

次期岡崎市地域公共交通計画における 地域交通の目指す姿及び基本方針について

1 概要

1

地域公共交通計画の改訂にあたっては、地域の実情に合わせ、地域住民、交通事業者、行政など多様な関係者が一体となって持続可能な公共交通ネットワークの維持・形成を目指すための「地域交通が目指す姿」の設定が必要である。

また、計画の改訂に向けて令和7年度中には地域別意見交換会を実施することとしており、「地域交通が目指す姿(案)」を示したうえでの意見交換を予定している。

そこで、現在、上位計画や関連計画、国のアップデートガイダンスなどとの整合性を図るための現状分析を進めており、次回会議(12月10日)にて「地域交通が目指す姿(案)」を諮るための準備として、委員の意見を伺うものである。

◎ 今後の予定

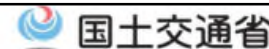
10月17日(本日)	➤ 「地域交通が目指す姿」の考え方の提示 ➤ 地域公共交通会議委員の意見聴取
12月10日	➤ 「地域交通が目指す姿(案)」について協議 ※修正等の必要があれば年内を目途に書面等で調整
令和8年1月～2月	➤ 地域別意見交換会

2023年 地域交通法の改正

地域公共交通を「連携・協調（共創）」によって「リ・デザイン」し、対症療法だけでない体質改善を進め、高齢化等に伴う地域課題を解決。

令和5年9月6日 地域の公共交通リ・デザイン実現会議資料から抜粋

「連携・協働」の方向性：B 主に地方中心都市など



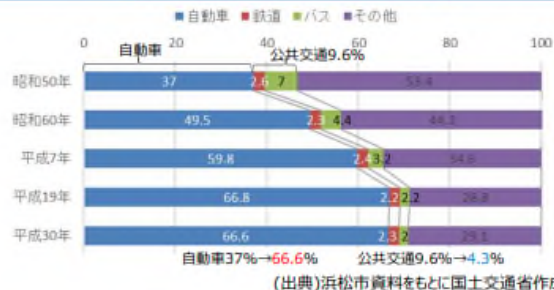
現況

- 各地域の中心都市であり、交通事業者によるサービス提供は行われているが、**住民の移動手段は自家用車が中心**。
- 地域によっては複数のバス事業者が存在するものの、**中心部は過当競争を強いられ、郊外では赤字路線を抱え、どの事業者も厳しい経営環境にある状況**。
- 交通事業者による移動サービスが長年提供され、**地域の足の問題への関心が低い自治体も存在**。
- 一部の地域では**多くの観光客が集中し、地域住民等の生活に影響**。

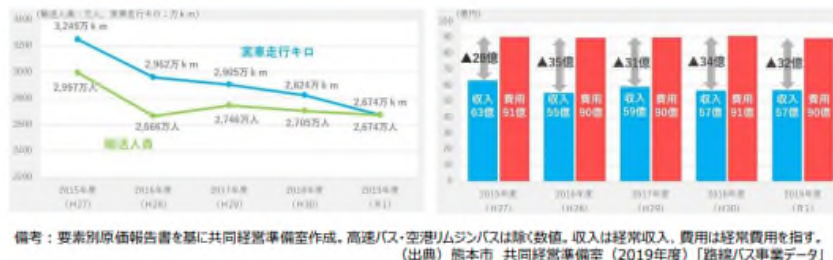
取組の方向性（案）

- **交通事業者の連携・協働を図る**。
- **自家用車を使用した輸送（病院、学校、福祉施設等）における交通事業者の活用等、当該輸送サービス提供者と交通事業者の連携・協働を図る**。
- 交通結節点の機能強化を含め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に沿ったまちづくりを推進する。
- **デジタルの活用による輸送サービスの効率化と高質化の両立を図る**。

自動車依存度の拡大（浜松市）



路線バス利用者数の減少と厳しい収支状況（熊本市）



●地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進

(地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ 令和7年5月17日 地域の公共交通リ・デザイン実現会議)

将来にわたって、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通が確保されるよう、地方公共団体において、交通部局及び関連部局(教育部局、子育て部局、スポーツ・文化部局、介護・福祉部局、医療部局、農業部局、商工部局、観光部局、まちづくり部局等)が連携・協働し、組織の総力を挙げて移動手段の確保に取り組むこと。

