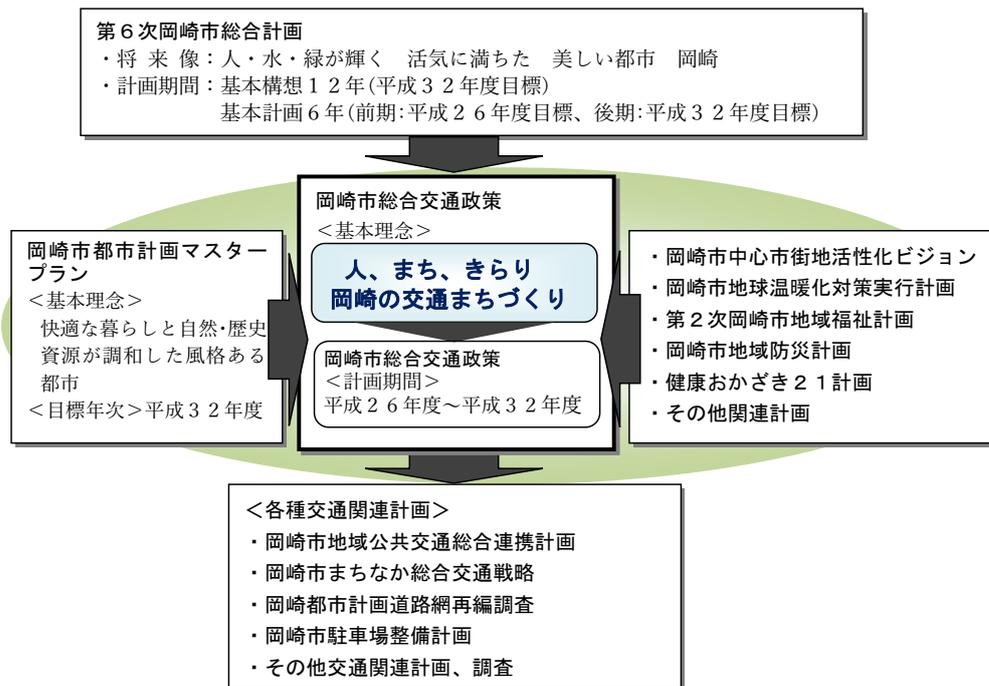


1. 総合交通政策検討調査

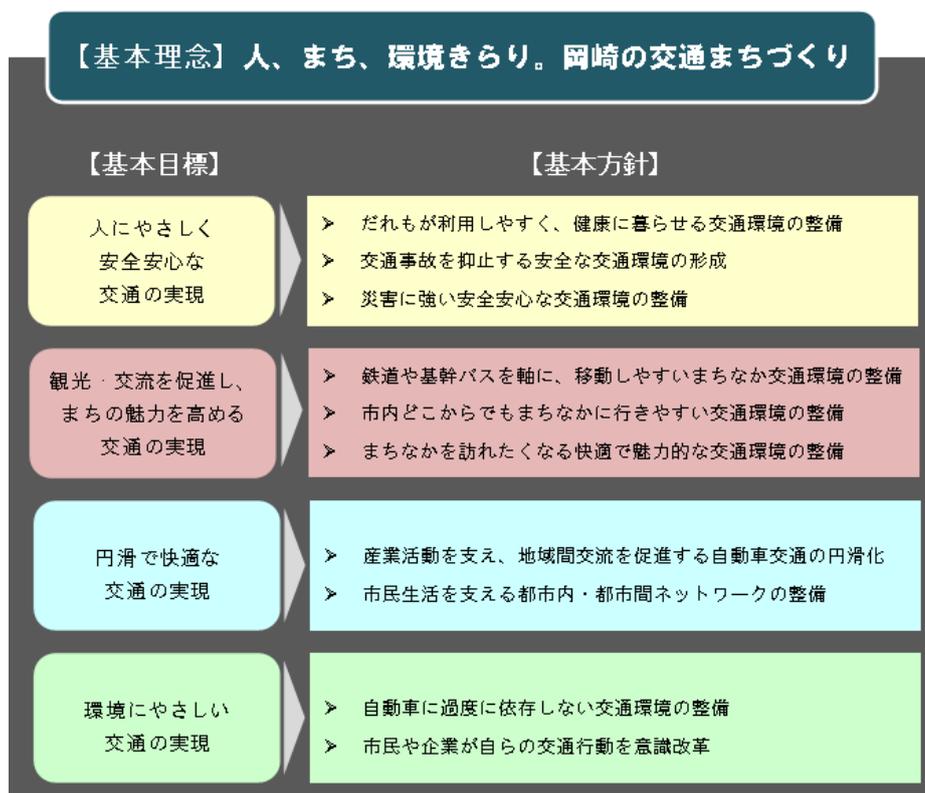
1) 現行の岡崎市総合交通政策

現行の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、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・連動を図り、各種交通関連計画へつなげていくものである（計画期間：2014～2020年度の7年間）。

■総合交通政策の位置づけ



■基本理念・基本目標・基本方針



■基本目標の実現を目指した主要施策

基本目標Ⅰ. 人にやさしく安全安心な交通の実現

基本方針	主要施策
1. だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備	① 公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持 P28
	② バス基幹軸(交通拠点間バス)の整備 P28
	③ 地域内交通の整備 P28
	④ バス路線の確保・維持 P29
	⑤ バス停の待合環境等の整備 P29
	⑥ 交通バリアフリー化の推進 P29
	⑦ 公共交通情報の提供 P29
	⑧ 公共交通利用案内の充実 P29
	⑨ 安全で快適に移動できる歩行空間の整備 P30
2. 交通事故を抑制する安全な交通環境の形成	⑩ 安全な自転車利用環境の整備 P30
	⑪ 良好な地区交通環境の創出 P30
	⑫ 交通マナー・モラルの向上促進 P30
	⑬ 交通事故防止のための取り組み P30
3. 災害に強い安全安心な交通環境の整備	⑭ 鉄道輸送の安全確保 P30
	⑮ 防災力の強化 P31

期待される効果

公共交通のサービスが向上し、利用しやすくなります。
自転車・歩行者の通行空間が確保され、安全性が高まります。
災害時の安全性が高まります。
今以上にバスや自転車、徒歩で移動しやすくなります。



成果目標	現況値	目標値
バス利用者数の増加	666万人/年(H24年度乗客数)	現況値以上
公共交通利用の満足度向上	48%(H25年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の満足度)	50%以上
公共交通利用の不満減少	24%(H25年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の不満割合)	24%未満
交通事故死傷者数の減少	2,680人/年(H24年度)	2,500人/年以下
災害時の安全性向上	—	3橋(橋梁下部工耐震化)

基本目標Ⅱ. 観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現

基本方針	主要施策
1. 鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備	⑯ バス走行環境の改善 P31
	⑰ まちなか等における既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バス運行 P31
	⑱ 観光交流の促進に向けた交通環境の整備 P31
	⑲ 東岡崎駅周辺地区整備 P31
2. 市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備	⑳ バス基幹軸と地域内交通の連携 P31
	㉑ 交通結節点、乗換拠点の整備 P32
3. まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備	㉒ 魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出 P32
	㉓ 新たな交通システムの導入 P32

期待される効果

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、まちなかや観光施設へ出かける人が多くなります。
自転車や徒歩でまちなかを回遊しやすくなります。

成果目標	現況値	目標値
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
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、鉄道駅は岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅、主要バス停は岡崎駅前、東岡崎、康生町、中岡崎)	11万人/日以上
まちなかの自転車駐車場の利用台数の増加	5,663台(H24年度、岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅)	6,000台以上

基本目標Ⅲ. 円滑で快適な交通の実現

基本方針	主要施策	
1. 産業活動を支え、地域間連携を促進する自動車交通の円滑化	㉔ 広域的な交流を促進する道路環境の整備	P33
	㉕ 渋滞緩和に向けた道路整備	P34
2. 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	㉖ 隣接都市へのバス路線維持、連携強化	P34
	㉗ 運賃制度の改善、割引制度の導入	P34
	㉘ 愛知環状鉄道線の機能強化	P34

