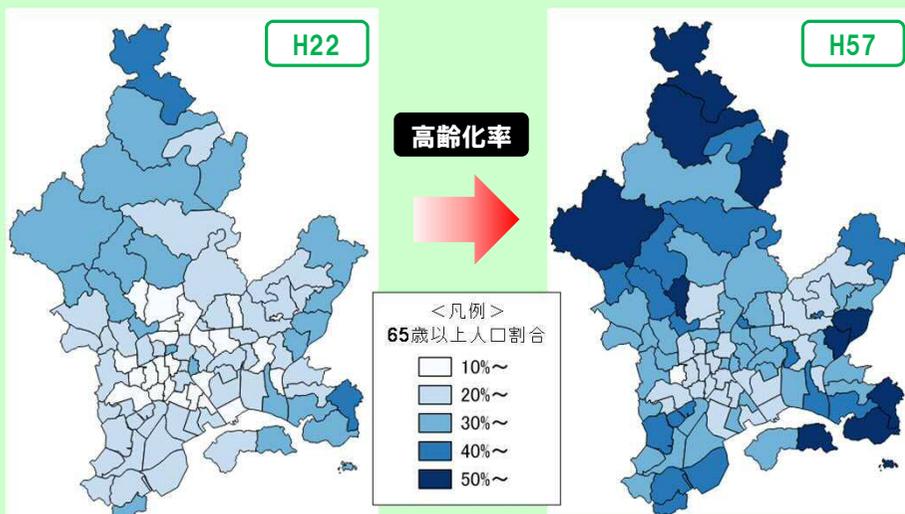
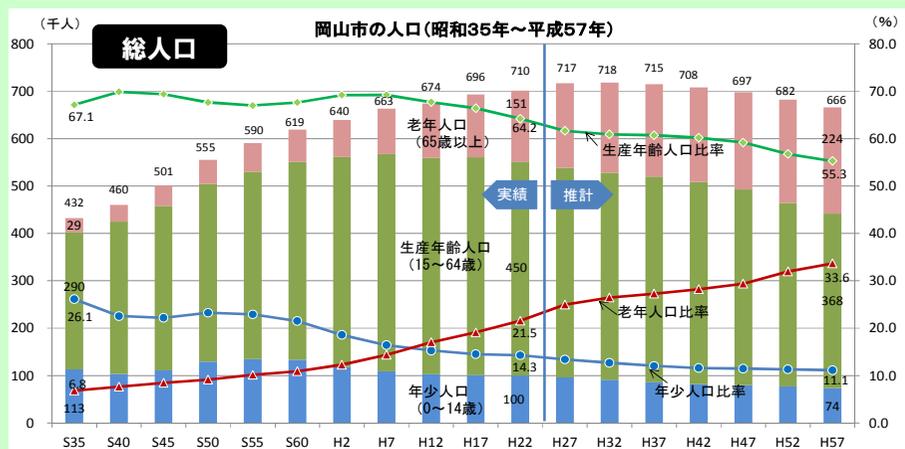


時代の変化

総人口減少 + 高齢化

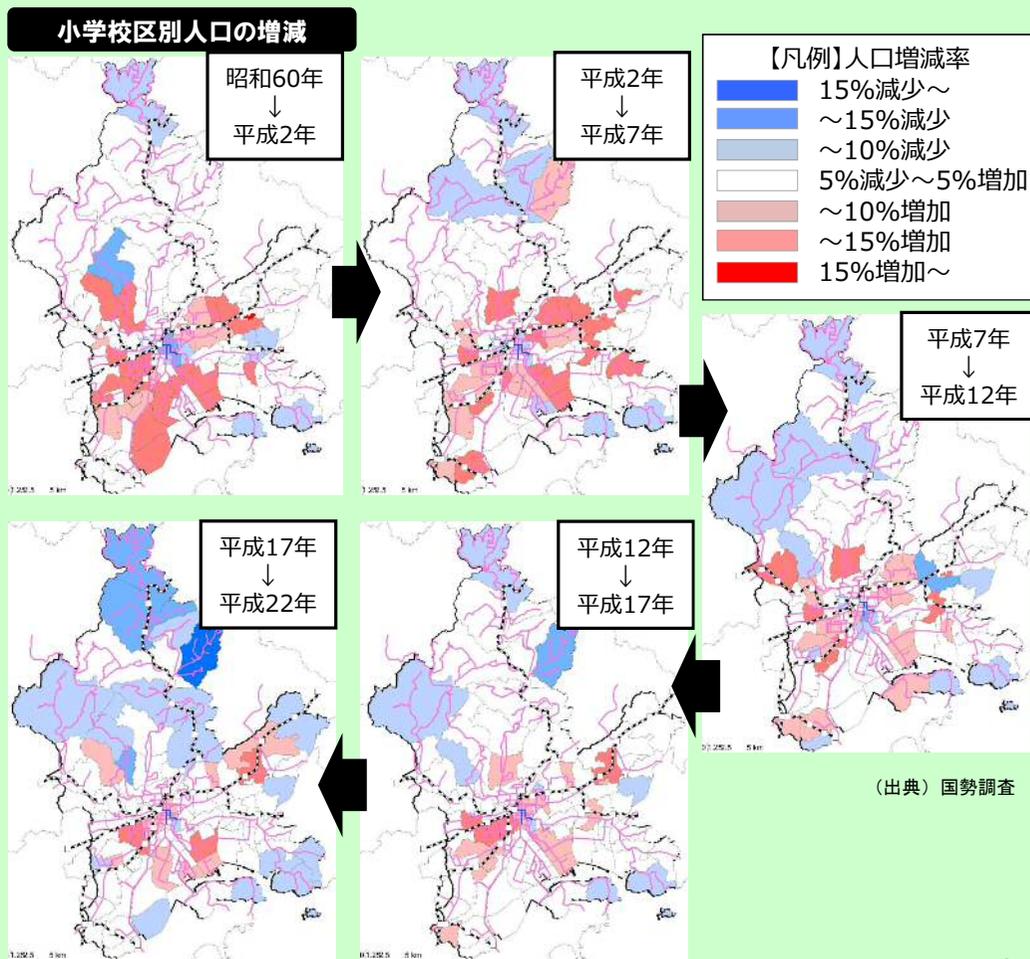
- ✓ 市の総人口は、2020年（H32）から減少に転じ、今後30年で**5万人減少**する見通し（95年水準）
- ✓ その間、65歳以上人口は**7万人増加**し、3人に1人が高齢者となる



(出典) 国勢調査、岡山市推計 (H26)

人口分布の変化

- ✓ S60年以降、都心部の人口減少と都心近郊の人口増加による市街地の拡大が進行する中、周辺部の人口減少地域も拡大
- ✓ H12年以降は、人口増加は都心部や都心近郊が中心となり、一方で、周辺部の人口減少が深刻化

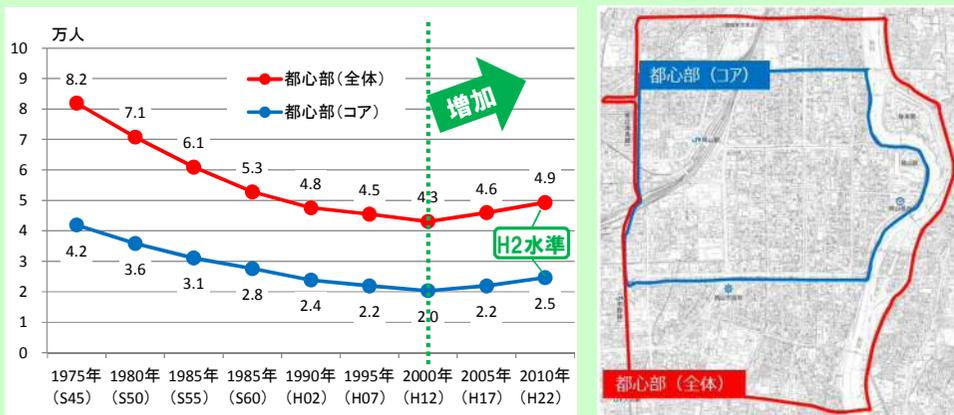


(出典) 国勢調査

ライフスタイルの変化

都心回帰

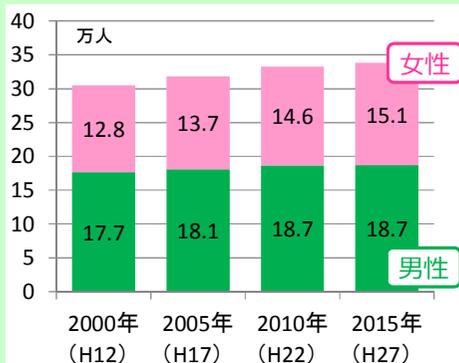
- ✓ 都心部の人口は、2000年(H22)に**増加**に転じ、現在は1990年(H2)水準



