

利便性が高く 人と環境にやさしい 交通体系の構築について

資料 6-2



1 交通を取り巻く環境

2 岡山市総合交通計画について

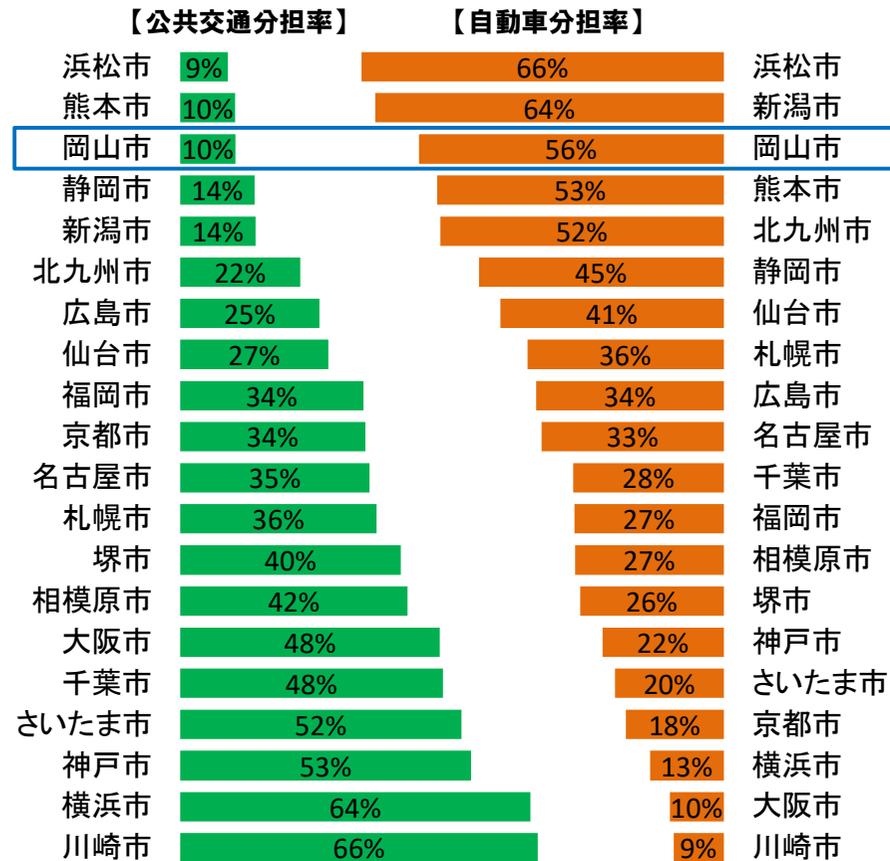
3 主要施策について

1. 交通を取り巻く課題

- 通勤・通学目的の交通手段分担率を政令指定都市で比較すると、本市の公共交通分担率は下から3番目、自動車分担率は上から3番目
- 本市の自動車分担率は40年間で約27%から約60%と倍増となり、一方で公共交通や徒歩の割合は半減

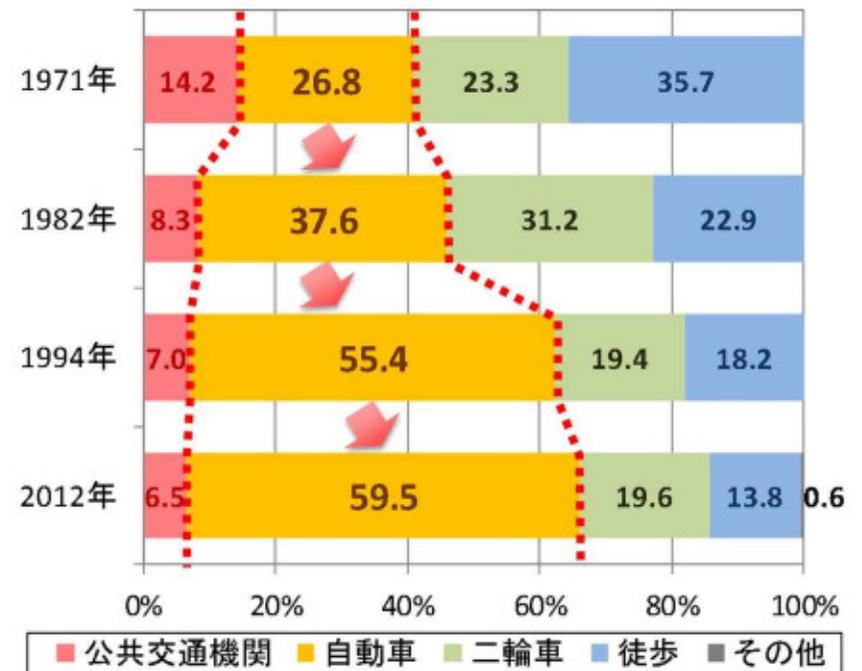
⇒ 自動車へ過度に依存した暮らしは、公共交通の利用者(収益)の減少を招き、路線の廃止・減便など、公共交通の衰退につながる

