

# 岡崎市地域公共交通網形成計画の策定について

## 1 計画の目的及び関連計画の整理

### (1) 策定趣旨

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い、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、様々な取り組みを実施してきました。

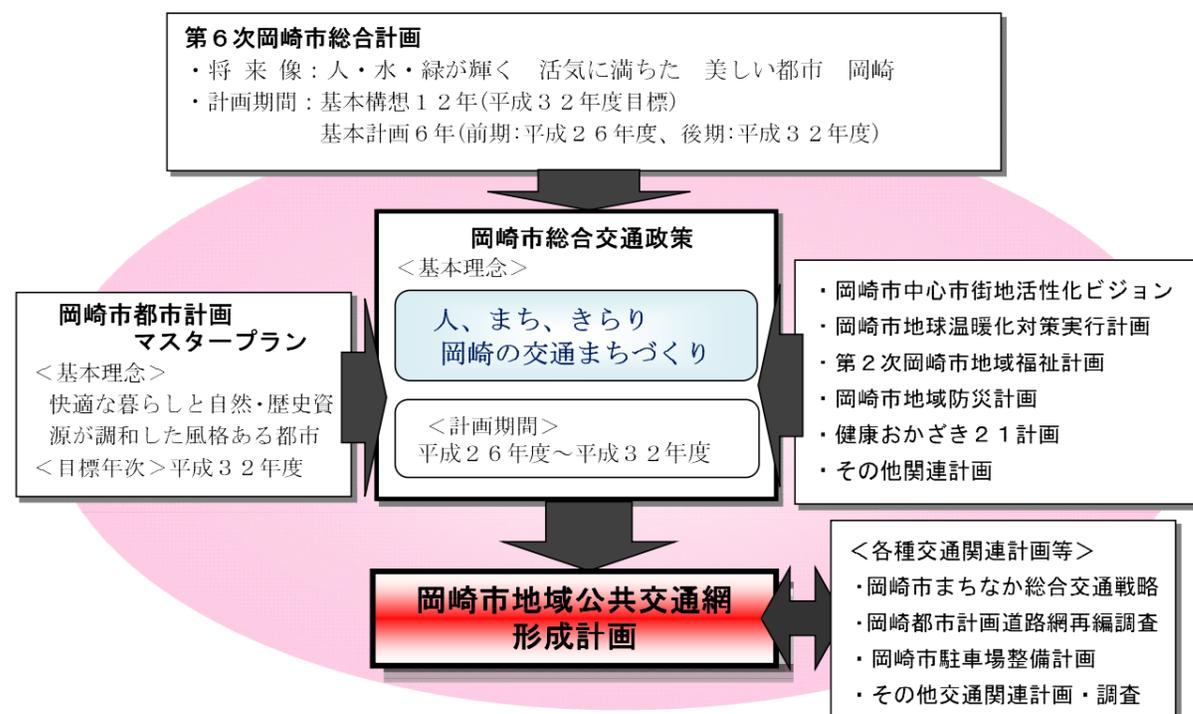
また、平成 26 年度には、それら計画の実施状況や交通政策基本法の制定などその後の国の動向、交通を取り巻く潮流の変化を踏まえ、総合交通政策の改定を行いました。

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面的な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のために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に関するマスタープランとして総合交通政策から公共交通に関する事項を抜き出し岡崎市地域公共交通網形成計画を策定します。

### (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る。

本計画は総合交通政策の公共交通の分野計画として、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つつ、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



## (3) 関連計画

### ①岡崎市総合計画

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る。

公共交通に関する項目は次のとおりです。

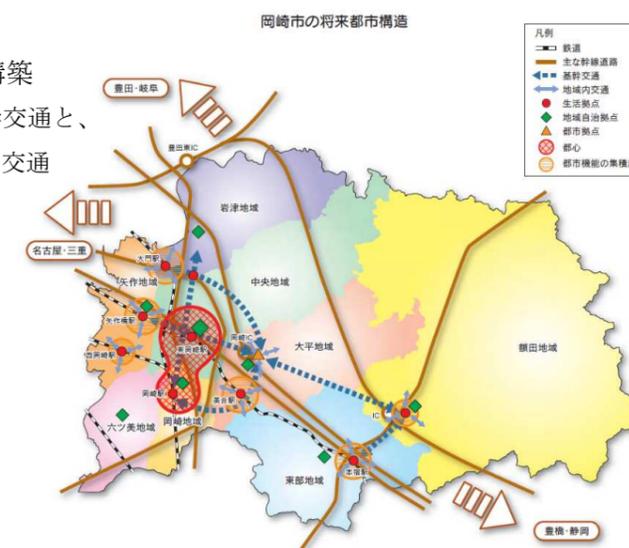
#### 【基本構想】

#### ○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  
 (都市拠点と生活拠点を結ぶ鉄道やバスの基幹交通と、居住地から生活拠点への移動のための地域内交通により交通ネットワークを構築)

#### ○まちづくり基本政策

- ・快適で魅力あるまちづくり  
 (鉄道やバスが連携した公共交通網の整備や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の構築)



### ②岡崎市都市計画マスタープラン

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地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る。

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。

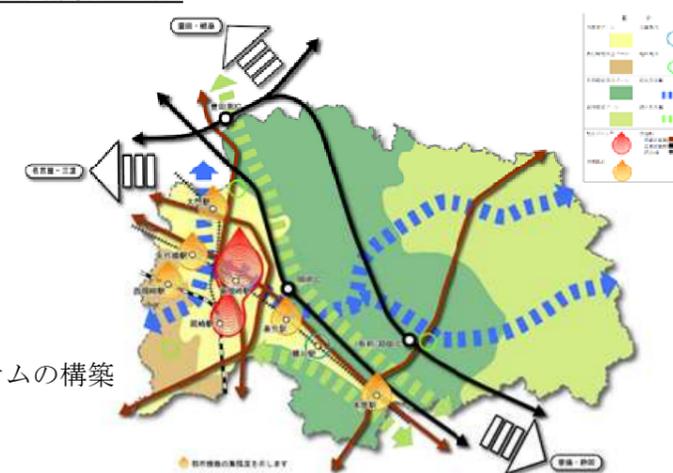
#### 【都市像 2 つながり大切に作る温かい都市<連携交流都市>】

#### ○基本方針 2：市民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  
 (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る。)
- ・取組方針 3. 移動しやすさの改善  
 (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るとともに、全ての人が安全で快適に移動できる環境づくりを進める。)

#### ○基本方針 3：環境にやさしい交通の実現

- ・取組方針 1. CO<sub>2</sub>削減等に寄与する交通システムの構築  
 (CO<sub>2</sub>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。

#### 【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り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、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

### 【参考】岡崎市地域公共交通総合連携計画

本市で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 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 年度に定め施策を推進してきました。

#### ○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る。

#### ○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】

● 矢作地区バス路線の見直し  
「矢作駅前・市民病院線」の東証運行路線と「上郷線」「岡崎・坂戸線」を一体的に再編することで、地域から中心市街地・市民病院を結ぶ「矢作・市民病院線」を設定。(H21.4.1～)

● 東部地区バス路線の見直し  
H22.10.1～美合線(別業系統)、美合・病院線、木幡線等を一体的に見直し、地区内の公共施設等へのアクセスを改善

【凡例】

- 鉄道線、バリアフリー車線
- 事業者による維持路線
- 基幹バスネットワーク整備路線
- 補助会等による維持路線
- 地域交通連携路線

**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日間で「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「エコ通勤ドライブ」など、マイカー通勤からの転換を促す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  
市内各線バス・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)

