

4 . 交通体系の将来像と実現化方策

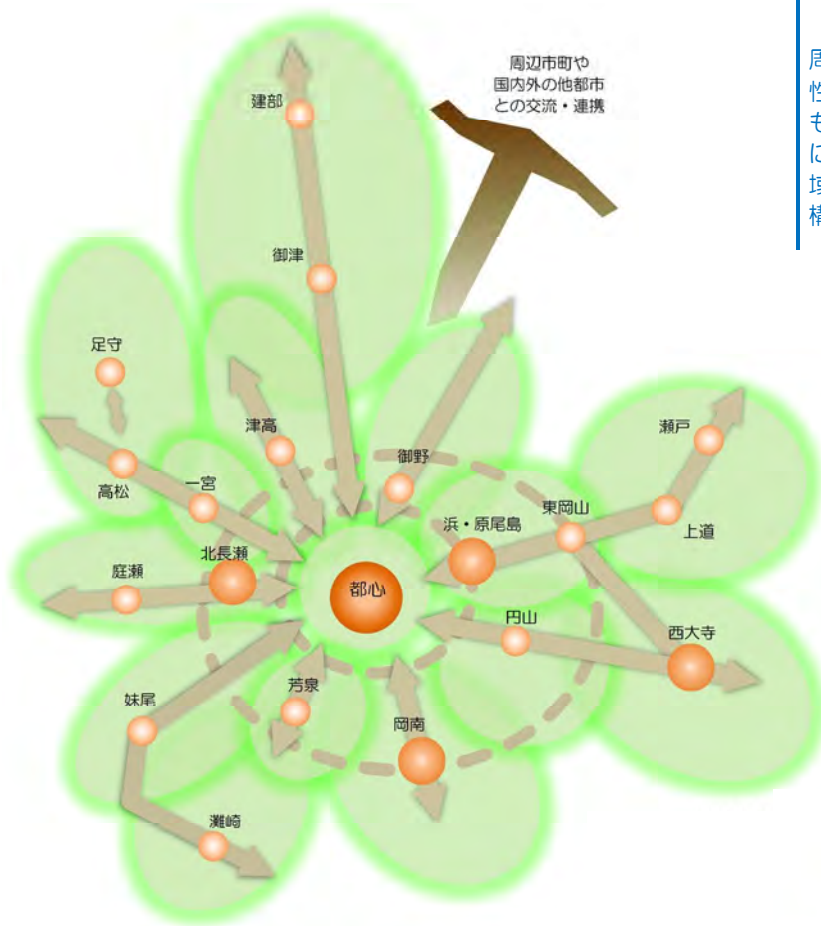
4.1 交通体系の将来像

岡山市第六次総合計画では、鉄道やバス等の公共交通を中心に、地域特性に応じて、徒歩、自転車、生活交通等を組み合わせて、利便性が高く、人と環境にやさしい交通ネットワークの構築を掲げています。

このことを踏まえて、本計画では、本市が目指す交通体系の将来像を、「都心ー拠点間」「拠点（地域生活圏）」「都心」の3層に分けて具現化し、それぞれ必要な実現化方策を位置づけることで、「コンパクトでネットワーク化された都市構造」の実現を目指します。

公共交通を中心としたコンパクトでネットワーク化された都市構造

公共交通を中心とした コンパクトでネットワーク化 された都市構造

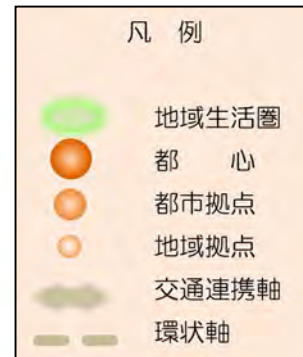


コンパクト

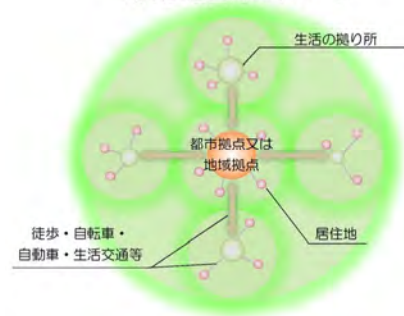
都心部と周辺地域の拠点に、それぞれの特性に応じた都市機能を集積していくことで、密度の高いまとまりのある都市空間を形成します。

ネットワーク

周辺地域の各拠点と都心部とが利便性の高い公共交通等で結ばれるとともに、周辺地域では、各拠点を中心に生活交通等が確保されるなど、地域特性に応じた交通ネットワークを構築します。

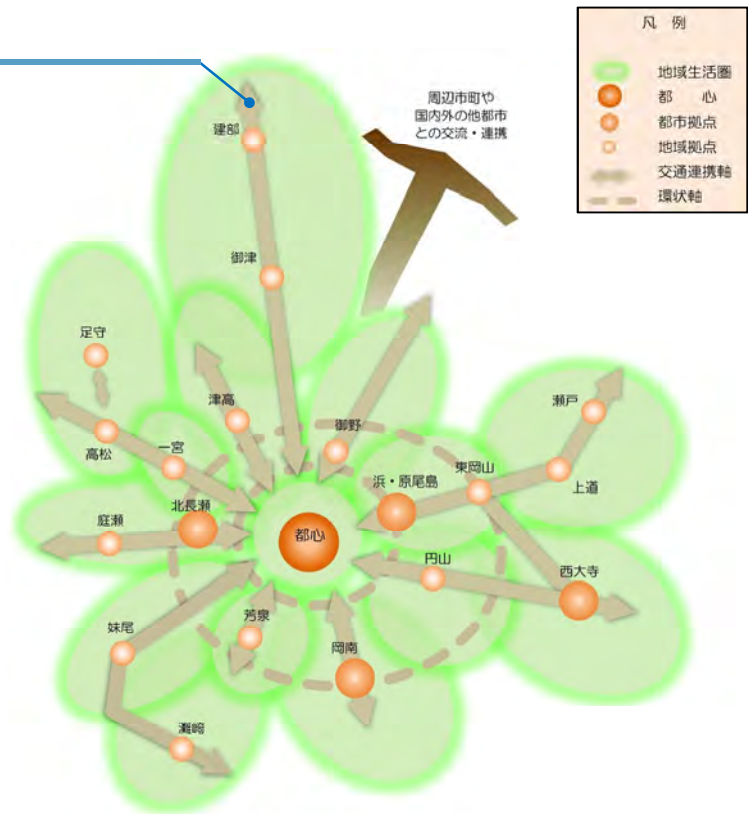


地域生活圏内のイメージ

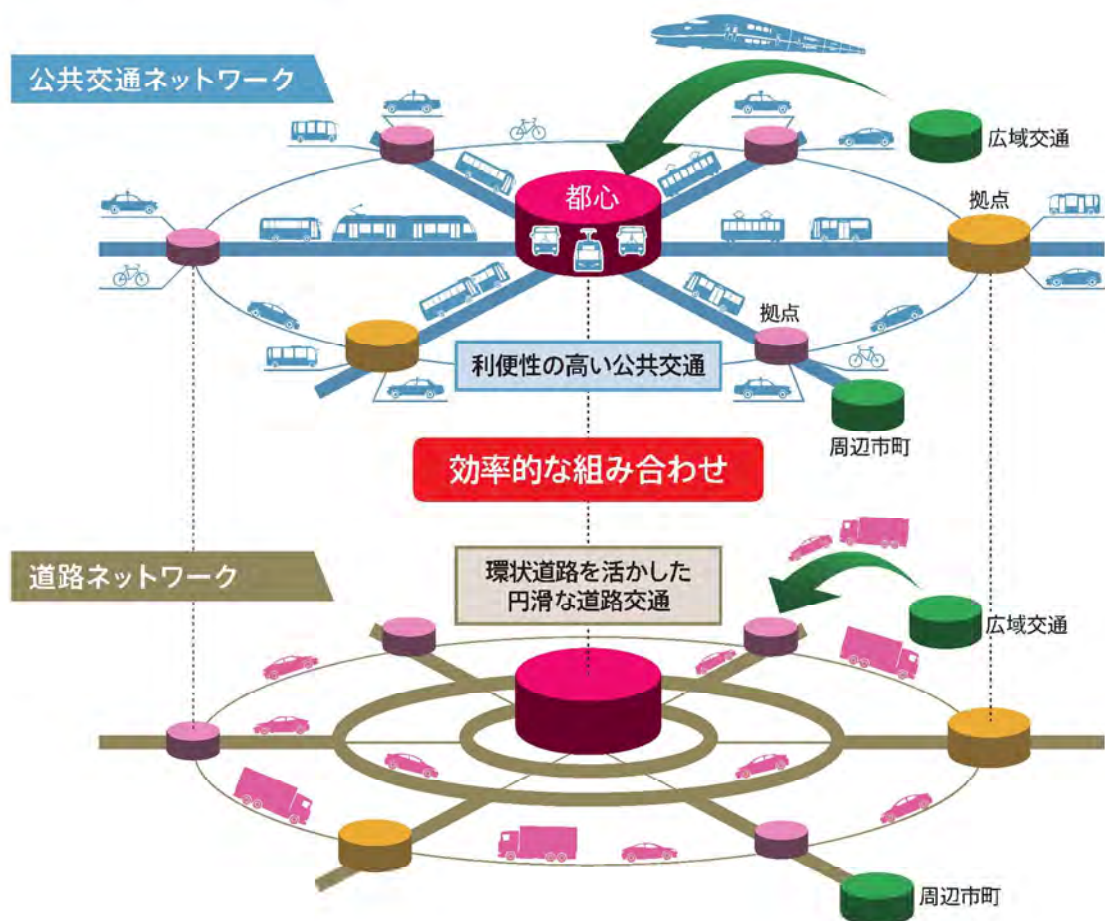


都心 - 拠点間

都心・拠点間では、鉄軌道とバスを中心とする利便性の高い公共交通と、環状道路を活かした円滑な自動車交通を効率的に組み合わせることで、現在の自動車交通に依存した交通体系から、都心へのアクセス性に優れた、人と環境にやさしい、公共交通中心の交通体系への転換を目指すとともに、公共交通を軸としたコンパクトな市街地への誘導を図ります。