(出典) 国勢調査

女性の社会進出

- ✓ 働く女性は、直近15年間で**2.3万人増加**しており、**増加率は男性の2倍以上**

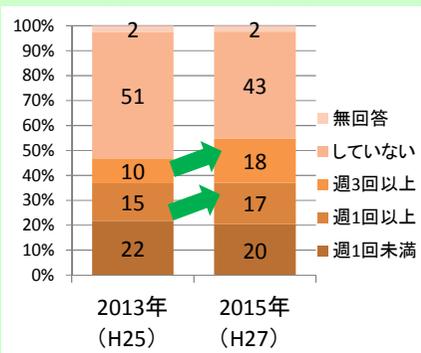


(出典) 国勢調査

健康志向の高まり

- ✓ 毎週何らかスポーツに取り組む市民の割合は、**増加傾向**

<過去1年間でスポーツに取り組んだ頻度>

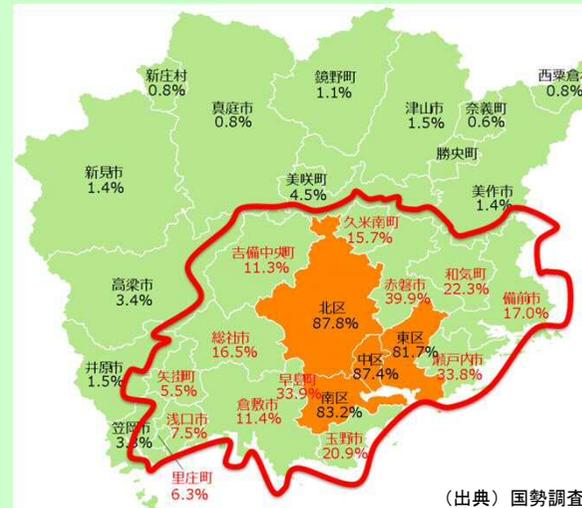


(出典) 岡山市市民意識調査

都市圏中心市としての役割

- ✓ 岡山市への通勤・通学者割合が**5%以上**を占める市町村は**13**
- ✓ 岡山市へ通勤通学者市外居住者は**約7万人**

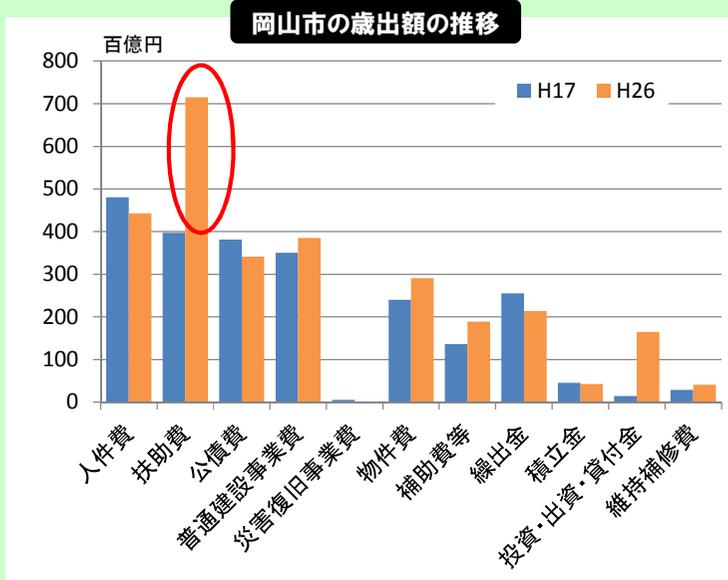
就業者のうち、岡山市の通勤通学者割合



社会保障 + 社会資本維持

社会保障

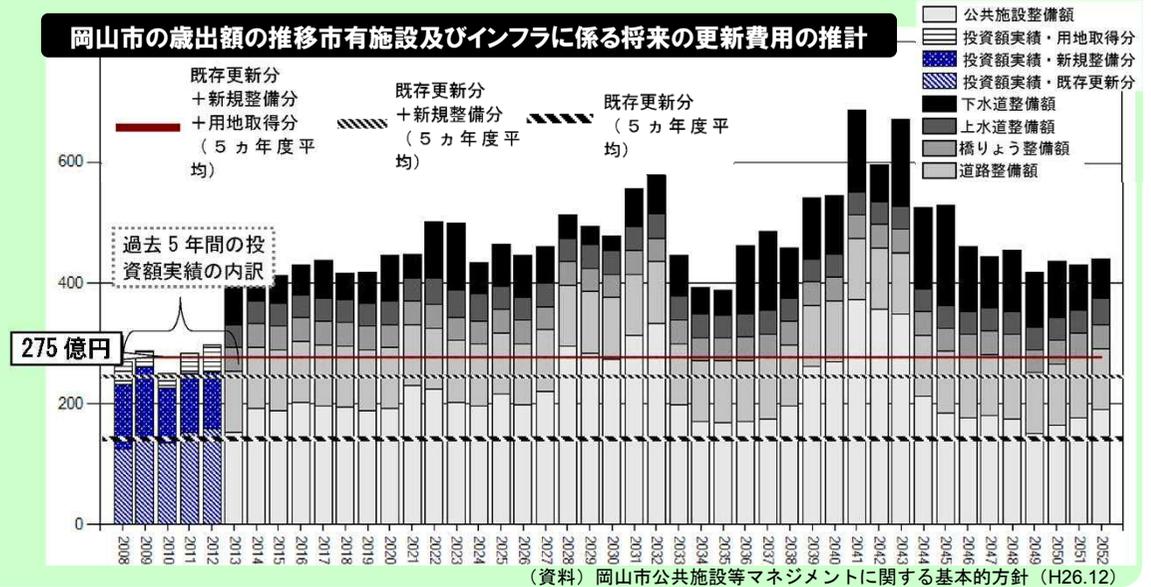
- ✓ 10年間で、**扶助費は1.8倍**に増加
- ✓ その間、高齢者数が1.3倍に増加



社会資本の維持

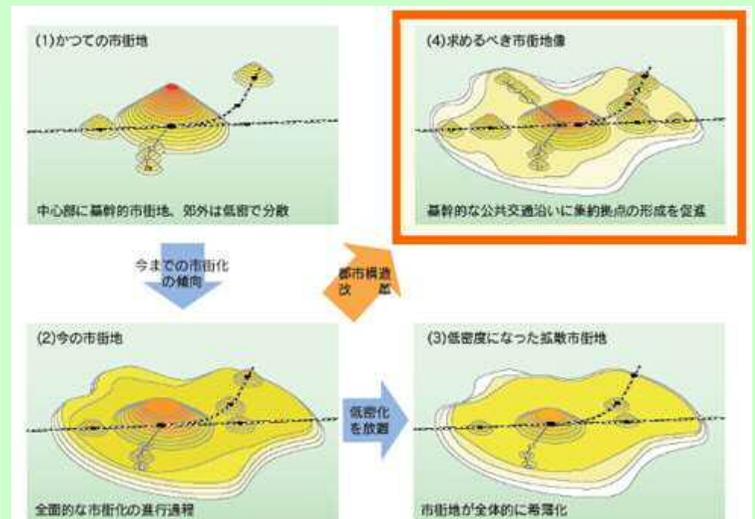
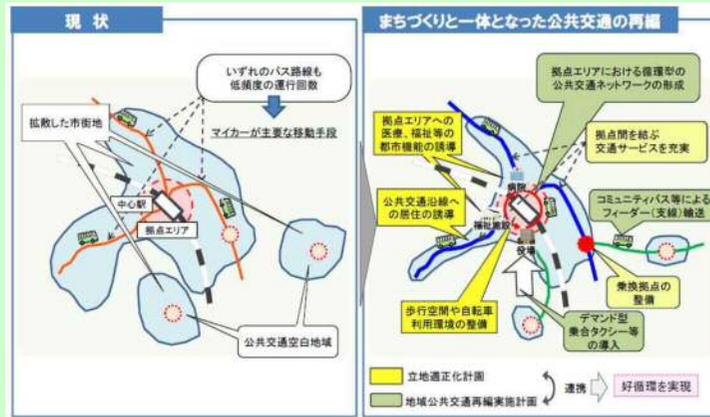
- ✓ 試算では、全ての公共施設を維持する場合、今後40年間で約1.9兆円必要
- ✓ 過去5年の投資実績が年平均275億円であることから、**毎年約200億円不足**
- ✓ 道路の維持・更新費用は毎年100億円程度

