

(7) 交通不便地域における新たな生活交通確保

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、地域活力の維持・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。

1) 岡山市の生活交通の役割・位置づけ

【役割①】公共交通の利用が不便な地域における日常生活の移動手段

- ・公共交通が不便な地域に 20 万人居住しており、このような地域の移動手段を確保する。

【役割②】外出機会を創出し、地域活力を維持・向上する手立て

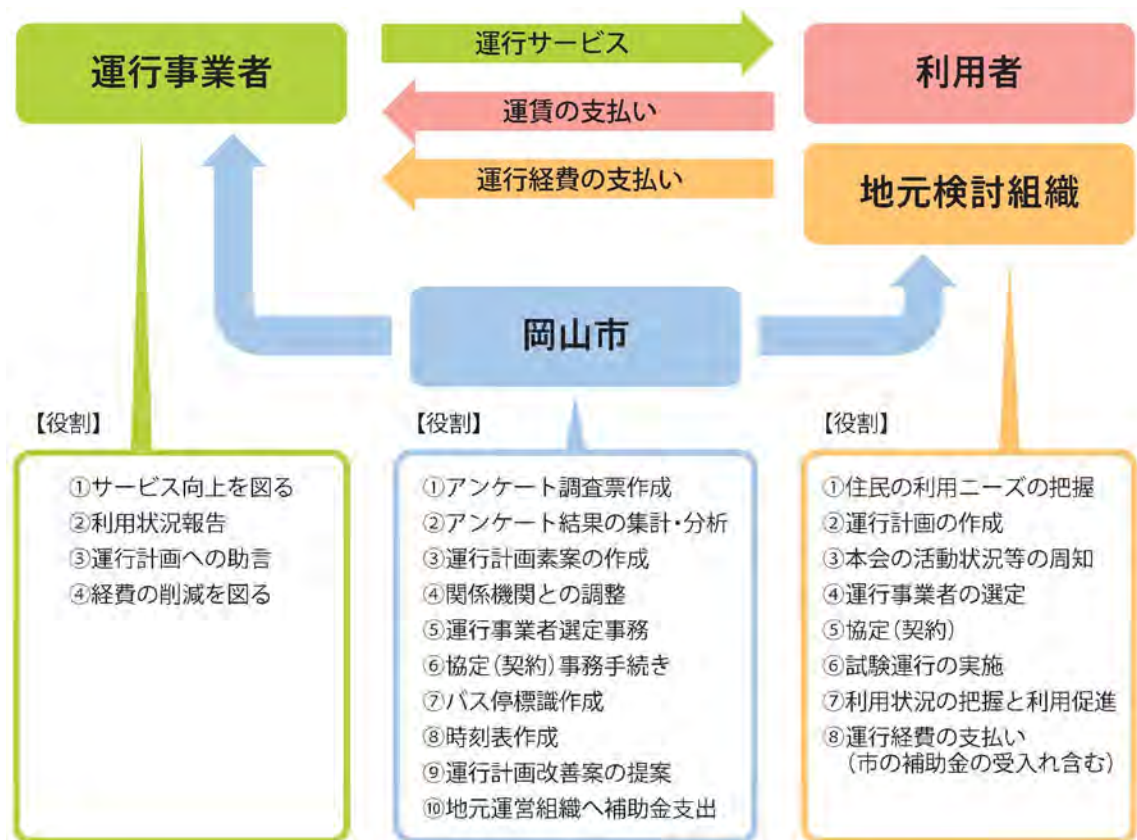
- ・外出頻度が減少する高齢者等の交通弱者の移動手段を確保し、生活圏内のスーパーや病院等を結ぶことで、地域内の消費活動を創出する。

