

岡山県南広域都市圏における交通 計画

植 村 福 七

I. 岡山県南広域都市圏の概要。II. 交通体系の現況。III. 都市圏における交通計画。

I

(i) 計画地域の現況

1. 計画地域の範囲 岡山県南広域都市圏は、岡山県の南部瀬戸内海に面し、岡山市と倉敷市を地域の中核として、東西約 60km、南北約 40km、総面積は 7,059.93km²(全県の21%)、7市20町6村を包括する地域である。

人口は 896,114人(昭和35年国勢調査)をようし、全県 1,670,454人の53.64%に当たっている。

人口密度は全県が237人に対して、計画地域は603人になっている。特に岡山市 1,699人、倉敷市 1,008人が最も人口稠密である。

計画地域は、県下の穀倉地帯といわれる広大肥沃な備南平野を包括し、全面積に対する平野部分の割合は、市部で62.4%、町村部で50.1%、平均56%と肥沃な平野部分が多く、林野部分も概ね低い丘陵地である(第1表参照)。

2. 計画地域の特性 本地域には次の5つの特性がある。

(1) 本地域は県下12市のうち、主要7市が比較的近距離に存在し、行政、経済、文化、観光の面において全県の中核的地域を構成し、将来多核都市へ発展する諸条件を具備している(第1図参照)。しかも、既成大工業地帯である阪神及び北九州から 150km~300km 離れた中間地帯にあり、その面積は、1,485km²

て京浜地帯の1,100km²、

阪神地帯の800km²よりも広大である。

(2) 水島，岡南両工業地帯を中心として，広大な臨海工業地帯が既に造成されつつあり，現在鉄鋼，石油を中心とする重化学工業大コンビナートが形成されつつある。

(3) 本地域には高梁川，旭川，吉井川の3大河川

があり，その水量は極めて豊富で，上流部ダム建設により日量180万トン以上の工業用水が確保できる。

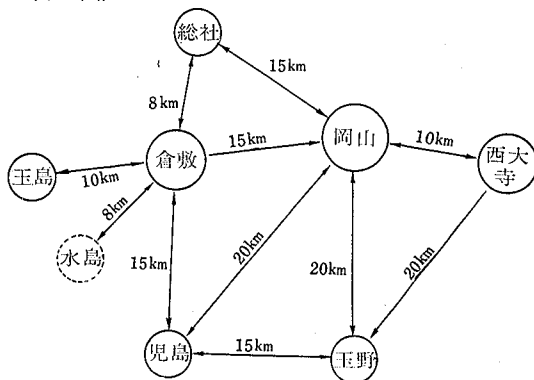
(4) 交通輸送の面では，宇野，水島の重要港湾をようし，特に水島港は-16mに浚渫することにより10万トン級の出入が可能となり，全国的にも稀な大型港湾である。しかも，瀬戸内海ベルト状工業地帯の中央に位し，道路および鉄道によって近畿，九州，山陰，四国と接し交通上の要衝に当たっている。

(5) 本地域一帯は四季を通じて安定した気象に恵まれ，災害が少く，しかも内海沿岸に風光明媚な国立公園地帯があり，国際的観光資源に富んでいる。

3. 産業構造と県民所得 昭和35年度の本県の就業者は，生産年齢人口の増加，就業率の向上によって，昭和30年の795千人より32千人増加し，827千人となったが，この就業者の増加は第2次，第3次産業就業者，特に雇用者の増加が著しいことによる(第2表参照)。就業数による産業構造をみると，第1次産業43.3%，第2次産業は24.8%で，全国平均よりもやや高いが，第3次産業は31.9%で，全国平均よりも低い(第3表参照)。

次に，就業者1人当り生産所得は166千円で，全国平均192千円よりも低い(第4表参照)。これを産業別に，昭和30年から35年にわたり，所得額・構成比・対前年比について，第5表に表示してみた。なお，おなじ要領で県民分配所得の状況を第6表に示す。

(第1図)



(ii) 都市圏計画の基本構想

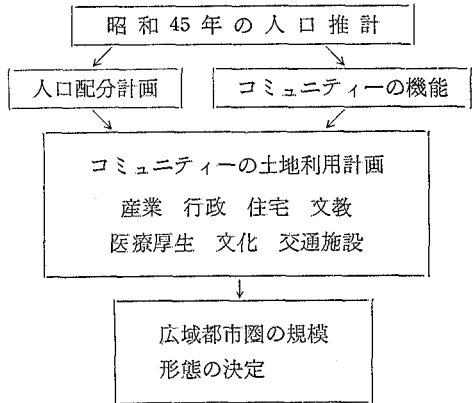
1. 基本構想 7市26町村が複合的広域都市として機能を果たすためには、人口動態の十分な把握にもとづく人口配分計画を踏まえ、圏内各地区の都市がそれぞれ各種施設を具備した community として整備されるとともに、各 community が有機的に結びつき、一つの広域社会を形成しなければならない。これは都市連合とは異なり、計画地

域内における各市町村が合併することにより広域都市圏を形成し、なおかつ各地区都市の機能を十分発揮せんとするものである。かかる広域都市圏は多核都市とも呼ばれ、田園緑地を含み、各地区が機能的に有機的に結びついた複合都市圏である(第2図参照)。

県南広域都市圏を構成する各都市の主要機能は第3図の如くである。参考に、各都市の主要既存工業の種類をあわせて掲げておく。

(第2図)

広域都市圏の基本計画図表



(第3図)

各都市の主要機能図表

機 能	行 政	文 化	經 済	商 業	重 工 業	軽 工 業	水 産	農 産	交 通	娯 楽	住 宅
岡 山	◎	○	◎	◎	○	○			○	○	○
倉 敷		○		○	◎				○	○	○
玉 野				○	○				○	◎	○
児 島				○	○	◎	○			◎	○
玉 島				○	◎		○				○
西 大 寺				○		○	○				○
総 社				○		○		○			○

岡山県南広域都市圏における交通計画

— 85 —

各都市の主要既存工業

- 岡 山——機械，食料品，化学
 倉 敷——石油精製，石油化学，鉄鋼，機械
 玉 野——造船，金属
 児 島——衣服，縫製品
 玉 島——機械，金属，化学(繊維)
 西大寺——化学(繊維)
 総 社——紡績，木製品，薬品

2. 土地利用計画 広域都市圏内の土地利用計画を，岡山地区・東岡山地区・備南地区・水島地区・倉北地区の5地区のそれぞれごとにみれば，第7表ないし第11表のおりである。

(iii) 計画地域の開発規模

あらかじめ主要経済諸項目につき，計画地域の開発規模の見通しとして，第12表をみられたい。

1. 人 口 計画地域における昭和45年度(目標年度)の人口を，1,560千人と想定している。これは，昭和35年人口896千人に対して664千人の増加であり，就業者も，目標年度には780千人となり，昭和35年度に比べ，343千人の増加となる。

産業別就業者比率も次の如く変化するはずであるが，詳細は第14表を参照されたい。なお，人口及び就業者数の見通しを，全県(第13表)と県南(第14表)との比較において，看取されたい。

(産業別)	(基準年度)	(目標年度)
第1次産業	33.3%	12.6%
第2次産業	29.3	37.3
第3次産業	37.4	50.1

2. 工業開発 工業生産額は，水島，岡南工業地帯を中心とする工業開発により，昭和35年1,839億円が，昭和45年度には1兆3,129億円と飛躍的上昇を示す。これは昭和35年度の7.1倍の大きさで，年率21.1%の上昇である。生産構造において重化学工業と軽工業の比率は次の如く変化する。

(工業別)	(昭和35年度)	(昭和45年度)
重化学工業	48%	84%
軽工業	52	16

なお、就業者1人当り生産性の見通し(総合および産業別)を第15表に、昭和45年度の各種工業生産額及び就業者数を第16表に、その昭和33年度との対比を第17表に、またとくに水島地区新規工業の昭和45年度の生産額及び就業者数の推計を第18表に、それぞれ示す。

3. 所得 生産所得は、昭和33年852億円が、昭和45年には4,092億円と、飛躍的に上昇する(第19表)。これは昭和33年の4.8倍、年率にして13.9%に相当する。

就業者1人当り生産所得は、206千円から524千円と約2.5倍増加する(第20表)。

II

(i) 鉄道輸送体系

1. 鉄道施設の現況 岡山県における鉄道幹程(国鉄)は456.4km、面積当り(平方キロ)密度は64.6mで、全国平均55.1mよりも上回っている。また、人口当り(千人)密度は273.3mであり、これまた全国平均217.9mを上回っている。私鉄を加うれば鉄道全幹程は564.3kmとなり、面積当り密度は79.9mとなる(第21表参照)。

鉄道体系としては、まず岡山市を中心として東は神戸を経て大阪、東京に達し、西は広島を経て九州に至る国鉄山陽本線が東西を横断し、現在複線電化された重要幹線である。次に、四国方面には国鉄宇野線を経て国鉄宇高連絡航路があり、四国に通ずる電化幹線である。

一方北へは山陰へ通ずる国鉄津山線及び因美線と伯備線があり、それぞれ津山、新見を経て、鳥取、米子に連絡している。本線は共に単線であるが、山陰に達する幹線である。

この外、岡山市より西北の総社に達する国鉄吉備線、神代より野馬地に達する芸備線、伊部より赤穂に達する赤穂線等がある。

また、公営としては倉敷市交通局経営の水島臨港線が主なもので、私営としては国鉄宇野線茶屋町から児島市へ出る下津井電鉄、同じく宇野線大元駅から岡山市南部の工業地区に連絡する岡山臨港鉄道等がある。

線別鉄道料程を第22表に掲げる。

2. 輸送能力と輸送実績 昭和36年10月1日現在における国鉄、民鉄を含む鉄道施設の運行量及び運行可能容量は、それぞれ第23表及び第24表の如くである。

運行量の最も多いのは山陽本線で、岡山以東で特急9本(うち不定期2本)を始め、急行20本(うち不定期5本)、準急6本、普通列車22本、それに荷物専用列車として4本があり、計61本が日夜運行している。岡山以西についても、特急7本(うち不定期2本)、急行20本(うち不定期4本)、準急4本、普通列車26本、荷物専用列車4本、計61本がある。本線は水島、玉島地区、岡山南部地区の工業化に伴い長距離貨物輸送とそれに伴う旅客輸送量が大幅に伸びると考えられ、将来新幹線の必要性も生ずるものと思われる。

国鉄岡山駅の昭和35年度における乗降人員は乗車13,167,685人、降車13,066,880人で、この外定期客が8,874,874人である。倉敷駅は乗降人員は乗車4,098,890人、降車4,091,944人、この外定期客が2,805,844人である。玉島駅における乗降人員は乗車1,345,845人、降車1,372,422人で、この外定期客は1,009,013人である。国鉄7駅の乗降人員の推移を、第25表によってみられたい。

他方、この7駅の貨物取扱実績は第26表のとおりである。このうち、岡山駅における貨物取扱実績は、発送貨物(麦、肥料、機械車両、紙、パルプ等)262,689トン、到着貨物(麦、魚貝類、砂利、セメント、肥料、工業薬品、紙、パルプ等)397,292トンである。倉敷駅における発送貨物(麦、鉱石類、機械車両、繊維製品、金属類等)は66,289トン、到着貨物(麦、木材、魚貝類、石炭、砂利、肥料、銑鋼、工業薬品)は82,109トンである。また、玉島駅における発送貨物(麦、肥料、機械車両、繊維製品)29,009トン、到着貨物(米、果物、魚貝類、砂利、肥料、銑鋼、機械車両、コークス)46,141トンである。

水島臨港鉄道における乗降人員(第27表)は、倉敷駅で乗車494,116人、降車493,963人、爾生駅で乗車182,183人、降車176,836人である。貨物取扱実績(第28表)は

水島港駅で発送貨物167,874トン、到着貨物183,112トンである。水島臨港鉄道は現在大部分工業地帯への通勤者によって利用されているが、今後、原材料の搬入、製品の搬出による利用が大きなウエイトを占めるものと考えられ、複線、電化、それに主要道路との立体化が必要となる。

国鉄宇野線茶屋町駅から児島市へ達する下津井電鉄は、鷲羽山一帯の瀬戸内海国立公園への主要観光鉄道であると同時に、児島市の主要産業である繊維製品の搬出に利用されている。同電鉄の乗降人員・貨物取扱実績は、それぞれ第29・30表のとおりである。児島市における乗車人員は742,006人、降車人員666,478人で、発送貨物(学生服)568トン、到着貨物(繊維製品)1,242トンである。本線は軌条中614mmという狭軌であるが、将来増強する必要がある。

国鉄宇野線大元駅から岡山市南部工業地区に連絡する岡山臨港鉄道がある。本線は岡山市南部工業地区と市中心部を連絡する唯一の鉄道で、通勤及び貨物の搬入、搬出に利用されている。現在ジーゼル化されているが、将来ますます発展する南部工業地区のため輸送力を増強する必要がある。本臨港鉄道の乗降人員・貨物取扱実績は、それぞれ第31・32表のとおりである。現在大元駅乗車人員242,372人、降車人員235,712人で、この外定期客152,415人である。また、貨物取扱実績は発送貨物(主要品目は繊維製品)が142,340トンで、到着貨物(主要品目は化学薬品)が69,385トンである。

この外、玉野市営電気鉄道は宇野—藤井—玉間4.7kmの市街電鉄である。同電鉄の乗降人員・貨物取扱実績は、第33・34表のとおりである。宇野における乗車人員は109,553人、降車人員109,553人で、この外定期客162,801人である。貨物取扱実績は、玉において発送貨物(主要品目は衣類)73トン、到着貨物(主要品目は食料品、フィルム)171トンである。

3. 国鉄貨物の品目構造と地域構造 岡山県における国鉄貨物総量は、昭和34年度において327万トンで、その発着別は次の如くである。

発 送 貨 物	2,220,979 ^{トン}
到 着 貨 物	1,052,968
	3,273,947

即ち、発送貨物の方が到着貨物よりも圧倒的に多いことが特長である。

(1) 品目構造 発送貨物の品目構造(第35表)をみれば、鉱産品が87万トン

で全体の40%近くを占め、化学工業品67万トン、30%がこれについている。第3位は林産品の12%で、第4位は農産品10%である。

国鉄到着貨物の品目構造(第36表)をみれば、化学工業品35万トンが一番大きく、全体の34%を占めている。鉱産品32万トン、30%がこれについている。第3位は農産品17万トン、16%である。

(2) 地域構造 国鉄貨物の地域構造をみるに、発送貨物については近畿地方が最も多く83万トンで全体の38%を占め、次に中国地方の30%がこれについている。到着貨物については中国地方が最も多く52万トンで全体の49.7%を占め、次に近畿地方の19%がこれについている。

4. 鉄道整備計画 国鉄及び民鉄における鉄道整備計画は、第37表の如くである。

(ii) 道路輸送体系

1. 道路体系の現況 岡山県における道路延長は3,872,457km、面積当り密度は548.5mで、全国平均395.9mより上回っている、また人口当り密度も2,318.2mで、全国平均1,566.6mより高い。

現在、1級国道として2号線、3)号線の2本の外に、近く1級国道に昇格される予定線として2級国道179号線がある。2号線は国鉄山陽本線と平行して走る道路の主要幹線で、東は大阪、西は九州に達している。現在道幅員は9.0mであり、玉島市以西は除き、ほぼ舗装工事が完了している。また30号線は岡山市より玉野市に直接短絡され、幅員7.5mで、舗装は37年度中に完了をみる予定である。2級国道179号線は岡山市より津山市を経て鳥取へ出る幹線道路であり、近く1級国道へ昇格される予定である。2級国道としては岡山一総社一新見一米子に達する180号線、津山一根雨(米子)に達する181号線、神戸一赤穂一岡山に達する250号線がある。この外、従来主要地方道津山一姫路線及び新見一東城(広島)線が、近く2級国道に昇格される予定である。他方、主な主要地方道には、岡山市から赤磐郡吉井町を経て津山市に至る岡山・美作線、岡山市から西大寺市を経て牛窓町に至る岡山・西大寺線、倉敷市から国鉄宇野線彦崎駅付近に出る倉敷・藤戸線、また倉敷・藤戸線の終点付近より南に折れ児島に至る岡山・児島線、倉敷市より総社市に抜ける倉敷・総社線がある。また玉島

は、軽自動車以上で40,907台で、昭和27年を基準として、279.8である。これに対して、県民生産所得の伸びは、181.1である(第39表参照)。従って、自動車台数の伸び率と所得の伸び率との比を所得弾性値と呼び、 n で示せば、

$$n = \frac{\frac{dT}{T}}{\frac{dY}{Y}} = \frac{dT}{dY} \cdot \frac{Y}{T} \quad \frac{dT}{dY} = a$$

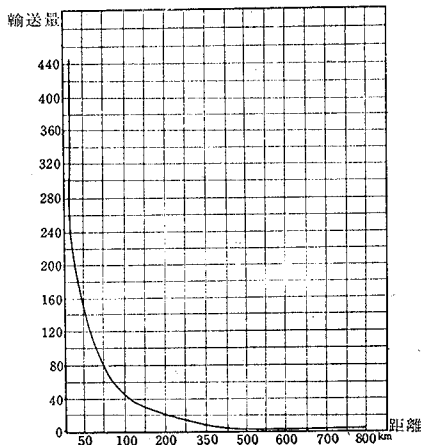
$$\therefore n = \frac{aY}{aY+b}$$

となり、 $n > 1$ である。

更にこれを車種別に全国平均の伸びと比較すれば、第4図の如く、小型トラックを除いては、全国の伸びよりも岡山県のそれが大きい。

次に県南広域都市圏のみの自動車保有台数をみれば、昭和35年度において37,944台で、昭和31年を100とすれば172である。これを車種別にみれば、軽自動車の伸びが最も高く210で、乗用車195がこれについている(第40表参照)。また、県南広域都市内の市郡別に自動車保有台数の推移をみれば(第41表参照)、児島市の伸びが最も高く、昭和31年を100として201.7を示している。次に玉野市185.4、倉敷市179.5がこれについている。

(第5図) 自動車貨物の距離的分布(全品目)



市郡別自動車保有台数の伸び率(昭和35年/31年)は、第41表のとおりであるが、これを一層詳細に、車種別自動車台数の年度推移状況とあわせてしめたものが第42表である。

3. 道路交通の現況 最近道路の整備、路線トラックの発展に伴って自動車輸送の行動半径が拡がりつつあるが、全体からみれば、その割合は僅かで、殆んど大部分が100km以内にある(第5図参照)。岡山県の場合も県内輸送が大部分で、発送貨物の97%、到着貨物の98%を占めてい

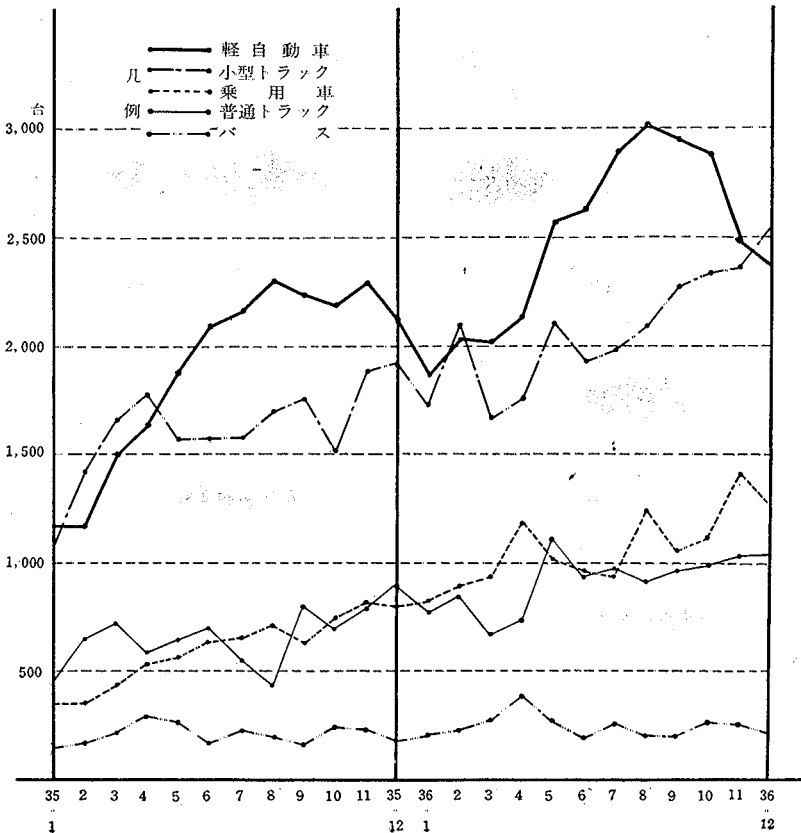
(第6図) 山陽道の長距離路線トラック(岡山を中心として)(昭和36年度)

