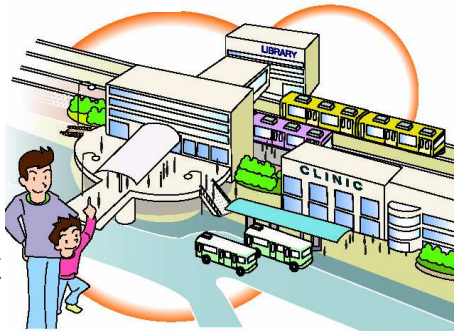


人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり

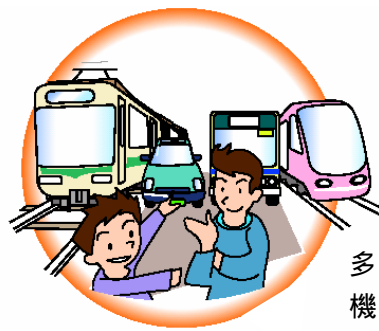
岡崎市の総合交通政策

～ 魅力ある 使いやすい公共交通の実現を目指した総合的な取り組み ～

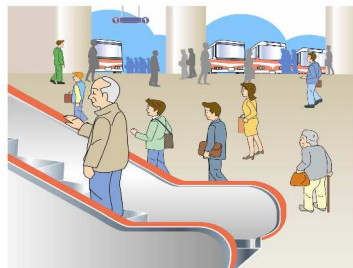
交通結節点を中心とした公共交通体系の整備



多様な公共交通機関の活用



高齢者等の移動を支援する交通施設のバリアフリー化



利用しやすい公共交通情報の充実



まちバスを活用した中心市街地の活性化



環境にやさしいバス利用の促進



都市計画道路の整備や鉄道・コミュニティバスの連携による広域・周辺都市との交流の促進



岡 崎 市

目 次

1 . 序論	1
1 - 1 総合交通政策策定の趣旨	1
1 - 2 計画の期間	1
1 - 3 計画の位置づけ	1
 2 . 総合交通政策の課題	2
2 - 1 マイカー依存社会の進行による社会問題	2
2 - 2 社会環境変化への対応	3
(1) 高齢化の進展への対応	
(2) 道路交通の混雑・渋滞への対応	
(3) 中心市街地の衰退への対応	
(4) 環境問題の顕在化への対応	
(5) 広域化した日常生活圏への対応	
2 - 3 公共交通維持への対応	8
2 - 4 交通に対する市民意識	9
2 - 5 都市づくりとの連携	10
 3 . 総合交通政策の基本目標と基本方針	12
 4 . 基本目標の達成を目指した主要施策	17
4 - 1 人にやさしく安全安心な交通体系の整備	18
4 - 2 まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備	22
4 - 3 環境にやさしい交通体系の整備	25
4 - 4 交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備	27
 5 . 主要施策の展開とスケジュール	29
 6 . 計画・事業の進行管理	30
 ■ 総合交通政策を推進していくうえでの今後の課題	31

1 序 論

1 - 1 総合交通政策策定の趣旨

マイカー社会の進行は、市民生活に様々な豊かさをもたらしましたが、同時に、公共交通の衰退や自然環境の悪化、交通事故の増大、人口や都市機能の郊外化による中心市街地の活力低下や社会資本の整備・維持コストの増大など、様々な社会問題を引き起こしています。

一方、高齢化の急速な進展に伴い、移動を制約される交通弱者や高齢者ドライバーが増加しており、安全な移動手段の確保が課題となっています。

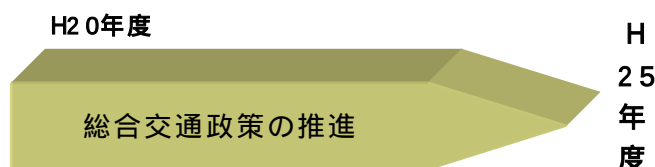
これらの諸問題を解決するためには、計画的な道路の整備に加え、鉄道、バス・タクシーなど地域に密着した公共交通機関の充実を行い、人にやさしい交通体系を実現していくことが必要です。環境にやさしく、だれもが安全・円滑に移動でき、また利用しやすい交通手段の確保は特に重要です。

本市では、平成19年7月から「まちバス」の実験運行を始めました。高齢者などの活動範囲を広げ、中心市街地の活性化につながるとともに、マイカー抑制にも一役買うものと期待しています。

そこで、本市の将来を見据え、これから取り組んでいく交通政策の方針として、過度に自動車交通に依存した交通体系から、公共交通や歩行者、自転車、そして自動車といった交通手段が連携し、調和した総合交通体系の確立を目指し、「バス交通のあり方」をはじめ、公共交通機関の利用促進策や幹線道路網の整備計画など、総合的に体系づけた「市総合交通政策」を策定しました。

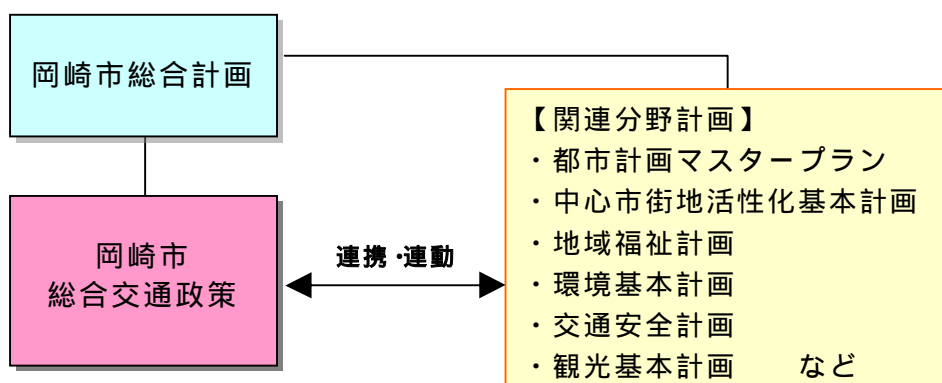
1 - 2 計画の期間

計画期間は、短・中期の取り組みを中心として平成20年度～25年度までの6年間とします。他の関連計画との整合を保ちながら計画の推進と評価を進め、その成果を踏まえた上で見直しをしていきます。



1 - 3 計画の位置づけ

岡崎市総合交通政策は、本市の基本構想「岡崎市総合計画」を上位計画とし、その主要課題に対して交通の視点からその基本方針や有効な方策を定めるとともに、他の分野政策・計画との連携・連動を図るものです。



2 総合交通政策の課題

2 - 1 マイカー依存社会の進行による社会問題

多くの市民が、日常生活の移動手段としてマイカーに強く依存しており、その傾向は今後とも進行することが予想されます。

市民の生活は通勤、業務、買物などすべての行動において自動車の利用割合が高くなっており、平成 3 年から 13 年にかけて、市民の公共交通の利用割合は 11.1% から 9.8% へ減少しているのに対して、自動車利用者の伸びは大きく、56.6% から 64.7% に増加しています。

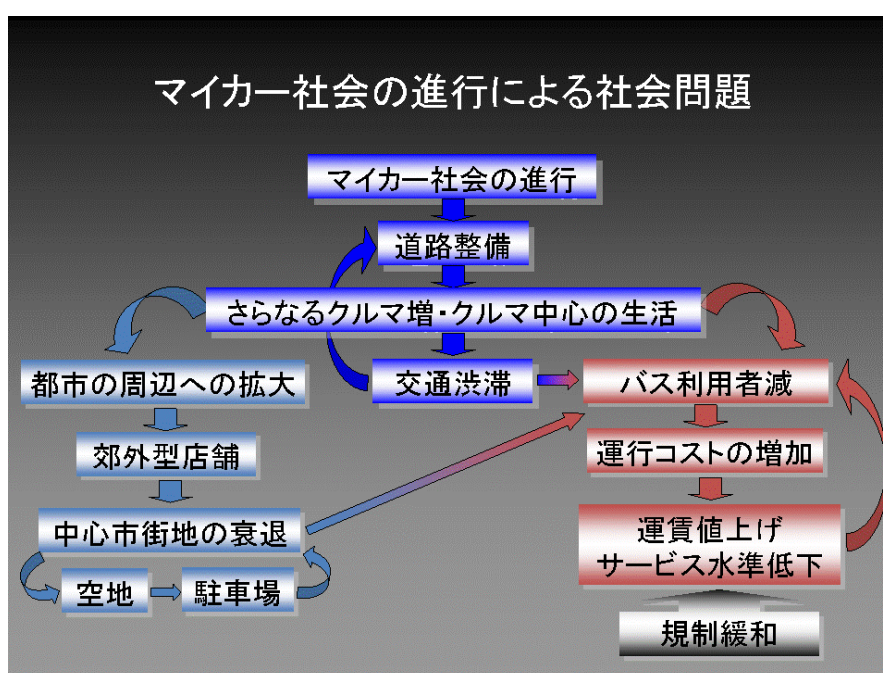
このような自動車の利用増加とともに、国道 1 号や国道 248 号などの幹線道路の交通混雑・渋滞が発生し、時間損失による経済的な損失が発生しています。

また、マイカー中心のライフスタイルは、公共交通が不便な郊外での居住を可能とし、住宅が郊外化し、同時に大型店舗等の郊外化が進展しました。その結果、郊外の居住者だけでなく、都心の居住者も駐車場容量が大きい郊外の大規模小売店舗を利用するようになり、康生地区など中心市街地の相対的な地盤沈下が発生し、店舗が少なくなるとともに、この空間が駐車場として利用されることになり、マイカーには便利になりましたが、歩行者や自転車利用者には利用しにくいものになっています。

さらに、マイカー利用の増加は鉄道やバスの利用者の減少として現われ、自動車とともにバスの走行環境が悪化し、運行の定時性が確保できなくなりました。このことで、バスのサービス水準がさらに低下し、利用者が減少したため、バス事業者は運行の採算性が取れなくなり、バスの本数や系統を削減せざるを得ない状況になっています。この結果は、さらに利用者減少となり、いわゆる「負のスパイラル」といわれる状況で、現在でも続いています。

このようなマイカー利用の増加と公共交通利用者の減少が結果的に、地球環境問題となっています。

今後の交通政策では、現在のマイカー等自動車の利用のあり方を反省するとともに、高齢者の移動支援や中心市街地の再生に向けて公共交通の利便性を高め、CO₂の発生量の削減、交通事故の削減など人と環境に配慮した交通体系の構築が必要とされています。



2 - 2 社会環境変化への対応

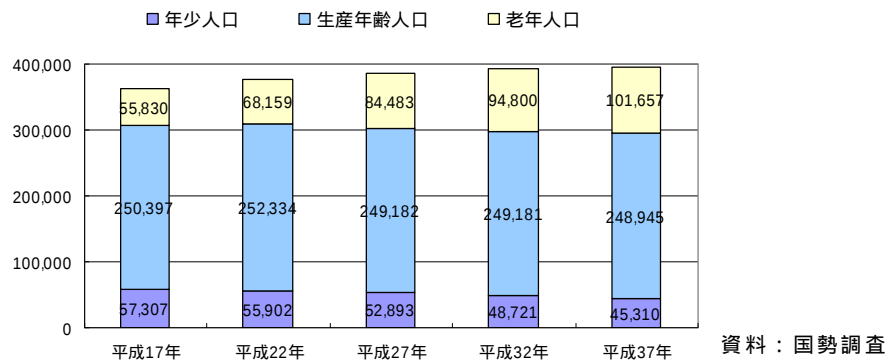
(1) 少子高齢化の進展への対応

岡崎市の人口 37 万人のうち高齢者は約 16 %であり、平成 27 年にはおよそ 4 人に 1 人が 65 歳以上になることが予想されます。

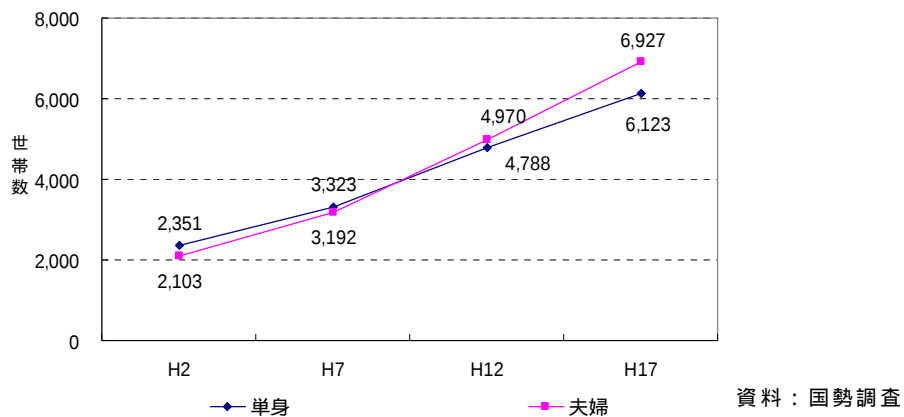
このことにより、移動を制約される高齢者や送迎する人の負担の増加が予想されるとともに、高齢ドライバーが引き起こす交通事故の増加が懸念されます。

