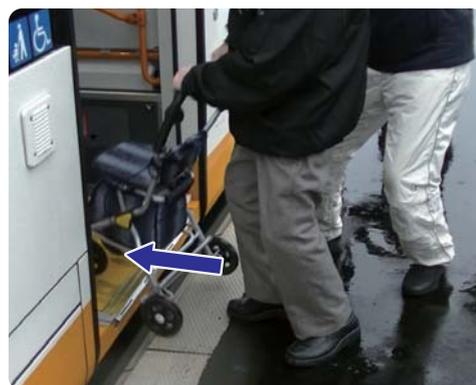
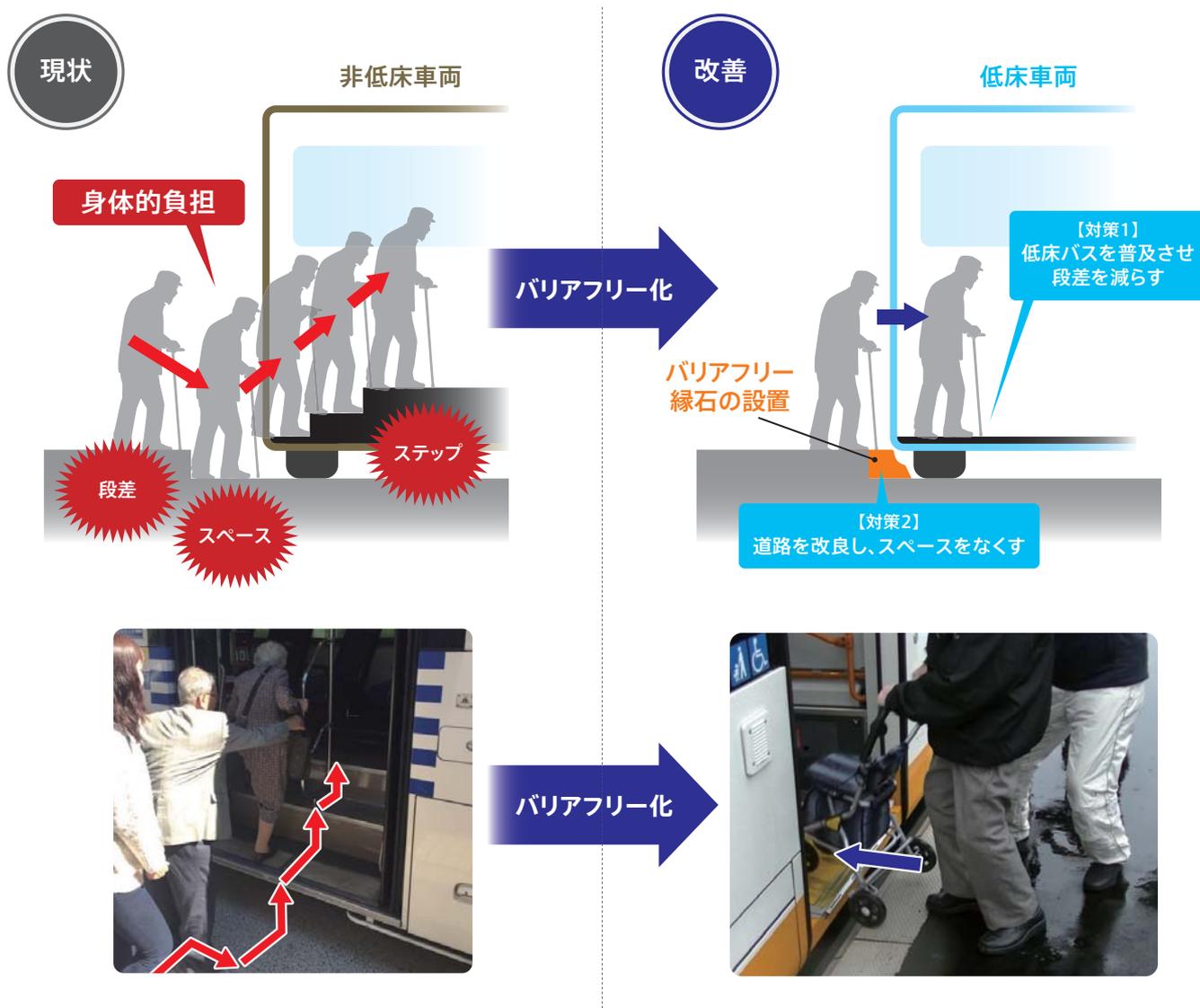




