

2.3 岡崎市の交通の現状

2.3.1 岡崎市の市民意識

(1) これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年実施)

「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」は、令和元年度に住民基本台帳から無作為に抽出した本市に居住する15歳以上の男女5,000人を対象に行った調査です。配布数に対する回収率は、岡崎市全体で40.7%でした。

これらの調査を抜粋して、岡崎市民の交通に対する意識の整理を行いました。

表 調査対象および調査方法

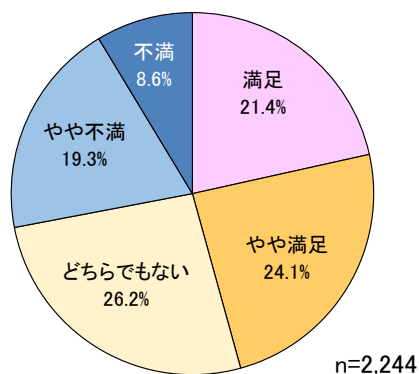
項 目	内 容
調査対象	岡崎市に居住する15歳以上の市民
配布数	5,000通
回答数	2,033通(回収率40.7%)
抽出法	無作為抽出
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	令和元年10月30日～11月15日
調査地域	市内全域

参考:統計的な取扱いについて

- 比率はすべて百分率(%)で表し、小数点以下2位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が100%を前後する場合がある。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約70%”などと、小数点以下1位を四捨五入した整数値で表記する。
- 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率はnを100%として算出する。
- 表、グラフなどの見出し及び文章中の選択肢については、趣旨が変わらない程度に簡略化している場合がある。

問 公共交通に対する満足度について

公共交通の満足度(「満足」、「やや満足」を合算した割合)は、45%となっています。



参考

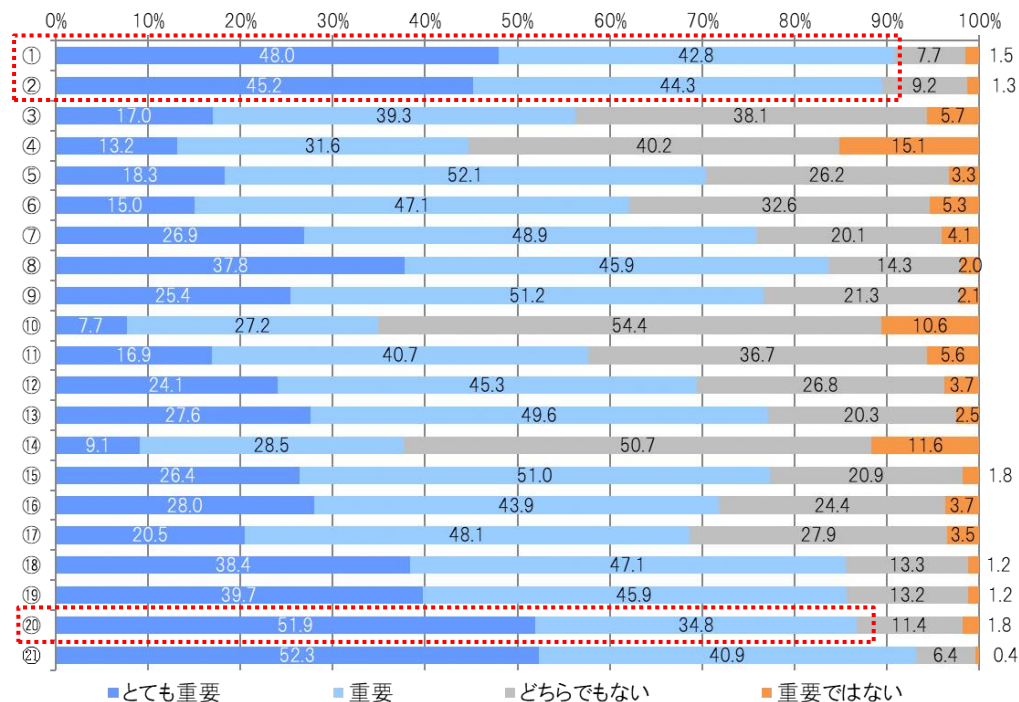
岡崎市地域公共交通網形成計画
の目標値:50%以上

資料:これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 公共交通の満足度

問 岡崎市の将来の交通体系に対する重要度について

岡崎市の将来の交通体系として、「①市内のどこから（へ）でも、公共交通で安心して出かけることができるまち」「②主要集客施設（駅や商業・医療施設等）まで、バスや乗合タクシーで移動しやすいまち」「②②公共交通の無料パス配布など、高齢者の自動車免許証自主返納を支援するまち」が、重要視されている傾向にあります。



※無回答を除く構成比

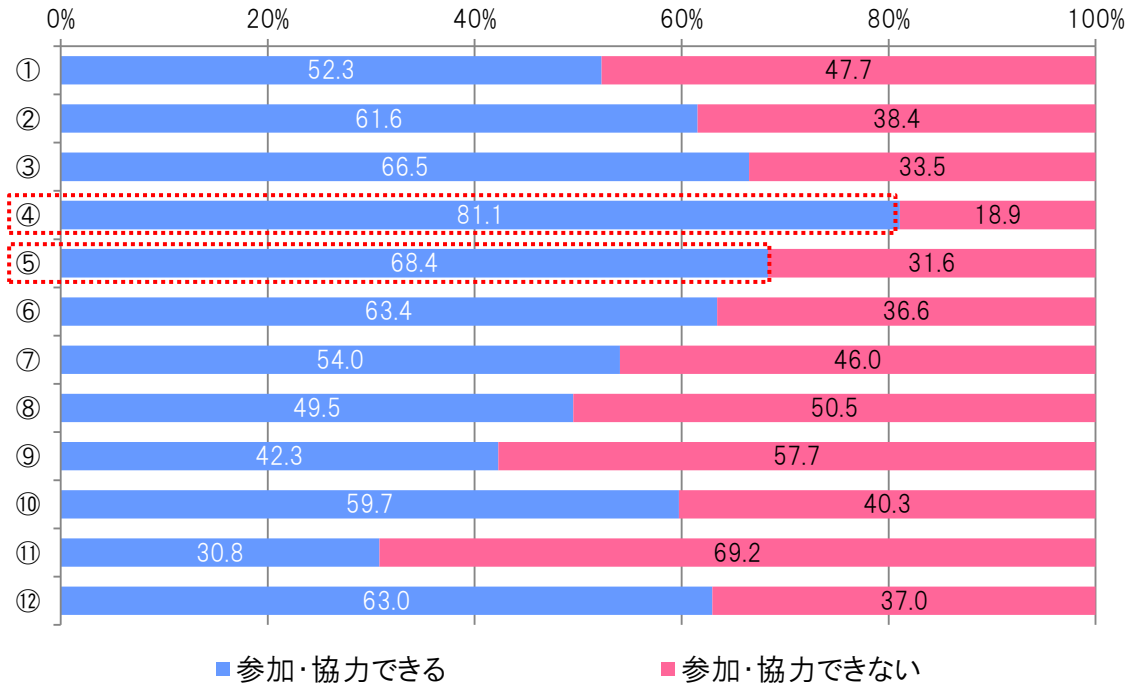
- ①市内のどこから（へ）でも、公共交通で安心して出かけることができるまち(n=1947)
- ②主要集客施設（駅や商業・医療施設等）まで、バスや乗合タクシーで移動しやすいまち(n=1941)
- ③地域の移動特性や意向に即したデマンド型交通（利用者がいる時のみ運行する方式）が導入されたまち(n=1892)
- ④利用者が少ない赤字の路線でも、税金を投入して路線を存続していくまち(n=1930)
- ⑤上屋やベンチの設置、運行情報の提供など、公共交通の利用環境が充実したまち(n=1925)
- ⑥多言語による案内・情報の提供など、外国人にやさしい公共交通の利用環境が整備されたまち(n=1920)
- ⑦市内のどこから（へ）でも、自動車で快適に出かけることができるまち(n=1926)
- ⑧幹線道路の交差点や主要な踏切では渋滞が少なく、自動車の走行性が高いまち(n=1925)
- ⑨生活道路では自動車の走行が抑制され、安全な道路空間が確保されたまち(n=1932)
- ⑩観光・レクリエーション施設などを回遊するタクシーの利用環境が整備されたまち(n=1923)
- ⑪最寄りの主要集客施設（鉄道駅や商業・医療施設等）まで自転車で移動しやすいまち(n=1920)
- ⑫まちなかを安全に移動できる自転車走行空間が整備されたまち(n=1923)
- ⑬ベンチやトイレなど、快適な歩行者の利用環境が整備されたまち(n=1937)
- ⑭まちなかを快適に移動できるシェアサイクルが充実したまち(n=1923)
- ⑮健康意識の高まりや高齢者などに配慮した歩行者優先の取り組みを進めるまち(n=1931)
- ⑯最寄り駅などへ行くための、小型カート・小型バスなどの自動運転移動サービスが提供されるまち(n=1932)
- ⑰公共交通、観光、飲食、買物など、先進技術を活用した総合的な情報が提供される来街者にやさしいまち(n=1936)
- ⑱先進技術を活用した交通事故防止の取り組みを進めるまち(n=1934)
- ⑲先進技術を活用した交通渋滞を緩和・解消する取り組みを進めるまち(n=1931)
- ⑳公共交通の無料パス配布など、高齢者の自動車免許証自主返納を支援するまち(n=1951)
- ㉑道路や橋梁の耐震化など、災害時に備えた交通施設が整備されたまち(n=1943)

資料：これからの岡崎市の交通を考えるアンケート（令和元年）

図 将来の交通体系に対する重要度

問 交通の適正化に向けて参加・協力できることについて

交通の適正化に向けて参加・協力できることとして、「④近距離の移動は健康のため、自転車や徒歩を利用する」や「⑤交通渋滞を緩和・解消するため、過度な自動車利用は控える」の項目に対して「参加・協力できる」の割合が高い傾向にあります。



※無回答を除く構成比

- ①公共交通を確保・維持するため、積極的に公共交通を利用する(n=1911)
- ②公共交通で移動できる行動は、できる限り公共交通を利用する(n=1930)
- ③最寄りの駅に車や自転車を駐車して、鉄道に乗り換える(n=1912)
- ④近距離の移動は健康のため、自転車や徒歩を利用する(n=1941)
- ⑤交通渋滞を緩和・解消するため、過度な自動車利用は控える(n=1915)
- ⑥朝夕の交通渋滞を緩和・解消するため、時間をずらして行動する(n=1922)
- ⑦自動車で移動するときは、相乗りするように心がける(n=1914)
- ⑧駅や沿線の景観向上に向けた取り組みに参加する（植栽、清掃など）(n=1906)
- ⑨公共交通を利用したツアーやイベントに参加する（ウォーキングなど）(n=1916)
- ⑩遠足や自治会の旅行などは、積極的に公共交通を利用する(n=1905)
- ⑪交通に関する意見交換会（ワークショップ）や地域の会合に参加する(n=1903)
- ⑫家族や近所で移動に困っている人を送迎するなど手助けをする(n=1920)

資料：これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 交通の適正化に向けて参加・協力できること

(2) 岡崎市の公共交通に関するアンケート(令和3年度実施)

「岡崎市の公共交通に関するアンケート」は、令和3年度に本市に居住する15歳以上の男女から無作為に抽出した人を対象に行った調査です。これらの調査を抜粋して、新型コロナウイルス感染症の影響による外出行動の変化や公共交通への影響を整理しました。

表 調査対象および調査方法

項 目	内 容
調査対象	岡崎市に居住する15歳以上の市民
回答数	1,241件(15～64歳:600件、65歳以上:641件)
調査方法	15～64歳:WEBアンケート調査、65歳以上:郵送配布(無作為抽出)
調査時期	令和3年9月1日～9月15日
調査地域	市内全域

