

岡山市都市交通戦略

平成21年10月

岡 山 市

岡山市都市交通戦略

1 都市交通戦略策定の背景と目的

(1) 背景

本市では、「岡山市交通基本計画」(平成13年～22年度)に基づき、着実に都市交通基盤の整備を進めてきた。モータリゼーションの進展に伴う都心やその周辺部における渋滞対策として、放射・環状道路の整備とともに、鉄道、バス、路面電車等の公共交通の利便性の向上に向けて、岡山駅などの交通結節点改善事業、新駅や改札の設置、P&BR*の整備、ICカードの導入などの施策を推進してきた。しかしながら、自動車利用者は増え続け、都心やその周辺部における渋滞は依然として解消しておらず、公共交通利用者の減少からサービスが低下していく、いわゆる負のスパイラルに陥っている。

また、自動車交通の増加は、環境悪化の要因ともなっており、地球温暖化対策の大きな課題である「低炭素社会」への取り組みも求められている。

このような中、わが国はこれまで経験したことのない少子高齢社会を向かえようとしており、総人口は2005年に戦後初めて減少し、今後、一貫して減少基調となることが見込まれており、さらに高齢化が進み2055年には高齢化率(65歳以上の人口が人口に占める割合)は約40%に上昇すると予測されている。本市においても急速に高齢化が進んでおり、高齢化率は平成20年度に20%を超え、平成26年度には4人に1人が65歳以上になると見込まれている。

一方、他の地方都市同様に、都心における空洞化が著しく、低未利用地が広く分布している。地価下落等に伴うマンション建設によって、都心への人口回帰が見え始めたところであるが、昨今の世界金融危機に伴う経済の急激な悪化など、都心の活性化への道のりはなお厳しい状況にある。

(2) 目的

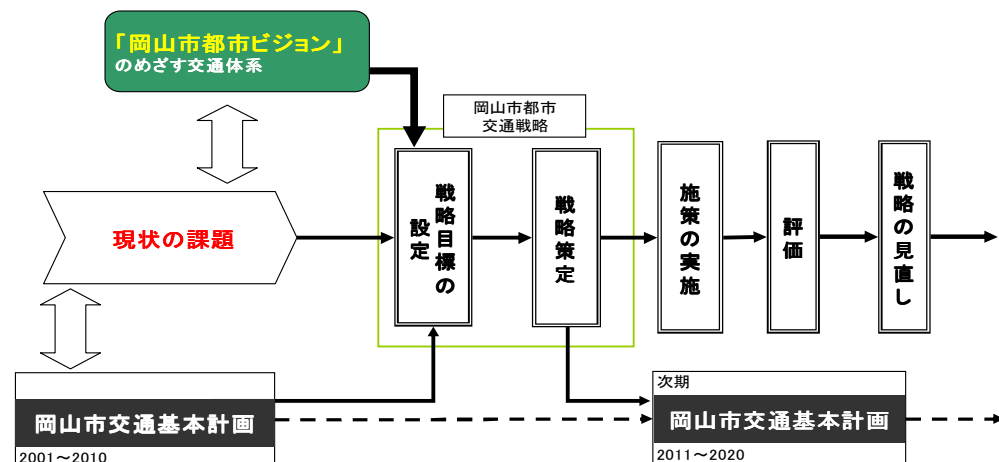
今後の人口減少や超高齢社会の到来により、一層の財政的制約が高まることから、限られた財源の中で選択と集中、既存施設の有効活用や効率的・効果的かつ利用者の視点、立場に立った都市交通を提供することが求められている。

また、平成21年4月の政令指定都市への移行により、本市は市内のみならず、岡山都市圏の中心都市として都市圏規模に応じた都市交通体系を備えることが必要であると考えている。

平成19年6月に策定した「岡山市都市ビジョン」と平成21年4月から始まる「岡山市都市ビジョン[新・岡山市総合計画]」において、目指す将来都市像の実現のために、広域交通における交通拠点機能の強化、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた総合交通体系の整備、自転車の利用環境の充実等により、人と環境にやさしい総合交通体系の構築を目指すこととされている。

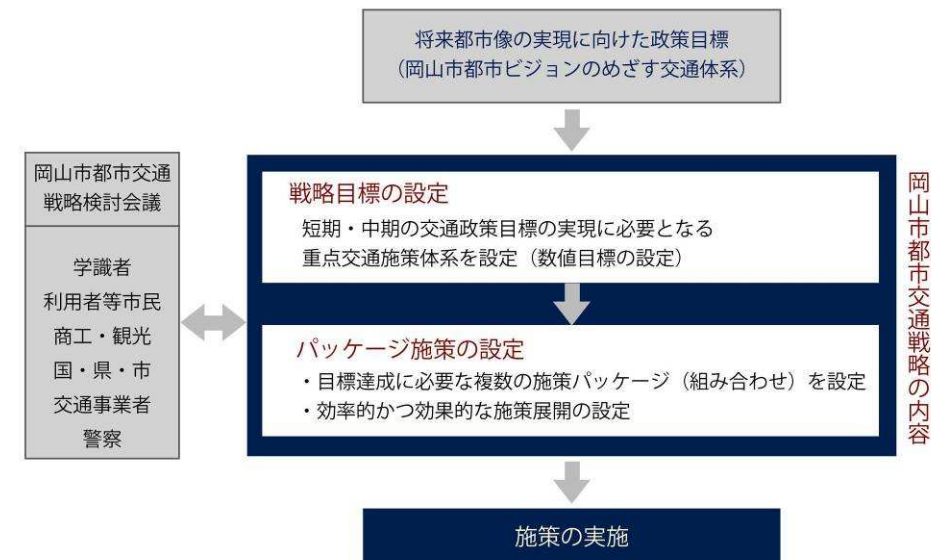
そのため、都市ビジョンの実現を都市交通の観点から進めるために、短・中期に戦略的に取り組む施策とその事業プログラムを定め、その事業実施を行う道筋を示した「岡山市都市交通戦略」を策定するものである。

2 交通戦略の実現に向けた取り組みフロー



3 検討会議の設置

岡山市都市交通戦略の策定にあたっては、学識経験者、市民、警察関係者、商工観光関係者、公共交通事業者関係者、関係行政機関の20名により組織する「岡山市都市交通戦略検討会議」を設置する。



区分	所属・職名	区分	所属・職名
学識者	岡山大学大学院環境学研究科教授	国土交通省	中国地方整備局岡山国道事務所長 中国運輸局岡山運輸支局首席運輸企画専門官
市民等	岡山市連合町内会副会長	岡山県警察	警察本部交通部交通規制課長
	岡山市老人クラブ連合会副会長	岡山県	土木部都市局都市計画課長 生活環境部交通対策課長
	岡山市障害者団体連合会会長	岡山市	都市・交通・公園担当局長 都市整備局審議監(土木担当)
	岡山市連合婦人会会長		
経済界	岡山商工会議所副会頭	オブザーバー	国土交通省 中国地方整備局建政部都市調整官 中国運輸局企画観光部交通企画課長
観光関係	社団法人おかやま観光観光協会事務局長		
公共交通事業者	西日本旅客鉄道(株)岡山支社企画課長 社団法人岡山県バス協会専務理事 社団法人岡山県タクシー協会会長 岡山電気軌道株式会社代表取締役専務		

4 計画策定のスケジュール

- (1) 計画策定期間 平成19、20年度の2カ年
- (2) 検討会議の開催
 - 第1回 平成20年1月29日
 - 第2回 平成20年4月10日
 - 第3回 平成20年5月26日
 - 第4回 平成21年2月19日
 - パブリックコメント 平成21年3月1～16日
 - 第5回 平成21年10月8日

5 計画期間

都市交通戦略の計画期間は、本市が政令指定都市に移行する平成21年度(2009年度)より、概ね10年程度とする。

*は巻末用語集参照

1. 我が国の社会情勢の変化と都市を取り巻く状況(交通戦略策定の背景)

1.1 我が国の社会情勢の変化と都市を取り巻く状況

(1) 急激な人口減少と少子超高齢社会の到来

- 2005年に我が国の人口は初めて減少し、50年後には人口が9千万人に減少する一方で、高齢化率は40%程度に上昇すると推計されている。

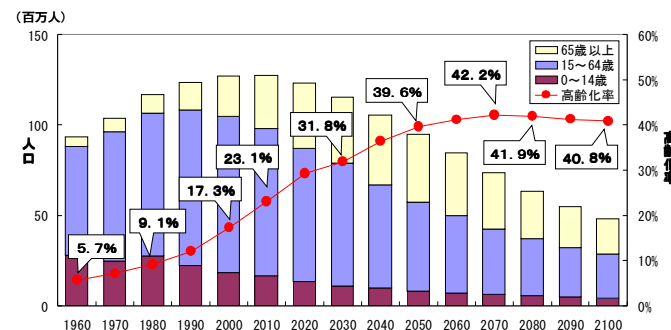


図 日本の将来推計人口(～2055年、中位推計)、推計(超長期推計)(2056年～)
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(2006年12月推計)

(2) 拡散し分散する都市機能と中心市街地の衰退

- 都心部への人口集中に伴う過密化を背景に、郊外部においても市街地整備を推進してきた結果、都市機能の低密度な地域の拡大と分散によって都市の活力の低下が懸念される。

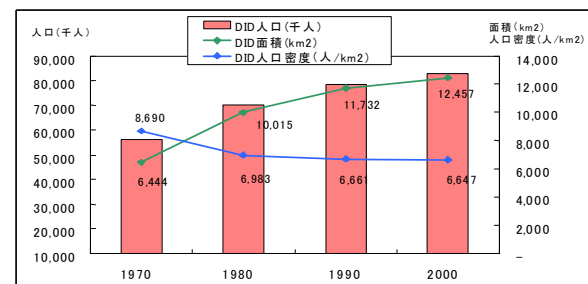


図 市街地面積と人口の関係 資料：国勢調査

(3) 地球温暖化の進行

- CO2総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、自動車からの排出量はその9割を占める。

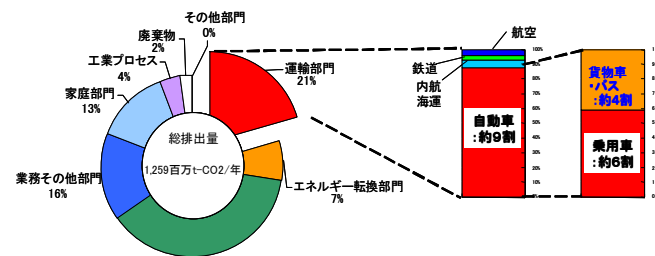


図 わが国のCO2排出量の内訳
出典：国土交通省「集約型都市構造の実現に向けて」平成19年

(4) 財政的制約の高まり

- 高齢化や人口減少により、今後の投資余力の低下と都市施設の維持更新コスト等の増加により、一層財政的制約が高まると考えられる。

(5) 公共交通の地位低下

- モータリゼーションの進展が日常生活における自家用車への依存を高め、市民の足としての公共交通の地位は大幅に低下している。

(6) モータリゼーションスパイラル

- 自動車利用が拡大すると、大規模商業施設の郊外立地のように自動車依存型の都市構造が促進され、新たな道路交通需要が生まれ幹線道路整備が余儀なくされてきた。その結果、一層、生活の自動車依存が高まるといったモータリゼーションスパイラルが生じている。

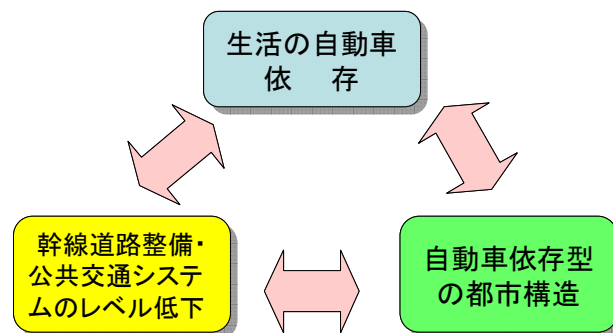


図 モータリゼーションスパイラル

1.2 目標とする都市構造とその実現に向けた戦略的取組み

(1) 集約型都市構造に基づく都市像の実現

- 我が国の市街地はこれまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張してきたが、今後、少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造への再編が不可欠。
- 集約拠点相互を鉄道系やサービス水準の高い基幹的なバス網等の公共交通機関により連絡するとともに、都市圏内のその他地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保。
- その他の地域においては、市街地化を抑制するとともに、また郊外部等の空洞化する市街地については、生活環境が極端に悪化することがないよう誘導。

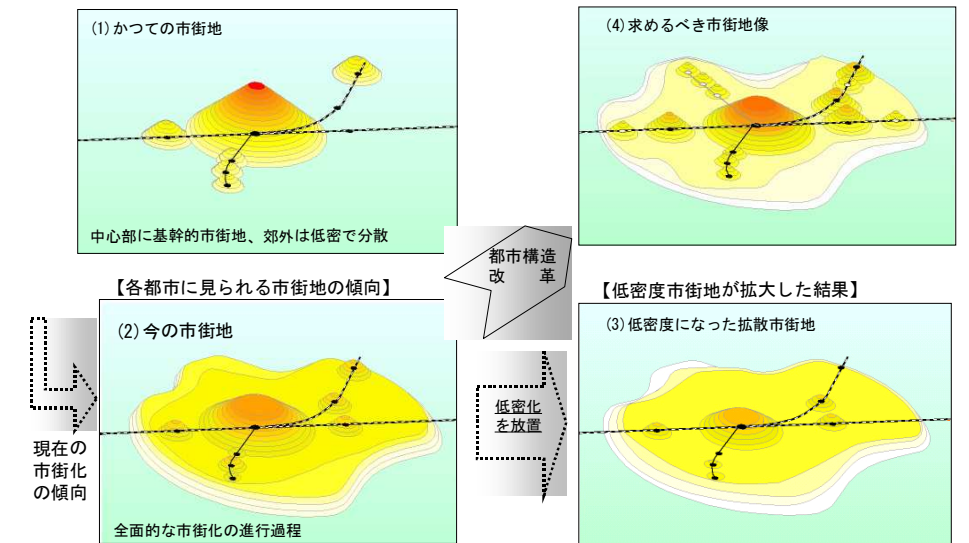


図 今後、望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ

(2) 集約型都市構造を実現に向けた公共交通の重要性

- モータリゼーションの進展や拡散型の都市構造により、公共交通の利用者が減少⇒採算性が悪化⇒サービス水準が低下⇒利用者減少の負のスパイラルに
- 集約型都市構造を実現するためには、基幹的な公共交通に必要なとされるサービス水準を確保し、これを契機に土地利用誘導や市街地整備等を含めた「総力戦」を展開し、正のスパイラルへ転換

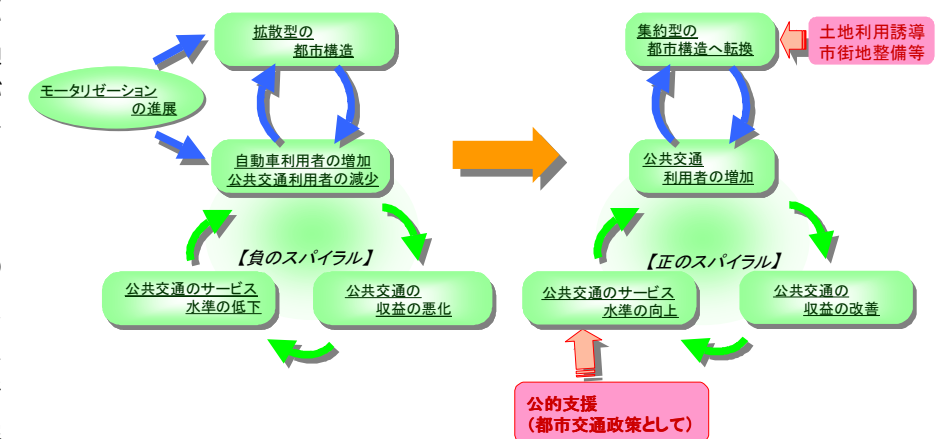


図 公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ
出典：国土交通省「集約型都市構造の実現に向けて」平成19年

(3) 都市構造改革と都市交通戦略

- 都市構造改革の重要な手段として、都市交通政策を位置づけ、望ましい都市交通体系の実現を目指した都市交通戦略を策定することが重要である。

21世紀のまちづくりの視点＝都市構造の改革

- 持続可能な経済・社会に向けたコンパクトなまちづくり
- 集約型都市構造の実現、中心市街地の再生

都市構造の再編を支える都市交通戦略の展開

- 需要追従型から目標達成型へ
- 円滑・快適な都市交通の確保と豊かな都市空間の再生
- ①施設整備中心からストックの有効活用まで含めた施策
- ②利用者にとって最適な都市交通の視点
- ③関係者が協働して行う総合的な施策

2. 岡山市のまちづくりと交通の課題

岡山市は、明治22年の市制施行以降、周辺市町村との合併を重ね、中四国の拠点となる質の高い都市集積を有する都心と、多様な自然環境を有する地域拠点とが共存しているが、都心とこれらの周辺地域拠点との交通ネットワークの一部に連携が弱いところがある。また、自動車交通の進展による人口や商業施設の郊外化と都心の空洞化の傾向が見られる。低密度な市街地の広がり、自動車中心の交通体系へと展開してきており、道路の渋滞、環境の悪化といった問題を引き起こしている。今後の少子高齢社会の本格化により、投資余力の低下が予想されることから、既存のストックを有効に活用した効率的なまちづくりと交通体系の構築が必要になっている。

(1) 岡山市の人口と高齢化率

- 岡山市の人口は、市町村合併による市域の拡大もあり、平成19年には、70万人を突破し、短期的には社会増などにより増加傾向が続くと予想される。
- しかし、既にわが国全体をみると、2005年に人口減少が始まっており、その影響を受けることは明白である。また、65歳以上の高齢者割合は、今後も増加すると予測される。