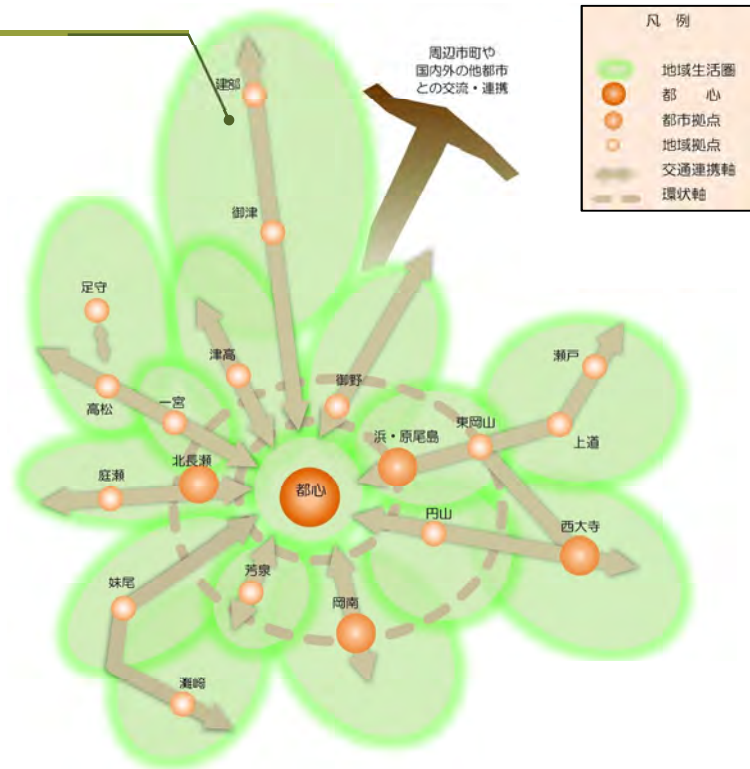


都心 - 拠点間における交通体系の将来像イメージ

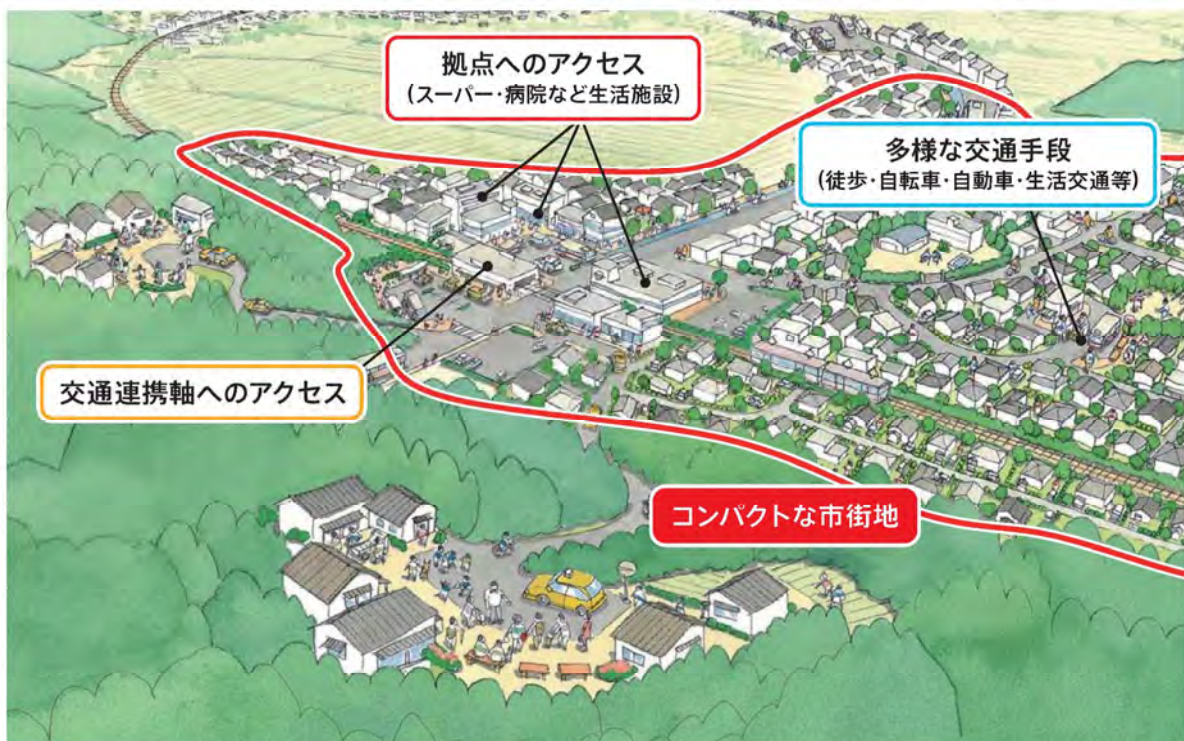


拠点（地域生活圏）

地域生活圏では、買い物や通院等の日常生活に必要な公共交通の維持・確保を図りながら、地域特性に応じて、徒歩・自転車・自動車・生活交通等を組み合わせて、拠点到アクセスしやすい交通ネットワークの形成を目指します。

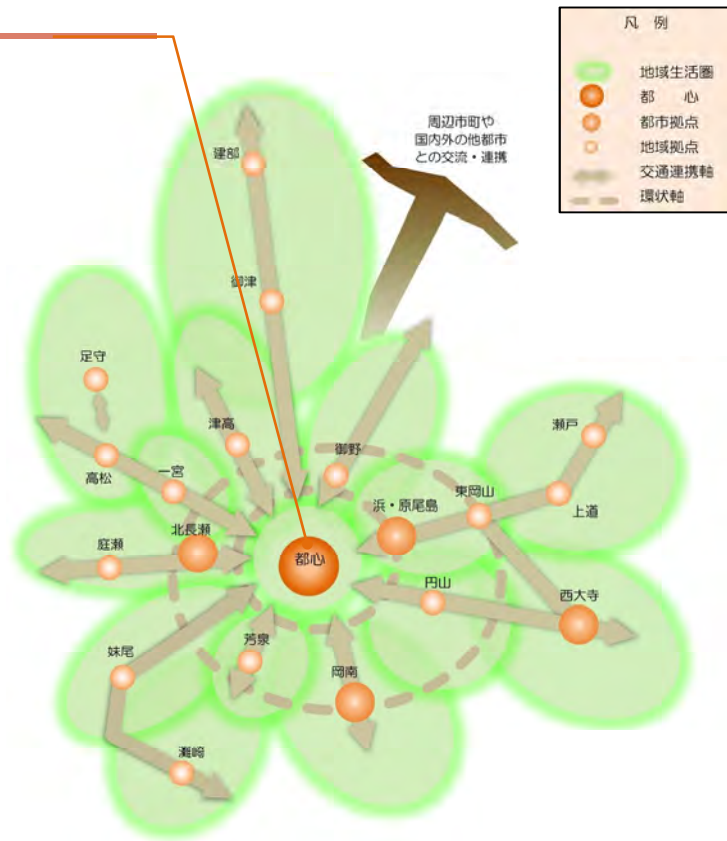


拠点（地域生活圏）における交通体系の将来像イメージ

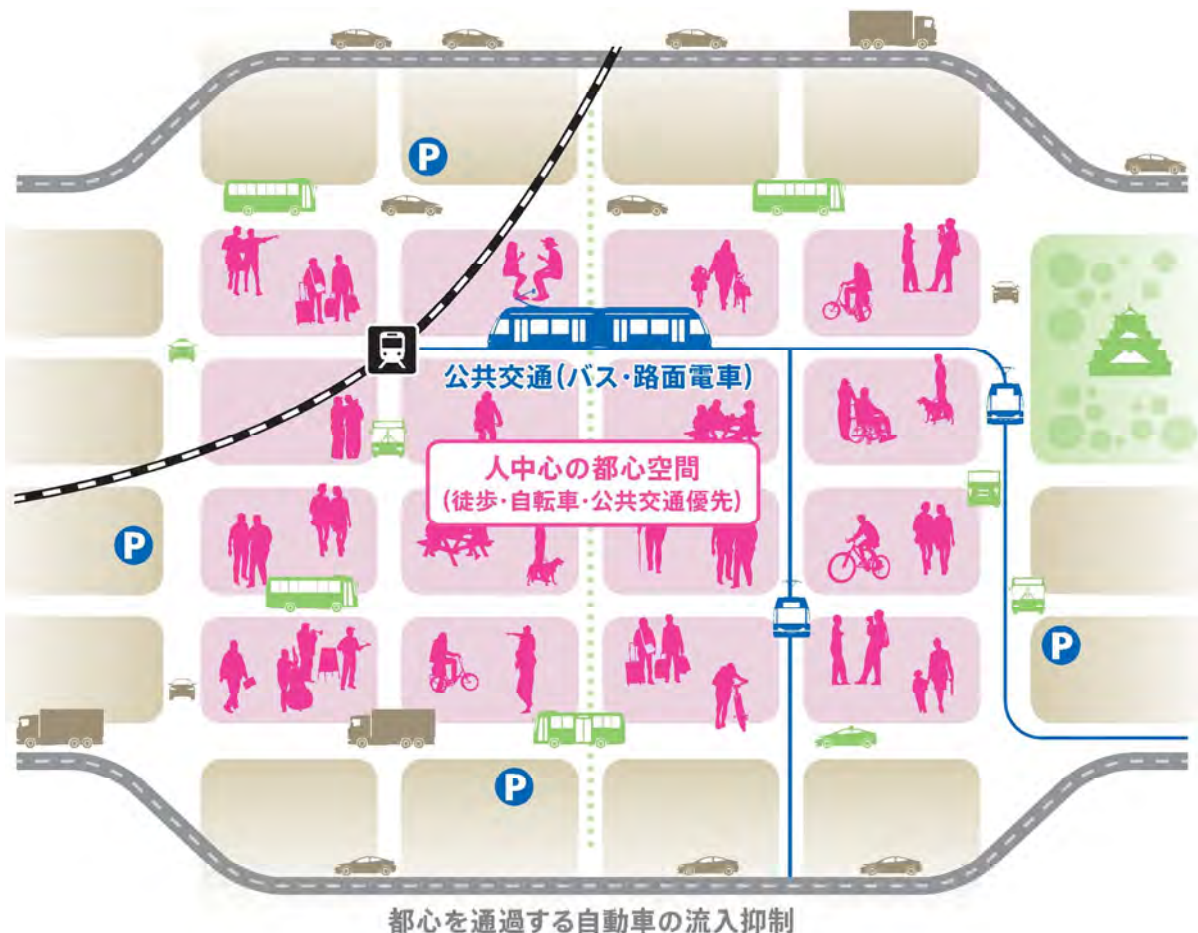


都心

都心内では、トラフィックゾーンシステムの考え方を取り入れ、都心内の自動車交通の減少により、都心内の交通空間を、歩行者・自転車・公共交通中心の空間に再生し、人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指します。



都心における交通体系の将来像イメージ



4.2 将来像の実現化方策

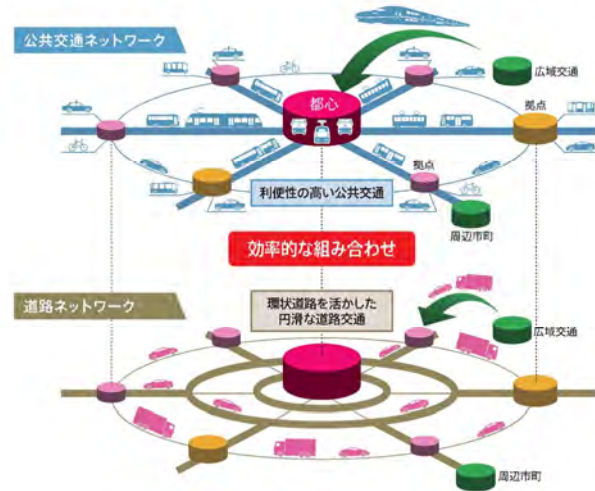
本市が目指す交通体系の将来像を実現するための施策を下記のとおり位置づけます。

<目標1> 安全で快適な交通ネットワークをつくる

効率的で使いやすい公共交通へ改善するとともに、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークを構築し、あらゆる人の移動の質の向上を目指します。

交通体系の将来像

都心・拠点間では、鉄軌道とバスを中心とする利便性の高い公共交通と、環状道路を活かした円滑な自動車交通を効率的に組み合わせることで、現在の自動車交通に依存した交通体系から、都心へのアクセス性に優れた、人と環境にやさしい、公共交通中心の交通体系への転換を目指すとともに、公共交通を軸としたコンパクトな市街地への誘導を図ります。



将来像の実現化方策

鉄道の利便性向上

サービス水準の向上

- 都心・拠点間で利便性の高い公共交通ネットワークを構築するため、長く利用が低迷している桃太郎線（吉備線）を対象に、定時性・速達性・快適性などに優れたLRTの導入を目指します。
- また、新駅の設置や運行本数の増強、駅のバリアフリー化など、鉄道のサービス水準の向上を図ります。

交通結節点機能の強化

- 鉄道が路面電車や路線バス、コミュニティバス、タクシー、自転車、自家用車での送迎など、様々な交通手段と相互に利用しやすい交通手段となるように、駅の結節点機能の強化を図ります。



