

# 吉備線LRT化基本計画素案

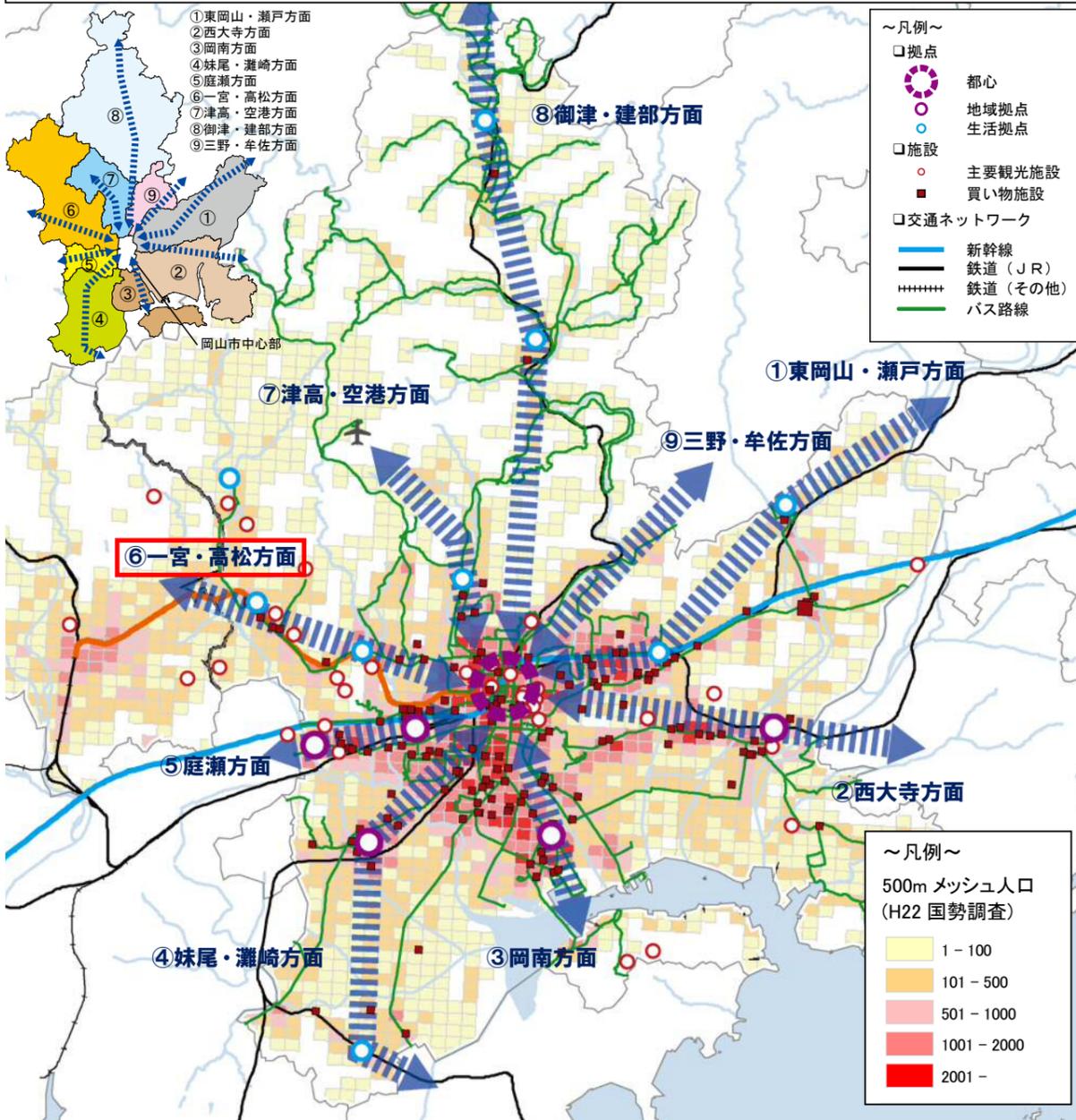
## - 目次と検討の視点 -

第1章 岡山市・総社市の現状と将来像	岡山市・総社市の将来像をふまえ、現状を整理する。	第一回 たたき台
第2章 吉備線沿線の現状と課題	吉備線沿線の現状と課題を6つの視点から示す。	
第3章 吉備線沿線のまちづくりの方向性	吉備線沿線における公共交通サービスの向上や沿線のまちづくりのためには、吉備線のLRT化が必要であることを示す。	
第4章 吉備線のLRT化の必要性		
第5章 LRT化の基本方針	吉備線LRT化の基本方針（コンセプト）を明確にする。	
第6章 LRT化の段階的な整備の進め方	LRT化で吉備線がどのように変わり、その結果、地域や沿線住民の暮らしがどのように変化するかを明確にする。	
第7章 LRT化した吉備線の効果		
第8章 LRT化の事業運営計画	LRT化の事業手法や採算性、行政の財政負担の在り方を示す。	第二回 たたき台
第9章 LRT化の実現に向けた今後の取組	実現化までの全体スケジュールと取り組み内容を示す。	

第1章 岡山市・総社市の現状と将来像

1) 岡山市の概要

- 岡山市では、都心と地域拠点との9つの連携軸を設定し、主に公共交通により連携を強化することによって、全体としてバランスのとれた都市構造を構築することを目指している。
- 周辺地域の人口流出と地域社会の衰退への対応、市街地の拡大と居住環境の悪化への対応、環境負荷の高い市街地構造の是正などを進めるために、各地域の生活拠点を中心とした緩やかな都市機能の集積と、無秩序な市街地拡大の抑制などによる「各地域の拠点を中心としたコンパクトで機能的な都市づくり」を目指す（岡山市都市計画マスタープランより）。



<交通施策の方針（岡山市都市交通戦略より）>

方面	連携軸の評価	交通施策の方針
①東岡山・瀬戸方面	この方面には、JR山陽本線、路線バスが高頻度でサービスしており、公共交通の利用率が高い。	駅やバス停などの交通結節機能強化などを行い、さらに利用率を高める。
②西大寺方面	この方面には、JR赤穂線、路線バスが高頻度でサービスしており、公共交通の利用率、特にバスの利用率が市内で最も高い。 沿道に沿って人口の集積がみられる富山地区は、バスの利用性向が高い。	バスの定時性の向上や交通結節機能強化を行い、さらに利用率を高める。
