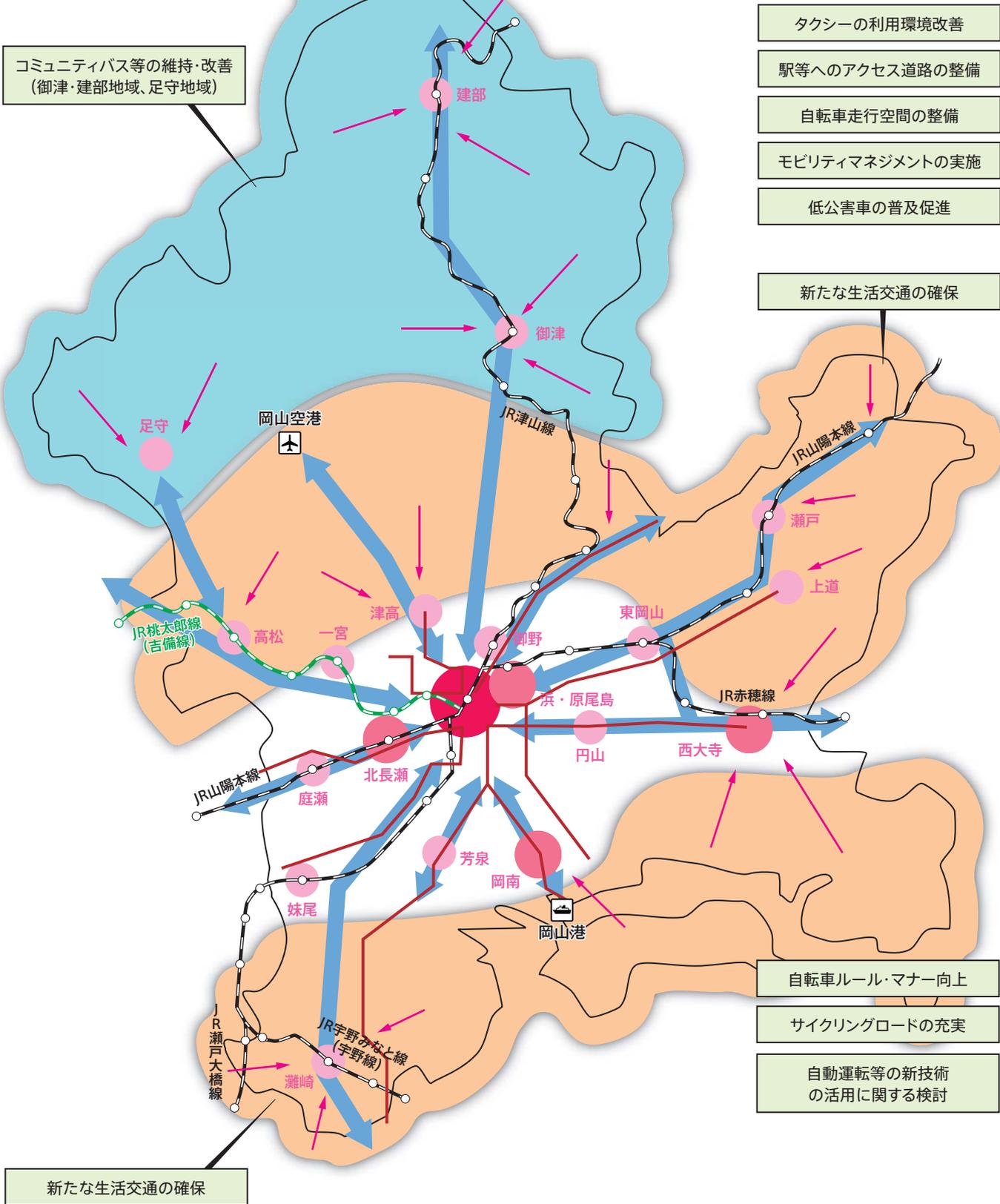


実現化方策の展開イメージ

【凡例】

- 鉄道
- LRT
- 幹線バス
- コミュニティバス等を運行しているエリア
- 新たな生活交通導入の必要性が高まる地域
- ⇄ 交通連携軸
- ← 生活交通
- 都心
- 都市拠点
- 地域拠点

コミュニティバス等の維持・改善
(御津・建部地域、足守地域)



