

これまでの交通計画と取り組み

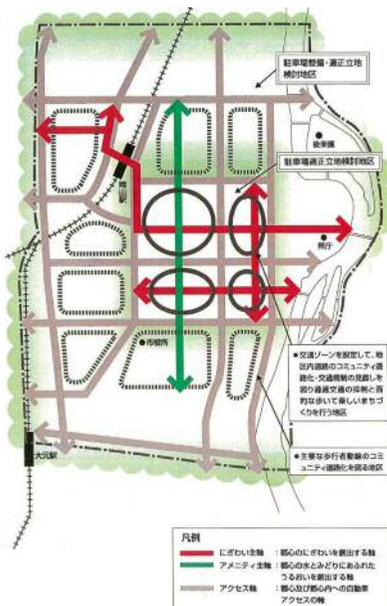
交通基本計画(2001~)

基本理念

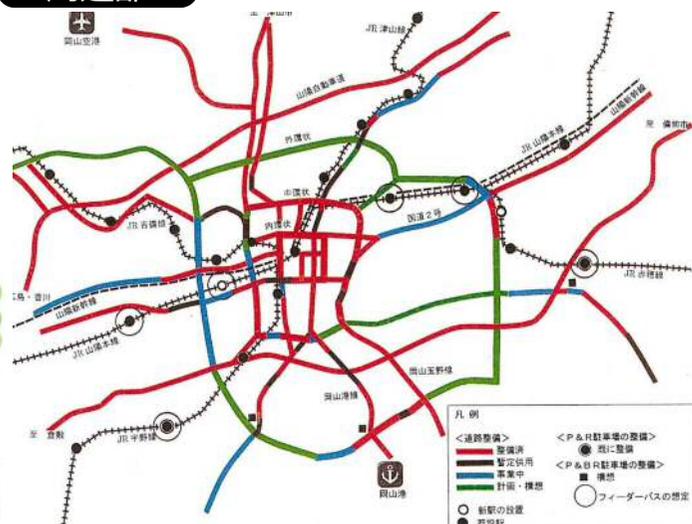
高齢者・障がい者だけでなく、大きな荷物を持った人、妊婦、乳幼児連れ、外国人等、いわゆる「交通弱者」を広義に捉えた上で、交通弱者も含めて**様々な市民・来街者が、自動車・公共交通・自転車・歩行等を、都心・周辺部などの地域特性に応じて自由に選択して便利・快適に利用できる、人と環境にやさしいヒューマニティあふれた交通体系**を築き、中心市街地の活性化に寄与するとともに、快適な市民生活を支える。

将来ビジョン

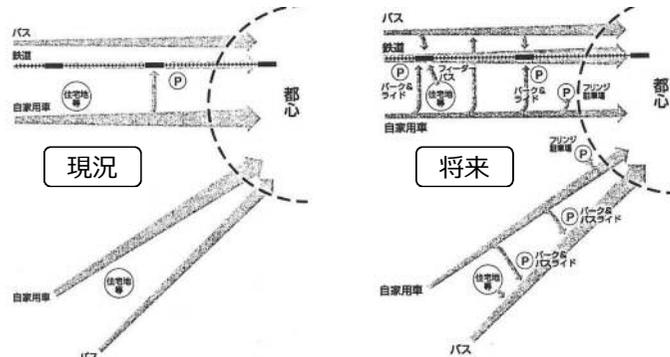
都心



周辺部



都心と周辺部の間の交通体系



基本理念を支える5つの柱

全市における交通体系構築の基本方針

- 市民、来街者のニーズ、地域特性に応じ、最も便利な交通手段を選択できる交通体系とする。
- 交通特性の違いから都心と周辺で主要交通手段を使い分けるとともに、相互の連携が図れる交通体系とする。
- 交通需要の多い都心では、公共交通と徒歩・自転車を中心とする交通体系と不要不急の自動車交通を抑制し、歩いて楽しいまちづくりを行う。
- 交通需要密度の低い周辺部では、自動車利用の利便性を活用した交通体系。但し、自動車が使えない市民も多いため、ニーズに応じた公共交通の強化を行う。
- 周辺部における自動車利用から、都心における公共交通、徒歩・自転車利用に円滑に移行できるように、周辺部の鉄道駅におけるパーク&ライド、主要バス停留所におけるパーク&バスライドを推進することに加え、都心においてフリンジ駐車場を整備する。