【役割③】地域で地域の公共交通を考えるきっかけ

- ・地元組織が主体となって取組むことで、地域で地域の公共交通を考える機会とする。

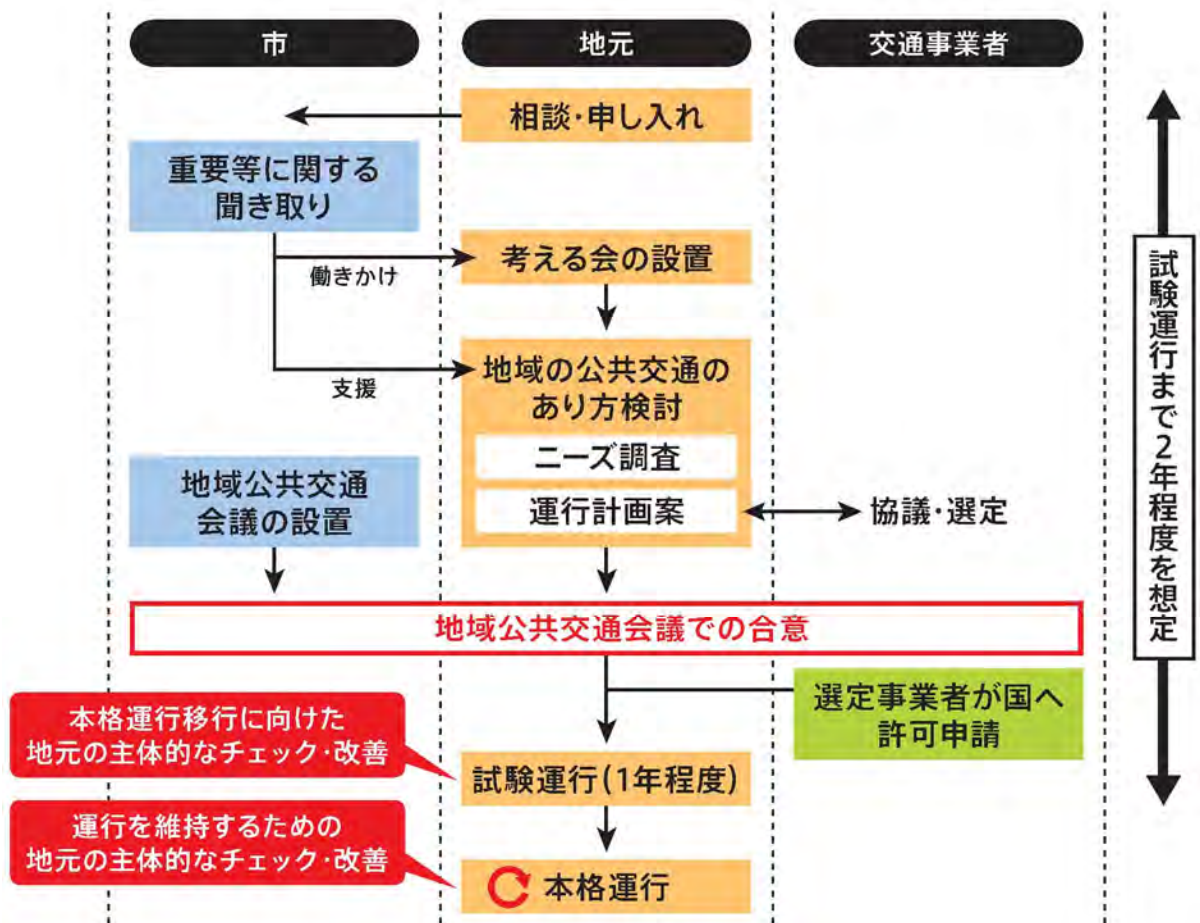
2) 取組みの体制

- ・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**とする。
- ・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、様々な役割を担う。