**基幹バスネットワークの整備**

- ◆おかげエクスプレス(岡崎駅・市民病院線)  
バス基幹軸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月から各線バス路線(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  
交通・地域拠点間を結ぶ全体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)で実証運行を行っています。(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、まちバスに乗り賃買物された方に、次回の乗車券をサービスしています。

**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、運行内容の反映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、東部地区等において見直しを行っています。

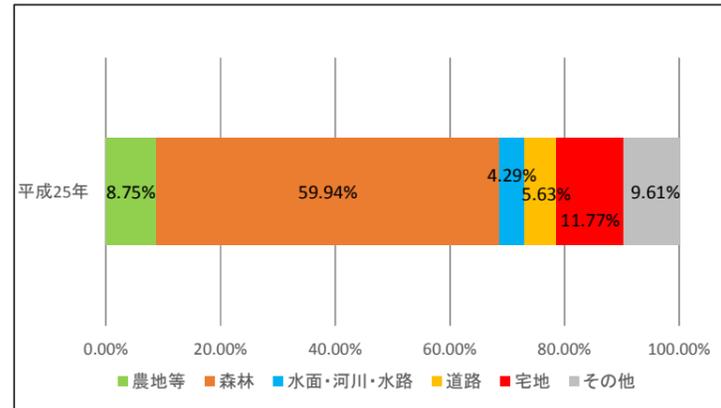
2

## 2 地域の現状

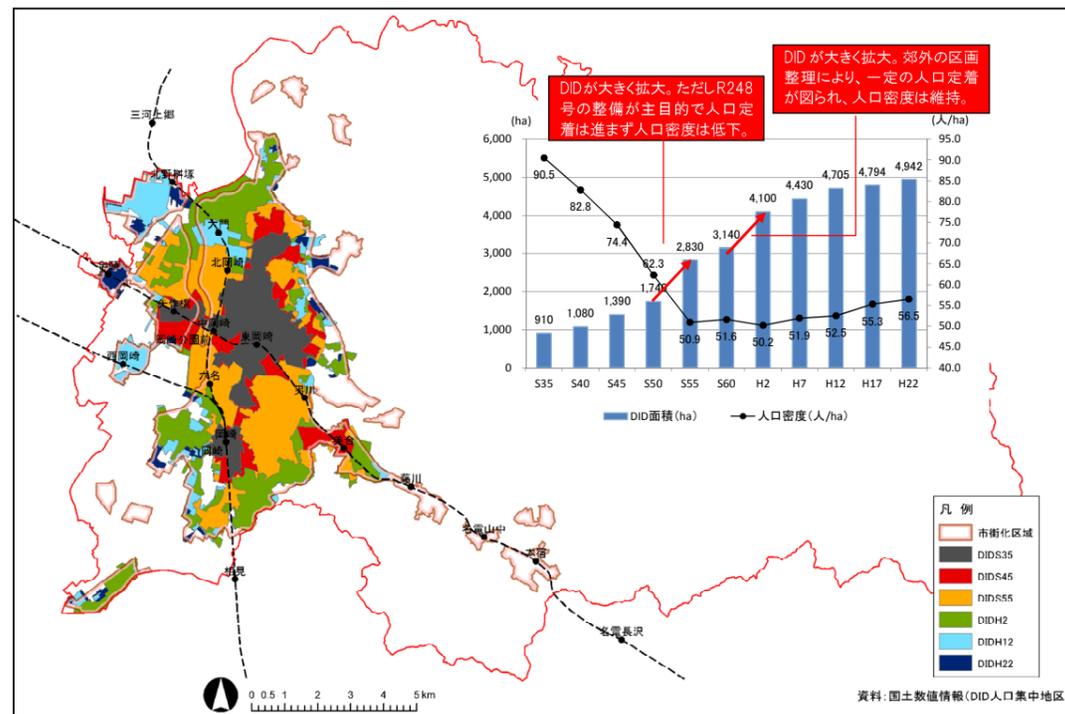
### (1) 土地利用

- ・市域の約60%は森林が占め、宅地利用は約12%となっている。
- ・人口集中地区の面積は昭和50年と比較し3倍以上となっており居住地区の拡散・外延化などにより市街地の拡大されている。
- また、人口集中地域の人口密度も低密度化したものの現在は一定の密度を維持している

○地目別土地利用面積の構成



○人口集中地区面積及び人口密度の推移

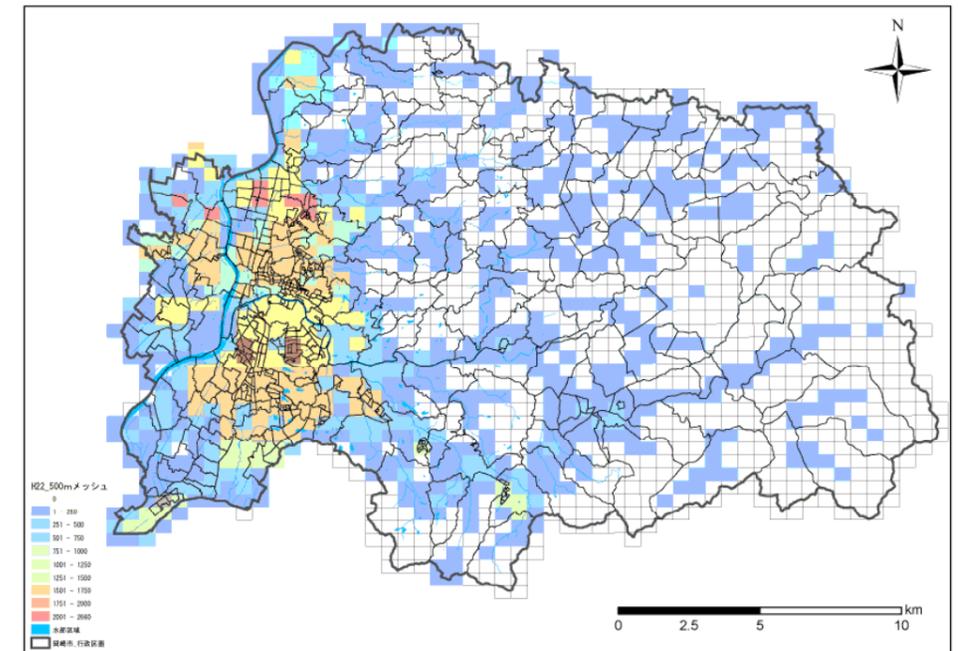


## (2) 人口

### ①人口分布

- ・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集中している。
- また、矢作地域中心部や福岡・中島町も人口が集中している。

○市内人口分布 (平成22年度)

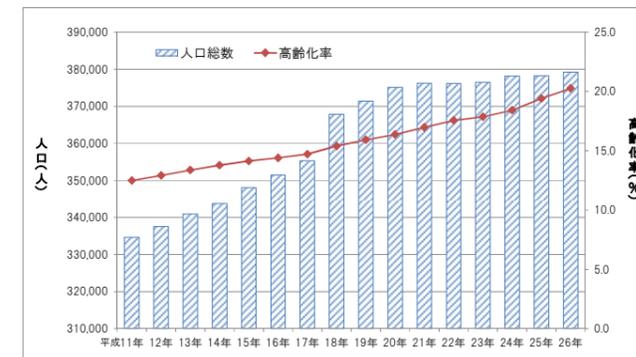


(資料：国勢調査)

### ②人口推移等

- ・人口は平成26年4月現在379,264人、世帯数は150,968世帯となっています。
- 平成11年と比較すると人口44,590人(34,825世帯)増加している。
- ・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26年には20%を超えている。
- また、高齢者世帯のみの世帯も増加している。

