

岡崎市地域公共交通網形成計画

～人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり～

平成 28 年 5 月

岡 崎 市

目 次

1、はじめに	1
1) 計画策定の趣旨	1
2) 計画の位置付け	2
2、現状の整理	11
1) 位置・地勢	11
2) 土地利用	12
3) 人口	13
4) 都市機能の特性	16
5) 移動需要特性	17
6) 公共交通等の現状	21
7) 市民ニーズ等の把握	28
3、取組みの実施状況と評価	29
1) 連携計画での施策と実施状況等	29
2) 取組みに関する認知と評価	30
4、地域公共交通を取り巻く課題・役割と改善の方向性	31
5、計画の基本的な方針及び基本目標	33
1) 基本的な方針と基本目標	33
2) 基本的な方針及び基本目標の実現に向けた考え方	34
6、計画区域及び計画期間	35
1) 計画区域	35
2) 計画期間	35
7、基本目標を達成するための主要施策	36
1) 主要施策	36
2) 施策事業の内容	37
8、事業スケジュール	57
9、主要施策の実施により期待される効果と目標	59
10、計画の推進と評価	63
11、推進体制	64

1、はじめに

1) 計画策定の趣旨

本市では、高齢社会の進展や、中心市街地の衰退、マイカー社会の進行などの社会問題へ対応するため、自動車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換をめざして、平成20年度に「岡崎市総合交通政策（以下「総合交通政策」という。）」及び「岡崎市地域公共交通総合連携計画」を策定し、様々な取組みを実施してきました。

また、平成26年度には、それら計画の実施状況や交通政策基本法の制定などその後の国の動向、交通を取り巻く潮流の変化を踏まえ、総合交通政策の改定を行いました。

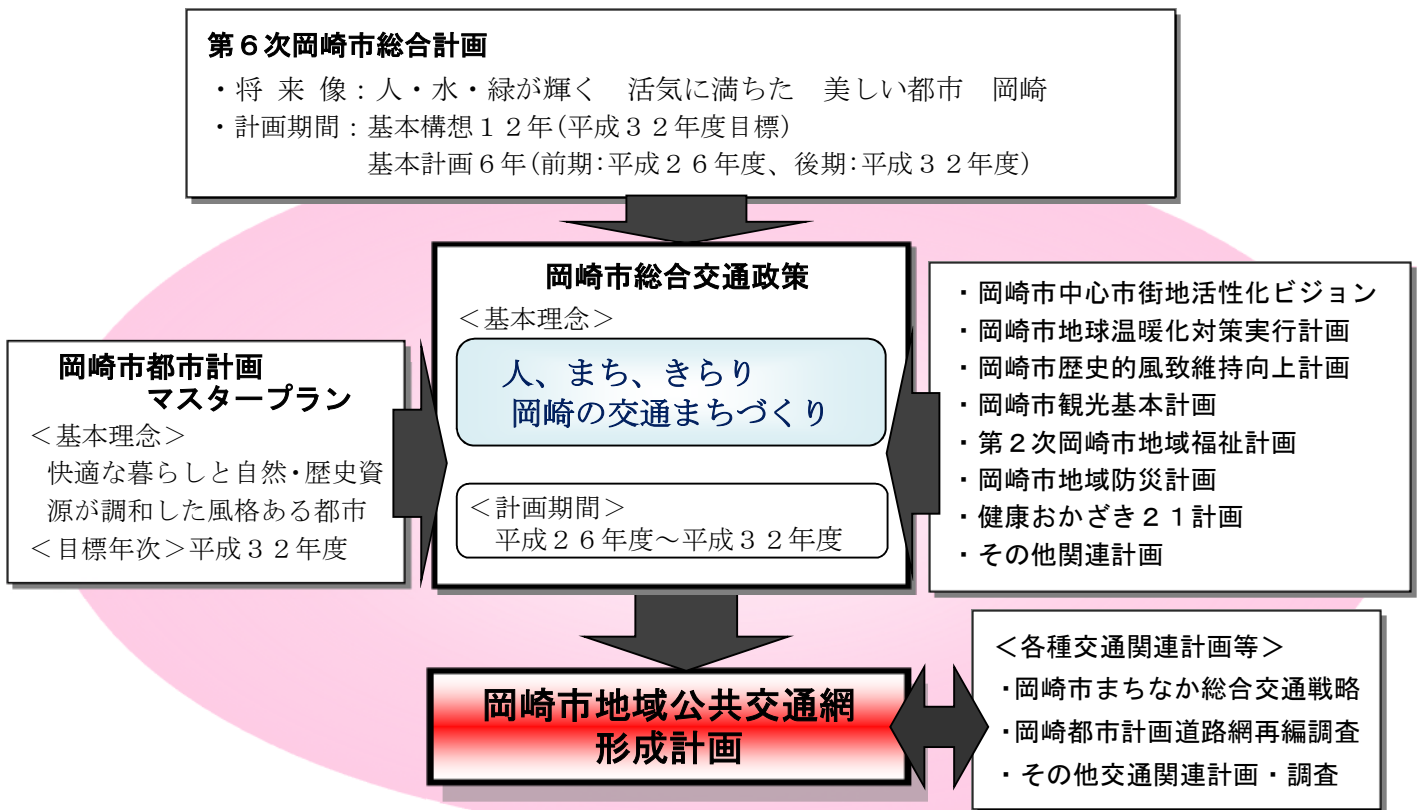
今回、地域公共交通の活性化及び改正に関する法律の改正に伴い、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築など持続可能な公共交通網の確保が求められ、より主体的な取組みを推進していく必要があることから、総合交通政策における公共交通施策のマスタープランとして岡崎市地域公共交通網形成計画を策定します。

本計画の実施にあっては、目標実現に向け、鉄道やバス路線が連携した公共交通ネットワークの確保・維持や利用促進の取組みなど行政・市民・企業・地域団体・交通事業者等がそれぞれの役割を分担・連携して取組みをすすめていきます。

2) 計画の位置付け

第6次岡崎市総合計画を上位計画とし、その主要課題に対して、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、交通の視点からその基本方針や有効な方策を定めた岡崎市総合交通政策を策定しています。

本計画は総合交通政策の公共交通分野の計画として、総合交通政策で示された施策を岡崎市まちなか総合交通戦略など各種交通関連計画との整合を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとして策定します。



(1) 岡崎市総合計画

第6次岡崎市総合計画は平成32年度を目標に岡崎市の将来都市像を定め、これを実現するための基本政策の方向性を定めた基本構想と、基本政策の実現に向けた施策を示した基本計画から構成されています。

将来都市像を実現するために位置付けられた基本構想と基本計画において公共交通に関する項目は次のとおりです。

○基本構想

【都市構造の基本方向】

○公共交通と連携した交通ネットワークの構築

鉄道と基幹バスにより都心・都市拠点と生活拠点を結ぶ基幹交通と、生活拠点への移動を確保する地域内交通とで構成する交通ネットワークを構築します。

・基幹交通（地域間ネットワーク）

市民が市内又は広域を安全で快適に移動できるモビリティ（移動のしやすさ）の確保

・地域内交通（地域内ネットワーク）

生活拠点を中心とした各地域内の交流を推進するモビリティの確保

岡崎市の将来都市構造



【まちづくり基本政策】

○快適で魅力あるまちづくり（都市基盤・生活基盤の整備）

人口減少社会の到来、環境制約や財政制約が強まるなかで、市街地が外延化し過度な自動車依存を前提としたこれまでの都市構造を、市民誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な成長が可能な都市構造へと転換します。

鉄道とバスが連携した公共交通網の整備、交通円滑化に向けた幹線道路の重点整備など、自動車を含めた多様な質の高い交通手段が連携した交通体系を構築します。

○基本計画

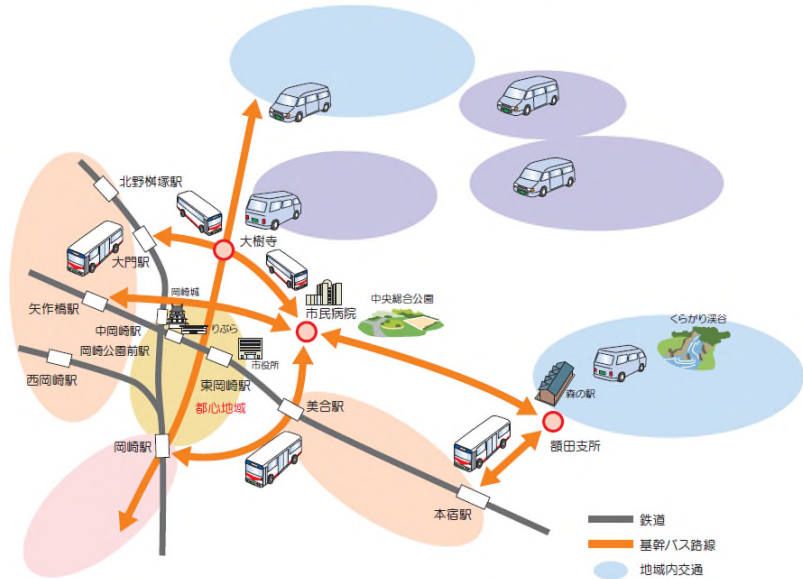
【快適で魅力あるまちづくり】

政策2：快適移動社会の実現

○公共交通ネットワークの充実

バス交通のあり方や公共交通機関の利用促進策、幹線道路の路線計画など、総合的な交通体系の構築に向けた総合交通政策のもと、人にやさしく安全安心な交通体系の整備を進め、魅力ある、使いやすい公共交通の実現をめざします。

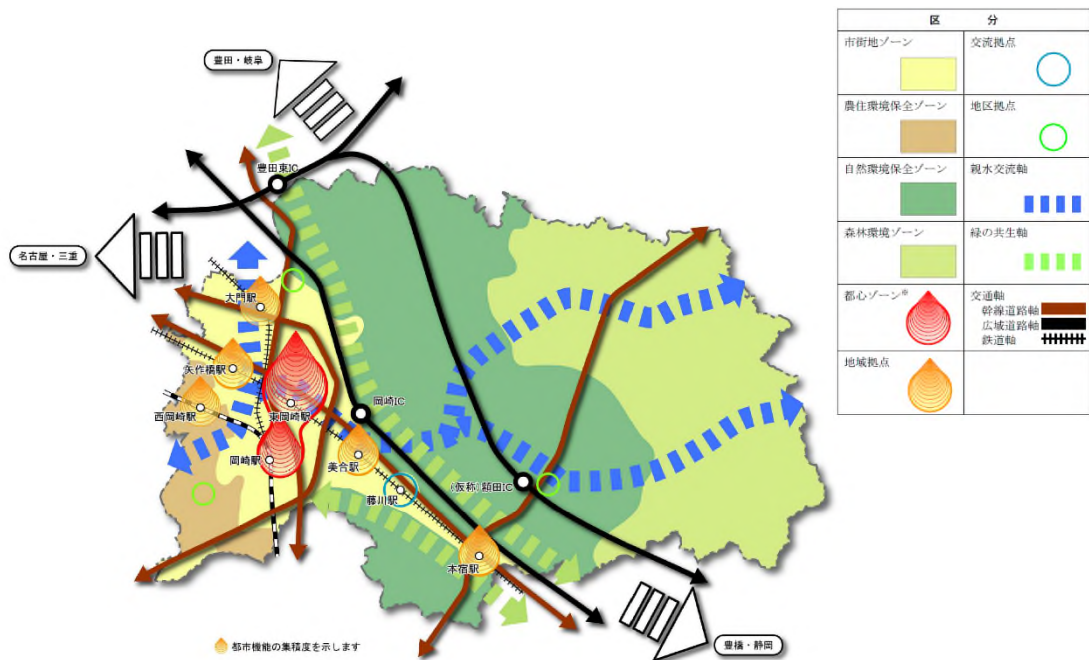
～公共交通ネットワーク～



(2) 岡崎市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、市の都市計画に関する基本的な方針を定め、平成 32 年を目標年次として総合計画や愛知県の都市計画区域マスタープランに即し、実現すべき都市の将来像、土地利用のほか都市施設、市街地整備に関する施策方向等の考え方を示しています。

都市計画マスタープランの将来都市構造を実現するために位置付けられた基本方針のうち、公共交通に関する項目は次のとおりです。



【都市像 2】つながりを大切にする温かい都市<連携交流都市>

基本方針 2：市民の生活を支える快適で安全な交通環境の形成

○取組方針 2. 公共交通サービスの強化充実

- ・高齢社会、地域環境問題に対応するための公共交通の優越性を再認識し、その利用促進に向け、誰もが気軽に利用できる交通手段として鉄道・バス等公共交通の利便性の強化に努めます。

○取組方針 3. 移動しやすさの改善

- ・渋滞緩和、環境改善のためにも公共交通の利用を促進することが望まれており、そのため主要駅等での鉄道とバス、鉄道とその他交通手段の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- ・高齢者、障がい者も含めた全ての人が安全で快適に移動できる環境づくりを進めます。

基本方針 3：環境にやさしい交通の実現

○取組方針 1. CO₂削減等に寄与する交通システムの構築

- ・自動車に依存した市民のライフスタイルを見直し、CO₂削減等環境改善に寄与する公共交通の利用促進に向けた取り組みを推進します。

(3) 岡崎市総合交通政策

岡崎市総合交通政策は、岡崎市総合計画を上位計画とし、その他の分野政策・計画との連携を図りながら、その主要課題に対して交通の視点から基本方針や有効な方策を定めています。

これから取り組んでいく交通政策の方針として、過度に自動車交通に依存した交通体系から、公共交通や歩行者、自転車、そして自動車といった交通手段が連携し、調和した総合交通体系の確立を目指し、地域公共交通網のあり方をはじめ、バスネットワークの確保維持、公共交通機関の利用促進や幹線道路網の整備計画などを定め、平成 32 年度を目標年次として施策を推進するものとしています。

①基本目標と基本方針

総合計画に掲げる将来都市像及び都市計画マスタープランの基本理念との整合やとりまとめた課題等を踏まえ、これまで進めてきた取組みを更に推進する必要があることから、前総合交通政策に掲げた基本理念を踏襲し、防災や観光といった新たな視点を加え、「岡崎市総合交通政策」の基本目標及び基本方針を次のとおり設定しています。

【基本理念】人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり

【基本目標】

人にやさしく
安全安心な
交通の実現

観光・交流を促進し、
まちの魅力を高める
交通の実現

円滑で快適な
交通の実現

環境にやさしい
交通の実現

【基本方針】

- だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境を整備
- 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成
- 災害に強い安全安心な交通環境の整備

- 鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備
- 市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備
- まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備

- 産業活動を支え、地域間交流を促進する自動車交通の円滑化
- 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備

- 自動車に過度に依存しない交通環境の整備
- 市民や企業が自らの交通行動を意識改革

②基本目標の施策展開

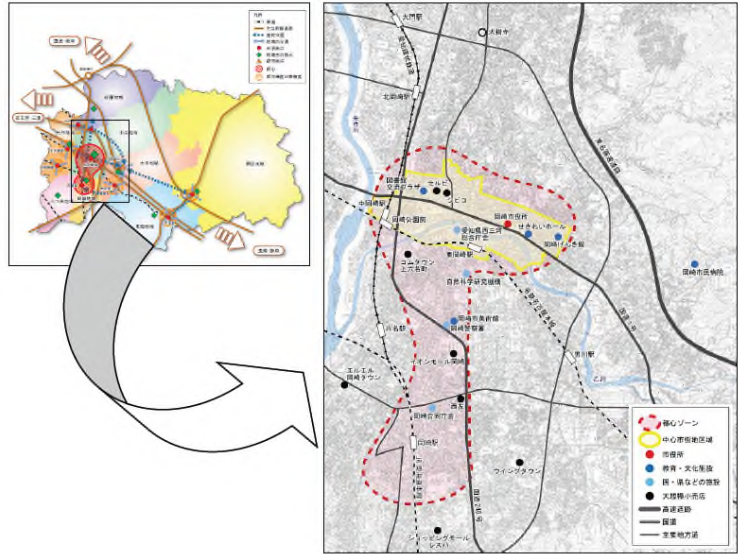
基本目標	基本方針	取り組み
I. 人にやさしく安全 安心な交通の実 現	1. だれもが利用しやす く、健康に暮らせる 交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 持続可能な公共交通サービスを確保するため、公共 交通ネットワークの確保維持を図ります。 ➤ 郊外部及び中山間地域においては、地域の主体的な 取り組みを基本として地域の特性に見合った持続可 能な公共交通の維持・確保を図ります。 ➤ 日常生活に必要な不可欠な地域内交通を確保するた め、地域、交通事業者、行政など多様な主体が協働し て、維持改善を図ります。 ➤ だれもが利用しやすい公共交通サービス(駅のバリ アフリー化、ノンステップバスの拡充、バス停改善な ど)の確保を促進します。 ➤ だれもが利用しやすい公共交通情報の提供や公共交 通利用案内の充実を図ります。 ➤ 市民が元気で健康に暮らし、歩きたくなる良好・良質 な環境の整備を進めます。
	2. 交通事故を抑止す る安全な交通環境 の形成	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自転車及安全に移動できる利用環境の整備を進めま す。 ➤ 安全な通学路の確保をはじめとする、良好な地区交 通環境の整備に努めます。 ➤ 交通安全の意識を高めるため、交通マナー・モラルの 向上を図ります。 ➤ 交通安全施設の適切な配置を進めるとともに、I T Sの活用による交通安全対策の可能性について研究 します。
	3. 災害に強い安全安心 な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 緊急物資輸送等の対応の強化、公共交通インフラ等 の耐震化などを促進します。
II. 観光・交流を促 進し、まちの魅力 を高める交通の 実現	1. 鉄道や基幹バスを 軸に、移動しやすい まちなか交通環境の 整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バスの定時性、速達性を確保するため、バス走行環境 の改善に努めます。 ➤ まちなか等におけるバスの利便性や回遊性の向上を 図るため、既存バス路線の改善等を図ります。 ➤ 観光交流を促進するため、バス、タクシー等を活用し た環境整備を検討します。 ➤ 本市の玄関口にふさわしい、周辺のまちづくりにも 配慮した名鉄東岡崎駅周辺地区整備を進めます。

基本目標	基本方針	取り組み
Ⅱ. 観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現	2. 市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ まちなかへのアクセスを確保するため、鉄道網と連携したバスネットワークの維持を図ります。 ➤ 交通結節点における乗換えしやすい環境の整備を進めます。
	3. まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ まちなかを安全に回遊できる歩行空間及び乙川と一体となった潤いある散策空間の整備などに努めます。 ➤ まちなかにふさわしい小型簡易車両等新たなモビリティへの対応についても研究します。
Ⅲ. 円滑で快適な交通の実現	1. 産業活動を支え、地域間交流を促進する自動車交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 広域的な交流促進に向けて、東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス強化、都市計画道路（地域間幹線道路）の整備を進めます。 ➤ 通過交通によるまちなかの渋滞を緩和するため、新東名高速道路などの整備を働きかけます。 ➤ ボトルネック交差点の渋滞解消に向けて交差形状等の改善を検討します。
	2. 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 隣接都市と連携し広域的なバス路線の維持、コミュニティバス相互利用の研究をします。 ➤ 広域的なアクセスを円滑にするために、鉄道の輸送力の強化や、運賃、接続ダイヤの改善など、交通事業者と連携して取り組みを進めます。
Ⅳ. 環境にやさしい交通の推進	1. 自動車に過度に依存しない交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車の走行に伴って発生するCO₂や大気汚染物質を削減するため、自動車依存型の交通体系から公共交通や自転車への転換を図ります。
	2. 市民や企業が自らの交通行動を意識改革	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CO₂排出量が少ない次世代型自動車の普及を促進し、環境負荷の低減を図ります。 ➤ 市民や企業と共に、公共交通に転換を促す取り組み（モビリティ・マネジメント）を進めます。

(4) 岡崎市まちなか総合交通戦略

岡崎市まちなか総合交通戦略は、総合計画及び都市計画マスタープランの将来都市像の実現のため策定した岡崎市総合交通政策に掲げる施策等や各種計画との整合を図りつつ、まちなかにおけるハード・ソフト両面からなる交通施策をパッケージとして戦略的に展開するための事業プログラムとして平成32年度を目標年次に平成23年度に策定しました。

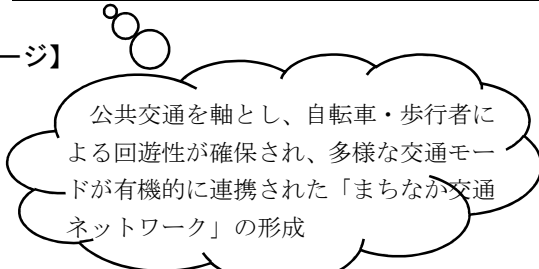
▼まちなか総合交通戦略の区域



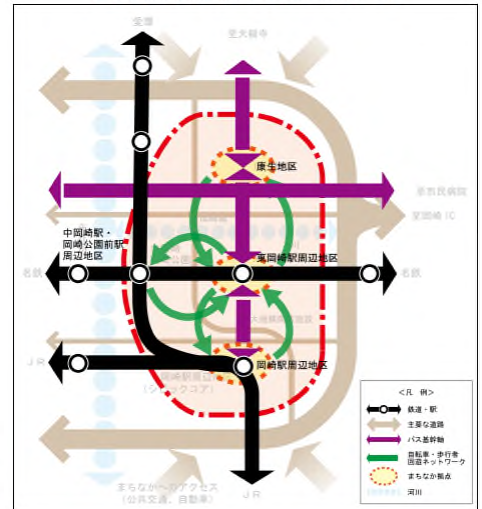
① 基本理念及び基本目標

「人が主役になるまちなか交通システム」の構築

【イメージ】



▼「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ図



▼まちなか総合交通戦略の組み立て

「人が主役となるまちなか交通システム」を実現するための5つの視点

視点1 公共交通の充実 公共交通の充実を図る 公共交通の充実を図る	視点2 交通結節機能の強化 多様な交通モードが連携する モノリテックの強化	視点3 自転車・歩行者交通の充実 自転車・歩行者が安心して利用できる 自転車・歩行者が安心して利用できる	視点4 骨太の道路網形成 まちなか交通システムを支える 骨太の道路網形成	視点5 ソフト施策の実施 まちなか交通システムを市民意識させる まちなか交通システムを市民意識させる
--	--	---	---	---