■ 通勤・通学目的の交通手段分担率



出典：国勢調査（2010年）

■ 交通手段分担率の推移



出典：交通実態調査（パーソントリップ調査）

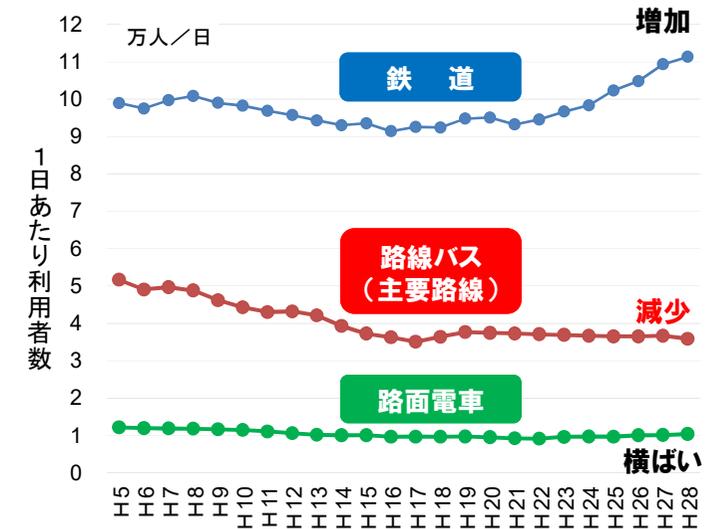
1. 交通を取り巻く課題

- 公共交通の利用者数は、鉄道が増加傾向、路面電車は横ばいの中、路線バスは20年前から3割減少
- 利用者の減少に伴い、路線バスの運行区間は20年間で24%減少し、また人口減少の大きい周辺部で大幅に減便
- 直近1～2年においても、都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
- 市内193系統のうち156系統が赤字（H30）であり、仮に、収支率80%（全体平均以下）の赤字路線が廃止となった場合、周辺部のバス路線は壊滅的な状況となり、交通不便者数は20万人から27万人に増加
- 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

