

番号	施策名	ページ
1	吉備線LRT化	P1～2
2	路面電車の岡山駅前広場乗り入れ(東口広場の改良を含む)	P3
3	岡山市みちづくり計画の推進	P4
4	バス路線網の見える化	P5
5	バス停のバリアフリー化	P6
6	ボトルネック交差点の改良 (バス路線上の交差点)	P6
7	交通不便地域における新たな生活交通確保	P7～8
8	自転車走行空間の整備	P9
9	駐車場の再編に関する先進事例・支援制度	P10
10	トラフィックゾーンシステムの導入事例	P11
11	歩行・滞留空間の整備	P12

1 吉備線LRT化

1. 目的

吉備線LRT化により、都心と一宮・高松方面の連携軸を強化し、吉備線沿線を含む周辺部の活性化と吉備路の観光振興を図る。

2. 背景

- 吉備線の利用者数は長い間低迷しており、国道180号を経路とするバス路線は大きく減便され、一宮・高松方面全体の公共交通サービスの衰退が加速している。また国道180号では自動車による慢性的な渋滞が発生している。
- 吉備線沿線には、質の高い吉備路の観光資源が複数あるが、吉備線との交通アクセス機能が充分ではなく、地域振興の観点からも、沿線地域全体での利便性の高い交通ネットワークの形成が必要となっている。

3. 吉備線LRT化のイメージ

① 輸送機能の強化

運行本数の増加
(日常、混雑時も快適)

待ち時間が気にならない
頻繁な運行

岡山駅時刻表

時	岡山駅	備前中津	備前高松
5	27		
6	2	54	
7	16	32	
8	10	36	59
9	26		
10	17	47	

現状：1時間に1~2本
(ピーク時は2~3本)

たとえば...

時	運行本数 UP
5	00 15
6	00 15 30 45
7	00 10 20 30 40 50
8	00 10 20 30 40 50
9	00 15 30 45
10	00 15 30 45

② アクセス機能の強化

駅への行きやすさ

新駅の設置による
利用圏域の拡大



③ 交通結節機能の強化

他の交通手段との連携

バス交通との連携強化
P&R等の結節機能強化



④ 利用のしやすさ

わかりやすさ

わかりやすい情報提供

運行ダイヤ
乗り継ぎ
運賃
目的地



わかりやすい

駅での情報案内等

わかりやすい

乗り降りのしやすさ

駅のバリアフリー化の推進



⑤ 環境負荷の低減

⑥ シンボル性の向上

・路線の電化による環境負荷低減
・沿線地域のシンボルとなる魅力的な車両の新規投入



検討状況

H21年度

- 岡山市都市交通戦略を策定
(吉備線LRT化を施策として位置づけ)

H26年度

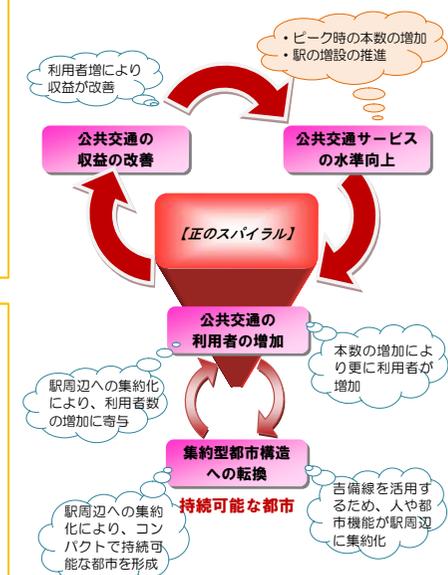
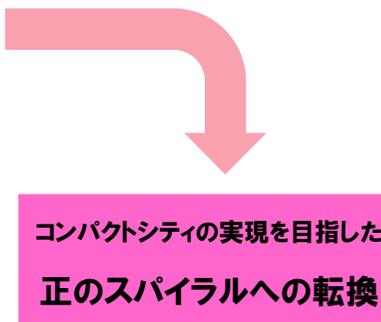
- 吉備線LRT化基本計画検討会議を設置
- 吉備線LRT化基本計画(素案)を策定

H28・29年度

- 事業費を精査するとともに、岡山市・総社市・JR西日本の3者で役割分担及び費用負担について検討

H30年度

- 3者で役割分担と費用負担の考え方について合意
- 1年程度かけて吉備線LRT化基本計画を策定予定



2 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ(東口広場の改良を含む)

1. 目的

路面電車の岡山駅東口乗り入れにより、岡山駅の交通結節機能を強化することで、公共交通の利便性と中心市街地の回遊性を向上させる。

2. 背景

- ・ 県都岡山の玄関口である岡山駅は、公共交通ネットワークの要であり、市内で最も人の往来の多い場所である。
- ・ 岡山駅を「おもてなし」と「にぎわい」の拠点として、まちなかへの人の流れを効果的に生み出す必要がある。

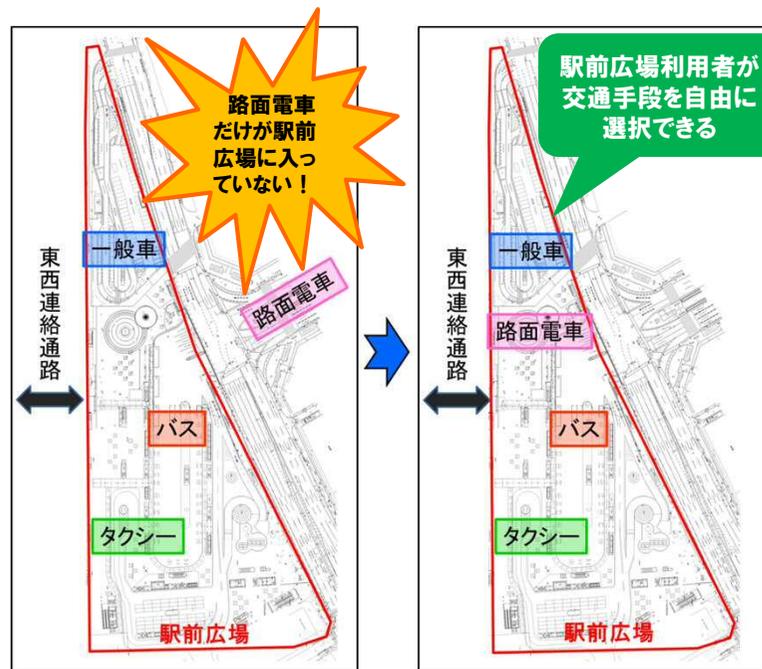
3. 岡山駅前広場整備の基本コンセプト

岡山駅東口駅前広場の位置付け

- ▶公共交通（鉄道・バス・路面電車等）ネットワークの要
- ▶県都岡山の玄関口として、おもてなしの拠点
- ▶まちなかへの人の流れの起点
- ▶まちなかのにぎわい拠点の一つとなる場所
- ▶市内で最も人の往来の多い場所（岡山駅乗降者数 約 13.2 万人/日）

