

岡山県地域公共交通ビジョン 素案（概要）

第1章 ビジョンの基本的な考え方

1 ビジョン策定の趣旨

地域住民の移動手段として重要な役割を担う地域公共交通は、人口減少や自家用車の普及などにより、近年その利用は減少傾向にあり、交通事業者の厳しい経営状況が続いています。さらには、コロナ禍の影響は脱しつつあるものの、運転者不足や燃料価格高騰といった課題に直面するなど、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

こうした現況を踏まえ、県では、令和7年度にスタートした県政において最上位に位置付けられる総合的な計画である「第4次晴れの国おかやま生き生きプラン」において、「安心して豊かさが実感できる地域の創造」に向けた重点施策として、「地域公共交通ネットワークの活性化」に取り組むこととしており、国、市町村、交通事業者、地域住民等と連携しながら、地域の多様な輸送資源を活用し、移動ニーズに応じた、持続可能で利便性の高い地域公共交通体系の構築を目指すこととしています。

そのため、様々な主体が、公共交通体系の中で、それぞれの役割を果たしながら、県民の移動手段の確保などに、より一層連携して取り組むことができるよう、県全体の地域公共交通施策の方向性を示す「岡山県地域公共交通ビジョン」を新たに策定します。

2 ビジョンの対象地域

岡山県全域を対象とします。

3 ビジョンの位置付け

国、県、市町村、交通事業者、地域住民等が、それぞれの役割を果たしながら、より一層連携を強化して取り組めるよう、県全体の地域公共交通施策の方向性を示す指針となるものです。

4 ビジョンの期間

令和8年度から概ね5年間を目途とします。

（必要に応じて改訂を検討します。）

5 ビジョンの対象となる地域公共交通の範囲

通勤、通学、買い物、通院、レジャー等、地域住民の日常生活における身近な移動手段としての役割を果たしている公共交通を対象とします。

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

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和2年から令和32年までの30年間に、県内の総人口は1,888千人から1,510千人と378千人(20.0%)減少すると見込まれており、老年人口比率(高齢化率)は30.3%から37.8%へ上昇すると見込まれています。

2 県民の移動状況

令和4年度に実施した「岡山県パーソントリップ調査」で把握した県民の移動状況について記述します。

3 地域公共交通の概況

交通機関別の利用状況を記述します。全体の傾向として、公共交通の利用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だものの、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です。

第3章 ビジョンの基本方針

すべての県民が明るい笑顔で暮らす「生き生き岡山」の実現を目指して、国、市町村、交通事業者、地域住民等と連携しながら、多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた、持続可能で利便性の高い地域公共交通体系の構築を進めるとともに、県民の公共交通利用を促進し、地域公共交通ネットワークの活性化を図ります。

第4章 施策の方向性

国、県、市町村、交通事業者、地域住民等がそれぞれの役割を果たしながら、今後、より一層連携を強化して取り組む主な内容について記述します。

地域公共交通体系	1. 広域交通の確保
	① 移動の軸となる鉄道ネットワークの確保 利便性向上／地域住民や観光客等の新たな利用者の掘り起こし ② 地域をつなぐバス路線の確保 地域の実情に応じた広域路線やダイヤ等の検討／広域バス路線への継続的な支援 ③ 地域のくらしを支える航路の確保 持続可能な運航体系構築の検討／離島航路への継続的な支援
	2. 二次交通の確保
	① まちづくりとの連携 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 ② 交通結節点等の機能強化 鉄道駅、乗継拠点等の幅広いニーズに対応した機能強化 ③ 地域内交通の充実 地域の実情に応じた最適な交通手段の検討／「交通空白」解消の取組
	3. 多様な交通手段の確保
	① 既存交通のサービス向上 地域組織との協働や他分野との連携による既存の交通サービスの最適化 ② 地域組織との協働 地域全体で交通を支える仕組みづくり ③ 他分野との連携 スクールバスの混乗など様々な交通手段との連携
運行体制	4. 交通分野の人材確保
	① 担い手を呼び込む仕組みづくり 就職説明会や運転体験会の開催／免許・資格取得に対する助成制度 ② 働き続けられる環境づくり 就業環境の改善／デジタル技術の活用などによる業務の省力化・効率化 ③ 多様な人材の活用 パートタイム労働者、外国人、行政職員などの活用
	5. デジタル技術の活用
	① 交通データの利活用 運行情報の共通化やオープンデータ化の推進／モビリティ・データを活用した現状把握や分析 ② 省力化に向けた技術導入 交通事業者等の取組への財政支援／自動運転技術の導入促進 ③ 誰もが利用しやすい環境整備 キャッシュレス決済等の新たなサービスの利用促進や普及拡大

利 用 環 境	6. ニーズに応じた利便性向上
	① ニーズに応じた路線・ダイヤの充実 定期的・継続的な現状把握／地域公共交通会議等への参画 ② バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 バリアフリー化の推進／誰もが安全・安心に移動できる環境の整備 ③ 情報提供の充実 利用ニーズに応じた運行情報提供の充実
	7. 自家用車から地域公共交通への転換
	① 過度に自家用車に頼らない移動の推進 「スマート通勤おかやま」やパークアンドライドなどの取組の推進 ② 運転免許返納後の移動手段の確保 地域の実情に応じた交通サービスの導入／安心して返納を選択できる情報提供や環境づくり
	8. 地域公共交通の利用促進
	① 日常利用の習慣化 公共交通への無関与層に向けた利便性の周知や行動変容を促す取組の推進 ② 潜在的ニーズの掘り起こし わかりやすい情報発信／公共交通利用につながる施策展開

岡山県地域公共交通ビジョン(素案)

令和 7 年 1 1 月

岡 山 県

目次

第1章 ビジョンの基本的な考え方	1
1. ビジョン策定の趣旨	1
2. ビジョンの対象地域	1
3. ビジョンの位置付け	1
4. ビジョンの期間	1
5. ビジョンの対象となる地域公共交通の範囲	1
第2章 岡山県の地域公共交通の現状	5
1. 人口減少と高齢化の状況	5
2. 県民の移動状況	7
3. 地域公共交通の概況	13
第3章 ビジョンの基本方針	21
第4章 施策の方向性	23
1. 広域交通の確保	23
2. 二次交通の確保	26
3. 多様な交通手段の活用	29
4. 交通分野の人材確保	31
5. デジタル技術の活用	35
6. ニーズに応じた利便性向上	39
7. 自家用車から地域公共交通への転換	42
8. 地域公共交通の利用促進	46

第1章 ビジョンの基本的な考え方

1. ビジョン策定の趣旨

地域住民の移動手段として重要な役割を担う地域公共交通は、人口減少や自家用車の普及などにより、近年その利用は減少傾向にあり、交通事業者の厳しい経営状況が続いています。さらには、コロナ禍の影響は脱しつつあるものの、運転者不足や燃料価格高騰といった課題に直面するなど、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

こうした現況を踏まえ、県では、令和7年度にスタートした県政において最上位に位置付けられる総合的な計画である「第4次晴れの国おかやま生き生きプラン」において、「安心して豊かさが実感できる地域の創造」に向けた重点施策として、「地域公共交通ネットワークの活性化」に取り組むこととしており、国、市町村、交通事業者、地域住民等と連携しながら、地域の多様な輸送資源を活用し、移動ニーズに応じた、持続可能で利便性の高い地域公共交通体系の構築を目指すこととしています。

そのため、様々な主体が、公共交通体系の中で、それぞれの役割を果たしながら、県民の移動手段の確保などに、より一層連携して取り組むことができるよう、県全体の地域公共交通施策の方向性を示す「岡山県地域公共交通ビジョン」を策定します。

2. ビジョンの対象地域

岡山県全域を対象とします。

3. ビジョンの位置付け

国、県、市町村、交通事業者、地域住民等が、それぞれの役割を果たしながら、より一層連携を強化して取り組めるよう、県全体の地域公共交通施策の方向性を示す指針となるものです。

4. ビジョンの期間

令和8年度から概ね5年間を目途とします。

(必要に応じて改訂を検討します。)

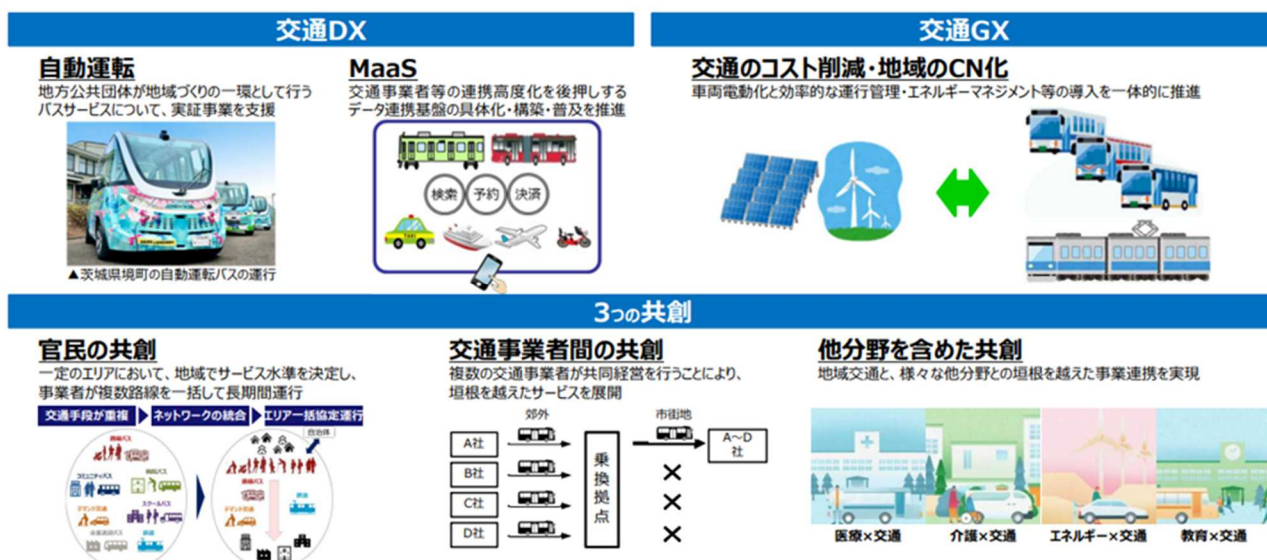
5. ビジョンの対象となる地域公共交通の範囲

通勤、通学、買い物、通院、レジャー等、地域住民の日常生活における身近な移動手段としての役割を果たしている公共交通を対象とします。

(参考) 地域公共交通に関する国の動向等

○「交通空白」の解消等に向けた地域交通の「リ・デザイン」

地域公共交通については、日常生活に不可欠なサービスへのアクセスという重要な役割を担っているものの、人口減少や高齢化等による長期的な需要の減少や運転者不足等に伴い、大変厳しい事業環境となっていることから、国は、令和5年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年法律第59号。以下、「地域交通法」という。)を改正し、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付け、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」や車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」及び官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」への支援等、予算面の拡充も行い、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通への「リ・デザイン(再構築)」を推進しています。

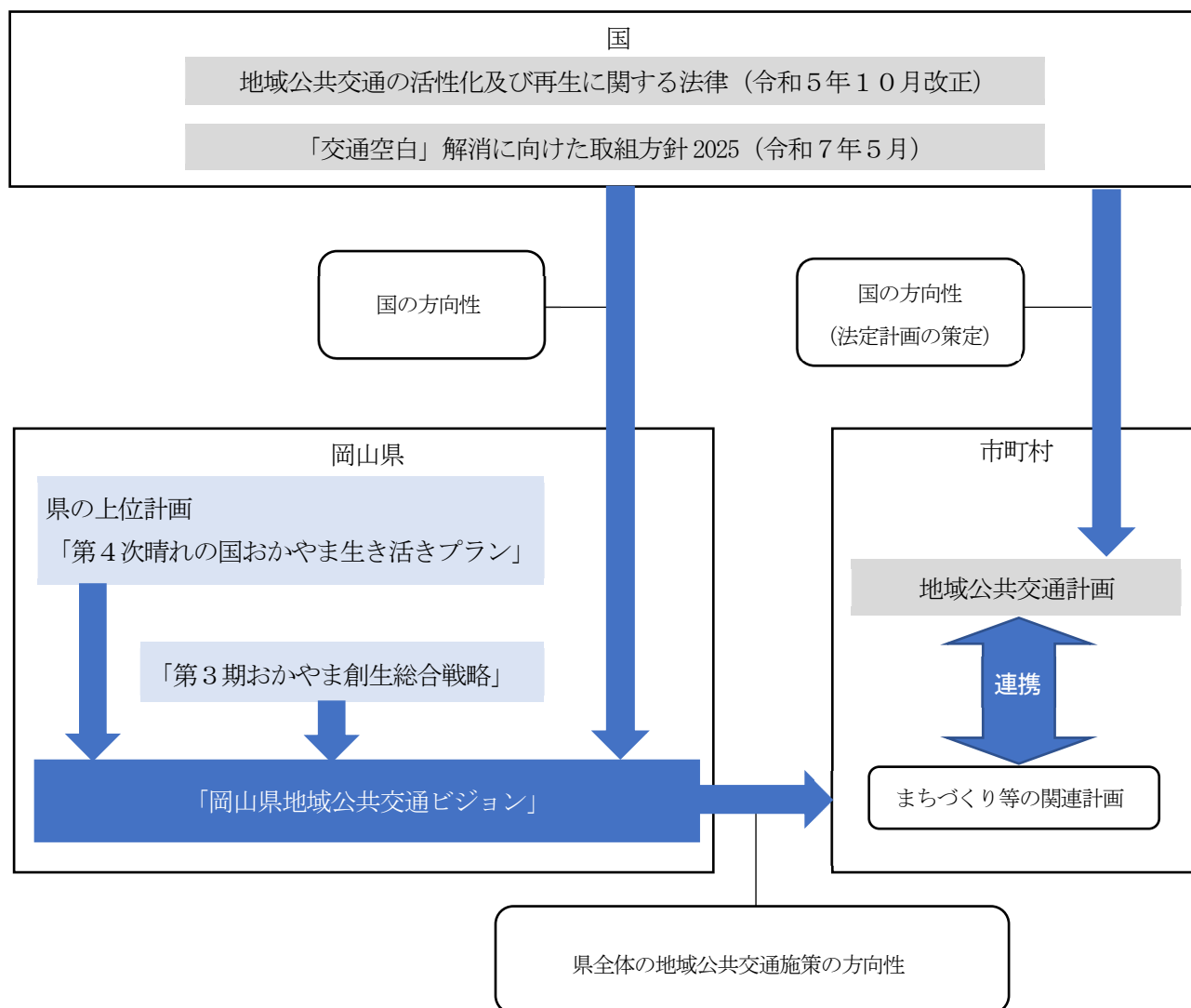


【図1-1 「地域公共交通の『リ・デザイン』」の概要】

出典：国土交通省資料

また、全国各地における喫緊の課題である「交通空白」を解消するため、令和6年7月に設置された国土交通省「交通空白」解消本部のもと、首長等への訪問、都道府県との連携した取組等、地方運輸局による伴走支援等を行いつつ、同年11月には「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを立ち上げ、国による総合的な後押しにより「地域の足」「観光の足」の確保に努めています。

令和7年5月に策定した、「交通空白」解消に向けた取組方針2025では、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消等に向けて、令和7年度から9年度までを「交通空白解消・集中対策期間」と定め、地方運輸局・運輸支局による自治体や交通事業者に対する伴走支援や財政支援など、あらゆるツールを総動員し、地域交通の「リ・デザイン」を全面展開していくこととしています。なお、都道府県に対しては、市町村を牽引・伴走支援する取組が求められています。



【図 1－2 ビジョンの位置付け】

【表 1－1 県内市町村の地域公共交通計画策定状況】

(令和 7 年 1 1 月 岡山県交通政策課調べ)

