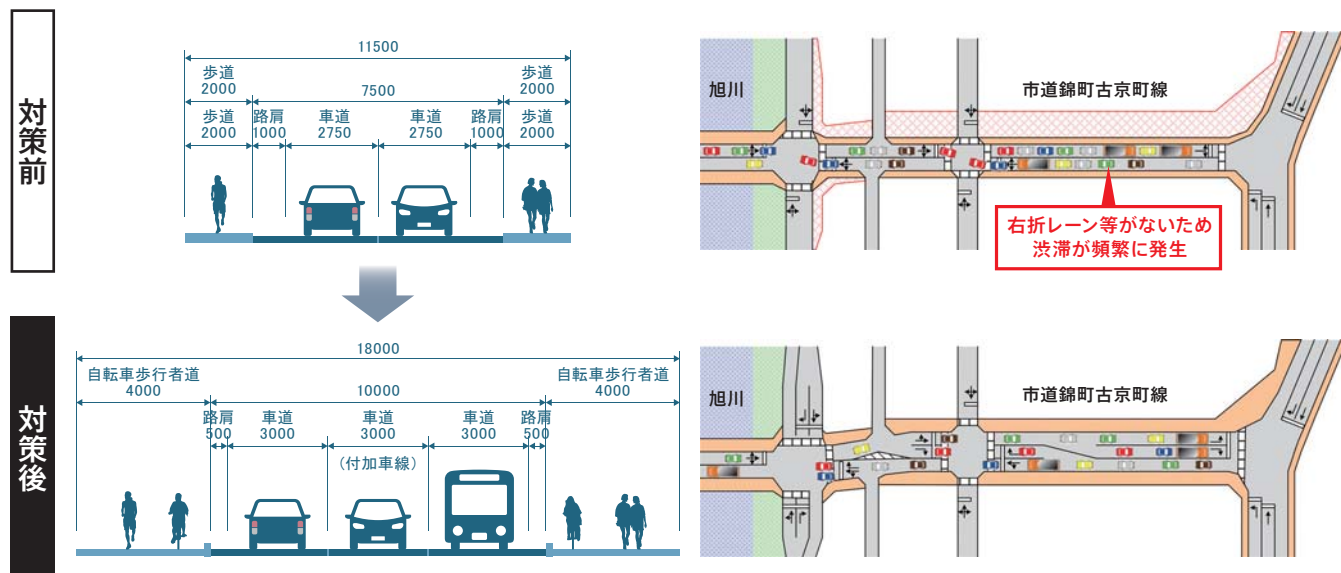


# 4 ボトルネック交差点の改良

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します。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ボトルネック交差点の改良を進めていきます。

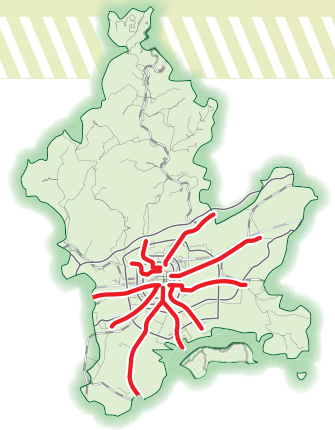


➤ 整備例:市道錦町古京町線の車線拡幅



## 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分かりやすく「見える化」します。



### 複数事業者のバス路線網を行き先・方面ごとに整理

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。

### 一目で乗るバスがわかる表示に改良

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情報を提供しています。

さらに、これと連動して、車両の方向幕やバス停の看板で、主要な経路地や方面(アルファベット等)を表示することで、バス路線網の見える化を図ります。実施案の11方向は、6つのバス会社が運行しています。行き先を表示する方向幕は、一部アナログがありますが、デジタル方向幕が主流になっています。



### 車両とバス停、双方の表示内容を更新

#### バス車両での表示内容のパターン



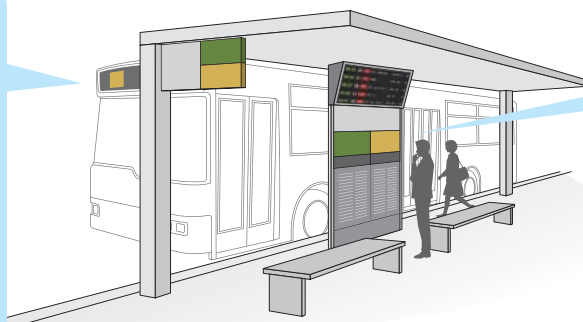
#### デジタル方向幕(単一色)

