

岡崎市 総合交通政策

2014~2020



岡崎市

目 次

1. 序論 改定の基本的考え方	1
1) 改定の趣旨	1
2) 計画期間	1
3) 計画の位置づけ	2
2. 現況と課題	3
1) 岡崎市の概況	3
2) 岡崎市の交通に関する現状と特性	5
3) 市民意識調査	10
4) 上位・関連計画の動向	12
5) 交通を取り巻く潮流の変化	13
6) 総合交通政策における主要施策・事業の進捗状況	16
7) 課題の整理と改善点	18
3. 基本目標と施策展開の考え方	20
1) 基本目標と基本方針	20
2) 基本目標の実現に向けた考え方	21
3) 基本目標の施策展開	22
4. 基本目標の実現を目指した主要施策	24
1) 主要施策のパッケージ	24
2) 主要施策の概要	28
3) 施策実施スケジュール	36
5. 総合交通政策の推進	38
資料編 用語解説	39

1. 序論 改定の基本的考え方

1) 改定の趣旨

本市の総合交通政策は、平成19年2月の市内バス路線の廃止申し出により、バスネットワークが崩壊の危機を迎えたことをきっかけに、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、「人」「まち」「環境」「円滑化」という4つの視点から基本目標と基本方針を掲げ、平成25年度を目標に様々な取り組みを実施してきました。

その間、国においては交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する交通政策基本法が制定されるとともに、移動円滑化に関する基本方針、低炭素都市づくりガイドライン、自転車利用環境創出ガイドラインなど各交通分野に関する方針などが示されました。

なお、社会の潮流として超高齢社会の到来と高齢者世帯の急増、こどもをはじめ歩行者等を事故から守る対策の強化、東日本大震災を契機とした防災意識の高まり、新技術による次世代自動車等の普及、健康や観光への関心の高まりなど、交通を取り巻く環境も変化しています。

今回の改定にあたっては、本市の交通に関する現況、市民意識の把握、これまで進めてきた実施施策を点検しつつ、前総合交通政策の基本理念、基本的な目標・方針は踏襲し、国を始めとした上位計画等の動向、交通を取り巻く潮流の変化を踏まえ、改定を行うものです。

H20.6 「岡崎市総合交通政策」策定(平成20年度～25年度)

バス交通のあり方を軸とした岡崎市における総合的な交通政策を策定

傾向と課題

自動車：多い自動車利用、ピーク時における交通渋滞の発生、まちなかへの通過交通の進入 等
公共交通：伸び悩むバス利用者、バス路線維持費の増大、市財政のひっ迫、乗り継ぎ環境の改善 等
自転車・歩行者：安全安心な通行空間の不足、ネットワークの形成 等

国の動向（各交通分野に関する方針等）

- ・交通政策基本法の制定
- ・都市の低炭素化の促進に関する法律の制定
- ・移動円滑化に関する基本方針の策定
- ・自転車利用環境創出ガイドラインの策定
- ・地域公共交通確保維持改善事業の創設 等

交通を取り巻く潮流の変化

- ・高齢者世帯の増加
- ・人口減少下における公共交通の維持・確保
- ・安全安心な交通環境の整備
- ・大規模災害への備え
- ・新技術の導入によるCO₂の削減
- ・生活意識の変化に伴う良質な移動環境の確保

改定

「岡崎市総合交通政策」(平成26年度～32年度)

2) 計画期間

前総合交通政策の計画期間の満了に伴い、計画的かつ継続的な総合交通政策を展開するとともに、第6次岡崎市総合計画の目標年次との整合を図り、計画期間は平成26年度～32年度の7年間とします。

「岡崎市総合交通政策」
平成26年度～32年度

3) 計画の位置づけ

岡崎市総合交通政策は、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交通の視点からその基本方針や有効な方策を定めるとともに、他の分野政策・計画との連携・連動を図り、各種交通関連計画へつなげていくものです。

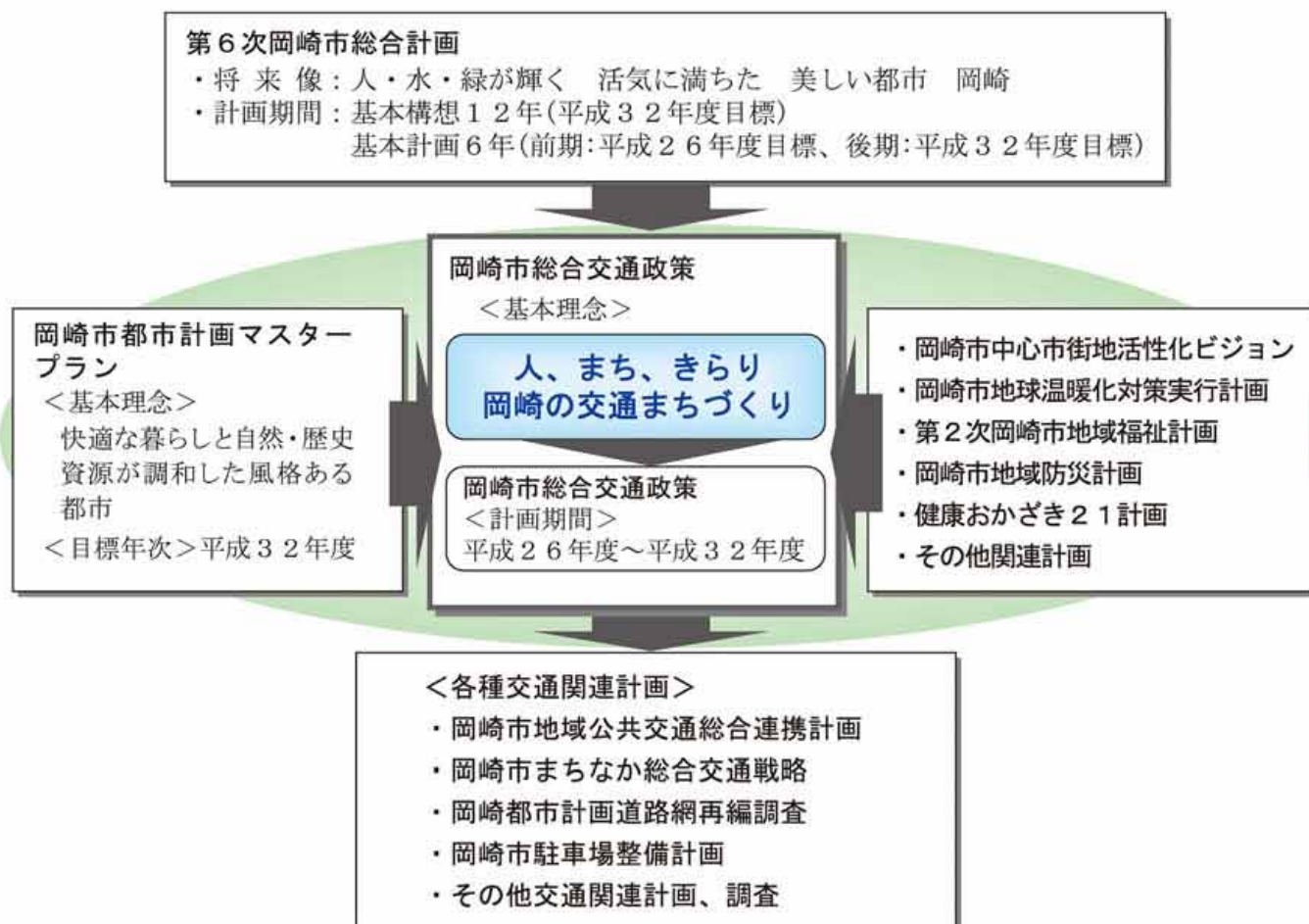
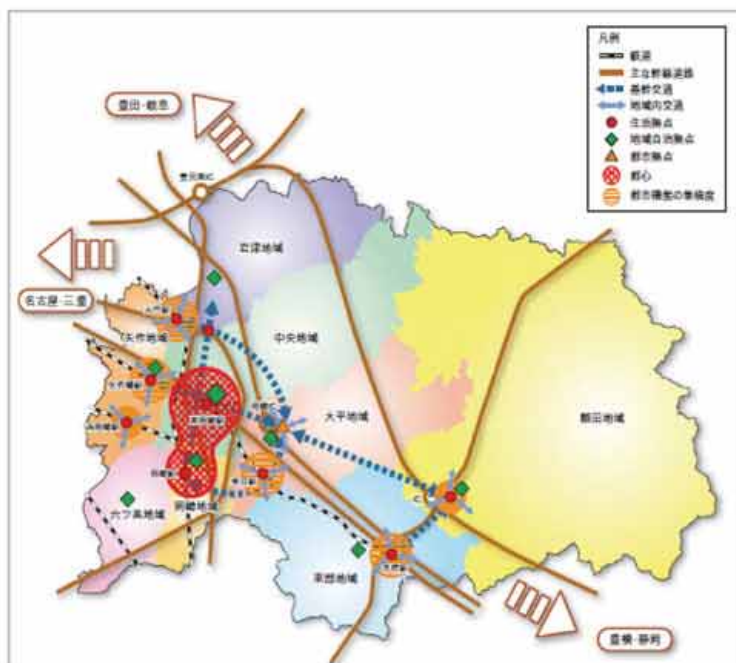


図1-1 岡崎市の将来都市構造



(出典：第6次岡崎市総合計画)

2. 現況と課題

1) 岡崎市の概況

(1) 位置・地勢

本市は愛知県のほぼ中央に位置し、総面積は約387km²で、三河山地と岡崎平野が接する地にあり、東部の三河山地から西部の岡崎平野に向かうにつれて低くなる地形です。この丘陵台地の西を南北に矢作川が縦断し、東西に乙川が市街地を貫流しています。また、本市の市街地は矢作川と乙川の合流部周辺を中心に、丘陵地・台地・低地上に発展しています。

(2) 人口

本市の人口は、平成25年4月1日現在で378,249人、世帯数149,060世帯となっております。平成20年と比較すると、人口の伸びは0.8%（約3,200人）に対して、世帯数は2.7%（約4,000世帯）の伸びとなっており小世帯化が進んでいます。また、外国人登録者数は約1万人で近年横ばい傾向にあります。

(3) 交通体系

① 鉄道

鉄道はJR東海道本線に2駅、名鉄名古屋本線に9駅、愛知環状鉄道線に6駅で形成されており、平成24年度の市内鉄道利用者数（乗客数）は約2,327万人であり、増加傾向にあります。また、市街化区域内のかなりの部分が鉄道駅から半径1km以内のエリアに含まれています。

② バス

バス路線は約50路線で、東岡崎を始め、大樹寺、市民病院、岡崎駅前、美合等を起終点としてネットワークが形成されており、それら拠点間を結ぶ基幹路線と、日常の生活拠点を中心とした地域内交通のネットワークが形成されています。平成24年度の市内バス利用者数（乗客数）は、約666万人であり、近年横ばい傾向にあります。

図2-1 岡崎市の位置図

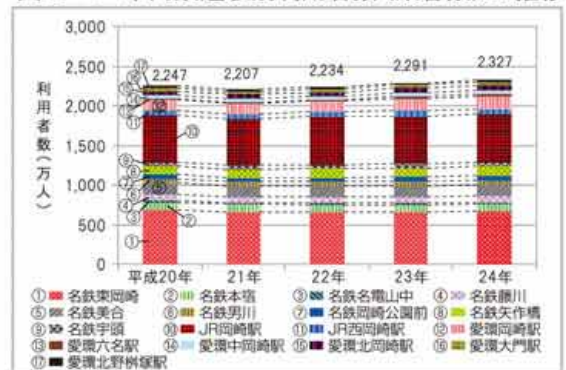


図2-2 岡崎市の人口の推移



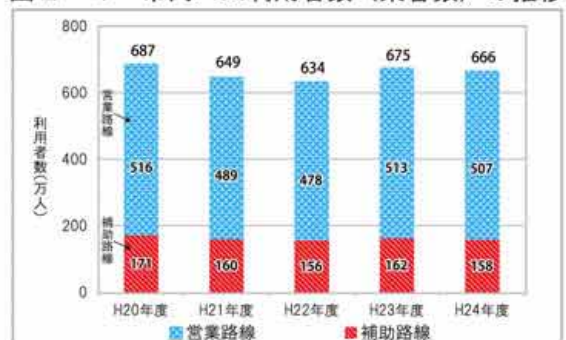
(資料: 岡崎市統計)

