

岡崎市地域公共交通総合連携計画

平成 20 年 8 月

(平成 22 年 1 月変更)

岡 崎 市

目 次

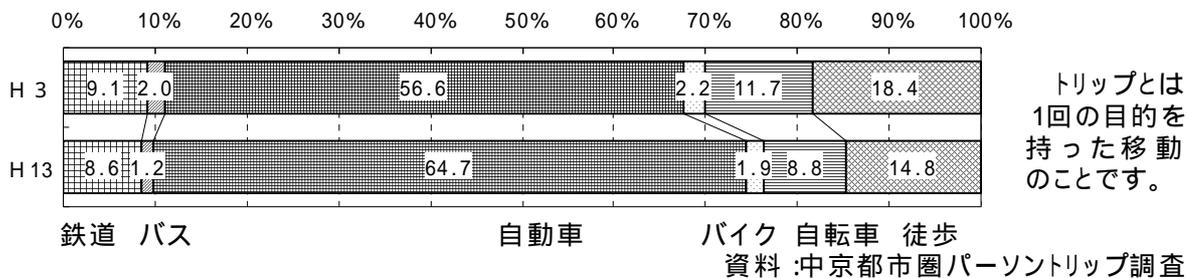
1 . 岡崎市における公共交通の現状と課題	1
2 . 岡崎市の総合交通政策	17
3 . 地域公共交通総合連携計画の基本方針	20
4 . 地域公共交通総合連携計画の区域	21
5 . 地域公共交通総合連携計画の目標	21
6 . 地域公共交通総合連携計画に位置づける事業	25
6 - 1 目標を達成するための事業及び実施主体	25
6 - 2 事業の内容	27
6 - 2 - 1 基幹公共交通ネットワークの整備	28
6 - 2 - 2 地域交通（乗合タクシー、コミュニティバス）の整備 ..	33
6 - 2 - 3 公共交通の利用促進	40
7 . 計画期間	43
8 . 事業スケジュール	43

1. 岡崎市における公共交通の現状と課題

(1) 市民の公共交通の利用実態

代表交通利用割合の推移

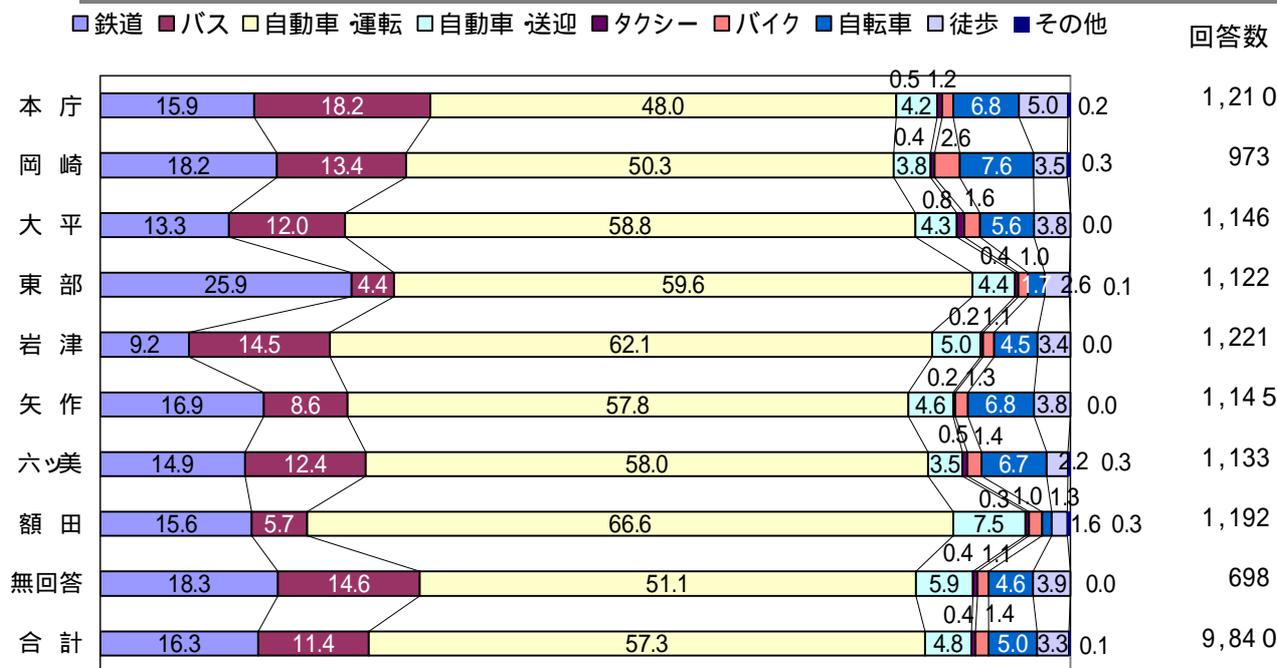
過去の利用交通手段の変化を見ると、平成3年から平成13年にかけて、バス利用は2.0%から1.2%に減少している。
これに対して、自動車利用者の伸びは大きく、56.6%から64.7%に増加している。



トリップとは1回の目的を持った移動のことです。

【主に利用する交通手段の構成】

鉄道利用割合は、東部地区で最も高く 25.9%、次に岡崎地区、矢作地区、本庁地区であり、岩津地区は 9.2%と最も低い。
バス利用割合は東岡崎バスターミナルがある本庁地区で最も高く 18.2%である。
利用割合が低い地区として東部地区(4.4%)、額田地区(5.7%)、矢作地区(8.6%)があげられる。
自動車利用(自分で運転)割合はどの地区でも高く、本庁地区の 48.0%～額田地区の 66.6%、平均 57.3%である。自動車利用(家族等の送迎)は六ツ美地区の 3.5%から額田地区の 7.5%の違いがある。



(注)「無回答」とは住所の回答がなかったもの(居住地不明)

資料: 市民アンケート調査(平成19年7月実施)

【鉄道利用者の駅までの交通手段】

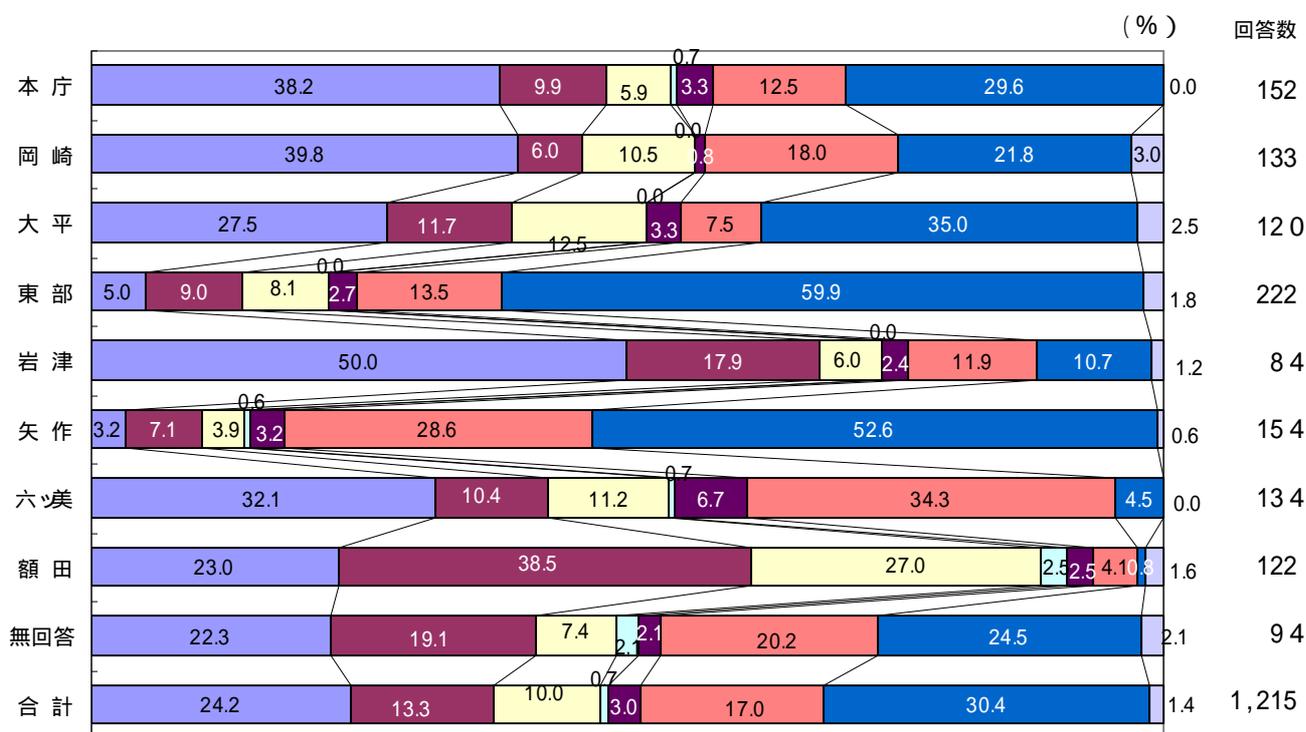
徒歩利用割合が最も高く全体では30.4%を占めている。特に、東部地区（59.9%）、矢作地区（52.6%）の利用割合が高い。

バス利用割合は岩津地区（50.0%）や岡崎地区（39.8%）、本庁地区（38.2%）で高く、東部地区（5.0%）、矢作地区（3.2%）で低い。

東部地区や矢作地区では駅に近いところに人口が集積しているため、徒歩利用が高く、バスで行く人の割合が低い。

自転車利用割合は六ッ美地区（34.3%）、矢作地区（28.6%）で高く、大平地区（7.5%）で低い。

■バス ■自動車(自分で運転) □自動車(家族等の送迎) □タクシー ■バイク ■自転車 ■徒歩 □その他の手段



利用手段不明を除く

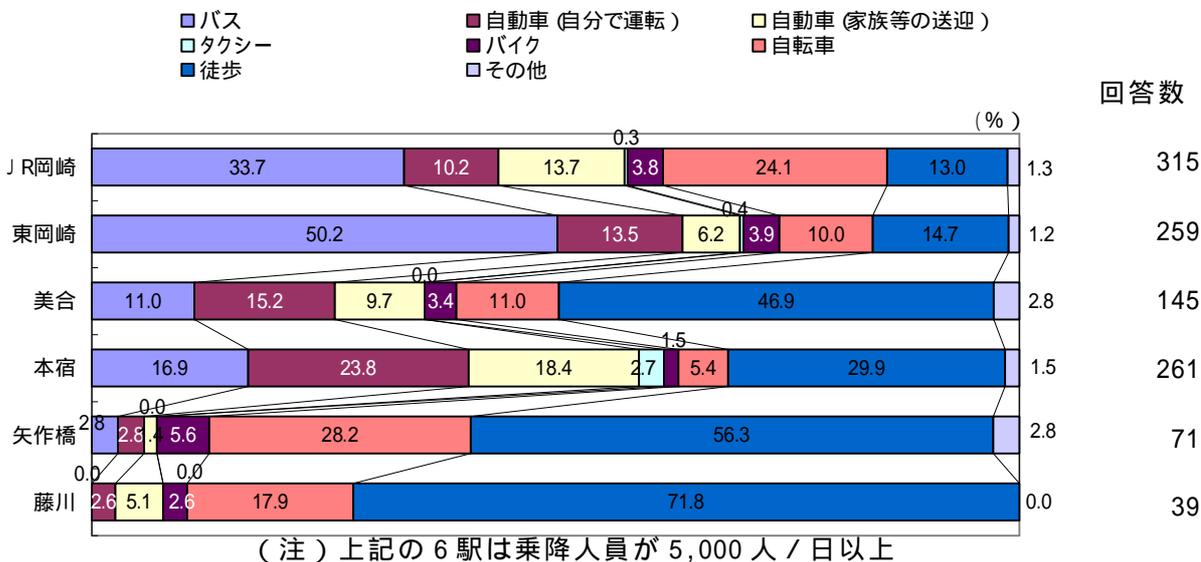
(%)

	バス	自動車(自分で運転)	自動車(家族等の送迎)	タクシー	バイク	自転車	徒歩	その他の手段
本庁	38.2	9.9	5.9	0.7	3.3	12.5	29.6	0.0
岡崎	39.8	6.0	10.5	0.0	0.8	18.0	21.8	3.0
大平	27.5	11.7	12.5	0.0	3.3	7.5	35.0	2.5
東部	5.0	9.0	8.1	0.0	2.7	13.5	59.9	1.8
岩津	50.0	17.9	6.0	0.0	2.4	11.9	10.7	1.2
矢作	3.2	7.1	3.9	0.6	3.2	28.6	52.6	0.6
六ッ美	32.1	10.4	11.2	0.7	6.7	34.3	4.5	0.0
額田	23.0	38.5	27.0	2.5	2.5	4.1	0.8	1.6
無回答	22.3	19.1	7.4	2.1	2.1	20.2	24.5	2.1
合計	24.2	13.3	10.0	0.7	3.0	17.0	30.4	1.4

資料：市民アンケート調査（平成19年7月実施）

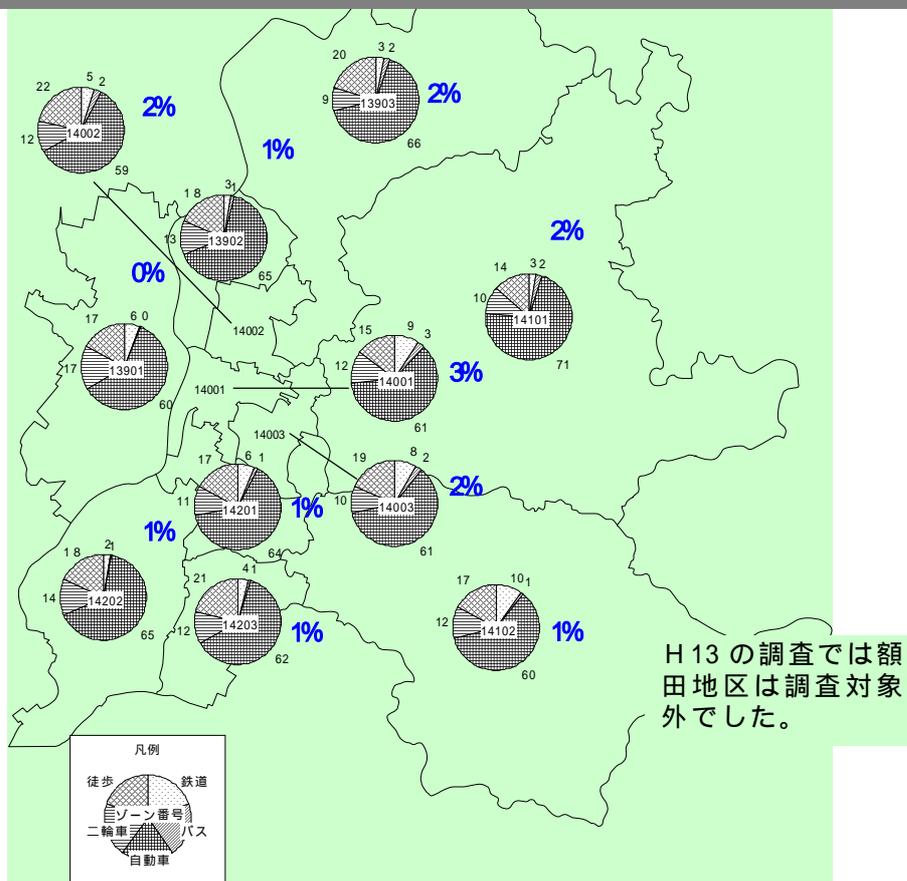
【主な鉄道駅までの利用交通手段構成】

J R 岡崎、東岡崎は利用者の居住範囲が広いことからバス利用割合が高いが、矢作橋や藤川は利用者の居住範囲が狭く、徒歩、自転車の利用割合が高い。
 本宿や美合では徒歩利用の他、自動車（自分で運転、家族等の送迎）の利用割合が高い。



バス利用者数の推移

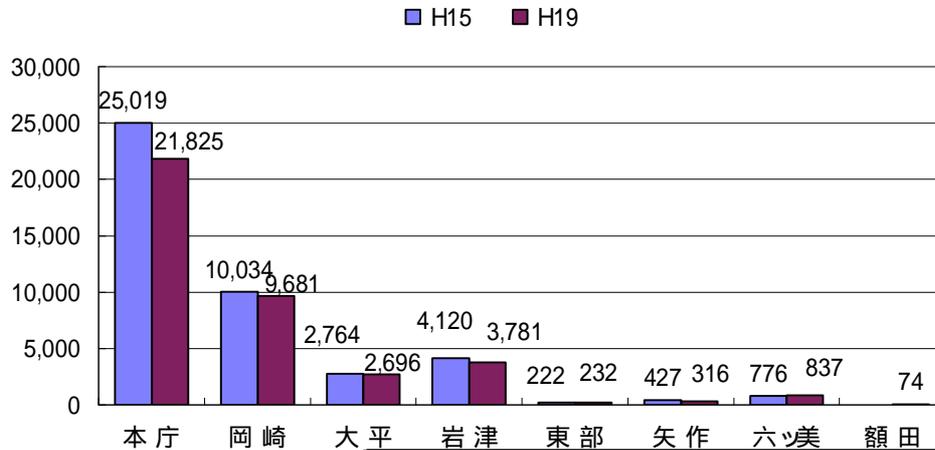
平成13年時点で、100人に1人から3人程度の利用であり、矢作地区では利用者割合が特に低い状況にある。



資料 : 中京都市圏パーソントリップ調査 (H13)

【地区別のバス利用者数の推移】(H15 H19)

バス利用者数は平成15年 平成19年で約9%の減少(0.91倍)
地区別の利用者数の変化としてみると、矢作地区等で落ち込みが著しい状況にある。
東部地区、六ッ美地区では利用者数が少ないものの、微増の傾向が見られる。

