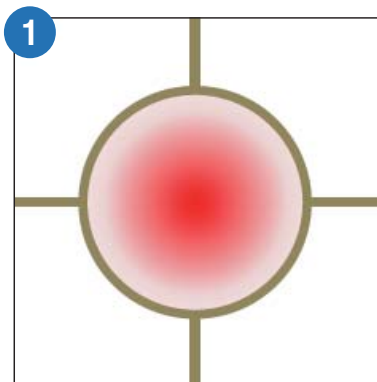
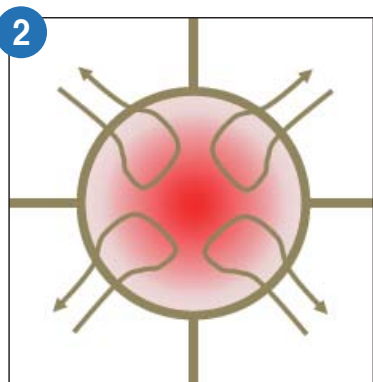


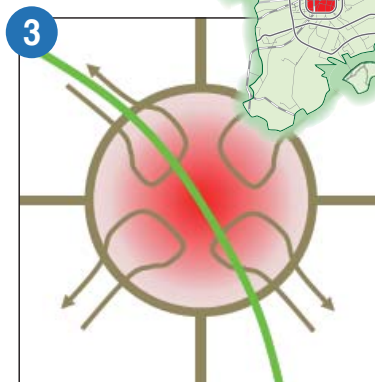
≫ トラフィックゾーンシステムの構築手順(ストラスプールの場合)



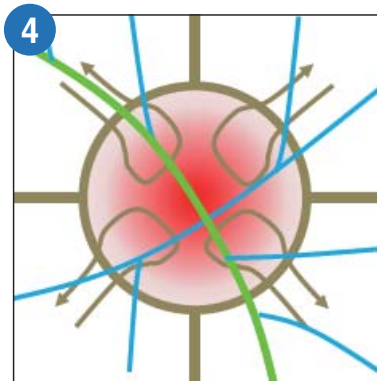
1 都心に向かう車を都心環状道路に流す



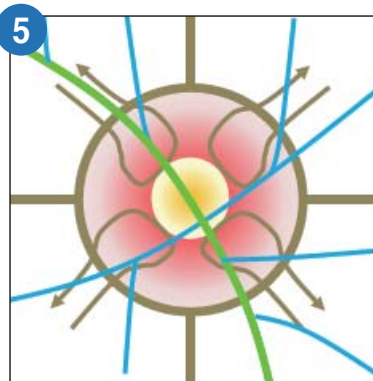
2 都心に進入する車はループ式迂回道路に誘導する(都心の通り抜けができない)



