

參考資料

参考 1 岡山市総合交通計画策定調査検討会

岡山市総合交通計画策定調査検討会委員名簿

《委員》

所属	氏名
岡山大学大学院 環境生命科学研究科 教授	阿部 宏史
岡山理科大学 経営学部 経営学科 教授	志野 敏夫
岡山大学大学院 環境生命科学研究科 准教授	橋本 成仁
日本政策投資銀行 岡山事務所 所長	高橋 淳悦
岡山市連合町内会 会長	目黒 宏平 (第1回～第2回) 久世 英一 (第3回)
岡山市連合町内会 副会長	小山 旭 (第1回～第2回) 多賀 克充 (第3回)
岡山市障害者団体連合会 会長	宮本 敏行
岡山市連合婦人会 副会長	拵和 陽子
西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社 企画課 課長	加藤 勇樹
岡山電気軌道株式会社 代表取締役専務	磯野 省吾
公益社団法人 岡山県バス協会 専務理事	政森 毅
一般社団法人 岡山県タクシー協会 専務理事	石井 繁次
岡山商工会議所 専務理事	高橋 邦彰
公益社団法人 おかやま観光コンベンション協会 専務理事	西 正尚
岡山県警察本部 交通部 交通規制課 課長	中村 道範 (第1回) 杉 信助 (第2回) 寶満 智彦 (第3回)
国土交通省 中国地方整備局 岡山国道事務所 所長	池田 裕二 (第1回～第2回) 松野 栄明 (第3回)
国土交通省 中国運輸局 岡山運輸支局 支局長	赤木 康秀 (第1回～第2回) 岡田 和史 (第3回)
岡山市 都市整備局 都市・交通・公園担当局長	鹿子木 靖 (第1回～第2回) 栗田 泰正 (第3回)

《オブザーバー》

所属	氏名
国土交通省 中国地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 課長	原 朋久 (第1回～第2回) 辻野 満 (第3回)
国土交通省 中国運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	北川 由佳

岡山市総合交通計画策定調査検討会の開催概要

	開催日時・会場	主な議事内容
第1回	2016年 10月25日(火) 午後3時00分～ ピュアリティまきび 「白鳥」	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定のねらいと進め方について ・岡山市の現状と課題、将来見通しに関する意見交換 ・市民ニーズ調査について
第2回	2017年 3月21日(火) 午前10時00分～ ピュアリティまきび 「白鳥」	<ul style="list-style-type: none"> ・計画のコンセプト・目標について ・今後の進め方について
第3回	2018年 4月18日(水) 午後1時30分～ 勤労者福祉センター 4階大会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・交通体系の将来像と実現化方策について ・計画の評価と進め方について ・岡山市総合交通計画（素案）について

参考 2 岡山市総合交通計画策定調査検討会作業部会

岡山市総合交通計画策定調査検討会作業部会委員名簿

《委員》

所属	氏名
岡山理科大学 経営学部経営学科 教授	志野 敏夫
岡山大学大学院 環境生命科学研究科 准教授	橋本 成仁
岡山大学大学院 環境生命科学研究科 准教授	氏原 岳人
日本政策投資銀行 岡山事務所 所長	高橋 淳悦
西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社 企画課 課長	加藤 勇樹
岡山電気軌道株式会社 取締役 電車事業部副本部長	沼本 浩司
公益社団法人 岡山県バス協会 専務理事	政森 毅
一般社団法人 岡山県タクシー協会 専務理事	石井 繁次
岡山商工会議所 専務理事	高橋 邦彰
公益社団法人 おかやま観光コンベンション協会 専務理事	西 正尚
岡山県警察本部 交通部 交通規制課 課長	中村 道範（第1回～第3回） 杉 信助（第4回～第5回）
国土交通省 中国地方整備局 岡山国道事務所 計画課 課長	谷口 雄一郎
国土交通省 中国運輸局 岡山運輸支局 首席運輸企画専門官	宮長 勇作（第1回～第2回） 藤井 利佳（第3回～第5回）
岡山市 都市整備局 都市・交通・公園担当局長	鹿子木 靖（第1回～第3回） 林 恭生（第4回～第5回）

岡山市総合交通計画策定調査検討会作業部会の開催概要

	開催日時・会場	主な議事内容
第1回	2016年 12月21日(水) 午後1時30分～ 西川アイプラザ 4階 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・作業部会について ・これまでの交通政策の取り組み ・将来交通ネットワークを検討するための基礎分析 ・総合交通計画（仮称）のコンセプトの検討
第2回	2017年 2月10日(金) 午前10時00分～ 岡山市役所 議会棟 第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・計画のコンセプト・目標について ・今後の進め方について
第3回	2017年 7月3日(月) 午後1時30分～ 岡山市役所 議会棟 第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・交通体系の将来像と実現化方策について
第4回	2017年 11月22日(水) 午前10時00分～ 岡山市役所 議会棟 第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・交通体系の将来像と実現化方策について ・計画の遂行体制と評価について
第5回	2018年 1月25日(木) 午前10時00分～ ピュアリティまきび 「孔雀」	<ul style="list-style-type: none"> ・交通体系の将来像と実現化方策について ・計画の評価について

参考 3 将来の公共交通アクセシビリティの試算

第六次総合計画における都心や地域拠点、生活拠点に「居住地から公共交通でアクセスする場合の所要時間（公共交通アクセシビリティ）」を計測し、交通施策を実施したい場合に、一定時間内に到達できる人口の増加や、公共交通利用が不便な人口の縮減効果を試算します。