市町村名	計画の名称	策定期間	計画期間
岡山市	岡山市地域公共交通計画	令和6年2月	令和6年度～令和10年度
倉敷市	倉敷市地域公共交通計画	令和5年3月	令和5年度～令和9年度
津山市	津山市地域公共交通計画	令和5年3月	令和5年度～令和9年度
玉野市	玉野市地域公共交通計画	令和4年6月	令和4年度～令和8年度
笠岡市	福山・笠岡地域公共交通計画	令和6年3月	令和6年度～令和10年度
井原市	井原市地域公共交通計画	令和3年2月	令和3年度～令和7年度
総社市	総社市総合交通戦略	令和2年3月	令和2年度～令和11年度
高梁市	高梁市地域公共交通計画	令和7年3月	令和7年度～令和13年度
新見市	新見市地域公共交通計画	令和5年3月	令和5年度～令和9年度
備前市	備前市地域公共交通網形成計画	令和2年3月	令和2年度～令和7年度
瀬戸内市	瀬戸内市地域公共交通計画	令和3年3月	令和3年度～令和7年度
赤磐市	赤磐市地域公共交通計画	令和6年3月	令和6年度～令和10年度
真庭市	真庭市地域公共交通計画	令和3年3月	令和3年度～令和7年度
美作市	(未策定)		
浅口市	(未策定)		
和気町	和気町地域公共交通計画	令和6年3月	令和6年度～令和10年度
早島町	(策定中:令和8年度末策定予定)		
里庄町	里庄町地域公共交通計画	令和5年3月	令和5年度～令和9年度
矢掛町	矢掛町地域公共交通計画	令和6年3月	令和6年度～令和10年度
新庄村	(未策定)		
鏡野町	鏡野町地域公共交通計画	令和3年6月	令和3年度～令和7年度
勝央町	(未策定)		
奈義町	奈義町地域公共交通計画	令和6年3月	令和6年度～令和10年度
西栗倉村	(未策定)		
久米南町	久米南町地域公共交通計画	令和3年3月	令和3年度～令和7年度
美咲町	(未策定)		
吉備中央町	吉備中央町地域公共交通計画	令和5年3月	令和5年度～令和9年度

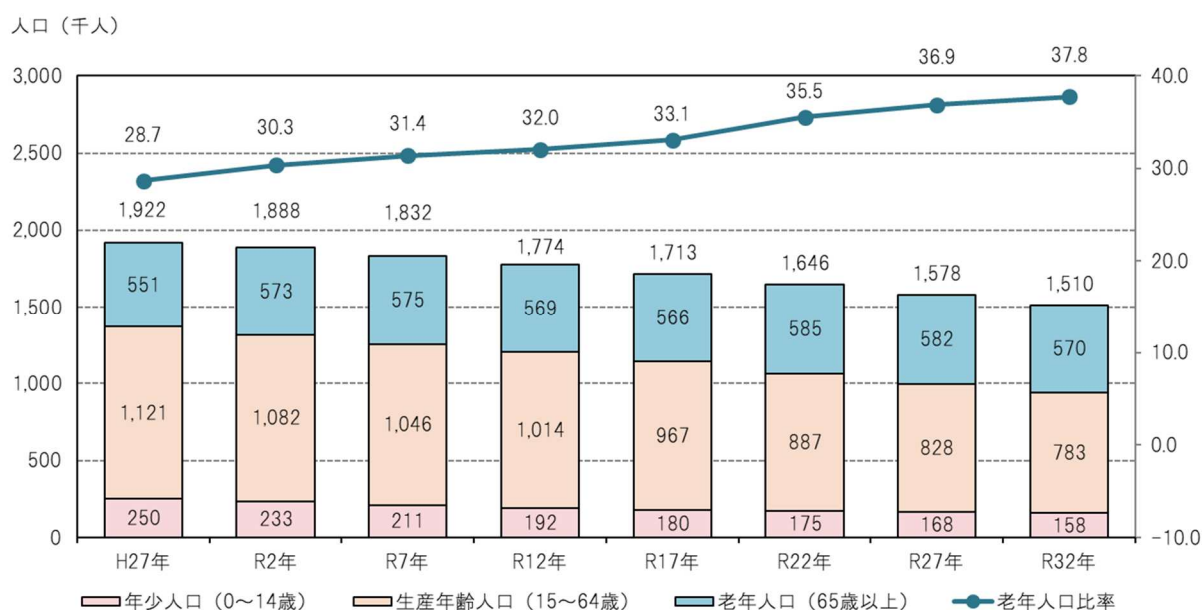
第2章 岡山県の地域公共交通の現状

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。

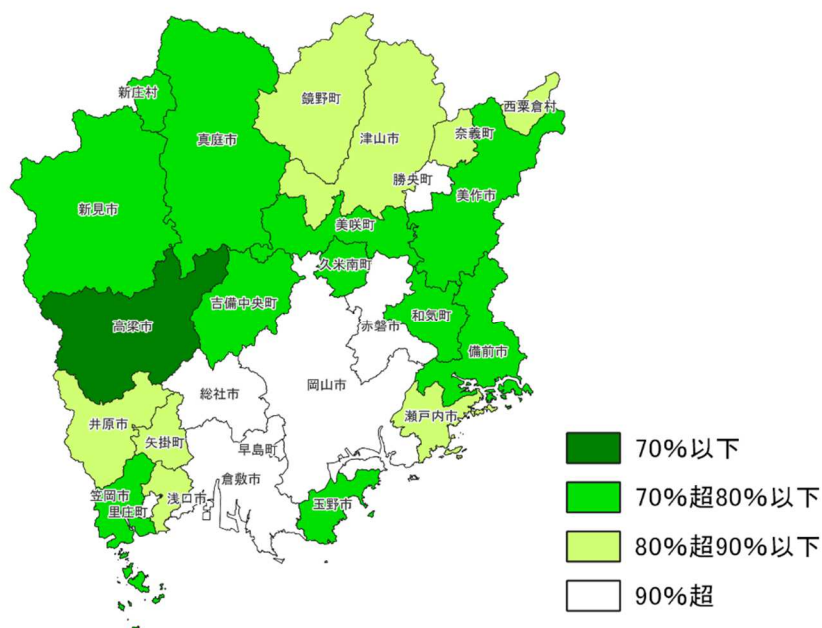


【図 2－1－1 総人口の推移と将来見通し】

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。

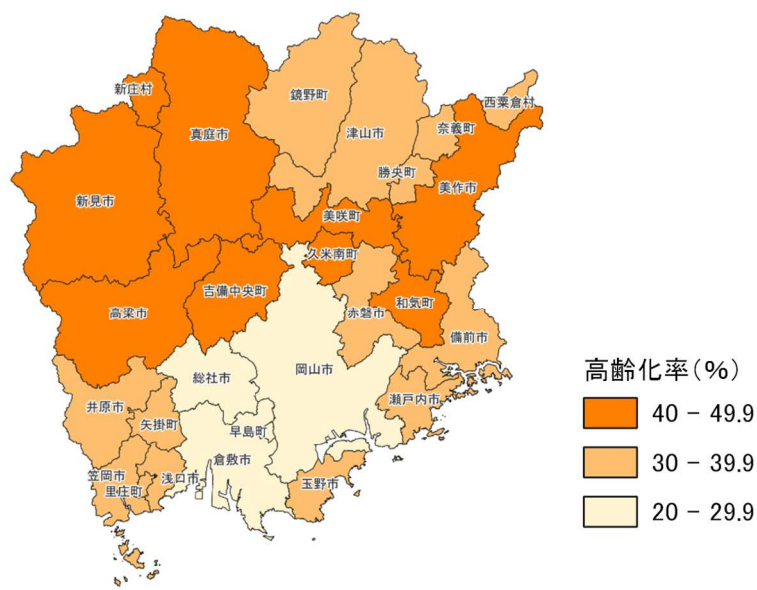


【図 2-1-2 市町村別人口の将来見通し】
(令和2年の総人口を100としたときの令和17年の総人口指数)

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「岡山県パーソナルトリップ調査」を実施しました。

(1) 調査概要

① 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）

② 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

③ 回収票数

27,395人分（無効票を除く）※調査対象は15歳以上

④ 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

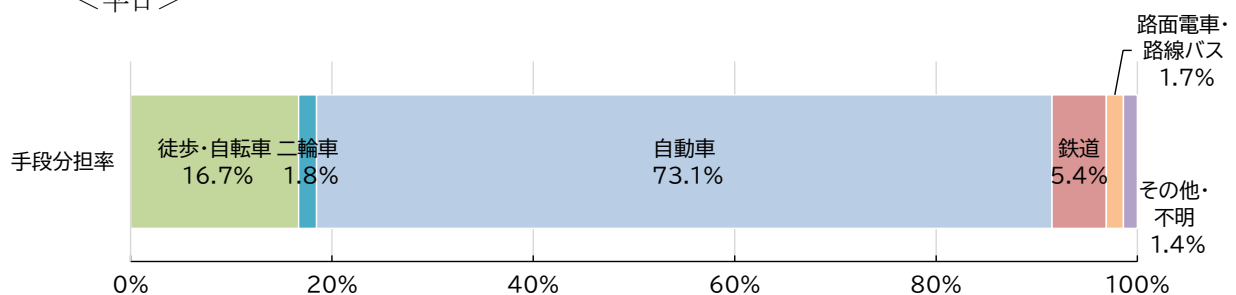
(3) 代表交通手段

① 全体

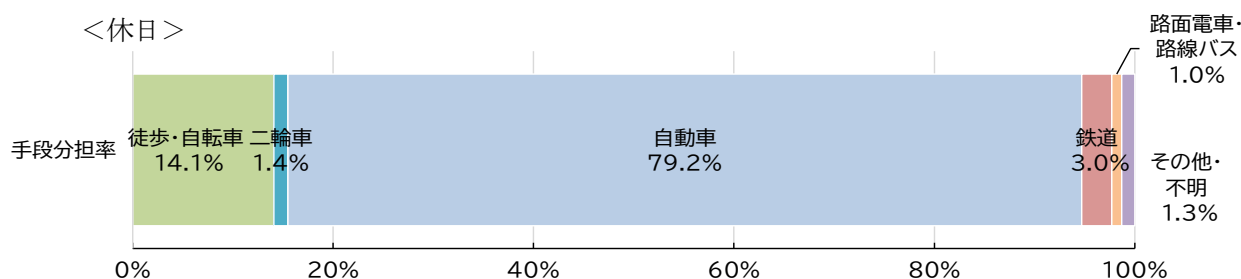
平日、休日ともに「自動車」を代表交通手段とする人が多く、7割を超えています。

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）】

② 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> (%)					<休日> (%)				
	自動車	鉄道	路面電車・路線バス	徒歩・自転車		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	岡山市北区	68.8	3.6	1.6	22.6
岡山市中区	64.1	4.5	4.9	23.4	岡山市中区	73.7	2.2	2.6	18.7
岡山市東区	76.1	8.8	1.7	10.2	岡山市東区	82.1	5.2	0.6	9.5
岡山市南区	71.8	4.2	2.4	18.4	岡山市南区	80.0	2.2	1.3	13.8
倉敷市	74.0	6.4	1.0	15.8	倉敷市	80.3	3.6	0.7	13.4
津山市	83.9	1.5	0.3	11.3	津山市	87.2	0.9	0.3	9.9
玉野市	80.5	3.0	2.2	11.7	玉野市	84.2	1.6	1.7	8.0
笠岡市	76.8	4.7	0.7	12.3	笠岡市	81.8	4.2	0.0	10.1
井原市	80.7	2.7	0.4	12.4	井原市	85.3	2.4	0.1	9.4
総社市	76.1	7.4	0.0	14.4	総社市	81.4	3.5	0.2	12.2
高梁市	79.7	3.7	2.0	11.2	高梁市	79.7	1.7	0.6	16.0
新見市	80.7	3.3	0.6	11.3	新見市	83.1	2.7	0.2	11.5
備前市	82.0	5.9	0.5	8.1	備前市	81.0	4.8	0.3	12.3
瀬戸内市	77.6	8.4	0.5	8.9	瀬戸内市	83.5	3.5	0.4	9.3
赤磐市	80.7	4.1	4.3	7.8	赤磐市	82.4	2.7	1.9	10.2
真庭市	85.6	2.5	1.7	8.1	真庭市	86.9	0.5	0.8	9.6
美作市	89.4	1.8	0.9	4.5	美作市	87.6	2.3	0.5	6.8
浅口市	77.5	6.9	0.2	11.8	浅口市	82.7	2.6	0.3	10.2
和気町	75.4	14.0	0.2	6.6	和気町	84.2	4.2	0.4	9.0
早島町	75.2	7.0	0.0	16.4	早島町	85.5	3.1	0.2	9.1
里庄町	78.6	6.3	0.6	11.0	里庄町	86.1	3.9	0.0	7.0
矢掛町	83.6	3.9	1.2	8.7	矢掛町	79.3	4.1	0.0	11.3
新庄村	88.1	1.0	0.0	4.8	新庄村	90.3	0.0	0.0	4.5
鏡野町	91.4	1.0	0.5	5.3	鏡野町	91.3	0.1	0.0	5.8
勝央町	92.9	1.3	0.8	3.6	勝央町	93.4	0.3	0.0	3.4
奈義町	89.9	0.0	2.6	6.9	奈義町	88.5	0.0	0.0	11.5
西粟倉村	80.8	5.4	3.6	10.3	西粟倉村	100.0	0.0	0.0	0.0
久米南町	85.2	6.6	0.0	6.1	久米南町	91.9	3.0	0.0	5.1
美咲町	83.4	2.8	1.4	9.2	美咲町	85.9	1.3	0.2	9.2
吉備中央町	91.4	0.0	4.6	3.7	吉備中央町	86.5	0.2	0.0	11.2