	香 川 道	廣 島	尾 道	福 山	笠 岡	倉 敷	同 山	備 前	備 後	神 門	大 野	京 都
坂田海酒店												
日本急送												名古屋 名古屋
姫路合同貨物					児島 児島 児島							名古屋 名古屋
山陽自動車運送					児島							名古屋
日本運送					児島							名古屋 名古屋
日本通運			三原		児島					明石		名古屋
岡山果貨物					子野							
新日本運輸					玉島							
山佐高速運輸					子野							
福山運送					児島							
備後海運					子野							
山陽運送					児島							
日本合同トラック					子野							名古屋 名古屋
久留米運送					児島							
広島運送					児島							
久留米					児島							
	38.0	86.3	119.4	150.4	180.4	210.4	240.4	270.4	300.4	330.4	360.4	390.4

る。県外輸送では阪神地方が最も多く、広島、山口がこれについている(第43表参照)。しかし、道路の整備に伴い輸送は必然的に高速化され、かつ長距離化される傾向にある。ここに参考のため岡山県を中心とした路線トラックの系統図を示しておいた(第6図参照)。

4. 道路交通量の推移 近時岡山市南部地区、倉敷市水島地区を中心に重化学工事が急速におこなわれており、これに付随して2次、3次産業の人口

(第7図) 車種別交通量の増加傾向 (2号線：白石)



も増加の一途をたどっている。また高次産業人口の増加に伴って自動車交通量の伸びも著しいものがある。1級国道における常時観測交通量の1日平均(24時間交通量)をみると、2号線の白石で8,827台、30号線の大元で4,211台である。なおこれは36年12月分であるから、夏期(7—8月)には白石で1万台、大元で5,500台を越す月もあると考えられる。2号線白石における常時観測交通量を32—36年まで月別に示せば、第44表の如くである。この表で明らかな如く、交通量の増加傾向は加速的増大を示しており、年間25%以上の増加である(第7図参照)。また、昭和36年6月2—3日間18地点において行われた実測調査による各路線の構成率(捕捉交通量総量に対する比率)の状況は、第45表のとおりである。

次に車種別交通量であるが、毎月2回行われる実測交通量資料(12時間交通量)により、大東(2号線)、白石(2号線)、玉島(2号線)、大元(30号線)の4地点における車種別交通量を示せば、第46表の如くである。この統計は、12時間交通量であるが、12時間交通量に対する24時間交通量は、従来1.2倍と考えられていたが、最近深夜交通が増加しているので、1.4倍以上に及ぶものと推定される。

5. O. D. 分析(起終点調査) 昭和36年6月2—3日、計30ブロック間の起終点交通量調査が行われた(ブロック区分は第47表)。観測地点での捕捉交通量は22,217台であるが、そのうち73%が広域都市圏内の交流で、21%が圏内と圏外との交流である。また残りの6%が通過交通量である(第48表参照)。

次に車種構成であるが、第49表に示す如くトラック比率が高く59%を占めていることと、軽自動車比率が低く15.4%であることが特長である。これは観測地点が市街地と市街地の中間にとられたためである。さらに、観測地点19地点の総合斜傾表(第50表)によると、交通量総計22,217台のうち、倉敷ブロック(6)に起終点をもつ交通量は6,739台で最も多く、全体の30%を占め、次に岡山ブロック(14)に起終点をもつ交通量4,713台が21%でこれについている。

次に交通流をみると、倉敷ブロックの6,739台のうち4,814台が東西交通で78%を占め、残りの22%が南北交通である。東西交通4,814台のうち東方ブロックとの交流が65%を占めている。特に倉敷ブロックと岡山ブロック間の交通が最も多く、倉敷ブロック起終調査量6,739台のうち2,882台、即ち43%が岡山ブ

ロックとの交流である。

従って輸送力増強政策を考えるときは、まず岡山—倉敷間の最輻輳区内を増強すべきである。

6. 道路整備計画 1級国道については、道路整備5カ年計画によって、昭和40年までに完全に改良舗装されることは確実である。2級国道、主要地方道、一般県道に対する整備計画を5カ年計画、10カ年計画に分けてみれば第51・52・53表の如くである。

iii 海上輸送体系

1. 海上輸送数量 重要港湾としては水島港と宇野港、地方港湾としては岡山港、神島外港、児島港、日生港、牛窓港、片上港、笠岡港がある。海上旅客輸送人員は、昭和35年度において鉄道連絡船を含み741万人、鉄道連絡船を除けば266万人に達している。港湾別に乗込人員及び上陸人員をみれば、第54表の如くである。

海上貨物は昭和35年度において16,372,690トン、うち移出貨物7,447,681トン、移入貨物8,925,009トンである。これを港湾別にみれば、第55表の如くである。

III

(i) 交通計画の基本構想

将来の県南広域都市圏における交通需要量の推計は非常に困難であるが、一応次の要素からなると考えられる。

- (1) 従来 of 交通需要量の自然増(地域内)
- (2) 開発交通量(地域内)
- (3) 通過交通量の伸び(地域外)

本地域では開発交通量の要素が非常に大きいので、それをどの程度見込むかによって将来交通需要量がかなり変ってくる。元来交通需要は本源需要 (elementary demand) でなく派生需要 (derived demand) であるから、交通需

要量を捕捉せんとすれば、まず交通需要を惹き起す本源需要である growth factor をつかみ、それとの相関関係において交通需要量を推計しなければならない。何が growth factor であるかは場合によって異なるけれども、一般に国の交通計画の場合は国民総生産(GNP)を用いている。

地域交通計画の場合には、県民生産所得との相関関係で交通需要量を求めることができる。まず、県内の各交通機関別の従来の貨物輸送数量をみれば第56表の如くである。

<鉄道貨物輸送量と生産所得との相関式>

	T_1 トン	Y 円	
32年度	4,750,271	138,000	$r = 0.85$
33年度	4,453,420	137,850	
34年度	5,007,151	159,697	$T_1 = 0.18Y + 212.3$
45年度	10,770,000	530,515	
			$T_1 = 10,770,000$ トン

ただし、 T_1 =鉄道貨物輸送量、 Y =生産所得、 r =相関係数。

<自動車貨物輸送数量と生産所得との相関式>

	T_2 トン	Y 円	
32年度	7,161,440	138,000	$r = 0.881$
33年度	8,471,892	137,850	
34年度	9,980,979	159,697	$T_2 = 0.988Y - 580,876$
45年度	46,286,000	530,515	
			$T_2 = 46,286,000$ トン

ただし、 T_2 =自動車貨物輸送数量。

<海上貨物輸送数量と生産所得との相関式>

	T_3 トン	Y 円	
32年度	7,870,508	138,000	$r = 0.872$
33年度	10,052,660	137,850	
34年度	10,257,166	159,697	$T_3 = 0.653Y - 7,236$
35年度	12,330,845	189,281	
45年度	33,450,000	530,515	$T_3 = 33,450,000$ トン

ただし、 T_3 =海上貨物輸送数量。

以上の相関式によって昭和45年度の貨物輸送数量は一応、

岡山県南広域都市圏における交通計画

— 97 —

鉄 道	10,770,000 ^{トン}
自 動 車	46,286,000
海 上	33,450,000
	<hr/>
	90,506,000

と推計できる。しかし海上貨物については、将来水島工業地帯の整備により非常に増加する見込であるので、過去における生産所得との相関式では求めることはできない。別の資料によれば、水島工業地帯出入貨物の輸送機関別区分が出ている(第57表参照)。これによると海陸区分は70対30であるので、海上貨物は少くとも水島港だけでも8,000万トン程度になると推定される。

この激増する輸送量に対処するためには、国鉄は山陽新幹線をつくり、東海道新幹線と連絡せしめなければならない。また、道路は2号線と平行して山陽新国道と中国縦貫道路を新設し、名神高速自動車道路と連絡せしめなければならない。しかし、これらは交通体系の将来構図であって、とりあえずの問題としては岡山広域都市圏内の交通計画を如何にするかを考えてみよう。

この場合、注意しなければならないことは輸送構造の変化である。昭和28—34年間の鉄道輸送と自動車輸送量の伸びを県民所得の伸びと対比してみれば第58・59表および第8図の如くである。

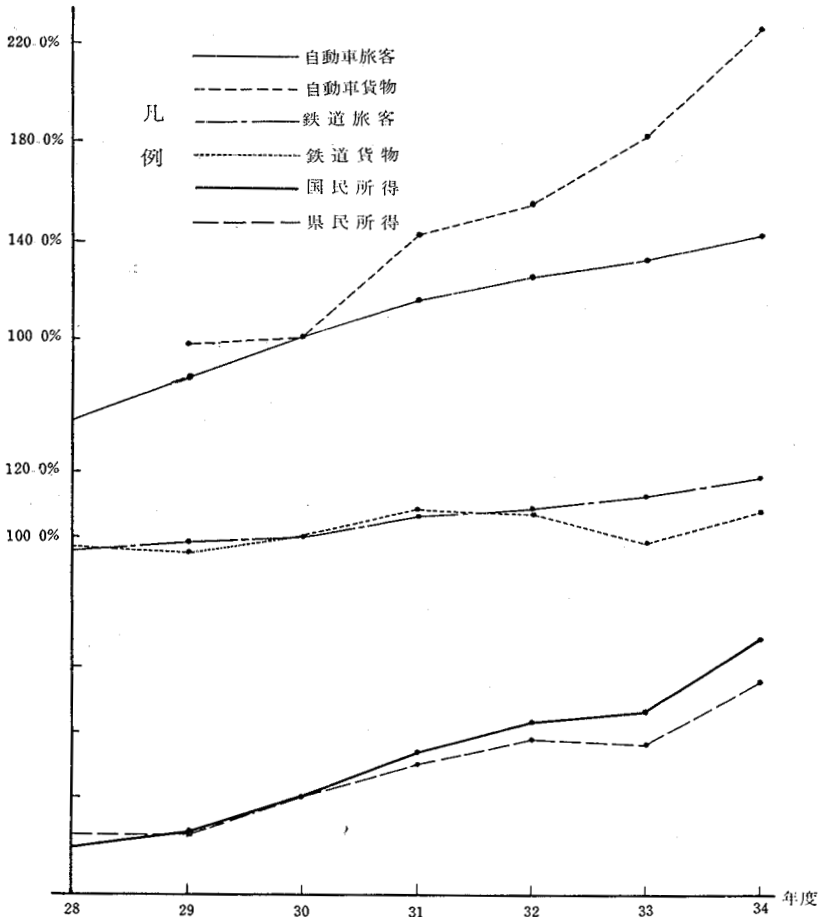
即ち、旅客輸送においては、鉄道輸送量は県民所得の伸びよりは低いけれども、自動車輸送量は県民所得の伸びよりは高い。換言すれば、鉄道旅客の所得弾性値 $n = \frac{dT}{dT} \cdot \frac{Y}{T}$ は1よりも小さいけれども、自動車旅客の所得弾性値は1よりも大きい。

貨物輸送においては、この傾向は更に顕著である。昭和30年を基率として鉄道貨物は107.5であるが、自動車貨物は実に224.3で、年率にして25%の伸びである。

この傾向は、将来における広域都市圏の輸送構造の変化を物語るもので、交通計画をたてる場合特に注意しなければならない点である。

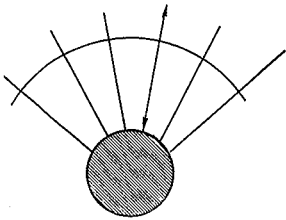
県南広域都市は、東京都や大阪市の様に郊外より都心に向うピストン型交通流とは異り、多核都市であり、団地計画が合理的に分散配置されているから、交通の分散化が行われるであろう(第9図参照)。

(第8図) 国民所得及び県民所得と鉄道並びに自動車輸送の増加傾向

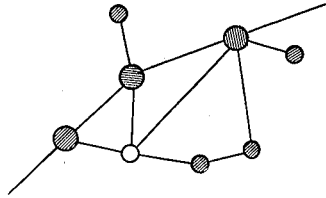


従って将来鉄道も道路も、多核都市内の核間交通を円滑にする環状線を形成させなければならない。しかしながら、広域都市圏内の交通流は、東西交通78%、南北交通22%、特に東西交通のうち東方交通65%で、特に岡山—倉敷—水島—玉島間の交通対策を速急に考えなければならない。現在その対策として考

(第9図)
東京、大阪



岡山県南広域都市



(東京都、大阪市) ……ピストン型交通、集中的交通
(岡山県南広域都市) ……循環型交通、分散的交通

えられている案は、次の3つである。

- (1) 岡山—倉敷—水島—玉島間に急行電鉄を走らせる案。
- (2) 岡山—倉敷—水島間にモノレールを敷設する案。
- (3) 岡山—倉敷—水島—玉島間に国道2号線のバイパスをつくり、その全部又は1部を有料道路にする案。

以上の3案について、その経済性を検討すると共に、その緩急を論じてみよう。

(ii) 急行電鉄計画の経済性

岡山急行電鉄は昭和29年5月地方鉄道敷設の免許を受け、工事施行認可申請の期限を延期して今日に至っている。この電鉄は岡山—玉島間 29.2km を結ぶ平均時速100kmを目標とする急行電鉄で、玉島、水島地区における大企業の立地に伴う通勤者の利便を図ると共に、将来、東は西大寺、西は笠岡までのび、水島臨港鉄道、岡山臨港鉄道及び下津井電鉄で玉野、児島、水島を循環する環状線構想の一環である。

1. 従来の経済性検討の試算

A. 建設計画及び資金計画

従来の電鉄経済性検討の試算によれば、建設費概算は3,918,990,750円で、資本金1,600,000,000円で残余2,318,990,750円は借入金(7ヶ年年賦元利均等、利率年8.7分)による計画である。

建設費の費目別概算は、第60表の如くである。

工事は4期に分けて行う計画であり(第61表参照), その所要工事費を費目別に分け, かつその資金計画をみれば, 第62表のとおりとなる。

B, 営業収支計画

営業収支計画(第63表)によれば, 収入1,240,710,104円, 支出418,511,388円, 差引利益金822,198,716円となる。この営業収入の基礎となる乗車人員及び貨物輸送量の見込はそれぞれ, 第64表および第65表のようになり, また沿線人口を推計すれば, 第66表のとおりである。

2. 問題点 従来の経済性検討の試算は次の如き問題点をもっている。

- (1) 建設費の概算は概ね正しいけれども, 車両費5.6億円は18両分で, これでは到底ラッシュ時の利用者を消化できない。
- (2) 資金計画については, 資本金16億, 残余は借入金によることは既定条件とする。
- (3) 旅客収入概算において乗車利用率を60%, 平均輸送キロを $29.2\text{km} \times \frac{1}{2}$ とみたのは, 多すぎる。昭和35年度の平均乗車効率は59%であるが, 中小私鉄は40%以下である(第67表参照)。
平均輸送キロは定期と定期外は異り, 定期は9.0キロ, 定期外は7.6キロである(第68表参照)。
- (4) 定期と定期外旅客の割合について定期55.8%, 定期外44.2%とみているが, 中小私鉄においてはそれぞれ55%, 45%である(第69表参照)。
- (5) 旅客1人1キロ当り収入を定期外2.75円, 定期0.80円とみたのは, 少なすぎる。昭和35年中小私鉄において, 定期1.30円, 定期外3.53円である(第70表参照)。
- (6) 沿線人口の利用回数を年間42回とみているが, 現在では76回である(第71表参照)。
- (7) 貨物収入概算のうち貨物輸送量を5,268,000トン, 平均輸送キロ21.0km, 貨物トンキロ当り2,698円とみたのは, 概ね正しい。
- (8) 営業経費概算に用いた積算単価はすべて現在単価である。営業収入は昭和45年度の収入を推計しているのに, 営業経費に現在単価を用いるのは不合理で, 公正な経済性の検討はできない。

3. 結 論

A 建設費の推計

さきの建設費概算中車両費の計算において

営業 料 数	29 2km	運 転 回 数	6 : 30 — 9 : 30	片道18回
平均 時 速	90km		9 : 30 — 12 : 30	12
駅 数	5 ~ 8		12 : 30 — 4 : 30	8
停 車 時 分	30秒		4 : 30 — 7 : 30	18
片道所要時間	20分		7 : 30 — 10 : 00	6
			計	62回

1両 250人×18回= 4,500人

4,500人×11両=49,500人

従って昭和45年のラッシュ時には50,000人の利用者を消化できると云うのであるが、この計算においては平均時速90kmで運転しても停車時分を入れれば23分かかり、しかも両端駅における時間をみれば25分みなければならない。そうすれば6:30~9:30の3時間の間に18回運転は不可能で、片道7回である。従って

1両 250人×7回=1,750人

50,000人÷1,750=29両

29両の車両が必要となるので、

3,500×29両=1,015,000,000円 電動客車

4,000×2両= 80,000,000 電動貨車

1,095,000,000

の車両費を必要とするから、建設費合計は4,453,990,000円となる。

B 営業収支の推計

(イ) 営業収入

(1) 旅客収入

まず昭和45年度の旅客収入を推計するために、昭和45年度の沿線人口を推定するに第72表の如くである。

これによると、昭和35年度の沿線人口は442,864人で、昭和45年度には832,040人となる。この人口密度をみると、昭和35年度には1,208人であるが、昭和

45年度には2,270人程度になる。この人口密度は、大体现在の長崎市程度である(第73表参照)。

昭和45年度における予想沿線人口に1人平均私鉄利用回数76回を乗ずると、予想利用延人口となる。予想利用延人口に定期と定期外の利用者割合を乗じて、定期予想利用延人口と定期外予想利用延人口に分け、それぞれのおの平均乗車キロを乗じて、予想人キロを算出する。

次に定期、定期外別予想人キロに人キロ当平均運賃を乗ずることによって定期、定期外別予想運賃収入を計算することができる。

沿線人口	×	平均利用回数	=	予想利用延人口
832,040		76回		63,235,040
予想利用延人口	×	定期比率	×	平均キロ
63,235,040		55%		9.0
		定期外比率		
63,235,040		45%		7.6
		人キロ	円	円
313,013,448		×	1.30	= 406,917,482
216,263,837		×	3.53	= 763,411,345

旅客収入	1,170,328,827
	=11.7億円

(2) 貨物収入

さきに、昭和45年度における岡山県における陸上貨物トンを57,056,000トンと推定した。国の総交通需要量に占める民鉄貨物の比率は現在7%、昭和45年度には9%と推計されてあるので、57,056,000トン×9%=5,135,040トンが民鉄貨物輸送トンとなり、県の試算数字と大差がないことになる。しかして、平均輸送キロを21km、貨物平均運賃をトンキロ当り2,698円とみれば、貨物収入は次の如く推計できる。

