

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
- ・観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現
- ・円滑で快適な交通の実現
- ・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。



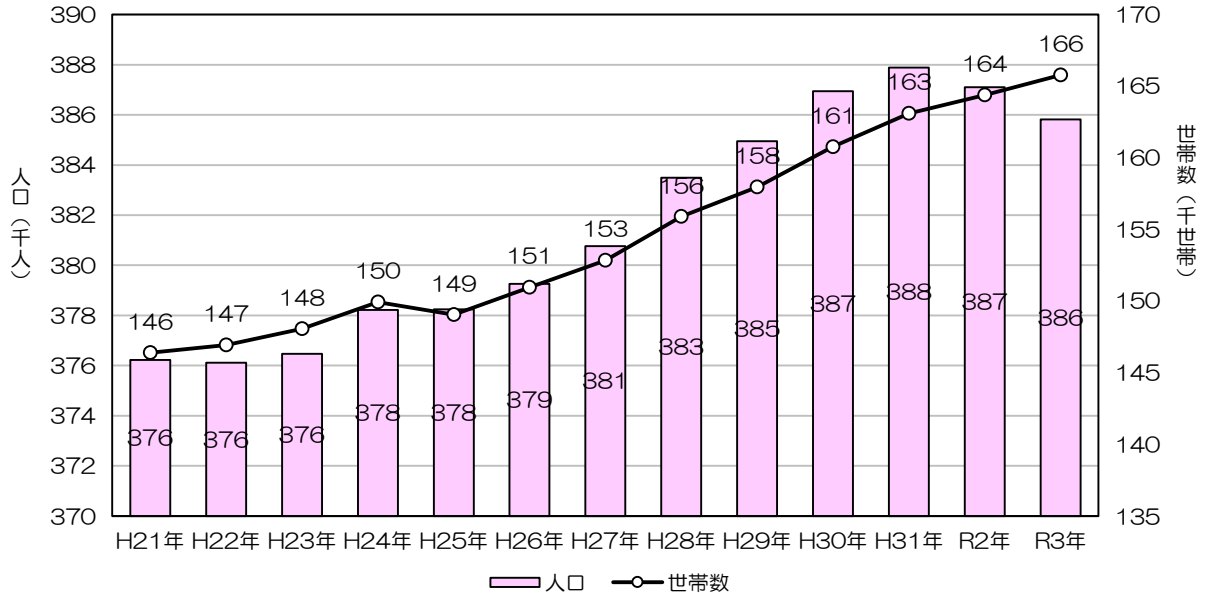
資料：岡崎市都市計画マスタープラン（令和3年）

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。

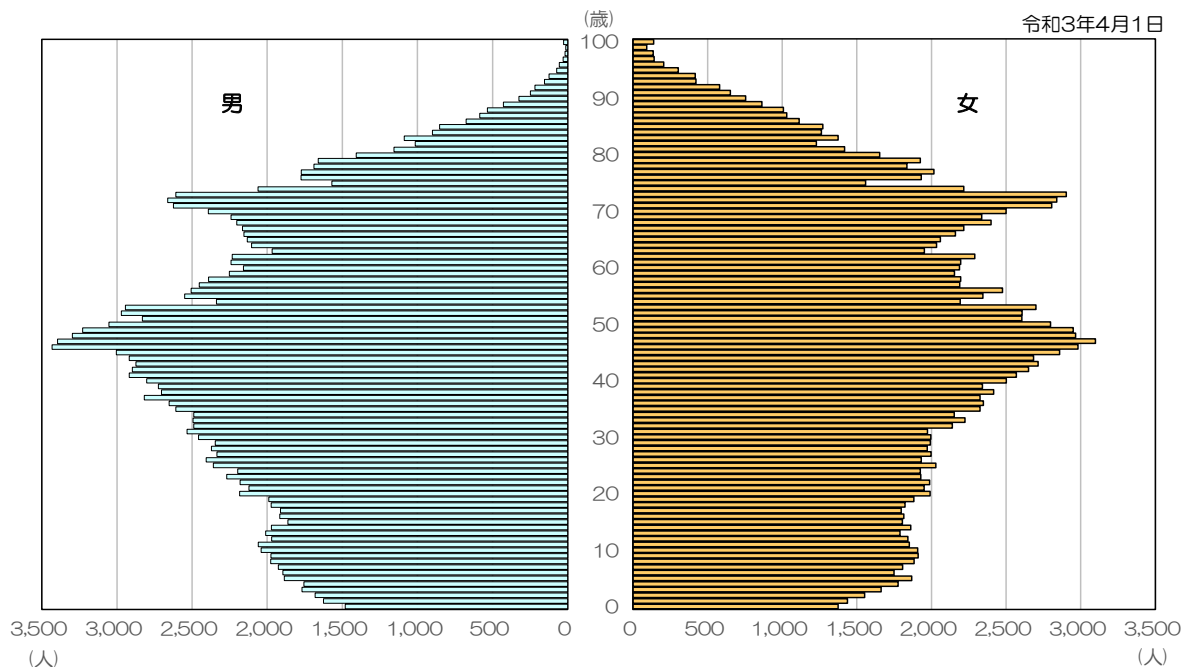


資料:岡崎市統計ポータルサイト(令和3年)

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。



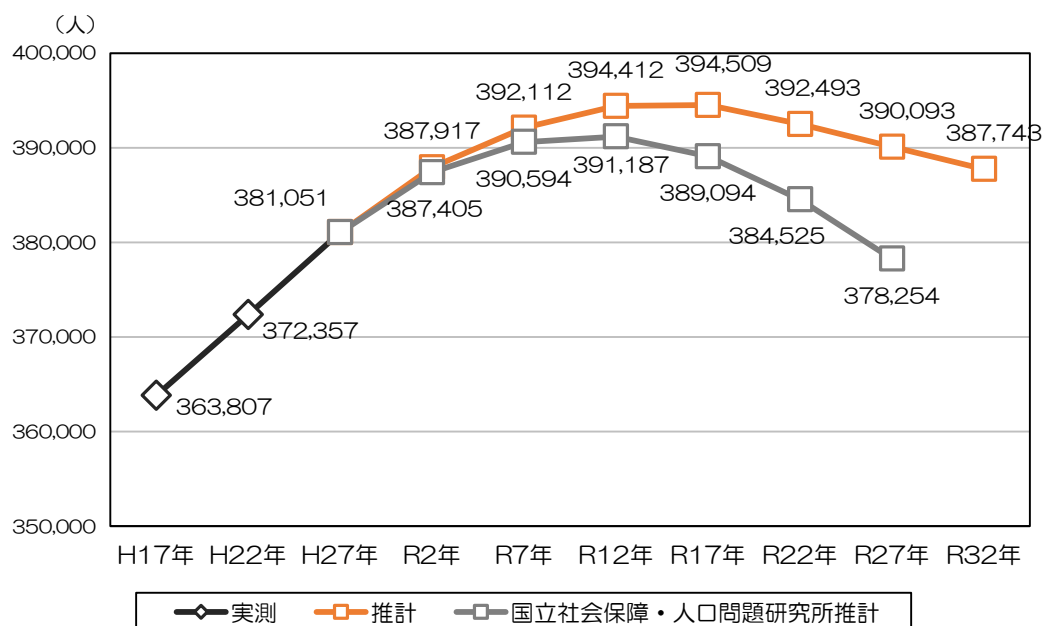
資料:岡崎市統計ポータルサイト(令和3年)

