



令和元年度 岡山市 みちづくり計画

令和7年3月 改訂



目 次

第1章 計画の策定にあたって

- | | |
|---------------|---|
| 1. 計画策定の背景と目的 | 2 |
| 2. 計画の位置づけ | 3 |
| 3. 計画期間 | 3 |

第2章 中間評価

- | | |
|---------------|---|
| 1. 計画の進捗状況 | 6 |
| 2. 成果目標と達成度評価 | 9 |

第3章 みちづくりを取巻く現況と課題

- | | |
|------------------|----|
| 1. 岡山市の概況 | 12 |
| 2. 岡山市の道路の現状 | 24 |
| 3. みちづくりに関する課題 | 37 |
| 4. みちづくりに対する市民の声 | 40 |

第4章 計画の基本的な考え方

- | | |
|---------|----|
| 1. 基本方針 | 43 |
|---------|----|

第5章 施策展開

- | | |
|--------------------------|----|
| 1. 人とモノの移動を支える道路網の構築 | 47 |
| 2. 魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成 | 51 |
| 3. 災害に備えた防災機能の強化 | 55 |
| 4. 持続可能で効率的な道路マネジメントの推進 | 57 |

第6章 みちづくりの進め方

- | | |
|---------------|----|
| 1. 成果目標の設定 | 61 |
| 2. 優先整備路線の考え方 | 62 |

第1章 計画の策定にあたって

1 計画策定の背景と目的

岡山市は、鉄道網や高速道路網の充実によって中四国の交通の要所としての強みを活かして発展を続けており、平成21年の政令指定都市移行に伴い、その果たすべき役割は一層大きくなっています。

同じ平成21年度、効果的かつ効率的に道路ネットワークの形成を図るため「岡山市みちづくり計画」を策定し、整備方針や整備計画を定め、平成26年度には一部見直しを行いつつ、幹線道路の整備をはじめとする様々な事業を進めてきました。

この間、人口減少社会の到来や少子高齢化の進行、生産年齢人口の減少など、社会情勢の変化を見据えて持続的に発展できる都市づくりを進めるために、平成28年度に上位計画の「岡山市第六次総合計画」を策定し「コンパクトでネットワーク化された都市構造」を将来の都市の形とし、その実現に向けて「都市の活力を高め、市民の暮らしを支える拠点の形成」と「安全・安心で利便性の高いネットワークの形成」に取り組むこととしたところです。

道路は、社会生活や産業・経済活動、救急・防災活動などを支えるための最も基礎的な社会基盤であり、自動車交通への依存度が高い岡山市においては、とりわけ重要な役割を担っています。

また、高い確率で発生すると想定されている南海トラフ巨大地震や近年増加する集中豪雨による水害や土砂災害など、著しい自然環境の変化に耐え得る道路として確実に保全するとともに、交通事故や用水路転落事故から市民を守るため、安全・安心な道路整備を進めていく必要があります。

さらには、全国の自治体の中でも最多の橋梁をはじめ、多数の道路施設を管理しており、維持管理や更新にかかる費用の増加が見込まれることから、道路整備とともに限られた財源の中で、計画的な維持・修繕などを確実に行う必要があります。

一方で、都心部における賑わいを取り戻すための、車中心から人優先の歩いて楽しい道路空間の創出やあらゆる人が便利・快適に利用することができ、環境に優しい質の高い道路整備を進めていくことも求められています。

このように、近年、道路を取巻く環境が変化し、多くの課題を抱える中、「岡山市第六次総合計画」や関連計画、様々な市民ニーズを踏まえ、令和元年度から10年間のみちづくりの指針として、基本方針・整備計画などを定めた新たな「岡山市みちづくり計画」を策定しました。

「岡山市みちづくり計画」の計画期間10カ年のうち、令和元年度から令和5年度までの5カ年が終了したことから、社会経済状況の変化や事業進捗状況などを踏まえ、これからの取り組みにつなげるため、計画の改定を行いました。

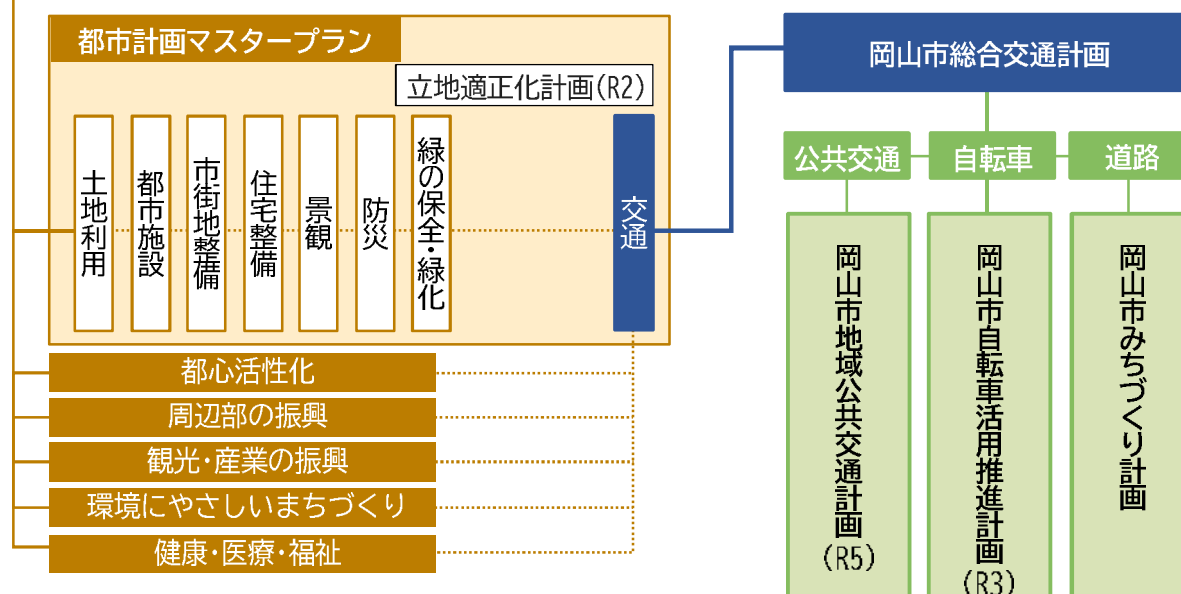
2 計画の位置づけ

本計画は、中長期的なまちづくりの指針となる「岡山市第六次総合計画」に基づき、「岡山市都市計画マスタープラン」及び「岡山市総合交通計画」を踏まえるとともに、「立地適正化計画（R2）」、「岡山市自転車活用推進計画（R3）」、「岡山市地域公共交通網形成計画（R5）」など他の関連計画との整合を図りながら「みちづくり」の基本方針・目標・整備計画を定めるもので、岡山市の「みちづくりのマスタープラン」として位置づけます。

■上位計画

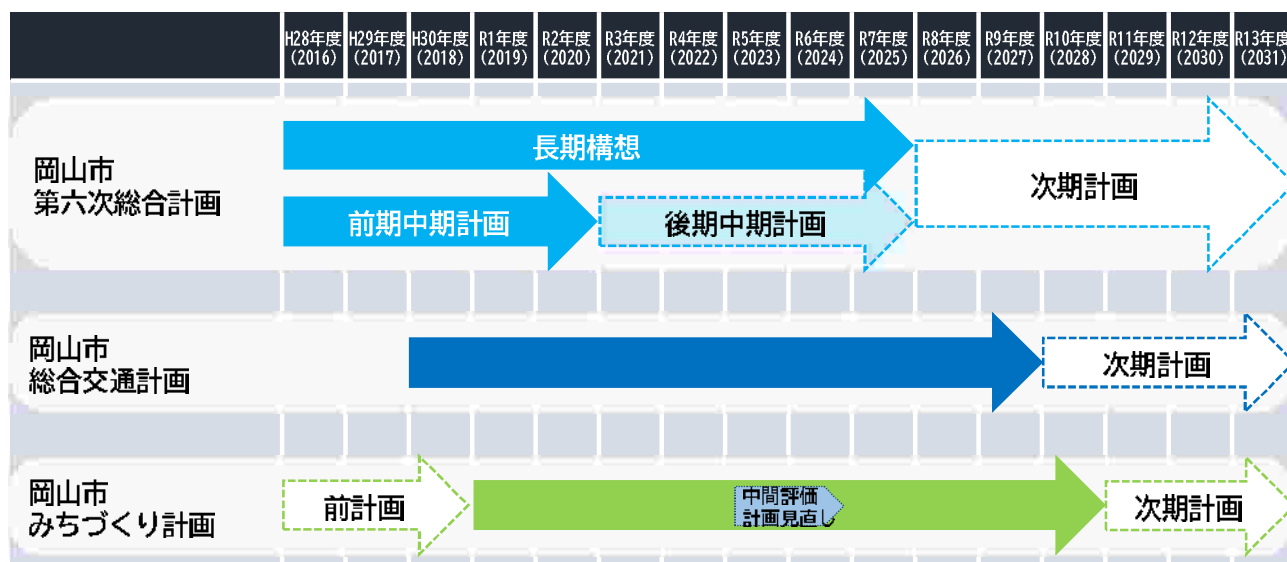
第六次総合計画	基本目標	未来へ躍動する 桃太郎のまち岡山
	将来の都市の形	コンパクトでネットワーク化された都市構造

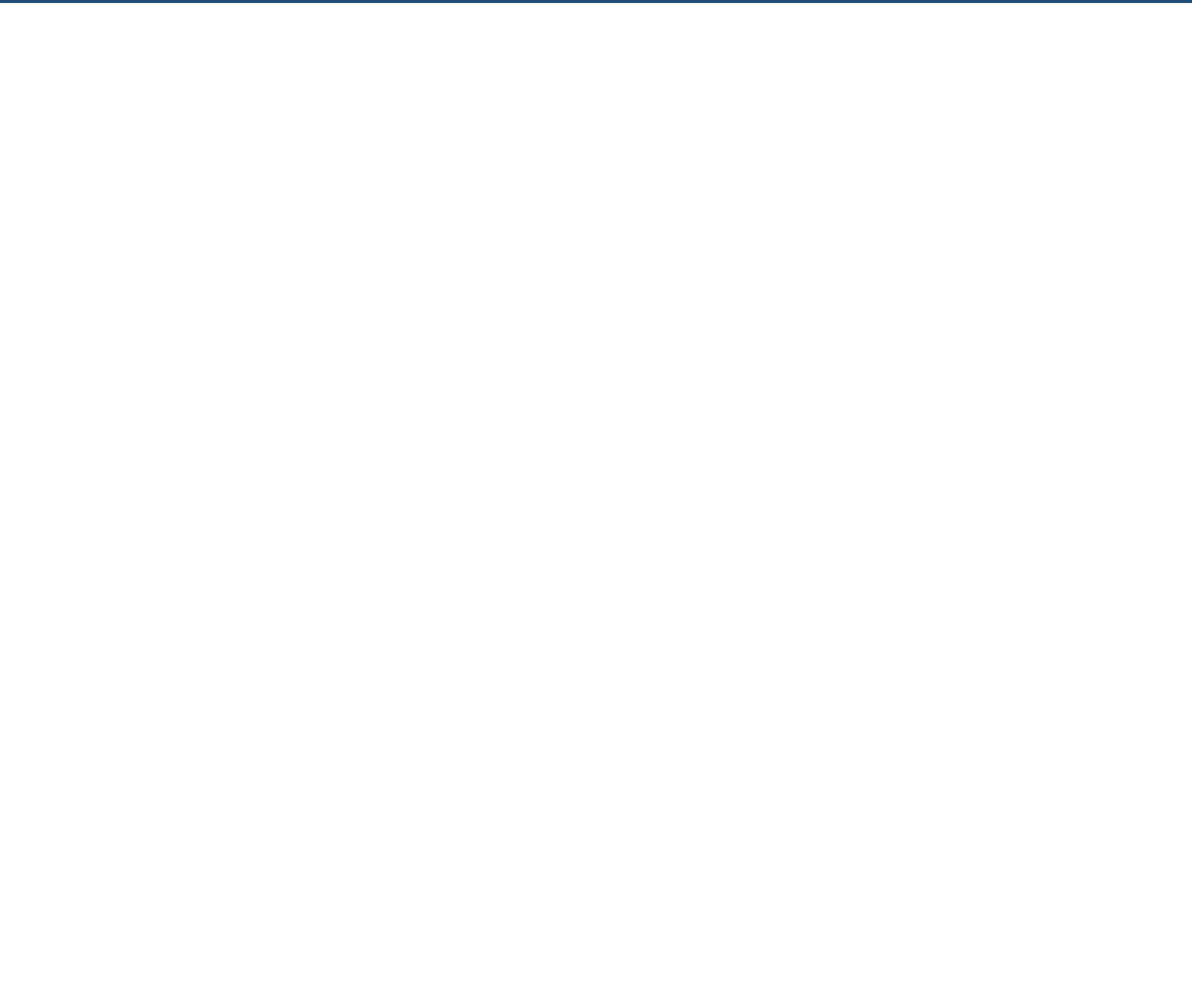
■各分野の計画・指針



3 計画の期間

本計画は、令和元年度を初年度とし、令和10年度を目標年度とする10か年計画とし、5年後（令和5年度）に事業の達成度について中間評価を行いました。





第2章 中間評価

1 事業実施箇所の進捗状況

計画期間

令和元年度から令和10年度までの10年間

過去5年間の投資額

約726億円 ※R1～R5までの間に岡山市の道路事業にかかった総事業費（国の直轄事業の負担金を含む）

事業実施箇所

●国直轄事業

2か所（岡山倉敷立体（Ⅰ期）[R4着手]、岡山西バイパス[R2着手]）が新たに事業化され、事業中の3か所についても順調に進捗しています。

番号	事業名	位置	完了年度
1	一般国道2号 岡山倉敷立体（Ⅰ期）	南区古新田～倉敷市新田	事業中
2	一般国道180号 岡山環状南道路	南区古新田～南区藤田	事業中
3	一般国道180号 岡山西バイパス	北区西長瀬～北区櫛津	事業中
4	一般国道180号 総社・一宮バイパス	北区一宮山崎～北区今岡	事業中
5	一般国道180号 総社・一宮バイパス	北区今岡～北区福崎	事業中

●市事業（道路新設改良）

本市の事業について、令和元年度から令和5年度までの間に4か所が完了し、令和6年度に2か所が完了しました。また、21か所が継続して事業実施中であり、4か所については事業化に向け検討を進めています。

番号	事業名	位置	完了年度
1	県道佐伯長船線（美作岡山道路）	東区瀬戸町塩納	R2（部分）
2	県道岡山赤穂線	中区中井～東区穴廿	事業中
3	県道岡山牛窓線	中区平井～中区山崎	計画路線
4	県道岡山牛窓線	中区山崎～中区海吉	事業中
5	県道岡山牛窓線	中区海吉～東区松新町	計画路線
6	県道岡山牛窓線	東区松新町～東区西大寺中野	事業中
7	県道御津佐伯線	北区御津伊田	R6
8	県道飯井宿線	東区古都南方	事業中
9	都市計画道路 下中野平井線	北区十日市中町～中区平井一丁目	事業中
10	都市計画道路 米倉津島線	北区西崎本町～北区津島京町	計画路線
11	市道藤田浦安南町線	南区藤田～南区浦安南町	R4
12	市道江並升田線	中区江並～中区桑野	事業中
13	吉備スマートICアクセス道路	北区松尾、北区今岡	事業中
14	県道岡山玉野線	南区海岸通二丁目～南区築港栄町	R3
15	県道岡山吉井線	北区玉柏～北区牟佐	事業中
16	県道岡山吉井線	北区三野本町～北区原	事業中
17	県道西大寺山陽線	東区瀬戸町沖～東区瀬戸町下	事業中
18	県道岡山児島線	南区中畦～南区西畦	事業中
19	県道岡山児島線	南区内尾～南区中畦	計画路線

番号	事業名	位置	完了年度
20	県道箕島高松線	北区大内田	事業中
21	県道岡山倉敷線	北区西長瀬～北区久米	事業中
22	県道江崎金岡線	東区金岡西町～東区金岡東町二丁目	事業中
23	都市計画道路 上石井岩井線	北区寿町、北区昭和町	事業中
24	都市計画道路 大元二日市町線	北区東古松二丁目～北区岡町	事業中
25	市道西大寺上中川町1号線	東区西大寺中野～東区西大寺松崎	事業中
26	市道錦町古京町線	中区古京町一丁目	R6
27	市道穴甘1号線、市道穴甘5号線	東区穴甘	事業中
28	岡山駅東口広場	北区駅元町	事業中
29	庭瀬駅	北区平野	R5
30	高島駅	中区清水2丁目	事業中
31	市道錦町古京町線（県庁通り）	北区下石井～北区磨屋町	R3

●市事業（交通安全）

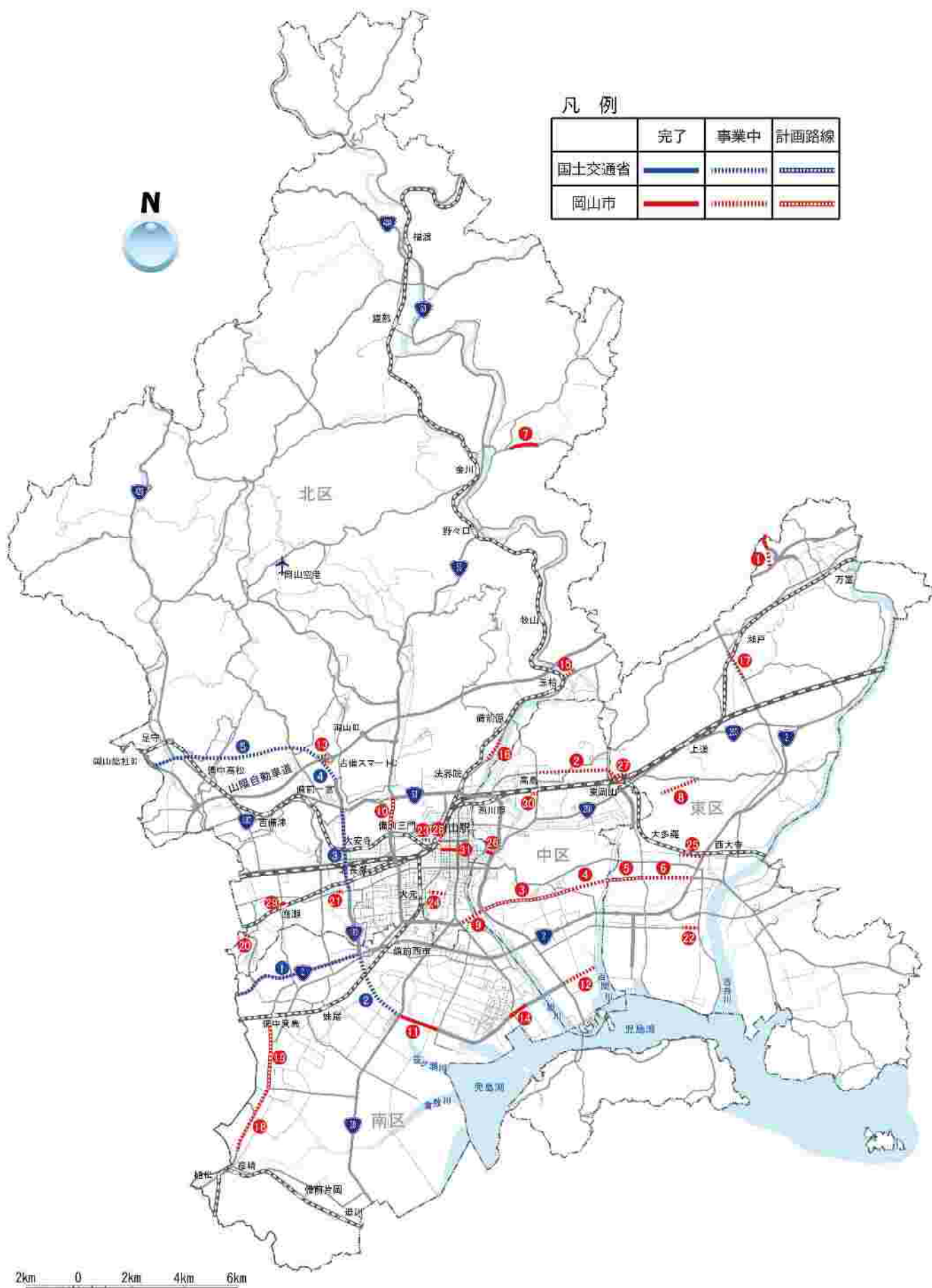
本市の事業について、令和元年度から令和5年度までの間に5か所が完成し、令和6年度に1か所が完了しました。残り11か所については継続して事業実施中です。

■電線共同溝の整備

番号	事業名	位置	完了年度
－	県道西大寺山陽線	東区西大寺中一丁目～東区西大寺上二丁目	事業中
－	県道岡山児島線	北区新屋敷町二丁目～北区野田三丁目	事業中
－	県道岡山赤穂線	北区学南町二丁目～学南町三丁目	事業中
－	県道岡山港線	北区十日市西町	事業中
－	県道岡山倉敷線	北区野田三丁目～北区今一丁目	事業中
－	市道石関町3号線	北区石関町～北区出石町一丁目	R6
－	市道柳町表町線	北区柳町	事業中
－	市道表町21号線	北区表町三丁目	R5
－	市道いずみ町青江線	北区東島田町一丁目～北区厚生町三丁目	事業中

■交通安全施設の整備

番号	事業名	位置	完了年度
－	県道妹尾吉備線（庭瀬交差点）	北区平野～北区庭瀬	事業中
－	市道西大寺南17号線	東区西大寺南一丁目～東区西大寺南二丁目	事業中
－	県道岡山停車場線（岡山駅前バス停）	北区岡山駅前町一丁目	R2
－	県道江崎金岡線	東区君津～東区政津	事業中
－	市道兼基中川町線（今谷橋）	中区今谷	R2
－	市道穴甘沼線（流田一踏切）	東区穴甘～中区土田	R2
－	市道藤田25号線	南区藤田	R3
－	市道いずみ町青江線	北区いずみ町	R3



2 成果目標と中間評価

設定した成果目標の中間評価は下記のとおりであり、7項目中3項目について概ね順調に進んでいます。その他の4項目については、目標達成に向けて、放射・環状道路の整備やボトルネック対策、自転車通行空間の整備や耐震工事の推進、計画的な道路施設の補修などを進めていきます。

