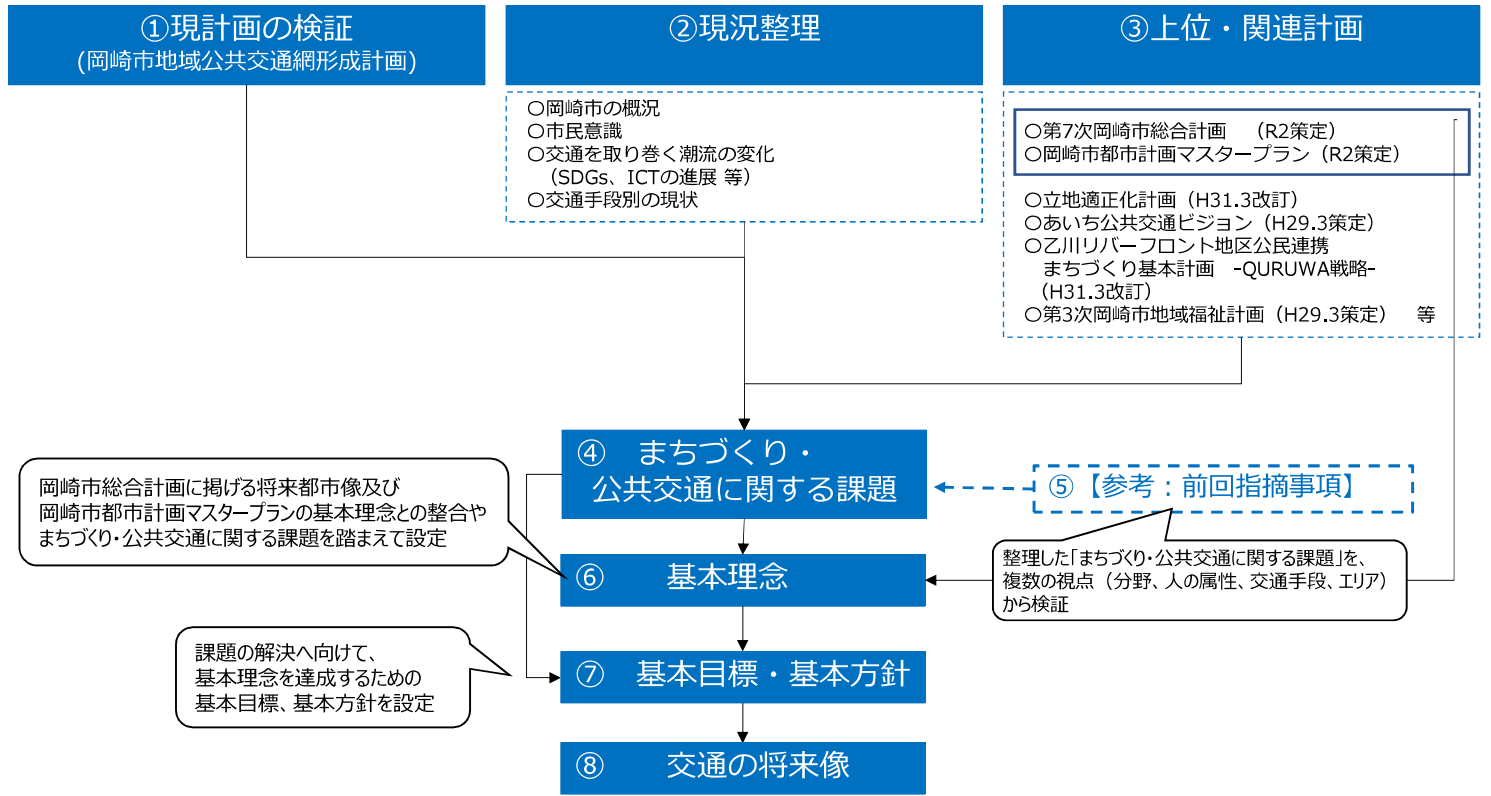


# 基本理念・基本目標・基本方針の検討フロー

- ◆ 「現計画の検証」、「現況整理」、「上位・関連計画」を踏まえて、「公共交通に関する課題」を整理。
- ◆ 「公共交通に関する課題」の解決、「基本理念」を達成するための「基本目標」、「基本方針」を設定。



# ①現計画の検証

資料7-1

- ◆ 現計画（岡崎市地域公共交通網形成計画）における取組を評価し、新計画へ継続するもの見直しが必要なものを精査

### 岡崎市地域公共交通網形成計画

○計画期間  
平成28年～令和3年

○基本目標

- ・ 少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備
- ・ 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
- ・ 市民の意識変容による公共交通利用の促進
- ・ 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備
- ・ 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

