

2.4 交通を取り巻く潮流の変化

2.4.1 持続可能な開発目標(SDGs)

SDGsは、平成27年9月の国連のサミットで決まった令和12年までの世界共通の開発目標であり、持続可能な世界を実現するための17の目標(ゴール)から構成されています。

現在、SDGsは様々な国・地域で積極的な取組が始まっており、日本政府においても、SDGsの実施に率先して取組んでいく方針が決定されています。

岡崎市は、令和2年7月17日に先導的な取組事例として、内閣府から「SDGs未来都市」に選定されました。今後はSDGs未来都市として、経済・社会・環境の三側面において統合的な新しい価値創出に取組み、持続可能なまちづくりに向けた地域課題の解決を図ります。

本計画は、17の目標(ゴール)の内、「11.住み続けられるまちづくりを」の達成に向けた取組であるとともに、地域公共交通施策は、福祉、環境、観光など関連分野が多岐にわたるため、他の目標(ゴール)・側面と合わせて統合的な課題解決を図る全市的な取組の一環となっています。



図 SDGs 17の国際目標

【本計画で中心となる目標(ゴール)】



11.住み続けられるまちづくりを

都市と人間の居住地を包括的、安全、強靱かつ持続可能にする

主な関連分野の目標(ゴール)

目標3:すべての人に健康と福祉を

目標9:産業と技術革新の基盤をつくろう

目標4:質の高い教育をみんなに

目標13:気候変動に具体的な対策を

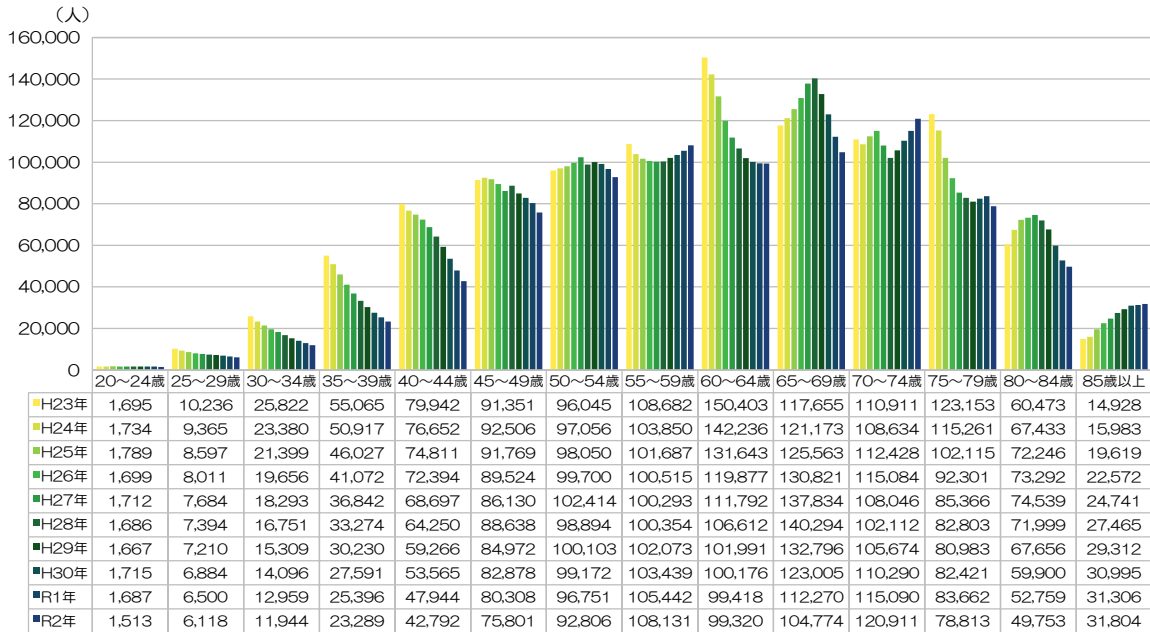
目標7:エネルギーをみんなにそしてクリーンに

目標17:パートナーシップで目標を達成しよう

目標8:働きがいも経済成長も

2.4.2 高齢社会における運転手の確保

全国の大型第二種運転免許保有者数は、近年減少傾向にあり、加えて高齢化も進展しています。地域の移動手段を確保するという意味でも、運転手の確保は重要な課題です。



資料：運転免許統計（平成23年～令和2年）

図 大型第二種運転免許保有者数の推移（年齢構成別）

2.4.3 公共交通と連携した健康増進

本市では、「ウォカブル推進都市」として、居心地がよく歩きたくなるまちづくりに取り組んでいます。

徒歩での移動距離が短いマイカーに比べ、公共交通を利用するとバス停や駅からの移動で歩く機会や距離が増えて日常的な運動量が多くなり、健康増進に繋がります。公共交通と連携したうえで、ウォカブルシティの考え方を取り入れることで、歩行量の増加による健康増進効果がさらに高まることが期待されます。

○「居心地が良く歩きたくなる」空間のイメージ

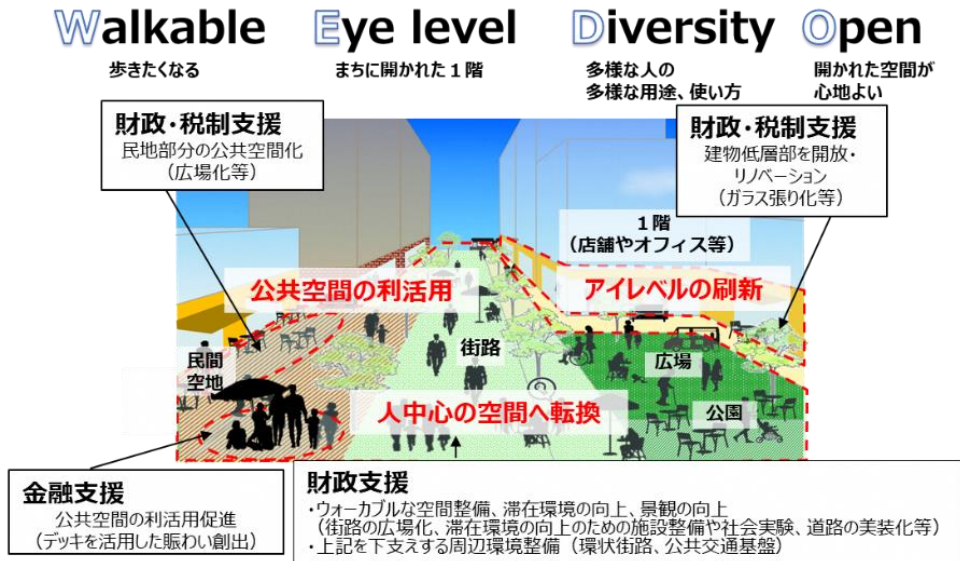
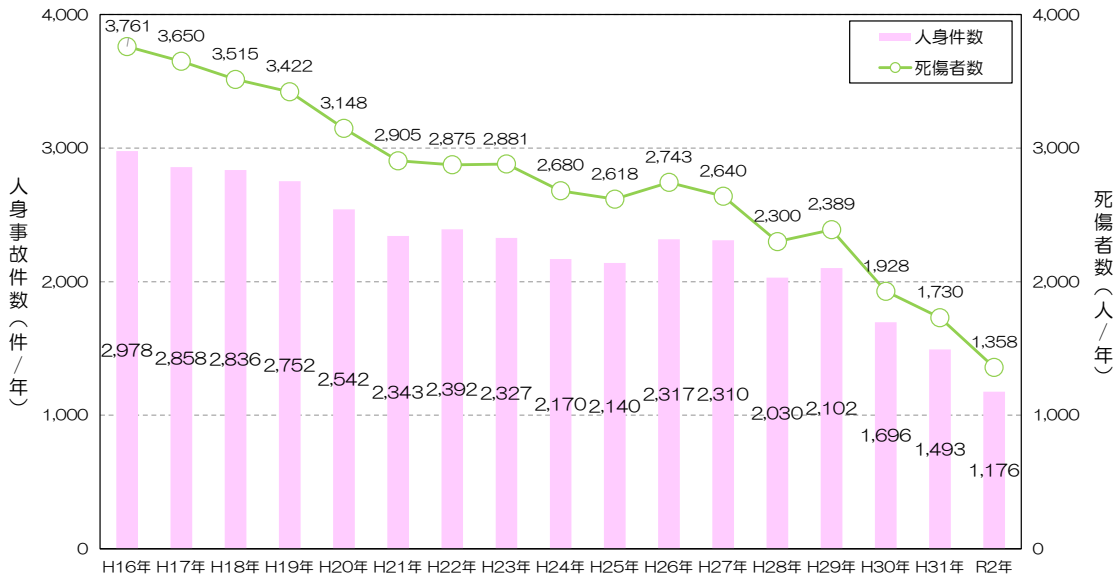


