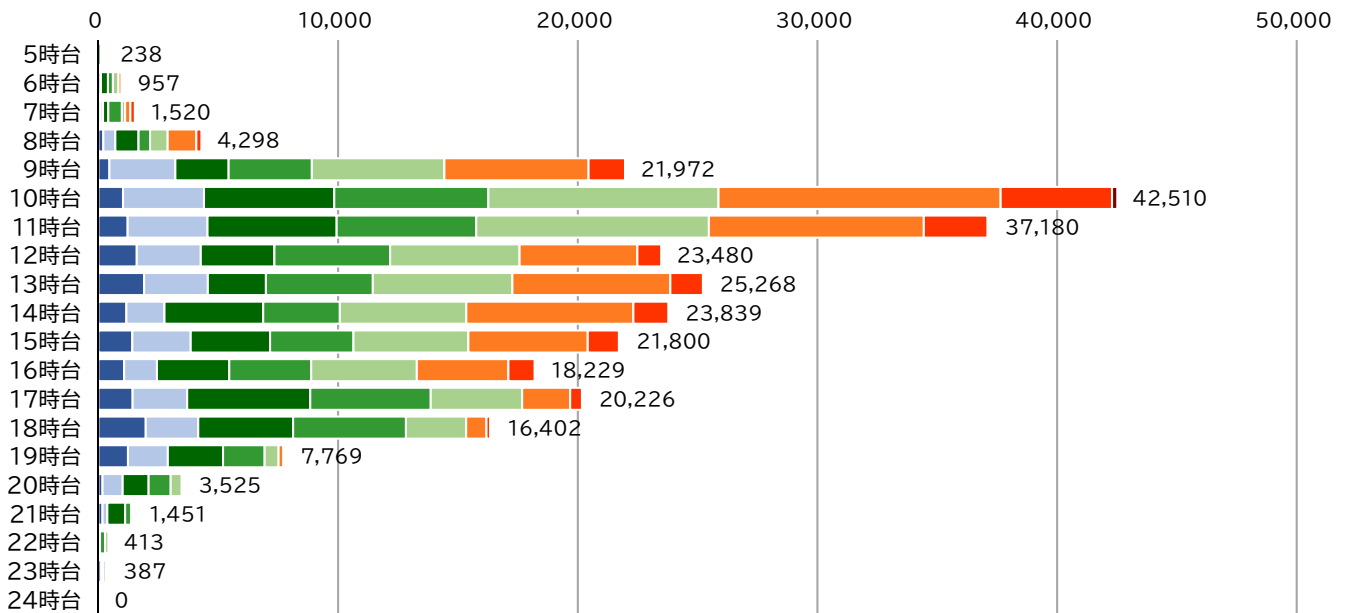
## ② 自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

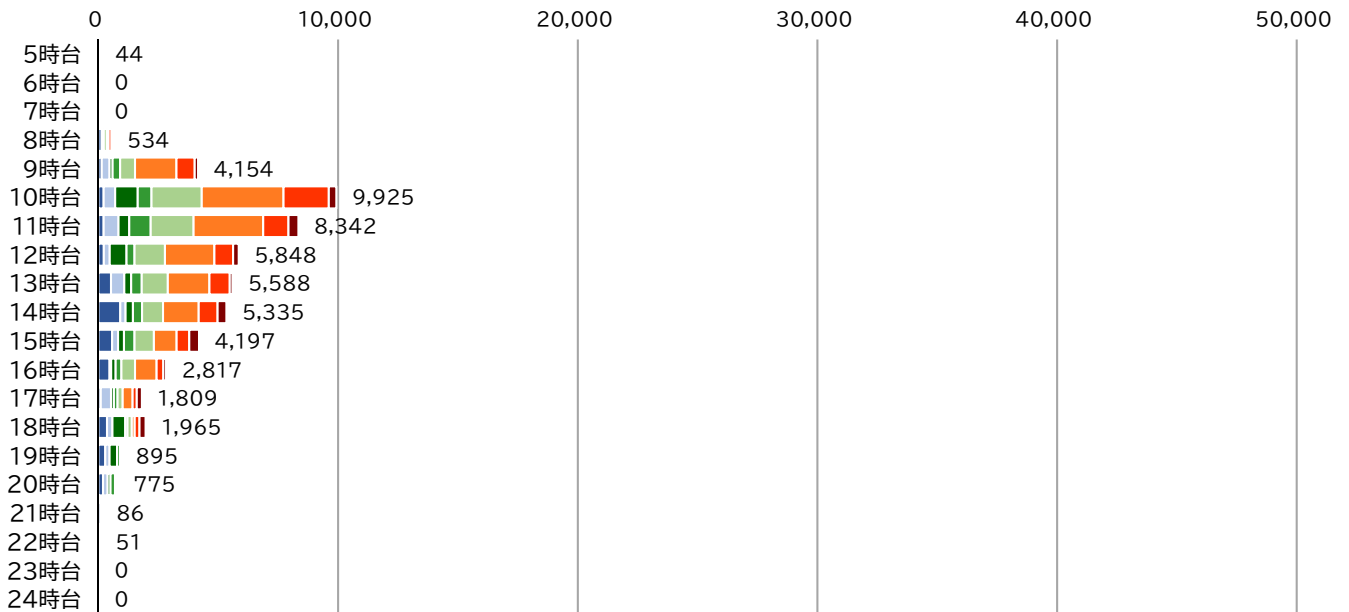
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	15,209	28,134	43,783	49,439	59,307	58,701	16,290	601	271,464
比率	5.6%	10.4%	16.1%	18.2%	21.8%	21.6%	6.0%	0.2%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	4,400	3,818	4,337	4,221	9,724	15,887	7,419	2,559	52,365
比率	8.4%	7.3%	8.3%	8.1%	18.6%	30.3%	14.2%	4.9%	

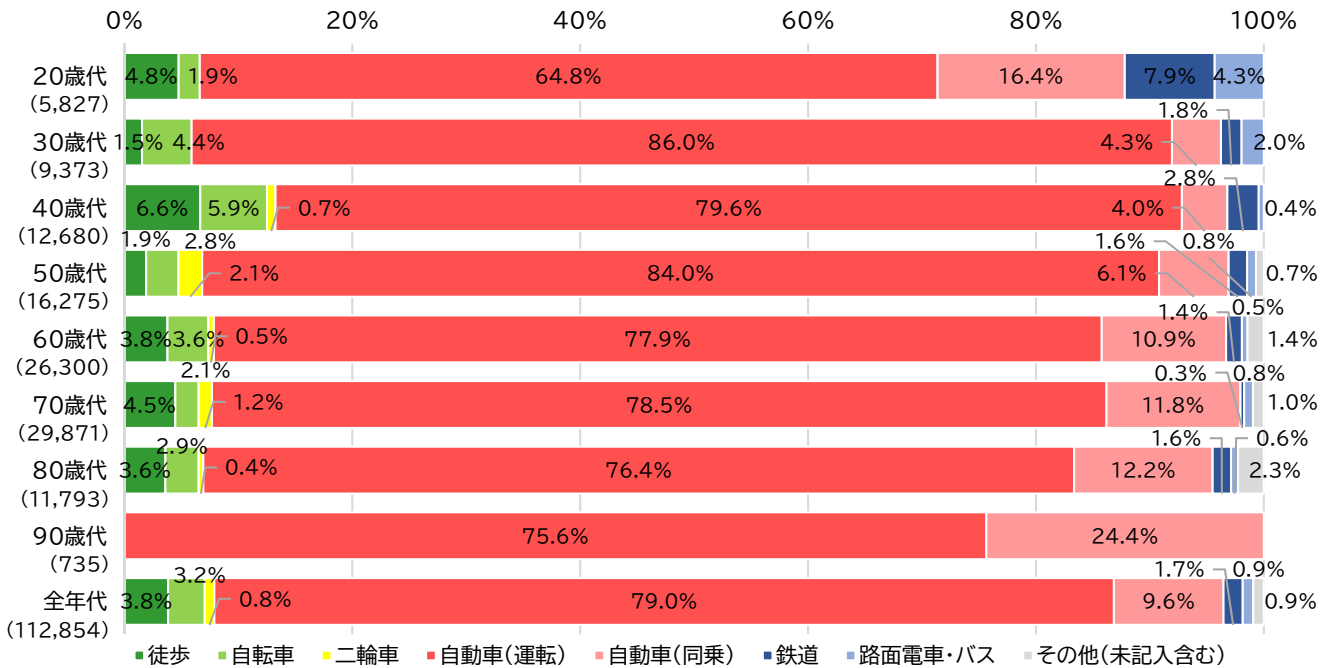
■ 到着時刻のピークは、自分で車を運転した人、他の人の車に同乗した人の、いずれも10時台となっている。  
 ■ 70歳以上で、自分で車を運転したのは75,592トリップ、他の人の車に同乗したのは25,865トリップとなっている。

## (2) 医療・福祉・厚生施設

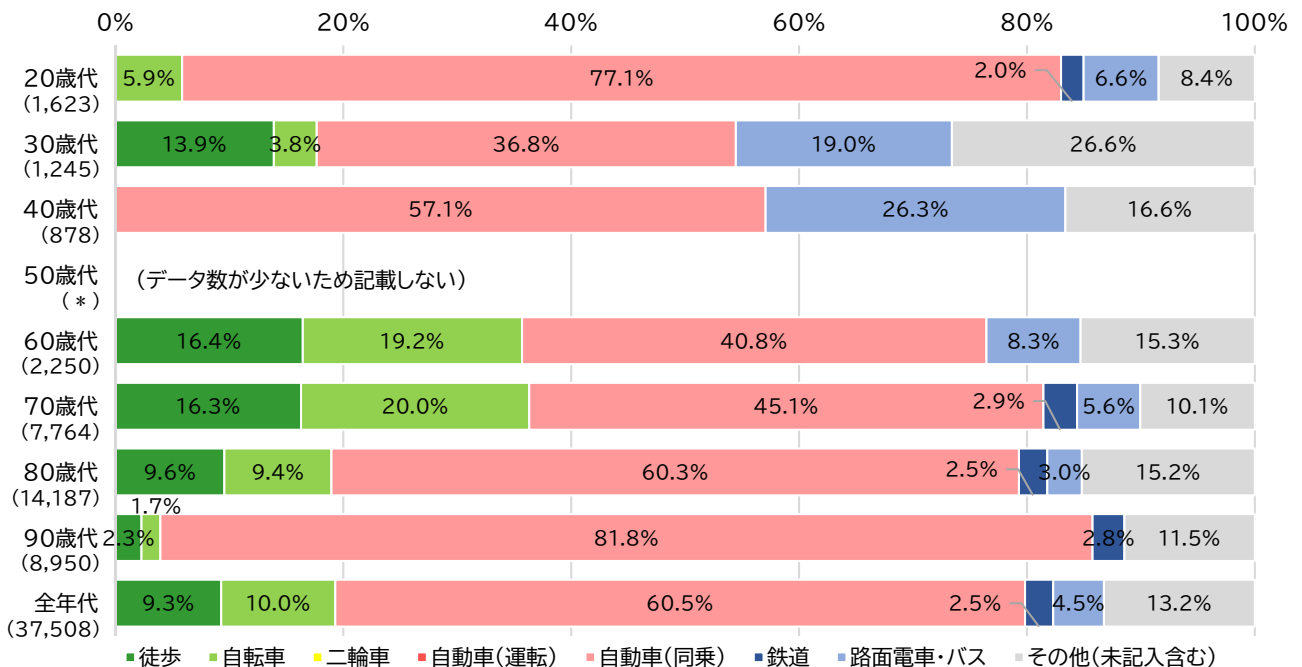
### ① 運転免許の有無による代表交通手段の違い

- ※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。
- ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。
- ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。
- ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

#### <免許あり>



#### <免許なし>



- 免許のある人の場合、徒歩または自転車の利用割合については、40歳代を除いて年代による差は小さい。
- 免許のある人、ない人のいずれも、他の人の車に同乗した人の割合は、年代が上がるほど高くなっている。

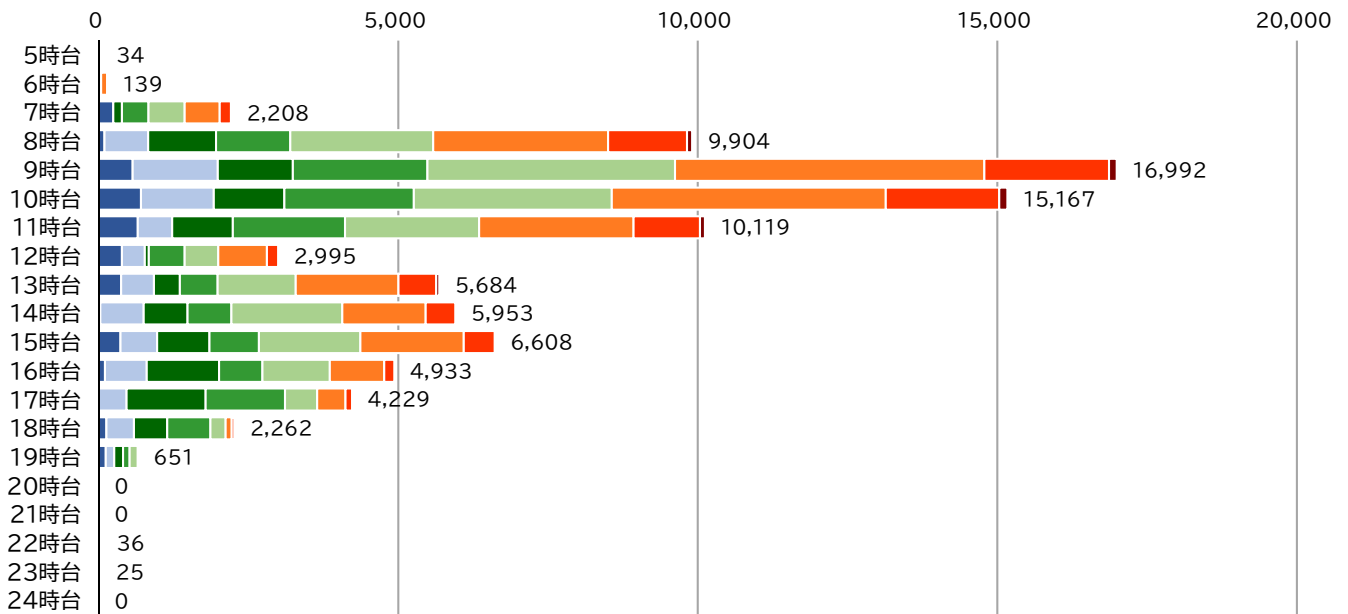
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

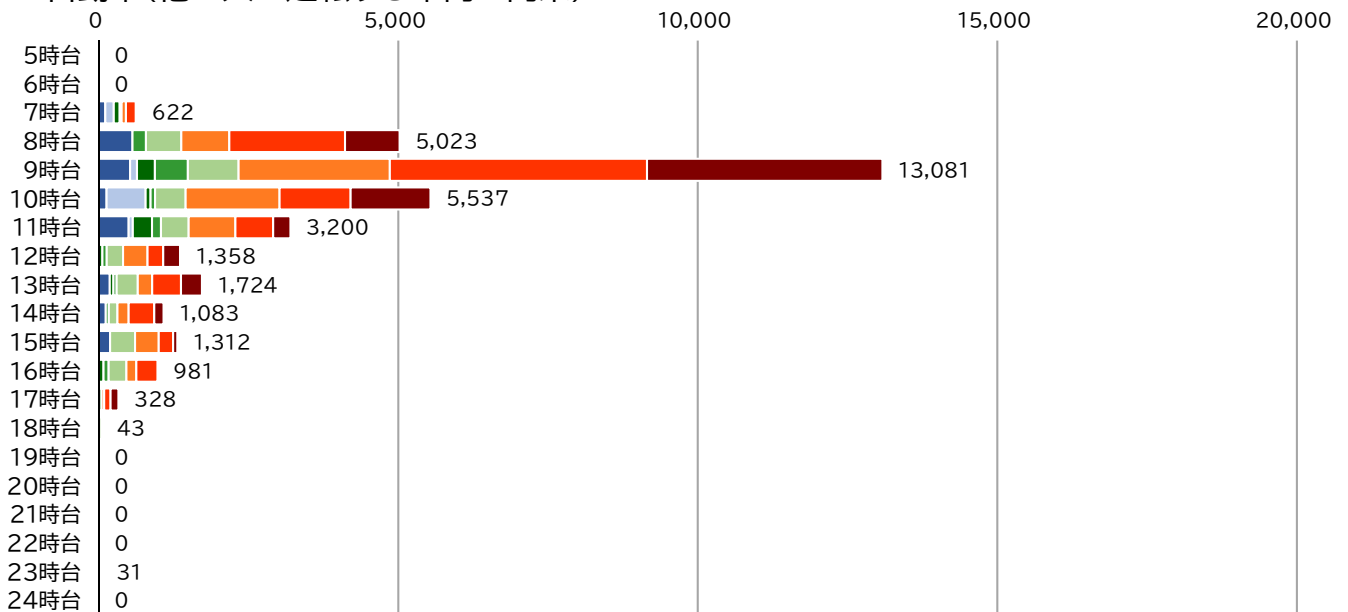
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	3,773	7,968	10,056	13,618	20,204	23,107	8,735	478	87,939
比率	4.3%	9.1%	11.4%	15.5%	23.0%	26.3%	9.9%	0.5%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	2,320	981	1,007	1,338	3,969	7,186	10,073	7,449	34,323
比率	6.8%	2.9%	2.9%	3.9%	11.6%	20.9%	29.3%	21.7%	

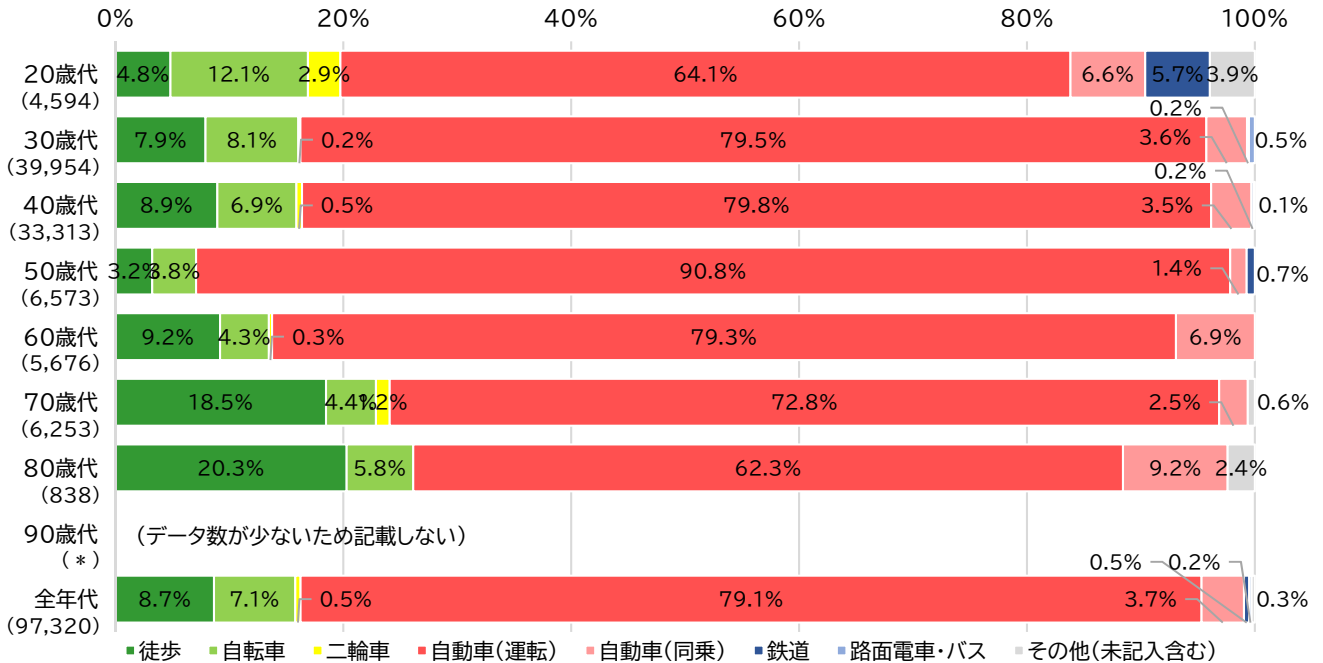
- 到着時刻のピークは、自分で車を運転した人、他の人の車に同乗した人のいずれも、9時台となっている。
- 自分で車を運転した人の場合は、午後に再び増加し、午前・午後のトリップ数の割合が6:4となっている。一方、他の人の車に同乗した人の場合は、約8割が午前中に到着し、特に9時台に集中している。
- 70歳代までは、車を自分で運転した人のほうが多いが、80歳代から、同乗する人が多くなっている。

### (3) 学校・幼稚園・保育所・教育施設

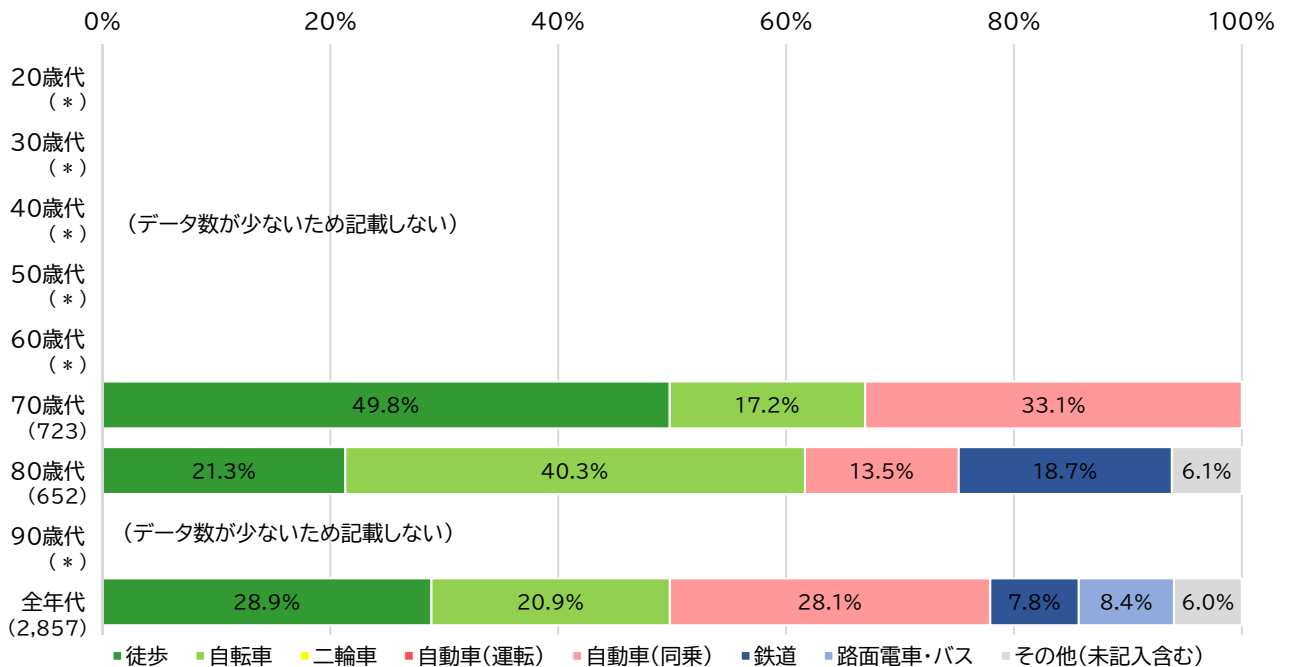
#### ① 運転免許の有無による代表交通手段の違い

※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。  
 ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。  
 ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

##### <免許あり>



##### <免許なし>



- 出勤、登校、業務を目的とした移動は除いていることから、主に送迎のための移動と考えられる。
- 年代別のトリップ数を見ると、平日は30~40歳代が多くなっている。
- 全体の8割を20~40歳代が占めており、他の施設よりも訪問者の年代が低い。

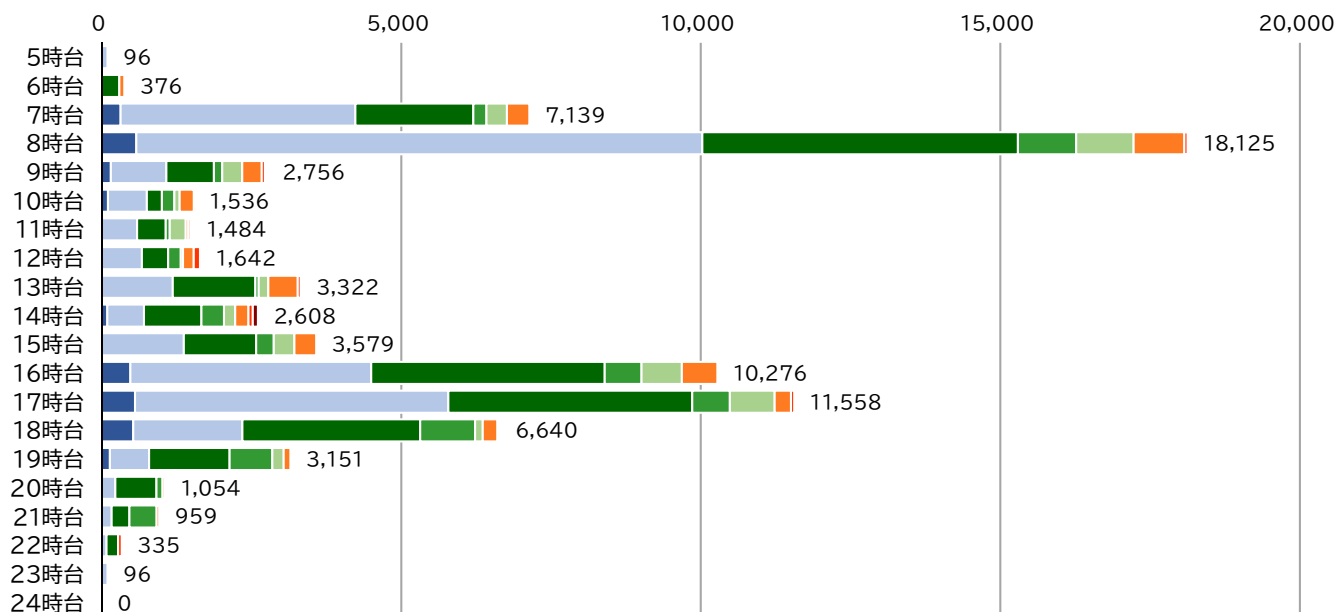
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

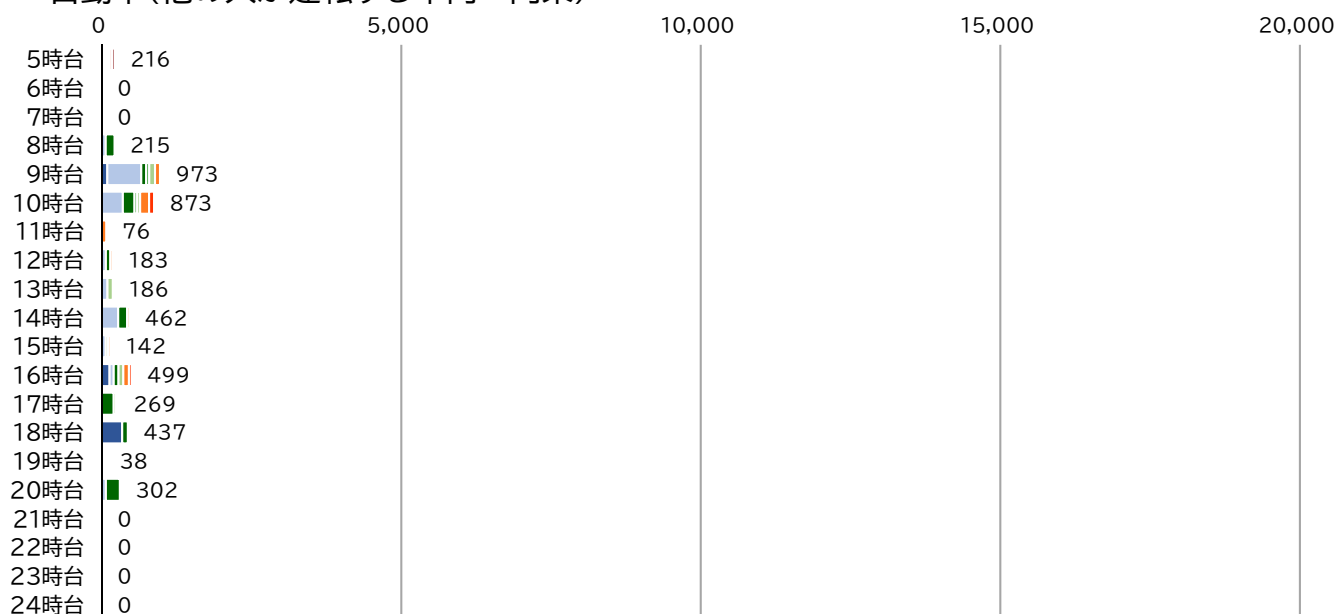
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	2,944	31,763	26,492	5,966	4,461	4,465	522	119	76,732
比率	3.8%	41.4%	34.5%	7.8%	5.8%	5.8%	0.7%	0.2%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	582	1,652	1,279	120	422	612	163	41	4,871
比率	11.9%	33.9%	26.3%	2.5%	8.7%	12.6%	3.3%	0.8%	

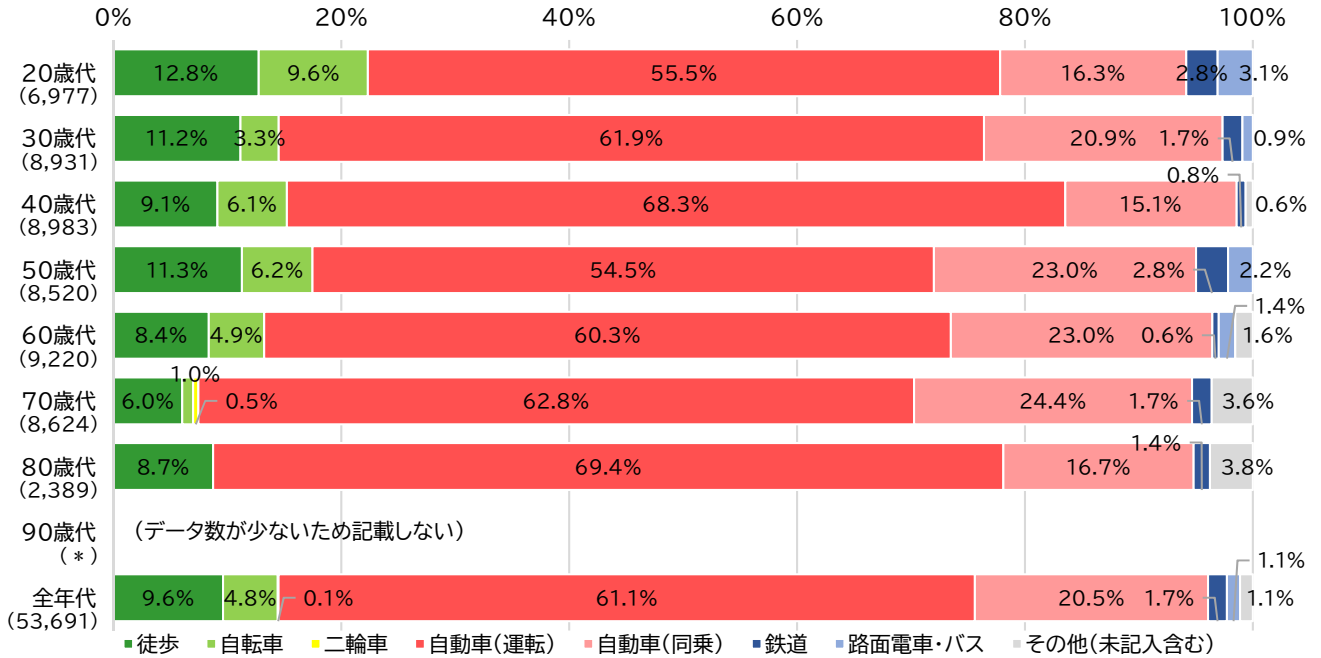
■ 自分で車を運転した場合、到着時刻は、7～8時台と16～18時台に集中している。

## (4) 飲食店

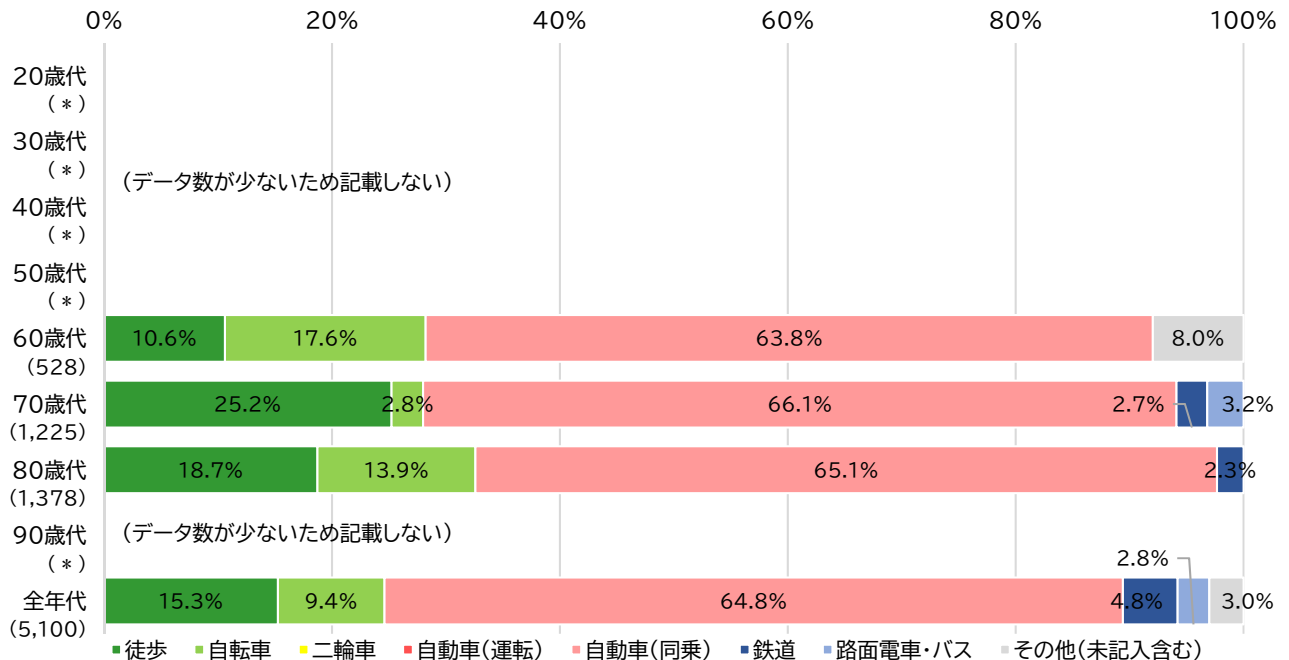
### ①運転免許の有無による代表交通手段の違い

- ※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。
- ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。
- ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。
- ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

#### <免許あり>



#### <免許なし>



- 免許がある人で、他の人の車に同乗した人の割合が、他の施設に比べて高い。
- 運転免許がある人の場合、年代が高くなるほど、徒歩または自転車の利用割合が低くなり、自動車の利用割合が高くなっている。
- 年代別のトリップ数を見ると、平日では60歳代が最も多くなっている。