#### ■ 現計画における基本目標と主要施策

##### 【少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備】

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

##### 【地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）

##### 【まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備】

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

##### 【地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備】

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

##### 【市民の意識変容による公共交通利用の促進】

- ⑮自動車利用から公共交通利用への転換促進

出典：岡崎市地域公共交通網形成計画（H28策定）

# ①現計画の検証

| 基本目標                         | No | 主要施策                           | 実施状況                                                                                    | 課題等                                                       | 評価    |
|------------------------------|----|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|
| 少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備 | ①  | 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善 | バスネットワークの見直しを平成30年に実施。利用者数は平成24年比で増加、バスの満足度は平成24年比で改善傾向。                                | 公共交通ネットワークの改善に、引き続き取り組むことが必要。                             | 継続    |
|                              | ②  | バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備              |                                                                                         | バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備に、引き続き取り組むことが必要。                         | 継続    |
|                              | ③  | 地域内交通の整備                       | 地域内交通検討の組織を6か所で設立。目標値の4箇所を上回っている。一部地域ではボランティア輸送についても導入の可能性を探っている。                       | 地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、多様な移動手段を地域が選択できるルール作りが必要。        | 一部見直し |
|                              | ④  | バス路線の確保・維持                     | 補助対象路線に対して、運行補助および改善案での運行を実施。六ツ美地域においてデマンド型交通手段の実証実験を実施。                                | 地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、必要性を検討のうえ、デマンド型運行を含めた交通手段の検討が必要。 | 一部見直し |
|                              | ⑤  | バス停の待合環境等の整備                   | 鉄道との結節駅や利用の多いバス停から優先的に上屋・ベンチを整備。しかし、アンケート調査結果における、バス待ちの不満は14%であり、目標値（11%未満）を達成できていない状況。 | バス停の待合環境の改善に、引き続き取り組むことが必要。                               | 継続    |
|                              | ⑥  | 交通バリアフリー化の推進                   | 鉄道駅のバリアフリー化を推進しており、令和2年度に目標値（4箇所）を達成見込み。しかし、ノンステップバスの導入率は43%であり、目標値（50%）を下回っている。        | 引き続き、誰もが使いやすい公共交通の整備等のためノンステップバス等の導入に向けた働きかけが必要。          | 継続    |
|                              | ⑦  | 公共交通利用案内の充実                    | バス停の多言語対応や、公共交通マップの配布を実施。                                                               | 誰でも使いやすい公共交通のため、バス情報のGTFIS化等のバス情報提供の充実が必要。                | 一部見直し |
|                              | ⑧  | 公共交通の利便性の向上                    | 名鉄、JR、愛知環状鉄道、名鉄バス等の岡崎市内の主要な公共交通でICカードが利用可能となった。                                         | —                                                         | 完了    |

# ①現計画の検証

| 基本目標                           | No | 主要施策                               | 実施状況                                                              | 課題等                                                       | 評価    |
|--------------------------------|----|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|
| 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備        | ③  | 地域内交通の整備（再掲）                       | 地域内交通検討の組織を6か所で設立。目標値の4箇所を上回っている。一部地域ではボランティア輸送についても導入の可能性を探っている。 | 地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、多様な移動手段を地域が選択できるルール作りが必要。        | 一部見直し |
|                                | ④  | バス路線の確保・維持（再掲）                     | 補助対象路線に対して、運行補助および改善案での運行を実施。六ツ美地域においてデマンド型交通手段の実証実験を実施。          | 地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、必要性を検討のうえ、デマンド型運行を含めた交通手段の検討が必要。 | 一部見直し |
| まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備 | ①  | 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善（再掲） | バスネットワークの見直しを平成30年に実施。利用者数は平成24年比で増加、バスの満足度は平成24年比で改善傾向。          | 公共交通ネットワークの改善に、引き続き取り組むことが必要。                             | 継続    |
|                                | ②  | バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備（再掲）              |                                                                   | バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備に、引き続き取り組むことが必要。                         | 継続    |
|                                | ④  | バス路線の確保・維持（再掲）                     | 補助対象路線に対して、運行補助および改善案での運行を実施。六ツ美地域においてデマンド型交通手段の実証実験を実施。          | 地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、必要性を検討のうえ、デマンド型運行を含めた交通手段の検討が必要。 | 一部見直し |
|                                | ⑩  | まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行      | 利用状況にあったより効率的な運行を実現するため、令和2年4月より名鉄バスの新規事業者路線として運行。まちバスとしての役割を終える。 | 既存バス路線の改善については、引き続き実施することが必要。                             | 一部見直し |
|                                | ⑪  | 交通結節点・乗換拠点の整備                      | 名鉄東岡崎駅周辺、JR岡崎駅周辺の整備事業を実施。公共交通利用の満足度は42%であり、目標値（50%未満）を達成できていない。   | 交通結節点・乗り換え拠点の利便性の向上を図ることが必要。                              | 継続    |
|                                | ⑫  | 観光交流の促進に向けた交通環境の整備                 | 観光モデルコースを設定しHPで公開。加えて、岡崎おもてなしタクシー等も実施。                            | 更なる観光交流の促進に向けた検討が必要。                                      | 継続    |
|                                | ⑬  | バス基幹軸と地域内交通の連携                     | 乗り換え利便性の向上を目指し、各種施策を実施。バス利用者数は平成24年比で増加。                          | 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ることが必要                        | 継続    |

# ①現計画の検証

| 基本目標                         | No | 主要施策                | 実施状況                                                                   | 課題等                                                                    | 評価    |
|------------------------------|----|---------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------|
| 地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備 | ③  | 地域内交通の整備（再掲）        | 地域内交通検討の組織を6か所で設立。目標値の4箇所を上回っている。加えて、ボランティア輸送についても導入可能性を検討中。           | 地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、多様な移動手段を地域が選択できるルール作りが必要。                     | 一部見直し |
|                              | ⑦  | 公共交通利用案内の充実（再掲）     | バス停の多言語対応や、公共交通マップの配布を実施。                                              | 誰でも使いやすい公共交通のため、バス情報のGTFS化等による経路検索の充実等の対応が必要。                          | 一部見直し |
|                              | ⑬  | バス基幹軸と地域内交通の連携（再掲）  | 乗り換え利便性の向上を目指し、各種施策を実施。バス利用者数は平成24年比で増加。                               | 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ることが必要                                     | 継続    |
|                              | ⑭  | 広域的な路線の維持と連携強化      | 広域バス等の運行維持・改善に向けた取り組みを実施。バス利用者数は平成24年比で増加。                             | 近隣市町や交通事業者等と維持・改善に向けて連携を図ることが必要。                                       | 継続    |
|                              | ⑮  | 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入  | 乗り換え利便性の向上を目指し、鉄道・バスの乗継割引を実施。また、名鉄バス「定額制・乗り放題フリーバス」に対して、市が購入費の一部を負担した。 | 乗り換え利便性の向上等に向けた運賃制度等の検討が必要。                                            | 継続    |
| 市民の意識変容による公共交通利用の促進          | ⑯  | 自動車利用から公共交通利用への転換促進 | 利用啓発イベント（公共交通に親しむ日、小・中学生向け乗り方教室等）を適宜実施。                                | コロナウィルスの感染拡大を考慮した上で利用促進策が必要。<br><br>渋滞緩和やCO2等を削減するため通勤交通での公共交通利用転換が必要。 | 継続    |