人とモノの移動を支える道路網の構築

【渋滞損失時間】

R3渋滞損失時間はH27と比較すると増加しています。
目標達成に向けて、公共交通機関との連携により自動車から公共交通機関への転換を図りつつ、放射・環状道路の整備やボトルネック対策を進めていきます。

現況 (H27)	中間 (R3)	目標 (R7)
2,324 万人時間/年	2,491 万人時間/年	2,092 万人時間/年

【バス路線の主要渋滞箇所数】

バス路線の主要渋滞箇所を1箇所を削減しました。
引き続き現在進めている環状道路の整備やボトルネック対策を推進します。

現況 (R1)	中間 (R5)	目標 (R10)
38箇所	37箇所	33箇所

魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成

【都心部の歩行者数】

歩行者数は順調に増加しています。
引き続き人優先の道路空間の整備とともにイベント等を開催し、ハード・ソフト両面からの施策により目標達成を目指します。

現況 (H29)	中間 (R5)	目標 (R9)
3,157 人/箇所	3,449 人/箇所	3,630 人/箇所

【自転車事故件数】

自転車事故件数は年々減少し、平成30年以降概ね横ばいで推移していましたが、令和5年度に増加しています。
目標達成に向けて、自転車通行空間整備などのハード対策に加え、通行ルールやマナーの周知及び遵守徹底などのソフト対策を進めていきます。

現況 (H30)	中間 (R5)	目標 (R9)
479件/年	591件/年	240件/年

災害に備えた防災機能の強化

【緊急輸送道路の橋梁耐震化率】

長寿命化との調整を行いながら、一部の橋梁について耐震工事に着手しています。
目標達成に向けて、設計業務や工事に必要な関係機関協議、長寿命化に必要な補修工事との調整を推進し、順次、耐震工事を推進することで、災害時の緊急輸送を確保します。

現況 (R1)	中間 (R5)	目標 (R10)
83.3%	83.3%	100%

持続可能で効率的な道路マネジメントの推進

【道路施設の健全度】

道路施設の計画的な調査・点検・補修を進めていますが、令和5年度末時点では、健全度Ⅰ・Ⅱ（構造物の性能に支障が生じていない状態）施設の割合が微減しています。

持続可能な道路マネジメントを推進するため、計画的な点検や補修を実施します。

※道路施設・・・橋梁(2m以上)、トンネル、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識

現況 (R1)	中間 (R5)	目標 (R10)
92.5%	92.3%	100%

【市民意識調査における道路に関する満足度】

令和5年度時点で目標値を大きく上回る満足度が得られています。

引き続き市民の道路に関する満足度を高めるため、市民ニーズを反映した効果的・効率的な道路整備を推進します。

現況 (H29)	中間 (R5)	目標 (R9)
19.8%	37.0%	25.0%



第3章

みちづくりを取巻く現状と課題

人口動向

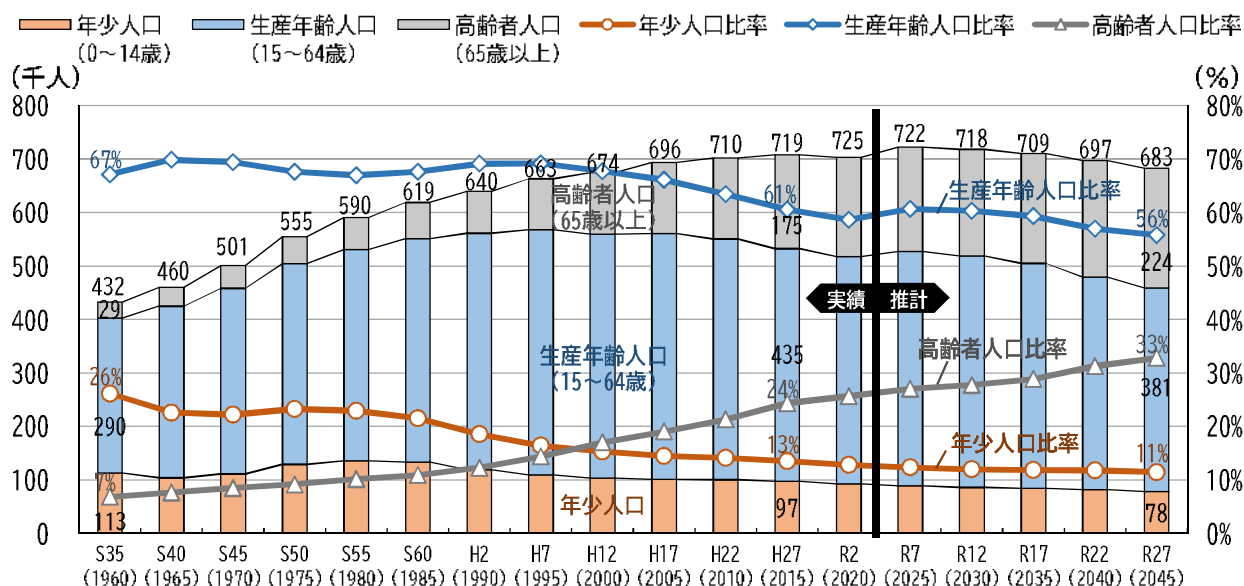
“人口減少・少子高齢化”

- 岡山市の人口は、これまで転入超過などにより増加基調にありましたが、岡山市の人口予測では、令和2年にピークを迎え人口減少に転じると推測されています。
- しかし、岡山市の住民基本台帳人口によると、平成30年をピークに減少傾向となっています。
- 今後は当面、生産年齢人口、年少人口の減少と高齢者人口の増加が進むと見込まれます。

“地域により異なる変化”

- 地域別でみると、中山間地域などでは都心部に比べ、高齢化の進展、人口減少が進むと推測されます。

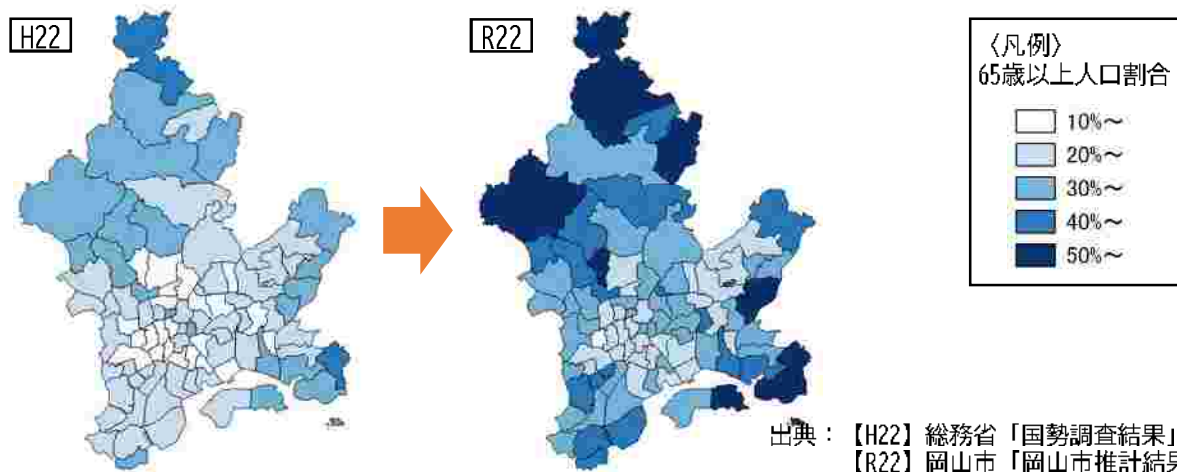
■岡山市の将来人口と人口構成比の見通し



(注) 人口等は現在市域。人口総数には年齢「不詳」を含む。ただし、人口比率は年齢「不詳」を除いて算出。

出典：【S35～R 2】総務省「国勢調査結果」
【R12～R27】岡山市「岡山市推計結果」

■地域別高齢化の進展



産業・観光・医療

“小売店舗の減少”

- 小売店舗の郊外化・大型化やネットショッピングの普及により、商店数は直近の30年間で約半数にまで減少しています。

“貨物輸送量は横ばい”

- 倉庫面積は、交通結節点としての強みを生かし、岡山県が中国地方の45%を占め増加傾向となっています。一方、自動車貨物輸送量はコロナ禍までは増加傾向でしたが、以降、減少から横ばいとなっています。

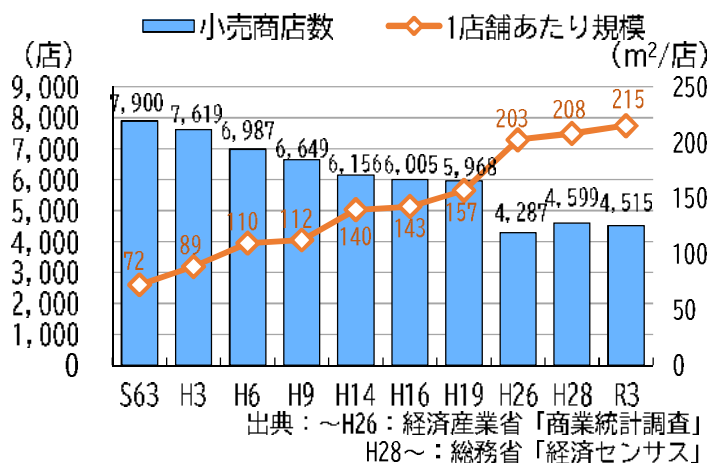
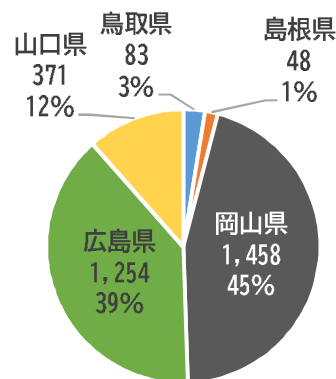
“コロナ禍による観光客数の大幅な減少”

- 観光客数は令和元年度までは横ばいでしたが、コロナ禍により令和2,3年度に大きく減少しています。令和4年度には増加に転じましたが、コロナ禍前の水準まで戻っていない状況です。
- 外国人観光客も同様に減少していますが、令和5年度にはアジア以外の地域はコロナ禍前の水準に戻りました。

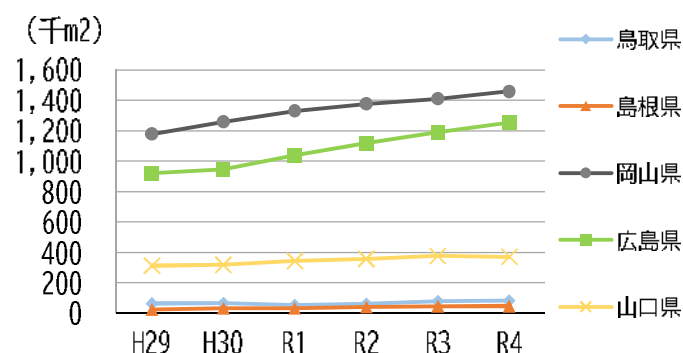
“高い医療水準”

- 岡山市は、全国の大都市と比較して、病院数や医師数などの医療基盤が充実し、臓器移植や遺伝子治療に代表される先進的な医療技術が世界に注目されています。

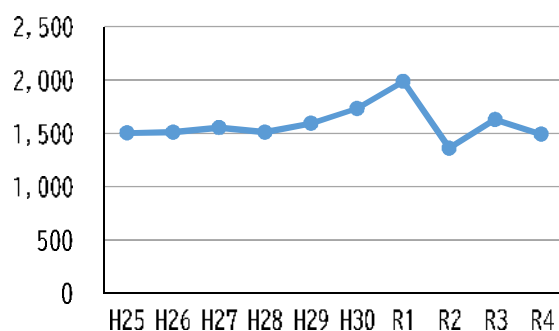
■岡山市小売業商店数と売場面積

■中国地方の普通倉庫面積(R4) (千m²)

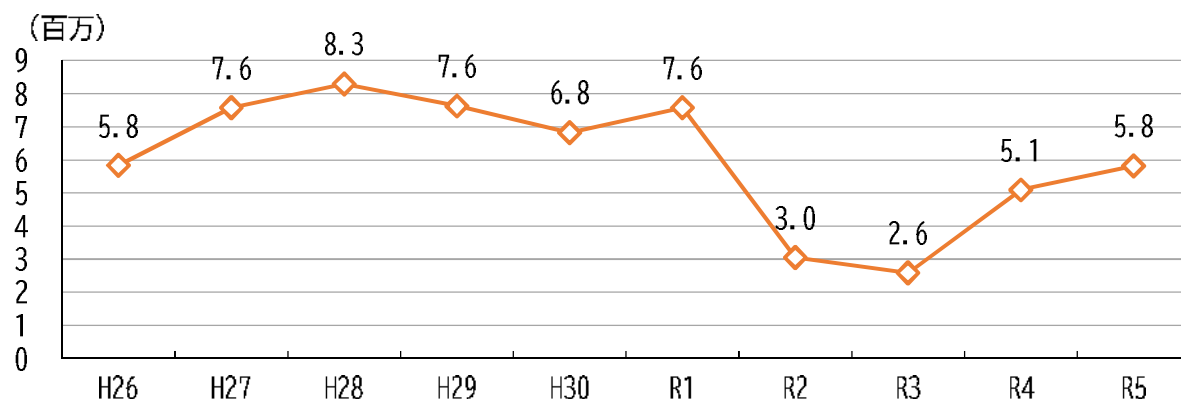
■中国地方の倉庫業の所管面積



■岡山県自動車貨物輸送量の推移

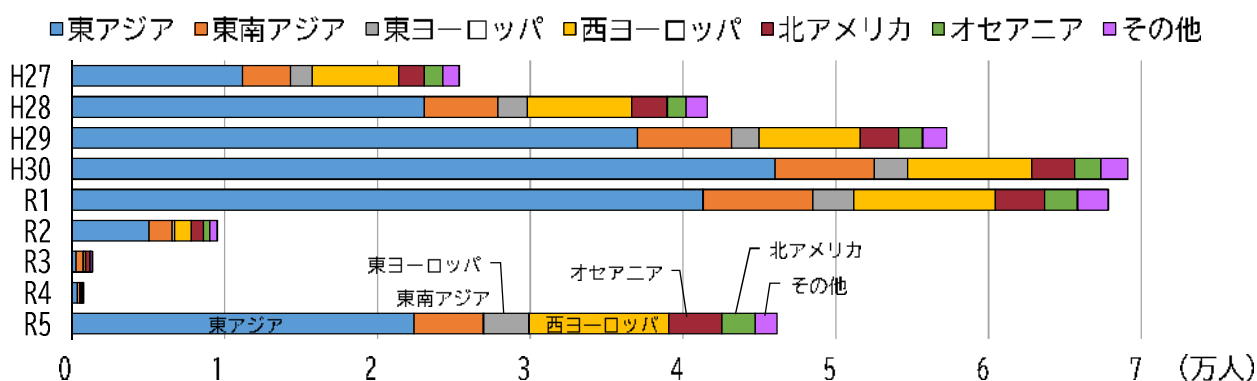


■岡山市内観光客数



出典：岡山市産業観光局「岡山市観光統計」

■岡山城天守閣地域別観光客数

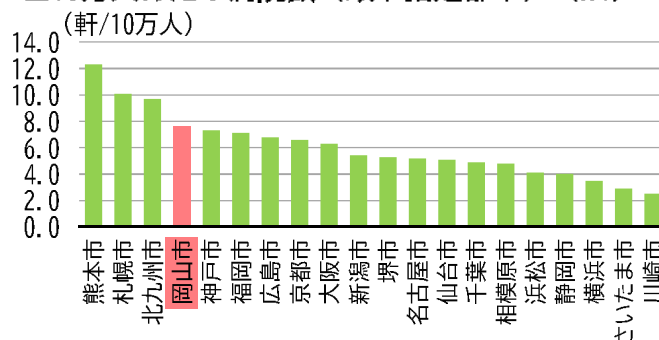


出典：岡山市産業観光局「岡山市観光統計」

■岡山市内の病床数250以上の病院

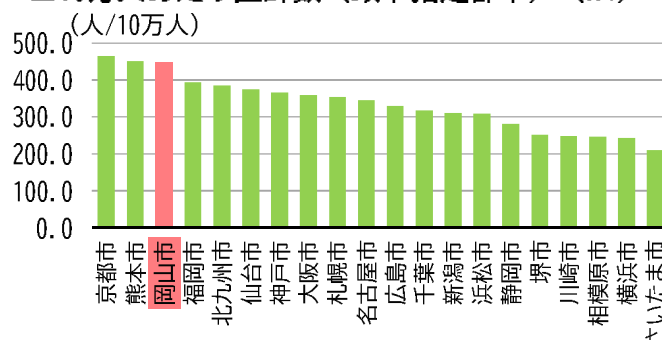


■10万人あたり病院数（政令指定都市）（R4）



出典：厚生労働省「医療施設調査」

■10万人あたり医師数（政令指定都市）（R4）



出典：厚生労働省「医師・歯科医師・薬剤師統計」

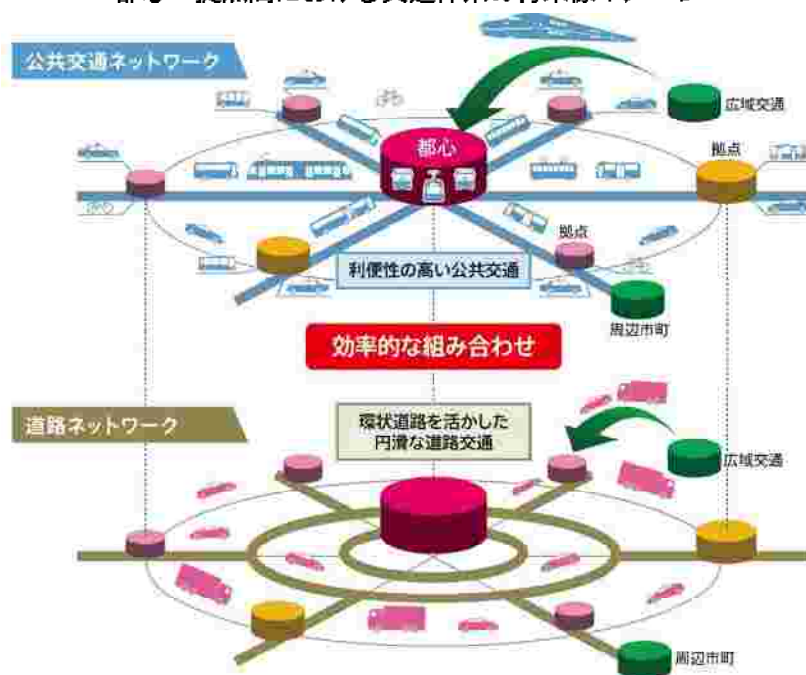
交 通

“利便性が高く、人と環境にやさしい交通ネットワークの構築を推進”

◎岡山市では、上位計画の「岡山市第六次総合計画」で示した「コンパクトでネットワーク化された都市構造」の実現に向けて、「都市の活力を高め、市民の暮らしを支える拠点の形成」と「安全・安心で利便性の高いネットワークの形成」に取り組むこととしています。

◎そのため、「岡山市総合交通計画」を策定し、「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」のコンセプトのもと、交通政策をすすめています。

岡山市総合交通計画
都心－拠点間における交通体系の将来像イメージ



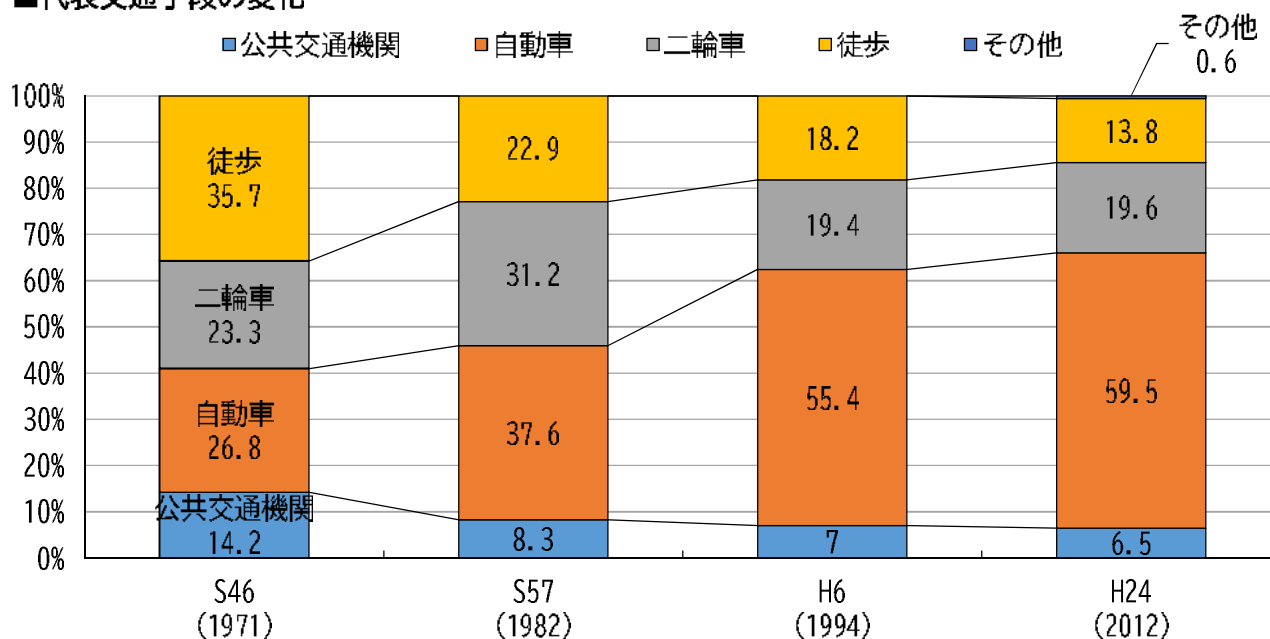
都心における交通体系の将来像イメージ



“主たる交通手段は自動車”

