

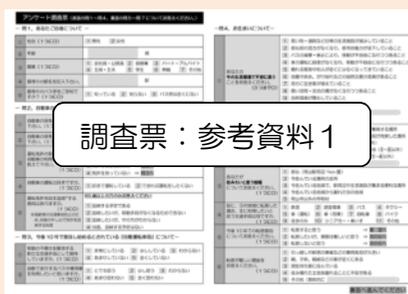
# 計画のコンセプト・目標について



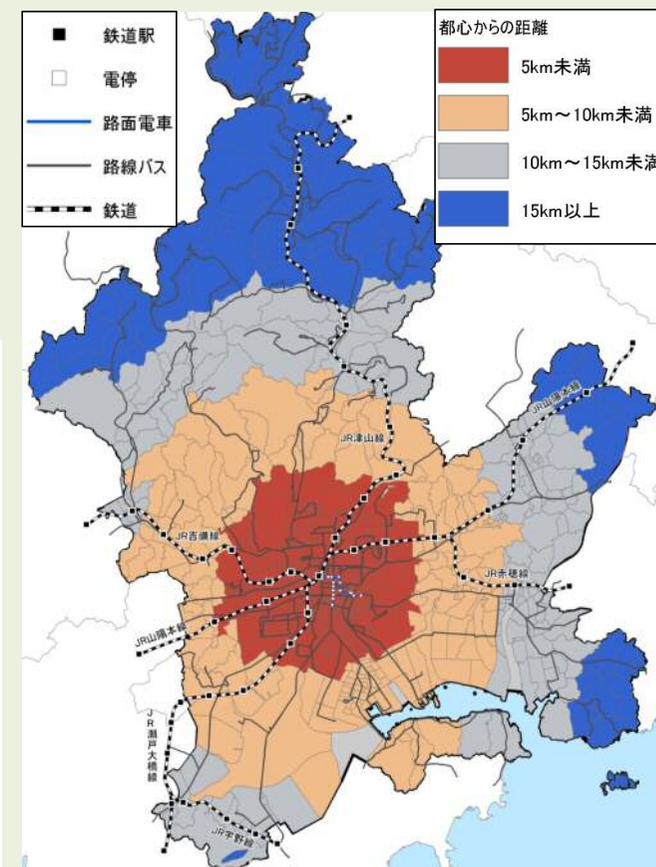
# 交通に関する市民のニーズ

## アンケート調査の概要

- ✓ 18歳以上の市民を対象に、H28年12月に実施
- ✓ 住民基本台帳より無作為抽出（11,017世帯）
- ✓ 郵送配布・郵送回収
- ✓ **6,876人から回収**し、地域別の必要サンプル数確保（回収率：35%、標本率：1%）

