
新総合交通政策の策定について

目次

1. 岡崎市総合交通政策策定の基本的考え方	1
2. 上位・関連計画の整理	1
3. 都市交通を取り巻く潮流の変化	3
4. 岡崎市の特性と交通に関する現状	8
5. 岡崎市における都市交通の課題整理に向けて	12
6. 総合交通政策の検討	
1) 総合交通政策見直しの趣旨	
2) 計画の期間	
3) 計画の位置づけ	
4) 計画目標と基本方針	
5) 主要施策	
6) 実施スケジュール	
7) 計画・事業の進行管理	

1. 岡崎市総合交通政策策定の基本的考え方

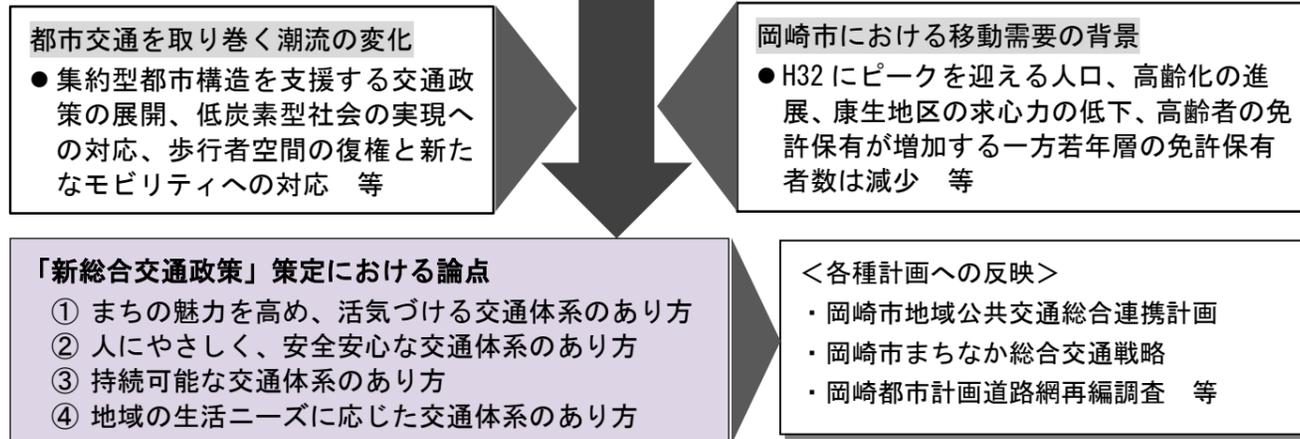
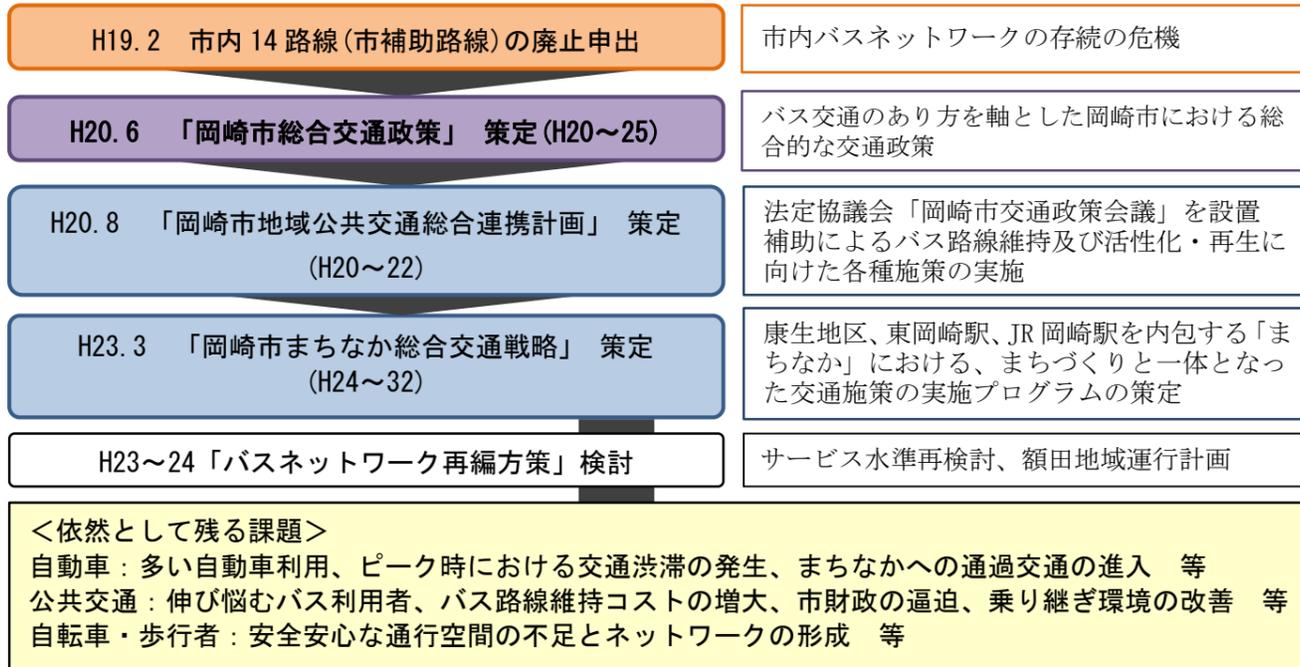
現行の「岡崎市総合交通政策」は、平成19年2月の市内バス路線の廃止申し出により、バスネットワークが崩壊の危機を迎える中、バス交通を維持していくための取り組み方針を主に示したもので、「自動車に依存し過ぎない環境に配慮した交通環境の整備」を実現するために平成20年6月に策定し、国の助成制度と連動した様々な取り組みを実施してきました。

この5年間に国は低炭素都市づくりガイドライン、移動円滑化に関する基本方針、自転車利用環境創出ガイドラインなど交通分野に関する方針を随時示してきました。

また、この総合交通政策は計画期間が平成25年度で終了することから次期の総合交通政策を策定しなければなりません。

「新総合交通政策」の策定にあたっては、公共交通を利用する年齢層の変化（高齢者のバス離れ、若者の車離れ）や岡崎市における移動需要の背景を的確に把握する中で、公共交通をまちづくり計画と一体となった都市の装置として改めて位置づけるとともに、その機能強化や地域の移動需要に応じた多様な運行形態の導入のあり方について具体的な方針を示すことが重要です。計画期間は、総合計画の目標年次との整合を図り、平成26年度～32年度の7年間とします。

図 新総合交通政策策定における論点



2. 上位・関連計画の整理

岡崎市総合交通政策は、第6次岡崎市総合計画を上位計画とし、主要課題に対して交通の視点から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。

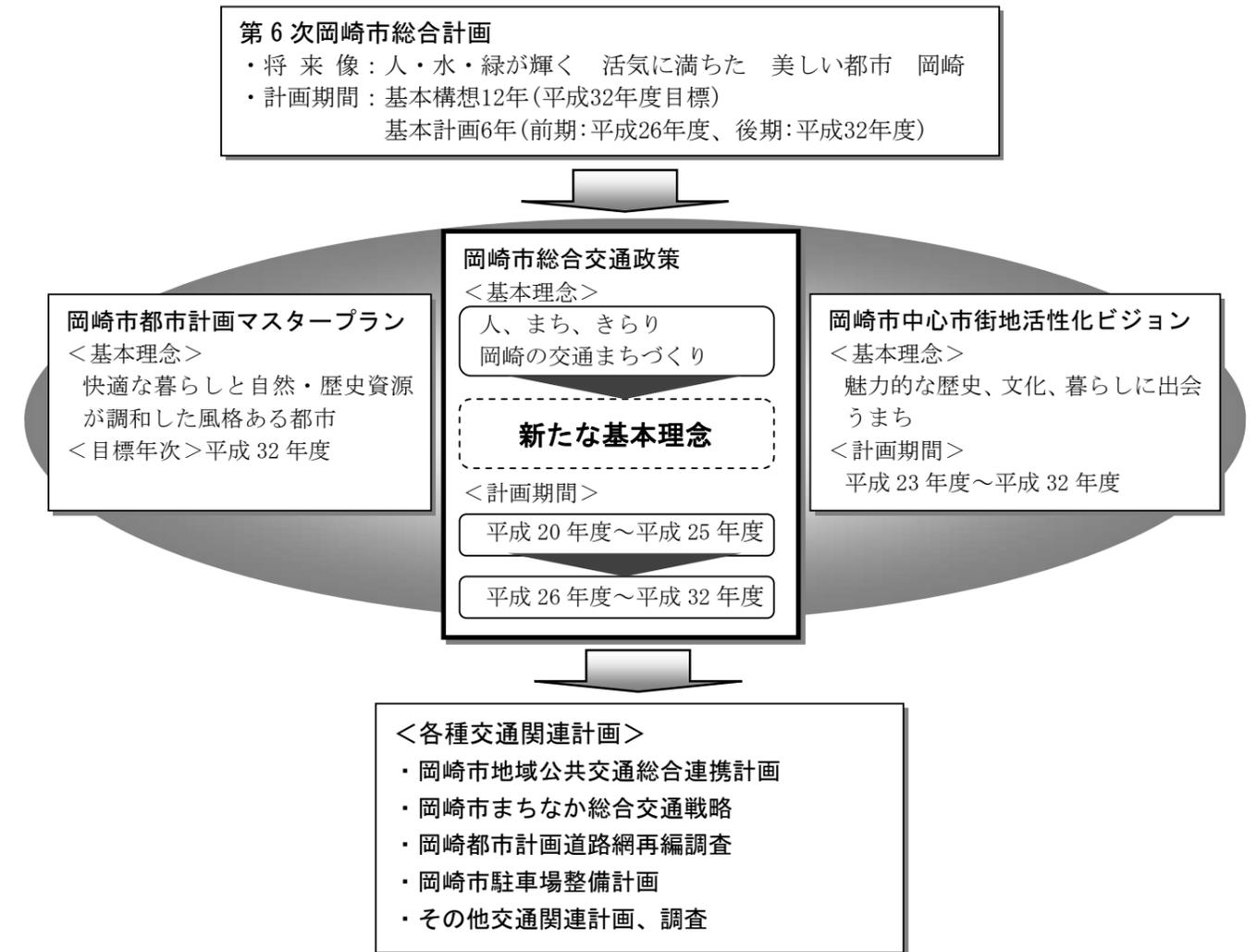


図 岡崎市の将来都市構造図

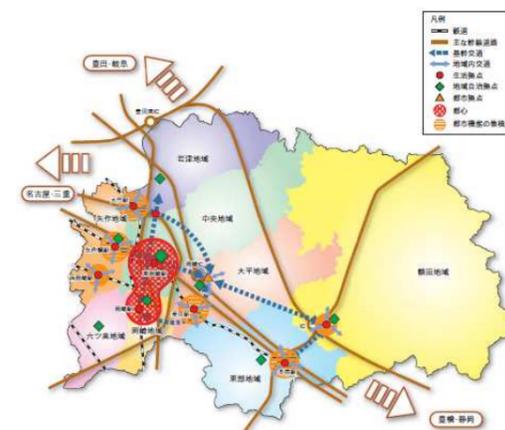
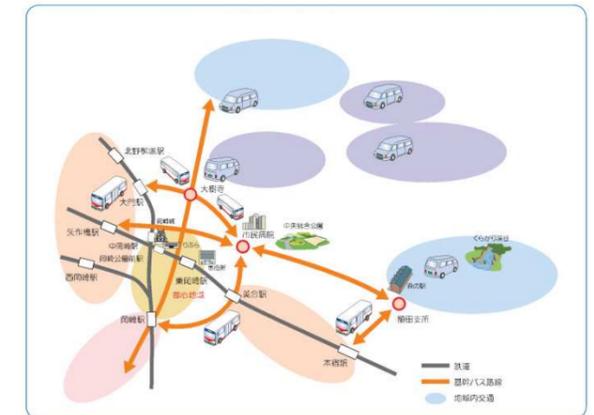


