

25/11/11

「現状診断・課題の洗い出し」に関する進捗報告

0. 現状診断についての実施方針

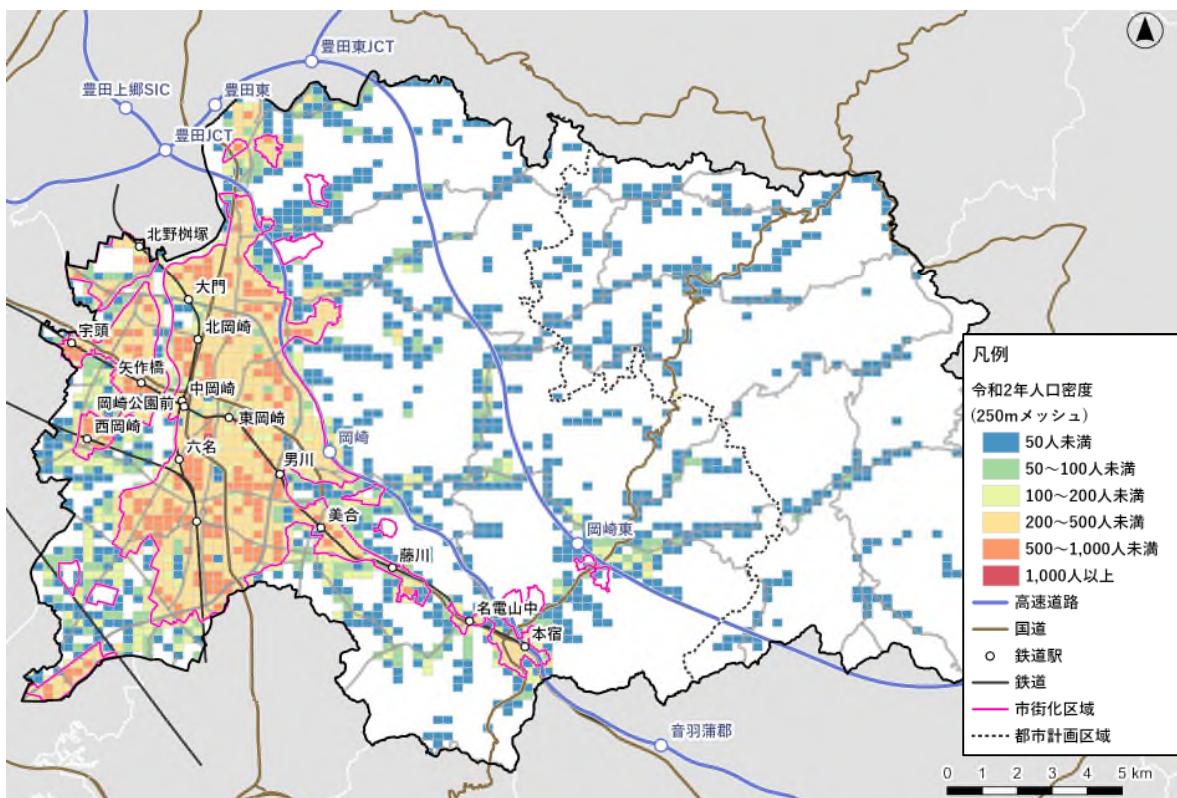
現状診断は下記の通りの実施方針で進めています。

- ①人口情報、②地域特性情報、③交通ネットワーク情報、④交通サービス利用状況、
⑤潜在需要情報を重ね合わせ、物理的な「交通空白」エリアの抽出を行う。
- 地域特性情報、④交通サービス利用状況、⑤潜在需要情報についてはアンケート調査において、市民意識として把握し情報として加味して診断する。