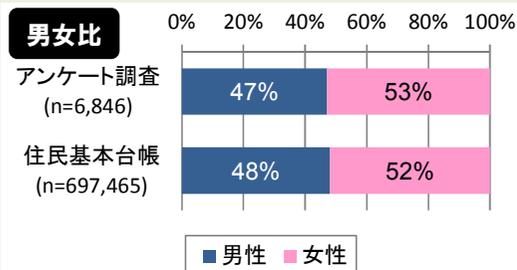


【参考】岡山駅からの距離帯（丁目単位）

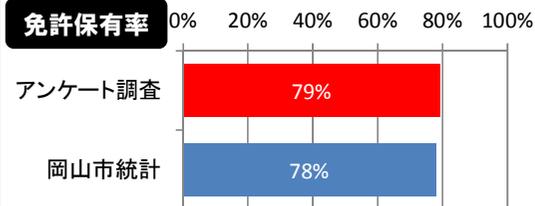


## サンプル特性のチェック

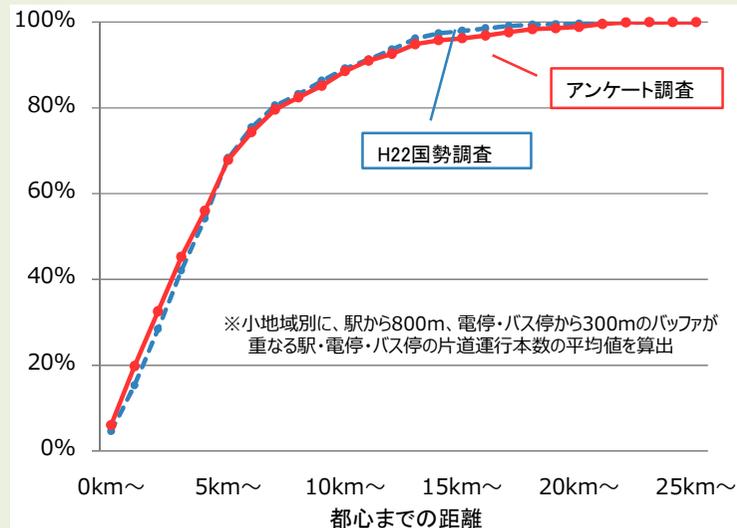
### 男女比



### 免許保有率



## 都心までの距離別人口分布



## 分析の視点(コンセプト・目標の検討)

① 居住と交通手段に関するニーズ

② 生活環境に対する不安

③ 自動車利用者の意識

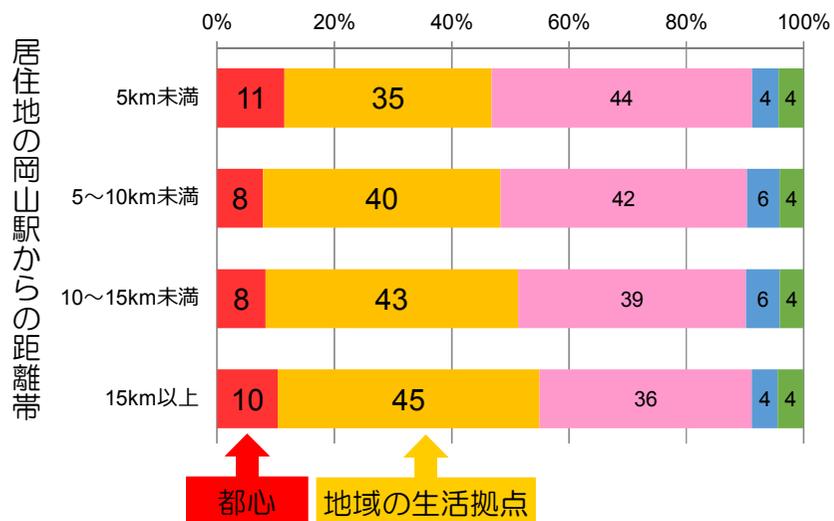
④ 求める公共交通サービス水準

⑤ 交通政策とまちづくりの連動性

# 【視点①】居住と交通手段に関するニーズ

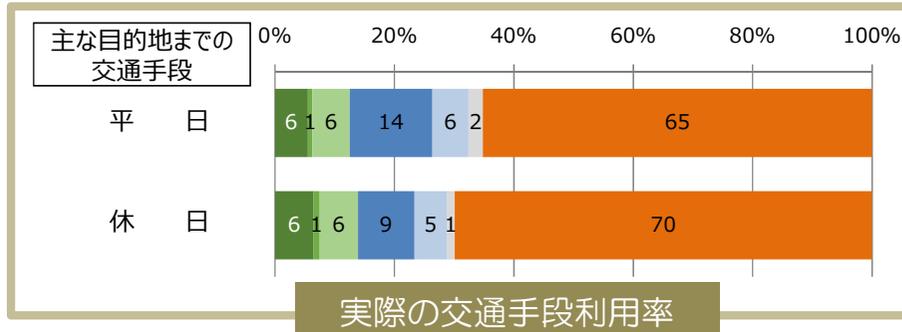
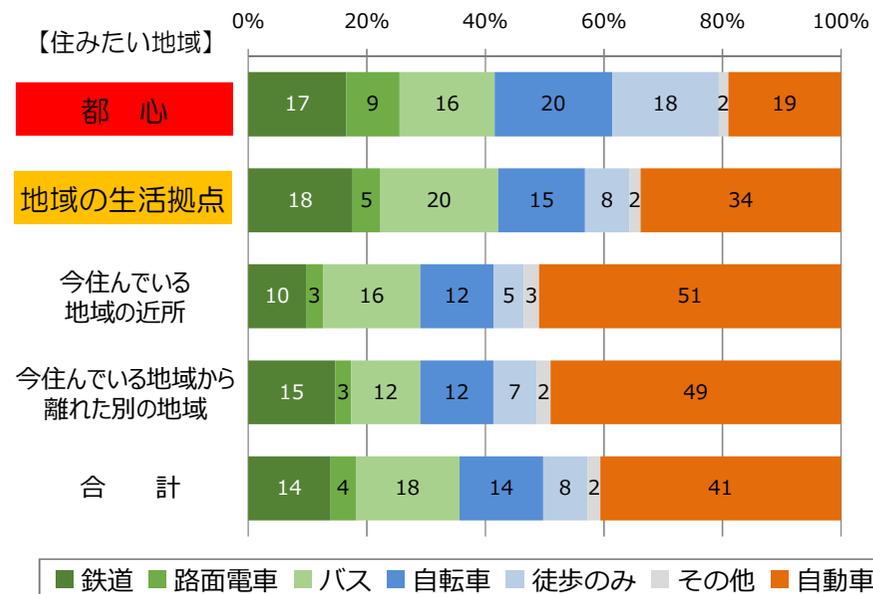
- ✓ 転居需要は、都心が1割で、岡山駅から離れるほど「地域内の便利な場所」が高まる
- ✓ 都心や拠点に転居した場合、利用したい交通手段は、公共交通+自転車+徒歩で60%以上

## Q: 住みたいと思う地域



- 都心（岡山駅周辺1km圏域）
- 今住んでいる地域で、駅周辺や生活施設が集まる便利な場所
- 今住んでいる場所の近所
- 今住んでいる地域から離れた別の地域
- 岡山市以外の市町村

