



岡山市
OKAYAMA CITY

2018

岡山市総合交通計画

Okayama City Comprehensive Transportation Plan

計画期間 2018年度～2027年度

概要版



はじめに	01
岡山市の現状と将来見通し	03
現状の課題	
モータリゼーションを主因とする課題	05
利用者の視点からみた課題	07
市民意識からみた課題	09
コンセプト・目標	11
交通体系の将来像	13
将来像の実現化方策	
目標1 安全で快適な交通ネットワークをつくる	15
目標2 日常の移動を便利にし健幸な暮らしを支える	19
目標3 歩いて楽しい都心空間に変える	23
目標4 参加・協働により交通政策を進める	27
主要施策	29
成果指標・目標値	47
推進体制	49
用語集	51



はじめに

近年、急激に進む少子高齢化への対応が、我が国全体の大きな課題となっています。岡山市についても、2020年をピークに人口が減少に転じ、その後2045年までに約4万人減少し、高齢化率は34%に上昇することが予測されています。

このような人口減少・高齢化社会の進行に伴い、中心市街地の活力や賑わいの低下、公共交通の衰退、空き家の増加など、本市ですでに起きている様々な問題が深刻化することが懸念されます。また、老朽化する公共施設の維持・管理費や、高齢化による社会保障費の増大など、財政面でも厳しい状況が続くことが予想され、その中でこれらの問題に対応していく必要があります。

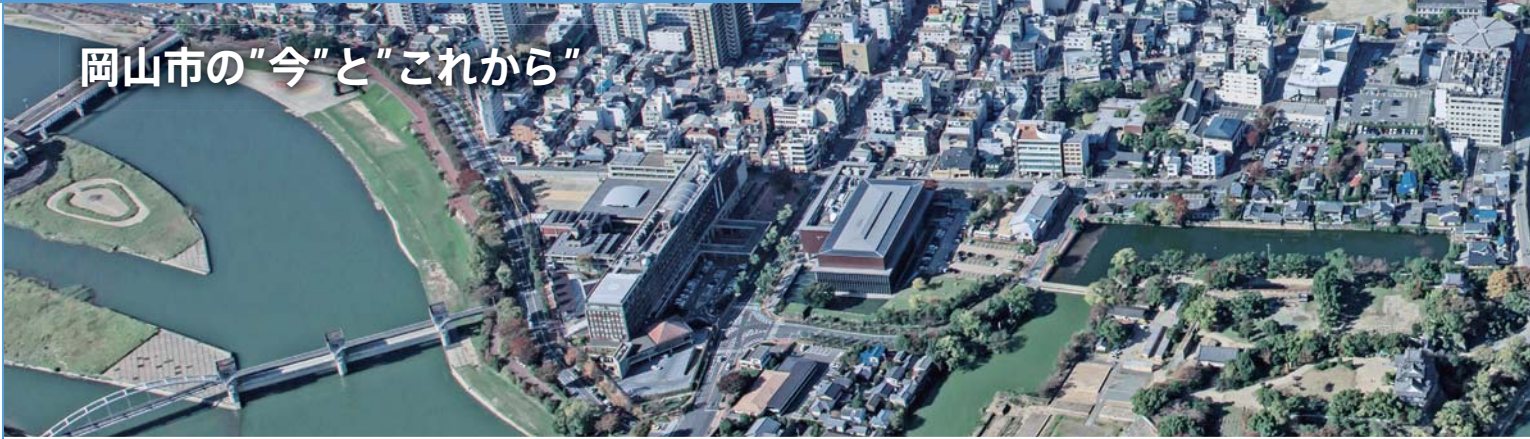
このような認識のもと、2017年に策定した「岡山市第六次総合計画」では、「コンパクトでネットワーク化された快適で多様なまちづくり」を都市づくりの基本方向として位置づけました。

本計画は、岡山市の持続的な発展に向けて、「コンパクトでネットワーク化された都市構造」を支える交通体系の将来像や、実現化方策と実施プログラムを示すことで、行政・事業者・市民等がこれらを共有し、その実現に向けて協働で取組むために策定するものです。