⇒ 利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供するための対策が不可欠

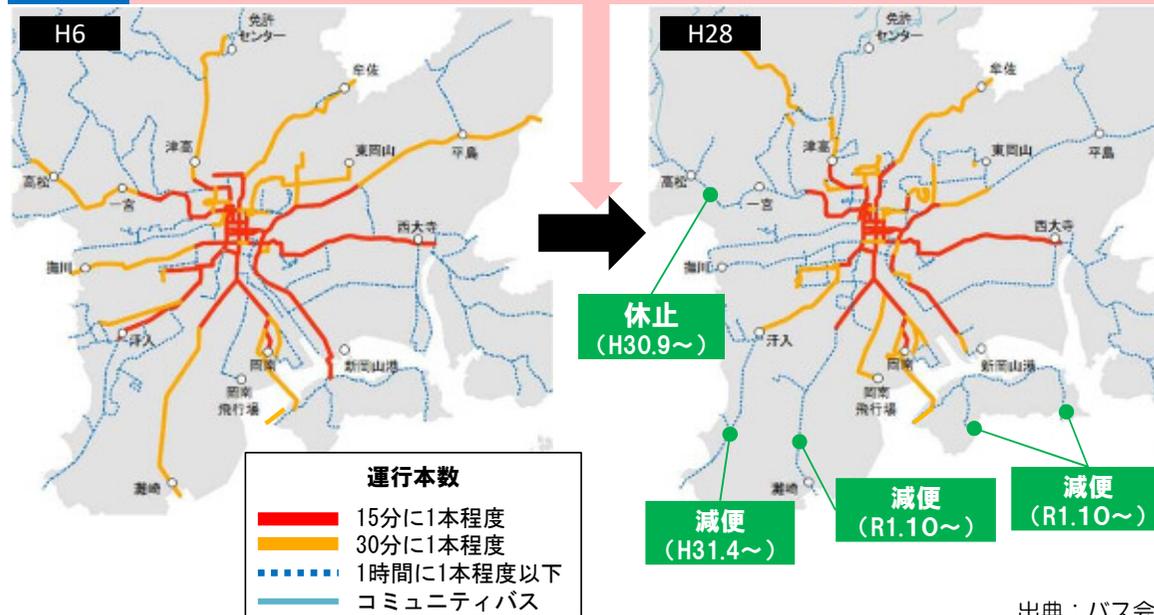
利用者数の推移

(出典) 交通事業者各社

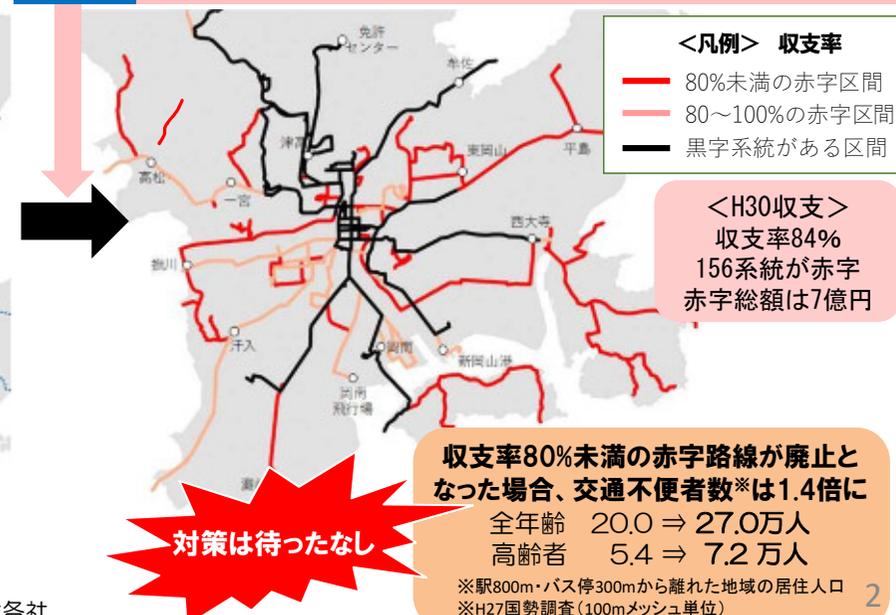


路線バスの減便・廃止

これまで 路線バスは利用者の減少に伴い、運行区間が20年間で24%減少し、人口減少の大きい周辺部で大幅に減便



これから このままでは、赤字路線の減便・廃止が続き、周辺部のバス路線は壊滅的な状況



出典：バス会社各社

1. 交通を取り巻く課題

- 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おり、**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」に対する不安感が高くなる傾向がある**
- ふだん車を運転している高齢者のうち、一定の割合の方が**移動手段がなくなることを理由に免許返納ができていない状況**

⇒ **車を運転できない高齢者が増えていく中で、特に周辺部において買い物や通院等の日常生活を支える移動手段の確保が不可欠**

- 自動車利用を前提とした暮らしが浸透したことで、本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
- その間に、都心の商品販売額のシェアや歩行者数は大幅に減少
- 自動車利用への依存と公共交通の衰退は、健康維持の基本となる「歩く機会」の喪失にもつながり、医療費の増大も懸念

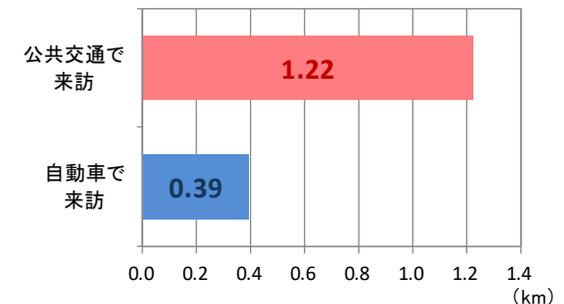
⇒ **都心の魅力を高めるとともに、都心へスムーズにアクセスできる公共交通ネットワークを構築し、岡山市全体の成長エンジンである都心のにぎわい創出と活性化を図る必要がある**

