

第2章 | 岡山県の地域公共交通の現状

1. 人口減少と高齢化の状況

(1) 総人口の推移と将来見通し

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、県内の総人口は令和2年から令和32年までの30年間に378千人（20.0%）減少すると見込まれます。

今後も年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15歳～64歳）の減少が続くことにより、老年人口（65歳以上）割合の増加が続き、老年人口比率（高齢化率）は令和2年から令和32年までの30年間に30.3%から37.8%へ上昇すると見込まれています。

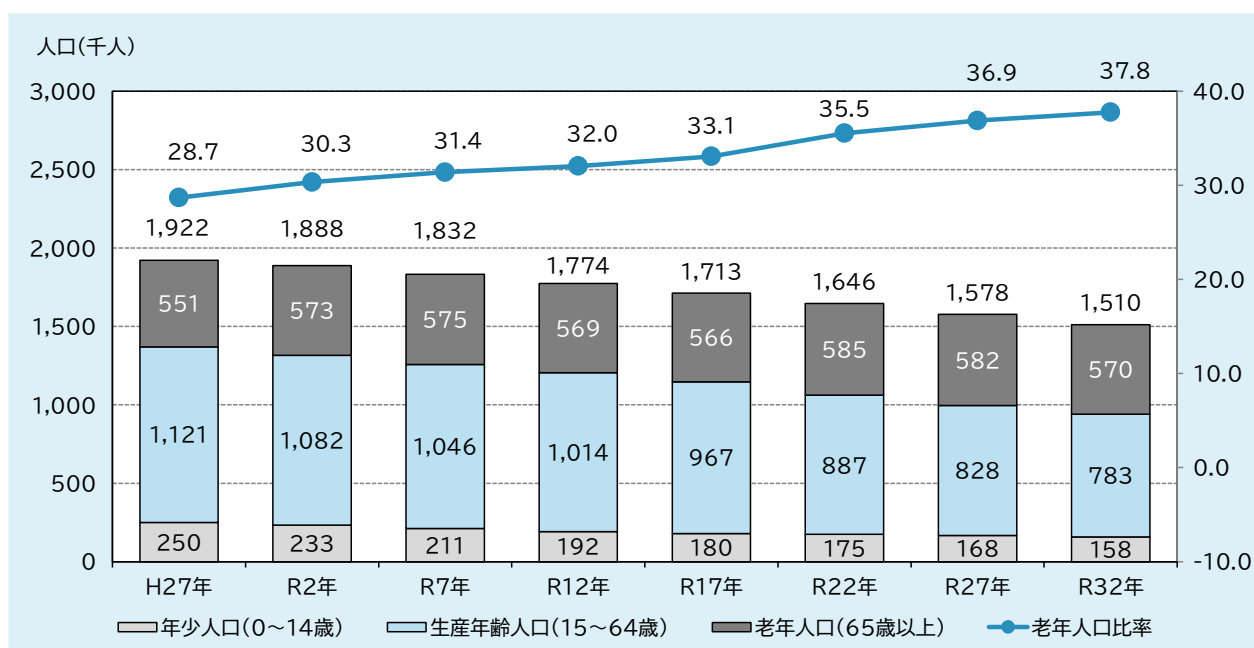


図 2-1-1 総人口の推移と将来見通し

出典：令和2年まで…国勢調査（各年）
令和7年以降…国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」

(2) 市町村別人口の将来見通し

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和17年には県内の全27市町村のうち12市町村が、令和2年に比べて人口が80%以下（20%以上の人口減少）になると予測されています。

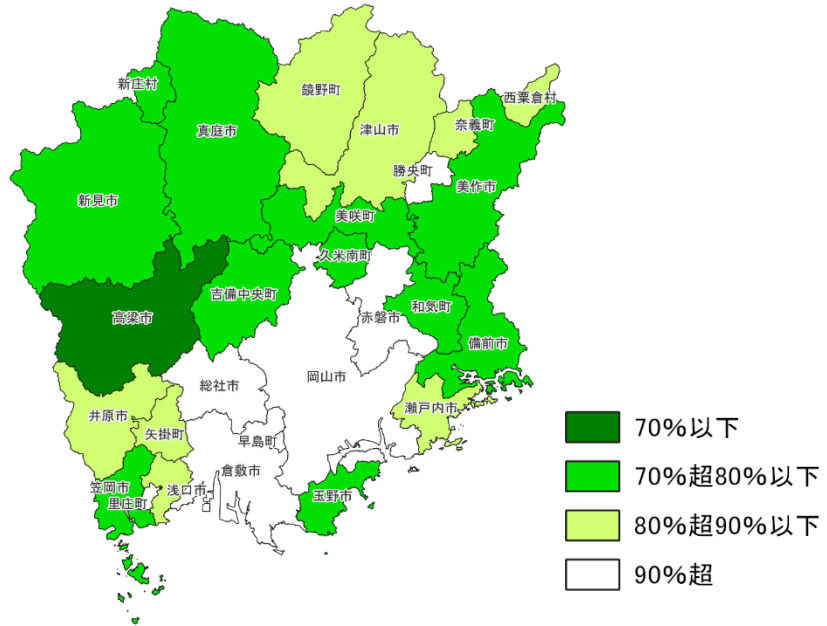


図 2-1-2 市町村別人口の将来見通し

(令和2年の総人口を100としたときの令和17年の総人口指数)

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」数値

(3) 市町村別の高齢化率

令和2年における市町村別の高齢化率をみると、県南部に比べて県北部の高齢化率が高い傾向にあり、9市町村において高齢化率が40%を超えています。

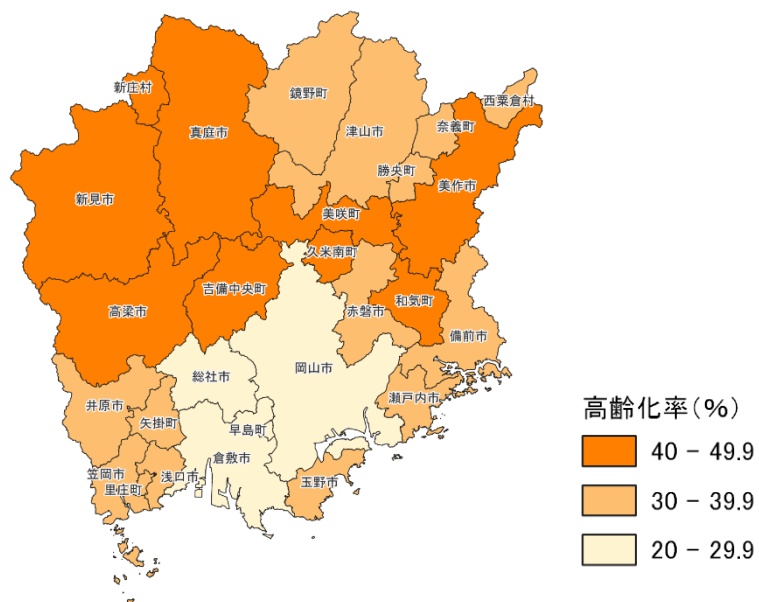


図 2-1-3 市町村別の高齢化率 (令和2年)