図 「居心地が良く歩きたくなる」空間のイメージ

2.4.4 交通安全性の向上

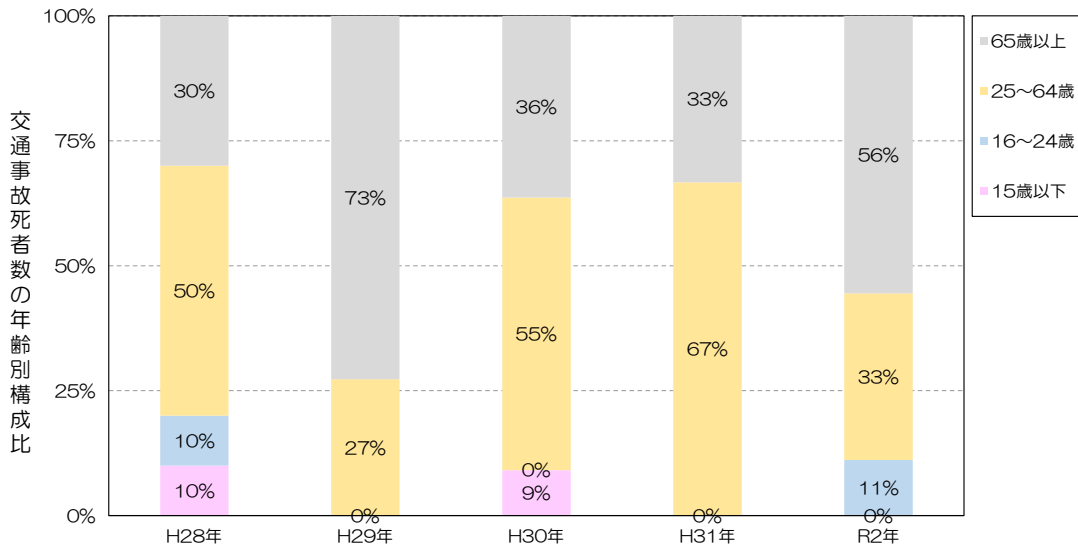
岡崎市の人身事故件数は、平成16年から減少傾向にあり、令和2年には1,176件/年まで減少しています。また、交通事故死傷者数も平成16年から減少傾向にあり、令和2年には1,358人/年まで減少しています。

岡崎市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が約5割を占めています。今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策が必要と考えられます。



資料：第11次岡崎市交通安全計画(令和3年)

図 岡崎市の人身事故件数・死傷者数の推移



資料：第11次岡崎市交通安全計画(令和3年)

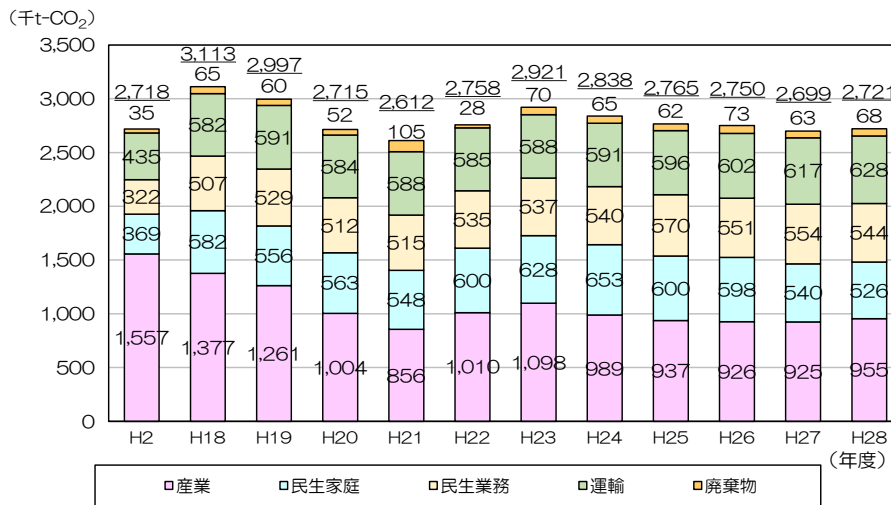
図 岡崎市の交通事故死者数の年齢別構成比

2.4.5 環境改善に対する社会的要請

令和2年10月26日、第203回臨時国会において、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことが宣言され、今後も温室効果ガスの排出抑制に対する社会的要請は高まるものと想定されます。岡崎市においても令和2年2月27日、市議会3月定例会の市長提案説明において、「本市における二酸化炭素排出量を2050年までに実質ゼロにする」と表明しており、環境改善に取り組むこととしています。

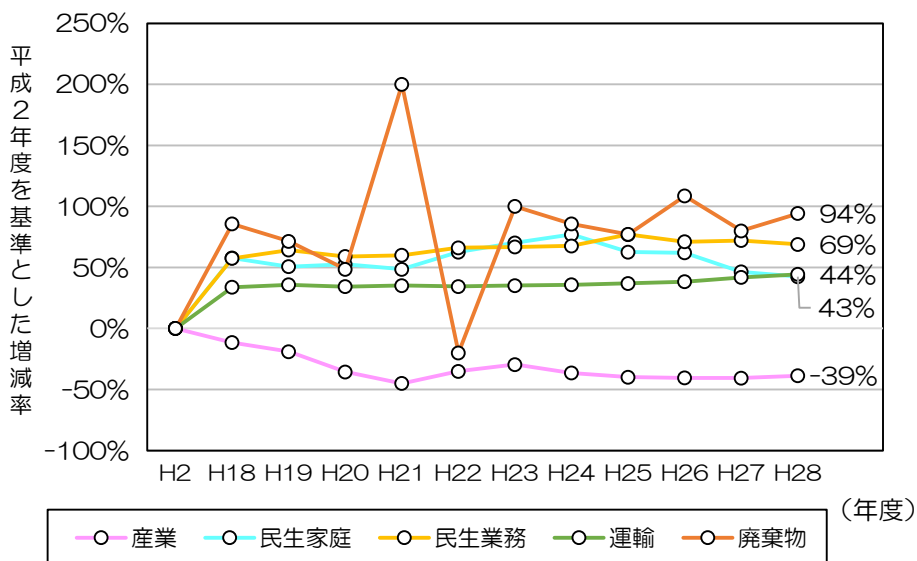
岡崎市では、近年の社会的状況の変化や様々な環境問題へ対応するため、「第2次岡崎市環境基本計画（令和3年3月策定）」や「岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」などに基づき、低炭素型のコンパクトなまちづくりを進めています。

平成28年度の二酸化炭素排出量は2,721千t-CO₂であり、基準年度（平成2年度）と比較し0.1%増加あり、運輸部門からの二酸化炭素排出量は、基準年度から約44%増加しています。