- 基本目標Ⅰ 人にやさしく安全安心な交通体系の整備**
 - 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備
 - 安全・安心なまちなか交通環境の形成
 - 良好な自転車・歩行者環境の整備
- 基本目標Ⅱ まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備**
 - まちなかへのアクセス利便性の向上
 - まちなかにおける拠点を中心とした交通環境の形成
 - まちなかの賑わいを高める交通環境の形成
- 基本目標Ⅲ 環境にやさしい交通体系の整備**
 - 交通における環境対策の推進
 - 市民・企業の環境に配慮した交通への参画
- 基本目標Ⅳ 円滑で快適な交通体系の整備**
 - 自動車交通の円滑化
 - 自動車と公共交通の連携の推進

総合交通政策における基本目標・基本方針を踏まえ設定したまちなか総合交通戦略の基本目標・基本方針

《参考》 その他の公共交通関係計画

本市では前総合交通政策に位置付けられた交通の将来像の実現に向け、平成22年度を目標年次として主にバス交通の取組みを整理した「岡崎市地域公共交通総合連携計画」を平成20年度に策定しました。

① 基本目標

鉄道や既存バス路線と連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け、基幹バス路線の設定や地域交通の導入、乗換拠点の整備のほか公共交通情報の提供充実や公共交通利用に対する市民行動の変容を推進し、公共交通の活性化及び再生を図ります。

② 基本方針

- ・「みんなで創り、守り、育てる」公共交通
- ・「地域の特性を踏まえた」公共交通
- ・環境、経済、社会面で「持続可能な」公共交通

【地域公共交通活性化再生総合事業等による主な取組み】



基幹バスネットワークの整備

◆おかげバスエクスプレス(岡崎駅・市民病院線)
バス基幹線のサービス強化として、移動需要の多い交通拠点・中心市街地・公共施設間を結ぶ拠点快速バスの実証運行(H20~21)を行い、平成22年4月から各該バス路線(市補助対象路線)として本格運行へ移行しています。

◆矢作・市民病院線 ◆額田・市民病院線
◆大門・市民病院線
交通・地域拠点間を結ぶ全市的な基幹バスネットワークを整備するため、これまで系統が無い、あるいはサービス水準が低い市民病院を結ぶ3ルートで実証運行を行っています。(H20~22)

地域交通の整備

◆乗合タクシー
交通空白・不便地域で、地域の特性に合った持続可能な生活交通を確保するため、住民が主体となって運行計画や利用促進策を検討し、地域の交通拠点・生活拠点へアクセスする乗合タクシー等の実証運行を行っています。旧額田町地域の4地区(5路線)で実証運行しています。(H20~H22)

◆コミュニティバス「まちバス」
中心市街地における回遊性、にぎわいの創出を目的に、平成19年7月から、コミュニティバス「まちバス」(2系統)を運行しています。
中心市街地の商業・公共・観光施設と交通結節点や周辺住宅地を結び、運賃は、乗車券の提示により、1日何回乗っても200円。商工会議所や沿線180店舗の協力のもと、まちバスに乗り乗り買物した方に、次回の乗車券をサービスしています。

まちバス
岡崎駅前
プラザへ接続
H20.11.1~

公共交通利用の促進

◆モビリティマネジメントの実施
○秋の市民まつりの2日間は「公共交通に親しむ日」として、各交通事業者が参加して公共交通利用促進キャンペーンを実施しています。(H20~H22)
○市内事業者を対象とした「エコ通勤トライアル」など、マイカー通勤からの転換を図るモビリティマネジメントを実施しています。(H21~H22)
◆公共交通マップの作成
市内バス路線図や主要駅発着のバス運行情報に加え、22年度では、タクシー情報、バスロケーションシステムに関する情報を掲載した公共交通マップ(改訂版)を作成しています。(H20~)

バス利用環境の整備

◆系統番号の導入
市内全バス路線・乗合タクシーに行き先別の系統番号を導入しています。(H20)
◆バスロケーションシステムの導入
市内各該バス・まちバス路線において、バス停や携帯電話で、バスの発車案内や待ち時間などがわかるバスロケーションシステムを導入しています。(H22)
◆バス待合環境の整備
都心地域の利用者の多いバス停において、上屋やベンチを整備しています。(H22)
◆ICカードの導入
鉄道と共通利用できるICカード(manaca)を導入しています。(H22)

既存バス路線の改善

◆市補助路線
平成19年以降、交通事業者から運行維持が難しい15路線(27系統・174バス停)の廃止意向が示されました。
市では補助制度を見直し、運行内容の見直しにより改善が見込まれる路線については、運行経費の赤字を補填し維持するとともに、地域や市の意向を反映した路線に改善することを前提とした補助内容とし、運行事業者と協議して、ニーズにあった路線へ改善を進めています。
これまでに、矢作地区、東部地区において見直しを行っています。

2、現状の整理

1) 位置・地勢

本市は愛知県のほぼ中央に位置し、東部及び北部の丘陵地である三河山地と岡崎平野の接点にあります。

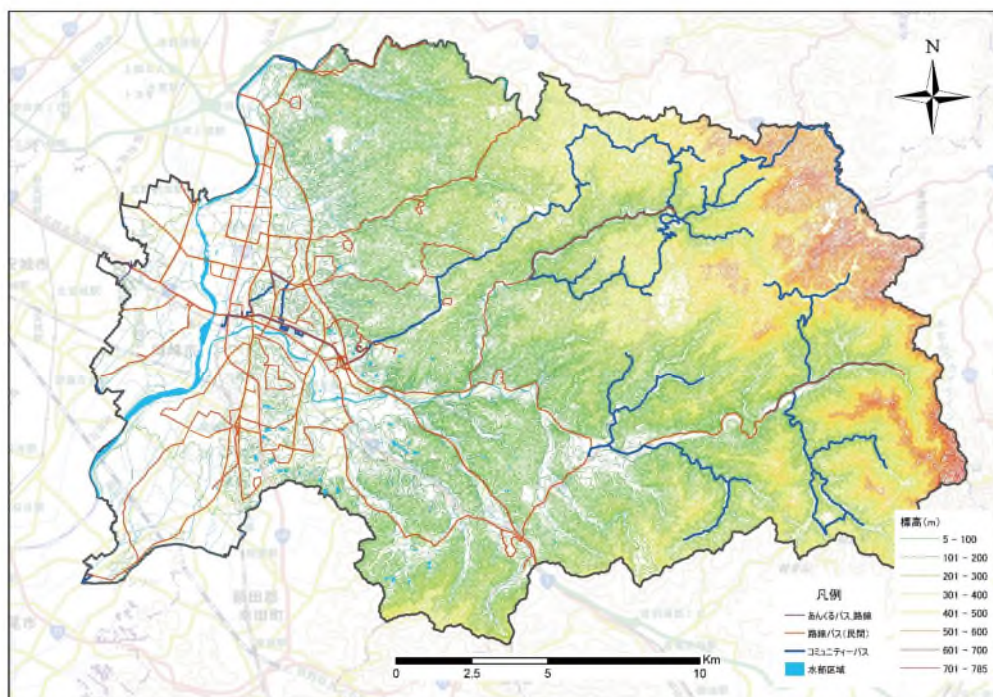
丘陵地では南北に矢作川が縦断するとともに、東西には乙川が横断し、その合流部を中心に市街地が広がっています。

公共交通では、東海旅客鉄道東海道本線・名古屋鉄道名古屋本線の各鉄道線が東西に、愛知環状鉄道線が南北に運行されており、広域的な移動の利便性が高く、また、市内では多くのバス路線が各地域から交通結節点や商業地域などの都市施設へ運行しています。

図 2.1 市の位置



図 2.2 市内の地形とバス路線

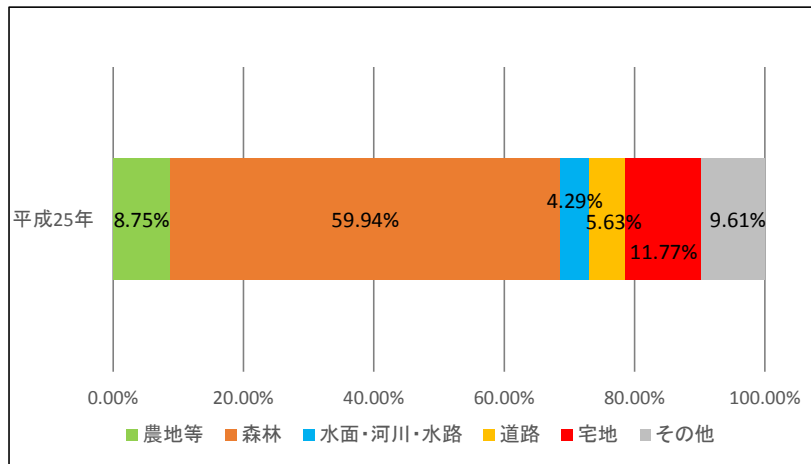


(資料：基盤地図情報)

2) 土地利用

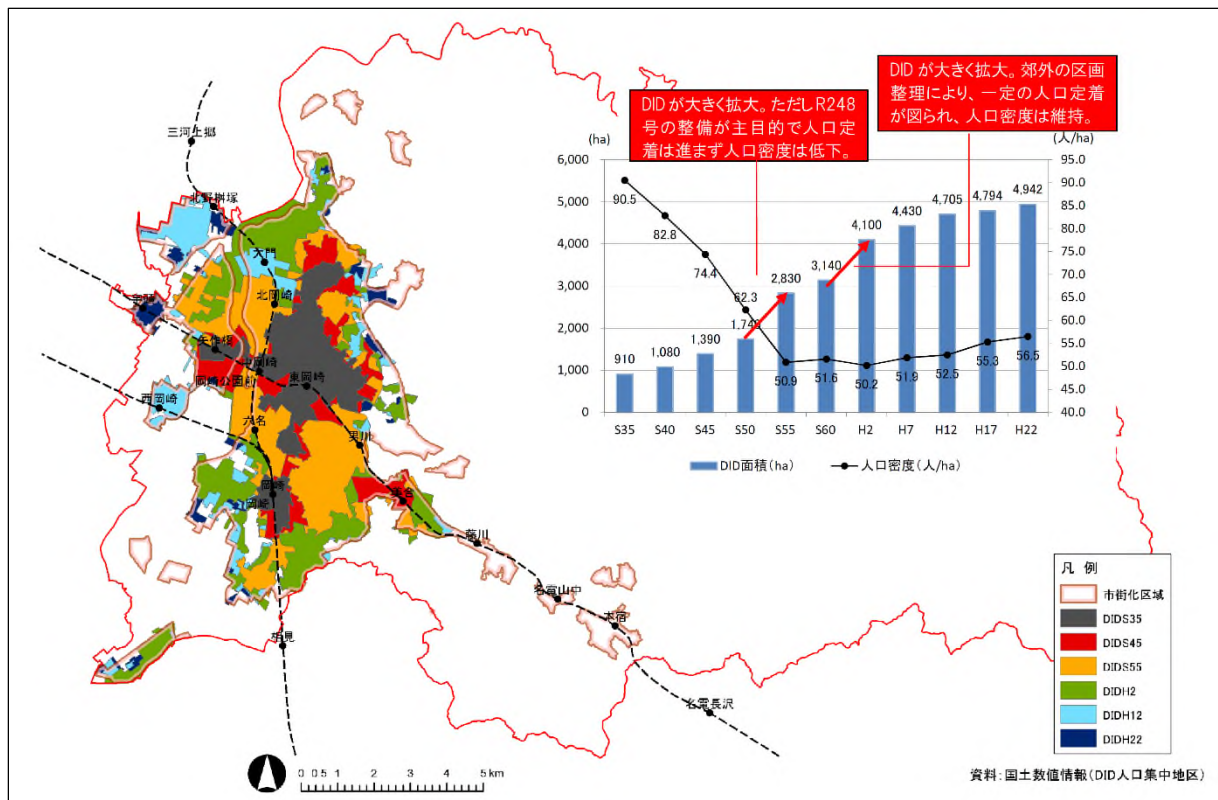
- ・市域の約 60%は森林が占め、宅地は約 12%となっています。
- ・人口集中地区の面積は昭和 50 年と比較し約 3 倍となっており居住地区の拡散・外延化などにより市街地が拡大されています。また、人口集中地区の人口密度も低密度化したものの現在は微増傾向にあります。

図 2.3 地目別土地利用面積



(資料：岡崎市統計)

図 2.4 人口集中地区面積及び人口密度の推移

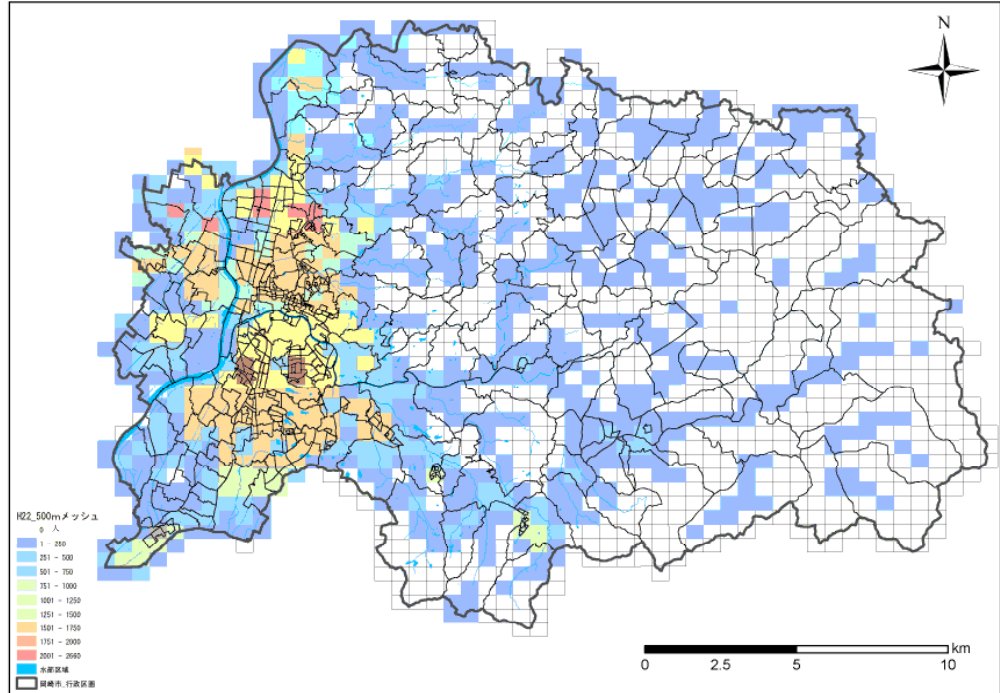


3) 人口

①分布

- ・主に岡崎駅から東岡崎・大樹寺周辺を中心とした地域に人口が多く分布しています。
- また、矢作地域中央部や福岡・中島町付近も人口が多く分布しています。

図 2. 5 市内人口分布（平成 22 年度）

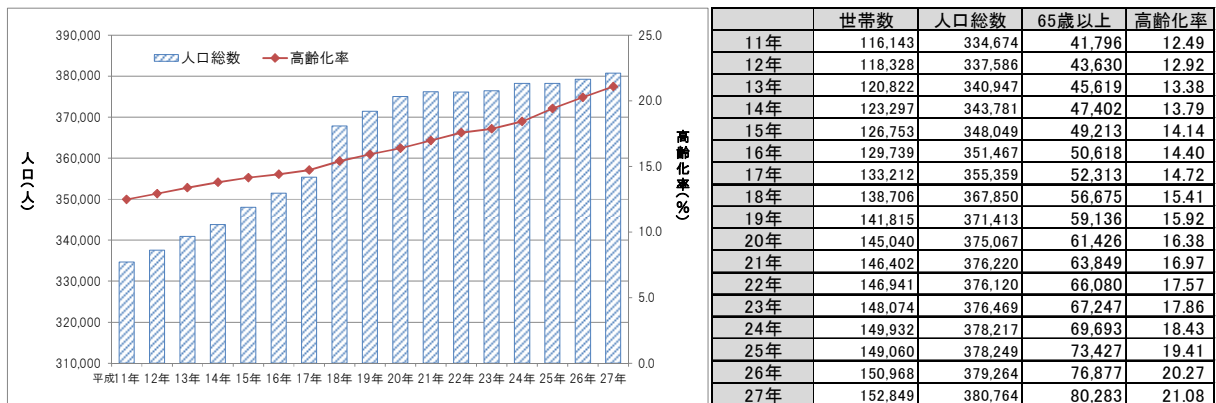


(資料：国勢調査)

②推移等

- ・人口は平成 27 年 4 月現在 380,764 人、世帯数は 152,849 世帯となっています。
- 平成 11 年と比較すると人口 46,090 人 (36,706 世帯) 増加しています。
- ・高齢化率 (全人口に占める 65 歳の人口) が増加しており、平成 27 年には 21% を超え、高齢者世帯のみの世帯も増加しています。
- ・地域別では市東部の中山間地域の高齢化率が高く、西部地域が低い傾向にあります。

図 2. 6 夜間人口及び高齢化率の推移



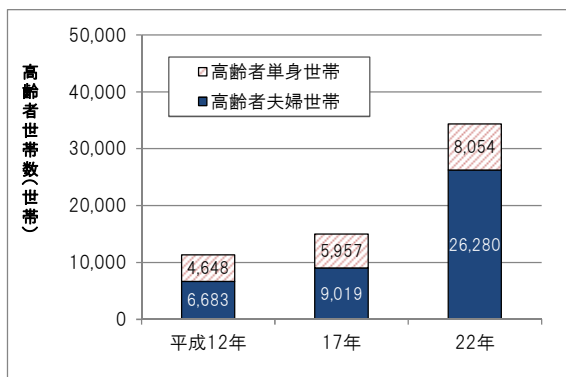
(資料：岡崎市統計、各 4 月 1 日)

図 2.7 地域別人口と高齢者比率（平成 27 年 4 月）

地域名	全人口(人)	高齢者人口(人)	高齢者比率(%)
中央	113,967	25,386	22.27
岡崎	57,333	10,954	19.11
大平	30,867	7,082	22.94
東部	21,247	5,621	26.46
岩津	48,655	10,840	22.28
矢作	57,505	10,576	18.39
六ツ美	42,769	7,179	16.79
額田	8,421	2,661	31.60
合計	380,764	80,299	21.09

(資料：岡崎市統計)

図 2.8 高齢者世帯の推移

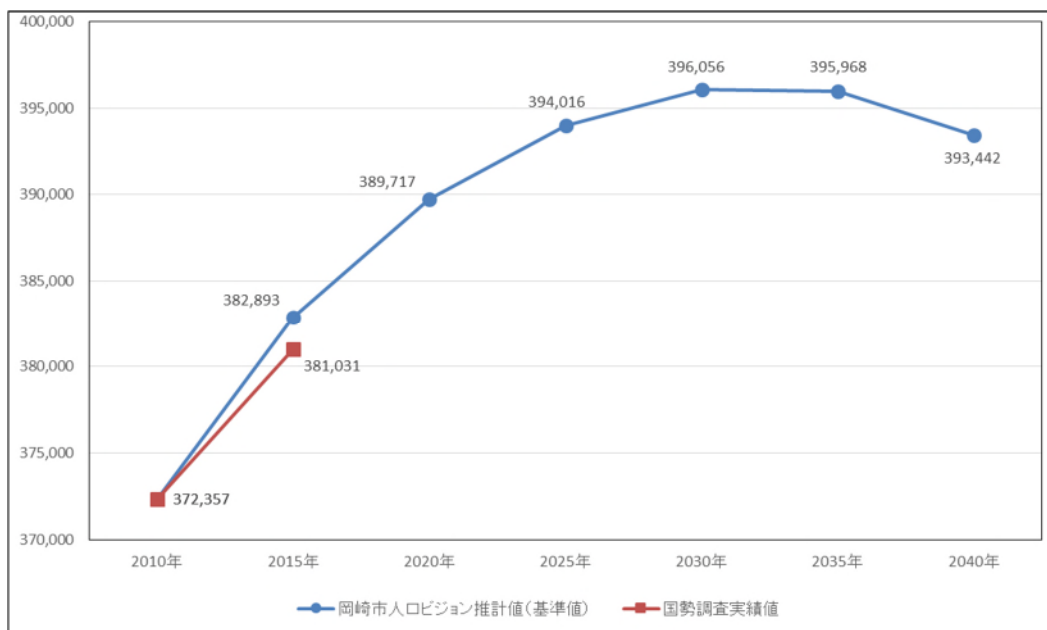


(資料：国勢調査)

③将来人口

- ・将来人口は 2030 年をピークに減少に転じると予測されています。
- ・65 歳未満の人口は減少し、2040 年には高齢化率は 30%を超える見込みです。
- ・少子高齢化が進行し、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口も減少すると見込まれています。

図 2.9 将来人口推移



単位:人

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
岡崎市人口ビジョン推計値(基準値)	372,357	382,893	389,717	394,016	396,056	395,968	393,442
国勢調査実績値	372,357	381,031					

※2010年は実績値、2015年は速報値

(資料：岡崎市人口ビジョン)