5,135,040	×	21.0km	×	2,698	=290,941,096	億円
		トン		円		億円
営業収入合計				14.6		

C 営業経費の推計

(1) 人件費

所得倍増計画で、国民1人当り国民所得は、基準年次87,736円(100.0)から、昭和45年度には208,601円(237.8)に増加するので、人件費単価も現在の2.4倍、即ち、23,889円(昭和35年中小私鉄平均給与)×2.4=57,334円とみる(第74表参照)。

営業1キロ当り従事員数は第75表の如くである。

岡山急行電鉄の場合は営業収入の点から云って大私鉄と中小私鉄の間であるので、私鉄全国平均の通りkm当り18人とみれば $29.2\text{km} \times 18\text{人} = 525\text{人}$ となるので、所要人件費は $57,334\text{円} \times 16\text{月} \times 525\text{人} = 481,605,600\text{円}$ となる。

(ロ) 電力費

消費電力を10,208,802KWHと推定し、電力単価を6.91円とすれば、電力費は、

$$6.91\text{円} \times 10,208,802\text{KWH} = 70,542,946\text{円}$$

となる。

(ハ) 物件費

営業経費は、最初は積上式に構成されるけれども、時間がたつにつれて営業収入との間に一定の比例関係を形成するものである。従って、物件費の推計も、一々積上式にみるよりも(この場合には項目を落すおそれがある)、むしろマクロ的に比率で推計の方がよい。中小私鉄の物件費は、全営業経費の20%であるので(第76表参照)、営業係数を80と押え、物件費を推計すれば、

$$12.48\text{億} \times 20\% = 2.49\text{億}$$

(ニ) 減価償却費

建設費4,453,990,000^円 - 用地費885,000,000^円 = 3,568,990,000^円が償却対象額である。残存価格を10%, 40年間定額償却するとすれば、

$$3,568,990 \frac{\text{千円}}{\text{千円}} - 356,899 \frac{\text{千円}}{\text{千円}} = 3,212,091 \frac{\text{千円}}{\text{千円}}$$

$$3,212,091 \frac{\text{千円}}{\text{千円}} \div 40 \text{年} = 80,302 \frac{\text{千円}}{\text{千円}}$$

(ホ) 諸税

営業費中に占める諸税の比率は中小私鉄では3%であるので(第77表参照)、

$$12.48\text{億} \times 3\% = 0.374\text{億}$$

と推計できる。

(ヘ) 利子

所要資金及び借入金は次の如くである。

	(所要資金)	(資本金)	(借入金)
第1期	1,877,743 ^{千円}	400,000	1,477,743
第2期	972,594	400,000	572,594

第3期	606,855	--	606,855
第4期	996,798	800,000	196,798
	4,453,990	1,600,000	2,853,990
			百万円 =2,854

$$2,854 \times \frac{\text{百万円}}{8.7} = 248.3 \text{ 百万円}$$

従って、昭和45年度所要利子は、248.3百万円である。

(ト) 合計

上記(イ)~(ハ)により、営業経費の概算推計は次の如くである。

人件費	481.6	百万円
電力費	70.5	
物件費	249.6	
減価償却費	80.3	
諸税	37.4	
利子	248.3	
計	1,167.7	

D 営業係数

営業係数 = $\frac{\text{経費}}{\text{収入}} \times 100$ で営業係数を求めれば、 $11.7 \text{ 億} \div 14.6 \text{ 億円} = 80$ となり、現在ある私鉄の中でもかなり営業係数のよい電鉄となる。

E 投資限界の試算

一般に自償制の下における設備投資の限界は、次の方程式によって求めることができる。

$$\begin{aligned} \text{第1年度末} & A_1 = A + Ai + E - R \\ \text{第2年度末} & A_2 = A_1 + A_1i + E - R(1+r) \\ \text{第3年度末} & A_3 = A_2 + A_2i + E - R(1+r)^2 \end{aligned}$$

$$\text{第} n \text{ 年度末} \quad A_n = A_{n-1} + A_{n-1}i + E - R(1+r)^{n-1}$$

ただし、 A = 投資額、 i = 利率、 n = 償却年数、 R = 年間収入、 r = 年間収入増加率、 E = 年間経費。

以上の数式により投資限界を概算すれば、次の如くである。

支 出

建設費	$X \times 13.28$ (8.7%の31年複利終価) = 13.28X
年間経費	9.2億(利子を除く) $\times 128.91$ (30年年金終価) = 1,185.97
支出計	$13.28X + 1,185.97$

収入

年間収入	$14.6\text{億} \times 128.91$ (8.7%年金終価) = 1,882.08
------	--

従って投資限界は次式で与えられる。

$$13.28X + 1,185.97 \leq 1,882.08$$

$$X = 52,4179\text{億}$$

すなわち、52億4,179万円が投資限界で、これまでの投資額であれば30年間に償還することができる。

(iii) モノレールの経済性

1. 都市交通機関としてのモノレール 今までのところモノレールが都市交通機関としての実用化された例はない。唯、今から約60年前ドイツのルール地方のヴッペルタールという鉱業地帯で出来た古い懸垂型モノレールが現在も動いていて、これが唯一といってもよい交通機関としてのモノレールである。他は試験的に造られたものか、又は博覧会とか遊園地とか動物園用で小規模のものが動いているにすぎない。しかし、最近急速に都市交通機関としてのモノレールの経済性が論ぜられるようになってきた。即ち、次の諸国において都市交通機関用としてモノレールの実用化が考慮されている。

- (1) イギリス ロンドン空港より市内、約15km
- (2) " スカボロー市、約2km
- (3) カナダ モントリオール市、約40km
- (4) ソヴェート モスコー市
- (5) イラン テヘラン市、約32km

その他ローマ、カルカッタ、ロスアンゼルス及びサンフランシスコにおいても考慮中である。

2. モノレールの長短 モノレールが都市交通機関として他の交通機関にまさる点をあげれば、次の如くである。

- (1) 用地費、補償費が高価につく場所(坪約10万円以上)では、普通鉄道にくら

べて有利に建設することができる。地上空間を開放することが強く要望される市街地交通において、特にそうである。

- (2) モノレールの建設費は、路面電車の約3倍であるが、地下鉄建設費の $\frac{1}{3}$ ないし $\frac{1}{4}$ である。
- (3) 輸送力が比較的大である。懸垂型モノレールの可能輸送力は駅間隔1.5km, $V. max. = 90km/h$ として、 $40,000人/時 \times 40km/h$ である。これを国電中央急行線の輸送力 $90,000人/時 \times 42km/h$ と比較すれば劣るが、営団渋谷浅草線の輸送力 $40,000人/時 \times 30km/h$ と比較すれば、すぐれている。その比率は、

国電中央線	3.16
モノレール	1.33
営団渋谷浅草線	1.00

である。

しかしモノレールも、他交通機関と比較して次の如き欠点をもっている。

- (1) モノレールの建設費は、地下鉄よりは安いけれども、用地費が坪5,000円程度であれば、普通鉄道の3倍の建設費を要する。
- (2) 地上空間の開放の点において地下鉄に劣る。
- (3) 輸送の分岐性の点において自動車輸送に及ばない。
- (4) モノレールは主として旅客輸送に便であって、貨物輸送には不便である。
- (5) 他交通機関との協同輸送において不便である。
- (6) 風速20m以上の場合は、運転不可能のことがある。

3. モノレールの種類 モノレールには走行軌道上支持型、即ち跨座型の型式とケーソン型桁軌条を使用する懸垂型とがあるが、一般に懸垂型が跨座型と比較して次の利点があると考えられている。

- (1) 車両の安定性がよい。
- (2) 通過しうる線路の最小曲線半径が遙かに小さい。
- (3) 支柱の数が少ない。
- (4) 転轍量が簡単でしかも安全である。
- (5) 輸送量が大である。

- (6) 路面を雨雪から防護し、天候の如何に関せず走行性能を確保できる。
- (7) 地上空間占用度が少く、30~40m毎に、直径0.8mの支柱を道路の中間分離地帯や歩道に沿って建てればよい。特にフランスにおいて研究されているサフェージュ式懸垂型 (Safège-Transport) は、ゴムタイヤを使用し、走行性能の向上と騒音防止に役立っている。またサフェージュ式懸垂型の特長として、ペンジュラムカー(振り車両)の理論を応用し、車両の自由な横揺れを安全に防ぎ乗心地を非常によくしている。

4. サフェージュ式懸垂型モノレールの経済性 サフェージュ社は1960年2月、シャトゥヌーフ・ジュール・ロワールに実際の輸送に使用する実物大の車両を運転する1.2kmの試験線を敷設した。その結果によって次の事項が確認された。

1. 1車定員180名程度までの設計は可能であり、1列車編成両数は6—8両である。
2. 運転間隔は最小90秒とすることができる。
3. 最大運転速度は120km/hであるが、都市高速鉄道では100km/h以下で十分であると考えられる。
4. 加速度は 2m/sec^2 、減加速度 3m/sec^2 とすることができる。
5. 線路最急勾配 $=\frac{120}{1,000}$
6. 最小曲線半径 $=30\text{m}$

サフェージュ式懸垂型モノレールはその輸送力に応じて大中小の3種に分けられる。

- (1) 大型：最大輸送量40,000人/時、最高速度120km/h
この型式は地下鉄とほぼ同じ程度の輸送力を持っているが、その建設費は地下鉄の $\frac{1}{3}\sim\frac{1}{4}$ である。
- (2) 中型：最大輸送量6,000~10,000人/時、最高速度60km/h
この型式は中都市又は郊外用として適当なもので、その設備費は大型よりも遙かに安価である。
- (3) 小型：最大輸送量1,000人/時、最高速度30km/h
この型式は観光地、遊園地等に適したもので比較的安価である。

そこで、岡山—水島間のラッシュ時における利用客見込数は、昭和45年度において50,000人であるので、大型モノレールが必要となる。

大型モノレールの建設費は前述の如く地下鉄の $\frac{1}{4}$ 程度、地上電鉄の約3倍程度であると考えられている。もし仮に岡山—水島間21kmにモノレールを敷設するとすれば、電鉄建設費の3倍約90億円程度の建設費を要する。また、別の計算方法を用いれば、次の如くである。

モノレール建設費(用地費、車両費を除く)は1km当り2.5億円と言われている。従って $2.5\text{億円} \times 21\text{km} = 52.5\text{億円}$ となる。用地費は地上占有度を地上電鉄の $\frac{1}{3}$ とみれば、 $885,000,000\text{円} \times \frac{1}{3} = 295,000,000\text{円}$ となる。

次に車両費は車両定員180名として、ラッシュ時50,000人を輸送するためには、片道運転時分を20分とし、37両の車両を要するから $3,500\text{万円} \times 37\text{両} = 12.95\text{億}$ を要する。そうすれば軌道費、停車場費52.5億、用地費2.9億、車両費12.95億、合計68.35億となる。1キロ2.5億の建設費は単線であるので、幅員区間を複線とすれば、大体90億程度の建設費を要すると推定できる。これに対して、営業収入は、大体電鉄の場合と同じ程度しか期待できないから、投資限界を越えるものと考えられる。

そもそもモノレールは密集地帯で用地費が非常に高く(坪10万円以上)、地上開放の必要性が多いところで有利であって、本区間の如き用地費坪3,000円程度のところでは、モノレールの真の有利性を発揮することはできない。もし電鉄かモノレールいずれかを敷設するとすれば、(1)採算性の点から言っても、(2)環状線上の他交通機関との連絡輸送の点から言っても電鉄を敷設すべきである。

(iv) 有料道路の経済性

最近における自動車の普及増加は、実にめざましいものがある。この傾向は、今後ますます道路の整備と自動車工業の発展によって拍車をかけられるものと思う。参考までに、建設省試算による長期道路整備計画実施に伴う改良および舗装状況を第78表に掲げておく。次の相関式で昭和45年度の全国自動車保有台数を推計すれば、第79表の如くである。

$$\text{普通トラック} \quad NT_1 = 1.18T + 84 \quad (r = 0.981)$$

岡山県南広域都市圏における交通計画

— 109 —

$$\text{小型トラック} \quad NT_2 = 17.7T' + 146 \quad (r = 0.961)$$

ただし、 T = 普通トラック輸送量、 T' = 小型トラック輸送量。

$$\text{バス} \quad NB = 0.0804T + 9.6 \quad (r = 0.992)$$

ただし、 T = バス輸送量。

$$\text{乗用車} \quad \text{営業用} \quad NP = 1.1495A - 35.5$$

$$\text{自家用} \quad \log NP' = 2,968A - 5,897$$

ただし、 A = 国民所得。

昭和35年度における岡山県南広域都市圏の自動車保有台数は37,944台である。これを県民生産所得との相関方程式で昭和45年度の保有台数を推計すれば、次の如く10万台を突破すると考えられる。

	T	Y	
32年度	24,331	138,000	$r = 0.99$
33年度	27,669	137,850	$T = 2.64Y - 3930.4975$
34年度	32,252	159,697	
35年度	37,944	189,281	
45年度	100,747	530,515	$T = 100,747$ 台

ただし、 T = 自動車保有台数、 Y = 県民生産所得。

広域都市圏内のゾーン間交通量については、その算出及び将来推計はもっと科学的に機械計算しなければならないが、今回は時間及び経費の制約があって既存資料によって分析した。建設省中国地方建設局岡山工事事務所がとりまとめた『岡山バイパス沿道地域経済調査報告書』によれば、昭和45年度における道路交通量は30年度の4倍、昭和55年度は45年度の2.2倍となる。主要都市間における交通量を示せば、第80表の如くである(なお、既掲30ブロック間交通量の昭和45年度および55年度における総合斜傾表は第81・82表の如くである)。これはゾーン間交通量で、ゾーン内交通量、例えば岡山市内の交通量はこの中に含まれていない。大体ゾーン内交通量とゾーン外交通量の比率は80:20であるから、ゾーン間交通量が1万台であれば、ゾーン内においては4万台の交通量があることになる。

従って西大寺郊外より岡南工業地帯を通過して、ほぼ国道2号線に平行して、備南台地(早島町付近)を通過して水島工業地帯の北部から玉島市郊外へ出る道路を、建設する必要がある。本道路は、国道2号線のバイパスの機能を果たす共

に、岡南工業地帯—備南台地住宅地帯—水島、玉島工業地帯を結ぶ幹線道路である(第10図参照)。

本計画道路は幅員区間は (第10図)
6車線、その他は4車線の

自動車高速道路とすべきである。県南広域都市圏が新産業都市に指定されると同時に、本道路建設を建設省に運動すべきである。もし国道としての建設が困難であれば、その全部又は一部

を日本道路公団経営の有料道路として建設すべきである。正確な採算性の検討は、工事費の概算、転換交通量、開発交通量、誘発交通量の推計及び便益額計算等を行って投資限界を算出するので、相当の日時を要する。しかし、昭和45年度における本地域の自動車交通量の推計から云っても、充分採算がとれることは間違いない。

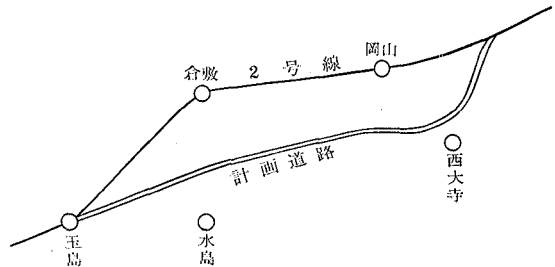
(v) 結 論

将来の交通計画をたてる場合、長期的基幹計画と応急的計画とは分けて考えなければならない。しかし、この両者は、相矛盾するものであってはならない。少なくとも、応急計画は長期的計画の一部、即ち最も緊急な部分計画でなければならない。

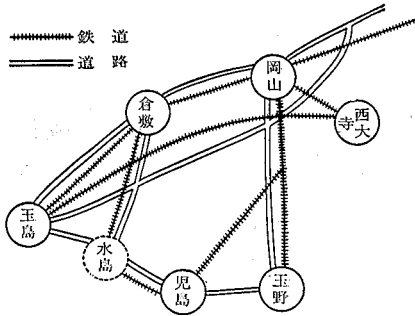
県南広域都市は、各地区が機能的に有機的に結びついた多核都市であるので、核内は勿論、核間交通を円滑にするような交通計画をたてなければならない。

それがためには、将来鉄道、道路体系とも各地区を循環する環状線をつくるべきである(第11図参照)。しかし、交通計画は広域都市圏の整備、人口の増加状態に順応して行わなければならないので、いくつかの計画の中には自から緩急の別がある。

最も緊急を要する計画は岡山—倉敷—水島間の道路交通である。ここでは既



(第11図)



に、日交通量は1万台を突破して、部分的に交通麻痺状態を呈しているの
で、この区間に早急にバイパス道路
を建設すべきである。もしバイパス
が建設できれば、国道2号線上の交
通量は相当緩和されるのみならず、
広域都市圏内の交通は非常にスム
ースに行われるであろう。このバイ
パスは岡南工業地帯と水島工業地帯を
直結するのみならず、将来東は播州

工業地帯、西は福山工業地帯との交通も円滑に行われることになる。また、住宅地帯と工業地帯との交通も、これがため非常に便利になる。従って、広域都市圏の第1に着手すべき交通計画は、このバイパスの建設である。

第2に考慮すべきは、岡山急行電鉄である。もしバイパスを建設しなれば、旅客収入11.7億、貨物収入2.9億を確保できるので投資限界は52億となり、十分採算がとれる。しかし、バイパスが建設できれば、予想旅客輸送量529,277,285人キロ、予想貨物輸送量107,835,840トンキロの相当部分がバイパスに転換されるので、昭和45年度における人口、就業者数では危ぶまれる。しかし、昭和50年以降においては採算圏内に入ってくれると思われる。

第3に、モノレールであるが、これは建設費に90億円以上を要し、予想営業収入から云っても投資限界は52億であるので、たとえバイパスが建設されないとしても、採算性はない。また、昭和45年以降においても、当分採算圏内に入る見込みは少ない。

《資料》

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. 日本道路公団大阪支社 | 児島玉野道路予備検討報告書 |
| 2. 自治省、岡山県 | 地方開発関連調査 |
| 3. 岡山県 | 昭和45年推計要領 |
| 4. 〃 | 昭和35年商業統計調査結果表 |
| 5. 〃 | 岡山県の工場適地 |

6.	岡山県	広域都市圏コミュニティ計画
7.	〃	県民所得推計報告
8.	〃	水島港概要
9.	〃	県南広域都市圏計画策定資料
10.	〃	岡山県南広域都市圏OD調査実施結果表
11.	建設省	岡山バイパス沿道地域経済調査報告書
12.	岡山県	広域都市圏の交通機関
13.	日本道路公団大阪支社	児島玉野道路交通量調査報告書
14.	〃	児島玉野道路走行実態調査報告書
15.	岡山県道路課	昭和37年度施行「交通情勢調査結果表」

《追記》——附属統計表は、印刷の都合上、すべて論文の末尾につけ、また表の順序も大変前後しましたこととお断りします。各表の見出し末尾に、関係本文ページ数を示しました。

岡山県南広域都市圏における交通計画

第1表 岡山県南広域都市圏の範囲 (82ページ)

市町村名	人口		人口密度
	人	平方キロ	
岡山市	260,773	153.43	1,699
倉敷市	125,097	124.05	1,008
玉野市	65,292	91.69	712
児島市	75,256	76.51	987
玉島市	51,928	57.15	908
西大寺市	45,984	90.08	510
総社市	35,181	128.17	274
御津町	13,229	119.722	110
宮高町	8,629	28.51	302
一津町	8,369	49.68	168
瀬戸町	11,445	43.03	265
山陽町	8,616	34.94	246
牛久保町	11,529	24.65	467
上道町	20,150	67.23	299
上道町	6,934	27.01	256
灘崎町	7,939	26.63	298
東児村	5,482	14.84	39
興田村	7,650	17.18	445
藤吉村	5,448	21.95	248
備前町	8,236	10.77	764
茶屋町	7,789	5.24	1,486
早島町	8,375	7.90	1,060
妹尾村	9,756	6.41	1,521
庄田村	6,494	13.81	470
福田村	3,425	5.87	583
清音村	2,913	9.51	306
手徳村	2,621	10.26	255
船光村	6,924	10.74	644
金方町	11,566	20.67	559
鴨方町	16,190	36.30	446
高松町	11,491	24.13	476
足守町	10,789	69.34	155
真備町	13,414	41.79	320
他計	1,200	16.60	72
計	896,114	1,485.79	603
全 県	1,670,454	7,059.93	237
全県対比	53.6%	21.0%	—

