

第2章

岡山市の現状と課題

- 1 社会経済情勢の変化
- 2 公共交通の現状と課題
- 3 問題の構造

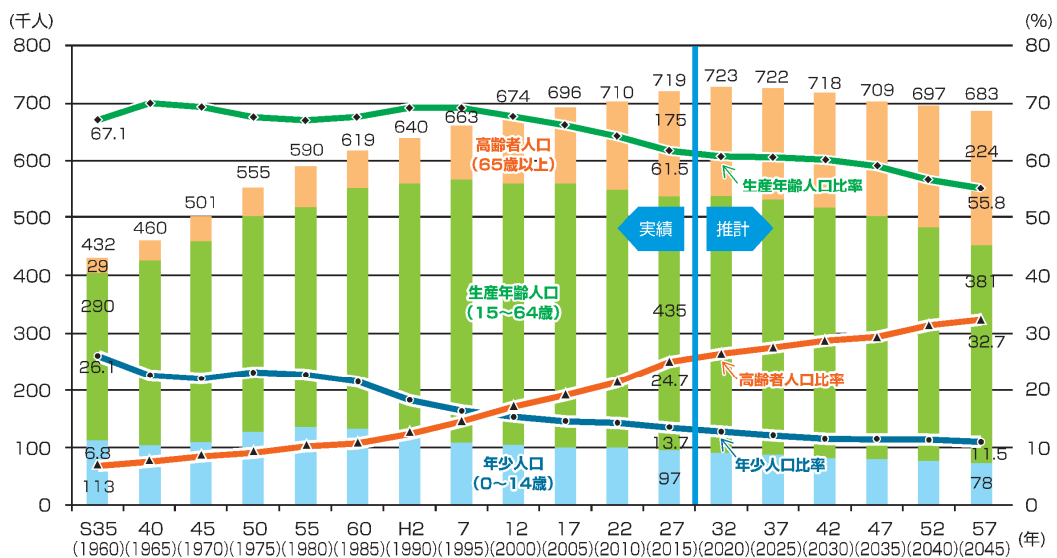
第2章 岡山市の現状と課題

1 社会経済情勢の変化

(1) 人口減少と高齢化の進展

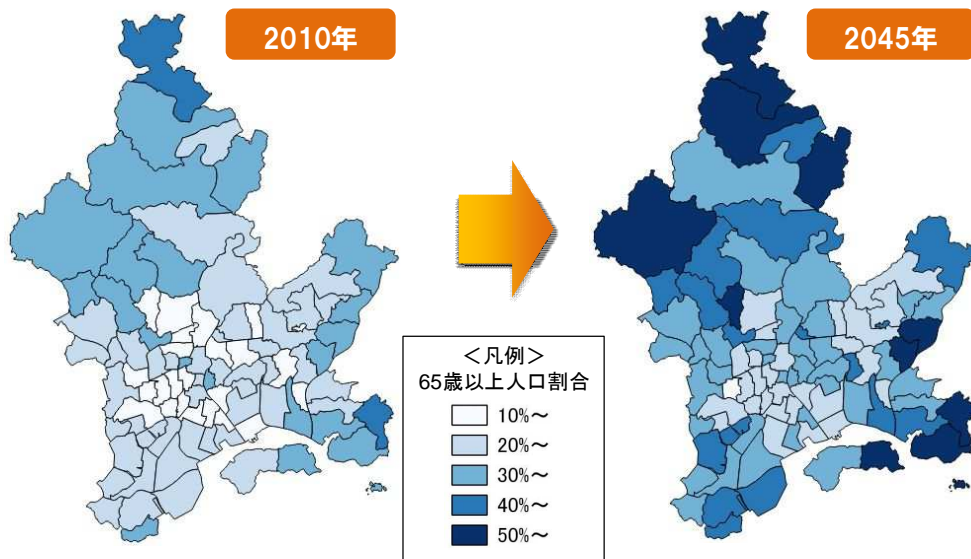
岡山市の人口は、今後25年で約4万人減少し、その間に、高齢者（65歳以上人口）は約3.5万人増加し、高齢化率は33%に上昇することが予測されています（図1）。また、周辺部では、都心や都心近郊と比較して高齢化が進行することが予測されています（図2）。

今後は、超高齢化社会を見据えた質の高い交通サービスの提供が求められます。



出典：国勢調査(1960年～2015年)、岡山市推計(2020年～2045年)

図1 総人口の減少と高齢化



出典：国勢調査(2010年)、岡山市推計(2045年)

図2 地域別の高齢化率（現況と将来）

(2) 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1日あたり約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います。