図 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。

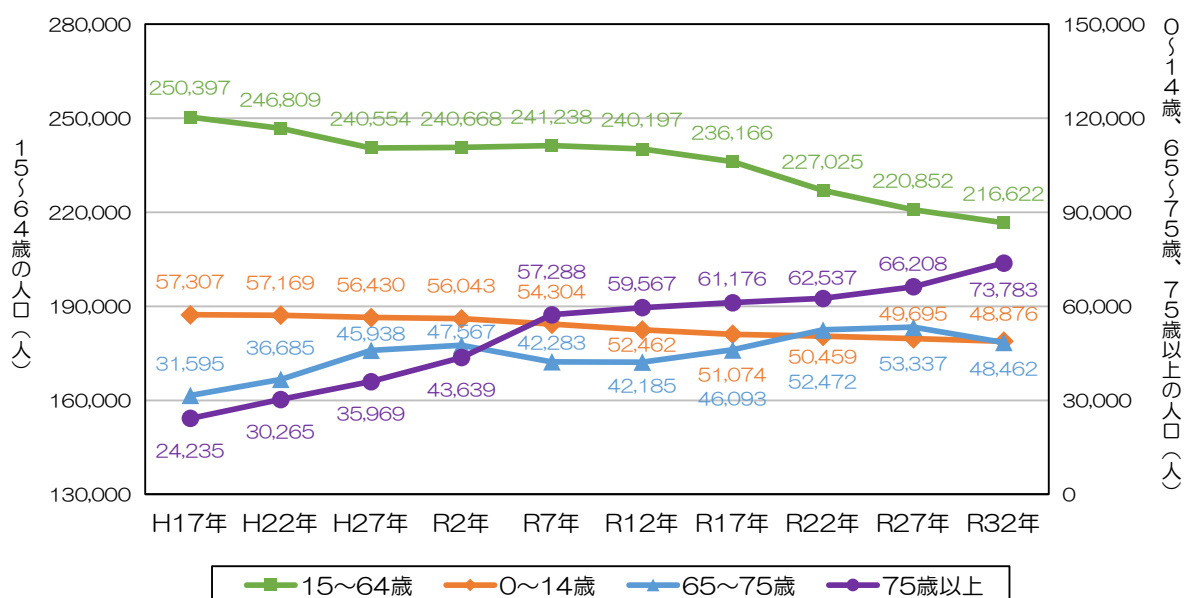
一方で、年少人口、生産年齢人口は減少し、高齢化が進行する見込みであり、令和27年には3人に1人が高齢者になるものと予想されます。