岡山市の現状と将来見通し

岡山市の“今”と“これから”

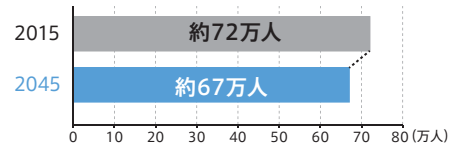


人口減少、高齢化、多様化する市民生活

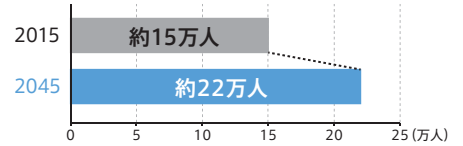
岡山市の人口は、今後30年で約5万人減少し、その間に、高齢者(65歳以上)は、約7万人増加し、3人に1人が高齢者となる見通しです。また、働く女性の増加や、都心部への人口回帰、市内観光客数の増加など、取り巻く状況は多様化しています。

今後は、超高齢化社会を見据えて、多様化する市民生活に対応した質の高い交通サービスの提供が求められます。

■総人口の見通し



■高齢者人口の見通し



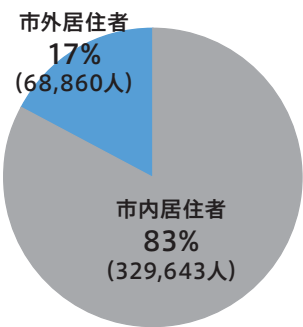
出典:国勢調査(2015年)、岡山市推計(2014年)

岡山都市圏の中心市としての役割

岡山市への通勤・通学者の割合が5%以上を占める市町は13市町あり、岡山市を中心とする人口150万人の都市圏を形成しています。岡山市へ通勤・通学している市外居住者は、約7万人となっており、日々、市域を跨ぐ広域の交通流動が発生しております。

岡山市は、岡山連携中枢都市圏の中心市でもあり、近隣市町との連携の中で、広域的な観点で交通政策を推進することが重要です。

■岡山市へ通勤・通学する人数



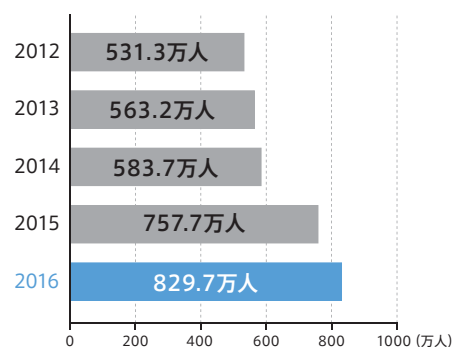
出典:国勢調査(2015年)

増加する観光需要

岡山市内の観光客数は、2016年に約830万人となり、5年間で約300万人増加しています。

活力と創造性あふれる経済・交流都市の実現に向けて、外国人や初めて岡山市を訪れる観光客にとって、移動しやすい交通環境の整備が求められます。

■市内観光客数の推移



出典:岡山市観光統計





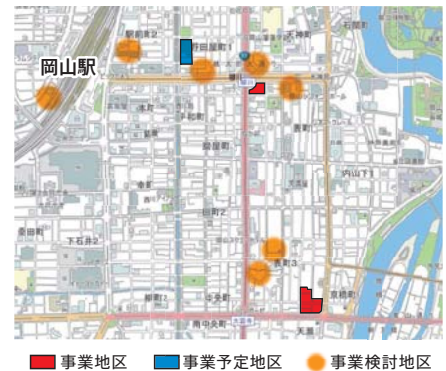
まちづくりの進展

岡山市では、複数の地区で再開発が予定されており、また、新市民会館「岡山芸術創造劇場」の整備や旭川まちづくり、岡山操車場跡地の整備など、まちづくりの動きが活発化しています。

都市の躍動感を創出し、住みやすさに磨きをかけるためには、これらのまちづくりと連動した交通政策の推進が必要となります。



市街地再開発事業の動向 (2018年5月末時点)



