

# **岡山市総合交通計画（2018年9月策定）**

## **中間評価報告書**

2024.3

## 目次

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・ P1～2
2. 「岡山市の現状と課題」の再整理 ・・・・・・・ P3～9
3. 「実現化方策」の進捗確認 ・・・・・・・ P10～22
4. 「成果指標・目標値」の達成状況の確認 ・・・・・・・ P23～26
5. おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・ P27～28

# 1. はじめに



## 2. 「岡山市の現状と課題」の再整理

## 2. 「岡山市の現状と課題」の再整理

総合交通計画策定時に整理した本市の交通を取り巻く各課題について、最新のデータ等を用いて状況確認するとともに、計画策定時に発現していなかった、又は顕著になった新たな課題の整理を実施

### 総合交通計画策定時に整理した本市の交通を取り巻く17の課題

モータリゼーションの進展を主因とする課題

利用者の視点からみた課題

市民意識からみた課題

(交通サービスに関するアンケート調査(2016年度))

#### 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60%が自家用車であり、公共交通(電車・路面電車・バス)はわずか7%



#### 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 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)



#### 04 中心部のにぎわい創出

低密度市街地が郊外で拡大し、中心部を歩く人は30年間で半減



#### 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の統一化

複数事業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、42箇所の渋滞箇所があり、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、自転車利用環境に対する満足度は必ずしも高くない



#### 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



### 「モータリゼーションの進展を主因とする課題」

最新状況確認 P5-6

### 「利用者の視点からみた課題」

最新状況確認 P7

### 「市民意識からみた課題」

アンケート調査の回答傾向に大きな変化はないと想定されるため中間評価の対象外とする

#### 13 マイカー以外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%以上が「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、15分から30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

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



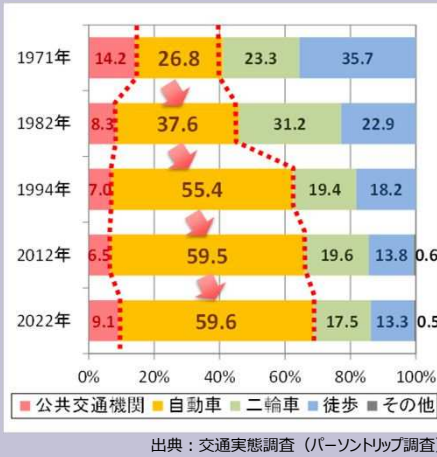
計画策定時に発現していなかった、又は顕著になった「新たな課題」の整理

P8-9

### 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60%が自家用車であり、公共交通（電車・路面電車・バス）はわずか9%で、自動車への依存度は依然として高い。

■ 交通手段分担率



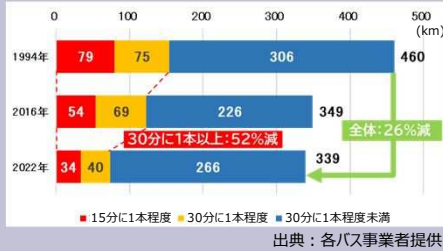
### 02 路線バスの減便・廃止の抑制

路線バスの利用者は長期的に減少傾向で変わらず、特に2020年には、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少している。バス路線も減便・廃止が進行し続け（30年間で26%減少）、周辺部で路線バスの運行がなくなった地域が増えてきている。

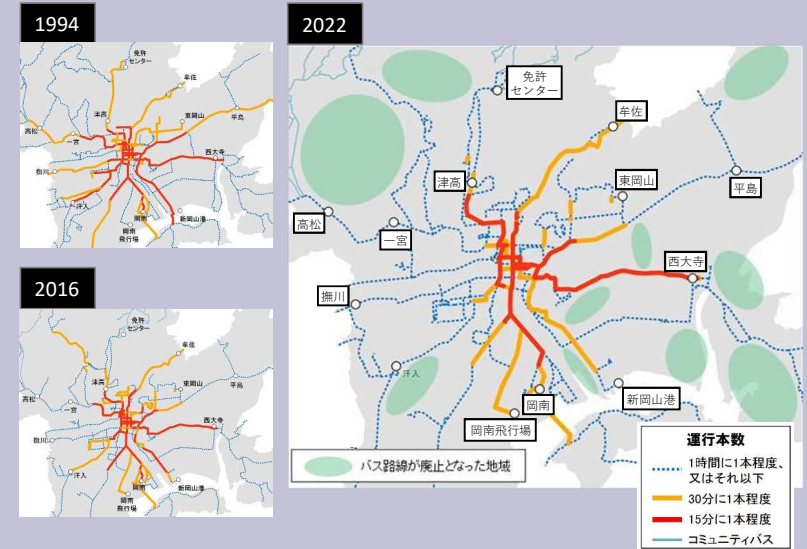
■ 主要バス路線利用者数



■ 路線バス区間延長



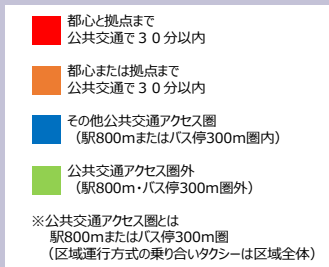
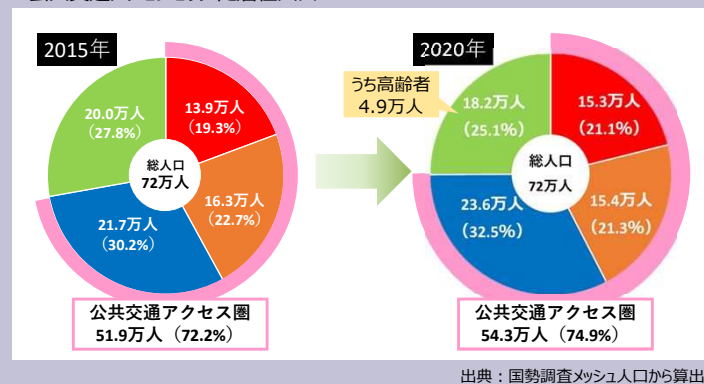
■ 路線バスの運行区間/便数別（1994⇒2022）



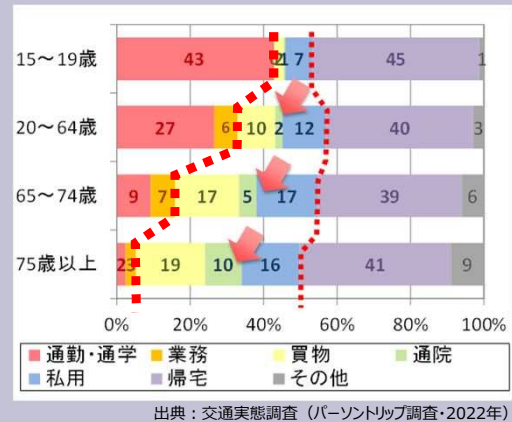
### 03 交通不便地域の移動手段の確保

駅へアクセスしづらい地域（駅から800m、バス停から300m以上離れた場所）に居住する人口は、20万人から18万人に減少したものの、このうち65歳以上の高齢者人口は、依然として5万人程度存在している。このような地域における買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段の確保が引き続き必要である。

■ 公共交通アクセシビリティと居住人口



■ 年齢別にみた移動目的の状況



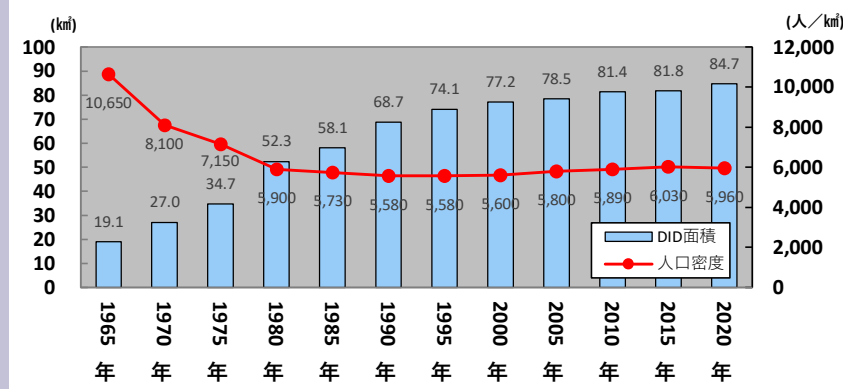


### 04 中心部のにぎわい創出



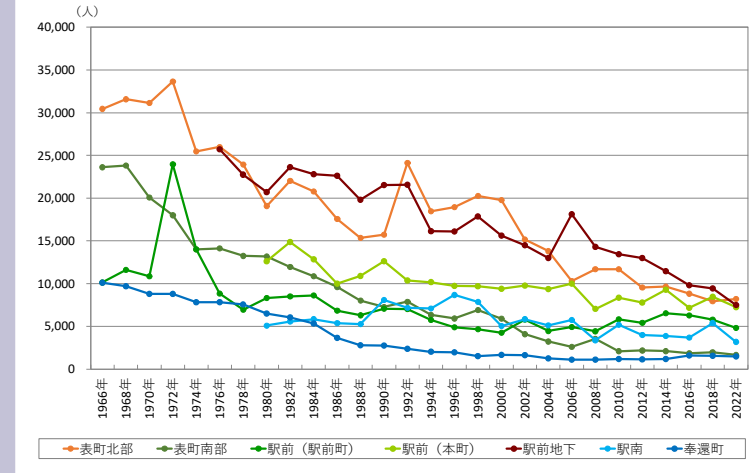
依然として、低密な市街地が拡大する傾向にある。また、都心部の歩行者数も減少傾向が続いている。

■市街地の拡大と人口密度・DID地区の推移



出典：国勢調査

■都心部における歩行者通行量の推移



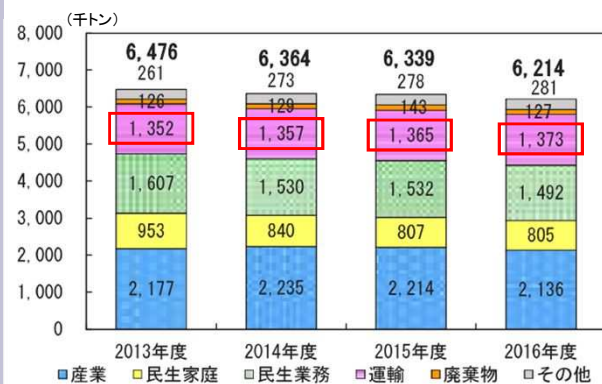
出典：商店街等歩行者・自転車通行量調査

### 05 環境負荷の軽減



岡山市の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は全体の約20%を占めており、年々増加傾向にある状況に変わりはない。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、回復傾向に転じているものの、40%前後を推移している状況に大きな変化はない。

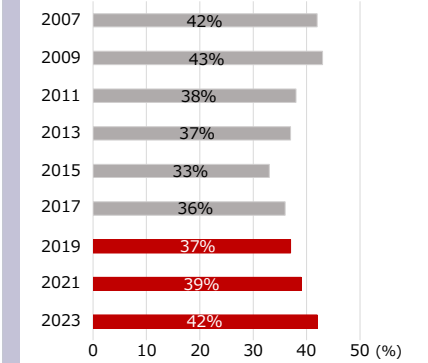
■温室効果ガス排出量の推移



出典：岡山市地球温暖化対策実行計画(2021年(改訂版))

■環境意識の変化

(公共交通・自転車を使っている、又はできるだけ使っている人の割合)