## Q: 仮に、そこに転居した場合、主に利用したい交通手段は？



今住んでいる地域の中で便利な場所に住み、公共交通・自転車・徒歩での移動を中心とする暮らしへの高いニーズ

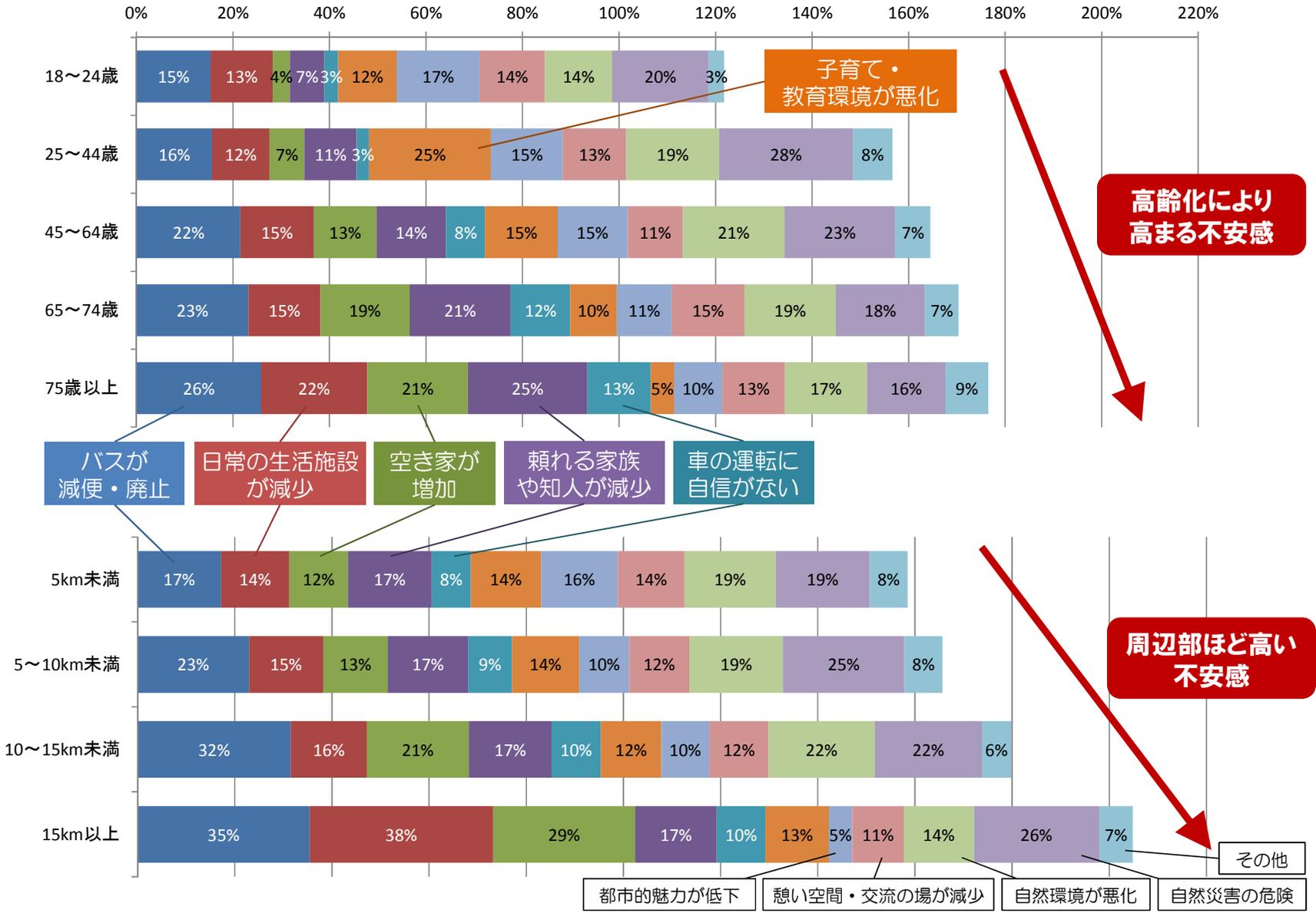
# 【視点②】生活環境に対する不安

- ✓ 多くの世代で「バスの減便廃止」「自然災害の危険」「自然環境の悪化」
- ✓ 若い世代は「都市的魅力が低下」「子育て・教育環境の悪化」
- ✓ 高齢になると「生活施設の減少」「空き家が増加」が高い。

Q :: 今の生活で不安に思うことは？(3つまで選択)