このような高齢者の増加等に対応して、高齢者等の社会参加、外出支援に向けた交通対策が重要となります。

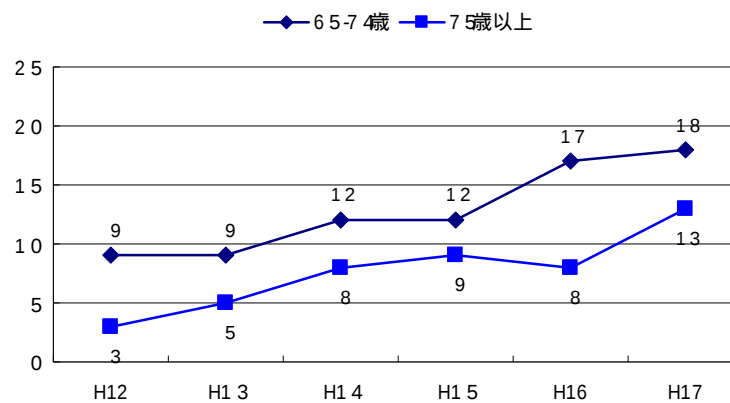
■ 岡崎市の将来人口（推計値）



■ 岡崎市の高齢者世帯数の推移



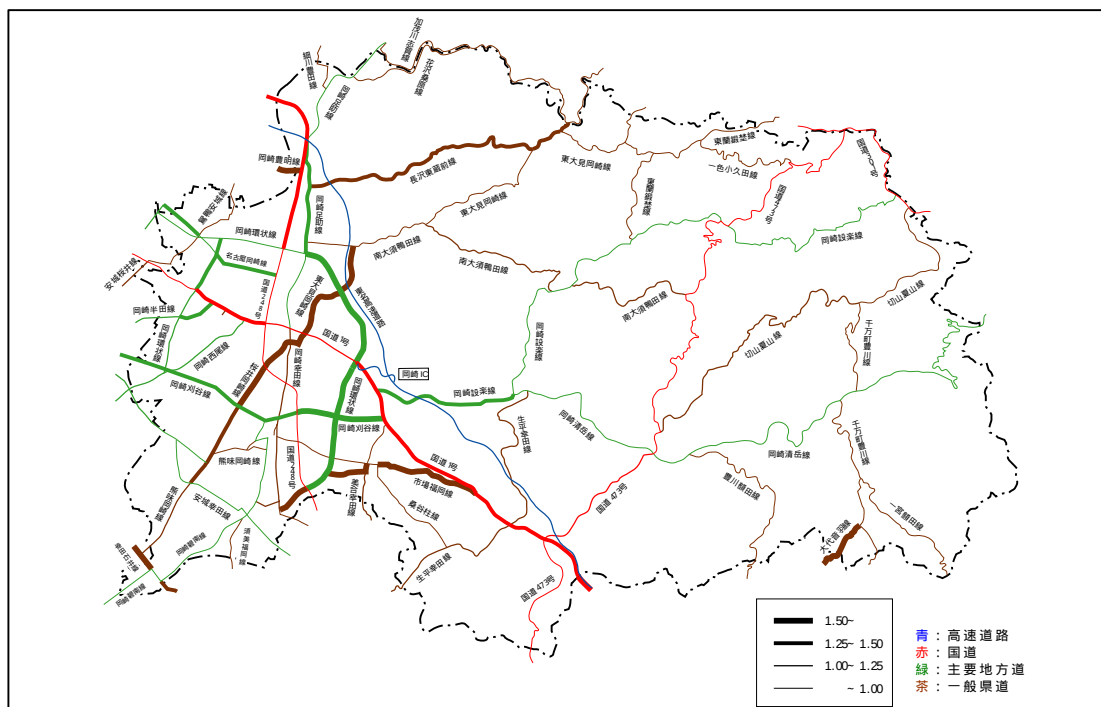
■ 高齢者の事故件数の推移（人対車両）



(2) 道路交通の混雑・渋滞への対応

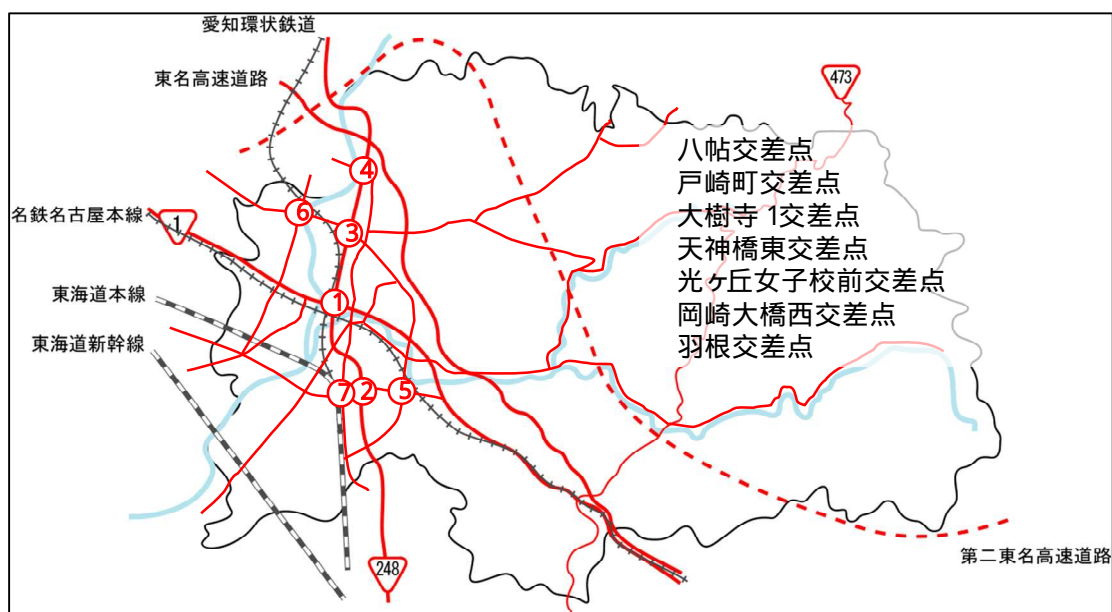
市内の自動車交通の東西、南北の主要流動を担っている国道1号、国道248号等の混雑・渋滞の緩和を図り、また、主要渋滞ポイントの円滑な交通流動の確保と環境改善を進めていく必要があります。

■ 市内道路網の平日(12時間)混雑度



資料：平成17年道路交通センサス

■ 市内の主要渋滞ポイント



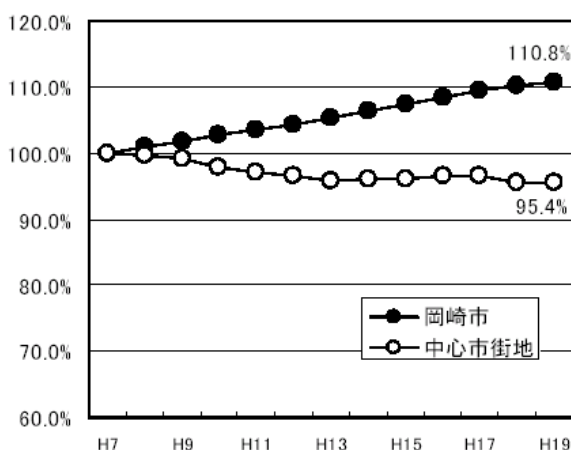
資料：愛知県第4次渋滞対策プログラム（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会）

(3) 中心市街地の衰退への対応

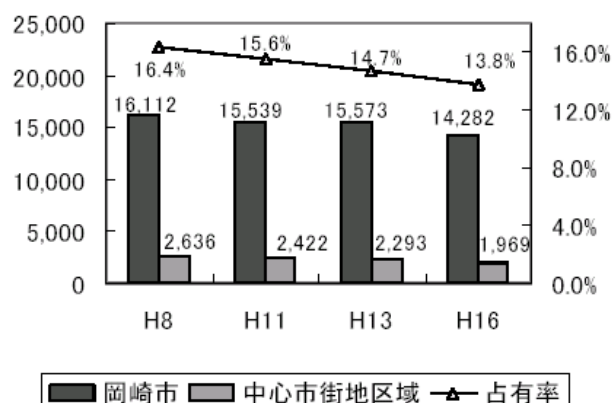
中心市街地では、人口や事業所数が減少し、小売販売額も減少しています。このため、中心市街地のにぎわいを取り戻すための対策が必要になっています。

まちの魅力を高め活気づける交通アクセスの強化（公共交通、自動車）や歩行者・自転車 が安全・快適に移動できる空間の整備が必要となります。

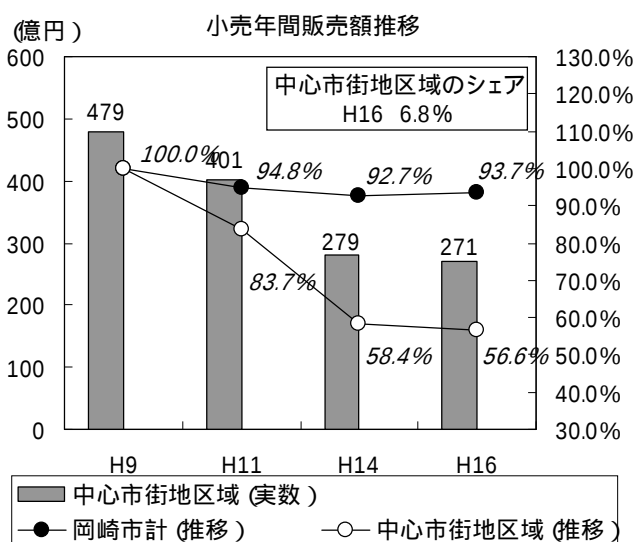
■ 人口増減率



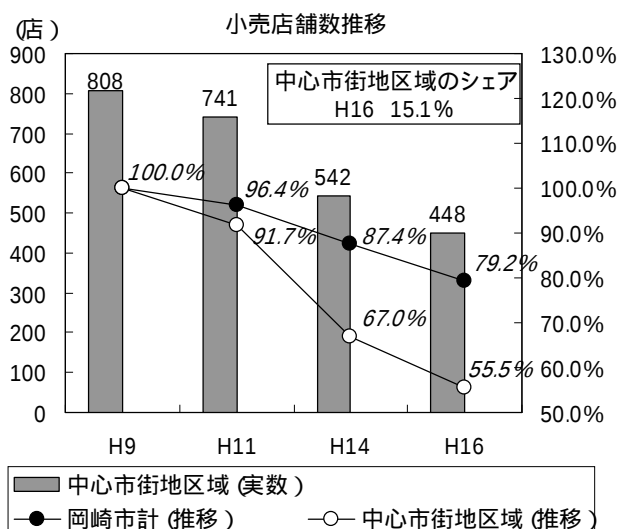
■ 全産業事業所数の推移



■ 年間小売販売額の推移



■ 小売店舗数の推移



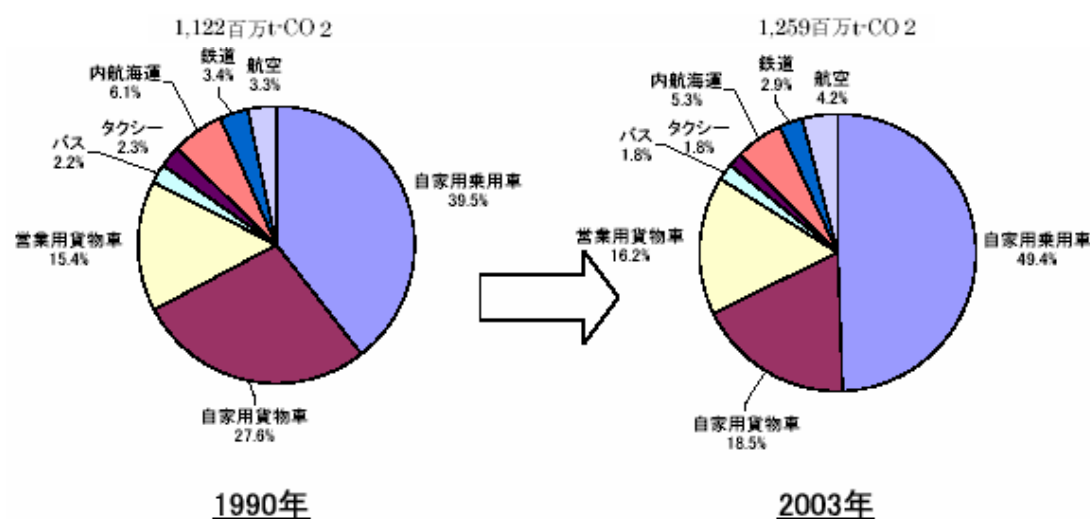
資料：商業統計調査

(4) 環境問題の顕在化への対応

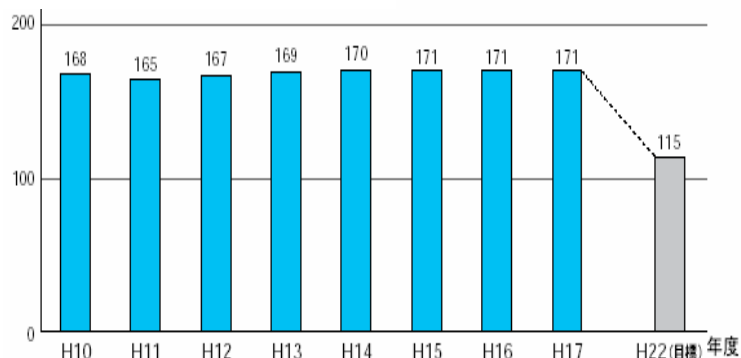
地球温暖化の原因となっているCO₂の排出量は運輸部門で2割を占めています。またCO₂排出量の84%は自動車・貨物車であり、そのうち自家用乗用車が49%を占めています。

岡崎市のCO₂排出量は、平成15年以降の伸びはないものの、平成22年度の環境目標に対して大きくかけ離れた状況にあります。また、岡崎市においては、自動車排出ガスにも含まれるNO₂(二酸化窒素)に係る環境基準や市内主要道路における自動車騒音に係る環境基準を達成できていない状況があります。国道1号や国道248号等の交通量が多い道路等の環境対策を推進していくことが必要です。

