

令和3年度第3回岡崎市交通政策会議での御意見とその対応

資料1

番号	所属	該当箇所	内容	対応	修正箇所
1	岡崎市 六ツ美商工会 萩原委員 (代理出席 小林氏)	2-21	岡崎駅南の土地区画整理事業等の開発についても、もう少し記載できるのではないか。本計画期間内に予定されている開発計画も記載した方が良いのではないか。	・岡崎駅南区画整理事業を追記しました。。	2-21
2	愛知環状鉄道(株) 寺澤委員	2-29	「資料:愛知環状鉄道株式会社HP(新着情報2021年2月17日)」 を下記のとおり、(新着情報2021年2月17日)の部分の削除をお願いできないでしょうか。 「資料:愛知環状鉄道株式会社HP」	・指摘のとおり修正しました。	2-29
3	伊豆原会長	2-43 他	(3)「バスの乗り方教室・鉄道見学会」ではなく、「バスの乗り方教室・鉄道見学会の開催」ではないか。 記載の内容では意図が分かりにくくなるのでは。	・「バスの乗り方教室・鉄道見学会の開催」に修正しました。	2-43 他
4	伊豆原会長	2-48	施策とSDGsの関連性に関する記載が必要だと思う。SDGsは交通に限らない話であるので、岡崎市の他計画と記載の方法をそろえた方が良いと思う。	・SDGsのうち、本計画にて対応すべき目標(ゴール)について、追記しました。	2-48
5	伊豆原会長	4-10	「住民主体の交通の拡充」ではなく別の表現のほうが良いのではないか。	・「地域主体による交通手段の拡充」に修正しました。	4-10
6	中部運輸局 愛知運輸支局 山内委員 (代理出席 鈴木氏)	4-10 4-11	前段として住民主体の交通の必要性に関する議論が必要ではないか。施策⑪だけでなく、前段の話も踏まえた形式にするべきと思う。 施策⑪の試算値の設定について、沿線の発展度合いは沿線の人口密度だけで確認できるかについて疑問である。あくまでも、計画に記載のある内容は一例かと考えている。	・施策⑪の前段に、施策の必要性に関する記載を追記しました。 ・施策⑪の地域主体の交通については、指摘内容を踏まえて分かりやすい形で整理をしました。	4-10 4-11
7	伊豆原会長	4-12	「サービスレベルについて」ではなく「運行継続基準について」ではないか	・「運行継続基準について」に修正しました。	4-12
8	愛知環状鉄道(株) 寺澤委員	4-13	・愛知環状鉄道線の岡崎市内は緊急輸送道路の交差部分の耐震は終了しており、その他の区間は耐震省令に該当する区間はないことから、高架橋の耐震補強の計画は策定しておりません。 「愛知環状鉄道については、関係自治体と連携し、線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。」に修正してください。	・指摘を踏まえ修正しました。	4-13
9	中部運輸局 愛知運輸支局 山内委員 (代理出席 鈴木氏)	4-23	基本目標④の「情報のオープンデータ化」について、現況値として割合等の数値が必要ではないか。	・市運営路線(4路線)と現況値を記載しました。	4-23
10	伊豆原会長	5-1	関係する主体と基本的な役割(イメージ)について表現の修正が必要である。今後追加的に参加する可能性のある関連部署への対応等があるので、推進体制については事務局内で議論してほしい。	・推進体制に関する図を修正しました。	5-1

岡崎市地域公共交通計画 (素案)

令和 年 月

岡 崎 市



<目 次>

第 1 章 はじめに

1.1 策定の趣旨	1-1
1.2 対象区域	1-1
1.3 計画期間	1-1
1.4 計画の位置付け	1-2

第 2 章 課題の整理

2.1 前計画の検証	2-1
2.2 岡崎市の概況	2-6
2.3 岡崎市の交通の現状	2-22
2.4 交通を取り巻く潮流の変化	2-48
2.5 上位・関連計画	2-61
2.6 まちづくり・公共交通の課題	2-67

第 3 章 公共交通の形成方針

3.1 基本理念	3-1
3.2 基本目標・基本方針・成果目標	3-2
3.3 岡崎市が目指す交通の将来像	3-3
3.4 立地適正化計画への整合について	3-5

第 4 章 計画の目標を達成するための主要施策

4.1 基本目標と施策事業との対応	4-1
4.2 施策事業の内容	4-2
4.3 基本目標の達成状況を測るための確認項目	4-19

第 5 章 計画の推進体制

5.1 計画の実施スケジュール・推進方法	5-1
----------------------	-----

第1章 はじめに

1.1 策定の趣旨

本市では、高齢社会の進展や、中心市街地の衰退、マイカー社会の進行などの社会問題へ対応するため、平成28年度に「岡崎市地域公共交通網形成計画」を策定し、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めざして、各種取り組みを行ってきました。

一方で、市民の移動ニーズは多様化・細分化され、既存の公共交通サービスのみで、多様な移動ニーズに対応することは困難な状況です。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、人々の生活様式や価値観は大きく変わっています。

そのような中、AI を活用したデマンド交通や自動運転、MaaS など新たな仕組みや技術を活用したモビリティサービスが進展するなど、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といった課題の解決に向けた新しい動きも出ています。

今回、「岡崎市地域公共交通網形成計画」の見直し時期を迎え、あわせて「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことを受け、「岡崎市地域公共交通計画」を策定します。

本市では、QURUWA 戦略をはじめとする公民連携の様々な取組みのほか、各所にて主要プロジェクトが進捗しています。公共交通の分野においてもまちづくりと連携するとともに、ウィズコロナ・ポストコロナの新たな暮らしを見据えながら、地域公共交通ネットワークにより、まちの活性化を支えることが期待されています。さらに、市民の多様な移動ニーズに対応するため、鉄道やバス、タクシーをはじめとして人々の移動を支える輸送資源を幅広く捉え、これらが連携・役割分担により総合的なネットワークを構築していくことが重要となってきます。

本計画の実施にあたっては、鉄道事業者やバス事業者、タクシー事業者が連携して公共交通ネットワークの確保・維持、利用促進に取り組むとともに、行政・市民・交通事業者・企業・地域団体などがそれぞれの役割を分担・連携して取組みをすすめ、目標実現を目指します。

1.2 対象区域

本計画の区域は岡崎市全域とします。

1.3 計画期間

本計画の期間は、令和8年度を目標年次とした5年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「第7次岡崎市総合計画」を上位計画とし、その主要課題に対して、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとするための計画です。また、都市計画や地方創生、環境、住宅、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

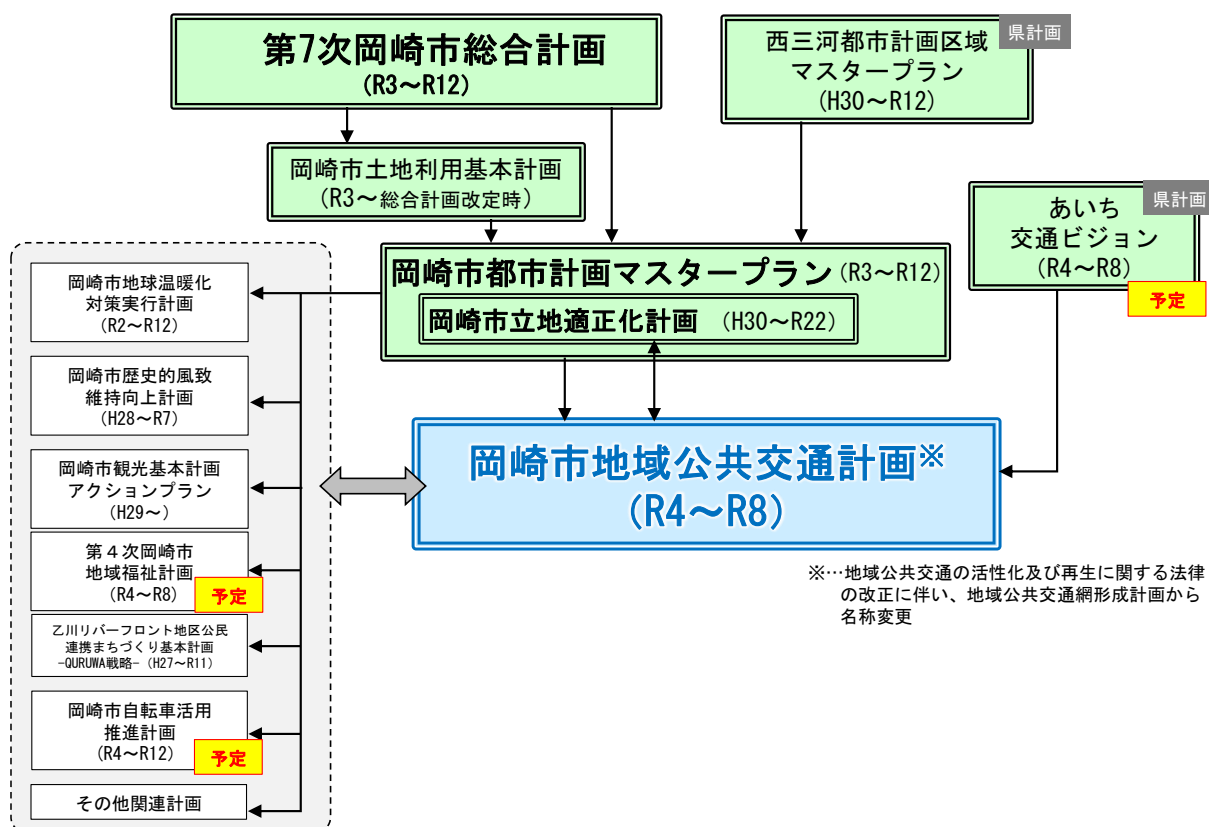


図 本計画の位置付け

第2章 課題の整理

2.1 前計画の検証

前計画である「岡崎市地域公共交通網形成計画（平成28年5月）」における取組を評価し、新計画へ継続するもの、見直しが必要なものを精査した結果を、以下に示します。

2.1.1 前計画の概要

「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築など持続可能な公共交通網の確保が求められ、より主体的な取組を推進していく必要があることから、総合交通政策における公共交通施策のマスタープランとして、平成28年5月に策定したものです。

岡崎市地域公共交通網形成計画（平成28年5月策定）

○計画期間

平成28年～令和3年

○基本的な方針

- ・人にやさしく安全安心な交通の実現
- ・円滑で快適な交通の実現
- ・観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現
- ・環境にやさしい交通の実現

【少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備】

- ①公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善
- ②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
- ③地域内交通の整備
- ④バス路線の確保・維持
- ⑤バス停の待合環境等の整備
- ⑥交通バリアフリー化の推進
- ⑦公共交通利用案内の充実
- ⑧公共交通の利便性の向上
- ⑨救急輸送の安全確保

【地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）

【まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備】

- ①公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善（再掲）
- ②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備（再掲）
- ④バス路線の確保・維持（再掲）
- ⑩まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行
- ⑪交通結節点・乗換拠点の整備
- ⑫観光交流の促進に向けた交通環境の整備
- ⑬バス基幹軸と地域内交通の連携

【地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備】

- ③地域内交通の整備（再掲）
- ⑦公共交通利用案内の充実（再掲）
- ⑬バス基幹軸と地域内交通の連携（再掲）
- ⑭広域的な路線の維持と連携強化
- ⑮運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入

【市民の意識変容による公共交通利用の促進】

- ⑮自動車利用から公共交通利用への転換促進

資料：岡崎市地域公共交通網形成計画（平成28年5月策定）

図 前計画における基本目標と主要施策

2.1.2 前計画の達成状況から抽出した課題

前計画である「岡崎市地域公共交通網形成計画」における主要施策の実施状況から目標達成状況の評価を行い、課題を抽出した結果を以下に示します。（目標達成状況は、入手可能な最新情報をもとに評価をしています。）

基本的な方針：「人にやさしく安全安心な交通の実現」

- 目 標 ：「少子高齢化の進展に対応した誰でも使いやすい公共交通の整備」
：「地域のニーズにあった利便性の高い公共交通の整備」

■ 主要施策：

① 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善
② バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
③ 地域内交通の整備
④ バス路線の確保・維持
⑤ バス停の待合環境等の整備
⑥ 交通バリアフリー化の推進
⑦ 公共交通利用案内の充実
⑧ 公共交通の利便性の向上
⑨ 鉄道輸送の安全確保

■ 期待した効果：

- ・公共交通のネットワークにより、公共交通が利用しやすくなります
- ・日常の移動手段としてバスが確保・維持されます
- ・バスを快適に待つことができます
- ・バスの利用上の不安・不満に思うことが少なくなります
- ・駅やバスを段差を気にすることなく利用することができます

■ 目標達成状況：

成果目標	前計画策定時	目標値	達成状況
バス利用者数の増加	666万人/年 (H24年度乗客数)	現況値以上	未達成 644万人/年(R1年度) (H30:668万人・R2:433万人)
公共交通利用の満足度向上	48% (H25年度)	50%以上	未達成 約45% (R1年度)
バス利用の満足度向上	34% (H25年度)	36%以上	未達成 約30% (R1年度)
バス待ちの不満の減少	11% (H25年度)	11%未満	未達成 約14% (R1年度)
駅のバリアフリー対応	未整備4箇所 (H28年度)	未整備2箇所	達成 未整備箇所1箇所(R3年度) ※北岡崎駅、西岡崎駅、 岡崎公園前駅は完了
ノンステップバスの導入率	38% (H28年度)	50%	達成 61% (R2年度)

■ 達成状況から抽出した課題：

- バス利用者数増加や満足度向上を目指し、バス基幹軸の整備が引き続き必要
- 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
- 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
- 鉄道の安全輸送の確保に向けて、引き続き耐震化などの働きかけの継続が必要

基本的な方針:「観光・交流を促進しまちの魅力を高める交通の実現」

■目 標 :「まちづくり施策との連携によるまちの魅力を高める公共交通の整備」

■主要施策:

① 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善
② バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備
④ バス路線の確保・維持
⑩ まちバスや既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バスの運行
⑪ 交通結節点・乗換拠点の整備
⑫ 観光交流の促進に向けた交通環境の整備
⑬ バス基幹軸と地域内交通の連携

■期待した効果:

・まちなかへのアクセスや、まちなかでの乗り継ぎが便利になります
・まちの魅力が高まり、まちへ出かける人が多くなります

■目標達成状況:

成果目標	前計画策定時	目標値	達成状況
公共交通利用者数の増加	2,993万人/年（H24年度） 鉄道乗客数 2,327万人、 バス乗客数 666万人	3,000万人 /年以上	達成 3,322万人 （R1年度） 鉄道乗客数 2,678万人、 バス乗客数 644万人
まちなかの鉄道駅や主要なバス停の利用者数の増加	100,699人/日（H24年度） ※鉄道駅：岡崎駅、東岡崎駅、 岡崎公園前駅、中岡崎駅 ※主要バス停：岡崎駅前、 東岡崎、康生町、中岡崎	11万人 /日以上	達成 11.7万人 （R1年度）

■達成状況から抽出した課題:

- 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
- 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

基本的な方針:「円滑で快適な交通の実現」

■ 目 標 : 「地域のコミュニティの活性化や交流を促進する公共交通の整備」

■ 主要施策 :

③ 地域内交通の整備
⑦ 公共交通利用案内の充実
⑬ バス基幹軸と地域内交通の連携
⑭ 広域的な路線の維持と連携強化
⑮ 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入

■ 期待した効果 :

- ・地域内での交流が促進されます
- ・公共交通で市外へ行きやすくなります
- ・生活行動範囲が広がります

■ 目標達成状況 :

成果目標	前計画策定時	目標値	達成状況
公共交通利用者数の増加	2,993万人/年 (H24年度) 鉄道乗客数: 2,327万人 バス乗客数: 666万人)	3,000万人 /年以上	達成 3,322万人 (R1年度) 鉄道乗客数 2,678万人、 バス乗客数 644万人
地域内交通検討の 地域組織の設立	4箇所 (H26年度) ※ささゆりバス委員会、形埜学区交 通部会、宮崎地区生活交通協議会、 豊富・夏山学区総代会	6箇所	達成 6箇所 (R2年度末) 六ツ美中部学区 矢作地域

■ 達成状況から抽出した課題 :

- 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
- 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
- バス情報提供の充実に取り組むことが必要

基本的な方針:「環境にやさしい交通の実現」

■目 標 :「市民の意識変容による公共交通利用の促進」

■主要施策:

⑩ 自動車利用から公共交通利用への転換促進

■期待した効果:

- ・自動車以外の交通手段を利用する人が多くなります
- ・公共交通の利用機会が増えます
- ・環境にやさしい交通環境が実現されます

■目標達成状況:

成果目標	前計画策定時	目標値	達成状況
自動車以外の交通手段 利用率の増加	42% (H25年度)	45%以上 (自動車 利用率3%削減)	達成 約57% (R1年度)
公共交通の利用機会の増加	30% (H25年度)	40%以上	未達成 約37% (R1年度)
乗り方教室の実施回数	1回 (H26年度)	5回	未達成 2回 (R2年度) (R1: 6回)

■達成状況から抽出した課題:

○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

2.2 岡崎市の概況

2.2.1 位置・地勢

岡崎市は、愛知県のほぼ中央に位置しています。市域は、東西29.1km、南北20.2km、面積387.2km²と県内3番目の規模を有しており、北は豊田市、東は新城市、西は安城市・西尾市、南は幸田町・蒲郡市・豊川市に隣接しています。

名古屋市から約35km の距離にあり、JR東海道本線、名鉄名古屋本線などの鉄道網、東名高速道路や新東名高速道路、国道1号が東西に通過するなど、広域的な交通利便性に優れています。



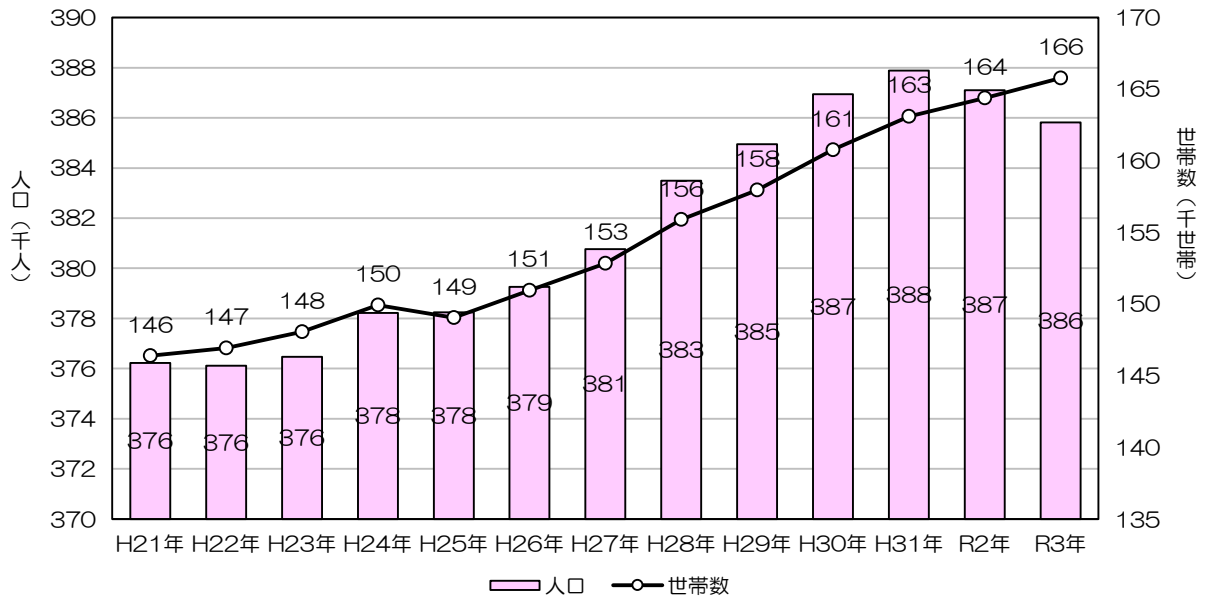
資料：岡崎市都市計画マスタープラン（令和3年）

図 岡崎市の位置

2.2.2 人口

(1) 人口と世帯数の推移

平成21年から平成22年にかけて人口が微減し、平成23年以降は増加に転じていましたが、令和2年から減少しています。一方で、世帯数は一貫して増加傾向にあります。

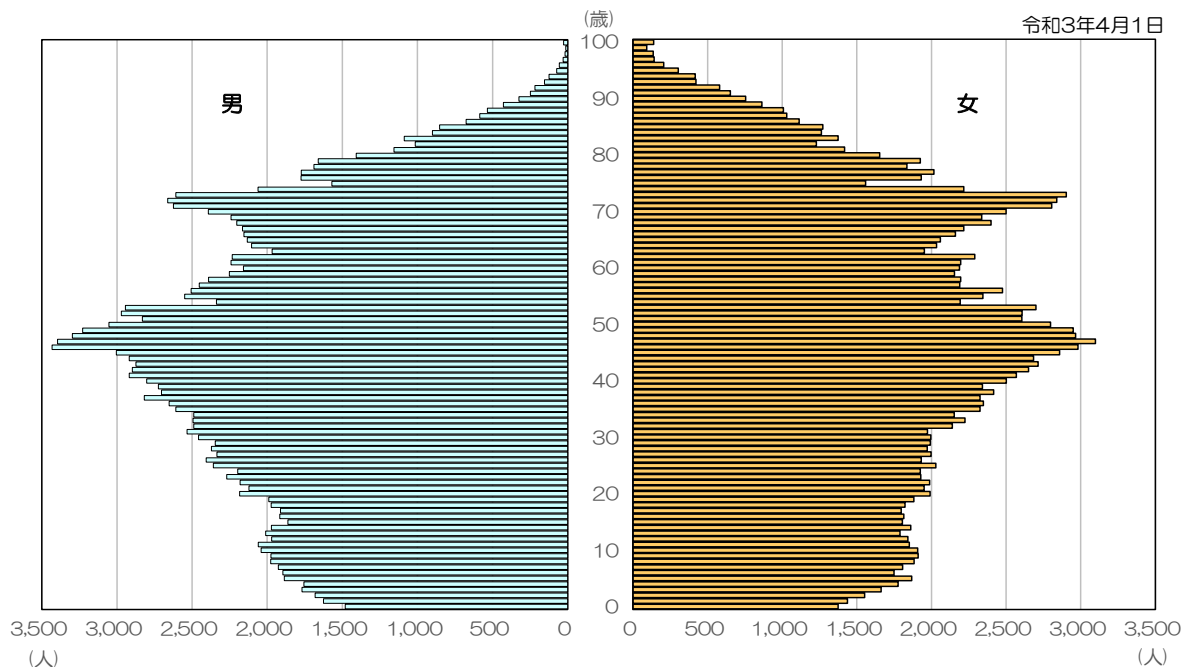


資料:岡崎市統計ポータルサイト(令和3年)

図 岡崎市の人口と世帯数の推移

(2) 年齢別人口

年齢別人口は、男女とも40歳代後半が最も多く、次いで70歳代前半も多くなっています。



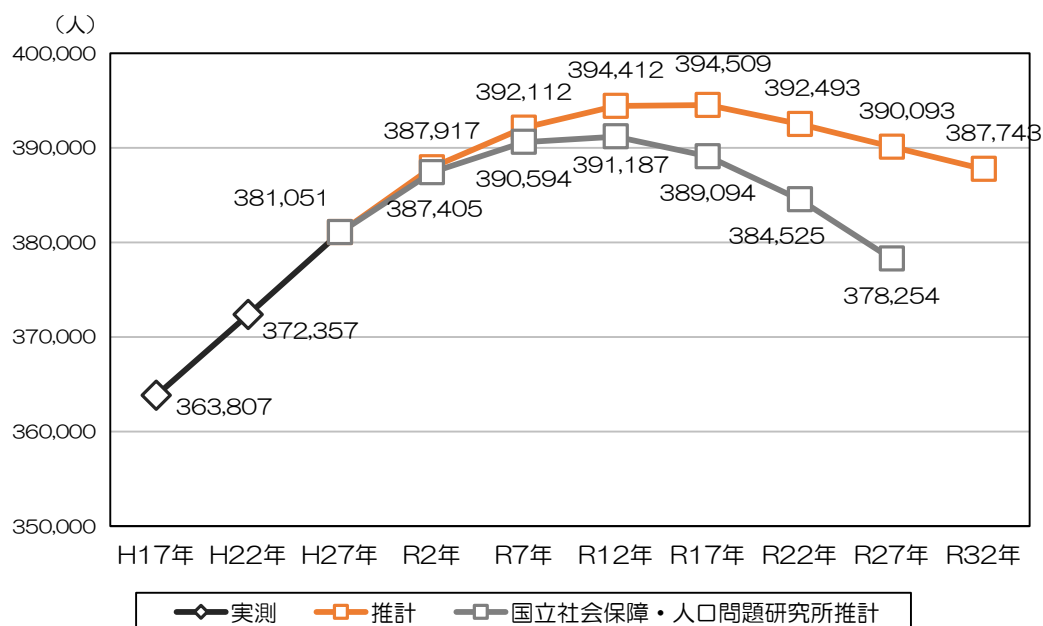
資料:岡崎市統計ポータルサイト(令和3年)

岡崎市の人口ピラミッド

(3) 将来人口

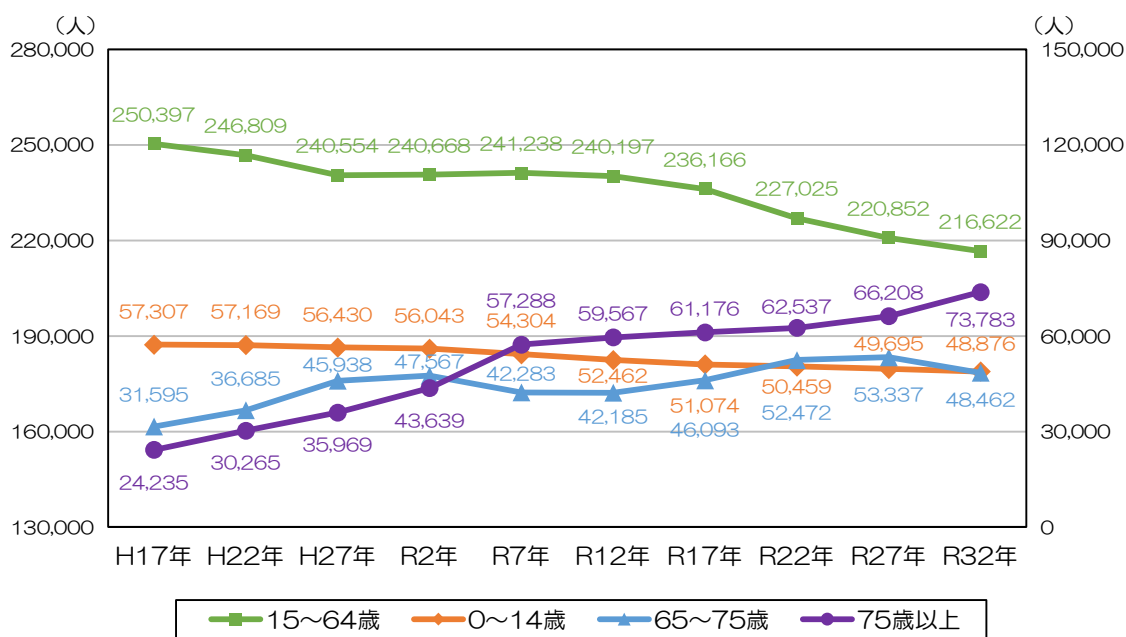
将来推計人口は、令和17年まで増加し、約39.5万人に達する見通しにあります。

一方で、年少人口、生産年齢人口は減少し、高齢化が進行する見込みであり、令和27年には3人に1人が高齢者になるものと予想されます。



資料：第7次岡崎市総合計画検討資料（令和元年）
※平成27年までは国勢調査に基づく実績値

図 人口推計結果



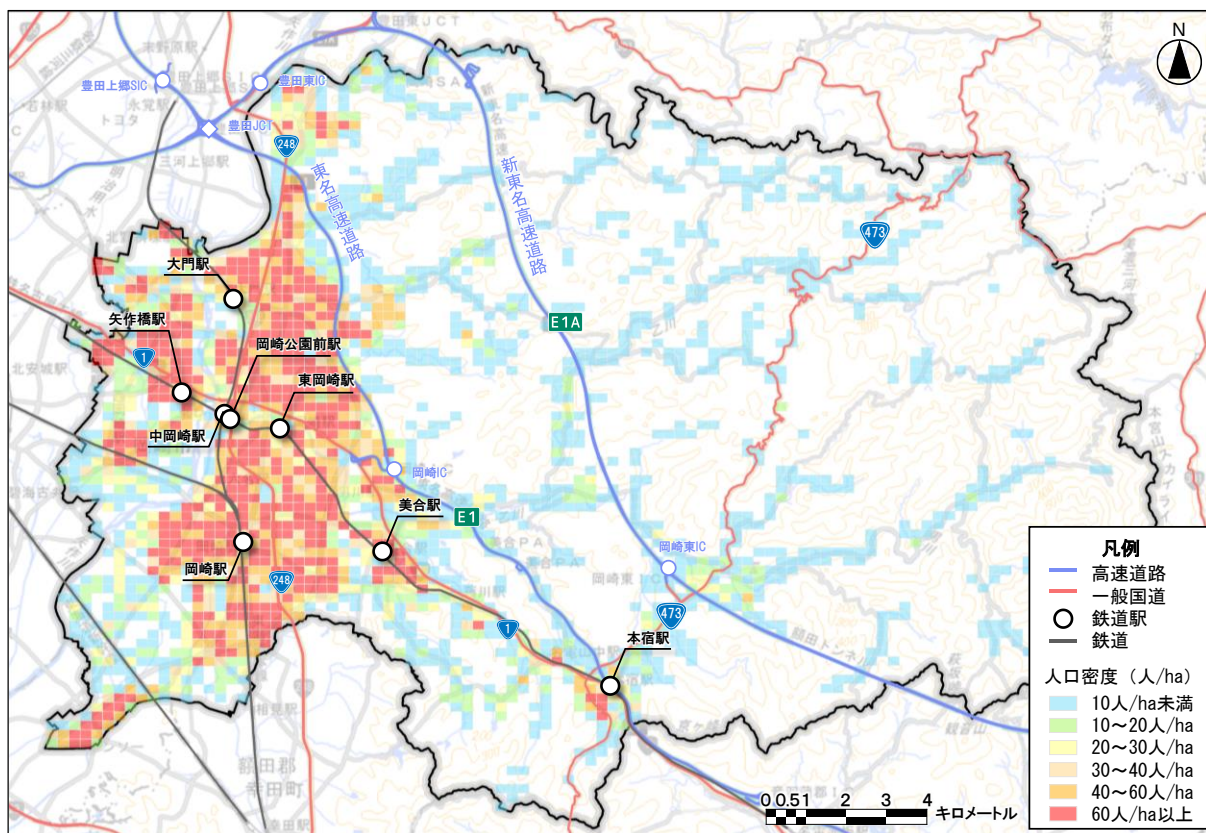
(注) 右軸：15~64歳、左軸：0~14歳、65~75歳、75歳以上

資料：第7次岡崎市総合計画検討資料（令和元年）
※平成27年までは国勢調査に基づく実績値

図 年齢4階級別による人口構成の見通し

(4) 人口分布

主に岡崎駅から東岡崎駅を中心とした地域に人口が多く分布し、人口密度が高くなっています。岡崎市の東部を占める額田地域は、居住地がまばらに分布し、人口密度は低い傾向にあります。

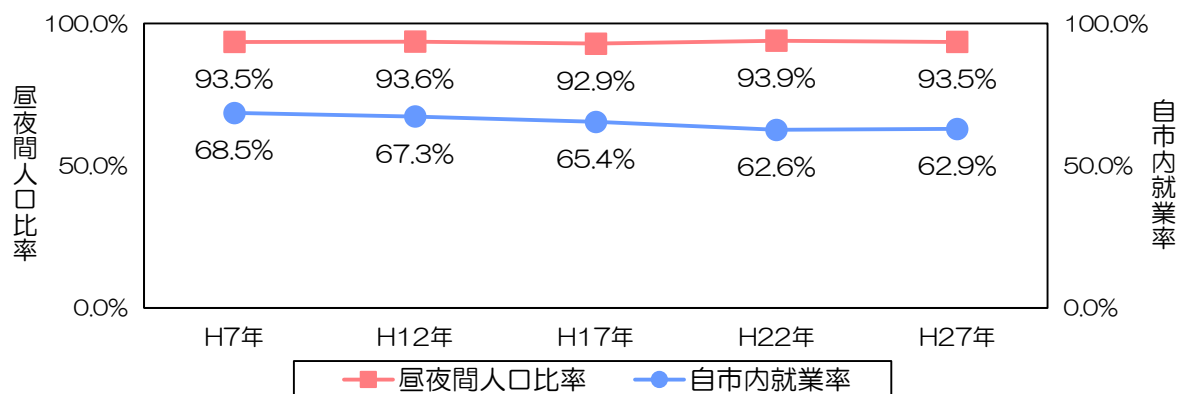


資料：国勢調査（平成27年）

図 人口密度（250m メッシュ）

(5) 昼夜間人口比率

1日の中で昼間と夜間の人口を比較した昼夜間人口比率は1を下回っており、また、自市内の就業率は近年緩やかに低下していることから、市民の多くが市外へ就労していることが考えられます。

