

3. 計画の基本方針

3.1 計画のコンセプト

本市では、上位計画の「岡山市第六次総合計画」で示した「コンパクトでネットワーク化された都市構造」の実現に向けて、「都市の活力を高め、市民の暮らしを支える拠点の形成」と「安全・安心で利便性の高いネットワークの形成」に取り組むこととしています。

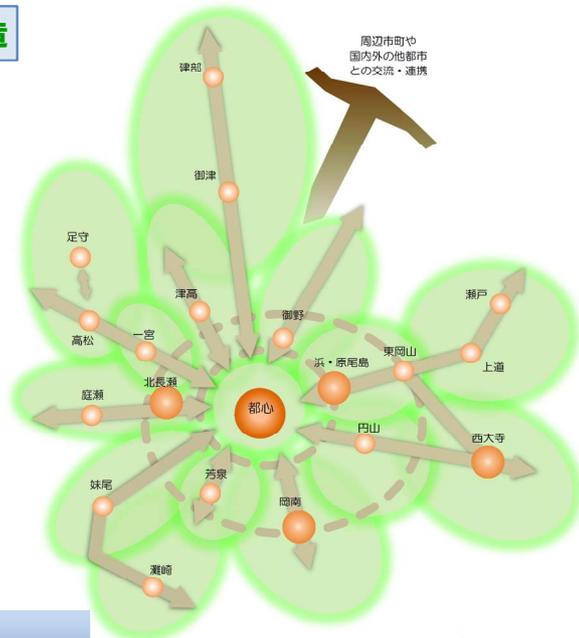
このことを念頭に、本計画のコンセプトについては、「あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする」とし、その理念としては、「高齢者・身体障がい者だけでなく、大きな荷物を持った人、妊婦、乳幼児連れ、外国人等、いわゆる交通弱者を広義に捉えた上で、交通弱者も含めて様々な市民・来街者が、自動車・公共交通・自転車・徒歩等を、都心・周辺部などの地域特性に応じて自由に選択して便利・快適に利用できる、環境にやさしい人中心の交通体系を築き、各地域の活性化に寄与するとともに、快適な市民生活を支える」とします。

第六次総合計画（上位計画）で示された将来の都市の形

コンパクトでネットワーク化された都市構造

方向性 1 都市の活力を高め、市民の暮らしを支える拠点の形成

方向性 2 安全・安心で利便性の高いネットワークの形成



計画のコンセプト

あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする

高齢者・身体障がい者だけでなく、大きな荷物を持った人、妊婦、乳幼児連れ、外国人等、いわゆる交通弱者を広義に捉えた上で、交通弱者も含めて様々な市民・来街者が、自動車・公共交通・自転車・徒歩等を、都心・周辺部などの地域特性に応じて自由に選択して便利・快適に利用できる、環境にやさしい人中心の交通体系を築き、各地域の活性化に寄与するとともに、快適な市民生活を支える。

3.2 計画の目標

前述のコンセプトに基づき、以下の4つの目標を掲げ、第2章で整理した17の課題の解消を目指します。

計画の目標

安全で快適な交通ネットワークをつくる

Safety & Comfortable

効率的で使いやすい公共交通へ改善するとともに、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークを構築し、あらゆる人の移動の質の向上を目指します。

日常の移動を便利にし、健幸な暮らしを支える

Wellness & Sustainable

徒歩や自転車を中心とする環境にやさしいライフスタイルを醸成するとともに、自動車・生活交通などで身近な拠点へのアクセス性を向上させることで、都市の持続可能性を高め、生きがいを感じられる健幸な暮らしの実現を目指します。

歩いて楽しい都心空間に変える

Enjoy & Activity

歩いて楽しい空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通ネットワークの形成により、誰もが楽しめる都心空間の実現を目指します。

1

2

3

4

参加・協働により交通政策を進める

Together

市民が参加し、課題認識を共有し、解決方法を一緒に考えることで、協働による市民目線の交通政策を推進します。

現状の課題と計画の目標の関係

現状の課題

モータリゼーションの 進展を主因とする課題	01	自動車に過度に依存した暮らしからの脱却	
	02	路線バスの減便・廃止の抑制	
	03	交通不便地域の移動手段の確保	
	04	中心部ににぎわい創出	
	05	環境負荷の軽減	
	06	交通事故の抑制	
利用者の視点から見た課題	07	利用可能なサービスの統一化	
	08	バリアの解消	
	09	複雑なバス路線網の改善	
	10	渋滞箇所の解消	
	11	自転車利用環境の向上	
	12	自動車優先から歩いて楽しいまちづくり	
市民意識から見た課題	13	マイカー以外での移動を中心とする生活の実現	
	14	「バスの減便・廃止」に対する高い不安の払しょく	
	15	潜在的な自動車からの転換意向への対応	
	16	市民が求める公共交通サービス水準の実現	
	17	交通政策とまちづくりの連動	

