

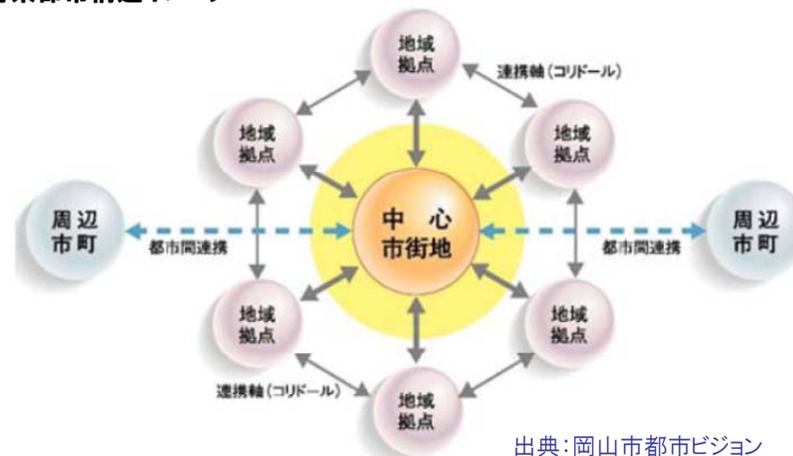
# 岡山市都市交通戦略

## 1. 概要

理念 ・ 方針	(政策目標)		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクト市街地と田園の共生</li> <li>・生活交流都心創生</li> <li>・人と環境にやさしい総合交通システム</li> </ul>		
目標 年次	(戦略の目標)		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心と地域拠点の連携強化</li> <li>・都心内での回遊性向上</li> </ul>		
目標 年次	平成31年(概ね10年)		

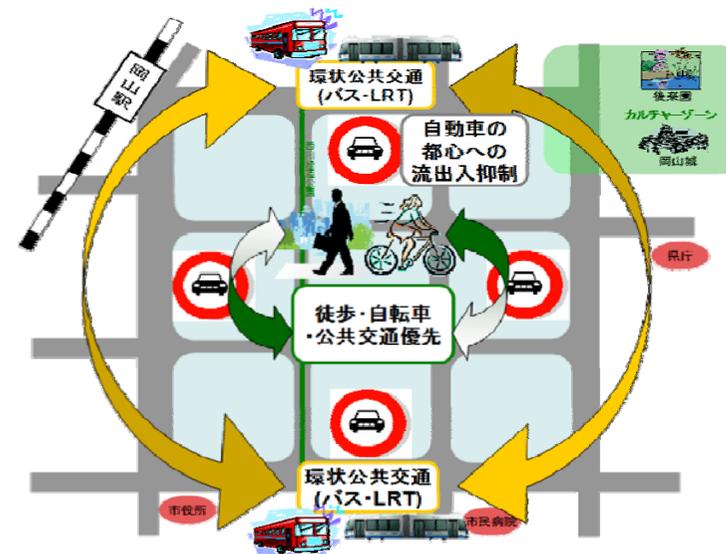
位置 づけ	平成21年4月の政令指定都市移行を踏まえ、岡山市都市ビジョンを策定し、その将来都市像の実現に向けた短期、中期に達成すべき施策等について策定		
	総合交通体系(PT調査)	○	H8
	岡山都市圏交通円滑化総合計画	○	H15
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

■将来都市構造イメージ



出典:岡山市都市ビジョン

■将来の都心交通イメージ



人でのぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生  
—都心部におけるトラフィックゾーンの構築—

# 岡山市都市交通戦略

## 2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
	社会	鉄道、路面電車利用者数	○
		DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量		
その他指標	バリアフリー化対応駅数		
	P&BR駐車場利用者数		
	渋滞損失時間		
	環状道路の供用率		
	駐輪場の利用台数		

