



岡山市総合交通計画

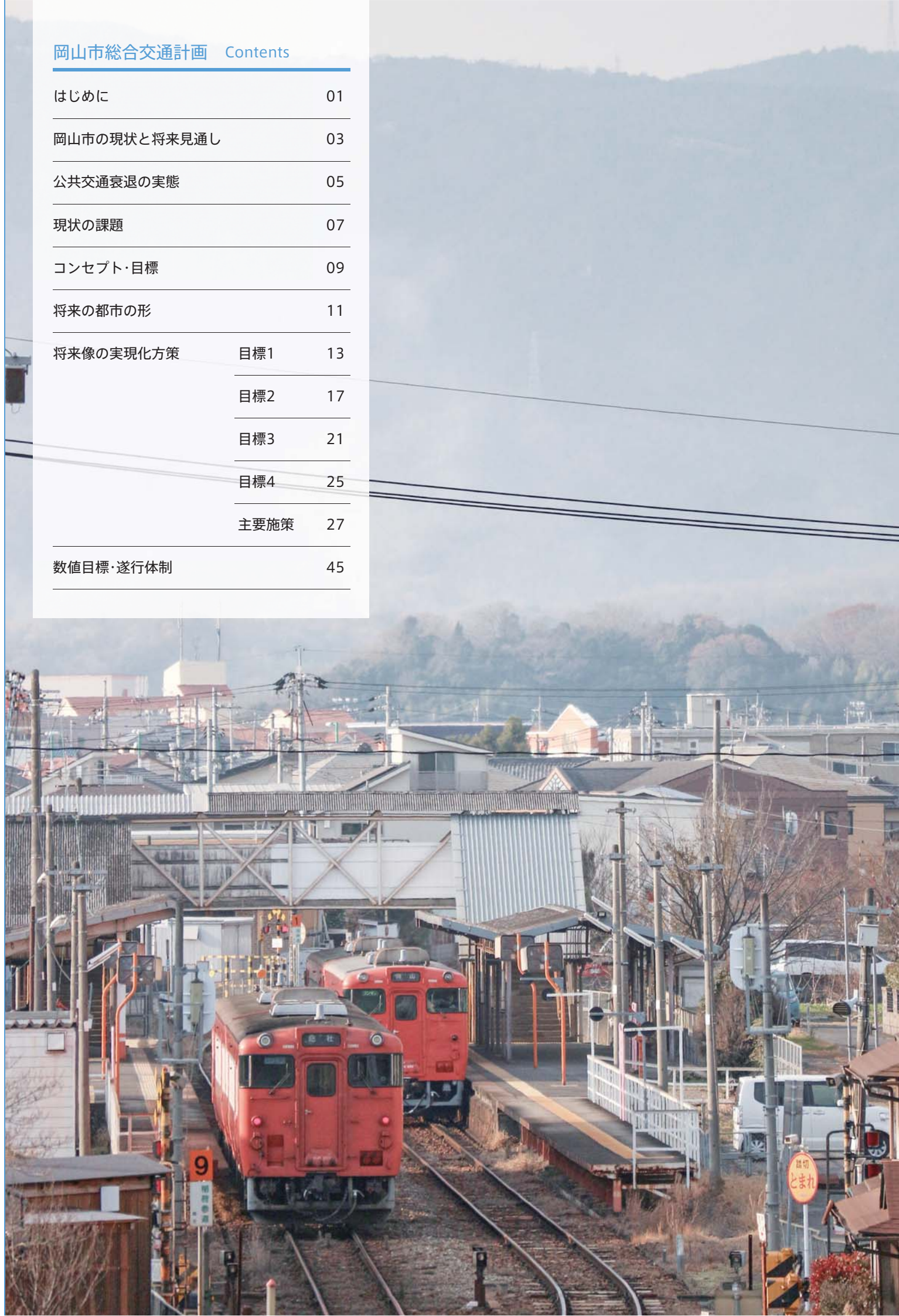
Okayama City Comprehensive Transportation Plan

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
公共交通衰退の実態	05
現状の課題	07
コンセプト・目標	09
将来の都市の形	11
将来像の実現化方策	目標1 13
	目標2 17
	目標3 21
	目標4 25
	主要施策 27
数値目標・遂行体制	45



はじめに

□□□□□□□□■□□□□□□□□■□□□
 □□□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□
 □□□■□□□□□□□□■□□□□□□□□□
 ■□□□□□□□□□■□□□□□□□□□■□□
 □□□□□□□■
 □□□□□□□□■□□□□□□□□■□□□
 □□□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□
 □□□■□□□□□□□□■□□□□□□□□□
 ■□□□□□□□□■□□□□□□□□□■□□
 □□□□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□
 □□□□■□□□□□□□□■□□□□□□□□□
 □■□□□□□□□□■□□□□□□□□□■□□
 □□□□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□
 □□□□□■□□□□□□□□□■
 □□□□□□□□■□□□□□□□□□■□□□
 □□□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□
 □□□■□□□□□□□□■□□□□□□□□□