■ 運輸部門の二酸化炭素排出量の推移（全国）



■ 自動車からの二酸化炭素排出量



■ NO₂(二酸化窒素)環境基準達成状況 (○:達成 ×:非達成 - :データなし)

年度 測定局	H1 6	H1 7	H1 8
朝日	○	○	×
矢作	○	○	○
大平	×	×	×
羽根	○	○	○
鴨田	-	-	○

資料：岡崎市環境白書（平成19年版）

(5) 広域化した日常生活圏への対応

平成 17 年における岡崎市と周辺市町村間の通勤・通学移動量は、岡崎市から周辺市町への移動が 73,255 人、周辺市町から岡崎市への移動が 47,983 人となっています。

通勤・通学に限らず全目的でも、豊田市・安城市・幸田町・西尾市への行動割合が高くなっています。矢作地区など郊外地域では、隣接市町が買い物などの生活圏となっている場合があります。

こうした日常的な行動範囲を踏まえ、市内のみにとどまらず、周辺市町と広域的に連携した交通体系のあり方を検討する必要があります。

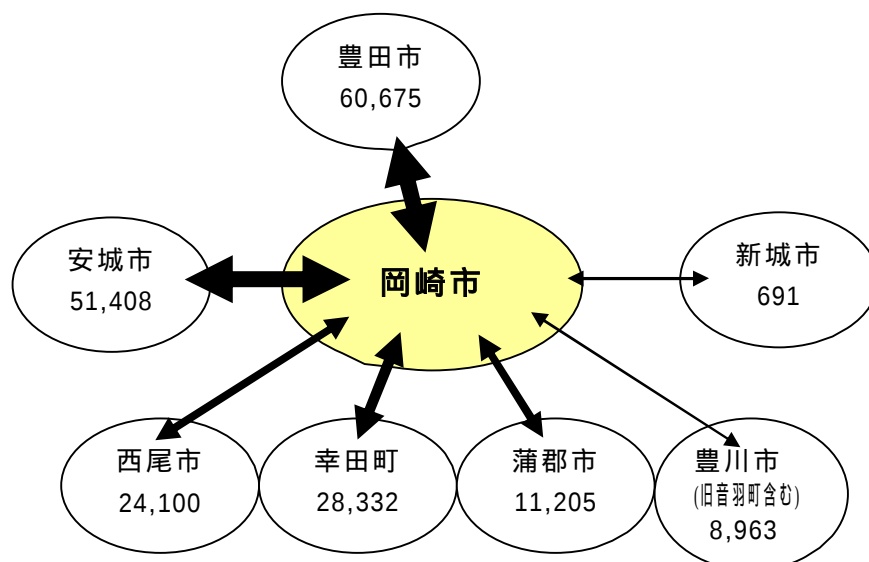
■ 岡崎市と周辺市町村間の移動量

(単位 : 人、トリップ)

		豊田市	安城市	豊川市	蒲都市	西尾市	幸田町	音羽町	新城市
通勤・通学	流出	17,400	9,793	1,043	1,180	6,389	6,718	381	128
	流入	6,935	6,858	1,869	2,201	3,117	3,659	550	303
	合計	24,335	16,651	2,912	3,381	9,506	10,377	931	431
全目的	流出	30,524	25,398	3,542	5,780	11,997	14,056	1,082	303
	流入	30,151	26,010	3,442	5,425	12,103	14,276	897	388
	合計	60,675	51,408	6,984	11,205	24,100	28,332	1,979	691

通勤・通学量：平成 17 年国勢調査

全目的量：平成 13 年パーソントリップ調査



単位：トリップ

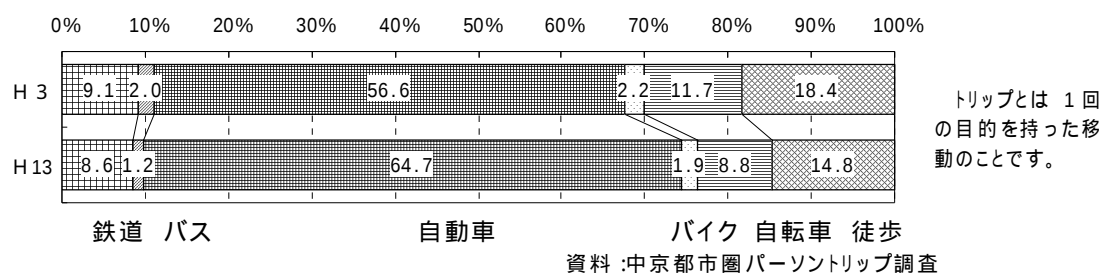
2 - 3 公共交通維持への対応

自動車保有の増加に伴って、自動車の利用割合が高くなり、その結果として公共交通の利用割合が減少しています。

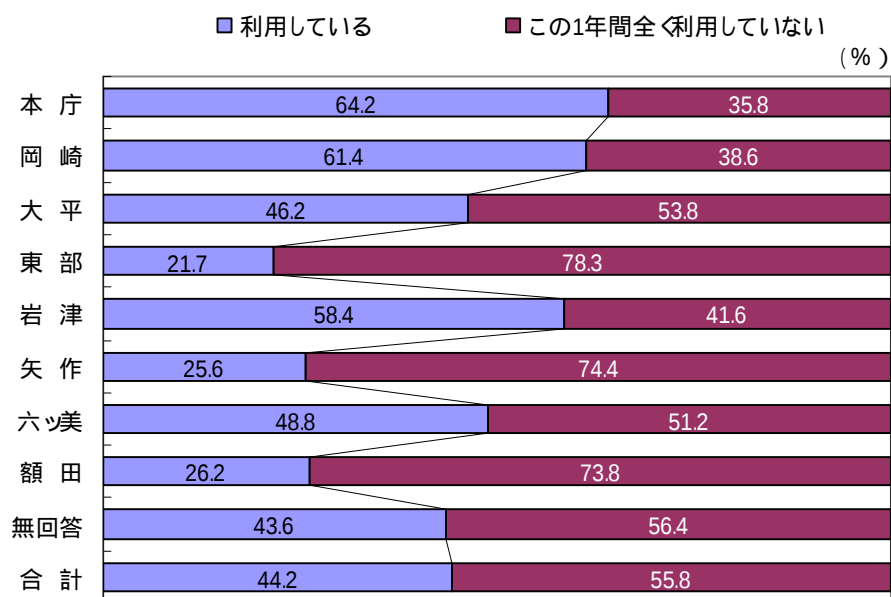
平成3年から13年にかけて、市民の公共交通の利用割合は11.1%から9.8%へ低下しました。バス利用は2.0%から1.2%に減少しています。これに対して、自動車利用者の伸びは大きく、56.6%から64.7%に増加しています。また、バス利用については、市民の6割弱の方が1年以上バスを利用していないと答えています。

こうしたことから、平成19年2月にはバス事業者から14路線の廃止申出がされるなど、バス路線の維持に向けて取り組むことが必要となっています。

■ 代表交通手段の推移



■ バスの利用割合（地区別）

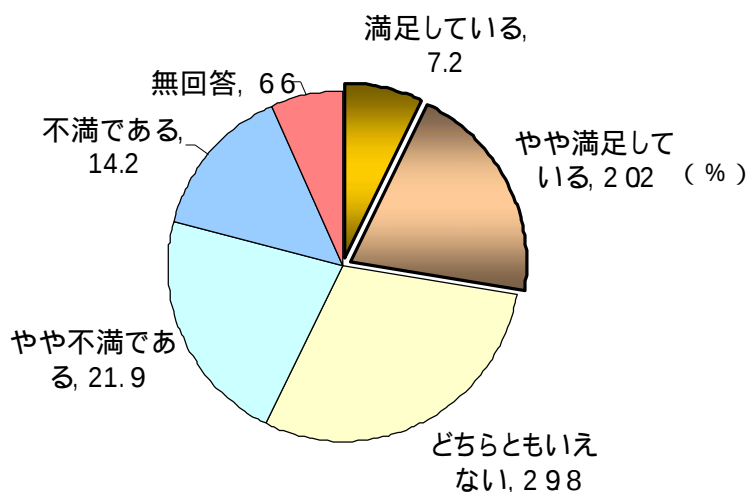


資料：バス利用に関するアンケート調査（平成19年7月実施）

2 - 4 交通に関する市民意識

公共交通(鉄道・バスなど)に対する市民の満足度を市民意識調査結果からみると、27.4%の方が現在の公共交通サービスに満足しています。

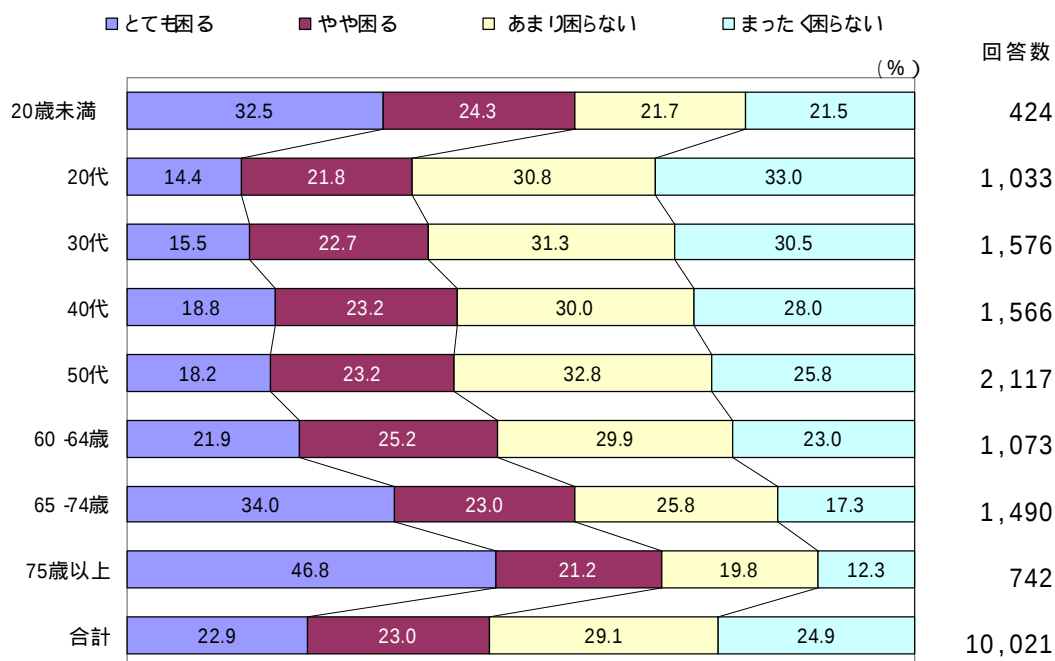
これに対して、不満と答えている方は35.7%であり、今後とも公共交通の利用に向けたサービス向上策を推進していく必要があります。



資料：平成18年10月実施 岡崎市市民意識調査

また、路線バスがなくなって困る人の割合を年齢階層別にみると、年齢の高い層ほどバスへの依存率が高く、今後の高齢社会ではバスが重要な交通手段であり、その維持が必要とされていることがわかります。また、高齢者同様に自動車の免許を持たない高校生など、20歳未満の高校生等についても「とても困る」の割合が高くなっています。

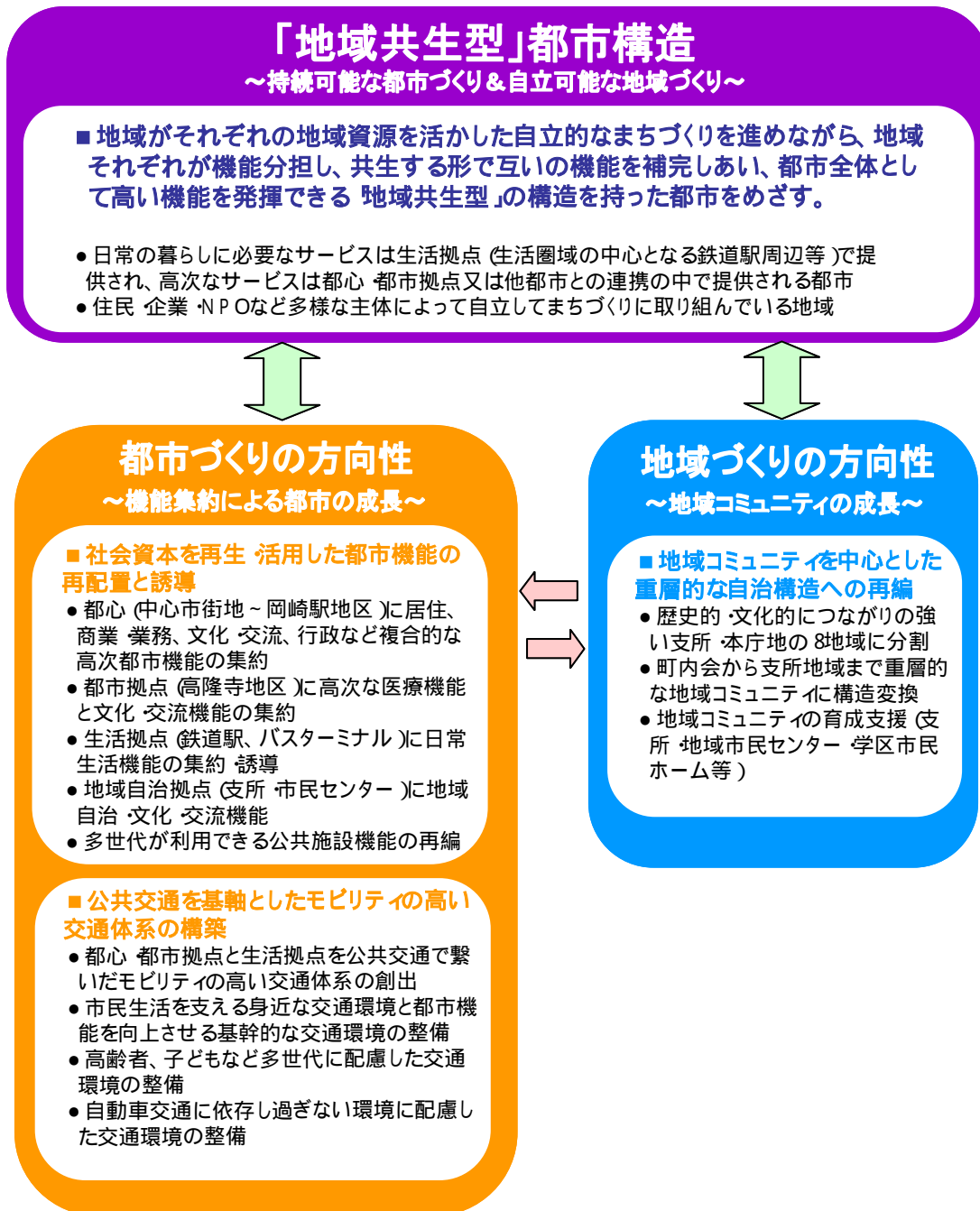
そのため、高齢者や高校生等の移動を支援するためにもバスサービス改善を進めていくことが必要とされています。