○夜間人口及び高齢化率の推移



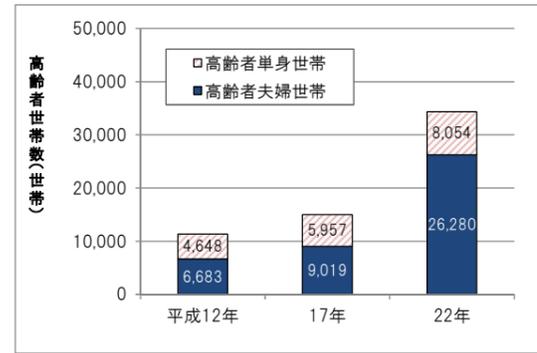
年	世帯数	人口総数	65歳以上	高齢化率
11年	116,143	334,674	41,796	12.49
12年	118,328	337,586	43,630	12.92
13年	120,822	340,947	45,619	13.38
14年	123,297	343,781	47,402	13.79
15年	126,753	348,049	49,213	14.14
16年	129,739	351,467	50,618	14.40
17年	132,212	355,359	52,313	14.72
18年	138,706	367,850	56,675	15.41
19年	141,815	371,413	59,136	15.92
20年	145,040	375,067	61,426	16.38
21年	146,402	376,220	63,849	16.97
22年	146,941	376,120	66,080	17.57
23年	148,074	376,469	67,247	17.86
24年	149,932	378,217	69,693	18.43
25年	149,060	378,249	73,427	19.41
26年	150,968	379,264	76,877	20.27

(資料：住民基本台帳、各4月1日)

○ 地域別人口と高齢者比率（平成 25 年 4 月）

地域名	人口 (人)	高齢者人口 (人)	高齢者比率 (%)
中央	112,837	23,470	20.8
岡崎	56,287	9,985	17.7
大平	30,704	6,538	21.3
東部	21,618	5,232	24.2
岩津	48,478	9,751	20.1
矢作	56,986	9,508	16.7
六ツ美	42,653	6,445	15.1
額田	8,686	2,529	29.1
合計	378,249	73,458	19.4

○ 高齢者世帯の推移

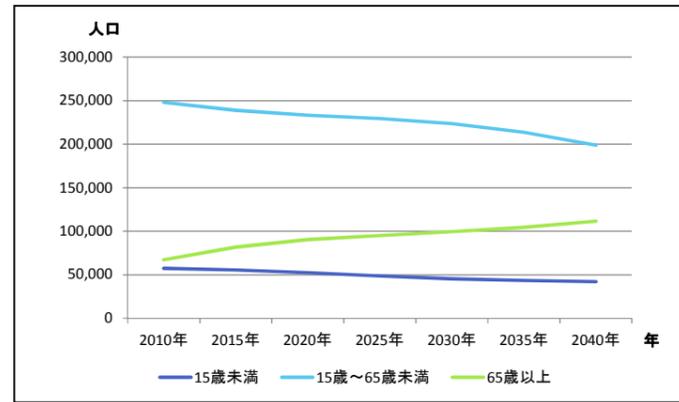


(資料：国勢調査)

③ 将来人口

- ・ 将来人口は 2020 年をピークに減少
- ・ 65 歳未満の人口が減少し、2040 年には高齢化率は 30% を超える

○ 世代別将来人口推移



	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
15歳未満	57,177	55,509	52,393	48,607	45,250	43,380	42,100
15歳～64歳未満	247,976	238,770	233,337	229,567	223,626	213,547	198,802
65歳以上	67,203	81,800	90,376	95,102	99,439	104,383	111,569
合計	372,356	376,079	376,106	373,276	368,315	361,310	352,471

(資料：国立社会保障・人口問題研究所)

(3) 移動需要 (中京都市圏パーソントリップ調査から)

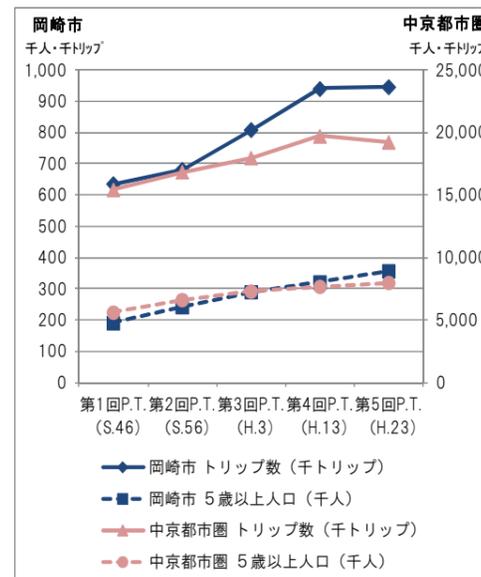
① トリップ数の推移

- ・ 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

		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.の岡崎市人口は平成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

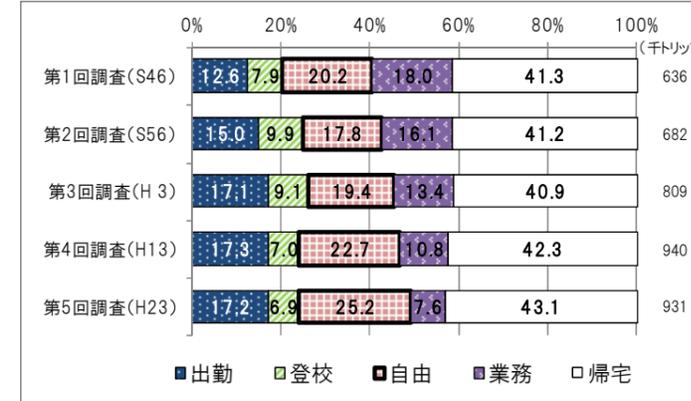
○ トリップ数と人口



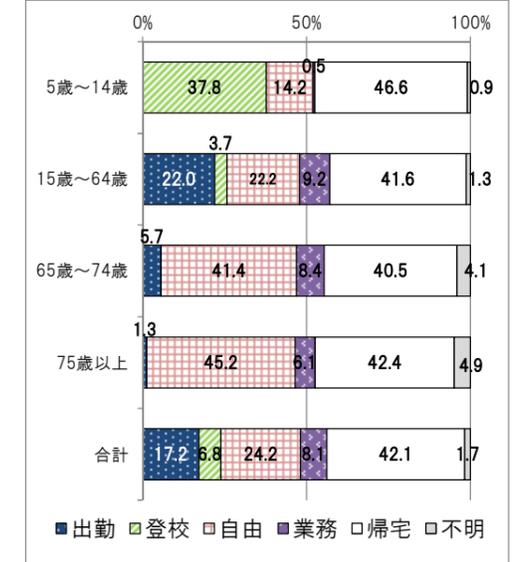
② 目的別トリップ構成

- ・ 通勤通学目的の利用に大きな変化はなく、通院・買い物などの自由目的の移動が増加している。
- ・ 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い。
- ・ 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