基本
コンセプト

公共交通を中心とした
「人が主役」のにぎわい拠点となる広場



検討状況

H26年度

- ・ 「魅力づくり」と「回遊性向上」をキーワードに様々な取り組みを行っている中心市街地活性化政策パッケージに位置付け
- ・ 路面電車岡山駅前広場乗り入れ計画案調査検討会を設置
- ・ 複数の具体案(26案)を作成し、事業費や効果、道路交通への影響等について比較検討
- ・ 計画案を3類型(平面乗り入れ、デッキ直線形、デッキ円形)による5案に絞り込む

H27年度

- ・ 経済性(事業効果)・利便性(乗換)に優れる平面乗り入れ案を市の計画案として掲示

H28年度以降

- ・ 路面電車乗り入れを含めた岡山駅前広場のあり方検討会を設置し、路面電車の乗り入れとともに、乗り入れを含めた駅前広場のあり方について検討中

4. 岡山駅前広場への路面電車乗り入れの効果

電停のわかりやすさ向上

- 来訪者にとって電停がわかりやすくなり、駅前広場において、移動の選択肢が増え、今まで以上に気軽に移動することができる

乗り換え時間短縮

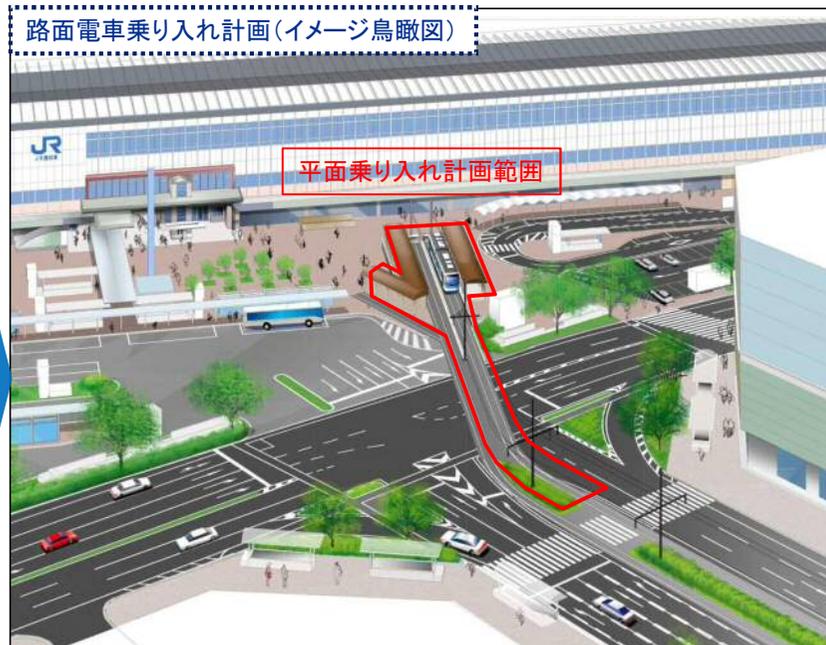
- 鉄道、バス、タクシーとの乗り換え時間が短縮し、公共交通の連携が強化される

安全性の向上

- 道路を渡らずに、乗り降りが可能
- 高齢者や障がい者、ベビーカーを押す人等をはじめとする利用者が路面電車に乗りやすくなる

政令市岡山の顔づくり

- 乗り入れに伴う駅前広場の整備により、おもてなし空間の充実やイベント利活用の自由度が向上
- 岡山らしさが感じられる景観形成



3 岡山市みちづくり計画の推進

1. みちづくりの基本方針

- ・ 上位計画である総合計画や、みちづくりの現状と課題をふまえ、岡山市のみちづくりの基本方針として、次の7つの柱を示している
 - 広域交流を強化するみちづくり
 - 円滑な移動を支えるみちづくり
 - 人にやさしいみちづくり
 - 安全・安心なみちづくり
 - 環境にやさしいみちづくり
 - 暮らしを支えるみちづくり(生活道路の整備)

上位計画が目指す都市像と基本方向 新・岡山市総合計画	現状と課題
めざす都市像 都市の形：水と緑が豊か心豊かな緑都都市 都市の理念：山王国を誇る「総合福祉の拠点都市」 ● 都市づくりの基本方針に基づくみちづくり 人と環境にやさしい総合交通システムプロジェクト ・人と環境にやさしい自動交通システムの構築 ・自転車利用促進設備 ・駅のターミナル機能、トランジット機能の強化 コンパクト市街地と田舎の共生プロジェクト ・都市構造の再構築 ・郊外地域の再開発 生活交通中心創生プロジェクト ・快適にまわりたい空間の創出 ・歩いてまわりたいまちづくり 水と緑の都市プロジェクト ・緑のコミュニティアップ ・美しい都市景観の形成 安全な都市整備プロジェクト ・安全な都市インフラの整備 ・快適な生活環境づくり	広域を結ぶ幹線道路 ・広域幹線道路ネットワークの充実に向けた取り組みが必要 市内の幹線道路網 ・都市と郊外間の交通量の増加を緩和する幹線道路等の整備が必要 ・都市の骨格となる幹線道路の整備が必要 交通渋滞 ・都市部における道路の渋滞や、交差点改良などの対策が必要 公共交通 ・公共交通の利便性向上のため、駅へのアクセス道路等の整備やパークアンドライド等の取り組みが必要 自転車利用環境 ・歩道・歩道と分離した自転車走行空間の確保及びネットワークの形成と、駐輪場の整備やレンタサイクルシステムの充実が必要 歩行空間 ・バリアフリー化や歩道幅員確保による安全な歩行空間の確保が必要 ・快適にまわりたい空間を創出するためのコミュニティ「歩道」等の整備が必要 ・高齢者や障害者等の安全・快適な歩行環境確保のための歩道整備の推進が必要 道路の防災機能と維持管理 ・緊急輸送道路「上」等の指定を受け、事前通行規制区間の災害危険減除等の対策が必要 ・計画的な維持管理が必要 交通安全 ・交通事故の多い都市中心部とその周辺部での交通安全対策が必要 ・「岡山交通安全プログラム」に基づき歩行者の被害防止に向けた活動・対策が必要 歩道の整備 ・市街地に沿いを歩きたり、通学通勤がスムーズなための歩道整備が必要 ・歩道幅員不足、歩道の凹凸などにより歩行者の被害防止が困難な状況がある ・自転車歩行者による衝突事故を防止するための歩道整備等の取り組みが必要 暮らしを支える生活道路 ・地域ごとの特性と住民のニーズに応じた、身近な生活道路の整備が必要