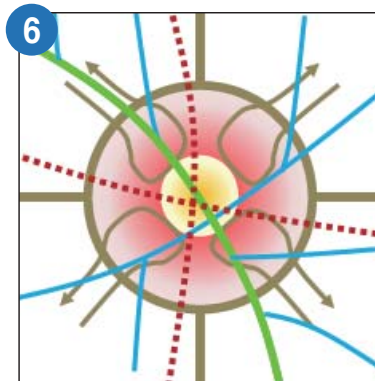
3 都心にトラムを通過させる



4 トラムが通過しない区域にバス路線を設定する

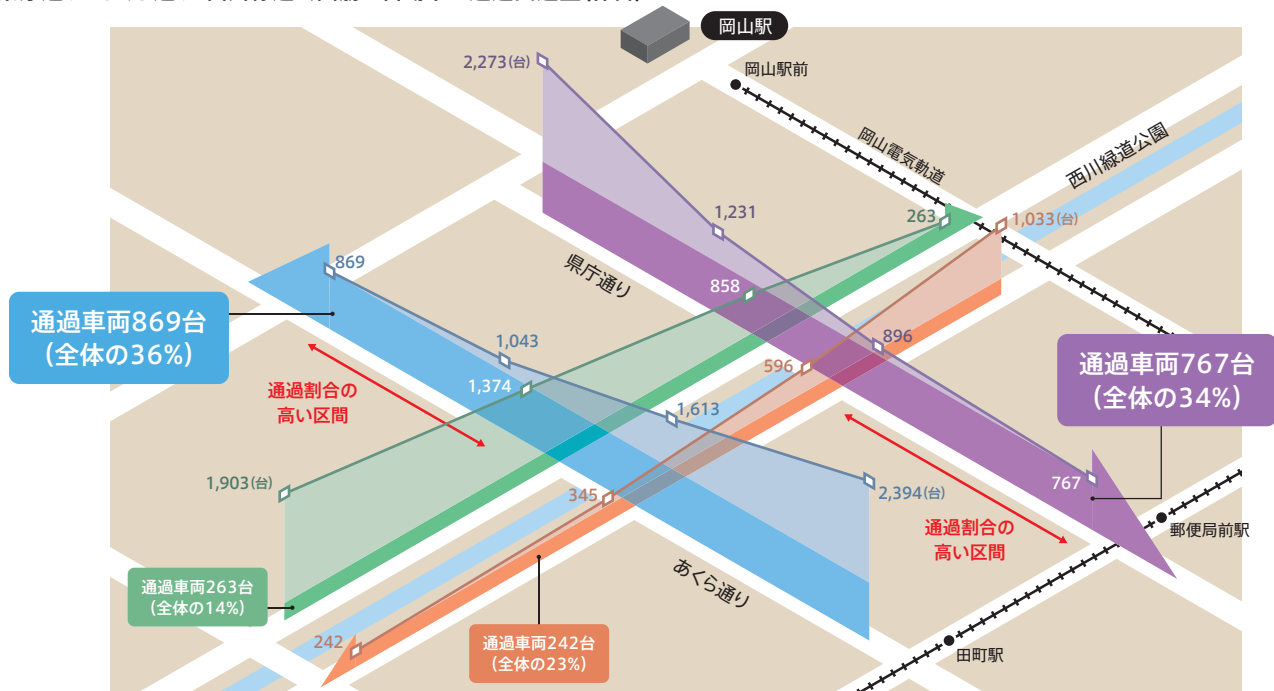


5 都心に歩行者専用区域(トランジットモール)を設ける



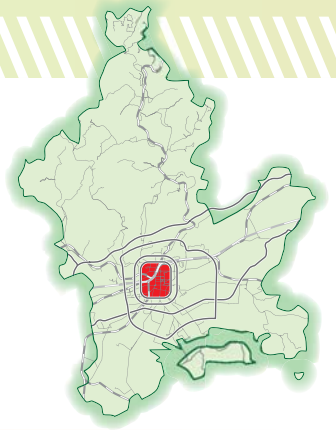
6 楽しんで自転車であちを通過できる

≫ 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)



調査方法: 都心流入車両のナンバープレート記録による交通OD調査
 調査日: 2018年2月4日(日)
 時間帯: 11時~17時

集計値の定義: 通過車両は、それぞれの通りの各交差点断面で観測された車両数のうち、右左折せず直進通過した車両の台数
 ※荷捌き車両等を除外するため、前後交差点間の所要時間が5分以内の車両を通過車両とした。



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。

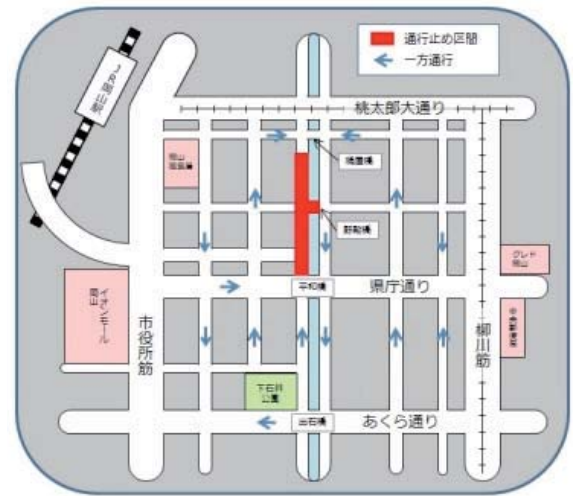
西川緑道公園筋「ホコテン」

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)



成果指標・目標値

交通環境向上の実現に向けて



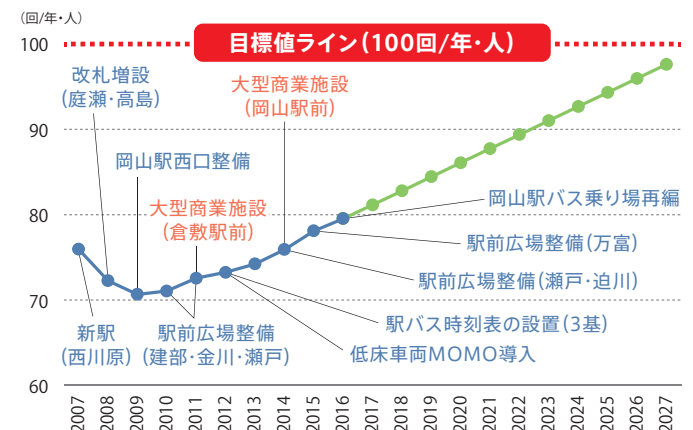
施策実施による効果・影響を評価するため、成果指標を設定し、各指標の数値目標を定めます。成果指標の設定、および数値目標については、上位・関連計画において定められている指標や目標値をもとに、以下の4指標を設定します。