期待される効果

市内の道路混雑が緩和され、自動車や公共交通で快適に走行できるようになります。
自動車や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。

成果目標	現況値	目標値
混雑区間延長（平均旅行速度20km/h以下の区間）の減少	59.1km（H22年度道路交通センサスにおいて上り又は下りの平日混雑時平均旅行速度が20km/h以下の区間）	47km以下
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

基本目標Ⅳ. 環境にやさしい交通の実現

基本方針	主要施策	
1. 自動車に過度に依存しない交通環境の整備	㉙ 交通需要管理(TDM)の実施	P35
2. 市民や企業が自らの交通行動を意識改革	㉚ 次世代自動車の普及促進	P35
	㉛ 交通行動の変容を促す取り組み	P35

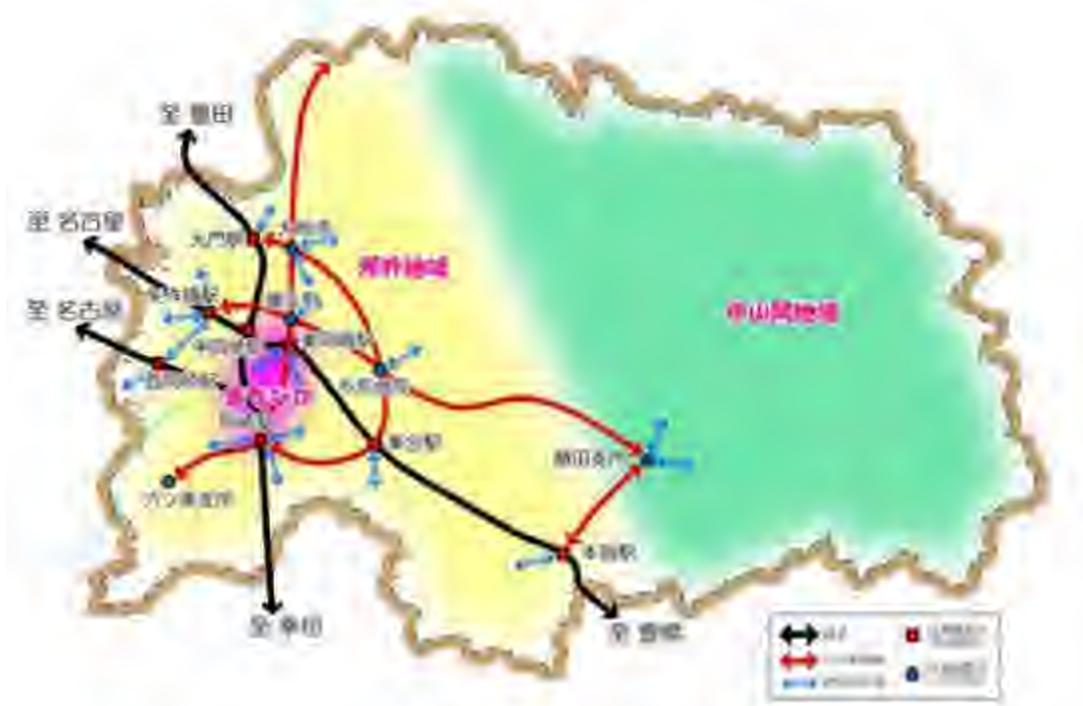
期待される効果

自動車以外の交通手段を利用する人が多くなります。
公共交通や自転車、徒歩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。

成果目標	現況値	目標値
自動車以外の交通手段利用率の向上	42%（H25年度市民アンケート）	45%以上 （自動車利用率3%削減）
公共交通の利用機会の増加	30%（H25年度市民アンケート）	40%以上

■公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークは、鉄道が広域的ネットワークの基軸となり、バスがこれを補完しています。バス交通は、交通結節点間を連絡する「バス基幹軸」と、交通結節点を中心に地域の実情に応じた「地域内交通」により構成しており、持続可能なバスネットワークの確保・維持を図るため改善を進めていきます。



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

2) 上位・関連計画

(1) 第6次岡崎市総合計画

第6次岡崎市総合計画（2009.3）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ある（計画期間：2009～2020年度の12年間）。

総合計画は、「人・水・緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市 岡崎」を将来都市像として掲げ、2020年度までの長期12年間のまちづくりを構想した基本構想と、中期6年間の取り組みを示した基本計画、そして短期3年間に取り組む事業の期間、事業量、事業費などを具体的に示した実施計画の3層で構成している。

現在は後期基本計画の期間中（2015～2020年度）である。

■第6次岡崎市総合計画の構成



■将来都市構造

- 都心、都市拠点、生活拠点、地域自治拠点で構成され、都市全体として高い機能を発揮できる「地域共生型」都市構造を形成
- 公共交通と連携した交通ネットワークの構築（都心・都市拠点と生活拠点とを結ぶ基幹交通（鉄道と基幹バス）、生活拠点への移動を確保する地域内交通とで構成する交通ネットワークを構築）



■基本政策・施策

- ①地域で支えあい安全に暮らせるまちづくり（市民生活・地域社会の充実）
- ②健やかに安心して暮らせるまちづくり（保健・医療・福祉の充実）
- ③自然と調和した環境にやさしいまちづくり（環境共生都市の実現）
- ④賑わいと活力あるまちづくり（経済の振興）
- ⑤快適で魅力あるまちづくり（都市基盤・生活基盤の整備）
- ⑥未来を拓く人を育むまちづくり（教育・文化の振興）
- ⑦将来まで自律した状態が続く都市経営（自律した都市経営の実践）

施策の体系



施策

5-2-1 公共交通ネットワークの充実

- ・誰もが使いやすく、移動しやすい公共交通ネットワークの充実。
- ・バス基幹軸と地域内交通を整備するとともに、まちなか等における既存バス路線を改善した利便性の高い循環型バスを運行。
- ・交通結節点における快適な待合空間の整備、来街者などにも分かりやすい公共交通の運行・経路情報等の提供、利用者の多い駅からの優先的バリアフリー化。
- ・愛知環状鉄道における交通系 IC カードの導入や複線化事業についての検討。

5-2-2 道路網の整備

- ・道路整備プログラムをふまえた事業の推進。
- ・市内の渋滞緩和、交通円滑化のため、幹線道路の整備を推進するとともに、近隣市町と連携して、国・県に対して国道・県道の整備促進を強く要請。
- ・幹線市道の新設改良事業を計画的に進め、新たな市街地形成や都心の再生を図り、快適で利便性の高い都市空間の向上と渋滞緩和による地球温暖化の防止。
- ・身近な生活道路の拡幅整備や、道路構造物の老朽化対策による安全で災害に強いまちづくりの推進。
- ・新たな道路網を構築及びスマート IC の新設についての検討による地域の活性化。
等

参考指標

施策名	指標名	現状値	目標（平成 32 年度）
(1) 公共交通ネットワークの充実	公共交通の利用者の人数	102,115 人 / 日 (平成 24 年度)	114,443 人 / 日
(2) 道路網の整備	都市計画道路・幹線道路建設延長	67,950 m (平成 25 年)	70,511 m

