

# 岡山市の取り組みと制度上の課題

～利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供することを目指して～

1. 岡山市の特徴
2. 岡山市の公共交通の現状
3. 岡山市の取り組み
4. 公共交通ネットワークを維持するために必要な法改正等

# 1. 岡山市の特徴

## ■ 立地条件の良さ

高次の機能集積、中四国の交通のクロスポイント

- 商業・医療など、高次の都市機能の集積
- 多くの学生が集う学術・研究の拠点
- 全国的にも非常に優れた交通の広域拠点性



## ■ 認知度の高い地域資源

先人から引き継ぐ固有の歴史・伝統・文化

- 古代吉備勢力  
(桃太郎伝説、うらじゃまつり、吉備団子など)
- 岡山城の築城・城下町の形成、岡山後楽園
- 国指定史跡の多さ  
(京都市に次いで政令指定都市で2番目)



## ■ バランスのとれた産業構造

第3次産業中心の産業構造

- 卸売・小売業や、医療・福祉産業等のサービス業の割合が高い
- 全国ブランドの農産物を生産、全国有数の農業都市



## ■ 市民力の高さ

活発な地域活動

- 地縁組織の活発な活動
- 「ESDに関するユネスコ世界会議」の成功 (2014年)
- ユネスコの「キーパートナー」に認定



## ■ 住みやすさ

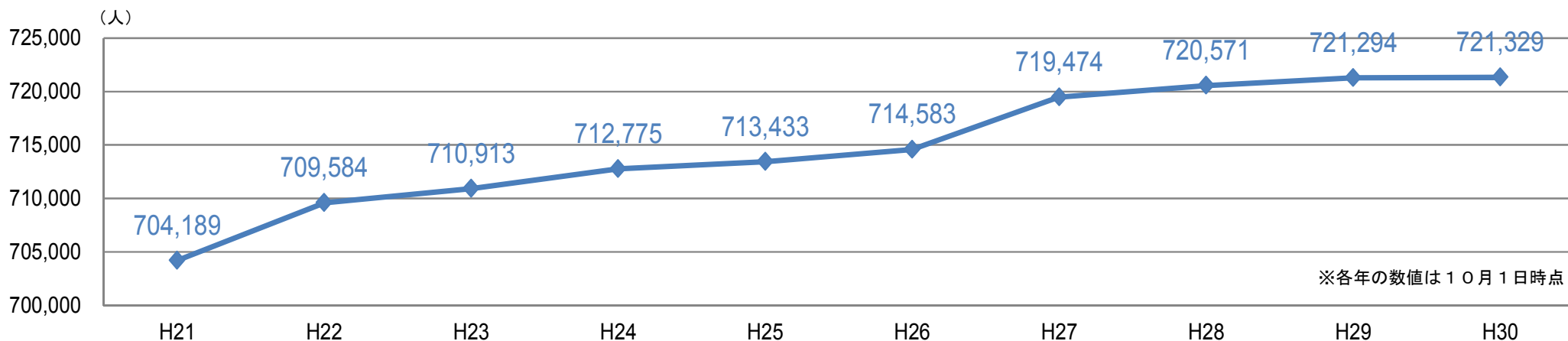
災害が少なく温暖な気候、豊富な医療・介護資源

- 温暖な気候に恵まれた「晴れの国」、自然災害が少ない
- 広大な市域、多様な自然環境
- 高度医療を提供する医療機関の集積など、医療・介護資源の蓄積



# 1. 岡山市の特徴 人口動態

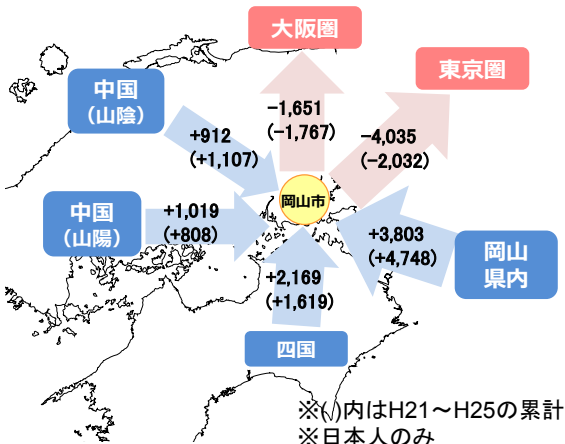
東京一極集中が続き、地方部の多くの政令市で人口が減少する中、本市の総人口は増加傾向にある