注：昭和35年国勢調査による。

第2表 生産年齢人口・労働力率・就業率 (83ページ)

項目	生産年齢人口		労働力率		就業率	
	人	%	%	%	%	%
30年	1,149,383	70.3			69.2	
35年	11,186,500	70.1			69.7	

第3表 産業別就業構成 (83ページ)

産業別	岡 山		全 国 (30年)
	30年	35年	
全 産 業	795 100.0%	827 100.0%	100.0%
第1次産業	57.7	43.3	41.1
第2次産業	20.8	24.8	23.8
第3次産業	28.4	31.9	35.1

第4表 就業者1人当生産所得 (83ページ)

産業別	生産所得 構 成		就業者 構 成		就業者1人当り 生産所得	
	岡山	全国	岡山	全国	岡山	全国
全 産 業	100%	100%	100%	100%	166千円	192千円
第1次産業	25.3%	18.8%	46.5%	39.6%	89	91
第2次産業	29.0%	33.3%	22.7%	24.2%	213	265
第3次産業	45.6%	47.9%	30.8%	36.2%	247	255

注：1. 岡山=昭33年県勢振興計画新目標基準年次。

2. 全国=昭31~33年所得倍増計画基準年次。

第5表の1 県民生産所得年次比較—所得額 (83ページ)

産 業 別	所 得 額					
	昭和30年	昭和31年	昭和32年	昭和33年	昭和34年	昭和35年
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
1. 総 額 (県内生産所得)	117,917	129,665	138,001	137,850	159,697	189,281
2. 第 1 次 産 業	35,272	33,672	34,034	34,903	36,934	37,615
(1) 農 業	31,803	27,917	28,191	29,646	30,937	30,481
(2) 林 業	2,896	5,050	5,181	4,425	5,110	6,049
(3) 漁 業, 水 産 養 殖 業	573	705	662	832	887	1,085
3. 第 2 次 産 業	32,987	42,699	45,257	40,551	50,516	72,024
(4) 鉱 産 業	1,664	1,937	2,194	2,291	2,465	2,730
(5) 建 設 業	4,562	5,290	5,932	5,753	7,934	9,654
(6) 製 造 業	26,761	35,472	37,131	32,507	40,117	59,640
4. 第 3 次 産 業	49,658	53,294	58,710	62,396	72,247	79,642
(7) 卸 売, 小 売 業	15,460	16,385	17,759	18,730	20,914	22,758
(8) 金 融, 保 険, 不 動 産 業	5,469	5,753	6,097	6,809	9,553	9,905
(9) 運 輸 通 信 電 気, ガ ス, 水 道 業	9,269	10,359	12,114	12,527	14,731	16,558
(10) サ ー ビ ス 業	15,218	16,269	17,829	19,346	21,607	24,632
(11) 公 務	4,242	4,528	4,911	4,984	5,442	5,789

第5表の2 県民生産所得年次比較—構成比 (83ページ)

産 業 別	構 成 比					
	昭和30年	昭和31年	昭和32年	昭和33年	昭和34年	昭和35年
	%	%	%	%	%	%
1. 総 額 (県内生産所得)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2. 第 1 次 産 業	29.9	26.0	24.7	25.3	23.1	19.9
(1) 農 業	27.0	21.5	20.4	21.5	19.4	16.1
(2) 林 業	2.5	3.9	3.8	3.2	3.2	3.2
(3) 漁 業, 水 産 養 殖 業	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6
3. 第 2 次 産 業	28.0	32.9	32.8	29.4	31.6	38.0
(4) 鉱 産 業	1.4	1.5	1.6	1.6	1.5	1.4
(5) 建 設 業	3.9	4.1	4.3	4.2	5.0	5.1
(6) 製 造 業	22.7	27.3	26.9	23.6	25.1	31.5
4. 第 3 次 産 業	42.1	41.1	42.5	45.3	45.3	42.1
(7) 卸 売, 小 売 業	13.1	12.6	12.9	13.6	13.1	12.0
(8) 金 融, 保 険, 不 動 産 業	4.6	4.4	4.4	4.9	6.0	5.2
(9) 運 輸 通 信 電 気, ガ ス, 水 道 業	7.8	8.0	8.8	9.1	8.2	8.8
(10) サ ー ビ ス 業	12.9	12.5	12.9	14.1	13.6	13.0
(11) 公 務	3.6	3.6	3.5	3.6	3.4	3.1

岡山県南広域都市圏における交通計画

第5表の3 県民生産所得年次比較——対前年比 (83ページ)

産 業 別	対 前 年 比					
	昭和30年	昭和31年	昭和32年	昭和33年	昭和34年	昭和35年
1. 総 額 (県内生産所得)	—	110.0	106.4	99.9	115.8	118.5
2. 第 1 次 産 業	—	95.5	101.1	102.6	105.8	101.8
(1) 農 業	—	87.8	101.0	105.6	104.4	98.5
(2) 林 業	—	174.4	102.6	85.4	115.5	118.4
(3) 漁 業、水 産 養 殖 業	—	123.0	93.9	125.7	106.6	122.3
3. 第 2 次 産 業	—	129.4	106.0	89.6	124.6	142.6
(4) 鉱 産 業	—	116.4	113.3	104.4	107.6	110.8
(5) 建 設 業	—	116.0	112.1	97.0	137.9	121.7
(6) 製 造 業	—	132.6	104.7	87.5	123.4	148.7
4. 第 3 次 産 業	—	107.6	110.2	106.3	115.8	110.2
(7) 卸 売、小 売 業	—	106.0	108.4	105.5	111.7	108.8
(8) 金 融、保 険、不 動 産 業	—	105.2	106.0	111.7	140.3	103.7
(9) 運 輸 通 信、電 気 ガ ス 水 道 業	—	111.8	116.9	103.4	117.6	112.4
(10) サ ー ビ ス 業	—	106.9	109.6	108.5	111.7	114.0
(11) 公 務	—	106.7	108.5	101.5	109.2	106.4

第6表の1 県民分配所得年次比較——所得額 (83ページ)

項 目	所 得 額					
	昭和30年	昭和31年	昭和32年	昭和33年	昭和34年	昭和35年
1. 総 額	115,249	124,042	133,026	135,310	151,927	172,750
2. 勤 労 所 得	48,682	53,653	56,922	59,417	67,143	77,934
3. 個 人 業 主 所 得	57,128	58,046	58,608	59,528	64,952	69,738
4. 個 人 賃 料 所 得	2,492	2,900	3,467	3,970	4,877	5,660
5. 個 人 利 子 所 得	2,368	2,898	3,738	4,027	4,754	5,381
6. 法 人 所 得	4,252	6,082	9,773	7,761	9,643	13,477
7. 公 営 事 業 剰 余	327	462	518	606	559	559

第6表の2 県民分配所得年次比較—構成比 (83ページ)

項 目	構 成 比					
	昭和30年	昭和31年	昭和32年	昭和33年	昭和34年	昭和35年
1. 総額	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2. 労働所得	42.2	43.3	42.8	43.9	44.2	45.1
3. 個人所得	49.6	46.8	44.1	44.0	42.8	40.4
4. 個人賃料	2.2	2.3	2.6	2.9	3.2	3.3
5. 個人利子	2.1	2.3	2.8	3.0	3.1	3.1
6. 法人所得	3.7	4.9	7.3	5.7	6.3	7.8
7. 公営事業剰余	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3

第6表の3 県民分配所得年次比較—対前年比 (83ページ)

項 目	対 前 年 比					
	昭和30年	昭和31年	昭和32年	昭和33年	昭和34年	昭和35年
1. 総額	—	107.6	107.2	101.7	112.3	113.7
2. 労働所得	—	110.2	106.1	104.4	113.0	116.1
3. 個人所得	—	101.6	101.0	101.6	109.1	107.4
4. 個人賃料	—	116.4	119.6	114.5	122.8	116.1
5. 個人利子	—	122.4	129.0	107.7	118.1	113.2
6. 法人所得	—	143.0	106.7	79.4	124.2	139.8
7. 公営事業剰余	—	141.3	112.1	117.0	92.4	100.0

第8表 東岡山地区土地利用計画表 (85ページ)

地 域 区 分	面 積	比 率
	ha	%
商工業用地	6	1.7
居住専用地区	90	25.2
計 (60.8)	260.8	73.1
生産緑地	(60.8)	
計	356.80	100

岡山県南広域都市圏における交通計画

第7表 岡山地区土地利用計画表 (85ページ)

地 域 区 分		面 積	比 率
用 途 地 域	住居地域 住居の専用地域 その他地域	950	32.5
		950	32.5
	計	1,900	65.0
商 業 地 域	工業専用地域	340	11.8
		480	16.4
特 別 用 途 地 域	小売店舗地区	149	5.1
		54	1.8
	小売店舗地区	8	0.3
		62	2.1
	小売店舗地区	40	1.4
		72	2.5
	事務所地区	30	1.0
		180	6.0
	計	595	20.4
	防 火 地 域		720
高 度 地 区	第3種 第2種 第1種	53	1.8
		260	8.9
		220	7.5
計	533	18.4	
特 定 街 区	第5種 第3種 第2種 第1種	70	2.4
		38	1.3
		265	9.1
		1,726	59.0
		計	2,099
美 風 都 市	観致市 地区 公園	325	11.2
		80	2.7
		195	6.7

第9表 備南地区土地利用計画表 (85ページ)

地 域 区 分			面 積	比 率	備 考
用 途 地 域	住 居 地 域	住居専用地区	270 ^{ha}	19%	
		その他の地域	70	5	
	計		340	24	
	(都市公園)		69	5	自然公園, 自然動植物園, 遊園地
特別用途地区	厚 生 地 区		70		ヘルスセンター, メディカルセンター, 国立療養所
高度地区	第 2 種 高 度 地 区		135		最低高さ13m (4階)
	第 1 種 高 度 地 区		135		最高さ8m (2階)
その他地区	生 産 緑 地		991	71	果樹公園, 保存緑地, ゴルフ場, 田, 畑
合 計			1,400	100	

第11表 倉北地区土地利用計画表 (85ページ)

地 域 区 分			面 積	比 率
用 途 地 域	住 居 地 域	地域	1,174 ^{ha}	69.6%
		地域	95	5.6
	地域	418	24.8	
	(都市公園)		1,687	100
特別用途地区	事務所地区	地区	24	
		地区	19	
		地区	37	
		地区	3	
計		83		
防火地域	防火地域	地域	21	
		地域	74	
		地域	95	
美風	観致	地区	88	
			155	

第10表 水島地区土地利用計画表 (85ページ)

地 域 区 分		面 積	比 率	備 考
用 途 地 域	住居地域	620 1,909 2,529	ha % 11.6 35.8 47.4	
	住居専用地区 その他地域計			
	商業地域	214 362	4.0 6.8	
	工業地域	1,551 683 2,234	29.0 12.8 41.8	CD地区877ha
	工業専用地区 その他地区計			
	計 (公園, 緑地)	5,339 110	100.0 2.1	
特別用途地区	小売店舗地区	83	1.6	
	娯楽施設地区	30	0.6	
	事務所地区	53	1.0	
	生港地区	19	0.4	
	計	16	0.3	
		201	3.9	
防 火 地 域		484	9.0	
高 度 地 区	第5種高度地区	61	1.1	最低高さ25m (8階)
	第4種	544	10.2	〃 19m (6階)
	第3種	421	7.9	〃 13m (4階)
	第2種	179	3.4	〃 6m (2階)
	第1種	713	13.4	最高高さ8m (2階)
	計	1,918	36.0	
そ の 他 の 地 区	特定街地区	61	1.1	容積率 600/100以下
	美観地区	181	3.6	
	風致地区	526	9.8	
	臨港地区	17	0.3	

第12表 主要経済指数 (85ページ)

項 目	全 県			県 南		
	3 3 年	4 5 年	45/33	3 4 年	4 5 年	45/33
1. 人 口	1,680,129 ^人	2,221,800 ^人	1.32	882,100 ^人	1,560,800 ^人	1.97
2. 就 業 者	808,855 ^人	1,120,601 ^人	1.39	414,100 ^人	780,400 ^人	1.88
第1次産業	376,257	226,901	0.60	137,800	98,600	0.72
第2次産業	183,659	393,700	2.14	121,400	291,000	2.40
第3次産業	248,939	500,000	2.01	154,900	390,800	2.52
3. 農 業 生 産	43,703 ^{百万円}	79,300 ^{百万円}	1.81	20,287 ^{百万円}	36,396 ^{百万円}	1.80
4. 工 業 生 産	157,159 ^{百万円}	1,463,054 ^{百万円}	9.31	128,853 ^{百万円}	1,312,970 ^{百万円}	10.19
5. 生 産 所 得	134,655 ^{百万円}	531,229 ^{百万円}	3.93	85,162 ^{百万円}	409,184 ^{百万円}	4.80
第1次産業	34,103	53,120	1.56	14,308	21,689	1.52
第2次産業	39,086	221,826	5.68	29,524	188,487	6.38
第3次産業	61,466	256,283	4.19	41,330	199,008	4.81
6. 就業者1人当り生産所得	166,476 ^円	474,031 ^円	2.85	206,000 ^円	524,000 ^円	2.54
第1次産業	90,640	234,110	2.58	104,000	220,000	2.12
第2次産業	282,818	563,439	1.99	243,000	648,000	2.69
第3次産業	246,912	512,566	2.08	269,000	513,000	1.92
7. 分 配 所 得	135,309 ^{百万円}	509,008 ^{百万円}	3.96	80,072 ^{百万円}	379,448 ^{百万円}	4.74
県民1人当り分配所得	80,535	229,097	2.84	90,774	243,111	2.68
8. 個 人 所 得	132,898 ^{百万円}	468,391 ^{百万円}	3.52	78,645 ^{百万円}	349,169 ^{百万円}	4.44
県民1人当り個人所得	79,100 ^円	210,816 ^円	2.69	89,159 ^円	223,712 ^円	2.51

第15表 就業者1人当り生産性の見通し (86ページ)

(単位 円)

産業分類	比較区分		倍 率	年 率
	昭和33年	昭和45年		
総 合	384,000	1,830,000	4.77	13.9
第1次産業	155,000	382,000	2.48	7.8
農 業	151,000	377,000	2.49	7.9
林 業	(152,000)	(382,000)	(2.51)	(8.0)
狩 業	246,000	417,000	1.69	4.4
漁 業				
第2次産業	1,134,000	4,779,000	4.21	12.7
鉱 業	743,000	1,455,000	1.94	5.6
建 設	439,000	2,980,000	6.79	17.3
製 造 業	1,272,000	5,171,000	4.11	12.5
(既存工業)	1,259,000	3,634,000	2.85	9.1
(水島新規)	—	8,820,000	—	—
第3次産業	267,000	513,000	1.92	5.6
卸 小 売	233,000	432,000	1.85	5.2
金融保不動	664,000	1,119,000	1.68	4.4
運通ガ電水	335,000	691,000	2.00	6.0
サー ビ ス	241,000	480,000	1.99	5.9
公務その他	217,000	426,000	1.96	5.7

第18表 水島地区新規工業の45年生産額及び就業者数推計 (86ページ)

業 種 別	区 分		生産額構成比
	昭和45年生産額	昭和45年従業者	
重 化 学 工 業	百万円	人	%
化 学 工 業	123,179	10,975	18.7
石 油 工 業	168,700	2,850	25.6
鉄 炭 業	225,700	22,040	34.2
機 械 業	132,000	36,500	19.9
電 気 機 械	9,900	2,400	1.5
計	659,479	74,765	99.9
軽 工 業 窯 業	756	70	0.1
計	756	70	0.1
合 計	660,235	74,835	100.0

第16表 生産額及び就業者数総括表 (86ページ)

項目 業種別	昭和45年生産額			昭和45年就業者数		
	既存(含期待) 工業	水島新規	合計	既存(含期待) 工業	水島新規	合計
	百万円	百万円	百万円	人	人	人
化学工業	76,165	123,179	199,344	12,614	10,975	23,589
石油 石炭	746	168,700	69,446	227	2,850	3,077
鉄鋼	2,255	225,700	227,955	1,070	22,040	23,110
非金属	26,713	—	26,713	4,083	—	4,083
金	13,612	—	13,612	4,626	—	4,626
機械	48,328	132,000	180,328	14,391	36,500	50,891
電気機械	492	9,900	10,392	406	2,400	2,806
輸送機械	135,139	—	135,139	28,402	—	28,402
計量器	107	—	107	72	—	72
期待工業	135,994	—	135,994	20,388	—	20,388
重化学工業	439,551	659,479	1,099,030	86,279	74,765	161,044
食料	29,721	—	29,721	11,275	—	11,275
繊維	48,129	—	48,129	20,104	—	20,104
衣服	60,669	—	60,667	25,341	—	25,341
木製	4,944	—	4,944	2,707	—	2,707
家具	1,107	—	1,107	886	—	886
パルプ	11,800	—	11,800	5,004	—	5,004
出版	8,710	—	8,710	4,277	—	4,277
ゴム	13,747	—	13,747	5,907	—	5,907
皮革	278	—	278	139	—	139
窯業	7,277	756	8,033	3,934	70	4,004
その他	14,154	—	14,154	8,214	—	8,214
期待工業	12,650	—	12,650	5,535	—	5,535
軽工業計	213,184	756	213,940	93,323	70	93,393
合計	652,735	660,235	1,312,970	179,602	74,835	254,437

〔第17表は124ページ〕

第17表 生産の見通し (86ページ)

年 別 区 分	昭和33年		昭和45年		倍 率	年 率
	生産額	構成比	生産額	構成比		
	百万円		百万円			%
生産部門 総合業	159,078.4	100.0	1,428,510	100.0	8.98	20.0
第1次産 業	21,356.0	13.4	37,703	2.6	1.77	4.8
農林業	20,286.9	12.8	36,396	2.5	1.80	5.0
狩水業	232.4	0.1	557	0	2.40	7.6
漁業	836.7	0.5	750	0.1	0.89	-0.97
第2次産 業	137,722.4	86.6	1,390,807	97.4	10.10	21.1
鉱建業	133.8	0.1	211	0	1.57	3.8
製造業	8,735.6	5.5	77,626	5.4	8.89	19.9
	128,853.0	81.0	1,312,970	92.0	10.19	21.1
(化学工業)	14,770	9.3	199,344	14.0	13.50	23.3
(石油)	265	0.2	169,446	11.9	639.40	71.3
(鉄鋼)	474	0.3	227,955	15.9	480.92	67.3
(鉄金)	3,973	2.5	26,713	1.9	6.73	17.2
(非金属)	501	0.3	13,612	1.0	27.17	31.6
(機械)	6,202	3.9	180,328	12.6	29.08	32.4
(電気機械)	153	0.1	10,392	0.7	67.92	42.5
(輸送用機械)	26,451	16.6	135,139	9.5	5.11	14.6
(計量器)	19	0	107	0	6.29	16.5
(重化学工業期待分)	—	—	135,944	9.5	—	—
重化学工業計	52,806	33.2	1,099,030	77.0	20.81	28.7
(食料品)	18,879	11.9	29,721	2.1	1.57	3.8
(繊維)	26,620	16.9	48,129	3.4	1.81	5.1
(衣服)	15,054	9.5	60,669	4.2	4.03	12.3
(木製品)	1,451	0.9	4,944	0.3	3.41	10.7
(家具)	542	0.3	1,107	0.1	2.04	6.1
(パルプ紙)	2,482	1.6	11,809	0.8	4.75	13.8
(出版)	2,225	1.4	8,710	0.6	3.91	12.1
(ゴム)	2,960	1.9	13,749	1.0	4.64	13.6
(皮革)	27	0	278	0	10.30	22.5
(窯業)	1,319	0.8	8,033	0.6	6.09	16.2
(その他)	4,488	2.8	14,154	1.0	3.15	10.0
(軽工業期待分)	—	—	12,650	0.9	—	—
軽工業計	76,049	47.8	213,940	15.0	2.81	9.0