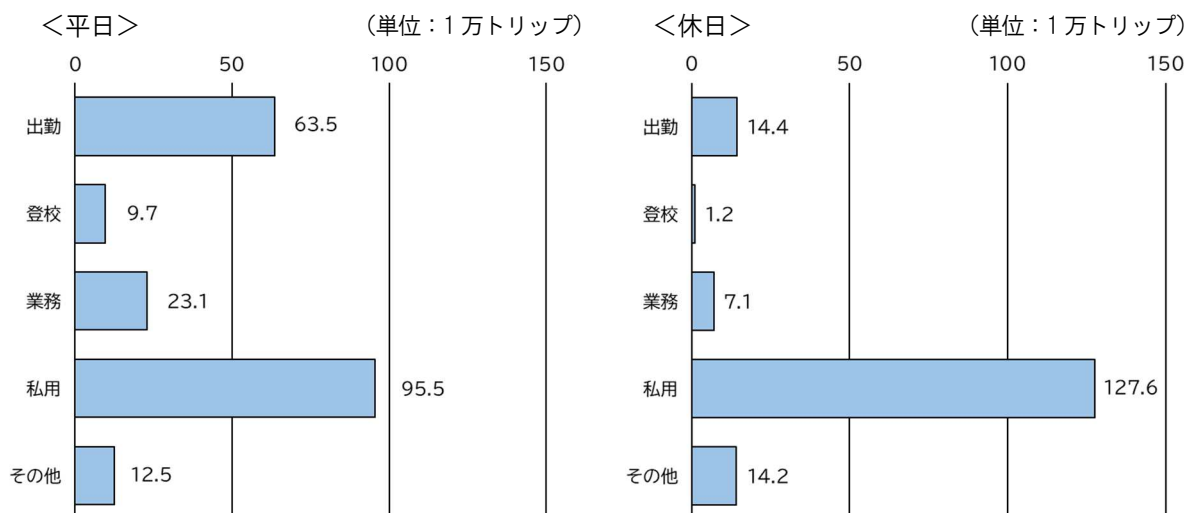
※表中の網掛けは利用割合の高さ上位、下位のそれぞれ三つ

(4) 移動の目的

① 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。



【図 2-2-2 目的別の総トリップ数】

② 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】

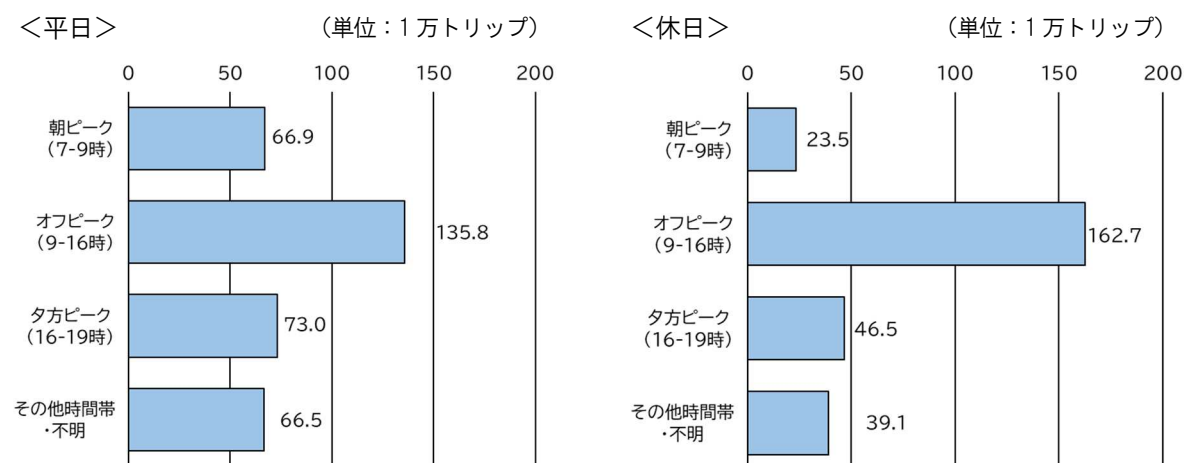
<平日>							<休日>						
	自動車	鉄道	路面電車・路線バス	二輪車	徒歩・自転車	その他・不明		自動車	鉄道	路面電車・路線バス	二輪車	徒歩・自転車	その他・不明
出勤	75.1	6.1	1.9	2.4	13.9	0.5	出勤	74.4	4.7	1.4	2.6	16.3	0.6
登校	11.5	40.4	6.9	1.0	39.9	0.4	登校	23.7	37.6	2.7	0.0	36.1	0.0
業務	84.6	1.9	0.2	1.9	9.1	2.3	業務	74.8	2.3	0.9	3.0	16.3	2.7
私用	78.3	1.6	1.2	1.3	16.3	1.3	私用	82.3	2.2	0.9	1.1	12.3	1.2
その他	71.2	1.5	1.0	1.3	20.1	4.8	その他	71.2	2.3	1.3	1.2	21.2	2.9

(5) 移動した時間帯

① 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。



【図 2-2-3 移動した時間帯の時間帯別の総トリップ数】

② 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>							<休日>						
	出勤	登校	業務	私用	帰宅	その他・不明		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	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)	6.4	1.0	11.3	44.8	31.4	5.1	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)	1.3	0.1	3.2	23.0	69.6	2.8	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	21.1	1.6	2.6	9.9	63.0	1.8	その他時間帯・不明	8.8	0.3	1.9	17.3	68.5	3.2
全体	18.6	2.8	6.7	27.9	40.3	3.7	全体	5.3	0.4	2.6	46.9	39.5	5.2

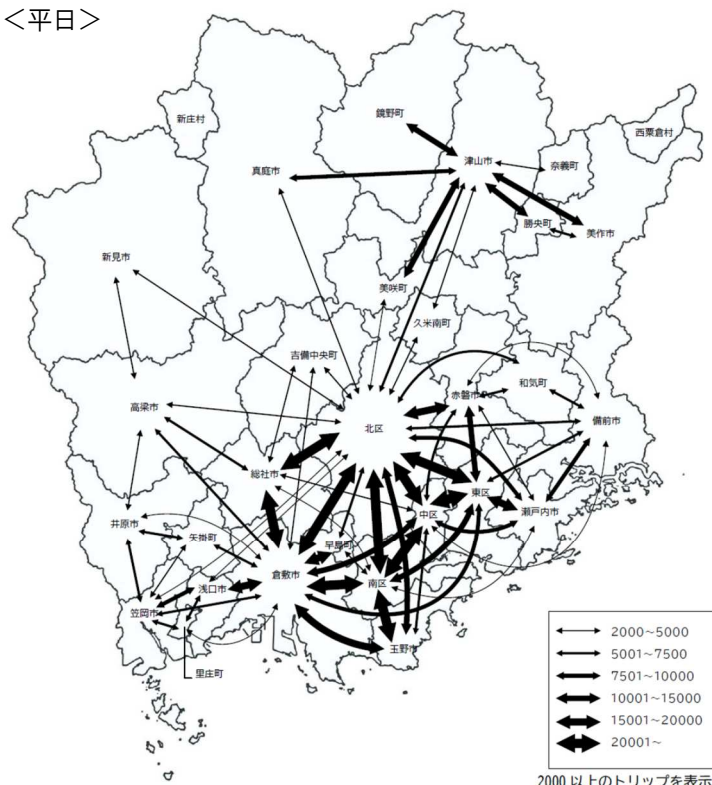
(6) 人の動き（流動）

① 全体（2,000 トリップ以上の流動）

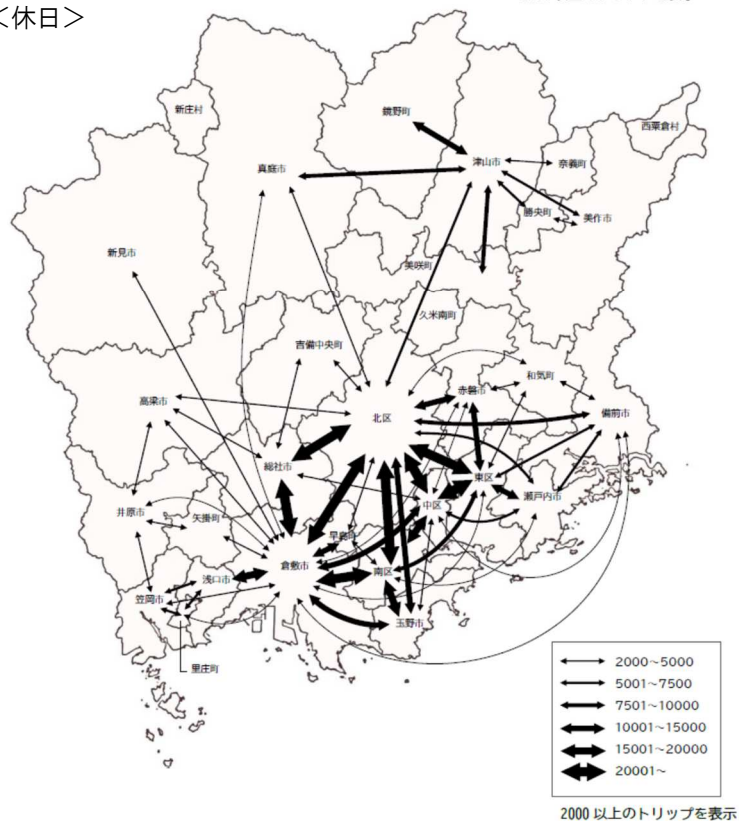
県南部は岡山市北区を中心とした流動となっていますが、その他にも倉敷市との流動をはじめ、各市区町間相互の流動が見られます。

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>

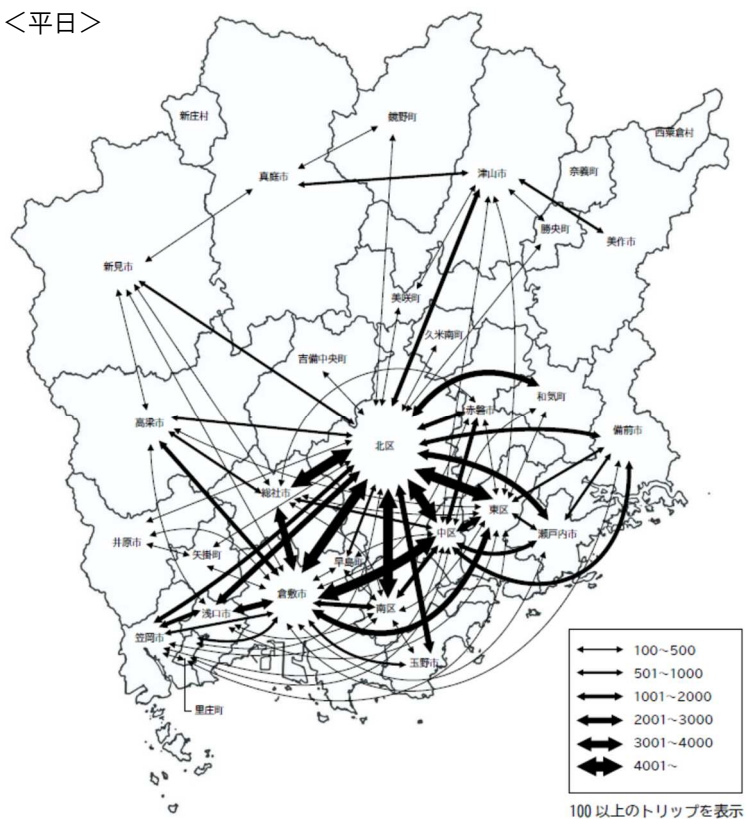


【図2-2-4 人の動き（全体）】

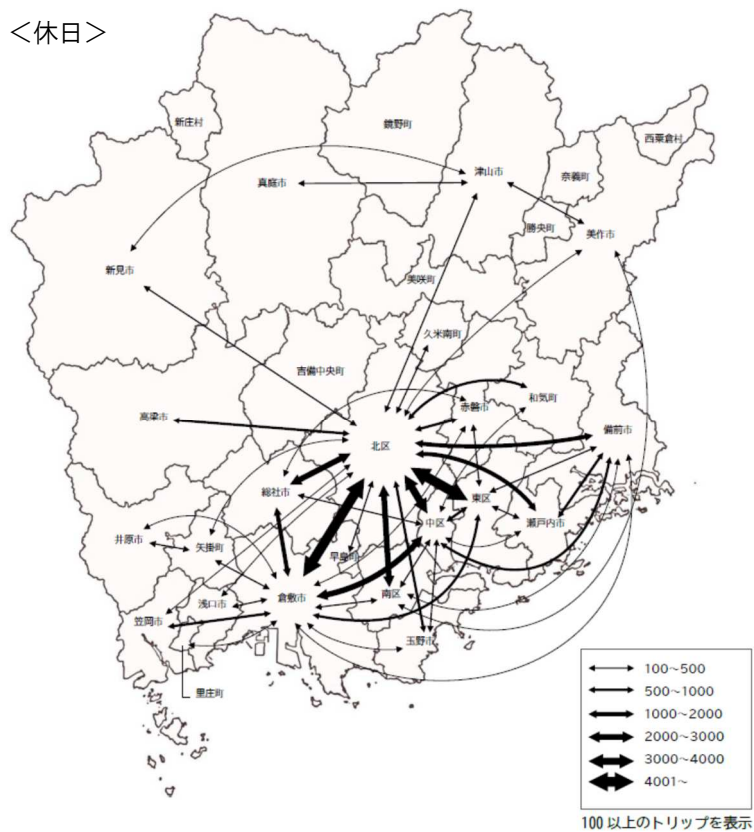
② 鉄道（100 トリップ以上の流動）

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）】

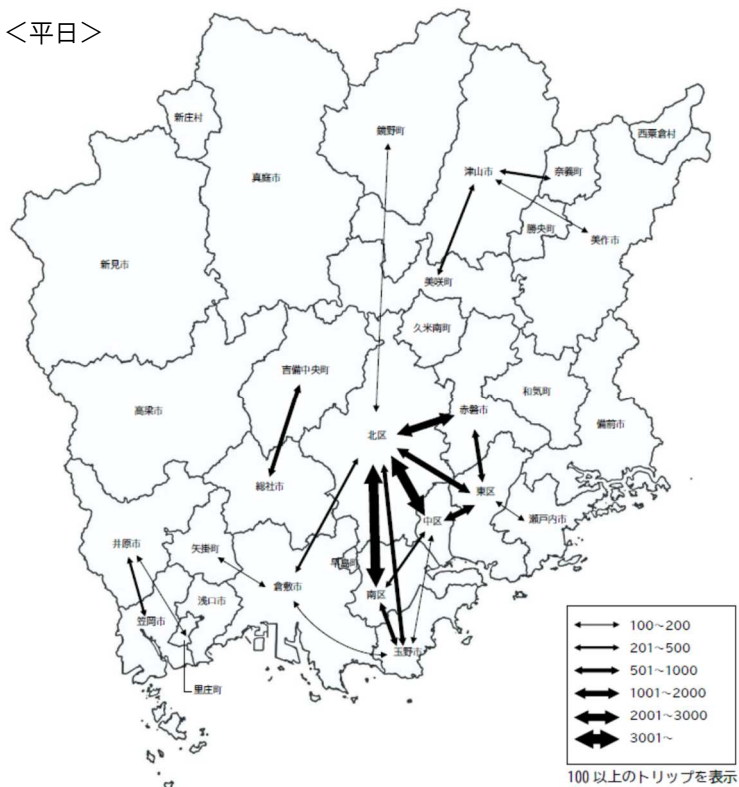
③ 路線バス（100 トリップ以上の流動）

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。

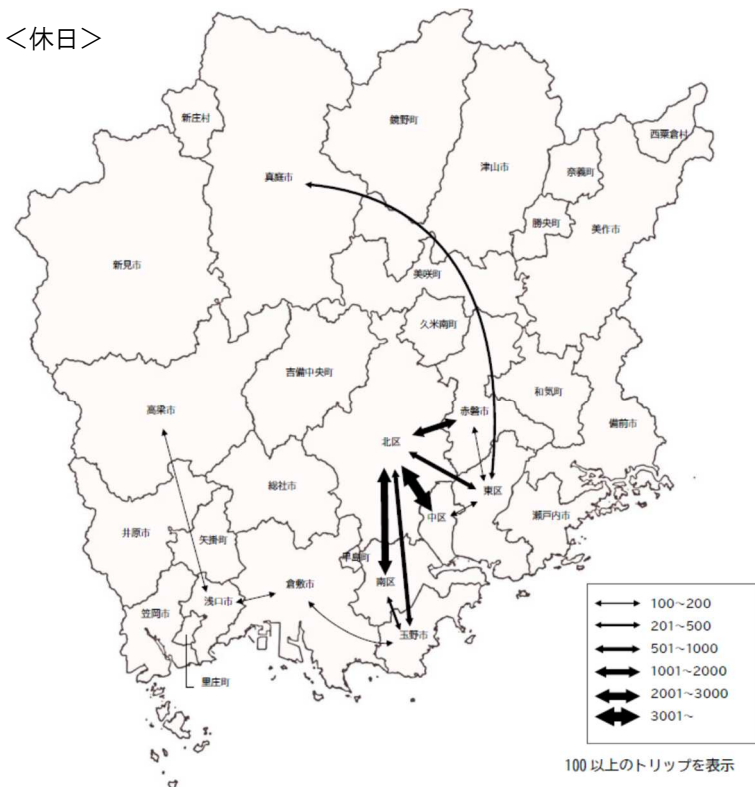
ほとんどが隣接する市区町間での流動となっています。

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) J R

① 事業の概況

県内を運行する J R 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 J R 事業の概況】

令和 6 年 1 0 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

② 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。



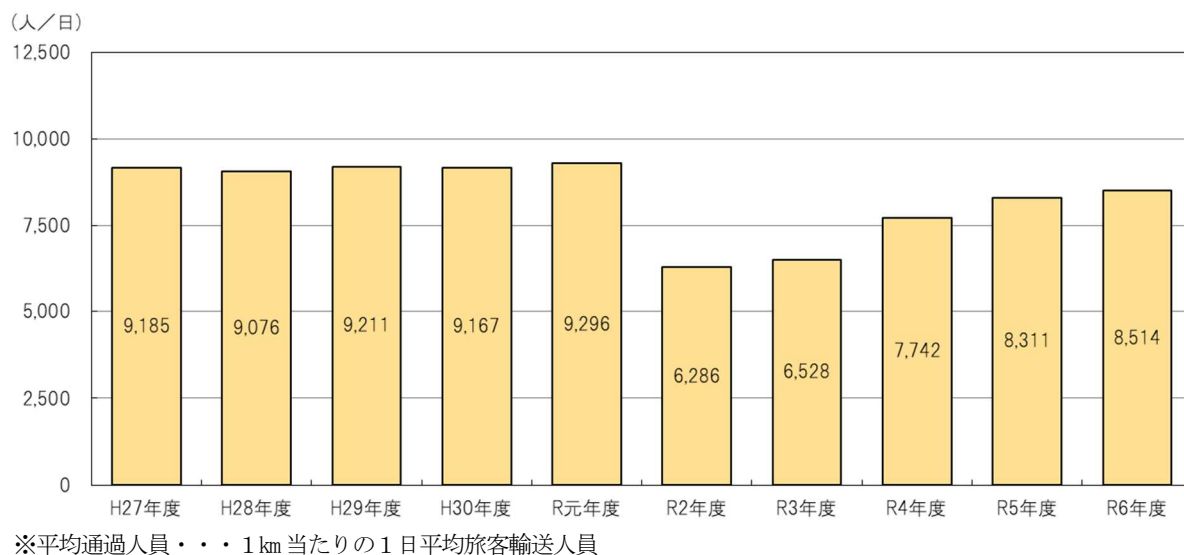
※平均通過人員・・・1km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員