□□□□□□□□■□□□□□□□□■□□□□
 □□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□□
 □□□■□□□□□□□□■□□□□□□□□□
 ■□□□□□□□□■□□□□□□□□□■□□
 □□□□□□□■
 □□□□□□□□■□□□□□□□□■□□□□
 □□□□□□■□□□□□□□□■□□□□□□
 □□□■□□□□□□□□■□□□□□□□□□
 ■□□□□□□□■□□□□□□□□□■□□□
 □□□□□□□■□□□

岡山市長 大森 雅夫





岡山市の現状と将来見通し

自動車中心の交通体系と 交通問題に対する市民意識が変わらなければ 誰もが暮らしやすく住み続けたい岡山市の実現は困難



人口減少、高齢化、多様化する市民生活

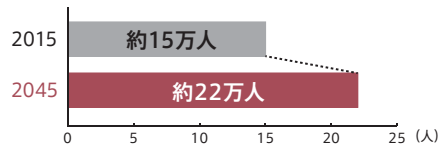
岡山市の人口は、今後30年で約5万人減少し、その間に、高齢者(65歳以上)は、約7万人増加し、3人に1人が高齢者となる見通しです。また、働く女性の増加や、都心部への人口回帰、市内観光客数の増加など、取り巻く状況は多様化しています。

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、岡山市推計(2014)

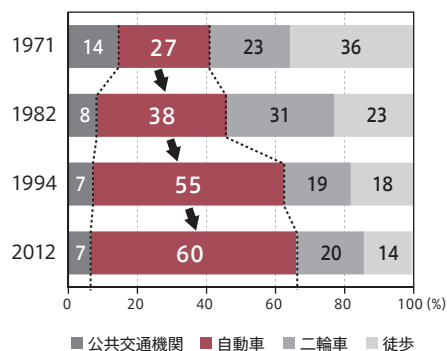


自動車利用への過度な依存と公共交通の衰退

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たため、周辺部を中心に廃止・減便となり、市内の路線バス運行区間は20年間で約4割減少しています。

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:岡山市バーソントリップ調査



市街地の郊外化と都心部のにぎわい低下

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。



環境負荷の増大と低下する環境意識

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。



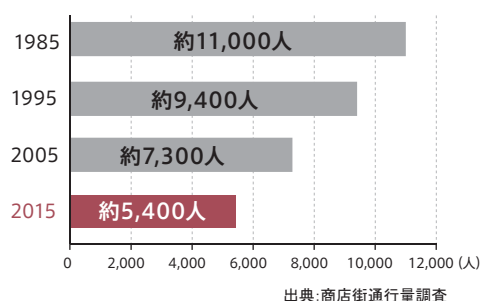
財政負担を緩和するための都市づくりと健康増進

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。



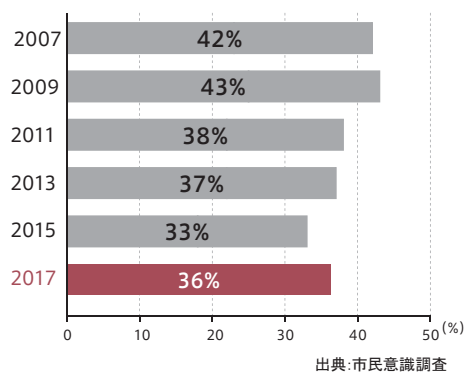
■都心部の歩行者数の推移

(1985年～2015年の間、連続で調査された40断面の平均値(両方向))



■環境意識の変化

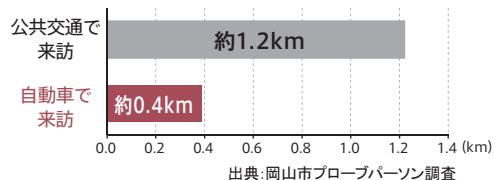
(自家用車を控え電車・バス・自転車などを使っている又はできるだけ使っている人の割合)