第19表 生産所得の見通し (86ページ)

年 別 区 分	昭 和 3 3 年		昭 和 4 5 年		倍 率	年 率
	生産所得	構成比	生産所得	構成比		
総 合	85,162.4 ^{百万円}	100.0	409,183.7 ^{百万円}	100.0	4.80	13.9%
第 1 次 産 業	14,308.2	16.8	21,688.7	5.3	1.52	3.5
農 業	13,589.3	16.0	20,815.0	5.1	1.57	3.8
林 業	189.2	0.2	410.0	0.1	2.17	6.6
狩 猟	529.7	0.6	463.7	0.1	0.87	-1.2
水 産 業						
第 2 次 産 業	29,523.9	34.7	188,487.0	46.1	6.38	16.7
鉱 業	68.8	0.1	121.0	0	1.75	4.7
建 設 業	3,159.1	3.7	17,155.0	4.3	5.43	15.1
製 造 業	26,296.0	30.9	171,211.0	41.8	6.51	16.9
第 3 次 産 業	41,330.3	48.5	199,008.0	48.6	4.81	14.0
卸 売 業	14,689.4	17.2	69,233.0	16.9	4.71	13.8
小 売 業	4,451.0	5.2	19,242.0	4.7	4.32	13.2
金 融 業	7,239.9	8.5	36,453.0	8.9	5.04	14.4
運 送 業	11,518.4	13.5	58,597.0	14.3	5.08	14.5
ガ ス 業	3,428.6	4.1	15,483.0	3.8	4.51	13.4
電 気 業						
水 道 業						
サ ー ビ ス						
公 務 其 他						

第20表 就業者1人当り生産所得の見通し (86ページ)

比較区分 産業分類	昭 和 33 年	昭 和 45 年	倍 率	年 率
総 合	206,000 ^円	524,000 ^円	2.54	8.0
第 1 次 産 業	104,000	220,000	2.12	6.4
農 業	101,000	215,000	2.13	6.5
林 業	(102,000)	(219,000)	(2.15)	(6.5)
狩 猟	156,000	258,000	1.65	4.3
水 産 業				
第 2 次 産 業	243,000	648,000	2.67	8.5
鉱 業	382,000	834,000	2.18	6.7
建 設 業	159,000	464,000	2.92	9.3
製 造 業	260,000	674,000	2.59	8.2
第 3 次 産 業	269,000	513,000	1.92	5.6
卸 売 業	233,000	432,000	1.85	5.2
小 売 業	644,000	1,119,000	1.68	4.4
金 融 業	335,000	671,000	2.00	6.0
運 送 業				
ガ ス 業				
電 気 業				
水 道 業				
サ ー ビ ス	241,000	480,000	1.99	5.9
公 務 其 他	217,000	426,000	1.96	5.7

第21表 鉄道料程及び密度 (86ページ)

項 目		岡 山 県	全 国
鉄 道	料 程	456.4 ^{km} (564.3)	20,357 ^{km} (27,877)
	面 積	7,059.93 ^{平方キロ}	369,662 ^{平方キロ}
	人 口	1,670,454 ^人	93,418,501 ^人
鉄道密度	面積 1km ² 当り	64.6 ^m (79.9)	55.1 ^m (75.4)
	人口 1千人 当り	273.3 ^m	217.9 ^m

注：() の中は民鉄を含む数字。

第22表 線別鉄道料程 (87ページ)

線 名	区 間	料 数	備 考
山 宇 姫 芸 伯 津 吉 因 赤	岡 山 野 宇 野 野 野 野 野 野 野	92.4 ^{km}	県境から県境まで
		32.9	
		102.1	県境から県境まで
		13.6	
		87.5	
		58.5	
		20.5	
		24.9	
		24.0	
		(以上国鉄小計)	
片 西 岡 下 倉 井	片 西 大 津 敷	33.8	
		11.4	
		8.1	
		21.0	
		10.1	
		23.5	
(以上私鉄小計)		107.9	
合 計		564.3	

岡山県南広域都市圏における交通計画

第23表 鉄道別運行量 (87ページ)

企業者名	線路名	地区内口	停車場内数	動力の種類	現行運行量						運行可能容量		
					旅客		貨物		計				
					上	下	上	下	上	下			
国鉄	山陽本線(岡山以東)	19.9	4	電	61	61	30	30	—	—	91	91	旅客 8本(上下線共) 旅客 4本(") 旅客 4本(") 旅客 4本(") 貨物 5本(上下線共) 貨物 2本(") 貨物 12本(上下線共) 貨物 6本(") 貨物 4本(")
	山陽本線(以西)	35.0	7	電	61	61	27	26	—	—	88	87	
	宇野線	32.9	14	電	27	27	10	10	—	—	37	37	
	伯備線	15.3	3	気動	14	14	12	12	—	—	26	26	
	津山線	19.7	6	〃	15	15	3	3	—	—	18	18	
	吉備線	20.4	8	〃	17	17	2	2	—	—	19	19	
倉敷市交通局	水島鉄道	10.1	7	気動									貨客上下線共で12本
下津井電鉄		21.0	15	電	23	24	—	—	6	6	29	30	貨客上下線共で12本
西大寺鉄道		11.4	9	気動									
岡山臨港鉄道		8.1	7	〃	14	14	4	4	1	1	19	19	予備として気動車2, 客車1を保有
玉野市	玉野市営電気鉄道	4.7	6	電									

注：36年10月1日現在。

第24表 貨物取扱能力 (87ページ)

駅名	貨物取扱能力(車/日)	貨物取扱実績(車/日)		主要荷役機械					
		34年度	35年度	機種	機能(t)	取扱トン数		使用時間	
						4~1月計	月平均	4~1月計	月平均
岡山(山陽, 宇野, 津山, 吉備, 伯備線)	200	141	139	電動ジブクレーン	3	518	52	28	3
				〃	3	3,447	345	259	26
倉敷(山陽, 伯備線)	30	27	31	橋形ジブクレーン	3	12,546	1,255	787	79
				〃	3	3,879	388	192	19
玉島(山陽線)	20	14	17	電動ジブクレーン	3	4,072	407	264	26
東岡山(")	20	21	16	橋形ジブクレーン	5	35,334	3,533	936	94
				門形ジブクレーン(組立式)	10	9,198	920	453	45
宇野(宇野線)	70	69	64	カンドリ	3	19,419	1,942	868	87
				雑貨テルハ	2	22,747	2,275	778	78
総社(吉備, 伯備線)	15	8	8						

注：荷役機械については36年4月~37年1月の実績。
貨物取扱実績は1車を13トンとして換算。

第25表 国鉄乗降人員の推移 (87ページ)

年 度	33		34
	乗	降	乗
岡 山 (山陽・宇野・津山・吉備・伯備線)	12,170,320 ^人 (8,157,418)	12,061,376 ^人 (8,157,418)	12,607,828 ^人 (8,616,109)
倉 敷 (山陽・伯備線)	3,625,107 (2,492,217)	3,609,067 (2,492,217)	3,735,445 (2,614,292)
玉 島 (山陽線)	1,179,029 (855,838)	1,195,723 (855,838)	1,289,174 (958,503)
東岡山 (山陽線)	498,343 (380,136)	502,763 (380,136)	517,613 (401,762)
宇 野 (宇野線)	1,457,229 (707,700)	1,555,345 (707,700)	1,534,689 (732,938)
総 社 (吉備・伯備線)	809,385 (548,241)	820,753 (548,241)	845,729 (587,902)
東総社 (吉備線)	371,986 (360,437)	481,280 (360,437)	494,224 (386,315)

注：()内は定期乗降客数。

第26表 国鉄貨物取扱実績 (87ページ)

年 度	発 送				主 要 品 目
	33	34	35	平均	
岡 山 (山陽・宇野・津山 吉備・伯備線)	243,078 ^{トン}	259,930 ^{トン}	262,689 ^{トン}	288,566 ^{トン}	麦, 肥料, 機械車両, 紙, パルプ
倉敷 (山陽・伯備線)	50,146	62,106	66,289	59,514	麦, 鉱石類, 機械車両 繊維製品, 金属類
玉島 (山陽線)	25,676	28,403	29,009	27,696	麦, 肥料, 機械車両, 繊維製品
東岡山 (山陽線)	35,899	43,188	40,495	39,861	米, 甘しょ, 馬れいし よ, 鉱石類, 紙, パルプ
宇野 (宇野線)	186,730	213,518	195,856	198,701	塩, 石炭, 鉱石類, 肥料, 工業薬品
総社 (吉備・伯備線)	12,075	19,535	19,135	16,915	果物, 鉱石類, 繊維製 品
東総社 (吉備線)	5,197	4,312	3,341	4,283	麦, パルプ用材

岡山県南広域都市圏における交通計画

降	35		平均	
	乗	降	乗	降
12,653,475 ^人 (8,616,418)	13,167,685 ^人 (8,874,874)	13,066,880 ^人 (8,874,874)	12,648,611 ^人 (8,549,467)	12,593,910 ^人 (8,549,570)
3,733,368 (2,614,292)	4,098,890 (2,805,844)	4,091,944 (2,805,844)	3,819,814 (2,639,118)	3,811,460 (2,639,118)
1,309,569 (958,503)	1,345,845 (1,009,013)	1,372,422 (1,009,013)	1,271,349 (941,118)	1,292,571 (941,118)
522,648 (401,762)	501,195 (397,349)	505,467 (397,349)	505,717 (3,930,082)	510,293 (393,082)
1,617,759 (732,938)	1,804,874 (890,830)	1,846,224 (890,830)	1,598,931 (777,156)	1,673,109 (777,156)
853,972 (587,902)	932,672 (667,925)	938,043 (667,925)	867,595 (601,356)	870,923 (601,356)
493,595 (386,315)	504,459 (404,974)	503,205 (404,974)	456,890 (383,915)	492,693 (383,915)

到				着	主 要 品 目
33	34	35	平均		
355,533 ^{トン}	410,136 ^{トン}	397,292 ^{トン}	387,654 ^{トン}	麦, 魚貝類, 砂利, セメント, 肥料, 工業薬品, 紙, パルプ	
59,146	66,004	82,109	69,086	麦, 木材, 魚貝類, 石炭, 砂利, 肥料, 銑鋼, 工業薬品	
40,420	40,064	46,141	42,208	米, 果物, 魚貝類, 砂利, 肥料, 銑鋼, 機械車両, コークス	
27,426	57,958	35,435	40,273	銑石類, 砂利, セメント, 肥料, 紙, パルプ, 石灰類	
82,412	114,578	108,784	101,925	米, 木材, 銑石類, 砂利, セメント, 肥料, 工業薬品, 金属, 石灰	
18,719	17,057	17,762	17,846	石炭, セメント, 肥料, 繊維製品	
5,260	5,791	6,600	5,917	セメント, 肥料	

第27表 乗降人員——倉敷市交通局水島鉄道 (87ページ)

年度別 駅名	33		34		35		平均	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
倉敷市 球場前 西五井 五爾生	458,061	460,038	456,062	457,808	494,116	493,963	369,413	470,603
	38,033	57,188	35,561	39,999	38,058	43,647	37,217	46,945
	55,646	56,511	54,600	55,126	53,543	54,383	54,596	55,340
	27,214	27,121	26,963	29,634	20,453	23,742	24,877	26,832
水島	226,767	212,283	211,157	204,292	182,183	176,836	206,702	197,804
水島	276,193	268,452	273,295	270,640	337,371	333,077	295,620	290,723
島港		321	163	302	247	323	135	315

注：定期乗降客数を含む。

第28表 貨物取扱実績——倉敷市交通局水島鉄道 (87-88ページ)

年度別 線名及び 駅名	発				送				到				着				
	33	34	35	平均	33	34	35	平均	33	34	35	平均	33	34	35	平均	
倉敷市 球場前 西五井 五爾生	8,882	6,305	6,120	7,102	3,436	3,550	3,505	3,497									
	7,938	8,318	12,481	9,579	21,972	28,205	45,755	32,032									
水島	128,151	164,421	167,874	153,482	87,056	116,762	183,112	128,977									

第31表 乗降人員——岡山臨港鉄道 (88ページ)

年度別 駅名	33		34		35		平均	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
大元	219,369	215,140	237,366	231,759	242,372	235,712	233,036	227,542
	(130,385)	(130,385)	(145,680)	(145,680)	(152,415)	(152,415)	(142,827)	(142,827)
南岡山	70,672	72,901	74,355	79,667	86,222	91,297	77,083	81,288
	(54,300)	(54,300)	(57,720)	(57,720)	(66,915)	(66,915)	(59,645)	(59,645)
岡山港	11,582	15,104	7,534	10,821	9,974	14,374	9,697	13,433
	(6,570)	(6,570)	(3,660)	(3,660)	(5,790)	(5,790)	(5,340)	(5,340)

注：()内は定期乗降客数。

岡山県南広域都市圏における交通計画

第29表 乗降人員——下津井電鉄 (88ページ)

年度 駅名	昭和33年度		昭和34年度		昭和35年度		平均	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
下津井	312,140	186,630	308,515	176,530	316,952	186,422	312,536	183,185
東津井	134,671	142,855	143,801	148,705	146,025	155,821	141,499	149,127
鷲尾	168,593	186,832	169,990	192,959	182,509	198,684	173,697	192,825
阿海	114,765	121,566	115,165	120,165	109,556	115,712	113,162	119,148
阿津	48,285	65,384	47,520	68,955	48,950	72,770	48,252	69,036
備前	92,897	97,124	101,786	103,265	108,761	111,430	101,148	103,940
児島	659,282	610,709	698,550	638,662	742,006	666,478	699,946	638,616
柳井	111,915	116,272	119,837	127,194	130,033	139,255	120,595	127,574
柳井	34,250	53,734	32,560	55,723	29,780	55,866	32,197	55,108
柳井	84,174	92,097	91,152	100,573	89,793	89,793	88,373	94,154
福田	46,853	53,261	41,946	49,399	42,644	49,342	43,814	50,667
林田	89,811	92,291	94,444	98,441	102,487	105,441	95,587	98,724
藤天	26,471	32,654	23,660	29,473	23,740	29,113	24,624	30,413
茶屋	134,476	137,933	127,480	133,192	142,271	148,065	134,742	139,730
茶屋	498,890	568,131	508,457	581,654	325,316	344,591	444,221	498,125

注：定期乗降客数を含む。

第30表 貨物取扱実績——下津井電鉄 (88ページ)

年度 線名及び駅名	発					主 要 品 目	到					主 要 品 目
	33	34	35	平均	33		34	35	平均			
下津井	トン			トン			トン	トン	トン	トン		
東津井	5			2			87	54	46.74	63		
鷲尾							4	3	18.22	8		
阿海							1		0.11	0.3		
阿津							9			3		
備前					学生							
児島	636	トン	トン	547	0.3		1,578	1,864	1,242.15	1,561	繊維	
柳井		437	567.61				27	2	10.65	13	製品	
柳井				0.3			982			327		
柳井								1,660	1,538.51	1,066		
福田	175			58			55	58	70.86	61		
林田		129	135.4	88			45	30	19.62	32		
藤天	126	106	161.58	131			13	6	5.81	8		
茶屋	2,799	3,677		2,159			941	708		550		

第32表 貨物取扱実績——岡山臨港鉄道 (88ページ)

年度	発 送					到 着				
	33	34	35	平均	主要品目	33	34	35	平均	主要品目
大南岡山	93,270 (39,765)	10,776 (59,824)	142,340 (59,615)	115,462 (53,068)	繊維製品	41,892 (91,633)	63,785 (1,100)	69,385 (435,832)	58,354 (113,701)	化粧品
元山港	2,127	3,950	5,364	3,814		1,637	730		1,066	

第33表 乗降人員——玉野市営電鉄 (88ページ)

年度別	昭和33年度		昭和34年度		昭和35年度		平均	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
宇野	157,437 (182,980)	157,437 (182,980)	161,613 (168,391)	161,613 (168,391)	109,553 (162,801)	109,553 (162,801)	142,868 (171,391)	142,868 (171,391)
玉野高校前	47,796 (128,012)	47,796 (128,012)	66,972 (117,864)	66,972 (117,864)	29,859 (119,285)	29,859 (119,285)	48,876 (121,720)	48,876 (121,720)
玉野市役所前	48,619 (28,210)	48,616 (48,210)	82,697 (67,351)	82,697 (67,351)	25,104 (71,555)	25,104 (71,555)	52,139 (55,705)	52,139 (55,705)
藤井海岸	46,313 (72,330)	46,313 (72,330)	86,191 (101,028)	86,191 (101,028)	30,974 (88,261)	30,974 (88,261)	54,493 (87,206)	54,493 (87,206)
玉野保健所前	34,601 (27,480)	34,601 (27,480)	38,498 (23,573)	38,498 (23,573)	23,710 (27,901)	23,710 (27,901)	32,270 (26,318)	32,270 (26,318)
三井造船前	59,034 (38,956)	59,034 (38,956)	37,855 (33,675)	37,855 (33,675)	44,562 (31,149)	44,562 (31,149)	47,150 (54,593)	47,150 (54,593)
玉	127,901 (196,332)	127,901 (196,332)	120,566 (161,654)	120,566 (161,654)	67,832 (157,061)	67,832 (157,061)	105,433 (171,682)	105,433 (171,682)

注：() 内は定期乗降客数。

第34表 貨物取扱実績——玉野市営電鉄 (88ページ)

線名及び駅名	発 送					到 着				
	33	34	35	平均	主要品目	33	34	35	平均	主要品目
玉	54	82	73	70	衣類	155	153	171	159	食品映画用フィルム

岡山県南広域都市圏における交通計画

第35表 発送貨物品目構造 (88-89ページ)

品目	発送トン数	構成比
鉱林産品	872,338	39.3
農産品	259,428	11.7
畜産品	221,661	10.0
水産品	6,541	0.3
化学工業品	669,092	30.1
機械品	8,515	0.4
食料工業品	39,974	1.8
繊維工業品	70,283	3.2
雑工業品	3,552	0.1
計	2,220,979	100.0

第36表 到着貨物品目構造 (89ページ)

品目	到着トン数	構成比
鉱林産品	316,804	30.1
農産品	23,891	2.5
畜産品	170,569	16.2
水産品	2,007	0.2
化学工業品	87,071	8.3
機械品	352,620	33.5
食料工業品	14,408	1.4
繊維工業品	36,495	3.4
雑工業品	46,301	4.4
	802	-
計	1,052,968	100.0

第37表 鉄道整備計画 (89ページ)