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施策を推進することが求められます。

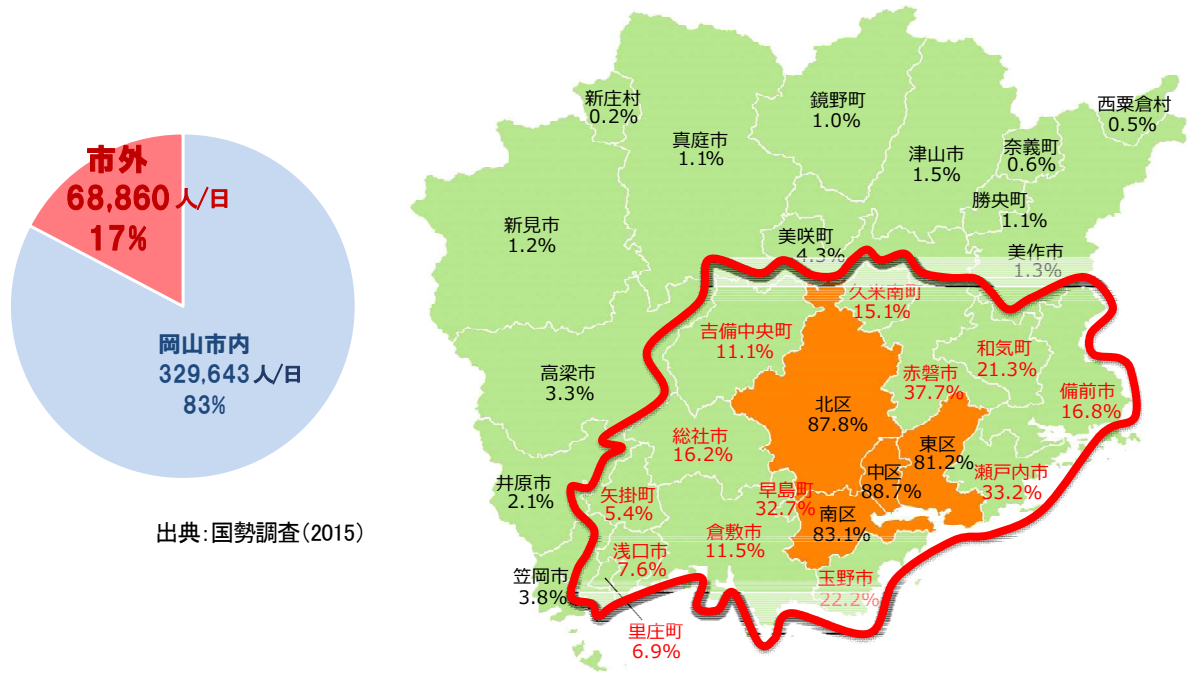
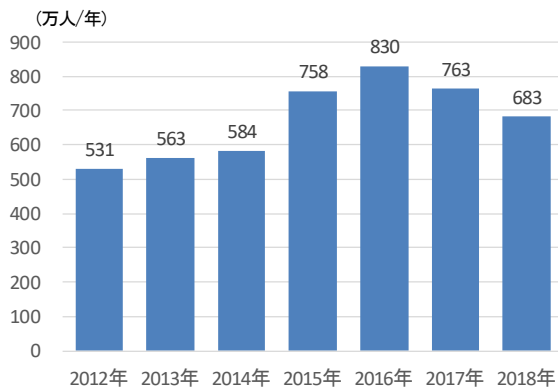


図3 岡山市へ通勤・通学する人数・割合

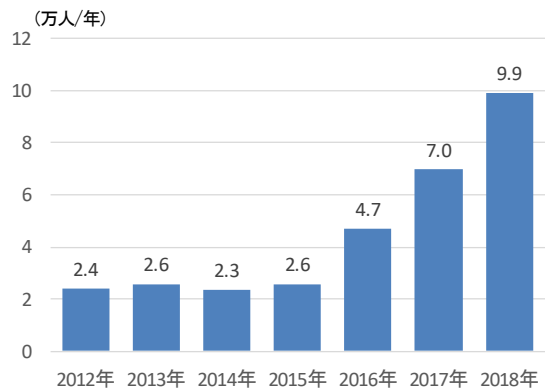
(3) 増加する観光需要

岡山市内の観光客数は、直近では減少しているものの(図4)、岡山空港の外国人入国者数は急増しており(図5)、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。



