

# 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

## 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。

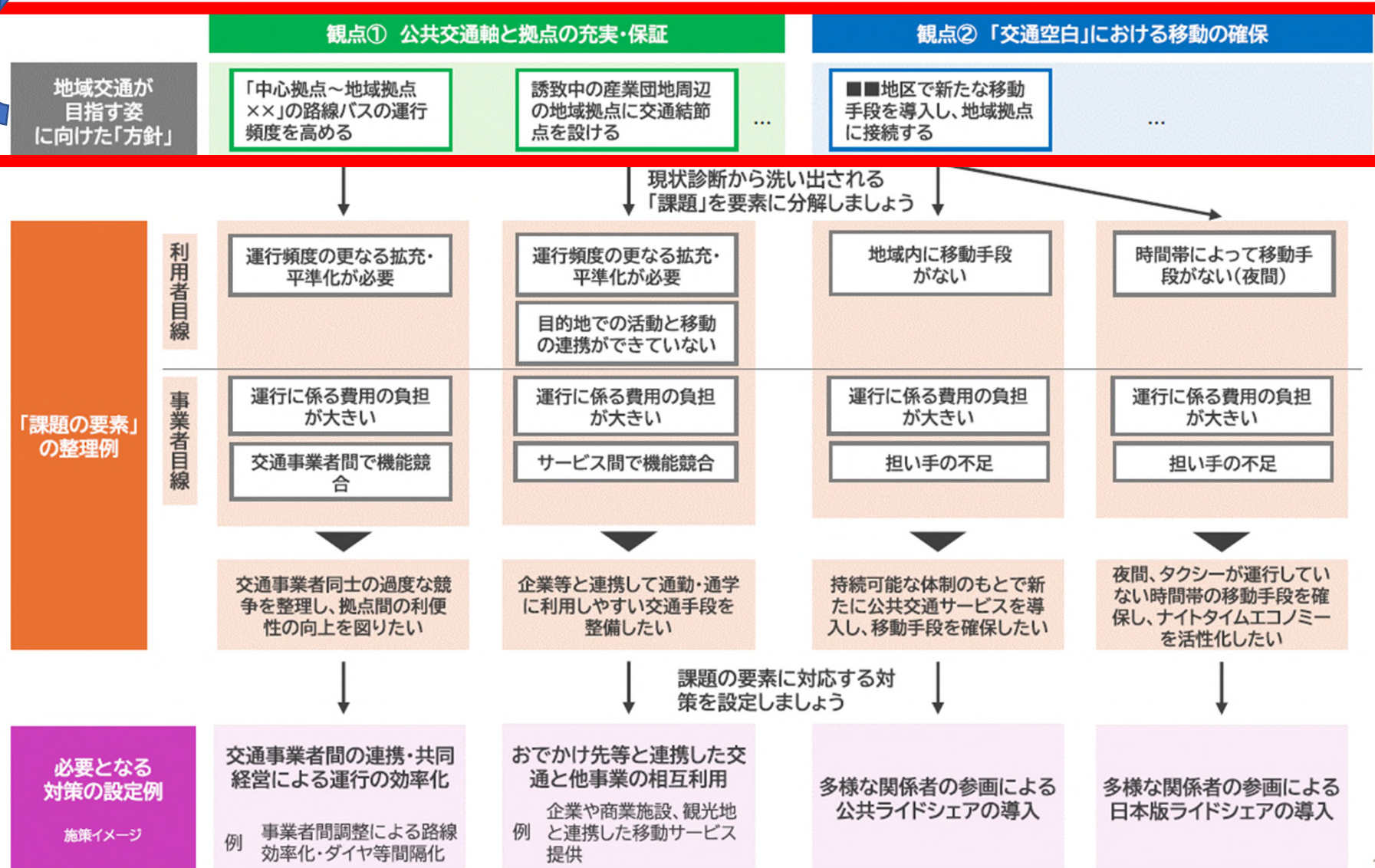
また、計画の改訂に向けて令和7年度中には地域別意見交換会を実施することとしており、「地域交通が目指す姿(案)」を示したうえでの意見交換を予定している。