使いやすい運賃体系の構築

- 鉄道利用のさらなる増加を目指して、高齢者割引の導入やICカード利用環境の拡大など、利用しやすい運賃体系の構築を図ります。

わかりやすい案内情報の構築

- 観光客や外国人、障がい者など、誰もが利用しやすい環境を目指して、案内表示の拡充や多言語化等のわかりやすい案内情報の構築を図ります。



道路整備による生産性・安全性向上

渋滞緩和による移動の円滑化

- 慢性的な渋滞の緩和に向けて、都心部の通過交通を抑制するための環状道路整備を進めるとともに、ボトルネック交差点の改良や都心・拠点間の放射状道路の整備により、移動の円滑化を図ります。



広域交流の強化（物流軸の強化）

- 人と物の交流促進を図るため、地域高規格道路を整備することにより、広域的な交通ネットワークを強化します。

災害に強い道路ネットワークの形成

- 異常気象時や大きな災害発生時にも緊急輸送道路等のルートを確保するため、橋梁耐震化等に取り組めます。

バスの利便性向上

サービス水準の向上

- 利用者目線で「わかりやすい」「使いやすい」路線バスを目指して、バス路線網の見える化やバス停のバリアフリー化、低床車両の台数増強、バスの待ち環境整備に取り組めます。
- また、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、交通事業者等の関係機関とともに、地域公共交通網形成計画の策定、施策の推進に取り組めます。



交通結節点機能の強化

- 面的な公共交通ネットワークの構築に向けて、電停とバス停の共有化、生活交通との接続を図るとともに、パーク&バスライド、サイクル&バスライドのための駐車場・駐輪場の拡充に取り組めます。

使いやすい運賃体系の構築

- 適正な運賃水準の下で、ICカードの利用環境の拡充や、乗継ぎ割引、高齢者割引の導入等により、使いやすい運賃体系の構築を目指します。

わかりやすい案内情報の構築

- 観光客や外国人、障がい者など、誰もが利用しやすい環境を目指して、案内表示の拡充や多言語化、バスロケーションシステムの改善・拡充等のわかりやすい案内情報の構築を図ります。



定時性・速達性の確保

- バスの定時性・速達性の確保を目的に、ボトルネック交差点改良や道路整備等のハード面での課題を解消するとともに、バスレーンの遵守やPTPSの拡充を図ります。






新技術の活用に関する研究

- 運転手不足に対応するための自動運転技術の導入など、新技術の開発動向について情報収集等を行い、本市への適用可能性について検討します。

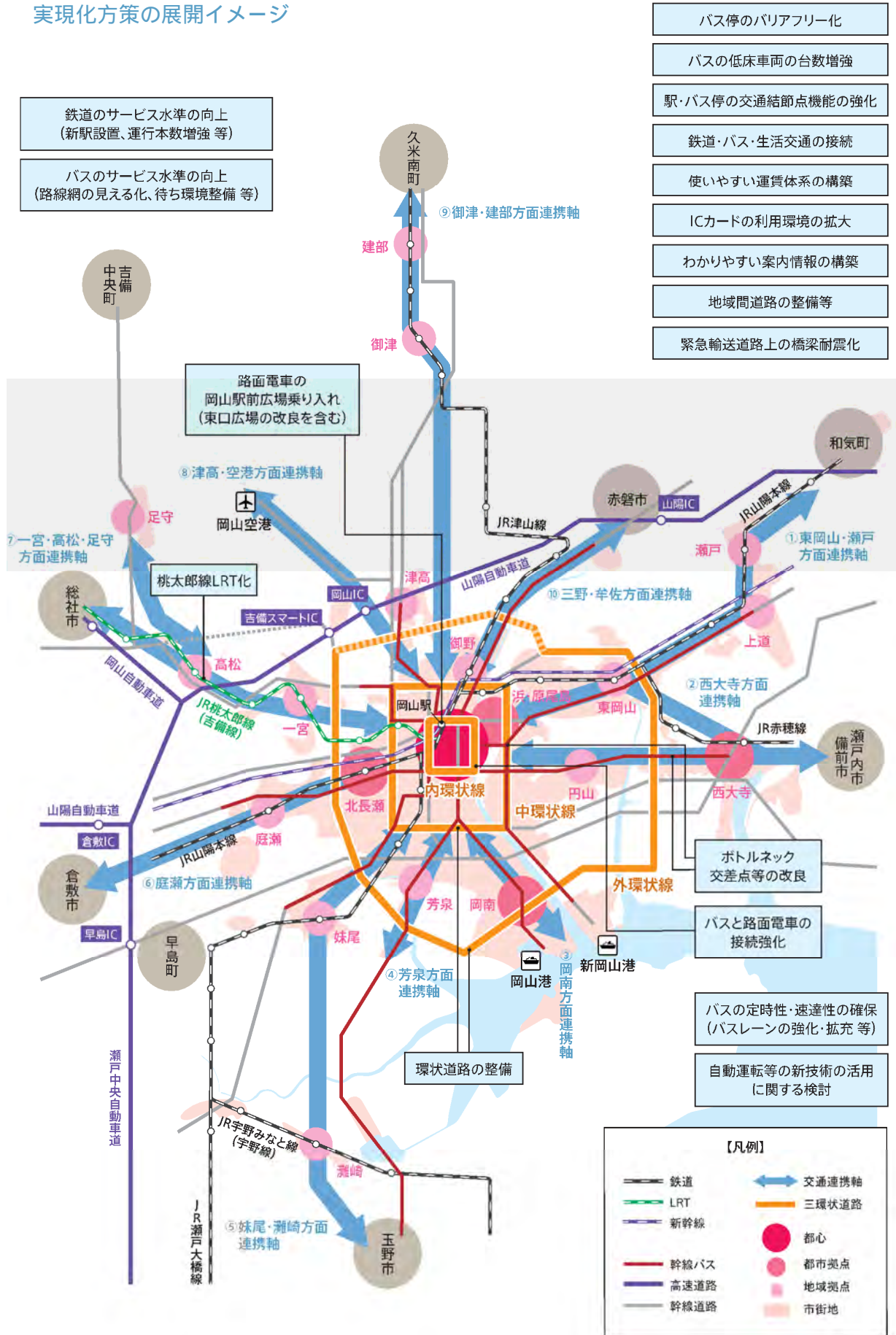


実現化方策の実施プログラム

	施策	計画期間における実施内容	実施主体	実現時期の目標		
				短期(5年)	中期(10年)	長期
鉄道 の 利 便 性 向 上	サービス水準の向上	桃太郎線LRT化	主要施策 1	鉄道事業者・岡山市・総社市	→	
		新駅設置、運行本数増強 等	—	鉄道事業者・岡山市	→	→
		駅のバリアフリー化	エレベーター・スロープの設置 等	鉄道事業者・岡山市	→	→
	交通結節点機能の強化	路面電車の岡山駅前広場乗り入れ(東口広場の改良を含む)	主要施策 2	軌道事業者・岡山市	→	
		路線バス・生活交通との接続	10箇所程度	鉄道事業者・バス事業者・地元検討組織・岡山市	→	→
		駅周辺整備	1~2箇所	岡山市	→	→
		P&R・C&R駐車場の拡充	1~2箇所	鉄道事業者・岡山市	→	→
	使いやすい運賃体系の構築	高齢者割引の導入 等	—	鉄道事業者	→	→
		ICカード利用環境の拡大	1~2路線	鉄道事業者	→	→
	わかりやすい案内情報の構築	案内表示の拡充・多言語化 等	1~2箇所	鉄道事業者・岡山市	→	→
生産性・安全性向上 道路整備による	渋滞緩和による移動の円滑化	ボトルネック交差点等の改良	主要施策 4	岡山市・国土交通省	→	→
		環状・放射状道路の整備	主要施策 3	岡山市・国土交通省	→	→
	広域交流の強化(物流軸の強化)	地域間道路の整備 等	主要施策 3	岡山市・国土交通省	→	→
	災害に強い道路ネットワークの形成	緊急輸送道路上の橋梁耐震化	主要な36箇所	岡山市・国土交通省	→	→
バス の 利 便 性 向 上	サービス水準の向上	バス路線網の見える化	主要施策 5	バス事業者・岡山市	→	
		路線の再編・新設・増便 等	地域公共交通網形成計画の策定	バス事業者・岡山市	→	→
		バス停のバリアフリー化	10箇所程度	バス事業者・岡山市・国土交通省	→	→
		低床車両の台数増強	導入率:22%⇒50%	バス事業者	→	→
		バスの待ち環境整備	1~2箇所	バス事業者	→	→
	交通結節点機能の強化	鉄道・生活交通との接続	10箇所程度	鉄道事業者・バス事業者 地元検討組織・岡山市	→	→
		路面電車との接続強化	1~2箇所	軌道事業者・バス事業者・岡山市	→	→
		P&BR・C&BR駐車場の拡充	10箇所程度	バス事業者・岡山市	→	→
	使いやすい運賃体系の構築	乗継ぎ割引、高齢者割引の導入 等	—	バス事業者	→	→
		ICカード利用環境の拡大	—	バス事業者	→	→
	わかりやすい案内情報の構築	案内表示の拡充・多言語化 等	1~2箇所	バス事業者・岡山市	→	→
		ロケーションシステムの改善・拡充	—	バス事業者	→	→
	定時性・速達性の確保	ボトルネック交差点等の改良【再】	主要施策 4	岡山市・国土交通省	→	→
		環状・放射状道路の整備【再】	主要施策 3	岡山市・国土交通省	→	→
		バスレーンの強化・拡充	1~2路線(幹線バス)	バス事業者・岡山県警 岡山市・国土交通省	→	→
		PTPSの拡充	1~2路線(幹線バス)	バス事業者・岡山県警	→	→
	新技術の活用に関する研究	自動運転等の新技術の活用に関する検討	実証実験の実施	交通事業者・民間企業・岡山市・国土交通省	→	→

 事業中、または継続的な取組み
 熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
 実施の可能性について検討を進める事業

実現化方策の展開イメージ

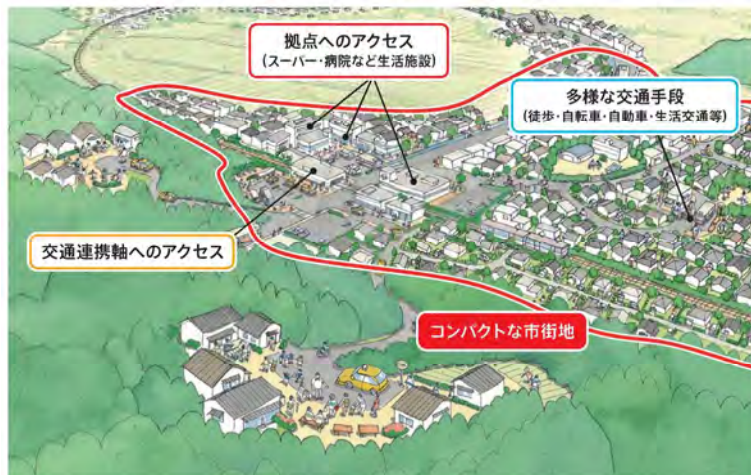


<目標2> 日常の移動を便利にし、健幸な暮らしを支える

徒歩や自転車を中心とする環境にやさしいライフスタイルを醸成するとともに、自動車・生活交通などで身近な拠点へのアクセス性を向上させることで、都市の持続可能性を高め、生きがいを感じられる健幸な暮らしの実現を目指します。

交通体系の将来像イメージ

地域生活圏では、買い物や通院等の日常生活に必要な公共交通の維持・確保を図りながら、地域特性に応じて、徒歩・自転車・自動車・生活交通等を組み合わせて、拠点にアクセスしやすい交通ネットワークの形成を目指します。



