

5 . 戦略プラン

1) 戦略プラン

基本目標Ⅰ 人にやさしく安全安心な交通体系の整備

<基本方針>

- ・誰もが利用しやすい公共交通環境の整備
- ・安全・安心なまちなか交通環境の形成
- ・良好な自転車・歩行者環境の整備

これまで(問題・課題)

- ・バスがどこを走っているのか分からない
- ・目的地に行くために、どこで、どのバスに乗ればよいのか分からない
- ・そもそもバスの利用の仕方が分からない
- ・安心して歩ける歩道や安全に走行できる自転車通行空間がない
- ・そもそも歩道や自転車道がない

これからは(方向性・方針)

- ・高齢者の増加等を背景にバスの利用機会が増加するため、**誰もがわかりやすく、利用しやすいバスサービスの提供**(運行情報、乗り継ぎ情報、待ち合い環境、ノンステップバス)を促進
- ・都市計画道路の整備や**既存道路空間の有効活用による自転車・歩行者通行空間を確保**
- ・誰もが安全で安心できる自転車・歩行者通行空間とするため、**電線類の地中化等による有効幅員の確保やバリアフリー化の推進、交通安全施設等を整備**

期待される効果(アウトカム)

まちなかでの公共交通や自転車・歩行者の利用環境が改善され、誰もがわかりやすく、利用しやすいバスサービスや、安全・安心して移動できる自転車・歩行者通行空間が確保されます。

成果目標(アウトカム)	現況値	目標値
まちなかの主要バス停等での待ちやすさ	30%	バス利用者の満足が半数を上回る
まちなかの自転車による移動のしやすさ	31%	市民の満足が半数を上回る
まちなかの歩道の安全性	32%	市民の満足が半数を上回る

まちなかの主要バス停等での待ちやすさはの現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」(H22.11実施)より、バス利用者の「満足」と「まあ満足」の合計
まちなかの自転車による移動のしやすさ、まちなかの歩道の安全性の現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」(H22.11実施)より、病気等で外出機会のない人の回答は除いた「満足」と「まあ満足」の合計

基本目標Ⅱ まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

<基本方針>

- ・ まちなかへのアクセス利便性の向上
- ・ まちなかにおける拠点を中心とした交通環境の形成
- ・ まちなかの賑わいを高める交通環境の形成

これまで(問題・課題)

- ・ 中心市街地の商業機能が衰退する一方で大規模商業施設の利用者・販売額は増加
- ・ 東岡崎駅、岡崎駅を中心とする路線バス利用者が減少
- ・ まちなかへのアクセス道路やまちなかの道路の主要交差点では渋滞が発生
- ・ 東岡崎駅北口駅前広場は利用しづらく、慢性的に混雑
- ・ まちなかへの行きやすさ、まちなかでの移動のしやすさに対する不満が存在
- ・ まちなかの安全な自転車・歩行者通行空間が不足
- ・ 歩きたくなるまちなかの魅力が欠乏

これからは(方向性・方針)

- ・ まちなかへのアクセス利便性を高める**基幹バスネットワークの再編**を進めるとともに、まちなかの拠点間を連絡する**公共交通軸を形成**
- ・ 鉄道駅アクセスの利便性向上と、まちなかの活性化施策と連動した賑わいと回遊性を創出するため、**まちバスの機能を強化**
- ・ 鉄道と基幹バス等の公共交通相互の連携を図るため、鉄道駅等における交通結節機能の強化に資する**駅前広場や交通広場を整備**
- ・ 都市計画道路の整備や既存道路空間の活用により、安全で安心な**自転車・歩行者通行空間を整備**するとともに、まちなかの歴史・文化・自然を生かした**歩きたくなる魅力を創出**
- ・ 自転車利用の促進及びまちなかの回遊性を創出する**レンタサイクルシステムを整備**

期待される効果(アウトカム)

まちなかへのアクセスが便利になり、まちなかに出かけてみたいくなります。
また、まちなかでの回遊性が高まり、賑わいのあるまちなかで買物などを楽しむことができます。

成果目標(アウトカム)	現況値	目標値
まちなかの自転車・歩行者通行量	19,264人	27,000人(40%増)
まちなかの移動のしやすさ	44%	バス利用者の満足が半数を上回る