問 現在とコロナ禍前の1週間の外出回数を教えてください。

コロナ禍前後で外出回数は減少しています。目的別の外出回数をコロナ禍前後でみると、15～64歳では主に通勤・通学目的、その他私用での外出が、65歳以上ではその他私用による外出が大きく減少しています。

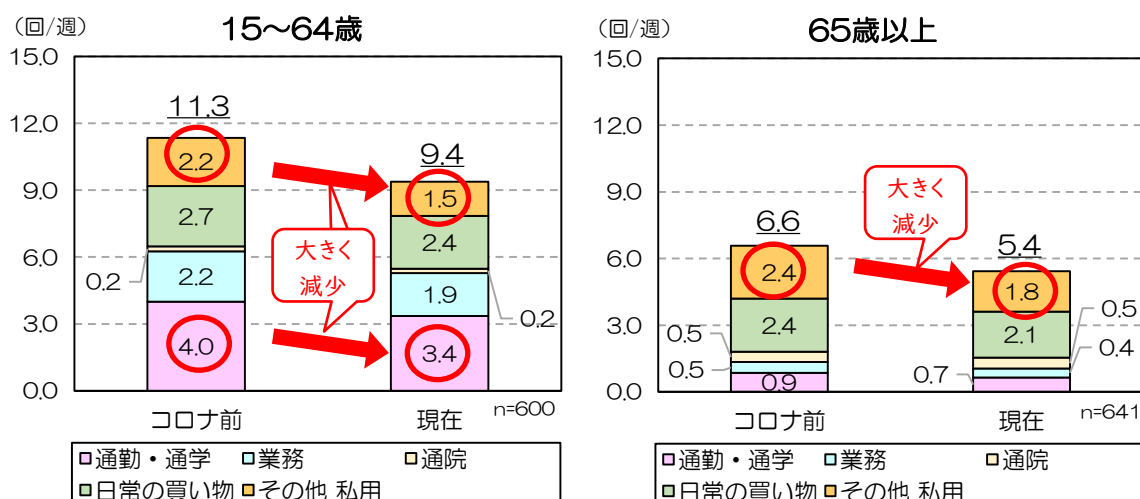


図 コロナ禍前後の目的別外出回数の変化

問 新型コロナウイルスの影響が終息した場合の公共交通の利用頻度を教えてください。

新型コロナウイルスの影響が終息した場合の公共交通の利用頻度は、「現在の使い方と変わらない」と回答した人が多く、全体の5割程度を占めています。

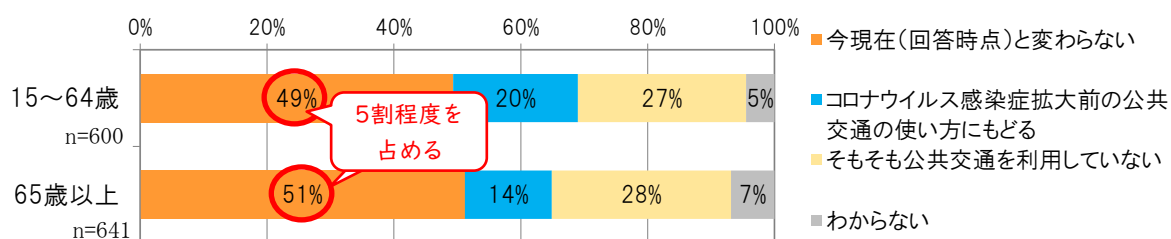
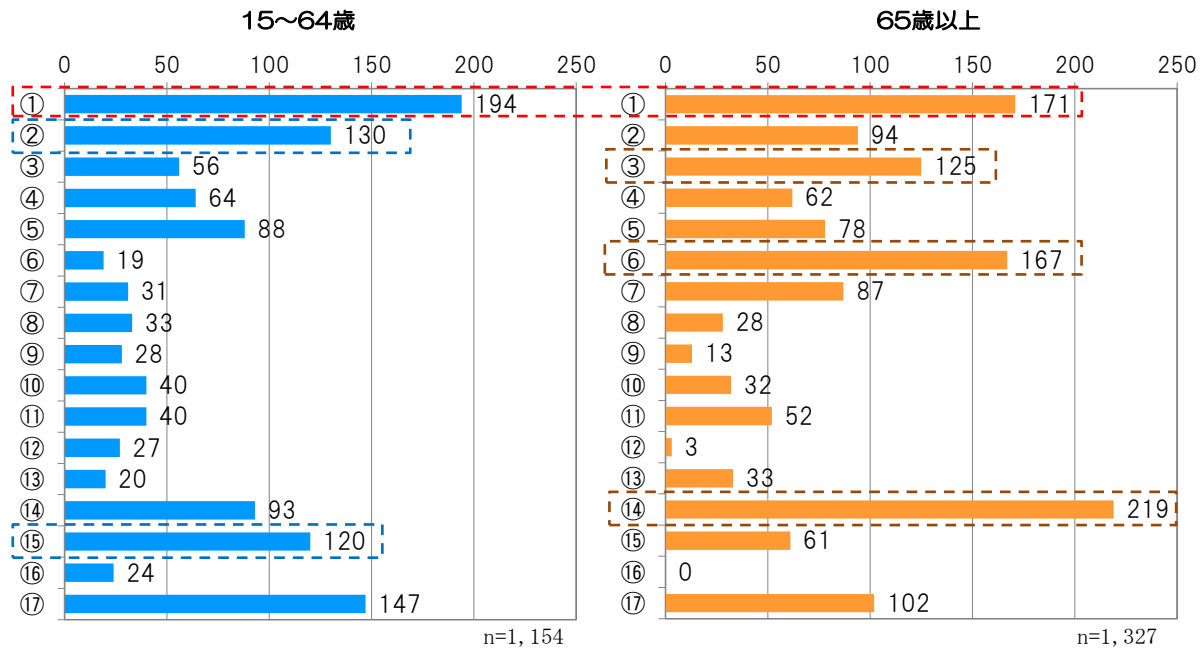


図 新型コロナウイルスの影響が終息した場合の公共交通の利用頻度

問 公共交通の利便性を向上していくうえで、新たに導入して欲しい（導入するべきと思う）ものを教えてください。

公共交通の利便性を向上していくうえで、新たに導入して欲しい（すべき）ものとして、全世代で「①鉄道とバスの乗り換えがしやすくなる」に対する意向が高い傾向にあります。

年齢別にみると、15～64歳では「②鉄道と自動車の乗り換えがしやすくなる」や「⑮スマートフォンで、ルート検索、予約、決済が一括でできるようになる」に対する意向が高い傾向にあります。65歳以上では「③バス停に上屋、ベンチ、電光表示の案内板が整備される」や「⑥段差が低く乗り降りし易いバス（ノンステップバス等）が導入される」、「⑭予約をすると、自宅近くからバス停や駅まで送迎してくれる乗り物が導入される」に対する意向が高い傾向にあります。



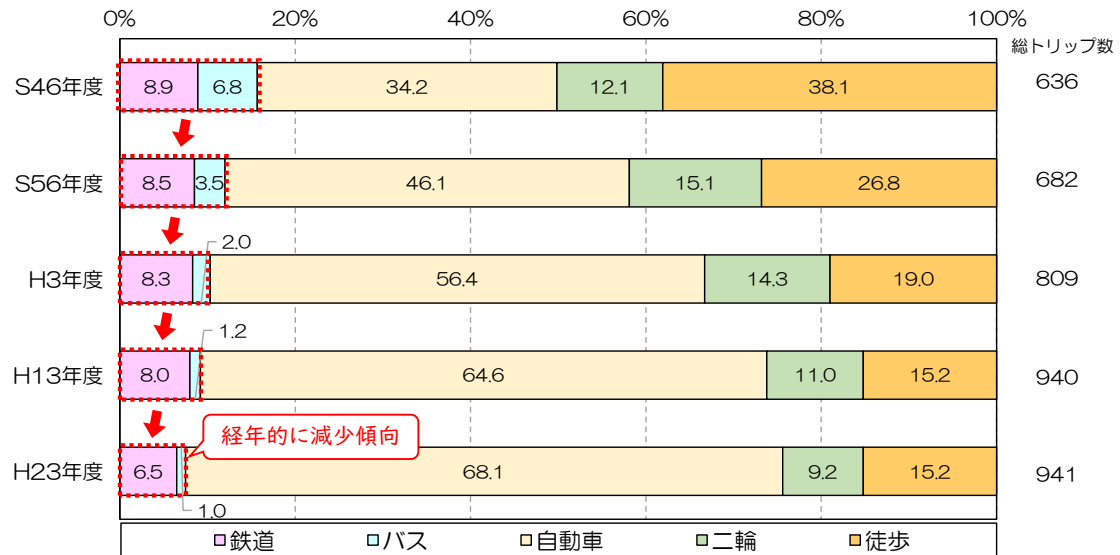
※複数回答含む

- ①：鉄道とバスの乗り換えがしやすくなる
- ②：鉄道と自動車の乗り換えがしやすくなる
- ③：バス停に上屋、ベンチ、電光表示の案内板が整備される
- ④：バス停の近くに駐輪場が整備される
- ⑤：多くの人が乗車可能な車両が導入され、車内の混雑が解消される
- ⑥：段差が低く乗り降りし易いバス（ノンステップバス等）が導入される
- ⑦：燃料電池や電気で走る環境へ配慮したバスが導入される
- ⑧：自動運転バスが導入される
- ⑨：バス停の近くにシェアサイクルのポートが設置される
- ⑩：自転車が積めるバスが導入される
- ⑪：時間帯により運賃が変動する運賃制度が導入される
- ⑫：まちなかに電動キックボードが導入される
- ⑬：まちなかに低速の自動運転車両が導入される
- ⑭：予約をすると、自宅近くからバス停や駅まで送迎してくれる乗り物が導入される
- ⑮：スマートフォンで、ルート検索、予約、決済が一括でできるようになる
- ⑯：その他
- ⑰：とくにない

図 公共交通の利便性を向上していくうえで、新たに導入して欲しい（すべき）もの

2.3.2 交通手段の構成

本市に関係するトリップ数の推移を交通手段別に見ると、自動車の利用が増加し、公共交通である鉄道とバスの利用が減少しています。平成23年度の公共交通機関の利用は、鉄道利用約6.5%、バス利用約1%と少なく、自動車利用に特化しています。

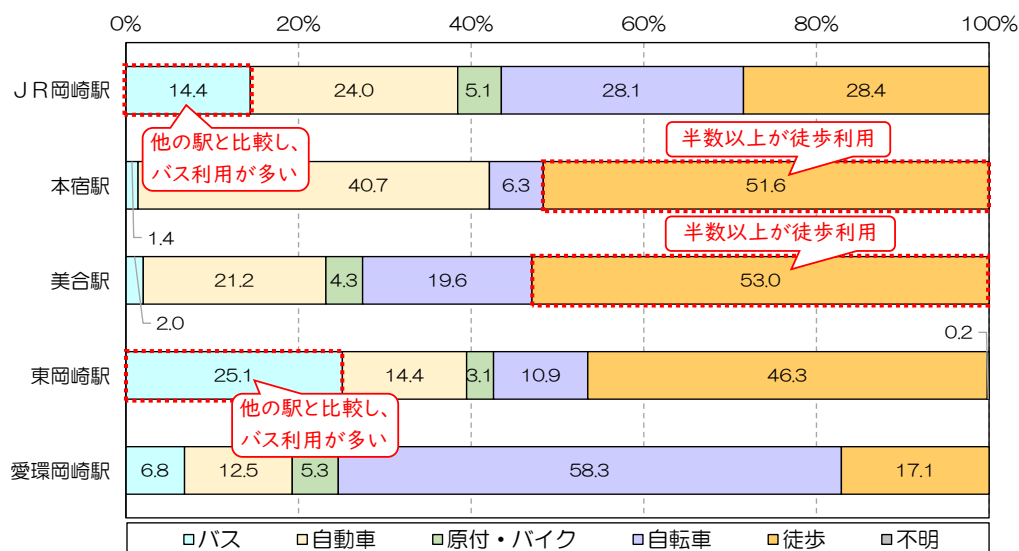


※ 全目的の発生・集中トリップの合算値

資料：中京都市圏パーソントリップ調査（昭和46年、昭和56年、平成3年、平成13年、平成23年）

図 代表交通手段別トリップ構成

駅端末交通手段の構成は、名鉄特急列車が停車する東岡崎駅やJR快速列車が停車する岡崎駅では、他の駅と比較してバス利用者が多い傾向にあります。また、名鉄本宿駅及び美合駅では、徒歩利用が約52~53%と半数を超えています。