## 社会増減

○中国・四国地方からの集積はあるが、東京圏への流出が大きい

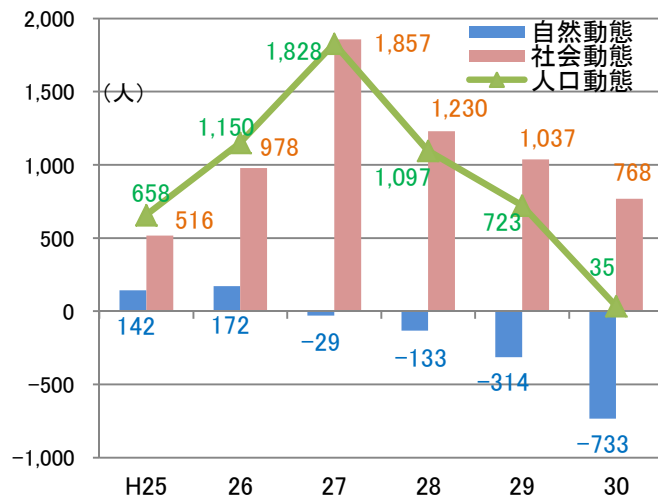
<H26~H30の社会増減の累計>



<資料>岡山県毎月流動人口調査

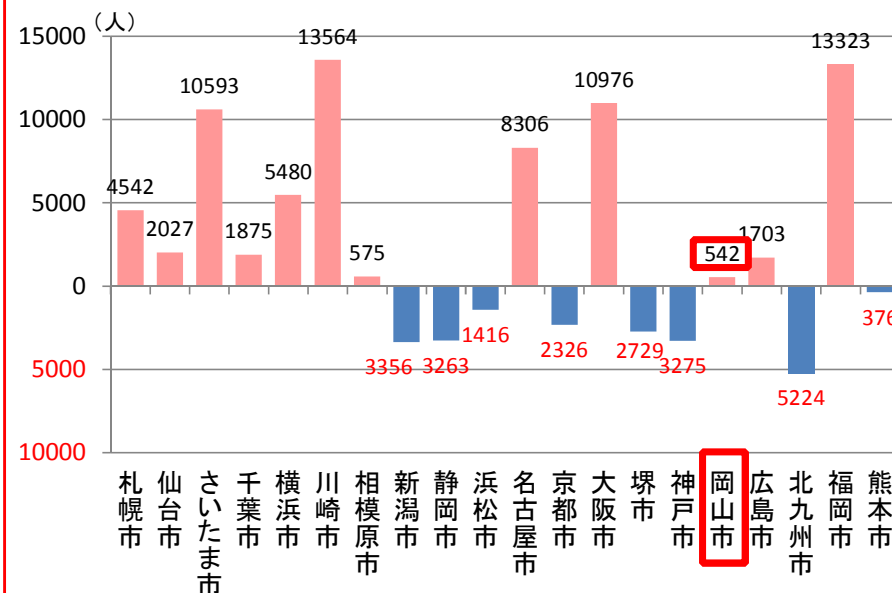
## 岡山市の推移

○自然動態はH27にマイナスに転じ減少傾向  
○社会動態はプラスだが、H27から減少傾向



<資料>岡山県毎月流動人口調査

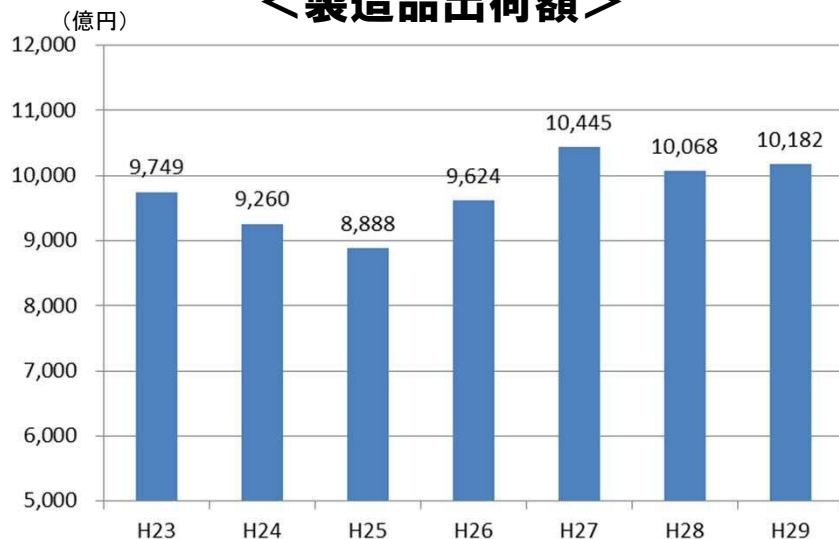
## 政令市/H28-30の人口増減平均値



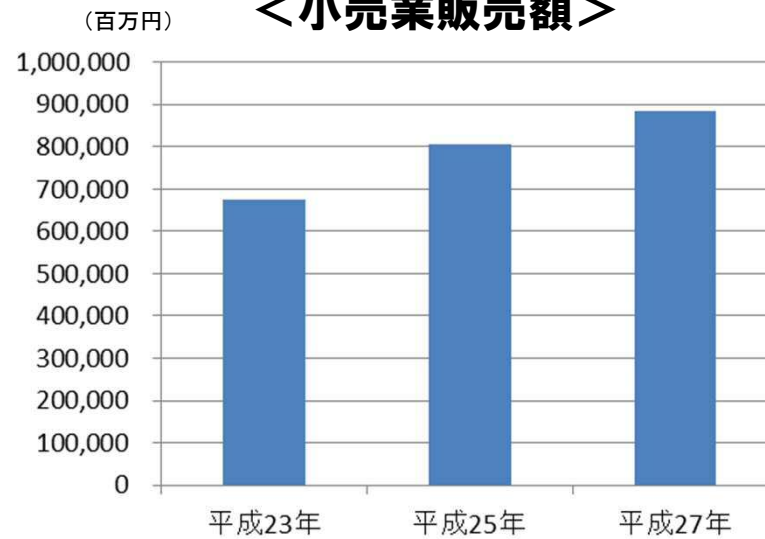
<資料>「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