■ 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%

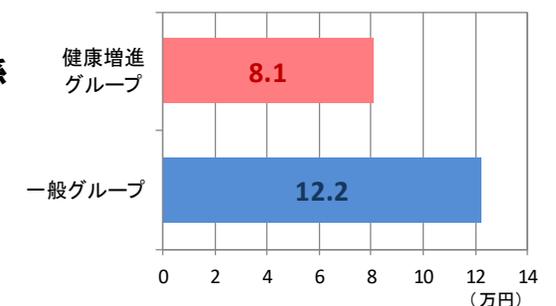
出典：2016年岡山市調査

■ 都心の来訪手段と歩行距離



出典：岡山市プロブパーソン調査

<参考> 健康増進と医療費の関係



出典：健康ポイントPJ

2. 岡山市総合交通計画について(H30.9策定)

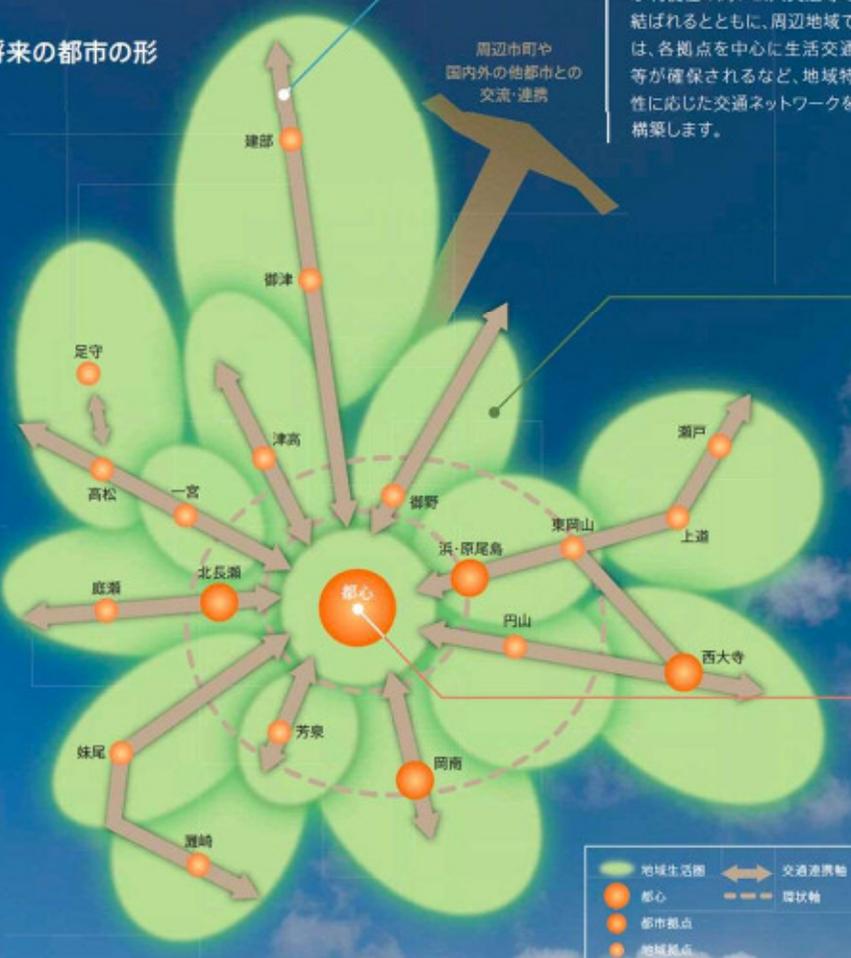
交通体系の将来像

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。

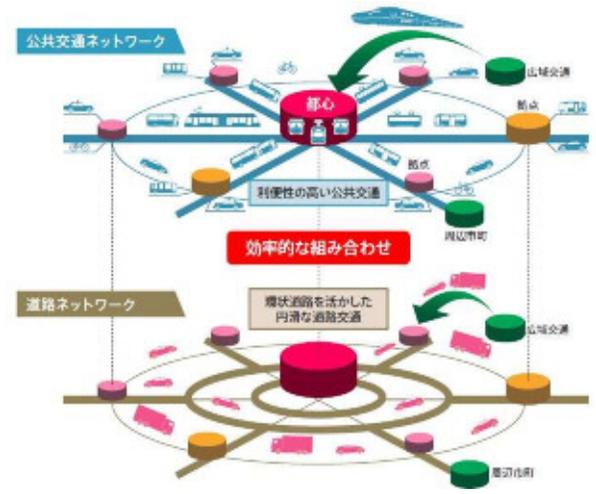
将来の都市の形



交通体系の将来像

1 都心一拠点間

都心・拠点間では、鉄軌道とバスを中心とする利便性の高い公共交通と、環状道路を活かした円滑な自動車交通を効率的に組み合わせることで、現在の自動車交通に依存した交通体系から、都心へのアクセス性に優れた、人と環境にやさしい、公共交通中心の交通体系への転換を目指すとともに、公共交通を軸としたコンパクトな市街地への誘導を図ります。



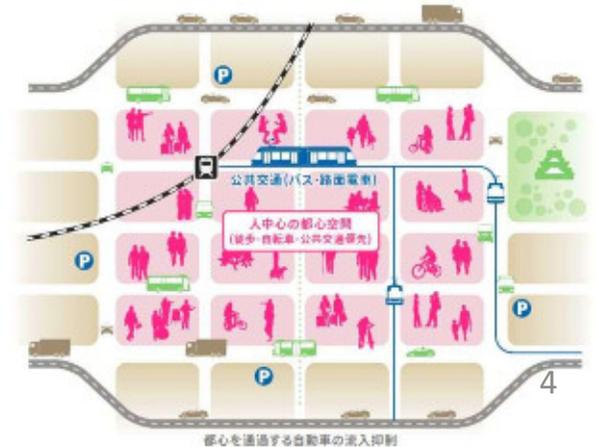
2 拠点(地域生活圏)

地域生活圏では、買い物や通院等の日常生活に必要な公共交通の維持・確保を図りながら、地域特性に応じて、徒歩・自転車・自動車・生活交通等を組み合わせて、拠点にアクセスしやすい交通ネットワークの形成を目指します。



3 都心

都心内では、トラフィックゾーンシステムの考え方を取り入れ、都心内の自動車交通の減少により、都心内の交通空間を、歩行者・自転車・公共交通中心の空間に再生し、人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指します。