# ②現況整理

◆ 岡崎市の概況や市民意識、交通手段別の現状や、交通を取り巻く潮流の変化から、課題を整理

|              | 現況                                                                                                  | 課題                                       |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 岡崎市の概況       | 岡崎市内の人口は2035年にピークを向かえる一方、年少人口及び生産年齢人口が減少し高齢化が進行する見込みであり、2045年には3人に1人が高齢者になるものと予測。                   | 超高齢社会における移動手段の確保                         |
|              | 保育所児童数、ひとり親世帯数、要介護・要支援者数は増加傾向であり、福祉サービスに対する必要性は高まっている。地域福祉に関する市民アンケート調査では「移動手段の確保」についての満足度が低い。      | 福祉サービスを必要とする人への交通手段の確保が必要                |
|              | 名鉄東岡崎駅やJR 岡崎駅の周辺整備等が進んでいる。                                                                          | 大規模開発へ対応した移動手段の提供が必要                     |
|              | 阿知和地区にてスマートインターチェンジや工業団地の整備に向けた検討を進めている。                                                            |                                          |
|              | 岡崎市東部の本宿駅周辺で大規模商業施設の開発が予定。                                                                          |                                          |
| 市民意識         | 電動キックボードや電動アシスト自転車、シニアカーをはじめとする電動マイクロモビリティを用いた実証実験および社会実装に向けた相互協力に関する連携協定の基本合意書を締結                  | 電動マイクロモビリティの安全な社会実装の形の検討が必要              |
|              | 交通の適正化に向けて自転車や徒歩を利用するという回答がみられ、交通行動変革への意識は高まっているものの、依然として自動車の分担率は高く、自動車へ過度に依存。                      | 過度な自動車依存からの脱却が必要                         |
| 交通手段別の現状     | 鉄道の不満として、駅へのアクセス性の悪さが指摘。                                                                            | 各交通モード間の連携強化が必要                          |
|              | 自動車の運転業務の人手不足は年々深刻化している。                                                                            | 運転手の確保が必要                                |
|              | 市内各所に渋滞区間、渋滞箇所等が存在している。                                                                             | 渋滞箇所により交通の利便性が阻害                         |
|              | 乗合タクシーの実証実験を六ツ美地区で実施。                                                                               | 実装へ向けた検討が必要                              |
| 交通を取り巻く潮流の変化 | 中山間地域を中心に運行する運行委託路線は利用者の減少が著しく、収支率が低い。                                                              | 利便性が低く、バス路線の維持が困難（自家用有償旅客運送、福祉輸送等の活用が必要） |
|              | 岡崎市が「SDGs未来都市」に内閣府から選定。SDGsの達成へ向けた気運の高まり。                                                           | 引き続き、民間投資を誘発するための拠点性の確保が必要               |
|              | 第203回臨時国会において、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことが宣言。温室効果ガスの排出抑制に対する社会的要請の高まり。グリーンスローモビリティの推進も求められている。 | 引き続き、環境改善に向けた取り組みが必要                     |
|              | 昨今の環境保全や健康意識の向上から、自転車利用のニーズは高まっている。                                                                 | 自転車の利用ニーズの高まりに対する対応                      |
|              | 活性化再生法の改正に伴い、交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度が新たに創設                                                            | 交通事業者協力型の自家用有償旅客運送の活用検討                  |
| 社会情勢         | MaaSのモデル構築を進めるため、全国で実証実験が実施されている。                                                                   | ICT技術等の社会実装には至っていない                      |
|              | 自動運転システムは、自動車の機能向上と並行して実証実験の枠組みの中で研究開発が進められているが、社会実装には至っていない。                                       | 自動運転等の導入に向けた取り組みが必要                      |
|              | 新型コロナウイルス感染症等の影響により、人々の行動が変容している。                                                                   | 「ウィズコロナ」「ポストコロナ」下における対応が必要               |