図2-3 市内鉄道駅別利用者数（乗客数）の推移



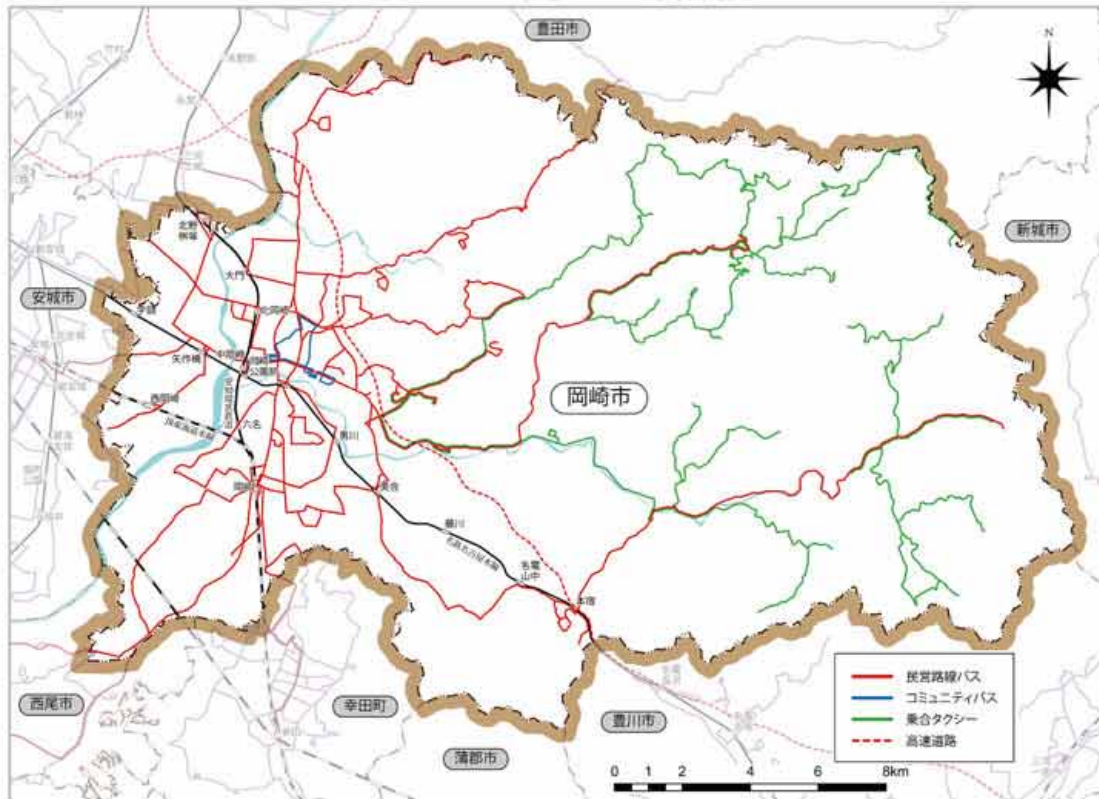
(資料: 愛知環状鉄道、名古屋鉄道、JR)

図2-4 市内バス利用者数（乗客数）の推移



(資料: 名鉄バス、岡崎市)

図 2-5 鉄道・バス路線網図

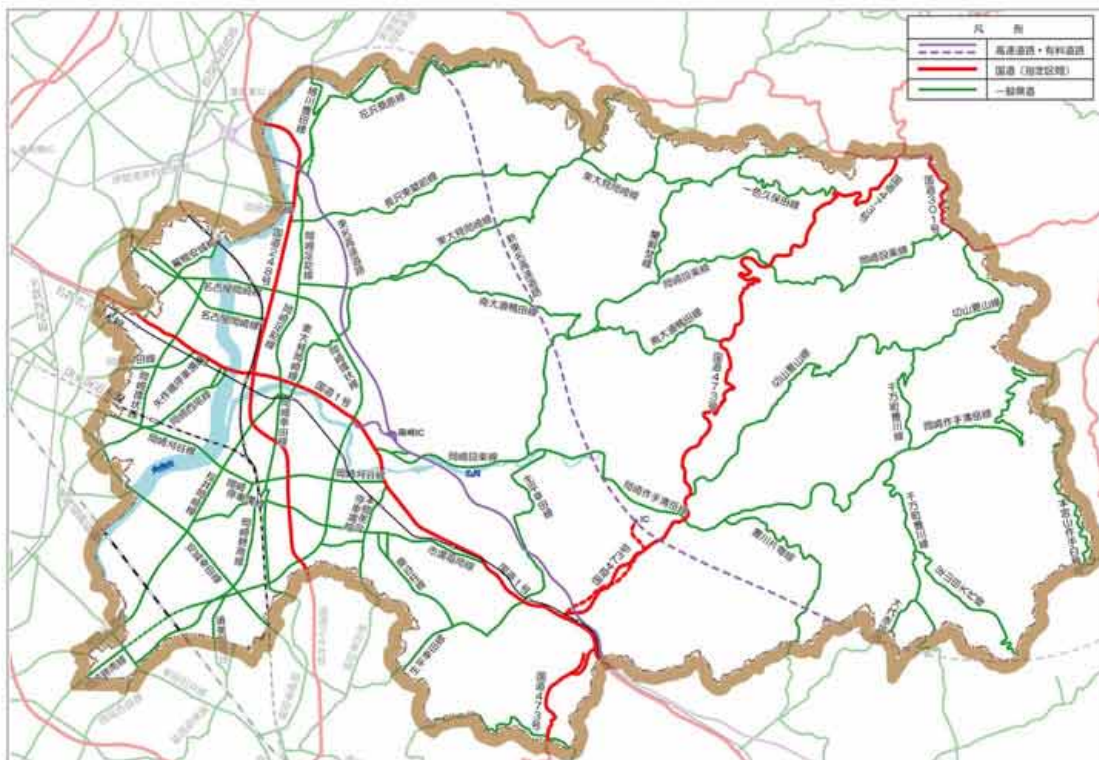


(資料: 名鉄バス、岡崎市)

③道路

一般道路は国道 1 号、248 号、473 号を軸として主要地方道岡崎環状線、主要地方道岡崎刈谷線等の県道で幹線道路網が形成されています。また、広域交通網として東名高速道路が市域を東西に走り岡崎インターチェンジが供用されています。これに加えて新東名高速道路及び新たなインターチェンジの建設が進められています。

図 2-6 道路網図



(資料: 愛知県)

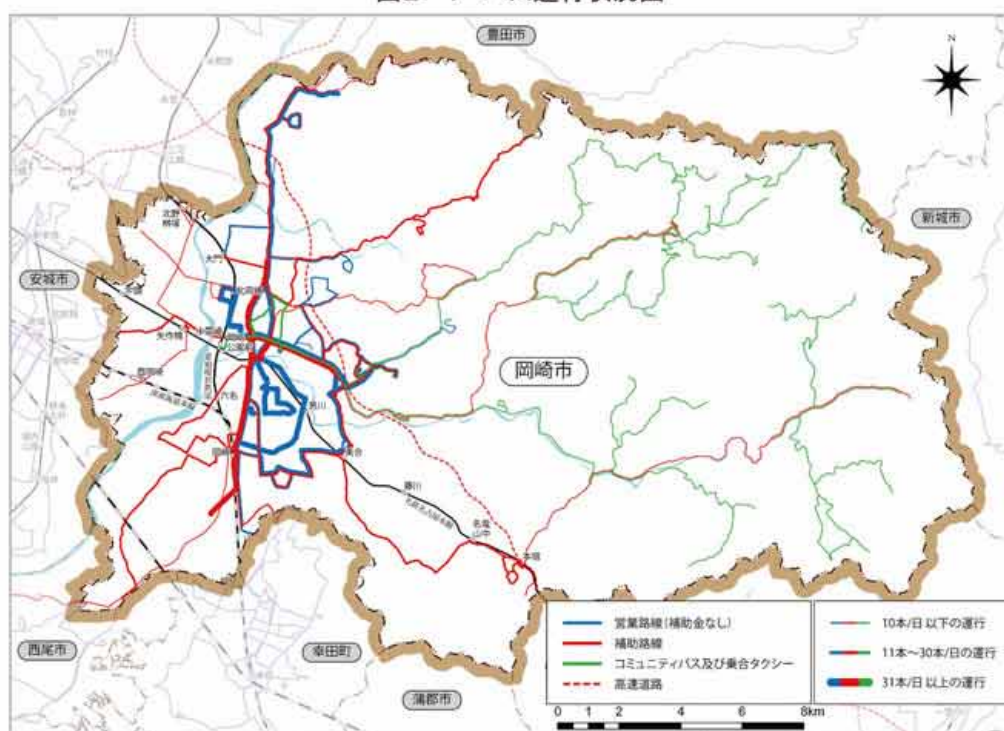
2) 岡崎市の交通に関する現状と特性

前総合交通政策で定めた4つの基本目標毎に、本市の交通に関する現状と特性を整理します。

基本目標①「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」に関する現状と特性

- 名鉄東岡崎駅やJR岡崎駅を中心に放射状のバスネットワークが形成（多くの路線が公共の補助金等により運行維持、バス路線の維持に必要な市負担額は約3億円で微増傾向）
- バス停の待合環境整備（上屋整備57箇所、ベンチ設置64箇所、バスロケーションシステム標識導入30箇所（H21年度に利用者100人/日を超える142箇所を対象）、概ねのバス停でQRコードによるバス運行情報を提供）
- 鉄道駅のバリアフリー化率は約6割（全16駅のうち9駅が対応済み）、ノンステップバスの導入率は約4割（民営・市委託路線 全127両のうち49両が導入済み）
- まちなかの幹線道路を中心に歩道は設置されるものの、歩道の連続性が確保されない路線も存在

図2-7 バス運行状況図



(資料：名鉄バス、岡崎市)

図2-8 バス路線維持に必要な市負担額の推移



(資料：岡崎市)

図2-9 バス停の整備



(資料：名鉄バス)

図2-10 バスロケーションシステムの整備



(資料: 名鉄バス、岡崎市、平成22年)

図2-11 歩道のバリアフリー整備



(出典: 岡崎市)

基本目標②「まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備」に関する現状と特性

- 名鉄東岡崎駅・JR岡崎駅周辺及び岡崎インターチェンジを連絡する幹線道路等の混雑時平均旅行速度は20km/hを下回る
- レンタサイクル利用者は少しずつ増加
- 概ね整備が完了するJR岡崎駅周辺地区
- 整備が進められる名鉄東岡崎駅周辺地区
- 観光入り込み客数は約460万人で近年横ばい

図2-12 混雑時平均旅行速度図(平日)



(資料: 道路交通センサス、平成22年度)

図2-13 レンタサイクル利用者数
(東岡崎案内所及び岡崎公園売店)



(資料: 岡崎市)

図2-14 東岡崎駅北口駅前広場及び交通広場整備イメージ



(資料: 岡崎市)

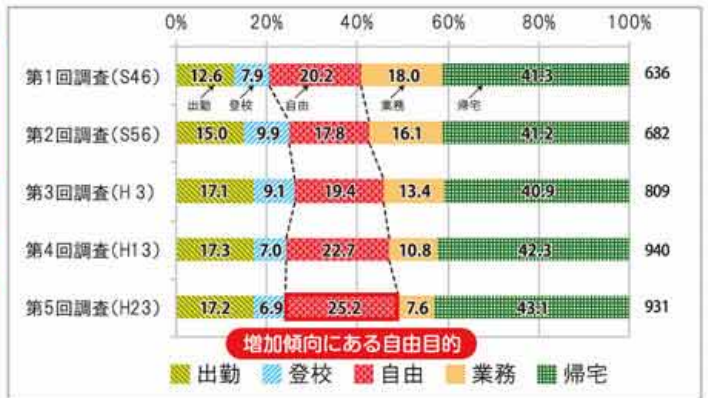
表2 岡崎らしいと感じる景観

順位	名称	回答数	割合(%)
1	岡崎城とその周辺	706	64.5
2	大樹寺・ピスタライン	205	18.7
3	八丁味噌の蔵並	155	14.2
4	伊賀川	99	9.0
5	矢作川	82	7.5
6	山・川・森・平野	73	6.7
7	乙川(菅生川)	69	6.3
8	東海道・藤川宿・松並木	65	5.9
9	くらがり溪谷	56	5.1
10	東公園・南公園	51	4.7