※ 全目的の発生・集中トリップの合算値

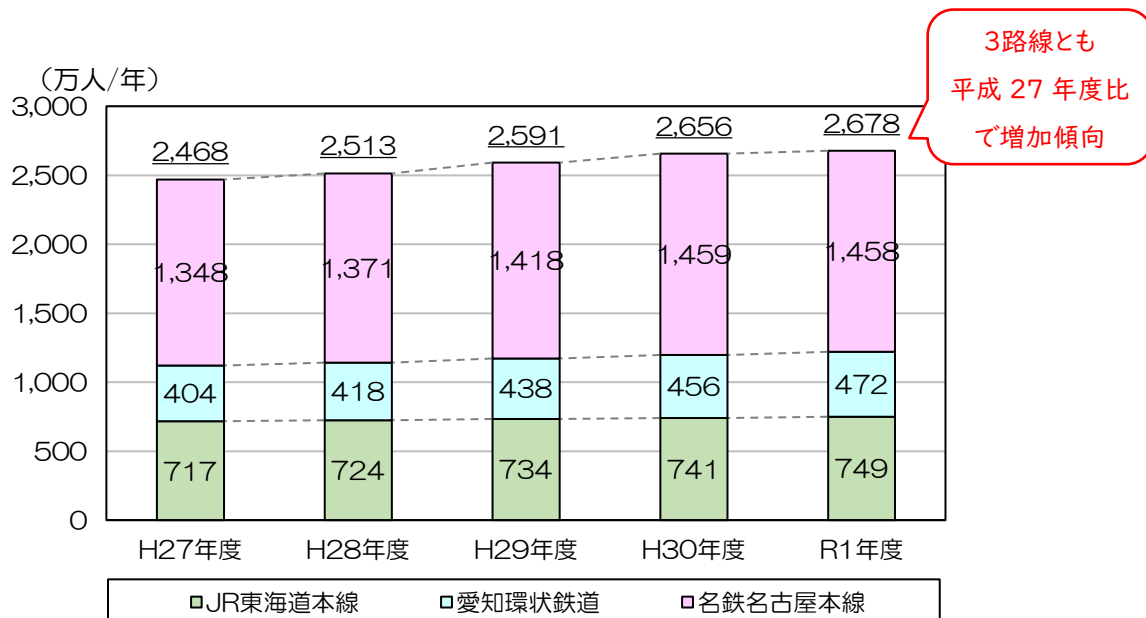
資料：中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

図 主要駅における駅端末交通手段別トリップ構成

2.3.3 鉄道

(1) 乗客数

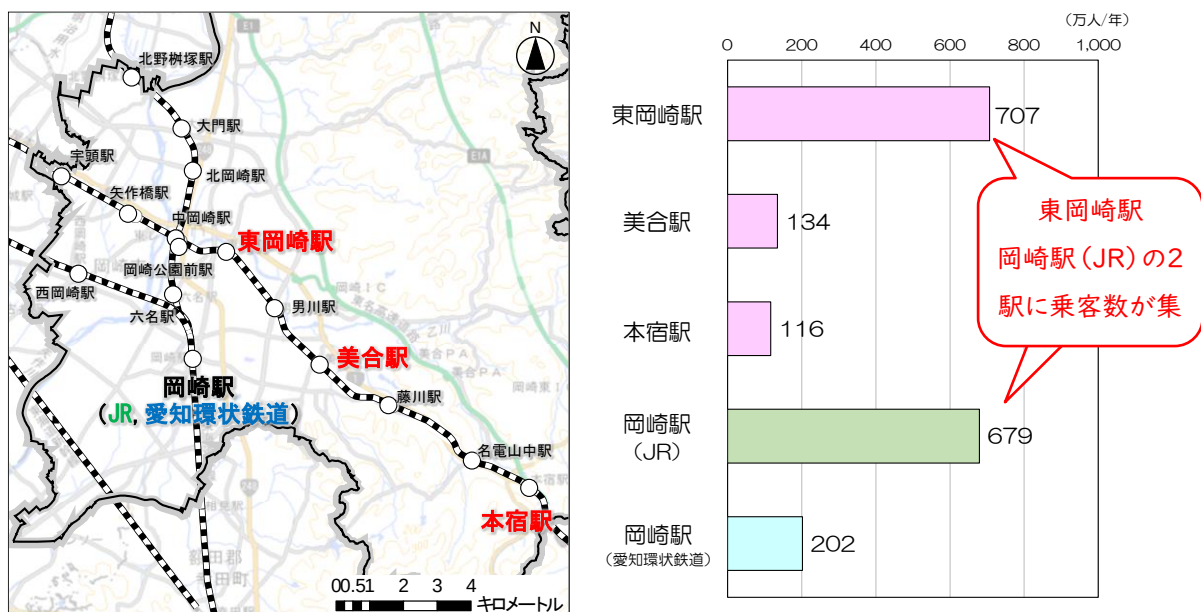
市内の鉄道は3路線（JR東海道本線、愛知環状鉄道、名鉄名古屋本線）あり、3路線計で約2,678万人の乗客数となっています。平成27年度と令和元年度の乗客数を会社別にみると、3路線とも利用者数は増加している傾向にあります（JR：1.04倍、名古屋鉄道：1.17倍、愛知環状鉄道：1.08倍）。



資料：岡崎市統計ポータルサイト（平成27年～令和元年）

図 市内鉄道乗客数の推移

主要駅の乗客数をみると、東岡崎駅と岡崎駅（JR）の2駅に乗客数が集中しています。



資料：岡崎市統計ポータルサイト（令和元年）

図 市内主要駅の位置と乗客数

(2) 駅の整備

岡崎市では、にぎわいのある都市拠点となる地区の形成を推進するため、東岡崎駅と岡崎駅の再整備を進めています。

また、鉄道駅のバリアフリー化についても推進しており、「岡崎市地域公共交通網形成計画（平成28年）」策定時から令和3年度までに、西岡崎駅、北岡崎駅、岡崎公園前駅がバリアフリー化されています。



資料：岡崎市

図 東岡崎駅周辺地区整備状況



資料：岡崎市

図 岡崎駅東口の整備状況

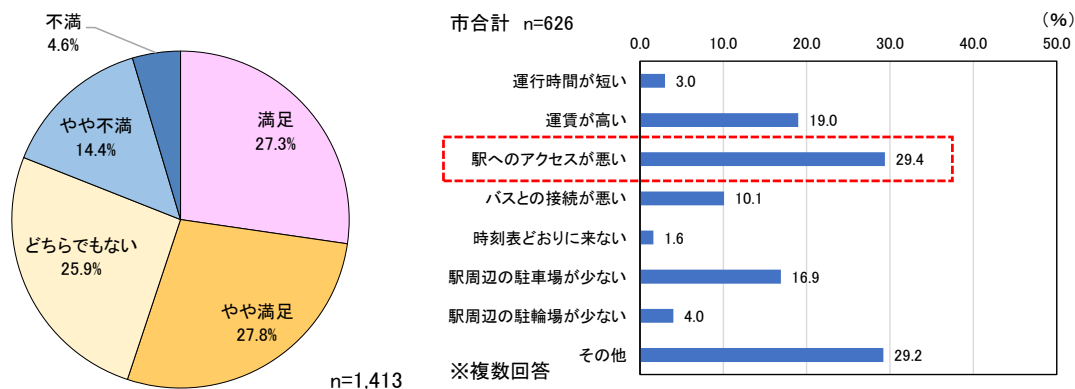


資料：愛知環状鉄道株式会社HP

図 バリアフリー化の事例（北岡崎駅）

(3) 満足度

鉄道に対する満足度は、市全体で「満足+やや満足」が約55%と「不満+やや不満」の19%を上回っています。不満項目は、市全体で「駅へのアクセスが悪い」が約29%と最も高く、次いで「運賃が高い」が19%となっています。



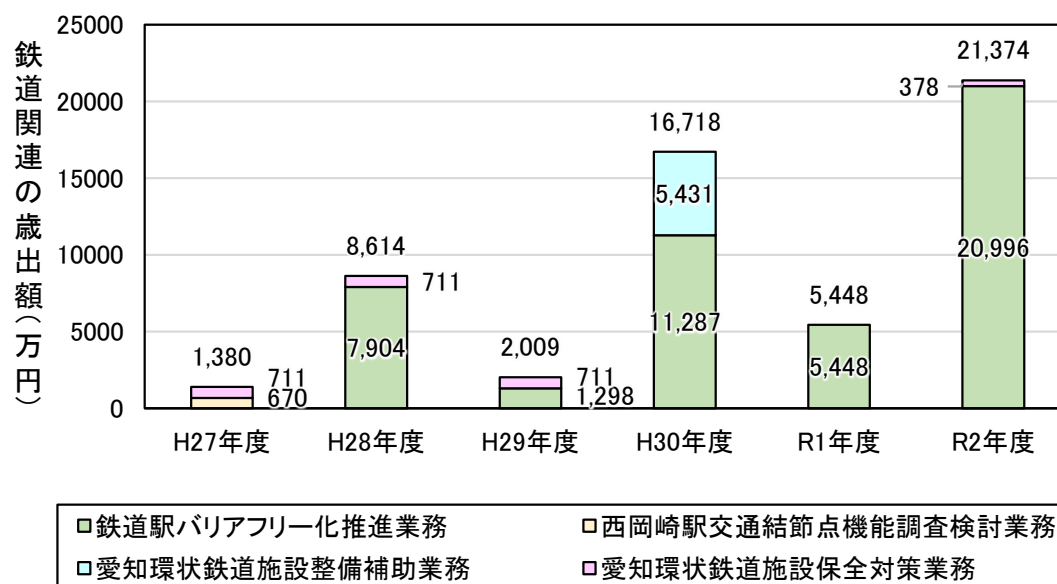
資料：これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 鉄道の満足度

図 鉄道の不満項目

(4) 補助事業など

岡崎市では、利用者の利便性や安全性向上に向けて、バリアフリー化のためのエレベータ設置工事や橋梁の耐震対策に対する補助などを行っています。また、交通結節点の利便性向上のため、交通特性や将来の利用需要を把握するための調査も行っています。



資料：地域創生課資料(平成27年～令和2年)

図 岡崎市における鉄道関連の歳出額

2.3.4 民営路線バス

(1) 利用者数

バスの利用者数は平成29年度までは横ばい傾向、平成30年度以降は減少傾向にあります。また、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数は約202万人減少しています。