1. 岡崎市の現状診断の材料について

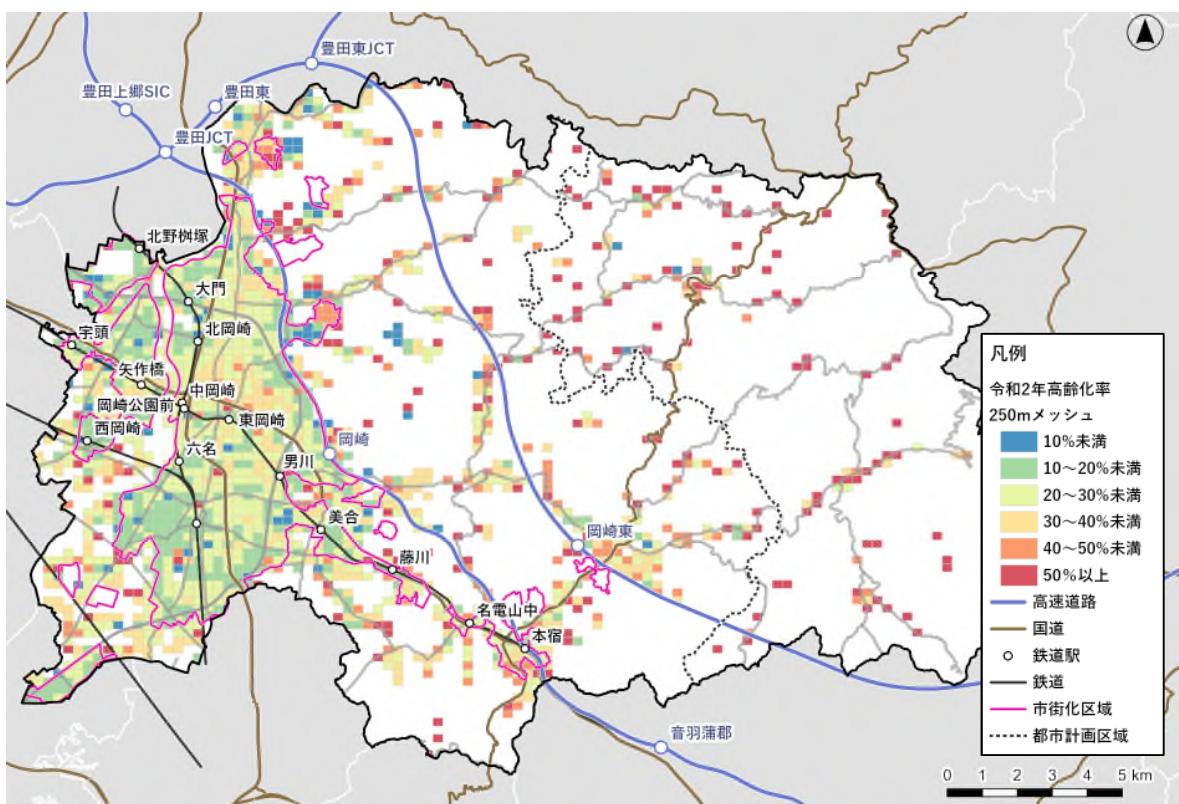
① 人口情報

- ・令和元年をピークに以降は減少傾向。現在 38.3 万人
- ・高齢化率は全国値と比較して約 5% 程低いが、上昇し続けている。現在 24.8%
- ・人口分布は市西部の鉄道沿線に集中、東部の中山間地域は人口密度が低く疎らに人口が分布。
- ・市西部の人口が集積している地域では高齢化率は比較的低いが、市の外縁部や中山間地域では高齢化率が高く、50% 以上となる地域も存在



資料：国勢調査（令和 2 年）

図 1 人口分布



資料：国勢調査（令和2年）

図 2 高齢化率（250 メッシュ）

② 地域特性情報

- ・主要な医療施設、商業施設は市街化区域内にまんべんなく立地
- ・市民の日常の主な目的地は、市西部の市街地内の病院、商業施設、市役所となっている。
- ・これらの施設の主な利用時間と公共交通サービスの実態を比較し、課題を抽出する（サービス状況可視化後の予定）
- ・立地適正化計画では、鉄道駅やバスターミナル、主要バス停周辺を都市拠点、準都市拠点、地域拠点に設定されており、公共交通サービスとの連携が求められている。