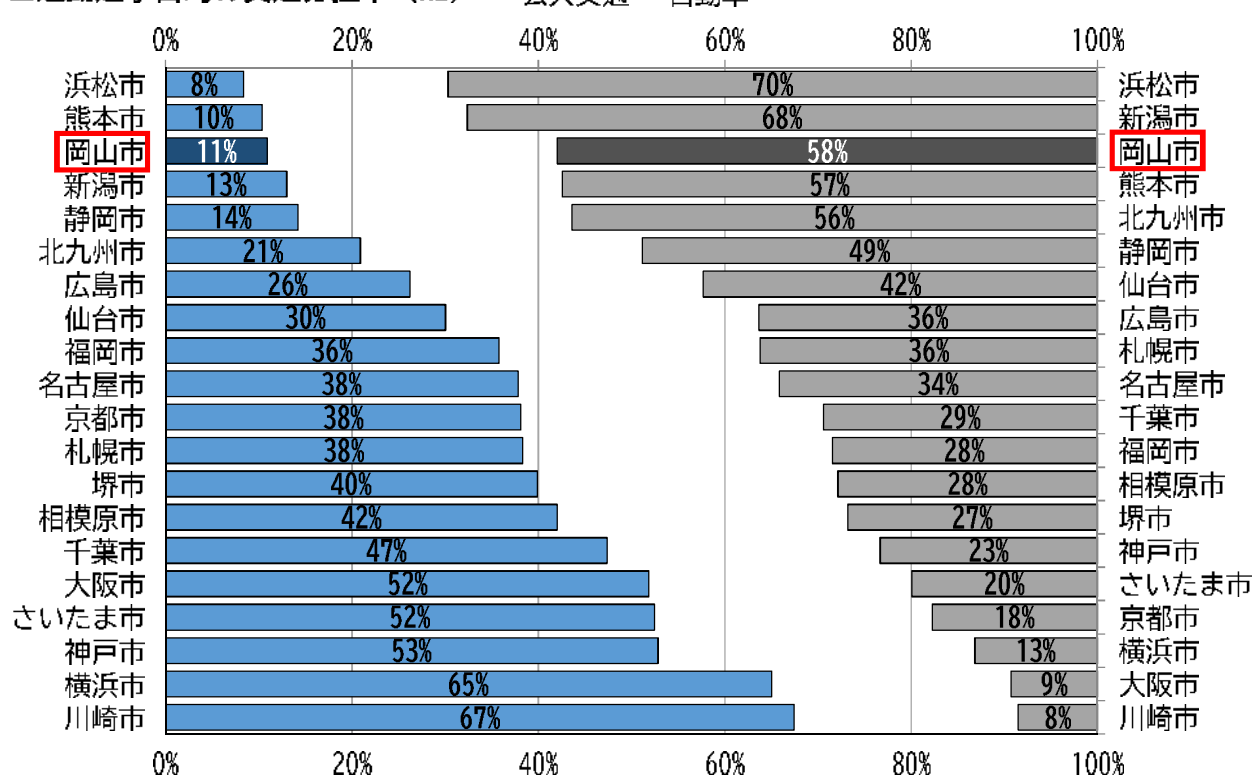
- 岡山市では、昭和46年から平成24年の約40年間で、自動車の利用率が2.2倍と大幅に増加している一方、公共交通機関や徒歩の割合は著しく減少しています。
- 通勤・通学目的で使用する交通手段分担率を政令指定都市で比較すると、岡山市では公共交通の利用は3番目に低く、自動車の利用は3番目に高い結果となっています。

代表交通手段の変化



出典：【S46～H6】「岡山県南広域都市圏総合都市交通体系調査」
【H24】「岡山・倉敷・総社交通実態調査（パーソナリティ調査）」

通勤通学目的の交通分担率（R2）

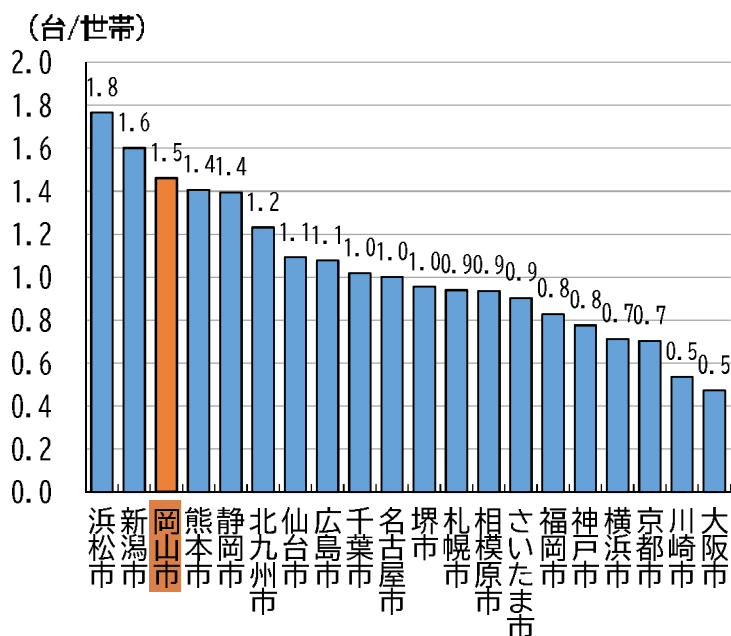


出典：総務省「国勢調査」

“高い自動車保有率”

- 岡山市は、政令指定都市の中でも自動車保有率が高く、自動車保有台数は増加の傾向となっています。

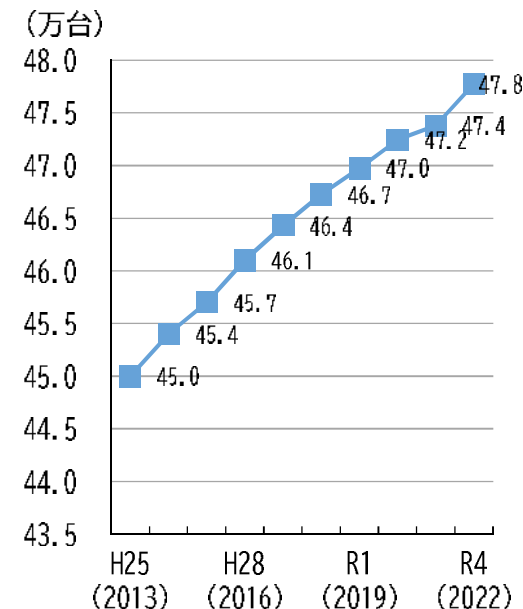
■自動車保有率（政令指定都市）（R2）



※乗用車（軽自動車含む）の台数

出典：【自動車保有台数】大都市統計協議会「大都市比較統計年表」
【世帯数】総務省「国勢調査」

■自動車保有台数の推移（岡山市）



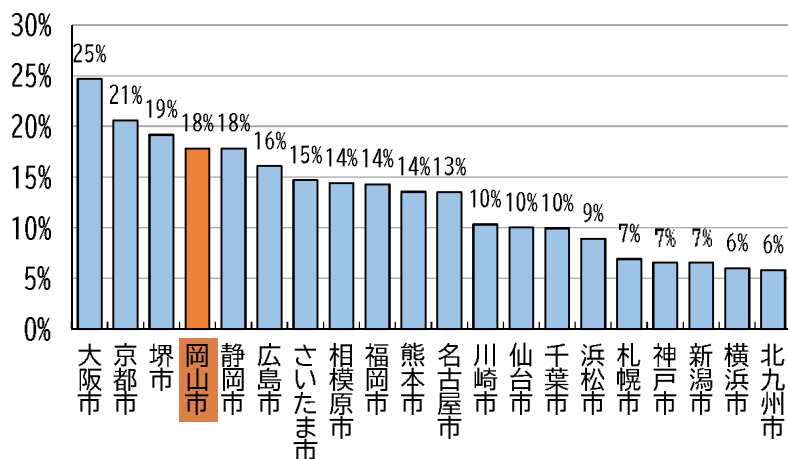
※乗用車（軽自動車含む）の台数

出典：大都市統計協議会「大都市比較統計年表」

“高い自転車利用率”

- 岡山市は、平坦な地形や温暖な気候により、自転車の利用がしやすい環境にあり、政令指定都市の中で4番目に高い利用率となっています。
- ◎自転車通行空間の整備やコミュニティサイクル「ももちゃり」の利用促進など、自転車利用環境をさらに充実させ、自転車の活用を推進します。

■自転車利用率（政令指定都市比較）（R2）



※15歳以上通勤通学者の利用率

出典：総務省「国勢調査結果」

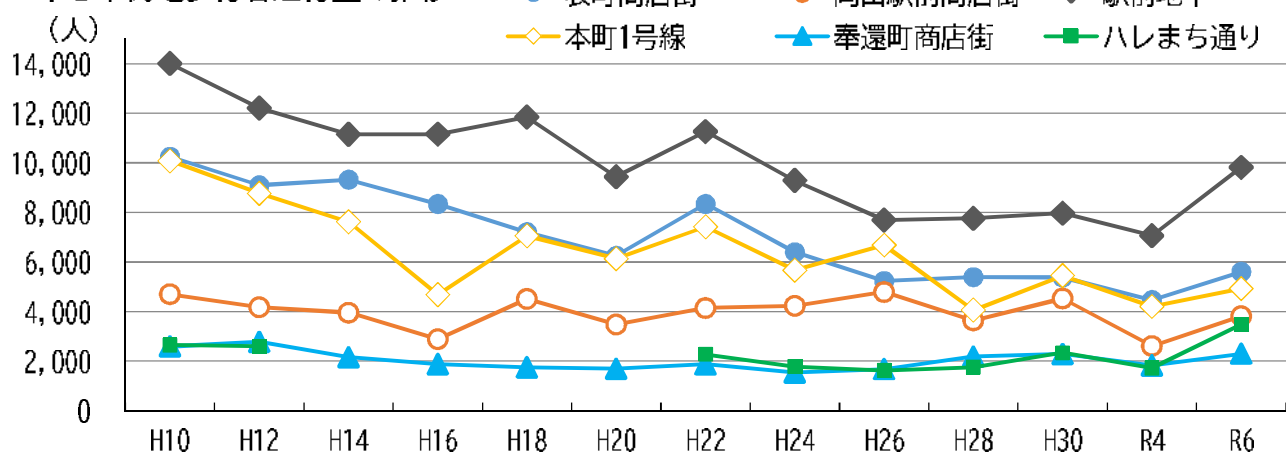
■岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」



“中心市街地の歩行者の減少”

●自動車利用の増加や小売店舗の減少・郊外化などにより、中心部での歩行機会が低下しています。また、コロナ禍により令和4年度に大きく減少しましたが、ハレまち通りの再整備、西川緑道公園を活用した賑わい創出、下石井公園のリニューアル等により令和6年度には回復傾向にあります。

■中心市街地歩行者通行量の推移



出典：岡山市産業観光局「商店街等歩行者通行量調査」

※令和2年調査は新型コロナウイルスの影響により中止

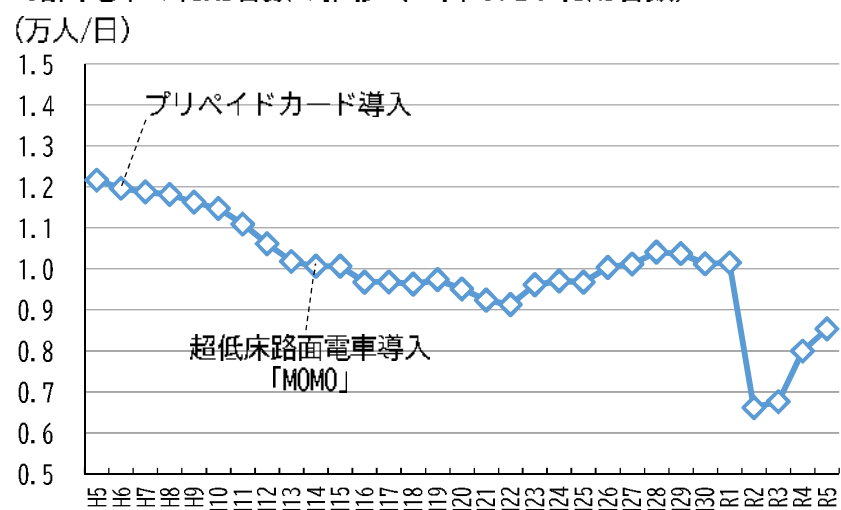
令和6年調査はAIカメラ

“路面電車の利用者は長期的には減少の傾向、コロナ禍前の水準まで回復していない”

●路面電車の1日の利用者は、昭和50年の約1.9万人をピークに減少し、平成22年度には約0.9万人となっていました。近年は少し増加し横ばいとなっていました。コロナ禍により大きく減少し、コロナ禍前の水準まで回復していません。

◎持続可能なまちづくりを進めていくために、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り、「定時性」や「速達性」、「経路の分かりやすさ」に優れた輸送力の高い交通手段である路面電車の岡山駅東口駅前広場への乗り入れや延伸・環状化に取り組んでいます。

■路面電車の利用者数の推移（1日あたり利用者数）



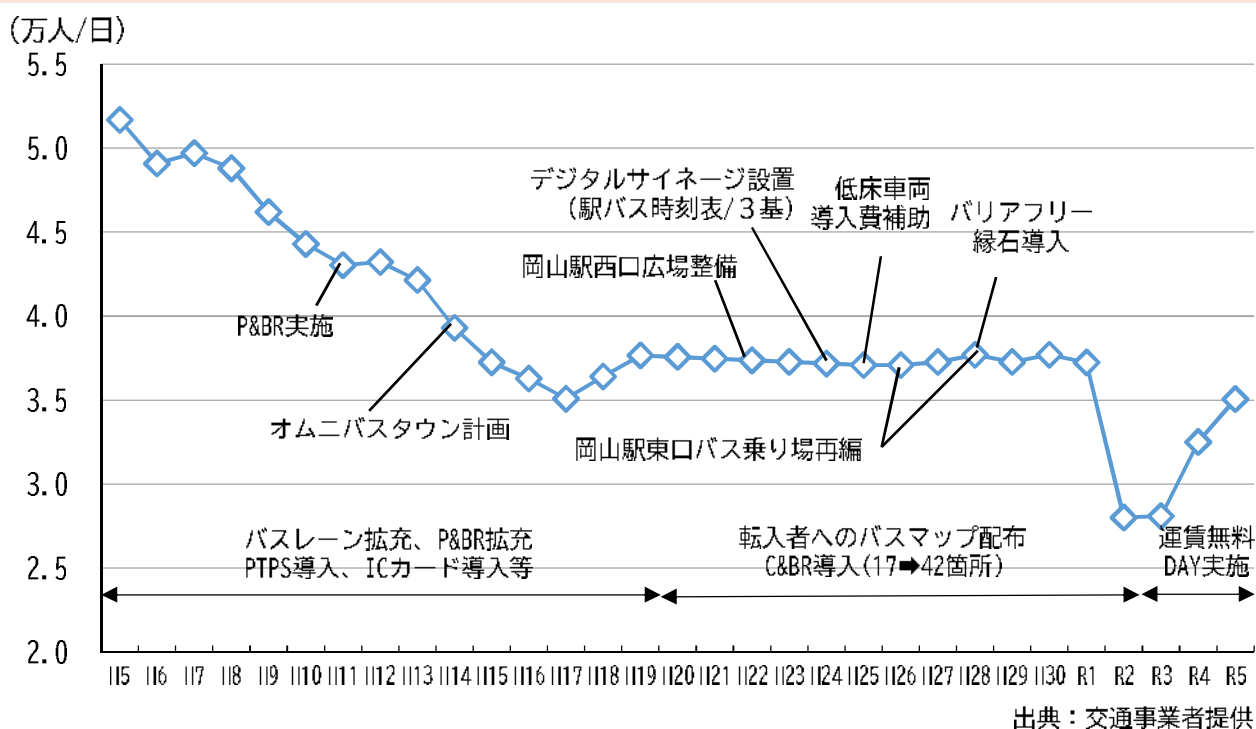
出典：交通事業者提供

■超低床路面電車「MOMO」



“バス利用者は長期的には減少の傾向、コロナ禍前の水準まで回復していない”

- 岡山市内の主要なバス路線の利用者数は、平成5年から平成19年で約3割減少しています。また、コロナ禍により大きく減少し、コロナ禍前の水準まで回復していません。それに伴い、路線の廃止や大幅な減便となっており、人口減少の著しい中山間地域などで、路線の廃止や減便が進んでいます。
- 路線バスの廃止に伴い、一部地域ではコミュニティバスなどが代替交通として運行しています。
- ◎持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け「岡山市地域公共交通計画」を策定し、路線の再編や路線バスの利用環境向上のための施策(ボトルネック交差点等の改良、サイクル・アンド・バスライド(C&BR)及びパーク・アンド・バスライド駐車場の拡充等)を進めています。



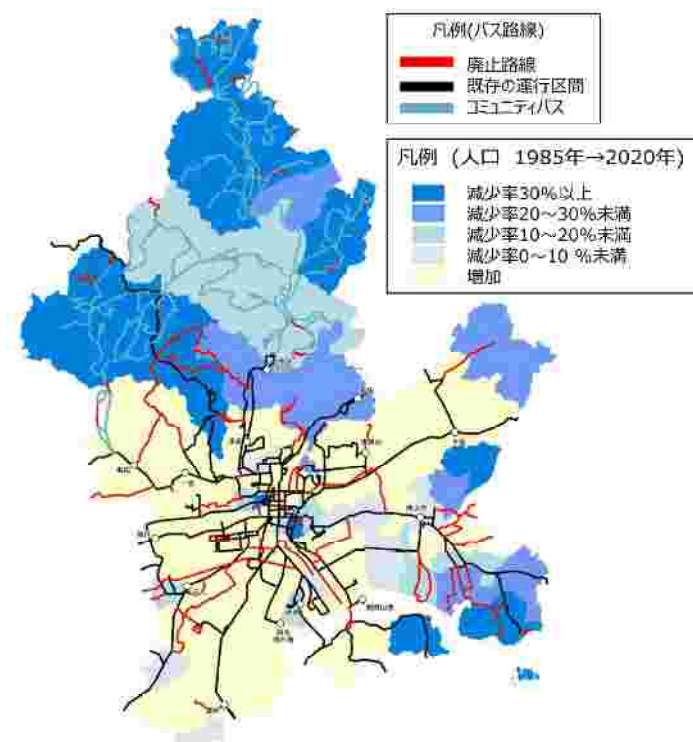
■コミュニティバス



■サイクル・アンド・バスライド駐車場



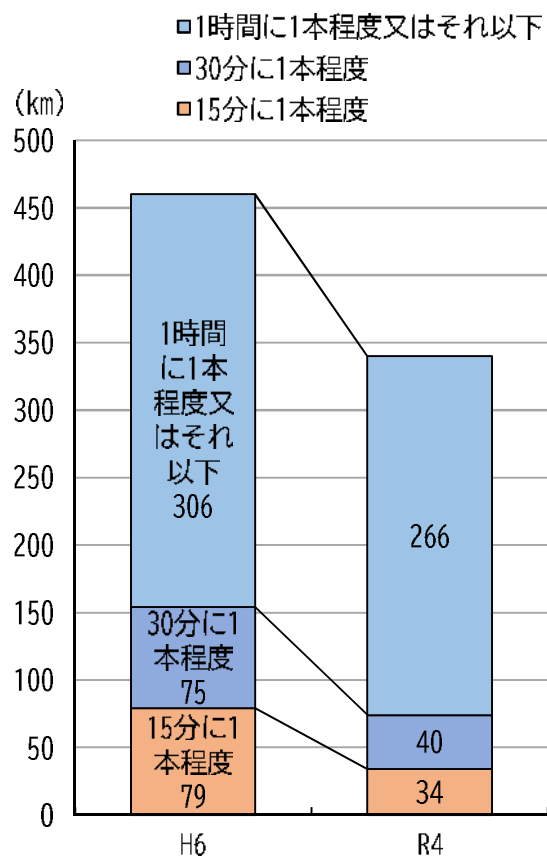
■路線バスの廃止区間と人口減少率 (H6年⇒R4年)



※路線は1994年からの廃止状況

出典：岡山市都市整備局「岡山市総合交通計画」

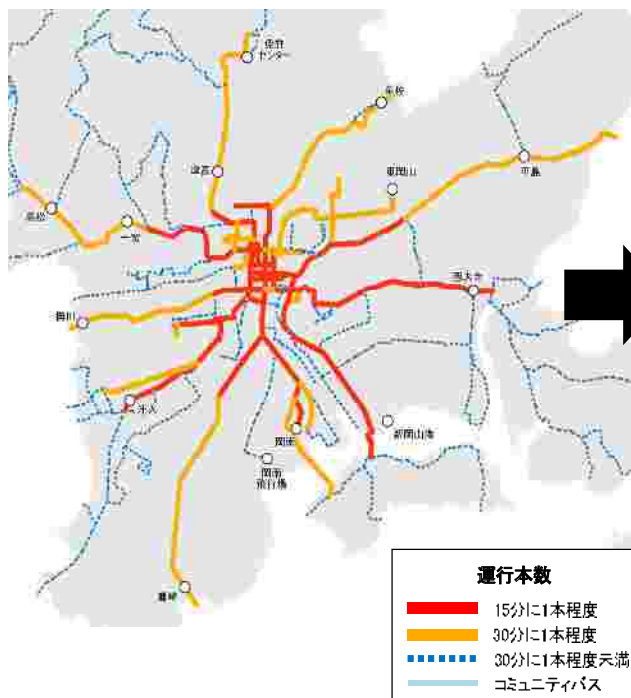
■路線バスの区間と頻度



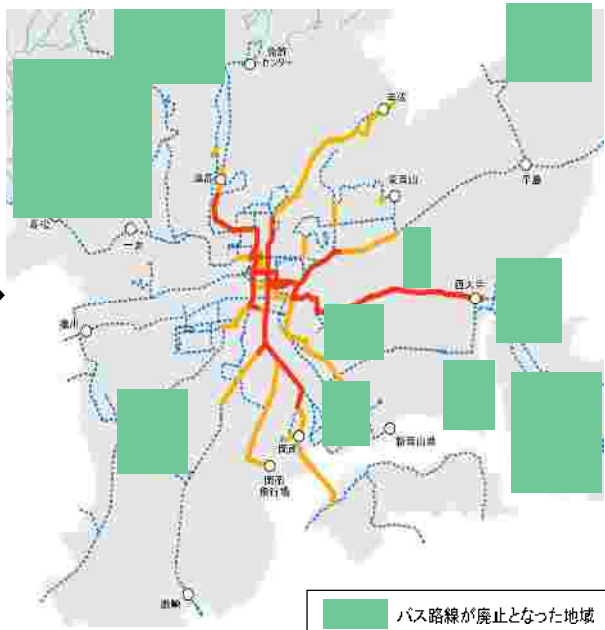
出典：岡山市都市整備局「岡山市総合交通計画」

■路線バスの減便の実態

H6年



R4年



※運行本数

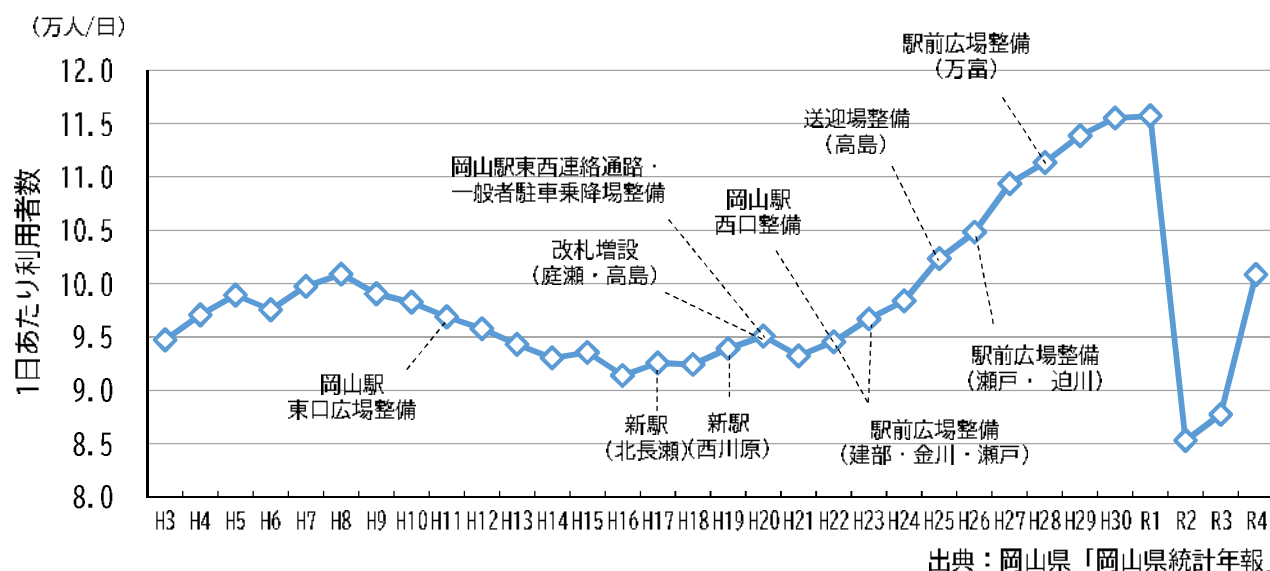
1時間に1本程度 : 17時間(6～22時台) × 1本 = 17 ≒ 15本/日
 30分に1本程度 : 17時間(6～22時台) × 2本 = 34 ≒ 35本/日
 15分に1本程度 : 17時間(6～22時台) × 4本 = 68 ≒ 70本/日