資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（平成30年）

図 岡崎市の二酸化炭素排出量の推移



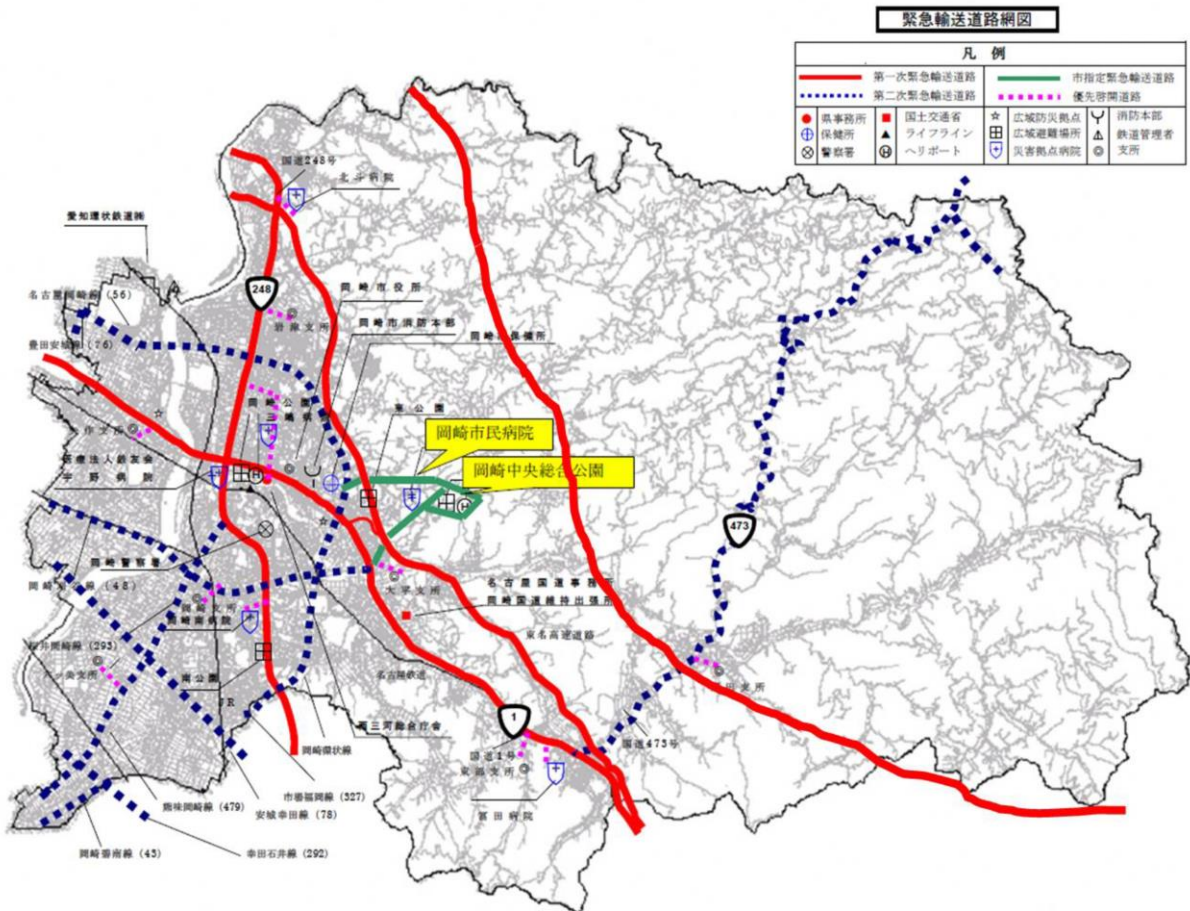
資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（平成30年）

図 岡崎市の部門別二酸化炭素排出量の増減率（平成2年度基準）

2.4.6 大規模災害への対応

我が国においては、阪神・淡路大震災や東日本大震災などの未曾有の大災害を経験しており、岡崎市においても南海トラフ巨大地震への対応が急務となっています。巨大地震発生時には、橋梁の落橋や道路閉塞に伴い、一部地域における交通途絶の可能性も懸念されます。

今後も、様々な災害の発生が想定されることから、国土強靱化に資する防災対策の推進と併せて、災害時の代替交通の確保や効果的な運行情報の提供などの取組が求められています。

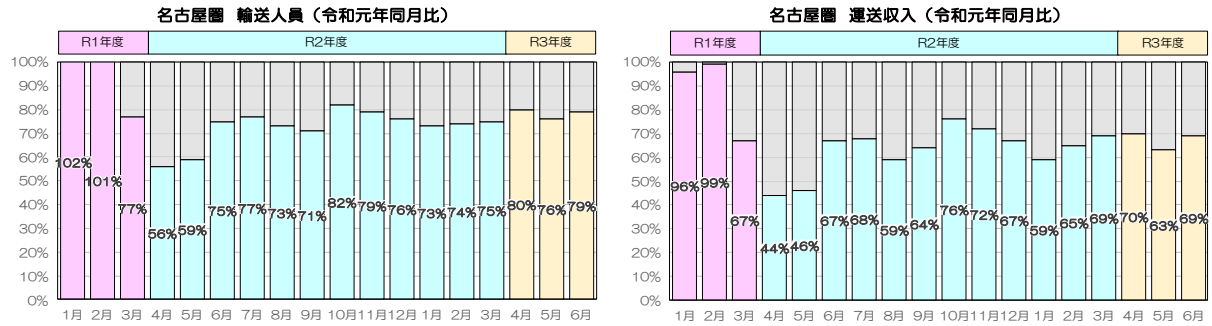


資料：岡崎市地域防災計画（令和3年）

図 緊急輸送道路網図

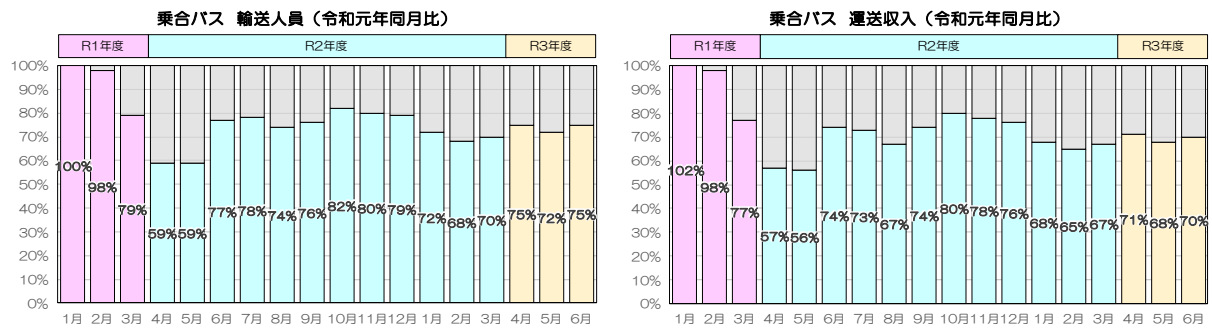
2.4.7 コロナ禍における交通事業の動向

コロナ禍の影響により、交通分野では、外出自粛などの影響を受けて移動需要が大幅に減少するなど、いずれの事業も厳しい経営環境に置かれています。この地域の公共交通事業者の減収は著しく、事業の継続が危ぶまれる状況にあり、住民の生活にも大きな影響を与える恐れがあります。



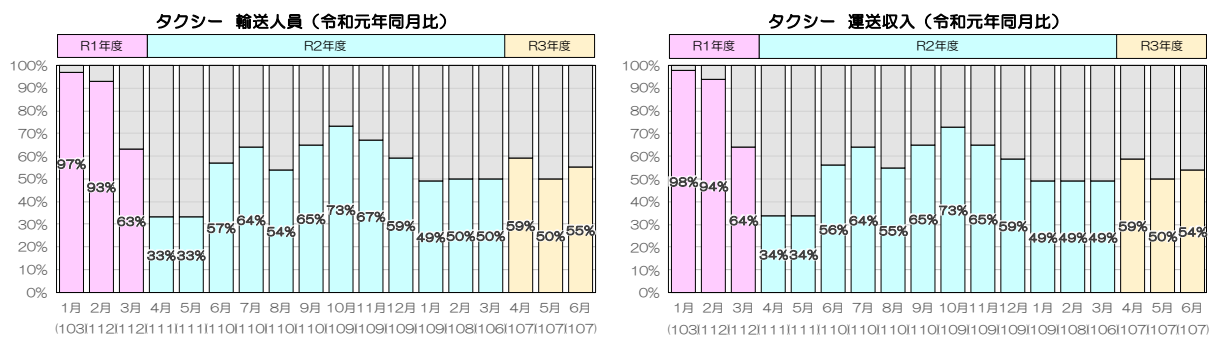
※名古屋駅に乗り入れる JR 東海（新幹線を除く）、名鉄、近鉄、地下鉄、名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）の5社局。運送収入は JR 東海を除く4社局。いずれも各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

図 鉄道の輸送人員・運送収入の推移



※中部地域の主要乗合バス事業者24社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

図 乗合バスの輸送人員・運送収入の推移



※中部地域の主要タクシー事業者。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。()内は、回答数。

図 タクシーの輸送人員・運送収入の推移

資料：中部運輸局交通政策部記者発表資料（令和3年）

2.4.8 交通分野への ICT 技術の活用

インターネット技術などの情報通信技術の進化を背景に、様々なモノがインターネットへつながる「IoT時代」が到来しています。さらに、AI、5Gなどの技術分野の進展も著しく、このような状況を背景に新たな経済活動も拡大しています。

