

新総合交通政策の策定について

資料 3－1 「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」結果の概要

資料 3－2 岡崎市総合交通政策(素案)の概要

「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」結果の概要

1. アンケートの概要

岡崎市民の普段の交通行動の実態、交通手段の満足度、交通全般に対する意見や意向、公共交通の取り組みへの意識などを把握し、今後の交通政策の方向性、将来の交通の姿を検討することを目的として、15歳以上の市内居住者5,000人（無作為抽出）を対象としたアンケートを郵送方式（配付回収とも）により実施しました。

表 配付数及び回収結果

地区	配付数	回収数	回収率	地区シェア
岡崎市計	5,000	1,976	39.5%	100.0%
本庁	625	244	39.0%	12.3%
岡崎	625	241	38.6%	12.2%
大平	625	244	39.0%	12.3%
東部	625	230	36.8%	11.6%
岩津	625	254	40.6%	12.9%
矢作	625	247	39.5%	12.5%
六ツ美	625	231	37.0%	11.7%
額田	625	271	43.4%	13.7%
不明	-	14	-	0.7%

2. アンケートの結果

【普段の交通行動実態】

- ・普段の外出特性は、市内を目的地（74%）とした通勤（43%）及び買物（27%）目的で自動車（76%複数回答）を利用した移動が主体を占めています。＜H22年度結果と同様＞
- ・65歳以上の高齢者では、市内を目的地（87～90%）とした買物（42～43%）及び通院（8～27%）目的で代表交通手段を自動車（58%）とする移動が主体となっています。

【交通手段別の満足度】

- ・鉄道、自動車・バイク、自転車、徒歩は満足（満足+やや満足）が不満（やや不満+不満）を上回っていますが、バスのみ満足（34%）が不満（37%）を下回っています。H22年度結果では満足（37%）が不満（29%）を上回っていました。
- ・バスの不満項目は「時刻表どおりに来ない（21%）」、「運賃が高い（19%）」の順となっています。

【今後の交通政策の方向性】

- ・人にやさしく安全安心な交通体系の整備では「高齢者などが利用しやすい公共交通サービスを確保する」が望まれています。
- ・まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備では「市内のどこからでも公共交通でまちなかに行きやすい交通環境を整える」が望まれています。
- ・環境にやさしい交通体系の整備では「自動車交通量に応じた市内の道路整備や交差点改良を進める」が望まれています。
- ・交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備では「市内を移動する自動車を円滑に処理する道路整備を進める」が望まれています。

【将来のまちの姿】

- ・市民が優先したい岡崎市の将来のまちの姿は、第1位が「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」、第2位が「公共交通で市内のどこへでも安心して出かけることができるまち」となっています。

【地域公共交通総合連携計画の認知度と評価】

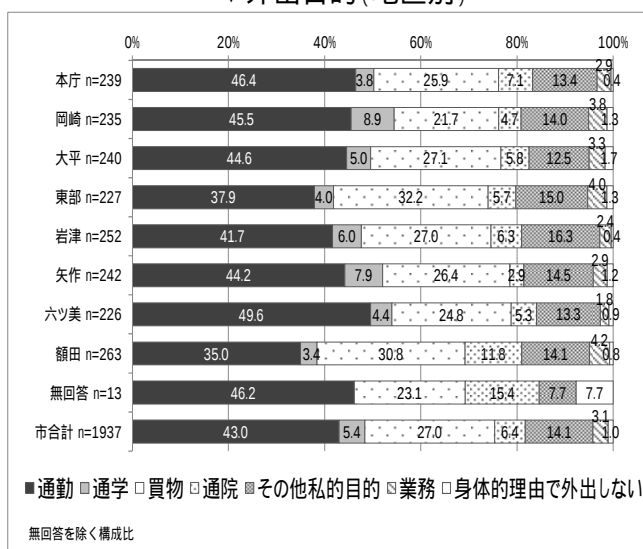
- ・地域公共交通総合連携計画で実施した施策の「認知度」は半数以下の施策が多く見られますが、これら施策の実施が「効果的であった又は便利になった」とする方は概ね半数を上回っています。
- ・「公共交通の必要性に対する市民意識」は、平成20年以前では約69%でしたが、公共交通に関する各種取り組みの実施により、平成25年現在約87%と18ポイント増加しています。
- ・公共交通の認識の変化や利便性の向上を理由として、「以前より公共交通を利用するようになった」方が約30%見られる一方、「公共交通を利用しなくなった」方も約15%見られます。

■ 普段の交通行動の実態について

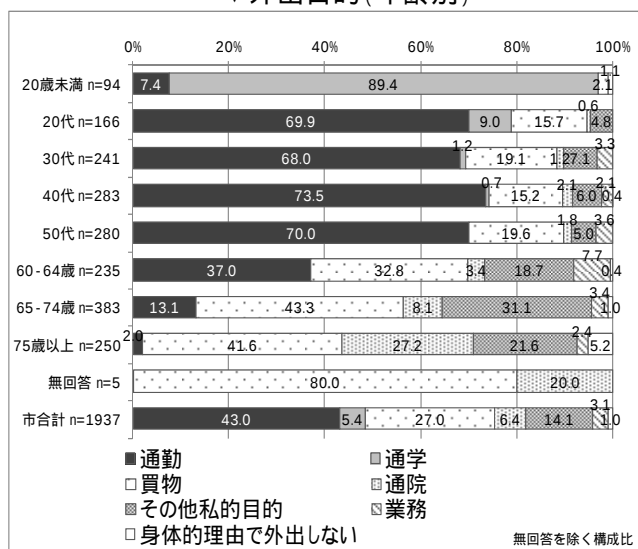
➤ 主な外出目的【問2】

□ 主な外出目的は、「通勤」および「買物」目的が70%を占めています。

▼ 外出目的(地区別)



▼ 外出目的(年齢別)

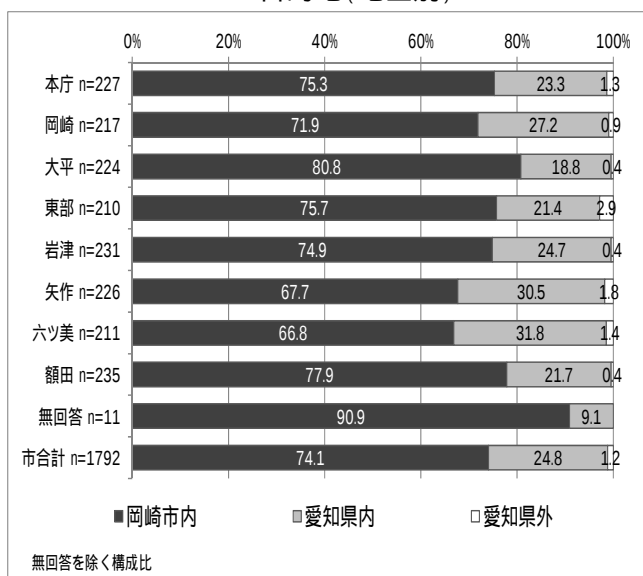


➤ 主な目的地

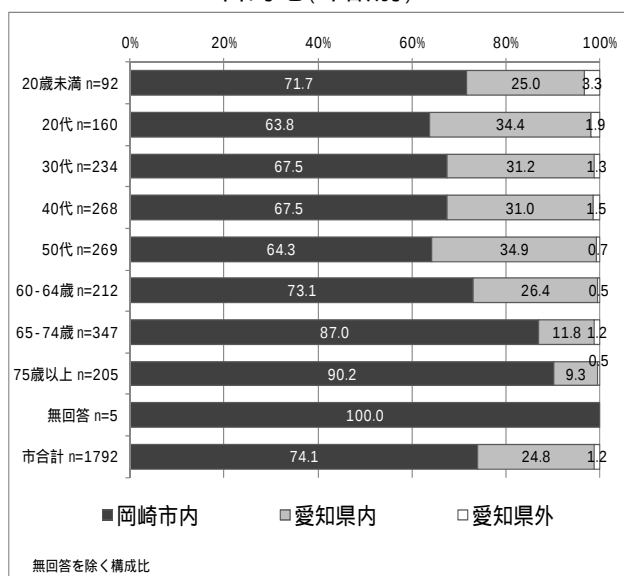
問2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

□ 主な目的地は、「岡崎市内」が約74%を占めています。

▼ 目的地(地区別)



▼ 目的地(年齢別)

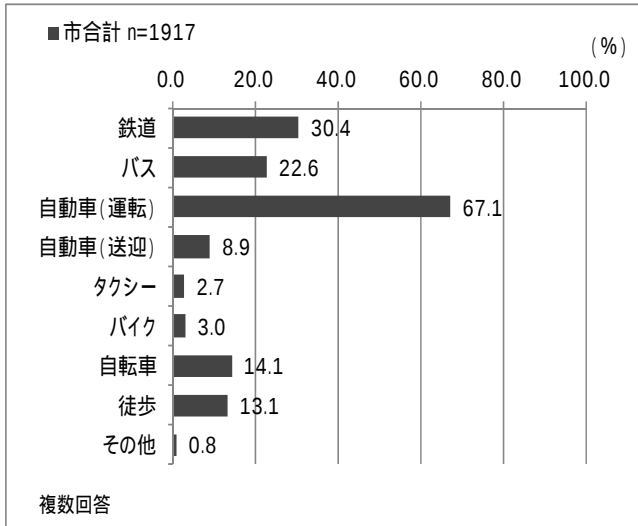


➤ 岡崎市及び周辺において移動する際の交通手段【問 2 】

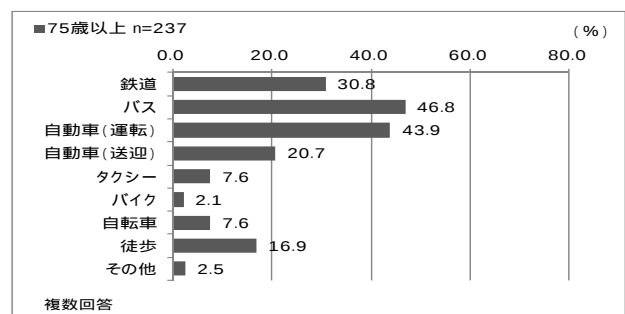
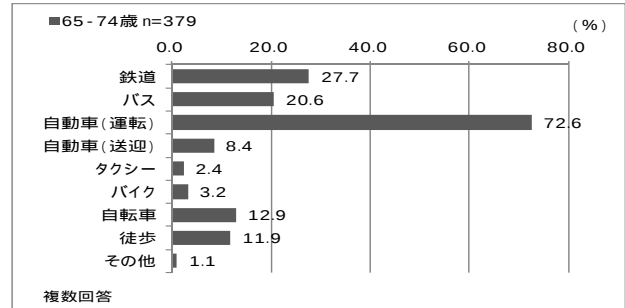
問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

□移動する際の交通手段は、「自動車（自分で運転および送迎）」が76%を占めています。

▼交通手段(市合計)



▼高齢者の交通手段



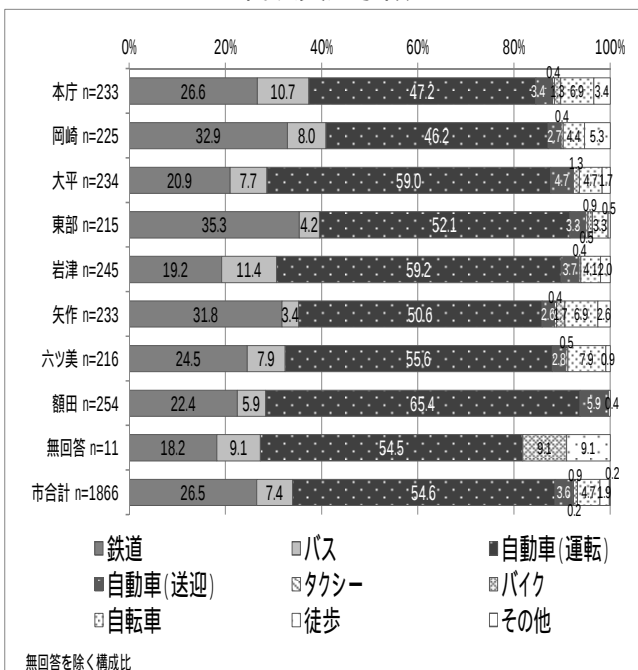
➤ 岡崎市及び周辺において移動する際の代表交通手段【問 2 】

問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

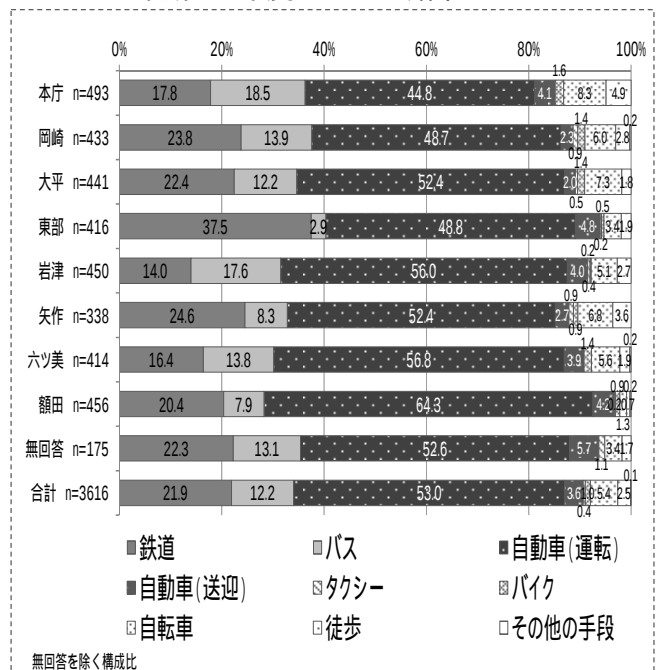
□代表交通手段では、「自動車（自分で運転および送迎）」が約58%を占めています。

平成 22 年度結果と比較した場合、「鉄道」利用が約 5 ポイント増加し、「バス」利用が約 5 ポイント減少しています。

▼代表交通手段



▼平成 22 年度アンケート結果



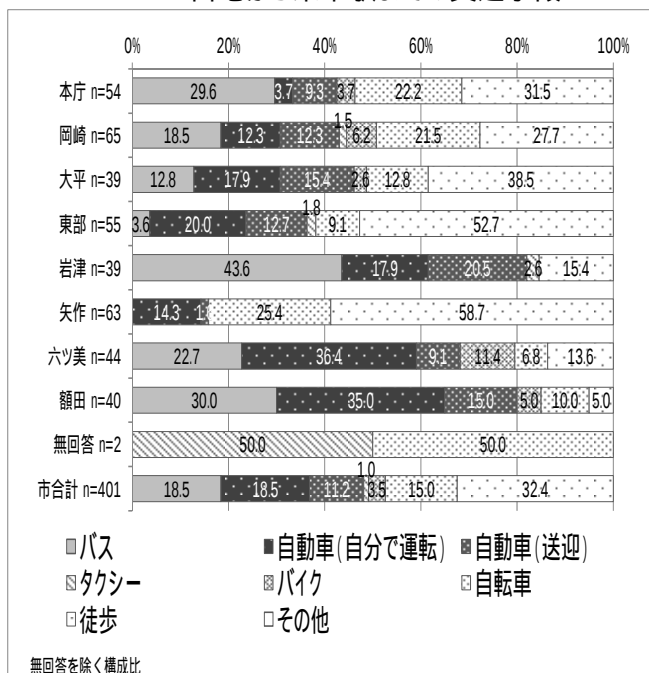
➤ 自宅から乗車駅までの交通手段【問 2】

問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方で問 2 で「鉄道」のいずれかに回答した方

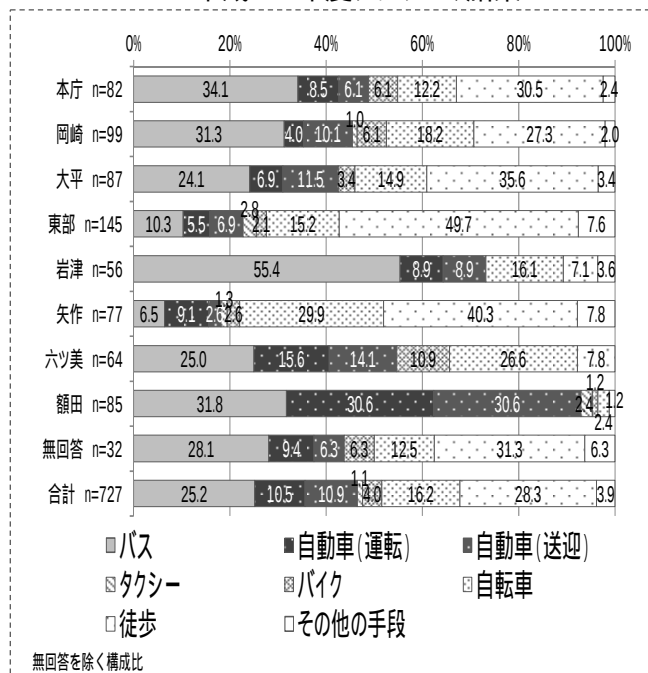
□ 自宅から乗車駅までの交通手段は、「徒歩」が約 32%と最も高く、次いで「自動車（自分で運転および送迎）」が約 30%となっている。