都心における交通体系の課題

- 歩いて楽しいまちづくり
- 便利で快適な公共交通への再編
- 道路交通混雑の緩和

周辺部における交通体系の課題

- 公共交通の一定の利便性確保
- 自動車利用から公共交通へ転移
- 平坦地を中心に、適切な自転車利用を促進

都心における交通体系構築方針

- 歩いて楽しい都心の形成
- 通過交通を中心とする不要不急の自動車交通の抑制、効率的・効果的自動車利用の推進
- 都心内々の公共交通の利便性の向上
- 自転車利用の適正化

周辺部における交通体系構築方針

- 【周辺部内の交通体系】
- 交通利便性の向上
 - 多様な移動選択肢の提供
 - 需要に対応した効率的な交通体系の構築
- 【都心との間の交通体系】
- 自動車と公共交通、公共交通相互の連携

都市交通戦略(2009～)

目標

岡山市総合計画

岡山市がめざす交通のすがた
 充実したネットワークと誰もが利用しやすい公共交通
 人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生

交通戦略の目標（短期・中期の重点交通施策体系）

- ① 都心と地域拠点との連携軸の強化
- ② 都心内の回遊性の向上

岡山市にふさわしい交通

- ① 誰もが利用しやすい公共交通
- ② 人と環境にやさしいLRT
- ③ 岡山の気候や地形に適した自転車

① 誰もが利用しやすい公共交通

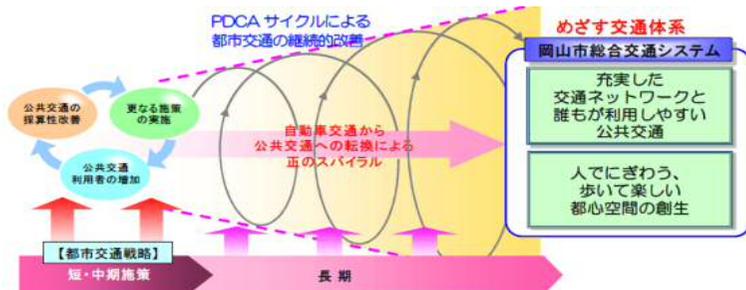
通勤・通学はもとより、今後増加する高齢者や、障害者などの交通弱者、初めて岡山を訪れた方など、誰にとってもわかりやすく、安心して利用できる公共交通を目指すため、従来から公共交通の中心である鉄道、バスの更なる充実を図ります。

② 人と環境にやさしいLRT*

従来の鉄道・バス等に加えて、市民や来訪者などあらゆる人にとって利便性が高く、環境に優しい公共交通手段であるLRTの導入を図るとともに、LRTを活用したまちづくりを進めます。

③ 岡山の気候や地形に適した自転車

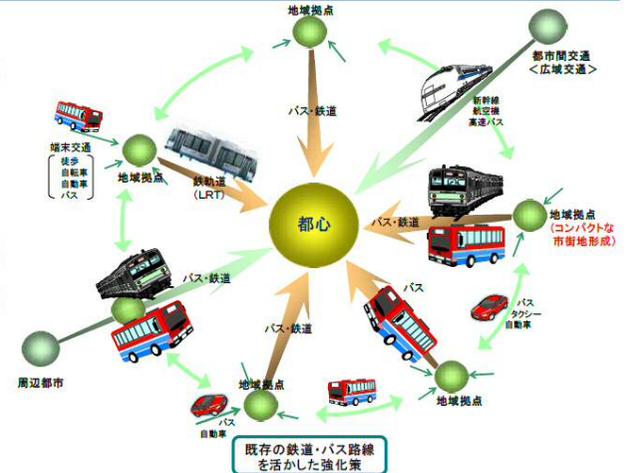
他都市と比較して、通勤通学での自転車利用率が高い状況にあり、平坦な地形と晴れの国岡山にふさわしく、環境にもやさしい自転車の活用を図ります。