出典:岡山市観光統計

図4 市内観光客の推移



出典:出入国管理統計統計表

図5 岡山空港の外国人入国者数の推移

(4) まちづくりの動向

① 都心部の人口回帰

都心部の人口は2000年以降増加に転じており、現在は1990年の水準まで回帰しています(図6)。

都心部では、新市民会館「岡山芸術創造劇場(仮称)」の整備など、民間開発を含めて、複数の地区で再開発が予定されており、まちづくりの動きが活発化しています(図7)。

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。

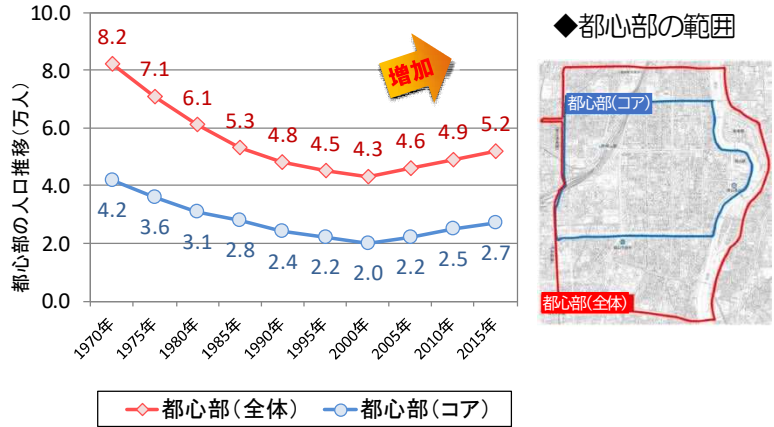


図6 都心部の人口回帰

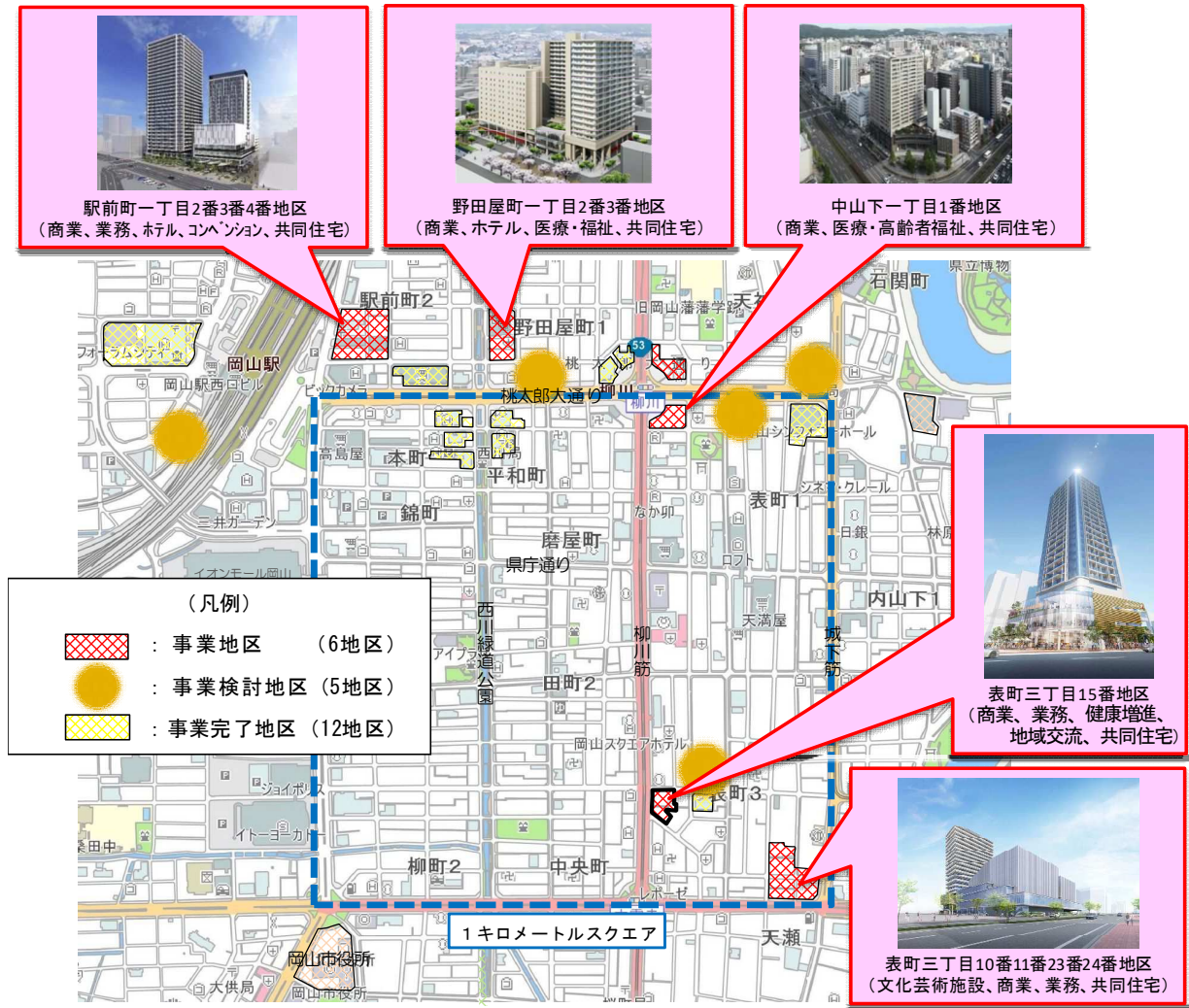
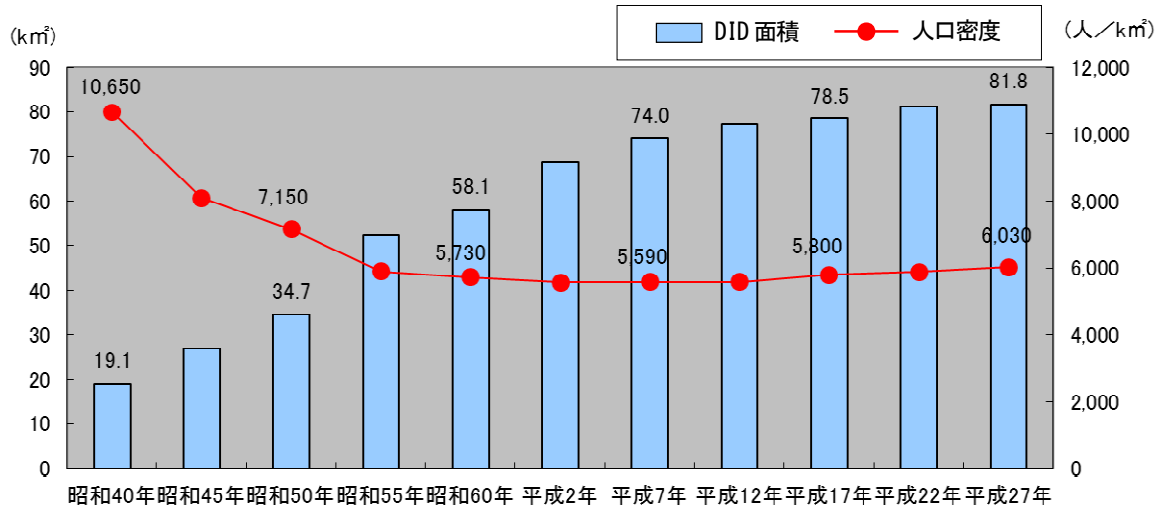