平成 22 年度結果と比較した場合、「バス」利用が約 7 ポイント減少し、「自動車」利用が約 8 ポイント増加しています。

▼ 自宅から乗車駅までの交通手段



▼ 平成 22 年度アンケート結果



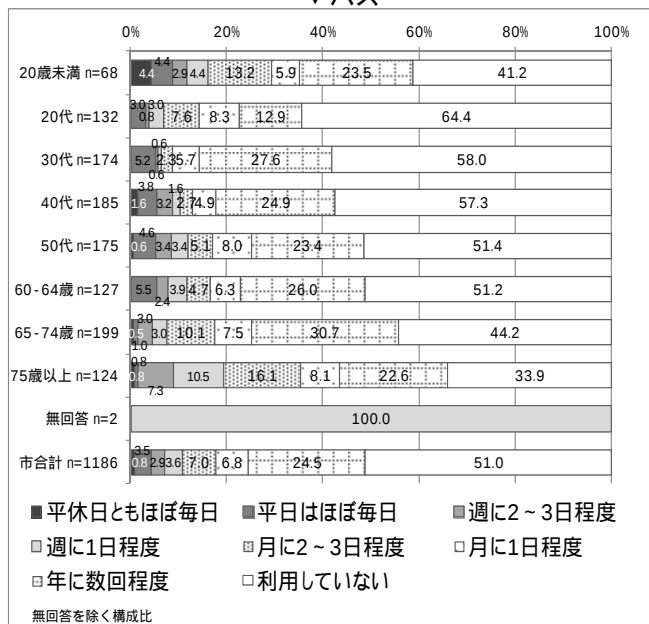
➤ 交通手段別の利用頻度【問 3】

問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

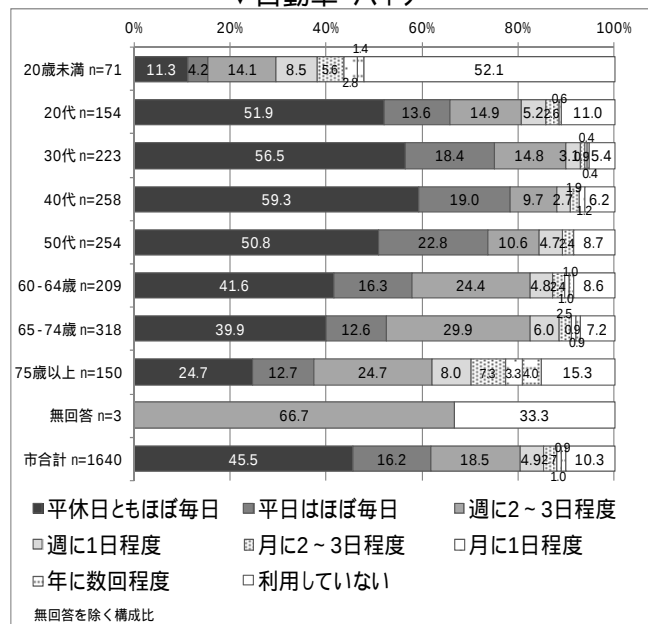
□ 交通手段別の利用頻度は、バスで「利用していない」方が約 51%と半数を占めています。

□ 自動車・バイクで「平日はほぼ毎日」以上の利用が約 62%を占めています。

▼ バス



▼ 自動車・バイク



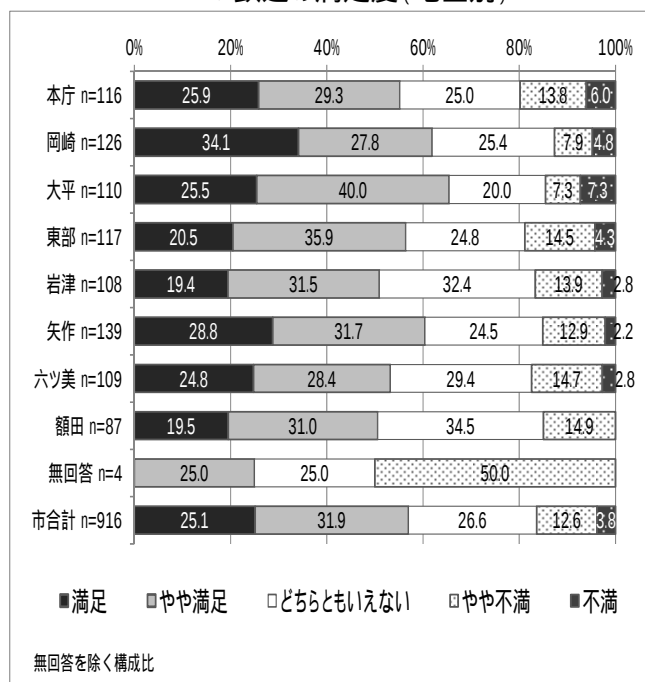
■それぞれの交通手段の満足度と不満の内容について

➤ 交通手段「鉄道」の満足度と不満項目【問3】

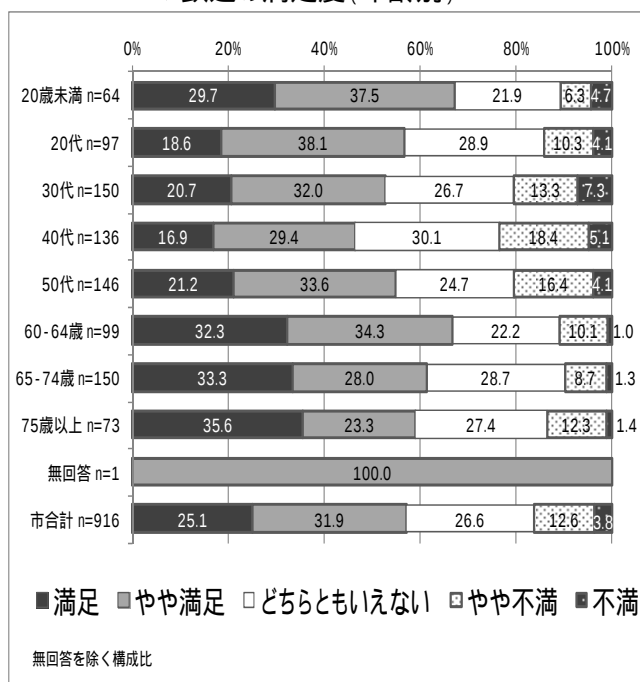
問2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

- 鉄道の満足度は、「満足 + やや満足」が約 57% と「やや不満 + 不満」の約 16% を上回っています。
- 不満項目では、「運賃が高い」が約 22% と最も多く、次いで「駅へのアクセスが悪い」が約 16% となっています。

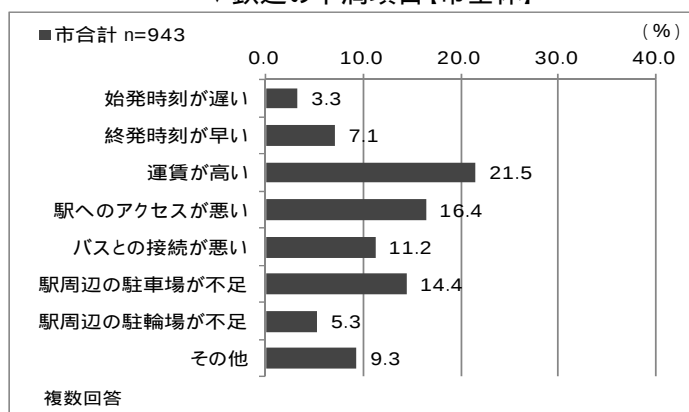
▼鉄道の満足度(地区別)



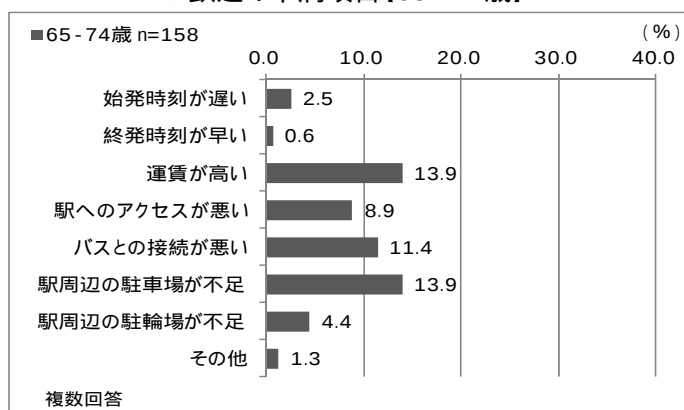
▼鉄道の満足度(年齢別)



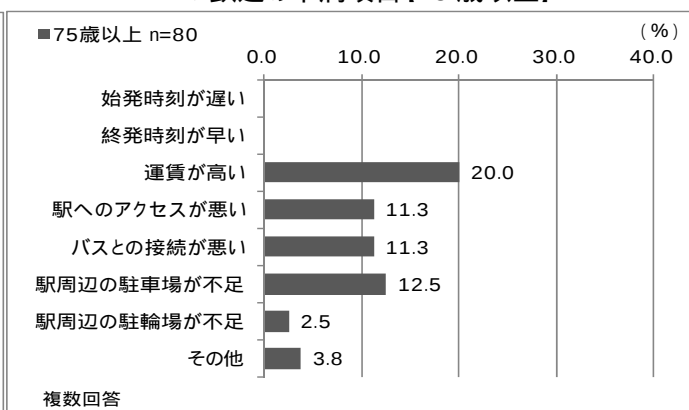
▼鉄道の不満項目【市全体】



▼鉄道の不満項目【65-74歳】



▼鉄道の不満項目【75歳以上】



➤ 交通手段「バス」の満足度と不満項目【問 3】

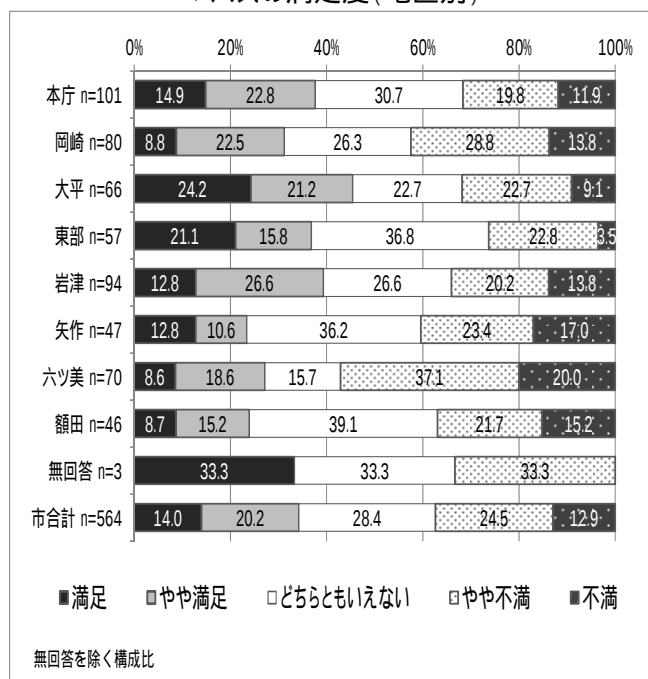
問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

□ バスの満足度は、「満足+やや満足」が約 34%と「不満+やや不満」の約 37%を下回っています。

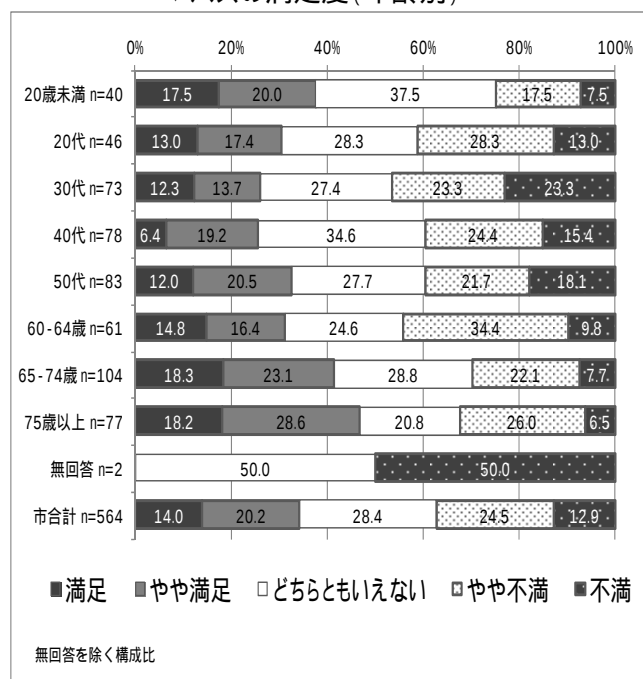
H 2 2 年度結果と比較した場合、「不満+やや不満」の割合が約 9 ポイント増加しています。

□ 不満項目では、「時刻表どおりに来ない」が約 21%と最も多く、次いで「運賃が高い」が約 19%となっています。

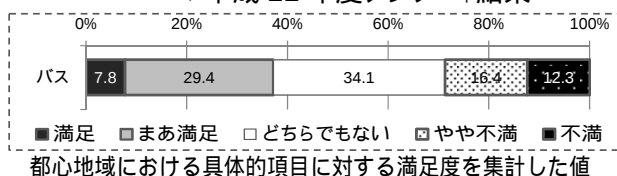
▼ バスの満足度 (地区別)



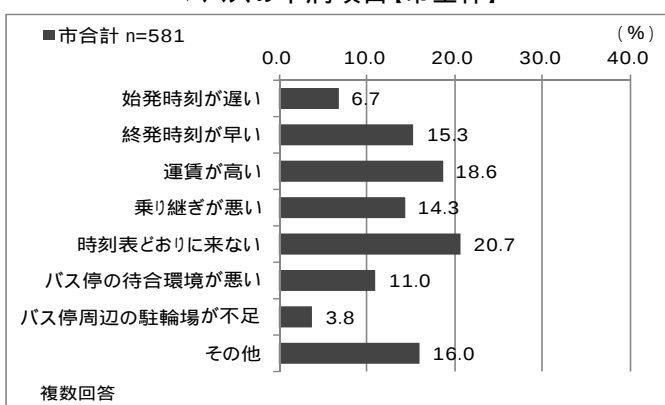
▼ バスの満足度 (年齢別)