### 交通戦略の評価

#### ① 岡山市都市ビジョンにおける成果指標

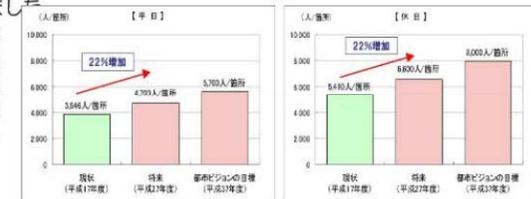
##### ◆ 都心と地域拠点との連携軸の強化の数値目標

- 公共交通利用者数の代表的数値である鉄道・バスなどの主要結節点である JR 岡山駅の乗降客数を捉え、公共交通利用により都心を訪れる人の数を、増加させることとしました。
- 平成 17 年度の 11.9 万人/日を、20 年後の平成 37 年度に概ね 10% 増とすることを目指し、途中年度の平成 27 年度の目標値を 12.5 万人/日とするものです。  
【平成 17 年度 11.9 万人/日 → 平成 27 年度 12.5 万人/日 (5% 増)】



##### ◆ 都心内の回遊性向上の数値目標

- 都心のにぎわいの増加には、交通の面からだけでなく、都心の魅力創出や活性化など、さまざまな施策が必要ですが、交通面からの都心内のにぎわいを表す数値として都心の歩行者数を捉え、その数値を増加させることとしました。
- 平成 17 年度の都心の歩行者数 5,410 人/箇所(休日)を、20 年後の平成 37 年度に概ね 5 割増とすることを目指し、途中年度の平成 27 年度の目標値を 6,600 人/箇所(休日)とするものです。  
【平成 17 年度 5.4 千人/日 → 平成 27 年度 6.6 千人/日 (22% 増)】



注：都心の歩行者数とは、表町・駅前・駅前・幸違町地区内の 72 地点で実施している商店街の歩行者通行量調査による平日・休日それぞれの歩行者通行量の平均歩行者数(調査地点の 1 地点あたり平均)とする。

#### ② 交通戦略の評価指標

交通戦略の数値目標に、下記の交通戦略としての指標を加えて、事業の評価を行います。

	指標	現状値	基準年次
1	市内各駅の乗車人の合計(33 駅)	94,806 人/日	H19 年度
2	バリアフリー対応駅数	9 駅	H19 年度末
3	路線バスの利用者数(主要 46 路線)	37,757 人/日	H19 年度
4	バスの低床車両数(ノンステップ/ワンステップ)	106 台	H19 年度末
5	P & B R * 駐車場の利用者数	205 台/日	H19 年度
6	路面電車の利用者数	9,762 人/日	H19 年度
7	岡山都市圏における年間渋滞損失時間	5,500 万人時間	H17 年度
8	環状道路の供用率(内、中、外)	100%、88%、30%	H19 年度末
9	駐輪場の利用台数(有料)	13,088 台/日	H19 年度