図7 市街地再開発事業の動向

② 低密な市街地の拡大

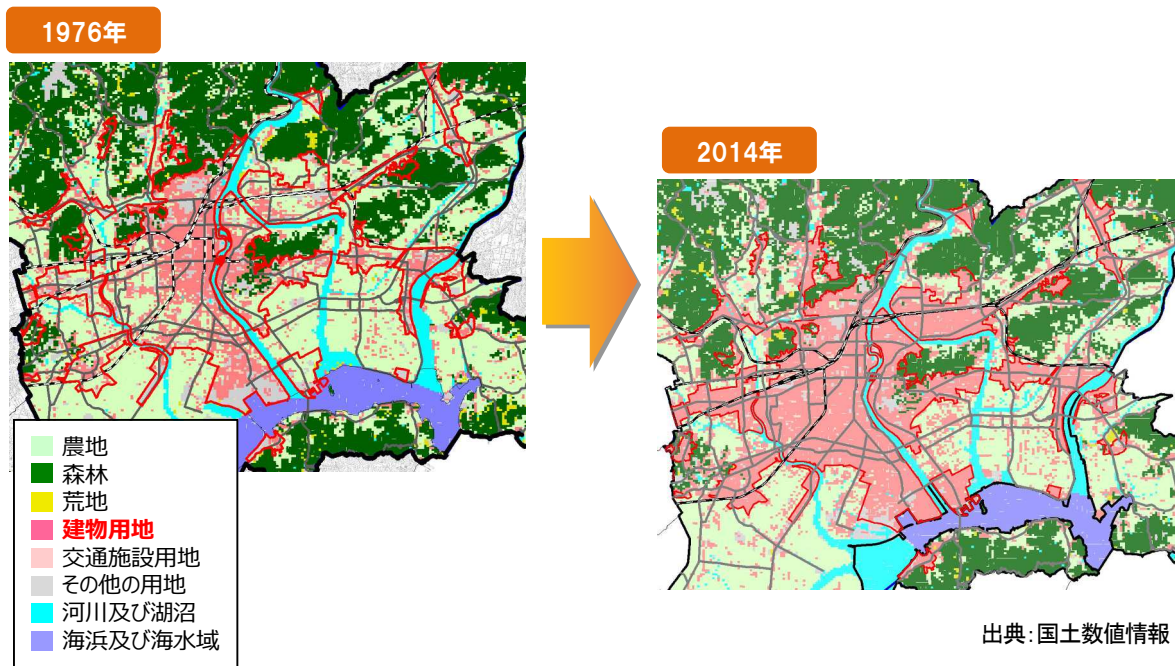
都心部で人口回帰が進む一方で、人口密度が40人/ha以上の人口集中地区の面積は、50年間で4.3倍に増加しましたが、人口密度は0.6倍に低下しており、モータリゼーションの進展に伴って、自動車での移動を前提とした低密度な市街地が拡大しています(図8、図9)。

このような過度に自動車に依存した都市構造では、公共交通の衰退や交通渋滞、温室効果ガスの排出等による地球環境問題など、様々な問題が生じています。



出典: 国勢調査

図8 市街地の拡大と人口密度(DID地区)の推移



出典: 国土数値情報

図9 土地利用状況の変遷(建物用地の拡大)

(5) 財政負担を緩和するための都市づくりと健康推進

直近10年間で社会保障関係経費は1.5倍に増加しており(図10)、これからの高齢化に伴い、さらなる財政負担の増加が予想されます。

公共交通利用は自動車利用よりも歩行量(運動量)が多いこと(図11)、また、健康増進により医療費の削減効果があることが示されており(図12)、コンパクトでネットワーク化された都市づくりにより、公共交通利用を促進することで、健康増進による社会保障費の削減も期待できます。