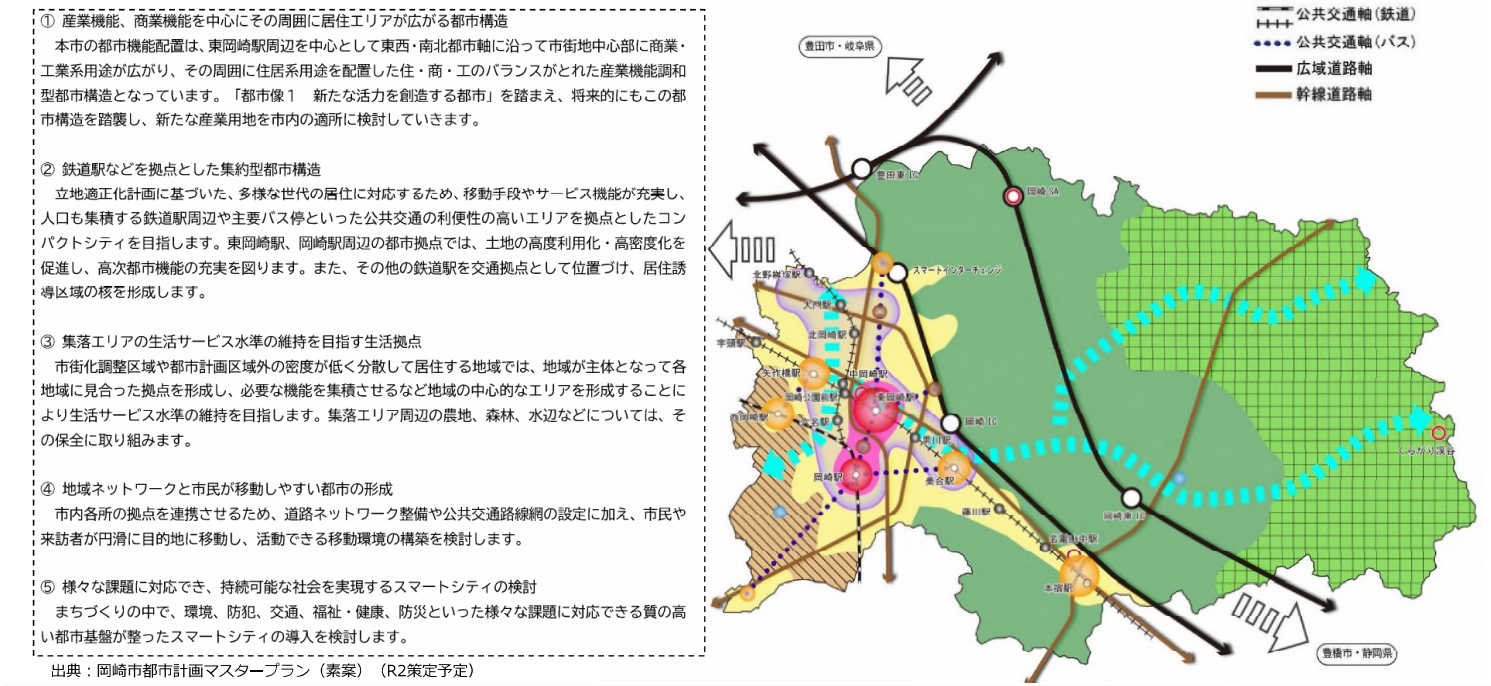
# ③現計画の検証

◆ 新たに取り組むべき課題として、「多様な移動主体を地域が選択できるルール作り」や、「デマンド型運行を含めた交通手段の検討」、「バス情報提供の充実」等を抽出

| 基本目標                           | 課題                                                                                                                                 |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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   | ○公共交通の待合環境の改善に引き続き取り組むことが必要。<br>○ノンステップバス等の導入に向けた働きかけに引き続き取り組むことが必要。<br>○安全輸送の確保へ向けて、引き続き耐震化等の働きかけの継続が必要。<br>○バス情報提供の充実に取り組むことが必要。 |
| 地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備        | ○必要性を検討のうえ、デマンド型運行を含めた交通手段の検討が必要。                                                                                                  |
| 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 | ○バス基幹軸の整備が引き続き必要。<br>○既存バス路線の改善が必要。<br>○更なる観光交流の促進に向けた検討が引き続き必要。                                                                   |
| 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   | ○広域的な路線の維持に向けて、近隣市町や交通事業者等との連携が引き続き必要。<br>○乗り換え利便性の向上等に向けた検討が引き続き必要。<br>○多様な移動手段を地域が選択できるルール作りが必要。                                 |
| 市民の意識変容による公共交通利用の促進            | ○渋滞緩和やCO2等を削減するため通勤交通での公共交通利用転換が引き続き必要。（コロナウィルスの感染拡大を考慮した上で利用促進策が必要）                                                               |