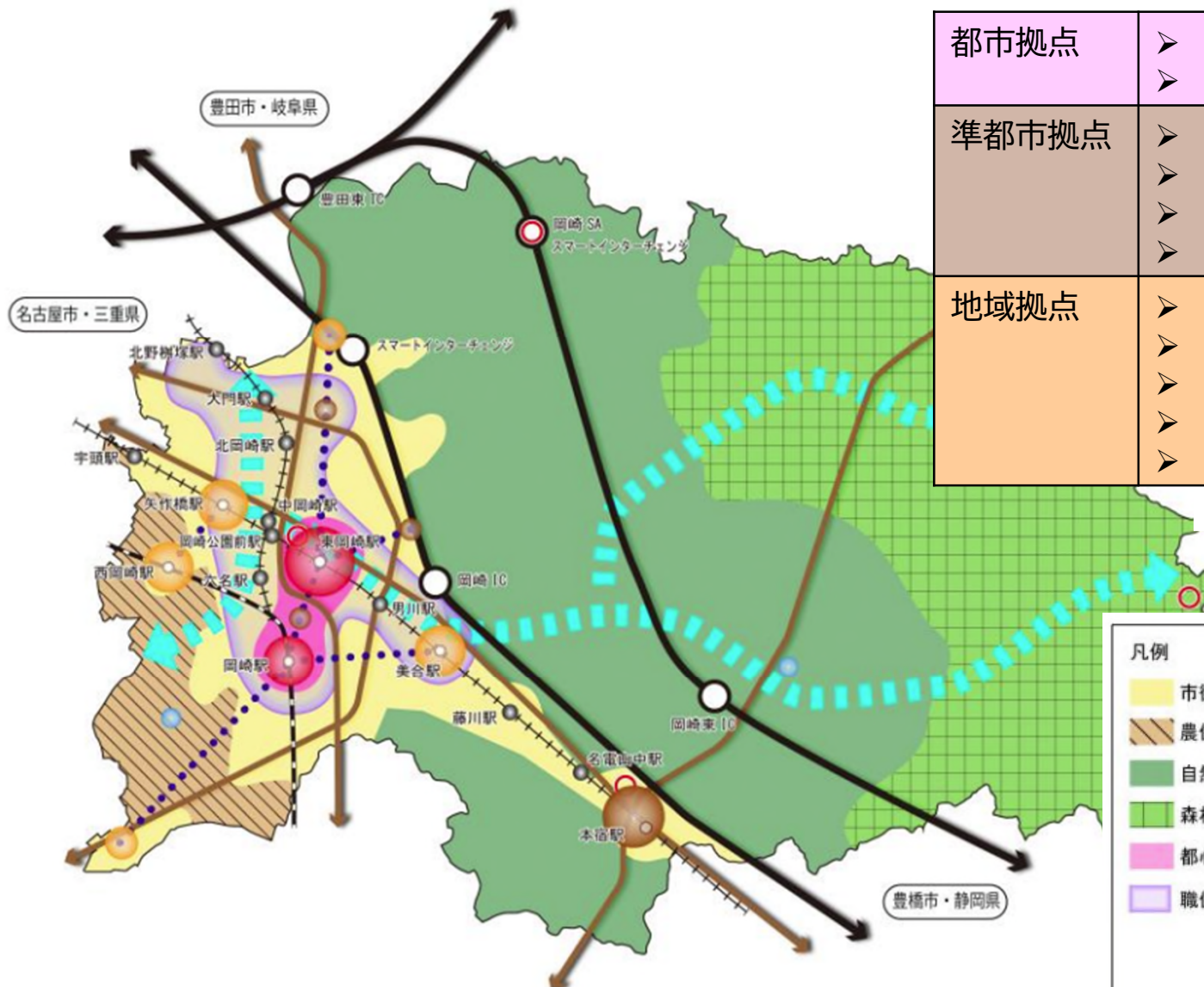
そこで、本日、「地域交通が目指す姿(案)」を示し協議を行うものである。

### ◎ 検討スケジュール

10月17日(前回)	➤「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(本日)	➤「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～3月	➤ 地域別意見交換会

