

# 井原市地域公共交通連携計画

---

## 説明資料（概要版）

### <目 次>

1. 地域特性の分析	1
1-1 社会経済状況	1
1-2 現況交通状況	1
2. アンケート調査	2
2-1 市民アンケート調査の概要	2
3. 地域の現状と課題の整理	4

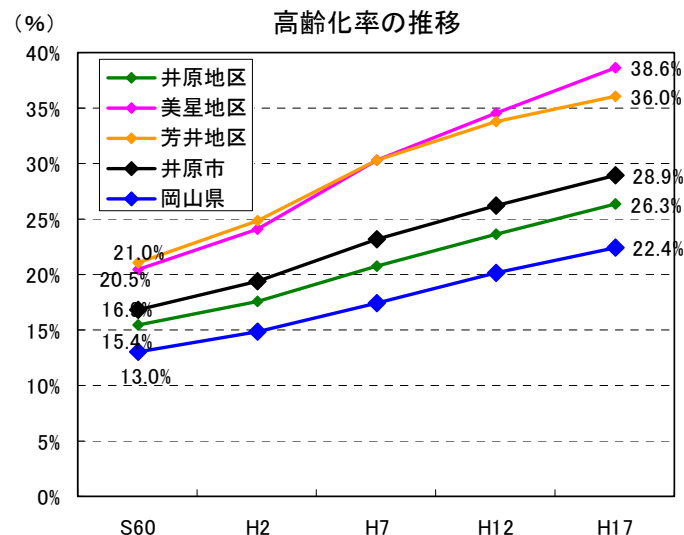
平成 22 年 12 月

1. 地域特性の分析

1-1 社会経済状況

(1) 人口・世帯

- 井原市の居住人口は、平成22年では45,144人で、減少傾向が続いており、井原地区、美星地区、芳井地区の各旧市町においても、同様の傾向にある。
- 井原市の人口は、市域の南部に集積があり、東西方向に伸びている。
- 北東部ではやや広がりを持って、薄く広がっている。一方北西部では、北に行くまで地形的条件もあって徐々に少なくなっていく傾向にある。
- 井原市の年齢階層別人口は、15歳未満、15～64歳人口が減少傾向、65歳以上は年々増加傾向にある。
- 高齢化率(65歳以上人口/全人口)は、平成17年で28.9%、岡山県の22.4%を上回っている。
- 美星地区、芳井地区は、井原地区の高齢化率を大きく上回る。



資料：国勢調査

(2) 将来の運転免許保有率

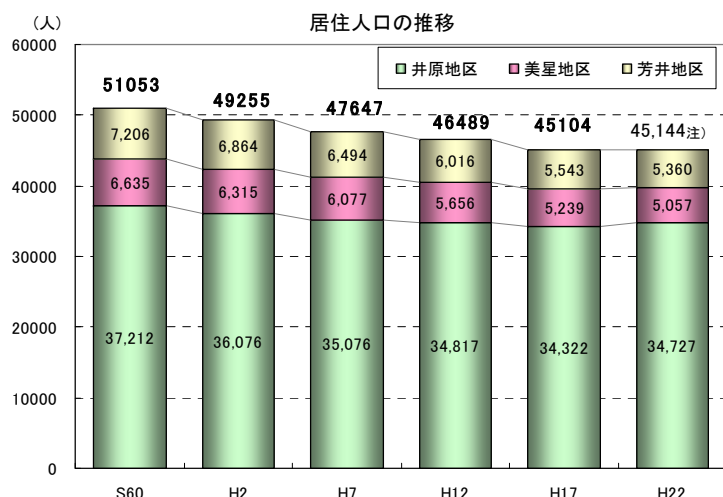
- 将来の人口に、その世代の運転免許保有率を掛けて、将来の免許保有者、非保有者の見通しを行うと、高齢者となっても自分で運転できる方が増加する一方、非保有者は現在の7,109人に対し、2,682人にまで減少することが想定される。

▼年齢階層別自動車運転免許の現況と将来見通し

H21 現況人口				
	人口	免許保有者	免許保有率	非免許保有者
16-24歳	3,817	2,638	69.1%	1,179
25-54歳	14,656	14,240	97.2%	416
55-59歳	3,277	3,024	92.3%	253
60-64歳	3,757	3,022	80.4%	735
65-69歳	3,227	2,505	77.6%	722
70-74歳	2,911	1,841	63.2%	1,070
75歳以上	7,697	2,380	30.9%	5,317
<b>65歳以上計</b>	<b>13,835</b>	<b>6,726</b>	<b>48.6%</b>	<b>7,109</b>

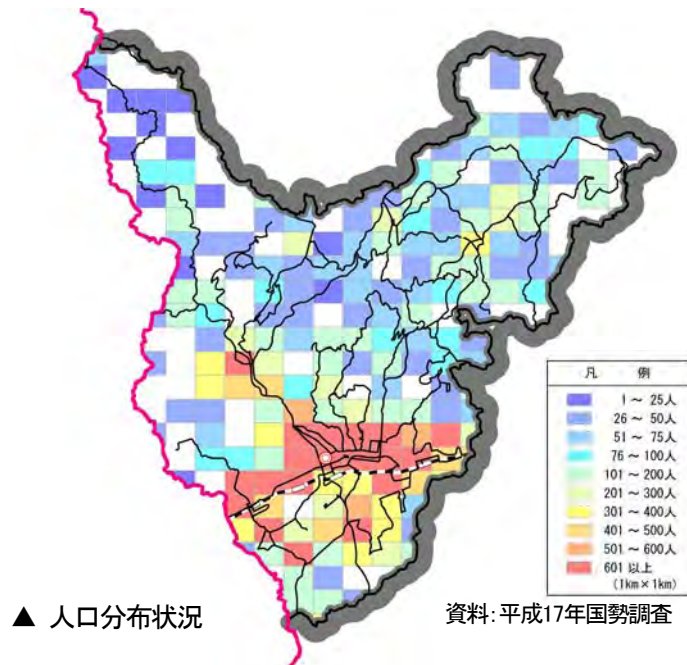
10年後には高い免許保有率の55-59歳が65-69歳、60-64歳が70-74歳になり、非免許保有者が大きく減少

H32 将来人口				
	人口	免許保有者	免許保有率	非免許保有者
65-69歳	2,939	2,713	92.3%	226
70-74歳	3,214	2,584	80.4%	630
75歳以上	8,151	6,325	77.6%	1,826
<b>65歳以上計</b>	<b>14,304</b>	<b>11,622</b>	<b>81.3%</b>	<b>2,682</b>