図 2.10 世代別将来人口推移



単位：人

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
15歳未満	57,393	56,583	54,641	52,217	49,739	48,477	47,240
15歳以上65歳未満	247,774	243,321	242,072	242,568	240,956	235,299	224,833
65歳以上	67,191	82,989	93,004	99,231	105,360	112,193	121,369
合計	372,357	382,893	389,717	394,016	396,056	395,968	393,442
	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
15歳未満	15%	15%	14%	13%	13%	12%	12%
15歳以上65歳未満	67%	64%	62%	62%	61%	59%	57%
65歳以上	18%	22%	24%	25%	27%	28%	31%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

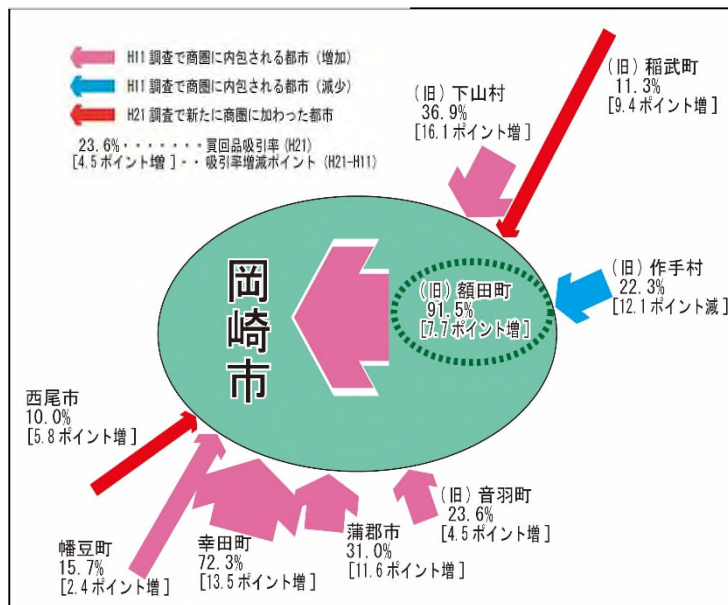
(資料：岡崎市人口ビジョン)

4) 都市機能の特性

(1) 商業の状況

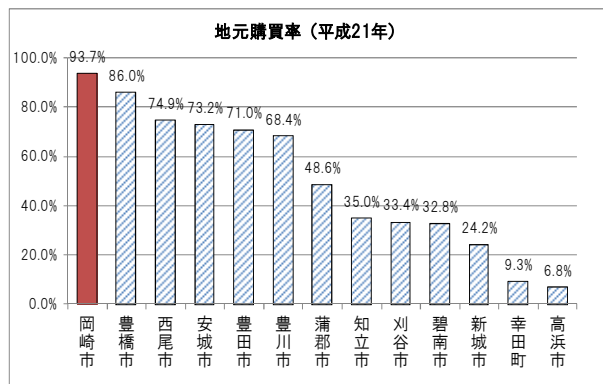
- ・商業吸引率が増加しており広域的な集客力が向上しています。
- ・買回品の地元購買率が高く、大規模商業施設の集客力が高い状況です。

図 2.11 商業吸引率の変化



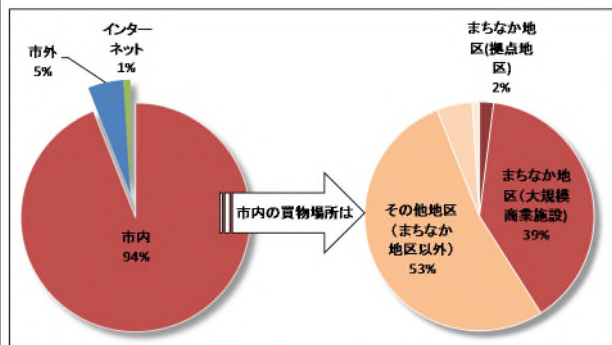
(消費者購買動向調査結果報告書、平成 22 年 3 月)

図 2.12 西三河地域の買回品地元購買率都市比較



(消費者購買動向調査結果報告書、平成 22 年 3 月)

図 2.13 岡崎市の買回品買物場所の割合

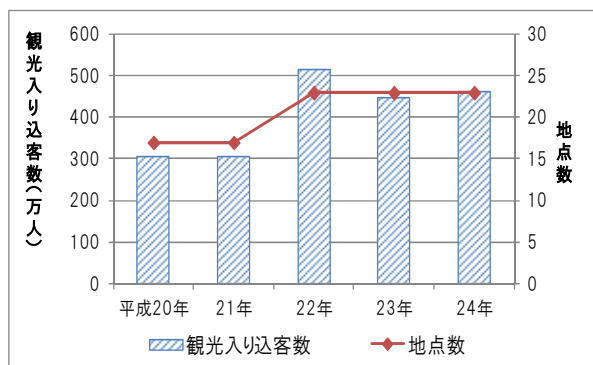


※買回品とは紳士服、婦人服、電気製品など、比較や吟味を伴う買物を示す

(2) 観光入り込み客数

- ・岡崎市の観光入り込み客数は、近年約 460 万人で横ばい傾向にあります。

図 2.14 岡崎市の観光入り込み客数の推移



(資料：岡崎市統計)

5) 移動需要特性 (中京都市圏総合都市交通計画協議会「中京都市圏パーソントリップ調査」)

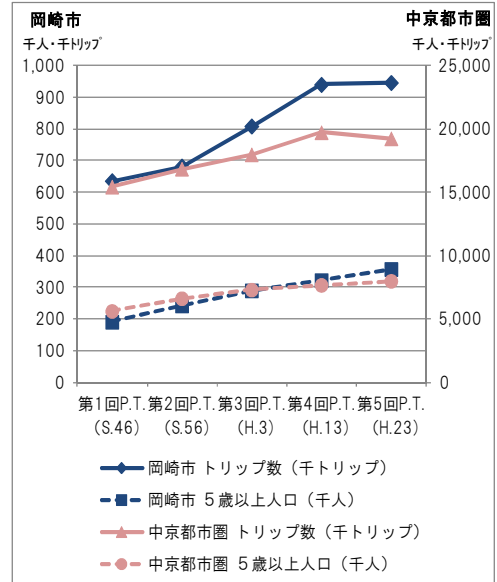
(1) トリップ数の推移

- ・人口は前回調査より約 1.1 倍と増加しているが、トリップ数はほぼ横ばいとなっています。

		第1回P.T. (S.46)	第2回P.T. (S.56)	第3回P.T. (H.3)	第4回P.T. (H.13)	第5回P.T. (H.23)
岡崎市	トリップ数(千トリップ)	636	682	809	940	946
	5歳以上人口(千人)	191	242	290	322	357
中京都市圏	トリップ数(千トリップ)	15,431	16,855	17,975	19,716	19,236
	5歳以上人口(千人)	5,616	6,623	7,306	7,679	7,997

※岡崎市及び中京都市圏のトリップ数は第1回調査圏域
 ※第2回～第5回P.T.の岡崎市人口は4月1日時点の住民基本台帳より、第1回P.T.の岡崎市人口は昭和45年の国勢調査より
 ※中京都市圏人口は国勢調査人口をベースに住民基本台帳等を用いて各調査年度人口を推計した値

図 2.15 トリップ数と人口



(2) 目的別トリップ構成

- ・通勤や通学目的の利用に大きな変化はなく、通院や買い物などの自由目的の移動が増加しています。
- ・年齢階層別では14歳以下では通学が最も多く、15歳以上64歳以下では通勤と自由目的が多くなっています。
- ・65歳以上ではほとんどの移動が通院や買い物などの自由目的となっています。

図 2.16 目的別トリップ構成

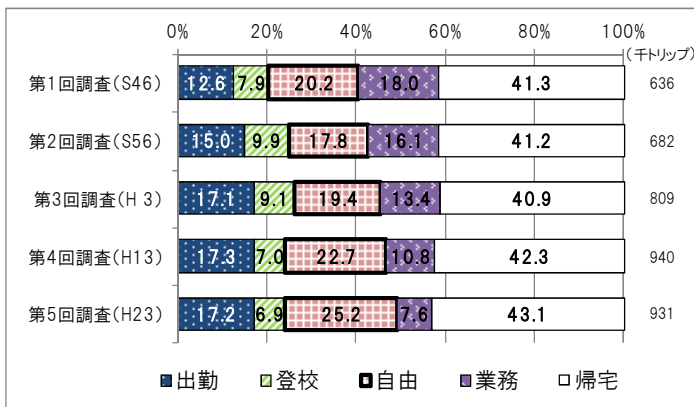
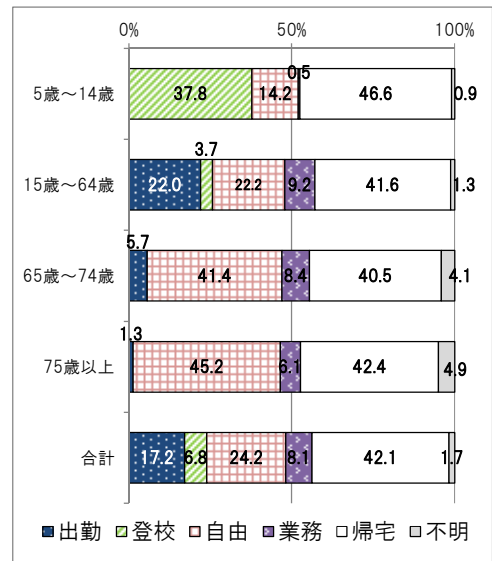


図 2.17 年齢階層別目的別トリップ構成



(3) 代表交通手段別トリップ構成

- ・自動車の利用が増加し、公共交通である鉄道とバスの利用が減少しています。
- ・自動車利用は14歳以下を除いてもっとも利用されており、特に65歳以上から74歳以下で最も多く利用されています。
- ・鉄道利用は15歳以上64歳以下で最も多く約12%、バスは高齢になるとともに利用が増加しています。

図2.18 代表交通手段別トリップ構成

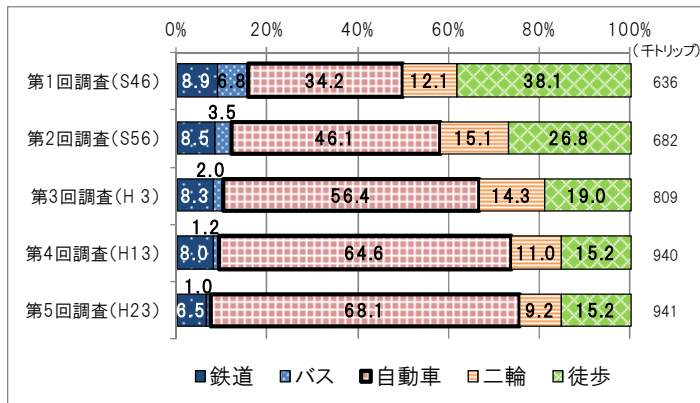
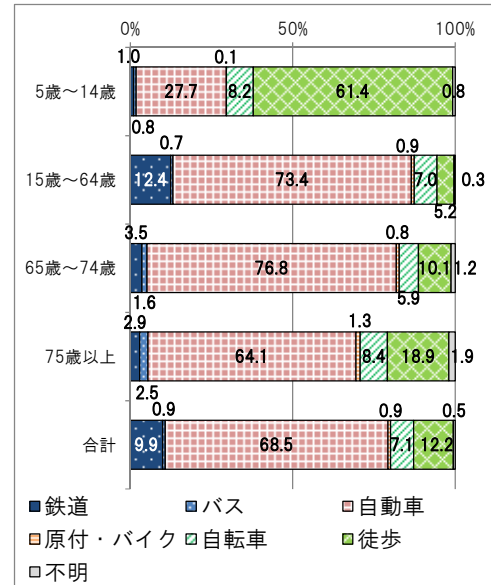


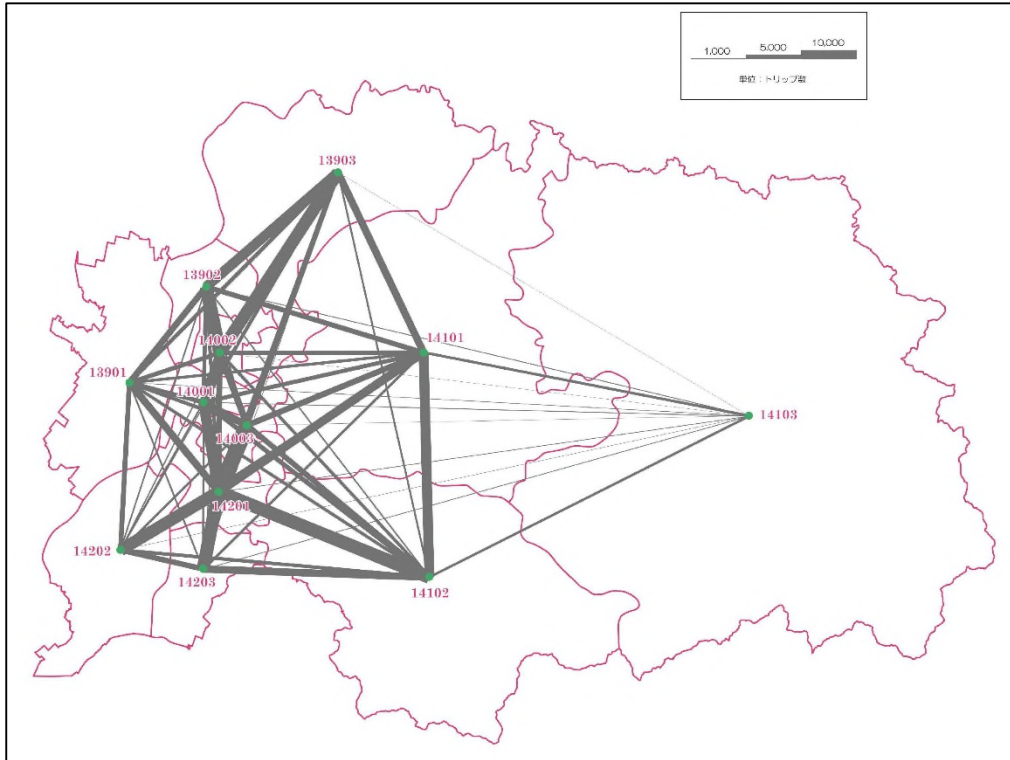
図2.19 年齢別代表交通手段別トリップ構成



(4) 市内の流動

- ・都市機能の集積している名鉄東岡崎駅や JR 岡崎駅を含むゾーン間の結びつきが強く、これらの地域と郊外部をつなぐ移動が多くなっています。

図 2.20 市内流動（全手段全目的）



	13901	13902	13903	14001	14002	14003	14101	14102	14103	14201	14202	14203	不明	発生計
13901	45,089 64.3	3,490 5.0	2,116 3.0	2,224 3.2	2,368 3.4	1,943 2.8	1,624 2.3	1,846 2.6	193 0.3	3,919 5.6	2,510 3.6	1,095 1.6	1,728 2.5	70,145 100.0
13902	3,295 6.5	22,691 44.8	5,745 11.4	2,169 4.3	7,378 14.6	982 1.9	2,649 5.2	792 1.6	487 1.0	1,824 3.6	838 1.7	404 0.8	1,349 2.7	50,603 100.0
13903	2,118 4.0	5,026 9.5	25,506 48.1	2,170 4.1	6,620 12.5	2,831 5.3	3,908 7.4	1,010 1.9	41 0.1	1,918 3.6	455 0.9	262 0.5	1,166 2.2	53,031 100.0
14001	2,491 6.6	1,975 5.3	1,739 4.6	9,307 24.8	4,374 11.7	3,600 9.6	2,264 6.0	2,559 6.8	465 1.2	5,916 15.8	1,176 3.1	1,077 2.9	554 1.5	37,497 100.0
14002	2,393 4.8	6,893 13.9	6,701 13.5	4,626 9.3	15,809 31.9	3,530 7.1	2,498 5.0	1,613 3.3	117 0.2	2,825 5.7	668 1.3	671 1.4	1,143 2.3	49,487 100.0
14003	1,966 4.9	938 2.3	2,871 7.1	4,284 10.6	3,539 8.8	8,476 21.0	3,381 8.4	2,873 7.1	155 0.4	8,510 21.1	1,213 3.0	1,270 3.0	816 2.0	40,292 100.0
14101	1,536 2.8	2,817 5.1	3,918 7.1	2,187 3.9	2,097 3.8	2,946 5.3	24,576 44.3	5,315 9.6	1,427 2.6	4,890 8.8	953 1.7	1,461 3.2	1,379 2.5	55,502 100.0
14102	1,597 2.6	769 1.2	1,039 1.7	2,433 3.9	1,809 2.9	3,019 4.9	5,427 8.7	30,175 48.6	1,326 2.1	6,765 10.9	1,851 3.0	4,044 6.5	1,777 2.9	62,031 100.0
14103	384 3.1	434 3.5	129 1.0	375 3.0	117 0.9	165 1.3	1,420 11.5	1,305 10.5	6,898 55.8	376 3.0	185 1.5	356 2.9	229 1.9	12,373 100.0
14201	3,863 4.6	1,936 2.3	1,947 2.3	5,550 6.5	3,021 3.6	8,462 10.0	4,324 5.1	7,403 8.7	311 0.4	31,858 37.6	6,784 8.0	7,206 8.5	2,074 2.4	84,739 100.0
14202	2,742 5.3	799 1.6	610 1.2	719 1.4	680 1.3	1,291 2.5	1,010 2.0	1,865 3.6	185 0.4	6,245 12.2	30,328 59.2	3,098 6.0	1,700 3.3	51,272 100.0
14203	752 1.7	420 0.9	300 0.7	1,156 2.6	565 1.3	1,222 2.8	1,383 3.1	3,940 8.9	391 0.9	6,843 15.4	2,787 6.3	23,423 52.9	1,124 2.5	44,306 100.0
不明	1,869 11.3	1,303 7.9	1,333 8.1	636 3.8	1,011 6.1	987 6.0	1,203 7.3	1,707 10.3	238 1.4	2,039 12.3	1,863 11.3	942 5.7	1,408 8.5	16,539 100.0
集計	70,095 11.2	49,491 7.9	53,954 8.6	37,836 6.0	49,388 7.9	39,454 6.3	55,667 8.9	62,403 9.9	12,234 1.9	83,928 13.4	51,611 8.2	45,309 7.2	16,447 2.6	627,817 100.0

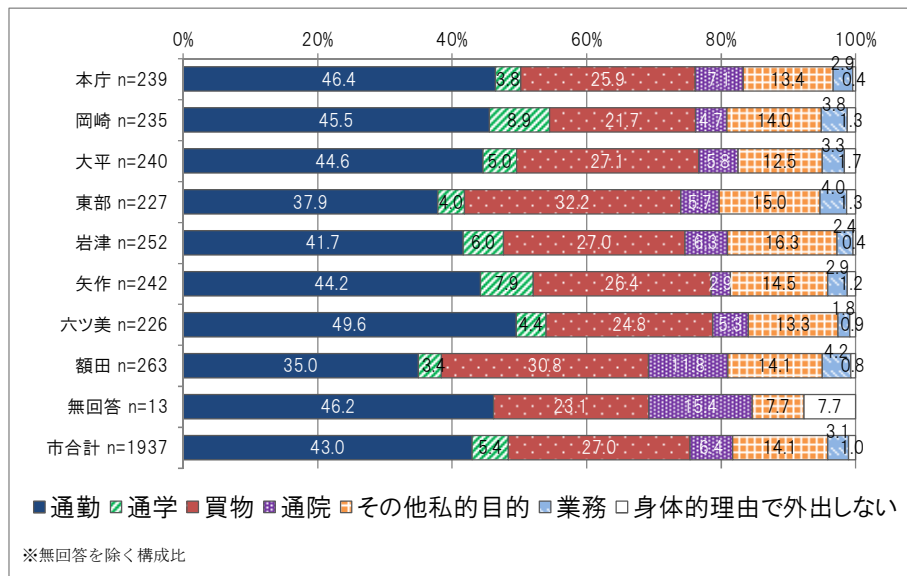
《参考》 市民アンケートからみた移動特性

(これからの岡崎市の交通を考えるアンケート 平成25年10月実施)

- ・外出目的ではどの地域でも通勤目的が多くなっています。
- ・交通手段では岡崎・東部・矢作地域など鉄道駅がある地域で鉄道利用が多くなっています。

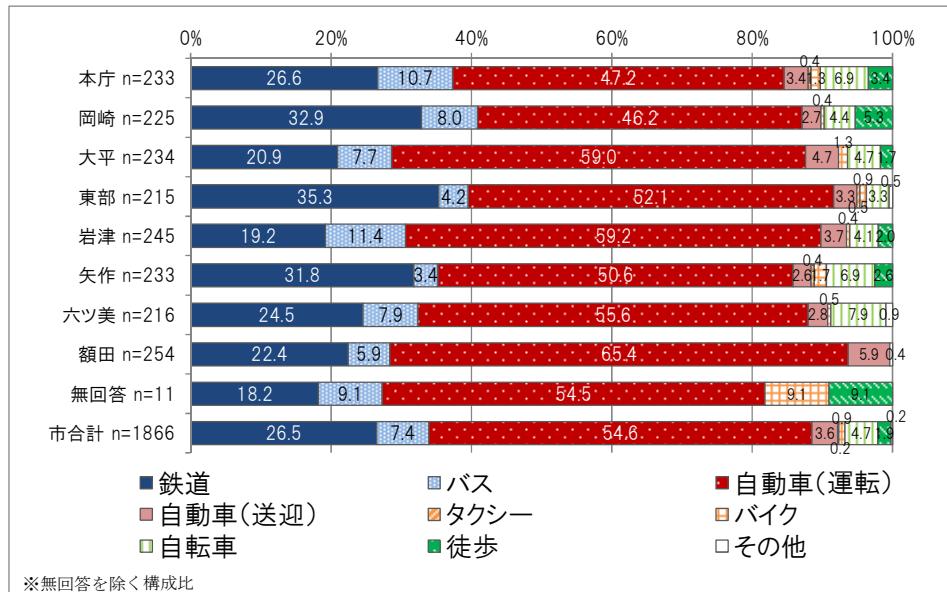
また、バスでは市内線の充実している本庁や岩津地域での利用が多い反面、郊外部（矢作・東部・額田地域）での利用が少ない状況となっています。