図 岡崎市の公共交通ネットワーク図



(第6次岡崎市総合計画)

表 上位・関連計画の概要

交通手段	①第6次岡崎市総合計画 (H21.3策定)	②岡崎市総合交通政策 (H20.3策定)	③岡崎市都市計画 マスタープラン (H22.2策定)	④岡崎市地域公共交通総合連携計画 (H20.8策定、H22.1変更)	⑤岡崎市まちなか総合交通戦略 (H23.3策定)	その他関連計画 (交通関連計画等の抜粋)
計画期間	基本構想：H32 目標 基本計画：前期 H21～H26、後期 H27～H32	前期 H20～H25、後期 H26～H32	H32 目標	H20～H22	前期 H23～H27、後期 H28～H32	■岡崎市中心市街地活性化ビジョン (康生・東岡崎周辺地区、H23.3) 計画期間：H23～H32 基本理念：～徳川家康公のふるさと岡崎～ 魅力的な歴史・文化・暮らしに出会うまち 目 標：人が行きかうにぎわいの宿場町 (交流) 暮らしを支える豊かな城下町 (暮らし) キラリ輝く繁盛店がひろがる商人のまち 主な取組：自転車・歩行者空間の創出 まちなかへのアクセス利便性の向上 等
基本方針	(将来像) 人・見ず・緑が輝く、活気に満ちた美しい都市 岡崎	(基本理念) 人、まち、環境きらり。岡崎の交通まちづくり	(都市づくりの基本理念) 快適な暮らしと自然・歴史資源が調和した風格ある都市	(基本方針) ・「みんなで作り、守り、育てる」公共交通 ・「地域の特性を踏まえた」公共交通 ・環境、経済、社会面で「持続可能な」公共交通	(理念) 人が主役となるまちなか交通システム	
公共交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が利用しやすい公共交通サービスの確保 市域の各拠点をネットワークする基幹バスの運行 地域内をネットワークする地域交通 (既存バス路線の改善、コミュニティ交通の導入支援など) の確保 赤字民間バス路線の運行助成 	<ul style="list-style-type: none"> 安全で安心して利用できる公共交通の確保 高齢者が利用しやすい公共交通サービスの確保 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の公共交通の充実 公共施設にアクセスしやすい公共交通サービスの提供 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 交通結節点等を中心とした地域のネットワークづくり 愛知環状鉄道など鉄道の輸送力の強化 鉄道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 現在運行しているバス路線の維持 コミュニティバスの運行向上 バスの運行・経路情報等の提供 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進 鉄道・バス等公共交通の利便性の強化 鉄道とバス、鉄道とその他交通手段の乗り継ぎ利便性向上 まちバスの運行による都心ゾーン内の主要な施設のネットワーク化 	<ul style="list-style-type: none"> 交通拠点間バスの実証運行 既存バスルートの見直し コミュニティまちバスの改善 交通空白・不便地域における新たな地域交通の導入 IC カードシステムの導入 乗継等割引運賃設定、企画切符の発行 公共交通マップの作成・配布 乗継情報案内板の整備 バスロケーションシステムの導入 バス停の待合環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 基幹バスネットワークの改善 東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編 まちバス運行の改善 乗り継ぎ拠点の整備 中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化 運行情報の充実、 乗り継ぎ情報の提供 IC カードの利用促進 バス車両の改善 待合環境の整備 バス料金制度の改善、割引制度等の導入 パーク&ライド駐車場の整備 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 バス走行環境の改善 	
道路交通に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> ○道路網の整備 岡崎環状線、矢作桜井線、矢作川堤防リフレッシュ道路 (右岸)、岡崎豊田線の整備 東名高速道路・新東名高速道路のスマート IC 構想 国道 1 号と国道 248 号の立体交差化 ○生活道路の整備 安全で災害に強い街づくり (市道新設改良、道路整備、歩道整備、舗装劣化の更新等) 道路施設のバリアフリー化 (段差、傾斜、勾配などの改善) 災害時の安全性の確保 (幅員が 4m 未満の狭あい道路の拡幅) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備促進 渋滞ポイントの改善 東名高速道路の岡崎 IC、第二東名高速道路の (仮) 額田 IC、都市計画道路 (地域間幹線道路) の整備・強化策の検討 駐車空間の充実、駐車場案内などのサービス強化 	<ul style="list-style-type: none"> 広域道路網の強化 幹線道路網の強化 (都市計画道路の見直し、幹線道路の整備促進) 生活道路の整備 渋滞対策 		<ul style="list-style-type: none"> ・(都) 岡崎環状線の整備 ・(都) 東岡崎駅南線の整備 ・(都) 羽根町線の整備 ・(都) 柱町線の整備 ・(都) 岡崎刈谷線の整備 ・(都) 若松線の整備 ・(都) 井内新村線の整備 ・都市計画道路未整備路線 (区間) の改良 ・八帖交差点 (国道 1 号・国道 248 号) の改良 ・国道 1 号交差点の改良 ・主要渋滞交差点の交差点改良 ・道路交通環境の改善 ・吹矢駐車場の整備 	■第2次岡崎市地域福祉計画 (H24.3) 計画期間：H24～H28 基本理念：みんなで築く ホットなまち 生き生きと暮らせる 支えあいのまち 主な取組：人にやさしいまちづくり (公共施設等のバリアフリー化の推進、移動制約者の移動手段の確保 等)
歩行者・自転車に関する施策	<ul style="list-style-type: none"> 歩道のバリアフリー化 (段差、急勾配の解消等) 交通事故多発交差点の改良 岡崎駅東口自転車駐車場の設置 	<ul style="list-style-type: none"> 安全に走行できる自転車走行空間、安全な通学路の確保 バリアフリー化された歩行空間整備 中心市街地における歩行空間の整備 安全に回遊できる歩行空間及び散策空間の整備 自転車の駐車空間の充実、案内などのサービス強化 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の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車・歩行者ネットワークの強化充実 バリアフリーの推進 誰もが安全安心に歩ける快適な歩行者空間の整備 歩行者空間の整備による都心ゾーン内の主要な施設のネットワーク化 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路におけるバリアフリー整備 ・自転車・歩行者ネットワークの計画・整備 ・交通安全施設等の整備 ・歩道の整備 ・歩行者重視道路の整備 ・既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備 ・レンタサイクルシステムの整備 ・電線類地中化 	■岡崎市地域防災計画 (H25.2) 風水害等対策計画、地震対策災害計画 主な取組：防災空間としての道路整備 (緊急輸送道路、避難道路)、防災拠点の整備 (道の駅防災拠点：道の駅藤川宿、中央防災拠点：岡崎市役所、地区防災活動拠点：岡崎中央総合公園、その他防災拠点)	
その他		<ul style="list-style-type: none"> 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 交通需要マネジメントの多面的な展開 人々の環境意識の向上 人々の交通手段利用に関する意識変革方策 (モビリティ・マネジメント) 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 商業施策や観光施策との連携による回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・岡崎駅周辺の拠点づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・TFP アンケート調査 ・セミナー、シンポジウム、バス出前教室 ・公共交通利用啓発イベントの実施 		■健康おかざき 21 計画 (H21.3) 計画期間：H21～H24 目指すべき姿：健やかで心豊かなまち おかざき 理想の姿：ゆとりと安らぎのあるまち 笑顔あふれる活気のあるまち 元気で長生きできるまち 安心して暮らせるまち 主な取組：公共交通や歩道等のバリアフリー化の推進、散策路等の整備、健康や運動に関する情報・案内の提供と講座・イベントの開催

3. 都市交通を取り巻く潮流の変化

我が国を取り巻く社会経済情勢は、大きく変化しつつあり、これら社会経済の潮流の変化を踏まえ国土交通省においては、今後の施策の方向性を体系的に示す「国土交通省重点政策（H25.8）」がとりまとめられました。

その中で交通政策の分野においては、強い日本、強い経済、豊かで安全・安心な生活を実現するために、交通政策を総合的かつ計画的に推進するための枠組み構築が分野横断的な取り組みとして示されています。

I. 分野横断的な取り組み

- 人口の減少・地域的偏在、災害に脆弱な国土等を前提とし、国土・地域づくりの「理念・哲学」と「目標」、さらにはその実現のための施策の方向性を示す新たな国土のグランドデザインの策定
- 大規模地震、近隣諸国との国際競争の激化等の直面する課題に対応して21世紀型の社会資本整備を行うための基本的な考え方を示す社会資本整備の基本方針の策定
- **強い日本、強い経済、豊かで安全・安心な生活を実現するため、交通政策を総合的かつ計画的に推進するための枠組みを構築**

II. 分野別施策

1. 東日本大震災からの復興加速

（例・住宅再建・復興まちづくりの加速・インフラの復旧・整備・復旧・復興工事の施工確保・被災地の観光振興等）

2. 国民の安全・安心の確保

(1) 防災・減災、老朽化対策

① 防災・減災

イ. 南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策（例・計画の策定及び対策の推進等）

ロ. 地震・津波・水害・土砂災害対策等

（例・公共施設等耐震化・津波対策・緑の防災・減災・老朽建築物等の建替え、耐震改修等・密集市街地改善・海上保安庁・TEC-FORCEの活動強化・緊急輸送道路の再構築・強化・災害に強い物流システムの構築・大規模水害・土砂災害対策・地震、気象等の監視・予測システムの強化・建設産業の支援、担い手確保・育成・多様な入札契約方式等）

② 社会資本の戦略的な維持管理・更新（老朽化対策）

（例・インフラ長寿命化基本計画等の策定・IT等を活用した点検・診断・高速道路の大規模更新等・公的賃貸住宅の維持管理・更新等）

③ 防災・メンテナンス技術等によるイノベーション

（例・電子防災情報システム・次世代インフラマネジメントシステム等）

(2) **公共交通等の安全・安心の確保**

（例・運輸安全マネジメント制度の充実強化等・事業用自動車の安全対策の強化・航空機の安全確保体制の強化等）

(3) **日常生活における安全・安心対策の強化**（例・通学路、自動車の安全対策等）

3. 国際競争力強化などによる経済の活性化

(1) 国際競争力強化のための基盤・環境整備

（例・大都市の国際競争力強化・港を核とした国際コンテナ物流網の強化（国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速）

・資源・エネルギー等の輸入拠点の形成・首都圏空港等機能強化、オープンスカイの戦略的な推進

・LCC・ビジネスジェット・都心直結線・整備新幹線・リニア中央新幹線・**基幹道路ネットワーク**

・**ITSやASV技術の高度化等**）

(2) 民間投資の促進

（例・国管理空港等の経営改革・高速道路におけるPPP等）

(3) 総合的な物流施策の推進（例・物流産業イノベーション等）

(4) 住宅・不動産市場の活性化

（例・中古住宅流通・リフォーム促進等の住宅・不動産流通市場活性化・給付措置等による消費税引上げへの対応

・不動産の評価基準・不動産価格指数の整備・不動産投資市場整備・海外からの不動産投資の促進等）

4. 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

(1) 地域の活力の強化

（例・**都市再興に向けたコンパクトシティの推進**・「ふるさと集落生活圏」の形成推進・条件不利地域支援・那覇空港の滑走路増設事業の推進等・航空に係る公租公課の見直し・地方航空ネットワークの確保等）