岡山市の歳出額の推移市有施設及びインフラに係る将来の更新費用の推計



「コンパクト+ネットワーク」への支援

- ✓ 国土交通省は、**利便性の高い公共交通ネットワーク**を形成し、駅やバス停等を中心とする拠点地域に居住機能と商業・医療・福祉等の都市機能を集約した**コンパクトな都市構造**とすることで、活力ある地域社会の実現を目指すことを**まちづくりの指針**と位置づけ、計画策定を条件に各種**支援を充実化**



新技術

✓ ICTの進化や自動運転技術の活用により、交通の利便性向上や、公共交通の利用促進、運転手不足解消などの効果が期待されている

経路案内

《Google mapの経路選択》

Google社は、公共交通の運行データを整備し、Google mapから運行事業者横断の公共交通の経路案内サービスを開始



所要時間

最寄バス停までの
歩行距離・時間

最寄バス停

路線名・所要時間

乗り換えバス停

降車バス停から目的地
までの歩行距離・時間

超小型モビリティ

1人～2人乗り程度のコンパクトな電気自動車で、環境にやさしく、新たな地域の手軽な交通手段として期待されている。自転車や自動車・公共交通機関を補完し、また、シェアリングにより車の総量抑制と道路空間の余裕を生み出す可能性も秘めている。



(資料) 岡山市「オカモビ」



最小回転半径
3.2m

(資料) トヨタ車体(株)

ICTを用いた公共交通空白地有償運送

《ささえ合い交通／京丹後市》

配車アプリ配信事業者と、NPO・市が連携し、アプリベースのICTシステムを活用。道路運送法第78条第2号に基づいて、法定要件を備えた運転者と登録済みの自家用自動車が、交通空白地における交通ニーズにこたえるサービス提供を開始（平成28年5月26日）



(資料) UBER news room :
<https://newsroom.uber.com/japan/kyotango/>

自動運転

《ロボットタクシー実証実験／藤沢市》
国家戦略特別区域としての自動運転タクシーが採択され、2016年から藤沢市で、実際に利用者に乗せての運行が始まる



《無人運転バス／千葉市》
イオンモール幕張新都心（豊砂公園の敷地内）での無人運転バスの試験運行

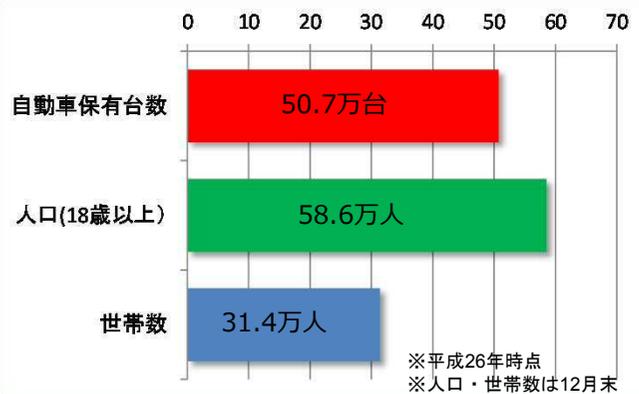
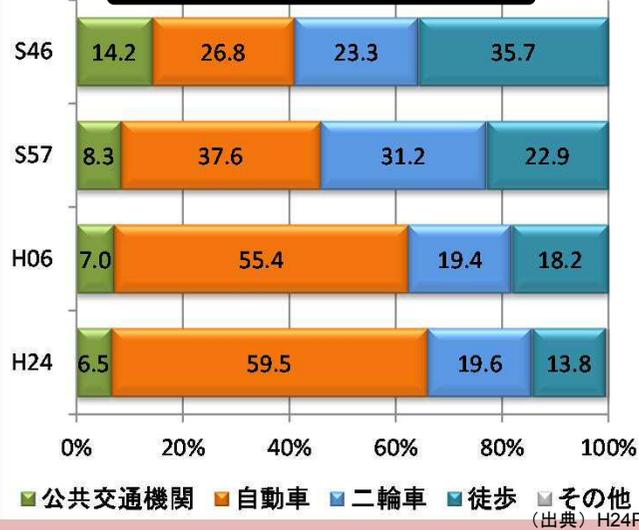


モータリゼーションを主因とする現象

モータリゼーションの実態

- ✓ 40年間で、**自動車**の利用率は**倍増**し、**公共交通や徒歩**での移動は**半減**
- ✓ 自動車の保有状況は、18歳以上**1人あたり1台**、**1世帯あたり1.6台**

交通手段別利用率の推移(平日)

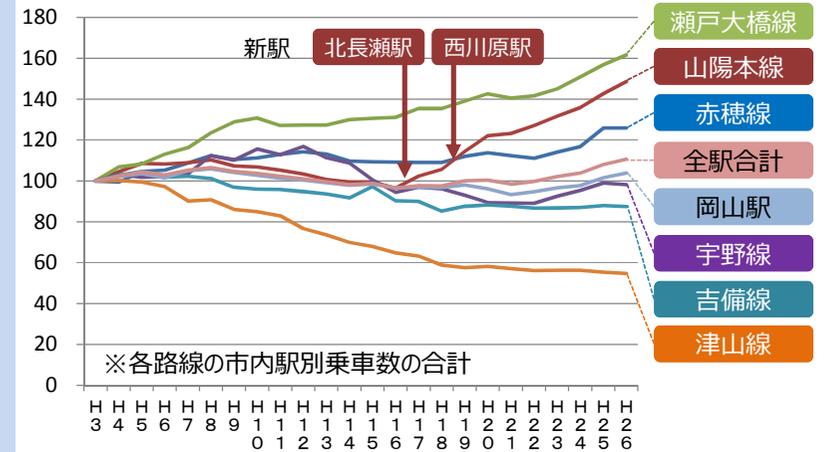


公共交通利用者の減少

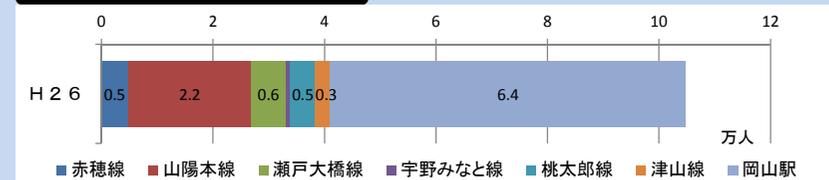
鉄道

- ✓ 市内33駅の1日あたり乗車人数は**10.4万人**
- ✓ 新駅開業以降は**全体的には微増傾向**
- ✓ しかし、**吉備線・津山線は20年間減少**し続けている

H3を100とした場合の利用者数の増減



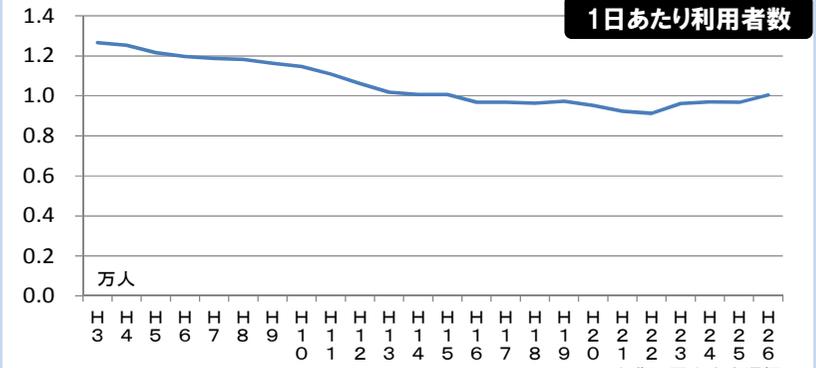
1日あたり利用者数(路線別)



