

◆ 基本目標及び基本方針を達成するための主要施策を以下に設定。

基本目標① 交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- ・ 都心ゾーンの公共交通利便性の向上
 - ①主要な公共交通軸の利便性向上
 - ②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討
- ・ 多様な交通モードとの連携強化
 - ③交通結節点・乗換拠点の整備
 - ④公共交通の待合環境等の整備
 - ⑤自転車との連携
- ・ 交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化
 - ⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上
 - ⑦大規模開発との連携
 - ⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備

基本目標③ 人と環境にやさしい交通

○基本方針

- ・ だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
 - ⑫鉄道輸送の安全確保
 - ⑬交通バリアフリー化の推進
 - ⑭移動制約者に対する支援
 - ⑮運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入
 - ⑯運転手確保策の実施
- ・ 地球環境問題への取り組みの推進
 - ⑰モビリティマネジメントの実施
 - ⑱環境へ配慮した車両の導入

基本目標② 地域のニーズにあった地域主体の交通

○基本方針

- ・ 地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
 - ⑨多様な輸送資源の活用検討
 - ⑩バス路線の見直しと確保・維持
- ・ 地域が自らデザインする交通モードの導入
 - ⑪コミュニティ交通導入基準の策定

基本目標④ 新たな社会に対応したスマートな交通

○基本方針

- ・ ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
 - ⑲MaaS等の新技術の活用
 - ⑳公共交通利用案内等の充実
- ・ コロナ禍に対応した公共交通の実現
 - ㉑新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

施策事業の内容

① 主要な公共交通軸の利便性向上

人口減少社会の急激な進展を背景に、医療・商業施設や住居などがまとまって立地し、公共交通によりこれら施設等にアクセスすることができる都市構造として「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点での施策の展開が求められています。

本市ではこの考えに基づいた「立地適正化計画」の考え方との整合を図りながら、鉄道・バス・タクシー事業者など多様な交通事業者と連携して公共交通ネットワークを確保・維持するとともに見直しをしていきます。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ります。

② 都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討

都心ゾーンのうち康生地区～東岡崎駅周辺地区における買い物や通院など、市民生活の利便性向上のため、都心ゾーンの回遊性を向上する新たな交通手段（電動キックボードやグリーンスローモビリティ等）の導入を検討します。



出典：株式会社LUUP HP



出典：宮崎市HP

③ 交通結節点・乗換拠点の整備

複数の交通手段が接続し乗換えが行われる場所を交通結節点として整備することにより、公共交通機関のアクセスを充実させ、公共交通利用環境の向上を目指します。また、名鉄東岡崎駅等の鉄道駅でのサイクル・アンド・ライドやキス・アンド・ライド等の整備を進め、乗換えのしやすい快適な待合環境の整備を進めます

④ 公共交通の待合環境等の整備

利用者が快適にバスを待つことができるように、鉄道との結節駅にあるバス停や利用の多いバス停から優先的に上屋・ベンチの整備を進めます。また、現在稼働しているバスの運行情報が分かるバスロケーションシステムの表示機の設置など利用者の利便性の向上を図ります。

環境等の整備については、バス停をその機能ごとに分類し、その機能に応じた整備を検討するとともに、整備の優先性を整理します。

【バス待合環境整備イメージ】



出典：岡崎市HP



出典：株式会社ヴァル研究所HP

施策事業の内容

⑤自転車との連携

近年自転車は身近な移動手段として、日常生活で多くの方に利用されています。また、環境保全や健康意識の向上で、自転車利用ニーズはさらに高まっています。自転車通行空間整備の効果を最大化するために、「岡崎市自転車ネットワーク計画」との連携を図ります。

また、公共交通と連動したサイクル&ライドを推進するため、岡崎市立地適正化計画において定められた地域拠点となるバス停周辺や今後の地域ニーズに応じて、必要な箇所で、交通事業者と連携・協力し、民設民営を含めた自転車等駐車場の整備を検討します。



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・QURUMA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