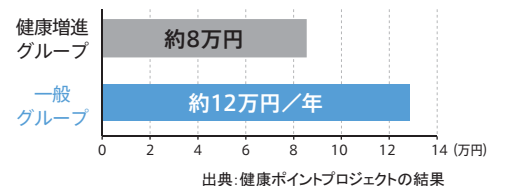
財政負担を緩和するための 都市づくりと健康増進

道路や上下水道等の社会資本の維持・更新や、高齢化に伴う社会保障関係経費の増加など、財政負担の増加が予想されます。

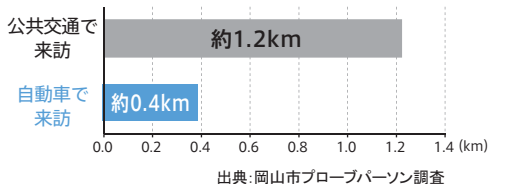
コンパクトでネットワーク化された都市づくりによる効率的・効果的な社会資本の維持・更新や、健康増進により社会保障費の縮減を図る必要があります。



健康増進と医療費の関係



来訪交通手段と都心の歩行距離



新技術の開発

情報通信技術の進化や自動運転技術等の新技術の研究・開発が活発化しており、実用化により、交通の利便性・安全性の向上、公共交通の利用促進や運転手不足の解消などが期待されています。

赤磐市での自動運転バスの試乗会 (宇野自動車×SBドライブ×赤磐市)



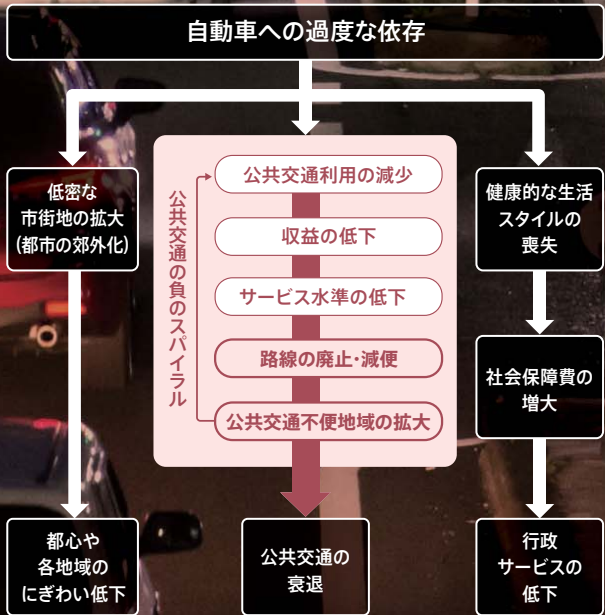
出典: SBドライブ(株)、宇野自動車(株)



モータリゼーションの進展を主因とする課題

このまま放置すると移動困難なまちへと大きく衰退

自動車へ過度に依存した暮らしは、公共交通利用者の減少、また、公共交通事業者の収益低下を招きます。その結果、路線の廃止や減便が行われ、さらに利用者が減り、公共交通の衰退につながる負のスパイラルに陥ります。また、公共交通の衰退は、低密度な市街地の拡大や健康維持の基本である「歩く」機会の喪失にもつながり、都心や各地域でのにぎわい低下や社会保障費の増大が懸念されます。



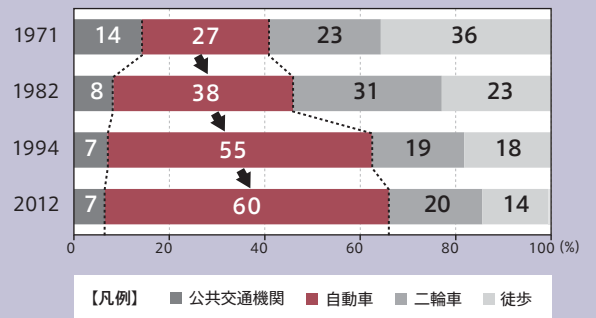
01 自動車に過度に依存した暮らしからの脱却

市内の移動における自動車利用率は、40年間で倍増し、一方で、公共交通や徒歩・自転車の割合は半減しています。特に、路線バスは、利用者数が大幅に減少し、周辺部を中心に廃止・減便が続いています。