本計画の策定にあたっては、このような新たな技術開発の進展についても見据える必要があります。

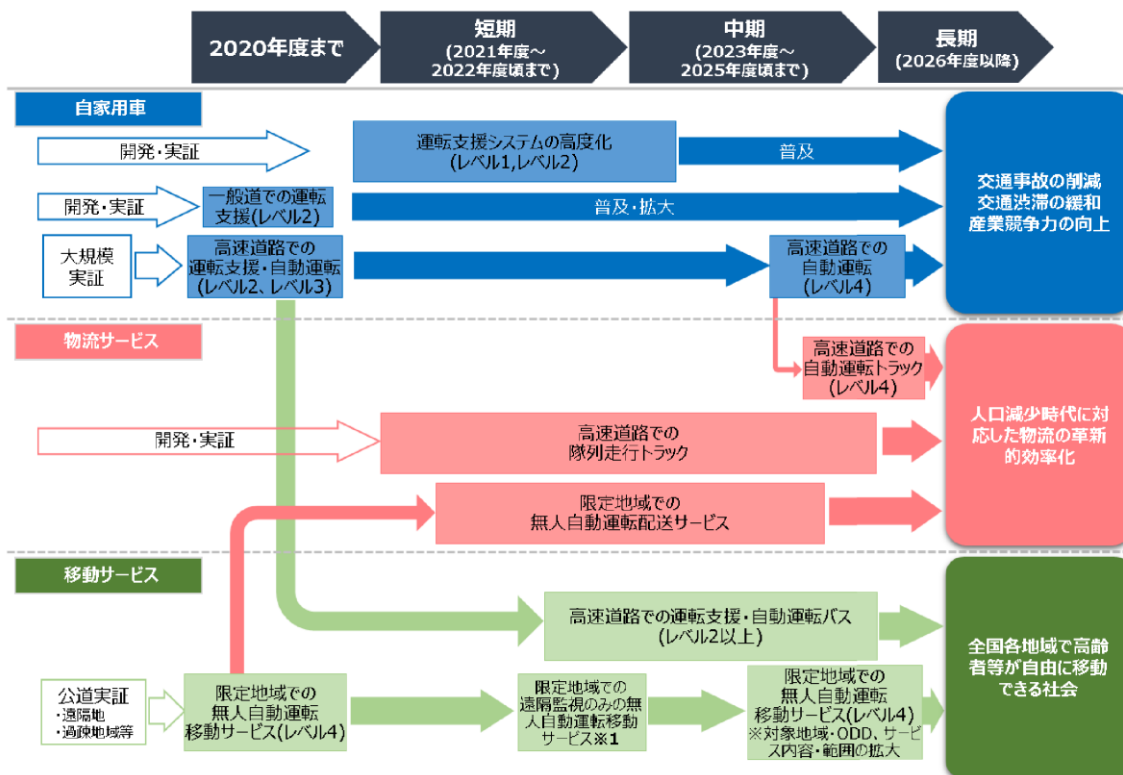
(1) 自動運転に関する動向

自動運転は、現在、自動車の機能向上と並行して実証実験の枠組みの中で研究開発と社会実装が進められている段階にあります。広く市場化・事業化されているわけではないものの、今後5～15年の間に急速に普及していくことが予想されており、これに伴い今後社会に対して大きなインパクトを与える可能性があります。

高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT総合戦略本部）（平成13年1月設置、本部長：内閣総理大臣）により策定された「官民 ITS 構想・ロードマップ2020」において、自動運転の今後の取組、ロードマップなどが示されています。

○2022年度頃には、限定空間での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが開始される可能性がある。

○2025年度を目途に40か所以上にサービスが広がる可能性がある。



※1：無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など 様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

資料：官民 ITS 構想・ロードマップ2020（令和2年7月15日）

図 自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ

(2) MaaS に関する動向

MaaS (マース: Mobility as a Service) は、スマホアプリまたはwebサービスなどにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスです。

新たな移動手段 (AI オンデマンド交通、サイクルシェアなど) や関連サービス (小売り、医療) にも対応可能であることから、交通結節点整備などと連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域における移動手段の確保・充実に資することが期待されます。



図 MaaS の概念図

資料: 交通政策白書 (令和2年)

(3) グリーンスローモビリティの動向

グリーンスローモビリティ (通称: グリスロ) は、「①時速20km未満」で公道を走ることができる「②電動車を活用」した「③小さな移動サービス」であり、その車両も含めた総称です。

高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開などへの活用に期待されています。

自動車の種別		軽自動車	小型自動車	普通自動車	普通自動車
車両寸法 (cm)	全長	311~315	396	441~500	475
	全幅	122~134	133	190~200	211
	全高	175~184	184	243~245	264
	ステップ高さ	25~30	26	27	23~24
性能等	登坂 (度)	20	20	12~15	15 (4駆の場合)
	乗車定員 (人)	4	7	10~16	11~14
必要電源		AC100VまたはAC200V	AC200V	AC100VまたはAC200V	AC100VまたはAC200V

資料: 「グリーンスローモビリティ概要」 (国土交通省)

図 グリーンスローモビリティの車両の例

(4) 超小型モビリティに関する動向

岡崎市は、令和元年10月24日に株式会社Luupと、電動キックボードや電動アシスト自転車、シニアカーをはじめとする電動マイクロモビリティを用いた実証実験および社会実装に向けた相互協力に関する連携協定の基本合意書を締結しました。今後は、相互の連携・協力により、スマートシティ構築に向けた新たな交通のあり方を検討していきます。



資料:株式会社 Luup HP

図 乙川河川敷における電動キックボードの実証実験



資料:株式会社 Luup HP

図 電動アシスト自転車



資料:株式会社 Luup HP

図 高齢者向け四輪電動キックボード

2.4.9 国・県の交通政策動向

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正

地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進することを目的とした「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和2年11月27日に施行されました。

輸送資源の総動員による移動手段の確保を図るため、地域に最適な旅客運送サービスの継続や自家用有償旅客運送の実施の円滑化、貨客混載に係る手続きの円滑化などが設けられています。

地域に最適な旅客運送サービスの継続

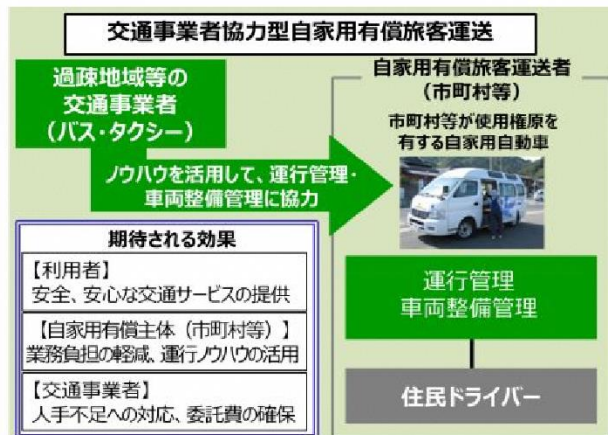
- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定**し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
- ④ タクシー（乗用事業）による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**



資料：国土交通省「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について」（令和2年）

図 輸送資源の総動員による移動手段の確保

(2) あいち交通ビジョン

ジブリパークの開業やアジア競技大会の開催、リニア中央新幹線の東京・名古屋間開業といった愛知のさらなる飛躍につながるプロジェクトが進展する一方、人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大により、地域公共交通は非常に厳しい状況となっています。

こうした中、「あいち交通ビジョン」は、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」となることを目指すために策定されたものです。《取組期間：2022年度から2026年度（5年間）》

■目指すべき姿

『危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通』～モビリティ先進県を目指して～

■基本目標

公共交通（鉄道・乗合バス・タクシー）の年間輸送人員

→新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年度の水準までの回復

■あいちの公共交通の役割施策の方向性

①まもる

どこでも、誰でも、安心して快適に移動できる公共交通を実現し、将来にわたり、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進める。