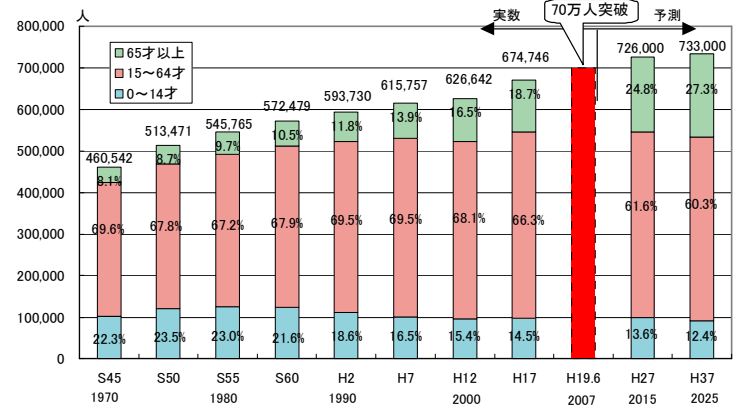


図 岡山の人口と少子高齢化 資料：各年国勢調査 予測：新・岡山市総合計画

(2) 都心の空洞化と諸機能の郊外への流出

- 人口は着実に伸び続けており、毎年0.5%程度増加をしている。一方、都心人口は、35年間で約9万人から約5万人へと減少しているが、近年、都心部でのマンション開発等により都心回帰の傾向を見せている。
- 都心部は、表町周辺と岡山駅周辺ににぎわいが二極化しており、一体感が乏しい。また、都心における商店の数が減少し、郊外での大型の商業施設ができるなど、郊外化が進み、市民の居住や活動が郊外部に移っている。

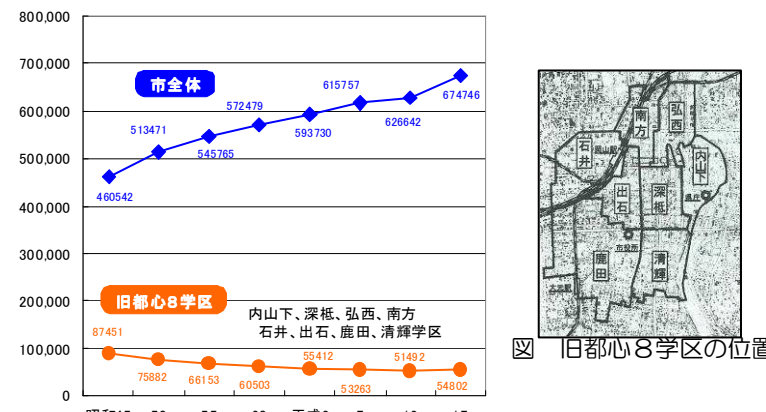
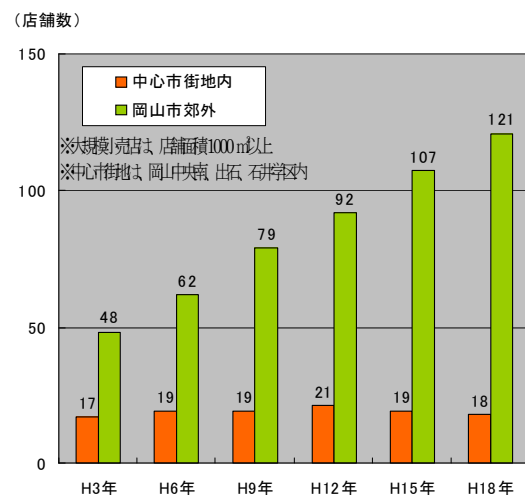


図 市全体と旧都心8学区の人口の推移 資料：各年国勢調査



資料：岡山市「商工観光のしおり」
図 大規模小売店舗の推移

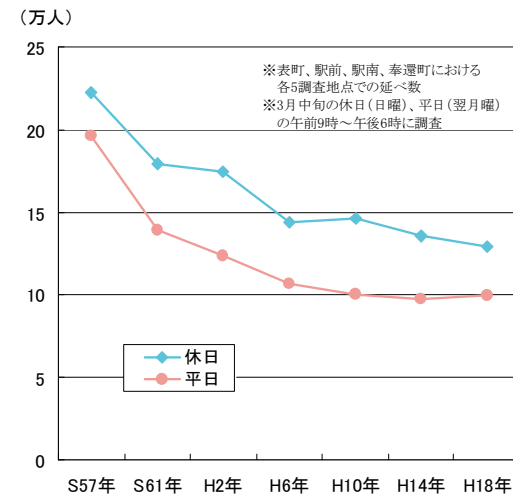
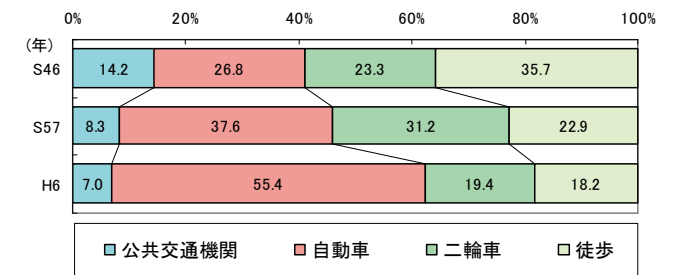


図 中心部商店街・商業地の歩行者通行量の推移

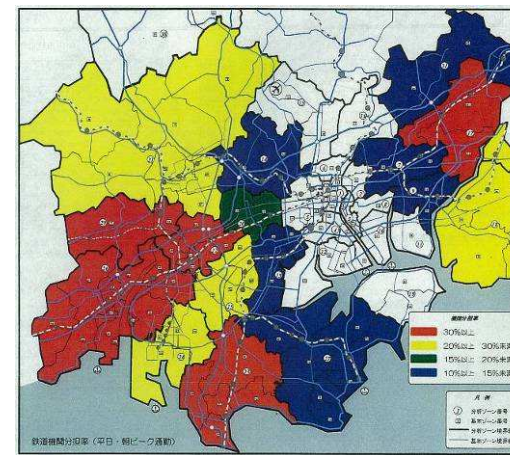
(3) 公共交通の現状

① 鉄道の現状

- JR山陽本線、JR瀬戸大橋線の鉄道沿線地域では、朝の通勤時の鉄道の分担率が30%を超える地域が多くみられる。しかしJR宇野線、JR吉備線、JR津山線の沿線地域では、鉄道の分担率は15%に達していない地域がみられる。
- 市内のJR各路線の利用者数は、横ばいもしくは減少傾向にある。JR山陽本線(年率1.0%減)、JR吉備線(年率1.4%減)、JR津山線(年率4.9%減)は平成8年ごろから乗車人員が減少傾向にある。



資料：1995年度パーソナルトリップ調査より
図 岡山市の代表交通手段構成の変化



資料：第3回岡山県南PT調査(平成6年)
出典：岡山都市圏交通円滑化総合計画

図 岡山市都心・都心周辺への通勤トリップの発ゾーン別鉄道機関分担率

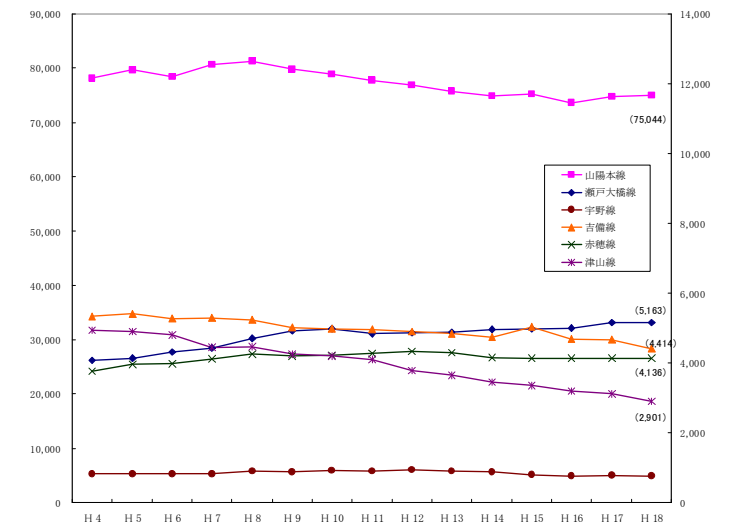
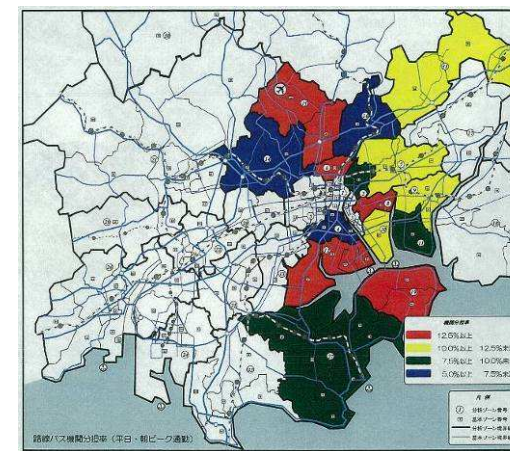


図 市内路線別乗車人員の推移(1日平均)

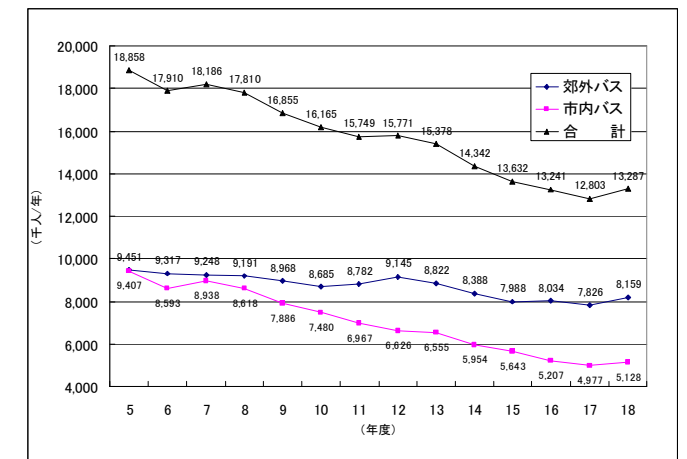
② バスの現状

- 岡山市内の主要バス路線の利用者は、郊外バス路線(年率1.6%減)、市内バス路線(年率4.3%減)ともに年々減少傾向にある。特に、市内バス路線の輸送人員の減少が著しい。バス路線は、H14年の改正道路運送法の施行後、バス事業の自由化によって、特に人口の少ない郊外部での路線廃止が頻発し、交通空白地域が拡大している。
- 放射状に広がるバス路線のほとんどが2大ターミナル(天満屋BTと岡山駅BT)を起終点としているため、1日2千本を超えるバスが桃太郎大通りに集中している。



資料：第3回岡山県南PT調査(平成6年)
出典：岡山都市圏交通円滑化総合計画

図 岡山市都心・都心周辺への通勤トリップの発ゾーン別路線バス機関分担率



注：市内主要バス路線(46路線)のバス輸送実績
図 郊外・市内別バス年間輸送人員

③ 路面電車の現状

- 平成19年には、42年ぶりに東中央町電停が新設された。
- 路面電車の輸送人員は長期的に減少傾向にあり、昭和60年度から平成16年度までの19年間で約3/4になっている（年率1.4%減）。

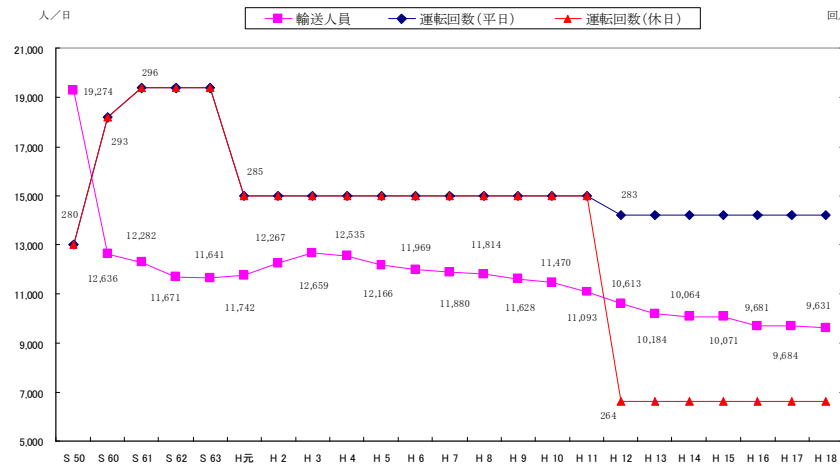


図 路面電車の輸送量の推移(1日平均)

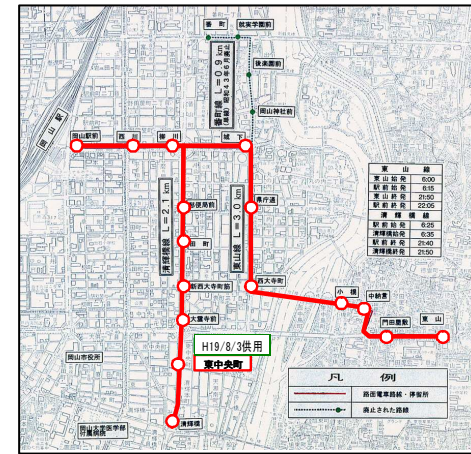
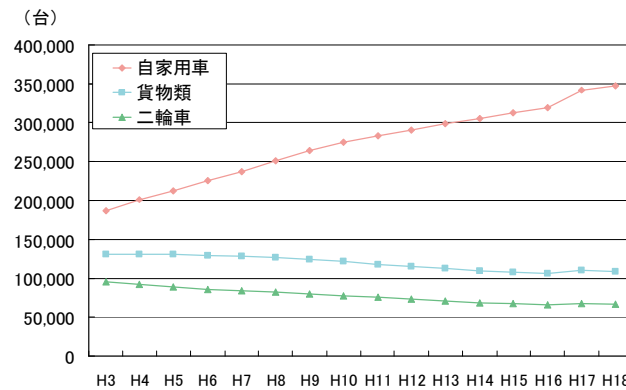


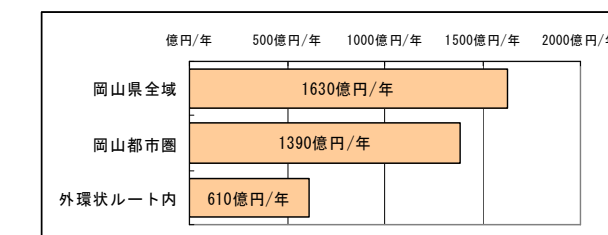
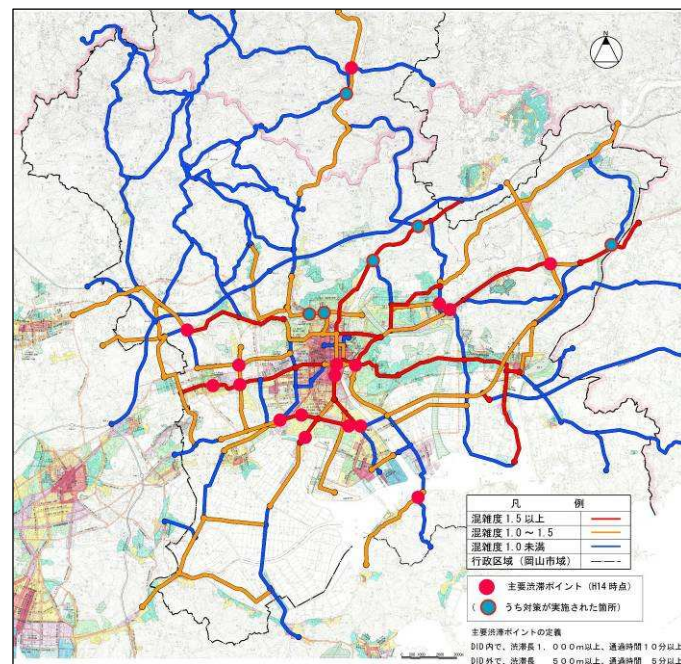
図 岡山市内の路面電車の路線

(4) 自動車利用の進展と道路渋滞の常態化

- 平成18年には、自家用車の保有台数が約35万台となり、平成3年の約1.9倍と、大きな伸びを示している。これは、平成18年の全世帯数が約28万世帯であるため、1世帯当たり約1.25台の自家用車を保有していることになる。
- 自動車交通は放射状道路に集中する傾向にあり、都心周辺各所で渋滞が発生している。
- 都心の東側を一級河川旭川が分断しており、河川横断箇所でも渋滞が発生している。



注) 自家用車：乗用車、軽四輪乗用車
貨物類：トラック、軽四輪貨物、バスなど
図 市内の自動車登録台数



出典：岡山市都市圏交通円滑化総合計画
注：岡山都市圏とは岡山市、倉敷市、玉野市、総社市、山陽町、邑久町、瀬戸町、早島町、瀬崎町、御津町の10市町（H14年度策定当時）を指す。

図 岡山県の渋滞による経済損失額

資料：平成17年度道路交通センサス

図 岡山市の道路混雑度*(2車線以上の国道道)

(5) モビリティの低下

- 岡山市の運転免許保有者数は増加傾向にあり、中でも65歳以上の増加が著しい。
- 運転免許を持たない65歳以上の高齢者も増加しており、約7.4万人と岡山市の人口の1割を超える。