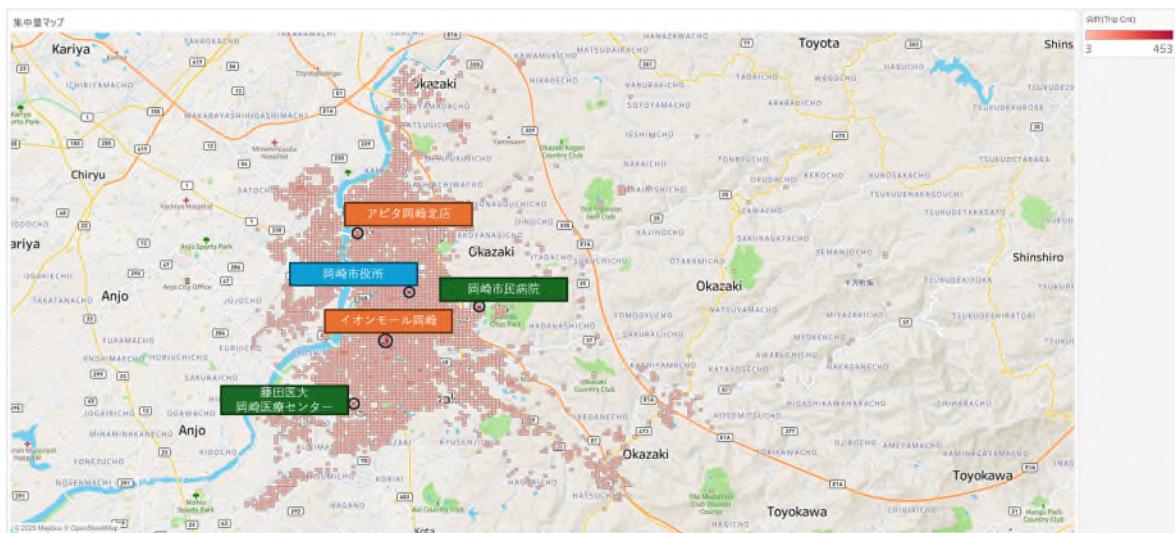


図 3 平日の主な目的地（岡崎市内トリップ、平日・車）

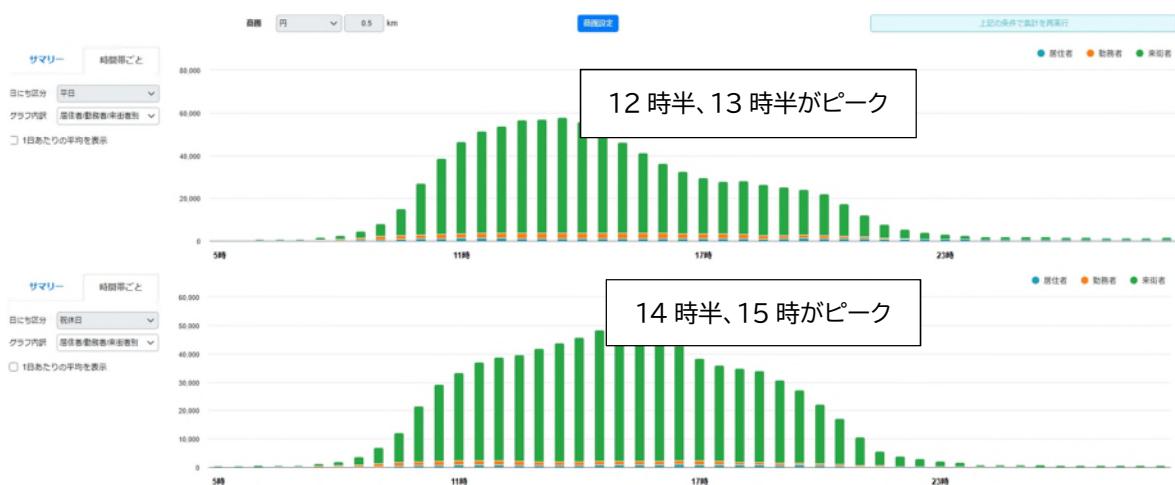
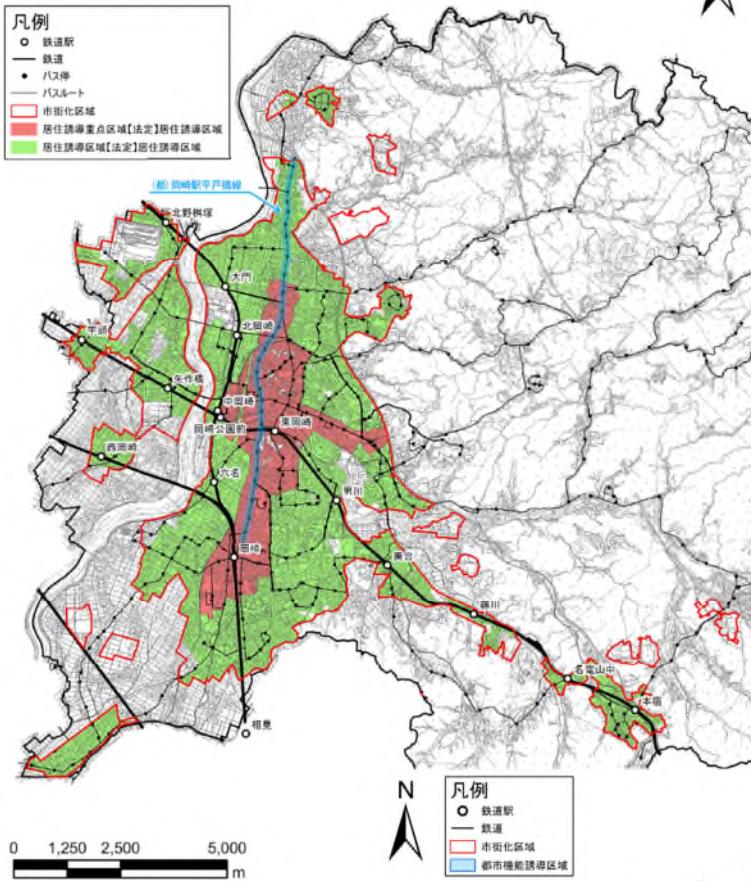


図 4 イオンモール岡崎来訪時間（上：平日、下：祝休日）

※都市再生特別措置法や都市計画運用指針等の関係法令に基づき、市街化調整区域、
保安林の区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域
及び工業専用地域を居住誘導区域及び居住誘導重点区域から除外

凡例

- 鉄道駅
- 鉄道
- バス停
- バスルート
- 市街化区域
- 居住誘導重点区域【法定】居住誘導区域
- 居住誘導区域【法定】居住誘導区域



0 1,250 2,500 5,000
m

凡例

- 鉄道駅
- 鉄道
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域

<都市拠点>
居住誘導重点区域における中心拠点。市内外の面域を想定した広域的な拠点。
都心ゾーンの東岡崎駅周辺、西岡崎駅周辺を都市拠点に位置づけます。



<準都市拠点>
都市拠点と共に「居住誘導重点区域」を形成し、比較的広いから人が集まる面域を想定する拠点。
バス路線の南北軸、東西軸におけるバス路線の集積地や主要地区面整理事業等の新たなまちづくりが進む地区的周辺を準都市拠点に位置づけます。