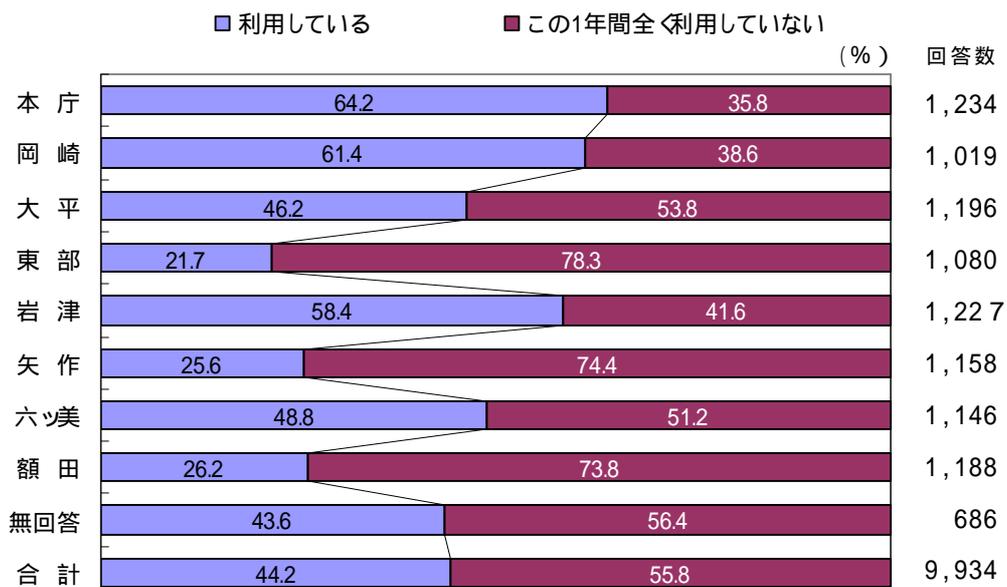


	H15	H19	H19/H15
本庁	25,019	21,825	0.87
岡崎	10,034	9,681	0.96
大平	2,764	2,696	0.98
岩津	4,120	3,781	0.92
東部	222	232	1.05
矢作	427	316	0.74
六ッ美	776	837	1.08
額田		74	
合計	43,362	39,442	0.91

資料：名鉄バス

【地区別バスの利用割合】

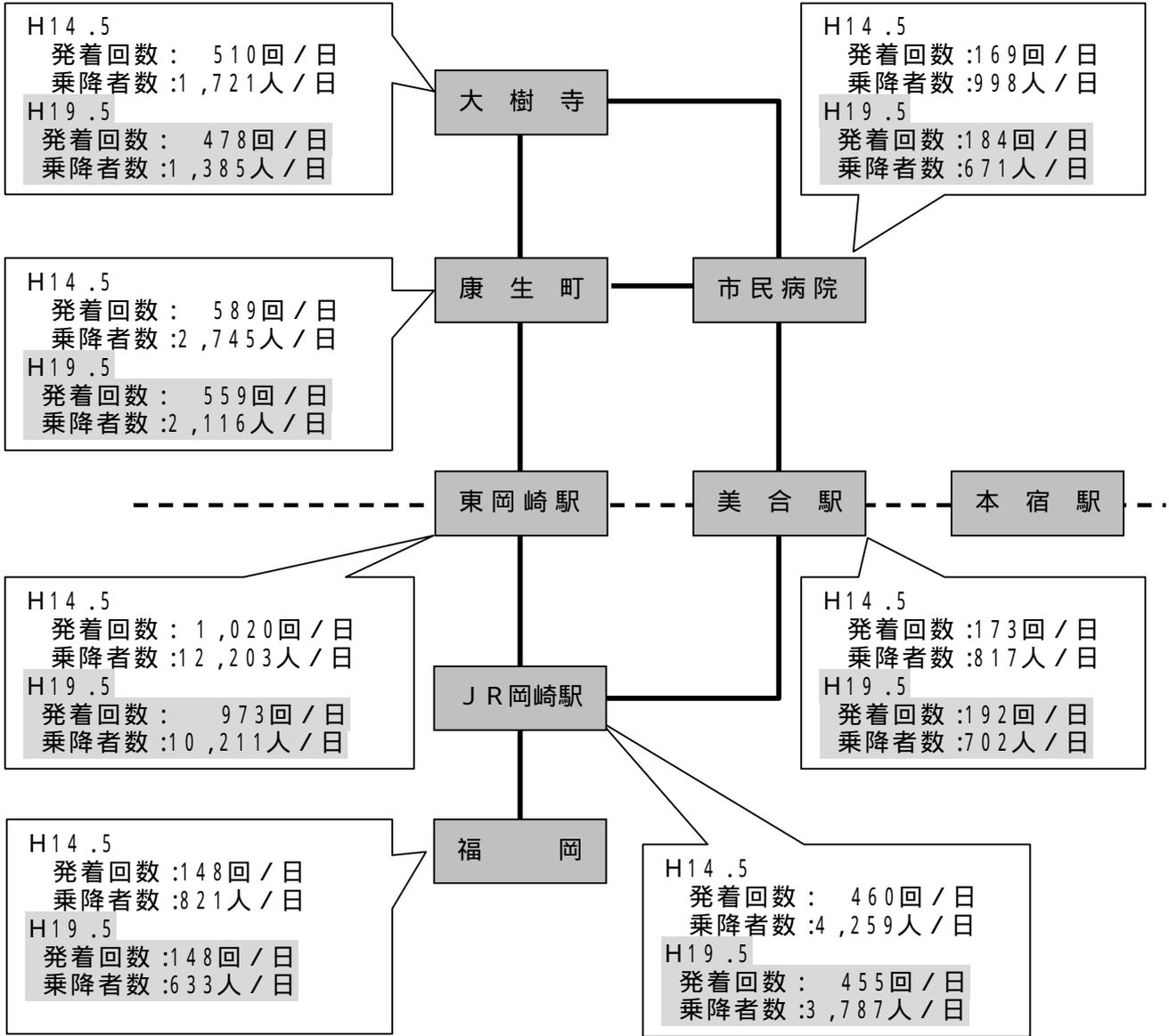
市全体では6割弱の方が1年以上バスを利用していない。
東部、矢作、額田の3地区では7~8割の人が1年以上バスを利用していない。



資料：市民アンケート調査(平成19年7月実施)

【主要バス停留所の利用等状況（名鉄バス調べ）】

市民病院、美合駅発着路線の運行回数は増加しているが、利用者は過去 5 年前に比べて減少している。



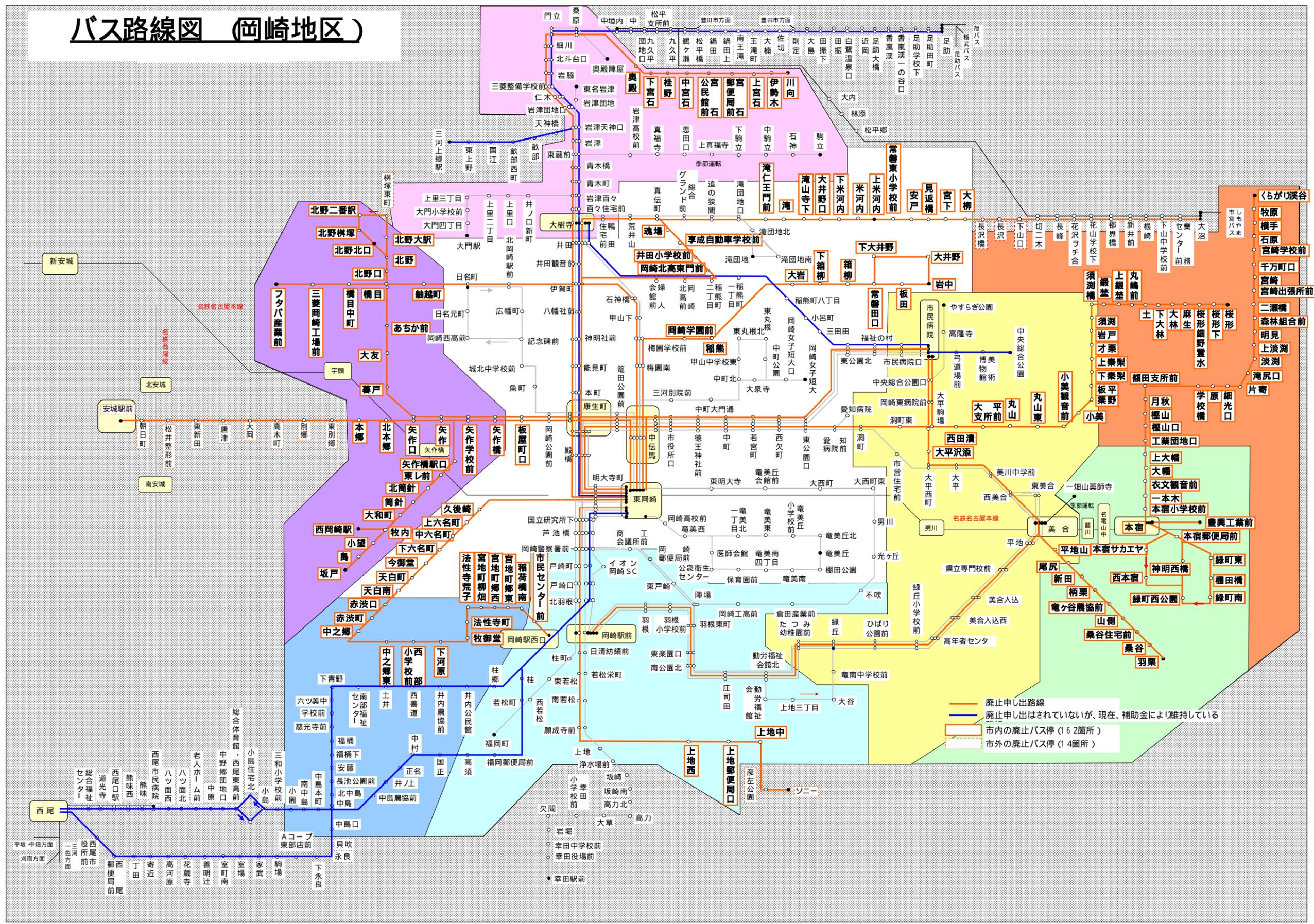
(2) 市内バス路線の現状

1) 市内バス路線と系統

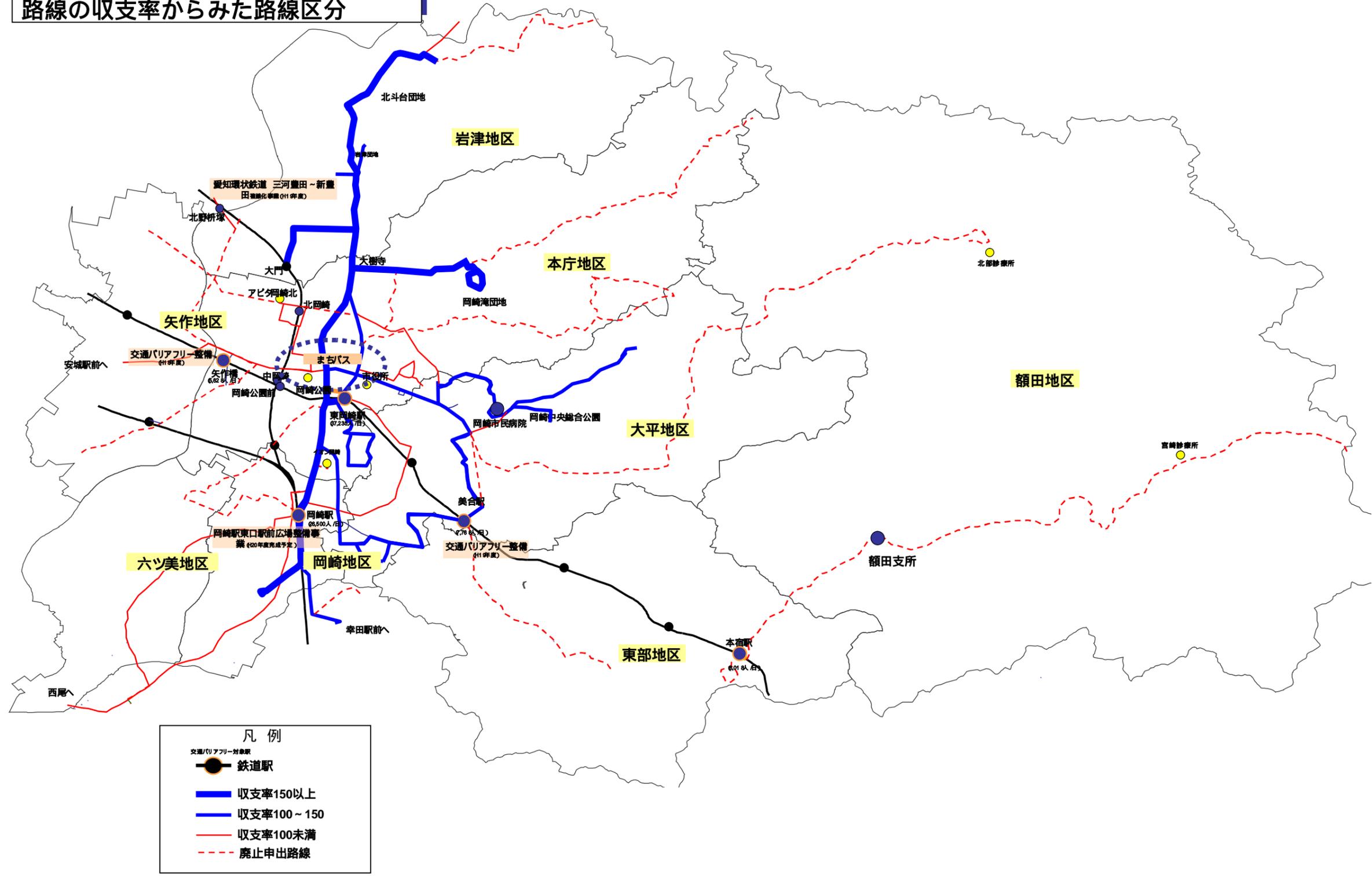
H20.4.1現在

路線名	主な起終点
岡崎線	フタバ産業～東岡崎
岡崎南線	東岡崎～竜美丘～東岡崎
岡崎市内線	福岡町～奥殿陣屋
岡崎南市内線	中央総合公園～美合
美合線	東岡崎～美合～岡崎駅
桜形線	東岡崎～桜形
大樹寺・病院線	市民病院～大樹寺
竜美丘・日名町線	岡崎駅～日名～岡崎駅
美合・病院線	市民病院～美合
本宿・額田線	本宿～額田支所
大沼線	東岡崎～大沼
岩中線	東岡崎～岩中～東岡崎
川向線	東岡崎～川向
大樹寺線	東岡崎～大樹寺
上郷線	東岡崎～榊塚東町～東岡崎
岡崎・坂戸線	東岡崎～坂戸
中之郷線	東岡崎～岡崎駅西口
岡崎・安城線	東岡崎～安城駅
岡崎・幸田線	東岡崎～幸田
くらがり線	額田支所～くらがり溪谷
岡崎・西尾線	東岡崎～西尾
岡崎・足助線	東岡崎～足助(豊田営業所)
深夜バス岡崎	東岡崎～東名岩津
岡崎・空港線	岡崎駅～中部国際空港
計 24 路線	

バス路線図 (岡崎地区)



路線の収支率からみた路線区分



2) バス路線の運行状況等

バスの路線別の運行状況と利用状況、市の補助、国県補助等で運行している路線、系統は以下に示すとおりである。

なお、額田地区では、地域内に週1日運行の診療所への巡回バスが運行されている。

(H19データ)

路線名	起点	経由	終点	走行キロ	補助金	運行本数 (平日)	年間 乗降者数	1日あたり 乗降者数
岡崎	フタバ産業前	梅園学校前	東岡崎	28,835		10	56,584	155
			計	28,835	0	10	56,584	155
岡崎南	東岡崎	竜美東	東岡崎	96,344		51	538,758	1,476
岡崎南	竜美東		東岡崎	3,697		3	17,076	47
			計	100,041	0	54	555,834	1,523
岡崎市内	福岡町	東岡崎	奥殿陣屋	258,022		39	1,130,128	3,096
岡崎市内	岡崎駅前	東岡崎	奥殿陣屋	172,178		41	779,608	2,136
岡崎市内	東岡崎	康生町	奥殿陣屋	73,550		21	202,152	554
岡崎市内	福岡町	東岡崎	大樹寺	61,092		19	311,778	854
岡崎市内	岡崎駅前	東岡崎	大樹寺	37,237		14	182,116	499
岡崎市内	東岡崎	康生町	大樹寺	415		0	474	1
岡崎市内	福岡町	岡崎駅前	東岡崎	8,608		5	16,900	46
岡崎市内	岡崎駅前	芦池橋	東岡崎	1,241		1	7,998	22
岡崎市内	福岡町	東岡崎	滝団地南	131,170		36	707,840	1,939
岡崎市内	岡崎駅前	東岡崎	滝団地南	80,545		15	367,826	1,008
岡崎市内	東岡崎	康生町	滝団地南	1,725		1	10,344	28
岡崎市内	福岡町	東岡崎	大門駅	169,926		40	824,746	2,260
岡崎市内	岡崎駅前	東岡崎	大門駅	19,870		4	103,058	282
岡崎市内	東岡崎	康生町	大門駅	4,957		3	8,260	23
岡崎市内	福岡町	東岡崎	東名岩津	21,458		5	106,270	291
岡崎市内	東岡崎	康生町	東名岩津	1,628		1	5,976	16
岡崎市内	岡崎駅前	東岡崎	東名岩津	2,454		1	9,828	27
岡崎市内	福岡町	東岡崎	三河上郷駅	18,970	A	4	86,106	236
岡崎市内	岡崎駅前	東岡崎	三河上郷駅	25,480	A	7	97,906	268
岡崎市内	東岡崎	康生町	三河上郷駅	7,100	A	0	12,234	34
岡崎市内	東岡崎	イオン岡崎SC	岡崎駅前	89,352		72	806,496	2,210
			計	1,186,977	466,000	329	5,778,044	15,830
岡崎南市内	若宮町	東岡崎	美合	25,443		5	63,262	173
岡崎南市内	東岡崎	商工会議所	美合	17,739		6	32,642	89
岡崎南市内	若宮町	康生町	東岡崎	329		0	1,298	4
岡崎南市内	市民病院	東岡崎	美合	65,872		19	221,084	606
岡崎南市内	市民病院	東岡崎	市民病院	90,614		15	378,454	1,037
岡崎南市内	市民病院	東岡崎	若宮町	22,099		4	46,034	126
岡崎南市内	勤労福祉会館	東岡崎	市民病院	4,563		1	34,170	94
岡崎南市内	中央総合公園	東岡崎	美合	101,248	A	16	367,832	1,008
岡崎南市内	中央総合公園	陣場	市民病院	40,157	A	5	133,454	366
岡崎南市内	市民病院	市民病院	中央総合公園	12,344	A	2	59,774	164
岡崎南市内	中央総合公園	陣場	若宮町	8,162	A	0	21,802	60
岡崎南市内	若宮町	東岡崎	中央総合公園	5,419	A	1	31,650	87
岡崎南市内	若宮町	陣場	市民病院	14,786		0	50,804	139
			計	408,775	6,680,000	74	1,442,260	3,951
美合	東岡崎	洞町	美合	32,858		8	101,712	279
美合	東岡崎	愛知病院	美合	18,225		10	87,274	239
美合	東岡崎	愛知病院	美合	23,693		13	94,876	260
美合	東岡崎	美合	羽栗	4,745	A	1	10,752	29
美合	美合		羽栗	15,080	A	6	11,358	31
美合	市民病院		羽栗	7,582	A	3	18,082	50
美合	東岡崎	美合, 庄司田	岡崎駅前	101,291		13	261,620	717
美合	東岡崎	愛知病院, 美合	岡崎駅前	94,770		30	354,526	971
美合	美合	庄司田	岡崎駅前	1,337		1	3,436	9
美合	東岡崎		やすらぎ公園	5,169		0	12,766	35
			計	304,749	4,563,000	85	956,402	2,620
桜形	東岡崎	市民病院	桜形	73,292	B	8	95,538	262
桜形	東岡崎		市民病院	2,965		2	15,806	43
			計	76,257	1,675,000	10	111,344	305
大樹寺 病院	大樹寺		市民病院	84,665	A	46	107,944	296
			計	84,665	14,850,000	46	107,944	296
竜美丘・日名町	岡崎駅前	光ヶ丘, 日名町	岡崎駅前	219,206		31	784,524	2,149
竜美丘・日名町	岡崎駅前	光ヶ丘, 日名町	東岡崎	5,110		1	7,234	20
竜美丘・日名町	岡崎駅前	光ヶ丘	東岡崎	3,526		2	8,672	24
竜美丘・日名町	東岡崎	光ヶ丘	岡崎駅前	2,117		1	9,112	25
竜美丘・日名町	東岡崎		岡崎駅前	5,110		1	14,436	40
			計	235,069	0	36	823,978	2,257

