

第3章

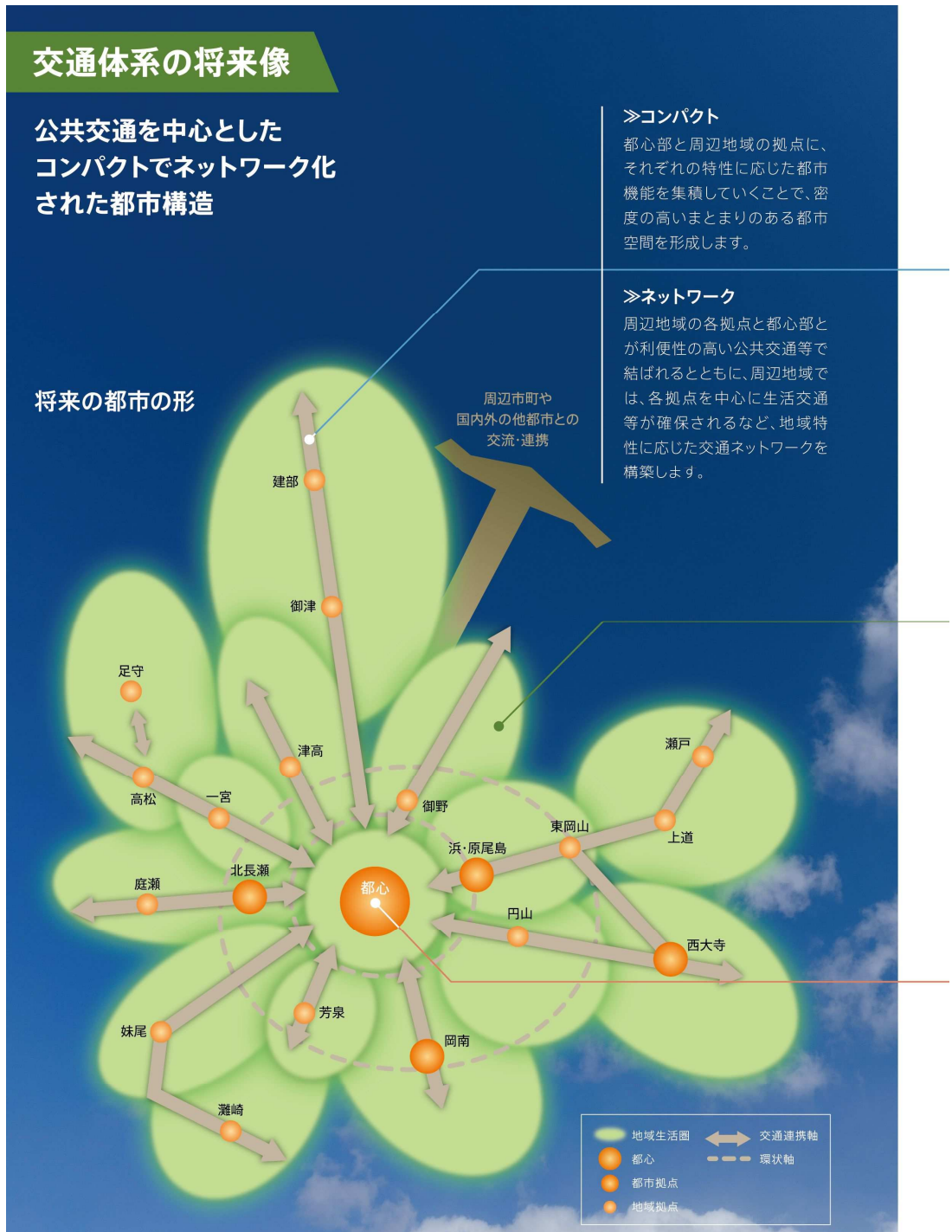
計画の目標と基本方針

- 1 総合交通計画（上位計画）における目指す交通体系の将来像
- 2 地域公共交通網形成計画の達成すべき目標
- 3 基本方向
- 4 施策の方向性と役割分担

第3章 計画の目標と基本方針

1 総合交通計画（上位計画）における目指す交通体系の将来像

第六次総合計画で示された「コンパクトでネットワーク化された都市づくり」を推進するため、総合交通計画では、「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」をコンセプトとし、交通ネットワークを「都心ー拠点間」「拠点（地域生活圏）」「都心」の3つの階層に分け、それぞれについて将来像を設定しており、全ての階層において、公共交通ネットワークが重要な役割を担っています。



