

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。

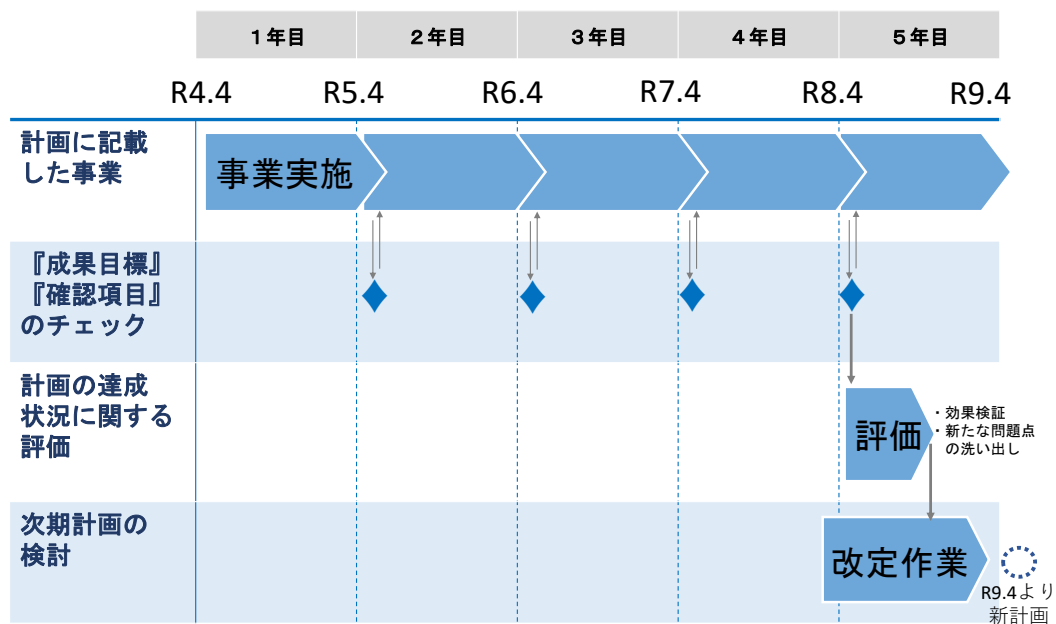


図 計画の推進方法

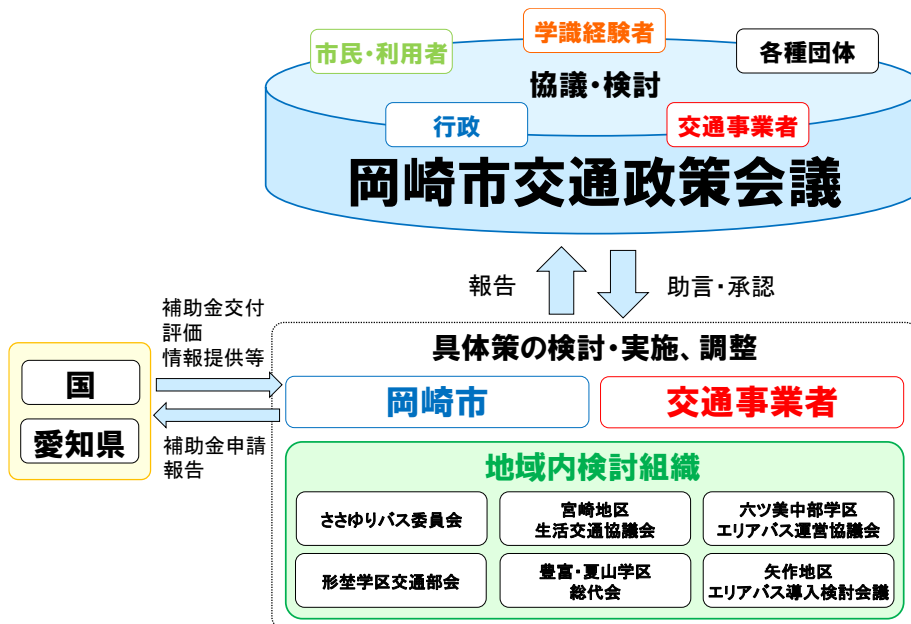


図 計画の推進体制（イメージ）

参考資料

1. 岡崎市交通政策会議 委員名簿
2. 岡崎市交通政策会議 開催状況等
3. 用語集

岡崎市交通政策会議について

1. 岡崎市交通政策会議 委員名簿(令和4年2月末時点)