路面電車

- ✓ **長期的に減少**
- ✓ 直近5年は**微増**

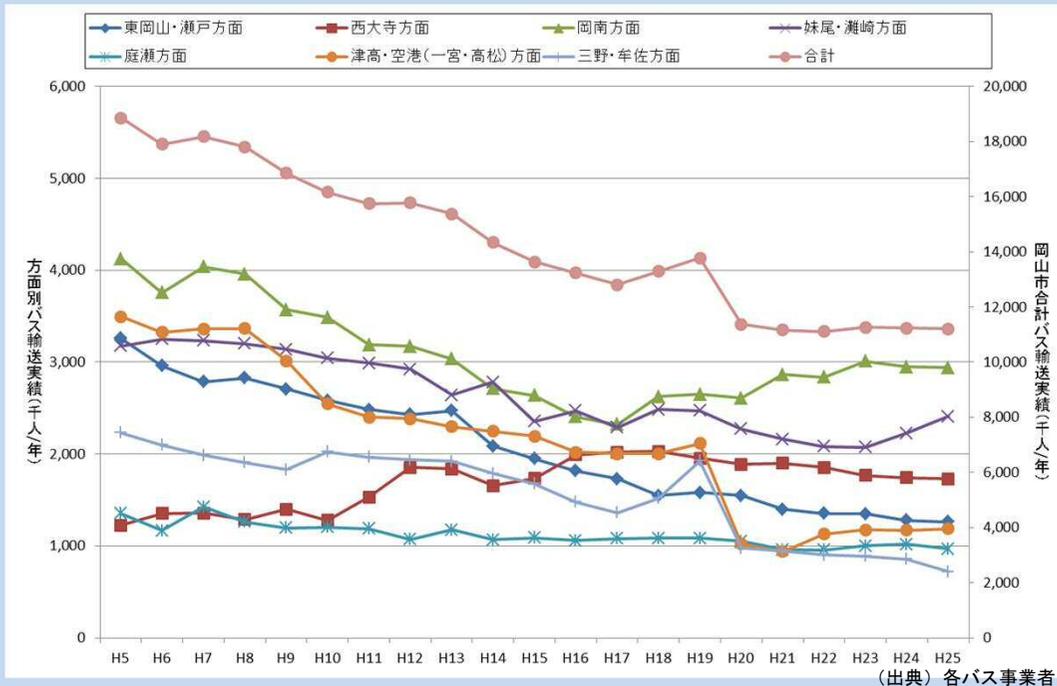
1日あたり利用者数



路線バスのサービス水準の低下

①利用者の減少

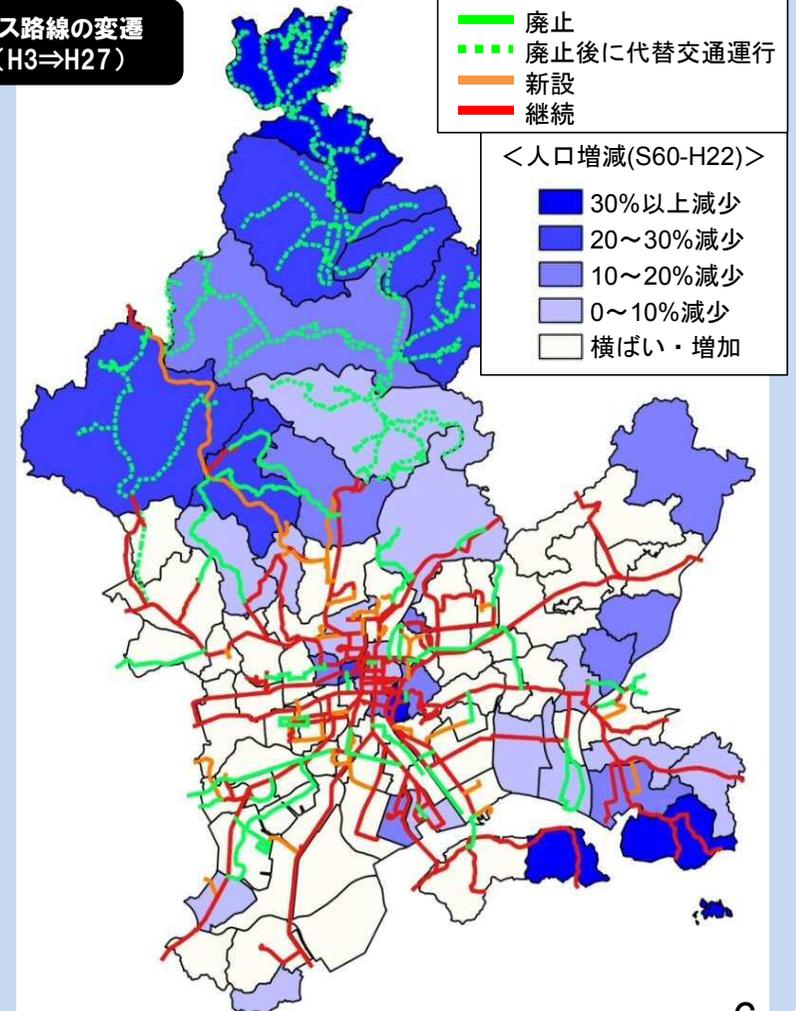
- ✓ 市内の主要なバス路線の利用者数は、**20年間で4割減少**



②サービス水準の低下

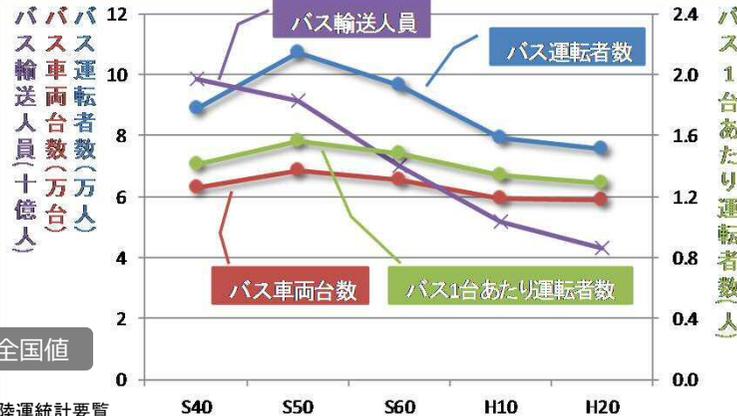
- ✓ 路線バスが運行する道路区間は、**25年間で45%減少** (そのうち、約8割の区間は代替交通を運行)
- ✓ 今後、**人口減少**や少子・高齢化による**通勤・通学交通の減少**により、さらに悪化する可能性あり

バス路線の変遷
(H3⇒H27)



③運転手不足

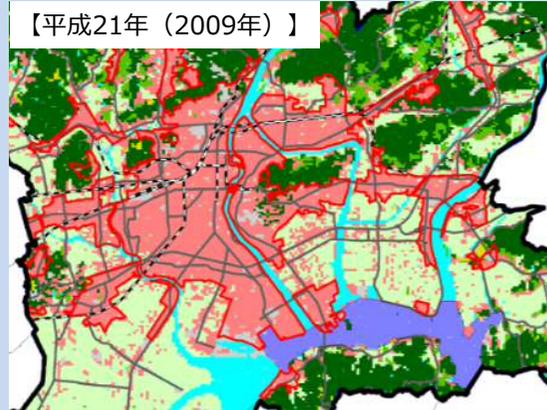
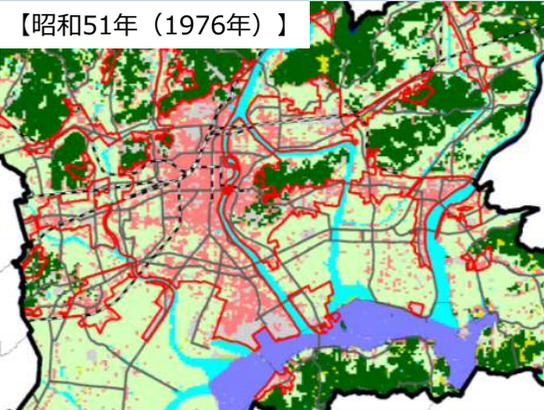
- ✓ 全国的にバス運転手が**減少傾向**
- ✓ 今後、運転手不足による減便や路線廃止が増加する可能性あり