出典：岡山市都市整備局「岡山市総合交通計画」

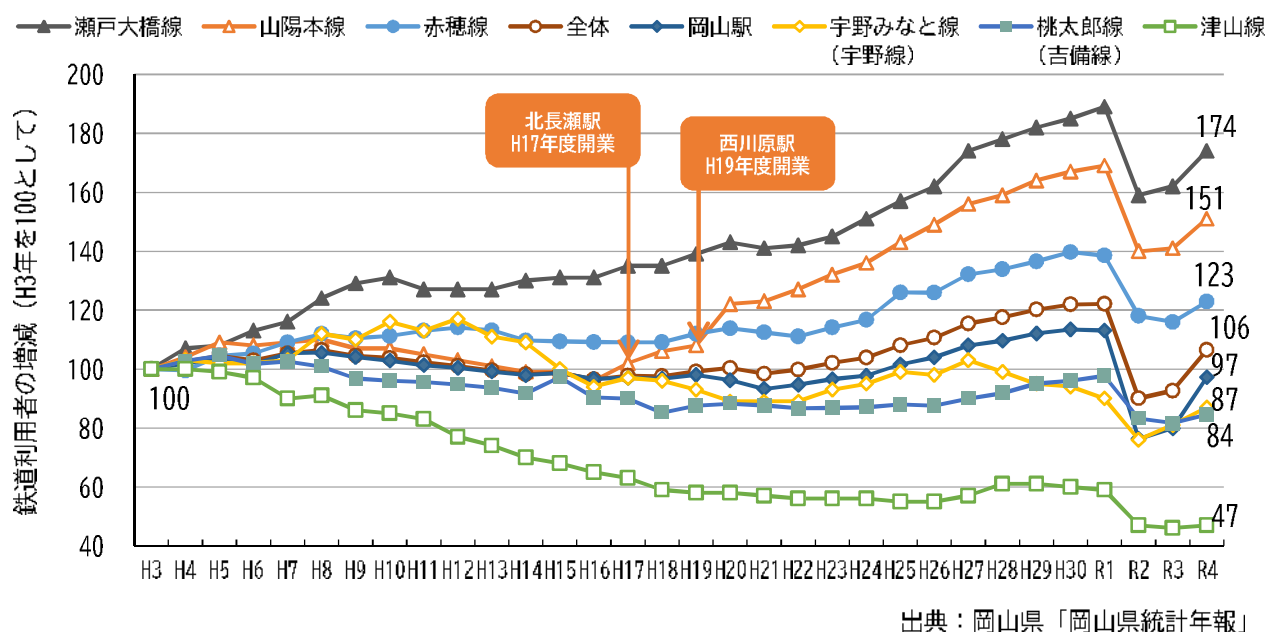
“鉄道利用者は長期的には増加傾向、コロナ禍前の水準まで回復していない”

- 岡山市内にある33駅の1日あたり乗車人数は、令和4年において約10.1万人であり、コロナ禍前の水準まで回復していません。
- コロナ禍までは山陽本線、瀬戸大橋線、赤穂線、桃太郎線の利用者数は増加傾向にありました。津山線は他路線に比べ、平成3年以降の減少率が大きくなっています。
- ◎平成11年の岡山駅東口広場をはじめ、建部駅、金川駅、瀬戸駅などの駅前広場を整備するとともに、北長瀬駅や西川原駅の新設などで鉄道利用の推進を図っています。
- ◎岡山駅東口広場への路面電車乗り入れに伴う広場整備や桃太郎線LRT化の検討などを進めています。

■鉄道の利用者数の推移



■鉄道各線別の利用状況



財 政

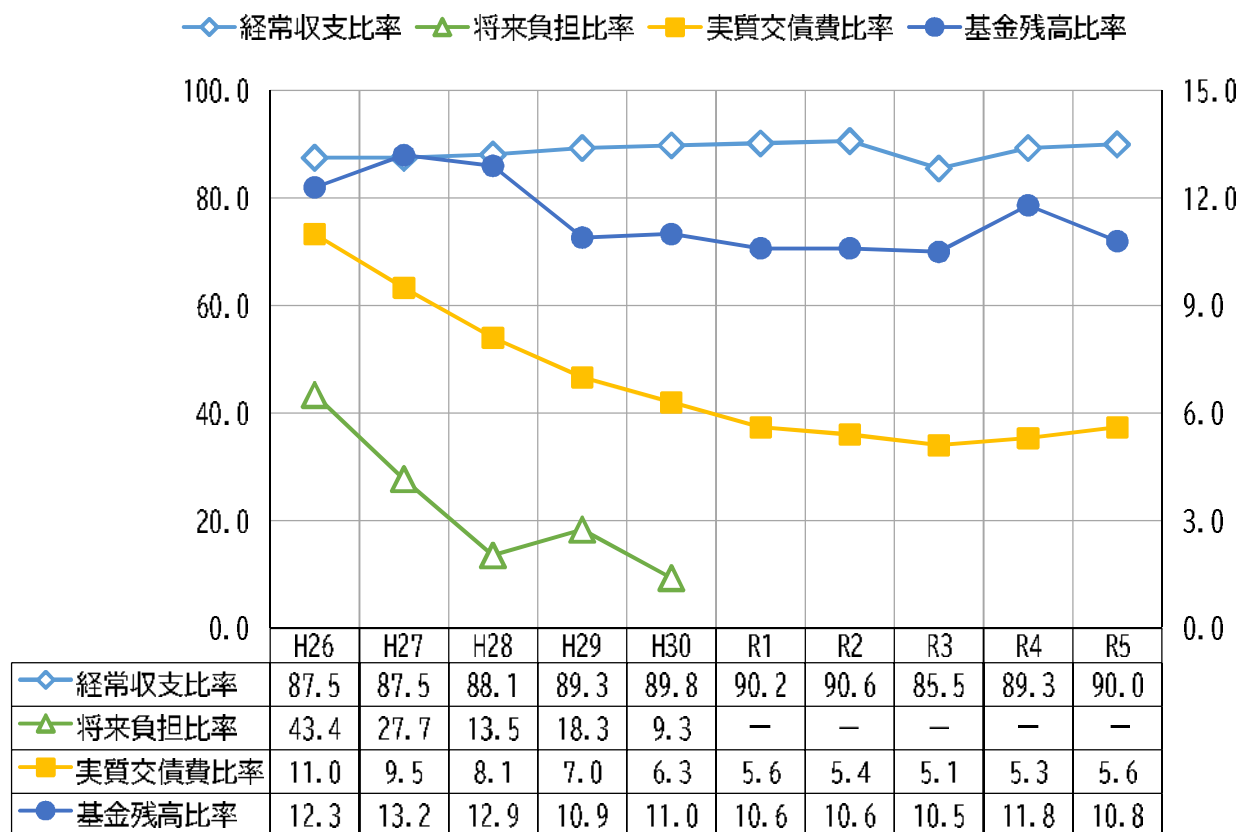
“財政指標は総じて健全に推移”

●岡山市では、積極的に行財政改革を進めてきた結果、財政指標は総じて健全に推移しています（令和5年度 経常収支比率90.0%、実質公債費比率5.6%）。市税収入は税制改正などの減少要因はあるものの安定しており、標準的な財政規模に対する実質的な債務の返済の割合を示す実質公債費比率も低位で推移しています。

“財政負担の増加”

●しかし、今後の税収や地方交付税など、一般財源総額の大幅な増加が見込めない中で、少子高齢化の進展による社会保障関係経費の増加、様々な市有施設の改修・更新、防災・減災対策などにも多額の費用が必要となることが見込まれます。

■各種財政指標の状況



出典：岡山市財政局「岡山市の財政状況〔第26版〕」

- ・経常収支比率：財政構造の弾力性を示す指標。比率が低いほど弾力性が大きいことを示します。
- ・将来負担比率：収入に対する負債現在高の割合。比率が低いほど将来の負担が少ないことを示します。
「—」は、充当可能財源等（基金等）が、将来負担額（地方債現在高等）を上回ることを示します。
- ・実質公債費比率：収入に対する負債の返済割合。比率が低いほど財政を圧迫しないことを示します。
- ・基金残高比率：収入に対する貯金の割合。比率が高いほど予期せぬ歳入減や歳出増への対応が可能となります。

2 岡山市の道路の現状

“道路の整備状況”

- 岡山市の道路網は、広域高速交通網として山陽自動車道、中国横断自動車道などがあり、また、幹線ネットワークとしては、主要都市間などを連絡する国道2号、30号、53号、180号などの一般国道があります。また、これらの一般国道を補完し、一体となって広域交通を担う主要地方道、さらに地域の生活を支える道路として一般県道、市道があります。
- 本市の管理する道路の改良率は、一般国道が97.0%、主要地方道が95.0%、一般県道が83.2%及び市道が51.1%となっています。国道などに比べ市道の改良率については低くなっています。
- 幹線道路網は、昭和21年に岡山特別都市計画街路を決定し、その後、社会情勢の変化などに対応した再検討を進め、昭和50年策定の岡山県南地域の総合交通計画の中で、従来の放射状道路に加え内、中、外で構成される岡山環状道路構想を打ち出しました。
- 近年では、社会情勢の変化を踏まえた都市計画道路の長期未着手路線の見直しなどを行いつつ、幹線道路網の整備を進めていますが、まちづくりの骨格となる都市計画道路（約307km）の整備率は約71%と政令指定都市の中では低くなっています。
- ◎現在、国と市が連携しながら、国道180号岡山環状南道路や(市)江並升田線、(主)岡山赤穂線などの環状道路とともに国道180号総社・一宮バイパスや(主)岡山牛窓線、(主)岡山吉井線などの放射状道路の整備を進めています。

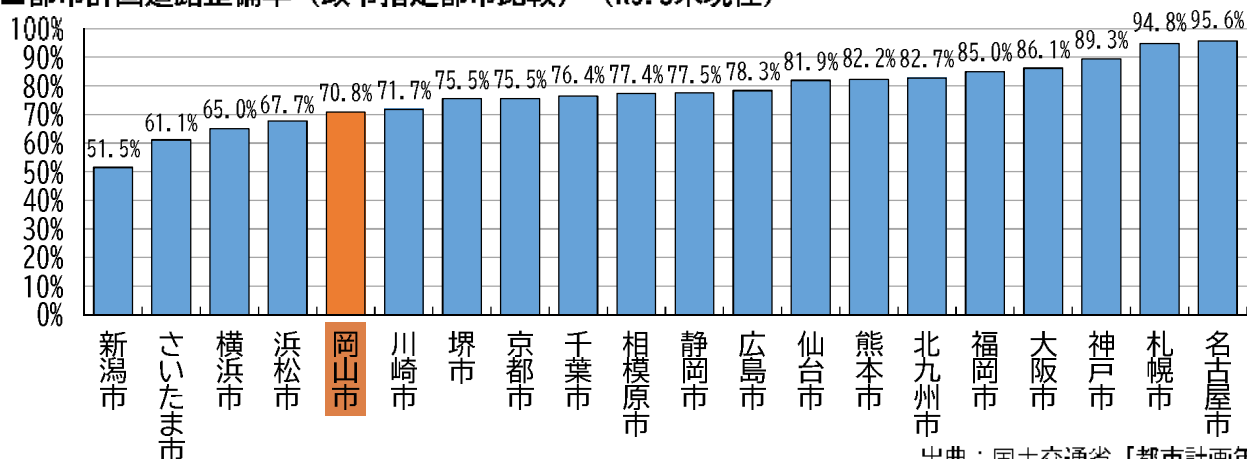
■岡山市管理道路の現況（R6.4.1現在）

区分	実延長 (km)	改良延長 (km)	改良率 (%)
一般国道	44.0	42.6	97.0
主要地方道	272.8	259.1	95.0
一般県道	301.5	250.8	83.2
市道	5,927.0	3,031.6	51.1

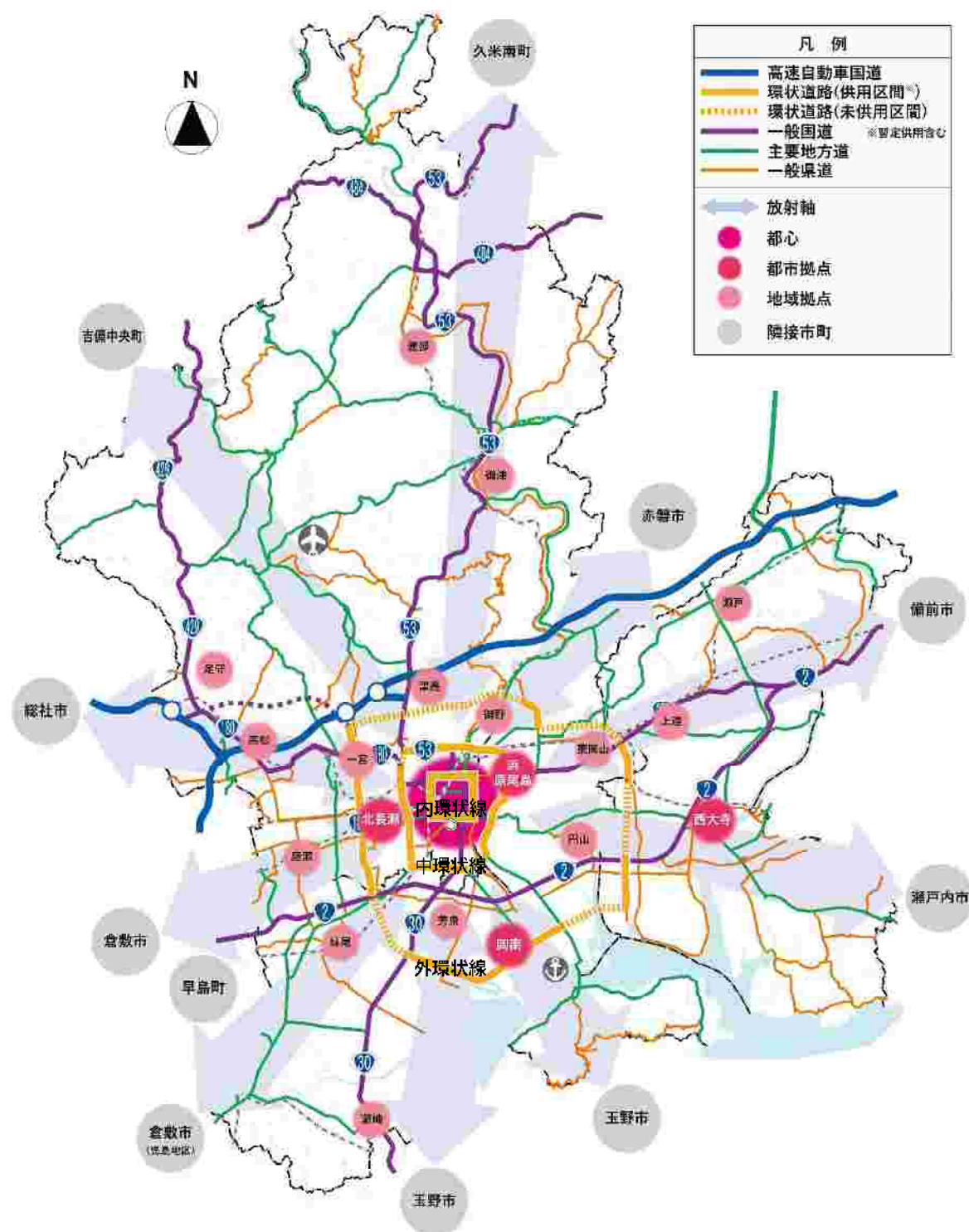
※一般国道は岡山市管理に限る

出典：岡山市都市整備局「国道・県道・市道関係調査」

■都市計画道路整備率（政令指定都市比較）（R5.3末現在）



■放射環状型で構成される岡山市の幹線道路網



<拠点の種類と役割>

種 類	役 割
①都 心	県都岡山の顔であり、岡山都市圏の拠点として、商業・業務、医療・福祉、教育・文化、コンベンション等の高次な都市機能や賑わい・交流機能等が充実し、市全体や都市圏の発展をけん引します。
②都市拠点	都市活動や市民生活の拠点として、都市的サービス機能（各種の商業施設、一定規模を有する医療施設、金融機関の支店等）を有し、都心を補完する役割を担います。
③地域拠点	地域における市民生活の拠点として、主に日常的な生活サービス機能（日常的な買い物施設、一次診療を中心とした医療施設、郵便局等の金融機関等）を有し、地域住民の生活を支えます。

“老朽化する道路施設”

●岡山市が管理する道路の延長は年々増加し、それに伴い、管理する道路施設の数も増加しています。

●特に橋梁の数については政令指定都市の中で突出して多く、橋長15m以上の橋梁においては、令和21年には約69%※が老朽化の目安と言える建設後50年を経過します。

※H31.4.1時点の橋梁数より

◎道路施設の長寿命化については、修繕などに係る費用の平準化・縮減を図りながら必要な対策を実施しています。

■市管理の道路施設数（R6.3時点）

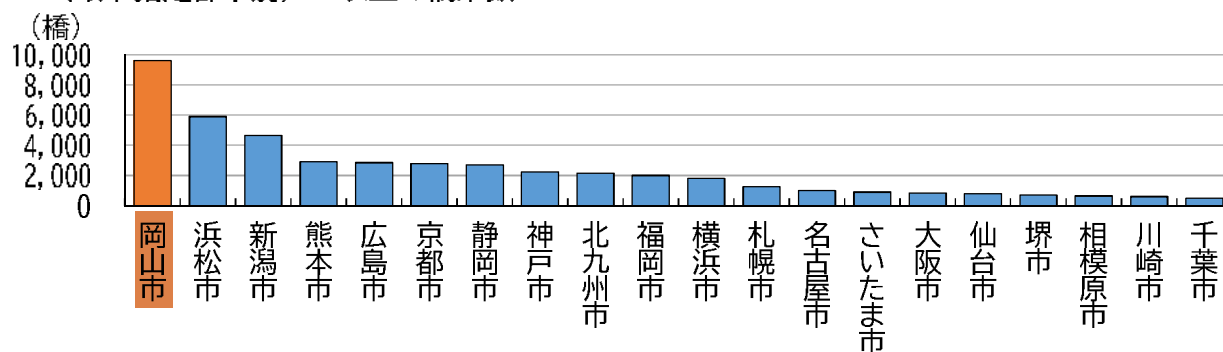
種別	施設数
シェッド	2
トンネル	14
横断歩道橋	79
橋梁（15m以上） （15m未満）	510 9,131
大型カルバート	9
門型標識	18

