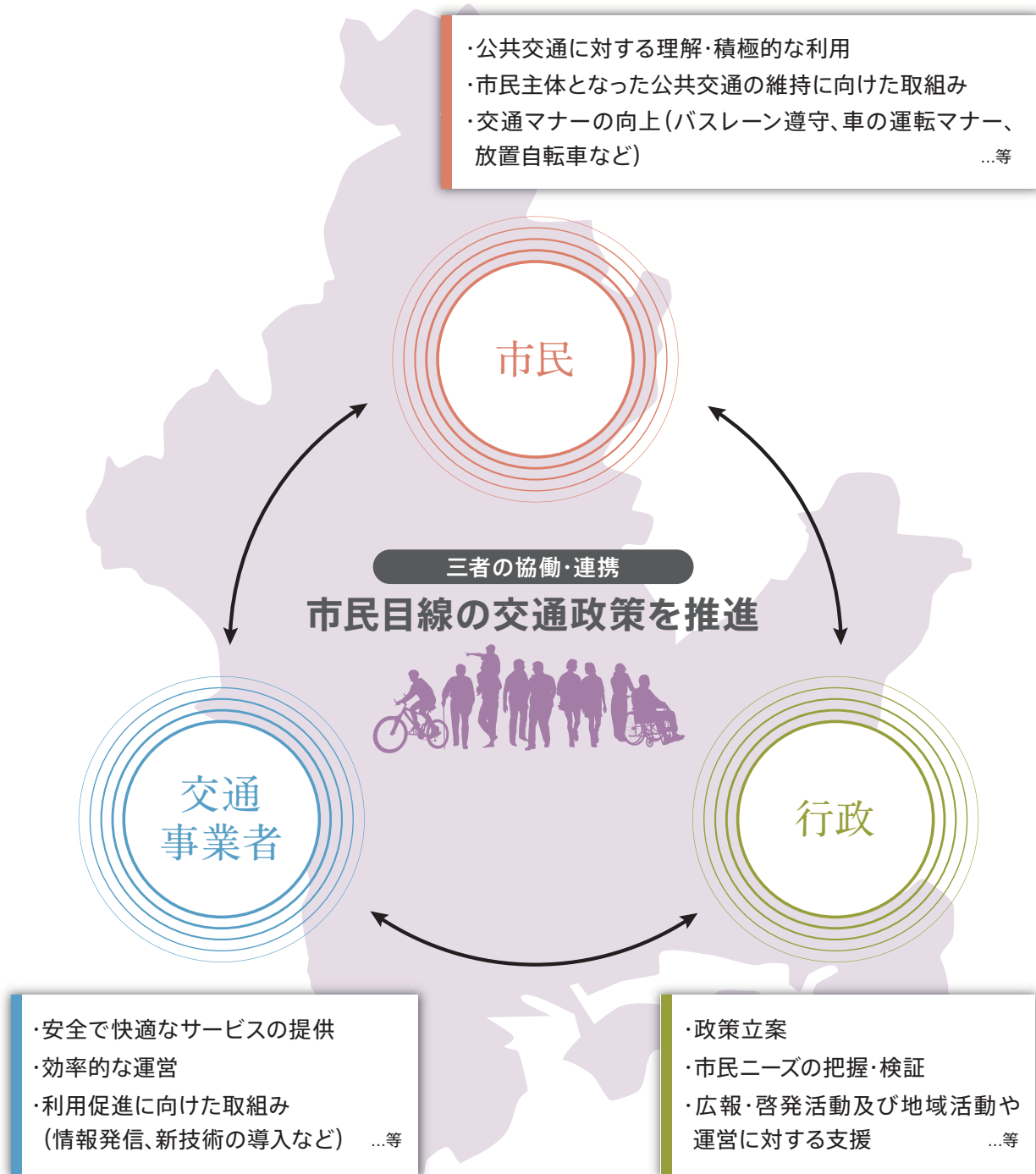


市民・事業者・行政の協働と連携

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。



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。

都心 ⇄ 一宮・高松方面の連携軸を強化

桃太郎線(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、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。