(1) 公共交通ネットワークの再構築(地域公共交通網形成計画 等)

- 持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、現在大きな議論となっている路線バスの問題も含め、全ての交通事業者と協議をする法定協議会を新たに設置
- 公共交通ネットワークの再構築に向けた基本計画となる地域公共交通網形成計画の策定及び推進に取り組む



■ 現状の収支状況(H30年度)



- ・ 収支率84%
- ・ 156系統が赤字
- ・ 赤字総額は7億円

対策は待ったなし



(2) 桃太郎線LRT化

- 桃太郎線LRT化により、都心と一宮・高松方面の連携軸を強化し、桃太郎線沿線を含む周辺部の活性化と吉備路の観光振興を図る
- 桃太郎線沿線には、質の高い観光資源が複数あるが、桃太郎線との交通アクセス機能が十分ではなく、地域振興の観点からも、沿線地域全体での利便性の高い交通ネットワークの形成を図る

将来イメージ(案)



LRT化のイメージ

- 時刻表いらずの高頻度運行へ増便**
ピーク時は15分に1本、オフピーク時は20分に1本程度に増便することを想定
- 新駅設置でアクセス圏域を拡大**
新駅を整備し、桃太郎線(吉備線)のアクセス圏域を拡大
- 交通結節機能の強化**
路線バスや生活交通、パーク&ライド等、他の交通手段との乗り換え環境の整備
- 駅と車両のバリアフリー化**
低床車両の導入と駅のバリアフリー化により、車椅子やベビーカーなど、あらゆる人の利用環境を改善
- 環境負荷の低減**
自動車利用からの転換と路線の電化による環境負荷の低減
- シンボル性の向上**
桃太郎線(吉備線)沿線地域のシンボルとなる魅力的な車両の新規投入