出典：岡山市都市整備局「岡山市資料」

■橋梁部材の損傷状況

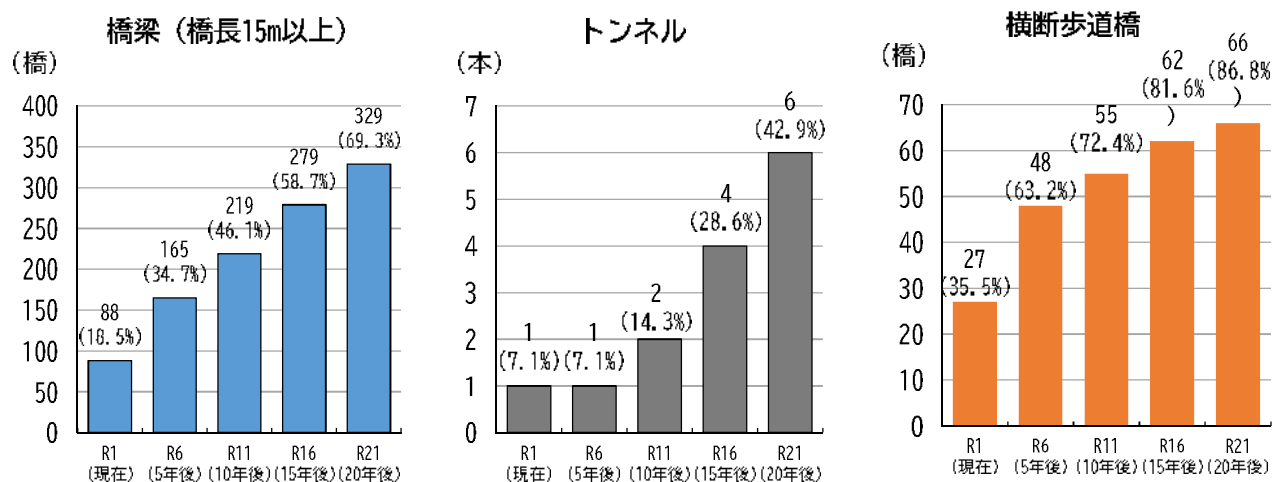


■（政令指定都市別）2m以上の橋梁数



出典：国土交通省「国土交通省資料」

■建設後50年を経過する代表的な道路施設数の推移（H31.4.1時点）



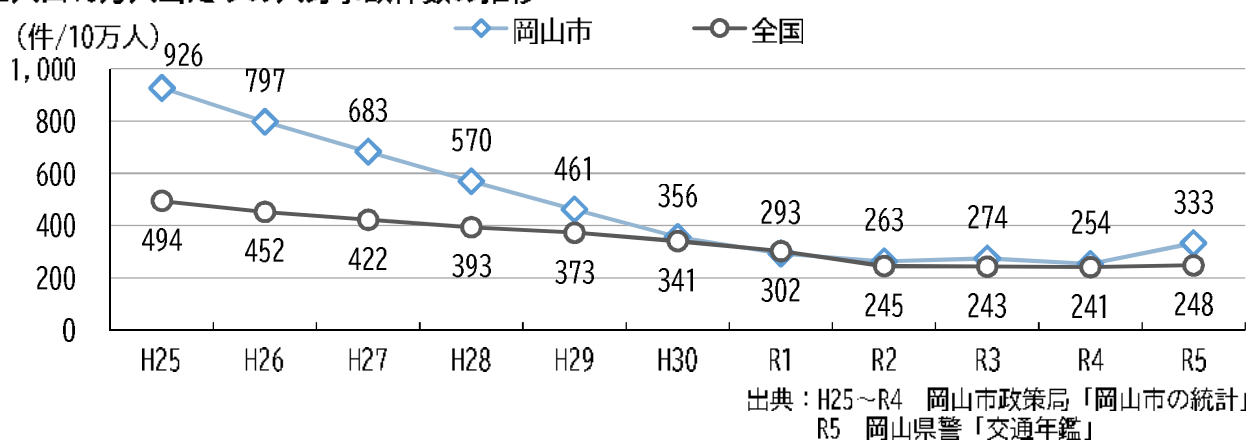
※橋梁は架設年次不明を除く全475橋で作成

出典：岡山市都市整備局「岡山市資料」

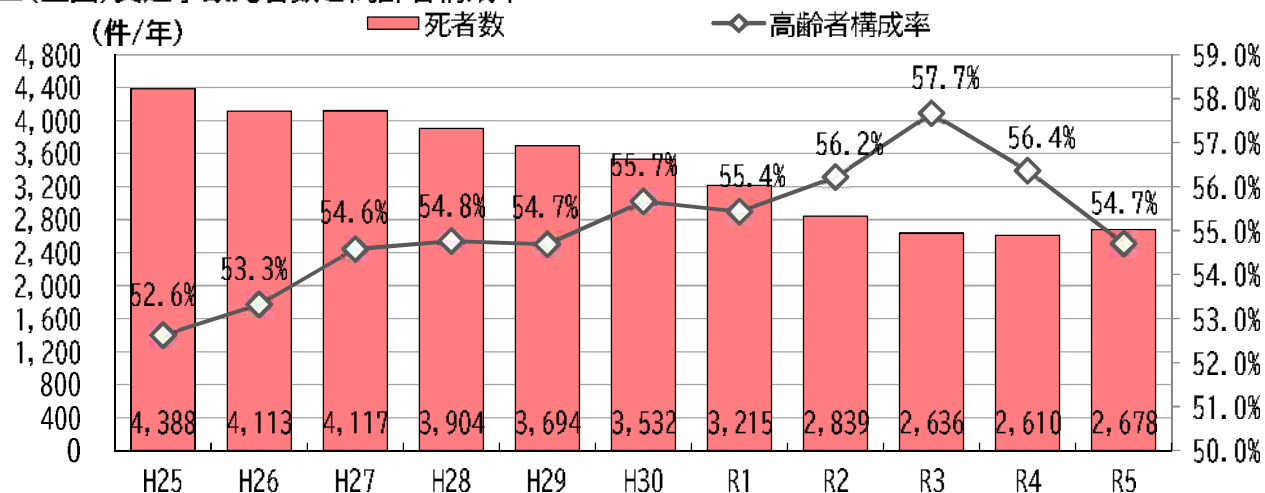
“多発する事故”

- 岡山市の令和5年の事故件数は、年間約2,400件、事故による死傷者数は約2,700人、内死者数は14人で、令和5年に事故件数が増加に転じました。また、人口10万人当たりの人身事故件数は全国平均より高い状況です。
- 近年の高齢化に伴い、高齢者が係わる交通事故死者数の割合が増加している状況です。
- 自転車事故の相手当事者別では、対自動車は減少しているのに対し、対歩行者、自転車相互は増加傾向となっています。また、自転車事故件数は年々減少し平成30年以降、横ばいで推移していましたが、令和5年に増加に転じました。
- 交通事故多発地点としては、岡山県内のワースト5箇所中3箇所が岡山市内にあり、早急な対策が求められています。
- ◎岡山市内には約4,000kmもの水路が存在しており、特に生活道路沿いの水路への転落事故が多発していることから、転落防止対策を実施しています。
- ◎令和元年に滋賀県大津市の交差点で園児を巻き込むといった痛ましい事故が起こったことを受け、岡山市では交通事故防止対策の見直しや強化を進めています。

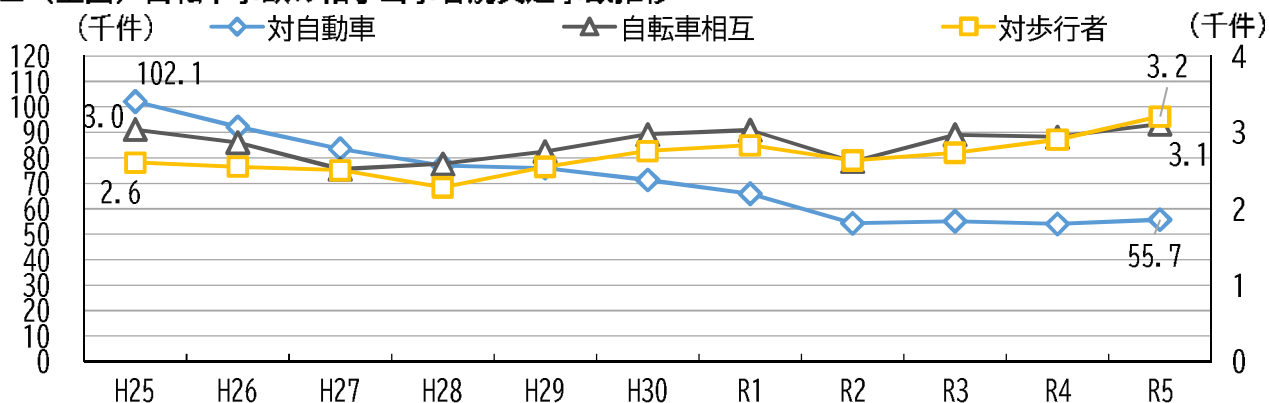
■人口10万人当たりの人身事故件数の推移



■(全国)交通事故死者数と高齢者構成率

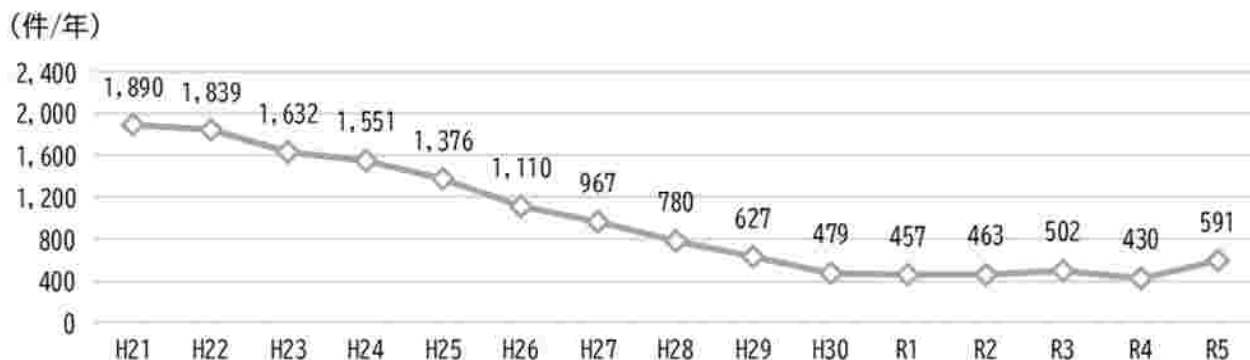


■（全国）自転車事故の相手当事者別交通事故推移



出典：警察庁「道路の交通に関する統計」をもとに作成

■（岡山市）自転車事故件数



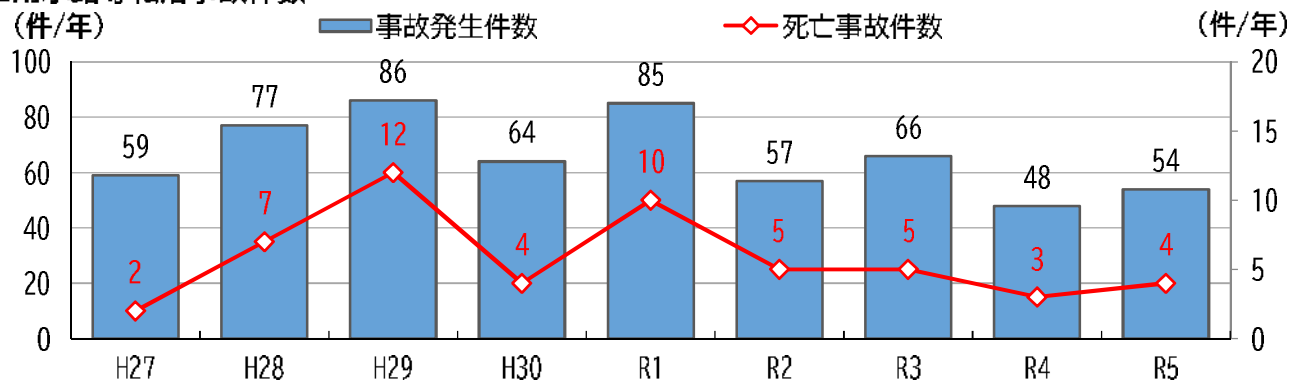
出典：【H21～H28】岡山市都市整備局「岡山市の交通概況」
 【H29～H30】岡山県警察「交通年鑑」
 【R1～R5】岡山県警察本部交通部交通企画課調べ

■交通事故多発地点（R5）

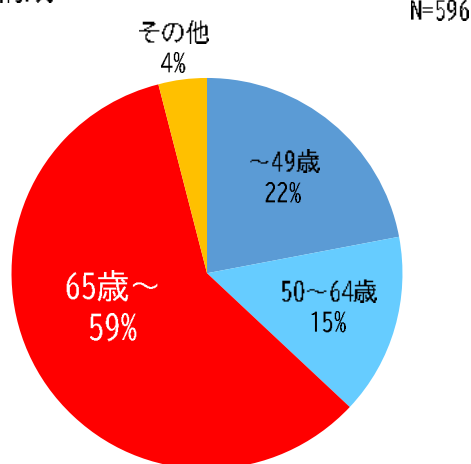


出典：岡山県警察「交通事故多発地点」

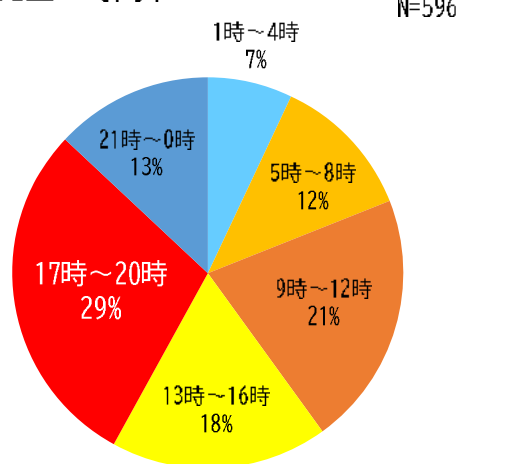
■用水路等転落事故件数



■年齢構成



■事故発生の時間帯



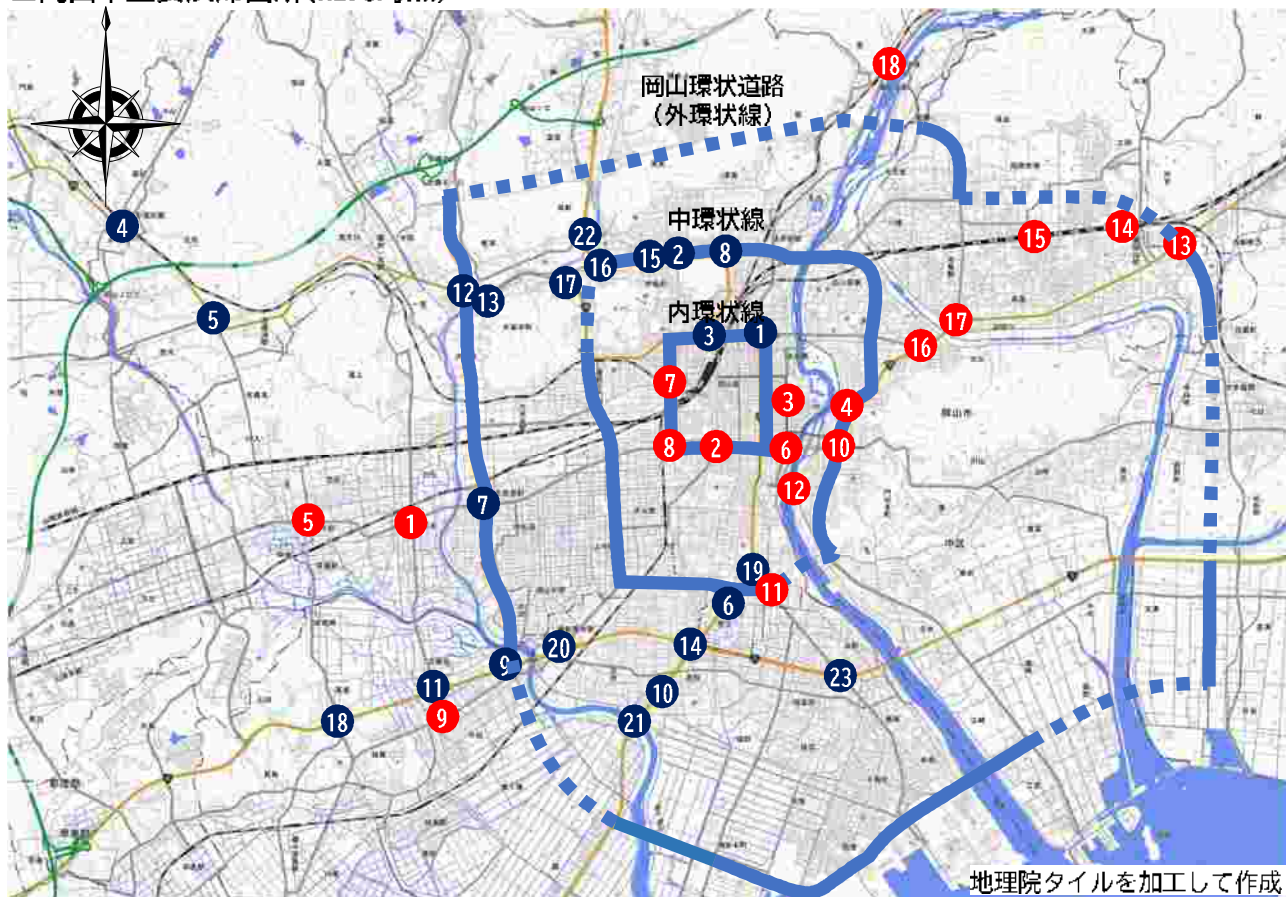
■注意する必要がある用水路



“慢性的な渋滞”

- 岡山県内の主要渋滞箇所の内約 6 割の40箇所が岡山市内にあり、そのうち32箇所が外環状線内に集中しています。
- 国道2号は大樋橋を中心に、国道53号では津島周辺で著しい渋滞が発生しているほか、国道30号・180号・250号、（一）岡山倉敷線などでも渋滞が発生しています。

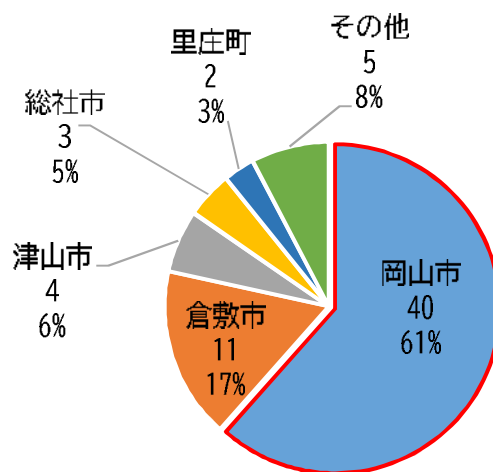
■岡山市主要渋滞箇所(R2. 3時点)



国管理			
番号	箇所名	番号	箇所名
1	番町	13	欠坂大橋南詰(欠坂)
2	津島	14	青江
3	清心町	15	伊島北町
4	高松稲荷(最上稲荷入口)	16	津島京町(R3特定解除)
5	板倉	17	谷万成(万成東町)
6	日赤北(富田)	18	妹尾西
7	西長瀬	19	十日市
8	岡大入口	20	米倉
9	大樋橋西	21	笹ヶ瀬橋
10	芳泉高校入口	22	首部橋西
11	古新田	23	バイパス福富
12	岡山市北区櫛津(櫛津東)		

市管理			
番号	箇所名	番号	箇所名
1	久米	10	門田屋敷
2	大供	11	十日市中(十日市中町)
3	内山下	12	桜橋東詰
4	古京	13	栄甘
5	庭瀬	14	東岡山駅踏切
6	新京橋西	15	雄町
7	昭和町	16	原尾島
8	厚生町	17	白間川橋
9	荒田	18	中原橋西詰

■市町村別主要渋滞箇所数(R6. 3時点)

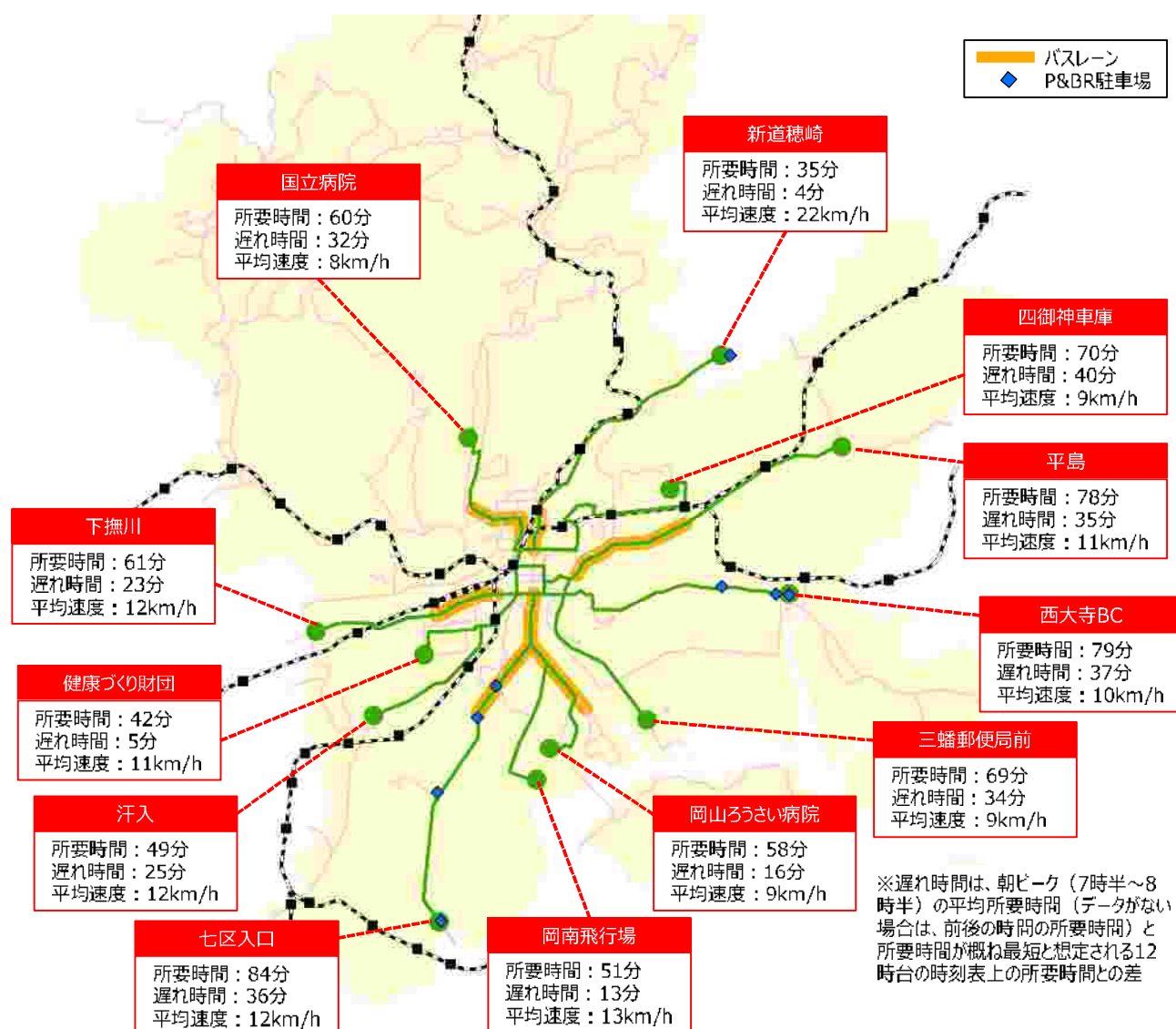


出典：国土交通省「国土交通省資料」

“路線バスの定時性・速達性の確保”