この分析では、100m メッシュ単位で各メッシュの公共交通アクセシビリティを導出するため、居住地を公共交通の利便性で評価することができ、立地適正化計画における居住誘導地域の検討などで活用することができます。

公共交通アクセシビリティの算定方法

公共交通アクセシビリティの算出方法を以下に示します。

- ①2015 年国勢調査ベースの 100m メッシュ居住人口データを作成する。
- ②鉄道駅・バス停・路面電車の停留所データを作成する。
- ③公共交通ネットワークデータを作成する。

ネットワークデータには以下の情報が含まれます。

項目	データ情報
路線リンク	・鉄道・バス・路面電車のネットワークデータ
公共交通での移動時間	・各交通手段別の停留所間移動時間 (時刻表ベース・IC カードデータベースの 2 種類があり乗換え時間を含む)
公共交通の待ち時間	・公共交通の運行間隔÷2
乗り継ぎ箇所	・公共交通に乗り換える停留所の情報

- ④各 100m メッシュの都心及び拠点※までの公共交通所要時間を算出

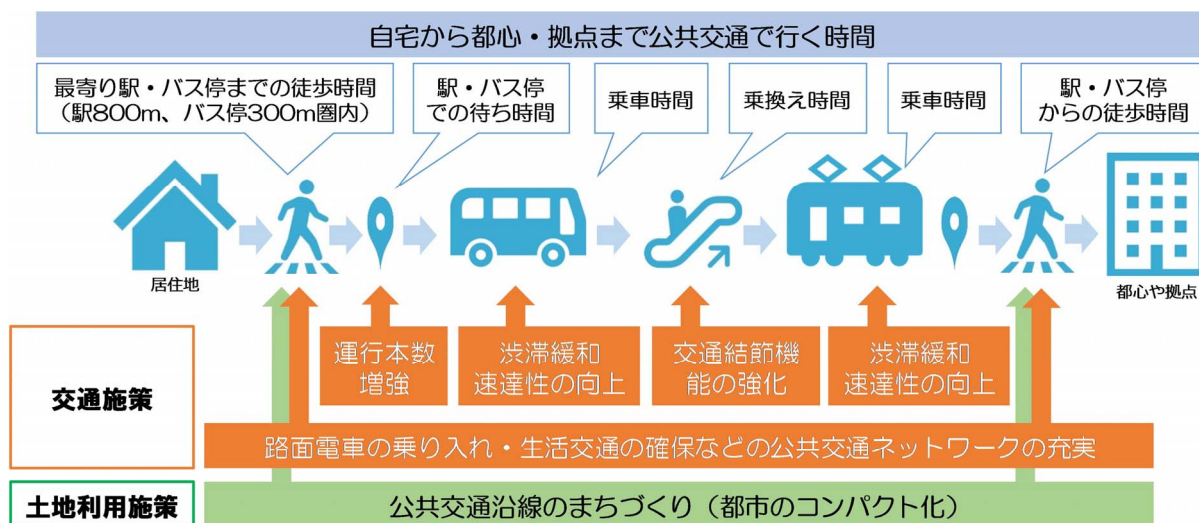
所要時間は、下記 A～D の合計値

- A. 出発地とその最寄駅・バス停までの徒歩時間
(メッシュの重心からの直線距離÷徒歩速度 (3km/h))
- B. 公共交通の待ち時間
- C. 公共交通での移動時間
- D. 目的地の最寄駅・バス停と目的地までの徒歩時間

※都心及び拠点

「岡山市第六次総合計画」で位置づけた「コンパクトでネットワーク化された都市構造」における「都心」「都市拠点」「地域拠点」の計 19 拠点を指す

公共交通アクセシビリティ分析のイメージ



想定するケース

公共交通アクセシビリティの算出で想定するケースは次の4ケースです。

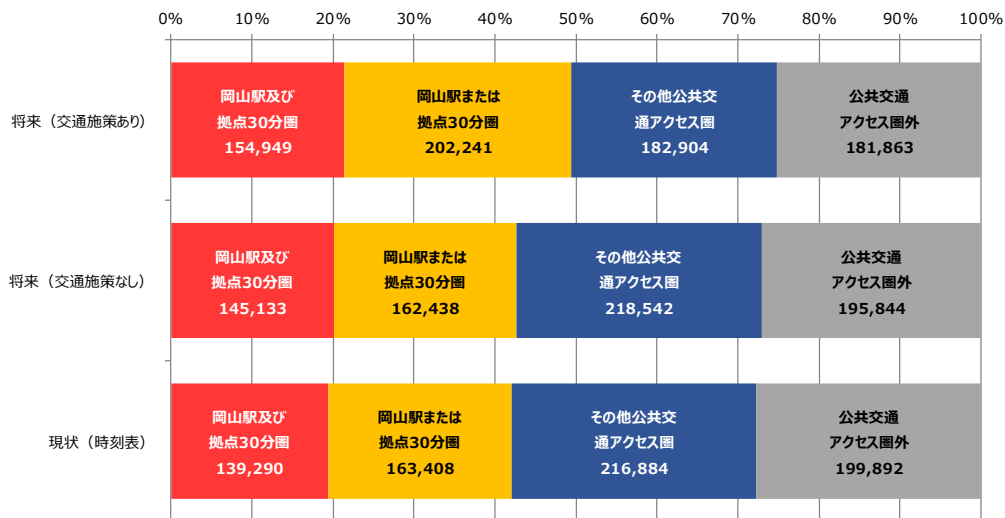
ケース	概要
現状（時刻表）	・ 2015年時点の時刻表ベースの所要時間算定によるアクセシビリティ
現状（IC）	・ 2015年時点のICカードデータベースの所要時間算定によるアクセシビリティ
将来（交通施策なし）	・ 2025年時点の時刻表ベースの所要時間算定によるアクセシビリティ
将来（交通施策あり）	・ 2025年時点の交通施策を実施した場合の所要時間算定によるアクセシビリティ