## 本日の協議事項





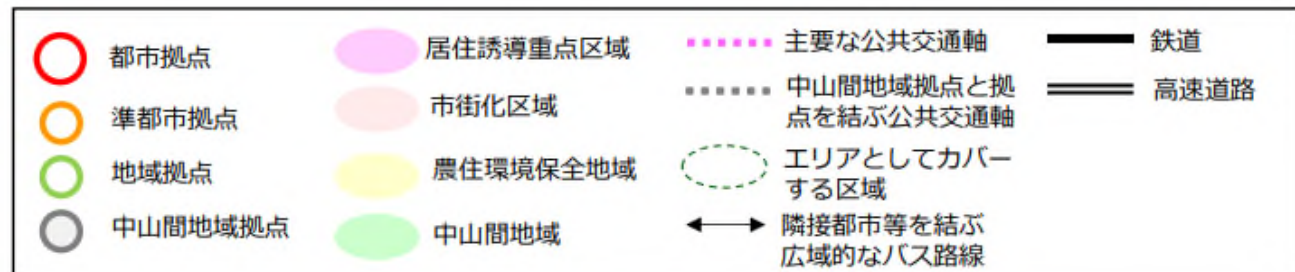
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 東岡崎駅周辺</li> <li>➤ 岡崎駅周辺</li> </ul>
準都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 大樹寺バスターミナル周辺</li> <li>➤ 欠町・洞町周辺</li> <li>➤ 戸崎町周辺</li> <li>➤ 本宿駅周辺</li> </ul>
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 岩津バス停周辺</li> <li>➤ 矢作橋駅周辺</li> <li>➤ 西岡崎駅周辺</li> <li>➤ 美合駅周辺</li> <li>➤ 中島バス停周辺</li> </ul>

凡例	
市街地ゾーン	都市拠点
農住環境保全ゾーン	準都市拠点
自然環境保全ゾーン	地域拠点
森林環境ゾーン	地区拠点
都心ゾーン	広域観光交流拠点
職住調和ゾーン	交通拠点
	親水交流軸
	公共交通軸(鉄道)
	公共交通軸(バス)
	広域道路軸
	幹線道路軸

本宿駅周辺において、交通利便性を活かした広域観光交流施設立地を誘導し、広域からの来訪者による多様な交流とにぎわいの創出を図るため、拠点の位置づけを「地域拠点」から「準都市拠点」に変更。