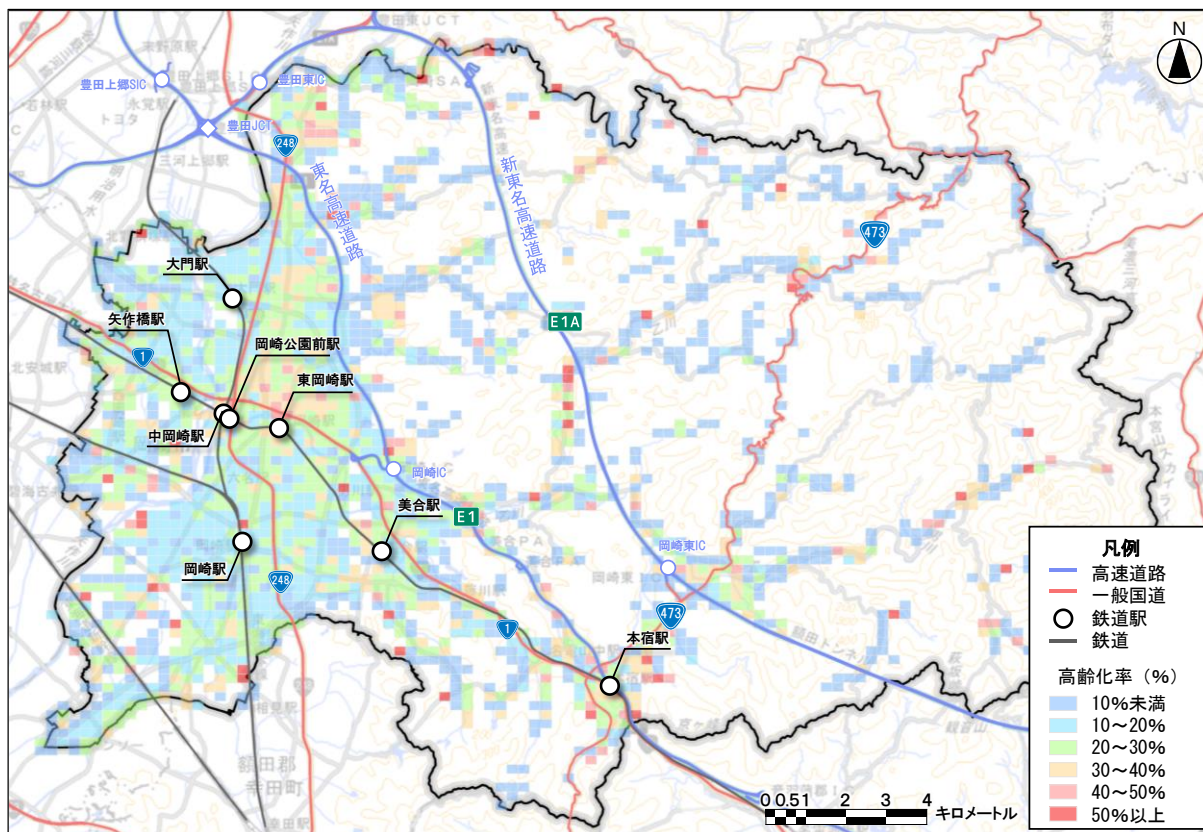


資料：国勢調査（平成27年）

図 昼夜間人口比率と自市内就業率

(6) 高齢者割合

東岡崎駅周辺などの中心市街地における高齢化率は、概ね 20～50%程度となっています。岡崎市の外縁部や中山間地域の高齢化率は高い傾向にあり、高齢化率が 50%を超える地域が点在しています。



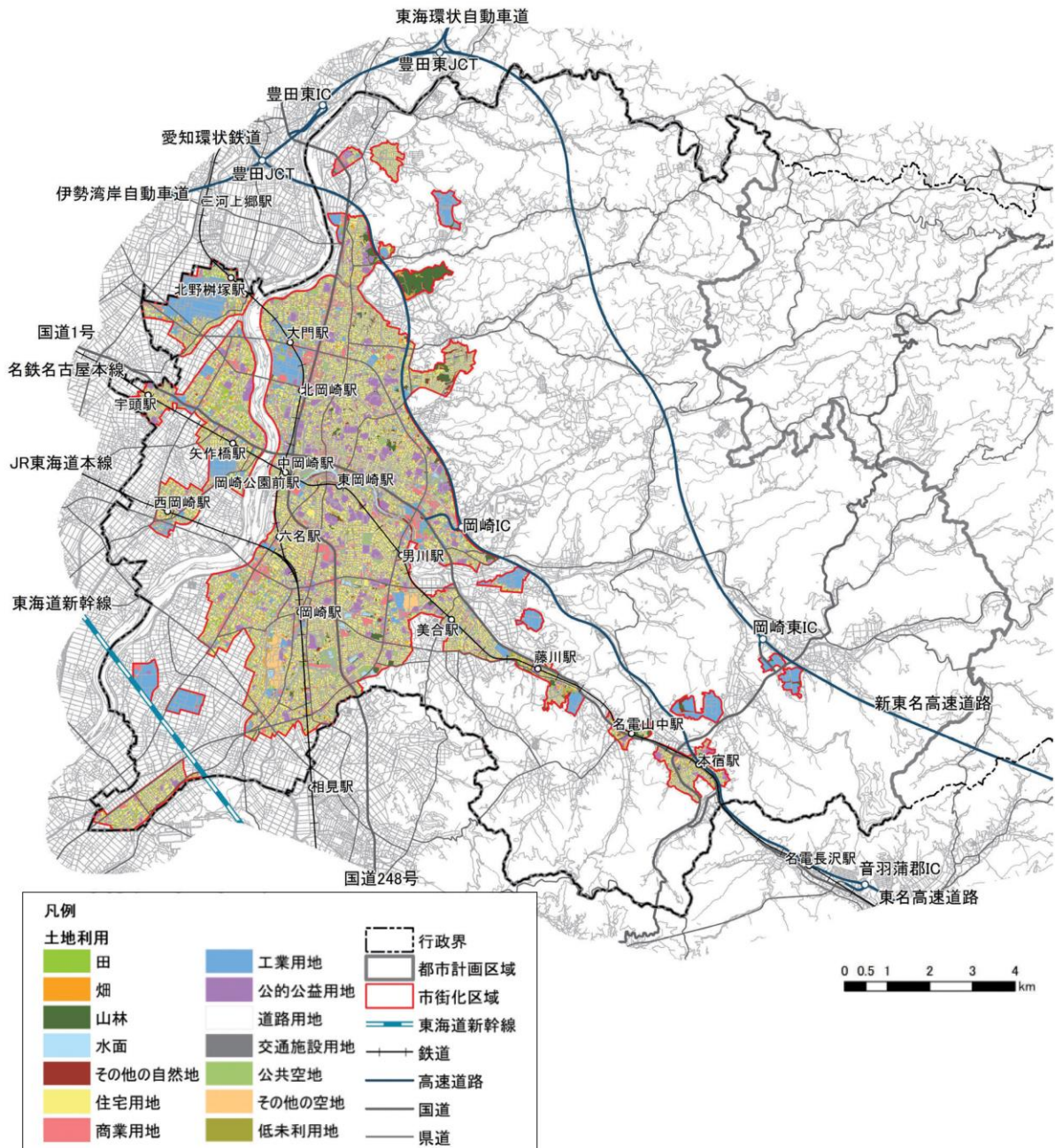
資料：国勢調査（平成27年）

図 高齢者人口割合（250m メッシュ）

2.2.3 土地利用

東名高速道路を挟んで西側が市街地エリア、東側が丘陵地・里山エリア、更に新東名高速道路から東側は都市計画区域外の山地を中心とした土地利用となっています。

市街化区域では、都市的土地利用が約9割を占め、成熟した市街地を形成しており、工業系の用途地域では、住宅地や工業地の土地利用の混在がみられます。市街化区域の外縁部に、自然的土地利用や低未利用地が残っており、また東部の丘陵地や山地では、自然環境が残っています。



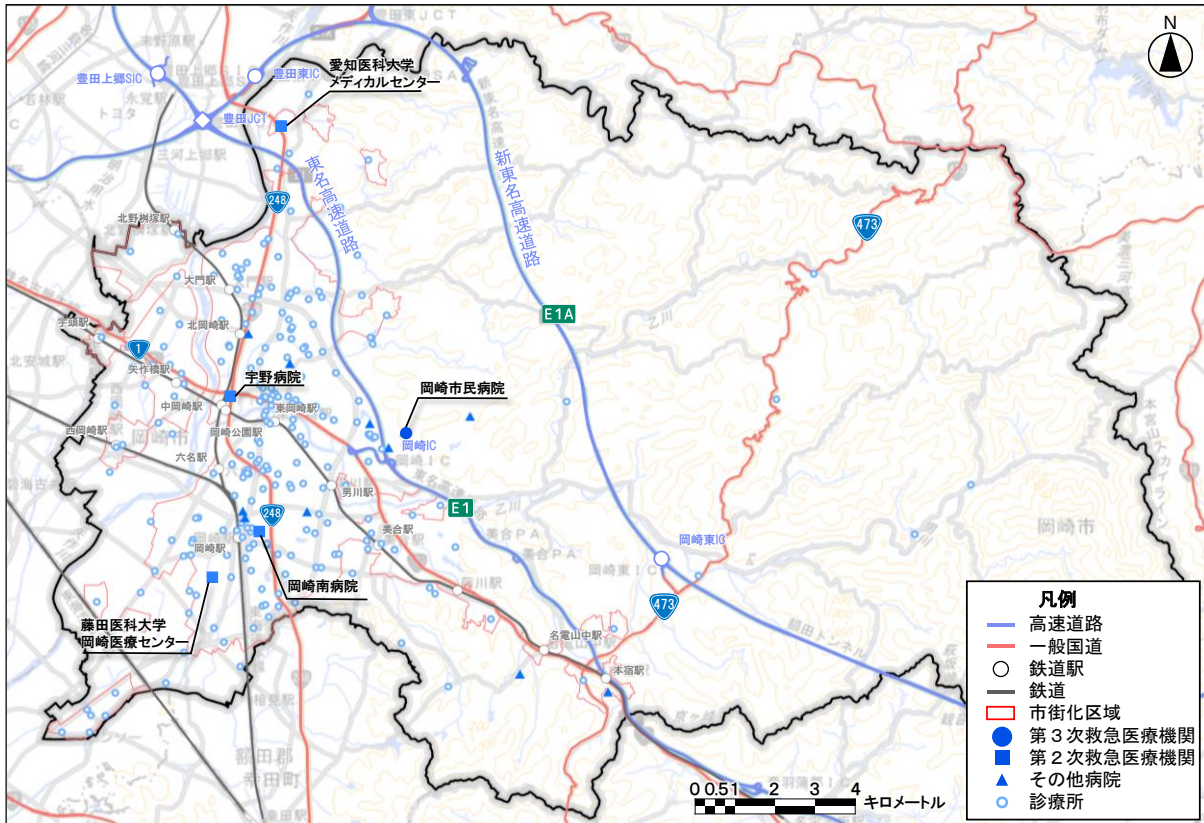
資料：都市計画基礎調査（平成30年）

図 土地利用現況

2.2.4 施設立地

(1) 医療施設

医療施設は、3次救急医療機関として岡崎市民病院、2次救急医療機関として、愛知医科大学メディカルセンター、宇野病院、岡崎南病院、藤田医科大学岡崎医療センターが市内に立地しています。また、日常生活に必要で利用される頻度が高い診療所については、市街化区域全域に立地しています。

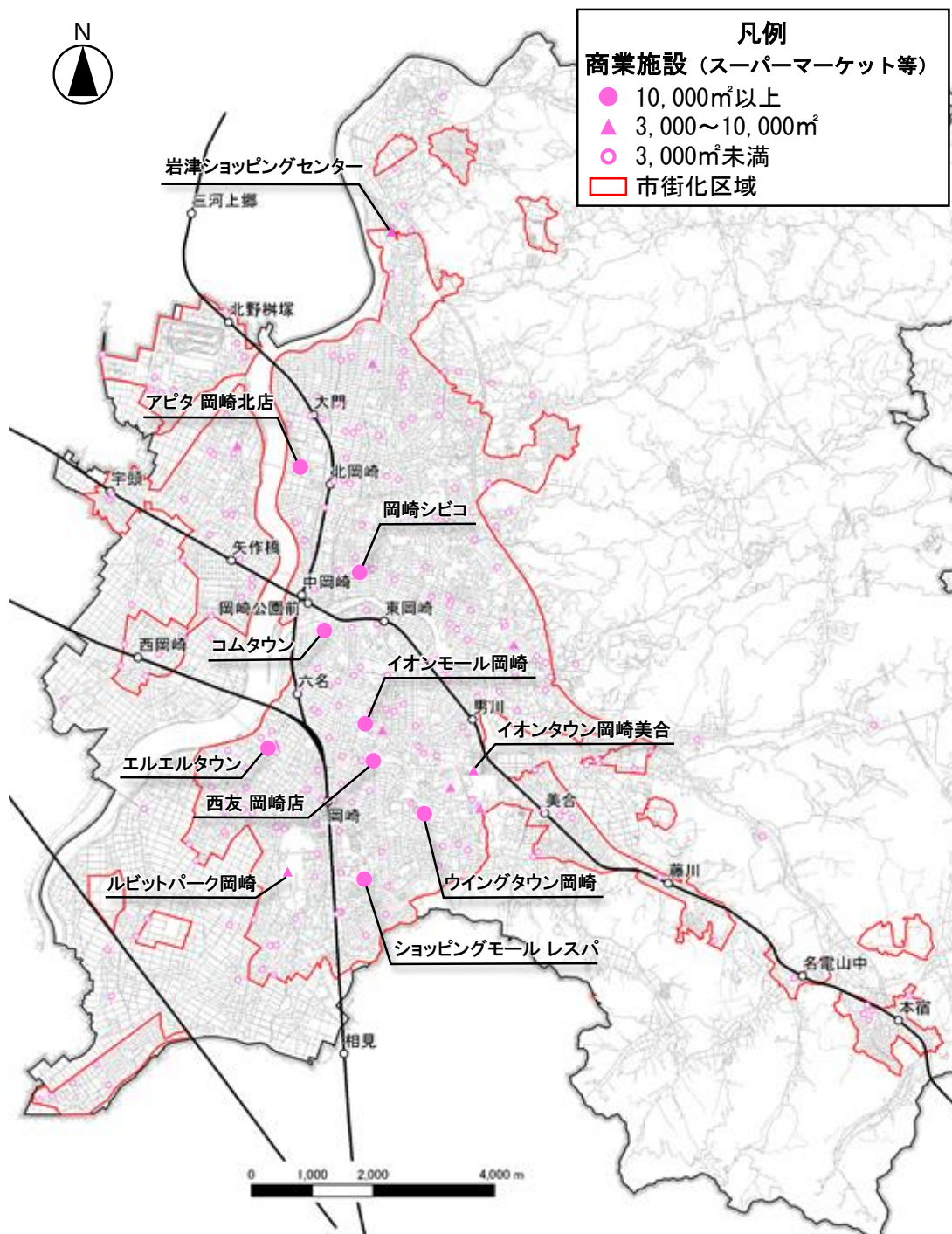


資料：国土数値情報（令和2年）

図 医療施設立地状況

(2) 商業施設

商業施設は、概ね市街化区域全域に立地しています。商業施設のうち、床面積が10,000㎡以上の大規模な商業施設は、東岡崎駅周辺や岡崎駅周辺などの市街化区域内に立地しています。



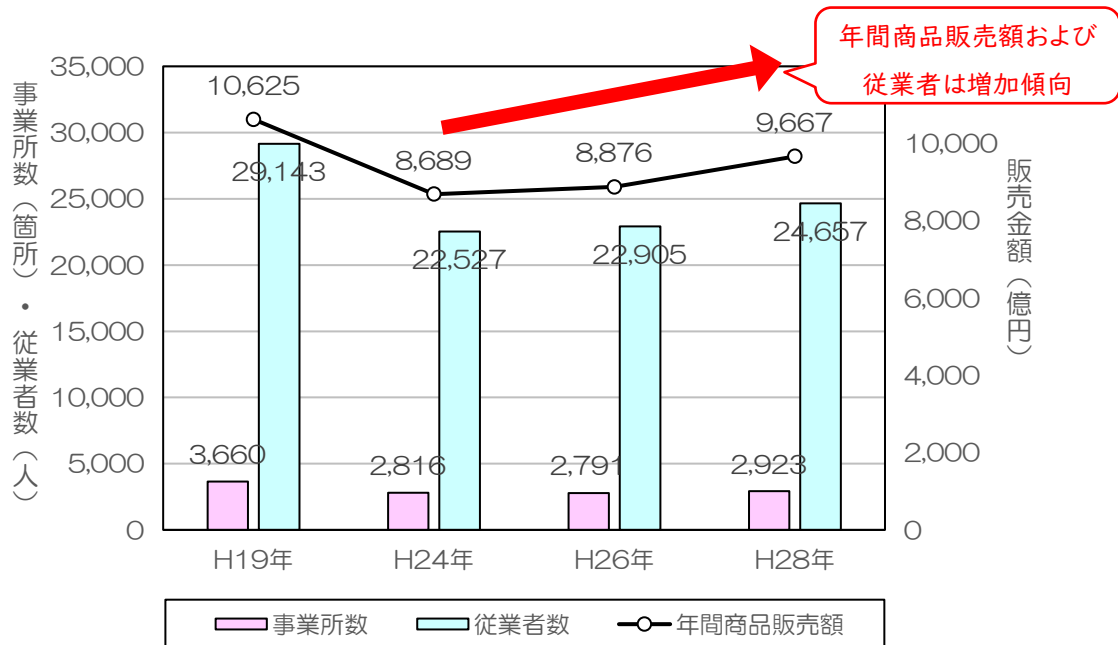
資料：大型小売店総覧、iタウンページ（令和2年）

図 商業施設立地状況

2.2.5 商業・観光

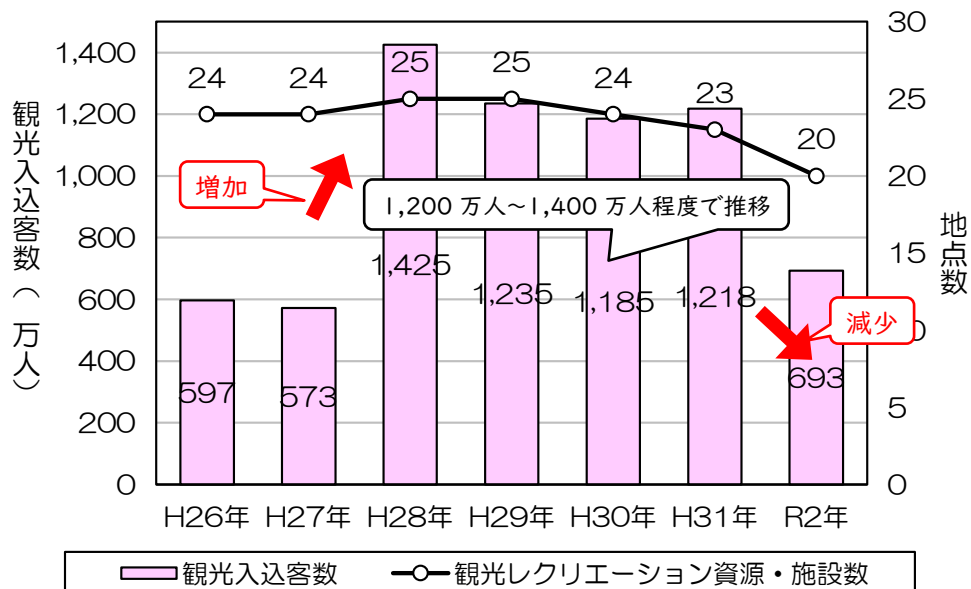
年間商品販売額および従業者数は、近年増加傾向にあります。

観光入込客数は、平成28年に開業した NEOPASA 岡崎により、平成27年から平成28年にかけて大きく増加しています。平成28年から平成31年の間では、1,200万人から1,400万人程度で推移していましたが、令和2年はコロナ禍の影響もあり、観光入込客数は大きく減少しています。



資料：経済センサス活動調査（平成19年、平成26年）商業統計調査（平成24年、平成28年）

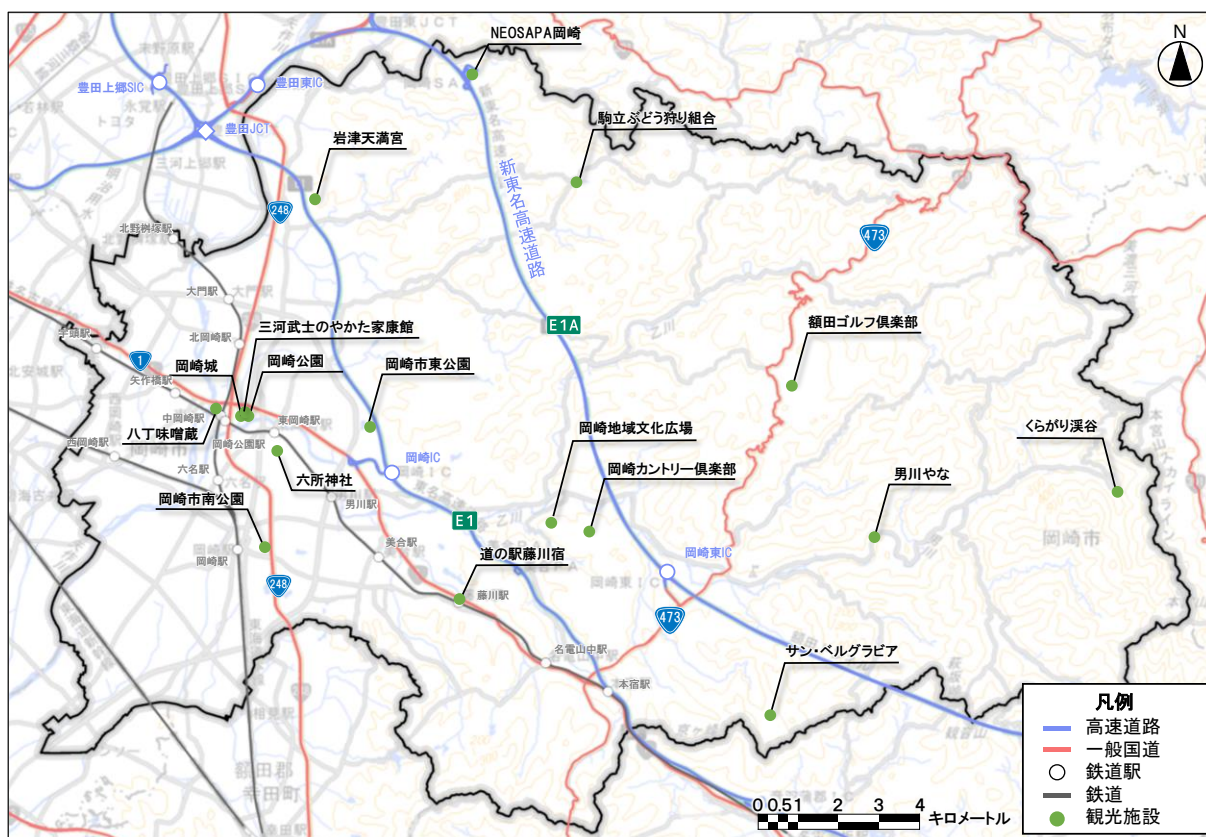
図 商業の推移



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計（平成26年～令和2年）

図 観光入込客数の推移

まちなかには、岡崎城や三河武士のやかた家康館、八丁味噌蔵などの歴史や文化を活かした観光施設が立地しています。岡崎市東部の額田地域には、くらがり溪谷や男川やなどの自然資源を活かした観光施設が立地しています。



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計（令和2年）

図 観光施設立地状況



図 岡崎城



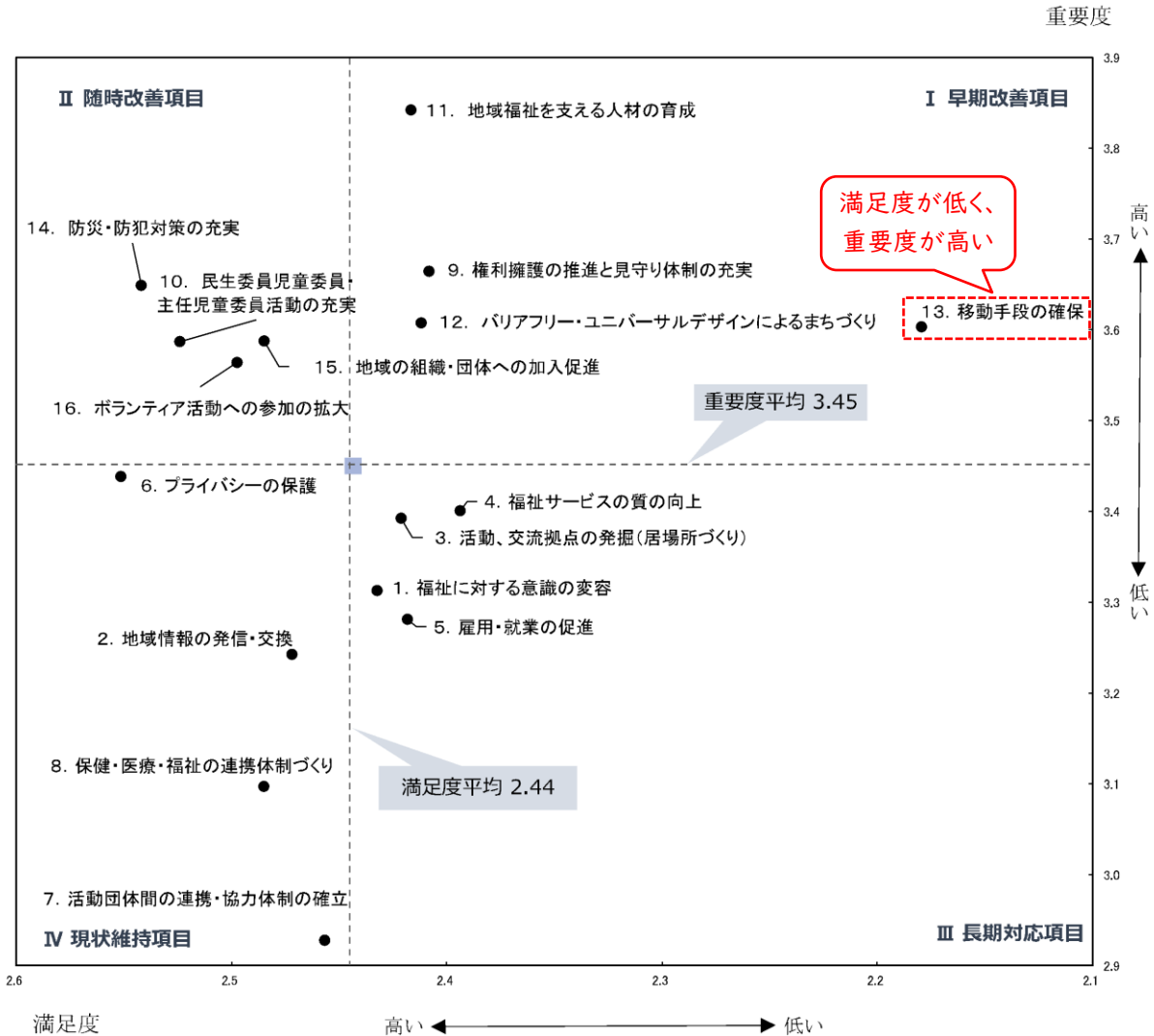
資料：岡崎市観光協会HP

図 くらがり溪谷

2.2.6 福祉

(1) 地域福祉に関する取組

市民アンケート調査結果によると、地域福祉に関する取組の重要度と満足度について、「13. 移動手段の確保」は満足度が低く、重要度が高い項目となっています。

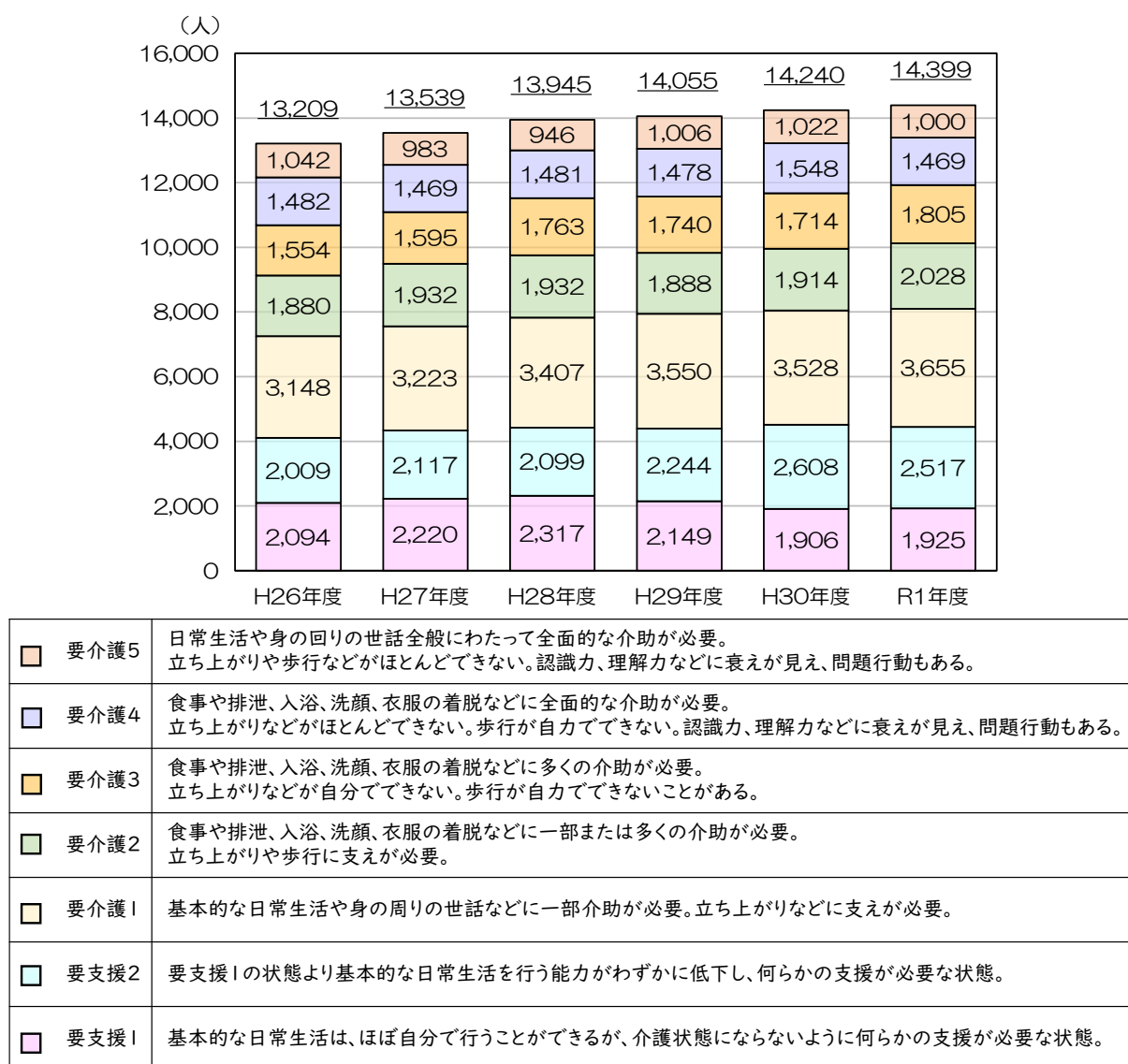


資料：岡崎市地域福祉計画策定のための市民アンケート調査（令和3年）

図 岡崎市の地域福祉に関する取組についての満足度と重要度

(2) 福祉サービスを必要とする人の状況

要支援・要介護認定者数は、年々増加しています。特に、要介護1、要介護2の割合が増加しています。



資料：岡崎市統計ポータルサイト(平成26年度～令和元年度)