自動車へ過度に依存した暮らしから脱却しなければ、公共交通の維持・確保の存続が困難になります。

交通手段構成比の推移



出典:岡山市パーソントリップ調査

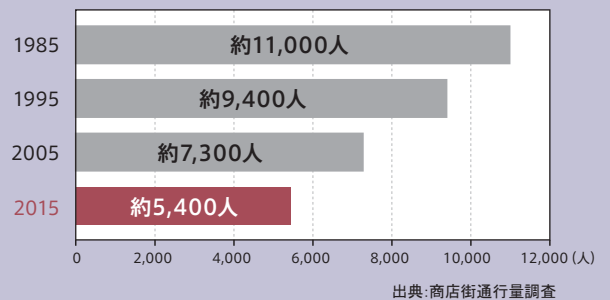
04 中心部のにぎわい創出

人口増加とともに、自動車利用を前提とした暮らしが浸透したことで、岡山市の市街地は低密度に拡大し、様々な都市機能が都心部から流出しました。その間に、都心の歩行者数は大幅に減少しました。未来へ躍動する都市の実現に向けて、岡山市全体の成長エンジンである都心部のにぎわいを取り戻す必要があります。



都心部の歩行者数の推移

(1985年~2015年の間、連続で調査された40断面の平均値(両方向))

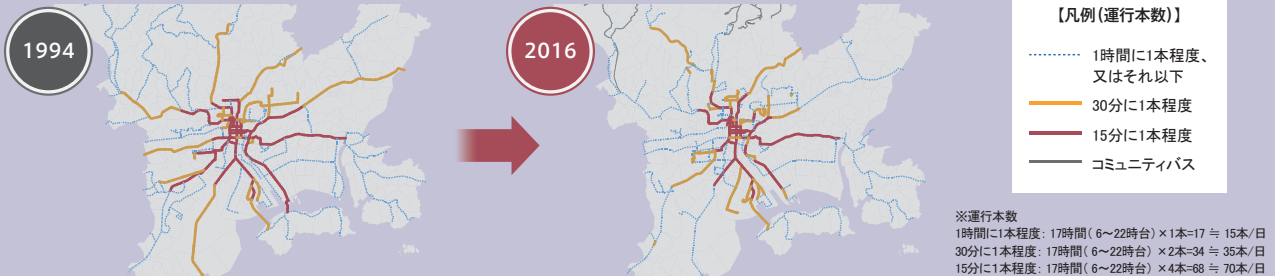


出典:商店街通行量調査

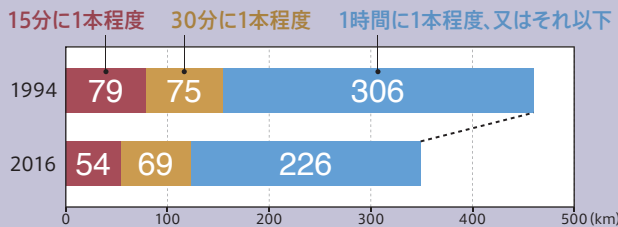
02 路線バスの減便・廃止の抑制

岡山市内の主要なバス路線の年間利用者数は、20年間で4割減少しています。その間、市内における路線バスの運行区間は24%減少しており、周辺部を中心に路線の減便・廃止が続いています。また、近年では、運転手不足で減便・廃止となるケースも発生しております。

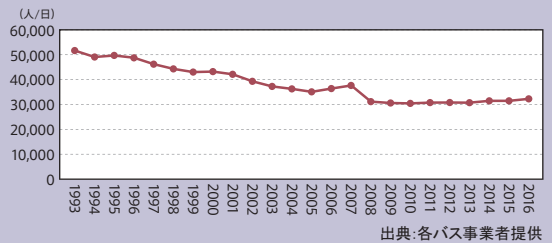
■路線バスの運行区間／便数別(1994⇒2016)