■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



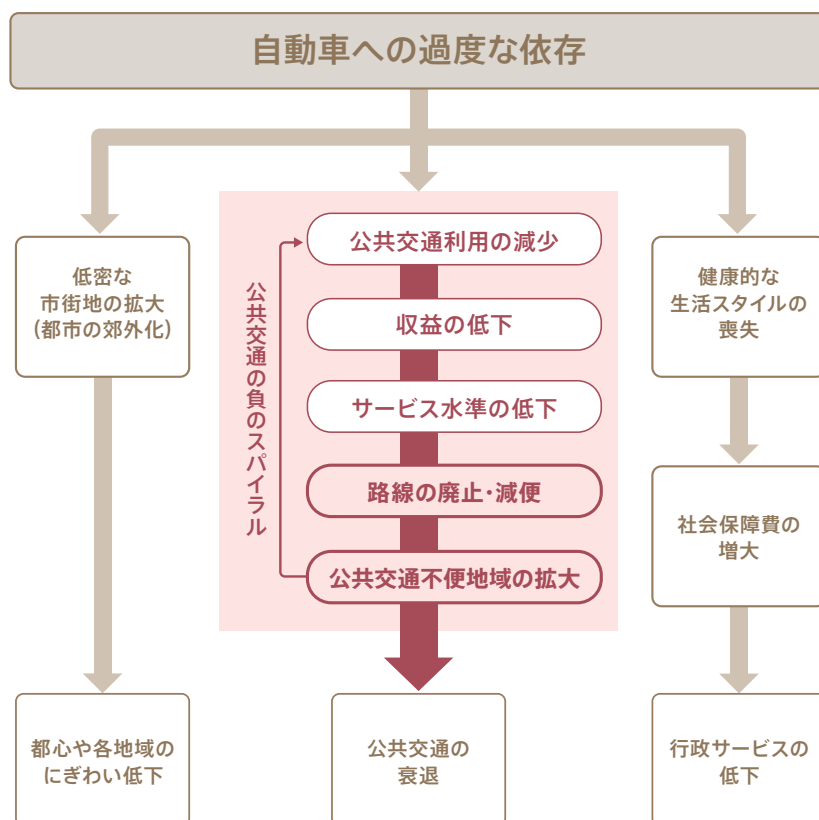
このまま放置すると 移動困難なまちへと 大きく衰退

自動車利用への過度な依存と低密な市街地の拡大によって、公共交通は負のスパイラルに陥っています。その結果、路線バスは廃止・減便が続き、駅から800m、バス停から300m以上離れた公共交通の利用が不便な地域に居住する人口は、現在、約20万人（そのうち65歳以上の高齢者が5万人）となっています。運転免許を持たない若者も増えています。市民生活を維持し、まちの活力を取り戻すためには、公共交通を正のスパイラルに転換させる必要があります。

自動車へ過度に依存した暮らしの進行による影響

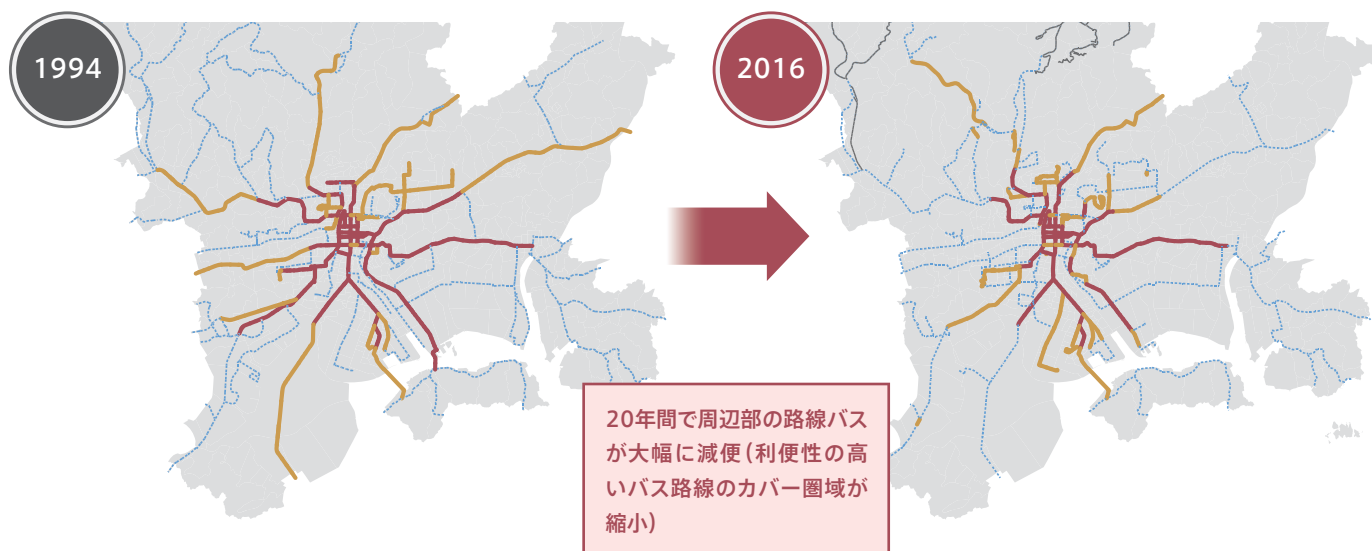
自動車へ過度に依存した暮らしは、公共交通利用者の減少、また、公共交通事業者の収益低下を招きます。

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。



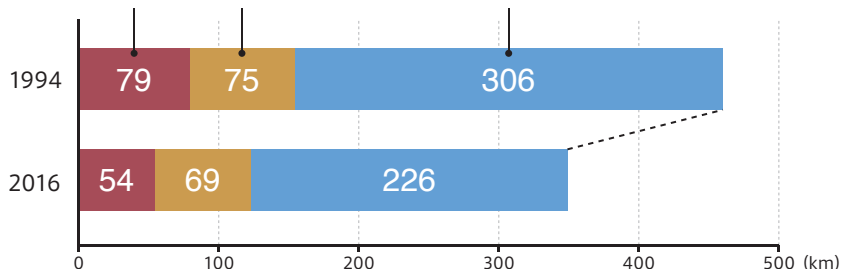
≫路線バスの廃止・減便の実態

【路線バスの運行区間／便数別(H6⇒H28)】



■路線バスの区間延長

15分に1本程度 30分に1本程度 1時間に1本程度、又はそれ以下



【凡例(運行本数)】

- 1時間に1本程度、又はそれ以下
- 30分に1本程度
- 15分に1本程度
- コミュニティバス

※運行本数

1時間に1本程度: 17時間(6~22時台)×1本=17 ≒ 15本/日
 30分に1本程度: 17時間(6~22時台)×2本=34 ≒ 35本/日
 15分に1本程度: 17時間(6~22時台)×4本=68 ≒ 70本/日