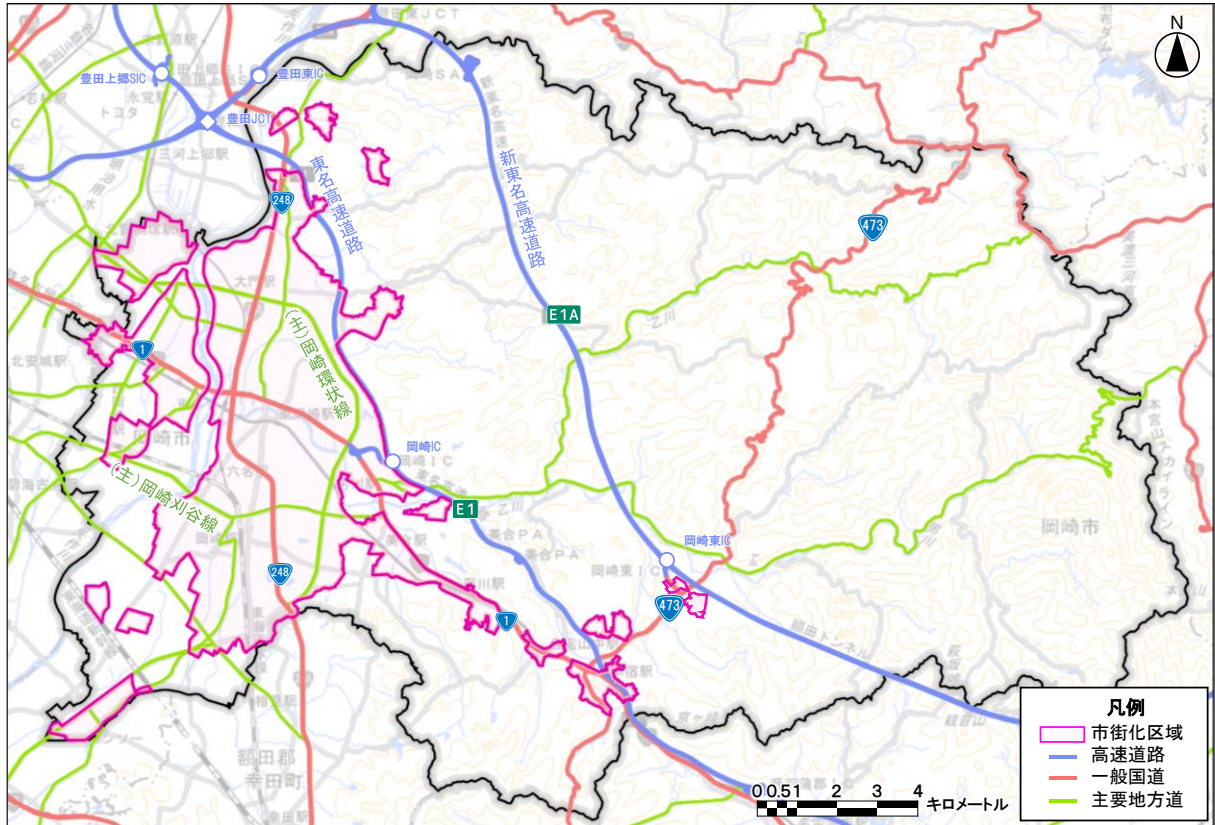
図 介護保険認定者数

2.2.7 交通網

(1) 道路網

広域交通網として、東名高速道路、新東名高速道路が東西に通過しています。

幹線道路網は、一般道路である国道1号、248号、473号を軸として、主要地方道岡崎環状線、岡崎刈谷線などの県道により形成されています。



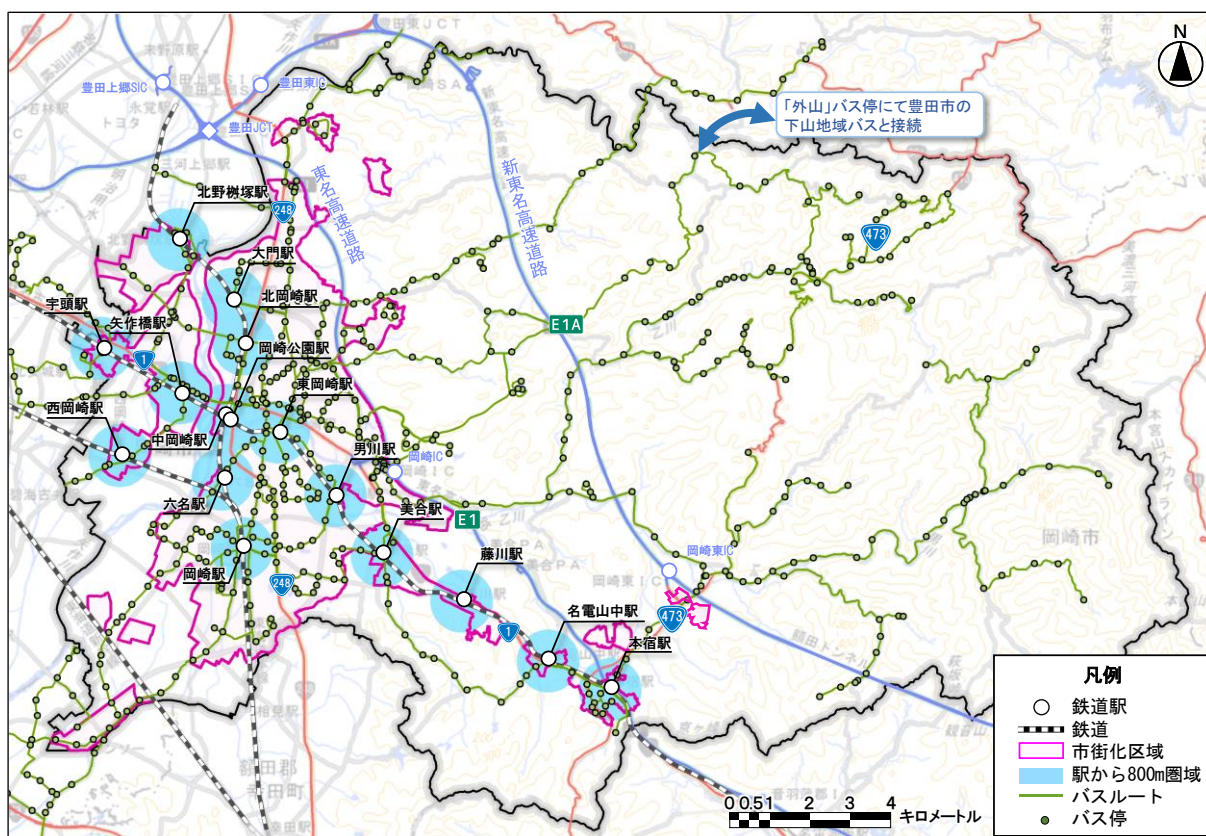
資料：岡崎市HP

図 岡崎市周辺の道路網

(2) 鉄道・バス路線

鉄道路線網は、JR 東海道本線2駅、名鉄名古屋本線9駅、愛知環状鉄道6駅の3路線17駅で形成されています。また、市街化区域内のかんりの部分が鉄道駅から半径800m 以内のエリアに含まれています。

バス路線は東岡崎駅や岡崎駅などを起点とした路線をはじめ、各拠点を結ぶバス基幹軸を中心に52路線が運行されており、市内全域にバス路線のネットワークが形成されています。岡崎・足助線、岡崎・安城線、岡崎・西尾線、大沼線のほか、他市からのコミュニティバスが豊田市や安城市、西尾市と接続しています。



資料：岡崎市HP、安城市HP、西尾市HP、名鉄バス株式会社HP、名鉄東部交通株式会社 HP
東海旅客鉄道株式会社 HP、名古屋鉄道株式会社 HP、愛知環状鉄道株式会社 HP

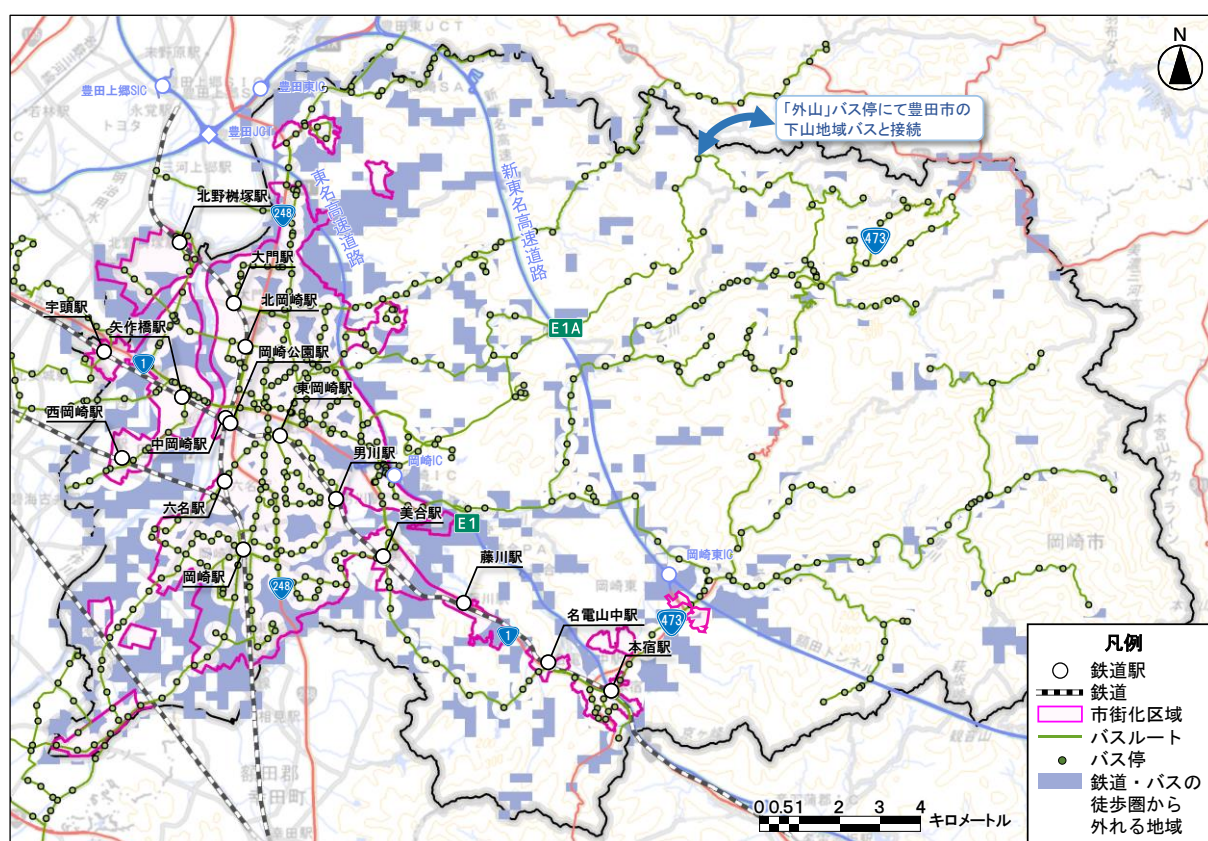
図 岡崎市周辺の鉄道・バス路線

(3) 鉄道・バスの徒歩圏から外れる地域

市街化区域の大部分は、鉄道・バスの徒歩圏（鉄道駅：800m、バス停：300m 圏内）に含まれています。人口のカバー率※¹は、居住誘導重点区域で99%、居住誘導区域で86%、岡崎市全域で78%となっています。また、矢作地域や六ツ美地域には、鉄道・バス利用圏から外れる地域が多く存在しています。

なお、前計画における鉄道・バスの徒歩圏は、鉄道駅から1,000m、バス停から500m 圏内と設定していましたが、立地適正化計画との整合などを踏まえ、見直しを行っています。

※1：鉄道・バスの徒歩圏内に含まれる250m メッシュ単位の人口（平成27年国勢調査）を集計



資料：岡崎市HP、安城市HP、西尾市HP、名鉄バス株式会社HP、名鉄東部交通株式会社 HP
東海旅客鉄道株式会社 HP、名古屋鉄道株式会社 HP、愛知環状鉄道株式会社 HP

図 鉄道・バスの徒歩圏から外れる地域の状況

2.2.8 地域開発

阿知和地区では、東名高速道路の利便性を生かし、工業団地の整備を推進するとともに、広域交通機能の更なる向上を図るため、スマート IC の整備を進めています。加えて、岡崎市東部の本宿駅周辺では、広域観光交流拠点の開発が予定されています。

岡崎市南部では、藤田医科大学病院の開院、岡崎駅南土地区画整理事業の実施、都市計画道路（福岡線、若松線）の整備が行われています。

今後、大規模開発に対応した移動手段の導入が必要となっています。



資料：岡崎市

図 (仮称) 岡崎阿知和スマート IC・岡崎市
阿知和地区工業団地整備イメージ



資料：岡崎市

図 本宿駅周辺の開発予定箇所



資料：岡崎市

図 岡崎駅南土地区画整理事業の事業実施箇所

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

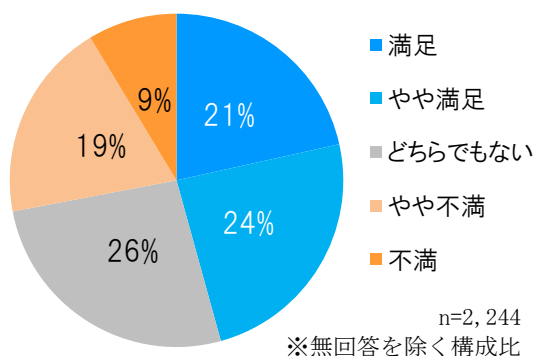
項 目	内 容
調査対象	岡崎市に居住する15歳以上の市民
配布数	5,000通
回答数	2,033通(回収率40.7%)
抽出法	無作為抽出
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	令和元年10月30日～11月15日
調査地域	市内全域

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ります。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ります。

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

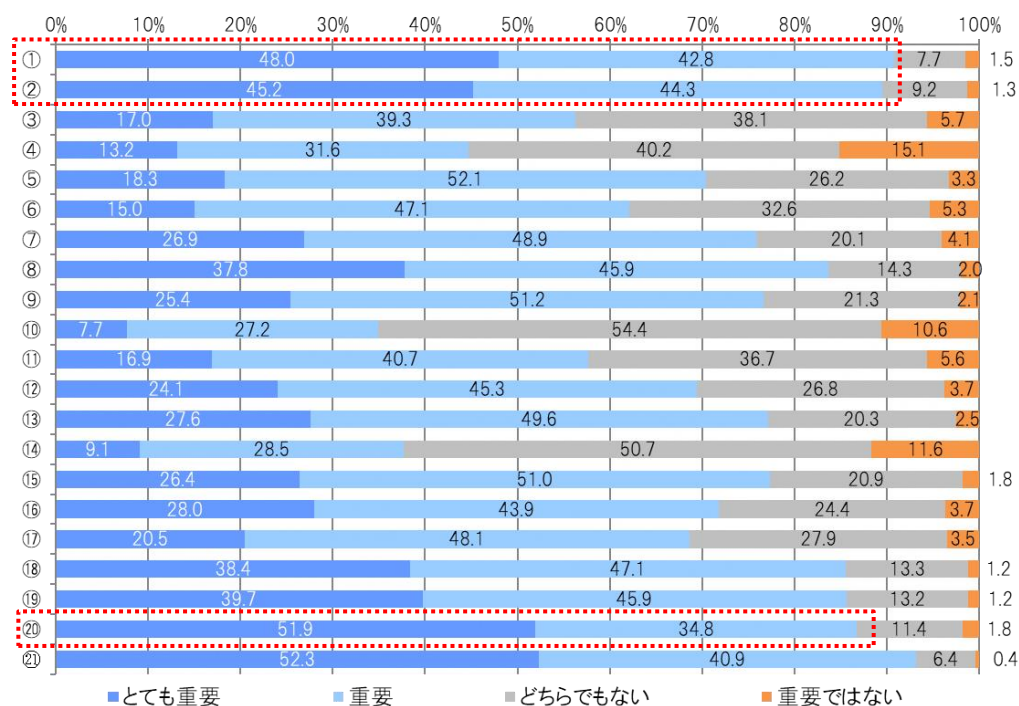
岡崎市地域公共交通網形成計画
の目標値:50%以上

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公共交通の無料バス配布など、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

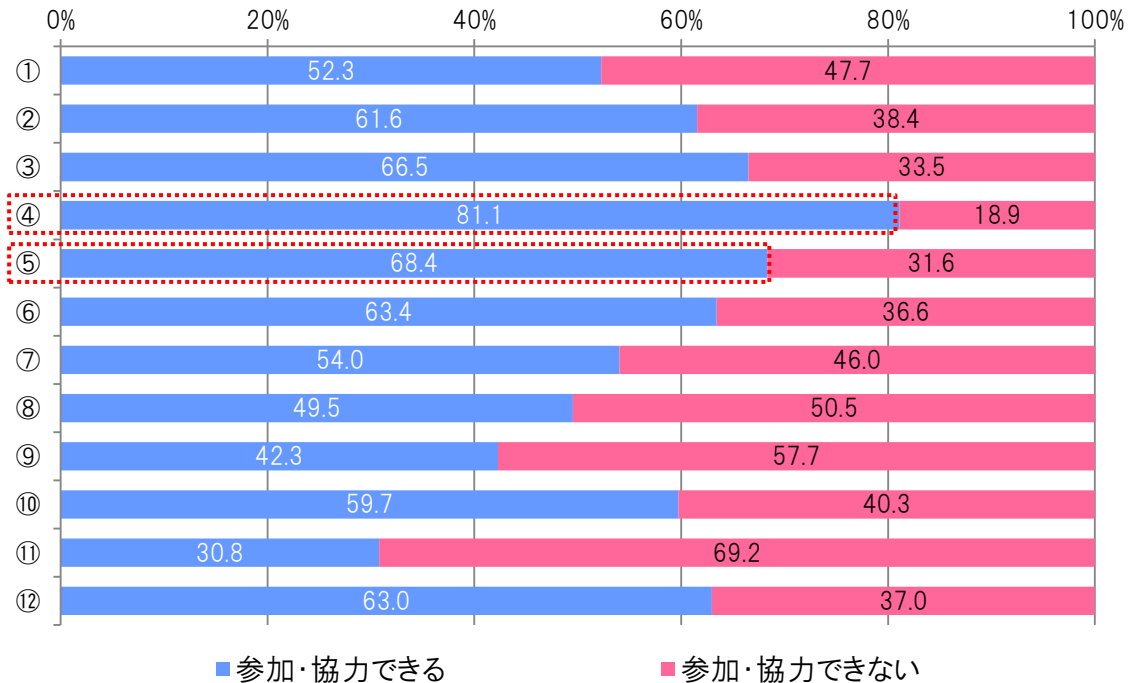
- ①市内のどこから（へ）でも、公共交通で安心して出かけることができるまち(n=1947)
- ②主要集客施設（駅や商業・医療施設等）まで、バスや乗合タクシーで移動しやすいまち(n=1941)
- ③地域の移動特性や意向に即したデマンド型交通（利用者がいる時のみ運行する方式）が導入されたまち(n=1892)
- ④利用者が少ない赤字の路線でも、税金を投入して路線を存続していくまち(n=1930)
- ⑤上屋やベンチの設置、運行情報の提供など、公共交通の利用環境が充実したまち(n=1925)
- ⑥多言語による案内・情報の提供など、外国人にやさしい公共交通の利用環境が整備されたまち(n=1920)
- 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公共交通の無料バス配布など、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。

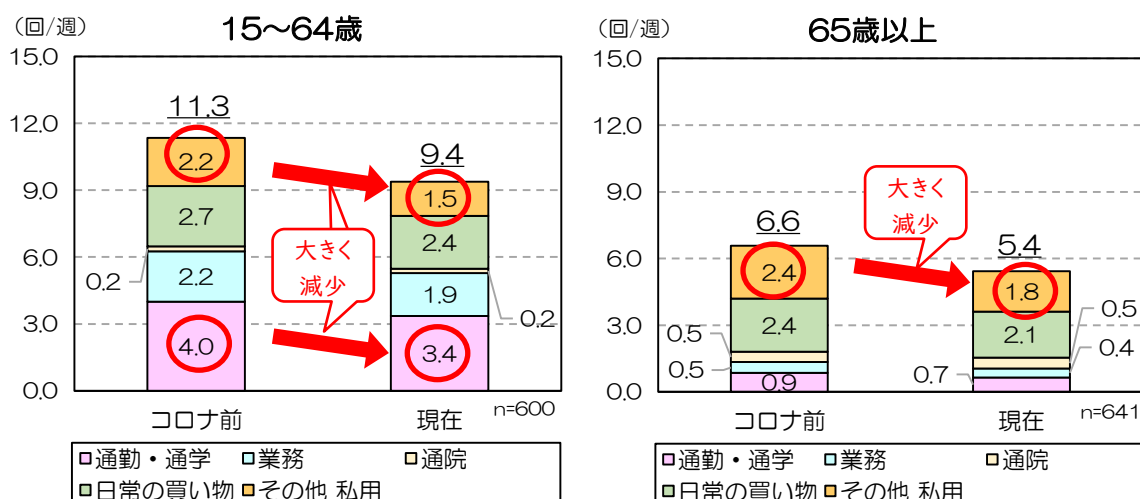


図 コロナ禍前後の目的別外出回数の変化

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。

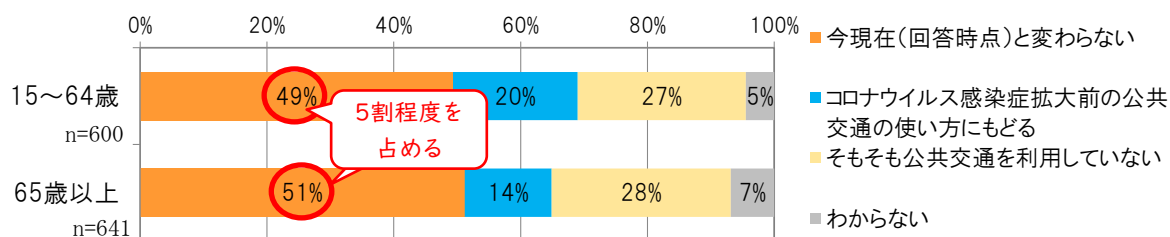
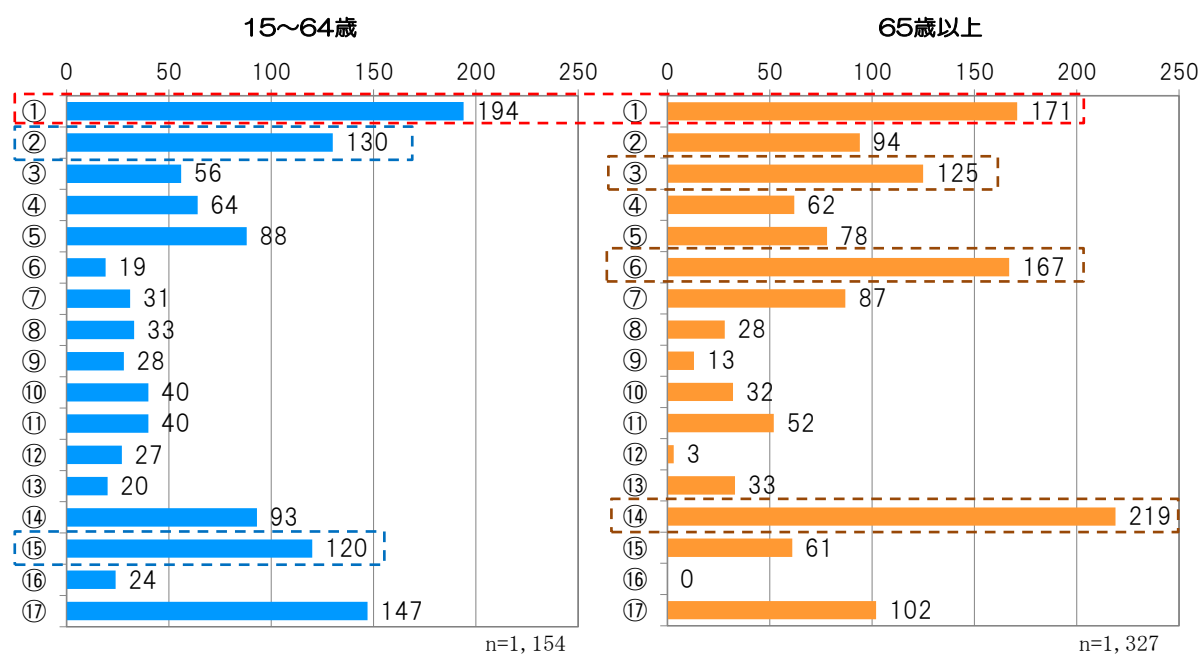


図 新型コロナウイルスの影響が終息した場合の公共交通の利用頻度

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。



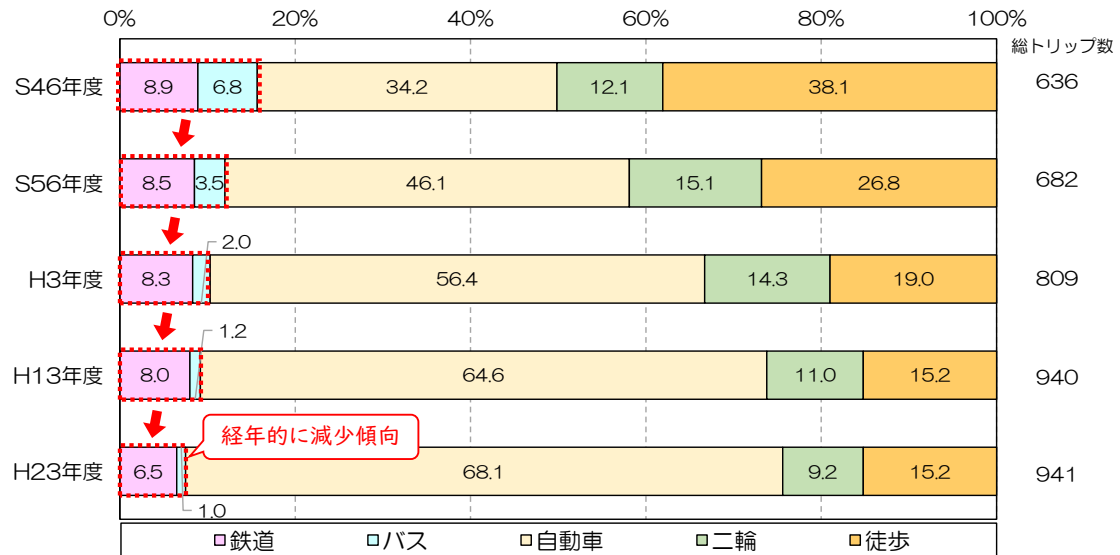
※複数回答含む

- 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。

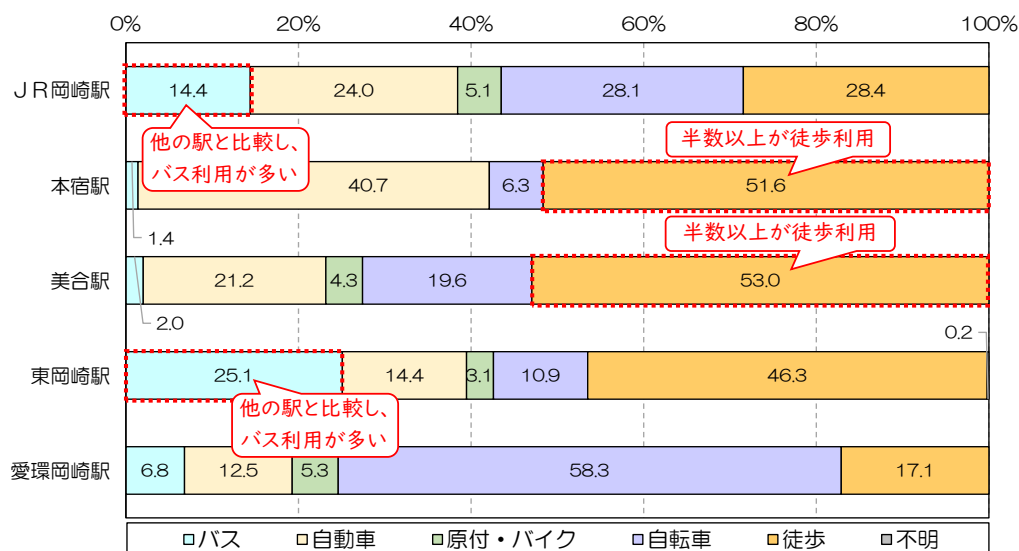


※ 全目的の発生・集中トリップの合算値

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

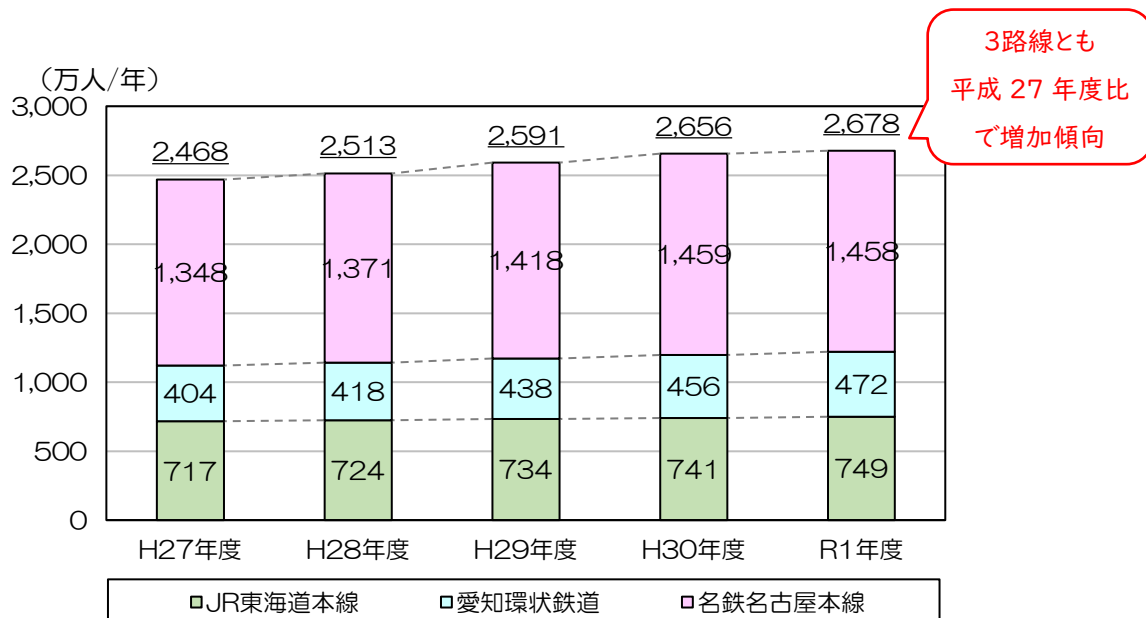
資料：中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

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

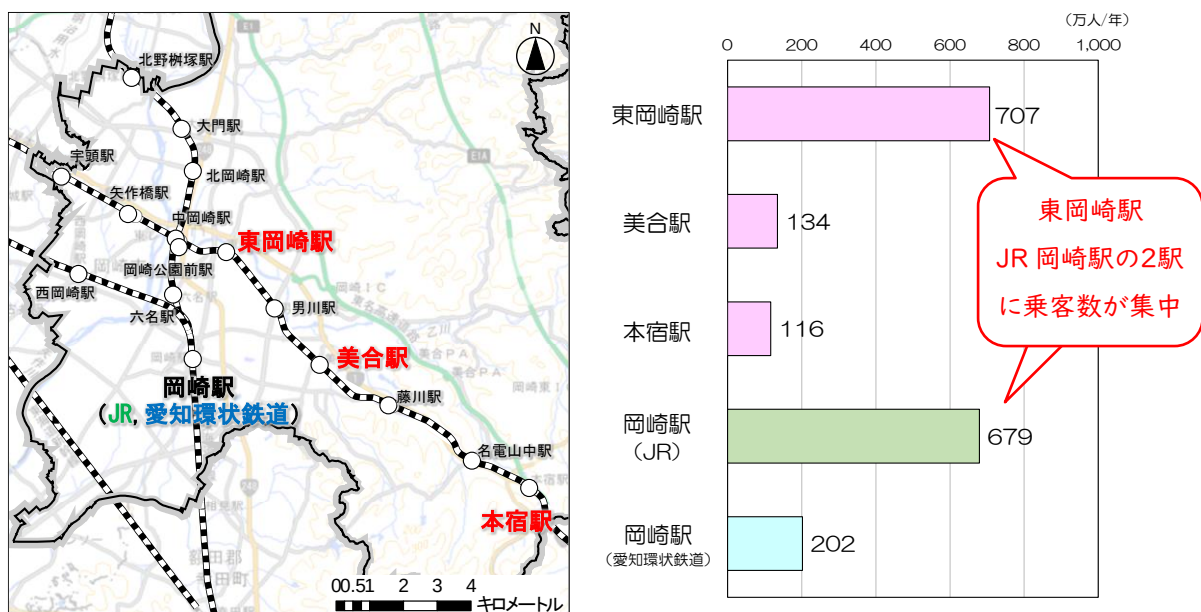
市内の鉄道は3路線（JR東海道本線、愛知環状鉄道、名鉄名古屋本線）あり、3路線計で約2,678万人の乗客数となっています。平成27年度と令和元年度の乗客数を会社別にみると、3路線とも利用者数は増加している傾向にあります（JR：1.04倍、名古屋鉄道：1.17倍、愛知環状鉄道：1.08倍）。