路線名	起点	経由	終点	走行キロ	補助金	運行本数 (平日)	年間 乗降者数	1日あたり 乗降者数
美合 病院	市民病院		美合	33,060		A 25	37,474	103
美合 病院	市民病院	庄司田	岡崎駅前	57,180		A 16	108,128	296
			計	90,240	12,320,000	41	145,602	399
本宿 額田	本宿		額田支所前	24,255		A 12	44,040	121
本宿 額田	本宿		くらがり溪谷	12,672		A 8	9,680	27
本宿 額田	本宿		石原	5,400		A 4	3,382	9
本宿 額田	本宿		本宿	1,898		6	2,554	7
本宿 額田	本宿	サカエヤ	本宿	7,008		2	19,072	52
本宿 額田	本宿		豊興工業前	680		2	6,412	18
本宿 額田	本宿		額田支所前	2,646		6	3,404	9
			計	54,559	954,000	40	88,544	243
大沼	東岡崎	岡崎北高前	大沼	111,672		B 12	131,858	361
大沼	東岡崎	岡崎北高前	上米河内	40,150		A 11	80,204	220
大沼	東岡崎	大樹寺	大沼	19,345		B 2	20,932	57
			計	171,167	14,717,000	25	232,994	638
岩中	東岡崎	稲熊	東岡崎	14,381		A 2	13,332	37
岩中	東岡崎		岩中	3,833		A 1	3,884	11
岩中	常磐田口		東岡崎	4,526		A 1	9,494	26
			計	22,740	5,270,000	4	26,710	73
川向	東岡崎		川向	21,900		A 4	41,872	115
			計	21,900	2,184,000	4	41,872	115
大樹寺	東岡崎		大樹寺	179,085		154	1,135,976	3,112
			計	179,085	0	154	1,135,976	3,112
大樹寺(B)	東岡崎	岡崎女子短大	東岡崎	14,094		10	55,850	153
大樹寺(B)	東岡崎	中町北	東岡崎	5,485		1	9,556	26
大樹寺(B)	東岡崎	岡崎女子短大 (南)	東岡崎	8,456		6	43,938	120
大樹寺(B)	岡崎女子短大		東岡崎	778		1	344	1
大樹寺(B)	中町北		東岡崎	778		1	3,774	10
			計	29,591	0	19	113,462	311
上郷	東岡崎	矢作	東岡崎	40,648		A 6	69,276	190
上郷	東岡崎	矢作	北野北口	8,587		A 1	13,068	36
上郷	東岡崎	矢作	市民病院	9,866		A 1	18,958	52
			計	59,100	7,326,000	8	101,302	278
岡崎 坂戸	東岡崎		坂戸	13,505		A 5	16,226	44
岡崎 坂戸	東岡崎		西岡崎駅	13,359		A 6	23,386	64
			計	26,864	3,029,000	11	39,612	109
中之郷	東岡崎	中之郷	岡崎駅西口	86,338		A 33	199,384	546
			計	86,338	3,096,000	33	199,384	546
岡崎 安城	東岡崎		安城駅前	93,112		A 30	173,922	476
			計	93,112	6,550,000	30	173,922	476
岡崎 幸田	東岡崎		幸田駅前	155,119		40	489,546	1,341
岡崎 幸田	東岡崎	上地西	ソニー	31,493		A 16	78,152	214
			計	186,611	0	56	567,698	1,555
くらがり	額田支所前		くらがり溪谷	27,940		A 8	13,026	36
くらがり	額田支所前		石原	11,110		A 4	3,588	10
			計	39,050	11,066,000	12	16,614	46
岡崎 西尾	東岡崎	下青野	西尾	201,153		B 42	449,876	1,233
岡崎 西尾	東岡崎	高須	西尾	95,283		A 20	169,052	463
			計	296,436	2,076,000	62	618,928	1,696
岡崎 足助	東岡崎	細川	足助	216,810		B 20	255,628	700
			計	216,810	21,191,000	20	255,628	700

13,590,638 37,235

A : 単市補助路線 B : 国庫補助路線 : 平成20年4月廃止申し出路線

ぬかた巡回バスの運行状況等

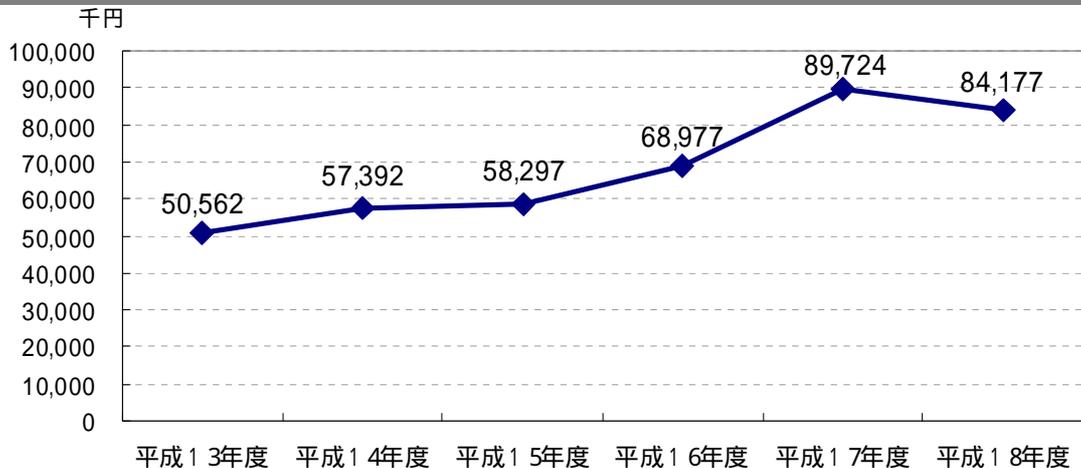
路線名	運行系統			運行本数	輸送人員 (年間)	1運行あたり 輸送人員
	起点	経由	終点			
千万町・大雨河コース(月曜日)	診療所		診療所	1	463	10
夏山・鳥川コース(火曜日)	J A 額田支店北口	額田町役場	星野医院	1	568	11
南大須・北部コース(水曜日)	南大須公民館		診療所	1	156	3
切山コース(木曜日)	額田町役場	名鉄桜形停留所	診療所	1	227	5
下山コース(金曜日)	山田鎌一様宅前	J A あいち三河 下山支店	診療所	1	784	16

資料：平成18年実績

3) 乗合バスの運行に関する補助の状況

乗合バスに対する補助額は年々増加している

市は乗合バスの維持に年間約9千万円の負担をしており、バスへの補助は年々増加している。



4) 廃止申出路線とその現況

バス路線が廃止される危機にある

名鉄バスから、平成20年3月末をもって市内14路線の廃止申し出がされた。

市では、廃止された場合の市民生活への影響を考慮し、当面、赤字を補填することで、バス路線を維持することとし、今後数年を目途に地域住民と協働して見直していくこととしている。

路線名	廃止によりバス路線が無くなる区間(距離)	市内の廃止バス停数
岡崎	石神橋～北岡崎駅前(1.3km) 日名町～フタバ産業前(3.8km)	5箇所
岩中	梅園学校前～岩中(2.8km)	10箇所
美合	美合～羽栗(5.9km)	9箇所
岡崎・坂戸	岡崎公園前～坂戸(5.8km) 岡崎公園前～西岡崎駅(4.5km)	13箇所
川向	桑原～川向(4.6km)	9箇所
岡崎・安城	岡崎公園前～安城駅前(7.3km)	7箇所
岡崎・幸田	願成寺前～ソニー(1.8km)	3箇所
大沼	伊賀町～婦人会館前(0.4km) 稲熊町二丁目～真伝町(1.8km) 滝団地口～切二木(14.1km)	16箇所
上郷	岡崎公園前～榊塚東町～岡崎公園前(10.3km)	15箇所
中之郷	明大寺町～岡崎駅西口(7.8km)	21箇所
桜形	大平駒場～桜形(17.4km)	24箇所
美合・病院	大平西町～大平駒場(0.5km) 美合～羽栗(5.9km)	10箇所
本宿・額田	本宿～工業団地口～額田支所前(4.9km) 本宿～緑町南～本宿(2.6km) 本宿～豊興工業前(1.4km) 本宿～本宿サカエヤ～本宿(3.2km)	20箇所
くらがり	額田支所前～くらがり溪谷(12.7km) 額田支所前～石原(10.1km)	19箇所

(3) バス交通に対する市民の考え

(平成 19 年 7 月に実施した、バス利用に関するアンケート調査結果)

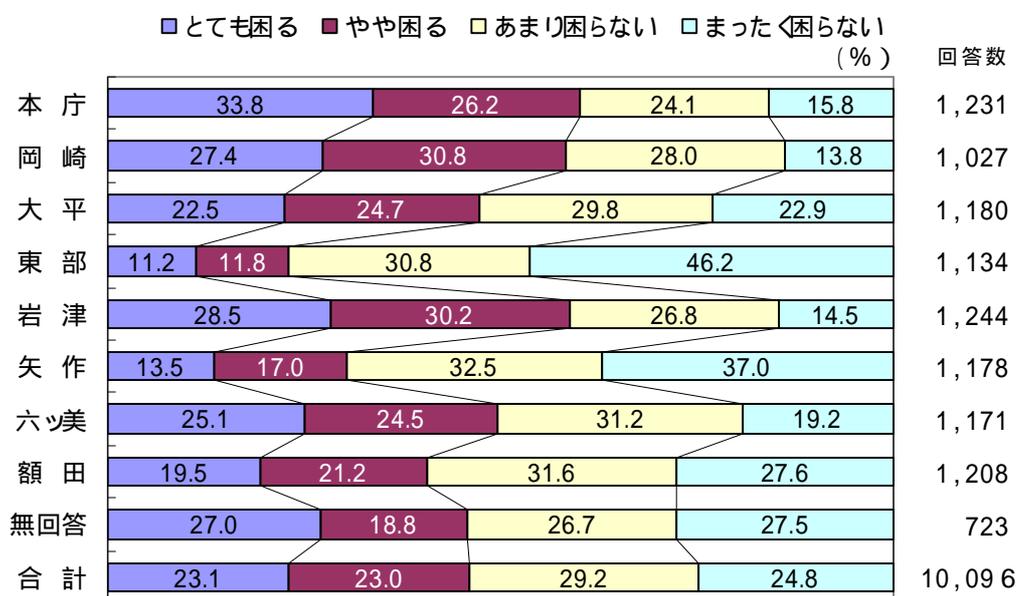
【バスがなくなって困る人の割合】

「とても困る」と回答した人の割合は本庁地区で最も高く、33.8%である。

「とても困る」と「やや困る」を合わせた割合は、本庁地区(60.0%)、岡崎地区(58.2%)、岩津地区(58.7%)の3地区で高い。

「まったく困らない」人の割合は東部地区で最も高く、46.2%であり、次が矢作地区の37.0%である。

「あまり困らない」と「まったく困らない」を合わせた割合は、東部地区(77.0%)、矢作地区(69.5%)、額田地区(59.2%)の3地区で高い。

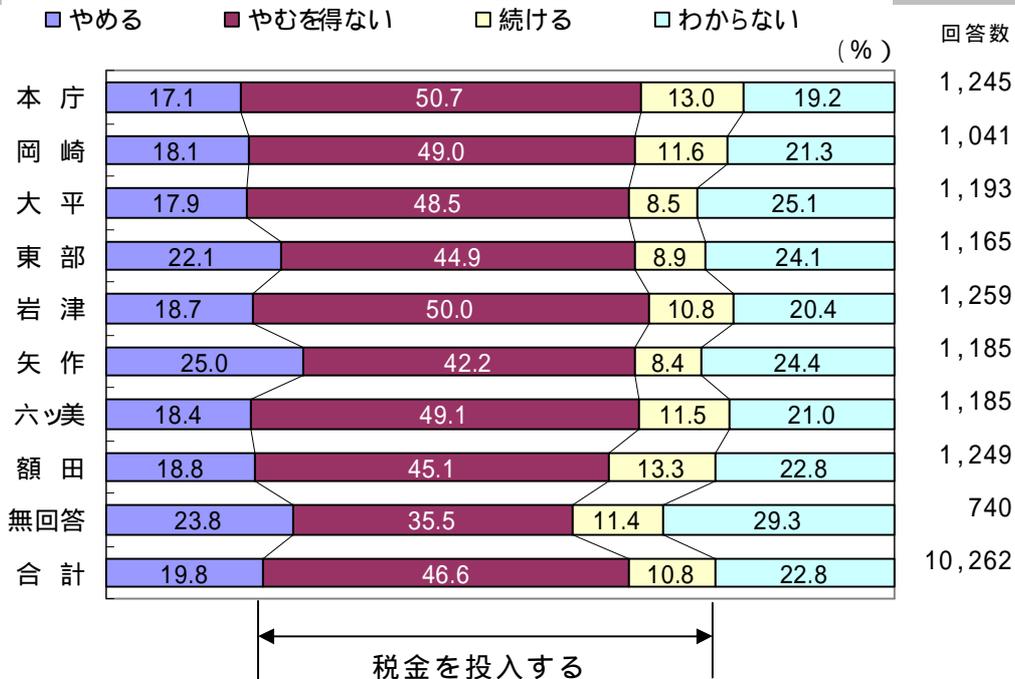


【今後とも路線バスの維持に税金の投入を続けていくべきと思う人の割合】

全体では、税金の投入は「やむを得ない」人が46.6%である。

税金の投入を「やめる」人の割合は矢作地区(25.0%)で最も高く、次が東部地区(22.1%)であり、額田地区(18.8%)も3番目に入っている。

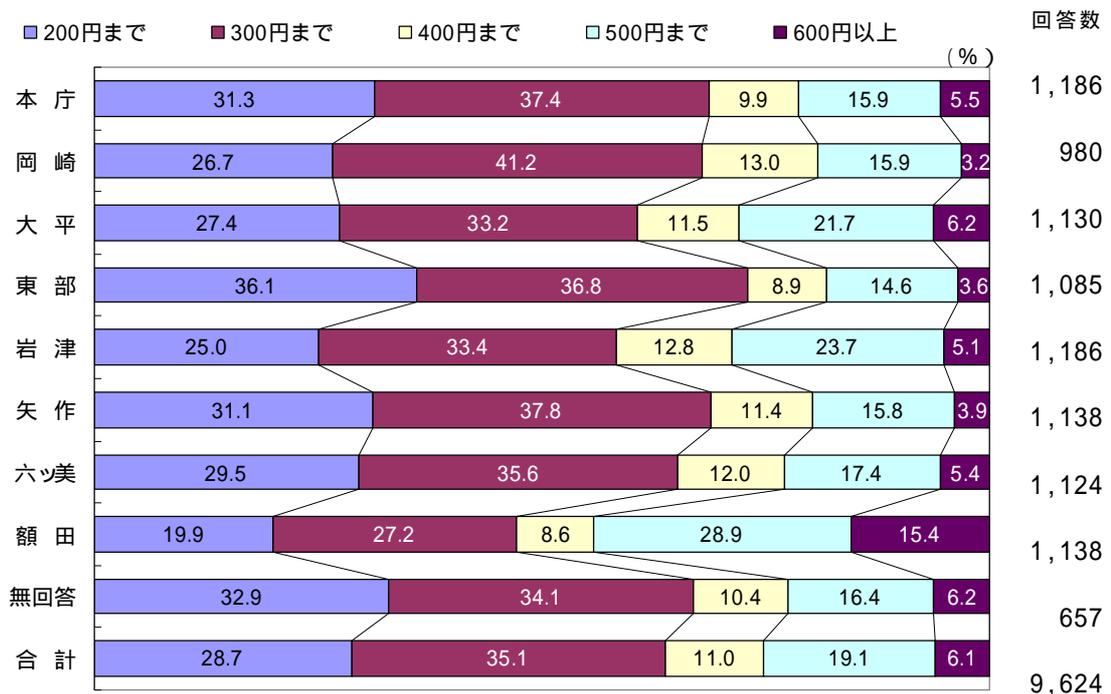
「やむを得ない」と「続ける」を合わせた割合は、合計で57.4%であり、本庁地区が最も高い割合を示す。