現状の課題

岡山市が抱える17の課題

岡山市の交通に関する現状として、右に示す17の課題が挙げられます。モータリゼーションを主因とする課題と、利用者の視点からみた課題があり、これらの課題を包括的に解決するための様々な施策を推進します。

交通に関する17の課題

01 自動車に過度に依存した暮らしからの脱却 移動手段の64%が自家用車であり、公共交通(電車・路面電車・バス)はわずか8% 	02 路線バスの減便・廃止の抑制 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 	03 中心部のにぎわい創出 低密な市街地が郊外で拡大し、中心部を歩く人は●年間で●%減少 
04 交通不便地域の移動手段の確保 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) 	05 環境負荷の軽減 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 	06 交通事故の抑制 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 
07 利用可能なサービスを統一化 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 	08 バリアの解消 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 	09 複雑なバス路線網の改善 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 
10 渋滞箇所の解消 市内には、(箇所数)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 	11 自転車利用環境の向上 高い自転車利用の一方で、自転車利用者からの評価として、自転車利用環境等に対する満足度は低い 	12 自動車優先から歩いて楽しいまちづくり 自動車依存の暮らしは歩く機会の喪失につながり、まちのにぎわい低下、健康的な生活習慣の希薄化に直結 
13 マイカー以外での移動を中心とする生活の実現 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 	14 「バスの減便・廃止」に対する高い不安の払しょく 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」 	15 潜在的な自動車からの転換意向への対応 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」と思っている 
16 市民が求める公共交通サービス水準の実現 市民のニーズを多く満たすのは、20分か15分に1本運行される利用しやすい料金水準の公共交通 	17 交通政策とまちづくりの連動 休日に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 	■モータリゼーションを主因とする課題 ■利用者の視点からみた課題 ■市民意識からみた課題 (H28年度 交通サービスに関するアンケート調査)

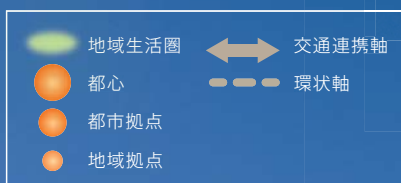
未来へ躍動する岡山となるために

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 交通不便地域の移動手段の確保
- 05 環境負荷の軽減