出典：国勢調査 (令和2年) 数値

2. 県民の移動状況

県では、県民の移動状況を把握し、現状の公共交通の運行体系との比較を行うための基礎データを収集することを目的に、令和4年10月に県内全域を対象とした「岡山県パーソントリップ調査」を実施しました。

(1) 調査概要

■ 調査日

Aグループ：令和4年10月12日（水）及び10月16日（日）

Bグループ：令和4年10月19日（水）及び10月23日（日）

■ 調査方法

住民基本台帳から無作為抽出した68,000世帯に対し、調査票を郵送
1世帯につき3人分の調査票を同封し、郵送又はWebでの回答を依頼

■ 回収票数

27,395人分（無効票を除く）※調査対象は15歳以上

■ 分析方法

回答票を集約したデータに拡大処理を行い、全体の移動状況の推計・分析を行った。

(2) 移動人数・割合及び総トリップ数（総移動回数）

平日：1,223,507人（77.9%）3,421,437トリップ

休日：925,835人（58.9%）2,718,147トリップ

※15歳以上人口1,571,431人に対する推計数値

※トリップとは、ある地点から目的地へ移動する一連の動きのこと

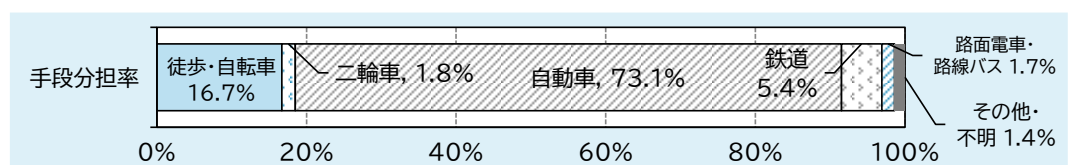
(3) 代表交通手段

■ 全体

平日、休日ともに「自動車」を代表交通手段とする人が多く、7割を超えています。

休日は、「自動車」を代表交通手段とする人の割合が平日よりも6.1ポイント高くなっています。

□ 平日



□ 休日

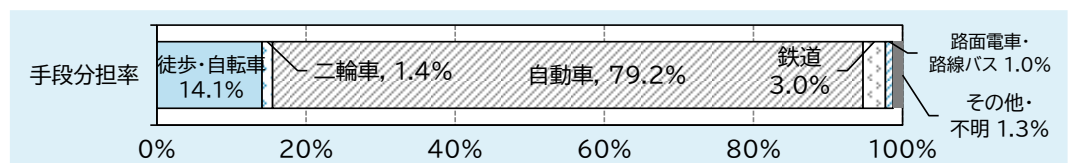


図 2-2-1 代表交通手段（全体）

■ 市区町村別（居住地）

岡山市北区は、平日、休日ともに自動車利用の割合が最も低く、徒歩・自転車の利用の割合が最も高くなっています。

J R山陽本線沿線の和気町、赤穂線沿線の瀬戸内市、両沿線の岡山市東区は、平日の鉄道利用の割合が、他の市区町村よりも高くなっています。

岡山市中区、吉備中央町、赤磐市は、平日の路線バス利用の割合が他の市区町村よりも高くなっています。

表 2-2-1 代表交通手段（市区町村別）

□ 平日

	（%）			
	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	徒歩・ 自転車
岡山市北区	58.0	6.6	2.1	29.6
岡山市中区	64.1	4.5	4.9	23.4
岡山市東区	76.1	8.8	1.7	10.2
岡山市南区	71.8	4.2	2.4	18.4
倉敷市	74.0	6.4	1.0	15.8
津山市	83.9	1.5	0.3	11.3
玉野市	80.5	3.0	2.2	11.7
笠岡市	76.8	4.7	0.7	12.3
井原市	80.7	2.7	0.4	12.4
総社市	76.1	7.4	0.0	14.4
高梁市	79.7	3.7	2.0	11.2
新見市	80.7	3.3	0.6	11.3
備前市	82.0	5.9	0.5	8.1
瀬戸内市	77.6	8.4	0.5	8.9
赤磐市	80.7	4.1	4.3	7.8
真庭市	85.6	2.5	1.7	8.1
美作市	89.4	1.8	0.9	4.5
浅口市	77.5	6.9	0.2	11.8
和気町	75.4	14.0	0.2	6.6
早島町	75.2	7.0	0.0	16.4
里庄町	78.6	6.3	0.6	11.0
矢掛町	83.6	3.9	1.2	8.7
新庄村	88.1	1.0	0.0	4.8
鏡野町	91.4	1.0	0.5	5.3
勝央町	92.9	1.3	0.8	3.6
奈義町	89.9	0.0	2.6	6.9
西粟倉村	80.8	5.4	3.6	10.3
久米南町	85.2	6.6	0.0	6.1
美咲町	83.4	2.8	1.4	9.2
吉備中央町	91.4	0.0	4.6	3.7

□ 休日

	（%）			
	自動車	鉄道	路面電車・ 路線バス	徒歩・ 自転車
岡山市北区	68.8	3.6	1.6	22.6
岡山市中区	73.7	2.2	2.6	18.7
岡山市東区	82.1	5.2	0.6	9.5
岡山市南区	80.0	2.2	1.3	13.8
倉敷市	80.3	3.6	0.7	13.4
津山市	87.2	0.9	0.3	9.9
玉野市	84.2	1.6	1.7	8.0
笠岡市	81.8	4.2	0.0	10.1
井原市	85.3	2.4	0.1	9.4
総社市	81.4	3.5	0.2	12.2
高梁市	79.7	1.7	0.6	16.0
新見市	83.1	2.7	0.2	11.5
備前市	81.0	4.8	0.3	12.3
瀬戸内市	83.5	3.5	0.4	9.3
赤磐市	82.4	2.7	1.9	10.2
真庭市	86.9	0.5	0.8	9.6
美作市	87.6	2.3	0.5	6.8
浅口市	82.7	2.6	0.3	10.2
和気町	84.2	4.2	0.4	9.0
早島町	85.5	3.1	0.2	9.1
里庄町	86.1	3.9	0.0	7.0
矢掛町	79.3	4.1	0.0	11.3
新庄村	90.3	0.0	0.0	4.5
鏡野町	91.3	0.1	0.0	5.8
勝央町	93.4	0.3	0.0	3.4
奈義町	88.5	0.0	0.0	11.5
西粟倉村	100.0	0.0	0.0	0.0
久米南町	91.9	3.0	0.0	5.1
美咲町	85.9	1.3	0.2	9.2
吉備中央町	86.5	0.2	0.0	11.2