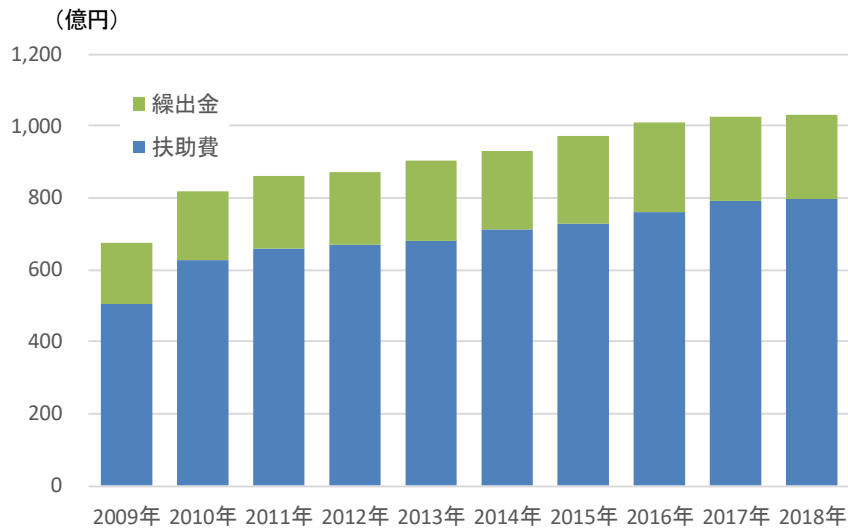
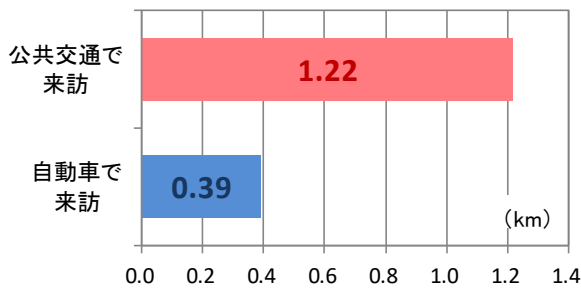
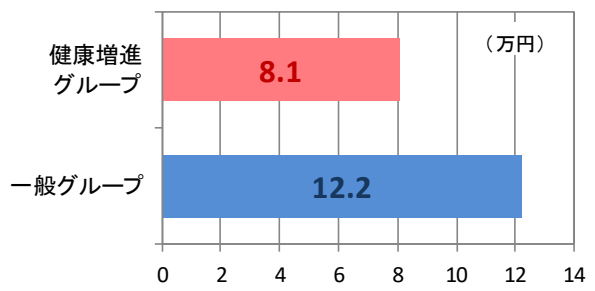


図10 高齢化に伴う社会保障関係費の増加



出典:岡山市プローブパーソン調査(H29)

図11 都心の徒歩移動距離(休日)



出典:岡山市健幸ポイントPJ(H28)

図12 健康増進と医療費の関係

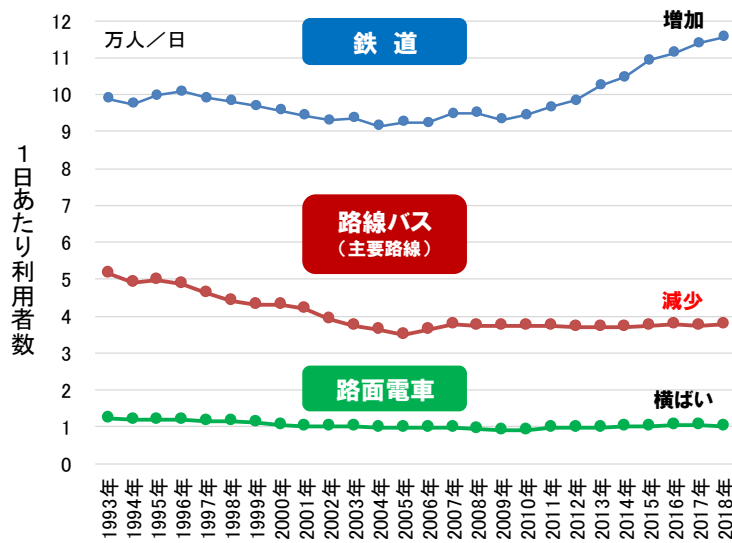
2 公共交通の現状と課題

(1) 公共交通利用の減少

鉄道はH21以降、大きく増加しており、沿線での人口増加や商業施設開業、インバウンドなどの観光客の増加が要因として考えられます。また、路面電車は、長期的には横ばいであるが、H22以降は微増傾向となっています。

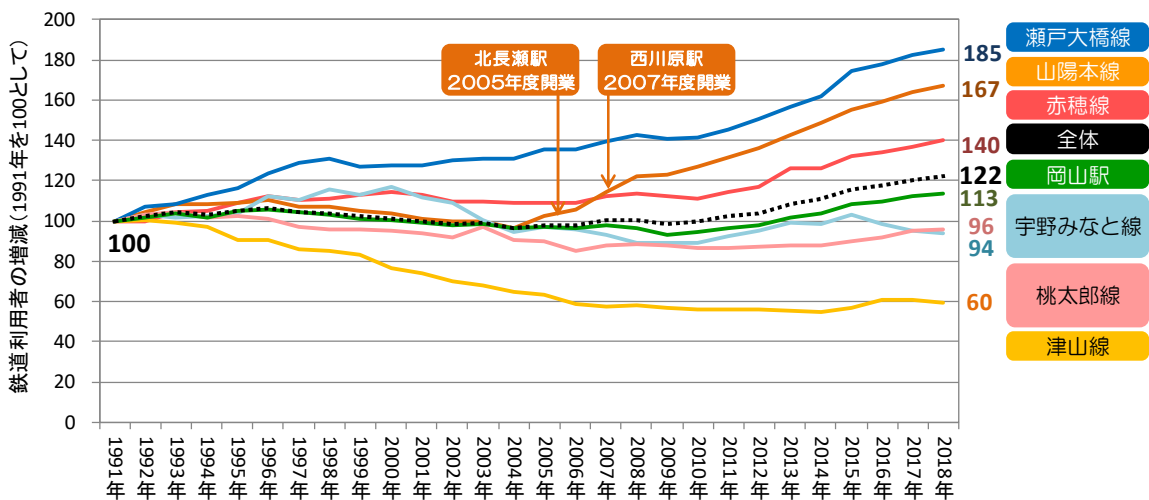
一方、路線バスは20年前から4割程度減少した状態で直近10年は横ばいとなっており、利用が低迷しています(図13)。