*回答数の多い10項目を抜粋

(資料：岡崎市景観に関する市民意識調査集計結果)

図2-15 岡崎市の目的別トリップ構成比の推移

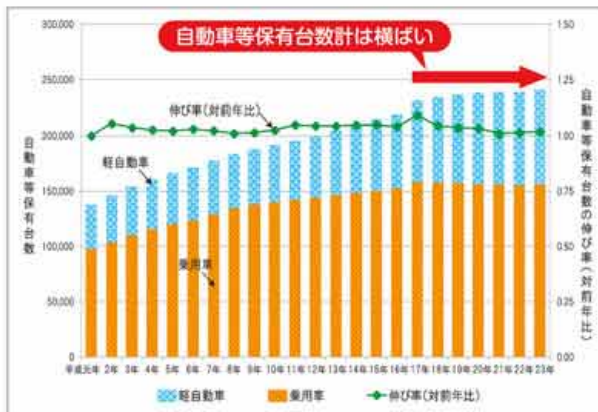


(資料：パーソントリップ調査)

基本目標③「環境にやさしい交通体系の整備」に関する現状と特性

- 自動車等保有台数は増加傾向にあるが近年の伸び率は鈍化
- H23年／H13年比で自動車利用率は約4%増加、鉄道、バス及び二輪車の利用率は減少
- 岡崎市の運輸部門からのCO₂排出量はH20年／H10年比約3%削減

図2-16 岡崎市の自動車等保有台数の推移



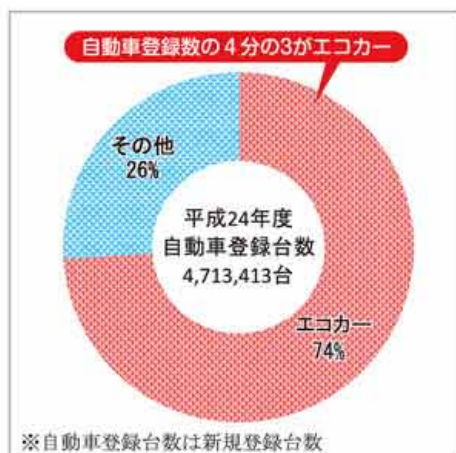
(資料：中部運輸局愛知運輸支局HP、岡崎市)

図2-17 岡崎市の代表交通手段別トリップ構成比の推移



(資料：パーソントリップ調査)

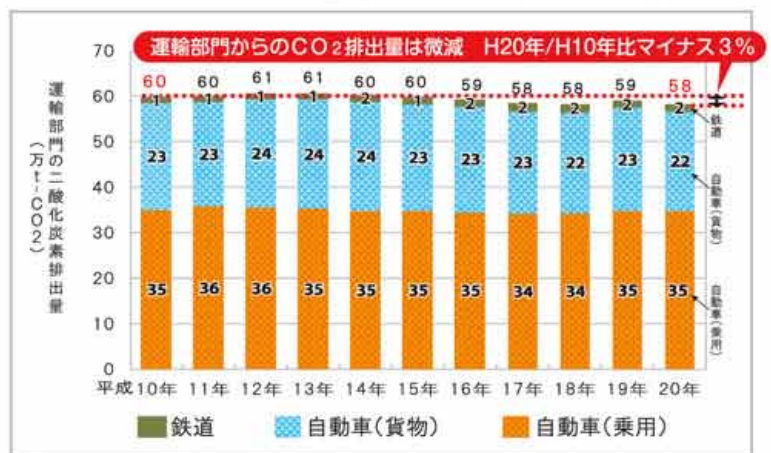
図2-18 全国の自動車登録台数に占めるエコカー登録台数の割合



※自動車登録台数は新規登録台数

(資料：日本自動車工業会)

図2-19 岡崎市の運輸部門からのCO₂排出量の推移

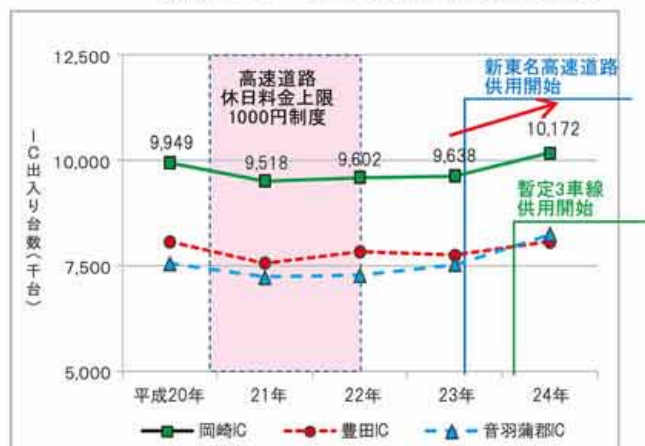


(資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画区域施策編、平成23年3月)

基本目標④「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」に関する現状と特性

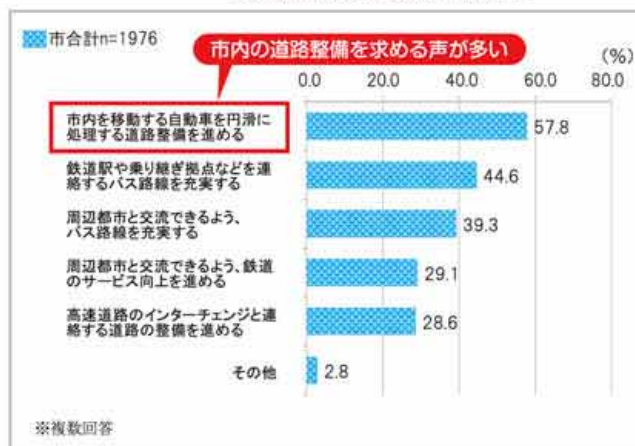
- 岡崎インターチェンジ及び隣接する豊田インターチェンジ、音羽蒲郡インターチェンジとも出入り台数は近年横ばい
- 交流を促進する交通体系の整備として「市内を移動する自動車を円滑に処理する道路整備を進める」に期待
- 幹線道路の交差部等（13区間54箇所及び単独8箇所の計62箇所）で主要渋滞箇所が存在
- 岡崎市の都市計画道路は、計画決定延長約240km、改良済・概成済延長約184km、整備率77%
- 市内の鉄道利用者数（乗客数）は増加傾向にあり、特に愛知環状鉄道が大きく増加

図2-20 岡崎インターチェンジ及び隣接インターチェンジ出入り台数の推移



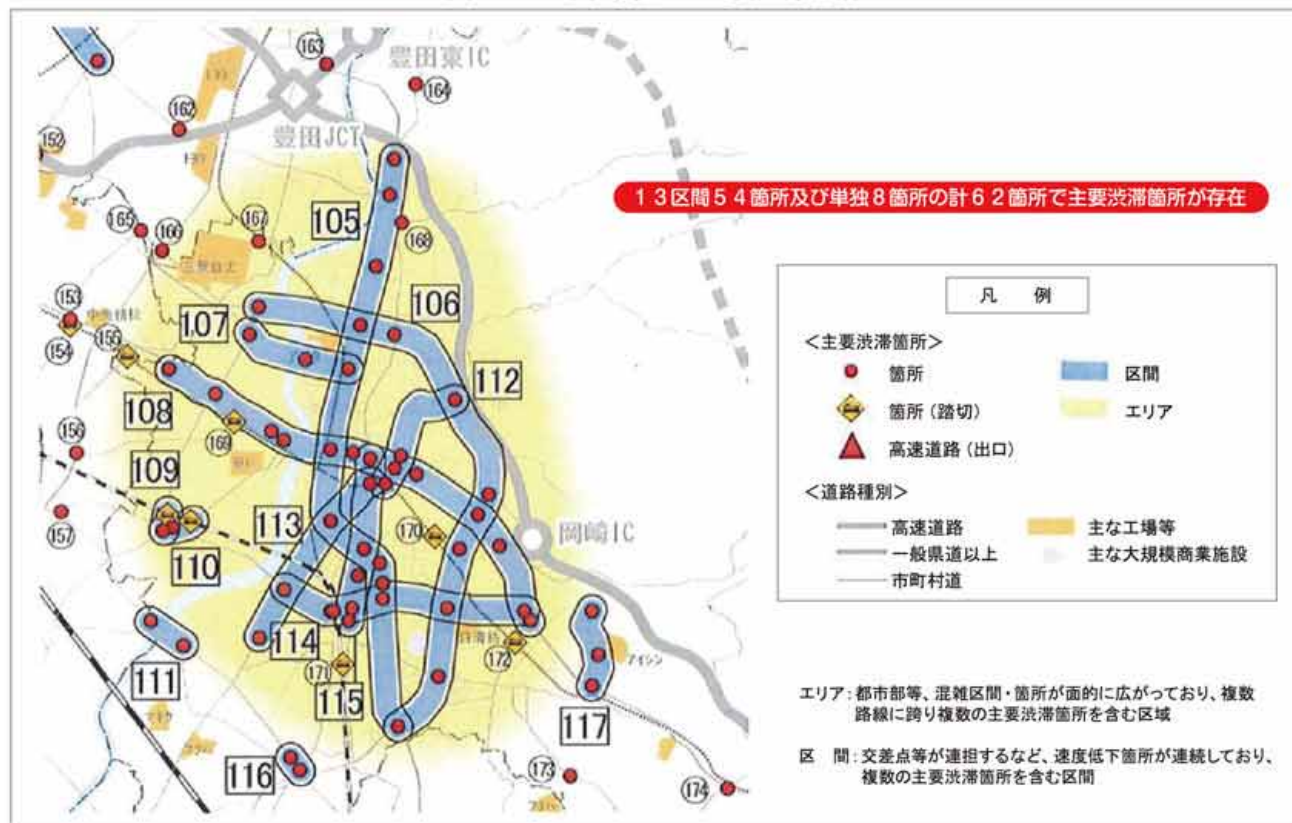
(資料：中日本高速道路)

図2-21 「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」の方向性



(資料：平成25年度市民アンケート岡崎市)

