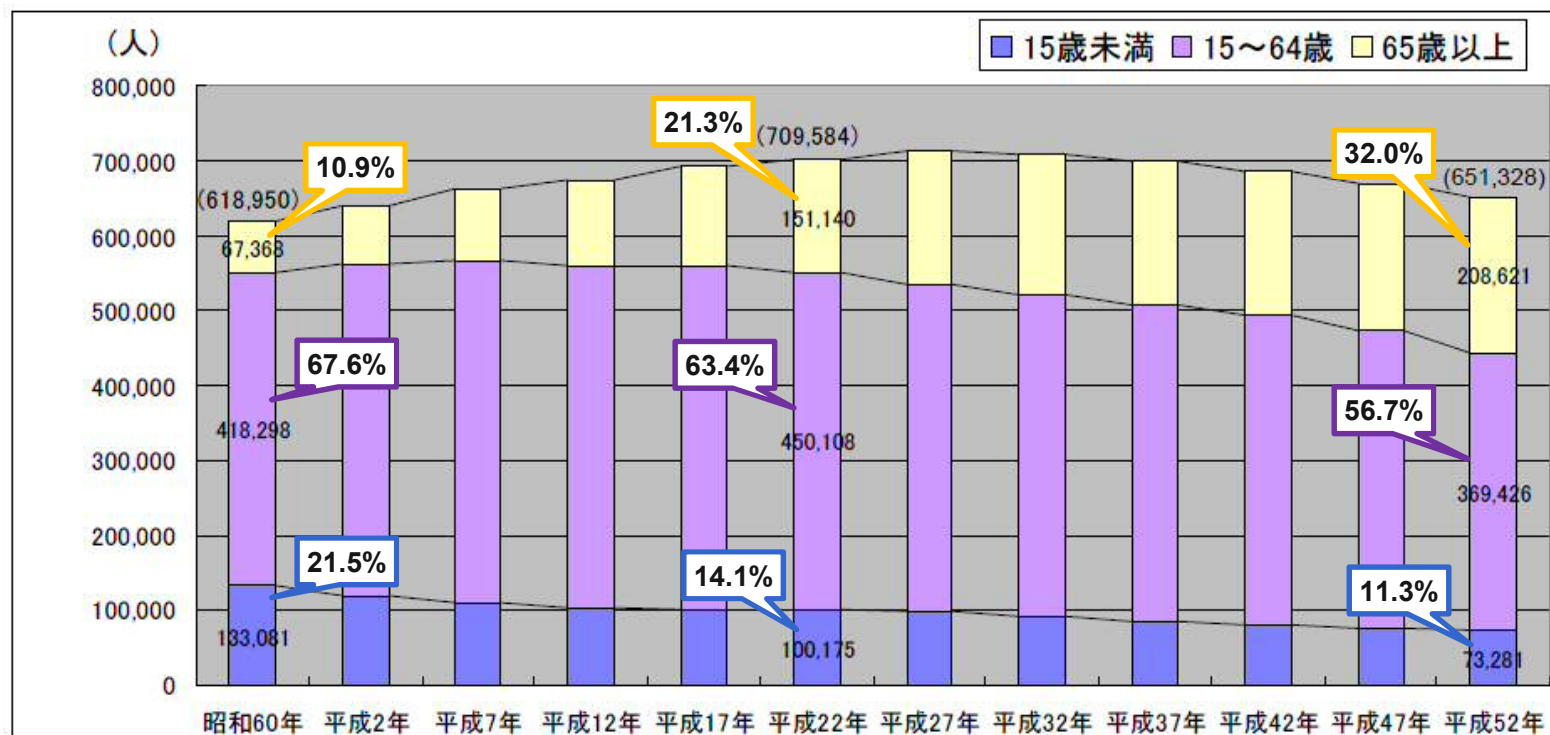




1. 岡山市の現状と将来	・・・ 1
2. 岡山市が目指す都市の姿	・・・ 4
3. 岡山市が目指す交通の姿	・・・ 5
4. 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策	・・・ 6
5. 都心内の回遊性の向上に向けた交通施策	・・・ 11
6. 自転車先進都市おかやまの推進	・・・ 15

## ●人口減少と少子高齢化

- 人口は平成27年をピークに減少に転じる見込み
- H52年には、65歳以上は32.0%に増加、15歳未満は11.3%まで減少



### 【人口推移・将来人口】

資料: 国勢調査(総数には年齢不詳を含む)

社会保障・人口問題研究所

日本の地域別将来推計人口(平成25(2013)年3月推計)