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

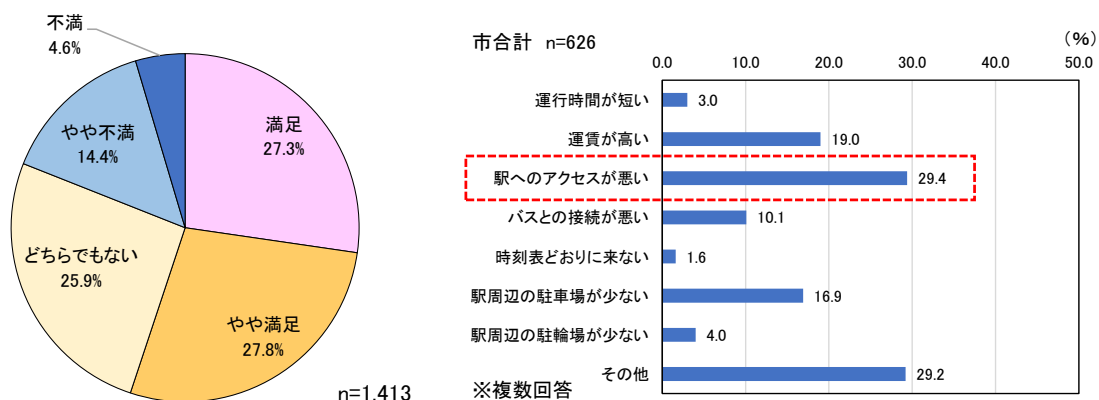


資料：愛知環状鉄道株式会社HP

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。



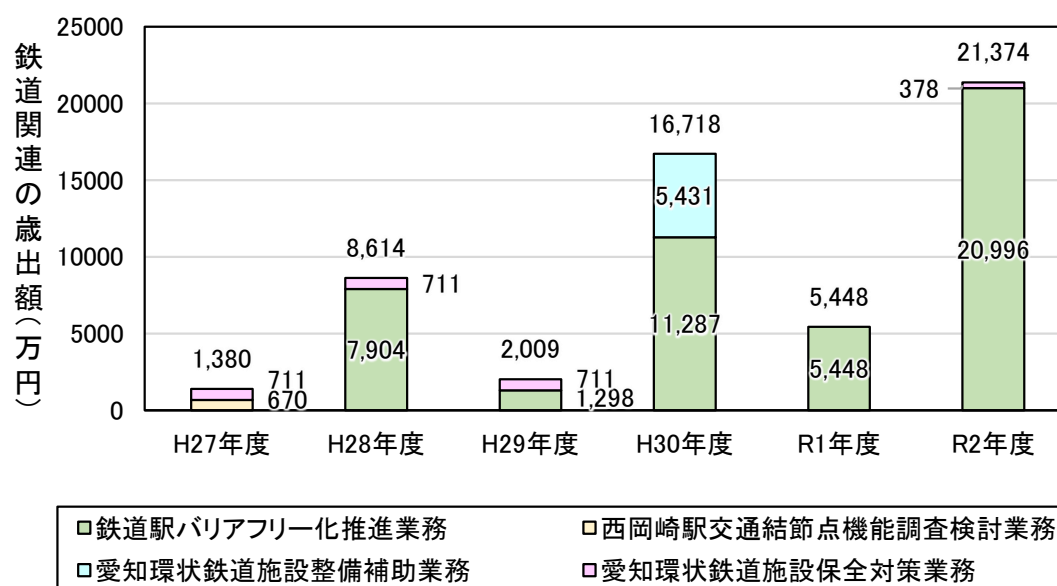
資料:これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 鉄道の満足度

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。

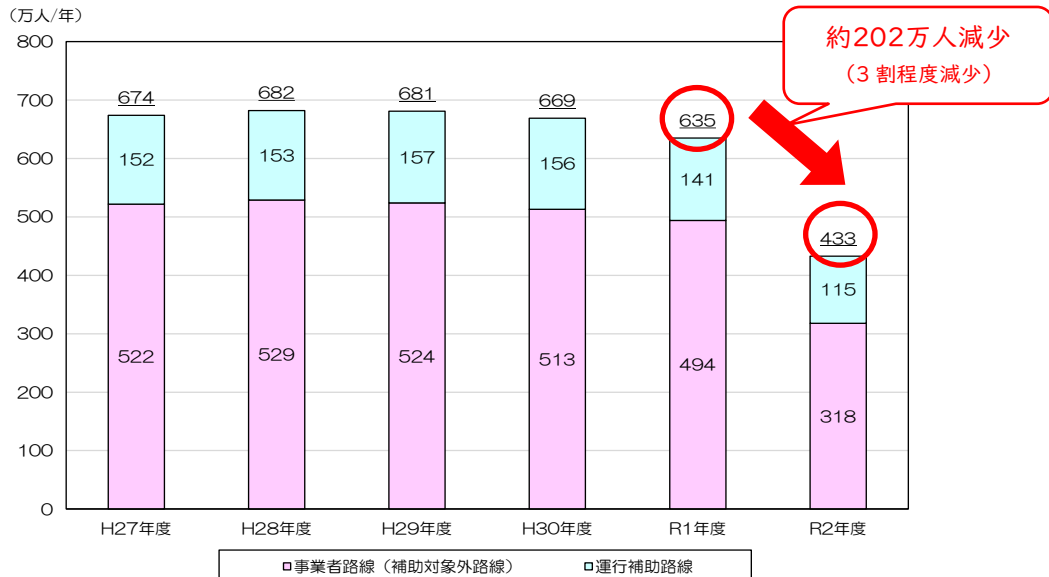
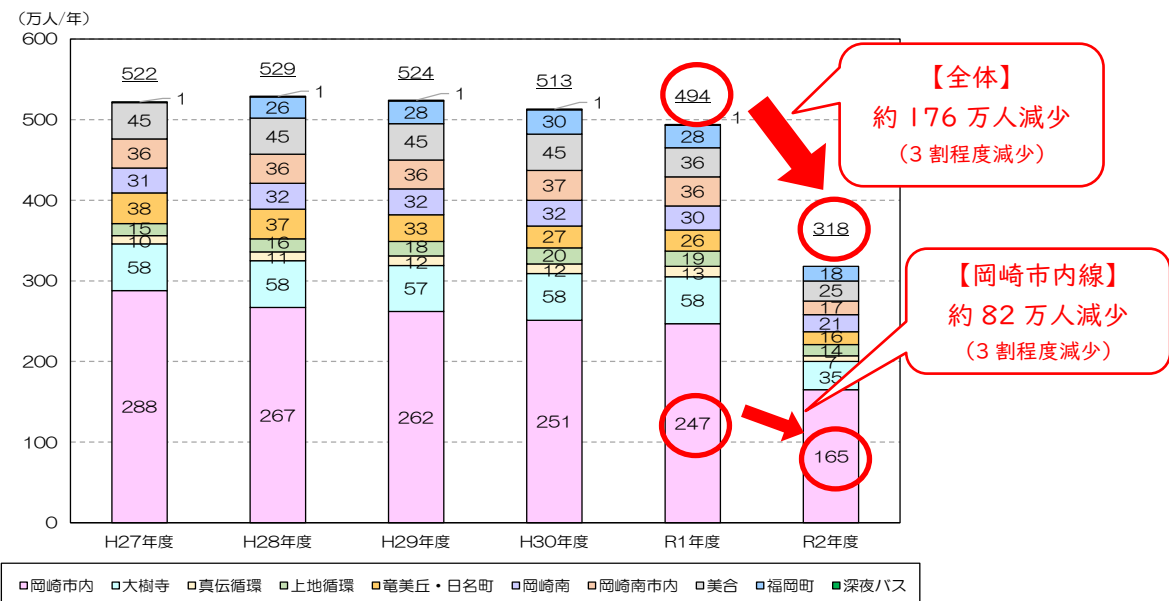


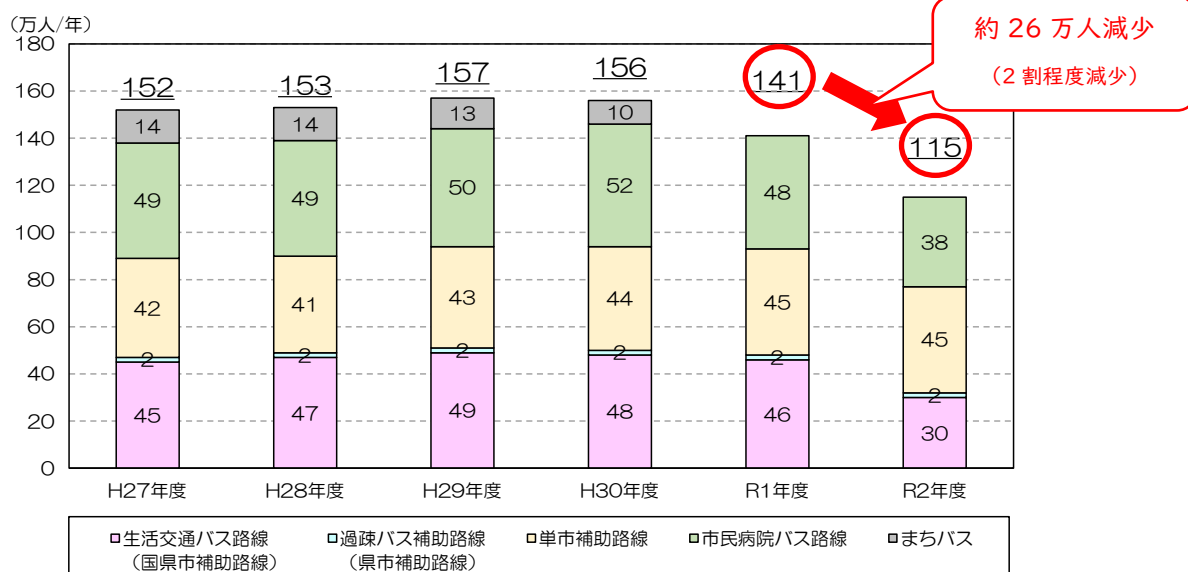
図 バス利用者数の推移

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、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 事業者路線（補助対象外路線）における利用者数の推移

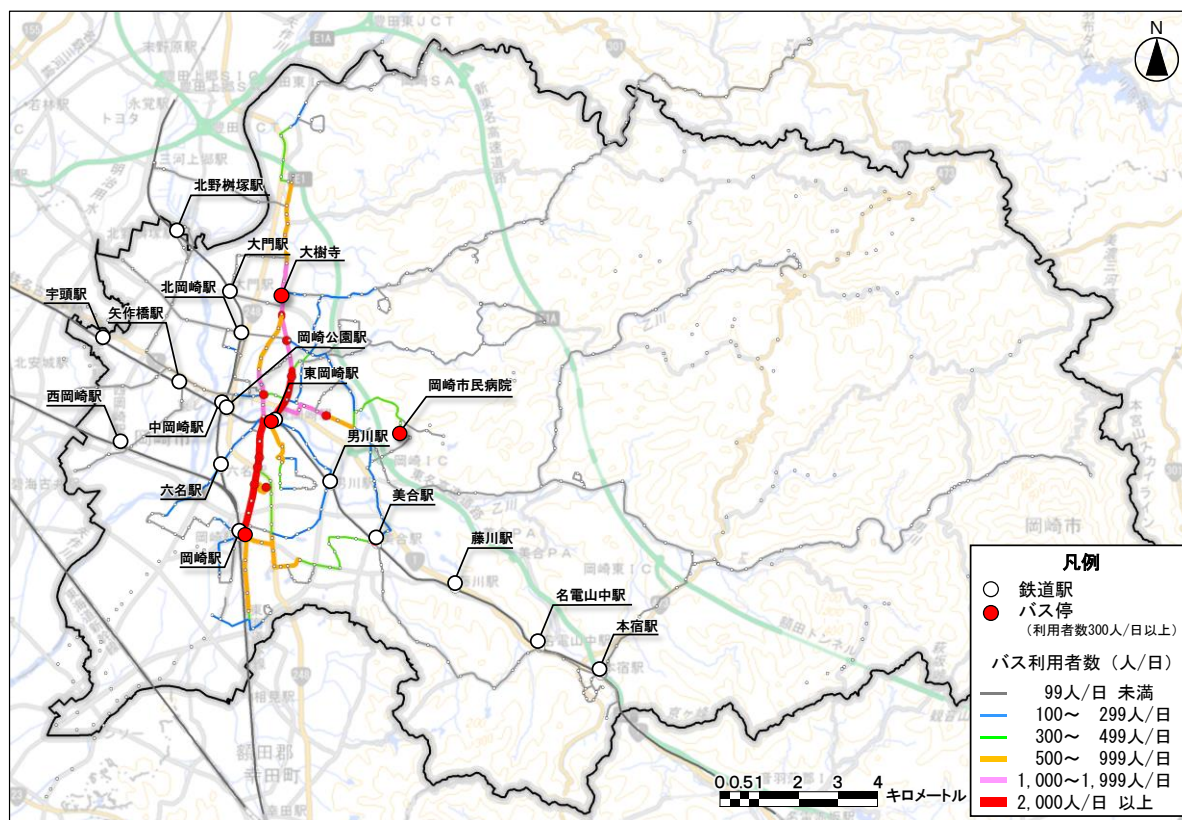
運行補助路線の利用者数は、平成27年度から平成30年度までは概ね増加傾向でしたが、令和2年度は新型コロナウイルス蔓延の影響もあり、利用者数が大きく減少しています。



※「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

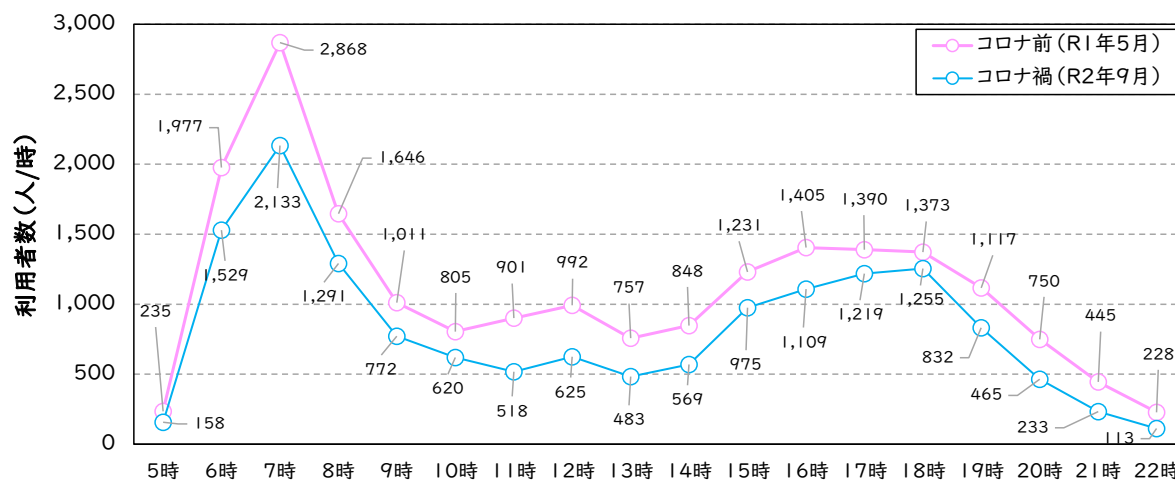
バス路線別の利用者数をみると、主に東岡崎駅から岡崎駅間を南北に結ぶ路線や岡崎市民病院および美合駅に接続する路線の利用者数が高い傾向にあります。また、市の中心部から放射状に郊外へ向かう路線は、利用者数が少ない傾向にあります。



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。



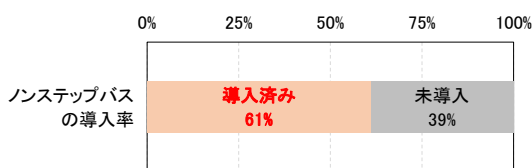
図 上屋・ベンチなどの整備状況（岡崎駅）



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

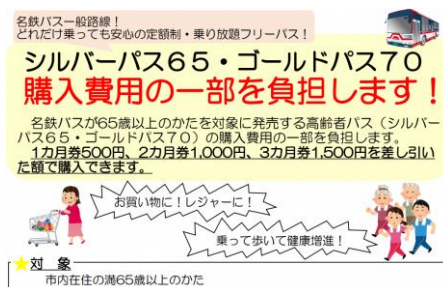
(4) 運賃割引の導入

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

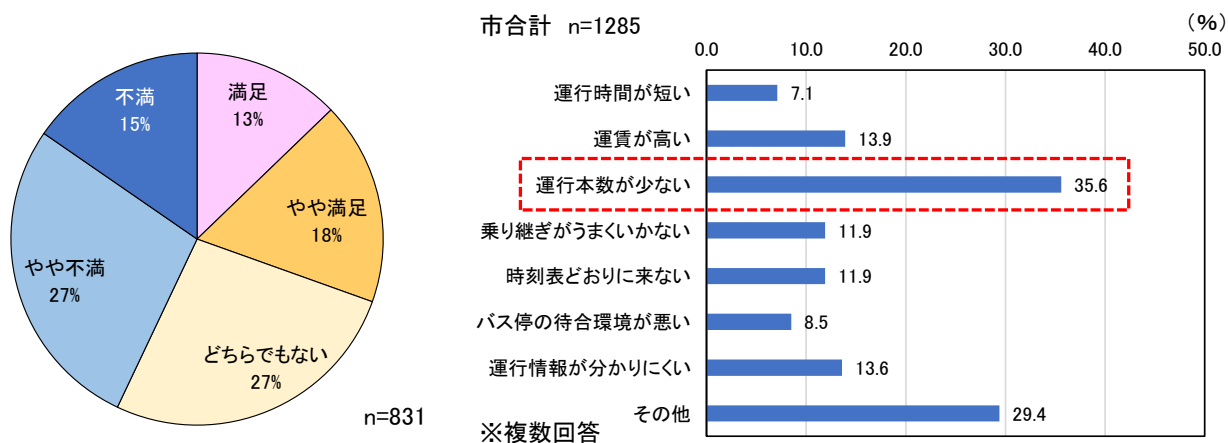


資料:岡崎市HP

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。



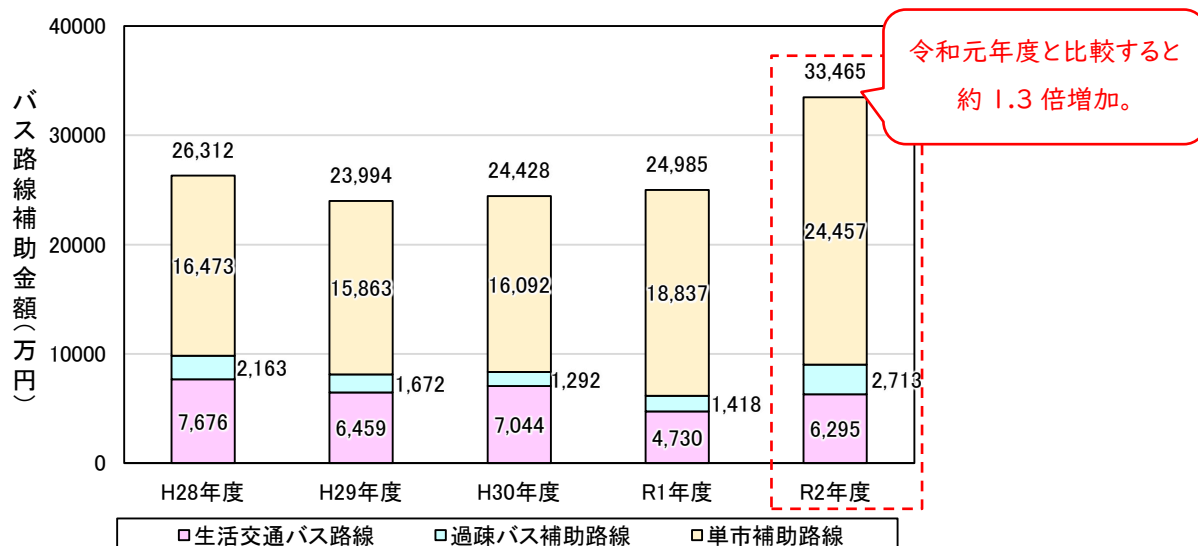
資料: これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

図 バスの満足度図

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い、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。



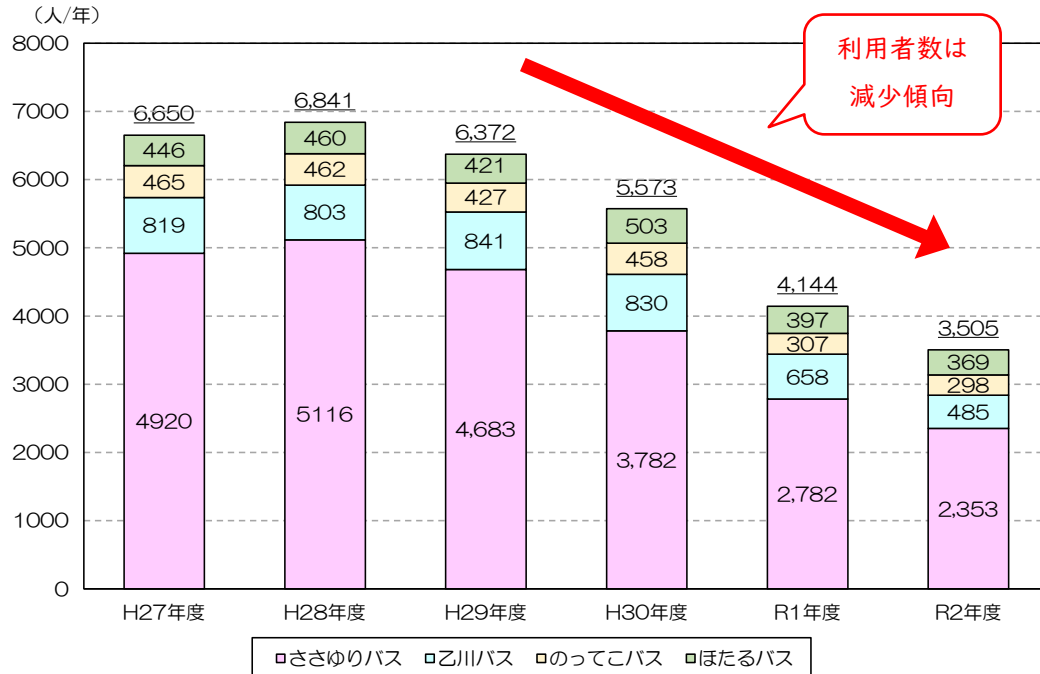
資料: 地域創生課資料(平成27年~令和2年)

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

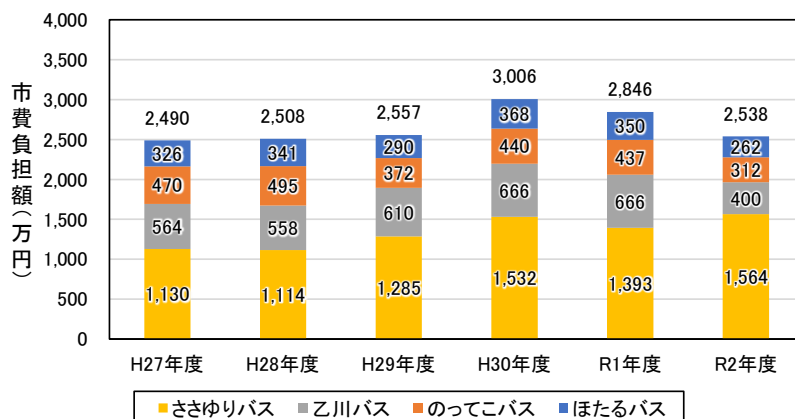
資料：地域創生課資料（令和2年）

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。

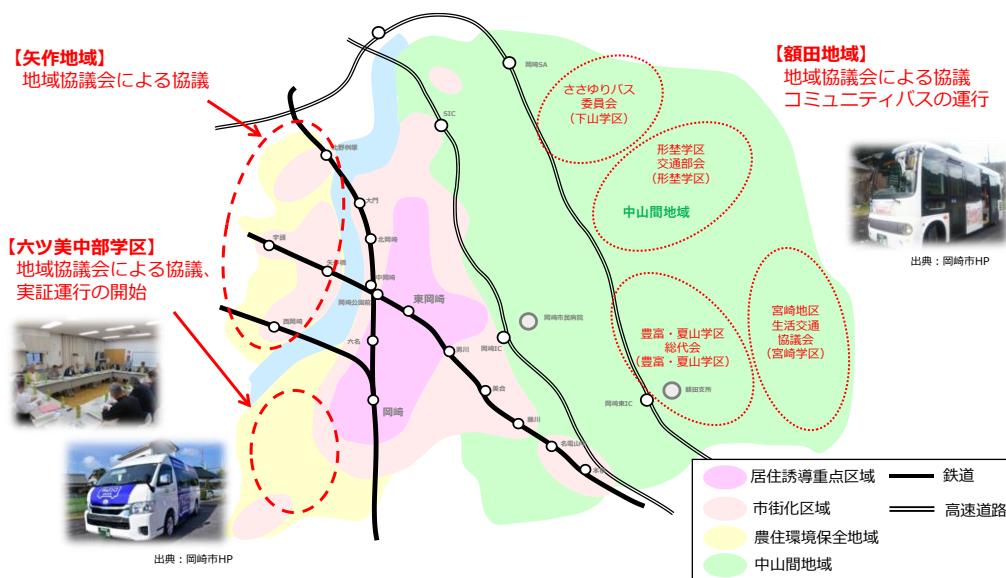


図 地域内検討組織の状況

(4) 予約型乗合タクシーの実証

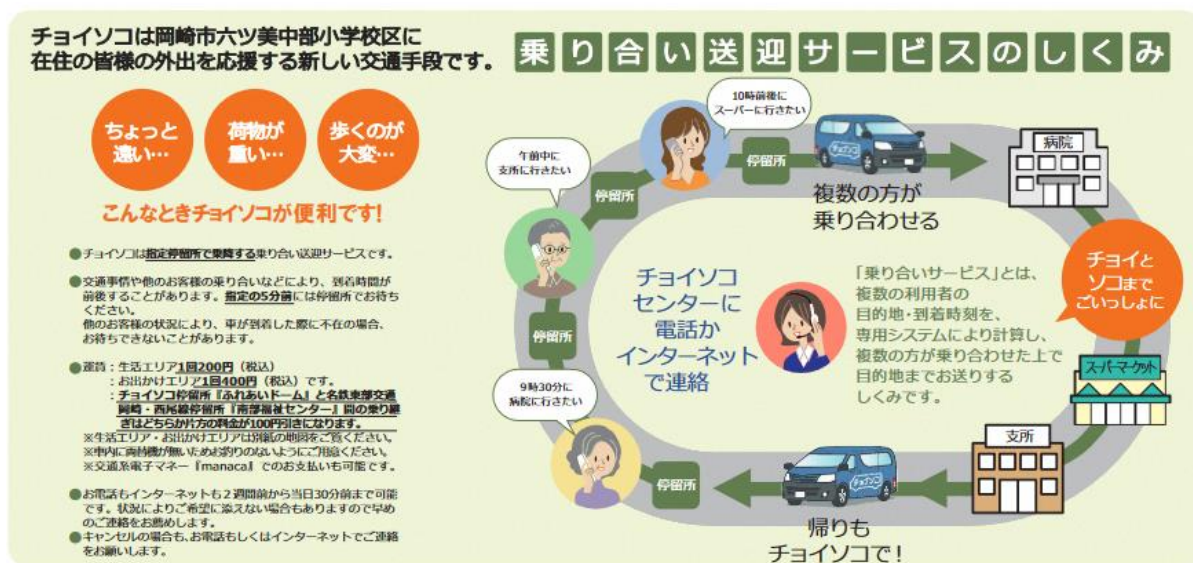
交通不便地域における移動手段の確保やお出かけ機会の創出による健康増進を目的に、六ツ美中部学区にて「チョイソコおかざき」の実証実験を行っています。

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



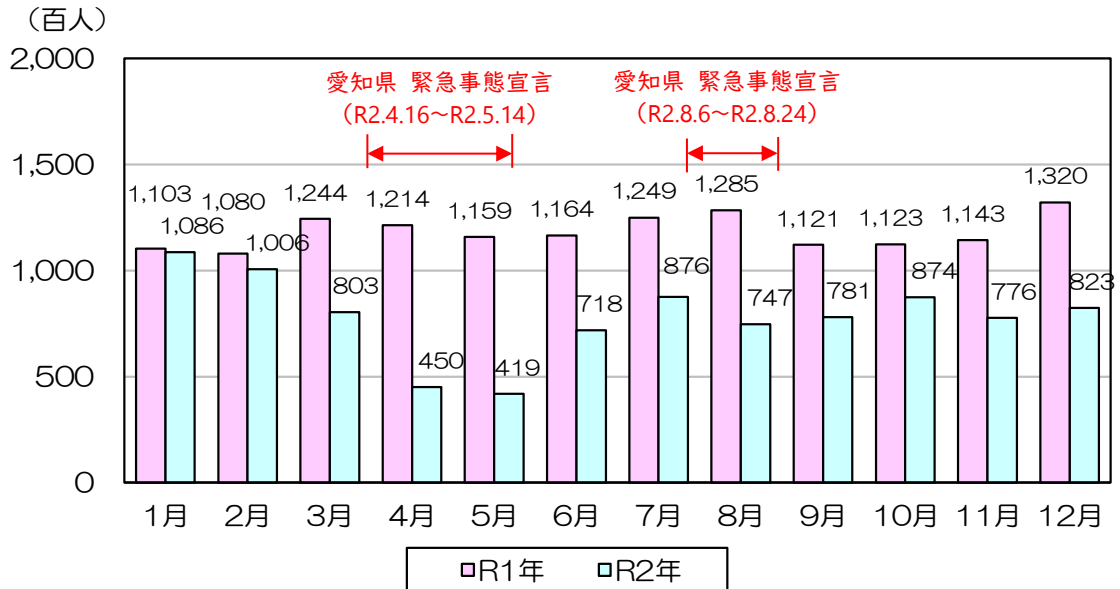
資料：岡崎市HP

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。

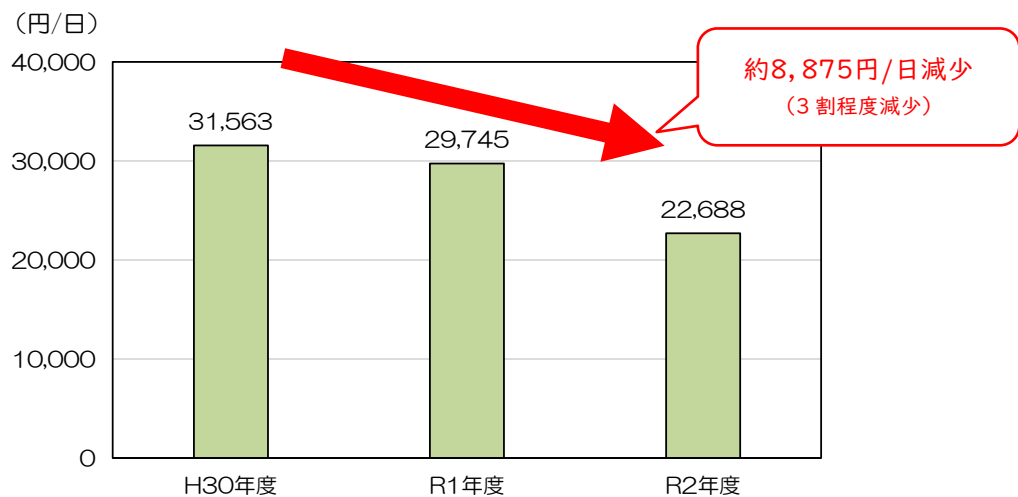


資料：地域創生課資料（令和元年、令和2年）

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。

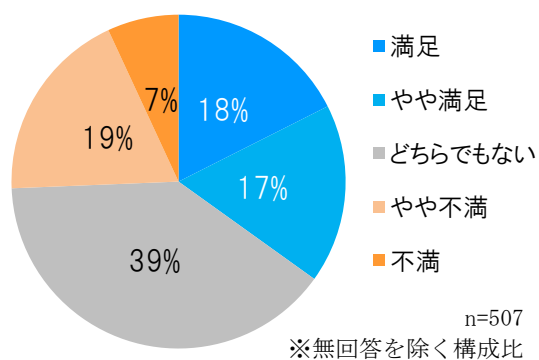
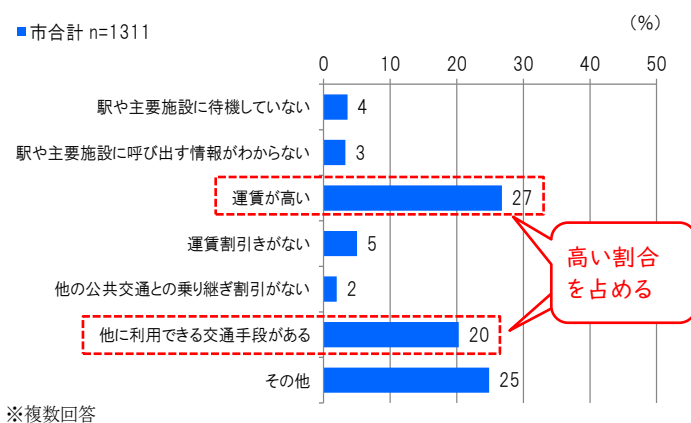


図 タクシーの満足度



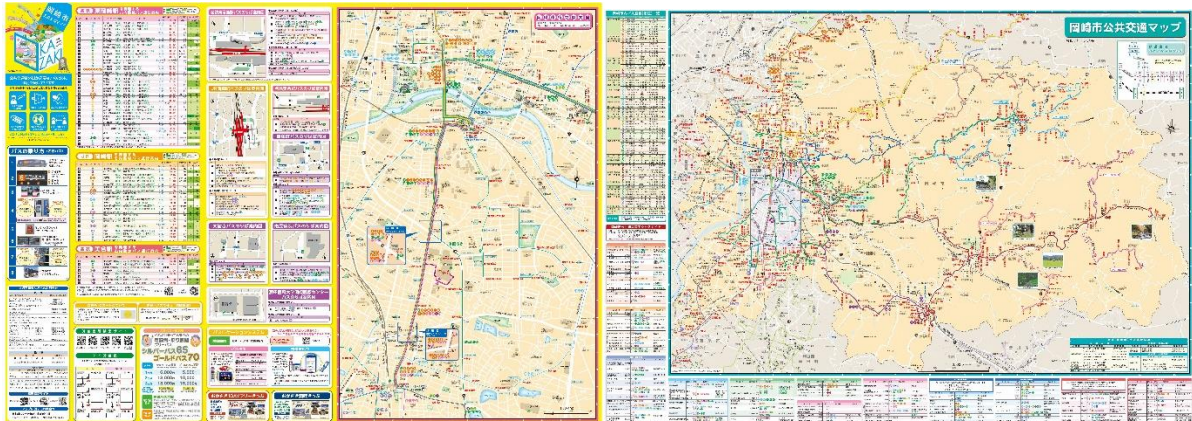
資料：これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(令和元年)

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。

バスで巡ろう！東海オンエア聖地めぐり「北の果て編」

岡崎市北平の等身大パネルが置かれていた観光地と東海オンエアのロケ地を巡る旅です！工程は全てバスで行けます！駅近の駐車場は有料になりますが、もちろん自家用車でも回れますよ！岡崎市内でのバス乗車時間は約120分。乗員の合計は約2,000円ですが、1日バス乗り放題の「1 Dayフリー切符」を使うと半額の1,000円で回れます！

【1 Dayフリー切符注意事項】
※ 7日以上前に名称観光サービスのカウンターまたはウェブでの申し込みが必要です。
※ 関連情報へのリンクはページ最下部をご覧ください。

おすすめの季節
春 夏 秋 冬
日帰り

MAP コースマップ

Google Mapの読み込みが1日の上限を超えた場合、正しく表示されない場合がございますので、ご了承ください。

- 1 名鉄東岡崎駅
- 2 東公園
- 3 美術博物館
- 4 岡崎中央総合公園
- 5 岡崎市観光協会蔵田案内所
- 6 ドミー岩津店
- 7 奥殿陣屋
- 8 横浜とんこつラーメン まんぶく家東...