計画の目標

安全で快適な 交通ネットワークをつくる

Safety & Comfortable

効率的で使いやすい公共交通へ改善するとともに、自動車交通とバランスのとれた公共交通を中心とする安全で快適な交通ネットワークを構築し、あらゆる人の移動の質の向上を目指します。

日常の移動を便利にし、 健幸な暮らしを支える

Wellness & Sustainable

徒歩や自転車を中心とする環境にやさしいライフスタイルを醸成するとともに、自動車・生活交通などで身近な拠点へのアクセス性を向上させることで、都市の持続可能性を高め、生きがいを感じられる健幸な暮らしの実現を目指します。

歩いて楽しい 都心空間に変える

Enjoy & Activity

歩いて楽しい空間を創出するとともに、回遊性向上に資する公共交通ネットワークの形成により、誰もが楽しめる都心空間の実現を目指します。

1

4

参加・協働により 交通政策を進める

Together

市民が参加し、課題認識を共有し、解決方法を一緒に考えることで、協働による市民目線の交通政策を推進します。

3

(参考) 40年以上同じコンセプトでまちづくりに取り組んだ海外の都市

ポートランド (アメリカ)

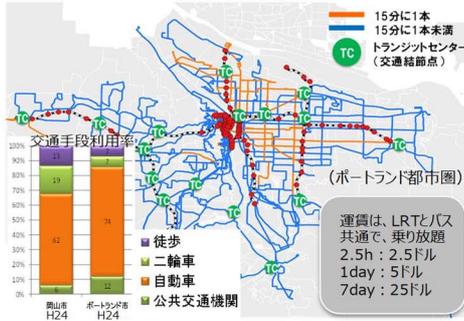
人口
61万人

全米一
住みたい
都市

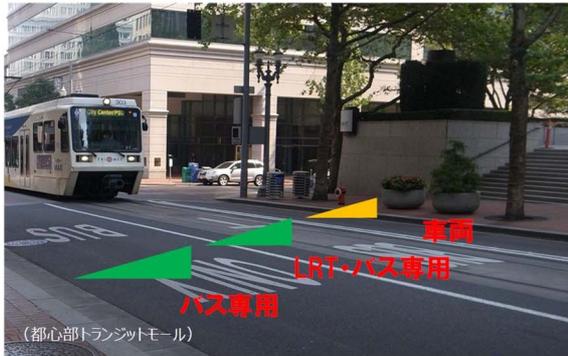
1970年ごろから、環境汚染、都心部の活力低下、自動車依存、市街地の郊外化などをきっかけに、計画的まちづくりがスタート

LRT・路線バス(幹線)の運行本数は
15分に1本で、運行時間は早朝から深夜まで

整備区域の明確化と公共交通沿線まちづくり



公共交通専用レーンと沿線の都市機能集積(都心部)



LRTとバスの結節(トランジットセンター整備)

網目状の自転車走行空間



環状道路による都心部の通過交通抑制



待ち時間情報提供



路線は通し番号



バリアフリー(車両・乗り場)



コペンハーゲン (デンマーク)

人口
56万人

世界一
住みやすい
都市
(MONOCLE)

1947年に策定されたフィンガープランに基づき、
交通軸上でのまちづくりと、歩行者・自転車優先の
ネットワーク整備を推進

交通軸上での開発を推進(フィンガープラン)



自動車・自転車流入制限(都心部)

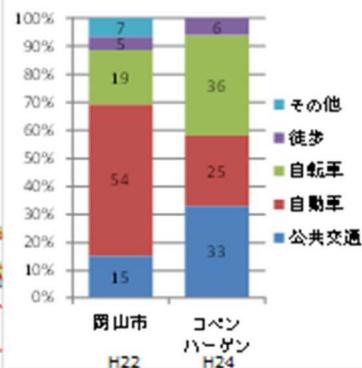
※区中心ピンク色



網目状の自転車走行空間
(構造物分離された道路断面が多い)



<交通手段利用率(通勤通学)>



ポートランドと同等の鉄道・バスのサービス水準