まちなかの自転車・歩行者通行量の増加の現況値は、中心市街地活性化基本計画より、康生地区周辺道路12箇所における平成21年度の休日自転車・歩行者通行量の合計、目標値は、りぶら利用者による増加、まちバス利用者の増加、観光客の増加等の要因を踏まえ、平成10年のジャスコ岡崎店の移転前の値である29,910人を長期目標(平成34年度)とした場合の平成32年度設定値を踏襲
まちなかの移動のしやすさの現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」(H22.11実施)より、バス利用者の「満足」及び「まあ満足」の合計

基本目標Ⅲ 環境にやさしい交通体系の整備

<基本方針>

- ・交通における環境対策の推進
- ・市民・企業の環境に配慮した交通への参画

これまでは（問題・課題）

- ・まちなかに発生集中する交通手段構成は約 6 割が自動車利用
- ・国道 1 号、(都)岡崎駅平戸橋線、(都)岡崎刈谷線等の主要交差点で渋滞が発生し、CO2 等排出量が懸念
- ・自動車のかしこい利用の仕方に関する取り組みが進められている

これからは（方向性・方針）

- ・渋滞緩和、道路交通環境の改善に資する**交差点の改良や道路交通円滑化の検討**
- ・自動車交通に過度に依存することがないように、**公共交通・自転車・徒歩の利用を促進**
- ・**公共交通への利用転換を促進する案内等の充実**（HP、公共施設での案内表示、イベントチラシへの公共交通利用案内等）
- ・環境にやさしい**次世代自動車の普及拡大やバス車両の改善**（低公害車両の導入）
- ・市民、職場、学校等を対象とした**自発的な交通行動の変容を促すモビリティ・マネジメントを実施**
- ・地域住民等が主体となった**地域の交通を検討する組織の設置と交通サポーターの活動支援**
- ・カーシェアリング等、**自動車のかしこい利用の仕方に関する取り組み活動を促進**

期待される効果（アウトカム）

市民や事業所との協力・連携により、市域全体として環境負荷の小さな交通手段への転換が進み、**過度に自動車を利用することがなくなる**ことにより、環境にやさしいまちになります。

また、次世代自動車の利用に向けた施設整備や低公害型のバス車両の導入などにより、**まちなかは環境にやさしい自動車が主体**になります。

成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの自動車利用割合	61%（第 4 回 PT 調査現況値）	第 5 回 PT 調査現況値より 3%削減
CO2 排出量の削減（市全体運輸部門）	591 千 t-CO2	374 千 t-CO2

まちなかの自動車利用割合の現況値は、「第 4 回 PT 調査（H13）」より都心ゾーンに関係する小ゾーン（14002、14006、14201）の発生集中量を集計、目標値は、最新データとなる「第 5 回 PT 調査（H23 予定）」の現況値より「バス利用及び今後の交通まちづくりに関するアンケート（H22.11 実施）」から求められる公共交通の利用促進施策等の導入による公共交通への転換率約 3%を使用

CO2 排出量の削減の現況値は、2007 年における岡崎市全体における運輸部門の値、目標値は「地球温暖化実行計画」より次世代自動車の普及、燃費効率の改善、エコドライブ・エコ通勤等施策の実施による運輸部門の 2020 年（H32 年）目標値を使用、CO2 排出量の単位は二酸化炭素換算値

基本目標Ⅳ 円滑で快適な交通体系の整備

< 基本方針 >

- ・自動車交通の円滑化
- ・交通モード間の連携の推進

これまで（問題・課題）

- ・岡崎市の都市計画道路の改良率は約 76%（H21.3.31 現在）と、愛知県平均約 67%と比較して高いが、東岡崎駅及び岡崎駅周辺では未整備区間が存在し、特定の路線に交通が集中
- ・駅周辺の道路では交通集中による渋滞が発生し、ピーク時旅行速度が 20km/h を下回る区間が存在
- ・まちなかへのアクセス道路は、朝・夕のピーク時を中心に主要な交差点等で交通渋滞が発生
- ・これら交通渋滞により、バスの定時性が確保されていない

これからは（方向性・方針）

- ・まちなかへのアクセス及びまちなかでの移動の円滑化を快適にする **都市計画道路等の整備やバス走行環境の改善策を検討**
- ・道路混雑の緩和や交通安全の向上に資する **主要な渋滞交差点の改良や道路交通環境の改善策を検討**
- ・交通モード間の連携と乗り継ぎの円滑化に資する **駅前広場及び交通広場を整備**

期待される効果（アウトカム）

まちなかへのアクセス道路やまちなかの道路で渋滞が緩和され、バスも自動車も快適に移動できるようになります。
さらに、交通モード相互の乗り継ぎが便利になり、行動範囲が広がります。