# 1 岡山市の現状と将来

## ●交通手段分担率

- 自動車の分担率が約60%に増加
- 一方、徒歩の分担率が4.4%の減少
- 公共交通の利用はわずか約7%

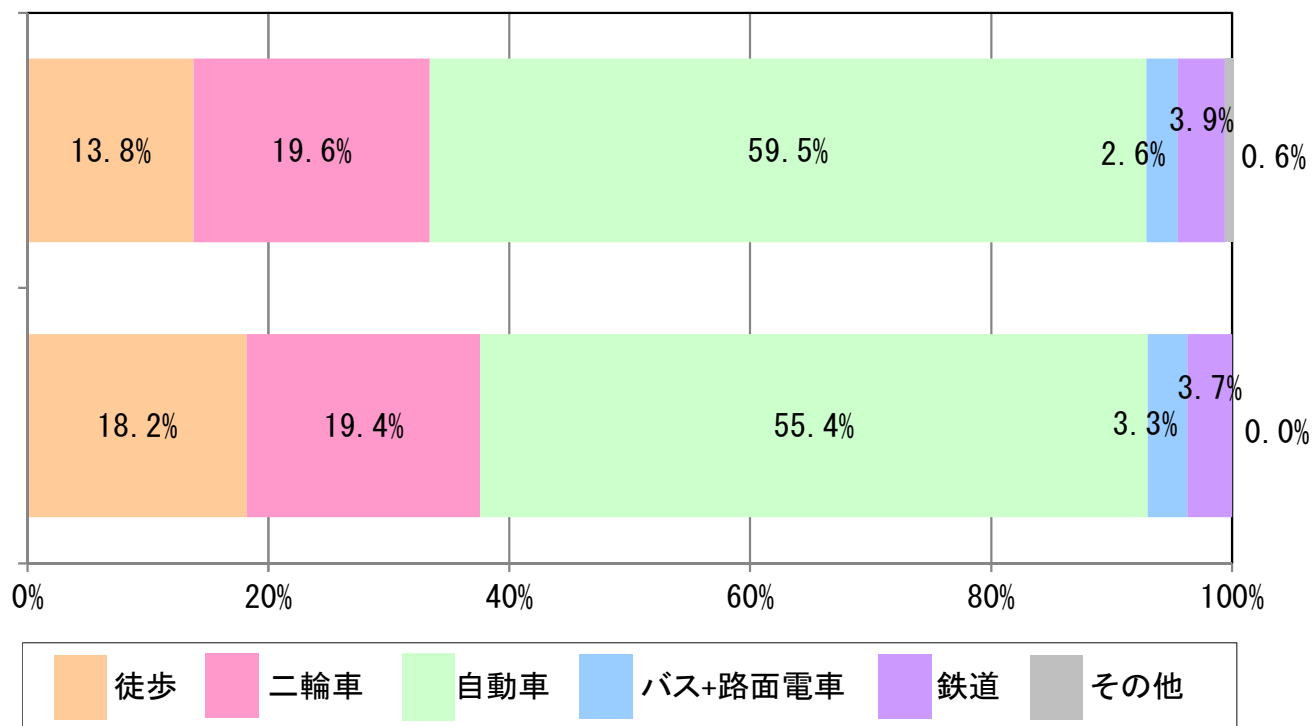


**過度に自動車に依存**

平成24年



平成6年



【代表交通手段の比較 (H6 H24)】

資料:平成24年度パーソントリップ調査

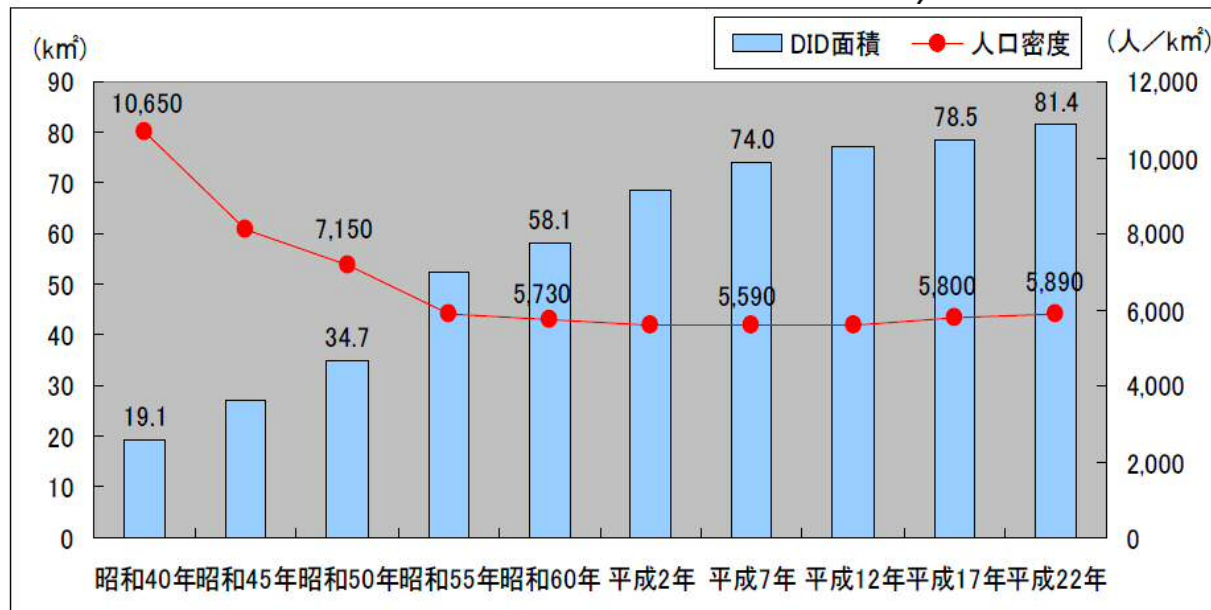
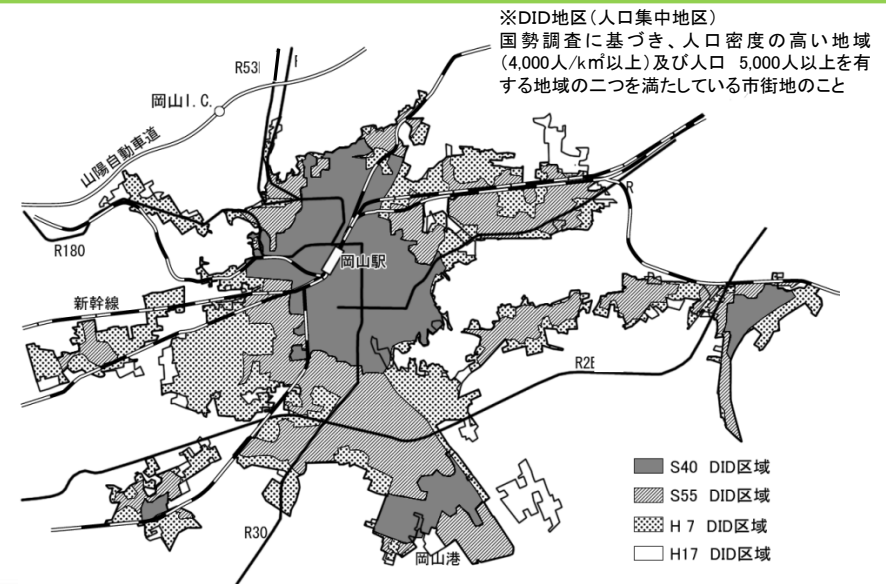
# 1 岡山市の現状と将来

## ●市街地の拡大と人口密度

- 昭和40年頃は高密度でコンパクトな市街地
- その後の45年間で市街地面積は4倍、人口密度は半減！



低密度で拡散した市街地



【岡山市における市街地の拡大と人口密度(DID地区)の推移】

## 2 岡山市が目指す都市の姿

公共交通を軸とした、  
歩いて暮らせる  
コンパクトな都市

### 都心拠点

- 商業業務などの高次都市機能と居住機能の集積
- 土地の高度利用

### 地域・生活拠点

- 医療、福祉、商業などの施設や人口の緩やかな集積
- 都心拠点との連携強化

### 郊外

- 無秩序な開発や市街化の拡大の抑制
- 地域固有の歴史・文化や自然などの地域資源の活用



## 岡山市がめざす交通のすがた

- 充実したネットワークと誰もが利用しやすい公共交通
- 人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生

### まちづくりと交通の課題

- ・政令指定都市にふさわしい交通体系の構築
- ・公共交通によるアクセス性の向上
- ・都心の機能強化と都心内の回遊性向上
- ・自動車中心の交通体系からの脱却
- ・都心に集中する自動車交通の分散
- ・既存ストックの有効活用
- ・効率的、効果的な施策展開

### 岡山市の特徴

- ・中四国の広域交通のクロスポイント
- ・都心一極集中の都市構造
- ・2つの核を持つ都心
- ・放射状に広がった道路、鉄道、バス路線と都心内の路面電車
- ・利用の多い自転車