資料：バス利用に関するアンケート調査(平成19年7月実施)

2 - 5 都市づくりとの連携

本市の次期総合計画(平成21年度～)の策定に向けての将来都市構造の考え方としては、地域がそれぞれの地域資源を活かした自立的なまちづくりを進めながら、地域それぞれが機能分担し、共生する形で互いの機能を補完しあい、都市全体として高い機能を発揮できる「地域共生型」の構造を持った都市を目指すこととしています。



このような都市づくりに向けて、社会資本を再生・活用した都市機能の再配置と誘導を行うとともに、公共交通を基軸としたモビリティの高い交通体系の構築を進める必要があります。

本市の次期都市計画マスタープラン（平成 22 年度～）の策定を進める中で、都市づくりの目標として、以下の 3 つを掲げています。

【都市像】 未来に誇れる快適で美しい都市 <快適定住都市>

自然・歴史・文化といった岡崎固有の地域資源を次世代に伝え、それら地域資源を保全、活用しながら、魅力ある定住環境を形成し、岡崎らしい質の高い風格のある都市を目指します。



- ・水辺、森林、田園といった恵まれた岡崎の自然資源を保全するとともに、レクリエーション等市民の多様な活動の場として活かすような**自然環境と共生した都市づくり**を進めます。
- ・住み、働き、遊ぶといった様々な都市機能を調和させながら**市民の多様なニーズに対応したコンパクトで快適な市街地環境づくり**を進めます。
- ・道路・公園等の基盤施設のさらなる充実や防災・防犯・環境対策を進め、子どもからお年寄りまで、**誰もが安心して快適に暮らせる都市づくり**を進めます。
- ・市内に多彩に広がる良好な歴史・文化等の地域資源を活かしながら、身近な暮らしの空間において、街並み景観づくりなど、**魅力ある生活圏づくり**を進めます。

【都市像】 つながりを大切にする温かい都市 <連携交流都市>

地域と地域、人と人が支えあいながら、岡崎の水・緑・歴史・文化の多彩な資源等を活かして、多様な交流を育むようなつながりを大切にする温もりのある都市を目指します。



- ・人、モノ、情報が活発に往きかう、交流都市づくりを進めるため、**広域圏、市内相互の交流を支える円滑で快適な交通体系**を構築します。
- ・市民の生活を支え誰もが快適に安心して移動できる**交通環境の形成**を進めます。
- ・地球環境への負荷の低減等**環境に配慮した交通環境**を実現します。

【都市像】 賑わいを創造する元気な都市 <活力創造都市>

優れた交通条件や恵まれた地域資源等を活かしながら、多様な市民の都市活動を支援して、西三河地域の拠点都市にふさわしい、活力のある都市を目指します。



- ・高規格道路等の恵まれた広域道路網を活かし、**産業基盤の充実等を通じて、商工業の振興**を図るような、活力がみなぎる元気な都市づくりを進めます。
- ・市街地に広く点在する**歴史的資源や祭事などの文化資源**を活かして、**観光振興**を進めます。
- ・都市機能が集積する都心ゾーンにおいて、商業・文化・交流・居住といった多様な機能の強化を図り、**西三河地域の広域拠点としての再生**を図ります。

このような都市づくりの目標から、今後の交通政策は、土地利用や施設配置との連携を図りながら、都市の快適性・回遊性やアクセス利便性の向上を図り、街の求心力を高めていく必要があります。

さらには、旧額田町との合併により、新市の一体化が求められていることから、地域づくりや地域間の交流・連携を促進し、全体として均衡ある発展を図っていく交通政策を進めていく必要があります。

3 総合交通政策の基本目標と基本方針

【基本理念】

人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり

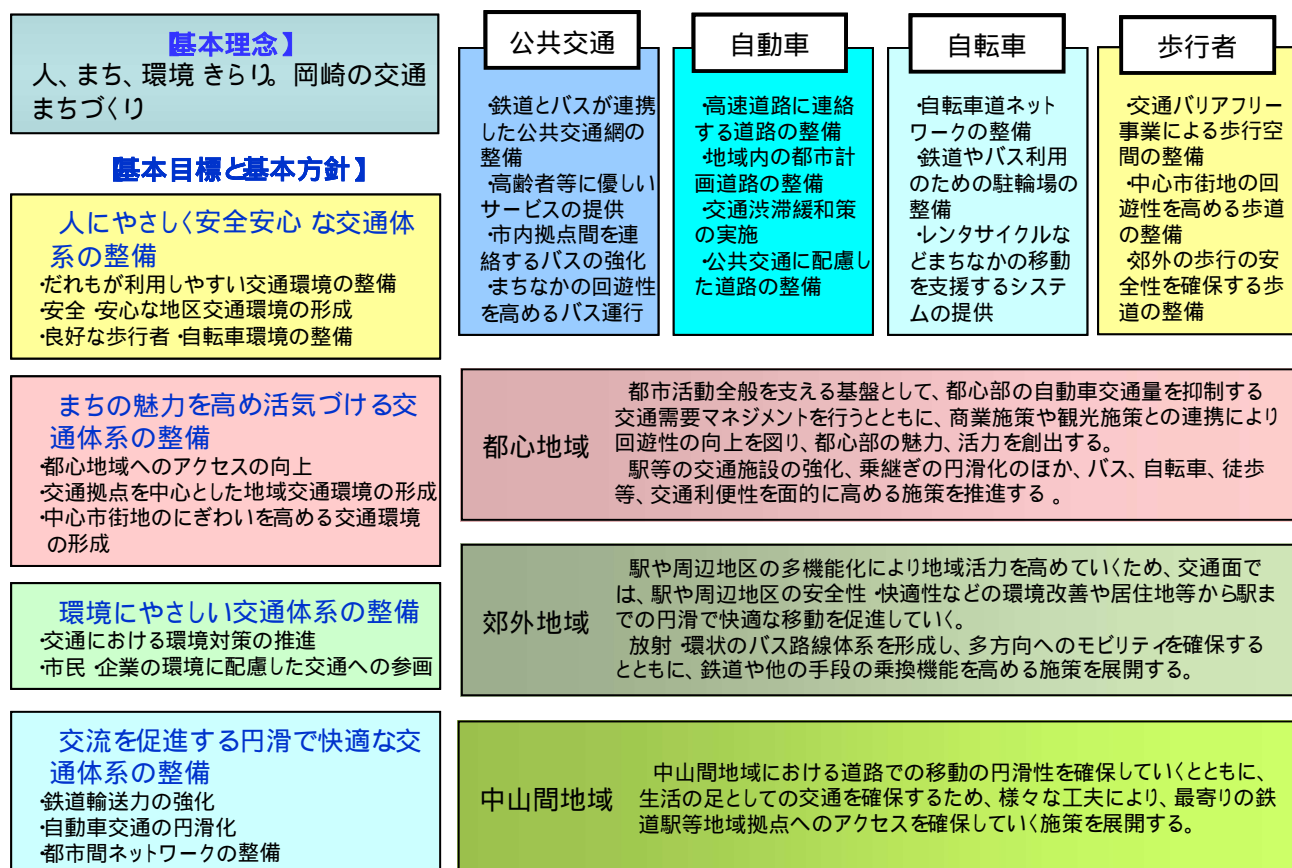
高齢社会の進展や中心市街地の衰退、環境意識の高まりなど、社会経済状況の変化やマイカー社会の進行による社会問題に対応するため、都市機能集約型の市街地形成を目指した新しい都市づくりを進め、自動車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換を目指します。

そして、本市の将来都市像である「人、水、緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市岡崎」の実現に向けて、行政だけでなく、市民、交通事業者、地域企業等、多様な主体の参加による協働作業により、岡崎の交通まちづくりを進めます。

【基本目標と基本方針】

基本理念を実現していくために、「人」「まち」「環境」「円滑化」という側面から、4つの基本目標と基本方針を設定しています。

各種交通手段の連携のあり方や利用のされ方は地域ごとに異なるため、地域特性を踏まえたまちづくりの考え方にたって取り組みます。



岡崎市総合交通政策の基本目標

人にやさしく安全安心な交通体系の整備

まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

環境にやさしい交通体系の整備

交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備

4つの基本目標の達成に向けて、以下のような基本方針のもとに取り組んでいきます。

人にやさしく安全安心な交通体系の整備

だれもが利用しやすい交通環境の整備

高齢社会では、高齢者の生活圏は近隣の移動割合が高くなり、徒歩及びバスの利用割合が高くなります。このようなことから、高齢者が利用しやすい公共交通サービスの確保（ノンステップバスの拡充、バス停改善など）や安全に歩けるバリアフリー化された歩行空間整備を進めます。

また、来街者や外国人など岡崎市の交通状況がわからない人や、バスへの乗車機会が少ないために利用の仕方がわからない人を含めて、バスの運行・経路情報等の提供に努めます。



安全・安心な地区交通環境の形成

特に、中心市街地においては、安心して買物ができる歩行空間の整備を進めます。

また、市民が安全で安心して利用できる公共交通の確保や、都市計画道路の整備に合わせて安全に走行できる自転車走行空間、安全な通学路の確保などの整備を進めます。

良好な歩行者・自転車環境の整備

自転車・歩行者が安全に移動できる道路環境整備等の施策とともに、歩きたくなる、自転車に乗りたくなる良好な歩行者・自転車環境の整備を進めます。

まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

都心地域へのアクセスの向上

岡崎市の顔となる康生地区や東岡崎駅地区を元気なまちに再生するために、公共交通の充実や都心居住政策によって都心地域の居住者を増やすとともに、市内外からの来街者などが中岡崎駅や東岡崎駅から商業地としての康生地区や今後整備される図書館交流プラザや岡崎げんき館等の公共施設にアクセスしやすい公共交通サービスの提供を進めます。

また、自転車や自動車の駐車空間の充実、駐車場案内などのサービス強化を図っていきます。

交通拠点を中心とした地域交通環境の形成

愛知環状鉄道や名鉄名古屋本線と連携した利用しやすいまちバスの運行によるアクセスの強化や東岡崎駅と康生地区の快適な移動のためのレンタサイクル施策を継続的に実施します。

また、地域の生活拠点となる交通結節点等を中心とした地域のネットワークづくりに取り組んでいきます。

中心市街地のにぎわいを高める交通環境の形成

康生地区などのにぎわいを取り戻すためには、歩行者・自転車の利用者が安全・快適に過ごせる空間づくりが必要です。そのため、買物客等が安全に回遊できる歩行空間及び散策空間の整備などの施策を展開します。



環境にやさしい交通体系の整備

交通における環境対策の推進

地球温暖化への対応は、今後の都市の持続的な発展のために避けて通れない問題です。

このCO₂や自動車の走行に伴って発生する大気汚染物質の削減のためには、自動車依存型の交通体系から公共交通利用者の利用割合が高まる交通体系を目指していくことが必要になります。

今後、自動車の混雑・渋滞を少なくしていくために、道路整備を進める他に、公共交通への転換やピーク時の交通量削減のための時差出勤、道路の混雑情報をもとにしたルート変更、さらに、コンパクトなまちづくりなど土地利用の変化による自動車発生交通量の削減などの交通需要マネジメントを多面的に展開していきます。

市民・企業の環境に配慮した交通への参画

公共交通サービス改善により公共交通転換を進める施策では、ある一定水準のサービスが必要となりますが、現在の公共交通サービス、特にバスのサービス水準は利用者が求める水準より低くなっており、容易に転換できないのが現実です。

そのため、サービス水準の向上施策の実施とともに、人々の環境意識の向上や、公共交通機関を利用することで健康を保てることなど、人々の交通手段利用に関する意識を変えることで公共交通に転換してもらう方策（モビリティ・マネジメント）や、市民・企業の参加によるバスの計画・維持などの取り組みを含めて環境への負荷が小さくなる交通施策を展開します。