年齢階層

居住地の岡山駅からの距離帯

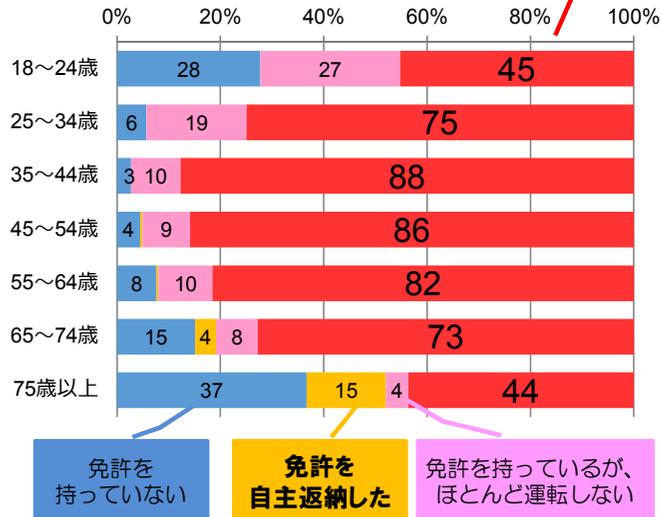


**周辺部や高齢者の方ほど高まる不安感**  
**全ての世代、全ての地域で高い「バスの減便・廃止」に対する不安感**

# 【視点③】自動車利用者の意識

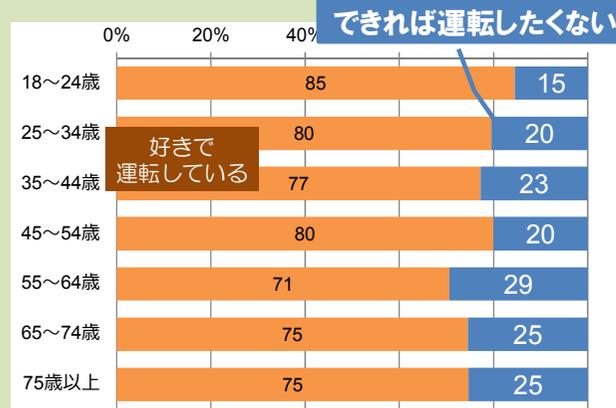
- ✓ ふだん「運転している」人のうち、20～30%が「できれば運転したくない」と思っており、75歳以上の方の約26%が、移動手段がなくなるため、免許返納できていない
- ✓ 自動車利用者の多くは、「バスの減便・廃止」に不安を感じ、公共交通中心の暮らしが理想

Q: 免許保有と運転状況は？

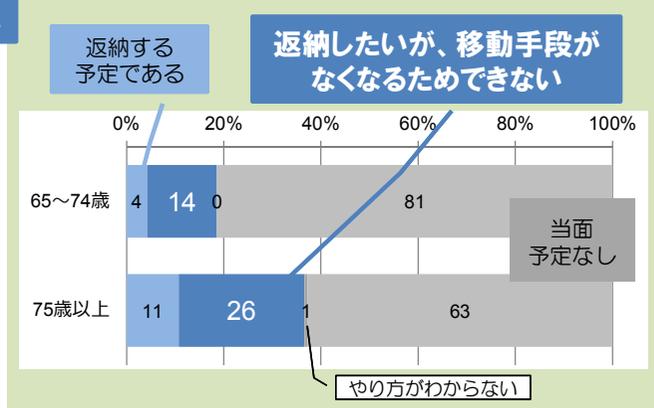


免許を持っており、運転している

Q: 運転は好きですか？

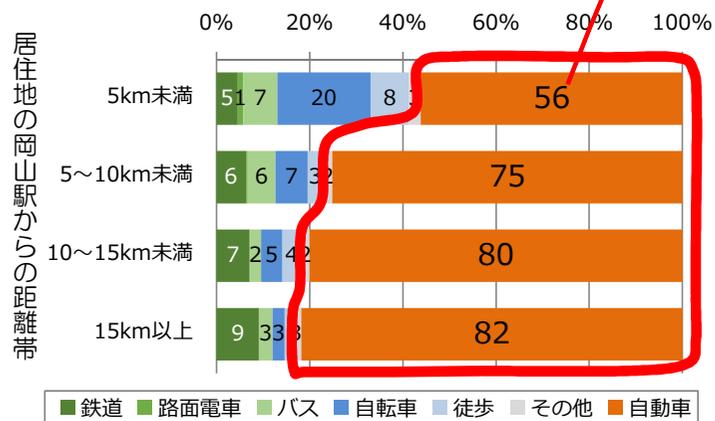


Q: 免許返納をする意向はありますか？

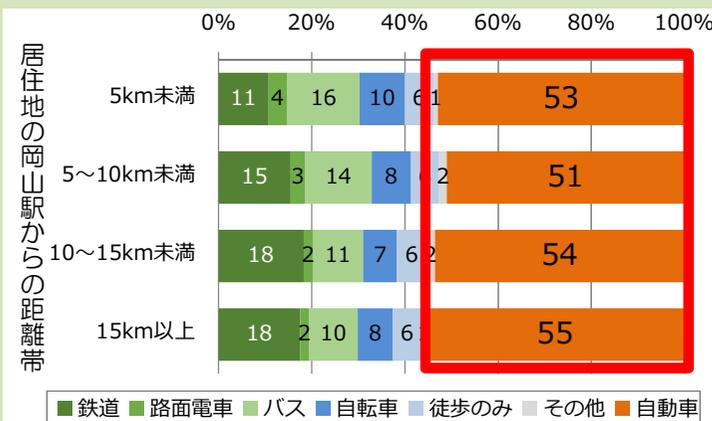


Q: 主な目的地までの移動手段 (平日/代表交通手段)