路線名	事業主体	事業内容	事業費	摘要
山陽本線	国鉄	岡山-糸崎間電化	2,745,116	昭 35.4~36.10
〃	〃	岡山運転区新設	1,000,000	〃 36~40
〃	〃	岡山駅操作用能力の拡充	2,000,000	〃 39~43
〃	〃	倉敷駅の改良及び貨物設備拡充	345,000	〃 37~39
〃	〃	三石-糸崎間の路線強化	2,785,659	〃 36~40
〃	〃	岡山駅貨物設備改良	630,000	〃 39~43
〃	〃	岡山宇野広場整備	20,000	〃 36~37
宇野線	〃	岡山-宇野間路線強化	264,000	〃 36~43
赤穂線	〃	岡山-米子間車増強	1,533,000	〃 36~40
〃	〃	伊部-岡山間建設	580,000	〃 36.4~38.3
水島鉄道	倉敷市	輸送力増強のための各種施設を整備する	674,200	} 〃 36~40
玉島臨港鉄道	国鉄	山陽本線玉島駅から水島港	131,420	
〃	〃	玉島港区へ臨港鉄道を布設する	45,000	
岡山臨港鉄道	民間	路線延長・強化	1,912,947	
西大寺臨港鉄道	〃	田南地域・西大寺地区への新線建設	600,000	
岡山急行電鉄	〃	岡山-倉敷-玉島間新線建設	2,150,000	
合計			17,416,342	

第38表 岡山県道路現況 (90ページ)

(昭和36年3月末現在)

道路種別	実延長	改良及び舗装進捗率						全 国 (35 3月末)	
		未改良延	改良延長	未改良率	改良済延長	改良率	舗装済延長	舗装率	改良率
1 級 国 道	122,752	36,720	29.9	86,032	70.1	67,280	54.7	56.8	43.8
2 級 国 道	285,038	181,264	63.6	103,774	36.4	52,794	18.5	34.0	17.8
小 計	407,790	217,984	53.5	189,806	46.5	120,074	29.4		
主要地方道	738,579	445,079	60.3	293,550	39.7	85,351	11.6		
一般 県 道	2,726,088	2,445,768	89.7	280,820	10.3	53,277	1.95		
小 計	3,464,667	2,890,297	83.4	574,370	16.6	138,628	4.0	23.5	6.4
合 計	3,872,457	3,108,281	80.3	764,176	19.7	258,702	6.7		

第39表 岡山県民生産所得と自動車台数の推移 (91ページ)

年度		27	28	29	30	31	32	33	34
種別	第1次産	25,419	27,779	26,519	35,272	33,672	34,034	34,903	369,934
	第2次産	100.0	109.3	104.3	138.8	132.5	133.9	137.3	145.3
	第3次産	28,613	36,151	35,559	32,987	42,699	45,257	39,679	50,516
	合計	100.0	126.3	127.8	115.3	149.2	158.2	138.7	176.5
	合計	34,140	40,160	42,441	49,658	53,294	58,710	62,336	72,247
県民生産所得	100.0	117.6	123.4	145.5	156.1	172.0	182.8	211.6	
合計	88,175	104,090	105,519	117,917	123,665	138,001	136,978	159,697	
合計	100.0	118.0	119.7	133.7	147.1	156.5	155.3	181.1	
県内自動車台数	普通トラック	1,892	2,009	2,173	2,213	2,199	2,372	2,530	2,572
	小トラック	100.0	103.2	114.9	117.0	116.2	125.3	133.7	135.9
	乗用車	4,036	5,552	7,190	8,555	9,723	11,328	12,632	13,719
	バス	100.0	135.9	176.0	203.6	238.0	277.2	310.6	335.8
	合計	678	893	1,212	1,420	1,634	1,954	2,333	2,622
	軽自動車	100.0	132.1	178.8	203.4	241.0	233.2	314.0	386.7
	合計	444	517	532	646	633	81.5	887	953
	合計	100.0	116.4	131.1	145.5	156.8	183.6	199.8	214.6
	合計	7,100	8,974	11,157	12,845	14,232	16,469	18,442	19,866
	合計	100.0	126.4	157.1	180.9	200.7	231.9	259.7	279.8
軽自動車	5,837	10,204	12,657	10,135	12,315	14,057	16,893	21,041	

注：上段は実数、下段は指数。資料：『岡山県民所得推計報告書』及び『岡山県下自動車数現況報』。

岡山県南広域都市圏における交通計画

第40表 自動車保有台数 (昭和35年度)
(91ページ)

車 種	台 数	伸び率 ^{35年} ₃₁
普通トラック	2,924	135.9
小型トラック	10,878	135.5
乗用車	3,051	194.8
軽自動車	721	127.6
	20,370	209.8
計	37,944	172.3

第41表 市郡別自動車保有台数伸び率
(91ページ)

市 郡 別	伸び率 ^{35年} ₃₁
岡山市	175.2
山形市	164.2
大寺市	201.7
西条市	162.7
児島市	179.5
倉敷市	185.4
玉野市	182.2
玉島郡	152.0
児島郡	109.5
和気郡	176.8
赤松郡	160.8
浅吉郡	162.0
赤上郡	177.8
備前郡	174.8
備後郡	123.3
計	172.3

[第42表は136-139ページ]

第43表 自動車輸送府県別表 (93ページ)

府県名	項目	発 送		着 到	
		ト ン 数	構 成 比	ト ン 数	構 成 比
三京大兵島岡広山高福	重都阪庫取根山島口知岡 府府県根山島口知岡 府府県根山島口知岡	—	—	1,882	0.12
		1,538	0.09	1,230	0.08
		10,908	0.69	9,118	0.56
		16,964	1.04	3,530	0.22
		1,698	0.10	309	0.02
		—	—	—	—
		1,588,328	97.29	1,588,328	98.00
		10,382	0.64	11,662	0.72
		1,708	0.10	3,494	0.22
		987	0.06	—	—
計	1,632,513	100.00	1,620,775	100.00	

注：運輸省自動車局「自動車輸送統計月報」33年、自動車統計調査の昭和35年4月分である。

第42表 市郡別車種別自動車台数（年度推移）（91ページ）

車 種	年 度						$\frac{35}{31}$
	31年度	32	33	34	35		
岡 山 市	普通トラック	958	1,096	1,207	1,269	1,283	133.9
	小型トラック	2,582	2,969	3,350	3,737	4,118	159.5
	乗用車	925	1,082	1,188	1,381	1,741	188.2
	乗用軽自動車類	275	288	253	259	296	107.6
	計	3,651	3,541	4,799	6,223	7,267	199.0
指 数	100.0	97.8	132.8	171.9	201.5		
西 大 寺 市	普通トラック	88	106	108	119	121	137.5
	小型トラック	412	439	468	497	499	121.1
	乗用車	41	58	66	69	89	217.1
	乗用軽自動車類	32	41	48	51	52	162.5
	計	423	464	587	667	874	206.6
指 数	100.0	109.7	138.8	157.6	206.6		
児 島 市	普通トラック	66	73	109	93	115	174.2
	小型トラック	512	597	690	767	815	159.2
	乗用車	72	88	96	143	182	252.8
	乗用軽自動車類	63	68	70	70	76	120.6
	計	615	648	782	1,034	1,491	242.4
指 数	100.0	105.4	127.2	168.1	242.4		
総 社 市	普通トラック	40	45	49	64	71	177.5
	小型トラック	177	206	214	234	233	131.6
	乗用車	21	30	36	51	46	219.0
	乗用軽自動車類	7	9	15	61	18	257.1
	計	291	302	376	402	504	173.2
指 数	100.0	104.1	129.2	138.1	173.2		

岡山県南広域都市圏における交通計画

(第42表 つづき)

		年 度					
車 種		31年度	32	33	34	35	$\frac{35}{31}$
倉敷市	普通トラック	259	280	318	355	434	167.6
	小型トラック	1,149	1,307	1,417	1,455	1,558	135.6
	乗用車	130	175	194	203	329	253.1
	バス	79	95	65	118	134	169.6
	軽自動車類	1,261	1,454	1,623	1,980	2,712	215.1
	計	2,878	3,311	3,617	4,111	5,167	179.5
	指 数	100.0	115.0	125.7	142.8	179.5	
玉野市	普通トラック	102	112	121	112	121	118.6
	小型トラック	464	507	505	528	568	122.4
	乗用車	91	101	131	126	159	174.7
	バス	29	31	33	33	33	113.8
	軽自動車類	337	429	495	719	1,016	301.5
	計	1,023	1,180	1,285	1,518	1,897	185.4
	指 数	100.0	115.3	125.6	148.4	185.4	
玉島市	普通トラック	75	80	79	97	113	150.7
	小型トラック	409	461	467	518	516	126.2
	乗用車	50	57	73	98	97	194.0
	バス	19	26	29	28	33	173.7
	軽自動車類	361	433	511	647	906	251.0
	計	914	1,057	1,159	1,388	1,665	182.2
	指 数	100.0	115.6	126.8	151.9	182.2	
都窪郡	普通トラック	69	62	65	61	60	87.0
	小型トラック	393	448	453	468	472	120.1
	乗用車	41	50	48	50	71	173.2
	バス	1	1	1	1	1	100.0
	軽自動車類	616	697	810	892	1,098	178.2
	計	1,120	1,258	1,377	1,472	1,702	152.0
	指 数	100.0	112.3	122.9	131.4	152.0	

(第42表 つづき)

車 種		年 度					35 31
		31年度	32	33	34	35	
児 島 市	普通トトラック	53	57	18	40	42	79.2
	小型トトラック	460	404	360	330	271	58.9
	乗用車ス	19	12	28	24	29	152.6
	軽自動車類	1	1	1	—	2	200.0
		400	506	520	594	678	169.5
	計	933	980	927	988	1,022	109.5
	指 数	100.0	105.0	99.4	105.9	109.5	
和 気 郡	普通トトラック	214	242	223	266	284	132.7
	小型トトラック	400	448	500	559	573	143.3
	乗用車ス	72	79	90	108	135	187.5
	軽自動車類	30	31	33	24	36	120.0
		318	371	411	542	800	251.6
	計	1,034	1,171	1,257	1,499	1,828	176.8
	指 数	100.0	113.2	121.6	145.0	176.8	
邑 久 郡	普通トトラック	43	45	42	53	57	132.6
	小型トトラック	193	217	242	251	275	142.5
	乗用車ス	26	32	37	45	41	157.7
	軽自動車類	11	6	7	6	4	36.4
		301	337	367	436	546	181.4
	計	574	637	695	791	923	160.8
	指 数	100.0	111.0	121.1	137.8	160.8	
浅 口 郡	普通トトラック	39	57	52	58	63	161.5
	小型トトラック	355	379	352	367	366	103.1
	乗用車ス	24	26	30	40	40	166.7
	軽自動車類	6	4	9	7	7	116.7
		300	361	425	533	697	232.3
	計	724	827	868	1,005	1,173	162.0
	指 数	100.0	114.2	119.9	138.8	162.0	

岡山県南広域都市圏における交通計画

(第42表 つづき)

車 種	年 度						
	31年度	32	33	34	35	35 31	
吉 備 郡	普通乗用軽自動車類	50 223 15 11 331	50 249 19 9 393	44 267 25 11 476	46 255 29 14 584	51 265 38 18 748	102.0 118.8 253.3 163.6 226.0
	計	630	719	823	928	1,120	177.8
	指 数	100.0	114.1	130.6	147.3	177.8	
赤 磐 郡	普通乗用軽自動車類	84 252 38 1 388	86 274 43 2 436	83 308 45 2 508	88 338 47 2 660	100 327 51 2 854	119.0 129.8 134.2 200.0 220.1
	計	763	841	946	1,135	1,334	174.8
	指 数	100.0	110.2	124.0	148.8	174.8	
上 道 路	普通乗用軽自動車類	12 50 1 — 117	16 54 6 3 121	12 46 8 6 132	13 45 7 9 152	9 22 3 9 179	75.0 44.0 300.0 900.0 153.0
	計	180	200	204	226	222	123.3
	指 数	100.0	111.1	113.3	125.6	123.3	
合 計	普通乗用軽自動車類	2,152 8,031 1,566 565 9,710	2,406 8,957 1,858 615 10,493	2,530 9,639 2,095 583 12,822	2,734 10,349 2,421 683 16,065	2,924 10,878 3,051 721 20,370	135.9 135.5 194.8 127.6 209.8
	計	22,024	24,331	27,669	32,252	37,944	172.3
	指 数	100.0	110.5	125.6	146.4	172.3	

第44表 平均日交通量の推移(2号線：白石)(94ページ) (指数は5,000台を100.0とした)

年 月	32		33		34		35		36	
	実数	指数	実数	指数	実数	指数	実数	指数	実数	指数
1	—	—	3,949	79.0	5,013	100.3	6,330	126.6	6,090	121.8
2	—	—	—	—	5,122	102.4	6,460	129.2	8,894	177.9
3	—	—	5,637	112.7	5,013	100.3	5,666	113.3	8,292	165.8
4	5,402	108.0	5,891	117.8	—	—	6,309	126.2	7,670	153.4
5	4,726	94.5	4,488	89.8	6,174	123.5	7,559	151.2	7,444	148.9
6	4,444	88.9	5,032	100.6	5,755	115.1	6,569	131.4	6,875	137.5
7	4,717	94.3	5,069	101.4	6,047	120.9	7,675	153.5	9,451	189.0
8	4,870	97.4	5,039	100.8	—	—	7,402	148.0	10,618	212.4
9	5,752	115.0	5,836	116.7	—	—	8,717	174.3	8,719	174.4
10	4,409	88.2	5,429	108.6	—	—	7,246	144.9	7,219	144.4
11	5,497	109.9	4,734	94.7	—	—	7,430	148.6	8,381	167.6
12	5,938	118.8	4,762	95.2	7,551	151.0	7,005	140.1	8,827	176.5
月平均	5,084	101.7	5,079	101.6	5,811	116.2	7,031	140.6	8,207	152.1

注：常時観測交通量データによる。

第45表 各路線交通量構成率 (94ページ)

地点 番号	路 線 名	観 測 地 点	構成率
1	1級国道 2号線	備前町香登本植松	8.6
2	〃 〃	吉備町下撫川486の2	19.4
3	〃 〃	玉島市上成1,227	11.5
4	〃 〃	金光町大谷東4号地	7.6
5	〃 30号線	興除村中疇	2.6
6	〃 新30号線	藤田村錦501	3.5
7	〃 30号線	玉野市用吉1,657	4.4
8	2級国道 179号線	津高町大字柏谷	4.3
9	〃 180号線	高松町大字原古才25	4.0
10	〃 〃	総社市安栗663	1.0
11	主要地方道岡山、西大寺線	西大寺市益野字外六畝田191	6.3
12	〃 岡山、美作線	山陽町河本	1.8
13	〃 倉敷、総社線	清音村古地66	4.4
14	〃 倉敷、井原線	真備地大字妹3,193	1.3
15	一般県道水島港線	倉敷市連島110の40	10.1
16	主要地方道倉敷、藤戸線	倉敷市矢城659の4	3.6
17	一般県道倉敷、妹尾線	妹尾町砂場	1.6
18	〃 味野、呼松、倉敷線	児島市塩生1,948の1	1.6
19	主要地方道玉野、児島線	玉野市渋川858	2.4

注：構成率は捕捉交通量総量に対する比率である。

岡山県南広域都市圏における交通計画

第47表 起終点ブロック表 (94ページ)

番 号	市・町・村 名	番 号	市・町・村 名
1	鴨方・金光町	16	瀬戸・上道町
2	玉島市	17	西大寺市
3	船穂・真備町	18	邑久・牛窓町
4	総社市	19	東児町・岡山市児島半島
5	清音・山手村	20	笠岡市
6	倉敷市	21	長船・備前・三石・日生町
7	児島市	22	広島県
8	玉野市	23	阪神地区
9	興余・藤田村	24	山口県以西
10	妹尾・茶屋・早島町	25	阪神地区以东
11	庄村・吉備町	26	県道井原・福山線方面
12	足守・一宮町	27	国道岡山・松江線方面
13	御津・津高町	28	県道国道岡山・勝山鳥取線方面
14	岡山市	29	県道岡山・美作線方面
15	山陽町	30	四国方面

第48表 起終点交通量調査——捕捉交通量 (94ページ)

地 域	台 数	構 成 率
広域都市圏内	16,146	72.7%
広域都市圏内対圏外	4,758	21.4%
通過交通量	1,313	5.9%
計	22,217	100.0%

第49表 起終点交通量調査——車種構成 (94ページ)

車 種	台 数	構 成 率
普通型	4,612	20.8%
トクト	8,497	38.2%
特殊用	412	1.9%
乗用車	3,669	16.5%
軽自動車	1,606	7.2%
自動	3,421	15.4%
計	22,217	100.0%

[第46表は142-143ページ]

第46表 車種別実測交通量 (94ページ)

地点	年 月 車 種	35								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
大東(二号線)	普通トラック				合	288	335	357	258	422
	小型トラック				351	302	290	319	266	312
	乗用車				79	81	77	86	80	92
	乗用自動車				31	47	25	29	28	29
	軽自動車				289	293	226	271	270	297
	計				1,043	1,011	953	1,062	902	1,152
白石(二号線)	普通トラック	合	663	703	613	636	671	585	487	802
	小型トラック	1,123	1,403	1,695	1,797	1,584	1,561	1,560	1,700	1,763
	乗用車	374	377	444	529	579	636	636	639	610
	乗用自動車	186	204	248	328	311	208	250	245	215
	軽自動車	1,189	1,205	1,516	1,646	1,882	2,090	2,177	2,328	2,273
	計	3,355	3,852	4,606	4,913	4,992	5,166	5,208	5,399	5,663
玉島(二号線)	普通トラック	369	383	387	410	361	349	366	381	481
	小型トラック	941	959	1,030	1,040	845	781	623	807	786
	乗用車	202	213	183	255	251	266	226	308	265
	乗用自動車	88	86	97	164	170	89	104	121	91
	軽自動車	1,132	1,171	1,257	1,344	1,350	1,299	1,505	1,708	1,619
	計	2,732	2,812	2,954	3,213	2,977	2,784	2,824	3,325	3,242
大元(三十号線)	普通トラック	452	560	574	472	326	334	517	446	414
	小型トラック	431	509	532	825	537	592	363	448	512
	乗用車	473	480	285	272	281	213	270	368	328
	乗用自動車	181	178	171	194	199	196	171	187	187
	軽自動車	779	826	901	964	1,078	990	992	1,057	1,067
	計	2,316	2,553	2,463	2,727	2,421	2,325	2,313	2,506	2,508

注：月2回，実測交通量資料による。

岡山県南広域都市圏における交通計画

(12時間)

10	11	12	36 i	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
285	393	457	431	520	539	514	473	453	526	543	609	674	728	745
308	329	389	384	455	472	440	461	417	426	459	539	579	577	707
110	127	108	125	119	143	253	194	156	183	261	195	260	306	274
59	44	27	26	28	44	67	79	34	36	45	39	51	56	37
322	351	323	291	289	441	445	472	492	511	585	611	644	588	530
1,084	1,244	1,304	1,257	1,411	1,639	1,719	1,679	1,552	1,682	1,893	1,993	2,208	2,255	2,293
660	744	913	730	847	663	739	1,086	949	973	914	962	1,002	1,023	1,017
1,510	1,877	1,879	1,733	2,088	1,689	1,776	2,121	1,936	1,993	2,139	2,277	2,310	2,333	2,576
698	746	751	793	892	918	1,113	1,012	961	952	1,172	1,051	1,070	1,266	1,145
285	268	217	224	229	294	381	283	217	281	248	245	281	280	235
2,226	2,344	2,164	1,842	2,038	2,023	2,196	2,593	2,663	2,880	3,019	2,984	2,895	2,491	2,387
5,379	5,979	5,924	5,322	6,094	5,587	6,205	7,095	6,726	7,079	7,492	7,519	7,558	7,393	7,360
683	426	601	459	505	487	438	564	528	541	542	538	602	670	763
763	792	1,129	860	949	944	890	958	896	884	890	1,034	949	1,236	1,416
248	224	224	319	245	313	280	265	256	227	335	331	357	371	450
123	125	106	135	103	110	179	196	102	96	117	99	138	108	91
1,589	1,512	1,586	1,364	1,318	1,555	1,499	1,939	1,494	1,752	1,968	1,904	1,962	1,899	1,763
3,406	3,079	3,646	3,137	3,120	3,409	3,286	3,922	3,276	3,500	3,852	3,906	4,010	4,284	4,483
328	529	575	416	418	625	473	459	370	415	396	488	656	592	612
458	611	700	628	890	863	930	731	615	561	538	742	692	738	738
350	397	410	545	552	502	524	416	361	397	470	405	476	542	625
200	195	196	227	231	195	224	225	191	202	200	190	199	211	197
1,284	1,171	1,150	875	887	1,188	1,290	1,354	1,137	1,330	1,345	1,604	1,769	1,406	1,392
2,620	2,903	3,031	2,691	2,978	3,373	3,441	3,185	2,674	2,905	2,949	3,429	3,792	3,489	3,564