みちづくりの基本方針 (7つの柱)					
広域交流を強化するみちづくり ・広域幹線道路ネットワークの充実に向けた取り組み ・都市の骨格となる幹線道路の整備	円滑な移動を支えるみちづくり ・都市と郊外間の交通量の増加を緩和する幹線道路等の整備 ・都市の骨格となる幹線道路の整備	人にやさしいみちづくり ・歩道・歩道と分離した自転車走行空間の確保 ・歩道幅員不足、歩道の凹凸などにより歩行者の被害防止が困難な状況がある ・自転車歩行者による衝突事故を防止するための歩道整備等の取り組み	安全・安心なみちづくり ・交通事故の多い都市中心部とその周辺部での交通安全対策 ・「岡山交通安全プログラム」に基づき歩行者の被害防止に向けた活動・対策	環境にやさしいみちづくり ・歩道・歩道と分離した自転車走行空間の確保 ・歩道幅員不足、歩道の凹凸などにより歩行者の被害防止が困難な状況がある ・自転車歩行者による衝突事故を防止するための歩道整備等の取り組み	暮らしを支えるみちづくり(生活道路の整備) ・地域ごとの特性と住民のニーズに応じた、身近な生活道路の整備

2. 環状道路の整備

- ・ 市内の円滑な交通を確保するため、新たに指定された主要渋滞箇所を踏まえながら、環状道路の整備や交差点改良を実施する
- ・ 内・中・外の3環状線を整備することにより、都市やその周辺部の通過交通を排除するとともに、環状線内の交通負荷を軽減する

● 中環状線の供用率

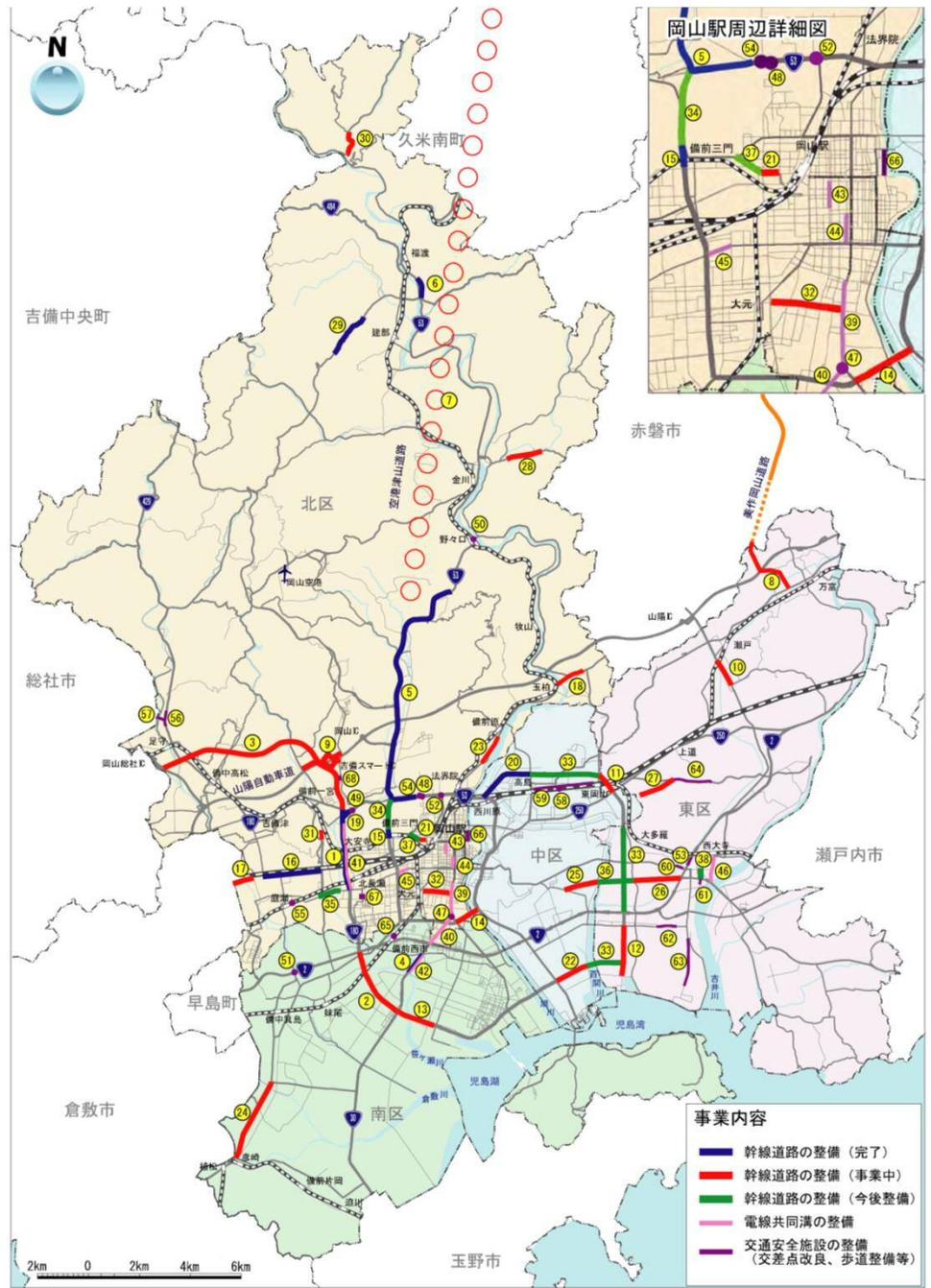


● 外環状線の供用率



3. 幹線道路の整備計画

・ 市街地の円滑な移動を確保するとともに、都市機能の集積など適正な土地利用を誘導するため、都市の骨格となる幹線道路の整備を進めている



4 バス路線網の見える化

1. 目的

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

2. 現状

- 平成28年4月より、岡山駅東口バスターミナルの乗り場が方面別になり、その後、岡山駅でバスの運行情報(各社のバスロケーションシステムと連動)をデジタルサイネージで方面ごとに表示して提供中
- 実施案の11方向は、6つのバス会社が運行中
- 方向幕は、一部アナログがあるものの、デジタル方向幕が主流



3. 表示内容パターンの検討

●一目で乗るバスがわかる表示

- 各路線における主要な経由地、方面をバス停及び看板で表示

①バス車両での表示内容のパターン

バス車両 デジタル方向幕 (単一色)



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

フルカラーLED方向幕



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

②バス停での表示内容のパターン



現在



- 方面をアルファベットと色で表記
- 次の発車予定時刻
- 経路図



のりば、方面、アルファベット、主要経由地を表示した看板を設置

バス停まで行かなくても乗り場が分かる



●中鉄バス：3方向



アナログ方向幕

デジタル方向幕

●宇野バス：3方向



●両備バス：6方向



●備北バス：1方向



●岡電バス：10方向



●下電バス：2方向



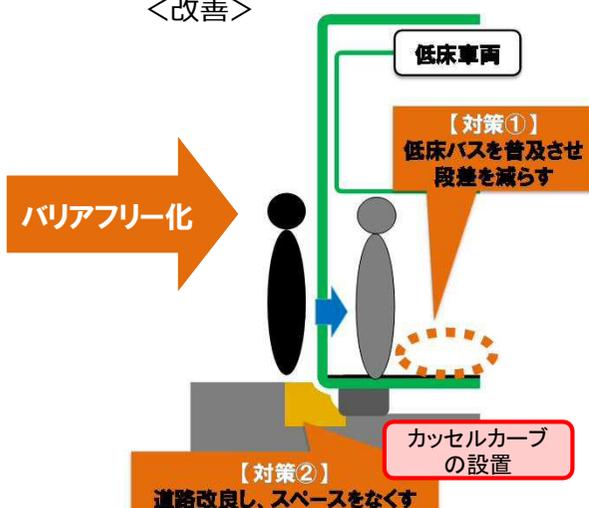
5 バス停のバリアフリー化

- ・ 高齢者や障がい者、ベビーカー利用者等が安全に安心してバスを利用してもらえるように、低床バスの台数増強とあわせて、バス停のバリアフリー化を実施
- ・ H27年度に実施した実証実験(国・バス協会・バス事業者と共催)を踏まえて、現在、中区役所(南側)・宇野バスセンターに設置