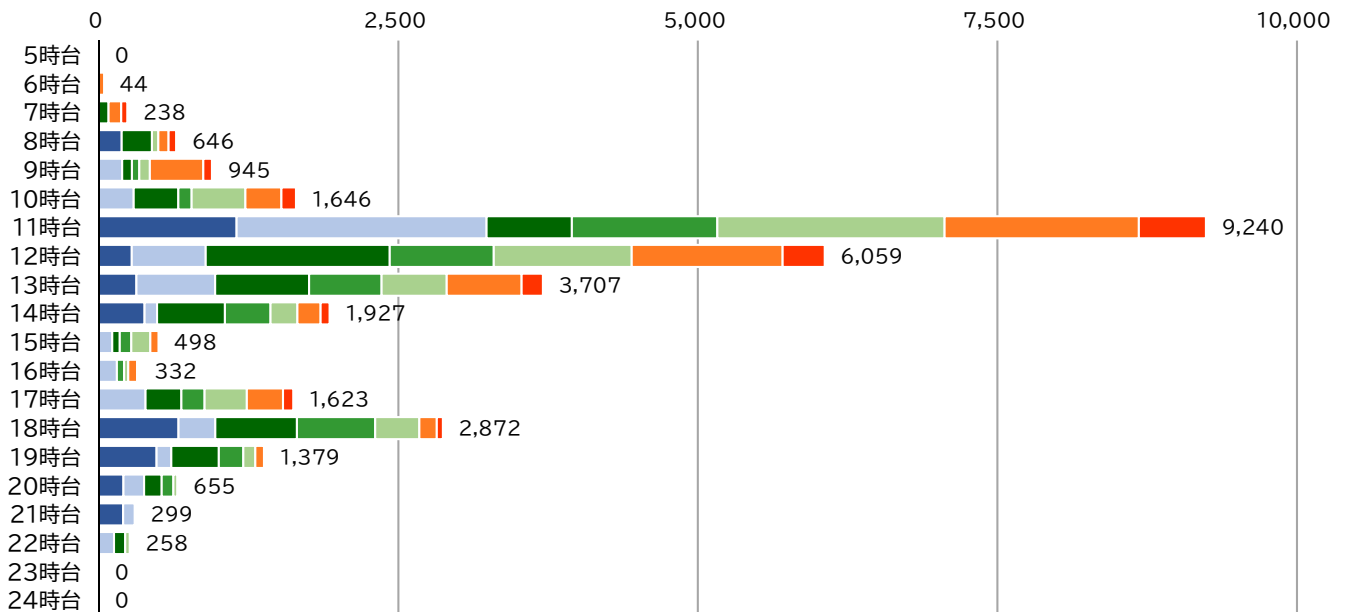
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

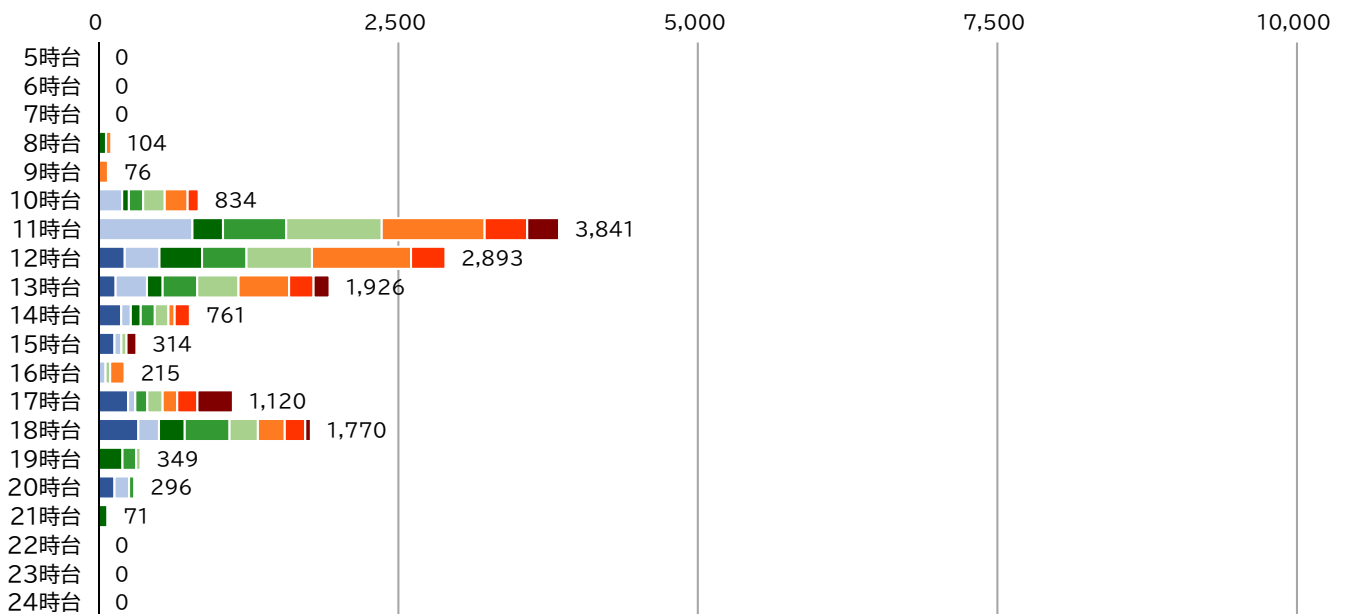
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	3,872	5,433	6,066	4,545	5,490	5,343	1,619	0	32,368
比率	12.0%	16.8%	18.7%	14.0%	17.0%	16.5%	5.0%	0.0%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	1,384	2,078	1,423	2,054	2,464	2,938	1,404	825	14,570
比率	9.5%	14.3%	9.8%	14.1%	16.9%	20.2%	9.6%	5.7%	

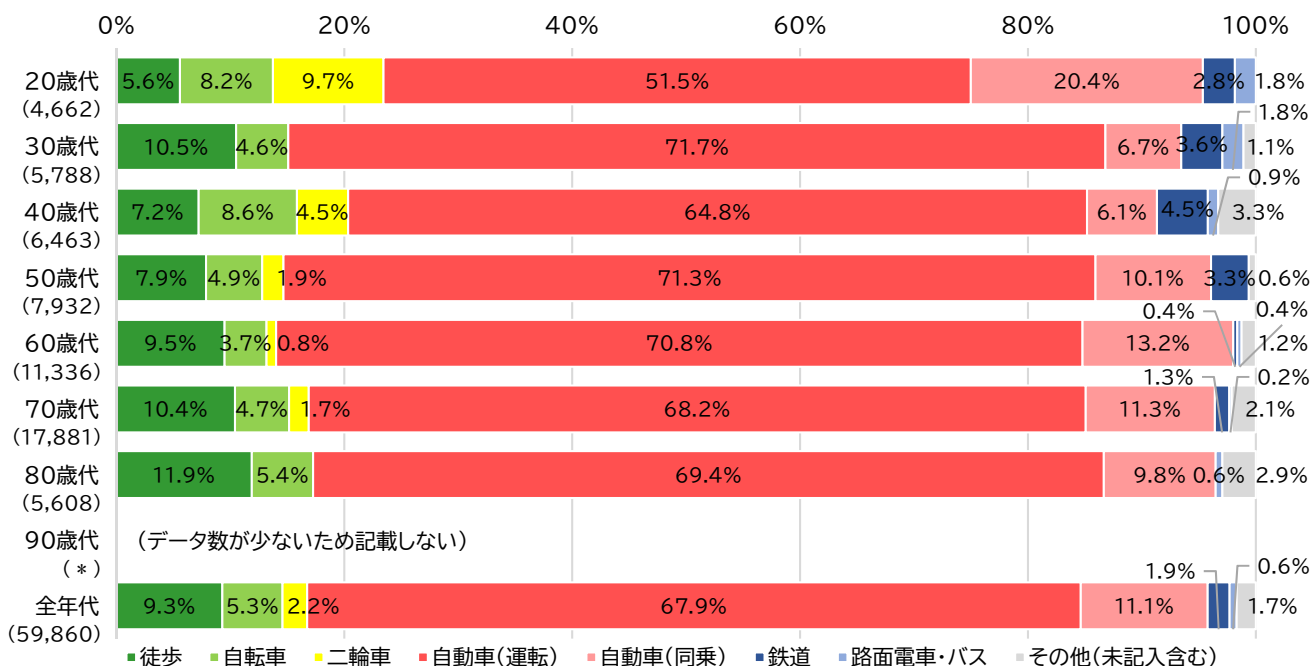
- 到着時刻は、昼食時(11~13時台)と夕食時(17~19時台)に集中している。
- 自分で車を運転した人、他の人の車に同乗した人のいずれも、11時台が最も多くなっている。
- 他の施設に比べ、年代の偏りが小さい。

## (5) 宿泊・娯楽施設

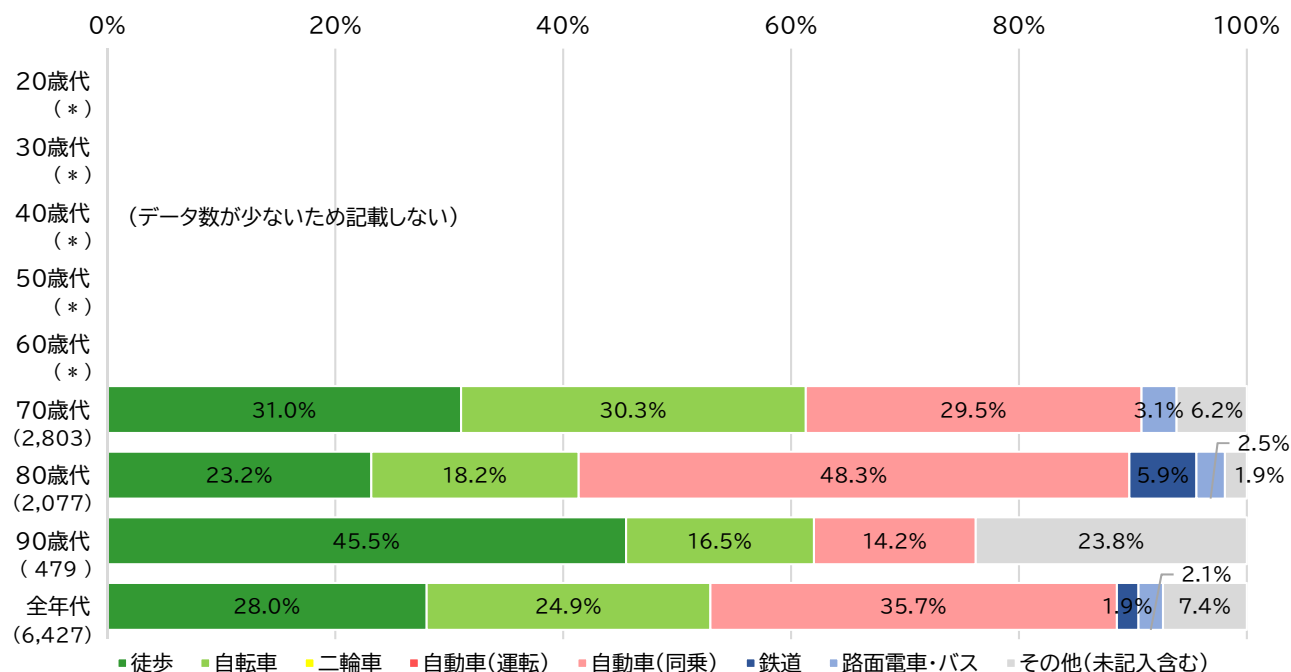
### ① 運転免許の有無による代表交通手段の違い

- ※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。
- ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。
- ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含めない。
- ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

#### <免許あり>



#### <免許なし>



- 他の施設に比べ、二輪(バイク、原付)の利用割合が高い。
- 徒歩または自転車の利用割合については、年代による差が小さい。
- 年代別のトリップ数を見ると、平日では60~70歳代が最も多くなっている。



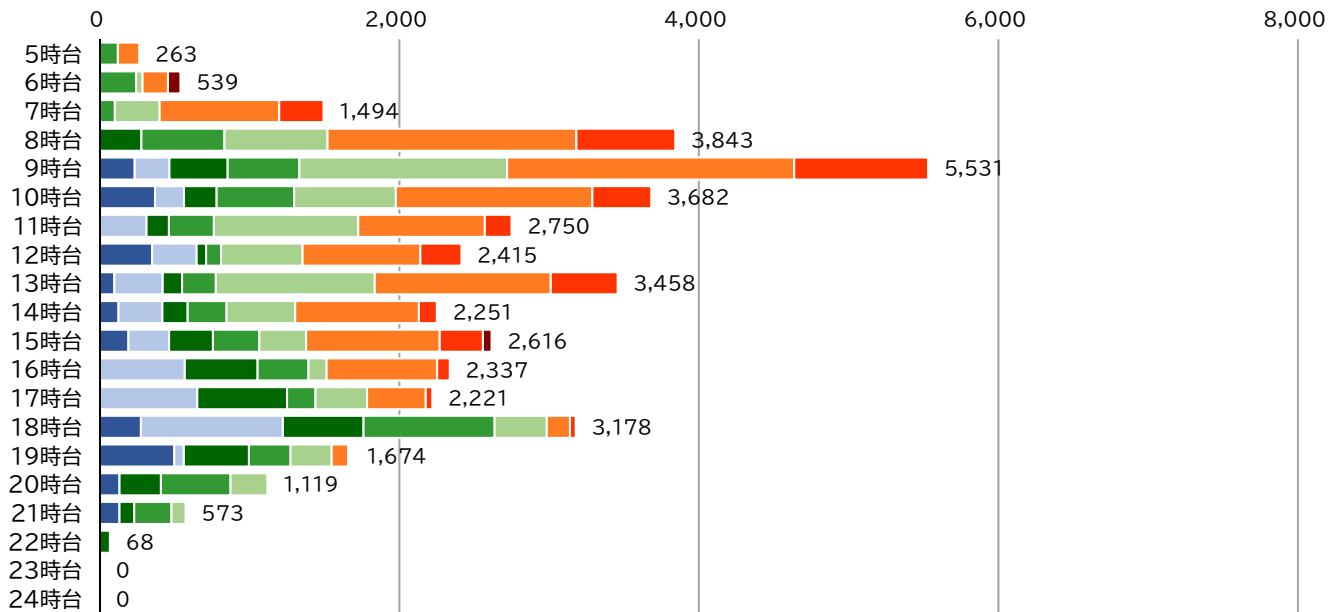
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

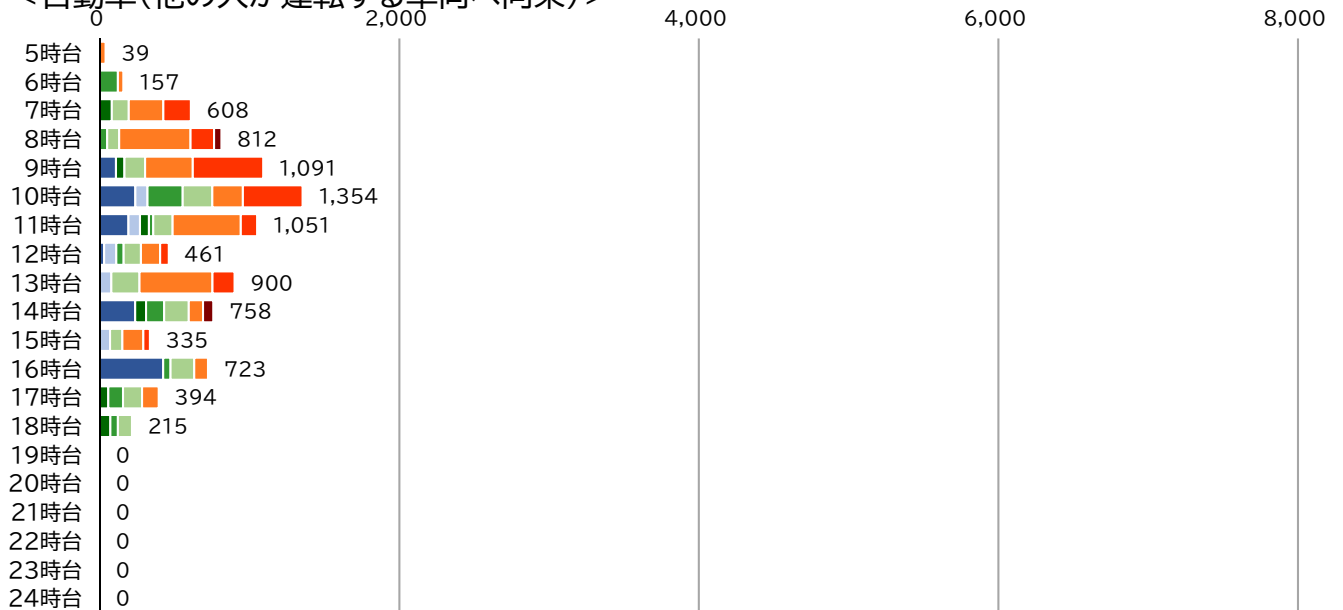
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	2,403	4,151	4,191	5,608	7,864	11,919	3,735	141	40,012
比率	6.0%	10.4%	10.5%	14.0%	19.7%	29.8%	9.3%	0.4%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	1,227	385	397	804	1,587	2,815	1,566	117	8,898
比率	13.8%	4.3%	4.5%	9.0%	17.8%	31.6%	17.6%	1.3%	

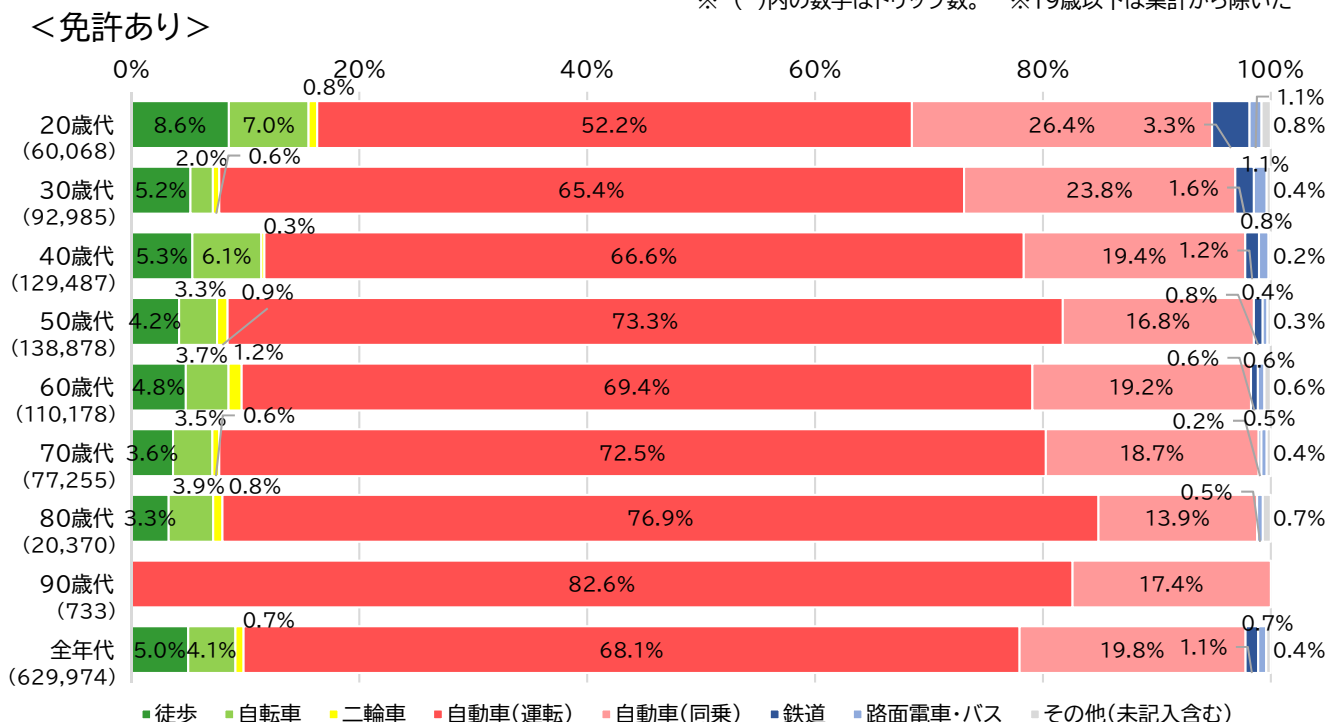
- 到着時刻は、他の施設に比べると分散している。
- 早い時間帯は、高齢者の割合が高い。
- 自分で車を運転した人の到着時刻を見ると、9時台がピークとなっており、その後一旦減少するが、13時台と18時台にも多くなっている。一方、他の人の車に同乗した人の場合は、到着時刻が日中(9~15時台)に集中する傾向がある。

## 2.2.3 目的施設ごとの移動の状況(休日)

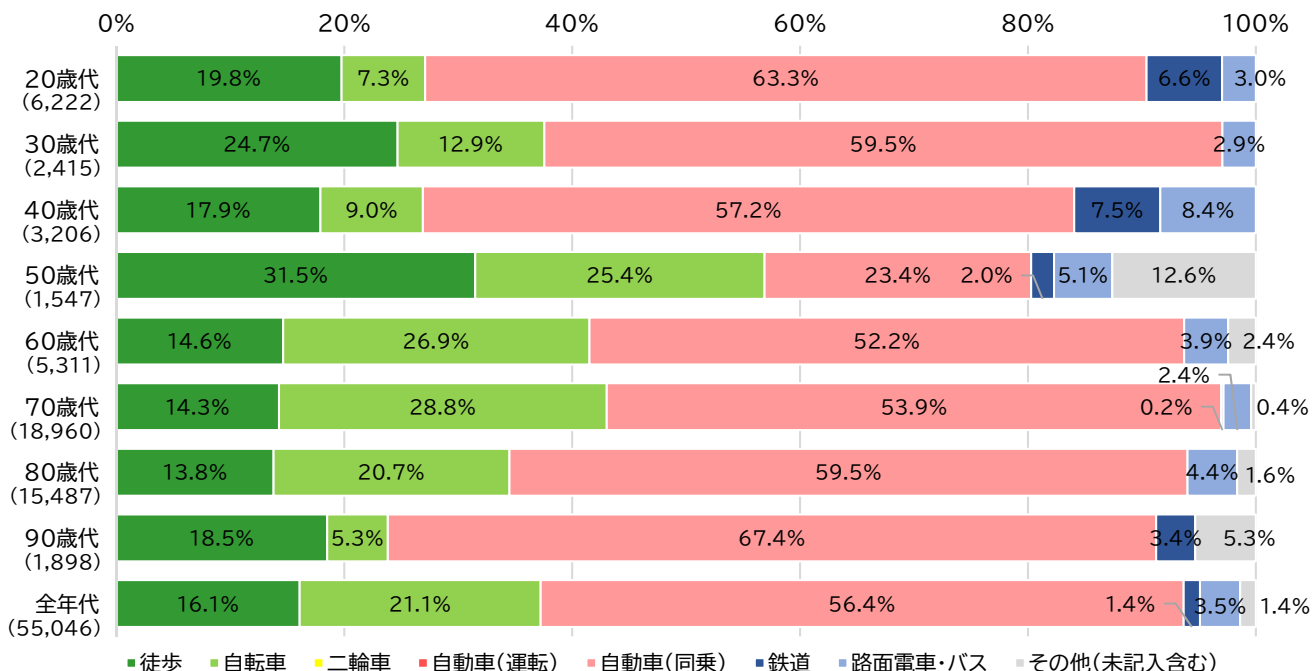
### (1) 商業施設・商店

#### ① 運転免許の有無による代表交通手段の違い

※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。  
 ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。  
 ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた



#### <免許なし>



- 免許がある人の場合、平日・休日とも、自動車利用の割合はあまり変わらない(全年代平均:平日84.6%、休日87.9%)が、休日になると、他の人の車へ同乗した割合が高くなる。
- 免許がある人の場合、年代が上がるほど、徒歩や自転車の利用割合が低くなり、自動車の利用割合が高くなっている。
- 休日の、他の人の車への同乗した割合を年代別で見ると、20~30歳代が特に高くなっている。

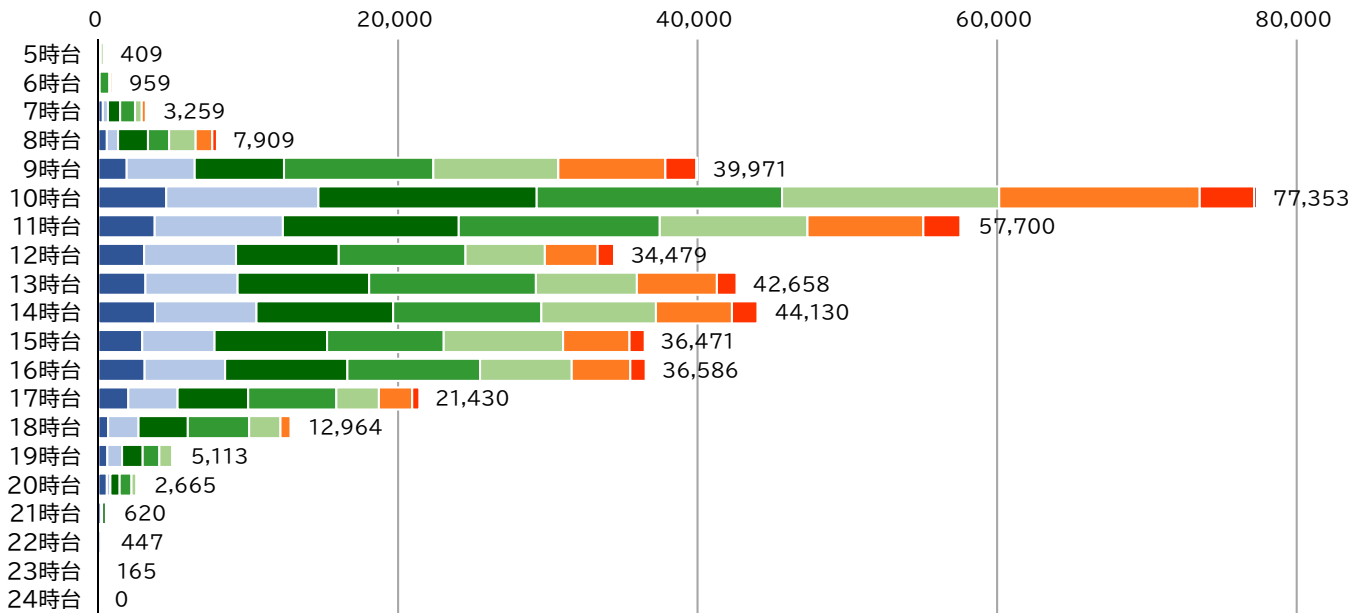
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

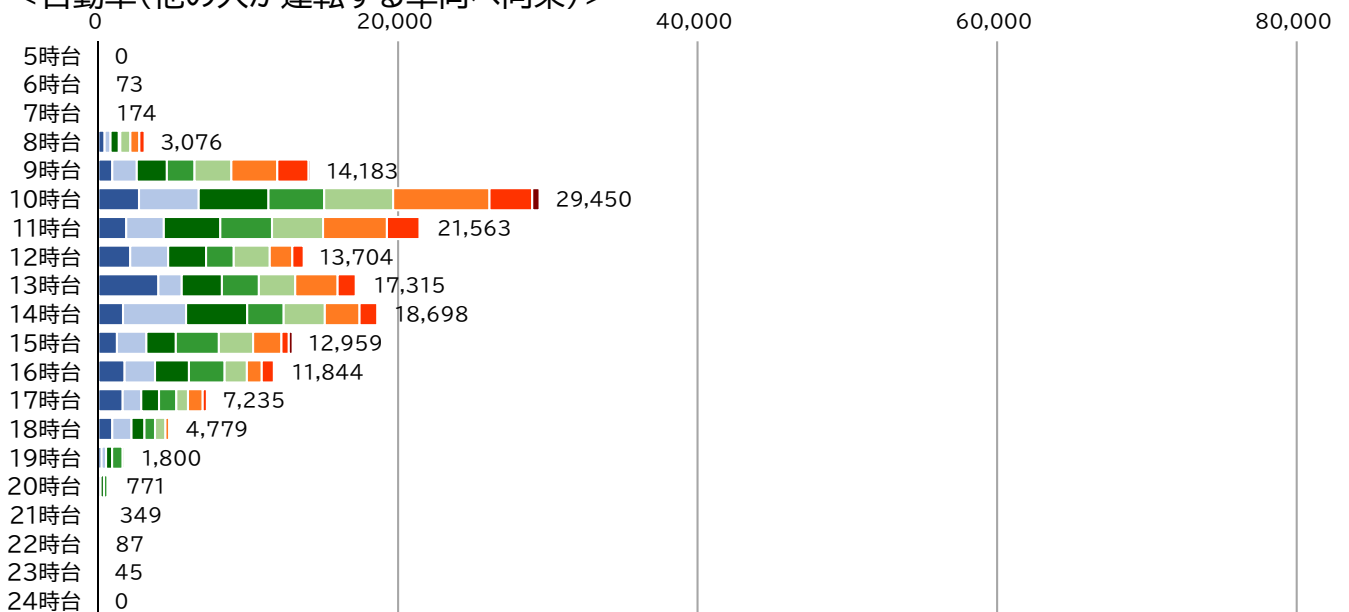
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	31,087	60,404	86,012	101,080	75,243	55,281	15,559	622	425,288
比率	7.3%	14.2%	20.2%	23.8%	17.7%	13.0%	3.7%	0.1%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	19,597	23,670	27,270	24,095	24,215	25,319	12,440	1,499	158,105
比率	12.4%	15.0%	17.2%	15.2%	15.3%	16.0%	7.9%	0.9%	

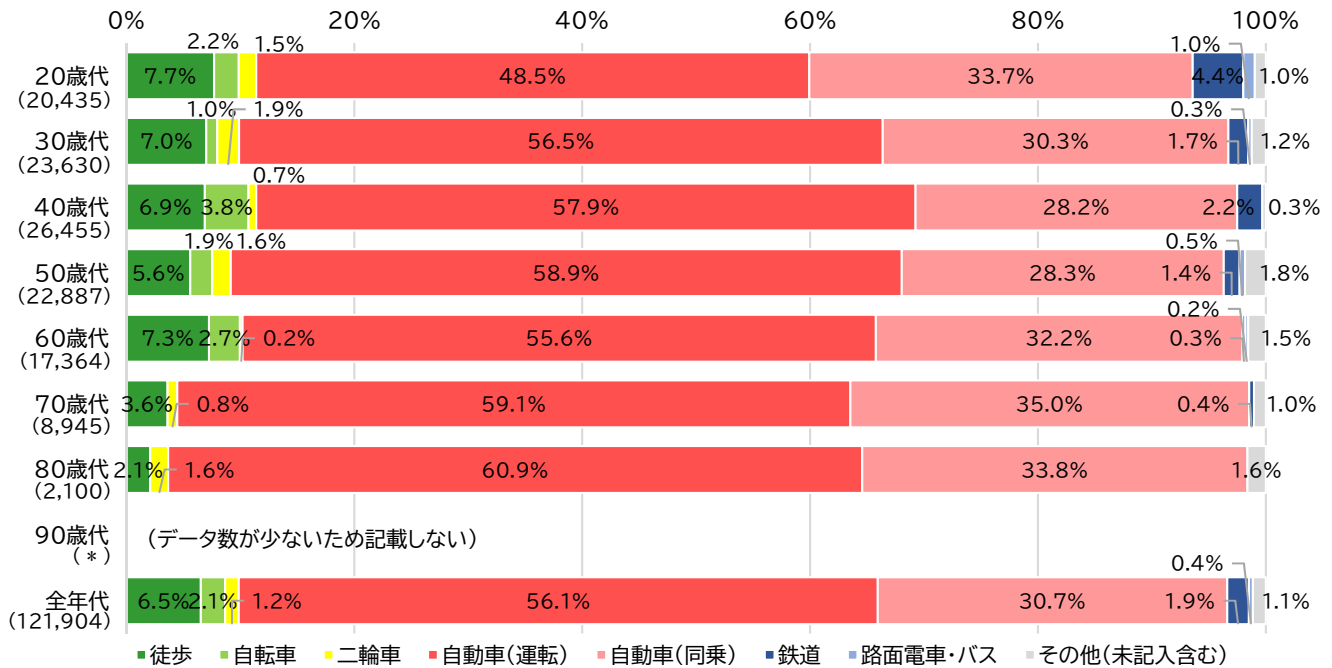
- 到着時刻のピークは10時台となっており、その後は一旦減少するが、14時台に再び多くなる。
- トリップ数を年代別に見ると、20～50歳代は、平日に比べて、休日のトリップ数が大幅に増加する。特に、他の人の車へ同乗した人は、平日の4.5～6.3倍となっている。
- 70歳以上の場合、自分で車を運転して訪問した人は、平日75,592人に対し休日71,462人とあまり変わらない。一方で、他の人の車に同乗した人は、平日25,865人、休日39,258人で、約1.5倍となっている。

## (2) 飲食店

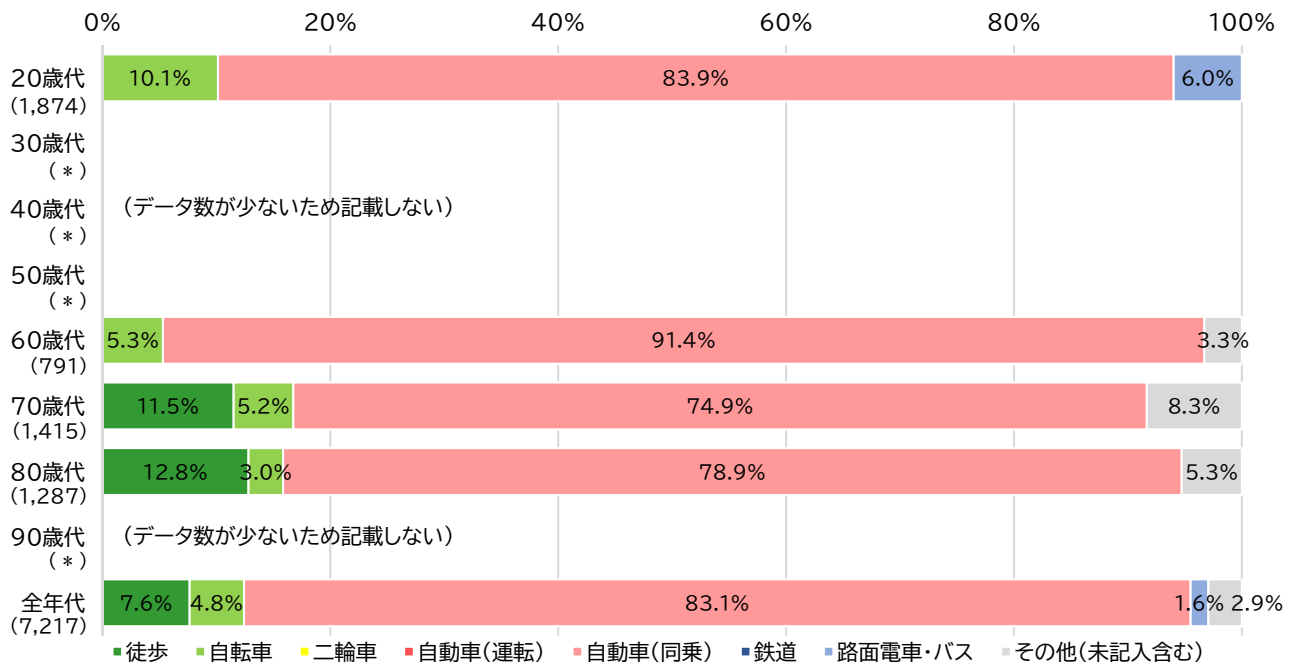
### ① 運転免許の有無による代表交通手段の違い

※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。  
 ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。  
 ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

#### <免許あり>



#### <免許なし>



- 休日に、免許がある人で、他の人の車に同乗した人の割合は、平日に比べて大幅に上昇する。
- 運転免許がある人の場合、年代が高くなるほど、徒歩または自転車の利用割合が低くなり、自動車の利用割合が高くなっている。
- 年代別のトリップ数を見ると、平日に比べ、20～60歳代が大幅に増加している。