(順不同 敬称略)

1	学識経験者	まちづくりの達人ネットワーク 理事長	伊豆原 浩二	会長
2		名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正	副会長
3	交通事業者	名古屋鉄道(株) 東部支配人室 営業総務課長	中嶋 久	
4		愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長	寺澤 秀樹	
5		名鉄バス(株) 運行部 運行課長	大野 淳	
6		名鉄東部交通(株) 取締役 路線バス事業部長	玉置 文博	
7		愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長(名鉄岡崎タクシー)	鋤柄 徹	
8	交通関係者	(公社)愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之	
9		愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	中村 彰宏	
10	市民代表	岡崎商工会議所 交通部 会長	前山 敏昭	
11		岡崎市総代会連絡協議会 会長	長坂 秀志	
12		岡崎市老人クラブ連合会 会長	鷲山 幸男	
13		岡崎市障がい者福祉団体連合会 会長	加賀 時男	
14		岡崎市六ツ美商工会 会長	萩原 幸二	
15		額田地域生活交通協議会	鈴木 勝彦	
16	行政	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	石井 信	
17		国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局首席運輸企画専門官	山内 三奈	
18		愛知県都市・交通局交通対策課 担当課長	澤木 徹	
19		愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長	伊熊 竜彦	
20		愛知県警察 岡崎警察署 交通課長	稲吉 昌志	
21		岡崎市 副市長	山本 公德	

2. 岡崎市交通政策会議 開催状況等

	日付	議題等
令和元年度 第2回会議	令和元年 9月20日	・計画改訂の流れ ・「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート(案)」の承認
令和元年10月30日～令和元年11月15日		・「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」の実施
令和元年度 第4回会議	令和2年 3月3日	・「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」の結果報告
令和2年度 第1回会議	令和2年 6月12日 (書面決議)	・総合交通政策(現計画の達成状況、課題、改善点等)について
令和2年度 第3回会議	令和2年 8月28日 (書面決議)	・前計画の計画期間の延長決議(新型コロナウイルス等の影響を計画に反映させるため1年間延長) ・総合交通政策との計画統合についての決議 ・計画改訂までの協議事項、スケジュール ・岡崎市の交通における現況の整理 ・達成度評価に関する考え方、構成案について
令和2年度 第4回会議	令和2年 11月20日	・基本理念・基本方針・基本目標の検討フロー等について
令和2年度 第5回会議	令和3年 2月26日 (書面決議)	・基本理念・基本方針・基本目標を達成するため 「岡崎市が目指す交通の将来像」について ・基本目標及び基本方針を達成するための主要施策等について
令和3年度 第1回会議	令和3年 5月24日 (WEB会議併用)	・岡崎市地域公共交通計画(仮称)の策定に向けた検討の流れ ・評価指標、計画の推進方法について
令和3年度 第2回会議	令和3年 8月2日	・評価指標、交通利便地域の検討について ・地域主体の交通について
令和3年9月1日～令和3年9月15日		・「岡崎市の公共交通に関するアンケート」の実施
令和3年度 第3回会議	令和3年 10月25日	・岡崎市地域公共交通計画(素案)の意見聴取
令和3年10月25日～令和3年11月8日		・庁内各課等への意見聴取
令和3年度 第4回会議	令和3年 12月20日	・パブリックコメント前の最終確認 ・岡崎市地域公共交通計画(案)の承認
令和4年1月7日～令和4年2月7日		・パブリックコメントの実施
令和3年度 第5回会議	令和4年 2月21日 (WEB会議併用)	・パブリックコメントで提出された意見と対応について ・岡崎市地域公共交通計画の承認

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。 「MobilityasaService」の略。	1-1 2-55 2-59 4-1 4-16 4-23
	NPO	「Non-ProfitOrganizaion」又は「Not-for-profitOrganization」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 「SustainableDevelopmentGoals (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	「5thGeneration (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

岡崎市地域公共交通計画

令和4年3月 日策定
岡崎市総合政策部地域創生課
TEL 0564-23-6486
FAX 0564-23-6698