※表中の網掛けは利用割合の高さ上位、下位のそれぞれ三つ

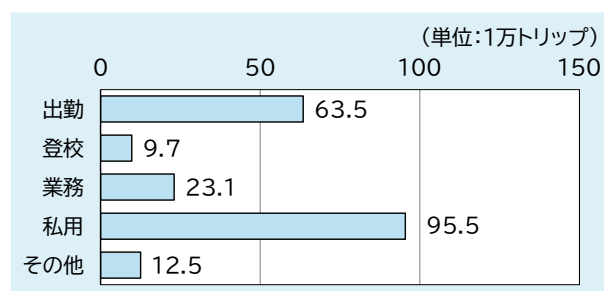
(4) 移動の目的

■ 目的別の総トリップ数（帰宅を除く）

平日は休日より「出勤」、「登校」、「業務」の移動が多くなっています。

休日は平日より「私用」の移動が多くなっています。

□ 平日



□ 休日

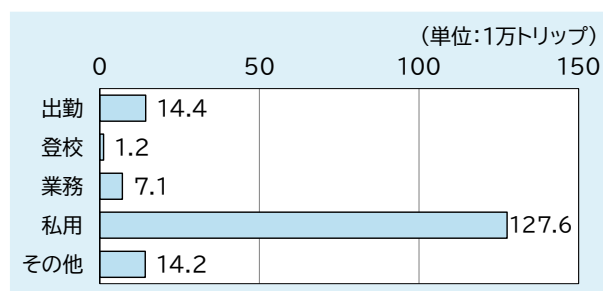


図2-2-2 目的別の総トリップ数

■ 目的別の移動手段構成比

平日、休日とも、登校目的では鉄道利用の割合が高くなっていますが、それ以外の目的では自動車利用が7～8割を占めています。

表 2-2-2 目的別の移動手段構成比

□ 平日

	自動車	鉄道	路面電車・路線バス	二輪車	徒歩・自転車	その他・不明
出勤	75.1	6.1	1.9	2.4	13.9	0.5
登校	11.5	40.4	6.9	1.0	39.9	0.4
業務	84.6	1.9	0.2	1.9	9.1	2.3
私用	78.3	1.6	1.2	1.3	16.3	1.3
その他	71.2	1.5	1.0	1.3	20.1	4.8

□ 休日

	自動車	鉄道	路面電車・路線バス	二輪車	徒歩・自転車	その他・不明
出勤	74.4	4.7	1.4	2.6	16.3	0.6
登校	23.7	37.6	2.7	0.0	36.1	0.0
業務	74.8	2.3	0.9	3.0	16.3	2.7
私用	82.3	2.2	0.9	1.1	12.3	1.2
その他	71.2	2.3	1.3	1.2	21.2	2.9

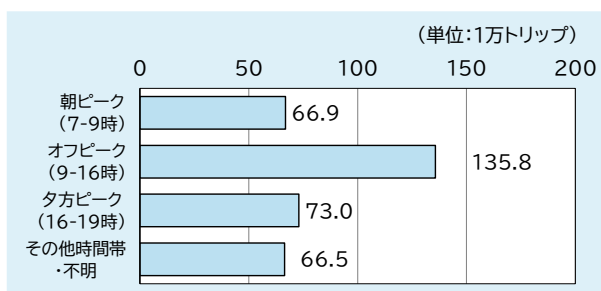
(5) 移動した時間帯

■ 時間帯別の総トリップ数

平日は休日に比べて「朝ピーク（7-9時）」「夕方ピーク（16-19時）」の移動が多くなっています。

休日は平日より「オフピーク（9-16時）」の移動が多くなっています。

□ 平日



□ 休日

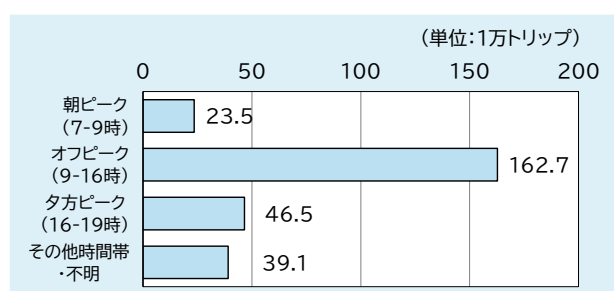


図 2-2-3 移動した時間帯の時間帯別の総トリップ数

■ 時間帯別・目的別構成比

平日の「朝ピーク（7-9時）」は、出勤及び登校目的が約7割を占めています。

表 2-2-3 移動した時間帯の時間帯別・目的別構成比

□ 平日

	出勤	登校	業務	私用	帰宅	その他・不明
朝ピーク (7-9時)	59.4	11.0	5.4	16.8	3.9	3.5
オフピーク (9-16時)	6.4	1.0	11.3	44.8	31.4	5.1
夕方ピーク (16-19時)	1.3	0.1	3.2	23.0	69.6	2.8
その他時間帯・不明	21.1	1.6	2.6	9.9	63.0	1.8
全体	18.6	2.8	6.7	27.9	40.3	3.7

□ 休日

	出勤	登校	業務	私用	帰宅	その他・不明
朝ピーク (7-9時)	24.4	2.8	7.3	44.3	8.6	12.5
オフピーク (9-16時)	2.9	0.2	2.5	57.5	31.5	5.4
夕方ピーク (16-19時)	1.1	0.0	1.2	36.2	58.6	2.8
その他時間帯・不明	8.8	0.3	1.9	17.3	68.5	3.2
全体	5.3	0.4	2.6	46.9	39.5	5.2