計画のコンセプト

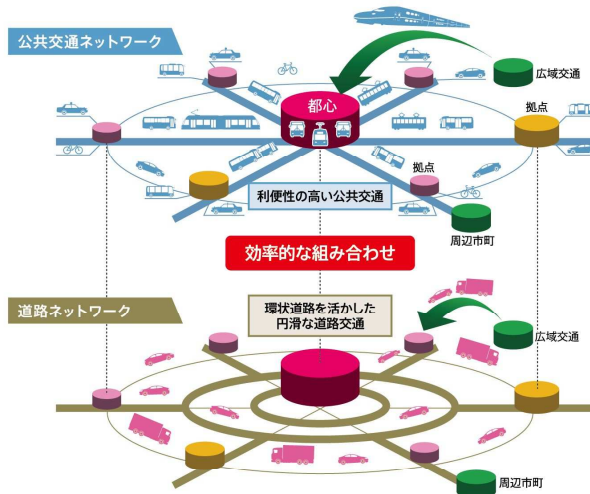
あらゆる人の交通環境を向上させ、人とまちを元気にする

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。

交通体系の将来像

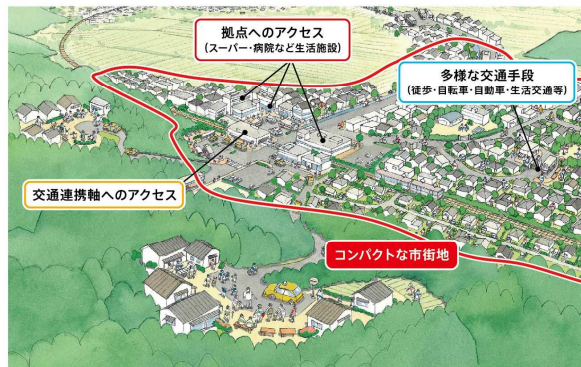
1 都心一拠点間

都心・拠点間では、鉄軌道とバスを中心とする利便性の高い公共交通と、環状道路を活かした円滑な自動車交通を効率的に組み合わせることで、現在の自動車交通に依存した交通体系から、都心へのアクセス性に優れた、人と環境にやさしい、公共交通中心の交通体系への転換を目指すとともに、公共交通を軸としたコンパクトな市街地への誘導を図ります。



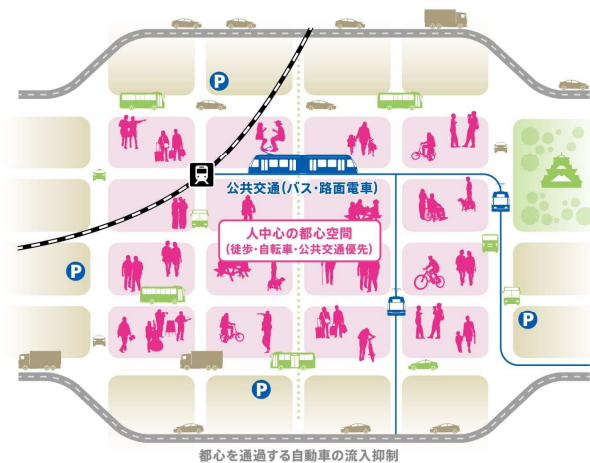
2 拠点(地域生活圏)

地域生活圏では、買い物や通院等の日常生活に必要な公共交通の維持・確保を図りながら、地域特性に応じて、徒歩・自転車・自動車・生活交通等を組み合わせて、拠点にアクセスしやすい交通ネットワークの形成を目指します。



3 都心

都心内では、トラフィックゾーンシステムの考え方を取り入れ、都心内の自動車交通の減少により、都心内の交通空間を、歩行者・自転車・公共交通中心の空間に再生し、人でにぎわう、歩いて楽しい都心空間の創生を目指します。