2

ひがしこうえん 東公園

岡崎のアイドル、象の「ふじ子」がいる無料動物園がイデオン！
無料の動物園や巨大な恐竜モニュメントなどが人気の公園！初夏は花菖蒲、秋は紅葉など、四季折々の風景が楽しめます！特に、池周辺の紅葉ライトアップは必見！他にも洋風スノニッシュ建築の旧日本多忠次邸やウォーキングコース、展望台など、多様な楽しみ方があります！
動物園には2018年度にしばゆーの等身大パネルが設置されていました。（現在はありません）

データを見る ▶ 詳細ページへ ▶

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

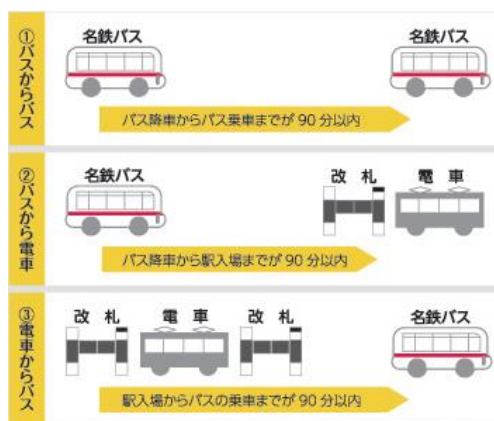
交通ICカードは、運賃支払時にカードを機械にかざすだけで支払いができることから、利用者にとって利便性の高いものとなっています。名古屋鉄道やJRだけでなく、平成31年3月には愛知環状鉄道にも導入されました。

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

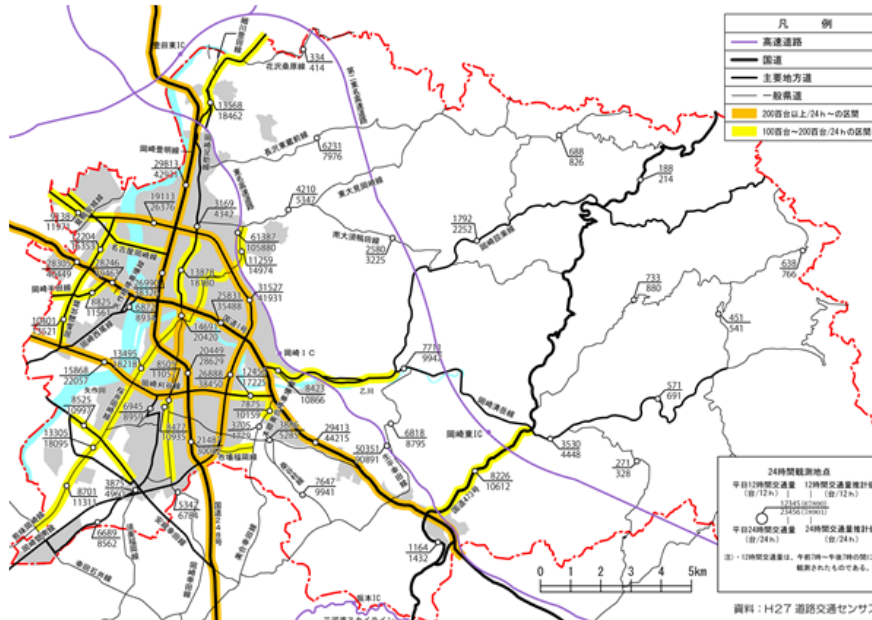


資料：岡崎市 HP

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/日以上以上の交通量が観測されています。

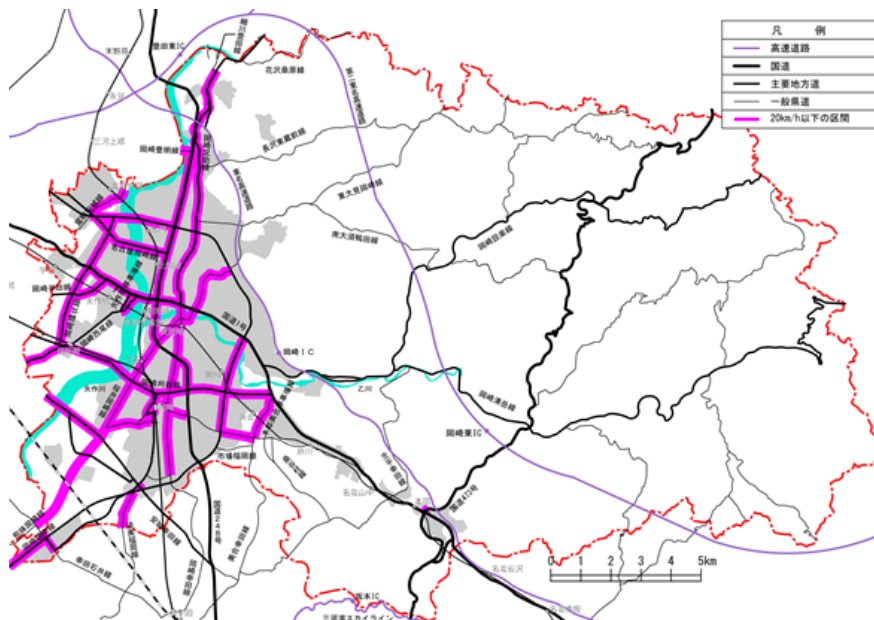


資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成27年）

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。

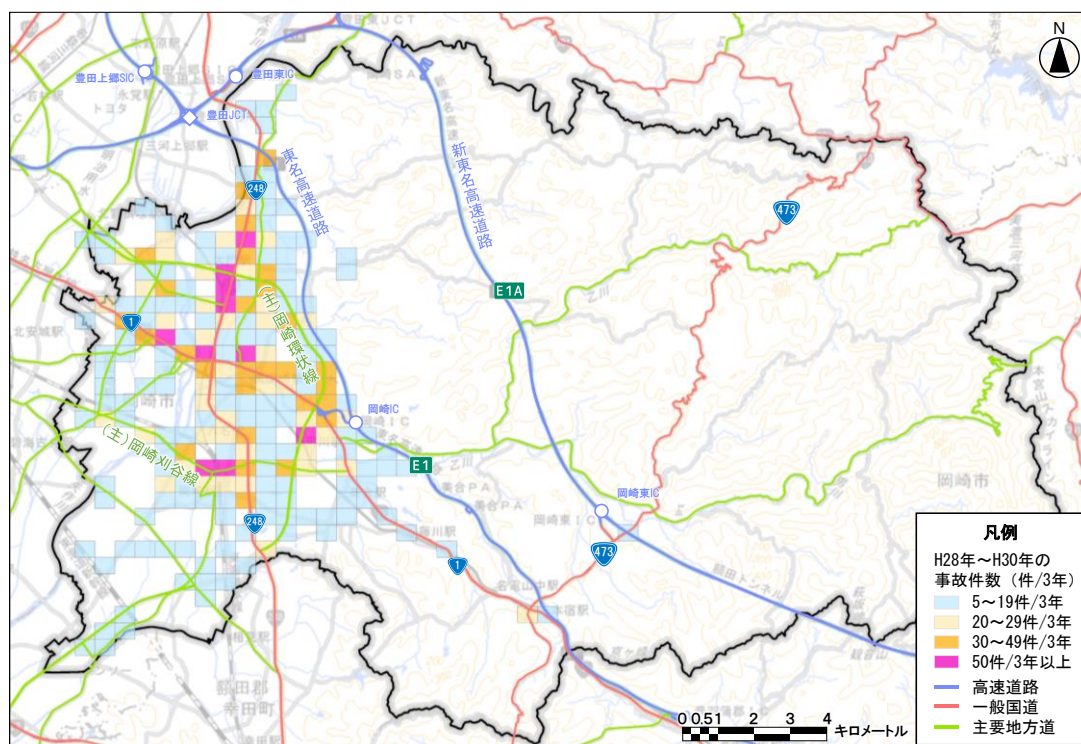


資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成27年）

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。

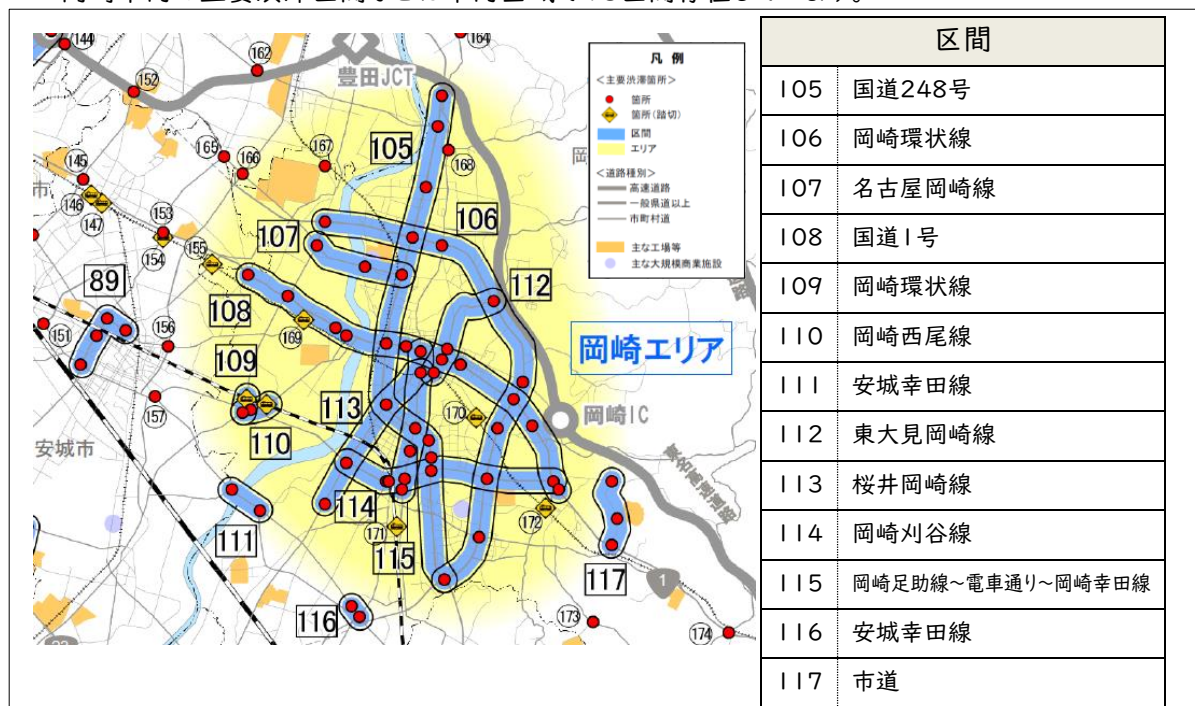


資料:地域創生課資料(平成28年~平成30年)

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。



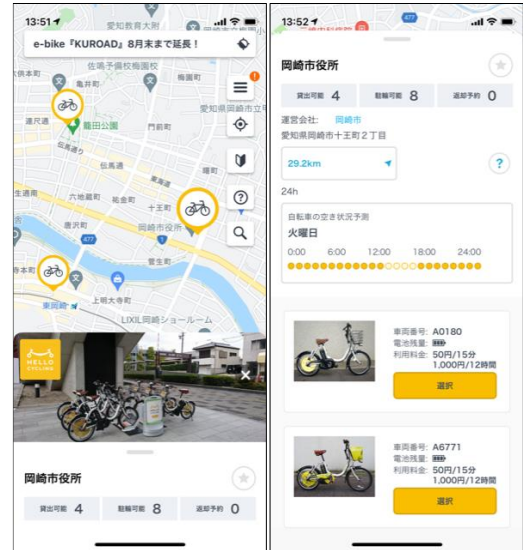
資料:愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

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、2018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「幸田穂の農園」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

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)

図 移動購買の様子

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4:質の高い教育をみんなに

目標7:エネルギーをみんなにそしてクリーンに

目標8:働きがいも経済成長も

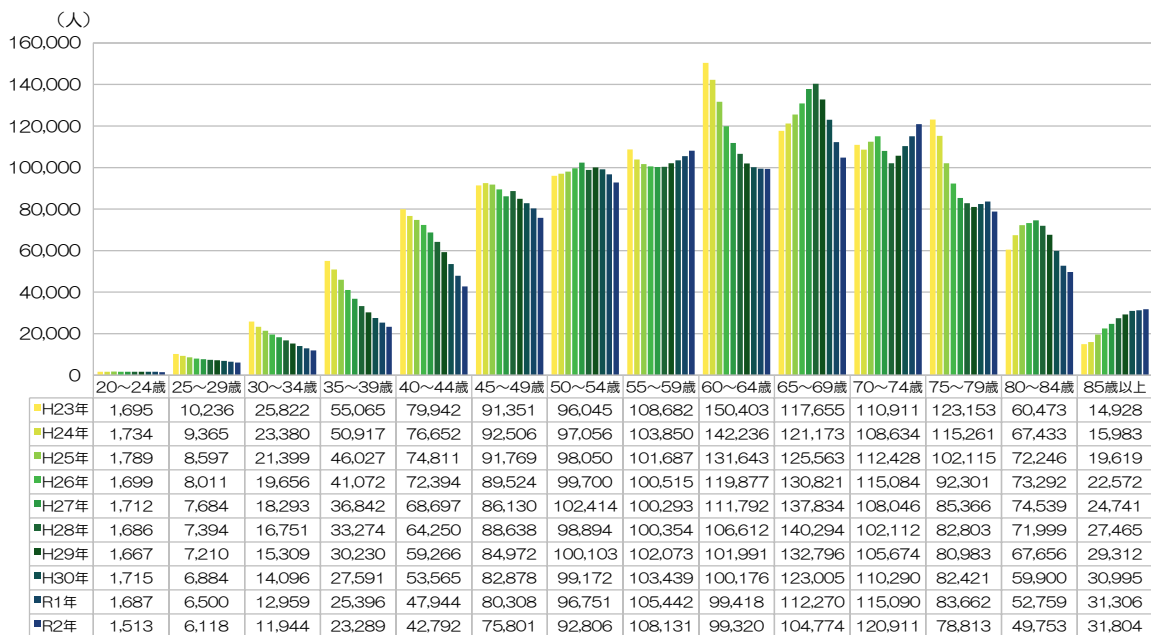
目標9:産業と技術革新の基盤をつくろう

目標13:気候変動に具体的な対策を

目標17:パートナーシップで目標を達成しよう

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。

○「居心地がよく歩きたくなる」空間のイメージ

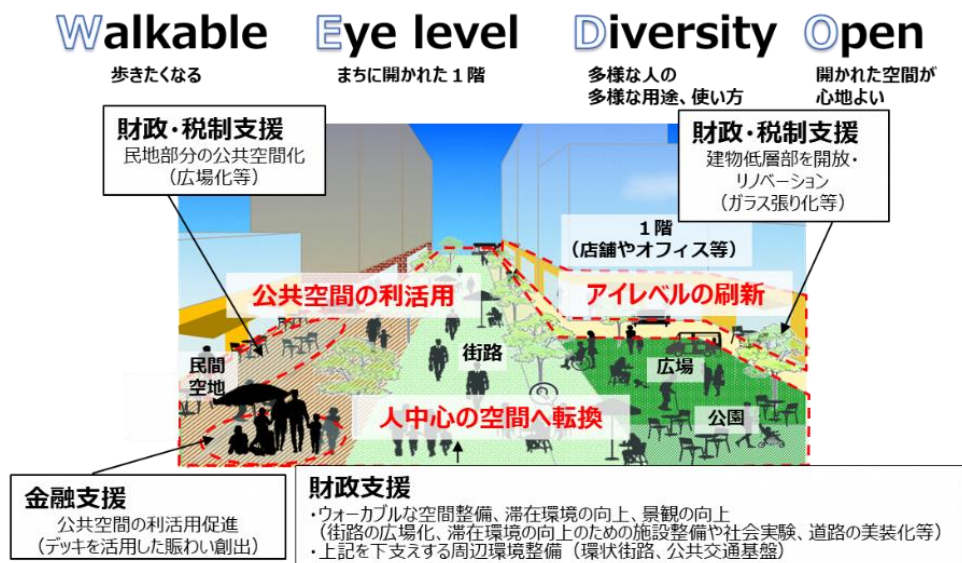


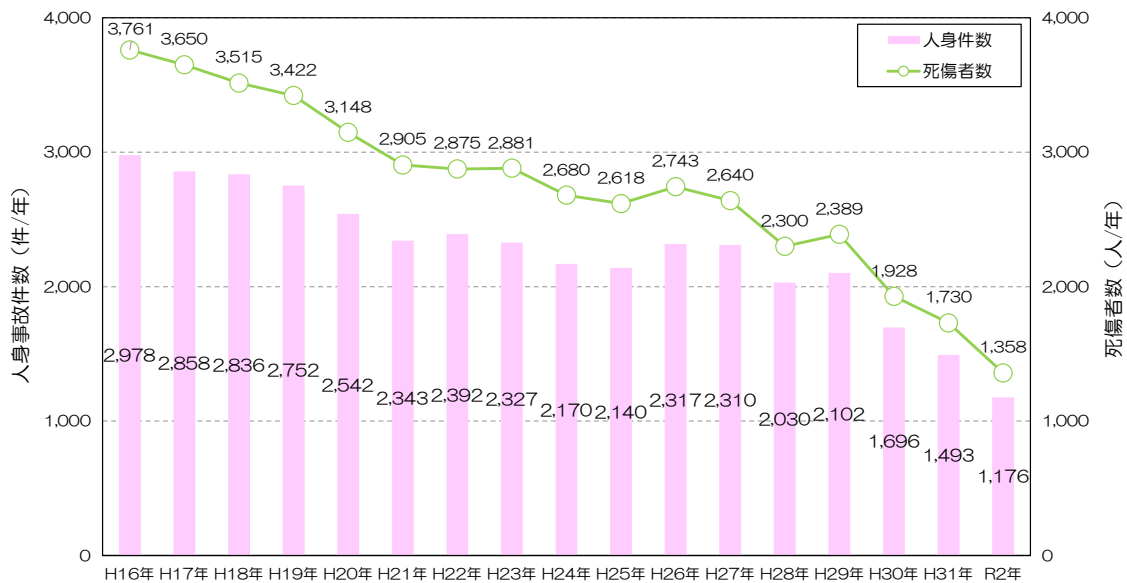
図 「居心地がよく歩きたくなる」空間のイメージ

2.4.4 交通安全性の向上

パブコメ中のため変更の可能性あり

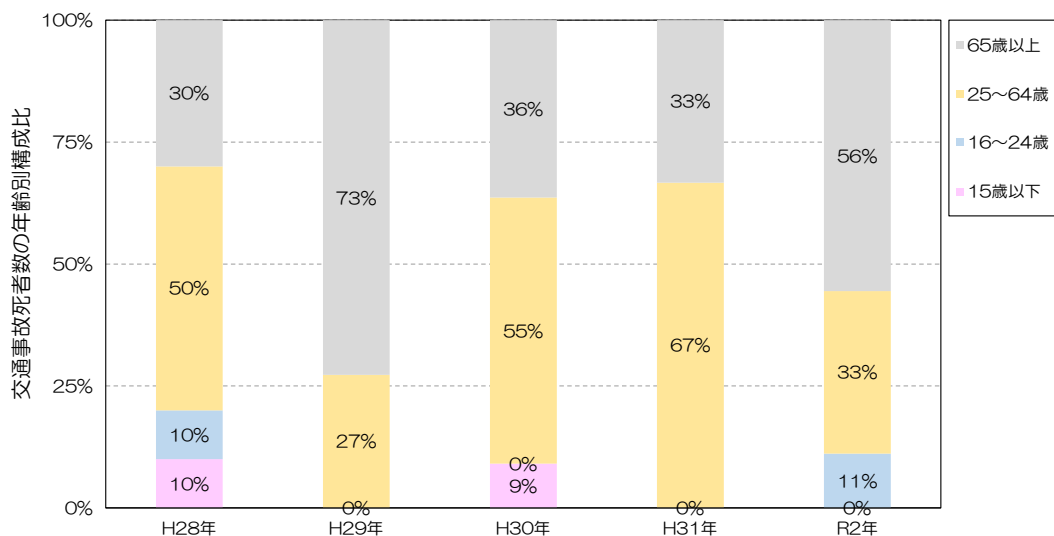
岡崎市の人身事故件数は、平成16年から減少傾向にあり、令和2年には1,176件/年まで減少しています。また、交通事故死傷者数も平成16年から減少傾向にあり、令和2年には1,358人/年まで減少しています。

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）

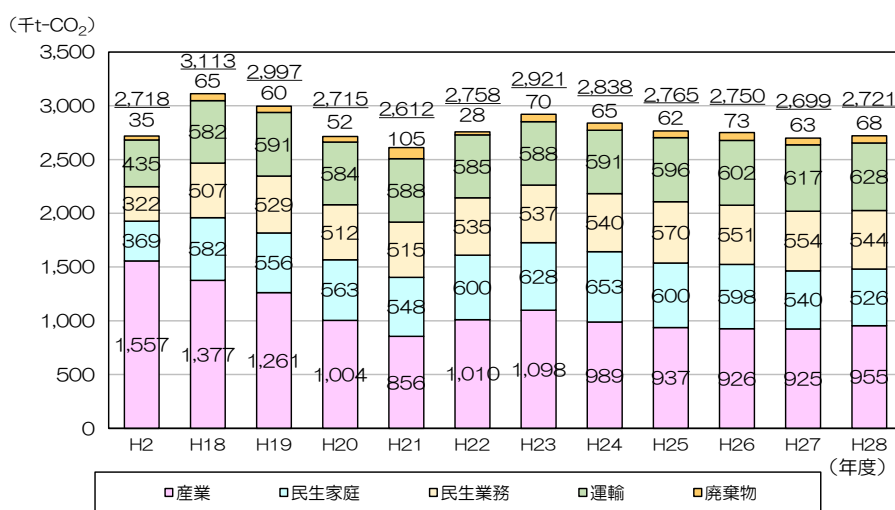
図 岡崎市の交通事故死者数の年齢別構成比

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。

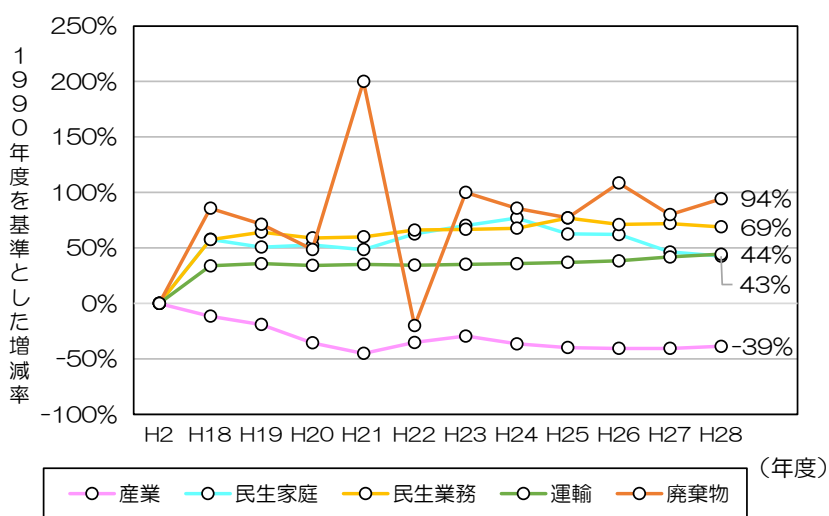
岡崎市では、近年の社会的状況の変化や様々な環境問題へ対応するため、「第2次岡崎市環境基本計画（令和3年3月策定）」や「岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」などに基づき、低炭素型のコンパクトなまちづくりを進めています。

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



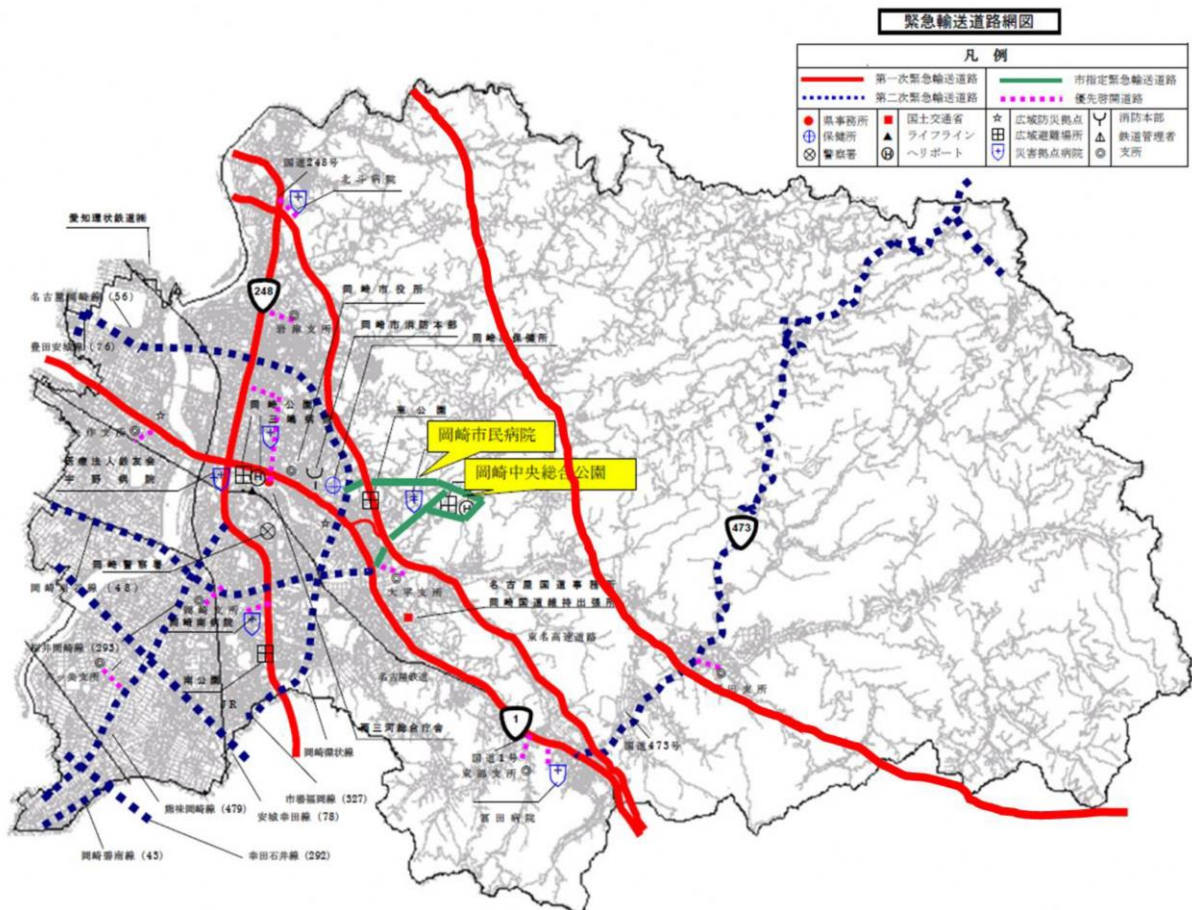
資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（平成30年）

図 岡崎市の部門別二酸化炭素排出量の増減率（1990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。

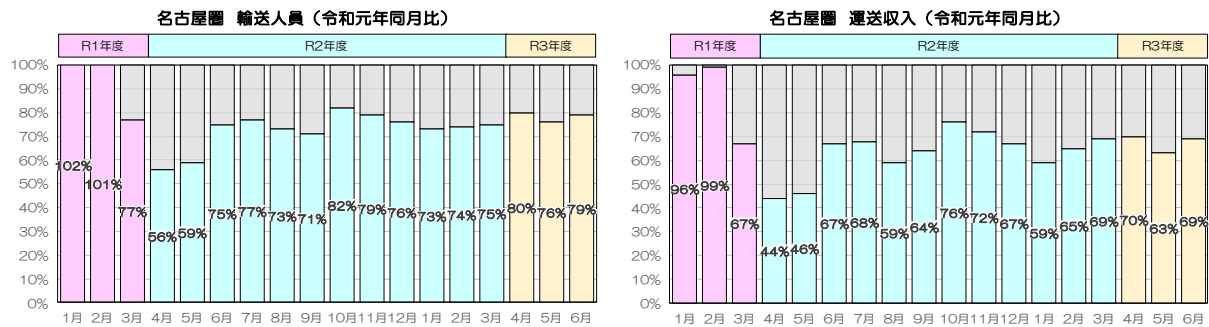


資料：岡崎市地域防災計画（令和3年）

図 緊急輸送道路網図

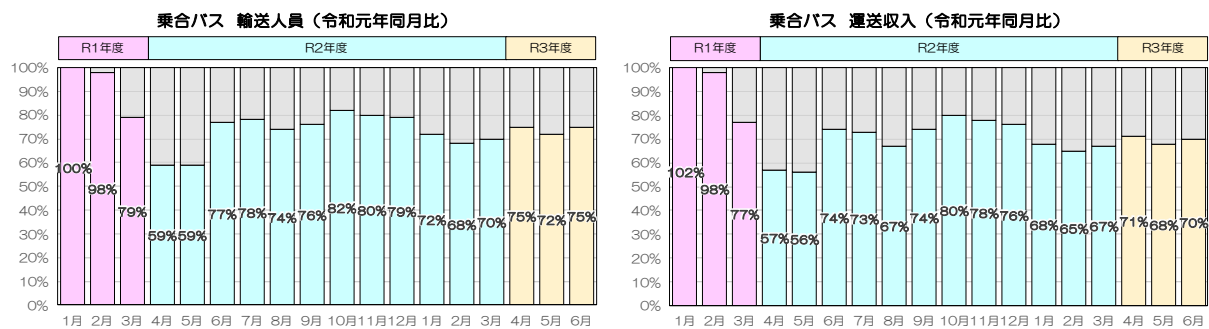
2.4.7 コロナ禍における交通事業の動向

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。



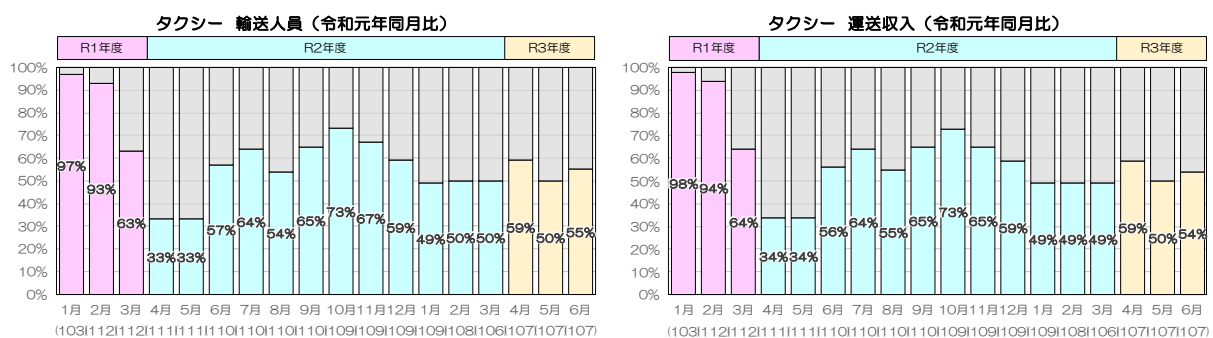
※名古屋駅に乗り入れる JR 東海(新幹線を除く)、名鉄、近鉄、地下鉄、名古屋臨海高速鉄道(あおなみ線)の5社局。運送収入は JR 東海を除く4社局。いずれも各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