将来像の実現化方策

生活交通の確保

既存の生活交通の維持・改善

- 路線バスの廃止後、地域住民の移動手段を確保するために導入された「御津・建部コミュニティバス」及び「足守地区生活バス」について、利用動向や地域住民の意見などを踏まえて、地元検討組織と運行改善に取り組めます。
- また、鉄道や路線バスと同様に、市民や観光客の移動を支える公共交通として欠かせないタクシーについて、バリアフリー車両の導入などの利用環境の改善に取り組めます。



新たな生活交通の確保

- 公共交通の利用が不便な地域を対象に、買い物や通院などの日常生活に欠かせない移動手段を確保するため、デマンド型乗合タクシー等の生活交通の導入に取り組めます。
- 導入にあたっては、地元検討組織を立ち上げ、住民が主体となって、交通事業者との連携の中で、利用しやすい公共交通の確保を図ります。



暮らしを支えるみちづくり

拠点形成に資する道路の整備

- 身近な拠点へのアクセス性を高めるため、駅等へのアクセス道路や自転車走行空間の整備に取り組めます。
- 自転車走行空間は、「自転車先進都市おかやま実行戦略（2012年策定）」に基づき、これまで都心部の重点エリア内で整備を進めてきたところであり、今後も拡充を図るとともに、重点エリアにアクセスする路線の整備についても検討します。

環境にやさしいライフスタイルの醸成

モビリティマネジメントの実施

- 過度に自動車利用に依存した暮らしからの脱却を図るため、渋滞や環境問題、個人の健康等の問題に対する意識を醸成することにより、1人ひとりの交通手段選択を自動車から公共交通に転換するように促す「モビリティマネジメント」に取り組めます。
- 具体的には、小学生にバスの乗り方について学習してもらう「バス教室」や、大学生を中心に公共交通の利用体験を通じて、その役割について考えてもらう「交通探検隊」の開催、転入者への公共交通マップの配布、スマート通勤やノーマイカーデーなどのイベントを実施します。



環境負荷の軽減

- 温暖化による気候変動などの地球環境問題に対応するため、自動車の利用抑制や公共交通中心の交通体系への転換を図るとともに、電気自動車やハイブリッド自動車などの次世代自動車の普及による温室効果ガスの削減に取り組めます。

自転車利用環境の向上




- 本市は、温暖で晴れの日が多く、地形が平坦であることから、自転車で通勤・通学する市民の割合が高くなっていますが、自転車の利用環境に対する市民の満足度は高くありません。
- このことから、自転車走行空間の整備とともに、自転車の通行ルールや利用マナーについて、関係機関との連携による指導・啓発を推進します。
- また、自然や歴史資源を活用したサイクリングロードの整備等、自転車を楽しむことのできる環境の整備に取り組めます。

新技術の活用に関する研究

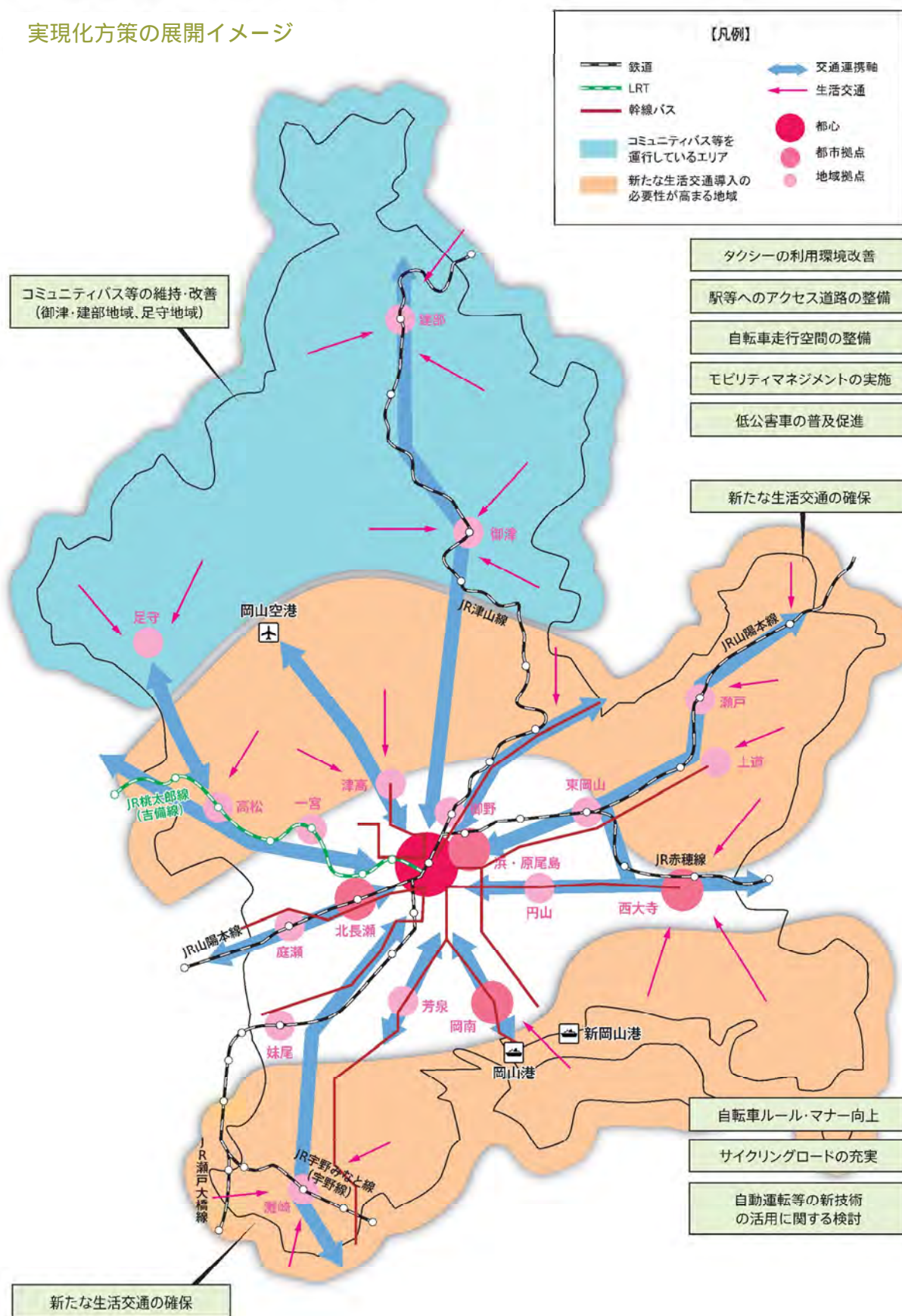
- 買い物・通院等の生活交通の確保や、駅等の公共交通機関から目的地までの「ラストワンマイル」の移動手段の確保において、超小型モビリティや自動運転技術の導入など、新技術の適用可能性について検討します。

実現化方策の実施プログラム

施策	計画期間における 実施内容	実施主体	実現時期の目標		
			短期 (5年)	中期 (10年)	長期
生活交通の確保	既存の生活交通の 維持・改善	コミュニティバス等の維持・改善 ・御津、建部地域 ・足守地域	随時	地元検討組織・ 交通事業者・岡山市	→
		タクシーの利用環境改善 (バリアフリー化等)	UDタクシー 導入促進など	タクシー事業者・ 岡山市	→
	新たな生活交通の 確保	新たな生活交通の導入 ・迫川地区 ・千種地区 ・馬屋上・野谷地区 ・牧山地区 ・角山地区 等	10地区程度 主要施策 7	地元検討組織・ 交通事業者・岡山市	→
暮らしを支える みちづくり	拠点形成に資する 道路の整備	駅等へのアクセス道路の整備	1～2路線	岡山市	→
		自転車走行空間の整備	主要施策 8	岡山市・国土交通省・ 岡山県警	→
環境にやさしいライフスタイルの醸成	モビリティ マネジメントの実施	居住者に対するモビリティマネジメント ①バス教室の開催 ②交通探検隊の開催	①年数回実施 ②年1回実施	岡山市	→
		転入者に対するモビリティマネジメント ・公共交通マップの配布	随時	岡山市	→
		通勤者に対するモビリティマネジメント ・スマート通勤 ・ノーマイカーデー	毎年実施	岡山市・岡山県・ 国土交通省	→
	環境負荷の軽減	低公害車の普及促進	—	民間企業・岡山市	→
	自転車利用環境の 向上	自転車ルール・マナーの向上 ・ルール、マナーの周知 ・放置自転車の解消に向けた指導・啓発	毎年実施	岡山市・国土交通省・ 岡山県警	→
		サイクリングロードの充実	1～2路線	岡山市・岡山県・ 国土交通省	→
	新技術の活用に関する 研究	自動運転等の新技術の 活用に関する検討【再】 (超小型モビリティを含む)	実証実験 の実施	交通事業者・ 民間企業・ 岡山市・国土交通省	→

-  事業中、または継続的な取組み
-  熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
-  実施の可能性について検討を進める事業

実現化方策の展開イメージ



<目標3> 歩いて楽しい都心空間に変える

歩いて楽しい空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通ネットワークの形成により、誰もが楽しめる都心空間の実現を目指します。

交通体系の将来像イメージ

都心内では、トラフィックゾーンシステムの考え方を取り入れ、都心内の自動車交通の減少により、交通空間を歩行者・自転車・公共交通中心の空間に再生し、人でのぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指します。



将来像の実現化方策

人中心の都心空間の創出

都心を通る自動車の流入抑制

- 都心の魅力を高め、にぎわいを創出するためには、都心空間を「自動車中心」から「人中心」の空間へ転換し、都市機能の集積や土地の高度利用、歩行・滞留空間の創出を図る必要があります。
- そこで、環状道路等の整備や、自動車でのアクセスを阻害せずに通過車両をコントロールする「トラフィックゾーンシステム」の構築に取り組むことで、都心に目的がない自動車の通過を抑制するとともに、都心に点在する駐車場の集約化を図ることで、「人中心」の都心空間の創出を図ります。



新技術の活用に関する研究

- 人中心の都心空間の創出に向けて、超小型モビリティ等によるシェアリングや、自動運転と自動駐車システムによる駐車場集約化など、新技術の開発動向について情報収集等を行い、本市への適用可能性について検討します。

安全安心な歩行空間の確保

誰もが通行できる歩行空間の確保

- 高齢者や障がい者、子供、ベビーカーなど、あらゆる人にとって通行しやすい都心空間を目指して、施設利用や施設間の移動の障害となる段差解消を行うなど、バリアフリー化を図るとともに、バリアフリー経路の探索など、ICT 技術を活用したバリアフリー情報の発信や活用に取り組めます。

回遊性の向上

歩行・滞留空間の整備

- 都心を歩いて楽しんだり、複数の場所で滞留してもらうためには、市街地再開発やにぎわいづくり等とあわせて、安心して歩行・滞留できる空間の創出が必要となります。
- そこで、岡山駅周辺エリアと旧城下町エリアといった都心の2つの核をつなぐ県庁通りや西川緑道公園等で歩道拡幅や歩行者天国の開催等の歩行・滞留空間の創出に取組みます。



都心内公共交通の利便性・快適性の向上

- 都心を歩いて楽しんでもらうため、都心内の移動を支える公共交通の利便性・快適性の向上を図ります。
- 県都岡山の玄関口である岡山駅については、都心全体に向けて人の流れを生み出すため、唯一離れた場所に存在する路面電車を東口広場に乗り入れて、交通結節点機能のさらなる向上を図るとともに、にぎわい拠点の一つとして広場自体の魅力向上に取組みます。
- その上で、都心内にある歴史・文化資源や商業・業務・集約施設、コンベンション施設等へのアクセス性及び回遊性を高めるため、「定時性」と「わかりやすさ」の面で優れた路面電車の延伸・環状化に取組みます。
- また、都心では、観光客や外国人を含め、様々な人が路面電車や路線バスを利用するため、電停・バス停の待ち環境の整備や低床車両の台数増強、ICカード利用環境の拡大等により、公共交通の利用環境の向上を図ります。
- これらの取組みを進める中で、路面電車と路線バスそれぞれの役割を明確にし、都心の回遊性向上に資する利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指します。