○ 岡崎市の目的別トリップ構成



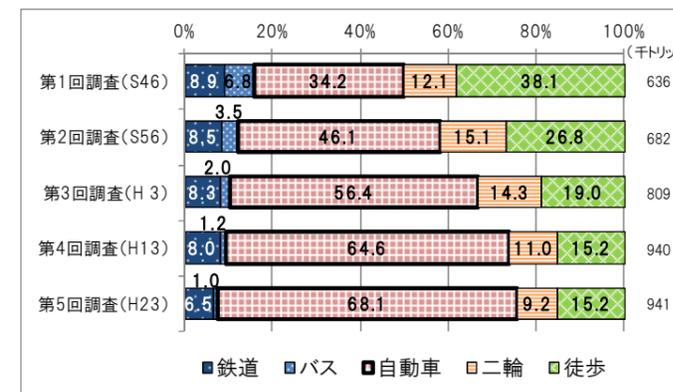
○ 岡崎市の年齢階層別目的別トリップ構成



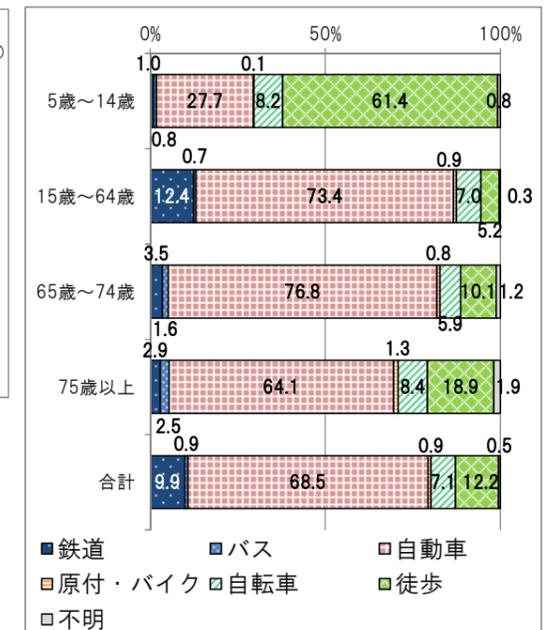
③ 代表交通手段別トリップ構成

- ・ 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る。
- ・ 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歳未満で最も多い。
- ・ 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る

○ 岡崎市の代表交通手段別トリップ構成



○ 岡崎市の年齢階層別代表交通手段別トリップ構成

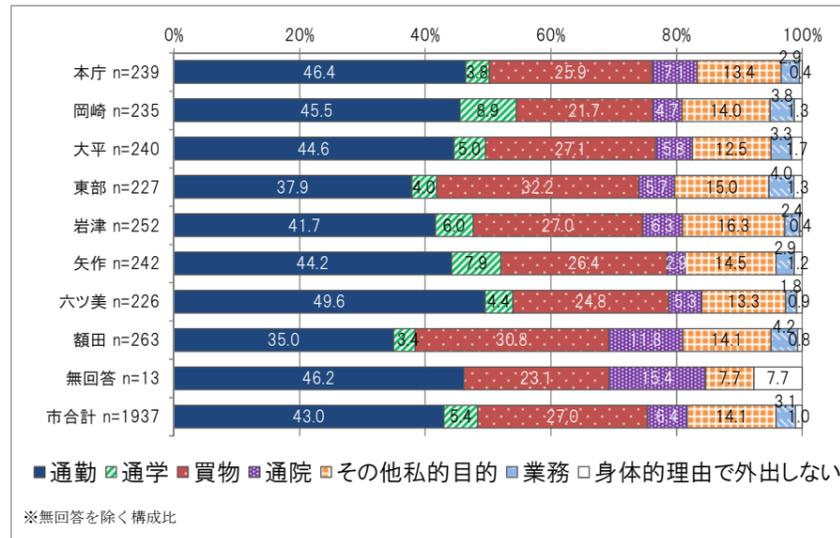


### 【参考】 市民アンケートからみた移動特性

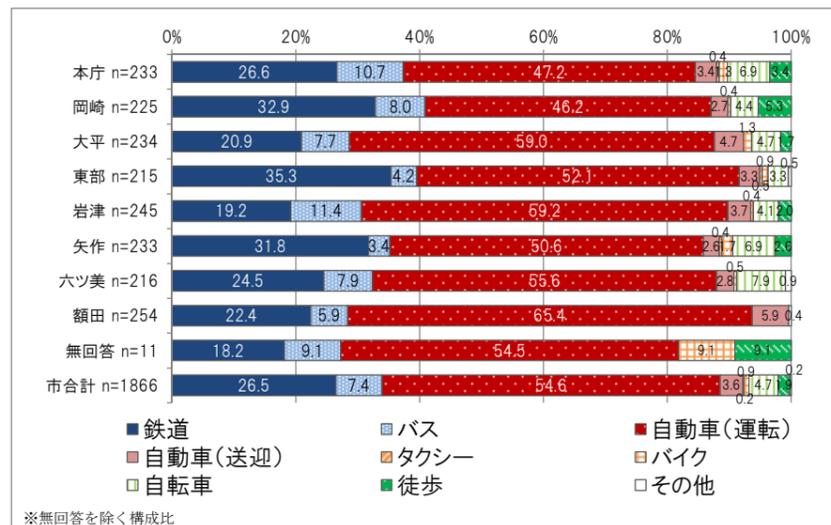
(これからの岡崎市の交通を考えるアンケート 平成 25 年 10 月実施)

- ・外出目的ではどの地域でも通勤が多い。
- ・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い。  
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。

#### ○ 地域別外出目的



#### ○ 地域別代表交通手段

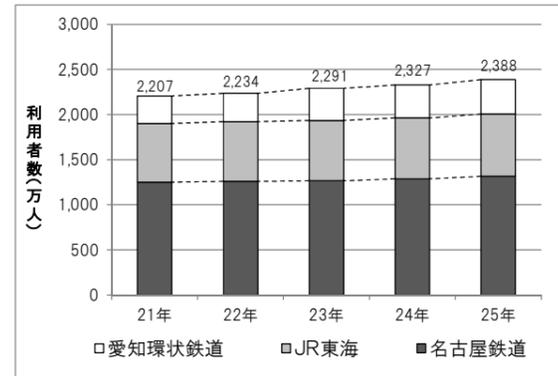


### 3 公共交通等の現状

#### (1) 鉄道

- ・市内の鉄道駅では平成 25 年度 3 社合計で約 2,388 万人の方が乗車している。  
鉄道利用は年々増加傾向にあり、平成 21 年度と比較し 100 万人超増加している。

#### ○ 市内鉄道乗車数



#### ○ 鉄道駅別乗車数

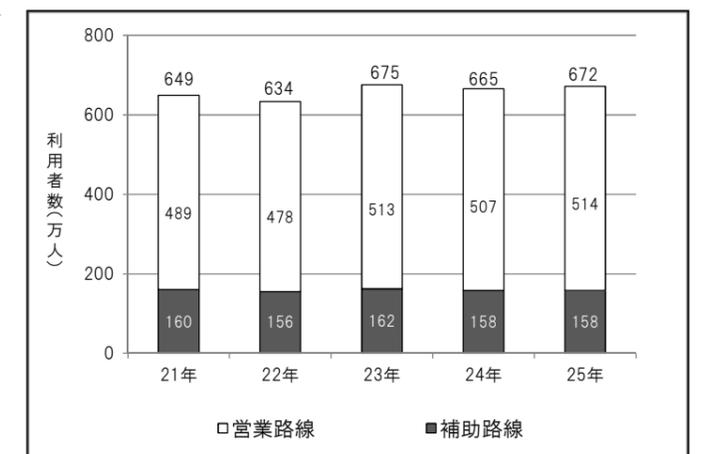
	21年	22年	23年	24年	25年
名鉄東岡崎駅	6,578,903	6,582,430	6,592,771	6,641,892	6,758,365
名鉄本宿駅	959,659	938,927	923,661	943,368	968,858
名鉄名蔵山中駅	177,599	180,951	175,688	169,163	171,233
名鉄藤川駅	824,639	800,780	795,373	829,389	899,017
名鉄美合駅	1,324,353	1,349,084	1,365,744	1,400,373	1,356,400
名鉄男川駅	521,660	551,177	583,801	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
東環岡崎駅	1,309,093	1,340,880	1,608,693	1,627,594	1,684,717
東環六名駅	189,394	193,594	191,571	200,418	216,326
東環中岡崎駅	452,465	462,639	514,579	536,436	562,307
東環北岡崎駅	466,536	477,875	604,439	617,811	637,809
東環大門駅	352,716	361,424	350,629	368,359	403,543
東環北野樹塚駅	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