鉄道の利用者数については、全体では増加しているものの、路線ごとにみると、津山線や桃太郎線、宇野みなと線は長期的に低迷しています(図14)。



出典: 交通事業者各社提供

図13 路線バス利用者数の低迷



出典: JR西日本提供

図14 鉄道利用者数の推移 (路線ごと)

(2) 自動車に過度に依存した暮らし（モータリゼーションの進展）

岡山市では40年間で、自動車の利用率は約60%に倍増し、その間公共交通や徒歩は半減しています。また、通勤・通学目的の利用率を政令指定都市で比較すると、公共交通が下から3番目、自動車が上から3番目となっており、自動車に過度に依存した状況にあります（図15）。

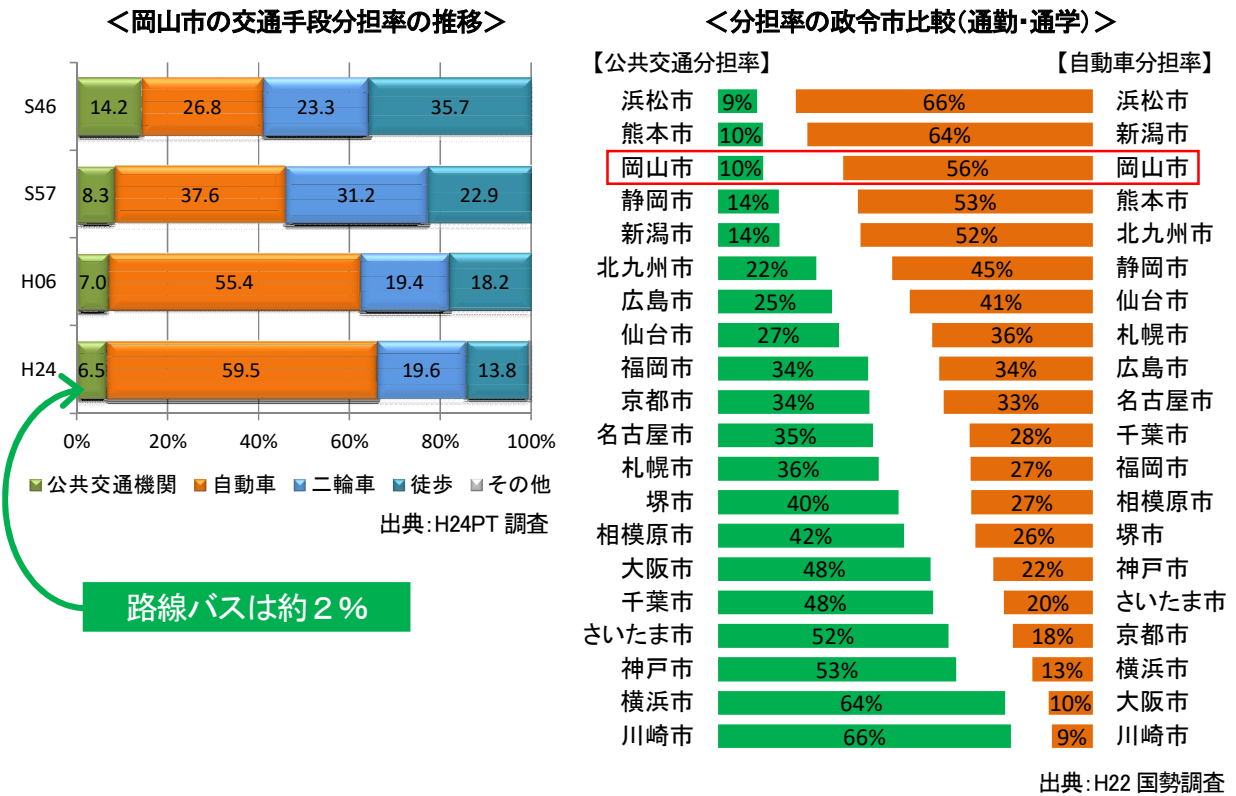


図15 交通手段分担率

免許を保有する高齢者が自ら運転して移動する割合は非高齢者よりも高く（図16）、また、人身事故の高齢者が占める割合も上昇傾向となっており（図17）、これからの高齢化社会において、高齢者が自動車に頼らなくても移動できる環境の整備が一層求められます。