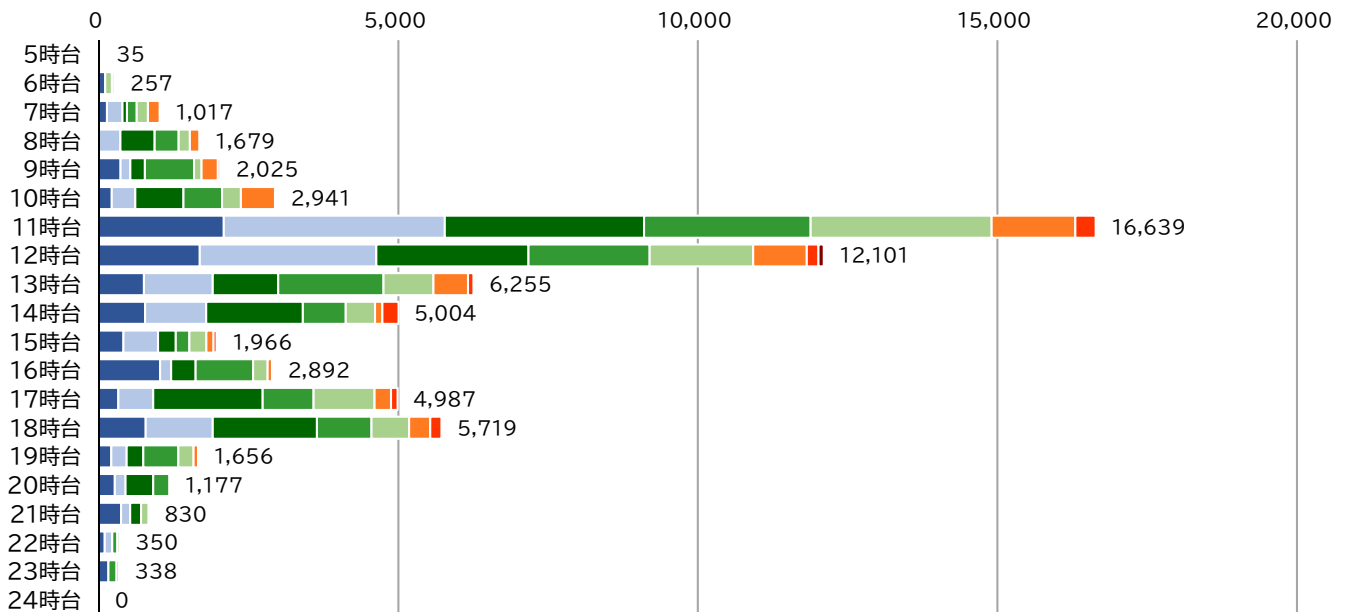
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

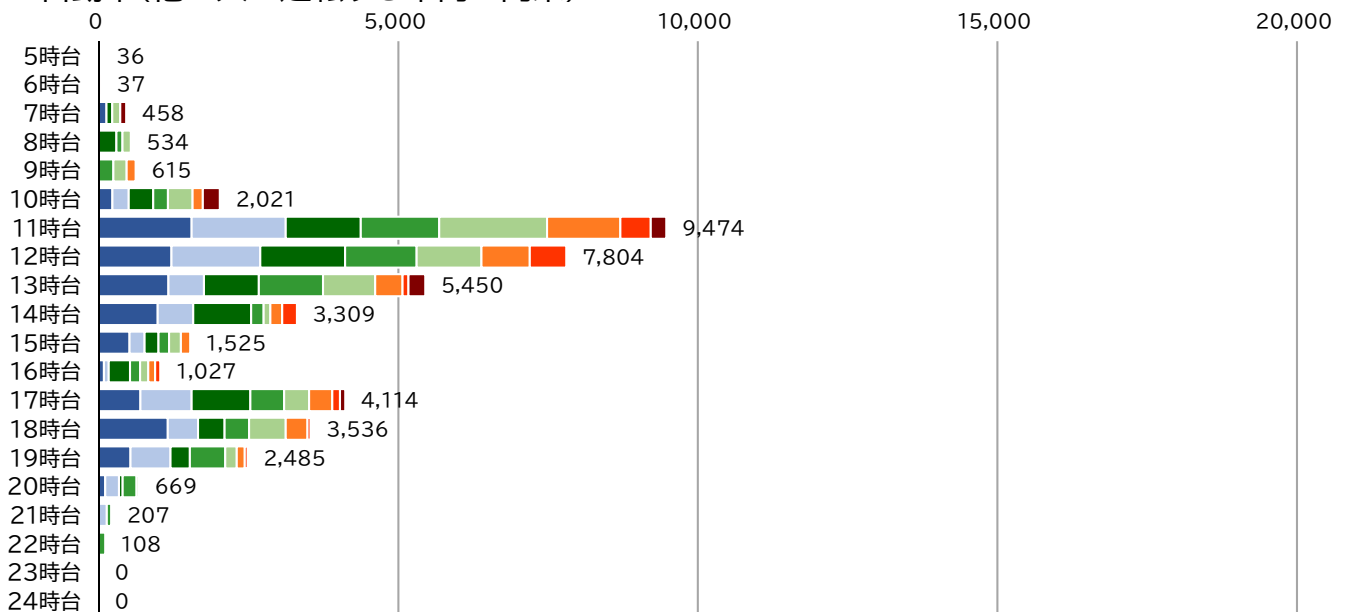
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	9,787	13,145	15,463	13,335	9,580	5,191	1,279	88	67,868
比率	14.4%	19.4%	22.8%	19.6%	14.1%	7.6%	1.9%	0.1%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	8,355	7,233	7,746	6,691	6,362	4,232	1,778	1,012	43,409
比率	19.2%	16.7%	17.8%	15.4%	14.7%	9.7%	4.1%	2.3%	

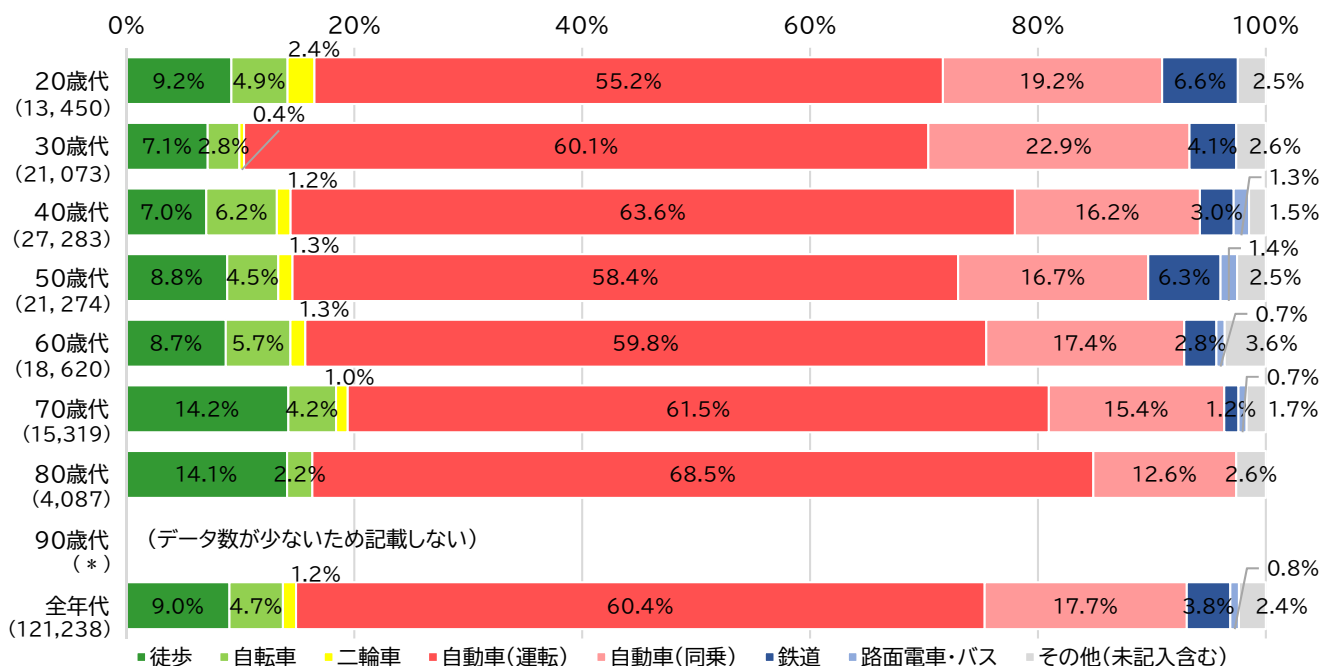
- 休日に、車で飲食店を訪問した人の到着時刻は、平日に比べるとやや分散している。
- 休日は、平日に比べて若い年代のトリップ数が多くなる。特に、他の人が運転する車への同乗は、20歳代が6.0倍、30歳代が3.5倍、40歳代が5.4倍、50歳代が3.3倍と、大幅に増えている。
- 70歳以上の高齢者の場合は、自分で車を運転した人のトリップ数は、平日・休日で同程度となっているが、他の人の運転する車に同乗した人のトリップ数は、休日のほうが多くなっている。

### (3) 宿泊・娯楽施設

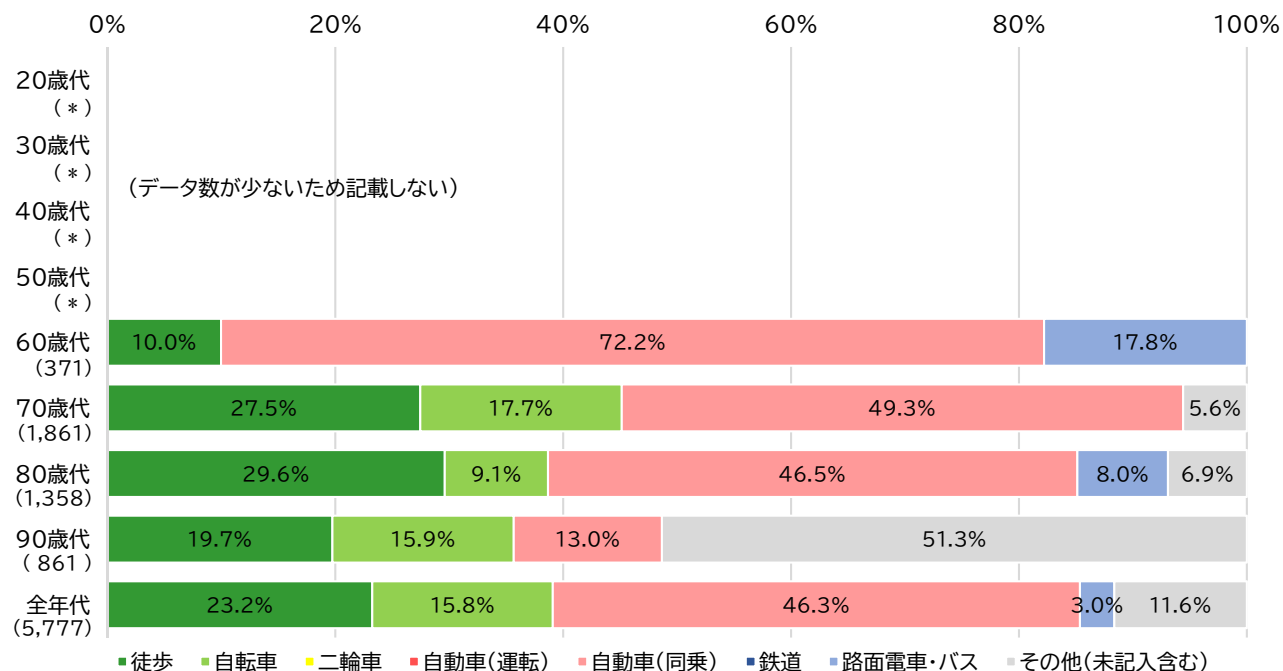
※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。  
 ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。  
 ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。  
 ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。  
 ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

#### ①運転免許の有無による代表交通手段の違い

##### <免許あり>



##### <免許なし>



- 鉄道の利用が一定程度あり、特に20歳代、50歳代は利用割合が高い。
- 平日と休日を比べると、徒歩・自転車は平日14.6%に対し休日13.7%、自動車は平日79.0%に対し休日78.1%であり、他の施設よりも、平日と休日の間での交通手段分担率の差が小さい。
- 年代別のトリップ数を見ると、平日に比べ、20～50歳代が大幅に増加している。

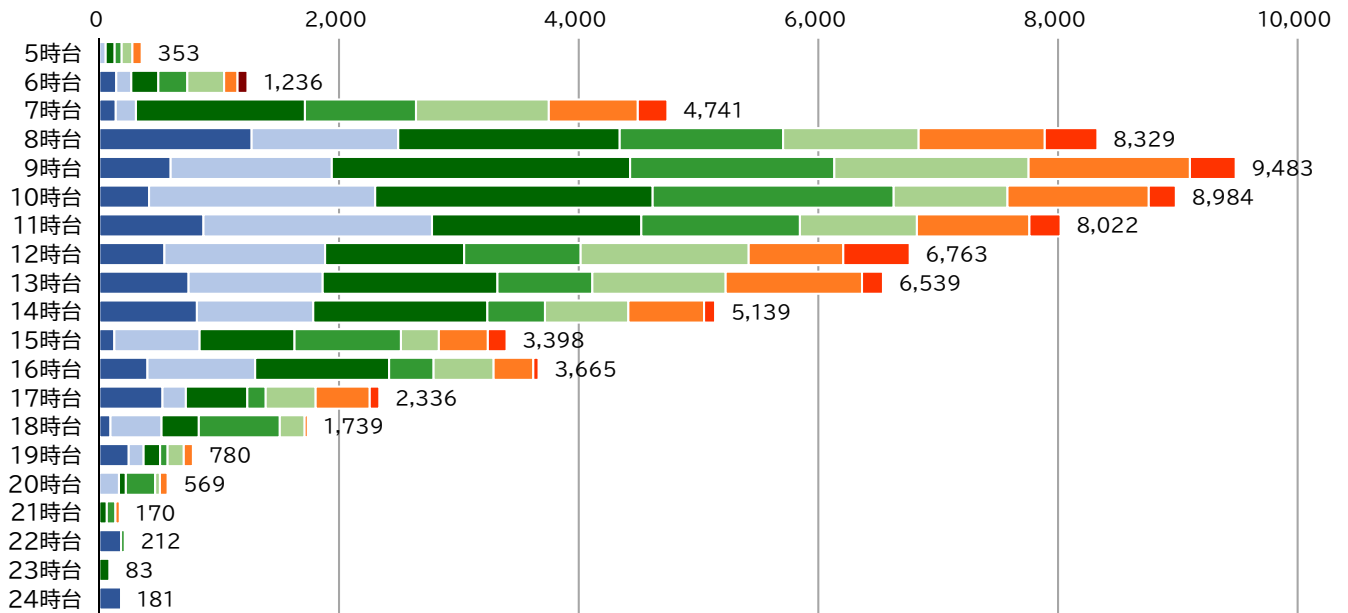
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

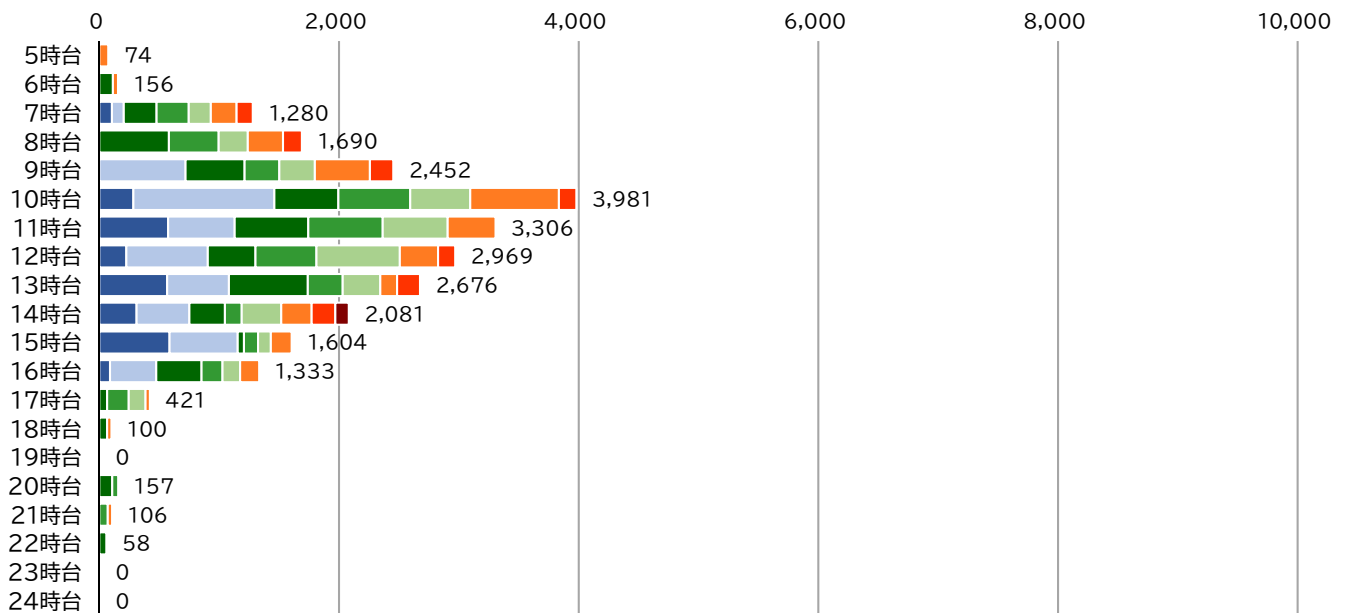
※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



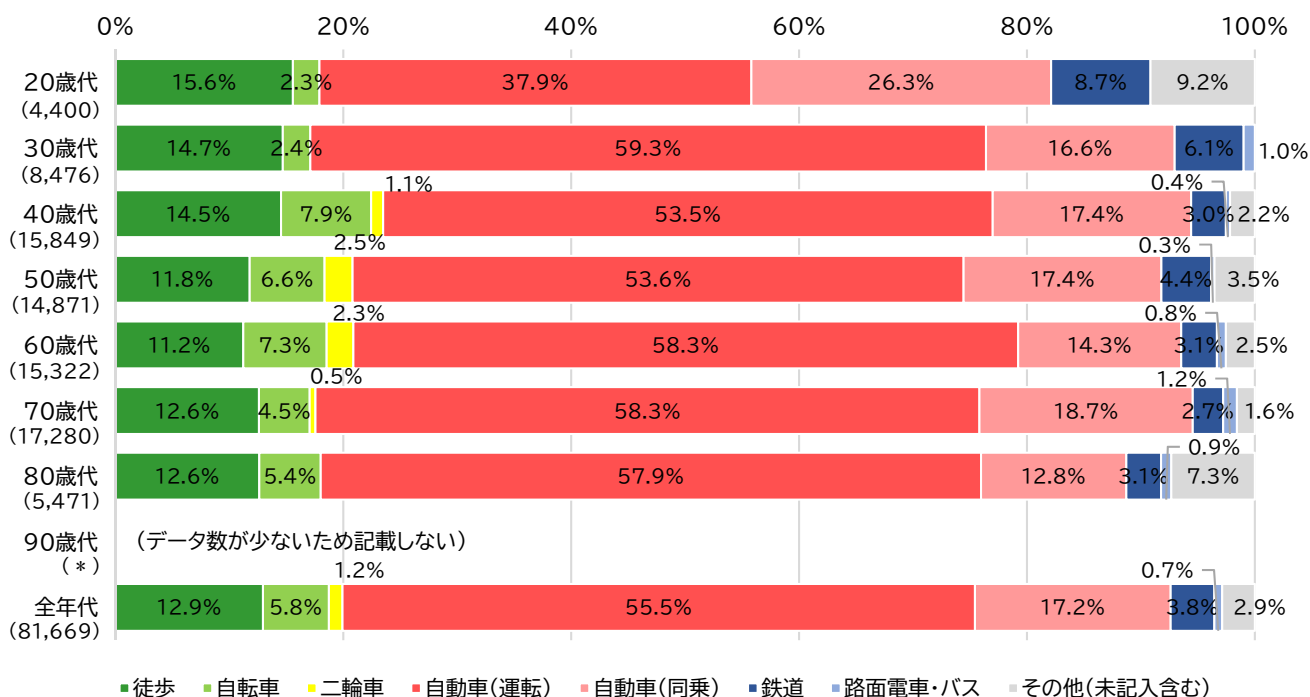
- 休日は、自分で車を運転した人の到着時間は平日より早くなっている一方、他の人の車に同乗した人の場合は、平日より遅くなる傾向がある。
- 休日は、自分で車を運転した人、他の人の車に同乗した人のいずれにおいても、平日に比べて若い年代のトリップ数が増えている。特に、同乗した人の場合は、30歳代が13.4倍、40歳代が11.8倍と大幅に増加。
- 70歳以上は、平日と休日でトリップ数にあまり変化がない。

## (4) 文化・宗教施設

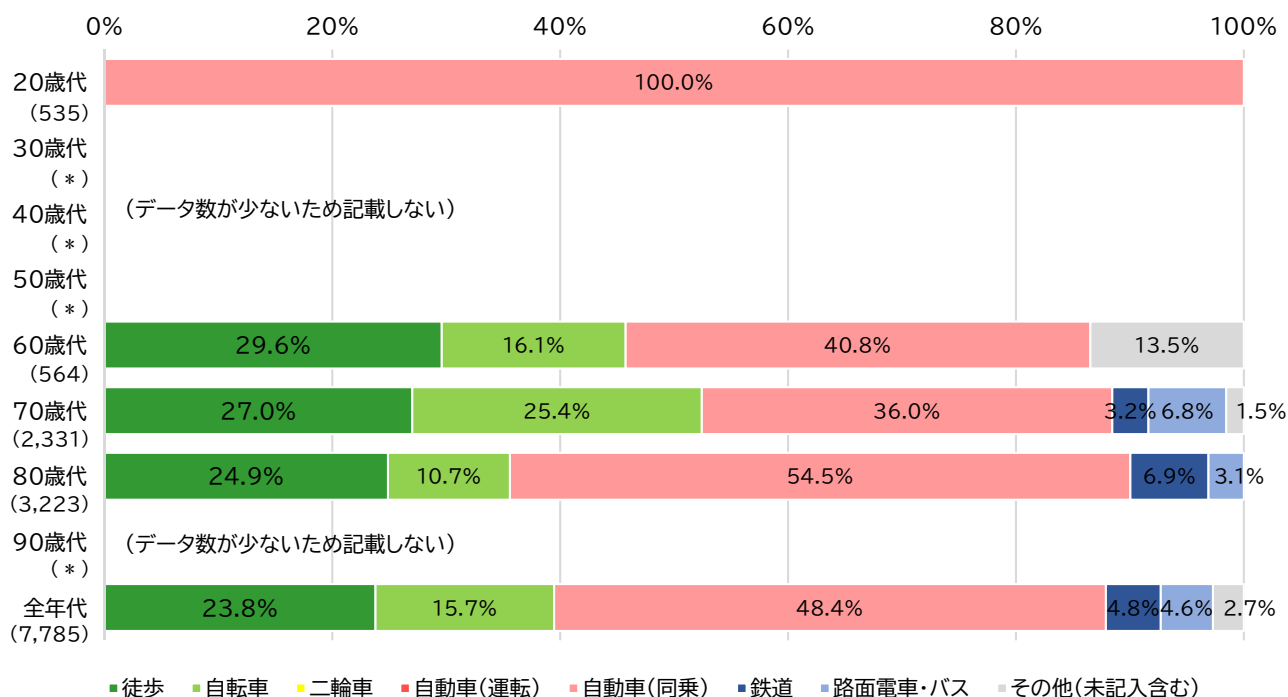
- ※ 1トリップで複数の移動手段を使った場合、代表交通手段のみを集計した。
- ※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ 移動の目的が、買物、通院、私用、その他のトリップのみを集計し、出勤、登校、業務または不明のものは除いた。
- ※ 「免許あり」には、二輪・原付免許のみを保有している人を含まない。
- ※ ( )内の数字はトリップ数。 ※19歳以下は集計から除いた

### ①運転免許の有無による代表交通手段の違い

#### <免許あり>



#### <免許なし>



■ 文化・宗教施設は、他の施設に比べて、鉄道の利用割合が高い。また、徒歩・自転車の利用割合も高いため、相対的に、自動車の利用割合が低くなっている。



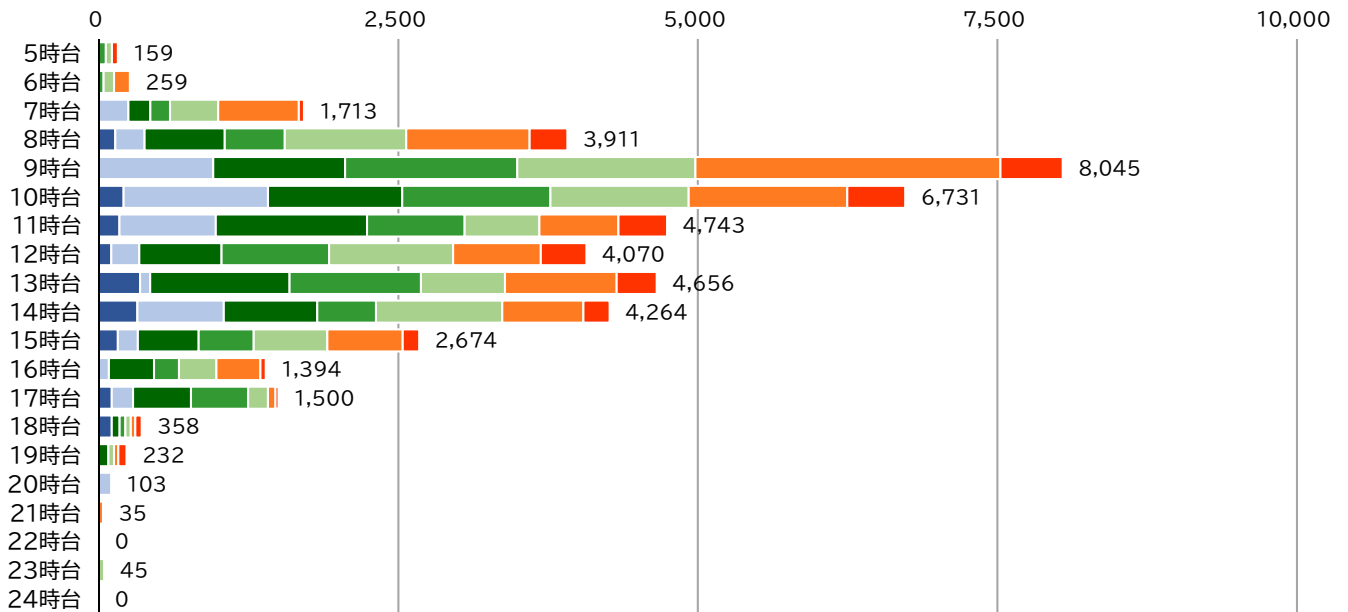
## ②自動車利用による施設への到着時刻

※ 代表交通手段が自動車となっているトリップを集計した。

※ 1日のうちに複数回外出した場合、それぞれを別の移動として集計した。

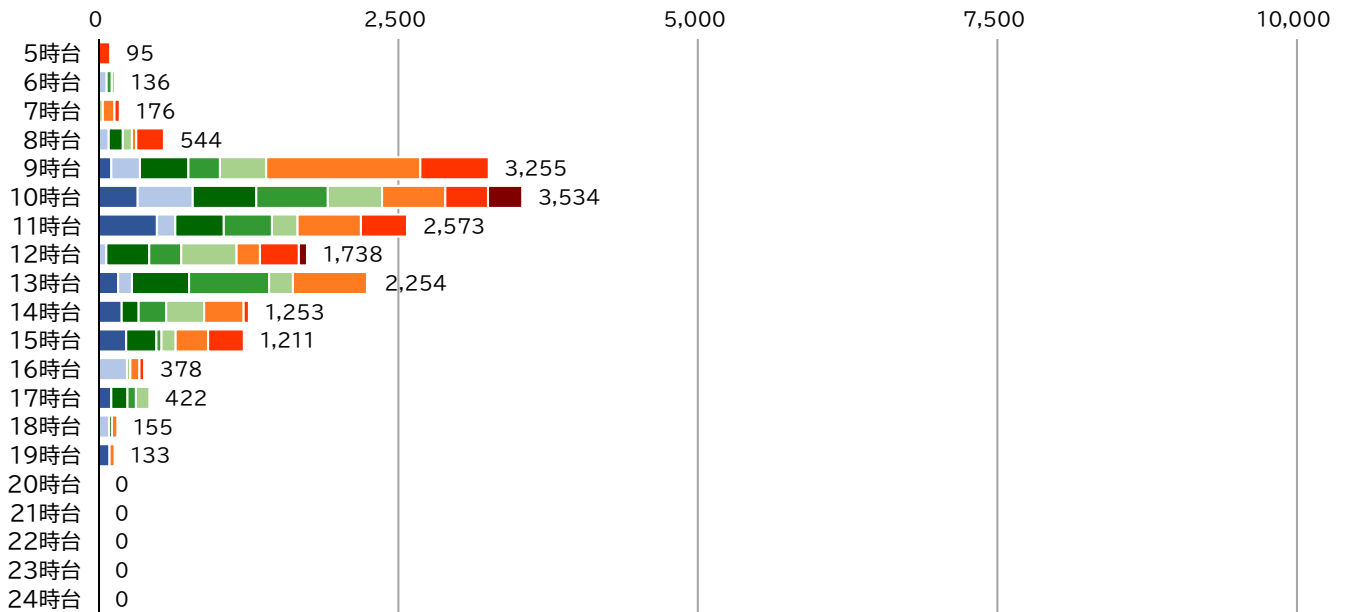
※ 19歳以下は除いた。

### <自動車(自分で運転)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	1,668	5,026	8,479	7,930	8,837	9,873	3,079	0	44,892
比率	3.7%	11.2%	18.9%	17.7%	19.7%	22.0%	6.9%	0.0%	

### <自動車(他の人が運転する車両へ同乗)>



年代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代	合計
トリップ数	1,692	1,502	2,844	2,582	2,424	4,056	2,404	353	17,857
比率	9.5%	8.4%	15.9%	14.5%	13.6%	22.7%	13.5%	2.0%	

■ 到着時刻は、9～10時台がピークとなっている。

■ 宿泊・娯楽施設と同じく、余暇活動の色合いが強い施設であるが、文化・宗教施設の方が訪問者の年代が高くなっている。

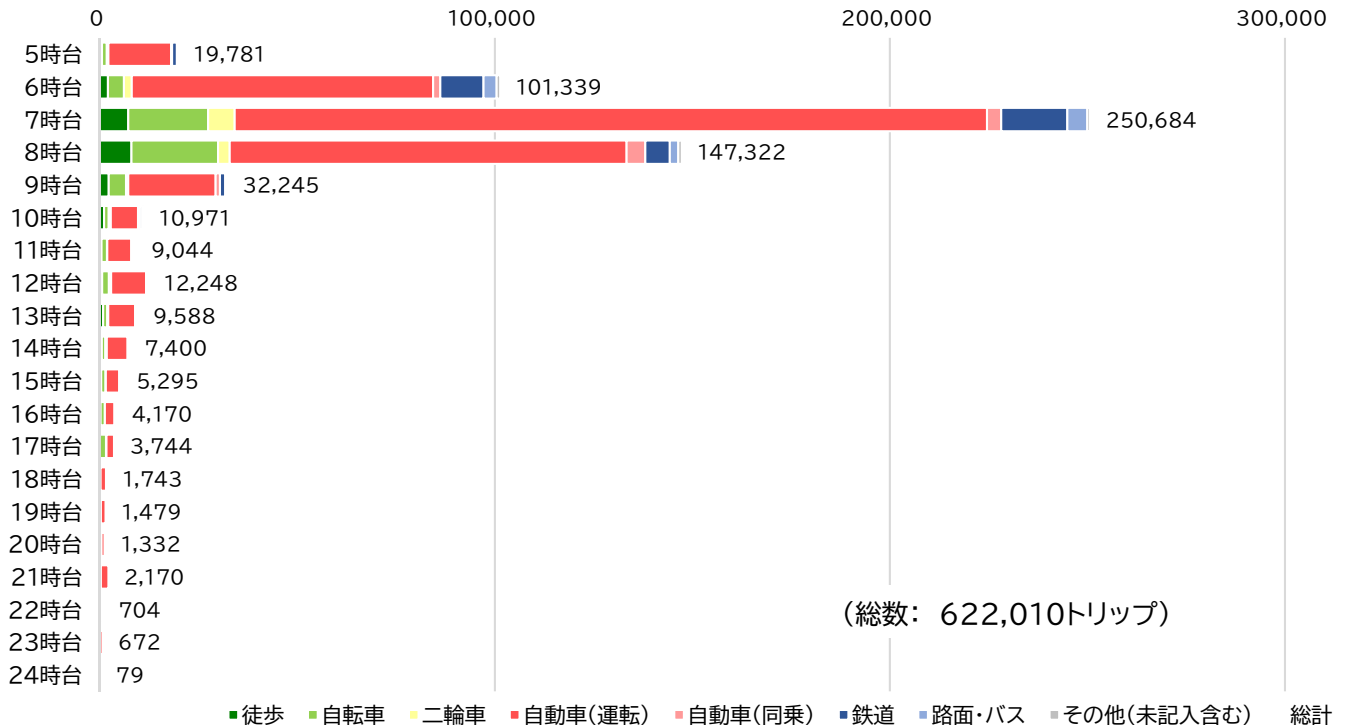
## 2.3 出勤目的での移動の分析

### 2.3.1 移動の状況(平日)

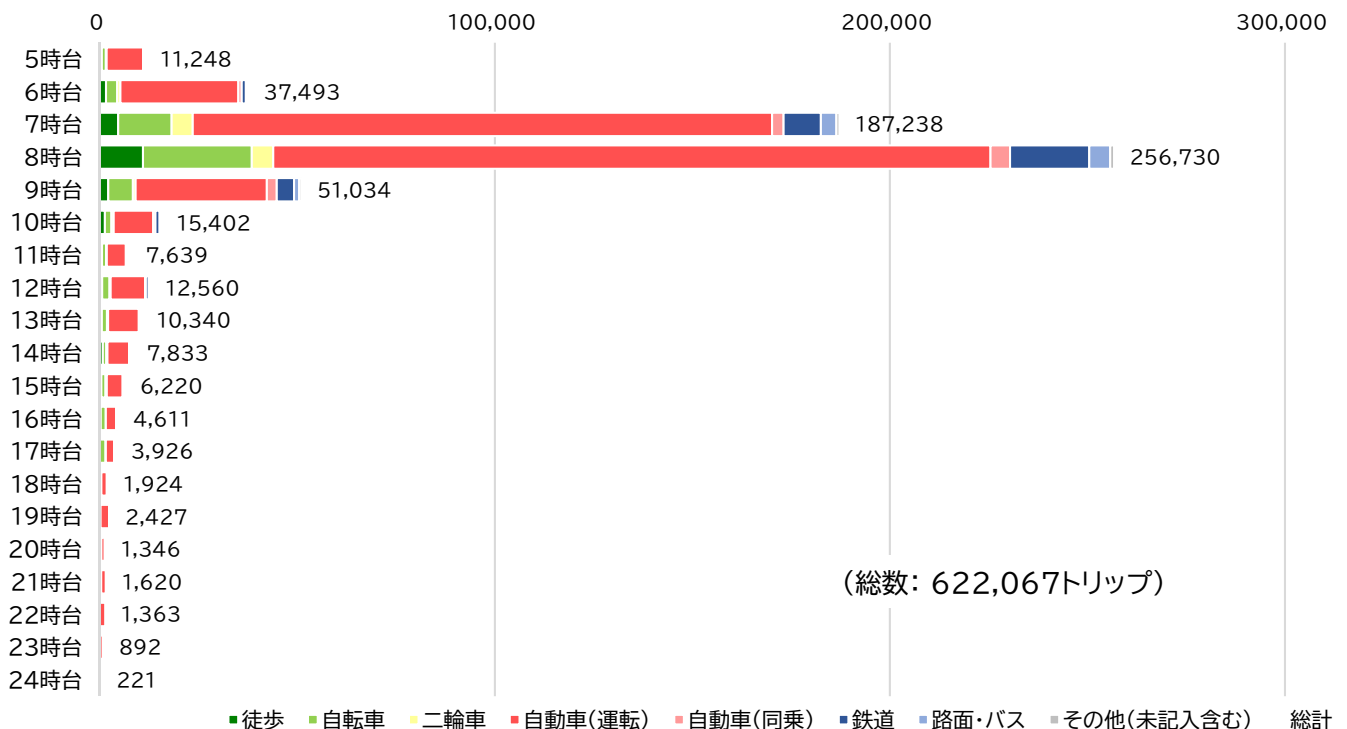
#### (1) 時間帯別のトリップ数

※ 1日のうちに複数回、出勤した場合、それぞれ別の移動として集計した。  
 ※ 5時以前および25時以降の移動は除いた。

##### <出発時刻別>



##### <到着時刻別>

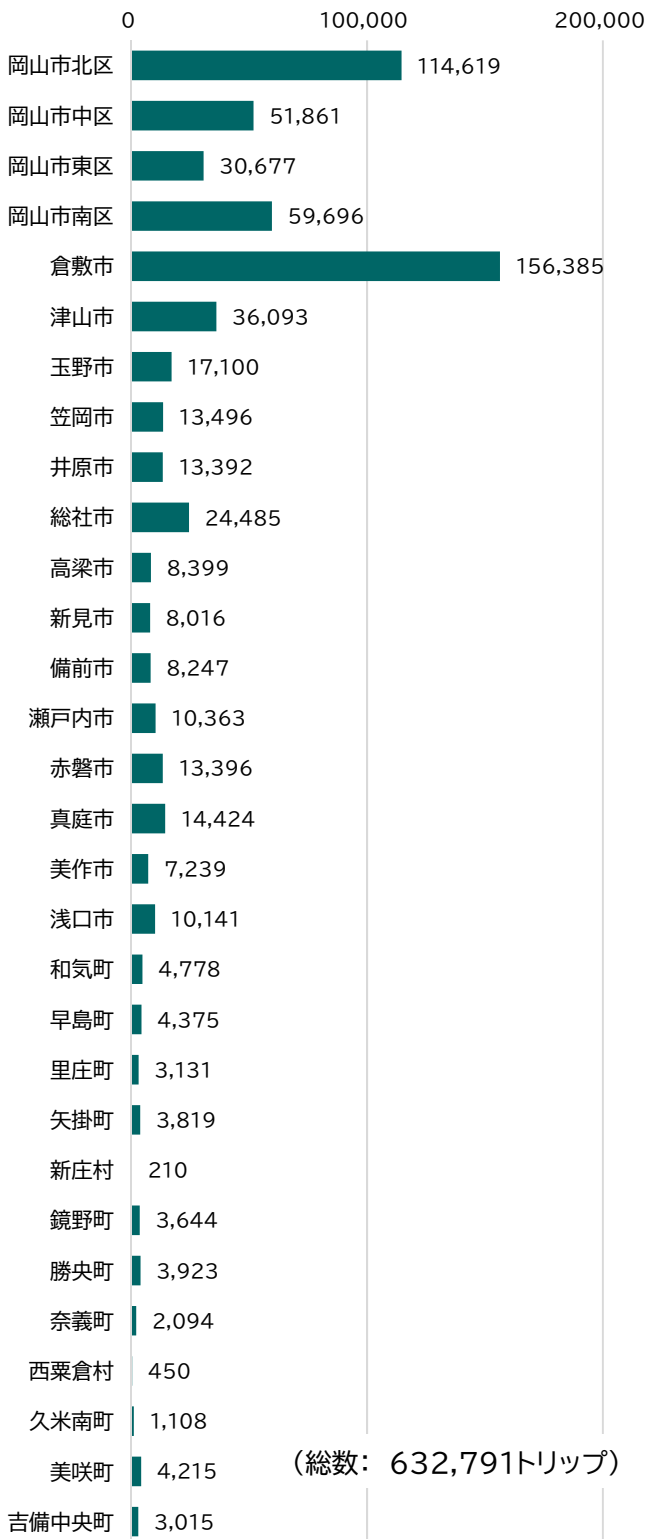


- 出勤目的のトリップの85%が、朝6~9時台に集中している。
- 出勤目的での移動の多くで、自動車が利用されている。

## (2) 市区町村別のトリップ数

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 1日のうちに複数回、出勤した場合、それぞれ別の移動として集計した。  
 ※ 県外を出発地または目的地とするトリップは除いた。