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。

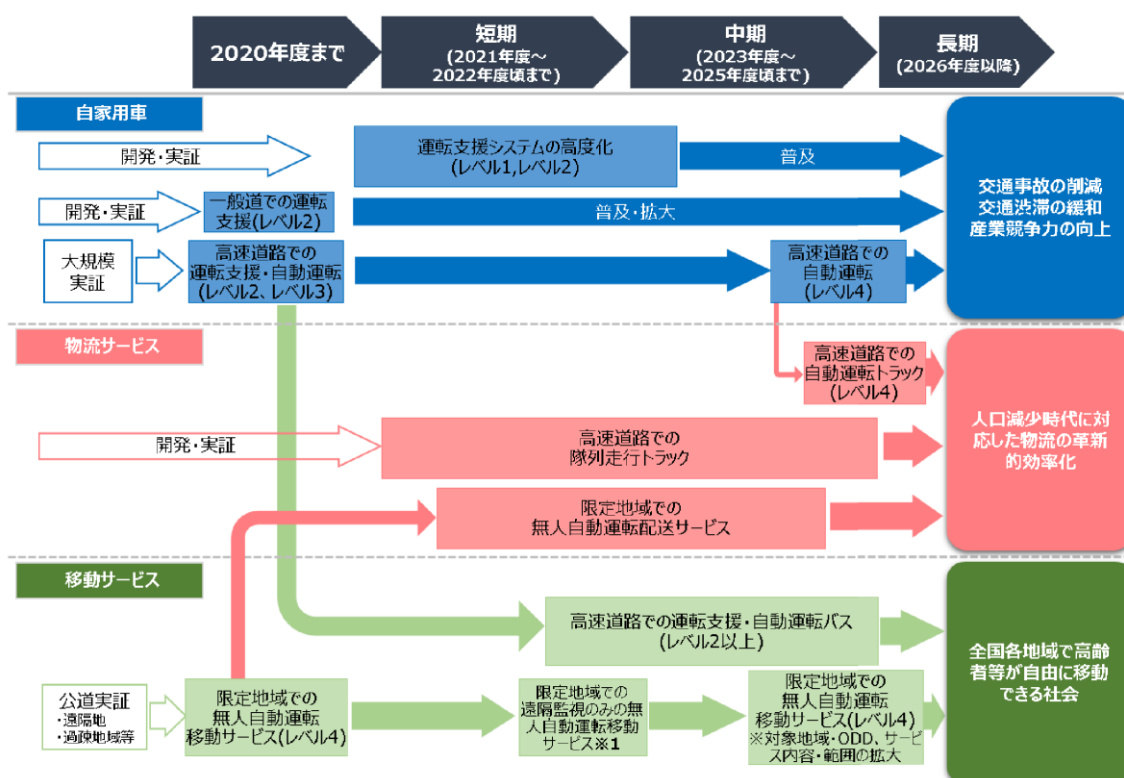
(1) 自動運転に関する動向

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み、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が期待されています。

					
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

パブコメ中のため変更の可能性あり

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。

(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）から繁閑状況を判定し、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

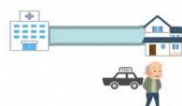
□期間：平成30年10月1日～平成31年2月28日

□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

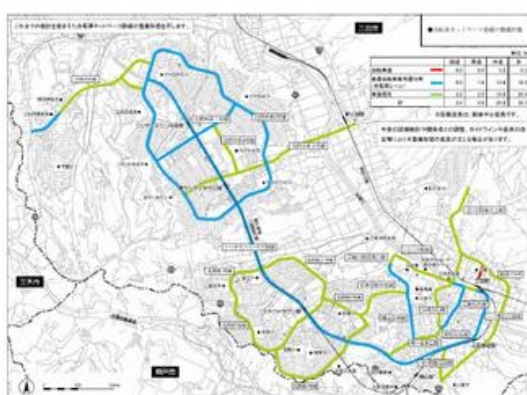
資料：内閣府「第59回 公共料金等専門調査会」（令和2年）

(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

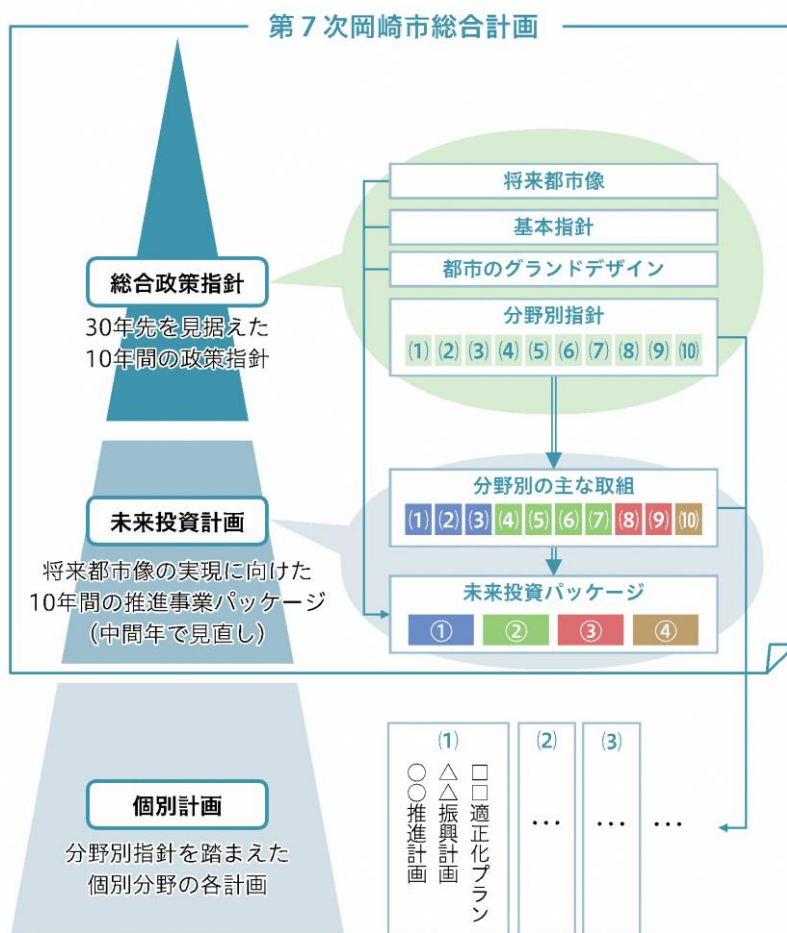
2.5 上位・関連計画

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

「一歩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

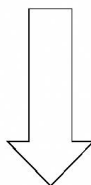
(2) 岡崎市都市計画マスタープラン

「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）。

「岡崎市第7次総合計画」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「新たな暮らし」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

新たな暮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

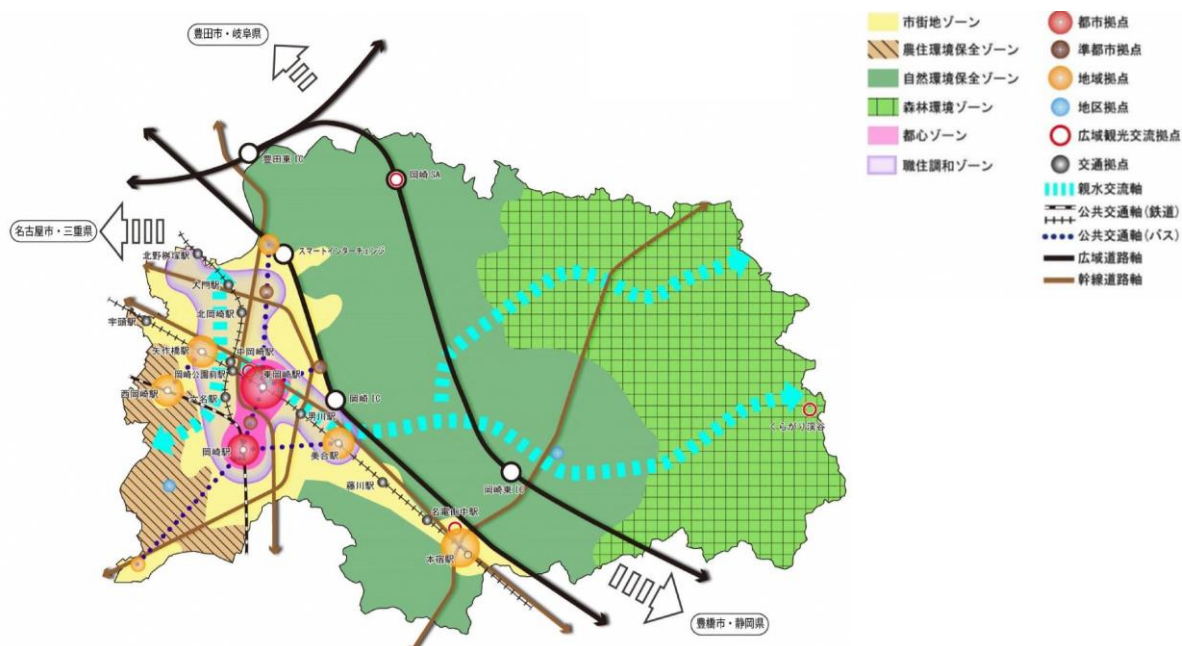


図 将来都市構造

(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。

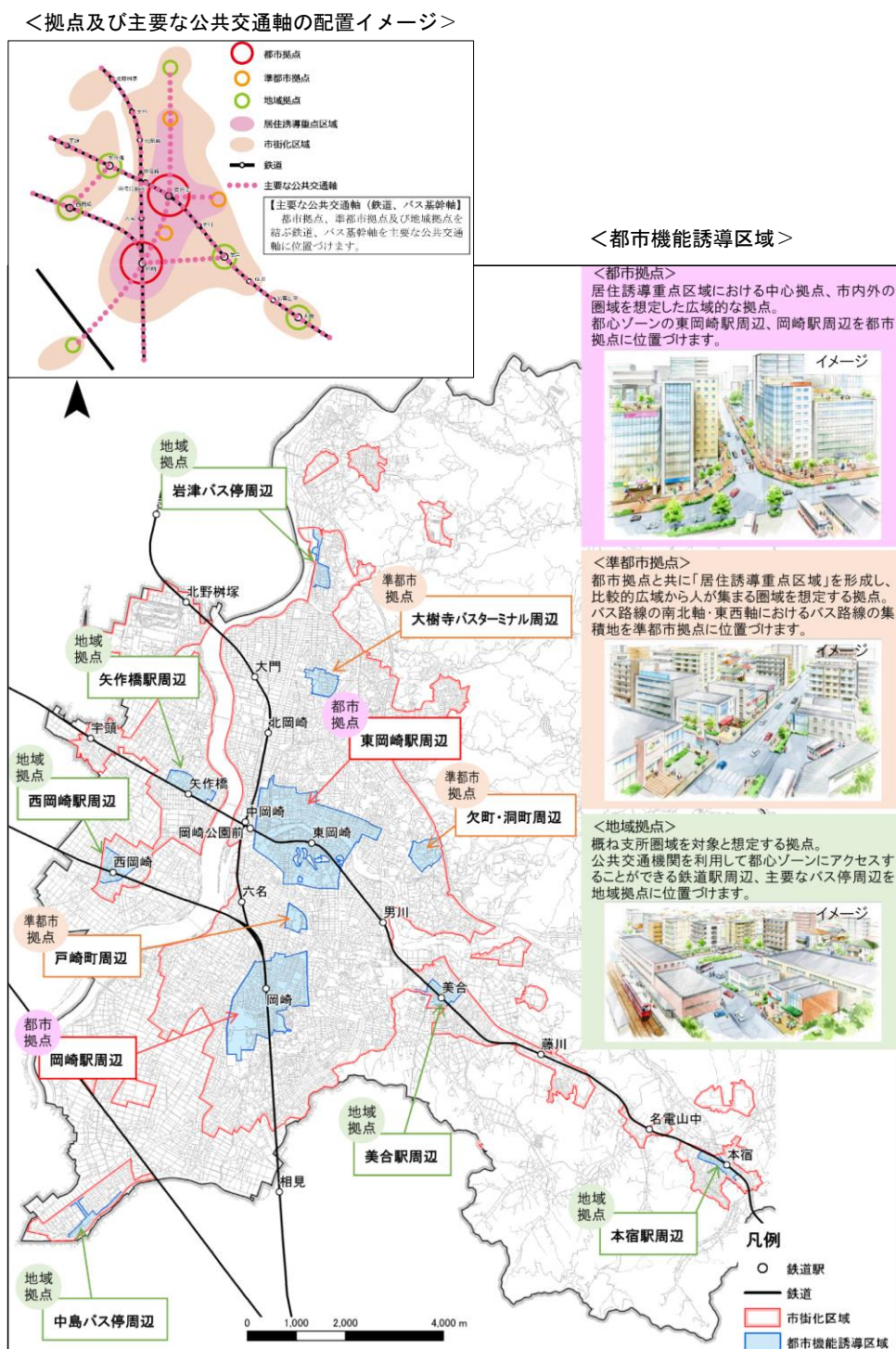


図 拠点及び主要な公共交通軸の配置イメージと都市機能誘導区域

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。

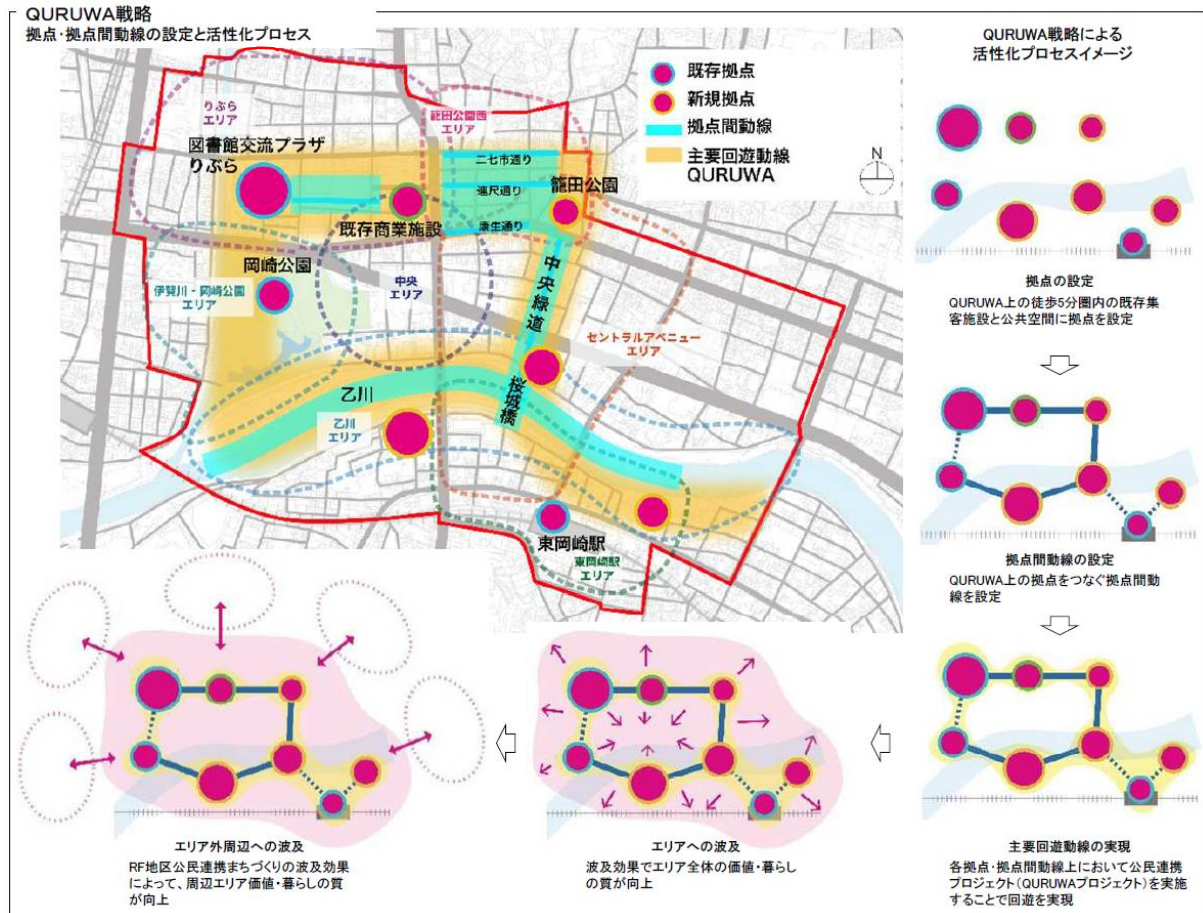


図 拠点間動線の設定と活性化プロセス

(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。こうした背景の元、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

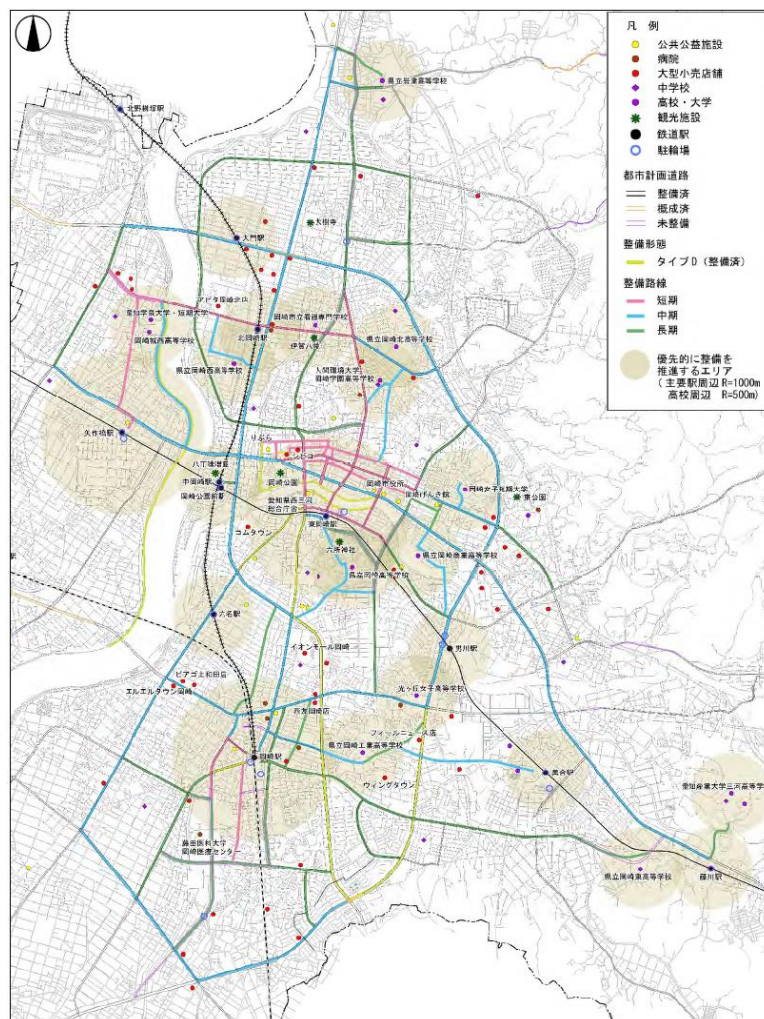


図 自転車ネットワーク候補路線と優先的に整備を推進するエリア

(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(2022.3)」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。

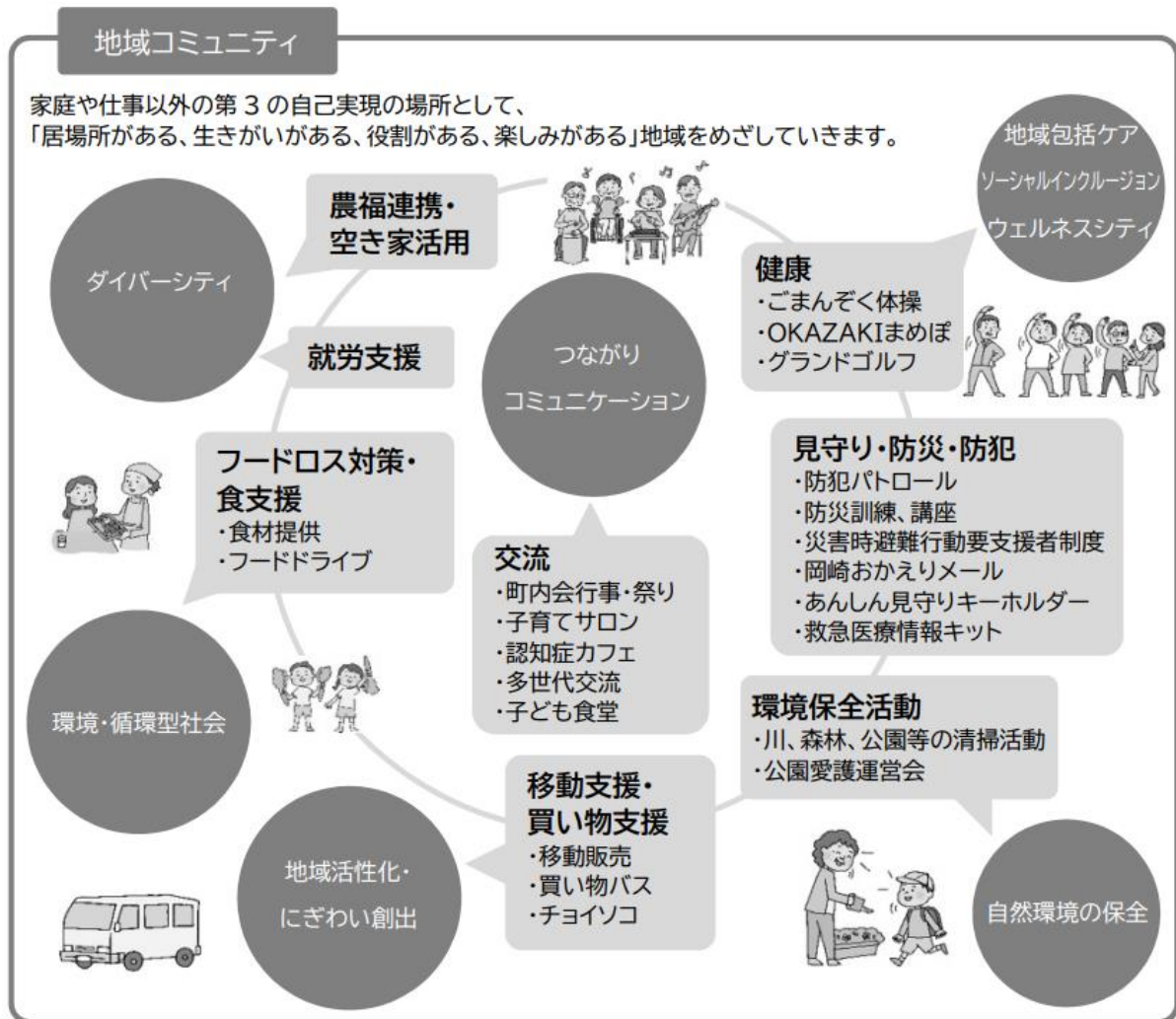
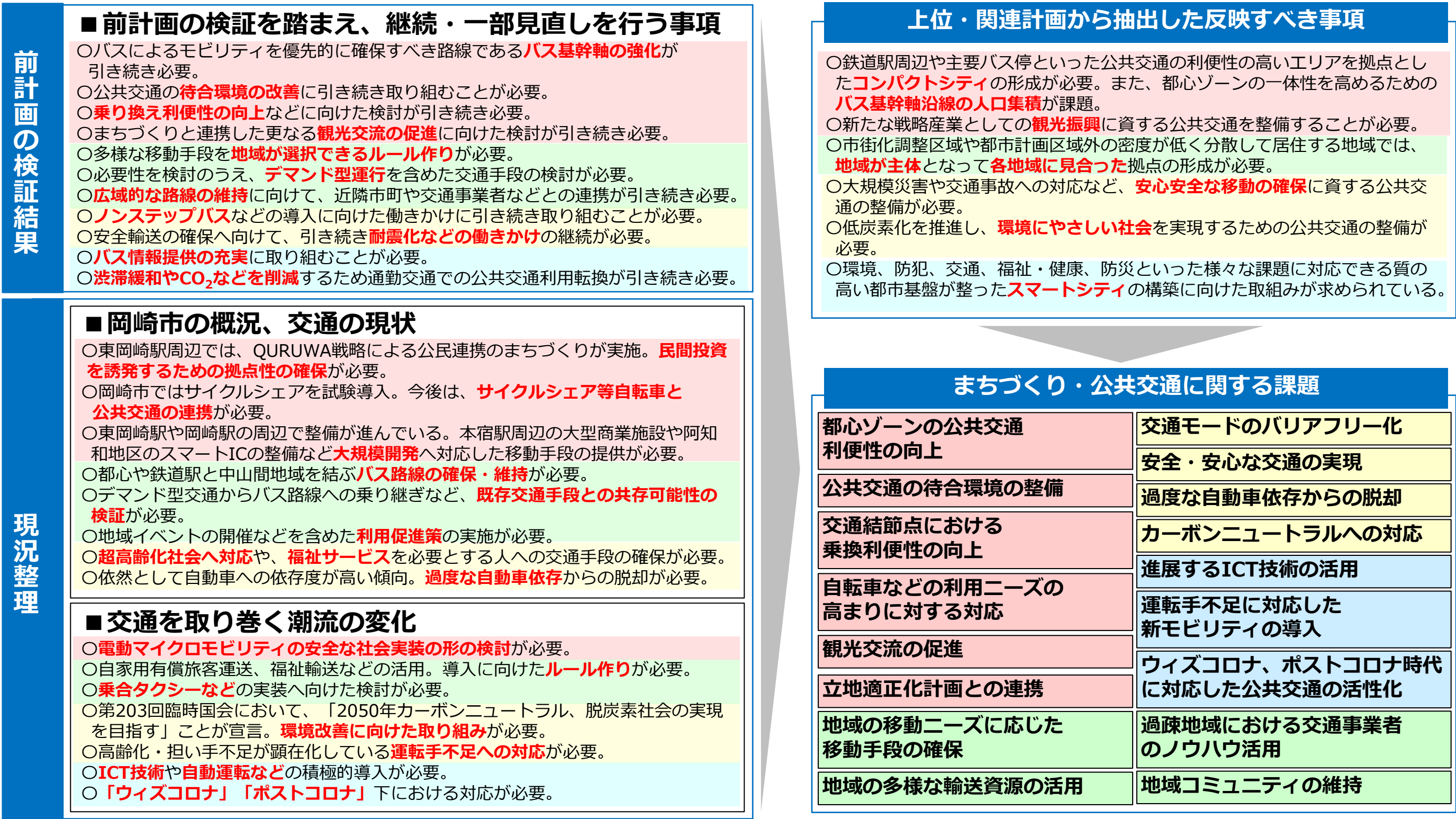


図 地域共生社会の実現に向けた地域コミュニティづくり

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。



第3章 公共交通の形成方針

3.1 基本理念

「岡崎市総合計画」に掲げる将来都市像及び「岡崎市都市計画マスタープラン」の基本理念との整合やとりまとめた課題、社会潮流などを踏まえ、本計画の基本理念を以下の通りに設定します。

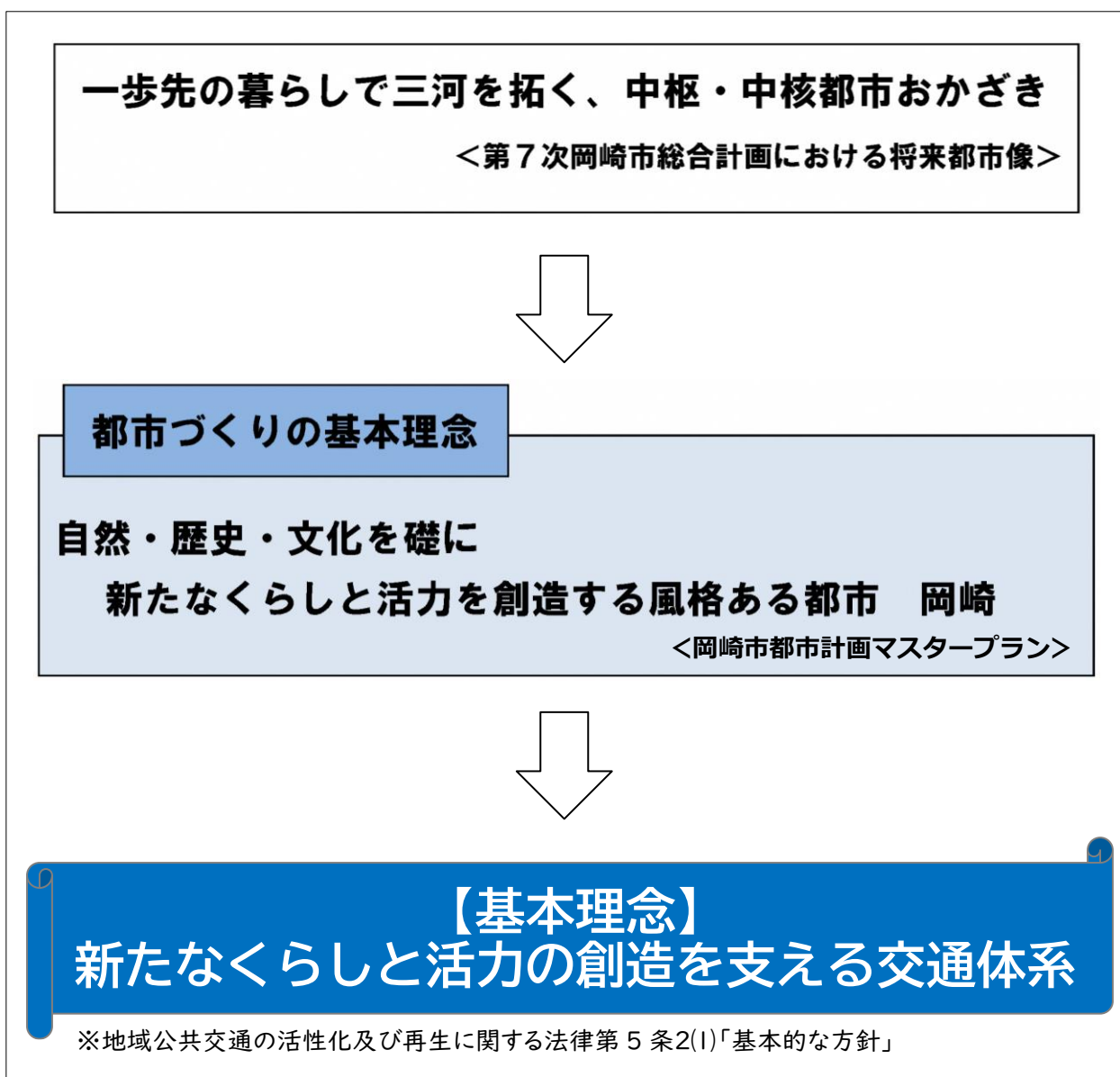


図 岡崎市地域公共交通計画（仮称）の基本理念

3.2 基本目標・基本方針・成果目標

基本理念との整合や公共交通に関する課題を踏まえ、基本目標、基本方針及び成果目標を以下の通りに設定します。



図 基本目標・基本方針

3.3 岡崎市が目指す交通の将来像

基本目標・基本方針を踏まえ、岡崎市が目指す交通の将来像を下図の通りに整理します。
本市が目指す交通の将来像を達成するために、下記の方針で公共交通の整備を図ります。

- 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る
- 居住誘導重点区域では高いサービス水準を確保するとともに、利便性の向上を図る
- 市街化区域では、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る
- 各拠点間の公共交通ネットワークの維持・充実を図る
- 農住環境保全地域については、タクシーの活用やデマンド型交通により、バス停や拠点までのアクセスを確保する
- 中山間地域については、週1日程度の運行を確保・維持します。また、自家用有償運送やボランティア輸送などの活用を視野に、地域に見合った交通サービスの導入を検討する