ビジョン

充実した交通ネットワークと誰もが利用しやすい公共交通
 — 総合交通システム整備に向けた都心・地域拠点間の交通連携 —

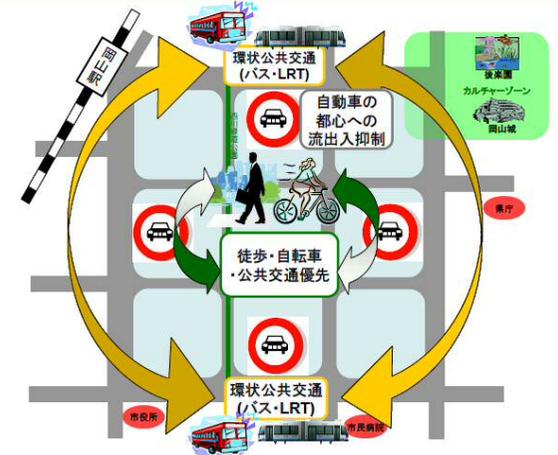
都心・地域拠点間で公共交通手段と私的交通手段の効率的な組み合わせを実現するとともに、現在の自動車交通に依存した交通体系から、「人と環境にやさしい、アクセス性に優れた公共交通中心の交通体系」によるコンパクト市街地への転換を図り、中四国の中枢拠点都市にふさわしい総合交通システムを確立します。



▲ 総合交通システムのイメージ

人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生
 — 都心部におけるトラフィックゾーンの構築 —

都心内において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・公共交通優先の空間に再生し、人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生をめざします。

