

岡山市の路面電車を活かしたまちづくり

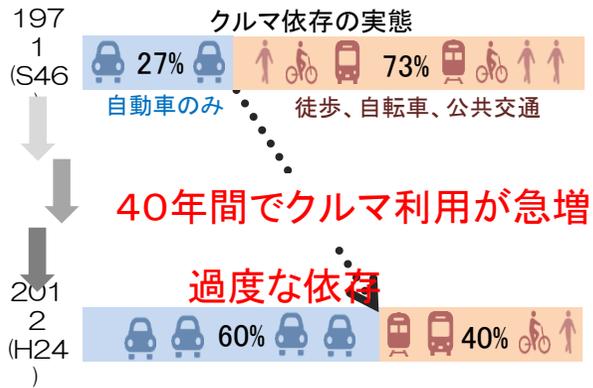


2018年1月12日

岡山市

1. 岡山市の目指すまちづくり

➤ 今までのクルマ利用の増加によって、「クルマ依存のまち」となっている



クルマ利用の増加とともに、**住まいや店舗などの郊外化が進み、様々な問題が発生**

- 市街地での渋滞箇所の顕在化
- 人身事故 年間6500件
- 温室効果ガスの増加
- 低密度の市街地が拡大
- 都心部の活力低下
- 公共交通のサービス低下

経験したことのない人口減少、超高齢化が進むと問題がさらに悪化・・・

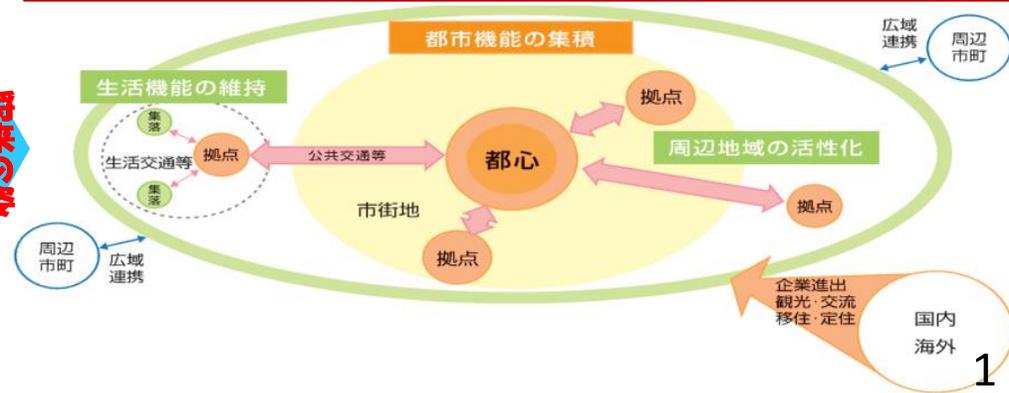
➤ 将来に渡って、市民生活を維持するためには・・・

➤ 岡山市が目指すまちの姿

クルマ利用の見直しや、人口の密度を維持する

- バス等公共交通のサービス維持を図る
- 高齢者ドライバーの公共交通への転換を図る
- クルマから公共交通への転換を図る
- 日常生活に必要な機能を住居周辺に備える
- 利便性の高い交通ネットワークを実現する

