



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 240 号

2023/ 10

岡山の鉄道

便利に使える路線はどれ位？

■2022年 11 月号の本かわら版でも少し触れたが、満足の行く公共交通の本数とはどの程度のものか？という問いはかなり答えることが難しい。当然ながら多いに越したことはなく、東京の都心に住んでいる人は地方で 30 分に 1 本しかない路線を見ると驚くかも知れない。一方で 1 日に数本しかないエリアに住んでいた人からしたら大幹線に見えるであろう。それくらい公共交通の運行頻度は主観的なものによって評価が変わる。しかし、ある一定のラインで「車より便利か？満足できるか？」という分水嶺のようなものは存在する。おおよそ黒字となっている路線の本数や下記のようなアンケート調査を基に推測するとどうやら、その分水嶺は「15～30 分に 1 本程度」の頻度に落ち着くようである。これは 1 日の運行本数に直すと片道当たり 30～60 本ということになる。体感的にも 30 分に 1 本であれば少し我慢したら使えるし、15分に 1 本となると、待たずに乗れるという印象を受ける。そこでこれらの情報を基に、岡山県内の路線でこの満足に行くレベルにあるかを調べてみた。

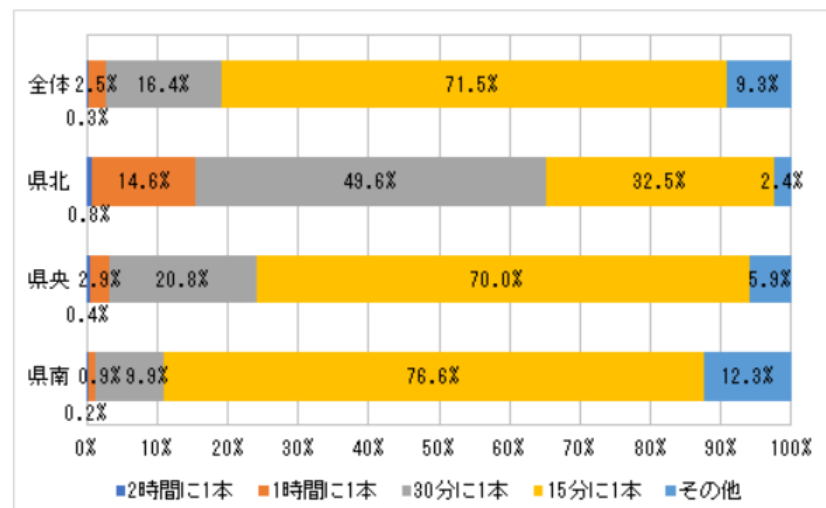


図 1: 令和 2 年度埼玉県実施「公共交通の利用実態と意識調査について」より抜粋

■検証にあたり、次の 3 点を条件としたことについてご留意願いたい。

- ①県内の路線を対象とし、特急列車は本数から除外する。(快速・普通列車の合計で判断)
- ②片道当たりの本数が60本/日以上(15分に1本以上)A級、30本/日以上(30分に1本以上)をB級、30本/日未満(30分に1本未満)をC級とする。また上りか下りのいずれかがクリアしていれば可とする。

③県境を跨る区間は対象外とした。また複数の県に跨り、岡山県内の区間が限られる智頭急行も対象外とした。

特に②の部分に大きく関わるが、先の便利かどうかのレベルで言うならば A 級は「非常に便利」、B 級は「少し我慢すれば使えるが満足度が高いわけではない」、C 級は「満足のいくレベルではない」となる。さて、県内を集計した結果が以下の通りである。

対象区間	A級区間 (km)	B級区間(km)	C級区間(km)
山陽本線 (三石～岡山間)	7.3	8.1	25.6
山陽本線 (岡山～笠岡間)	15.9	27.8	0
JR赤穂線 (寒河～東岡山間)	0	15.1	22.7
JR吉備線(岡山～総社)	0	11	9.4
JR因美線 (東津山～美作河井)	0	0	22.3
JR姫新線	0	0	100.5
JR津山線 (岡山～津山)	0	0	58.7
JR宇野線 (茶屋町～宇野)	0	0	17.9
JR伯備線 (倉敷～新郷)	0	10.7	72.1
JR本四備讃線(岡山～児島)	27.8	0	0
井原鐵道	0	0	41.7
岡山電気軌道東山線	3.1	0	0
岡山電気軌道清輝橋線	1.6	0	0
水島臨海鐵道	0	9.4	1.2
合計	55.7	82.1	372.1
割合	10.9%	16.1%	73.0%

■岡山県内の鉄道路線は 500km 近くに及ぶが、そのうち 10%程度しか便利と呼べる割合は存在していない。もちろん、他の都市との差を比べてみる必要はあるが思ったよりも少ないというのが正直な感想である。特に各路線を調べてみると JR 宇野線や赤穂線では日中に 1 時間半～2 時間運行がないダイヤとなっており、時間帯別で切ると使い物にならないレベルである。岡山と倉敷では合わせると 100 万人以上の都市圏となるが、都市規模に対して公共交通のレベルが適正かどうかは議論の余地がある。もちろん、交通各社や現場には厳しい経営環境や運転手不足に悩まされている過酷な現状もある。ただ、都市経営の観点として県や各市町村が地域住民に対してどのような生活を望むのか、という目線は避けて通れない。そして、生活する住民を支えていくには移動の問題も避けて通れない。「基本はマイカーで移動してもらう。ただし、どうしても車で移動できない人には最低レベルの公共交通を整備する」というのも戦法の 1 つであろう。ただしそんな街に住み続けたいか、訪れたいと思うかの結果はどうか。嘆いていても未来は変わらない。

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