No.	成果指標	基準値	目標値
1	市民1人あたりの公共交通利用回数 (鉄道+路面電車+主要バス路線)	80回/年・人 (2016)	100回/年・人 (2027)
2	自宅から都心や身近な拠点に 公共交通で30分以内に行ける人口	30.3万人 [総人口の42%] (2015)	36.1万人 [総人口の50%] (2025)
3	都心の歩行者数(休日)	4,504人 (2015)	5,300人 (2027)
4	地元検討組織が主体となった 生活交通が導入されている地域の人口	23,381人 (2017)	39,000人 (2027)

指標1 市民1人あたりの公共交通利用回数

市民1人あたりの公共交通利用回数(鉄道・路面電車・主要バス路線)は、2010年から増加に転じています。計画の目標値は、利用促進の継続と新たな施策の実施に取り組むことから、今後の都心部や駅周辺での市街地整備も想定し、直近5年間の増加傾向を維持することとし、基準値の25%増にあたる100回と設定しました。

■指標値の推移

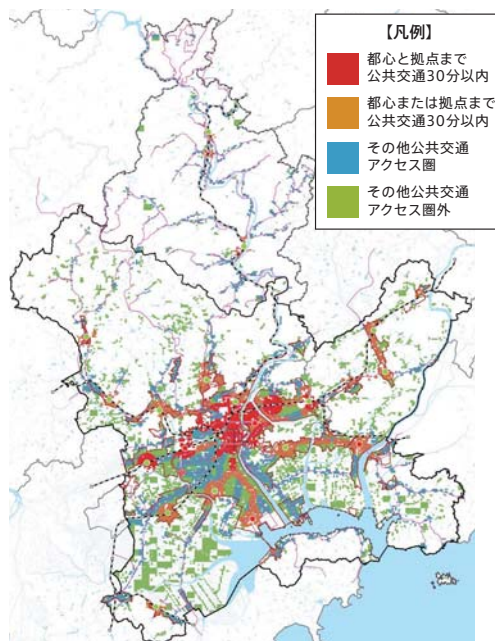




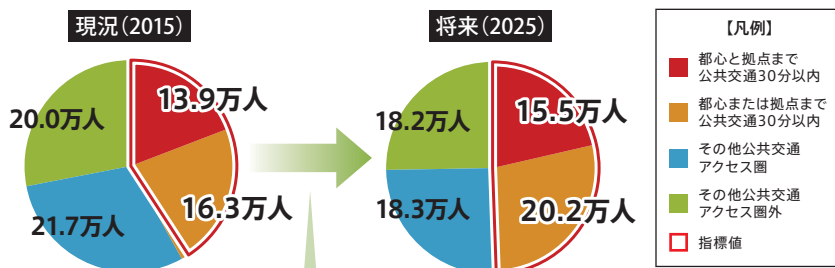
指標2 自宅から都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口

公共交通の利便性向上やネットワークの充実により、日常の移動を便利にすることで、都心や身近な拠点に公共交通で30分以内に行ける人口の割合を50%に増やすとともに、公共交通アクセス圏外の人口（駅から800m、バス停から300m以上離れた場所に居住する人口）の減少を図ります。

■公共交通アクセシビリティ(2015)



■公共交通アクセシビリティと人口構成



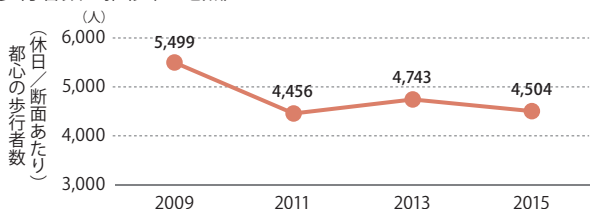
【下記の交通施策が実現した場合の試算値】

- ・桃太郎線LRT化
- ・路面電車の岡山駅乗り入れ
- ・幹線バス路線の増便(15分に1本)
- ・生活交通導入(10地区)
- ・その他の公共交通ネットワークは現状維持
- ・都心部の再開発による人口増

指標3 都心の歩行者数(休日)

歩いて楽しい都心空間の実現を目指すことで、都心部の歩行者数の増加を図ります。指標は、都心部の主要な通りや商店街を通行する休日の歩行者数とし、第六次総合計画で掲げた都心部歩行者数の年平均増加率を乗じた値を目標とします。