3) 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う。



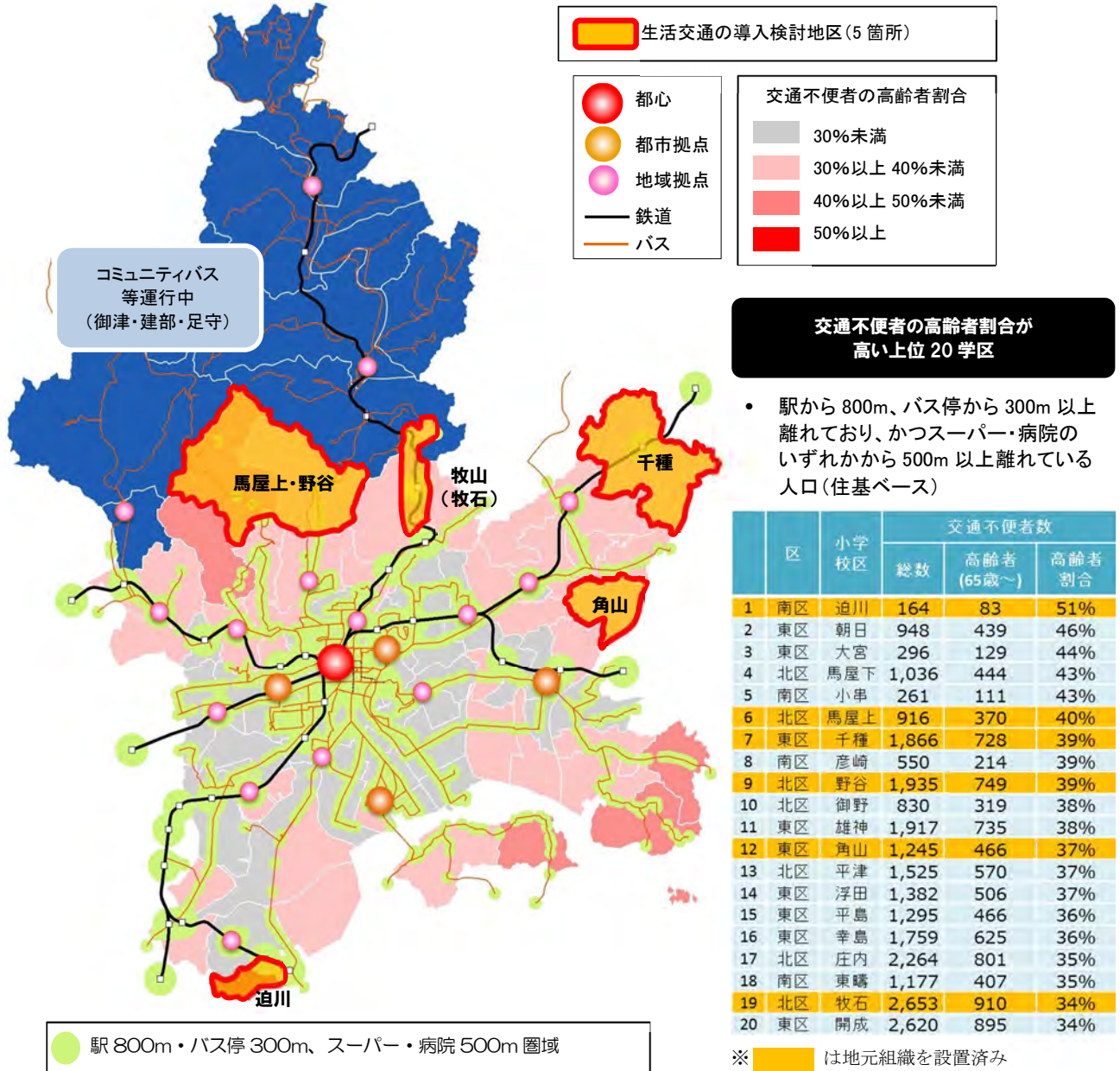
迫川地区生活交通を考える会



足守地区の生活交通をまもる会

4) 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が高まる可能性があると考えます。



5) モデル地区での取組み：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（予約）型乗合タクシーの運行が行われています。

迫川地区生活交通「ブンタク」(モデルケース)

	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none"> 2011年度に市が交通不便地域に関する実態調査を実施し、その結果を用いて複数地域で住民説明会を開催 その後、取組み意向を示した迫川地区をモデルケースとして、2015年度より地元検討組織が主体となって検討を開始 14回の検討会議、アンケート調査や事業者の選定、運行計画の策定等を経て、2016年11月より試験運行開始 2018年度からの本格運行移行に向けて、利用促進や運行改善について検討中
形態	デマンド（予約）型乗合タクシー（区域運行）
便数	週3日、6往復（12便）
経費	1便あたり2,600円（運行事業者が提案）
料金	1人1回 500円 ※2人利用の場合は1人400円 3人利用の場合は1人300円 ※4人利用の場合は1人200円 ※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
車両	セダン（4人乗り）
事業者	岡山旭交通株式会社