③岡南方面	この方面には、鉄道路線が無く、路線バスが公共交通サービスを担っており、高頻度でサービスしているため、バスの分担率が高い。	バス停の交通結節機能強化などを行い、さらに利用率を高める。
④妹尾・灘崎方面	この方面には、JR宇野線、路線バスが比較的高頻度でサービスしており、公共交通の分担率も比較的高い。	駅やバス停などの交通結節機能強化などを行い、さらに利用率を高める。
⑤庭瀬方面	この方面には、JR山陽本線、路線バスが高頻度でサービスしているが、公共交通の分担率が低い。 近年、新駅や駅南口、バス路線の新設など対策を行ってきた。	さらに駅やバス停などの交通結節機能強化などを行い、利用率を高める。
⑥一宮・高松方面	この方面は、JR吉備線、路線バスのサービス水準が低いが、鉄道、バスの分担率は比較的高い。 芳賀佐山方面は、バスが高頻度であるが、一宮以西は、国道180号の渋滞によりバスのサービス低下が顕著である。 また、この方面には、質の高い吉備路の観光資源が点在しており、交通アクセス機能強化により、都心からのアクセス及び回遊性の向上による吉備路観光振興の活性化が求められている。	新駅設置や高頻度運行に対応した鉄道のLRT化を視野に公共交通サービスの向上を図る。 芳賀佐山方面では、バスの利便性向上により、利用率を高める。
⑦津高・空港方面	この方面には、鉄道路線が無く、路線バスが公共交通サービスを担っており、路線バスが高頻度でサービスしているため、バスの利用率が高い。	バス停の交通結節機能強化などを行い、利用率を高める。
⑧御津・建部方面	この方面には、都心に直結するバス路線が無く、JR津山線が公共交通サービスを担っているが低頻度であり、また、人口集積が小さく山間部に分散しており、利用者数も少ない。	駅を中心とする地域の生活交通の確保と交通結節機能の向上を行う。
⑨三野・牟佐方面	この方面には、JR津山線、路線バスがサービスしているが、鉄道は低頻度で人口が少ない地区を通っており利用率が低く、主にバスが公共交通サービスを担っており、バスの利用率が高い。	バス停の交通結節機能強化などを行い、利用率を高める。
☆全ての方面	ユニバーサルデザイン、使いやすい運賃体系や、わかりやすい案内情報により、公共交通の利便性を高め、市民へ自動車の使い方の再考を働きかけることにより、自動車交通の総量の削減にも取り組む。また、環状道路等の整備を推進し、自動車交通の分散や都心流入を抑制する。	