### 交通戦略の目標（短期・中期の重点交通施策体系）

- ①都心と地域拠点との連携軸の強化
- ②都心内の回遊性の向上

### 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

コンパクトシティの実現

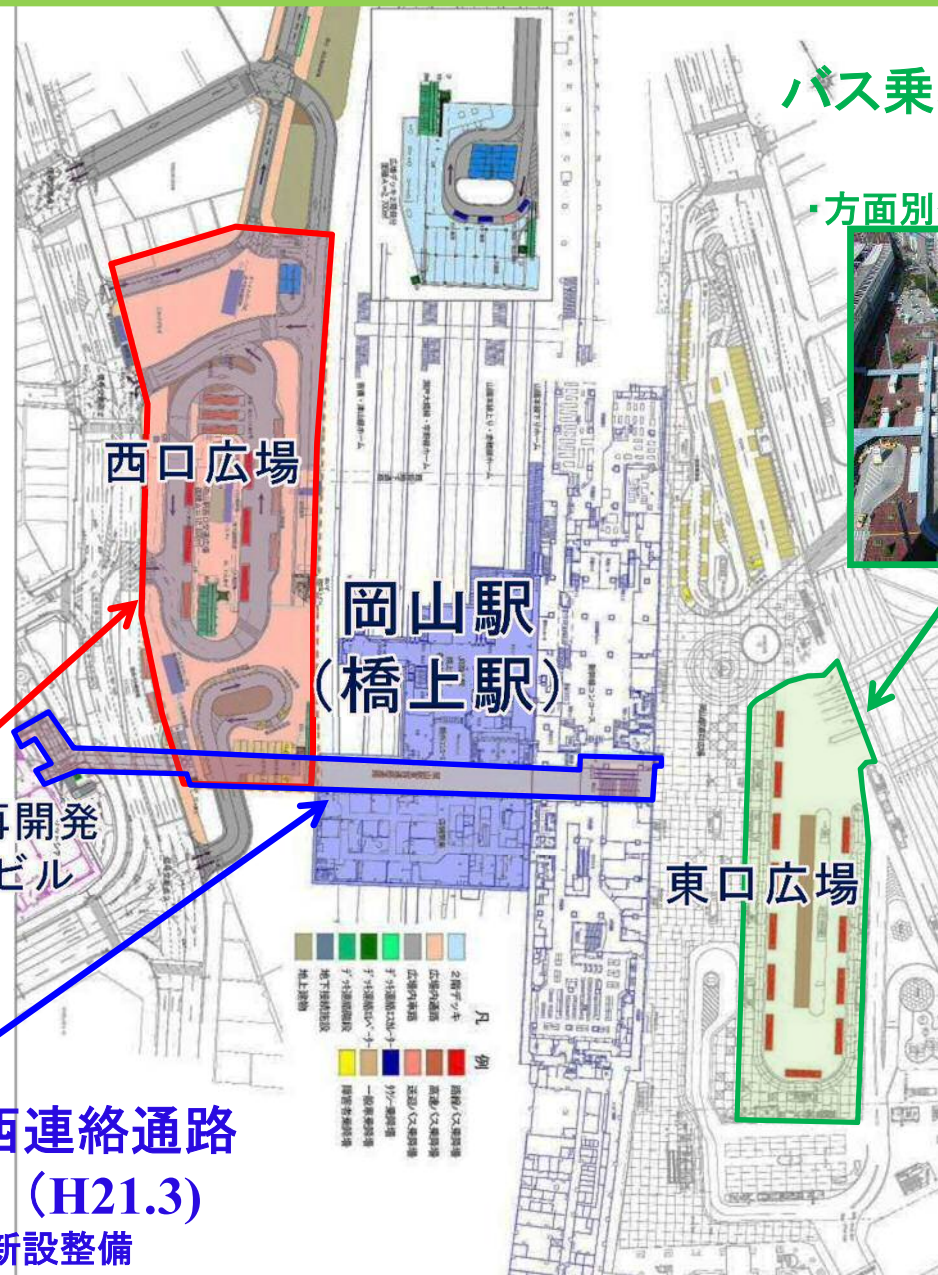
# 4 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策 (1) 岡山駅における交通結節機能の強化

- 岡山駅は、山陽新幹線、在来線6路線や、東西駅前広場のバスターミナルなどが集中する交通結節点
- 公共交通の利便性の向上を図るため、交通結節機能を強化

**西口広場整備(H22.5)**  
・線路側へ拡張: 4,000㎡⇒13,500㎡



**東西連絡通路  
(H21.3)**  
・新設整備



**バス乗場の再編  
(H25.4)**  
・方面別化の実施



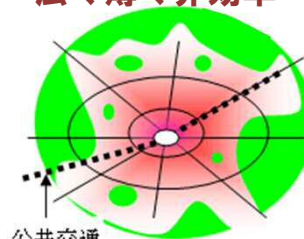
# 4 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策 (2) 吉備線LRT化の検討

- 岡山市都市交通戦略 (H21.10) では、一宮・高松方面連携軸においては新駅設置や高頻度運行などに対応した吉備線のLRT化の検討を位置付け
- 平成26年度、総社市・JRとともに計画素案作成に着手



低密度に分散した市街地  
(これまでの都市)

広く薄く非効率・不便



市街地の拡大

コンパクトな市街地  
(これからの都市)