≫ 運行範囲・ルート図



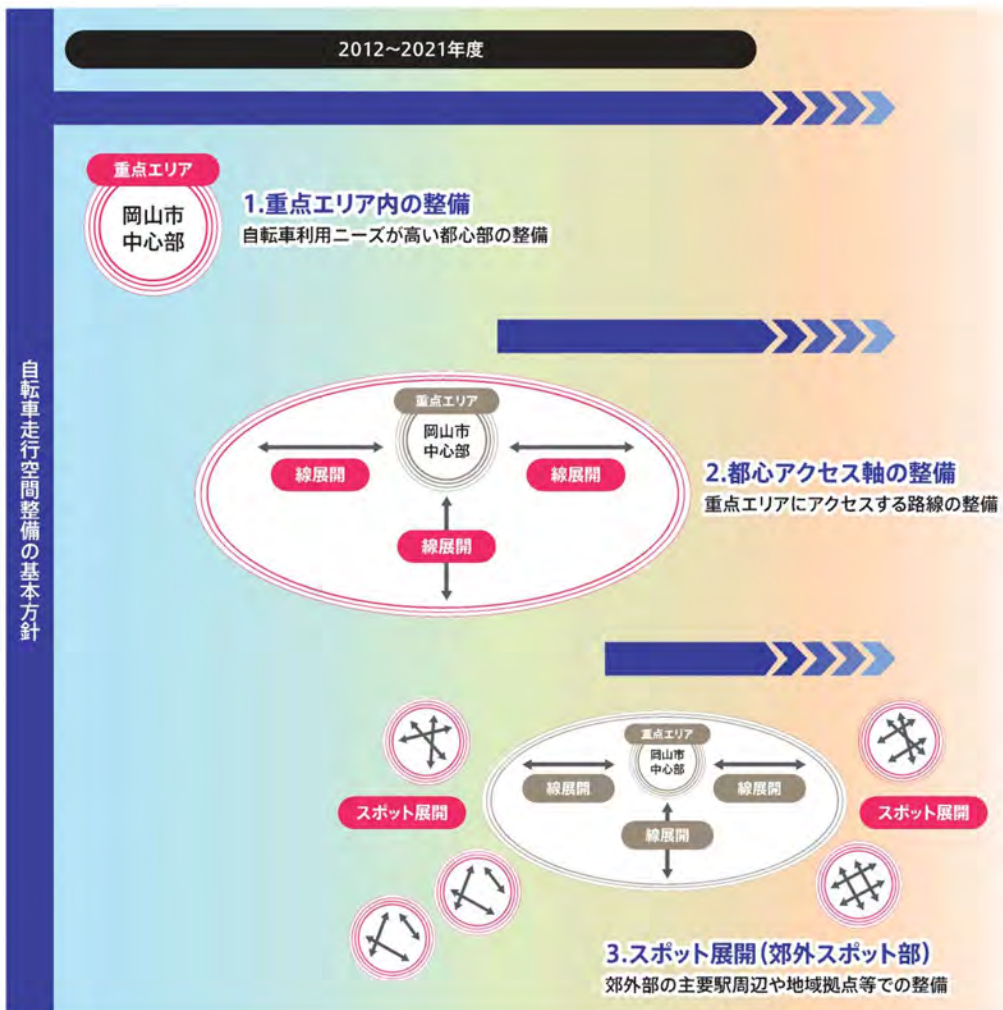
(8) 自転車走行空間の整備

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。

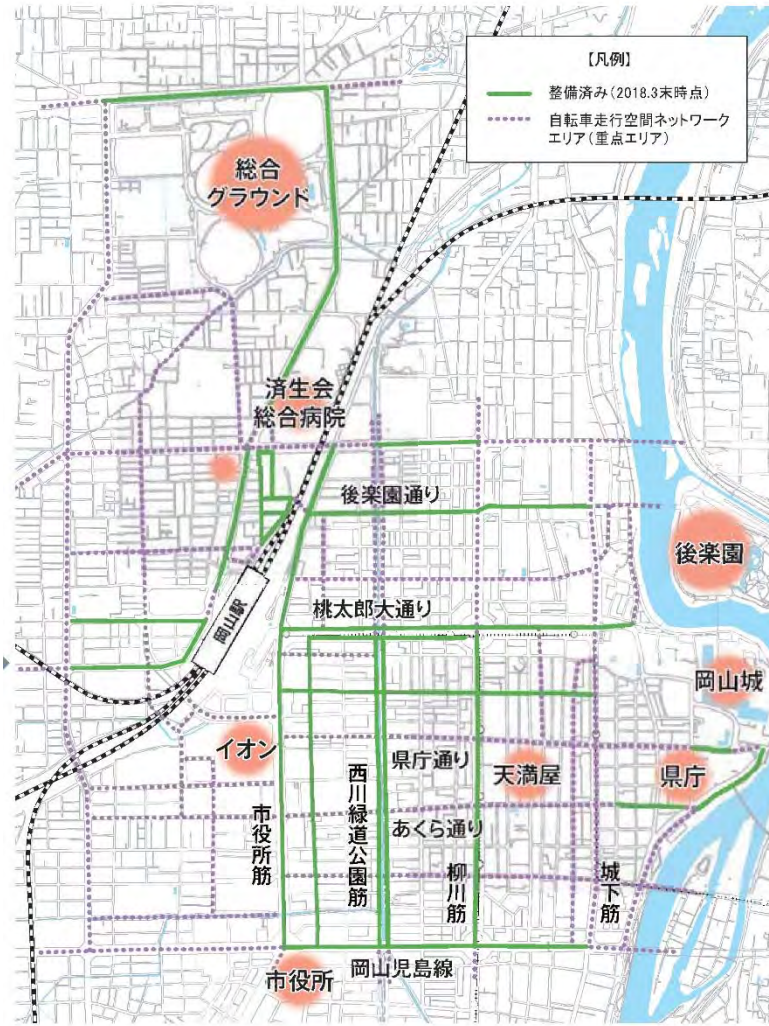
自転車走行空間整備の基本的な考え方

- 自転車先進都市を実現するため、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」）毎に目標達成に向けた実施施策を設定し、施策間の相互連携に留意しながら進める
- 第一段階として、都心部ショーケースの形成を目指し、都心部における対策を展開していく
- 実施施策のうち、早期にハードの整備、導入を着手する「〈走る〉走行空間」について、自転車走行空間整備に向けて、近年の社会的動向を踏まえた将来的な理想形を整理し、岡山市の道路・交通状況から、当面の目標として基本となる考え方を示す