図2.21 地域別外出目的



(資料：岡崎市)

図2.22 地域別代表交通手段



(資料：岡崎市)

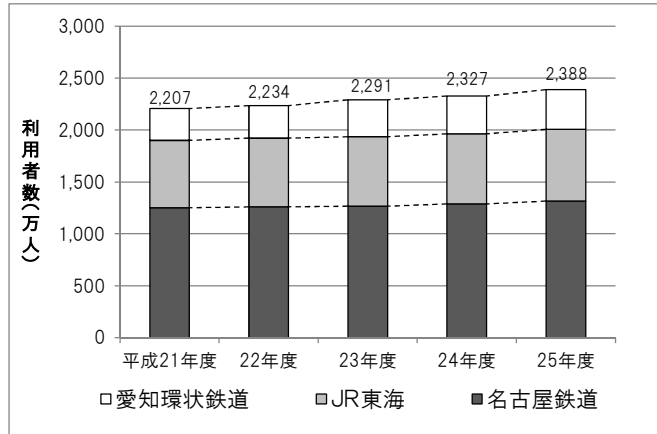
6) 公共交通等の現状

(1) 鉄道

- ・市内の鉄道駅は3路線（愛知環状鉄道線、JR東海道本線、名鉄名古屋本線）17駅あり、平成25年度3社合計で約2,388万人の方が乗車しています。
- ・鉄道利用は年々増加傾向にあり、平成21年度と比較し約8%増加しています。
- ・3社とも増加傾向であるが、平成21年度比では愛知環状鉄道の利用数が大きく増加しています。

- ・鉄道駅の過半数はバリアフリー対応していますが未整備の駅もあり、バリアフリー法の基本方針でバリアフリー化が求められている駅が4駅あります。

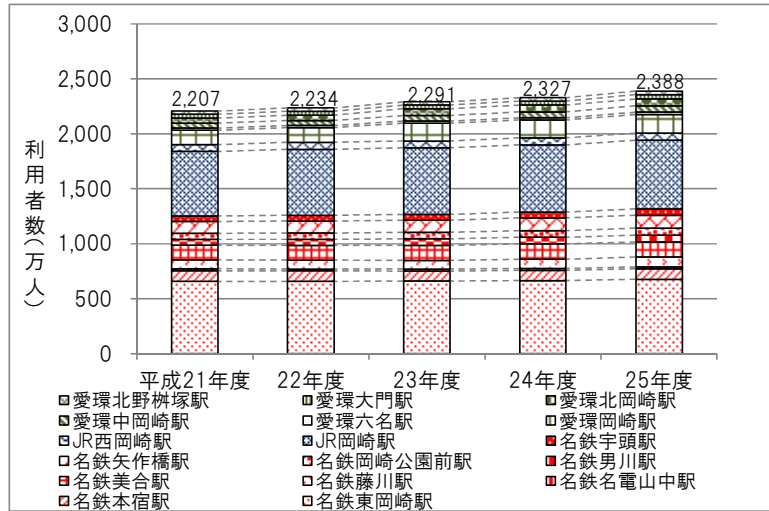
図 2.23 市内鉄道乗車数



	平成21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
名古屋鉄道	12,514,083	12,590,690	12,671,227	12,883,622	13,169,115
JR東海	6,497,805	6,624,892	6,679,562	6,743,117	6,901,640
愛知環状鉄道	3,053,598	3,126,936	3,554,561	3,646,177	3,805,228
計	22,065,486	22,342,518	22,905,350	23,272,916	23,875,983

(資料：岡崎市統計)

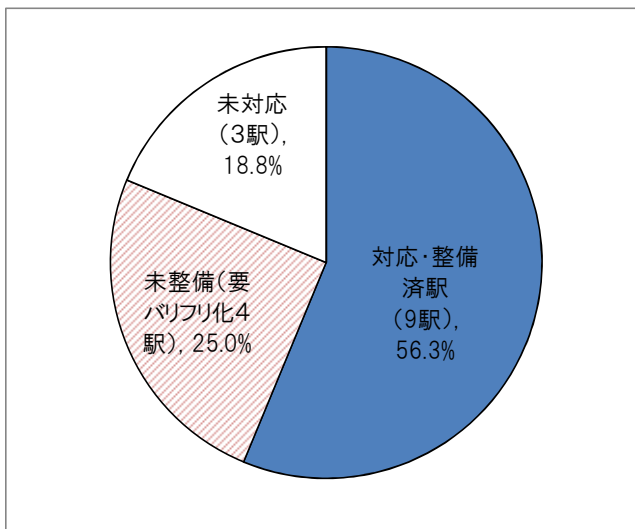
図 2.24 鉄道駅別乗車数



	平成21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
名鉄東岡崎駅	6,578,903	6,582,430	6,592,771	6,641,892	6,758,365
名鉄本宿駅	959,659	938,927	923,661	943,368	968,858
名鉄名電山中駅	177,599	180,951	175,688	169,163	171,233
名鉄藤川駅	824,639	800,780	795,373	829,389	899,017
名鉄美合駅	1,324,353	1,349,084	1,365,744	1,400,373	1,356,400
名鉄男川駅	521,660	551,177	583,801	608,743	634,384
名鉄岡崎公園前	547,263	560,656	593,723	599,894	627,951
名鉄矢作橋駅	1,073,429	1,099,997	1,118,209	1,158,394	1,181,538
名鉄宇頭駅	506,578	526,688	522,257	532,406	571,369
JR岡崎駅	5,869,667	5,991,477	6,050,962	6,107,196	6,254,148
JR西岡崎駅	628,138	633,415	628,600	635,921	647,492
愛環岡崎駅	1,309,093	1,340,880	1,608,693	1,627,594	1,684,717
愛環六名駅	189,394	193,594	191,571	200,418	216,326
愛環中岡崎駅	452,465	462,639	514,579	536,436	562,307
愛環北岡崎駅	466,536	477,875	604,439	617,811	637,809
愛環大門駅	352,716	361,424	350,629	368,359	403,543
愛環北野塚駅	283,394	290,524	284,650	295,560	300,526
市内鉄道駅計	22,065,486	22,342,518	22,905,350	23,272,916	23,875,983

(資料：岡崎市統計)

図 2.25 鉄道駅のバリアフリーの状況



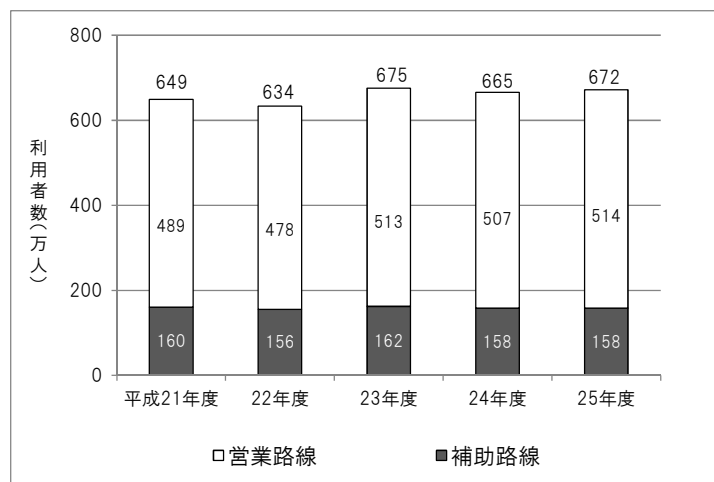
○整備済・対応9駅は JR 岡崎駅（愛環岡崎駅を含む）、名鉄本宿駅・名電山中駅・藤川駅・美合駅・男川駅・東岡崎駅・矢作橋駅・宇頭駅

(資料：岡崎市)

(2) バス

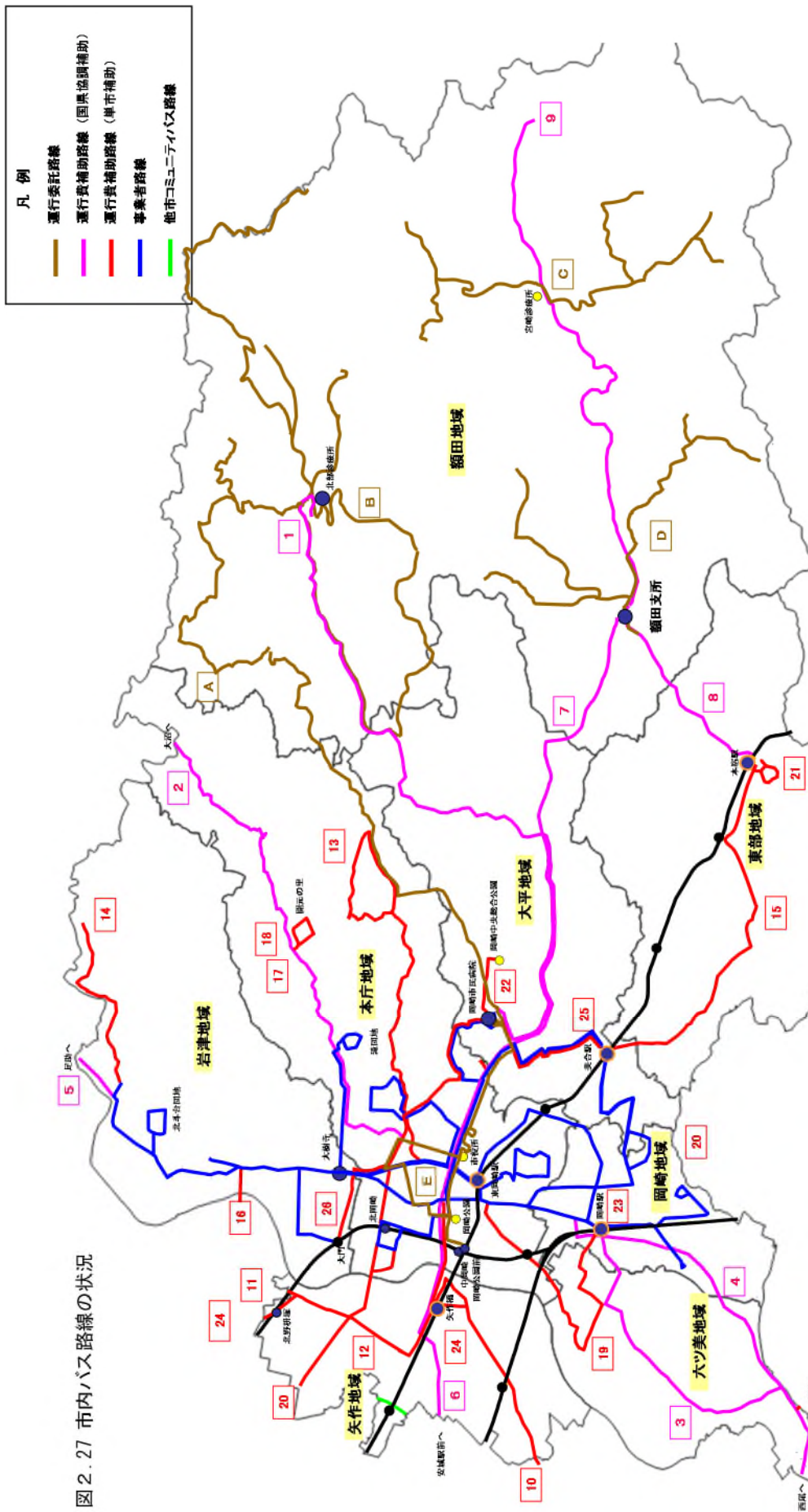
- ・バス路線のうち市中心部から郊外・中山間地域を結ぶ路線の多くは国県及び市の補助により維持されています。
- ・市内バス路線では平成 25 年度約 672 万人が利用しています。そのうち、約 23%の方は市が補助又は委託している路線を利用しています。
- ・バス停別では東岡崎と岡崎駅での乗降が約 38%であることから、バスについては駅のアクセス・イグレスでの利用が大部分と考えられます。
- ・バス路線の維持のため市が支出している補助金や委託料の額は平成 25 年度 311,474 千円と増加傾向にあります。
- ・市内を運行するバスはバリアフリー対応となっていますが、ノンステップバスの導入は約 40%となっています。

図 2.26 バス路線利用者数



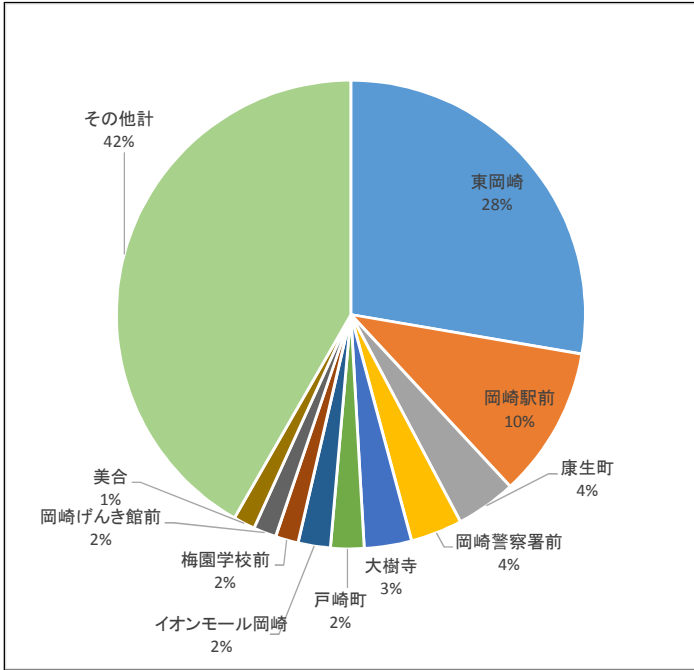
(資料：岡崎市)

図 2.27 市内バス路線の状況



①運行委託路線(5路線)		②運行費補助路線(26路線)	
A	下山地区線「さきゆりバス」	○国県協賛補助路線	
B	形埜地区線「乙川バス」	○桜形線	2 大沼線
C	宮崎地区線「のってこバス」	○岡崎・安城線	3 岡崎・西尾線(東岡崎駅)
D	豊富・夏山地区線「ほたるバス」	○単市補助路線	4 岡崎・西尾線(岡崎駅)
E	まちバス	○矢作循環線	5 岡崎・足助線
		○岡崎市内線(三河上郷)	6 本庁・額田線(額田支所)
		○岡崎線(フタバ産業前)	7 額田支所・病院線
		○美合線	8 本庁・額田線(額田支所)
		○美合・病院線	9 くらがり線
		○上郷線	
		○岡崎・坂戸線	10 上郷線
		○大門駅・病院線	11 大門線
			12 矢作循環線
			13 岩中線
			14 川向線
			15 美合線
			16 岡崎市内線(上米河内)
			17 大沼線(大樹寺)
			18 大沼線(大樹寺)
			19 中之郷線
			20 岡崎線(本庁)
			21 本庁・額田線(本庁)
			22 岡崎南市内線
			23 岡崎駅・病院線
			24 矢作・病院線
			25 美合・病院線
			26 大門駅・病院線

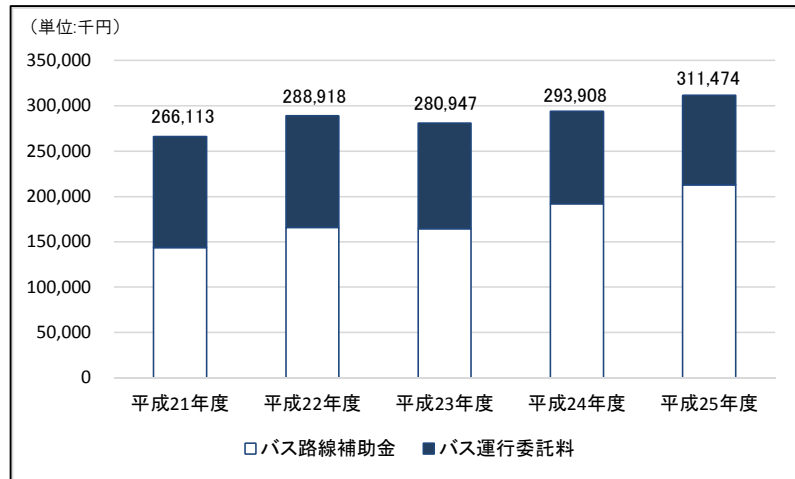
図 2.28 市内バス停利用（乗降）構成（H26 年 5 月）



停留所	日利用	割合
東岡崎	10,659 人	27.7
岡崎駅前	4,007	10.41
康生町	1,596	4.15
岡崎警察署前	1,369	3.56
大樹寺	1,256	3.26
戸崎町	887	2.31
イオンモール岡崎	854	2.22
梅園学校前	613	1.59
岡崎げんき館前	606	1.58
美合	576	1.5
その他計	16,051	41.72
合計	38,474	

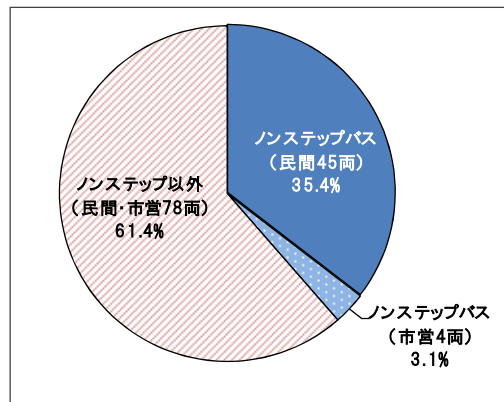
（資料：名鉄バス）

図 2.29 バス路線補助及び委託料



（資料：岡崎市）

図 2.30 ノンステップバスの導入状況（平成 25 年）



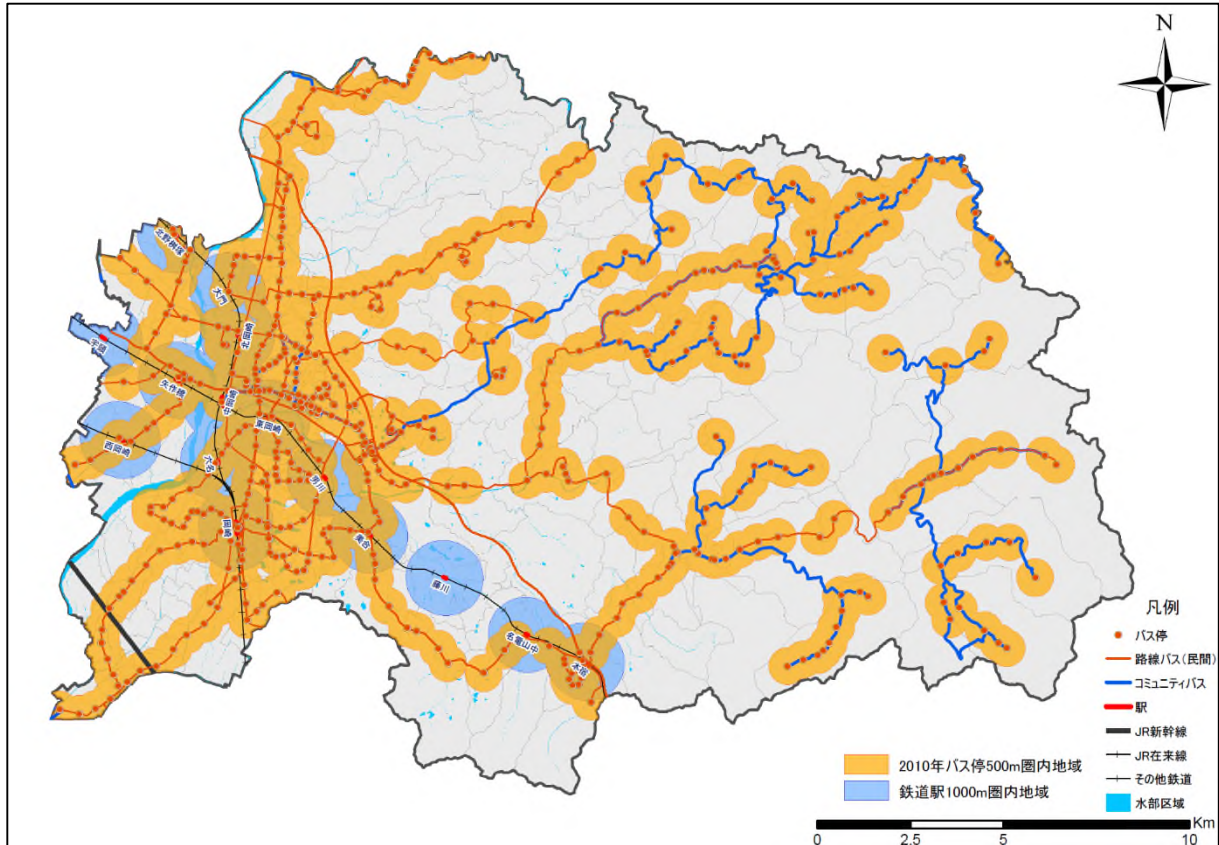
（資料：名鉄バス、岡崎市）

(3) 公共交通カバー地域

まちなか地域では公共交通によりカバーされているが、郊外部ではカバーされていない不便地域が存在します。

公共交通による人口のカバー率は概ね 85%程度となっています。

図 2.31 公共交通カバー域



※平成 22 年国勢調査の人口を基に町丁目毎に算出した人口密度×カバー面積により算出

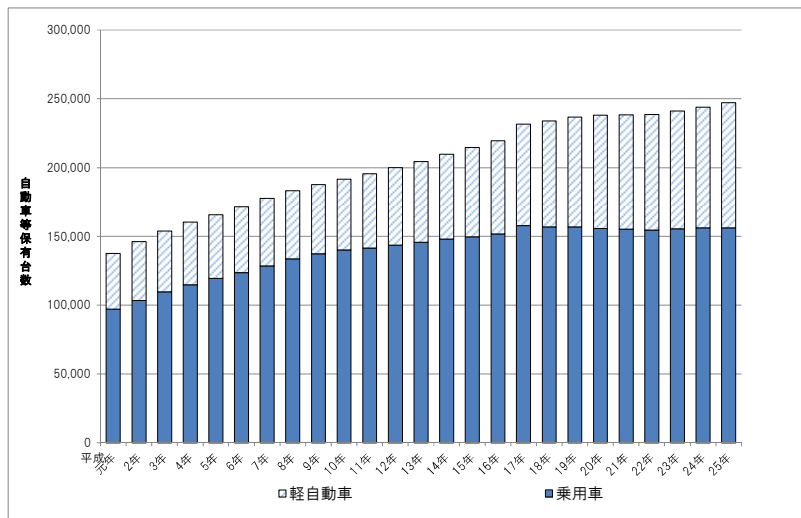
(資料：岡崎市)