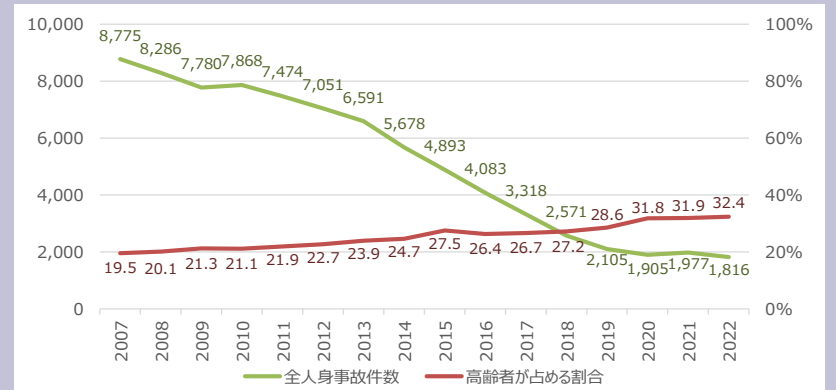
出典：岡山市市民意識調査

### 06 交通事故の抑制



市内で発生した人身事故件数は年々減少傾向、そのうち高齢者が占める割合は年々増加傾向という状況に変わりはない。

■人身事故件数と高齢者が占める割合の推移



出典：岡山県警察本部交通部調べ



# 「利用者の視点からみた課題」

## 2. 「岡山市の現状と課題」の再整理

### 07 利用可能なサービスの統一化



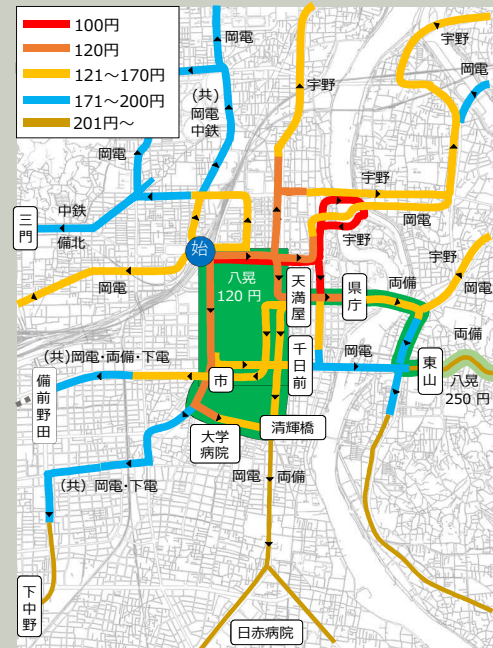
新たに交通系ICカードを導入した事業者がいるものの、依然として運賃支払い方法などが事業者により異なっている。

#### ■事業者別の利用できるサービスの状況

内容	鉄道	路面電車	路線バス								購入・チャージ	
			岡電	両備	東備	下電	中鉄	宇野	八晃	備北		北部
ハレカ	×	●	●	●	●	●	●	●	●	×	×	・バス車内 ・岡山駅・天満BT・表町BCなど
イコカ等 全国共通 カード	●	●	●	●	●	△	×	×	×	×	×	・駅、コンビニ ・クレジットカード決済 でオートチャージ可
モバイル電子決済 (スマホ決済)	×	×	×	×	×	×	×	×	●	×	×	—
遅れ情報提供 (バス標準フォーマット運用)	—	—	●	●	●	●	●	×	×	×	×	—

また、運賃設定についても事業者間で異なる状況に変わりはない。

#### ■岡山駅からの運賃

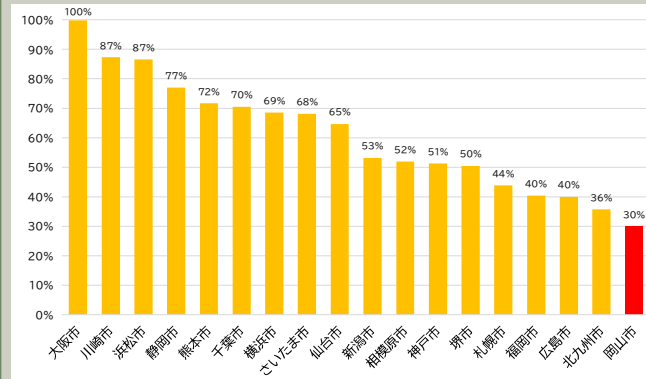


### 08 バリアの解消



ノンステップバス導入率は、計画策定時の22%から上昇したものの、政令市で比較すると、最下位に転落している。

#### ■ノンステップバス導入率（政令指定都市）



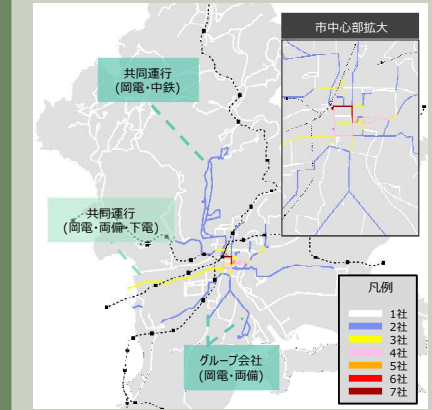
出典：本市はバス協会提供資料から算出  
他都市は各市への調査結果による（名古屋・京都市は不明）

### 09 複雑なバス路線網の改善



都心部では複数事業者が重複して運行、郊外部では運行本数が少ない状況が続いている。

#### ■路線バスの運行状況



### 10 渋滞箇所の解消



市内の主要渋滞箇所は42箇所から40箇所（うち、外環状線内は34箇所から31箇所）に微減。引き続き環状道路整備等による自動車の都心部への流入抑制を図る必要がある。

#### ■主要渋滞箇所と環状道路の整備状況



出典(主要渋滞箇所(R5.8))：令和5年度第1回岡山県道路交通渋滞対策部会

### 12 自動車優先から歩いて楽しいまちづくり



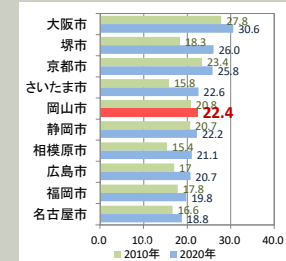
徒歩の交通手段分担率は依然として減少傾向にある。  
(P2 交通手段分担率の図参照)  
まちのにぎわいや健康寿命の延伸の観点から、引き続き「歩いて楽しいまちづくり」の取組が重要である。

### 11 自転車利用環境の向上



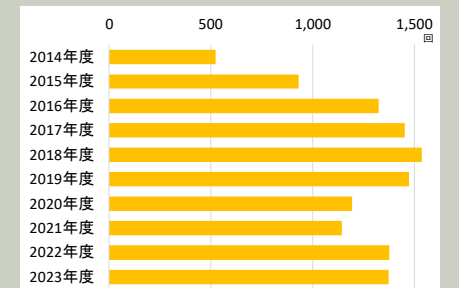
通勤通学時の自転車利用の割合は21%から22%に微増し、政令市内で上位をキープ。ももちゃりの利用回数はコロナ禍の影響で減少したものの、2022年度に回復に転じている。自転車利用に対する満足度は、傾向に大きな変化はなく、「不満」「やや不満」が40%強を占めている。

#### ■政令指定都市の自転車分担率（上位10都市）

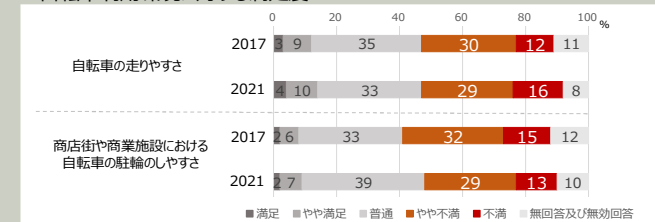


出典：国勢調査

#### ■「ももちゃり」の1日あたり平均利用回数（年平均）



#### ■自転車利用環境に対する満足度



出典：岡山市市民意識調査

### 1 厳しい経営状況

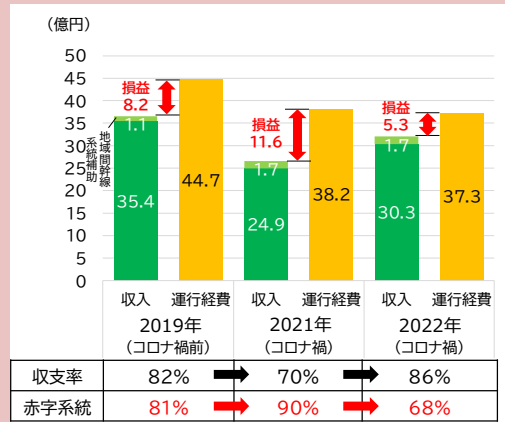
新たな課題

コロナ禍の影響による運賃収入の大幅な減少に伴い、減便等による運行経費の縮減が余儀なくされているが、依然として路線バスや路面電車の収支率は100%を下回っている。

コロナ禍後の運賃収入は、コロナ禍前の9割程度までしか回復していない。

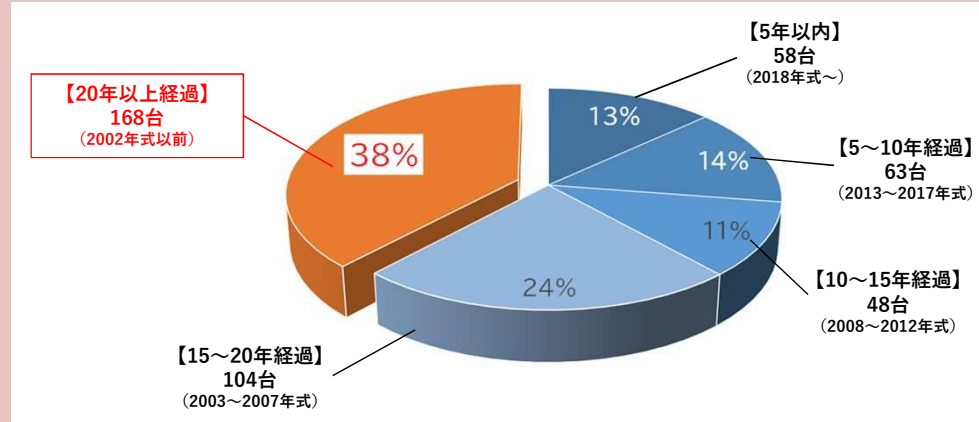
20年以上前の年式のバス車両が全体の4割を占め、老朽化した車両の更新が必要であるが、投資余力に乏しく、車両維持ができないことによる減便のリスクが想定される。

■路線バスの事業収支（2019年⇒2022年）



出典：各バス事業者提供

■バス車両台数（年代別）※市内9事業者合計（岡山市外路線含む）



出典：各バス事業者提供

### 2 乗務員の確保

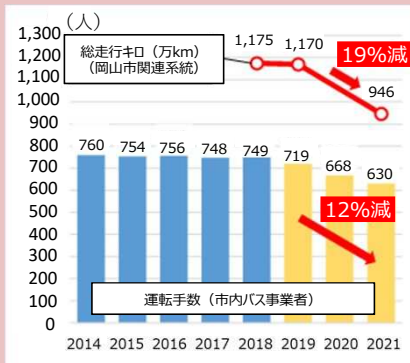
新たな課題

コロナ禍の影響で便数とともに運転手数が大幅に減少し、現在の路線を維持するために必要な運転手数が、路線バスで57名、路面電車で7名不足している。

路線バスの運転手は、高齢化が進行している上に給与水準が低い。

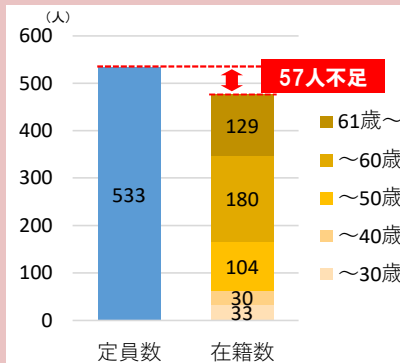
働き方改革関連法の施行により、2024年4月から労働環境は改善される一方、運転手数を維持した場合でも、運転時間の縮減による減便等が想定される。