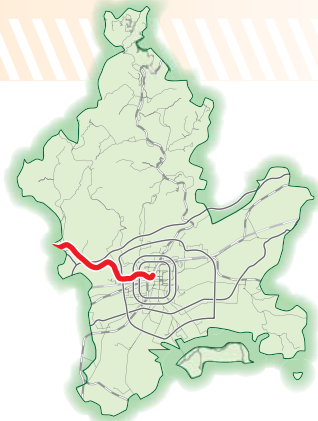
沿線地域全体での利便性の高い交通ネットワークの形成

桃太郎線(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。

桃太郎線(吉備線)沿線には、質の高い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を図ります。

≫ 桃太郎線LRT化のイメージ図





LRT化のイメージ

①時刻表いらずの高頻度運行へ増便

ピーク時は15分に1本、オフピーク時は20分に1本程度に増便することを想定

②新駅設置でアクセス圏域を拡大

新駅を整備し、桃太郎線(吉備線)のアクセス圏域を拡大

③交通結節機能の強化

路線バスや生活交通、パーク&ライド等、他の交通手段との乗り換え環境の整備

④駅と車両のバリアフリー化

低床車両の導入と駅のバリアフリー化により、車椅子やベビーカーなど、あらゆる人の利用環境を改善

⑤環境負荷の低減

自動車利用からの転換と路線の電化による環境負荷の低減

⑥シンボル性の向上

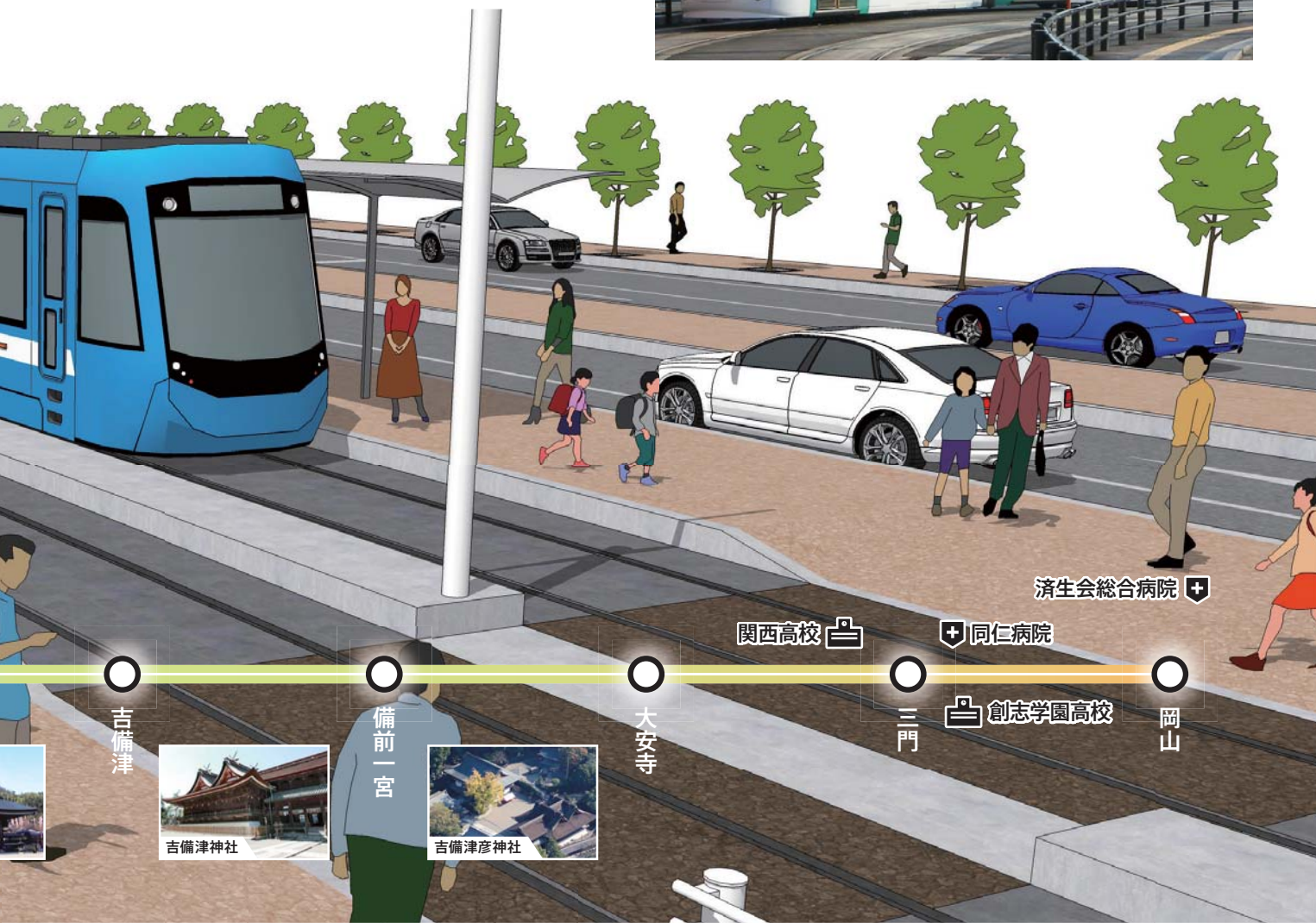
桃太郎線(吉備線)沿線地域のシンボルとなる魅力的な車両の新規投入

≫ 高頻度運行イメージ

待ち時間が気にならない頻繁な運行

5	27	→ 運行本数アップの例	5	20 40
6	02 54		6	00 20 40
7	16 32		7	00 15 30 45
8	10 36 59		8	00 15 30 45
9	26		9	00 20 40
10	17 47		10	00 20 40

≫ LRT車両イメージ(富山ライトレール)



2 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ

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。

市内で最も人の往来が多い岡山駅の交通結節機能を強化

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。

コンセプトは「人が主役」

岡山駅東口駅前広場の位置づけ

- ・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

≫ 路面電車乗り入れの効果

①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。

②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。

③安全性の向上

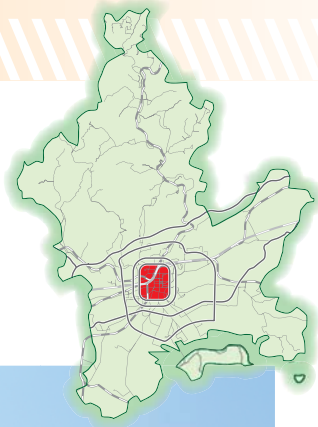
道路を渡らずに、乗り降りが可能。また、高齢者や障がい者、ベビーカーを押す人等をはじめとする利用者が路面電車に乗りやすくなる。

④県都岡山の顔づくり

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用の自由度が向上。また、岡山らしさが感じられる景観を形成。

≫ 路面電車乗り入れ計画(イメージ鳥瞰図)