●自家用有償旅客運送の積極的な活用

(地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ 令和7年5月17日 地域の公共交通リ・デザイン実現会議)

交通空白地で活用されている自家用有償旅客運送は、地方公共団体やNPO法人のほか、非営利団体である、農業協同組合(JA)、商工会、観光地域づくり法人(DMO)、地域運営組織(RMO)等の地域に根差した事業を展開している各組織が運送主体となることができる。今般、本制度が大幅に見直されて使い勝手が良くなったことを受け、各組織が運送主体に車両や運転手を提供することを含め、各組織を担当する部局は交通部局と連携し、本制度の積極的な活用に努めること。

●共同化・協業化、自治体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築

(「交通空白」解消に向けた取組方針2025 令和7年5月30日 国土交通省「交通空白」解消本部)

単独の事業者、特定の産業、単独の自治体といった単位では、実効性のある持続可能な「交通空白」解消の取組の実現は容易ではない。

このため、複数の主体による共同化・協業化を通じた交通サービスの提供を促進するとともに、自治体の司令塔機能を補完・強化するため、市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)による輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の地域交通関係事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」・「観光の足」の総合的な確保等を促進するための新たな制度的枠組みの構築を検討し、できるだけ早期の実現を図る。

観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証

観点② 「交通空白」における移動の確保

「交通空白」の解消

【方針】交通空白地である■地区で新たな移動手段(公共ライドシェア等)を導入し、地域拠点に接続する

新サービス導入

交通空白地(■地区)

至 A市

支線

(地域拠点～居住地)

【方針】●●地区周辺のコミュニティバスのルートを見直す

中心拠点回遊軸
(中心拠点内)

【方針】中心拠点エリア内で主要拠点を回遊できるよう路線の再編を行い、都心部での渋滞対策を進める(公共交通の分担率を上げる)

凡 例

- ↔ 地域間幹線軸
- ↔ 地域内幹線軸
- ↔ 中心拠点回遊軸
- ↔ 支線
- 中心拠点・地域拠点
- 観光拠点
- 立地適正化計画において定められている拠点

●年後の〇〇市の地域交通が目指す姿

地域拠点(工業団地)

地域内幹線軸
(中心拠点～地域拠点)

【方針】「中心拠点～地域拠点××」「中心拠点～工業団地」の路線バスの運行頻度を高める

中心拠点

地域拠点(企業集積)

地域間幹線軸
(中心拠点～A市・B市)