#### (2) バス

##### ①利用者

市内バス路線では平成 25 年度約 672 万人が利用している。  
そのうち、約 23%の方が市は補助又は委託している路線を利用している

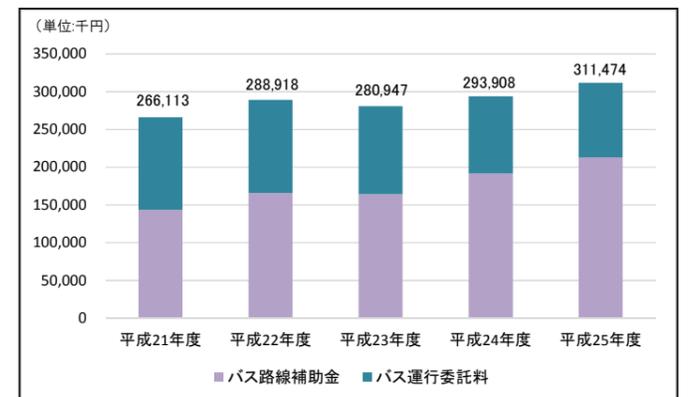
#### ○ バス利用者数の推移



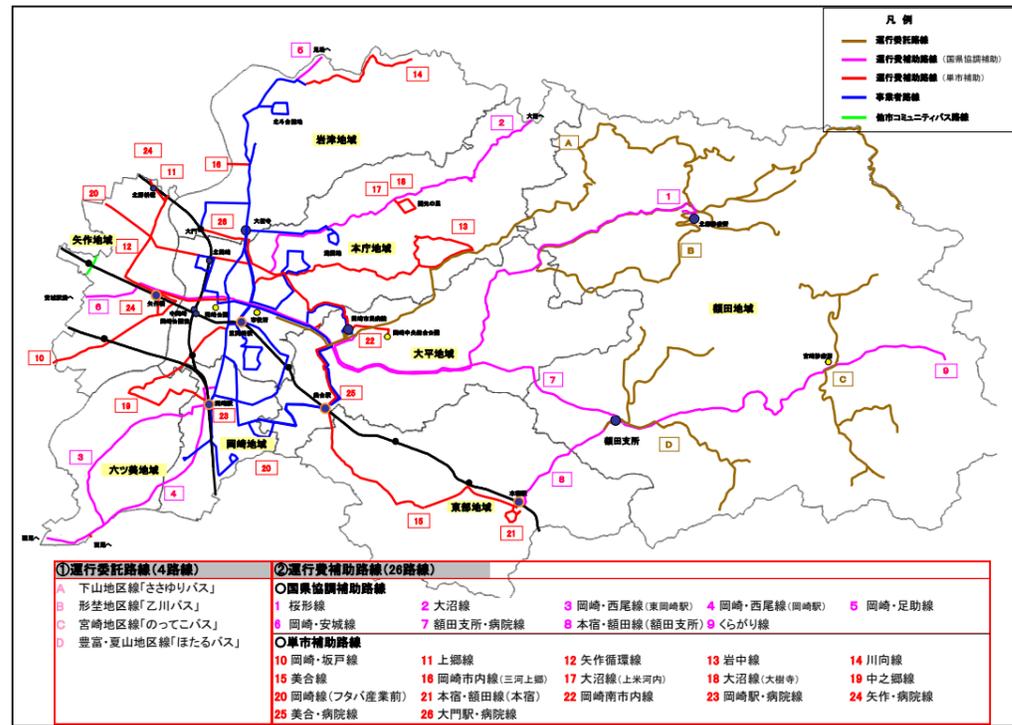
##### ②バス路線の維持に要する費用

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る。

#### ○ バス路線補助及び委託料の推移



【参考】 市内バス路線の状況

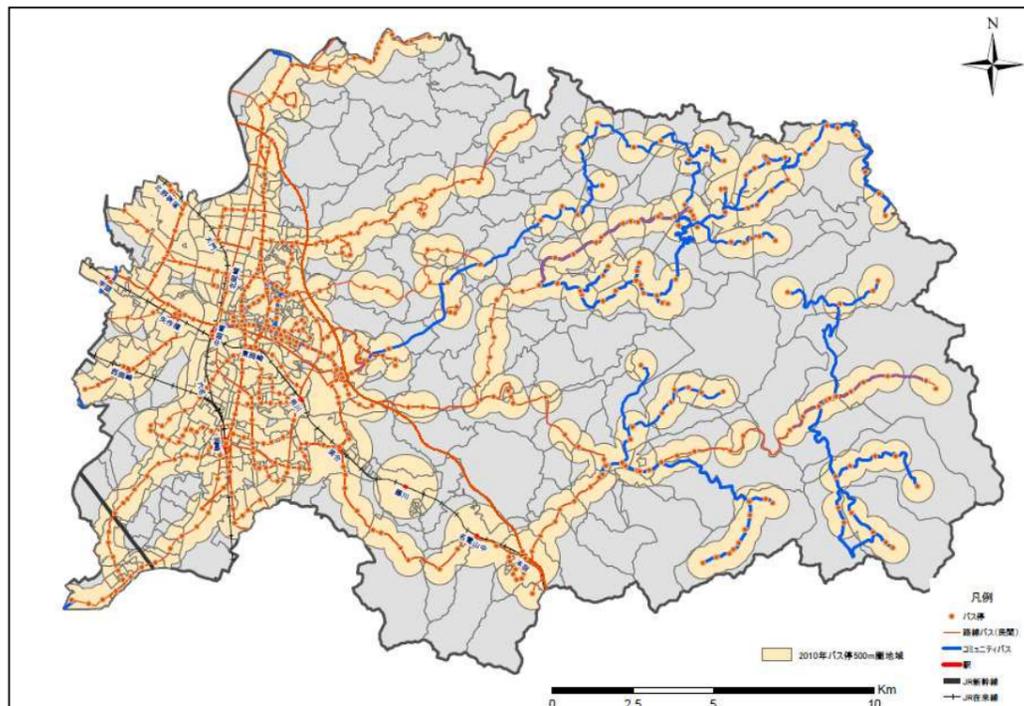


③公共交通カバー域 (鉄道1km、バス停500m)