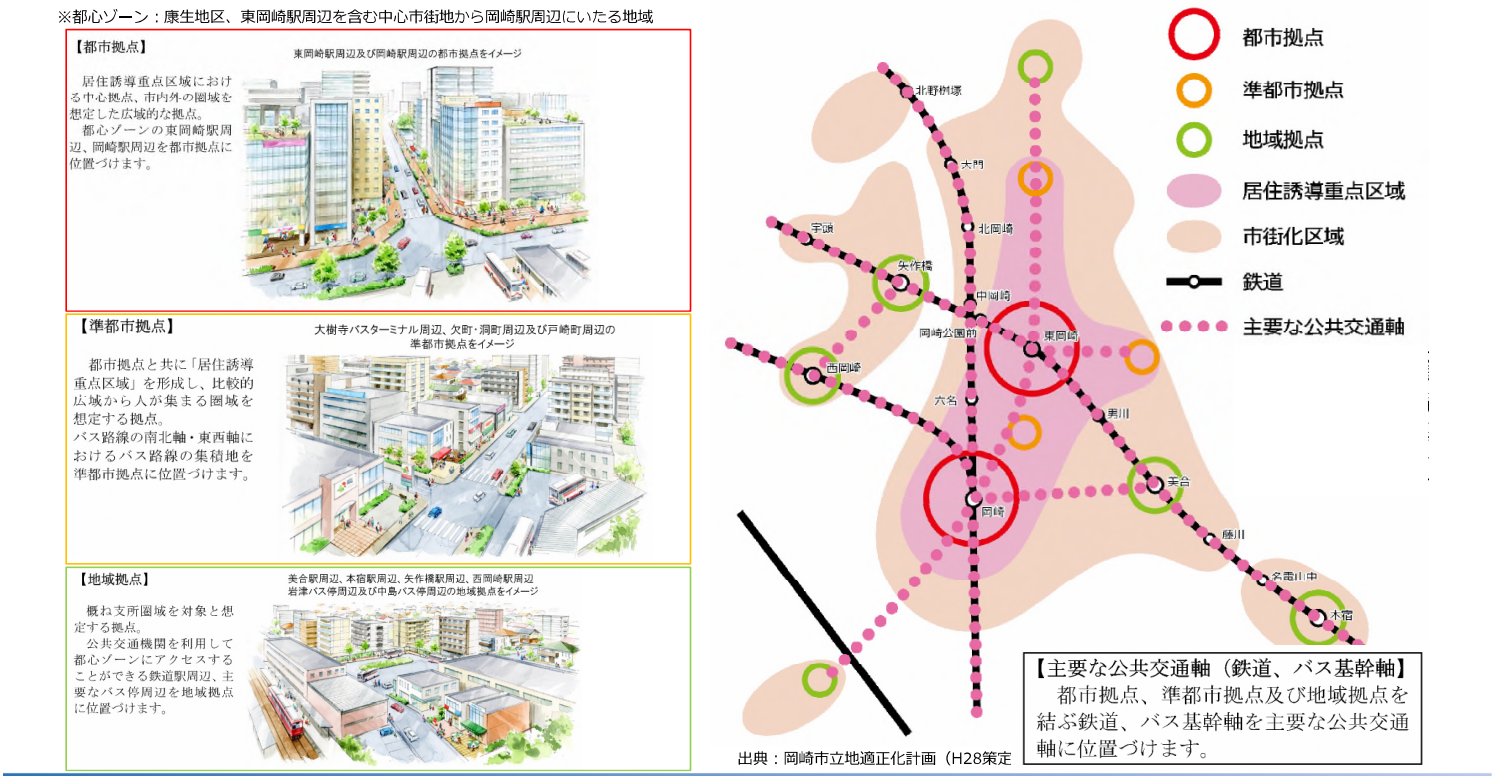
# ③上位・関連計画（都市計画マスタープランの抜粋）

- ◆ 鉄道駅周辺や主要バス停といった公共交通の利便性の高いエリアを拠点とした**コンパクトシティ**の形成
- ◆ 市街化調整区域や都市計画区域外の密度が低く分散して居住する地域では、**地域が主体となって各地域に見合った拠点**の形成
- ◆ 環境、防犯、交通、福祉・健康、防災といった様々な課題に対応できる質の高い都市基盤が整った**スマートシティの導入**



### ③上位・関連計画(立地適正化計画の抜粋)

- ◆ 広域的な都市機能の維持・有効活用や歴史性・文化の継承のためにも、**都心ゾーンの人口集積**が重要な課題
- ◆ 都心ゾーンの一体性を高めるために必要な(都)岡崎駅平戸橋線及び(都)伝馬町線を中心とした、**バス基幹軸沿線の人口集積**が課題
- ◆ **拠点及び主要な公共交通軸を配置**し、各拠点においては都市機能誘導区域を設定



### ④まちづくり・公共交通に関する課題

| 現計画の検証結果  |                                  | まちづくり・公共交通に関する課題       |                        |
|-----------|----------------------------------|------------------------|------------------------|
| 現況整理      | 既存バス路線の改善                        | ○都心ゾーンの公共交通利便性の向上      | ○都心ゾーンの公共交通利便性の向上      |
|           | バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備                | ○公共交通の待合環境の整備          | ○公共交通の待合環境の整備          |
|           | バス停の待合環境の改善                      | ○交通結節点における乗換利便性の向上     | ○交通結節点における乗換利便性の向上     |
|           | 乗り換え利便性の向上                       | ○自転車等の利用ニーズの高まりに対する対応  | ○自転車等の利用ニーズの高まりに対する対応  |
|           | 更なる観光交流の促進                       | ○観光交流の促進               | ○観光交流の促進               |
|           | 多様な移動手段を地域が選択できるルール作り            | ○立地適正化計画との連携           | ○立地適正化計画との連携           |
|           | デマンド型運行を含めた交通手段の検討               | ○地域の移動ニーズに応じた移動手段の確保   | ○地域の移動ニーズに応じた移動手段の確保   |
|           | 近隣市町や交通事業者等との連携                  | ○地域の多様な輸送資源の活用         | ○地域の多様な輸送資源の活用         |
|           | ノンステップバス等の導入に向けた働きかけ             | ○過疎地域における交通事業者のノウハウ活用  | ○過疎地域における交通事業者のノウハウ活用  |
|           | 安全輸送の確保                          | ○地域コミュニティの維持           | ○地域コミュニティの維持           |
| 上位計画・関連計画 | 公共交通への転換促進                       | ○交通モードのバリアフリー化         | ○交通モードのバリアフリー化         |
|           | バス情報提供の充実                        | ○安全・安心な交通の実現           | ○安全・安心な交通の実現           |
|           | 民間投資を誘発するための拠点性の確保               | ○過度な自動車依存からの脱却         | ○過度な自動車依存からの脱却         |
|           | 各交通モード間の連携強化                     | ○カーボンニュートラルへの対応        | ○カーボンニュートラルへの対応        |
|           | 自転車の利用ニーズの高まりに対する対応              | ○進展するICT技術の活用          | ○進展するICT技術の活用          |
|           | 電動マイクロモビリティの安全な社会実装の形の検討         | ○運転手不足に対応した新モビリティの導入   | ○運転手不足に対応した新モビリティの導入   |
|           | 大規模開発へ対応した移動手段の提供                | ○ウィズコロナ、ポストコロナ 下における対応 | ○ウィズコロナ、ポストコロナ 下における対応 |
|           | 自家用有償旅客運送、福祉輸送等の活用が必要            |                        |                        |
|           | 交通事業者協力型の自家用有償旅客運送の活用検討          |                        |                        |
|           | 超高齢社会における移動手段の確保                 |                        |                        |
| 上位計画・関連計画 | 福祉サービスを必要とする人への交通手段の確保           |                        |                        |
|           | 過度な自動車依存からの脱却                    |                        |                        |
|           | 渋滞箇所により交通の利便性が阻害への対応             |                        |                        |
|           | 環境改善に向けた取り組み                     |                        |                        |
|           | 運転手不足への対応                        |                        |                        |
|           | 乗合タクシー等の実装へ向けた検討                 |                        |                        |
|           | ICT技術の積極的導入                      |                        |                        |
|           | 自動運転等の導入に向けた取り組み                 |                        |                        |
|           | 「ウィズコロナ」「ポストコロナ」下における対応          |                        |                        |
|           | 観光振興 / 公民連携の推進                   |                        |                        |
| 上位計画・関連計画 | コンパクトシティの推進 / 都心ゾーンとバス基幹軸沿線の人口集積 |                        |                        |
|           | 地域主体の地域に見合った拠点の形成                |                        |                        |
|           | 安心安全な移動環境                        |                        |                        |
|           | 環境にやさしい社会                        |                        |                        |
|           | スマートシティの導入                       |                        |                        |
|           |                                  |                        |                        |
|           |                                  |                        |                        |
|           |                                  |                        |                        |
|           |                                  |                        |                        |
|           |                                  |                        |                        |