- タクシーの利用環境改善
- 駅等へのアクセス道路の整備
- 自転車走行空間の整備
- モビリティマネジメントの実施
- 低公害車の普及促進

新たな生活交通の確保

- 自転車ルール・マナー向上
- サイクリングロードの充実
- 自動運転等の新技術の活用に関する検討

新たな生活交通の確保

3 歩いて楽しい 都心空間に 変える

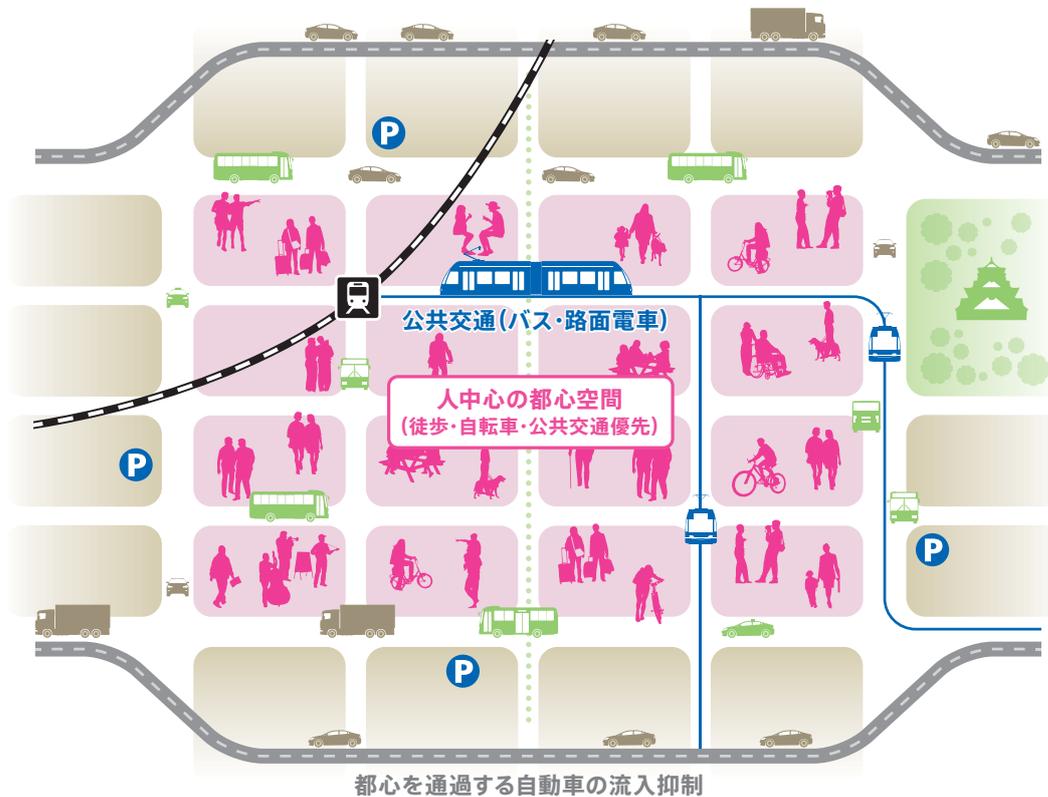
歩いて楽しい空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通ネットワークの形成により、誰もが楽しめる都心空間の実現を目指します。



将来像

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、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。



将来像の実現化方策

 人中心の都心空間の創出	都心を通過する自動車の流入抑制
	新技術の活用に関する研究
 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
 回遊性の向上	歩行・滞留空間の整備
	都心内公共交通の利便性・快適性の向上
	自転車利用環境の向上
	わかりやすい案内情報の構築



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		
人中心の都心空間の創出	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	→	→	→	
人中心の都心空間の創出	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	→	→	→	
		誰もが通行できる歩行空間の確保	歩行者ネットワークの形成	岡山市	→	→	→	
歩行空間の確保	誰もが通行できる歩行空間の確保	歩行者ネットワーク情報の整備・提供	岡山市	→	→	→		
		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	→	→	→	
		歩車共有道路の整備・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)	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、または継続的な取り組み
→ 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

【凡例】

- トラフィックゾーン
- 歩行空間のネットワーク
- 都心内を面的にサービスする公共交通ネットワークの形成

大学・病院・総合グラウンド等



路面電車の岡山駅前広場乗り入れ
(岡山駅東口広場の改良を含む)

(県)原尾島番町線

道路空間の有効活用

自転車走行空間の整備

ももちゃりの利用促進

駐輪場の整備

低公害車の普及促進

わかりやすい案内情報の構築

バリアフリー化された歩行者ネットワークの形成

バリアフリー情報の発信・活用

後楽園

カルチャーゾーン

岡山城

観光需要への対応

県庁

都心部の活性化施策との連携

- 西川、旭川、城下町等での魅力にぎわいづくり
- 新しい文化芸術施設の整備
- 市街地再開発 等

路面電車の延伸・環状化

電停・バス停の待ち環境整備

低床車両の台数増強
(路面電車・バス)

ICカードの利用環境の拡大

バス路線の再編・新設・増便 等

県庁通りの歩道拡幅
(車道の1車線化)