## 2) 総社市の概要

めざす将来像

**地域・文化・自然が共生・自立する生活交流都市**

基本理念

『共生』 ～住民が地域環境と共生する都市づくり～

豊かな自然環境などとの共生に配慮しつつ、誰もが安全、便利で快適に暮らせる都市づくり・地域づくりを進めます。

『交流』 ～都市と農山村が交流する都市づくり～

都市と農山村、市民と来訪者など、多様な人々や、物・情報の交流を促進し、魅力的で活力のある、都市づくり・地域づくりを進めます。

『文化』 ～地域固有の文化を継承する都市づくり～

古来、地域の人々により育まれてきた固有の文化を継承し、都市づくり・地域づくりに生かしていきます。

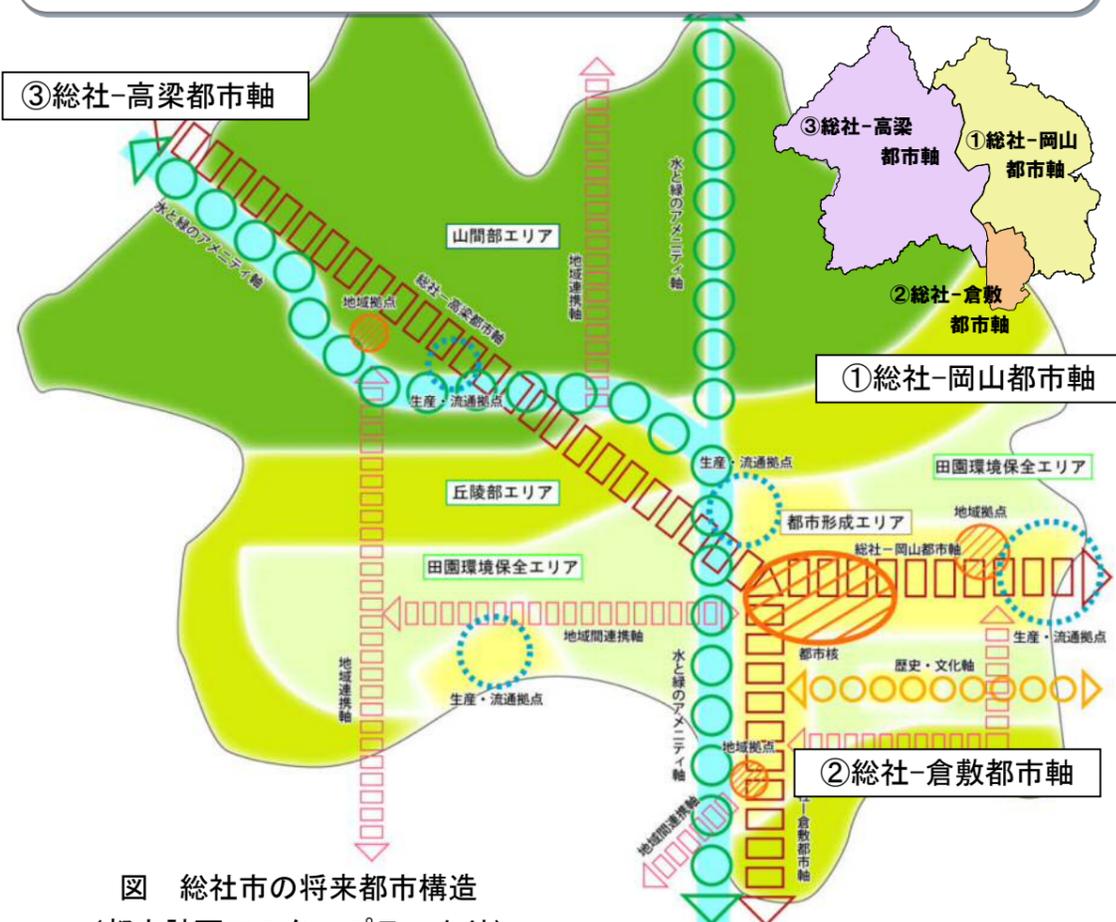


図 総社市の将来都市構造  
(都市計画マスタープランより)

## <交通施策の方針（総社市都市計画マスタープランより）>

都市軸	交通施策の方針
①総社-岡山都市軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 180 号, 国道 429 号, 国道 180 号総社バイパス等を軸とした幹線道路網の形成。</li> <li>・吉備路自転車道について, 安全性等の向上に向けた改善や新規路線の整備を検討。</li> <li>・JR服部駅は, 本地域の交通拠点であり, 駐輪・駐車場の確保と駅前広場の整備を図るなどパークアンドライド・サイクルアンドライドに対応する交通結節機能の充実を図る。</li> <li>・自動車交通の混雑する市街地中心部においては, 駐車需要に応じた民間駐車場の整備促進と公的駐車場の適切な配置を検討する。</li> </ul>