2 地域公共交通網形成計画の達成すべき目標

このまま公共交通の負のスパイラルが続くと、人口減少・高齢化の進行により、市民の移動手段を確保することがますます困難となり、これは交通弱者の移動手段の喪失、にぎわいや都市の魅力の低下、健康的な暮らしの喪失（医療費の増大）、地域の交流・社会参画機会の減少につながり、市民生活の質や都市の持続可能性の低下を招きます。

将来にわたって持続的な発展・成長、暮らしやすい市民生活の確保を図るためには、居住などの都市機能を集約するとともに、これらが公共交通を中心に結ばれたコンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進める必要があります。

このことから、本計画では、「コンパクトでネットワーク化された都市を支える利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」ことを達成すべき目標とします。

達成すべき目標

コンパクトでネットワーク化された都市を支える
**利便性の高い公共交通サービスを
安定的に提供する**

3 基本方向

目標達成に向けては、公共交通の利用を促進するとともに、都市全体で公共交通サービスを継続的に提供することが可能となる経営状態を維持する必要があります。

このことから、目標達成に向けては、「①誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」「②公共交通の経営の健全化・安定化」の2つを基本方向とします。

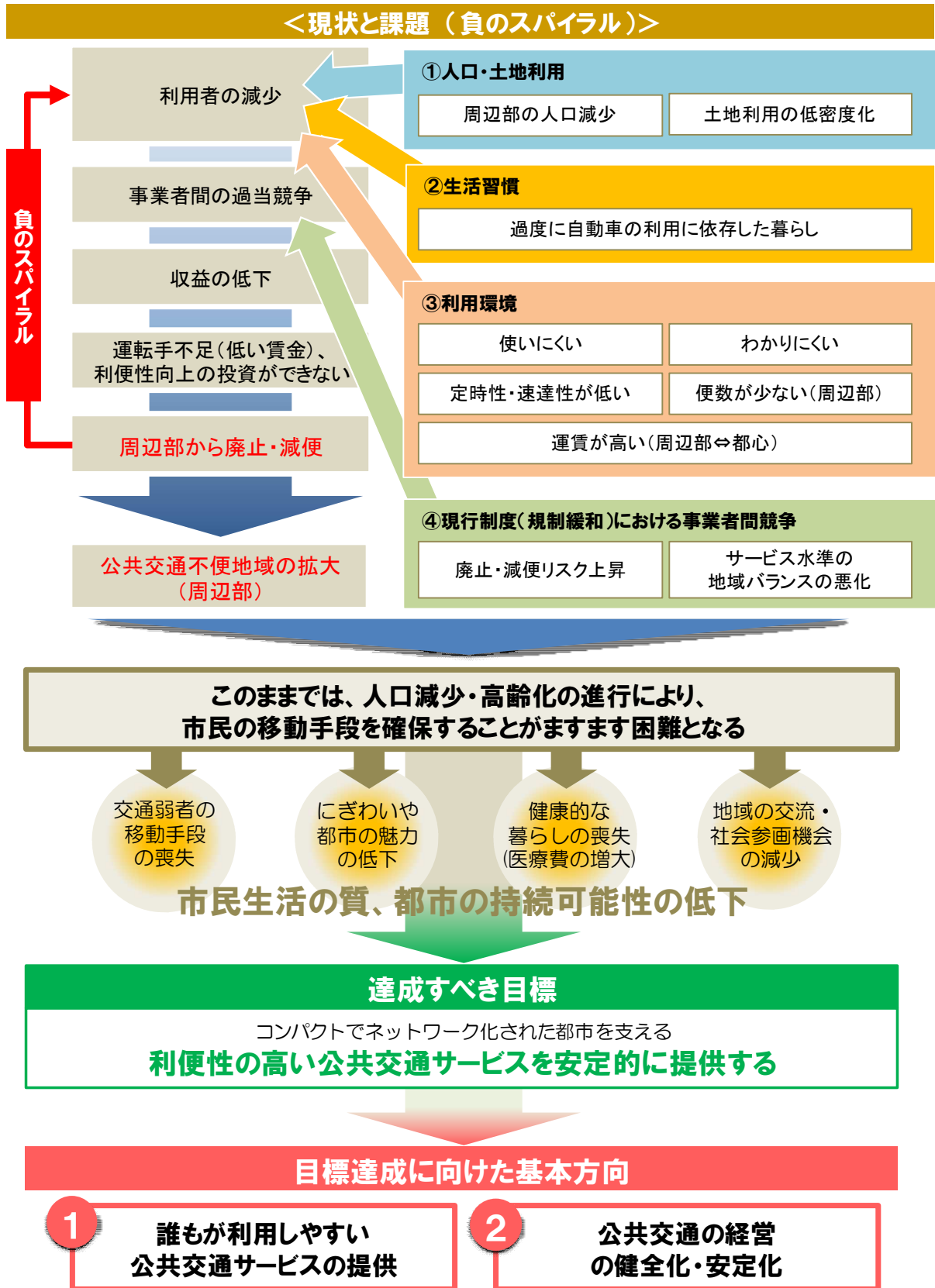
目標達成に向けた基本方向

1

誰もが利用しやすい
公共交通サービスの提供

2

公共交通の経営
の健全化・安定化



4 施策の方向性と役割分担

(1) 施策の方向性

基本方向である「誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」と「公共交通の経営の健全化と安定化」に取り組むためには、以下の3つの方向性が不可欠となります。

① 都市全体を見渡した効率的・合理的な公共交通網の形成

本市の公共交通サービスは、複数の民間交通事業者により提供されていますが、少子・高齢化や運転手不足の深刻化といった状況においては、鉄道や路線バス、路面電車といった交通モード間や事業者間でパイを奪い合うのではなく、鉄道と路線バスの接続や、重複するバス路線の合理化（再編やダイヤ調整等）、安定的な経営を可能とする適正な運賃設定など、都市全体の公共交通サービスを維持するための効率的・合理的なネットワークの構築により、外出機会を創出し、全体の公共交通利用の増加を図ります。