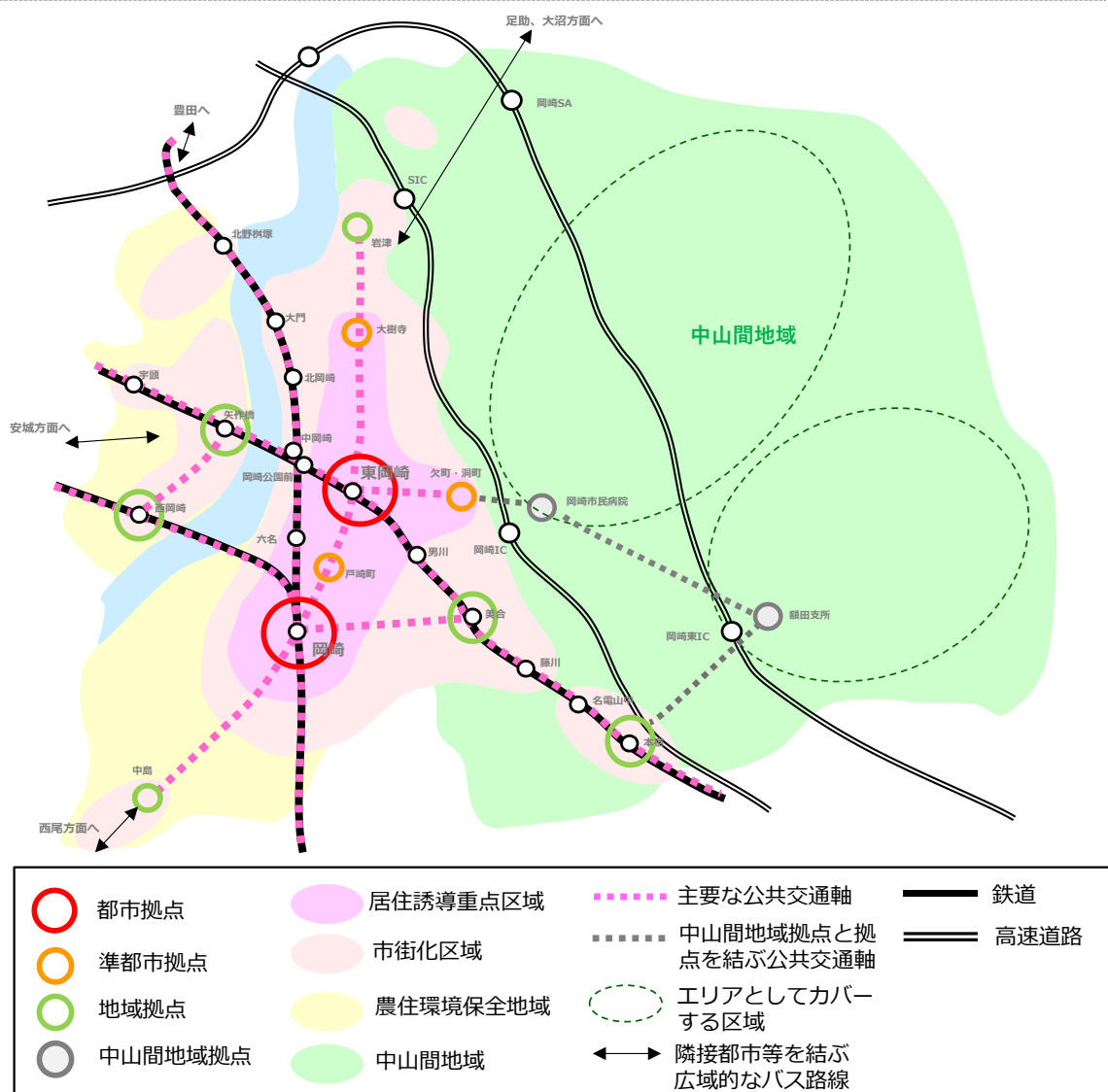


図 岡崎市が目指す交通の将来像

岡崎市が目指す交通の将来像のなかで設定した「拠点」と「公共交通軸」の定義、該当する箇所を下記に示します。

表 「拠点」の定義と該当する箇所

拠点名	拠点の定義	該当する箇所
都市拠点 (2カ所)	本市の中心であり、市内外の広域的な圏域を想定した拠点	東岡崎駅周辺、岡崎駅周辺
準都市拠点 (3カ所)	都市拠点とともに、比較的広域から人が集まる圏域を想定した拠点	大樹寺バスターミナル周辺、 欠町・洞町周辺、戸崎町周辺
地域拠点 (6カ所)	市街化区域内で概ね支所圏域を対象とし、公共交通機関を利用して都心ゾーンにアクセスすることができる鉄道駅周辺、主要なバス停周辺とした拠点	美合駅周辺、本宿駅周辺、 矢作橋駅周辺、西岡崎駅周辺、 岩津バス停周辺、中島バス停周辺
中山間地域 拠点 (2カ所)	中山間地域における交通結節点であり、地域拠点を補完する拠点	額田支所周辺、 岡崎市民病院周辺

表 「軸」の定義と該当する箇所

軸名	軸の定義	該当する箇所
主要な 公共交通軸	市内の都市拠点・準都市拠点・地域拠点間を結び、通勤・通学、買い物、通院などの移動に対応することができる基軸となる路線で市が定めるもの	名鉄名古屋本線、JR東海道本線、愛知環状鉄道および市街地を南北に貫く基幹的バス路線、矢作橋駅と西岡崎駅、岡崎駅と美合駅、東岡崎駅と準都市拠点（欠町・洞町周辺）をつなぐバス路線
中山間地域 拠点と 拠点を結ぶ 公共交通軸	基幹路線と準都市拠点・地域拠点で接続することを基本とし、本市のバスネットワーク構成上必要性が高く、一定の需要が見込まれる地域へ運行する路線で市が定めるもの	準都市拠点（欠町・洞町周辺）と岡崎市民病院周辺、岡崎市民病院周辺と額田支所周辺、地域拠点（本宿駅周辺）と額田支所周辺をつなぐバス路線

3.4 立地適正化計画への整合について

「岡崎市立地適正化計画」では、公共交通を利用した暮らしやすさや生活利便性が良い区域を居住誘導区域として設定しています。居住誘導区域の設定による居住誘導の効果を高めるためには、都市計画と公共交通計画が一体となった取組が必要です。

本計画においても立地適正化計画への整合を段階的に図ることとし、まず居住誘導重点区域に対し、高いサービス水準の確保、利便性の向上を図ります。利便性の向上に向けて、新たな交通手段の導入、バス路線の見直し、結節点整備などを優先的に実施します。

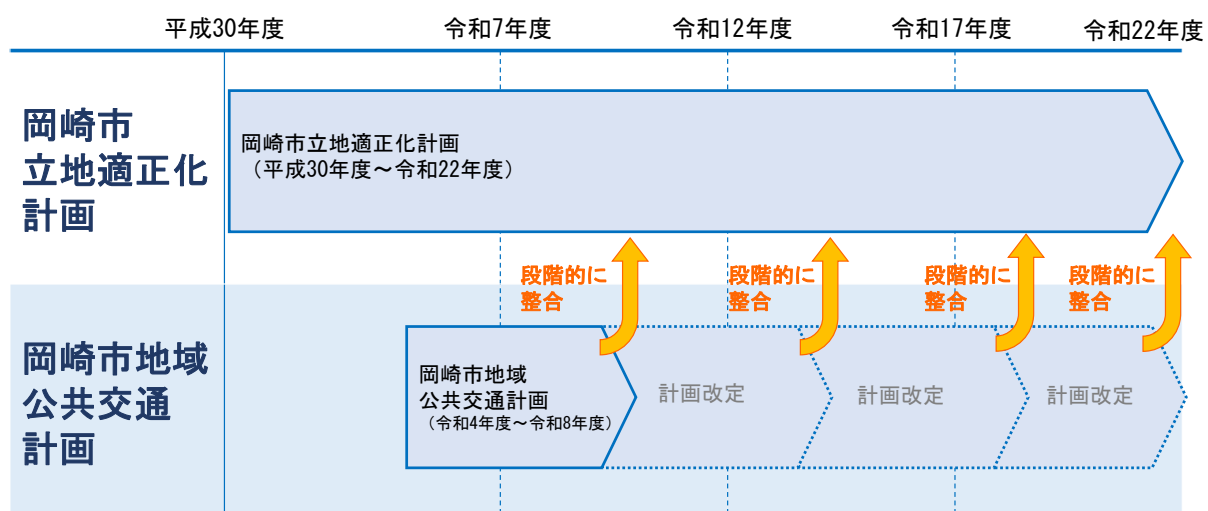


図 「岡崎市立地適正化計画」への段階的な整合

居住誘導重点区域	それ以外の地域
高いサービス水準を確保するとともに、利便性の向上を図る。 ■利便性の向上策の例 新たな交通手段の導入 バス路線等の見直し 待合環境整備 結節点整備 自転車との連携 等 優先的に実施	一定のサービス水準を維持するとともに、利便性の向上策を検討する。 地域の実情に合わせて、地域主体の交通手段の導入も検討する。

図 優先的に高いサービス水準の確保、利便性の向上を図るエリアの設定

第4章 計画の目標を達成するための主要施策

4.1 基本目標と施策事業との対応

基本目標及び基本方針を踏まえ、基本目標と施策事業の対応を以下に示します。

基本目標1 交流を支え都市の魅力を高める				
基本目標2 地域のニーズにあった地域主体の交通				
基本目標3 人と環境にやさしい交通				
基本目標4 新たな社会に対応したスマートな交通				
基本目標				施策事業
1	2	3	4	
○				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
○		○		③交通結節点・乗換拠点の整備
○		○		④公共交通の待合環境などの整備
○		○		⑤自転車との連携
○		○		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
	○			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
	○			⑪地域主体による交通手段の拡充
		○		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、運賃割引制度などの導入
		○		⑯運転手確保策の実施
		○		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
○			○	⑲MaaS などの新たな仕組みや技術の活用
○		○	○	⑳公共交通利用案内などの充実
			○	㉑新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

4.2 施策事業の内容

基本目標及び基本方針を達成するための主要施策を、以下のとおり設定します。

施策①

主要な公共交通軸の利便性向上

実施主体：岡崎市、交通事業者 関連する目標：基本目標①



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など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。

○この考えに基づいた「岡崎市立地適正化計画」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、見直しを行います。

○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。

施策②

都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討

実施主体：岡崎市、交通事業者 関連する目標：基本目標①、④



都心ゾーンの交通利便性・回遊性を向上するうえで、既存の交通手段だけでなく、新たなモビリティの活用も視野に入れた、新たな交通手段の導入について検討していくことが必要です。

○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など）の導入を目指します。また、観光資源となるような新たなモビリティの活用を目指します。



資料：株式会社LUUP HP

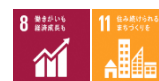


資料：ヤマハ発動機株式会社 HP

施策③

交通結節点・乗換拠点の整備

実施主体：岡崎市, 交通事業者 関連する目標：基本目標①, ③



- 多様な交通モードとの連携を図るうえで、交通結節点・乗換拠点の機能を強化することが必要です。
- 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。
 - 東岡崎駅については、駅利用者の移動利便性・快適性向上を図る駅舎の橋上化、南北自由通路の整備と併せて、北口バスターミナルと駅ビルの更新を一体的に進めることにより、交通結節点の機能と都市機能を強化し、本市の玄関口としてふさわしい、賑わいと交流に資する駅空間の実現を目指します。



資料：岡崎市

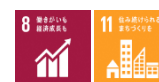


資料：岡崎市

施策④

公共交通の待合環境などの整備

実施主体：岡崎市, 名鉄バス, 名鉄東部交通 関連する目標：基本目標①, ③



- 交通結節点や利用の多いバス停に対して、利用者が快適にバスを待つことができるように、上屋・ベンチ等の待合環境を改善することが必要です。
- 利用者が快適にバスを待つことができるよう、鉄道との結節点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。
 - 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。
 - 待合環境などの整備については、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】



資料：岡崎市HP



資料：株式会社ヴァル研究所HP

施策⑤

自転車との連携

実施主体：岡崎市、交通事業者

関連する目標：基本目標①、③



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、環境保全や健康に対する意識の向上により、自転車利用ニーズはさらに高まっています。

○公共交通と連動したサイクル&ライドやサイクル&バス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、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。

○自転車通行空間や自転車等駐車場の整備、サイクルシェアの普及促進などによる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」や「岡崎市自転車活用推進計画」との連携を図ります。

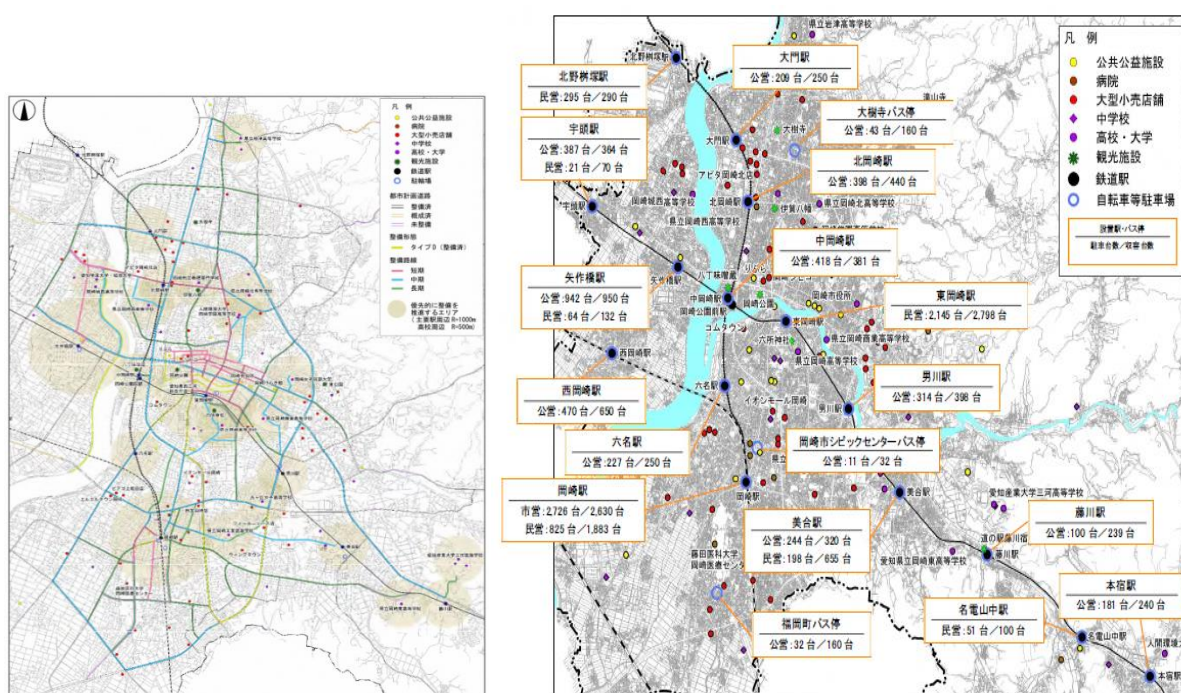


図 岡崎市自転車等駐車場分布（令和元年11月時点）（再掲）（資料：岡崎市）

資料：岡崎市自転車ネットワーク計画（令和3年）

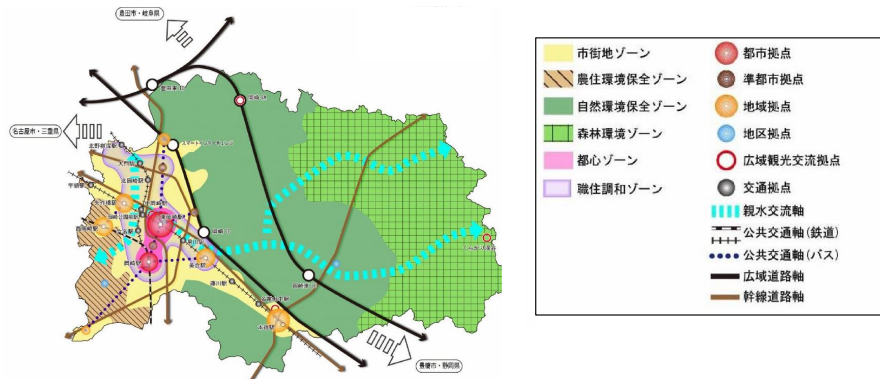
施策⑥

都心ゾーンへのアクセス性の向上

実施主体：岡崎市、交通事業者 関連する目標：基本目標①、③



新たな活力を創造するうえで、交流の活性化を担う都市拠点へのアクセス性の強化が欠かせません。
○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周辺整備を中心とし、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。



資料：岡崎市都市計画マスタープラン（令和3年）

施策⑦

大規模開発との連携

実施主体：岡崎市、交通事業者、企業 関連する目標：基本目標①、②



阿知和地区ではスマートICと各アクセス道路をはじめとする周辺道路の整備や工業団地の整備を進めています。また、本宿駅周辺ではアウトレットモールの誘致をはじめとした広域観光交流拠点の開発が予定されており、新たな賑わいが生まれることにより、様々な主体による投資が期待されます。

○大規模開発など、新たなまちづくりが行われる際は、進出企業などと連携を図りながら、必要に応じて路線の新設や既存交通の再編・整備を行います。その際は、企業バスの活用や新技術の活用も視野に入れて検討します。

○本宿駅周辺では土地区画整理事業による拠点形成が図られる予定です。事業の進捗に合わせ、アウトレット事業者や交通事業者をはじめ、民間事業者との情報共有を含めた連携を強化し、公民連携により利便性の向上に資する公共交通の再編を目指します。



阿知和地区



本宿駅周辺整備

資料：岡崎市HP

施策⑧

観光交流の促進に向けた交通環境の整備

実施主体：岡崎市、交通事業者、関係自治体

関連する目標：基本目標①



- 観光目的による公共交通利用者の増加は、持続可能な地域公共交通を実現するために重要です。
- 交流を促進するため、利用案内の充実と併せ主要な観光施設などを周遊するバスやタクシーなどを活用したルート設定など、交通環境の整備を図ります。
 - 2023年に放送が決定した大河ドラマ「どうする家康」を活用するため、家康公ゆかりの地巡りのための既存バス路線の活用策のほか、新規路線の運行など、交通環境の整備を図ります。
 - ジブリパークやリニア中央新幹線開業などを見据え、鉄道などの機能強化などにおいて関係自治体などと連携を図ります。

資料：岡崎市HP

施策⑨

多様な輸送資源の活用検討

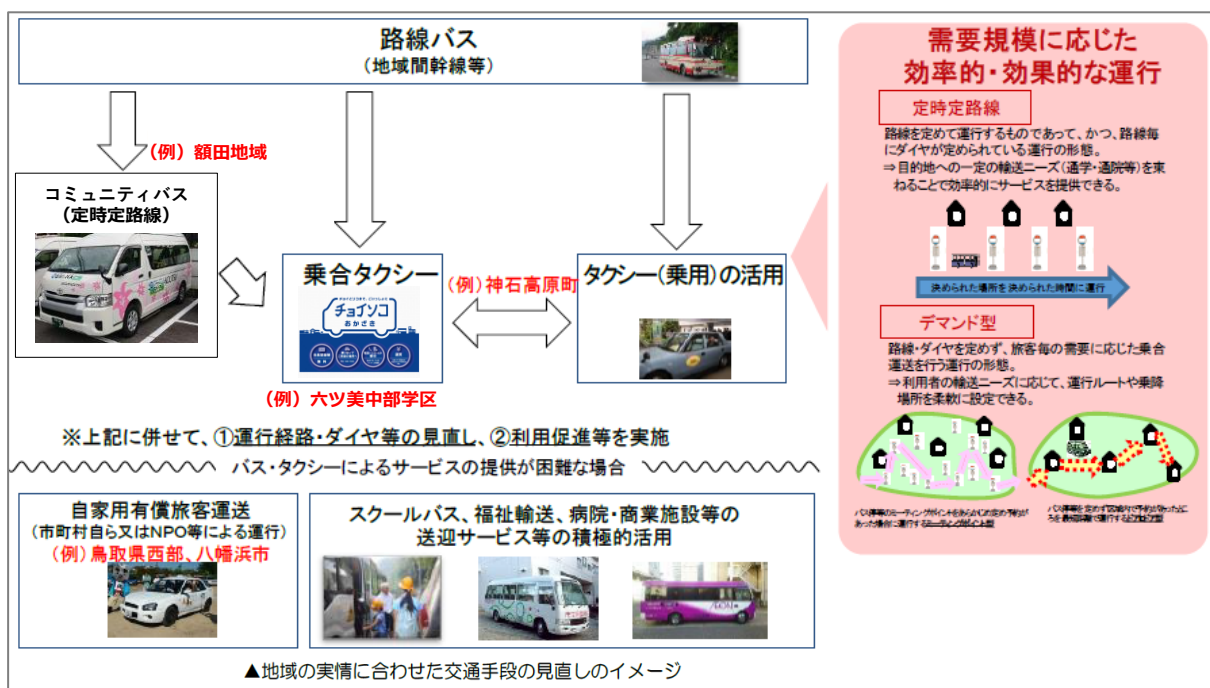
実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者、市民、企業 関連する目標：基本目標②



需要規模に応じた効率的・効果的な運行を確保するためには、既存の交通手段の活用を基本として、デマンド型交通やダウンサイジング、シェアリングサービスなどの選択肢を視野に入れたうえで、地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討することが必要です。

○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など）やシェアリングサービスによる最適化を図ります。

○一括定額運賃（定額タクシー）などの導入可能性についてタクシー事業者と検討します。



資料：国土交通省HP「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（一部修正あり）（令和2年）



カーシェア

資料：タイムズカーHP



シェアサイクル



シェアスクーター・小型EV

資料：Open Street 資料

施策⑩

バス路線の見直しと確保・維持

実施主体：岡崎市, 名鉄バス, 名鉄東部交通

関連する目標：基本目標①, ②



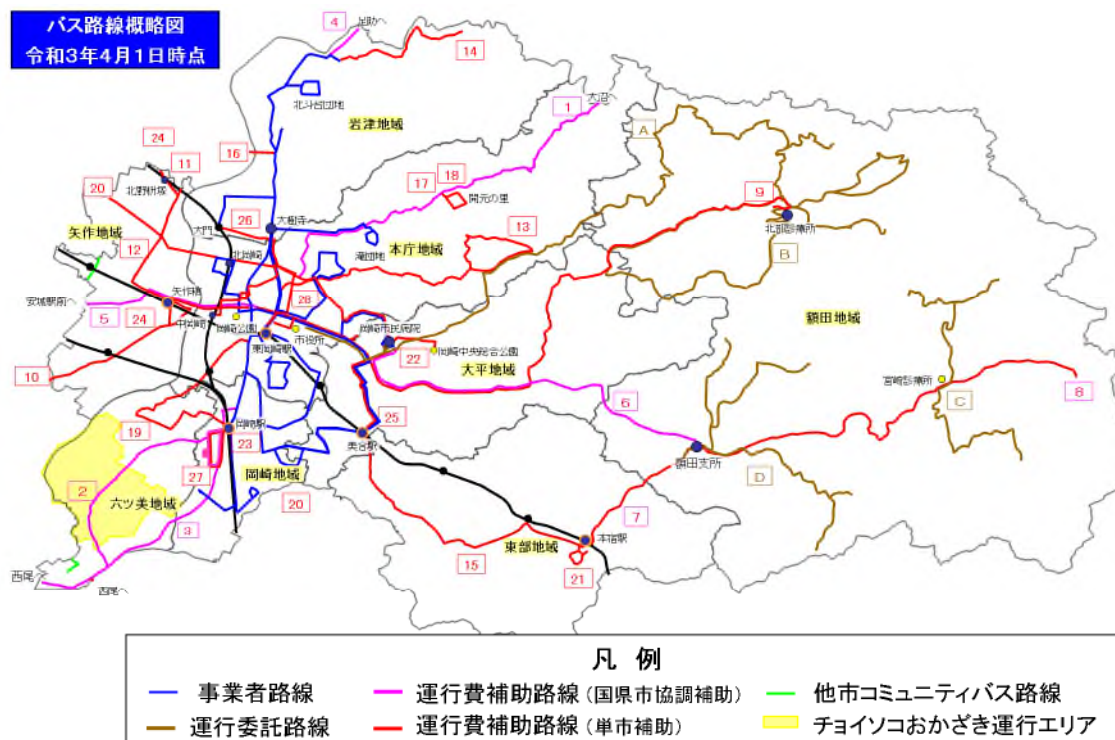
地域のコミュニティの活性化や広域的なアクセスを維持するうえで、鉄道駅や拠点、隣接都市等を結ぶバス路線の確保・維持が必要です。

○地域やバス事業者との連携による公共交通の利用促進の取組を行うとともに、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・変更などにより利用しやすい路線を目指し見直しを進めます。

○バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線などに対しては、地域の利用状況等を把握するとともに、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。

○岡崎市と隣接都市などを結ぶ広域的なバス路線は、都市間の移動に必要な路線であり、都市間での交流を促進するものであるため、隣接都市などと連携・協調して路線の維持を図ります。

○公共交通ネットワークの相互連携、機能強化やコミュニティバス相互利用の研究を進めます。



①運行委託路線(4路線)		②運行費補助路線(28路線)	
A 下山地区線 「ささゆりバス」 B 形埜地区線 「乙川バス」 C 宮崎地区線 「のってこバス」 D 豊富・夏山地区線 「ほたるバス」		○国県市協調補助路線	
		1 大沼線	2 岡崎・西尾線 (東岡崎駅)
		3 岡崎・西尾線 (岡崎駅)	4 岡崎・足助線
		5 岡崎・安城線	
		6 額田支所・病院線	7 本宿・額田線 (額田支所)
		8 くらがり線	
		○単市補助路線	
		9 桜形線	10 岡崎・坂戸線
		11 上郷線	12 矢作循環線
		13 岩中線	
		14 川向線	15 美合線
		16 岡崎市内線 (三河上郷)	17 大沼線(上米河内)
		18 大沼線(大樹寺)	
		19 中之郷線	20 岡崎線 (フタバ産業前)
		21 本宿・額田線 (本宿)	22 岡崎南市内線
		23 岡崎駅・病院線	
		24 矢作・病院線	25 美合・病院線
		26 大門駅(大樹寺)・	27 岡崎医療
		病院線	センター線
			28 岡崎北線

【バス路線区分の考え方(例)】

		バス基幹軸	地域内交通	
路線区分		基幹路線 (主要な公共交通軸)	支線交通路線 (中山間地域拠点と拠点を結ぶ公共交通軸)	コミュニティ交通
対象とする利用目的		通勤・通学・買い物・通院及び他の目的	通勤・通学・買い物・通院及び他の目的	買い物・通院など
位置づけ		市内の都市拠点・準都市拠点・地域拠点間を結び、通勤・通学、買い物、通院などの移動に対応することができる基幹となる路線	基幹路線と準都市拠点・地域拠点で接続することを基本とし、本市のバスネットワーク構成上必要性が高く、一定の需要が見込まれる地域へ運行する路線	地域住民の主体的な取組のもと、支線交通路線と接続や診療所など日常生活において最低限必要な施設などへのラストワンマイルを担う路線
接続先の例		都市拠点、準都市拠点及び地域拠点を接続	中山間地域拠点と準都市拠点・地域拠点との接続	中山間地域拠点や診療所など日常生活において最低限必要な施設などとの接続
サービス水準確保の目安	運行日	毎日	平日毎日	週1日程度
	運行時間帯	6～20時	午前、午後でそれぞれ1往復以上を確保	1往復は最低限確保 ※運行時間帯は検討協議会での協議による ※運行に関する目標(収支率など)がクリアできれば、地域住民の発意で、サービスレベルを向上させることも可
	運行頻度	朝夕ピーク 1時間に1本以上 オフピーク 2時間に1本以上		

施策⑪

地域主体による交通手段の拡充

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者、市民 関連する目標：基本目標②

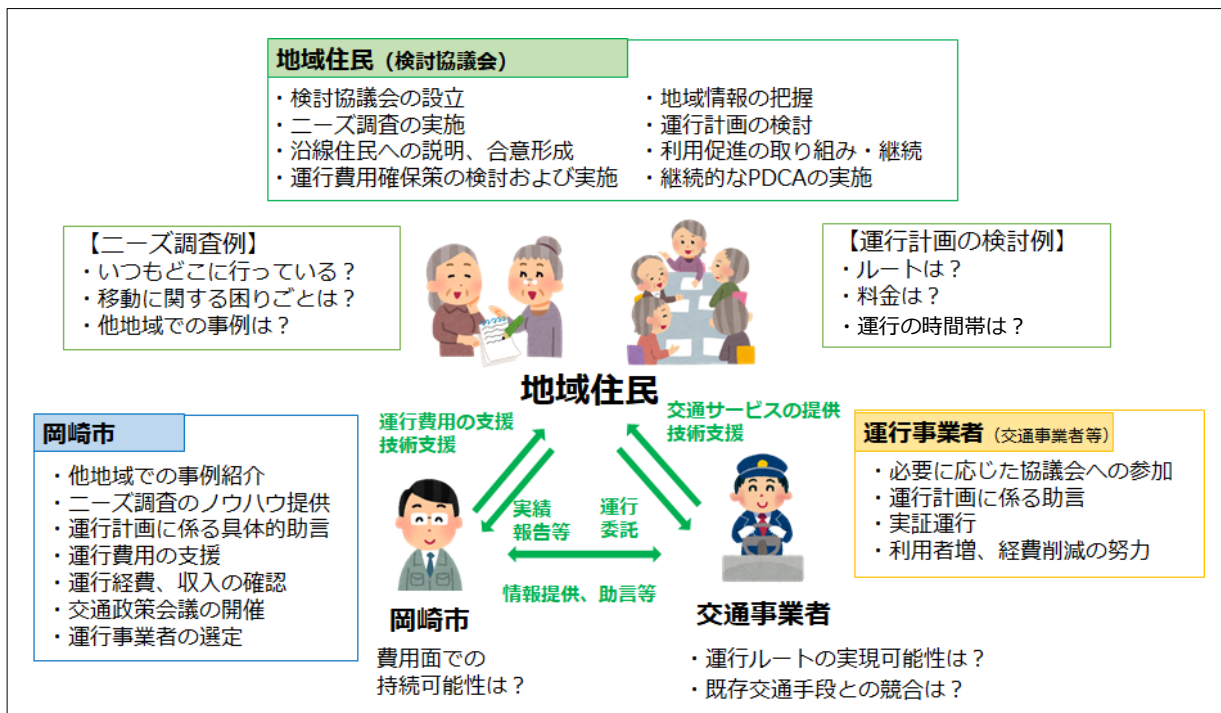


地域コミュニティの維持・活性化のためには、地域の移動手段として公共交通の確保・維持が必要です。しかし、少子高齢化や公共交通利用者数の減少、不採算路線への補填費用の拡大などもあり、行政のみで公共交通サービスを確保・維持していくことが難しくなっており、地域住民・行政・交通事業者が役割を分担・連携して取り組む必要があります。

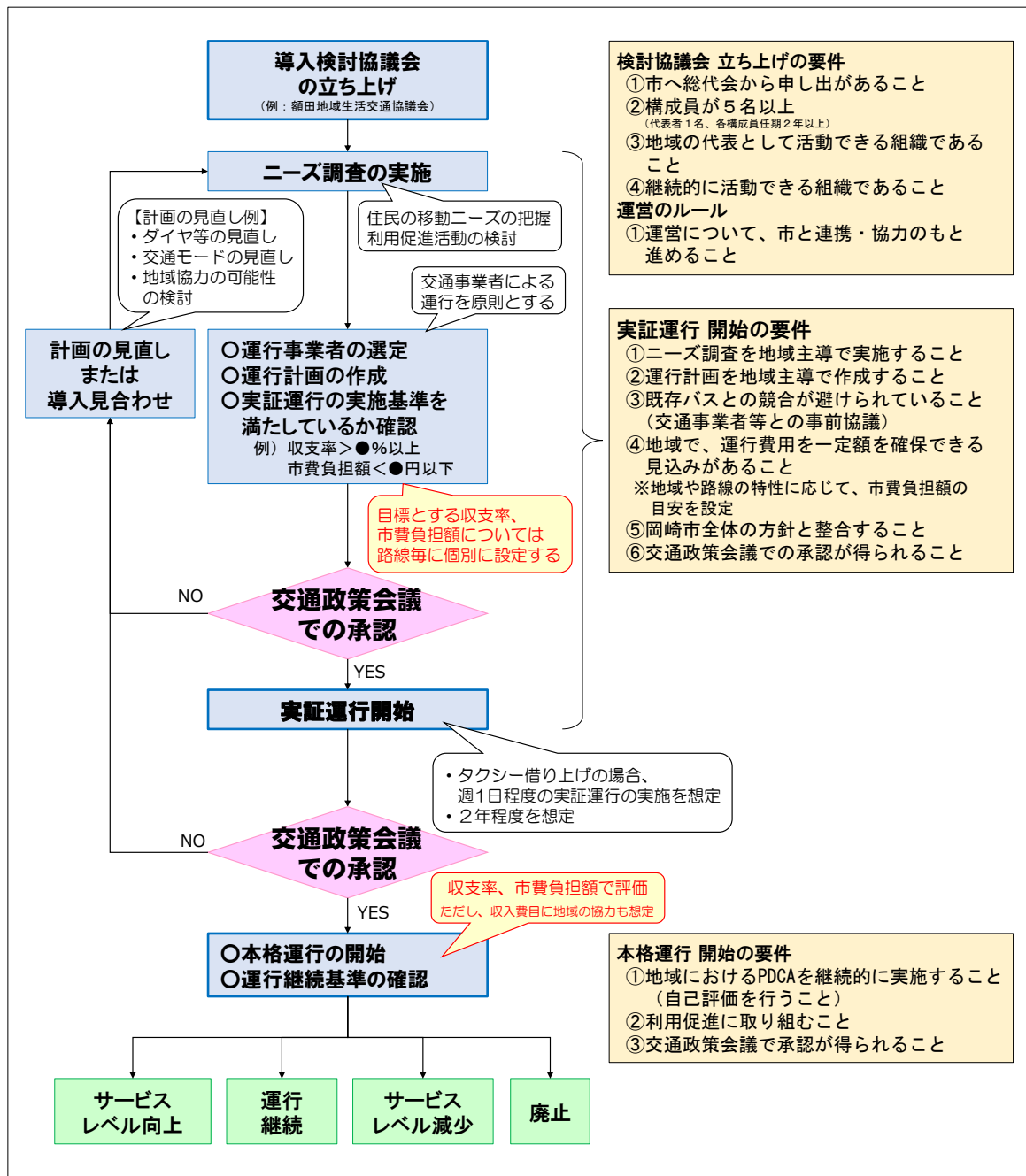
(1) 地域主体の交通手段の拡充について

- 地域主体の交通の実現のため、地域内交通検討の組織を設立していますが、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。
- 地域住民、運行事業者、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 法人や自治会などが主体となった、地域主体の交通の導入要件などを明確にするともに拡充を図ります。
- 地域が主体となり、ニーズ調査や運行計画の作成などを行うものとするを想定します。
- 事業の持続可能性を担保するため、運行継続基準（収支率、市費負担額など）を設定し、継続的なPDCAを行うものとしします。収入費目には、運賃だけを対象とせず、収入増の取り組み（協賛金や広告収入など）により、サービスレベルを維持・向上することができる仕組みとするを想定します。

【役割分担(例) 交通事業者が運行する場合】



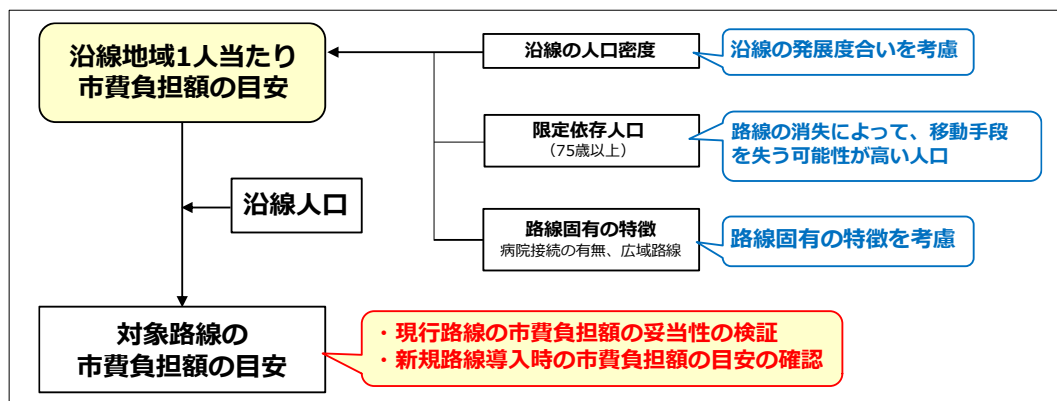
【地域主体による交通手段の拡充に関するフロー（例）】



(2) 運行継続基準について

○全ての路線に対して、一律の基準を設定した場合、中山間地域を走る路線に対して不利な結果となることが考えられます。そこで、沿線の人口密度や、路線の消失によって移動手段を失う人の数、路線固有の特徴を加味したうえで、運行継続基準を設定します。

【基準値設定の考え方(例)】



■コラム:運行費用確保策について

運行を継続させるためには、地域での取り組みが非常に大切になります。

運行費用を確保するため、地域協議会では運行を応援してくれる協賛事業者などを募集するほか、地域協議会が運賃などの一部を負担することで利用を促進させる取り組みを行っています。

【ささゆりバス委員会】

私たちはささゆりバスを応援しています!!