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



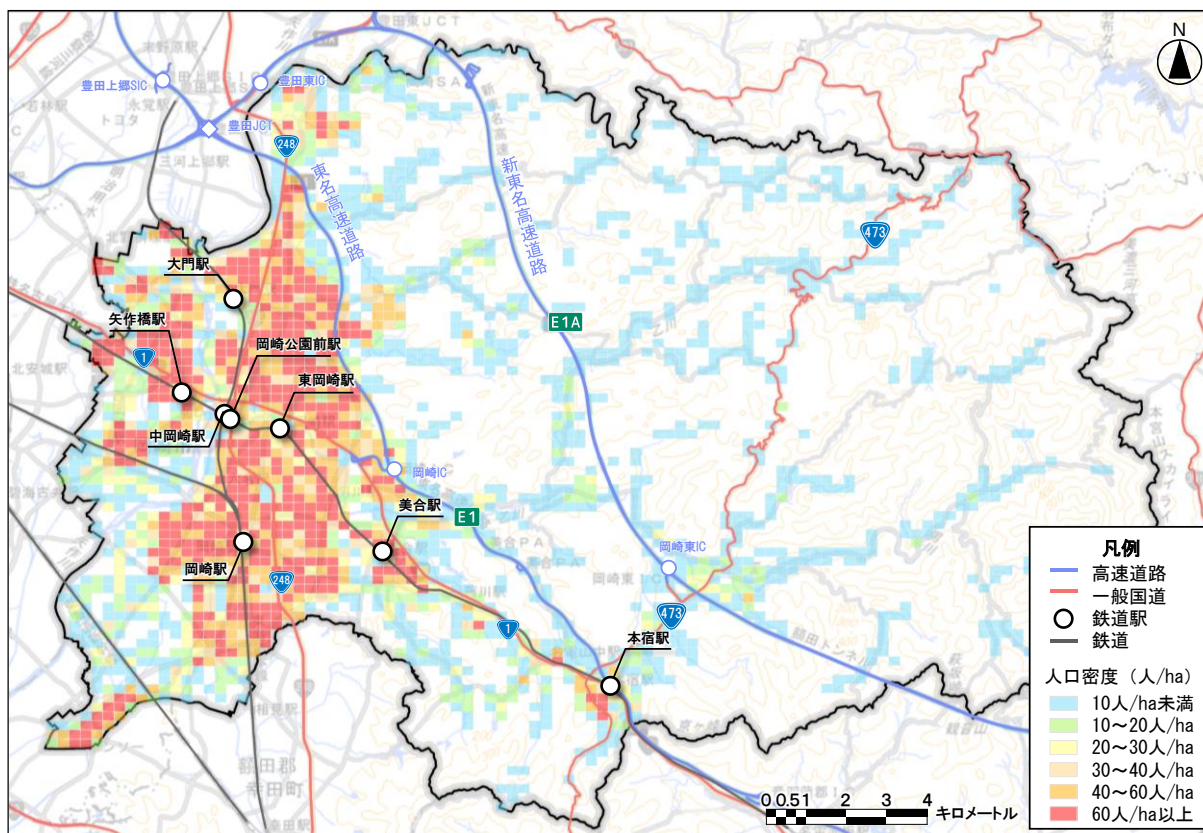
資料：第7次岡崎市総合計画検討資料（令和元年）

※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。

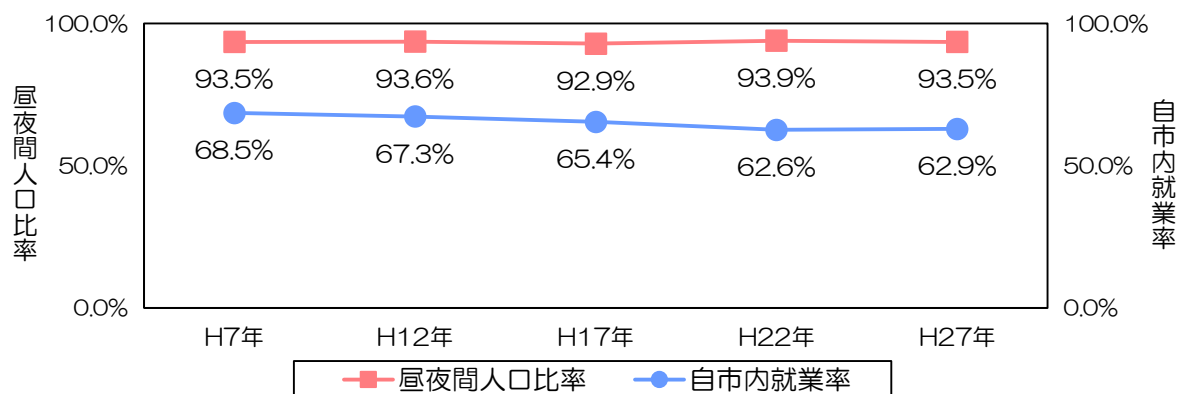


資料：国勢調査（平成27年）

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、市民の多くが市外で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

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。

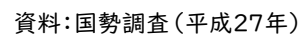
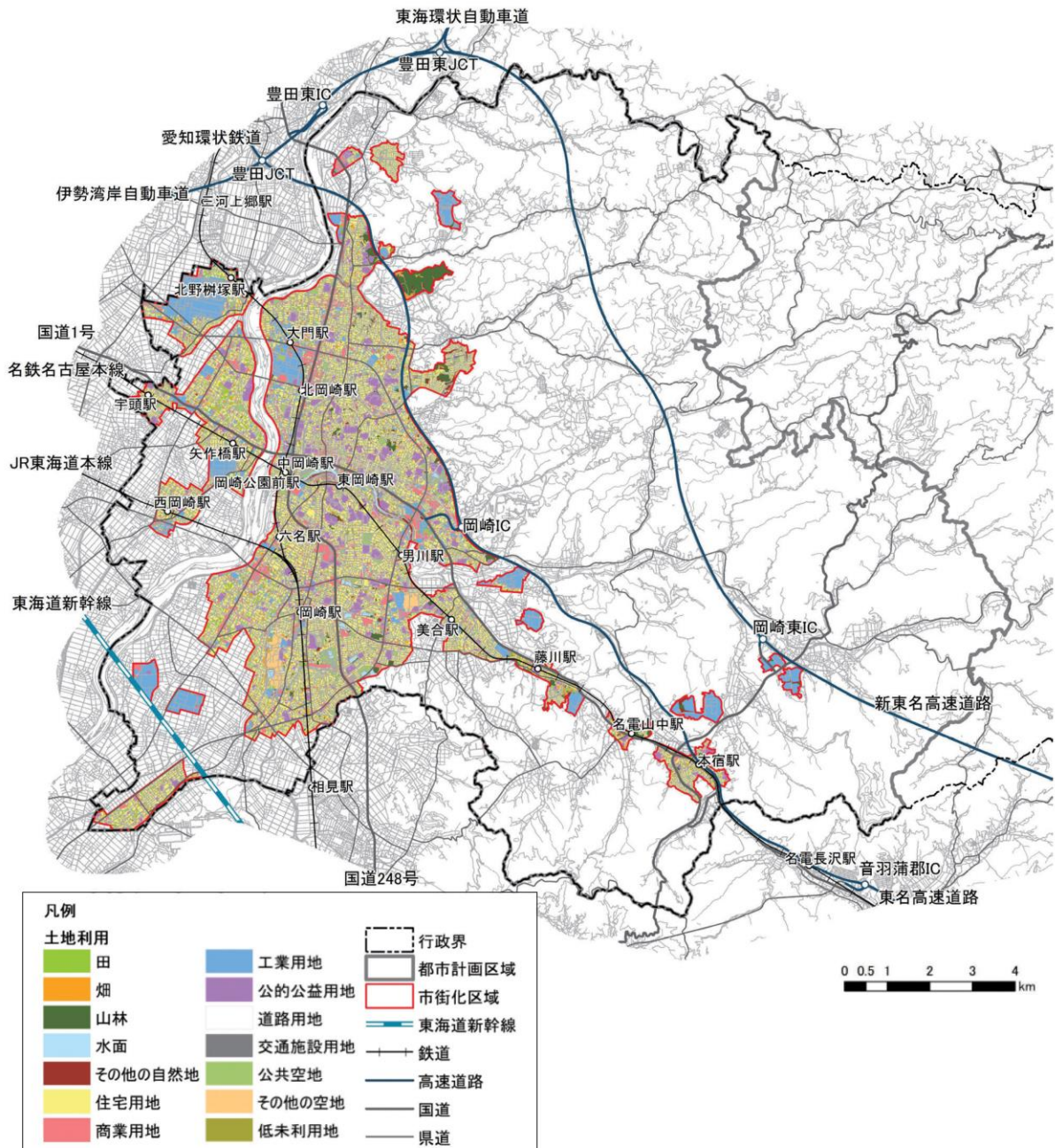


図 高齢者人口割合 (250m メッシュ)