製造品出荷額や小売業販売額、企業誘致件数は、近年増加傾向にあり、有効求人倍率は全国・岡山県平均より高い

### <製造品出荷額>

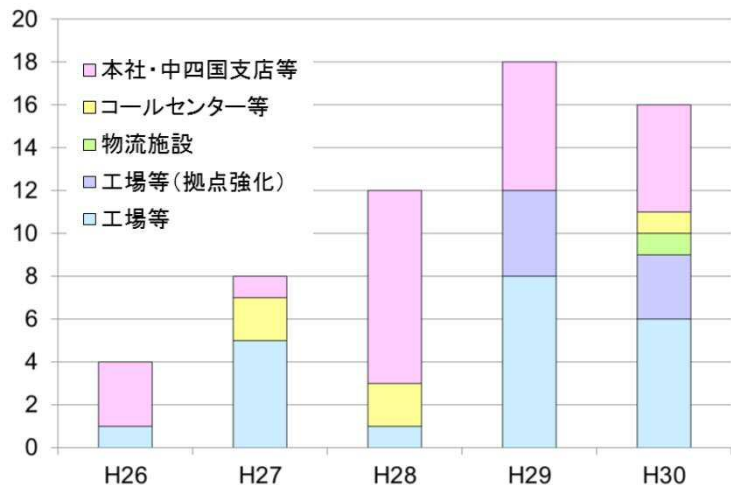


### <小売業販売額>

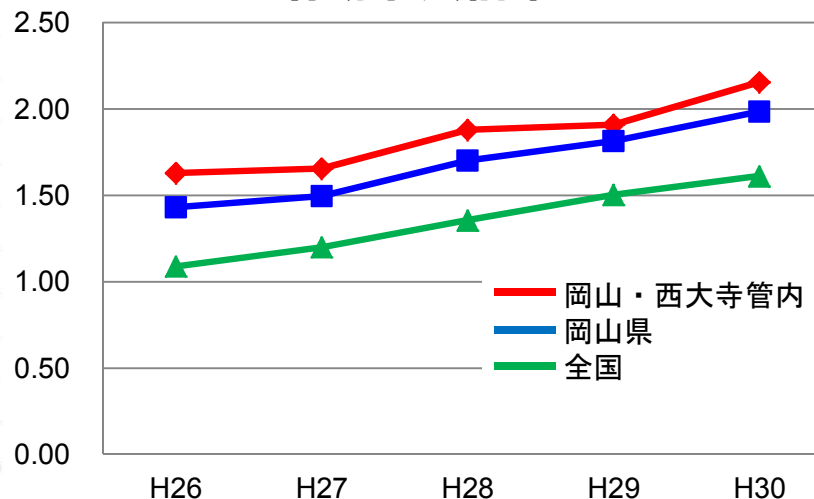


(資料) 経済センサス、商業統計調査

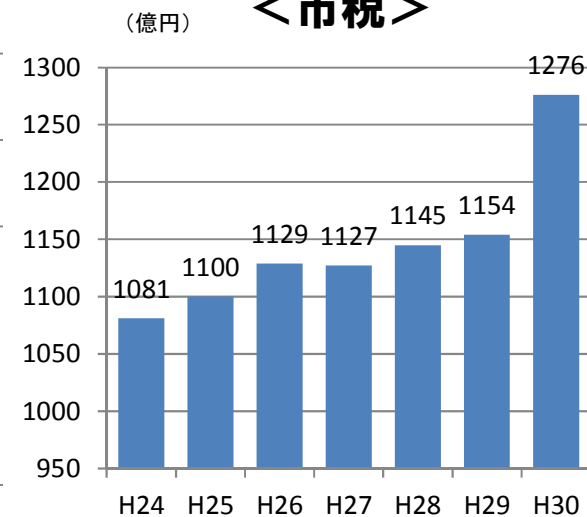