< 出発地別 >



< 目的地別 >



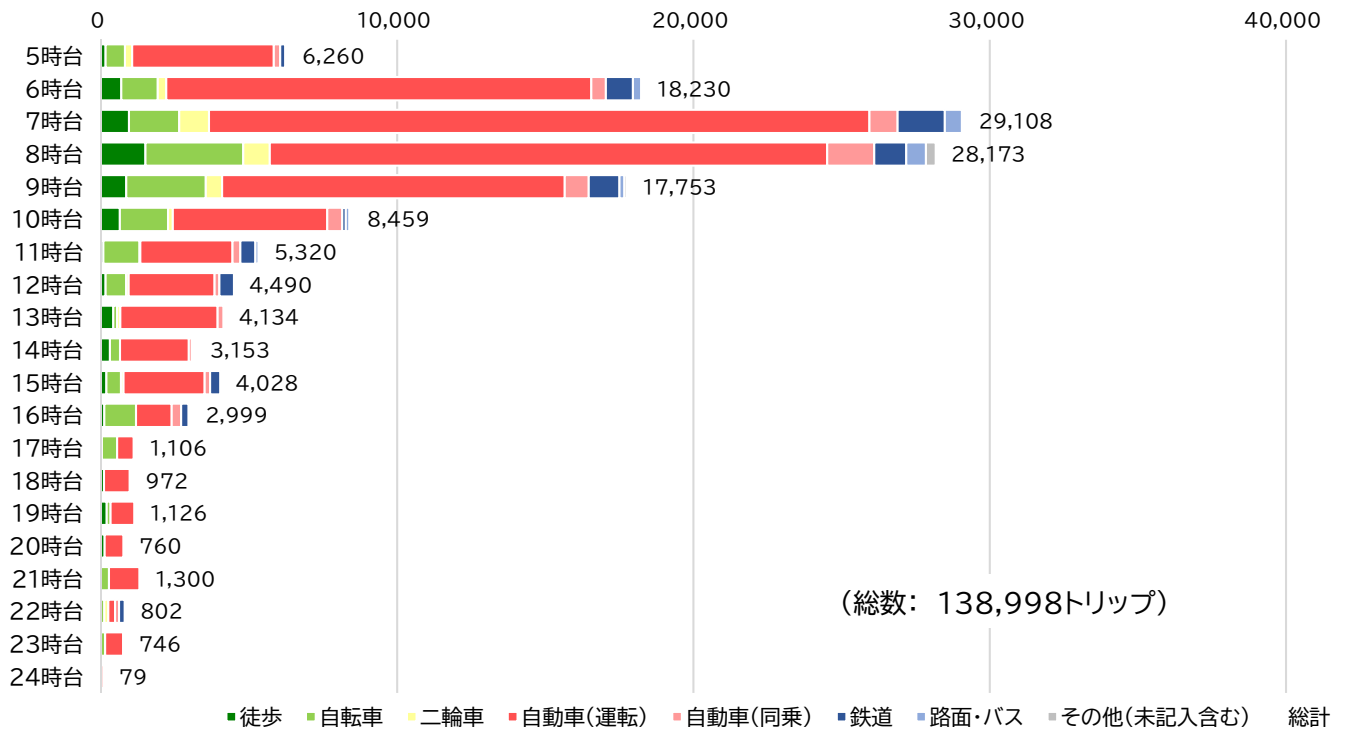
■ 出勤目的のトリップの65%が、岡山市および倉敷市に集中している。

## 2.3.2 移動の状況(休日)

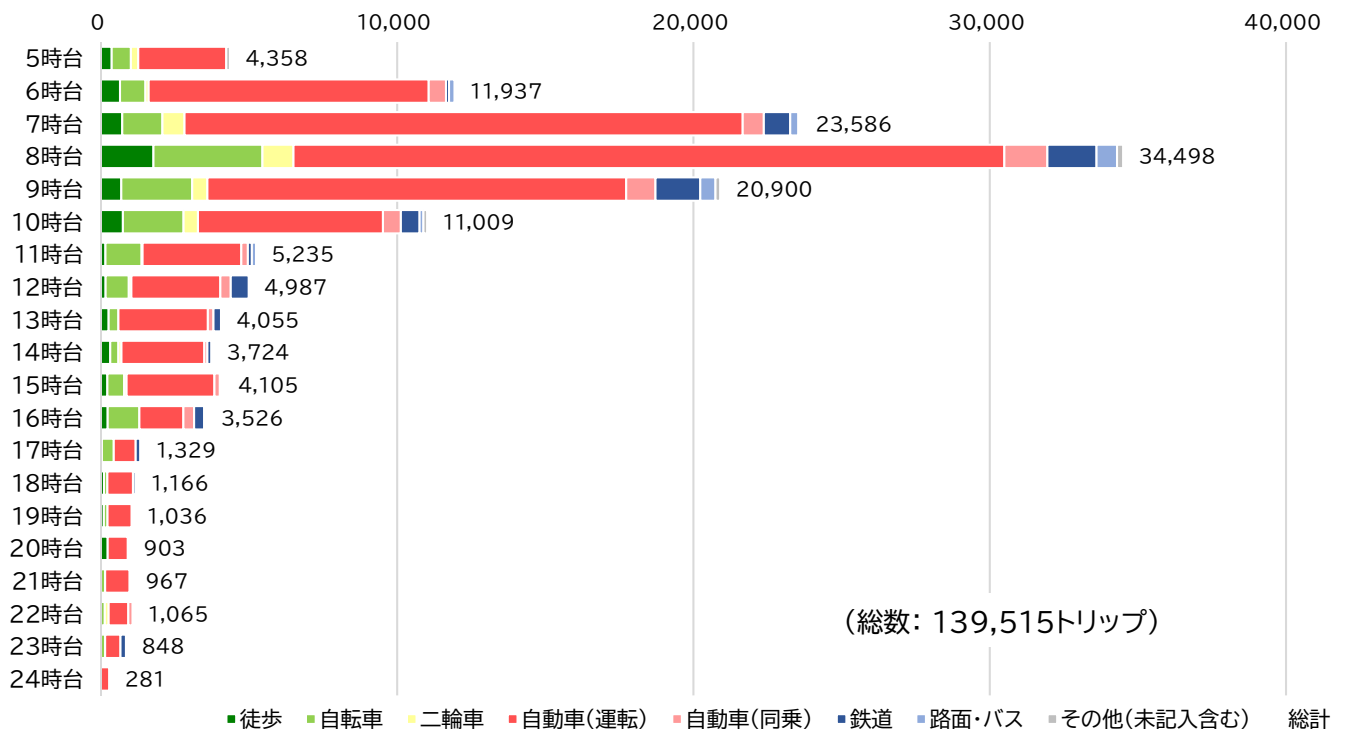
### (1) 時間帯別のトリップ数

※ 1日のうちに複数回、出勤した場合、それぞれ別の移動として集計した。  
 ※ 5時以前および25時以降の移動は除いた。

#### <出発時刻別>



#### <到着時刻別>

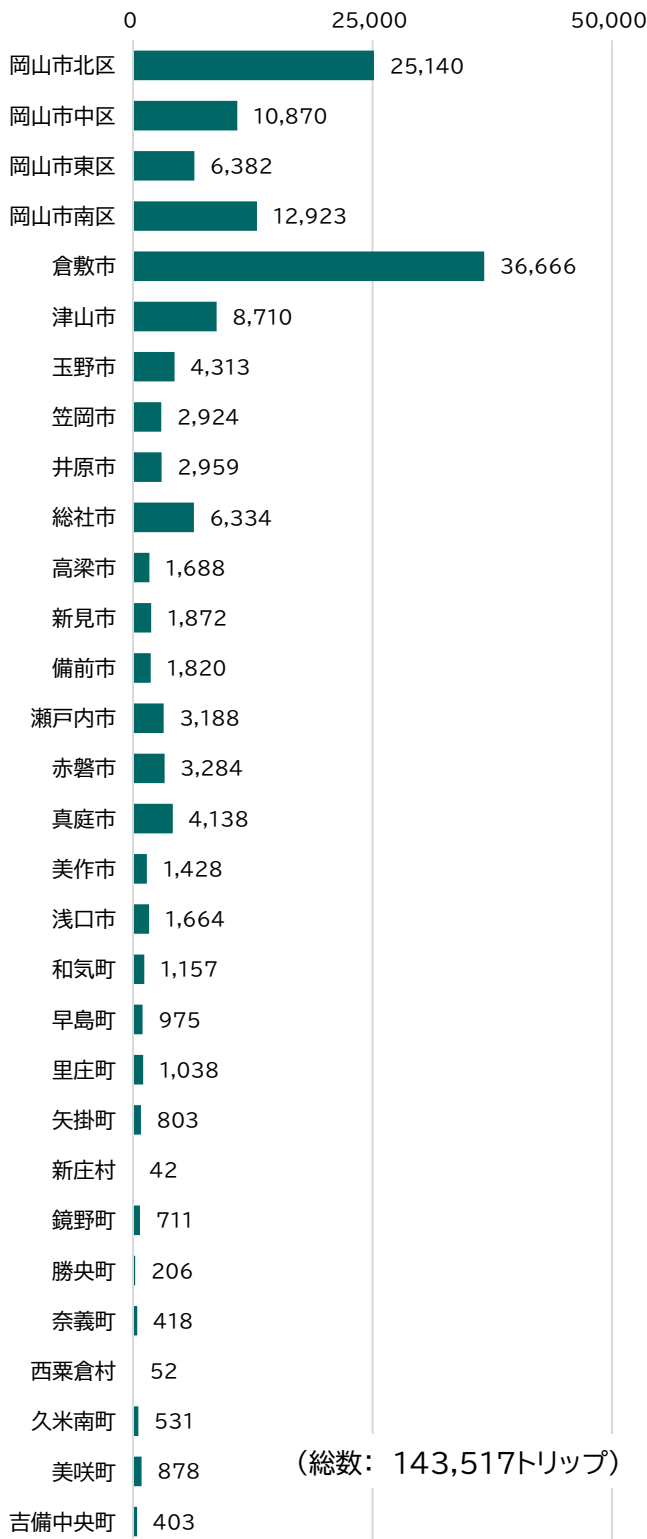


- 出勤目的のトリップは、平日の約2割にまで減少する。
- 平日と同様、朝6～9時台が多くなっているが、全体の65%程度であり、平日ほど集中していない。
- 平日と同様、出勤目的での移動の多くで、自動車が利用されている。

## (2) 市区町村別のトリップ数

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 1日のうちに複数回、出勤した場合、それぞれ別の移動として集計した。  
 ※ 県外を出発地または目的地とするトリップは除いた。

< 出発地別 >



< 目的地別 >



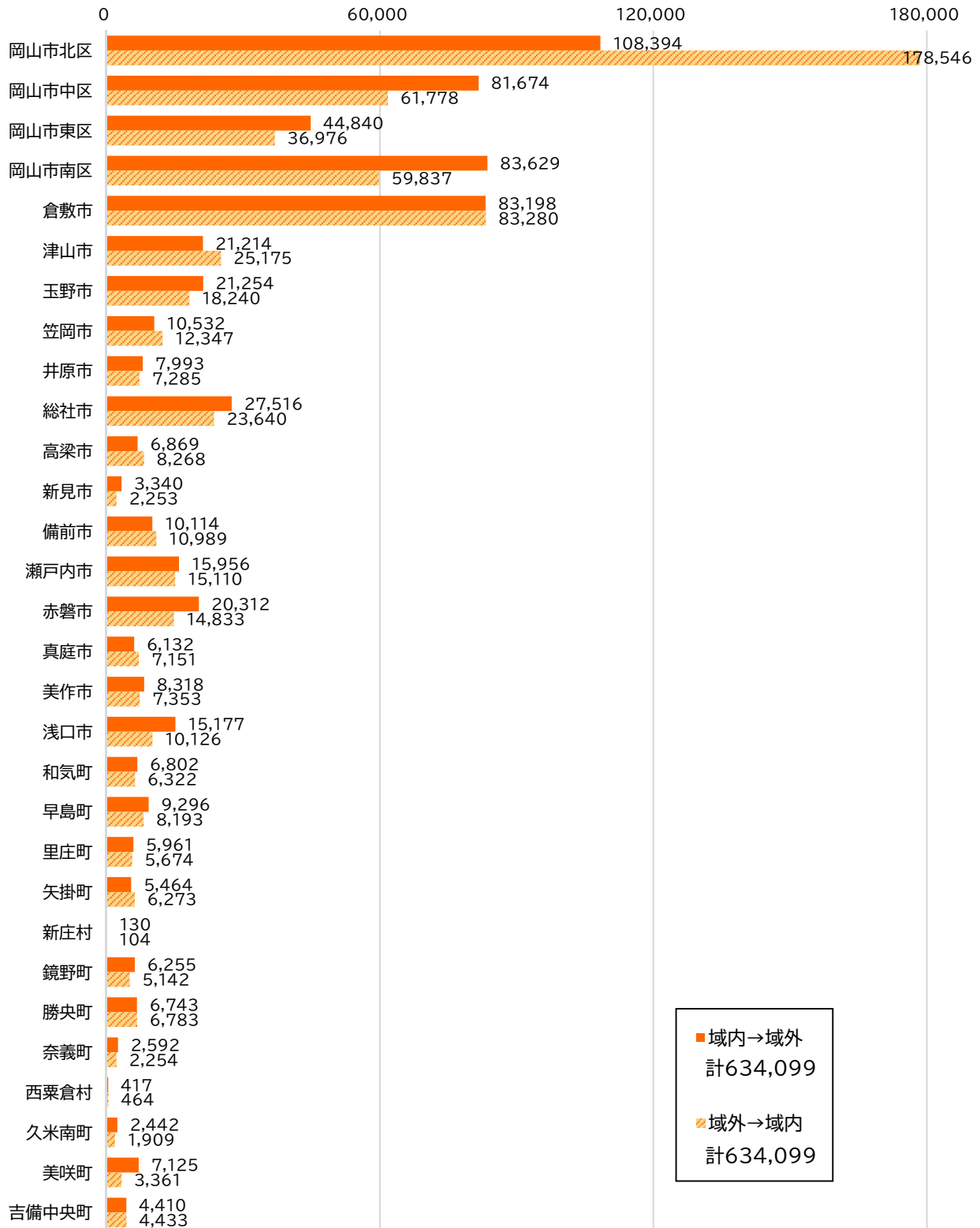
■ 出勤目的のトリップは、平日と同様、岡山市および倉敷市に集中している。

## 2.4 市区町村域をまたぐ移動の状況

### 2.4.1 市区町村別トリップ数

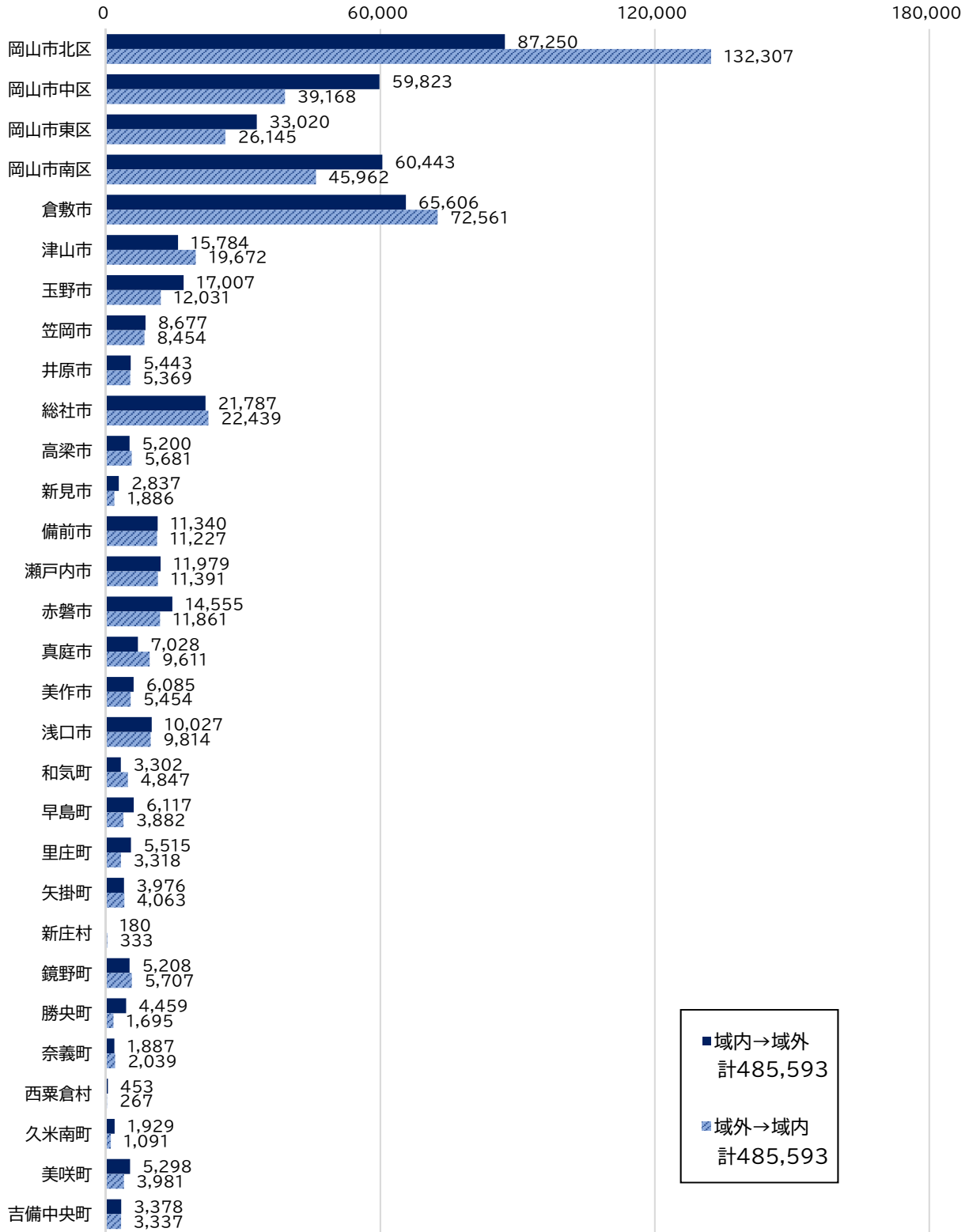
平日

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。



※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

休日



■ 市区町村域内への流入量と、域外への流出量を比較すると、岡山市北区、倉敷市、津山市、高梁市、真庭市、矢掛町の6市区町では、平日・休日のいずれも「流入超過」の状態になっている。

## 2.4.2 市区町村ごとの区域をまたぐ移動の状況(平日)

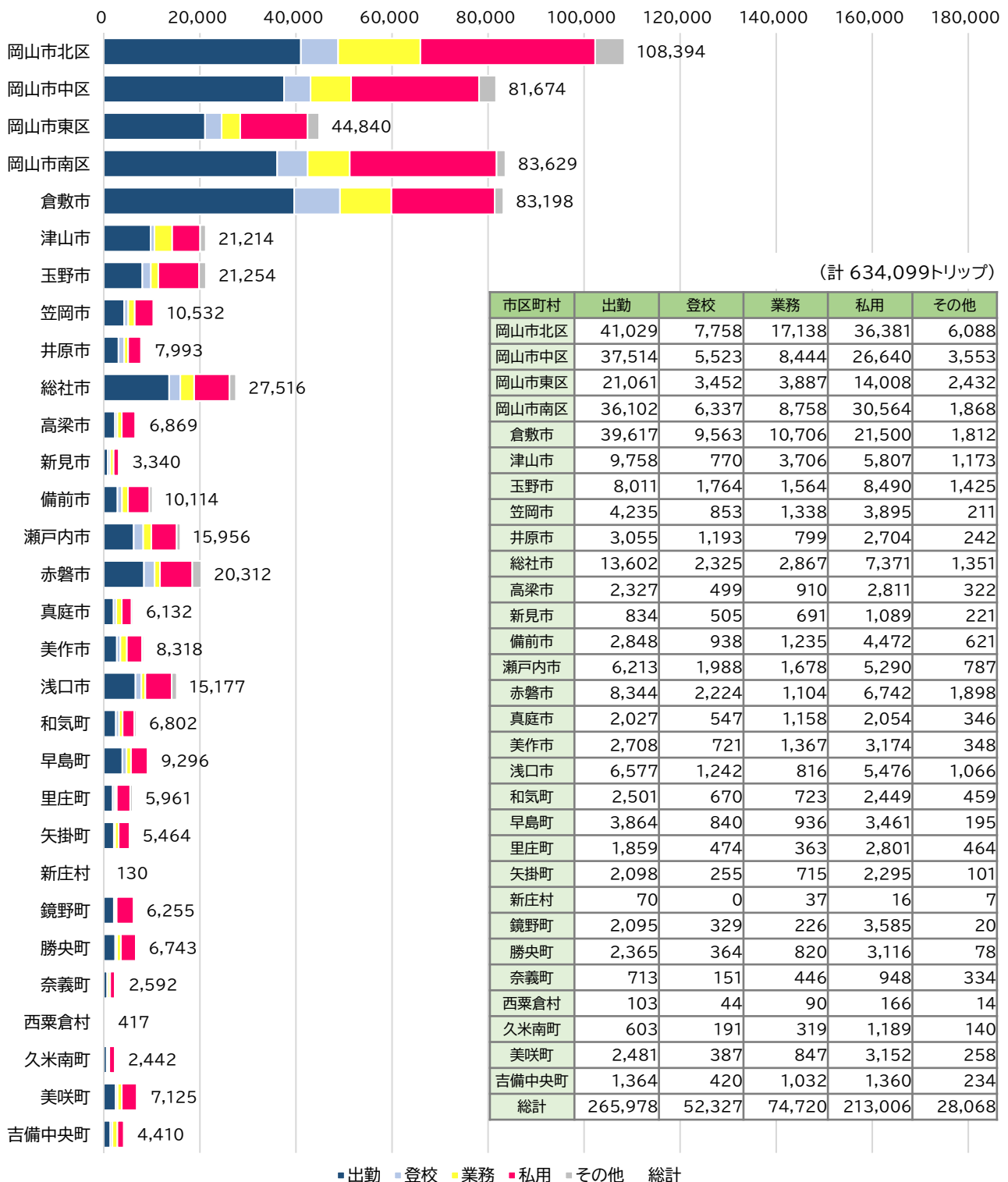
### (1) 区域をまたぐ移動の目的

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。

※ 県域をまたぐトリップは除いた。

※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

#### ① 域内から域外への移動(流出)



(計 634,099トリップ)

■ 県全体で見ると、平日に、市区町村域外へ出る目的として最も多いのは出勤(41.9%)、次いで私用(33.6%)となっている。

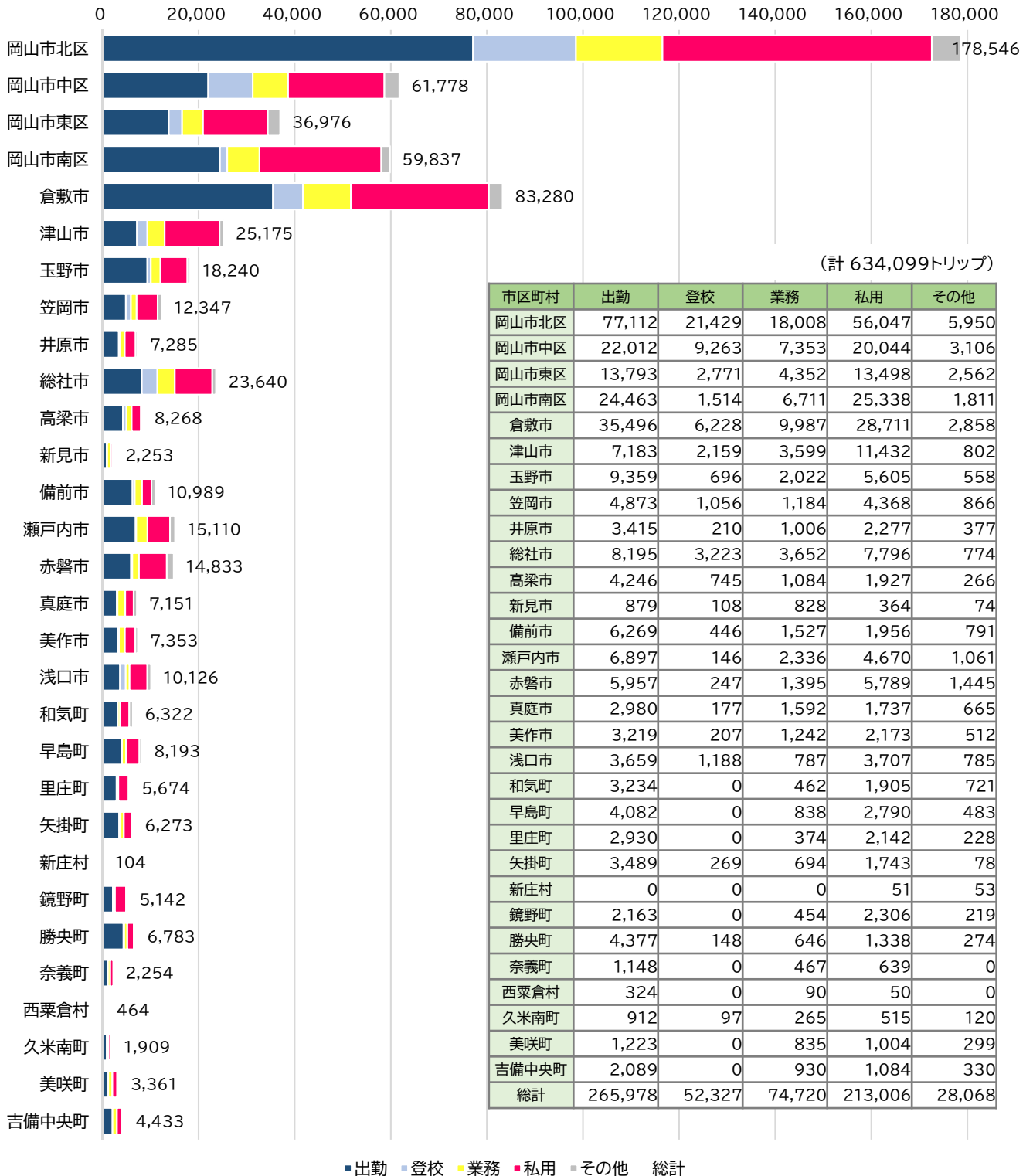


## ② 域外から域内への移動(流入)

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。

※ 県域をまたぐトリップは除いた。

※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。



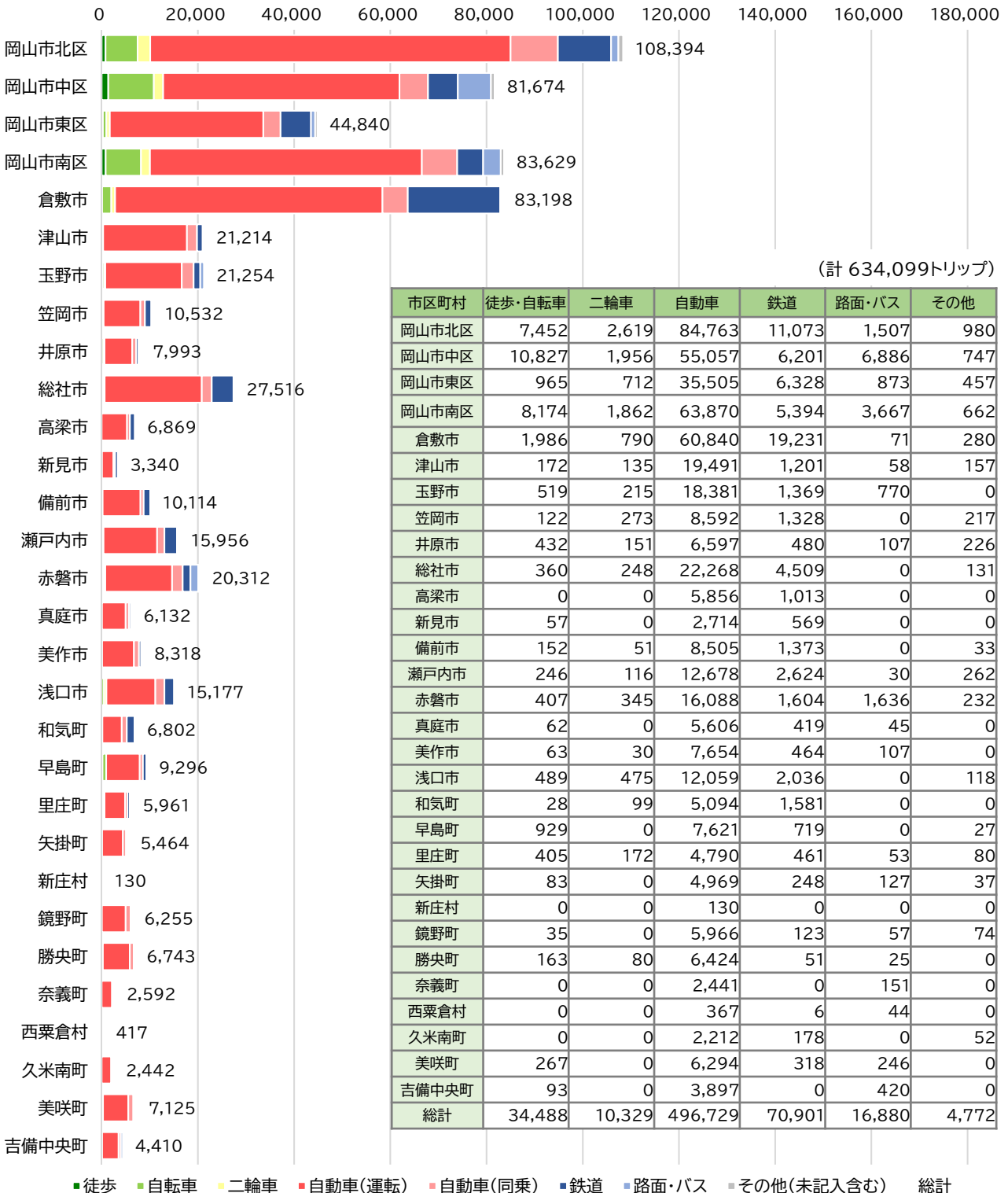
(計 634,099トリップ)

- 出勤のための移動の目的地は、多い順に、岡山市北区29.0%、倉敷市13.3%、岡山市南区9.2%となっている。
- 私用の移動の目的地は、多い順に、岡山市北区26.3%、倉敷市13.5%、岡山市南区11.9%となっている。
- 岡山市北区では、域外から入ってくる人が、域外へ出ていく人を大幅に上回っており、トリップ数を比較すると、出勤目的1.9倍、登校目的2.8倍、私用目的1.5倍となっている。