- 周辺部から都心までの路線バスの移動は、朝ピーク時間帯は渋滞などの影響により1時間程度かかっています。また遅れも発生しているため、定時制・速達性の確保が課題となっています。
- 現在、定時制・速達性の確保の視点から、バスレーンが各方面で設置されていますが、十分に機能していない状況となっています。
- ◎ 運転手不足による減便リスクが高まっている中、渋滞緩和によるバスの定時性・速達性の確保は労働環境の改善や労働生産性の向上を図るうえで極めて重要です。

■ 路線バスの遅れ状況

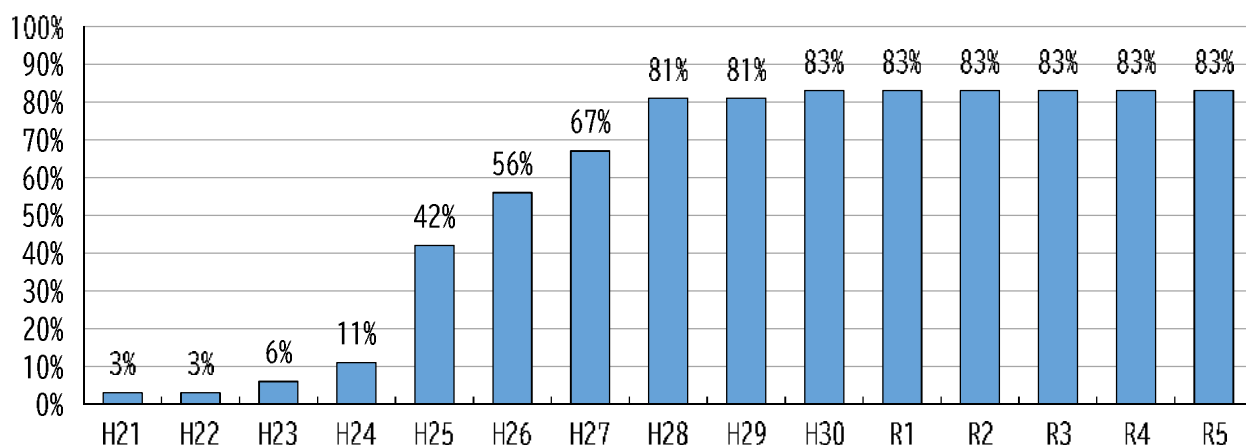


出典：各社提供ハレカードデータ
R5年5月第5週の平日5日分の平均値

“橋梁耐震化”

- 現在、緊急輸送道路上にある橋長15m以上の橋梁において、兵庫県南部地震と同レベルの地震に対し、落橋・倒壊などの致命的な損傷に至らないレベルに引き上げる耐震補強を実施しており、36橋中30橋の対策が完了しました。
- なお、緊急輸送道路上で兵庫県南部地震と同レベルの地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震性能を満たす橋梁の割合は約49%です。
- ◎災害直後から発生する救急活動や緊急輸送を円滑かつ確実に実施するため、緊急輸送道路の整備とともに、橋梁の耐震化や落石等危険箇所対策といった道路防災対策を進めています。

■橋梁耐震補強実施状況（橋長15m以上）（累計）



※落橋・倒壊等の致命的と至らないレベルの対策

出典：岡山市都市整備局「岡山市資料」

■兵庫県南部地震による高架橋の倒壊 （神戸市東灘区深江地区）

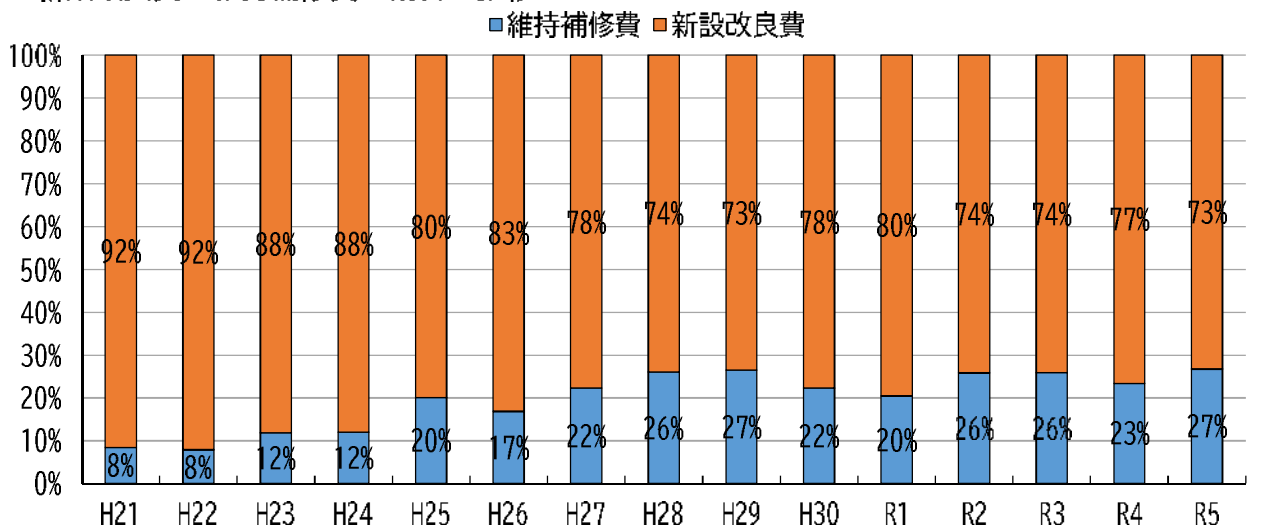


出典：国土交通省「国土交通省資料」

“増加傾向の維持補修費”

- 道路の事業費の内、維持補修に関する費用の割合が年々増加し、平成21年では維持補修費が8%となっていたましたが、平成27年度以降は20%以上で推移しており、維持管理費の占める割合が高まっています。

■新設改良費と維持補修費の割合の推移



出典：岡山市都市整備局「岡山市資料」

“道路の無電柱化”

- 岡山市は都心部、西大寺地区で無電柱化を進めており、国道、県道、市道合わせて約77kmの無電柱化を実施してきました。
- 近年、他都市で災害時に電柱が倒壊し、避難や救急活動に支障をきたしたことから、無電柱化の重要性が高まっています。
- ◎現在、（主）岡山児島線や（市）いずみ町青江線などを対象に事業を進めています。

■市内の電線類地中化実績（R6.3時点）

区分	整備延長（m）
国道	31,020
県道	27,815
市道	23,296

出典：岡山市都市整備局「岡山市資料」

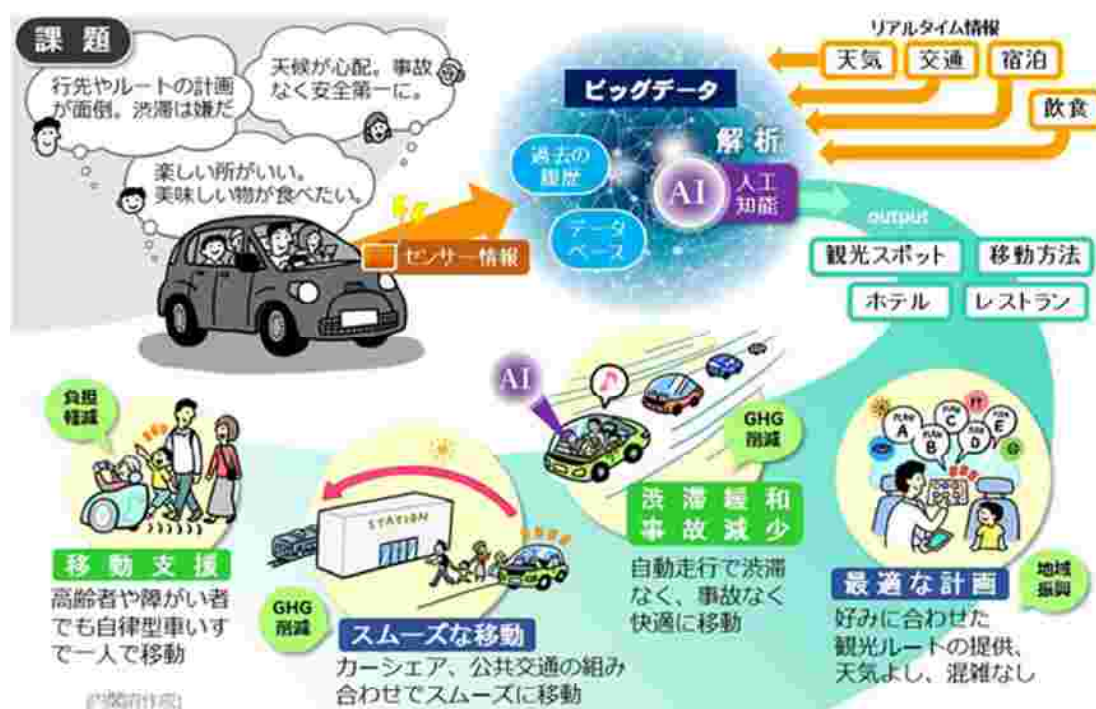
■電柱が立ち並ぶ市街地の状況



“交通・道路のイノベーション”

- 近年、IoT・ビッグデータ・AI・ロボット・センサーなど、技術革新が急速に進展し、産業・社会構造が劇的に変化する可能性があり、交通に関する分野においても、インフラ整備や維持管理、交通サービスなど、全般にわたり様々な新技術が進展し、生産性の向上や経済社会の発展などに寄与することが期待されています。

■サイバー空間とフィジカル（現実）空間の融合による新たな価値の事例



出典：内閣府ウェブサイト (https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/index.html)

“道路空間の役割の変化”

●人口減少による交通需要の減少、少子高齢化による交通サービスに対するニーズの変化、厳しい財政制約、魅力・賑わいの喪失など、道路空間を取り巻く環境が変化しています。

◎ハレまち通りでは、従来の移動機能だけでなく、沿道と一体となって人の滞留や賑わいの創出に寄与する車中心から人優先の道路空間へのリニューアルを行いました。

◎また、本市では道路空間を活用した賑わい創出のため、西川緑道公園筋において、市民主体の実行委員会が中心となり歩行者天国（ホコテン！）を定期的に開催するとともに、ハレまち通りにおいては、拡幅した歩道を活用してオープンカフェ等を沿道事業者が実施できるようにルールづくりを行いました。

■道路空間を人優先に再構築する事例



出典：国土交通省「官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集」

■道路空間を活用した賑わい創出



歩行者天国による賑わい創出
『西川緑道公園筋歩行者天国ホコテン！』



人優先の道路空間にリニューアルされた
『ハレまち通り』

3 みちづくりに関する課題

岡山市の状況や道路の現状、さらには「岡山市第六次総合計画」やその他関連計画を踏まえ、道路の機能である「移動」・「空間」・「防災」に今後の道路行政全般に必要不可欠である「持続性」を加えた4つの視点から、今後のみちづくりに関する課題を整理します。

「移動」に関する課題

“慢性的な渋滞”

- 岡山市内では、国道2号や国道53号などの幹線道路で慢性的な渋滞が起きている。交通渋滞は、時間的損失のみならず、経済活動の阻害や交通事故の増加、沿道環境の悪化などをもたらす、市民生活に負の影響を及ぼしています。このため、渋滞の解消を図る取り組みが必要です。

“産業振興”

- 岡山市は、近畿と九州を結ぶ東西の交通軸と、山陰と四国をつなぐ南北の交通軸のクロスポイントに位置し、陸・空・海の優れた交通の広域拠点性を有していますが、途切れた道路ネットワークなどにより、十分に強みが発揮できていない問題があります。地域経済を活性化し、安定した雇用を創出していくため、産業基盤の強化を図る取り組みが必要です。

“観光振興”

- 岡山市を訪れる観光客数は全体的には増加傾向にあったコロナ禍前の水準に戻っていません。アフターコロナにおける観光地・観光産業の再生に向けて、本市の認知度や好感度の向上を図り、観光誘客につなげていくためには、岡山連携中枢都市圏の自治体や瀬戸内海でつながる地域とプロモーション展開で連携するとともに、観光地などのアクセス強化への取り組みが必要です。

“救急活動”

- 岡山市は、全国の大都市と比較して、病院数、医師数などの医療基盤が充実し、救急医療（ER）に対応可能な病院が多くあります。今後、高齢社会の拡大によって、救急需要は増加すると考えられます。救急搬送の遅延は命にかかわる問題となります。市民や周辺市町の人々の命を守るために、搬送時間の短縮を図る取り組みが必要です。

“過度な自動車依存”

- 岡山市では、モータリゼーションの進展などから車依存が進んでおり、バスをはじめとする公共交通の衰退や温室効果ガスの排出による地球環境問題など、様々な問題が生じています。そのため、過度に自動車に依存する都市構造から脱却し、公共交通を中心とした利便性の高い交通ネットワークを構築する必要があります。

「空間」に関する課題

“都心における道路空間”

- 自動車利用に依存する暮らしが浸透したため、岡山市では低密度な市街地が拡散し、さまざまな都市機能が都心部から流出したこともあって都心の歩行者数は減少しました。都心部における賑わいを取り戻すため、車中心から人優先の歩いて楽しい道路空間を創出する取り組みが必要です。

“自転車の利用環境”

- 岡山市は、温暖で晴れの日が多く、地形が平坦であることから、自転車で通勤・通学する市民の割合が高くなっていますが、自転車の利用環境に対する市民の満足度が高くないことや、自転車事故が増加していることから、自転車利用環境を向上させる取り組みが必要です。また、近年、自転車事故が増加に転じており、ヘルメット着用の努力義務化や飲酒・ながら運転厳罰化とあわせて、安全な通行空間の確保が必要です。

“安全・安心”

- 令和元年5月に、滋賀県大津市で園児を巻き込む痛ましい交通事故が発生しました。これを受け、通学路などで今まで以上に安全性の向上が求められています。また、高齢者による事故の増加など、新しい課題に対応していくことも必要です。さらに、岡山市では用水路に転落する事故が多発しています。すべての人が安全・安心に道路を利用できる取り組みが必要です。

“使いやすさ”

- 少子高齢化や外国人観光客の増加などにより、道路には様々な需要が増えています。高齢者や障がい者、乳幼児連れでの移動をしやすいことや、外国人を含む来訪者への道案内を分かりやすくすることなど、道路の使いやすさの向上を図る取り組みが必要です。

“新技術への対応”

- 交通分野を取巻く新技術に関し、無人自動運転移動サービスや高速道路におけるトラック隊列走行システムの実証実験が実施されるなど、交通・道路を取り巻く状況が大きく変わろうとしています。新技術に対応する道路空間の構築を図る取り組みが必要です。

「防災」に関する課題

“災害への備え”

- 災害時において道路は、避難行動をはじめ、救助・救援活動や緊急物資の輸送に使用されるなど、重要な役割を担っています。近年、多発している集中豪雨等による大規模災害のほか、今後30年の間に発生する確率が70～80%と言われている南海トラフ地震などに対し、道路の果たす防災機能は従来以上に重要度を増しています。現在、緊急輸送道路において橋梁の耐震化や無電柱化などを優先的に進めていますが、災害から市民の命を守るため、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークの構築を加速させる必要があります。

「持続性」に関する課題

“老朽化する道路施設”

- 戦後の高度経済成長期に整備された道路施設の老朽化が進行し、放置しておけば重大な事故につながる致命的な損傷などが発生する危険性が高まっています。将来にわたり道路施設の機能を維持し、安全を確保していく必要があります。

“財源”

- 放射・環状道路の整備状況は十分とは言えず、渋滞解消が必要な箇所も残っているため、今後進めなければならない道路事業が多くありますが、他方、道路施設の老朽化に伴い、今後、維持補修・更新に多大な費用が掛かることが懸念されます。限られた財源の中で道路ネットワークの機能を維持し、また、向上させるための取り組みが必要です。

4 みちづくりに対する市民の声

道路事業に対する評価・要望などを把握するため、市民意識調査を実施し、道路整備に対する重要度と満足度を調査しました。

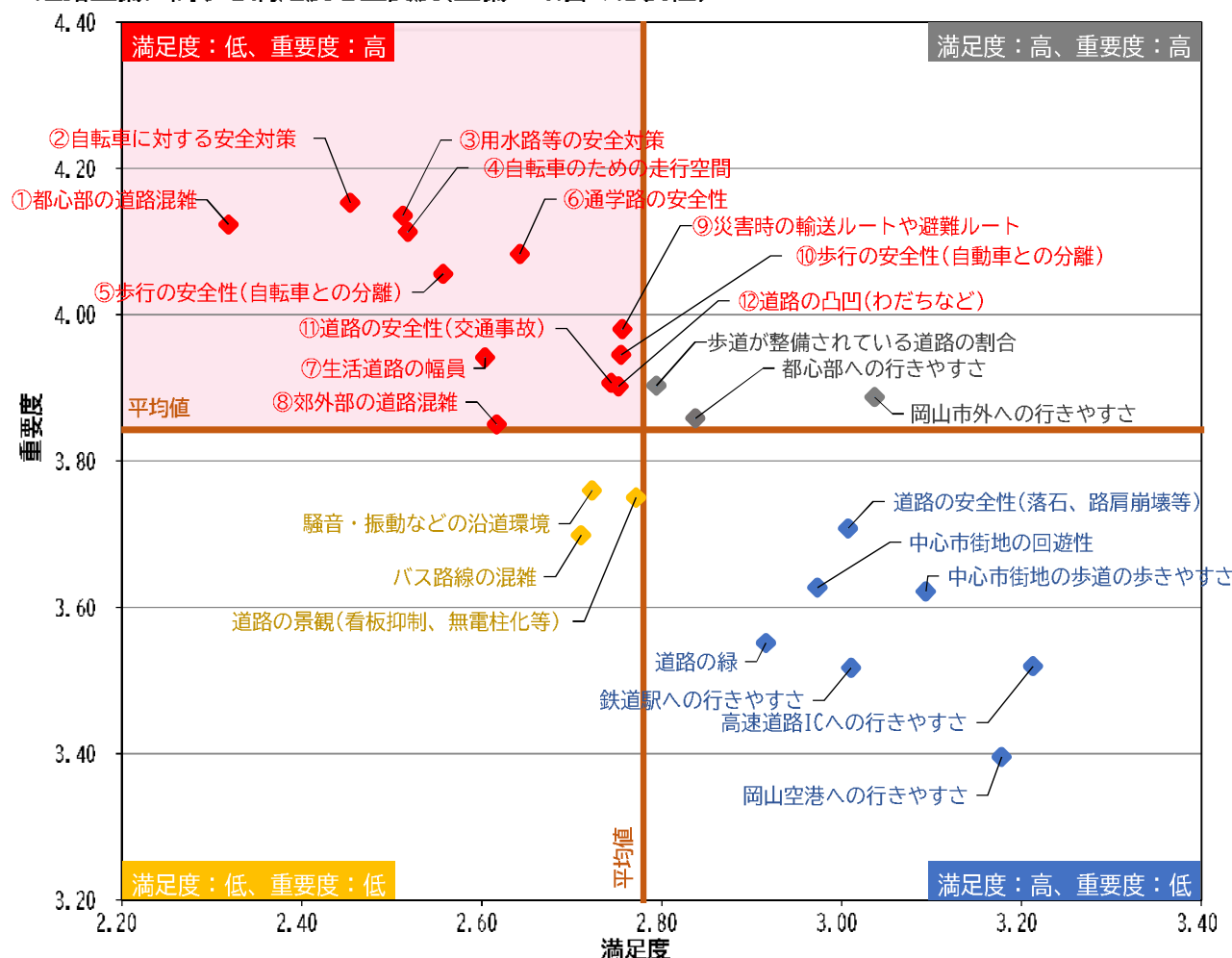
- ・対象：岡山市在住の15歳以上
- ・配布数：5,000世帯
- ・回収数：1,698世帯(回収率34%)

平均値と比較して、満足度が低く重要度の高い項目は次の12項目でした。

- | | |
|------------------|------------------|
| ①都心部の道路混雑 | ⑦生活道路の幅員 |
| ②自転車に対する安全対策 | ⑧郊外部の道路混雑 |
| ③用水路等の安全対策 | ⑨災害時の輸送ルートや避難ルート |
| ④自転車のための走行空間 | ⑩歩行の安全性(自動車との分離) |
| ⑤歩行の安全性(自転車との分離) | ⑪道路の安全性(交通事故) |
| ⑥通学路の安全性 | ⑫道路の凸凹(わだち等) |

上記12項目については居住地域や利用交通手段に関わらず同様の傾向がみられました。特に都心部の道路混雑、自転車に対する安全対策は満足度が低く重要度が高いといった声が多く、整備の必要性がうかがえます。

■道路整備に関する満足度と重要度(整備・改善の必要性)



※満足度：各項目に対して現在どれくらい満足しているか5段階で評価。

重要度：各項目に対して今後の施策等の実施による改善がどれくらい重要であるか5段階で評価。

第4章

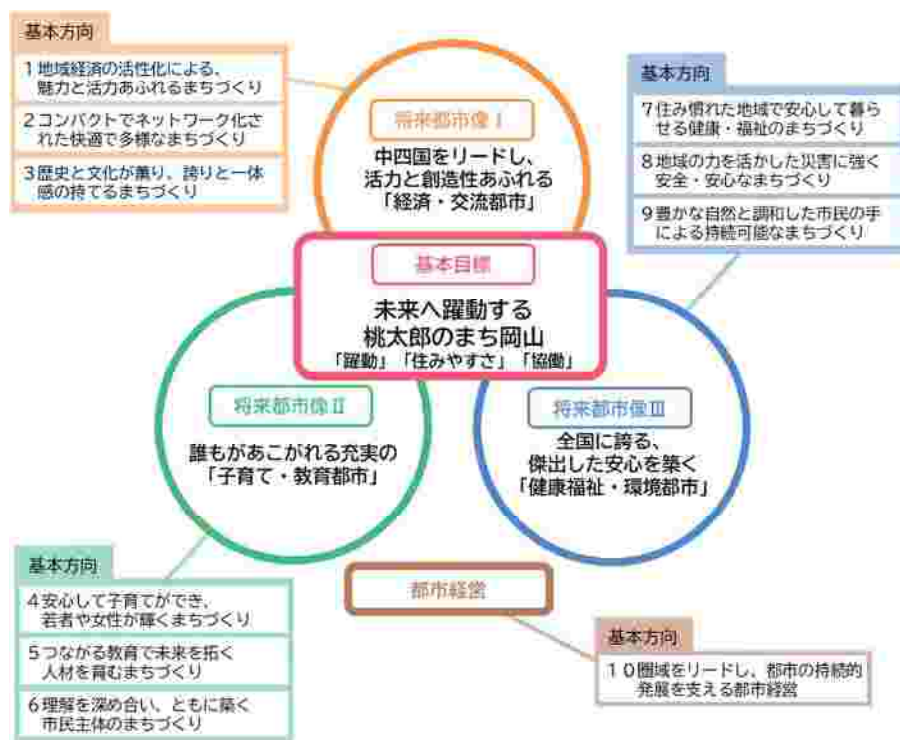
計画の基本的な考え方

1 基本方針

上位計画、関連計画、道路を取り巻く様々な課題や市民のニーズを踏まえ、今後のみちづくりの基本理念として「みちづくりへの意思表示」、「4つの目標」を定め「7つの施策の柱」を位置づけて、総合的に取り組むことにより、質の高い道路ネットワークを構築します。