# 岡山市都市交通戦略

## 3. 展開施策(1)

### ＜岡山市にふさわしい交通＞

① 誰もが利用しやすい  
公共交通

② 人と環境にやさしい  
LRT

③ 岡山の気候や地形に適した  
自転車

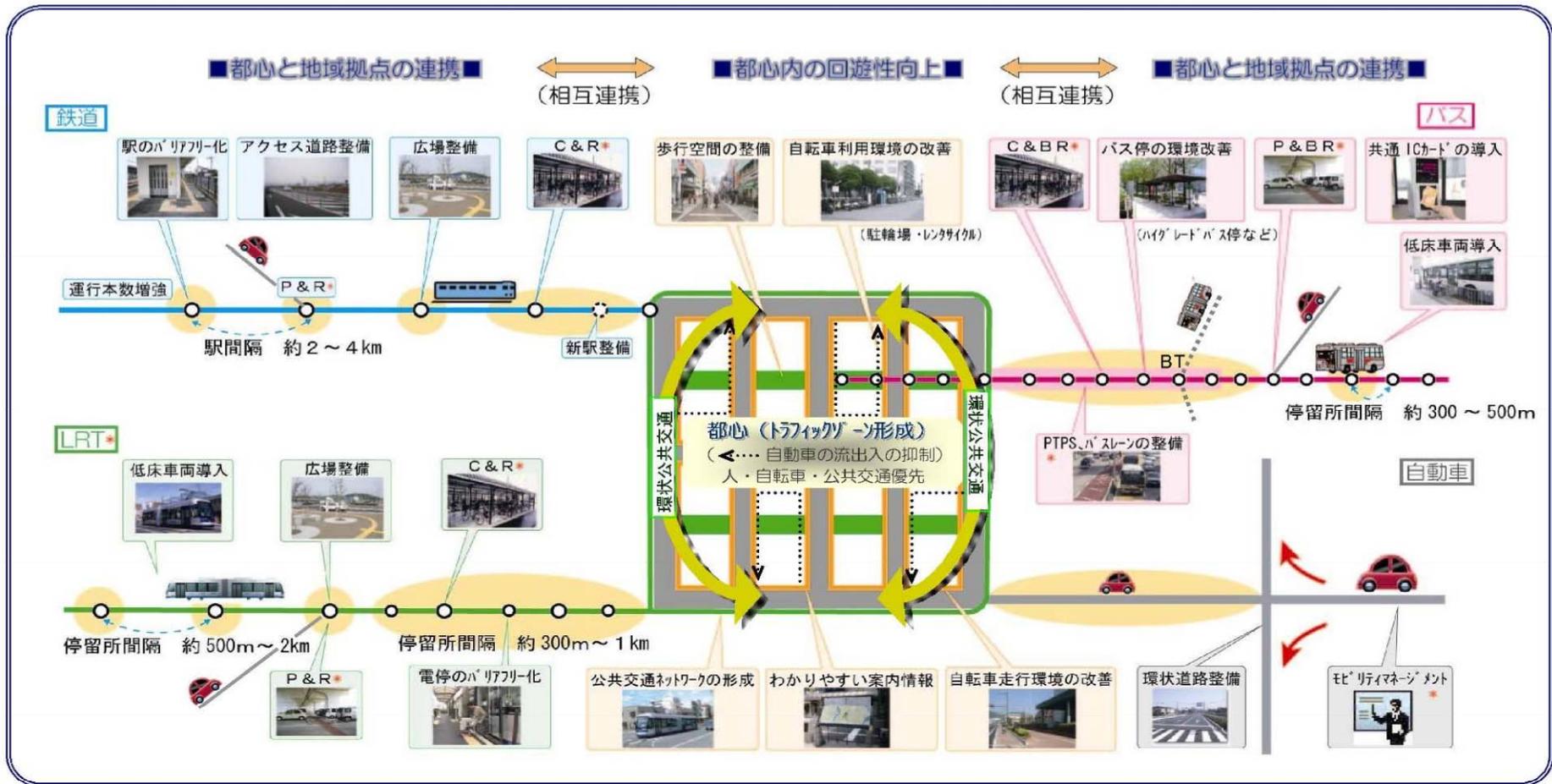


図 岡山市における公共交通整備に向けたパッケージ施策イメージ

## 3. 展開施策(2)

### ◇都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策

方面	連携軸の評価	交通施策の方針
①東岡山・瀬戸方面	この方面には、JR 山陽本線、路線バスが高頻度でサービスしており、公共交通の利用率が高い。	駅やバス停などの交通結節機能強化などを行い、さらに利用率を高める。
②西大寺方面	この方面には、JR 赤穂線、路線バスが高頻度でサービスしており、公共交通の利用率、特にバスの利用率が市内で最も高い。 沿道に沿って人口の集積がみられる富山地区は、バスの利用性が高い。	バスの定時性の向上や交通結節機能強化を行い、さらに利用率を高める。
③岡南方面	この方面には、鉄道路線が無く、路線バスが公共交通サービスを担っており、高頻度でサービスしているため、バスの分担率が高い。	バス停の交通結節機能強化などを行い、さらに利用率を高める。
④妹尾・灘崎方面	この方面には、JR 宇野線、路線バスが比較的高頻度でサービスしており、公共交通の分担率も比較的高い。	駅やバス停などの交通結節機能強化などを行い、さらに利用率を高める。
⑤庭瀬方面	この方面には、JR 山陽本線、路線バスが高頻度でサービスしているが、公共交通の分担率が低い。 近年、新駅や駅南口、バス路線の新設など対策を行ってきた。	さらに駅やバス停などの交通結節機能強化などを行い、利用率を高める。