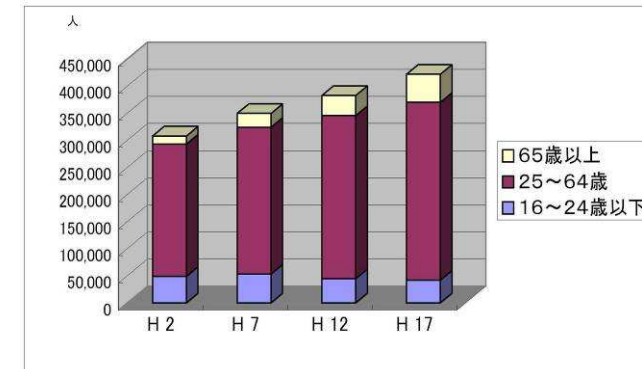


図 市内運転免許保有者数の推移

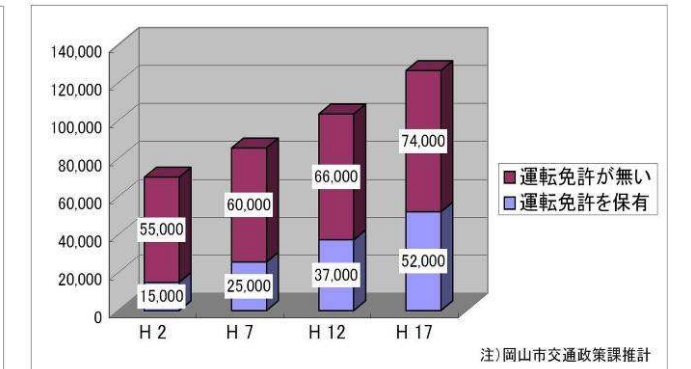
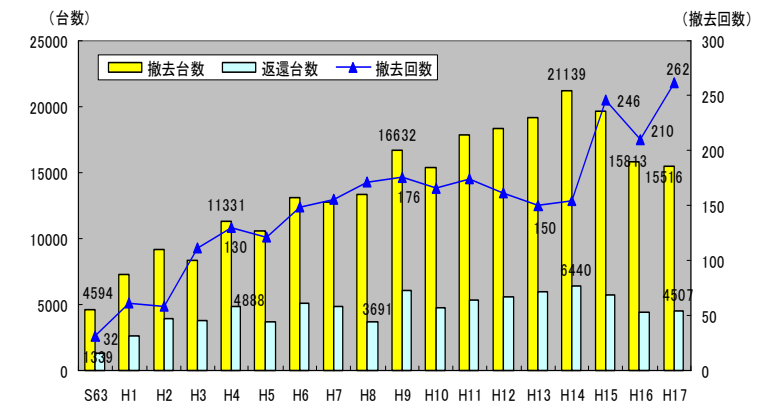


図 65歳以上の非免許保有状況の推移

(6) 自転車利用の現状

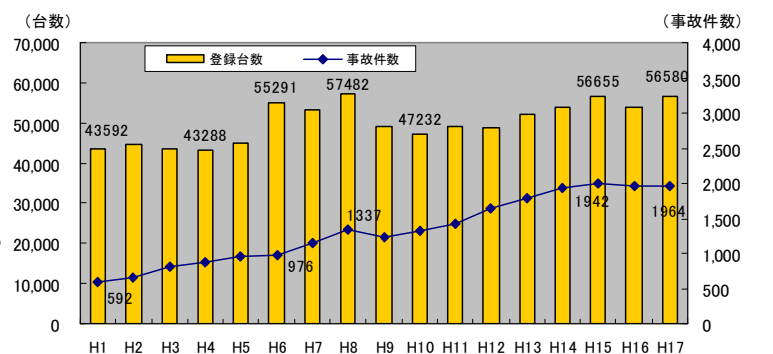
- 岡山市の地形は平坦であり、晴れの日が多い気候であることや、市内に大学、短大、高校等が多いこともあり、他都市にくらべて自転車利用が多い。
- 岡山駅周辺を中心に、放置自転車が多い。近年では撤去台数も年1万5千台を超えており、自転車利用の適正化が必要である。

出典：岡山市の交通概況
図 岡山市内の自転車・原付の撤去・返還状況



- 身近な交通手段である自転車に関連する事故が年々増加傾向にある。

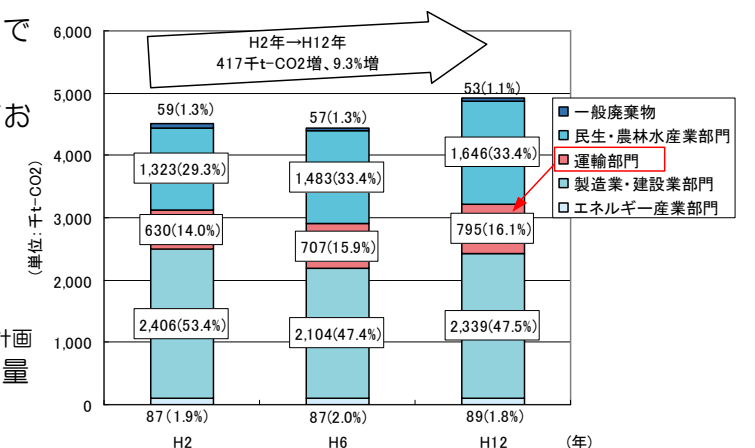
出典：岡山市の交通概況
図 岡山市内の新規の防犯登録台数と自転車事故件数



(7) 環境問題

- 市内の二酸化炭素(CO2)排出量は10年間で9.3%増加している。
- 2000年で運輸部門が全体の約16%を占めており、そのうち約9割が自動車によるものである。

出典：岡山市環境基本計画
図 岡山市内の二酸化炭素(CO2)排出量



*は巻末用語集参照

3. 岡山市都市交通戦略の位置づけと目標

3.1 岡山市都市交通戦略の位置づけ

- まちづくりと交通の課題へ適切に対応し、まちづくりへの効果の早期発現を図るためには、効果的・効率的な施策の抽出と連携により、都市交通施策を総合的・一体的に実施することが必要である。
- このため、「岡山市交通基本計画 2001」における交通体系の考え方を基本としつつ、種々の交通施策の連携を図り、岡山市が抱える交通の課題を解決するため、関係主体が戦略的に施策を展開する取り組みが必要である。
- この認識に基づき、短期～中期的に達成すべき目標を明らかにし、その実現に必要な交通施策と関連する施策を組み合わせた「都市交通戦略」を策定する。
- また、本市では、政令指定都市移行に先立ち、「岡山市都市ビジョン（新・岡山市総合計画）」を策定し、めざす都市像をしめしており、その実現に向けた都市交通体系、特に公共交通の強化によりまちづくりを誘導することを念頭に置いた戦略とする。



図 岡山市都市ビジョン 2007

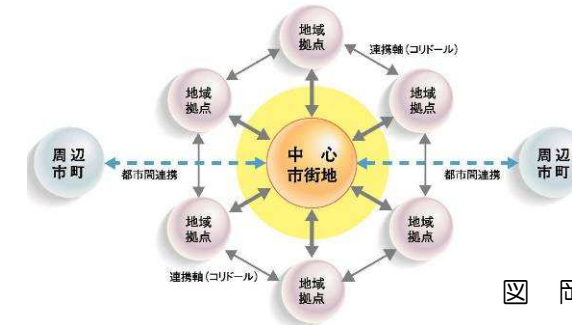
3.2 岡山市の都市像実現に向けた交通体系

- 岡山市では、目指す都市像「水と緑が魅せる心豊かな庭園都市」の実現に向けて、今後重点的に取り組む政策の体系と成果指標をとりまとめた「岡山市都市ビジョン」を策定(H19.6)している。
- 7つの柱（上図）、24政策の中で、交通体系の構築に関連したものは、主に以下の4項目である。

① コンパクト市街地と田園の共生	秩序ある土地利用を進めるとともに、都心や周辺の地域拠点とそれらを連携する軸を明確にし、都心と周辺地域がネットワークにより連携した、全体としてバランスのとれた都市を構築する。
② 生活交流都心創生	政令指定都市の都心として、また、広域圏の中核拠点として、商業・業務や情報・交流などの高次な都市機能の集積を図る。そして、人々の生活や交流の場として、多世代が様々なライフスタイルを楽しめる都心居住環境を整えとともに、交流機能の充実を図り、にぎわいあるまちづくりをめざす。
③ 人と環境にやさしい総合交通システム	広域拠点都市として、広域交通の中心である岡山駅のターミナル機能の充実とともに、都市内における公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、さらに、自転車の利用環境を整えることにより、人と環境にやさしい総合交通システムを構築する。
④ 岡山の光を発信する	岡山の自然や歴史文化の中から光り輝く資源を発掘し、磨き、魅力を高め、世界に発信するため、訪れる人にわかりやすく快適な観光をつくる視点で交通アクセス機能を見直す。

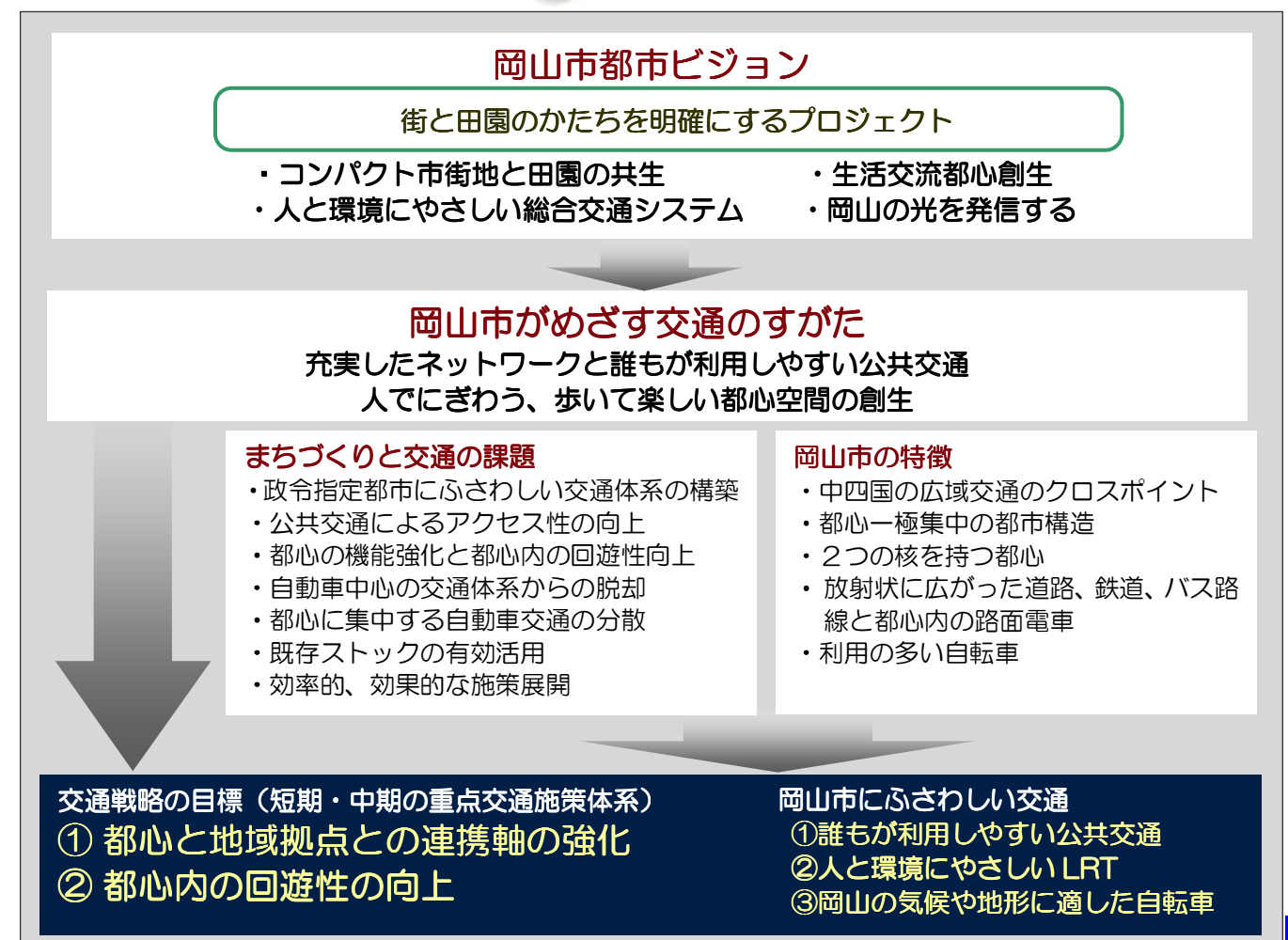
3.3 岡山市の特徴を活かした都市交通戦略の目標の設定

- 本市は、明治22年の市制施行以降、周辺市町村との合併を重ねてきたことから、都心を核として旧合併市町村の市街地が放射軸上に位置する、典型的な一極集中の都市構造を持っている。
- 都心は、岡山駅周辺と表町周辺の2つの核を持ち、連続性に課題はあるものの、依然として本市における最大かつ最重要な都市機能集積地である。
- このため、今後のまちづくりでは、都心の機能（商業、業務、情報、交流等）を強化していくとともに、都心へのアクセスおよび都心内の回遊性を強化し、市民誰もが容易にこれらの都市機能を利用できるようにすることが重要である。
- これは超高齢化による高齢者の増加、人口減少による投資余力の低下、政令指定都市としての本市の広域的役割等を見据えた中で、将来都市像の実現を効率的かつ速やかに図るための取り組みである。
- また、政令市となり観光客をはじめ多くの人々が訪れる都市として、初めて岡山市を訪れる人にもわかりやすい交通体系の構築が必要だ。
- 交通戦略は、①都心と地域拠点との連携軸の強化、②都心内の回遊性向上、を目標とする具体の施策を展開することにより、都心と周辺の地域拠点が連携され、全体としてバランスのとれた都市構造の実現を図る。



出典：岡山市都市ビジョン

図 岡山市の将来の都市構造イメージ



4. 岡山市がめざす交通のすがた

充実した交通ネットワークと誰もが利用しやすい公共交通
—総合交通システム整備に向けた都心・地域拠点間の交通連携—

都心・地域拠点間で公共交通手段と私的交通手段の効率的な組み合わせを実現するとともに、現在の自動車交通に依存した交通体系から、「人と環境にやさしい、アクセス性に優れた公共交通中心の交通体系」によるコンパクト市街地への転換を図り、中四国の中枢拠点都市にふさわしい総合交通システムを確立します。