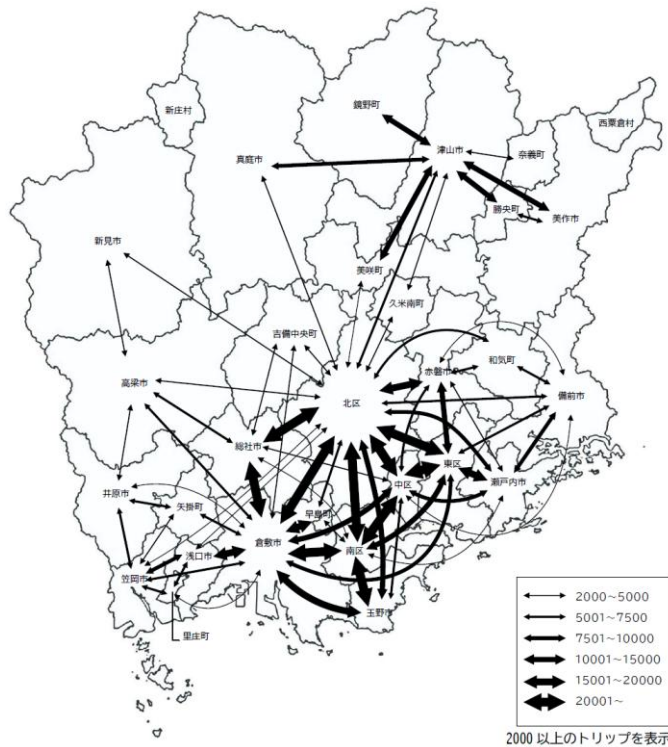
(6) 人の動き（流動）

■ 全体（2,000トリップ以上の流動）

県南部は岡山市北区を中心とした流動となっていますが、その他にも倉敷市との流動をはじめ、各市区町間相互の流動が見られます。

県北部は津山市を中心とした流動となっています。

□ 平日



□ 休日

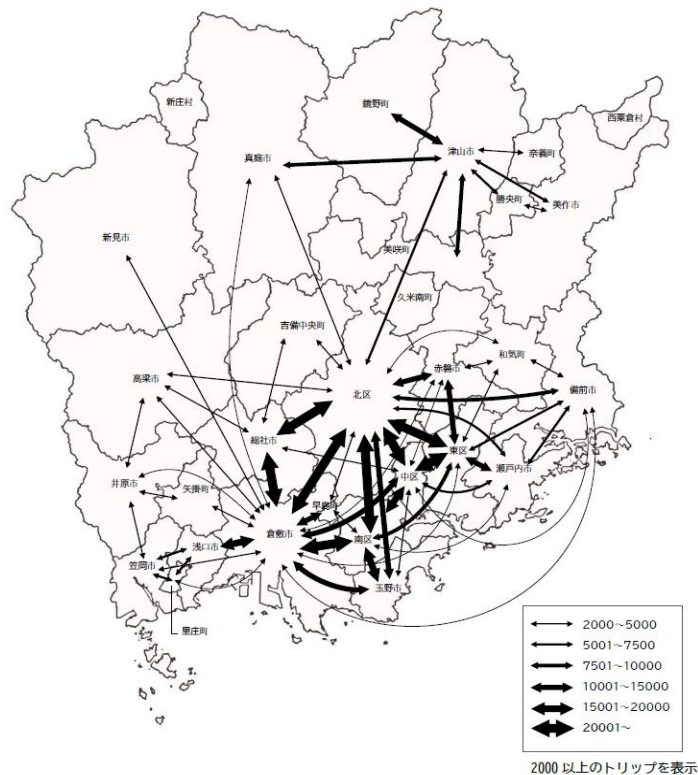
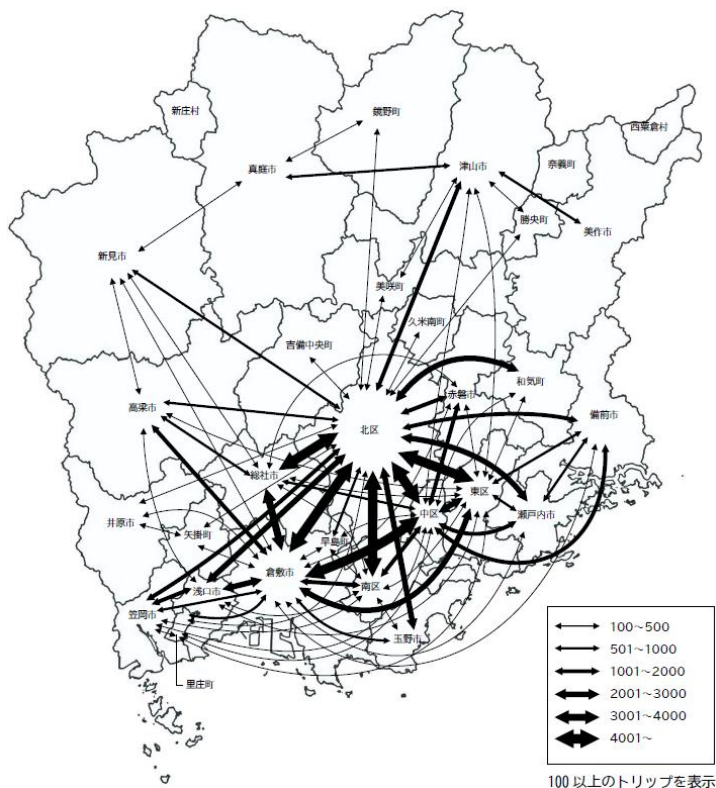


図2-2-4 人の動き（全体）

■ 鉄道（100トリップ以上の流動）

県内の鉄道ネットワークに沿って、多方面・多地域間への流動が見られます。休日は岡山県北区－倉敷市間を除き、平日よりも流動が少なくなっています。

□ 平日



□ 休日

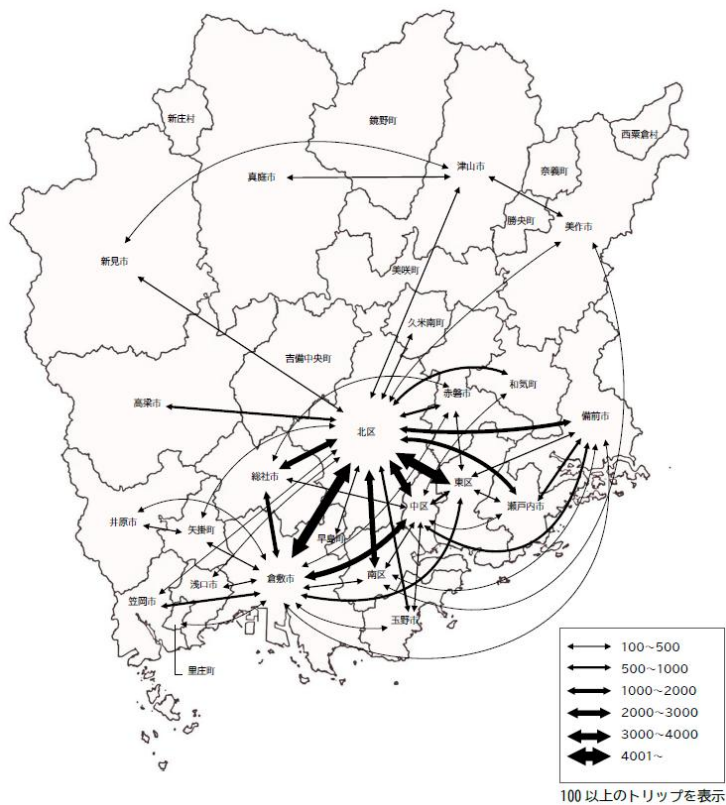


図 2-2-5 人の動き（鉄道）

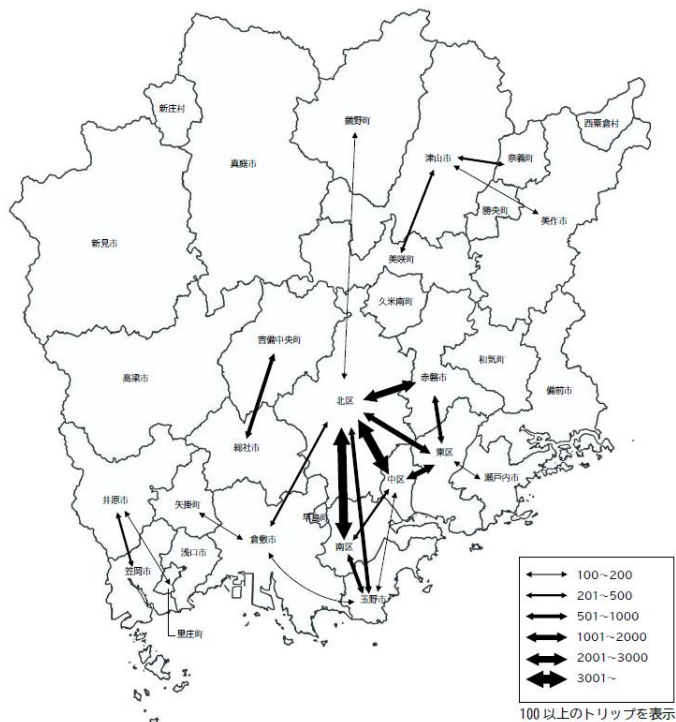
■ 路線バス（100トリップ以上の流動）

鉄道に比べると、全体的に流動は少ないが、岡山市北区－赤磐市間ではバスが鉄道の流動量を上回っており、岡山市北区－南区間、岡山市北区－中区間でも鉄道と同程度の流動が見られます。