⑥一宮・高松方面	この方面は、JR 吉備線、路線バスのサービス水準が低いが、鉄道、バスの分担率は比較的高い。 芳賀佐山方面は、バスが高頻度であるが、一宮以西は、国道180号の渋滞によりバスのサービス低下が顕著である。 また、この方面には、質の高い吉備路の観光資源が点在しており、交通アクセス機能強化により、都心からのアクセス及び回遊性の向上による吉備路観光振興の活性化が求められている。	新駅設置や高頻度運行に対応した鉄道のLRT*化を視野に公共交通サービスの向上を図る。 芳賀佐山方面では、バスの利便性向上により、利用率を高める。
⑦津高・空港方面	この方面には、鉄道路線が無く、路線バスが公共交通サービスを担っており、路線バスが高頻度でサービスしているため、バスの利用率が高い。	バス停の交通結節機能強化などを行い、利用率を高める。
⑧御津・建部方面	この方面には、都心に直結するバス路線が無く、JR 津山線が公共交通サービスを担っているが低頻度であり、また、人口集積が小さく山間部に分散しており、利用者数も少ない。	駅を中心とする地域の生活交通の確保と交通結節機能の向上を行う。
⑨三野・牟佐方面	この方面には、JR 津山線、路線バスがサービスしているが、鉄道は低頻度で人口が少ない地区を通っており利用率が低く、主にバスが公共交通サービスを担っており、バスの利用率が高い。	バス停の交通結節機能強化などを行い、利用率を高める。
☆全ての方面	ユニバーサルデザイン、使いやすい運賃体系や、わかりやすい案内情報により、公共交通の利便性を高め、市民へ自動車の使い方の再考を働きかけることにより、自動車交通の総量の削減にも取り組む。 また、環状道路等の整備を推進し、自動車交通の分散や都心流入を抑制する。	