成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの混雑時平均旅行速度	混雑区間の平均旅行速度 16～19km/h	混雑区間の平均旅行速度 20km/h 以上
バスの定時性（5分以上遅延する便の割合）	14%	10%以下
まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさ	48%	バス利用者の満足が 半数を上回る

自動車の混雑時平均旅行速度の現況値は、H17 年度道路交通センサス（P4 参照）より、まちなかの混雑区間の平均旅行速度が 20km/h を下回る（県）東大見岡崎線の（県）桜井岡崎線～（県）南大須鴨田線間、（県）桜井岡崎線の（県）東大見岡崎線～（主）岡崎刈谷線間、（県）岡崎幸田線の（主）岡崎刈谷線～（主）岡崎碧南線間等の値を使用
 バスの定時性（5分以上遅延する便の割合）の現況値は、「基幹バス路線等の実証運行の評価と利用促進に関する調査（H21.3）」より、岡崎エクスプレスの平日の遅延状況を使用、目標値は「地域公共交通事業評価調査（H22.3）」より、基幹バス路線の評価基準を踏襲
 まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさの現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」（H22.11 実施）より、バス利用者のまちなかの鉄道駅等での乗り継ぎ利用に対する「満足」と「まあ満足」の合計値

<基本目標を達成するために実施する具体的な取り組み>

施策	具体的な取り組み	5つの視点					4つの基本目標			
		1.公共交通の充実	2.交通結節機能の強化	3.自転車・歩行者交通の充実	4.骨太の道路網形成	5.ソフト施策の実施	I	II	III	IV
誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備・改善	待ち合い環境の整備						- 1			
	運行情報の充実						- 2			
	乗り継ぎ情報の提供						- 3			
	ICカードの利用促進						- 4			
	バス料金制度の改善、割引制度等の導入						- 5			
	バス車両の改善						- 6		- 1	
	基幹バスネットワークの強化							- 1	- 2	-14
	東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編 まちバス運行の改善							- 2 - 3	- 3 - 4	-15 -16
交通モード間の連携と乗り継ぎ利便性を高める交通結節機能の強化	東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備						- 7	-11	- 5	-17
	岡崎駅東口駅前広場の整備						- 8	-12	- 6	-18
	乗り継ぎ拠点の整備						- 9	- 4	- 7	-19
	中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化						-10	- 5	- 8	-20
	サイクル&ライド駐輪場の整備						-11	-13	- 9	-21
	サイクル&バスライド駐輪場の整備						-12	-14	-10	-22
	吹矢駐車場の整備 パーク&ライド等駐車場の整備							-15 -16		-23 -24
安全で安心できる自転車・歩行者利用環境の整備・充実	交通安全施設等の整備（あんしん歩行エリア）						-13	-17	-12	
	歩道の整備						-14	-18	-13	
	既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備						-15	-19	-14	
	電線類地中化						-16	-20	-15	
	道路におけるバリアフリー整備						-17		-16	
	自転車・歩行者ネットワークの計画・整備						-18	-21	-17	
	歩行者重視道路の整備 レンタサイクルシステムの整備						-19	-22 -23	-18 -19	
円滑かつ快適な道路交通環境の整備・改善	(都)岡崎環状線の整備							- 6		- 1
	(都)東岡崎駅南線の整備							- 7		- 2
	(都)羽根町線の整備							- 8		- 3
	(都)柱町線の整備							- 9		- 4
	(都)岡崎刈谷線の整備									- 5
	(都)若松線の整備									- 6
	(都)井内新村線の整備									- 7
	都市計画道路未整備路線（区間）の整備									- 8
	八帖交差点（国道1号・国道248号）の改良								-20	- 9
	国道1号交差点の改良								-21	-10
	主要渋滞交差点の交差点改良								-22	-11
	道路交通環境の改善								-23	-12
	バス走行環境の改善							-10	-24	-13
環境にやさしく、安全で快適な交通体系の確立	モビリティ・マネジメントの実施						-20	-24	-25	-25
	交通マナー・モラルの向上促進						-21	-25	-26	-26
	エコドライブ・アイドリングストップの推進								-27	
	次世代自動車の普及拡大								-28	

5つの視点欄の は継続実施又は短期5年以内に着手、 は中期6～10年に着手の施策・事業を示す
4つの基本目標欄の番号は基本目標に対応した番号を示す