考慮する交通施策

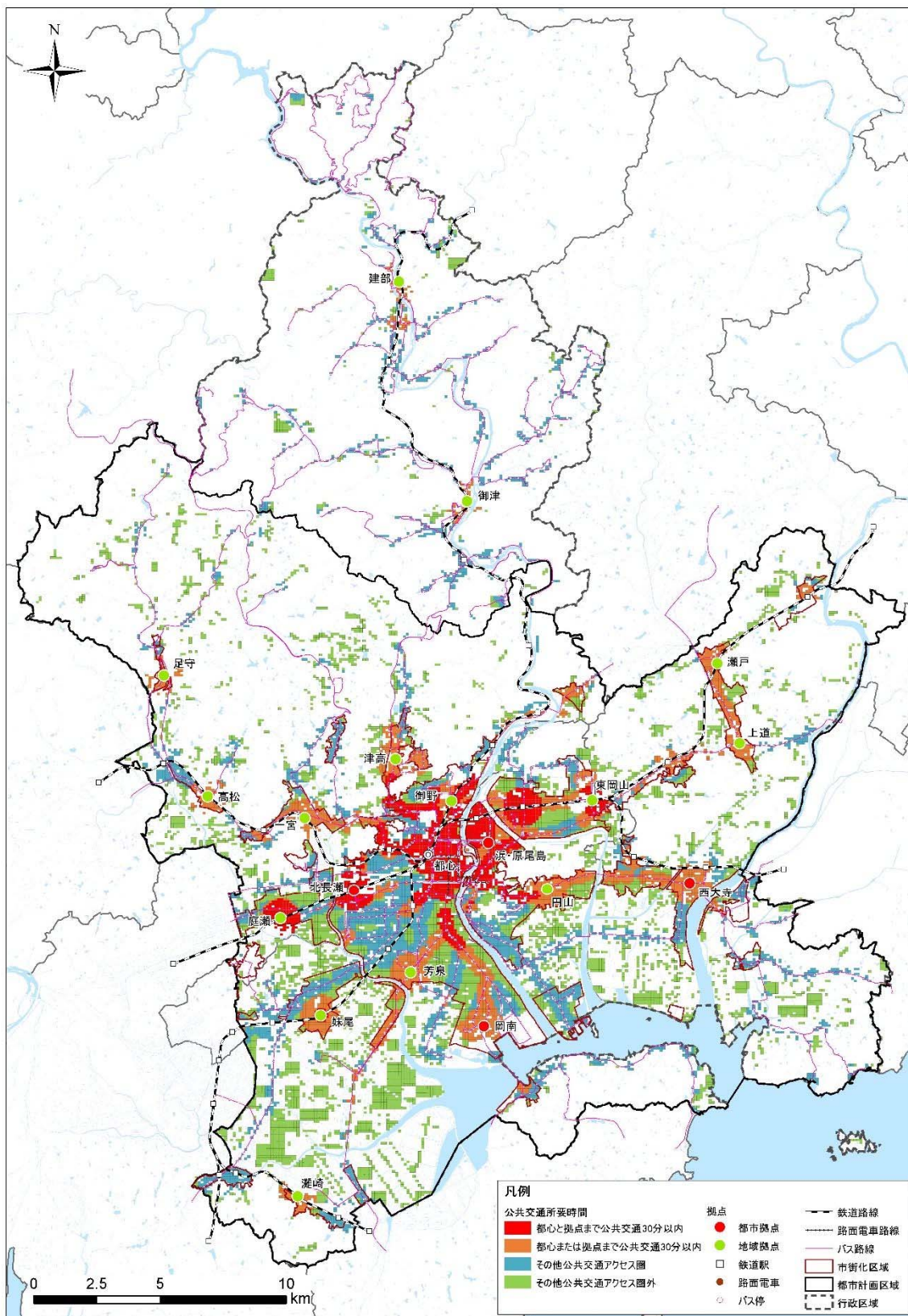
施策	設定方法
桃太郎線LRT化	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置を想定（岡山市と総社市で7駅） ・運行本数は岡山駅から備中高松間が片道62本、備中高松から総社間が片道56本を想定 ・専用・併用区間を設定（併用区間の交通容量は半減）
バス専用・優先レーンの取締強化	<ul style="list-style-type: none"> ・専用・優先レーンの区間のバス速度が制限速度近くとなることを想定
バス運行本数の増強	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統のバス停における運行本数を15分に1本に増便することを想定（既に条件を満たす場合は変更なし）
路面電車の岡山駅乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> ・岡山駅側への路面電車の延伸として設定 ・「岡山駅」の名称で電停追加を想定し、運行本数は「岡山駅前」電停と同等に設定 ・岡山駅と路面電車の乗り換え時間0分を想定
幹線バス路線の増便（15分に1本）	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線10系統のバス停における運行本数を15分に1本以上に増便 ※ただし、すでに15分に1本以上の運行本数があるバス停は変更なし
生活交通導入	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地にデマンド交通を導入したと考え最寄りバス停や駅までの移動速度を迫川地区生活交通「ブンタク」の速度から設定
足守地区生活バスの運行改善	<ul style="list-style-type: none"> ・2018年6月11日から12月7日の半年間で実施する「2台・2路線での試験運行」の運行改善を想定