<地域拠点>
駅周辺を対象と想定する拠点。
公共交通機関を利用して都心ゾーンにアクセス
することができる鉄道駅周辺、主要なバス停周辺を地域拠点に位置づけます。

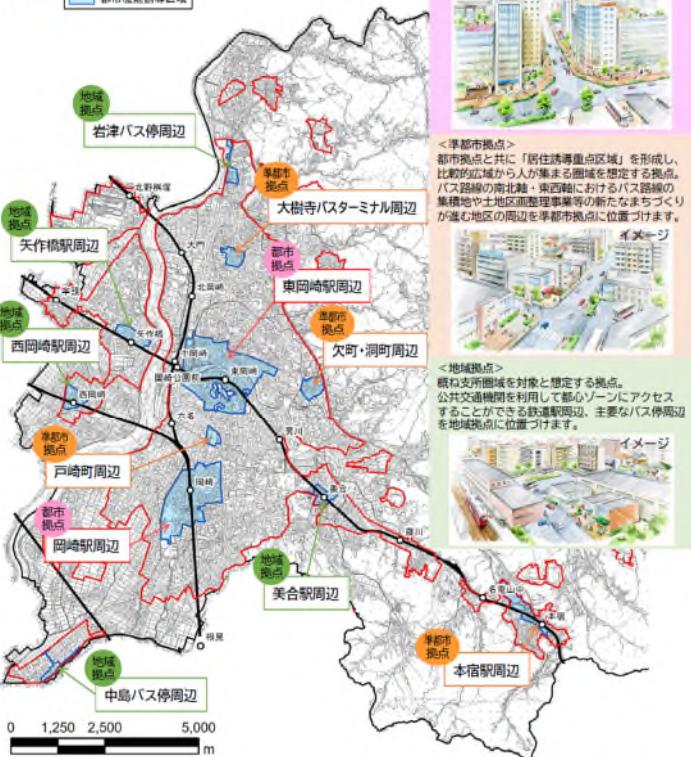


図 5 立地適正化計画で定められた区域・拠点等

③ 交通ネットワーク情報

- ・鉄道路線網は、JR 東海道本線 2 駅、名鉄名古屋本線 9 駅、愛知環状鉄道 6 駅の、3 路線 17 駅で形成
- ・コミュニティ交通は額田地域で 4 路線運行。