### <企業誘致件数>



### <有効求人倍率>



### <市税>

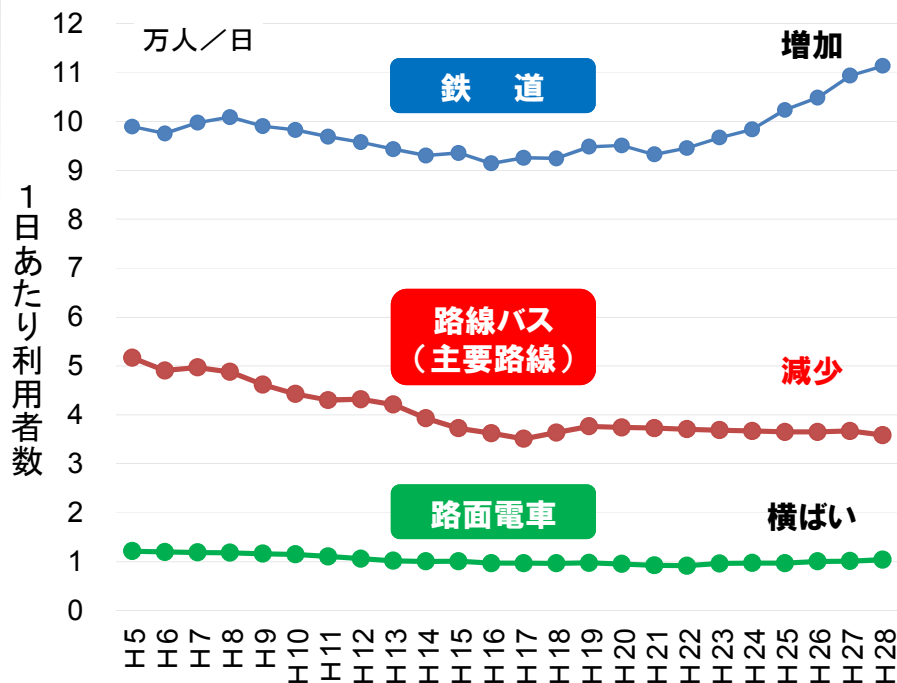


# 路線バスの衰退

総人口は増加傾向にあり、経済指標も上昇傾向にある中、路線バスは衰退し続けている

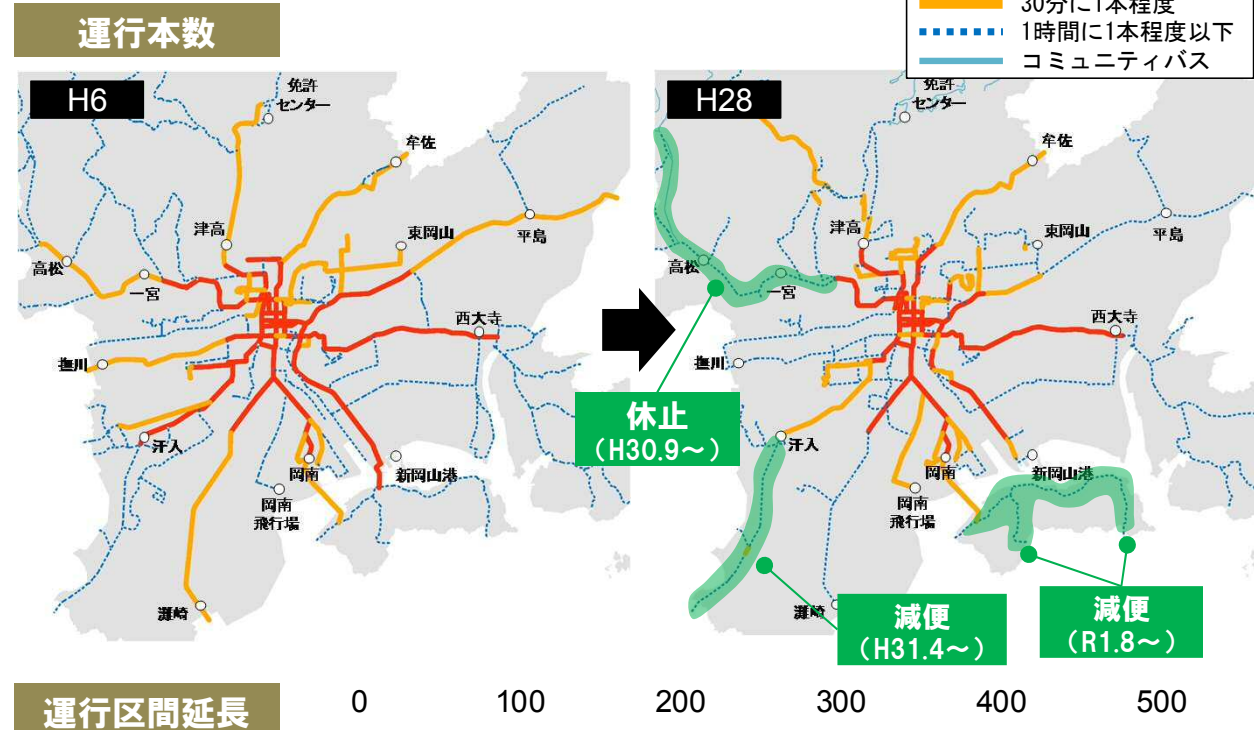
- 公共交通の利用者数は、鉄道が増加傾向、路面電車は横ばいの中、路線バスは20年前から3割減少しており、現在も微減傾向
- 路線バスは利用者の減少に伴い、運行区間が20年間で24%減少し、人口減少の大きい周辺部で大幅に減便