ほとんどが隣接する市区町間での流動となっています。

休日は岡山市北区－中区間を除き、平日よりも流動が少なくなっています。

□ 平日



□ 休日

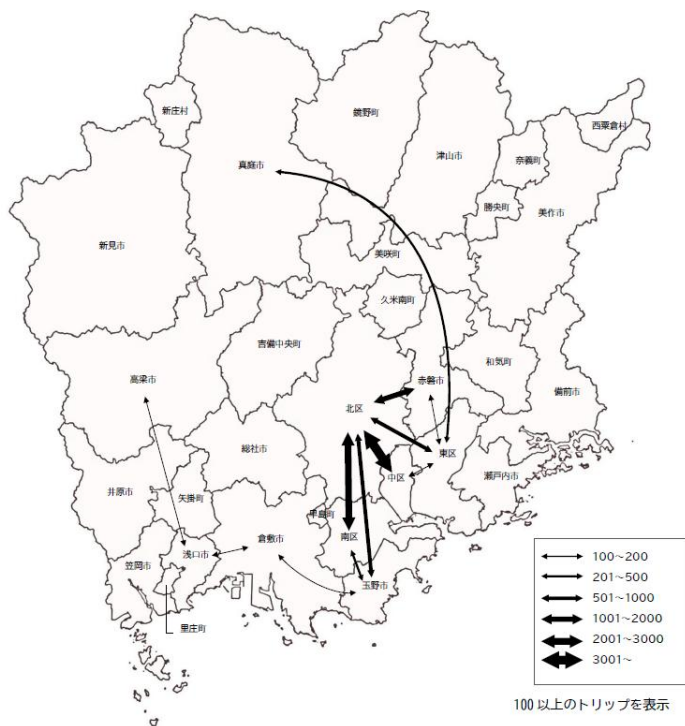


図2-2-6 人の動き（路線バス）

3. 地域公共交通の概況

(1) JR

■ 事業の概況

県内を運行するJRの各路線の路線名、区間、営業キロ及び駅数は下表のとおりです。

表 2-3-1 JR事業の概況

令和6年10月1日現在

路線名	区間	営業キロ (km)	駅数 (駅)
山陽線	三石～笠岡	84.7	21
姫新線	美作土居～新見	100.5	22
赤穂線	寒河～東岡山	37.8	12
津山線	津山～岡山	58.7	15
因美線	美作河井～東津山	22.3	6
吉備線	岡山～総社	20.4	8
宇野線	岡山～宇野	32.8	14
伯備線	倉敷～新郷	82.8	17
芸備線	備中神代～野馳	13.6	4
本四備讃線	茶屋町～児島	12.9	4

出典：西日本旅客鉄道株式会社資料数値

■ 区間別平均通過人員

令和6年度における県内の区間別平均通過人員をみると、姫新線、赤穂線の播州赤穂～長船、芸備線、因美線の平均通過人員は2,000人/日未満となっています。

令和6年度



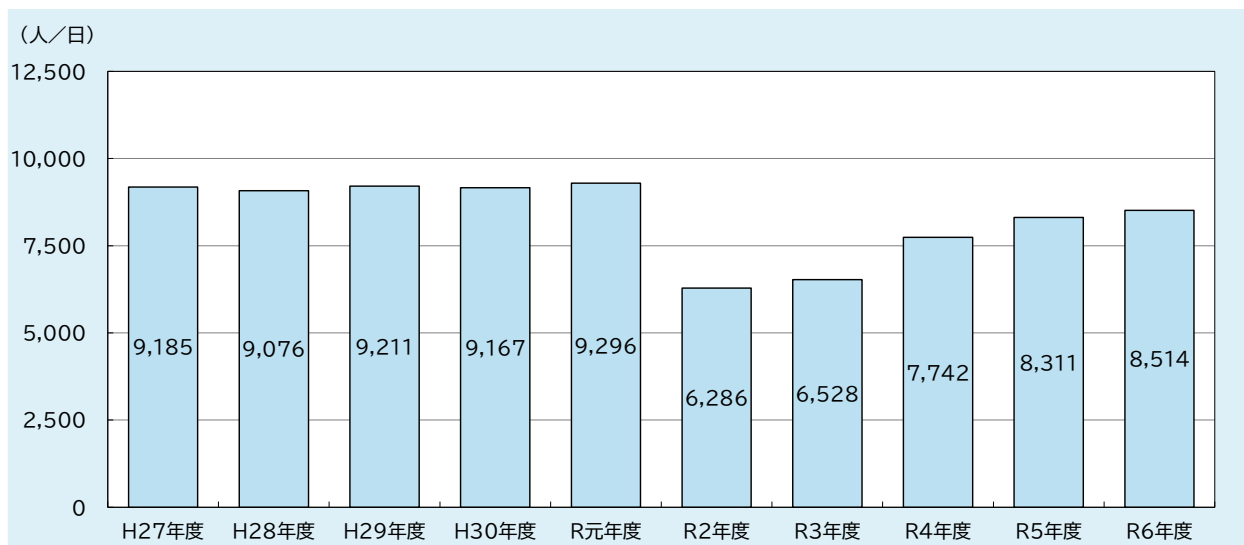
※平均通過人員・・・1km当たりの1日平均旅客輸送人員

図 2-3-1 JRの区間別平均通過人員

出典：西日本旅客鉄道株式会社資料数値

■ 平均通過人員の推移

県内の平均通過人員は、コロナ禍の影響等により令和2年度に 6,286 人まで大きく落ち込んだものの、令和6年度は 8,514 人となるなど、コロナ禍以降、回復傾向にはありますが、コロナ禍前の水準には届いていない状況となっています。



※平均通過人員・・・1 km 当たりの1日平均旅客輸送人員

図2-3-2 JRの平均通過人員の推移

出典：西日本旅客鉄道株式会社資料数値から算出

(2) JR以外の鉄軌道

■ 事業の概況

県内を運行するJR以外の鉄軌道事業者の区間、営業キロ及び駅数は下表のとおりです。

表2-3-2 JR以外の鉄軌道事業の概況

令和6年10月1日現在

事業者名	区間	営業キロ (km)	駅数 (駅)
水島臨海鉄道株式会社	倉敷市～三菱自工前	10.4	10
智頭急行株式会社	上郡～智頭	56.1	14
井原鉄道株式会社	清音～神辺	38.3	14
	総社～清音	3.4	2
岡山電気軌道株式会社	岡山市内	4.7	16