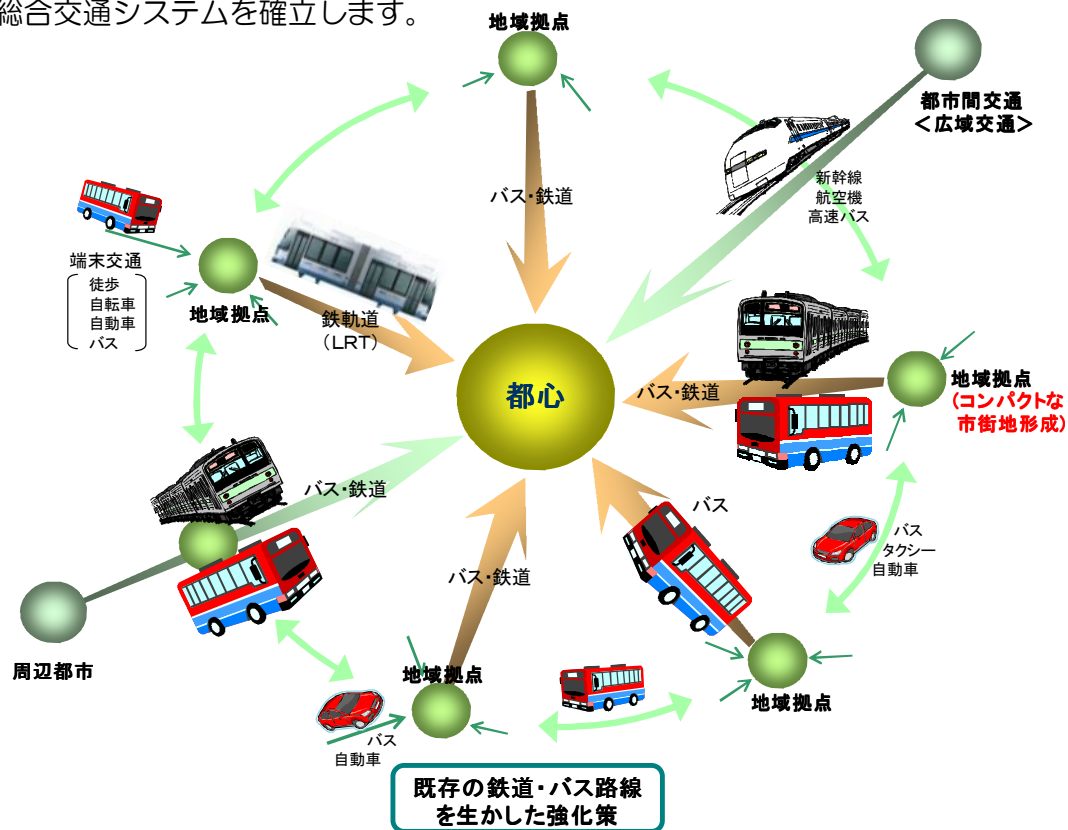


図 総合交通システムのイメージ

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—

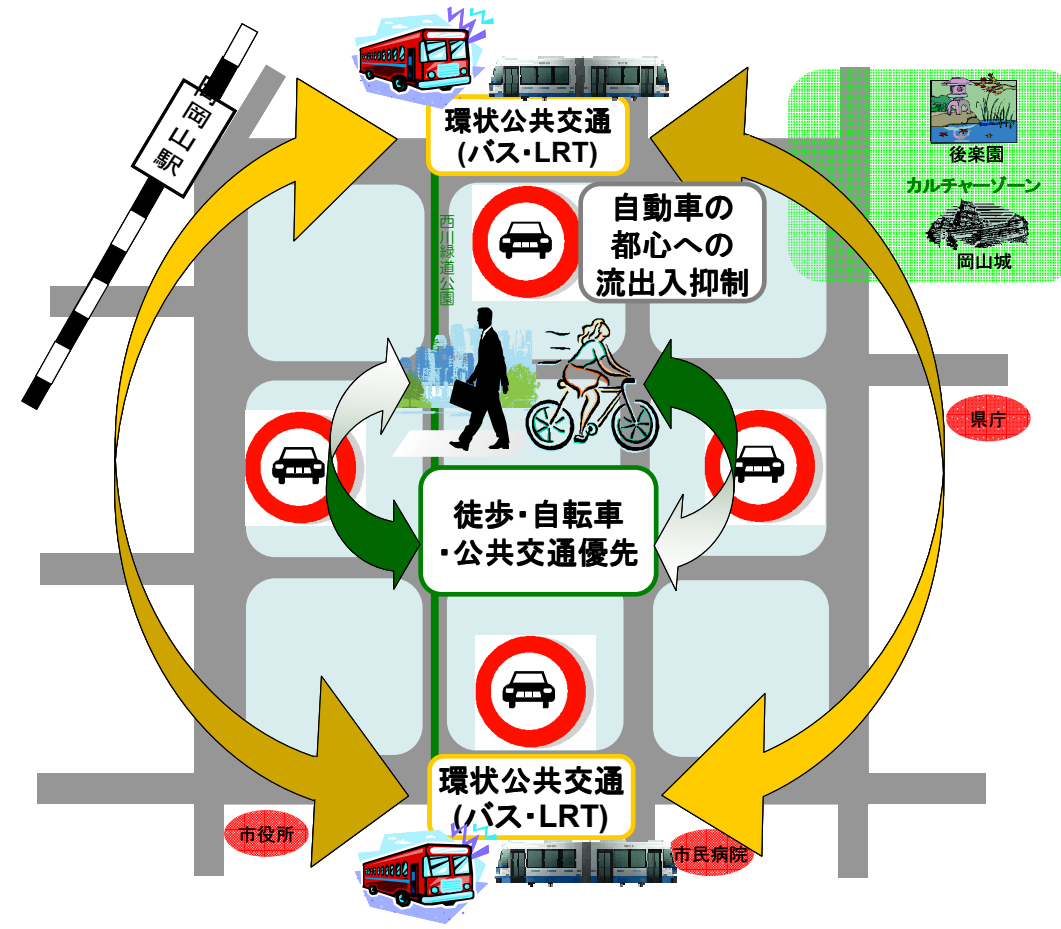


図 都心内の回遊性向上のイメージ

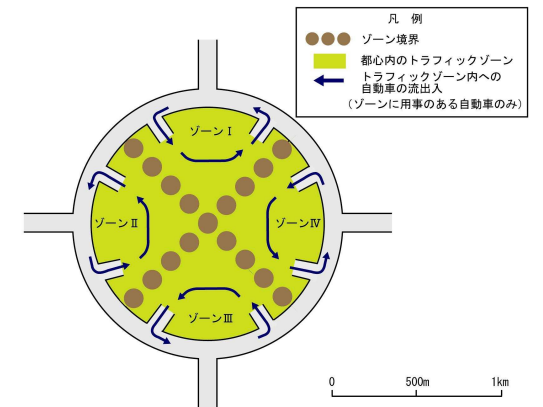


図 歩行者優先のトラフィックゾーン*の概念

めざす交通のすがたの実現に向けて

岡山市がめざす交通のすがたを実現するためには、まず交通施策を展開することで公共交通サービスを向上し、利用者を増加させなければなりません。そして、このことによる収益改善により新たなサービスが生まれ、さらに公共交通の充実が図られるという、正のスパイラルへ転換させる必要があります。

「岡山市都市交通戦略」では、めざす交通のすがたに向けて着実に進んでいくために、まず短・中期に戦略的に取り組む施策とその事業プログラムを定め、その事業実施を行う道筋を示します。

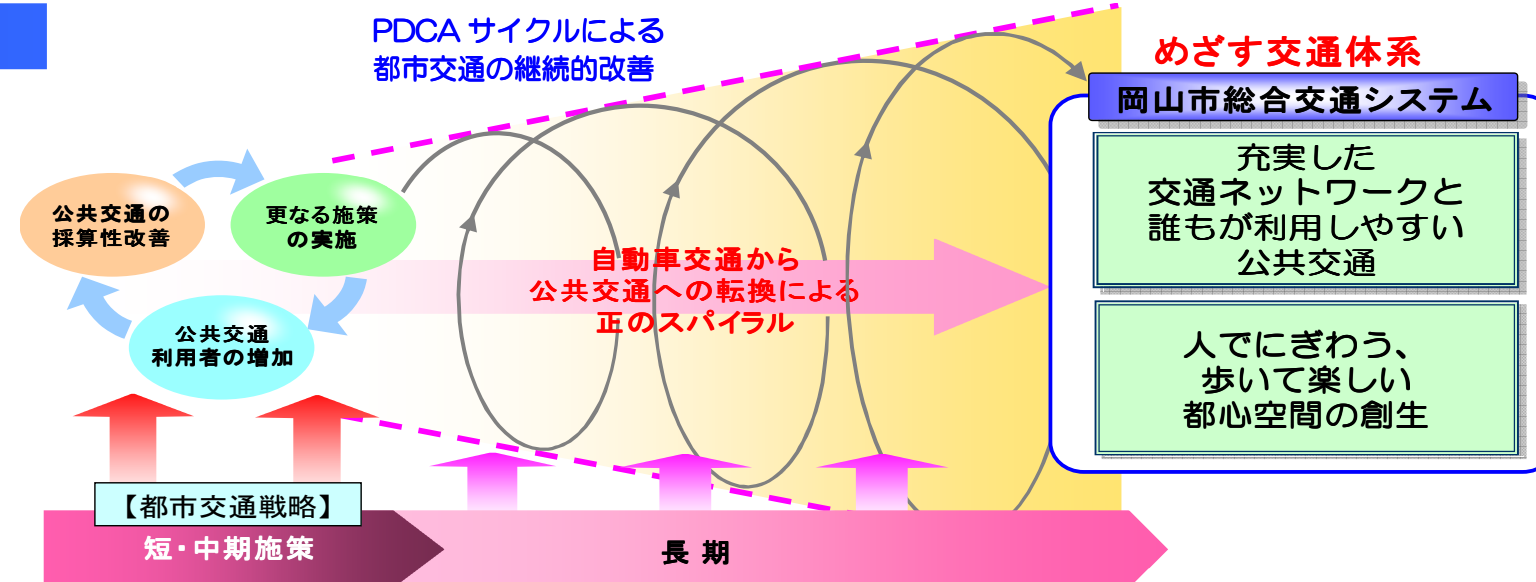


図 めざす交通のすがたに向けた施策展開のイメージ

トラフィックゾーンの事例①：
都市圏人口約 43 万人のフランスのストラスブールは、1992 年に都心環状道路の完成と時期をあわせて約 1.5km 四方の中心市街地においてトラフィックゾーンシステム*を導入した。その結果、都市イメージが向上するとともに、都心部の商店街への来訪者が増加したと報告されている。
出典：山中英生他「まちづくりのための交通戦略」2000

トラフィックゾーンの事例②：
人口約 50 万人のスウェーデンのイエテボリは、1970 年に路面電車の軌道敷を利用して約 1.5km 四方の中心地区を 5 つに分割するトラフィックゾーンシステム*を導入した。その短期的効果は以下のように報告されている。

- ① 中心業務地区の自動車交通量が 50% 減少
 - ② 環状道路では交通量が 25% 増加したが、交通流の単純化により速度は上昇
 - ③ 交通事故は最初の 1 年で全体として 25% 減少、2 年後には環状道路で 10%、中心地区で 40% 減少
- 出典：天野光三「都市の公共交通」1988

4.1 岡山市にふさわしい交通

●本市では、現在、自動車に依存した交通体系を脱却し、トラフィックゾーンの構築を目指すため、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、さらに自転車の利用環境を整えることにより、人と環境にやさしい総合交通システムの形成を目指します。このため、環状道路等の整備とともに、ユニバーサルデザインやバリアフリー化による安全で快適な歩行者空間の充実や、自転車・公共交通を重視する取組みに政策の軸足を置きます。

① 誰もが利用しやすい公共交通

通勤・通学はもとより、今後増加する高齢者や、障害者などの交通弱者、初めて岡山を訪れた方など、誰にとってもわかりやすく、安心して利用できる公共交通を目指すため、従来から公共交通の中心である鉄道、バスの更なる充実を図る。

② 人と環境にやさしいLRT*

従来の鉄道・バス等に加えて、市民や来訪者などあらゆる人にとって利便性が高く、環境に優しい公共交通手段であるLRT*の導入を図るとともに、LRTを活用したまちづくりを進める。

③ 岡山の気候や地形に適した自転車

他都市と比較して、通勤通学での自転車利用率が高い。平坦な地形と晴れの国岡山にふさわしく、環境にもやさしい自転車の積極的な活用を図る。

- 岡山市は、先行政令指定都市の中でも、自動車の利用率が高く、公共交通の利用率が低い。大都市圏の有する質の高い鉄道、地下鉄等の公共交通サービスは無く、70万人規模の、岡山市に適した公共交通の強化を目指す。
- 岡山市は、先行政令指定市の中でも特に、自転車の利用率が高い。自転車は、環境に対する負荷が小さく、健康的な交通手段であり、岡山市の特徴を活かした自転車の利用環境を整える。

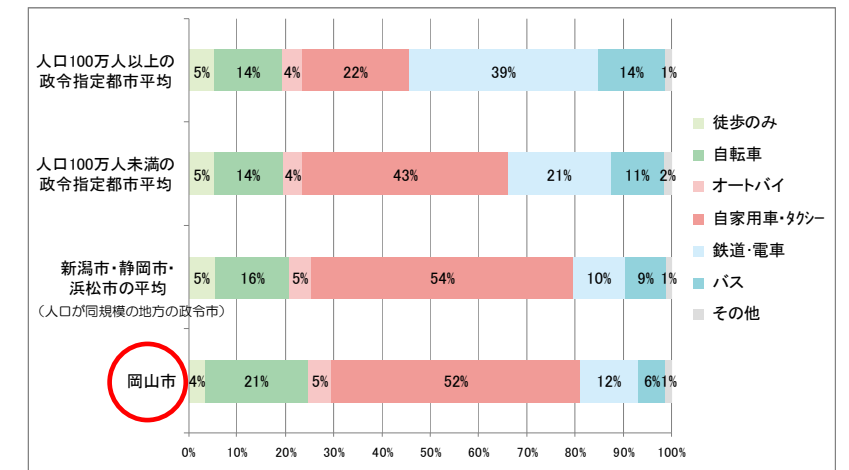


図 通勤・通学時の交通手段割合

(出典) 平成12年度国勢調査 (H21.1現在の市域に基づいて組み替え)
 ・人口100万人以上の政令市 (札幌・仙台・さいたま・横浜・川崎・名古屋・京都・大阪・神戸・広島・福岡)
 ・人口100万人未満の政令市 (千葉・新潟・静岡・浜松・堺・北九州)