(2) **誰もが暮らしやすい生活環境の整備**

（例・公共交通機関等におけるベビーカー利用の円滑化、ホームドアの整備促進・**超小型モビリティ**・**スマートウェルネス住宅・シティ**等）

(3) **公共交通の充実**

（例・地域公共交通の充実を図る新たな制度的枠組みの構築・ビッグデータを活用した公共交通サービスの創出等）

5. 環境・エネルギー対策の推進

（例・地区・街区単位でのエネルギーの面的利用・住宅・建築物の省エネ化・木造住宅・建築物の整備・車体課税の見直し・**次世代自動車等の普及促進**・国際海運の省エネ・**省CO2対策**・再生可能エネルギーの利活用・海洋資源等の開発・利用・新たなエネルギー輸送ルートの海上輸送体制の確立

・河川等環境の保全・再生・海の再生・バラスト水管理の適正化・建設リサイクル・リサイクルポート等）

6. 観光立国の推進

(1) 日本ブランドの作り上げと発信

（例・オールジャパンの体制による連携の強化・拡大・新たな視点に立った訪日プロモーションの実施等）

(2) ビザ要件の緩和等による訪日旅行の促進

（例・ビザ要件の緩和・宿泊施設の情報提供の促進・クルーズの振興等）

(3) **外国人旅行者の受入の改善**

（例・出入国手続の改善・外国人旅行者向け消費税免税制度の見直し・社会資本整備と一体となった観光振興等）

(4) 国際会議等（MICE）の誘致（例・国を挙げたMICE誘致・文化施設・公共空間等の利用開放等）

7. インフラシステム輸出の推進

（例・交通インフラシステム海外展開の支援スキーム創設・パイロットプロジェクト支援

・新興国における法制度整備支援・防災技術の海外展開に向けた防災の主流化や防災協働対話の展開等）

8. 我が国の主権と領土・領海の堅守及び海洋権益の保全

(1) 戦略的海上保安体制の構築

（例・尖閣領海警備専従体制の確立・更なる情勢の変化にも対応し得る体制の確保等）

(2) 海洋権益や海洋フロンティアを支える環境整備

（例・排他的経済水域の保全・管理・海洋調査の推進・海洋情報の一元化・北極海航路利活用等）

※アンダーライン及び赤文字は、特に岡崎市の交通政策に関連する項目

（国土交通省重点政策（H25.8） 国土交通省）

➤ **ITSの活用**

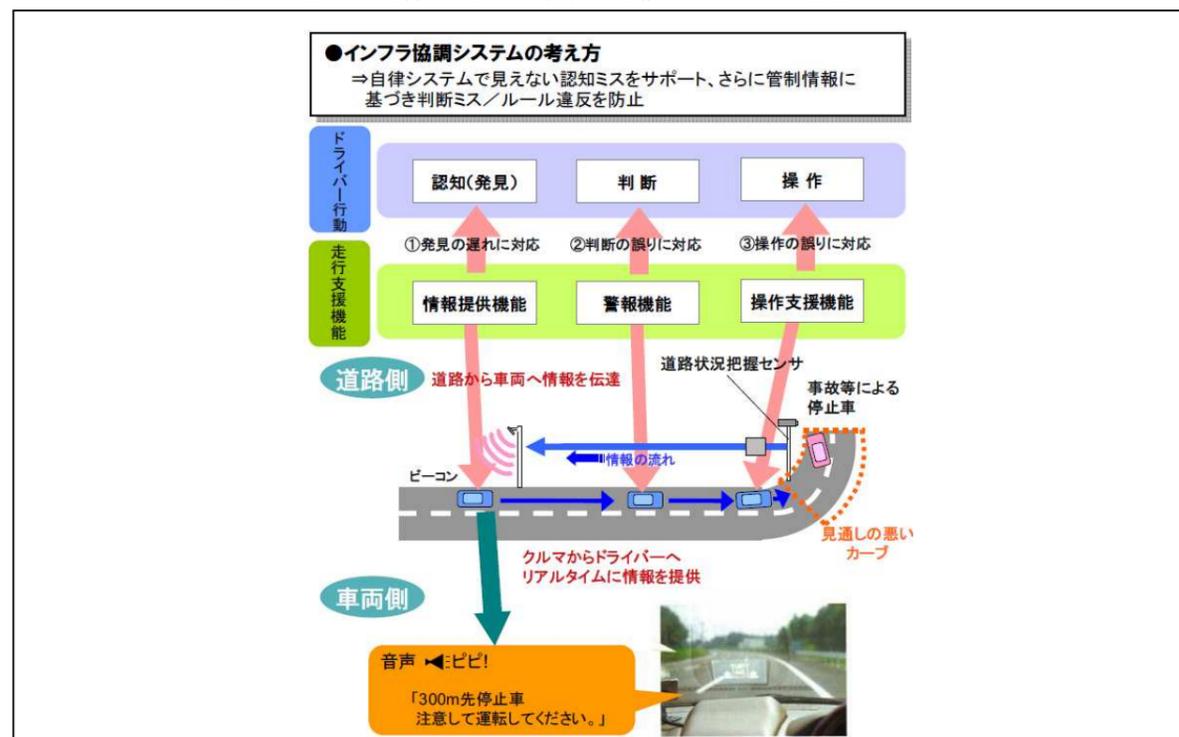
情報通信技術は近年急速に進歩し、新たな情報通信機器やサービスが登場・普及しており、自動車の駆動・制御技術等のエレクトロニクス化も進んでいます。安全・便利で環境に優しい交通社会を実現していく上で、ITS (Intelligent Transport Systems : 情報通信技術) を活用し、人と道路と車両を一体のシステムとして構築することで、渋滞、交通事故、環境悪化等の道路交通問題の解決に大きな役割を果たすことが期待されています。

したがって、岡崎市においても、バスロケーションシステムが導入されているところですが、高齢化に伴う交通安全対策等多分野において ITS を活用した交通環境の改善の可能性について検討していく必要があります。

図 ITSの種類(9つの開発分野)

開発分野	サービス・システムの例
1. ナビゲーションシステムの高度化	VICS (道路交通情報通信システム)
2. 自動料金収受システム	ETC (ノンストップ自動料金支払いシステム)
3. 安全運転の支援	AHS (安全運転支援)、ASV (先進安全自動車)
4. 交通管理の最適化	交通量の最適化、交通事故時の交通規制情報の提供
5. 道路管理の効率化	特殊車両等の管理、通行規制情報の提供
6. 公共交通の支援	公共交通利用情報の提供、公共交通の運行・運行管理支援
7. 商用車の効率化	商用車の運行管理支援
8. 歩行者等の支援	経路案内、危険防止
9. 緊急車両の運行支援	緊急時自動通報、緊急車両経路誘導・救援活動支援

図 交通安全確保に向けた路車間通信システムの活用イメージ



➤ **想定される大規模地震への備え**

東日本大震災を契機として、防災・減災への要請が高まっており、東南海・南海地震への対応が求められる岡崎市周辺地域においても、緊急物資輸送等の対応の強化、公共交通インフラ等の耐震化の推進などの対応を図る必要があります。

図 緊急輸送道路の再構築・強化等



(国土交通省重点政策 (H25.8))

➤ 観光立国の推進

平成 25 年版観光白書（国土交通省観光庁）では、観光立国の本格実施（ビジット・ジャパン・キャンペーンの開始）から 10 年、観光庁設置から 5 年の本年が経過し、観光に関して各府省庁が平成 24 年度に講じた基本的施策、平成 25 年度に講じようとする基本的施策について紹介しています。

日本の観光の状況は、国内旅行では平成 24 年の日本人の国内宿泊観光旅行延べ人数は 1 億 7,876 万人（前年比 5.2%増、前々年比 4.3%増）となり、東日本大震災前の水準を上回っています。海外旅行では平成 24 年の日本人の海外旅行者数は 1,849 万人（前年比 8.8%増、前々年比 11.1%増）となり、過去最高を記録しています。

平成 24 年の訪日外国人旅行者数は 837 万人（前年比 34.6%増、前々年比 2.8%減・暫定値）となり、過去最高である平成 22 年の 861 万人に次ぐ過去 2 番目の結果となっています。東日本大震災の影響からはほぼ回復したと言えますが、観光庁が目標としていた 900 万人には及んでいません。国・地域別の訪日外国人旅行者数では、台湾、中国、タイ、マレーシア、インドネシア、インド、ベトナムが過去最高となっています。

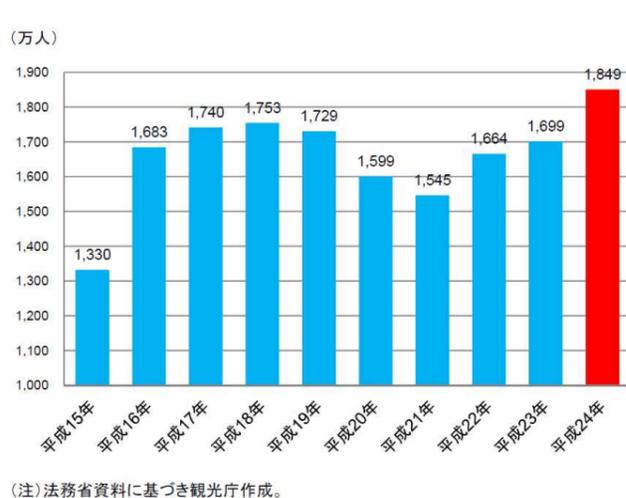
地域における観光の状況として、各地方運輸局等から見た各地域における観光の動きを以下に整理します。

- 北海道：スポーツ観光の推進、イスラム文化圏からの誘客促進の取組
- 東北地方：ところをむすび、出会いをつくる「東北観光博」開催
- 関東地方：「東日本エリア」旅行商品販売会 in 東京
- 北陸信越地方：金沢における食をテーマとした外国人旅行者の利便性向上の取組
- 中部地方：中部北陸地域の認知度・観光力向上～「昇龍道プロジェクト」
- 近畿地方：「関西メガセール」
- 中国地方：中国地方の神楽を国内外に P R
- 四国地方：瀬戸内国際芸術祭 2013～アートと島を巡る瀬戸内海の四季～開幕
- 九州地方：航空ネットワークの充実と九州新幹線の利便性向上
- 沖縄：待望の新石垣空港が開港

図 日本人の国内宿泊観光旅行延べ人数の月別推移（平成 24 年）



図 日本人の海外旅行者数の推移



【中部運輸局】

中華圏から中部北陸地域への訪日外国人旅行者誘致推進のため、中部、北陸信越両運輸局は、「昇龍道プロジェクト」を平成 24 年 1 月に開始しました。

市場毎に部会を設置し各部会で課題を整理した上で、その解決策を分科会で検討する体制の下、「昇龍道」として一貫した海外プロモーションを実施し、地域一体でおもてなし向上に取り組んでいます。

平成 25 年度からは東南アジアも昇龍道プロジェクトの対象市場に追加することとしており、昇龍道春夏秋冬 100 選の策定、昇龍道ウェルカムカード等を作成するなど魅力向上に努めています。

図 昇龍道春夏秋冬百選の 1 例

＜徳川家康、将軍への道＞

天下統一を果たした将軍・徳川家康ゆかりの地愛知県岡崎市で生まれた徳川家康が出世を重ねていった各地の城や徳川家ゆかりの地。徳川家康が生誕した岡崎城、徳川家の祖先松平家と徳川家の菩提寺である大樹寺（いずれも愛知県岡崎市）、徳川家の祖先である松平家発祥の地である松平郷（愛知県豊田市）、若き日の家康が過ごし「出世城」とも呼ばれる浜松城（静岡県浜松市）、家康が築城し晩年を過ごした駿府城（静岡県静岡市）、家康を祀る国宝社殿がある日本三大東照宮のひとつ久能山東照宮（静岡県静岡市）などゆかりの地が続く。名古屋市には家康が天下統一の最後の布石として築いた城である。