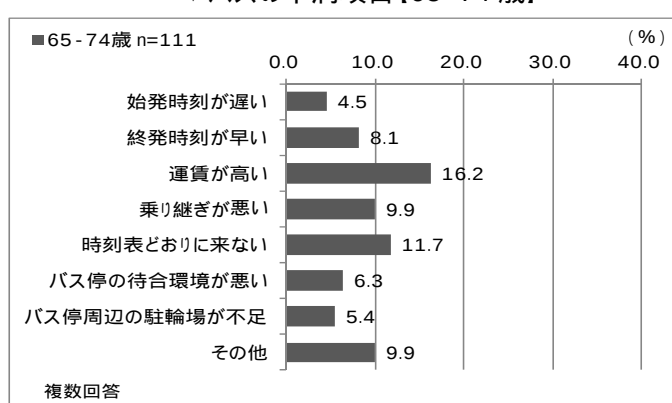
▼ 平成 22 年度アンケート結果



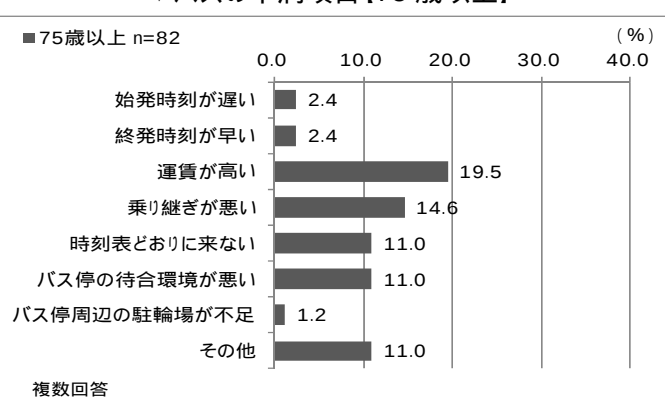
▼ バスの不満項目【市全体】



▼ バスの不満項目【65-74 歳】



▼ バスの不満項目【75 歳以上】



➤ 交通手段「自動車・バイク」の満足度と不満項目【問 3】

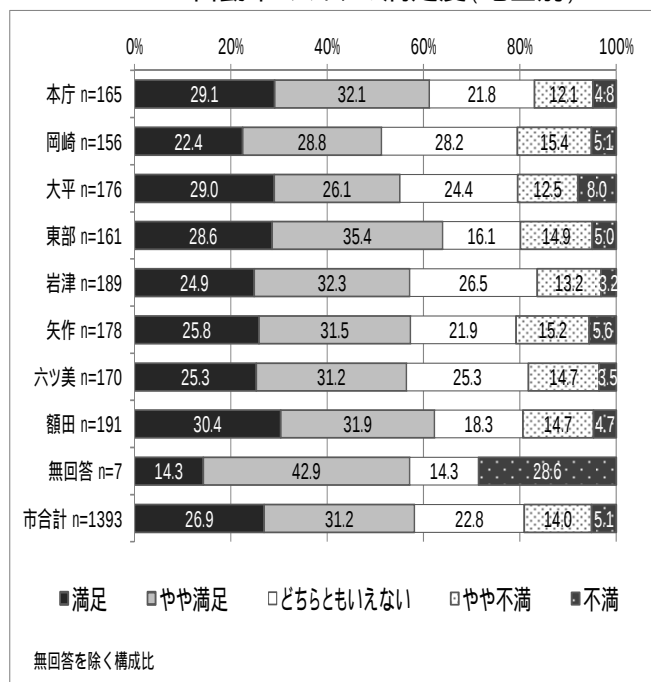
問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

□ 自動車・バイクの満足度は、「満足 + やや満足」が約 58%と「やや不満+不満」の約 19%を上回っています。

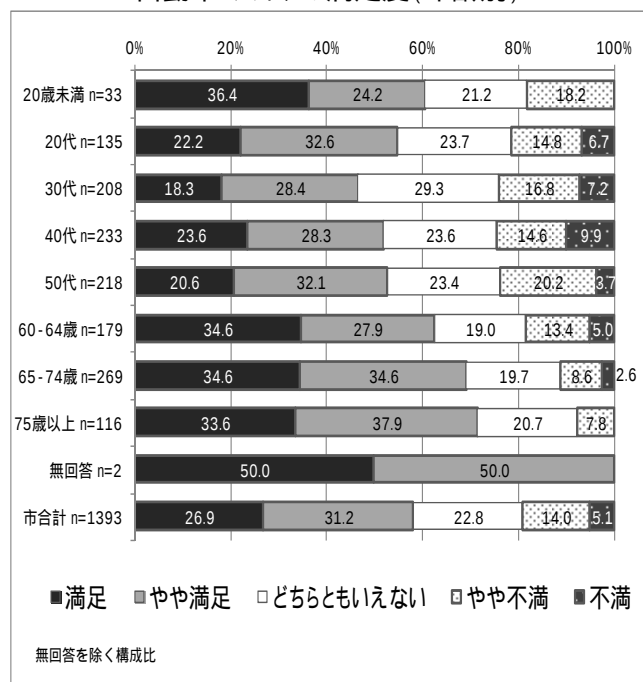
H 2 2 年度結果と比較した場合、「満足 + やや満足」の割合が約 26ポイント増加しています。

□ 不満項目では、「渋滞する道路を通らないと目的地まで行けない」が約 34%と最も多い。

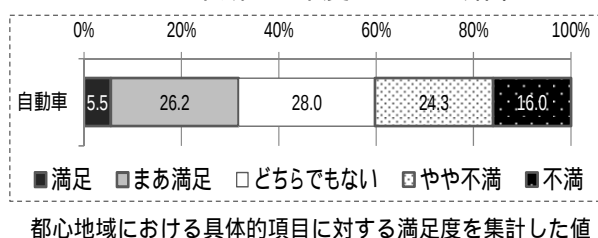
▼ 自動車・バイクの満足度 (地区別)



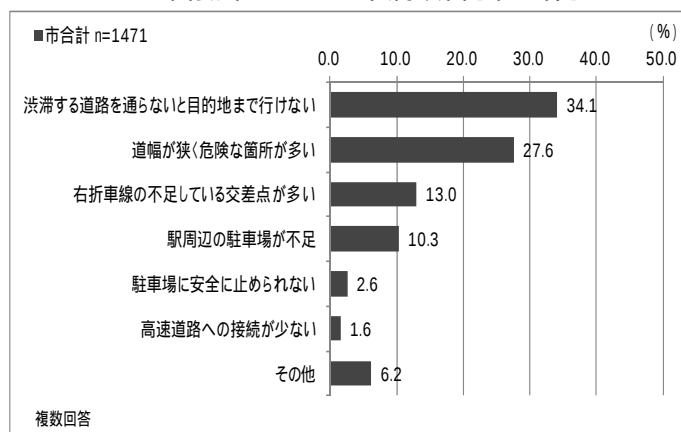
▼ 自動車・バイクの満足度 (年齢別)



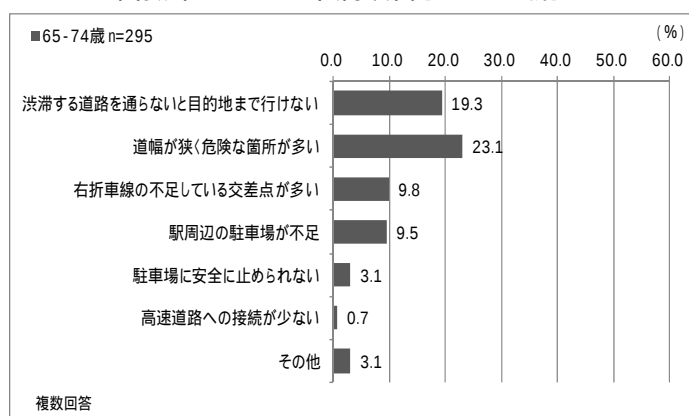
▼ 平成 22 年度アンケート結果



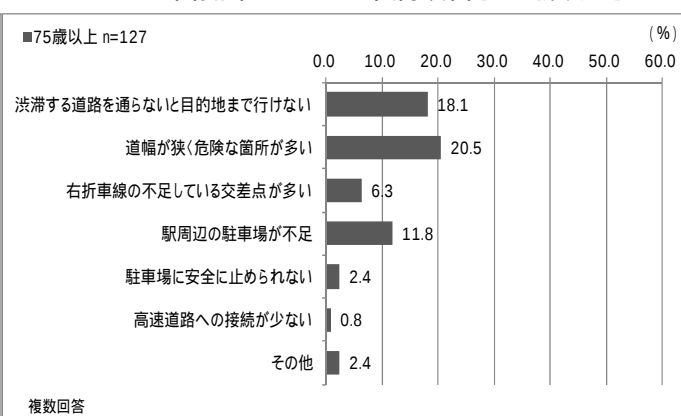
▼ 自動車・バイクの不満項目【市全体】



▼ 自動車・バイクの不満項目【65-74 歳】



▼ 自動車・バイクの不満項目【75 歳以上】



➤ 交通手段「自転車」の満足度と不満項目【問 3】

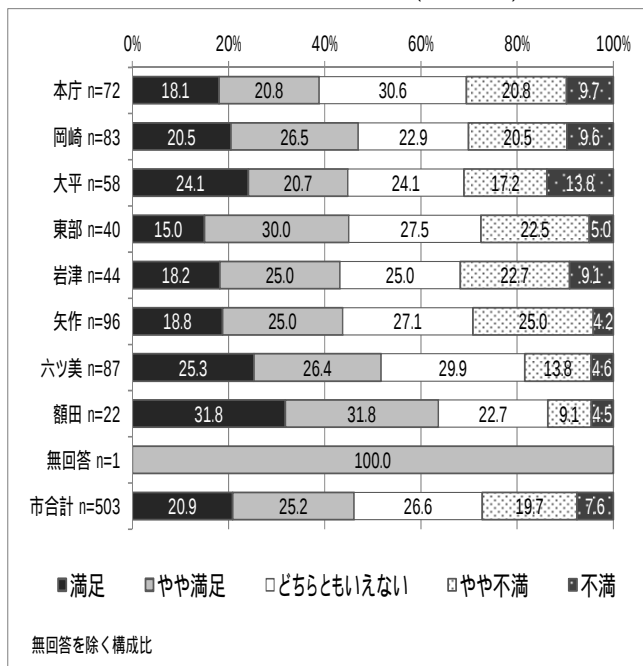
問 2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

□自転車の満足度は、「満足 + やや満足」が約 46%と「不満 + やや不満」の約 27%を上回っています。

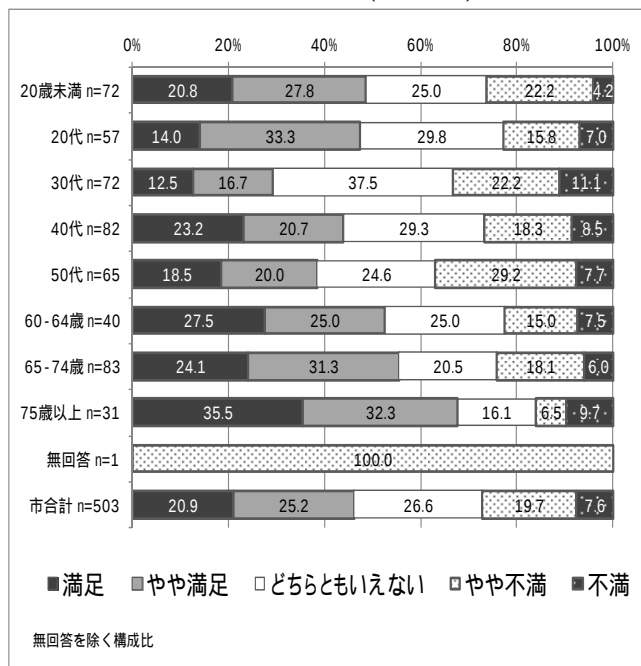
H 2 2 年度結果と比較した場合、「満足 + やや満足」が約 23ポイント増加しています。

□不満項目では、道路の安全性の確保に関する項目が約 35%前後となっています。

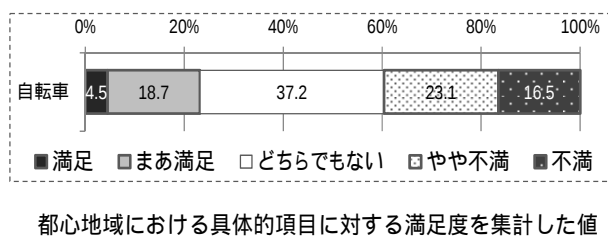
▼自転車の満足度(地区別)



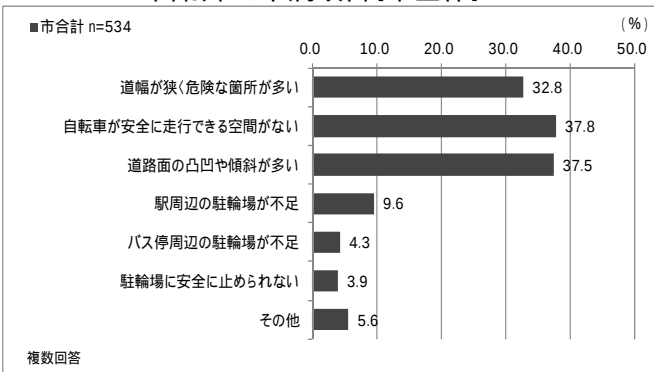
▼自転車の満足度(年齢別)



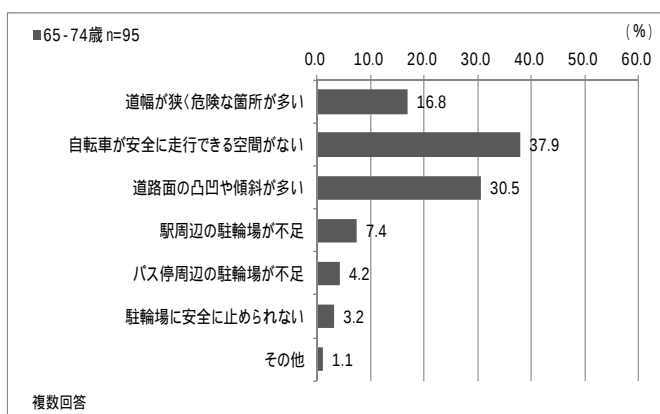
▼平成 22 年度アンケート結果



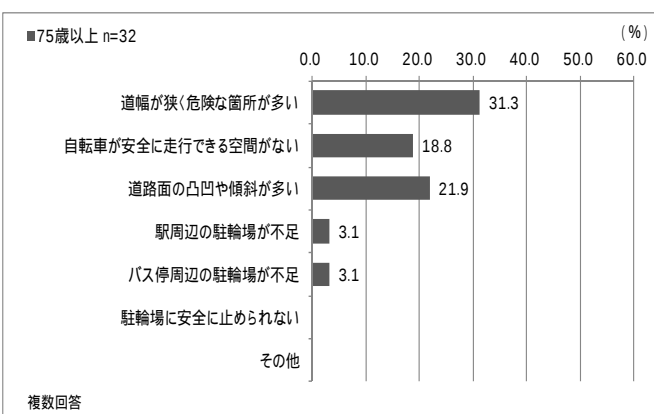
▼自転車の不満項目【市全体】



▼自転車の不満項目【65-74 歳】



▼自転車の不満項目【75 歳以上】



➤ 交通手段「徒歩」の満足度と不満項目【問3】

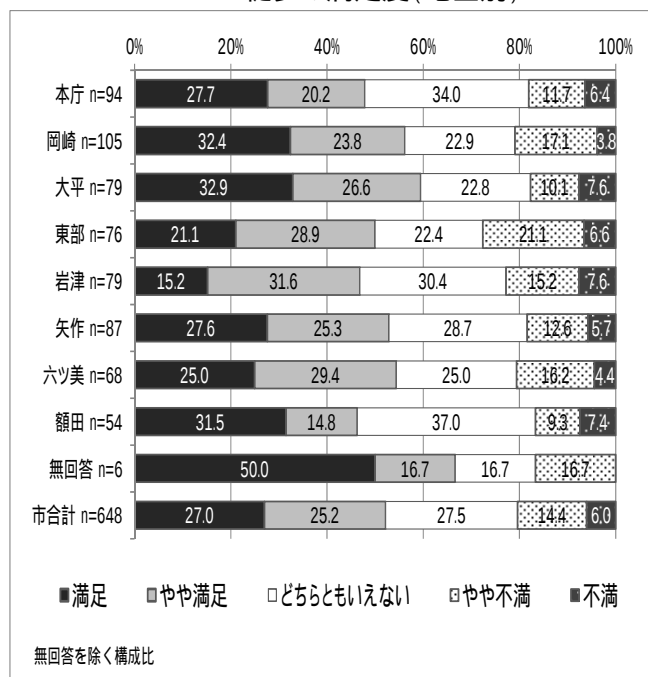
問2 で「身体的理由で外出しない」以外に回答した方

□ 徒歩の満足度は、「満足 + やや満足」が約 52% と「不満 + やや不満」の約 20% を上回っています。

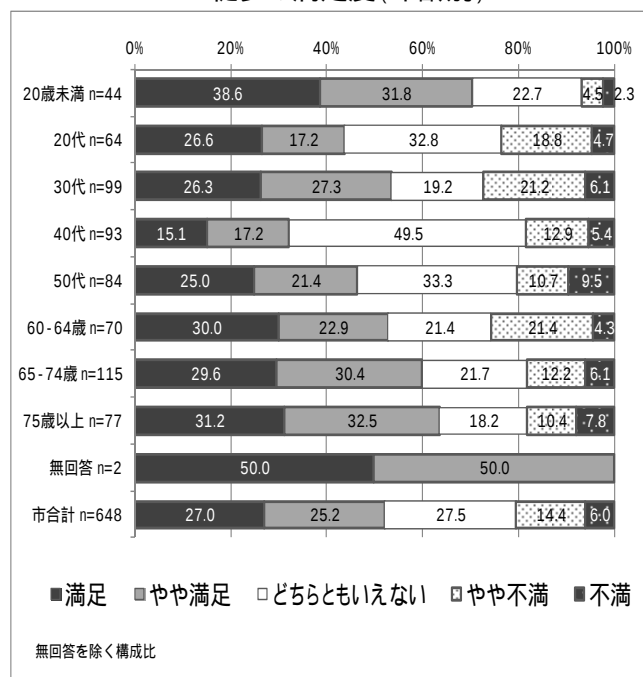
H22 年度結果と比較した場合、「満足 + やや満足」が約 27 ポイント増加しています。