②総社-倉敷都市軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 180 号, 国道 486 号, 国道 429 号, 国道 180 号総社バイパス, 主要地方道倉敷清音線, 一般県道倉敷総社線, 一般県道清音真金線等を軸とした幹線道路網の形成。</li> <li>・吉備路自転車道について, 安全性等の向上に向けた改善や新規路線の整備を検討。</li> <li>・JR清音駅では, 東口の整備を進め, パークアンドライド・サイクルアンドライドに対応する交通結節機能の充実を図る。</li> </ul>
③総社-高梁都市軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 180 号, 主要地方道倉敷美袋線, 主要地方道総社賀陽線等を軸とした幹線道路網の形成。</li> <li>・JR美袋駅については, 本地域の交通拠点であり, バリアフリー化など機能向上に向け, 関係機関に要望していく。</li> </ul>

### 3) 岡山市の特徴

#### ① 人口分布

・一宮・高松方面は、人口密度が低く、高齢化率も26.4%と高い。

	人口 (人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	高齢化率 (%)
①東岡山方面	118,122	1,105	21.5%
②西大寺方面	119,831	1,162	24.0%
③岡南方面	72,083	1,813	20.1%
④妹尾方面	100,505	1,134	20.6%
⑤庭瀬方面	76,577	3,377	14.5%
⑥一宮・高松方面	70,864	551	26.4%
⑦津高・空港方面	44,671	828	17.7%
⑧御津・建部方面	15,769	77	34.2%
⑨三野・牟佐方面	16,741	547	21.8%
岡山市合計	702,460	891	21.6%