図 昇龍道広報ツール



岡崎市においても、昇龍道プロジェクトの構成メンバーとなっていますので、これら観光に対応した施策の展開が必要です。

図 訪日外国人旅行者数の推移

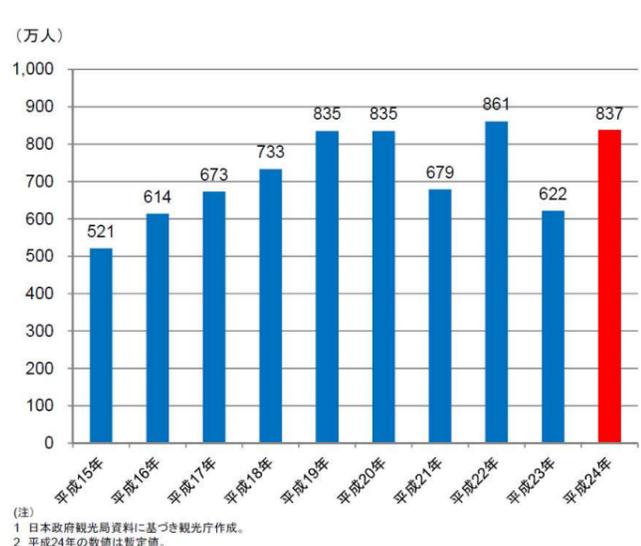
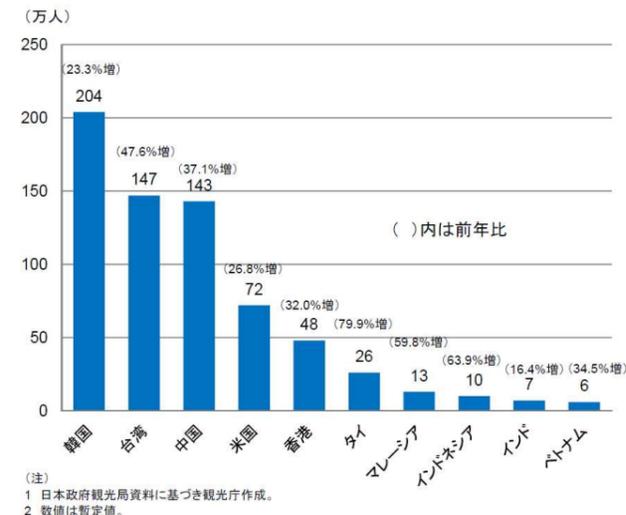


図 国・地域別訪日外国人旅行者数（平成 24 年）



(中部運輸局 HP)

4. 岡崎市の特性と交通に関する現状

①「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」について

～夜間人口は近年横ばいで推移し、平成32年をピークに減少に転ずる～

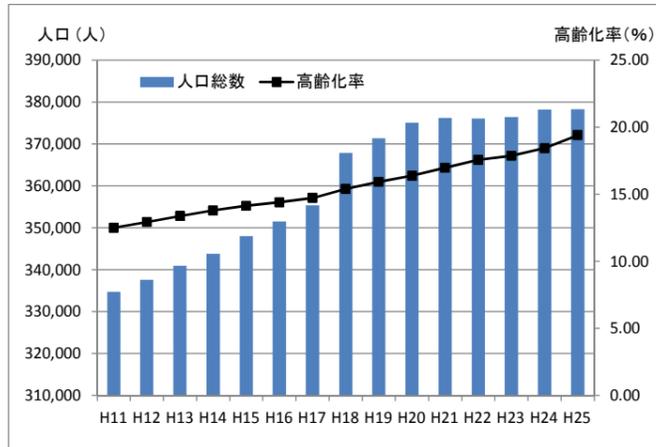
～高齢化が進展し、平成37年には4人に1人、平成52年には概ね3人に1人が高齢者～

～郊外（公共交通不便地域）で高い高齢化率、まちなか及びその周辺地域で多い高齢者数～

～免許保有者数は高齢者で増加し、若年層で減少～

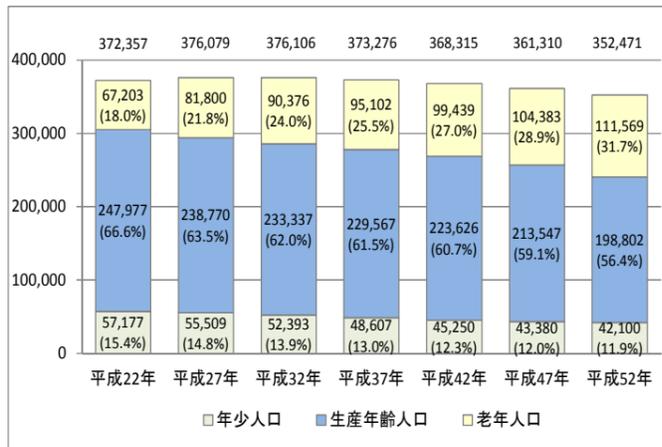
- ・夜間人口は、これまで順調に増加してきましたが、近年横ばいで推移し、平成32年をピークに減少に転ずると予測されています。
- ・高齢化率（65歳以上人口の占める割合）は、平成25年現在19%と愛知県平均22%を下回るものの、上昇傾向が続き、平成37年には総人口の4人に1人、平成52年には概ね3人に1人が高齢者になると予測されています。地域別では、額田地域で29%と岡崎市平均19%を大きく上回る一方、康生地区や東岡崎駅周辺を内包する中央地域等では高齢化率は低いものの高齢者数は多い状況にあります。
- ・年齢階層別免許保有者数の推移をみると、60歳以上の年齢層が増加しており、特に75歳以上で大きく増加しています。その一方、39歳以下の年齢層では減少しています。

図 岡崎市の夜間人口・高齢比率の推移



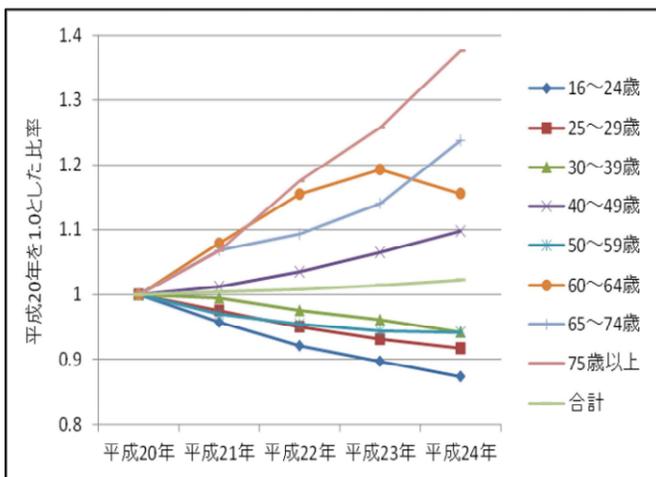
(住民基本台帳、各年4月1日現在)

図 年齢階層別人口の将来見通し



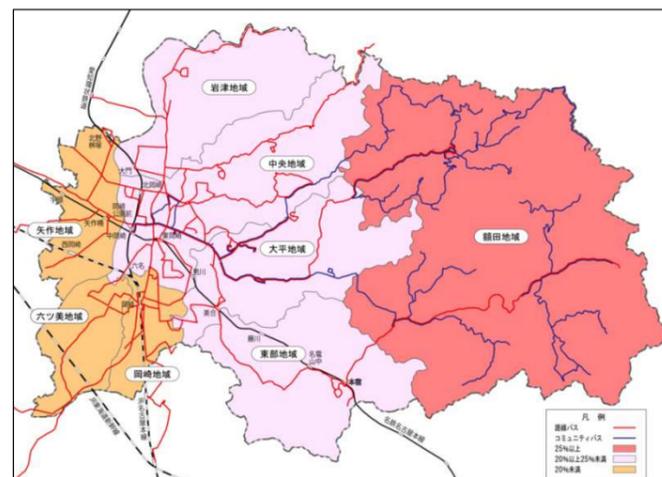
(国立社会保障・人口問題研究所、平成25年3月推計)

図 年齢階層別免許保有者数の推移



(愛知県警察 HP)

図 岡崎市の地域別高齢化率とバス路線網の関係



(住民基本台帳、平成25年4月1日)

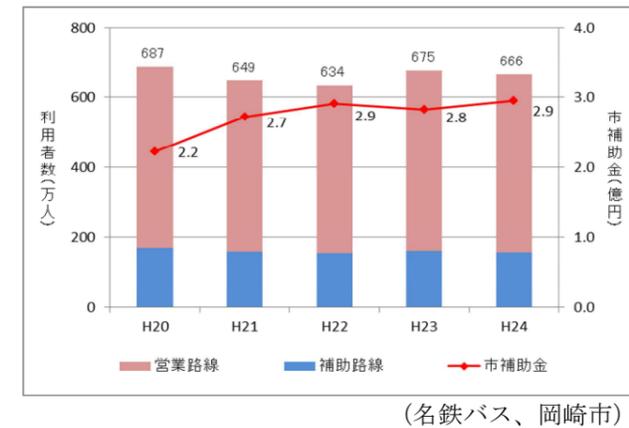
～バス利用者数は減少傾向にあり、特に補助路線の減少が多い、市補助金は年々増加～

～料金、運行本数、定時性の満足度が低いバス交通、わかりやすく・利用しやすいバス利用環境の整備～

- ・まちなかでは既存バス路線の再編やまちバスの見直しによるバス利用の充実を図り、まちなか外縁の郊外部では不採算路線を補助路線としてバス路線の維持を図り、中山間地域では住民主体による地域ニーズに合わせた乗合タクシーなどの新たな移動手段の確保を図ってきました。
- ・バス利用者数は、平成23年に一時的に増加したものの、減少傾向にあります。特に、補助路線の利用者減少が多く見られ、バス運行に係る市補助金は年々増加し、平成24年には約3億円となっています。
- ・バスサービスの満足度を見ると、通勤・通学といった比較的利用頻度の高い利用者において、料金、運行本数、定時性の満足度が低い結果となっています。
- ・岡崎市では、「地域公共交通総合連携計画」に基づき、わかりやすく、利用しやすいバス運行・経路情報の提供など、バス利用環境の整備を進めています。

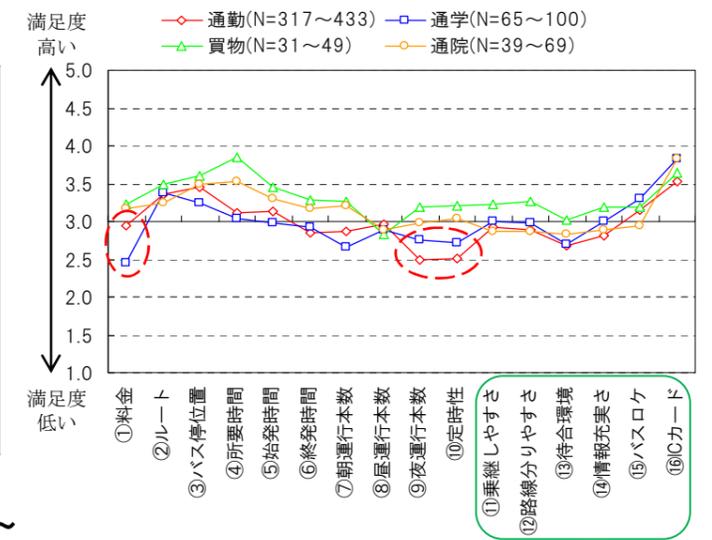
図 バス利用者数と市補助金の推移

バス利用者数（H24/H20比較）は、バス路線全体で97%、営業路線で98%、補助路線（乗合タクシー・バス及びまちバスを含む）で93%に減少



(名鉄バス、岡崎市)

