

2. 二次交通の確保

現状

鉄道駅や乗継拠点といった交通結節点からの二次交通や、地域内の交通手段として、鉄軌道（水島臨海鉄道や岡山電気軌道など）や路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーなどが運行されています。

また、定時定路線型の運行形態に加え、利用者の予約に応じて運行するデマンド交通の導入が進んでいます。公共交通の運行形態は多様であり、運行方式（路線又は区域の設定）や運行ダイヤ等の要素によって構成されていますが、地域の実情や利用ニーズに応じて、最適な運行形態を導入することが求められています。

運行方式による分類



↑ ↓ 地域の実情などによって組み合わせて運行

運行ダイヤによる分類

固定ダイヤ	基本ダイヤ	非固定ダイヤ																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>バス停</th> <th>出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>岡山町 備前</td> <td>10:20</td> </tr> <tr> <td>岡山町 備中</td> <td>10:25</td> </tr> <tr> <td>岡山町 美作</td> <td>10:30</td> </tr> <tr> <td>⋮</td> <td>⋮</td> </tr> </tbody> </table> <p>あらかじめ定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行</p>	バス停	出発時刻	岡山町 備前	10:20	岡山町 備中	10:25	岡山町 美作	10:30	⋮	⋮	<table border="1"> <thead> <tr> <th>バス停</th> <th>出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>岡山町備前支所前</td> <td>10:20頃</td> </tr> <tr> <td>岡山町病院前</td> <td>10:50頃</td> </tr> <tr> <td>岡山町役場前</td> <td>11:00頃</td> </tr> </tbody> </table> <p>運行頻度や主要バス停等における発着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行</p>	バス停	出発時刻	岡山町備前支所前	10:20頃	岡山町病院前	10:50頃	岡山町役場前	11:00頃	<table border="1"> <thead> <tr> <th>運行エリア</th> <th>運行時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>岡山町内</td> <td>9:00～18:00</td> </tr> </tbody> </table> <p>運行時間内であれば、予約に応じて随時運行</p>	運行エリア	運行時間	岡山町内	9:00～18:00
バス停	出発時刻																							
岡山町 備前	10:20																							
岡山町 備中	10:25																							
岡山町 美作	10:30																							
⋮	⋮																							
バス停	出発時刻																							
岡山町備前支所前	10:20頃																							
岡山町病院前	10:50頃																							
岡山町役場前	11:00頃																							
運行エリア	運行時間																							
岡山町内	9:00～18:00																							

図4-2-1 デマンド交通の運行形態イメージ

国の「交通空白解消に向けた取組方針 2025」では、「交通空白」とは、地理的・空間的な空白に限らず、誰もがアクセスできる交通手段が存在しない、又は利用しづらいなど、地域交通に係る課題を抱える地域を指しており、一定の交通手段があったとしても、地域のニーズに対して運行本数や配車状況等が十分でなければ、「交通空白」とされる場合があります。

国はこうした「交通空白」を把握するため、令和7年3月に「交通空白」リストアップ調査を行い、令和7年から9年を集中対策期間として「交通空白」の解消に目途をつけることを目標としています。

課題

人口減少や高齢化等が進行する中、住民の日常的な生活を支える地域公共交通の重要性が高まる一方で、利用者の減少や運転者不足等に伴う路線の廃止や減便などにより、地域のニーズに対して十分な運行本数や配車が確保できないといった状況が顕在化しています。また、国内外からの観光客など、来訪者に対応した二次交通の確保も求められています。こうした幅広いニーズに対応するため、あらゆる交通手段を活用しながら、「交通空白」を解消し、「地域の足」や「観光の足」の確保を図ることが必要です。

さらに、地域拠点の形成といった観点からも、中長期的なまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められています。

現在の主な取組

市町村においては、鉄道駅や乗継拠点といった交通結節点からの二次交通の確保や、「交通空白」解消に向けた地域内交通の確保のため、より最適な交通手段の検討や導入が進められており、立地適正化計画との連携によるまちづくりとの一体的な取組事例や、鉄道駅等の整備による交通結節点の機能強化を図っている事例があります。

国においては、市町村等が鉄道や広域バス路線に接続した交通サービスを本格運行した際に、その運行欠損額を支援しており、また、「交通空白」解消に向けた調査や実証運行への財政支援も行っています。

県においては、市町村等が新たな交通サービスの導入を検討する際に専門家等を派遣する伴走支援を行っており、さらに、その実証運行や交通結節点における利便性向上などの取組についても財政支援を行っています。

目指すべき姿

- まちづくりとの連携により、鉄道駅や乗継拠点といった交通結節点等において、二次交通につながるネットワークが構築されている。
- 多様な交通手段が効果的に連携することで、「交通空白」が解消され、地域住民が安心して日常生活を送ることができる移動環境が実現されている。

今後の取組

■ まちづくりとの連携

地域における地域公共交通計画と立地適正化計画との連携など、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの構築を引き続き推進します。

■ 交通結節点等の機能強化

鉄道駅、乗継拠点等において、乗り継ぎしやすいダイヤ設定、待合環境の改善、案内表示の充実等により、幅広いニーズに対応できるよう交通結節点としての機能を強化します。

■ 地域内交通の充実

地域の実情に応じた最適な交通手段を検討し、地域内交通の充実を図るとともに、「観光の足」としても機能するよう、観光地へのアクセス向上に取り組むなど、地域の「交通空白」解消を目指します。

期待される役割

県	<ul style="list-style-type: none">● 市町村の地域内交通及び二次交通の確保に向けた取組への支援● 「交通空白」解消に取り組む市町村への支援● 先進事例等の情報提供
市町村	<ul style="list-style-type: none">● ニーズに応じた地域内交通及び二次交通の確保● 「交通空白」の把握及び解消に向けた検討● 交通結節点等の機能強化● 地域公共交通計画とまちづくりとの連携
国	<ul style="list-style-type: none">● まちづくりと連携した市町村等の交通施策への支援● 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームによる支援● 鉄道、広域バス路線を補完する支線（フィーダー）に対する運行欠損額の継続的な支援● 先進事例等の情報提供
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">● 利用者のニーズを踏まえた路線やダイヤ等の検討● 交通結節点等の機能強化● 県、市町村、他の交通事業者等と連携した利用促進策の検討・実施● 安全管理の徹底