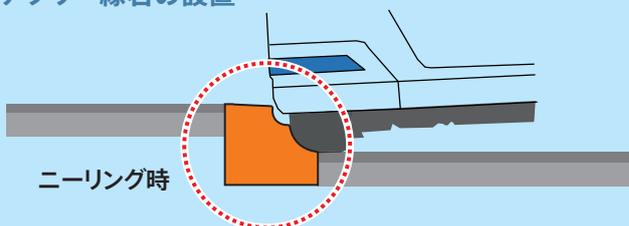
6 バス停のバリアフリー化

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、2015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



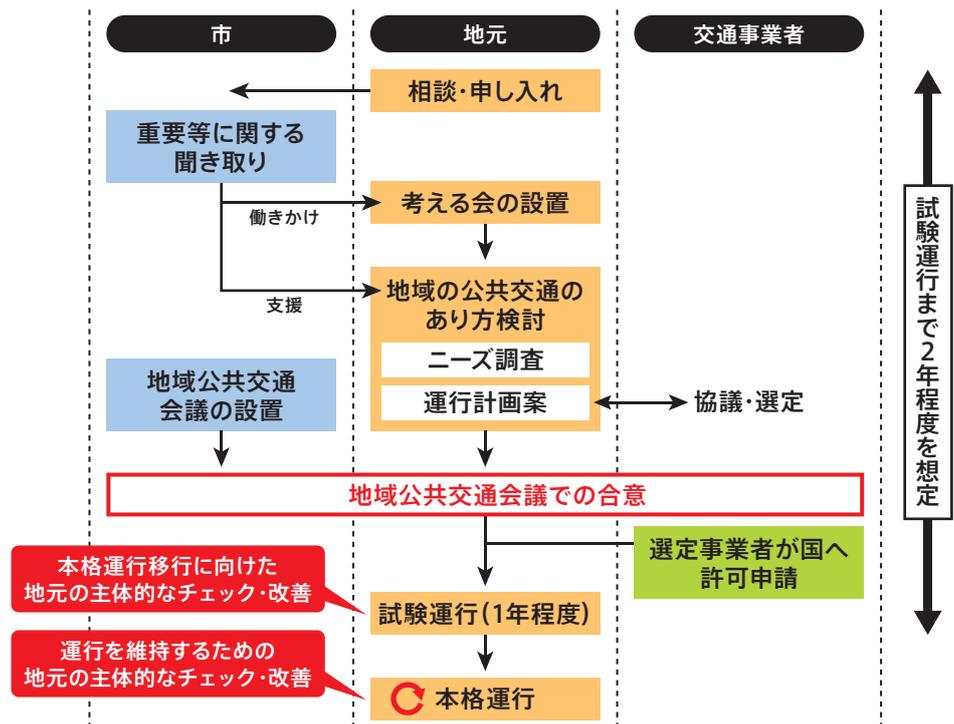
7 新たな生活交通の導入

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。

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

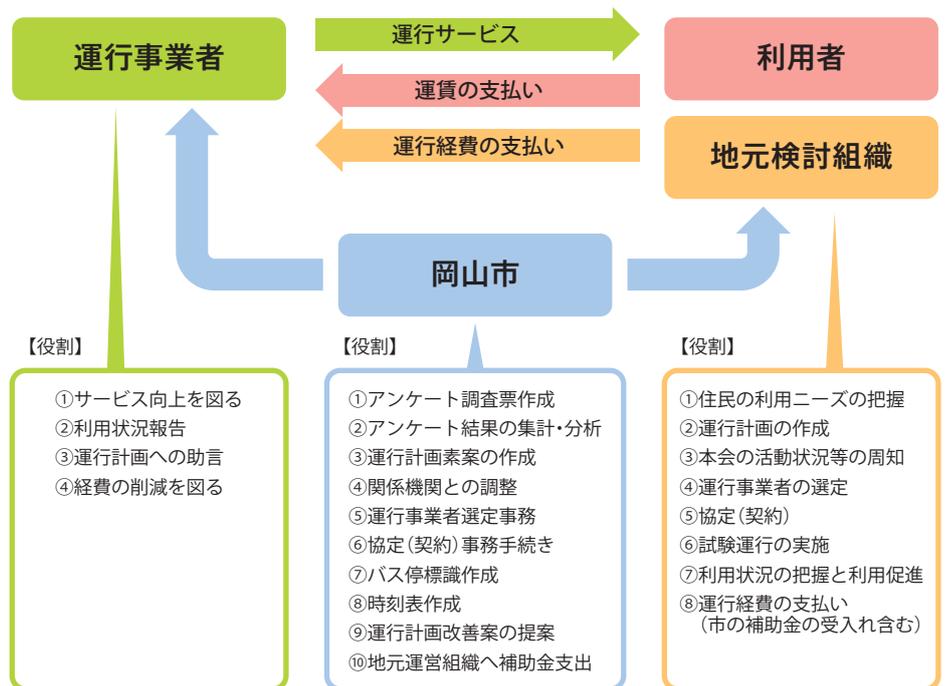