<現状>

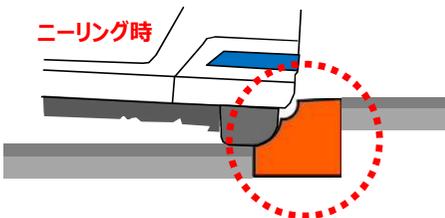


<改善>



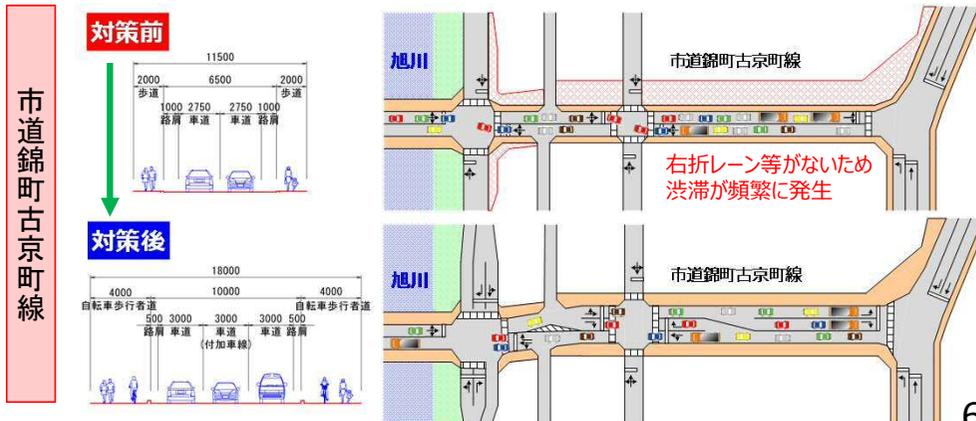
カッセルカーブの設置

ニーリング時



6 ボトルネック交差点の改良(バス路線上の交差点)

- ・ 路線バスの定時性・速達性を確保するため、付加車線の設置等の交差点改良を実施
- ・ 現在、各方面の比較的運行本数の多いバス路線のうち、片側1車線の道路を対象に順次実施中



7 交通不便地域における新たな生活交通確保

1. 岡山市の生活交通の役割・位置づけ

【役割①】公共交通の利用が不便な地域における**日常生活の移動手段**

- 公共交通が不便な地域に20万人居住しており、このような地域の移動手段を確保する。

【役割②】外出機会を創出し、**地域活力を維持・向上**する手立て

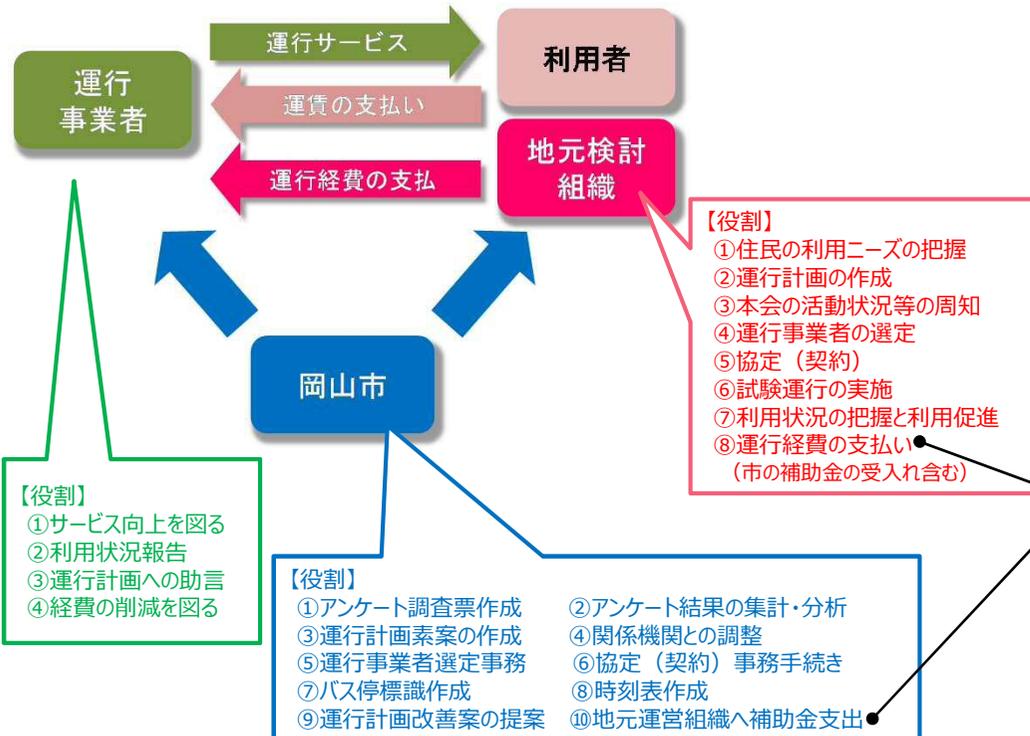
- 外出頻度が減少する高齢者等の交通弱者の移動手段を確保し、生活圏内のスーパーや病院等を結ぶことで、地域内の消費活動を創出する。