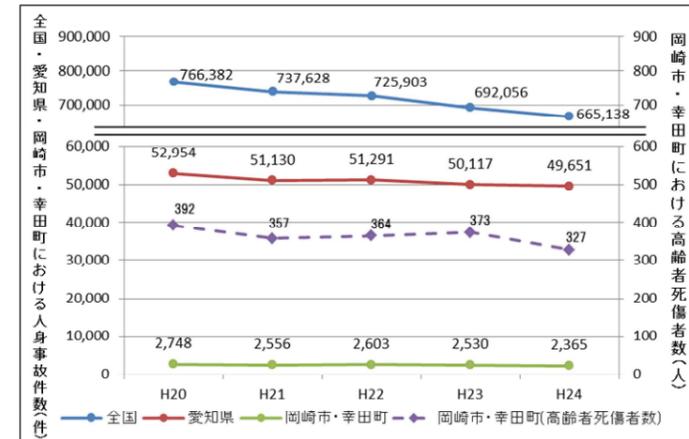
図 普段利用するバスのサービスの満足度



～人身事故件数は減少傾向にあるが依然2千件を超える～

- ・人身事故件数は全国、愛知県と同様、岡崎警察署管内（岡崎市・幸田町）でも減少傾向にありますが、依然2千件を超えています。
- ・岡崎警察署管内（岡崎市・幸田町）の高齢者（65歳以上）死傷者数も減少傾向にありますが、人身事故件数が減少していますので全年齢層に占める割合は横ばいにあります。

図 人身交通事故発生件数及び高齢者死傷者数の推移



(愛知県交通安全協会、愛知県岡崎警察署)

②「まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備」について

図 バス利用環境の整備

系統番号の導入

バス待合環境の整備

バスロケーションシステムの導入

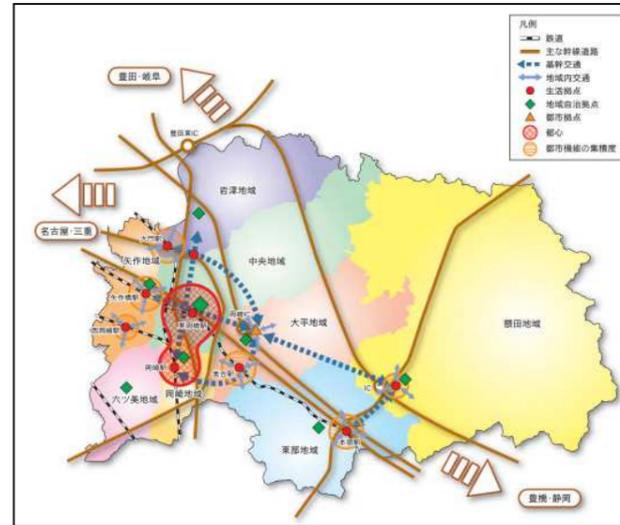
ICカードの導入

バス発車ご案内
10:01発 [1]奥殿
バス発車ご案内
ほぼ定刻で運行中
バス発車ご案内
約3分遅れて運行

～公共交通軸を中心に都市機能を集約した都心等拠点形成、各拠点へのアクセス性の向上～

- ・岡崎市第6次総合計画では、市民誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な成長を確保するため、公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を都心（康生地区～東岡崎駅周辺～岡崎駅周辺）から各地域まで効率的に配置し、各拠点へのアクセス性の向上と都市機能の集約化・高度化を目指すものとしています。

図 岡崎市の将来都市構造図

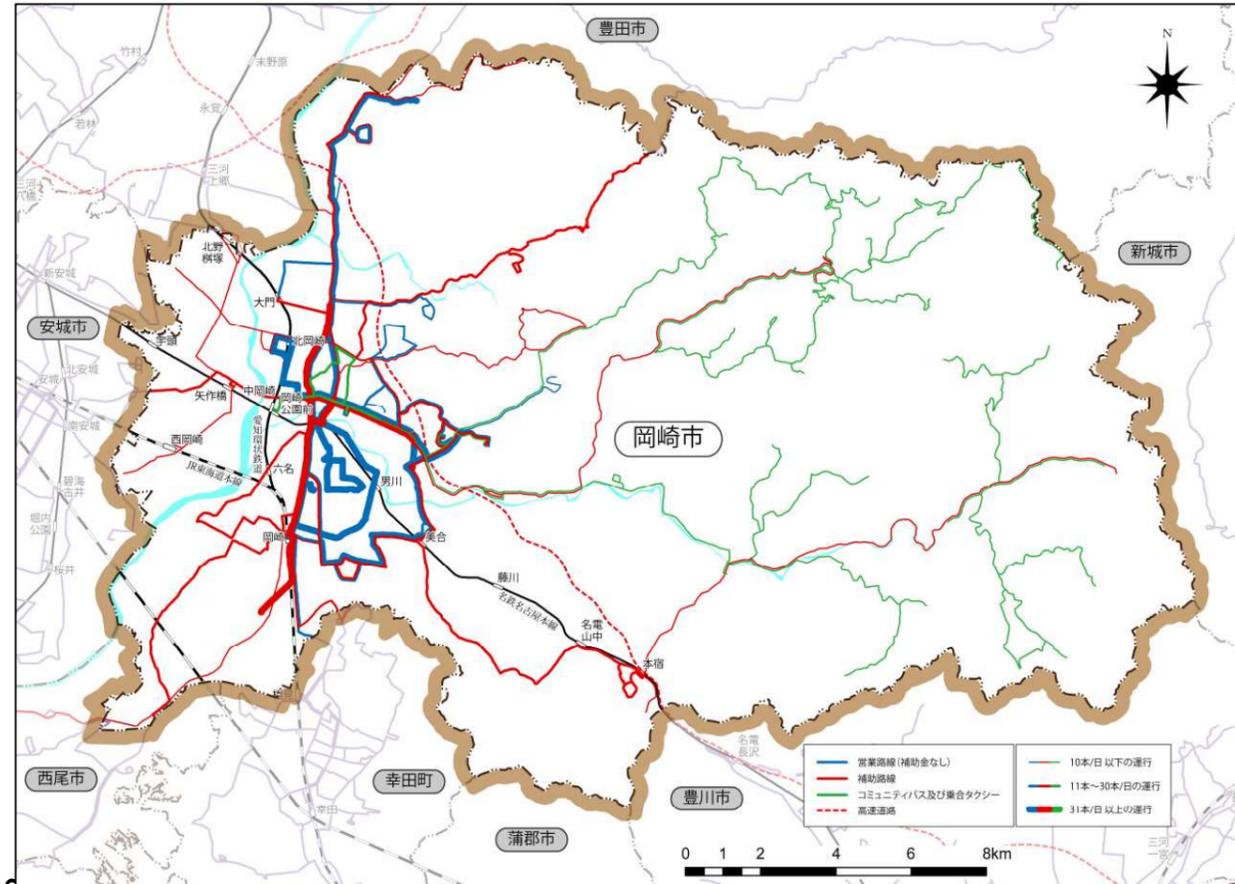


(岡崎市第6次総合計画)

～東岡崎駅や岡崎駅を中心に放射状のバスネットワークが形成、多くの路線が公共の補助金により運行維持～

- ・岡崎市のバス路線は、名鉄東岡崎駅やJR岡崎駅などの主要な鉄道駅を中心に市域全体に放射状に運行されています。まちなかと郊外部を連絡する路線など、市内路線の多くは、国・愛知県・岡崎市といった公共の補助金により運行が維持されています。

図 市内バス路線の補助状況と運行本数区分図



開始以降、利用者数は13～15万人の間で増減を繰り返しつつ、減少傾向にあります。

- ・バス路線沿線の「乗車券サービス店」の表示があるお店で買い物をした場合、乗り継ぎ券を提示すると次回のまちバス利用が無料になる「まちバス乗車券」を発行しており、この「まちバス乗車券」の発行枚数は、利用者数と同様、増減を繰り返しつつ減少傾向のある一方、商店街発行券加入店舗数は大きく減少しています。

図 まちバス利用者数の推移

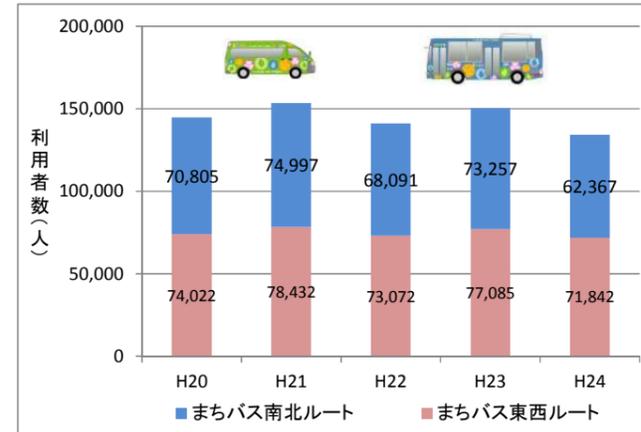
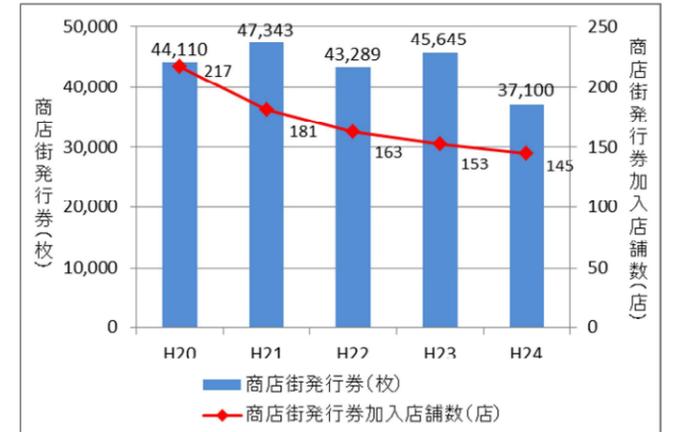


図 まちバス商店街発行券配布数と商店街発行券加入店舗数の推移



～鉄道駅、高等学校・大学及び商業施設が立地するまちなかを中心とするエリアに多い自転車・歩行者交通量～

- ・自転車交通量の多い道路は、東岡崎駅等鉄道駅周辺や高等学校・大学及び商業施設が立地するまちなかを中心とするエリアとなっています。
- ・歩行者交通量の多い道路は、東岡崎駅等鉄道駅周辺の比較的狭いエリアに限定されます。