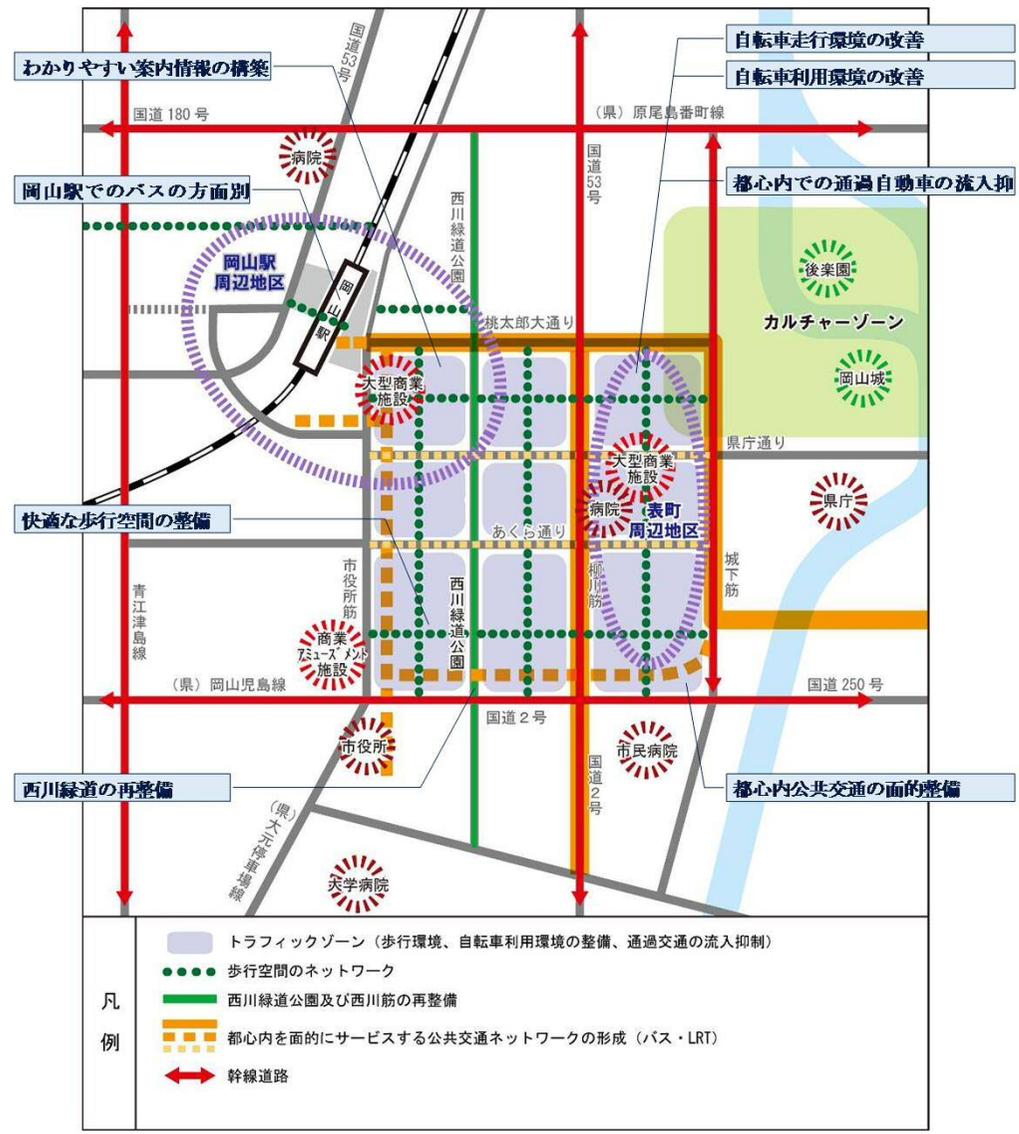


▲ 都市内の回遊性向上のイメージ

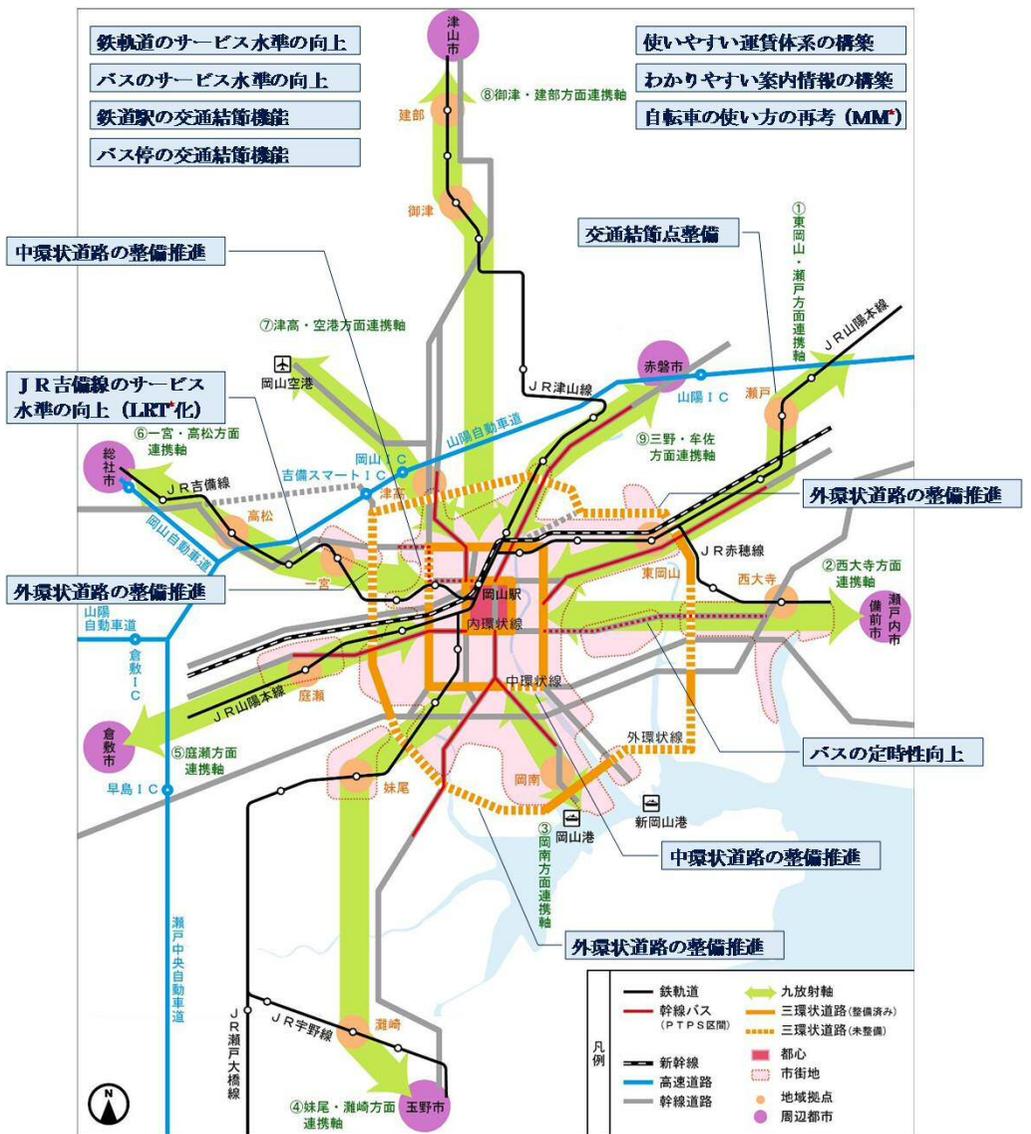


施策

都心内の回遊性向上施策



都心と地域拠点との連携軸強化に向けた交通施策



事業プログラムと進捗評価

- 完了
- 事業中又は、継続的な取り組み
- 熱度や合意形成等を図りながら、事業化を目指すもの
- 実施に向けて準備を進めている事業

考え方	施策	関連方面	実施主体	施策の検討目標期間			実施施策 (備考：交通戦略策定後に事業着手)
				短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期	
①公共交通の利便性の向上	鉄軌道のサービス水準の向上	吉備線LRT化	⑥一宮・高松	鉄道事業者 岡山市			⇒ 計画案の作成
		新駅設置 運行本数増強等	全方面	鉄道事業者 岡山市			⇒ 利用状況の調査・把握
		岡山駅でのバス路線の方面別化	全方面・都心	バス事業者			⇒ H25年4月一部実施
	バスのサービス水準の向上	P T P S (優先信号)の拡充	②西大寺 ⑥一宮・高松	バス事業者 岡山県警 岡山市			⇒ R250、R30、(主)岡山港線、(主)岡山吉井線、岡山児島線(一)岡山倉敷線、R53(市)伊島町2丁目吉宗線 【バス専用レーン】 R2、R30、(主)岡山港線 【バス優先レーン】 R250、R30、(主)岡山港線、(主)岡山吉井線、(主)岡山児島線、(一)岡山倉敷線、(市)伊島町2丁目吉宗線
		バスレーンの拡充	⑥一宮・高松 ⑤庭瀬	バス事業者 岡山県警 岡山市			⇒ 利用状況の調査・把握
		路線再編・新設・増便等	全方面	バス事業者			⇒ 106台→145台
		低床車両の増強	全方面	バス事業者			⇒ 宇野バス導入
	使いやすい運賃体系の構築	共通ICバスカードの拡充	全方面	バス事業者			⇒ 運転免許証の自主返納による割引制度(おかやま愛カード)