自転車走行空間整備の基本方針



自転車走行空間ネットワーク（重点エリア）



後楽園通り



市役所筋①

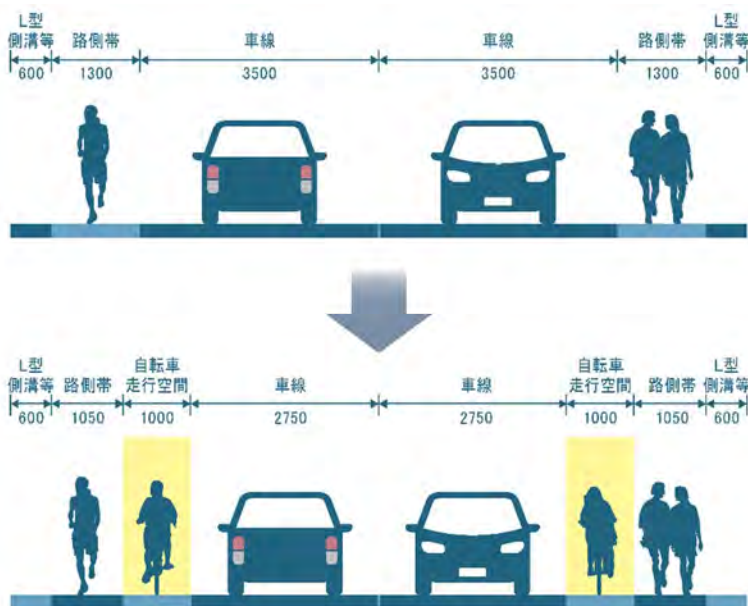


市役所筋②



本町柳町線

整備例：後楽園通り



(9) 駐車場の再編に関する先進事例・支援制度

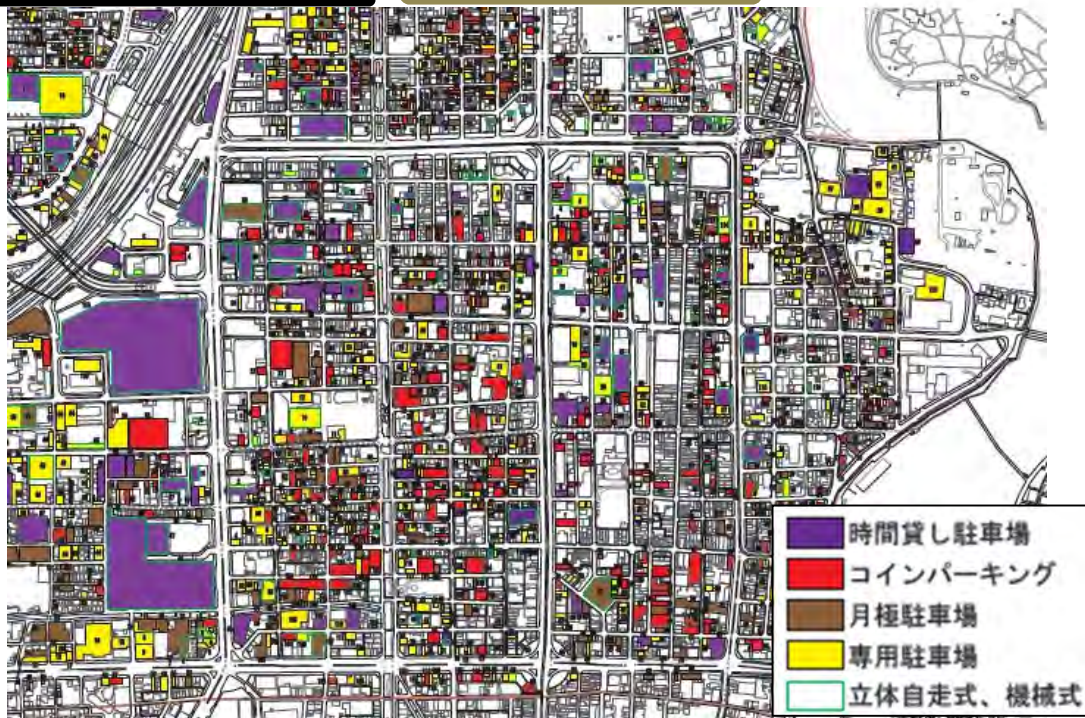
都心部で駐車場が占める敷地面積は約 15%と高くなっており、土地の高度利用や都心来訪者の歩行・滞留空間を生み出していくためにも、公共交通での来訪を促すことで駐車需要を抑制するとともに、先進事例や支援制度を活用しながら駐車場の再編を図ることを検討します。

都心内に散在する駐車場

駐車場の分布状況(2016)

※イトーヨーカ堂閉店前

(資料) 岡山市調査



先進事例

人中心の歩行者空間形成



中央区 銀座中央通り
(地域ルールにより隔地駐車場を確保し、にぎわいの連続性確保)

にぎわいや都市の魅力創出



新宿区 新宿駅東口周辺
(地域ルールによる駐車場出入口設置規制)