■路線バス 運転手数の推移



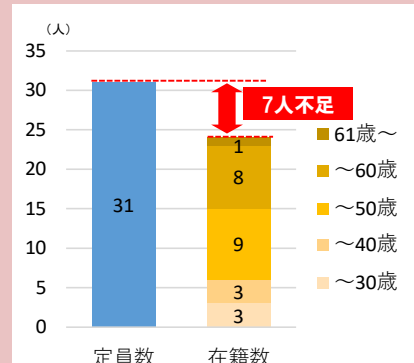
出典：中国地方バス要覧

■路線バス 運転手の定員数と在籍数



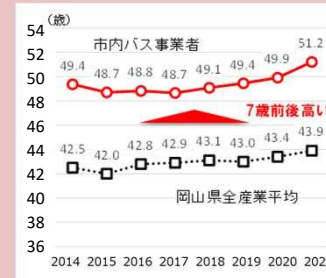
※定員数：現在の路線（休止中を含む）を維持するために必要な運転手数

■路面電車 運転手の定員数と在籍数



出典：各事業者提供資料

■路線バス 運転手の平均年齢



■路線バス 運転手の平均基準内賃金



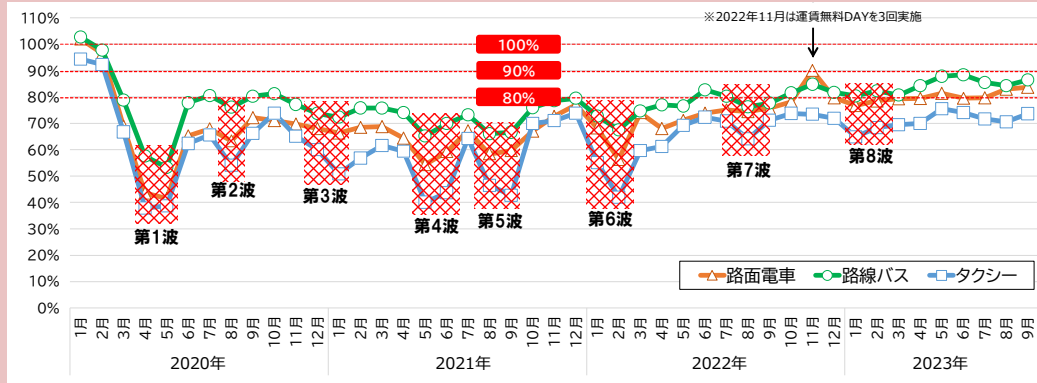
出典：中国地方バス要覧、R3賃金構造基本統計調査（岡山県）

3  
外出ニーズへの対応

新たな  
課題

コロナ禍では、感染が拡大する度に利用者の回復が鈍化している一方、コロナ禍において実施した路線バス・路面電車運賃無料DAYでは、利用者数が通常時の2倍以上となり、公共交通の潜在的な需要が存在し、現在は「移動手段がない」「利用しにくい」等により、抑圧された状態と推察される。

■ コロナ禍における利用者数の推移（対2019年同月比） ※市内9事業者計（市外路線含む）



出典：路線バス・路面電車は各事業者提供資料、タクシーはタクシー協会提供資料

■ 運賃無料DAYの路線バス・路面電車の利用者数



出典：岡山市地域公共交通計画(2024年)

■ 運賃無料DAYの外出促進・消費喚起効果

① 外出促進効果

路線バス・路面電車 延べ利用者数	÷	1人あたり 平均利用回数	×	無料DAYでなければ 外出しなかった割合	=	無料DAYだから 外出した方
<11/20>	64,585 人	÷	2.5 回	×	12.1 %	= 3,075 人
<11/27>	64,828 人	÷	2.5 回	×	13.8 %	= 3,530 人

② 消費喚起効果

1人あたり 平均消費額※1	×	無料DAYだから 外出した方	=	無料DAYによる 消費増加分
<11/20>	7,006 円	×	3,075 人	= 2,154 万円
<11/27>	8,434 円	×	3,530 人	= 2,977 万円

※1 「無料DAYでなければ外出しなかった」と回答したサンプルの平均値

出典：岡山市地域公共交通計画(2024年)

2. 「岡山市の現状と課題」の再整理 まとめ

- 総合交通計画策定時に整理した本市の交通を取り巻く各課題について、傾向に大きな変化はみられず、引き続き各課題への対応が必要な状況である。
- 一方、2020年（令和2年）から流行した新型コロナウイルス感染症は、公共交通に大きな影響を与えており、利用者数の大幅な減少とそれに伴う運賃収入の大幅な減少を余儀なくされている。
- 公共交通事業者は、コロナ禍や燃料価格の高騰により、厳しい経営状況を強いられており、車両更新等の投資余力が低下するとともに、コロナ禍で運転手不足が加速する中、2024年問題にも直面し、公共交通サービスの維持に必要な供給力の低下が顕著となっている。
- コロナ禍に実施した路線バス・路面電車運賃無料DAYでは、利用者数が通常の2倍以上となり、外出促進効果や消費喚起効果も明らかとなり、公共交通の潜在的な需要は現状の2倍以上存在している可能性があると考えられる。

### 3. 「実現化方策」の進捗確認



### 3. 「実現化方策」の進捗確認

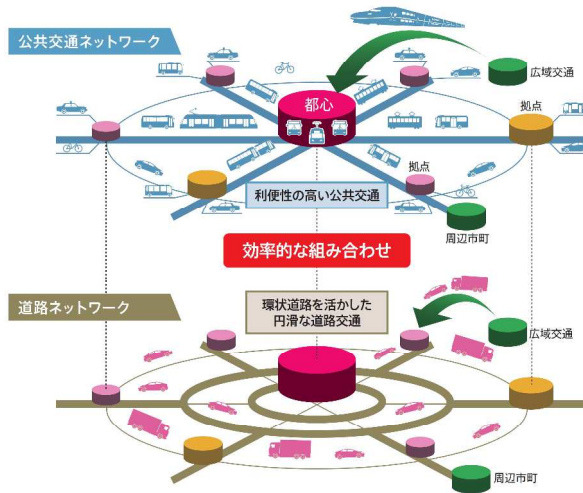
計画目標①～③の達成に向けて計画に位置づけた各施策の進捗状況を確認

#### 計画目標①： 安全で快適な ネットワークを つくる

##### 将来像

##### 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制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	渋滞緩和による移動の円滑化 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

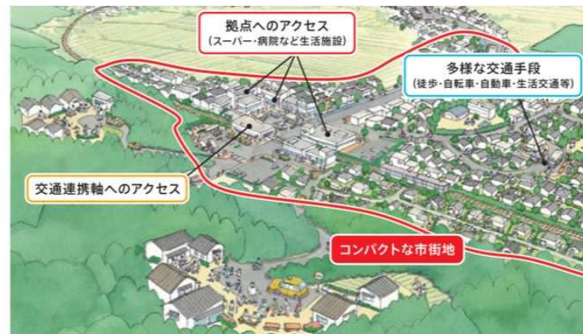
進捗状況確認  
P12-13

#### 計画目標②： 日常の移動を 便利にし、健 幸な暮らしを 支える

##### 将来像

##### 拠点

地域生活圏では、買い物や病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

進捗状況確認  
P14

#### 計画目標③： 歩いて楽しい 都市空間に 変える

##### 将来像

##### 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、交通空間を歩行者・自転車・公共交通中心の空間に再生し、人でのぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指します。



##### 将来像の実現化方策

人中心の都心空間の創出	都心を通る自動車の流入抑制 新技術の活用に関する研究
安全安心な歩行空間の確保	誰もが通行できる歩行空間の確保
回遊性の向上	歩行・滞留空間の整備 都心内公共交通の利便性・快適性の向上 自転車利用環境の向上 わかりやすい案内情報の構築

進捗状況確認  
P15-16

主要施策の進捗状況確認  
P17-22

# 「計画目標①：安全で快適なネットワークをつくる」

3. 「実現化方策」の進捗確認

鉄道の利便性向上		<span style="color:red">→</span> 事業中、または継続的な取組み <span style="color:orange">→</span> 熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの <span style="color:blue">→</span> 実施の可能性について検討を進める事業						
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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況	
			短期(5年)	中期(10年)	長期			
サービス水準の向上	1-1. 桃太郎線LRT化	主要施策1	鉄道事業者・岡山市・総社市	→			△	■コロナの影響により、LRT基本計画策定を中断中
	1-2. 新駅設置、運行本数増強等	—	鉄道事業者・岡山市	→	→	→	△	■コロナの影響により、LRT基本計画策定を中断中（桃太郎線LRT化により事業実施予定）
	1-3. 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	→	→	→	○	■上道駅（EV設置等による段差解消）：事業中 ■庭瀬駅北口（駅前広場整備による歩車分離、上屋・ベンチ設置等）：R5年度完成 ■高島駅南口（スロープ設置による段差解消）：事業中
交通結節点機能の強化	1-4. 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）	主要施策2	軌道事業者・岡山市	→			○	■事業中（R8年度完成予定）
	1-5. 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	→	→	→	○	■路線バスとの接続 11駅→11駅 ■生活交通との接続 1駅→6駅（西大寺駅（角山）、瀬戸駅（千種）、万富駅（千種）、上道駅（城東台・草ヶ部）、牧山駅（牧山）の5駅追加） ■八尾運輸（めぐりん）の岡山駅への乗り入れ実施 ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、路線バスとの接続を検討（備前一宮駅、備前原駅、妹尾駅、庭瀬駅）
	1-6. 駅周辺整備	1～2箇所	岡山市	→	→	→	○	■整備済 1箇所（庭瀬駅北口駅前広場整備：R5年度完成） ■事業中 2箇所（高島駅南口駅前広場整備、上道駅南口駅前広場整備）
	1-7. P&R・C&R駐車場の拡充	1～2箇所	鉄道事業者・岡山市	→	→	→	○	■事業中 1箇所（上道駅（C&R駐車場）） ■調査・検討中 1箇所（備中箕島駅（C&R駐車場））
使いやすい運賃体系の構築	1-8. 高齢者割引の導入等	—	鉄道事業者	→			×	■未実施
	1-9. ICカード利用環境の拡大	1～2箇所	鉄道事業者	→	→	→	○	■市内26駅→29駅（宇野みなと線（彦崎駅～宇野駅）で利用可能に（H31.3～））
わかりやすい案内情報の構築	1-10. 案内表示の拡充・多言語化等	1～2箇所	鉄道事業者・岡山市	→	→	→	×	■計画策定以降拡充等なし