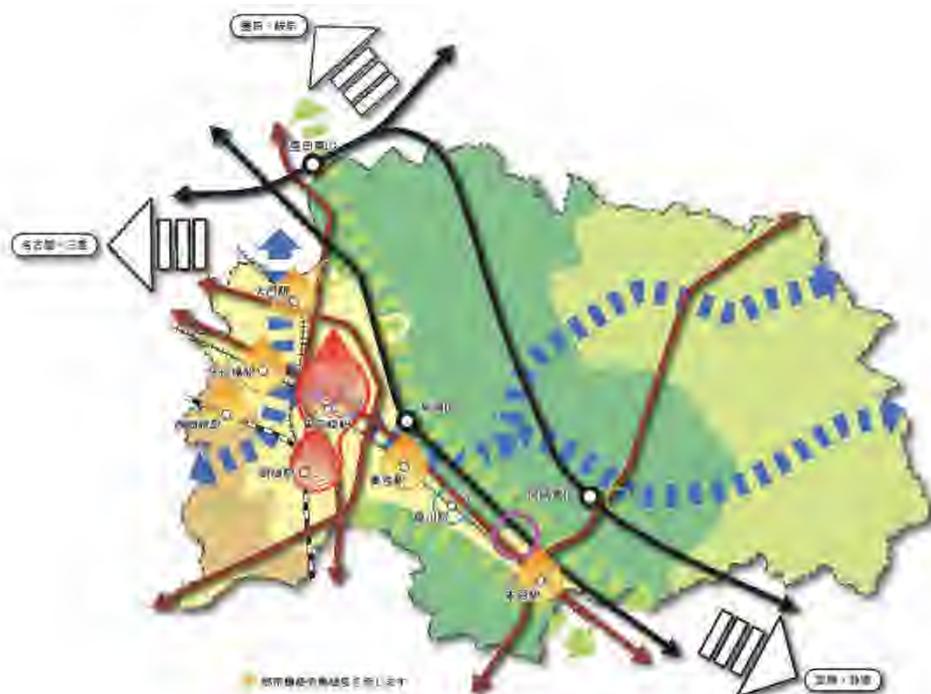
(2) 岡崎市都市計画マスタープラン 2010

岡崎市都市計画マスタープラン 2010（2010.2 策定、2019.3 部分改訂）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」を担っている（計画期間：2010～2020 年度の 11 年間）。

- ・市民、行政、事業者等が共有できる市全体や地域の将来の目指すべき都市像を示す。
- ・地域区分・都市施設・市街地再開発事業等の決定・変更等、現状や将来の変化に適切に対応するための都市計画の指針とそれに即した基盤施設整備等行政施策の方向、市民協働等の考え方を示す。

2010 年 2 月策定以降に公表した上位・関連計画との整合、社会情勢の変化への対応のために、2019 年 3 月に「全体構想」、「地域別構想」の各一部を変更している。

■将来都市構造



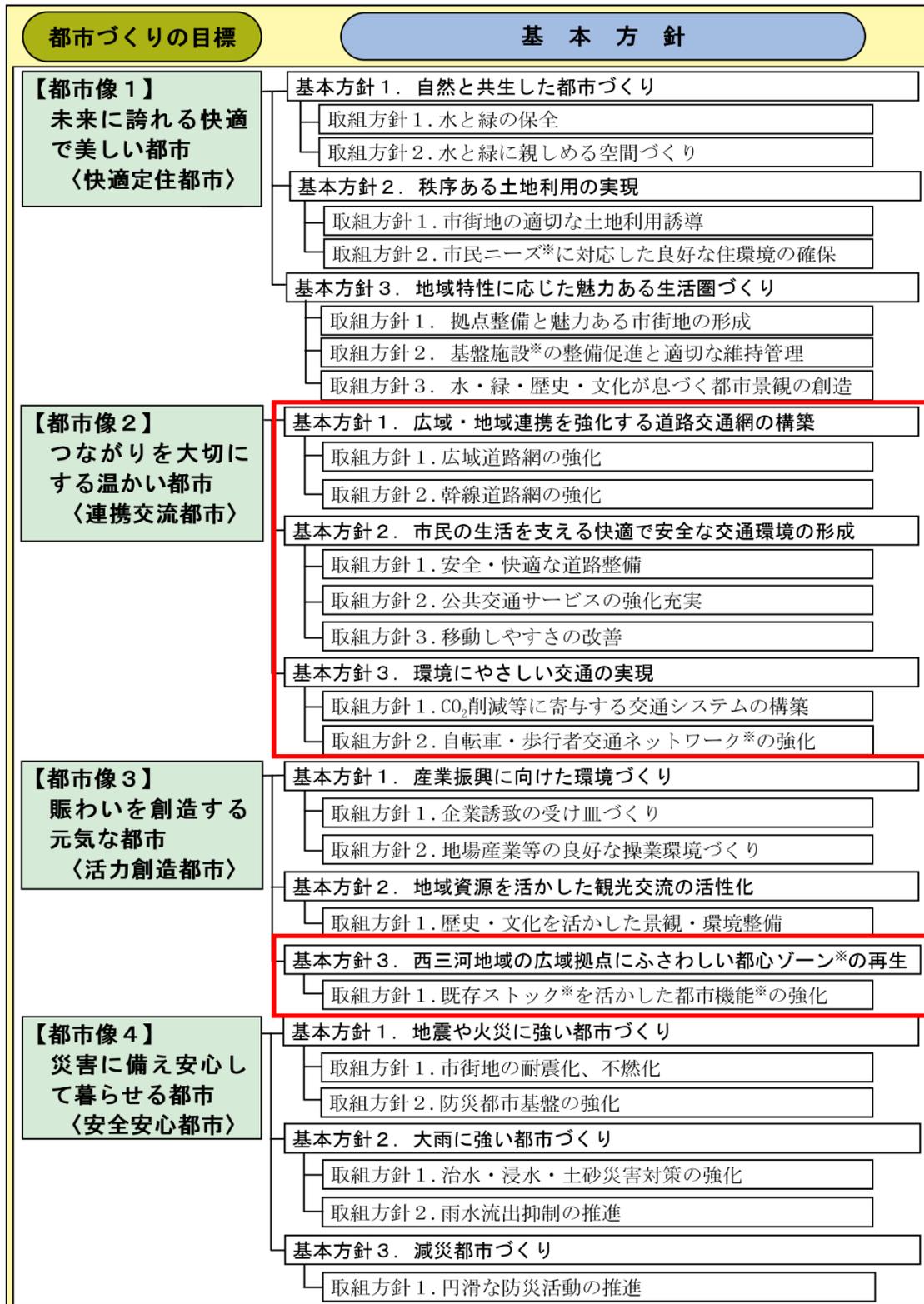
都市核		都市核は、岡崎市の中心地であり、市全体の発展の中心となる。都市核は、市全体の発展の中心となる。都市核は、市全体の発展の中心となる。
都市圏		都市圏は、都市核の周辺に広がる。都市圏は、都市核の周辺に広がる。都市圏は、都市核の周辺に広がる。
都市圏外		都市圏外は、都市圏の外側に広がる。都市圏外は、都市圏の外側に広がる。都市圏外は、都市圏の外側に広がる。
市域外		市域外は、市域の外側に広がる。市域外は、市域の外側に広がる。市域外は、市域の外側に広がる。

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

～地球資源を活かし守り育てる、市民主体の都市づくり～

■都市づくりの基本方針と取組方針



基本方針 1. 広域・地域連携を強化する道路交通網の構築

取組方針 1. 広域道路網の強化

■産業基盤の強化充実、地域資源を活かした観光交流の活性化を促進するため、広域道路網の強化に努めるとともに、その整備にあわせてインターチェンジへのアクセス道路等の整備を推進します。

取組方針 2. 幹線道路網の強化

○都市計画道路の見直し

都市の骨格を形成し、都市内の円滑な交通の実現に向けて、市街化の進行状況等を考慮しながら、必要に応じて新規路線の追加、廃止といった見直します。

○幹線道路の整備促進

市内の快適で円滑な道路交通を確保すめ、関係機関との協議を踏まえながら道路整備を進めます。

図 1-5 幹線道路網の強化・方針図



基本方針 2. 市民の生活を支える快適で安全な交通環境の形成

取組方針 1. 安全・快適な道路整備

■生活道路の整備

市民の日常の利便に資する生活に密着した道路整備を進めます。

■誰もが安全で快適に移動できる道路整備

市街地内の良好な歩行者動線を確保するため、街路樹や植栽帯の設置等都市景観に配慮するとともに、誰もが安全安心に歩ける快適な歩行者空間の整備を進めます。

取組方針 2. 公共交通サービスの強化充実

■高齢社会、地域環境問題に対応するための公共交通の優越性を再認識し、その利用促進に向け、誰もが気軽に利用できる交通手段として鉄道・バス等公共交通の利便性の強化に努めます。

取組方針 3. 移動しやすさの改善

■交通結節機能の強化充実

渋滞緩和、環境改善のためにも公共交通の利用を促進することが望まれており、そのため主要駅等での鉄道とバス、鉄道とその他交通手段の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