出典：岡崎市自転車ネットワーク計画

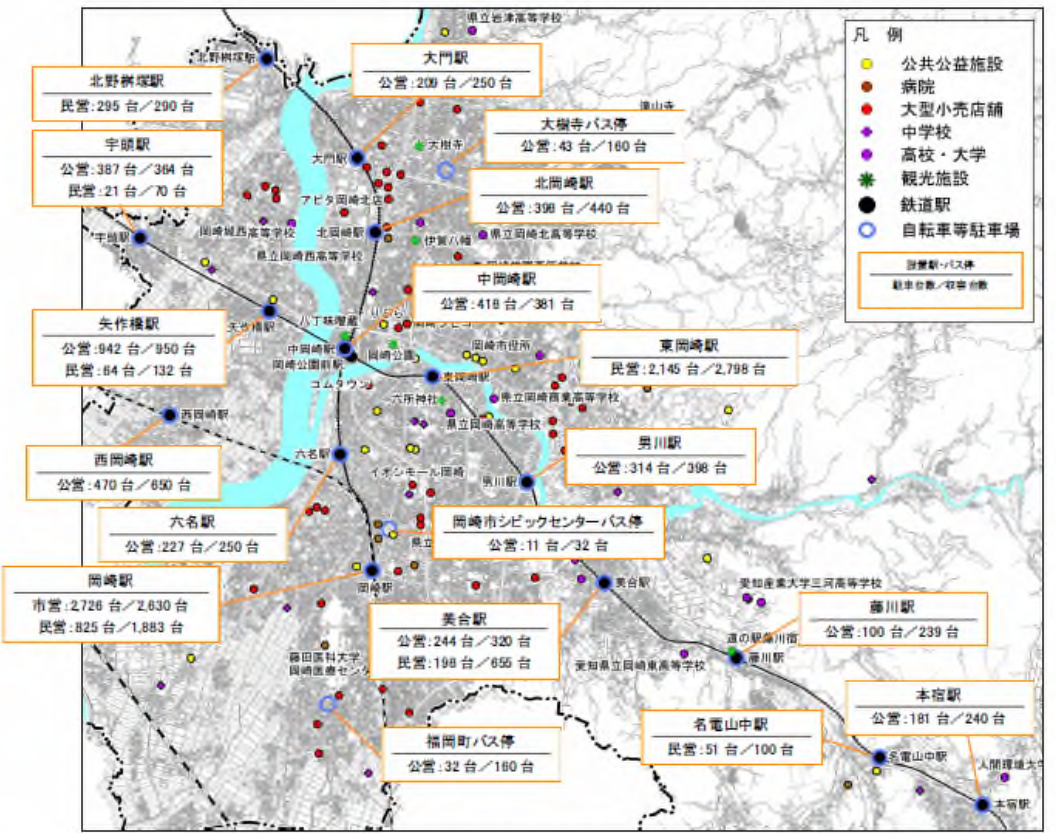


図 岡崎市自転車等駐車場分布 (令和元年 11 月時点) (再掲) (資料：岡崎市)

出典：岡崎市資料

⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上

中心市街地を含む都市機能の集約を進める康生地区～東岡崎駅周辺地区～岡崎駅周辺地区において、現在整備が進められている東岡崎駅北口駅前広場整備を中心とし、公共交通によるアクセス性を高めることによって、都心ゾーンでの都市整備との連携を図ります。

施策事業の内容

⑦大規模開発との連携

阿知和地区ではスマートインターチェンジや工業団地の整備に向けた検討を進めており、また岡崎市東部の本宿駅周辺では大規模商業施設の開発が予定されています。このような大規模開発等と連携し、進出企業との連携や既存路線の再編について検討します。



出典：岡崎市HP

⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備

交流を促進するため、利用案内の充実とあわせ主要な観光施設等を周遊するバスやタクシー等を活用したルート設定など、交通環境の整備を検討します。ロケ地を観光に活用したロケツーリズムに関しては、朝ドラや大河ドラマなど、そのインパクトも大きいことから、その地域での持続的な観光振興の取り組みにつながる観光資源として有望であると考えられます。ロケ地の観光面での活用や、地域活性化を支援する交通環境の整備を検討していきます。また、ジブリパークやリニア中央新幹線開業等を見据え、鉄道等の機能強化等にむけて関係自治体等と連携を図ります。