まち並みの連続性確保(景観向上)



神戸市 旧居留地
(景観形成地域による駐車場出入口設置規制)



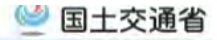
横浜市 元町商店街
(街づくり協定による駐車場出入口設置規制)

(資料) 国土交通省

駐車場再編に関する制度・支援

立地適正化計画の中で駐車場配置適正化区域を位置づけることで、路外駐車場及び附置義務駐車場施設に関する特例が認められます。

都市再生特別措置法の改正



立地適正化計画(市町村が策定)

●駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)…§81⑤1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

●路外駐車場配置等基準…§81⑤2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- (例)・歩行者交通量の多い道路に面して出入口を設けないこと
- ・道路から低々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう
- 出入口の集約を行うこと

●集約駐車施設の位置及び規模…§81⑤3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

【路外駐車場】

【附置義務駐車場施設】

特定路外駐車場

(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

●市町村長への届出…§106①

- ・特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・設置に着手する30日前までに届出

●勧告…§106③

- ・届出の内容が基準に適合しない場合
- ・市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

集約駐車施設

●附置義務駐車施設の集約化…§107

条例により集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務付け

駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置



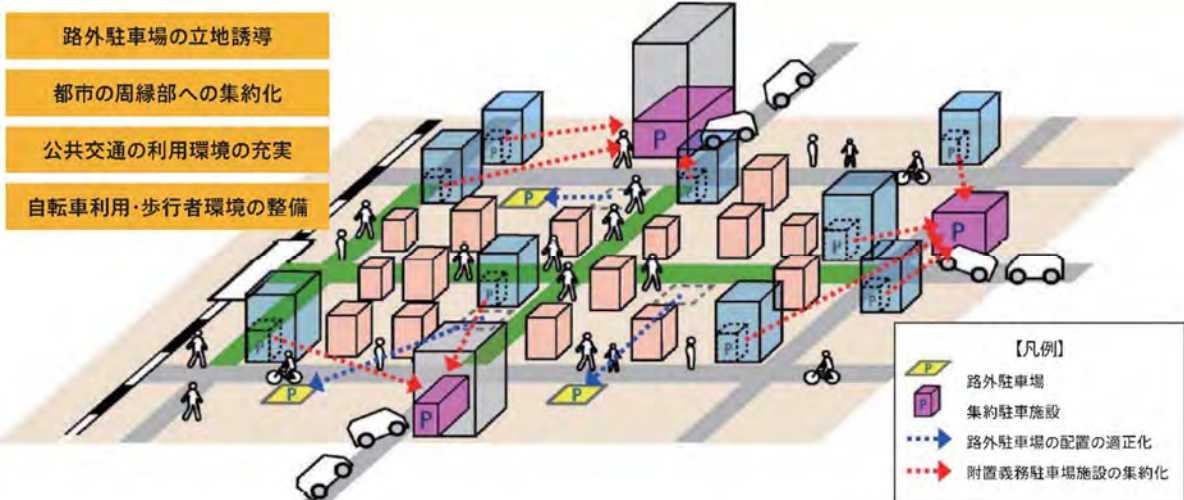
駐車場法の特例

- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

(資料) 国土交通省



(10) トラフィックゾーンの構築

トラフィックゾーンシステムは、都心部での歩行・滞留空間の創出と自動車利用の両立を図るもので、自動車でのアクセスを阻害しないで、通過車両をコントロールする手法です。ヨーロッパを中心に多くの都市の都心部で導入されており、これらの先進事例を参考にしながら、道路交通の状況や、市街地再開発の動向、公共交通や自転車ネットワークとの連携などに留意しながら、今後トラフィックゾーン構築に向けた検討を進めます。