■バリアフリーの推進

高齢者、障がい者も含めた全ての人が安全で快適に移動できる環境づくりを進めます。

図 1-6 公共交通サービスの強化充実・方針図



基本方針 3. 環境にやさしい交通の実現

取組方針 1. CO₂削減等に寄与する交通システムの構築

■公共交通の利用促進

自動車に依存した市民のライフスタイルを見直し、CO₂削減等環境改善に寄与する公共交通の利用促進に向けた取り組みを推進します。

■渋滞対策

円滑で快適な自動車交通を実現し、化石燃料の消費削減、大気汚染防止を図るため、渋滞対策を推進します。

図 1-7 自転車・歩行者交通ネットワークの強化・方針図



取組方針 2. 自転車・歩行者ネットワークの強化

■自転車・歩行者交通の利用促進

自動車に依存した市民のライフスタイルを見直し、環境にやさしい自転車・歩行者交通への転換を促進するため、自転車・歩行者ネットワークの強化充実を推進します。

基本方針 4. 西三河地域の広域拠点にふさわしい都心ゾーンの再生

取組方針 1. 既存ストックと連携した都市機能の強化

■歩いて楽しめる都心づくり

まちバスの運行や歩行者空間の整備により都心ゾーン内の主要な施設のネットワーク化を検討し、過度に自動車依存することなく、市民と来訪者がともに歩いて楽しめるような快適な都市環境の実現に取り組みます。

■岡崎駅周辺の拠点づくり

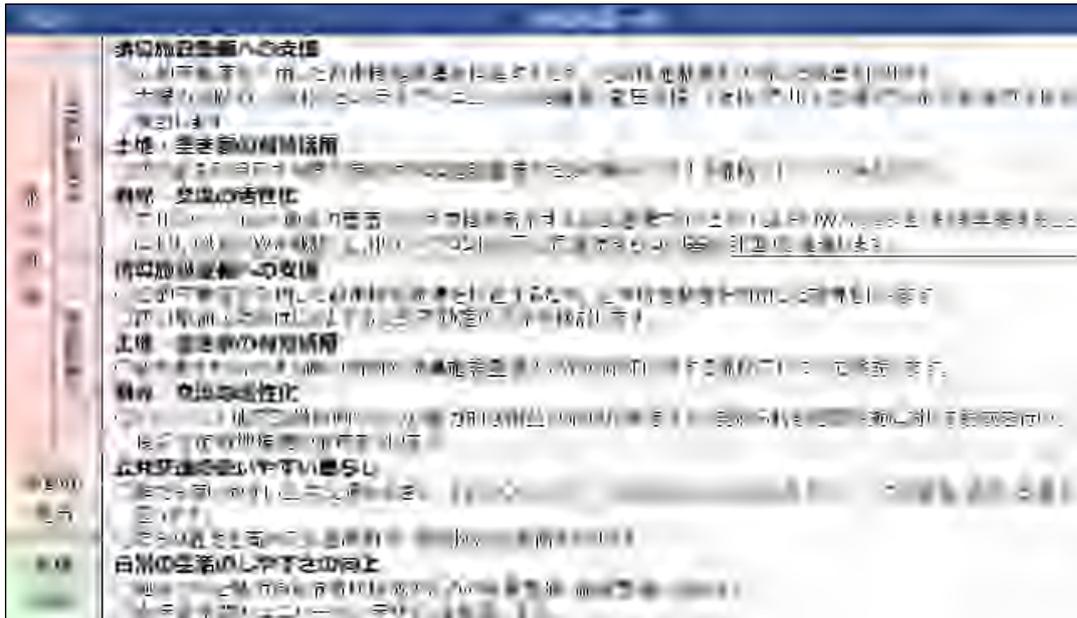
岡崎駅周辺は都心ゾーン南側の拠点として、文化・行政機能を核とした都市機能の集積を図るとともに来街者、居住者の憩いの空間形成を進めます。

(3) 岡崎市立地適正化計画

岡崎市立地適正化計画（2019.3）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ある（計画期間：2018～2040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、歩行空間の整備等を位置づけている。

■都市拠点及び準都市拠点・地域拠点で実施する主な誘導施策

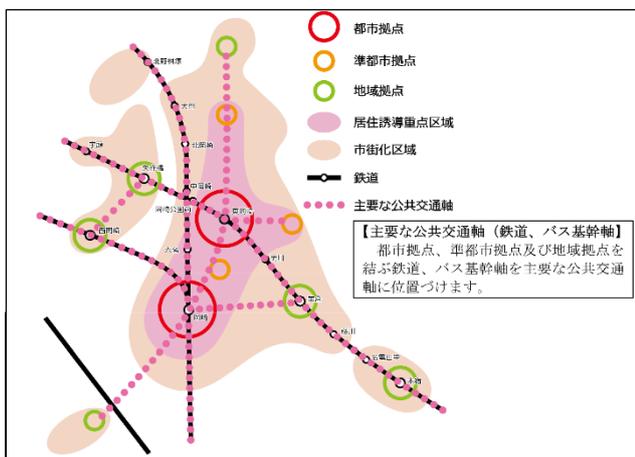


■評価指標及び目標値

指標		現状値	目標値(2040(H52)年)
評価指標 計画の達成状況を評価	居住誘導重点区域の可住地人口密度	2015(H27)年 99.0人/ha	このまま何もしない場合の推計値:90.4人/ha → 100人/ha
	居住誘導区域の可住地人口密度	2015(H27)年 93.5人/ha	このまま何もしない場合の推計値:91.8人/ha → 95人/ha
効果指標 評価指標の目標を達成することによる効果	岡崎駅・東岡崎駅 1日平均乗車数		2015(H27)年 42,293人 → 43,000人
	都市機能誘導区域における低未利用地面積割合	東岡崎駅周辺	2013(H25)年 8.8% → 8%以下
		岡崎駅周辺	2013(H25)年 20.5% → 12%以下
	市民意識調査における「居住継続意向」		過去の平均値 83% → 85%

■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

＜拠点及び主要な公共交通軸の配置イメージ＞



＜都市機能誘導区域＞

●都市拠点
主要な公共交通軸に沿って都市拠点、市街化区域を形成した広域的な拠点。都市機能誘導重点区域、同軸沿線が都市拠点に位置づけられます。



●準都市拠点
都市拠点と準都市拠点間の居住誘導重点区域を形成した広域的な拠点。同軸沿線が準都市拠点に位置づけられます。



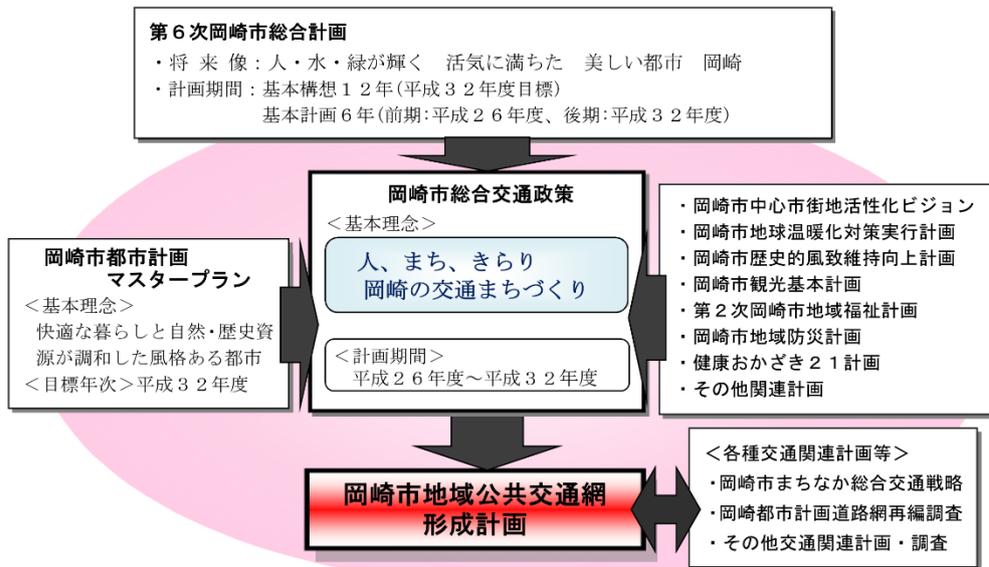
●地域拠点
同軸沿線に沿って都市拠点、準都市拠点間の居住誘導重点区域を形成した広域的な拠点。同軸沿線が地域拠点に位置づけられます。