- 直近1年の間にも、中心部と周辺部の生活拠点を結ぶ路線25kmが休止し、市域を跨ぐ地域間幹線系統3路線で減便

## 利用者数の推移



(資料) 交通事業者各社提供

## 路線バスの減便・廃止の実態



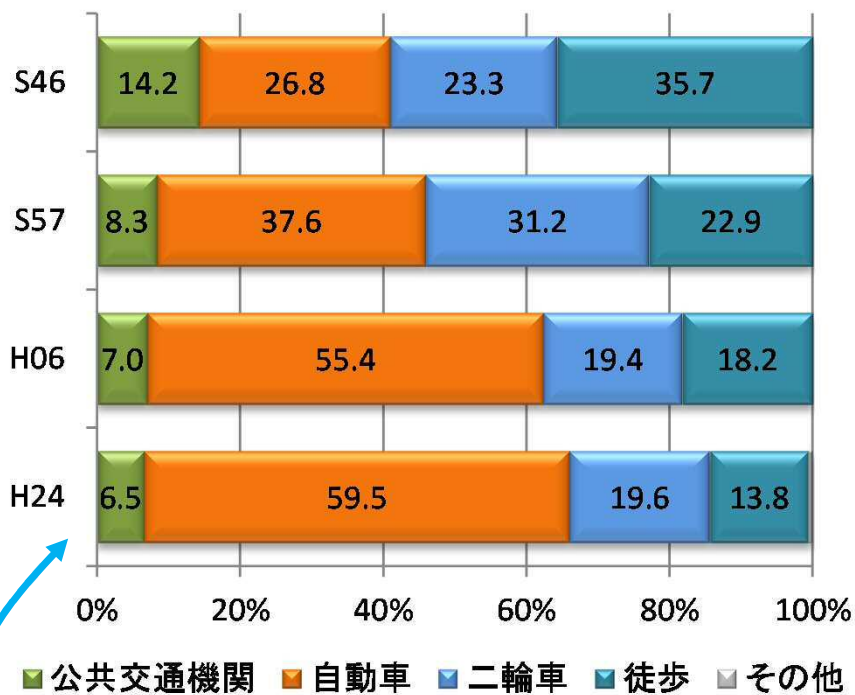
**公共交通不便地域\*の居住人口は20万人 (そのうち、65歳以上の高齢者は5万人)**  
 ※駅から800m又はバス停から300m以上離れた地域 (100mメッシュ)