自転車利用環境の向上

- 公共交通利用への転換や、都心のにぎわいを創出するツールとして、コミュニティサイクル「ももちやり」のさらなる利用促進と利便性向上に取組みます。
- また、徒歩だけでなく、自転車でもスムーズに安全に移動でき、目的地の近くで安心して停めることができる環境を整備するため、自転車走行空間や駐輪場の整備に取組みます。



わかりやすい案内情報の構築

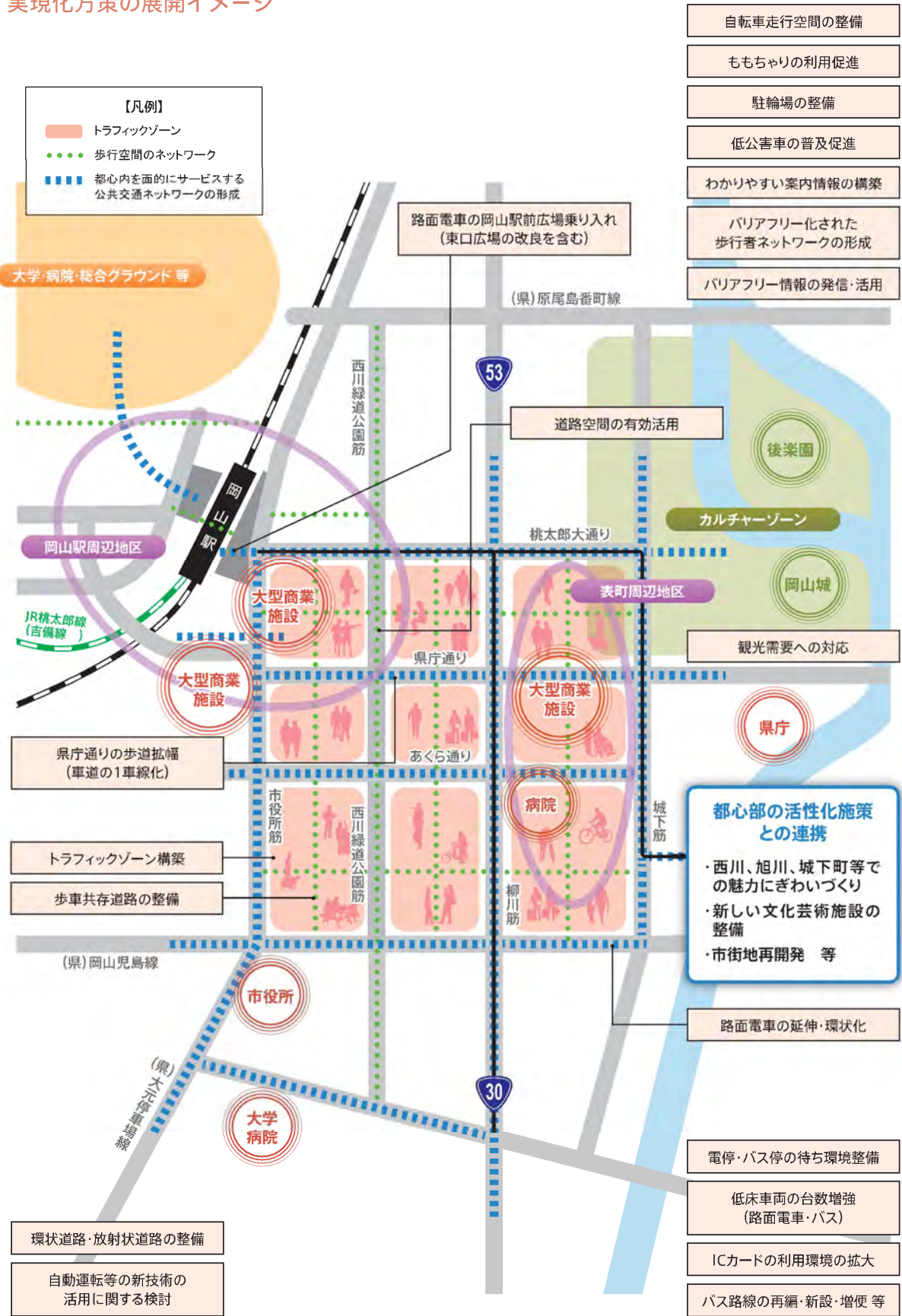
- 近年急増するインバウンドの市内訪問を踏まえて、外国人や観光客を含め、誰もがわかりやすい案内情報を提供するため、既存の歩行者案内板の整備・更新や、案内表示の拡充・多言語化等に取組みます。

実現化方策の実施プログラム

	施策	計画期間における 実施内容	実施主体	実現時期の目標		
				短期 (5年)	中期 (10年)	長期
都心空間の創出 人中心の	都心を通過する 自動車の流入抑制	環状道路・放射状道路の整備【再】	主要施策 3 岡山市・国土交通省	→	→	→
		駐車場の再編	主要施策 3 民間事業者・岡山市	→	→	→
		トラフィックゾーンの構築	主要施策 10 岡山市・ 国土交通省・岡山県警	→	→	→
	新技術の活用に関する研究	自動運転等の新技術の活用に関する検討【再】 (超小型モビリティを含む)	実証実験の実施 交通事業者・民間企業・ 岡山市・国土交通省	→	→	→
歩行空間の確保 安全安心な	誰もが通行できる 歩行空間の確保	バリアフリー化された歩行者ネットワークの形成	バリアフリー基本構想の策定 岡山市	→	→	→
		バリアフリー情報の発信・活用	歩行者ネットワーク情報の整備・提供 岡山市	→	→	→
回遊性の向上	歩行・滞留空間の整備	県庁通りの歩道拡幅(車道1車線化)	主要施策 11 岡山市	→	→	→
		道路空間の有効活用(オープンカフェなど)	主要施策 11 岡山市	→	→	→
		歩車共存道路の整備 ・柳町表町線、本町表町線、 平和町1号線等	1~2箇所 岡山市	→	→	→
	都心内公共交通の 利便性・快適性の 向上	路面電車の岡山駅前広場乗り入れ【再】 (東口広場の改良を含む)	主要施策 2 軌道事業者・岡山市	→	→	→
		路面電車の延伸・環状化	— 軌道事業者・岡山市	→	→	→
		電停・バス停の待ち環境整備	1~2箇所 軌道事業者・ バス事業者	→	→	→
		低床車両の台数増強 ①路面電車 ②バス	導入率 ①10%⇒20% ②19%⇒40% 軌道事業者・ バス事業者	→	→	→
		観光需要への対応	— 軌道事業者・ バス事業者・岡山市	→	→	→
		ICカード利用環境の拡大【再】 (チャージ機の充実含む)	— 軌道事業者・ バス事業者	→	→	→
		バス路線の再編・新設・増便等【再】	地域公共交通網形成計画の策定 バス事業者・岡山市	→	→	→
	自転車利用環境の 向上	ももちゃりの利用促進 (ポートの適正配置等)	ポートの再編等 岡山市	→	→	→
		自転車走行空間の整備【再】	主要施策 8 岡山市・国土交通省・ 岡山県警	→	→	→
		駐輪場の整備	1~2箇所(都心部) 民間事業者・岡山市	→	→	→
	わかりやすい 案内情報の構築	歩行者案内板の整備・更新等	随時 岡山市・国土交通省	→	→	→
案内表示の拡充・多言語化等【再】		1~2箇所 鉄道事業者・軌道事業者・ バス事業者・岡山市	→	→	→	

- 事業中、または継続的な取組み
- 熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
- 実施の可能性について検討を進める事業

実現化方策の展開イメージ

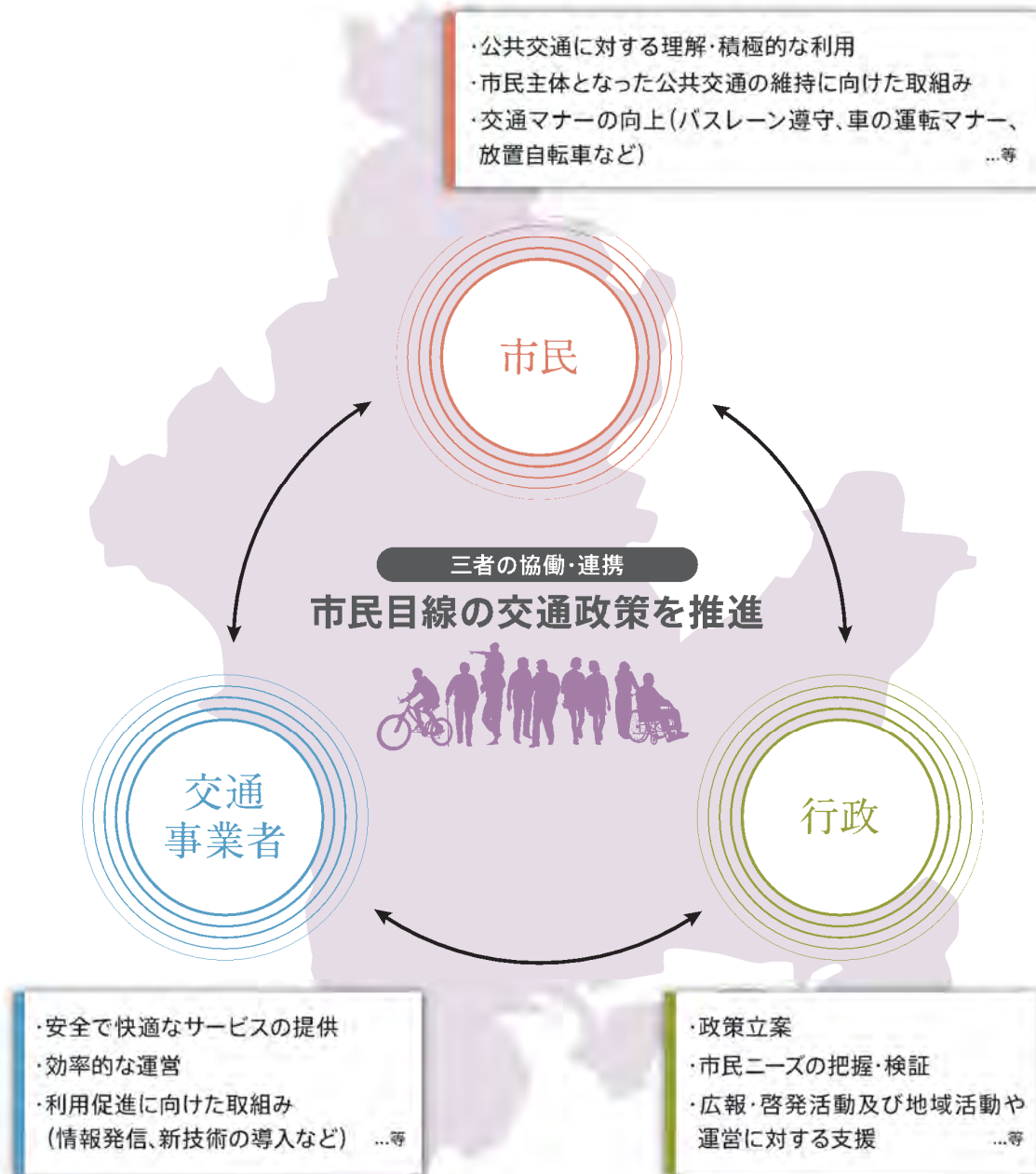


<目標4> 参加・協働により交通政策を進める

市民が参加し、課題認識を共有し、解決方法を一緒に考えることで、協働による市民目線の交通政策を推進します。

基本的な考え方

岡山市総合交通計画のコンセプトの実現や計画の目標達成に向けた施策の推進にあたっては、「市民」、「事業者」、「行政」の三者が協働・連携による取組みを行うことが重要であるため、市民の参加、協働による市民目線の交通政策を推進します。