図 自転車交通量図

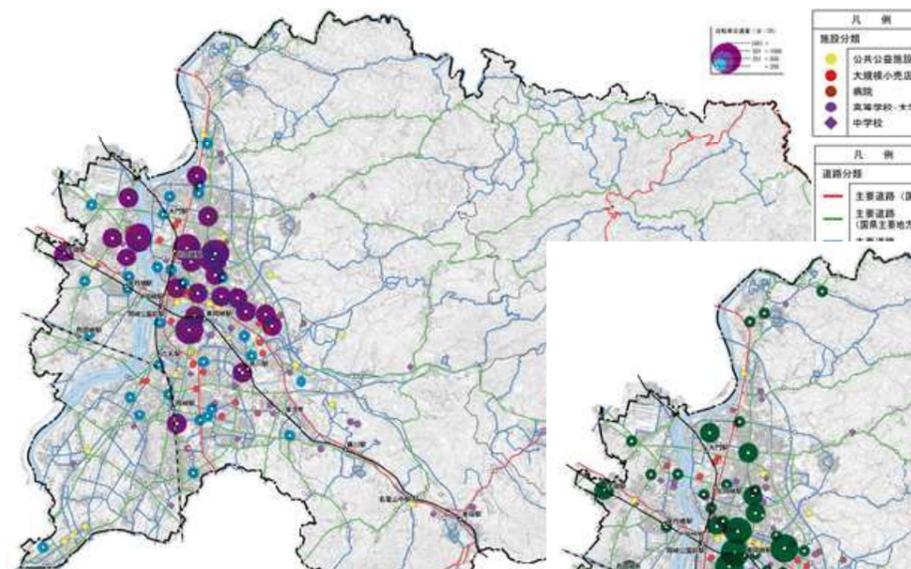
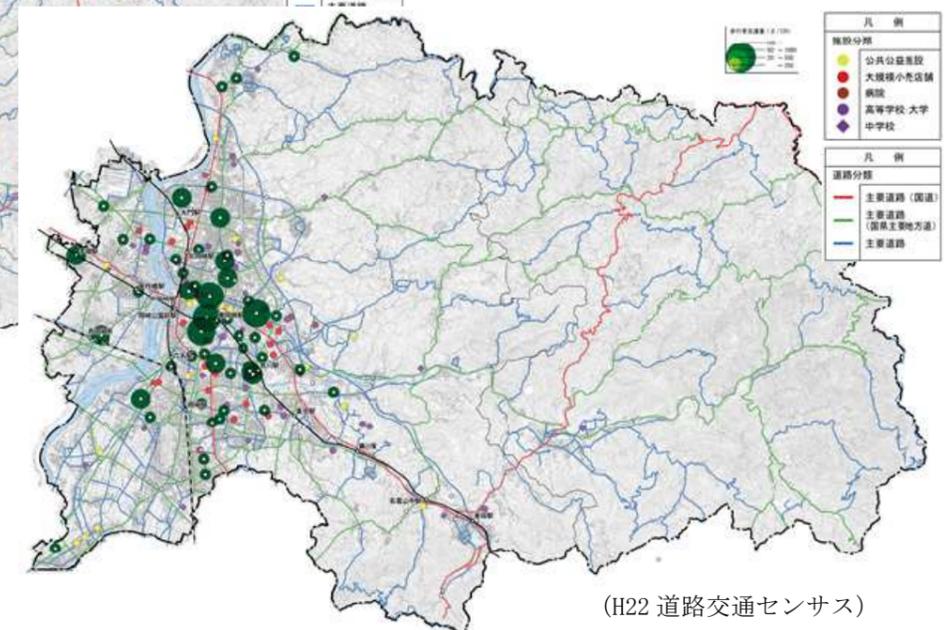


図 歩行者交通量図



(H22 道路交通センサス)

- ・中心市街地の活性化とまちなかの周遊手段として、平成19年7月より運行を開始したまちバスですが、運行

③「環境にやさしい交通体系の整備」について

～岡崎市の運輸部門の二酸化炭素排出量は近年横ばい～

～総合交通政策の基準年度 1998 年と目標年度 2013 年を比較した場合 3%の削減

～温室効果ガス排出量の削減に向けた交通関連対策として、エコドライブの普及促進、次世代自動車の普及拡大、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメントの取組促進、自転車の利用促進などを展開～

・京都議定書の第一約束期間（2008 年～2012 年）を迎える中、わが国の温室効果ガスの排出量は業務及び家庭部門を中心に増加を続け、1990 年比 6%の削減の目標達成が危惧されています。このような状況の中、岡崎市では、近年の社会的条件の変化や様々な環境問題に対応するため地球温暖化対策実行計画を策定して、総合的な対策を推進しています。

・岡崎市の二酸化炭素排出量の 21%は運輸部門からの排出となっています。運輸部門からの二酸化炭素排出量は近年横ばいの傾向にありますが、2013 年の排出量は基準年の 1990 年比 34%の増加となっています。総合交通政策の基準年度 1998 年と目標年度 2013 年を比較した場合、約 3%の削減となっています。

・温室効果ガスの削減に向けた交通関連対策として、エコドライブの普及促進、次世代自動車の普及拡大、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメントの取組促進、自転車の利用促進などに取り組んでいます。

図 CO₂ 排出量の部門別割合

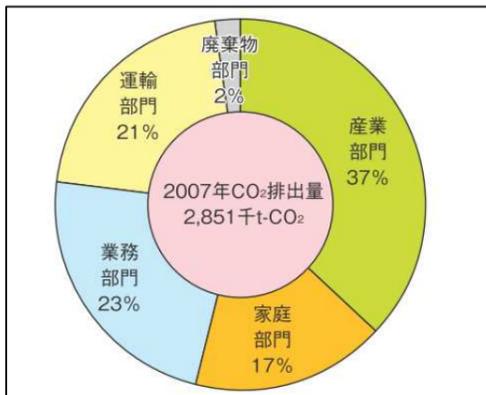


図 運輸部門からの CO₂ 排出量の推移 (2010 年以降は予測値)

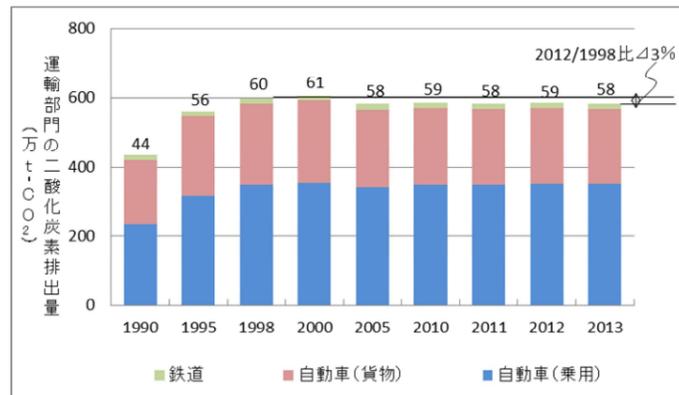
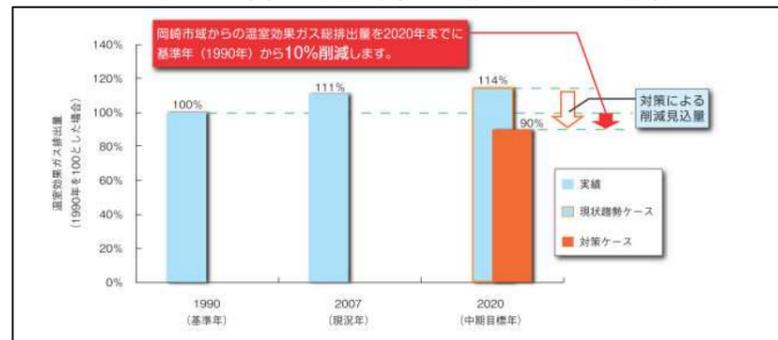


図 岡崎市の温室効果ガス排出量の削減目標



～自動車等保有台数は増加傾向が継続するが、近年の伸び率は鈍化～

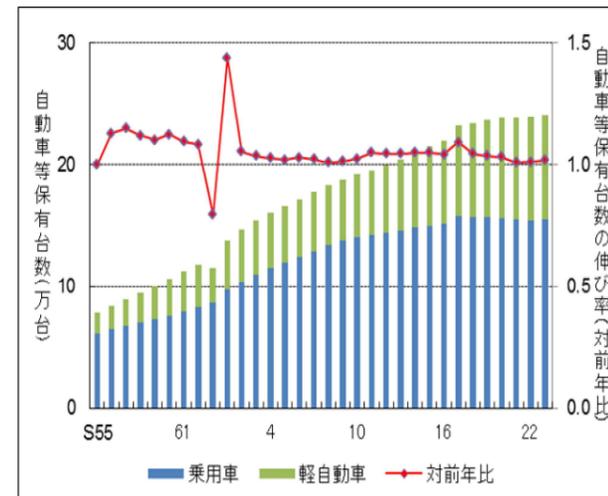
～自動車利用割合が増加する一方、鉄道、バス、二輪車の利用割合が減少～

～岡崎市に関連する自動車利用トリップ数はこの 10 年間で微増～

～自動車交通量は国道 1 号 (岡崎 IC 以東) で減少、矢作川架橋路線 (豊田市、安城市境) で増加～

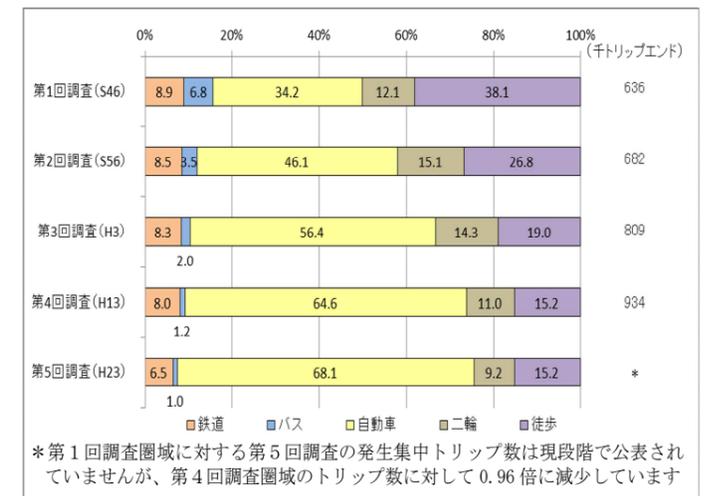
- ・岡崎市の自動車等保有台数の推移をみると、増加傾向にありますが近年鈍化傾向にあります。
- ・岡崎市の代表交通手段構成の推移をみると、第 1 回調査 (S46) 以降第 5 回調査 (H23) まで、自動車利用割合が増加 (総トリップ数は減少する中、分担率が増加したため自動車トリップ数は増加) する一方、鉄道、バス、二輪車の利用割合は減少しています。
- ・この 10 年間における自動車利用トリップ数の推移を見ると、依然自動車利用は増加しています。
- ・国道 1 号 (豊川市境～岡崎インターチェンジ間) の交通量が 5 千台/日以上減少する一方、矢作川架橋 (豊田市、安城市境) の交通量は 5 千台/日以上増加しています。

図 自動車等保有台数の推移



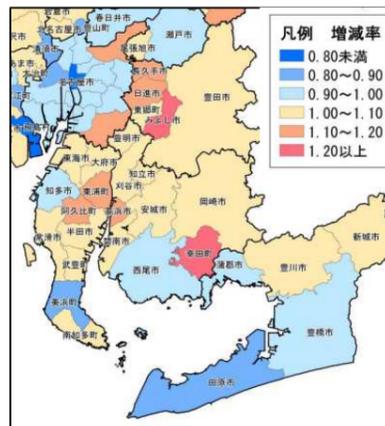
(中部運輸局 HP)