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。



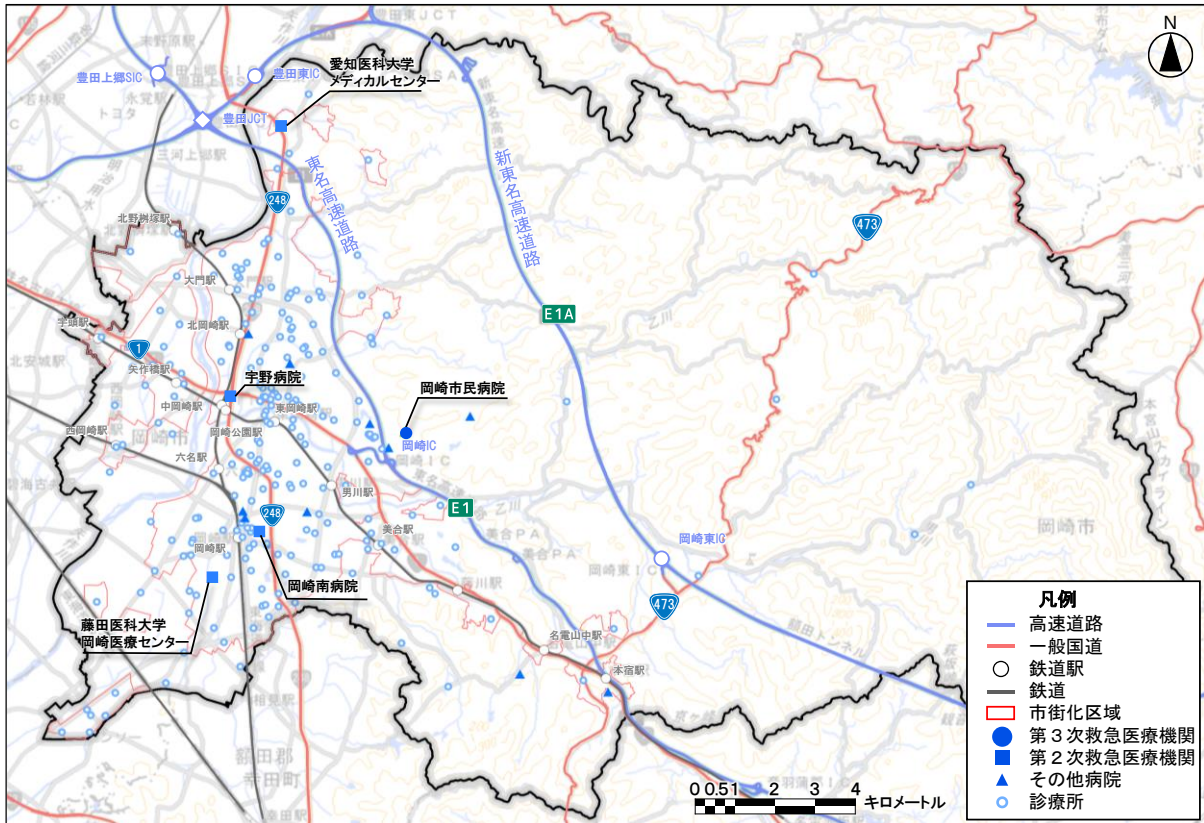
資料: 都市計画基礎調査(平成30年)