※矢印は、最も関連性の強いと想定されるものを記載

### ③上位・関連計画

- ◆ 上位計画・関連計画で示されている将来都市像や基本方針を以下に抜粋
- ◆ コンパクトシティや地域主体やスマートシティなどの「新しさ」、公民連携などの「活力」を想起させるものが多い

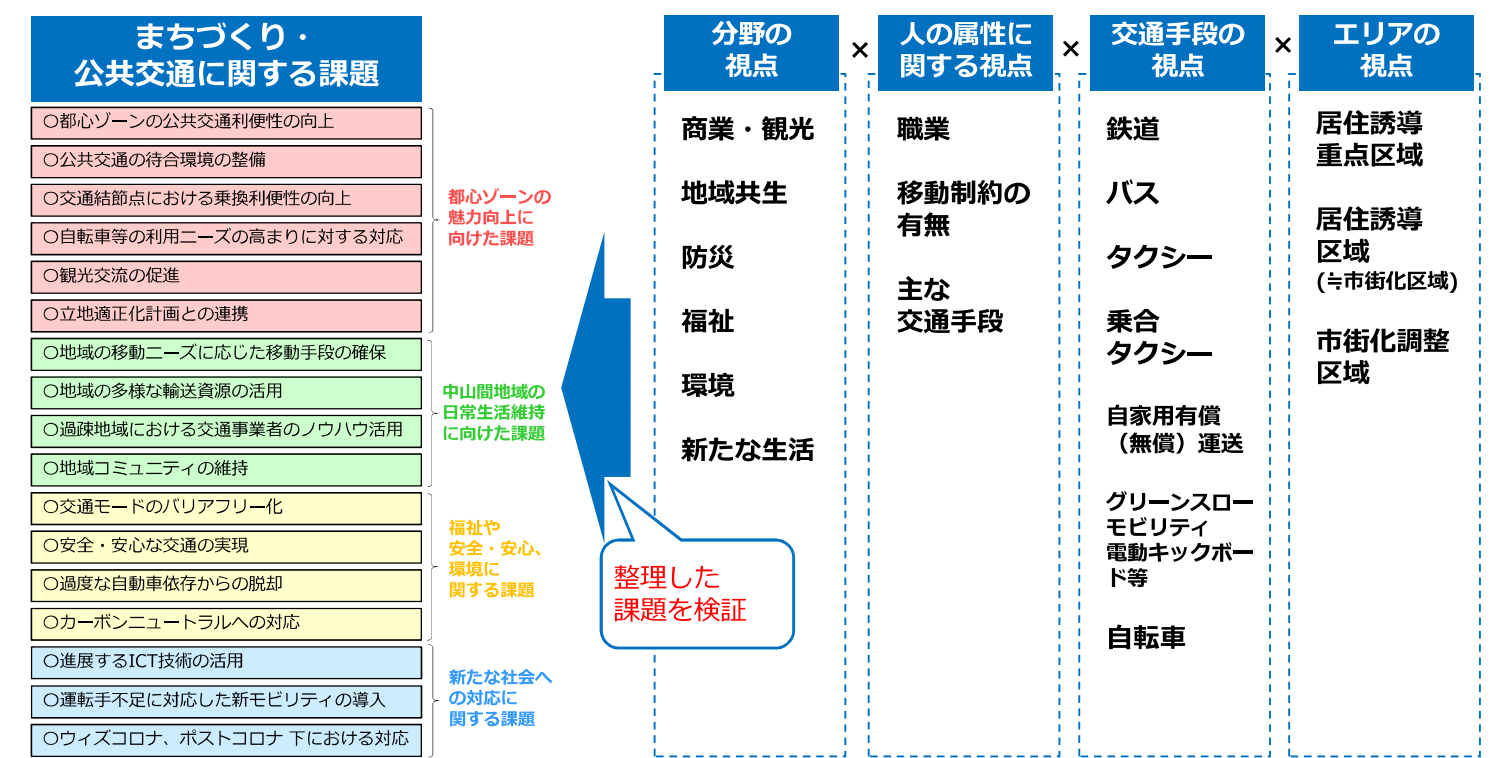
| 上位計画<br>関連計画           | 文章の抜粋                                                                                                                      | 将来都市像<br>および基本指針       |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 第7次<br>岡崎市<br>総合計画     | 今後の人口ピーク上昇・先送りを見据えたランドデザインと、これに沿ったまちづくりへの投資・保全や都市の強靱化により、コンパクトシティの実現をめざします。                                                | コンパクトシティ               |
|                        | 市場性が見込まれる行政サービス領域について、民間の経済活動と行政が相互に補完し合うことをめざす取組みをきっかけに、さらなる市場機会の創出や地域経済の活性化を図るとともに、暮らしを楽しむまちとして市民や民間事業者に選ばれる都市の実現をめざします。 | 公民連携                   |
| 岡崎市<br>都市計画<br>マスタープラン | 鉄道駅周辺や主要バス停といった公共交通の利便性の高いエリアを拠点としたコンパクトシティの形成                                                                             | コンパクトシティ               |
|                        | 市街化調整区域や都市計画区域外の密度が低く分散して居住する地域では、地域が主体となって各地域に見合った拠点の形成                                                                   | 地域主体<br>地域に見合った拠点形成    |
|                        | 環境、防犯、交通、福祉・健康、防災といった様々な課題に対応できる質の高い都市基盤が整ったスマートシティの導入                                                                     | スマートシティ                |
| 立地適正化計画                | 都心ゾーンの一体性を高めるために必要な(都)岡崎駅平戸橋線及び(都)伝馬町線を中心としたバス基幹軸沿線の人口集積が課題                                                                | 都心ゾーンとバス基幹軸<br>沿線の人口集積 |
| あいち<br>公共交通<br>ビジョン    | インバウンドを中心に増加する観光需要への対応など、新たな戦略産業としての観光振興に資する公共交通                                                                           | 観光振興                   |
|                        | 大規模災害や交通事故への対応など、安心安全な移動環境の確保に資する公共交通                                                                                      | 安心安全な移動環境              |
|                        | 低炭素化を推進し、環境にやさしい社会を実現するための公共交通                                                                                             | 環境にやさしい社会              |
| QURUWA戦略               | 持続可能な都市経営と次世代により良い「夢ある新しい岡崎」を引き継ぐために「民間主導」の公民連携まちづくりを積極的に導入する。                                                             | 公民連携                   |
| 第3次岡崎市<br>地域福祉計画       | 移動制約者の移動手段の確保を支援                                                                                                           | 移動手段の確保                |