② 利用環境の改善による利用促進

公共交通の利用促進を図る上で、利用者目線に立った利用環境の向上が不可欠であり、特に9社の交通事業者により運行される路線バスについては、路線が複雑に重なっており、またICカード利用や遅れ状況等の運行情報の提供等のサービスが各社で異なるなど、統一的でわかりやすい利用環境の整備が求められます。

また、高齢化が進展する中で、公共交通のバリアフリー化が重要となりますが、ノンステップバス導入率は政令市で最も低い状況にあり、バス停のバリアフリー化とあわせて取り組む必要があります。

さらに、路線バスの定時性・速達性の確保は、公共交通の利用促進を図る上で重要な要素であり、ボトルネック交差点の改良やバスレーンの強化等によるスムーズな運行を確保する必要があります。

③ 交通が不便な地域における安定的な公共交通の確保

買い物や通院等の日常生活を支える移動手段を安定的に確保するためには、地域住民が主体となって、きめ細かいニーズを把握し、柔軟な運行サービスを提供する必要があります。

鉄道や路線バスが存在しない、または便数が少ないなどの交通不便地域においては、地域住民が中心となって、交通事業者と岡山市との連携・協働の中で、住民目線に立った生活交通の確保等により、免許を返納した高齢者等の交通弱者の生活の質の維持を図ります。

(2) 役割分担

これらの方向性で施策を推進する上で、事業者、市民・利用者、岡山市の3者が協働・連携する中で、下記のそれぞれの役割を果たすことが求められます。

① 事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、都市全体の公共交通システムの最適化を目指し、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する

- ・利用者目線に立った質の高いサービスの提供
- ・事業の効率化・合理化
- ・運賃設定の適正化
- ・技術開発や利便性向上への投資 等

② 市民・利用者

施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、主体性を持って公共交通を支える

- ・積極的に公共交通を利用する
- ・移動手段の確保（生活交通等）について主体的に取り組む 等

③ 岡山市

利用しやすい持続可能な公共交通の実現に向け、主導的に取り組みを推進するとともに、具体的な支援を実施する

- ・利用環境の向上及び利用者の負担軽減、運行の改善等に対する支援・連携の推進
- ・フィーダー交通（生活交通等）の確保
- ・まちづくりとの連携 等