※平成22年国勢調査より方面別のエリアを設定し、各種指標を算出

図 方面別の人口、人口密度、高齢化率

#### <将来人口>

・岡山市の将来人口は、平成27年をピークに減少傾向に転じることが予測されており、高齢化率も増加が予測されている。

※出所：国立社会保障・人口問題研究所資料

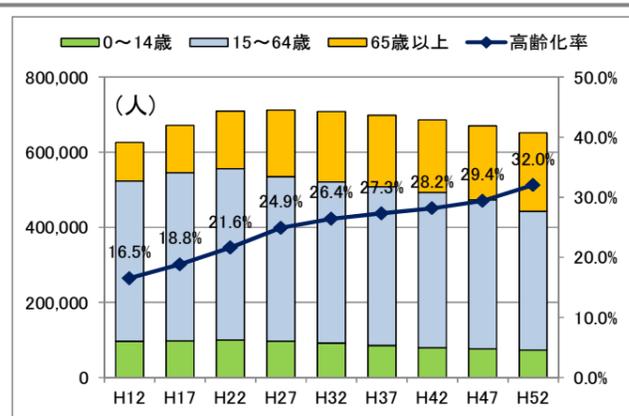


図 岡山市の将来人口推計

#### ② 土地利用

・一宮・高松方面は、市街化調整区域の面積が最も広い。

	市街化区域面積	市街化調整区域面積	市街化調整区域の割合
①東岡山方面	19	88	82.2%
②西大寺方面	21	83	80.0%
③岡南方面	12	28	70.3%
④妹尾方面	14	75	84.7%
⑤庭瀬方面	14	9	38.2%
⑥一宮・高松方面	9	120	93.0%
⑦津高・空港方面	6	49	89.5%
⑧御津・建部方面		0	
⑨三野・牟佐方面	3	28	90.9%
岡山市合計	106	480.41	16

※平成23年度時点、単位は平方メートル

図 方面別の区域面積と割合

#### ③ 施設立地

・一宮・高松方面では、各種施設の数が少ない。

	従業者数 (人)	買い物施設 (箇所)	公共施設 (箇所)	医療施設 (箇所)
①東岡山方面	38,795	31	154	154
②西大寺方面	40,915	29	169	148
③岡南方面	33,655	21	69	87
④妹尾方面	37,518	26	115	117
⑤庭瀬方面	44,155	20	62	111
⑥一宮・高松方面	18,700	19	125	94
⑦津高・空港方面	13,629	9	66	53
⑧御津・建部方面	7,282	1	56	18
⑨三野・牟佐方面	4,281	3	25	14
岡山市合計	332,944	184	1,018	1,101

※公共施設は平成18年、医療施設は平成22年、買物施設は平成25年時点

図 方面別の従業者数、買い物施設数、公共施設、医療施設

#### ④ 観光資源

・一宮・高松方面には、市内観光客の4割近くが集中している。

	主要観光施設数(箇所)	観光入込数(千人/年)
①東岡山方面	3	
②西大寺方面	7	
③岡南方面	2	
④妹尾方面	2	
⑤庭瀬方面	3	140
⑥一宮・高松方面	12	1,557
⑦津高・空港方面	1	
⑧御津・建部方面	2	
⑨三野・牟佐方面	1	51
岡山市合計	45	4,318