生活交通の導入に向けた地元検討組織の設置後、ニーズ調査等に基づき検討した運行計画で試験運行を実施し、本格導入の判断及び運行計画の策定を行います。



≫ 取組みの体制

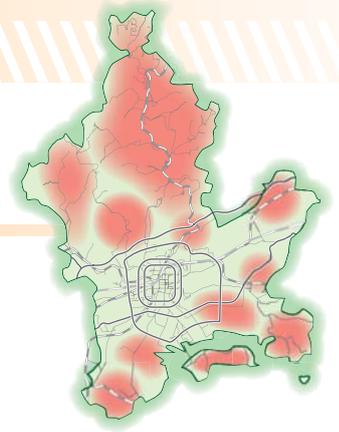
地域住民で守り育てる持続可能な生活交通とするため、運営主体を地元検討組織とします。

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

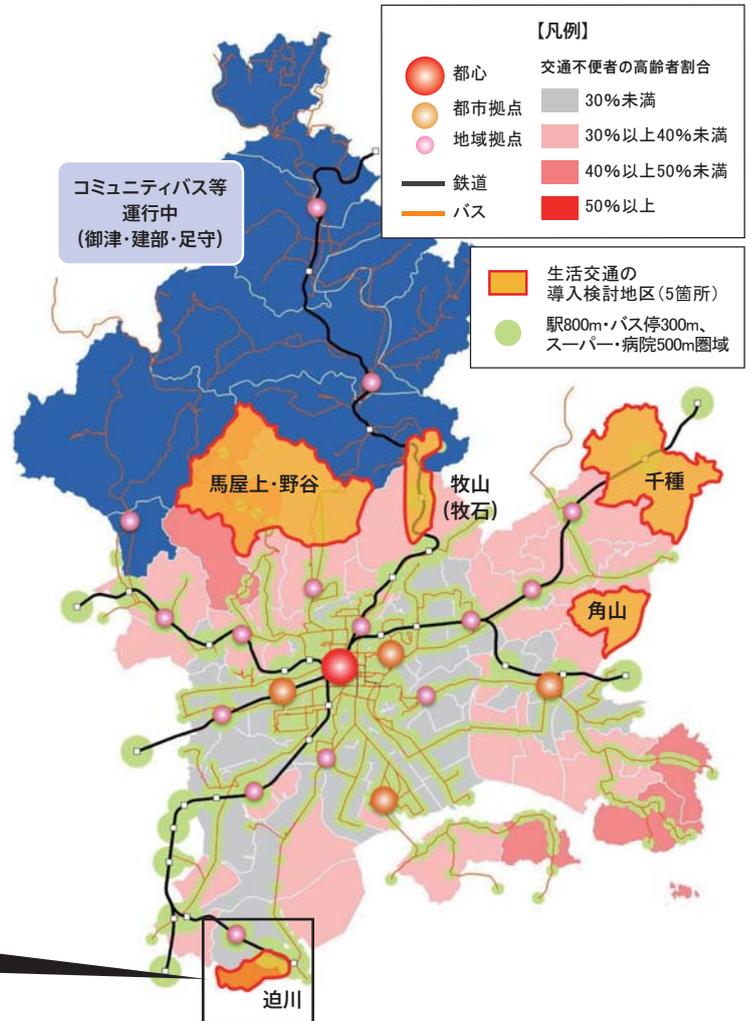
駅やバス停までの距離に加え、スーパー・病院までの距離も一定以上離れている人口を集計しました。その結果、交通不便者の高齢者割合が高い20小学校区をみると、地元検討組織が設置された5地区が含まれており、今後はこれらの地区で新たな生活交通導入の必要が高まる可能性があると考えます。