②たかめる

国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進める。

③ひきつける

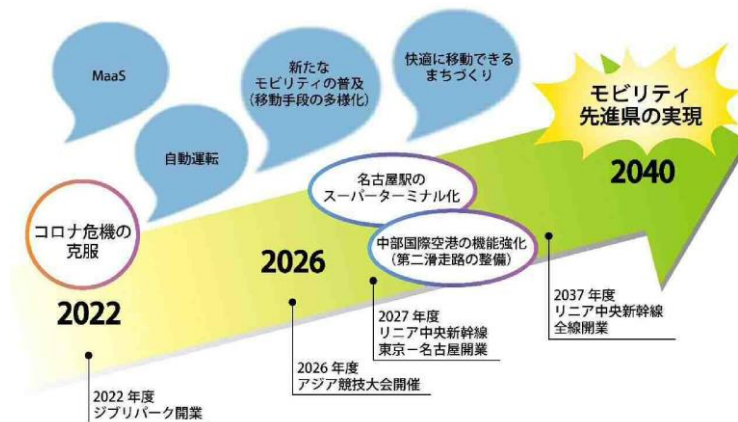
国内外から観光客を「ひきつける」取組を進める。

④つなぐ

人とまちを公共交通で「つなぐ」取組を進める。

⑤へらす

脱炭素化に向けた取組を進め、二酸化炭素排出量を「へらす」取組を進める。



資料：あいち交通ビジョン（令和4年）

図 モビリティ先進県のイメージ

(3) タクシーの新たな運賃・料金サービスの導入

国土交通省では、令和2年11月30日から、タクシー利用者の更なる利便性の向上を図るため、MaaSにも資する新たな運賃・料金サービスである『一括定額運賃』及び『変動迎車料金』の申請受付を開始しています。

変動迎車料金

【概要】：需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる制度

トータルでは、固定迎車料金と変わらないよう変動させることなどが条件

【効果】：閑散期には、割安に迎車することが可能となり、繁忙期には、割高になるが、迎車の必要度が高い人に配車されやすくなる

一括定額運賃（定額タクシー）

【概要】：タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度

【効果】：通勤など継続利用に便利、一括清算により割安になることが期待されている

平成30年度 実証実験

変動迎車料金（H30.10.1～11.30）

過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金

□期間：平成30年10月1日～11月30日

□地域：①東京都中央区、港区

- ・大和自動車交通グループ：643両
- ・国際自動車グループ：1,844両

②東京特別区、武蔵野市、三鷹市

- ・日本交通グループ：4,527両

○サービス例（大和自動車交通・国際自動車）

過去の輸送実績を基準として、リアルタイムの車両状況（空車台数等）から繁忙状況を判定し、迎車料金価格を0円以上で段階的に変動。



- ・閑散時間帯の潜在的な配車の需要
- ・混雑時間帯の優先的配車の需要 といったニーズに対応

定額タクシー（H30.10.1～2.28）

事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃

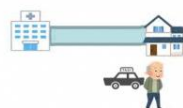
□期間：平成30年10月1日～平成31年2月28日

□地域：全国7地域

- ・北海道帯広市等
- ・神奈川県厚木市等
- ・福島県郡山市
- ・岡山県真庭市
- ・福島県白河市
- ・福岡県北九州市等
- ・東京都立川市等

○サービス例（十勝中央観光タクシー（北海道帯広市））

（従来3,000円）



1回あたり2,700円

- ・自宅、病院等を乗降車地に設定
- ・利用回数を設定
- ・定額運賃算出例
 想定運賃3,000円
 ×20回×1割引
 =54,000円

- ・運転免許を返納した高齢者の通院
- ・共働き夫婦の子どもの通塾 といった各地域のニーズに対応

資料：内閣府「第59回 公共料金等専門調査会」（令和2年）

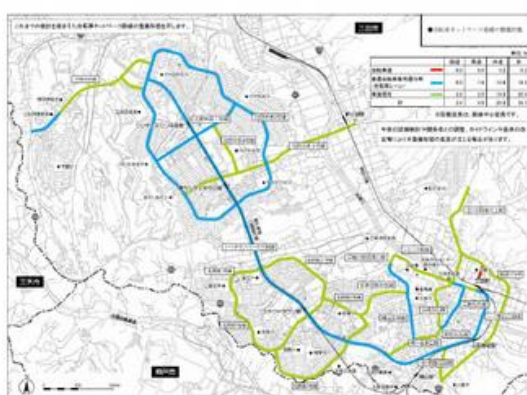
図 タクシーの新たな運賃・料金サービス

(4) 自転車の活用に関する施策

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実など、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールです。

昨今の社会情勢の変化などを踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」が令和3年5月28日に閣議決定されました。

今後、コンパクト・プラス・ネットワークの取組や滞在快適性等向上区域の活用をはじめとする「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出などのまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要です。



ENVIRONMENT CASE 01

地方公共団体における 自転車活用推進計画策定の支援

地方公共団体が、それぞれの地域の道路事情などをベースに自転車活用推進計画を策定する際、国や国土交通省では、基本的な考え方をまとめた「自転車活用推進計画策定の手引き」を配布し、自転車通行空間の計画的な整備促進をサポートしています。

<自転車ネットワーク計画の例（兵庫県三田市）> 【出典：三田市】

ENVIRONMENT CASE 02

ガイドラインに基づく 自転車通行空間の整備推進

地方公共団体に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」をベースに、教育委員会や学校、PTA、警察、道路管理者などによる通学路の安全点検を実施するよう促し、自転車の利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備促進をサポートします。

<安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン> 【出典：国土交通省、警察庁】



資料：国土交通省 自転車活用推進計画（令和3年）

図 サイクル都市環境

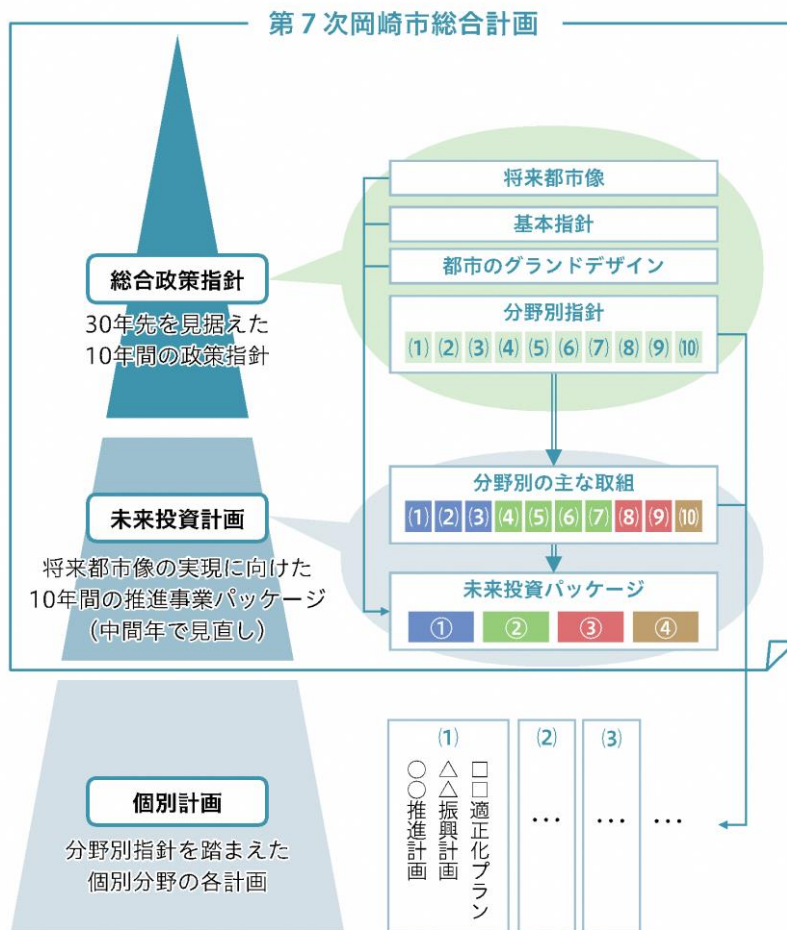
2.5 上位・関連計画

2.5.1 上位計画

(1) 第7次岡崎市総合計画

「第7次岡崎市総合計画(令和3年3月)」は、市の将来都市像を実現するために、長期的な展望のもと、まちづくりの基本的な方針を定め、様々な分野にわたる市の事業を総合的かつ計画的に進めていくために策定したものです。

第7次岡崎市総合計画は、30年後に岡崎市の目指す将来都市像を定め、その実現に向けて10年間の分野別政策指針を示した総合政策指針と、将来都市像の実現に資する推進事業をパッケージとして目標設定・進捗管理を行う未来投資計画から構成されています。



将来都市像

「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」

目標年度には、国内屈指の製造業拠点である三河地域において、人口規模を増加・維持する取組が効果を発揮し、行政・学研機能や更なる商業機能の集積、新技術のまちづくりへの活用を通じて、利便性や先進性の高い暮らしが実現できる都市として三河地域の発展を牽引する役割を担っていることを目指します。