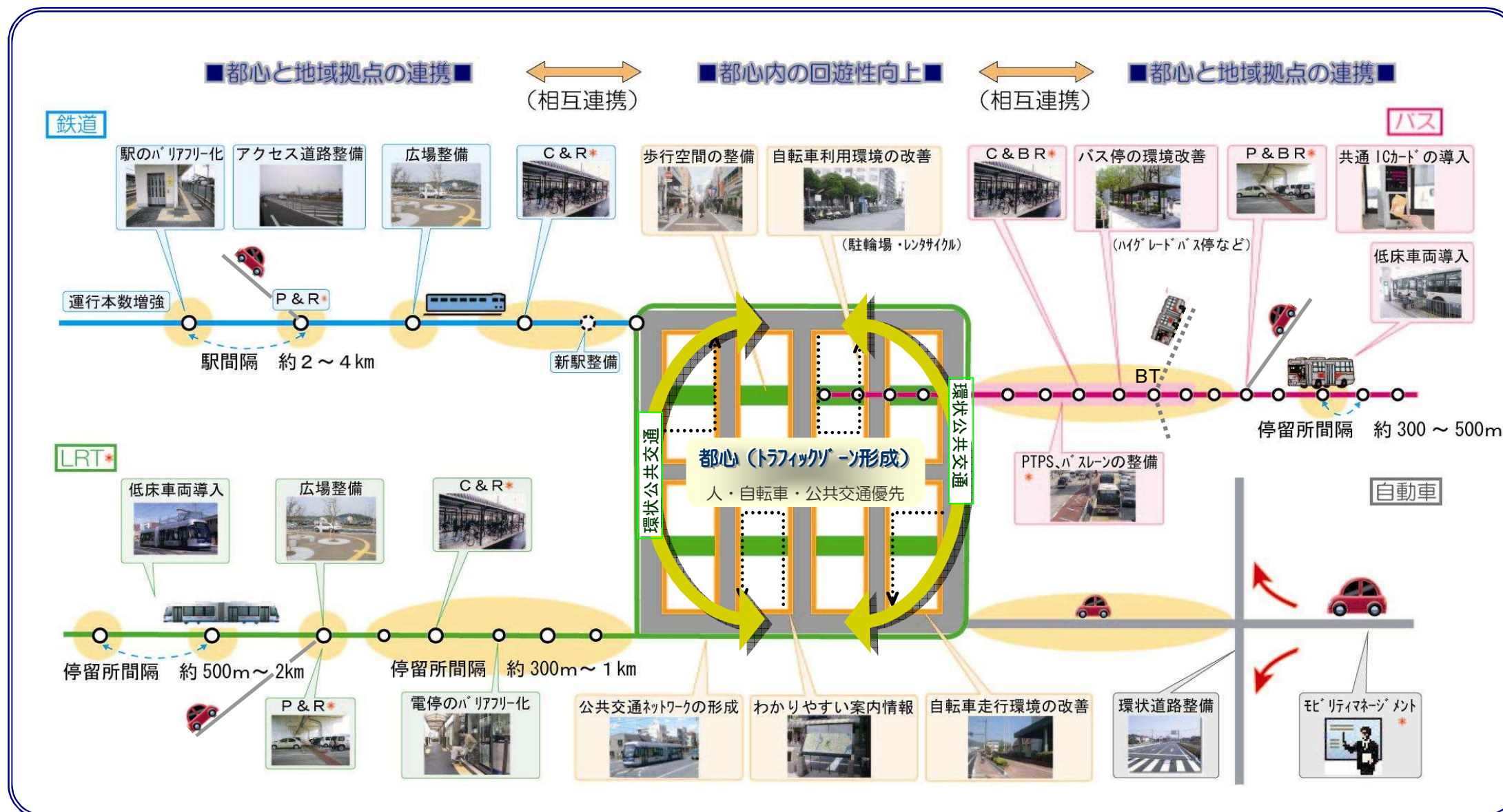


図 岡山市における公共交通整備に向けたパッケージ施策イメージ

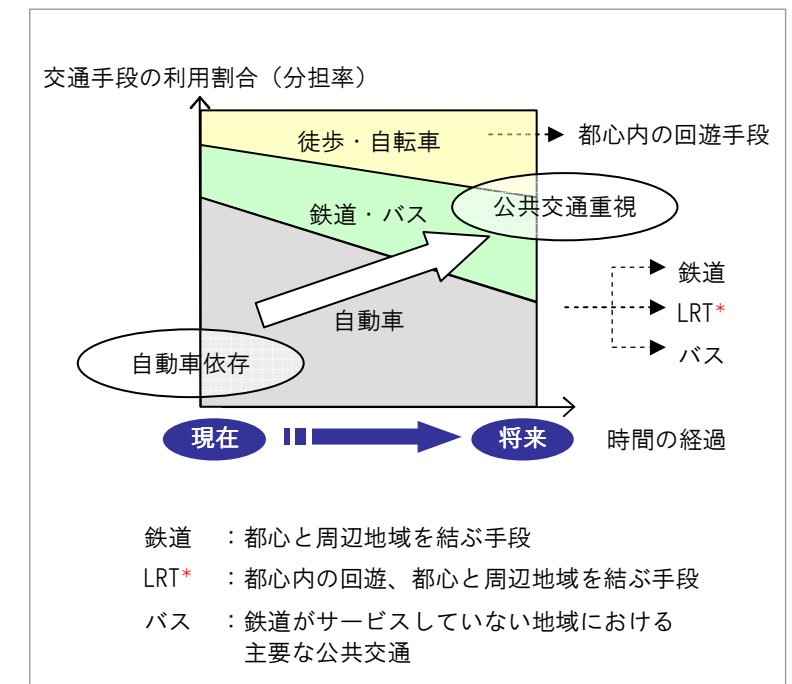


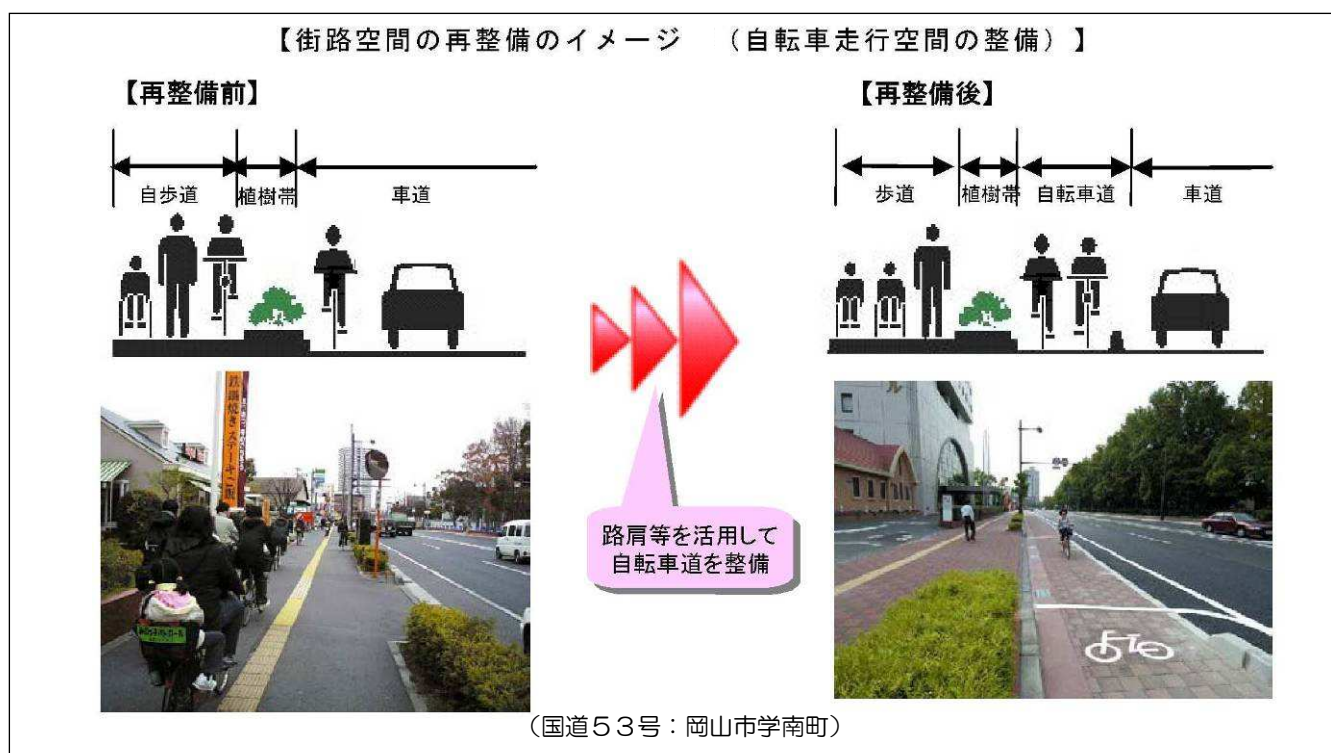
図 今後の岡山市の交通政策の方向

4.3 岡山の気候や地形に適した自転車

市民の身近な交通手段として広く普及している自転車は、近年、環境対策、健康増進等の観点から、注目を集めている。岡山市においては、平成20年1月には、国土交通省と警察庁が合同で指定した自転車通行環境整備のモデル地区98箇所のうち、岡山駅西口地区・岡山駅東口地区の2箇所が指定されており、また、表町商店街における歩行者・自転車の共存をめざす社会実験も実施されている。岡山市では、都市交通の中での自転車の役割を重視し、これらの取り組みを踏まえ、施策として展開し、積極的に安全で快適な自転車利用環境の向上を進めていく。

(1) 自転車利用環境の整備に向けた取り組み事例

都心部では、自転車通行環境整備モデル地区として、自転車通行帯の整備や、表町商店街での社会実験において路上や空き店舗を利用した駐輪場の設置などの取り組みを行っている。



(2) 日常的な市民の移動手段としての自転車利用システムの事例（パリ市 Vélib'）

パリ市では従来からの交通渋滞とそれが引き起こす公害問題を解決すべく、2007年7月に民間事業者（JCドゥコー社）が、大規模レンタル自転車システム「Vélib'（ヴェリブ）」を導入した。Vélib'は、パリ市内の路上に設置されたステーション（駐輪場）にて、利用者自らが端末を使って、貸出・返却を行うセルフレンタル方式を採用している。同様のシステムは、フランス国内だけにとどまらず、ヨーロッパ各国でも導入されており、市民の足として定着しつつある。

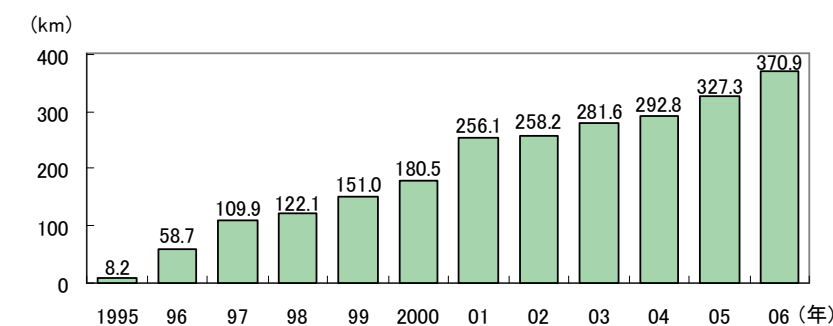
- 利用方法：Vélib' 利用後は、必ずしも借りたステーションに返却する必要はなく、最寄のステーションへ自由に返却することができる。
- 利用料金：利用料金は、利用時間に応じて異なり、最初の30分は無料、31～60分は1ユーロ、61～90分は2ユーロ、その後30分延長するごとに4ユーロの追加料金がかかる設定となっている。
- ステーション（駐輪場）：導入当初のステーションは750箇所、貸出自転車台数は1万648台であり、当初から大掛かりな規模でスタートした。最終的には市内1,451箇所に2万600台（1ステーションあたり平均14台）を設置する計画となっている。



図 Vélib'の利用状況

図 Vélib'ステーション（駐輪場）の利用状況

一方で自転車専用レーンを拡大し、1995年にはわずか8.2kmだった専用レーンを2006年には370.9kmにまで延長している。



出典：Vélib'公式ホームページ 「Le dossier de presse Vélib'」より作成

図 自転車専用レーンの延長キロの推移



歩行者・自転車の共存による魅力的な商店街づくり（社会実験）

ベンチ等障害物による自転車の乗り入れ抑制、迂回路の誘導、路上駐輪スペースや空き店舗を活用した駐輪場の確保による商店街における歩行者・自転車の共存をめざす社会実験を行っている。（平成21年2月）

図 商店街における歩行者・自転車の共存をめざす社会実験（岡山市表町）

4.4 岡山市の総合交通システム整備に向けた交通連携

- 都市の交通には階層性があり、交通の特性と需要量に応じて適切な交通手段を組み合わせることが必要である。
- 岡山市都市交通戦略が目指す交通の姿は、鉄軌道（既存鉄道とLRT*）が基軸となり、鉄軌道が無い地域においてはバスが基軸となる総合交通システムである。
- 岡山市では、JR 在来線7路線、路面電車1路線が運行されている。これら既存の交通インフラを有効活用することにより、一定の水準の公共交通サービスを提供できる交通システムを効率的に構築することができる。

交通の階層	総合交通システムの概念図	交通システムの整備方針	航空機 新幹線 高速バス	JR 在来線	路面電車 LRT*	バス	自家用車 タクシー	二輪車	徒歩
都市間交通 (広域交通)		<ul style="list-style-type: none"> 中四国のクロスポイントに位置する広域交通拠点としての地の利を活かし、航空、鉄道、高速バスへのアクセス性を高める。 また、自家用車にとっての、東西南北に延びる高速道路へアクセス向上を図る。 	◎	◎			○		
周辺市町との 連携交通		<ul style="list-style-type: none"> 岡山市周辺市町との連携交通は、鉄道、バス、タクシー、自家用車が分担する。 		◎		○	○		
都心と 地域拠点の 連携交通		<ul style="list-style-type: none"> 都心と地域拠点との連携軸においては、鉄道、バスの利用のしやすさの向上を図るとともに、人と環境にやさしい LRT* の導入の可能性を検討する。 		◎	◎	◎ (幹線バス)	○		
地域拠点間の 連携交通		<ul style="list-style-type: none"> まとまった輸送需要がみられない地域拠点間の交通は乗用車・タクシーが分担する。 				○	◎		
都心内の 交通		<ul style="list-style-type: none"> 自転車・歩行者のための通行空間、駐輪空間を整備し、自動車交通を抑制した快適な都心空間を形成し、都心の活性化に資する。 既存のストックを有効に活用できるバス・路面電車(LRT*)の路線密度を高めることを検討する。 			○	○	○	◎	◎
地域拠点の 端末交通		<ul style="list-style-type: none"> バス、徒歩、自転車のための交通施設整備を図り、安全で快適な交通環境の充実を図る。 				◎	○	◎	◎

図 岡山市の交通連携

◎ その階層の交通を主に分担する交通手段
○ その階層の交通を副次的に分担する交通手段

*は巻末用語集参照

5. 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策

5.1 都心と地域拠点との連携軸の設定

都心と地域拠点を結び連携軸は、岡山市の地域拠点配置や人口分布、空港や港湾の位置、道路網と公共交通ネットワーク等を勘案し、設定する。岡山市では9本の放射方向の連携軸を設定し、都市交通体系の骨格を形成することとする。

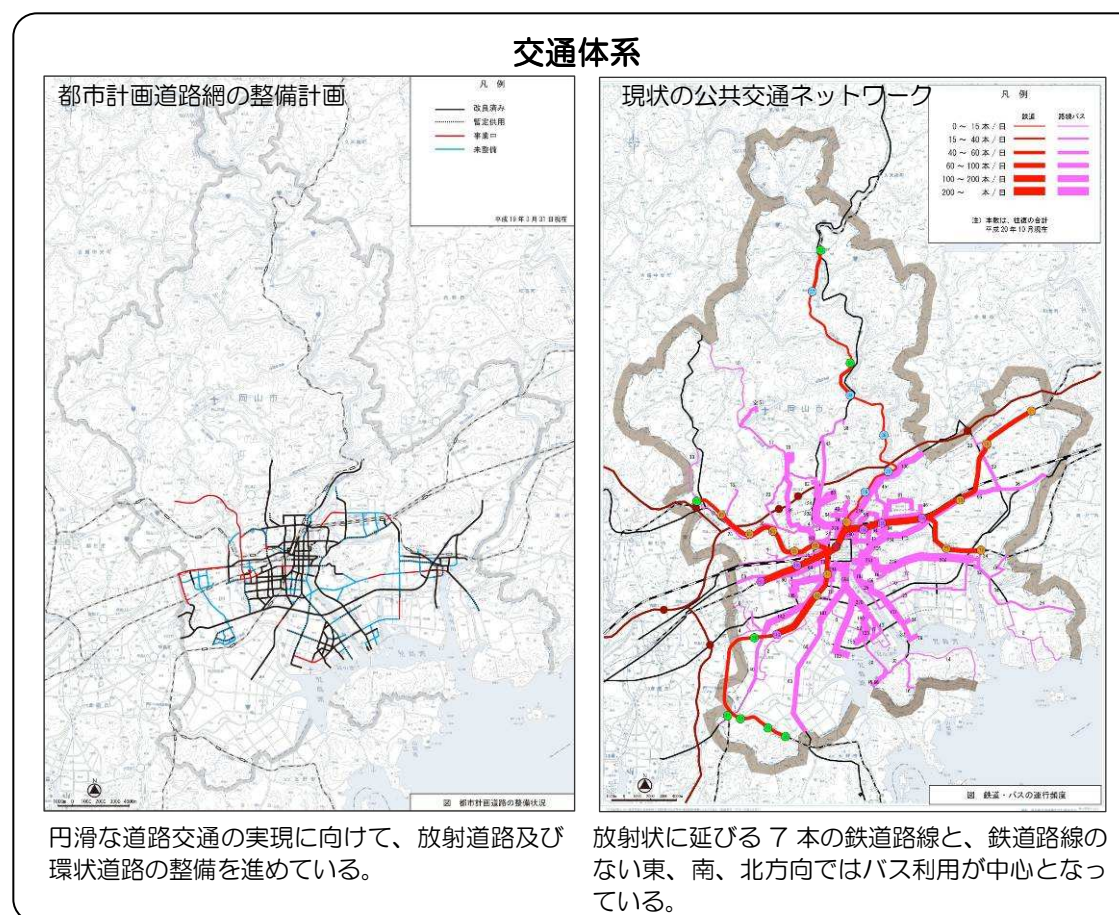
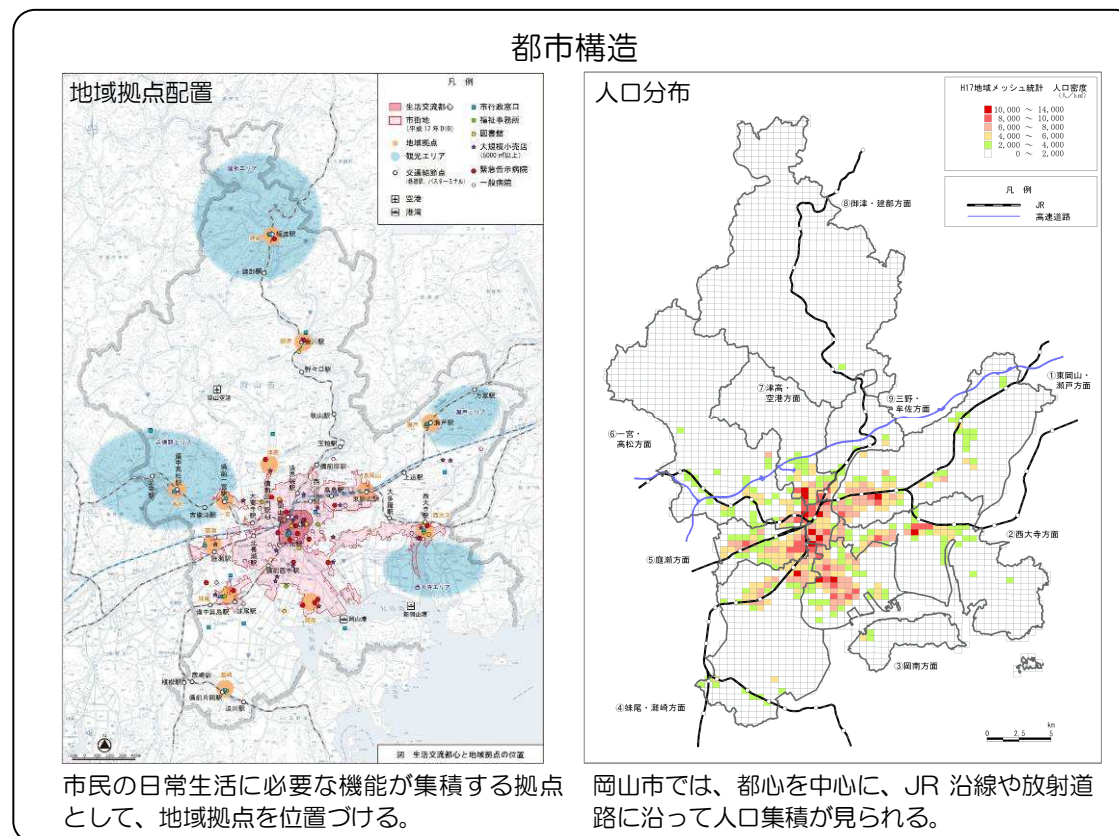
(1) 地域拠点の設定

市民の日常生活に必要な機能が集積する拠点として、地域拠点を設定する。地域拠点は、市内各所に点在する市行政窓口（政令指定都市移行後の区役所や旧支所）、商業施設、医療施設、福祉施設、鉄道駅等の生活関連施設の立地状況、市街地の広がり、将来の土地利用の計画および地域のまとまり、観光資源や歴史的経緯等を勘案し設定する。

(2) 連携軸の設定

岡山市の地域拠点の多くは鉄道駅周辺に位置しており、鉄道サービス範囲から外れている地域拠点へはバスの幹線がサービスしている。このため、都心と地域拠点の連携は、鉄道やバスを軸に強化を図ることを基本とする。

この連携軸は、周辺都市との連絡軸としての役割や、軸に沿って広がる市街地と都心を結び、土地利用の高度化を誘導する都市軸としての役割も果たす軸である。



5.2 連携軸の方面別の交通の現状

- 下の図は、都心と地域拠点の連携軸の方面別に、連携軸の方面別にゾーンの区切りを整理し、人口と都心方面への交通手段分担率を整理したものである。
- 右の図は、公共交通サービスの把握のため、公共交通網と運行頻度を、模式的に表したものである。
- 両図より、鉄道網の間をぬうように、バス網が放射状に広がっており、人口が密集する都心周辺を中心に公共交通サービスが高いことが伺える。
- また、北部の山間地では人口が少なく、公共交通サービスも低い。
- ⑥一宮・高松方面は、公共交通サービスは低いが、分担率は決して低くない。
- ⑤庭瀬方面は、鉄道が高頻度に係わらず、分担率が低い。