# モータリゼーションの進展

自動車分担率は40年間で倍増する一方で、公共交通分担率は半減

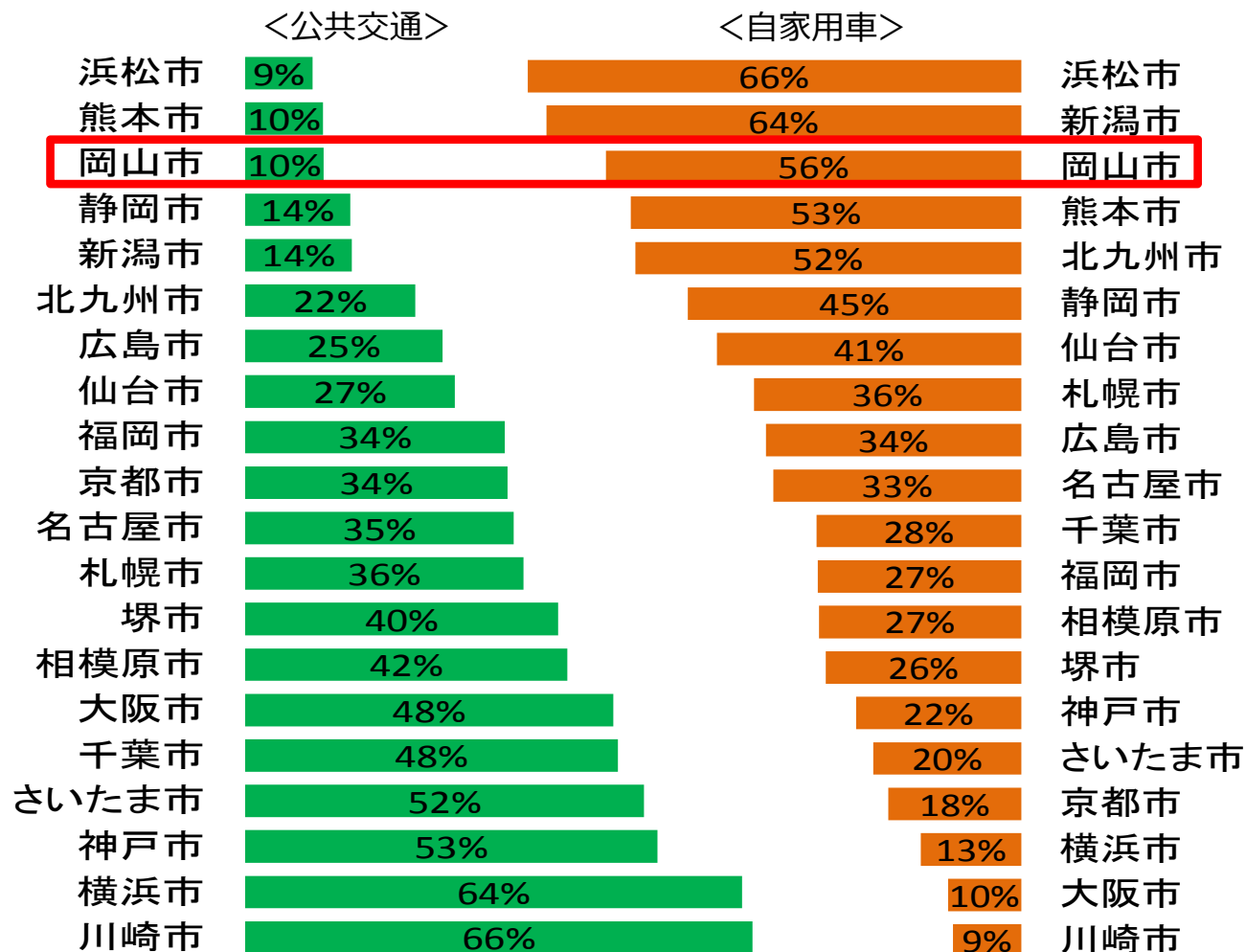
- 政令市で比較すると、通勤・通学における公共交通分担率は3番目に低く、自動車分担率は3番目に高い