### ⑤【参考：前回指摘事項の追加】

| 分野の視点                                         | 人の属性に関する視点                                   | 交通手段の視点                                             | エリアの視点                                                |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 商業・観光<br>⇒民間投資の誘発や、観光交流の促進、拠点性の確保が課題          | 職業<br>⇒通勤・通学交通での公共交通利用転換が課題                  | 鉄道<br>⇒乗り換え利便性の確保<br>コロナ禍への対応が課題                    | 居住誘導重点区域<br>⇒立地適正化計画との整合、都心ゾーンの公共交通の利便性向上が課題          |
| 地域共生<br>⇒地域におけるルール作りが課題                       | 移動制約の有無<br>⇒バリアフリー化への取り組みや、移動制約者への交通手段の確保が課題 | バス<br>⇒立地適正化計画との連携や、自転車や徒歩移動との連携、コロナ禍への対応等、多様な課題    | 居住誘導区域<br>(≒市街化区域)<br>⇒立地適正化計画との整合が課題                 |
| 防災<br>⇒耐震化等の安全安心な移動環境が課題                      | 主な交通手段<br>⇒自動車への過度な依存、鉄道駅へのアクセスに課題           | タクシー<br>⇒運転手の確保、コロナ禍への対応が課題                         | 市街化調整区域・都市計画区域外<br>⇒地域主体の地域の実情に合わせた輸送資源の見直しや、ルール作りが課題 |
| 福祉<br>⇒バリアフリー化への取り組みや、高齢者および移動制約者への交通手段の確保が課題 |                                              | 乗合タクシー<br>⇒実装へ向けた検討が課題                              |                                                       |
| 環境<br>⇒社会的要請が高まる、地球環境問題への対応が課題                |                                              | 自家用有償（無償）運送<br>⇒地域のルール作りが課題                         |                                                       |
| 新たな生活<br>⇒ICT技術や新モビリティの積極的な導入、コロナ禍への対応が課題     |                                              | グリーンスローモビリティ<br>電動キックボード等<br>自転車<br>⇒他の交通モードとの連携が課題 |                                                       |