第50表 総合斜傾表——昭和36年交通量(全車種)(台/日)
(94ページ)

	1																		
1	2	2																	
2	339	101	3																
3	10	66		4															
4	9	18		7	5														
5		1	1	1	2	6													
6	140	796	515	364	57	1925	7												
7	4	44	15	18	3	497	37	8											
8	7	36	15	18	3	215	429	192	9										
9	1	9	4	8		141	28	131	108	10									
10	2	22	11	11	1	119	23	31	68	120	11								
11	1	5	5	8	5	87	3		4	9	71	12							
12	3	12	4	49		35	6	3	1	4	11	42	13						
13		2		4		51		1	2	1	5	2	35	14					
14	120	521	86	381	15	2882	708	600	190	256	184	271	584	26	15				
15		2				3			1			1	2	99	5	16			
16				3		8		2		2			4	50	2				17
17	10	40		1		63	4	7		6	3	6	9	1283	1	6	64		
18				2	2	13	5	5		8	1	5		335		1	1		
19		1				3	1	1	4					48					2
20	2	108	3	9	1	58	11	20	2	3	1	3		163		1	4		
21		2		9		17	4	1	1	1	8	5	4	502	4	55	44		
22	1	64	4	3		169	25	10	2	8	2	3	6	308		3	10		
23	5	31		16		149	58	36	4	6	3	7	6	343	4	7	33		
24		1				13	4	2			2			25			4		
25		4		2		42	20	5	1	2		1		55			2		
26	7	36	30	11	4	82	13	9	1	3	2	4		204					1
27	13	26	1	79	3	86	18	10		6	3	11	3	348		1	6		
28		11		8	4	58	8	14		1	2	5	5	549		1	9		
29	1			2	2	7	4	7		1	1	1	5	356	3	1	7		
30		1				16	1						1	21			1		
計	677	1960	694	1014	102	6739	1410	1087	389	437	299	367	664	4713	19	76	188		

第51表 道路整備計画 (95ページ)

路線種別	路線名	工種別	事業主体	事	
				36年度	
				幅員×延長	事業費
2級国道	岡山, 鳥取 岡山, 山松江	改良	県	$7.5 \times 1,305^m$	52,800 ^{千円}
				$7.5 \sim 9.0 \times 1,062$	30,900
	(小計)			(2,367)	(83,700)
主要地方道	玉野, 児島 岡山, 敷山, 西大寺 倉敷, 藤高	改良	県	6.5×368.1	47,790
				7.5×423.2	20,490
				7.5×279.8	15,600
				$6.5 \times 1,034.2$	18,480
				$6.5 \times 1,927.8$	27,000
	(小計)			(4,554.6)	(152,250)
一般地方道	玉島, 西大寺, 笠岡 味野, 呼松, 倉敷 和気, 瀬戸, 瀬尾山 瀬戸, 瀬田, 戸井 西大寺, 瀬戸, 井崎 小串港, 龜島, 爪崎 西福江, 和加茂, 川高 田中, 倉敷	改良	県	$6.5 \times 1,100.0$	24,000
				7.5×860.2	14,730
				$5.5 \sim 6.5 \times 889.0$	12,000
	(小計)			(2,849.2)	(50,730)
主要地方道	岡山, 児島 倉敷, 総社	踏切除却	県		
	(小計)				
主要地方道	西大寺, 岡山 玉野, 児島 岡山	二次改良	県		
	(小計)				
	秀天, 児島	有料道路	公団		
	(小計)				
合	計			9,770.8	286,680

岡山県南広域都市圏における交通計画

業		費		備 考
5 年 計 画		10 年 計 画		
幅員 × 延長	事業費	幅員 × 延長	事業費	
$7.5 \sim 9.0 \times 4, 241.2^m$	294,100 ^{千円}	$7.5 \sim 9.0 \times 4, 241.2^m$	294,100 ^{千円}	
$7.5 \sim 9.0 \times 6, 918.8$	251,700	$7.5 \sim 16.0 \times 6, 918.8$	361,700	
(11,160.0)	(545,800)	(14,160.0)	(655,800)	
$6.5 \sim 11.0 \times 3, 969.0$	180,000	$6.5 \sim 11.0 \times 6, 895.0$	318,000	一般県道については、10年計画なし
$7.5 \sim 11.0 \times 3, 100.0$	135,000	$6.5 \sim 11.0 \times 8, 029.0$	300,000	
$7.5 \times 2, 233.0$	99,000	$7.5 \times 2, 233.0$	99,000	
$6.5 \sim 19.5 \times 6, 100.0$	150,000	$6.5 \sim 19.5 \times 6, 100.0$	150,000	
$6.5 \times 2, 167.0$	48,000	$6.5 \sim 11.0 \times 3, 455.0$	75,000	
7.5×430.0	18,000	$7.5 \times 6, 985.0$	168,000	
6.5×540.0	27,000	$6.5 \times 6, 690.0$	129,000	
(18,539.0)	(657,000)	(40,397.0)	(1,239,000)	
$6.5 \sim 7.5 \times 2, 313.0$	90,000			
$7.5 \times 5, 500.0$	72,000			
$6.5 \times 1, 855.0$	45,000			
$6.5 \times 1, 500.0$	30,000			
7.5×500.0	39,000			
$6.5 \times 3, 300.0$	72,000			
$6.5 \times 1, 240.0$	30,000			
$9.0 \times 2, 300.0$	42,000			
$6.5 \times 1, 500.0$	30,000			
$6.5 \times 2, 800.0$	48,000			
(22,808.0)	(498,000)			
11.0×900.0	114,000			
13.0×400.0	150,000			
(1,300.0)	(264,000)			
		$19.5 \times 8, 900.0$	405,000	10年計画なし
		$13.0 \times 5, 100.0$	342,000	
		$11.0 \sim 19.5 \times 12, 299.0$	486,000	
		(26,299.0)	(1,233,000)	
$9.0 \times 8, 000.0$	900,000			
(8,000.0)	(900,000)			
61,807.0	2,864,800	80,856.0	3,127,800	

第52表 道路舗装計画 (95ページ)

路線種別	路線名	工種別	事業主体	事	
				36年度	
				幅員×延長	事業費
2級国道	岡山, 鳥取	舗装	岡山県	7.5~1.27 ^m ×2,180 ^m	21,169,000 ^円
”	岡山, 松江	”	”	6.3~7.5×1,675.5	21,290,000
(小計)	2路線			(3,855.5)	(42,459,000)
主要地方道	岡山, 児島	”	”	6.0~14.3×2,937.1	35,523,000
”	倉敷, 藤戸	”	”	6.5×2,210	30,000,000
”	玉野, 児島	”	”	6.5~8.5×545	5,760,000
”	倉敷, 総社	”	”	6.5~11.0×302	2,961,000
”	倉敷, 井原	”	”	6.0~6.5×265	3,000,000
”	岡山, 美作	”	”	6.5~10.8×1,757	24,054,000
”	西大寺, 牛窓	”	”	6.1~8.6×773.5	8,496,000
(小計)	7路線			(8,789.6)	(109,794,000)
一般地方道	倉敷, 妹尾	”	”	5.7×303	3,984,000
”	味野, 呼松, 倉敷	”	”	10.0×575	9,927,000
”	福江, 亀島, 爪崎	”	”		
”	水島港	”	”	9.0×1,615	20,130,000
”	藤戸, 連島	”	”	6.5×550.3	5,907,000
”	白尾, 藤戸	”	”		
”	岡山港	”	”	9.0×385	4,812,000
”	玉島港	”	”		
”	玉島, 西大寺, 笠岡	”	”		
”	浦安, 豊成	”	”		
(小計)	10路線			(3,428.3)	(44,760,000)
合計	19路線			16,073.4	197,013,000

岡山県南広域都市圏における交通計画

業		費		備 考	
5 ケ 年 計 画		1 0 ケ 年 計 画			
幅員×延長	事 業 費	幅員×延長	事 業 費		
7.5~9.0 ^m ×7.0 ^m	73,800,000 ^円	7.5~9.0 ^m ×7.0 ^m	73,800,000 ^円	5ケ年計画の内2次舗装 L=700,W=6.3, C=9,000,000 10ケ年計画の内2次舗装 L=2,694,W=50~10.0, C=28,000,000	
6.3~9.0×8,700	104,000,000	5.0~9.3×11,394	132,000,000		
(15,761)	(177,800,000)	(18,455)	(205,800,000)		
6.0~7.5×17,342	185,100,000	6.0~7.5×17,342	185,100,000		
6.0~9.0×6,500	79,500,000	6.0~9.0×6,500	79,500,000		
6.0~7.5×5,493	62,400,000	6.0~11.0×6,218	75,400,000		
6.5~7.5×7,765	77,700,000	6.5~7.5×7,765	77,700,000		
6.5×1,665	17,000,000	6.5×3,465	35,400,000		
6.5~7.4×7,080	76,800,000	6.5~7.4×10,180	105,600,000		5ケ年計画の内2次舗装 L=1,580,W=7.4~7.6, C=25,700,000
5.5~6.5×3,950	34,700,000	5.5~6.5×10,750	101,100,000		
(49,795)	(533,200,000)	(62,220)	(659,800,000)		
5.5×780	7,200,000	5.5×7,400	69,600,090		
7.5~10.0×7,345	92,000,000	7.5~10.0×15,545	193,500,000		
5.5~9.0×3,400	39,100,000	5.5~9.0×5,600	71,200,000		
9.0×1,615	20,100,000	9.0×1,615	20,100,000		
5.5×500	4,100,000	5.5×500	4,100,000		
5.5×1,950	18,800,000	5.5×1,950	18,800,000		
9.0×1,500	20,500,000	9.0×2,600	35,600,000		
5.5~6.5×1,000	9,700,000	5.5~6.5×1,000	9,700,000		
6.5×1,000	9,900,000	6.5×1,700	16,900,000		
7.0×2,100	22,300,000	7.5×3,700	42,200,000		
(21,190)	(243,700,000)	(41,610)	(481,700,000)		
86,746	945,700,000	122,285	1347,300,000		

第53表 橋梁整備計画 (95ページ)

路線種別	路線名	工種別	事業主体	事	
				36年度	
				幅員×延長	事業費
2級国道	岡山, 松江	橋梁	県	8.0×98.0	18, (8)
"	"	"	"		
"	"	"	"		
"	"	"	"		
"	岡山, 鳥取	"	"		
"	"	"	"		
(小計)	8 橋			(98.0)	(18, 080)
主要地方道	岡山, 美作	橋梁	県	20.5×15.0	13, 620
"	西大寺, 牛窓	"	"		
"	玉野, 児島	"	"	8.5×36.5	12, 720
"	倉敷, 藤戸	"	"		
(小計)	5 橋			(51.5)	(26, 340)
一般地方道	坂根, 西大寺	"	県	6.0×412.0	33, 411
"	玉島, 西大寺	"	"		
"	味野, 呼松	"	"		
"	福浦, 江爪	"	"		
"	堀越, 法界院	"	"		
"	原, 原尾	"	"		
"	槌ヶ原, 玉谷	"	"		
"	上	"	"		
"	"	"	"		
"	島吉, 岡山	"	"		
"	"	"	"		
"	川入, 厳井	"	"		
"	九幡港, 西大寺	"	"		
"	"	"	"		
"	飯井, 宍甘	"	"		
"	"	"	"		
"	牛窓, 本久西大寺	"	"		
"	瀬戸宿, 岡山	"	"		

岡山県南大城都市圏における交通計画

業		費		備	考
5ヶ年計画		10ヶ年計画			
幅員×延長	事業費	幅員×延長	事業費		
	千円		千円		
8.0 ^m ×30.0 ^m	10,500			桜瀬	橋橋橋橋橋
8.0×49.1	17,000			井井坂	橋橋橋橋橋
115×65.0	33,000			石	橋橋橋橋橋
8.0×50.0	18,000			上下大	橋橋橋橋橋
8.0×14.0	4,900			正南	橋橋橋
14.0×87.0	60,000	9.5 ^m ×84.0 ^m	37,000	方	橋橋橋
(297.1)	(143,400)	(84.0)	(37,000)	満	
				渡	
7.0×40.0	11,200			寺線	橋橋橋
7.0×28.0	10,000			和	橋橋橋
8.2×24.0	8,800			市	橋橋橋
(92.0)	(30,000)			崎	橋橋橋
				正	橋橋橋
8.5×50.0	39,000			網	橋橋橋
8.0×40.0	17,000			大	橋橋橋
6.5×20.0	7,200			下	橋橋橋
8.5×19.0	6,900			神	橋橋橋
				大	橋橋橋
6.0×288.0	165,000	8.0×18.0	7,200	盛	橋橋橋
		6.0×15.0	4,500	雄	橋橋橋
		6.0×19.0	6,000	昭	橋橋橋
		6.0×25.0	7,500	呼	橋橋橋
		6.0×23.0	6,500	嘉	橋橋橋
		6.0×17.0	5,200	浦	橋橋橋
		6.0×51.0	16,000	安	橋橋橋
		6.0×55.0	16,000	大	橋橋橋
6.0×52.0	22,100			号	橋橋橋
		6.0×20.0	6,000	4	橋橋橋
		6.0×15.0	5,000	原	橋橋橋
		6.0×16.0	80,000	帥	橋橋橋
7.0×30.0	11,400			原	橋橋橋
6.0×51.0	20,400			ノ	橋橋橋
				瀬	橋橋橋
				高	橋橋橋
				新	橋橋橋
				首	橋橋橋
				北	橋橋橋
				砂	橋橋橋
				立	橋橋橋
				川	橋橋橋
				尼	橋橋橋
				田	橋橋橋
				川	橋橋橋
				前	橋橋橋
				上	橋橋橋
				戸	橋橋橋

(第53表 つづき)

路線種別	路 線 名	工種別	事業主体	事	
				3 6 年 度	
				幅員×延長	事業費
一般地方道	妹 尾, 吉 備	橋 梁	県		
〃	〃 〃 〃	〃	〃		
〃	早 島, 吉 備	〃	〃		
〃	田 中, 倉 敷	〃	〃		
〃	福 渡, 足 守	〃	〃		
〃	西 方, 総 社	〃	〃		
〃	〃 〃 〃	〃	〃		
〃	白 尾, 藤 戸	〃	〃		
〃	三 和, 日 近	〃	〃		
〃	大 鳥 居, 松 島	〃	〃		
〃	東阿曾, 総 社	〃	〃		
〃	安栗, 真 備	〃	〃		
〃	下原, 船 穂	〃	〃		
〃	大曲, 船 穂	〃	〃		
〃	南山, 田 玉	〃	〃		
〃	吉妹, 川 楨	〃	〃		
〃	福尾, 久 足	〃	〃		
〃	野渡, 長 一	〃	〃		
〃	字々, 口 垣	〃	〃		
〃	〃 〃 〃	〃	〃		
〃	〃 〃 〃	〃	〃		
〃	掛 畑, 〃 虎	〃	〃		
〃	勝 尾, 字 倉	〃	〃		
(小 計)	4 3 橋			(412.0)	(33,411)
合 計	5 6 橋			551.5	77,831
総 合 計	5 6 橋				

岡山県南広域都市圏における交通計画

— 153 —

業 費		備 考			
5 ケ 年 計 画		10 ケ 年 計 画			
幅員×延長	事 業 費	幅員×延長	事 業 費		
$6.0^m \times 20.0^{10}$	千円 5,400			入 江 小	橋
6.0×68.0	27,000			入 江 小	橋
		$6.0^m \times 40.0^m$	千円 12,000	大 赤 日	橋
		6.0×31.0	10,000	大 赤 日	橋
		6.0×21.0	6,000	大 赤 日	橋
		6.0×37.0	11,000	大 赤 日	橋
7.0×20.0	4,800	6.0×18.0	5,400	大 赤 日	橋
6.0×60.0	27,800	6.0×20.0	6,000	大 赤 日	橋
6.0×60.0	23,100	6.0×20.0	6,000	大 赤 日	橋
6.0×45.0	17,400			大 赤 日	橋
6.0×40.0	14,000	6.0×76.0	32,000	大 赤 日	橋
		6.0×32.0	10,000	大 赤 日	橋
		6.0×78.0	33,000	大 赤 日	橋
		6.0×74.0	32,000	大 赤 日	橋
		6.0×92.6	40,000	大 赤 日	橋
		6.0×21.0	6,300	大 赤 日	橋
		6.0×18.0	5,400	大 赤 日	橋
		6.0×48.0	16,000	大 赤 日	橋
		6.0×104.0	44,000	大 赤 日	橋
(863.0)	(408,500)	(1,156.6)	(435,600)	大 赤 日	橋
1,252.1	581,900	1,240.6	472,600	大 赤 日	橋
		3,044.2	1,132,331	大 赤 日	橋

第54表 海上旅客人員 (95ページ)

(昭和36年度)

港		湾		計	乗込人員	上陸人員
合	計	{	計	7,411,764	3,665,366	3,746,398
				港内	2,664,116	1,311,289
宇	野	{	計	5,038,396	2,501,783	2,536,613
				港内	290,748	147,706
玉	小	片	笠	17,100	8,370	8,730
				島	57,199	29,474
下	岡	日	琴	291,758	143,919	147,839
				味	48,695	23,701
鶴	水	西	神	541,854	274,360	267,494
				津	280,000	134,650
大	島	寺	外	587,273	278,616	308,657
				野	178,591	88,539
計	計	{	計	21,399	10,891	10,508
				野	10,800	6,000
大	島	寺	外	29,562	15,819	13,743
				野	20,600	10,590
計	計	{	計	19,165	9,304	9,861
				野	269,372	129,350

第55表 海上貨物移出入数量 (95ページ)

(昭和36年度)

港		湾		移 出	移 入	計
宇	野	{	計	1,849,320	2,225,920	4,075,240
				港内	696,316	894,108
玉	小	片	笠	1,153,004	1,331,812	2,484,816
				島	260,447	416,619
下	岡	日	琴	201,206	193,366	394,572
				味	26,461	6,560
鶴	水	西	神	991,849	1,076,234	2,068,083
				津	88,256	100,049
大	島	寺	外	16,335	21,243	37,578
				野	279,154	784,629
計	計	{	計	81,166	80,896	162,062
				野	66,615	127,865
大	島	寺	外	202,087	249,469	451,556
				野	41,947	82,892
計	計	{	計	382,322	918,165	1,300,487
				野	689,520	189,474
計	計	{	計	421,676	225,708	647,384
				野	7,447,681	8,925,009

岡山県南広域都市圏における交通計画

— 155 —

第58表 国民及び県民所得と旅客輸送量の推移 (97ページ)

年度	国民所得		県民所得		鉄道旅客輸送		自動車旅客輸送	
	実数	増加率	実数	増加率	実数	増加率	実数	増加率
	10億円		億円		千人		千人	
28年	5,759	85.4	1,041	88.3	73,657	96.8	44,414	76.3
29年	6,051	89.8	1,055	89.5	74,717	98.2	51,543	88.0
30年	6,739	100.0	1,179	100.0	76,054	100.0	58,239	100.5
31年	7,607	112.9	1,297	110.0	80,649	106.0	66,999	115.0
32年	8,258	122.5	1,380	117.0	82,621	108.6	73,269	125.8
33年	8,539	126.7	1,370	116.2	85,017	111.8	76,229	130.9
34年	10,030	148.8	1,597	135.5	89,677	117.9	82,705	142.0