出典：国土交通省中国運輸局「運輸要覧（鉄道部編）」令和6年版数値
水島臨海鉄道株式会社、智頭急行株式会社提供数値

■ 事業者別の旅客数量の推移

事業者別の旅客数量を見ると、すべての事業者の旅客数量は、コロナ禍の影響等により令和2年度に大きく落ち込んでおり、その後回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には届いていない状況となっています。

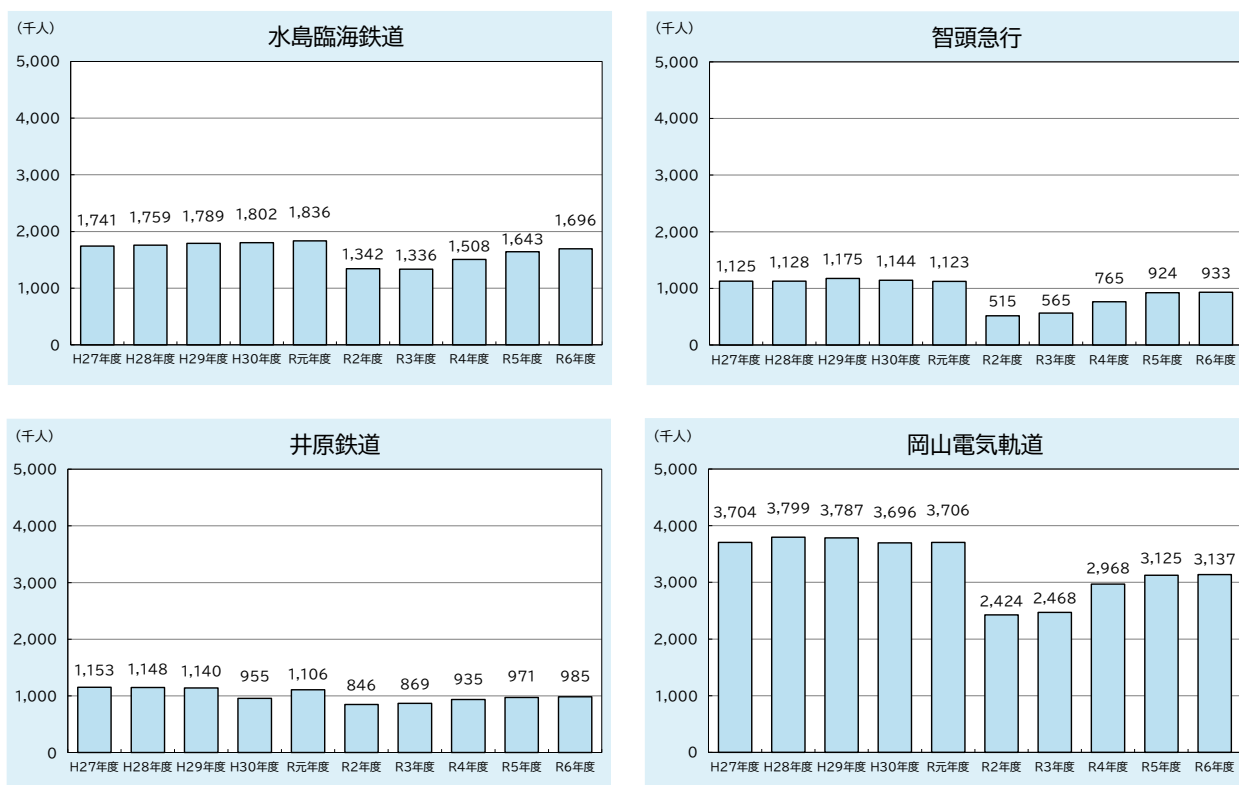


図2-3-3 JR以外の鉄軌道の旅客数量の推移

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

(3) 乗合バス

■ 事業の概況

県内を運行する乗合バス事業者の事業者数、車両数及び路線キロは下表のとおりです。

表 2-3-3 乗合バス事業の概況

令和6年度末現在

事業者数	車両数 (両)	路線キロ (km)
53	900	8,963

※事業者数は一般乗合旅客自動車運送事業の許可事業者数

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

■ 輸送人員の推移

県内における乗合バスの輸送人員については、コロナ禍の影響等により令和2年度に19,957千人まで減少した後は回復しつつありますが、令和6年度時点でコロナ禍前の約8割の水準にとどまっています。

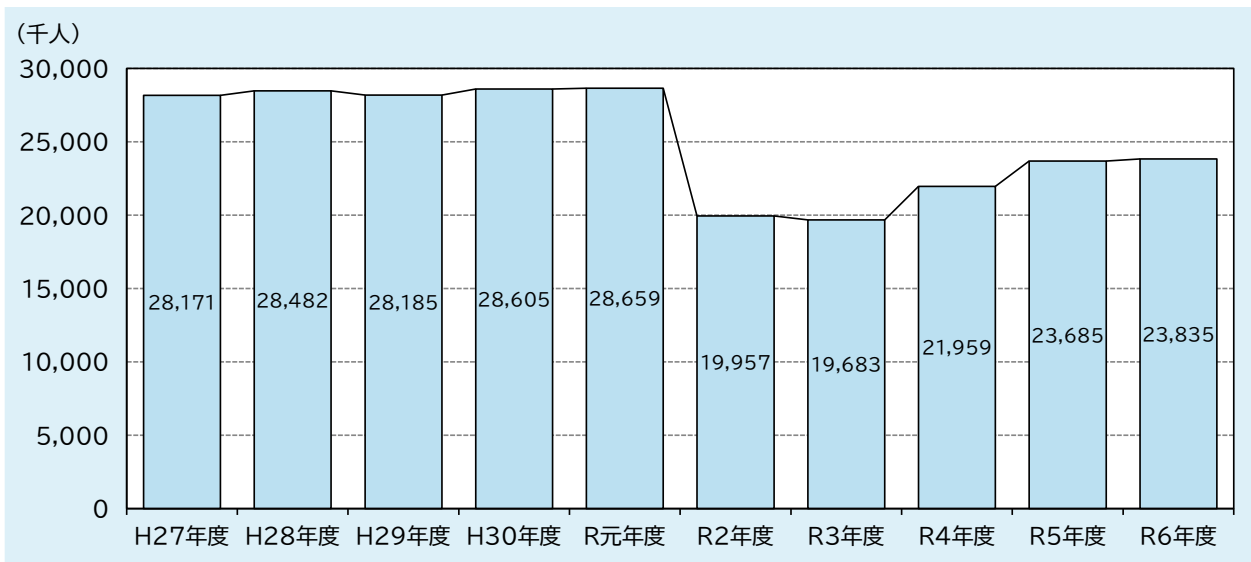


図 2-3-4 乗合バスの輸送人員の推移

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

(4) タクシー

■ 事業の概況

県内を運行する法人タクシーの事業者数及び車両数は下表のとおりです。

表 2-3-4 法人タクシー事業の概況

事業者数	車両数 (両)
129	2,550

令和6年度末現在

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

■ 輸送人員の推移

県内における法人タクシーの輸送人員については、コロナ禍の影響等により令和2年度に 6,635 千人まで減少した後は回復しつつありますが、令和6年度時点でコロナ禍前の7割強の水準にとどまっています。