□ 不満項目では、道路の安全性の確保に関する項目が約 20% 前後となっています。

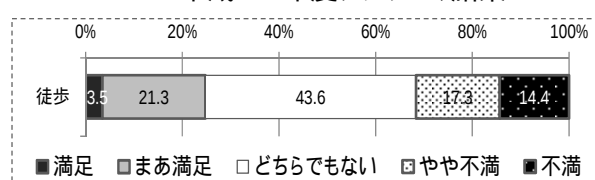
▼ 徒歩の満足度 (地区別)



▼ 徒歩の満足度 (年齢別)

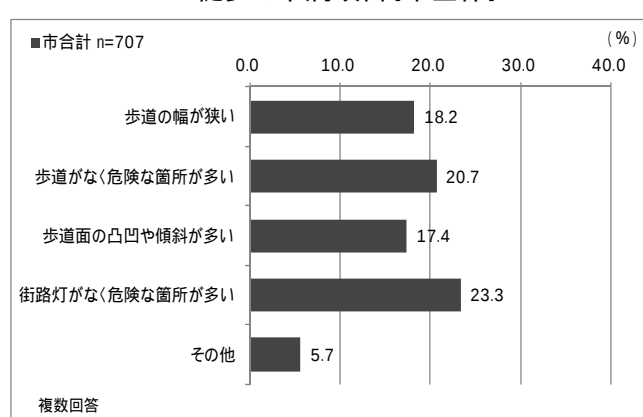


▼ 平成 22 年度アンケート結果

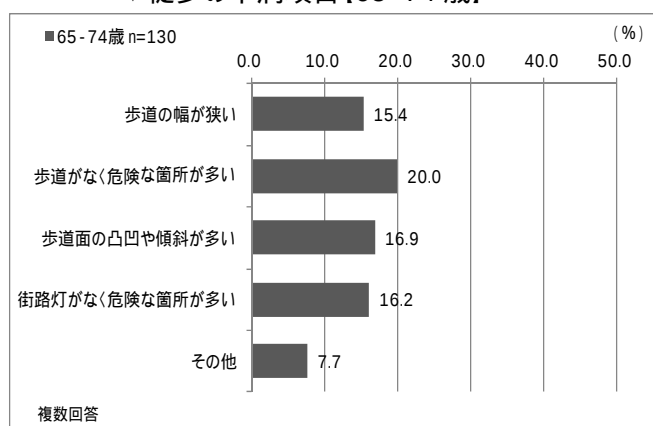


都心地域における具体的項目に対する満足度を集計した値

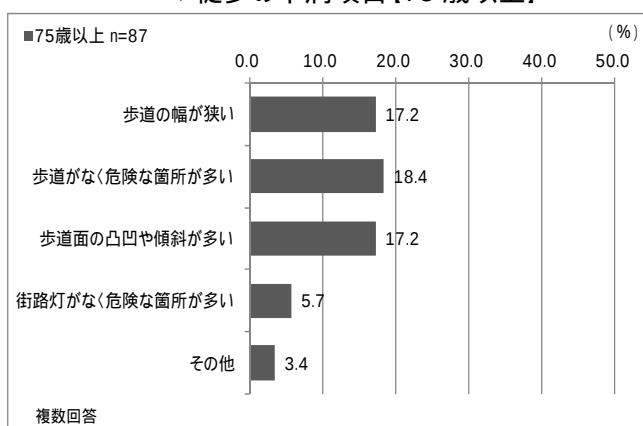
▼ 徒歩の不満項目【市全体】



▼ 徒歩の不満項目【65-74 歳】



▼ 徒歩の不満項目【75 歳以上】

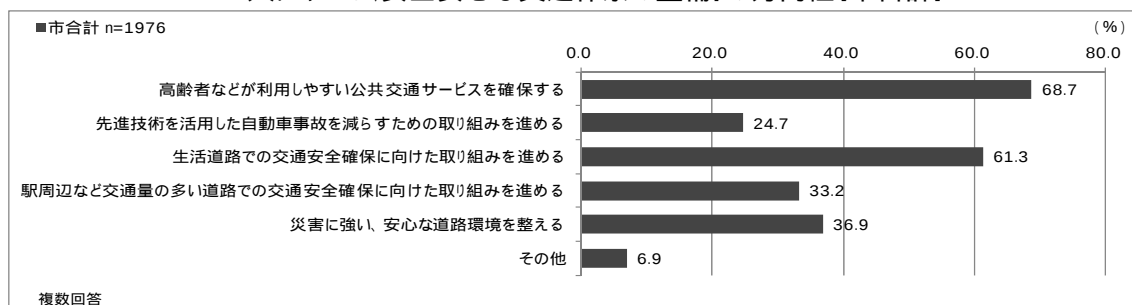


■今後の交通政策の方向性について

➤ 「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」を進めるにあたっての考えについて【問 A1-1】

□ 「高齢者などが利用しやすい公共交通サービスを確保する」が約 69 %を占めています。

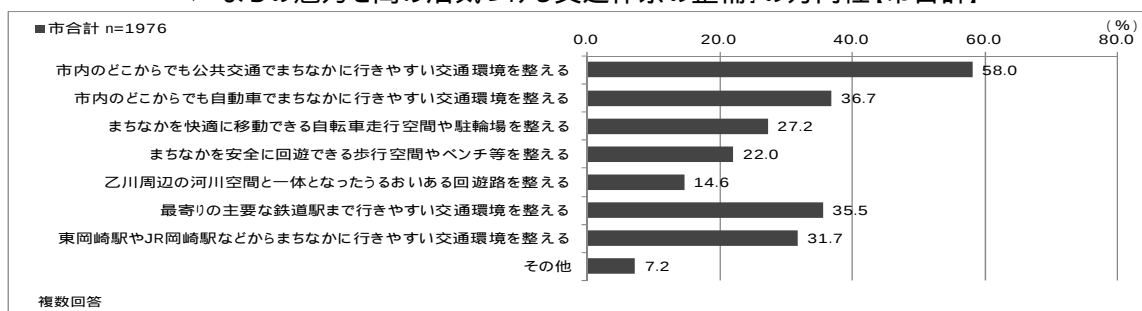
▼「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」の方向性【市合計】



➤ 「まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備」を進めるにあたっての考えについて【問 A1-2】

□ 「市内のどこからでも公共交通でまちなかに行きやすい交通環境を整える」が約 58 %を占めています。

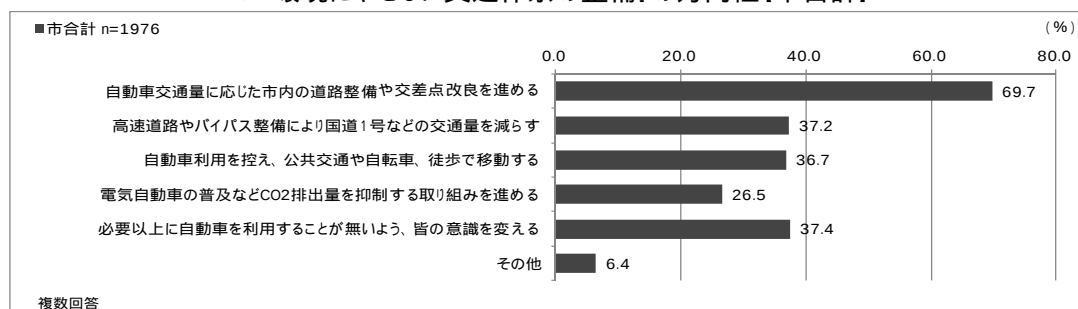
▼「まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備」の方向性【市合計】



➤ 「環境にやさしい交通体系の整備」を進めるにあたっての考えについて【問 A1-3】

□ 「自動車交通量に応じた道路整備や交差点改良を進める」が約 70 %を占めています。

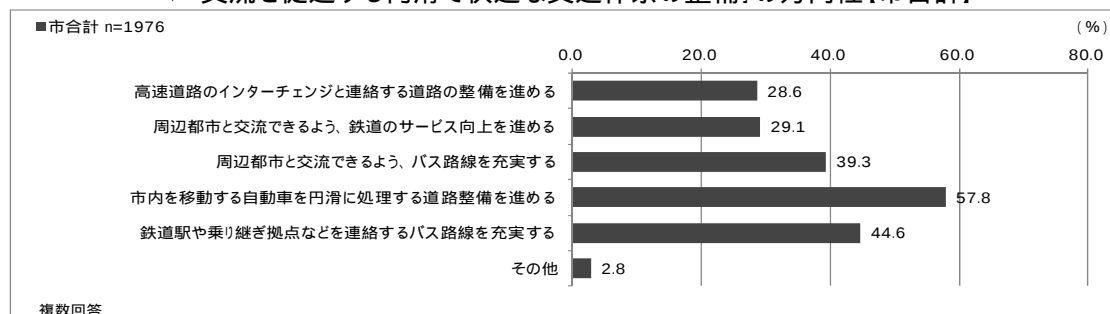
▼「環境にやさしい交通体系の整備」の方向性【市合計】



➤ 「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」を進めるにあたっての考えについて【問 A1-4】

□ 「市内を移動する自動車を円滑に処理する道路整備を進める」が約 58 %を占めています。

▼「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」の方向性【市合計】



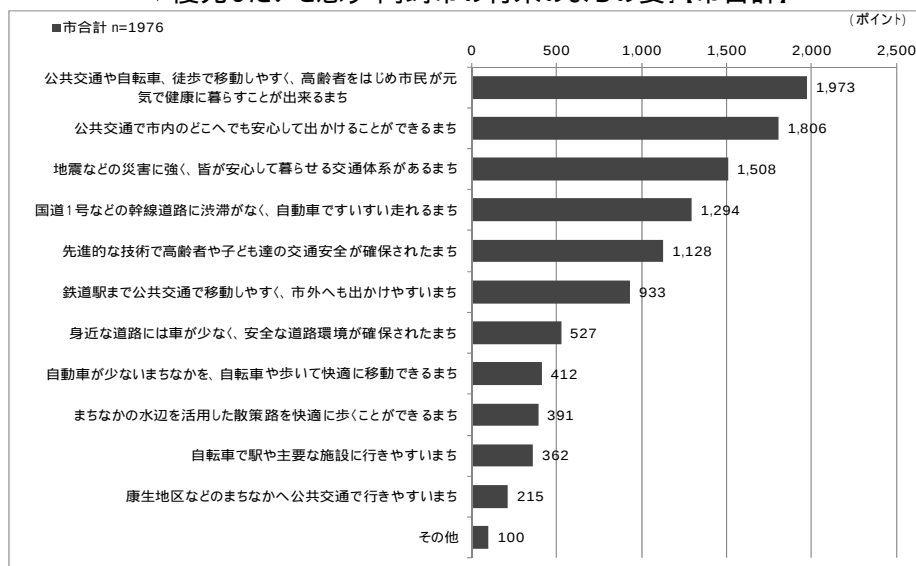
■ 岡崎市の将来の交通の姿について

優先したいと思う「岡崎市の将来のまちの姿」について【問 A2-1】

優先順に1番目は3ポイント、2番目は2ポイント、3番目は1ポイントをそれぞれの回答数に乘じて合計ポイントを算出した。

- 「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」が最も多く、次いで「公共交通で市内のどこへでも安心して出かけることができるまち」の順となっています。

▼ 優先したいと思う「岡崎市の将来のまちの姿」【市合計】



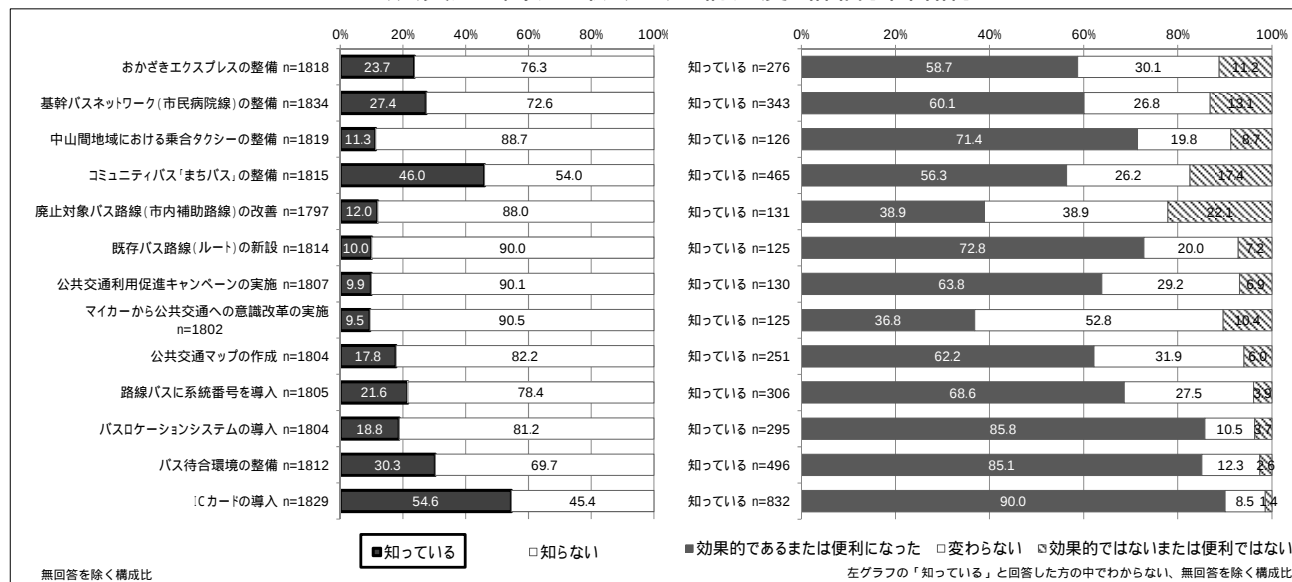
■ 岡崎市地域公共交通総合交通連携計画の取り組みについて

➤ 公共交通に関する取り組みの認知度と、知っている取り組みについての評価【問 B-1】

- 公共交通に関する取り組みの認知度は、「ICカードの導入」が約55%と最も高く、次いで、「まちバスの整備」が46%となっています。

取り組みの評価（効果的であるまたは便利になった）は、「ICカードの導入」が約90%、次いで「バスロケーションシステムの導入」が約86%、「バス待合環境の整備」が約85%となっています。

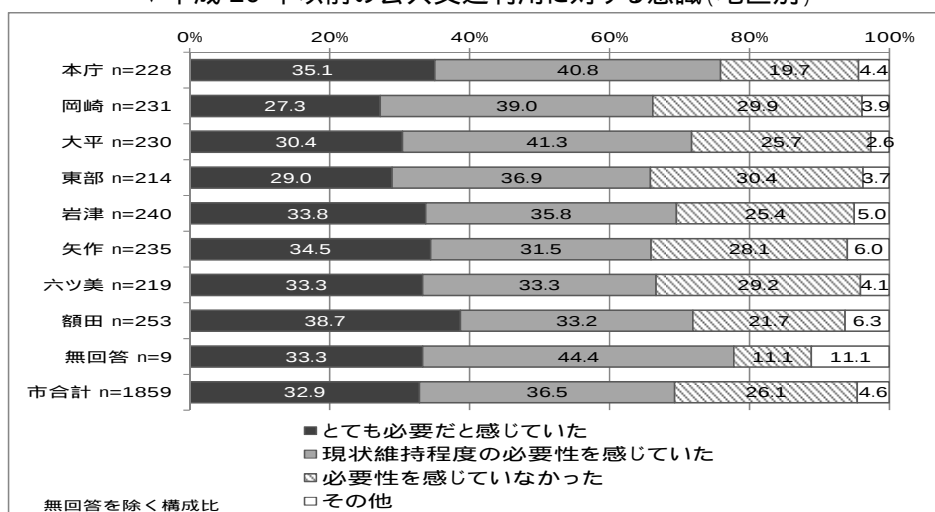
▼ 公共交通に関する取り組みの認知度と評価【市合計】



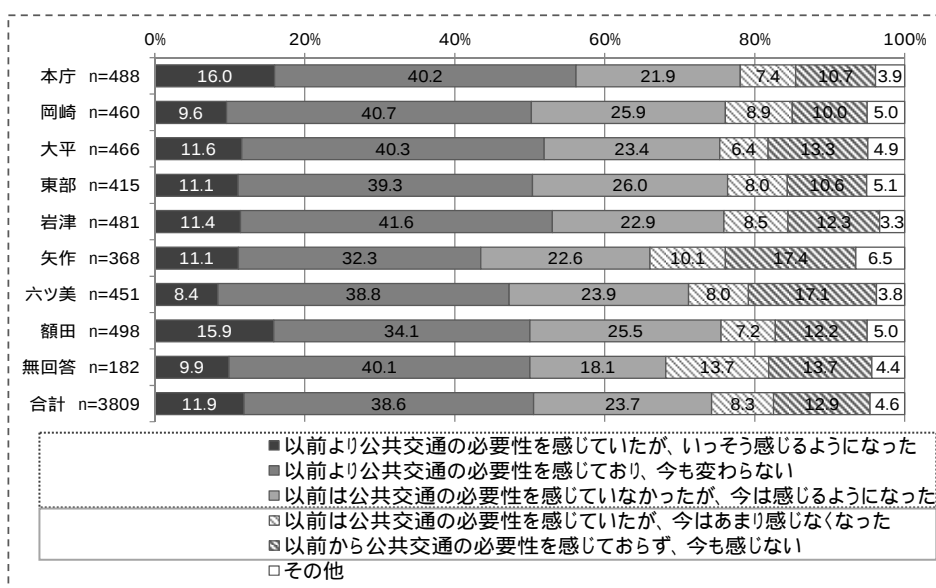
➤ 平成 20 年以前と現在の公共交通利用に対する意識の変化について【問 B-2】