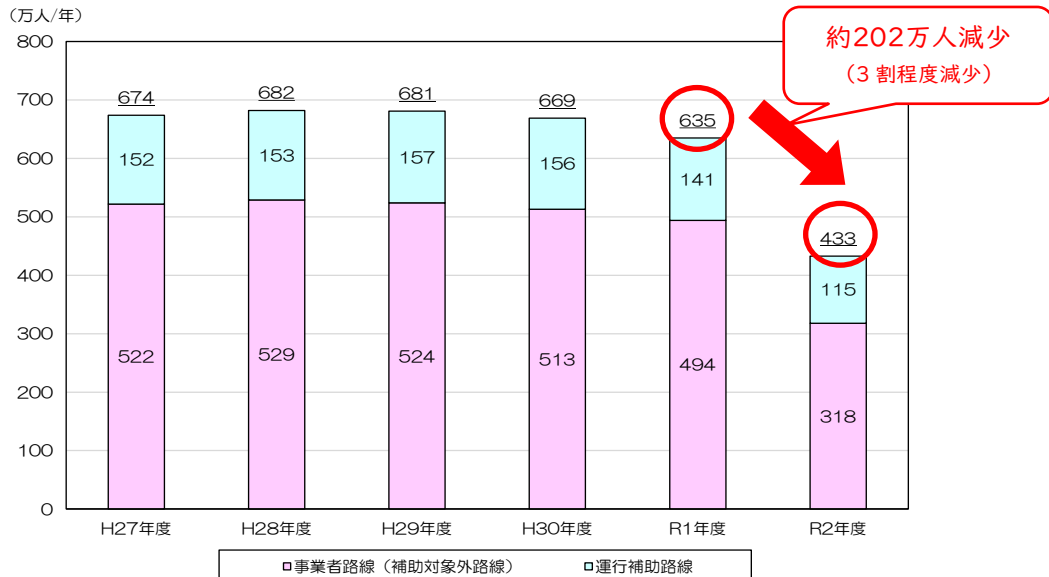
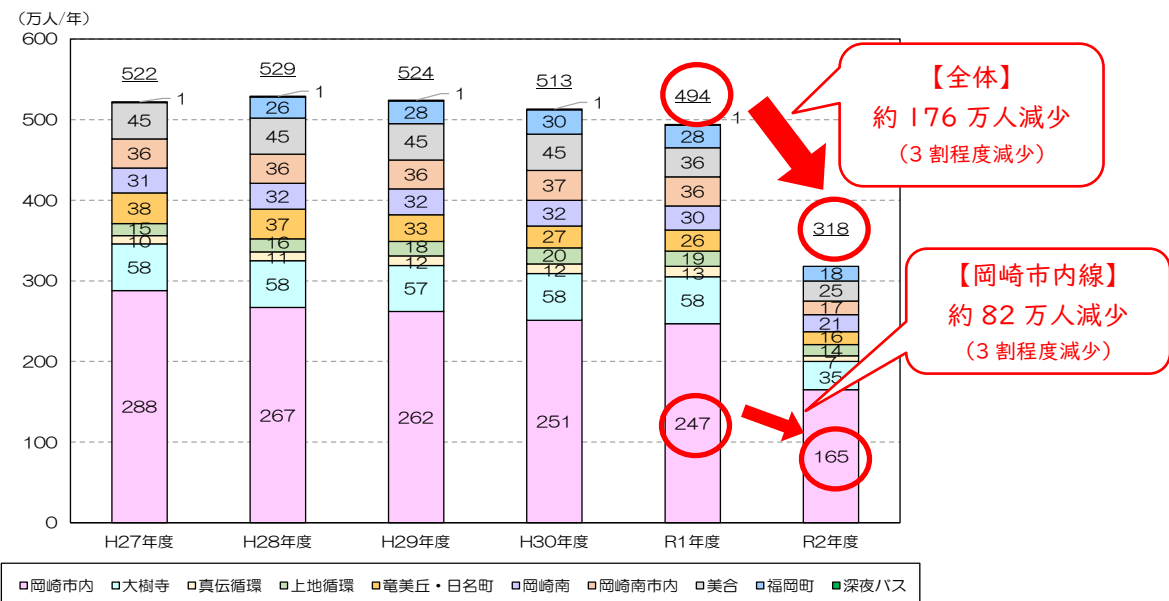


図 バス利用者数の推移

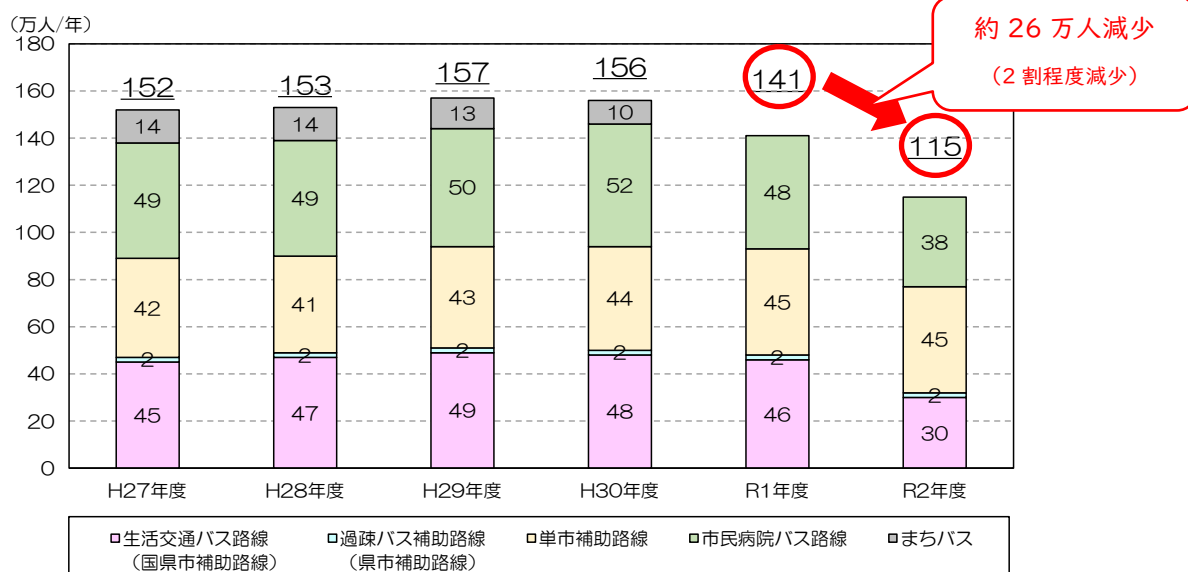
事業者路線（補助対象外路線）の利用者数は、平成29年度以降は減少傾向にあります。また、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者数は約176万人減少しており、特に岡崎市内線における利用者数の減少は顕著であり、令和元年度から令和2年度の間で約82万人減少しています。



資料：名鉄バス株式会社、地域創生課資料（平成27年～令和2年）

図 事業者路線（補助対象外路線）における利用者数の推移

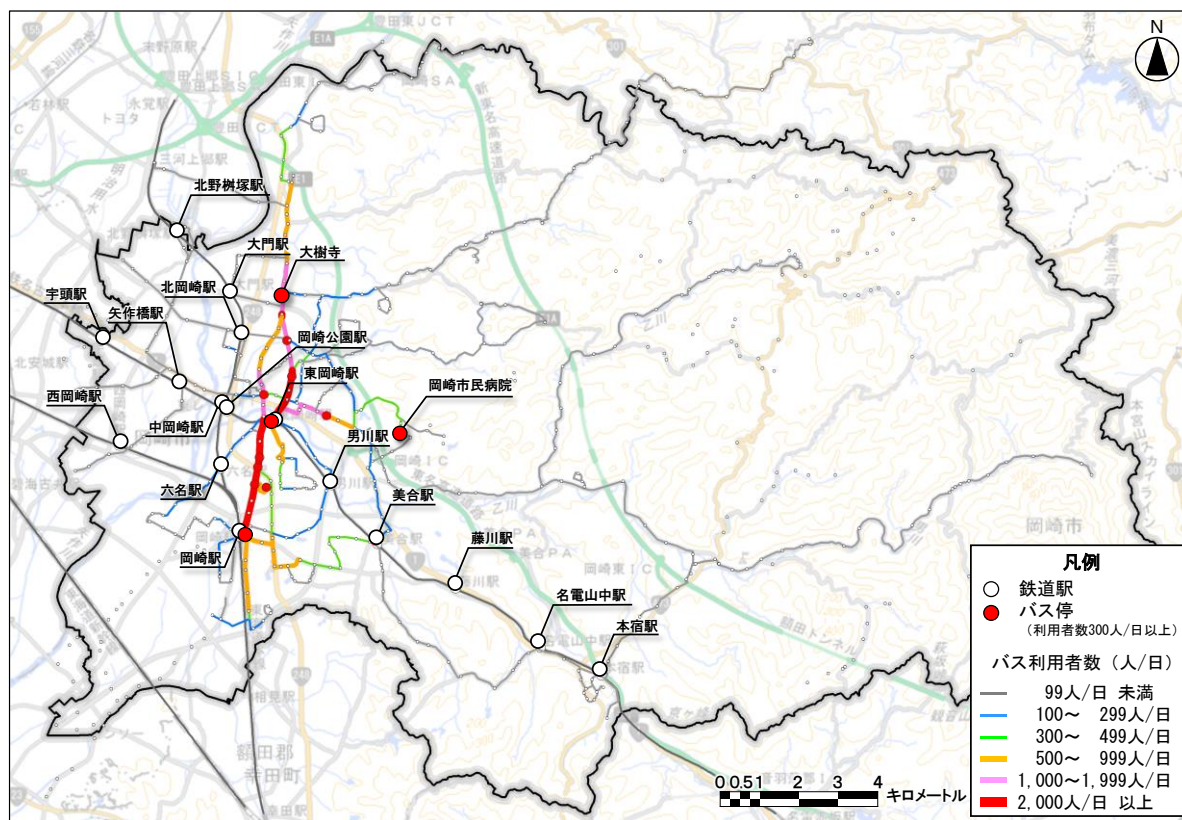
運行補助路線の利用者数は、平成27年度から平成30年度までは概ね増加傾向でしたが、令和2年度は新型コロナウイルス蔓延の影響もあり、利用者数が大きく減少しています。



※「まちバス」は令和2年4月1日より事業者路線として運行
 資料：名鉄バス株式会社、名鉄東部交通株式会社、地域創生課資料（平成27年～令和2年）

図 運行補助路線における利用者数の推移

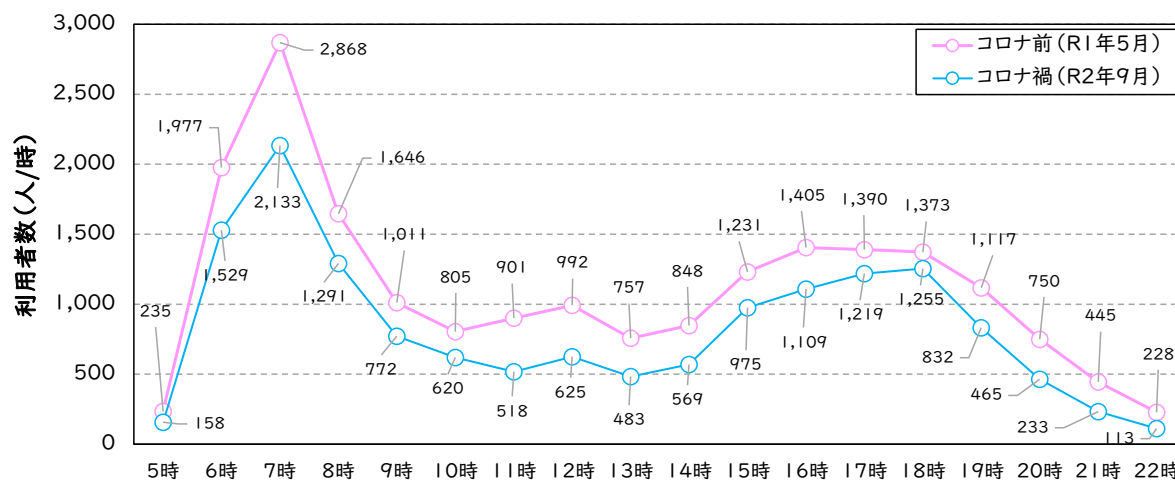
バス路線別の利用者数をみると、主に東岡崎駅から岡崎駅間を南北に結ぶ路線や岡崎市民病院および美合駅に接続する路線の利用者数が高い傾向にあります。また、市の中心部から放射状に郊外へ向かう路線は、利用者数が少ない傾向にあります。