公共交通アクセシビリティの算出結果（拠点までの所要時間）

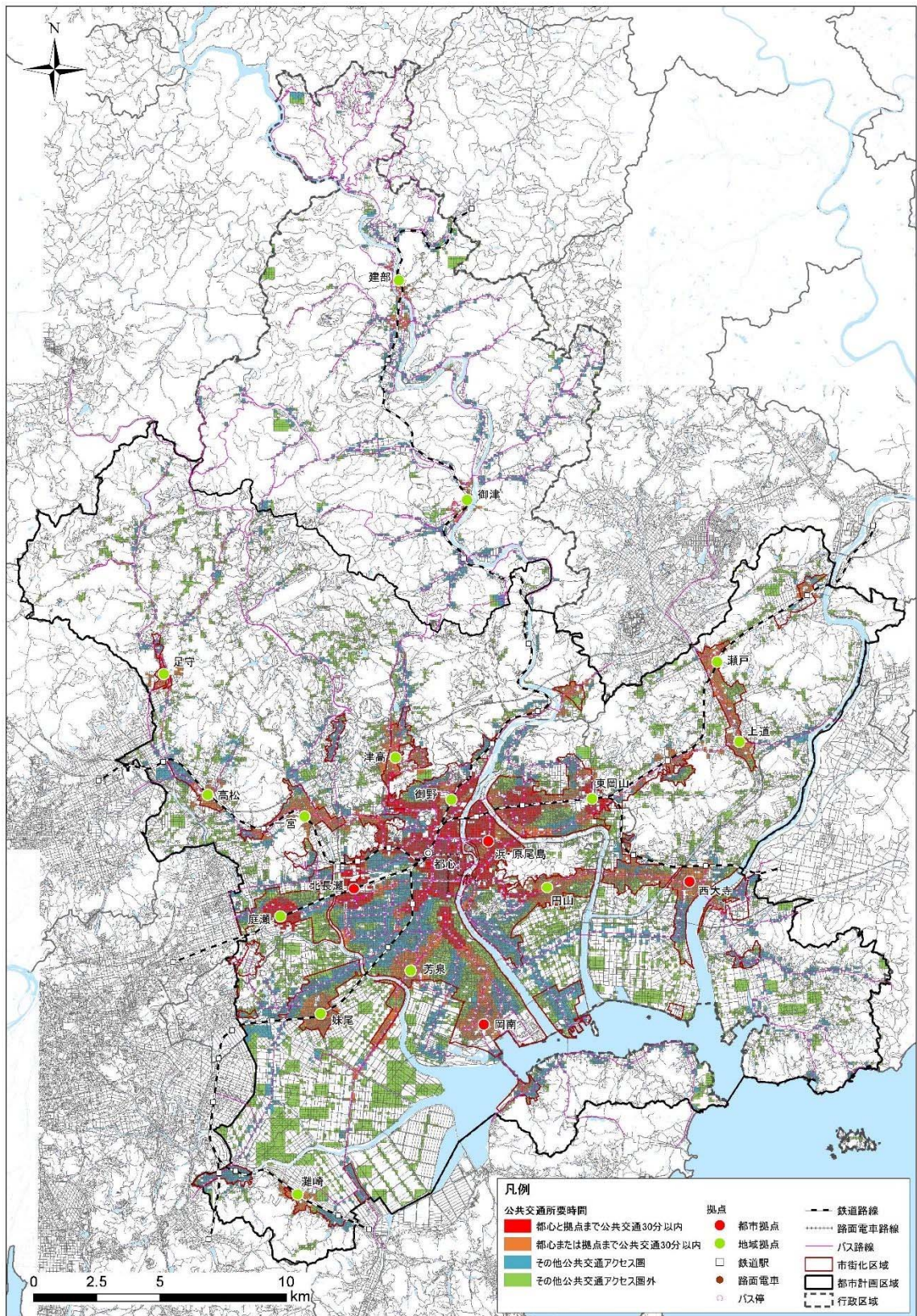
試算の結果、将来交通施策を実施した場合は、実施しなかった場合に比べ自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口が5.0万人（総人口の7%）増加します。