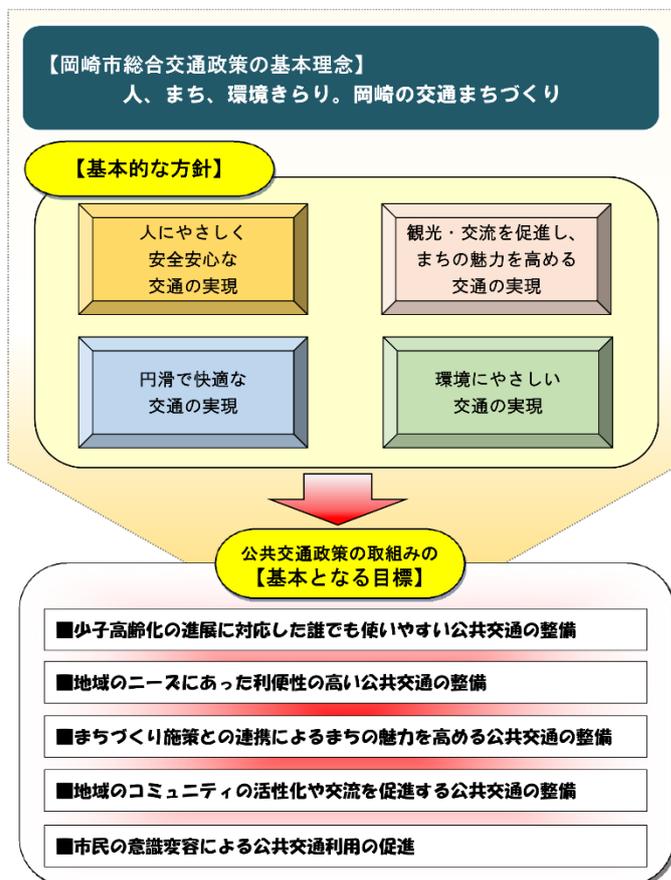
(4) 岡崎市地域公共交通網形成計画

岡崎市地域公共交通網形成計画（2016.5）は、総合交通政策の公共交通分野の計画として、総合交通政策で示された施策を岡崎市まちなか総合交通戦略など各種交通関連計画との整合を図りながら、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して策定したものである（計画期間：2016～2020年度の5年間）。

■計画の位置づけ



■基本方針・基本目標



■基本目標を達成するための主要施策

【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鉄道輸送の安全確保

【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】

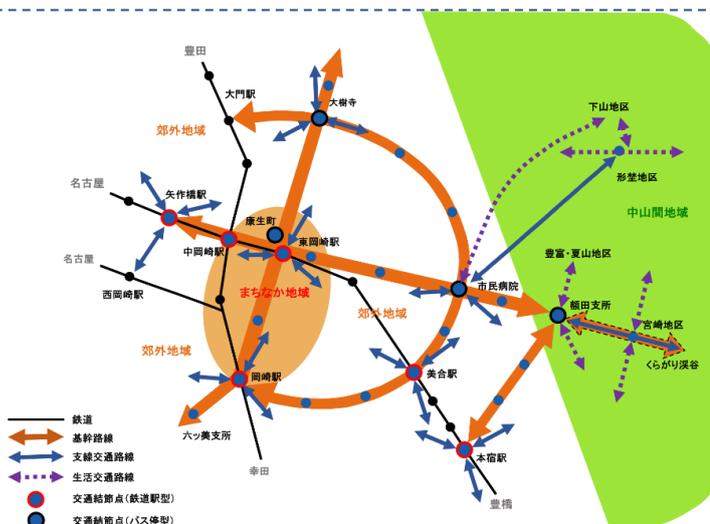
- ③地域内交通の整備（再掲）
- ⑦公共交通利用案内の充実（再掲）
- ⑬バス基幹軸と地域内交通の連携（再掲）
- ⑭広域的な路線の維持と連携強化
- ⑮運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入

【市民の意識変容による公共交通利用の促進】

- ⑯自動車利用から公共交通利用への転換促進

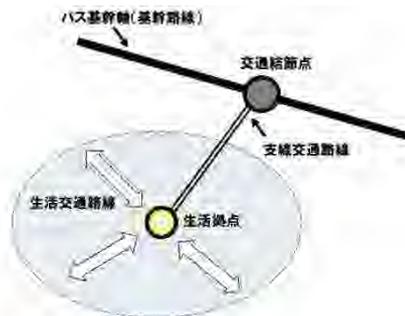
■公共交通ネットワークのイメージ

公共交通ネットワークは鉄道が都市間や地域間の広域的なネットワークの基幹幹線となり、バスがこれを補完し地域内等でバスネットワークを構成します。バス交通は、交通結節点間を連絡する「バス基幹軸」と、交通結節点を中心に地域の実情に応じた「地域内交通」により構成しており、持続可能なバスネットワークの確保・維持を図るため改善を図ります。



基幹軸	区間
東西軸	矢作橋駅～康生町～市民病院／市民病院～額田支所
南北軸	奥殿陣屋～大樹寺～東岡崎駅～岡崎駅～六ツ美支所 本宿駅～額田支所
循環軸	大門口～大樹寺～市民病院／市民病院～美合駅～岡崎駅

■地域内交通のイメージ



ネットワーク区分		地域内交通	
路線区分		基幹路線	支線交通路線
対象とする利用目的		通勤・通学・買物・通院及び他の目的	買物・通院など
位置づけ		市内の主要な交通結節点を結び、通勤・通学、買物、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で市が定めるもの	支線交通路線と接続することを基本とし、極めて需要が少ないと予想される地域において、地域住民が主体となって運行する路線で市が支援するもの
接続先の例		鉄道駅型交通結節点、バス停型交通結節点、及び居住機能、商業・業務機能、高度医療機能、広域的な文化・交流機能、行政機能などを有する複合的施設間の接続	地域自治のサポート機能を担う支所や、地域住民の文化・交流機能を担う市民センターなどが配置された地区(地域自治拠点)、及び地域商業・地域医療施設と生活交通路線との接続
サービス水準確保の目安	運行日	毎日	平日毎日 (土日・休日の運行は地域性による)
	運行時間帯	6～20 時台	
	運行頻度	朝タビーク 1時間に1本 オフピーク 2時間に1本	午前、午後でそれぞれ1往復以上を確保
			午前、午後でそれぞれ最低限1往復を確保 ※収支率等がクリアできれば、地域住民の発意で、支線交通路線のサービス水準を取り入れることも可

■主要施策の実施により期待される効果目標

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

期待される効果

- ・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。

目標値

成果目標	現況値	目標値
バス利用者数の増加	666万人/年 (H24年度乗客数)	現況値以上
公共交通利用の満足度向上	48% (H25年度市民アンケートにおける鉄道、バス利用者の満足度)	50%以上
バス利用の満足度向上	34% (H25年度市民アンケートにおけるバス利用者の満足度)	36%以上
バス待ちの不満の減少	11% (H25年度市民アンケートにおけるバス待ちの不満割合)	11%未満
駅のバリアフリー対応	未整備4箇所	未整備2箇所
ノンステップバスの導入率	38% (市内民営、市営)	50%

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

期待される効果

- ・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。

目標値

成果目標	現況値	目標値
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
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、鉄道駅は岡崎駅、東岡崎駅、岡崎公園前駅、中岡崎駅、主要バス停は岡崎駅前、東岡崎、康生町、中岡崎）	11万人/日以上

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

期待される効果

- ・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。

目標値

成果目標	現況値	目標値
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
地域内交通検討の地域組織の設立	4ヶ所（平成26年度）	6ヶ所

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

期待される効果

**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。**

目標値

成果目標	現況値	目標値
自動車以外の交通手段利用率の増加	4.2% (H25年度市民アンケート)	4.5%以上 (自動車利用率 3%削減)
公共交通の利用機会の増加	3.0% (H25年度市民アンケート)	4.0%以上
乗り方教室の実施回数	1回 (平成26年度)	5回