【役割③】地域で地域の**公共交通を考える**きっかけ

- 地元組織が主体となって取り組むことで、地域で地域の公共交通を考える機会とする。

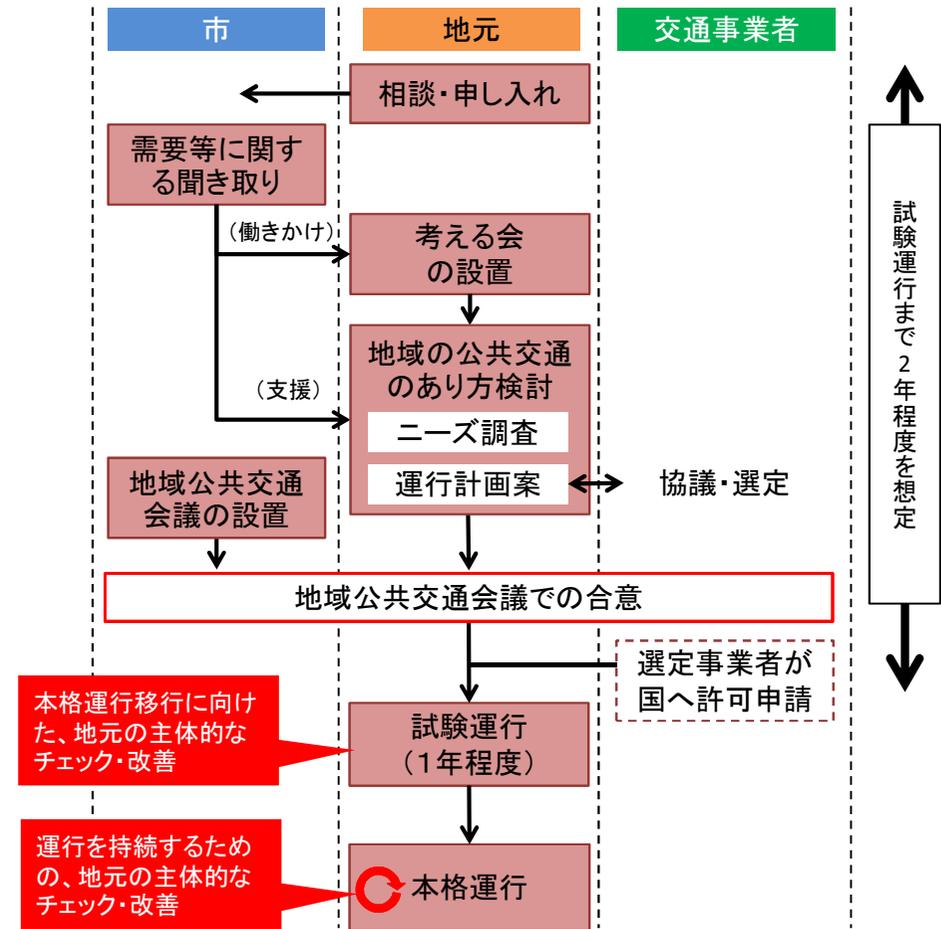
2. 取り組みの体制

- 地域住民で守り育てる持続可能な生活交通とするため、**運営主体を地元検討組織**する。
- 地元検討組織は、市の技術面・費用面での支援の中で、運行計画の検討から利用促進など、様々な役割を担う。



3. 新たな生活交通導入の流れ

- 生活交通の導入に向けた地元検討組織の設置後、ニーズ調査等に基づき検討した運行計画で試験運行を実施し、本格導入の判断及び運行計画の策定を行う



4. 赤字額の負担

- 運行経費の赤字額については、地域の主体性を育むことをねらいとして、**1割を地元検討組織、9割を市**が負担(地元検討組織への補助)することとする。
- ただし、地元運営組織の赤字負担割合は、利用促進へのインセンティブとして、収支率30%を赤字額の1割とし、**収支率50%となれば負担割合がゼロ(100%を市補助)**となるように、収支率に応じて変動させる仕組みを想定
※試験運行の赤字額は市が全額補助

4. 迫川地区生活交通「ブンタク」 (モデルケース)

	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none"> ✓ H23年度に市が交通不便地域に関する実態調査を実施し、その結果を用いて複数地域で住民説明会を開催 ✓ その後、取り組み意向を示した迫川地区をモデルケースとして、H27年度より地元検討組織が主体となって検討を開始 ✓ 14回の検討会議、アンケート調査や事業者の選定、運行計画の策定等を経て、H28年11月より試験運行開始。 ✓ H30年度からの本格運行移行に向けて、利用促進や運行改善について検討中。
形態	デマンド型乗合タクシー(区域運行)
便数	週3日、6往復(12便)
経費	1便あたり 2600 円(運行事業者が提案)
料金	1人1回 500円 ※2人利用の場合は1人400円 3人利用の場合は1人300円 ※4人利用の場合は1人200円 ※6歳未満は無料、12歳以下は半額、身体障害者手帳・療育手帳、愛カード提示者は50円引き
車両	セダン(4人乗り)
事業者	岡山旭交通株式会社



迫川地区生活交通を考える会



5. 交通不便者の実態把握

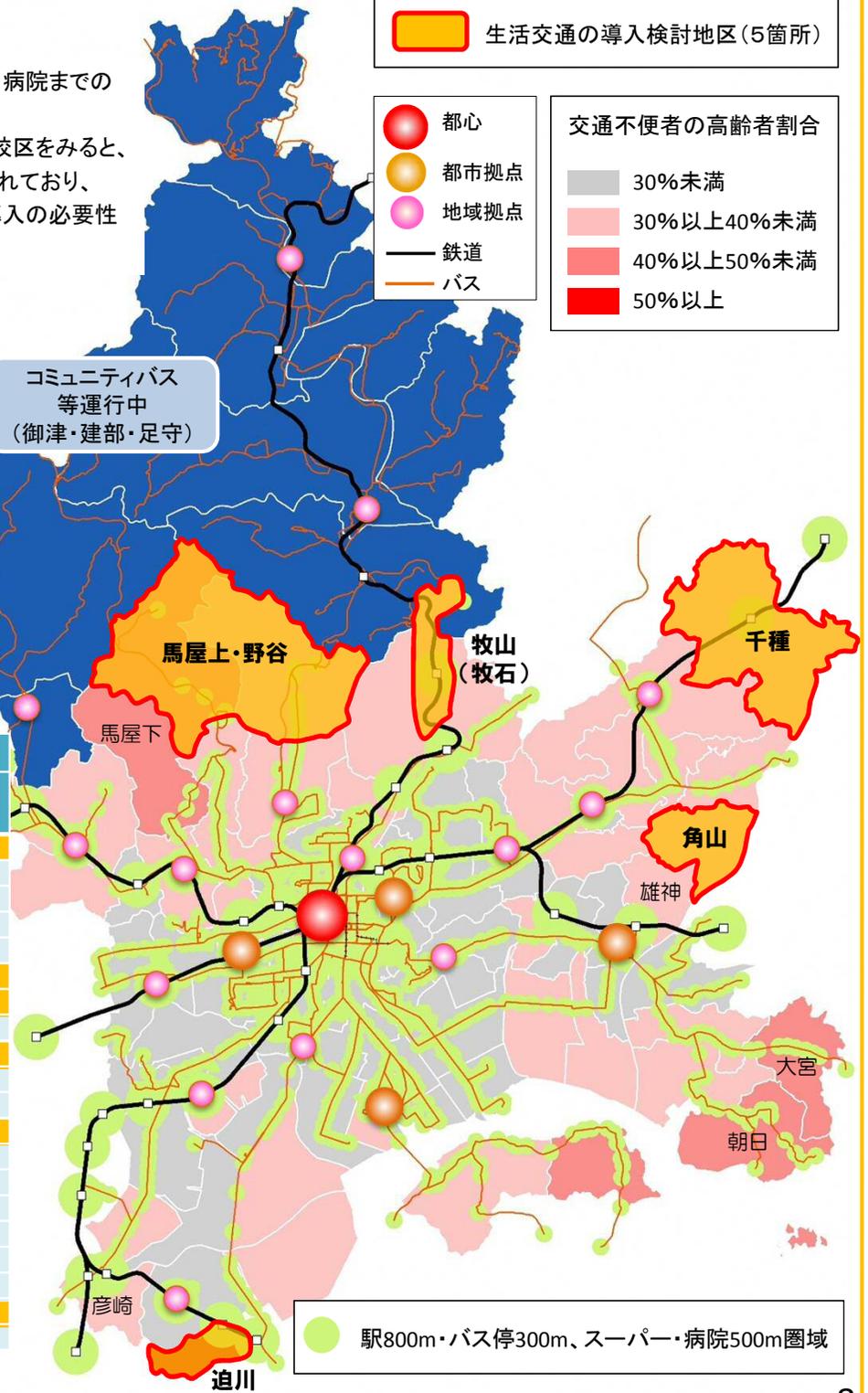
- ・ 駅やバス停までの距離に加え、スーパー・病院までの距離も一定以上離れている人口を集計
- ・ 交通不便者の高齢者割合が高い20小学校区をみると、地元検討組織が設置された5地区が含まれており、今後はこれらの地区で新たな生活交通導入の必要性が高まる可能性がある