市街地の拡大(郊外化)と中心部のにぎわい低下

① 市街地の拡大

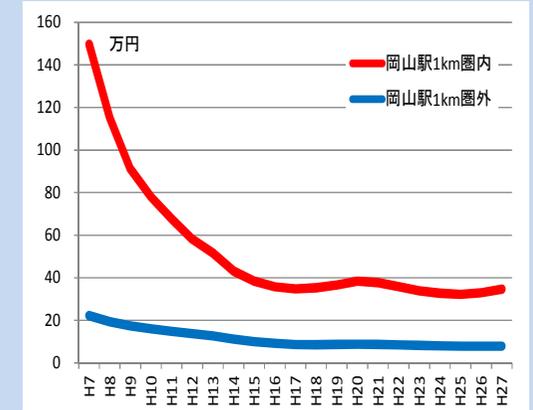
- ✓ 30年間で、人口は**1.2倍**に増加し、**建物用地面積は2.1倍**に増加
- ✓ 低密度な市街地が拡大



(資料) 国土数値情報



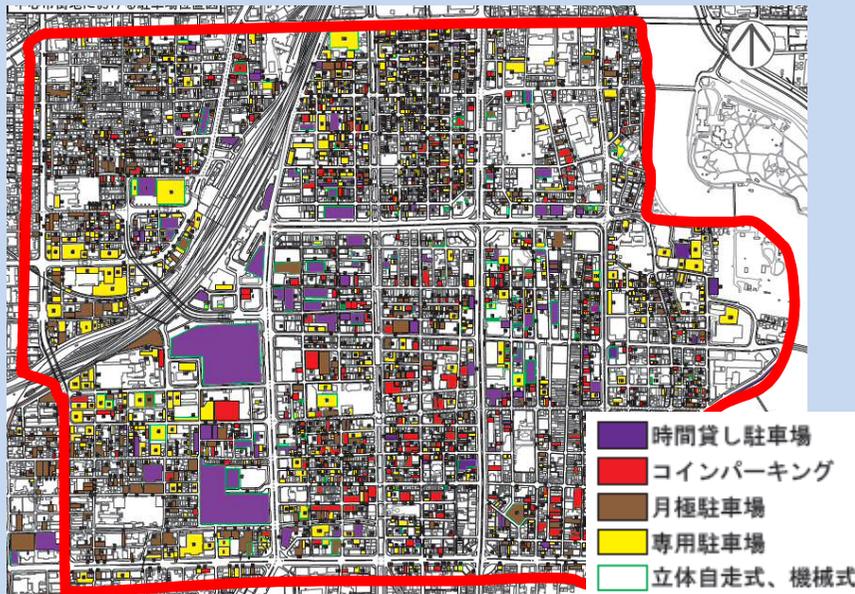
② 地価の下落



※H7～H27で連続して調査された地点を対象に各年の平均値を算出 (資料) 国土数値情報

③ 自動車の空間占有

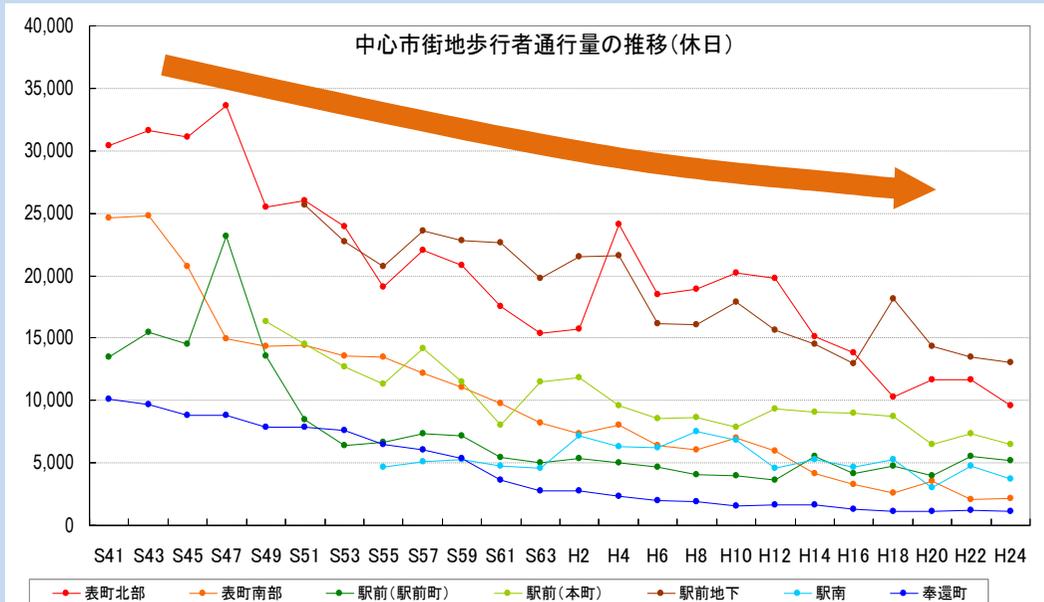
- ✓ 中心部の敷地の**15%程度が駐車場利用**※



※概算値 (H27)

④ にぎわいの低下

- ✓ 都心部の歩行者通行量は**長期的に減少傾向**

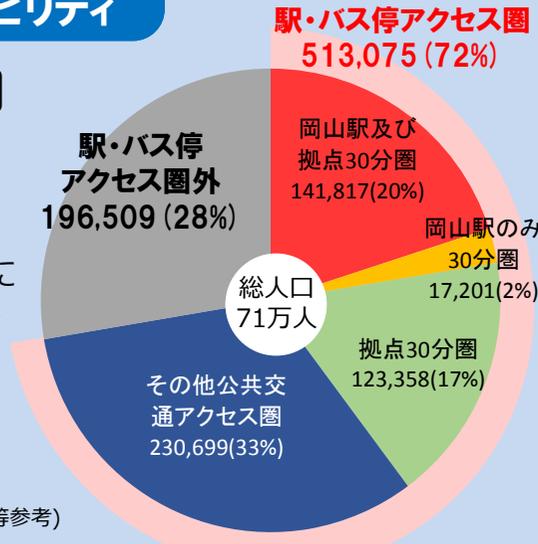


低い公共交通アクセシビリティ

公共交通アクセシビリティと居住人口

- ✓ 岡山駅や身近な拠点地域に公共交通で30分以内にアクセスできる人口は**28万人**
- ✓ 岡山駅と身近な拠点のどちらにも公共交通で30分以上かかる人口は**23万人**
- ✓ そのうち駅やバス停にアクセスしづらい地域*の居住人口は**20万人**

*駅800m、バス停300m圏外(他都市の事例等参考)