ストラスブール(フランス)

- ①吉備線のLRT化による機能強化
- ②交通結節点整備
- ③アクセス交通の確保
- ④観光地へのアクセス強化
- ⑤大学へのアクセス強化
- ⑥病院へのアクセス強化

(3) 生活交通の確保

- 市内の公共交通が不便な地域に約20万人が居住しており、このような地域の買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保するため、**新たな生活交通の導入を進める**
- すでに運行中の生活交通についても、ニーズに応じた運行改善や利用促進に取り組む

**デマンド型乗合タクシー
運行または導入検討地区
(6地区)**

1 既存のコミュニティバス等の維持・改善

- 御津建部コミュニティバス
- 足守地区生活バス

2 交通不便地域への新たな生活交通の導入

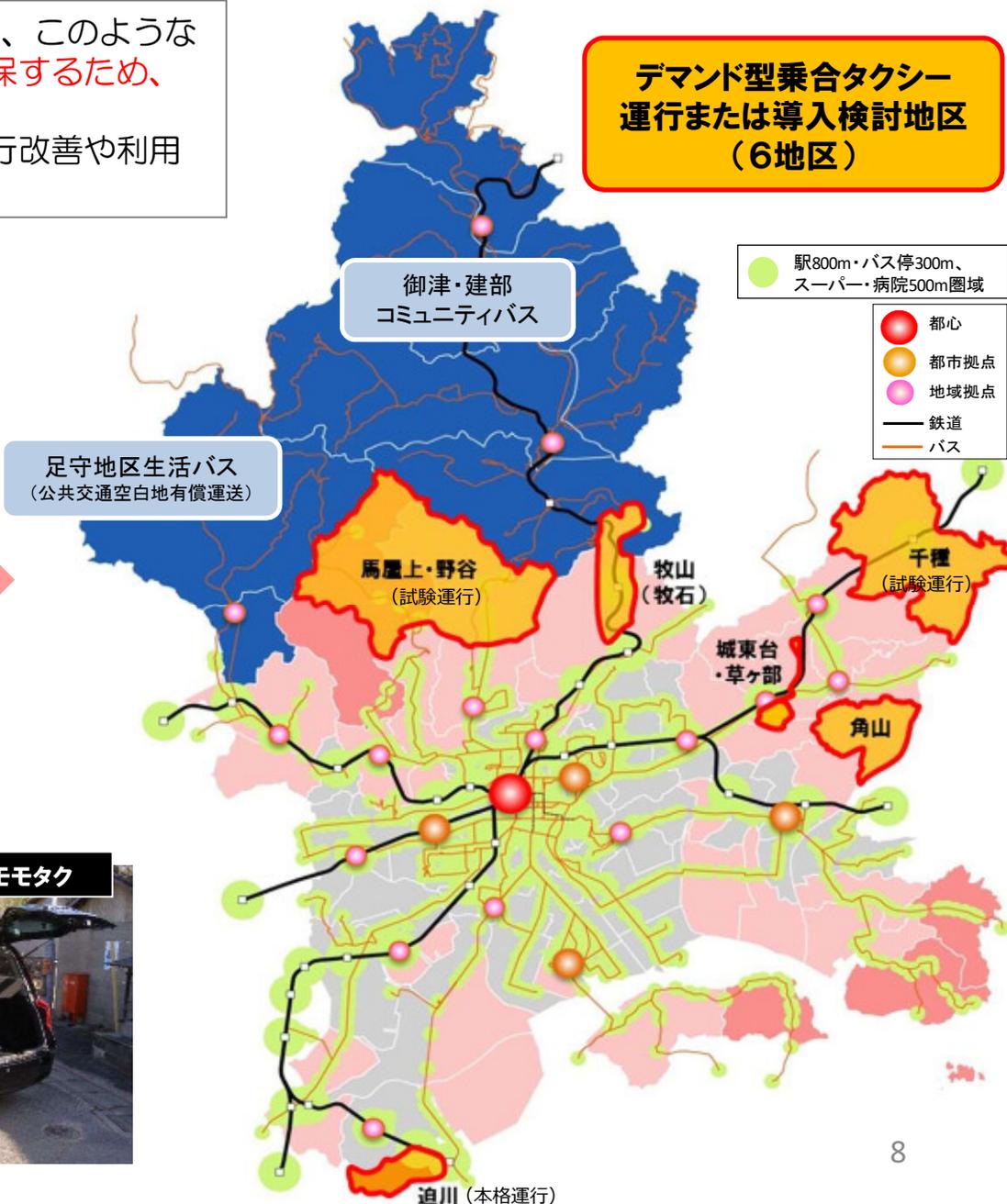
③10年間で10地区導入目標(総合交通計画より)