## ■ 岡山市の分担率の推移 (資料) H24PT調査



路線バスは約2%

## ■ 分担率の政令市比較(通勤・通学) (資料) H22国勢調査

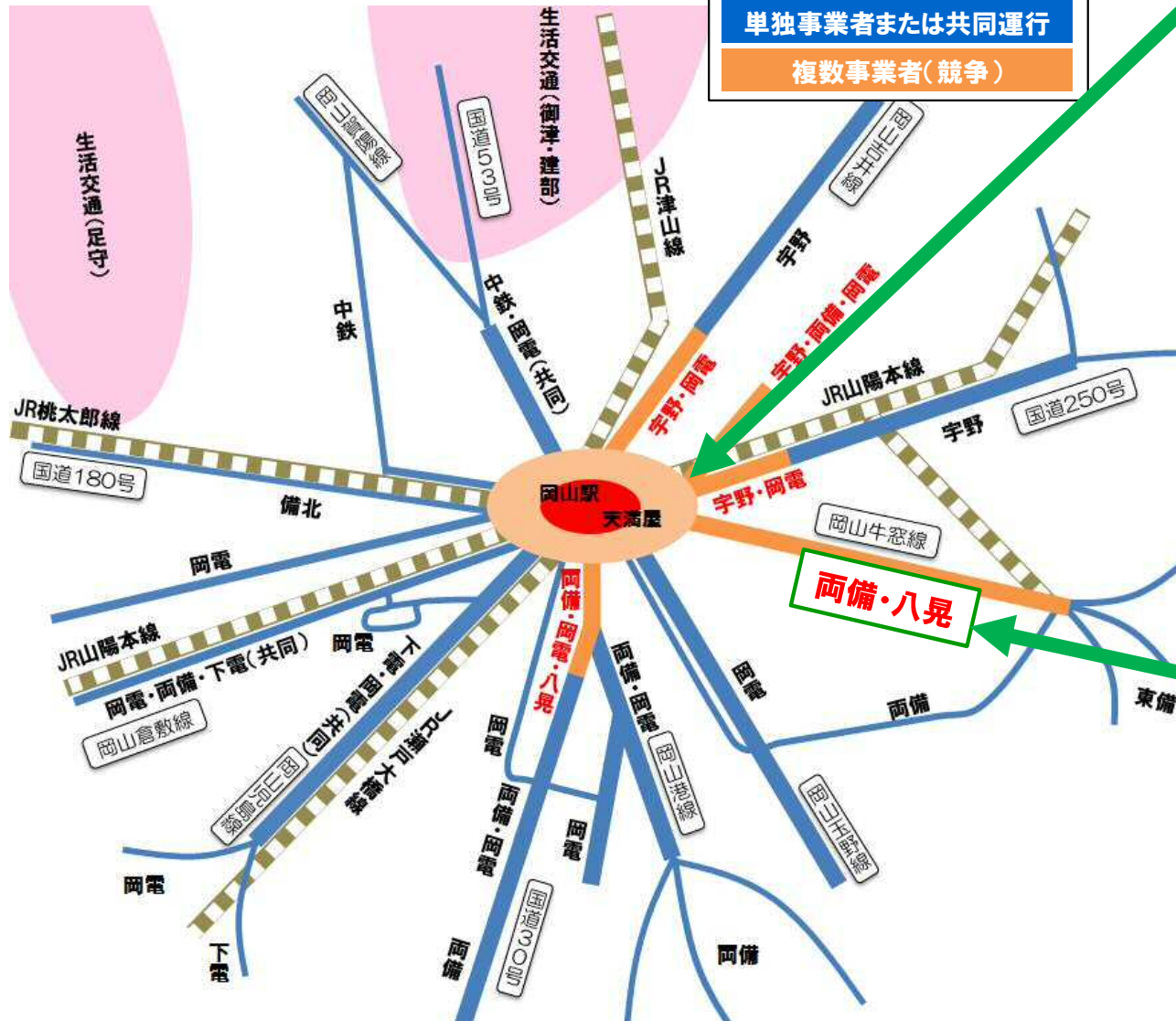


# 9社の民間バス事業者による競争(路線・運賃)

市内の路線バスは9社が運行し、運賃の低廉化や路線の重複など、競争が激化

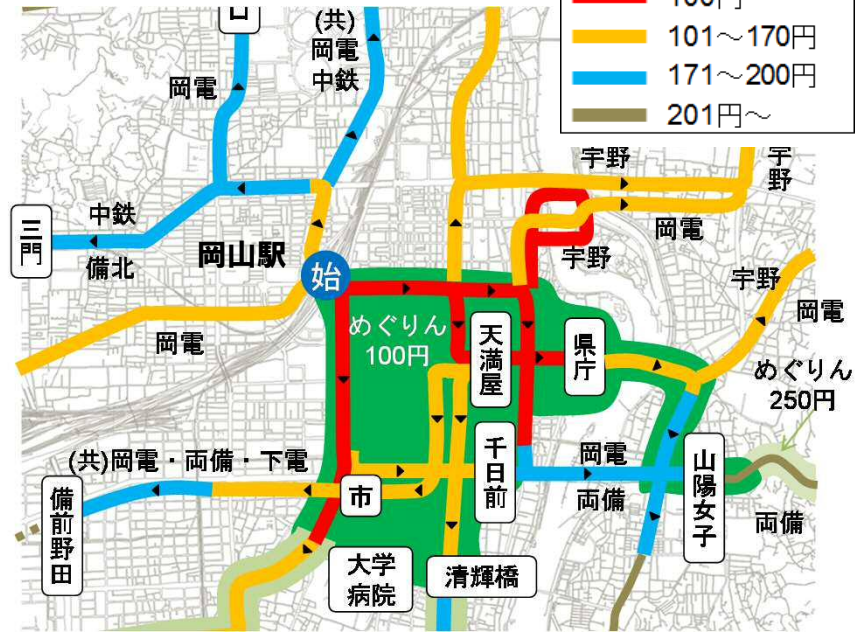
- 各社のバス路線が集中する中心部では、競争により、認可運賃ではなく実施運賃で100円区間が広がっている
- 平成30年2月に、両備バスが1日120往復する区間で、八晃運輸の1日50往復の路線新設が認可された