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。

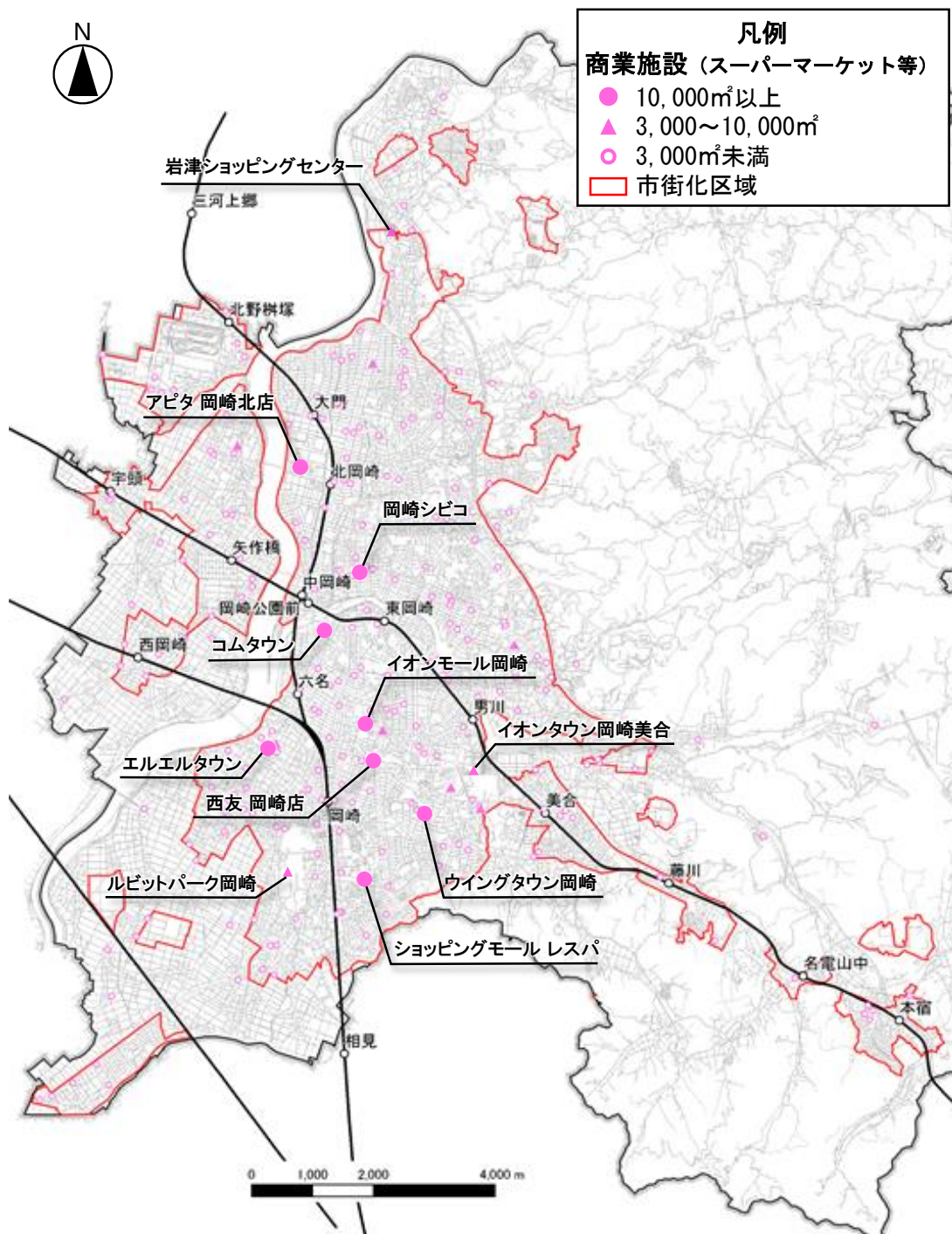


資料：国土数値情報（令和2年）

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。



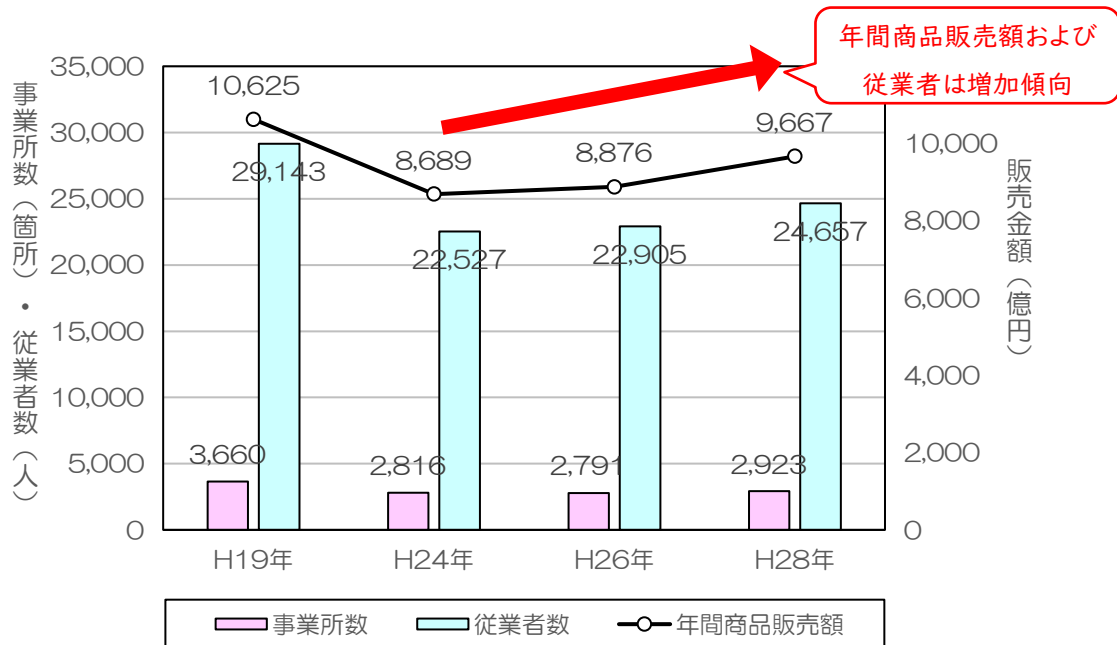
資料：大型小売店総覧、iタウンページ（令和2年）

図 商業施設立地状況