交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備

鉄道輸送力の強化

近隣都市との移動や新幹線駅（三河安城・豊橋・名古屋）空港へのアクセスを円滑なものにするために、愛知環状鉄道など鉄道の輸送力の強化や、乗車券、運賃、接続ダイヤの連携など公共交通ネットワークとしての利便性向上に向け、交通事業者と連携して取り組みます。

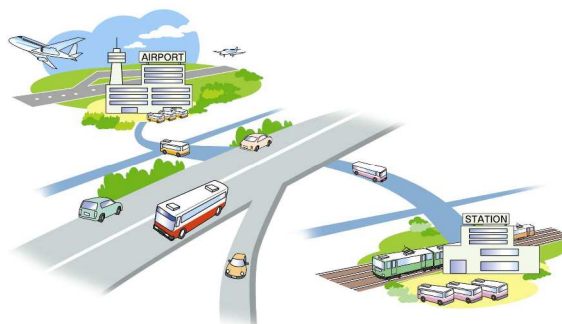
自動車交通の円滑化

交通量が多い近隣の諸都市（豊田市、安城市等）との連携を強化するために、都市計画道路の整備促進を図るとともに、国道1号や国道248号等の広域的な幹線道路の渋滞ポイントの改善を図り、八帖交差点（国道1号と国道248号との交差点）の立体化等に向けた検討を進めます。

都市間ネットワークの整備

広域的な交流促進に向けて、東名高速道路の岡崎ICや将来的に整備される第二東名高速道路の（仮）顔田IC、さらには新幹線駅等、広域交通拠点にアクセスする都市計画道路（地域間幹線道路）の整備・強化策の検討を進めます。

また、現在運行しているバス路線の維持とともに、近隣都市との連携によるコミュニティバスの運行に向けた検討を進めます。

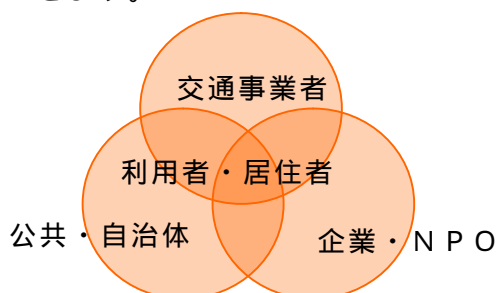


■ 総合交通政策の考え方

1 「みんなで創り、守り、育てる」公共交通

公共交通を魅力ある、使いやすいものとしていくためには、利用者のニーズを的確に反映していくことが基本として重要であり、行政だけでなく、市民、交通事業者、地域企業、NPO等、多様な主体の参加による協働作業としていくことが重要です。

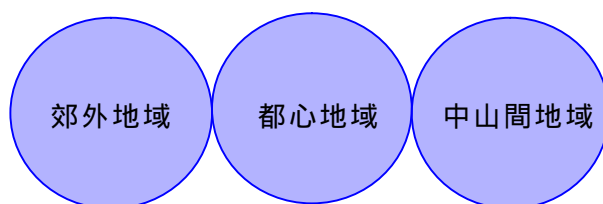
特に、市民、行政、交通事業者がそれぞれの役割を果たし、それぞれ責任をもって、市民の移動手段を「みんなで創り、守り、育てる」といった姿勢のもとで、公共交通の活性化に取り組んでいきます。



バス事業者の営業努力
市民の維持への協力
行政の維持に向けた支援
企業・NPO等の支援

2 「地域の特性を踏まえた」交通政策

交通問題は交通施設の地域的な特性と利用者ニーズのバランスの中から発生するものであり、地域ごとの需要特性に施設が対応していないことが問題となります。そのため、岡崎市内の各地区の交通施設の状況、地形及び利用特性を反映した地域にふさわしい交通サービスを地域の力を活かして実現していきます。



地区における公共交通利用
促進検討会の実施

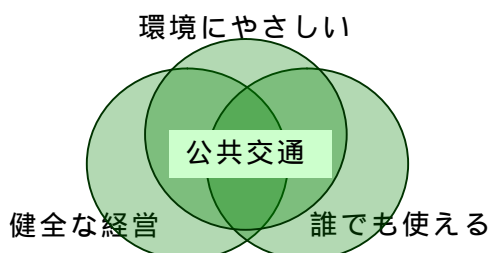
3 環境、経済、社会面で「持続可能な」交通体系

将来に向けて、環境、経済、社会面で持続可能な交通を構築していくことが必要です。

まず、地球環境の悪化を阻止するために、環境負荷の少ないまちづくりに向けた交通体系を整備していきます。

また、公共交通そのものが持続可能であり、経済的にも財政的にも維持できることが重要です。公共交通が効率的に運営され、安定的・持続的にサービスを提供できるシステムを構築していきます。

さらに、高齢者・障害者などの移動制約者をはじめ、だれもが利用しやすいモビリティを確保・整備していきます。



持続可能な交通のあり方を
踏まえた将来のまちづくり
公共交通のバリアフリーの
推進

地域区分と基本方針

本市のまちづくりの現状から、東岡崎周辺・岡崎駅周辺・康生地区及びそれら地区を結ぶ「都心地域」、その外縁部に位置し、駅や商業施設等が立地する「郊外地域」及び市の東北部や額田地域などの「中山間地域」に分けて（P 18 図参照）、これらの各地域が抱える課題や交通需要に対応した交通政策の考え方を以下に示します。

【都心地域】

特性と課題

都心部の交通サービスは、都心部の機能集積や集客を支える基本となるものであるため、街の回遊性や魅力をさらに向上させ、買物客や観光客に対する満足度を高め、より多くの来訪者等呼び込む交通施策、さらには都心部の業務・商業などの機能集積を促進する交通施策が求められています。

基本方針

都市活動全般を支える基盤として、都心部に集中する自動車交通量の抑制のための交通需要マネジメント等の交通環境整備を行うとともに、商業施策や観光施策との連携により回遊性の向上を図ることで、都心部の魅力、活力の創出を交通面から促進します。

そのため、駅等の交通施設の強化、乗り継ぎ機能の円滑化のほか、バス、自転車、徒歩等を含め、交通利便性を面的に高める施策を推進します。

【郊外地域】

特性と課題

少子高齢化の進展に伴い、地域の拠点となる駅やその周辺地区では、行政サービス施設や子育てを支援する施設等の立地ニーズや高齢者による駅直近への居住ニーズ、最寄り駅までの定時性の確保等交通アクセスの向上に対するニーズ等が高まっています。一方で、駅周辺地域での通勤・通学交通などの交通集中等による道路混雑への対応や駅周辺での安全な歩行環境の整備等が課題となっています。

基本方針

駅や周辺地区の多機能化により地域活力を高めていくため、交通面では、駅や周辺地区の安全性・快適性などの環境の改善や居住地等から駅までの円滑で快適な移動を促進していきます。

また、駅を中心とした各種交通施策の連携・拡充を推進し、高齢者等にも優しい交通結節点としての機能、鉄道と他の手段の乗換機能を高める施策を展開します。

【中山間地域】

特性と課題

居住人口密度が低く高齢者の割合が高く、施設が十分に整備されていない地区が多く道路の幅員も十分ではありません。また移動需要として最寄りの鉄道駅へのアクセス交通体系が弱い状況が見られるため、バス等でのアクセス強化を図る施策等が求められています。

基本方針

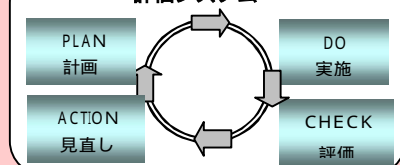
中山間地域における道路での移動の円滑性を確保していくとともに、生活の足として地区の乗合タクシーやコミュニティバス等、最寄りの鉄道駅など地域生活拠点へのアクセスを確保していく施策を展開します。あわせて、道路幅員の改善を図っていきます。

4 基本目標の達成を目指した主要施策

基本目標の達成に向けて、交通問題に対応するための主要施策をパッケージ的に、市民及び関係各機関との協働により進めていきます。

基本目標の重視事項	数値的目標	主な施策パッケージ
人にやさしく安全安心な交通体系の整備	バス利用者数の増加 現状以上 39,442人/日 (基準年度19年度) 公共交通の市民満足度の向上 18年度 27.4%	□ 市内バスネットワークの再編 □ (仮)地域別公共交通利用促進検討会の設置 □ 交通拠点間バスの整備(バス基幹軸の設定) □ 地域内交通の整備 □ バス路線補助による路線維持 □ 交通結節点、乗換拠点の整備 □ 交通バリアフリー化の推進 □ バス料金制度の改善、割引制度等の導入 □ バス停の待ち合い環境の整備 □ バス走行環境の改善 □ 公共交通案内の充実 □ モビリティ・マネジメント(市民、企業、学校を対象とした意識啓発等)の実施 □ 安全で快適に移動できる道路整備
まちの魅力を高める交通体系の整備	康生周辺地区の休日の歩行者・自転車通行量の増加 15,100人 38.6%アップ (基準年度19年度10,895人)	□ 東岡崎駅交通結節点整備 □ 愛知環状鉄道の複線化・運行本数の改善 □ 中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化 □ 新たな交通システムの導入(拠点間バス、地域内交通) □ まちバスの路線改善・継続的運行 □ 安全で安心な歩行空間の整備 □ 自転車も安全に走行できる道路の整備 □ レンタサイクルシステムの整備
環境にやさしい交通体系の整備	市内自動車からのCO2排出量の削減 168(t-C) (基準年度10年度)	□ 愛知環状鉄道の複線化・運行本数の改善 □ 市内バスネットワークの再編 □ 新たな交通システムの導入(拠点間バス、地域内交通) □ 交通結節点、乗換拠点の整備 □ 自転車道ネットワークの整備 □ モビリティ・マネジメントの実施 □ 公共交通に親しむ日の設定 □ 低公害車の購入助成 □ エコドライブの推進 □ 大気常時監視の強化
交流を促進する円滑な交通体系の整備	渋滞損失時間の削減 市内主要幹線道路 国道1号 371.4h/km (基準年17年)	□ 国道1号と国道248号の渋滞緩和策の実施 □ 豊田市方面への都市計画道路の強化 □ 高規格幹線道路へのアクセス強化 □ 駐車場案内システムの改善 □ ボトルネック交差点の解消 □ 愛知環状鉄道の複線化・運行本数の改善 □ 豊田市、安城市、西尾市等へのバス路線の維持 □ 隣接都市とのコミュニティバス運行の検討・運行の実施

評価システム



目標の達成状況や進捗状況を定期的に評価・検証していくとともに、まちづくりや交通に関する社会情勢や市民のニーズは絶えず変化するものであるため、定期的に評価を行い、上位計画などの変化に合わせて、適時見直しを図っていきます。

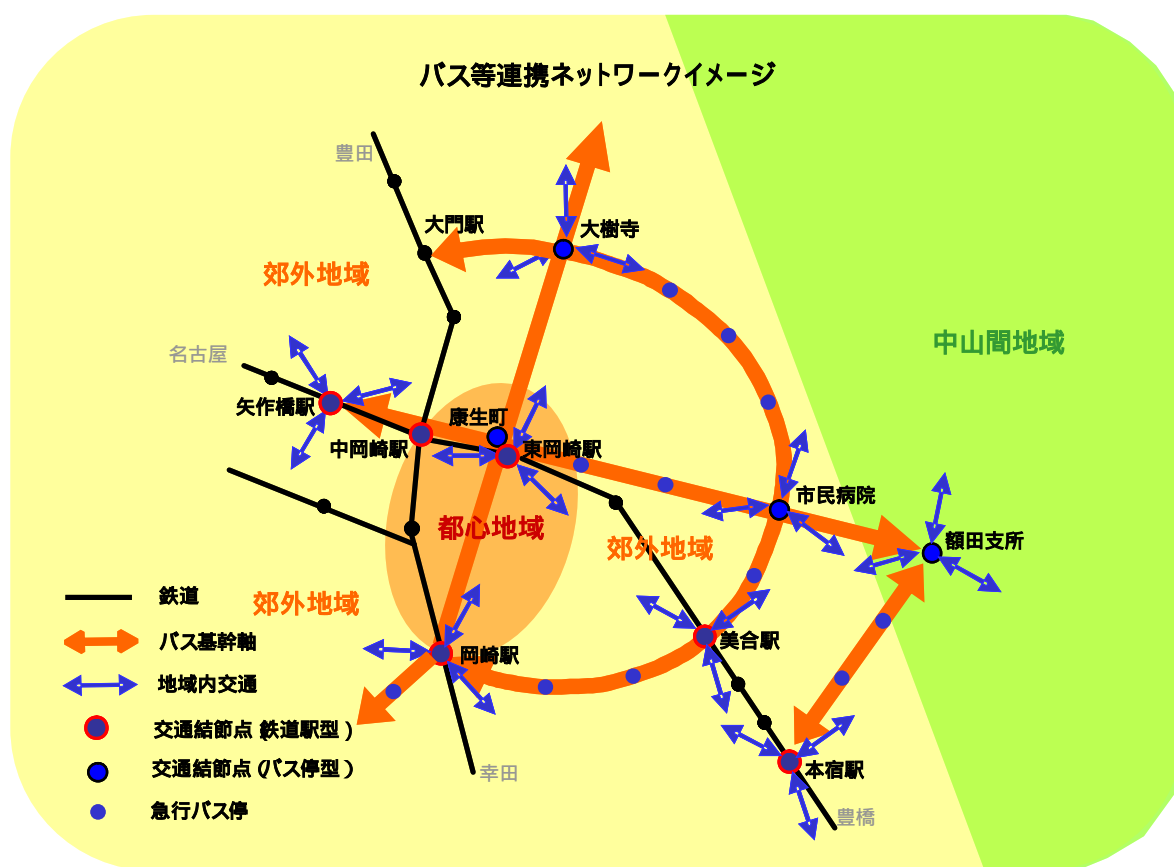
4 - 1 人にやさしく安全安心な交通体系の整備

(1) 市内バスネットワークの再編

公共交通ネットワークは、鉄道を基軸とし、バスがこれを補完して市域を面的にカバーする公共交通体系の構築を目指します。

バス等のネットワークは、既存バス路線と連携した持続可能なバスネットワークの構築に向けて、交通結節点や地域拠点を連絡する「基幹軸」(交通拠点間バス)と、交通結節点を中心に地域に応じた手法で展開する「地域内交通」及びそれぞれの路線が接続する「交通結節点」の整備を進め、まちづくりなどの関連計画等と連携し、公共交通ネットワークの再編を進めます。