## 公共交通ネットワーク



### ① 低廉な運賃設定による経営状態の悪化

<中心部の運賃(岡山駅からの運賃)>



### 過度な競争による路線廃止の危機

**H30.2** 【八晃運輸】益野線の認可  
(競争によるサービス向上)

**H30.2** 【両備HD】赤字31路線の廃止届  
(内部補助による路線維持の限界)

のちに撤回

# 9社のバス事業者を含む法定協議会を設置

- 平成30年5月に法定協議会を設置し、協議会4回、幹事会4回を開催
- 今年度中の網形成計画の策定後に、早急に再編実施計画の策定・実施に移行するため、路線再編等の具体施策について検討

達成すべき  
目標

コンパクトでネットワーク化された都市を支える  
**利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する**



## 基本方向

## 施策の方向性

## 役割分担

1  
誰もが利用しやすい  
公共交通サービスの  
提供

都市全体を見渡した  
効率的・合理的な  
公共交通網の形成

ネットワークの再編

利用環境の改善  
による利用促進

利用環境の向上

2  
公共交通の経営の  
健全化と安定化

交通が不便な地域  
における安定的な  
公共交通の確保

生活交通の確保

### 事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、  
**都市全体の公共交通システムの最適化**を目指し、  
利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

### 市民・利用者

**施策への協力・連携と積極的な公共交通利用**により、  
主体性を持って公共交通を支える

### 岡山市

利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向け、  
**主導的に取り組みを推進**するとともに、  
**具体的な支援**を実施する

岡山市、事業者、市民・利用者による協働・連携



## 第4回法定協議会(8月19日)での議論

第4回法定協議会では、市から各方面の再編案を提示し議論を行おうとしたが、事業者からは「事業者間で協力ができる状況ではない中で、再編を実施することは困難」という主旨の発言があり、建設的な議論が進まない状況

### 【参考】事業者からの意見(要約)

	意見(要約)
A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 供給過剰の地域への新規参入を認めておきながら再編しろというのはいかがなものか。それなら新規参入を認めるべきではない。</li> <li>● コンセンサスができていない事業者同士で再編しろと言われても、とてもじゃないけどむずかしい。</li> </ul>
B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス路線の再編を実施するために事業者間の協力が必要ということであれば、議論の前に、事業者間の調整ができていないために一歩も前に進まない当社のバスの岡山駅前広場への乗り入れについて、まずは進めるべき。</li> </ul>

# 主な論点

## 1 新規路線の許認可

### 課題認識

- 路線の認可手続きにおいて、都市全体の公共交通ネットワークの維持に関する視点が必要
- バス路線の新規参入等については、地方自治体が責任ある判断をすべきであるが、現在の許認可の手続きは、そのようなプロセスになっていない



### 対応案

路線の認可において、**関係地方自治体から意見を聴取し、都市全体の公共交通ネットワークを維持**

## 2 独占禁止法の見直し

### 課題認識

- 独禁法の制約により、市と複数事業者での調整ができない
- 独禁法の制約により、運賃プール（収入の再配分）を前提とする路線再編等が困難



### 対応案

運賃や路線等の設定について、**地方自治体と複数事業者が同時に同じ場で協議・調整することを可能とする**

地方の公共交通ネットワーク維持のため、**運賃プール制（収入の再配分）等を可能とする**

## 3 公共交通を維持するための新たな制度

### 課題認識

- 再編実施計画は関係する全ての事業者の同意が前提であるが、この了解を得るのは至難の業



### 対応案

市民生活を支える移動手段を守るため、**地方自治体が責任を持って公共交通を維持するために行動できる新たな制度を創設する**

## 4 利用促進に資する取り組みへの国の支援拡充

### 課題認識

- 厳しい財政状況の中で、料金割引や乗り継ぎ割引等の利用者の負担軽減や利便性向上策の拡充が必要



### 対応案

料金割引や乗り継ぎ割引などの利用者の負担軽減や利便性向上による**公共交通利用促進に対する国による財政支援を拡充**