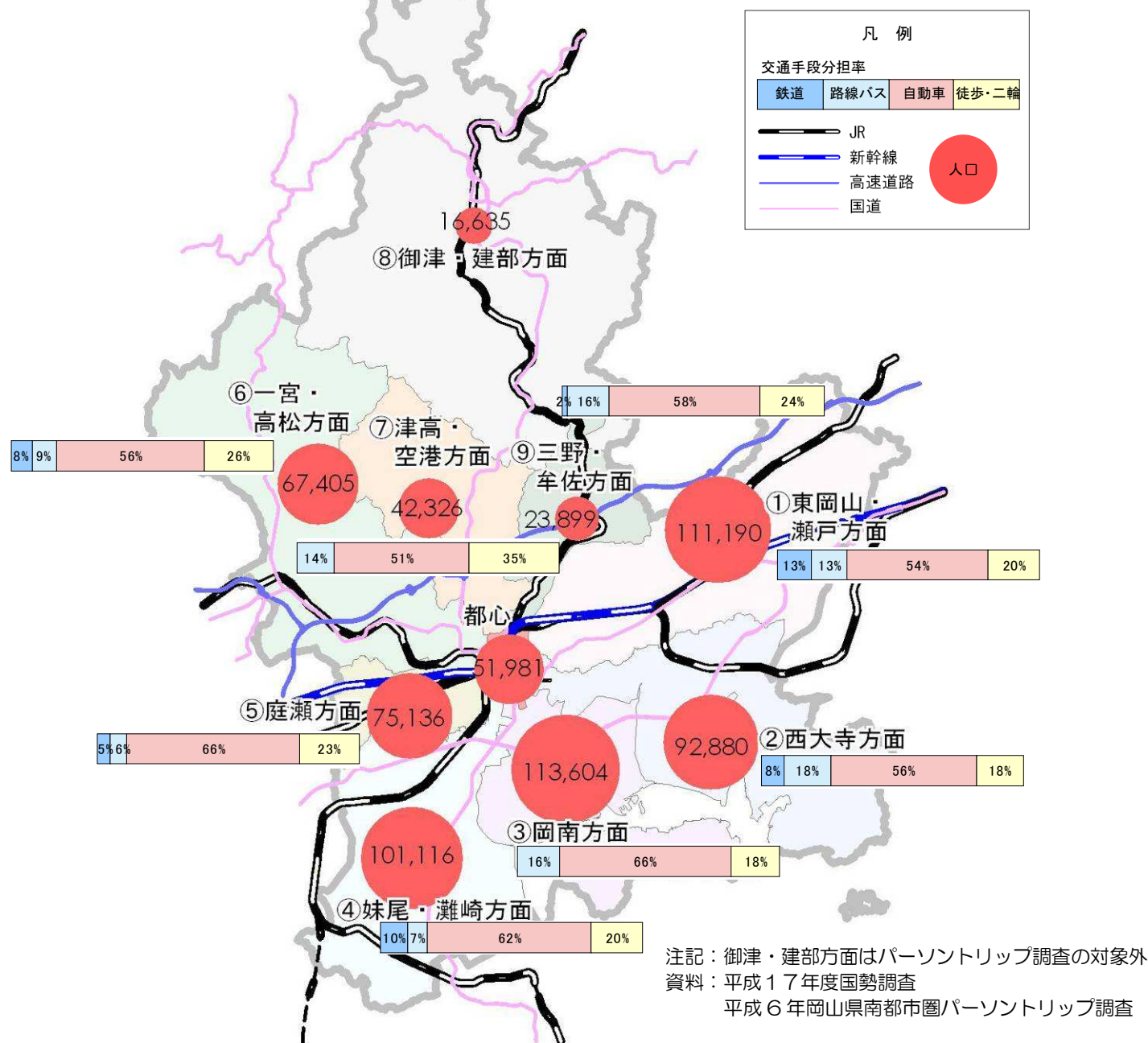


図 連携軸の方面別の人口と都心方面への交通分担率

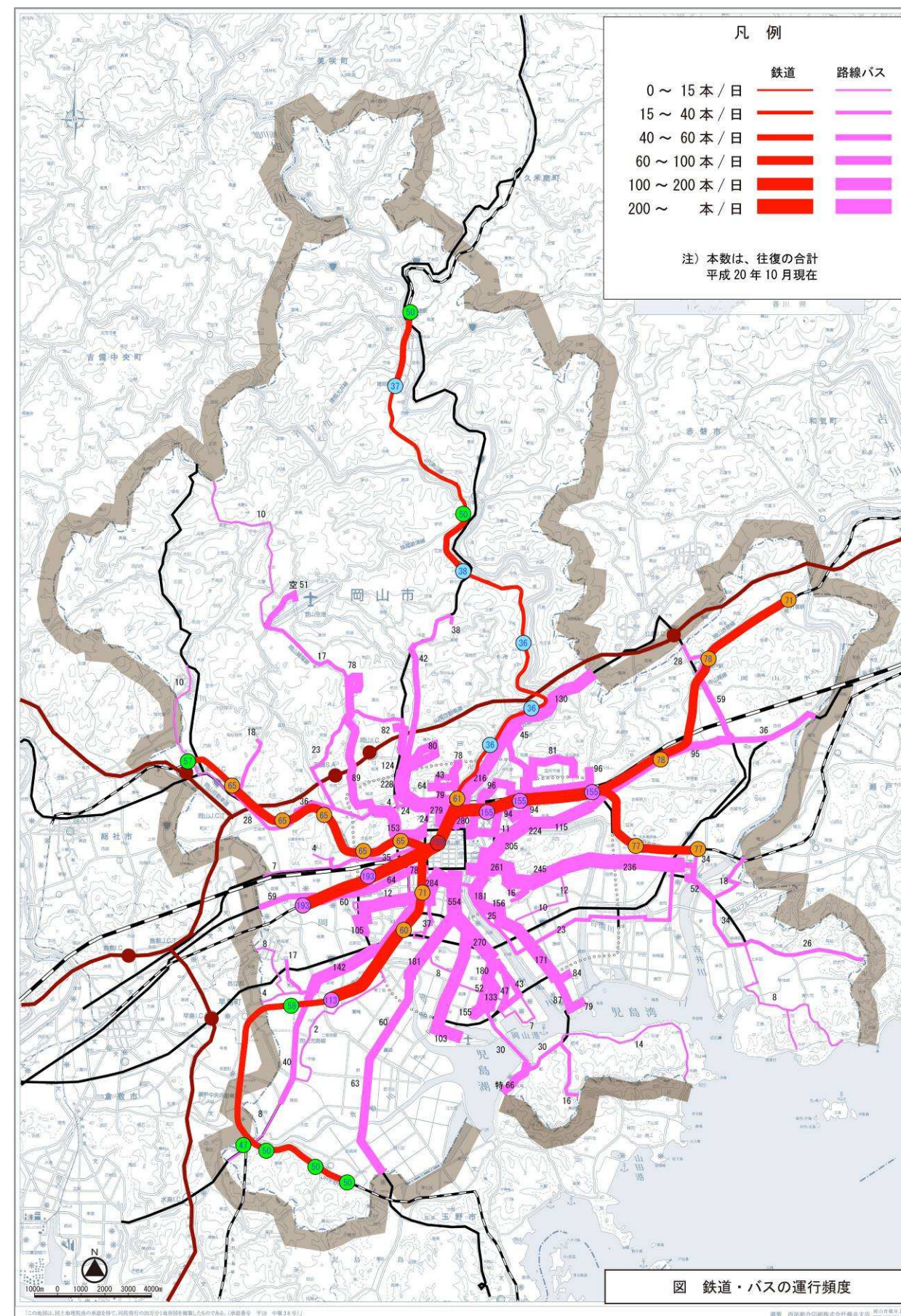


図 岡山市の公共交通のサービスレベル

5.3 都心と地域拠点の連携軸の評価と交通施策

都心と連携軸の強化には、公共交通サービス水準の向上により、自動車から公共交通への利用転換をめざした施策推進を基軸とし、合わせて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。

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、バスの利用性向が高い。	バスの定時性の向上や交通結節機能強化などを行い、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。	

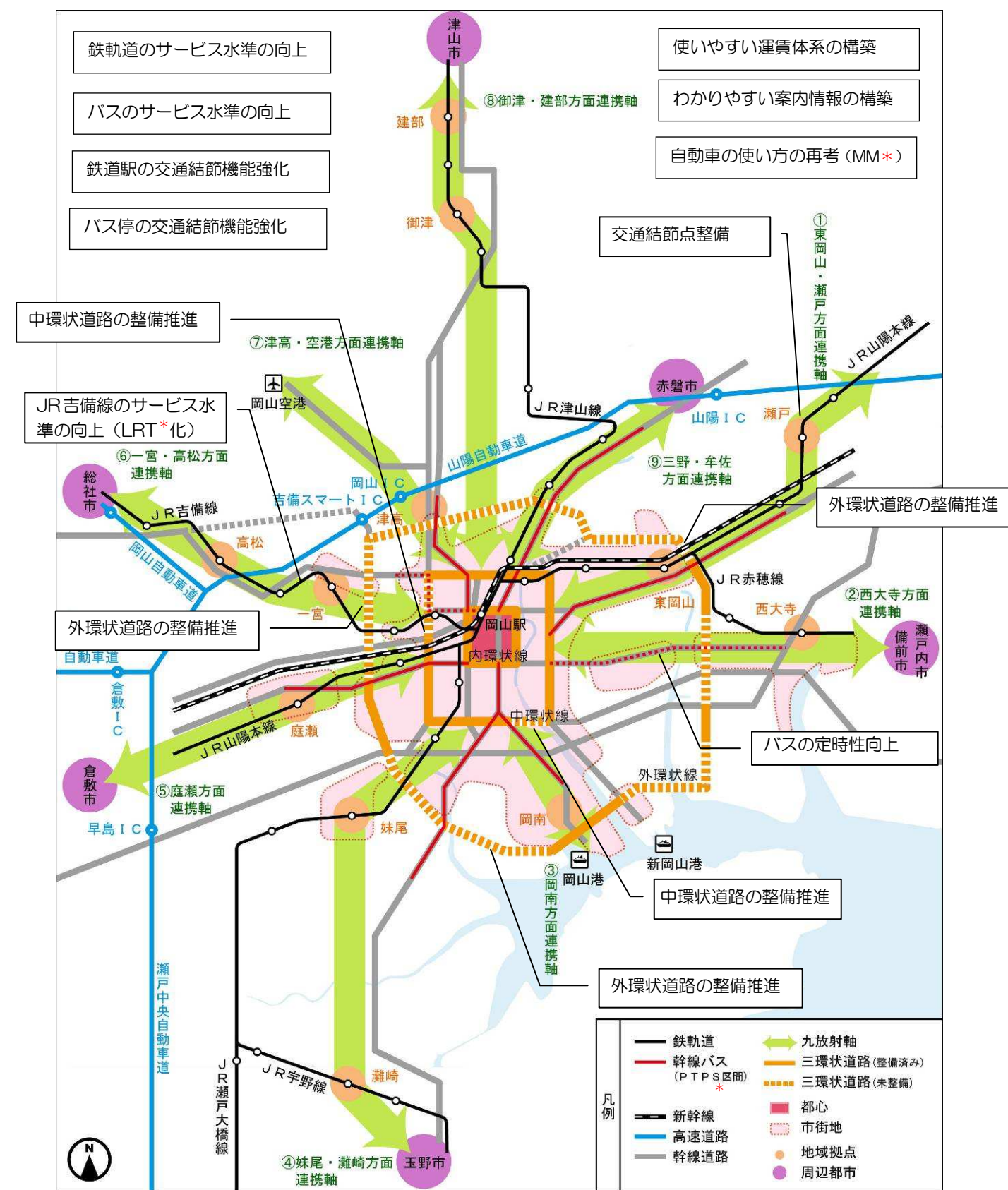


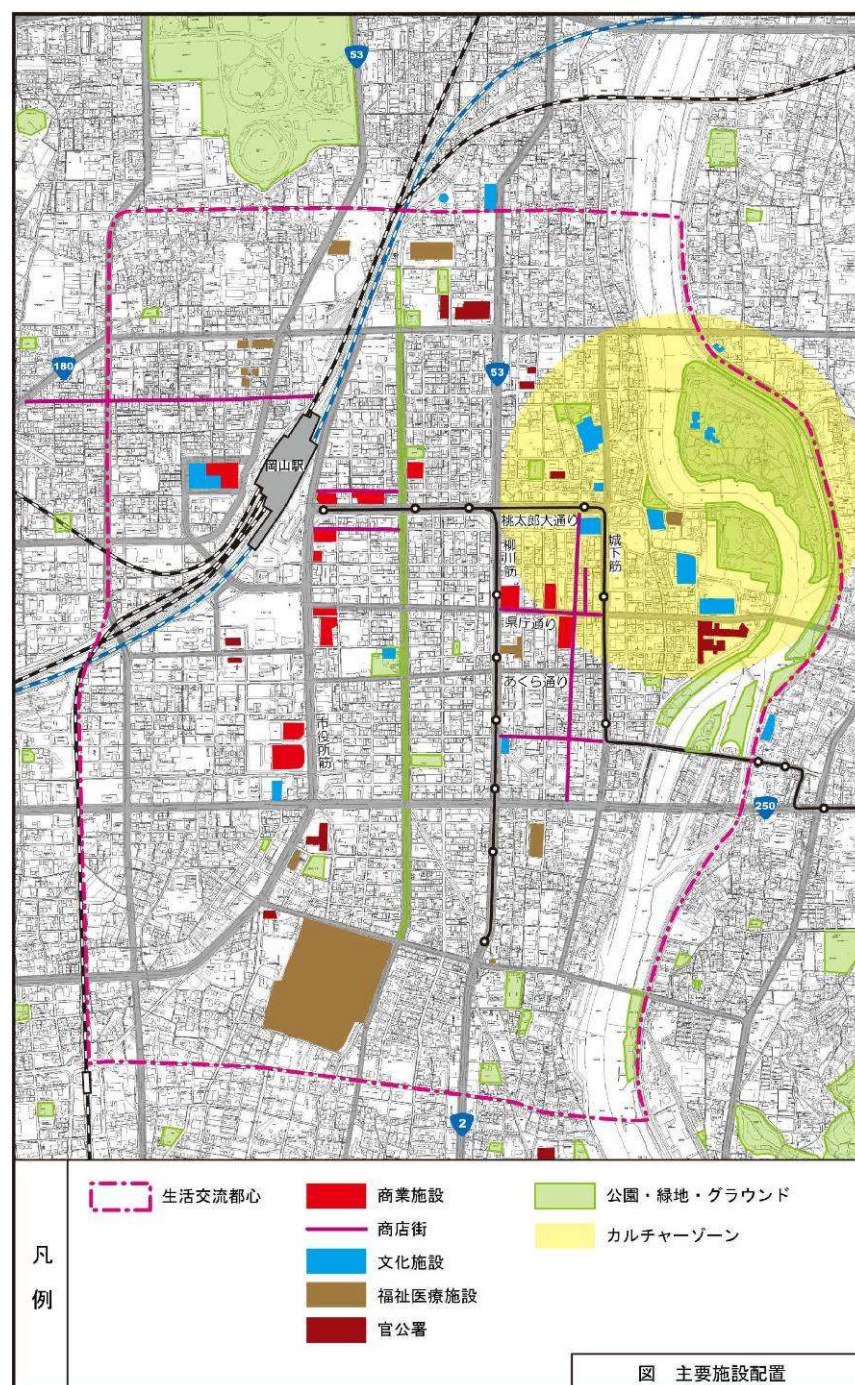
図 都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策

*は巻末用語集参照

6. 都心内の回遊性向上に向けた交通施策

6.1 生活交流都心の発展の経緯と現状

- 岡山市の都心は、戦国末期の岡山城と城下町を発祥とする。宇喜多秀家の時代に本格的な城下町が建設されるとともに、多くの商人・職人が召し集められ、城下町内の山陽道沿いに商人町が形成された（現在の表町商店街）。その後、岡山城下町は藩の政治・経済・文化の中心地として栄えてきた。このような経緯から、明治までの岡山の中心地は堀端の表町であった。
- 明治24（1891）年3月、山陽鉄道岡山駅、現在の岡山駅が開業し、また、昭和47（1972）年には山陽新幹線開通したこともあって、駅周辺地区に商業施設などの都市機能が集積し、「駅周辺地区」と「表町地区」が都心の二つの核となった。
- 人口や商業施設などの郊外化により、都心の空洞化が進んでいるものの、都心部には、商業施設、文化施設、福祉医療施設、官公署など、本市の最大かつ最重要な都市機能が集積している。
- 近年では、岡山駅西地区において、市街地再開発事業が完了し、コンベンション施設とデジタルミュージアムが立地している。鉄道で分断された駅西地区と駅東地区との連携を図るため、平成17年に（都）下石井岩井線、平成19年8月に岡山駅東西連絡通路が全面開通したところである。



6.2 都心部の交通の現状

- バス路線は、多くの路線が二極化している岡山駅と天満屋バスターミナルを起終点としており、大半が桃太郎大通りに集中（1日約2千本）している。また、岡山駅でバス会社ごとの乗り場になっており、分かりにくさも指摘されている。
- 路面電車が高頻度で運行されているが、路線が短く、岡山駅での乗り継ぎや低床車両が一編成など課題がある。
- 都心内の細街路は、自動車と歩行者、自転車との輻輳がみられる。また、岡山駅周辺を中心に放置自転車の対策は行っているものの、表町周辺では、依然として多く、歩行者の快適な移動を阻害している。