注) H22はH22.11月末の住民基本台帳より

資料：国勢調査



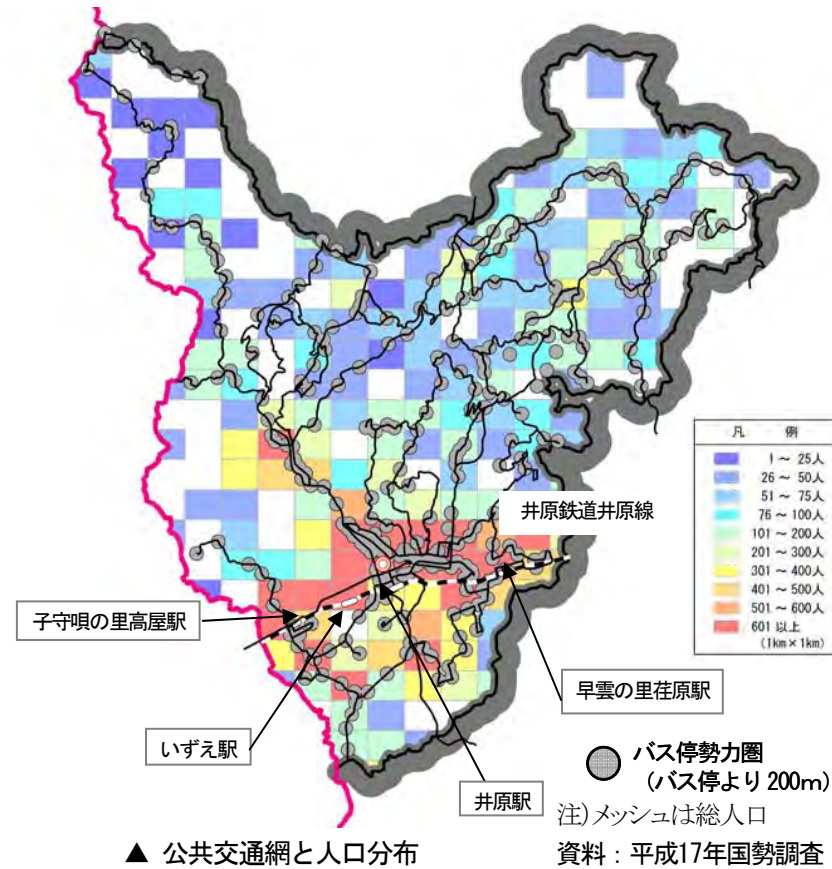
▲ 人口分布状況

資料：平成17年国勢調査

1-2 現況交通状況

(1) 公共交通網

- 井原市では、市南部を横断するように井原鉄道井原線が東西に走り、「子守唄の里高屋」、「いずえ」、「井原」、「早雲の里荏原」の4駅が設置されている。
- バス網は井原バスセンター、または井原駅を中心に広がり、概ね人口集積のある地域は網羅されているものの、北西部や西部では、バスが運行されていない公共交通空白地域が分散している。
- 井原あいあいバスの利用者は平成21年で46,649人、平成20年から比べると減少している。各地区での利用は、井原地区が圧倒的に多い。
- しかし各路線の1日平均利用者数をみると、阪谷朗廬線では0.3人/便に留まっており、その結果、平成21年9月には廃止されている。
- 芳井地区、美星地区では、天神峡線、ごんぼう村線を除き、3人/日に満たない路線がほとんどとなっている。



▼ 井原あいあいバスの利用状況

路線名	1日平均利用者数	1便当たり利用者数
田中美術館線	11.6人/日	3.0人/便
嫁いらず観音線	39.3人/日	6.4人/便
馬越恭平線	32.4人/日	5.0人/便
北条早雲線	19.6人/日	5.1人/便
野上線	30.1人/日	10.0人/便
ぶどうの里線	24.6人/日	12.3人/便
子守唄の里線	19.6人/日	9.8人/便

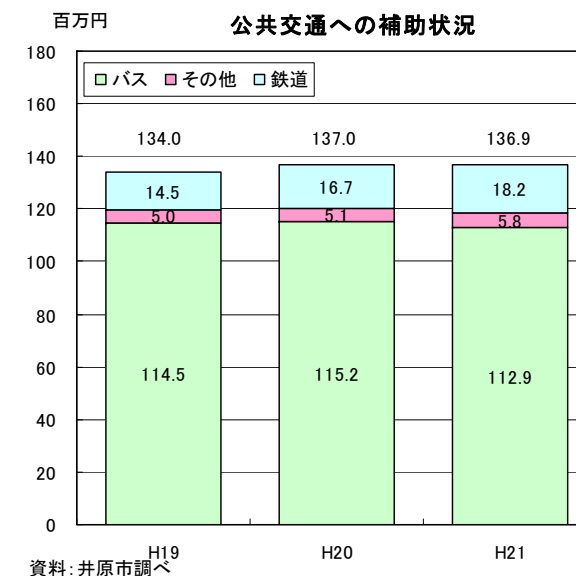
路線名	1日平均利用者数	1便当たり利用者数
芳井地区	阪谷朗廬線	0.5人/日
	天神峡線	10.6人/日
	ごんぼう村線	7.4人/日
美星地区	黒木・星田線	0.9人/日
	黒萩・八日市線	1.0人/日
	鬼ヶ嶽線	1.8人/日

注) 阪谷朗廬線は平成21年9月28日で廃止  
 調査日：H21.6.15～H21.7.12の平均

資料：井原市調べ

(2) 行政支援状況

- 井原市が公共交通の維持確保に対する補助は平成21年で約1億4千万円となっており、そのうちバスの占める割合が高い。
- 市民1人当たり換算すれば、全体で約3,130円、バスのみに対しては、約2,580円の補助をしていることになる。



## 2. アンケート調査

### 2-1 市民アンケート調査の概要

#### 2-1-1 世帯票の調査結果

- ・バス停までの5分以内（概ね200m以内）が全体の約6割となっている。
- ・2台が約1/3で最も多く、次いで1台、3台となっており、1人に1台という状況に近い。

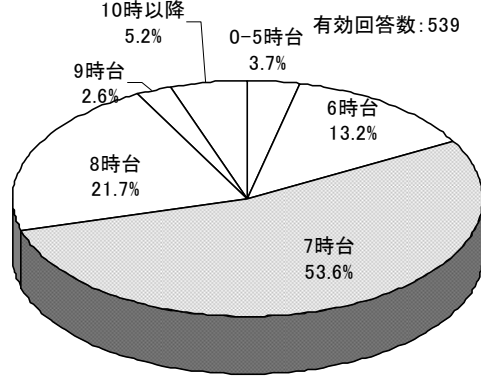
#### 2-1-2 個人票の調査結果

##### (1) アンケートからみる市民の交通行動

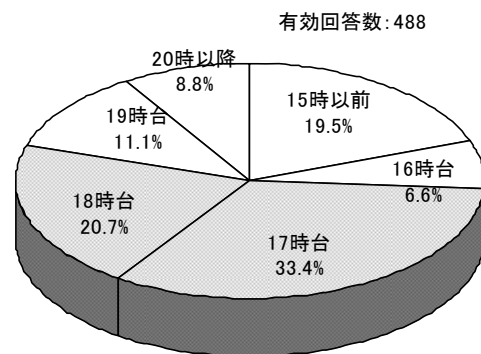
###### 1) 通勤・通学について

- ・通勤通学のため自宅を出発する時間は、7時台が最も多く、次いで8時台となっている。
- ・通勤・通学から自宅へ戻るために出発する時間は、17時台が約3割で最も多く、次いで18時台が2割となっている。
- ・通勤・通学への交通手段では、自動車（運転）が約7割で突出。鉄道やバスといった公共交通はそれぞれ3%前後に留まる。