資料：名鉄バス株式会社 (ICカードデータ) (令和2年)

図 路線別のバス利用状況

時間帯別のバス利用者数をみると、通勤・通学の時間帯である朝ピーク(7時台)およびタピーク(17時、18時台)の利用者数が高い傾向にあります。新型コロナウイルス感染症の影響により、いずれの時間帯でも利用者数が減少しています。



資料：名鉄バス株式会社 (ICカードデータ) (令和元年、令和2年)

図 時間帯別のバス利用状況 (岡崎市内の路線バス合算)

(2) 待合環境の整備

バス利用者が快適にバスを待つことができるように、交通結節点や利用の多いバス停に対して上屋・ベンチなどを整備しています。また、観光などで来訪する外国人など、公共交通の利用環境がわからない人向けに、案内表示の一部を多言語表記としています。



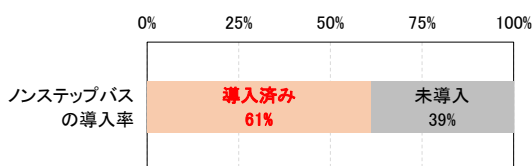
図 上屋・ベンチなどの整備状況（岡崎駅）



図 多言語表示の案内（東岡崎駅）

(3) バリアフリー対応

岡崎市では、事業者に対し、バリアフリー対応車両であるノンステップバス導入の働きかけを行っています。岡崎市内の路線バスにおける現在のノンステップバスの導入率は、61%となっています。



参考

岡崎市地域公共交通網形成計画
の目標値:50%以上

資料:地域創生課資料(令和2年)

図 ノンステップバスの導入率

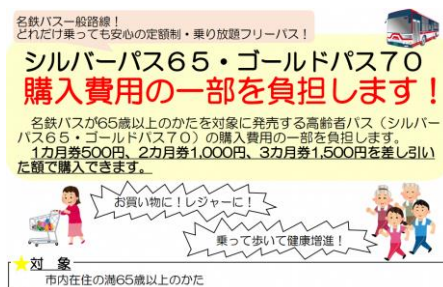
(4) 運賃割引の導入

名鉄バスでは、高齢者の方を対象として「名鉄バス一般路線」が乗り放題となる定額制フリーパスを発売しています。岡崎市でも、高齢者の方の外出促進に向けて、期間限定で定額制フリーパス購入費用の一部負担を実施しています。



資料:名鉄バスHP

図 シルバーパス65・ゴールドパス70について

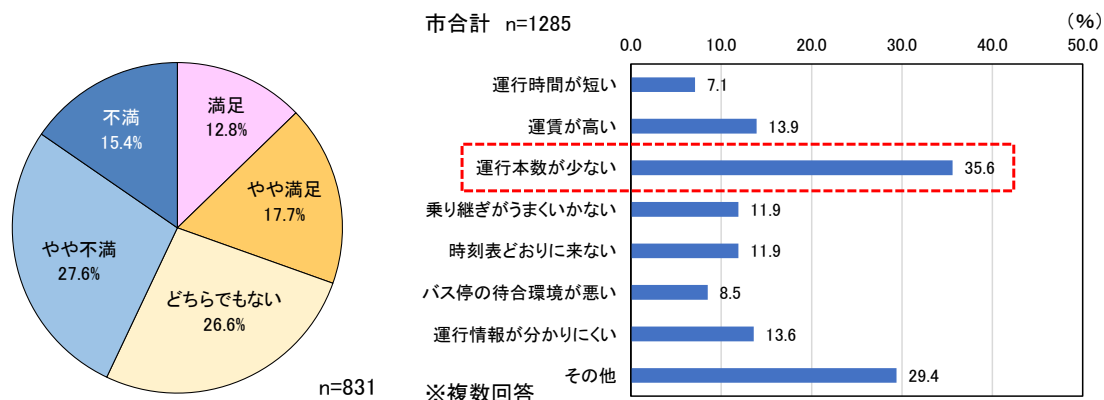


資料:岡崎市HP

図 購入費用の一部負担について

(5) 満足度

バスに対する満足度は、市全体で「不満+やや不満」が42%と、「満足+やや満足」の31%を上回っています。不満項目は、市全体で「運行本数が少ない」が約36%と最も高く、次いで「運賃が高い」「運行情報が分かりにくい」が約14%となっています。



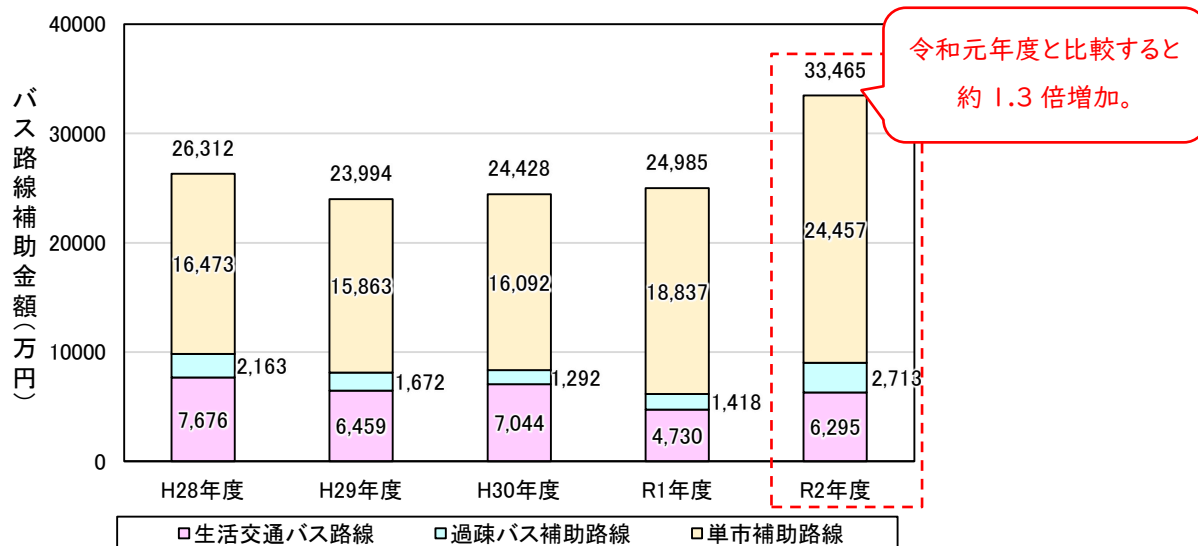
資料: これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 バスの満足

図 バスの不満項目

(6) 補助事業など

地域生活交通の確保維持のため、郊外・中山間地域を中心とした不採算バス路線に対して補助金を交付しています。昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う利用者数の減少などにより、令和2年度の補助金額は前年度比約1.3倍と大きく増加しています。



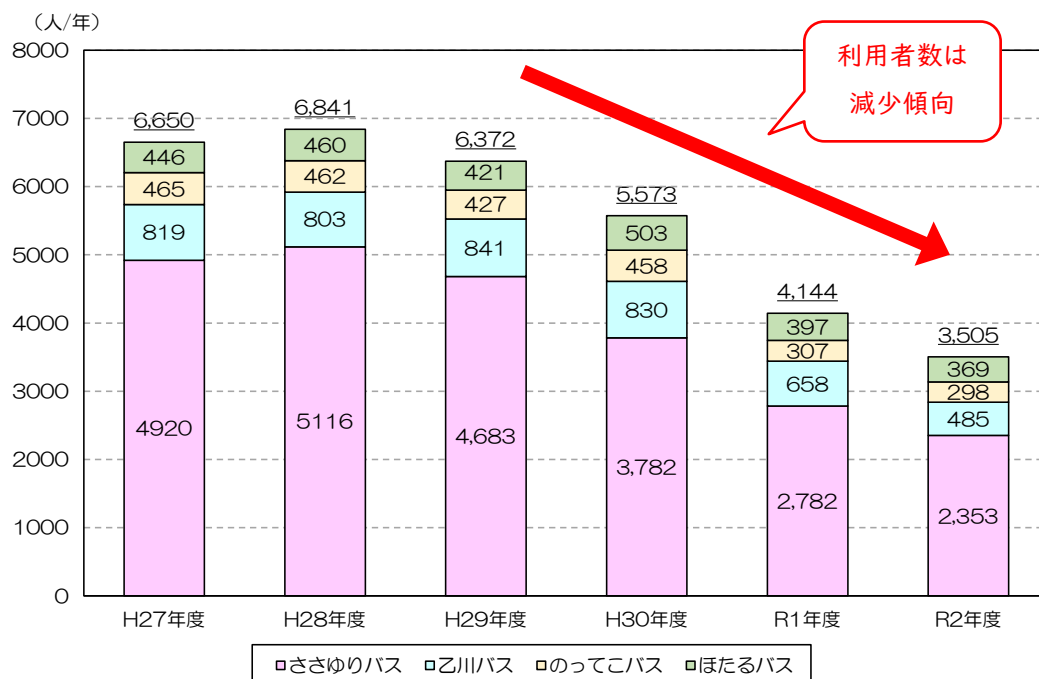
資料: 地域創生課資料(平成27年~令和2年)

図 岡崎市におけるバス路線補助金額

2.3.5 コミュニティ交通

(1) 額田地域コミュニティ交通

額田地域では、中山間地域を中心にコミュニティバス4路線を運行しています。近年、利用者数の減少が著しい状況にあります。特にささゆりバスの利用者数は、継続的に大きく減少しています。



資料：地域創生課資料（平成27年～令和2年）

図 額田地域コミュニティ交通（4路線）の利用者数の推移

額田地域で運行する4路線の収支率は2%から4%程度、利用者一人当たり市費負担額は6,000円/人から11,000円/人程度となっています。地域住民や事業者とともに、高校生家庭や高齢者などへ利用促進を図ることが必要です。

	主たる利用目的	運行曜日	令和2年度収支率	令和2年度利用者一人当たり市費負担額
下山地区線（ささゆりバス）	通勤・通学・通院 名鉄バスへの乗換	月曜日～金曜日	2.9%	6,646円/人
形埜地区線（乙川バス）	日常的な移動、通院 名鉄バスへの乗換	金曜日	2.1%	8,240円/人
宮崎地区線（のってこバス）	日常的な移動、通院 名鉄バスへの乗換	水曜日	2.2%	10,466円/人
豊富・夏山地区線（ほたるバス）	日常的な移動、通院 名鉄バスへの乗換	火曜日	3.5%	7,110円/人

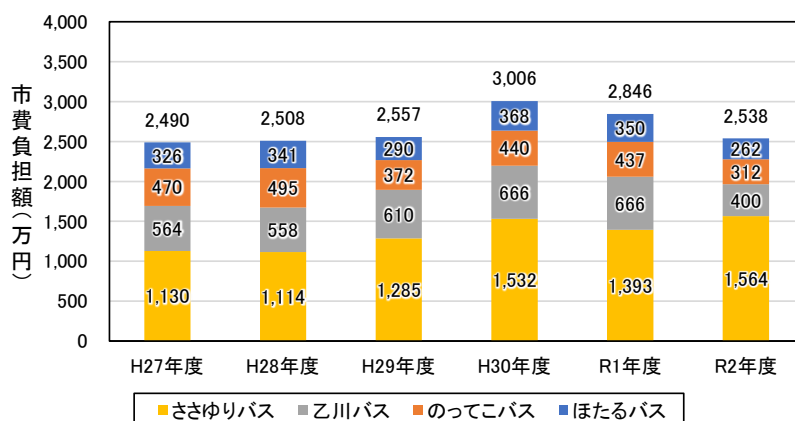
資料：地域創生課資料（令和2年）

図 額田地域コミュニティ交通（4路線）の概況

(2) 運行委託の市費負担額

中山間地域における地域生活交通の確保・維持のため、バス路線の運行委託を行っています。

なお、令和元年度から国からの補助金の増加や運行日数等の見直しにより、市費負担額は減少しています。



資料：地域創生課資料（平成27年～令和2年）

図 岡崎市における運行委託路線の市費負担額

(3) 地域内検討組織の設立

地域主体の交通の実現のため、地域毎に地域内交通を検討する組織を設立し、運行内容について協議・検討が行われています。現在、6箇所地域内交通の検討組織が設立されています。