※観光入込数は岡山市の統計(平成25年版)より

図 方面別の観光施設数と観光入込数

#### ⑤ 交通網・サービス(方面別の運行本数)

・方面によってサービスの差が大きく、一宮・高松方面は、鉄道・バスを合わせた運行本数が最も少ない。

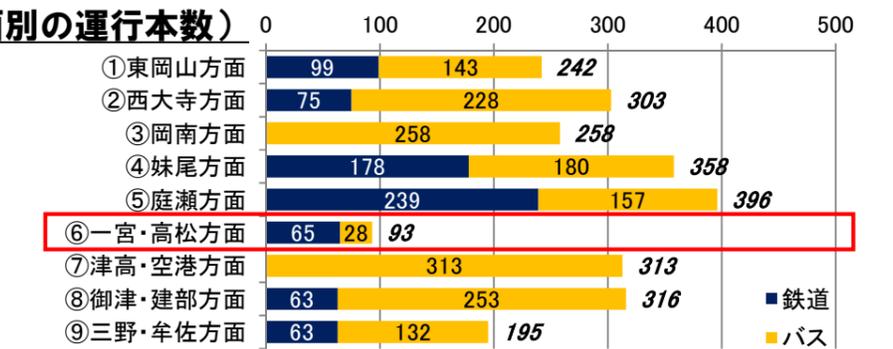


図 方面別の鉄道・バスの運行本数(本/日)

#### ⑥ 交通実態

・自動車による移動が主となっており、一宮・高松方面の公共交通の分担率は5%である。

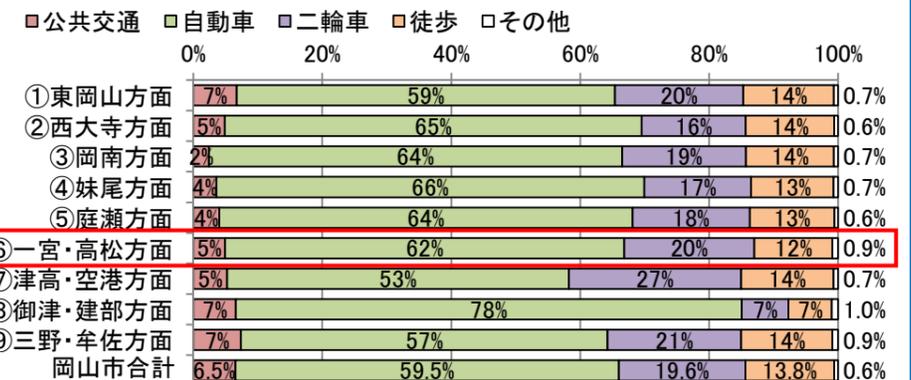


図 方面別の交通手段分担率(H24PT調査より)

一宮・高松方面の各種評価軸から得られた現状

- ①人口分布：地域人口は比較的少なく、人口密度も低く分散している。また高齢化率も高い状況にある。
- ②土地利用：都市計画区域の大部分が市街化調整区域となっている。
- ③施設立地：他の方面と比較した場合、施設の立地は少ない状況となっている。
- ④観光資源：市内観光客の4割が吉備路に集まるなど、岡山市の主要観光エリアとなっている。
- ⑤交通サービス：鉄道とバスが運行しているが、運行サービス数は方面別に見ても最も低い。
- ⑥交通実態：公共交通の利用率が5%となっている。

## 4) 総社市の特徴

### ① 人口分布

・総社-岡山都市軸は、人口が多く、高齢化率は20%を超える。

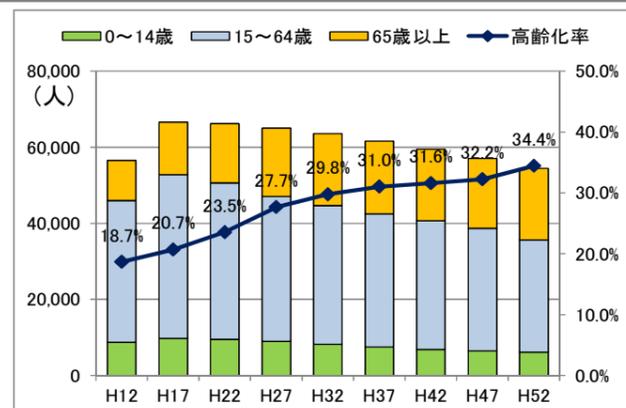
	人口 (人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	高齢化率 (%)
①総社-岡山都市軸	41,793	498	21.5%
②総社-倉敷都市軸	9,984	799	23.3%
③総社-高梁都市軸	13,844	120	29.3%
総社市合計	65,621	1,417	23.5%