コンパクトで効率的・便利

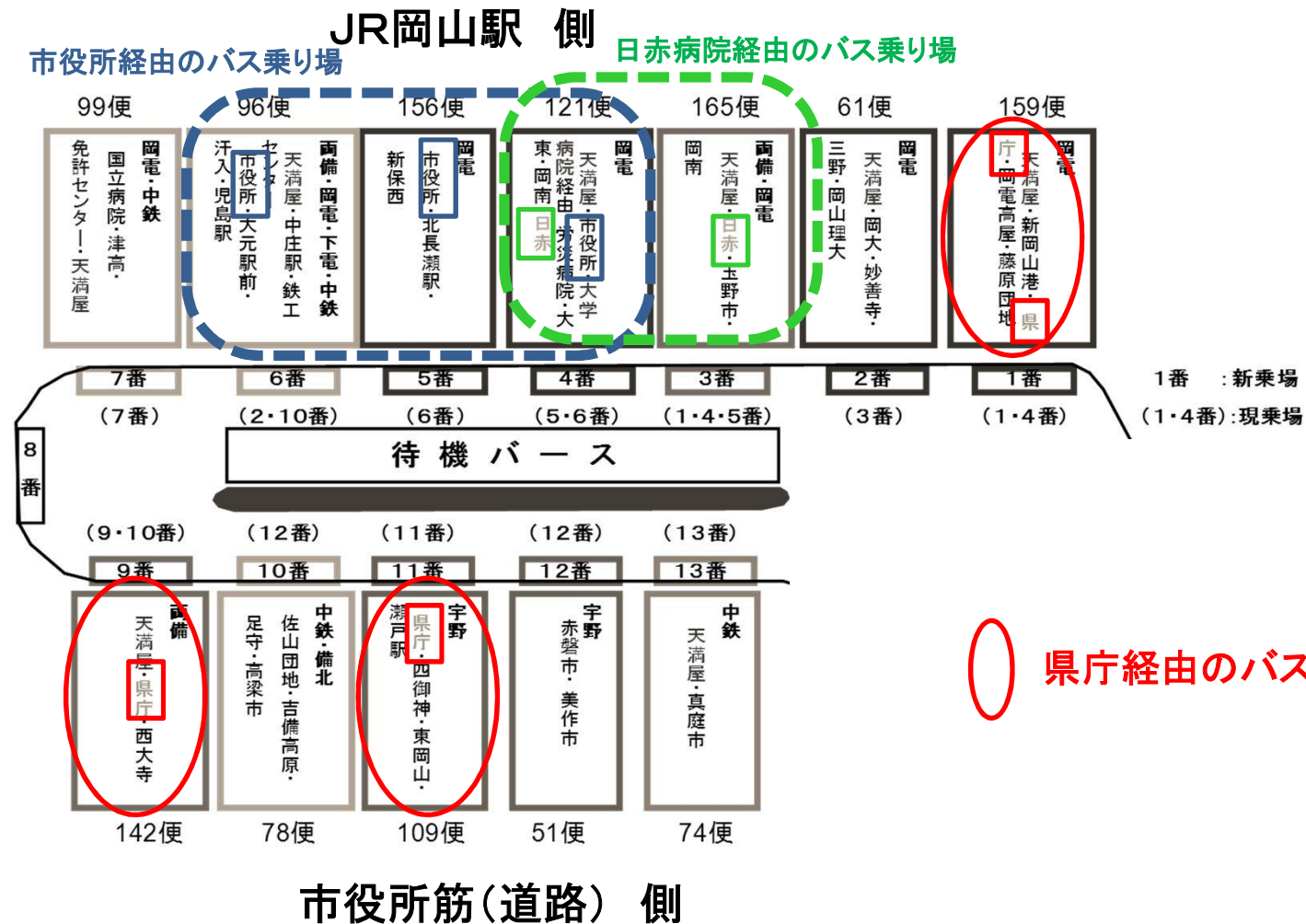


コンパクトシティのイメージ図



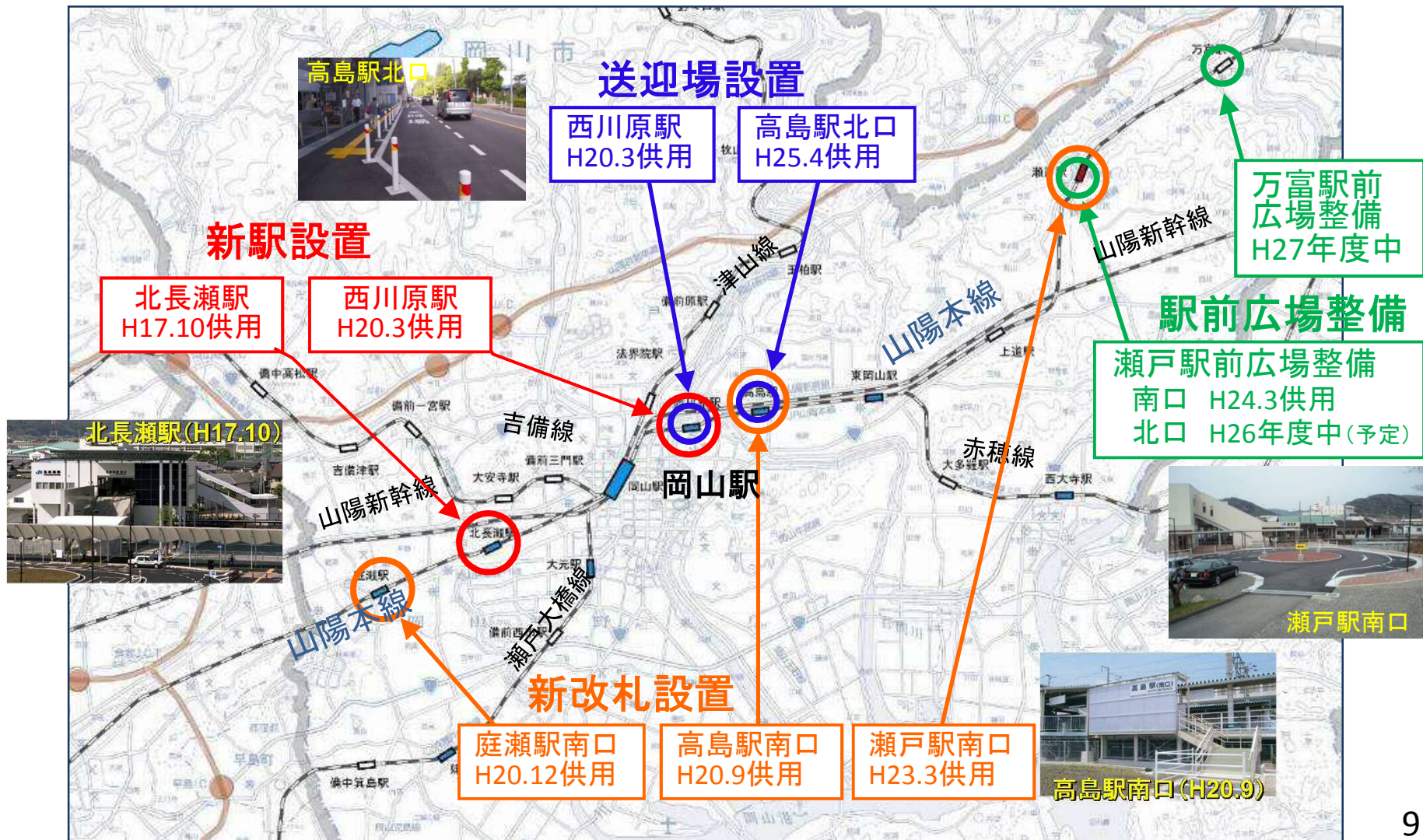
# 4 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策 (3) 岡山駅東口広場バス乗り場の方面別化

- 平成25年4月に岡山駅東口広場におけるバス乗り場の再編を実現
- 市役所や日赤病院経由は隣接したが、県庁経由の乗り場は3か所に分散したまま
- **県庁経由のバス路線も乗り場の集約化を図る必要あり**



# 4 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策 (4) 鉄道新駅・新改札・駅前広場等の設置

- 山陽本線に新駅を設置するとともに、自動改札機導入に併せて南口改札を設置
- 駅前広場や送迎場を整備し、交通結節機能を強化



# 4 都心と地域拠点との連携軸の強化に向けた交通施策 (5) パーク&バスライド (P & B R)

- H12年3月、スーパーの駐車場等を利用したパーク&バスライドを実施
- H24年度、西大寺中野で国道2号高架下を利用したパーク&バスライドを整備
- 岡山市内 8カ所235台分 (稼働率62%)、 赤磐市内 1カ所146台分



西大寺中野P & B R 駐車場  
(国道2号高架下)