トラフィックゾーンシステムの導入事例（ストラズブル市／フランス）

交通施策を複合的に実施

●自動車流入の抑制対策

- ・環状道路の整備
- ・パークアンドライド駐車場
- ・フリンジパーキング

●交通規制による対策

- ・一方通行規制等
- ・ゾーン30

●交通環境の整備

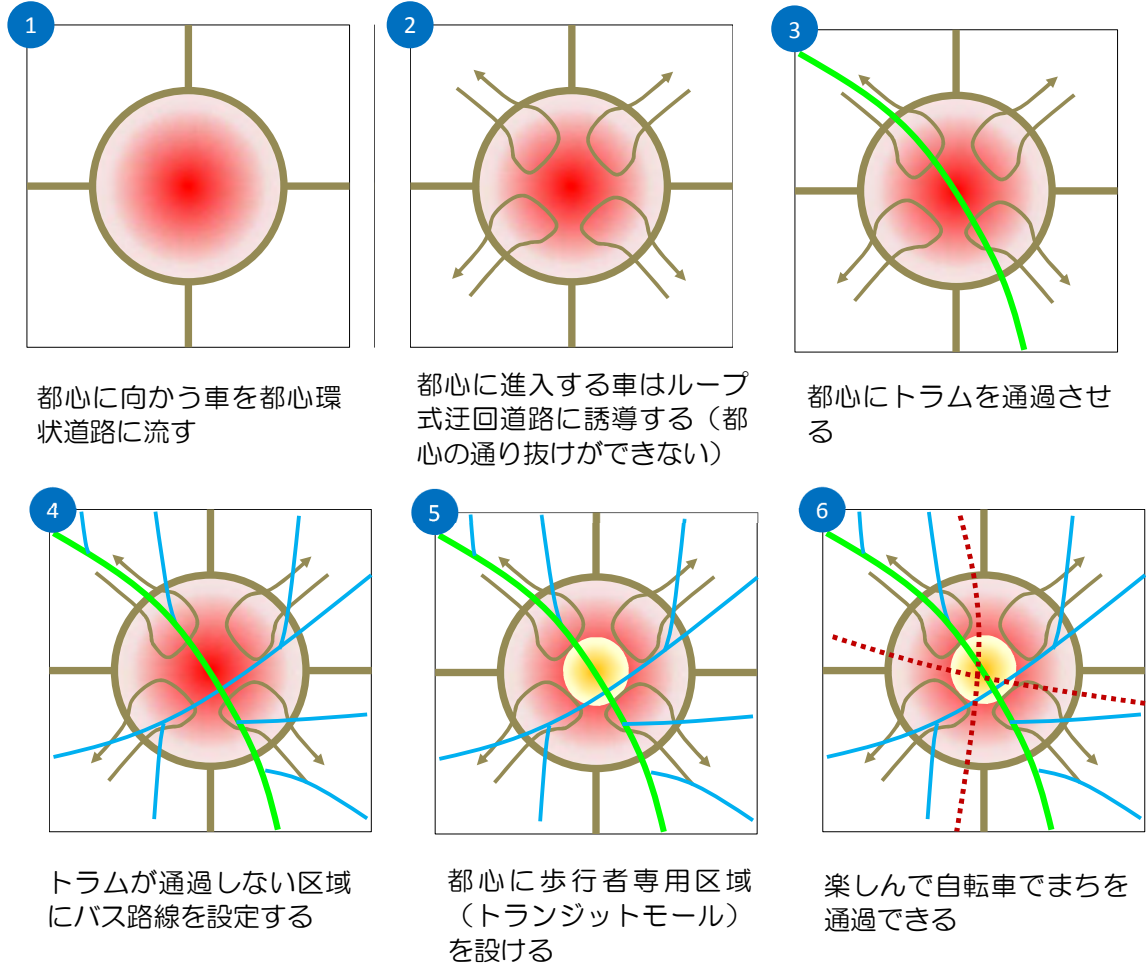
- ・LRTの整備
- ・駐輪施設の整備等



- ・歩行者空間の形成 (トランジットモール)
- ・自転車通行空間の形成

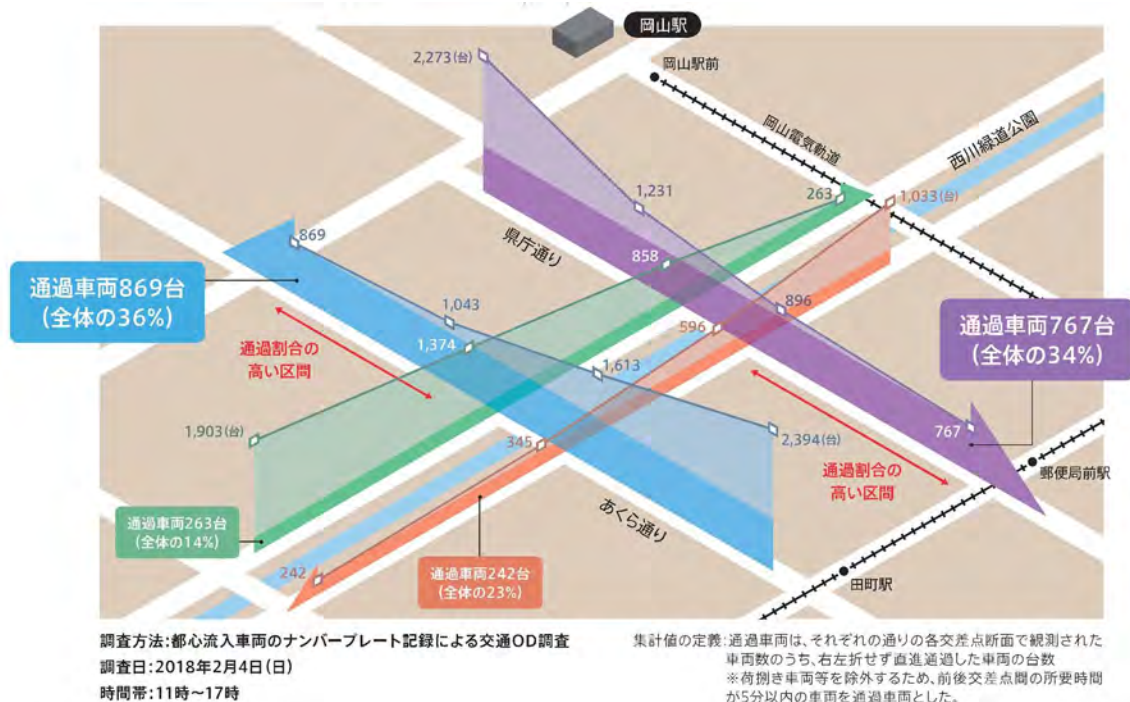


トラフィックゾーンシステムの構築手順（ストラスブールの場合）



CUS(Communaute Urbaine Strasbourg)資料を基に作成

県庁通り・あくら通り・西川緑道公園筋の自動車の通過交通量（休日）



(11) 歩行・滞留空間の整備