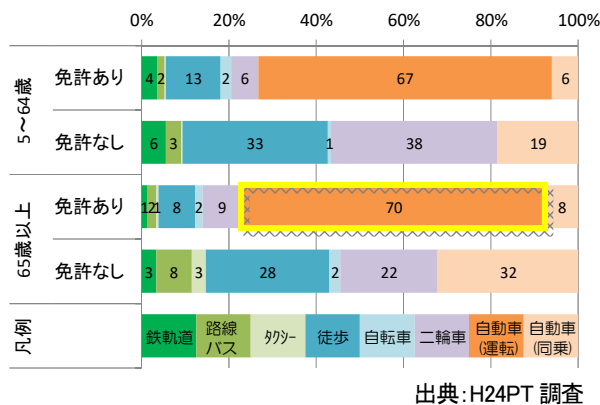


図16 年齢階層別の交通手段分担率

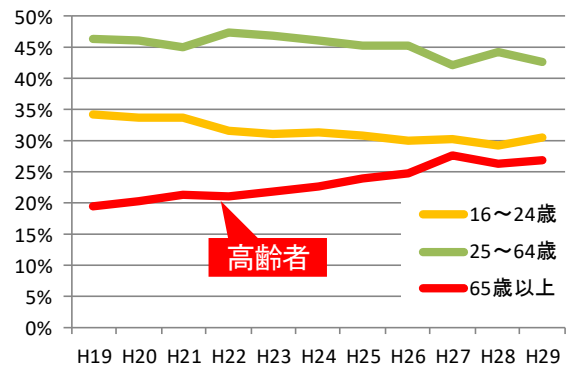


図17 人身事故の年齢別シェア

(3) 路線バスの廃止・減便

岡山市内における路線バスの運行区間は、利用者の減少により、1994年から2016年にかけて約24%減少し、周辺部において大幅に減便しています(図18、図19)。

また、平成30年以降においても、東区役所や尾上など、一部区間で路線延伸はあるものの、中心部と周辺部の生活拠点を結ぶ路線25kmが休止し、市域を跨ぐ地域間幹線系統4路線で減便となっており、周辺部におけるサービス水準の低下が続いています(図18)。

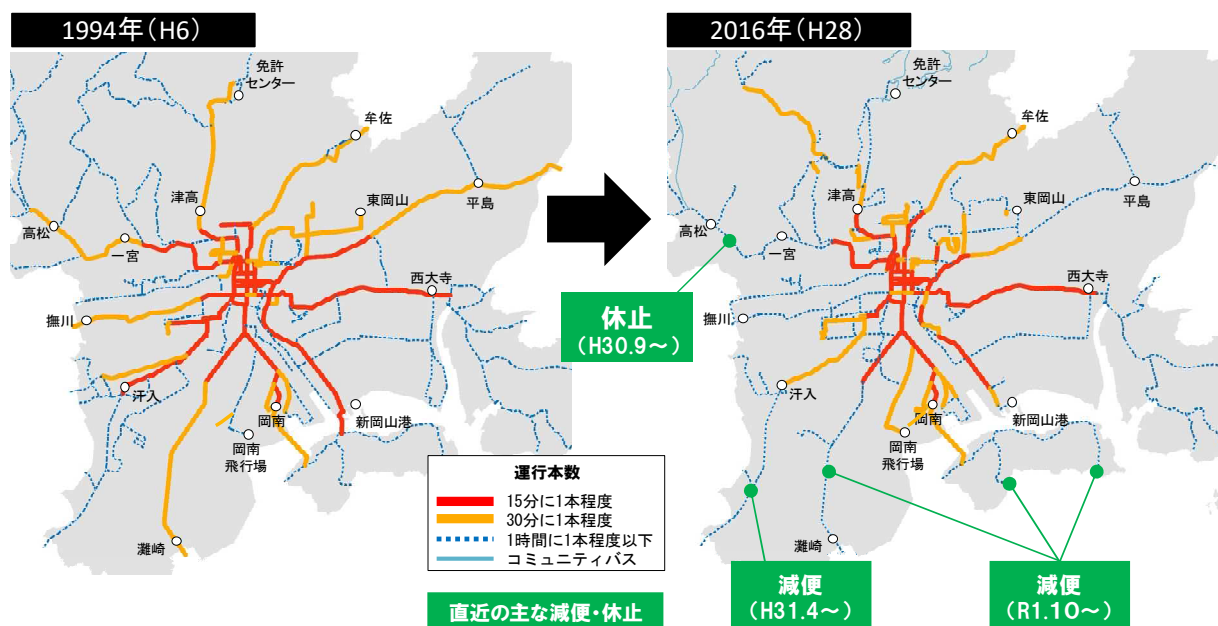


図18 路線バスの減便・廃止の実態 (1994年⇒2016年)