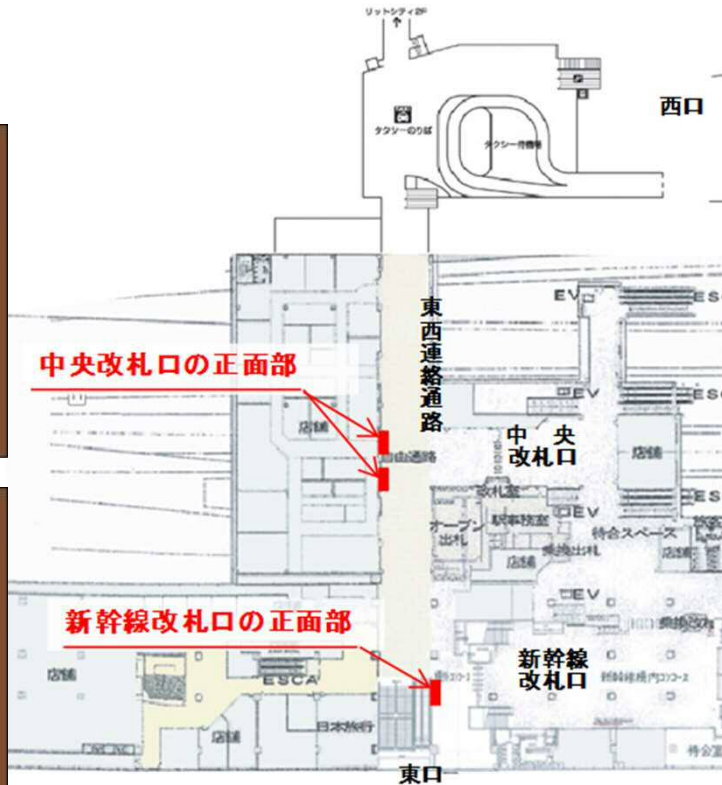
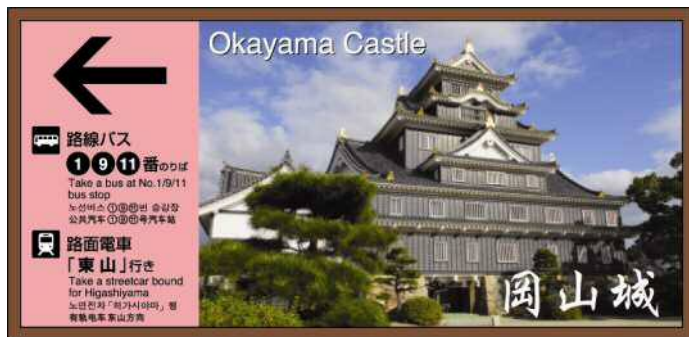
リョービプラッツ西大寺店駐車場

# 5 都心内の回遊性の向上に向けた交通施策 (1) わかりやすい案内情報の構築

## ●バス乗り場・電停の案内板

- H26年度中心市街地活性化政策パッケージの一つ
- 岡山駅等で、来街者や市民に、岡山を代表する観光地である岡山城と岡山後楽園を經由する路線バス・路面電車の乗り場を分かりやすく案内