岡崎歴史かたり人と行く！岡崎おもてなしタクシー

タクシーでらくらく移動！

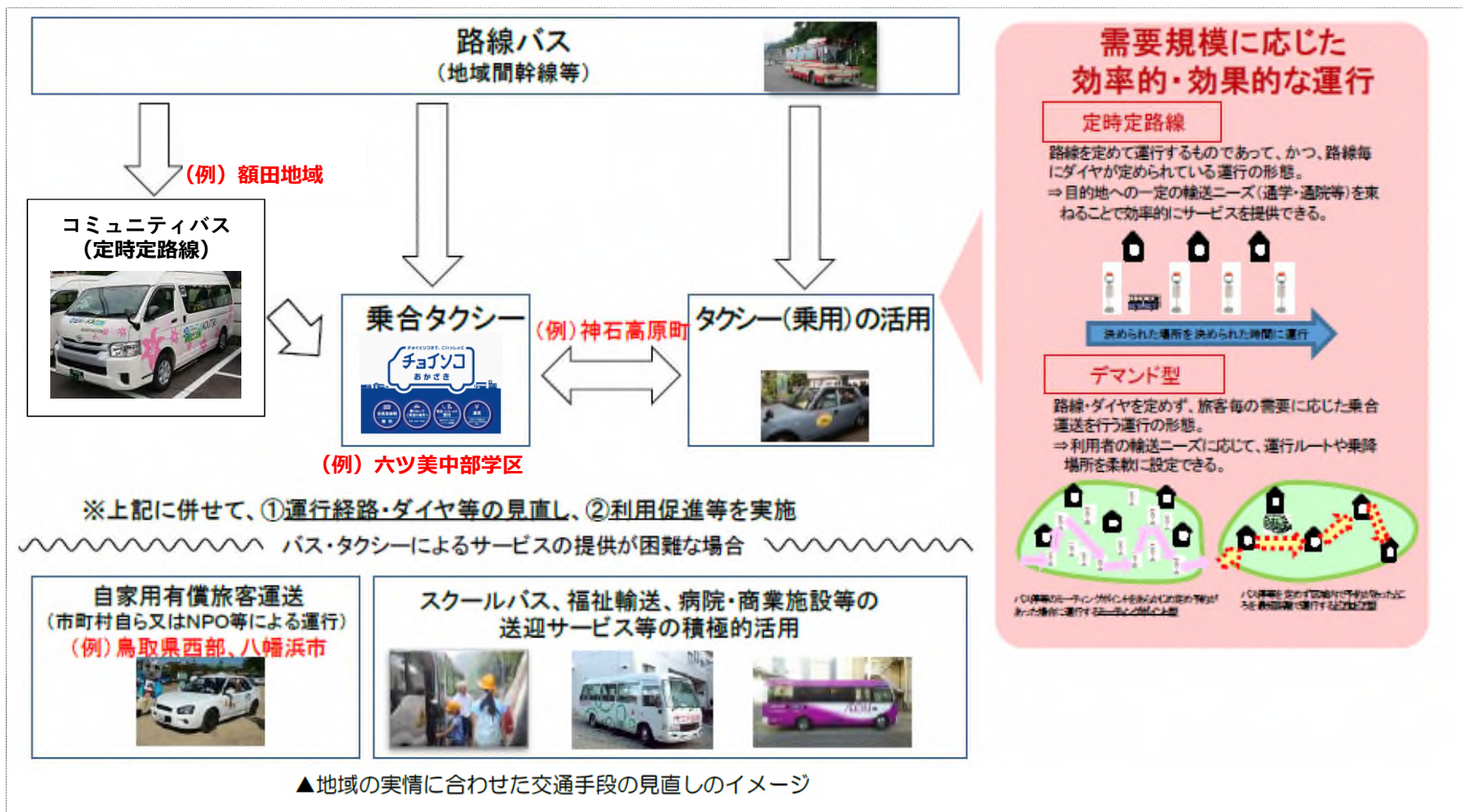
プロの案内人『岡崎歴史かたり人』が市内を案内してくれます。岡崎城入館券や300円分のお土産金券などがセットになった『岡崎城下家康公お城クーポン』がセットになっているのもうれしい！