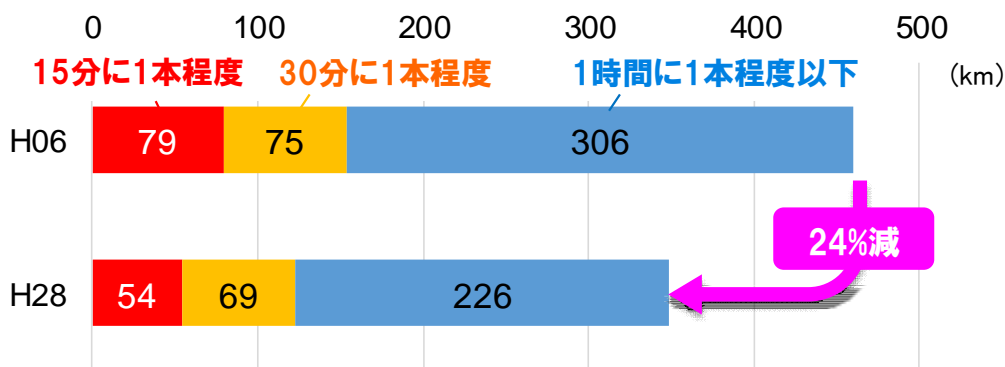


図19 路線バスの運行区間延長

岡山市内を運行するバス路線の収支率は84%（H30年度）であり、全193系統のうち154系統（81%）が赤字路線となっています。

今後、収支率を改善していかなければ、赤字系統について廃止・減便となる可能性があります。赤字系統がカバーする範囲は広く、これらの系統が廃止となった場合は、公共交通が利用できない高齢者等の交通弱者が増大します（図20）。

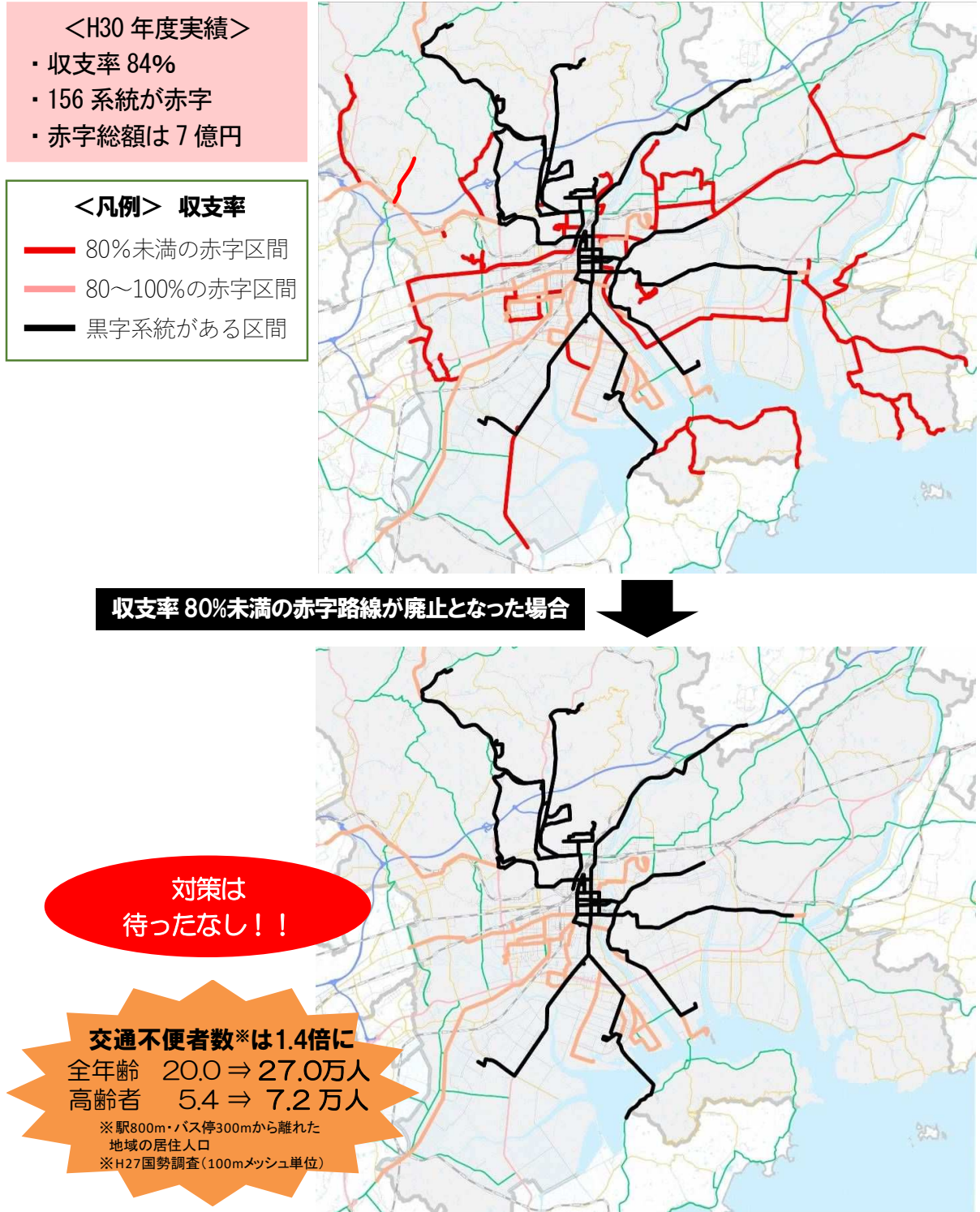


図20 路線バスの収支状況（岡山市関連系統、臨時便等を除く）