第1段階の取り組みとして、分かりやすいバス路線、運行系統に集約することを着眼点に基幹軸を設定します。基幹軸の明確化を図り、基幹軸を基本に支線の系統を整備します。

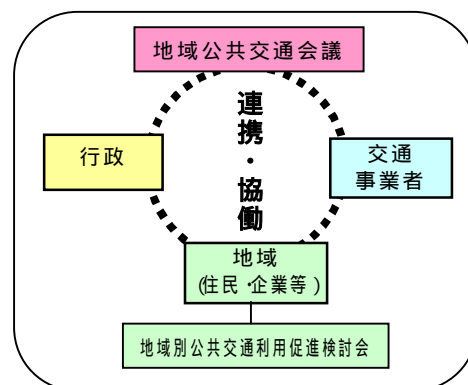


(2) (仮)地域別公共交通利用促進検討会の設置

持続可能な交通体系の構築にあたっては、地域、行政、事業者がそれぞれの役割分担のもと、連携・協働して取り組む必要があります。

特に、将来にわたって地域の交通を維持するには、地域の協力が不可欠であり、地域の主体的な取り組みを基本として、住民・行政・事業者が協働し、地域の特性やニーズに合った交通システムへの改善を進めます。

そのため、地域、行政、交通事業者等が連携・協働して取り組んでいくための「協議の場」や「協働のルール」を、岡崎市地域公共交通会議(平成18年度に道路運送法に基づき設置)のもとに設けます。



(3) 交通拠点間バスの整備 (バス基幹軸の設定)

都心地域と郊外・中山間地域を結ぶ路線のうち、公共交通によるモビリティを優先的に確保すべきバス路線をバス基幹軸と位置づけ、サービスレベルの向上やパーク＆ライド等による郊外地域や中山間地域からの移動の集約化を図ります。

また、日常的な通勤・通学需要、高齢者の市民病院への移動支援などの視点から、これまでの放射方向のバス路線とあわせて、放射・環状型バスネットワークの構築を進め、各地域の交通拠点間を連絡する快速バスの導入についても交通事業者等と協議を進め、バス基幹軸の整備・強化を図ります。

バス基幹軸	区 間
南北軸	奥殿陣屋～大樹寺～東岡崎駅～岡崎駅
東西軸	矢作橋駅～中心市街地～市民病院 / 市民病院～額田支所～本宿駅
環状軸	大門駅～大樹寺～市民病院 / 市民病院～美合駅～岡崎駅～六ツ美支所

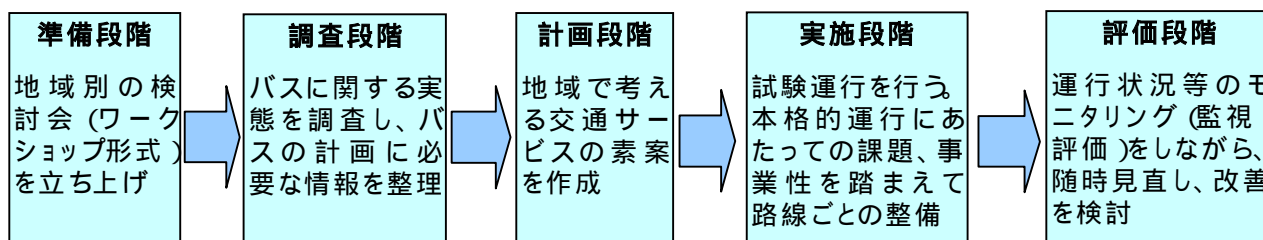
(4) 地域内交通の整備

交通不便地域におけるコミュニティバス・乗合タクシーの導入

中心部から郊外・中山間部へ延びる長距離バス路線は、バス路線の廃止申出がされるなど、不採算路線が多くなっています。

今後、こうした営業路線としての維持が困難な地域においては、地域の特性に見合った持続可能な交通として見直しを進め、郊外の乗継拠点や拠点駅へアクセスする路線、または、中山間地の交通空白地の移動支援となる路線として、乗合タクシーや巡回バスの導入など、地域における公共交通利用促進組織と協働して計画、整備そして運行の維持を図っていきます。

地域内交通の整備は、以下の流れで検討を進めます。



中心市街地コミュニティバス「まちバス」の強化

まちバスは、中心市街地活性化事業や商店街との連携を進めるとともに、中心市街地の回遊性を高めるため、岡崎げんき館や図書館交流プラザ等への接続を進めます。

また全市的な公共交通ネットワークとの連携をさらに進め、中心市街地へのアクセスを高めていきます。



(5) バス路線補助による路線維持

生活路線の確保のため、引き続き赤字バス路線に対する補助を行っていきます。

運行の改善により、営業路線としての維持が見込まれる赤字バス路線については、地域における公共交通の利用促進の取り組みのもとに、地域住民のニーズにあったバス路線への改善やバス停の新設・変更等も含め、交通事業者と協議して持続可能なバス路線となるように見直し、路線の維持を図っていきます。

(6) 交通結節点、乗換拠点の整備

鉄道駅または複数の公共交通機関を乗り継ぐ場所を、交通結節点として整備し、公共交通をより多くの人により便利に使えるようにします。また、パーク・アンド・バスライド、サイクル・アンド・バスライド等の整備を進め、乗り継ぎがしやすく、快適な待合空間を整備します。



パーク・アンド・バスライド駐車場・バス停のイメージ

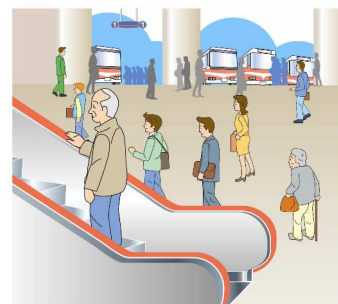
交通結節点等	基本的な機能イメージ
鉄道駅型 (東岡崎駅・岡崎駅・美合駅・本宿駅・矢作橋駅・中岡崎・岡崎公園前駅)	駅前広場、パーク・アンド・ライト駐車場、サイクル・アンド・ライト駐輪場、キス・アンド・ライト停車帯、タクシー乗降場、歩道整備、バリアフリー化
バス停型 (康生町・大樹寺・市民病院・額田支所)	上屋・待合室、ベンチ、照明施設、トイレ、公共交通案内板、乗継時刻連携等

(7) 交通バリアフリー化の推進

高齢者や身体に障害を持った人など移動制約者に配慮し、人にとってやさしい交通サービスを提供するために、交通バリアフリーを推進します。

鉄道やバスなどの公共交通をだれもが利用しやすくするため、駅および駅周辺のバリアフリー事業として、利用客の多い駅でのエレベーター、スロープの整備や多目的トイレの整備を進めるとともに、ノンステップバス車両の導入を継続するなどのバリアフリー化を進めます。

一方で、既存の公共交通手段が利用できない身体的移動制約者の交通需要については、地域福祉計画と連携して対応を図っていきます。



(8) バス料金制度の改善、割引制度等の導入

もっとバスを利用したくなる料金の設定や、買い物バス券・高校生割引・フリー乗車券など、新たな料金割引制度の構築により、バスを利用しやすくなるよう、交通事業者と協議していきます。

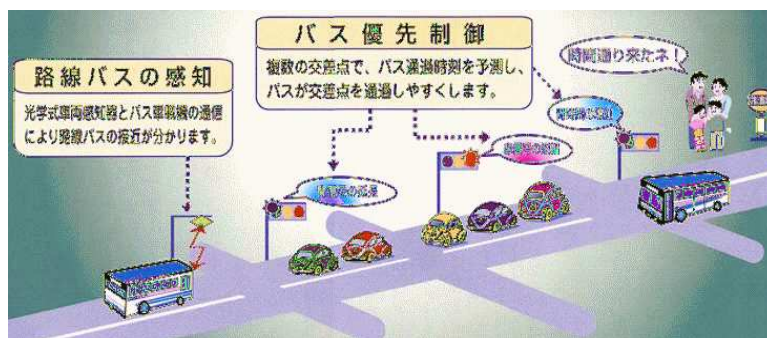
(9) バス停の待合い環境の整備

バス利用者が快適にバスを待つことができるように、乗車人員が多いバス停から優先的にベンチや上屋など「待ち空間」としての快適性を高めます。市民アンケートからも暑さ、寒さから身を守るバス停などの整備を望む声が多いことから、交通結節点やバスの乗り換え拠点など利用者が多いバス停から屋根付きバス停の整備を進めます。



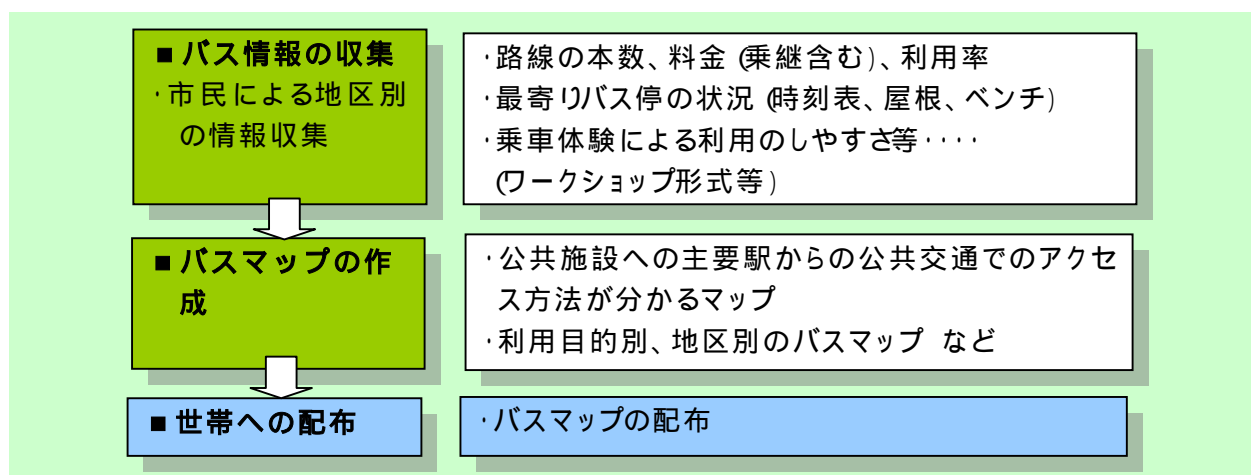
(10) バス走行環境の改善

市民アンケートによると、バスの定時性確保に対する要望が多く、これらを満たすためにバスの走行環境を改善していきます。今後、幹線バスネットワークの再編にあわせ、現在JR岡崎駅～名鉄東岡崎間に導入している「PTPS」を基幹バス軸へ適用することや、バス優先レーンの導入などを検討していきます。 西武バスHP



(11) 公共交通案内の充実

バスマップ等の作成に向けたバスの情報の収集を行い、分かりやすくかつ携帯しやすい路線バスマップを作成するなど、バス情報の提供を充実させます。



(12) モビリティ・マネジメント(市民・企業・学校を対象にした意識啓発等)の実施

市民の自発的な行動の変化を導くモビリティ・マネジメント等の施策を展開し、市民の公共交通利用に関する意識啓発等を進めます。乗用車利用を抑制し、公共交通利用や徒歩・自転車利用で通勤等する人を増やすために、世帯や事業所の従業員、学校を活用するなどの方法で市民の意識啓発に取り組みます。

(13) 安全で快適に移動できる道路整備

通勤通学路や歩行者等の交通量が多い道路にあっては歩行者空間の確保や、歩行者と自動車の分離に努めるとともに、市街地内に分散する公共施設を安全快適に連絡するため、ネットワーク化に配慮した道路整備を促進します。

高齢者、障害者をはじめとして、誰もが安心して移動できる道路空間を目指して、バリアフリー化を推進し、歩道部での段差解消や適正な勾配の確保とともに誘導案内サイン、点字ブロックの整備等に取り組めます。

また、自転車・歩行者の円滑な移動確保のため、歩道整備を促進し、安全で快適な歩行者空間の確保を進めます。

4 - 2 まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

(1) 東岡崎駅交通結節点整備

名鉄東岡崎駅は、岡崎市の玄関口、西三河地域を代表する交通拠点であり、駅前広場、南北自由通路、バスターミナル、アクセス道路といった基盤施設の整備を行い、その位置づけにふさわしい交通結節施設とともに、景観やバリアフリーに配慮して空間作りを進めます。



(2) 愛知環状鉄道の複線化 運行本数の改善

愛知環状鉄道は一部区間を除き複線化されていないことから、運行本数の増加ができない状況にあるため、現在、沿線自治体等による協議会のもとで複線化事業を進めています。平成20年3月からは、朝のピーク時で最大4本、昼間時で3本の運行本数になり、輸送サービスが向上しました。今後さらに利用しやすい鉄道となるよう、交通事業者、関係自治体等と連携して利便性の向上に取り組んでいきます。