移動の目的構成

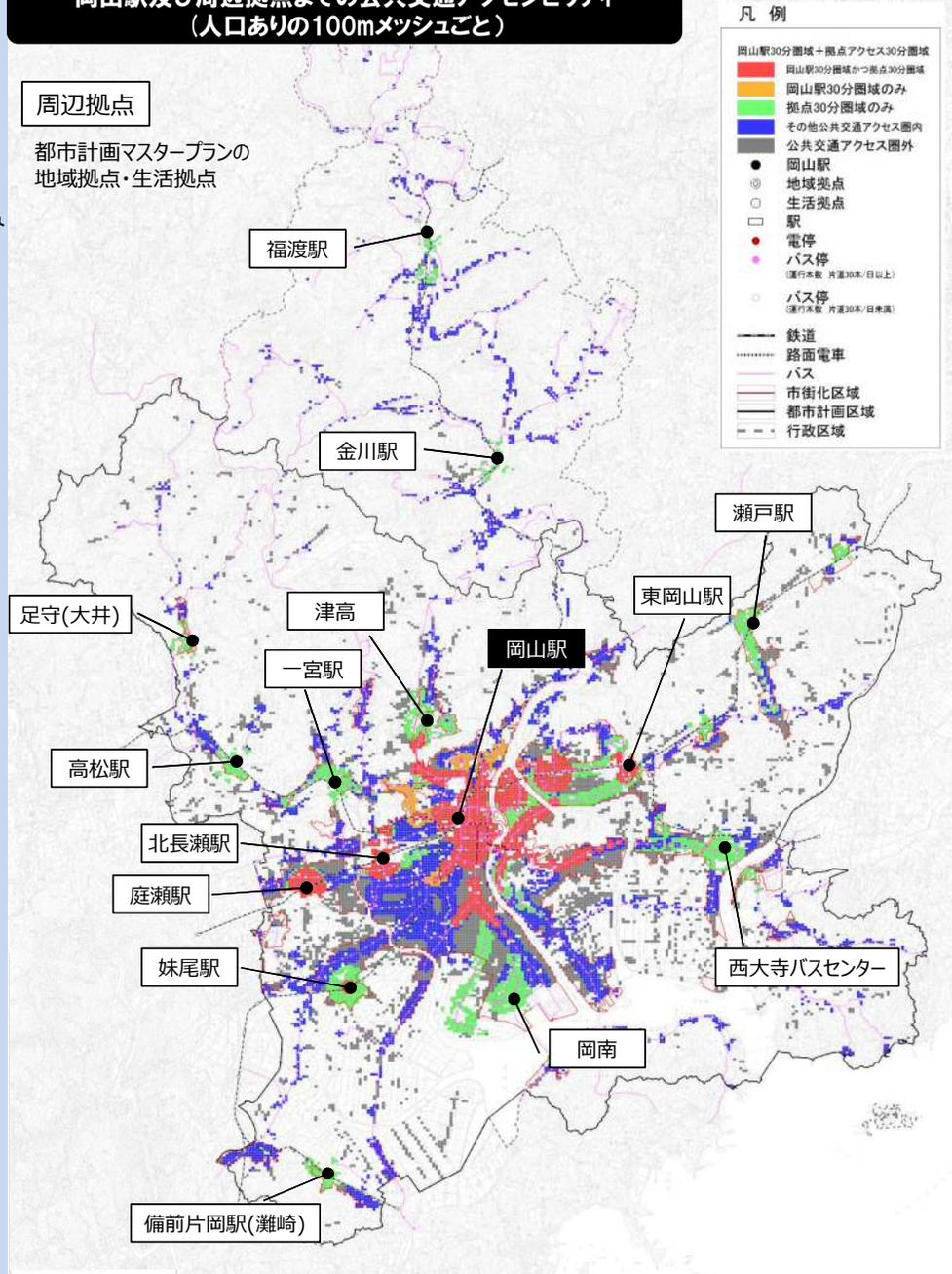
- ✓ 高齢化に伴い、買い物や通院など、**身近な地域での高齢者の交通需要**が増加することが想定される



岡山駅及び周辺拠点までの公共交通アクセシビリティ (人口ありの100mメッシュごと)

周辺拠点

都市計画マスタープランの地域拠点・生活拠点



出発地 ⇒ 出発地アクセスポイント (居住地) (最寄りの駅、電停、バス停)

徒歩時間 + 出発地アクセスポイントの「待ち時間の期待値」

出発地 ⇒ 目的地アクセスポイント (駅⇒バス停のケース)

公共交通所要時間 + 乗り換え時間 (時刻表ベース) (乗換の場合)

目的地アクセスポイント ⇒ 目的地 (最寄りの駅、電停、バス停) (拠点)

徒歩時間

最短時間経路上に乗り換えがある場合 (駅⇒バス停のケース)

800m圏域 ⇒ 目的地 居住地メッシュ

目的地アクセス ⇒ 目的地ポイント(駅・バス停)

待ち時間の期待値

60分 / 1時間当たり運行本数 / 2

1時間当たり運行本数: 平日10~16時の上下線発本数合計値を12(6時間の上下線)で割った値

環境負荷

- ✓ 運輸部門から排出される温室効果ガスは全体の20%を占めており、当面増加する見通し
- ✓ 環境に配慮した交通手段選択意識は経年的に低下しており、30歳代になると大幅に低下する傾向がある

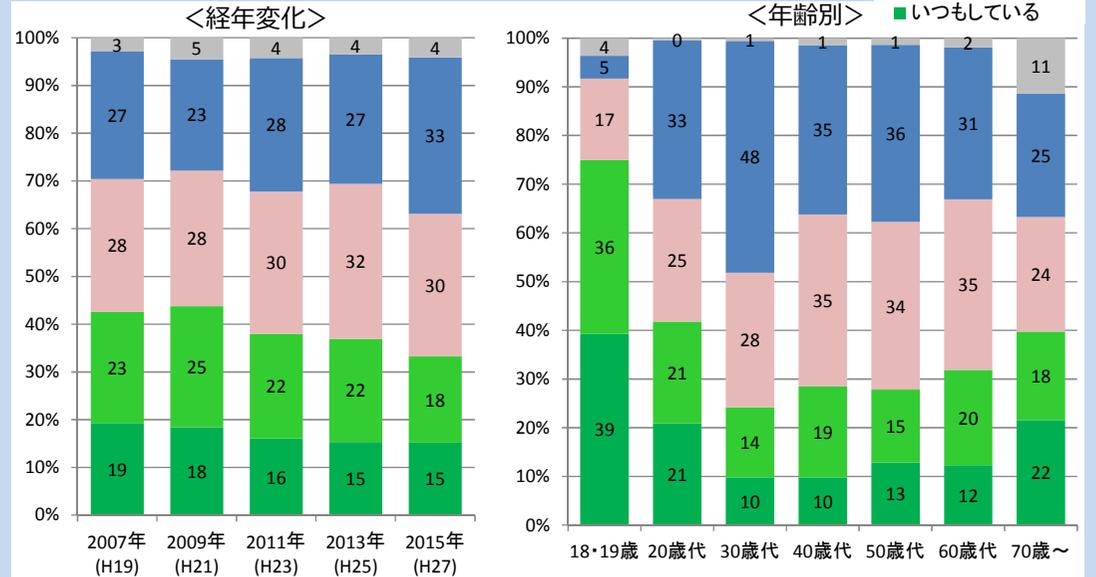
温室効果ガス排出量



(出典) 岡山市地球温暖化対策実行計画 (H24)

環境意識

問：自家用車を控え電車・バス・自転車などを使いますか？

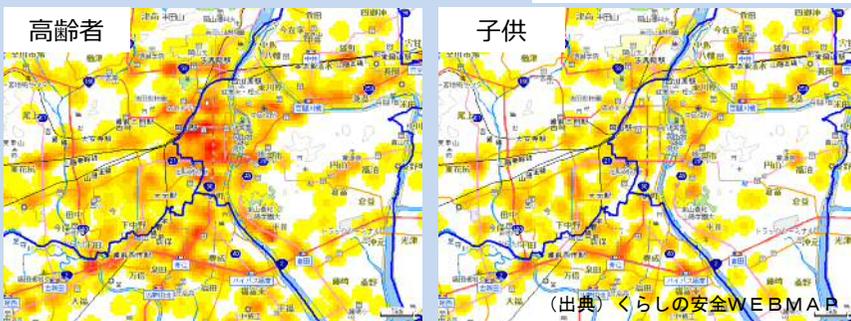


(出典) 岡山市市民意識調査 (H27)

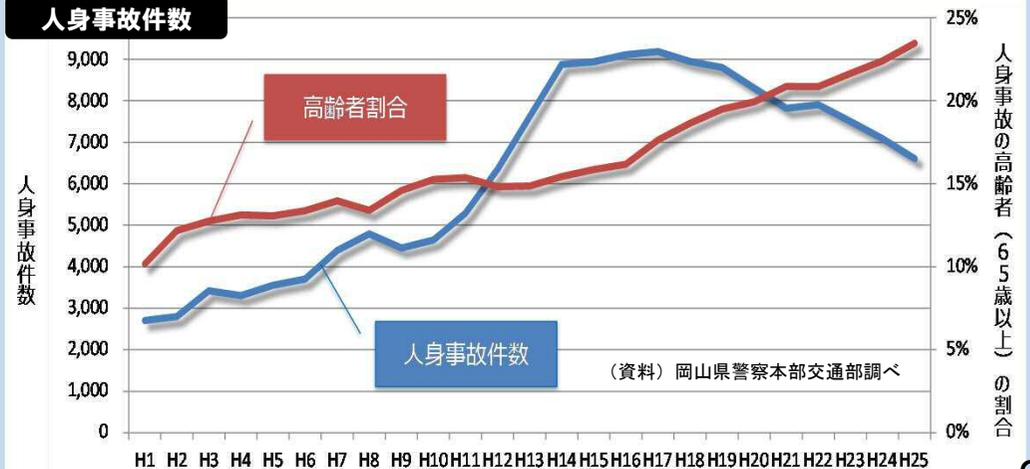
交通事故

- ✓ 年間約6000件の人身事故 (H26) が起きており、高齢者の割合が増加

交通事故発生密度(過去1年)