移動が不便な高齢者の割合が高い地域

- 駅から800m、バス停から300m以上離れており、かつスーパー・病院のいずれかから500m以上離れている人口(住基ベース)

交通不便者の高齢者割合

30%未満
30%以上40%未満
40%以上50%未満
50%以上



(4) 路面電車の岡山駅東口広場への乗り入れ

- 県都岡山の玄関口である岡山駅は、公共交通ネットワークの要であり、市内で最も人の往来の多い場所
- 岡山駅を「おもてなし」と「にぎわい」の拠点として、まちなかへの人の流れを効果的に生み出すため、駅前広場の利用者が交通手段を自由に選択できるように、**路面電車を乗り入れることで、岡山駅の交通結節機能を一層の強化を図る**

1. 岡山駅前広場整備のコンセプト

公共交通を中心とした
「**人が主役**」のにぎわい拠点となる広場

2. 岡山駅前広場のデザインコンセプト

- 後楽園に「見立て」た、緑あふれる《都市の庭園広場》としての岡山駅前広場デザイン
- 人が主役の《にぎわい拠点》と《公共交通拠点》となる駅前広場ゾーニング
- 岡山らしさを感じられる《県産材》の自然材料や配色でまとめた統一感のあるデザイン



大階段から桃太郎大通りを望む



桃太郎像を望む



点在する階段



公共交通案内所兼待合所を望む



電停のわかりやすさ向上



乗り換え時間の短縮

安全性の向上

政令市岡山の顔づくり

都心内の回遊性向上・活性化

(5) 路面電車のネットワーク化(延伸・環状化)

- 人口減少、高齢社会の進呈を踏まえ、持続可能なまちづくりを進めていくためには、都心部や都心縁辺部において、利便性が高く効率的な公共交通ネットワークの構築が必要であると考え、**定時性、速達性、経路のわかりやすさに優れ、輸送力の高い交通手段である路面電車の延伸・環状化（ネットワーク化）を推進**