## (2) 区域をまたぐ移動での代表交通手段

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

### ① 域内から域外への移動(流出)



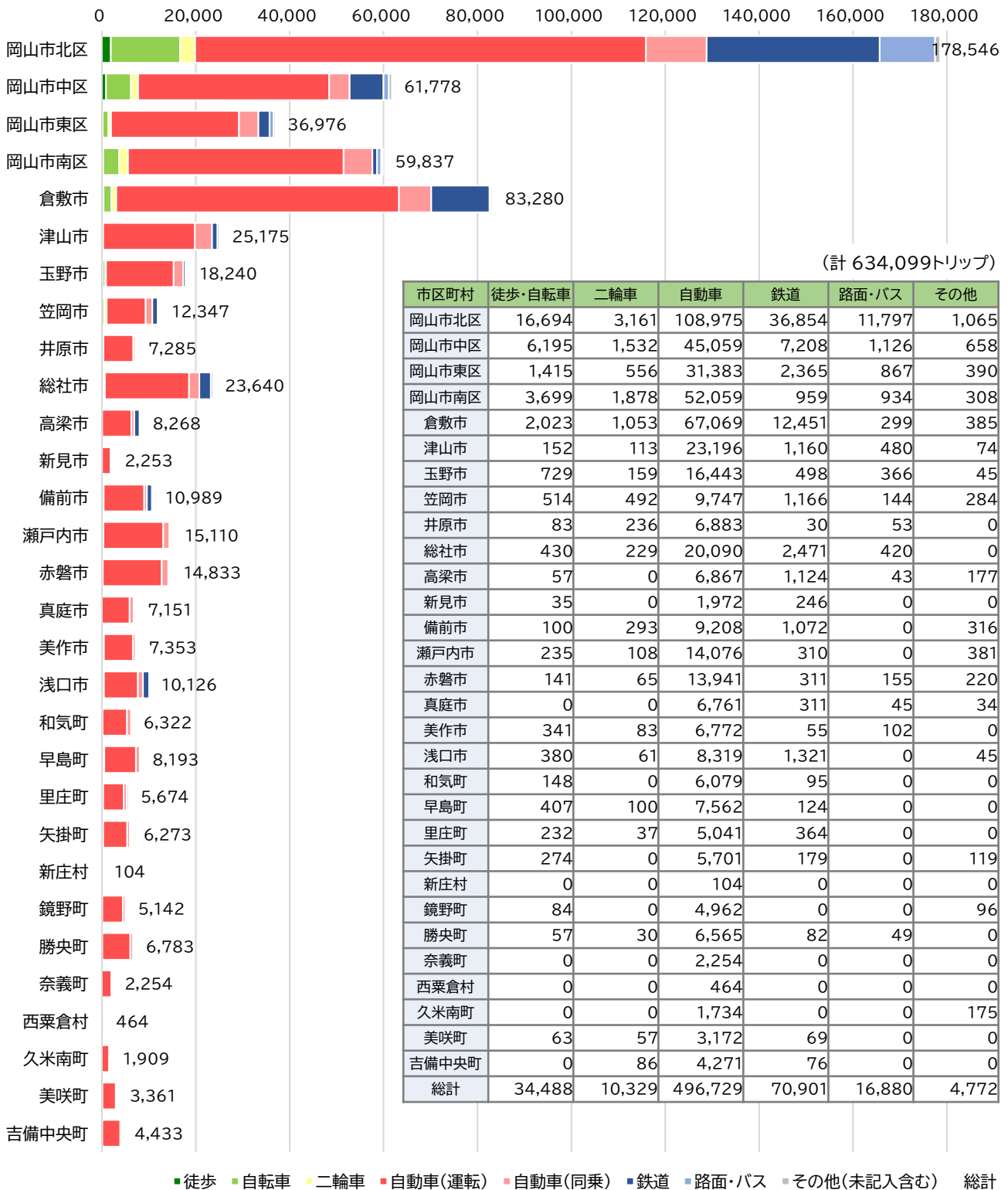
■ 市区町村域の外へ出る移動では、ほとんどの場合、自動車が利用されている。  
 ■ 岡山市各区、倉敷市、総社市では、市区町村域外への交通手段として、鉄道も利用されている。また、岡山市中区及び南区から出る場合は、路線バスの利用も多い。

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。

※ 県域をまたぐトリップは除いた。

※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

## ② 域外から域内への移動(流入)



- 市区町村域外から入ってくる移動では、ほとんどの場合、自動車が利用されている。
- 鉄道を代表交通手段とするトリップのうち52.0%は、岡山市北区が目的地となっている。そのほか、鉄道による移動の目的地は、多い順に、倉敷市(17.6%)、岡山市中区(10.2%)となっている。
- 路面電車・バスを代表交通手段とするトリップのうち69.9%は、岡山市北区が目的地となっている。

### (3) 移動目的ごとの自動車利用と鉄道利用の差

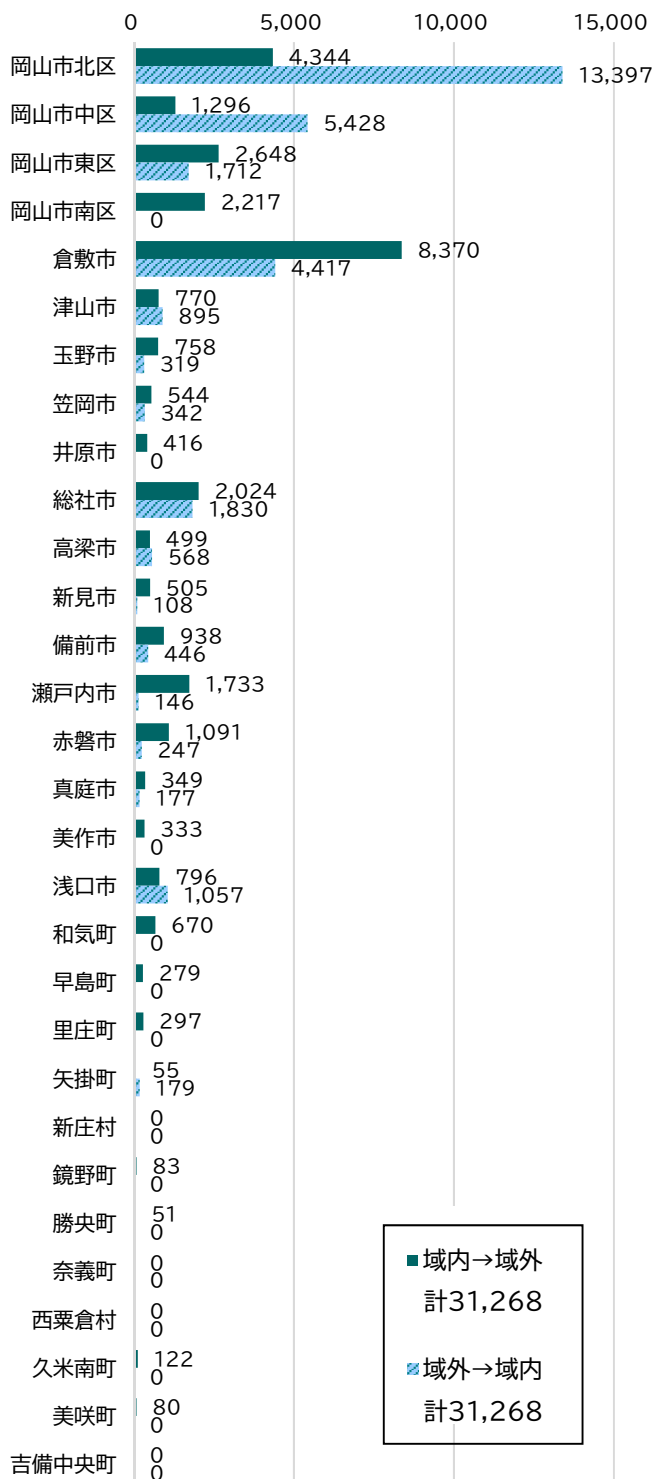
※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。

#### ① 登校目的での移動

<自動車利用>



<鉄道利用>

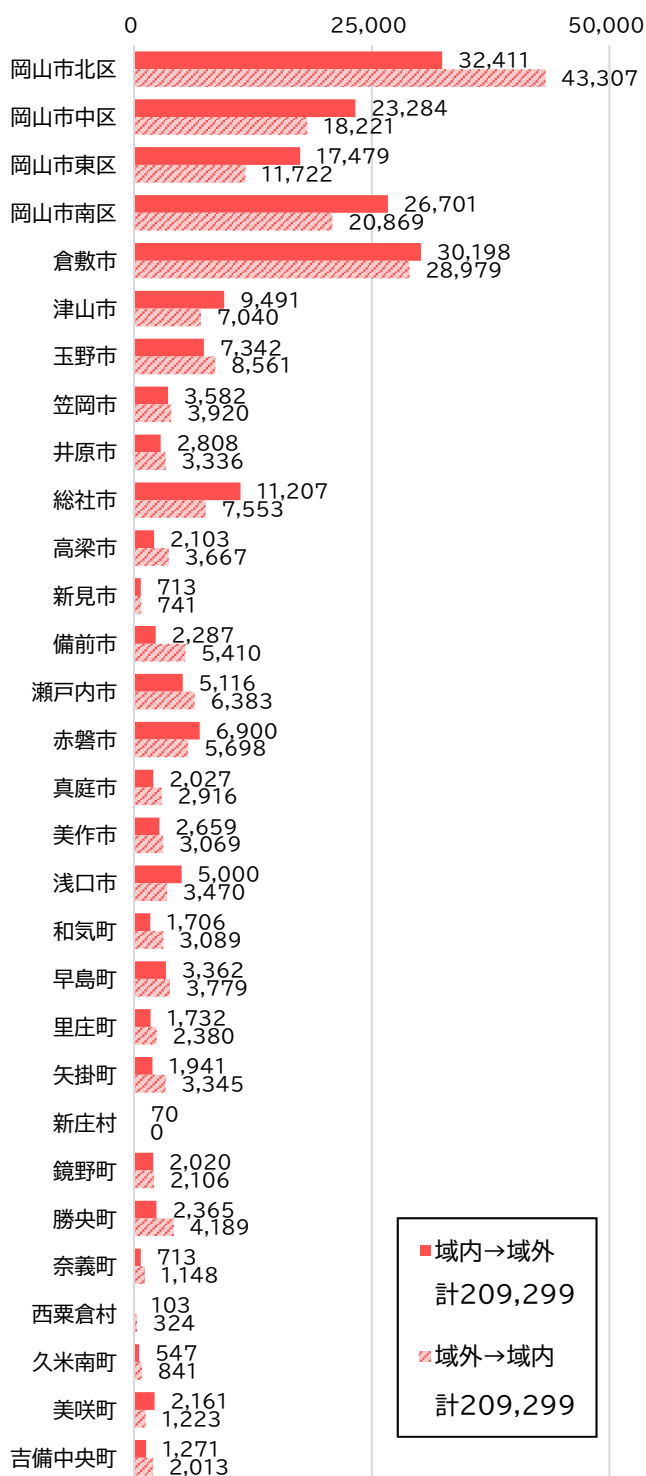


- 市区町村をまたぐ登校では、鉄道が多く利用されている。
- 岡山市各区、倉敷市、総社市、瀬戸内市、赤磐市などでは、鉄道で市域外の学校へ通う人が多い。
- 岡山市北区、中区、東区、倉敷市、総社市、浅口市などでは、鉄道で市域外から通ってくる人が多い。

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。

## ② 出勤目的での移動

### <自動車利用>



### <鉄道利用>

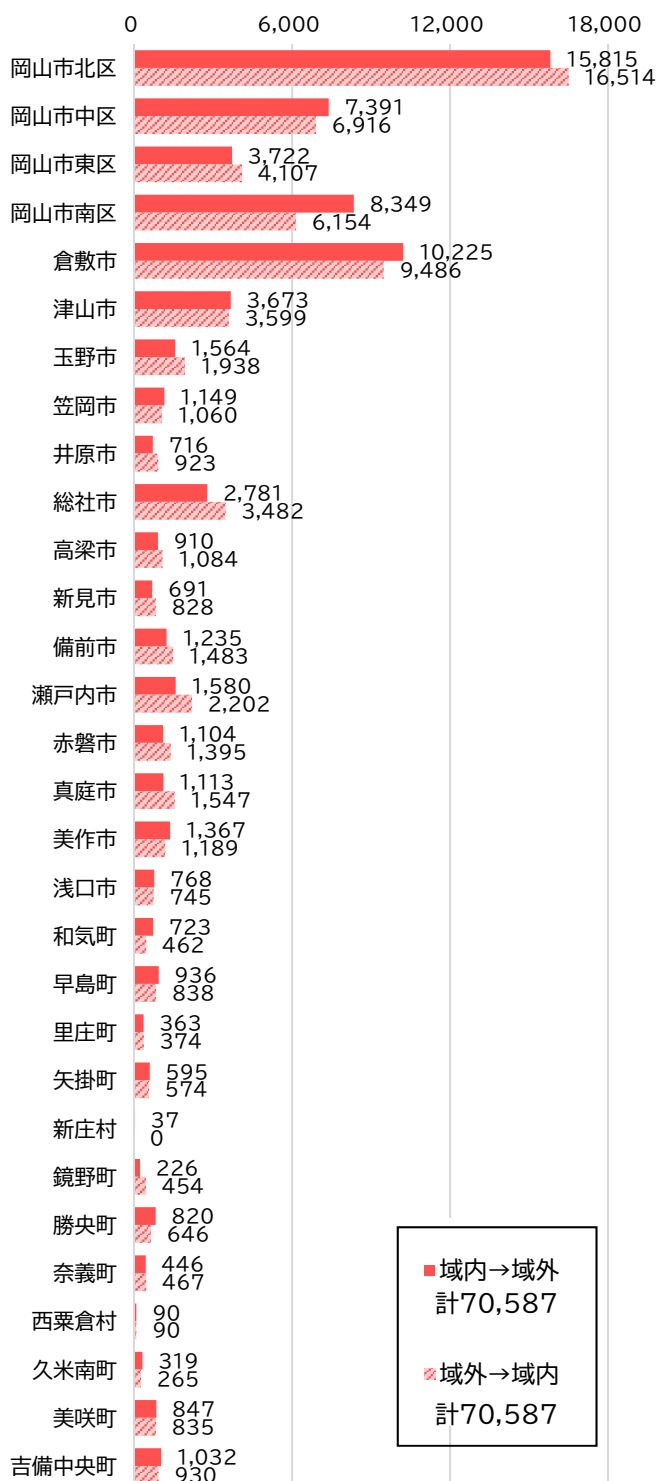


- 市区町村をまたぐ出勤では、鉄道よりも自動車が利用されている。
- 自動車利用の場合、ほぼすべての市区町村において、域外への移動と、域外からの移動が行われており、地域間移動が活発に行われていると言える。
- 一方、鉄道利用の場合、市町村域をまたいだ移動は限定的である。特に目的地については、岡山市北区や倉敷市などに偏りが見られる。

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。

### ③ 業務目的での移動

<自動車利用>



<鉄道利用>



- 自動車利用の場合、ほぼすべての市区町村において、域外への移動と、域外からの移動が行われており、地域間移動が活発に行われていると言える。
- 県内の市区町村間での、業務を目的とした移動においては、鉄道はほとんど利用されていない。

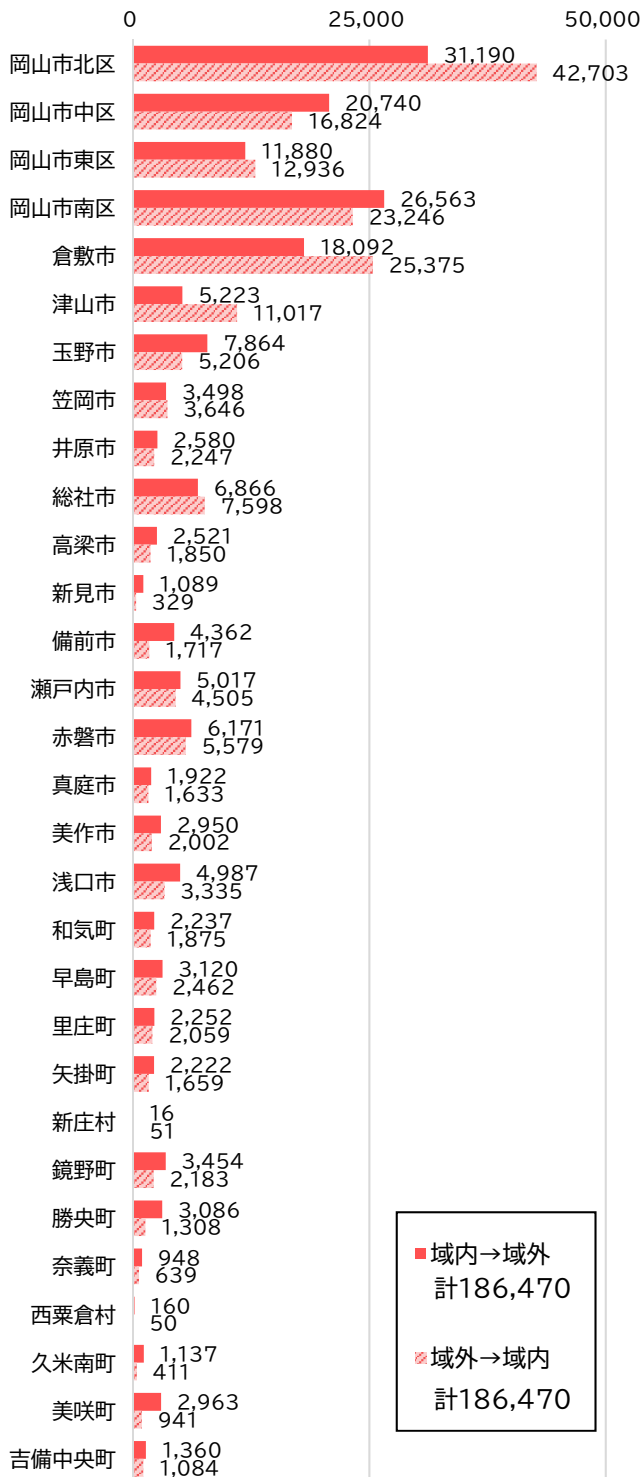
※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。

※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。

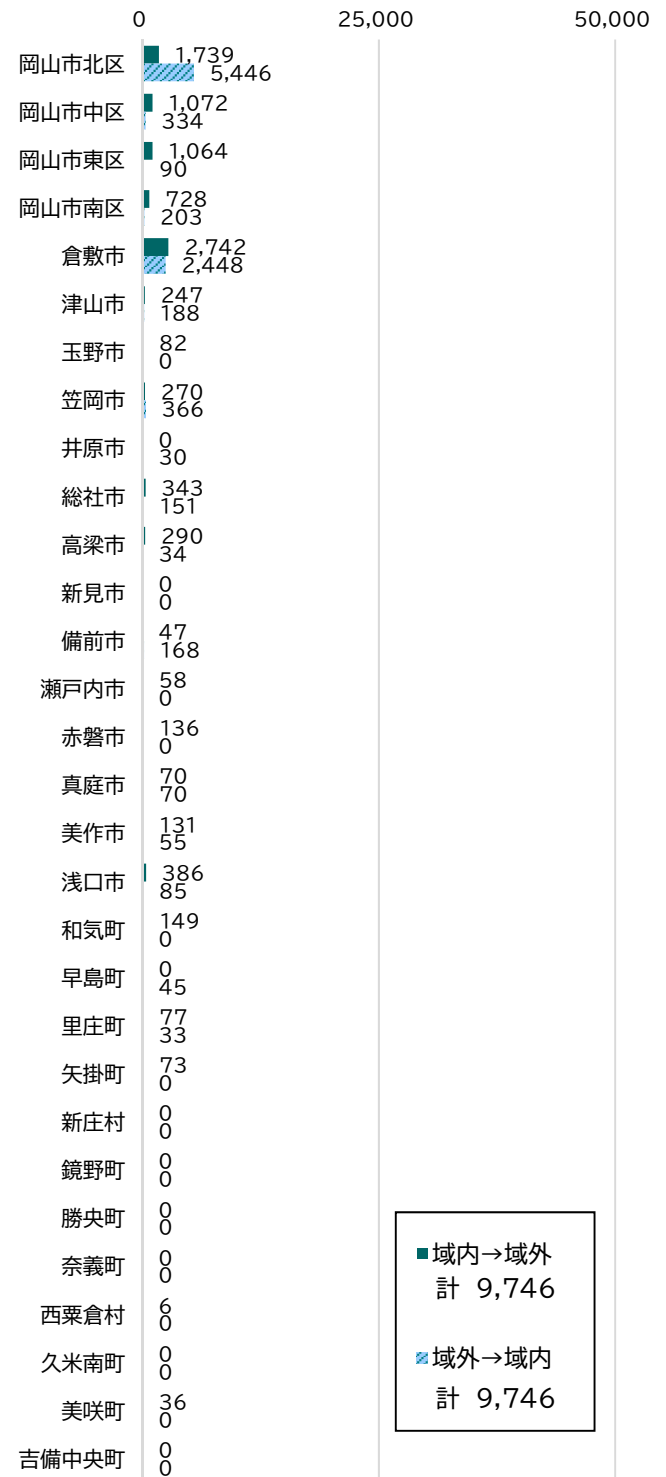
※ 県域をまたぐトリップは除いた。

#### ④ 私用(買物、通院、私用、その他)での移動

##### <自動車利用>



##### <鉄道利用>



- 平日の、市区町村間での移動において、私用は、出勤の次に多い移動目的となっている。
- 出勤のための移動に比べ、私用のための移動での鉄道の利用割合は低い。
- 自動車利用の場合、岡山市各区や倉敷市に加え、津山市や総社市など、圏域内の中心的な市を目的地とした移動も多くなっている。

## 2.4.3 市区町村ごとの区域をまたぐ移動の状況(休日)

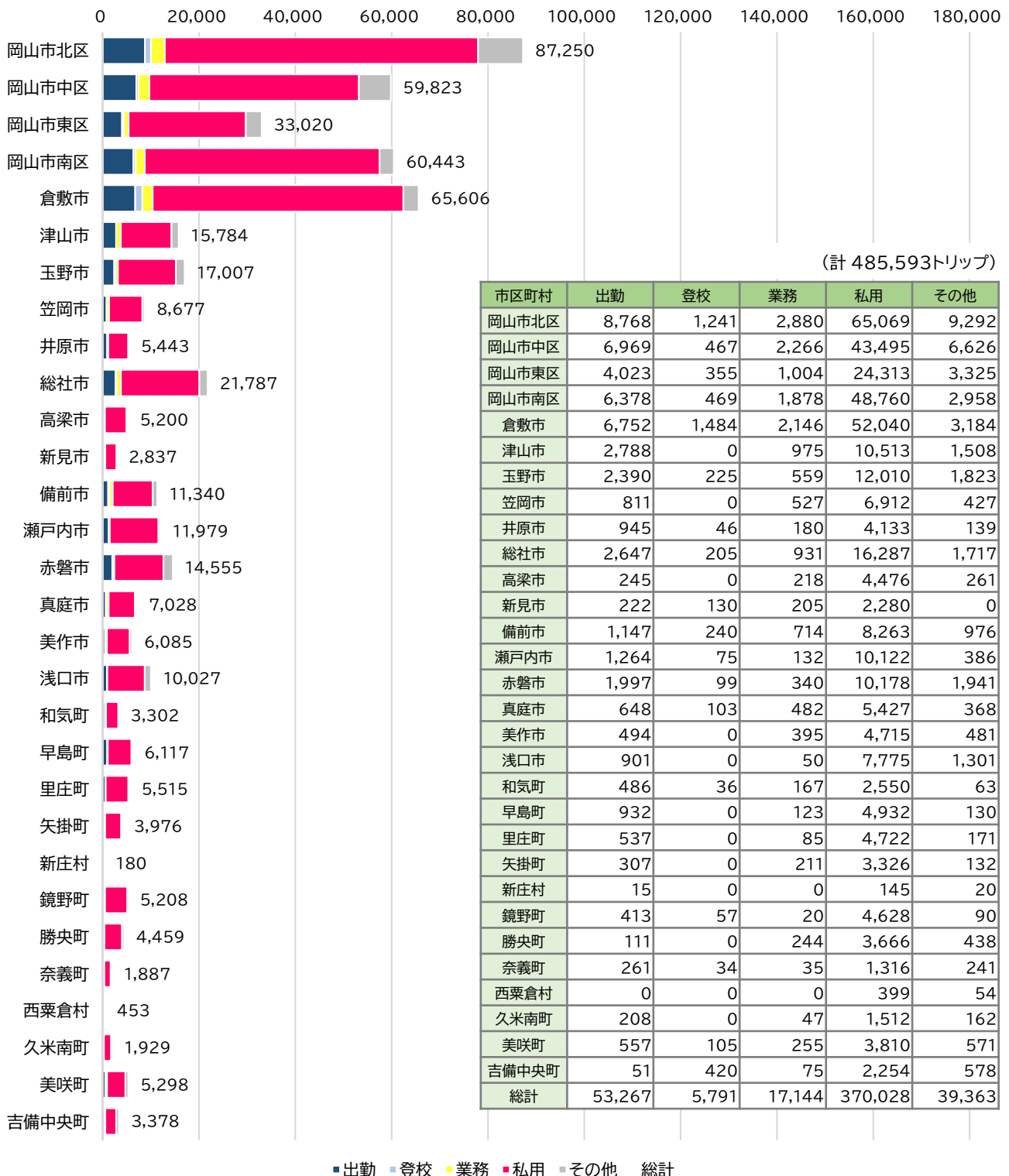
### (1) 区域をまたぐ移動の目的

#### ① 域内から域外への移動(流出)

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。

※ 県域をまたぐトリップは除いた。

※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

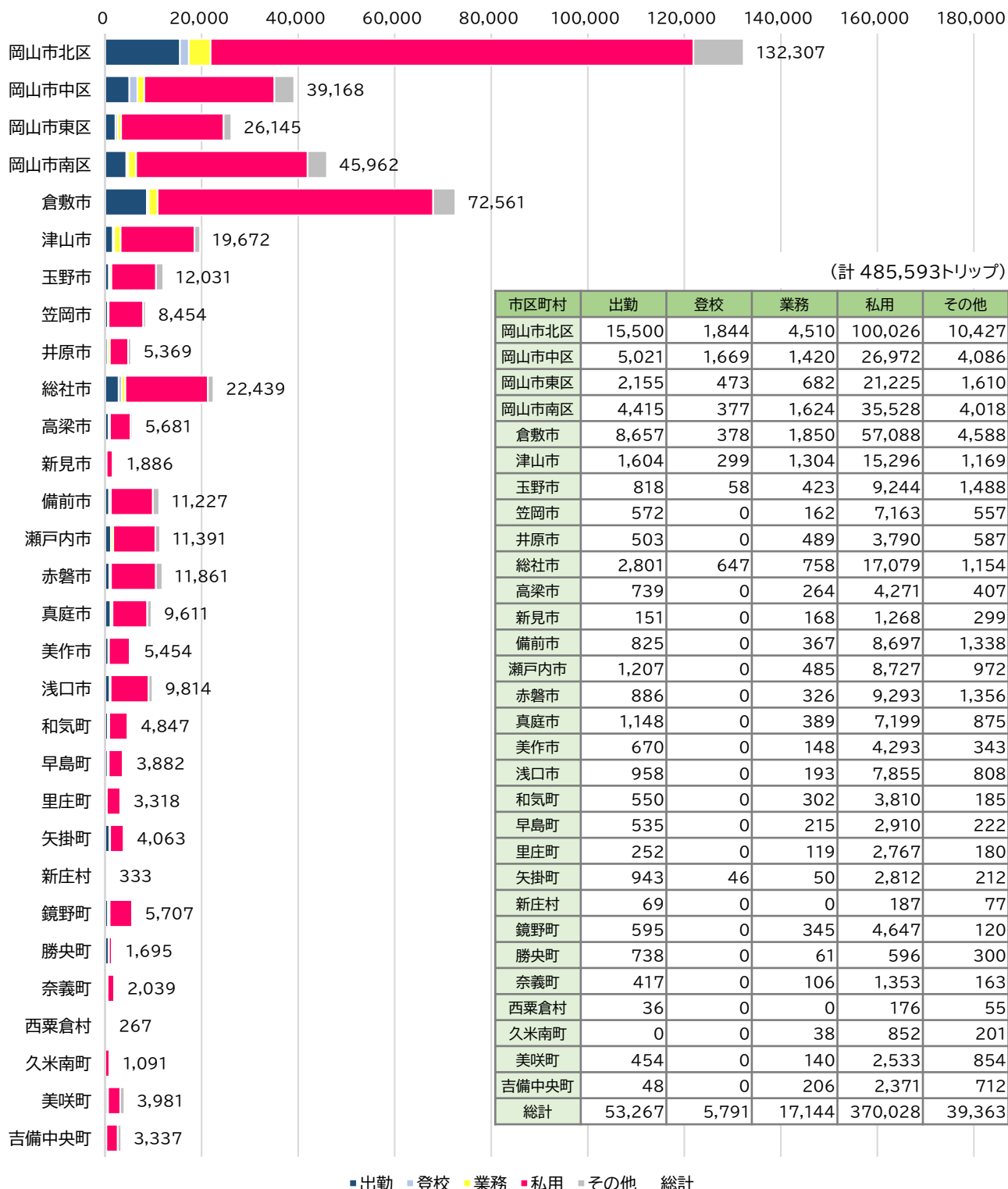


- 休日に、市区町村域外へ出る目的の大半は、私用となっている。(出勤11.0%、登校1.2%、業務3.5%、私用76.2%)
- 休日における、出勤目的での市区町村域外へのトリップ数は、平日に比べて0.2倍となっている。一方で、私用での域外へのトリップ数は、平日に比べて1.7倍となっている。



## ②域外から域内への移動(流入)

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

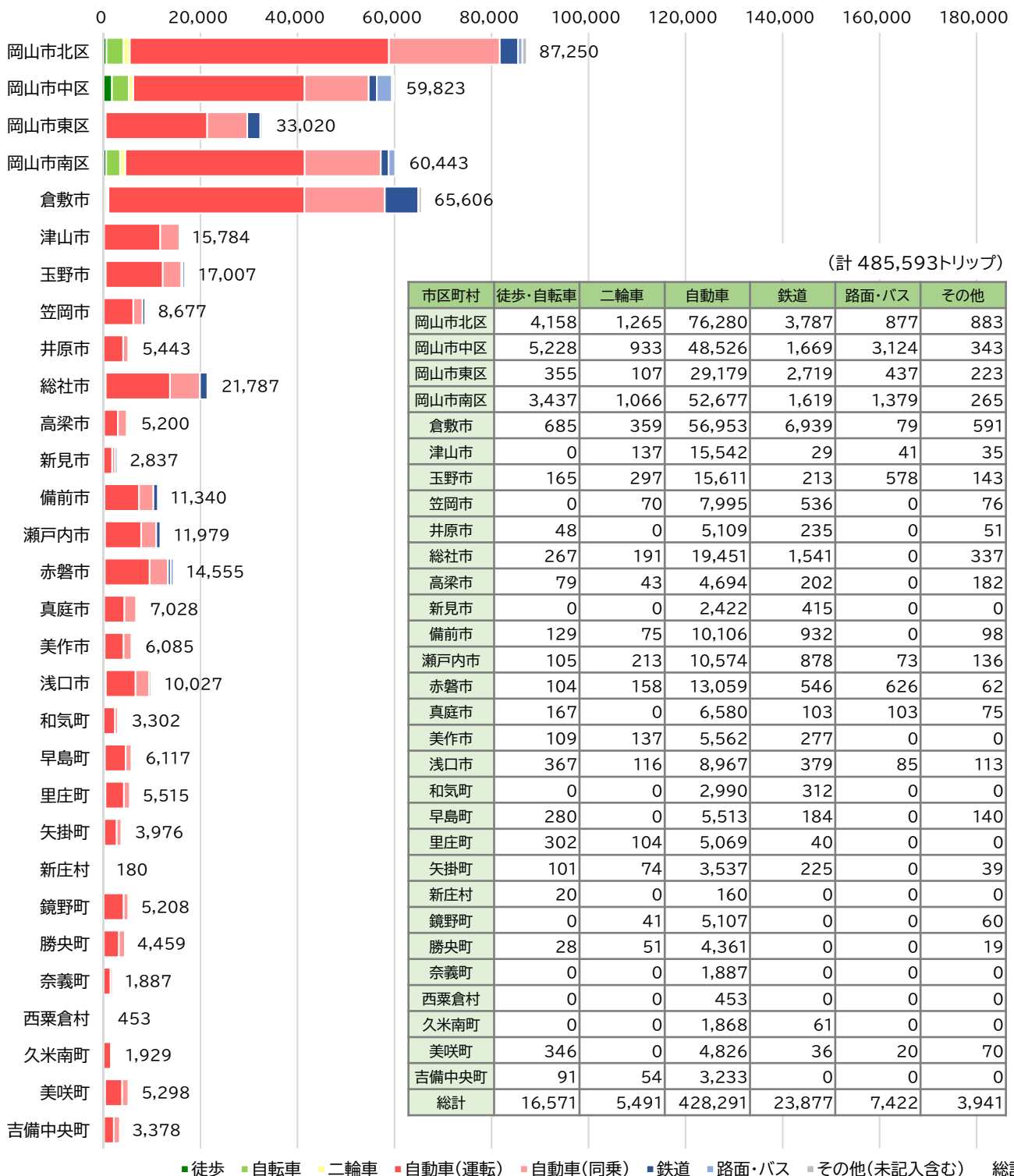


- 休日の、私用のための移動の目的地は、多い順に、岡山市北区27.0%、倉敷市15.4%、岡山市南区9.6%となっている。
- 平日と比べて、休日に私用目的での域外からのトリップ数が大幅に増加している市区町村は、岡山市北区(+43,979)、倉敷市(+28,377)、岡山市南区(+10,190)などである。

## (2) 区域をまたぐ移動での代表交通手段

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

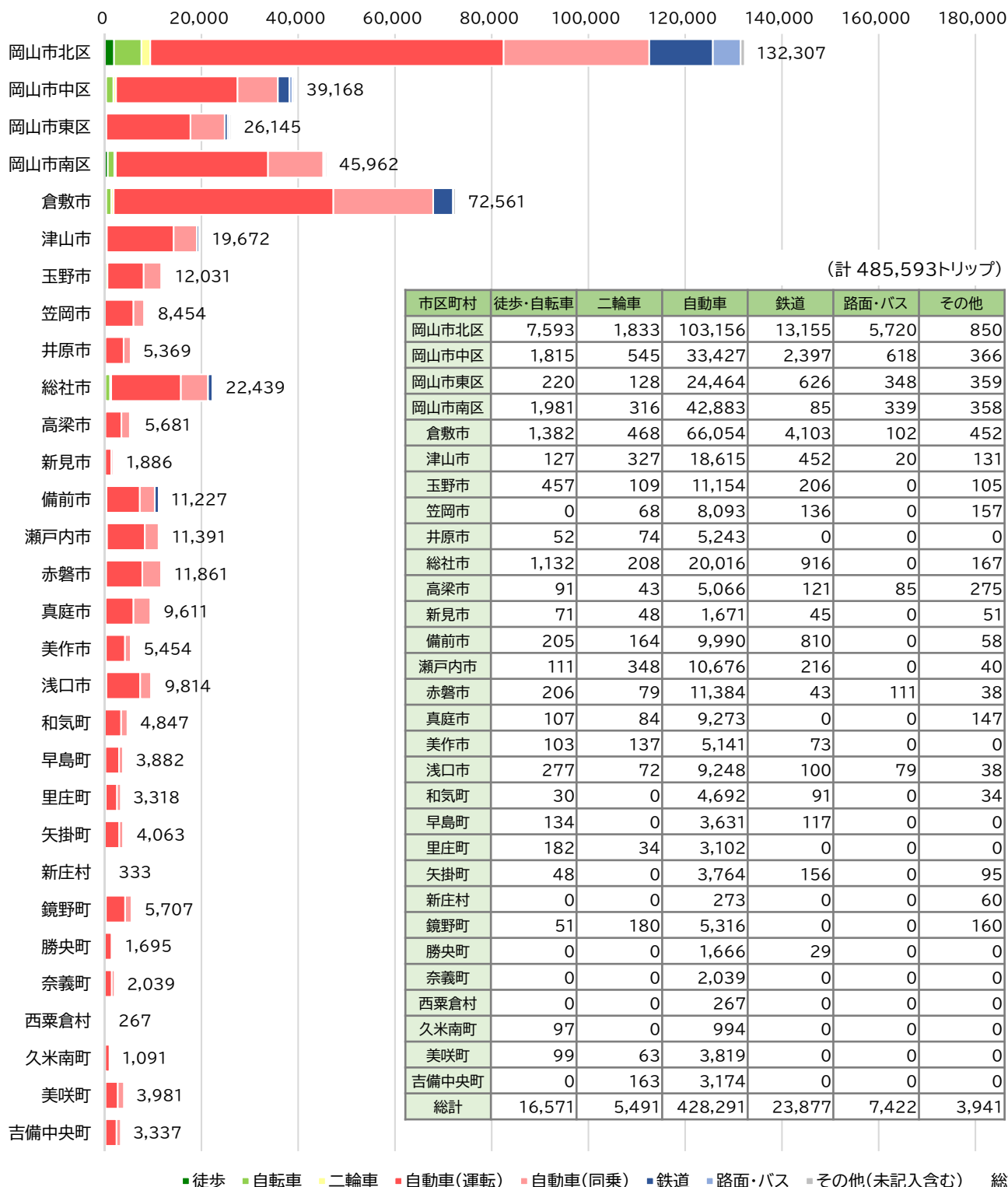
### ①域内から域外への移動(流出)