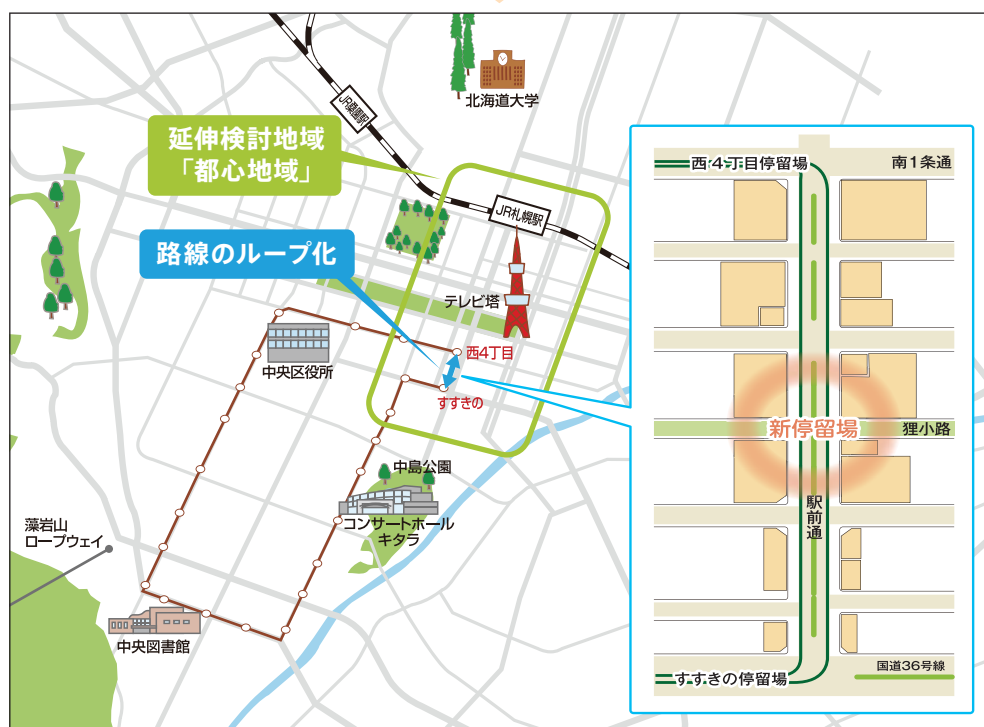


➤ 路面電車の乗り入れを含めた岡山駅前広場リニューアルのイメージ



さらに、延伸・環状化で路面電車をもっと便利に

➤ 札幌市の例

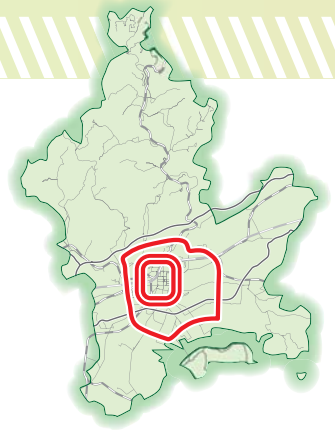


出典:札幌市路面電車活用計画(2012年4月 札幌市)

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。

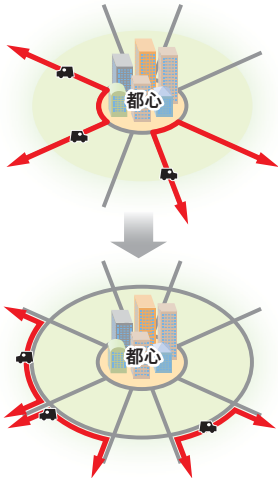
特に、内・中・外の3層からなる環状道路の整備を進めることで、都心の通過交通の抑制や、渋滞緩和、地域間移動の円滑化といった様々な効果が期待されます。



【環状道路・放射状道路の機能】

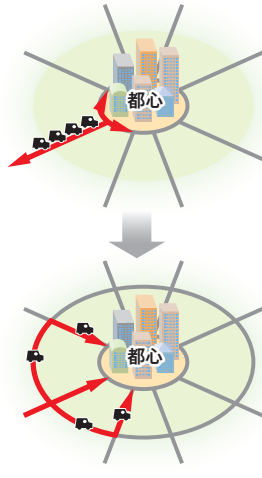
① 通過交通の抑制

通過交通の都心部への流入を抑制します。



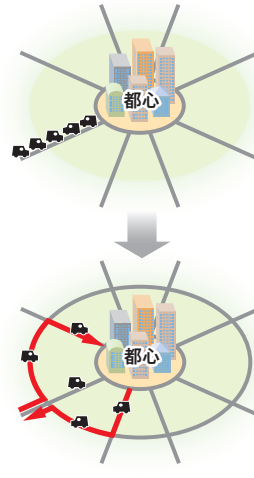
② 分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散導入します。