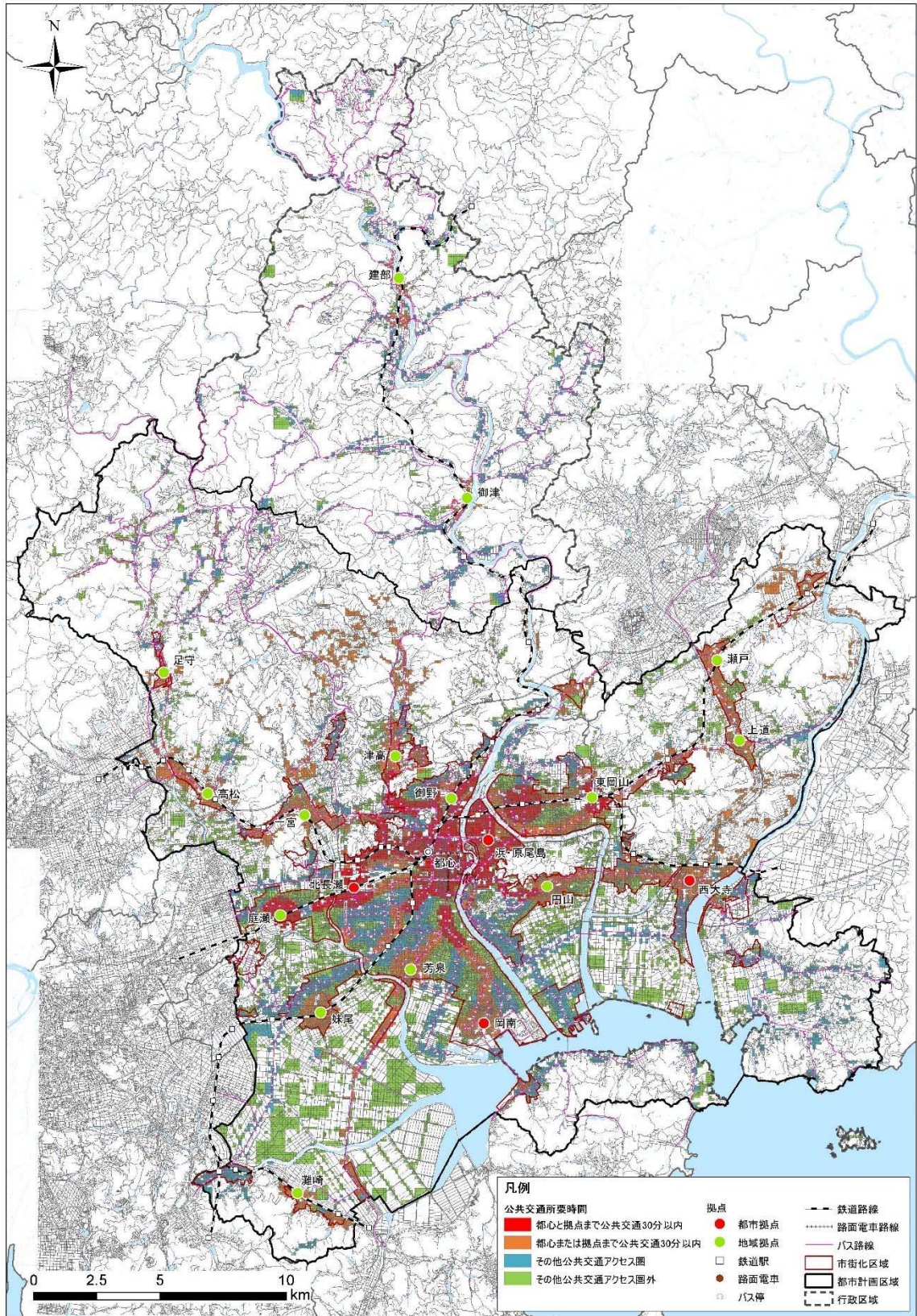
公共交通アクセシビリティ（現況（時刻表））の算出結果



公共交通アクセシビリティ（将来（交通施策なし））の算出結果



公共交通アクセシビリティ（将来（交通施策あり））の算出結果



参考 4 交通サービスに関するアンケート調査

＜アンケート調査票＞

アンケート調査票 (表面の問1～問4、裏面の問5～問7についてお答えください。)	
問1. あなたご自身について	
① 性別 (1つに○)	1 男性 2 女性
② 年齢	歳
③ 職業 (1つに○)	1 会社員・公務員 2 自営業 3 パート・アルバイト 4 主婦・主夫 5 学生 6 無職 7 その他
④ 最寄りの駅名を記入下さい。	駅
⑤ 最寄りのバス停をご存知ですか? (1つに○)	1 知っている 2 知らない 3 バス停は近くにない
問2. 自動車の保有と利用状況について	
① 自動車の保有台数を教えてください。(1つに○)	1 保有している () 台 ⇒ 次の2へ 2 保有していない ⇒ 3へ
② 自動車の保有形態を教えてください。(1つに○)	1 自分専用 2 家族共有 3 その他 ()
③ 運転免許の取得状況と自動車の利用状況を教えてください。(1つに○)	1 免許を持っており、自分で運転している ⇒ 次の4へ 2 免許を持っているが、ほとんど運転しない ⇒ 次の4へ 3 免許を自主返納した ⇒ 問3へ 4 免許を持っていない ⇒ 問3へ
④ 自動車の運転は好きですか。(1つに○)	1 好んで運転している 2 できれば運転をしたくない
⑤ 運転免許を自主返納する意向はありますか。(1つに○) ※高齢者の交通事故防止のため、自身の申し出で免許を返納する制度	65歳以上の方のみお答えください 1 返納する予定である 2 返納したいが、移動手段がなくなるためできない 3 返納したいが、やり方がわからない 4 当面、返納する予定はない
問3. 今後10年で普及し始めるとされている『自動運転車両』について	
① 移動の不便さを解消する新たな交通手段として期待していますか。(1つに○)	1 非常にしている 2 少ししている 3 わからない 4 あまりしていない 5 全くしていない
② 自動で走行するバスや乗用車を利用したいと思いませんか。(1つに○)	1 とても思う 2 少し思う 3 わからない 4 あまり思わない 5 全く思わない