- 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

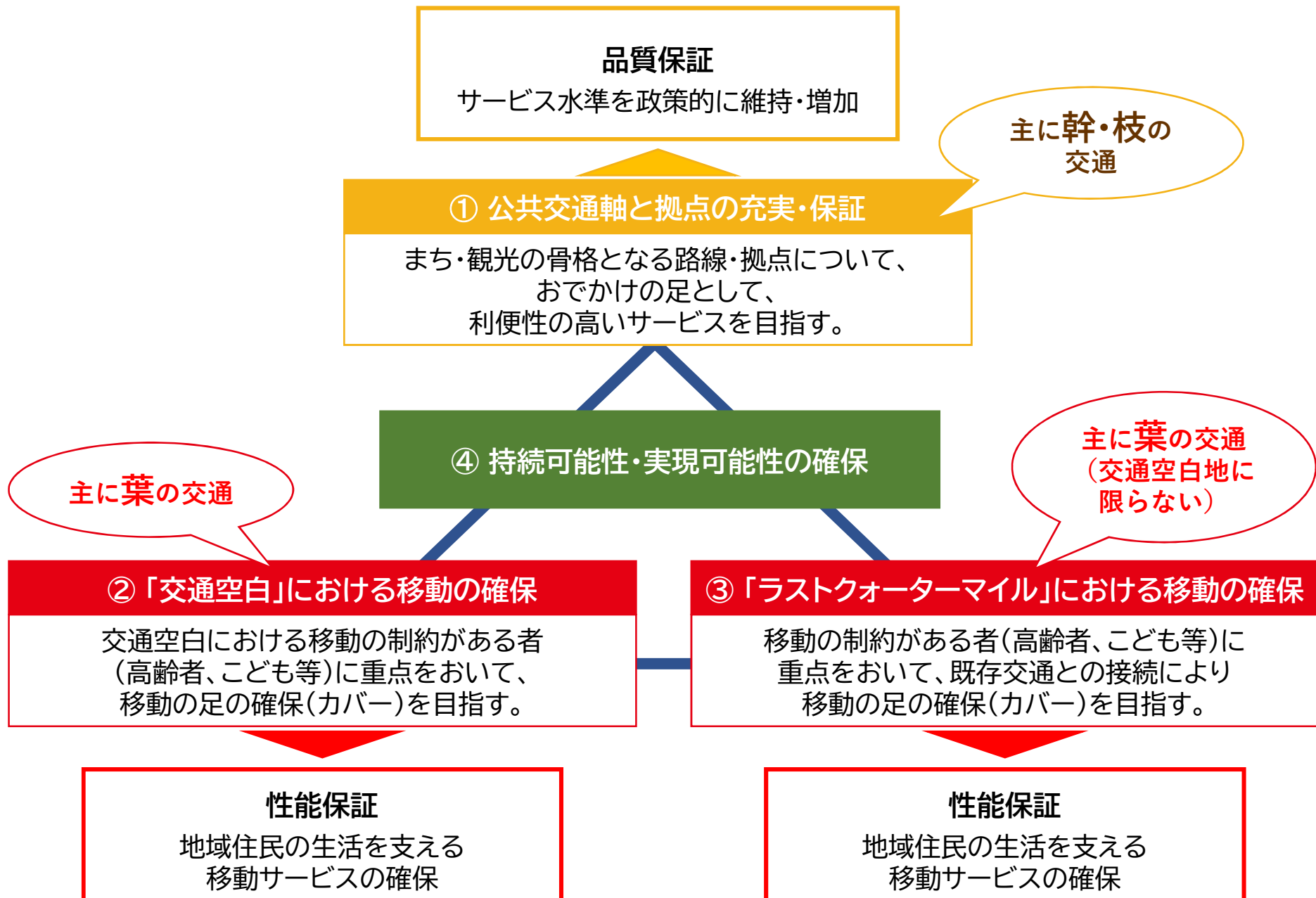


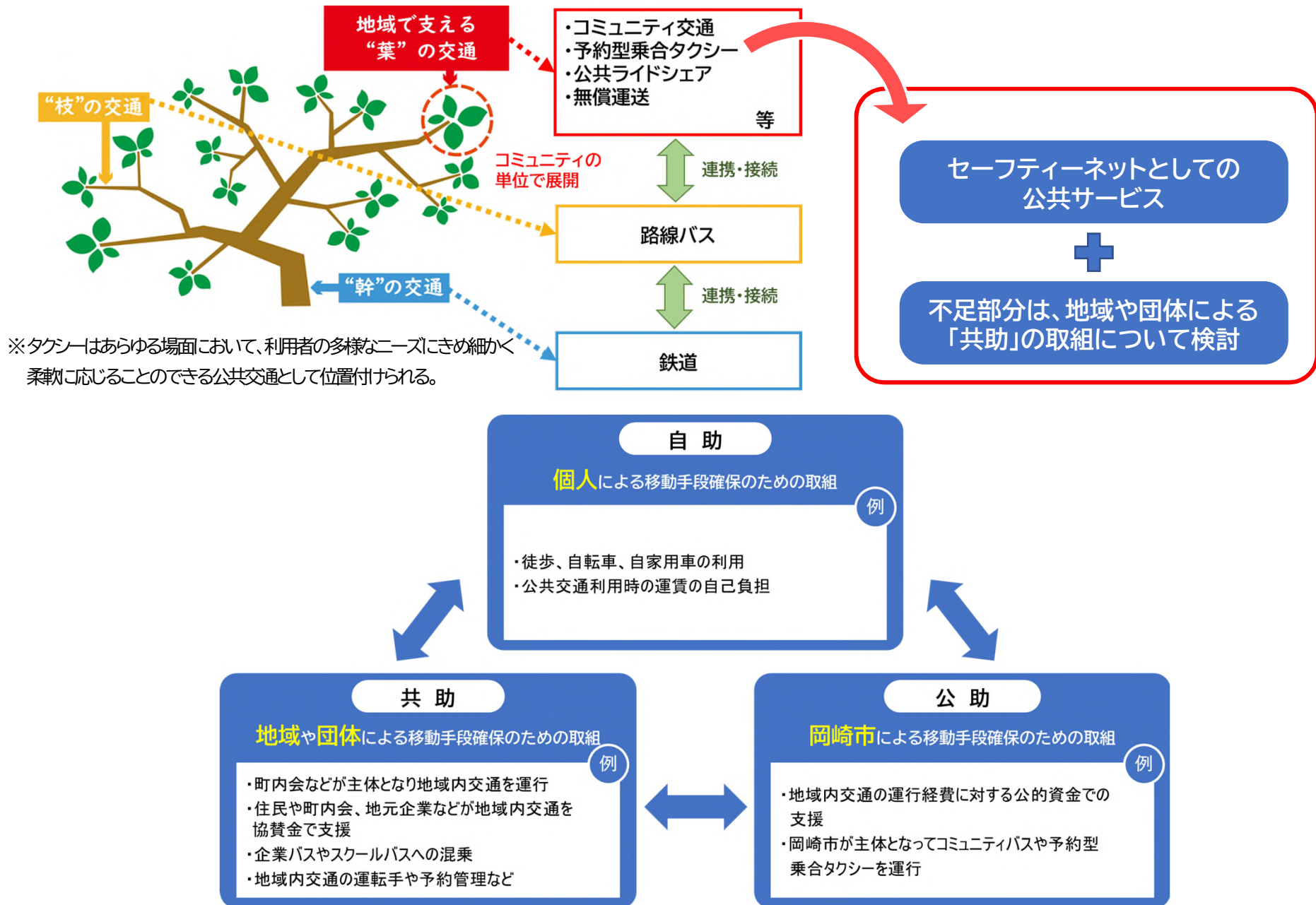
## 目指す姿【基本理念】

『住む』を支え、『選ばれる』を創る。魅力ある未来の岡崎へつなぐ公共交通。

## 課 題

まちづくりの課題	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 総合計画・都市計画との関連性</li><li>◆ 新技術(DX・GX等)の進展</li><li>◆ ライフスタイル／ライフステージの変化</li></ul>
質(サービス)の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ ニーズ(運行頻度・サービス提供時間)とのギャップ</li><li>◆ 定時性の確保(渋滞対策)</li><li>◆ 交通空白の解消</li><li>◆ ラストワンマイルへの対応</li></ul>
財政の課題	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 公的資金による路線維持</li></ul>
人的な課題	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 利用者の減少(人口減少・少子高齢化)</li><li>◆ 担い手不足</li></ul>





## 観点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。

- ❶ 交通事業者と連携した、バス路線網の再構築による最適化を図る。