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(予約)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(予約)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



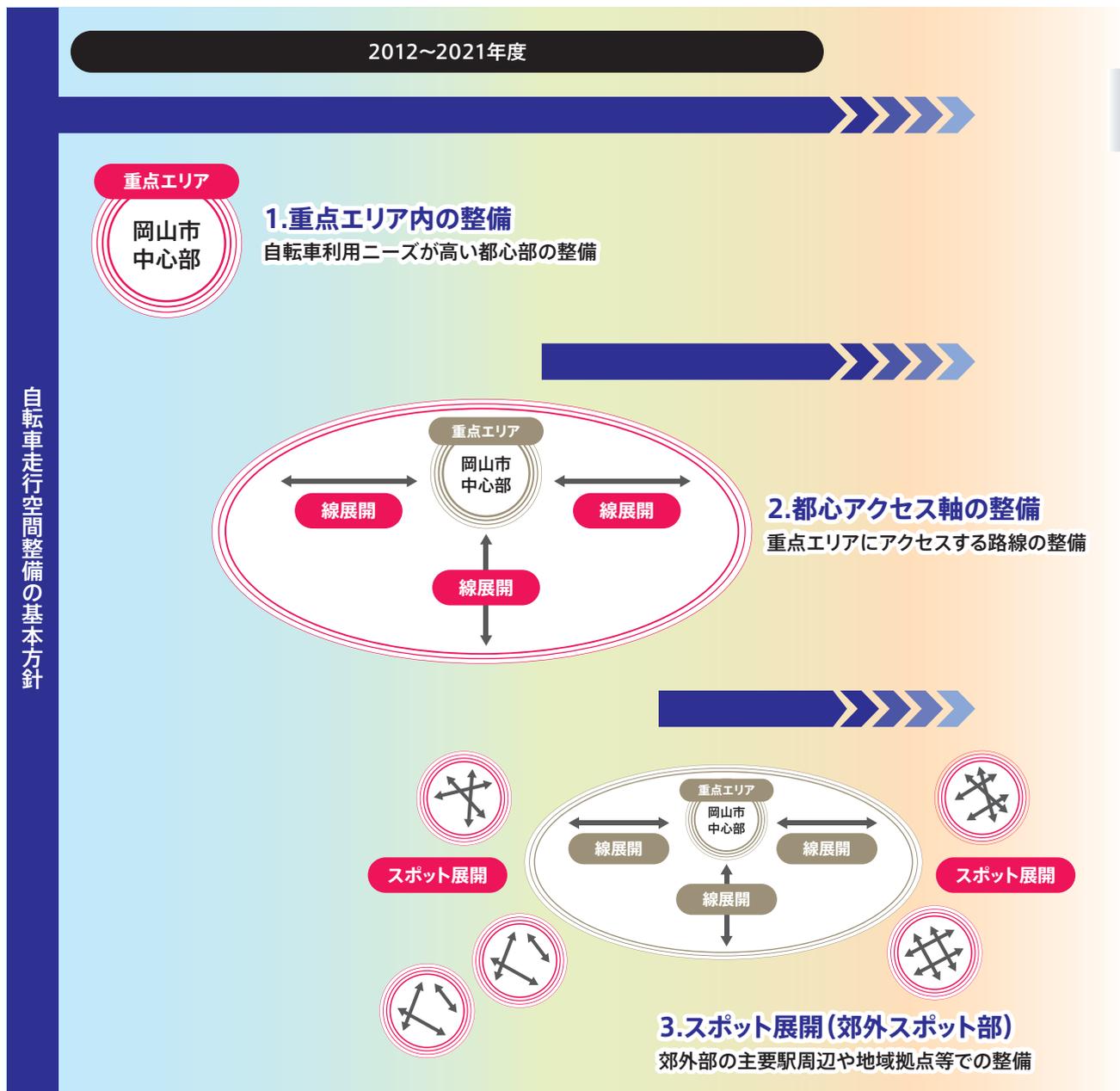