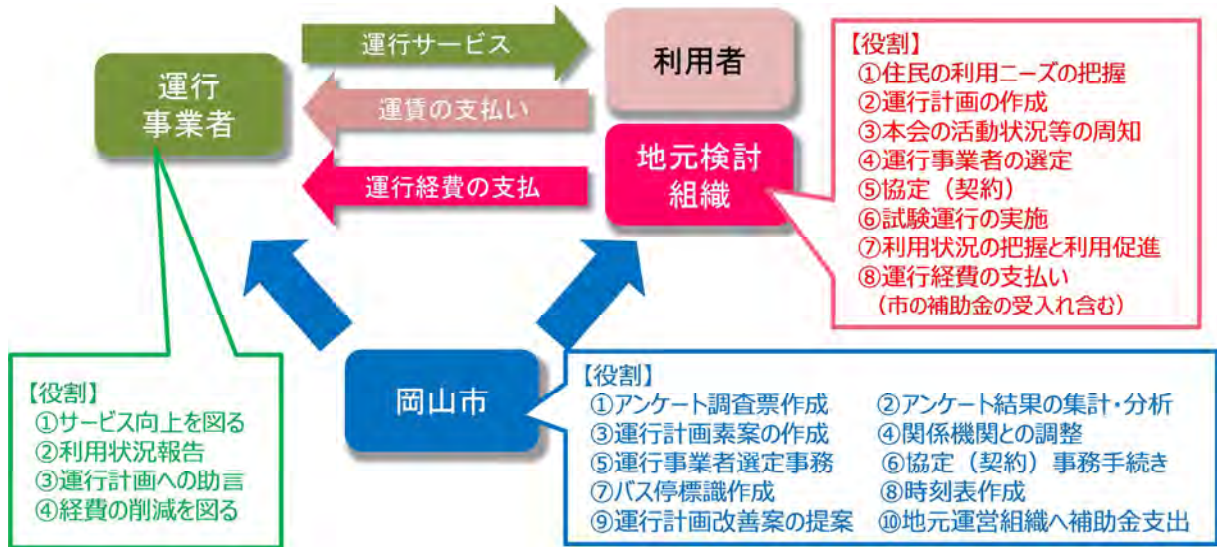


<協働による取り組み事例>

① 新たな生活交通の導入検討

・公共交通の利用が不便な地域を対象とした新たな生活交通の導入検討では、地域住民等で構成される地元検討組織を立ち上げて、岡山市の技術面・費用面での支援を受けながら、地元検討組織が主体となって取組むこととしています。

【取組みの体制】



【迫川地区生活交通で試験運行開始の際に作成したリーフレット】

The flyer is titled 「考える会」のこれまでの歩み (History of the Thinking Meeting) and features a large photo of the trial operation launch. It includes a detailed timeline of events from October 2016 to November 2018.

「考える会」のこれまでの歩み

- H26.10.03 生活交通導入検討に関する市の説明会に参加
- H27.05.29 導入検討に関する意見交換(第1回説明会)
- H27.07.10 導入検討に関する意見交換(第2回説明会)
- H27.7~8 交通実態調査(1回目のアンケート調査)
- H27.09.01 迫川地区生活交通を考える会 発足 第1回考える会(運行計画素案の検討)
- H27.09.17 第2回考える会(第2回アンケート調査の企画)
- H27.11.17 第3回考える会(運行計画、バス停位置の検討)
- H28.02.02 第4回考える会(バス停デザイン等の検討)
- H28.02.16 第5回考える会(運行事業者選定方法の検討)
- H28.03.22 第6回考える会(運行事業者選定方法の検討)
- H28.04.11 交通事業者を対象とした説明会実施
- H28.04.12 運行事業者の公募開始
- H28.04.19 第7回考える会(事業者説明会の報告)
- H28.05.20 応募事業者へのヒアリング実施
- H28.05.24 第8回考える会(運行事業者を選定)
- H28.06.28 第9回考える会(協定書・バス停等の検討) 岡山船交通と覚書締結(試験運行の準備等)
- H28.07.19 第10回考える会(協定書・バス停等の検討)
- H28.08.10 第11回地域公共交通会議瀬戸地区分組
- H28.08.23 第11回考える会(周知・PR活動の検討)
- H28.09.15 第12回考える会(時刻表・バス停等の検討)
- H28.09.19 敬老会にてブンタク説明会開催
- H28.10.04 第13回考える会開催(周知・PR方法等の検討)
- H28.11.01 第14回考える会開催(ブンタク利用体験)
- H28.11~ 時刻表(ポケットサイズ)を金戸配布
- H28.11.18 試験運行開始

「考える会」のこれまでの歩み

南区迫川分校学区デマンドタクシー
11月めど試験運行

市地域交通会議で来18年度導入へ

**迫川分校学区乗合タクシー
ブンタク**

試験運行期間
H28.11.18~H30.3.31

私たち、生活交通はじめました

【運営主体】 迫川地区生活交通を考える会

② 小学生を対象としたバス教室の開催

・公共交通として広く利用されている路線バスの基本的な知識を学んでもらうため、次世代を担う小学生を対象に「バスの利用方法」、「交通安全」、「マナー」の3つのテーマについて学び、路線バスへの関心を高め、公共交通利用促進を図ることを目的として実施しています。

【バス教室の実施状況】



日時：平成30年4月27日（金） 13：30～14：15
 対象：就実小学校（1年生 48人）
 目的：公共交通として広く利用されている路線バスの基本的な知識を学んでもらうため、次世代を担う小学生を対象に「バスの利用方法」、「交通安全」、「マナー」の3つのテーマについて学び、路線バスへの関心を高め、公共交通の利用促進を図ることを目的としています。
 主催：岡山市都市整備局 都市・交通部 交通政策課
 協力：国土交通省中国運輸局岡山運輸支局、岡山電気軌道株式会社

1. バスのスロープ体験（筆イス）

ノンステップバスからスロープが出ていたけど、なぜだろう？
 答え）筆イスの方がバスに乗れるように、スロープを出すんだよ。



2. バスクイズ



3. バスの乗り方・降り方



4. 交通安全指導



非常脱出口って、こんなところにあるんだね。



運転席からだ、見えにくいところがたくさんあるよ!



目の位置が見えるかな?



降りる時は、自転車や歩行者とぶつかる危険があるんだね。右・左を見てから降りよう!

5. 記念品贈呈・挨拶



バスの乗り方・マナー・安全に気を付けて、バスなどの公共交通を利用してください。

4.3 主要施策

前述の将来像の実現化方策で示した施策のうち、以下に示す施策を主要施策として、概要を次頁以降に示します。

主要施策一覧	
主要施策	掲載ページ
(1) 桃太郎線LRT化	P95
(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）	P97
(3) 環状道路・放射状道路の整備	P100
(4) ボトルネック交差点等の改良	P101
(5) バス路線網の見える化	P102
(6) バス停のバリアフリー化	P104
(7) 交通不便地域における新たな生活交通確保	P105
(8) 自転車走行空間の整備	P109
(9) 駐車場の再編	P111
(10) トラフィックゾーンの構築	P113
(11) 歩行・滞留空間の整備	P115

(1) 桃太郎線LRT化

桃太郎線（吉備線）を軸とした交通ネットワークの実現により、沿線からバスや生活交通、LRTを介して、地域内だけでなく、都心へもスムーズに移動でき、クルマだけに頼らない暮らしの実現が期待できます。

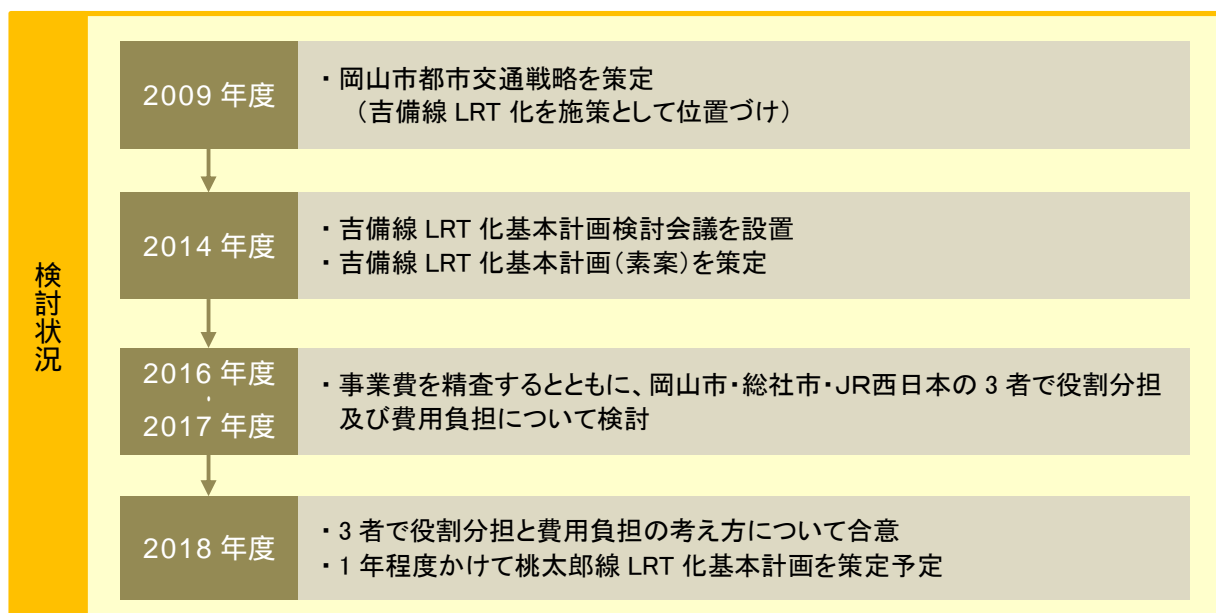
また、沿線に居住や生活機能が集まり、都市拠点、地域拠点のそれぞれが活性化し、住みたい人が増加したり、観光地や大学、病院へのアクセスの向上により、地域外からの来訪者が増加し、地域のにぎわいの創出を生み出す効果が期待できます。