## 道路整備による生産性・安全性向上

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況	
			短期(5年)	中期(10年)	長期			
渋滞緩和による移動の円滑化	1-11. ボトルネック交差点等の改良	主要施策4	岡山市・国土交通省	→	→	→	○	■主要渋滞箇所対策完了 9箇所→17箇所 ※全42箇所（計画策定時）（小規模対策含む）（国道2号：古新田・青江・バイパス福富、国道53号：番町・津島・岡大入口、国道180号：板倉、国道250号：穴井の8箇所追加） ■事業中 2箇所（市道錦町古京町線：古京、県道岡山児島線：荒田）
	1-12. 環状・放射状道路の整備	主要施策3	岡山市・国土交通省	→	→	→	○	【外環状道路】 ■供用率45%→49%（市道藤田浦安南町線：R4.4開通） ■事業中：国道180号岡山環状南道路、(主)岡山赤穂線、市道江並升田線 【中環状道路】 ■供用率90%→90% ■事業中：(都)下中野平井線 ■都市計画変更手続きに向け関係機関と協議中：(都)米倉津島線 【内環状道路】 ■供用率100%→100% 【放射状道路】 ■事業中 8路線 ((主)岡山吉井線（2路線）、(主)飯井宿線、市道西大寺上中川町1号線、(主)岡山牛窓線（2路線）、県道岡山倉敷線、(主)岡山児島線）
広域交流の強化（物流軸の強化）	1-13. 地域間道路の整備等	主要施策3	岡山市・国土交通省	→	→	→	○	■事業中：吉備スマートICアクセス道路整備、地域高規格道路 美作岡山道路整備
災害に強い道路ネットワークの形成	1-14. 緊急輸送道路上の橋梁耐震化	主要な36箇所	岡山市・国土交通省	→	→	→	△	■耐震補強実施率 48%（R5年度末時点） ※橋長 15m 以上の緊急輸送道路上の橋梁及び跨線・跨道橋のうち、耐震補強が必要な橋梁（全99橋）を岡山市国土強靱化地域計画に位置付け（R3.7） ■事業中 2橋（県道寒河本庄岡山線 金岡高架橋・新高架橋）



バスの利便性向上

→ 事業中、または継続的な取組み    → 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

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況	
			短期(5年)	中期(10年)	長期			
サービス水準の向上	1-15.バス路線網の見える化	主要施策5	バス事業者・岡山市	→			△	■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、バス路線網の見える化を位置づけ
	1-16.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	→	→		○	■岡山市公共交通網形成計画：R2.6策定 ■岡山市地域公共交通計画（上記計画の改訂）：R6.2策定 ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画：R6.3策定 ■計画に基づき、順次路線の再編等を実施予定
	1-17.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	→	→		○	■バリアフリー-緑石の整備 2箇所→8箇所
	1-18.低床車両の台数増強	導入率： 22%⇒50%	バス事業者	→	→		△	■ノンステップバス導入率 22%⇒30%
	1-19.バスの待ち環境整備	1～2箇所	バス事業者	→	→		○	■バス停の待ち環境整備（上屋、ベンチ設置）3箇所（「狐」「豊成」「東区役所前」） ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、乗継拠点整備を検討（築港新町ほか）
交通結節点機能の強化	1-20.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	→	→		○	■鉄道との接続 11箇所→11箇所 ■生活交通との接続 0箇所→4箇所（馬屋上・野谷、角山、朝日、幸島） ■八尾運輸（めぐりん）の岡山駅への乗り入れ実施 ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、鉄道との接続を検討（備前一宮駅、備前原駅、妹尾駅、庭瀬駅）
	1-21.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	→	→		○	■路面電車の岡山駅前広場乗り入れ：事業中（R8年度完成予定） ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、東山電停での路線バス・路面電車の接続強化を検討
	1-22.P&BR・C&BR駐車場の拡充	10箇所程度	バス事業者・岡山市	→	→		△	■P&BR駐車場の設置 8箇所→7箇所（リョーピラッツ西大寺店閉店によりR元年度未廃止） ■C&BR駐車場の設置 39箇所→42箇所（築港新町バス停自転車駐車場（R1.11）、千鳥町バス停自転車駐車場（R3.2）、ひかり幼稚園前バス停自転車駐車場（R3.12）の3箇所追加）
使いやすい運賃体系の構築	1-23.乗継ぎ割引、高齢者割引の導入等	—	バス事業者	→	→		○	■高齢者・障害者等運賃割引事業（ハルカハーフ）：R3.10開始 ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、乗継割引を検討
	1-24.ICカード利用環境の拡大	—	バス事業者	→	→		○	■ハルカシステム導入 6社→7社（宇野・岡電・下電・中鉄・東備・八尾・両備）（中鉄がR3.10より全線に拡大、八尾がR5.12より導入）
わかりやすい案内情報の構築	1-25.案内表示の拡充・多言語化等	1～2箇所	バス事業者・岡山市	→	→		△	■岡山駅東口駅前広場に公共交通案内所・総合案内板の設置を検討 ■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、乗継拠点整備にあわせてデジタルサイネージの設置を検討（築港新町ほか）
	1-26.ロケーションシステムの改善・拡充	—	バス事業者	→	→		○	■バスロケーションシステム 5社→6社（宇野・岡電・下電・中鉄・東備・両備）（中鉄がバスロケーション情報の提供を開始）
定時性・速達性の確保	1-27.ボトルネック交差点等の改良【再】	主要施策4	岡山市・国土交通省	→	→		○	■主要渋滞箇所対策完了 9箇所→17箇所 ※全42箇所（計画策定時）（小規模対策含む）（国道2号：古新田・青江・バイパス福富、国道53号：番町・津島・岡大入口、国道180号：板倉、国道250号：宍甘の8箇所追加） ■事業中 2箇所（市道錦町古京町線：古京、県道岡山児島線：荒田）
	1-28.環状・放射状道路の整備【再】	主要施策3	岡山市・国土交通省	→	→		○	【外環状道路】 ■供用率45%→49%（市道藤田浦安南町線：R4.4開通） ■事業中：国道180号岡山環状南道路、(主)岡山赤穂線、市道江並升田線 【中環状道路】 ■供用率90%→90% ■事業中：(都)下中野平井線 ■都市計画変更手続きに向け関係機関と協議中：(都)米倉津島線 【内環状道路】 ■供用率100%→100% 【放射状道路】 ■事業中 8路線（(主)岡山吉井線（2路線）、(主)飯井宿線、市道西大寺上中川町1号線、(主)岡山牛窓線（2路線）、県道岡山倉敷線、(主)岡山児島線）
	1-29.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	→	→		○	■岡山市地域公共交通計画（R6.2策定）において、バスレーンの実効性の確保を位置づけ
	1-30.PTPSの拡充	1～2路線 (幹線バス)	バス事業者・岡山県警	→	→		○	■岡山市地域公共交通計画（R6.2策定）において、PTPSの拡充を位置づけ
	新技術の活用に関する研究	1-31.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	→	→		○

# 「計画目標②：日常の移動を便利にし、健幸な暮らしを支える」

3. 「実現化方策」の進捗確認

## 生活交通の確保

→ 事業中、または継続的な取組み    → 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

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況
			短期(5年)	中期(10年)	長期		
既存の生活交通の維持・改善	2-1.コミュニティバス等の維持・改善 ・御津、建部地域    ・足守地域	随時	岡山市	→	→	○	■ 随時運行改善 ■ 足守生活バス：1台→2台増車（サービスアップ）
	2-2.タクシーの利用環境改善 (バリアフリー化等)	UDタクシー導入促進など	タクシー事業者・岡山市	→	→	○	■ H31.4～UDタクシー導入補助を開始 ■ R5.4～UDタクシー導入補助額を増額（10万円/台→30万円/台） ■ 補助実績 H31/R1：17台 R2：26台 R3：11台 R4：6台 R5：22台
新たな生活交通の確保	2-3.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 等	10地区程度 主要施策7	地元検討組織・交通事業者・岡山市	→	→	○	■ 導入地区 1地区→8地区（本格運行中：迫川、千種、馬屋上・野谷、牧山、角山、城東台・草ヶ部、試験運行中：朝日、幸島） ■ 運行計画検討中 1地区（横井）

## 暮らしを支えるみちづくり

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況
			短期(5年)	中期(10年)	長期		
拠点形成に資する道路の整備	2-4.駅等へのアクセス道路の整備	1～2路線	岡山市	→	→	○	■ 事業中 2箇所（高島駅南口駅前広場（事業中）、上道駅南口駅前広場（事業中）へのアクセス道路）
	2-5.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	→	→	○	■ 重点エリア（計画延長38.4km）：整備済延長（暫定含む）14.4km→25.7km（整備率67%） ■ 都心アクセス軸※（計画延長62.9km）：整備済延長（暫定含む）12.2km（整備率19%） ■ 郊外スポット部※（計画延長18.5km）：整備済延長（暫定含む）1.4km（整備率8%） ※自転車活用推進計画（R4.3策定）において新規位置づけ

## 環境にやさしいライフスタイルの醸成

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況
			短期(5年)	中期(10年)	長期		
モビリティマネジメントの実施	2-6.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	→	→	○	■ ①H30：12回実施 R1：10回実施 R2～R5：新型コロナウイルス感染症拡大のため中止 ■ ②H30：1回実施 R1：1回実施 R2～R5：新型コロナウイルス感染症拡大のため中止 ■ R6より再開予定
	2-7.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	→	→	○	■ 公共交通マップ：毎年更新し、転入者へ配布
	2-8.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	→	→	○	■ スマート通勤：毎年実施 ■ ノーマイカーデー：毎年実施（R2、R3は新型コロナウイルス感染症拡大のため中止）
環境負荷の軽減	2-9.低公害車の普及促進	—	民間企業・岡山市	→	→	○	■ 低公害車（燃料電池自動車、電気自動車等）の導入に対する経費の一部を助成することにより、普及促進を実施 ■ 補助実績 H30：135台 H31/R1：166台 R2：94台 R3：160台 R4：390台 R5：681台 ※補助実績は、事業所用・住宅用の合計数
自転車利用環境の向上	2-10.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	→	→	○	■ 自転車ルール・マナーの向上に向けた各種啓発活動等の実施 ・市広報紙やチラシ等における情報発信 ・自動車ドライバーに対するラジオや大型街頭ビジョン等におけるスポットCM放映等による啓発活動 ・小中学生や外国人を対象とした交通安全教室等 ・放置自転車クリーン作戦や自転車等放置禁止区域内での啓発指導員による指導等 ■ 岡山市自転車の安全で適正な利用を促進するための条例の施行（R3.4.1）
	2-11.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	→	→	○	■ サイクリングルートに県下統一仕様の路面表示や案内看板の設置 ■ 吉備路サイクリングマップの作成・配布（H31.3作成） ■ 吉備高原サイクリングマップの作成・配布（R5.4作成）
新技術の活用に関する研究	2-12.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	→	→	○	■ 岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、先進車両の導入を位置づけ

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況
				短期(5年)	中期(10年)	長期		
都心を通過する自動車の流入抑制	3-1.環状道路・放射状道路の整備【再】	主要施策3	岡山市・国土交通省	→			○	【外環状道路】 ■ 供用率45%→49%（市道藤田浦安南町線：R4.4開通） ■ 事業中：国道180号岡山環状南道路、(主)岡山赤穂線、市道江並升田線 【中環状道路】 ■ 供用率90%→90% ■ 事業中：(都)下中野平井線 ■ 都市計画変更手続きに向け関係機関と協議中：(都)米倉津島線 【内環状道路】 ■ 供用率100%→100% 【放射状道路】 ■ 事業中 8路線（(主)岡山吉井線（2路線）、(主)飯井宿線、市道西大寺上中川町1号線、(主)岡山牛窓線（2路線）、県道岡山倉敷線、(主)岡山児島線）
	3-2.駐車場の再編	主要施策9	民間事業者・岡山市	→			×	■ 未実施
	3-3.トラフィックゾーンの構築	主要施策10	岡山市・国土交通省・岡山県警	→			×	■ 未実施
新技術の活用に関する研究	3-4.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	→			○	■ 岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、先進車両の導入を位置づけ