※バス停留所のデータは、国土数値情報(平成 22 年「バス停留所」)より引用

(4) 自家用車

- ・市内の乗用車等保有数は平成 25 年 247, 122 台となっており、10 年間で約 1.15 倍増加しています。
- ・運転免許保有については若年層で保有率の減少があるものの 6 年前と比較し増加しています。
- ・30 歳以上の免許保有率が 90%を超えていることから、今後 65 歳以上の高齢者の免許保有率が増加する見込みです。

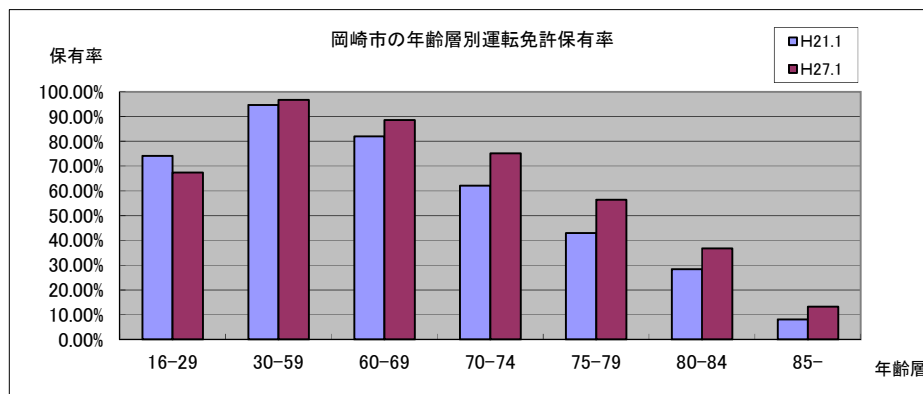
図 2.32 市内自動車保有数



年 度	乗用車	軽自動車	合計
元年	97,171	40,552	137,723
2年	103,373	42,775	146,148
3年	109,748	44,302	154,050
4年	115,020	45,467	160,487
5年	119,450	46,441	165,891
6年	123,785	47,845	171,630
7年	128,560	48,966	177,526
8年	133,748	49,453	183,201
9年	137,399	50,143	187,542
10年	140,202	51,414	191,616
11年	141,570	53,928	195,498
12年	143,648	56,327	199,975
13年	145,673	58,809	204,482
14年	147,999	61,702	209,701
15年	149,801	64,762	214,563
16年	151,903	67,480	219,383
17年	157,940	73,649	231,589
18年	157,007	76,983	233,990
19年	156,999	79,698	236,697
20年	155,888	82,285	238,173
21年	155,418	82,986	238,404
22年	154,690	84,028	238,718
23年	155,651	85,560	241,211
24年	156,341	87,600	243,941
25年	156,344	90,778	247,122

(資料：愛知運輸支局、岡崎市統計)

図 2.33 市の年齢別免許保有率の推移



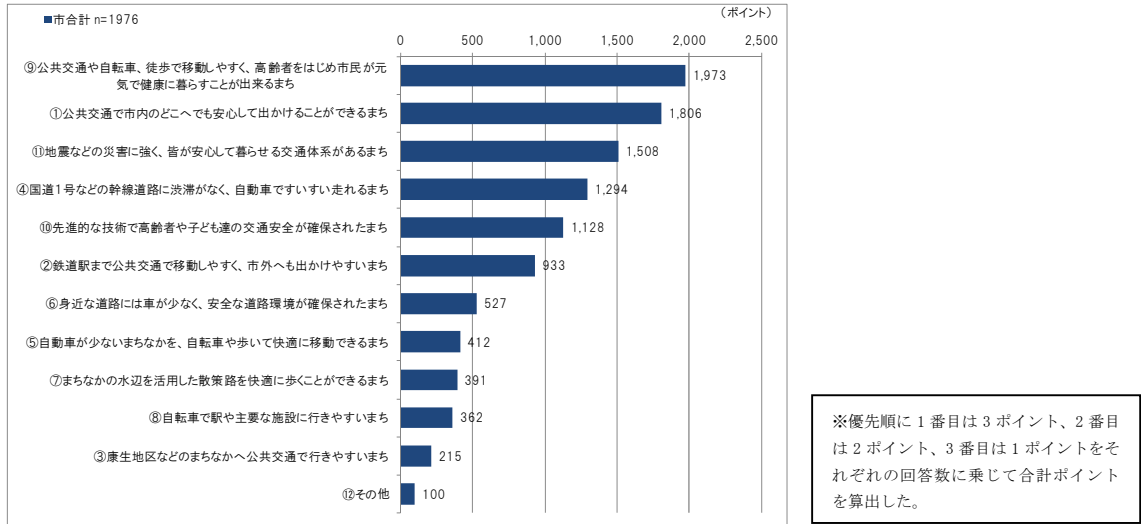
年齢区分	16-29	30-59	60-69	70-74	75-79	80-84	85-
H21.1	74.16%	94.65%	81.98%	62.10%	42.92%	28.35%	8.12%
H27.1	67.42%	96.68%	88.51%	75.10%	56.43%	36.77%	13.24%
増減	-6.74%	2.03%	6.53%	13.00%	13.51%	8.42%	5.12%

(資料：愛知県警察、岡崎市統計)

7) 市民ニーズ等の把握 (これからの岡崎市の交通を考えるアンケート 平成 25 年 10 月実施)

- ・岡崎市の将来のまちの姿として、「公共交通や自転車、徒歩で移動しやすく、高齢者をはじめ市民が元気で健康に暮らすことができるまち」がもっとも望まれています。

図 2.34 岡崎市の将来のまちの姿



- ・鉄道の満足度は満足とやや満足が合計で50%を超えているが、バスでは約34%程度となっています。
- ・不満項目では鉄道は運賃が高いが多く、バスでは時刻表どおりにバスが来ないが多くなっています。

図 2.35 鉄道の満足度及び不満事項

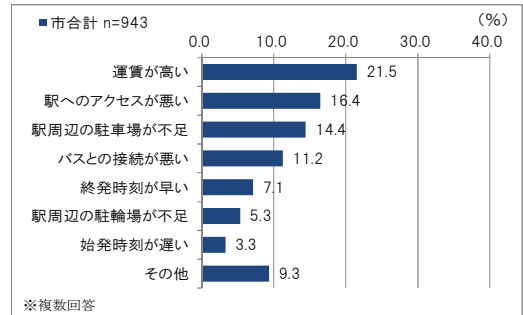
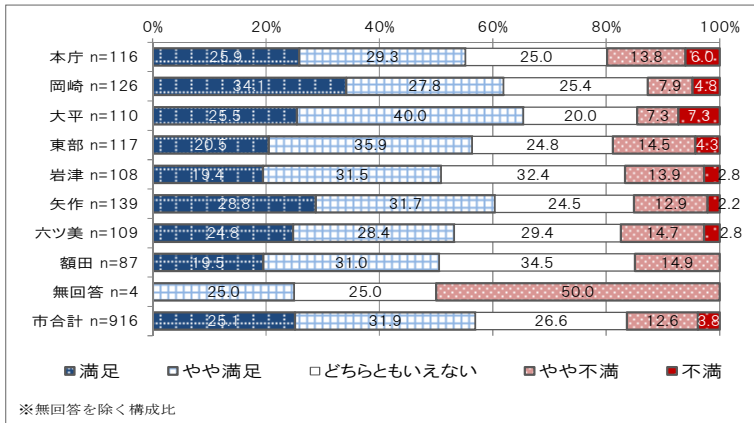
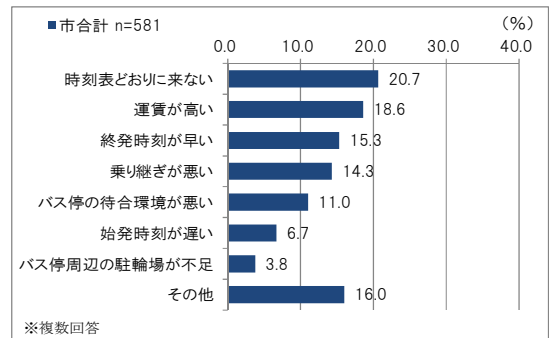
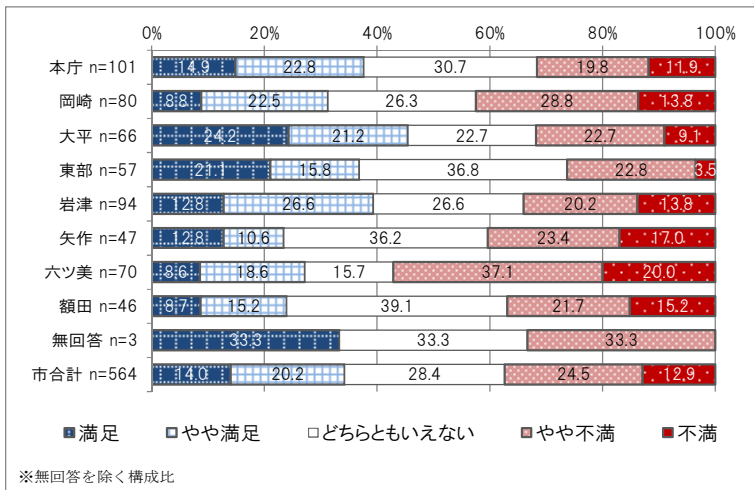


図 2.36 バスの満足度及び不満事項



3、取組みの実施状況と評価

1) 連携計画での施策と実施状況等

公共交通の取組みについては、総合交通政策に位置付けられた交通の将来像の実現に向け、平成20年策定の岡崎市地域公共交通総合連携計画に基づき実施しました。

その施策については下記のとおり概ね実施しましたが、課題等も生じています。

【施策】 内容	実施状況	課題等
【市内バスネットワークの再編】 持続可能なバスネットワークの構築に向け、バス基幹軸と地域内交通、交通結節点の整備を進め、公共交通ネットワークの再編を図る	交通拠点間バス(おかげエクスプレス等)の運行による基幹軸の設定、地域内交通の整備によるバスのネットワーク化を進めた	新たなまちづくり計画の進展による基幹軸の設定や幹線軸として求められる役割、需給面を含めバスネットワークを再検討する必要がある また、基幹軸や地域交通の担う役割を再度検討する必要がある
【(仮)地域別公共交通利用促進検討会の設置】 交通体系の構築に向け関係者間で協議の場や協議のルールを設ける	額田地域で地域内交通の運行に向け地元住民組織が組織され協議を進めた	継続的な組織運営や他地域への展開など仕組みを検討する必要がある
【交通拠点間バスの整備(バス基幹軸の設定)】 都心や郊外・中山間地域を結ぶ路線のうち、モビリティを優先して確保すべき路線をバス基幹軸とし放射・環状型のネットワークを構築	バスネットワークイメージに基づき、東西・南北・環状軸の交通拠点間バスを整備し運行している	面的なバスネットワークの確保のため路線を維持するとともに、まちづくり施策の展開によるあらたな基幹軸の設定も検討
【地域内交通の整備】 交通不便地域にコミュニティバス・乗合タクシーの導入、まちバスの強化	中山間地域である額田地域でコミュニティバスや乗合タクシーの運行を開始したほか、沿線施設へのまちバスの乗り入れを実施	過疎化・高齢化が進む交通不便地域においては地域交通を維持することが困難。地域における公共交通の役割や需要を踏まえ改善を検討する必要がある
【バス路線補助による路線維持】 生活路線確保のため赤字路線に補助、持続可能なバス路線となるよう改善	欠損補助により路線を維持するとともに、東部や矢作地域で路線を改善 郊外へ延びる路線の多くが赤字	各路線の評価を実施し、地域における公共交通の役割や需要を踏まえ改善を検討する必要がある
【乗換拠点の整備】 乗換拠点の整備、パーク&バスライド等の整備を進め乗継しやすい快適な待合空間を整備	東岡崎駅周辺地域の整備を実施中	主要鉄道駅等での乗り換が容易となるよう整備を進める必要がある
【交通バリアフリー化の推進】 利用の多い駅でのエレベーターや多目的トイレの整備、ノンステップバスの導入	東岡崎駅のバリアフリー化が完了	バリアフリー法基本方針にある日利用3,000人以上の鉄道駅(西岡崎駅・北岡崎駅・中岡崎駅・岡崎公園前駅)のバリアフリー化を進める必要がある
【バス料金制度の改善、割引制度等の導入】 バスが利用しやすくなるよう新たな料金割引制度を構築	交通事業者による1DAYフリー乗車券やまちバス買い物乗車券などの企画乗車券を発行	現在提供中の企画乗車券の利便性向上や乗継割引制度の創設について検討する必要がある
【バス停の待合い環境の整備】 利用者の多いバス停から上屋など待合空間の整備	交通事業者により利用の多いバス停の上屋等を整備	順次利用の多いバス停等の待合環境の改善を促進する必要がある

【公共交通案内の充実】 分かりやすく携帯しやすいバスマップを作成し情報提供を充実	公共交通マップを作成し転入者等へ配付	マップの多言語化や携帯性の向上など、誰でもアクセスしやすい公共交通情報の提供に努める必要がある
【モビリティマネジメントの実施】 市民の公共交通利用に関する意識啓発を進める。	企業を対象としたモビリティマネジメントの実施や小中学生を対象とした出前教室を実施	高齢者の公共交通利用への転換を促す取組みを推進するなど継続した意識啓発を行う必要がある
【公共交通に親しむ日の設定】 次世代を担うこどもへ公共交通に親しみ重要性を知ってもらう取組みを実施	市の催事と連動したイベントや小学生の運賃無料化などを実施	単発のイベントのみでなく、モビリティマネジメント施策の一つとして一定期間継続的に実施することも検討する必要がある

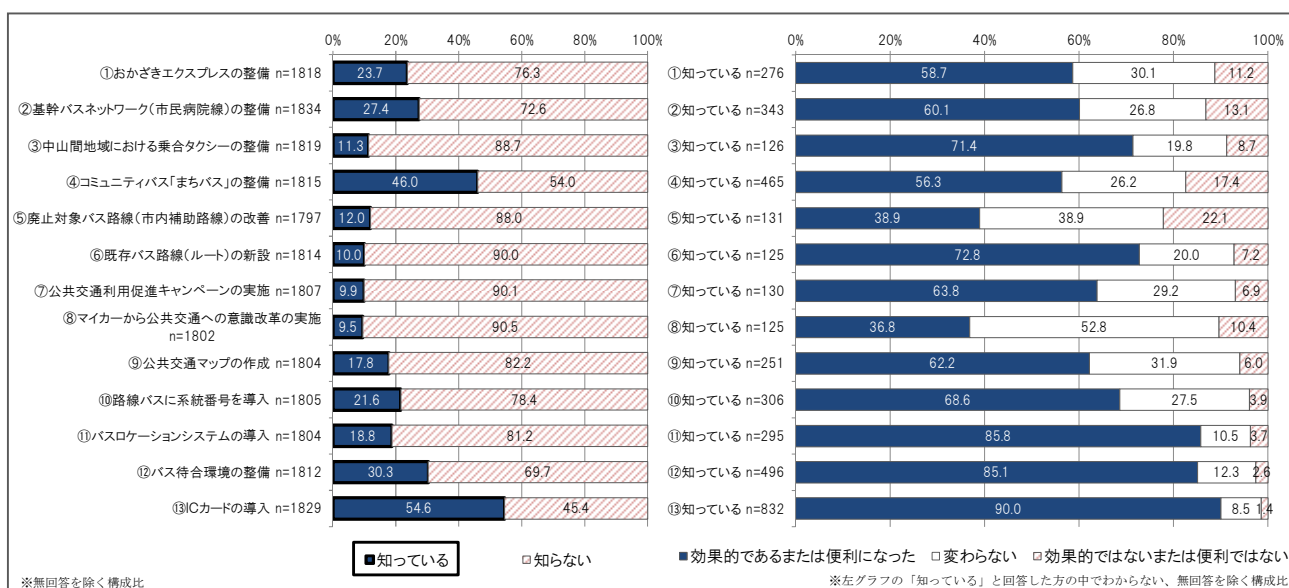
2) 取組みに関する認知と評価

(「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」平成25年度実施)

市民アンケートの調査結果から認知度は、ICカードの導入の割合が高いが総じて低い。しかしながら、認知している方からは、取組みは「効果的であるまたは便利になった」との回答があり、施策として有効なものと考えられます。

取組みの認知度

取組みの有効性



有効な取組みであることから…

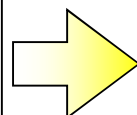
取組みを継続するとともに、
より良いものとなるよう改善を図ります

4、地域公共交通を取り巻く課題・役割と改善の方向性

地域の現状や取組みから課題を整理するとともに、地域公共交通の役割を整理し、今後の取組みの方向性を次のとおりとします。

【地域の現状や取組みからの課題】

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| ○市街地の拡散・外延化と
それに伴う人口の低密度化 | ○満足度が半数を下回るバス交通 |
| ○少子高齢化の進展 | ○まちづくりの展開に応じたバスネットワークの改善 |
| ○将来的に減少する人口 | ○需給面を含めた幹線軸と地域交通が担う役割の再検討 |
| ○自動車利用の増加 | ○赤字である生活バス路線の維持 |
| ○公共交通利用の減少 | ○乗継施設の整備や駅のバリアフリー化 |
| ○バス路線維持コストの増大 | ○バス利用環境に改善 |
| ○交通不便地域の存在 | ○高齢者等の自動車利用から公共交通利用への転換促進 |
| | ○アクセスしやすい公共交通情報の提供 |



【地域公共交通の役割】

○住民等のモビリティの確保

自動車に頼ることができない高齢者や障がい者、学生等の地域住民の移動手段の確保、さらに高齢化が進むなかで外出手段の提供により生活の質を確保することが重要であり必要です。

○まちづくりとまちの賑わいの創出や健康増進

地区整備計画との連動によるまちづくりの推進、地域公共交通の移動の利便性の向上によるまちなぎわいの創出や歩いて暮らせるまちづくりによる健康の増進が重要であり必要です。

○コンパクトシティの実現

人口減少社会における都市の再生を図るためのコンパクトなまちづくりを推進するにあたり、拠点間や居住エリアを結ぶ地域公共交通網を再構築するとともに利用者ニーズに合ったものとするのが重要であり必要です。

○地域コミュニティの活性化

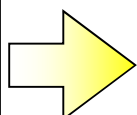
人口減少社会における地域社会の活力の維持向上のため、日常生活の必要不可欠な移動に加え様々な活動のための外出機会の増加に寄与する利便性の高い地域公共交通とすることが重要であり必要です。

○観光施策との連携や人の交流の促進

利便性の高い地域公共交通は観光地等の魅力増大に資することなどから、地域外からの観光客との交流の活発化、地域活力の増進を図るため、地域公共交通の充実により利便性や回遊性の向上が重要です。また、観光利用の増加は持続可能な地域公共交通を実現するための重要な要素であることから連携を図ることが重要であり必要です。

○環境にやさしいライフスタイルの実現

COP21「パリ協定」の合意により更なるCO₂の排出削減が求められることから、低炭素社会の構築に向け、過度な自動車依存を見直し、公共交通利用との適切な役割分担によって環境負荷の低減を図るため、公共交通の利用を促進することが重要であり必要です。



改善の方向性

1 少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備

市民が望む「公共交通や自転車、徒歩で移動しやすく、高齢者をはじめ市民が元気で健康に暮らすことができるまち」の実現に向け、持続可能な移動手段の確保に向けた取組みや安全安心で誰にでも利用しやすい公共交通の整備を図ります。

2 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備

郊外部等の交通不便地域において、地域の移動ニーズに応じた持続可能な移動手段の確保に向けた取組みの促進を図ります。

3 まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備

各地域でのまちづくりや市街地整備などのほか、観光施策等と一体的・連携した地域公共交通の検討や取組みを進め、公共交通の利便性の向上により、さらにまちの魅力を高め、利用者・来街者の増加や健康増進など相乗効果を生むよう取組みを進めます。

4 地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備

モビリティの向上による地域内での交流・活性化を図るとともに、あわせて隣接市等との広域的なアクセスを維持・円滑化することで来街者との交流を活性化させ地域活力を増進させるよう公共交通の整備を図ります。