出典：岡崎市HP

施策事業の内容

⑨多様な輸送資源の活用検討

地域の実情に合わせた交通手段の見直しとして、必要に応じてダウンサイジング（車両の小型化、経路やダイヤの見直し等）による最適化を図ります。



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省HP）（一部修正あり）

⑩バス路線の見直しと確保・維持

地域や交通事業者との連携による公共交通の利用促進の取り組みを行うとともに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めます。また、バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線等に対しては、必要性を検討の上、バスネットワークの確保や地域住民の日常生活の移動手段の確保の観点からこれらの維持に努めます。

施策事業の内容

⑪コミュニティ交通導入基準の策定

地域主体の交通の実現のため、地域内交通検討の組織を6か所で設立していますが、ルール作りについては現在検討中の段階にあります。地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、多様な移動手段を地域が選択できるルール作りを行います。定期的に評価・検証を行うことで、地域のニーズや利用実態にあった運行となるように改善を図ります。

市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えられるよう、タクシー事業者の活用の検討を踏まえたうえで、NPO法人や自治会等が主体となった、共助による移動手段確保策の導入に向けた検討を行います。



施策事業の内容

⑫ 鉄道輸送の安全確保

鉄道について安全安定輸送のため耐震対策等を働きかけていきます。なかでも、愛知環状鉄道線については関係自治体等と連携し、高架橋の耐震対策、線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。

⑬ 交通バリアフリー化の推進

人にやさしい交通サービスを提供するために、交通バリアフリー化を促進します。鉄道駅については、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を促進します。また、路線バス、タクシー車両について、乗降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、誰でも利用しやすい車両の導入促進に向けた働きかけを実施していきます。

⑭ 移動制約者に対する支援

高齢化の進展や介護保険制度の改正などにもともない、高齢者等の移動手段確保の必要性が増大してきていることから、公共交通を考える上でも配慮が必要となるため、路線バスの定額制フリーパス購入費用の一部負担を実施します。

また、運転免許自主返納の推進と公共交通の利用促進を図るために、公共交通機関等補助支援を検討します。

近年、社会環境の変化により、子育てへの不安、孤立感を感じる家庭が増加しています。また、社会で子どもを支える、子育て家庭にやさしい環境の整備が求められており、公共交通の側面からも福祉施策と連携した支援が必要です。乗合バスにおけるベビーカーの利用に対する周知や、子育て支援タクシーの利用に対する支援等、子育てにやさしい移動を図るための施策を検討します。



ご存じですか？
ベビーカーマーク

図例等には、お互い譲り合って、快適にご利用いただけるよう、ご協力をお願いします。

ベビーカーマークは、ベビーカーを乗せるためのマークです。
ベビーカーマークは、ベビーカーを乗せるためのマークです。
ベビーカーマークは、ベビーカーを乗せるためのマークです。

出典：国土交通省HP

⑮ 運賃制度の改善、運賃割引制度等の検討

乗り換え利便性の向上等に向けて、公共交通がより利用しやすい運賃設定への改善など、既存運賃制度の改善等を交通事業者と検討していきます。

【橋脚の耐震補強】



出典：岡崎市HP



名鉄バス一般路線！
どれだけ乗っても安心の定額制・乗り放題フリーパス！

**シルバーパス65・ゴールドパス70
購入費用の一部を負担します！**

名鉄バスが65歳以上のかたを対象に発売する高齢者バス（シルバーパス65・ゴールドパス70）の購入費用の一部を負担します。
1カ月券5,000円、2カ月券10,000円、3カ月券15,000円を差引きした額で購入できます。

お買い物に！レジャーに！
乗って歩いて健康増進！

★対象
市内在住の満65歳以上のかた

★申込方法
令和2年7月1日(水)～9月30日(水)に、名鉄バス東岡崎出で配布の専用の購入申込書に必要事項を記載し、保険証や運転免許証などの身分証明書を提示のうえ購入できます。
※名鉄バス東岡崎出以外では一部負担が受けられません。
※期間中は購入のたびに身分証明書の提示をお願いします。

★価格

シルバーパス65 (満65歳～69歳の方専用)	
通常販売価格	購入費差引き後
1カ月券 6,000円	費用の一部負担制度で 購入すると→ 1カ月券 5,500円
2カ月券 12,000円	2カ月券 11,000円
3カ月券 18,000円	3カ月券 16,500円

ゴールドパス70 (満70歳以上の方専用)	
通常販売価格	購入費差引き後
1カ月券 5,000円	費用の一部負担制度で 購入すると→ 1カ月券 4,500円
2カ月券 10,000円	2カ月券 9,000円
3カ月券 15,000円	3カ月券 13,500円