図2-22 岡崎市内の主要渋滞箇所



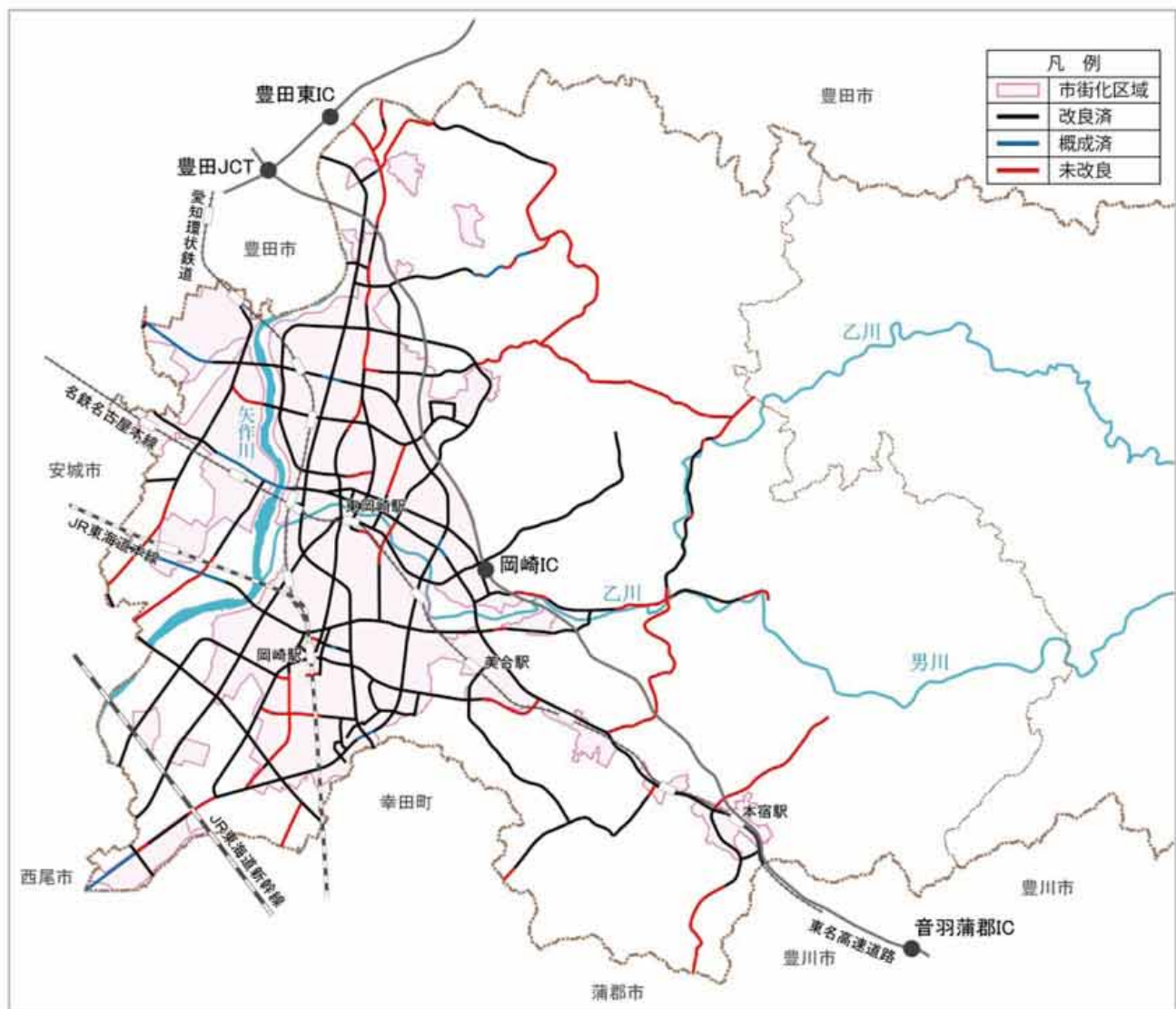
(出典：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会WG資料、平成25年6月)

図2-23 市内鉄道利用者数（乗客数）の推移



(資料：鉄道各社)

図2-24 岡崎市の都市計画道路整備状況図（平成25年3月）



(資料：岡崎市)

3) 市民意識調査（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）

- 岡崎市民が最も優先したい将来のまちの姿は「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」
- 移動する交通手段は、全年齢計の自動車約76%であるが、75歳以上はバスが約47%

図2-25 岡崎市の将来の交通の姿(全年齢計)

全年齢計では元気に健康で暮らすことができますまちが望まれています

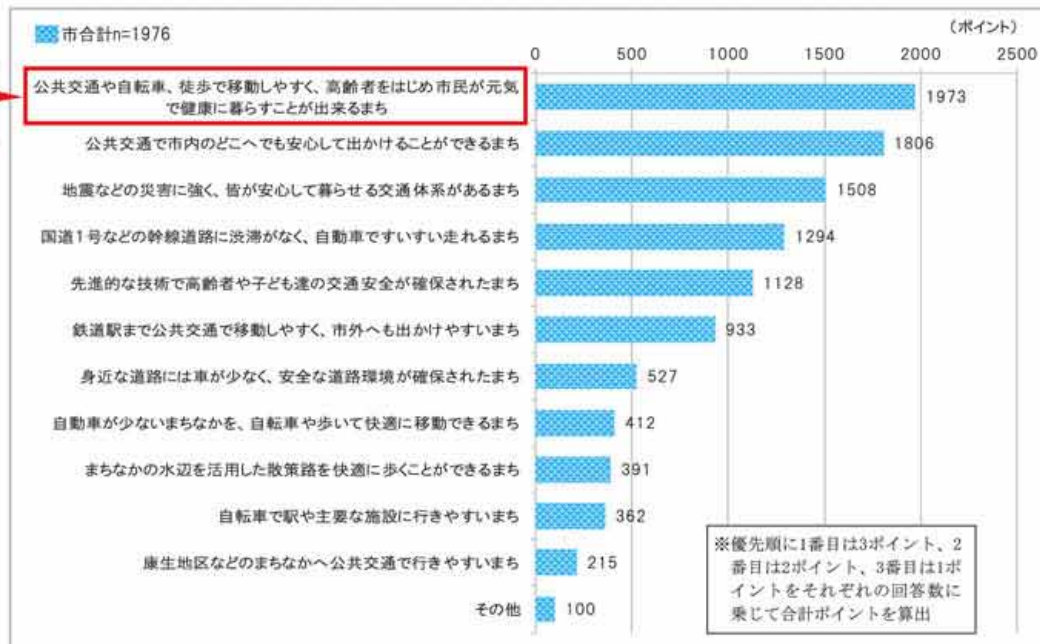


図2-26 交通手段(市全体)



図2-27 高齢者の交通手段(65歳～74歳)

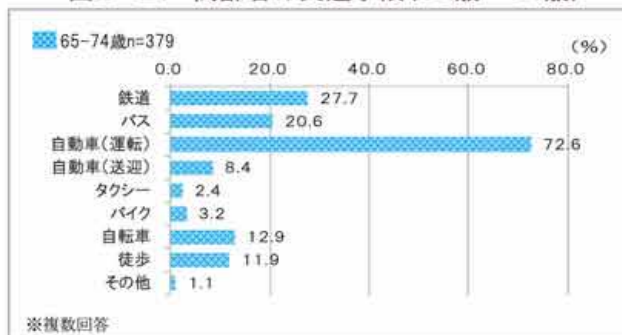
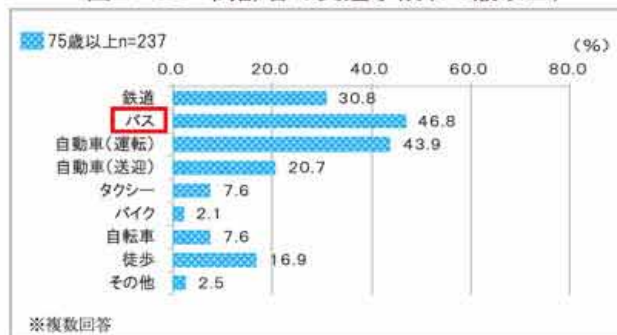


図2-28 高齢者の交通手段(75歳以上)



- 鉄道の満足度は、「満足とやや満足を合わせた割合」が約57%あり満足度は高いが、不満項目として「運賃が高い」や「駅へのアクセスが悪い」が上位を占める
- バスの満足度は、「満足とやや満足を合わせた割合」が約34%あるが、不満項目として「時刻表どおりに来ない」や「運賃が高い」が上位を占める
- バスの満足度を地区別に見ると、岡崎、矢作、六ツ美地区では、他地区と比較して「不満とやや不満を合わせた割合」が高い

図2-29 鉄道の満足度（地区別）

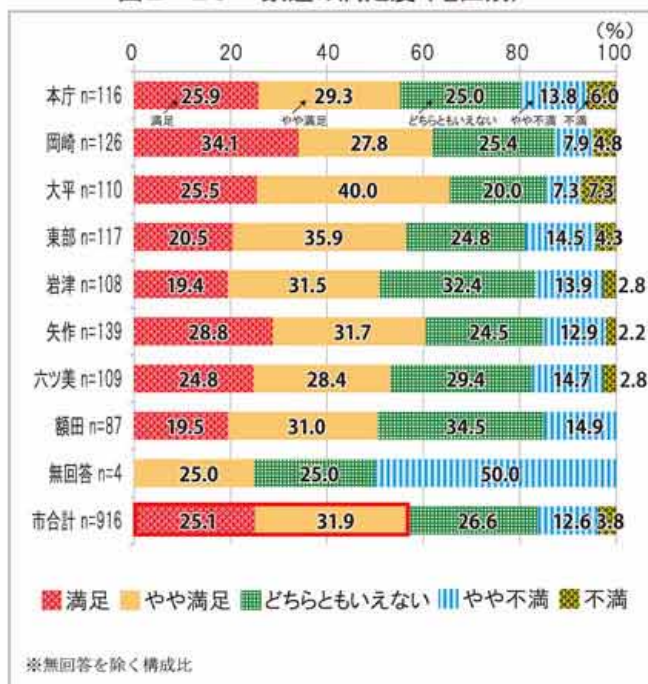


図2-30 鉄道の不満項目



図2-31 バスの満足度（地区別）

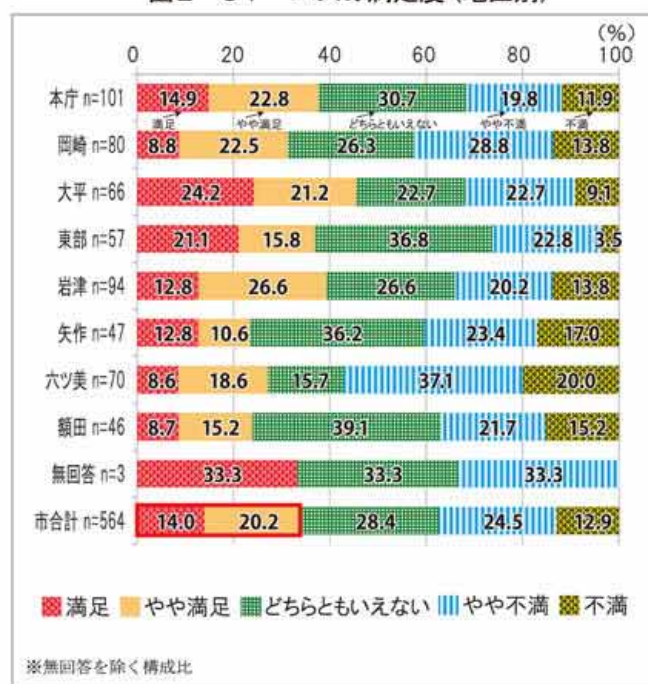


図2-32 バスの不満項目



4) 上位・関連計画の動向

交通分野における法律や方針も見直されてきています。

(1) 交通政策基本法（平成25年12月施行）

人口減少・少子高齢化、国際競争の激化、巨大災害の発生など、交通を取り巻く社会経済情勢が変化中、国民生活及び経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念や国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民等の責務等を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めるものです。

また、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府は、交通政策基本計画を策定するものとしています。

(2) 都市の低炭素化の促進に関する法律（平成24年12月施行）

社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の相当部分が都市において発生しているものであることに鑑み、都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定について定めるとともに、市町村による低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置並びに低炭素建築物の普及の促進のための措置を講ずることにより、地球温暖化対策の推進に関する法律と相まって、都市の低炭素化の促進を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的としています。

(3) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年12月制定） 移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成23年3月改正）

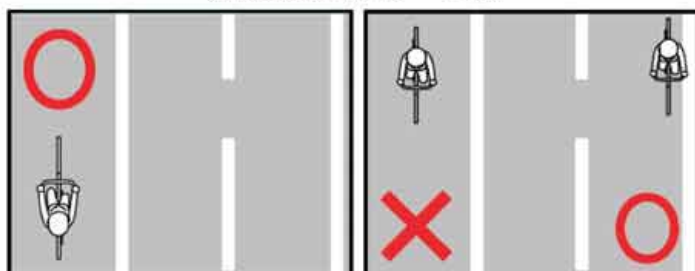
高齢社会の到来や自立と共生の理念の浸透など、高齢者、障がい者を取り巻く社会情勢の変化等に対応するため、一日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅やバスターミナル等の旅客施設や車両、道路、公園、建築物等について、平成32年度末を期限として、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標が設定されています。

(4) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月作成）

身近な移動手段として重要な役割を担っている自転車について、拡大傾向にある自転車関連事故、健康や環境への意識の高まり等による利用ニーズの高まりを背景として車道上で自転車通行空間を創出するための計画や設計の留意点等をまとめたガイドラインが示されています。