(株)清水工務所 新田工場	中野製作所(株)	(有)チツマ E/Mタマゴ	西スカイ建設工業
(有)豊和化成	トヨタモビリティ パーツ(株)	豊田鉄工(株)	真宗大持酒 長興寺
JJA郡いち三河	伊藤レーシング サービス(株)	サンエック ファーム(株)	東横田酒造場 新田工場
(有)三光化成	(有)内羽鉄工所	エイセフプラス(株)	

【六ツ美中部学区エリアバス運営協議会】



資料:岡崎市HP

施策⑫

鉄道輸送の安全確保

実施主体：岡崎市、鉄道事業者、関係自治体

関連する目標：基本目標③



利用者の安全性向上に向けて、鉄道輸送の安全確保に向けて取組む必要があります。

○鉄道について安全安定輸送のため耐震対策などを働きかけていきます。

○愛知環状鉄道線については、関係自治体などと連携し、線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。

【橋脚の耐震補強】



資料：岡崎市HP

施策⑬

交通バリアフリー化の推進

実施主体：岡崎市、交通事業者

関連する目標：基本目標③



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推進することが必要です。

○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。

○誰もが快適に公共交通を利用できる環境を整えるため、ユニバーサルデザインタクシーの導入、バス事業者によるノンステップバスの導入などに向けた働きかけを実施します。



資料：岡陸タクシー株式会社HP



資料：名鉄バス株式会社HP

移動制約者に対する支援

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者

関連する目標：基本目標①、②、③



高齢化の進展や介護保険制度の改正などに伴い、高齢者など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です。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。

○公共交通の利用促進を図るために、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。

○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など、子育てにやさしい移動を図るための施策を検討します。

○公共交通機関におけるヘルプマークの周知の促進を図ります。



資料:国土交通省 HP



名研ハイパー塾講師！
 どれだけの収入の定額制・乗り放題アプリパス！

シルバーパス65・ゴールドパス70

購入費用の大半を負担します！

各パスが65歳以上の一部を対象に有資格の高齢者しか（シルバーパス65・ゴールドパス70）の購入資格の一部を有します。

1ヵ月費500円、2ヵ月費1,000円、3ヵ月費1,500円を差し引いた値で購入できます。



対象
市町民の満65歳以上の方

お申し込みは「レジャー」
 調べて頂く！簡単ですね！



申込み方法

毎月1日（月～日）9:00～20:00に、各駅・バス乗降場近くにある専用の購入窓口にて各乗降場を把握し、保険料と乗降券代などの乗降明細を提示する方のみでできます。

※乗降明細は乗降履歴により自動的に発行されます。

※乗降明細は乗降履歴により自動的に発行されます。

シルバーパス65

（満65歳～69歳の市町民）

通常乗降完結後		購入費用と引き後	
1ヵ月券	6,000円	1ヵ月券	5,500円
2ヵ月券	12,000円	2ヵ月券	11,000円
3ヵ月券	18,000円	3ヵ月券	16,500円

乗降の1枚目乗降履歴を
購入します。



ゴールドパス70

（満70歳以上の市町民）

通常乗降完結後		購入費用と引き後	
1ヵ月券	5,000円	1ヵ月券	4,500円
2ヵ月券	10,000円	2ヵ月券	9,000円
3ヵ月券	15,000円	3ヵ月券	13,500円

乗降の1枚目乗降履歴を
購入します。



※乗降明細は乗降履歴により自動的に発行されます。

資料：岡崎市 HP



資料:岡崎市 HP

施策⑮

運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者

関連する目標：基本目標①、②、③



公共交通の利用を促すような料金体系について検討することが必要です。

○公共交通がより利用しやすい運賃設定、乗り換えの利便性向上などに向けて、既存運賃制度の改善などを交通事業者と検討していきます。

施策①⑥

運転手確保策の実施

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者

関連する目標：基本目標③



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うえ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、運転手確保に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、運転手の確保策を行います。

施策⑬

モビリティマネジメントの実施

実施主体：岡崎市、市民、交通事業者、企業

関連する目標：基本目標③



モビリティマネジメントを実施し、多様な移動手段を適度に利用する方向へと自発的に転換していくことを促す取組が必要です。

- 交通事業者や市民などと連携し、学校や地域など各方面におけるモビリティマネジメントを実施し、交通手段の選択肢を広げ、市民の意識変容を促す取組を進めます。
- 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を実施します。
- 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などに転換した際にポイントを付与する仕組みなどについて検討をします。
- 岡崎市内では自動車交通による渋滞が多く発生しており、自動車から公共交通への転換など、渋滞区間における自動車交通量の減少につながる取組み（通勤交通でのノーマイカーデーの実施の働きかけなど）を進めます。

【公共交通啓発イベント】



資料：岡崎市HP

施策⑭

環境へ配慮した車両の導入

実施主体：交通事業者

関連する目標：基本目標③



カーボンニュートラルへの対応が社会全体の課題となっており、公共交通の分野においても環境負荷の抑制を図ることが必要です。

- 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。



資料：日野自動車株式会社HP



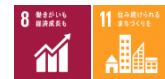
資料：トヨタ自動車株式会社HP

施策⑱

MaaS などの新たな仕組みや技術の活用

実施主体：岡崎市、交通事業者、企業

関連する目標：基本目標①、③、④



ここ数年、移動に関する予約・決済などの手続きをワンストップ化する MaaS（マース：Mobility as a Service）や、デマンド交通などへの AI 活用、自動運転による交通サービスなどの新たな仕組みや技術が注目されています。

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います。○市民の日常生活や来街者の活動における交通利便性を高め、地域の課題解決に資する重要な手段となりうるため、本市に適した MaaS などの新たな仕組みや技術の活用に向けた可能性を検討し、既存の民間アプリなどと連携し、地域にとって最適な移動手段を提供します。



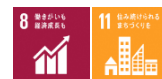
資料：日本版MaaSの推進（国土交通省HP）

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	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
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	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

資料：国土交通省HP

公共交通利用案内などの充実

実施主体：岡崎市、バス事業者 関連する目標：基本目標①、③、④



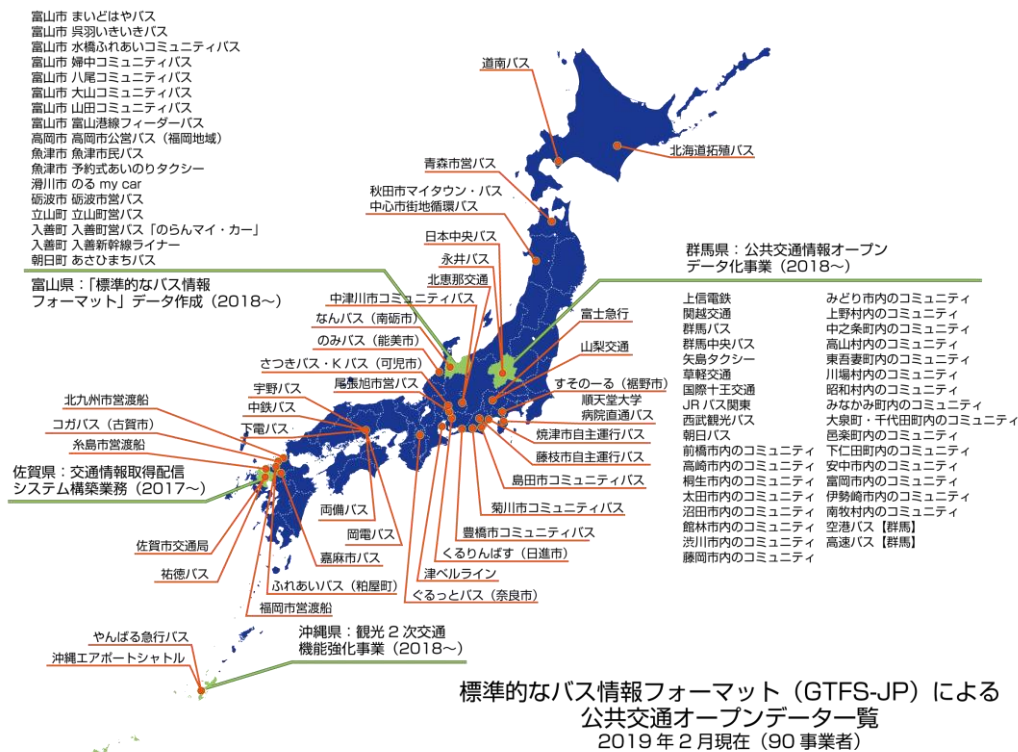
バスの利用促進を図るうえで、利用したい人が「いつでも」「どこでも」運行情報等を入手することができる環境が大切です。

○公共交通マップの作成・配布のほか、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。



資料:GTFS-JP HP

施策②①

新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

実施主体：岡崎市、交通事業者、市民 関連する目標：基本目標④



公共交通機関における新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、公共交通事業者が安全・安心のために行っている取組みを広く周知するとともに、コロナ禍からの公共交通利用者数の回復を図る必要があります。

- 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。
- 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。

資料：公益財団法人 日本バス協会HP

4.3 基本目標の達成状況を測るための確認項目

基本理念の実現のため設定した基本目標の達成状況を測るため、確認項目を次のとおり設定し、進捗状況を把握します。

成果目標 公共交通利用者数の回復

鉄道利用者数:2,678万人、バス利用者数:668万人、タクシー利用者数:137万人

※コロナ禍前（H30年度（バス利用者数）、R1年度（鉄道利用者数、タクシー利用者数））までの水準を目指すこととする。

【鉄道利用者数】H30年度:2,656万人、R1年度:2,678万人

【バス利用者数】H30年度:668万人、R1年度:644万人、R2年度:433万人

【タクシー利用者数】R1年度:137万人

【参考】チョイソコおかざき利用者数 1,568人（令和2年10月～令和3年9月）

基本目標1

交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- (1)都心ゾーンの公共交通利便性の向上
- (2)多様な交通モードとの連携強化
- (3)交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

確認項目

都心ゾーンの鉄道駅乗降客数
主要なバス停の乗降客数
市の取組に対する地域別の満足度
鉄道・バスの沿線人口
シェアサイクルの利用者数
QURUWA中央部の往来数
QURUWA地区内の地価

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

- (1)地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
- (2)地域が自らデザインする交通モードの導入

確認項目

公的資金が投入されている公共交通事業の収支
公共交通への公的資金投入額
市運営路線の利用者数
市運営路線の分野別代替費用（クロスセクター効果）

基本目標3

人と環境にやさしい交通

○基本方針

- (1)だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
- (2)地球環境問題への取り組みの推進

確認項目

駅のバリアフリー対応
ノンステップバスの導入率
高齢者バスの利用回数
鉄道・バスの沿線人口
運輸部門からの二酸化炭素排出量

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

- (1)ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
- (2)コロナ禍に対応した公共交通の実現

確認項目

情報のオープン化（オープンデータ化）
コロナ禍における公共交通への不安（公共交通利用者数の回復）
ICカードの利用率

基本目標1 交流を支え都市の魅力を高める



- 基本方針:(1)都心ゾーンの公共交通利便性の向上
 (2)多様な交通モードとの連携強化
 (3)交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

- 主要施策: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
 ③交通結節点・乗換拠点の整備
 ④公共交通の待合環境などの整備
 ⑤自転車との連携
 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

※施策⑩⑭⑮⑲⑳は他で確認

■期待する効果

都心ゾーンの公共交通利便性が向上することで、まちなかに来る人や、回遊する人が増加し、まちなかに賑わいが生まれ、新たな活力が創造されます。

確認項目	現況値	参考
都心ゾーンの 鉄道駅乗降客数 (JR 岡崎駅、愛環岡崎駅、東岡崎駅)	3,008万人 (令和元年度)	3,178万人 (平成30年度)
主要なバス停の 乗降客数 (岡崎駅前、東岡崎、康生町)	12,652人 (令和2年度)	16,950人 (平成30年度)
市の取組に対する 地域別の満足度(※) 「快適移動社会の実現」	中央地域 : 19% 岡崎地域 : 18% 大平地域 : 17% 東部地域 : 13% 岩津地域 : 15% 矢作地域 : 12% 六ツ美地域 : 19% 額田地域 : 14% (平成31年3月 岡崎市市民意識調査 結果入力元データより)	—
サイクルシェアの 利用回数	19,893回 (令和2年度)	—
QURUWA 中央部の 往来数(※)	5,065人/日(12h) (令和2年)	6,000人/日(12h) (令和7年度末)
QURUWA 地区内の 地価(※)	110.0千円/m ² (令和2年)	110.3千円/m ² (令和7年)

※他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

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:(1)地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
(2)地域が自らデザインする交通モードの導入

- 主要施策: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
⑪地域主体による交通手段の拡充
※施策⑦⑭⑮は他で確認

■期待する効果

公共交通サービスが地域の実情に即した形で提供され、地域住民が公共交通のデザインに携わることで、地域主体の交通が実現されます。

確認項目	現況値	参考
公的資金が投入されている 公共交通事業の収支率	31% (令和2年度)	37% (平成30年度)
公共交通への 公的資金投入額	3.6億円 (令和2年度)	3.3億円 (平成30年度)
市運営路線の利用者数 (額田地域コミュニティバス)	3,505人 (令和2年度)	5,573人 (平成30年度)
市運営路線の 分野別代替費用 (クロスセクター効果)	1,240万円/年 (令和2年度)	—

基本目標3 人と環境にやさしい交通



■基本方針:(1)だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現

(2)地球環境問題への取組の推進

■主要施策: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、運賃割引制度などの導入

⑯運転手確保策の実施

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

※施策③④⑤⑥⑩は他で確認

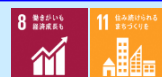
■期待する効果

だれもが利用しやすい交通が実現されることで、移動に困っている人に対して交通手段が提供され、環境にもやさしく、持続可能な交通が実現します。

確認項目	現況値	参考
駅のバリアフリー対応	未整備1箇所 (令和3年度) (中岡崎駅)	—
ノンステップバスの導入率	61% (令和2年度)	—
高齢者パスの利用回数	2,050回/日 (令和2年度)	—
鉄道・バスの沿線(鉄道駅から800m、バス停から300m)人口	297,700人 (令和2年度)	—
運輸部門からの二酸化炭素排出量(※)	628千t-CO ₂ (平成28年度)	526千t-CO ₂ (令和12年)

※他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

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:(1)ICT 技術を活用した新たな交通サービスの実現
(2)コロナ禍に対応した公共交通の実現
- 主要施策:⑨MaaS などの新たな仕組みや技術の活用
⑩公共交通利用案内などの充実
⑪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④は他で確認

■期待する効果

ICT 技術の活用やコロナ禍からの回復を進めることで、新しい暮らしの創造に寄与します。

確認項目	現況値	参考
情報のオープン化 (オープンデータ化)	市運営路線 (4路線)	—
コロナ禍における 公共交通への不安 (公共交通利用者数の回復) ・コロナ前と比較して利用者数の減少が大 きい岡崎市内線を対象とする。	174万人 (令和2年度)	260万人 (平成30年度水準)
IC カードの利用率	53% (令和2年度)	—

第5章 計画の推進体制

5.1 計画の実施スケジュール・推進方法

本計画は、計画全体の目指すところとして『成果目標』を、各基本目標の達成度合いをチェックする目的として『確認項目』を設定し、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。計画4年時点には最終評価を行い、計画5年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。数値指標の目標値は、計画期間中（令和8年度まで）に達成するものですが、毎年度開催する岡崎市交通政策会議にて前年の実施事業の評価とあわせて達成状況を確認します。

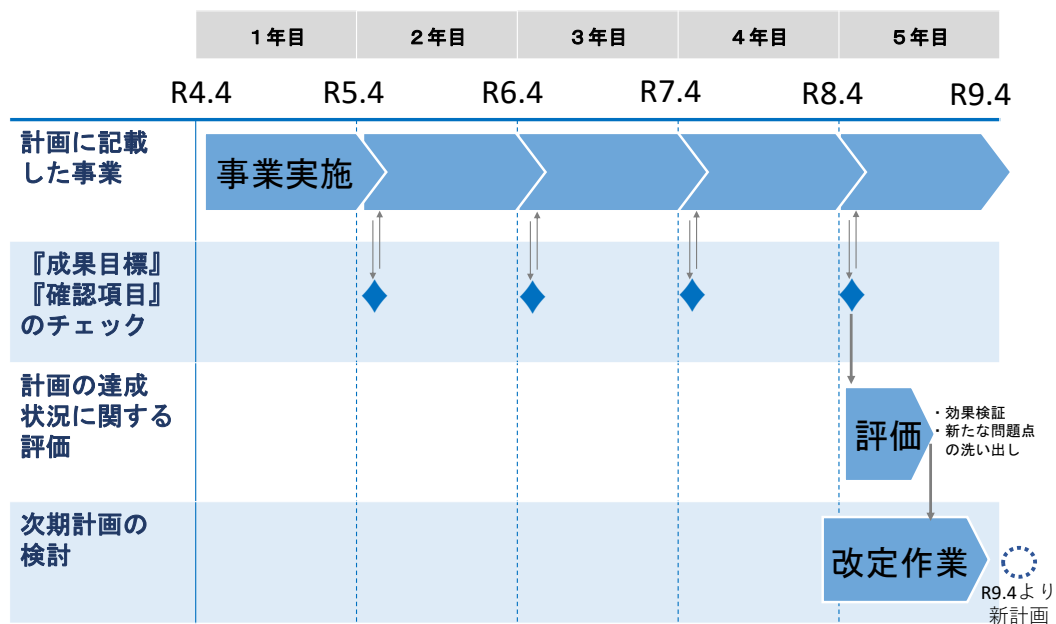


図 計画の推進方法

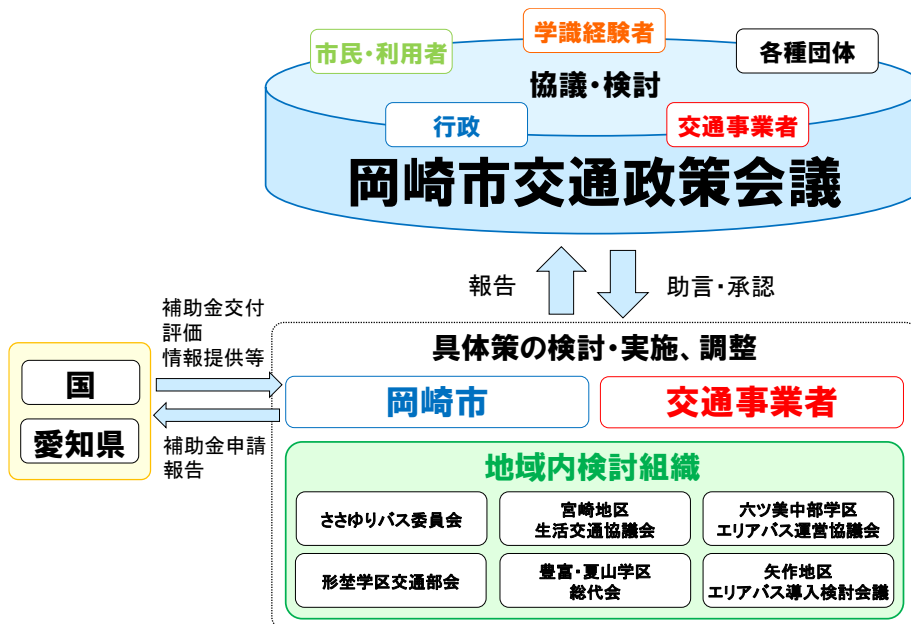


図 計画の推進体制（イメージ）

用語集

あ行	アクセシビリティ	すべての人々にとってサービスがどれくらい利用しやすいかの度合いを示す指標	2-60
	ウィズコロナ・ポストコロナ	ウィズコロナとは新型コロナウイルスが（少なくとも短期的には）撲滅困難であることを前提とした新たな戦略や生活様式のこと。ポストコロナとは新型コロナウイルス感染症によって変わったこれからの社会のこと。	1-1 2-67 3-2
	ウォークアブルシティ	まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場のこと。	2-49
	駅端末交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のことを端末交通手段といい、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段を指す。	2-27
	岡崎市交通政策会議	地域の実情に応じたバスなどの旅客輸送の確保やその利便性向上などを協議するため、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき設置しているもの。	5-1
	オープンデータ	国や地方公共団体などが保有している公共データを、機械判読に適したデータ形式で、二次利用可能な利用ライセンスにより公開することで、住民や事業者などの様々な主体による新たなサービスや事業の創造を目指す取組のこと。	4-19 4-23
か行	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。	2-51 2-67 3-2 4-15
	観光入込客数	観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値。	2-14
	緊急輸送道路	災害時に必要な救助、消防活動と緊急物資を運ぶために指定する道路。被災時には優先して復旧作業を行う。	2-52
	広域交通網	高速道路と一体となって広域交通を受け持つ、網の目のように通じている道路。一般国道及び主要な県道などが対象路線。	2-18
	交通 IC カード	日本各地の鉄道会社が発行している電子マネーの総称。あらかじめ IC カードに金額をチャージし、電車やバスなどの交通機関での乗車券として使用できるほか、買物にも利用できる。	2-43

か行	公民連携まちづくり	地域社会の課題解決など共通の目的を実現するため、市民や事業者などと行政が信頼と理解の下、それぞれの役割と責任を自覚しながら、お互いの立場の違いを認めた上で尊重し合い、協力して行うまちづくり。	1-2 2-64
	国土強靱化	どのような災害が発生しても、被害を最小限に抑え、迅速に復旧・復興できる、強さとしなやかさを備えた国土・地域・経済社会を構築すること。	2-52
	コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくり。	2-60
さ行	サイクルシェア	指定されたサイクルポートであれば、どこでも借りられどこでも返せる自転車のシェアリングサービスのこと。	2-47 2-55 2-67 4-4 4-20
	サイクル&ライド	自転車から公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法。	4-4
	サイクル&バスライド	出発地から自転車でバス停まで行き、バスに乗り換えて目的地に向かうこと。	4-4
	サブスクリプション	定額料金を支払い利用するコンテンツやサービスのこと。商品を「所有」ではなく、一定期間「利用」するビジネスモデル。サブスクとも略される。	4-16
	シェアリングサービス	物品を多くの人と共有したり、個人間で貸し借りをしたりする際の仲介を行うサービスの総称。	4-7
	市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域と概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。	2-11 2-12 2-13 2-19 2-20 2-37 3-3 3-4
	市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。	2-67
	自然的土地利用	田畑などの農林業的土地利用に、森林、原野、水面、河川などを加えた土地利用。	2-11

さ行	自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村や NPO 法人などが、自家用車を用いて提供する運送サービス。	2-57 2-67
	自動運転	自動車の運転を自動的に行うこと。運転支援システム（ドライバーの運転を支援するシステム）による走行と完全自動運転（無人運転）を指す。	1-1 2-26 2-54 2-67 4-16
	スマート IC	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリアなどから乗り降りできるように設置される ETC を搭載した車両に限定したインターチェンジ。	2-21 2-67 4-5
	スマートシティ	IT や環境技術などの先端技術を駆使して街全体のインフラサービスを効率的に管理・運営し、省資源化を徹底した環境配慮型都市。	2-56 2-67
	スマホアプリ	スマートフォンで利用できるアプリケーションの略。OS の上で動くソフトウェアのことで、アプリをインストールすることで、スマートフォンに好きな機能を追加できる。	2-55
た行	滞在快適性等向上区域	まちなかにおける「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進するため、歩道の拡幅、都市公園に交流拠点の整備、建物低層部のガラス張り化をするなど、その区域の快適性・魅力向上を図るための整備などを重点的に行う必要がある区域。	2-60
	ダイナミックプライシング	商品やサービスの価格を需要と供給の状況に合わせて変動させる価格戦略。	4-16
	代表交通手段	ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の代表的な交通手段のこと。優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。	2-27
	地域内交通	支線交通路線と生活交通路線から成り、バス基幹軸と接続する路線。	2-2 2-3 2-4 2-37 2-55 4-9 4-10
	昼夜間人口比率	常住人口（夜間人口）100 人当たりの昼間人口の割合。100 を超えているときは人口の流入超過、100 を下回っているときは流出超過を示している。	2-9

た行	低未利用地	市街化区域内において、道路、鉄道、水面など公共空間以外の土地で、平面駐車場や建物跡地など土地利用がされていない土地。	2-11
	デマンド交通	あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのはなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス。	1-1 2-55 4-16
	電動マイクロモビリティ	電動キックボードや電動アシスト自転車、シニアカーなど。	2-56 2-67
	都市計画区域	都市計画や都市計画に関連する法令の規制を受けるべき土地の範囲。都市計画法に基づき、自然的、社会的条件などを勘案して一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要のある区域で、県が指定するもの。	2-11
	都市計画道路	都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における基幹的な都市施設。	2-21
	都心	都市における商業や業務、サービスなど都市機能の中心となる地域。	2-67 3-2 3-4 4-1 4-2 4-5 4-19 4-20
	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るため、地権者から土地の提供（減歩）により行われる土地の区画形質の変更や公共施設の新設又は変更に関する事業。	2-21 4-5
	トリップ	ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。	2-27 2-55
な行	乗換拠点	電車・バス・タクシーなどの公共交通と、それ以外（自動車・自転車など）の交通モードとの乗換えを行う拠点。	2-3 4-1 4-3 4-20

な行	ノンステップバス	床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバス。	2-2 2-26 2-34 2-67 4-13 4-19 4-22
は行	バス基幹軸	都心や郊外・中山間地域を結ぶ路線のうち、モビリティを優先して確保すべき路線。	2-2 2-3 2-4 2-19 2-67 4-9
	バリアフリー	高齢者、障がい者などが円滑に移動できるように、段差などの障害（バリア）となるものを取り除き整備する考え方。具体的には、交通施設や公共の建築物、道路、個人の住宅などにおいて、高齢者や身体障がい者などの利用に配慮した設計・整備を行うこと。	2-2 2-19 2-30 2-34 2-67 3-2 4-1 4-13 4-19 4-22
	分野別代替費用 （クロスセクター効果）	地域公共交通が廃止となった場合に必要となる、医療・商業・教育などの分野ごとに代替施策を実施した場合に必要な費用。例えば、バス路線が廃止となった場合、通学や通院、買物などで利用している人たちに対して、スクールバスや病院送迎バス、買物バスなど代替施策を実施する場合にかかる費用。	4-19 4-21
	平均旅行速度	区間の総延長を区間の旅行時間（区間の延長を区間の旅行速度で割ったもの）の総和で割ったもの。	2-45
ま行	モビリティサービス	自動車や鉄道などを用いた人やモノの空間的移動に関するサービス。	1-1
	モビリティマネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用するなど）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。	4-1 4-15 4-22

や行	ユニバーサルデザイン	障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすい都市や生活環境をデザインする考え方。	4-13
	ユニバーサルデザイン タクシー	スロープや手すりを備えており、高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、荷物の多い旅行者など、誰もが使いやすいデザインのタクシー車両。	4-13
	用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一種。土地利用にあった環境を保ち、また、効率的な活動を行うことができるように、各地域にふさわしい建築物の用途、形態（建蔽率、容積率、高さ）などのルールを定めて、良好な都市環境をつくるもの（13 種類の用途があり、大きくは住居系、商業系、工業系の 3 つに区分される）。	2-11
	予約型乗合タクシー	予約が入った場合だけ運行し、予約が入っていない場合は運行しない乗合タクシー。デマンドタクシーとも呼ぶ。	2-37 2-38
ら行	ラストワンマイル	最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内など比較的狭い範囲内の移動。	4-9
ABC	AI	人工知能 (Artificial Intelligence) の略。一般的には、人間のような知能を人工的に作りだしたソフトウェアやシステムのことを指す。	1-1 2-54 2-55 4-16
	GTFS (標準的なバス 情報フォーマット)	バス事業者と経路検索などの情報利用者との情報の受渡しのための共通の書式 (フォーマット)。国土交通省により 2016 年から標準化が進められている。	4-17
	ICT	Information and Communication Technology (情報通信技術) の略。情報 (information) や通信 (communication) に関する技術の総称。	2-54 2-67 3-2 4-19 4-23
	IoT	物理的なモノに通信機能を搭載して、インターネットに接続・連携させる技術。「Internet of Things」の略。	2-54
	ITS	高度道路交通システムのことであり、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。「Intelligent Transport Systems」の略。	2-54

ABC	MaaS	バス、電車、タクシー、シェアサイクルといったいろいろな種類の交通サービスを、IT技術を活用して移動を1つのサービスとして統合する新しい考え方。「Mobility as a Service」の略。	1-1 2-55 2-59 4-1 4-16 4-23
	NPO	「Non-Profit Organizaion」又は「Not-for-profit Organization」の略称で、様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称。	4-10
	SDGs	持続可能な開発目標「Sustainable Development Goals (SDGs)」。2015 年9月の国連サミットで採択されたもので、国連加盟 193 か国が 2016 年から 2030 年の 15 年間で達成するために掲げた 17 の目標。	2-48
	Web サービス	インターネットの標準技術を応用し、他のウェブサイトのソフトウェアシステムを呼び出して利用する仕組み。	2-55
123	2 次救急医療機関	入院治療を必要とする重症患者の方を診療する医療機関。	2-12
	3 次救急医療機関	専門的・高度な治療を必要とする重症・重篤な方の治療を担当する病院。	2-12
	5G	「5th Generation (第 5 世代移動通信システム)」のことで、高速大容量、高信頼低遅延、多数同時接続が特徴。IoT 時代に多種多様なネットワークを包含する総合的な ICT 基盤として、様々な産業・分野において実装されることによって、業務の効率化や新たなサービスの創出など、従来の移動通信システム以上に大きな社会的インパクトを及ぼすものと期待されている。	2-54

岡崎市総合政策部地域創生課

TEL 0564-23-6486

FAX 0564-23-6698