交通不便者の高齢者割合が高い上位20学区

- ・ 駅から800m、バス停から300m以上離れており、かつスーパー・病院のいずれから500m以上離れている人口(住基ベース)

順位	区	小学校区	交通不便者数		
			総数	高齢者(65歳~)	高齢者割合
1	南区	迫川	164	83	51%
2	東区	朝日	948	439	46%
3	東区	大宮	296	129	44%
4	北区	馬屋下	1,036	444	43%
5	南区	小串	261	111	43%
6	北区	馬屋上	916	370	40%
7	東区	千種	1,866	728	39%
8	南区	彦崎	550	214	39%
9	北区	野谷	1,935	749	39%
10	北区	御野	830	319	38%
11	東区	雄神	1,917	735	38%
12	東区	角山	1,245	466	37%
13	北区	平津	1,525	570	37%
14	東区	浮田	1,382	506	37%
15	東区	平島	1,295	466	36%
16	東区	幸島	1,759	625	36%
17	北区	庄内	2,264	801	35%
18	南区	東疇	1,177	407	35%
19	北区	牧石	2,653	910	34%
20	東区	開成	2,620	895	34%

※ 黄色は地元組織を設置済み

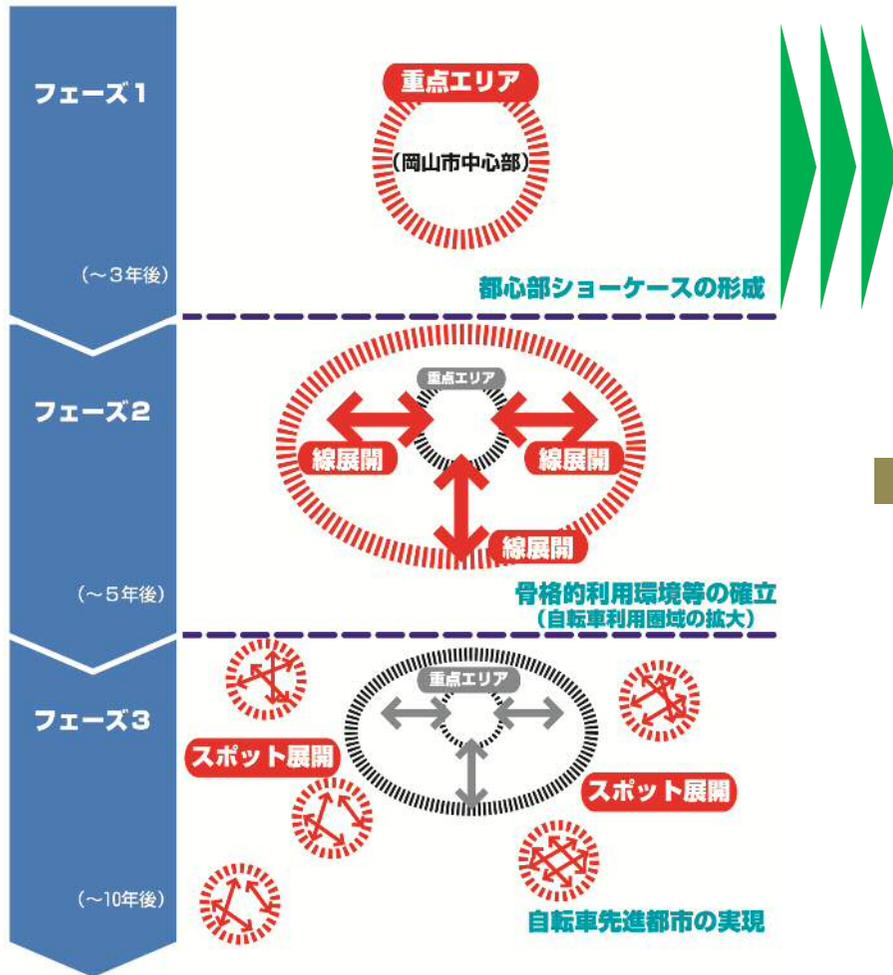


8 自転車走行空間の整備

1. 自転車走行空間整備の基本的な考え方

- ・ 自転車先進都市を実現するため、自転車利用にかかわる5つの施策分野(「走る」、「停める」、「使う」、「楽しむ」、「学ぶ」)毎に目標達成に向けた実施施策を設定し、施策間の相互連携に留意しながら進める
- ・ 第一段階として、都心部ショーケースの形成を目指し、都心部における対策を展開していく
- ・ 実施施策のうち、早期にハードの整備、導入を着手する「<走る>走行空間」について、自転車走行空間整備に向けて、近年の社会的動向を踏まえた将来的な理想形を整理し、岡山市の道路・交通状況から、当面の目標として基本となる考え方を示す