		乗り継ぎ割引、高齢者割引の導入等	全方面	交通事業者			⇒ 宇野バス・西備バスで新規導入
	わかりやすい案内情報の構築	わかりやすいサイン計画	全方面	交通事業者 道路管理者			⇒ 岡山駅改札口案内板新設(H26完成 3箇所)
公共交通案内システム バスマップの拡充		全方面	交通事業者 国土交通省 岡山市ほか			⇒ デジタルサイネージの設置3台 バスマップの更新・作成	
②交通手段相互の交通結節機能を強化する	鉄道の交通結節機能強化	岡山駅西口広場の設備	全方面・都心	岡山市			⇒ 完了
		瀬戸駅周辺整備	①東岡山・瀬戸	鉄道事業者 岡山市			⇒ 南口改札の新設(H23.3) 南口広場の整備(H24.3) 北口駅前広場の整備(H23～) パリアフリー化(H22)
		高島駅・妹尾駅・庭瀬駅周辺整備	①東岡山・瀬戸 ④妹尾・庭瀬 ⑤庭瀬	岡山市			⇒ 高島駅北口の一般車乗降場の整備(H25)
		北長瀬駅北口周辺整備	⑤庭瀬	岡山市			⇒ 区画整理事業として検討中
		福渡駅・金川駅・野々口駅周辺整備	⑧御津・建部	岡山市			⇒ 利用状況の調査・把握
		迫川駅・建部駅・万富駅周辺整備	④妹尾・庭瀬 ⑧御津・建部	岡山市			⇒ H22建部駅完了 万富駅前整備着手 H26迫川駅完了
	バス停の交通結節機能強化	P&BR駐車場の拡充	全方面	バス事業者 岡山市			⇒ 駐車場326台→414台
		C&BR駐車場の拡充	全方面	バス事業者 岡山市			⇒ 17箇所→33箇所
		バス停の環境改善	全方面	バス事業者 岡山市			⇒ 岡山駅東口バス停上屋増築(H25完成) イオンモール岡山前上り上屋増築(H26：岡電) 長泉寺バス停上屋設置(H24：宇野バス)など
		中環状道路の整備	(都)米倉津島線、下中野平井線	⑥一宮・高松 ⑦津高・安港	岡山市		
放射状道路の整備	(都)竹田升田線、岡山外環状南線、国道180号線、(国)180号岡山西BP	全方面	国土交通省 岡山市				⇒ 岡山外環状南線、国道180号、岡山西BP