利用者の視点からみた課題



- 06 交通事故の抑制
- 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

H28年度 交通サービスに関するアンケート調査



- 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。

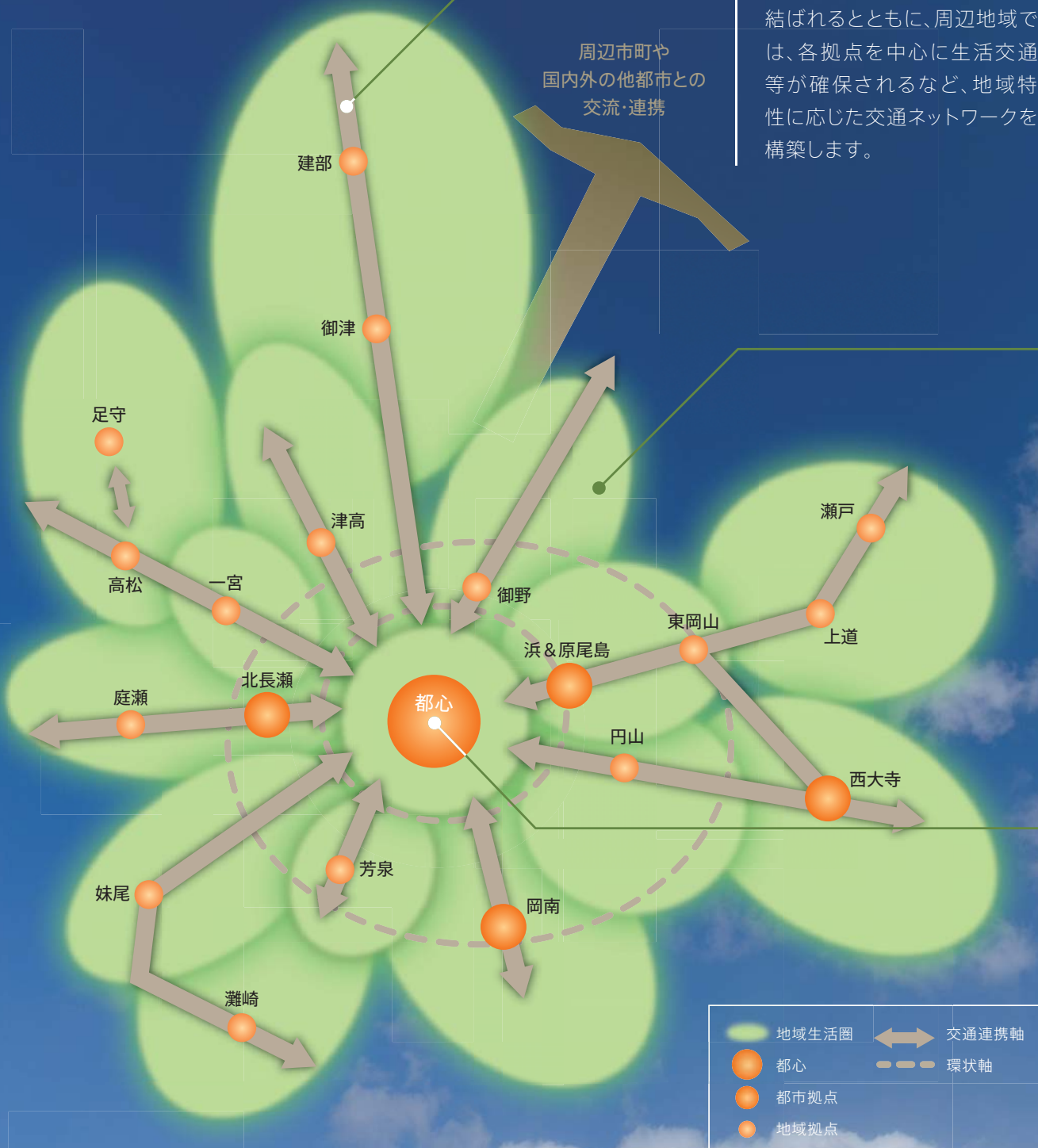
公共交通を中心とした コンパクトでネットワーク化 された都市構造

≫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

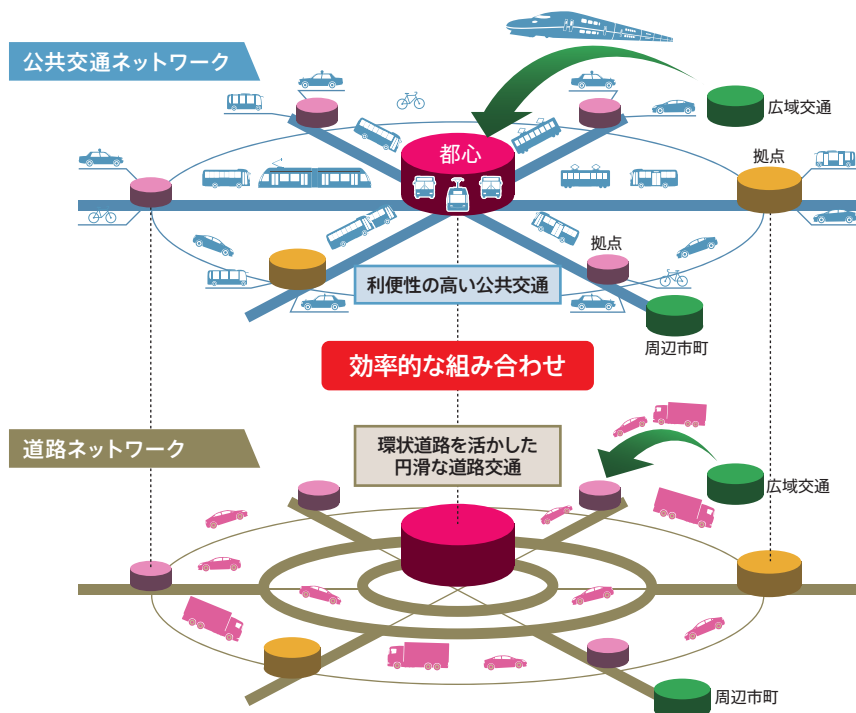
周辺地域の各拠点と都心部とが利便性の高い公共交通等で結ばれるとともに、周辺地域では、各拠点を中心に生活交通等が確保されるなど、地域特性に応じた交通ネットワークを構築します。