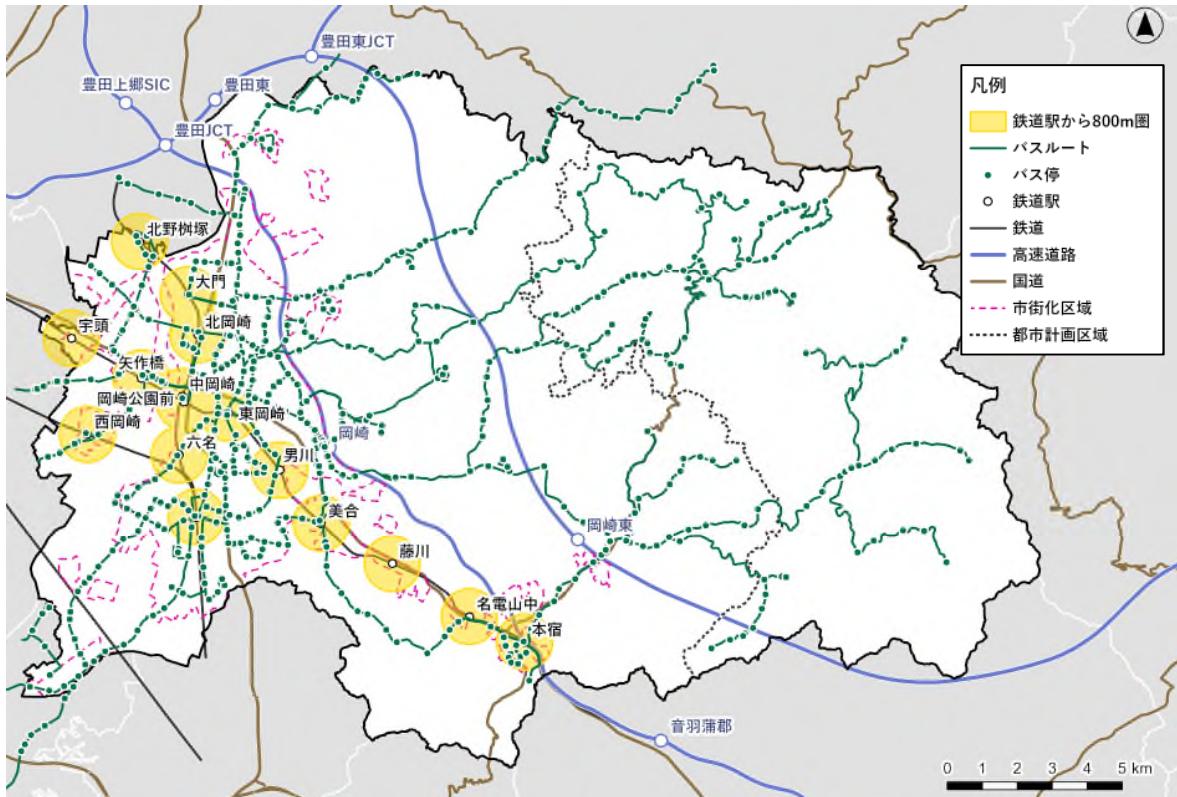


図 6 市周辺の鉄道・バス路線

④ 交通サービス利用状況

- ・自動車分担率が愛知県全体や中京都市圏と比較して高い（約 6 割超）
- ・鉄道 3 路線の利用者数は、約 2,414 万人。令和元年と比較していずれも減少。（名鉄が半分を占める）
- ・利用が多い駅は、東岡崎駅（630 万人／年）、岡崎駅（594 万人／年）
- ・岡崎市のバス路線の維持に向けて、不採算バス路線に対し補助金を交付しており、近年は 4 億円前後で推移している
- ・コミュニティ交通は額田地域で 4 路線運行。年間 4,500 人程度の利用で、下山地区線（ささゆりバス）が約 9 割を占めている。
- ・利用状況については、市民、高校生、保護者、大学生アンケートと地域別意見収集を取りまとめ中。各種アンケート結果速報は別添資料を参照。

⑤ 潜在需要情報

- ・アンケート結果より、自動車からの転換を期待できる目的地の抽出や、サービスがあるにもかかわらず使われていない逸失需要を整理する。(アンケート結果整理中)