■路線バスの区間延長



■主要バス路線利用者数

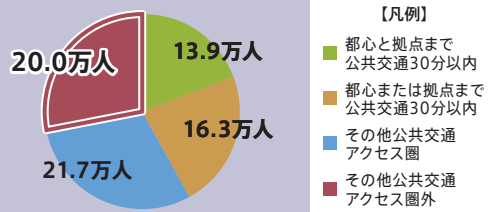


03 交通不便地域の移動手段の確保



駅やバス停にアクセスしづらい地域(駅から800m、バス停から300m以上離れた場所)に居住する人口は約20万人で、そのうち65歳以上の高齢者は約5万人となっています。このような地域における買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段の確保が求められます。

■都心や身近な拠点への公共交通アクセシビリティ(2015)



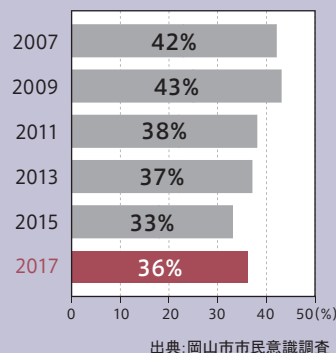
05 環境負荷の軽減



自動車利用率の上昇に伴って、岡山市の運輸部門のCO₂排出量は、全体の約20%を占めており、増加傾向にあります。また、交通手段を選択する際に、地球環境に配慮する市民の割合は低下しています。

環境負荷の少ない持続可能な都市の実現に向けて、市民一人ひとりが地球環境や将来世代に配慮した行動を実践する必要があります。

■環境意識の変化
(自家用車を控え電車・バス・自転車などを使っている又はできるだけ使っている人の割合)



06 交通事故の抑制

市内で発生した人身事故件数は減少傾向にありますが、現在も年間約4000件(1日あたり10件程度)発生しております。そのうち、高齢者の割合は26%となっており、年々高まっていることから、安全に移動できる環境づくりが求められます。

利用者の 視点からみた課題

行政・事業者・市民等の連携と
利用者目線で考えることが
必要不可欠

07 利用可能なサービスを統一化

市内の路線バスは、9社の民間事業者により運行されており、運賃設定や支払い方法等が異なっていたり、バス停では標柱が林立して事業者ごとの運行案内となっているなど、利用者にとってわかりづらい状況にあります。サービスの統一化により、利用者目線でわかりやすい公共交通に改善していく必要があります。



10 渋滞箇所の解消

市内の主要渋滞箇所は42箇所あり、そのうち34箇所が岡山環状道路(外環状線)の内側にあります。主要渋滞箇所付近では、路線バスの走行速度も低下し、定時性・速達性の低下を招いています。また、物流等の経済活動における生産性向上の妨げとなっています。渋滞緩和による移動の円滑化を図るためには、環状道路整備等による自動車交通の都心部への流入抑制を図る必要があります。



■主要渋滞箇所(岡山環状道路内)



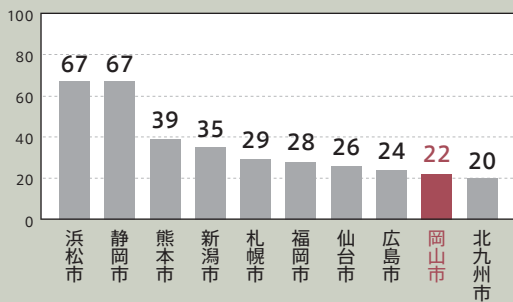
【凡例】 ● 主要渋滞箇所

08 バリアの解消

ノンステップバスの導入率を地方部の政令指定都市で比較すると、岡山市は低い状況にあります。また、低床車両で乗降する場合でも、バス停とバス車両の間で段差が残ります。高齢化が進展する中で、バス車両とバス停の両側でのバリアの解消を図る必要があります。



■政令市のノンステップバス導入率(地方部で比較)



※地方部の政令指定都市(2016年度) ※本市の数値は、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、国内政令指定都市へのアンケート調査結果(2017年実施)による。

09 複雑なバス路線網の改善

都心部のバス路線網は、複数事業者が運行する複数の路線が重なっており、複雑でわかりづらい状況となっています。また、運行本数については、都心部では1日数百本を超える区間もありますが、周辺部では、減便等もあって、1時間に1本程度の区間が多く存在します。