【不採算の路線バスを維持する場合、1乗車(片道)あたりの支払い運賃】

不採算の路線バスを維持するために、1乗車あたりの支払い意思額は全体では、300円までが63.1%を占める。

地区別の平均値は全体で339円に対して、額田地区は393円と最も高い。

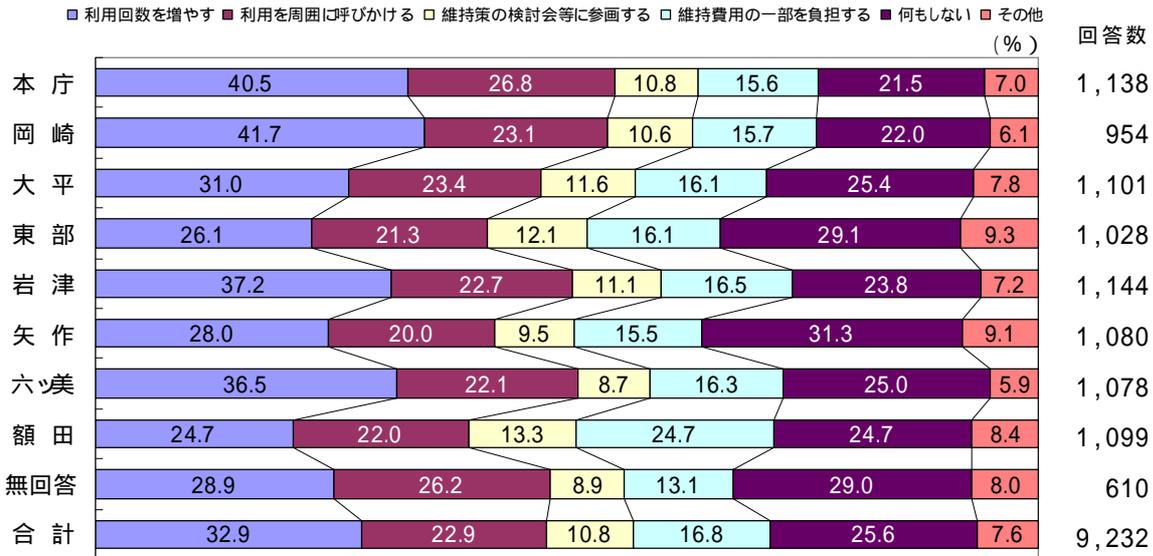


【路線バス維持のために支援できること】

全体では「利用回数を増やす」「利用を周囲に呼びかける」など、利用することによって維持する考え方の割合が高く、両方の考え方を合わせると55.8%を占める。

「維持策の検討会等に参画する」人の割合は、全体で10.8%に対して、額田地区で13.3%、東部地区で12.1%とやや高い割合を示している。

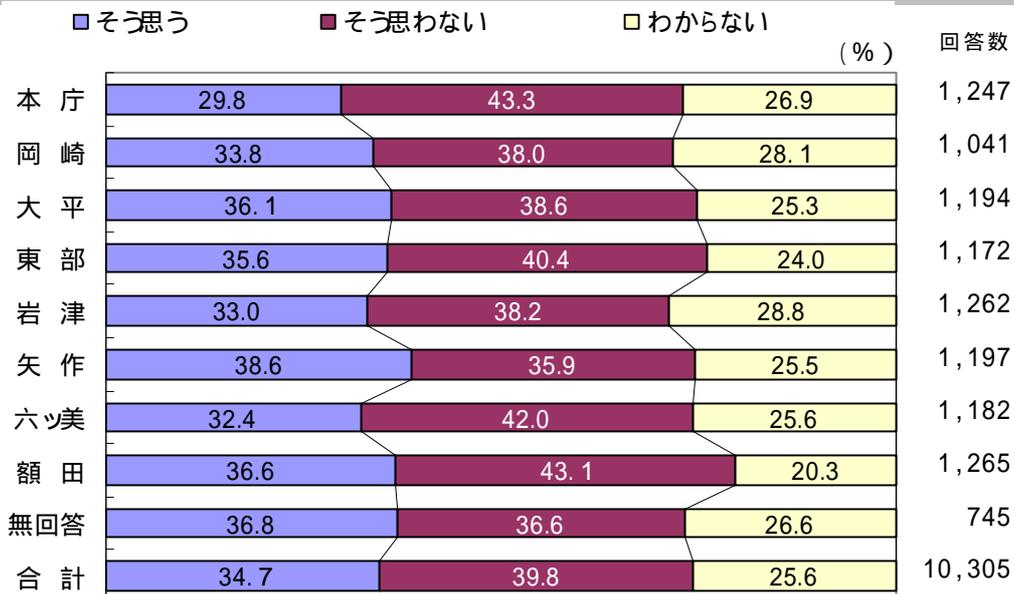
「費用の一部を負担する」人の割合は、全体で16.8%に対して、額田地区では24.7%と最も高い割合を示している。



【名鉄バスの廃止申出に対して、やむを得ないと思う人の割合】

「そう思う」の割合は平均で34.7%であり、地区による相違は少ないが、矢作地区(38.6%)、額田地区(36.6%)でやや高い。

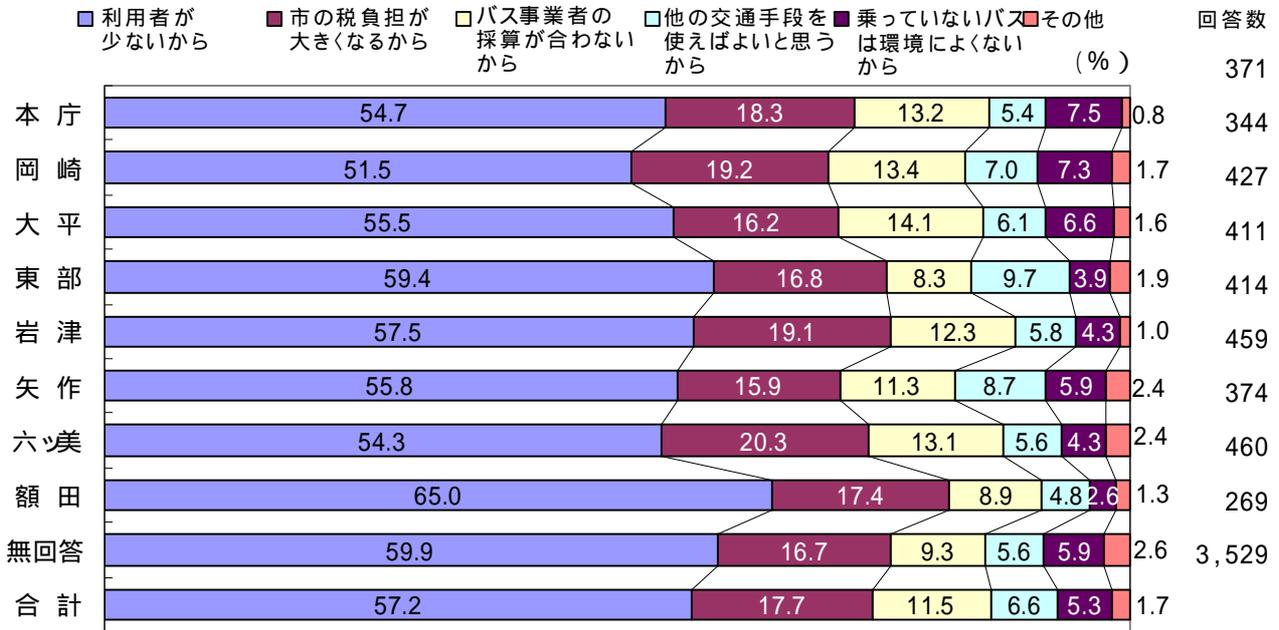
「そう思わない」の割合は平均で39.8%であり、地区による相違は少ないが、本庁地区(43.3%)、額田地区(43.1%)、六ッ美地区(42.0%)、東部地区(40.4%)で40%を超えている。



【「1. そう思う」主な理由の内訳】

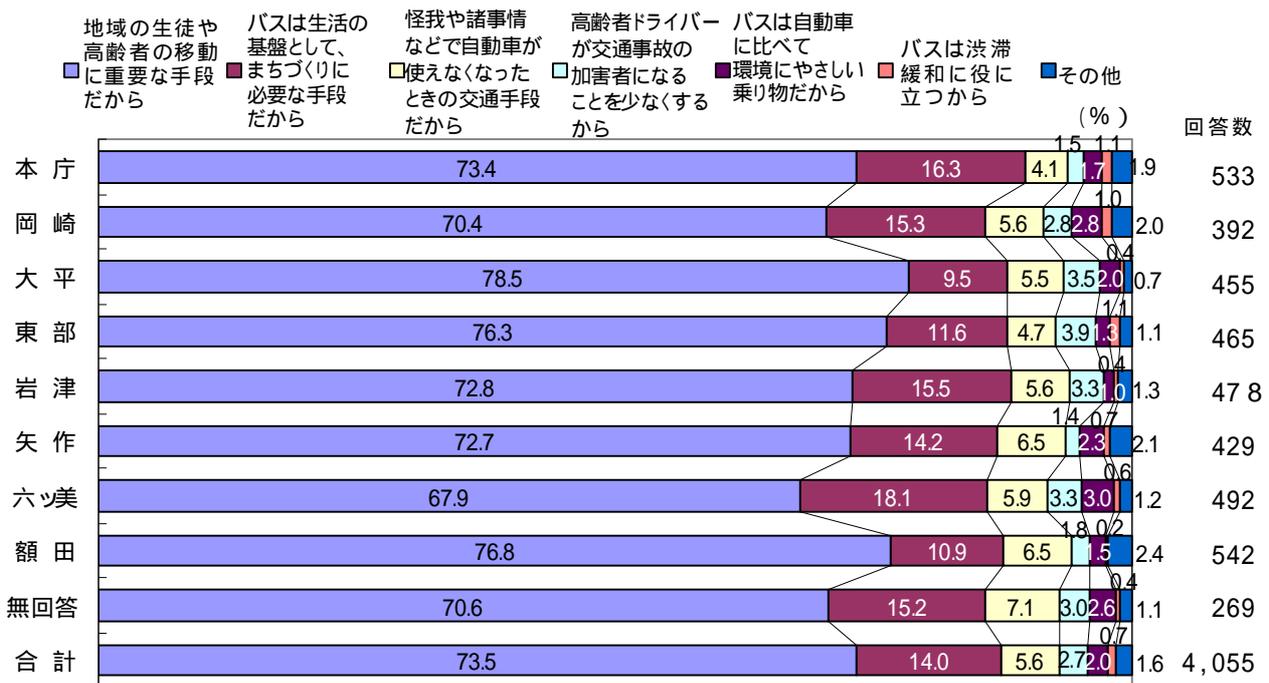
全体では「利用者が少ない」(57.2%)が最も割合が高く、次が「市の税負担が多くなるから」(17.7%)である。

「利用者が少ない」の割合は額田地区(65.0%)で最も高い。



【「2. そう思わない」主な理由の内訳】

「地域の生徒や高齢者の移動に重要な手段だから」が最も高い割合(73.5%)を示し、次が「バスは生活の基盤としてまちづくりに必要な手段だから」(14.0%)である。



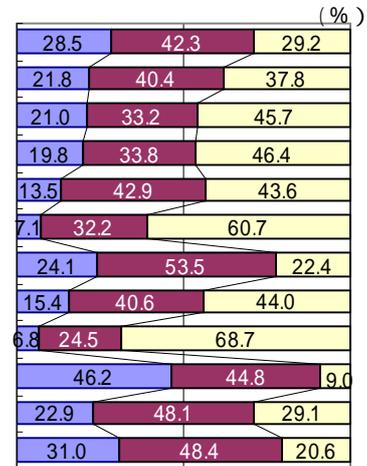
【バスサービスに対する改善要望】

「高齢者・障害者が乗り降りしやすくする」「バス停で待ちやすい環境をつくる」「バスが時刻表どおりに到着するようにする」などの改善が重要視されている。

地区別にも同様の傾向が見られる。(詳細省略)

■ 特に重要
 ■ 重要
 ■ あまり重要で無い

- 運行本数を増やす
- 運賃を割り引く
- 運行している路線の経路・ルートを変更する
- 運行時間帯を夜遅くまで延ばす
- 運転手の接客態度を良くする
- いつでも座れるようにする
- バスが時刻表どおりに到着するようにする
- バス停でバスの現在位置がわかるようにする
- バス停の間隔を短くする
- 高齢者・障害者が乗り降りしやすくする
- バス停などの時刻表を見やすくする
- バス停で待ちやすい環境をつくる

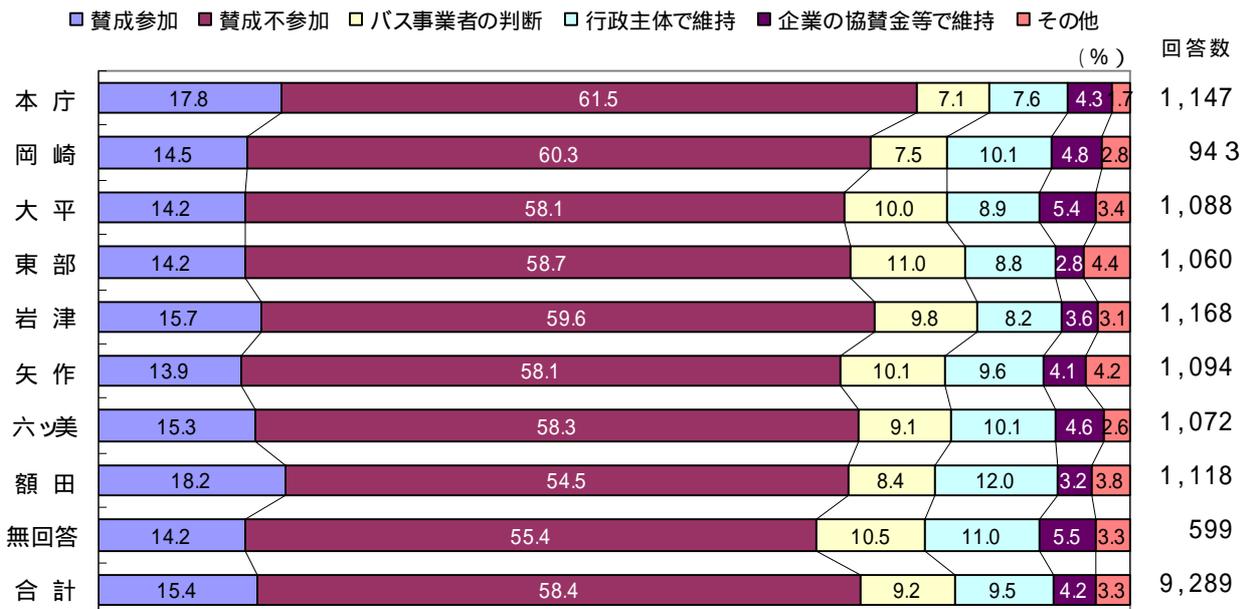


【市民が主体となって計画・維持することに賛成する人の割合】

住民が主体的にバスの計画・維持に参加することに73.8% (賛成・参加、賛成・不参加) が賛成している。「賛成・参加」の割合は額田地区でやや高く、18.2%である。

「バス事業者の判断」や「行政主体で維持」などの考え方をする人は合わせて18.7%である。

「企業の協賛金等で維持」は4.2%である。



2. 岡崎市の総合交通政策

岡崎市では、平成 19 年度に、岡崎の交通まちづくりを推進していくための基本方針とその実現に向けた取組みを「岡崎市の総合交通政策」としてまとめている。

(1) 基本理念

人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり

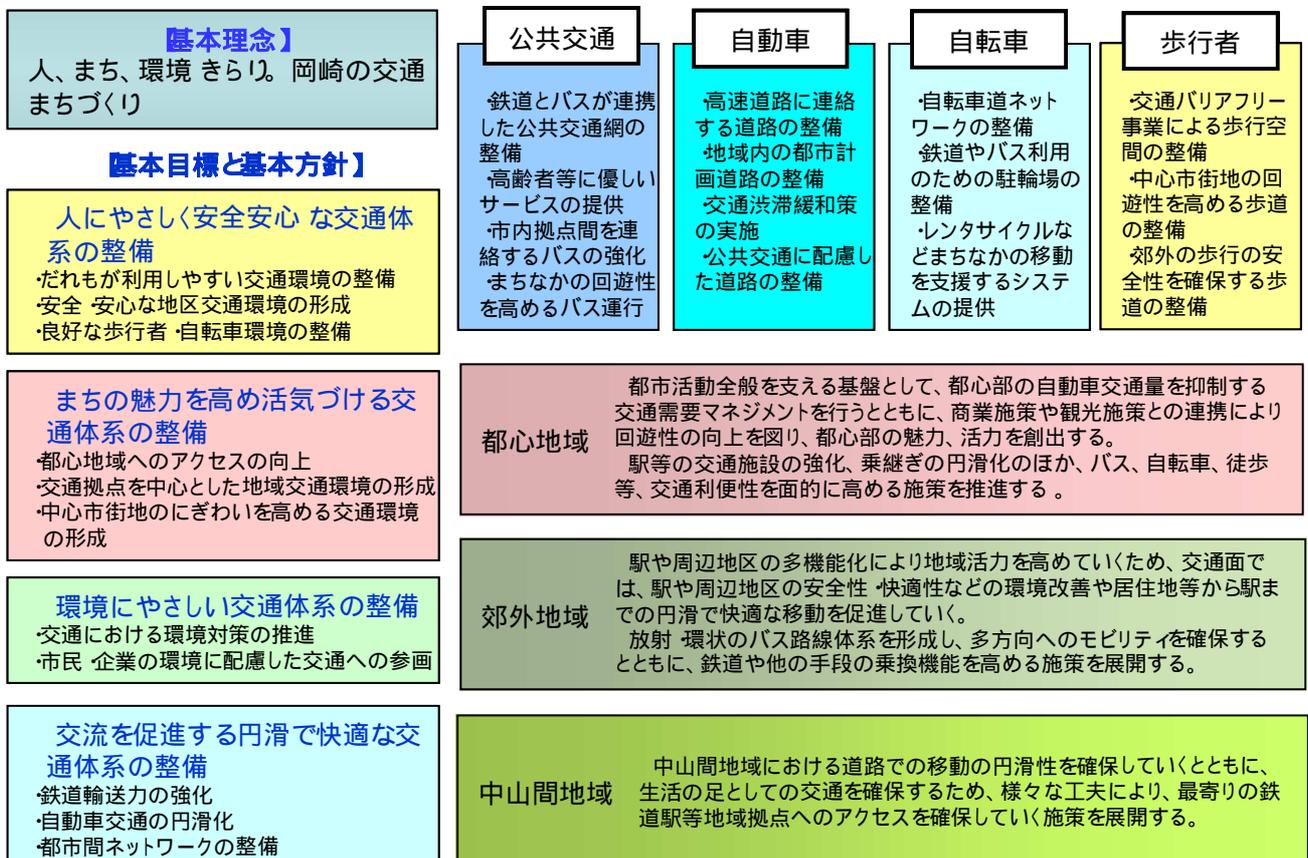
高齢社会の進展や中心市街地の衰退、環境意識の高まりなど、社会経済状況の変化やマイカー社会の進行による社会問題に対応するため、都市機能集約型の市街地形成を目指した新しい都市づくりを進め、自動車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換を目指す。