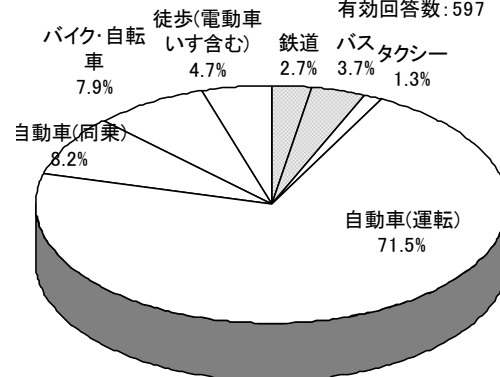
【通勤・通学の出発時間(行き)】



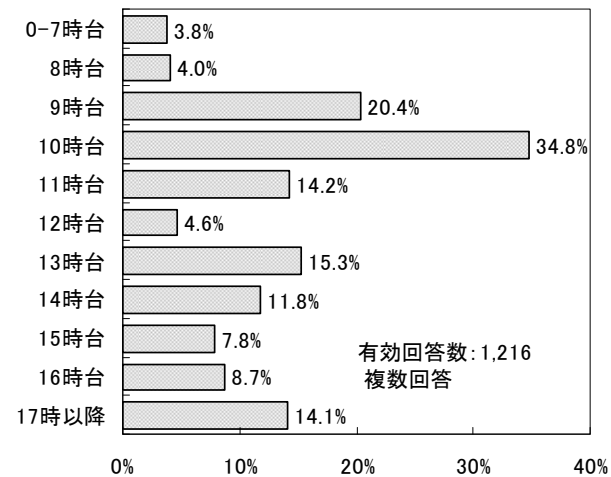
【通勤・通学の出発時間(帰り)】



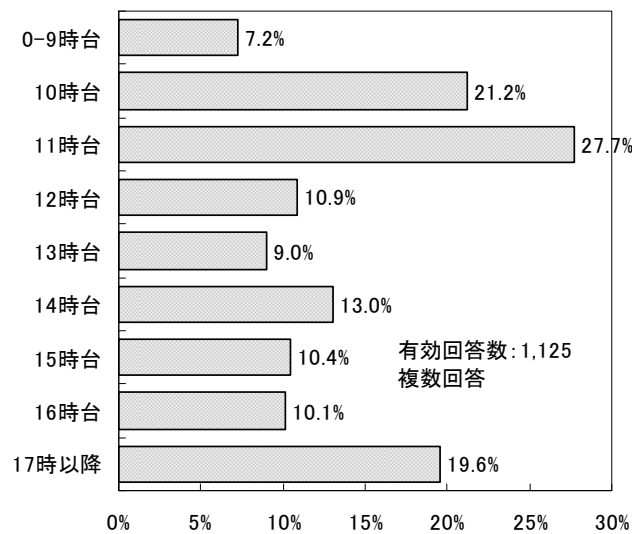
【通勤・通学時の交通手段(行き)】



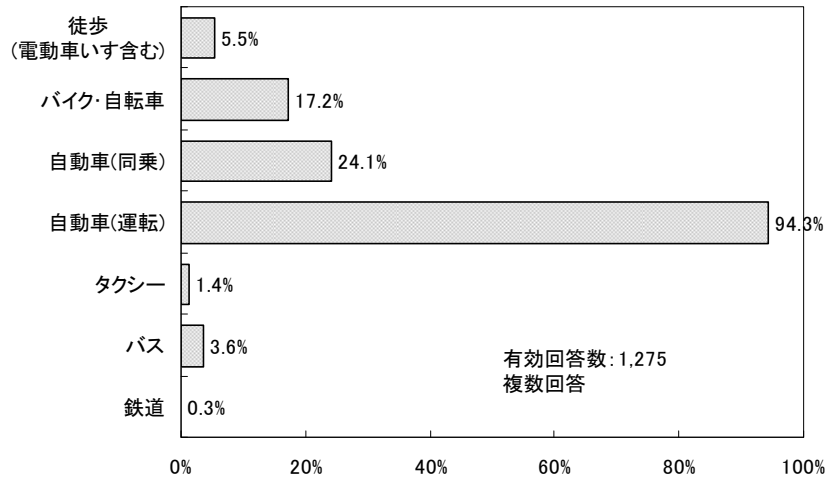
【買い物の出発時間(行き)】



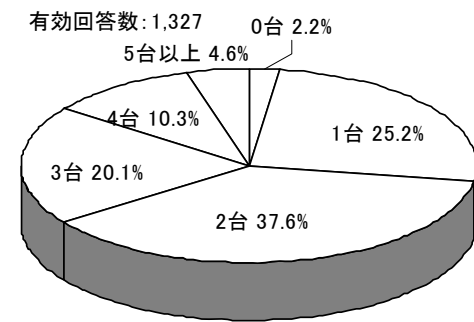
【買い物の出発時間(帰り)】



【買い物時の交通手段(行き)】



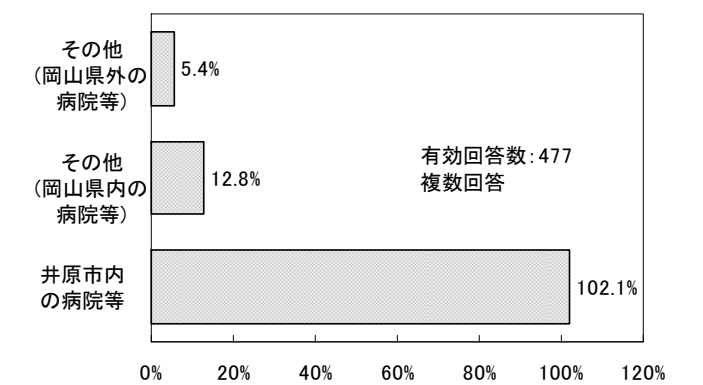
【自動車の所有台数】



### 3) 通院について

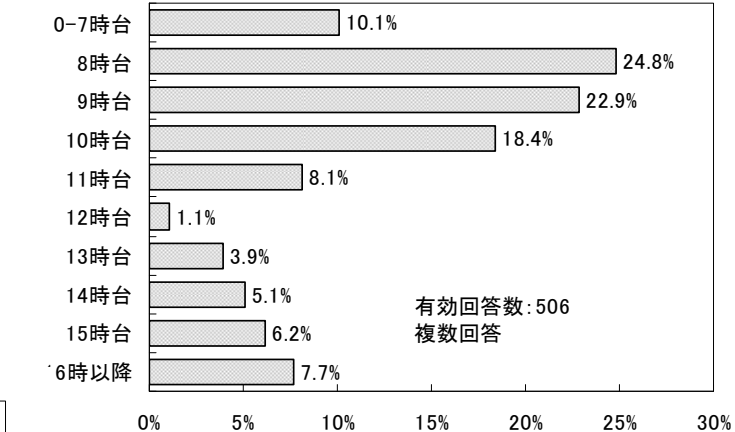
- ・通院した病院は、井原市内の病院が圧倒的に多い。但し、井原市外の病院に通院している方も、岡山県内外合わせて2割弱程度となっている。

【通院した病院等】

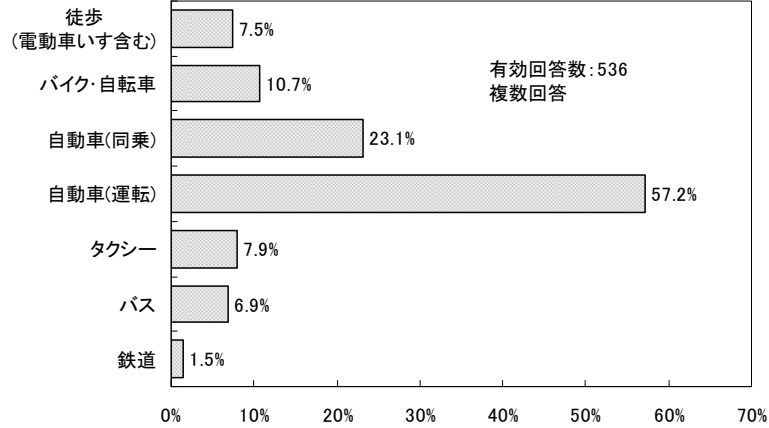


- ・病院へ行くために自宅を出発した時間を見ると、8時台、9時台が2割を超える。
- ・通院先から自宅に戻るための出発時間は、11時台が最も多く、次いで10時台の18.5%となっている。12時台までを含め午前中での帰宅する割合が全体の7割程度となっている。
- ・通院のために利用した交通手段では、自動車（運転）が57.2%と最も多い。但し買い物(94.3%)と比べるとこれを下回る。逆に公共交通としての鉄道、バスではそれぞれ1.5%、6.9%であるが、買い物での割合は上回る。