■都心部のバス路線網

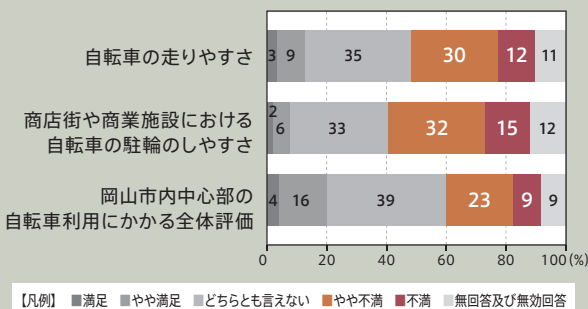


11 自転車利用環境の向上

通勤通学時の自転車利用の割合は21%で、政令指定都市で3番目に高くなっています。また、2013年に導入したコミュニティサイクル「ももちゃり」の利用も増加傾向にあります。市民の自転車の利用割合が高い一方で、利用者の満足度は必ずしも高くない状況にあり、利用環境等の改善が求められています。



■自転車利用環境に対する満足度



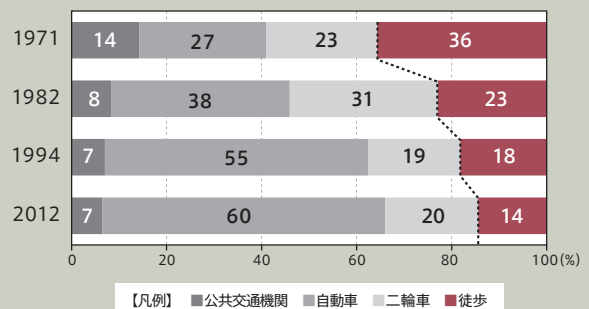
出典:岡山市市民意識調査(2017年)

12 自動車優先から歩いて楽しいまちづくり

自動車に依存した暮らしは、公共交通利用や回遊性の低下だけでなく、歩く機会の喪失につながり、にぎわいの低下や健康的な生活習慣の希薄化に直結しています。健康増進による健康寿命の延伸や社会保障費増大の抑制に向けて、「歩いて楽しいまちづくり」の推進が重要な取組みとなります。



■交通手段構成比の推移



出典:岡山市パーソントリップ調査

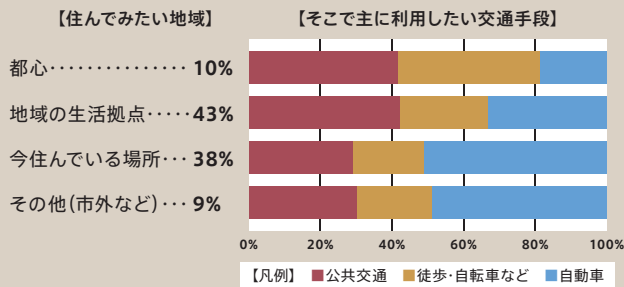
市民意識からみた課題

顕在化する不安の解消と潜在的ニーズへの対応

13 マイカー以外での移動を中心とする生活の実現

住んでみたいと思う地域として、「都心」「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」を選択する市民の割合は53%を占めており、そこに転居した場合に利用したい交通手段として、公共交通・自転車・徒歩の割合が67%となっており、マイカー以外での移動を中心とした生活へのニーズが高くなっています。

■住んでみたいと思う地域とそこで主に利用したい交通手段



14 「バスの減便・廃止」に対する高い不安の払しょく

生活環境に対する不安について、多くの世代で「バスの減便・廃止」への不安感が高くなっています。高齢になるほど、また居住地が都心から離れるほど「バスの減便・廃止」などに対する不安感が高くなる傾向があります。

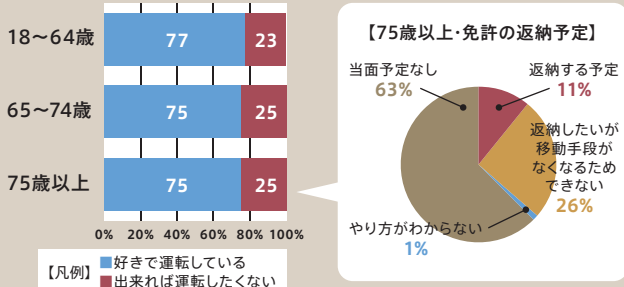
■生活環境で不安に思うこと(上位3項目)