【担当：岡崎市総合政策部地域創生課公共交通係 TEL. 0564-23-6486】

出典：岡崎市HP

施策事業の内容

⑩運転手確保策の実施

路線バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、路線バスやタクシーのサービスを維持する上で運転手の確保は必要不可欠です。各交通事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に行っているものの、運転手確保は非常に苦慮している状況にあります。各交通事業者が連携した合同就職面接・企業説明会や2種免許の取得支援など、運転手の確保策を検討します。

⑪モビリティマネジメントの実施

市民一人ひとりが「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」へとライフスタイルを変えていくことも必要です。交通事業者や企業、市民等と連携し公共交通等の利用を促すための講習会や公共交通に親しむイベントを開催するなどモビリティマネジメントの取組みの実施をととして市民の意識変容を促す取組みを進めます。

高齢化の進展に伴い身体的に自動車の運転が難しくなる人が増加することが見込まれています。高齢者の運転免許返納支援としてタクシー運賃の割引制度が設けられるなど公共交通利用への転換の取組みの動きがあるなかで、公共交通利用への転換がしやすい環境となるよう取組みを実施します。

また、環境にやさしい行動、この場合自動車から環境負荷のより少ない公共交通機関等に転換した際にポイントを付与する仕組み等について検討をします。

⑫環境へ配慮した車両の導入

公共交通の利用促進などにより、社会全体としての環境負荷の抑制を図っていく一方で、公共交通そのものの環境負荷の低減に向けて、低公害車の導入などを働きかけます。



燃料電池バス「SORA」

出典：豊田市HP

【公共交通啓発イベント】



出典：岡崎市HP

低公害バス

地球環境にやさしい低公害車の採用を、積極的に進めています。下記の車両は、名古屋市における「公用車へ低公害・低燃費車の導入方針」において低公害車と位置づけられています。

1.新長期排出ガス規制適合バス

新長期排出ガス規制に適合したバスです。軽油を燃料とし、新長期排出ガス規制適合バスに比べて排気ガスがクリーンになっています。平成18年度から平成21年度まで導入し、令和2年4月現在で452両となっています。



2.ポスト新長期排出ガス規制適合バス

ポスト新長期排出ガス規制に適合したバスです。軽油を燃料とし、ポスト新長期排出ガス規制適合バスに比べて排気ガスがクリーンになっています。平成22年度から平成28年度まで導入し、令和2年4月現在で209両となっています。



3.2016年排出ガス規制適合バス

2016年排出ガス規制に適合したバスです。軽油を燃料とし、ポスト新長期排出ガス規制適合バスに比べて排気ガスがクリーンになっています。平成29年度から導入し、令和2年4月現在で142両となっています。