□ 公共交通の「必要性を感じていた、感じている」が平成 20 年以前では約 69%、平成 22 年度アンケート結果では約 74%、平成 25 年度現在では約 87%と増加傾向にあります。

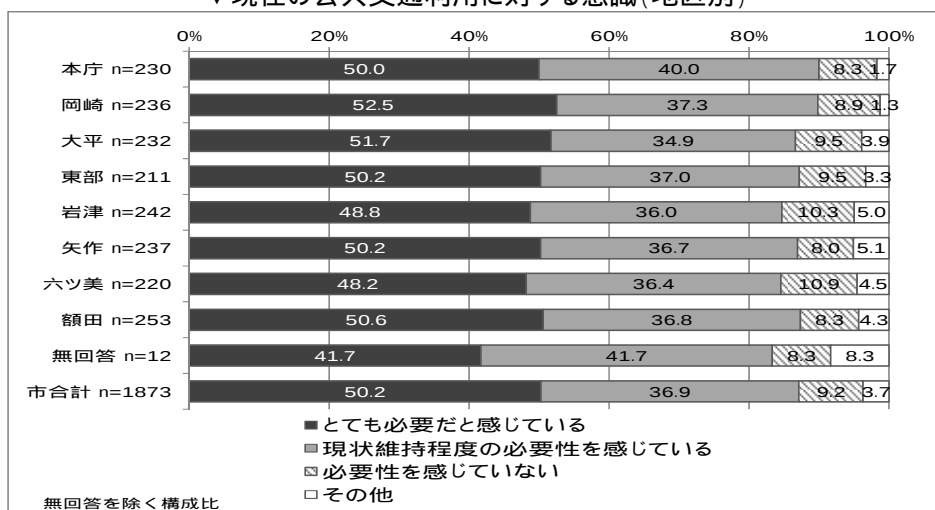
▼ 平成 20 年以前の公共交通利用に対する意識 (地区別)



▼ 平成 22 年度アンケート結果 (地区別)

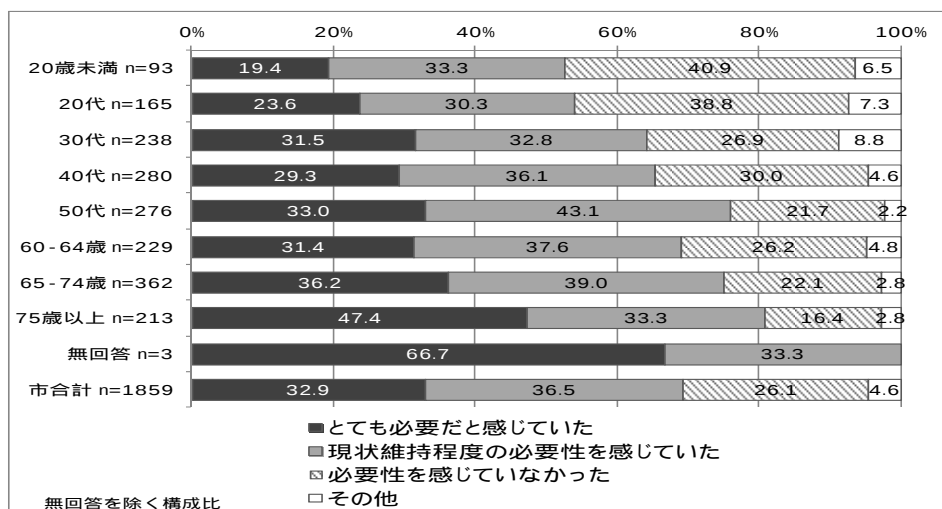


▼ 現在の公共交通利用に対する意識 (地区別)

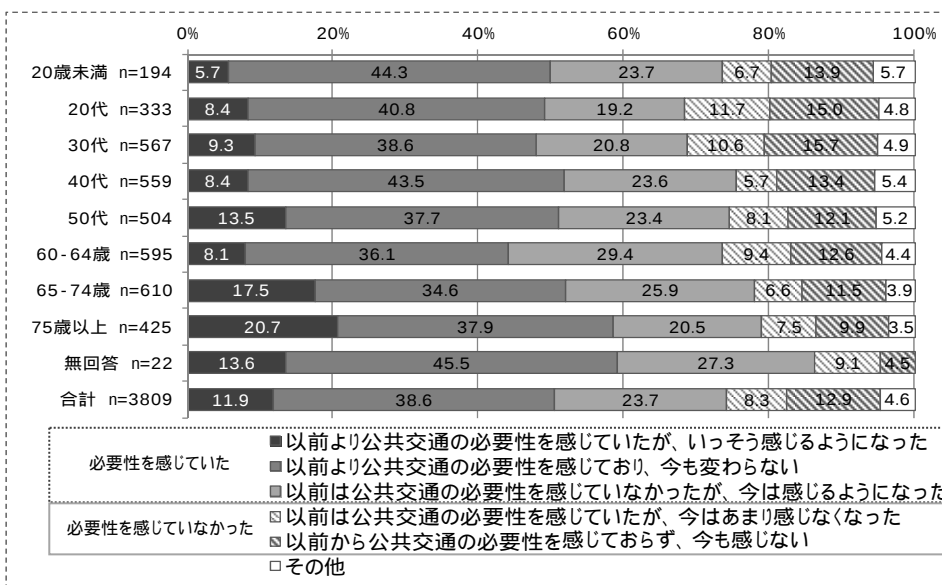


□ 公共交通の必要性について、各年齢層で「必要だと思う」の割合が増加しており、特に若年層での意識が高まりつつあります。

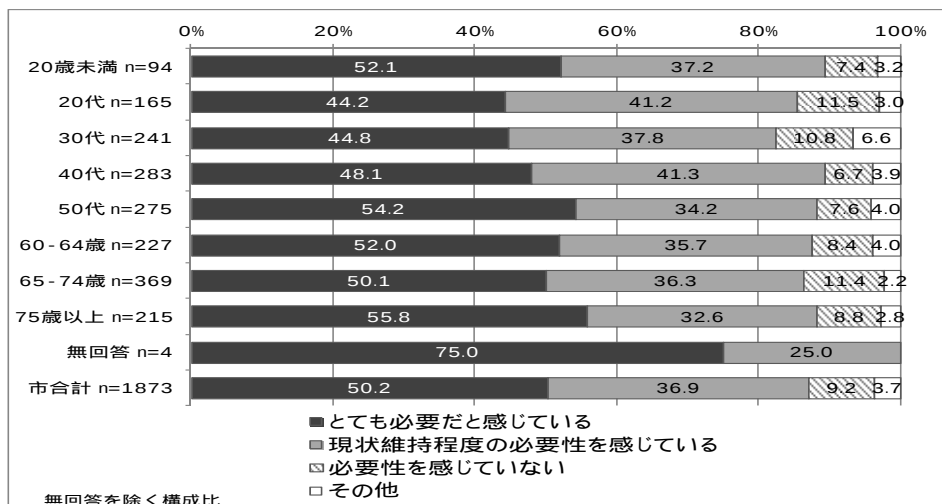
▼ 平成 20 年以前の公共交通利用に対する意識 (年齢別)



▼ 平成 22 年度アンケート結果 (年齢別)



▼ 現在の公共交通利用に対する意識 (年齢別)



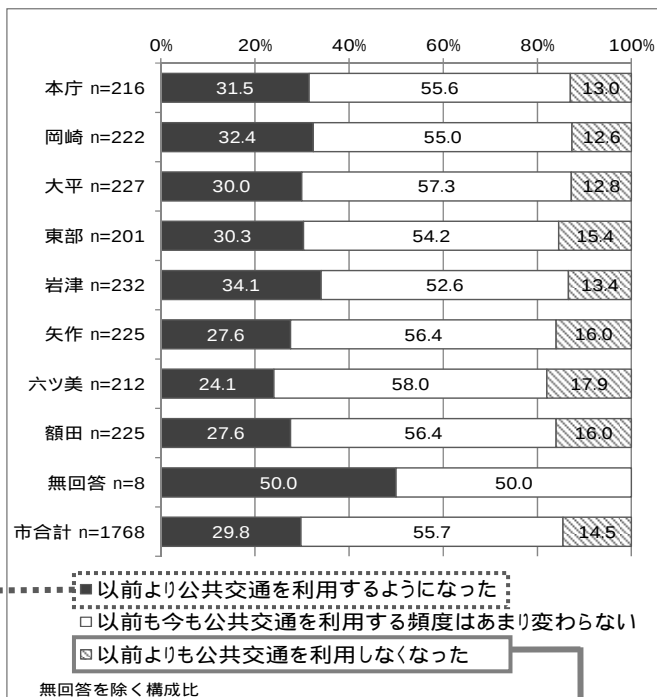
➤ 公共交通利用改善による利用の有無や頻度の変化と、変化が生じた理由について【問 B-3】

- 公共交通の利用機会の変化は、「以前より利用するようになった」が約 30% を占める一方で、「利用しなくなった」が約 15% 存在しています。

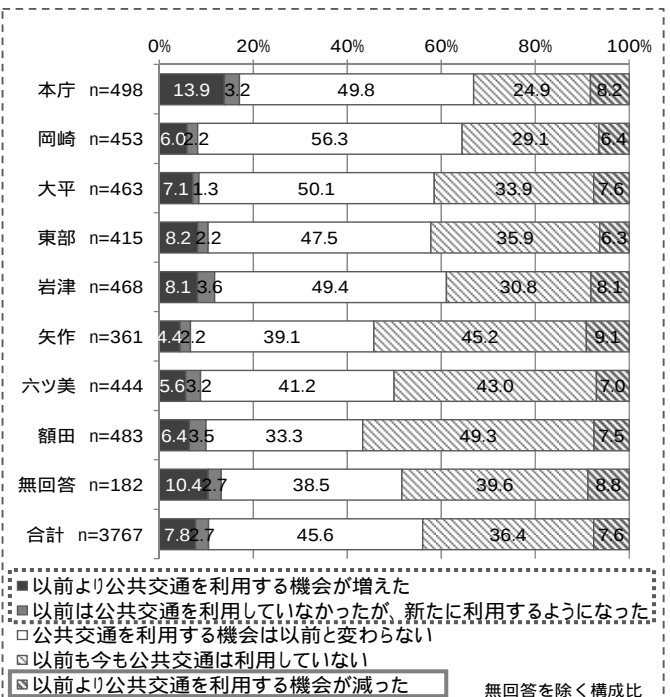
平成 22 年度結果と比較すると、「以前より利用するようになった」が約 19 ポイント増加していますが、「利用しなくなった」も約 7 ポイント増加しています。

- 利用するようになった理由は、「通勤・通学先の変化」が約 34%、「公共交通の必要性に対する認識が変わったから」が約 25% を占めています。その他の理由として、「高齢になり自動車の運転が危険になったから」や「健康のため利用するようになったから」などが挙げられています。
- 利用しなくなった理由は、「通勤・通学先の変化」が約 53% を占めています。その他の理由として「高齢になりバス停まで歩くのが困難になったから」や「自転車を利用するようになったから」、「自動車を購入したから」などが挙げられています。

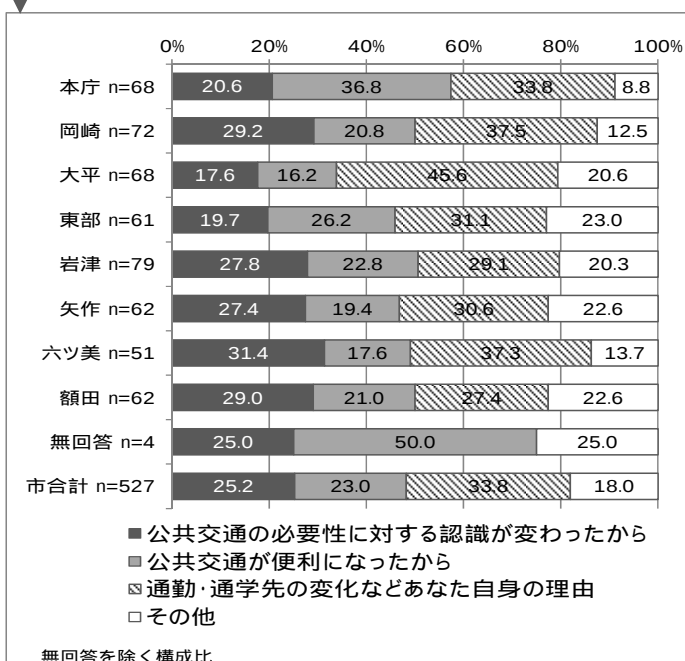
▼ 公共交通利用の有無や頻度の変化(地区別)



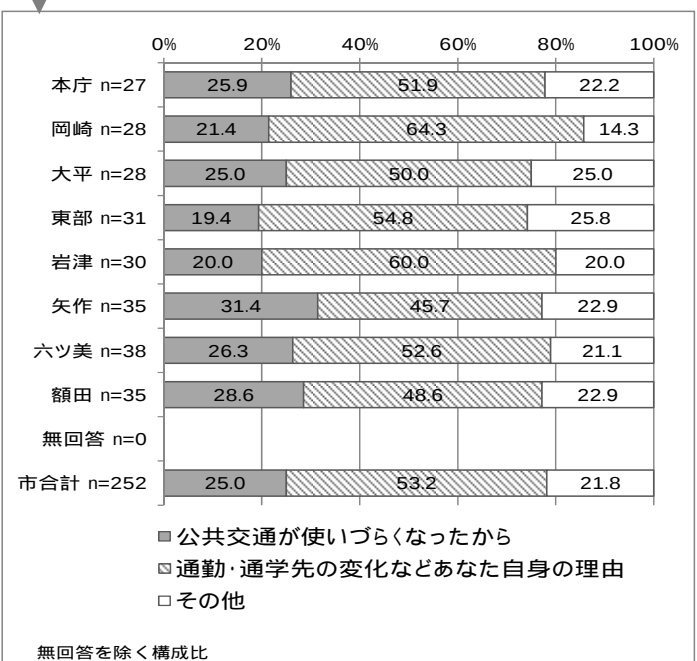
▼ 平成 22 年度アンケート結果(地区別)



▼ 利用するようになった理由(地区別)



▼ 利用しなくなった理由(地区別)