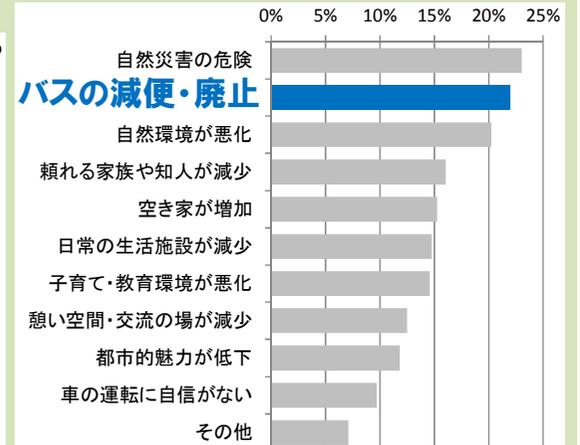
自動車  
で移動



Q: 住みたい地域に転居したら、主に利用したい交通手段は？



Q: 今の生活で不安に思うこと

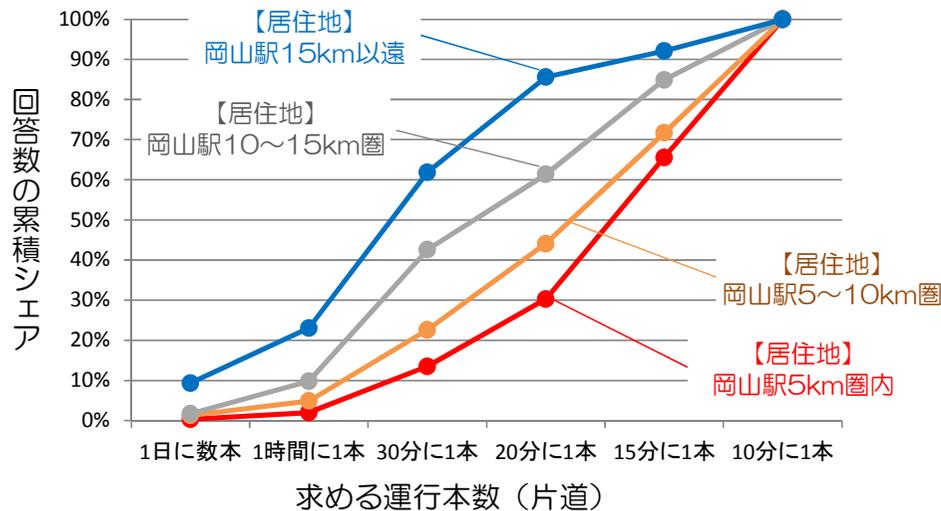


何らかの物理的・心理的な制約を受けながら運転する方が一定数存在

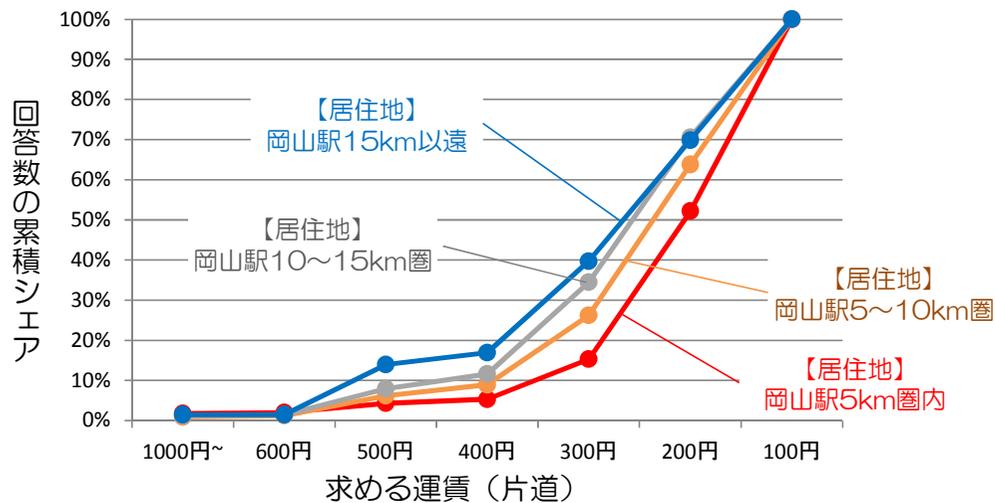
# 【視点④】 求める公共交通サービス水準

- ✓ 6割以上のニーズを満たすのは、20分か15分に1本運行される200円の公共交通。
- ✓ 運行本数に対するニーズは居住地域で差が大きい、運賃は小さい。

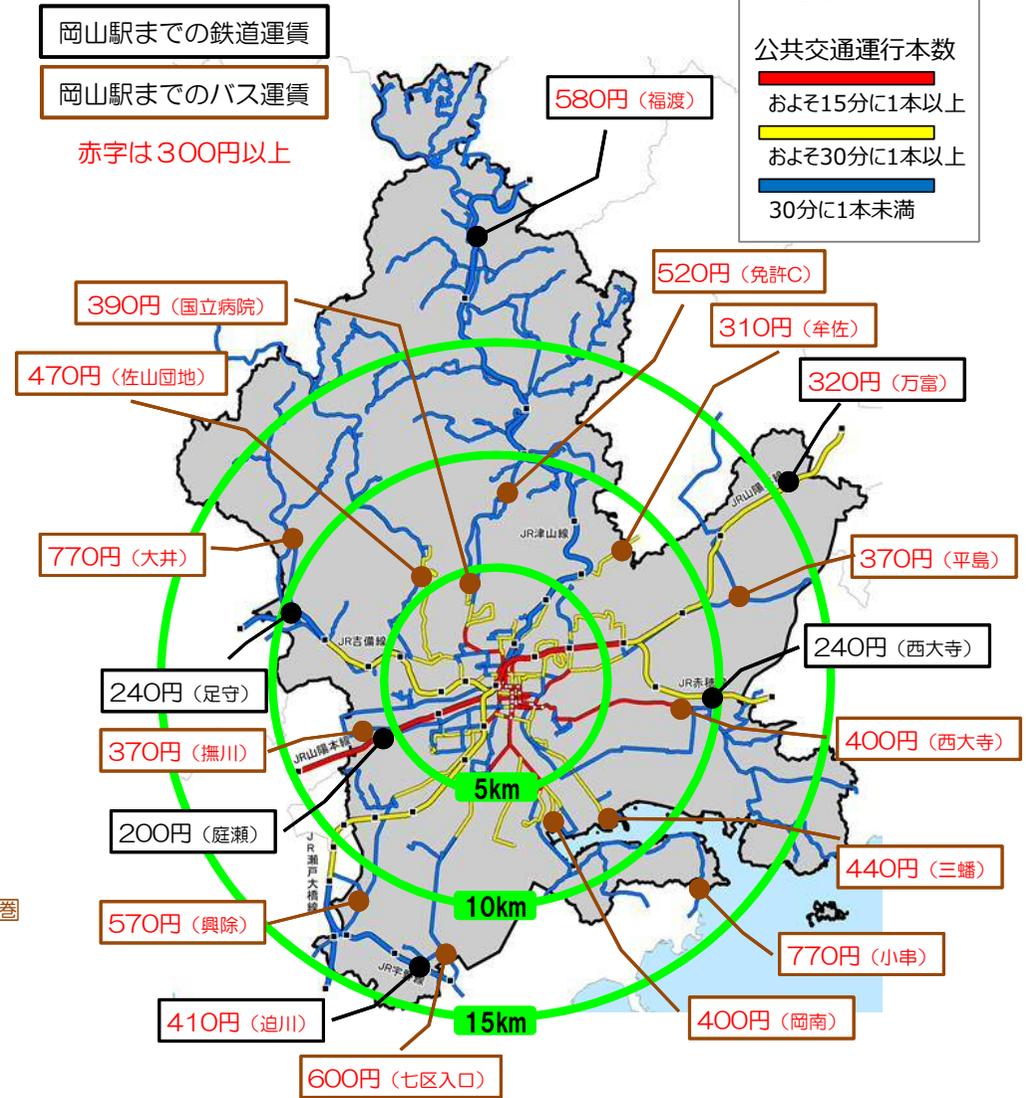