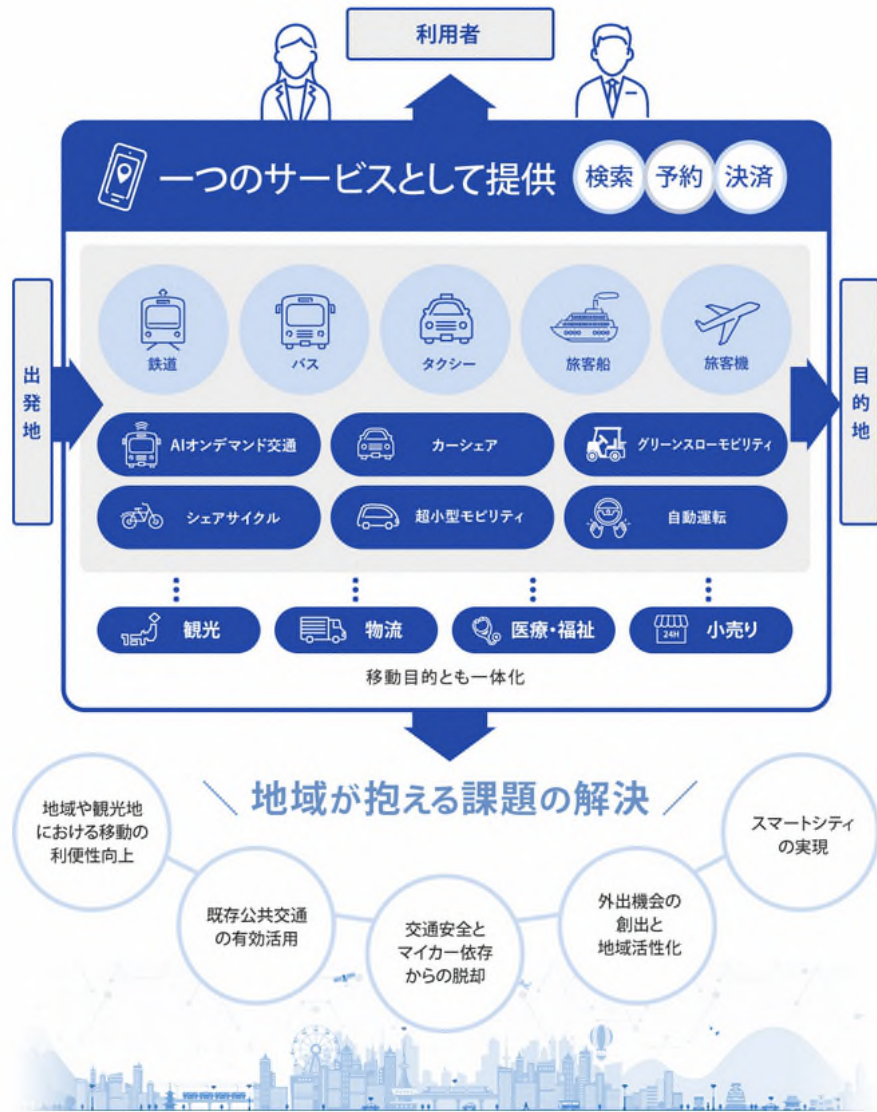
出典：名古屋市交通局HP

施策事業の内容

⑬ MaaS等の新技術の活用

ここ数年、移動に関する予約・決済等の手続きをワンストップ化するMaaSや、デマンド交通等へのAI活用、自動運転による交通サービス等の新技術が注目されてます。これらの技術は日々急速に進歩しており、実用化に向けた実証実験も各地で活発に行われてます。

このような動きは、移動手段の選択肢の拡大等、交通に係る課題解消の可能性を秘めていることから、本市としても今後の動きに注目し、市内での新技術の活用に向けた可能性等を検討していきます。



事業者間のデータ連携	○連携データの範囲及びルールの整備 ○データ形式・API仕様の標準化に向けて ○データ提供・データ利用のルール ○データプラットフォームのあり方について API: 他システムの機能やデータを安全に利用するための接続方式
運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化	○サブスクリプション(定額制)・事前確定運賃 ○ダイナミックプライシング ○ICカードの普及とQRコード決済や生体認証の導入
まちづくり・インフラ整備との連携	○多様なモード間の交通結節点の整備 ○新型輸送サービスに対応した走行空間の整備 ○まちづくり計画・交通計画への移動データの活用
新型輸送サービスの推進	○AIオンデマンド交通 ○グリーンズローモビリティ ○超小型モビリティ ○自動運転による交通サービス