問4. お住まいについて	
① あなたの今の生活環境で不安に思うことをお答えください。(3つまで)	1 買い物・通院など日常生活施設が減少していること 2 都心部の活力がなくなり、都市的魅力が低下していること 3 バスの減便・廃止により、移動が不自由になりつつあること 4 車の運転に自信がなくなり、移動が不自由になりつつあること 5 頼れる家族や知人が近くに少なくなっていること 6 地震や洪水、がけ崩れなどの自然災害の危険があること 7 周りに空き家が増えていること 8 憩い空間・交流の場がなくなりつつあること 9 自然環境が悪化していること 10 子育て・教育環境が悪化していること 11 その他 (具体的に) 12 不安はない
② あなたが住みたいと思う場所の特性についてお答えください。(1つに○)	1 都心で、大規模商業施設や企業本社などが集積する場所 2 都心以外で、スーパーや病院などの生活施設が充実した場所 3 駅・バス停が近くにある住宅地 (1・2以外) 4 国道や県道などの幹線道路に出やすい住宅地 (1～3以外) 5 緑地や水辺などの自然環境が豊かな地域 (1～4以外) 6 その他 (具体的に)
③ あなたが住みたいと思う地域についてお答えください。(1つに○)	1 都心 (岡山駅周辺 1km圏) 2 今住んでいる場所の近所 3 今住んでいる地域で、駅周辺や生活施設が集まる便利な場所 4 今住んでいる地域から離れた別の地域 5 岡山市以外の市町村
④ 仮に、③の地域に転居した場合、主に利用したいと思う交通手段は何ですか。(1つに○)	1 鉄道 2 路面電車 3 バス 4 タクシー 5 車 (運転) 6 車 (同乗) 7 自転車 8 バイク 9 徒歩のみ 10 シニアカー・車いす 11 その他
⑤ 今後10年での転居意向についてお答えください。(1つに○)	1 転居すると思う ⇒ 裏面へ 2 転居したいが、実際は難しいと思う ⇒ 次の6へ 3 転居しないと考える ⇒ 次の6へ
⑥ 転居が難しい理由をお答えください。(1つに○)	1 引っ越しや新居の準備などの費用負担が大きい 2 親、子供、親戚などの家が近くにある 3 現在持ち家に住んでいる 4 住み慣れた土地を離れることに不安がある 5 その他 (具体的に)