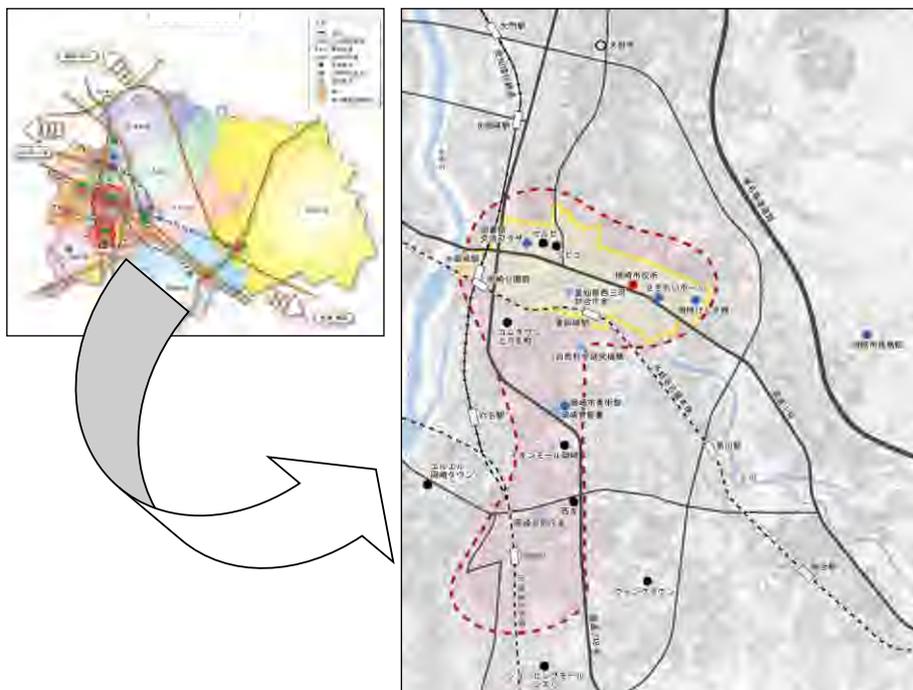
■事業スケジュール

番号	主要施策	取組み	実施年度	実施内容	実施場所
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	バス基幹軸と地域内交通によるネットワーク、東西・南北・環状軸のバス基幹軸の基幹路線の確保・維持・評価の実施による路線等の見直し(改善)	2023年度 2024年度		市街地 市街地 市街地
②	バス基幹軸(交通拠点間バス)の整備		2023年度 2024年度		市街地 市街地
③	地域内交通の整備	地域内交通(支線交通路線)の確保・維持・改善 額田地域での地域内交通(生活交通路線)の維持・改善 他地域での地域内交通(生活交通路線)の検討 補助路線の運行維持	2023年度 2024年度 2025年度 2026年度		市街地 市街地 市街地 市街地
④	バス路線の確保・維持	額田地域のバス路線の改善 矢作地域のバス路線の改善 南部地域のバス路線の改善	2023年度 2024年度 2025年度		市街地 市街地 市街地
⑤	バス停の待合環境等の整備	バス停上屋ベンチ等の整備	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑥	交通バリアフリー化の推進	鉄道駅のバリアフリー化 ノンステップバスの導入	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑦	公共交通利用案内の充実	多言語によるマップの制作配布や情報提供	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑧	公共交通の利便性の向上	ICカードの導入検討	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑨	鉄道輸送の安全確保	施設の耐震対策、修繕・更新	2023年度 2024年度		市街地 市街地
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	まちバスの運行改善 既存バス路線の改善	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑪	交通結節点・乗換拠点の整備	バス停上屋ベンチの整備 自転車駐車場の整備	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑫	観光交流の促進に向けた交通環境の整備	観光モデルルートの設定 バス・タクシー周遊コースの検討	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑬	バス基幹軸と地域内交通の連携	バス基幹軸及び地域内交通の確保維持及び改善、相互の乗換利便の向上	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑭	広域的な路線の維持と連携強化	広域バス等の運行維持・改善 コミュニティバスの相互利用研究	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑮	運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入	乗継等割引運賃設定、企画切符の発行	2023年度 2024年度		市街地 市街地
⑯	自動車利用から公共交通利用への転換促進	高齢者のモビリティマネジメントの実施 中学生等へのモビリティマネジメントの実施 通勤交通での公共交通利用転換の促進 利用啓発イベント(公共交通に頼む日)等の実施	2023年度 2024年度 2025年度 2026年度		市街地 市街地 市街地 市街地

(5) 岡崎市まちなか総合交通戦略

岡崎市まちなか総合交通戦略（2011.3）は、総合交通政策で示された施策を各種計画との整合を図りつつ、まちなかにおけるハード・ソフト両面からなる交通施策をパッケージとして戦略的に展開するための事業プログラムである（計画期間：2011～2020年度の10年間）。