図 代表交通手段構成比の推移



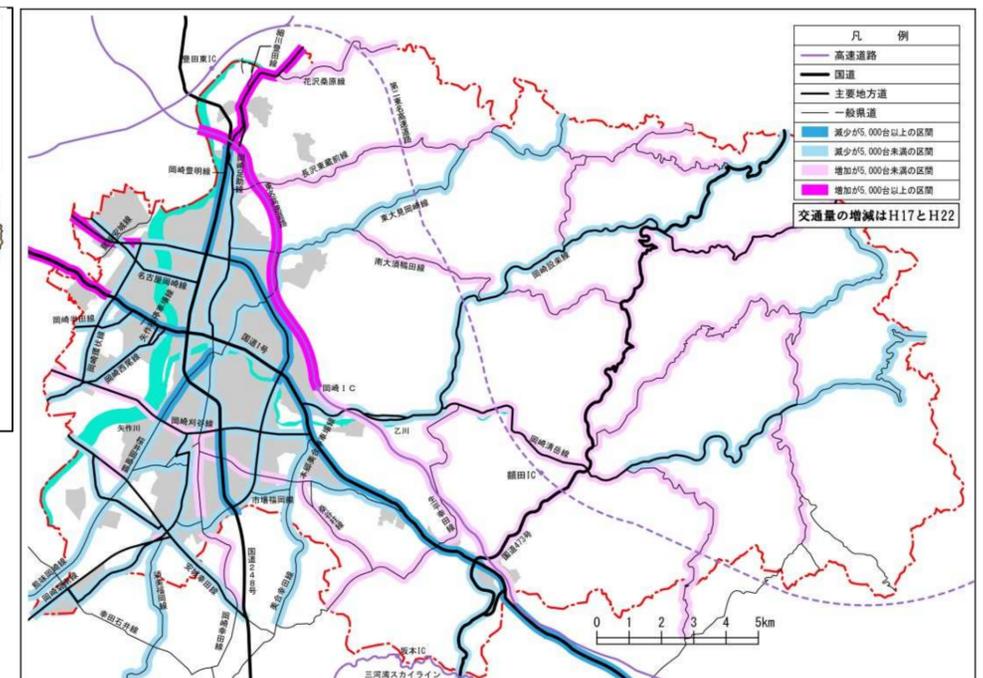
(中京都市圏パーソントリップ調査)

図 自動車利用トリップ数の推移 (H23/H13)



(第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査結果の概要)

図 交通量の変動図 (H22-H17)



(道路交通センサス)

④「交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備」について

～市内の鉄道乗客数は増加傾向にあり、特に愛知環状鉄道が大きく増加～

～岡崎 IC 及び隣接する豊田 IC、音羽蒲郡 IC とも出入り台数は増加～

～鉄道駅アクセスや市内連携において形成されていない都市計画道路ネットワーク～

- ・市内鉄道の乗客数は平成 21 年以降増加傾向が継続しており、平成 24 年現在 3 社計で約 2,300 万人の方が乗車されています。平成 20 年と平成 24 年の乗客数を会社別にみると、JR は 1.04 倍、名古屋鉄道は 1.00 倍に対して、愛知環状鉄道は 1.17 倍と大きく増加しています。
- ・東名高速道岡崎 IC の出入り台数は平成 21 年以降増加しており、隣接する豊田 IC 及び音羽蒲郡 IC ともに増加しています。その要因として、平成 21 年 3 月から翌 22 年 6 月に実施した高速道路の休日料金上限 1000 円制度の導入、平成 23 年 10 月の新東名高速道路の供用（三ヶ日 IC 以東）、平成 24 年 4 月の暫定 3 車線供用（美合 PA～豊田 JCT 間）などが考えられます。
- ・都市計画道路の改良率は 77%（概成済を含む）となっているものの、東岡崎駅や岡崎駅等の鉄道駅周辺の（都）岡崎環状線や南北市街地間相互を連絡する（都）岡崎駅平戸橋線等において未整備区間が残存しています。総合交通政策を策定した平成 20 年当時と比較した場合、（都）衣浦岡崎線や（都）岡崎環状線といった環状道路の整備が進むとともに、新たな矢作川架橋路線として（都）岡崎豊田線が計画決定されました。

図 市内鉄道乗客数の推移

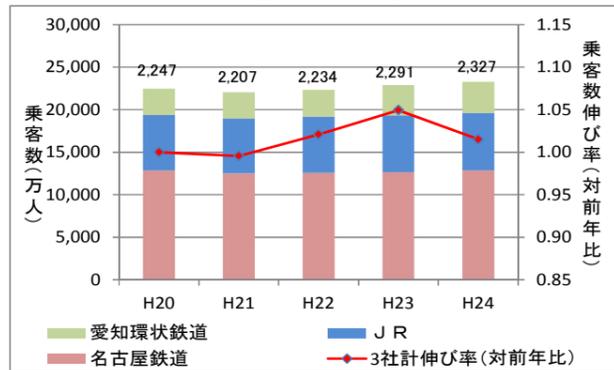
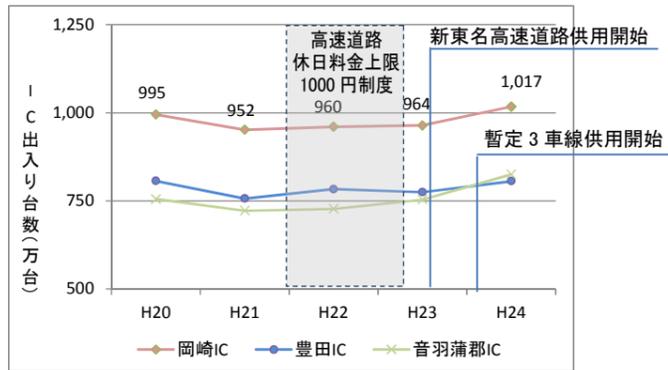


図 岡崎 IC 及び隣接 IC 出入り台数の推移

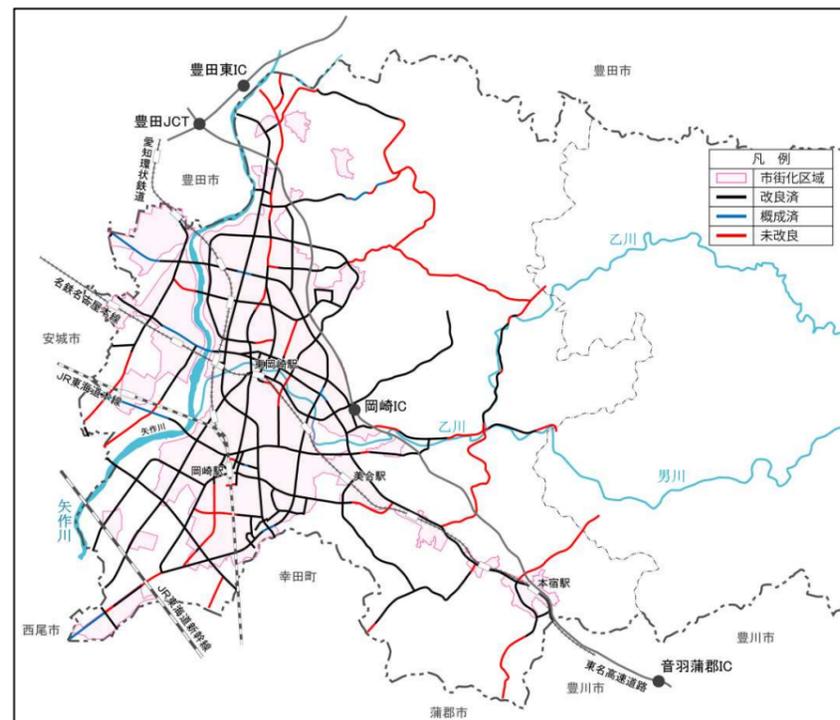


(各鉄道会社)

(NEXCO 中日本)

図 都市計画道路の整備状況図

計画決定路線数 54 路線
 計画決定延長 239,570m
 改良済・概成済延長 183,680m
 改良済・概成済延長率 77%
 (平成 25 年 3 月末現在)

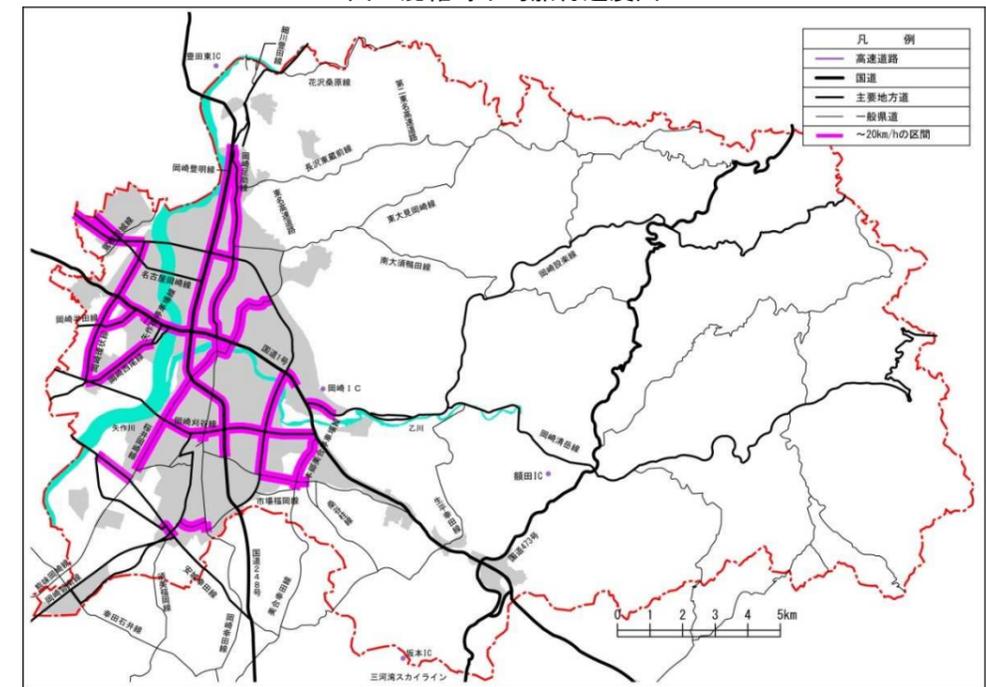


～東岡崎駅、岡崎駅周辺及びこれら鉄道駅と岡崎 IC を連絡する幹線道路の混雑時旅行速度は 20km/h を下回る～

～名古屋市と西三河地域間流動量が大きく増加、隣接する東三河、知多及び豊田地域間の流動量も増加～

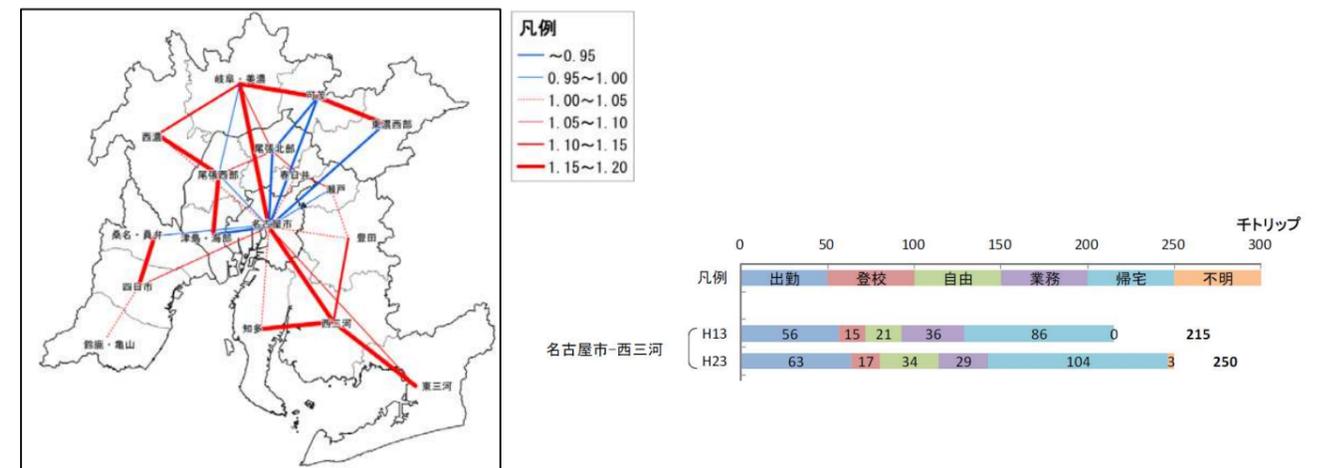
- ・東岡崎駅、岡崎駅周辺の国道 1 号、国道 248 号、主要地方道岡崎足助線及びこれら鉄道駅と岡崎 IC を連絡する主要地方道岡崎刈谷線などの主要な幹線道路では、混雑時平均旅行速度が 20km/h を下回っています。
- ・愛知県道路交通渋滞対策推進協議会では、主要渋滞ポイントの渋滞解消に向けたワーキンググループを立ち上げ、渋滞対策の検討が行われています。
- ・混雑時平均旅行速度が 20km/h を下回る路線・区間は、（都）岡崎駅平戸橋線や（都）豊田西尾線といった都市計画道路の未整備区間でみられる一方、国道 1 号や国道 248 号といった都市計画道路として整備が完了した区間でもみられることから、未整備都市計画道路の整備に加え、整備済区間の改良等の検討が必要と考えられます。
- ・平成 13 年から平成 23 年の 10 年間における地域間流動の伸び率をみると、名古屋市と西三河地域間の自由目的及び通勤目的による流動量が大きく増加しています。西三河地域では、名古屋市以外にも隣接する東三河、知多及び豊田地域との流動量も増加しています。