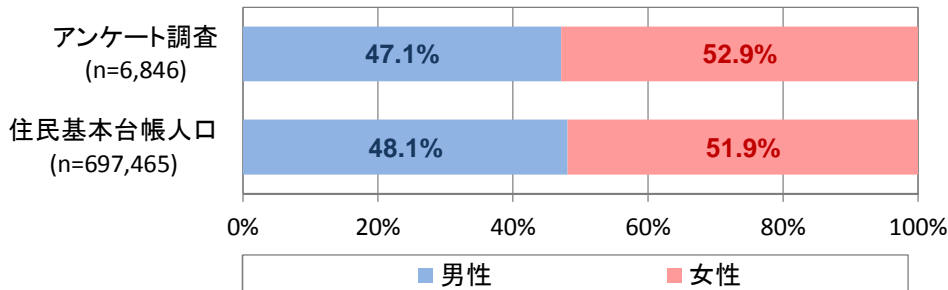
裏面へ進んでください

問5. 先週一週間の外出について	
① 先週1週間で外出した曜日全てに○を記入して下さい。	月 火 水 木 金 土 日
問6. 平日常の外出行動について	
① 平日の主な外出目的をお答えください。(1つに○)	1 通勤・通学・習い事 2 買い物 3 通院 4 スポーツ・運動 5 観光・レジャー 6 散歩・公園 7 友人等との交流 8 その他 ()
② ①でよく行く目的地的住所または施設名をご記入ください。	【住所】(番地・号まで) 市 町 または 【施設名】(店舗名まで)
③ ②の目的地的までの交通手段をお答えください。(該当するもの全てに○)	1 鉄道 2 路面電車 3 バス 4 タクシー 5 車 (運転) 6 車 (同乗) 7 自転車 8 バイク 9 徒歩のみ 10 シニアカー・車いす 11 その他
④ ③の交通手段の選択理由をお答えください。(3つまで)	1 早い・遅れない 2 安い 3 健康に良い 4 環境が良い 5 負担が小さい 6 立ち寄りできる 7 天候の影響なし 8 音楽や読書、ゲームなどが楽しめる 9 他に手段がない 10 その他 ()
↓	
③で「5車(運転)」「6車(同乗)」を選択した方は、⑤、⑥をお答えください。 ③で「車」以外を選択した方は、⑤をお答えください。	
⑤ 上記の移動において、「車」以外の交通手段に転換するための条件についてお答えください。(該当するもの全てに○)	1 鉄道・バス・路面電車が便利になる 2 自転車の走行空間や駐輪環境が整備される 3 車優先から歩行者優先の空間が増えていく 4 歩いて回遊する店舗・スポットが増えていく 5 渋滞悪化や駐輪場不足など自動車の利便性が低下する 6 その他 ()
⑥ 上記の移動において、公共交通の利用であなたが求めるサービス等の条件をお答えください。	
便数(片道)(1つに○)	1 10分に1本 2 15分に1本 3 20分に1本 4 30分に1本 5 1時間に1本 6 1日に数本
運賃(片道)(1つに○)	1 100円 2 200円 3 300円 4 400円 5 500円 6 600円 7 1000円以内
運行サービス(3つまで)	1 早く到着できる 2 遅れがなくなる 3 段差・階段がない 4 早朝・深夜の便 5 駅・バス停が近い 6 車内が快適 7 乗り換えがない、または簡単 8 路線や遅延等の様々な情報提供 9 ICカード販売・精算機の増加 10 ICカード共通化(鉄道・バス) 11 その他 ()
問7. 休日の主な外出行動について	
① 休日の主な外出目的をお答えください。(1つに○)	1 通勤・通学・習い事 2 買い物 3 通院 4 スポーツ・運動 5 観光・レジャー 6 散歩・公園 7 友人等との交流 8 その他 ()
② ①でよく行く目的地的住所または施設名をご記入ください。	【住所】(番地・号まで) 市 町 または 【施設名】(店舗名まで)
③ ②の目的地的までの交通手段をお答えください。(該当するもの全てに○)	1 鉄道 2 路面電車 3 バス 4 タクシー 5 車 (運転) 6 車 (同乗) 7 自転車 8 バイク 9 徒歩のみ 10 シニアカー・車いす 11 その他
④ ③の交通手段の選択理由をお答えください。(3つまで)	1 早い・遅れない 2 安い 3 健康に良い 4 環境が良い 5 負担が小さい 6 立ち寄りできる 7 天候の影響なし 8 音楽や読書、ゲームなどが楽しめる 9 他に手段がない 10 その他 ()
↓	
③で「5車(運転)」「6車(同乗)」を選択した方は、⑤、⑥をお答えください。 ③で「車」以外を選択した方は、⑤をお答えください。	
⑤ 上記の移動において、「車」以外の交通手段に転換するための条件についてお答えください。(該当するもの全てに○)	1 鉄道・バス・路面電車が便利になる 2 自転車の走行空間や駐輪環境が整備される 3 車優先から歩行者優先の空間が増えていく 4 歩いて回遊する店舗・スポットが増えていく 5 渋滞悪化や駐輪場不足など自動車の利便性が低下する 6 その他 ()
⑥ 上記の移動において、公共交通の利用であなたが求めるサービス等の条件をお答えください。	
便数(片道)(1つに○)	1 10分に1本 2 15分に1本 3 20分に1本 4 30分に1本 5 1時間に1本 6 1日に数本
運賃(片道)(1つに○)	1 100円 2 200円 3 300円 4 400円 5 500円 6 600円 7 1000円以内
運行サービス(3つまで)	1 早く到着できる 2 遅れがなくなる 3 段差・階段がない 4 早朝・深夜の便 5 駅・バス停が近い 6 車内が快適 7 乗り換えがない、または簡単 8 路線や遅延等の様々な情報提供 9 ICカード販売・精算機の増加 10 ICカード共通化(鉄道・バス) 11 その他 ()