- 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



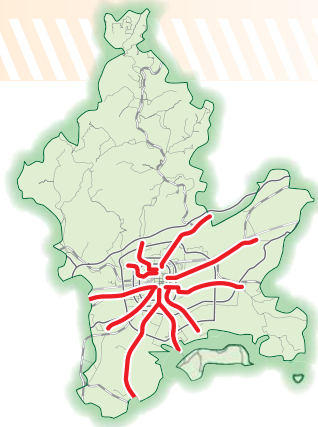
#### バス停での表示内容のパターン



- 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、主要経路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

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

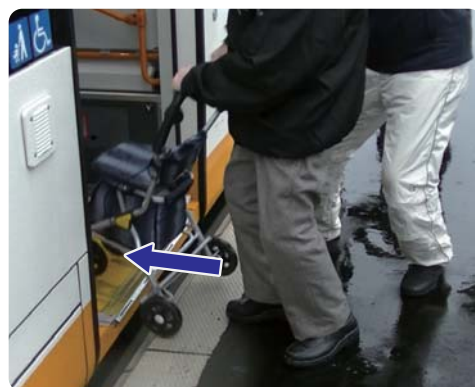
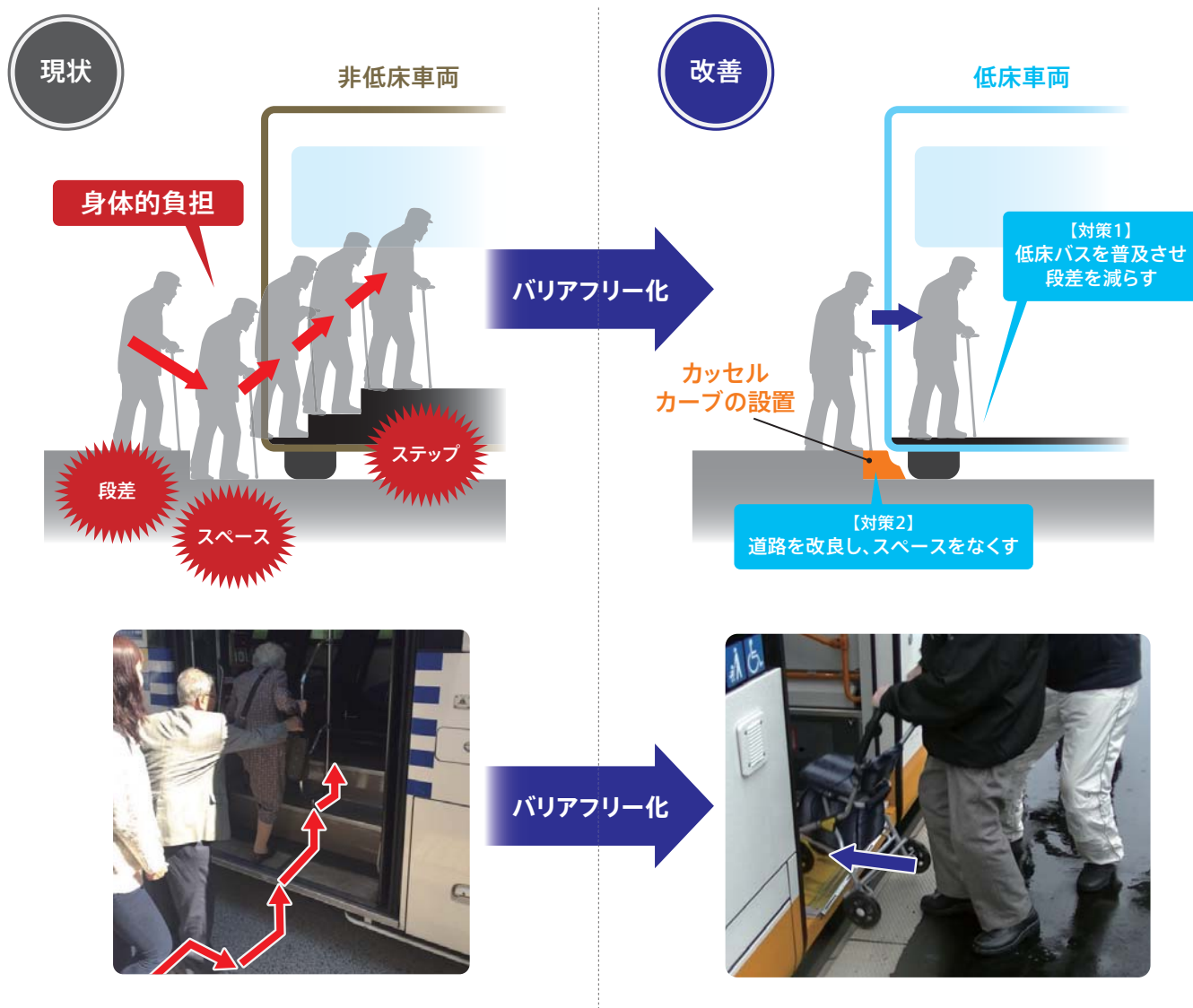