そして、本市の将来都市像である「人、水、緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市 岡崎」の実現に向けて、行政だけでなく、市民、交通事業者、地域企業等、多様な主体の参加による協働作業により、岡崎の交通まちづくりを進める。

(2) 基本目標と基本方針

基本理念を実現していくために、「人」「まち」「環境」「円滑化」という側面から、4つの基本目標と基本方針を設定している。各種交通手段の連携のあり方や利用のされ方は地域ごとに異なるため、地域特性を踏まえたまちづくりの考え方にたって取り組む。

各施策については、周辺の交通に与える影響の検討及び道路管理者等との十分な調整・協議を行い、実施する。



岡崎市総合交通政策の基本目標

人にやさしく安全安心な交通体系の整備

まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

環境にやさしい交通体系の整備

交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備

4つの基本目標の達成に向けて、以下のような基本方針のもとに取り組んでいく。

人にやさしく安全安心な交通体系の整備

だれもが利用しやすい交通環境の整備

高齢社会では、高齢者の生活圏は近隣の移動割合が高くなり、徒歩及びバスの利用割合が高くなる。このようなことから、高齢者が利用しやすい公共交通サービスの確保（ノンステップバスの拡充、バス停改善など）や安全に歩けるバリアフリー化された歩行空間整備を進める。

また、来街者や外国人など岡崎市の交通状況がわからない人や、バスへの乗車機会が少ないために利用の仕方がわからない人を含めて、バスの運行・経路情報等の提供に努める。



安全・安心な地区交通環境の形成

特に、中心市街地においては、安心して買物ができる歩行空間の整備を進める。

また、市民が安全で安心して利用できる公共交通の確保や、都市計画道路の整備に合わせて安全に走行できる自転車走行空間、安全な通学路の確保などの整備を進める。

良好な歩行者・自転車環境の整備

自転車・歩行者が安全に移動できる道路環境整備等の施策とともに、歩きたくなる、自転車に乗りたくなる良好な歩行者・自転車環境の整備を進める。

まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

都心地域へのアクセスの向上

岡崎市の顔となる康生地区や東岡崎駅地区を元気なまちに再生するために、公共交通の充実や都心居住政策によって都心地域の居住者を増やすとともに、市内外からの来街者などが中岡崎駅や東岡崎駅から商業地としての康生地区や今後整備される図書館交流プラザや岡崎げんき館等の公共施設にアクセスしやすい公共交通サービスの提供を進める。

また、自転車や自動車の駐車空間の充実、駐車場案内などのサービス強化を図っていく。

交通拠点を中心とした地域交通環境の形成

愛知環状鉄道や名鉄名古屋本線と連携した利用しやすいまちバスの運行によるアクセスの強化や東岡崎駅と康生地区の快適な移動のためのレンタサイクル施策を継続的に実施する。

また、地域の生活拠点となる交通結節点等を中心とした地域のネットワークづくりに取り組んでいく。



中心市街地にぎわいを高める交通環境の形成

康生地区などにぎわいを取り戻すためには、歩行者・自転車の利用者が安全・快適に過ごせる空間づくりが必要である。そのため、買物客等が安全に回遊できる歩行空間及び散策空間の整備などの施策を展開する。

環境にやさしい交通体系の整備

交通における環境対策の推進

地球温暖化への対応は、今後の都市の持続的な発展のために避けて通れない問題である。

このCO₂や自動車の走行に伴って発生する大気汚染物質の削減のためには、自動車依存型の交通体系から公共交通利用者の利用割合が高まる交通体系を目指していくことが必要になる。

今後、自動車の混雑・渋滞を少なくしていくために、道路整備を進める他に、公共交通への転換やピーク時の交通量削減のための時差出勤、道路の混雑情報をもとにしたルート変更、さらに、コンパクトなまちづくりなど土地利用の変化による自動車発生交通量の削減などの交通需要マネジメントを多面的に展開していく。

市民・企業の環境に配慮した交通への参画

公共交通サービス改善により公共交通転換を進める施策では、ある一定水準のサービスが必要となるが、現在の公共交通サービス、特にバスのサービス水準は利用者が求める水準より低くなっており、容易に転換できないのが現実である。

そのため、サービス水準の向上施策の実施とともに、人々の環境意識の向上や、公共交通機関を利用することで健康を保てることなど、人々の交通手段利用に関する意識を変えることで公共交通に転換してもらう方策（モビリティ・マネジメント）や、市民・企業の参加によるバスの計画・維持などの取り組みを含めて環境への負荷が小さくなる交通施策を展開する。



交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備

鉄道輸送力の強化

近隣都市との移動や新幹線駅（三河安城・豊橋・名古屋）、空港へのアクセスを円滑なものにするために、愛知環状鉄道など鉄道の輸送力の強化や、乗車券、運賃、接続ダイヤの連携など公共交通ネットワークとしての利便性向上に向け、交通事業者と連携して取り組む。

自動車交通の円滑化

交通量が多い近隣の諸都市（豊田市、安城市等）との連携を強化するために、都市計画道路の整備促進を図るとともに、国道1号や国道248号等の広域的な幹線道路の渋滞ポイントの改善を図り、八帖交差点（国道1号と国道248号との交差点）の立体化等に向けた検討を進める。

都市間ネットワークの整備

広域的な交流促進に向けて、東名高速道路の岡崎ICや将来的に整備される第二東名高速道路の（仮）額田IC、さらには新幹線駅等、広域交通拠点にアクセスする都市計画道路（地域間幹線道路）の整備・強化策の検討を進める。

また、現在運行しているバス路線の維持とともに、近隣都市との連携によるコミュニティバスの運行に向けた検討を進める。



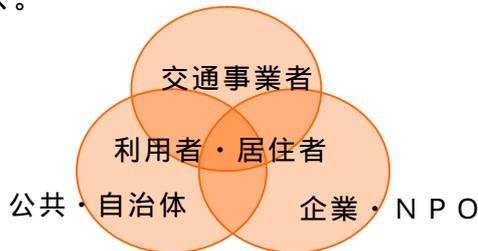
3. 地域公共交通総合連携計画の基本方針

岡崎市では、平成19年度に行った市民3万人へのバスの利用に関するアンケート調査や、各地域での路線バスの維持に関する懇談会での結果をふまえ、以下の3点を地域公共交通総合連携計画の基本方針として、公共交通の活性化及び再生を図る。

1 「みんなで創り、守り、育てる」公共交通

公共交通を魅力ある、使いやすいものとしていくためには、利用者のニーズを的確に反映していくことが基本として重要であり、行政だけでなく、市民、交通事業者、地域企業、NPO等、多様な主体の参加による協働作業としていくことが重要である。

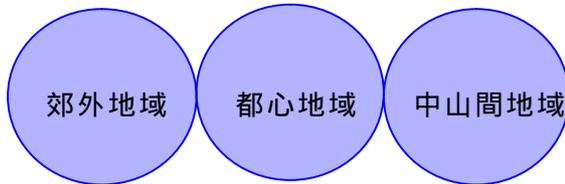
特に、市民、行政、交通事業者がそれぞれの役割を果たし、それぞれ責任をもって、市民の移動手段を「みんなで創り、守り、育てる」といった姿勢のもとで、公共交通の活性化に取り組んでいく。



バス事業者の営業努力
市民の維持への協力
行政の維持に向けた支援
企業・NPO等の支援

2 「地域の特性を踏まえた」公共交通

交通問題は交通施設の地域的な特性と利用者ニーズのバランスの中から発生するものであり、地域ごとの需要特性に施設が対応していないことが問題となる。そのため、岡崎市内の各地区の交通施設の状況、地形及び利用特性を反映した地域にふさわしい交通サービスを地域の力を活かして実現していく。



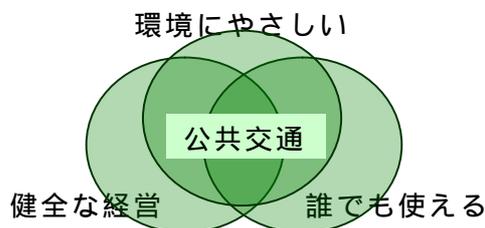
地区における公共交通利用
促進検討会の実施

3 環境、経済、社会面で「持続可能な」公共交通

将来に向けて、環境、経済、社会面で持続可能な交通を構築していくことが必要である。まず、地球環境の悪化を阻止するために、環境負荷の少ないまちづくりに向けた交通体系を整備していく。

また、公共交通そのものが持続可能であり、経済的にも財政的にも維持できることが重要である。公共交通が効率的に運営され、安定的・持続的にサービスを提供できるシステムを構築していく。

さらに、高齢者・障害者等などの移動制約者をはじめ、だれもが利用しやすいモビリティを確保・整備していく。



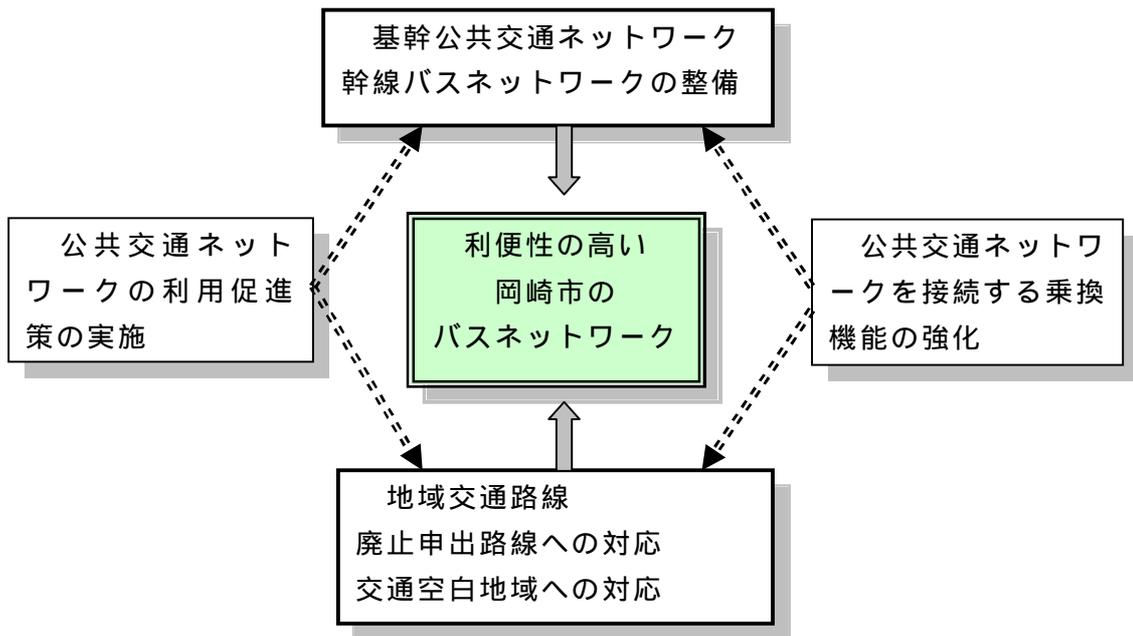
持続可能な交通のあり方を踏まえた
将来のまちづくり
公共交通のバリアフリーの推進

4. 地域公共交通総合連携計画の区域

岡崎市全域とする。

5. 地域公共交通総合連携計画の目標

本計画では、鉄道や既存の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て、基幹となるバス路線を設定して、幹線バスネットワークを整備し、交通拠点間快速バスの実証運行を行うとともに、地域交通（乗合タクシー・コミュニティバス）の実証運行、乗換拠点の整備、さらには、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革を推進し、公共交通の活性化及び再生を図ることを目標とする。



目標の重視事項	数値的目標	主な施策パッケージ
利便性の高いバスネットワークの構築	<p>バス利用者数の増加</p> <p>39,442人/日 (基準年度19年度/名鉄バス)</p> <p>公共交通の市民満足度の向上</p> <p>27.4% (基準年度18年度/市民意識調査)</p>	<p>市内バスネットワークの再編 (仮) 地域別公共交通利用促進検討会の設置 交通拠点間バスの整備(バス基幹軸の設定) 地域内交通の整備 バス路線補助による路線維持 乗換拠点の整備 交通バリアフリー化の推進 バス料金制度の改善、割引制度等の導入 バス停の待ち合い環境の整備 バス走行環境の改善 公共交通案内の充実 モビリティ・マネジメント(市民、企業、学校を対象とした意識啓発等)の実施 安全で快適に移動できる道路整備</p>

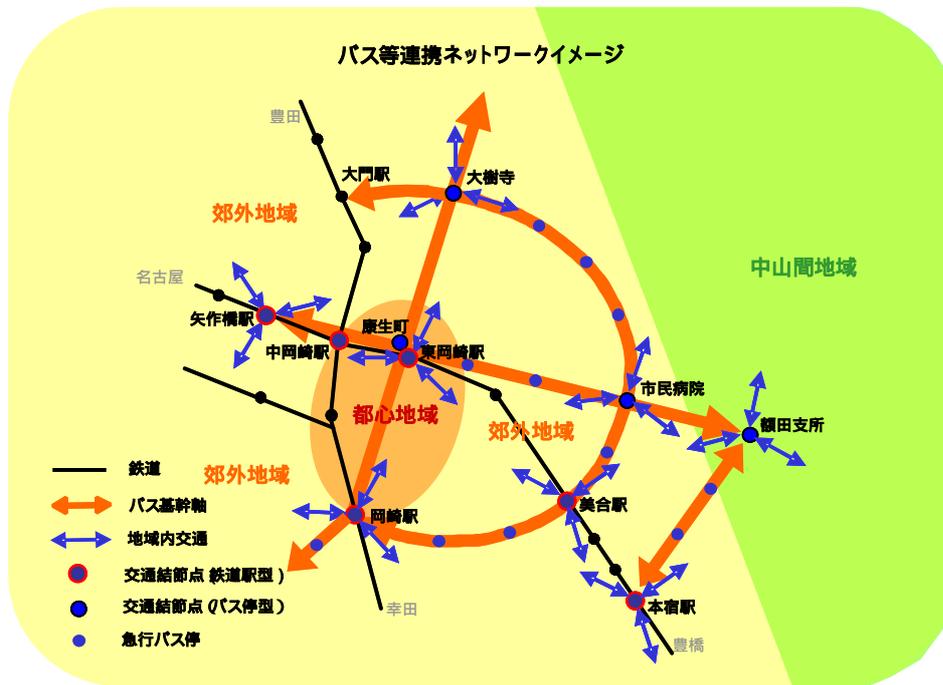
目標の達成を目指した主な施策

市内バスネットワークの再編

公共交通ネットワークは、鉄道を基軸とし、バスがこれを補完して市域を面的にカバーする公共交通体系の構築を目指す。

バス等のネットワークは、既存バス路線と連携した持続可能なバスネットワークの構築に向けて、交通結節点や地域拠点を連絡する「基幹軸」(交通拠点間バス)と、交通結節点を中心に地域に応じた手法で展開する「地域内交通」及びそれぞれの路線が接続する「交通結節点」の整備を進め、まちづくりなどの関連計画等と連携し、公共交通ネットワークの再編を進める。

第1段階の取り組みとして、分かりやすいバス路線、運行系統に集約することを着眼点に基幹軸を設定する。基幹軸の明確化を図り、基幹軸を基本に支線の系統を整備する。

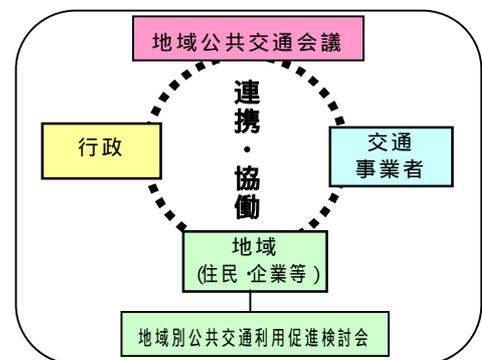


(仮) 地域別公共交通利用促進検討会の設置

持続可能な交通体系の構築にあたっては、地域、行政、事業者がそれぞれの役割分担のもと、連携・協働して取り組む必要がある。

特に、将来にわたって地域の交通を維持するには、地域の協力が不可欠であり、地域の主体的な取り組みを基本として、住民・行政・事業者が協働し、地域の特性やニーズに合った交通システムへの改善を進める。

そのため、地域、行政、交通事業者等が連携・協働して取り組んでいくための「協議の場」や「協働のルール」を、岡崎市地域公共交通会議(平成18年度に道路運送法に基づき設置)のもとに設ける。