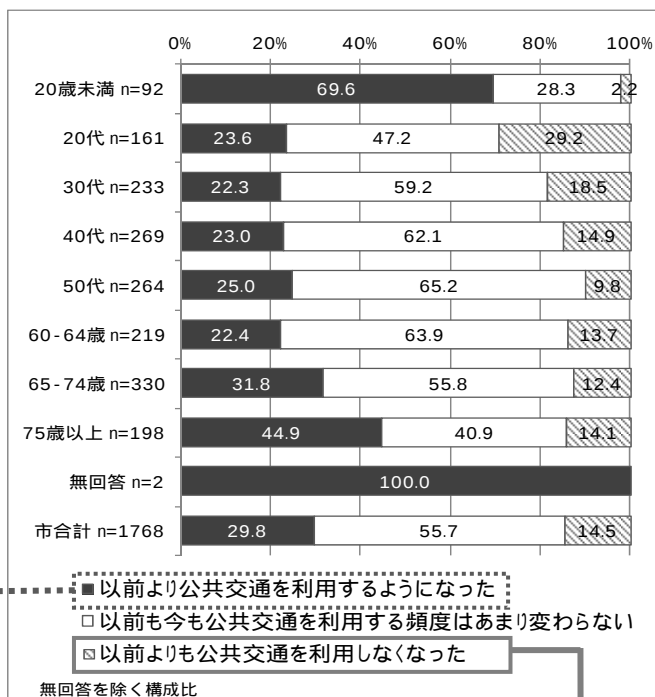
□ 公共交通の利用機会の変化について、「以前より利用するようになった」年齢層は「20歳未満」および「75歳以上」でその割合が多く見られます。

平成22年度結果と比較すると、全年齢層で「以前より利用するようになった」が増加しており、特に「20歳未満」および「75歳以上」の増加が多く見られます。

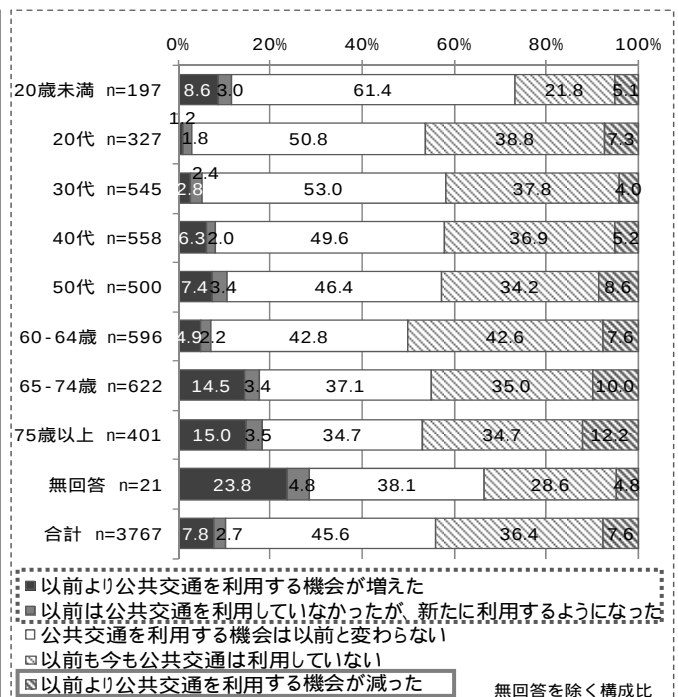
□ 利用するようになった理由は、比較的若い世代では「通勤・通学先の変化」の占める割合が多くなっていますが、年齢層が高くなるにしたがい「公共交通の必要性に対する認識が変わったから」の占める割合が多く見られます。

□ 利用しなくなった理由としては、40代、50代、65-74歳において「公共交通が利用しづらくなった」が約30%を上回っています。

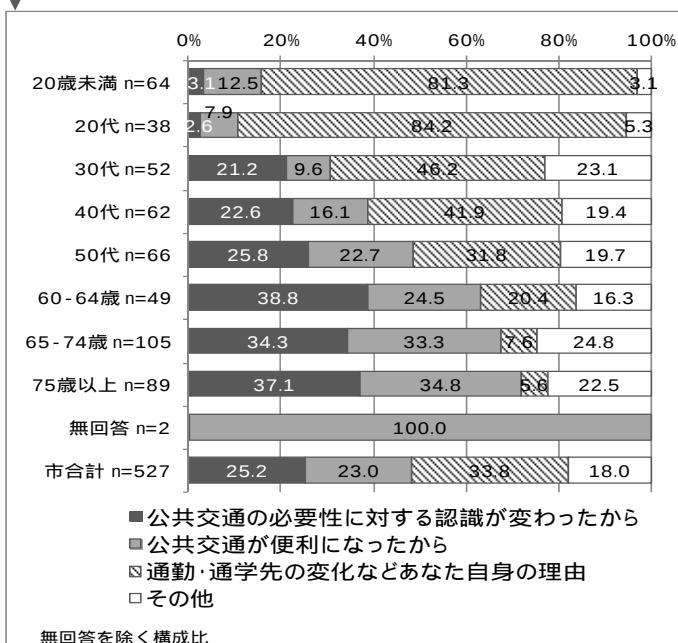
▼ 公共交通利用の有無や頻度の変化(年齢別)



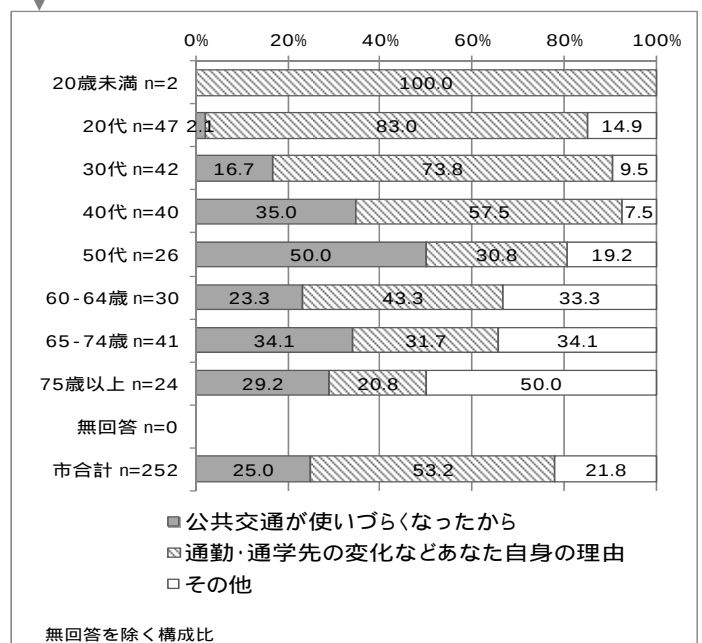
▼ 平成22年度アンケート結果(年齢別)



▼ 利用するようになった理由(年齢別)



▼ 利用しなくなった理由(年齢別)



■ アンケート調査票

これからの岡崎市の交通を考えるアンケート調査票

■ あなたのことについてお尋ねします。

問1 あなたのことについて、①～⑥の項目ごとに該当する番号1つに○をつけてください。

①性別	1. 男性 2. 女性			
②年齢	1. 20歳未満 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60-64歳 7. 65-74歳 8. 75歳以上			
③職業	1. 会社員・公務員 2. 自営業・自由業 3. パート・バイト 4. 専業主婦（主夫） 5. 学生 6. 無職・その他			
④自宅の学区	本庁管内	1. 梅園 2. 根石 3. 六名 4. 三島 5. 連尺 6. 広幡 7. 井田 8. 愛宕 9. 常磐南 10. 常磐東 11. 常磐 12. 竜美丘		
	岡崎支所管内	13. 羽根 14. 岡崎 15. 城南 16. 上地 17. 小豆坂 18. 福岡		
	太平支所管内	19. 男川 20. 美合 21. 生平 22. 秦梨 23. 緑丘		
	東部支所管内	24. 竜谷 25. 藤川 26. 山中 27. 本宿		
	岩津支所管内	28. 奥殿 29. 恵田 30. 細川 31. 岩津 32. 大樹寺 33. 大門		
	矢作支所管内	34. 矢作東 35. 矢作北 36. 矢作西 37. 矢作南 38. 北野		
	六ッ美支所管内	39. 六ッ美北 40. 六ッ美中 41. 六ッ美南 42. 六ッ美西		
	額田支所管内	43. 豊富 44. 夏山 45. 宮崎 46. 形埜 47. 下山		
⑤運転免許証の有無	1. 運転免許証を持っている 2. 運転免許証を持っていない			
⑥自動車所有の有無	1. 自分で自由に使える車がある 2. 家族が車を持っている 3. 車を持っていない			

■ 普段の交通行動の実態についてお尋ねします。

問2 あなたは普段、平日にどのようなお出かけをされていますか。

①～④の項目ごとにお答えください。

① 平日の主な外出目的に該当する番号 1 につに ○ をつけてください。

1. 通勤	2. 通学	3. 買物	4. 通院	5. その他私的目的	6. 業務
7. 寝たきりなど身体的理由で外出しない			➡「今後の交通政策の方向性」(4頁)へお進みください		

② 主な目的地に該当する番号 1 につに ○ をつけるとともに、その目的地の住所や施設の名称をご記入ください。

1. 岡崎市内 () 町、施設の名称 ()
2. 愛知県内 () 市・町・村、施設の名称 ()
3. 愛知県外 () 県 () 市・町・村、施設の名称 ()

③ ①の目的で岡崎市及び周辺において移動する際に利用する交通手段 すべて に ○ をつけてください。

＜鉄 道＞	1. J R 東海道本線	2. 愛知環状鉄道	3. 名鉄名古屋本線	➡「問3」 (3頁) へお進み ください
	4. その他鉄道 ()			
＜バ ス＞	5. 名鉄バス	6. まちバス	7. 乗合タクシー・巡回バス	
	8. 企業バス	9. スクールバス	10. その他バス ()	
＜自動車＞	11. 自動車(自分で運転)			➡「問3」 (3頁) へお進み ください
	12. 自動車(他の人に送迎)			
＜二輪車＞	13. タクシー			
	14. バイク(原付を含む)			
	15. 自転車			
＜徒 歩＞	16. 徒歩			
＜その他＞	17. その他 ()			

④ ③で鉄道またはバスに○をつけた方にお尋ねします。岡崎市内でよく乗車・降車する駅またはバス停をご記入ください。また、自宅などから乗車する駅またはバス停までの交通手段と、降車する駅またはバス停から目的地までの交通手段に該当する番号(下段①～⑧の交通手段参照) 1 につに ○ をつけてください。

＜鉄 道＞	乗車駅名 ()	乗車駅までの交通手段 (1 2 3 4 5 6 7 8)
	降車駅名 ()	降車駅からの交通手段 (1 2 3 4 5 6 7 8)
＜バ ス＞	乗車バス停名 ()	乗車バス停までの交通手段 (1 2 3 4 5 6 7 8)
	降車バス停名 ()	降車バス停からの交通手段 (1 2 3 4 5 6 7 8)

駅またはバス停まで及び駅またはバス停からの交通手段は、以下の番号 (①～⑧) より該当する番号を1つ選び、上段の番号 (1～8) に○をつけてください。

① バス ② 自動車(自分で運転) ③ 自動車(他の人に送迎) ④ タクシー

⑤ バイク(原付を含む) ⑥ 自転車 ⑦ 徒歩 ⑧ その他の手段

■それぞれの交通手段の満足度と不満の内容についてお尋ねします。

問3 それぞれの交通手段の「①利用頻度」に該当する番号1つに○をつけてください。

“利用していない”または“歩いていない”を回答された方は、「②満足度」以降の記入は不要です。利用頻度を回答いただいた方は、「②満足度」に該当する番号1つに○、「③不満項目」に該当するものすべてに○をつけるとともに、「④不満の内容」を具体的にご記入ください。

	①利用頻度 (1つに○)	②満足度 (1つに○)	③不満項目 (すべてに○)	④不満の内容 (具体的に記入)
鉄道	1. 平休日ともほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 月に2～3日程度 6. 月に1日程度 7. 年に数回程度 8. 利用していない	1. 満足 2. やや満足 3. どちらとも いえない 4. やや不満 5. 不満	1. 始発時刻が遅い 2. 終発時刻が早い 3. 運賃が高い 4. 駅へのアクセスが悪い 5. バスとの接続が悪い 6. 駅周辺の駐車場が不足 7. 駅周辺の駐輪場が不足 8. その他()	
バス	1. 平休日ともほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 月に2～3日程度 6. 月に1日程度 7. 年に数回程度 8. 利用していない	1. 満足 2. やや満足 3. どちらとも いえない 4. やや不満 5. 不満	1. 始発時刻が遅い 2. 終発時刻が早い 3. 運賃が高い 4. 乗り継ぎが悪い 5. 時刻表どおりに来ない 6. バス停の待合環境が悪い 7. バス停周辺の駐輪場が不足 8. その他()	
自動車・バイク	1. 平休日ともほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 月に2～3日程度 6. 月に1日程度 7. 年に数回程度 8. 利用していない	1. 満足 2. やや満足 3. どちらとも いえない 4. やや不満 5. 不満	1. 渋滞する道路を通らないと目的地まで行けない 2. 道幅が狭く危険な箇所が多い 3. 右折車線の不足している交差点が多い 4. 駅周辺の駐車場が不足 5. 駐車場に安全に止められない 6. 高速道路への接続が少ない 7. その他()	
自転車	1. 平休日ともほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 月に2～3日程度 6. 月に1日程度 7. 年に数回程度 8. 利用していない	1. 満足 2. やや満足 3. どちらとも いえない 4. やや不満 5. 不満	1. 道幅が狭く危険な箇所が多い 2. 自転車が安全に走行できる空間がない 3. 道路面の凸凹や傾斜が多い 4. 駅周辺の駐輪場が不足 5. バス停周辺の駐輪場が不足 6. 駐輪場に安全に止められない 7. その他()	
徒歩 *	1. 平休日ともほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 週に2～3日程度 4. 週に1日程度 5. 歩いていない	1. 満足 2. やや満足 3. どちらとも いえない 4. やや不満 5. 不満	1. 歩道の幅が狭い 2. 歩道がなく危険な箇所が多い 3. 歩道面の凸凹や傾斜が多い 4. 街路灯がなく危険な箇所が多い 5. その他()	

* 主な交通手段としての利用や鉄道・バスとの乗り継ぎ利用も含めてお答えください

A 岡崎市の交通全般（岡崎市総合交通政策）に関する質問です

■今後の交通政策の方向性についてお尋ねします。

◇ 同封しました「岡崎市総合交通政策（平成20年策定）の概要」をご一読いただき、問A.1-1～1-4をお答えください。

問A.1-1 マイカーによる交通事故を減少させるためにも、誰もが使いやすい公共交通を確保する必要があります。「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」を進めるにあたり、あなたの考えに近いものの番号を3つまで選び○をつけてください。

1. 高齢者などが利用しやすい公共交通サービスを確保する
2. 先進技術を活用した自動車事故を減らすための取り組みを進める
3. 生活道路での交通安全確保に向けた取り組みを進める
4. 駅周辺など交通量の多い道路での交通安全確保に向けた取り組みを進める
5. 災害に強い、安心な道路環境を整える
6. その他（ ）



問A.1-2 まちなかの賑わいが戻っているとは言えない状況にあります。「まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備」を進めるにあたり、あなたの考えに近いものの番号を3つまで選び○をつけてください。

1. 市内のどこからでも公共交通でまちなかに行きやすい交通環境を整える
2. 市内のどこからでも自動車でもまちなかに行きやすい交通環境を整える
3. まちなかを快適に移動できる自転車走行空間や駐輪場を整える
4. まちなかを安全に回遊できる歩行空間やベンチ等を整える
5. 乙川周辺の河川空間と一体となったうるおいある回遊路を整える
6. 最寄りの主要な鉄道駅まで行きやすい交通環境を整える
7. 東岡崎駅やJR岡崎駅などからまちなかに行きやすい交通環境を整える
8. その他（ ）



問A.1-3 依然として交通量は多く、渋滞も発生しています。「環境にやさしい交通体系の整備」を進めるにあたり、あなたの考えに近いものの番号を3つまで選び○をつけてください。

1. 自動車交通量に応じた市内の道路整備や交差点改良を進める
2. 高速道路やバイパス整備により国道1号などの交通量を減らす
3. 自動車利用を控え、公共交通や自転車、徒歩で移動する
4. 電気自動車の普及などCO₂排出量を抑制する取り組みを進める
5. 必要以上に自動車を利用することが無いよう、皆の意識を変える
6. その他（ ）



問A.1-4 幹線道路で未整備な区間が残っています。また、周辺都市とのバス路線の乗り入れなど今後の課題となっています。「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」を進めるにあたり、あなたの考えに近いものの番号を3つまで選び○をつけてください。

1. 高速道路のインターチェンジと連絡する道路の整備を進める
2. 周辺都市と交流できるよう、鉄道のサービス向上を進める
3. 周辺都市と交流できるよう、バス路線を充実する
4. 市内を移動する自動車を円滑に処理する道路整備を進める
5. 鉄道駅や乗り継ぎ拠点などを連絡するバス路線を充実する
6. その他（ ）