1) 目的

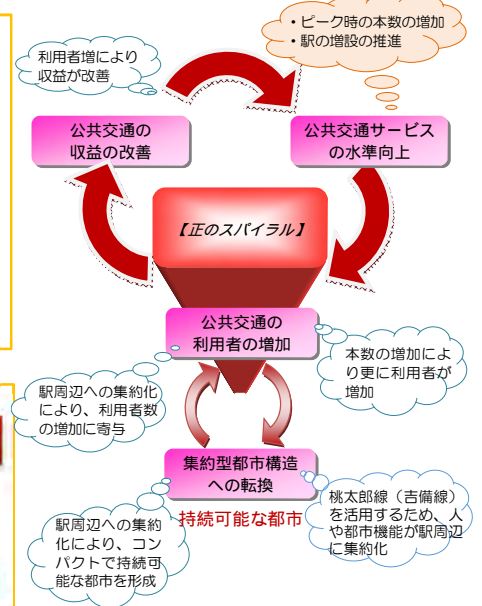
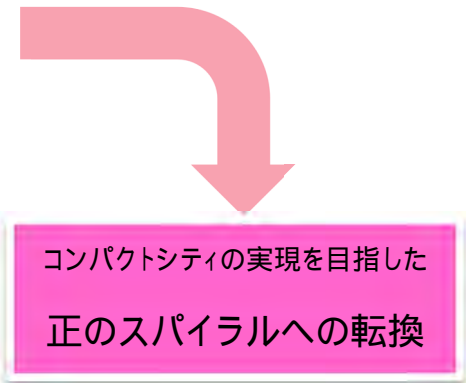
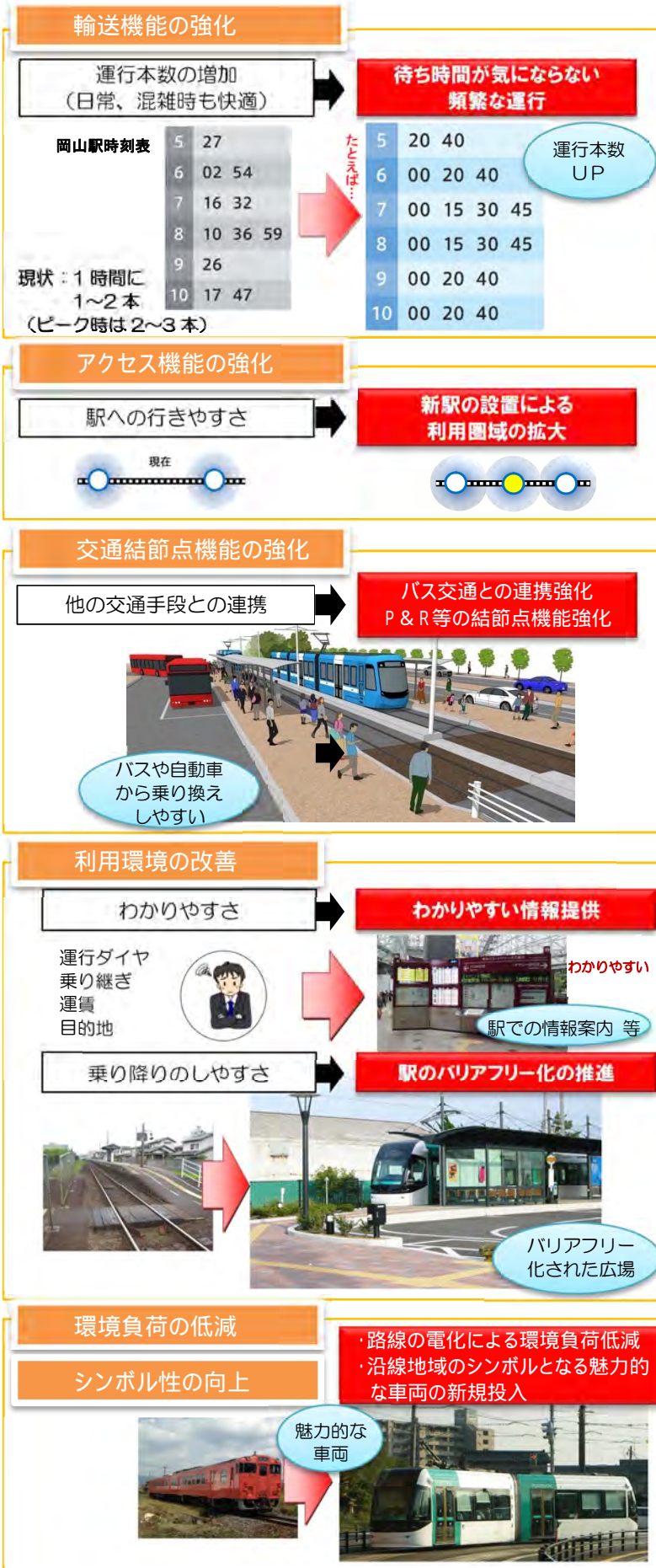
- ・ 桃太郎線LRT化により、都心と一宮・高松方面の連携軸を強化し、桃太郎線（吉備線）沿線を含む周辺部の活性化と吉備路の観光振興を図ります。

2) 背景

- ・ 桃太郎線（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ます。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ます。
- ・ 桃太郎線（吉備線）沿線には、質の高い吉備路の観光資源が複数ありますが、桃太郎線（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です。



3) 桃太郎線 LRT 化のイメージ



(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）

路面電車の岡山駅電停は、岡山駅東口駅前広場から東側約 180mの位置にあります。路面電車の岡山駅前広場乗り入れにより、岡山駅の交通結節点機能を向上させることで、公共交通の利便性向上や中心市街地の回遊性の向上を図ります。

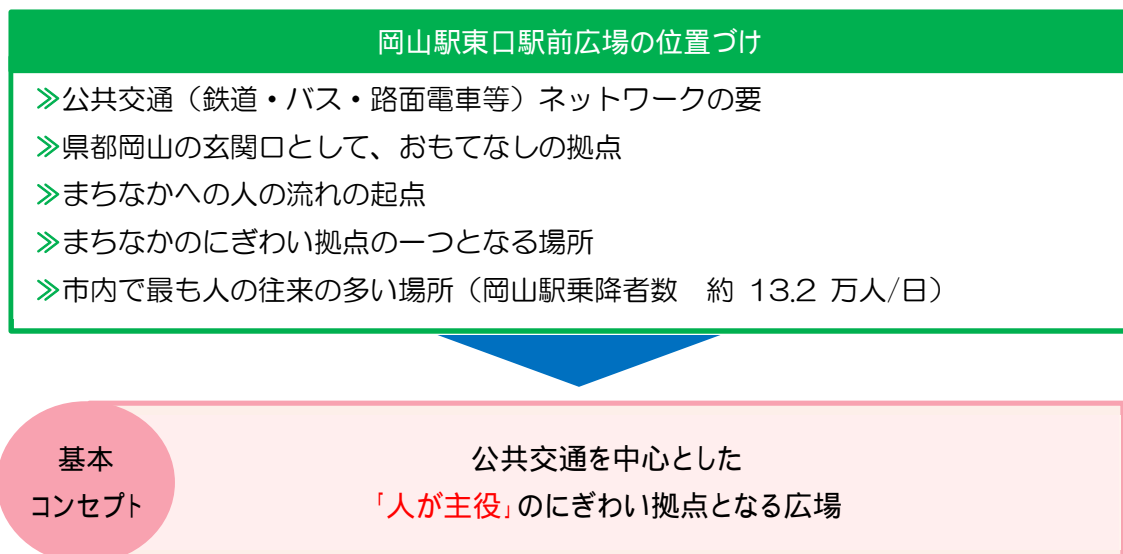
1) 目的

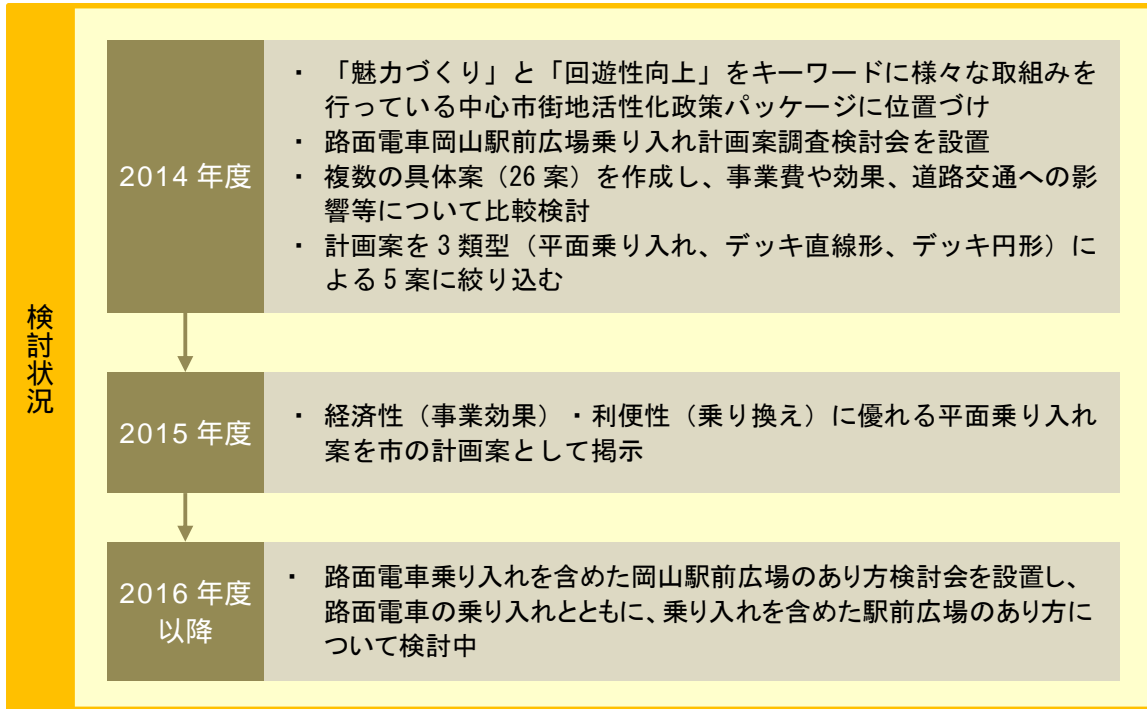
- ・ 路面電車の岡山駅東口駅前広場乗り入れにより、岡山駅の交通結節点機能を強化することで、公共交通の利便性と中心市街地の回遊性の向上を図ります。

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す。
- ・ 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ります。
- ・ そのため、駅前広場の利用者が交通手段を自由に選択できるように、唯一離れた場所に存在する路面電車を乗り入れることで、岡山駅の交通結節点機能を一層強化します。

3) 岡山駅前広場整備の基本コンセプト





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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 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 |