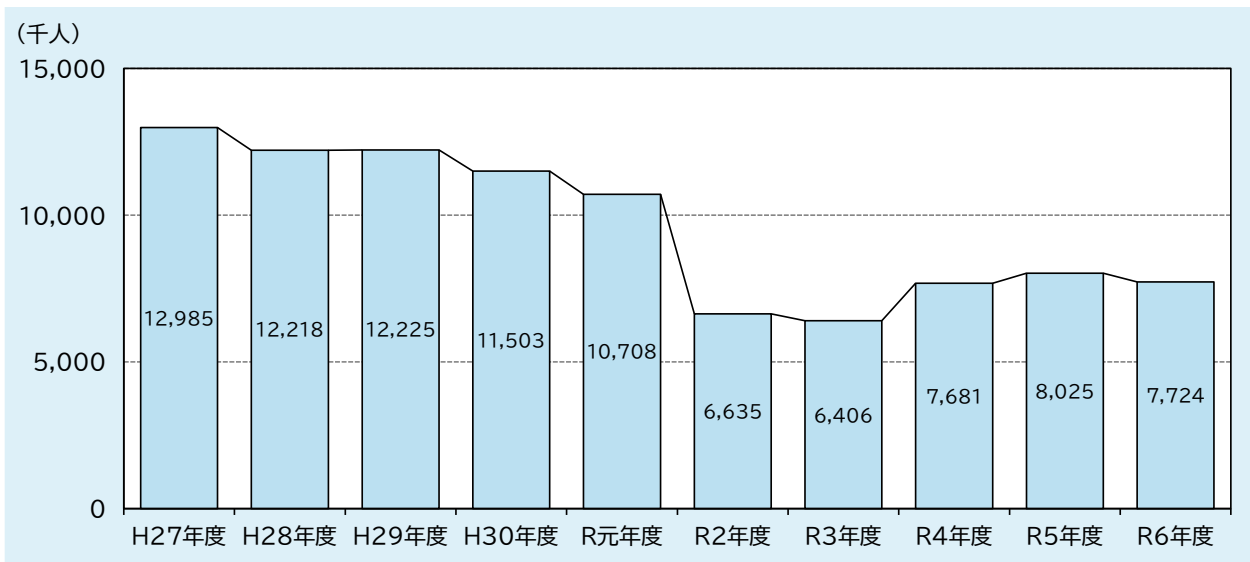


図2-3-5 タクシーの輸送人員の推移

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

■ 営業区域別の車両数

県内における法人タクシーの営業区域別の車両数は、岡山市が 1,329 両、倉敷市が 572 両、津山市が 126 両となっていますが、それ以外の営業区域はいずれも 100 両未満となっています。

苫田郡（鏡野町）と勝田郡（勝央町、奈義町）では車両数が 10 両を下回っており、他の営業区域に比べて特に少なくなっています。

令和6年度現在

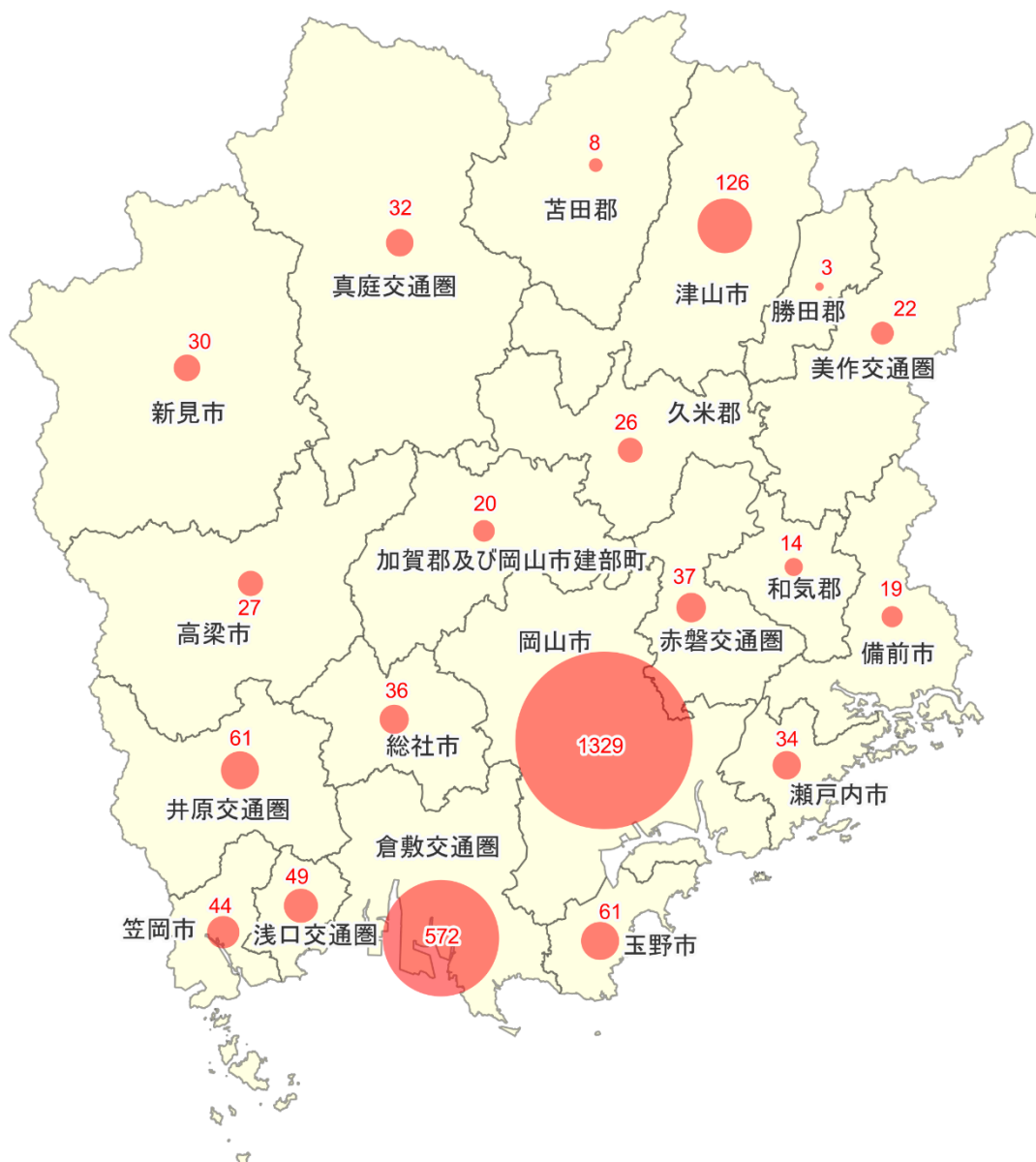


図2-3-6 タクシーの営業区域別の車両数

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

(5) コミュニティバス等

県内では、鉄道、乗合バス、タクシーの他、多様な交通手段により移動が確保されており、道路運送法に基づく運行形態等の分類は下図のとおりです。

このうち、コミュニティバスや乗合タクシーは、市町村が一般旅客自動車運送事業を行う交通事業者へ委託して運行するものや、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）により市町村やNPO法人等が運行するものなどがあります。