■岡崎市の将来の交通の姿についてお尋ねします。

問A.2-1 あなたが優先したいと思う“岡崎市の将来のまちの姿”はどれですか。該当する番号を3つまで選び、枠内に優先したいと思う順番に記入してください。

- ① 公共交通で市内のどこへでも安心して出かけることができるまち
- ② 鉄道駅まで公共交通で移動しやすく、市外へも出かけやすいまち
- ③ 康生地区などのまちなかへ公共交通で行きやすいまち
- ④ 国道1号などの幹線道路に渋滞がなく、自動車ですいすい走れるまち
- ⑤ 自動車が少ないまちなかを、自転車や歩いて快適に移動できるまち
- ⑥ 身近な道路には車が少なく、安全な道路環境が確保されたまち
- ⑦ まちなかの水辺を活用した散策路を快適に歩くことができるまち
- ⑧ 自転車で駅や主要な施設に行きやすいまち
- ⑨ 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
- ⑩ 先進的な技術で高齢者や子ども達の交通安全が確保されたまち
- ⑪ 地震などの災害に強く、皆が安心して暮らせる交通体系があるまち
- ⑫ その他（ ）



優先したいと思う順番に3つまで記入してください。

最も優先したい まちの姿		2番目に優先したい まちの姿		3番目に優先したい まちの姿	
-----------------	--	-------------------	--	-------------------	--

◇ 岡崎市総合交通政策では、過度に自動車に依存した交通体系から、自動車以外の交通手段も適切に使い分ける交通体系への変換を目指してきました。市では今後もこの方向性を継承していきたいと考えています。そのための取組みについて、あなたのご意見をお聞かせください。

問A.2-2 あなたが最も有効だと思う取組みの番号1つに○をつけてください。

1. 公共交通を利用しやすくするため、公共交通のサービスを向上させる
2. 自転車を利用しやすくするため、安全で快適に移動できる自転車走行空間を整備する
3. 歩きやすくするため、安心してゆったりと歩ける歩道を整備する
4. 市民自らが、公共交通を積極的に利用するなど自動車利用を控えるようにする
5. その他（ ）

問A.2-3 あなたが協力できる取組みはありますか。該当する番号を3つまで選び○をつけてください。

1. できるだけ公共交通を利用するように心がける
2. できるだけ自転車で移動するように心がける
3. できるだけ徒歩で移動するように心がける
4. 自動車で移動するときは相乗りするように心がける
5. 家族や近所で移動に困っている人を送ってあげるなどして助ける
6. 交通についての意見交換会（ワークショップ）や地域の会合に参加する
7. 協力できることはない
8. その他（ ）

B 岡崎市の公共交通（岡崎市地域公共交通総合連携計画）に関する質問です

■公共交通の取り組みによる利用機会や意識の変化についてお尋ねします。

- ◇ 岡崎市では、市内バス路線の廃止申し出を受け、平成20年に「地域公共交通総合連携計画」を策定し、バス交通の維持に向けた様々な取り組みを行ってきました。これまでに実施した「公共交通に関する主な取り組み」（以下の破線枠内）をご覧ください、次頁以降の設問にお答えください。



問B-1 これまでに行ってきた公共交通に関する取り組みについて、①～⑬の項目ごとに「イ. 認知度」に該当する番号1つに○をつけるとともに、「1. 知っている」と回答された方は、「ロ. あなたの評価」に該当する番号1つに○をつけてください。

公共交通に関する取り組み	イ. 認知度	ロ. あなたの評価			
	「1. 知っている」を回答いただいた方は、ロ. をお答えください。⇒	効果的 または 便利 になった である	変わらない	効果的 または 便利 ではない	わからない
①おかざきエクスプレスの整備 (岡崎駅、東岡崎駅、主要施設等を結ぶ拠点快速バスが運行)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
②基幹バスネットワーク(市民病院線)の整備 (矢作地区、額田支所、大門駅と市民病院を結ぶ基幹バス3ルートが運行)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
③中山間地域における乗合タクシーの整備 (下山、形埜、宮崎、豊富地区で住民主体で計画した生活交通が運行)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
④コミュニティバス「まちバス」の整備 (商店街やイベントと連携し、まちなかでの移動の利便性を向上)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑤廃止対象バス路線(市内補助路線)の改善 (廃止申し出のあった市内15路線の補助運行による路線存続と改善検討)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑥既存バス路線(ルート)の新設 (北斗台、開元の里、山中学区等で住民の取り組みでバス乗り入れが実現)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑦公共交通利用促進キャンペーンの実施 (秋の市民まつりにあわせ「公共交通に親しむ日」を設定し利用促進を実施)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑧マイカーから公共交通への意識改革の実施 (市内事業所等を対象にマイカー通勤から公共交通への転換を促進)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑨公共交通マップの作成 (バス路線図に主要駅バス運行情報等を掲載したマップを作成・配布)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑩路線バスに系統番号を導入 (市内全バス路線、乗合タクシーに行先別の系統番号を導入)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑪バスロケーションシステムの導入 (バス停や携帯電話で発車案内、待ち時間がわかるシステムを導入)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑫バス待合環境の整備 (利用者の多いバス停で上屋やベンチを整備)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4
⑬ICカードの導入 (鉄道と共通利用できるICカード(manaca等)を導入)	1. 知っている⇒ 2. 知らない	1	2	3	4

問B-2 平成20年から市が取り組んできた公共交通利用改善により、あなたの公共交通利用に対する意識に変化は生じましたか。該当する番号1つに○をつけてください。

▼平成20年以前は、公共交通について	▼現在は、公共交通について
1. とても必要だと感じていた	1. とても必要だと感じている
2. 現状維持程度の必要性を感じていた	2. 現状維持程度の必要性を感じている
3. 必要性を感じていなかった	3. 必要性を感じていない
4. その他 ()	4. その他 ()

問B-3 平成20年から市が取り組んできた公共交通利用改善により、あなたの公共交通利用の有無や頻度に変化は生じましたか。該当する番号1つに○をつけるとともに、変化が生じた方はその理由に該当する番号1つに○をつけてください。

1. 平成20年以前より公共交通を利用するようになった ↓ その理由は 1. 公共交通の必要性に対する認識が変わったから 2. 公共交通が便利になったから 3. 通勤・通学先の変化などあなた自身の理由 4. その他 ()
2. 平成20年以前も今も公共交通を利用する頻度はあまり変わらない
3. 平成20年以前よりも公共交通を利用しなくなった ↓ その理由は 1. 公共交通が使いづらくなったから 2. 通勤・通学先の変化などあなた自身の理由 3. その他 ()

問B-4 鉄道や路線バス、まちバス、乗合タクシーなどの公共交通、自動車、自転車、徒歩の各種交通の利用環境などについて、ご意見、ご意向を自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。

岡崎市総合交通政策(素案)の概要

岡崎市都市整備部交通政策室

1 目的

現行「岡崎市総合交通政策」（計画期間：短・中期H20～25年度、長期～32年度）の実績を評価し、成果を踏まえたうえでH26～32年度の政策を策定します。

2 現行交通政策の評価

「岡崎市総合交通政策」に基づき、様々な施策を実施してきましたが、一部には実施に至らない施策があります。その結果、達成できた目標とできなかった目標が存在することとなりました。達成できた目標については、達成度の向上を図るとともに、未達成の目標については、取り組みの強化を図ります。

①数値的目標の達成状況

基本目標の重視項目	数値的目標	目標値	実績値	評価
人にやさしく安全安心な交通体系の整備	バス利用者数の増加	39,442人/日	35,988人/日	未達成
	公共交通の市民満足度の向上	27.4%	48.3%	達成
まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備	康生周辺地区の休日の歩行者・自転車通行量の増加	15,100人	19,264人 (H21.9 計測)	達成
環境にやさしい交通体系の整備	市内自動車からのCO ₂ 排出量削減	598千t- _c	583千t- _c	達成
交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備	渋滞損失時間の削減	国道1号 208千人h/年・km	国道1号 241千人h/年・km	未達成

- ◇バス利用を改善するための取り組みが利用者増には繋がっていませんが、公共交通に対する市民満足度は向上し、有効な取り組みであることが確認できます。
- ◇康生周辺地区の休日の歩行者自転車通行が増え、目標を達成しましたが、主たる要因は集客施設の供用と考えられるため、更なる取り組みが有効であることが分かります。
- ◇自動車からのCO₂排出量はエコカーの普及により削減が進み、目標を達成しました。更に達成度を高める取り組みが有効であることが分かります。
- ◇主要な幹線道路である国道1号の整備を実施していますが、渋滞が若干悪化していることから、依然まちなかに通過交通が流入していることが伺え、目標達成できませんでした。

②施策の主な達成状況

- ◇市内バスネットワークの再編や交通拠点間バスの整備、地域内交通の整備は進んでおり、さらなる利便性向上にむけ、利用実態等に合わせた点検見直しが必要な段階にあります。
- ◇額田地域において地域別公共交通利用促進検討会が設置されているものの、旧市域では設置が進んでいません。
- ◇近隣市との広域路線バスは確保しているものの、コミュニティバスの相互利用は進んでいません。
- ◇交通バリアフリー化について、東岡崎駅でのバリアフリー対策が進んだものの、3駅が未対応になっています。また東岡崎駅について、駅前広場等の周辺整備が未完了です。
- ◇モビリティ・マネジメントについて、一部の事業所で実施したものの浸透がみられず、地域や学校等では未実施となっています。
- ◇自転車の利用環境について、自転車歩行者道の改良は進んでいるものの、既存空間の再配分は一部の道路での実施に留まっています。またネットワーク計画は未策定です。
- ◇低公害車の購入助成については公費補助の必要性が低くなったため完了し、駐車場案内システムについても実験的に休止しています。

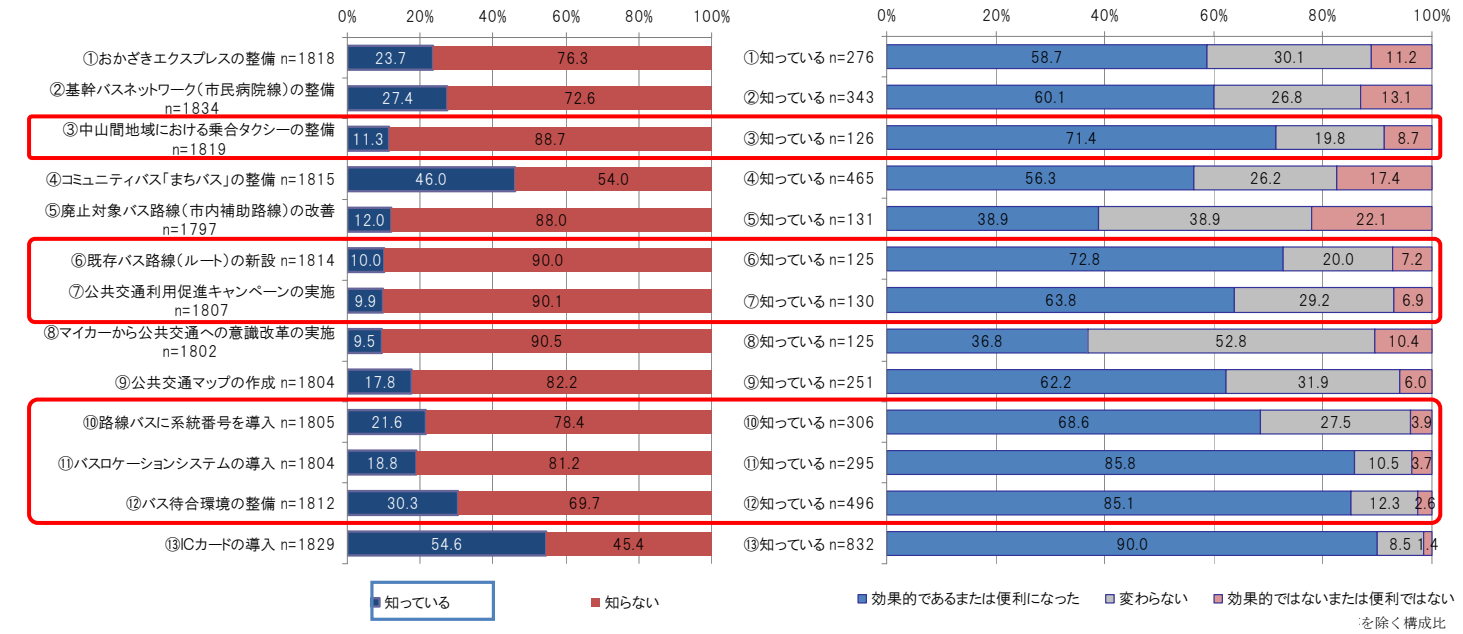
- ◇新東名高速道路の開通にむけアクセス道路の整備が進んでいます。
- ◇都市計画道路の整備は計画的に進められ、ボトルネック交差点の解消対策も進んでおり、今後も計画的な実施が予定されています。

施策の達成状況一覧表

基本目標の重視事項 / 主な施策パッケージ						
人にやさしく安全安心な交通体系の整備			まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備	実施済の施策	今後実施を要する施策	評価
			環境にやさしい交通体系の整備			
			交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備			
○		○	市内バスネットワークの再編	基幹バス運行	NW 見直し	要継続
○			(仮) 地域別公共交通利用促進検討会の設置	額田地域で設置	他地域で検討	要継続
○			交通拠点間バスの整備（バス基幹軸の設定）	3路線運行	運行改善	要継続
○			地域内交通の整備	乗合タクシー運行	運行改善	要継続
○			バス路線補助による路線維持	26 路線支援	路線維持確保	要継続
○		○	交通結節点、乗換拠点の整備	岡崎駅等整備	東岡崎駅整備	要継続
○			交通バリアフリー化の推進	東岡崎駅 BF 化	3 駅 BF 化	要継続
○			バス料金制度の改善、割引制度等の導入	割引制度導入	制度改善	要継続
○			バス停の待ち合い環境の整備	バス待ち上屋設置	増設	要継続
○			バス走行環境の改善	PTPS の導入	バスループ導入等	要継続
○			公共交通案内の充実	毎年マップ作成	内容見直し	要継続
○		○	モビリティ・マネジメントの実施	事業所 MM	学校等 MM	要継続
○			安全で快適に移動できる道路整備	バリアフリー整備中	バリアフリー促進	要継続
	○		東岡崎駅交通結節点整備	駅東口 BF 化	駅前広場整備	要継続
	○	○	愛知環状鉄道の複線化・運行本数の改善	運行本数の増便	複線化	要継続
	○		中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化	ダイヤ調整	駅 BF 化	要継続
	○	○	新たな交通システムの導入	乗合タクシー等運行	ITS 検討	要継続
	○		まちバスの路線改善・継続的運行	割引制度導入	運行見直し	要検討
	○		安全で安心な歩行空間の整備	バリアフリー整備中	バリアフリー促進	要継続
	○		自転車も安全に走行できる道路の整備	自歩道整備	再配分整備	要継続
	○		レンタサイクルシステムの整備	観光タクシー手段	駐輪施設充実	要継続
		○	自転車道ネットワークの整備	現況調査	計画策定	要継続
		○	公共交通に親しむ日の設定	毎年開催	継続	達成
		○	低公害車の購入助成	744 件助成		達成
		○	エコドライブの推進	モニター実施	継続	要継続
		○	大気常時監視の強化	監視		達成
		○	国道1号と国道248号の渋滞緩和策の実施	交差点改良		達成
		○	豊田市方面への都市計画道路の強化	計画決定・整備	整備促進	要継続
		○	高規格幹線道路へのアクセス強化	R473BP 整備中	整備促進	要継続
		○	駐車場案内システムの改善	運用休止		休止
		○	ボトルネック交差点の解消	5ヶ所改良	2ヶ所未着手	要継続
		○	豊田市、安城市、西尾市等へのバス路線の維持・隣接都市とのコミュニティバス運行の検討・運行の実施	3路線で利用促進策	維持改善	要継続

③市民アンケートによる評価

●これまでにやってきた公共交通に関する取組についての認知度と、知っている取組についての評価



◇「④まちバス」「⑬」ICカード」の認知度は高いものの、その他の取組については30%未満と低い認知度になっています。

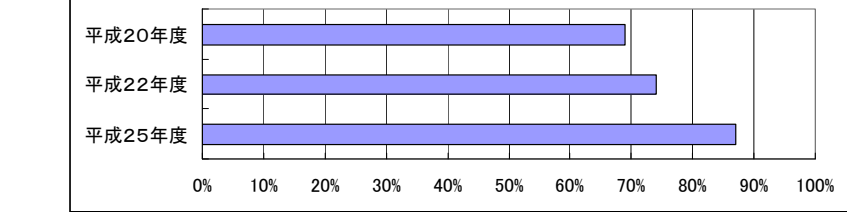
◇「知っている」の回答者は「効果的・便利」の評価を大半で得ているものの、「⑤廃止対象バス路線の改善」「⑧マイカーから公共交通への意識改革」への評価は低くなっています。