## 6 バス停のバリアフリー化

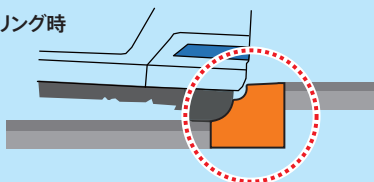
市内の路線バスでは、ノンステップバスの割合が増加傾向にあります。バス車両と停留所の隙間や段差があるため、高齢者、女性、子どもには乗降しにくい状況にあり、バス利用者の安全確保が求められます。バス停においてバリアフリー縁石(形状や高さを工夫し開発された、バスの正着性を高めるための縁石)を導入することで、バス停の縁石とバス車両間の隙間や高さを最小限に抑え、バス利用者が乗降しやすくなります。

バリアフリー縁石があるバス停は、平成27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。



### バリアフリー縁石の設置

ニーリング時



導入箇所  
写真掲載

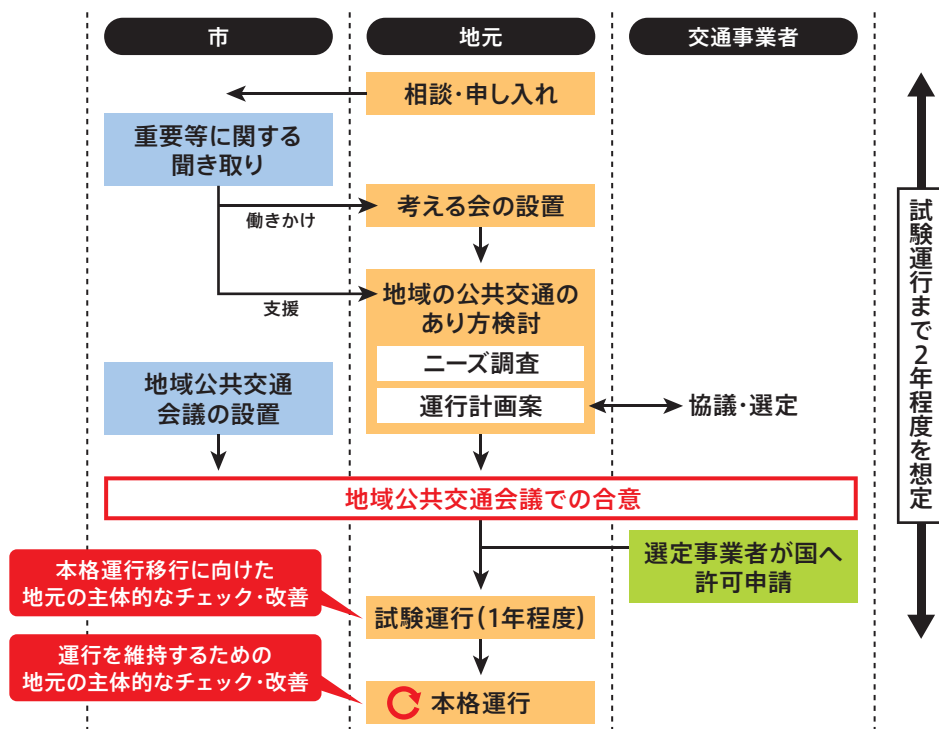
## 7 新たな生活交通の導入

市内の公共交通が不便な地域に約20万人が居住しています。このような地域の移動手段を確保するために、新たな生活交通の導入を進めます。導入により、地域住民の外出機会を創出し、地域活力を維持・向上が期待できます。また、地域で地域の公共交通を考えるきっかけにもつながります。