- 休日は、平日に比べてトリップ数が減少している。(平日634,099→休日485,593、23.4%減)
- 休日は、平日に比べて全トリップに占める自動車の利用割合が増えている。(平日78.3%→休日88.2%)
- 休日は、平日に比べて鉄道の利用は66.3%減、路面電車・バスの利用は56.0%減と大幅に減少している。

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

## ②域外から域内への移動(流入)

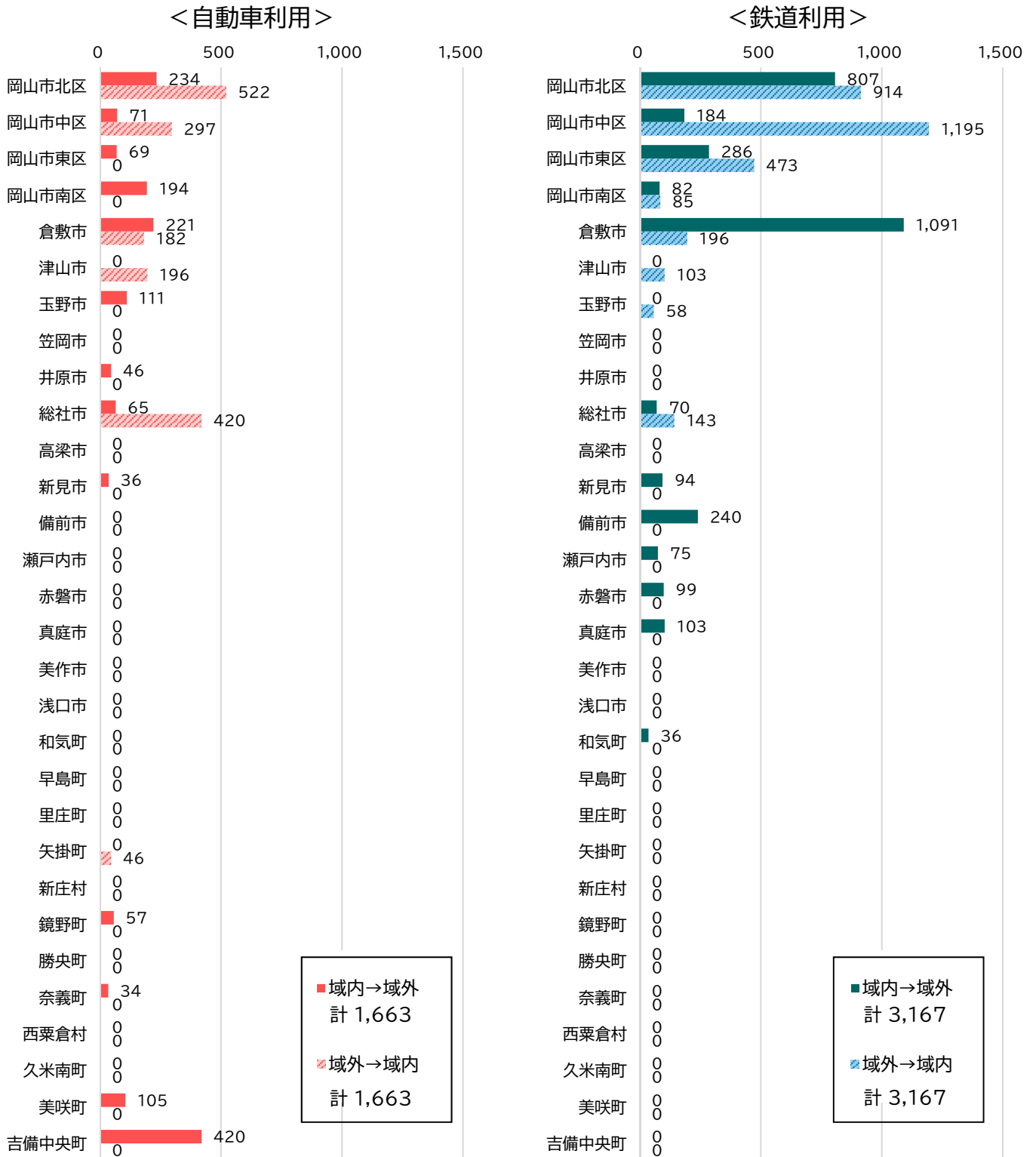


- 休日の、鉄道を代表交通手段とするトリップの目的地は、岡山市北区55.1%、倉敷市17.2%、岡山市中区10.0%となっており、平日と同様の傾向が見られる。
- 路面電車・バスを代表交通手段とするトリップの目的地は、岡山市北区が77.1%となっており、平日よりも高い割合となっている。

### (3) 移動目的ごとの自動車利用と鉄道利用の差

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地別に集計を行った。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。

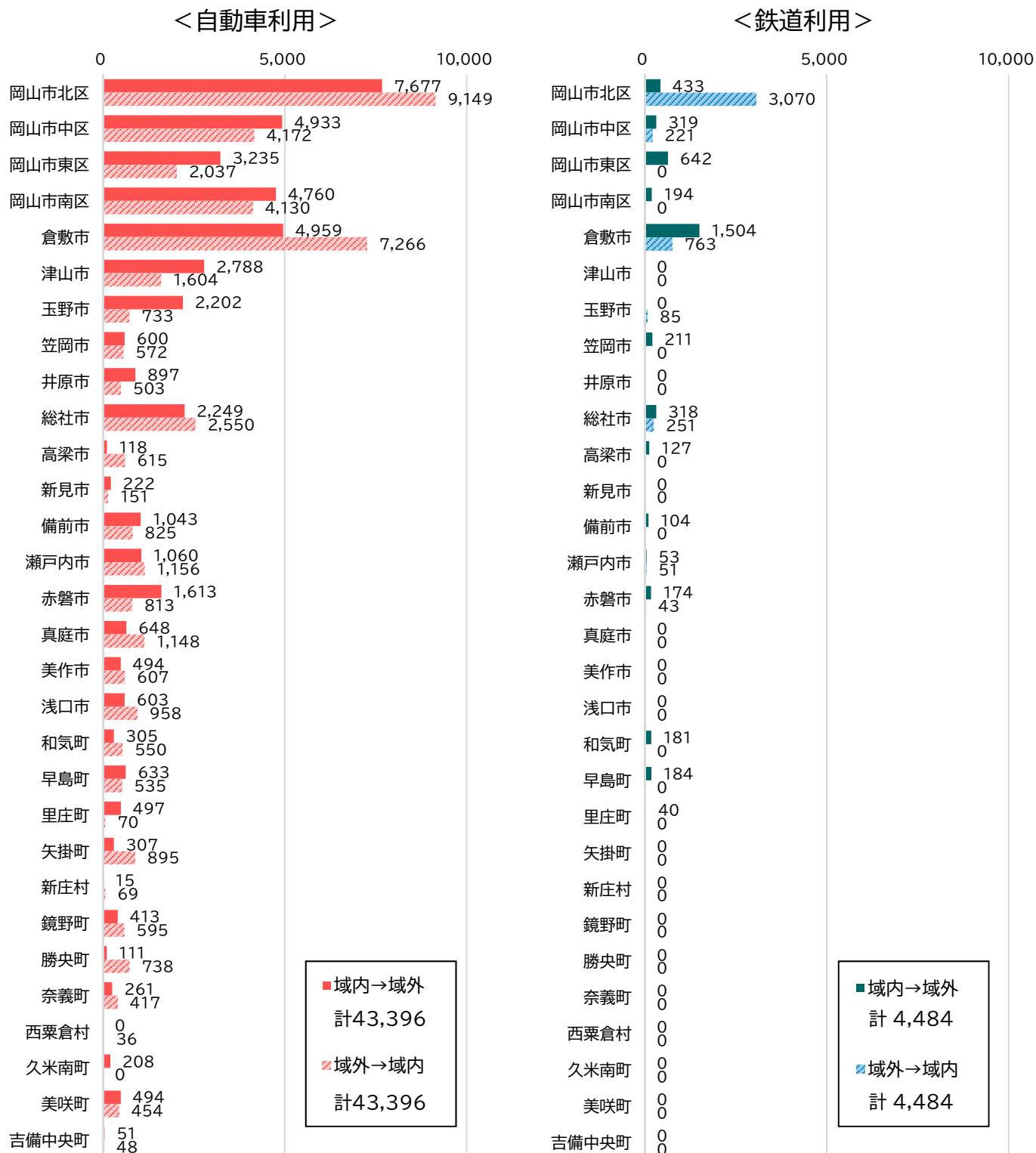
#### ① 登校目的での移動



■ 休日は、自動車利用、鉄道利用のいずれにおいても、登校目的での移動が減少する。  
 ■ 吉備中央町や美咲町などでは、平日と比べて、自動車による町外への移動が増加する。

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。

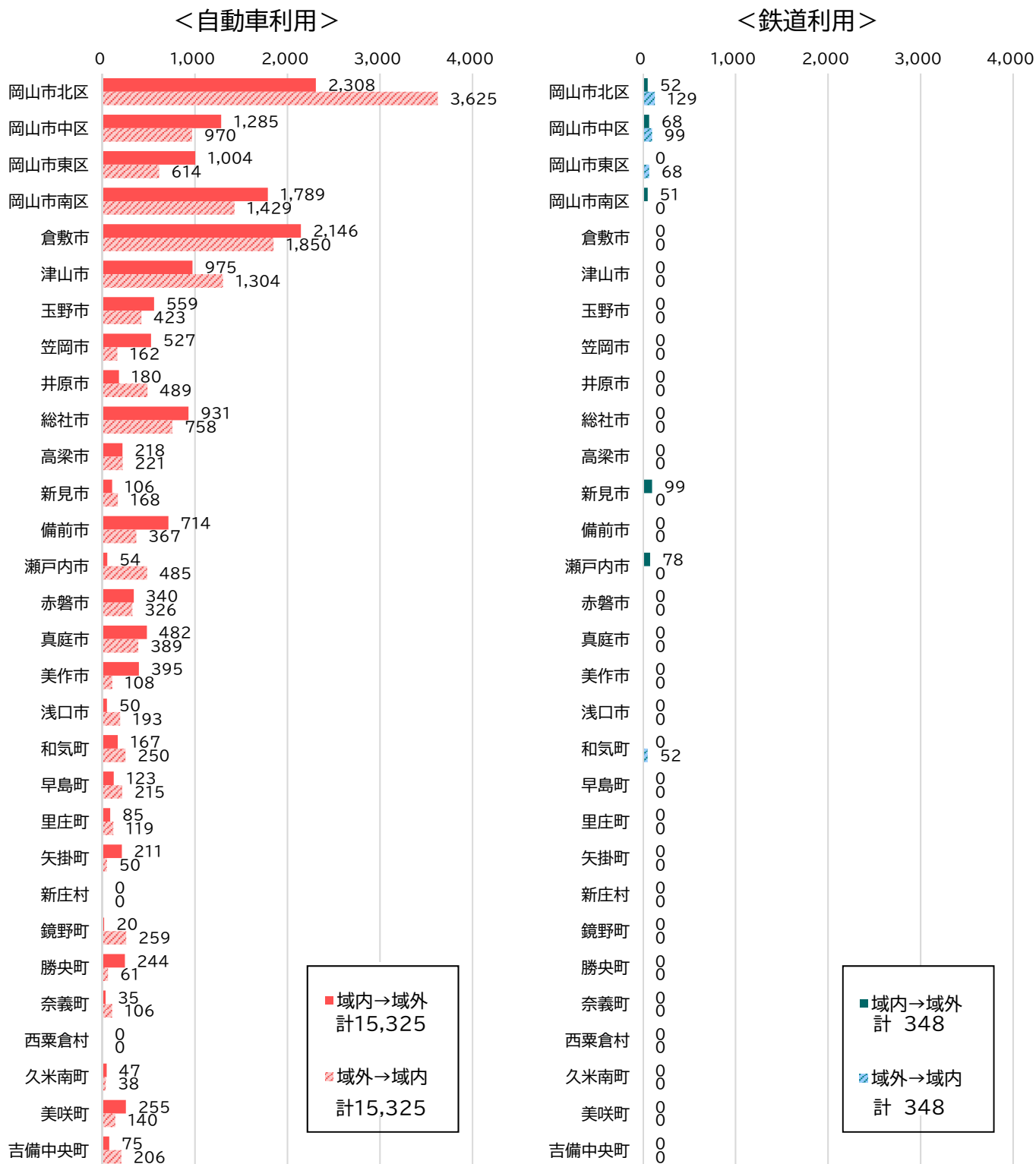
## ② 出勤目的での移動



■ 休日は、自動車利用、鉄道利用のいずれにおいても、出勤目的での移動が減少する。

※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。  
 ※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。  
 ※ 県域をまたぐトリップは除いた。

### ③ 業務目的での移動



■ 休日は、自動車利用、鉄道利用のいずれについても、業務目的での移動が減少する。

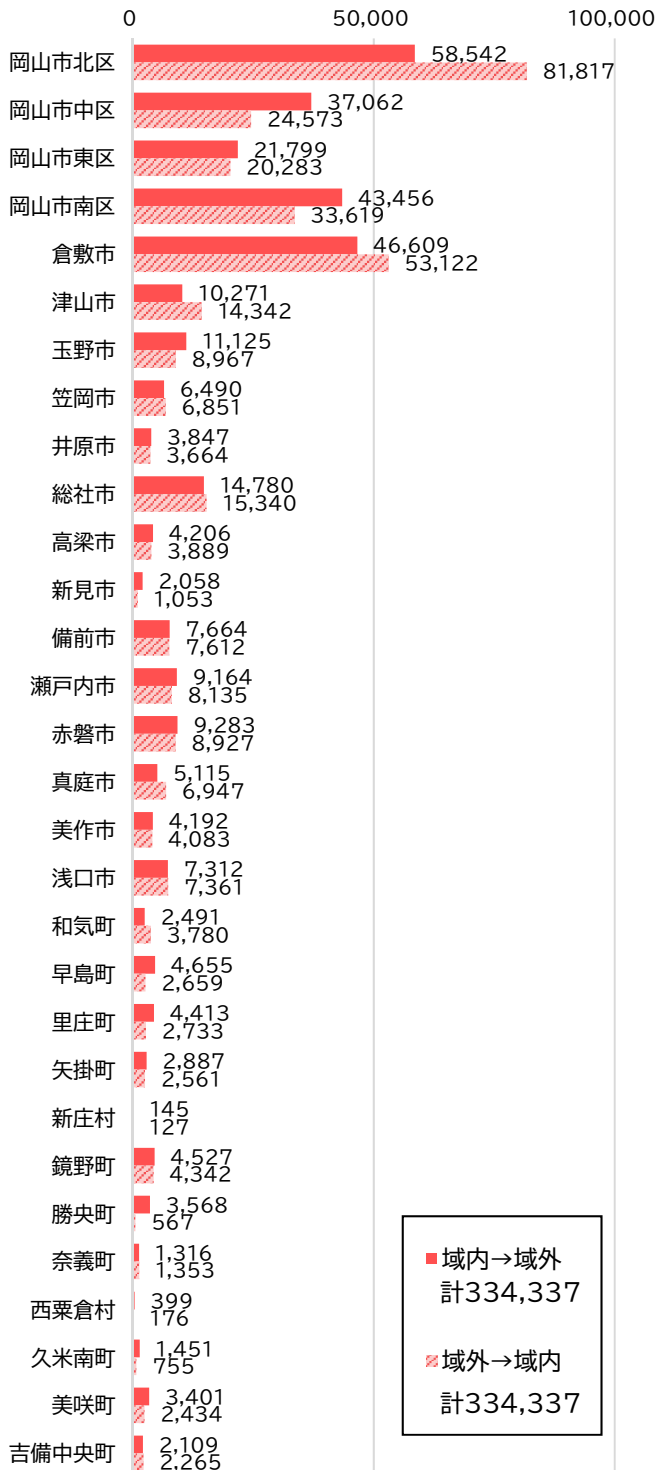
※ 回答者の居住市区町村に関わらず、トリップごとの出発地及び目的地別で集計を行った。

※ 自動車利用には、他の人の運転する車両への同乗を含めた。

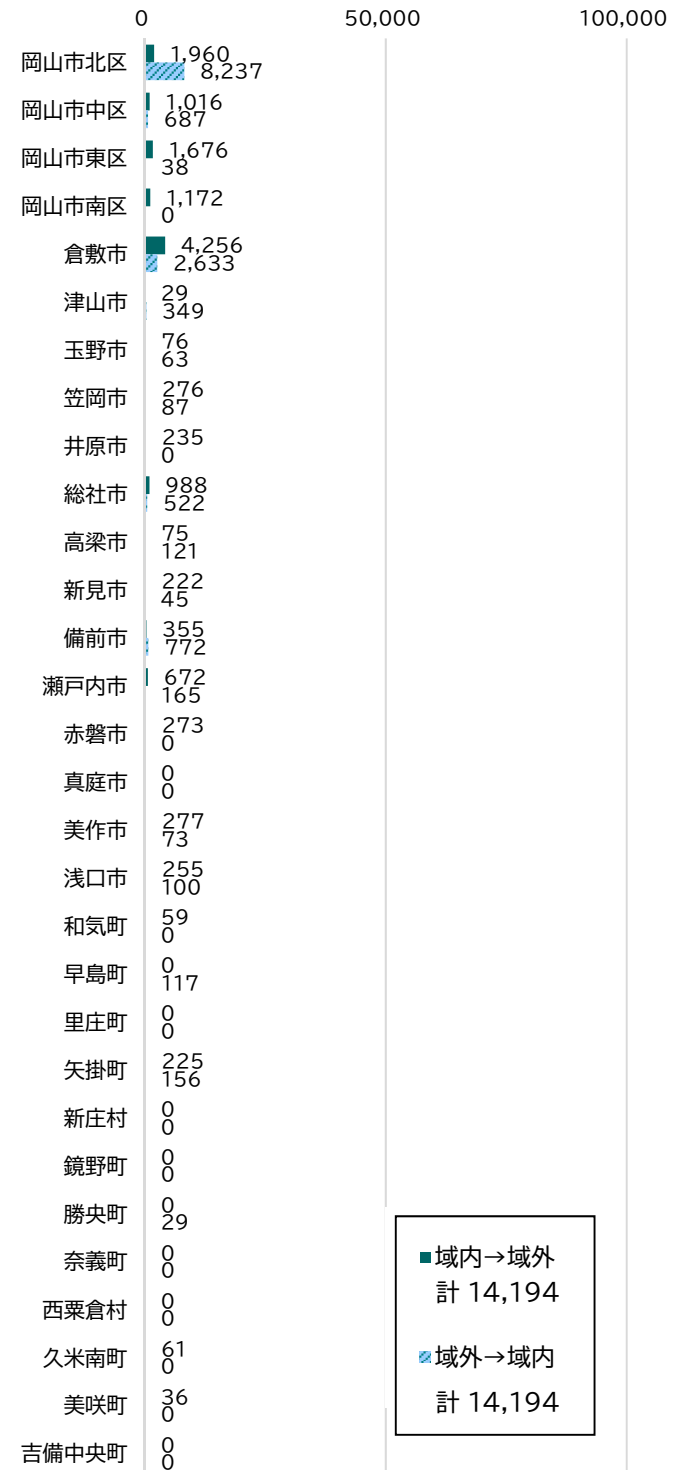
※ 県域をまたぐトリップは除いた。

#### ④ 私用(買物、通院、私用、その他)での移動

<自動車利用>



<鉄道利用>



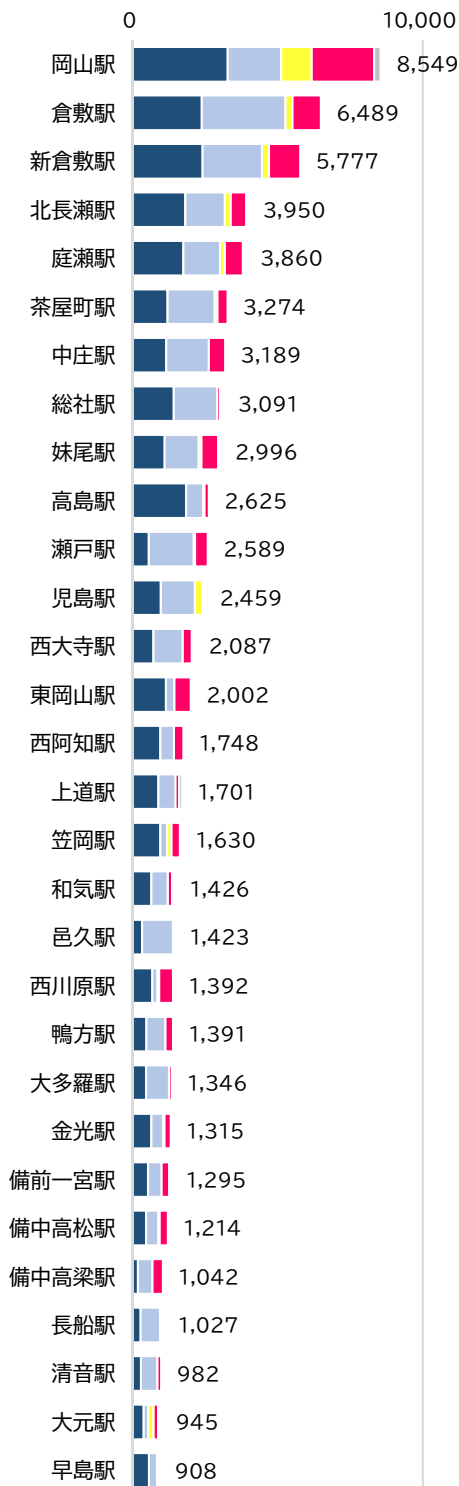
- 平日と比べて、自動車利用で1.8倍、鉄道利用で1.5倍に増加している。
- 自動車利用の場合、平日と同様、岡山市各区、倉敷市、津山市、総社市などを目的地とした移動が多くなっている。
- 鉄道利用の場合、岡山市北区へ入ってくる移動は、平日の1.5倍となっている。

## 2.5 鉄道駅の利用状況

### 2.5.1 平日の状況

#### (1) 利用駅および利用目的

##### ① 最初に乗った駅



※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最初に乗った駅別に集計した。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。  
 ※ 最初に乗った駅が、軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。  
 ※ 1日のうちに複数回、鉄道に乗った場合は、それぞれを別の移動として集計した。  
 ※ トリップ数が多い順に上位30駅を表示した。

(計 95,767トリップ)

順	駅名	出勤	登校	業務	私用	その他
1	岡山駅	3,276	1,847	1,049	2,156	221
2	倉敷駅	2,383	2,888	242	976	0
3	新倉敷駅	2,412	2,044	243	1,078	0
4	北長瀬駅	1,818	1,359	208	532	33
5	庭瀬駅	1,749	1,262	166	626	57
6	茶屋町駅	1,203	1,630	94	347	0
7	中庄駅	1,159	1,468	0	562	0
8	総社駅	1,417	1,502	0	102	70
9	妹尾駅	1,105	1,177	93	580	41
10	高島駅	1,842	585	53	145	0
11	瀬戸駅	558	1,549	48	434	0
12	児島駅	973	1,172	251	63	0
13	西大寺駅	720	1,008	0	312	47
14	東岡山駅	1,151	288	0	563	0
15	西阿知駅	956	469	0	323	0
16	上道駅	890	592	0	121	98
17	笠岡駅	956	235	153	286	0
18	和気駅	647	568	0	149	62
19	邑久駅	327	1,067	0	29	0
20	西川原駅	682	173	62	475	0
21	鴨方駅	474	660	0	257	0
22	大多羅駅	464	788	0	94	0
23	金光駅	644	408	48	215	0
24	備前一宮駅	533	468	0	261	33
25	備中高松駅	467	423	43	281	0
26	備中高梁駅	184	499	0	359	0
27	長船駅	279	666	53	29	0
28	清音駅	286	568	0	128	0
29	大元駅	380	157	185	160	63
30	早島駅	563	279	0	66	0
県内全駅の合計		38,099	39,120	3,232	14,054	1,262

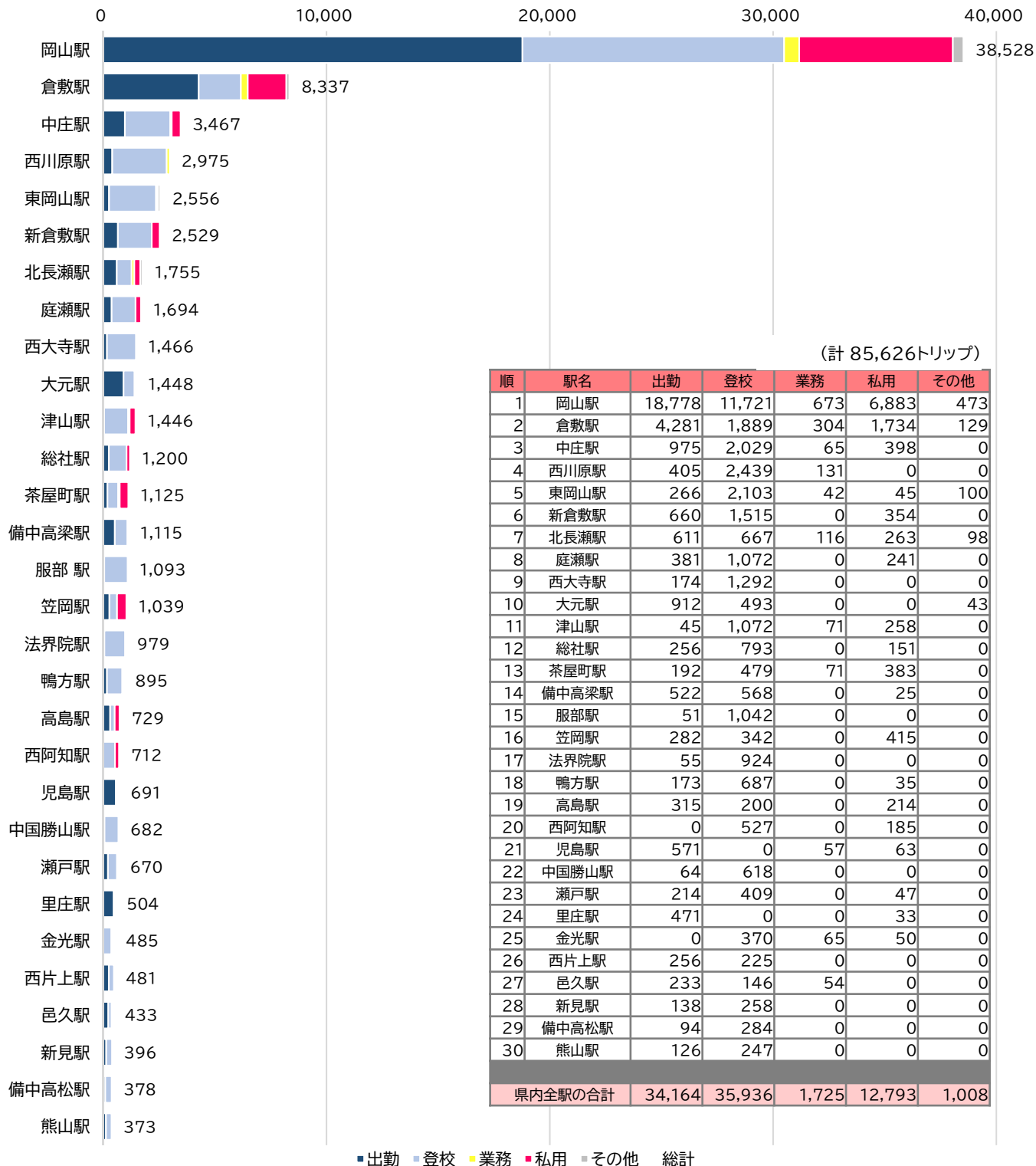
■ 出勤 ■ 登校 ■ 業務 ■ 私用 ■ その他 総計

■ 平日の、鉄道への乗車目的は、出勤と登校が大半となっている。  
 ■ 私用目的での乗車割合が高い駅は、岡山駅、東岡山駅、西川原駅、備中高梁駅などである。



## ② 最後に下りた駅

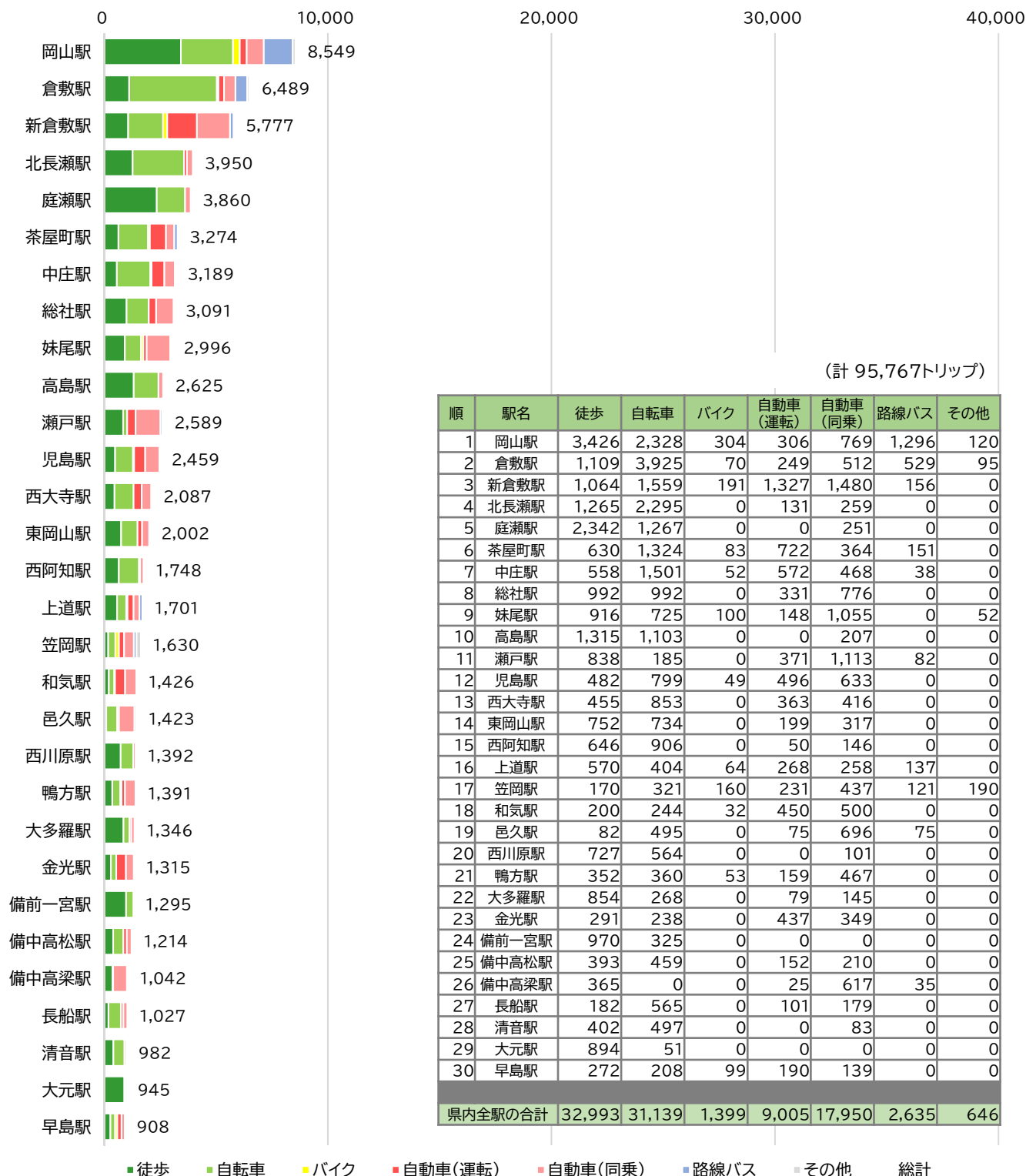
- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。
- ※ 最後に下りた駅が、軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 1日のうちに複数回、鉄道に乗った場合は、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ トリップ数が多い順に上位30駅を表示した。



- 平日に鉄道を利用する人の多くが、岡山駅で下りている。
- ほとんどの駅では、下車した目的は出勤または登校となっており、業務や私用のための下車は岡山駅と倉敷駅に集中している。

## (2) 二次交通の利用状況

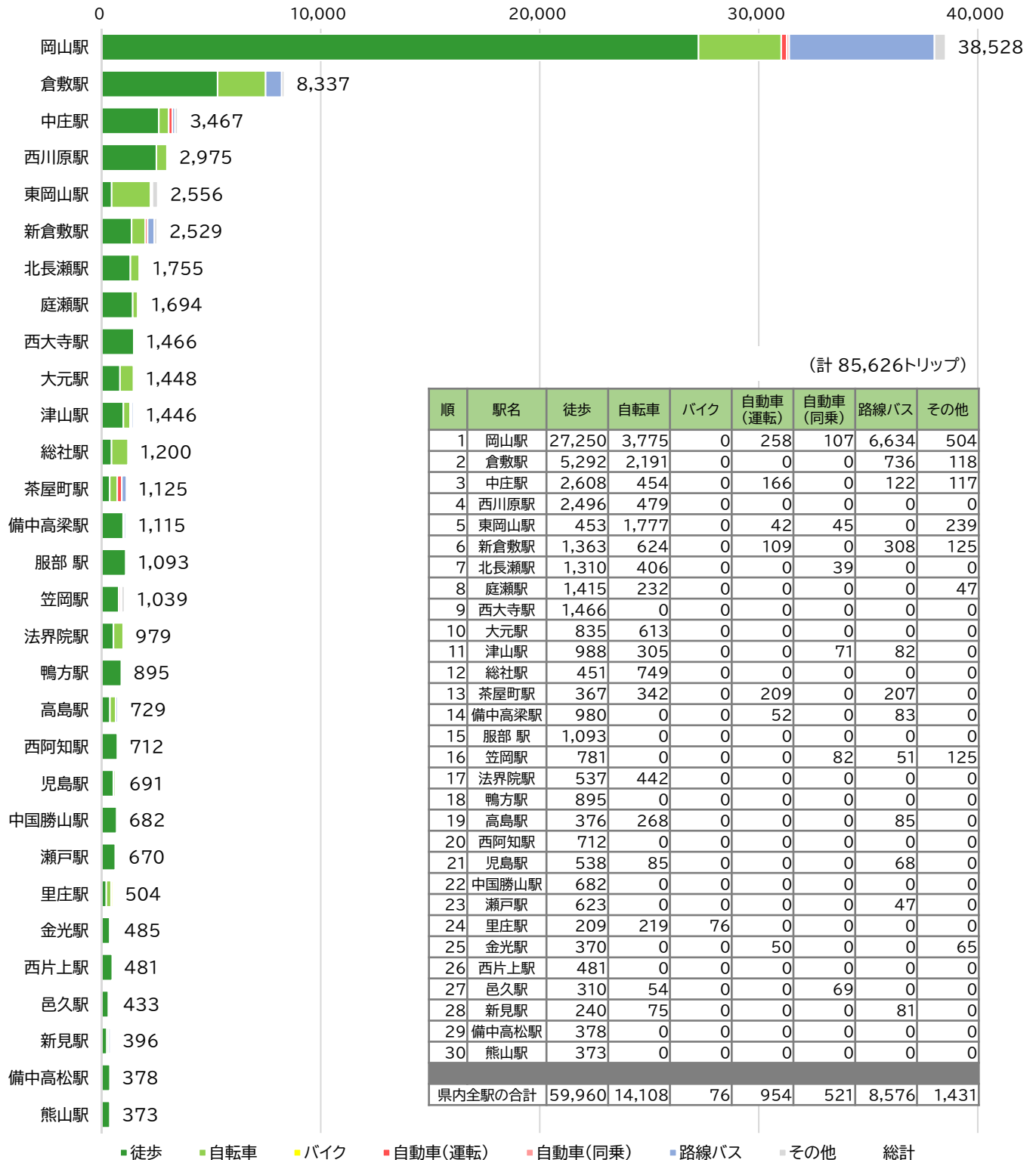
### ① 最初に乗った駅までの移動手段



- 平日の、駅までの移動手段は、徒歩および自転車が多くなっている。
- 駅までの移動手段として、自動車も多く利用されており、県内全駅の合計で見ると、運転・同乗合わせて28.1%を占めている。
- 新倉敷駅、茶屋町駅、児島駅、和気駅、金光駅などは、自動車を自分で運転して駅へ来る割合が特に高い。
- 路線バスは、岡山駅と倉敷駅を除き、駅までの移動手段としてはあまり利用されていない。