■岡山市第六次総合計画

計画の全体像



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

■道路に関する課題

慢性的な渋滞	産業振興
観光振興	救急活動
過度な自動車依存	都心における道路空間
自転車の利用環境	安全・安心
新技術への対応	災害への備え
老朽化する道路施設	財源

■市民のニーズ

都心・郊外部の道路混雑
自転車に対する安全対策
用水路等の安全対策
自転車のための走行空間
歩行の安全性
通学路の安全性

等

■関連計画

岡山市総合交通計画	岡山市地域公共交通計画
岡山市都市計画マスタープラン	岡山市自転車活用推進計画
岡山市立地適正化計画	岡山市公共施設等総合管理計画

等

みちづくりへの意思表示 あらゆる人が安心して、 心地よく行き来できるみちをつくる

～4つの目標と7つの施策の柱～

移動

人とモノの移動を支える道路網の構築

「コンパクトでネットワーク化された都市構造」の実現に向け、過度の自動車依存から脱却するため、公共交通との連携強化や産業・観光振興に資するネットワークづくりを進めつつも、深刻化する慢性的な渋滞に対応するため、広域ネットワークの強化や都心部への自動車の流入抑制など、利便性が高く、人と環境にやさしい道路ネットワークの構築を進めます。

●道路ネットワークの充実・強化 ●公共交通との連携

空間

魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成

道路の基本機能である「移動機能」に加え、人、自転車、自動車などの多様な利用者が共存できる「空間機能」を高めた道路整備を進めます。特に、都心部においては、道路空間の多目的利用を推進し、「沿道と一体となった車中心から人優先の歩いて楽しい道路空間」を創出します。

●質の高い道路空間の提供 ●道路交通環境の改善

防災

災害に備えた防災機能の強化

頻発化、激甚化する災害に備え、「防災機能」を強化し、避難行動や救助活動、支援物資輸送の経路を確保するなど、命をまもる安全・安心な道路ネットワークの構築を目指します。

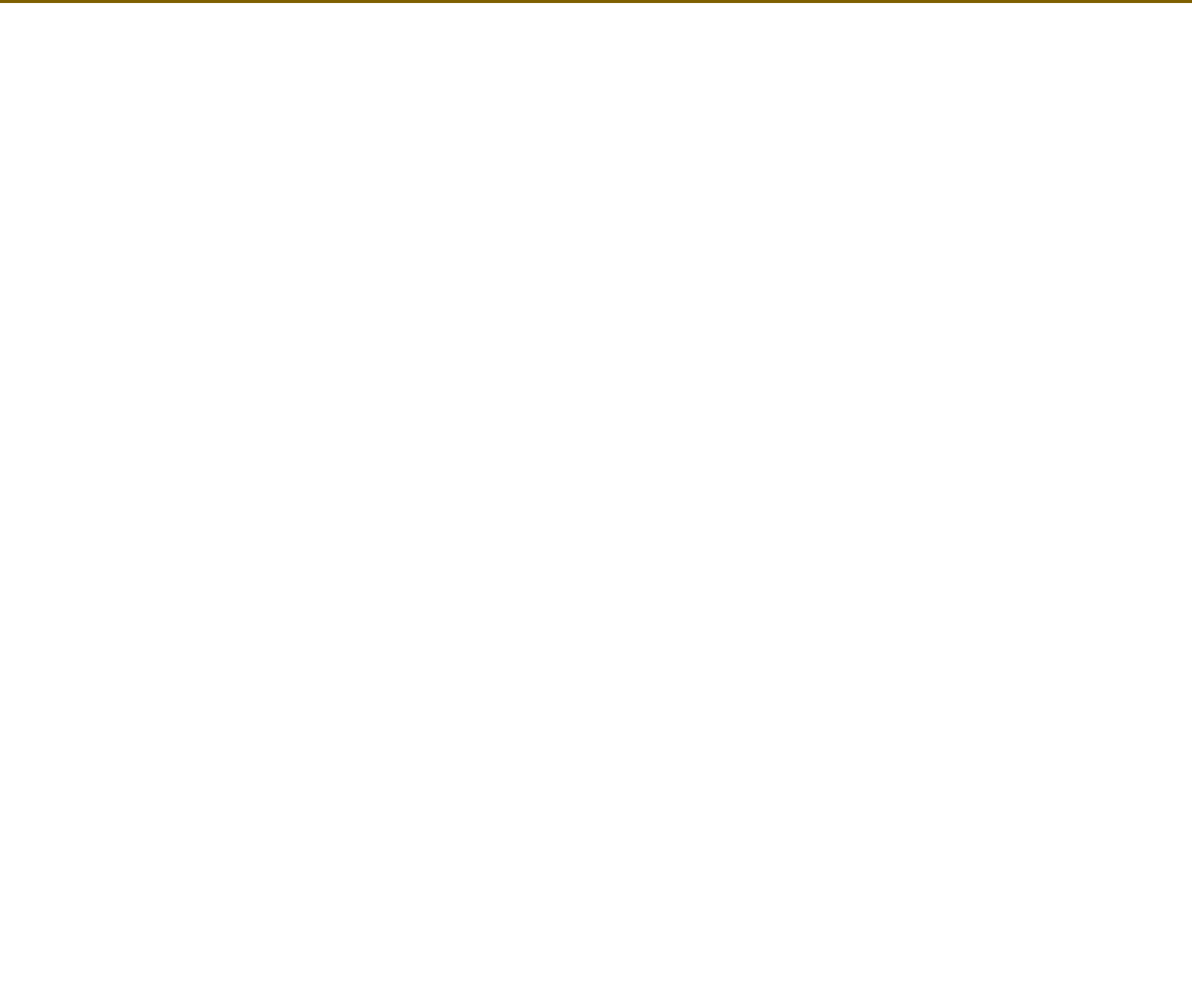
●災害に強い道路ネットワークの形成

持続性

持続可能で効率的な道路マネジメントの推進

財政負担の軽減・平準化を図りつつ、持続可能で効率的な道路マネジメントを進めるため、計画的な維持管理や既存施設の有効活用などを推進するとともに、市民ニーズを反映した効果的・効率的な道路整備を推進します。

●戦略的な維持管理の実施 ●効果的・効率的な道路整備の推進



第5章 施策展開

1 人とモノの移動を支える道路網の構築

「コンパクトでネットワーク化された都市構造」の実現に向け、過度の自動車依存から脱却するため、公共交通との連携強化や産業・観光振興に資するネットワークづくりを進めつつも、深刻化する慢性的な渋滞に対応するため、広域ネットワークの強化や都心部への自動車の流入抑制など、利便性が高く、人と環境にやさしい道路ネットワークの構築を進めます。

主要施策

●道路ネットワークの充実・強化

■環状道路の整備

外環状線内に多くある渋滞箇所による時間的損失や都市機能の低下、居住環境の悪化などの抜本的取り組みとして、市街地外周部を通る岡山環状道路をはじめとする三環状道路の整備を重点的に進め、分散・導入による自動車交通の円滑化を図ります。

<主な整備中路線>

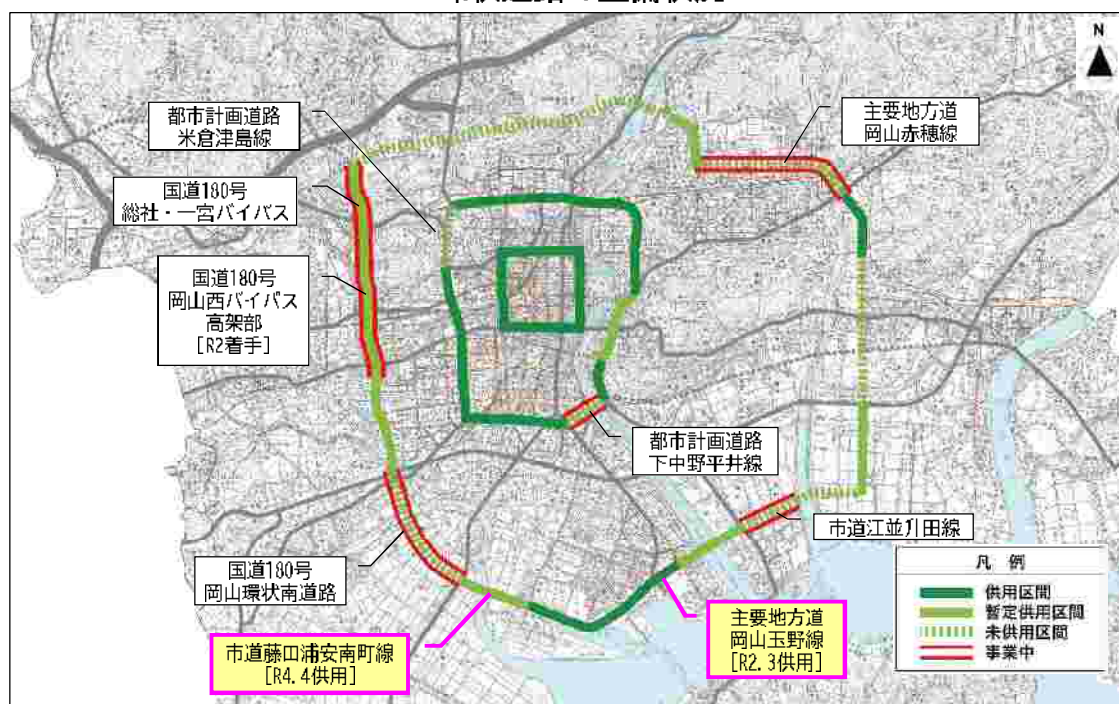
主要地方道岡山赤穂線（東区穴甘付近）



市道江並升田線（南区藤崎付近）



三環状道路の整備状況



■放射状道路等の充実

隣接都市を含む広域都市圏として均衡ある発展を支えるため、都心、都市拠点、地域拠点、隣接都市の連絡機能を強化する幹線道路の整備を進めます。

また、都市内の各地区を連携し、機能的な交通処理を可能とするため、放射・環状道路の整備に併せ、これらの道路を有機的に連絡する道路の整備を進めます。

<主な整備中路線>

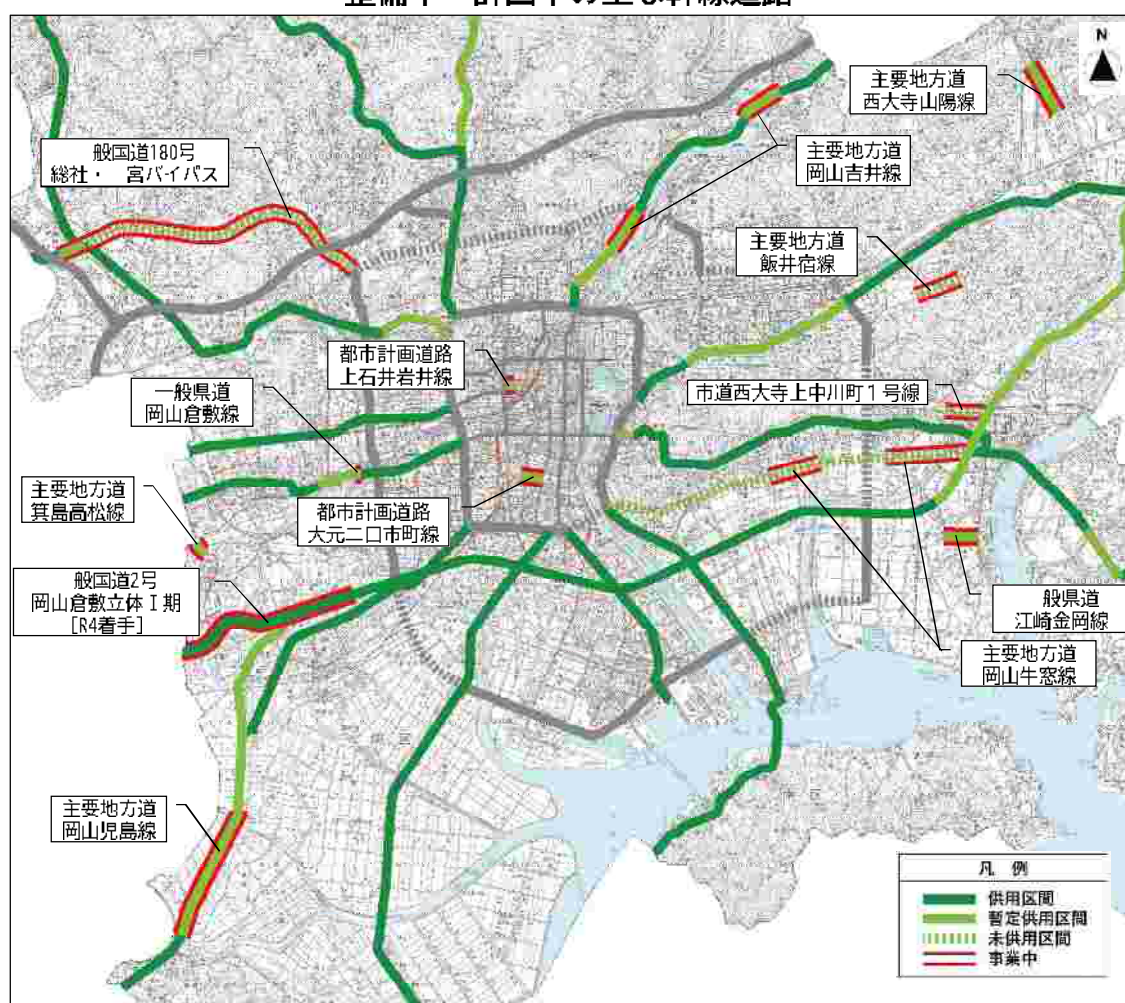
主要地方道岡山吉井線（北区牟佐付近）



主要地方道岡山児島線（南区曾根付近）



整備中・計画中の主な幹線道路



■高速道路網との連携

高速道路の持つ機能と役割を有効に活用するため、吉備スマートインターチェンジの24時間化・大型車対応とする機能強化及び新連結道路の整備や、美作岡山道路と山陽自動車道との接続部のインターチェンジの新設を進め、流通機能の向上や産業活動の拡大などを促し、岡山都市圏の中心的役割を担う岡山市の道路ネットワークの飛躍的な向上を図ります。

<主な整備中路線>

吉備スマートインターチェンジ（北区今岡付近）
機能強化（大型車対応・24時間化）



主要地方道佐伯長船線 美作岡山道路
（東区瀬戸町塩納付近）

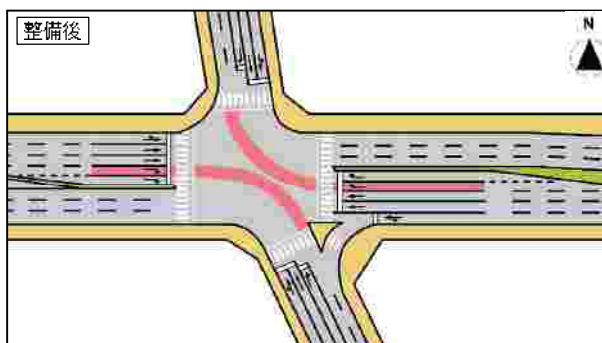
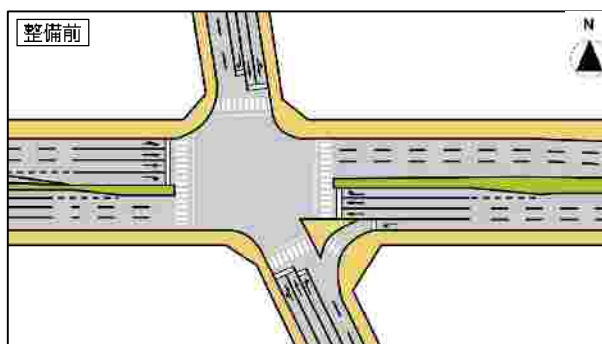


■ボトルネック渋滞対策

道路網整備には、長い年月と多くの費用を要することから、ボトルネックとなっている交差点などをピンポイントで改良することにより、渋滞の緩和・解消を図ります。

<主な取り組み例>

右折レーンの2車線化（北区新保）



●公共交通との連携

■交通結節点の機能強化

駅前広場などの交通結節点やアクセス道路の機能を強化することにより、自動車交通と公共交通との連携強化を図り、公共交通利用を促進します。

<主な取り組み例>

路面電車乗り入れを含めた岡山駅東口の整備イメージ



JR庭瀬駅北口広場整備[R6.3完成]

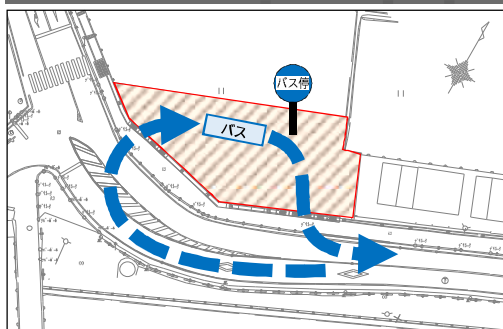


■路線バス、地域公共交通の運行支援

路線バスの運行に必要となるバス転回場などを整備するとともに、渋滞対策による定時性の確保など、路線バス・地域公共交通の利便性の向上に資する対策に重点的に取り組み、路線の維持・拡大の支援を推進します。

<主な取り組み例>

バス路線延伸のためバス転回場整備（北区尾上）



ボトルネック交差点の改良（市道錦町古京町）



2 魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成

道路の基本機能である「移動機能」に加え、人、自転車、自動車などの多様な利用者が共存できる「空間機能」を高めた道路整備を進めます。特に、都心部においては、道路空間の多目的利用を推進し、「沿道と一体となった車中心から人優先の歩いて楽しい道路空間」を創出します。

主要施策

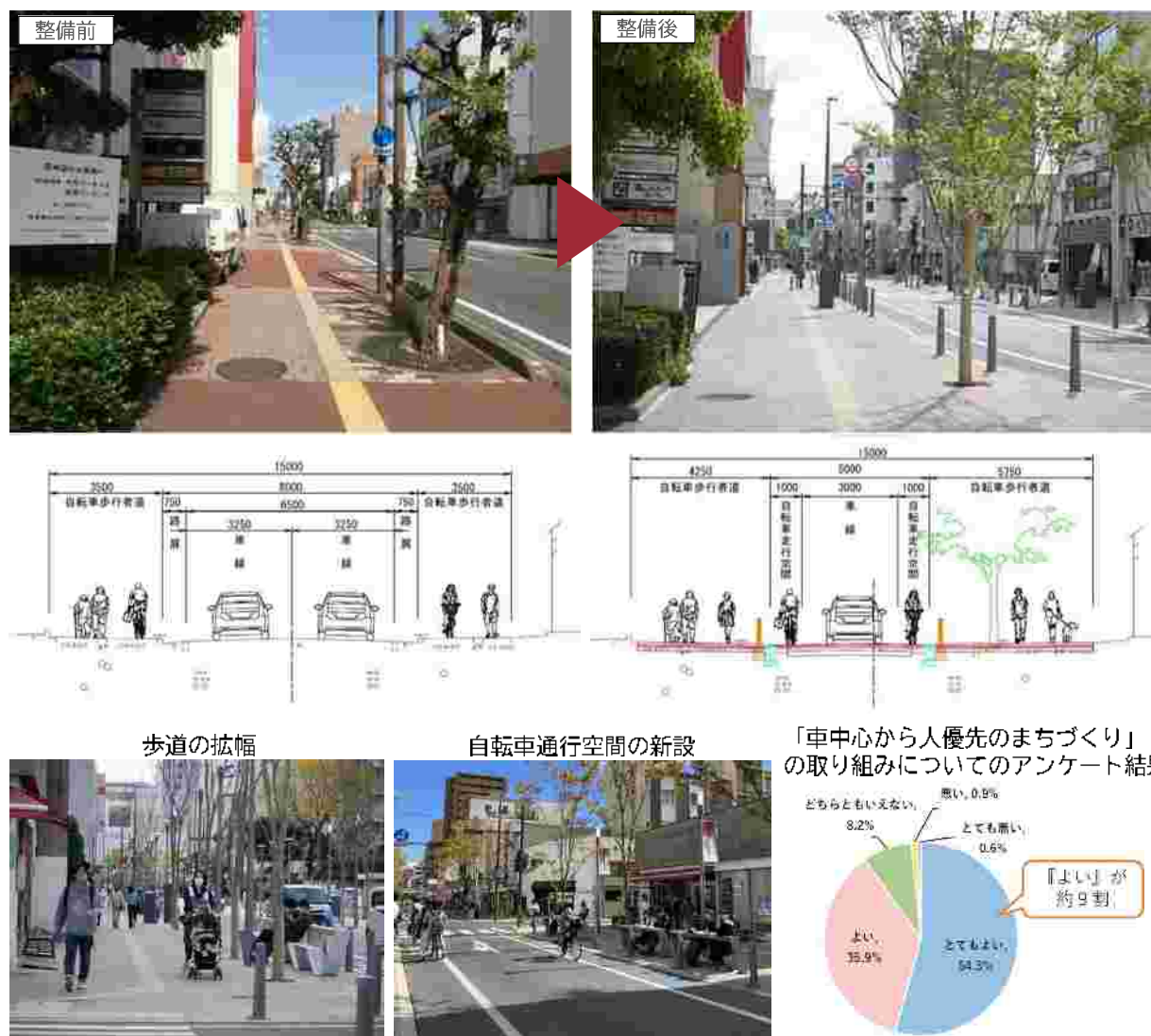
●質の高い道路空間の形成

■都心部における人優先の道路空間の整備

魅力と賑わいのある中心市街地を創出するため、車中心から歩行者や自転車・公共交通に配慮したみちづくりを推進します。特に都心部においては、「ウォーカブル推進都市」として、歩道の拡幅、自転車通行空間の整備による安全で快適な歩行空間の確保や緑化による憩いの空間の創出など、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成し、人々の交流を活性化し、新たな価値や活動を創出します。