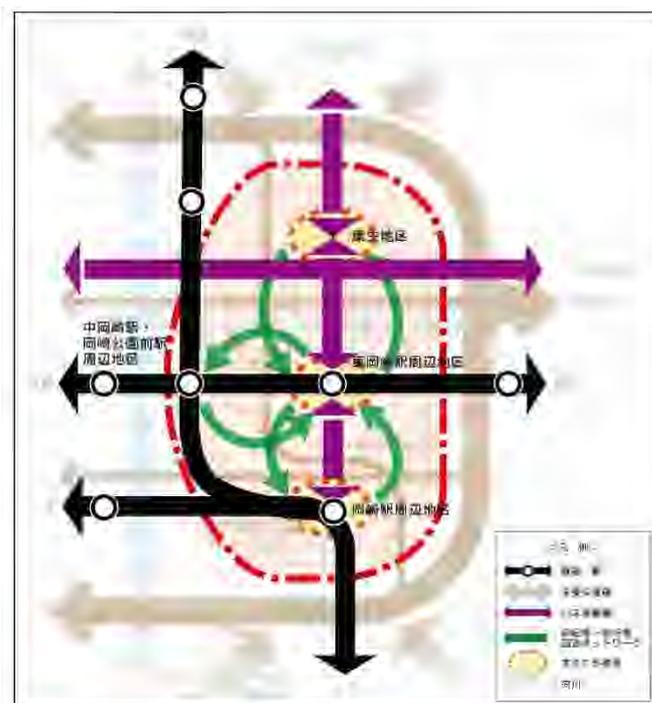
■まちなか交通戦略の対象区域



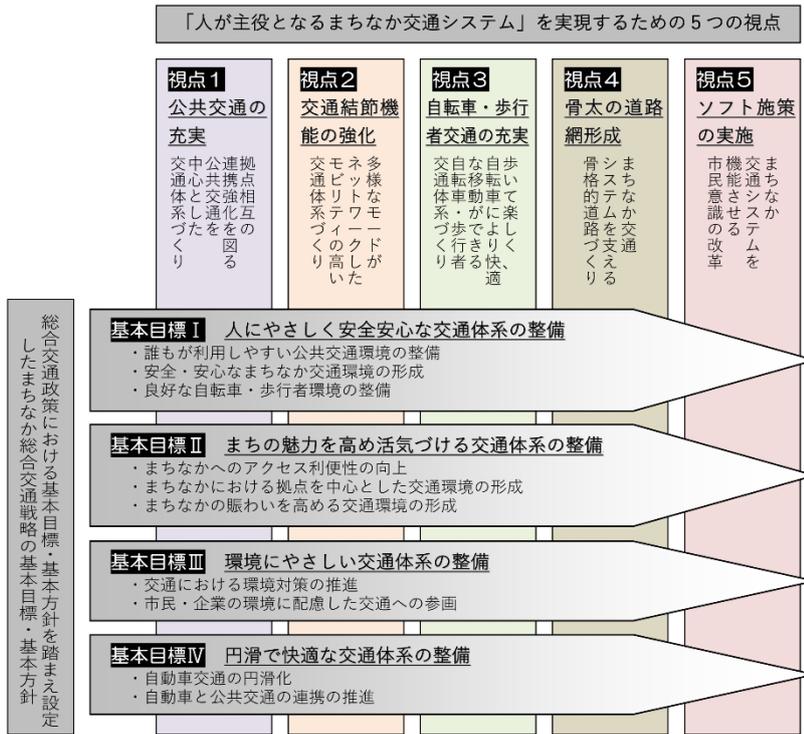
■基本理念

基本理念：「人が主役となるまちなか交通システム」

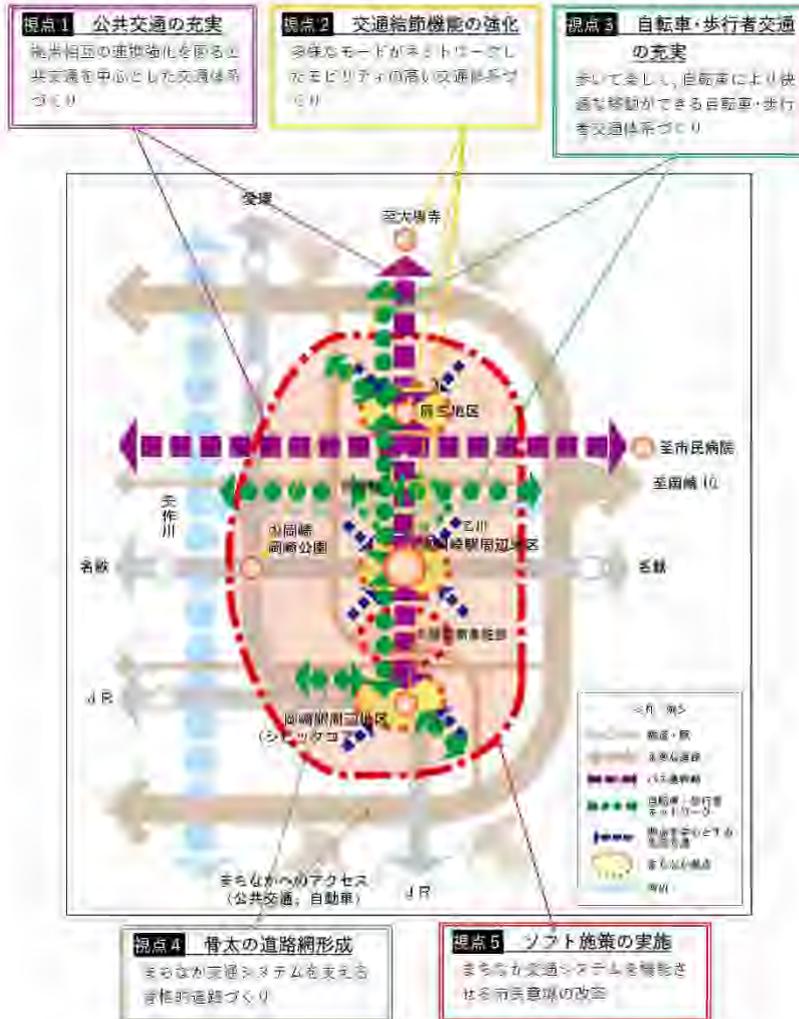
(イメージ図)



■組み立て



■5つの視点の展開イメージ



■具体的な取り組み

4つの基本目標				施策	具体的な取り組み	事業主体	事業期間	
I	II	III	IV				H23 ~27	H28 ~32
★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★	誰もが わかりやすく 利用しやすい 公共交通環境 の整備・改善	待ち合い環境の整備 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 バス料金制度の改善、割引制度等の導入 バス車両の改善 基幹バスネットワークの強化 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	④⑧ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨ ④⑧⑨	● ● ● ● ● ○	● ● ● ● ● ●
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	交通モード間の 連携と乗り継ぎ 利便性を高める 交通結節 機能の強化	東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備 岡崎駅東口駅前広場の整備 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 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 吹矢駐車場の整備 パーク&ライド等駐車場の整備	④ ④ ④⑧ ④⑧ ④⑧ ④⑧ ④ ④ ④	● ● ● ○ ○ ● ● ○ ○	● ● ○ ○ ● ● ○ ○
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	安全で 安心できる 自転車・歩行者 利用環境の 整備・充実	交通安全施設等の整備（あんしん歩行エリア） 歩道の整備 既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備 電線類地中化 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 歩行者重視道路の整備 レンタサイクルシステムの整備	④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤	● ● ○ ● ● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ● ● ○ ○ ○ ○
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★	円滑かつ快適な 道路交通環境の 整備・改善	(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）の整備 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 バス走行環境の改善	④ ④ ④ ④ ④ ④ ④ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤ ④⑤	● ○ ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	● ○ ● ● ● ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
★ ★	★ ★	★ ★	★ ★	環境にやさしく 安全で快適な 交通体系の確立	モビリティ・マネジメントの実施 交通マナー・モラルの向上促進 エコドライブ・アイドリングストップの推進 次世代自動車の普及拡大	④⑤⑥ ④⑤⑥⑦⑧ ④⑤⑥⑦⑧ ④⑤⑥⑦⑧	● ● ● ○	● ● ● ●

■基本目標の達成により期待される効果

基本目標	期待される効果	平成32年の目標値
基本目標Ⅰ 人にやさしく 安全安心な 交通体系の整備	まちなかの主要なバス停での 待ちやすさが向上します	バス利用者の満足が 現在 30% ⇒ 半数を上回る
	まちなかを自転車で移動しやすくなります	市民の満足が 現在 31% ⇒ 半数を上回る
	まちなかの歩道の安全性が向上します	市民の満足が 現在 32% ⇒ 半数を上回る
基本目標Ⅱ まちの魅力を高め 活気づける 交通体系の整備	まちなかの自転車・歩行者通行量が増加します	現在 19,264人 ⇒ 27,000人
	まちなかで移動しやすくなります	バス利用者の満足が 現在 44% ⇒ 半数を上回る
基本目標Ⅲ 環境にやさしい 交通体系の整備	まちなかの自動車利用割合が減少します	現在 61% ⇒ 3%削減
	CO2 排出量が削減されます	CO2 排出量（市全体運輸部門）が 現在 591千t-CO2 ⇒ 374千t-CO2
基本目標Ⅳ 円滑で快適な 交通体系の整備	まちなかの混雑時平均速度が向上します	混雑区間の平均速度が 現在 16~19km/h ⇒ 20km/h 以上
	バスの定時性が向上します	5分以上遅延する便の割合が 現在 14% ⇒ 10%以下
	まちなかでバスと鉄道との 乗り継ぎがしやすくなります	バス利用者の満足が 現在 48% ⇒ 半数を上回る

■重点プログラム

1. 産物情報発信
産物情報発信の重要性
産物情報発信の活用
産物情報発信の活用

2. 産物情報発信(活用)
産物情報発信の活用
産物情報発信の活用
産物情報発信の活用

3. 当直産産 (口好みの産物)
産物情報発信の活用
産物情報発信の活用
産物情報発信の活用

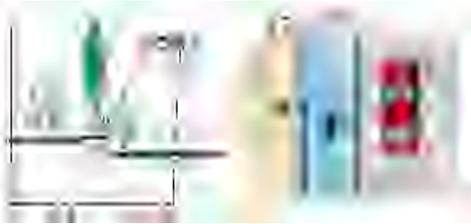
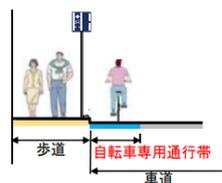
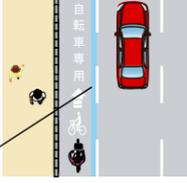
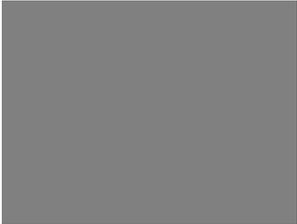
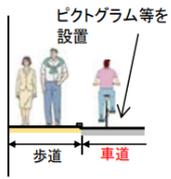
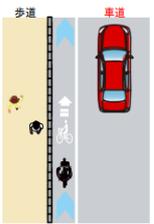
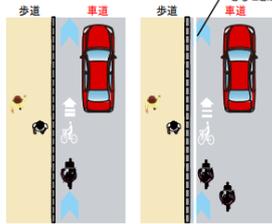
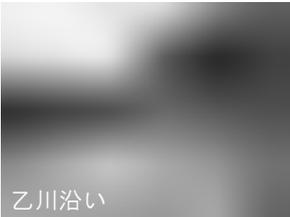
4. 産物活用推進
産物活用推進の重要性
産物活用推進の活用
産物活用推進の活用