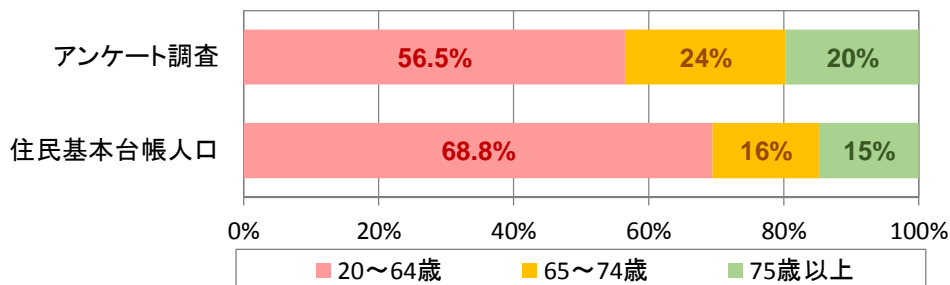
<サンプル特性>

市民意識調査のサンプル特性について、母集団と比較すると、下記のとおり概ね偏りのないデータとなっており、データ精度は担保されています。

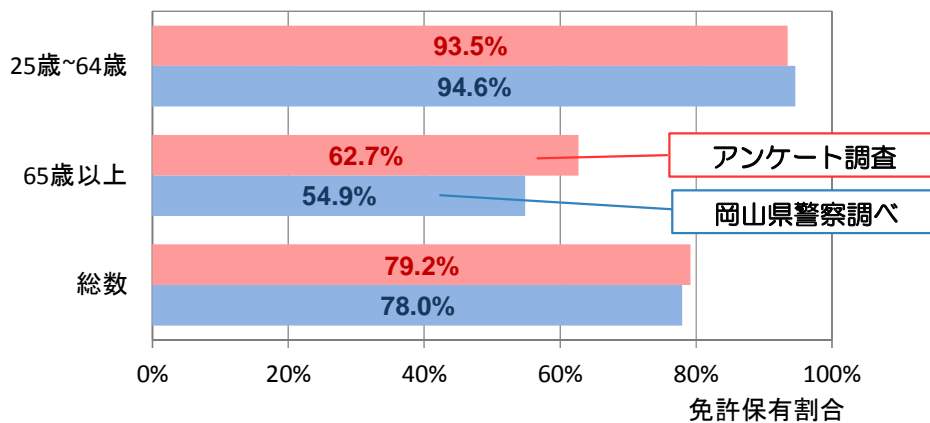
性別



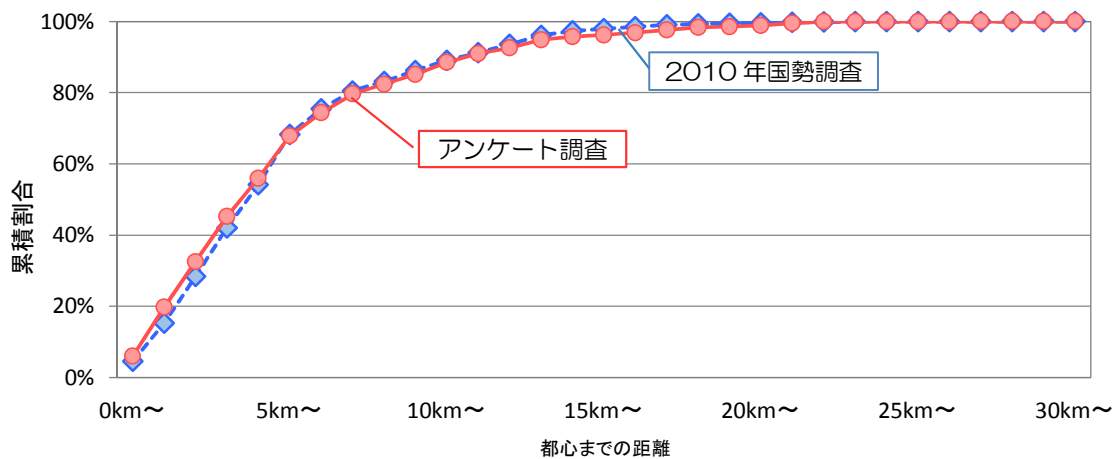
年齢階層



自動車の運転免許



都心部までの距離別人口分布



参考 5 用語集

LRT (P8)

Light Rail Transit の略称で、軽量軌道交通と訳す。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

トラフィックゾーンシステム (P9)

都心部をいくつかの小地区（トラフィックゾーン）に分け、それぞれの地区への自動車の出入りは外周の道路から行い、地区間の移動を制限することによって、地区内を通過する自動車を抑制し、地区内を歩行者優先の区域とするシステム。

PTPS (P10)

Public Transportation Priority System の略称で、公共車両優先システムと訳す。バスや路面電車などの道路を走行する公共交通の優先信号制御等を通じて、定時性を確保し、公共交通の利便性向上を図るシステム。

P&BR (パークアンドバスライド)・C&BR (サイクルアンドバスライド) (P12)

P&BR (パークアンドバスライド)：通勤等において、自動車からバスへの乗り継ぎを促進する仕組みで、バス停近くに駐車場を配置し、自動車からバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

C&BR (サイクルアンドバスライド)：通勤等において、自転車からバスへの乗り継ぎを促進する仕組みで、バス停近くに駐輪場を配置し、自転車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム。

P&R (パークアンドライド)・C&R (サイクルアンドライド) (P19・P81)

P&R (パークアンドライド)：通勤等において、自動車から鉄道への乗り継ぎを促進する仕組みで、駅近くに駐車場を配置し、自動車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム。

C&R (サイクルアンドライド)：通勤等において、自転車から鉄道への乗り継ぎを促進する仕組みで、駅近くに駐輪場を配置し、自転車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム。

コミュニティバス (P19)

自治体の技術面・費用面での支援のもとで、地域住民や事業者等が主体となって、計画・運行・運営するバス。

バスロケーションシステム (P27)

バスの車載器の GPS 機能により、車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に路線バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供するシステム。

超小型モビリティ（P29）

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 ～ 2 人乗り程度の車両。

温室効果ガス（P39）

二酸化炭素、メタン、フロン類等、赤外線を吸収し、再び放出する性質を持つ気体の総称。これらの気体は、太陽の光で暖められた地表から放出される赤外線を吸収し、地球表面付近の大気を暖める「温室効果」をもたらす。

バリアフリー（P44）

障害者や高齢者等が生活する上で行動の妨げとなるバリア（障壁）を取り去った生活空間や環境のあり方のこと。

コミュニティサイクル「ももちやり」（P52）

街中に多数の自転車貸出・返却場（ポート）を配置し、いずれのポートでも自転車の貸出、返却が出来る自転車の共同利用システム。「ももちやり」は、岡山市におけるコミュニティサイクルの愛称。

ミッシングリンク（P53）

幹線道路などの交通ネットワークの欠落区間。

ボトルネック交差点（P81）

右折レーンが無いなど、交差点の容量不足によって、著しい渋滞が発生している交差点。

モビリティマネジメント（P85）

渋滞や環境、個人の健康等の問題に対する意識を醸成することにより、一人ひとりの移動（モビリティ）が、過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用に切り替わるよう促す交通施策。

フリンジパーキング（P113）

都心外縁部に設置する駐車場で、都心へ流入する自動車を抑制し、都心内での公共交通利用の促進を図るもの。

ゾーン30（P113）

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けの抑制を図るもの。