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況
				短期(5年)	中期(10年)	長期		
誰もが通行できる歩行空間の確保	3-5.バリアフリー化された歩行者ネットワークの形成	バリアフリー基本構想の策定	岡山市	→			○	■ 岡山市バリアフリー基本計画（基本構想含む）：R4.3策定 ■ 岡山市特定事業計画：R5.3策定
	3-6.バリアフリー情報の発信・活用	歩行者ネットワーク情報の整備・提供	岡山市	→			×	■ 未実施

回遊性の向上

→ 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

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			進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況	
			短期(5年)	中期(10年)	長期			
歩行・滞留空間の整備	3-7. 県庁通りの歩道拡幅(車道1車線化)	主要施策11	岡山市	→			○	■ R4.3完成
	3-8. 道路空間の有効活用(オープンカフェなど)	主要施策11	岡山市	→	→	→	○	■ ハレまち通り(旧県庁通り) ・官民連携の道路空間の有効活用に向けた組織やルールづくり等を実施 ・オープンカフェ等のテラス営業の実施店舗数5店舗(R4実績) ■ 市道駅前町6号線・市道表町4号線・市道表町8号線・市道奉選町1号線 ・歩行者利便増進道路の指定による道路占用許可基準の緩和 ・許可店舗数40店舗(R4実績)
	3-9. 歩車共存道路の整備 ・柳町表町線、本町表町線、平和町1号線等	1~2箇所	岡山市	→	→	→	○	■ 整備済 1箇所(市道表町21号線(千日前ハレノワ通り)) : R5.8完成)
都心内公共交通の利便性・快適性の向上	3-10. 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ【再】(東口広場の改良を含む)	主要施策2	軌道事業者・岡山市	→			○	■ 事業中(R8年度完成予定)
	3-11. 路面電車の延伸・環状化	—	軌道事業者・岡山市	→	→	→	○	■ 岡山市路面電車ネットワーク計画：R2.2策定 ■ ネットワーク計画に位置づけた短期整備区間(大雲寺前電停~西大寺町電停)の整備に関し、R3.9都市計画決定
	3-12. 電停・バス停の待ち環境整備	1~2箇所	軌道事業者・バス事業者	→	→	→	△	■ 岡山駅東口駅前広場の各バス乗り場にデジタルサイネージの設置を検討
	3-13. 低床車両の台数増強 ①路面電車 ②バス	導入率： ①10%⇒20% ②19%⇒40%	軌道事業者・バス事業者	→	→	→	○	■ ①路面電車：10%→14% ■ ②ノンステップバス：22%→30%
	3-14. 観光需要への対応	—	軌道事業者・バス事業者・岡山市	→	→	→	○	■ 岡山市内で開催される各種イベント等にあわせて、路線バス・路面電車運賃無料DAYを実施 ■ 岡山デスティネーションキャンペーンに向けた“おもてなし”の取組みとして、岡山駅への「AI案内ロボット」の設置(R4.4 JR設置)
	3-15. ICカード利用環境の拡大【再】(チャージ機の充実含む)	—	軌道事業者・バス事業者	→	→	→	○	■ ハレカシステム導入 6社→7社(宇野・岡電・下電・中鉄・東備・八見・両備)(中鉄がR3.10より全線に拡大、八見がR5.12より導入)
	3-16. バス路線の再編・新設・増便等【再】	地域公共交通網形成計画の策定	バス事業者・岡山市	→	→	→	○	■ 岡山市公共交通網形成計画：R2.6策定 ■ 岡山市地域公共交通計画(上記計画の改訂)：R6.2策定 ■ 岡山市地域公共交通利便増進実施計画：R6.3策定 ■ 計画に基づき、順次路線の再編等を実施予定
自転車利用環境の向上	3-17. もちゃりの利用促進(ポートの適正配置等)	ポートの再編等	岡山市	→	→	→	○	■ ポートの再編実施 ・京橋ポート→後楽園前ポート(R5.3移設) ・鳥城公園駐車場ポート→岡山芸術創造劇場ハレノワポート(R5.3移設)
	3-18. 自転車走行空間の整備【再】	主要施策8	岡山市・国土交通省・岡山県警	→	→	→	○	■ 重点エリア(計画延長38.4km)：整備済延長(暫定含む)14.4km→25.7km(整備率67%)
	3-19. 駐輪場の整備	1~2箇所(都心部)	民間事業者・岡山市	→	→	→	○	■ 城下地下自転車等駐車場(R6.4市営として供用開始予定) ■ 天神町自転車等駐車場(R6.4市営として供用開始予定)
わかりやすい案内情報の構築	3-20. 歩行者案内板の整備・更新等	随時	岡山市・国土交通省	→	→	→	△	■ 計画策定以降は未更新であるが、今後必要に応じて検討。 ※H26に、ESDに関するユネスコ世界会議の開催を控えて、外国人や観光客を含めた岡山市来訪者にわかりやすく案内できるように歩行者案内板を更新。
	3-21. 案内表示の拡充・多言語化等【再】	1~2箇所	鉄道事業者・軌道事業者・バス事業者・岡山市	→	→	→	△	■ 岡山駅東口駅前広場に公共交通案内所・総合案内板の設置を検討

## 4. 主要施策の進捗状況

3. 「実現化方策」の進捗確認

計画に位置づけた各主要施策の進捗状況を確認

主要施策	進捗評価 ○：済 or 概ね順調 △：進捗遅れ ×：未実施・未検討	進捗状況	詳細
1 桃太郎線LRT化	△	■コロナの影響により、LRT基本計画策定を中断中	P18
2 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ	○	■事業中（R8年度完成予定）	P18
3 環状道路・放射状道路・地域間道路の整備	○	<p>【外環状道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■供用率45%→49%（市道藤田浦安南町線：R4.4開通）</li> <li>■事業中：国道180号岡山環状南道路、(主)岡山赤穂線、市道江並升田線</li> </ul> <p>【中環状道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■供用率90%→90%</li> <li>■事業中：(都)下中野平井線</li> <li>■都市計画変更手続きに向け関係機関と協議中：(都)米倉津島線</li> </ul> <p>【内環状道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■供用率100%→100%</li> </ul> <p>【放射状道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■事業中 8路線（(主)岡山吉井線（2路線）、(主)飯井宿線、市道西大寺上中川町1号線、(主)岡山牛窓線（2路線）、県道岡山倉敷線、(主)岡山児島線）</li> </ul> <p>【地域間道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■事業中：吉備スマートICアクセス道路整備、地域高規格道路 美作岡山道路整備</li> </ul>	P19
4 ボトルネック交差点等の改良	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主要渋滞箇所対策完了（小規模対策含む） 9箇所→17箇所 ※全42箇所（計画策定時） （対策完了箇所（追加分）は、国道2号：古新田・青江・バイパス福富、国道53号：番町・津島・岡大入口、国道180号：板倉、国道250号：穴甘）</li> <li>■事業中 2箇所（市道錦町古京町線：古京、県道岡山児島線：荒田）</li> </ul>	P19
5 バス路線網の見える化	△	■岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、バス路線網の見える化を位置づけ	P20
6 バス停のバリアフリー化	○	■バリアフリー緑石の整備 2箇所→8箇所	P20
7 新たな生活交通の導入	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■導入地区 1地区→8地区（本格運行中：迫川、千種、馬屋上・野谷、牧山、角山、城東台・草ヶ部、試験運行中：朝日、幸島）</li> <li>■運行計画検討中 1地区（横井）</li> </ul>	P21
8 自転車走行空間の整備	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■重点エリア（計画延長38.4km）：整備済延長（暫定含む）14.4km→25.7km（整備率67%）</li> <li>■都心アクセス軸※（計画延長62.9km）：整備済延長（暫定含む）12.2km（整備率19%）</li> <li>■郊外スポット部※（計画延長18.5km）：整備済延長（暫定含む）1.4km（整備率8%）</li> </ul> <p>※自転車活用推進計画（R4.3策定）において新規位置づけ</p>	P21
9 駐車場の再編	×	■未実施	P22
10 トラフィックゾーンの構築	×	■未実施	P22
11 歩行・滞留空間の整備	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ハレまち通り（旧県庁通り）</li> <li>・R4.3完成</li> <li>・官民連携の道路空間の利活用に向けた組織やルールづくり等を実施</li> <li>・オープンカフェ等のテラス営業の実施店舗数5店舗（R4実績）</li> <li>■市道駅前町6号線・市道表町4号線・市道表町8号線・市道奉遷町1号線</li> <li>・歩行者利便増進道路の指定による道路占用許可基準の緩和</li> <li>・許可店舗数40店舗（R4実績）</li> </ul>	P22



# 4. 主要施策の進捗状況

3. 「実現化方策」の進捗確認

## 1. 桃太郎線LRT化

進捗状況 コロナの影響により、LRT基本計画策定を中断中 進捗評価 △：進捗遅れ

### 【事業概要】

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するとともに、フィーダー交通の整備により沿線地域全体での利便性の高い公共交通ネットワークを形成し、周辺を含む桃太郎線沿線地域の活性化と吉備路の観光振興を図る。



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	魅力的な車両(イメージ)	バリアフリー化された広場(イメージ)
			乗換えやすさの向上(イメージ)

- ①時刻表いらずの高頻度運行へ増便 ピーク時には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
- ②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
- ③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
- ④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
- ⑤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
- ⑥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

## 2. 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ

進捗状況 事業中(令和8年度完成予定) 進捗評価 ○：概ね順調

### 【事業概要】

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、唯一離れた場所に存在する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強化する。

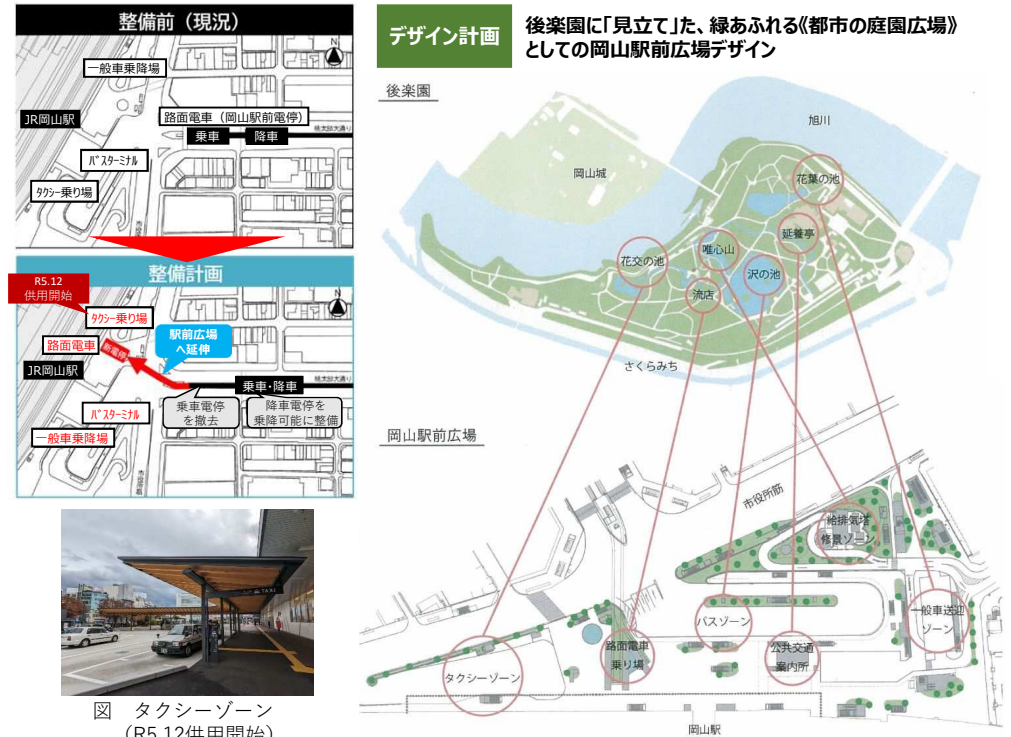


図 タクシーゾーン (R5.12供用開始)