【方針】B市と連絡する路線について、誘致中の産業団地周辺の地域拠点に交通結節点を設ける

至 B市

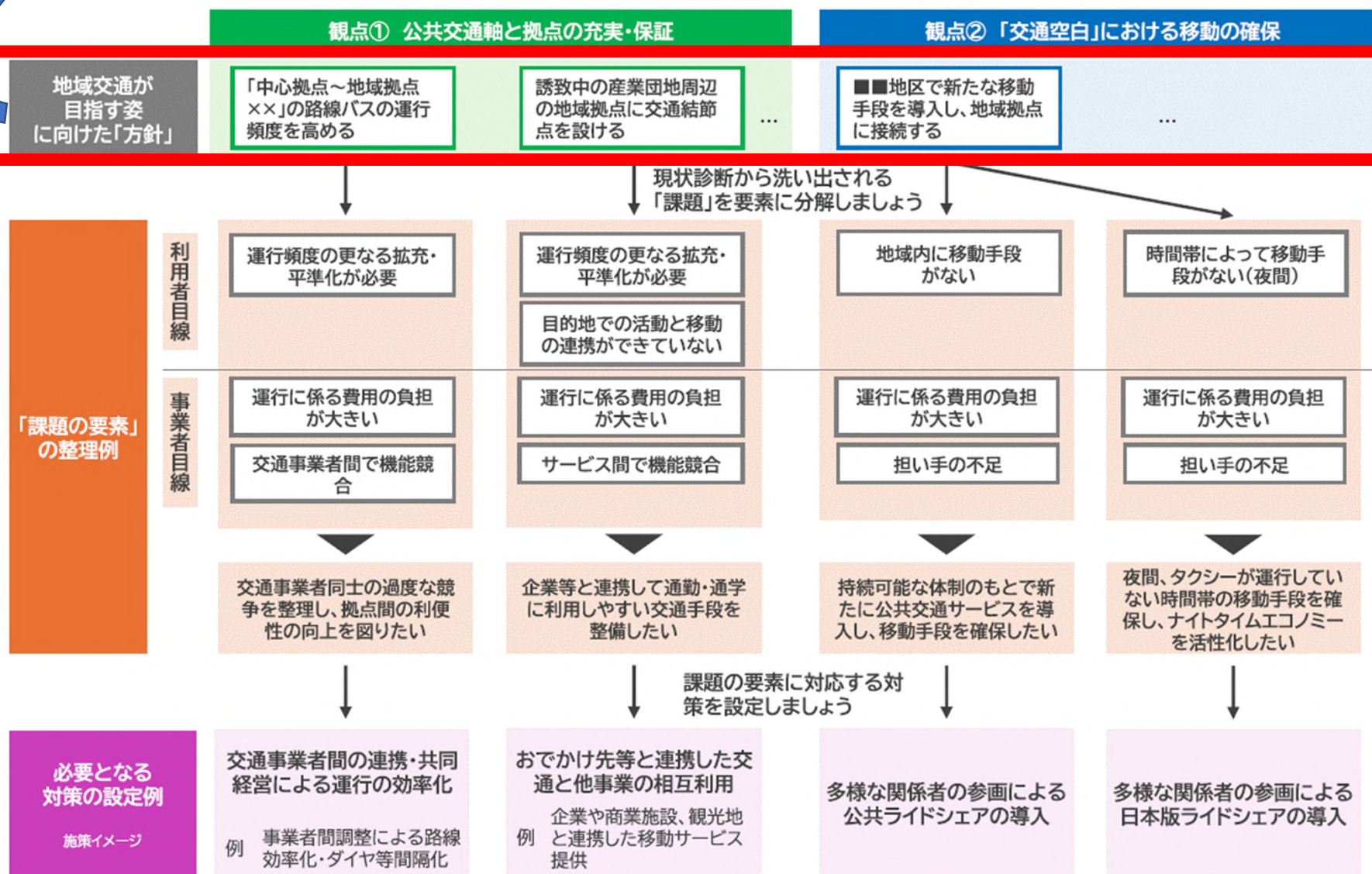
交通軸・拠点の設定例

既存計画や、上位・関連計画での設定を意識しつつも、これまでの現状診断結果を踏まえて理想的なあり方を改めて検討してみましよう。なお、交通軸・拠点の名称は各地域の特性を踏まえ任意に設定してください。