8 自転車走行空間の整備

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動車走行空間を形成

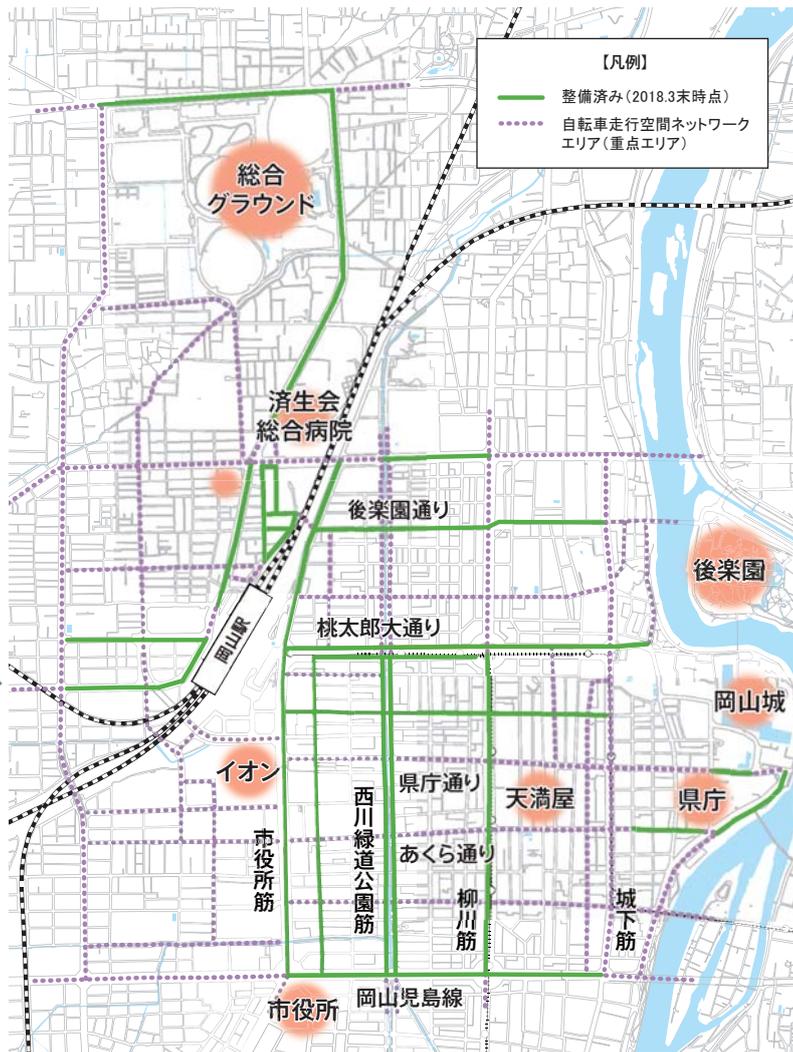
2012年に策定した「自転車先進都市おかやま実行戦略」では、自転車利用にかかわる5つの施策分野（走る・停める・使う・楽しむ・学ぶ）ごとに実施施策を設定し、施策間の相互連携に留意しながら実施しています。