また、これを踏まえ、将来都市像では市域を基本としつつ広域圏を見据え、将来に向けては人口50万人を想定します。

図 第7次総合計画 体系図

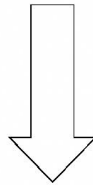
(2) 岡崎市都市計画マスタープラン

「岡崎市都市計画マスタープラン(令和3年3月改定)」は、実現すべき都市の将来像や整備方針を明確にすることを目的に策定するもので、以下の役割を果たす「まちづくり・都市計画の方針づくり」を担っています(計画期間:令和3年度~令和12年度の10年間)。

「第7次岡崎市総合計画」に対して、本マスタープランでは、各種部門別計画との整合性を確保しつつ、土地利用、市街地整備、都市施設などの都市計画部門に関する、より具体的な方向性や施策方向を示した指針として位置づけられています。本市固有の資源である「自然・歴史・文化」を守り、生かしながら、魅力ある住みやすい暮らしを「新たなくらし」とし、積極的に機能強化を図り産業振興などを推進する「活力」もある、「風格ある都市」を目指すことを掲げています。

一步先の暮らしで三河を拓く、中枢・中核都市おかざき

<第7次岡崎市総合計画における将来都市像>



都市づくりの基本理念

自然・歴史・文化を礎に

新たなくらしと活力を創造する風格ある都市 岡崎

図 都市づくりの基本理念

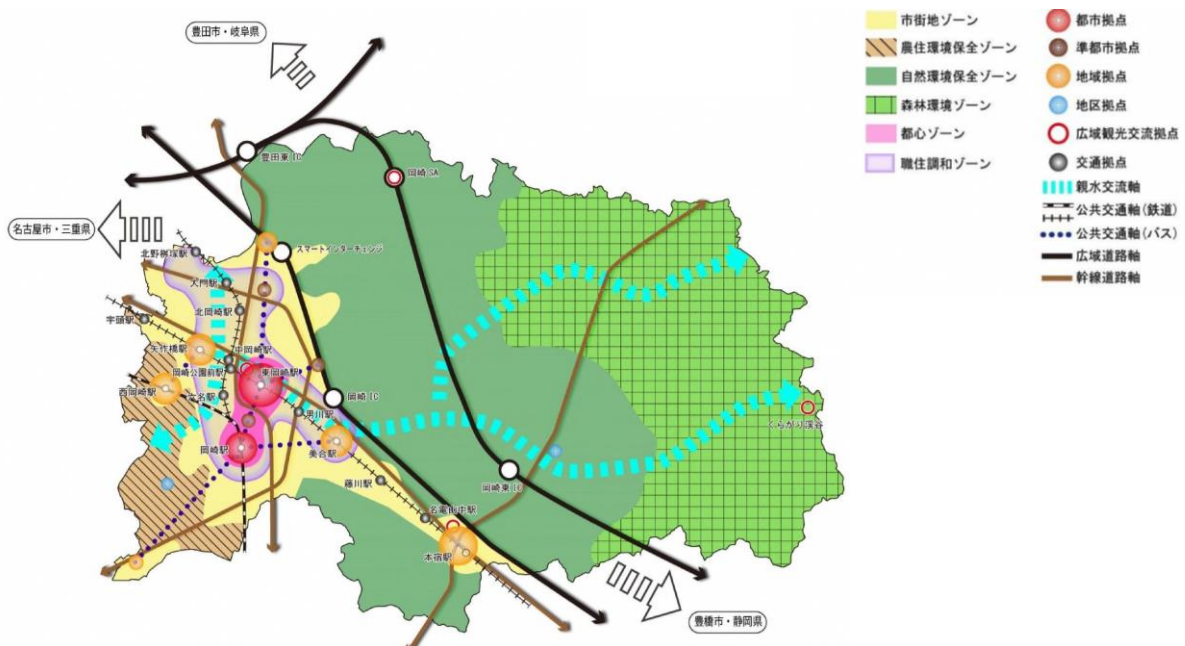


図 将来都市構造

(3) 岡崎市立地適正化計画

「岡崎市立地適正化計画（平成31年3月改定）」は、総合計画、都市計画区域マスタープランに即するとともに、都市計画マスタープランを上位計画として、居住と都市機能の立地の適正化を図ろうとするものです（計画期間：平成30年度～令和22年度の23年間）。

都市拠点及び準都市拠点・地域拠点のそれぞれにおいて実施する誘導施策において、公共交通の利便性向上、歩行空間の整備などを位置づけています。

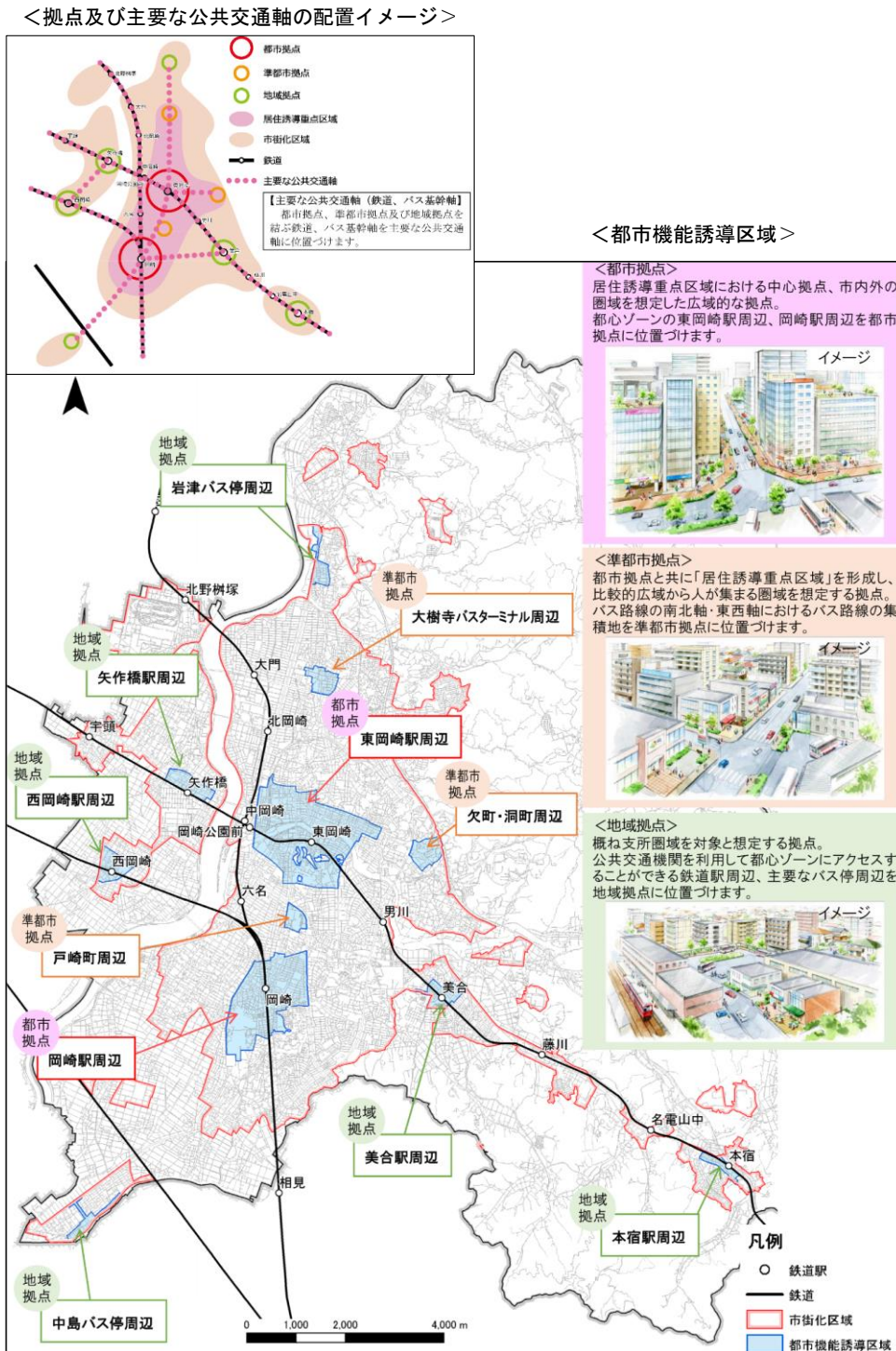


図 拠点及び主要な公共交通軸の配置イメージと都市機能誘導区域

2.5.2 関連計画

(1) 乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 - QURUWA 戦略 -

「乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 -QURUWA 戦略-(令和2年3月)」は、乙川リバーフロント地区内の豊富な公共空間を活用した公民連携プロジェクトを実施することにより、QURUWAの回遊を実現させ、波及効果として、まちの活性化(暮らしの質の向上・エリアの価値向上)を図るものです。