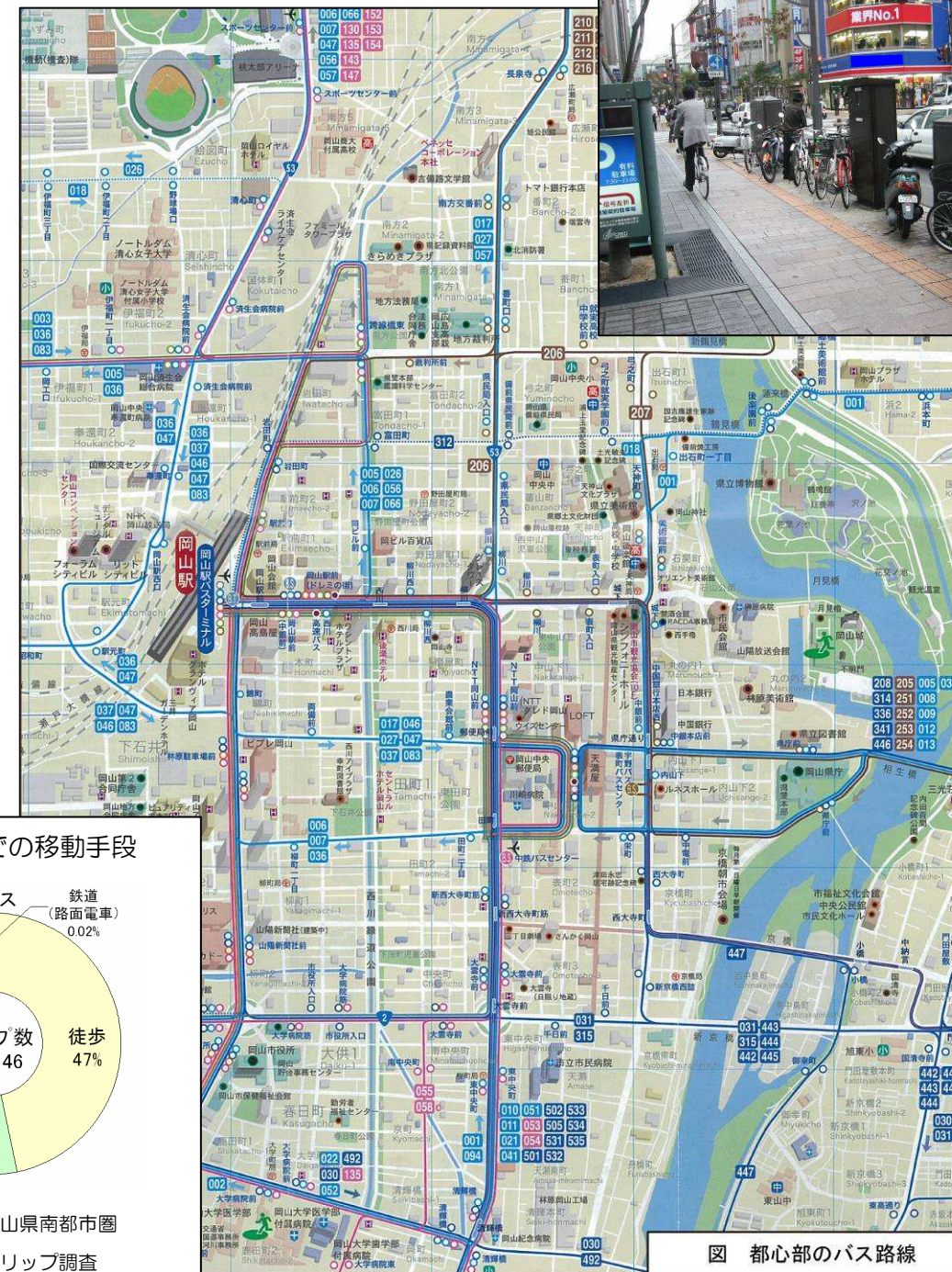
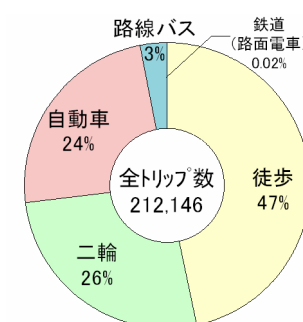


図 都心内での移動手段



出典) 平成6年岡山県南都市圏パーソントリップ調査

図 都心部のバス路線

資料：岡山おもてなし公共交通MAP(2006版)
(注) 一部路線廃止や変更等あり

6.3 都心内の回遊性向上に向けた交通施策

- 都心内では、快適な歩行環境の実現や、岡山の気候や地形に適した自転車を含め、歩いて楽しく、かつ公共交通による回遊性の向上をめざした施策を推進し、都心の一体性を高める。
- 広域交通を利用し岡山を訪れた人や市民が、コンベンション施設など都心の高質な都市機能を活用するとともに、後樂園、岡山城などの都心の魅力に触れることができるよう、戸惑うことなく安心して目的地まで向かえる、わかりやすい案内情報を提供する。
- 都心へ流入する自動車交通の減少をめざし、都心内においては、トラフィックゾーンシステム*の考え方を取り入れ、都心内の交通空間を、自動車だけでなく、自転車・歩行者のための空間へと再配分を検討する。

表 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><快適な歩行空間の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> 歩車共存道路など、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。 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。 <p><トラフィックゾーンの構築></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><わかりやすい案内情報の構築></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
使いやすい都心内移動補助手段を確保する	<p><自転車走行環境の改善></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><自転車利用環境の改善></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p><都心内の回遊性強化のための公共交通の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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、わかりやすい都市内移動手段を確保する。

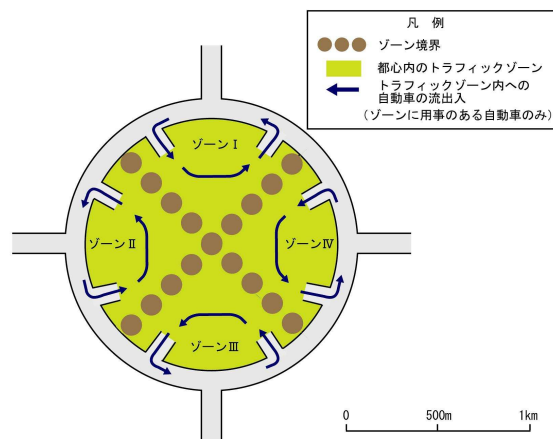


図 歩行者優先のトラフィックゾーンシステム*の概念

事例①：都市圏人口約43万人のフランスのストラスブールは、1992年に都心環状道路の完成と時期をあわせて約1.5km四方の中心市街地においてトラフィックゾーンシステム*を導入した。その結果、都市イメージの向上、都心部の商店街への来訪者が増加したと報告されている。
出典：山中英生他「まちづくりのための交通戦略」2000

事例②：人口約50万人のスウェーデンのイエテボリは、1970年に路面電車の軌道敷を利用して約1.5km四方の中心地区を5つに分割するトラフィックゾーンシステム*を導入した。その短期的効果は以下のように報告されている。

- ① 中心業務地区の自動車交通量は50%減少
- ② 環状道路では交通量が25%増加したが、交通流の単純化により速度は上昇
- ③ 交通事故は最初の1年で全体として25%減少、2年後には環状道路で10%、中心地区で40%減少

出典：天野光三「都市の公共交通」1988



図 都心内の回遊性向上施策の展開イメージ(案)

*は巻末用語集参照

7. 岡山市都市交通戦略の目標達成に向けたシナリオ

(1) 都心と地域拠点の連携軸の強化に向けた交通施策

- 都心への連携軸については、公共交通の利便性向上と交通結節機能の強化、自動車の使い方の再考を働きかけることにより、自動車から公共交通への利用転換をめざした施策を推進する。
- また、環状道路等の整備を促進し、放射道路の渋滞緩和を推進して、バスの定時性、速達性の向上を図る。

(2) 都心内の回遊性向上に向けた交通施策

- 都心内では、快適な歩行環境の実現や使いやすい都市内移動補助手段を確保し、回遊性の向上をめざした施策を推進する。
- また、都心と地域拠点の連携軸の強化施策によって都心での自動車交通の減少をめざし、都心内の歩行者・自転車や、都心内の回遊性を向上させる公共交通のために、道路空間の再配分を検討する。

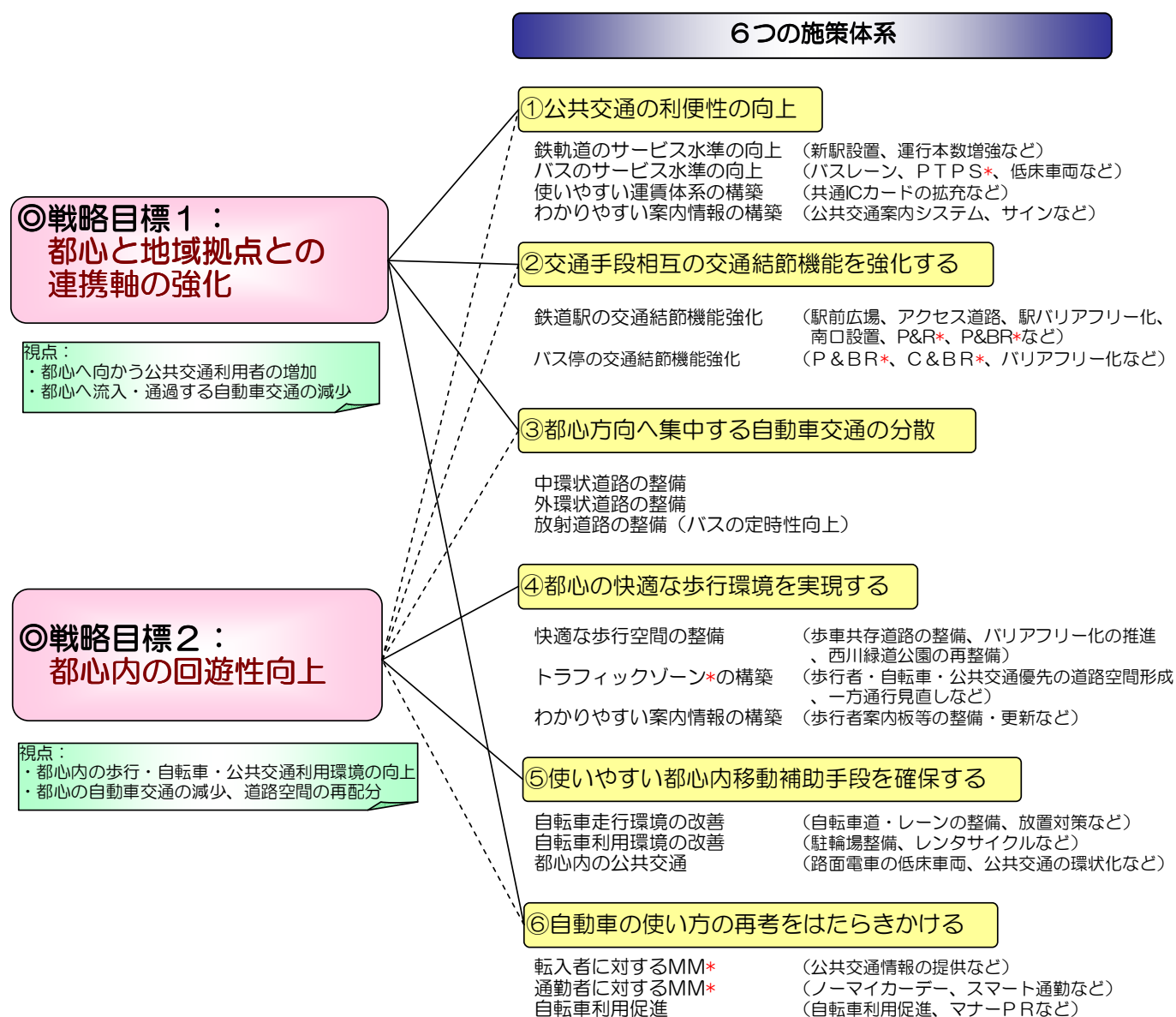


図 交通施策の体系

8. 岡山市都市交通戦略の事業プログラム

岡山市都市交通戦略の目標達成のシナリオに沿って、施策の実施期間を想定し、事業プログラムを作成する。

■：事業中又は、継続的な取り組み
■：熟度や合意形成等を図りながら、事業化を目指すもの
■：実施に向けて準備を進めている事業

考え方	施策	関連方面	実施主体	施策の検討目標期間			備考	
				短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期		
①公共交通の利便性の向上	鉄軌道のサービス水準の向上	吉備線LRT化	⑥一宮・高松	鉄道事業者 岡山市	■	■	■	新駅、運行本数増強、バリアフリー化、駅周辺整備など
		新駅設置 運行本数増強等	全方面	鉄道事業者 岡山市	■	■	■	
	バスのサービス水準の向上	岡山駅でのバス路線の方面別化	全方面・都心	バス事業者	■	■	■	
		PTPS（優先信号）の拡充	②西大寺 ⑥一宮・高松	バス事業者 岡山県警	■	■	■	(主)岡山牛窓線 国道180号
		バスレーンの拡充	⑥一宮・高松 ⑤庭瀬	バス事業者 岡山県警 岡山市	■	■	■	(主)国道180号 (副)岡山倉敷線(延伸)
		路線再編・新設・増便等	全方面	バス事業者	■	■	■	
		低床車両の増強	全方面	バス事業者	■	■	■	ノンステップ車両
	使いやすい運賃体系の構築	共通IC/バスカードの拡充	全方面	バス事業者	■	■	■	全路線への導入
		乗り継ぎ割引、高齢者割引等の導入等	全方面	交通事業者	■	■	■	
		わかりやすい案内情報の構築	全方面	交通事業者 道路管理者	■	■	■	
②交通手段相互の交通結節機能を強化する	鉄道駅の交通結節機能強化	岡山駅西口広場の整備	全方面・都心	岡山市	■	■	■	
		瀬戸駅周辺整備	①東岡山・瀬戸	鉄道事業者 岡山市	■	■	■	南口新設、駅前広場・アクセス道路整備、駅のバリアフリー化
		高島駅・妹尾駅・庭瀬駅周辺整備	①東岡山・瀬戸 ④妹尾・瀬戸 ⑤庭瀬	岡山市	■	■	■	
		北長瀬駅北口周辺整備	⑤庭瀬	岡山市	■	■	■	区画整理事業
		福渡駅・金川駅・野々口駅周辺整備	⑧御津・建部	岡山市	■	■	■	駅前広場整備など
		追分駅・建部駅・万富駅周辺整備	④妹尾・瀬戸 ⑧御津・建部	岡山市	■	■	■	
	バス停の交通結節機能強化	P&BR駐車場の拡充	全方面	バス事業者 岡山市	■	■	■	郊外部で検討
		C&BR駐車場の拡充	全方面	バス事業者 岡山市	■	■	■	市街地で検討
		バス停の環境改善	全方面	バス事業者 岡山市	■	■	■	バリアフリー化 ハイグレードバス停など
		中環状道路の整備	(都)米倉津島線、下中野平井線	②西大寺 ⑥一宮・高松 ⑦津高・空陸	岡山市	■	■	■
③都心方向へ集中する自動車交通の分散	外環状道路の整備	(都)竹田升田線、岡山外環状南線、国道180号線、(国)180号岡山西B P	全方面	国土交通省 岡山市	■	■	■	吉備スマートICとの連携
	放射道路の整備	(都)竹田升田線、平井神崎線、富本町三田線、久米東岡山線、岡山山陽線	①東岡山・瀬戸 ②西大寺⑤庭瀬 ③三野・牟佐	岡山市	■	■	■	
	歩車共存道路の整備	(市)中央町4号線、(市)岩田町大学町線(西川筋)	都心	岡山市	■	■	■	
④都心の快適な歩行環境を実現する	快適な歩行空間の整備	(市)柳町表町線、本町表町線、平和町1号線ほか	都心	岡山市	■	■	■	
	西川緑道公園の再整備(あくら通り～国道2号)	都心	岡山市	■	■	■		
	トラフィックゾーンの構築	歩行者・自転車・公共交通優先の道路空間、一方通行の見直しなど	都心	国土交通省、警察、岡山市ほか	■	■	■	
	わかりやすい案内情報の構築	歩行者案内板等の整備・更新など	都心	国土交通省 岡山市ほか	■	■	■	カルチャーゾーンなど
⑤使いやすい都心内移動補助手段を確保する	自転車走行環境の改善	自転車道・自転車レーン等の整備	都心	国土交通省、警察、岡山市ほか	■	■	■	
	都心の放置対策	都心	都心	国土交通省、警察、岡山市ほか	■	■	■	表町商店街で社会実験中(H21.1～3)
	駐輪場の拡充	都心	岡山市ほか	■	■	■		
	レンタサイクルの拡充	都心	岡山市ほか	■	■	■		
⑥自動車の使い方の再考をはたらきかける	環状化等公共交通ネットワークの形成(バス・LRT)	都心	公共交通事業者ほか	■	■	■		
	路面電車の超低床車両(LRV)の増強など	都心	路面電車事業者	■	■	■		
	転入者に対するMM	バスマップの配布、公共交通の情報の提供など	全方面	岡山市ほか	■	■	■	
⑥自動車の使い方の再考をはたらきかける	通勤者に対するMM	スマート通勤・ノーマイカーデーなど	全方面	国土交通省、県、岡山市ほか	■	■	■	
	自転車利用促進	自転車利用促進、マナーPR	全方面	岡山市	■	■	■	

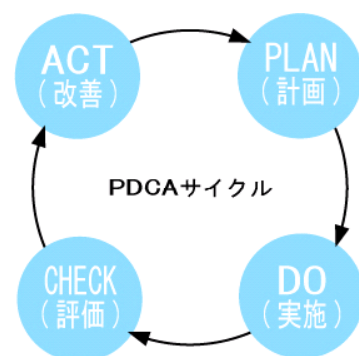
*は巻末用語集参照

9. 岡山市都市交通戦略の進め方と評価

9.1 交通戦略の進め方

都市交通戦略は、計画（PLAN）、実施（DO）、評価（CHECK）、改善（ACT）のPDCAサイクルを構築して、評価と改善を行い、次期計画策定に反映させる。

この交通戦略で位置づけた施策は、今後、具体化のための検討を進め、十分な熟度に達したのものから順次取り組んでいく。



9.2 交通戦略の評価

(1) 交通戦略の数値目標（岡山市都市ビジョンにおける成果指標）

岡山市都市ビジョンにおいて定められている成果指標を用いて、本戦略の数値目標を設定し、事業後の評価を行う。

◆ 都心と地域拠点との連携軸の強化の数値目標

- 都心と地域拠点との連携軸の強化による、岡山市都市交通戦略の数値目標として、公共交通を利用して都心を訪れる人の数を増加させることを掲げる。
- 岡山市の鉄軌道・バスなどの公共交通網は、岡山駅を中心に放射状に広がっているため、JR岡山駅の乗降客数は、公共交通を利用して都心を訪れる人の数の代表的な数値である。
- 岡山市都市ビジョンでは、平成17年度のJR岡山駅の乗降客数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、JR岡山駅の乗降客数の目標値を13.0万人/日とし、途中年度の平成27年度の目標値を12.5万人/日としている。
- このため、JR岡山駅の1日あたりの乗降客数を、現状の11.9万人から、おおむね5年後の平成27年度には12.5万人（現状から5%増加）にまで増加させることを目指す。