【図 2-3-1 J R 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

③ 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。



【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

① 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

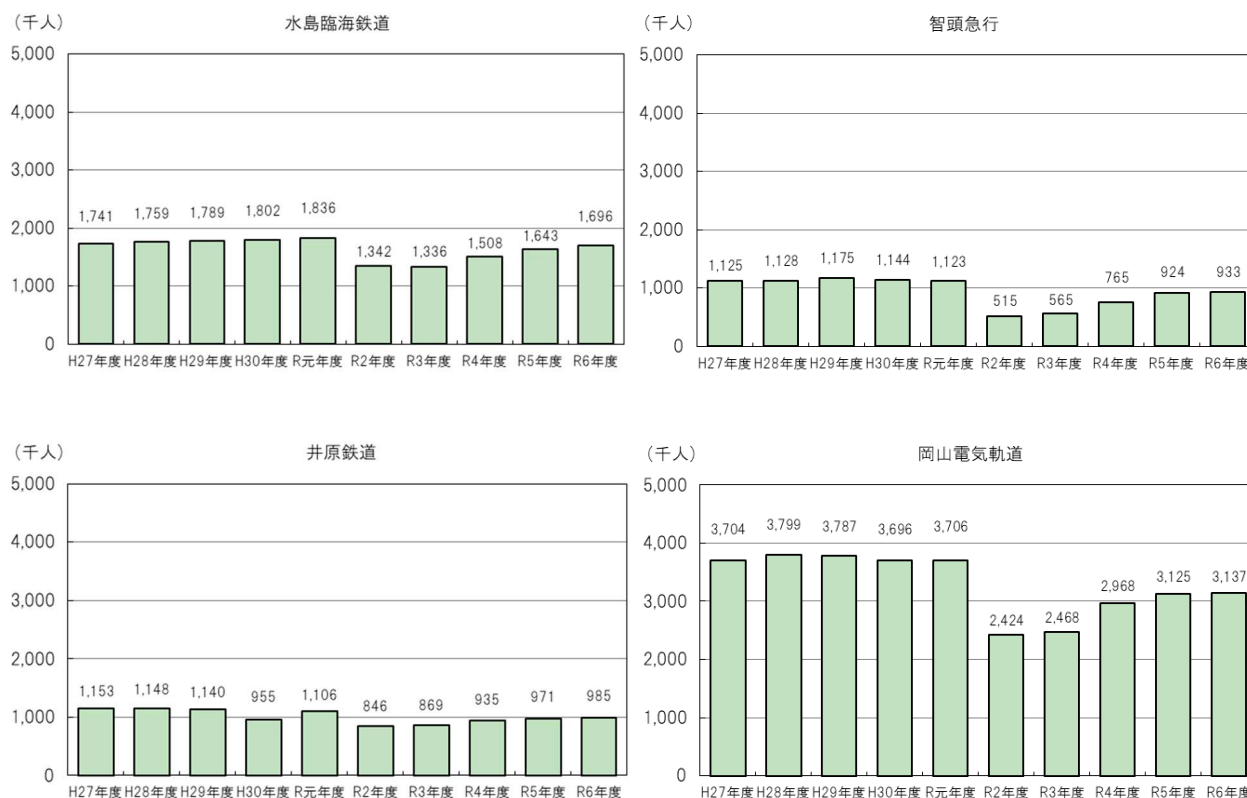
事業者名	区間	営業キロ (km)	駅数 (駅)
水島臨海鉄道株式会社	倉敷市～三菱自工前	10.4	10
智頭急行株式会社	上郡～智頭	56.1	14
井原鉄道株式会社	清音～神辺	38.3	14
	総社～清音	3.4	2
岡山電気軌道株式会社	岡山市内	4.7	16

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

② 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

① 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

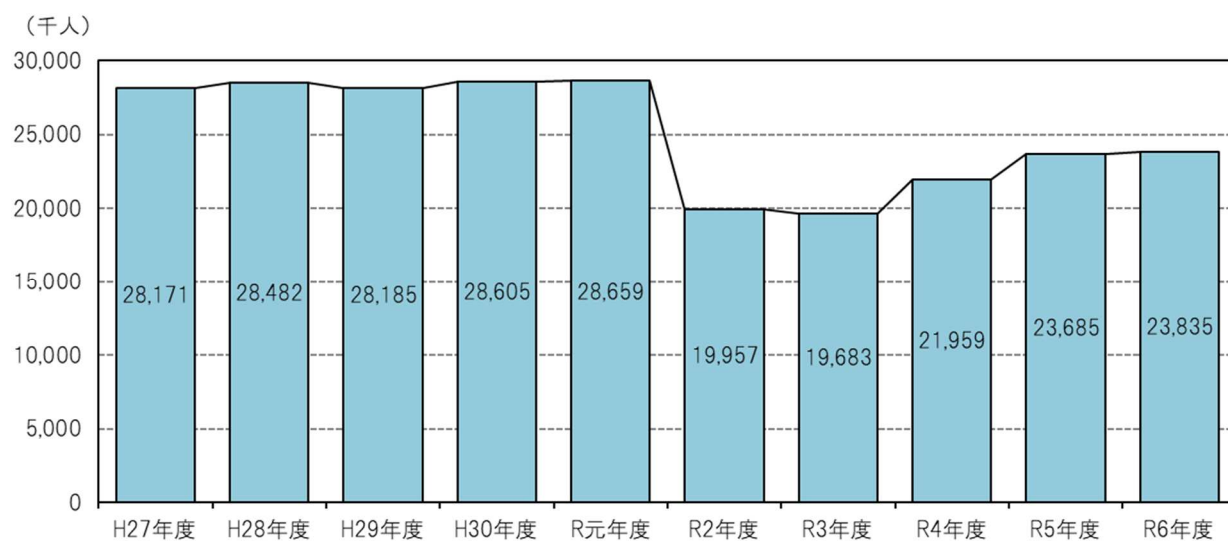
事業者数	車両数 (両)	路線キロ (km)
53	900	8,963

※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

② 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

① 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】

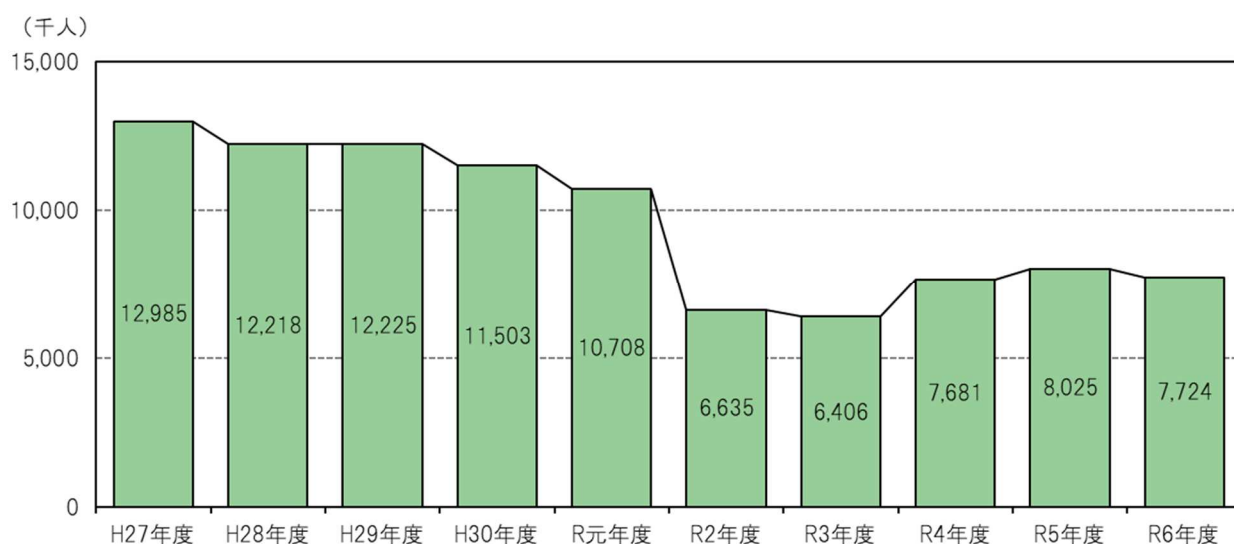
令和 6 年度末現在

事業者数	車両数 (両)
129	2,550

出典：国土交通省中国運輸局提供数値

② 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】

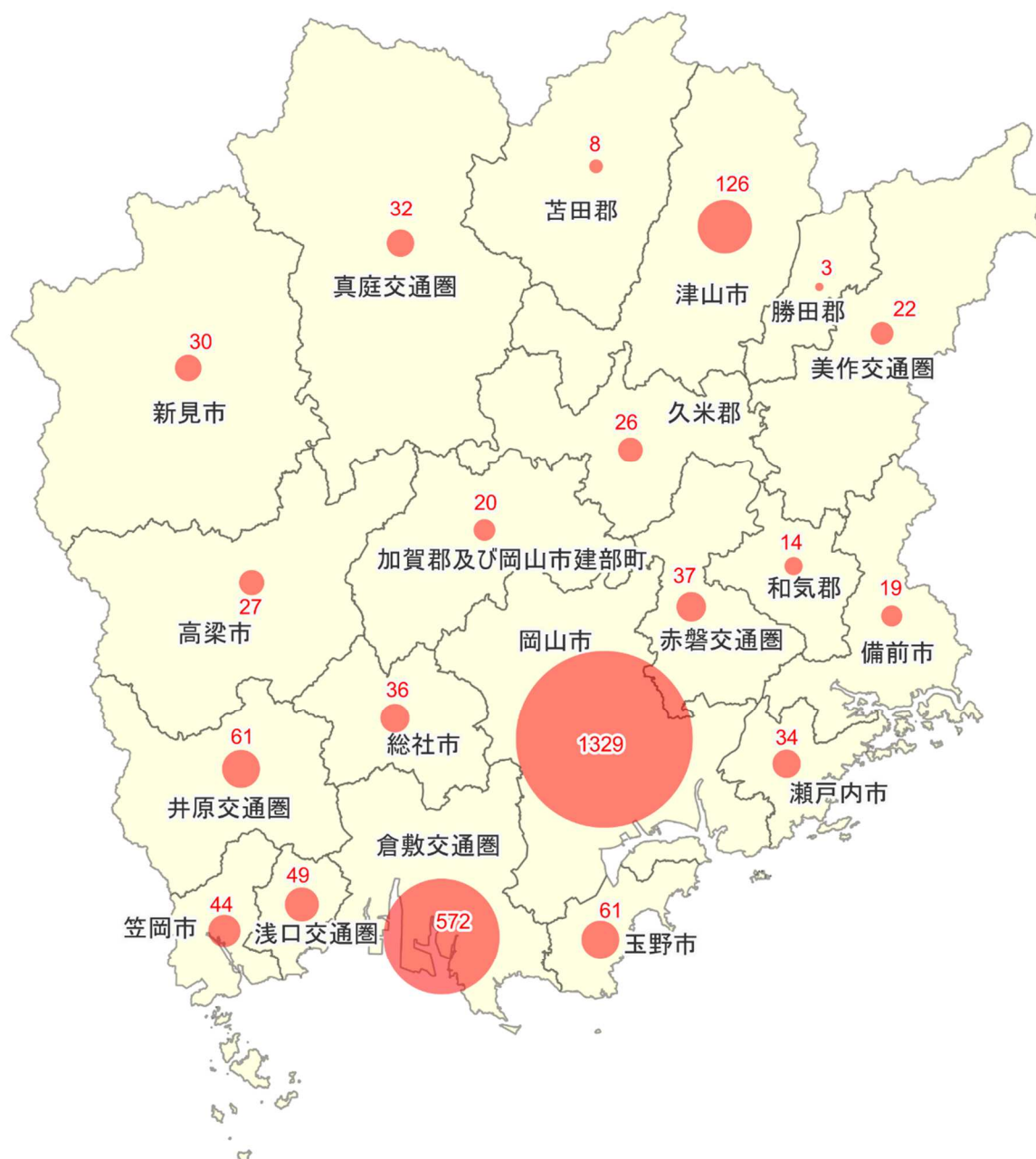
出典：国土交通省中国運輸局提供数値

③ 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

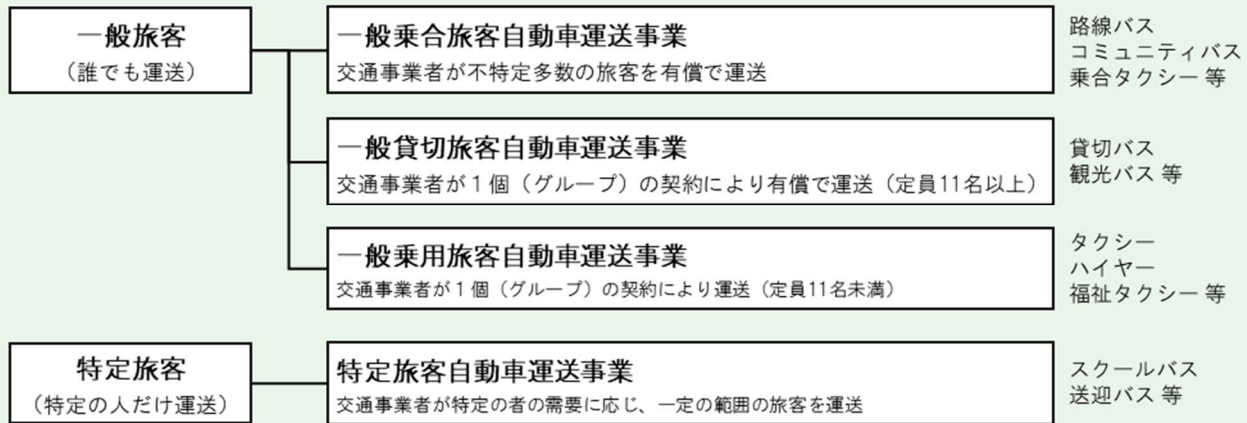
(5) コミュニティバス等

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。

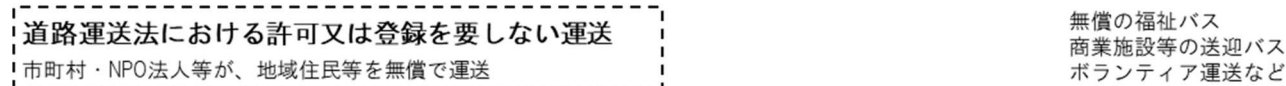
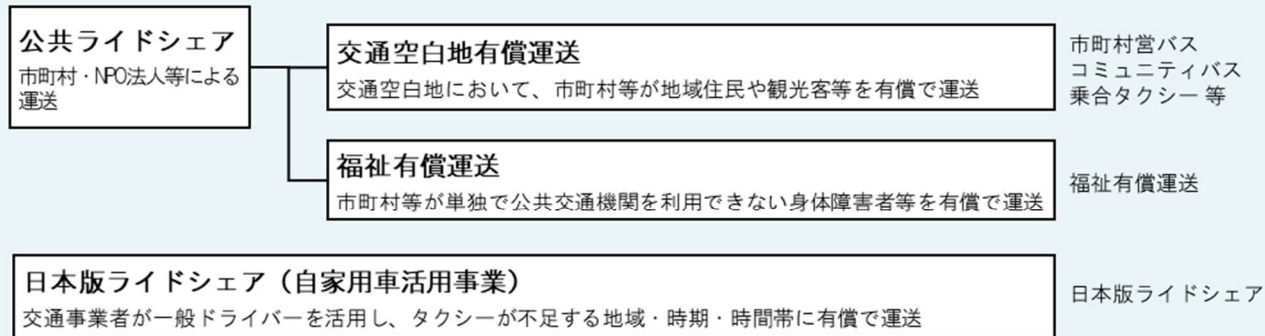
このうち、コミュニティバスや乗合タクシーは、市町村が一般旅客自動車運送事業を行う交通事業者へ委託して運行するものや、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）により市町村やNPO法人等が運行するものなどがあります。