額田地区では、額田地区全体の交通に関して協議する額田地域生活交通協議会をはじめとして、小学校区ごとに地域内交通の検討組織（「ささゆりバス委員会（下山学区）」、「形埜学区交通部会（形埜学区）」、「宮崎地区生活交通協議会（宮崎学区）」、「豊富・夏山学区総代会」）が設立され、効率的な運行などに向けて協議を行っています。また、六ツ美中部学区や矢作地域でも地域内検討組織が設立され、六ツ美中部学区では予約型乗合タクシーの実証運行が令和2年10月から開始されています。今後、地域の主体的な取組をバックアップする仕組みを拡充することが必要です。

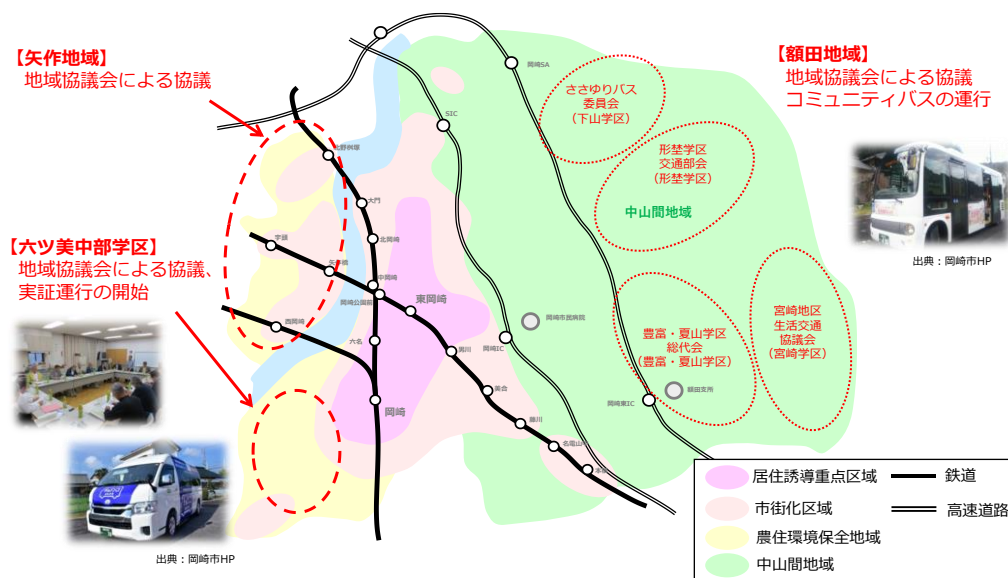


図 地域内検討組織の状況

(4) 予約型乗合タクシーの実証

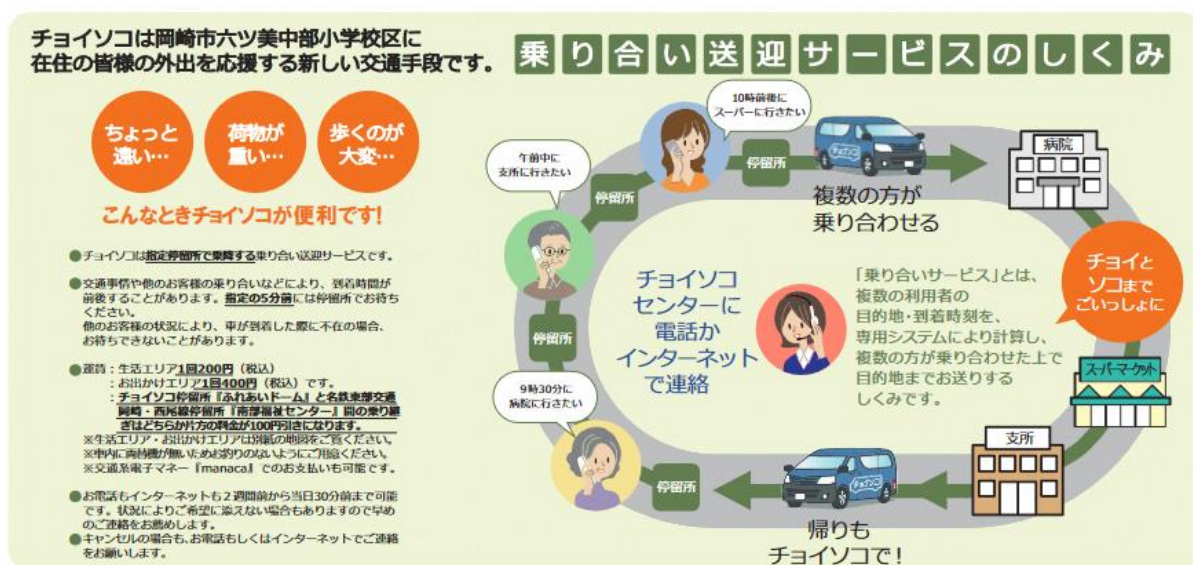
交通不便地域における移動手段の確保やお出かけ機会の創出による健康増進を目的に、六ツ美中部学区にて「チョイソコおかざき」の実証実験を行っています。

今回の実証実験では、「公共交通としての移動手段」と「お出かけ機会の創出による健康増進」を強く結びつけ、より外出しやすくなることで、高齢者自身での自家用車の運転や家族などによる送迎の代替のための移動手段や既存バス路線への乗継などの有用性を検証し、今後の岡崎市のより良い公共交通体系の実現に向けた施策の検討を行っていきます。



資料：岡崎市HP

図 実証実験の様子



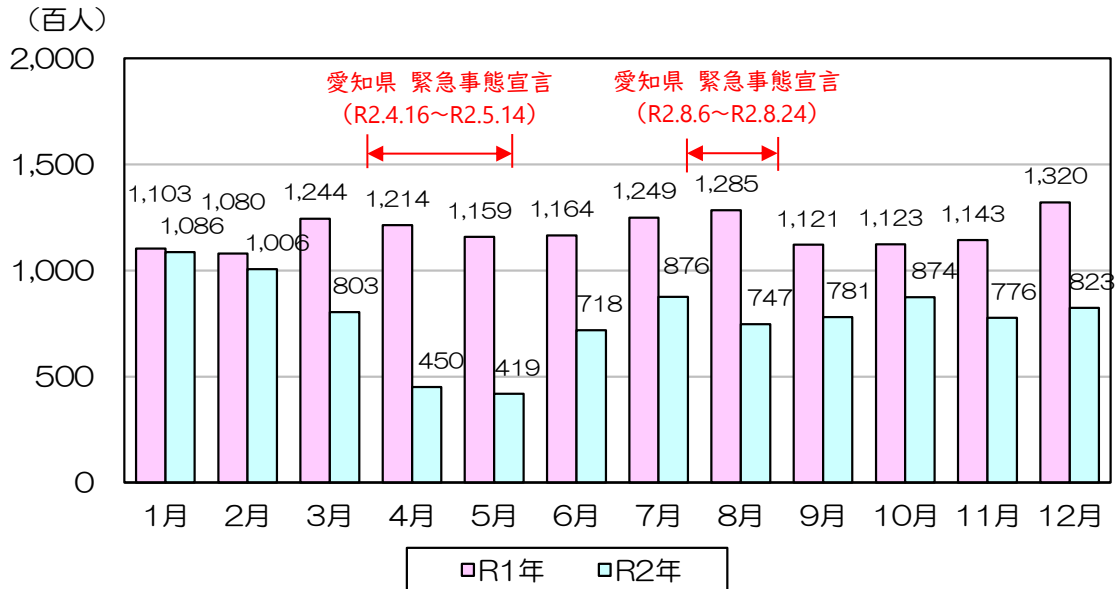
資料：岡崎市HP

図 乗り合い送迎サービスのしくみ

2.3.6 タクシー

(1) 輸送実績

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年のタクシー利用者数は、前年と比較し約3割減少しています。特に、愛知県で緊急事態宣言が初めて発令された令和2年4月・5月は利用者数が約6割減少しています。

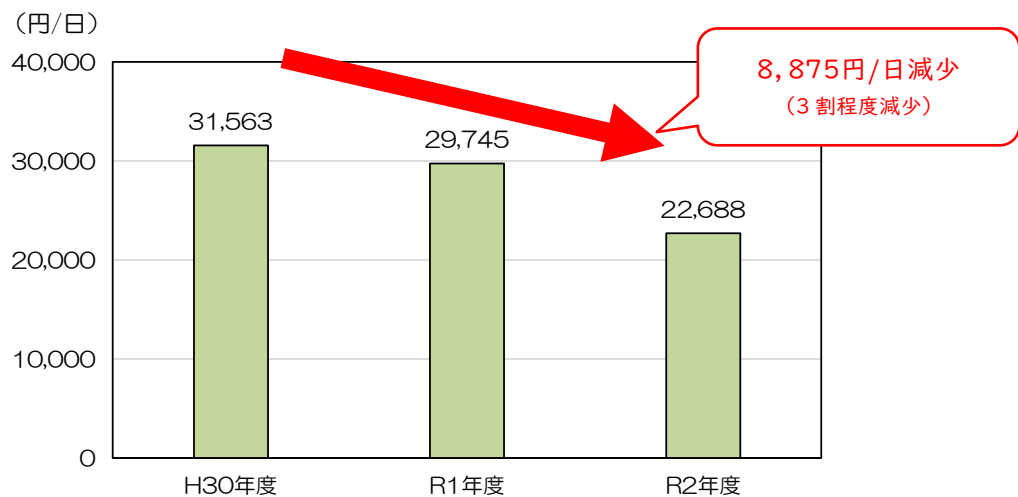


資料：地域創生課資料（令和元年、令和2年）

図 月別のタクシー利用者数（岡崎市内に本社を有する事業者）

(2) 営業収入実績

新型コロナウイルス感染症の影響により、西三河北部交通圏におけるタクシー事業の令和2年の営業収入は、平成30年度と比較し約3割減少しています。



資料：愛知運輸支局

図 西三河北部交通圏※1におけるタクシー事業の日車営収※2の推移

※1 西三河北部交通圏：岡崎市、豊田市、みよし市、額田郡

※2 日車営収：実働1日1車あたりの営業収入

(3) 車両保有台数

岡崎市内に本社を有するタクシー事業者は7社あります。車両台数は、合計で230台になります。

表 岡崎市内に本社を有するタクシー事業者

事業所名	住所	車両台数(台)
名鉄岡崎タクシー株式会社	岡崎市戸崎元町5番地1	97
岡陸タクシー株式会社	岡崎市上六名3-12-8	53
株式会社オーワ	岡崎市北野町字西河原58番地1	29
かもめ交通株式会社	岡崎市美合新町10-6	22
岡乗タクシー有限会社	岡崎市本町通3丁目12番地	13
豊栄交通岡崎株式会社	岡崎市矢作町字馬乗34番地2	9
岡東運輸株式会社	岡崎市榎山町字八ツ田8	7
合計		230

資料:地域創生課資料(令和3年11月時点)