2.2.5 商業・観光

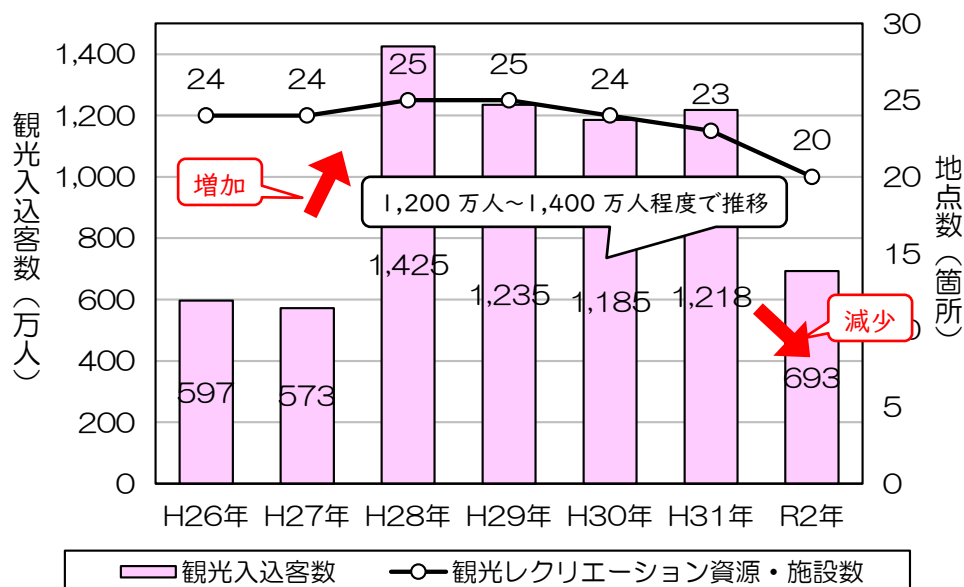
年間商品販売額および従業者数は、近年増加傾向にあります。

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）

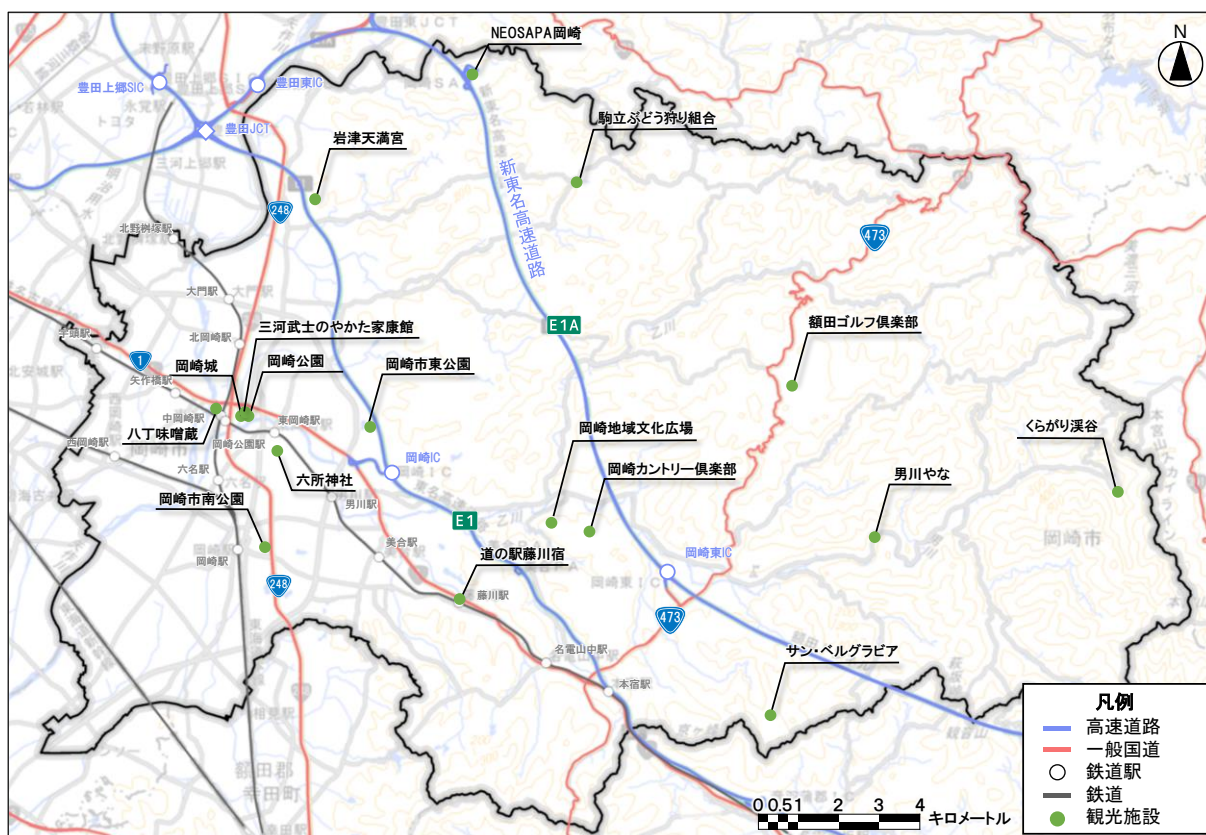
図 商業の推移



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