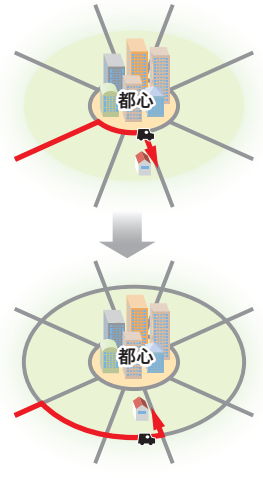
③ 非常時の迂回機能

災害や事故等で一部区間の不通があっても速やかに移動できます。



④ 地域間移動

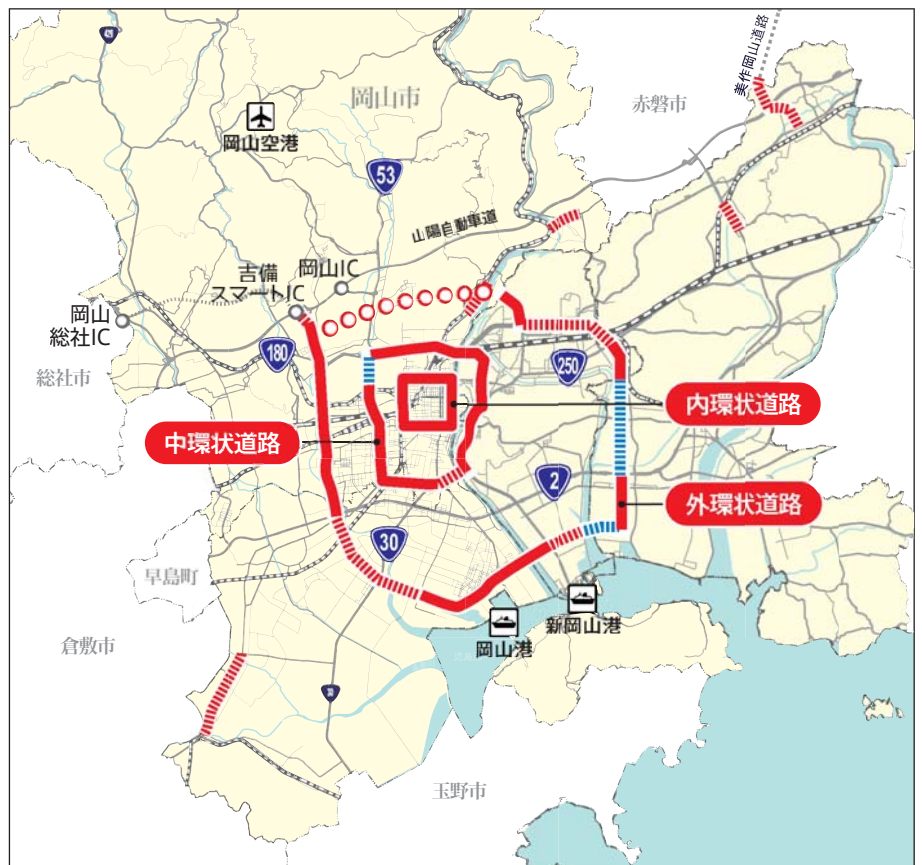
周辺地域の移動が直接できます。



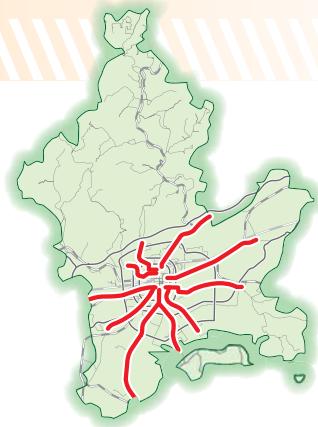
≫ 主な整備計画

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%、中環状は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。