Q: 平日の主な移動で公共交通の利用で求める**運行本数**は？



Q: 平日の主な移動で公共交通の利用で求める**運賃**は？



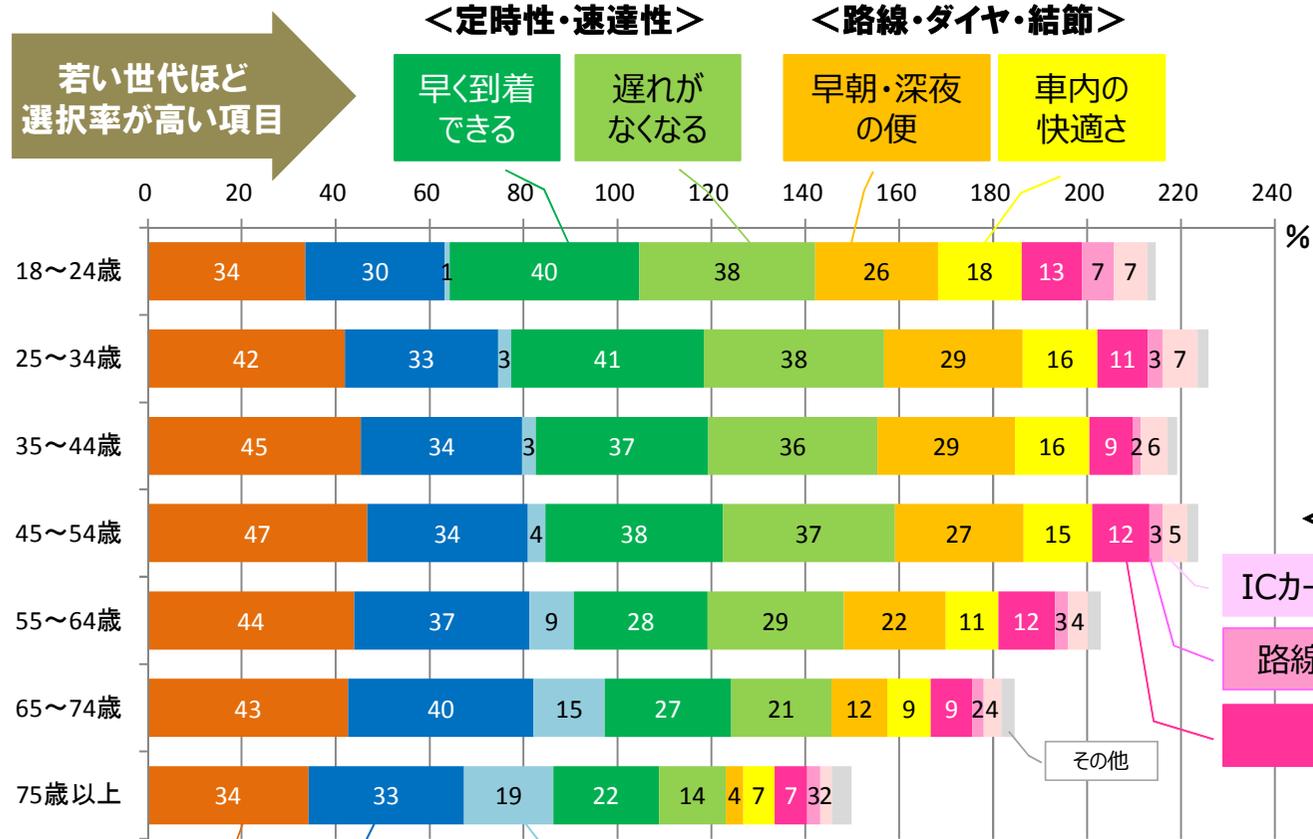
現状のサービス水準



「20分か15分に1本運行される200円の公共交通」が市民の多くが求めるサービス水準

- ✓ 全世代で、「駅・バス停までの距離」、「定時性・速達性」、「結節性」
- ✓ 若い世代で「早朝・深夜便」「車内の快適さ」
- ✓ 高齢になると「段差・階段の解消」へのニーズが高い

Q: 平日の主な移動で公共交通の利用で求める**運行サービス**は？（3つまで選択）



若い世代ほど  
選択率が高い項目

全世代で  
選択率の高い項目

駅・バス停が近い  
乗り換えがない、または簡単