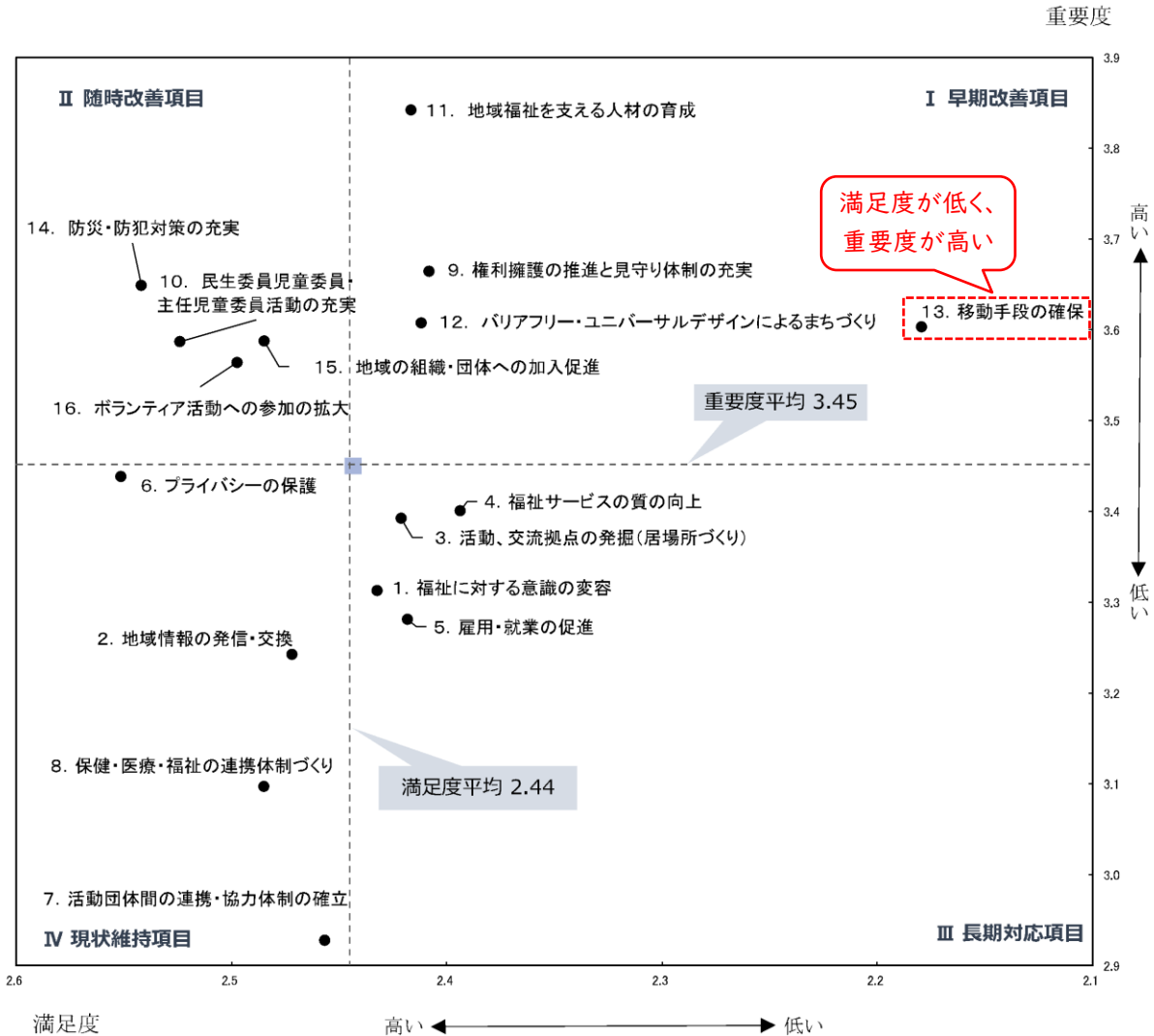
資料：岡崎市観光協会HP

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。

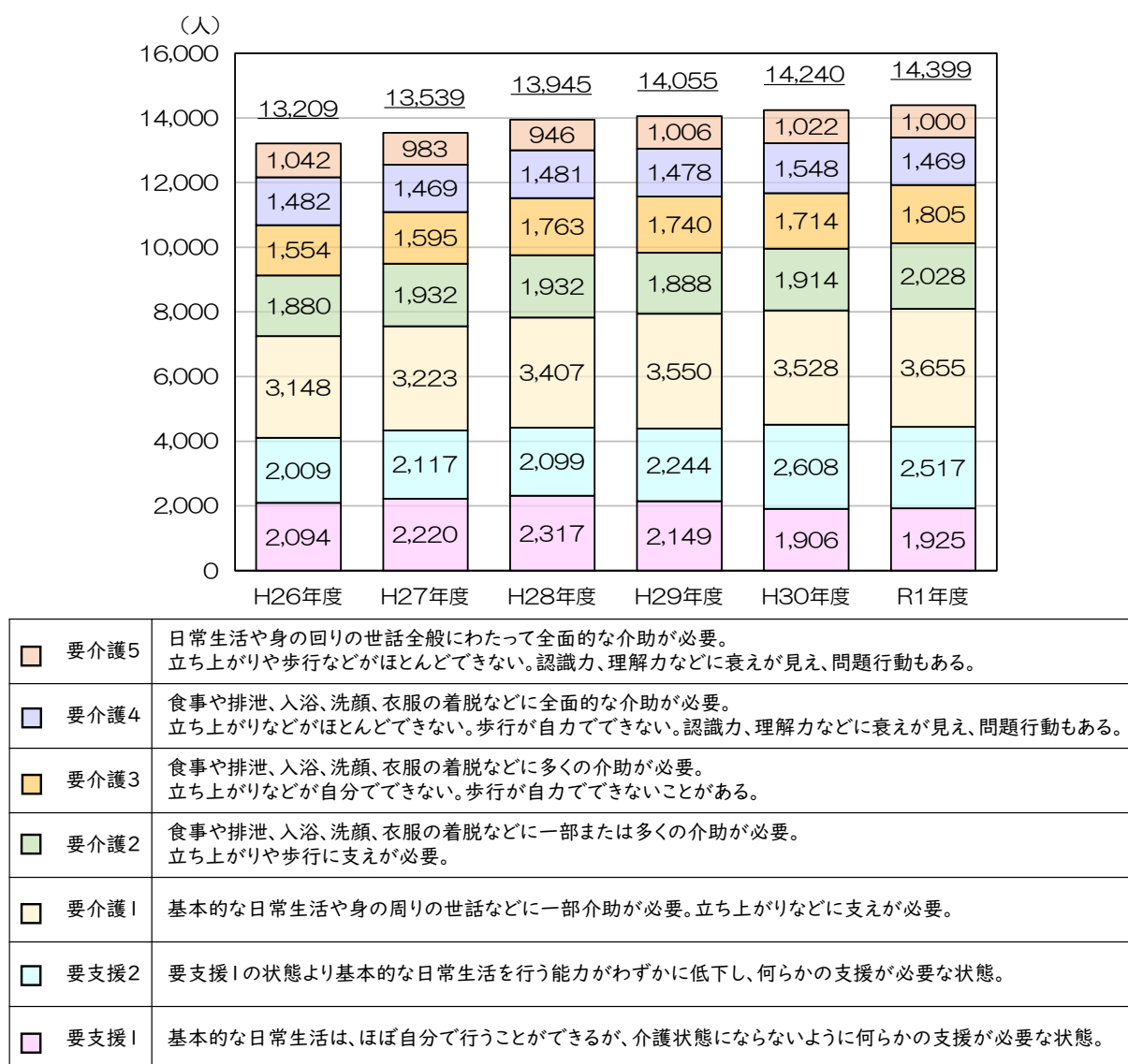


資料：岡崎市地域福祉計画策定のための市民アンケート調査（令和3年）

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)