- ❷ 主要バス路線における定時性の確保を目指す。
- ❸ 都市拠点間(東岡崎駅～岡崎駅)のバス路線のサービス水準の維持又は頻度を高める。
- ❹ 居住誘導重点区域内における移動性の確保を図る。
- ❺ 新規の区画整理事業や商業機能等の立地が進む地域等における短距離・高頻度のバス路線の導入を図る。
- ❻ 交通拠点における結節機能(電車・バス・タクシー・自転車等の乗換機能)の強化を図る。

## 観点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。

- ❼ 交通事業者や地域住民と連携し、移動制約者の移動の足の確保を図る。
- ❽ 額田地区におけるコミュニティバスの再編の検討による移動制約者に対する移動の足の確保を図る。
- ❾ 小規模輸送に対するPDCAサイクルによる事業(コストを含む)の適正化を図る。
- ❿ 中山間地域と都市拠点、準都市拠点との接続強化を図る。



**観点③ 「ラストフォーマイル」における移動の確保**

移動の制約がある者(高齢者、こども等)に重点をおいて、既存交通との接続により移動の足の確保(カバー)を目指す。

- ⑪ 居住誘導重点区域内等における公共交通による移動が不便な区域に対する、移動制約者への移動の足の確保に関する支援。
- ⑫ バス停留所などへの移動の足の確保が必要な市民に対する支援。

**観点④ 持続可能性・実現可能性の確保**

地域にとって持続可能なサービス・体制の構築を目指す。

- ⑬ 交通事業者(電車・バス・タクシー)の活用による持続的で利便性の高い交通サービスの実現。
- ⑭ 交通事業者の提供するサービスでは不足部分を共助交通(自家用有償旅客運送等)で補う体制づくり。
- ⑮ 他分野との連携・協働による移動手段の確保。
- ⑯ 「岡崎モデル」を活用した外国人運転手などによる、運転人材の確保。