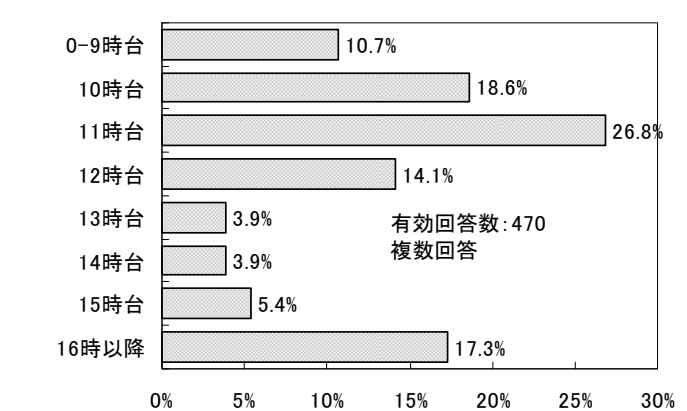
【病院等への出発時間(行き)】



【病院等への交通手段(行き)】



【病院等からの出発時間(帰り)】

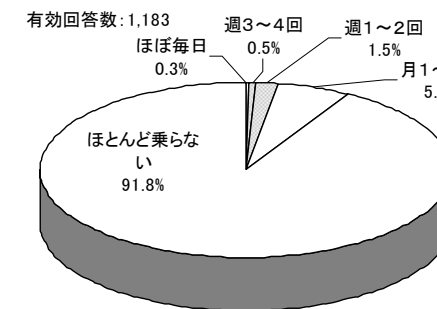


##### (2) アンケートからみるバスに対する意識

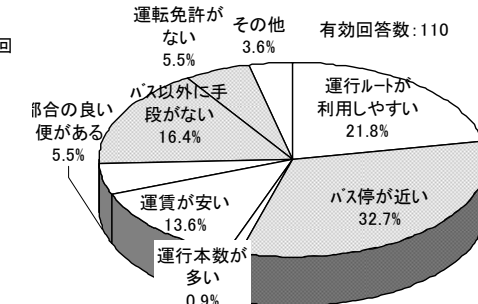
###### 1) バスの利用状況について

- ・バスの利用頻度では、ほとんど乗らないが約9割。ほぼ毎日から週に1回以上乗る方を合わせても1%弱。
- ・バスの利用理由では、バス停が近いが約3割。バス以外に手段がない、運転免許がないが合わせて約2割となっており、これらの方々の生活を支える上でもバスは重要な役割を果たしている。
- ・バスを利用しない理由では、自分で運転できるが約半数を占める。

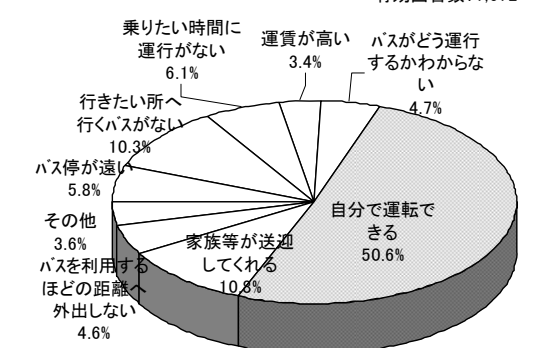
【バス利用頻度】



【バスを利用する理由】

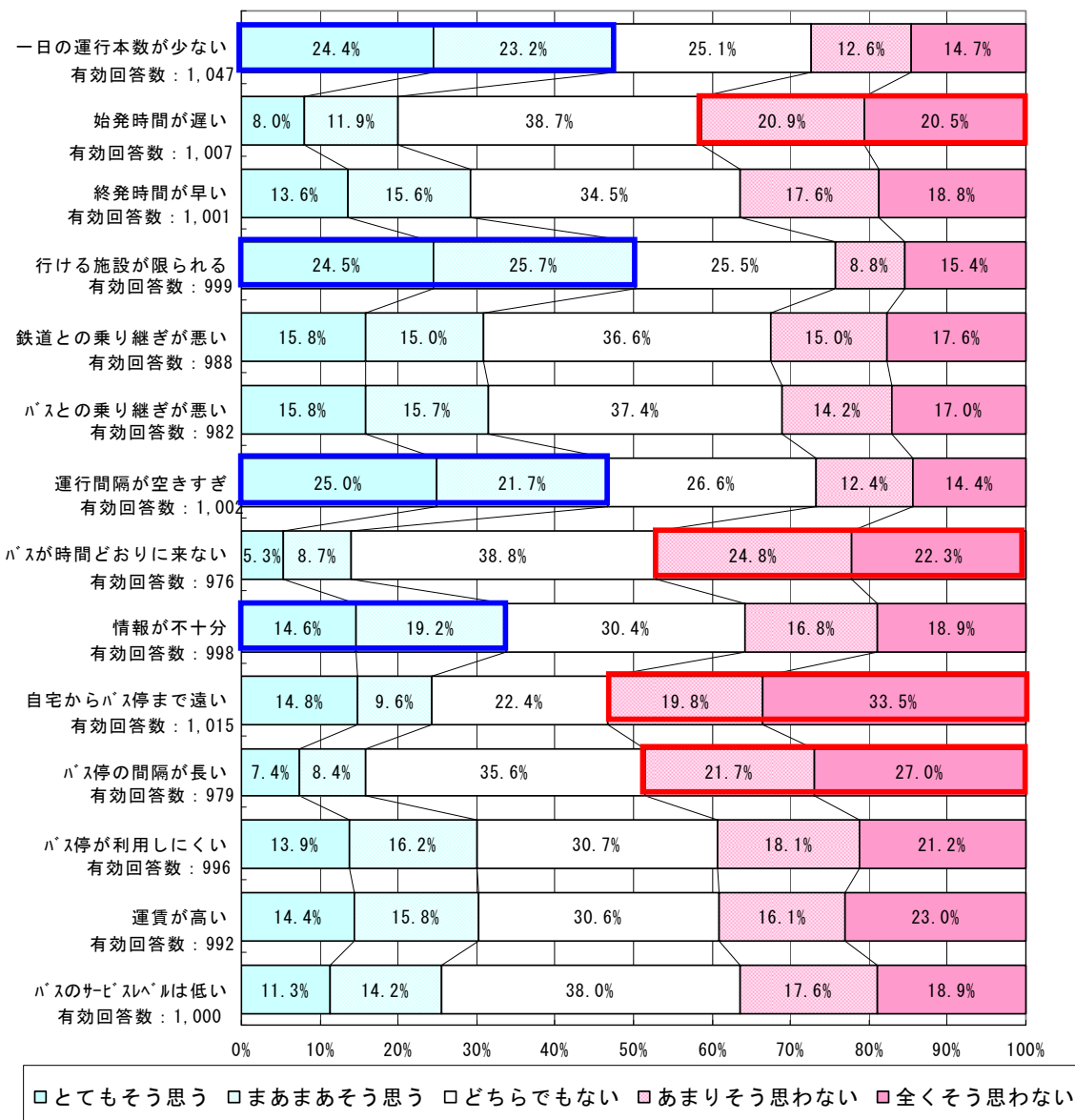


【バスにほとんど乗らない理由】



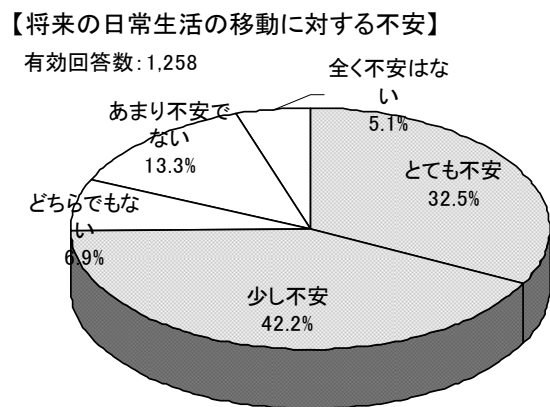
2) バスのサービス水準について

- ・バスの運行状況等に対する満足度について伺ったところ、「自宅からバス停までが遠い」、「バス停の間隔が長い」という設問では、「あまりそう思わない」、「全くそう思わない」の割合が高く、比較的満足度が高いと考えられる。
- ・一方、満足度が低い（以下では「とてもそう思う」、「まあまあそう思う」）項目として、「行ける施設が限られる」が最も多く、次いで「1日の運行本数が少ない」、「運行間隔が空きすぎている」、「情報が不十分」の順となっている。