交通拠点間バスの整備（バス基幹軸の設定）

都心地域と郊外・中山間地域を結ぶ路線のうち、公共交通によるモビリティを優先的に確保すべきバス路線をバス基幹軸と位置づけ、サービスレベルの向上やパーク＆ライド等による郊外地域や中山間地域からの移動の集約化を図る。

また、日常的な通勤・通学需要、高齢者の市民病院への移動支援などの視点から、これまでの放射方向のバス路線とあわせて、放射・環状型バスネットワークの構築を進め、各地域の交通拠点間を連絡する快速バスの導入についても交通事業者等と協議を進め、バス基幹軸の整備・強化を図る。

地域内交通の整備

交通不便地域におけるコミュニティバス・乗合タクシーの導入

中心部から郊外・中山間部へ延びる長距離バス路線は、バス路線の廃止申出がされるなど、不採算路線が多くなっている。

今後、こうした営業路線としての維持が困難な地域においては、地域の特性に見合った持続可能な交通として見直しを進め、郊外の乗継拠点や拠点駅へアクセスする路線、または、中山間地の交通空白地の移動支援となる路線として、乗合タクシーや巡回バスの導入など、地域における公共交通利用促進組織と協働して計画、整備そして運行の維持を図っていく。

中心市街地コミュニティバス「まちバス」の強化

まちバスは、中心市街地活性化事業や商店街との連携を進めるとともに、中心市街地の回遊性を高めるため、岡崎げんき館や図書館交流プラザ等への接続を進める。

また全市的な公共交通ネットワークとの連携をさらに進め、中心市街地へのアクセスを高めていく。



バス路線補助による路線維持

生活路線の確保のため、引き続き赤字バス路線に対する補助を行っていく。

運行の改善により、営業路線としての維持が見込まれる赤字バス路線については、地域における公共交通の利用促進の取り組みのもとに、地域住民のニーズにあったバス路線への改善やバス停の新設・変更等も含め、交通事業者と協議して持続可能なバス路線となるように見直し、路線の維持を図っていく。

乗換拠点の整備

鉄道駅または複数の公共交通機関を乗り継ぐ場所を、乗換拠点として整備し、公共交通をより多くの人により便利に使えるようにする。また、パーク・アンド・バスライド、サイクル・アンド・バスライド等の整備を進め、乗り継ぎがしやすく、快適な待合空間を整備する。



交通バリアフリー化の推進

高齢者や身体に障害を持った人など移動制約者に配慮し、人にやさしい交通サービスを提供するために、交通バリアフリーを推進する。

鉄道やバスなどの公共交通をだれもが利用しやすくするため、駅および駅周辺のバリアフリー事業として、利用客の多い駅でのエレベーター、スロープの整備や多目的トイレの整備を進めるとともに、ノンステップバス車両の導入を継続するなどのバリアフリー化を進める。



バス料金制度の改善、割引制度等の導入

もっとバスを利用したくなる料金の設定や、買い物バス券・高校生割引・フリー乗車券など、新たな料金割引制度の構築により、バスを利用しやすくなるよう、交通事業者と協議していく。

バス停の待合い環境の整備

バス利用者が快適にバスを待つことができるように、乗車人員が多いバス停から優先的にベンチや上屋など「待ち空間」としての快適性を高める。市民アンケートからも暑さ、寒さから身を守れるバス停などの整備を望む声が多いことから、交通結節点やバスの乗り換え拠点など利用者が多いバス停から屋根付きバス停の整備を進める。



公共交通案内の充実

バスマップ等の作成に向けたバスの情報の収集を行い、分かりやすくかつ携帯しやすい路線バスマップを作成するなど、バス情報の提供を充実させる。

モビリティ・マネジメント（市民・企業・学校を対象にした意識啓発等）の実施

市民の自発的な行動の変化を導くモビリティ・マネジメント等の施策を展開し、市民の公共交通利用に関する意識啓発等を進める。乗用車利用を抑制し、公共交通利用や徒歩・自転車利用で通勤等する人を増やすために、世帯や事業所の従業員、学校を活用するなどの方法で市民の意識啓発に取り組む。

公共交通に親しむ日の設定

行政、交通事業者、市民等が連携し、次世代を担う子供たちが公共交通に親しみ、公共交通の重要性を知ってもらうための取り組みとして、「公共交通まつり」や「公共交通に親しむ日の設定」など、公共交通の良さを見直し、利用促進につながるような取り組みを実施していく。

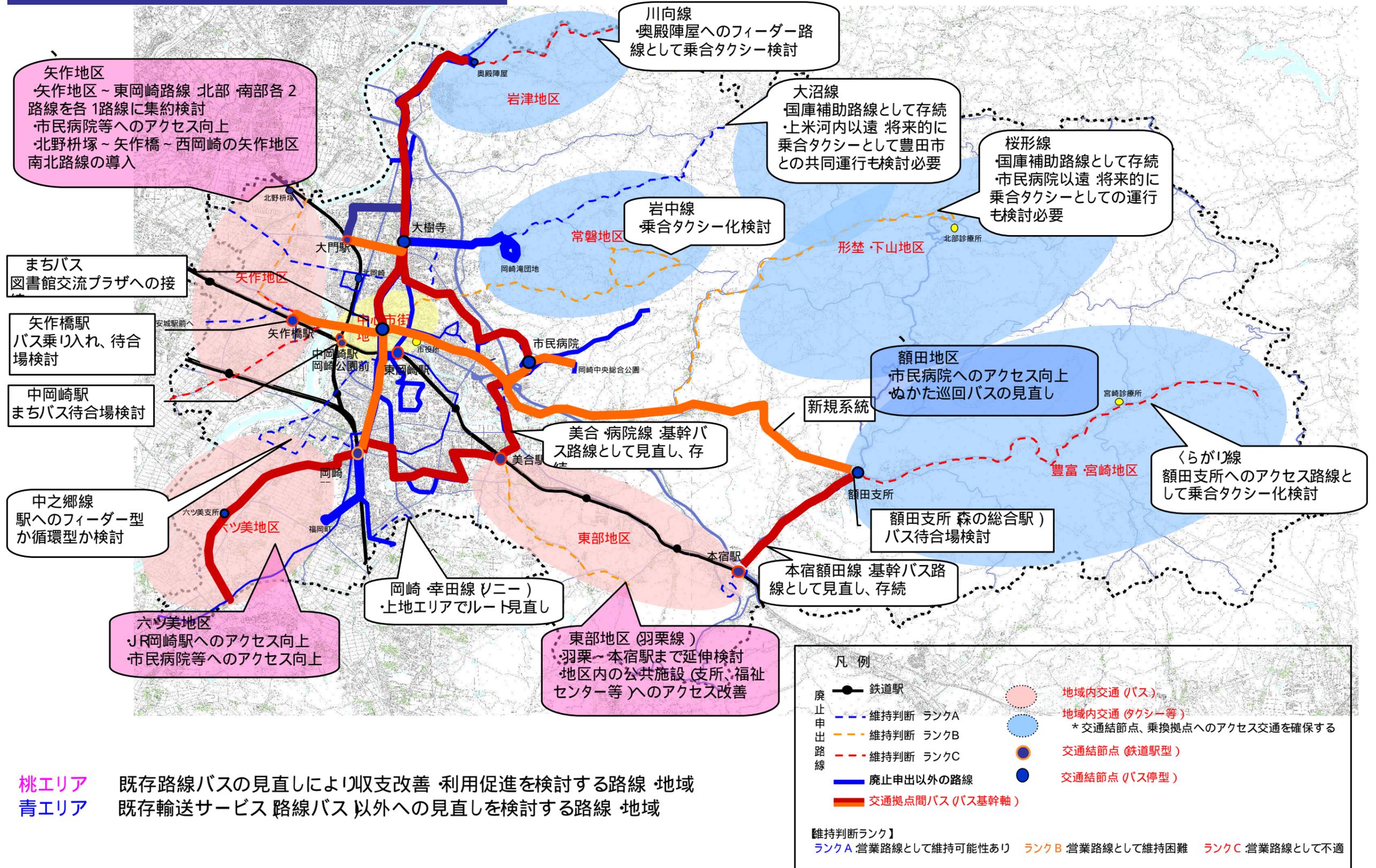
6. 地域公共交通総合連携計画に位置づける事業

6-1 目標を達成するための事業及び実施主体

事業		内容	実施主体
基幹公共交通ネットワークの整備 交通拠点間バスの実証運行 (P 28~ P 32)		矢作橋駅～市民病院ルートの実証運行	岡崎市、名鉄バス
		額田支所～市民病院ルートの実証運行	岡崎市、名鉄バス
		大門駅～市民病院ルートの実証運行	名鉄バス、岡崎市
		岡崎駅～市民病院(交通・都市拠点間快速バス)の実証運行	岡崎市、名鉄バス
地域交通の整備 (P33~P39)	既存バス路線の改善 (P 35~ P 36)	矢作地区バス路線(名鉄バス岡崎・上郷・坂戸・安城線)のルート等見直し	名鉄バス、岡崎市
		東部地区バス路線(名鉄バス美合・本宿額田線)のルート等見直し	名鉄バス、岡崎市
		六ツ美地区バス路線(名鉄バス中之郷線)のルート等見直し	名鉄バス、岡崎市
		南部地区バス路線(名鉄バス幸田ソニー)線のルート等見直し	名鉄バス、岡崎市
	交通空白・不便地域における新たな地域交通の導入 (P 37)	額田地区バス路線(名鉄バスくらがり線等)の新たな交通手段への見直し	岡崎市
		常磐地区バス路線(名鉄バス岩中線等)の新たな交通手段への見直し	岡崎市
		岩津地区バス路線(名鉄バス川向線)の新たな交通手段への見直し	岡崎市
		額田地区乗合タクシー等の実証運行(ぬかた巡回バス見直し)	岡崎市
		その他公募によるモデル地域での乗合タクシー等の実証運行	岡崎市
	コミュニティバス まちバスの改善	図書館交流プラザ「りぶら」への接続	岡崎市
公共交通の利用促進 (P40~P42)	モビリティマネジメント施策	TFPアンケート調査	岡崎市
		セミナー、シンポジウム、バス出前教室	岡崎市
	サービス向上施策	ICカードシステムの導入	名鉄バス
		利用啓発イベント(公共交通に親しむ日)の実施	岡崎市、県バス協会、名鉄バス
		乗継等割引運賃設定、企画切符の発行	名鉄バス、岡崎市
	情報提供施策	公共交通マップ作成・配布	岡崎市
		乗継情報案内板の整備	名鉄バス、岡崎市
	利用環境改善 施策	バスロケーションシステムの導入	名鉄バス
バス停の待合環境の整備		名鉄バス	

* 地域公共交通活性化・再生総合事業としての実施については、実施主体と協議していくものとする。

事業計画 (市内バスネットワーク再編) H20~22年度



6 - 2 事業の内容

市内バス等ネットワークの再編

【再編の進め方】

1) 市のまちづくりの骨格を形成する「基幹バス路線」を設定し、交通拠点や都市拠点を連絡する「交通拠点間バス」を整備する。

既存バス路線の活用を前提とし、市総合交通政策に位置づけた「バス等連携ネットワークイメージ(P23)」に基づき、バス事業者との協定により、一定サービス以上のサービス水準を維持する。

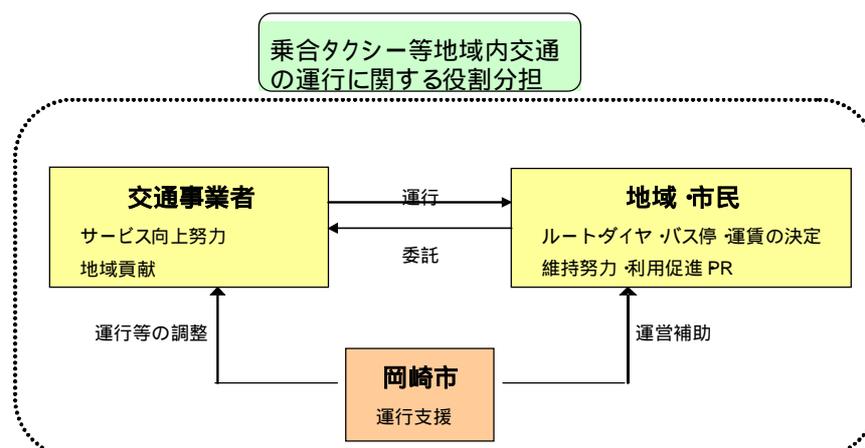
2) 名鉄バス廃止申出路線の改善策、代替交通を検討し、見直しを図る。

既存路線バスの見直しにより、ニーズにあったサービス内容に変更できないか、収支改善・利用促進を行えないかを検討し、見直しを進める。

既存の路線バスの活用が困難な場合は、新たな交通手段への見直しを進める。

3) 交通空白・不便地域における、新たな交通手段(乗合タクシー等)について、地域住民の主体的・組織的関与により導入を図る。

地域住民の主体的・組織的な取り組みのもとに、行政や交通事業者と協働しながら、運行ルート、便数、運賃、地域の協力方法、利用推進方法などの運行計画を作成し、実証運行を行い、本格運行を検討する地域を公募方式により募集し、交通空白地域等における乗合タクシー等の導入を図る。



6 - 2 - 1 基幹公共交通ネットワークの整備

- (1) バスネットワークの基幹軸の設定（基幹バス路線の設定）
- (2) 既存路線と連携した実証運行計画の立案（交通拠点間バスの検討）
- (3) 基幹公共交通ネットワークのサービス水準検討
- (4) 評価方法・評価内容の設定

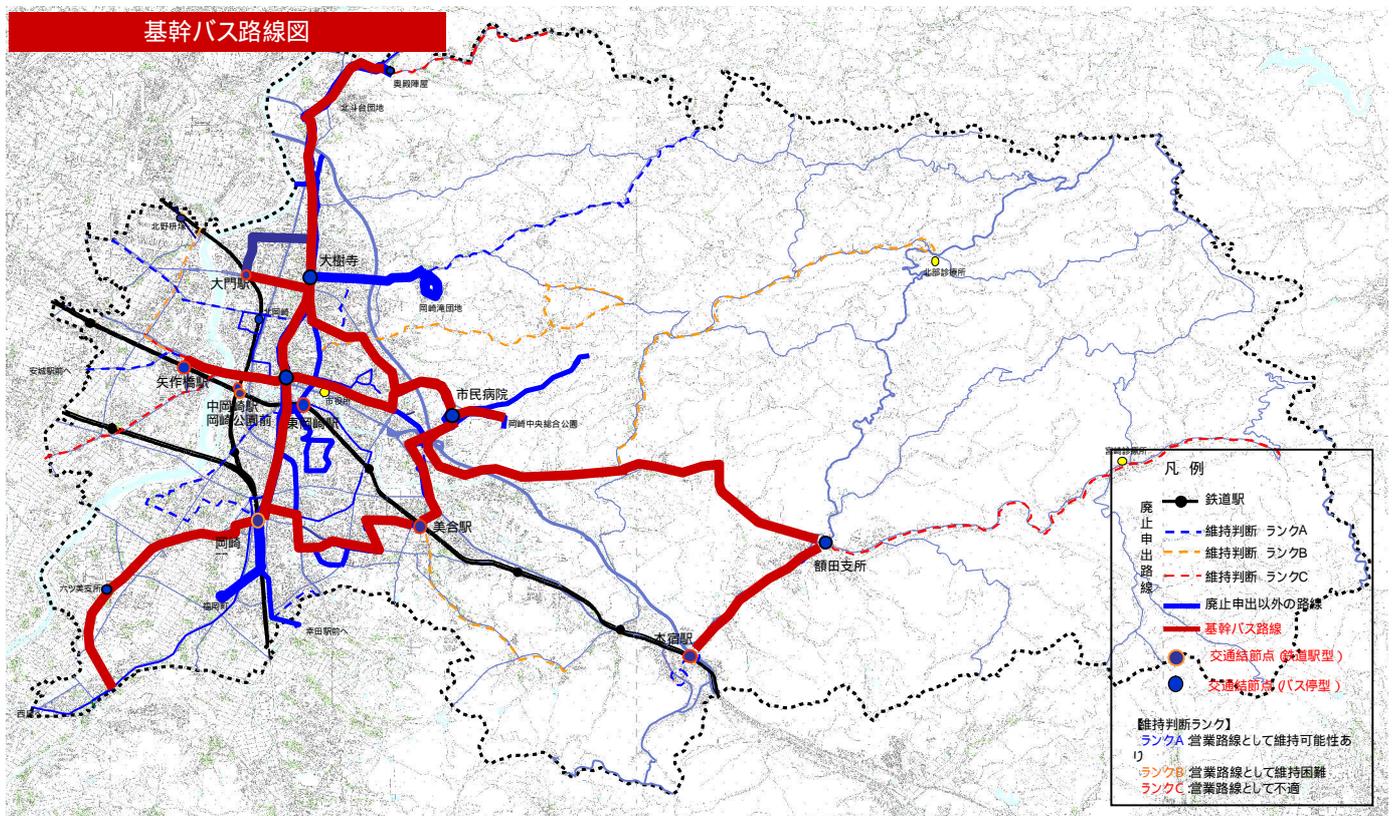
(1) バスネットワークの基幹軸の設定

市では、持続可能なバスネットワークの構築に向けて、都心地域と郊外・中山間地域を結ぶ既存バス路線のうち、バスによるモビリティを優先的に確保すべき路線を基幹バス路線と位置づけ、交通事業者と連携して、サービスレベルの維持・向上を図る。