「クルマ依存」から「人と公共交通中心のまちづくり」



1. 岡山市の目指すまちづくり

公共交通ネットワーク構築の実現

岡山市都市交通戦略（H21策定）における位置づけ

公共交通ネットワーク構築 に向けて

将来の交通のすがた

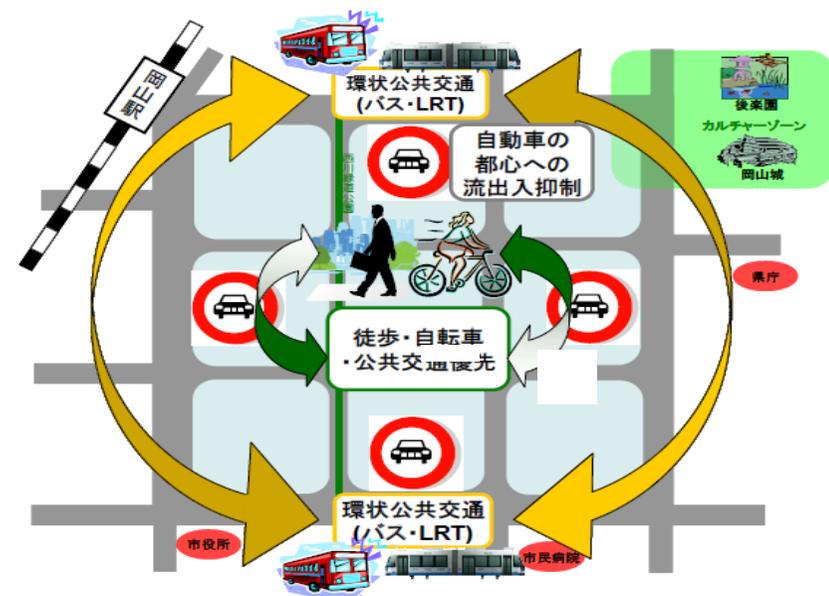
- 充実した交通ネットワークと誰もが利用しやすい公共交通
都心と地域拠点を公共交通で連携し、クルマの総量を抑制することで、過度なクルマ依存から人や公共交通中心の交通体系に転換を図る。
- 人でのぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生
都心内の交通空間を、歩行者、自転車、公共交通優先の空間に再生し、人でのぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指す。

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
— 都心と地域拠点の連携軸強化 —



要 岡山駅は交通ネットワークの
!

人でのぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生
— 都心内の回遊性向上 —



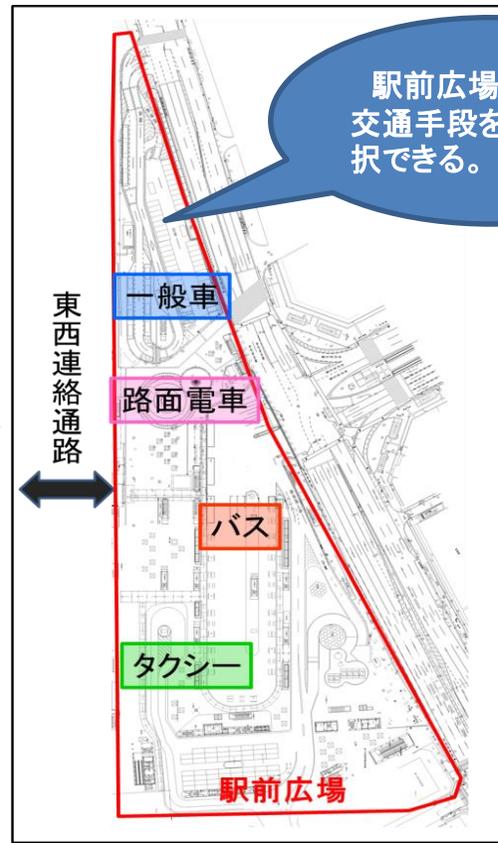
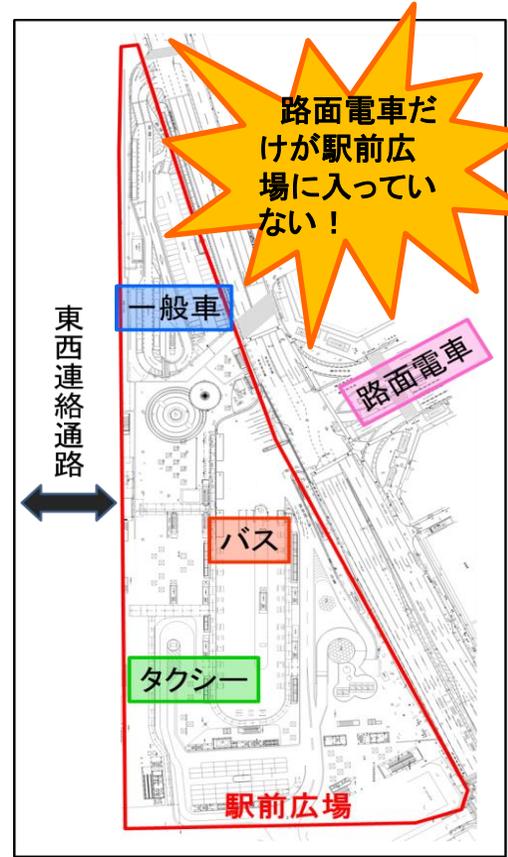
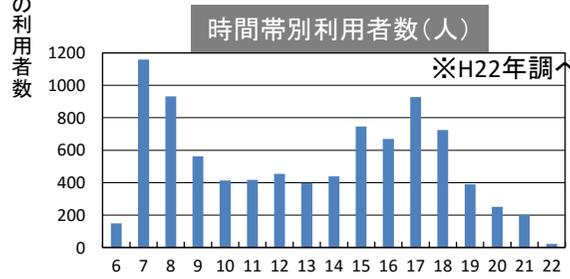
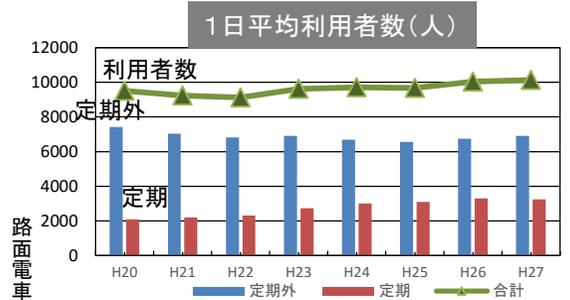
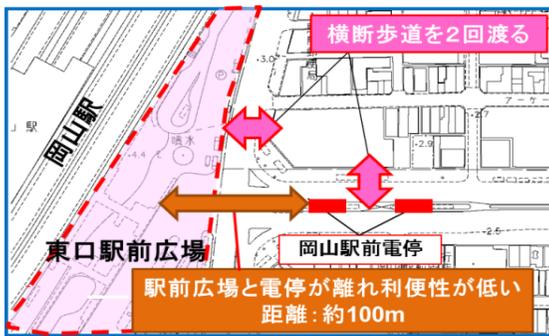
3. 岡山駅周辺におけるこれからの取組

交通ネットワークの要である岡山駅の交通結節機能を強化！

駅前電停の利便性が低い

- 岡山駅前広場には、バス、タクシー、一般車は乗り入れている。
- 一方、電停は交差点を2回渡った位置にあり、市民や来街者にとってわかりにくく、バリアフリー化されていない経路もある。