<コンパクト+ネットワーク>

段差・階段がない

<バリアの解消>

高齢になるほど  
選択率が高い項目

<ICTの有効活用>  
ICカード販売・精算機の増加  
路線や遅延等の情報提供  
ICカードの共通化

公共交通の「質の向上」に対する様々なニーズ

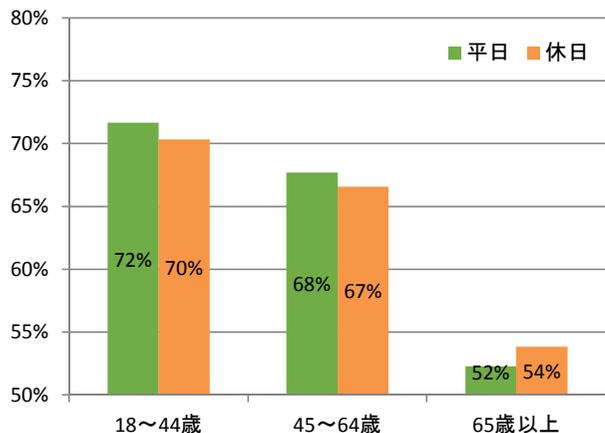
# 【視点⑤】交通政策とまちづくりの連動性

- ✓ 平日・休日ともに、「鉄道・バス・路面電車が便利になる」が最も高い
- ✓ 平日と比較して、休日は「歩いて回遊する店舗・スポットが増えていく」が高まる

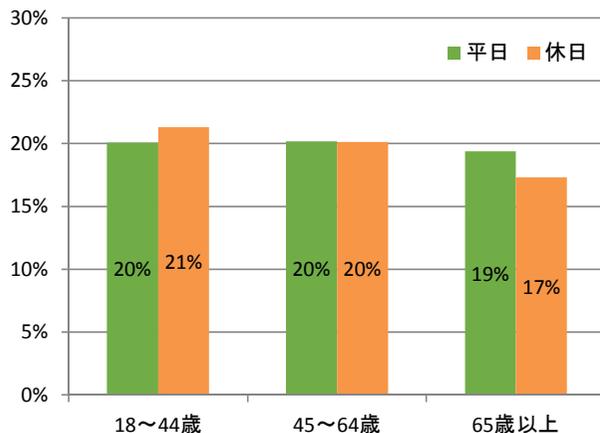
Q: 車以外の交通手段に転換するための条件は？（「できれば運転したくない」と回答した自動車利用者）