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。

事業用自動車（緑ナンバー・道路運送法第4条）



自家用自動車（白ナンバー・道路運送法第78条）



【図2-3-7 道路運送法に基づく運行形態等の分類】

(6) 航路

① 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】

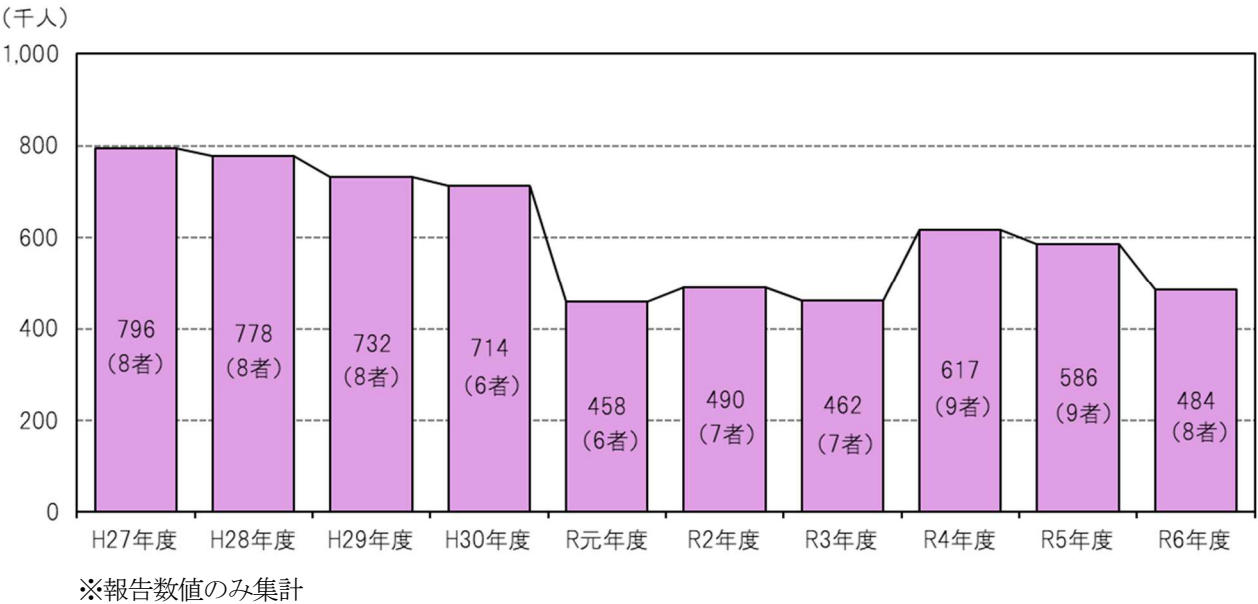
令和6年4月1日現在

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

② 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。

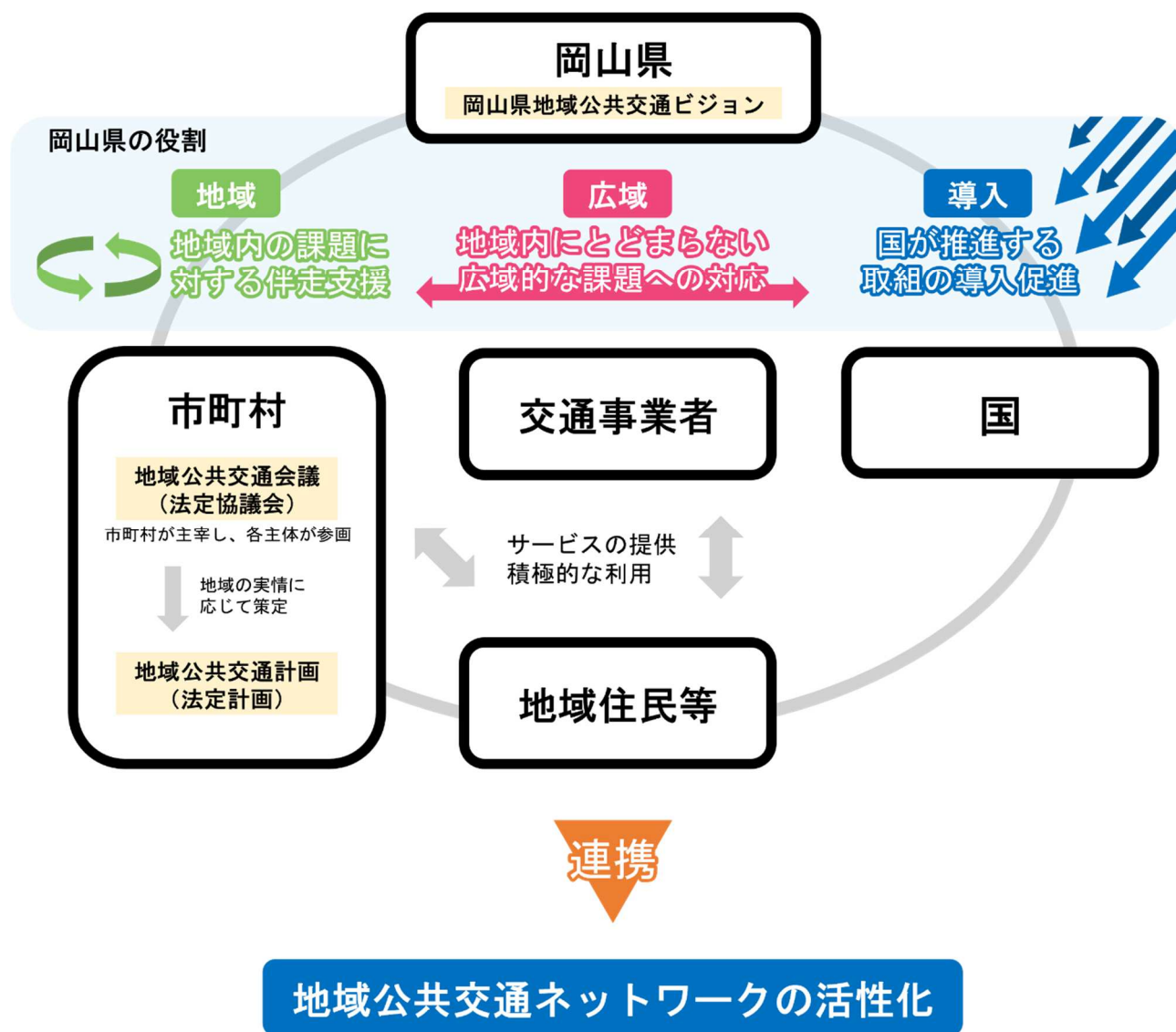


【図 2－3－8 航路の輸送人員の推移】

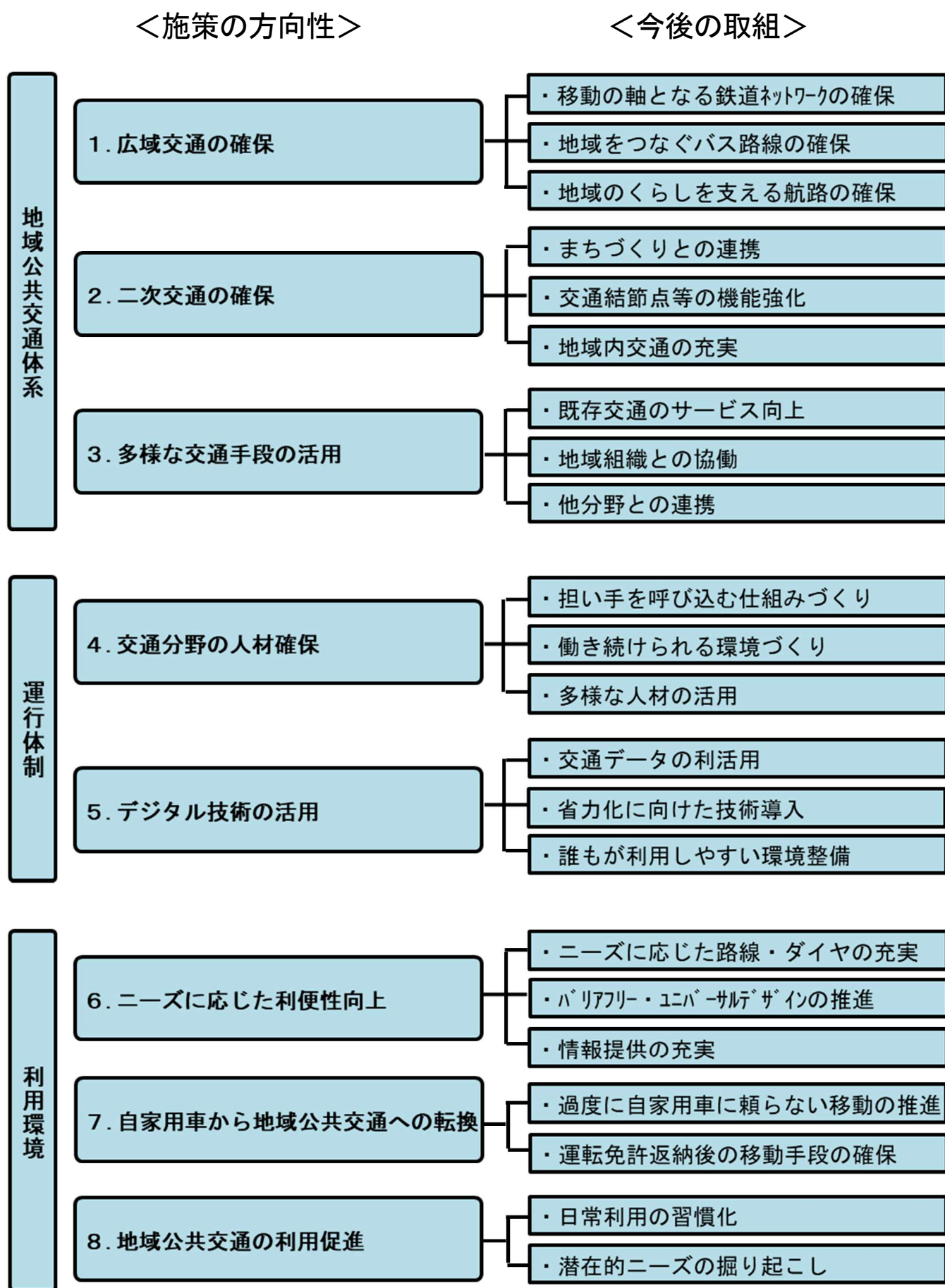
出典：国土交通省中国運輸局提供数値

第3章 ビジョンの基本方針

すべての県民が明るい笑顔で暮らす「生き生き岡山」の実現を目指して、国、市町村、交通事業者、地域住民等と連携しながら、多様な輸送資源を活用し、地域の実情に応じた、持続可能で利便性の高い地域公共交通体系の構築を進めるとともに、県民の公共交通利用を促進し、地域公共交通ネットワークの活性化を図ります。



【図3-1 県の役割及び各主体との連携イメージ】



【図3-2 岡山県地域公共交通ビジョンの体系】

第4章 施策の方向性

1. 広域交通の確保

(1) 現状

県内の広域交通は、ＪＲ、井原鉄道、智頭急行による鉄道ネットワークをはじめ、複数市町村を跨ぐ路線バスや、離島航路などによって構成されています。

県のパーソントリップ調査では、市区町村を跨ぐ広域的な移動は、主に鉄道が担っており、通学目的での利用割合が高い一方で、通勤や私用での移動は自動車に大きく依存している状況です。

地域別にみると、県南部では岡山市北区・倉敷市、県北部では津山市を中心とした人の動きがあります。

また、県域を跨ぐ広域交通としては、安定性・高速性・大量輸送に優れた山陽新幹線が主要な役割を担っていますが、国の基本計画路線として決定されている中国横断新幹線や四国横断新幹線については、事業が進捗していない状況が続いています。

(2) 課題

県内の広域交通の多くは、長距離の大量輸送を担っており、人口減少や高齢化に伴う利用者数の減少に加え、近年の燃料価格の高騰等により厳しい経営環境に置かれています。

ＪＲ在来線については、コロナ禍を契機として利用者の少ない路線の減便に加え、みどりの窓口の閉鎖や駅の無人化など、サービス提供体制の見直し等が進められており、利用者の利便性低下が懸念されることから、効果的な利用促進策の検討・実施が求められています。

ＪＲ在来線以外の井原鉄道、智頭急行についても、今後、施設の老朽化等に伴い経費が増加する見込みであることから、安全の確保を図りながら経営の安定化に取り組む必要があります。また、さらなる利用促進に向け、県、関係自治体、交通事業者の連携による効果的な取組の実施が求められています。

複数の市町村に跨がる広域バス路線については、近年、運転者不足等に伴う路線の廃止や減便が見られ、こうした利便性の低下がさらなる利用者の減少につながるといった悪循環が解消されるよう、地域の実情に応じた対応が求められています。

離島航路については、離島に暮らす住民にとって不可欠な交通手段であるため、持続可能な運航体系の構築を検討する必要があります。

また、移動ニーズは市町村を跨ぐものも多いことから、鉄道の利活用やバス路線の再編等に複数の自治体や交通事業者等が連携して取り組むことも有効です。

(3) 現在の主な取組

ＪＲ在来線については、令和４年度に、県が設置した「岡山県ＪＲ在来線利用促進検討協議会」において、市町村やＪＲと連携しながらＪＲ在来線の利用促進に取り組んでいるところです。特に、利用者が少ない赤穂線・姫新線・因美線では、ワーキングチームを設置し、線区の利用状況や課題を踏まえながら、効果的な利用促進策の検討・実施に取り組んでいます。

また、関係自治体においても、ＪＲ等関係機関と連携し、駅舎のバリアフリー化、ロータリー等の周辺整備事業や、フォトコンテストやデジタルスタンプラリーなどの利用促進事業に取り組んでいます。

一方、ＪＲ芸備線においては、令和５年度に改正された地域交通法に基づき、鉄道の維持・高度化やバス等への転換に向けた再構築の協議が進められており、地域にとって最適な交通モードの検討が行われています。