交通体系の将来像

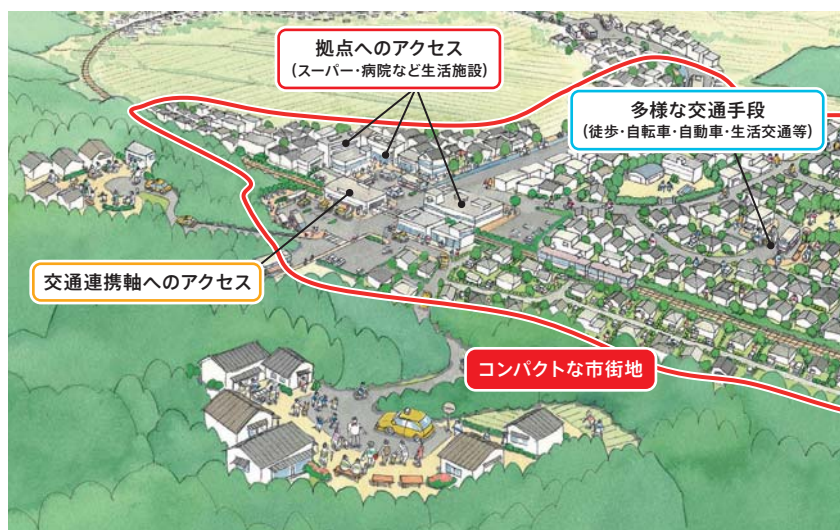
1 都心—拠点間

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。



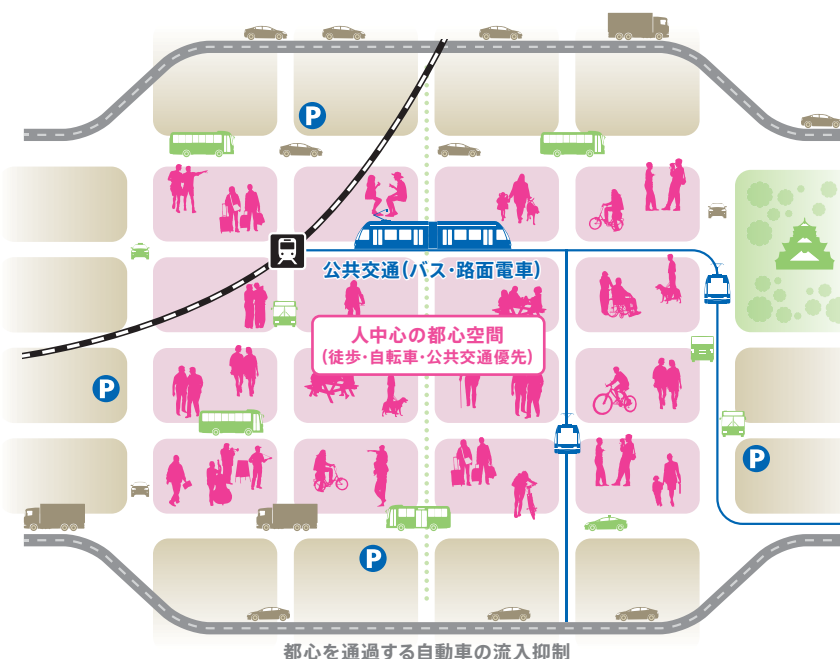
2 拠点(地域生活圏)

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 安全で快適な 交通ネットワークを つくる

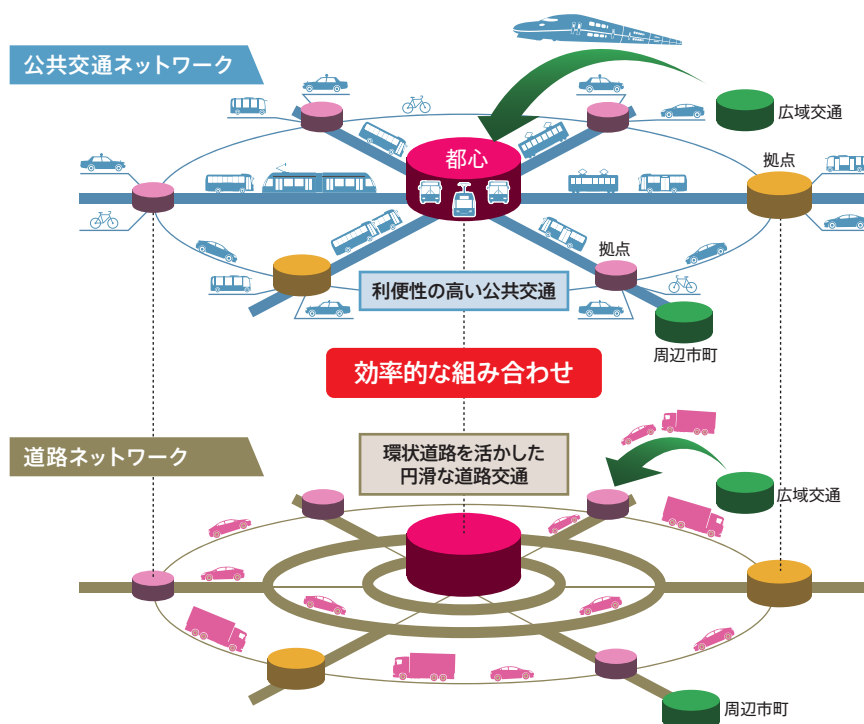
効率的で使いやすい公共交通へ改善するとともに、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークを構築し、あらゆる人の移動の質の向上を目指します。



将来像

都心ー拠点間

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。



将来像の実現化方策

 鉄軌道の利便性向上	サービス水準の向上
	交通結節点機能の強化
	使いやすい運賃体系の構築
	わかりやすい案内情報の構築
 道路整備による生産性・安全性向上	渋滞緩和による道路の移動円滑化
	広域交流の強化(物流軸の強化)
	災害に強い道路ネットワークの形成
 バスの利便性向上	サービス水準の向上
	交通結節点機能の強化
	使いやすい運賃体系の構築
	わかりやすい案内情報の構築
	定時性・速達性の確保
	新技術の活用に関する研究