路面電車ネットワーク化の候補路線

短期

区間	起点	経由	終点
④	大雲寺前電停	岡山芸術創造劇場	西大寺町電停

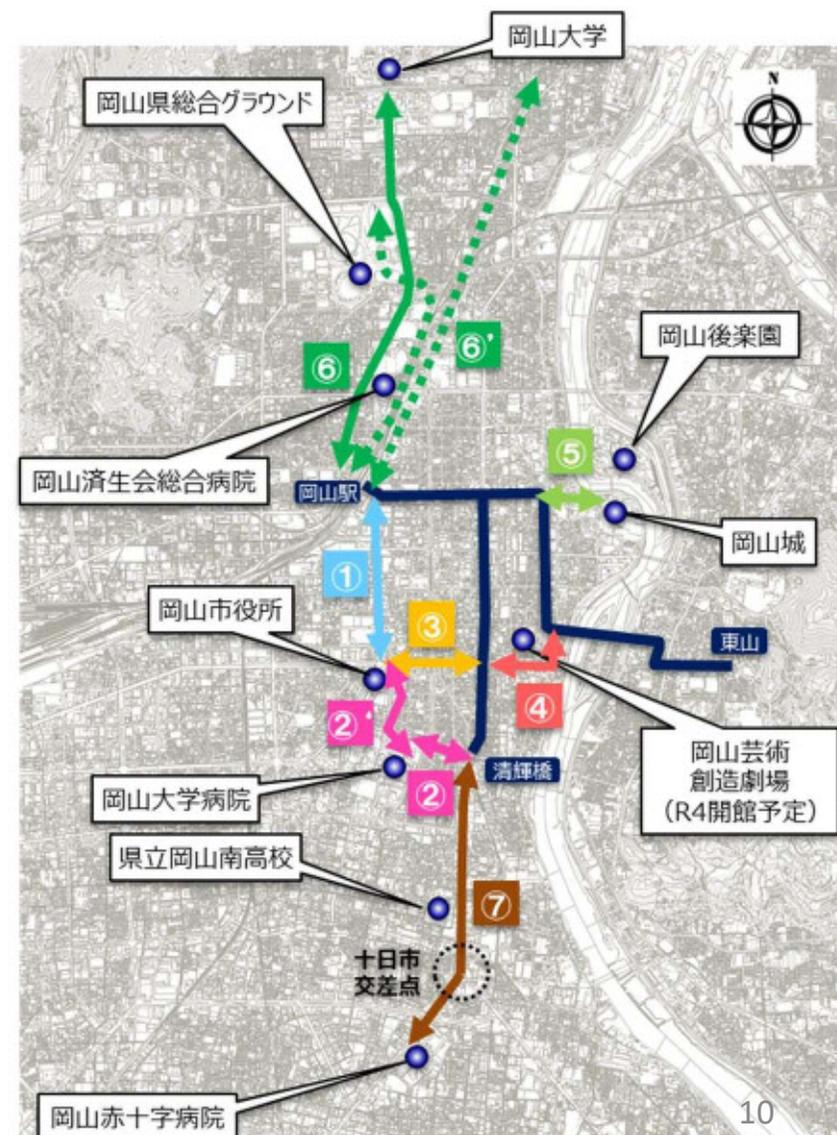
中期

道路交通への影響、用地買収の必要性及びバスへの影響等の様々な課題への対策等を検討する必要がある。

区間	起点	経由	終点
①	岡山駅東口	市役所筋	岡山市役所
②	岡山市役所	細街路	大学病院
③	岡山市役所	-	大雲寺電停
⑤	城下電停	-	石山公園
⑥	岡山駅西口	JR津山線乗り入れ 岡山県総合グラウンド	岡山大学

長期

区間	起点	経由	終点	備考
②	大学病院	-	清輝橋電停	・実現にあたり道路交通への影響が大きいため、緩和対策や用地買収が必要
⑦	清輝橋電停	岡南営業所	岡山赤十字病院	・実現にあたり道路交通への影響が大きいため、緩和対策や用地買収が必要 ・岡南営業所終点、十日市交差点の整備も検討



(6) 県庁通り 歩いて楽しい道路空間創出事業

- 都心の2つの賑わいの核「岡山駅周辺エリア」と「旧城下町エリア」を結び、また人優先の魅力を引き出すポテンシャルを持った『県庁通り』において、賑わいの創出や回遊性の向上の観点から、「歩いて楽しい道路空間の創出」と「魅力を感じられる空間の創出」を実施する

●「車中心」から「人優先」の安全で快適な「歩いて楽しい」道路空間の創出

①道路空間の再構築(ハード施策)

車道を2車線から1車線化し、歩道を拡幅することで快適な歩行空間を創出する。

●魅力を感じられる空間の創出

②官民連携による県庁通りの魅力づくり(ソフト施策)

空き店舗や空き地等、低未利用地の有効活用や道路空間の利活用等に向けた検討を行うなど官民連携による都市再生(リノベーション)を進める。

道路空間を活用した賑わいづくり

これまで通行するために使われていた道路(歩道)空間を、オープンカフェなど賑わいのために活用できるように、沿道の方等と連携して仕組みやルールを検討。

実験的に歩道の一部を活用した
オープンカフェ
1M KENCHO-DORI PROJECT ▶



◀ 整備前



整備後 ▶

◆ 安全で快適な歩行空間

車道を2車線から1車線にすることによる歩道拡幅、自転車レーンの設置、連続照明の設置等により安全で快適な歩行空間を創出

◆ 街路樹による憩いの空間

街路樹をすべて植替えることで十分な緑陰を確保し、風格のある緑豊かな通りを演出

◆ 通りへ行ってみたくと思わせる魅力ある空間づくり

歩道の一部が沿道の民地と一体となってオープンカフェなどに利用され、人々が集い、ベンチでくつろいだり出来るよう検討