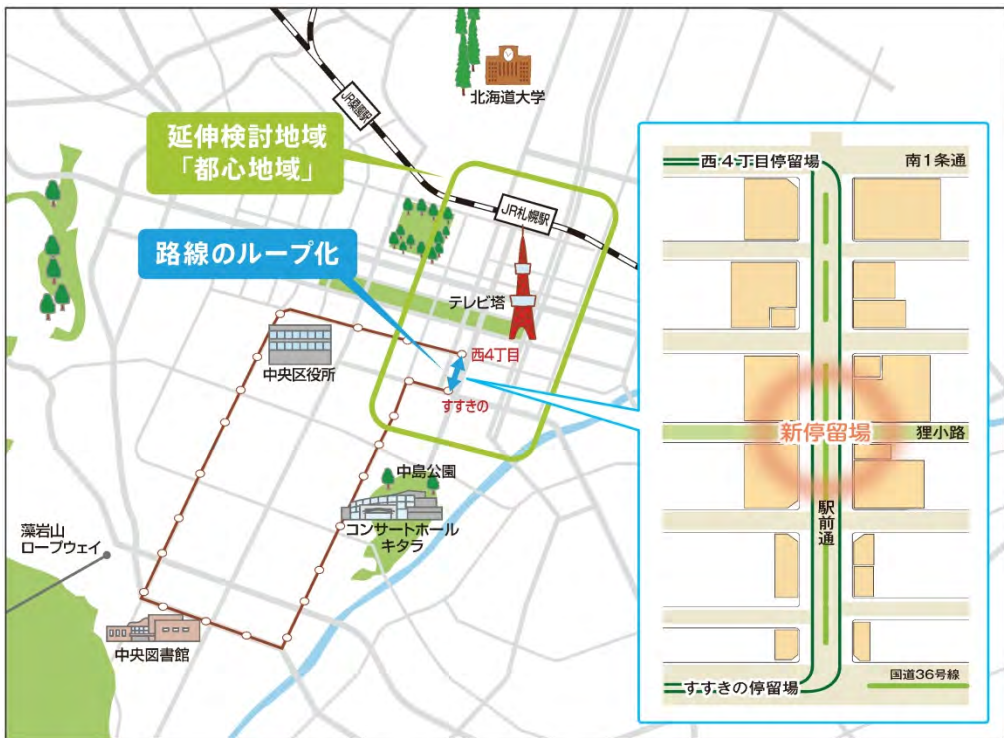
路面電車の乗り入れを含めた岡山駅前広場リニューアルのイメージ



さらに、延伸・環状化で路面電車をもっと便利に



札幌市における路面電車の延伸・環状化の整備例



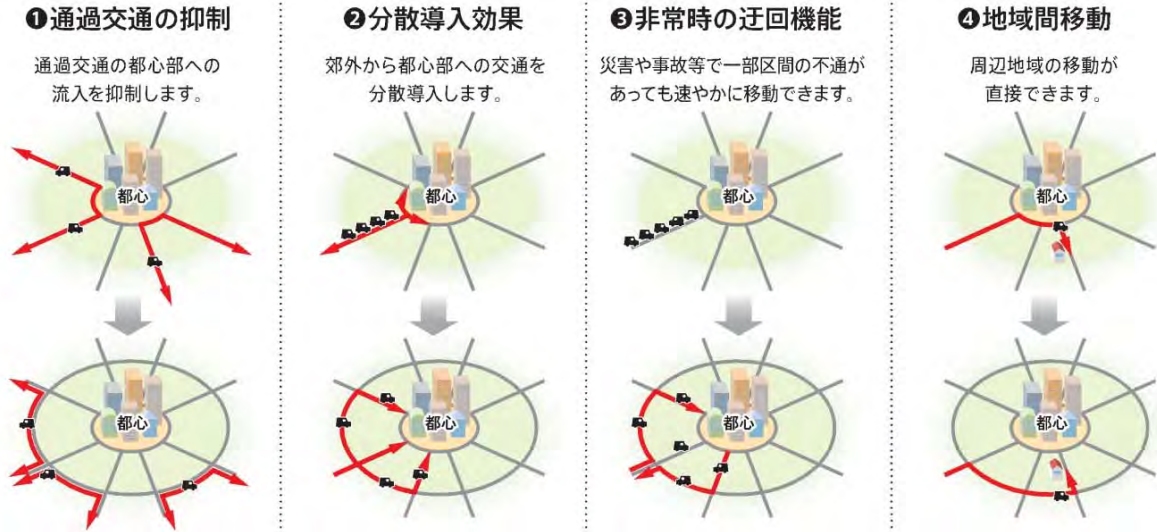
出典：札幌市路面電車活用計画（2012年4月 札幌市）

(3) 環状道路・放射状道路の整備

岡山市では、2009年に策定した岡山市みちづくり計画に基づいて、広域交流の強化や道路交通の円滑化、安全性の向上等に資する道路整備を推進しています。

特に、内・中・外の3層からなる環状道路の整備を進めることで、都心の通過交通の抑制や、渋滞緩和、地域間移動の円滑化といった様々な効果が期待されます。

環状道路・放射状道路の機能



1) 主な整備計画

環状道路の整備は、これまで継続的に進めてきており、2017年度末時点の供用率は、内環状が100%、中環状が90%、外環状が45%となっています。

引き続き整備を進めるとともに、放射状道路の拡幅や、高速道路や空港へのアクセス道路の整備等をあわせて進めることで、広域交流の強化を図ります。

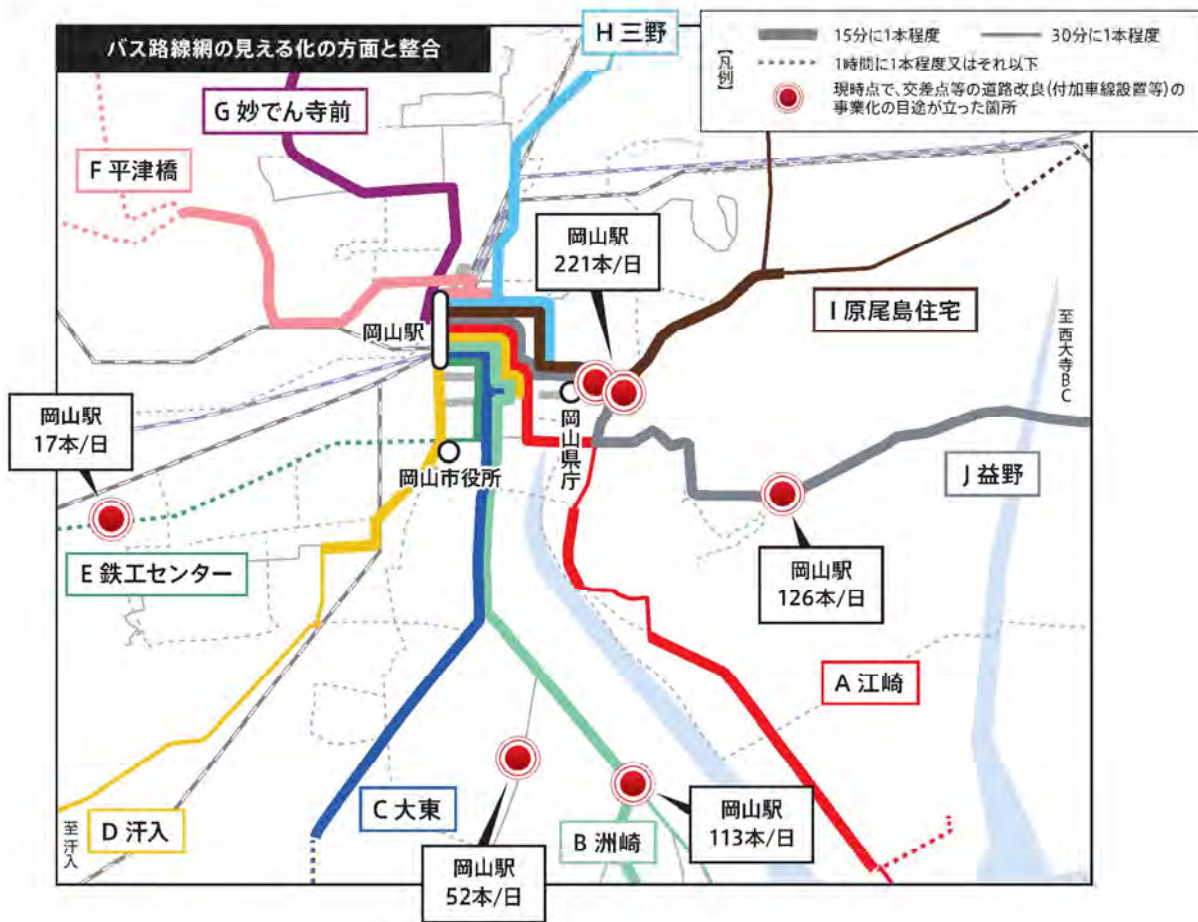
環状道路・放射状道路の整備状況



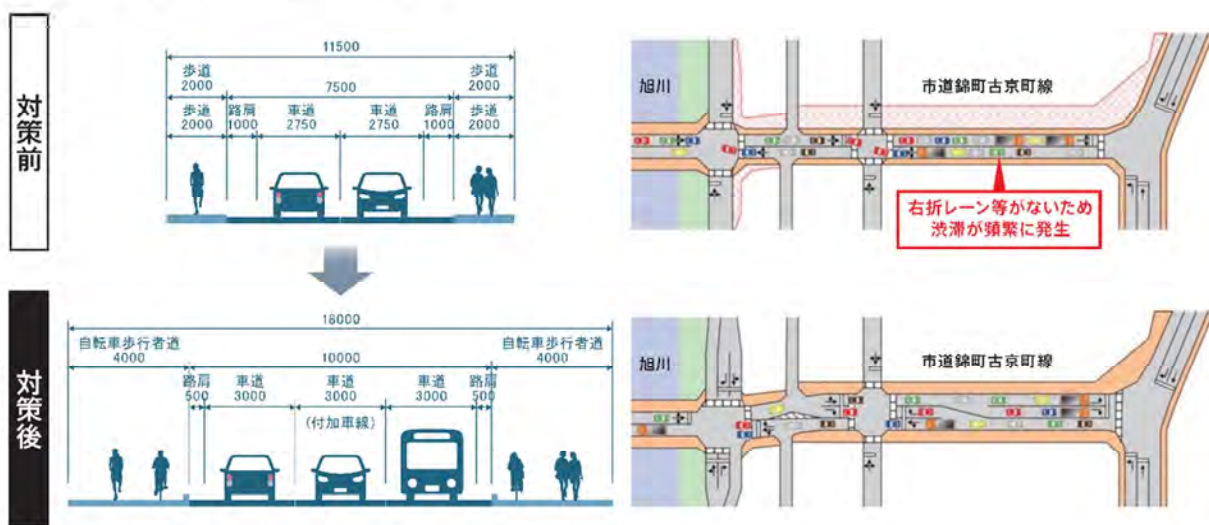
(4) ボトルネック交差点等の改良

交通渋滞の緩和を目的として、付加車線の設置等の道路改良を実施します。

比較的運行本数の多いバス路線上で実施することで、路線バスの定時性・速達性の確保といった効果も期待されます。



➤ 整備例:市道錦町古京町線の本線拡幅



(5) バス路線網の見える化

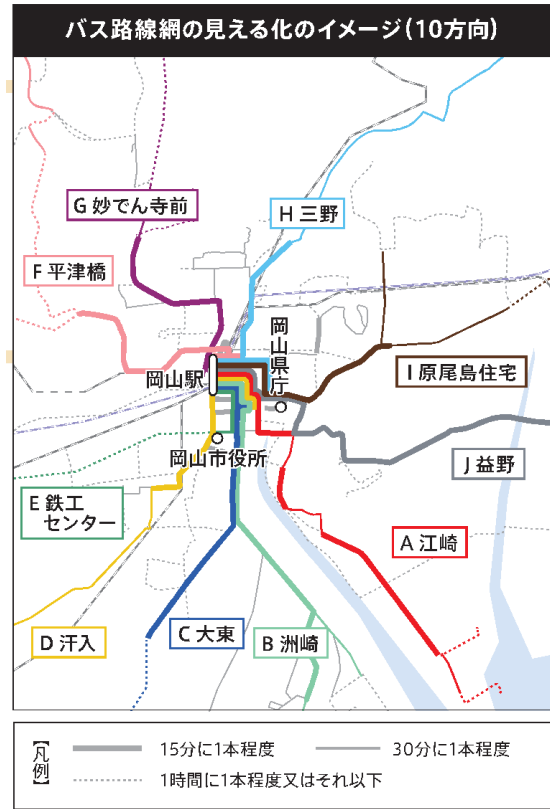
路線バスは、都心部から放射状に7つの事業者により運行されており、路線が複雑になっています。バス利用者が、利用したいバス路線が一目で判断できるように、複数事業者で運行しているバス路線を方面別にわかりやすく「見える化」します。

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します。

2) 現状

- 2016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



●中鉄バス：3方向



●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



3) 表示内容パターンの検討

バス車両での表示内容のパターン



デジタル方向幕(単一色)

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



フルカラーLED方向幕

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



デジタルサイネージおよびスマートフォンで
運行情報を配信




バス停での表示内容のパターン



現在



改良後

方面をアルファベットと色で表記

次の発車予定時刻

経路図

のりば、方面、アルファベット、
主要経由地を表示した看板を設置

バス停まで行かなくても
乗り場がわかる

(6) バス停のバリアフリー化

市内の路線バスでは、ノンステップバスの割合が増加傾向にありますが、バス車両と停留所の隙間や段差があるため、高齢者、女性、子どもには乗降しにくい状況にあり、バス利用者の安全確保が求められます。バス停においてバリアフリー縁石(形状や高さを工夫し開発された、バスの正着性を高めるための縁石)を導入することで、バス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑え、バス利用者が乗降しやすくなります。

バリアフリー縁石があるバス停は、2015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しています。

バス停のバリアフリー化によるバス乗車時のイメージ