	年齢階層					居住地(岡山駅からの距離)			
	18~24歳	25~44歳	45~64歳	65~74歳	75歳以上	5km未満	5~10km未満	10~15km未満	15km以上
1位	自然災害の危険 20%	自然災害の危険 28%	自然災害の危険 23%	バスの減便・廃止 23%	バスの減便・廃止 26%	自然災害の危険 19%	自然災害の危険 25%	バスの減便・廃止 32%	日常生活施設が減少 38%
2位	都市的魅力が低下 17%	子育て・教育環境が悪化 25%	バスの減便・廃止 22%	自然環境が悪化 19%	日常生活施設が減少 22%	自然環境が悪化 19%	バスの減便・廃止 23%	自然環境が悪化 22%	バスの減便・廃止 35%
3位	バスの減便・廃止 15%	自然環境が悪化 19%	自然環境が悪化 21%	空き家が増加 19%	空き家が増加 21%	頼れる家族や知人が減少 17%	自然環境が悪化 19%	自然災害の危険 22%	空き家が増加 29%

15 潜在的な自動車からの転換意向への対応

「ふだん自分で車を運転している」市民のうち、20%以上の方が「できれば運転したくない」と考えています。また、75歳以上の方の26%が、移動手段がなくなることを理由に免許返納ができない状況にあります。何らかの物理的・心理的な制約を受けながら、自動車を運転している方が一定数存在します。

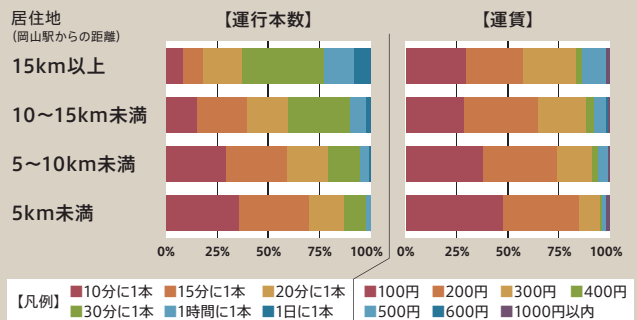
■自動車を運転する人の潜在意識



16 市民が求める公共交通サービス水準の実現

50%以上の市民ニーズを満たす公共交通のサービス水準は、運行本数については、居住地が都心から10km以上離れた地域では「20~30分に1本以上」、都心や都心近郊では「15分に1本以上」となっており、運賃については、居住地に関わらず「200円以下」となっています。

■公共交通利用で求めるサービス水準(平日の利用)



17 交通政策とまちづくりの連動

「自動車をできれば運転したくない」と考えている自動車利用者が、他の交通手段に転換する条件として、「歩いて回遊する店舗・スポットが増えていく」が高くなっています。過度に自動車に依存した暮らしから脱却するためには、交通政策とまちづくりが連動した取り組みが必要となります。