愛知環状鉄道の車両 資料：愛知環状鉄道ホームページ

(3) 中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化

愛知環状鉄道の中岡崎駅と名鉄名古屋本線の岡崎公園前駅は、両駅とも一日約2,400人の乗降客数がありますが、駅のバリアフリー化がされていません。

今後、交通結節点の整備の一つとして、中岡崎駅と岡崎公園前駅の乗り継ぎがしやすい駅となるよう検討していきます。

また、中岡崎駅前に乗り入れしているまちバスの運行時刻と中岡崎駅とのダイヤの調整を図るなど、鉄道とバスのスムーズな乗り継ぎに努めます。

利用者から見た改善課題	今後の具体的方策
・ 駅舎がバリアフリー化されていない ・ 駅の結節利便の確保 ・ 駅までのアクセス手段は徒歩・二輪が主体 ・ 少ない列車本数（愛知環状鉄道） ・ 乗継時間が長い ・ 乗継の際の割高感 ・ 駅周辺に魅力がない	・ 駅舎のバリアフリー化 ・ 駅舎の総合駅化 ・ 駅までのアクセス手段の確保 ・ 列車本数の増加 ・ 乗継時間の短縮 ・ 乗継の際の割安感 ・ 魅力ある土地利用計画

資料：岡崎市交通施策調査報告書 平成17年 3月

(4) 新たな交通システムの導入 (拠点間バス、地域内交通)

都心地域にアクセスする快速バスの整備、まちバスの継続的な運行及び鉄道とバスの連携 (中岡崎駅・岡崎公園前駅、東岡崎駅など) 強化により、康生地区及びその周辺の居住者だけでなく、市内外から容易に中心市街地に移動できるバス交通体系を整備・強化します。

(5) まちバスの路線改善・継続的運行

現在、愛知環状鉄道の中岡崎駅及び名鉄名古屋本線の岡崎公園前駅と中心市街地 (東西線)、中心市街地と住宅地間 (南北線) を連絡しているまちバスについては、中心市街地へのアクセスの利便性を確保し、中心市街地における回遊性を高めるために、今後とも継続的な運行に努めます。

また、「岡崎げんき館」や「図書館交流プラザ」の開館など、中心市街地活性化事業と連携して、路線の見直しを進めるとともに、買い物客へのバス券サービスや商店街イベントとの連携を進めるなど、中心市街地のにぎわいづくりにつなげます。



まちバス



まちバス乗車券サービス店プレート



図書館交流プラザの整備イメージ

(6) 安全で安心な歩行空間の整備

鉄道駅や中心市街地など人が多く集まり、高齢者等の移動も多い地区については、階段の上り下りや歩きやすい歩道の整備を進めていくことが必要です。

鉄道駅については JR 岡崎駅、名鉄矢作橋駅・美合駅のバリアフリー化を進めてきています。

今後、東岡崎駅の整備に合わせてバリアフリー化を行い、駅付近の歩行者と車の動線の分離を図り、安全で安心な歩行空間を整備します。

また、中心市街地等では新たに整備する図書館交流プラザなどの公共施設をはじめとして、施設付近の歩道の段差をなくし、車椅子なども安心して利用できる歩道やプロムナードの整備に努めます。

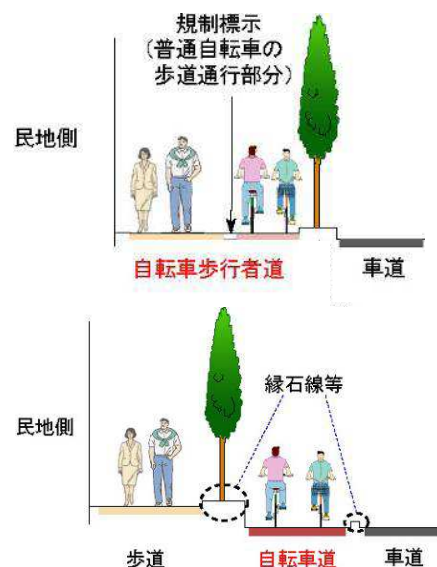
(7) 自転車も安全に走行できる道路の整備

現在、自転車利用者は「自転車通行可」の標識がある場合は、その部分を徐行して通行することになっていますが、歩道幅員が狭いことから、歩行者との接触事故等の問題があります。

今後、中心市街地では、自転車通行可となっている歩道の歩行者と自転車の通行帯の分離などの検討を進め、歩行者だけでなく自転車も安全に走行できるネットワーク化に配慮した道路整備を促進します。

また、自転車を安全で快適に利用していただくための安全教育や啓発活動を推進し、自転車の安全利用の促進に努めます。

自転車走行空間整備イメージ(国土交通省HP)



(8) レンタサイクルシステムの整備

自転車は主に鉄道駅や買物へのアクセス、高校生の通学の手段として多く利用されています。自転車を中心市街地へのアクセス手段として活用していくために、買物施設の駐輪施設を充実することが重要です。

また、市外居住者が康生地区にアクセスする場合、東岡崎駅から徒歩で10～15分かかりますが、この区間でレンタサイクルを活用することで、康生地区に容易にアクセスできるようになります。

このため、現在、観光用のレンタサイクルを運用しており、このシステムの継続と中心市街地での駐輪スペースについて検討し、拡大を図っていきます。

観光用レンタサイクル



4 - 3 環境にやさしい交通体系の整備

(1) 愛知環状鉄道の複線化・運行本数の改善

愛知環状鉄道の複線化を進め、運行本数の改善を図ることで、豊田市等と岡崎市を移動する自動車利用者を鉄道利用に変えることで、自動車からのCO₂排出量の削減に努めます。

(2) 市内バスネットワークの再編、新たな交通システムの導入 (拠点間バス、地域内交通)

市内の東西軸、南北軸及び都心部の環状方向のバスネットワークの強化、交通拠点となる主要駅(JR岡崎駅、名鉄東岡崎駅、美合駅、本宿駅等)へのバスアクセスを高めることにより、公共交通利用者の増加を図ることで、CO₂排出量の削減に努めます。

(3) 交通結節点、乗換拠点の整備

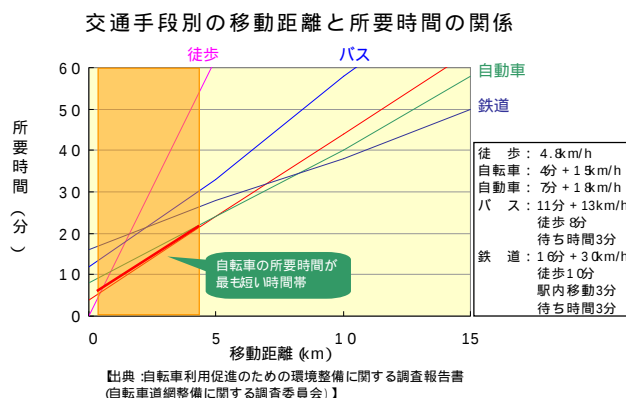
交通結節点や乗換拠点におけるパーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライドの利用者の増加に向けた駐車場・駐輪場の整備ならびに乗り換えの利便性を高めることにより、公共交通利用者の増加を図り、CO₂排出量の削減に努めます。

(4) 自転車道ネットワークの整備

自動車利用者のうち、短距離の自動車(5km未満など)利用を自転車などに転換するための施策を進めます。

都心地域の幹線的な道路を活用して歩行空間の安全性を高めるとともに、自転車が利用できるネットワーク作りを進めていくことが必要であり、ネットワーク化の検討を進めていきます。

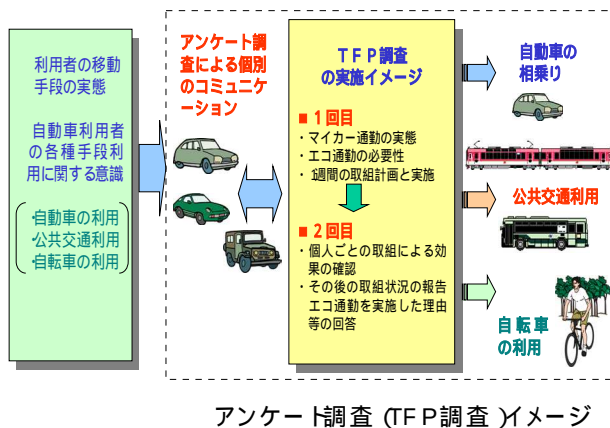
国の調査では、自転車の利用環境が整備されれば、約3割の人が自転車を利用すると回答しています。(自転車の安全かつ適正な利用に関するアンケート調査 H10 総務庁)



(5) モビリティ・マネジメントの実施

交通をとりまく様々な問題の解決に向けては、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が必要です。

そのため、世帯、事業所、学校などを対象とした交通手段の利用実態の把握、公共交通や自転車の利用を促すためのアンケート調査や講習会、シンポジウムなどを開催し、市民の意識改革を促す取り組みを進めます。



(6) 公共交通に親しむ日の設定

行政、交通事業者、市民等が連携し、次世代を担う子供たちが公共交通に親しみ、公共交通の重要性を知ってもらうための取り組みとして、「公共交通まつり」や「公共交通に親しむ日の設定」など、公共交通の良さを見直し、利用促進につながるような取り組みを実施していきます。

(7) 低公害車の購入助成

岡崎市では、「低公害車購入費補助事業」を実施することで、低公害車の導入支援を実施しています。今後とも CO₂ 削減に向けた施策として低公害車の導入支援を進めていくことが必要であり、燃費の良い自動車の購入に向けた助成を継続していきます。

助成制度の名称	補助対象 (車両・燃料供給施設等)	補助対象者	補助率・補助限度額等
低公害車購入費補助事業	低公害車の導入 (電気・天然ガス・メタノール・ハイブリッド自動車)	個人 (市内居住 6 か月以上)	車両本体価格の 5 % 相当額 上限 2 万円

平成 20 年度の補助額は 500 万円、上限は 1 件あたり 2 万円です。

(8) エコドライブの推進

岡崎市では、「地球温暖化防止隊」を市民・事業所の参画を得て結成し、地球温暖化防止に関する取組を進めています。この隊は、市民、事業者及び行政が一体となって地球温暖化防止活動の推進を図ることを目的に設立されました。

また、活動として「ストップ温暖化 気と心のエコドライブ」(環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用) を進めており、今後、市内の多くの事業所の参加のもとに、エコドライブの推進に向けた取り組みを進めていきます。



資料 日本自動車工業会

(注) 【エコドライブ 10 のすすめ】

(1) ふんわりアクセル「e スタート」	(6) 暖機運転は適切に
(2) 加減速の少ない運転	(7) 道路交通情報の活用
(3) 早めのアクセルオフ	(8) タイヤの空気圧をこまめにチェック
(4) エアコンの使用を控えめに	(9) 不要な荷物は積まずに走行
(5) アイドリングストップ	(10) 駐車場所に注意

(9) 大気常時監視の強化

ディーゼル車の規制、ハイブリッド車を始めとした低公害車の普及そして交通体系の整備など、わたしたちを取り巻く交通環境は日々変化しております。岡崎市では、「岡崎市大気常時監視測定局適正配置計画」を策定して、適正で効率的な監視体制を整備してまいります。

4 - 4 交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備

(1) 国道 1号と国道 248号の渋滞緩和策の実施

国道 1 号と国道 248 号は岡崎市の東西、南北の幹線道路として、多くの交通量があります。中でも、国道 1 号と国道 248 号が交差する「八帖交差点」が渋滞しており、現在、国土交通省の愛知国道事務所により、交差点の立体化による混雑緩和策の検討が地域とともに進められており、その実現に努めます。



資料：岡崎市八帖交差点 Web

(2) 都市計画道路の強化

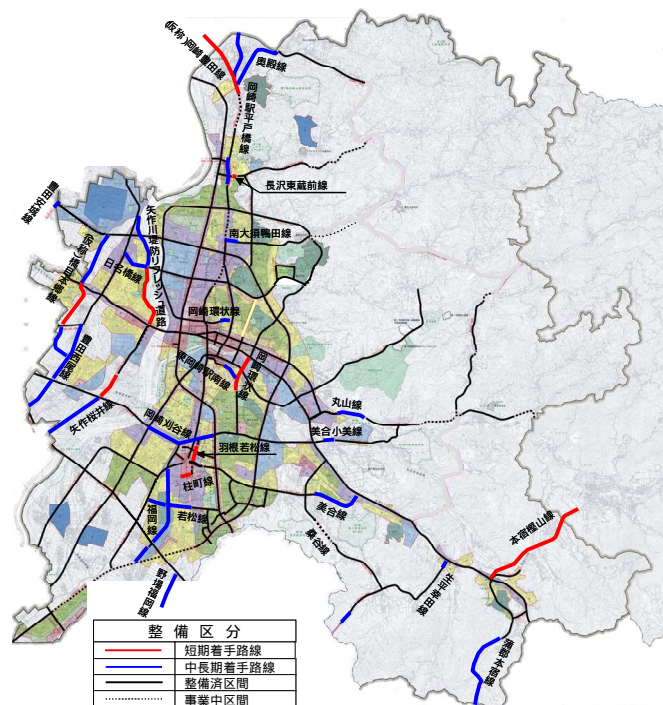
平成 18 年度に都市計画道路の整備計画の見直しを行っています。

都市計画道路の着手時期は、事業効果や B/C (費用便益比 = 便益 / 費用) の大きさ、短期着手路線との一体性及び現道の有無などの指標をもとに短期、中長期に分けて事業着手を進めます。