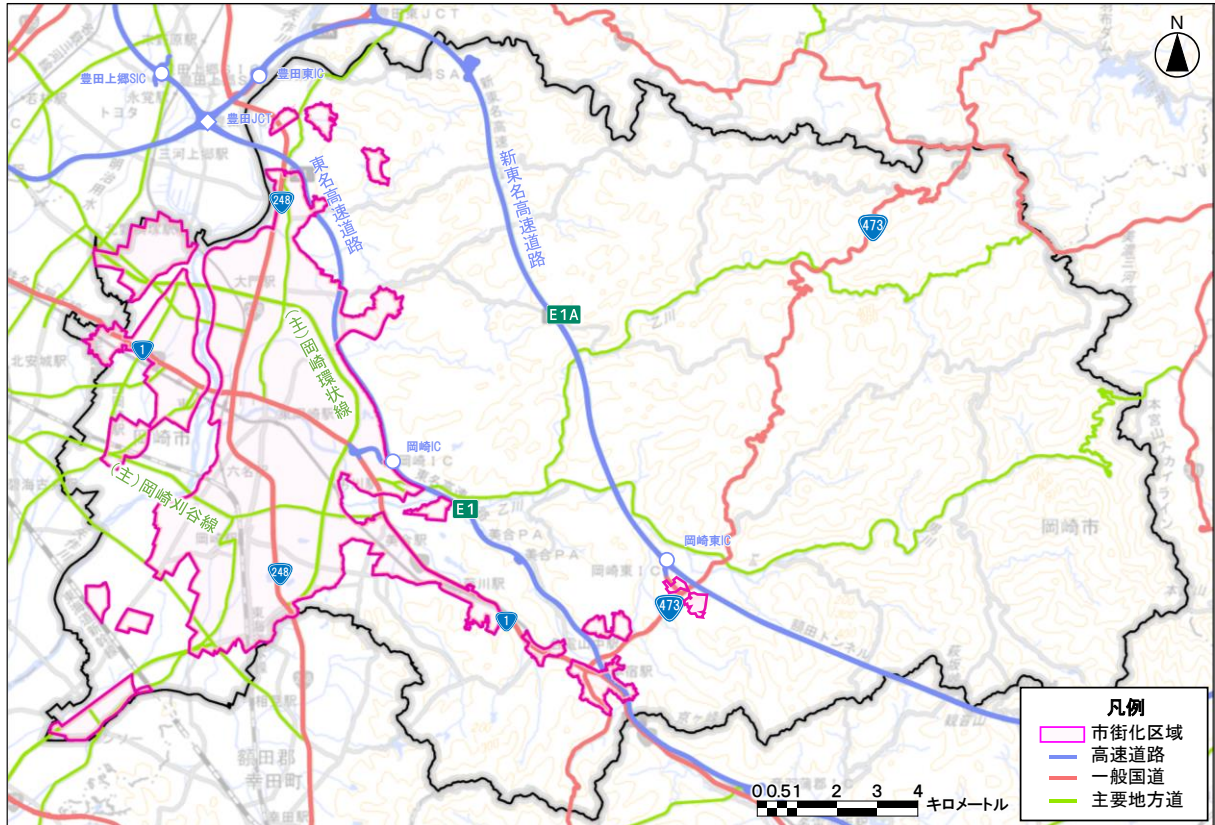
図 介護保険認定者数

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。



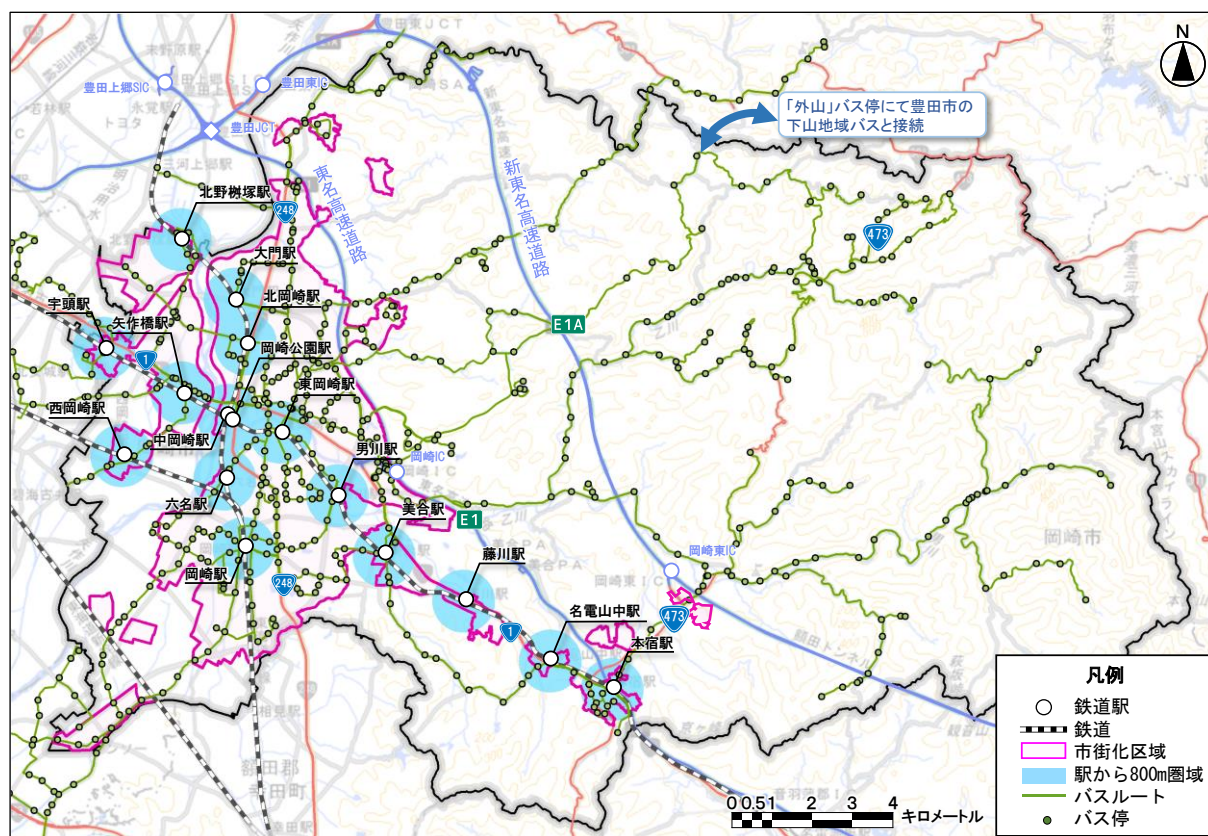
資料：岡崎市

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、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

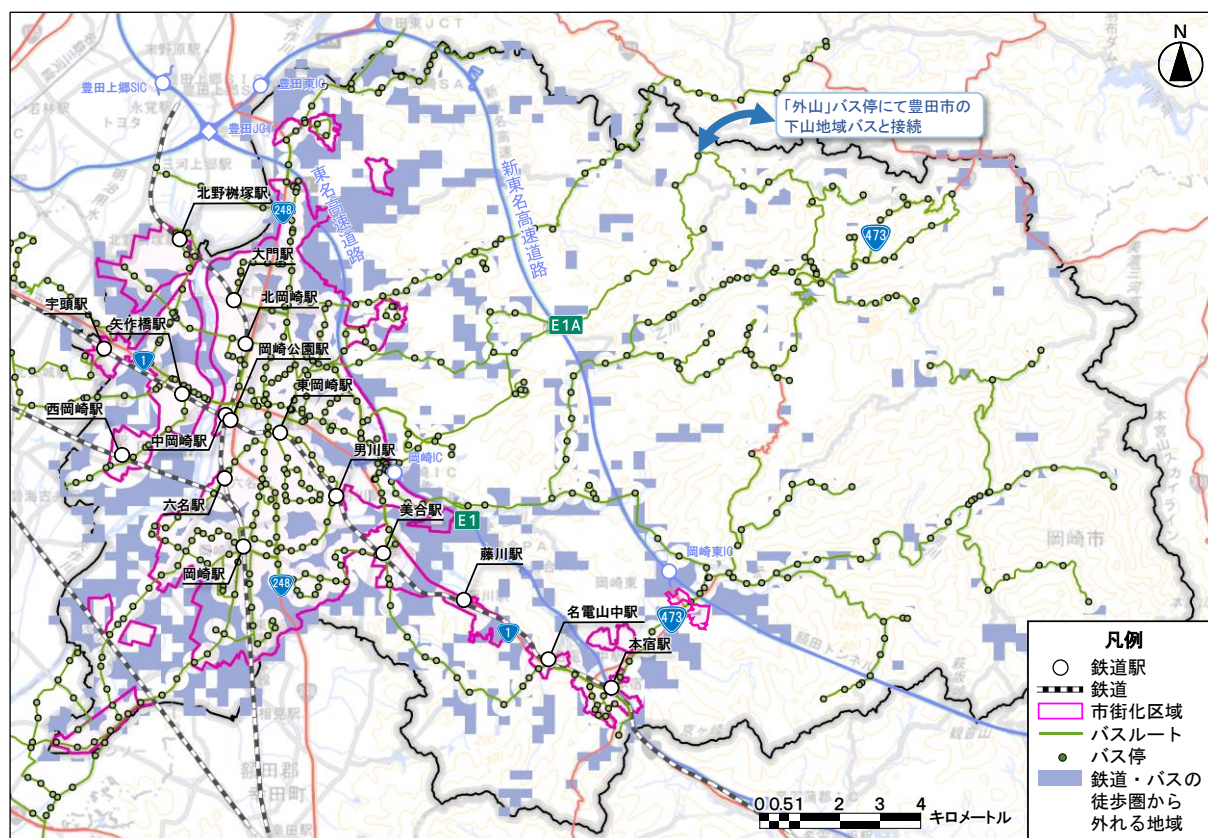
図 岡崎市周辺の鉄道・バス路線

(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、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