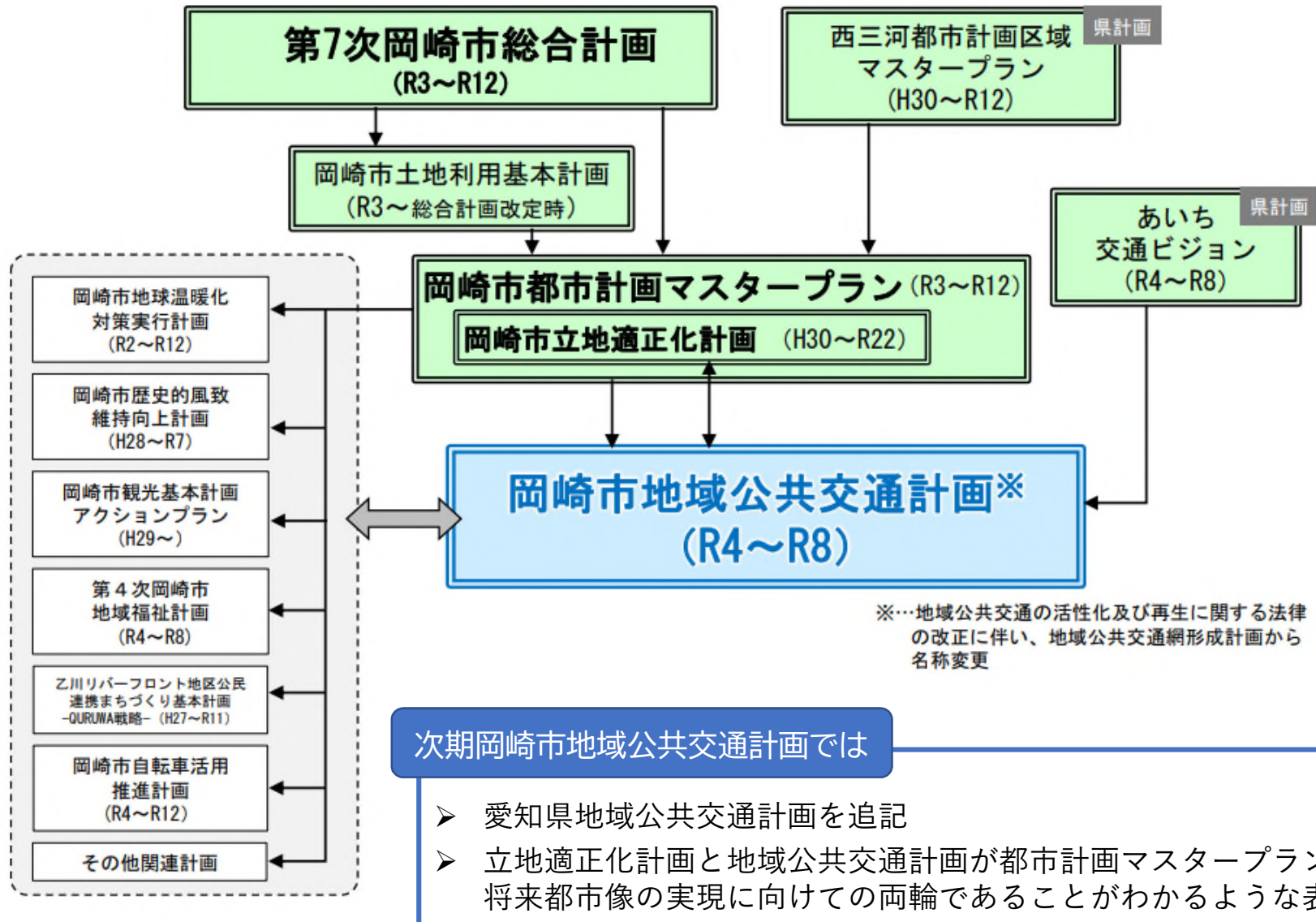
	設定すべき場所	設定例
中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> 人口が集積 各種の都市機能が集積 公共交通でアクセスしやすい 都市基盤の整備が進んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画の中心拠点 中心市街地活性化基本計画[※]の中心市街地 市役所や市の中心となる駅・バス停の周辺 業務・商業機能が集積している地区
地域／生活／観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> 人口が比較的に集積 日常的な生活サービス施設が集積 徒歩・自転車・端末交通等でアクセスしやすい 都市基盤の整備が比較的に進んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画の地域／生活拠点 行政支所や地域の中心となる駅・バス停の周辺 小売り機能等が一定程度集積している地区 来訪者の多い観光拠点
交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 拠点を連絡し、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する地域交通が運行する路線 	<ul style="list-style-type: none"> 中心拠点・地域拠点間を接続する路線 隣接する都市と中心拠点を接続する路線

※中心市街地活性化基本計画とは、「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、市町村が中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するために作成するものです。