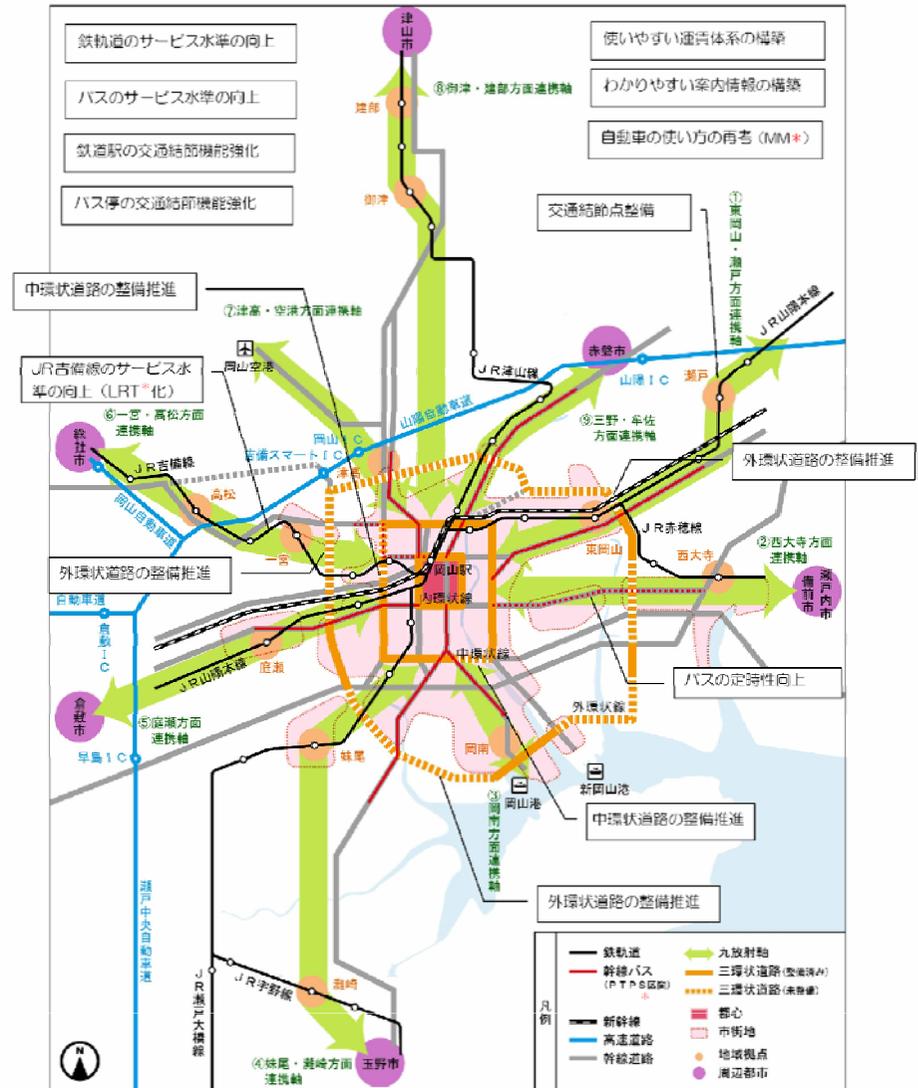


図 都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策

## 3. 展開施策(3)

### ◇都心内の回遊性向上に向けた交通施策

交通施策の基本方針	実施施策
都心の快適な歩行環境を実現する	<p>&lt;快適な歩行空間の整備&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩車共有道路など、表町地区と駅周辺地区を東西に連携する安全で快適な歩行者空間を整備し、回遊性を強化する。</li> <li>駅周辺地区と表町地区の間に位置する西川緑道公園を、人が集まる交流空間となるよう再整備を行い、にぎわいと交流の軸とする。</li> </ul> <p>&lt;トラフィックゾーンの構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心内部の道路を歩行者、自転車、公共交通優先の道路空間へと形成する。</li> </ul> <p>&lt;わかりやすい案内情報の構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者案内板の整備・更新、行き先表示などの、初めて岡山を訪れた人にも、わかりやすい案内情報を提供する。</li> </ul>
使いやすい都心内移動補助手段を確保する	<p>&lt;自転車走行環境の改善&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車道・歩道と分離した自転車走行空間の確保や道路標示等の方法を組み合わせて自転車走行空間のネットワークを形成し、都心内で自転車及び歩行者が安全で円滑に走行できる空間の確保を図る。</li> </ul> <p>&lt;自転車利用環境の改善&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間、道路外の空間を活用して、都心内の各所に駐輪施設の整備を図る。</li> <li>通勤・通学や来訪者に手軽な移動補助手段として、レンタサイクルの充実を図る。</li> </ul> <p>&lt;都心内の回遊性強化のための公共交通の整備&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心内の回遊性を高めるため、バスやLRT*を活用し、都心内循環路線等、面的にサービスを行う公共交通の整備を検討する。</li> <li>岡山駅でのバス路線の方面別化を行い、サイン計画とあわせて、わかりやすい都心内移動手段を確保する。</li> </ul>