(4) 観光交流の促進へ向けた取組

観光交流を促進する取組として、主要な観光施設などを周遊するプロのガイド付きのタクシーツアーが企画されています。

◆観光タクシーツアー◆

【岡崎おもてなしタクシー】岡崎歴史かたり人で行く！岡崎ゴールデンコース

[ホーム](#) ▶ [エリアから探す](#) ▶ [岡崎市](#) ▶ [【岡崎おもてなしタクシー】岡崎歴史かたり人で行く！岡崎ゴールデンコース](#)



徳川家康公生誕の地「岡崎市」、その岡崎の歴史に精通する歴史かたり人と一緒に岡崎を代表する観光地であるお城や八丁味噌蔵、家康公の菩提寺である大樹寺の3ヶ所を巡る、岡崎いいとこどりの3約時間の観光タクシープラン。岡崎城入場券などがセットになったとってもお得な「家康公お城クーポン」付です！

ご旅行代金／おひとり様 おとな・こども（名鉄東岡崎駅出発）

3名 2,900円

2名 3,900円

1名 6,900円

無料

幼児 ※5歳未満(席が必要であれば有料です)

※JR岡崎駅出発をご希望のお客様は下記トライバルツアーまでお電話にてお問い合わせください

JR岡崎駅
出発



[シェア](#) [ツイート](#) [LINEで送る](#)

関連キーワード

資料:愛知県観光コンベンション局HP

図 観光周遊タクシーの取組

(5) 満足度

タクシーに対する満足度は、市全体で「満足+やや満足」が35%と、「不満+やや不満」の約26%を上回っています。不満項目は、市全体で「運賃が高い」が約27%と最も高く、次いで「他に利用できる交通手段がある」が約20%となっています。

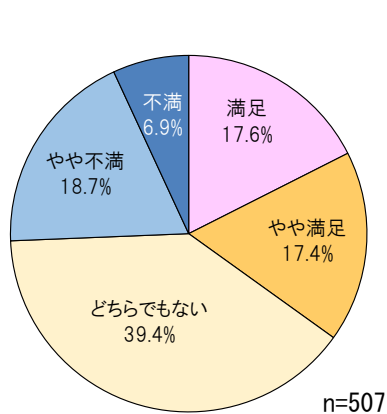
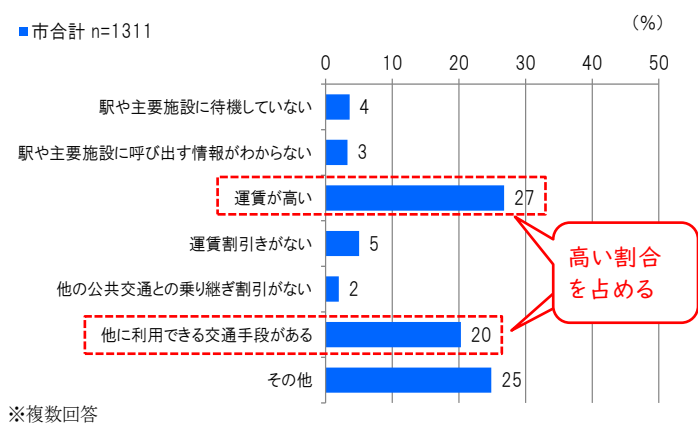


図 タクシーの満足度



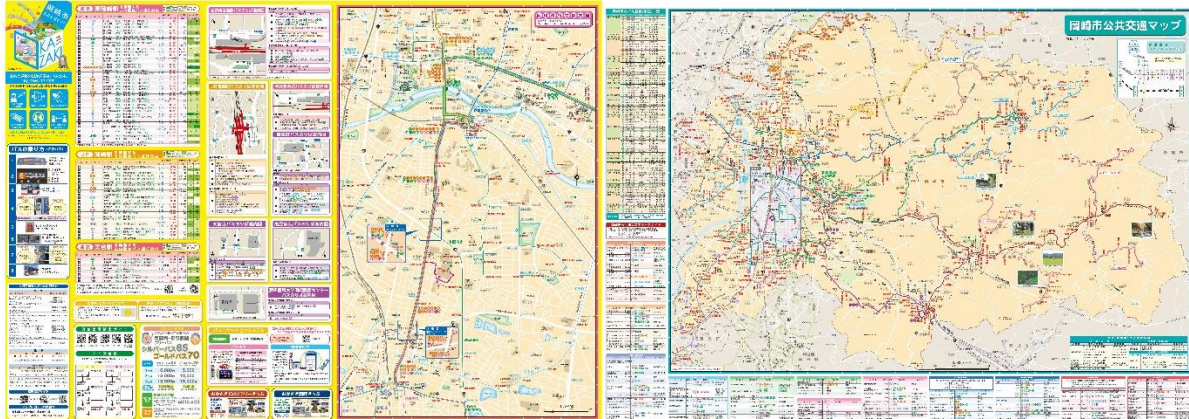
資料：これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 タクシーの不満項目

2.3.7 公共交通の連携

(1) 公共交通マップの作成

岡崎市では、公共交通利用者の利便性の向上を図るため、市内すべてのバス路線・バス停の位置や主要施設などをまとめた「岡崎市公共交通マップ」を配布しています。

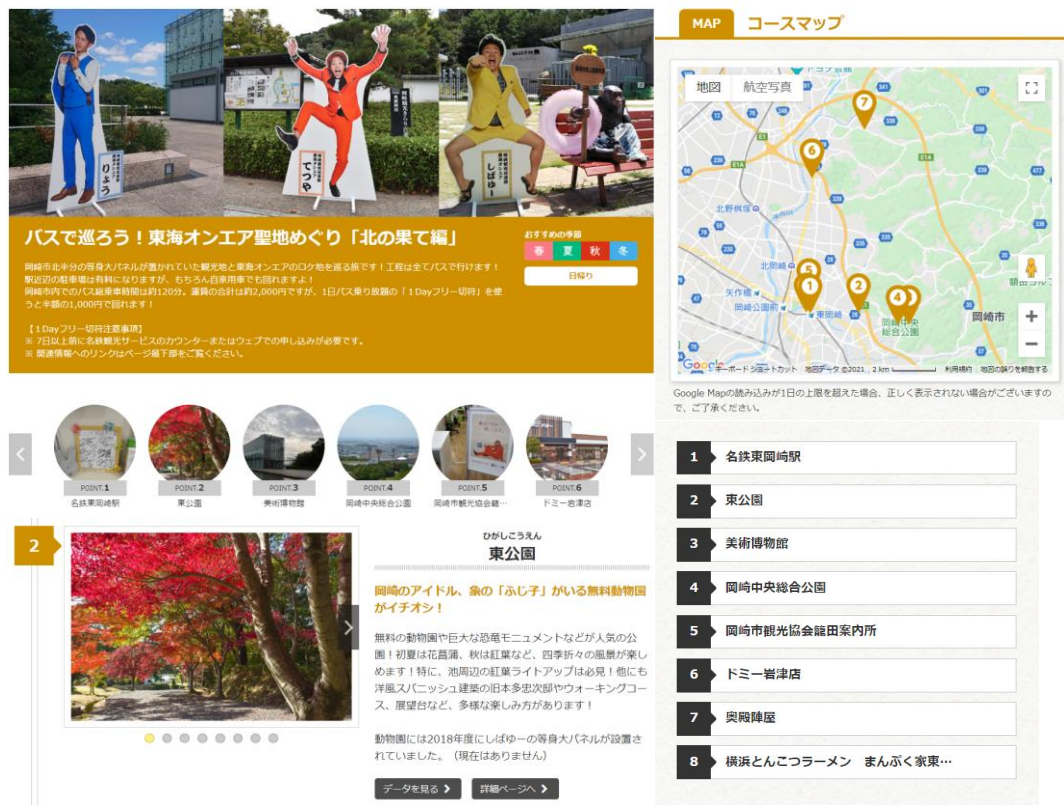


資料:岡崎市HP

図 公共交通マップ

(2) モデルコースの設定

岡崎市では、観光交流の促進のためモデルコースを設定し、HPで公開しています。



資料:岡崎市HP

図 モデルコース

(3) バスの乗り方教室・鉄道見学会の開催

岡崎市では、バス事業者と協力し、市内の小中学校において公共交通・交通安全教室やバスの乗り方教室を開催しています。今後進学に伴い行動範囲が広がっていく小中学生などを対象に実施することにより、移動手段としてバスを選択してもらえるよう取り組んでいます。

また、市内在学・在住の小学生を対象に、普段は見ることのできない施設の見学や業務体験などができる「鉄道見学会」を開催しています。



資料：岡崎市

図 市内小中学校で実施した乗り方教室

(4) 交通ICカードの導入

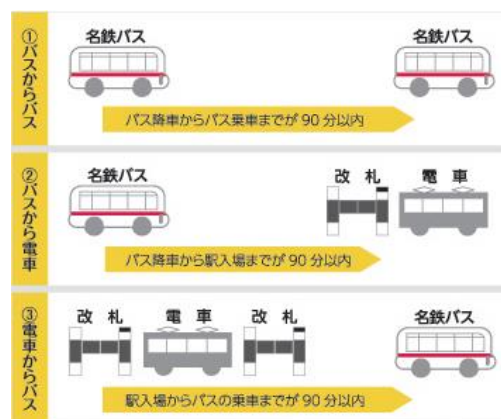
交通ICカードは、運賃支払時にカードを機械にかざすだけで支払いができることから、利用者にとって利便性の高いものとなっています。名古屋鉄道やJRだけではなく、平成31年3月には愛知環状鉄道にも導入されました。

名鉄バスでは、1枚のmanacaを利用し、名鉄バスから名鉄バス、名鉄バスから名古屋鉄道など90分以内に乗り継いだ場合に運賃を割引する乗継割引を行っています。



資料：愛知環状鉄道株式会社HP

図 ICのりかえ改札機



資料：名鉄バス株式会社HP

図 乗継割引

2.3.8 通学バス

岡崎市では、額田地区の遠距離通学児童の安全のため、通学バスを運行しています。

表 通学バスの運行状況

学校	運行	備考
豊富小	登下校	ジャンボタクシー
宮崎小	木下方面	ジャンボタクシー
	大雨河方面	ジャンボタクシー
形埜小	登校※	※ 冬季11～3月のみ登校あり マイクロバス
	下校	
下山小	下校	マイクロバス

資料：地域創生課資料（令和2年）

■コラム：まちバスから民間事業者路線へ

まちバスは、中心市街地の活性化を目的に平成19年7月に運行を開始しました。

その後の利用状況や高齢者の買い物などを主体とした利用実態を踏まえ、まちバスとしての役割を終え、現在の利用状況にあった、より効率的な運行を実現するため、まちバスは、令和2年4月1日から名鉄バス路線「岡崎北線」として生まれ変わるようになりました。

名鉄バス路線「岡崎北線」では、東岡崎駅と中岡崎駅の2駅との接続は継続されるとともに、通勤通学客の利用が見込まれる朝夕のダイヤが拡充されています。

名鉄バス新規路線「岡崎北線」新設 ～まちバスが名鉄バス路線に変わります～

令和2年3月末で運行を終了するまちバスに替わり、鉄道駅や公共施設などへのアクセスも充実した名鉄バス路線「岡崎北線」が令和2年4月1日に新設されます。まちバスと比べ、朝夕のダイヤが拡充します。通勤・通学などの移動手段としてぜひご利用ください。なお、東西ルート利用者の皆様は既存の名鉄バス路線をご利用いただきますようお願い申し上げます。