実現化方策の実施プログラム

施策			計画期間における 実施内容	実施主体	実現時期の目標		
					短期(5年)	中期(10年)	長期
鉄道の 利便性向上	サービス 水準の向上	吉備線LRT化	主要施策 ①	鉄軌道事業者・岡山市・総社市	→	→	
		新駅設置、運行本数増強等	—	鉄道事業者・岡山市	→	→	→
		駅のバリアフリー化	エレベーター・スロープの設置等	鉄道事業者・岡山市	→	→	→
	交通結節点 機能の強化	路面電車の岡山駅前広場乗り入れ (岡山駅東口広場の改良を含む)	主要施策 ②	軌道事業者・岡山市	→		
		路線バス・生活交通との接続	10箇所程度	鉄道事業者・バス事業者・地元検討組織・岡山市	→	→	→
		駅周辺整備	1～2箇所	岡山市	→	→	→
		P&R・C&R駐車場の拡充	1～2箇所	鉄道事業者・岡山市	→	→	→
	使いやすい 運賃体系の構築	高齢者割引の導入等	—	鉄道事業者	→	→	→
		ICカード利用環境の拡大	1～2路線	鉄道事業者	→	→	→
	わかりやすい 案内情報の構築	案内表示の拡充・多言語化等	1～2箇所	鉄道事業者・岡山市	→	→	→
生産性・安全性向上	道路整備による	渋滞緩和による 道路の移動円滑化	主要施策 ④	岡山市・国土交通省	→	→	→
		環状・放射状道路の整備	主要施策 ③	岡山市・国土交通省	→	→	→
	広域交流の強化 (物流軸の強化)	地域高規格道路の整備等	主要施策 ③	岡山市・国土交通省	→	→	→
		災害に強い道路 ネットワークの形成	緊急輸送道路上の橋梁耐震化	岡山市・国土交通省	→	→	→
バスの 利便性向上	サービス水準の 向上	バス路線網の見える化	主要施策 ⑤	バス事業者・岡山市	→		
		路線の再編・新設・増便等	地域公共交通網 形成計画の策定	バス事業者・岡山市	→	→	→
		バス停のバリアフリー化	10箇所程度 主要施策 ⑥	バス事業者・岡山市・国土交通省	→	→	→
		低床車両の台数増強	導入率:22%⇒50%	バス事業者	→	→	→
		バスの待ち環境整備	1～2箇所	バス事業者	→	→	→
	交通結節点 機能の強化	鉄道、生活交通との接続	10箇所程度	鉄道事業者・バス事業者・地元検討組織・岡山市	→	→	→
		路面電車との接続強化	1～2箇所	軌道事業者・バス事業者・岡山市	→	→	→
		P&BR・C&BR駐車場の拡充	10箇所程度	バス事業者・岡山市	→	→	→
	使いやすい 運賃体系の構築	乗継ぎ割引、高齢者割引の導入等	—	バス事業者	→	→	→
		ICカード利用環境の拡大	—	バス事業者	→	→	→
	わかりやすい 案内情報の構築	案内表示の拡充・多言語化等	1～2箇所	バス事業者・岡山市	→	→	→
		ロケーションシステムの改善・拡充	—	バス事業者	→	→	→
	定時性・速達性の 確保	ボトルネック交差点の改良【再】	主要施策 ④	岡山市・国土交通省	→	→	→
		環状・放射状道路の整備【再】	主要施策 ③	岡山市・国土交通省	→	→	→
		バスレーンの強化・拡充	1～2路線(幹線バス)	バス事業者・岡山県警・岡山市・国土交通省	→	→	→
		PTPSの拡充	1～2路線(幹線バス)	バス事業者・岡山県警	→	→	→
	新技術の活用に関 する研究	自動運転等の新技術の活用に関 する検討	実証実験の実施	交通事業者・民間企業・岡山市・国土交通省	→	→	→

事業中、または継続的な取り組み
 熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
 実施の可能性について検討を進める事業

実現化方策の展開イメージ

鉄道のサービス水準の向上
(新駅設置、運行本数増強 等)

バスのサービス水準の向上
(路線網の見える化、待ち環境整備 等)

バス停のバリアフリー化

バスの低床車両の台数増強

駅・バス停の交通結節機能強化

鉄道・バス・生活交通の接続

使いやすい運賃体系の構築

ICカードの利用環境の拡大

わかりやすい案内情報の構築

地域高規格道路の整備

緊急輸送道路上の橋梁耐震化

路面電車の
岡山駅前広場乗り入れ
(東口広場の改良を含む)

⑧津高・空港方面連携軸

⑦一宮・高松・足守
方面連携軸

⑨御津・建部方面連携軸

①東岡山・瀬戸
方面連携軸

⑩三野・牟佐方面連携軸

②西大寺方面
連携軸

⑥庭瀬方面連携軸

③岡南方面連携軸

④芳泉方面
連携軸

⑤妹尾・瀬崎方面
連携軸

ボトルネック
交差点の改良

バスと路面電車の
接続強化

バスの定時性・速達性の確保
(バスレーンの強化・拡充 等)