⇒ **乗り換え利便性が低い状況にある。**

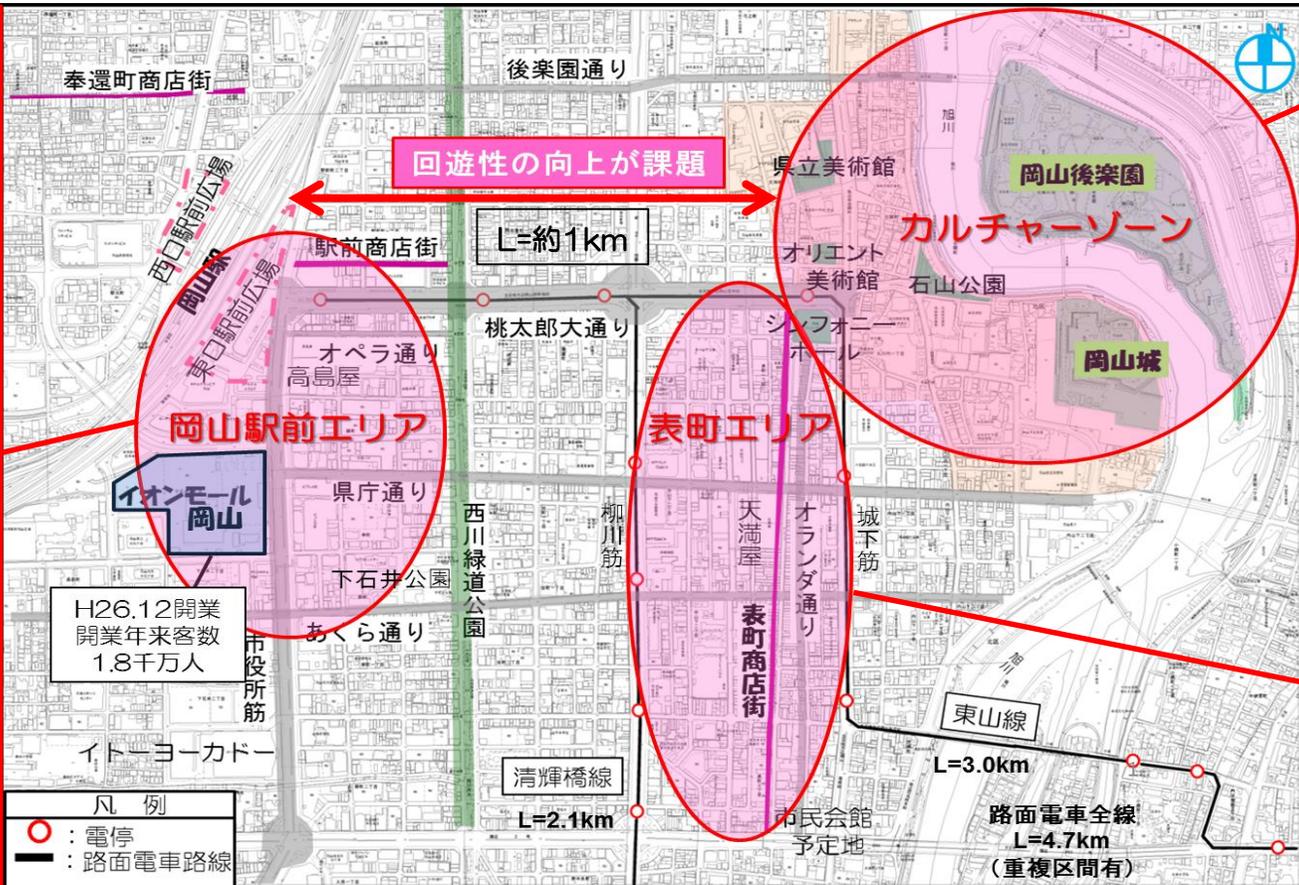


3. 岡山駅周辺におけるこれからの取組

➤ 交通ネットワークの要である岡山駅の交通結節機能を強化！

駅周辺の土地利用の変化

- 中心市街地には、昭和47年の新幹線開業時から発展してきた「岡山駅前エリア」と古くからの商店街からなる「表町エリア」の二つの核が存在 ⇒ **どちらも縦長で約1kmの距離**
- 「表町エリア」の東側には岡山城・後樂園などからなる「カルチャーゾーン」が存在
- 平成26年12月に「岡山駅前エリア」に集客力のあるイオンモール岡山が開業 ⇒ **1.8千万人**
- 古くからの表町商店街のある「表町エリア」の衰退が懸念 ⇒ **回遊性向上が喫緊の課題**



岡山市の中心市街地

3. 岡山駅周辺におけるこれからの取組

▶ 交通ネットワークの要である岡山駅の交通結節機能を強化！

駅前電停の利便性が低い
駅周辺の土地利用の変化

乗り入れることで

公共交通の利便性向上
都心内の回遊性向上



▶ 路面電車を岡山駅前広場に乗り入れるとどうなる？

電停のわかりやすさ向上

乗り換え時間の短縮

安全性の向上

政令市岡山の顔づくり

都心内の回遊性向上、活性化



桃太郎 のまち岡山



ご静聴ありがとうございました。