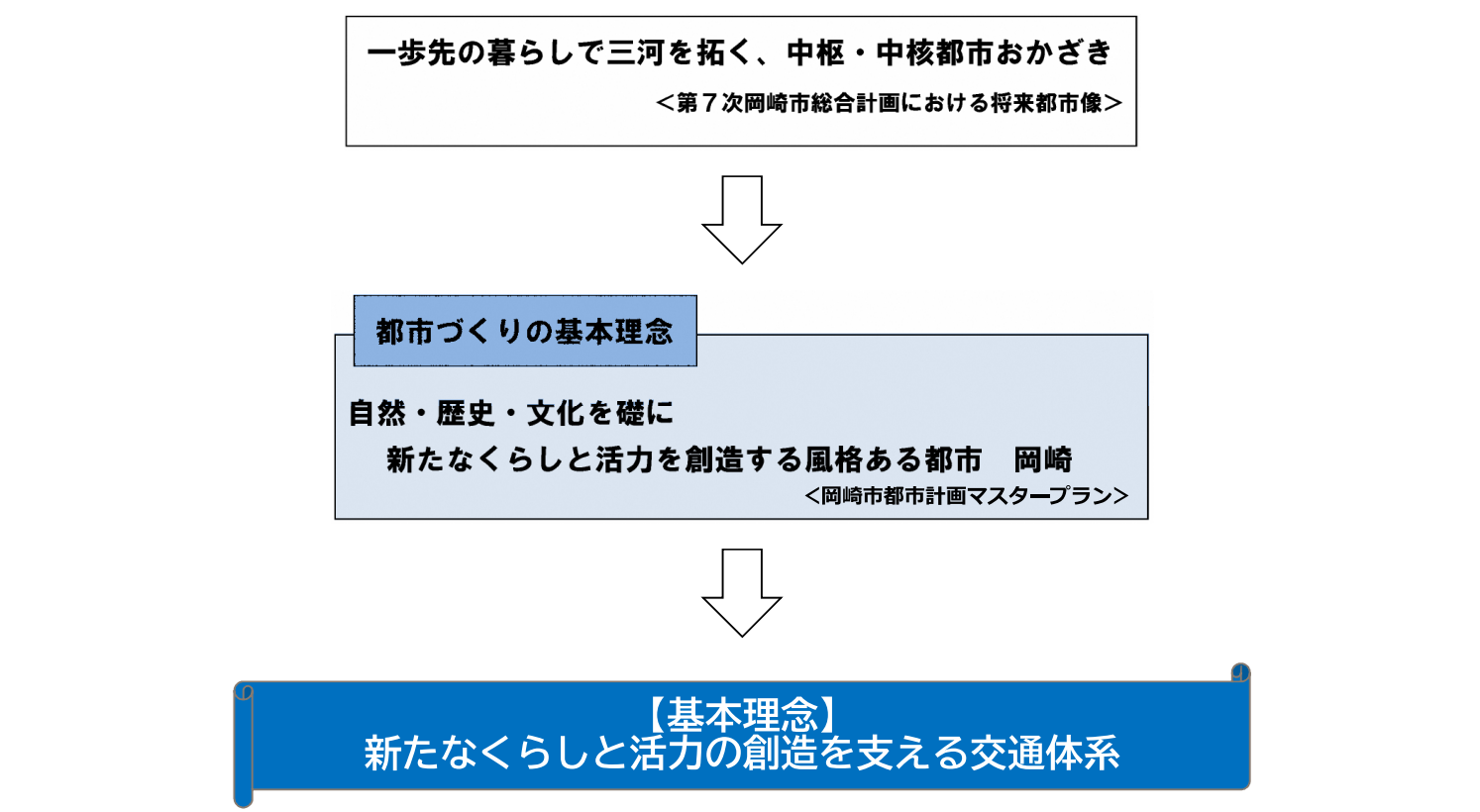
## ⑤【参考：前回指摘事項の追加】

- ◆「まちづくり・公共交通に関する課題」として、「都心ゾーンの魅力向上に向けた課題」、「中山間地域の日常生活維持に向けた課題」、「福祉や安全・安心、環境に関する課題」、「新たな社会への対応に関する課題」の4つを抽出  
◆複数の視点（分野、人の属性、交通手段、エリア）から、整理した課題を検証



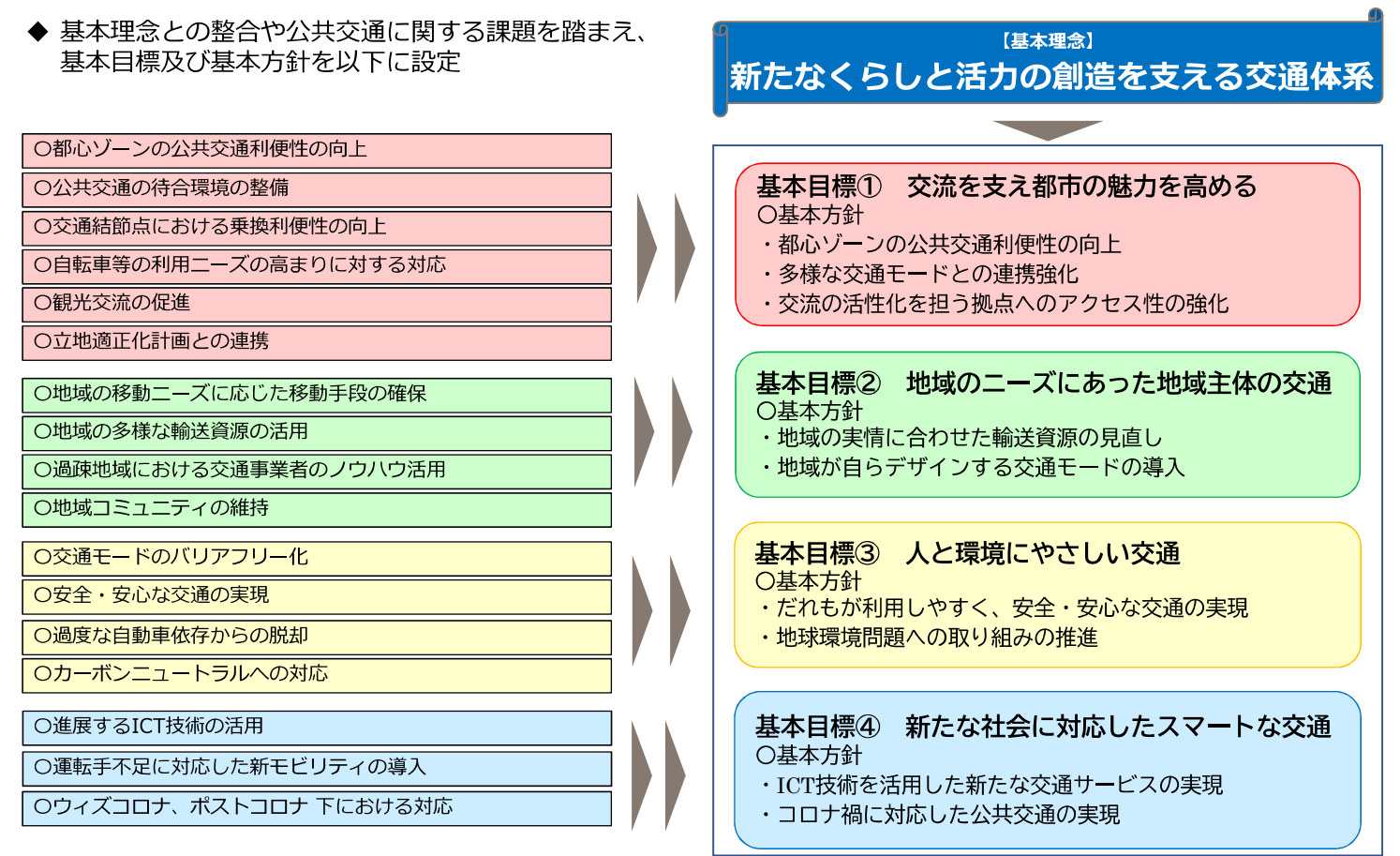
## ⑥ 基本理念

- ◆ 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とりまとめた課題、社会潮流等を踏まえ、基本理念を以下に設定



## ⑦基本目標・基本方針

- ◆ 基本理念との整合や公共交通に関する課題を踏まえ、基本目標及び基本方針を以下に設定



## ⑧岡崎市が目指す交通の将来像

- ◆ 基本目標・基本方針を踏まえ、岡崎市が目指す交通の将来像を整理
- ◆ 都市及び地域の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを公共交通軸と位置づけ、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る
- ◆ 農住環境保全地域については、タクシーの活用やデマンド型交通により、バス停や拠点までのアクセスを確保
- ◆ 中山間地域については、ボランティア輸送等の活用を視野に地域に見合った交通手段の導入を検討