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。





≫ 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

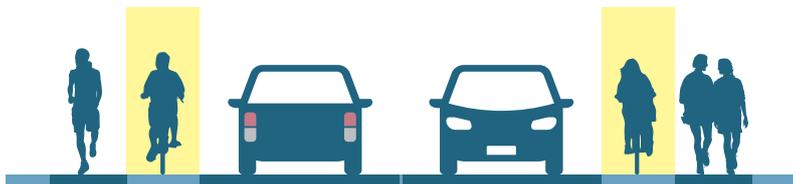


市役所筋②



本町柳町線

≫ 整備例:後楽園通り

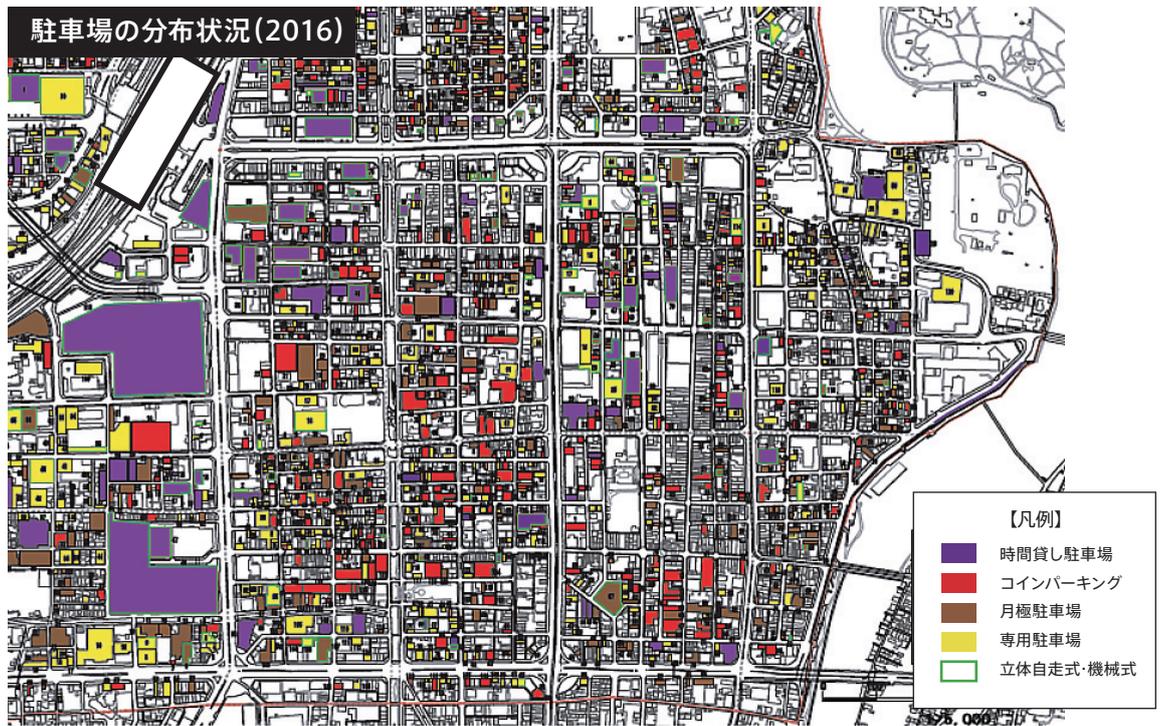


9 駐車場の再編

都心部で駐車場が占める敷地面積は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

現状



(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)

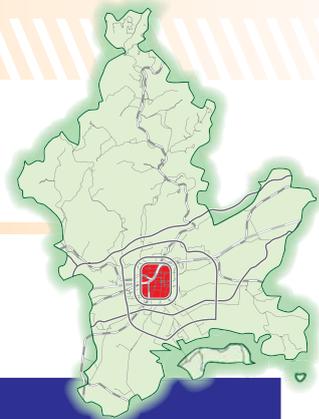


神戸市 旧居留地
(景観形成地域による駐車場出入口設置規制)



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
- ・道路から個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