図 岡山駅前電停整備イメージ



図 岡山駅前広場整備イメージ



# 4. 主要施策の進捗状況

3. 「実現化方策」の進捗確認

## 3. 環状道路・放射状道路・地域間道路の整備

### 進捗状況

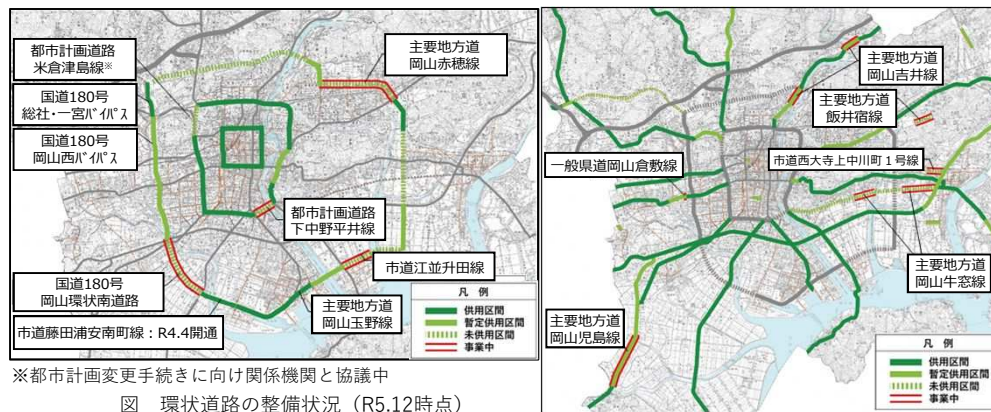
- 【外環状道路】**
  - 供用率 45%→49% (市道藤田浦安南町線：R4.4開通)
  - 事業中 3路線 (下図参照)
- 【中環状道路】**
  - 供用率 90%→90%
  - 事業中 1路線 (下図参照)
  - 都市計画変更手続きに向け関係機関と協議中 1路線 (下図参照)
- 【内環状道路】**
  - 供用率 100%→100%
- 【放射状道路】**
  - 事業中 8路線 (下図参照)
- 【地域間道路】**
  - 事業中 吉備スマートICアクセス道路整備
  - 地域高規格道路 美作岡山道路整備

### 進捗評価

○：概ね順調

### 【事業概要】

- **環状道路・放射状道路の整備**：渋滞・居住環境悪化の抜本的取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、都心や拠点等の連絡機能を強化するための放射状道路の整備を進める。
- **地域間道路の整備**：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、環状道路・放射状道路を有機的に連絡する道路の整備を進める。



## 4. ボトルネック交差点等の改良

### 進捗状況

- 主要渋滞箇所対策完了 (小規模対策含む)
- 9箇所→17箇所 ※全42箇所 (計画策定時)
- 国道2号：古新田・青江・バイパス福富
  - 国道53号：番町・津島・岡大入口、
  - 国道180号：板倉、国道250号：穴甘 の計8箇所に対策完了
- 事業中 2箇所
  - 市道錦町古京町線：古京
  - 県道岡山児島線：荒田

### 進捗評価

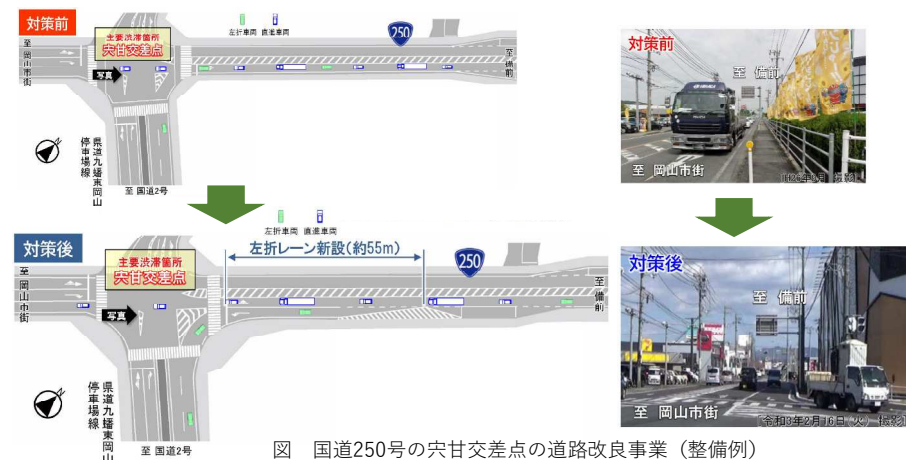
○：概ね順調

### 【事業概要】

交通渋滞の緩和や路線バスの定時性・速達性を確保するため、比較的運行本数の多いバス路線上のボトルネック交差点等において、付加車線設置の道路改良等、ハード・ソフト両面での対策を実施し、渋滞緩和を図る。



図 主要渋滞箇所と対策状況



# 4. 主要施策の進捗状況

3. 「実現化方策」の進捗確認

## 5. バス路線網の見える化


進捗状況	岡山市地域公共交通利便増進実施計画（R6.3策定）において、バス路線網の見える化を位置づけ	進捗評価
		△：進捗遅れ

### 【事業概要】

利用したいバス路線が一目で判断できるように、複数事業者で運行される複雑なバス路線網を方面ごとに見える化し、市民の足として愛着の湧くバス路線への改善を目指す。

岡山市地域公共交通利便増進実施計画

- 2024 (R6) 年3月策定
- 計画期間 2024 (R6) 年度～2028 (R10) 年度
- 岡山市を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築を受けて、岡山市地域公共交通計画（R6.2策定）に定めた施策の具体的な事業内容を定める



バス車両での表示内容のパターン

デジタル方向幕 (単一色)

- 数字+終着地
- アルファベット+終着地
- 数字+方面+終着地
- アルファベット+方面+終着地
- 方面+終着地

フルカラーLED方向幕

- 数字+色+終着地
- アルファベット+色+終着地
- 数字+色+方面+終着地
- アルファベット+色+方面+終着地

バス停での表示内容のパターン

現在

改良後

- 方面をアルファベットと色で表記
- 次の発車予定時刻
- 経路図
- のりば、方面、アルファベット、主要経路地を表示した看板を設置
- バス停まで行かなくても乗り場がわかる

バス路線網の見える化のイメージ(10方面)



図 バス路線「見える化」のイメージ

支線バス



幹線・支線・広域・循環の役割に応じて車体をカラーリング

<p>幹線バス(Blue)の路線番号</p> <p><b>101</b></p> <p>東北圏域から出発して都心に到着する一週毎1本の幹線バス</p>	<p>支線バス(Green)の路線番号</p> <p><b>1012</b></p> <p>東北圏域から出発して都心に到着する一週毎12本の支線バス</p>
<p>広域バス(Red)の路線番号</p> <p><b>9112</b></p> <p>ウイング川(川崎)方面から出発してソウル都心に到着する一週毎12本の広域バス</p>	<p>循環バス(Yellow)の路線番号</p> <p><b>41</b></p> <p>カンナム(江東)圏域を循環する一週毎1本の都心循環バス</p>

図 ソウル市の事例

## 6. バス停のバリアフリー化

進捗状況	バリアフリー縁石の整備 2箇所→8箇所	進捗評価
		○：概ね順調

### 【事業概要】

バス停においてバリアフリー縁石を導入することで、バス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑え、高齢者、障害者、子供等のバス利用者が安全に乗降しやすい路線バスのバリアフリー化を推進する。

表 バリアフリー縁石整備実績

	場所	整備時期	バス停名称					
			宇野バス	岡電バス	下電バス	中铁バス	八晃運輸	両備バス
1	中区役所	H28.10	-	浜東・中区役所前	-	-	-	-
2	表町	H29.5	表町バスセンター	-	-	-	-	-
3	東区役所	H31.3	-	-	-	-	-	東区役所前
4	後楽園	R元.6	岡山後楽園	後楽園前	-	-	-	-
5	穴甘	R2.7	穴甘	-	-	-	-	-
6	桃太郎大通り	R2.11	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前	岡山駅前
7	ハレまち通り	R3.3	-	両備前	-	-	-	-
8	ハレまち通り	R4.3	-	農業会館前	-	-	-	-



図 バリアフリー縁石整備例 (後楽園バス停)



# 4. 主要施策の進捗状況

3. 「実現化方策」の進捗確認

## 7. 新たな生活交通の導入

進捗状況

- 導入地区 1地区→8地区  
本格運行中：迫川、千種、馬屋上・野谷、牧山、角山、城東台・草ヶ部
- 試験運行中：朝日、幸島
- 運行計画検討中 1地区（横井）

進捗評価

○：概ね順調

### 【事業概要】

市内の公共交通が不便な地域に約18万人が居住しており、このような地域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。地元検討組織が主体となって、市の費用面・技術面での支援を受け、運行計画の検討や利用促進等に取り組む。

## 8. 自転車走行空間の整備

進捗状況

- 重点エリア（計画延長38.4km）  
整備済延長（暫定含む）14.4km→25.7km（整備率67%）
  - 都心アクセス軸※（計画延長62.9km）  
整備済延長（暫定含む）12.2km（整備率19%）
  - 郊外スポット部※（計画延長18.5km）  
整備済延長（暫定含む）1.4km（整備率8%）
- ※自転車活用推進計画（R4.3策定）において新規位置づけ

進捗評価

○：概ね順調

### 【事業概要】

歩行者、自転車の安全性や快適性の向上の観点から、自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえ、自転車は車道を通行することを基本とした自転車通行空間ネットワークを整備し、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出する。