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多く存在する。

公共交通による人口カバー率は概ね85%程度となっている。

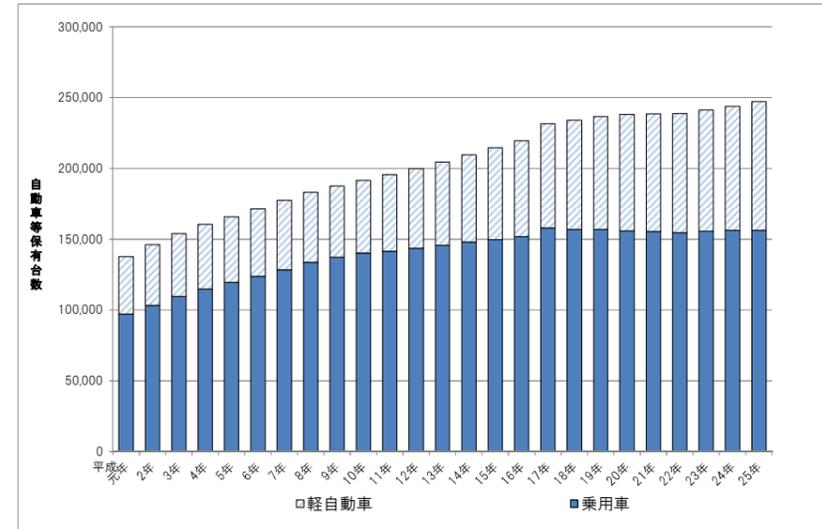
○公共交通カバー域図



【参考】 自動車

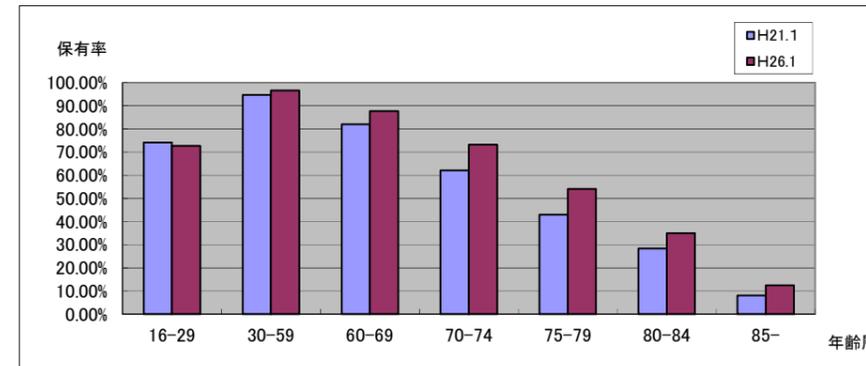
- ・市内の乗用車等保有数は平成25年247,122台となっており、10年間と比較して1.15倍へ増加している
- ・運転免許保有については若年層で保有率の減少があるものの5年前と比較し増加している。30歳以上の免許保有率が90%を超えていることから、今後65歳以上の高齢者の免許保有率が増加する。

○市内乗用車等保有数の推移



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	152,940	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

○岡崎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%
H26.1	72.66%	96.53%	87.65%	73.15%	54.06%	34.99%	12.46%
増減	-1.50%	1.88%	5.67%	11.05%	11.14%	6.64%	4.34%

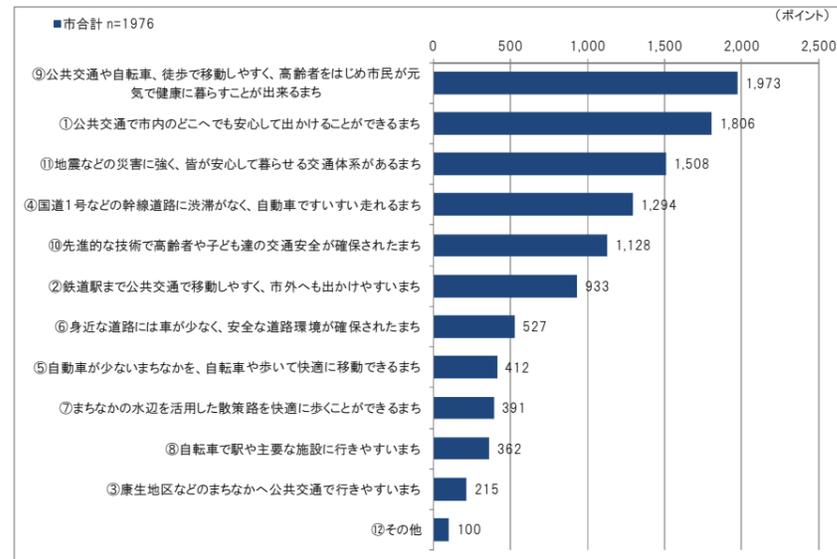
## 4 市民ニーズ等の把握・整理

（「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）

### (1) 岡崎市の将来の交通の姿

- 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で暮らすことができるまち」

#### ○ 岡崎市の将来のまちの姿

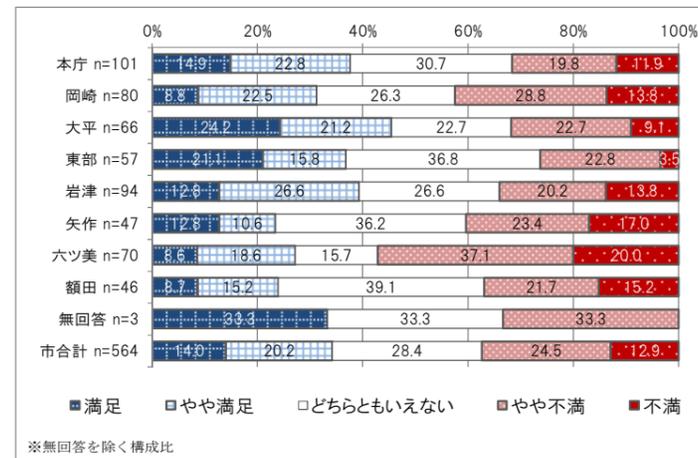


※優先順に1番目は3ポイント、2番目は2ポイント、3番目は1ポイントをそれぞれの回答数に乘じて合計ポイントを算出した。

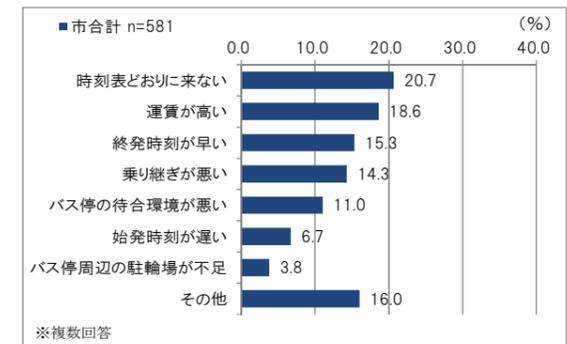
### ②バス

- 満足度は「満足」と「やや満足」を合わせた割合が約34%と低く、「不満」「やや不満」の割合は約53%と高い
- 特に六ツ美・矢作・岡崎地域で満足度が低い
- 不満項目では「時刻表どおりに来ない」「運賃が高い」の割合が高い。

#### ○ バスの満足度



#### ○ バスの不満事項

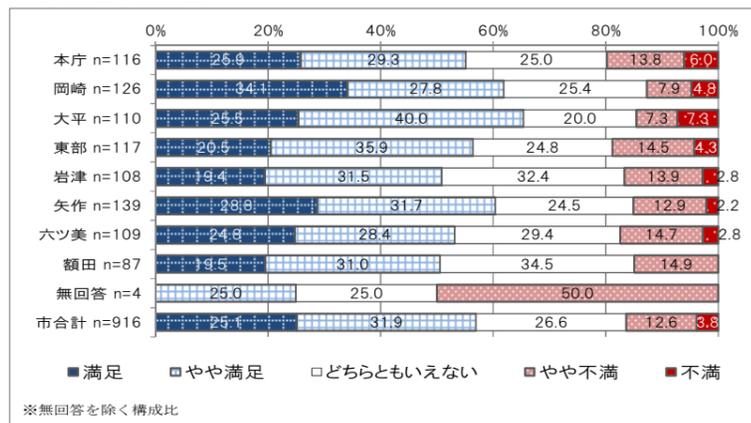


### (2) 公共交通に対する満足度

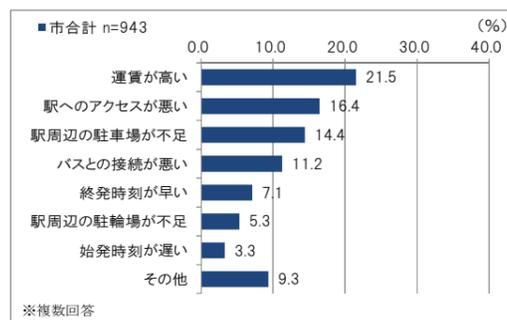
#### ①鉄道

- 満足度は「満足」と「やや満足」を合わせた割合が約57%を超え高い
- 特に規模の大きい鉄道駅がある地域で満足度が高い傾向にある
- 不満項目では「運賃が高い」や「駅へのアクセスが悪い」の割合が高い