次回(12月10日)の岡崎市地域公共交通会議にて協議

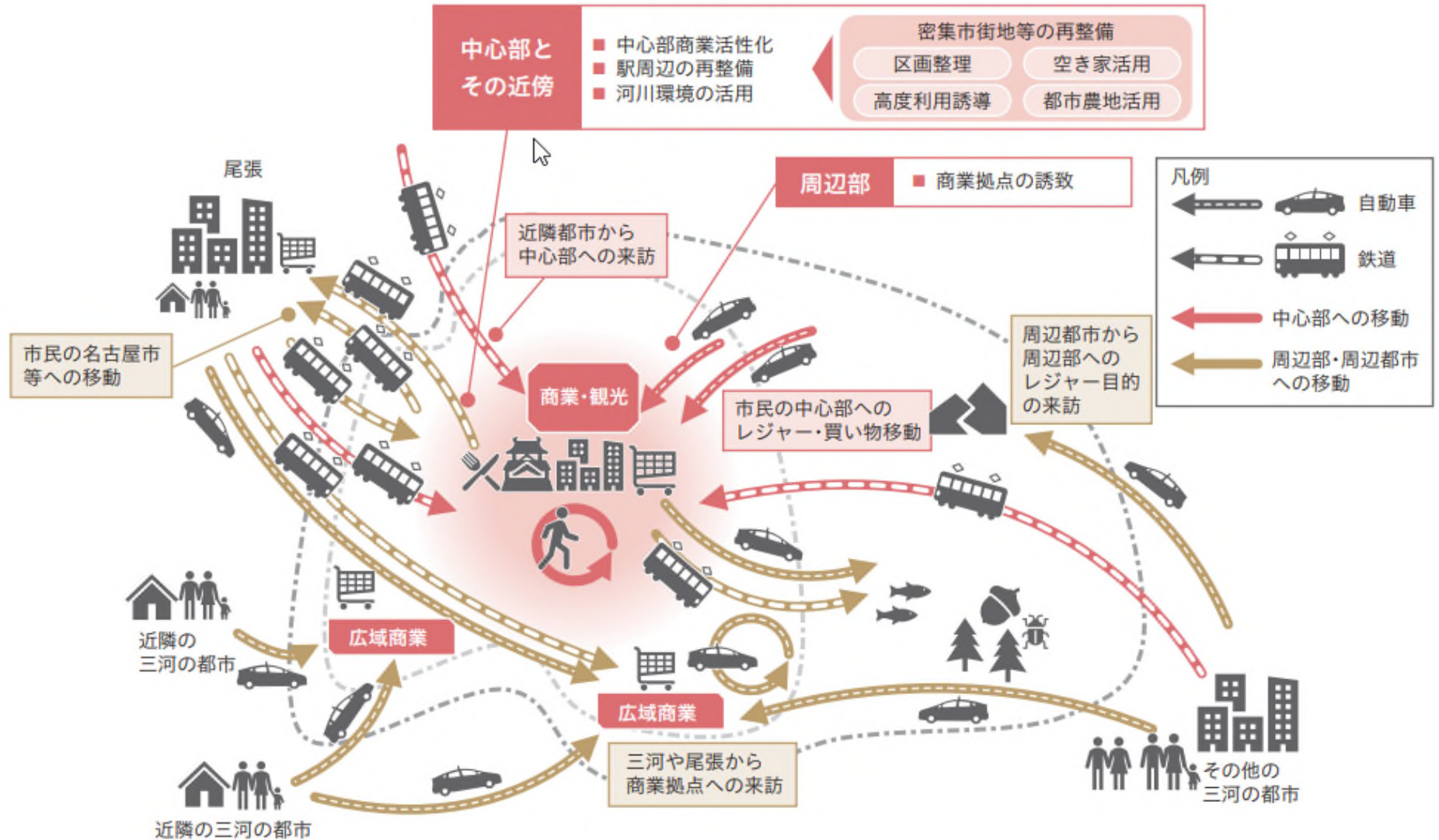


現計画の位置付け



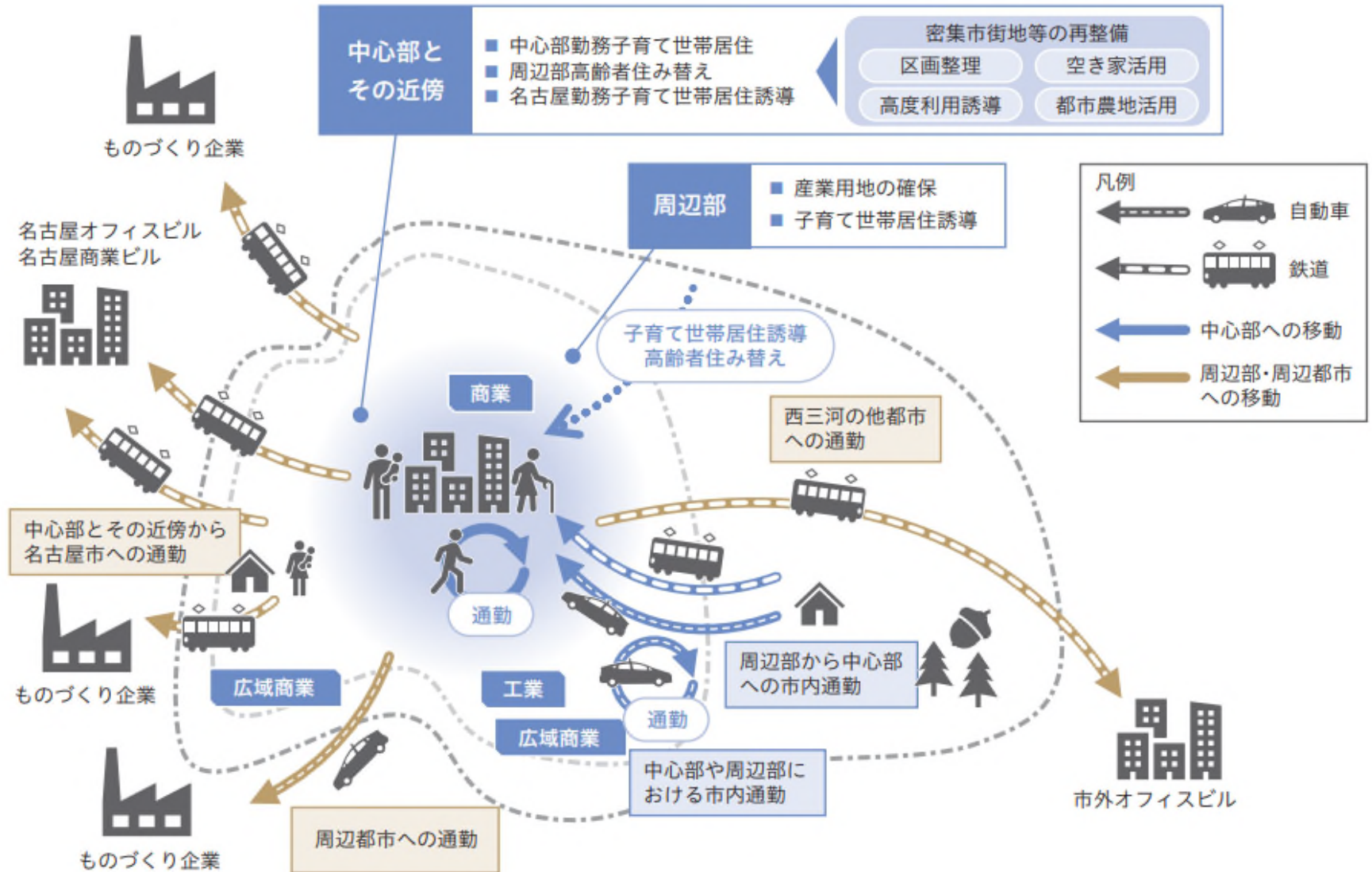
第7次岡崎市総合計画

【30年後のグランドデザイン概念図:消費・購買行動における人の移動のイメージ】



第7次岡崎市総合計画

【30年後のグランドデザイン概念図:通勤・通学における人の移動のイメージ】



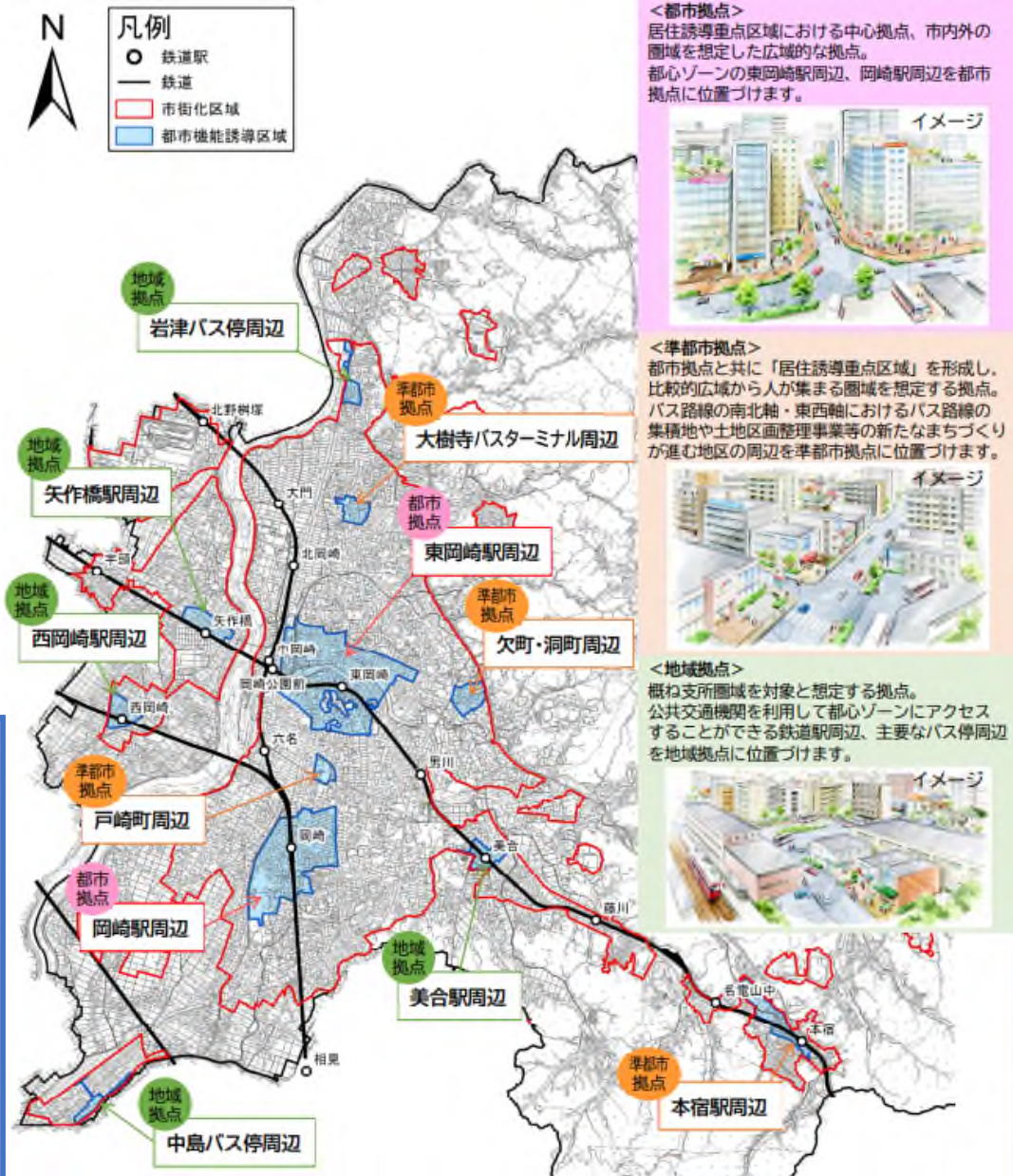
岡崎市立地適正化計画

【拠点及び主要な公共交通軸の
配置イメージと都市機能誘導区域】

拠点	
都市拠点	東岡崎駅周辺
	岡崎駅周辺
準都市拠点	大樹寺バスターミナル周辺
	欠町・洞町周辺
	戸崎町周辺
	本宿駅周辺
地域拠点	

次期岡崎市地域公共交通計画では

- 上記の拠点に加え、以下の乗換拠点等の位置付けについても検討が必要
- ・「中岡崎駅・岡崎公園前駅」
(愛知環状鉄道⇄名鉄名古屋本線)
- ・「大門駅」
(愛知環状鉄道⇄名鉄バス)
- ・「ふれあいドーム」
(名鉄東部交通バス⇄チョイソコおかざき)



現計画の成果目標・基本目標・基本方針

成果目標 公共交通利用者数の回復

鉄道利用者数:2,678万人、バス利用者数:668万人、タクシー利用者数:137万人

基本目標1

交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- (1)都心ゾーンの公共交通利便性の向上
- (2)多様な交通モードとの連携強化
- (3)交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

基本目標2

地域のニーズにあった地域主体の交通

○基本方針

- (1)地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
- (2)地域が自らデザインする交通モードの導入