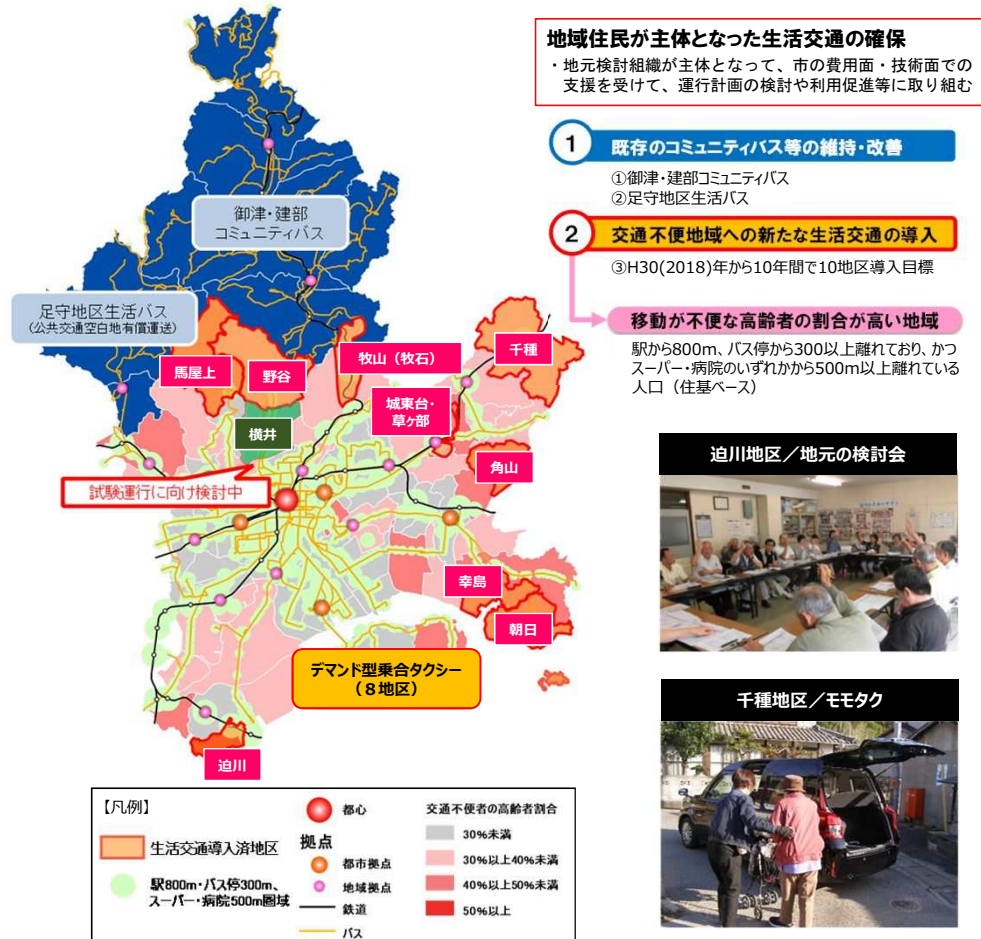


図 自転車通行空間「重点エリア」整備状況（令和6年3月）

図 自転車通行空間「都心アクセス軸」

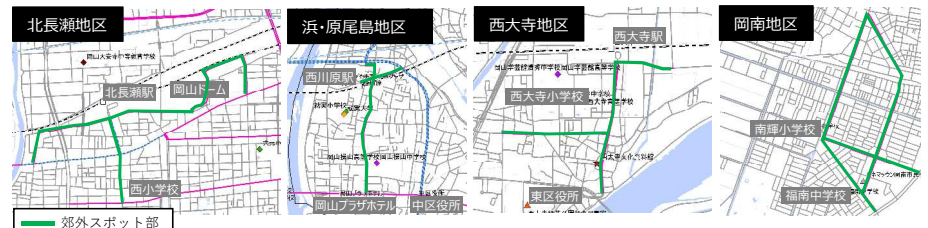


図 自転車通行空間「郊外スポット部（一部抜粋）」



# 4. 主要施策の進捗状況

3. 「実現化方策」の進捗確認

## 9. 駐車場の再編

進捗状況 未実施 進捗評価 ×：未実施

### 【事業概要】

中心市街地のにぎわい創出に向け、平面駐車場などの低未利用地の集約化・高度利用化や、公共交通での来訪促進による駐車需要の抑制を図る。

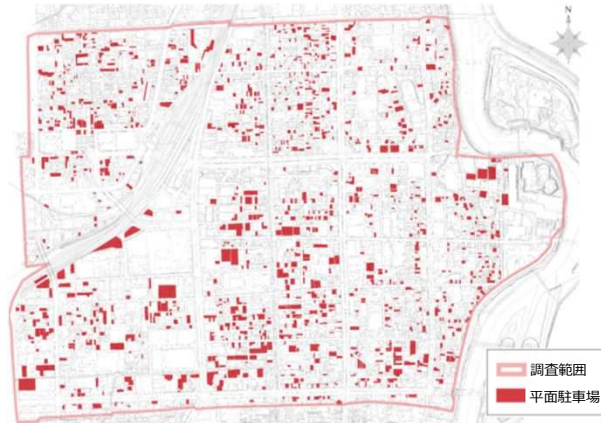


図 都心の平面駐車場分布状況 (R1)

## 10. トラフィックゾーンの構築

進捗状況 未実施 進捗評価 ×：未実施

### 【事業概要】

道路交通の状況や市街地再開発の動向、公共交通や自転車ネットワークとの連携等に留意し、今後トラフィックゾーン構築に向けた検討を進める。

#### 交通施策を複合的に実施

- ◎自動車流入の抑制対策
  - ・環状道路の整備
  - ・パークアンドライド駐車場
  - ・フリッジパーキング
- ◎交通規制による対策
  - ・一方通行規制等
  - ・ゾーン30
- ◎交通環境の整備
  - ・LRTの整備
  - ・駐輪施設の整備 等

- ・歩行者空間の設計 (トランジットモール)
- ・自転車通行空間の形成



図 トラフィックゾーンシステムの導入事例 (ストラスブール市/フランス)

## 11. 歩行・滞留空間の整備

進捗状況 進捗評価 ○：概ね順調

### 進捗状況

- ハレまち通り (旧県庁通り)
  - ・R4.3完成
  - ・官民連携の道路空間の利活用に向けた組織やルールづくり等を実施
  - ・オープンカフェ等のテラス営業の実施店舗数 5 店舗 (R4実績)
- 市道駅前町 6 号線・市道表町 4 号線・市道表町 8 号線・市道奉還町 1 号線
  - ・歩行者利便増進道路の指定による道路占用許可基準の緩和
  - ・許可店舗数 40 店舗 (R4実績)

### 【事業概要】

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る。特に、都心部では、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」の創出を図る。

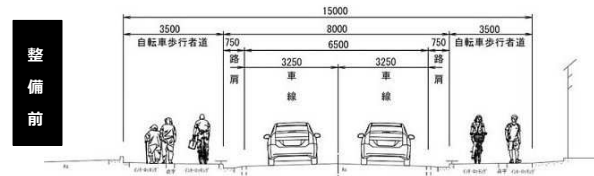


図 ハレまち通りの整備

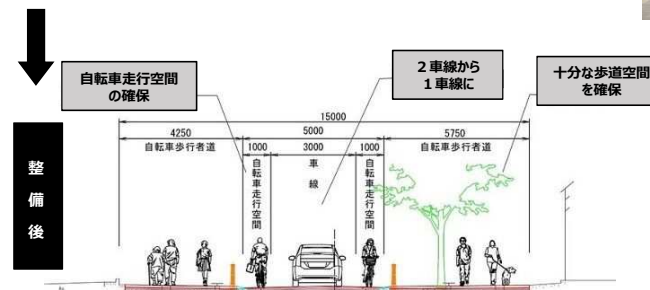


図 オープンカフェの営業



図 市道駅前町 6 号線



図 市道表町 4 号線

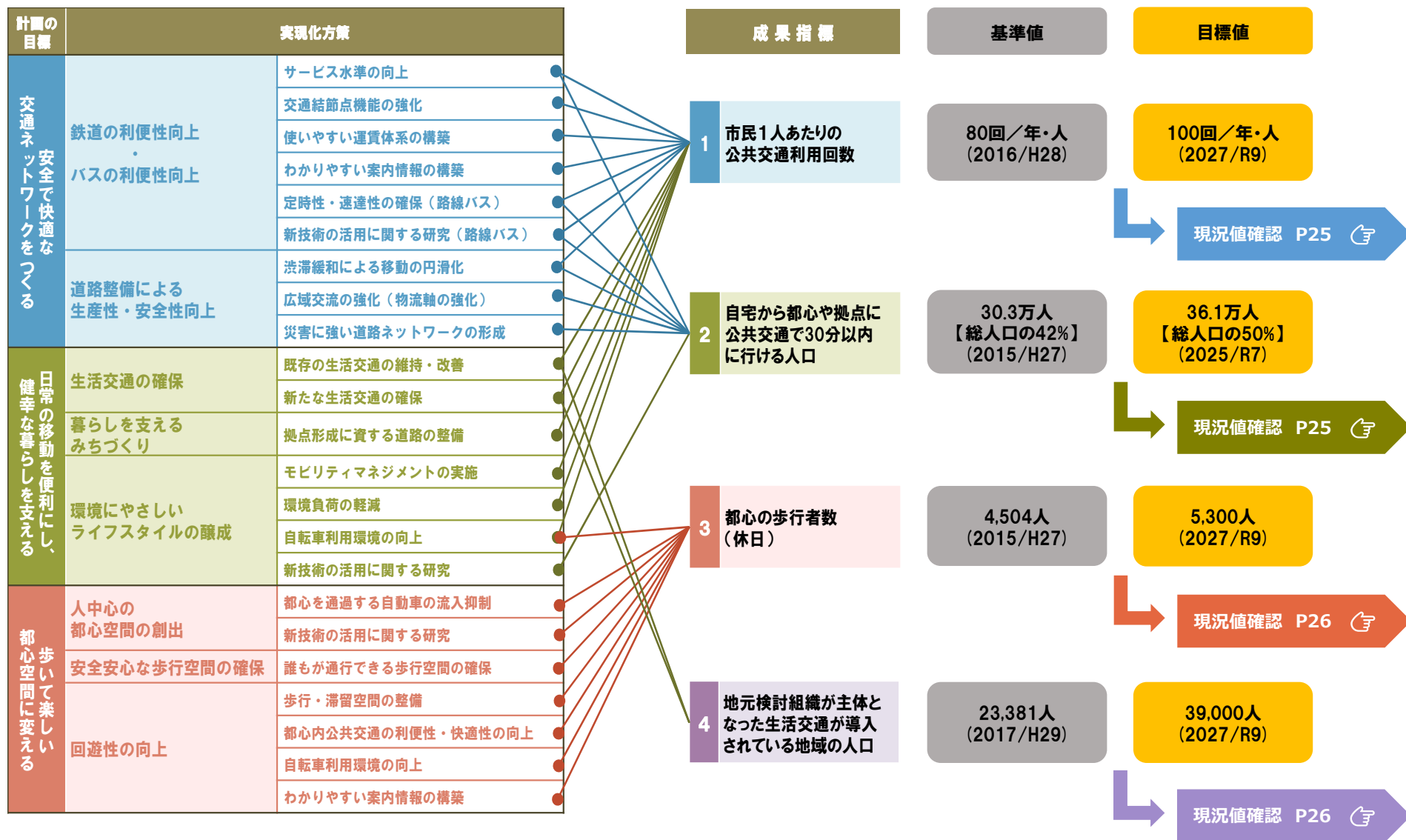
## 3. 「実現化方策」の進捗管理 まとめ

- 計画目標の達成に向けて計画に位置づけた各施策は概ね順調に進捗している。
- ：済 or 概ね順調 49項目 △：進捗遅れ 10項目 ×：未実施・未検討 5項目