## ② 最後に下りた駅からの移動手段

- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。
- ※ 最後に下りた駅が、軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 1日のうちに複数回、鉄道に乗った場合は、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ トリップ数が多い順に上位30駅を表示した。

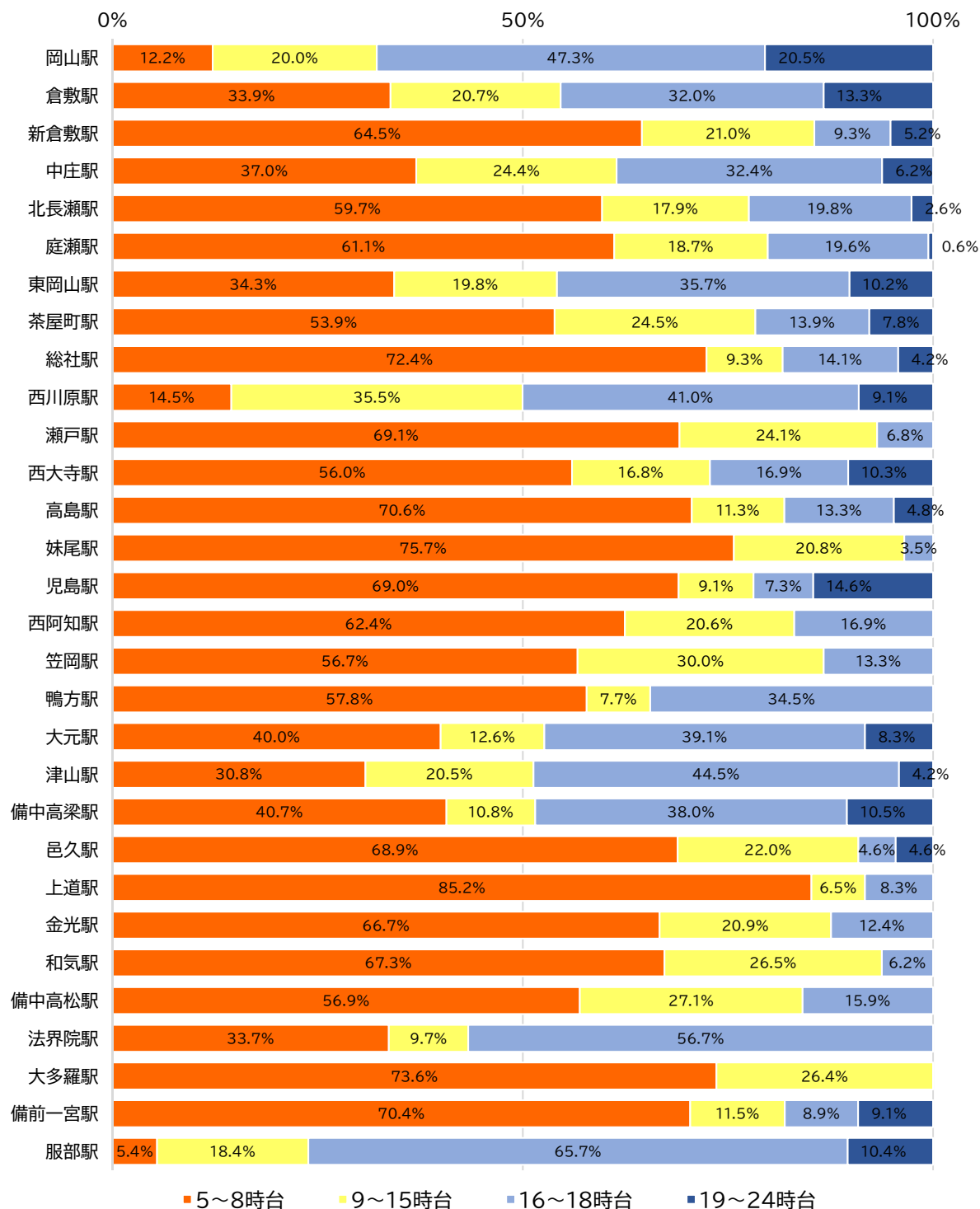


- 平日の、駅からの移動手段は、主に徒歩となっており、県内全駅の合計で見ると70.0%を占めている。
- 自転車は、徒歩に次いで利用の多い移動手段となっているが、利用されている駅が限定的である。
- 東岡山駅、大元駅、総社駅、法界院駅、里庄駅などは、自転車利用の割合が特に高い。また、割合はそれほど高くないが、岡山駅と倉敷駅は、移動手段として自転車をされたトリップの数が多い。
- 岡山駅では、路線バスも駅からの移動手段として多く利用されている。

### (3) 時間帯別の利用状況

- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最初に乗車した駅および最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものも含めた。
- ※ 最初に乗った駅の利用時間帯は「出発地を出た時刻」、最後に下りた駅の利用時間帯は「目的地への到着時刻」による。
- ※ 軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 乗車と下車の合計トリップ数が多い順に、上位30駅を表示した。

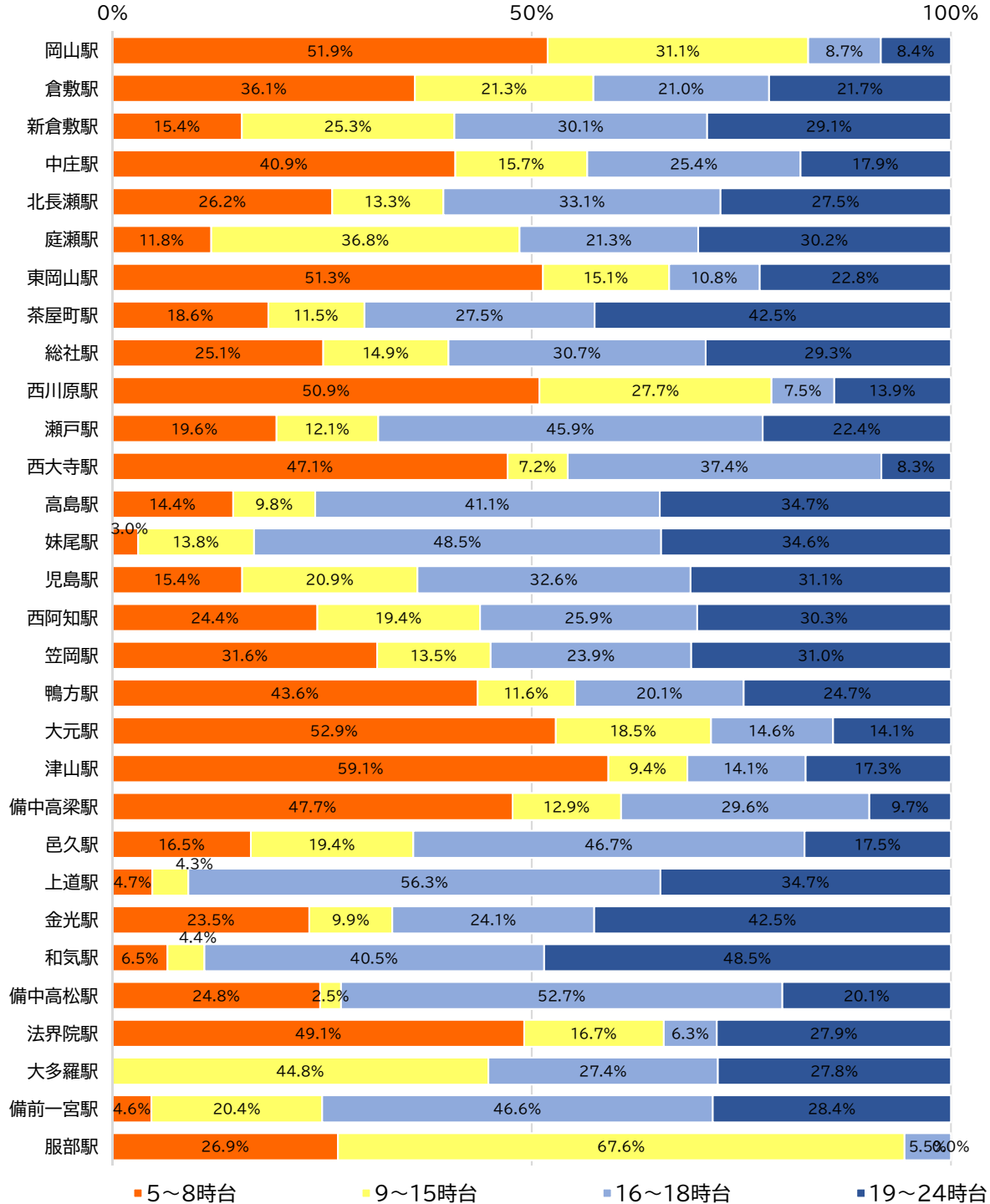
#### <最初に乗った駅の利用時間帯>



- 多くの駅で、朝(5~8時台)または夕方以降(16~24時台)に利用が集中し、日中(9~15時台)の利用が少なくなっている。
- 乗車の状況を見ると、岡山駅、服部駅などは、朝~日中の利用は少ないが、夕方は多くなる。一方、総社駅、妹尾駅、上道駅、大多羅駅などは、朝の利用は多いが、日中~夜は少なくなる。

- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最初に乗車した駅および最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものも含めた。
- ※ 最初に乗った駅の利用時間帯は「出発地を出た時刻」、最後に下りた駅の利用時間帯は「目的地への到着時刻」による。
- ※ 軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 乗車と下車の合計トリップ数が多い順に、上位30駅を表示した。

### <最後に下りた駅の利用時間帯>



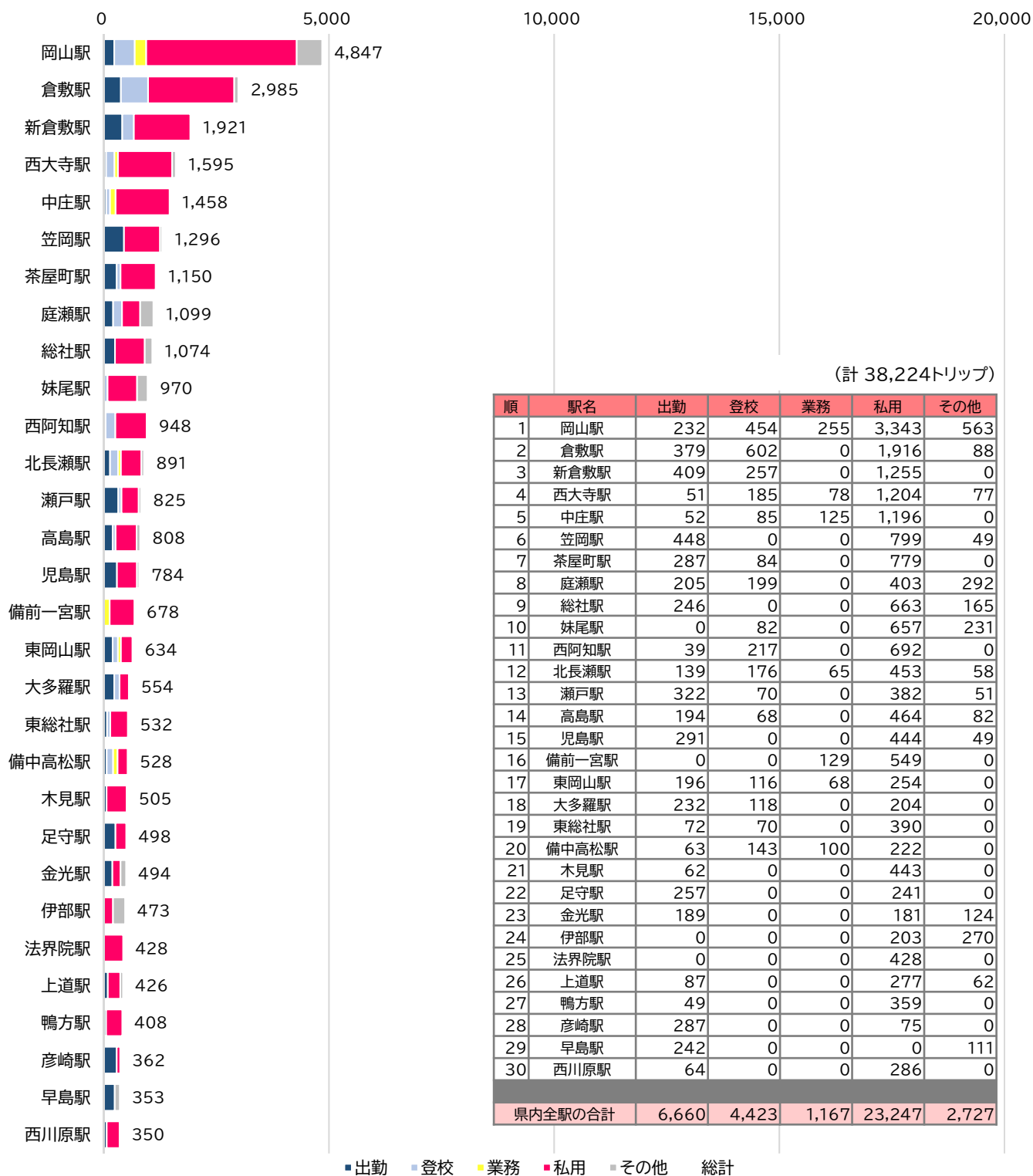
■ 下車の状況を見ると、岡山駅、西川原駅、服部駅などは、朝～日中の利用は多いが、夕方以降は少なくなる。一方、妹尾駅、上道駅、和気駅などは、朝～日中の利用は少ないが、夕方以降は多くなる。

## 2.5.2 休日の状況

### (1) 利用駅および利用目的

#### ① 最初に乗った駅

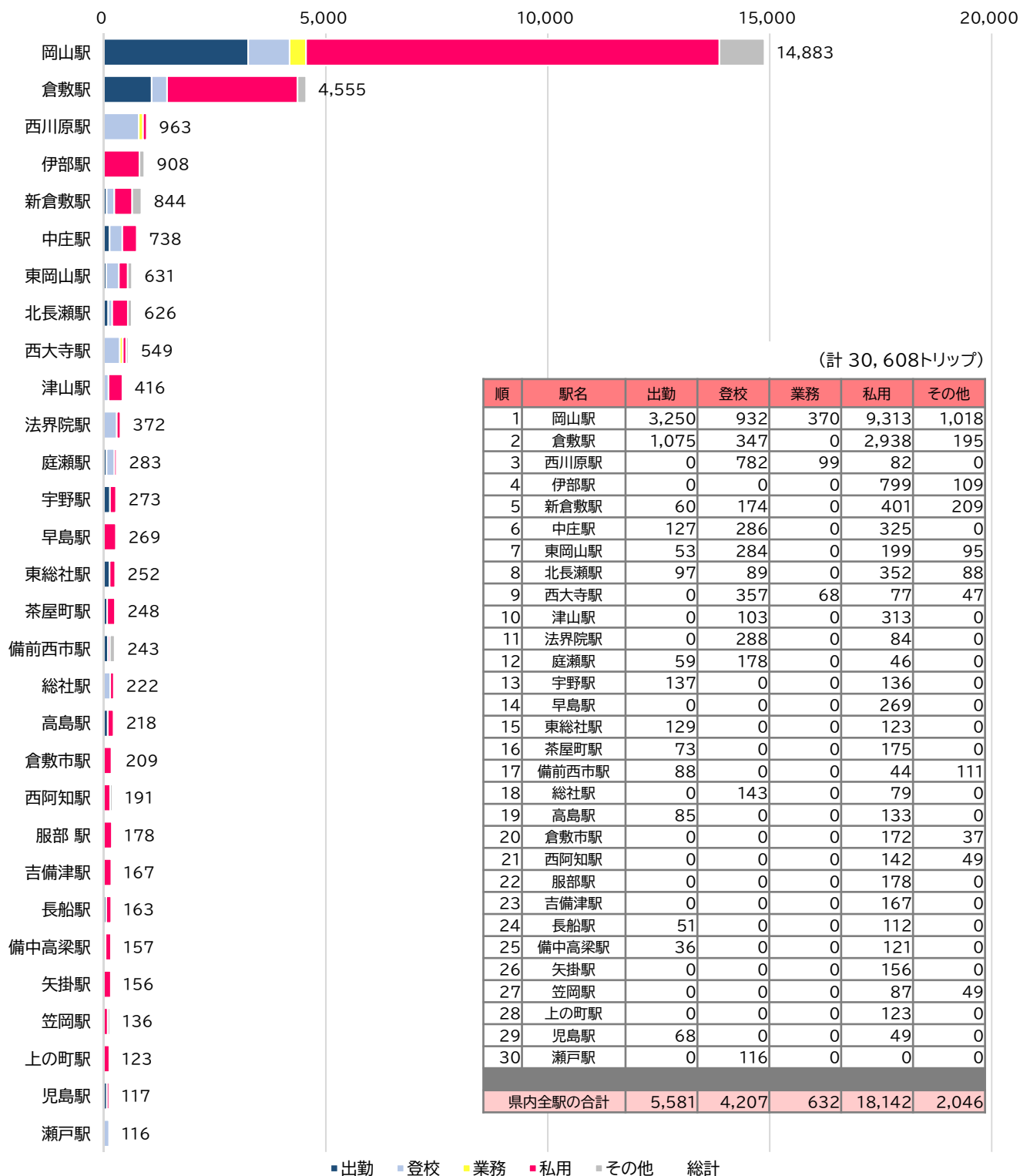
- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最初に乗った駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。
- ※ 最初に乗った駅が、軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 1日のうちに複数回、鉄道に乗った場合は、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ トリップ数が多い順に上位30駅を表示した。



■ 休日の、鉄道への乗車目的は、私用が多くなっている。

## ② 最後に下りた駅

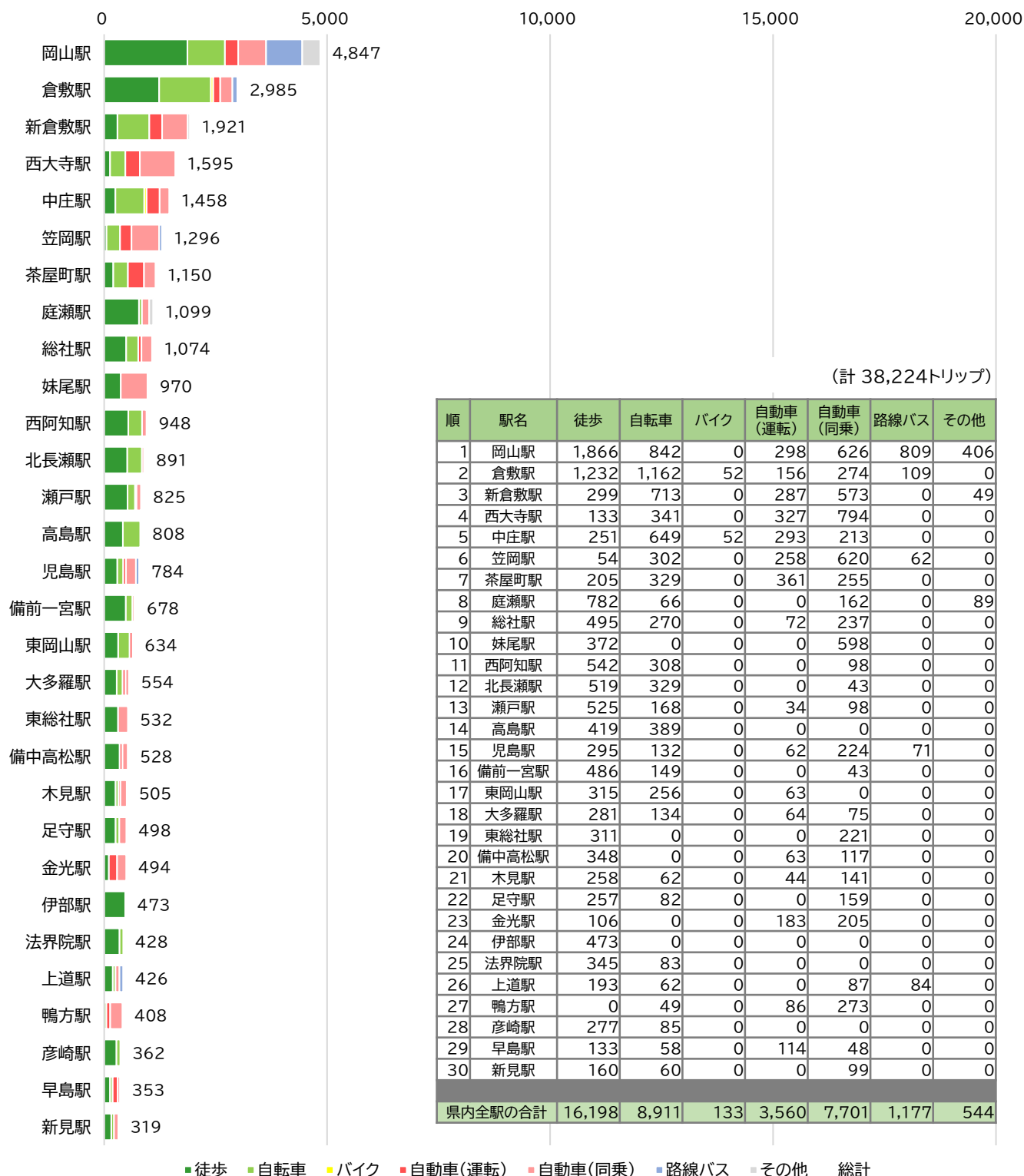
- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。
- ※ 最後に下りた駅が、軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 1日のうちに複数回、鉄道に乗った場合は、それぞれを別の移動として集計した。
- ※ トリップ数が多い順に上位30駅を表示した。



- 休日も、平日と同様、鉄道を利用する人の多くが岡山駅で下車している。
- 休日に、私用のために倉敷駅で下車する人は、平日の1.7倍となっており、岡山駅の1.4倍を上回っている。
- 伊部駅での下車が多いのは、調査対象日に、備前焼まつりが開催されていたためと考えられる。

## (2) 二次交通の利用状況

### ① 最初に乗った駅までの移動手段

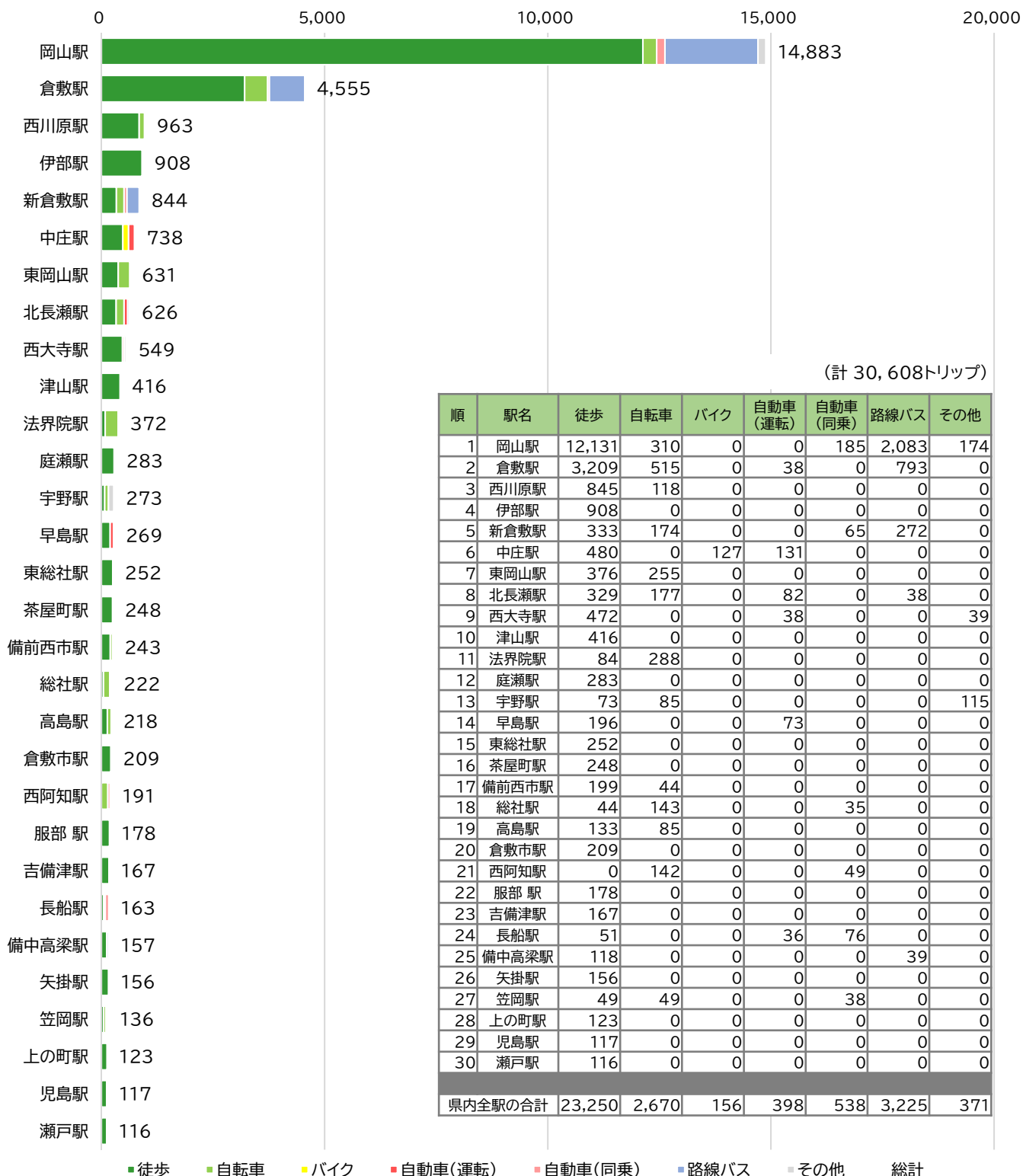


- 休日の、駅までの移動手段は、徒歩が最も多くなっており、平日と比べると自転車の利用割合は低くなっている。
- 休日も、駅までの移動手段として自動車が一定程度利用されており、県内全駅の合計で見ると、運転・同乗合わせて29.5%を占めている。
- 駅まで車を運転して来る割合が高い駅は、西大寺駅、中庄駅、茶屋町駅、金光駅、鴨方駅、早島駅などである。
- 路線バスは、岡山駅を除き、駅への移動手段としてはあまり利用されていない。



## ② 最後に下りた駅からの移動手段

※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップについて、最後に降りた駅ごとに集計した。  
 ※ 移動目的が帰宅または不明であるものは除いた。  
 ※ 最後に降りた駅が、軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。  
 ※ トリップ数が多い順に上位30駅を表示した。

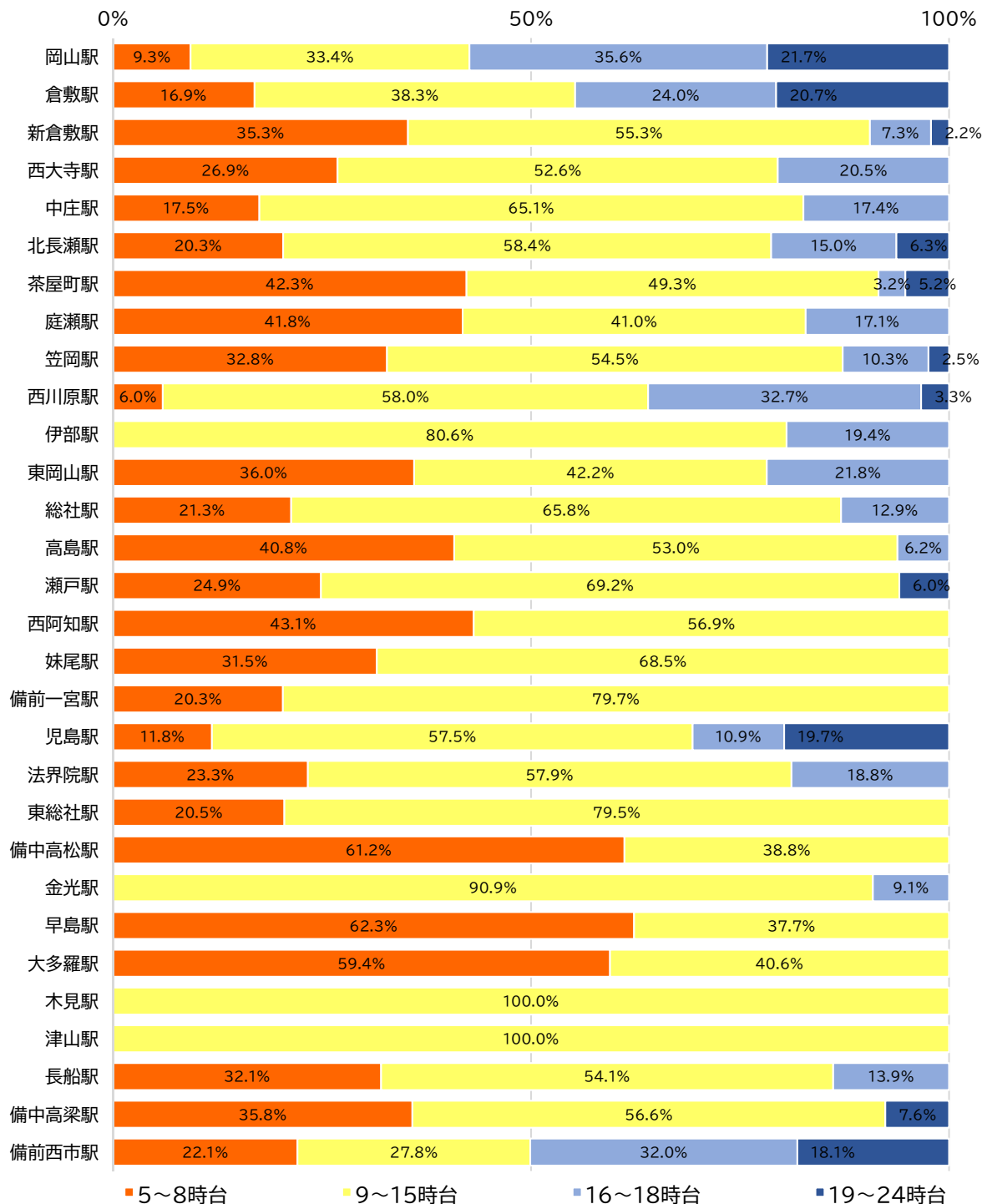


- 休日も、駅からの移動手段は主に徒歩となっており、県内全駅の合計で見ると76.0%を占めている。
- 休日の自転車の利用割合は、県内全駅の合計で8.7%となっており、平日の16.5%よりも低い。
- 岡山駅では、平日と同様、移動手段として路線バスが多く利用されている。

### (3) 時間帯別の利用状況

- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最初に乗車した駅および最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものも含めた。
- ※ 最初に乗った駅の利用時間帯は「出発地を出た時刻」、最後に下りた駅の利用時間帯は「目的地への到着時刻」による。
- ※ 軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 乗車と下車の合計トリップ数が多い順に、上位30駅を表示した。

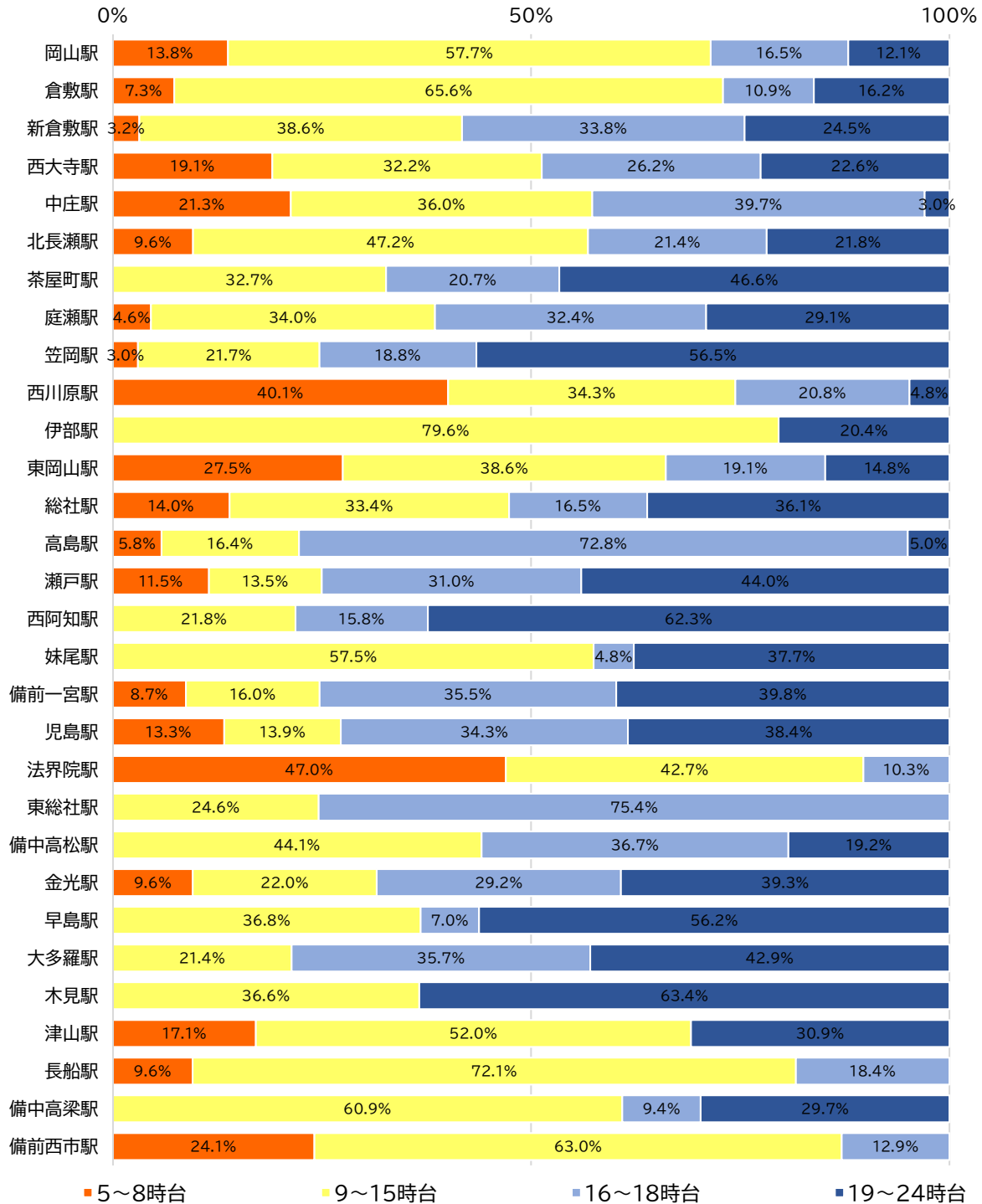
#### <最初に乗った駅の利用時間帯>



- 休日は、平日に比べて日中(9~15時台)に利用する割合が高くなっている。
- 休日は、平日に比べて夕方以降の乗車が少なくなっており、16時以降に乗車する人がいない駅もある。