また、道路交通法の一部改正（平成25年12月施行）が行われ、自転車利用者対策として自転車の路側帯通行を左側に限定されています。

図2-33 自転車の路側帯通行に関する規定の整備
（路側帯の走行イメージ図）



（出典：千葉県警察）

5) 交通を取り巻く潮流の変化

社会経済情勢や交通を取り巻く潮流の変化を踏まえ、本市の交通政策のあり方や総合的かつ計画的な取り組みを検討する必要があります。

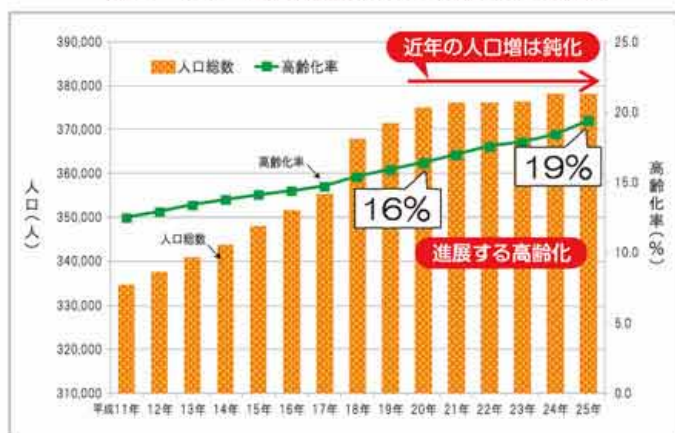
(1) 超高齢社会への対応が求められています

岡崎市の高齢化率（65歳以上人口が占める割合）の伸びは人口増加の伸びと比べ大きくなっており、平成37年には4人に1人、平成52年には3人に1人が高齢者になると予測されています。

また、高齢化の進展とともに高齢者単身世帯数及び高齢者夫婦世帯数も急増しており、平成17年から平成22年の5年間で約2.3倍に伸びています。

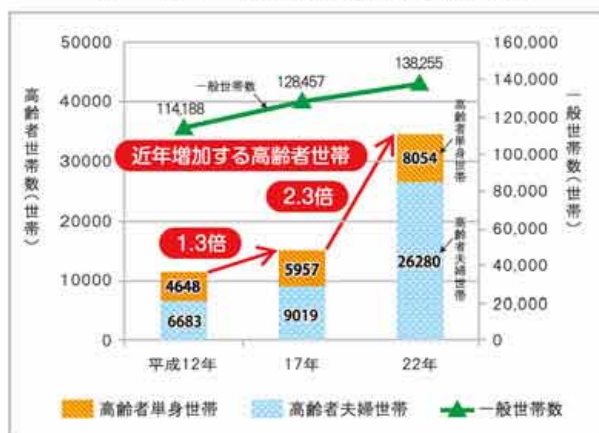
このことは、人口減少社会を迎え家族などに運転を頼むことができず、自ら運転せざるを得ない高齢ドライバーが増加することが安全面で問題となっています。今後は、高齢者がマイカーに頼らなくても移動できる交通環境の整備が求められています。

図2-34 岡崎市の人口と高齢化率の推移



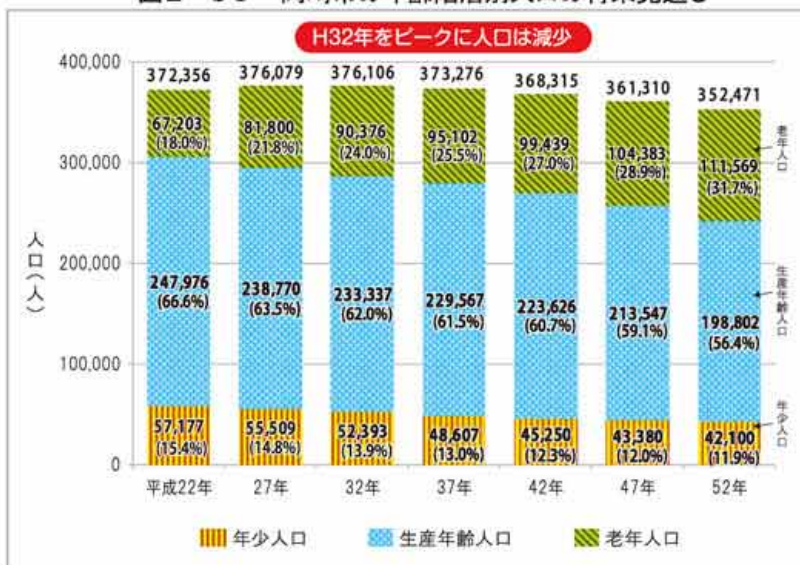
(資料：住民基本台帳)

図2-35 岡崎市の高齢者世帯の推移



(資料：国勢調査)

図2-36 岡崎市の年齢階層別人口の将来見通し



(資料：国立社会保障・人口問題研究所、平成25年3月推計)

(2) 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

本市の人身事故件数、死傷者数及び高齢者死傷者数等は減少傾向にありますますが、死傷者数は依然として年間2千人を超えています。

こどもを事故から守る通学路の安全対策や、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に加え、「ゾーン30」など住宅地の交通環境を維持する総合的な交通安全対策の実施などが求められています。「ゾーン30」の指定は平成28年度末までに全国で3,000箇所、県内で215箇所を目標としています。

図2-37 岡崎市の人身事故件数・死傷者数の推移



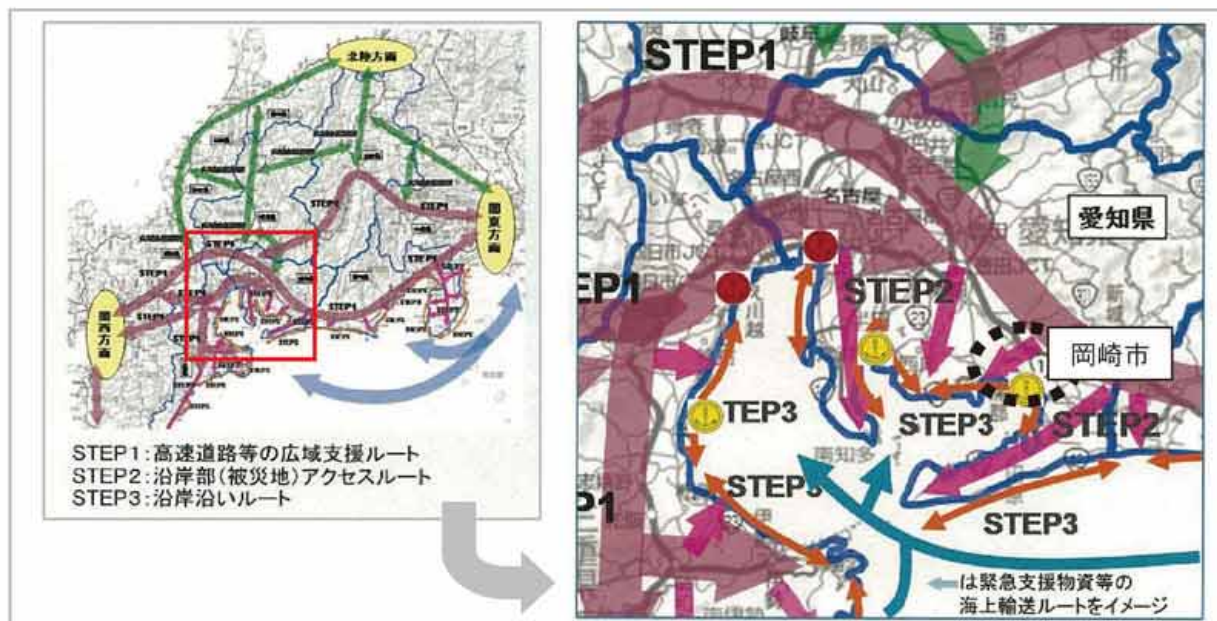
(資料：岡崎市第8次・第9次交通安全計画)

(3) 大規模災害への備えが求められています

東日本大震災を契機に防災・減災への関心が高まっており、本市においても南海トラフ巨大地震や近年大型化する台風等の風水害への対応が急務となっています。

大規模災害への備えとして、緊急輸送道路の確保や交通インフラ等の耐震化の推進などが求められています。

図2-38 緊急輸送道路の再構築・強化等



(出典：国土交通省重点政策、平成25年8月)

(4) 新技術の活用によりCO₂を削減する取り組みが求められています

近年、エコカーの普及が進み、社会全体が低公害車の優位性を認めてきました。今後さらに、次世代自動車（HV、EV、FCV等）の普及促進など、低炭素型社会の実現に向けた取り組みが求められています。

(5) 良質な移動環境の確保に向けた取り組みが求められています

「国民生活に関する世論調査：平成23年10月」によると、生活に「レジャー・余暇生活」（約36%）を求め、「心の豊かさ」（約61%）を望む人が多くなっています。このような生活意識の変化は、移動の際の心のゆとりや移動空間そのものに対するゆとりを求める声にも繋がっているものと考えられます。

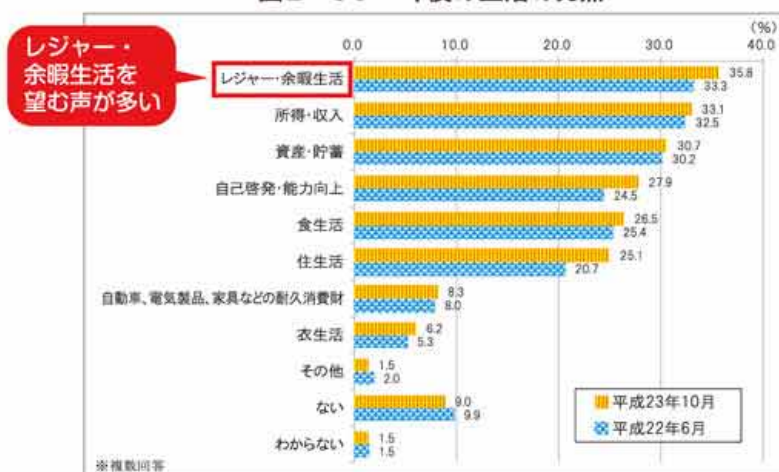
健康分野については、国土交通省が進める「高齢になっても地域で元気に暮らせる社会」を実現するため、継続的な運動により健康を維持し、可能な限り健康寿命を伸ばすSWC（スマート・ウェルネス・シティ）形成に向けた取り組みが示されています。

観光分野については、「昇龍道プロジェクト」における「徳川家康、将軍への道」と連動した回遊性の創出も重要な施策となるなど観光への関心も高まっています。

子育て環境として、妊産婦、乳幼児を同伴する者などが他者の助けを借りることなく容易かつ安全に移動でき、他の利用者に気兼ねせずに公共交通機関を利用できる社会的な雰囲気の醸成が求められています。

こうした生活環境・意識の変化を踏まえつつ、健康増進に向けたジョギングやウォーキング需要、観光交流の促進、子育て世代への外出機会の対応など多様な移動需要に対応した良質な移動環境を創出していく必要があります。

図2-39 今後の生活の力点



(資料：国民生活に関する世論調査（平成23年10月）)

6) 総合交通政策における主要施策・事業の進捗状況

前総合交通政策に位置づけた主要施策を評価検証します。

①施策の進捗状況

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				実施済・着手済の施策	未着手の施策
まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備					
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（NW）の再編	バスネットワークの整備	—
○	○	○	（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
○	○	○	交通拠点間バスの整備（バス基幹軸の設定）	4路線運行	—
○	○	○	地域内交通の整備	乗合タクシー等運行	—
○	○	○	バス路線補助による路線維持	26路線支援	—
○	○	○	交通結節点、乗換拠点の整備	岡崎駅・東岡崎駅整備	—
○	○	○	交通バリアフリー化の推進（鉄道駅）	東岡崎駅バリアフリー化	バリアフリー化（3駅）
○	○	○	バス料金制度の改善、割引制度等の導入	ワンデーフリー乗車券導入	—
○	○	○	バス停の待ち合い環境の整備	バスロケ・上屋ベンチ設置	—
○	○	○	バス走行環境の改善	PTPSの導入	バスレーン導入等
○	○	○	公共交通案内の充実	マップ作成（毎年更新）	—
○	○	○	モビリティ・マネジメント（MM）の実施	事業所MM	学校等MM
○	○	○	安全で快適に移動できる道路整備	バリアフリー整備中	—
○	○	○	東岡崎駅交通結節点整備	東改札供用開始	—
○	○	○	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
○	○	○	中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化	ダイヤ調整	駅バリアフリー化
○	○	○	新たな交通システムの導入	まちバス・乗合タクシー等運行	—
○	○	○	まちバスの路線改善・継続的運行	割引制度導入・路線改善	—
○	○	○	安全で安心な歩行空間の整備	歩道バリアフリー順次整備	—
○	○	○	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
○	○	○	レンタサイクルシステムの整備	観光目的で実施	—
○	○	○	自転車道ネットワークの整備	現況調査	計画策定
○	○	○	公共交通に親しむ日の設定	毎年開催	—
○	○	○	低公害車の購入助成	744件助成	—
○	○	○	エコドライブの推進	モニター実施	—
○	○	○	大気常時監視の強化	監視	—
○	○	○	国道1号と国道248号の渋滞緩和策の実施	交差点改良（右折2車線化）	—
○	○	○	都市計画道路の強化	計画決定・整備促進	—
○	○	○	高規格幹線道路へのアクセス強化	国道473号バイパス整備中	—
○	○	○	駐車場案内システムの改善	運用休止	—
○	○	○	ボトルネック交差点の解消	5ヶ所改良	2ヶ所未着手
○	○	○	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	4路線維持	—