※平成22年国勢調査より方面別のエリアを設定し、各種指標を算出  
図 都市軸別の人口、人口密度、高齢化率

### <将来人口>

・総社市の将来人口は、平成17年をピークに減少傾向に転じており、今後も人口の減少、高齢化率も増加が予測されている。

※出所：国立社会保障・人口問題研究所資料



### ② 土地利用

・市内全域として市街化調整区域が多くなっている。

	市街化区域面積	市街化調整区域面積	市街化調整区域の割合
①総社-岡山都市軸	7	76	91.8%
②総社-倉敷都市軸	2	11	84.9%
③総社-高梁都市軸	1	50	98.2%
総社市合計	10	137	93.5%

※平成23年度時点、単位は平方キロメートル

図 都市軸別の区域面積と割合

### ③ 施設立地

・総社-岡山都市軸には、買い物、公共施設、医療施設が集中している。

	従業者数 (人)	買い物施設 (箇所)	公共施設 (箇所)	医療施設 (箇所)
①総社-岡山都市軸	19,579	8	63	55
②総社-倉敷都市軸	1,454	0	13	7
③総社-高梁都市軸	4,514	2	33	10
総社市合計	25,547	10	109	72

※公共施設は平成18年、医療施設は平成22年、買物施設は平成25年時点

図 都市軸別の従業者数、買物施設、公共施設、医療施設

### ④ 観光資源

・吉備路を擁する総社-岡山都市軸に観光施設が集中している。

	主要観光施設数(箇所)	観光入込数(千人/年)
①総社-岡山都市軸	12	553
②総社-倉敷都市軸	2	92
③総社-高梁都市軸	1	46
総社市合計	15	691

※観光入込数は岡山県統計書(2013年度)より

図 都市軸別の観光施設数と観光入込数

### ⑤ 交通網・サービス

・総社-岡山都市軸は、鉄道・バスを合わせた運行本数が最も少ない。

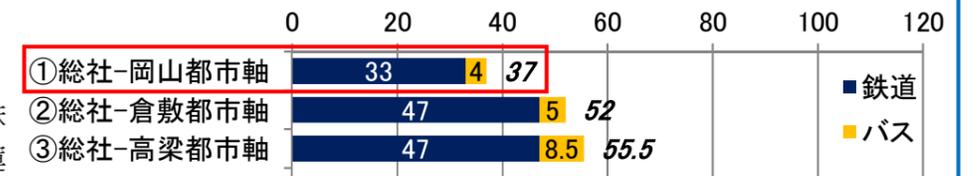


図 都市別の鉄道・バスの運行本数(本/日)

### ⑥ 交通実態

・どの軸においても、自動車による移動が主となっている。

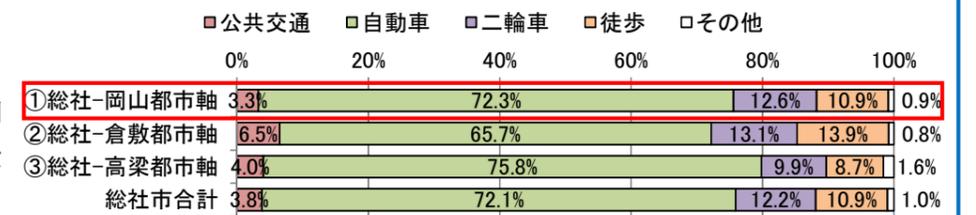


図 都市軸別の交通手段分担率(H24PT調査より)

総社-岡山都市軸の  
各種評価軸から  
得られた現状

- 総社市のなかでは、人口密度、高齢化率が比較的高い。
- 施設立地、観光施設が非常に多く、観光客数も集中している。
- 鉄道本数、バスの本数共に少なく、公共交通の分担率も低い。