	(都)竹田升田線、平井神崎線、宮本町三田線、久米東岡山線、岡山山陽線	①東岡山・瀬戸 ②西大寺 ⑤庭瀬 ⑨三野・左佐	岡山市				⇒ (都)竹田升田線、(都)平井神崎線、(都)宮本町三田線、(都)久米東岡山線、(都)岡山山陽線
歩車共存道路の整備	(市)中央町4号線、(市)岩田町大学街(西川筋)	都心	岡山市				⇒ (市)中央町4号線、(市)岩田町大学線
	(市)柳町表町線、本町表町線、平和町1号線ほか	都心	岡山市				⇒ 事業化を目指して検討
④都心の快適な歩行環境を実現する	快適な歩行空間の整備	西川緑道公園の再整備(あくら通り～国道2号)	都心	岡山市			⇒ 完了
	トラフィックリーンの構築	歩行者・自転車・公共交通優先の道路空間、一方通行の見直しなど	都心	国土交通省 警察 岡山市ほか			⇒ まちなかの交通状況の把握
⑤使いやすい都心移動補助手段を確保する	自転車走行環境の改善	自転車道・自転車レーン等の整備	都心	国土交通省 警察 岡山市ほか			⇒ 5.840m→45,180m
		都心の放置対策	都心	国土交通省 警察 岡山市ほか			⇒ 自転車等放置禁止区域の指定
	都心内の公共交通	駐輪場の拡充	都心	岡山市ほか			⇒ 51箇所→78箇所
		レンタサイクルの拡充	都心	岡山市ほか			⇒ ももちりの導入(平成25年)
⑥自動車の使い方の再考を促す	通勤者に対するMM	環状化等公共交通ネットワークの形成(バス・LRT)	都心	公共交通事業者 ほか			⇒ めぐり運行(平成24年)
		路面電車の超低床車両(LRV)の増強など	都心	路面電車事業者			⇒ MOMO2導入(平成23年) 1台
⑥自動車の使い方の再考を促す	通勤者に対するMM	バスマップの配布、公共交通の情報の提供など	全方面	岡山市ほか			⇒ 通勤者へのバスマップ配布(平成23年～)
		スマート通勤、ノーマイカーデーなど	全方面	国土交通省 岡山市ほか			⇒ スマート通勤おかやまの実施 ノーマイカーデーの実施(年2回)
⑥自動車の使い方の再考を促す	通勤者に対するMM	自転車利用促進、マナーPR	全方面	岡山市			⇒ 自転車先進都市おかやま実行戦略の策定(H24.8)