②数値目標の達成状況

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（乗客数）の増加	19,721人/日 (平成19年度乗客数)	18,235人/日 (平成24年度乗客数)	未達成
	公共交通の市民満足度の向上	27.4% (平成18年度)	48.3% (平成25年度)	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 (平成19年度)	19,264人 (平成21年度)	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 (平成10年度)	583千t-c (平成20年度)	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 (平成17年度)	国道1号 241千人h/年・km (平成22年度)	未達成

③評価

人にやさしい安全安心な交通体系の整備

- ◆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。
- 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いるがバス利用者は減少しています。
- 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、その他の地域では設置が進んでいません。
- 交通バリアフリー化については、東岡崎駅でのバリアフリー化は進んだものの、国の基準でバリアフリー化の対象となる3駅が未対応となっています。

まちの魅力を高める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は増加し、目標を達成しています。
- 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。

環境にやさしい交通体系の整備

- ◆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、目標を達成しています。
- 低公害車の購入助成は、公費補助の必要性が低くなったため完了しました。
- 次世代自動車の普及促進の取り組みが進められています。
- モビリティ・マネジメントについて、事業所を対象に実施したものの効果が薄く、地域や学校等では実施していません。

交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備

- ◆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、渋滞が悪化していることから、目標を達成していません。
- 新東名高速道路のインターチェンジ開設に合わせて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います。
- 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。

7) 課題の整理と改善点

本市の交通に関する課題は、以下に示す課題抽出の流れに基づき整理します。

図2-40 課題抽出の流れ



前計画の基本目標	交通に関する課題と改善点
人にやさしく 安全安心な 交通体系の整備	人にやさしい交通体系の構築（少子高齢化への対応等） ・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持続可能で、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。
	交通事故の抑制 ・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。
	災害への対応 ・気象災害や大規模地震に対応した防災・減災対策として、災害に強い交通体系づくりを進める必要があります。
まちの魅力を高め 活気づける 交通体系の整備	まちなかの活性化 ・まちなかの通過交通をできるだけ排除し、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。 ・市の玄関口である名鉄東岡崎駅交通結節点整備を促進する必要があります。
	まちの魅力向上 ・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。
交流を促進する 円滑で快適な 交通体系の整備	渋滞の解消 ・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インターチェンジ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。 ・豊田市や安城市等隣接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。
	市内、市外の交流促進 ・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。
環境にやさしい 交通体系の整備	環境負荷の軽減 ・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り換え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。

3. 基本目標と施策展開の考え方

1) 基本目標と基本方針

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とりまとめた課題等を踏まえ、これまで進めてきた取り組みを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、総合交通政策の基本目標及び基本方針を以下に設定します。

【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の整備
- 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) 基本目標の実現に向けた考え方

基本目標及び基本方針の実現に向けては、以下の考え方に基づき施策を展開していきます。

(1) 市民、事業者、行政等の連携・協力

「岡崎市総合交通政策」の推進にあたっては、市民、企業、学校、地域団体、市民活動団体、交通事業者及び行政がそれぞれの立場から役割を分担し、これまで以上に連携を深めて、各種交通施策・事業に取り組んでいくことが重要です。

また、「総合交通政策」の基本理念を共有しつつ、それぞれ責任をもって、市民の移動手段を「みんなで創り、守り、育てる」といった姿勢のもとで、公共交通の活性化に取り組んでいきます。

図3-1 各主体の役割と連携のイメージ



(2) 社会、経済、環境面で「持続可能な」交通体系

将来に向けて、社会、経済、環境面で持続可能な交通の実現を目指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、だれもが利用しやすい交通体系を確保・整備していきます。

経済面においては、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交通体系を維持・整備していきます。

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交通体系を整備していきます。

(3) 「地域の特性を踏まえた」交通政策

本市のまちづくりの現状をみると、名鉄東岡崎駅周辺・JR岡崎駅周辺・康生地区及びそれら地区を結び都市機能が集積する「まちなか」、その外縁部に位置し、住宅地や日常生活に必要な商業・医療施設等が立地する「郊外部」及び市の東北部や額田地域などの集落が点在する「中山間」の地域に区分され、これら地域の特性や抱える課題は異なります。

交通施策の推進にあたっては、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て、地域にふさわしい交通サービスを実現していきます。



(4) 「各種交通手段が連携した」交通政策

公共交通、自転車、自動車など各種交通手段が持っている機能が異なることから、お互いを尊重し、補完するとともに個人の自由な移動選好に対応した良好な交通体系を目指します。

交通施策の推進にあたっては、鉄道、バス、タクシーの各公共交通や徒歩、自転車、自動車がそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携することを行います。

3) 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	◆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。⇒主要施策①② ◆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。⇒主要施策③④ ◆日常生活に必要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。⇒主要施策③ ◆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。⇒主要施策⑤⑥ ◆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。⇒主要施策⑦⑧ ◆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。⇒主要施策⑨
	2. 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成	◆自転車及安全に移動できる利用環境の整備を進めます。⇒主要施策⑩ ◆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。⇒主要施策⑪ ◆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。⇒主要施策⑫ ◆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します。⇒主要施策⑬
	3. 災害に強い安全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などを促進します。⇒主要施策⑭⑮
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	◆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。⇒主要施策⑯ ◆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。⇒主要施策⑰ ◆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。⇒主要施策⑱ ◆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。⇒主要施策⑲

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	◆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。⇒主要施策⑳ ◆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。⇒主要施策㉑
	3. まちなかを訪れた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に努めます。⇒主要施策㉒ ◆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。⇒主要施策㉓
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	◆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。⇒主要施策㉔㉕ ◆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。⇒主要施策㉖ ◆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。⇒主要施策㉗
	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。⇒主要施策㉘ ◆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。⇒主要施策㉙㉚
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	◆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。⇒主要施策㉛
	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を促進し、環境負荷の低減を図ります。⇒主要施策㉜ ◆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。⇒主要施策㉝

4. 基本目標の実現を目指した主要施策

1) 主要施策のパッケージ

基本目標の実現のために必要となる主要施策の組み合わせをパッケージとして整理し、日常生活の中で期待される効果を示します。

基本目標Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現

基本方針	主要施策
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	① 公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持 P28
	② バス基幹軸(交通拠点間バス)の整備 P28
	③ 地域内交通の整備 P28
	④ バス路線の確保・維持 P29
	⑤ バス停の待合環境等の整備 P29
	⑥ 交通バリアフリー化の推進 P29
	⑦ 公共交通情報の提供 P29
	⑧ 公共交通利用案内の充実 P29
	⑨ 安全で快適に移動できる歩行空間の整備 P30
2. 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成	⑩ 安全な自転車利用環境の整備 P30
	⑪ 良好な地区交通環境の創出 P30
	⑫ 交通マナー・モラルの向上促進 P30
	⑬ 交通事故防止のための取り組み P30
3. 災害に強い安全安心な交通環境の整備	⑭ 鉄道輸送の安全確保 P30
	⑮ 防災力の強化 P31

期待される効果

公共交通のサービスが向上し、利用しやすくなります。
 自転車・歩行者の通行空間が確保され、安全性が高まります。
 災害時の安全性が高まります。
 今以上にバスや自転車、徒歩で移動しやすくなります。



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
公共交通利用の不満減少	24%(H25 年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の不満割合)	24%未満
交通事故死傷者数の減少	2,680人/年(H24 年度)	2,500人/年以下
災害時の安全性向上	—	3橋(橋梁下部工耐震化)

基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現

基本方針	主要施策
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	⑯ バス走行環境の改善 P31
	⑰ まちなか等における既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バス運行 P31
	⑱ 観光交流の促進に向けた交通環境の整備 P31
	⑲ 東岡崎駅周辺地区整備 P31
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	⑳ バス基幹軸と地域内交通の連携 P31
	㉑ 交通結節点、乗換拠点の整備 P32
3. まちなかを訪れたくなる快適で魅力的な 交通環境の整備	㉒ 魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出 P32
	㉓ 新たな交通システムの導入 P32

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、まちなかや観光施設へ出かける人が多くなります。
自転車や徒歩でまちなかを回遊しやすくなります。

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
まちなかの自転車駐車場の利用台数の増加	5,663台(H24年度、岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅)	6,000台以上



基本目標Ⅲ. 円滑で快適な交通の実現

基本方針	主要施策	
1. 産業活動を支え、地域間連携を促進する自動車交通の円滑化	②4 広域的な交流を促進する道路環境の整備	P33
	②5 渋滞緩和に向けた道路整備	P34
2. 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	②6 隣接都市へのバス路線維持、連携強化	P34
	②7 運賃制度の改善、割引制度の導入	P34
	②8 愛知環状鉄道線の機能強化	P34



期待される効果

**市内の道路混雑が緩和され、自動車や公共交通で快適に走行できるようになります。
自動車や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。**

成果目標	現況値	目標値
混雑区間延長（平均旅行速度20km/h以下の区間）の減少	59.1km（H22年度道路交通センサスにおいて上り又は下りの平日混雑時平均旅行速度が20km/h以下の区間）	47km以下
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



基本目標Ⅳ．環境にやさしい交通の実現

基本方針	主要施策	
1. 自動車に過度に依存しない交通環境の整備	㊸ 交通需要管理(TDM)の実施	P35
2. 市民や企業が自らの交通行動を意識改革	㊹ 次世代自動車の普及促進	P35
	㊺ 交通行動の変容を促す取り組み	P35



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。
公共交通や自転車、徒歩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。

成果目標	現況値	目標値
自動車以外の交通手段利用率の向上	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



2) 主要施策の概要

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

①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持

公共交通ネットワークは、鉄道が広域的ネットワークの基軸となり、バスがこれを補完しています。

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進めていきます。

図4-1 公共交通ネットワークのイメージ



②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備

バス基幹軸は、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づけ、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。

バス基幹軸	区 間
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
東西軸	矢作橋駅～康生町～市民病院／市民病院～額田支所
環状軸	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

郊外部や中山間地域へ延びる長距離バス路線は、バス事業者から廃止申出がされるなど、不採算路線が多くなっています。

こうした営業路線としての維持が困難な地域においては、地域の主体的な取り組みを基本として、地域の特性やニーズに合った持続可能な公共交通をめざし、交通結節点やバス基幹軸との連携を図り、乗合タクシー等の導入などを、地域、交通事業者、行政など多様な主体が協働して計画、整備そして運行の維持を図ります。

なお、公共交通手段が利用できない移動制約者の移動については、福祉施策と連携し移動手段の確保に努めます。

地域内交通の整備は、以下の流れで検討します。



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、補助などにより生活交通路線の確保を図ります。

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り組みのもとに、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。

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、交通結節点や利用者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、バスの運行情報がわ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。

図4-2 バス停待合のイメージ



⑥交通バリアフリー化の推進

高齢者、障がい者、妊産婦、乳幼児を同伴する者などに配慮し、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。

鉄道駅についてはＪＲ西岡崎駅・愛知環状鉄道北岡崎駅・名鉄岡崎公園前駅のバリアフリー化を促進します。今後、名鉄東岡崎駅周辺の整備を始めとして、駅付近の歩行者と車の動線の分離を図り、安全で安心な歩行空間の整備を進めます。