#### ○ 鉄道の満足度



#### ○ 鉄道の不満項目



## 5 これまでの公共交通の取組み

### 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、岡崎市地域公共交通総合連携計画に基づき下記のとおり概ね実施したが、同時に課題等もある。

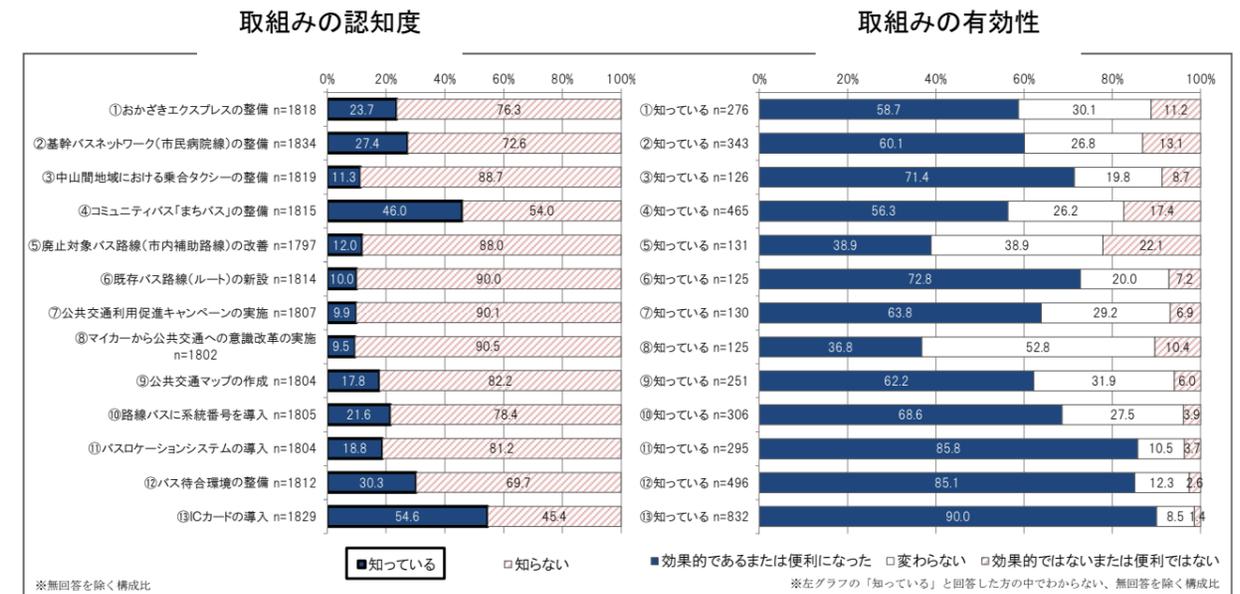
【施策】 内容	実施状況	課題等
【市内バスネットワークの再編】 持続可能なバスネットワークの構築に向け、バス基幹軸と地域内交通、交通結節点の整備を進め、公共交通ネットワークの再編を図る	交通拠点間バス（おかざきエクスプレス等）の運行による基幹軸の設定、地域内交通の整備によるバスのネットワーク化を進めた	新たなまちづくり計画の進展による基幹軸の設定や幹線軸として求められる役割、需給面を含めバスネットワークを再検討する必要がある。 また、基幹軸や地域交通の担う役割を再度検討する必要がある
【(仮)地域別公共交通利用促進検討会の設置】 交通体系の構築に向け関係者間で協議の場や協議のルールを設ける	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や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人を超える鉄道駅（西岡崎駅・北岡崎駅・中岡崎駅）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1 DAY 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】 次世代を担うこと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

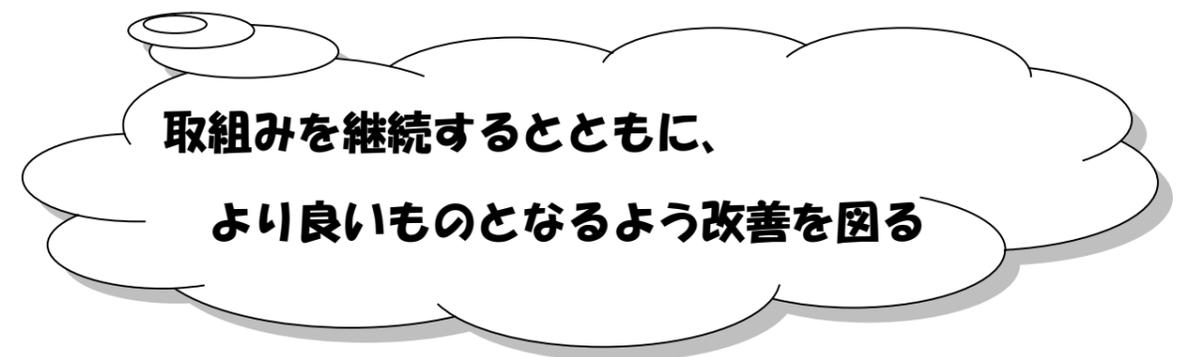
### 2) 取組みに関する認知と評価

（「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る。

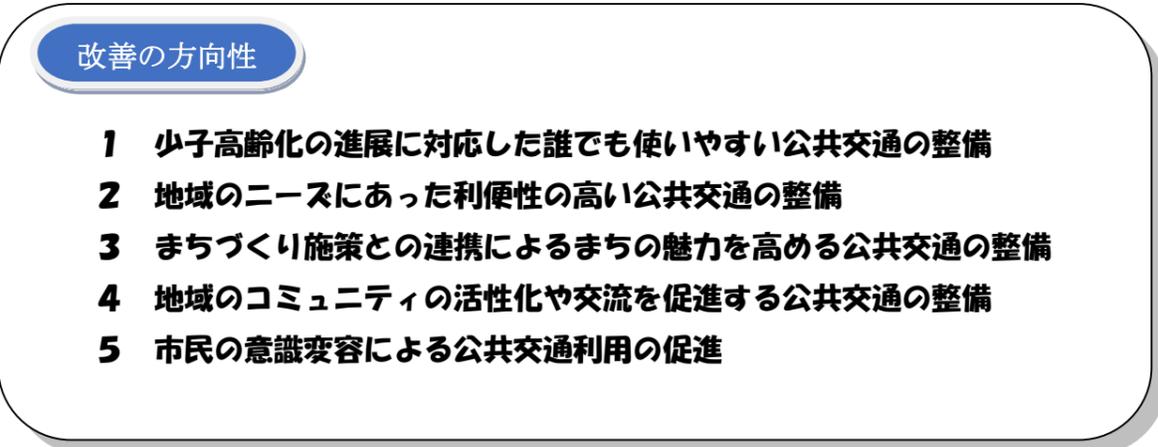
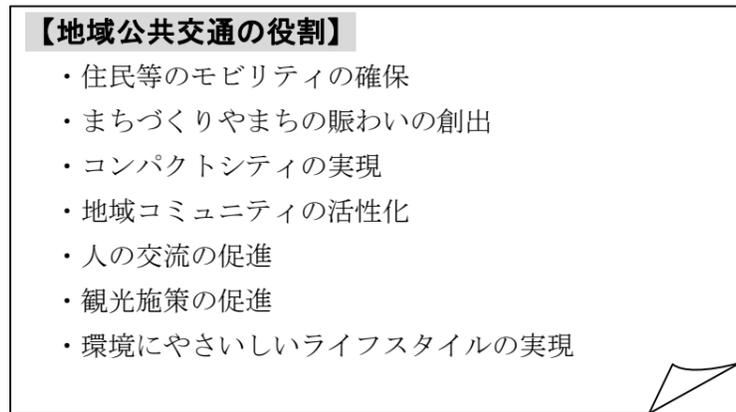
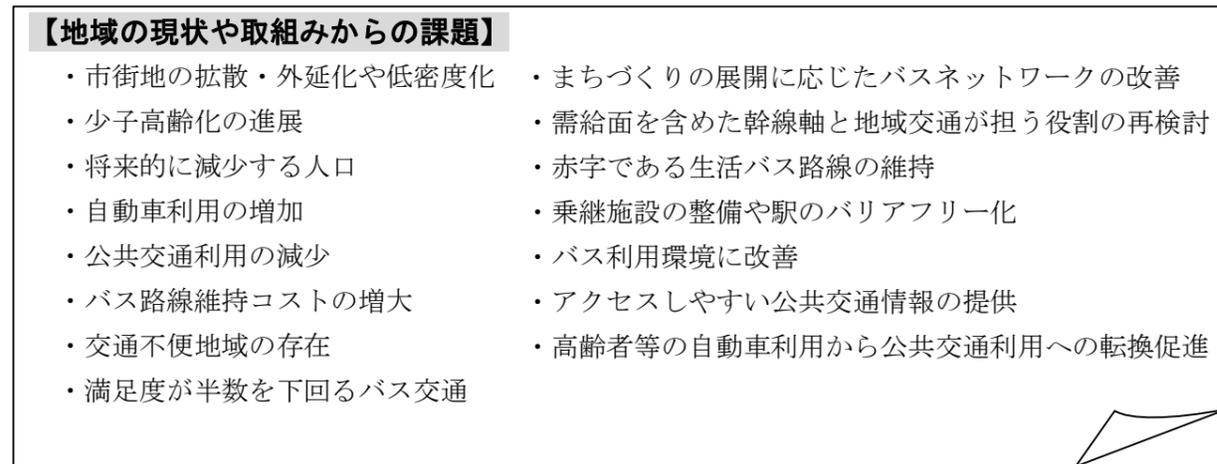