井原鉄道、智頭急行については、関係自治体が株主として経営に関与するとともに、関係自治体と連携したイベントの開催などの利用促進に取り組んでいます。また、井原鉄道の線路や車両といった鉄道基盤の維持や整備に要する経費については、関係自治体による財政支援を行っています。

広域バス路線については、地域間移動を基幹的に担う「地域間幹線系統」に対し、国と県が協調して、運行欠損額や車両購入費を支援しており、市町村が運行欠損額の一部を支援する場合もあります。また、これに準ずる「地域振興特定バス系統」に対しては、県と市町村により運行欠損額を支援しています。また、こうした支援の対象とならない路線に対し、市町村が独自で支援を行っている事例もあります。

一定の要件を満たす離島航路については、国、県、関係自治体が協調して運航欠損額を支援しています。

(4) 目指すべき姿

- 交通結節点などを拠点として、様々な交通モード間の連携が図られており、利用者にとってわかりやすく利用しやすい交通ネットワークが構築されている。
- 県内の主要都市間を結ぶ鉄道ネットワークが安定的に確保され、地域住民の通勤、通学、買い物、通院、レジャーをはじめ、県内外から訪れる観光客の広域的な移動手段として利用されるなど、日常生活や社会経済活動を支えるインフラとして機能している。
- 広域バス路線は、鉄道を補完し、中山間地域等と都市部を基幹的に結ぶなど、地域のニーズに応じた路線・ダイヤ等となっており、持続可能な運行が実現されている。
- 離島航路は、地域住民の生活航路としての役割に加え、観光航路として地域経済の活性化の役割も担いながら、持続可能な運航が実現されている。

(5) 今後の取組

① 移動の軸となる鉄道ネットワークの確保

ＪＲ在来線は、地域の基幹的・広域的な公共交通機関として、二次交通など地域の公共交通を支える重要な存在であることから、県、関係自治体が連携し、引き続き、様々な機会を捉えてＪＲや国に利便性向上等の働きかけを行います。

また、国・関係自治体・交通事業者等が連携し、駅舎等の周辺整備をはじめ、渋滞緩和や通勤時間の有効活用といった鉄道の良さを実感できる取組や、鉄道と二次交通を組み合わせた移動手段の確保等の取組を実施することにより、地域住民や観光客等の新たなニーズを掘り起こすことで、移動の軸となる鉄道ネットワークの確保に取り組みます。

② 地域をつなぐバス路線の確保

地域の実情に応じた路線やダイヤ等について、広域的な視点で検討を行うとともに、広域バス路線への継続的な支援を行うことで、地域をつなぐバス路線の確保に取り組みます。

③ 地域のくらしを支える航路の確保

利用者のニーズを踏まえながら、持続可能な運航体系の構築の検討を行うとともに、離島航路への継続的な支援を行うことで、地域のくらしを支える航路の確保に取り組みます。

(6) 期待される役割

① 県

- 複数市町村に跨る広域交通の確保に向けた支援及び調整
- 鉄道の利用促進や路線の維持・活性化に向けた継続的な支援
- 広域バス路線に対する運行欠損額や車両購入費の継続的な支援
- 離島航路に対する運航欠損額の継続的な支援
- 国や交通事業者に対する要望活動の実施
- 先進事例等の情報提供

② 市町村

- 近隣市町村との連携による交通ネットワークの検討
- 鉄道の利用促進や路線の維持・活性化に向けた継続的な支援及び駅舎等の環境整備
- 広域バス路線に対する運行欠損額や車両購入費の継続的な支援
- 離島航路に対する運航欠損額の継続的な支援

③ 国

- 複数市町村に跨る広域交通の確保に向けた支援及び調整
- 新型車両の導入や鉄道施設等の更新による鉄道事業の機能強化に向けた支援
- 広域バス路線に対する運行欠損額や車両購入費の継続的な支援
- 離島航路に対する運航欠損額の継続的な支援
- 先進事例等の情報提供

④ 交通事業者

- 利用者のニーズを踏まえた広域路線やダイヤ等の検討
- 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

2. 二次交通の確保

(1) 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



運行ダイヤによる分類

↑ ↓ 地域の実情などによって組み合わせて運行

固定ダイヤ		基本ダイヤ		非固定ダイヤ																							
<table><tr><th>バス停</th><th>出発時刻</th></tr><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></table>	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><tr><th>バス停</th><th>出発時刻</th></tr><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></table>	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><tr><th>運行エリア</th><th>運行時間</th></tr><tr><td>岡山町内</td><td>9：00～18：00</td></tr></table>	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																										
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		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		運行時間内であれば、予約に応じて随時運行																							

【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。

(2) 課題

人口減少や高齢化等が進行する中、住民の日常的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。

(3) 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。

(4) 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。

(5) 今後の取組

① 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。

② 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。

③ 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。

(6) 期待される役割

① 県

- 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

② 市町村

- 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立地適正化計画の連携

③ 国

- 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

④ 交通事業者

- 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

3. 多様な交通手段の活用

(1) 現状

国では、「地域公共交通の『リ・デザイン』（再構築）」の柱の1つとして、「交通・他分野間の共創」を掲げており、交通を地域の暮らしと一体として捉え、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を推進しています。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



【図4-3-1 地域公共交通のリ・デザイン「交通・他分野間の共創」】

出典：国土交通省資料

県内では、交通事業者や市町村等による路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、タクシーのほか、それぞれの利用目的によって運行するスクールバスや福祉有償運送、病院や商業施設の送迎サービスに加え、NPO法人等が運行する公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や、まちづくり協議会等の地域組織が主体となった取組など、様々な交通手段により地域の移動が支えられています。

(2) 課題

交通事業者等が運行する既存の交通サービスだけでは、通勤、通学、買い物、通院、レジャーなどの移動や、観光、ビジネスといった多様なニーズに対応することが困難となっています。

市町村内においてもそれぞれの地区等によってニーズは様々であり、最適な交通手段の検討にあたっては、スクールバスや福祉車両の活用といった他分野との連携のほか、住民組織やNPO法人などの地域組織との連携についても選択肢として、幅広く検討する必要があります。

(3) 現在の主な取組

市町村においては、スクールバスへの混乗の事例や、地域組織が主体的に運行する乗合タクシー等に対し、経費の一部を支援している事例があります。

県においては、地域の実情に応じて、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や、実証運行等への財政支援を行っています。

国においては、地域における複数の関係者の「共創（連携・協働）」による実証運行への財政支援を行っています。

(4) 目指すべき姿

- 地域における多様な交通手段を活用しながら、地域住民等の様々なニーズに対応する交通サービスが提供されている。

(5) 今後の取組

① 既存交通のサービス向上

地域住民のニーズに応じて、地域組織との協働や他分野との連携を図りながら、既存の交通サービスの最適化に取り組めます。

② 地域組織との協働

地域の実情も踏まえながら、地域組織による交通手段の確保や、利用促進活動への住民団体の参加など、地域全体で交通を支える仕組みづくりを検討します。

また、従来の公共交通を補完するボランティア団体や、自治会など地域の助け合いによる輸送サービスの活用についても検討します。

③ 他分野との連携

スクールバスへの地域住民等の混乗、福祉有償運送との連携、病院や商業施設の送迎バスの活用など、既存の交通手段との連携について検討します。

(6) 期待される役割

① 県

- 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）制度の適切な運用に向けた指導・助言
- 市町村の交通サービスの最適化に向けた取組への支援
- 先進事例等の情報提供

② 市町村

- 地域のニーズに応じた最適な交通手段の検討
- 地域組織等との連携による交通手段の導入
- スクールバス等他分野との連携による交通手段の導入

③ 国

- 制度面での必要な見直し
- 多様な交通サービスの実証・実装に向けた支援
- 先進事例等の情報提供

④ 交通事業者

- 地域組織等との連携による運行
- 他分野との連携への積極的な関与

⑤ 地域住民等

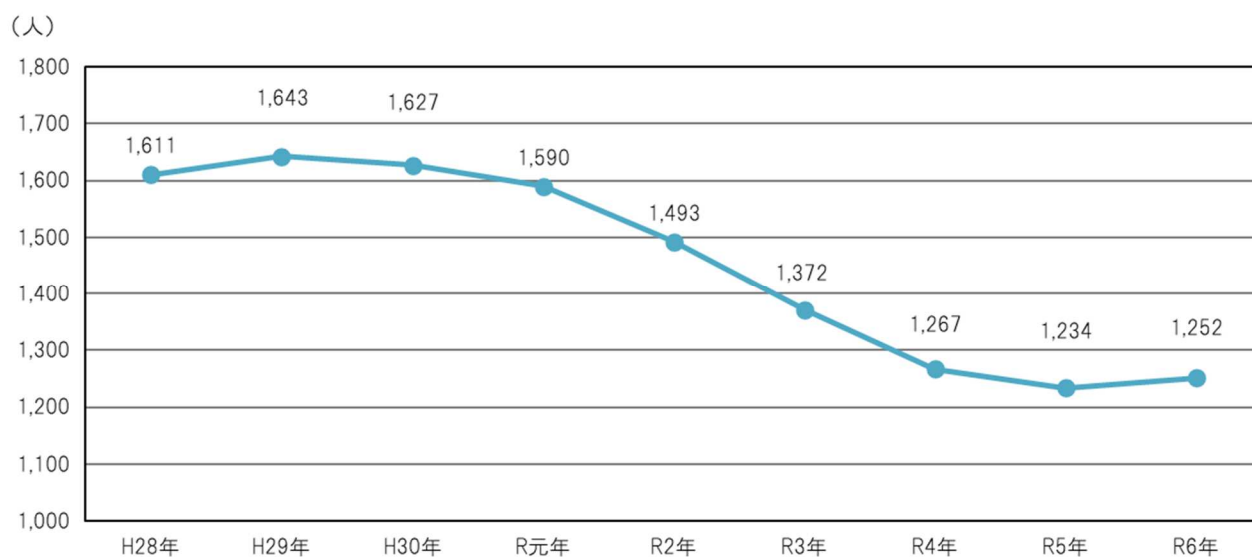
- 地域の交通手段確保への連携・協力
- 地域公共交通の重要性への理解及び適切な負担

4. 交通分野の人材確保

(1) 現状

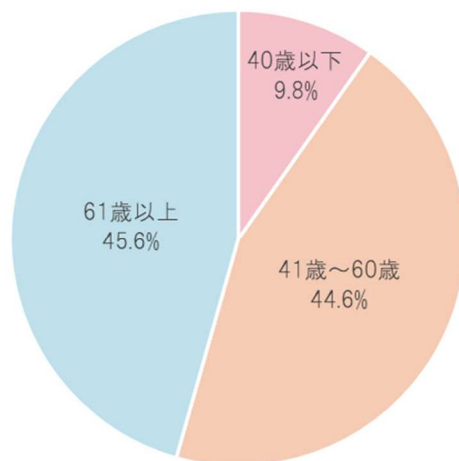
近年の急激な人口減少は、交通事業者の経営にも大きな影響を及ぼしており、運転者をはじめとする人材不足はより深刻な状況にあります。

県内のバス運転者数については、コロナ禍に大幅に減少し、その後横ばいで推移しており、61歳以上の高齢者が、全体の40%以上を占めています。また、令和6年4月に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が改正され、バス運転者の長時間労働が改善された一方で、これまでのダイヤを維持するためにはより多くの運転者が必要となることから、交通分野における人材不足は、運行管理上の大きな課題となっています。



【図4-4-1 県内バス運転者数の推移（各年12月末時点）】

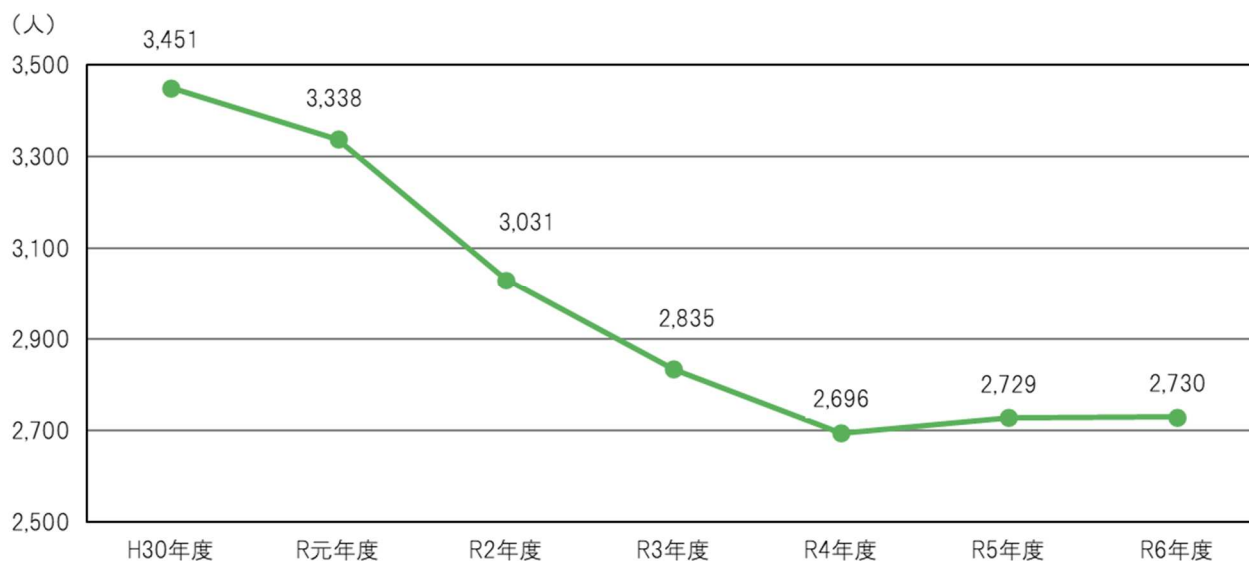
出典：公益社団法人岡山県バス協会提供数値



【図4-4-2 県内バス運転者の年齢構成（令和6年12月末時点）】

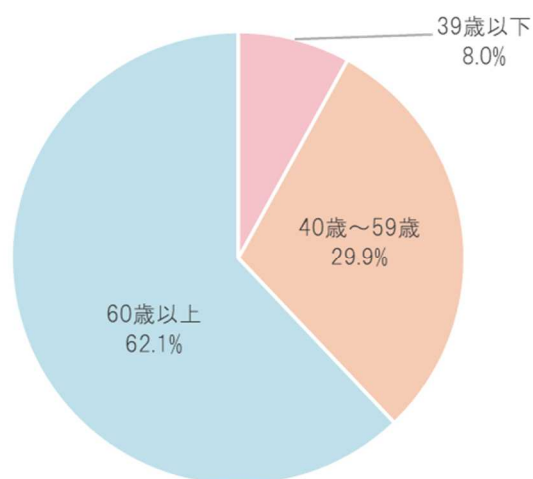
出典：公益社団法人岡山県バス協会提供数値

県内法人タクシーの運転者数についても、コロナ禍に大幅に減少し、その後横ばいで推移しています。また、60歳以上の運転者が全体の60%以上を占めるなど、高齢化が顕著な状況にあります。



【図4-4-3 県内法人タクシー運転者数の推移（各年度末時点）】

出典：一般社団法人岡山県タクシー協会提供数値



【図4-4-4 県内法人タクシー運転者の年齢構成（令和7年3月末時点）】

出典：一般社団法人岡山県タクシー協会提供数値

既存の交通サービスを補完している公共ライドシェア等を担う地域の人材も高齢化の影響を受けており、特に中山間地域等では人材確保が困難な状況となっています。また、鉄道事業における運転者や、保線作業、車両整備等を担う人材、航路事業における船員確保についても同様の状況です。