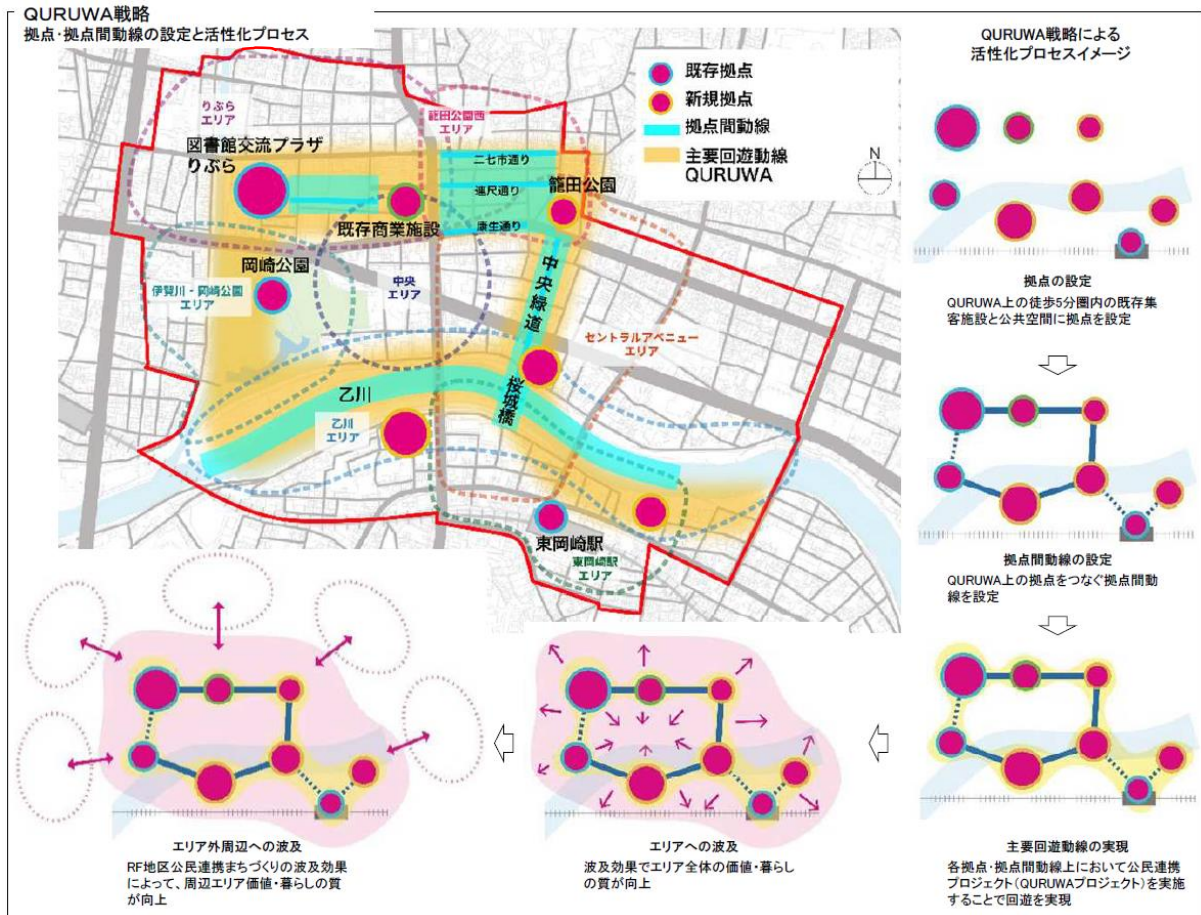


図 拠点間動線の設定と活性化プロセス

(2) 岡崎市自転車活用推進計画・岡崎市自転車ネットワーク計画

岡崎市では、乙川リバーフロント地区をはじめとした中心市街地等の回遊を目的として、平成29年からシェアサイクルを導入しており、その利用は年々増加しています。山間部では、自転車利用者がサイクルツーリズムのフィールドとして活用しており、市内では様々な目的で自転車が利用されています。こうした背景の下、本市では、令和2年11月に策定した、駅や学校周辺を中心としたネットワーク路線の整備を位置付けた「岡崎市自転車ネットワーク計画(令和2年11月)」を含めたハード施策及びソフト施策を具体的に定め、自転車の活用推進を図るため、自転車に関する最上位計画として「岡崎市自転車活用推進計画(令和4年3月)」を策定しています。

表 整備時期別整備延長

整備時期	路線選定の考え方	整備延長 (km)
短期 (令和3～5年度)	東岡崎駅・QURUWA エリア及び 自転車事故多発箇所	19.9 km
中期 (令和6～8年度)	主要駅から学校へのアクセス及び 緊急輸送道路等	54.2 km
長期 (令和9～12年度)	その他の路線	45.5 km
整備総延長		119.6 km