交通に関する17の課題

<p>01 自動車に過度に依存した暮らしからの脱却</p> <p>移動手段の60%が自家用車であり、公共交通(電車・路面電車・バス)はわずか7%</p> 	<p>02 路線バスの減便・廃止の抑制</p> <p>主要なバス路線の利用者は20年間で36%減少し、その間、周辺部で大幅に減便・廃止が進行</p> 	<p>03 交通不便地域の移動手段の確保</p> <p>駅から800m、バス停から300m以上離れた地域に居住する人口は、約20万人(そのうち65歳以上の高齢者が5万人)</p> 
<p>04 中心部のにぎわい創出</p> <p>低密な市街地が郊外で拡大し、中心部を歩く人は30年間で半減</p> 	<p>05 環境負荷の軽減</p> <p>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</p> 	<p>06 交通事故の抑制</p> <p>年間約4,000件の人身事故(2016)が起きており、高齢者の割合が増加</p> 
<p>07 利用可能なサービスの統一化</p> <p>複数者で運行の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利用しづらい</p> 	<p>08 バリアの解消</p> <p>低床車両の導入率は、政令市(地方部)と比較して低く、低床車両であっても、バス停との段差がある</p> 	<p>09 複雑なバス路線網の改善</p> <p>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</p> 
<p>10 渋滞箇所の解消</p> <p>市内には、42箇所の渋滞箇所があり、路線バスの遅延や経済活動の生産性向上の妨げとなっている</p> 	<p>11 自転車利用環境の向上</p> <p>高い自転車利用の一方で、自転車利用環境に対する満足度は必ずしも高くない</p> 	<p>12 自動車優先から歩いて楽しいまちづくり</p> <p>自動車依存の暮らしは歩く機会の喪失につながり、まちなぎわい低下、健康的な生活習慣の希薄化に直結</p> 
<p>13 マイカー以外での移動を中心とする生活の実現</p> <p>半数以上の市民が公共交通・自転車・徒歩での移動を中心とした暮らしを希望</p> 	<p>14 「バスの減便・廃止」に対する高い不安の払しょく</p> <p>高齢者が生活で一番不安に感じることは「バスの減便・廃止」</p> 	<p>15 潜在的な自動車からの転換意向への対応</p> <p>ふだん「運転している」人のうち、20%以上が「できれば運転したくない」と思っている</p> 
<p>16 市民が求める公共交通サービス水準の実現</p> <p>市民のニーズを多く満たすのは、15分から30分に1本運行される利用しやすい料金水準の公共交通</p> 	<p>17 交通政策とまちづくりの連動</p> <p>車以外への交通手段に転換するには、歩いて回遊するスポットの増加が必要</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ モータリゼーションの進展を主因とする課題 ■ 利用者の視点からみた課題 ■ 市民意識からみた課題 (交通サービスに関するアンケート調査(2016年度))

コンセプト・目標

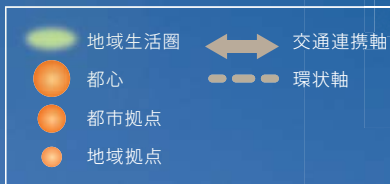
未来へ躍動する岡山となるために

第六次総合計画(上位計画)で示された将来の都市の形

コンパクトでネットワーク化された都市構造

方向性 1 都市の活力を高め、市民の暮らしを支える拠点の形成

方向性 2 安全・安心で利便性の高いネットワークの形成



現状の課題

モータリゼーションを主因とする課題 	01	自動車に過度に依存した暮らしからの脱却
	02	路線バスの減便・廃止の抑制
	03	中心部ににぎわい創出
	04	交通不便地域の移手段の確保
	05	環境負荷の軽減
	06	交通事故の抑制
利用者の視点からみた課題 	07	利用可能なサービスを統一化
	08	バリアの解消
	09	複雑なバス路線網の改善
	10	渋滞箇所の解消
	11	自転車利用環境の向上
	12	自動車優先から歩いて楽しいまちづくり
市民意識からみた課題 交通サービスに関するアンケート調査(2016年度) 	13	マイカー以外での移動を中心とする生活の実現
	14	「バスの減便・廃止」に対する高い不安の払しょく
	15	潜在的な自動車からの転換意向への対応
	16	市民が求める公共交通サービス水準の実現
	17	交通政策とまちづくりの連動

計画のコンセプト

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。



計画の目標

安全で快適な交通ネットワークをつくる

Safety & Comfortable

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

歩いて楽しい空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通ネットワークの形成により、誰もが楽しめる都心空間の実現を目指します。

1

2

3

4

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。

交通体系の将来像

公共交通を中心としたコンパクトでネットワーク化された都市構造

≫コンパクト

都心部と周辺地域の拠点に、それぞれの特性に応じた都市機能を集積していくことで、密度の高いまとまりのある都市空間を形成します。

≫ネットワーク

周辺地域の各拠点と都心部とが利便性の高い公共交通等で結ばれるとともに、周辺地域では、各拠点を中心に生活交通等が確保されるなど、地域特性に応じた交通ネットワークを構築します。

将来の都市の形