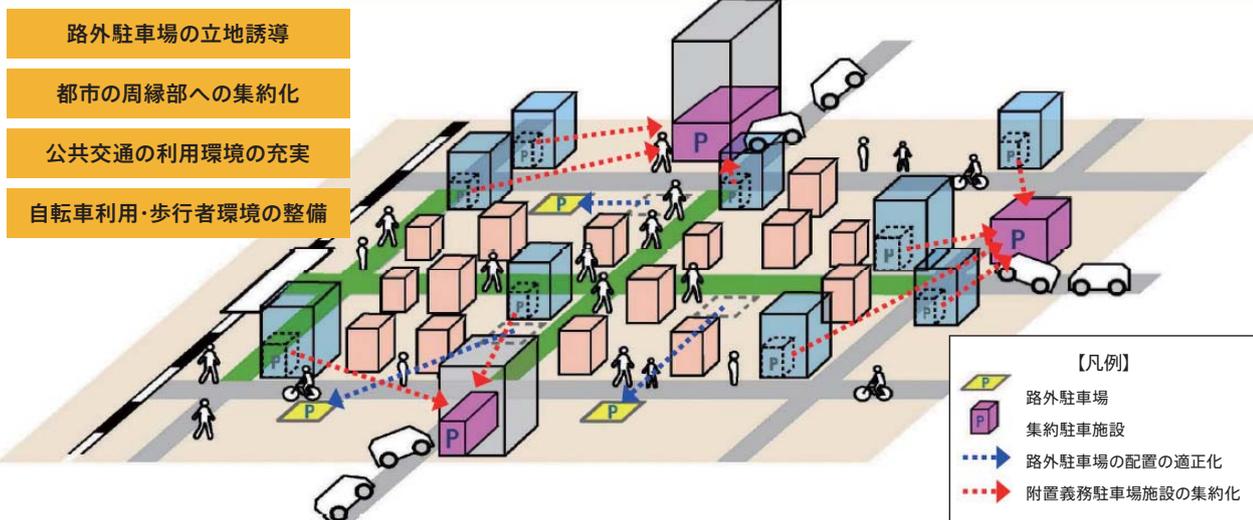
- 3パターンの特例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

(資料)国土交通省

➤ 駐車場配置適正化区域のイメージ



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(ストラスブール市/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

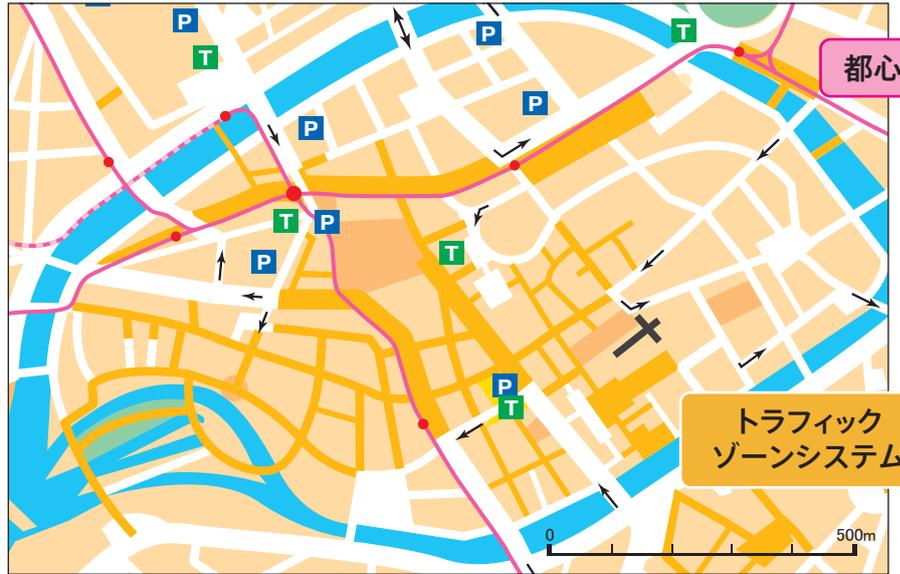
- ・一方通行規制等
- ・ゾーン30

●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



[凡例]	→ 一方通行	P 駐車場	● 路面電車
	■ 歩行者専用ゾーン	T タクシー	