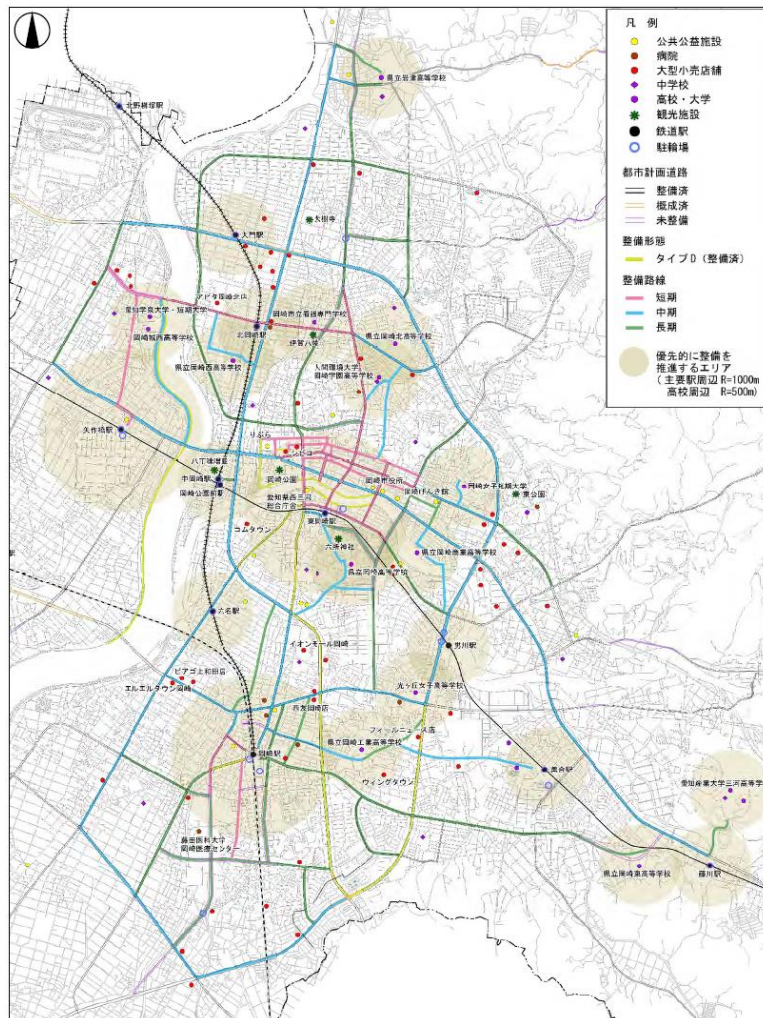


図 自転車ネットワーク候補路線と優先的に整備を推進するエリア

(3) 第4次岡崎市地域福祉計画

「第4次岡崎市地域福祉計画（令和4年3月）」は、地域福祉を推進していくための共通理念や福祉ビジョン、そのための基盤や体制をつくり、総合的な方向性を示すものです。

計画において、各種イベント、地域の行事、農福連携、移動支援など、福祉分野以外の取組と連携して交流と参加を促進することが記載されています。

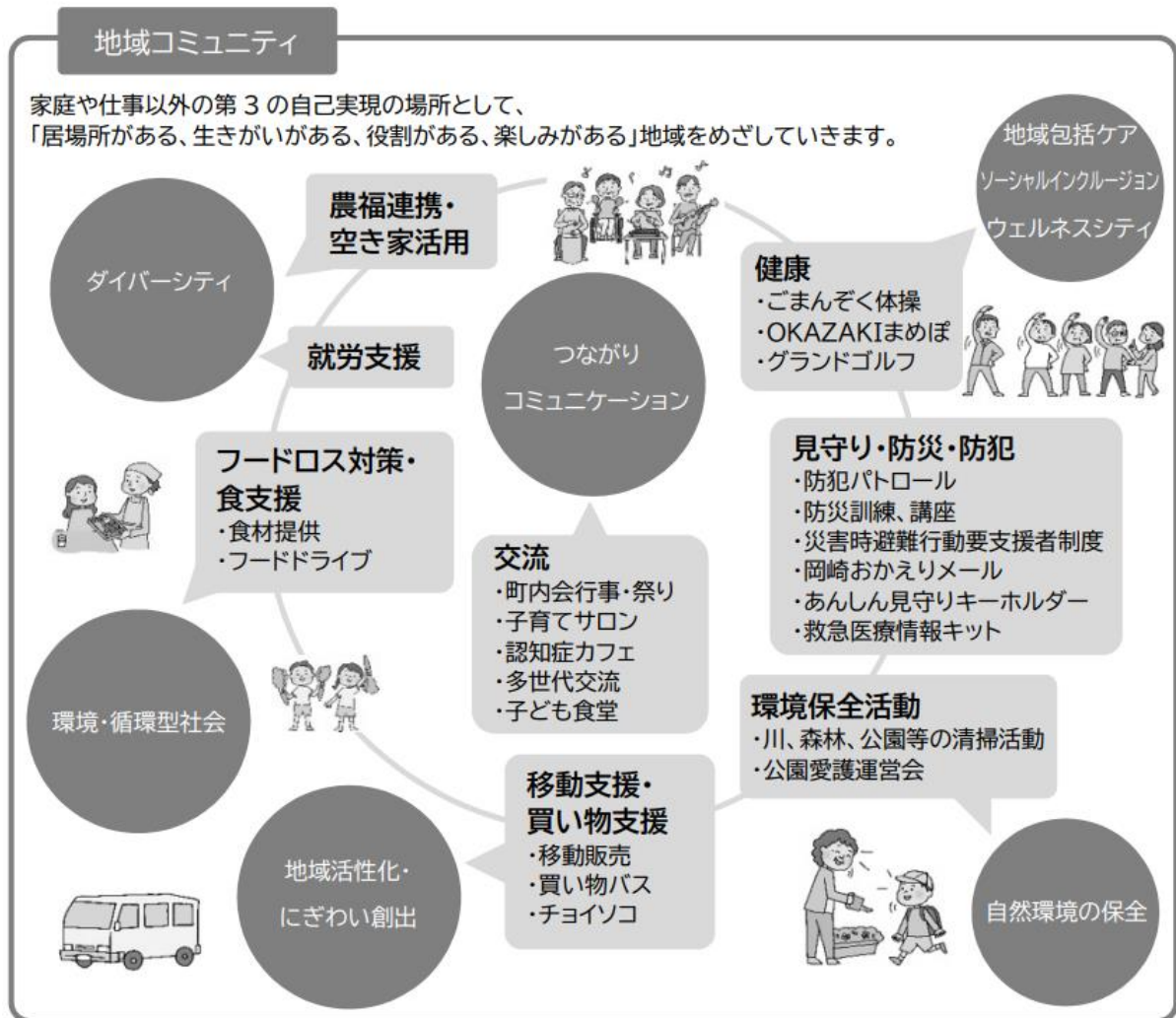


図 地域共生社会の実現に向けた地域コミュニティづくり

2.6 まちづくり・公共交通の課題

前計画の検証、現況整理、上位・関連計画をもとに、まちづくり・公共交通に関する課題を以下の通りに整理します。

前計画の検証結果

■ 前計画の検証を踏まえ、継続・一部見直しを行う事項

- バスによるモビリティを優先的に確保すべき路線である**バス基幹軸の強化**が引き続き必要。
- 公共交通の**待合環境の改善**に引き続き取り組むことが必要。
- 乗り換え利便性の向上**などに向けた検討が引き続き必要。
- まちづくりと連携した更なる**観光交流の促進**に向けた検討が引き続き必要。
- 多様な移動手段を**地域が選択できるルール作り**が必要。
- 必要性を検討のうえ、**デマンド型運行**を含めた交通手段の検討が必要。
- 広域的な路線の維持**に向けて、近隣市町や交通事業者などとの連携が引き続き必要。
- ノンステップバス**などの導入に向けた働きかけに引き続き取り組むことが必要。
- 安全輸送の確保へ向けて、引き続き**耐震化などの働きかけ**の継続が必要。
- バス情報提供の充実**に取り組むことが必要。
- 渋滞緩和やCO₂などを削減**するため通勤交通での公共交通利用転換が引き続き必要。

現況整理

■ 岡崎市の概況、交通の現状

- 東岡崎駅周辺では、QRUWA戦略による公民連携のまちづくりが実施。**民間投資を誘発するための拠点性の確保**が必要。
- 岡崎市ではサイクルシェアを試験導入。今後は、**サイクルシェア等自転車と公共交通の連携**が必要。
- 東岡崎駅や岡崎駅の周辺で整備が進んでいる。本宿駅周辺の大型商業施設や阿知和地区のスマートICの整備など**大規模開発**へ対応した移動手段の提供が必要。
- 都心や鉄道駅と中山間地域を結ぶ**バス路線の確保・維持**が必要。
- デマンド型交通からバス路線への乗り継ぎなど、**既存交通手段との共存可能性の検証**が必要。
- 地域イベントの開催などを含めた**利用促進策**の実施が必要。
- 超高齢化社会へ対応**や、**福祉サービス**を必要とする人への交通手段の確保が必要。
- 依然として自動車への依存度が高い傾向。**過度な自動車依存からの脱却**が必要。

■ 交通を取り巻く潮流の変化

- 電動マイクロモビリティの安全な社会実装の形の検討**が必要。
- 自家用有償旅客運送、福祉輸送などの活用。導入に向けた**ルール作り**が必要。
- 乗合タクシー**などの実装へ向けた検討が必要。
- 第203回臨時国会において、「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことが宣言。**環境改善に向けた取り組み**が必要。
- 高齢化・担い手不足が顕在化している**運転手不足への対応**が必要。
- ICT技術**や**自動運転**などの積極的導入が必要。
- 「ウィズコロナ」「ポストコロナ」**下における対応が必要。

上位・関連計画から抽出した反映すべき事項

- 鉄道駅周辺や主要バス停といった公共交通の利便性の高いエリアを拠点とした**コンパクトシティ**の形成が必要。また、都心ゾーンの一体性を高めるための**バス基幹軸沿線の人口集積**が課題。
- 新たな戦略産業としての**観光振興**に資する公共交通を整備することが必要。
- 市街化調整区域や都市計画区域外の密度が低く分散して居住する地域では、**地域が主体**となって**各地域に見合った**拠点の形成が必要。
- 大規模災害や交通事故への対応など、**安心安全な移動の確保**に資する公共交通の整備が必要。
- 低炭素化を推進し、**環境にやさしい社会**を実現するための公共交通の整備が必要。
- 環境、防犯、交通、福祉・健康、防災といった様々な課題に対応できる質の高い都市基盤が整った**スマートシティ**の構築に向けた取り組みが求められている。

まちづくり・公共交通に関する課題

都心ゾーンの公共交通 利便性の向上	交通モードのバリアフリー化 安全・安心な交通の実現
公共交通の待合環境の整備	過度な自動車依存からの脱却
交通結節点における 乗換利便性の向上	カーボンニュートラルへの対応
自転車などの利用ニーズの 高まりに対する対応	進展するICT技術の活用
観光交流の促進	運転手不足に対応した 新モビリティの導入
立地適正化計画との連携	ウィズコロナ、ポストコロナ時代 に対応した公共交通の活性化
地域の移動ニーズに応じた 移動手段の確保	過疎地域における交通事業者 のノウハウ活用
地域の多様な輸送資源の活用	地域コミュニティの維持

図 まちづくり・公共交通に関する課題の整理