また、日常的な通勤・通学需要、高齢者の市民病院への移動支援などの視点から、放射・環状型バスネットワークの構築を進め、バス基幹軸の強化を図る。

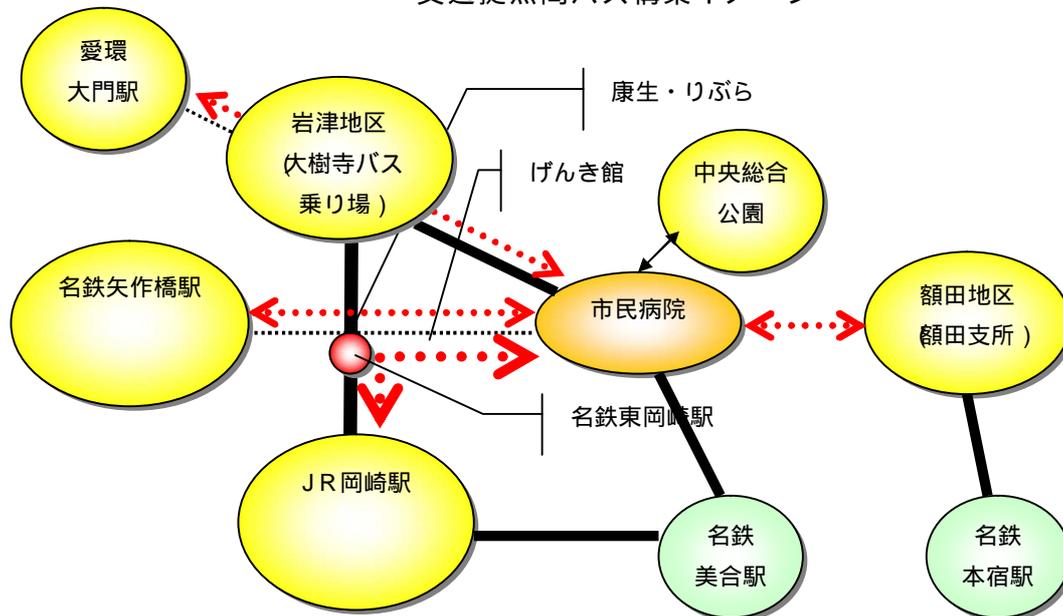
基幹バス路線（名鉄バス路線を基本）

南北軸	奥殿陣屋～大樹寺～康生町～東岡崎駅～岡崎駅～六ツ美支所～中島
東西軸	矢作橋駅～康生町～市民病院～(中央総合公園)～額田支所～本宿駅
環状軸	大門駅～大樹寺～市民病院～(中央総合公園)～美合駅～岡崎駅



(2) 既存路線と連携した実証運行計画の立案(交通拠点間バス)

交通拠点間バス構築イメージ



1) 交通拠点間を結ぶ、全市的な基幹バスネットワークを構築する。

サービス水準が低い、現行系統が無い・の3ルートで既存路線の追加、延伸、系統の新設により実証運行を行い、本格運行の実現性の確認を行う。

「運行時間帯、運行本数(平均待ち時間)」の水準について評価・見直し

「矢作橋駅～康生町経由～市民病院～(中央総合公園)」

* 矢作地区から中心市街地や都市拠点(市民病院・中央総合公園)へのアクセス向上

「額田支所～市民病院～(中央総合公園)」

* 額田地区から都市拠点(市民病院・中央総合公園)や中心市街地へのアクセス向上

「大門駅～大樹寺経由～市民病院～(中央総合公園)」

* 大門地区から都市拠点(市民病院・中央総合公園)へのアクセス向上

* 愛環大門駅へのアクセス(通勤・通学)向上

2) 市民の移動ニーズの高い交通拠点・都市拠点間を結ぶ快速バスの実証運行を行う。

バス交通活性化実験として、JR岡崎駅～名鉄東岡崎駅～中心市街地(りぶら・げんき館)～都市拠点(市民病院・中央総合公園)間を、快速性をもってアクセスできるバスの実証運行を行い、本格運行の実現性を検証する。

「快速性・定時性(所要時間・乗車時間)」の確保と利用者需要について評価・見直し

「岡崎駅～東岡崎駅～りぶら・康生町経由～市民病院～(中央総合公園)」

* 岡崎駅から中心市街地及び都市拠点(市民病院・中央総合公園)へのアクセス向上

交通拠点間バス実証運行計画案（平成20・21年度）

ルート	矢作橋駅～ 市民病院	額田支所～ 市民病院	大門駅～ 市民病院	岡崎駅～東岡崎 駅～市民病院
事業主体	法定協議会（岡崎市）			
運行主体	名鉄バス			
事業費の負担	法定協議会（岡崎市）			
運行期間（運行日）	平成20年11月1日～平成22年3月31日（毎日運行）			
車両（台数・種類）	各1台・中型・ノンステップバス			2台・中型・ノンステップバス
車両の所有者	名鉄バス			
料金	距離に応じた名鉄バス料金			
運行時間	7時台～19時台	6時台～19時台	6時台～20時台	7時台～18時台
運行間隔	1本/h程度	1本/h程度	1本/h程度 （朝夕2本/h程度）	1本/h程度
バス停案 *（ ）は土日のみ	矢作橋駅 ・矢作学校前 ・矢作橋 ・板屋町口 ・康生町 ・籠田公園前 ・中伝馬 ・市役所口 ・徳王神社前 ・中町 ・岡崎げんき館前 ・西欠町 愛知病院前 洞町 洞町東 岡崎東病院前 中央総合公園口 ・市民病院 ・（市民病院口・弓道場前・美術博物館・中央総合公園）	額田支所 ・月秋 榎山 井浪 桜井寺 蓬生町口 生平 ちせい台 ・築野 ・小美 ・小美観音前 ・丸山東 ・丸山 ・大平支所前 ・西田潰 ・大平駒場 ・岡崎東病院前 ・中央総合公園口 ・市民病院 ・（市民病院口・弓道場前・美術博物館・中央総合公園）	大門駅 鴨田南 ・大樹寺 ・井田 ・婦人会館前 ・岡崎北高前 ・稲熊町二丁目 ・稲熊町一丁目 ・稲熊町八丁目 ・小呂町 ・三田田 ・東公園北 ・福祉の村 ・市民病院口 ・市民病院 ・（弓道場前・美術博物館・中央総合公園）	・岡崎駅 （3） 岡崎警察署前 （2） 東岡崎駅 （2） りぶら 康生町 （4） 市役所口 （1） 岡崎げんき館前 （2） 愛知病院前 （1） 市民病院 （弓道場前 美術博物館 中央総合公園）

(3) 基幹公共交通ネットワークのサービス水準

基幹バス路線として位置づける路線については、市内バスネットワークの骨格として、市として一定以上の水準を確保し、利用しやすいサービスを提供する。

確保するサービス水準

運行日は、毎日とする
運行時間帯は、始発 7:00 ~ 最終 20:00 以上を基本とする
運行間隔 (運行本数) は、1本 /h 以上を基本とする
利用料金は、距離に応じた名鉄バスの通常料金を基本とする (H20)

基幹バス候補路線のサービス状況

	区間	運行 時間 帯	終日本数		運行 頻度	料金 (円)	所要 時間 (分)	距離 (km)	速度 (km/h)	計測区間
			平 日	休 日						
南北軸	奥殿陣屋 ~ 大樹寺	6 ~ 22	50	35	On 4/h Off 3/h	400	20 ~ 27	7.66	17.0 ~ 23.0	奥殿陣屋 大 樹寺
	大樹寺 ~ 康生 ~ 東岡崎 駅 ~ 岡崎駅	5 ~ 23	111	92	On 8/h Off 6/h	340	30	6.91	13.8	大樹寺 岡崎 駅
	岡崎駅 ~ 六ツ美支所 ~ 中島	6 ~ 21	23	17	On 3/h Off 1/h	370	17	7.0	24.7	中島 岡崎駅 西口
東西軸	矢作橋駅 ~ 康生 ~ 市民 病院 ~ 中央総合公園	7 ~ 19	25	22	On 2/h	180	8	2.17	16.3	矢作 ~ 康生町
			1	-	Off 2/h	380	23	7.3	19.0	矢作 ~ 市民病 院
	額田支所 ~ 市民病院 ~ 中央総合公園	-	-	-	-	-	12.50	-	額田支所前 市民病院	
	本宿駅 ~ 額田支所	6 ~ 20	9	9	1/h	280	13	5.05	23.3	本宿駅 額田 支所前
環状軸	大門駅 ~ 大樹寺 ~ 市民 病院 ~ 中央総合公園	7 ~ 20	23	13	On 2/h Off 1/h	320	17	6.16	21.7	大樹寺 市民 病院
	岡崎駅 ~ 美合駅 ~ 市民 病院	7 ~ 21	29	27	On 2/h Off 2/h	280	19	5.9	18.6	岡崎駅 美合 駅
			22	13	On 2/h Off 1/h	260	11	4.18	22.8	美合駅 市民 病院
		8 ~ 15	8	10	1/h	480	30	10.10	20.2	岡崎駅 市民 病院

(4) 評価方法・評価内容の設定

基幹路線は、基本的にバス事業者の採算性確保の観点からの評価が重要になることから、採算性（利用者数）の評価を行う。

また、基幹路線の利用状況を踏まえて、今後の維持の必要性もあわせて評価することが必要であり、継続的に運行するためにサービス改善に向けて利用者の意向・満足度を把握していくことが必要である。併せて、利用者確保のためのPR方法の改善に向けて、周知が十分であったかどうかの確認を行う。

さらに、基幹路線は、設定目的から既存の一般路線よりも「時間短縮」できて、「定時性の確保」が必要であることから、この点の評価も必要である。

各種評価のために、運行記録（サービス指標、利用者数等）の他、利用者（車内、沿線居住者）に対するアンケート調査を実施する。

表 基幹バス路線の評価指標と評価内容

	評価視点	評価指標
基幹路線の評価	採算性	収支率 (利用料金収入) 50%以上 (H17.3市公共交通検討会議「バス路線維持判断指標」)
	利用者数	拠点間利用者数 (乗車密度) 5.0以上 (H17.3市公共交通検討会議「バス路線維持判断指標」) バス停ごとの利用者数
	維持の必要性 (環境、高齢者移動支援)	利用手段の変化 (意識調査) ・以前の交通手段 (代表利用、鉄道端末利用) ・以前の利用系統 移動目的・目的施設 利用区間 (乗車バス停、降車バス停) 他の機関との乗継の有無・場所 (意識調査) (まちバス、鉄道の路線バス等) 高齢者の外出回数の変化 (意識調査)
	サービス改善	高齢者等利用者の満足度 (意識調査) ・速達性 ・車両の利用しやすさ ・利用料金 ・運行時間帯 ・運行本数 (待ち時間) ・バスの待ち環境 ・ドライバーのマナー等
	市民への周知	認知度 (意識調査)
	一般路線との差別化	速達性 (20km/時目標)の達成度 運行距離に対する所要時間の算出 (時間帯別) 定時性の確保 (時間帯別の所要時間の標準偏差) 発着時刻の記録より所要時間の統計値をとる

6 - 2 - 2 地域交通（乗合タクシー・コミュニティバス）の整備

- (1) 市民を含む計画策定方法の検討
- (2) 実証運行計画の立案方針
- (3) 評価方法・評価内容の検討

(1) 市民を含む計画策定方法の検討

1) 地域交通検討の対象

地域交通を考える対象は市内の全地域とし、地域住民が日常生活において「移動手段」の必要性を認識し、その確保と活用に向けて地域住民の中に主体的な動きがある地域とする。

2) 役割分担の考え方

行政、市民、交通事業者が、計画 運営 運行の各段階において役割を担いながら、連携・協力して取り組む必要がある。

「市民・地域住民」が主体的に取り組むことで、自分たちの地域交通を創り、守り、育てあげていくことが期待できる。

市民が主体的に取り組むなかで解決できない問題、専門的な事項（法律・制度面、分析方法など）については、行政や事業者が積極的にサポートする。

3) 地域交通システムの選定

既存の交通手段を活用して、ニーズにあったサービス内容に変更できないかの可能性を検討する。（今ある路線を活かす）

既存の交通手段の活用が困難な場合は、新たな交通手段導入の可能性を検討する。

利用者ニーズの質や量、道路環境条件等の物理的な制約条件、コスト、運営方法等の視点から、最適な交通手段システムを選定する。

主な地域交通システム

既存バス路線の見直し

現在運行している路線バスを、利用者ニーズにあったサービスに変更するもの
路線バスの新設

バス事業者がバス路線を新設あるいは既存路線を延長するもの

コミュニティバスの新設（定時定路線、デマンド型）

在来の路線バスの運行がない地域を対象に、自治体、住民、NPO等が中心となって導入し、地域住民の足となる乗合型の公共交通

乗合タクシーの新設（定時定路線、デマンド型）

在来の路線バスの運行がない、あるいは道路復員などの理由で運行できない地域や需要の少ない地域を対象に、タクシー事業者が乗車定員10人以下（運転手含む）のワゴン又はセダンタクシーを乗合で運行するもの。

送迎バスへの混乗

福祉・通学等の目的で運行しているバスに、一般住民の混乗を認めるもの、あるいは空き時間の使用により乗合バスを運行するもの

4) 取り組み手順

地域が自らの生活の足を確保するための地域交通検討のガイドラインを作成し、地区別の住民に対する説明会を実施する。地域交通は市がバックアップしながら、地域の主体的な取組を促すことで地区別の路線確保を図ることとする。

【地域交通検討のガイドラインの骨子】

ステップ 地域住民等で検討体制を構築

ステップ 地域ニーズの把握と交通サービスの評価

生活交通の状況や移動に関する要望等について、アンケート調査等を通じて把握する。(市民・行政)

現存する交通手段を様々な観点から評価する。(市民)

ステップ - 1 既存交通手段及びシステムの見直し

既存の交通手段及びシステムの見直しが可能かどうかを確認する。(市民・行政)

路線の部分的な変更、新規路線の追加、運行日やダイヤの見直し、バス停の移設や新設
地域住民、行政及び事業者で見直し案を協議する。(市民・行政・事業者)

ステップ - 2 新たな交通手段及びシステムの選択

既存の地域交通システムの見直しが困難な場合は、新たな交通手段導入の可能性を検討する。

地域のニーズを踏まえて、運行目的、運行方針を立案する(市民)

概ねのルートを設定し、走行環境を調査する(市民・行政)

運行目的や方針に合致する交通手段及びシステムを選択する(市民)

(路線バスの新設、コミュニティバスの新設、乗合タクシーの新設)

運行主体・運行計画案を作成する(市民)

実際に運行する車両を用いて走行環境テストを行う(市民・行政・事業者)

ステップ 実証運行の実施

運行計画の有効性や妥当性、課題、利用者や地域住民の反応等を把握するために実証運行を実施する(市民・行政・事業者)

地域交通導入の必要性、有効性などを評価するために、評価項目やそれを表す指標などの目標を定め、その達成度により評価をする(市民・行政)

ステップ 本格運行

本格運行後は、モニタリングを実施し、運行内容の分析・評価を行い、必要に応じて、運行条件等の見直しを行う。

名鉄バス廃止申出路線等に係る改善策の実施（平成20～22年度）

廃止申出路線と維持判断指標

平成19年の廃止申出路線について、市のバス路線維持判断指標による判断結果は以下のとおり。19年度に開催した「路線バスの維持に関する懇談会」で提示した。

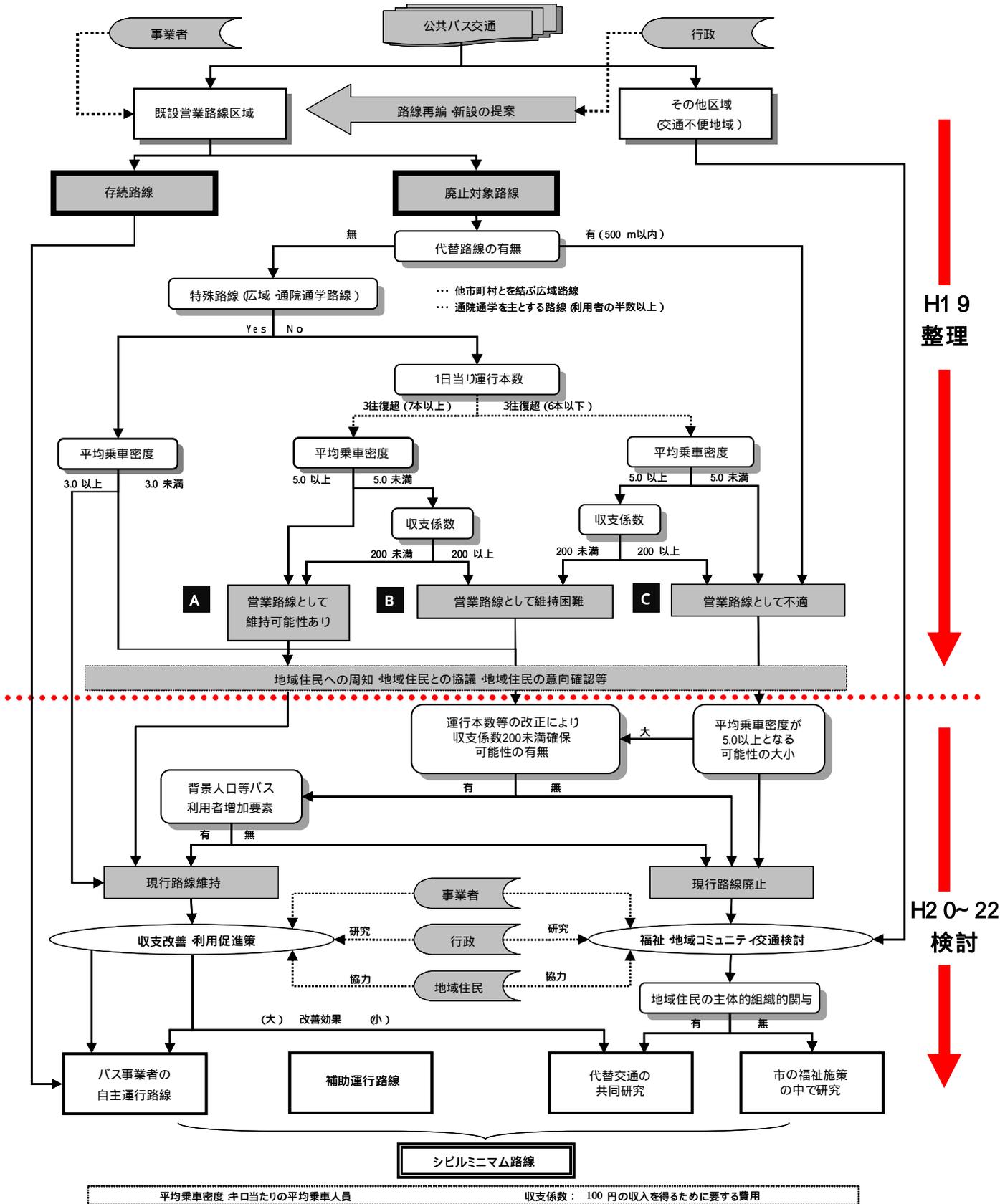
路線名	補助対象区間	判断指標に基づく判断順位						判断指標による判断結果
		判断指標による ところの特殊 路線か否か	補助区 間 キ 程 (km)	運 行 回 数 (往復)	H18年度実績			
					平均乗車 密度(人)	補助額 (千円)	収支率 (%)	
岡崎	東岡崎～梅園学校前～フタバ産業前	否		5.0	4.1		65.4	A 営業路線として維持可能性あり
美合	美合～羽栗	否	5.9	5.0	1.3	4,563	23.4	B 営業路線として維持困難 (収支率が低いため)
桜形	東岡崎～市民病院～桜形	否	25.1	4.0	2.9	1,675	41.6	B 営業路線として維持困難 (収支率が低いため)
美合 病院	美合～(大平田口線経由) ～岡崎市民病院	特殊	(病美) 4.4 (美病) 4.3	(片道) 23.7 (片道) 15.1	3.0	9,660	53.5	(基本的に現行路線維持)
本宿 額田	旧市境～額田支所前	否	1.7	9.0	5.1	954	60.9	A 営業路線として維持可能性あり
大沼	東岡崎～北高前～上米河内	否	10.0	5.4	4.7	3,188	58.8	A 営業路線として維持可能性あり
	東岡崎～北高前～大沼	特殊	27.0	5.8	4.0	11,529	50.5	(基本的に現行路線維持)
岩中	東岡崎～岩中～東岡崎	否	19.7	4.0	1.5	5,270	24.3	B 営業路線として維持困難 (収支率が低いため)
川向	桑原～川向	否	4.6	2.0	3.7	2,184	55.9	C 営業路線として不適 (運行本数が少なく、 平均乗車密度が低いため)
上郷	東岡崎～榎塚東町～東岡崎	否	16.7	6.7	2.4	7,326	48.7	B 営業路線として維持困難 (収支率が低いため)
	榎塚東町～東岡崎	否	8.6	1.3				C 営業路線として不適 (運行本数が少なく、 平均乗車密度が低いため)
	市民病院～榎塚東町～東岡崎	否	20.3	0.7				C 営業路線として不適 (運行本数が少なく、 平均乗車密度が低いため)
岡崎 坂戸	矢作学校前～坂戸	否	4.3	2.5	1.6	3,029	35.8	C 営業路線として不適 (運行本数が少なく、 平均乗車密度が低いため)
	矢作学校前～西岡崎	否	3.0	3.0				
中之郷	東岡崎～中之郷～岡崎駅西口	否	7.8	15.2	3.5	3,096	63.4	A 営業路線として維持可能性あり
岡崎 安城	東岡崎～安城市との市境	特殊	5.7	14.3	2.8	6,550	55.1	(基本的に現行路線維持)
岡崎 幸田	東岡崎～ソニー	否	8.1	5.3	3.8	0	71.6	A 営業路線として維持可能性あり
くらがり	額田支所前～石原	否	10.1	2.0	1.5	11,066	13.2	C 営業路線として不適 (運行本数が少なく、 平均乗車密度が低いため)
	額田支所前～石原～くらがり溪谷	否	12.7	4.0				