図 混雑時平均旅行速度図



(道路交通センサス H22)

図 地域間流動の増減と名古屋市と西三河地域間を流動する目的別トリップ数の比較



(第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果の概要)

5. 岡崎市における都市交通の課題整理に向けて

岡崎市の特性と交通の現状

【人口特性】

- 近年横ばいで推移する夜間人口、進展する高齢化
- 公共交通不便地域で高い高齢化率、まちなか等で多い高齢者数
- 平成 32 年以降減少に転じる夜間人口、高齢者は平成 37 年で総人口の 4 人に 1 人
- 高齢者の免許保有率が増加する一方、若年層の免許保有率は減少

【都市機能特性】

- 広域的集客力が増加し、中核都市としての機能が強まる岡崎市
- 幹線道路沿道等に分散立地する大型商業施設

【移動需要特性】

- 増加する自動車利用、減少する鉄道、バス及び二輪車利用
- 増加する自由目的、減少する登校及び業務目的
- 岡崎市の総発生集中トリップ数は減少するが、分担率の増加により自動車利用トリップ数は増加
- 自動車等保有台数は増加傾向が継続するが近年の伸び率は鈍化

【公共交通の利用状況・収支状況】

- 東岡崎駅・岡崎駅を中心に放射状にネットワークされるバス路線網、多くの路線が公的補助金により維持
- 平成 23 年度に一時的に増加するが、減少傾向にあるバス利用者
- 増加する市負担額(平成 24 年度約 3 億円)

【自動車利用状況】

- (都)岡崎駅平戸橋線、(都)岡崎環状線など、鉄道駅アクセスや市街地連携において形成されていない都市計画道路ネットワーク(都市計画道路の改良率 77%)
- 幹線道路が交差する主要な交差点で発生する渋滞(市内主要渋滞箇所 13 区間 54 箇所、及び単独 6 箇所の計 60 箇所)
- まちなかの主要な幹線道路(国道 1 号、国道 248 号、(都)岡崎刈谷線、(都)豊田西尾線等)で低い平均旅行速度

【交通の利用状況・収支状況】

- 鉄道駅、商業施設、学校周辺で多い自転車・歩行者交通量
- 安全・安心な通行空間の不足、ネットワークの分断がみられる歩行者・自転車利用環境

市民ニーズ(市民アンケート)

【普段の交通行動実態】

- 外出先、外出目的、利用交通手段、鉄道・バス利用の有無等を把握
(既往調査との比較より交通行動の変化を把握)

【交通手段別の満足度】

- 交通手段別の利用頻度、満足度等を把握
(既往調査との比較より満足度レベルの変化を把握)

実施中

【今後の交通政策の方向性】

- 総合交通政策で示した 4 つの基本目標別に施策展開の方向性を把握
- 市民が望む岡崎市の将来の交通の姿を把握
- 自動車利用のあり方や行政の取組みに対する協力意向を把握

【地域公共交通総合連携計画の認知度と評価】

- 地域公共交通総合連携計画で実施した施策別の認知度と効果の有無を把握
- 公共交通に関する取組みを踏まえた意識や利用機会の変化を把握

総合交通政策における主な施策実施効果

【人にやさしく安心安全な交通体系の整備】

- 各種公共交通施策により、市民の公共交通の利用に対する意識は向上し、実証運行を実施した岡崎駅市民病院線、矢作市民病院線、額田支所市民病院線、大門駅市民病院線の 4 路線の利用者は約 3 万人、24%の利用者増加(H24⇔H21)がみられたものの、補助路線では約 10 万人、7%の利用者減少(H24⇔H21)となっている
- 東岡崎駅、岡崎駅を中心に、広場整備、乗り継ぎ拠点整備、バリアフリー化の促進、ワンデー乗車券の利用、まちバス 100 円割引券の配布、バスマップや交通案内版の設置、系統番号、ICカード、バスロケーションシステムの導入によるわかりやすい公共交通情報の提供により公共交通利用者の満足度が向上(27.4%(H18)→37.4%(H22)、+10 ポイント)
- 道路整備、歩道整備を個別に進めており、人身事故件数は減少しているものの、年間 2 千件を超える

【まちなかの魅力を高め活気づける交通体系の整備】

- 拠点間バス(おかげエキスプレス)の運行及びまちバスの路線改善により、中心市街地での回遊性が向上
- 道路整備、歩道整備を個別に進めているが、歩行者・自転車ネットワークの形成に向けた計画的取り組みとなっていない
- 観光用レンタサイクルの利用者が年々増加(約 600 人(H17)→約 1000 人(H24))

【環境にやさしい交通体系の整備】

- 道路整備、歩道整備を個別に進めているが、自動車からの転換施策と一体となった取り組みとなっていない
- ハイブリッド車及び電気自動車等の購入を促進した(ハイブリッド車購入助成 737 件、電気自動車購入者助成 7 件)[→H22 廃止]
- 電気自動車の普及の障壁となっている充電インフラを整備するために、一般開放を条件とし、大型商業施設などに充電器を設置する事業者に対し、1 基当たり 10 万円の助成を助成している。(H24 実績 2 件)
- 広域交通体系の整備に伴い、国道 1 号等市内の幹線道路の交通量は減少し、総合交通政策の目標年度 2013 年では基準年度 1998 年に対して運輸部門の CO₂ 排出量は 3%削減(予測値)

【交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備】

- 新東名高速道路(三ヶ日 IC 以東)や名豊道路などの広域交通体系の整備による通過交通の迂回分散、国道 1 号の交差点改良などにより、国道 1 号のピーク時旅行速度が向上
- 新東名高速道路の平成 26 年度末供用にあわせて、国道 473 号バイパス築造を進めており、取り組みを継続

上位関連計画

岡崎市総合計画
岡崎市都市マスタープラン
岡崎市総合交通政策
岡崎市地域公共交通総合連携計画
岡崎市まちなか交通戦略
岡崎市地域防災計画等

▼ 観光立国の推進
▼ 想定される大規模地震への備え
▼ ITS の活用
▼ 歩行者空間の復権と新たなモビリティへの対応
▼ 低炭素社会の実現への対応
▼ 集約型都市構造を支援する交通政策の展開

都市交通を取り巻く潮流の変化

▼よりよい都市交通の構築に向けた留意点(これまでの整理を踏まえ)

A人にやさしい都市交通体系の構築(少子高齢化への対応等)

- ① 岡崎市においても将来的には**人口減少、少子・高齢化の進展**や、観光等の推進による来訪者の増加が見込まれることから、これらに対応するため、**公共交通ネットワークの充実による移動手段の確保**を図るとともに、**ITSを活用した誰もが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの提供**を図る必要がある。
- ② 鉄道駅等での乗り継ぎ利便性の向上による**交通結節点機能の強化**を始め、公共交通軸における**バス優先施策の導入、バス停環境の改善等**を図る必要がある。
- ③ “公共交通不便地域”においては、地域住民の主体的な取り組みを促進・継続することによる、**住民のマイバス意識の向上とモチベーションの維持**を図る必要がある。
- ④ 郊外部においては、地域の特性と需要に見合ったサービスへ見直しを進めるなど、**バスネットワーク形成に向け、一定のサービス水準を維持**する必要がある。

B交通事故の抑制

- ① 円滑かつ安全な自動車交通処理に資する**交差処理の改善(道路相互及び鉄道交差点における立体交差化や付加車線設置等)**を図る必要がある。
- ② 鉄道駅、商業施設、高等学校及び大学周辺の道路や、小中学校の通学路では自転車・歩行者交通量が多いことから、**安全・快適な歩行者・自転車通行空間の確保とネットワークの形成**を図る必要がある。
- ③ **ITSを活用した効果的な交通情報の提供などにより、渋滞緩和や交通事故の削減**を図る必要がある。

C災害への対応

- ① 気象災害や近い将来発生すると予測されている大規模地震に対応した、**防災・減災に資する交通機能強化**を図る必要がある。

Dまちなかの活性化

- ① 大型商業施設により増加する岡崎市の**広域ポテンシャルをまちなか全体へと展開させるため**、生活利便施設の連携に資する交通ネットワークの強化など**モビリティ(回遊性)の確保**が課題となる。
- ② 鉄道を軸に康生地区⇄東岡崎駅周辺⇄岡崎駅周辺の各拠点相互を結び、これら拠点と主要施設間を連絡する**基幹バスの充実や、中心市街地の回遊性や鉄道駅アクセス利便性の向上に資するまちバスの強化**を図る必要がある。
- ③ 集約型都市構造の核となるまちなかにおいては、多様な移動目的に対応した安全かつ快適な自転車・歩行者空間の確保と、まちなかの回遊性を高め、賑わいを創出する**歩きたくなる環境整備、交流できる空間形成**を図る必要がある。

Eまちの魅力向上

- ① まちなかの鉄道駅周辺等においては、公共交通機関との乗り継ぎ利便性を確保するため、**駅前広場、交通広場、駐車場、駐輪場などの整備・充実**を図る必要がある。
- ② 自転車・歩行者空間の創出にあたっては、電線類地中化等の推進や道路空間の再配分など、**既存道路空間を活用したまちの魅力向上に資する整備・改良**を図る必要がある。

F環境負荷の軽減

- ① 集約型都市構造を実現するため、**公共交通を軸とした都市交通システムを構築し、自動車依存型の交通体系からの転換**を図る必要がある。
- ② 増加する自動車交通需要の抑制を図り、環境負荷の低減等に資する**TDM施策の展開**を図る必要がある。
- ③ 自動車のCO₂削減に向け、**次世代低炭素型自動車の導入促進**を図る必要がある。

G渋滞の解消

- ① 自動車交通の円滑化に向けた主要渋滞箇所の解消、**幹線道路の整備・改善**を図る必要がある。
- ② 通過交通等の不要交通を排除する**幹線道路の整備**をはじめ、円滑かつ安全な自動車交通処理に資する**交差処理の改善(道路相互及び鉄道交差点における立体交差化や付加車線設置等)**を図る必要がある。

H市外、市内の交流促進

- ① 郊外部とまちなかの連携等**市内の交流強化に向けた交通ネットワークの形成**を図る必要がある。
- ② 名古屋市や豊田市等周辺都市との連携等**市内外の交流強化に向けた交通ネットワークの形成**を図る必要がある。