3) 将来の移動に対する不安について

- ・将来の移動に対する不安については、とても不安、少し不安を合わせると7割強の方がなんらかの不安を持っていると考えられる。



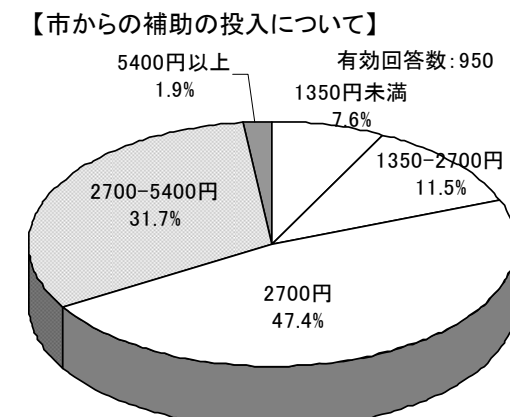
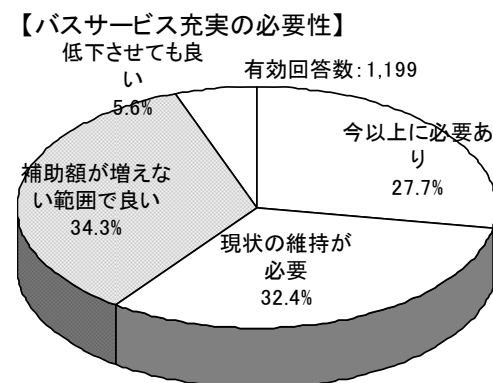
4) バスサービスの維持について

○バスサービス充実の必要性

- ・現在のバスサービスの充実についてみると、補助額が増えない範囲で良いが約1/3を超える。次いで、現状の維持が必要という意見が1/3弱となっている。

○市からの補助の投入について

- ・市からの補助金（現在1人当たり2,700円/年）に対する許容限度としては、現状の2700円という回答が半数弱。現状からその倍までとなる2,700-5,400円では約3割強となっている。

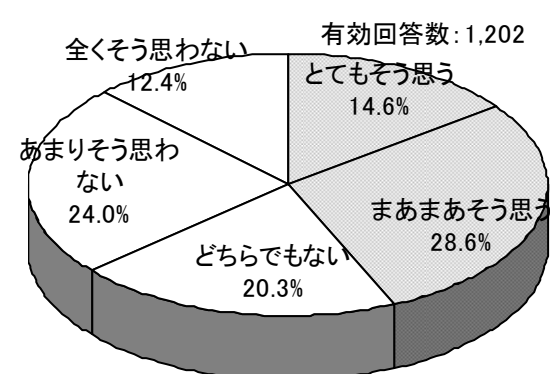


5) バスの維持に協力できることについて

○バスの積極的利用

- ・バスの維持のために積極的に利用することに対して、そう思う、まあまあそう思うを合わせると4割強となっている。
- ・一方、あまりそう思わない、全くそう思わないという意見は、合わせると4割弱となっている。

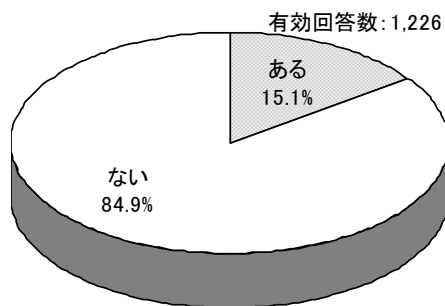
【バスを積極的に利用しようと思うか】



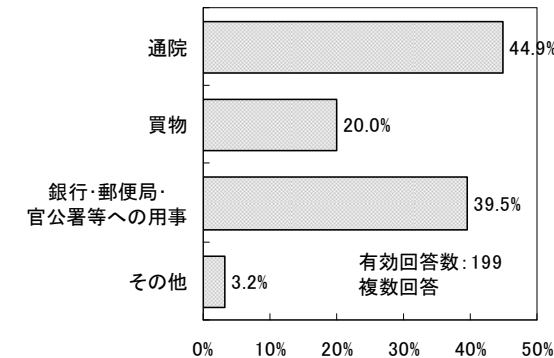
6) 井原あいあいバスについて

- 井原あいあいバス利用の有無：利用したことがあるという方は15.1%、ないという方は8割強。
- 井原あいあいバスの利用頻度：年に数回が56.5%、週に1回以上利用される方の合計は、17.0%。
- 井原あいあいバスの利用目的：通院が5割弱で最も多く、次いで銀行、官公庁等の用事が4割弱、買物が2割。

【井原あいあいバス利用の有無】



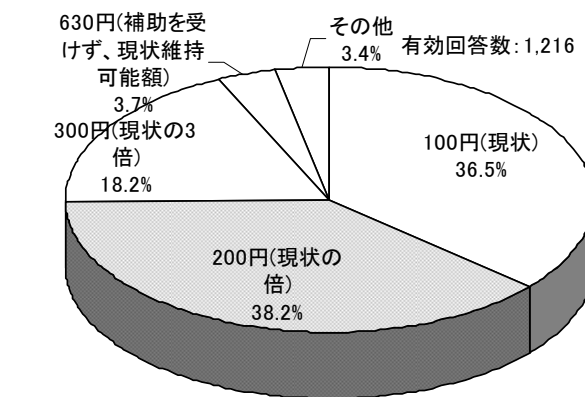
【井原あいあいバスの利用目的】



井原あいあいバスの運賃負担：

100円（現状）が約1/3で、200円以上の方は、合計すると約6割の方が、現状よりも高い運賃を負担しても良いという回答。

【いくらまでの運賃なら負担して良いか】



### 3. 地域の現状と課題の整理

#### (1) 井原市のバスに係る現状の整理

地域特性
<p><b>&lt;人口・世帯&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原市では、人口減少とともに少子高齢化が進展している。</li><li>一方、世帯数は増加し、核家族が増加するなかで、高齢者のみの世帯や単身高齢者世帯の割合が高まっている。</li><li>人口は市域南部に集積し、北東部、北西部では分散傾向にある。またこの地域では高齢化率も高くなっている。</li></ul> <p><b>&lt;施設配置&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>主要施設は、市域南部に公共施設、病院、商業施設が集積しており、北西部や北東部では、旧役場である支所周辺に集積が見られる。</li></ul> <p><b>&lt;将来の運転免許保有率&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>将来においては、高齢者の免許保有率が高まり、非免許保有者は大きく減少することが予測される。</li><li>このことは公共交通を支える層が減少するとともに、「高齢者＝公共交通利用者」という考えが成り立たなくなること示しており、公共交通を取り巻く環境が一層厳しさを増すものと考えられる。</li></ul> <p><b>&lt;通勤・通学流動&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原市から福山市への流動が多いものの、通勤・通学での公共交通利用割合は低く、自動車が主となっている。</li></ul>