■歩行者数の推移(20地点)



指標4 地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口

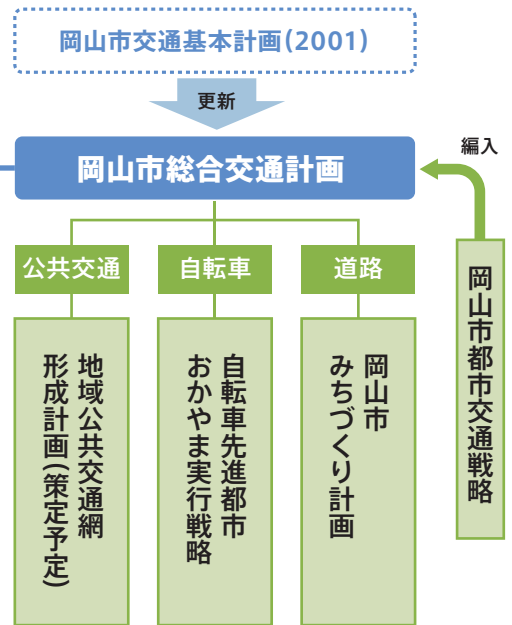
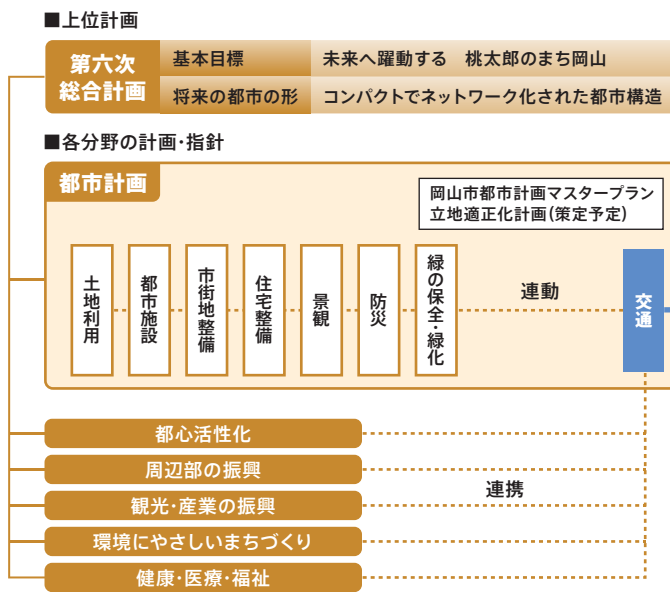
現在、地域住民が主体となって取組む生活交通が導入されている地域人口(御津・建部地区、足守地区、迫川地区)を基準値として、今後、現在導入を検討している4地区(千種地区、馬屋上・野谷地区、牧山地区、角山地区)を含む9地区で導入された場合の地域人口を目標値とします。

推進体制

計画を着実に遂行するために

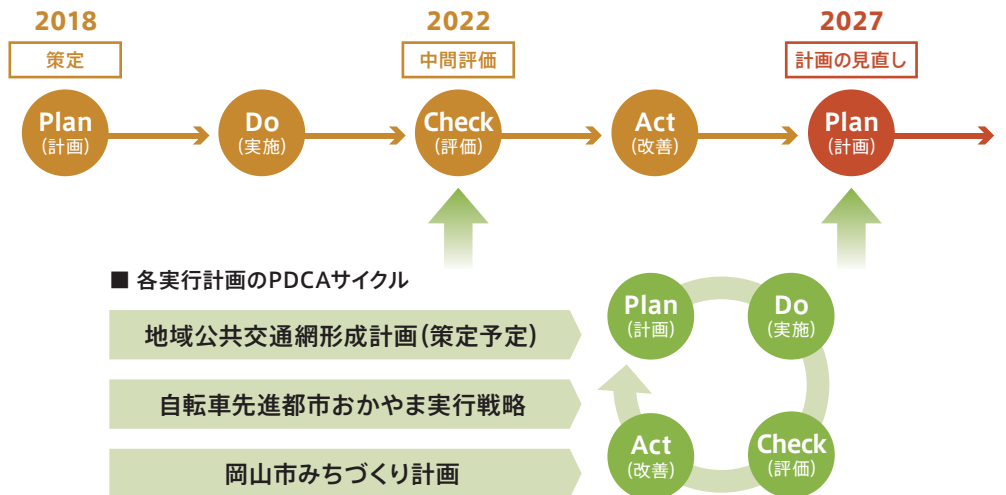


計画体系



PDCAサイクルによる計画の着実な遂行

計画策定後、5年を一区切りとして、中間評価(2022)、計画の見直し(2027)を実施し、PDCAサイクルによって計画を着実に遂行します。また、個別の実行計画についても、それぞれPDCAサイクルの中で総合交通計画に基づき事業を推進します。