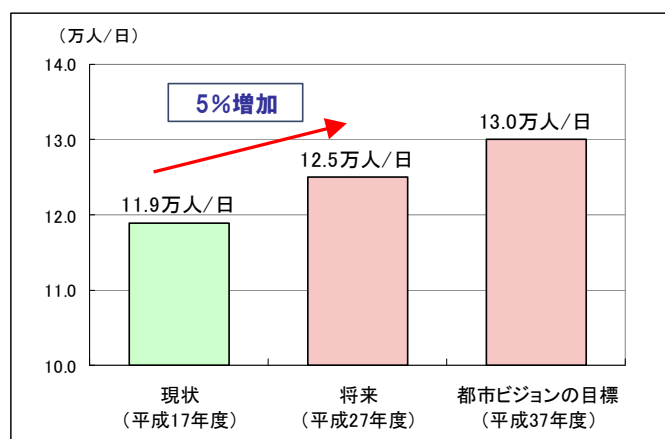
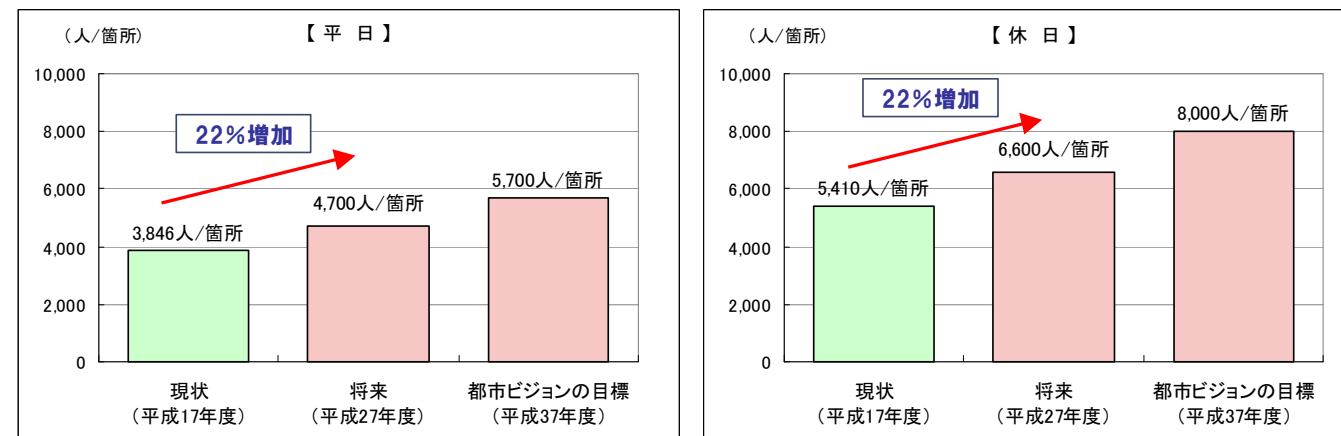


図 都心と地域拠点との連携軸の強化の数値目標（JR岡山駅の乗降客数の増加）

◆ 都心内の回遊性向上の数値目標

- 都心内の回遊性向上による、岡山市都市交通戦略の数値目標として、都心内のにぎわいを増加させることを掲げる。
- 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あるが、交通施策がその一役を担うため、都心内の歩行者数の増加を代表的な数値とする。
- 岡山市都市ビジョンでは平成17年度の都心の歩行者数を20年後に概ね5割増とすることを目指し、平成37年度の都心の歩行者数の目標値を8,000人/箇所（休日）とし、途中年度の平成27年度の目標値を6,600人/箇所（休日）としている。
- このため、都心の歩行者数を、現状の5,410人から、おおむね5年後の平成27年度には6,600人（現状から22%増加）にまで増加させることを目指す。



注：都心の歩行者数とは、表町・駅前・駅南・奉還町地区内の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

図 都心内の回遊性向上の数値目標（都心の歩行者数の増加）

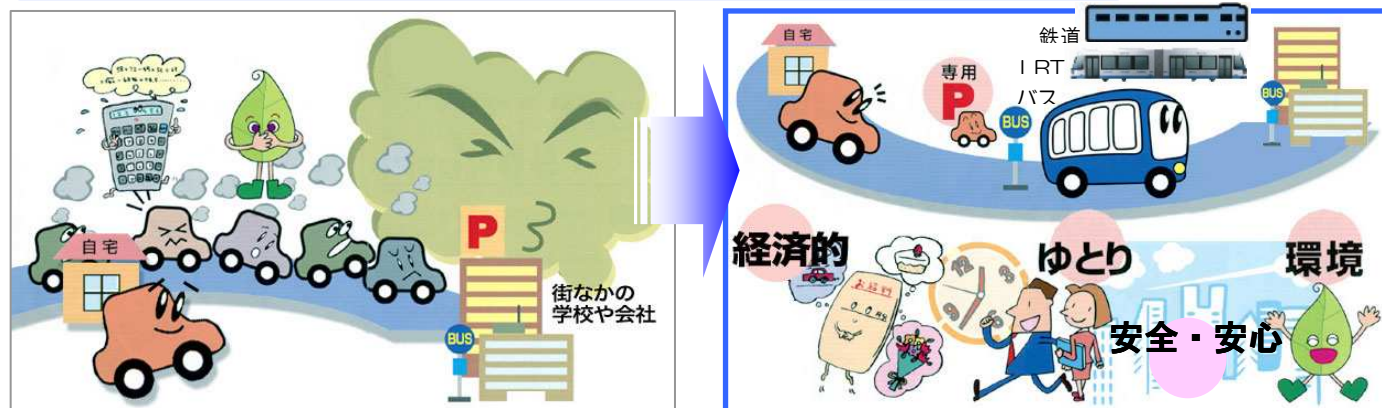
(2) 交通戦略の評価指標

交通戦略の数値目標に以下のような具体的な指標を加えて、詳細な評価を行う。

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(ノステップ, ノステップ)	106台	H19年度末
5 P&BR*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 施策例のイメージ

自動車交通への過度の依存から、公共交通の充実した交通体系へ

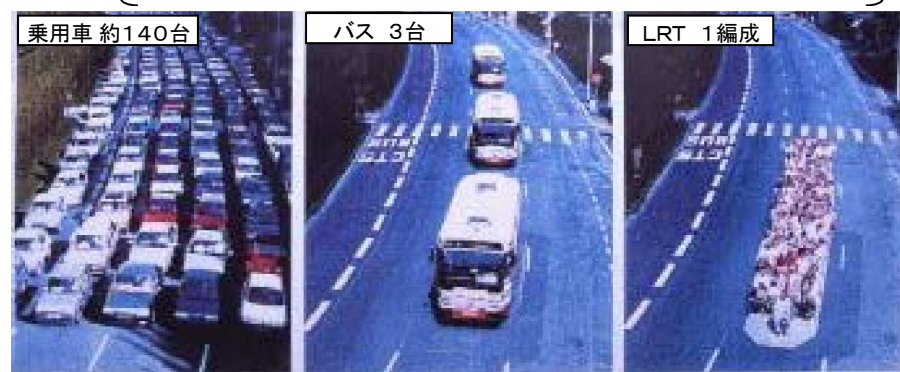


自動車に過度に依存した交通から公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた交通システムの形成を目指し、公共交通の充実した交通体系へシフトすることにより、道路渋滞による経済損失、交通事故による社会的損失、CO2排出による環境悪化などの低減が図られ、ゆとりある生活や安全・安心な社会へとつながります。

空間占有面積の対比

公共交通は輸送効率に優れ、同じ人数を運ぶ場合に占有する面積が少なく空間効率性に優れる。

同じ人数(約180人)を自動車、路線バス、LRTのそれぞれで運ぶ場面を想定したイメージ比較



ストラズブル市資料を基に岡山市で作成

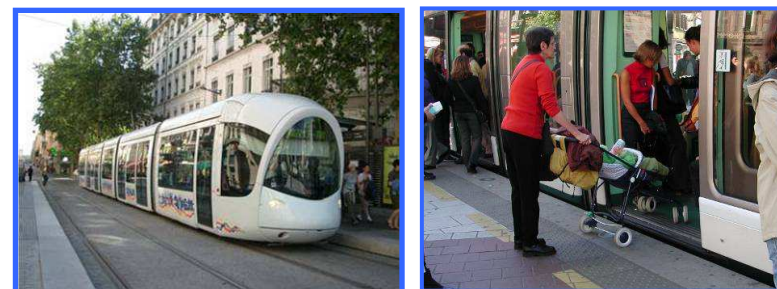
表1-1. 公共交通の輸送単位の一例

	輸送単位 (1編成当り輸送定員)	備考
路線バス	約60~80人	中型~大型のノンステップバス
路面電車・LRT	約50~150人	単車~30m程度の連節車両(いずれも低床車両)

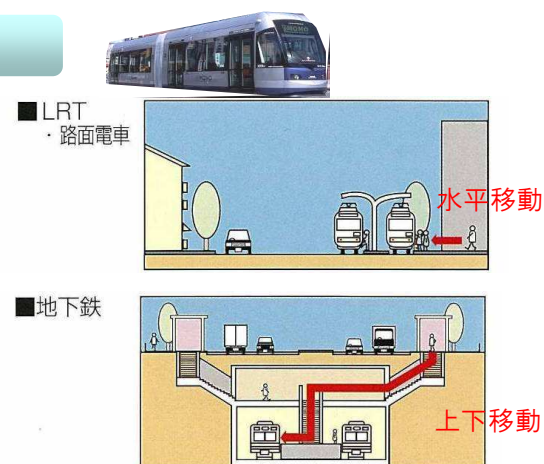
※乗用車の平均乗車数=1.32人として換算(平成17年度交通センサスより)

① 公共交通の利便性向上

LRT (次世代型路面電車)



鉄道・地下鉄に比べ輸送力は劣るものの、地下鉄なみの間隔で運行でき、市街地では路面電車として、郊外では鉄道なみの高速運行も可能。路面からの水平移動だけで直接乗り降りでき、低床でバリアフリー、誰でもが利用しやすい。



新駅の設定



自宅や会社、学校の近くに最寄り駅ができ、鉄道利用のアクセス性が向上します。



北長瀬駅 H17.10月開業

バスレーンの拡充



バス優先レーンで朝の渋滞時間帯も路線バスはスムーズに走行できます。

低床バスの導入



ノンステップバスは、乗り降りに段差が少なくて安心。

駅南口の設置



新たに改札口を設けて、鉄道利用が便利に。

共通ICバスカードの拡充



ICカード乗車券は両替の必要もなく、小銭いらず。機械にかざすだけなので、簡単。

② 交通手段相互の交通結節機能を強化する

岡山駅西口広場の整備



現在の岡山駅西口広場
鉄道とバスや自動車の乗り換えが容易になるとともに、大勢の人が集う憩いの空間が生まれます。



岡山駅西口広場完成予想図

バリアフリー化



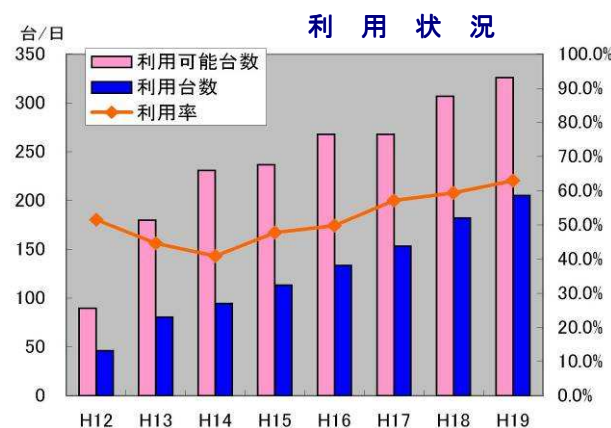
からだの不自由な人やベビーカー、子供を抱えた人など、誰でもが移動しやすいよう、エレベーター、スロープなどを整備。



パーク＆バスライド駐車場の拡充



駐車場
バスに乗り換え



道路渋滞の手前で車からバスに乗り換えるための駐車場です。街なかに駐車場を借りる必要もなく、渋滞でのイライラもなく、排ガスを抑えてクリーンに通勤。そのうえ少し歩くのでちょっぴり健康増進にも！

● 駐車料金は無料です。 ● バス代は「専用割引定期券 (50%OFF)」で格安！（赤磐市穂崎駐車場は除く）

● 駐車場のほとんどがショッピングセンターなので帰宅時の買い物が便利です。

渋滞緩和によりバスの定時性が向上し、利用者増とともにバスの増便も可能となり、バスがより便利な乗り物となります。現在、4路線10カ所、326台の駐車スペースで実施中。利用台数も着実に増加しています。

バス停の環境改善



整備前
雨の日や真夏の日差しの強い日は、特にバスを待つ時間はつらい。屋根やベンチがあれば・・・



整備後

③ 都心方向へ集中する自動車交通の分散



都心へ向かう幹線道路の渋滞状況

環状道路は、都心へ向かう自動車を分散化し、また都心を通過する車が迂回することで、渋滞緩和効果もあります。

環状道路の整備



中環状道路（下中野平井線）

④ 都心の快適な歩行環境を実現する

歩車共存道路の整備



整備前

自動車と歩行者や自転車とが共存する道路を、車がスピードを落として、人と車が共存できる道路に整備。



整備後

歩行者案内板の整備・更新



安心して目的地へ向かえる案内情報の提供

西川緑道公園の再整備



にぎわいと交流空間となるよう整備

商店街のとりくみ（社会実験）



ベンチ等障害物による自転車の乗り入れ抑制、迂回路の誘導、路上駐輪スペースや空き店舗を活用した駐輪場の確保による商店街における歩行者・自転車の共存をめざす取り組みを、地元協議会などが行っています。（平成21年2月）

⑤ 使いやすい都心内移動補助手段を確保する

自転車レーン等の整備



歩行者と自転車のスペースを棲み分けて、安全で快適な空間を実現。



整備後

路面電車の低床車両の増強



誰でもが利用しやすいユニバーサルデザインを取り入れ、走行性能もすぐれた、洗練されたデザインの車両は、都市のイメージアップにもつながっています。



電停との段差も無く、誰もが安心して利用しやすい。

レンタサイクルの拡充



駐輪場利用料と同額で利用でき、通勤・通学等に便利なレンタサイクル

駐輪場の拡充



駐輪場整備により自転車利用の適正化が図られる。（放置自転車の解消）

⑥ 自動車の使い方の再考を働きかける

モビリティマネジメント

クルマのかしこい使い方をこの取組みにより考えてみませんか？
環境負荷低減や渋滞緩和につながるCO₂の削減や健康増進の一助となるカロリー消費量UPの効果が期待できます。

《公共交通利用》



バスや鉄道を使った出勤です
通勤時間の有効利用をしませんか？

《時差出勤》



少し早めの出勤で渋滞を避けた出勤です
ゆとりのある朝をすごしませんか？

《ノーマイカー》



クルマを使わない出勤です
健康のためにいかがですか？



用語集

【あ】

LRT(Light Rail Transit)

低床式車両(LRV)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

LRT（次世代型路面電車）の特徴

- 低床車両（バリアフリー）
- 鉄道車両に比べ小型、軽量。（鉄道に比べ振動騒音が緩和）
- 駅（停留所）の設置が容易。（バス停間隔程度）



【か】

コミュニティ道路

車道の一部をジグザグにしたり、盛り上げたりして、自動車の速度を落とし、その道路沿道に用が無い自動車の進入を抑制することにより歩行者と自動車の共存を図った道路

コミュニティバス

地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス

【さ】

C&BR(サイクル&バスライド)

バスと二輪車との連携を図る取組みで、道路混雑地区の外側のバス停の近くに二輪車駐車を配置し、二輪車からバスに乗り換えて目的地に向かうシステム

【た】

デマンドタクシー

利用者からの事前連絡により、基本となるルート上以外の停留所に立ち寄ったり、運行が開始されたりするなど、利用者の要望（デマンド）を運行に反映することができる輸送サービスを指し、その運行車両にタクシーを利用したもの

TDM

道路混雑の緩和や自動車排気ガスによる大気汚染の改善等を目的として、交通需要への規制・誘導・啓発によって問題を解決しようとする取組み。1人乗りマイカー通勤の削減、自動車利用から公共交通利用への転換誘導、時差出勤等、様々な方法がある

道路混雑度

混雑度とは道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量に対する比(交通量/交通容量)で示される。一般的に混雑度 1.25 を越えるとピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態とみなされる

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

【は】

P&BR(パーク&バスライド)

バスと自動車との連携を図る取組みで、道路混雑地区の外側のバス停の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

P&R(パーク&ライド)

鉄道と自動車との連携を図る取組みで、道路混雑地区の外側の鉄道駅の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

PTPS(公共車両優先システム)

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、公共車両の運行支援を行うことにより、利便性の向上を図るシステム

BRT(Bus Rapid Transit)

都市の基幹となるバスに導入される運行スタイルであり、物理的に隔離された専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システム

フリンジ駐車場

都心部への自動車の乗り入れ抑制を目的として、都心部の混雑地区の外周部に設置する徒歩や公共交通への乗換えのための駐車場

ボトルネック

道路や交差点の構造や車線数が原因で、走行速度を減少させる「隘路」となっている要素。「瓶の首のように細く、詰まりやすい」という意味が由来

【ま】

MM(モビリティマネジメント)

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組み