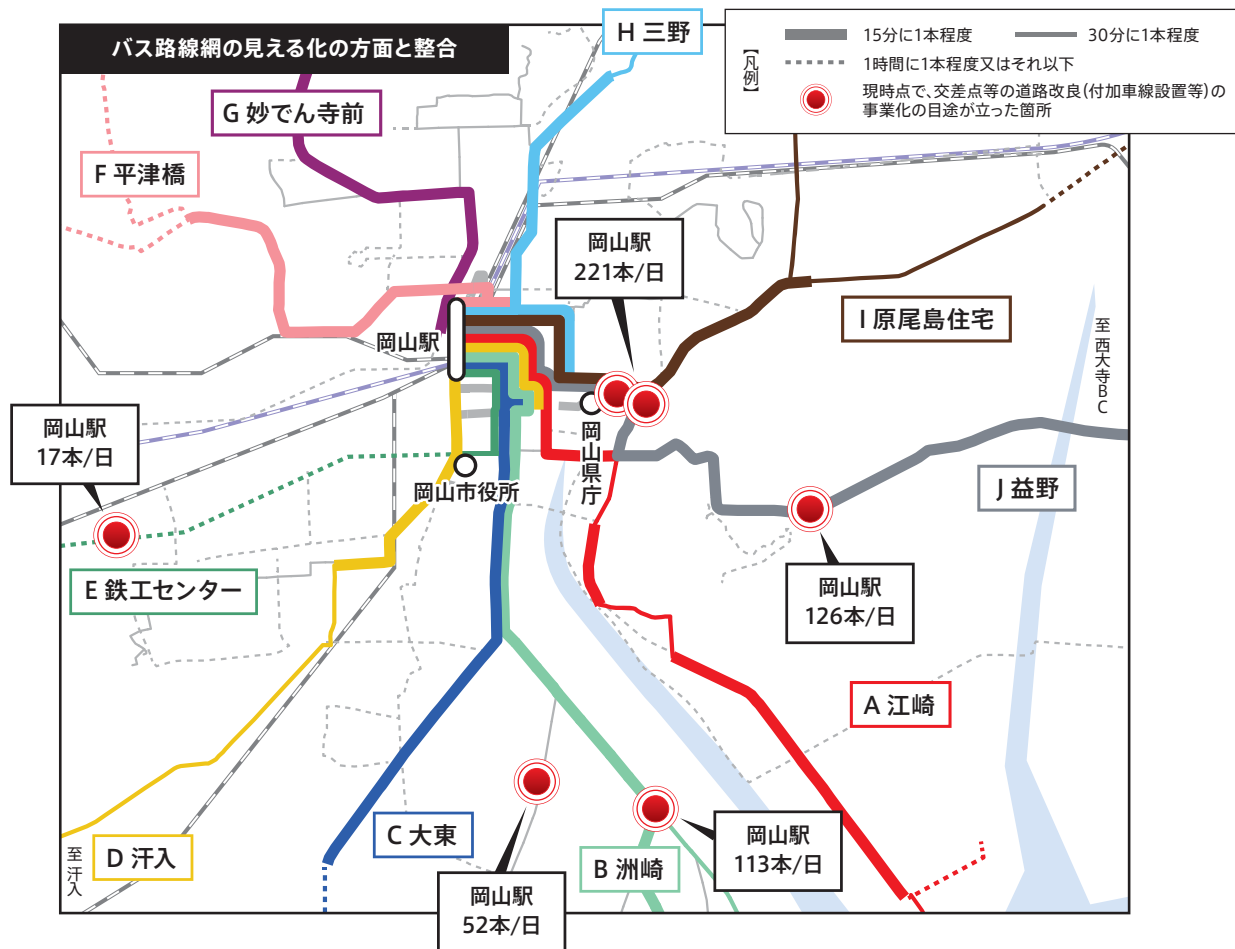


【凡例】	
	供用区間
	事業中区間
	未着手区間・都計決定
	構想区間

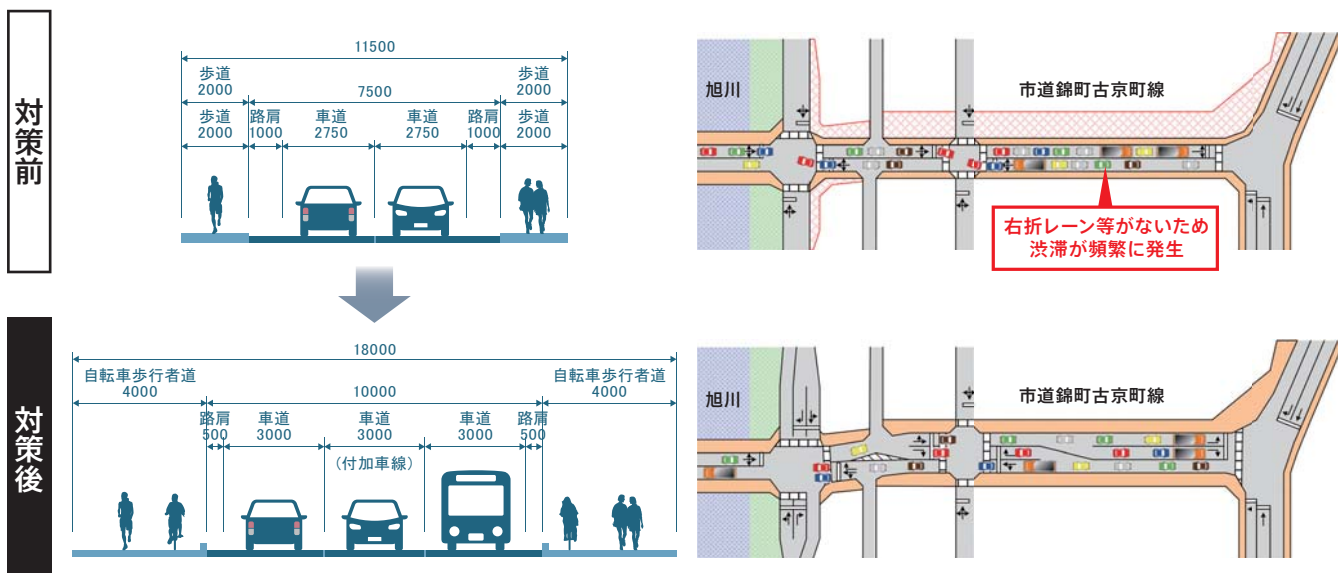


4 ボトルネック交差点等の改良

交通渋滞の緩和を図るため、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。

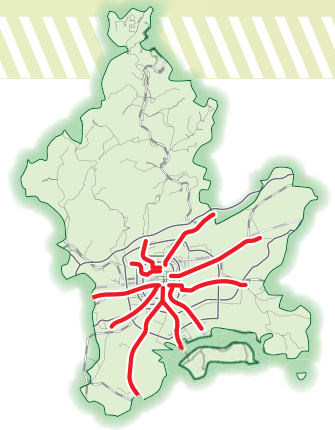


➤ 整備例:市道錦町古京町線の車線拡幅



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。



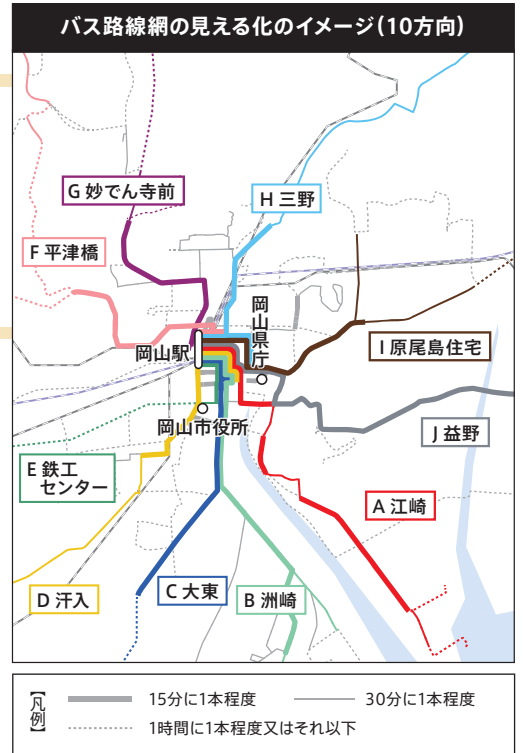
複数事業者のバス路線網を行き先・方面ごとに整理

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

2016年度より、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、主要な経由地や方面(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10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



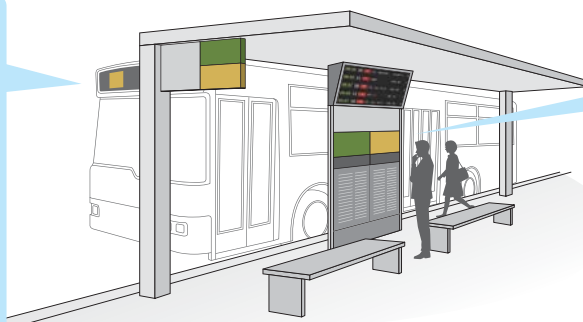
デジタル方向幕(単一色)

- 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

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