トラフィックゾーン構築

歩車共存道路の整備

(県)岡山児島線

市役所

大学病院

環状道路・放射状道路の整備

自動運転等の新技術の活用に関する検討

4 参加・協働により 交通政策を 進める

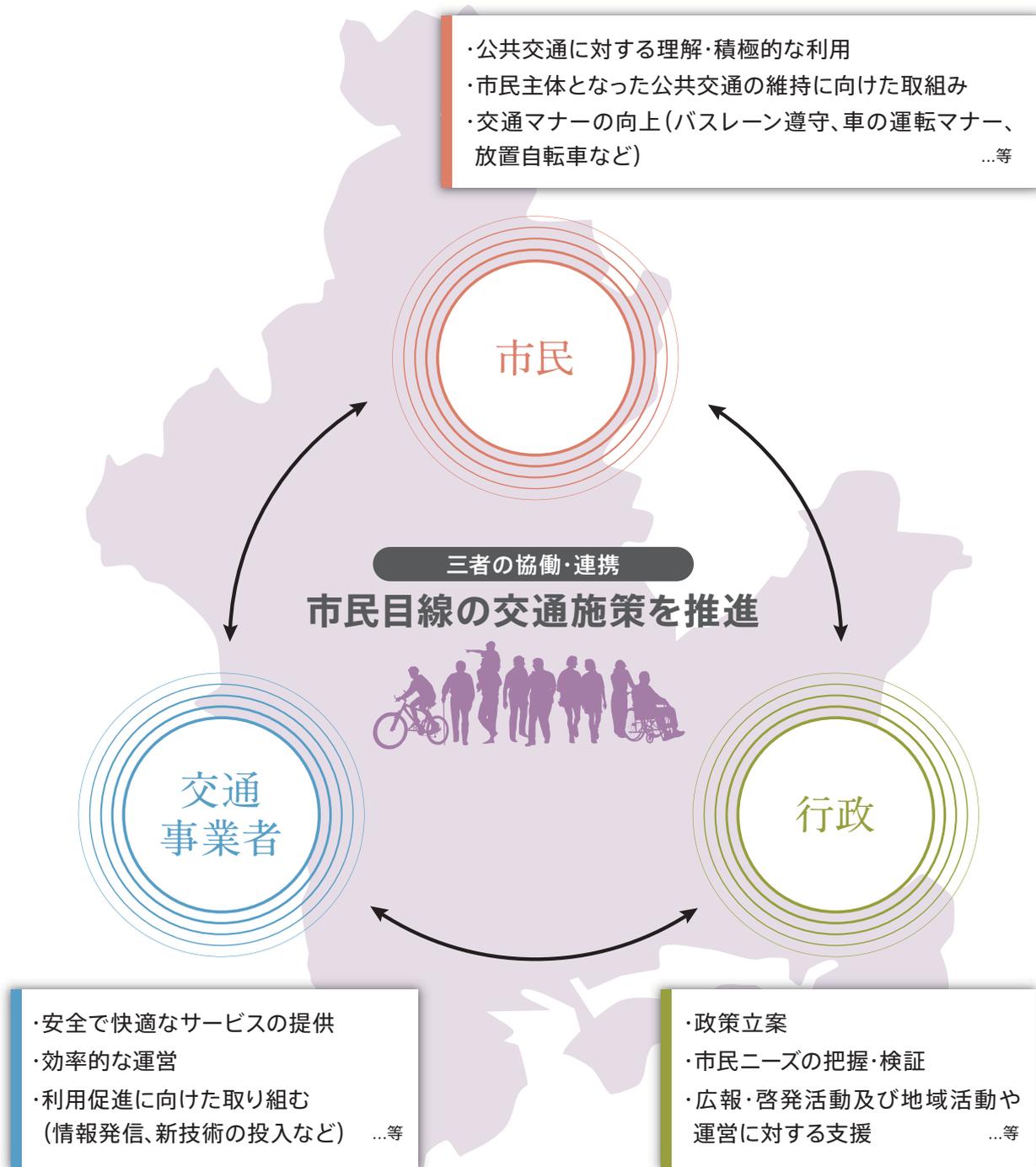
市民が参加し、課題認識を共有し、解決方法を一緒に考えることで、協働による市民目線の交通政策を推進します。



市民・事業者・行政の協働と連携

交通施策推進における基本的な考え方

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おける必要な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施策を推進します。



1 吉備線LRT化

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。

都心 ⇄ 一宮・高松方面の連携軸を強化

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ります。

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

吉備線の利用者数は長い間低迷しており、また、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号は自家用車による慢性的な渋滞が発生しています。

吉備線沿線には、質の高い観光資源が複数ありますが、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を図ります。

≫ 吉備線LRT化のイメージ図