図 都心内の回遊性向上施策の展開イメージ

# 岡山市都市交通戦略

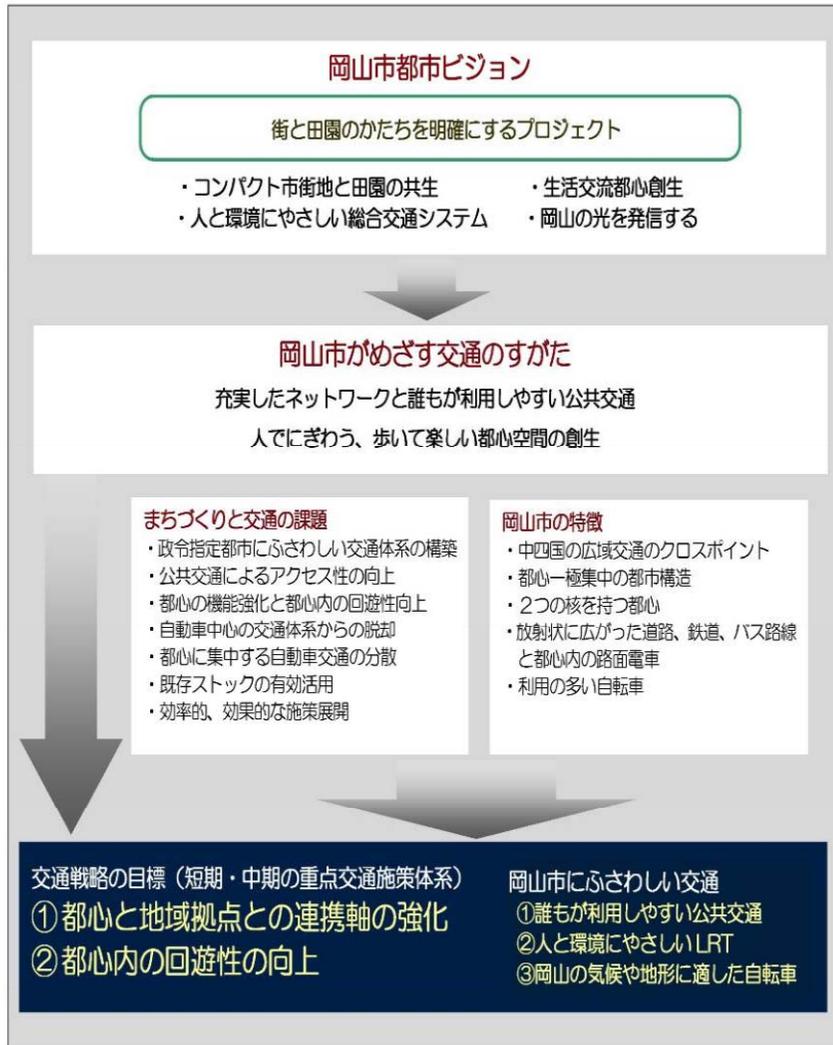
## 3. 展開施策(4)

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・歩車共存道路の整備</li><li>・歩行空間の整備</li><li>・トラフィックゾーンの構築</li><li>・わかりやすい案内情報の構築</li></ul>
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・自転車道・レーンの整備</li><li>・都心の放置対策</li><li>・駐輪場の拡充</li><li>・レンタサイクルの拡充</li></ul>
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・吉備線LRT化 ・新駅設置 ・運行本数増強</li><li>・岡山駅のバス路線方面別化</li><li>・PTPSの拡充 ・バスレーンの拡充</li><li>・路線再編</li><li>・低床車両の増強</li><li>・公共交通ネットワークの形成</li></ul>
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"><li>・岡山駅西口駅前広場の整備 ・鉄道駅周辺整備 ・バス停の環境改善</li></ul>
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・環状道路の整備、放射道路の整備</li></ul>
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・P&amp;BR、C&amp;BR駐車場の拡充</li></ul>
MM施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・転入者に対するMM</li><li>・スマート通勤・ノーマイカーデー</li><li>・自転車利用促進</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・共通ICカードの拡充 ・乗り継ぎ割引運賃等の導入</li><li>・サイン計画・バスマップの拡充</li></ul>



## 5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

### 交通戦略目標



### 交通施策体系