中央改札口の正面部

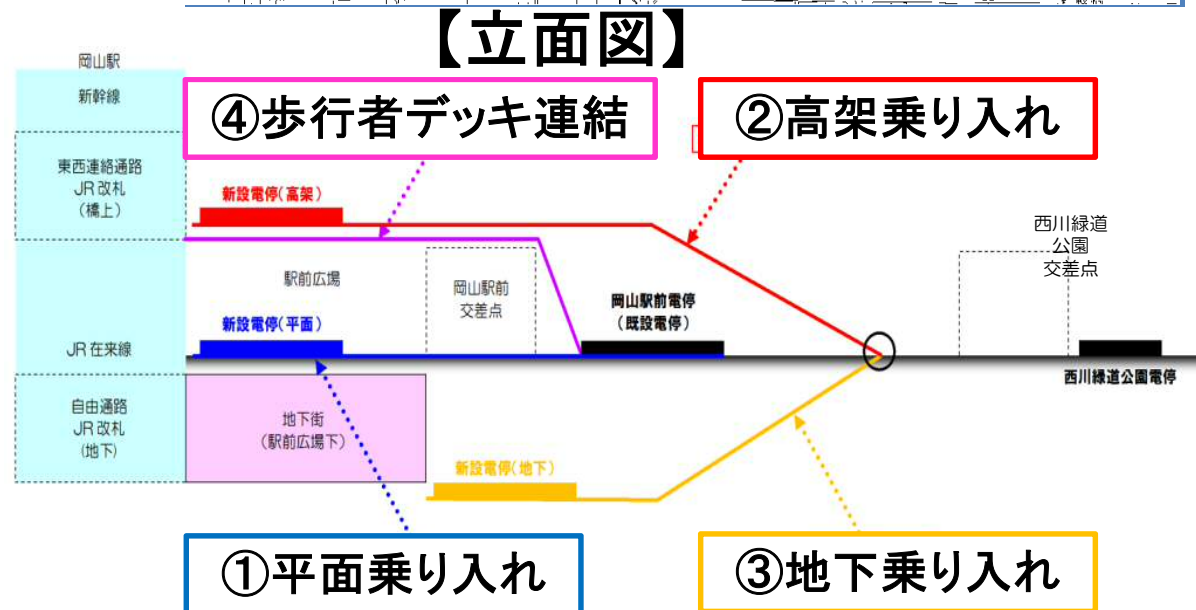
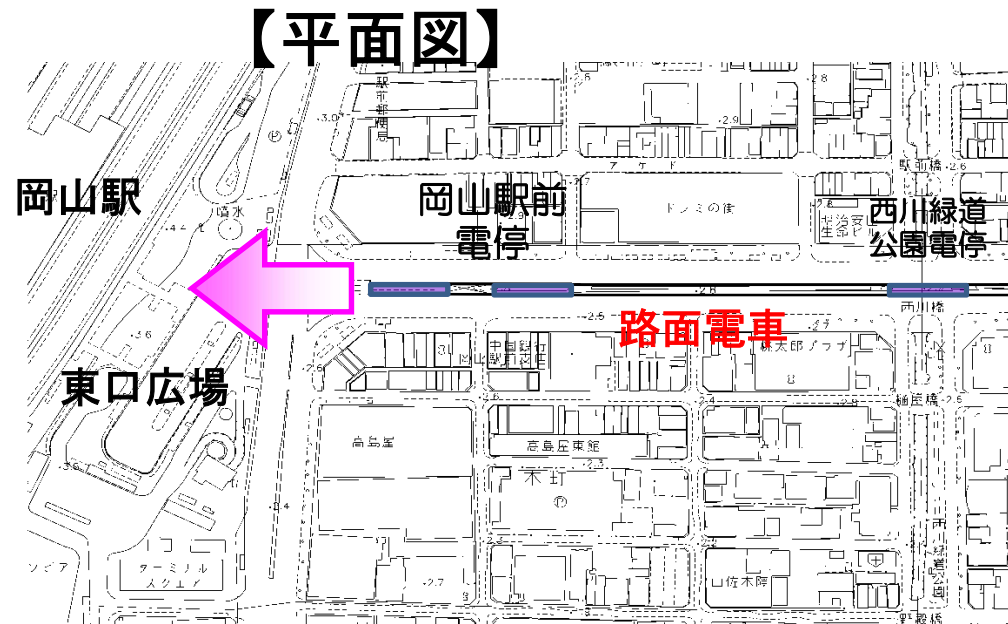


新幹線改札口の正面部の正面部



# 5 都心内の回遊性の向上に向けた交通施策 (2) 駅前広場への路面電車乗り入れ調査・検討

- H26年度中心市街地活性化政策パッケージの一つ
- 公共交通の利便性強化と回遊性の向上のため、岡山駅東口広場への路面電車乗入れ案を比較検討
- 平面、高架、地下乗り入れ、歩行者デッキ連結の4パターンで検討し、案を絞り込む



# 5 都心内の回遊性の向上に向けた交通施策 (3) モビリティ・マネジメント (1)

## ●おかやま交通探検隊の実施

- 小学生親子や大学生等を対象にして、H22年度から実施
- ゲーム感覚でバスや路面電車などの公共交通を乗車体験
- 公共交通の役割を考えてもらい、改善提案などを行う



# 5 都心内の回遊性の向上に向けた交通施策 (3) モビリティ・マネジメント (2)

## ●小学生バス教室の実施

- 次世代を担う小学生を対象に、H25年度から市内小学校でバス教室を実施
- 路線バス利用の基本的な知識として、「利用方法」、「交通安全」、「マナー」をテーマとする学習を通して、路線バスへの関心を高め、利用促進を図る

このバスクイズ  
わかるかな？



運転席から  
前を通る人が  
見えるかな？



インターホンで  
運転手さんと  
話せるよ！



降りるときは  
左右を見て  
安全を確認  
してね。



# 6

## 自転車先進都市おかやまの推進

### (1) コミュニティサイクル「ももちゃり」

- 「ももちゃり」は都心部に複数のサイクルポートを設置し、いずれのサイクルポートでも貸出、返却ができる自転車の共同利用システムであり、「公共交通と自転車が主体の交通システムの実現」を目指し、H25年7月27にスタート
- 回転率(H25/9/1～H26/12/31) 2.82回／台日(平日3.26 休日1.78)
- H26年12月までに8ポート、90台の拡張を実施



	ポート数	ラック数	自転車台数
H25導入	17	200	140
H26拡張	8	123	90
合計	25	323	230



- 自転車は原則、車道左側を走行 ⇒ **自転車レーン(自転車専用通行帯)の新設**
- 「ゆっくり自転車」と「逆行自転車」は、自歩道の車道側を例外的に走行可
- 荷捌き駐車位置を固定化し、車道の中に貨物車等が駐車の際の迂回路を設置



逆走防止の看板



荷捌き車両  
駐車中の迂回路