上位計画（井原市第6次総合計画）
<p><b>&lt;めざすまちの姿&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>鉄道やバス路線が充実し、社会経済活動が活発化している。</li><li>市民が「自分たちの鉄道・バス」という意識を持ち、積極的に公共交通機関を利用している。</li></ul> <p><b>&lt;施策展開の方向&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>利用者の動向・要望を把握しながら、市民ニーズにあった循環ルートの設定について柔軟な対応を図る。</li></ul>

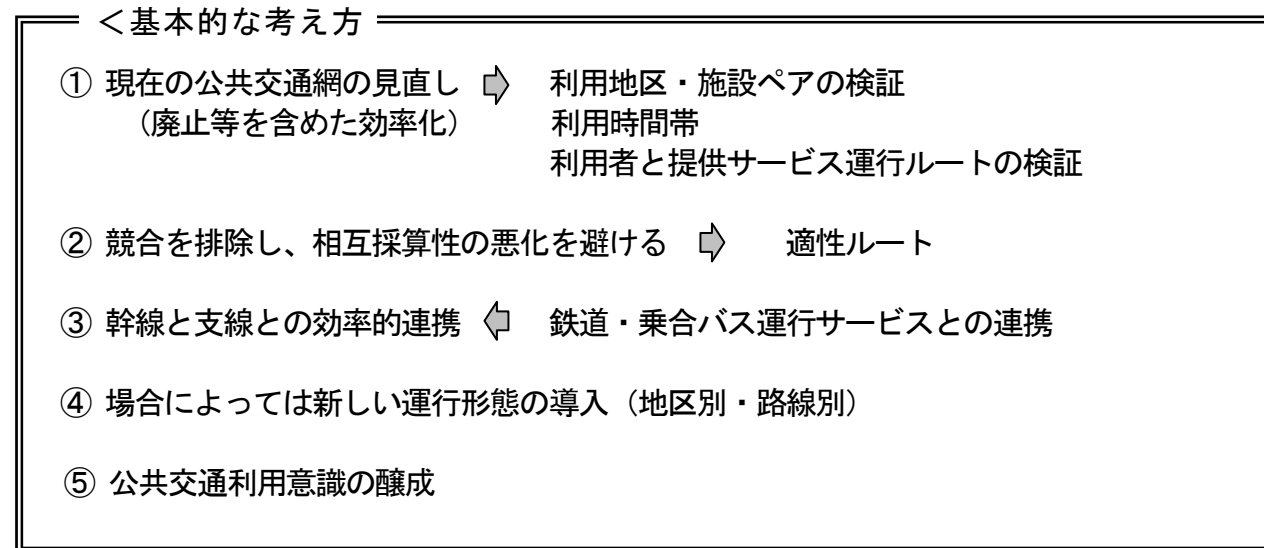
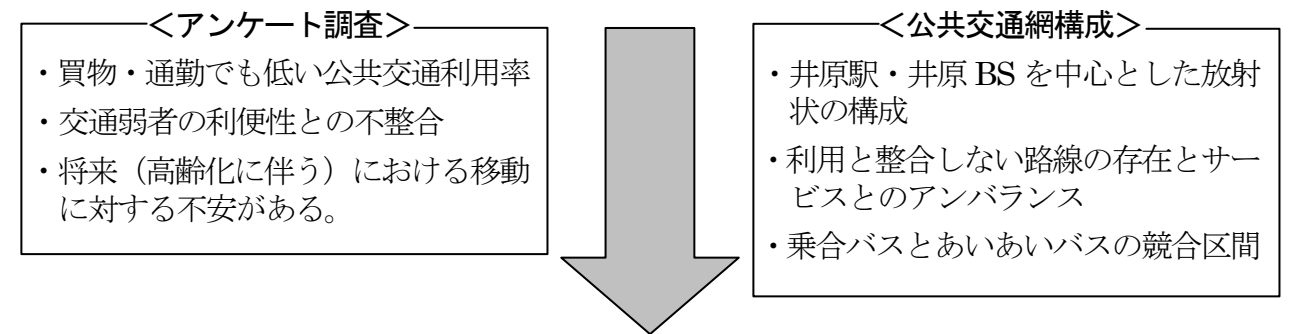
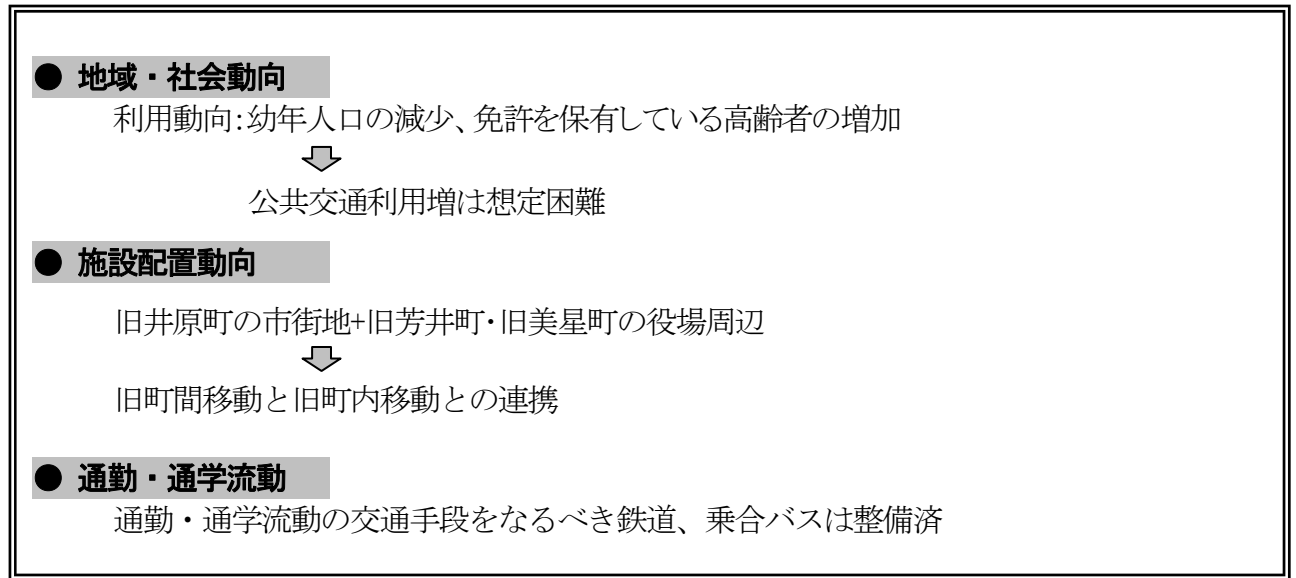
交通特性
<p><b>&lt;公共交通網&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原駅及び井原バスセンターを中心とした公共交通体系となっている。一方、旧町にあたる市の北部では、バス路線またはバス停から離れている公共交通空白地域が点在している。</li></ul> <p><b>&lt;井原鉄道&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原鉄道は、ある程度の運行本数は確保されているものの、利用者は減少傾向にある。</li><li>いずえ駅を除き、バスとの連絡は行われており、井原駅では早朝便、夜間便を除いて、バスとの連絡が可能である。子守唄の里高屋駅、早雲の里荏原駅については、限られた連絡ではあるが、一定の時間間隔をおいて設定されており、ある程度の対応は図られている。</li></ul> <p><b>&lt;バス網&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原バスセンターと井原駅を結ぶ区間にバス路線が集中する。</li><li>特に市の北部では利用者が少ないにも関わらず、運行本数が多い系統もあり、需要と供給のアンバランスが生じている路線、区間が見られる。</li><li>民間事業者のバス路線と、井原市が運行する井原あいあいバスが一部競合しており、運賃体系が異なっている。</li><li>井原バスセンターでの乗降客は、井原高校の生徒の利用が多く、井原バスセンターでバスを降りて、徒歩又は自転車で井原高校まで通学している。</li></ul> <p><b>&lt;行政からの支援&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原市は公共交通を維持するために毎年1億円強の予算を補助しており、市民1人当たりで見るとバスでは2,580円となっている。</li><li>路線別にみると、利用の少ない路線があり、利用者1人当たり2千円を超える補助をしている路線もある。（井原市の平均：利用者1人当たり約1千円）</li></ul>