自転車走行空間整備の基本方針

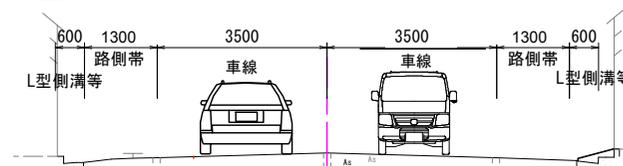


自転車走行空間ネットワーク 全体計画

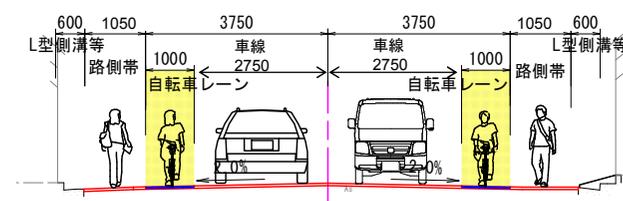


(例) 後楽園通り

<整備前>



<整備後>



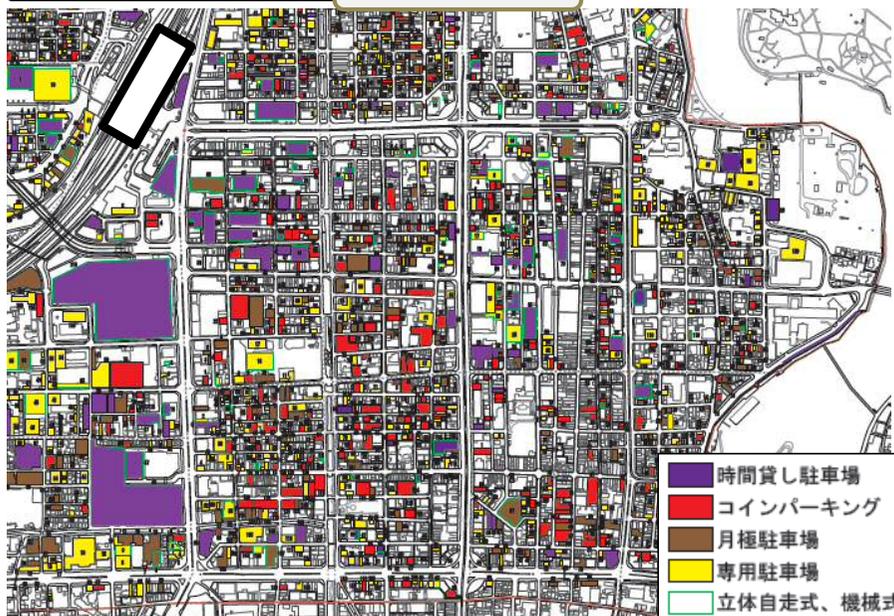
現状

・都心に散在する駐車場

駐車場の分布状況(H28)

※イトーヨーカ堂閉店前

(資料)岡山市調査



先進事例

人中心の歩行者空間形成



中央区 銀座中央通り
(地域ルールにより隣地駐車場を確保し、にぎわいの連続性確保)

にぎわいや都市の魅力創出



新宿区 新宿駅東口周辺
(地域ルールによる駐車場出入口設置規制)

まち並みの連続性確保(景観向上)



神戸市 旧居留地
(景観形成地域による駐車場出入口設置規制)



横浜市 元町商店街
(街づくり協定による駐車場出入口設置規制)

都市再生特別措置法の改正

- ・ 駐車場配置適正化区域では、立地適正化計画への記載に基づき、路外駐車場及び附置義務駐車場施設に関する特例が認められる。

都市再生特別措置法の改正



立地適正化計画(市町村が策定)

- 駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)・・・ § 81⑤1
歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域
- 路外駐車場配置等基準・・・ § 81⑤2
路外駐車場の配置及び規模の基準
(例)・ 歩行者交通量の多い道路に面して出入り口を設けないこと
・ 道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入り口の集約を行うこと
- 集約駐車施設の位置及び規模・・・ § 81⑤3
集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<路外駐車場>

特定路外駐車場
(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

- 市町村長への届出・・・ § 106①
・ 特定路外駐車場を設置しようとする者
・ 設置に着手する30日前までに届出
- 勧告・・・ § 106③
・ 届出の内容が基準に適合しない場合
・ 市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

<附置義務駐車施設>

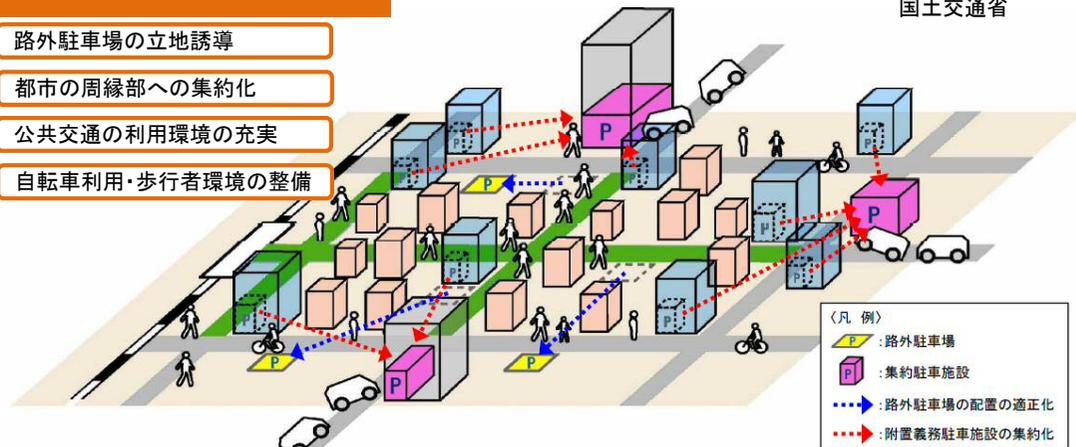
集約駐車施設

- 附置義務駐車施設の集約化・・・ § 107
条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけ
- 駐車場法(現行)
- 駐車場法の特例
- 3/パターンの条例が制定可能に。
- ① 集約駐車施設内に設置させる
 - ② 建築物の敷地内に設置させる
 - ③ ①か②のどちらかに設置させる