自動運転等の新技術の活用
に関する検討

【凡例】



2 日常の移動を便利にし 健幸な暮らしを 支える

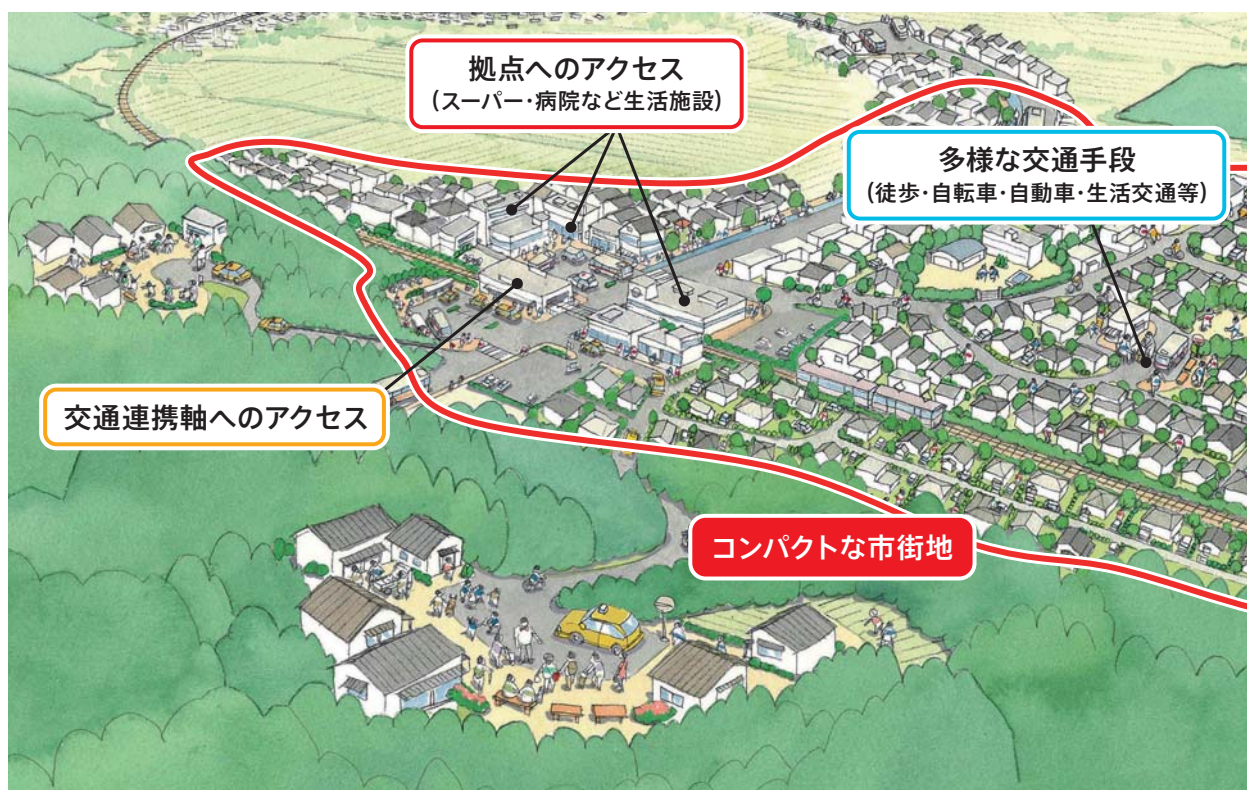
徒歩や自転車を中心とする環境にやさしいライフスタイルを醸成するとともに、自動車・生活交通などで身近な拠点へのアクセス性を向上させることで、都市の持続可能性を高め、生きがいを感じられる健幸な暮らしの実現を目指します。



将来像

拠点

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。



将来像の実現化方策

 	生活交通の確保	既存の生活交通の維持・改善
		新たな生活交通の確保
 	暮らしを支える みちづくり	拠点形成に資する道路の整備
	環境にやさしい ライフスタイルの 醸成	モビリティマネジメントの実施
		環境負荷の軽減
		自転車利用環境の向上
		新技術の活用に関する研究



実現化方策の実施プログラム

施策		計画期間における 実施内容	実施主体	実現時期の目標		
				短期(5年)	中期(10年)	長期
生活交通の確保	既存の生活交通の維持・改善	コミュニティバス等の維持・改善 ・御津・建部地域 ・足守地域 等	随時	地元検討組織・ 交通事業者・岡山市		
		タクシーの利用環境改善 (バリアフリー化など)	UDタクシー 導入促進など	タクシー事業者・ 岡山市		
	新たな生活交通の確保	新たな生活交通の導入 ・迫川地区 ・千種地区 ・馬屋上・野谷地区 ・牧山地区 ・角山地区 など	10地区程度 主要施策 7	地元検討組織・ 交通事業者・岡山市		
暮らしを支える みちづくり	拠点形成に資する 道路の整備	駅等へのアクセス道路の整備	1～2路線	岡山市		
		自転車走行空間の整備	主要施策 8	岡山市・国土交通省・ 岡山県警		
環境にやさしいライフスタイルの醸成	モビリティ マネジメントの実施	居住者に対するモビリティマネジメント ①バス教室の開催 ②交通探検隊の開催	①年数回実施 ②年1回実施	岡山市		
		転入者に対するモビリティマネジメント ・公共交通マップの配布	随時	岡山市		
		通勤者に対するモビリティマネジメント ・スマート通勤 ・ノーマイカーデー	毎年実施	岡山市・岡山県・ 国土交通省		
	環境負荷の軽減	低公害車の普及促進	—	民間企業・岡山市		
	自転車 利用環境の向上	自転車ルール・マナーの向上 ・ルール、マナーの周知 ・放置自転車の解消に向けた指導・啓発	毎年実施	岡山市・国土交通省・ 岡山県警		
		サイクリングロードの充実	1～2路線	岡山市・岡山県・ 国土交通省		
	新技術の 活用に関する研究	自動運転等の新技術の 活用に関する検討 【再】 (超小型モビリティを含む)	実証実験の実施	交通事業者・ 民間企業・ 岡山市・国土交通省		

事業中、または継続的な取り組み
 熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
 実施の可能性について検討を進める事業