<主な取り組み例>

道路空間の再編や緑化により安全で快適な歩行空間を形成（ハレまち通り）



■既存道路ストックの民間活用

道路空間を活用した路上イベントの実施や沿道と一体となったオープンカフェの設置など、街を楽しむ環境づくりを進め、街なかに新たな魅力や賑わいを生み出していくなど、道路空間のオープン化を進めます。

<主な取り組み例>

歩道を活用した賑わいの創出



民間によるバス停を利用した広告



■地域資源を生かした空間形成

賑わい向上や地域活性化を目指す地域などにおいては、歴史や文化、自然を生かした道路空間を創出することで、地域資源を活用・継承し、地域の魅力・価値を向上させます。

<主な取り組み例>

街並みに合わせた石畳調の舗装（北区庭瀬）



ハレノワと一体となった道路整備（北区表町）



■自動運転などの未来技術を見据えた道路空間の研究

近年、自動運転の実証実験が実施されるなど、自動車を取り巻く環境の大きな変化が見込まれる中、自動運転補助施設（磁気マーカー）の設置をはじめ道路空間の利用についても対応が必要となります。未来技術の進展に対し、国などの動向に注視しながら、適切な対応がとれるよう検討・実施していきます。

●道路交通環境の改善

■安全・安心な歩行空間の整備

小学校、幼稚園、保育所及び児童センターなどに通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備などを積極的に推進するとともに、外周幹線道路の通行を円滑化することにより生活エリア内への通過車両を抑制しつつ、公安委員会と連携して自動車の速度抑制対策などの取り組みを推進します。

<主な取り組み例>

歩行者滞留部へのボラード設置による車両侵入防止



歩道の整備による安全な歩行空間の創出



区域を定めた速度規制（ゾーン30）



路肩の着色による歩行者の安全確保



■自転車利用環境の総合的整備

自転車利用の促進のため、安全かつ円滑に利用できる自転車通行空間を整備するなど総合的な自転車利用環境の整備を推進します。

また、路上駐輪施設を整備するなど、自転車の駐輪場確保により、自転車の利用環境の向上とともに、歩行者の安全確保や公共交通の利用促進を図ります。

<主な取り組み例>

自転車通行空間の整備



バス停付近における安全対策



路上駐輪場の整備



■交通安全施設等整備の推進

交差点などの交通事故が発生する危険性の高い区間や用水路に転落する危険性が高い区間など、重点的に交通安全施設などの整備を推進することにより、交通安全環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

<主な取り組み例>

路面標示・着色による注意喚起



用水路への転落防止柵



ハンプの設置による速度抑制



■ユニバーサルデザインの推進

高齢者や障がい者などを含め、すべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、病院などを結ぶ道路や駅前広場・バス停などにおいて、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの設置、案内標示の多言語化などにより、道路空間のユニバーサルデザインを推進します。

<主な取り組み例>

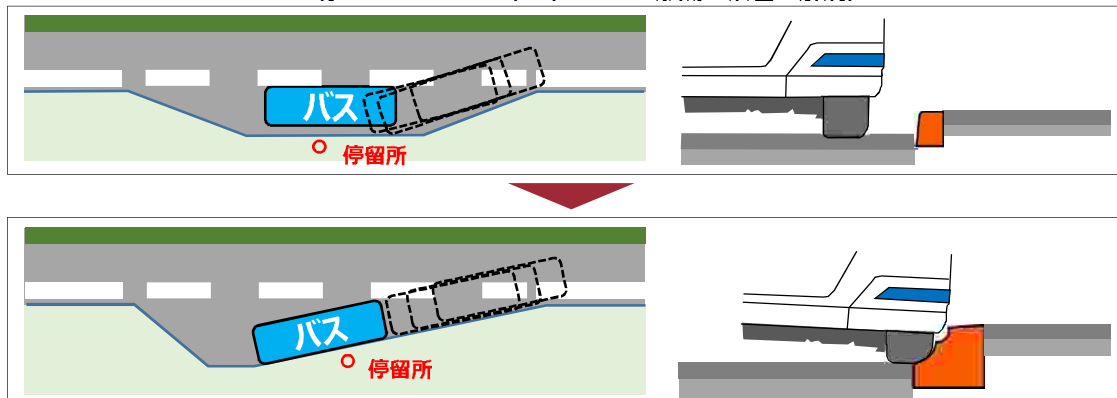
視覚障がい者誘導ブロックの設置



案内標示の多言語化



バス停のバリアフリー化（バスとの離隔・段差の解消）



3 災害に備えた防災機能の強化

頻発化、激甚化する災害に備え、「防災機能」を強化し、避難行動や救助活動、支援物資輸送の経路を確保するなど、命をまもる安全・安心な道路ネットワークの構築を目指します。

主要施策

●災害に強い道路ネットワークの形成

■道路の防災対策

災害直後から必要となる避難行動をはじめ、救急活動や緊急輸送などを円滑かつ確実に実施できるようにするため、橋梁の耐震補強や無電柱化などによる災害に強い道路整備を進めます。

<主な取り組み例>

橋脚の補強による耐震化



無電柱化による電柱の倒壊防止



■多重型緊急輸送道路ネットワークの形成

緊急輸送道路として防災対策を進めながらも、建物の倒壊などによって通行できなくなることを想定して、緊急輸送道路の多重化を推進します。

■未改良道路の整備

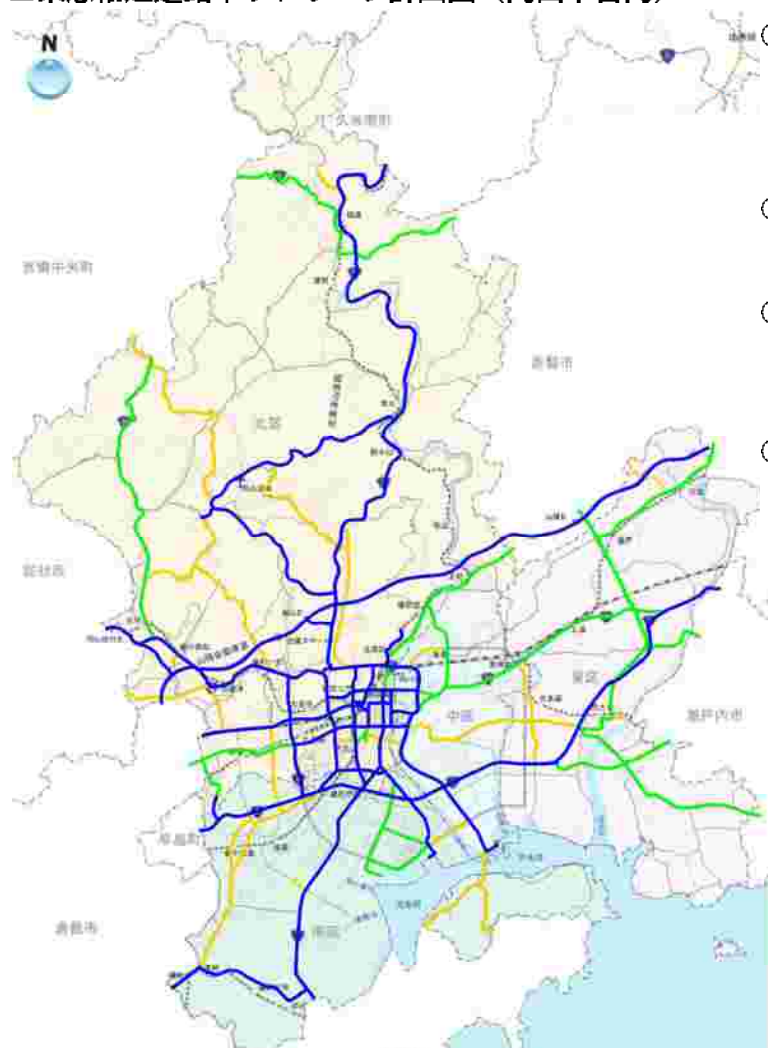
災害時などの消防活動、救急活動を迅速に行うため、また、安全・円滑な避難経路の確保のため、生活道路の整備を進めます。

<主な取り組み例>

緊急車両通行困難な狭隘道路の拡幅（市道芳賀17号線）



■緊急輸送道路ネットワーク計画図（岡山市管内）



○緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路

○第1次緊急輸送道路ネットワーク

県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

○第2次緊急輸送道路ネットワーク

第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾等）を連絡する道路

○第3次緊急輸送道路ネットワーク

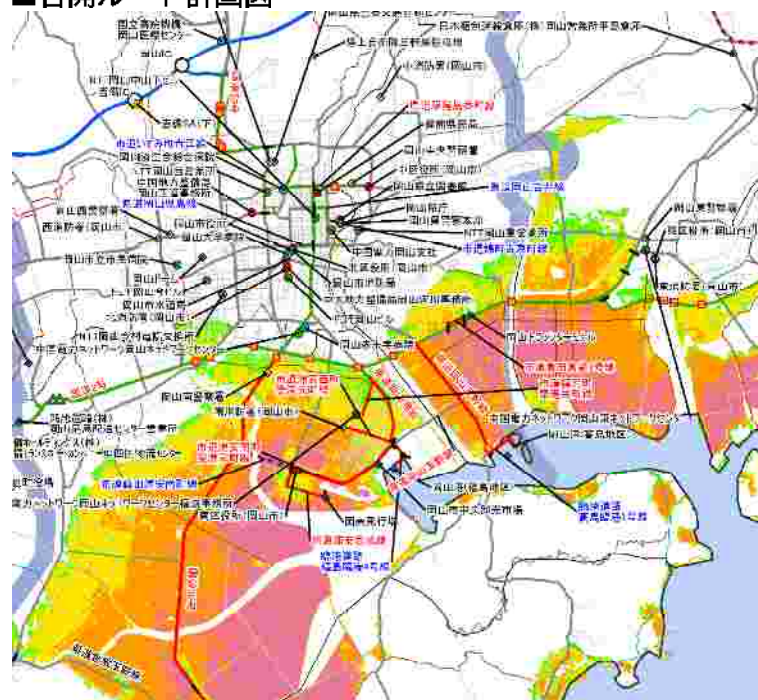
第3次防災拠点と第1次・第2次緊急輸送道路を連絡する道路

凡例

	第1次緊急輸送道路
	第2次緊急輸送道路
	第3次緊急輸送道路

※岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成31年3月）をもとに作成

■啓開ルート計画図



○啓開ルート

南海トラフ巨大地震発災時に、優先的に道路啓開を行うルート

○STEP1：中国地方を縦断し、近畿、九州、四国地域へ接続する高速道路（中国道、山陽道、本四高速）等の広域移動ルート

○STEP2：中国地方の沿岸部（被災地）への広域移動ルート（中国道・山陽道・本四高速を除く高速道路、広島高速、一般国道、主要地方道）

○STEP3：各地域の接続拠点（自治体の庁舎等）へアクセスする被災地内ルート

凡例

	0.01m～0.3m未満
	0.3m～1m未満
	1m～2m未満
	2m～5m未満
	5m以上

啓開ルート 凡例

	STEP1
	STEP2
	STEP3

※出典：中国地方道路啓開計画岡山県計画（R6.7）

4 持続可能で効率的な道路マネジメントの推進

財政負担の軽減・平準化を図りつつ、持続可能で効率的な道路マネジメントを進めるため、計画的な維持管理や既存施設の有効活用などを推進するとともに、市民ニーズを反映した効果的・効率的な道路整備を推進します。

主要施策

●戦略的な維持管理の実施

■計画的な維持管理の実施

高度成長期以降に整備した道路施設が今後、順次老朽化することから、維持管理・更新を適切に行うために、施設毎の長寿命化計画を策定し、点検、診断、修繕・更新といった「メンテナンスサイクル」を確立し、持続的かつ確実に維持管理を行います。

また、先行的な修繕などによってライフサイクルコストの最小化を図る予防保全型の対策についても積極的に導入していきます。

<主な取り組み例>

橋梁の点検



道路照明のLED化

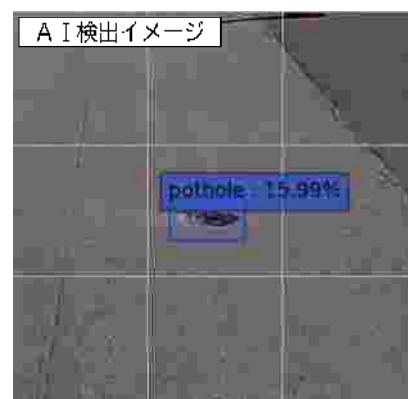


■新技術の導入などによる高度化・効率化の推進

道路施設の維持管理にあたっては、センサー、ロボット、非破壊検査技術などの新技術を積極的に活用することにより、微細な損傷や地中の空洞など目視で発見できない異常を発見できることから、点検・診断の高度化・効率化を図ります。

<主な取り組み例>

AIを活用した路面性状調査システム試行



出典：国土交通省「点検支援技術 性能カタログ」

●効果的・効率的な道路整備の推進

■住民参画型道路整備の推進

住民満足度の高い道路整備を推進していくためには、これまで以上にその過程において住民の創意を反映していくことが必要となります。個性豊かで魅力あるまちづくりを進めるため、道路整備に際し積極的に住民の参画を推進します。

また、整備箇所や整備内容に市民のニーズを的確に反映し、地域にとって真に必要な道路整備を行うことにより効果的・効率的な道路整備を推進します。

<主な取り組み例>

地域の方やまちづくりの専門家を交えた公開会議



地域と協働した交通安全対策の検討



■社会情勢を見据えた道路計画

人口減少やまちづくりの方向性の変化など社会情勢の変化や市民ニーズの多様化にともない、長期間未整備の都市計画道路の必要性の検証を行うなど、真に必要な道路を見極め、今まで以上に選択と集中による効果的・効果的な道路整備を進めます。

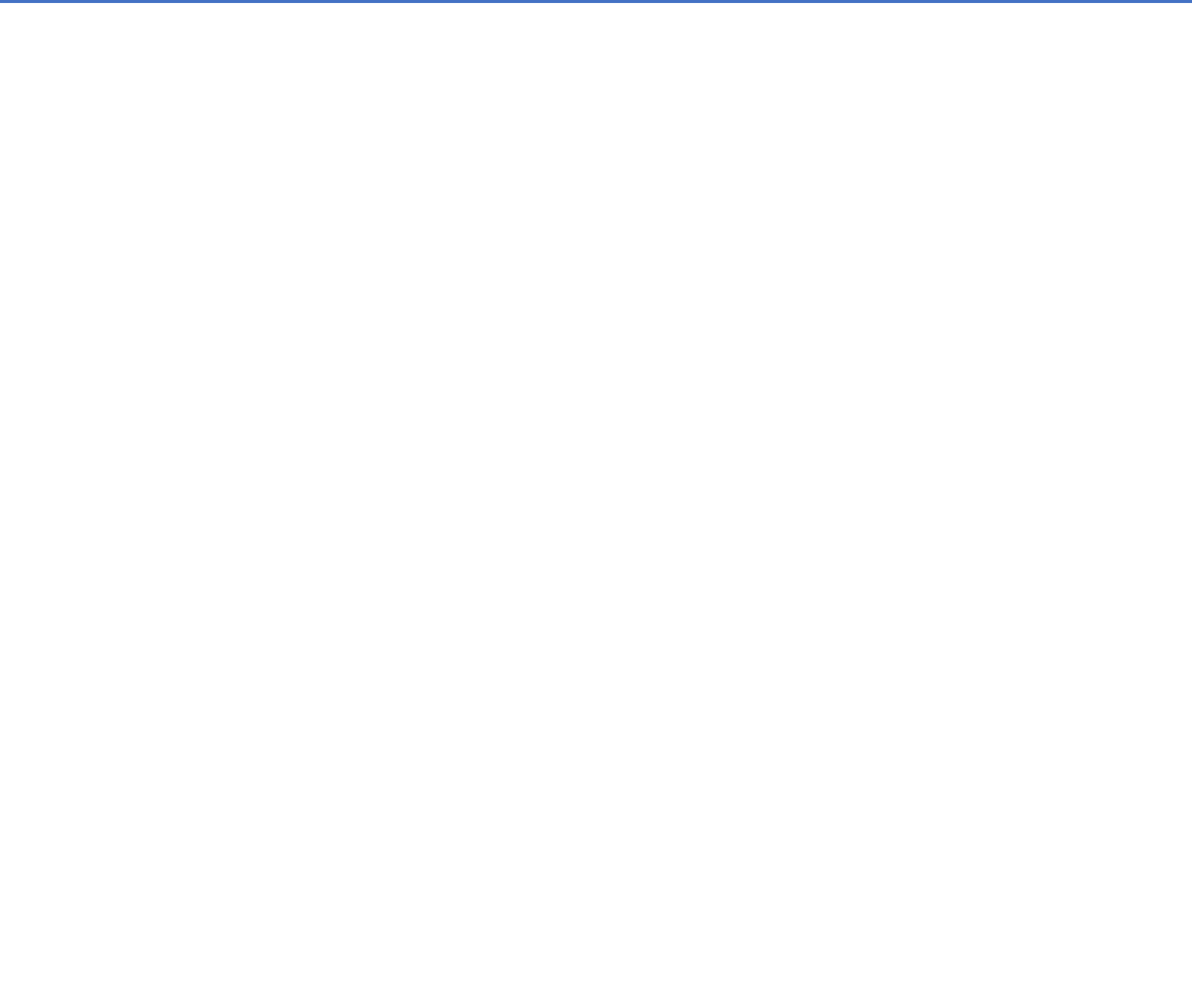
■既存施設の有効活用

拡幅を伴わない現道内の幅員構成の見直しによる渋滞対策や道路空間の多目的利用など、少ないコストで道路機能を拡大させる取り組みを進め、道路の機能改善を図ります。

<主な取り組み例>

既存道路幅員内での幅員構成見直しによる渋滞対策（左折レーンの新設）





第6章 みちづくりの進め方

1 成果目標の設定

「計画(Plan)」→「実行(Do)」→「評価(Check)」→「見直し(Act)」を繰り返す「PDCAサイクル」の考え方に基づいた進行管理を行います。あらかじめ設定した評価目標に対する達成状況やそれぞれの事業の進捗状況を踏まえて取り組みを評価するものとし、その後のみちづくりへ反映していきます。

人とモノの移動を支える道路網の構築

【渋滞損失時間】

公共交通機関との連携により自動車から公共交通機関への転換を図りつつ、放射・環状道路の整備やボトルネック対策を進めていきます。

現況 (H27)	中間 (R3)	目標 (R7)
2,324 万人時間/年	2,491 万人時間/年	2,092 万人時間/年

【バス路線の主要渋滞箇所数】

地域拠点間を結ぶバス路線の定時性向上のため、現在進めている環状道路の整備やボトルネック対策を推進します。

現況 (R1)	中間 (R5)	目標 (R10)
38箇所	37箇所	33箇所

魅力あふれるまちづくりを担う道路空間の形成

【都心部の歩行者数】

人優先の道路空間の整備とともにイベント等を開催し、ハード・ソフト両面からの施策により目標達成を目指します。

現況 (H29)	中間 (R5)	目標 (R9)
3,157 人/箇所	3,449 人/箇所	3,630 人/箇所

【自転車事故件数】

自転車通行空間整備などのハード対策に加え、通行ルールやマナーの周知及び遵守徹底などのソフト対策を進めていきます。

現況 (H30)	中間 (R5)	目標 (R9)
479件/年	591件/年	240件/年

災害に備えた防災機能の強化

【緊急輸送道路の橋梁耐震化率】

設計業務や工事に必要な関係機関協議、長寿命化に必要な補修工事との調整を推進し、順次、耐震工事を推進することで、災害時の緊急輸送を確保します。

現況 (R1)	中間 (R5)	目標 (R10)
83.3%	83.3%	100%

持続可能で効率的な道路マネジメントの推進

【道路施設の健全度】

機能に支障が生じていない（健全度Ⅰ・Ⅱ）施設（橋梁（2m以上）、トンネル、大型カルバート、横断歩道橋、型標識）について計画的な調査・点検・補修を実施していきます。

現況 (R1)	中間 (R5)	目標 (R10)
92.5%	92.3%	100%

【市民意識調査における道路に関する満足度】

市民の道路に関する満足度を高めるため、市民ニーズを反映した効果的・効率的な道路整備を推進します。

現況 (H29)	中間 (R5)	目標 (R9)
19.8%	37.0%	25.0%

2 優先整備路線の考え方

第4章で定めた基本方針に基づき、みちづくりについての目指すべき姿、道路の現状などを踏まえ、効果的・効率的に道路整備を進めるため、国や県、警察、周辺都市などとの調整・連携を図りながら、次のとおり優先的に整備を行う路線を決定します。

計画路線

総合的な判断

●定量的評価に基づく評価

各道路の機能面や事業面から定量的な評価を行い、事業の効率面を評価する。

【評価の視点】

- ・交通渋滞緩和効果・交通事故削減効果・交通環境への影響度合い・道路整備に要する費用など

●定性的評価に基づく評価

■路線の機能・性格の評価

各道路の機能や性格について、定性的な評価を行う。

評価の視点	主な項目
道路ネットワークの充実・強化	路線の位置づけ 渋滞箇所
公共交通機関との連携	交通結節点へのアクセス向上 バス路線
質の高い道路空間の提供	バリアフリー優先地区 人優先の空間整備
道路交通環境の改善	事故多発地点 通学路指定
災害に強い道路ネットワークの形成	緊急輸送道路 防災空間の必要性

■事業性の評価

各道路を取巻く事業実施環境について、定性的な評価をおこなう。

評価の視点	主な項目
継続性	隣接区間の進捗状況
効果の早期発現性	事業期間 用地取得の規模
路線の完成度	ネットワークの連続性
その他	市民の意見 関係機関の意見 関連事業

優先整備路線の決定

岡山市みちづくり計画
令和7年3月 改訂

発行：岡山市 編集：岡山市都市整備局
〒700-8544 岡山市北区大供一丁目1番1号
TEL：086-803-1000(代)