駐車場配置適正化区域のイメージ

- 路外駐車場の立地誘導
- 都市の周縁部への集約化
- 公共交通の利用環境の充実
- 自転車利用・歩行者環境の整備



(資料) 国土交通省

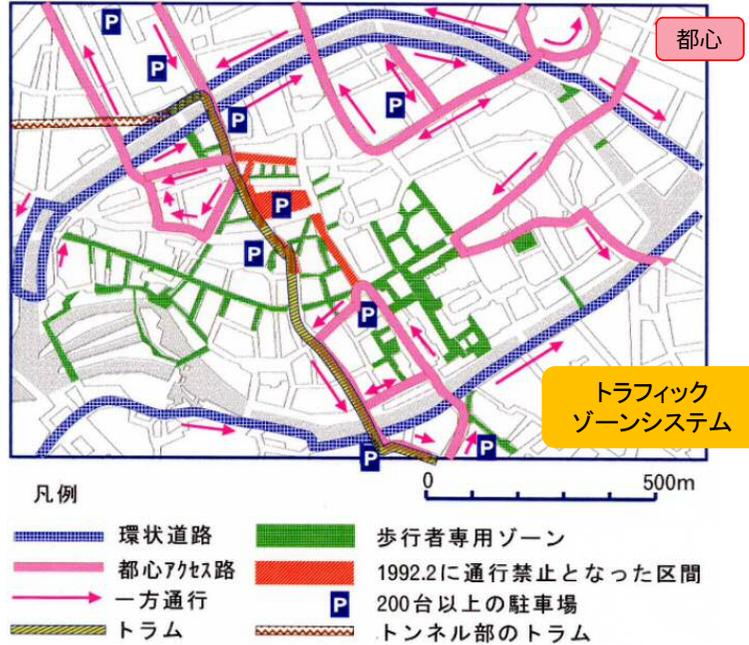
10 トラフィックゾーンシステムの導入事例（ストラスブール市／フランス）

交通施策を複合的に実施

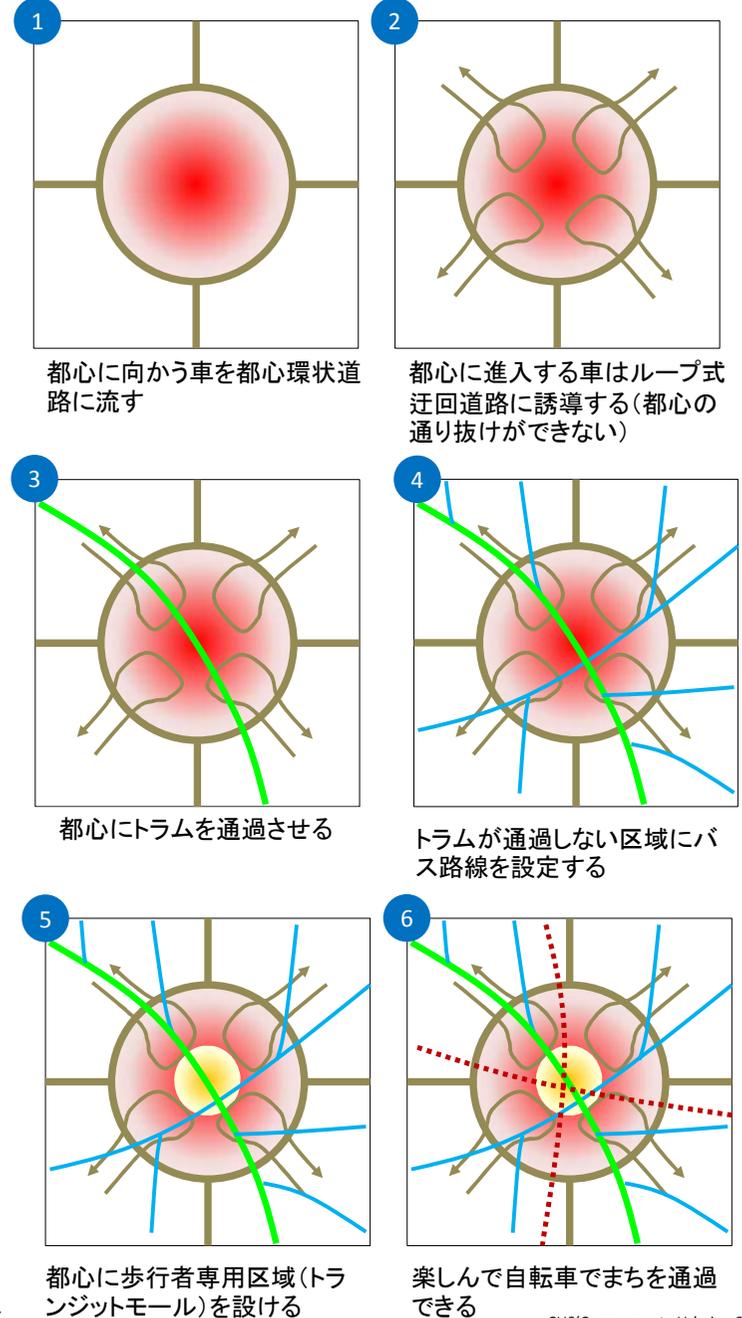
- 自動車流入の抑制対策
 - ・環状道路の整備
 - ・パークアンドライド駐車場
 - ・フリンジパーキング
- 交通規制による対策
 - ・一方通行規制等
 - ・ゾーン30
- 交通環境の整備
 - ・LRTの整備
 - ・駐輪施設の整備等



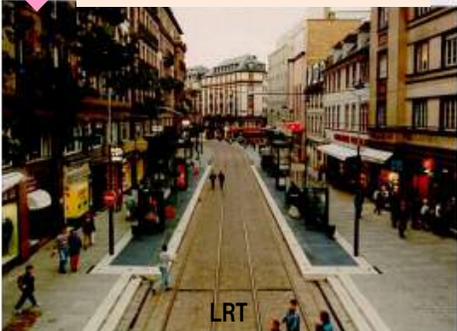
- ・歩行者空間の形成（トランジットモール）
- ・自転車通行空間の形成



トラフィックゾーンシステムの構築手順（ストラスブールの場合）



- ・自動車流入規制
- ・公共交通新設



- ・車道1車線化
- ・公共交通＋自転車レーン整備



（資料）国土交通省 神戸市

CUS(Communaute Urbaine Strasbourg)
資料を基に作成

11 歩行・滞留空間の整備

【岡山市の取り組み状況】 県庁通りの歩行拡幅、西川緑道公園筋「ホコテン」

- ・クルマ中心から人優先のまちづくりを進めるため、人にやさしい快適な道路空間の構築とにぎわいの創出をめざして、楽しいまち歩きの社会実験を継続的に実施
- ・西川緑道公園筋では、平成29年度から歩行者天国実行委員会と岡山市の主催による「ホコテン！」を開催中（平成29年度は5回開催予定）

平成28年度の社会実験の概要

1 県庁通り

- ・車道を一車線化
- ・両側に自転車レーンを設置
- ※H28.10.1.(土)7時から
H28.10.7.(金)16時まで

2 西川緑道公園筋

- ・県庁通り北側を車両通行止め
- ・歩行者天国とし、オープンカフェや各種イベントを開催
- ※H28.10.2.(日)11時から17時

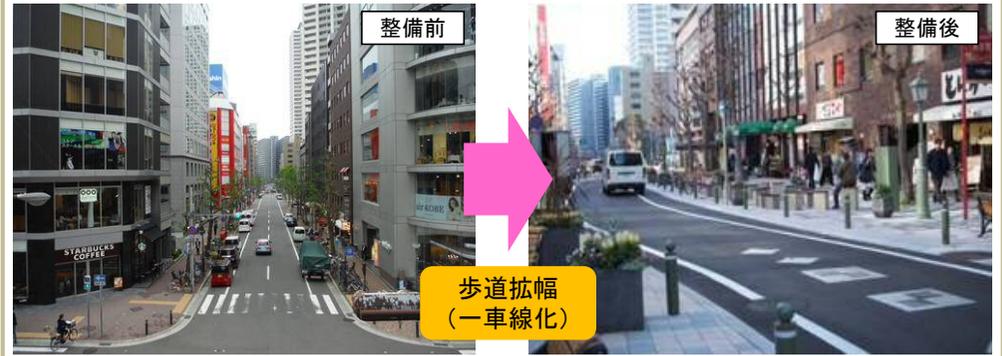


社会実験時

県庁通りの将来イメージ



先進事例①：神戸市「葦合南54号線」



歩道拡幅
(一車線化)

先進事例②：ニューヨーク「タイムズスクエア」(アメリカ)



車道から
歩行・滞留空間へ

(資料) gehl architects

先進事例③：ポートランド「パイオニア・コートハウス・スクエア」(アメリカ)



駐車場から
人の滞留空間へ