さらに、地域における公共交通の中心的な役割を担う市町村においても、専門的な知識を有する職員が不足している状況にあり、専任職員を配置できていない団体もあります。

(2) 課題

運転者をはじめとする交通分野の人材不足は、既存の交通サービスの安定した運行継続に影響を与えるとともに、新たな交通サービスの導入時に、運行の担い手が確保できないといったことも懸念されており、様々な主体が連携しながら交通分野の人材確保に取り組む必要があります。

(3) 現在の主な取組

交通事業者においては、シフト調整等によるワーク・ライフ・バランスの確保や、職場環境の整備・改善、給与等の処遇改善など、様々な取組を通じて人材の確保・定着を進めています。また、業界団体による就職説明会や運転体験会等の開催、勤務形態等をまとめたパンフレットの作成など、業界全体で人材確保に取り組んでいる事例もあります。

こうした取組をさらに後押しするため、国、県、市町村等は、運転者の免許・資格取得や職場の環境改善等への支援に加え、交通分野を対象とした就職説明会の開催などに取り組んでいます。

(4) 目指すべき姿

- 多様な人材が意欲をもって交通分野に参入し、運転者等の必要な人材が十分に確保され、安定的な交通ネットワークが実現されている。

(5) 今後の取組

① 担い手と呼び込む仕組みづくり

潜在的な就職希望者を呼び込むための就職説明会、運転体験会の開催等や、必要な免許・資格取得に対する助成制度の活用等を通じて、交通分野全体で円滑に参入できる体制づくりに継続して取り組みます。

② 働き続けられる環境づくり

持続可能な運行体制を確保するためには、交通分野に携わる人材が長期にわたり、将来像を描きながら安心して働き続けられる環境を整備することが求められています。交通事業者の就業環境の改善等といった取組に加え、ニーズに応じたキャリアパスの多様化や、新技術・デジタル技術の活用などによる業務の省力化・効率化を進めていくことも必要です。

③ 多様な人材の活用

慢性的な人材不足に対応するためには、既存の制度や仕組みだけでは限界があり、多様な人材の活用を検討することも必要です。

その一例として、パートタイム労働者や特定技能制度による外国人運転者、地域の実情に精通した行政職員（退職者を含む）などの活用が考えられることから、こうした多様な人材の活用に向けた柔軟な勤務形態の導入、就業環境の改善、マッチング機会の提供等に取り組めます。

(6) 期待される役割

① 県

- 交通分野の人材確保に向けた全県的なマッチング機会の提供
- 業界団体等と連携した交通分野の人材確保に向けた普及啓発
- 市町村が実施する交通分野の人材確保に関する取組への支援
- 多様な人材の活用に関する制度や取組事例等の情報提供
- 市町村職員の専門性強化を目的とした研修会等の充実

② 市町村

- 交通分野の人材確保に向けた普及啓発
- 地域内の交通事業者が行う人材確保の取組への支援

③ 国

- 交通分野の人材確保に向けたマッチング機会の提供
- 交通事業者が行う人材確保の取組への支援
- 多様な人材の活用に関する制度や取組事例等の情報提供

④ 交通事業者

- 就業希望者が安心して参入できる体制構築
- 将来像を描きながら安心して働き続けられる環境整備
- 多様な人材活用への理解及び導入検討

5. デジタル技術の活用

(1) 現状

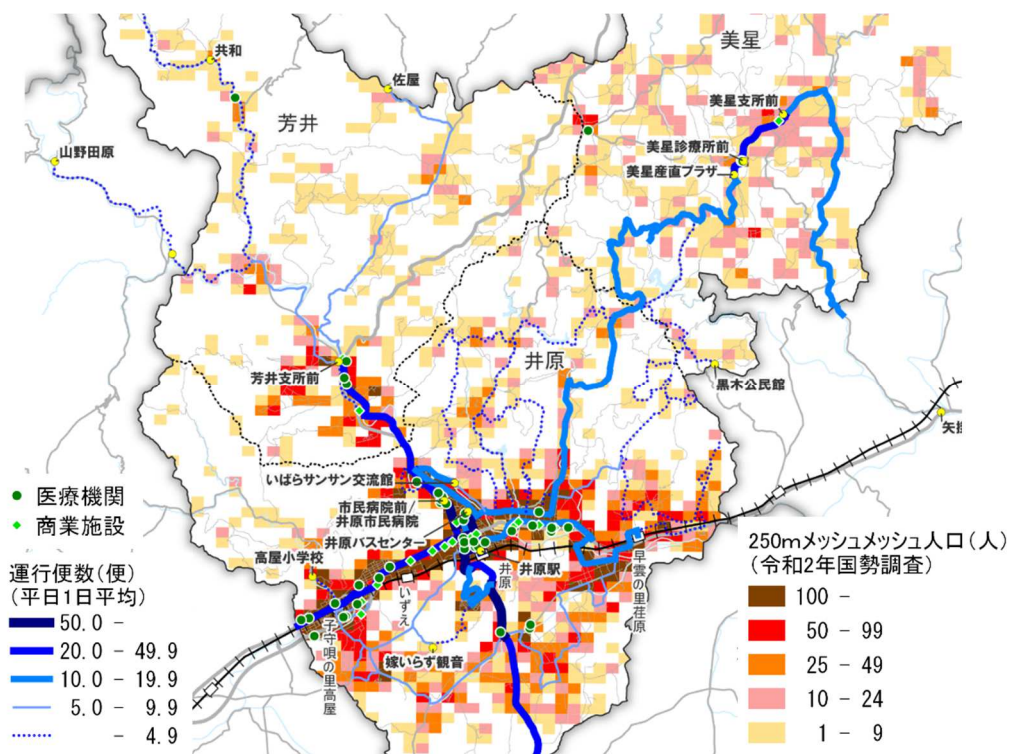
国では、「地域公共交通の『リ・デザイン』(再構築)」の柱の1つとして、新技術・デジタル技術を実装し、業務やサービスの仕組みそのものを変革する「交通DX(デジタル・トランスフォーメーション)」を掲げ、交通事業者の生産性や利用者の利便性の向上を通じて、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指すこととしています。



【図4-5-1 地域公共交通のリ・デザイン「交通DX」】

出典：国土交通省資料

交通施策を効果的に推進するため、交通事業者が保有する路線や利用実績等の運行に直接関係する交通データや、市町村等が保有する人口分布や年齢構成、医療機関や商業施設といった移動の目的地の位置等、様々なモビリティ・データを複合的に活用した分析が進められています。



【図4-5-2 モビリティ・データを活用した分析例】

出典：井原市提供資料

県内では、運行の省力化・効率化に向けて、運行管理システムや、A I が予約に対し最適な配車を行うA I デマンド交通などといったデジタル技術の導入が進んでいます。

自動運転については、政府目標として、令和9年度までに全国100か所以上で無人自動運転移動サービスを実現するとされています。そのため、国による支援を受け、バス及びタクシーのレベル4自動運転移動サービス実装に向けたモデル的な実証運行が全国的に行われています。



【図4-5-3 自動運転化レベルの定義】

出典：国土交通省物流・自動車局「公道での自動運転の申請に関する手引き」（令和6年6月）

また、運行情報の共通化やオープンデータ化により、スマートフォン等で複数の公共交通をワンストップで検索できるほか、路線バスの運行状況がリアルタイムで把握できるなど、利便性の向上が図られています。全国的には、複数の公共交通やその他の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービス（MaaS）が、展開されつつあります。

県内の鉄軌道、路線バス、タクシーなどでは、キャッシュレス決済の導入も広がりつつあり、国内外の観光客を含めた多様なニーズに対し、利便性の高いサービスが提供されています。

(2) 課題

運行情報のワンストップ検索などの利便性向上や、公共交通の現状把握や分析に交通データを活用するためには、それぞれの交通事業者等が保有する交通データの共通化が求められます。

新技術やデジタル技術については、業務の省力化等の効果が期待できる一方で、費用対効果の見通しが難しく、実証運行や導入に踏み切れないケースも想定されます。特に、自動運転については、本格運行までに一定の期間を要するため、技術開発の状況なども踏まえながら検討を進めていく必要があります。

また、交通事業者等がデジタル技術を活用した利便性の向上に取り組む一方で、そのサービスを十分に受けられていないケースへの対応も求められます。

(3) 現在の主な取組

交通事業者においては、運行の省力化・効率化や利便性向上を図るため、新技術やデジタル技術を活用したシステムやサービス等の導入が進められています。

市町村においては、交通事業者等と連携しながら、運行情報の共通化やオープンデータ化に取り組んでいるほか、交通事業者のシステム導入等に対する支援も行っています。また、レベル4自動運転移動サービスを目指したバスの実証運行に取り組んでいる事例もあります。

県においては、交通事業者のシステム導入等への財政支援に加え、デジタル技術に関するセミナーの開催、専門家の派遣等による技術支援を行っています。

国においては、自治体のレベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資や交通事業者のシステム導入等への財政支援、セミナーの開催等による情報提供を行っています。

(4) 目指すべき姿

- 新技術・デジタル技術が活用されることにより、運行の最適化及び業務の省力化が実現されている。
- 公共交通に関する情報に容易にアクセスし、快適なサービスを享受できる環境が実現されている。

(5) 今後の取組

① 交通データの利活用

運行情報の共通化やオープンデータ化を引き続き推進するとともに、新たに国が標準化を検討しているデマンド交通に対応した情報フォーマットなど、新技術の導入を検討します。

また、多様な主体が連携し、モビリティ・データを活用した現状把握や分析を行うことにより、利便性が高く効果的な交通施策を推進します。

② 省力化に向けた技術導入

運行の省力化・効率化に向けた交通事業者等の取組に対し、国、県、市町村による初期費用等への財政支援を引き続き行います。また、セミナーの開催を通じた情報提供や、専門家派遣による技術支援、レベル4自動運転移動サービスを実装した実証運行等の取組を進めます。

③ 誰もが利用しやすい環境整備

利用者の利便性を高めるためには、デジタル化された運行情報や予約システム、キャッシュレス決済等の新たなサービスが積極的に活用されることが必要です。こうしたサービスについては、交通事業者等において引き続きその導入を検討するとともに、県、市町村等が連携して、利用の促進や普及の拡大に取り組みます。

(6) 期待される役割

① 県

- 全県的な交通データの標準化及びオープンデータ化の推進
- 市町村等が取り組む配車システム等のデジタル技術導入に向けた支援
- 市町村等が取り組む自動運転等の新技術導入に向けた支援
- 市町村や交通事業者に向けた新技術・デジタル技術等の導入に関する研修会等の実施
- 利用者のデジタルリテラシー向上に向けた取組の推進

② 市町村

- 交通データの標準化への対応及びオープンデータ化の推進
- 新技術・デジタル技術等の導入検討・実施
- 交通事業者が行う新技術・デジタル技術等の導入への支援

③ 国

- 交通データの標準化の推進

④ 交通事業者

- 交通データの標準化への対応及びオープンデータ化の推進
- 新技術・デジタル技術等の導入検討・実施

⑤ 地域住民等

- デジタル化された運行情報や予約システム等の積極的な活用

6. ニーズに応じた利便性向上

(1) 現状

県のパーソントリップ調査では、移動時の代表交通手段として、県全体で自動車の利用が7割を超えています。県南都市部では、鉄道やバスの利用割合が比較的高く、自動車の利用が5割から6割の地域もあります。一方で、中山間地域等では自動車の利用が9割を超えている地域があるなど、公共交通の利用は地域によって様々な状況となっています。

また、移動に制約のある方が安全かつ快適に移動することができるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」に基づき、旅客施設や車両等のバリアフリー化を計画的に推進していくための目標等を掲げた基本方針が定められています。

(2) 課題

公共交通が身近な移動手段としての役割を果たすためには、利用実績や利用者アンケート結果の他、地域公共交通会議における様々な関係者の意見なども踏まえながら、「県南都市部」、「中山間地域等」といった地域ごとの実情に応じたニーズを的確に把握したうえで、利便性の向上や利用環境の整備を進めていく必要があります。

J R在来線については、コロナ禍を契機とした減便やみどりの窓口の閉鎖など、利便性の低下につながる見直しが相次いでおり、地域の活力低下が懸念されているため、県、関係自治体が連携し、地域住民や観光客の利便性向上につながる取組を実施していく必要があります。

また、バリアフリー化の推進については、鉄道駅のエレベーター設置やノンステップバス、福祉タクシー、UDタクシーの導入などが進みつつあるものの、今後の高齢化の進行等を踏まえると、さらなる取組に要する財源の確保も課題となっています。

併せて、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮するため、案内表示の整備などにより、利用者にとってわかりやすい情報提供が求められています。

(3) 現在の主な取組

ニーズに応じた路線・ダイヤの調整を図るため、交通事業者等が主体となって、交通データの分析や、利用者のニーズ調査、関係者との合意形成等に取り組んでいます。

市町村においては、地域公共交通会議等を設置し、地域住民や利用者の代表、行政機関及び関係する交通事業者等と、地域にとって最適な公共交通のあり方について協議を行っており、こうした場へ国や県も参画し、広域的な視点等からの助言を行っています。

J R在来線については、利用状況に応じた増便や車両の増結をはじめ、I C O C Aの利用可能エリアの拡大や、みどりの窓口や駅の無人化などのサービス提供体制の見直しに関して地域のニーズ等を踏まえて検討するよう、県、関係自治体が連携しながらJ Rに対して要望しています。

交通事業者においては、旅客施設の整備や車両の更新によりバリアフリー化を進めています。

市町村においては、バリアフリーの考え方に基づき、鉄道駅周辺の整備に取り組んでいます。

また、色分けされた路線図、多言語対応やピクトグラムを用いた案内表示、音声放送など、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れている事例もあります。

(4) 目指すべき姿

- 地域の実情や利用者のニーズを踏まえた交通サービスの最適化が実現されている。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの考え方などを取り入れ、誰もが安全で快適に利用できる移動環境が整備されている。

(5) 今後の取組

① ニーズに応じた路線・ダイヤの充実

交通データの分析、利用者のニーズ調査等により、交通分野の現状把握を定期的・継続的に行うとともに、地域公共交通会議の場等を活用して、関係者間の円滑な合意形成や利用者のニーズへの対応を進めます。

② バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

国が定める基本方針に基づくバリアフリー化を推進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえながら、誰もが安全・安心に移動できる環境を整備します。

③ 情報提供の充実

ウェブサイトや掲示板、印刷物など、多様な手段や媒体を活用し、幅広い利用ニーズに応じて運行情報の提供を充実させ、円滑に公共交通を利用できる環境を整備します。

(6) 期待される役割

① 県

- 公共交通の利便性向上に向けた広域的な調整
- 国や交通事業者に対する要望活動の実施
- 市町村の地域公共交通会議への参画等による地域の実情やニーズの把握
- 利便性向上や情報提供の充実に取り組む市町村等への支援
- 交通分野のバリアフリー化等に取り組む市町村等への支援

② 市町村

- 地域のニーズや状況の把握及び関係者との情報共有
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- 交通事業者と連携した利用者への情報提供

③ 国

- 利便性向上や情報提供の充実に取り組む市町村等への支援
- 交通分野のバリアフリー化等に取り組む交通事業者及び市町村への支援
- 市町村の地域公共交通会議への参画等による地域の実情やニーズの把握

④ 交通事業者

- 利用ニーズの把握及び交通サービスへの反映
- バリアフリー・ユニバーサルデザイン車両の計画的な導入
- バリアフリー化に対応した施設整備・改修
- 利用者にわかりやすい情報提供の充実