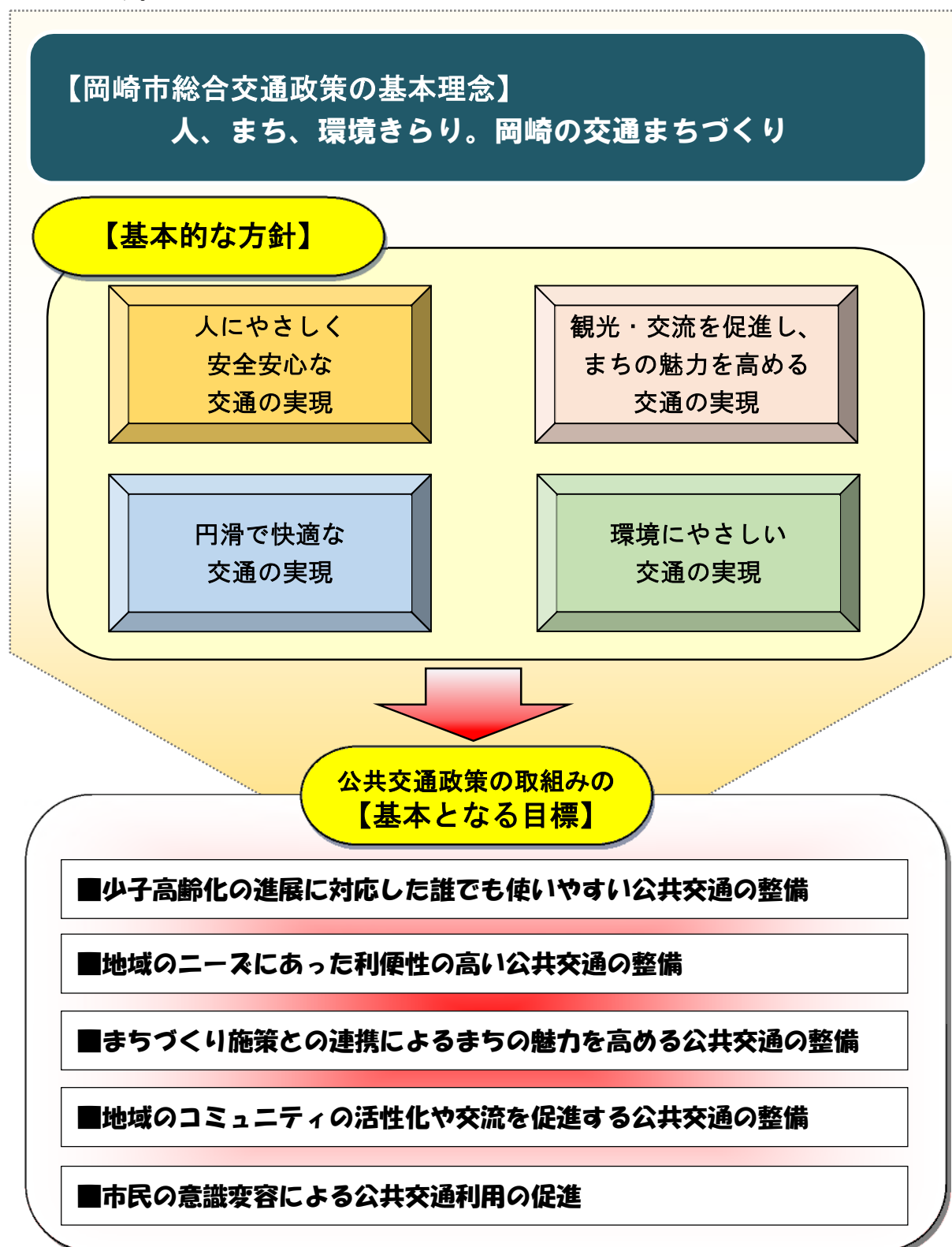
5 市民の意識変容による公共交通利用の促進

利用者の減少による地域公共交通の衰退やCO₂排出による環境負荷の低減のため、過度の自動車に依存した交通体系から、公共交通や徒歩、自転車、自動車が適度に役割分担した交通体系となるよう意識変容による利用促進を図ります。

5、計画の基本的な方針及び基本目標

1) 基本的な方針と基本目標

本計画の基本的な方針及び基本目標は、総合交通政策との整合を図るため、総合交通政策の基本目標等を基にし、前項の地域公共交通の改善の方向性を踏まえ、次のとおりとします。



2) 基本的な方針及び基本目標の実現に向けた考え方

基本目標の実現に向けては次の考え方に基づき施策を展開します。

① 市民、事業者、行政等の連携協力

本計画の推進にあつては市民や交通事業者のみならず、企業・地域団体や行政がそれぞれ役割分担し、これまで以上に連携を深めていく必要があります。

基本目標の実現に向け「みんなで創り、守り、育てる」姿勢で公共交通に関する取組みを推進します。

② 社会、経済、環境面で持続可能な地域公共交通

将来に向けて、社会、経済、環境面で持続可能な地域公共交通を構築していくことが必要です。

社会面においては、高齢化の進展を踏まえ、高齢者・障がい者などの移動制約者をはじめ、誰もが利用しやすい地域公共交通を確保・整備するとともに、経済面では、安定的・持続的なサービスの提供が可能となるよう、経済や財政にやさしい地域公共交通を維持・整備します。

また、環境面においては、CO₂排出量を削減するなど環境負荷の少ない地域公共交通の利用を促進します。

③ 地域特性を踏まえた公共交通

康生から東岡崎駅周辺・岡崎駅周辺及びそれら地区を結ぶ「まちなか地域」、その外縁部に位置し駅や商業施設等が立地する「郊外地域」及び市の東北部や額田地域などの「中山間地域」に区分され、それぞれ地域が抱える課題は異なります。

このため、各地域の特性を反映するとともに、地域が有する魅力を活かし、特性をふまえたふさわしい公共交通サービスを実現します。



④ 地域公共交通と各種交通手段の連携

鉄道やバス、タクシー等の公共交通のほか、徒歩や自転車、自動車はその特性に応じて適切に役割分担し、効率的に連携します。

6、計画区域及び計画期間

1) 計画区域

本計画の区域は岡崎市全域とします。

2) 計画期間

本計画の期間は、総合計画や都市計画マスタープラン、総合交通政策との整合を図るため、平成32年度を目標年次とした5年間とします。

7、基本目標を達成するための主要施策

1) 主要施策

基本目標を達成するための主要施策を次のとおり実施します。

【少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備】

- ①公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善
- ②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
- ③地域内交通の整備
- ④バス路線の確保・維持
- ⑤バス停の待合環境等の整備
- ⑥交通バリアフリー化の推進
- ⑦公共交通利用案内の充実
- ⑧公共交通の利便性の向上
- ⑨鉄道輸送の安全確保

【地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）

【まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備】

- ①公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善（再掲）
- ②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）
- ⑩まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行
- ⑪交通結節点・乗換拠点の整備
- ⑫観光交流の促進に向けた交通環境の整備
- ⑬バス基幹軸と地域内交通の連携

【地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ⑦公共交通利用案内の充実（再掲）
- ⑬バス基幹軸と地域内交通の連携（再掲）
- ⑭広域的な路線の維持と連携強化
- ⑮運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入

【市民の意識変容による公共交通利用の促進】

- ⑯自動車利用から公共交通利用への転換促進

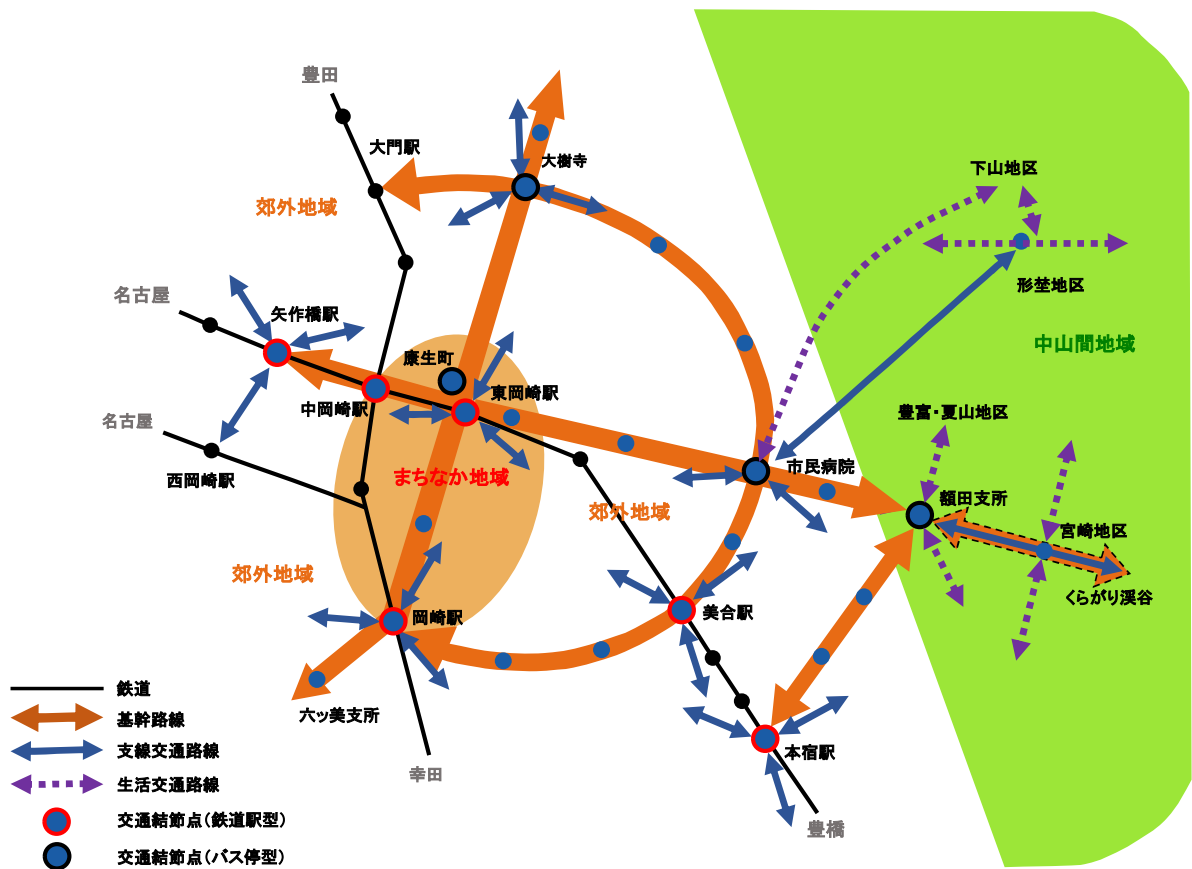
2) 施策事業の内容

① 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善

公共交通ネットワークは鉄道が都市間や地域間の広域的なネットワークの基軸幹線となり、バスがこれを補完し地域内でバスネットワークを構成します。

バス交通は、交通結節点間を連絡する「バス基幹軸」と、交通結節点を中心に地域の実情に応じた「地域内交通」により構成しており、持続可能なバスネットワークの確保・維持を図るため改善を図ります。

図 7.1 公共交通ネットワークのイメージ



～ まちづくり施策との連携 ～

市域には市中心部の「まちなか地域」のほかその外延部に位置する「郊外地域」、額田地域をはじめとした「中山間地域」があり、それぞれの地域で地域の特性に応じたまちづくりが行われています。

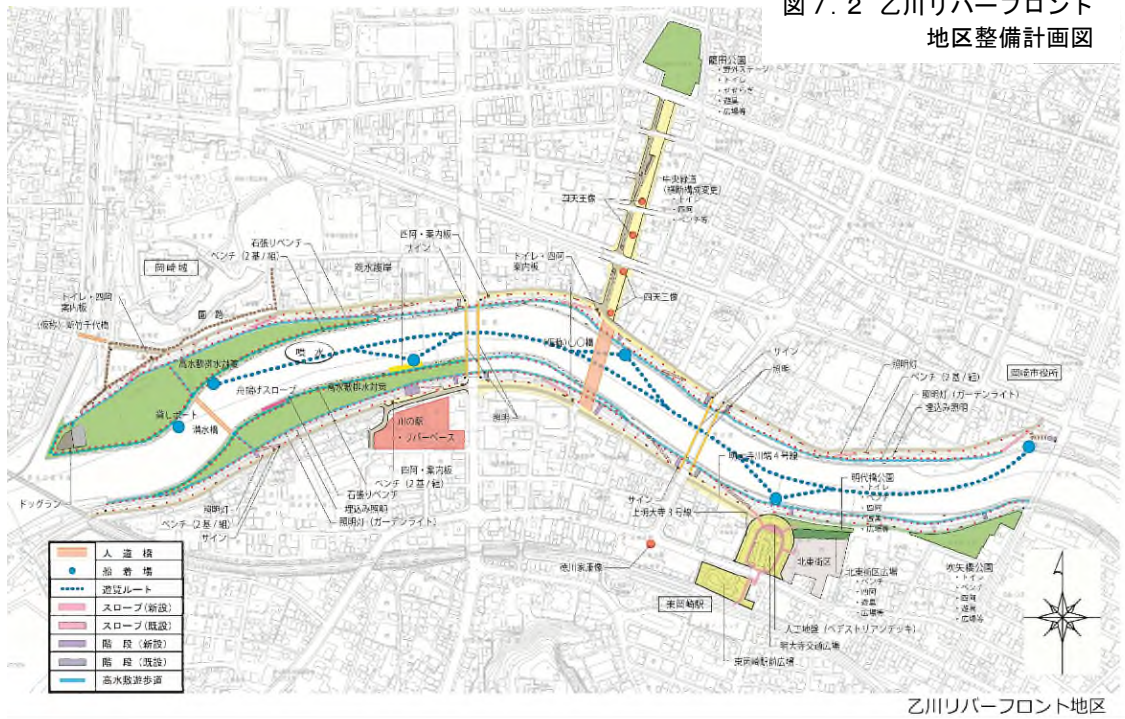
「まちなか地域」では康生地区から東岡崎駅にかけての乙川の親水空間を活用した乙川リバーフロント地区整備事業のほか、大学病院の設置をはじめとした岡崎駅南土地区画整理事業など新たなまちづくり施策が展開されています。

「郊外地域」や「中山間地域」では交通結節点や生活拠点等の整備が進められていることから、これらの取組みとの連携をとりながらネットワークの整備を進めるとともに、まちづくりの進展に寄与するものとなるよう公共交通の取組みを進めていきます。

また、人口減少社会の急激な進展を背景に、医療・商業施設や住居などがまとまって立地し、公共交通によりこれら施設等にアクセスすることができる都市構造として「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点での施策の展開が求められています。

本市ではこの考えに基づいた「立地適正化計画」の策定を予定しており、この考え方との整合を図りながら、バスネットワークを確保・維持するとともに見直しをしていきます。

図 7.2 乙川リバーフロント地区整備計画図



②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備

持続可能なバスネットワークの確保・維持に向けて、まちなか地域と郊外地域を結ぶ既存バス路線のうち、バスによるモビリティを優先的に確保すべき路線を基幹路線と位置付け、交通事業者と連携して路線の確保維持を図ります。

日常的な通勤・通学需要、高齢者の市民病院への移動手段確保等の観点から、次のような放射・環状型バスネットワークについて公共交通によるモビリティを優先的に確保すべきバス路線と位置付け、一定のサービス水準を確保するとともに利便性の向上を図ります。

基幹軸	区間
東西軸	矢作橋駅～康生町～市民病院／市民病院～額田支所
南北軸	奥殿陣屋～大樹寺～東岡崎駅～岡崎駅～六ツ美支所 本宿駅～額田支所
循環軸	大門駅～大樹寺～市民病院／市民病院～美合駅～岡崎駅

③地域内交通の整備

不採算路線が多く営業路線としてバス路線の維持が困難な郊外地域や中山間地域では、地域での主体的な取り組みを基礎として、地域の特性やニーズに合った持続可能な公共交通をめざし、基幹路線及び次のような機能の地域内交通を整備していきます。

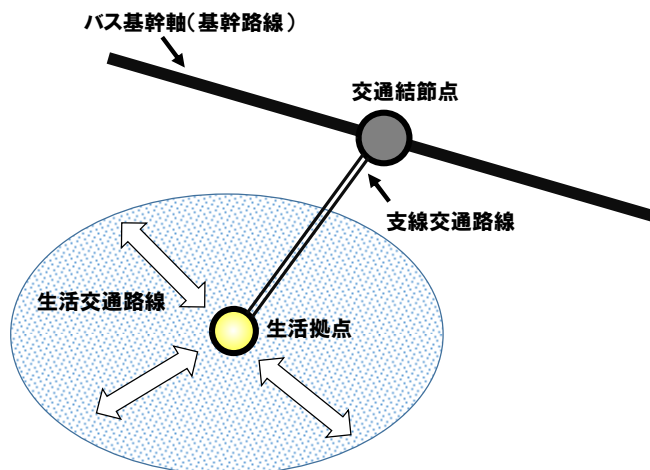
そしてこれら路線について、地域住民、交通事業者、行政など多様な主体が協働して計画・整備、運行をしていきます。

また、これらの路線のほか、個別輸送で利便性の高いタクシーについては、鉄道・バス輸送での時間的・空間的な補完が可能であることから、ニーズに応じた有効な利活用を検討します。

【バス路線区分の考え方】

ネットワーク区分		地域内交通		
路線区分		バス基幹軸	支線交通路線	生活交通路線
対象とする利用目的		通勤・通学・買物・通院及び他の目的	通勤・通学・買物・通院及び他の目的	買物・通院など
位置づけ		市内の主要な交通結節点を結び、通勤・通学、買物、通院などの移動に対応することができる基幹となる路線で市が定めるもの	基幹路線と交通結節点で接続することを基本とし、本市のバスネットワーク構成上必要性が高く、一定の需要が見込まれる地域へ運行する路線で市が定めるもの	支線交通路線と接続することを基本とし、極めて需要が少ないと予想される地域において、地域住民が主体となって運行する路線で市が支援するもの
接続先の例		鉄道駅型交通結節点、バス停型交通結節点、及び居住機能、商業・業務機能、高度医療機能、広域的な文化・交流機能、行政機能などを有する複合的施設間の接続	交通結節機能に優れた地区、及び地域商業、初期医療など日常生活に必要な機能の集約を進める地区と基幹バス路線との接続	地域自治のサポート機能を担う支所や、地域住民の文化・交流機能を担う市民センターなどが配置された地区（地域自治拠点）、及び地域商業・地域医療施設と生活交通路線との接続
サービス水準確保の目安	運行日	毎日	平日毎日 (土日・休日の運行は地域性による)	週1～2日
	運行時間帯	6～20時台		午前、午後でそれぞれ最低限1往復を確保
	運行頻度	朝タビーク 1時間に1本 オフピーク 2時間に1本	午前、午後でそれぞれ1往復以上を確保	※収支率等がクリアできれば、地域住民の発意で、支線交通路線のサービス水準を取り入れることも可

図 7. 3 地域内交通のイメージ



～ 地域内交通の整備の進め方 ～

地域内交通のうち、生活交通路線の整備については、検討から運行に至るまで地域住民の主体的な取組みを基本とするとともに、行政や交通事業者、地域住民組織等が役割分担しながら進めることにより地域住民のマイバス意識を醸成し、持続可能な交通となるよう取り組みます。

○検討対象地域

地域住民が日常生活において「移手段」の必要性を認識し、その確保と活用に向けて地域住民の中に主体的な動きがある地域を優先的に検討するほか、バス路線の課題が特に顕在化している地域も優先的に検討する。

○住民組織のイメージ

地元総代会など既存組織との調整を踏まえ、地域公共交通の検討が進められるものとして

当該地域が組織した団体等とする。

○役割分担の考え方

- ・行政、市民、交通事業者が、計画→運営→運行の各段階において役割を担いながら、連携・協力して取り組む。
- ・市民が主体的に取り組むなかで解決できない問題、専門的な事項（法律・制度面など）については、行政や交通事業者がサポートする。

○地域交通システムの選定

- ・既存の交通手段を活かしニーズにあったサービス内容への変更の可能性を検討する。
- ・既存の交通手段の活用が困難な場合は、新たな交通手段導入の可能性を検討する。
- ・利用者ニーズの質や量、道路環境等の物理的な制約条件、コスト、運営方法等の視点から、最適な交通手段システムを選定する。

○地域交通システムの整備手法

①既存バス路線の見直し

現在運行している路線バスを、利用者ニーズにあったサービスに変更するもの

②路線バスの新設

バス事業者がバス路線を新設あるいは既存路線を延長するもの

③コミュニティバスの新設（定時定路線）

既存の路線バスの運行がない地域を対象に、自治体、住民、NPO等が中心となって導入し、地域住民の足となる乗合型のバスを運行するもの

④乗合タクシーの新設（定時定路線、デマンド型）

既存の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域や需要の少ない地域を対象に、自治体、住民、NPO、タクシー事業者が乗車定員10人以下（運転手含む）のワゴン又はセダンタクシーを乗合で運行するもの

⑤送迎バスへの混乗

福祉・通勤・通学等の目的で運行しているバスに、一般住民の混乗を認めるもの、あるいは空き時間の使用により乗合バスを運行するもの

○取り組み手順

地域が自らの日常生活の移動手段を確保するためのプロセスを例示した次の「生活交通路線検討のガイドライン（案）」を地域内交通の導入検討を進める（主体的に取り組む）地域へ提示する。市がバックアップしながら、地域の主体的な取組みを促すことで地域ごとの路線確保を図ることとする。

【生活交通路線検討のガイドライン（案）】

プロセス① 地域住民等で検討体制を整備

プロセス② 地域ニーズの把握と交通サービスの評価

- ・生活交通の状況や移動に関する要望等について、アンケート調査等を通じて把握する（市民・行政）
- ・既存の交通手段を様々な観点から評価する（市民）

プロセス③ 既存交通手段及びシステムの見直し

- ・既存の交通手段及びシステムの見直しが可能かどうかを確認する（市民・行政）
→路線の部分的な変更、新規路線の追加、運行日やダイヤの見直し、バス停の移設や新設
- ・地域住民、行政及び事業者で見直し案を協議する。（市民・行政・交通事業者）