## 4. 「成果指標・目標値」の達成状況の確認

## 4. 「成果指標・目標値」の達成状況の確認

本計画に位置づけた施策の実施効果や影響を評価するために設定した成果指標の達成状況を確認



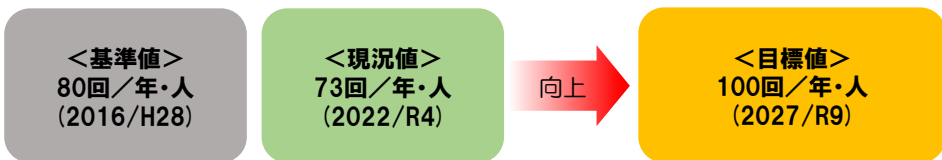


# 4. 「成果指標・目標値」の達成状況の確認

## 成果指標①

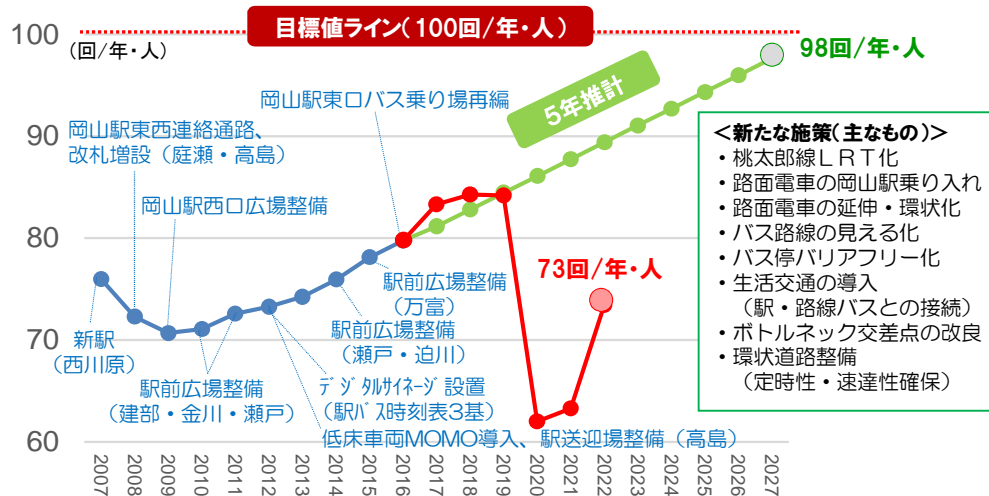
市民1人あたりの公共交通利用回数（鉄道＋路面電車＋主要バス路線）

- 市民1人あたりの公共交通利用回数は、2022（R4）年に73（回/年・人）で、目標値に達していない。
- 2016（H28）年から2019（H31）年はやや増加傾向であったが、2019（H31）年から2021（R3）年は新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少した。その後、2022（R4）年は回復に転じている。
- 本指標は、コロナ禍の影響を大きく受けており、施策実施の効果が把握しづらい状況であるが、2022（R4）年時点でコロナ禍前の水準まで回復しておらず、目標達成に向けては、計画に位置づけた施策のさらなる推進が必要である。



目標値は、利用促進の継続と新たな施策の実施に取り組むことから、今後の都心部や駅周辺での市街地整備も想定し、直近5年間の増加傾向を維持することとし、基準値の25%増（※）にあたる100回を設定  
 ※H23～H28の利用者実績で推計（線形回帰）した値（98回）を参考に設定

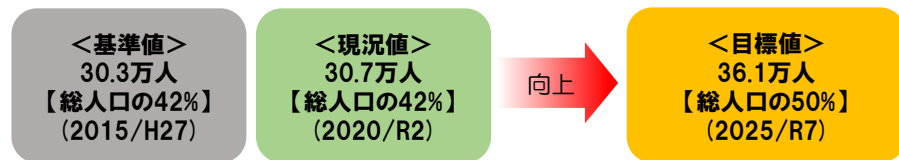
### ■ 現況値



## 成果指標②

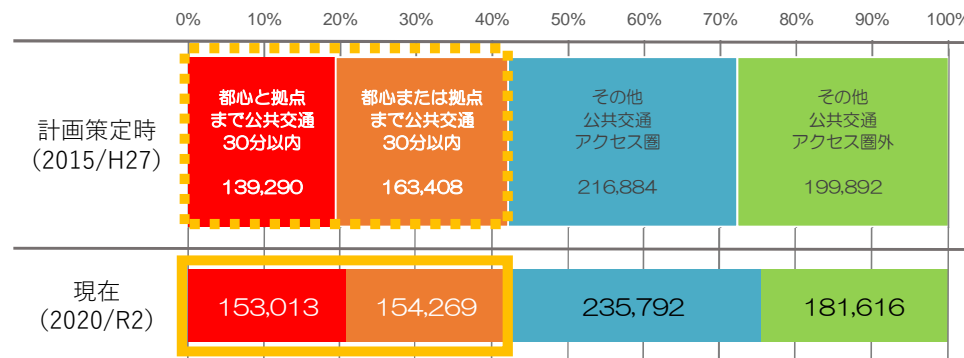
自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口

- 自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口は、2020（R2）年に30.7万人で、2015（H27）年よりやや増加したものの、目標値には達していない。
- 2015（H27）年からの微増は、都心回帰による利便性の高い地域への居住が進んだことが要因の1つと考えられる。
- また、生活交通の導入が進んだことにより、公共交通アクセス圏外人口は減少している。
- 目標達成に向けては2021（R3）年3月に策定された岡山市立地適正化計画との連携を図りながら、さらなる公共交通利便性向上策やネットワークの充実が必要である。



- 下記の交通施策が実現した場合のR7試算値を参考に、総人口の50%を目標値に設定
  - 一桃太郎線LRT化 一路面電車の岡山駅乗り入れ 一幹線バス路線の増便（15分に1本）
  - 一生活交通導入（10地区） 一その他の公共交通ネットワークは現状維持
  - 一都心部の再開発による人口増を加味

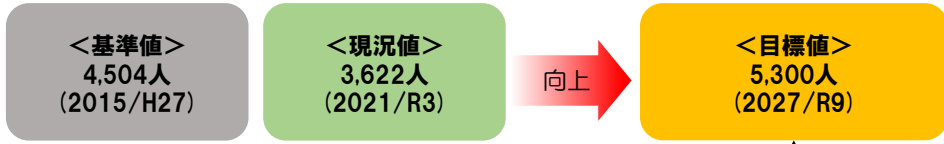
### ■ 現況値



# 4. 「成果指標・目標値」の達成状況の確認

## 成果指標③ 都心の歩行者数(休日)

- ・都心の歩行者数(休日)は、2021(R3)年に3,622人で、目標値には達していない。
- ・2015(H27)年から2017(H29)年にかけて歩行者数は増加したものの、**新型コロナウイルス感染症の影響により**、2021(R3)年に大きく落ち込み、**施策実施による効果が把握しづらい状況**となっている。
- ・2021(R3)年以降、ハレマチ通りの完成、岡山芸術創造劇場(ハレノワ)のオープン、その他複数の地区で再開発の予定があり、まちが活発化している中で、これらのまちづくりと連動した交通政策を推進していく必要がある。



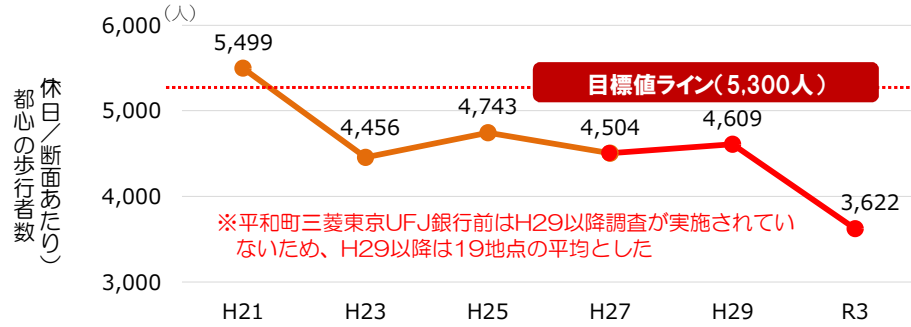
### 対象断面



**対象地点の選定方法**  
 4商店街(奉還町、駅前、表町、西大寺町)、県庁通り、桃太郎大通り、市役所筋の各区間の両端と、概ね200m間隔で20地点を選定

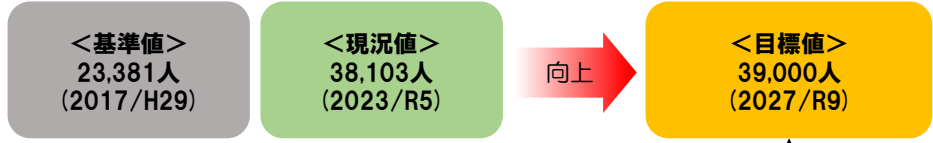
- ・都心部の主要な通りや商店街を通行する休日の歩行者数とし、第六次総合計画で掲げた都心部歩行者数の年平均増加率(※)を乗じた値を目標とする
- ・データは、「商店街通行量調査(隔年で実施)」の歩行者数
- ・基準値は、6年間連続で調査されている58地点から選定した、対象地点(20地点)の平均値
- ・※総合計画の基準値5,405人(H27)と目標値5,800人(R2)から年間1.5%の増加を想定

### 現況値



## 成果指標④ 地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口

・地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口は、2023(R5)年に38,103人で目標値には達していないが、生活交通の導入地区は着実に増えており、**目標値は達成する見込み**である。



・R9時点の新たな生活交通の導入地区数を10地区とし、これに相当する人口※に御津・建部・足守地域の人口を加えた目標値を設定  
 ※計画策定当時、生活交通の導入に関する地元検討組織は、5地域で設置されており(下表)、この地域人口を2倍した。  
 ※目標値はR7の将来人口推計値に基づき設定

取り組み内容	地区名	計画策定時人口	現在人口(R5)	将来人口(R7推計)
コミュニティバス	御津・建部	15,064	13,761	約19,000
	公共空白地有償運送	足守	5,783	
新たな生活交通の導入	迫川	1,828	1,776	約10,000 × 2
	千種	4,108	3,910	
	馬屋上・野谷	3,929	3,721	
	角山	1,160	1,044	
	牧山	326	266	
	城東台・草ヶ部	—	4,134	
	朝日	—	1,646	
	幸島	—	2,062	
合計		32,904	38,103	—

## 4. 「成果指標・目標値」の達成状況の確認 まとめ

- 計画に位置づけた各種施策については、一定の進捗がみられるものの、「①市民1人あたりの公共交通利用回数」や「③都心の歩行者数(休日)」は、計画策定時より減少している。これらの指標は、コロナ禍の影響が非常に大きく、施策の実施効果の把握は困難な状況である。
- 「②自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口」は、計画策定時から微増しているが、R9の目標値達成は困難な状況である。
- 「④地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口」は、大幅に増加している。現在導入に向けた検討を進めている地区もあり、目標値は達成する見込みである。

## 5. おわりに

## 5. おわりに

本計画策定時（2018年（平成30年）9月）に整理した本市の交通を取り巻く課題について、傾向に大きな変化はなく、依然として自動車依存度が高く、公共交通の衰退は進行し、温室効果ガス排出量は増加するなど、様々な問題を抱えている状況です。そのような中、2020年（令和2年）から世界的に流行した新型コロナウイルス感染症は、市民生活（外出行動）に大きな影響を与え、公共交通においては、利用者数の大幅な減少とそれに伴う運賃収入の大幅な減少を余儀なくされています。

本市では、公共交通事業者等と協働し、本計画に位置づけた各種の施策を推進してきており、多くの項目で概ね順調に事業が進捗していますが、成果指標の目標値の達成状況をみると、「地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口」の増加がみられる一方で、コロナ禍の影響が非常に大きく、施策の実施効果の把握が困難な状況です。

しかしながら、コロナ禍に実施した路線バス・路面電車運賃無料DAYでは、利用者数が通常時の2倍以上となり、外出促進効果や消費喚起効果も明らかとなり、公共交通の潜在的な需要は現状の2倍以上存在している可能性があります。そのため、公共交通利用の回復・増加に向けては、利便性向上策の実施による潜在需要の掘り起こしが必要であり、本計画に位置づけた各種施策をより強力で推進していくことが重要です。

また、公共交通事業者は利用者の減少や燃料価格の高騰により厳しい経営状況を強いられており、車両更新等の投資余力が低下しています。さらに、運転手不足が加速する中、2024年問題にも直面し、公共交通サービスの維持に必要な供給力の低下が顕著となっており、このままでは市民の移動手段の確保が困難となる危機的な状況に陥っています。そのため、本計画の下位計画となる「岡山市地域公共交通計画」（2024年（令和6年）2月）を策定し、限られた供給力の適正配分や供給力の維持・強化に向けて様々な取組を推進することで対応を図っていくこととしています。

今後も、市民生活や経済活動に欠かせない移動手段である公共交通を維持していくため、公共交通の供給力低下への対応を図りつつ、本計画に位置づけた各種施策の推進に引き続き注力していきます。