都心部のにぎわいを取り戻すため、歩行空間の拡幅や道路上でのイベント開催など、道路空間を歩行・滞留空間に再配分する取組みを進め、回遊性の向上を図ります。

西川緑道公園筋「ホコテン」

中心市街地にありながら水と緑が豊かな西川緑道公園。その魅力を活かして、市民協働による新しい賑わいづくりのため歩行者天国「ホコテン」を実施しています。

≫ 西川緑道公園筋歩行者天国「ホコテン！」(2018年3月)



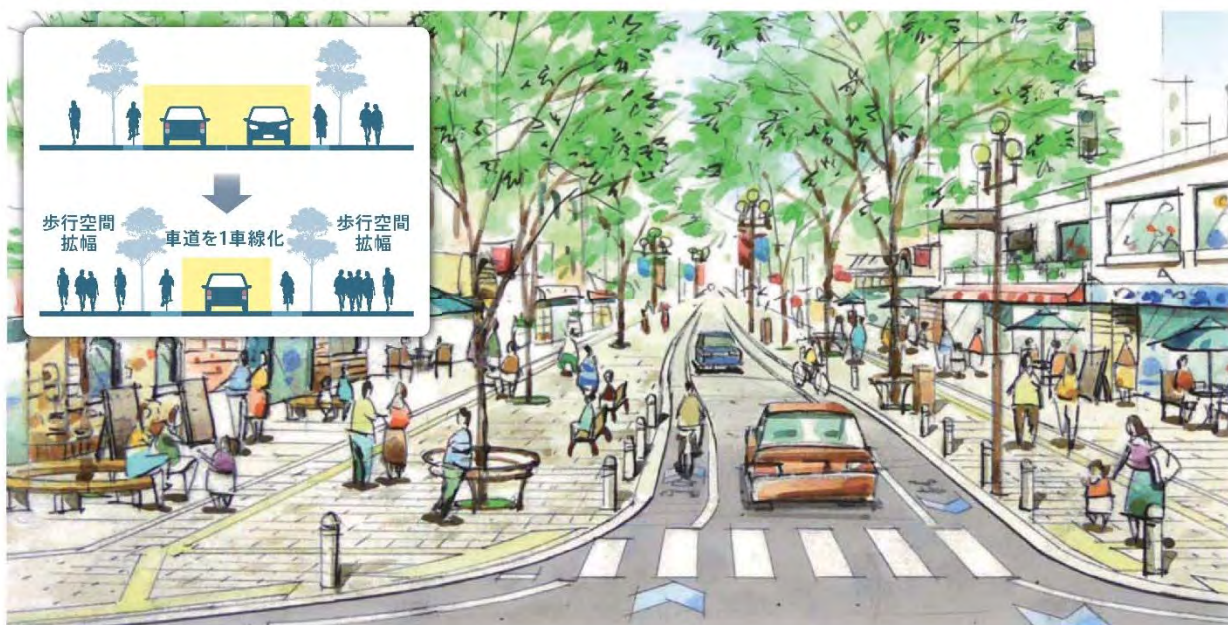
≫ ホコテン実施箇所(通行止め区間)



県庁通りの歩行空間拡幅

安全で快適で「歩きたくなる」道路空間を創り出すため、県庁通りの車道を1車線化し、自転車走行空間の新設や、賑わいとゆとりを創出するための歩行空間拡幅を行います。

≫ 県庁通りの歩行空間拡幅イメージ



❖先進事例①:大阪市「御堂筋千日前通以南モデル整備」



❖先進事例②:ニューヨーク「タイムズスクエア」(アメリカ)



❖先進事例③:ポートランド「パイオニア・コートハウス・スクエア」(アメリカ)