◇85%が「効果的・便利」と回答した「⑪バスロケーションシステム」「⑫待合環境」については認知度が低いため利便性についての理解が不足しており、一層の周知啓発が必要です。

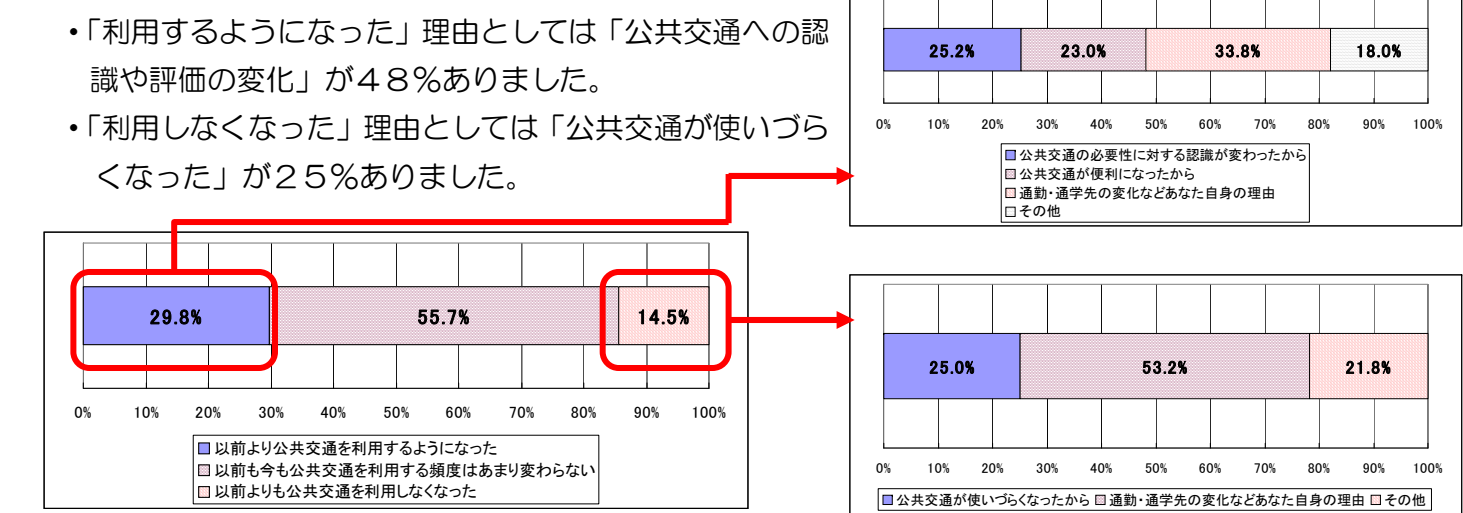
◇また、「③乗合タクシー」、「⑥バス路線新設」、「⑦利用促進キャンペーン」、「系統番号の導入」などの認知度は低いものの実施効果が高い取組についても、戦略的な周知啓発が必要です。

●平成20年から取組んできた公共交通利用環境改善による意識の変化

①公共交通の「必要性を感じていた、感じている」市民の割合は年々増加しています。



②「以前より公共交通を利用するようになった」が約30%あるものの、「以前より公共交通を利用しなくなった」も約15%ありました。



3 社会情勢の変化

- ①他人に運転を頼めない高齢者世帯が増加しており、対応が求められています
 - 核家族化により家族に運転を頼むことができず、自ら運転せざるを得ない高齢者が増加しています。
 - 高齢者がマイカーに頼らなくても移動できる交通環境の整備が求められています。
- ②人口減少社会における公共交通の維持・確保に向けた取組みが求められています。
 - 人口の減少に伴う移動需要量の減少により、公共交通利用者の更なる減少が懸念されています。
 - 公共交通ネットワークとバスネットワークの維持及び更なる改善が求められています。
- ③危険な運転から歩行者等を守るため、安全安心な交通環境の整備が求められています
 - こどもを事故から守るため、通学路の安全対策が求められています。
 - ゾーン30等、新たな施策による良好な地区交通環境整備が求められています。
 - 自転車と歩行者の事故を防ぐ、安全な道路交通環境の整備が求められています。
- ④大規模地震災害への備えが求められています
 - 東日本大震災の経験をふまえた、南海巨大トラフ地震への備えが求められています。
 - 緊急物資輸送等の対応強化や耐震化への対応が求められています。
- ⑤新技術の積極的な導入によりCO₂を削減する取組みが求められています
 - 化石燃料による発電の増加等、CO₂排出量の削減は困難になっています。
 - 小型モビリティ等、CO₂排出量の少ない交通手段の導入が求められています。
- ⑥生活意識の変化に伴い、良好な移動環境の確保に向けた取組みが求められています。
 - 時間にゆとりを持った生活などにも対応した移動環境の快適さが求められています。

4 基本理念

岡崎市総合計画に掲げる将来都市像及び岡崎市都市計画マスタープランの基本理念との整合やこれまでに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たうえで新たな課題として東日本大震災を契機とした防災意識の高まりや更に進展する高齢社会、あるいは観光・交流を促進する交通への対応を図るため次のとおり基本目標及び基本方針を設定します。

【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体系の整備

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

観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通体系の整備

- 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

円滑で快適な交通体系の整備

- 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

環境にやさしい交通体系の整備

- 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

【基本方針】

5 導き出される課題

前計画の基本目標	岡崎市の都市交通の課題	
人にやさしく安全安心な交通体系の整備	- 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」の実現に向けた取り組みを行う必要があります。 - 高齢者や来街者、外国人の方にもわかりやすく利用しやすい移動環境を創出する必要があります。 - まちなかと公共交通不便地域を結ぶ“郊外部”など地域の移動ニーズに応じたきめ細やかな移動手段の確保に向けた取り組みを継続する必要があります。	A人にやさしい都市交通体系の構築(少子高齢化への対応等)
	- 通学路等自転車・歩行者交通量が多い道路においては、安全・快適な歩行者・自転車通行空間の確保とネットワークの形成を図る必要があります。 - 住宅地における良好な居住環境を創出するため、面的な交通安全対策を検討する必要があります。 - 安心安全な移動環境確保のため、交通マナー・モラルの向上が必要です。	B交通事故の抑制
	気象災害や大規模地震に対応した防災・減災対策として、地震災害に強い交通体系づくりを進める必要があります。	C災害への対応
まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備	- 活気に満ちたまちなかとするため、まちなかの通過交通を排除し、まちなかに出かけやすくする必要があります。 - まちを活気づけるため、まちなかの移動に適した自転車の活用を図る必要があります。 - まちの魅力を高めるため、市の玄関口である東岡崎駅交通結節点整備を促進する必要があります。	Dまちなかの活性化
	- まちの魅力を向上させるため、まちの資産を活用した魅力的な散策空間を創出する必要があります。 - 多様化する移動ニーズや安全で快適な移動環境を確保するため、新たなモビリティへの対応を図る必要があります。	Eまちの魅力向上
交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備	- 広域的な交流促進に向けて東名高速道路及び新東名高速道路 I Cや鉄道駅へのアクセス性を向上させる必要があります。 - 主要渋滞箇所の解消を図るため、効果的な道路整備計画の立案とこれに基づく道路整備を実施するとともに、ボトルネック交差点の改良を図る必要があります。 - 名古屋市や豊田市等周辺都市との連携強化に向けた道路整備を図る必要があります。	F渋滞の解消
	広域都市間のアクセス強化を図るため、鉄道機能の強化とともに、バスネットワークの形成を図る必要があります。	G市内、市外の交流促進
環境にやさしい交通体系の整備	- マイカーに過度に依存する生活を改め、公共交通や自転車等への乗換を促すような交通体系づくりを進める必要があります。 - 自動車による CO2 排出量の削減に向け、次世代型自動車の導入を促進する必要があります。	H環境負荷の軽減

6 基本目標・基本方針と具体的展開

基本目標	基本方針	具体的展開
Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通体系の整備	1. だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境を整備	- 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構築に努めます。①②③④ - 日常生活に必要不可欠な地域交通を確保するため、行政、事業者、地域が三位一体のもと、維持改善の取り組みを進めていきます。⑤ - 誰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)の確保を進めます。⑥⑦⑩ - 来街者や外国人など岡崎市の交通状況が分からない人や、公共交通の利用機会が少ないために、利用の仕方が分からない人を含めて、公共交通の運行・経路情報等の提供に努めます。⑧⑨ - 高齢者をはじめ市民が元気で健康に暮らすことがまちの活性化につながることから、歩きたくなる、自転車に乗りたくなる良好な歩行者・自転車環境の整備を進めます。⑪
	2. 交通事故のない、安全な交通環境の形成	- 自転車・歩行者が安全に移動できる道路環境整備を進めます。⑫ - 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を進めます。⑬ - 人命尊重の理念のもと、交通マナー・モラルの向上を図ります。⑭ - 交通安全施設の適切な配置を進めるとともに、ITS の活用による交通安全対策の可能性について研究を進めます。⑮
	3. 災害に強い安心な交通環境の整備	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の推進などを進めます。⑯⑰
Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通体系の整備	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	- 鉄道網と連携した利用しやすいバスの運行による駅へのアクセス強化を進めます。①② - 岡崎の玄関口にふさわしい、周辺のまちづくりにも配慮した東岡崎駅施設整備を進めます。⑤ - まちなかの快適な移動のための自転車の活用を継続的に実施します。⑥
	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	- まちなかへのアクセスを確保するため、公共交通ネットワークの構築に努めます。③ - 交通結節点における電車、バス、自転車等の乗換利便性を向上させるため、自転車駐車空間の充実、公共交通利用案内などのサービス強化を図っていきます。④
	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	- 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の施策を展開します。⑥ - 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を進めます。⑦
Ⅲ．円滑で快適な交通体系の整備	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	- 広域的な交流促進に向けて、東名高速道路の岡崎 I Cや将来的に整備される新東名高速道路の新たなインターチェンジ、さらには新幹線駅等、広域交通拠点にアクセスする都市計画道路(地域間幹線道路)の整備・強化を進めます。① - 通過交通によるまちなかの渋滞を緩和するため、新東名高速道路や名豊道路などの整備を働きかけます。① - 近隣市との移動を円滑化にするために、都市計画道路の整備促進を図るとともに、主要渋滞箇所を交差形状も含めて検討、改善を図ります。②
	2. 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	- 隣接都市と連携し地域間幹線路線バスの維持、コミュニティバス相互利用の研究を進めます。③ - 広域的都市間のアクセスを円滑なものにするために、鉄道の輸送力の強化や、運賃、接続ダイヤの改善など都市間ネットワークの強化に向け、交通事業者と連携して取り組みます。④⑤
Ⅳ．環境にやさしい交通体系の整備	1. 自動車に過度に依存しない交通環境の整備	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、大気を監視するとともに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。①
	2. 市民や企業が自らの交通行動を意識改革	- CO₂排出量が少ない次世代型自動車の普及促進を図ることにより、環境負荷の低減を図ります。② - 市民や企業と共に、人々の交通手段利用に関する意識を変えることで公共交通に転換してもらう方策(モビリティ・マネジメント)を進めます。③

7 主要施策及び実施スケジュール

基本目標	基本方針	主要施策	バス	鉄道	自歩	自動車	新交通	MM	防災	短期(H26～27)	中長期(H28～)	目標値
Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通体系の整備	1．だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境を整備	①公共交通ネットワークとバスネットワークの維持改善	○	○						NWの検証⇒再編案作成	運行実施・改善	・バス利用者数の増加：666万人/年以上 (H24年度名鉄バス、岡崎市) ・移動に関する満足度の向上：47%以上 (H25年度市民アンケート、鉄道、バス、自転車、徒歩の平均) ・移動に関する不満割合の減少：25%以下 (H25年度市民アンケート、鉄道、バス、自転車、徒歩の平均)
		②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備	○							運行の検証⇒再編案作成	運行実施・改善	
		③地域内交通の整備	○							計画案の検討	運行計画の見直し	
		④バス路線の維持・確保	○							補助制度の見直し	＜継続＞	
		⑤市民、行政、事業者の連携・協働	○							運行(改善)協議	＜継続＞	
		⑥バス停の待合環境等の整備	○							上屋ベンチ・バス可標識の設置 検討実施	設置	
		⑦バリアフリー対応車両の導入	○							導入検討	導入	
		⑧公共交通情報の提供	○	○						公共交通マップ作成	公共交通マップ作成	
		⑨公共交通利用案内の充実	○	○						多言語サイン計画	多言語サイン整備	
		⑩鉄道駅におけるバリアフリー化		○	○					計画に基づいた設計	計画に基づいた設計整備	
		⑪安全で快適に移動できる歩行空間の整備			○					計画に基づいた整備	＜継続＞	
	2．交通事故のない、安全な交通環境の形成	⑫安全な自転車利用環境の整備			○					NW検討／駐輪場計画	NW整備／駐輪場整備	・交通事故死傷者数の削減：2,500人/年以下 (H27年度目標)
		⑬良好な地区交通環境の創出			○	○				規制箇所の検討実施	＜継続＞	
		⑭交通マナー・モラルの向上			○	○				交通安全教室等の啓発	＜継続＞	
		⑮交通事故防止のための取り組み			○	○	○			ITSの取組検討	＜継続＞	
	3．災害に強い安全な交通環境の整備	⑯鉄道輸送の安全確保		○					○	施設の修繕更新	＜継続＞	・重要橋梁(市道)の下部工耐震対策の推進：3橋(H32年度目標)
		⑰防災力の強化				○			○	緊急輸送道路の指定／橋梁耐震調査計画	＜継続＞／橋梁耐震整備	
Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通体系の整備	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	①バス走行環境の改善	○							改善区間の検討	＜継続＞	・公共交通利用者数の増加：3,000万人/年以上 (H24年度鉄道利用者数2,327万人、バス利用者数666万人)
		②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備	○							運行の検証⇒再編案作成	運行実施・改善	
		⑤東岡崎駅周辺地区整備	○	○	○	○				駅前広場整備	＜継続＞	
	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	③まちなか等における利便性の高い循環型バス運行と既存バス路線の改善	○							運行見直し	＜継続＞	・まちなかの交通結節点（鉄道駅、主要バス停）における乗降客数：10万人/日以上 (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)
		④交通結節点、乗換拠点の整備	○	○						中岡崎・岡崎公園前駅の整備検討	＜継続＞	
	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	⑥魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出			○					河川敷構想⇒計画／自転車環境の検討	河川敷設計整備／駐輪施設設置	・自転車・徒歩利用の満足度の向上：49%以上 (H25年度アンケート自転車と徒歩の平均値)
		⑦新たな交通システムの導入					○			ITSの取組検討	＜継続＞	
Ⅲ．円滑で快適な交通体系の整備	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	①広域的な交流を促進する道路環境の整備				○				高規格道路の整備促進／SICの設置検討	SICの設置検討	・混雑区間の平均旅行速度の向上：20km/h以上 (H22年度道路交通センサス)
		②渋滞緩和に向けた道路整備				○				整備計画に基づいた整備促進	＜継続＞	
	2．市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	③隣接都市へのバス路線維持、連携強化	○							維持・強化の検討改善	＜継続＞	・公共交通利用者数の増加：3,000万人/年 (H24年度鉄道利用者数2,327万人、バス利用者数666万人)以上
		④運賃制度の改善、割引制度の導入	○	○						改善等の検討実施	＜継続＞	
		⑤愛知環状鉄道の機能強化		○						運行改善／複線化・ICカード導入検討	＜継続＞	
Ⅳ．環境にやさしい交通体系の整備	1．自動車に過度に依存しない交通環境の整備	①渋滞緩和に向けたTDM施策の実施						○		検討実施	＜継続＞	・自動車以外の利用率の向上：42%以上 (H25年度市民アンケート、代表交通手段構成)
	2．市民や企業が自らの交通行動を意識改革	②次世代自動車の普及促進				○				促進支援(助成制度)	＜継続＞	
		③交通行動の変容を促す取組み						○		MM検討実施	＜継続＞	・公共交通の利用に対する意識の向上：87% (H25年度市民アンケート、公共交通を必要だと感じている割合)