有効な取組みであることから・・・



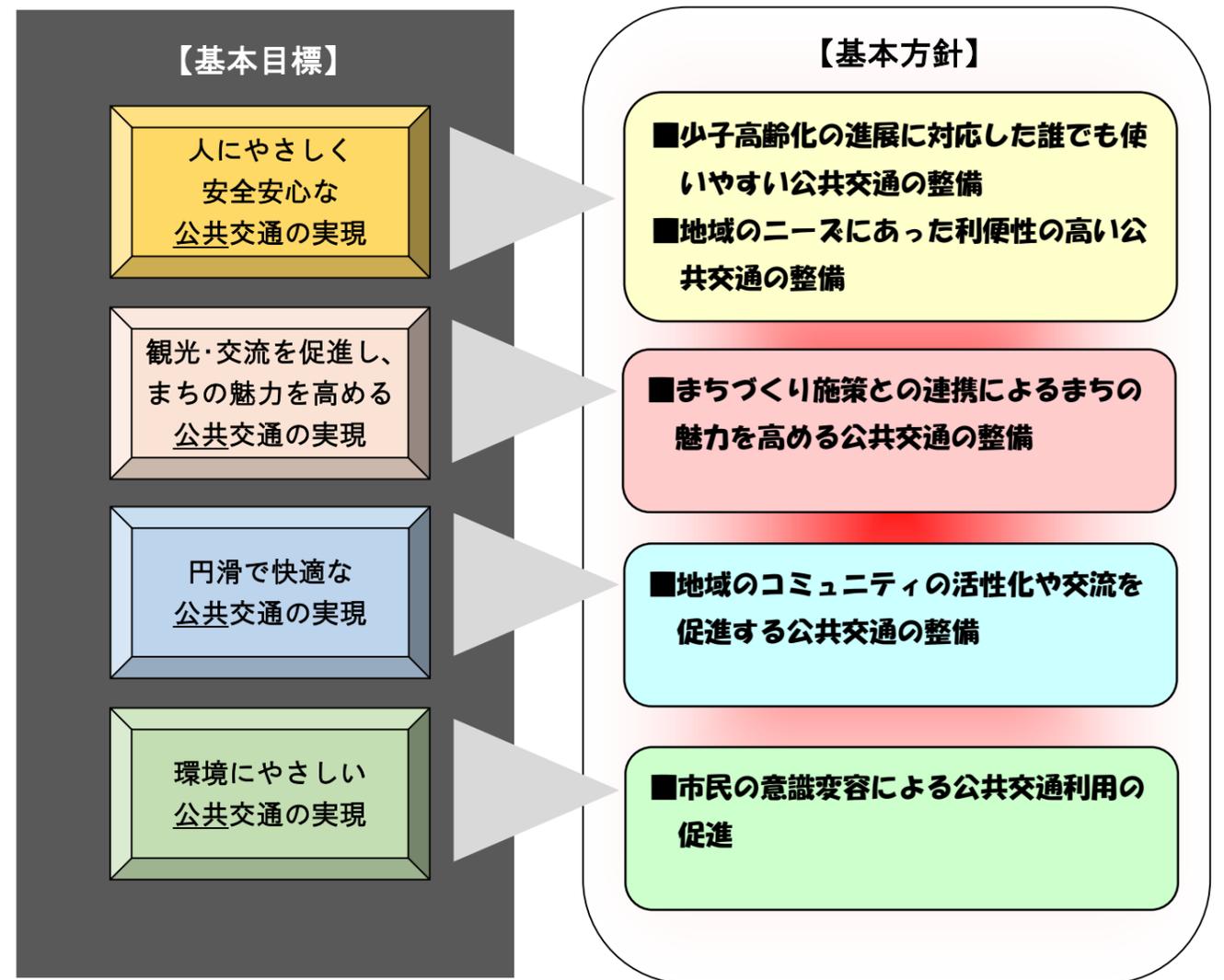
## 6 地域公共交通を取り巻く課題や役割

地域の現状や公共交通の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する。



## 7 基本目標及び基本方針

本計画の基本目標は、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に即したものとし、基本方針は前項（地域公共交通を取り巻く課題や役割）を踏まえ次のとおりとする。



## 7 基本目標・方針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る。

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する。

### 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の確保・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・整備する。

また、環境面においては、CO<sub>2</sub>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する。

### 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」、その外縁部に位置し駅や商業施設等が立地する「郊外部」及び市の東北部や額田地域などの「中山間」の地域に区分され、それぞれ地域が抱える課題は異なる。

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する。



### 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、それに自動車がある特性に応じて適切に役割分担し、効率的に連携する。

## 8 基本方針を推進するための主要施策（案）

基本目標の実現に向けた基本方針の推進のための主要施策は次のとおりです。

### 【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バス路線の維持・確保
- ④バス待合環境の改善
- ⑤公共交通利用案内の充実

### 【地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備】

- ①地域内交通の整備
- ②赤字バス路線の改善

### 【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）
- ③バス路線の維持・確保（再掲）
- ④まちバスの改善
- ⑤まちなかでの利便性の高い循環型バスの運行
- ⑥交通結節点・乗換拠点の整備
- ⑦バス走行空間の改善

### 【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】

- ①地域内交通の整備（再掲）
- ②バス検討のための地域検討組織の発足
- ③広域的なバス路線の維持と連携強化
- ④運賃制度や割引制度の改善

### 【市民の意識変容による公共交通利用の促進】

- ①自動車利用から公共交通利用への転換促進

## 9 計画区域及び期間

### (1) 計画区域

本計画の区域は岡崎市全域とする。

### (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年間とする。