また、ノンステップバスなどバリアフリー対応車両の導入を引き続き働きかけます。

さらに、施設整備に加えて、ソフト面からも交通環境の向上を図るとともに、心のバリアフリーが進むよう、意識啓発を図ります。

⑦公共交通情報の提供

来街者や外国人など公共交通環境が分からない人や、公共交通の利用機会が少ないために、利用方法が分からない人を含めて、公共交通の運行・経路情報等の提供を行います。

⑧公共交通利用案内の充実

主要な交通結節点を中心に、多言語による案内表示板のほか、視覚障がい者のための触知案内板や誘導用ブロックを整備するなど、誰もが不安なく公共交通機関を利用できる環境の整備を図ります。

図4-3 案内表示板のイメージ



⑨安全で快適に移動できる歩行空間の整備

人が多く集まる施設付近の歩道の段差をなくし、車椅子、ベビーカーなどが安心して利用できる歩道の整備に努めます。また、電線類の地中化による良好な通行空間の確保を検討します。

高齢社会の到来や健康意識の高まりを踏まえ、誰もが安全で快適な歩道空間を確保するため、道路区域内での歩道幅員、車道幅員を見直し、歩道の新設、拡幅整備を行います。

図4-4 安全で快適な歩行空間のイメージ



(2) 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成

⑩安全な自転車利用環境の整備

自転車交通への転換を図るため、自転車ネットワークの検討をはじめとする通行空間の改善や駐輪場の設置など、安全で快適な自転車利用環境の整備を進めます。

放置禁止区域の指定を受けた区域内の駐輪場に利用者負担を導入することにより、安全で快適な駐輪環境の維持に努めます。

⑪良好な地区交通環境の創出

歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、歩道整備や信号灯器の改良などの実施及び通学路の安全対策などを進めます。

また、ゾーン30の指定により、生活道路における自動車走行速度の抑制や通過交通を抑制・排除する施策の推進を図っていくとともに、まちなかにおける自動車乗り入れ規制を研究します。

図4-5 ゾーン30の標識



(出典：岡崎市)

⑫交通マナー・モラルの向上促進

市民一人ひとりが、交通ルールを理解した上で交通安全意識を高めるよう警察や関係機関と協力し交通安全教室やキャンペーンを行うなど、交通マナー・モラルの向上を図ります。

⑬交通事故抑止のための取り組み

交通事故抑止のため防護柵や道路反射鏡などの交通安全施設の整備を継続するほか、ITSを活用した事故防止システムの導入可能性についても研究します。

(3) 災害に強い安全安心な交通環境の整備

⑭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や設備の修繕・更新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、高架橋や線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。

⑮防災力の強化

地域防災計画に基づき、防災力の強化を進めます。

東日本大震災の教訓を踏まえ、発災に備えた情報伝達の体制を整えるとともに、災害時における対応力の強化を図るための人員輸送、緊急患者搬送対策として交通事業者等と車両提供の協力体制の構築及び緊急輸送道路の指定を行い、災害時に備えます。

また、風水害時における土砂崩れ・洪水などの危険箇所情報を交通事業者と共有化を図ります。大規模震災時には市民をはじめ帰宅困難者に対して情報提供に努めるとともに、橋梁等の耐震化を進めます。災害発生時には、必要に応じて緊急輸送道路の機能保全や優先道路の啓開を行い、輸送手段の確保を図ります。

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

⑯バス走行環境の改善

バスの定時性、速達性を確保するためにバスの走行環境の改善を図ります。現在JR岡崎駅～名鉄東岡崎間の一部に導入しているPTPS（公共車両優先システム）を基幹バス軸へ適用することや、バス優先レーンの導入などを検討します。

また、既存道路空間の再配分によりバス停車帯の設置を検討し、スムーズな走行環境の実現に努めます。

図4-6 バス走行環境の改善イメージ



⑰まちなか等における既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バス運行

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名鉄東岡崎駅など交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスの運行を検討します。

⑱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、主要な観光施設等を周遊するバス、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。

⑲東岡崎駅周辺地区整備

東岡崎駅北口駅前広場整備計画において、「誰もが使いやすい賑わいの交流拠点」を基本方針とし、北口駅前広場の利便性・機能性の向上と周辺道路における混雑緩和を進めるとともに、南口駅前広場との機能分担や本市の玄関口にふさわしい景観形成を始め、周辺のまちづくりにも配慮した施設整備を進めます。

(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

⑳バス基幹軸と地域内交通の連携

バス基幹軸と地域内交通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。

②①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、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、キス・アンド・ライド等の整備を進め、乗換えがしやすい快適な待合空間の整備を進めます

交通結節点等	基本的な機能イメージ
◇鉄道駅型	◇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
◇バス停型	◇上屋・待合室、ベンチ、公共交通案内板、乗継時刻連携等

(3) まちなかを訪れたくなる快適で魅力的な交通環境の整備

②②魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出

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。

まちなかの回遊性を向上させるため、自転車の利用環境の改善や社会実験によるコミュニティサイクルシステムの導入の可能性を検討するなど、自転車利用促進を図ります。また、主要な観光施設等における駐輪スペースの確保を進めていきます。

図4-7 歩行者重視道路のイメージ



図4-8 コミュニティサイクルのイメージ



②③新たな交通システムの導入

～小型簡易車両等新たなモビリティへの対応～

短距離移動の多いまちなかにふさわしい交通手段として、既存の各種モビリティと超小型モビリティの機能分担及び利活用できる運用システムについて研究します。

Ⅲ. 円滑で快適な交通の実現

(1) 産業活動を支え、地域間連携を促進する自動車交通の円滑化

④ 広域的な交流を促進する道路環境の整備

～高規格幹線道路へのアクセス強化～

広域的な交流促進に向けて、東名高速道路や新東名高速道路などの高規格幹線道路へのアクセス強化を進めるとともに、利便性の向上、地域の活性化などの効果が期待できるスマートインターチェンジの設置に向けての調査、検討します。

～都市計画道路の整備～

平成25年度から都市計画道路の整備計画の見直しを進めています。

都市計画道路は、事業効果やB/C（費用便益比＝便益／費用）の大きさ、道路ネットワークの連続性等に配慮し、着手時期の検討を行います。

また、交通の流れを良くするよう、市内の幹線道路や豊田市、安城市等の隣接都市への幹線道路の整備を図っていきます。

図4-9 中部圏プロジェクトマップ（西三河地域周辺を抜粋）



（出典：愛知県）

②⑤渋滞緩和に向けた道路整備

～ボトルネック交差点の解消～

通過交通によるまちなかでの渋滞を緩和するため、新東名高速道路など高規格道路の整備推進を関係機関に働きかけるとともに、都市計画道路等の整備を促進します。

市内のボトルネック交差点の解消に向けては、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会と情報共有を図りながら、鉄道交差部の立体化や交差形状の改善など、幹線道路の交通流動を良くする施策を検討します。

(2) 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備

②⑥隣接都市へのバス路線維持、連携強化

岡崎市と隣接都市を結ぶ広域的なバス路線は、都市間の移動に必要な路線であり、ひきつづき各市と協調して路線維持を図ります。

また、隣接都市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、都市間の交流を図ります。

②⑦運賃制度の改善、割引制度等の導入

公共交通がより利用しやすい運賃の設定や、割引券・フリー乗車券・企画切符など、新たな運賃割引制度について、交通事業者と検討していきます。

②⑧愛知環状鉄道線の機能強化

利用しやすい鉄道となるよう運行本数の増強を図るなど交通事業者や関係自治体等と連携し取り組んでいきます。

また、ICカードシステムの導入や複線化事業など、さらなる機能強化のため関係自治体等との協議会の中で検討していきます。

図4-10 ICカード改札機



Ⅳ. 環境にやさしい交通の実現

(1) 自動車に過度に依存しない交通環境の整備

②⑨交通需要管理（TDM）の実施

CO₂の削減等環境負荷の軽減などに向け、交通行動の変容を促すモビリティ・マネジメント（MM）施策の実施とともに、効果的かつ効率的な交通需要管理（TDM）の実施を検討します。

主な施策としては、通勤時間帯に集中する交通需要の適正化を図るため、時差出勤による時間的分散化を図ることや、自動車の相乗り、公共交通利用の促進による自動車交通需要そのものの削減を図る施策の実施について検討します。

(2) 市民や企業が自らの交通行動を意識改革

③⑩次世代自動車の普及促進

電気自動車等の普及拡大に向けたインフラ設備の整備を推進し、低燃費バスの導入を交通事業者に働きかけるなど、CO₂排出量が少ない次世代自動車の普及を促進し、環境負荷の低減を図ります。

図4-11 電気自動車及び充電施設のイメージ



③⑪交通行動の変容を促す取り組み

交通をとりま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。

近距離のマイカー移動を抑制する方策を検討するほか、交通事業者、企業、市民等が連携し、公共交通や自転車の利用を促すためのアンケート調査や講習会などを開催するとともに、公共交通に親しむイベントを開催するなど、市民の意識改革を促す取り組みを進めます。

～モビリティ・マネジメントの実施～

過度な自動車利用から公共交通・自転車等の利用への交通行動の変容を促す「きっかけ」となる取り組みを進め、自発的な意識改革を図っていきます。

3) 施策実施スケジュール

基本目標	基本方針	主要施策
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	①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持
		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公共交通情報の提供
		⑧公共交通利用案内の充実
		⑨安全で快適に移動できる歩行空間の整備
	2. 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成	⑩安全な自転車利用環境の整備
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	⑪良好な地区交通環境の創出
		⑫交通マナー・モラルの向上
		⑬交通事故防止のための取り組み
	3. 災害に強い安全安心な交通環境の整備	⑭鉄道輸送の安全確保
		⑮防災力の強化
	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	⑯バス走行環境の改善
		⑰まちなか等における既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バス運行
		⑱観光交流の促進に向けた交通環境の整備
	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	⑲東岡崎駅周辺地区整備
		⑳バス基幹軸と地域内交通の連携
		㉑交通結節点、乗換拠点の整備
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	㉒魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出
		㉓新たな交通システムの導入
	2. 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	㉔広域的な交流を促進する道路環境の整備
		㉕渋滞緩和に向けた道路整備
Ⅳ. 環境にやさしい交通の実現	1. 自動車に過度に依存しない交通環境の整備	㉖隣接都市へのバス路線維持、連携強化
		㉗運賃制度の改善、割引制度の導入
	2. 市民や企業が自らの交通行動を意識改革	㉘愛知環状鉄道の機能強化
		㉙交通需要管理(TDM)の実施
		㉚次世代自動車の普及促進
		㉛交通行動の変容を促す取り組み