プロセス④ 新たな交通手段及びシステムの選択

- ・既存の地域交通システムの見直しが困難な場合は、新たな交通手段導入の可能性を検討する。
- ・地域のニーズを踏まえて、運行目的、運行方針を立案する（市民）
- ・概ねのルートを設定し、走行環境を調査する（市民・行政）
- ・運行目的や方針に合致する交通手段及びシステムを選択する（市民）
（路線バスの新設、コミュニティバスの新設、乗合タクシーの新設）
- ・運行主体・運行計画案を作成する（市民）
- ・実際に運行する車両を用いて走行環境テストを行う（市民・行政・交通事業者）

プロセス⑤ 実証運行の実施

- ・運行計画の有効性や妥当性、課題、利用者や地域住民の反応等を把握するために実証運行を実施する（市民・行政・交通事業者）
⇨「実証運行実施モデル（案）」参照

プロセス⑥ 実証運行の評価

- ・地域交通導入の必要性、有効性などを評価するために、評価項目やそれを表す指標などの目標を定め、その達成度により評価をする（市民・行政）
⇨「実証運行の評価モデル」参照

プロセス⑦ 本格運行

- ・本格運行後は、モニタリングを実施し、運行内容の分析・評価を行い、必要に応じて、運行条件等の見直しを行う（市民・行政・交通事業者）

【実証運行実施モデル（案）】

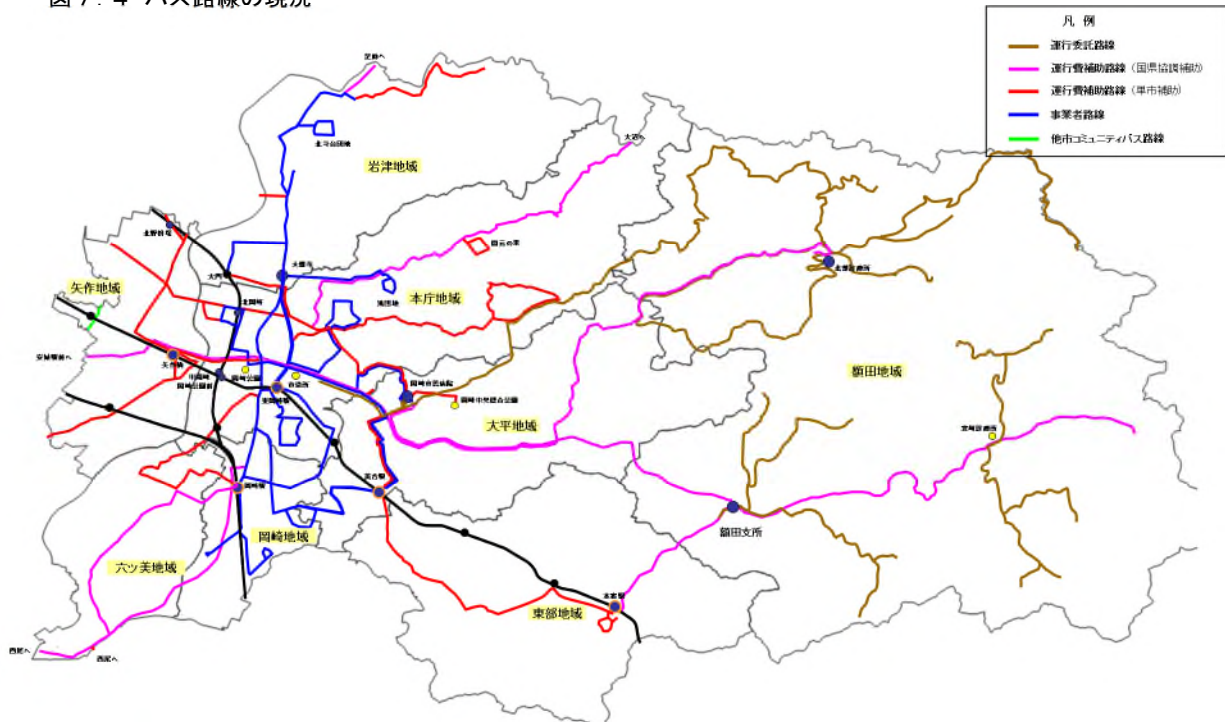
事業主体	・実証運行は岡崎市が事業主体となるが、本格運行開始時には、地域組織（概ね学区単位で組織）が事業主体となることを前提とする。
運行主体	・交通事業者又はその共同体
運行方法	・小型バスやタクシー車両（4～9人乗り）での定時定路線運行又はデマンド運行など
運行範囲	・最寄りの駅、バス停や地区の公共施設、病院、スーパー等間の往復 （既存交通事業者との相乗的な利用促進を期待でき、両者の競合を避ける形での利便性向上を図る）
運賃	実質的な移動距離や採算性の観点から、地域で検討して設定
実証運行期間	・原則1年間 （期間中に必要性や事業効果の検証及び改善を実施し、本格運行の目途が立てば本格運行へ、立たなければ地域の判断で運行を断念）
本格運行に向けた流れ	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が中心となって、市と連携しながら、運行ルート、便数、運賃、地域の協力方法、マイカー利用者も含めた利用促進方法等の運行計画を作成する。 ・地域で決めた運行計画を行政の支援方策とあわせ、市民代表、交通事業者、有識者、関係機関等で構成する「市交通政策会議」で必要な事項を協議し、合意を得た上で実証運行を行う。 ・実証運行の結果により、市民と行政の協働による運行として、地域の実情に合わせ、市が運行経費の一定割合を助成するほか、地域、交通事業者、市が互いに連携・役割分担し、本格運行への移行を検討する。
役割分担	
実証運行の評価モデル	<p>地域の主体的な取組みの継続性のほか、利用の見込みとして次の項目を評価</p> <ol style="list-style-type: none"> ①利用特性（平均利用者数、利用頻度） ②運行特性（運行の満足度） ③地域ニーズ（認知度、利用率、アンケート回収率、住民の賛意や利用意向） ④採算性（収支率） ⑤住民組織の継続性（利用者意見、会議参加率）

④ バス路線の確保・維持

バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線等に対しては、バスネットワークの確保や地域住民の日常生活の移動手段の確保の観点からこれらの維持に努めます。

また、地域や交通事業者との連携による公共交通の利用促進の取組みを行うとともに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めます。

図 7. 4 バス路線の現況



【補助路線一覧】

路線名	補助区分	路線名	補助区分
桜形線	国県市	岩中線	市
大沼線	国県市	川向線	市
岡崎西尾線	国県市	美合線	市
岡崎足助線	国県市	岡崎市内線	市
岡崎安城線	国市	中之郷線	市
くらがり線	国市	岡崎線	市
額田支所市民病院線	国市	岡崎南市内線	市
本宿額田線	市	岡崎駅市民病院線	市
岡崎坂戸線	市	矢作市民病院線	市
上郷線	市	美合市民病院線	市
矢作循環線	市	大門駅市民病院線	市

【委託路線一覧】

路線名
まちバス
下山地区線
形埜地区線
宮崎地区線
豊富夏山地区線

～ バス路線の評価・見直しの進め方 ～

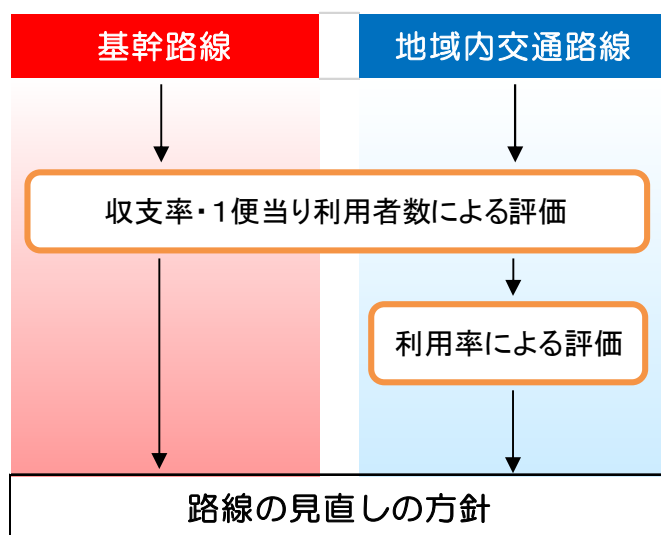
地域住民の日常生活の移動手段の確保のため、不採算バス路線を補助して維持しているが、利用者の減少や維持コスト増大など課題も生じています。

については、定期的に路線の評価・検証を行うことで、地域のニーズや利用実態にあった運行となるように改善を図ります。

○見直しの流れ

- ・評価の基本は、路線の収支率と路線の妥当性をチェックするために1便当り利用者数を用いる。
- ・基幹路線は、収支率、1便当り利用者数を指標として評価する。
- ・地域内交通路線は、収支率、1便当り利用者数に加え利用率を指標として評価する。
- ・地域内交通路線は2つの指標に加え、沿線住民等に多く利用されていることを評価するための目安として、利用率を用いる。

図7.5 見直しの流れイメージ



○評価指標と判断の目安

- ・目安とする基準は、平成20年度策定の岡崎市地域公共交通総合連携計画で設定した基準（収支率・1便当り利用者数）に加え、利用率を用いる。

項目	基幹路線	地域内交通路線	
		支線交通路線	生活交通路線
収支率	50%以上	25%～50%程度	25%以上
1便当り利用者数	15～20人/便	5～15人/便	1～3人/便
利用率	—	1.0%以上	1.0%以上

【利用率】

- ・沿線人口^{※1}に対する当該路線の利用者数の割合で表す。

$$\text{利用率 (\%)} = \text{日利用者数} / \text{沿線人口} \times 100$$

※1：沿線人口は、バス停から半径 500m内の人口を当該路線全バス停で集計した人数。
ただし、複数路線が重複するバス停は運行本数比で按分する。

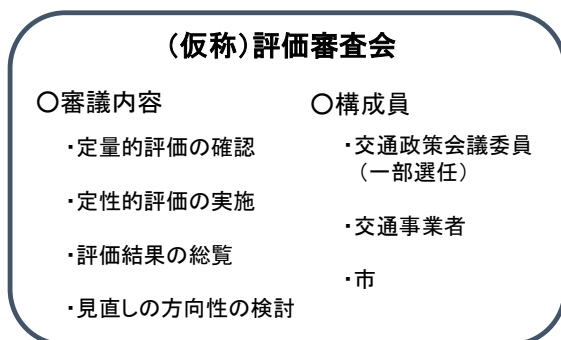
- ・利用率の基準は、現状路線の実態から補助路線のうち基幹バス路線を除く一般的な路線^{※2}の平均値が 1.14%となるため、利用率 1.0%を基準とした。(平成 25 年度)

※2：市域を跨る路線は、市域外の沿線人口、利用者数データが反映されていないこと、快速バス・乗合タクシー・まちバスは一般路線と運行形態・運賃体系等が異なるため、利用率の傾向も異なることから除いて集計。

○評価・見直しの仕組み

- ・評価については、定量的な評価の確認のほか定性的な評価、評価全体の総覧を実施する機関として（仮称）評価審査会を設置し、評価を実施するとともに、見直しの方向性を検討する。
- ・評価結果や見直しの方向性については、市交通政策会議に報告するとともに、路線・ダイヤの見直しなど具体的な改善を検討する。

図 7.6 （仮称）評価審査会の構成のイメージ



○見直しの方向性

- ・評価の結果により、優先性或改善内容など見直しの方向性については、（仮称）評価審査会や市交通政策会議において協議し定める。

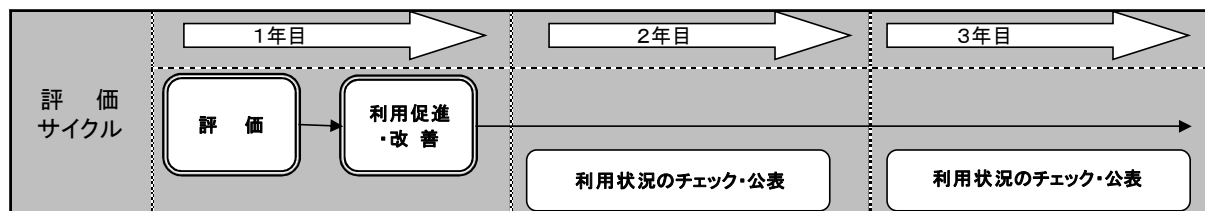
○見直し検討での留意事項

- ・収支率等の基準値だけでなくすべてを判断するのではなく、地域住民の利用努力等を勘案し対応することを検討する。
- ・収支率が 100%を超える場合等は、交通事業者の自主路線への移行や非補助路線化とすることを検討するとともに、サービス水準の向上を図ることも検討する。

○見直し（評価）のサイクル

- ・見直し（評価）については、利用状況や収入状況、公益性等から公的資金の投入の妥当性を評価し、改善を図ることにより、事業の効率性・有効性を高めていくことが目的であることから、1年の改善措置及び3年間のPDCAサイクルのなかで利用状況等をアウトプットしながら評価を行い、運行の改善を図っていくこととする。

図7.7 見直し（評価）PDCAサイクルのイメージ



⑤ バス停の待合環境等の整備

バス利用者が快適にバスを待つことができるように、交通結節点や利用の多いバス停から優先的に上屋・ベンチの整備を進めます。

また、現在稼働しているバスの運行情報が分かるバスロケーションシステムの表示機の設置など利用者の利便性の向上を図ります。

【バス待合環境整備イメージ】



【バスロケ表示イメージ】



～ 待合環境等の整備の考え方 ～

待合環境等の整備については、バス停をその機能ごとに分類し、その機能に応じた整備を検討するとともに、整備の優先性を整理します。

○バス停の機能分類

このうち鉄道駅では都市機能が集積するまちなか地域の主要鉄道駅を「主要駅バスターミナル」、その他の鉄道駅を「一般駅乗り継ぎ」とし、バス停については、バス基幹軸が交差する箇所や主要な乗継拠点となっている箇所を「主要乗り継ぎバス停」、その他のバス停を「一般バス停」と分類します。（具体的な分類は下表参照）

図 7. 8 公共交通サービスの強化充実方針



【バス停の機能分類】

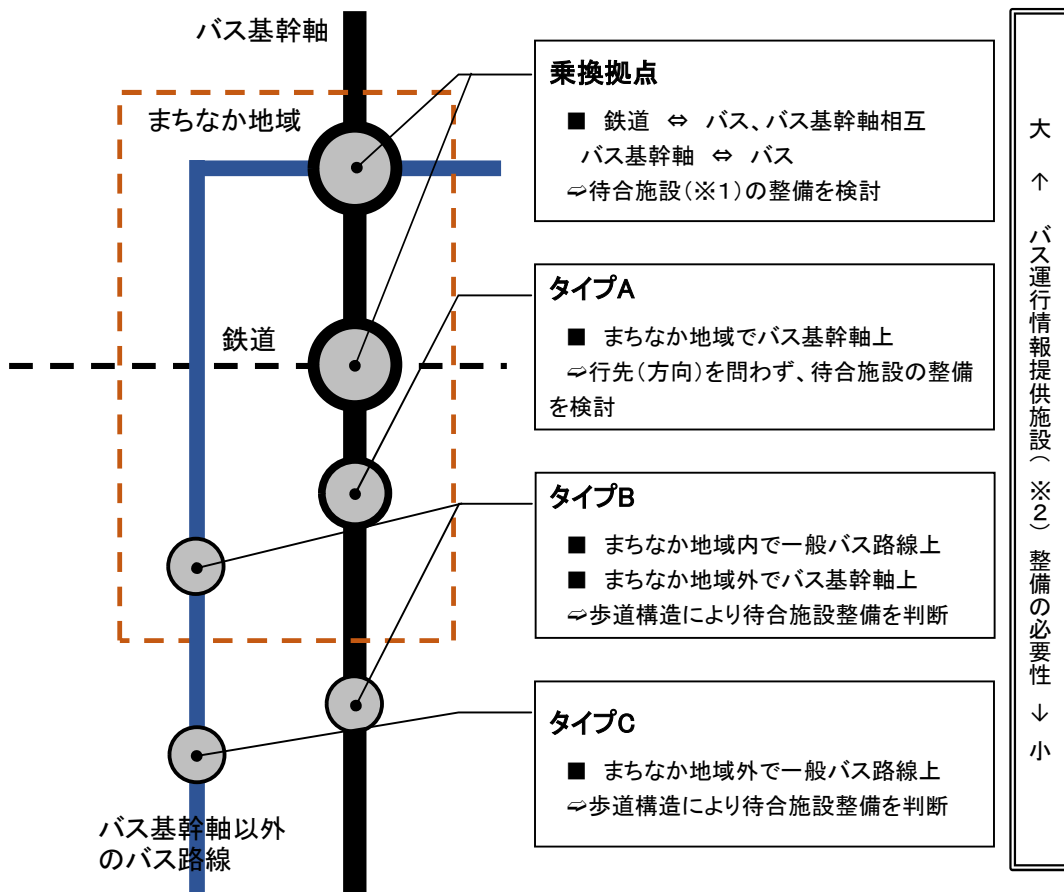
区分	対象となるバス停留所
主要駅バスターミナル	東岡崎駅、岡崎駅前
一般駅乗り継ぎ	矢作橋駅、岡崎公園前駅・中岡崎駅、美合駅、本宿駅、大門駅
主要乗り継ぎバス停留所	大樹寺、市民病院、額田支所、康生町
一般バス停留所	上記以外

○バス停の整備タイプ

東岡崎駅と岡崎駅を中心としたまちなか地域における都市機能の強化、乗継拠点の整備とバス基幹軸の形成を踏まえ、4つの整備タイプを次のとおり想定します。

なお、機能分類での「主要駅バスターミナル」、「一般駅乗り継ぎ」、「主要乗り継ぎバス停留所」を『乗継拠点』とし、他のバス停留所を「まちなか地域」、「バス路線の種別（基幹軸、基幹軸以外）」で3つに区分します。

図7.9 バス停留所の整備タイプの考え方



※1) ここでの待合施設とは主に「上屋」と「ベンチ」を意味します。

※2) バス停における「バスロケーションシステムの整備」を意味します。

○バス停の整備内容（優先性）の検討

バス停留所の整備タイプ区分と整備優先性の考え方は次のとおりです。

上屋を中心とする待合環境の整備は、『乗継拠点』、『タイプA』、『タイプB』、『タイプC』の順番に優先して整備を検討していきます。

ステップ①：乗継拠点性より		
乗換拠点	■ 主要駅、一般駅、主要乗継バス停	上屋の整備を検討
その他	■ 一般のバス停	⇨ ステップ2へ

ステップ②：バス停の整備タイプより		
タイプA	■ まちなか地域内でバス基幹軸上	行先(方向)を問わず上屋の整備を検討
タイプB	■ まちなか地域内で一般バス路線上 ■ まちなか地域外でバス基幹軸上	歩道構造により選別 ⇨ ステップ③へ
タイプC	■ まちなか地域外で一般バス路線上	

ステップ③：歩道構造より		
タイプ①(可能)	■ まちなか地域内 ・歩道3.5m以上 ・自転車歩行者道4m以上 ■ まちなか地域外 ・歩道2m以上 ・自転車歩行者道3m以上	まちなか地域内は方向を問わず、まちなか地域外はまちなか地域方向に上屋の整備を検討 ※)歩道及自転車歩行者道の幅員は下表に準じる。
タイプ2(困難)	■ 上記以外	⇨ ステップ④へ

ステップ④：沿道民地より			
存在あり	■ 沿道民地側との調整	存在なし	■ 対応なし

自転車歩行者道と歩道の幅員（各道路管理者の条例による）

区分	歩行者交通が多い道路	その他の道路	備考
歩道	3.5m以上	2m以上	歩行者交通が多い道路の交通量は規定されていない
自転車歩行者道	4m以上	3m以上	

⑥ 交通バリアフリー化の推進

高齢者や障がい者、妊産婦、乳幼児を同伴するかたなどに配慮し、人にやさしい交通サービスを提供するために交通バリアフリー化を促進します。

鉄道駅では、愛環北岡崎駅などバリアフリー法に基づきバリアフリー化を促進するとともに、名鉄東岡崎駅周辺の乗換拠点の整備とあわせ乗換えの移動性の向上を図ります。

また、バスではバリアフリー対応車両であるノンステップバスの導入を働きかけます。

【北岡崎駅】



⑦ 公共交通利用案内の実

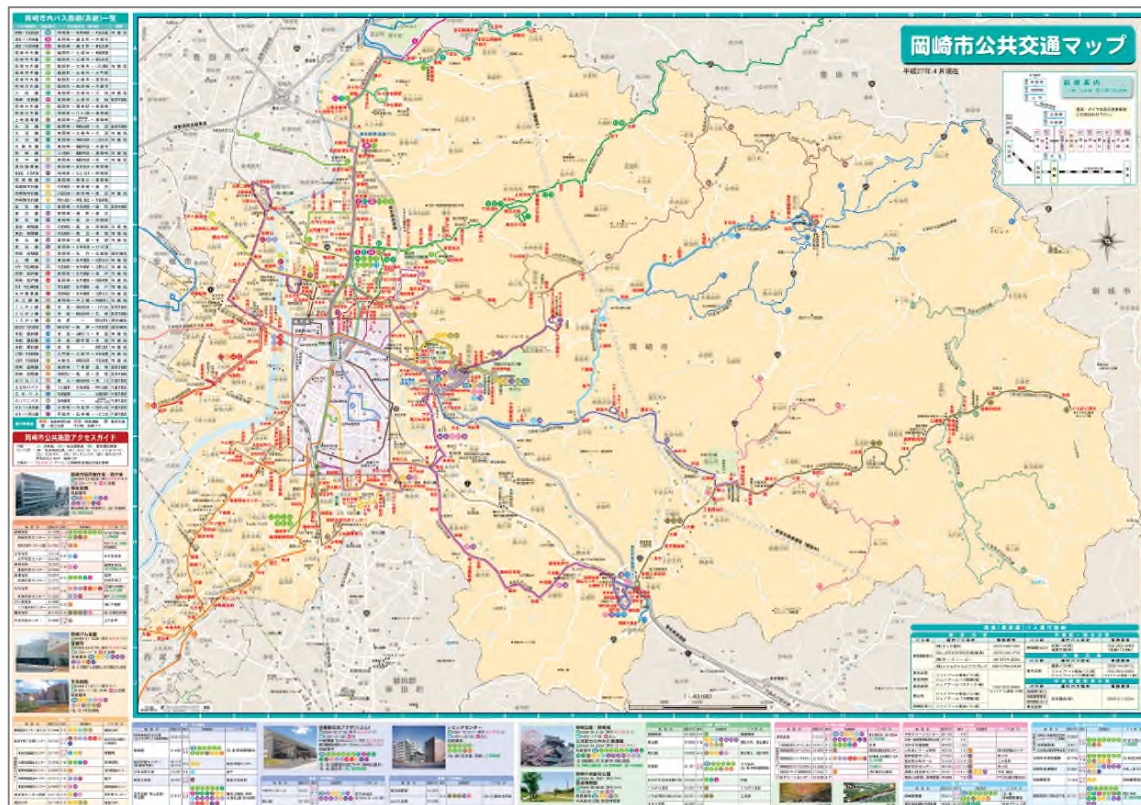
主要な交通結節点を中心に、多言語による案内表示のほか、視覚障がい者のための触知案内板などの整備により、誰もがバスなど公共交通機関を利用できる環境の整備を図ります。