⑤ 地域住民等

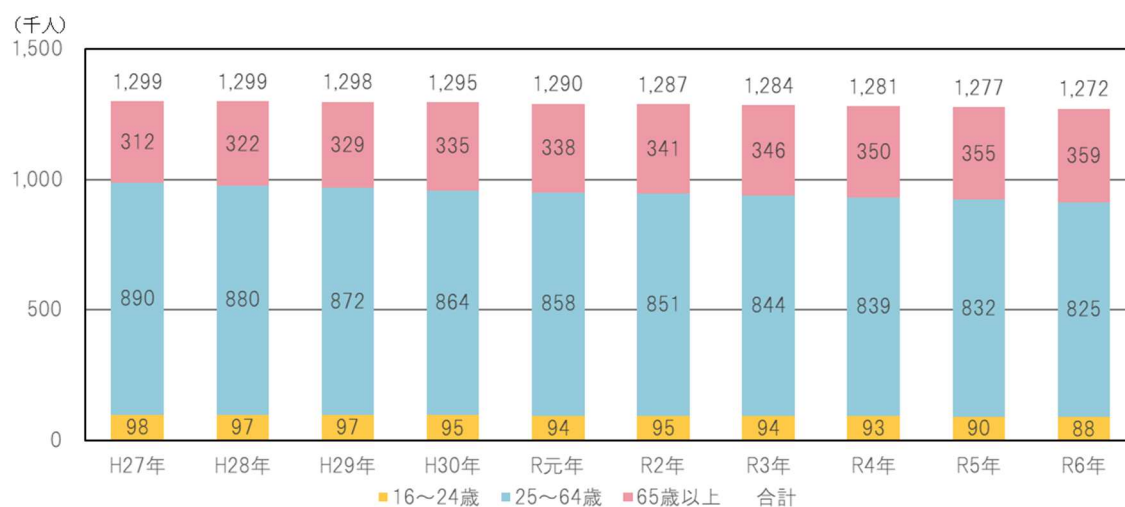
- 公共交通の積極的な利用
- 公共交通に対する意見の積極的な発信
- バリアフリー・ユニバーサルデザインへの理解

7. 自家用車から地域公共交通への転換

(1) 現状

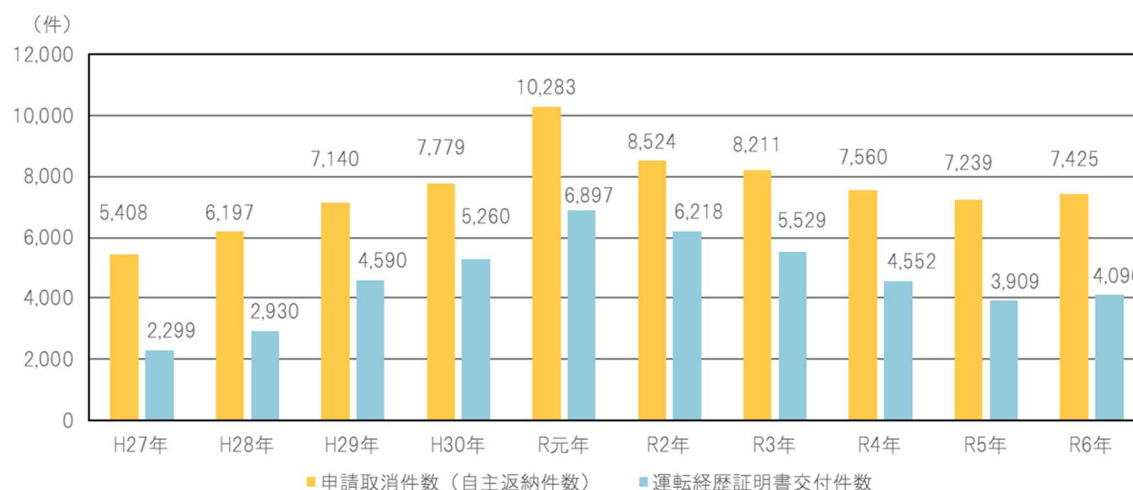
県のパーソントリップ調査では、移動時の代表交通手段として、平日、休日ともに自動車の利用が7割を超えており、通勤、通学、買い物、通院、レジャーなど、日常の多くの場面で自家用車に依存しています。このため、公共交通の分担率は低い水準にあり、特に中山間地域等では公共交通の選択肢が限られていることから、さらに自家用車への依存割合が高くなっています。

一方、これまで自家用車を主な移動手段としていた高齢者が、加齢等によって運転に不安を感じ、運転免許証の自主返納するケースがあります。県内の運転免許自主返納件数は横ばいで推移しているものの、65歳以上の運転免許保有者数は増加傾向にあります。



【図4-7-1 岡山県内の年齢別運転免許保有者数の推移】

出典：警察庁「運転免許統計」（各年）数値



【図4-7-2 岡山県内の運転免許自主返納件数の推移】

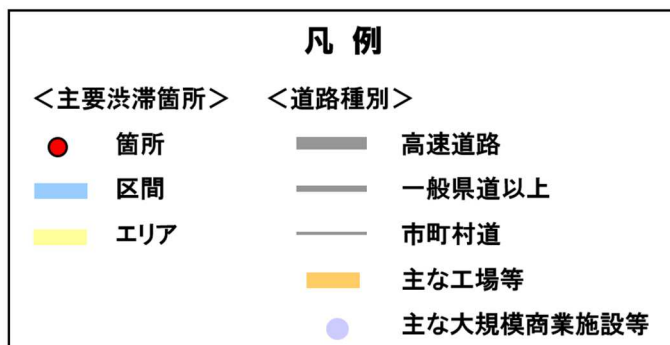
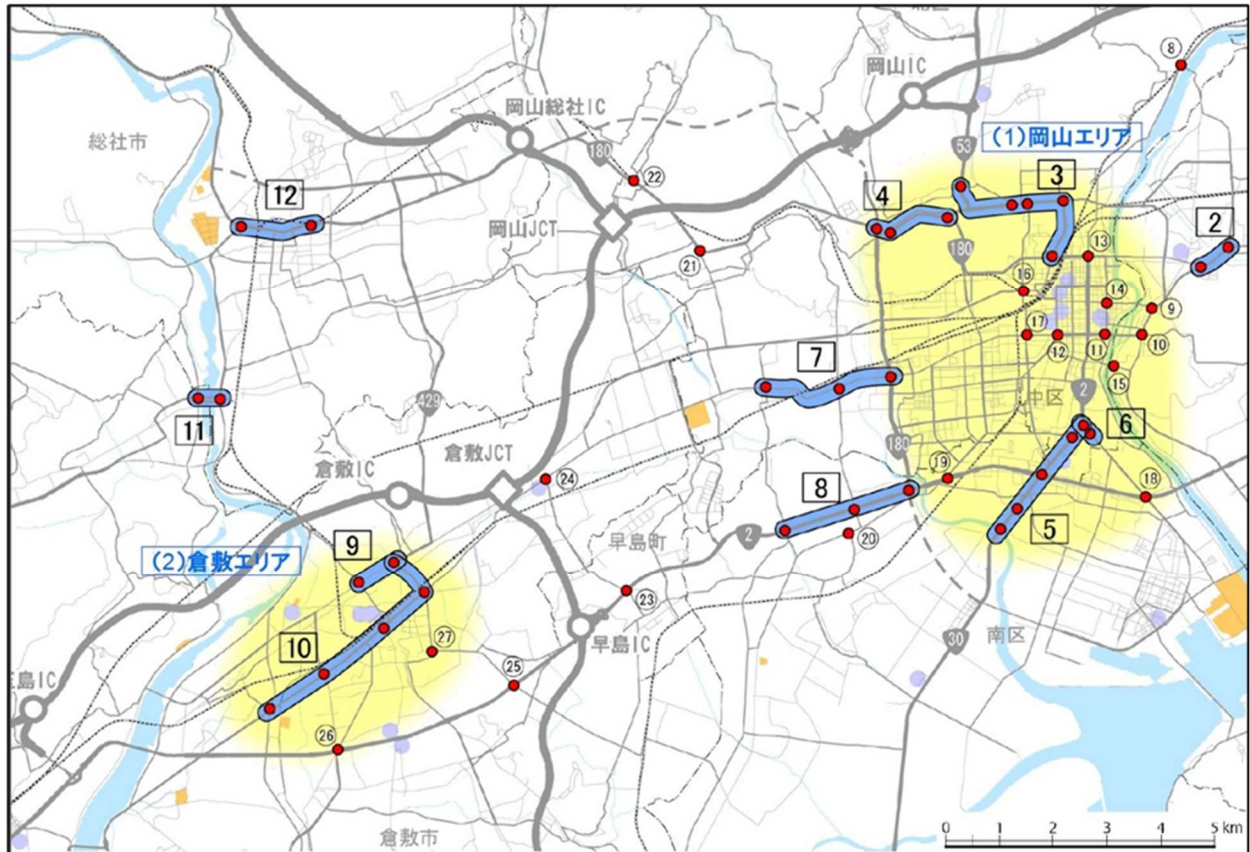
出典：警察庁「運転免許統計」（各年）数値

(2) 課題

地域別に見ると、県南都市部では、道路や公共交通網が整備されているものの、慢性的な道路渋滞の発生による移動の時間的損失や環境負荷が増大していることなどを踏まえ、自家用車から公共交通へ転換するための施策の推進が求められています。

一方、中山間地域等では、集落の分散等により目的地までの移動距離が長く、移動手段も自家用車に限られることが多いため、自動車の分担率が高い傾向にあります。こうした状況も、高齢者の運転免許証の自主返納が進まない要因となっており、返納後の移動手段の確保は大きな課題となっています。

岡山県の主要渋滞箇所（一般道） 県南都市部



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区 間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

箇 所：単独で主要渋滞箇所を形成

【図４－７－３ 岡山県の主要渋滞箇所（令和７年９月１日現在）】

出典：国土交通省中国地方整備局「中国地方の主要渋滞箇所」

(3) 現在の主な取組

県においては、毎月最終金曜日を「公共交通利用の日」として様々な媒体を活用しながら、公共交通の積極的な利用を呼びかけるとともに、国等と連携して、自動車から排出されるCO₂の削減や健康増進、交通渋滞の緩和、公共交通の利用促進などを目的とする「スマート通勤おかやま」に取り組んでいます。

国においては、国道2号の渋滞緩和を目的とした「GOOD ROUTE」による、時差出勤や経路変更等により渋滞を避けて移動する取組等の啓発に取り組んでいます。

市町村においては、運転免許返納後の移動手段となる乗合タクシー等、地域の実情に応じた交通サービスの導入が進められています。

また、運転免許返納者に対しては、「おかやま愛カード」による公共交通利用を含めた割引制度や、市町村によるタクシー利用券等の助成制度が設けられています。

市町村や交通事業者等が駅やバス停等の周辺に駐車場を整備することにより、自家用車から公共交通への乗り継ぎを行うパークアンドライドの取組事例もあります。

(4) 目指すべき姿

- 自家用車への過度な依存から脱却し、自家用車と公共交通が効果的に組み合わせられた効率的な移動が可能となっている。
- 運転免許を返納しても安心して移動できる交通手段が確保されている。

(5) 今後の取組

① 過度に自家用車に頼らない移動の推進

「スマート通勤おかやま」やパークアンドライドなどの取組を通じて、過度に自家用車に頼らない移動や自家用車から公共交通への円滑な乗り継ぎを推進します。

② 運転免許返納後の移動手段の確保

地域の実情に応じた交通サービスの導入を図るとともに、運転免許返納を検討している方に対して、安心して返納を選択できる情報提供や環境づくりに取り組みます。

(6) 期待される役割

① 県

- 過度に自家用車に頼らない移動の推進に向けた意識啓発
- 地域の実情に応じた交通サービス導入に取り組む市町村等への支援
- 先進事例等の情報提供

② 市町村

- 地域の実情に応じた交通サービスの導入
- 運転免許返納を検討している方に対する適切な情報提供
- 交通事業者と連携したパークアンドライド駐車場の整備・管理

③ 国

- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームによる支援
- 先進事例等の情報提供

④ 交通事業者

- 地域の実情に応じた交通サービスの導入
- パークアンドライドの取組の実施

⑤ 地域住民等

- 移動手段に関する積極的な情報の収集や地域コミュニティにおける周知
- パークアンドライドの積極的な活用

8. 地域公共交通の利用促進

(1) 現状

県内の地域公共交通の利用者数は、コロナ禍により大きく落ち込んだ状況からの回復傾向にあるものの、人口減少等により長期的には減少が続いている状況です。持続可能な地域公共交通を維持していくために、様々な主体が連携しながら、地域の実情に応じて公共交通の意義（環境、地域支援、健康など）を伝える広報活動や機運醸成活動に取り組んでいるほか、企業との連携による通勤定期モニター募集や、学校と連携した通学向けの情報発信など、創意工夫を凝らした多様な取組が行われています。このように、公共交通利用の習慣化を図ることに加え、交通結節点と観光スポットを結ぶ交通サービスの整備や観光地周遊施策の実施などといった取組も実施されています。

(2) 課題

地域公共交通ネットワークを維持していくためには、多様な交通手段の確保やデジタル技術の活用等により、利用者を増やすことに加え、地域住民の意識の向上や移動手段の多様化を働きかけるような活動のほか、インバウンド需要への対応など、新たに地域外から利用者を獲得することも重要です。

公共交通利用のメリットや大切さを積極的に周知し、地域住民の行動変容を促すとともに、公共交通に関心を持たない層へ効果的にアプローチすることが求められます。

また、観光やビジネス目的での来訪者など、新たな利用者の開拓も課題となっており、車内の装飾や観光列車の運行など、公共交通を利用すること自体を楽しめるような取組も必要です。

(3) 現在の主な取組

県においては、毎月最終金曜日を「公共交通利用の日」とする啓発活動や、国等と連携した「スマート通勤おかやま」の実施を通じ、公共交通の積極的な利用を呼びかけています。また、コンセプトムービーの配信やデジタルスタンプラリーの実施、イベントでの啓発活動などを通じて、公共交通の利便性や重要性を周知することで、利用につなげるきっかけづくりに取り組んでいます。

市町村においては、高齢者や障害のある方等への割引制度、運賃無料デー、公共交通の利用方法を周知する乗り方教室などを実施しており、交通事業者においては、啓発イベント開催のほか、独自のポイント制度や回数券割引、定期券特典、運賃無料デー等を実施するなど、利用促進に向けた様々な取組が行われています。

岡山県立図書館でのPR



イベントでの啓発活動



(4) 目指すべき姿

- 公共交通に対する地域住民の理解が深まり、通勤、通学、買い物、通院、レジャーなどの日常的な移動手段として定着している。
- 公共交通が地域外からの来訪者にとっても利用しやすく魅力的なものとなっている。

(5) 今後の取組

① 日常利用の習慣化

公共交通への無関与層に向けた利便性等の周知や行動変容を促す取組によって、公共交通の日常利用の習慣化が進むよう、様々な主体が連携しながら、地域の実情やニーズを踏まえた効果的かつ継続的な利用促進に取り組みます。

② 潜在的ニーズの掘り起こし

地域イベント等と連携しながら、来訪者にとってもわかりやすい情報を発信するとともに、スタンプラリーの実施などといった、公共交通利用につながる施策を展開し、新たな利用機会の創出に取り組みます。

(6) 期待される役割

① 県

- 多様な交通機関を対象とした全県的な利用促進キャンペーン事業の実施
- 様々な媒体の活用や機会を捉えた広報・啓発活動の実施
- J R在来線利用促進検討協議会における路線・地域ごとの課題等に応じた利用促進策の実施
- 観光分野や教育分野等の他分野との連携による利用促進策の実施
- 地域の実情に応じた利用促進に取り組む市町村等への支援

② 市町村

- 地域の実情に応じた利用促進策の実施
- 企業や学校と連携した通勤・通学利用による習慣化の促進
- 地域内での効果的な広報・啓発活動の実施

③ 国

- 県、市町村、交通事業者等と連携した広報・啓発活動の実施
- 先進事例等の情報提供

④ 交通事業者

- 日常利用の習慣化や潜在的なニーズの掘り起こしにつながる交通サービスの提供
- 県、市町村、他の交通事業者等と連携した利用促進策の実施

⑤ 地域住民等

- 公共交通の利便性や重要性への理解
- 公共交通の積極的な利用