アンケート調査
<p><b>&lt;世帯アンケート調査&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>バス停までの5分以内（概ね200m以内）が全体の約6割となっている。</li><li>ほとんどの世帯で自動車を保有しており、さらに2台以上を保有する世帯は7割強、自動車の普及が一層進んでいる。</li></ul> <p><b>&lt;個人アンケート調査&gt;</b></p> <p><b>○交通行動</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>通学は7時台、通院は8時台、買い物は10時台に自宅を出発する割合が最も多い。通院、買い物は通勤に比べ比較的分散している。</li><li>目的地から自宅へ戻る時刻は、通勤・通学が17、18時台、買い物では10時台、通院では11時台。買い物、通院では、午前中に目的をすませ、午前中に帰宅する方が多いと想定される。</li><li>外出の際の交通手段のうち、鉄道やバスの割合は通勤・通学で6%強、買い物では4%弱、通院では8%強となっている。</li><li>通院している病院は、井原市内が多く、市外の病院へも約18%を占める。</li></ul> <p><b>○バスに対する意識</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>バスに週1回以上乗る方はわずかに2%強で、ほとんど乗らないという方が9割を占める。</li><li>バスを利用する理由は、バス停が近いという回答のほか、バス以外に手段がないという回答が多く、バスが交通弱者にとって、必要なものであることを示している。</li><li>バスのサービス水準では、運行本数や行ける施設に限られるなど、ネットワークに対する満足度が低く、バス停間隔、始発時刻等では満足度が高くなっている。</li><li>将来の移動に対する不安を持っている方は7割強で、バスが廃止された場合の移動について、外出を控える、自転車・徒歩圏内に留めるといった生活の質の低下を考えている方も合わせて1/4程度となっている。</li><li>バスサービスのレベルと補助額との関係では、補助額が増えない範囲でサービス水準を望む意見が最も多くなっているものの、市の補助額の許容範囲としては現状よりも多く投入してもよいという方が3割強となっている。</li><li>バスの維持のために積極的にバスを利用しようという方と、そう思わない方との割合がほぼ同じである。またバスの維持に協力できることはない、バスの利用を呼びかけるという割合が高く、バスの維持に対する積極的な意識が十分でないと考えられる。</li></ul> <p><b>○井原あいあいバス</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>井原あいあいバスを利用したことがあるという方はわずかに15.1%で、利用頻度も年に数回という方が56.5%に留まる。</li><li>運賃については、今よりも収入確保できる運賃として、具体的には現在の倍の200円以上でも良いという意見が6割程度となっている。</li></ul> <p><b>○所有する自動車の使い方について</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>自分専用の自動車を持っているという方が85.8%で、回答者の年齢構成から考えると、運転免許を持っている方では、ほぼ1人1台に近い形で自動車を所有しており、マイカーへの依存が高いことが伺える。</li></ul> <p><b>○家族の送迎依頼の可能性</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>家族に送迎を依頼できるかという設問では、ほとんど頼めない、頼める人がいないという方が合わせて21.9%で、この方がたにとっては、公共交通が生活の重要な役割を担っていると考えられる。</li></ul> <p><b>&lt;利用者聞き取り調査&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>利用者聞き取り調査の対象路線は、福山市、笠岡市、高梁市を結ぶ路線で、特に井原―福山線、井原―笠岡線では、通勤・通学、特に高校生の利用が多く、利用者の利用頻度も高いことから市内の路線とは異なる役割・性格を担っていると考えられる。</li><li>「おかやま愛カード」の認知度は3割程度で、その所持意向も低い傾向にある。</li></ul>

(2) バスに係る現状と問題点・課題

現状と問題点	課題
<p>&lt;地域特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化の進展とマイカー所有の高まり、将来的には高齢者の運転免許保有率の上昇等により、バス利用者の減少が危惧される。</li> <li>・市北部地域では、少子高齢化が進展している一方で、公共交通空白地域も多く残っており、今後、バス路線の休止、または廃止が進めば、交通弱者と言われる方々の生活に一層影響を与えることが予想される。</li> </ul> <p>&lt;上位計画&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・めざすまちの姿について、市民が「自分たちの鉄道・バス」という意識を持ち、積極的に公共交通機関を利用していることを目指しているが、アンケート調査からも市民のバスに対する意識醸成が不可欠となっている。</li> <li>・成果目標（H24 目標値）に対して、井原あいあいバス年間利用者数：48,000 人であるが、現状では、46,517 人となっており、利用者の伸び悩みが問題となっている。</li> </ul> <p>○施策展開の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の動向・要望を把握しながら、市民ニーズにあった循環ルートの設定について柔軟な対応を図ることとしており、今まで以上の市民ニーズの把握が重要である。</li> </ul> <p>&lt;交通特性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者減⇒減便・休廃止による利便性の低下⇒さらなる利用者減という負のスパイラルに陥っている路線、区間が見られる。</li> <li>・利用者が集中する便や、バス系統が集中している区間がみられる一方で、市北部では利用者が少ないにも関わらず運行回数の多い路線・区間があるなど需要と供給のミスマッチが生じている。</li> <li>・財政状況が厳しい中、事業者への運行補助が、県、市の負担を大きくしている。</li> </ul> <p>&lt;アンケート調査&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用者は限られており、バスの利用がほとんどない方が多い。さらにバスがどのように運行されているか等の情報がその方々に十分伝わっていない。</li> <li>・バスを利用している方にとって、減便や休廃止は生活に与える影響が大きい。</li> <li>・井原あいあいバスでは現在の運賃以上に支払ってもよいという意見も多い。</li> <li>・市民の関心は高いもののバスの維持のためへの協力は消極的な姿勢が目立つ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の状況を踏まえた少子高齢化に対応した公共交通体系の確立が必要である。</li> <li>・生活に不可欠な交通を支援し、利便性に配慮しながらも、持続性のある公共交通の確立が必要である。</li> <li>・公共交通の利便性を向上させ、市民が利用しやすい公共交通体系の確立が必要である。</li> <li>・公共交通を取り巻く環境や将来の動向等について、紹介し、理解・協力が得るための市民の意識の醸成が必要である。</li> <li>・定期的調査や、各施策導入時において利用者のニーズや意見を把握する仕組みづくりが必要である。</li> <li>・利用者のニーズや地域の特性に応じて、効果的、効率的な公共交通体系の確立が必要である。</li> <li>・沿線地域からの利用特性に応じた公共交通体系の再構築が必要である。</li> <li>・赤字削減に向けて、行政、事業者、利用者（市民）が協働してバスを維持する仕組みづくりが必要である。</li> <li>・公共交通を利用しやすくするため、わかりやすい交通体系の確立が必要である。</li> <li>・安心して生活が営むために必要なサービスを確保、提供する交通体系の確立が必要である。</li> <li>・ある程度の補助は必要であるが、提供するサービスに応じた適正な運賃体系が必要である。</li> <li>・公共交通を取り巻く環境や将来の動向等について、紹介し、理解・協力が得るための市民の意識の醸成が必要である。</li> </ul>