### 地元検討組織が住民のための生活交通を考える

#### ≫ 新たな生活交通導入の流れ

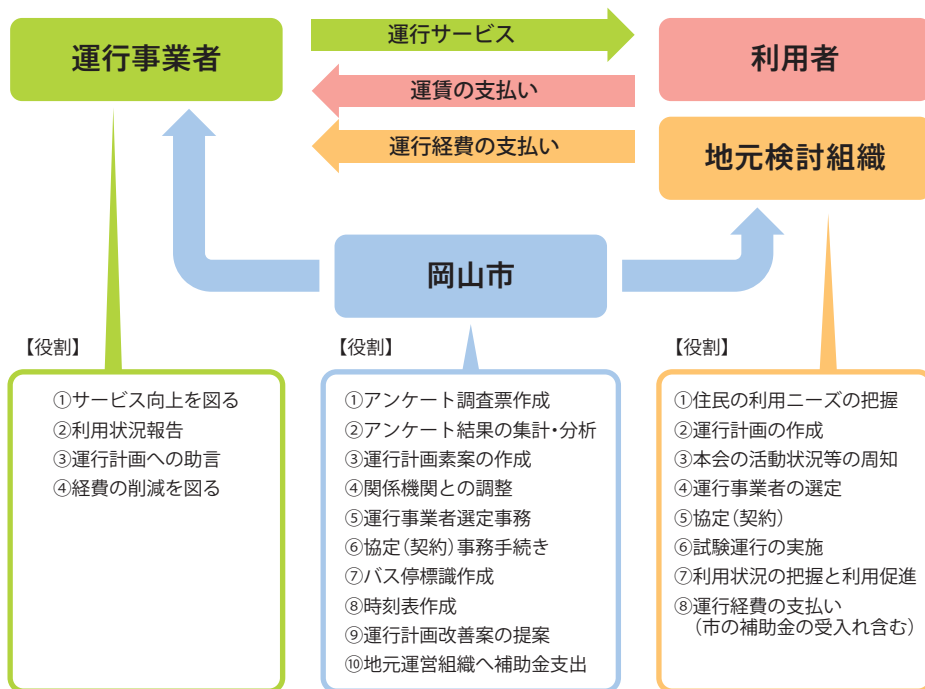
生活交通の導入に向けた地元検討組織の設置後、ニーズ調査等に基づき検討した運行計画で試験運行を実施し、本格導入の判断及び運行計画の策定を行います。



#### ≫ 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とします。

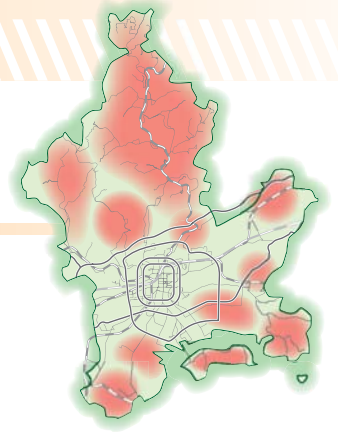
地元検討組織は、市の技術面・費用面での支援の中で、運行計画の検討から利用促進など、様々な役割を担います。





## 交通不便者の実態

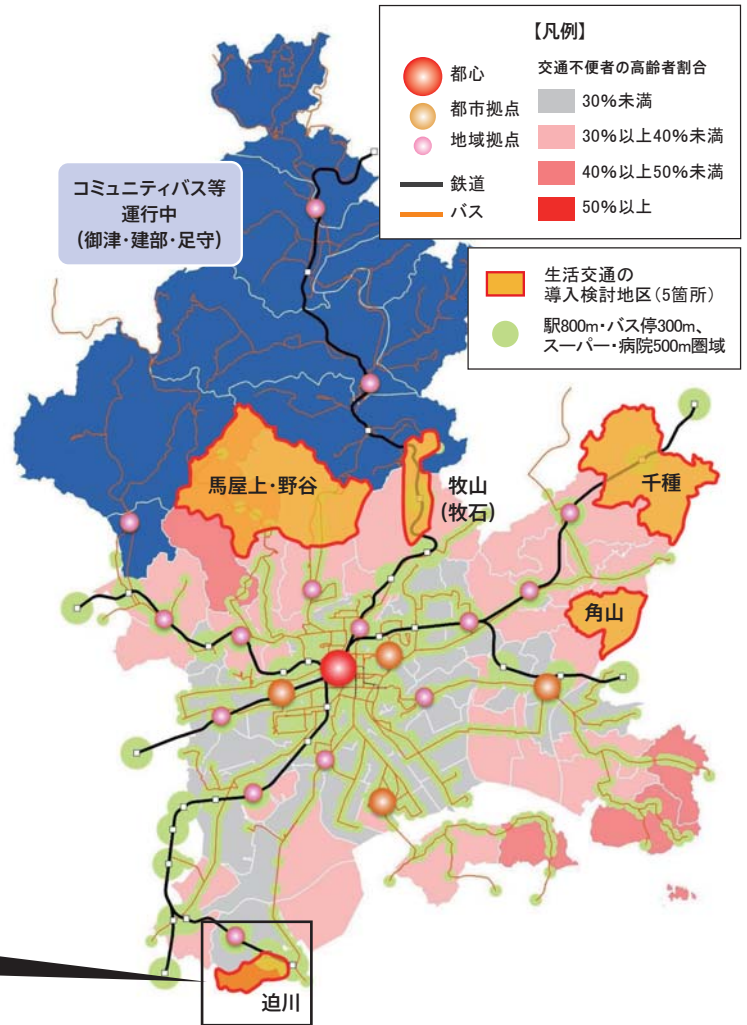
駅やバス停までの距離に加え、スーパー・病院までの距離も一定以上離れている人口を集計しました。その結果、交通不便者の高齢者割合が高い20小学校区をみると、地元検討組織が設置された5地区が含まれており、今後はこれらの地区で新たな生活交通導入の必要性が高まる可能性があると考えます。