- 運行日／令和2年4月1日～
 - 料 金／名鉄バスの運賃体系（170円～390円）
名鉄バスの割引運賃も利用可（定期券・高齢者バス・乗継割引等）
 - ダイヤ
 - 【平日】東行き 中岡崎駅発 始発 7:42 ～ 終発 19:15
西行き 名鉄東岡崎駅発 始発 7:25 ～ 終発 19:25
 - 【休日】東行き 中岡崎駅発 始発 8:45 ～ 終発 18:45
西行き 名鉄東岡崎駅発 始発 8:25 ～ 終発 18:55
- ※1時間あたり2便運行（10時頃から15時頃は1時間あたり1便）
※詳しいダイヤは裏面をご確認ください。

○ルート

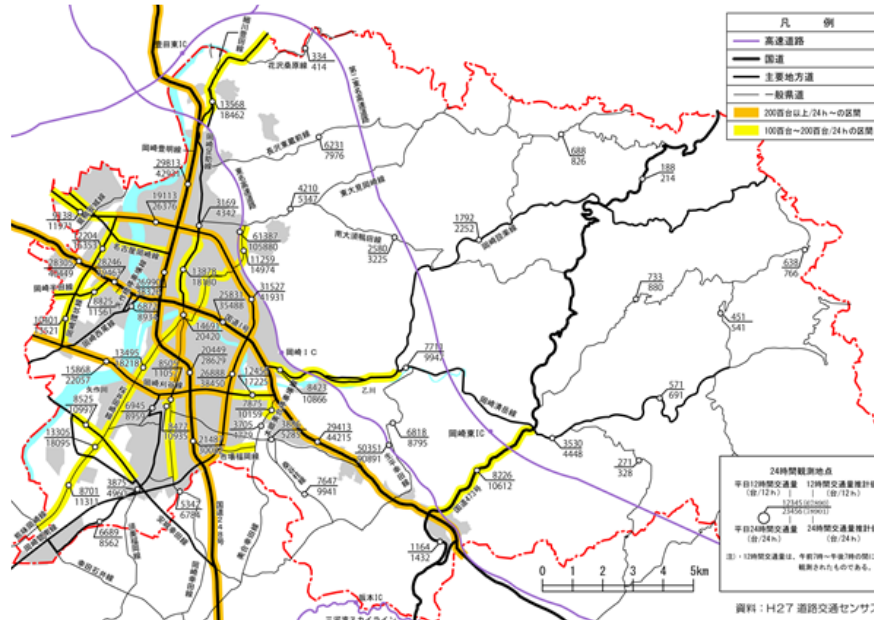


資料：岡崎市 HP

2.3.9 自動車

(1) 交通量

国道1号や国道248号をはじめ、(都)岡崎刈谷線などを含めた主要幹線道路において、2万台/日以上交通量が観測されています。

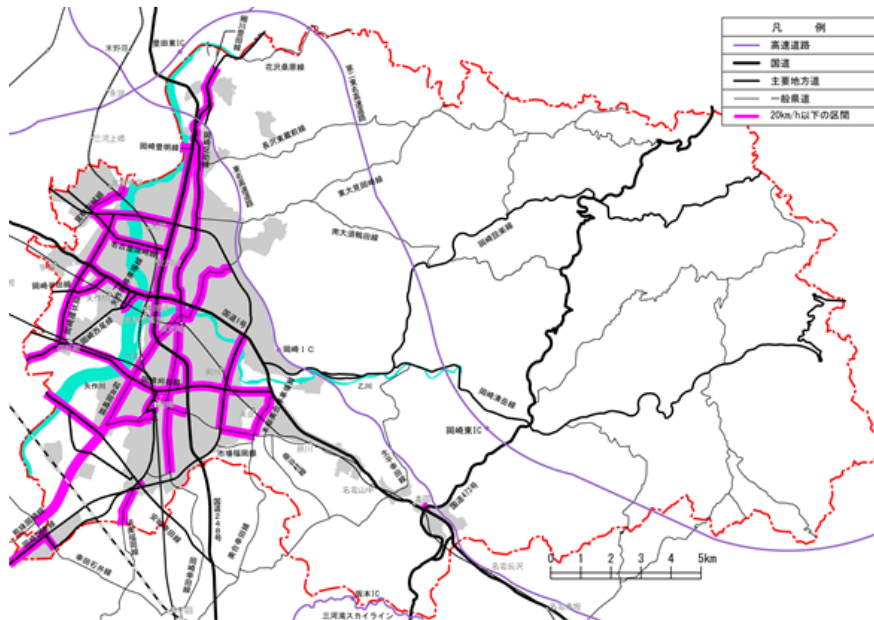


資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成27年）

図 自動車交通量

(2) 旅行速度

幹線道路の中心市街地区間においては、依然として走行性が低く、混雑時平均旅行速度が20km/hを下回る区間が面的に広がっています。

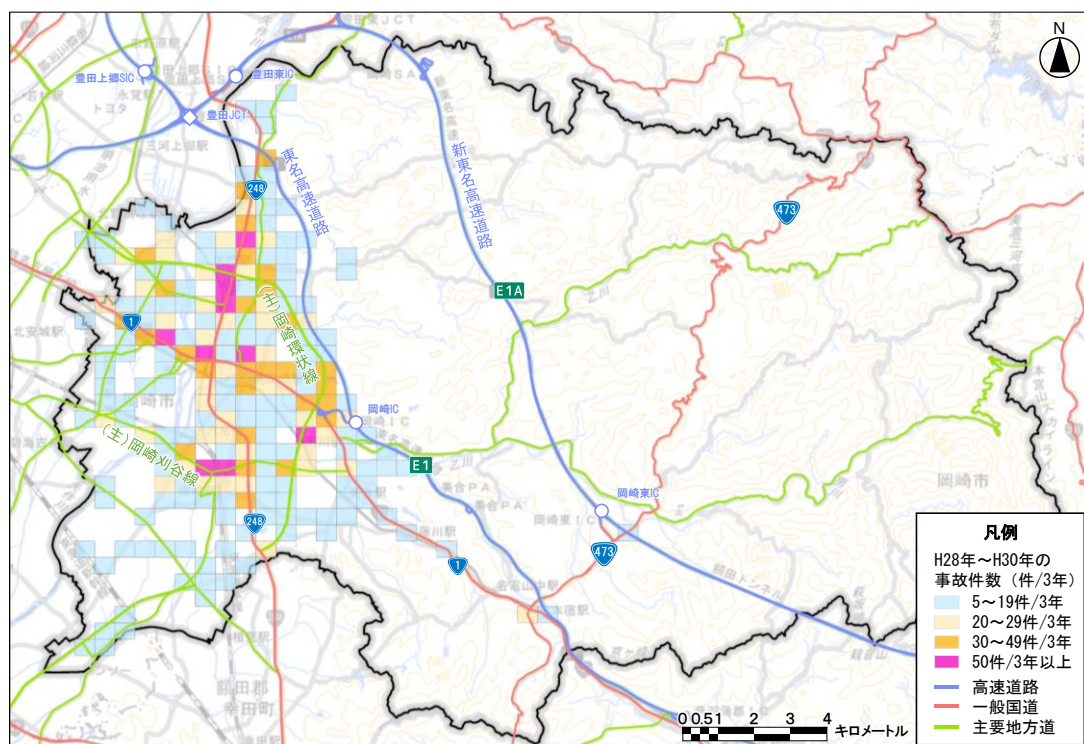


資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成27年）

図 混雑時平均旅行速度

(3) 事故

国道1号や国道248号などの市内の幹線道路や、岡崎駅、東岡崎駅周辺などの市内の主要な駅周辺で事故件数が多い傾向にあります。

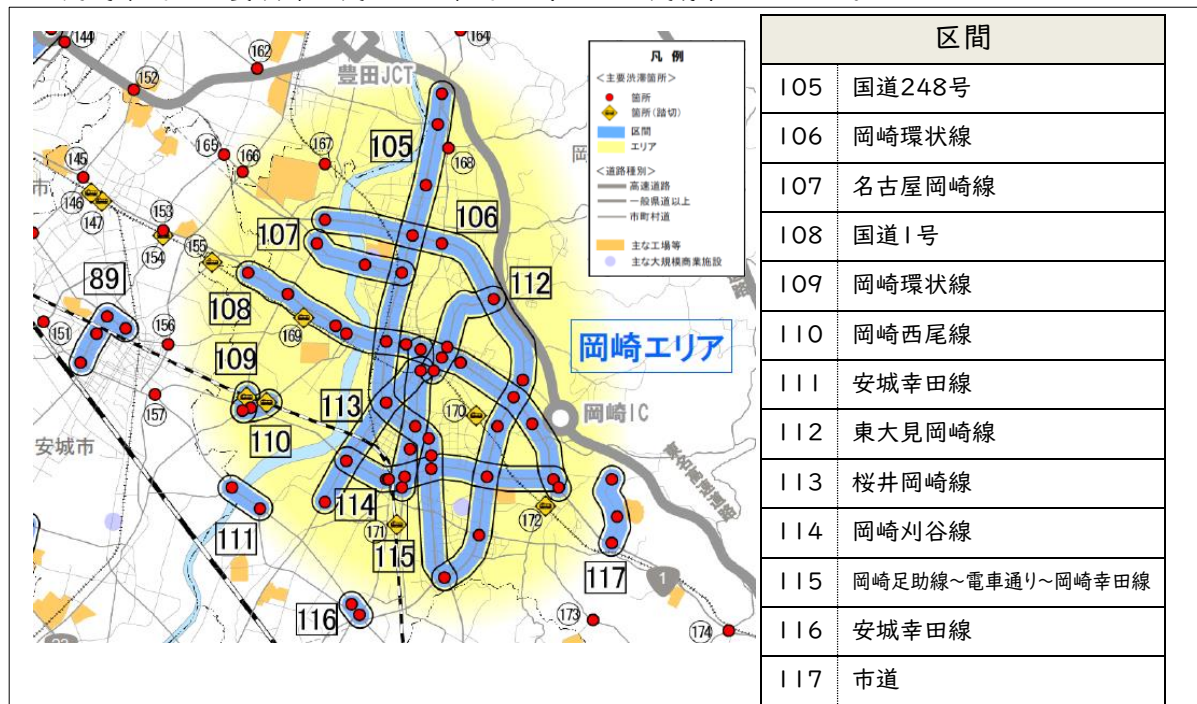


資料:地域創生課資料(平成28年~平成30年)

図 岡崎市内の事故多発箇所

(4) 主要渋滞区間など

岡崎市内の主要渋滞区間などは市内全域で13区間存在しています。



資料:愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

図 主要渋滞箇所(令和3年3月時点)

2.3.10 自転車

岡崎市では、サイクルシェアを試験導入しています。市内16か所にサイクルポートを設置し、個人認証や決済にあたっては、アプリケーションや交通系ICカードのワンタッチ利用が可能となるようなシステムを導入しています。

公共施設のみならず、民間の用地や路上などの公共用地へのサイクルポート設置や観光客への周知・PRの推進、法人利用の導入促進、月額料金の設定など、利用者の利便性向上と更なる利用者数増加に向けた取組を検討しています。また、自転車ネットワーク計画を作成し自転車通行空間の整備を進めるとともに、自転車活用推進計画を策定し自転車の利用促進に努めています。



資料:HELLO CYCLING アプリケーション画面

図 サイクルシェアの取組

2.3.11 移動販売

JAあいち三河では、暮らしをサポートするための取組として、平成30年10月より高齢化の進む中山間地を中心に移動購買店舗車「ホタル号」の運行を行っています。曜日ごとに異なる5ルートで、JA産直店舗「幸田憩の農園」に並ぶ農産物や生鮮品、調味料、日用品などを販売しています。



資料:JAグループHP

図 移動購買の様子

表 移動販売店舗 稼働スケジュール

曜日	コース
月	豊富地区、鶴巣地区
火	宮崎地区
水	下山店舗、夏山地区、木下地区
木	岩津地区、奥殿地区
金	常磐地区、中伊西地区

資料:地域創生課資料(令和3年)