人身事故件数



利用者の視点からみた課題

利用可能なサービスの相違

- ✓ 複数者で運行される路線バスは、停留所や距離帯運賃、運賃支払い方法などのサービスが不統一であり、地域や事業者を跨ぐバス利用に難しさがある



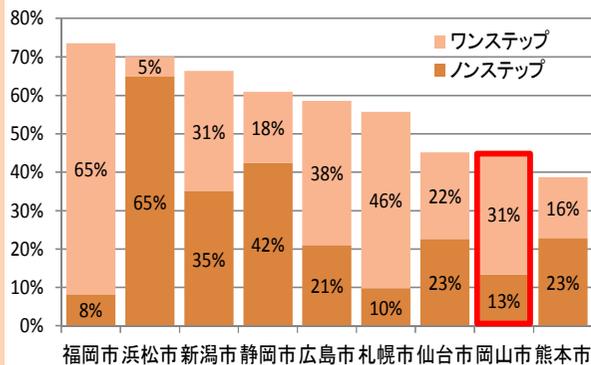
名称	主体	チャージ	JR	路面電車	中鉄	宇野	両備	備北	岡電	下電	八見
ハレカ	岡山	・自販機 (岡山駅・天満屋) ・車両内 ・バス会社窓口	×	●	△※1	●	●	×	●	●	×
ピタパ	関西私鉄	・口座引落	●	●	△※1	×	●	×	●	●	×
イコカ	JR西	・各駅	●	●	△※1	×	●	×	●	●	×
バスカード	-	-	×	×	△※2	×	×	●	×	×	×
その他の交通系ICカード	-	-	●	×	×	×	×	×	×	×	×

※1 共同運行便のみ ※2 共同運行便以外の便

バリア

- ✓ 低床車両の導入率は、政令市（地方部）と比較して低い
- ✓ また、低床車両であっても、バス停との段差があり、バリアが残る

低床バス導入率(三大都市圏以外の政令指定都市)



※本市の値は、バス協会提供資料から算出。市内在籍の車両の導入率。
 ※他都市の数値は、当該市内に本社を置く事業者の全車両の導入率。

非低床



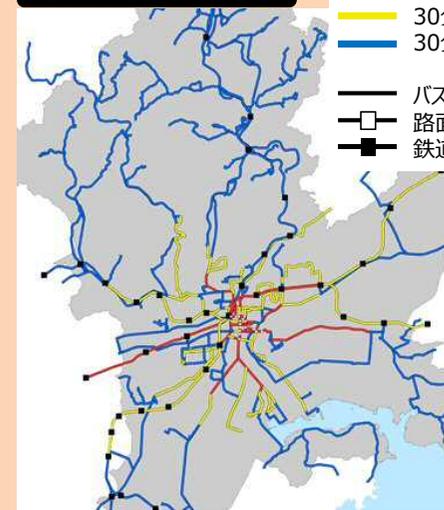
低床



複雑なバス路線網

- ✓ 路線が細分化されており、区間によっては複数路線が重複する一方で、郊外部では便数が少ない

公共交通の運行本数



バス路線図(都心)



自転車のさらなる利便性向上

自転車利用への高いニーズ

- ✓ 通勤通学時における交通手段分担率のうち、自転車単独の割合は20.8%を占め、政令指定都市で3番目
- ✓ コミュニティサイクル「ももちゃり」の利用も増加傾向