第59表 国民所得及び県民所得と貨物輸送量の推移 (97ページ)

年度	国民所得		県民所得		鉄道貨物輸送		自動車貨物輸送	
	実数	増加率	実数	増加率	実数	増加率	実数	増加率
	10億円		億円		千トン		千トン	
28年	5,759	85.4	1,041	88.3	15,711	97.5		
29年	6,051	89.8	1,055	89.5	15,439	95.8	4,695	98.2
30年	6,739	100.0	1,179	100.0	16,121	100.0	4,782	100.0
31年	7,607	112.9	1,297	110.0	17,314	107.4	6,827	148.2
32年	8,258	122.5	1,380	117.0	17,282	107.2	7,444	155.7
33年	8,539	126.7	1,370	116.2	15,827	98.2	8,659	181.1
34年	10,030	148.8	1,597	135.5	17,326	107.5	10,728	224.3

注：国民所得は国民所得白書34年度版による（国内国民所得）。

県民所得は岡山県統計課の36年現在の改訂資料による（県内生産所得）。

鉄道旅客及び貨物輸送量は岡山鉄道管理局各資料による。

自動車旅客及び貨物輸送量は広島陸運局各資料による。

〔第56, 57表は156-157ページ〕

第56表 県内貨物輸送概況 (96ページ)

年次		3 2 年 度			3 3
		発 送	到 着	計	発 送
輸送区分					
陸	○鉄 道 国 鉄	2,857,489 2,428,345 429,144	1,893,271 1,510,735 382,536	4,750,760 3,939,080 811,680	2,738,682 2,246,210 492,472
	○自 動 車 営 業 家			7,161,440 2,690,154 4,471,286	
海 上	○船 舶 内 外 貨	3,821,151 3,813,348 7,803	4,049,357 4,019,215 30,142	7,870,508 7,832,563 37,945	5,004,532 5,001,697 2,835
	合 計			19,782,708	

第57表 水島工業地帯業種別出入貨物の輸送区分、自動車輸送方向別推定 (97ページ)

業 種	面 積	従 業 員	従 業	坪 当	出 入
		当面積	員 数	貨物量	貨物量
窯 土 石	千坪	坪人	人	トン坪	千トン/年
油 業 製	5.6	80	70	20.0	112
石 精 化	855	300	2,850	40.0	34,200
油 油 学	1,750	200	8,975	6.0	10,500
化 学 関	300	150	2,000	8.0	2,400
鉄 油 化 学 関	3,428	200	17,140	16.0	54,848
鉄 鋼 関	245	50	4,900	14.0	3,430
機 械 関	2,400	100	24,000	2.0	4,800
機 械 電 関	1,000	80	12,500	2.0	2,000
重 電 関	750	50	1,500	1.6	1,200
重 電 関	45	50	900	1.4	64
合 同 比 率 (%)	11,287.6		74,835		113,554 100

岡山県南広域都市圏における交通計画

年 度		3 4 年 度		
到 着	計	発 送	到 着	計
1,714,738 1,415,105 299,633	4,453,420 3,661,315 792,105	3,038,798 2,533,465 505,333	1,968,353 1,593,955 374,398	5,007,151 4,127,420 879,731
	8,471,892 2,887,429 5,584,463			9,980,979 3,774,573 6,206,406
5,048,128 4,938,988 109,140	10,052,660 9,940,685 111,975	4,894,728 4,893,526 1,202	5,362,438 5,256,482 105,956	10,257,166 10,150,008 107,158
	22,977,972			25,245,296

輸 送 方 式			方 向 別				
			圏 域 内			圏 域 外	
道 路	鉄 道	海 運	東	西	北	東	西
千トン/年 40	千トン/年 40	千トン/年 32	千トン/年 8	千トン/年 12	千トン/年 16	千トン/年 2	千トン/年 2
5,140	1,700	27,360	1,024	1,556	2,048	308	204
3,140	2,100	5,260	628	942	1,256	188	126
960	720	720	192	288	384	58	38
8,200	5,480	41,200	1,640	2,460	3,280	492	328
1,372	686	1,372	274	412	548	83	55
1,440	960	2,400	288	432	576	86	58
1,200	400	400	240	360	480	72	48
240	360	600	48	72	96	14	10
38	13	13	8	11	15	2	2
21,770	12,427	79,357	4,350	6,535	8,709	1,305	871
19	11	70	20	30	40	6	4

第60表 岡山～玉島間急行電鉄建設費概算 (延長29.2km 内複線21km) (99-100ページ)

費 目	単 位	数 量	金 額	摘 要
測量及び監督費	km	29.20	67,160,750	230万円/km
用地費	a	2,950	885,000,000	300万円/a
土工費	m ³	481,100	336,770,000	700円/m ³ 石積工を含む
橋梁費	m	1,430	572,000,000	40万円/m
トンネル費	m	520	208,000,000	40万円/m
軌道費	m	52,600	420,800,000	8000円/m
停車場費	ヶ所	12	36,000,000	300万円/ヶ所
車両費	両	18	80,000,000	電動貨車 2両×400万円
諸建物費	両	29.2	480,000,000	電動客車 16両×300万円
	km	29.2	16,060,000	550千円/km
通信線路費	〃	29.2	29,200,000	1,000千円/km
電力線路費	〃	3,000KW	379,600,000	1,300万円/km
変電所費	kw	29.2	150,000,000	50,000円/KWH
総予備費	km	—	58,400,000	200万円/km
			200,000,000	
合 計			3,918,990,750	

第61表 期別工事計画 (100ページ)

期 別	区 間	工 事 費
第 1 期	岡山 倉敷 間 16.4km単線	1,838,943,527
第 2 期	倉敷 水島 間 4.6km複線	905,794,420
第 3 期	岡山 倉敷 間 16.4km複線	332,854,817
第 4 期	水島 玉島 間 8.2km単線	841,397,986
合 計	計	3,918,990,750

岡山県南広域都市圏における交通計画

第62表 岡山～玉島間急行電鉄 工期別建設計画 (100ページ)

工 事 区 間 費 目	第 1 期 工 事	第 2 期 工 事	第 3 期	第 4 期	合 計
	岡山・倉敷間 線路延長16.4km m 単線分	倉敷・水島間 線路 延長4.8km 複線 分	岡山～倉敷間 線路延長16.4km 複線分	水島・玉島間 線路延長8.2km 単線分	
測量及監督費	38,281,627	10,745,720	5,104,217	13,029,186	67,160,750
用地工費	619,500,000	141,600,000		123,900,000	885,000,000
橋梁工費	151,546,500	43,780,100	60,618,600	80,824,800	336,770,000
隧道工費	200,200,000	60,060,000	48,620,000	263,120,000	572,000,000
軌道工費	153,592,000	79,110,400	115,720,000	72,377,600	420,800,000
停車場工費	19,620,000	6,120,000	2,880,000	7,380,000	36,000,000
建物工費	235,200,000	207,200,000		117,600,000	560,000,000
諸通信線工費	9,475,400	23730,200		3,854,400	16,060,000
電力線路工費	16,352,000	4,672,000		8,176,000	29,200,000
電変所工費	155,636,000	49,348,000	83,512,000	91,104,000	379,600,000
送電線工費	100,500,000	49,500,000			150,000,000
予備費	35,040,000	9,928,000		13,432,000	58,400,000
合 計	1,838,943,527	905,794,420	332,854,817	841,397,986	3,918,990,750
本入金	400,000,000	400,000,000		800,000,000	1,600,000,000
借入金	1,438,943,527	505,794,420	332,854,817	41,397,986	2,318,990,750
(年賦3.7分、7%年 元利均等)	287,788,705	97,991,988	64,486,882	8,020,395	458,287,970

第64表 年度別乗車人員見込 (100ページ)

年 度	工 場 雇 用 者	関 係 人	ラッシュ時 利用見込数	編成 車両数	ラッシュ 時輸 送能力	運転回数 62往復	年間乗車 人員利用率 60%	輸 送 人 員
			(岡山- 水島)	数	人	人	人	人
昭和40年度	75,000	263,000	30,000	7	31,500	112,840	24,711,960	360,794,616
昭和45年度	123,000	418,000	50,000	11	49,500	177,320	38,833,080	566,962,968
昭和50年度	165,000	557,000	65,000	13	58,500	209,560	45,893,640	670,047,144

第65表 年度別貨物収入見込 (100ページ)

年 度	輸 送 量	輸 送 キ ロ	貨 物 収 入
		21.0 (水島・岡山)	1トンキロ2.098円
昭和40年度	2,407,000 ^t	50,547,000	136,375,806
昭和45年度	5,268,000	110,628,000	298,474,344
昭和50年度	7,397,000	155,337,000	419,099,226

(第63表は160ページ)

第63表 営業収支概算 (完了翌年—昭和15年度) (100ページ)

私鉄

科 目	摘	要
運輸収入		
旅客収入	$275\text{円} \times 566,962,968\text{人} \times 44.2\% = 689,143,488\text{円}$ $0.8 \times 566,962,968 \times 55.8 = 253,092,268$	
	計	942,235,756円
貨物収入	$5,268,000\text{ト} \times 21.0\text{km} \times 2,698\text{円} = 298,474,344\text{円}$	
計		1,240,710,104円
営業費		
人件費	@ 28,000円 $\times 14\text{月} \times 360\text{人} = 141,120,000\text{円}$	
物件費	@ 20円 $\times 4,197,500\text{km} = 83,950,000\text{円}$	
電力料	@ 6円 $\times 10,208,320\text{km} = 61,249,920\text{円}$	
固定資産税	$(3,918,990,750\text{円} - 319,760,750\text{円}) = 3,519,230,000$ $3,599,230,000\text{円} \times \frac{14}{1000} = 50,389,220\text{円}$	
施設損害償却費	@10円 $\times 744,060\text{千円} \times 0.8 = 5,952,480\text{円}$ $(3,918,990,750\text{円} - 885,000,000\text{円}) \div 40\text{年} = 75,849,768\text{円}$	
計		418,511,388

差引額 822,198,716

対資本利益率 (全額資本金の場合)

2割0分9厘7毛

ただし、借入金に対する償還をこの内より考えなくてはならない。

第67表 平均乗車効率 (100ページ)

年 度	車 両 平 均 定 員		1 車 1 キ ロ 平 均 乗 車 人 員		1 車 1 キ ロ 平 均 乗 車 率	
	人	%	人	%		%
昭11	70	100	20	100		29
30	90	129	55	275		61
31	91	130	56	280		62
32	94	134	58	290		64
33	96	137	57	285		59
34	97	139	57	285		59
35	99	141	58	290		59

(第70表は162ページ)

岡山県南広域都市圏における交通計画

第66表 沿線人口推計 (岡山市 倉敷市 福田村 吉備町 庄村・茶原町 早島町 妹尾町 興隆村 藤田村) (100ページ)

昭和 35 年度		442,864人	
年 度		推 計 人 口	利用回数 ⁴² 回として 年間利用人員数見込
昭 和 40 年 度		588,380	24,711,960
昭 和 45 年 度		924,597	38,833,080
昭 和 50 年 度		1,092,705	45,893,640

第68表 1人平均乗車キロ (100ページ)

年 度	私 鉄				国 鉄				乗合自動車	
	定 期	定期外	計	指 数	定 期	定期外	計	指 数		指 数
	キロ	キロ	キロ	%	キロ	キロ	キロ	%	キロ	%
昭11	—	—	6.5	100	12.2	40.7	24.9	100	2.7	100
30	8.0	7.0	7.6	117	18.0	33.0	23.7	96	5.4	200
31	7.9	7.4	7.6	117	17.8	33.8	23.8	94	5.4	200
32	8.2	7.3	7.8	120	17.3	34.2	23.4	94	5.2	193
33	8.7	7.4	8.1	125	17.2	34.8	23.5	94	5.2	193
34	8.8	7.4	8.2	126	17.1	35.9	23.7	94	5.2	193
35	9.0	7.6	8.4	129	17.1	37.5	24.2	97	5.2	193

注：旅客人キロ÷旅客輸送人員。

第69表 旅客人員構成割合 (100ページ)

種 別	定 期					定 期 外					
	通 勤	通 学	普 通	其 他	計	普 通	回 割	数 引	貸 団	切 体	計
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
全私鉄 大私鉄 中私鉄 小私鉄 国 公 営 鉄 道	41	15	2	58	33	8	1	42			
	48	16	1	65	33	2	—	35			
	34	20	1	55	41	3	1	45			
	33	12	2	47	32	21	—	53			
	44	19	2	65	34	1	1	35			

第71表 国民1人当り利用回数 (100ページ)

年 度	私 鉄		国 鉄		乗合自動車		計	
	回	%	回	%	回	%	回	%
昭 11	33	100	15	100	28	100	76	100
31	68	206	43	287	44	57	158	208
32	71	215	47	313	51	182	169	222
33	71	215	49	327	55	196	175	230
34	74	224	52	347	62	221	188	247
35	76	230	52	347	64	229	192	253

注：旅客輸送人員÷総人口。

第70表 旅客1人1キロ当り運賃 (100ページ)

年 度	私			鉄		国
	定 期	定 期 外	計	指 数	実 質	定 期
	円	円	円	%	%	円
昭 11	—	—	0.012	100	100	0.0037
30	0.89	2.51	1.60	13,333	39	0.46
31	0.95	2.54	1.65	13,750	38	0.46
32	0.92	2.65	1.65	13,750	37	0.54
33	0.93	2.71	1.65	13,750	40	0.56
34	1.01	2.89	1.74	14,500	42	0.56
35	1.02	3.00	1.76	14,666	41	0.56
} 大私鉄 中私鉄 公 営	0.88	3.01	1.58	—	—	—
	1.30	3.53	2.29	—	—	—
	1.52	2.70	2.12	—	—	—

注：乗合自動車には国鉄自動車が入っていない。乗合自動車の運賃は平均賃率であ

第72表 沿線人口 (101ページ)

市 町 村 名	面 積	35 年 度 人 口	45 年 度 人 口 (昼間人口)
	平方キロ	人	人
岡 山 市	153.43	260,592	391,920
倉 敷 市	124.05	125,101	367,860
福 田 村	5.87	3,425	} 18,520
吉 備 町	10.77	8,237	
庄 村	13.81	6,494	
茶 屋 町	5.24	7,789	} 34,020
早 島 町	7.90	8,376	
妹 尾 町	6.41	9,755	
興 除 村	17.81	7,647	} 19,720
藤 田 村	21.95	5,448	
計	366.61	442,864	832,040
(人口密度)		(1,208)	(2,269)
準 沿 線 人 口		451,865	645,440
計		894,729	1,477,480

[第71表は161ページ]

岡山県南広域都市圏における交通計画

鉄				乗合自動車			
定期外	計	指 数	実 質	運 賃	指 数	実 質	
円	円	%	%	円	%	%	%
0.0131	0.0105	100	100	0.027	100	100	
1.83	1.19	11,333	33	3.36	12,444	36	
1.83	1.19	11,333	32	3.36	12,444	35	
2.06	1.34	12,761	35	3.46	12,815	35	
2.04	1.35	12,857	37	3.51	13,000	38	
2.04	1.35	12,857	37	3.51	13,000	37	
2.13	1.41	13,428	38	3.51	13,000	37	
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—

る。

第73表 主要都市人口密度調 (35 10 1) 自治省 (102ページ)

都 市 名	人 口	面 積	人 口 密 度
	人	平方キロ	人
横 浜 市	1,143,687	405.56	2,820
新 潟 市	289,882	146.49	1,978
名 古 屋 市	1,336,780	250.07	5,344
京 都 市	1,209,975	577.10	2,096
大 阪 市	2,547,316	205.15	12,416
神 戸 市	986,344	515.24	1,914
広 島 市	360,808	84.52	4,268
福 岡 市	554,806	207.81	2,669
長 崎 市	303,724	121.32	2,495

第76表 営業費中の費目別構成割合 (103ページ)

種 別	人 件 費	物 件 費	経 費	計				
	千円 %	千円 %	千円 %	千円				
昭 33	50,406,152	57	17,447,339	20	20,819,573	23	88,673,064	
34	54,756,366	57	18,823,722	19	23,090,313	24	96,670,401	
35	59,949,145	56	19,348,955	18	27,035,261	26	105,933,361	
{	大私鉄	30,218,160	50	12,077,402	20	18,593,327	30	60,888,889
	中小私鉄	11,594,090	57	4,121,808	20	4,596,224	23	20,312,122
	公 営	17,736,895	72	3,149,745	13	3,845,710	15	24,732,350

注：経費中に減価償却費を含む。

(第74表は145ページ、第75表は167ページ)

第77表 営業費内訳及び諸税 (103ページ)

年 度		固定資産保存費		運 送 費	
		千円	%	千円	%
昭	33	37,071,027	41	42,897,765	47
	34	40,300,485	41	46,763,033	47
	35	43,862,490	40	51,344,251	47
{	大私鉄 中私鉄 公 営	27,151,532	43	27,318,003	43
		7,761,697	37	9,959,697	48
		8,949,261	36	14,066,551	57

第78表 長期道路整備計画実施前と完成後の改良および舗装状況(建設省試算)(108ページ)

道 路 種 別	実延長		改 良 状 况			
	(36年3月 末現在)		36年3月末		46年	
	(A)	改良 延長(B)	B/A	A 案		
				改良 延長(C)	C/A	
	km	km	%	km	%	
一級国道	9,865	6,159	62.4	9,865	100	
二級国道	15,016	5,454	36.3	12,052	80.3	
(国道計)	(24,881)	(11,613)	(46.7)	(21,917)	(88.1)	
主要地方道	27,516	11,238	40.8	17,331	63.0	
主要地方道以外の都道府県道	94,409	18,612	19.7	28,888	30.6	
(都道府県道計)	(121,925)	(29,850)	(24.5)	(46,219)	(37.9)	
合 計	146,806	(41,463)	28.2	68,136	46.4	

注：A案：10カ年間投資額48,600億円(35年価格)。

B案：10カ年間投資額

[第79表は167ページ, 第80表は169ページ]

岡山県南広域都市圏における交通計画

福利厚生客貨誘致費		一般管理費		諸 税		計
千円	%	千円	%	千円	%	千円
2,550,632	3	6,153,640	7	2,401,591	2	91,074,655
2,839,957	3	6,766,926	7	2,643,451	2	99,313,852
3,087,110	3	7,639,510	7	2,864,885	3	108,798,246
2,333,829	4	4,085,525	6	2,234,336	4	63,123,225
454,372	2	2,059,972	10	630,465	3	20,866,203
298,909	1	1,494,013	6	84	—	24,808,818

況		舗 装 状 況					
3 月 末		36 年 3 月 末		46 年 3 月 末			
B 案				A 案		B 案	
改良済延長(D)	D/A	舗装済延長(B')	B'/A	舗装済延長(C')	C'/A	舗装済延長(D')	D'/A
km	%	km	%	km	%	km	%
9,865	100	4,890	49.6	9,865	100	9,865	100
15,016	100	3,077	20.5	11,315	5.4	15,016	100
(24,881)	(100)	(7,967)	(32.0)	(21,180)	(85.1)	(24,881)	(100)
20,333	73.9	13,704	13.5	11,314	41.1	15,064	54.7
33,952	36.0	5,308	5.6	14,674	15.6	19,289	20.4
(54,285)	(44.5)	(9,012)	(7.4)	(25,988)	(21.3)	(34,353)	(28.2)
79,166	53.9	16,979	11.6	47,168	(32.1)	59,234	40.4

61,000億円(35年価格)。