- ※ 移動手段に鉄道が含まれているトリップを、最初に乗車した駅および最後に下りた駅別に集計した。
- ※ 移動目的が帰宅または不明であるものも含めた。
- ※ 最初に乗った駅の利用時間帯は「出発地を出た時刻」、最後に下りた駅の利用時間帯は「目的地への到着時刻」による。
- ※ 軌道(路面電車)の駅または県外の鉄道駅であるものは除いた。
- ※ 乗車と下車の合計トリップ数が多い順に、上位30駅を表示した。

### <最後に下りた駅の利用時間帯>



■ 休日は、平日に比べて朝(5~8時台)の下車が少なく、9時より前に下車する人がいない駅もある。また、全体的に下車する時間帯が遅くなっており、笠岡駅、西阿知駅などでは、19時以降に下車する割合が特に高くなっている。



## 第3章 今後の検討課題について

---

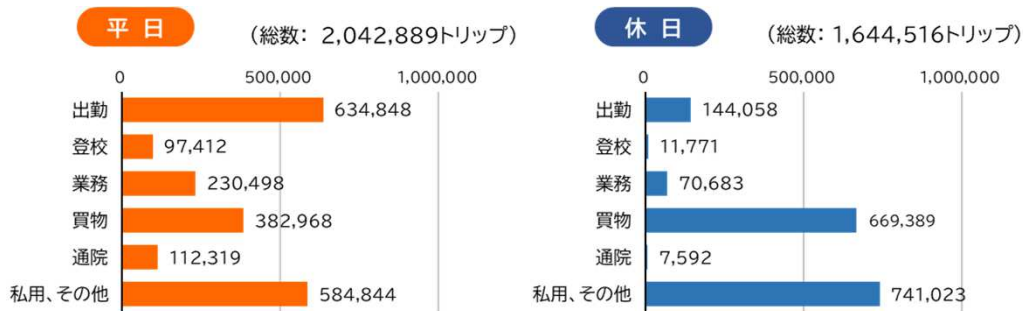
# 3.1 現状と課題

## 3.1.1 県民の移動特性

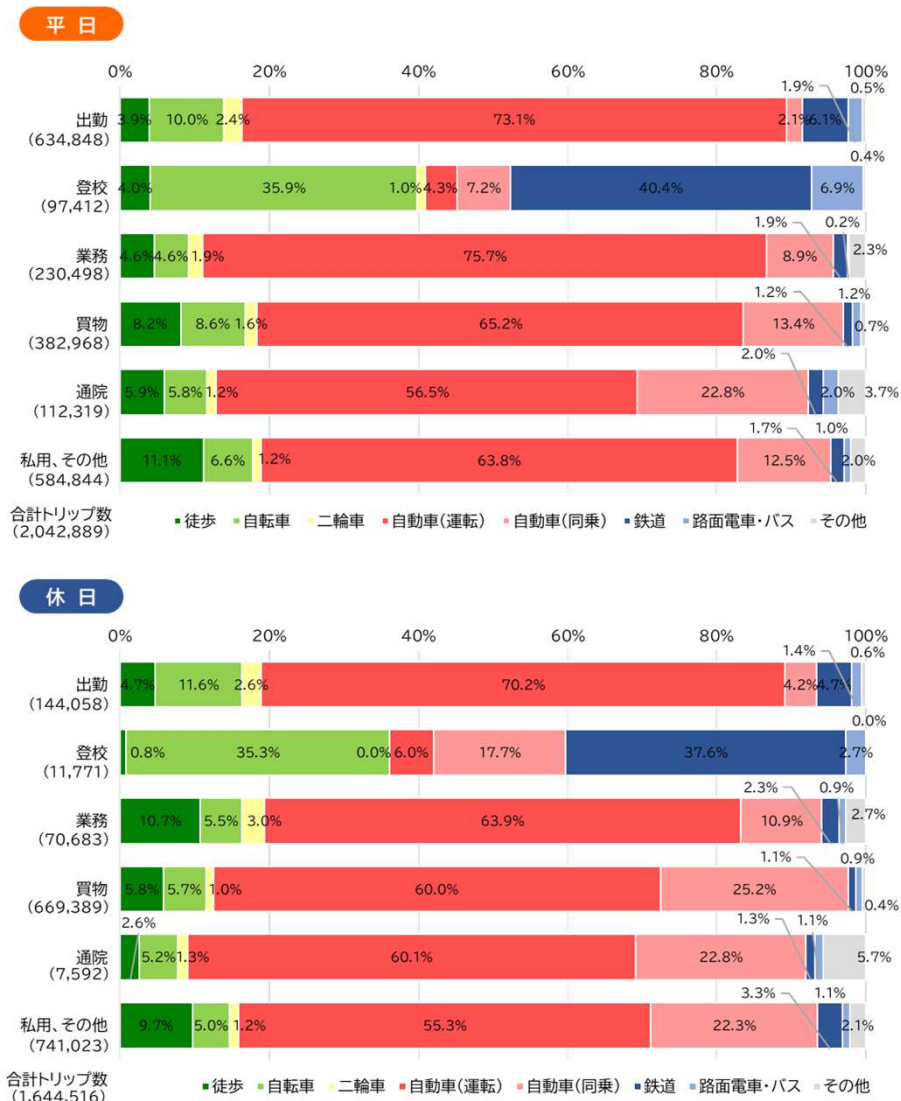
調査日における外出の目的および移動方法は、【図1】、【図2】のとおりであり、登校目的の移動を除いて、主な移動手段は自動車となっている。

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



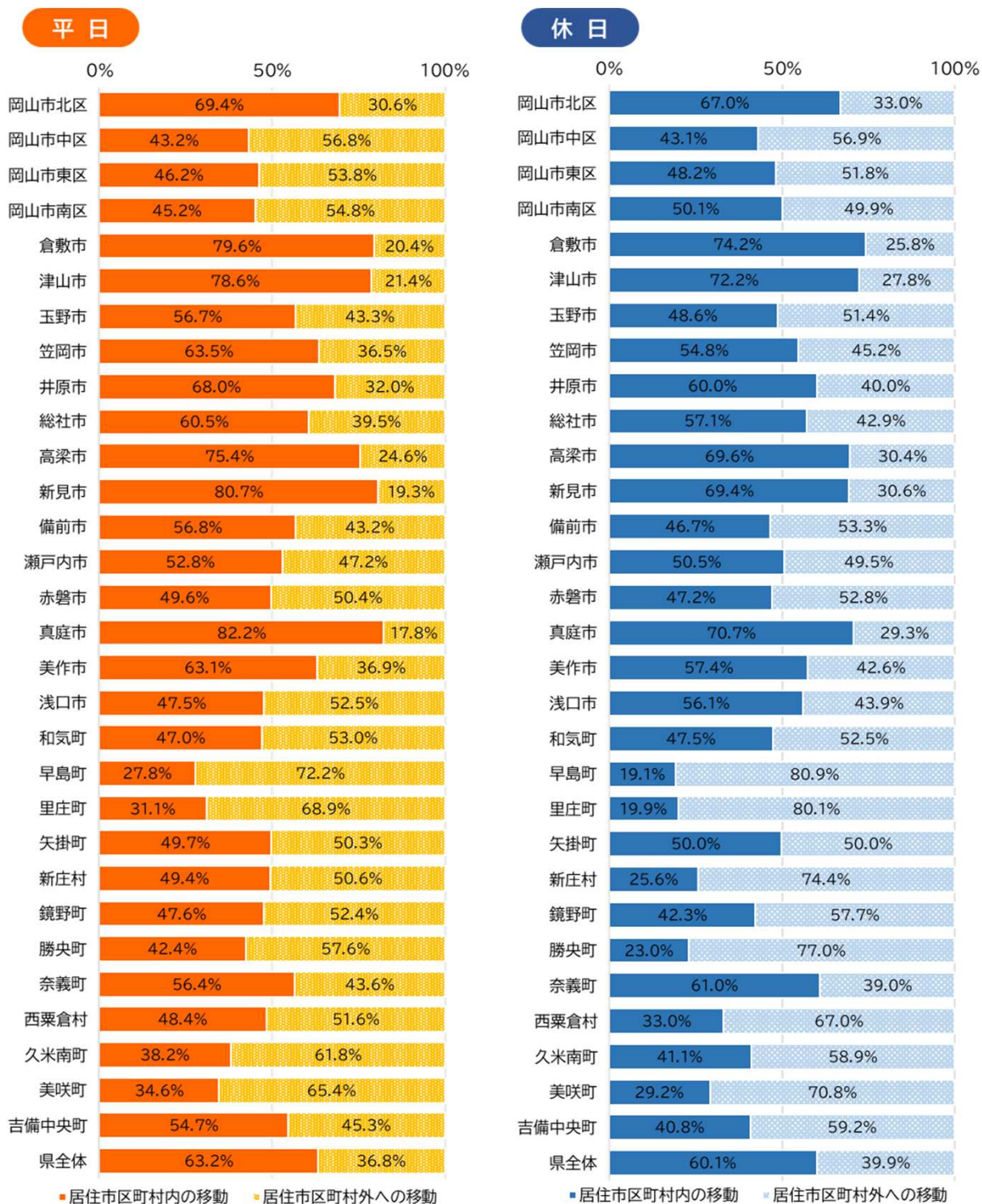
【図2】 2.1.2 移動目的別の代表交通手段担率



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

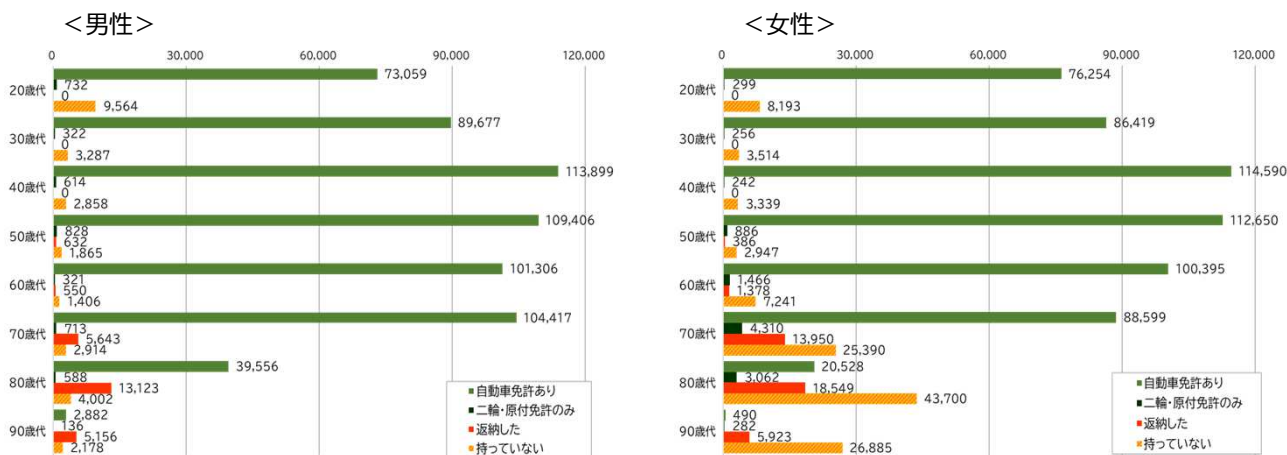


### 3.1.2 地域内交通の改善に向けた課題

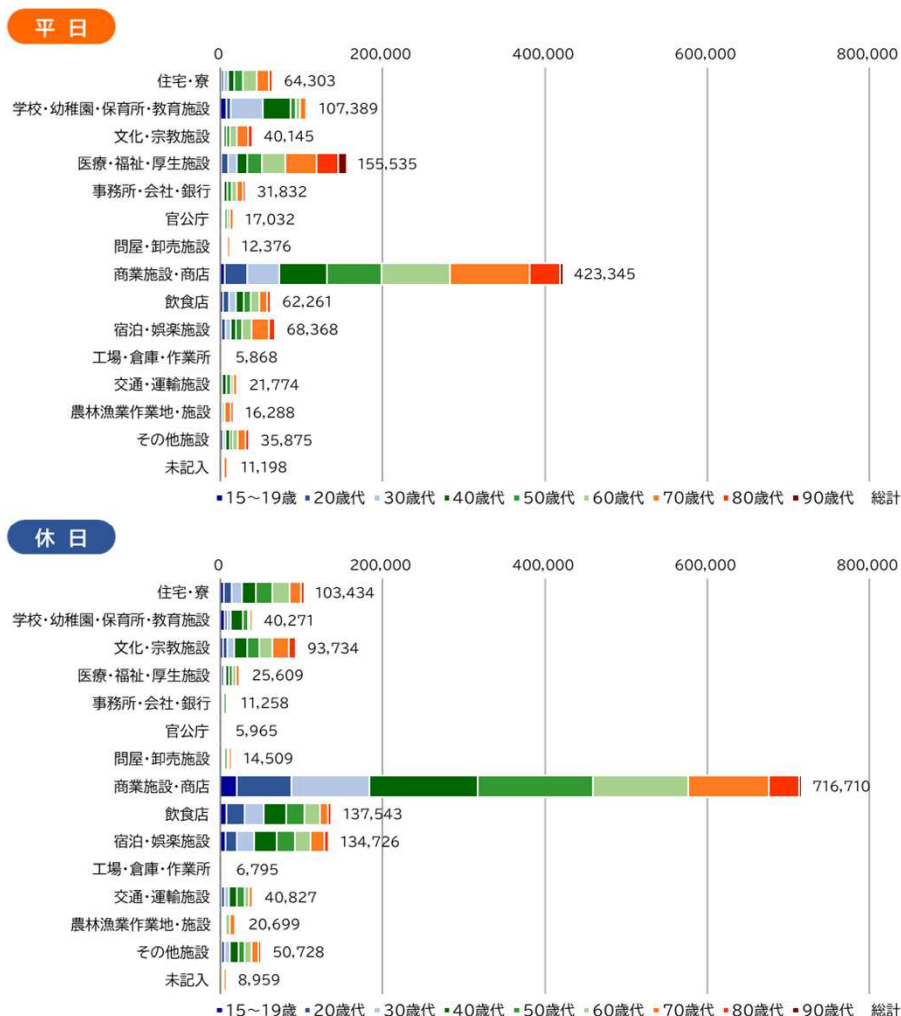
70歳以上の高齢者は、現に運転免許を保有していない人が多く、今後免許返納を行う可能性も高いことから、公共交通の利用促進を進めるにあたって、行動変容を促しやすい層と考えられる。

【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



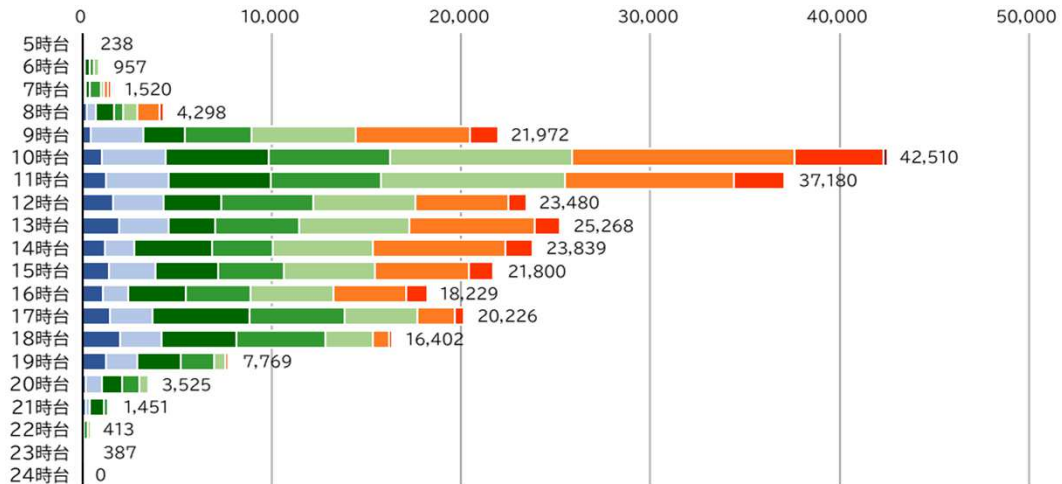


地域住民の移動ニーズは様々であることから、できるだけ多くの人にとって使いやすい公共交通体系を構築するためには、**地域内の限られた輸送資源を効率よく運用**する必要がある。

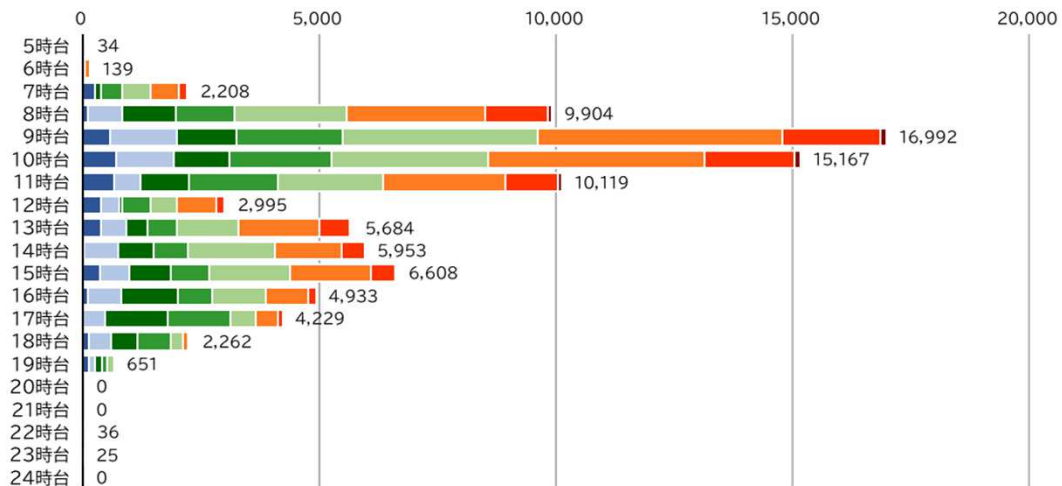
目的地への到着時刻を施設の種別ごとに集計したところ、【図6】のとおり、施設によって到着時刻のピークが異なっていることから、今後、公共交通事業者や市町村、施設等と連携し、時間帯ごとに、運行経路やダイヤが、地域住民の移動ニーズと合致しているか検証していく必要がある。

【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



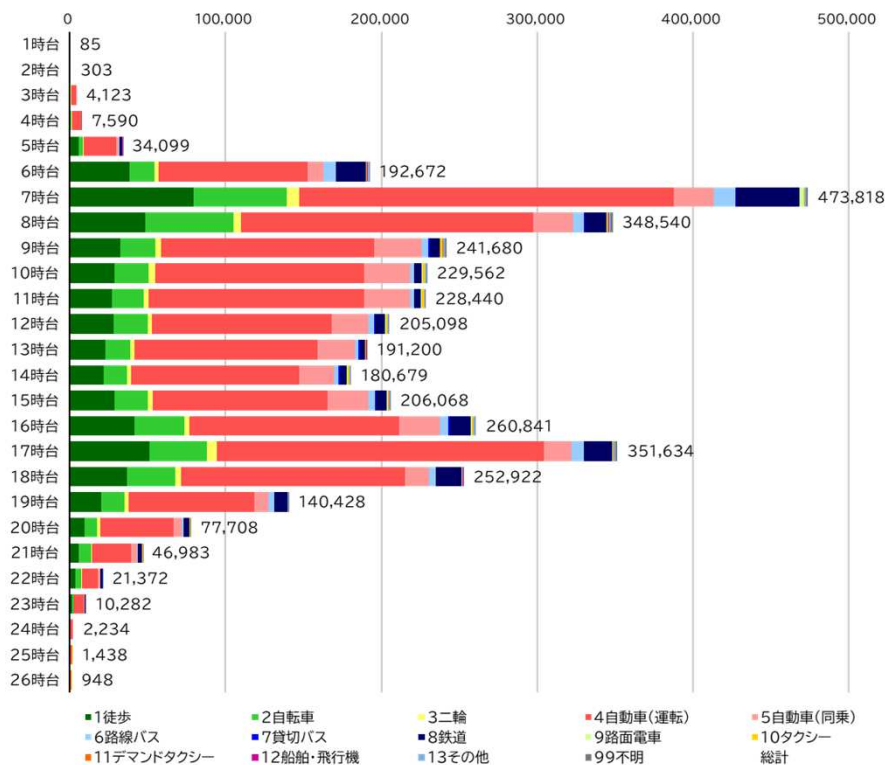
(3) 学校・幼稚園・保育所・教育施設



【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。

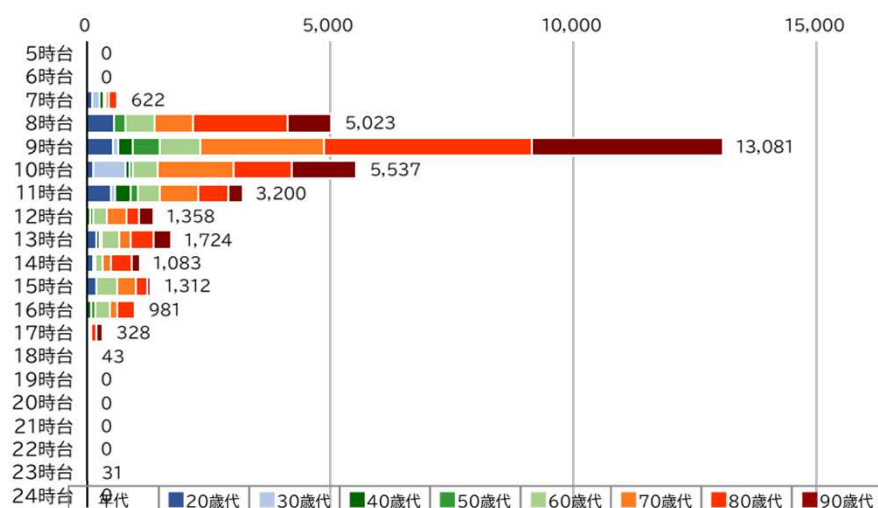
また、利用者が特定の時間帯に集中すると、過大な設備投資や、公共交通従事者の負担増、他の時間帯の利便性低下などにつながることから、公共交通事業者や、企業・商業施設等と連携し、**移動が集中する時間帯を避けた利用(オフピーク出勤など)**を呼び掛けるなど、利用時間の平準化図っていくことも必要と考えられる。

【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)

①最初に乘った駅と、移動目的



②最後に下りた駅と、移動目的

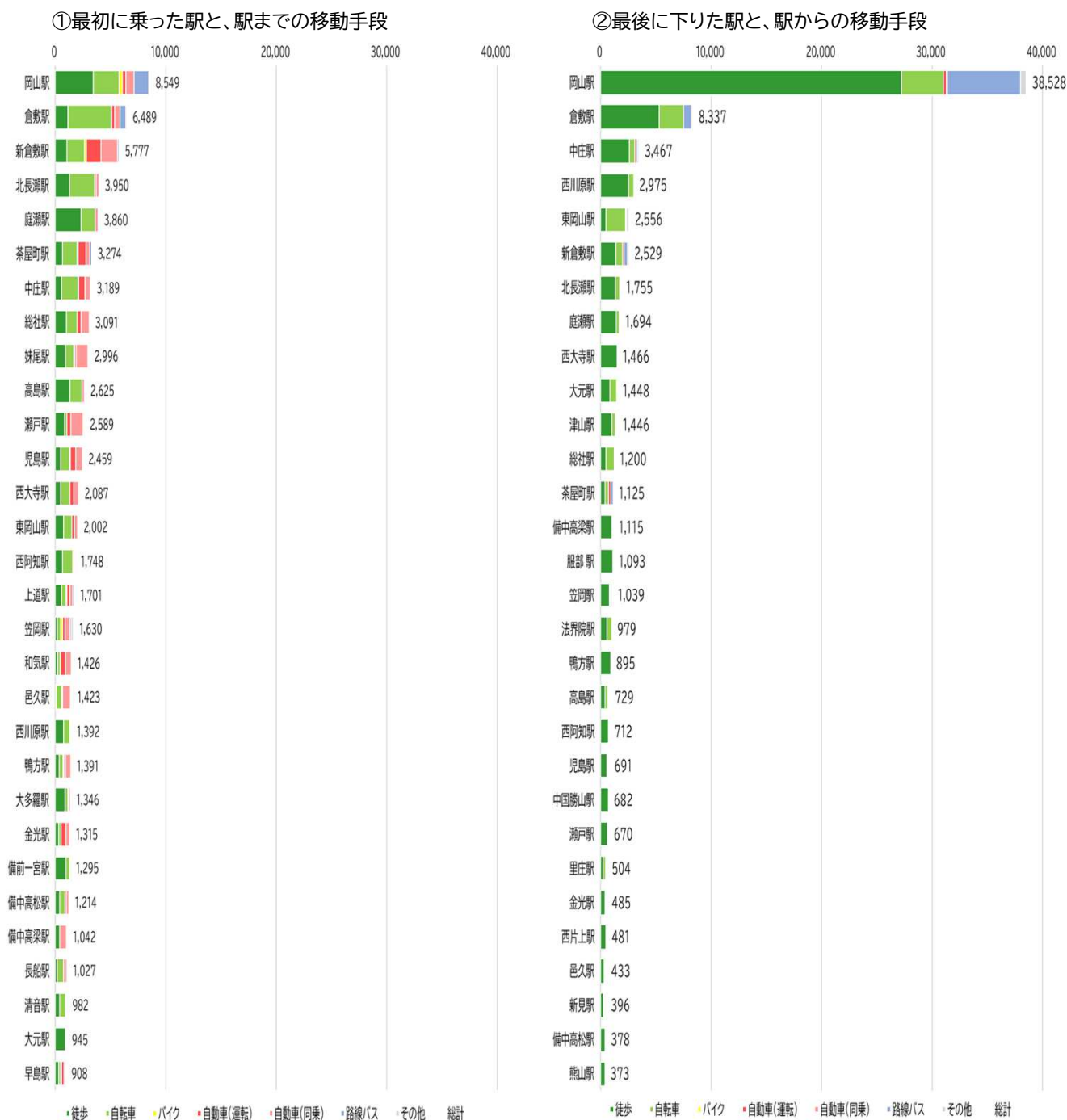


JR各駅における二次交通の利用状況は【図10】のとおりである。

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)

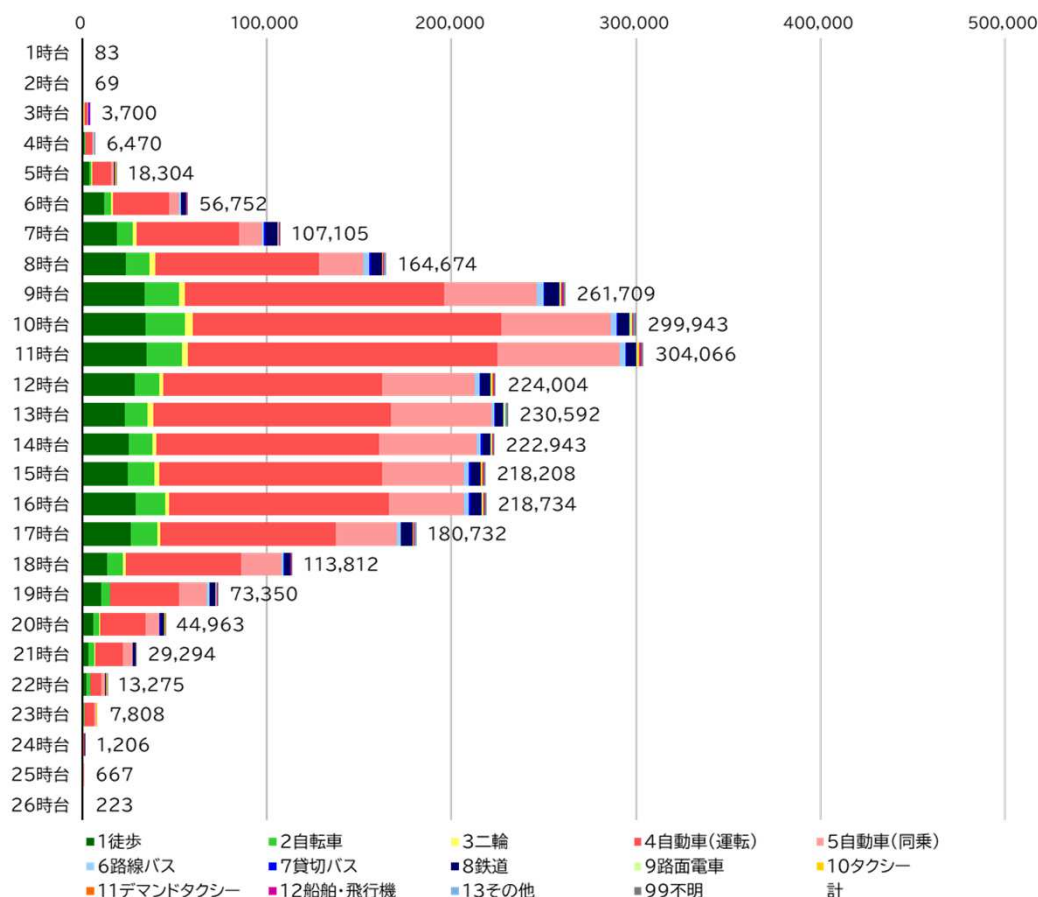


### 3.1.4 休日の公共交通活性化に向けた課題

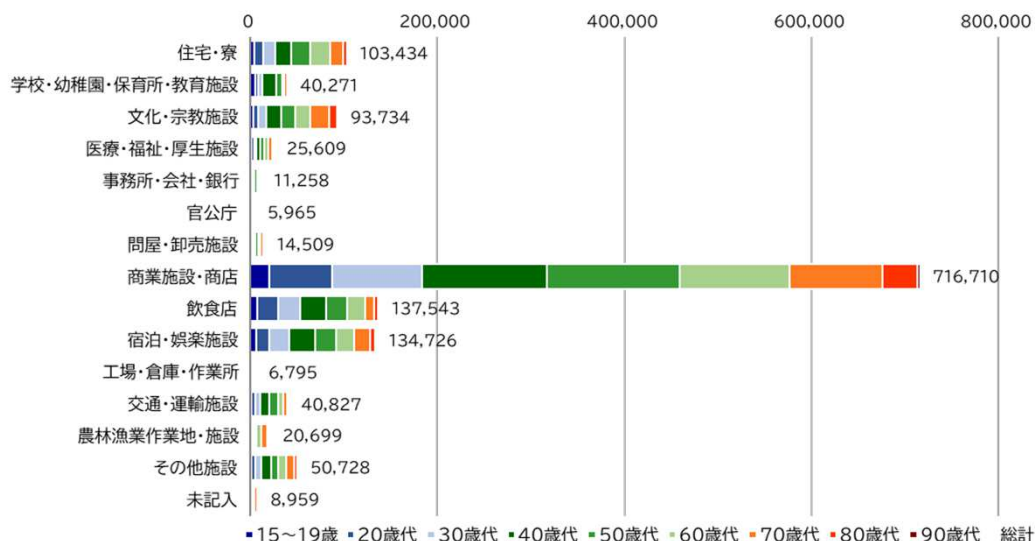
【図11】のとおり、休日は、公共交通の利用が少なく、自動車の同乗利用が多い。また、20～50歳代を中心として「商業施設・商店」、「飲食店」、「宿泊・娯楽施設」への移動が多くなっていることと併せると、家族や友人と、自動車に乗り合わせて「お出かけ」をしていると考えられる。

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)



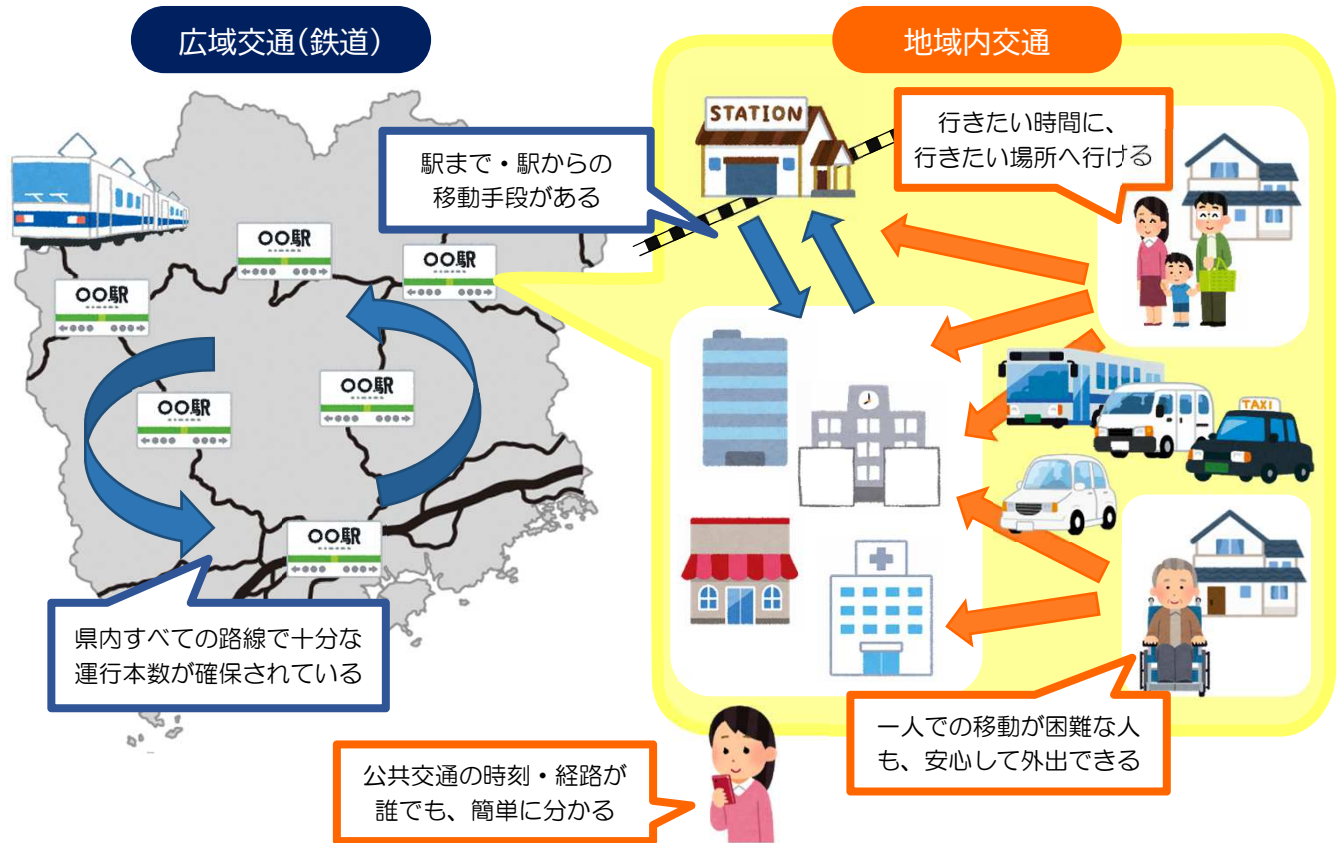
【図11】 2.2.1(1) 私用目的のトリップ数・年代別(休日)



## 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

- ・ 駅までの移動手段の確保
- ・ 駅からの移動手段の確保
- ・ 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。

令和6(2024)年3月

岡山県県民生活部 県民生活交通課

〒700-8570 岡山県岡山市北区内山下二丁目4番6号

TEL:086-226-7291 / FAX:086-232-5354

<https://www.pref.okayama.jp/soshiki/25/>