このほか、交通事業者の管理の下で自家用車や一般ドライバーを活用し、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において有償で運送を行う制度として、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）が、令和6年3月に創設されたところであり、県内でも導入事例があります。

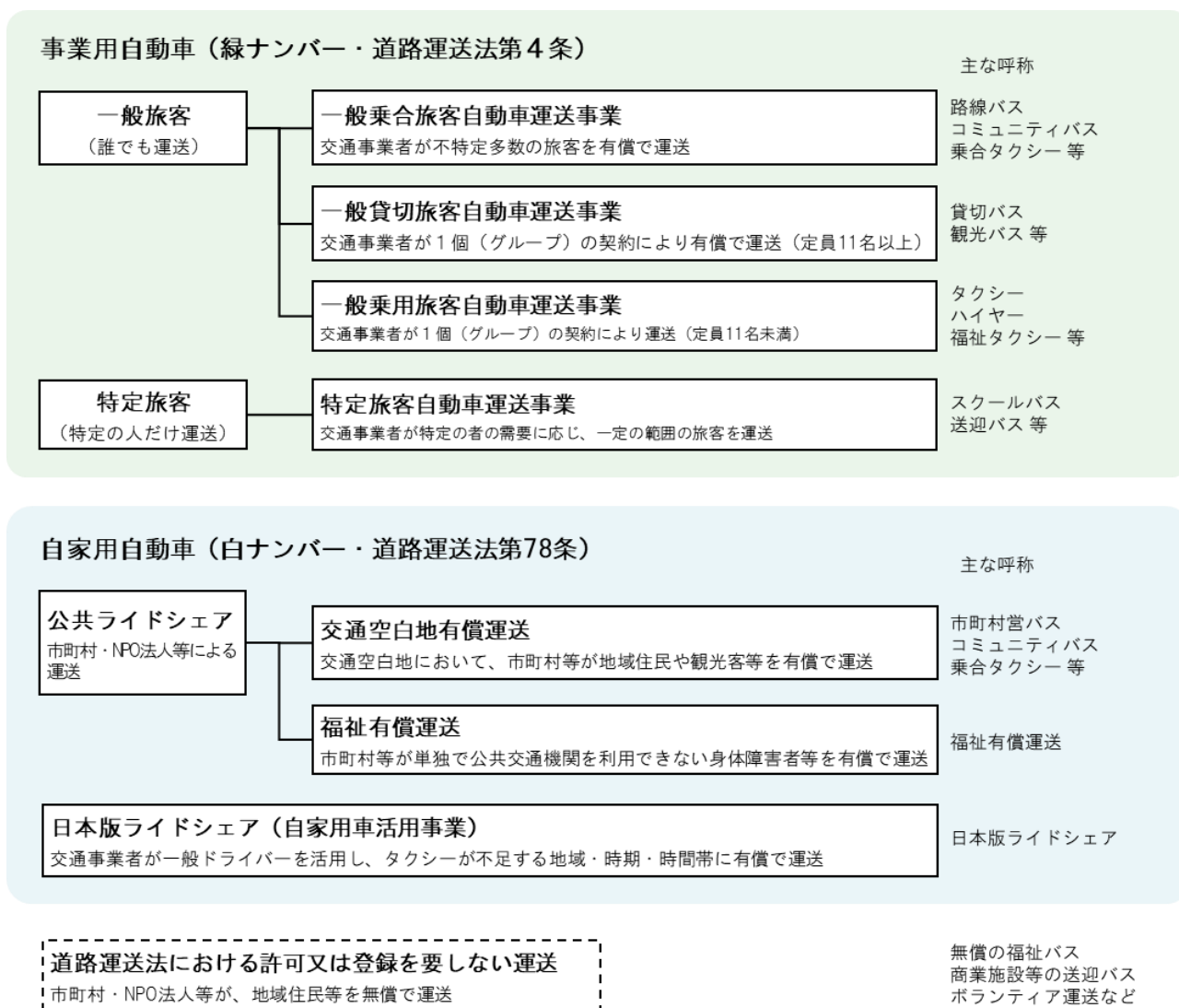


図2-3-7 道路運送法に基づく運行形態等の分類

(6) 航路

■ 事業の概況

県内の一般旅客定期航路事業者の事業者数及び航路数は下表のとおりです。

表 2-3-5 一般旅客定期航路事業の概況

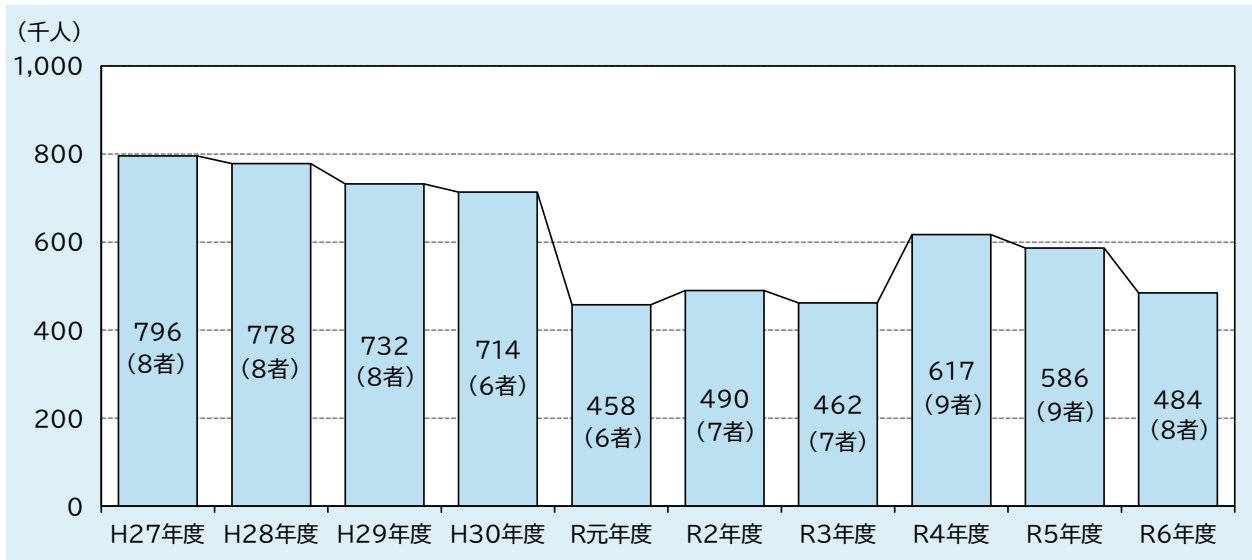
令和6年4月1日現在

事業者数	航路数
10	12 (うち休止2)

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

■ 輸送人員の推移

県内の一般旅客定期航路事業者の輸送人員については、コロナ禍の影響等からは回復しつつありますが、全体として減少傾向にあります。



※報告数値のみ集計

図 2-3-8 航路の輸送人員の推移

出典：国土交通省中国運輸局提供数値