岡山市総合交通計画策定調査検討会・作業部会

[開催実績]

検討策定までの道のり

スケジュール



[メンバー]

	検討会	作業部会
◆学識者		
阿部 宏史(岡山大学/教授)	●	
志野 敏夫(岡山理科大学/教授)	●	●
橋本 成仁(岡山大学/准教授)	●	●
氏原 岳人(岡山大学/准教授)		●
高橋 淳悦(日本政策投資銀行/岡山事務所長)	●	●
◆市民		
連合町内会(会長・副会長)	●	
障害者団体連合会	●	
連合婦人会	●	
◆交通事業者		
JR西日本岡山支社企画課	●	●
岡山電気軌道	●	●
岡山県バス協会	●	●
岡山県タクシー協会	●	●
◆経済界		
岡山商工会議所	●	●
◆観光関係		
おかやま観光コンベンション協会	●	●
◆県警察		
岡山県警察本部交通規制課	●	●
◆行政		
中国地方整備局岡山国道事務所	●	●
中国運輸局岡山運輸支局	●	●
岡山市都市整備局	●	●
◆オブザーバー		
中国地方整備局建政部都市・住宅整備課	●	
中国運輸局交通政策部交通企画課	●	

P.8**コミュニティサイクル「ももちゃり」**

街中に多数の自転車貸出・返却場（ポート）を配置し、いずれのポートでも自転車の貸出、返却が出来る自転車の共同利用システム。「ももちゃり」は、岡山市におけるコミュニティサイクルの愛称。

P.10**温室効果ガス**

二酸化炭素、メタン、フロン類等、赤外線を吸収し、再び放出する性質を持つ気体の総称。これらの気体は、太陽の光で暖められた地表から放出される赤外線を吸収し、地球表面付近の大気を暖める「温室効果」をもたらす。

P.14**トラフィックゾーンシステム**

都心部をいくつかの小地区（トラフィックゾーン）に分け、それぞれの地区への自動車の出入りは外周の道路から行い、地区間の移動を制限することによって、地区内を通過する自動車を抑制し、地区内を歩行者優先の区域とするシステム。

P.17**LRT**

Light Rail Transitの略称で、軽量軌道交通と訳す。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

バリアフリー

障害者や高齢者等が生活する上で行動の妨げとなるバリア（障壁）を取り去った生活空間や環境のあり方のこと。

P&R(パーク&ライド)

通勤等において、自動車から鉄道への乗り継ぎを促進する仕組みで、駅近くに駐車場を配置し、自動車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム。

C&R(サイクル&ライド)

通勤等において、自転車から鉄道への乗り継ぎを促進する仕組みで、駅近くに駐輪場を配置し、自転車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム。

P&BR(パーク&バスライド)

通勤等において、自動車からバスへの乗り継ぎを促進する仕組みで、バス停近くに駐車場を配置し、自動車からバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

C&BR(サイクル&バスライド)

通勤等において、自転車からバスへの乗り継ぎを促進する仕組みで、バス停近くに駐輪場を配置し、自転車からバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

ボトルネック交差点

右折レーンが無いなど、交差点の容量不足によって、著しい渋滞が発生している交差点。

バスロケーションシステム

バスの車載器のGPS機能により、車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に路線バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供するシステム。

PTPS

Public Transportation Priority Systemの略称で、公共車両優先システムと訳す。バスや路面電車などの道路を走行する公共交通の優先信号制御等を通じて、定時性を確保し、公共交通の利便性向上を図るシステム。

P.21**コミュニティバス**

自治体の技術面・費用面での支援のもとで、地域住民や事業者等が主体となって、計画・運行・運営するバス。

モビリティマネジメント

渋滞や環境、個人の健康等の問題に対する意識を醸成することにより、一人ひとりの移動（モビリティ）が、過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用に切り替わるよう促す交通施策。

超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1~2人乗り程度の車両。

P.43**フリンジパーキング**

都心外縁部に設置する駐車場で、都心へ流入する自動車を抑制し、都心内での公共交通利用の促進を図るもの。

ゾーン30

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。

区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けの抑制を図るもの。



岡山市総合交通計画(2018年00月策定)

岡山市 都市整備局 都市・交通部 交通政策課

〒700-8544 岡山市北区大供一丁目1番1号

TEL.086-803-1376 FAX.086-234-0435