各路線の見直し方針の検討

バス路線維持判断指標

平成17年3月

岡崎市公共交通検討会議より



H19 整理

H20~22 検討

交通空白・不便地域における乗合タクシー・コミュニティバス等の導入

(平成20年度～)

交通空白・不便地域において市民の移動手段を確保する方策として、地域住民の主体的・組織的な取り組みのもとに、公募方式により、乗合タクシー等の導入を図る。

乗合タクシー実証運行基準

対象地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅やバス停からの距離が遠く、鉄道や路線バスの利用が不便な地域 ・ 高齢者など移動に不自由している人の多い地域 ・ 地域自らが主体となって運行に取り組む意欲のある地域
事業主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証運行は岡崎市が事業主体となるが、本格運行は地域組織（おおむね学区単位で組織）が事業主体となることを前提とする。
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者又はその共同体
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー車両（4～9人乗り） 定時定路線運行又はデマンド運行など
運行範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最寄りの駅、バス停や地区の集会施設、病院、スーパー等間の往復（既存交通事業者との相乗的な利用促進を期待でき、両者の競合を避ける形での利便性向上を図る）
運賃	実質的な移動距離や採算性の観点から、地域が設定する。
実証運行期間	1年間（期間中に必要性や事業効果の検証及び改善を実施し、本格運行の目的が立てば本格運行へ、立たなければ地域の判断で運行を断念）
役割分担 (本格運行時)	
運行に向けた流れ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地域住民が中心となって、市と連携しながら、運行ルート、便数、運賃、地域の協力方法、マイカー利用者も含めた利用推進方法などの運行計画を作成する。 2. 地域で決めた運行計画を行政の支援方策とあわせ、市民代表、交通事業者、有識者、関係機関等で構成する「市交通政策会議」で必要な事項を協議し、合意を得た上で実証運行を行う。 3. 実証運行の結果により、市民と行政の協働による運行として、地域の実情に合わせ、市が運行経費の一定割合を助成するほか、地域、交通事業者、市が互いに連携・役割分担し、本格運行への移行を検討する。

(2) 実証運行計画の立案方針

既存のバス路線の見直しについては、順次、各地区別に実施することが必要であり、特に、地区別の路線の中で廃止申出のあった路線を対象とする。

これらの路線の見直しは、いずれも重要であるが、平成 20 年度の段階では、基幹路線との連絡の評価も必要であることから、以下の 2 地域における路線を対象とする。

また、交通空白・不便地域の地域内交通の検討については、額田地域において診療所への足として運行されている「ぬかた巡回バス」の見直しを、地域住民と市との協働による運行のモデル事業とし、ほかの地域の先進事例として優先的に取り組んでいくこととする。

矢作地区：既存バス路線の見直し

矢作地区には、東西は鉄道による利便性が高いが、南北の移動が不便な状況にあり、平成 19 年に廃止申出のあった東岡崎駅を起終点とする既存バス 4 路線の見直しにより、南北方向における鉄道駅アクセス等のサービス改善・利用促進に向けて、以下の区間で実証運行を行う。

対象：愛環・北野榊塚駅～名鉄・矢作橋駅～ J R ・西岡崎駅

車両：中型バス車両

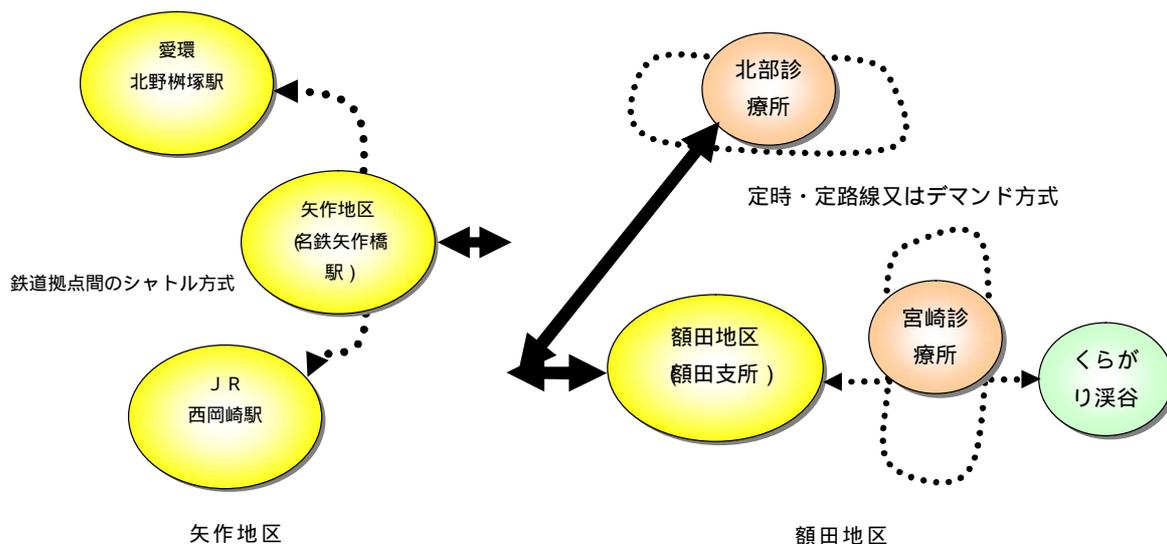
額田地区：既存バス路線の見直しと、新たな交通手段導入の検討

額田地区は人口希薄地域であり、通常のバスの採算性が見込み難いため、現在のバス路線の代替手段、また、診療所へのぬかた巡回バスのサービス改善、又は基幹路線の発着地である額田支所へのアクセスサービスのあり方に向けて、実証運行を行う。

対象：額田地区の既存バス路線、ぬかた巡回バス

車両：ジャンボタクシー、セダン車両

集客：デマンド方式の可能性の検討



(3) 評価方法・評価内容の設定

地域路線は、バス事業者の採算性確保は難しいが、採算性や利用者数の評価は改善活動に向けて必要であり、今後の維持の必要性もあわせて評価することが必要である。

そのために、継続的に運行するためにサービス改善に向けて利用者の意向・満足度を把握していくことが必要である。また、利用者確保のためのPR方法の改善に向けて運行の周知が十分であったかどうかの確認を行う。

各種評価のために、運行記録の蓄積の他、利用者（車内、沿線居住者）に対するアンケート調査を実施する。

表 地域路線の評価項目と評価内容

評価項目	指 標
利用特性	平均乗車密度
	平均利用者数
	利用者の平均利用頻度
運行システム	システムの満足度（アンケート）
地域のニーズ	認知度
	地域内の利用者比率
	地域住民アンケート調査の回収率
	地域住民の賛同
	将来的な利用意向
地域コミュニティの形成	利用者の意見（定性的判断）
	会議の参加者比率
まちづくり	高齢者の外出率の向上（アンケート）
環境	自動車からの転換（意向）率
ライフスタイル	生活のゆとり
採算性	運賃収入 / 経費

6-2-3 公共交通の利用促進

モビリティ・マネジメント（公共交通の利用促進に向けた意識啓発）の取り組みを通じた公共交通の利用促進

（１）モビリティ・マネジメントの実施

市民の自発的な行動の変化を導くモビリティ・マネジメント等の施策を展開し、市民の公共交通利用に関する意識啓発等を進める。

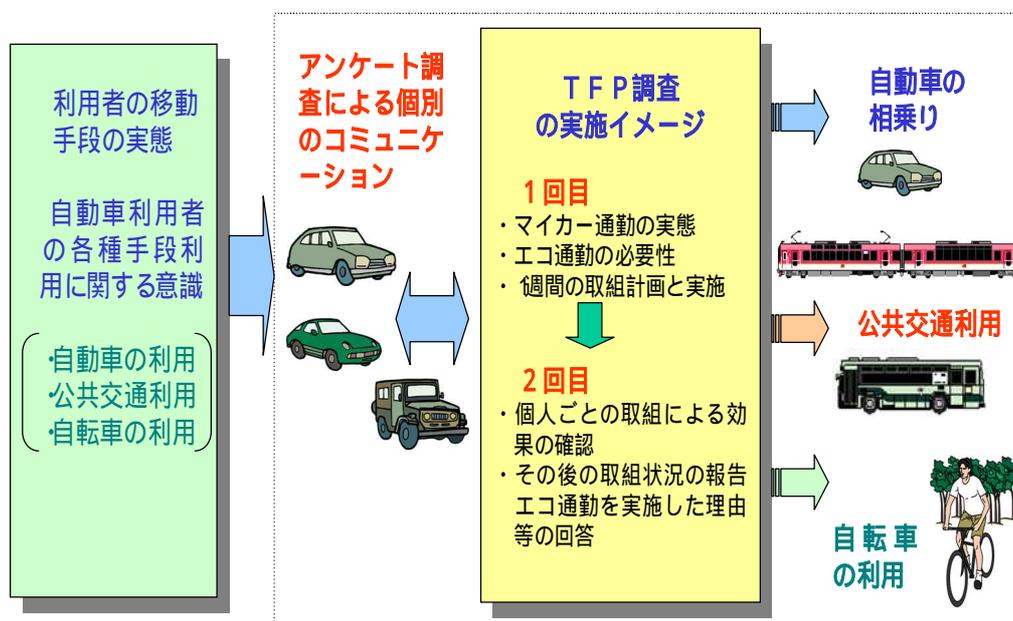
市民全体を対象にした啓発活動を継続して実施

バスネットワーク実験と連動したモビリティ・マネジメントの展開

世帯、事業所、学校などを対象とした交通手段の利用実態の把握

公共交通の利用を促すためのアンケート調査やセミナー、シンポジウムの実施

学校を対象としたバス出前教室の開催 など



モビリティ・マネジメント：アンケート調査（TFP調査）イメージ

（２）バス料金制度の改善及び割引制度の導入

バスを利用しやすくするための手段の一つとして、交通事業者と協議しながら、料金体系の制度改定の試行を進める。

高校生を対象とした割引制度

一日フリー乗車券、土日等休日乗車券の発行

買い物バス券等の発行

基幹バス・地域交通の乗継割引

(3) 公共交通案内の充実

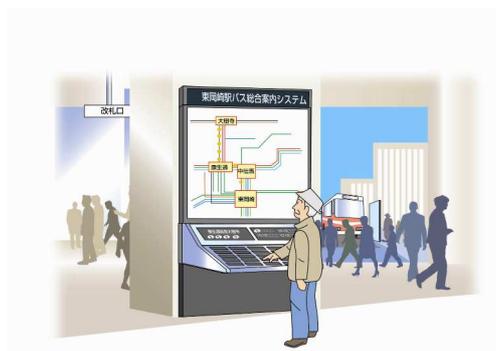
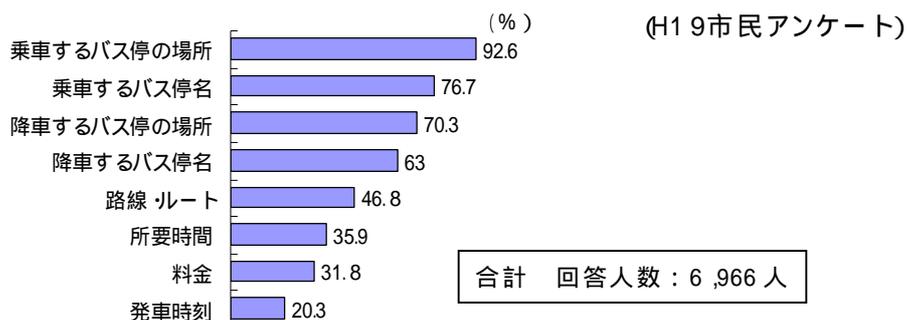
バスサービスや乗継が分かりにくいという問題を受け、分かりやすかつ携帯しやすい公共交通(バス)情報マップを作成するなど、バス情報の提供を充実させる。

バスシステムそのものの分かりやすさの向上 路線系統表示の改善(バス事業者)
(番号、色などでバスを利用していない人にも分かりやすく)

公共交通(バス)情報マップを作成し、全戸に配布

交通結節点(乗換拠点)に情報案内板を配置

【自宅からよく行く目的地まで利用できる路線バスについて知っていること】



(4) 公共交通に親しむ日(公共交通まつり)

行政、交通事業者、市民等が連携し、次世代を担う子供たちが公共交通に親しみ、公共交通の重要性を知ってもらうための取り組みとして、「公共交通まつり」や「公共交通に親しむ日の設定」など、公共交通の良さを見直し、利用促進につながるような取り組みを実施する。

公共交通(バス)に親しむ日は、11月第1土・日曜日の秋の市民まつりとする。

バス一日乗車券あるいは小学生バス無料など

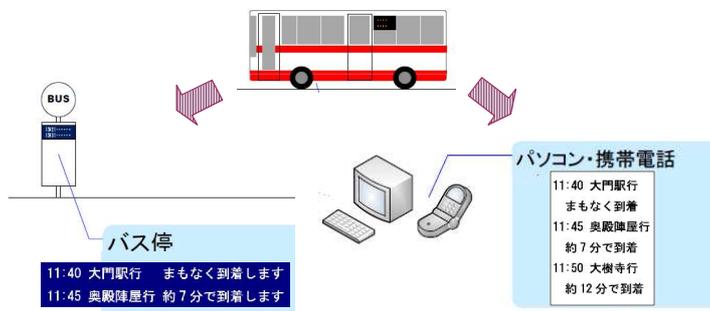
公共交通(バス)情報マップの配布

公共交通にちなんだ街頭イベント、スタンプラリー等

公共交通での来街者に対する各種サービス等 検討

(5) バスロケーションシステムの導入

市内バス路線（名鉄バス及びまちバス）において、バスロケーションシステムを導入し、バス停や携帯電話で、バスの発車案内や待ち時間などが分かるようにすることで、バス利用者の利便性の向上を図る。



(6) バス停の待合環境の整備

バスの利用者が快適にバスを待つことができるように、市内中心部の利用者の多いバス停において、上屋やベンチを整備することにより、バス停を人にやさしい「待ち空間」とし、バス待ち環境の改善を図る。

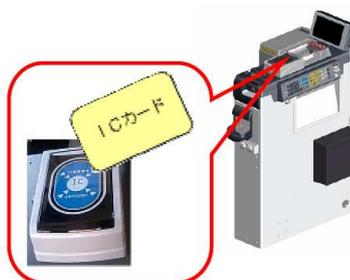


(7) ICカードシステムの導入

市内バス路線（名鉄バス及びまちバス）において、鉄道との共通ICカードを導入し、スムーズにバスの乗降や、乗り継ぎができるようにすることで、公共交通利用者の利便性の向上を図る。

<乗車時>
乗車口のIC乗車ユニットにタッチする。

<降車時>
降車口運賃箱のICユニットにタッチする。



ICカードとは？

- ・現金をチャージして使用するプリペイド方式。（繰り返し利用可能）
- ・利用者情報を登録することにより、紛失・盗難時に再発行が可能。
- ・財布から取り出さなくても、乗車時・降車時に読み取り部分にタッチするだけで、乗降処理が完了。