（複数選択可）

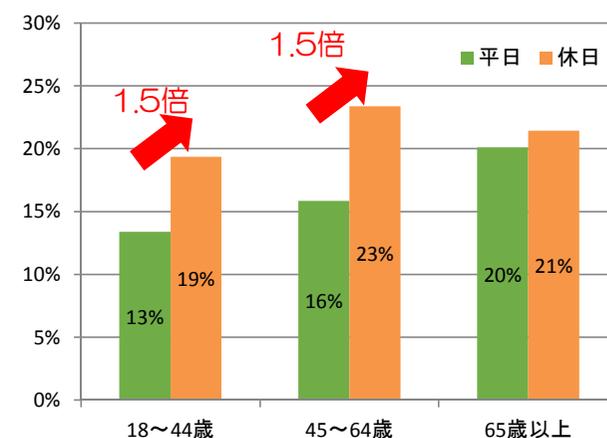
鉄道・バス・路面電車が便利になる



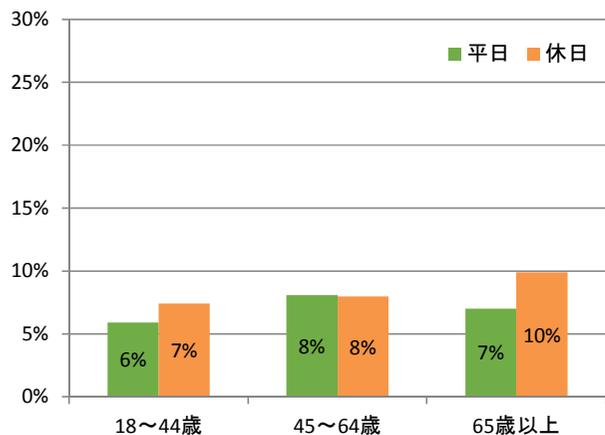
自転車の走行空間や駐輪環境が整備される



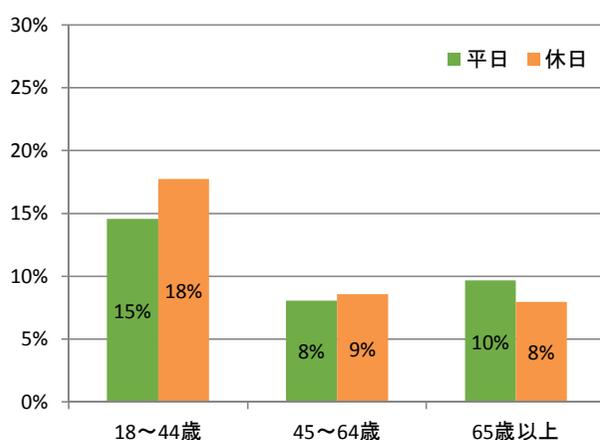
歩いて回遊する店舗・スポットが増えていく



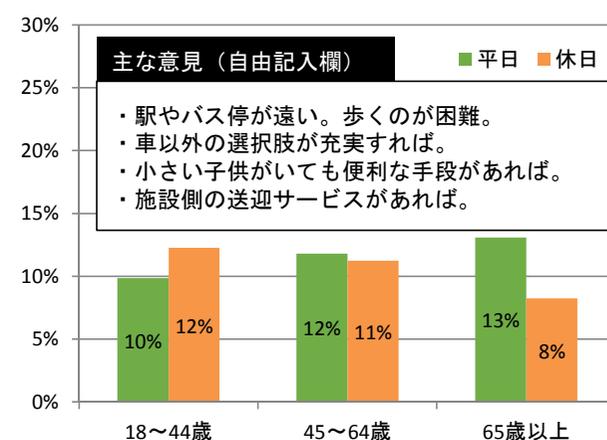
車優先から歩行者優先の空間が増えていく



渋滞悪化など自動車の利便性が低下する



その他



休日では、「公共交通の利便性向上」に次ぐ条件として「歩いて回遊する店舗・スポットが増えていく」

# 総合交通計画のコンセプト・目標(案)

---

# あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする

高齢者・身体障がい者だけでなく、大きな荷物を持った人、妊婦、乳幼児連れ、外国人等、いわゆる**交通弱者を広義に捉えた上**で、交通弱者も含めて様々な市民・来街者が、自動車・公共交通・自転車・徒歩等を、都心・周辺部などの地域特性に応じて**自由に選択**して便利・快適に利用できる、環境にやさしい**人中心の交通体系**を築き、各地域の活性化に寄与するとともに、快適な市民生活を支える。

交通基本計画（H13）の基本理念を拡充

## 目標

### 安全で快適な交通ネットワークをつくる

Safety & Comfortable

各公共交通機関の連携の中で、効率的で使いやすい公共交通へ改善するとともに、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークを構築し、あらゆる人の移動の質の向上を目指します。

### 日常の移動を便利にし、健幸な暮らしを支える

Wellness & Sustainable

徒歩や自転車を中心とする環境にやさしいライフスタイルを醸成するとともに、自動車・生活交通などで身近な拠点へのアクセス性を向上させることで、都市の持続可能性を高め、生きがいを感じられる健幸な暮らしの実現を目指します。

### 歩いて楽しい都心空間に変える

Enjoy & Activity

歩いて楽しい都心空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通サービスの向上により、人でにぎわうまちへの再生を目指します。

1

### 参加・協働により交通政策を進める

Together

市民が参加し、課題認識を共有し、解決方法を一緒に考えることで、協働による市民目線の交通政策を推進します。

2

3

### 【上位計画】 第六次総合計画

#### 将来都市像Ⅰ

中四国をリードし、  
活力と創造性あふれる  
「経済・交流都市」

#### 将来都市像Ⅱ

誰もがあこがれる充実の  
「子育て・教育都市」

#### 将来都市像Ⅲ

全国に誇る、  
傑出した安心を築く  
「健康福祉・環境都市」