基本目標3

人と環境にやさしい交通

○基本方針

- (1)だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
- (2)地球環境問題への取組の推進

基本目標4

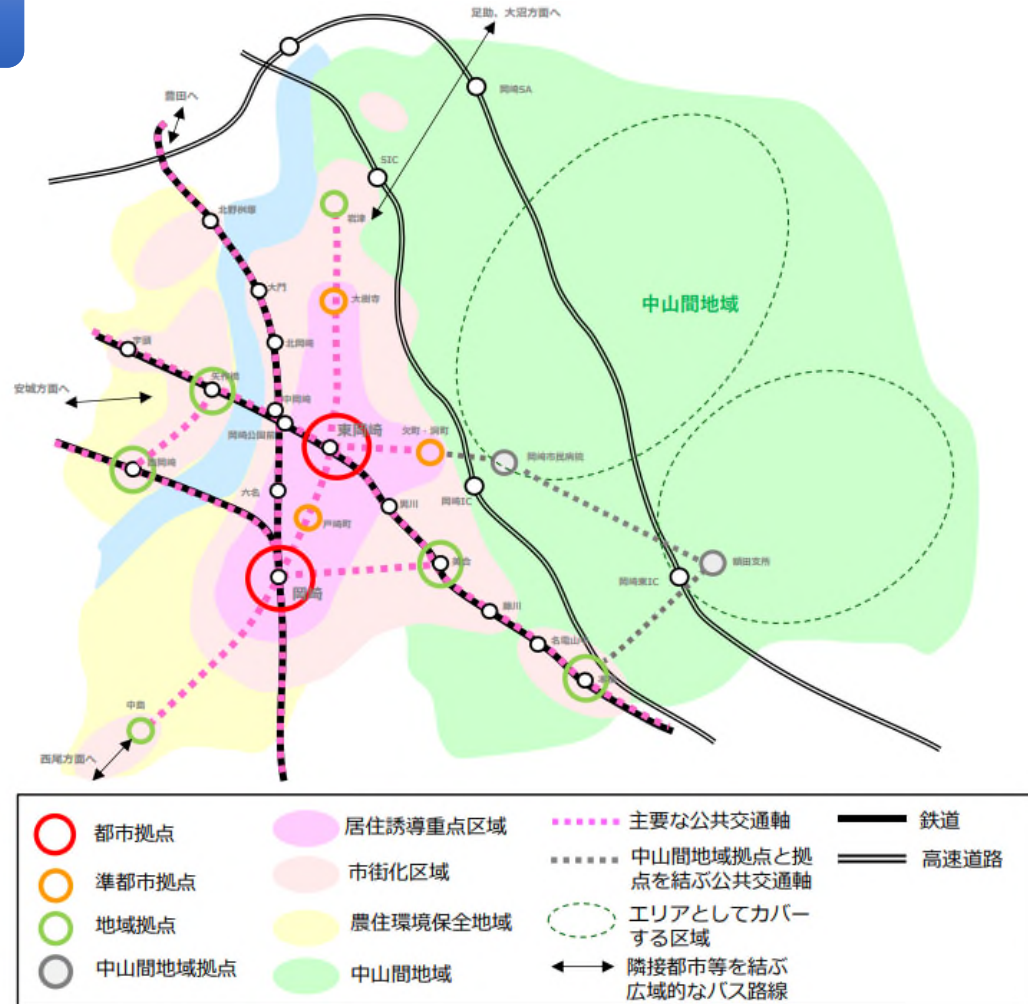
新たな社会に対応したスマートな交通

○基本方針

- (1)ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
- (2)コロナ禍に対応した公共交通の実現

現計画における岡崎市が目指す交通の将来像

- 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
- 居住誘導重点区域では高いサービス水準を確保するとともに、利便性の向上を図る
- 市街化区域では、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
- 各拠点間の公共交通ネットワークの維持・充実を図る
- 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する
- 中山間地域については、週1日程度の運行を確保・維持します。また、自家用有償運送やボランティア輸送などの活用を視野に、地域に見合った交通サービスの導入を検討する



次期岡崎市地域公共交通計画では

- 上記の図をどのように改編し、目指す姿を表現していくか（具体性のある将来像）

主に枝の交通

1

公共交通軸と拠点の充実・保証

まち・観光の骨格となる路線・拠点について、
おでかけの足として、
利便性の高いサービスを目指す。

品質保証

運行頻度を政策的に維持・増加

サービス水準及び
利便性

① > ②

主に葉の交通

2

「交通空白」における移動の確保

交通空白における移動の制約がある者
(高齢者、こども等)に重点をおいて、
移動の足の確保(カバー)を目指す。

性能保証

運行頻度ではなく、地域住民の生活を
支える移動サービスの提供