中間評価

交通戦略の目標

社会経済状況 交通戦略策定後の状況の変化

目標達成状況

評価指標値の傾向

評価

今後の対策

戦略目標① 都心と地域拠点との連携軸の強化

岡山市全域

【人口】
・市の人口は増加傾向が続く。
・高齢化が進み、特に北部方面で顕著。

【自動車依存状況】
・乗用車(軽自動車)保有台数は増加傾向が続く。
・自動車利用割合も増加。

J R	バス	道路交通
・利用者は増加傾向、特に山陽本線で顕著。	・H19の路線再編後、主要路線バスの利用者は横ばい。	・渋滞箇所が依然として存在。

都心と地域拠点との連携軸の強化の数値目標
【JR岡山駅の乗降客数の増加】

○中間目標値(H27) 12.5 万人/日
●達成状況(H26) 12.5 万人/日
目標達成

	バス		
	路線バス 利用人数 (人/日)	バスの 低床車両 数 (台)	P&BR 駐車場 利用人数 (人/日)
計画	31,145	106	162
策定時	H20:再編後	H19	H19
中間	30,712	145	155
評価時	H25	H25	H25
傾向	3%減	11%増	4%減
評価	要対策	良好	要対策

	J R		道路交通			自転車
	市内各駅 の乗車人 の合計 (人/日)	リニア 利用 数 (人/時)	環状道路の 利用率 内環状	中環状	外環状	
計画	94,806	9	100	88	30	5,500
策定時	H19	H19	H19	H19	H17	H17
中間	102,357	10	100	90	38	5,200
評価時	H25	H25	H25	H25	H25	H25
傾向	8%増	11%増	—	2%減	8%増	5%減
評価	良好	良好	良好	良好	良好	良好

J R
・利用者は増加傾向で経路は良好。岡山駅乗降客数の中間目標値を達成。

バス
・利用者は増加傾向で経路は良好。岡山駅乗降客数の中間目標値を達成。

道路交通
・環状道路整備は進捗しているが、渋滞は残存。

J R
・将来目標達成に向け、「鉄軌道のサービス水準の向上」や「鉄道の交通結節機能強化」を計画的に進める。

バス
・利用者の維持拡大に向け「バスのサービス水準の向上」を重点的に進める。

道路交通
・引き続き、「環状道路、放射道路の整備」、を進めるとともに「MM施策」を重点的に進める。

戦略目標② 都心内の回遊性の向上

都心部全域

【人口】
・都心部の人口は増加に転じ、都心回帰が進む。

【商業施設】
・大規模小売店舗の郊外立地が進むなかで、H26.12に岡山駅南側に西日本最大の売り場面積となるショッピングセンターが開店。

歩行者	自転車	路面電車
・都心部商店街の歩行者数は平日は横ばい、休日は減少。表町地区は平日休日とも減少。	・自転車登録台数は増加傾向。一方で、放置自転車等の撤去台数、自転車事故件数は減少傾向。	・利用者は横ばい。

都心内の回遊性向上の数値目標
【都心の歩行者数の増加】

○中間目標値(H27) 4,700人/箇所
●達成状況(H26) 4,113人/箇所
目標の88%

○中間目標値(H27) 6,600人/箇所
●達成状況(H26) 5,283人/箇所
目標の80%

	路面電車		
	計 画	策 定 時	中 間
計画	9,736		
策定時	H19		
中間	9,676		
評価時	H25		
傾向	1%減		
評価	要対策		

歩行者
・都心の歩行者数は中間目標値に達せず。

自転車
・利用者は増加、放置自転車台数、事故件数は減少で経過は良好。

路面電車
・利用者は減少、停滞の傾向。

歩行者
・将来目標達成のため、「わかりやすい案内情報の構築」、「都心内の公共交通」に関する施策を重点的に進め、都心内の回遊性向上を図る。

自転車
・引き続き、都市内の回遊性向上に向け、「走行環境・利用環境改善」を進める。

路面電車
・今後、利用者の維持拡大に向け「鉄軌道のサービス水準の向上」、「都心内の公共交通」に関する施策を重点的に進める。