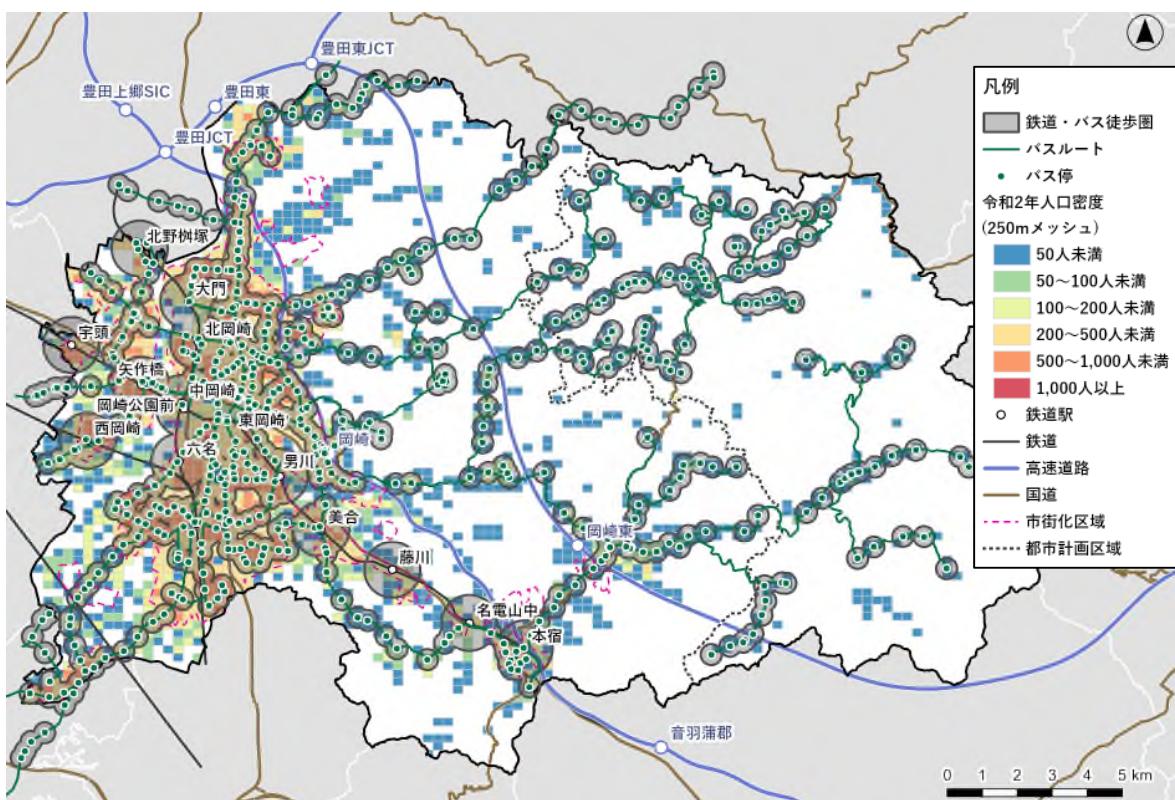
2. 現状診断結果を踏まえた課題の洗い出しについて

現状診断は下記の通りの実施方針で進めていく予定です。

- 交通空白地について、①空間（徒歩圏域における利用できる公共交通の有無）と②質（利用したい時、利用したい行き先にあるか等）の両面から抽出し、それについて対応策を検討する材料とする。
- 現状診断結果を踏まえて、下記の3つの観点から課題の洗い出し・整理を行う。
 - 観点① “空間的” 交通空白地における移動の確保
 - 観点② 公共交通軸と拠点の充実・保証
 - 観点③ 持続可能性・実現可能性の確保

① 空間的交通空白地

- ・市街化区域の大部分は鉄道・バスの徒歩圏に含まれており、徒歩圏に対する人口カバー率は、市域全体で78.1%となっている。
- ・ただし、岩津地区や東部地区、六ッ美地区等を中心に非カバー圏域が広がっており、不便なエリアもある。



※鉄道駅の徒歩圏800m、バス停の徒歩圏300mとして算出

資料：岡崎市資料、安城市HP、西尾市HP、各事業者HP

図 7 交通空白地の状況

- ・空間的交通空白地については、そのほか、アンケート結果を活用し下記を抽出予定です
- ・高齢者の徒歩圏域（アンケート結果で把握）に路線バスの停留所がないエリア
- ・将来の高齢人口分布を踏まえた場合の非カバー圏域

② 質的交通空白地

- ・こちらについては、路線バスのサービス提供状況を入手／作成後に下記を抽出作業予定です。
- ・市民の主な目的地のバス停留所の運行頻度が利用時間帯に対応していない、目的地までの交通網が無いエリア
- ・利用したい時間帯に運行していないエリア、目的地と交通網があつてない

■ 「現状把握部分」の目次構成

| 項目 | 詳細 |
|--------------------|--|
| 2.1 上位・関連計画の整理 | 省略 |
| 2.2 現状診断 | |
| 2.2.1 岡崎市の概況 | 人口と世帯数の推移 年齢別人口 昼夜間人口比率 人口分布 高齢化率 土地利用 施設立地（医療、商業等） 商業・観光 福祉 交通網（道路網、鉄道・バス路線、交通空白地） |
| 2.2.2 岡崎市の交通の現状 | 交通手段の構成 鉄道（乗客数、補助事業） 民営路線バス（利用者の推移、路線別利用状況、時間帯別の利用者数、補助事業） コミュニティ交通（利用者数推移、概況、市負担額） 予約制乗合タクシー（概況、利用者数、市負担額推移） タクシー 通学バス 自動車（交通量、旅行速度、事故、主要渋滞区間） 自転車 移動販売 |
| 2.2.3 交通を取り巻く潮流の変化 | 持続可能な開発目標 高齢社会における運転手の確保 公共交通と連携した健康増進 交通安全性の向上（人身事故件数、死傷者数推移等） 環境改善に対する社会的要請（CO ₂ 排出量推移等） 大規模災害への対応（緊急輸送道路網図） 交通分野へのICT技術の活用（自動運転、MAAS、グリスロ、電動キックボード等） |
| 2.3 アンケート調査 | |
| 2.3.1 市民アンケート調査 | |
| 2.3.2 高校生アンケート調査 | |
| 2.3.3 保護者アンケート調査 | |
| 2.3.4 大学生アンケート調査 | |
| 2.4 地域別の意見収集 | オープンハウスでの意見収集結果（地域別の特徴整理） |