自転車のみで通勤・通学する人の割合（政令市）



(出典) H22国勢調査



ももちゃりポート35箇所

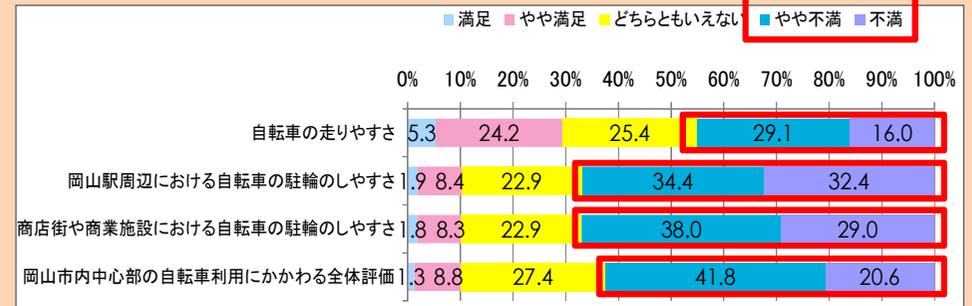


「ももちゃり」の1日あたり平均利用回数



利用者の満足度

- ✓ 高い自転車利用の一方で、自転車利用者からの評価として、自転車利用環境等に対する**満足度は低い**



(資料) H23岡山市アンケート調査

自転車先進都市 おかやまの推進

- ✓ 自転車先進都市おかやま実行戦略 (H24)に基づく自転車利用環境向上施策の推進

走行空間の整備



バス停駐輪場の整備



駐輪場の整備



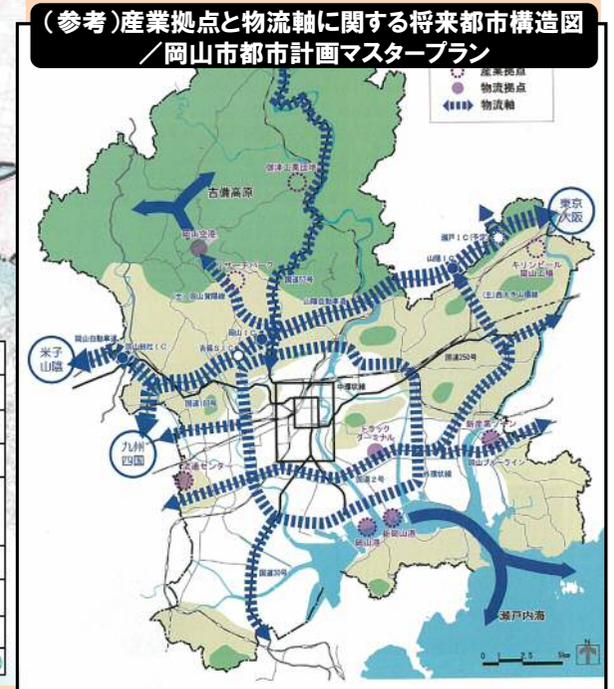
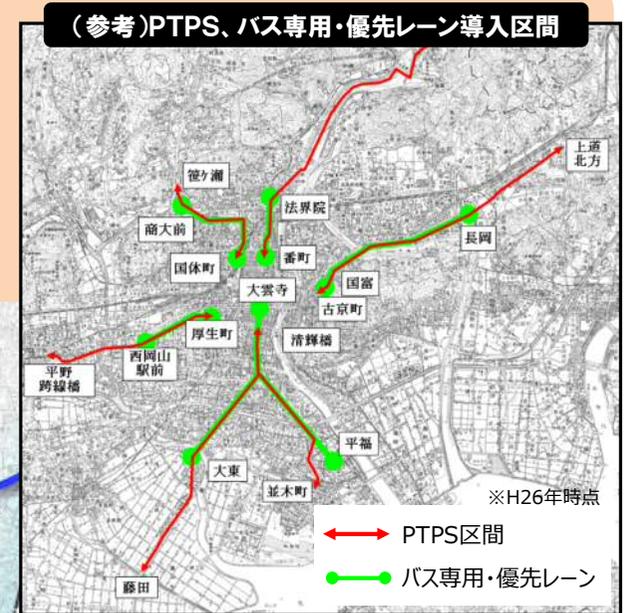
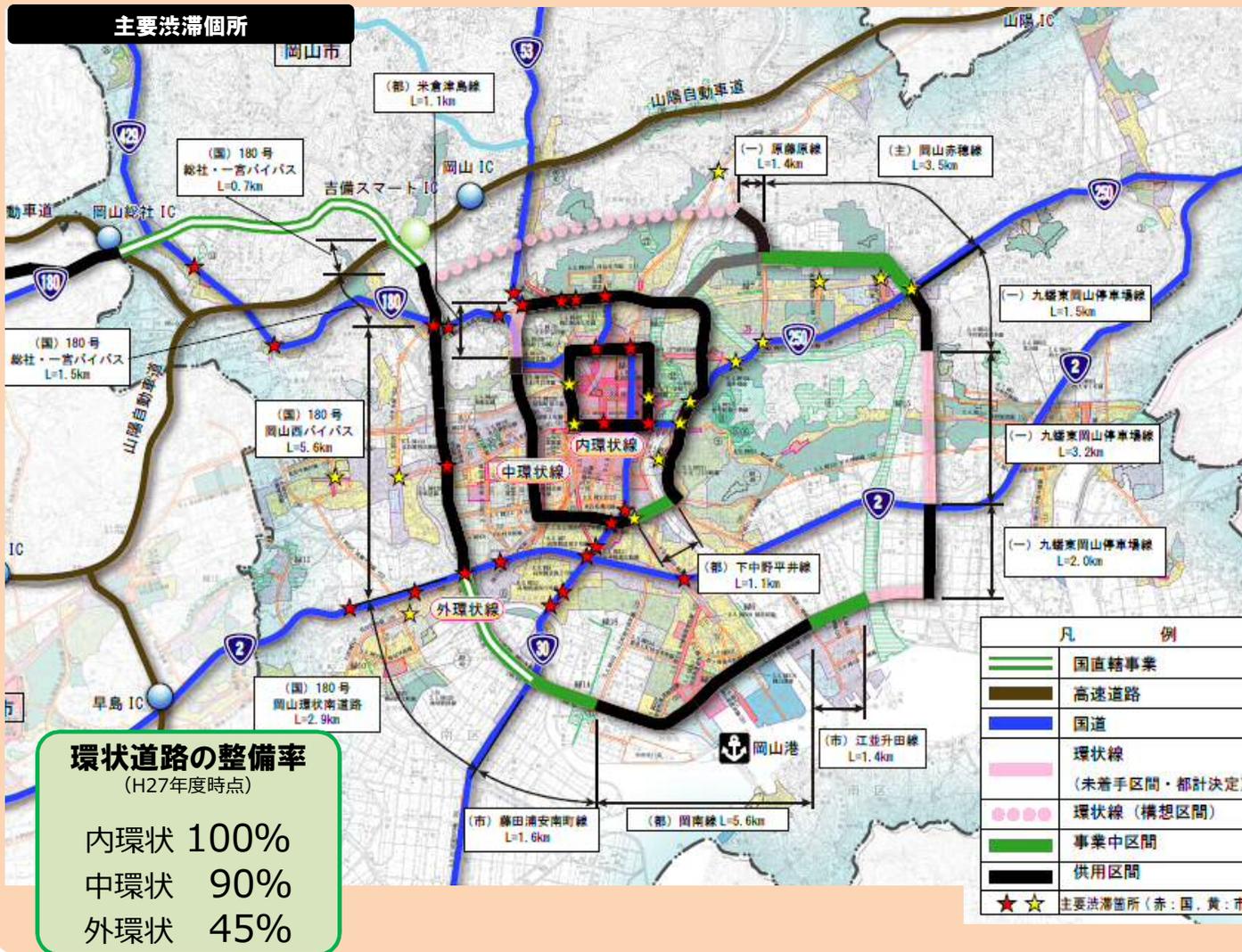
ルール・マナーの浸透

サイクリングNWの充実

民間主体の施設整備

交通渋滞による定時性・速達性・生産性の低下

- ✓ 外環状内側に、県全体71箇所の約48%にあたる**34箇所の主要渋滞箇所が存在**
(国管理22箇所・市管理12箇所)
- ✓ **主要渋滞箇所の前後区間は、路線バスの走行速度も低下**するなど、**公共交通の定時性・速達性の低下を招いている**
- ✓ また、**主要な物流軸上にも主要渋滞箇所があり、経済活動の生産性向上の妨げ**となっている

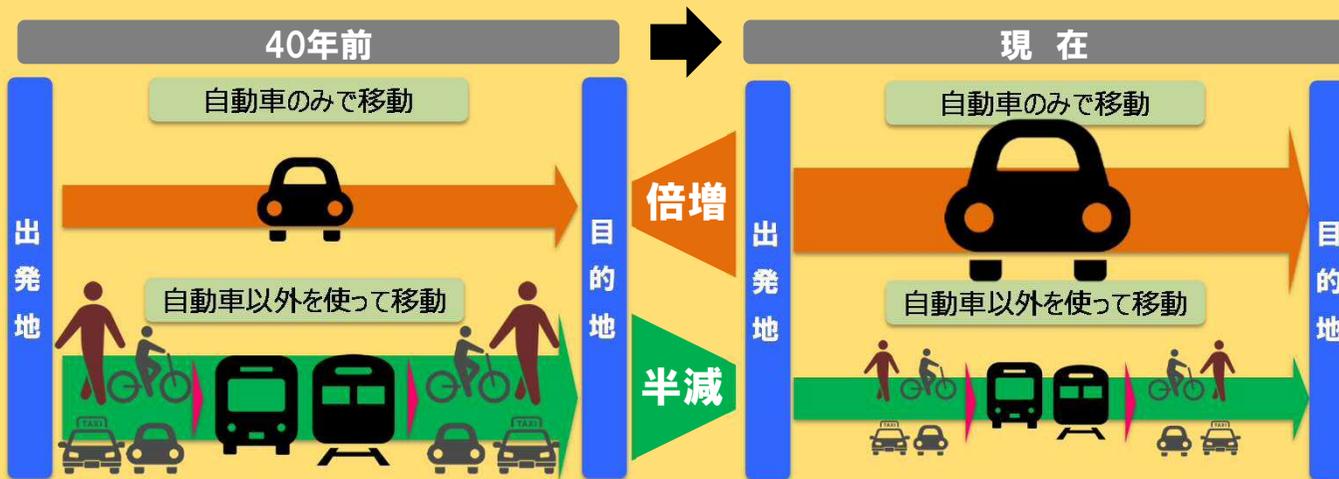
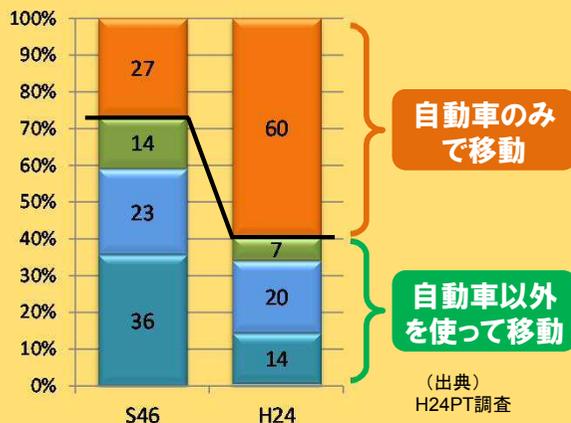


自動車優先から歩いて楽しい道づくり

- ✓ 自動車に依存した暮らしは、**歩く機会の喪失**につながり、**公共交通利用や回遊性の低下、健康的な生活習慣の希薄化**に直結する

自動車に依存 = 歩く機会の喪失

交通手段別利用率の推移(平日)



歩きたくなるみちづくり

- ✓ 事故や歩行者の多い路線、駅や公共施設周辺等において、歩道を整備し、**人にやさしい、安全・安心なみちづくり**を推進
- ✓ 市内周辺部や市外から多くの人が集まる中心市街地において、歩行空間の拡大や、歩行動線上における賑わいの創出等、**回遊性向上に資する歩きたくなる道路空間の形成**

<歩行動線上での賑わい創出>



(写真) 満月Bar/西川緑道公園

<車道の歩行者天国化>



(写真) 西川緑道公園筋の社会実験/H27

<車道の1車線化と歩車分離>



(写真) 県庁通りの社会実験/H28



(写真) 市道丸の内16号線

調査検討会の主な論点