また、観光等での来街者や外国人など公共交通の環境がわからない人や公共交通の利用機会が少なく利用方法がわからない人などへの公共交通マップの配付や多言語対応のバスマップの提供、インターネットでの利用案内など情報提供の充実により利用機会の創出に努めます。

【案内表示板のイメージ】



【岡崎市公共交通マップ】



⑧ 公共交通の利便性の向上

ICカードは、運賃支払時に現金の用意をせずカードを機械にかざすだけで支払いができることから、利用者にとって利便性の高いものとなっています。

既に名鉄やJR、名鉄バス等で導入されていますが、更なる利用者利便の向上のため、未導入の交通事業者に対し導入を働きかけます。

【ICカード利用イメージ】



⑨ 鉄道輸送の安全確保

鉄道について安全安定輸送のため耐震対策等を働きかけていきます。

なかでも、愛知環状鉄道線については関係自治体等と連携し、高架橋の耐震対策、線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。

【橋脚の耐震補強】



⑩ まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行

平成19年から運行しているコミュニティバス「まちバス」について、沿線の商業施設の撤退や居住施設の立地などバスを取り巻く環境が変化していることから、交通環境や利用実態の応じた運行となるよう改善を行います。

また、まちなか等における利便性の向上や回遊性の向上を図るため、既存バス路線の改善を行うとともに、交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスの運行について検討します。

【コミュニティバス「まちバス」】



⑪ 交通結節点・乗換拠点の整備

複数の交通手段が接続し乗換えが行われる場所を交通結節点として整備することにより、公共交通機関のアクセスを充実させ、公共交通利用環境の向上を目指します。

また、鉄道駅でのサイクル・アンド・ライドやキス・アンド・ライド等の整備を進め、乗換えのしやすい快適な待合環境の整備を進めます

交通結節点	基本的な機能イメージ
鉄道駅	駅前広場、サイクル・アンド・ライド駐輪場、キス・アンド・ライド停車帯、タクシー乗降場、歩道整備、バリアフリー化
バス停	上屋・待合室、ベンチ、公共交通案内板、乗継時刻連携等

【東岡崎駅周辺地区整備事業イメージ】



⑫ 観光交流の促進に向けた交通環境の整備

観光交流を促進するため、利用案内の充実とあわせ主要な観光施設等を周遊するバスやタクシー等を活用したルート設定など、交通環境の整備を検討します。

また、市内中心部の主な観光施設については付近に既存バス路線があることから、割引運賃制度等を活用した公共交通利用環境の整備のほか、観光施設の入場割引などによる公共交通利用の促進を検討していきます。

⑬ バス基幹軸と地域内交通の連携

バス基幹軸（基幹路線）と地域内交通（支線交通路線）との連携により郊外・中山間地域からまちなかへのアクセスを確保するとともに、日常的な移動である通勤・通学需要をはじめ、高齢者の通院・買い物の移動手段の確保の観点から交通結節点から放射・環状型バスネットワークの確保維持を図ります。

⑭ 広域的な路線の維持と連携強化

岡崎市と隣接都市等とを結ぶ鉄道や広域的なバス路線は、都市間の移動に必要な路線であり、都市間での交流を促進するものであるため、各都市と連携・協調して路線の維持を図ります。

また、隣接都市等との連携を強化して、鉄道やバスによる公共交通ネットワークの相互連携、機能強化やコミュニティバス相互利用の研究を進めるなど都市間の交流を促進します。

⑮ 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入

公共交通がより利用しやすい運賃設定への改善など既存運賃制度の改善のほか、割引券・フリー乗車券・企画切符など運賃割引制度の導入や販売促進方法、割引制度の周知方法について、交通事業者と検討していきます。

【1DAYフリー切符】



⑯ 自動車利用から公共交通利用への転換促進

交通を取り巻く様々な課題の解決に向けては市民一人ひとりが「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」へとライフスタイルを変えて

いくことも必要です。

交通事業者や企業、市民等と連携し公共交通等の利用を促すための講習会や公共交通に親しむイベントを開催するなどモビリティマネジメントの取組みの実施をとおして市民の意識変容を促す取組みを進めます。

また、高齢化の進展に伴い身体的に自動車の運転が難しくなる人が増加することが見込まれています。高齢者の運転免許返納支援としてタクシー運賃の割引制度が設けられるなど公共交通利用への転換の取組みの動きがあるなかで、公共交通利用への転換がしやすい環境となるよう取組みを検討します。

○高齢者や中学生等を対象とした乗り方教室の実施

市民アンケートの結果等から、バスの利用抵抗として乗り方が分からないことがあげられていることから、バスの利用方法を周知することにより利用の促進を図ります。

特に、高齢化の進展により自動車を運転できなくなる方が増加することが予想されていることから、高齢者を対象として乗り方教室を実施するとともに、今後進学に伴い行動範囲が広がっていく中学生等を対象に実施することにより、移動手段としてバスを選択してもらうよう取組みを進めます。

【高齢者対象の乗り方教室イメージ】



【中学生等対象の乗り方教室イメージ】



○公共交通利用促進キャンペーンの実施

自動車から公共交通利用への転換を促すため、通勤交通でのノーマイカーデー等の実施の働きかけや、公共交通利用啓発イベントの実施をとおしてより多くの方に公共交通を利用してもらうよう取組みを進めます。

【公共交通啓発イベント】



8、事業スケジュール

主要施策の取組みについて、その内容と計画期間のスケジュールを次のとおりとします。

番号	主要施策	取組み
①	公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善	バス基幹軸と地域内交通によるネットワーク、東西・南北・環状軸のバス基幹軸の基幹路線の確保・維持、評価の実施による路線等の見直し(改善)
②	バス基幹軸(交通拠点間バス)の整備	
③	地域内交通の整備	地域内交通(支線交通路線)の確保・維持・改善
		額田地域での地域内交通(生活交通路線)の維持・改善
		他地域での地域内交通(生活交通路線)の検討
④	バス路線の確保・維持	補助路線の運行維持
		額田地域のバス路線の改善
		矢作地域のバス路線の改善
		南部地域のバス路線の改善
⑤	バス停の待合環境等の整備	バス停上屋ベンチ等の整備
⑥	交通バリアフリー化の推進	鉄道駅のバリアフリー化
		ノンステップバスの導入
⑦	公共交通利用案内の充実	多言語によるマップの制作配布や情報提供
⑧	公共交通の利便性の向上	ICカードの導入検討
⑨	鉄道輸送の安全確保	施設の耐震対策、修繕・更新
⑩	まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行	まちバスの運行改善
		既存バス路線の改善
⑪	交通結節点・乗換拠点の整備	バス停上屋ベンチの整備
		自転車駐車場の整備
⑫	観光交流の促進に向けた交通環境の整備	観光モデルルートの設定
		バス・タクシー周遊コースの検討
⑬	バス基幹軸と地域内交通の連携	バス基幹軸及び地域内交通の確保維持及び改善、相互の乗換利便の向上
⑭	広域的な路線の維持と連携強化	広域バス等の運行維持・改善
		コミュニティバスの相互利用研究
⑮	運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行
⑯	自動車利用から公共交通利用への転換促進	高齢者のモビリティマネジメントの実施
		中学生等へのモビリティマネジメントの実施
		通勤交通での公共交通利用転換の促進
		利用啓発イベント(公共交通に親しむ日)等の実施

事業主体	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
岡崎市 名鉄バス 名鉄東部交通 市民	運行 検証	改善案の検討・作成	改善案での運行	検証	改善案の検討・作成
岡崎市 市民 交通事業者	改善案の検討・作成	改善案での運行			
名鉄バス 名鉄東部交通 岡崎市 市民	検証	改善案の検討・作成	改善案での運行		
名鉄バス	改善案の検討・作成	改善案での運行			
名鉄バス	改善検討				
名鉄バス	改善検討				
名鉄バス	検討・設置				
愛知環状鉄道ほか	検討・整備				
名鉄バス	導入				
岡崎市	制作・配布				
愛知環状鉄道 交通事業者	導入検討				
愛知環状鉄道 交通事業者	検討・整備				
岡崎市 名鉄バス 市民	改善案での運行				
名鉄バス	検討				
名鉄バス	検討・整備				
岡崎市	検討・整備				
交通事業者 岡崎市	検討・実施				
交通事業者 岡崎市	検討・改善				
岡崎市 関係自治体 交通事業者	検討・改善				
名鉄バス 名鉄東部交通	制度の新設・改善の検討・実施				
岡崎市 市民 企業 交通事業者	乗り方教室の実施				
	公共交通通勤促進の取組みの実施				
	公共交通に親しむ日の開催				

9、主要施策の実施により期待される効果と目標

目標の達成に向けた主要施策の推進により、日常生活で期待される効果を示すとともに目標値を次のとおり設定します。

基本的な方針：「人にやさしく安全安心な交通の実現」

- 目標：「少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備」
 「地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備」

■主要施策：

① 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善
② バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
③ 地域内交通の整備
④ バス路線の確保・維持
⑤ バス停の待合環境等の整備
⑥ 交通バリアフリー化の推進
⑦ 公共交通利用案内の充実
⑧ 公共交通の利便性の向上
⑨ 鉄道輸送の安全確保

期待される効果

- ・公共交通のネットワークにより、公共交通が利用しやすくなります。
- ・日常の移動手段としてバスが確保・維持されます。
- ・バスを快適に待つことができます。
- ・バスの利用上の不安・不満に思うことが少なくなります。
- ・駅やバスを段差を気にすることなく利用することができます。

目標値

成果目標	現況値	目標値
バス利用者数の増加	666万人/年（H24年度乗客数）	現況値以上
公共交通利用の満足度向上	48%（H25年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の満足度）	50%以上
バス利用の満足度向上	34%（H25年度市民アンケートにおけるバス利用者の満足度）	36%以上
バス待ちの不満の減少	11%（H25年度市民アンケートにおけるバス待ちの不満割合）	11%未満
駅のバリアフリー対応	未整備4箇所	未整備2箇所
ノンステップバスの導入率	38%（市内民営、市営）	50%

基本的な方針：「観光・交流を促進しまちの魅力を高める交通の実現」

■目 標：「まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備」

■主要施策：

- | |
|----------------------------------|
| ① 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善 |
| ② バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備 |
| ④ バス路線の確保・維持 |
| ⑩ まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行 |
| ⑪ 交通結節点・乗換拠点の整備 |
| ⑫ 観光交流の促進に向けた交通環境の整備 |
| ⑬ バス基幹軸と地域内交通の連携 |

期待される効果

- ・まちなかへのアクセスや、まちなかでの乗り継ぎが便利になります。
- ・まちの魅力が高まり、まちへ出かける人が多くなります。

目標値

成果目標	現況値	目標値
公共交通利用者数の増加	2,993万人/年（H24年度鉄道乗客数2,327万人、バス乗客数666万人）	3,000万人/年以上
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加	100,699人/日（H24年度、鉄道駅は岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅、主要バス停は岡崎駅前、東岡崎、康生町、中岡崎）	11万人/日以上

基本的な方針：「円滑で快適な交通の実現」

■目 標：「地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備」

■主要施策：

- | |
|----------------------|
| ③ 地域内交通の整備 |
| ⑦ 公共交通利用案内の充実 |
| ⑬ バス基幹軸と地域内交通の連携 |
| ⑭ 広域的な路線の維持と連携強化 |
| ⑮ 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入 |

期待される効果

地域内での交流が促進されます。
公共交通で市外へ行きやすくなります。
生活行動範囲が広がります。

目標値

成果目標	現況値	目標値
公共交通利用者数の増加	2,993万人/年（H24年度鉄道乗客数2,327万人、バス乗客数666万人）	3,000万人/年以上
地域内交通検討の地域組織の設立	4ヶ所（平成26年度）	6ヶ所

基本的な方針：「環境にやさしい交通の実現」

■目 標：「市民の意識変容による公共交通利用の促進」

■主要施策： ⑩ 自動車利用から公共交通利用への転換促進

期待される効果

自動車以外の交通手段を利用する人が多くなります。
公共交通の利用機会が増えます。
環境にやさしい交通環境が実現されます。

目標値

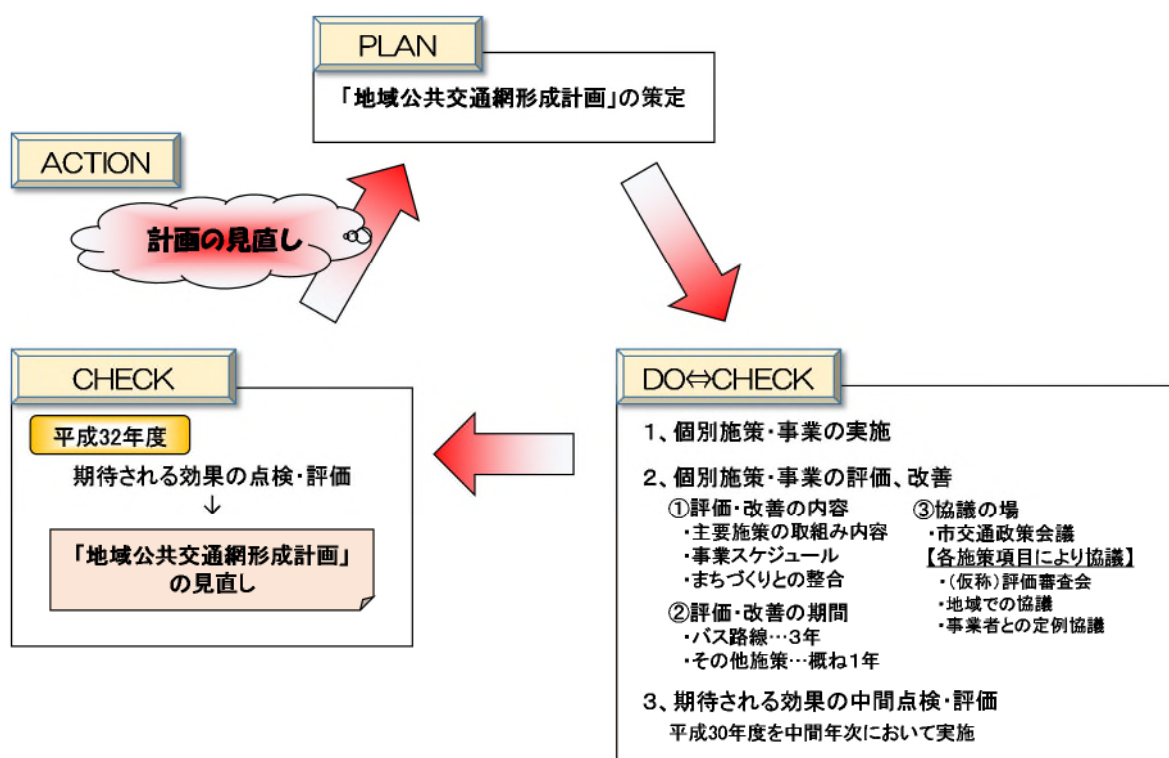
成果目標	現況値	目標値
自動車以外の交通手段利用率の増加	42%（H25年度市民アンケート）	45%以上 （自動車利用率 3%削減）
公共交通の利用機会の増加	30%（H25年度市民アンケート）	40%以上
乗り方教室の実施回数	1回（平成26年度）	5回

10、計画の推進と評価

本計画の推進にあたっては、上位計画である総合交通政策の進め方と同様に進行管理を行い、目標年次である平成32年度においてPDCAサイクルに基づき計画の見直しを実施します。

また、具体的な個別施策や事業については、各事業主体が施策・事業を整理しながら、事業評価・改善を繰り返し実施するとともに、中間年次では期待される効果等について点検・評価を行い計画への反映・改善を図るものとします。

図 10.1 地域公共交通網形成計画の進行管理の考え方



11、推進体制

計画の推進にあたっては、「基本的な方針及び基本目標の実現に向けた考え方」に掲げた「市民、事業者、行政等の連携協力」の考え方を踏まえ、それぞれの立場で役割分担し、連携して取り組んでいきます。

また、岡崎市交通政策会議では目標達成に向けた施策の進捗管理や全市的かつ総合的な交通政策の協議・検討を行い地域公共交通がより良いものとなるよう取組みを進めていきます。

図 11. 1 各主体の役割と連携イメージ

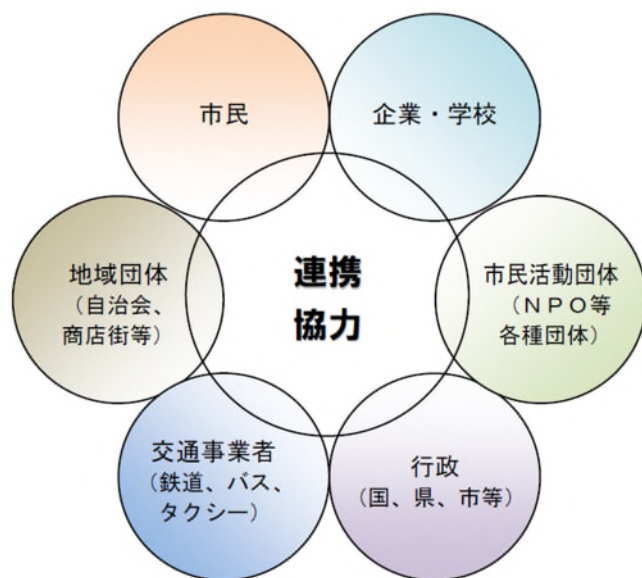
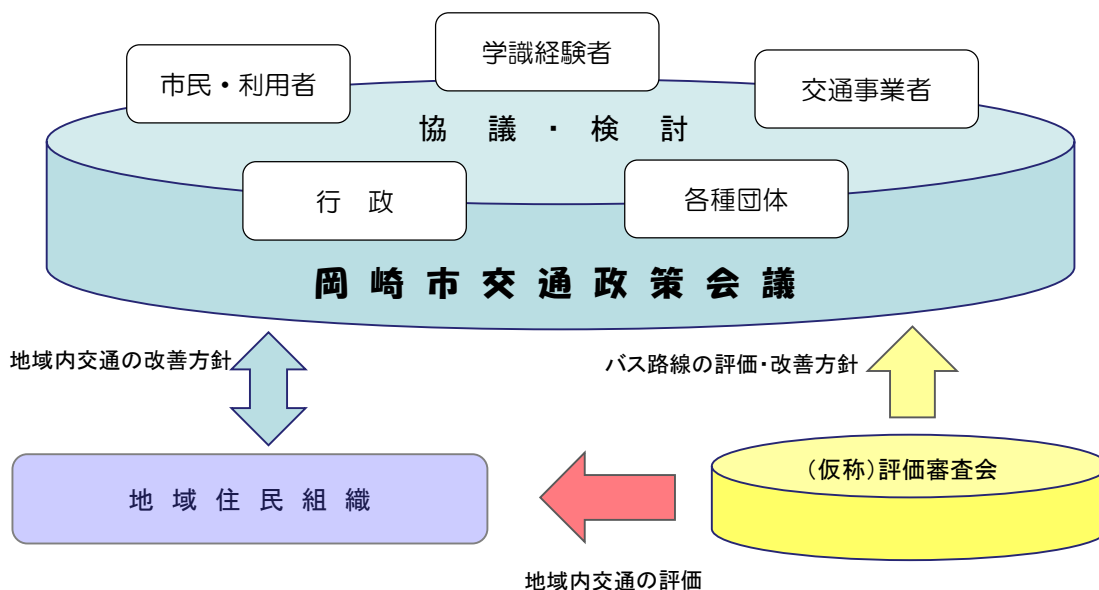


図 11. 2 岡崎市交通政策会議の体制



岡崎市 都市整備部 交通政策室

T E L 0564-23-6486

F A X 0564-23-6698

E-mail kotsu@city.okazaki.lg.jp