### 交通不便者の高齢者割合が高い上位20学区

区	小学校区	交通不便者数			区	小学校区	交通不便者数		
		総数	高齢者(65歳~)	高齢者割合			総数	高齢者(65歳~)	高齢者割合
1	南区迫川	164	83	51%	11	東区雄神	1,917	735	38%
2	東区朝日	948	439	46%	12	東区角山	1,245	466	37%
3	東区大宮	296	129	44%	13	北区平津	1,525	570	37%
4	北区馬屋下	1,036	444	43%	14	東区浮田	1,382	506	37%
5	南区小串	261	111	43%	15	東区平島	1,295	466	36%
6	北区馬屋上	916	370	40%	16	東区幸島	1,759	625	36%
7	東区千種	1,866	728	39%	17	北区庄内	2,264	801	35%
8	南区彦崎	550	214	39%	18	南区東嶺	1,177	407	35%
9	北区野谷	1,935	749	39%	19	北区牧石	2,653	910	34%
10	北区御野	830	319	38%	20	東区開成	2,620	895	34%

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



## 迫川地区生活交通「ブンタク」

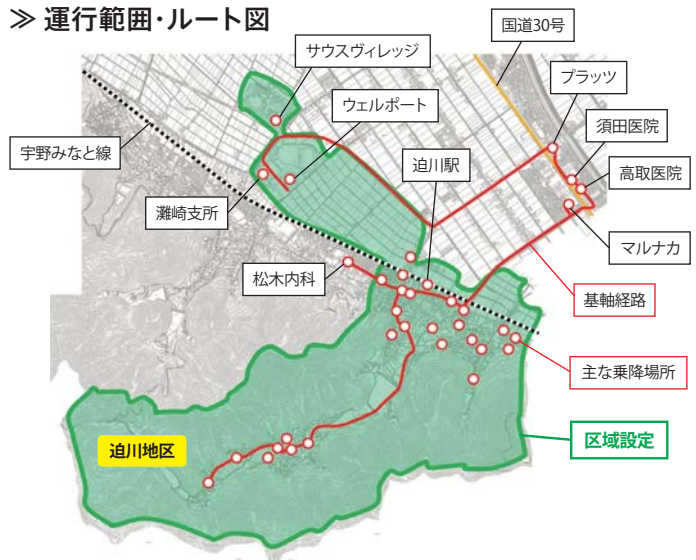
南区の迫川地区では、地域住民の買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保することを目的として、「迫川地区生活交通を考える会」が実施主体となって、岡山市の技術面・費用面での支援のもと、デマンド型乗合タクシーの運行が行われています。



### サービス概要

運行形態	デマンド型乗合タクシー
運行内容	区域運行(2018.4~)
利用方法	①電話で運行事業者に予約 ②予約した停留所で乗車し、運賃を支払う ③目的地付近の予約した停留所で降車
運行日	月・火・金
便数	6往復(12便) ※帰りの便は、奥迫川・茂曾路・迫川エリアであれば自由に乗降可能*
バス停	37箇所
利用料金	1人利用時:500円/人 2人利用時:400円/人 3人利用時:300円/人 4人利用時:200円/人 ※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
運行経費	1便あたり2,600円

### 運行範囲・ルート図



## 8 自転車走行空間の整備

岡山市は、政令指定都市における通勤・通学時の交通手段として、自転車の分担率が全国で5番目と高いですが、市内の自転車利用環境に関する満足度が低い状況です。誰もが自転車を“安全”で“便利”に“楽しく”使うことができる都市『自転車先進都市おかやま』をめざして、自転車走行空間の整備を進めます。

### 都心部から段階的に自転車走行空間を形成

2012年に策定した「自転車先進都市おかやま実行戦略」では、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）ごとに実施施策を設定し、施策間の相互連携に留意しながら実施しています。

そのうち、自転車走行空間については、社会的動向や道路・交通状況を踏まえながら、3つのステップに分けて、段階的に整備を進めています。