出典：日本版MaaSの推進（国土交通省HP）

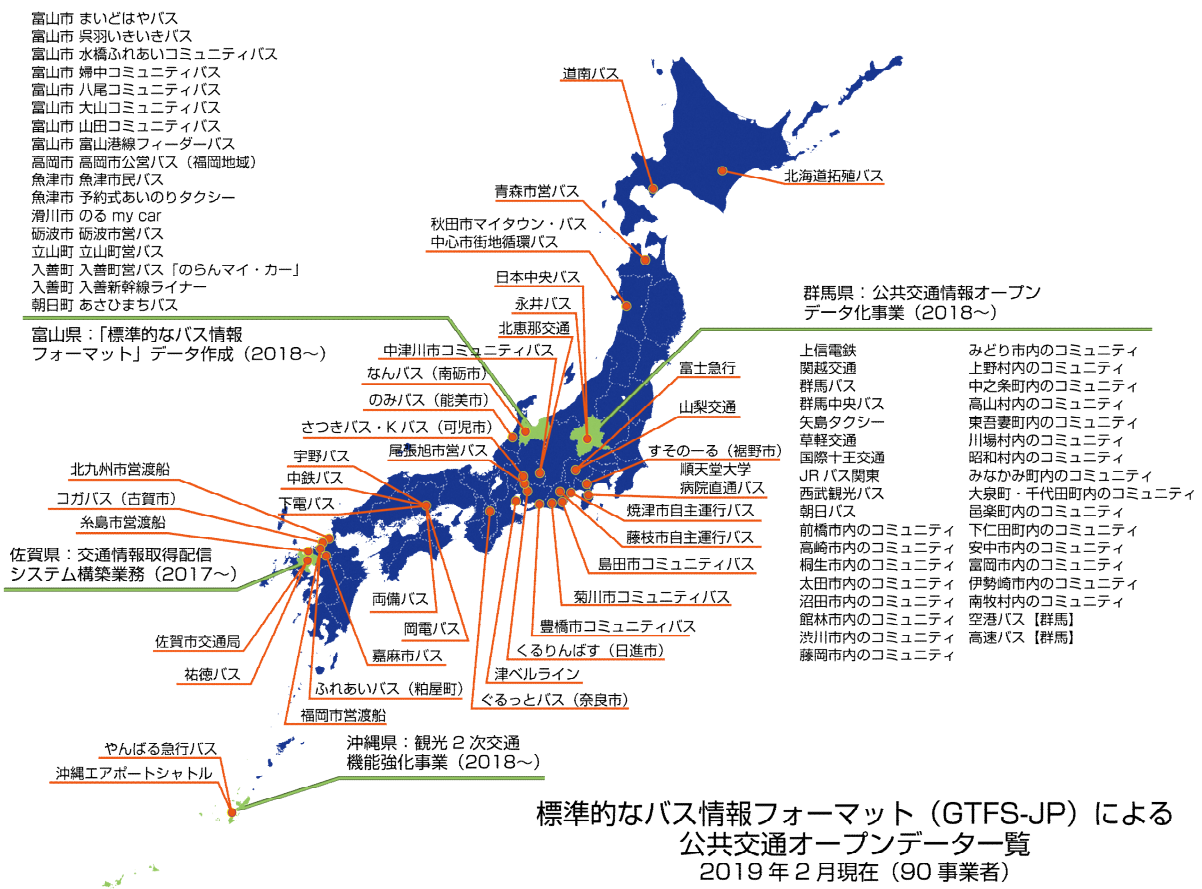
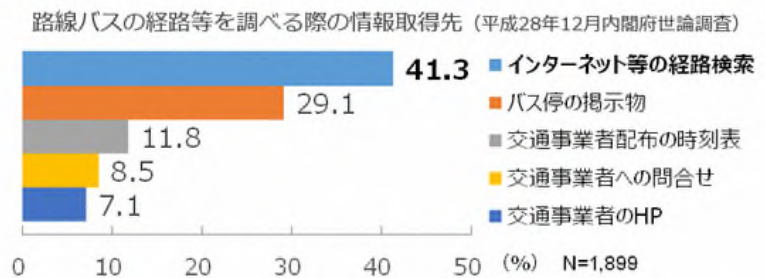
② バス情報提供の充実

バス利用促進のためには、交通結節点や主要な病院や商業施設、公共施設等でのバス情報の提供が求められます。市内のバス情報をGTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ化し、民間のバス検索システムに提供するなどバスデータのオープン化を図り、ネット上で経路やダイヤを検索できるようにするなど利便性の高い情報提供のあり方を検討します。



バスを調べる手段のNo.1

平成28年12月に内閣府が行った世論調査では、路線バスの利用手段・経路などを調べる手段としては、「インターネット等の経路検索サービス」を挙げた者の割合が41.3%と最も高く、居住地別では大都市、年代別では50歳代までの回答者でその割合が高くなっています。



施策事業の内容

②新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

交通事業者が実施する、車内の消毒、運転手に対する点呼時の検温などの取組について広く周知します。また、利用者に対してもマスク着用、手指消毒、会話を控えるなど、安全で安心して利用できる公共交通の環境整備づくりに向けた啓発を行います。

新型コロナウイルスの動向を鑑みた上で、大幅に減ってしまった公共交通利用を回復させるための利用促進キャンペーンを展開します。



出典：日本バス協会HP