(3) 公共交通整備の基本的考え方



(4) 公共交通体系のあり方・方向性

以上の分析・調査結果から、以下のような公共交通体系のあり方・方向性を提案する。

井原市の公共交通の位置づけ：誰もが自立した生活を送ることができる「生活交通」として位置づけます。  
 今後の方向性：暮らしに身近で、わかりやすく利用しやすい公共交通をみんなで育て守り、未来に残します。  
 計画の期間：中長期的な視野を入れるため5年間とし、当初3年間において、具体的な事業を実証的に実施します。

具体的な施策の方向性は以下のとおり。

- 幹線と支線を明確にし、効果的・効率的運行体系の構築**

鉄道、バスを含め、隣接する市町とを結ぶ広域的な役割、交通結節点相互や旧町の中心で生活拠点である支所等と市中心部の主要施設や主要な交通結節点等を結び、市の骨格を形成する役割等を担う路線を**幹線**と位置づけ、これを補完し、地区内の主要施設や集落と支所や集約と結ぶ役割等を担う路線を**支線**、その他、集落と幹線、支線等への連絡や主要な生活関連施設との連絡を担う**フィーダー交通**とを明確に区分する。

これにより交通体系のわかりやすさを向上させる。

またそれぞれの機能、役割、利用者のニーズに応じた運行本数や運行ダイヤを設定し、効果的・効率的な運行体系の構築を図る。

交通結節点で発生する乗り継ぎや待ち時間を低減する支援策の検討・導入を図る。
- 適正な運賃への是正**

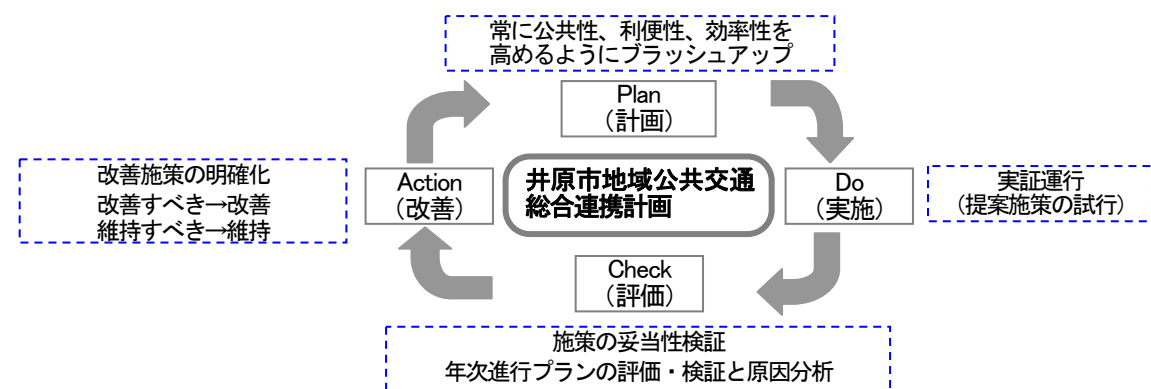
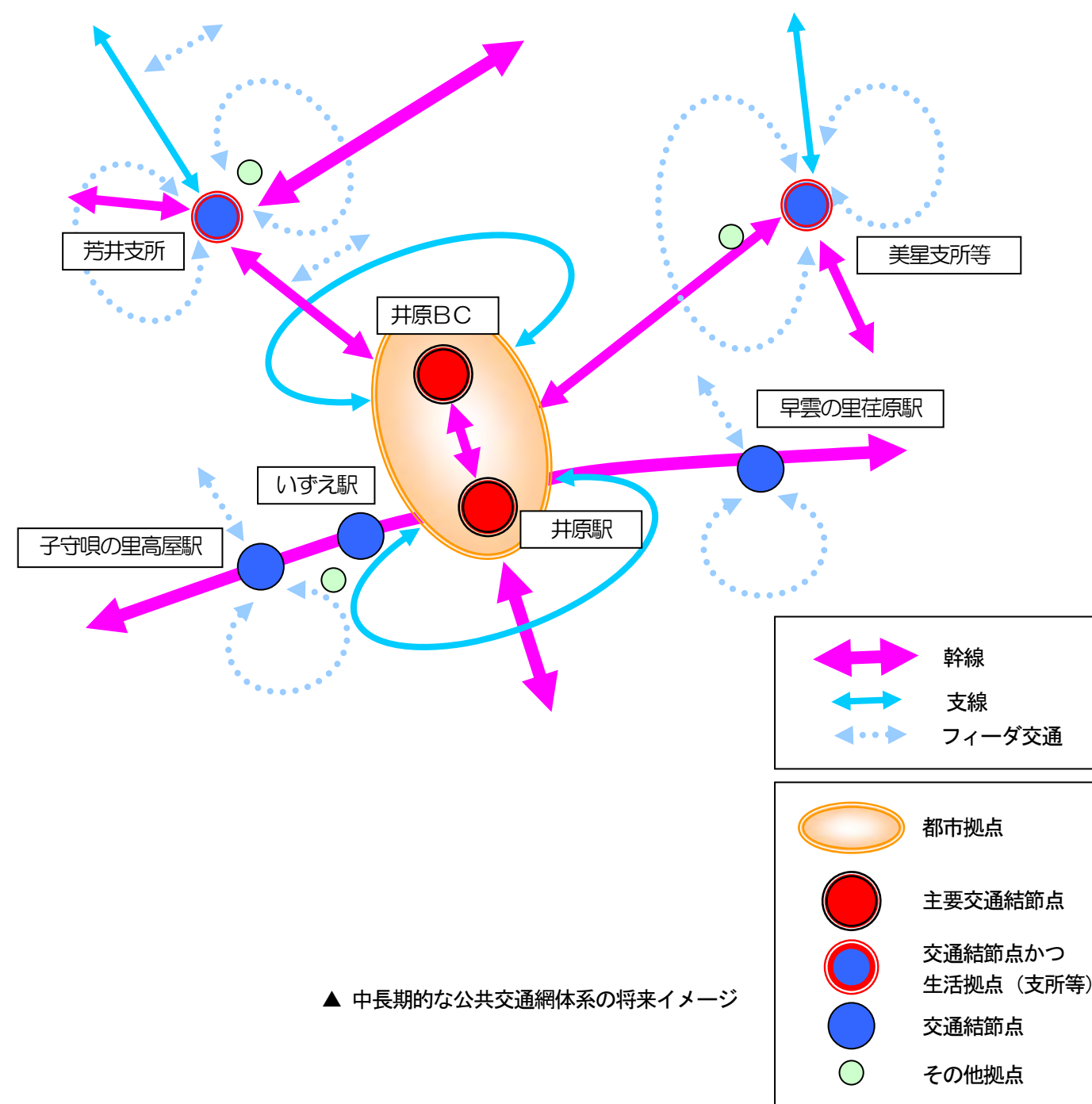
受益者負担の考えから、提供するサービスに見合った必要以上に行政に依存しない適切な運賃体系とする。
- 公共交通に対する安心感と利便性を高める情報提供の推進**

バス運行体系の複雑さを改善し、安心して乗り換えることができる、また目的地に行くことができるわかりやすい情報提供を推進する（家庭への提供、バス停での提供、交通結節点での提供）
- 住民と協働する公共交通体系の維持**

公共交通を取り巻く状況を市民に理解していただき、「自分たちのバス」という意識を高めるため、市民への啓発活動を定期的、効果的に実施する。

積極的に利用していただき、「乗って残すバス路線」への理解と啓発を行うとともに、公共交通を利用しない市民に対しても、公共交通が存続することの意味を理解していただき、その維持や利便性・快適性の向上に携わることのできる仕組みづくりを検討、実施する（例 バスのサポーター制度）。
- PDCA サイクルに基づく計画のスパイラルアップ**

各年度に実施する評価、検証をもとに改善すべきは改善し、継続すべきは継続させ計画のスパイラルアップを行う。



▲ PDCA サイクルの概念図