道路整備の強化にあたっては、市内の幹線道路や安城市、豊田市等の隣接都市への幹線道路の交通の流れを良くすることで渋滞を軽減していきます。

特に、豊田市方面では、岡崎市と豊田市を連絡する国道 248 号の「天神橋」付近の渋滞が慢性的に生じています。

このため、(仮称)岡崎豊田線を新たな路線として都市計画決定し、事業着手するとともに、都市計画道路岡崎駅平戸橋線などの事業着手に向けた検討を行っています。



(3) 高規格幹線道路へのアクセス強化

広域的な交流促進に向けて、東名高速道路や第二東名高速道路などの高規格幹線道路へのアクセス強化と広域道路網を結ぶ道路整備が必要です。

このため、高規格幹線道路にスマートインターチェンジ(スマート IC)などを設置することにより、利便性の向上、市内の渋滞緩和、地域の活性化など多くの効果が期待できるため、今後、スマート IC の形態の検討やスマート IC へのアクセス道路整備などについて調査研究を進めていきます。

(4) 駐車場案内システムの改善

中心市街地では、路上駐車が公共交通の走行環境に影響を与えます。このため、路上駐車の重点的な取り締まりとともに、駐車場の位置や空き状況をドライバーに知らせるシステムが必要です。

このため、時間貸し駐車場利用者、路上駐車のドライバーからみた必要と思う情報をもとに、携帯端末などから情報が得られるようなシステムと情報提供の方法を検討して進めます。

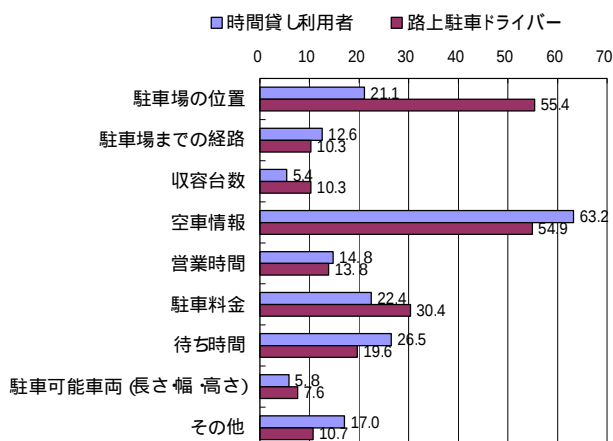


図 駐車場案内システムで提供して欲しい情報内容

資料 駐車場整備地区実態調査報告書 平成18年12月 岡崎市

(5) ボトルネック交差点の解消

愛知県第4次渋滞対策プログラムによる渋滞ポイントの交差点(7箇所)を対象として、幹線道路の交通の流れを良くすることで、渋滞の軽減をしていきます。

(6) 愛知環状鉄道の複線化・運行本数の改善

愛知環状鉄道をより便利な鉄道とし、鉄道の利用者を増加させるために、継続的に複線化の事業や運行本数の増加など、鉄道の輸送力向上施策に取り組んでいきます。

(7) 豊田市、安城市、西尾市等へのバス路線の維持 隣接都市とのコミュニティバス運行の検討・運行

市外への移動目的として、最も多いのは「大型商業施設」での買物であり、そのほとんどは荷物があるために自動車利用が利用されています。

一方、通院目的のうち、定期的に診断や薬の受け取りの場合はバスが有効な交通手段となっており、豊田市や安城市、西尾市方向への路線は広域路線として今後とも維持に努め、必要に応じて隣接都市とのコミュニティバスの共同運行の検討を進めます。

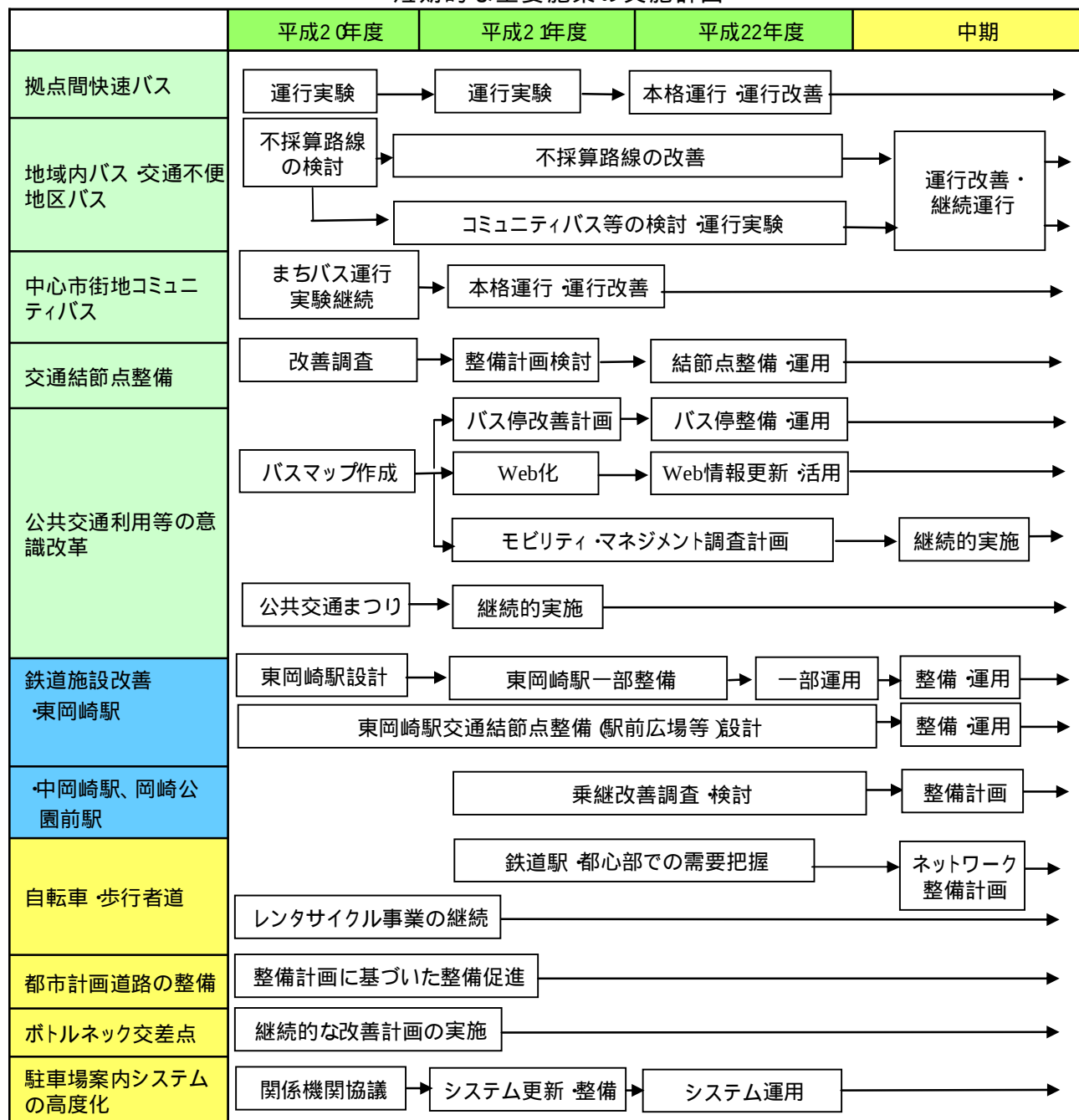


5 主要施策の展開とスケジュール

【利便性を高めるための総合交通施策】

公共交通利用、自動車等利用の利便性向上に向けて以下の施策を短期的に実施していきます。
また、その他の新たな施策については、十分な調査をもとに実施に向けた検討を進めます。

短期的な主要施策の実施計画



6 計画・事業の進行管理

「総合交通政策」は、「市民意識調査」による評価を踏まえるとともに、岡崎市総合計画及び都市計画マスタープランの策定内容を受けて計画の見直しを行い、関係各課の事業との整合・歩調を合せて推進していきます。

また、市民代表、交通事業者、有識者、行政等で構成する「岡崎市交通政策会議」において、実施施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検証し、改善を図りながら、政策を推進していきます。

表 総合交通政策の進行管理

		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
岡崎市総合計画 目標：平成32年		基礎調査 市民意識調査	計画策定	計画策定 市民意識調査			市民意識調査			計画策定 基礎調査 市民意識調査			市民意識調査	基礎調査	計画策定	計画策定 市民意識調査
計 画 期 間	基本計画				前期基本計画						後期基本計画					
	実施計画				1期実施計画			2期実施計画			1期実施計画			2期実施計画		
計 画 の 進 行 管 理	P計画策定・改定			P			P			P			P			P
	D事業実施				D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D
	C調査・進行管理						C			C			C			C
	A総括・見直し						A			A			A			A
都市計画マスタープラン		基礎調査	全体構想 検討	素案策定	計画策定											計画策定
総合交通政策		基本方針	計画策定 P	→総合計画に反映 D	D	見直し P (中間) C・D・A	→総合計画に反映 D	D	見直し P (中間) C・D・A	→総合計画に反映 D	D	見直し P (中間) C・D・A	→総合計画に反映 D	D	見直し P (中間) C・D・A	→総合計画に反映 D
交通安全計画		見直し P					見直し P					見直し P				
環境基本計画			基本計画 見直し 中間案作成	新環境基本計画 P					見直し P					見直し P		
地域福祉計画			計画策定				見直し P	計画策定				見直し P	計画策定			

■ 総合交通政策を推進していくうえでの今後の課題

都市計画・土地利用計画・地域振興策等との連携

交通の課題の中には、交通だけでは解決策を見出すことが難しく、交通を踏まえた土地利用、まちづくり、地域振興策によって初めて解決される課題も少なくありません。

交通計画の実施を検討する場合、交通サービスの維持・整備、活性化等だけを目的とするだけではなく、過疎化、中心市街地の衰退、道路の混雑、福祉問題等といった、地域が抱える関連政策課題の解決についても、目的に含めて検討する必要があります。交通問題は、地域社会のさまざまな側面と深く関わる問題であり、まちづくり、地域づくりと密接な関連があります。

そのため、例えば長期的に公共交通の利便性の高い地域に都市基盤整備を集中させていくなど、都市計画、土地利用計画との連携を踏まえた交通計画の策定・実施が必要であり、その中で、交通を地域づくり全体に結びつける政策的な考え方が重要となります。

個別の対応から施策の統合

各施策は単独で実施するよりも、複数の組合せ、施行時期の統一により、その効果を相互補完し、相乗効果を高めることができることから、施策の実施主体が連携・協働することにより、施策が最適効果を生むようにする必要があります。

道路渋滞、バス路線の廃止問題に対応するというような対処療法的な個別対応策から、交通を地域づくり全体に結びつける政策的、積極的な方向性が必要となります。

既存の交通ストックの有効活用

現在の社会情勢からすると、今後、交通インフラを新規に整備するだけでなく、既存の交通ストックを育てる、効率的に利用していく方法を模索していくことが必要であり、これからは、地域に既にある交通資産を有効に活用することでモビリティの向上等を図る施策が重要となります。

広域的課題への相互補完・連携

住民や事業者の日常行動範囲は広域化しています。交通の課題は、単独自治体だけでは対応できない課題が多く、関係自治体等との相互補完による対応が必要となります。

行政の交通事業への関与

公共交通にはビジネスとして独立採算が可能な企業的な事業領域と不採算ながらその地域に必要な輸送サービスの提供という公的な事業領域が混在しています。この二つの相反する事業はこれまで同一事業体の内部補助で営まれてきました。平成12年から進められている需給調整規制等の規制緩和は、こうした内部補助による公共交通事業経営からの転換を促しました。

規制緩和時代の交通行政は、「市場原理を活用するための環境整備」と「市場の補完、失敗を防止」することに加えて、交通による「生活の質」の維持・向上を目指すべきであると考えます。このため、国・県等と連携して交通事業に適切な関与を講じていく必要があります。

総合交通政策を担当する部局の新設

総合的な交通政策を推進、進行管理していくための担当部局を設置し、公共交通、自動車、自転車、歩行者などの交通政策の一本化を図り、総合交通政策の実現性を高めていく必要があります。

***用語解説**

交通需要マネジメント

道路交通の混雑緩和などを図るため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、交通手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整などにより、交通需要を調整する手法。

モビリティマネジメント

人の移動が、個人にも社会にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向など）へ自発的に変化することを促す情報提供、意識啓発等の働きかけと、その自発的变化をサポートする運用施策とを合わせた交通施策。

コミュニティバス

自治体等が住民の移動を確保するために運行する路線バス。交通空白地帯において公共交通サービスを提供するもののほか、市街地内の主要施設や観光拠点等を循環する路線などのさまざまなタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービス。

乗合タクシー

定員10人以下の営業用自動車を利用した乗合自動車

パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライド

最寄りの駅、停留所まで自動車や自転車でアクセスし、駅、停留所に近接した駐車（輪）場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて、目的地まで行く方法。

キス・アンド・ライド

自宅から駅またはバス停まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。

PTPS (Public Transportation Priority Systems)

優先信号制御やバス専用・優先レーンの設置などにより、公共交通車両の優先運行を可能とするシステム

エコドライブ

環境に配慮した運転方法。アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料を節約し、二酸化炭素の排出を削減することができる。

スマートインターチェンジ

サービスエリア、または、パーキングエリアに設置するETC専用のインターチェンジ