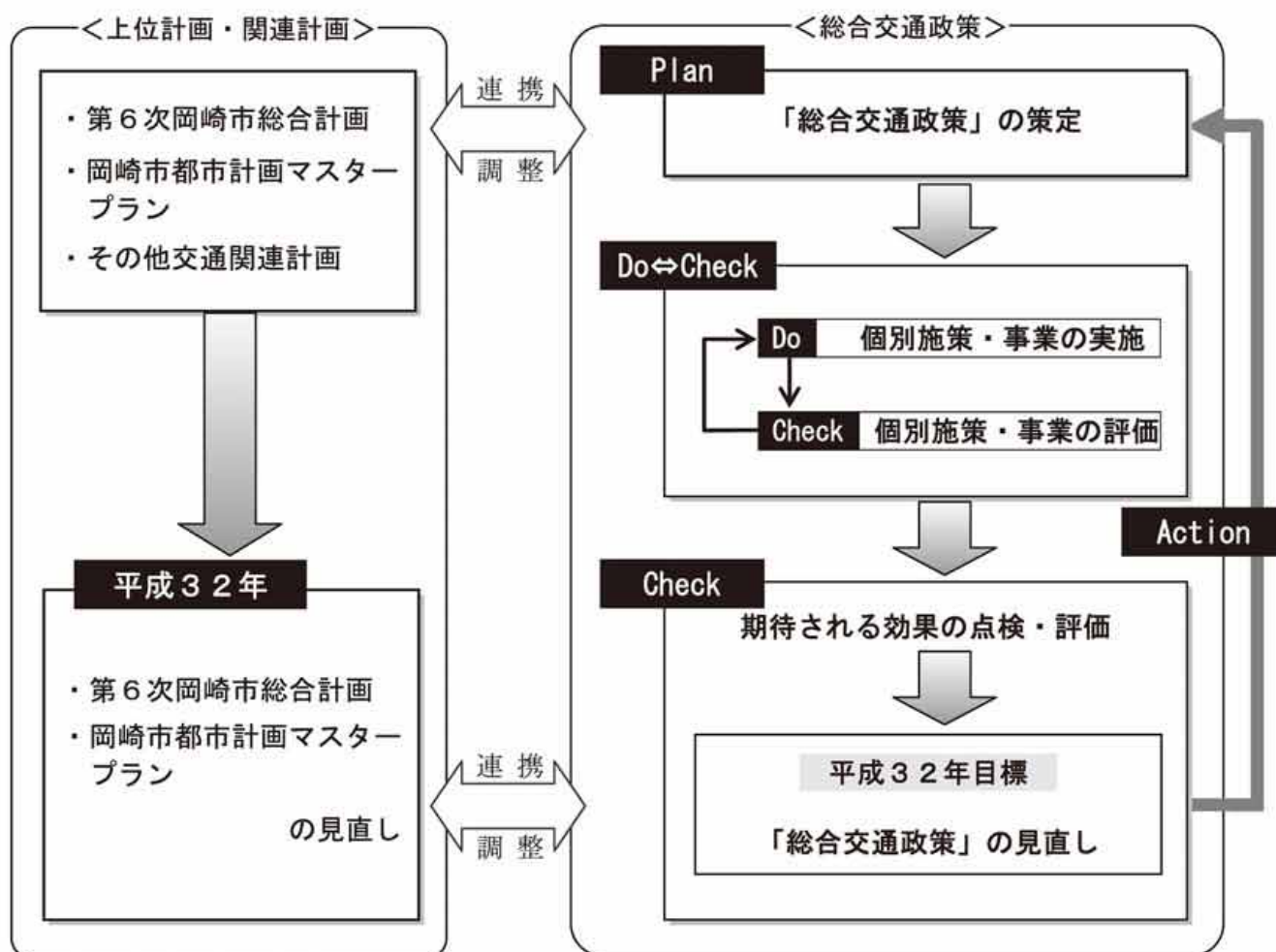
対象となる主な交通モード									
バス	鉄道	タクシー	歩行者	自転車	自動車	平成26年 → 平成32年			
○	○					検証	改善案作成	実施	再検証・改善
○						運行の検証	運行改善案作成	実施	運行の再検証・改善
○		○				準備・調査	運行案の計画	実施	検証・見直し
○						赤字路線補助	補助制度の検証・改善		
○						上屋ベンチの設置、バスロケ標識の設置検討			バスロケ標識の設置
○	○	○	○			駅BF計画の策定・設計/ノンステップバス等導入推進			導入推進、設計・整備
○	○	○				公共交通マップ作成・改善			
○	○	○				多言語サイン計画	多言語サイン整備		
			○			計画に基づいた整備			
			○			ネットワーク検討/駐輪場計画・整備			優先的に整備する路線の選定
			○	○		規制箇所の検討・実施			
			○	○		交通安全教室等の啓発			
			○	○		ITSの活用研究			
	○					施設の修繕更新			
○	○				○	緊急輸送道路の指定/橋梁耐震調査計画			橋梁耐震整備
○						改善区間の検討・実施			
○						運行の検証	再編案作成	運行実施	再検証・改善
○	○	○				検討	実施		
○	○	○	○	○		駅前広場整備			
○		○				検証	改善		再検証・改善
○	○				○	整備検討	整備		
			○			河川敷構想・計画/自転車環境の検討			河川敷設計・整備/駐輪施設検討
			○	○		研究・検討			
					○	道路の整備・促進/SICの設置検討			
					○	検討	整備・促進		
○						維持・強化の検討改善			
○	○					改善等の検討	実施		
	○					運行改善、ICカード・複線化検討			
○	○		○	○		検討	実施		
○		○		○		促進			
○	○	○	○	○		MMの検討・実施			検証・改善

5. 総合交通政策の推進

基本目標の実現に向けては、効果的な施策を組み合わせた施策パッケージとして実施し、目標年次となる平成32年においては、実施により市民などへもたらす「期待される効果」の達成状況を点検・評価した上で、上位・関連計画と連携・調整を図り、PDCAサイクルに基づき「総合交通政策」の見直しを行うものとします。

また、個別施策・事業の進行管理については、各主体が施策・事業のアウトプットを整理しつつ、目標年次に至る期間において、適宜、個別施策・事業の実施、評価を繰り返します。

図5-1 進行管理の考え方



【あ行】

インフラ

infrastructureの略称で、上下水道や道路など、社会生活を支えるために整備された公共的な仕組み、基盤のこと。

エコカー

CO₂などの大気汚染物質の排出が少なく、環境への負荷が少ない電気自動車やハイブリッド自動車等、エコカー減税制度の対象車両のこと。

エコドライブ

アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料の節約や排気ガスの削減など環境に配慮した運転方法のこと。

【か行】

概成済

都市計画道路の概成済区間などとして用いており、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道を有する区間で、おおむね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を有する道路のこと。

核家族

夫婦のみ、夫婦とその未婚の子、父親または母親と未婚の子からなる家族形態のことであり、出生率の低下や若い世代の都市への人口移動などにより核家族化（家族の小規模化）が進むという。

キス・アンド・ライド（K&R）

自宅から駅まで家族などの送迎により自動車で移動して、鉄道に乗りかえる交通行動のこと。

交通結節点

鉄道やバス、自転車、徒歩等の交通手段相互を連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。

コミュニティサイクル

鉄道駅などに隣接して設置された一つのサイクルポート（貸出返却場所）を中心に往復利用するレンタサイクルに対して、コミュニティサイクルは、面的に複数のサイクルポートが設置され、自転車を好きな場所で借り、好きな場所へ返却できるシステムのこと。

コミュニティバス

住民福祉の向上、交通空白地域の解消、高齢者の移動手段の確保、公共施設の利用促進などを目的として、地方公共団体などが事業主体となり運行するバスのこと。

【さ行】

サイクル&ライド（C&R）

自宅から駅まで自転車で移動して、鉄道に乗りかえる交通行動のこと。バスに乗りかえる場合はサイクル&バスライドという。

次世代自動車

ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車などのこと。

渋滞損失時間

ある区間を自動車で走行する際に要する基準的な旅行時間から実際の旅行時間を引いた遅れ時間のこと。

スマートインターチェンジ（S I C : Smart Interchange）

サービスエリアやパーキングエリアまたは既存のインターチェンジ間などに設置されたE T C専用のインターチェンジのこと。

総合計画

市町村の全ての計画の基本となる計画であり、様々な分野にわたる行政運営の総合的な指針となる計画のこと。

ゾーン30

区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制やその他の安全対策を必要に応じて実施することで、生活道路における歩行者などの安全な通行を確保すること。

【た行】

代表交通手段

目的をもった移動の中でいくつかの交通手段を用いた場合に最も優先順位の高い交通手段のこと。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順で決定する。

低炭素社会

地球温暖化の緩和を目的として、過度のマイカー利用の抑制や公共交通利用の促進などの取り組みを実施することで、CO₂など温室効果ガスの排出を抑え、自然と人間が共存できる社会を構築すること。

超小型モビリティ

低炭素社会の実現や地域の新たな交通手段、高齢者や子育て世代の移動支援などを目的に、コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい二人乗り程度の三・四輪自動車のこと。

道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）

道路の整備状況や自動車等の利用実態などについて、概ね5年毎に調査するもの。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するとともに、交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

都市計画マスタープラン

都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に基づき、概ね20年後の都市が目指すべき姿を展望しつつ、概ね10年を目途としてそれを実現していくための基本的な方針を明らかにした計画のこと。

トリップ

人や自動車の出発地から到着地への移動の単位のこと。

【な行】

乗合タクシー

10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車のこと。交通空白地帯の解消及び高齢者等交通弱者の公共施設への移送手段の確保などを目的として運行する交通手段のこと。

ノンステップバス

出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスのこと。

【は行】

パーク・アンド・ライド（P&R）

都心等への道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、鉄道駅まで乗用車で行き、駅周辺に駐車して鉄道に乗り換えて目的地に向かう方式をパーク&ライドといい、バスに乗りかえる場合には、パーク&バスライドという。

パーソントリップ調査

都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備等、将来の交通計画を策定するために、10年ごとに実施する調査のこと。人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に移動したかについて、調査日1日の全ての動きを調べるもの。

（平成13年の第4回調査までは「中京都市圏パーソントリップ調査」、平成23年の第5回調査は「パーソントリップ調査」といいます。）

バスレーン

大量交通機関としてのバスの定時性及び速達性の確保と輸送力の改善を行うため、道路交通法に基づき、区間や時間を区切ってバス専用（優先）として指定された車線のこと。

バスロケーションシステム

個々のバスの位置、区間速度等をセンターで一元的に把握し、管理することでバスサービスの向上と効率的な運行を図るシステムのこと。バスの接近情報をバス停の利用者等に知らせるバス接近表示装置などのこと。

平均旅行速度

区間の総延長を走行に要した時間で割った平均速度のこと。ここでは、道路交通センサスの一般交通量調査において、調査区間ごとに最も混雑する時間帯及び方向を実走行し測定した速度の平均値のこと。

ボトルネック交差点

交通量、信号現示、交差点形状などの要因により円滑な交通流動が阻害され、渋滞の発生や走行速度が低下する交差点のこと。

【ま行】

モビリティ

動きやすさ、移動の容易性のこと。

モビリティ・マネジメント（MM：Mobility Management）

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

【アルファベット】

B F（Barrier Free：バリアフリー）

障害者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと（道路の段差の解消や歩行者誘導ブロック、昇降機の設置など）。

E V（Electric Vehicle：電気自動車）

動力源にガソリンエンジンやディーゼルエンジンなどの内燃機関を必要とせず、バッテリーに蓄電した電力でモーターを回転させることで走行する自動車のこと。

F C V（Fuel Cell Vehicle：燃料電池車）

燃料電池で発電した電力でモーターを回すことによって走行する自動車のこと。燃料電池は水素と酸素（空気）で発電を行うため、走行時に排出するものは水だけで、二酸化炭素や有害ガスを出さないことから、非常に環境に優しい自動車とされている。

H V（Hybrid Vehicle：ハイブリッドカー）

ガソリン車と同様にガソリンでエンジンを動かしますが、同時に発電を行うことで蓄電池に電力を蓄え、その電力を使ってモーターを回して走行する自動車のこと。

I Cカード (Integrated Circuit card)

バス I Cカードシステムは、乗降時にバス I Cカードをカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるシステムのこと。

I T S (Intelligent Transport Systems : 高度道路交通システム)

人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通の最適化を図ると同時に、事故や渋滞の解消、省エネや環境との共存などを図ること。

NW (Network : ネットワーク)

網という意味をもち、本計画では道路網、鉄道やバスなどによる公共交通路線網を表す意味として使用しています。

MM (Mobility Management : モビリティ・マネジメント)

モビリティ・マネジメントを参照。

P D C Aサイクル

Plan (計画) → Do (実行) → Check (評価) → Act (改善) の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善すること。

P T P S (Public Transportation Priority System : 公共車両優先システム)

バスレーンの設置や、優先信号制御等により、バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。

S I C (Smart Interchange : スマートインターチェンジ)

スマートインターチェンジを参照。

SWC (Smart Wellness City : スマート・ウェルネス・シティ)

少子高齢化・人口減少が急速に進む中、高齢になっても地域で元気に暮らせる社会を実現するためにも、健幸＝健康で幸せ（身体面の健康だけでなく、人々が生きがいを感じ、安心安全で豊かな生活を送れること）をまちづくりの基本とし、各種政策と連携しながら実行すること。

T D M (Transportation Demand Management : 交通需要管理)

道路交通の混雑緩和などを図るため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、交通手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整などにより、交通需要を調整する手法のこと。

岡崎市 都市整備部 交通政策室

TEL 0564-23-6486

FAX 0564-23-6698

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