5. 一歩一歩、産物活用推進
産物活用推進の重要性
産物活用推進の活用
産物活用推進の活用

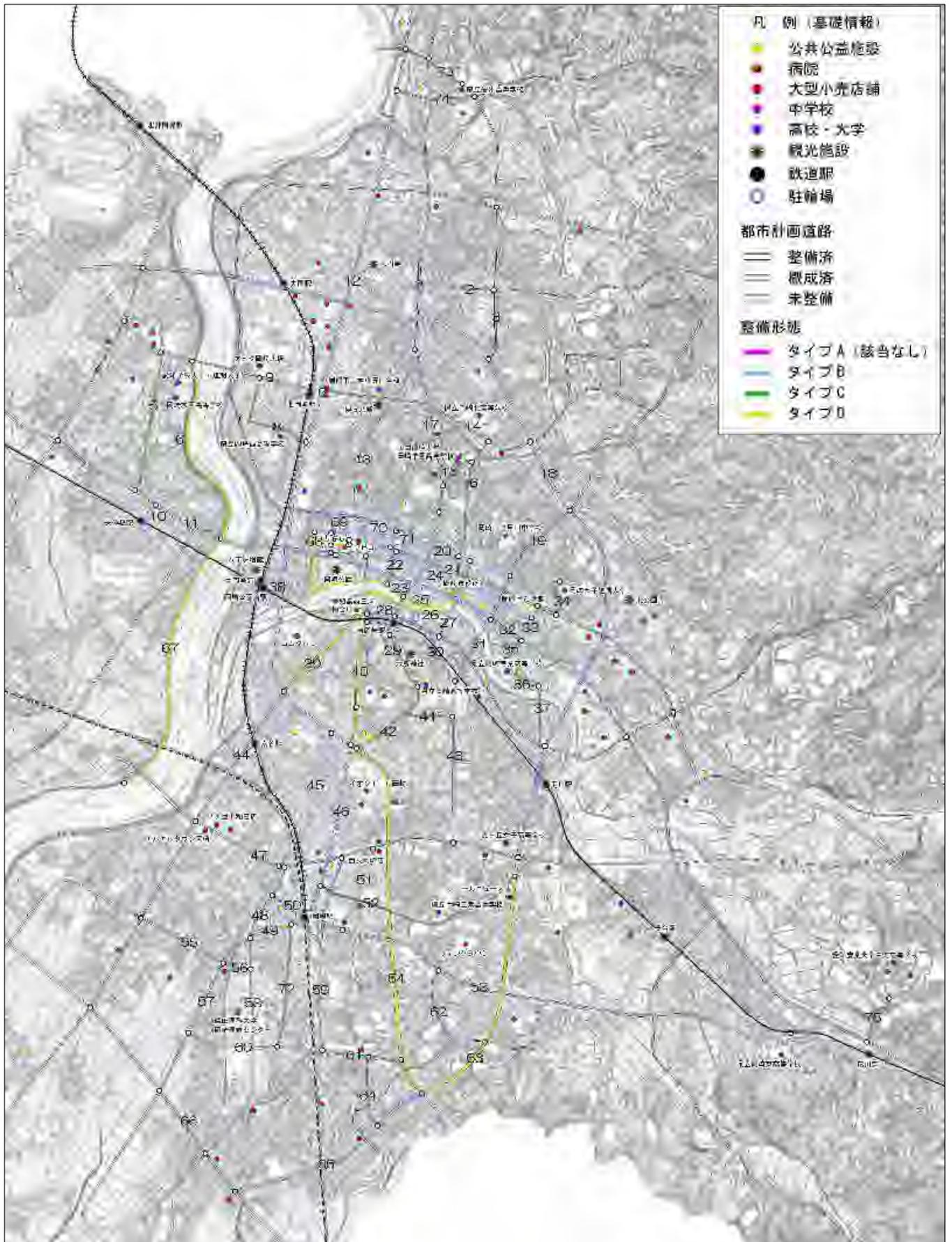
(6) 岡崎市自転車ネットワーク計画 (案)

岡崎市自転車ネットワーク計画 (案) (2020.3 現在、作成中) は、岡崎市総合交通政策に基づき、岡崎市における自転車・歩行者交通及び関連施設現況を把握したうえで課題等を整理し、自転車ネットワークの形成に向けて、自転車通行空間の整備の方向性を示すものである。

■自転車の走行空間の整備イメージ

	整備形態	整備イメージ
タイプ A	自転車道	 
タイプ B	自転車専用通行帯	 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>   <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>  
タイプ C	自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p>  <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  <p>[車線内の対策]</p>  <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> 
タイプ D	ネットワーク補完路線	<p>自転車歩行者道として整備された路線や矢作川・乙川沿いの通行空間のような既存の路線を活用し、整備を伴わずネットワークを形成する。(岡崎市独自)</p>  <p>県道桜井岡崎線</p>  <p>矢作川沿い</p>  <p>乙川沿い</p>

■整備形態別対象路線図



(7) あいち公共交通ビジョン

あいち公共交通ビジョン(2017.3)は、名古屋駅や中部国際空港等の交通拠点の機能を強化しつつ、県内の観光地やビジネスエリアを効率的に結ぶなど、鉄道、バス、タクシー等が相互に連携し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指して、愛知県の望ましい公共交通体系の姿を示し、国、県、市町村、交通事業者等の連携した取組を促進するために策定されたものである(計画期間:2017~2021年度の5年間)。

■あいちの公共交通の役割

- ①リニア大交流圏の西の拠点として、日本の成長を牽引する**産業の革新・創造拠点としての役割を支える公共交通**
- ②インバウンドを中心に増加する観光需要への対応など、**新たな戦略産業としての観光振興に資する公共交通**
- ③人口減少、超高齢社会の到来を背景に、**集約型都市構造など地域のまちづくりを誘導する公共交通**
- ④大規模災害や交通事故への対応など、**安心安全な移動環境の確保に資する公共交通**
- ⑤低炭素化を推進し、**環境にやさしい社会を実現するための公共交通**

■あいちの公共交通の基本理念

『世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支える あいちの公共交通』

～リニア開業を見据え、一層高まる交通ポテンシャルや、高度な先進技術を活かし、ローカルからグローバルまでの活発な交流と幸せな暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークを形成～

■あいちの公共交通の基本理念

基本方針1：活力 「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築

- ①リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成
 - ・名古屋駅の乗継利便性向上
 - ・名古屋駅のアクセス利便性向上
 - ・リニア中央新幹線中間駅の利活用
- ②空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実
 - ・中部国際空港(セントレア)へのアクセス利便性向上
 - ・県営名古屋空港へのアクセス利便性向上

基本方針2：交流 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築

- ①観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実
 - ・観光地への公共交通アクセス充実
 - ・観光客等の利便性向上
- ②地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの形成
 - ・交通行動の広域化に伴う地域間連絡軸の形成

基本方針3：コンパクト 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築

- ①まちづくりと連動した計画的な公共交通ネットワークの形成
 - ・集約型まちづくりを支える公共交通ネットワークの形成
- ②乗継拠点における多様なモード間の連携強化
 - ・交通結節点における乗継利便性の確保

基本方針4：安心安全 「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築

- ①災害に強い交通ネットワークの形成
 - ・災害に強い公共交通ネットワークの形成
- ②新たな技術等を活用した交通安全の確保
 - ・公共交通輸送における交通安全の確保
- ③地域特性に応じた生活交通の確保・維持
 - ・地域住民の生活を支える公共交通ネットワークの形成
 - ・地域で公共交通を支える仕組みの構築
- ④高齢者や移動困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出
 - ・誰もが安心して公共交通を利用できる環境の創出
 - ・高齢者の公共交通利用促進

基本方針5：環境 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

- ①環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実
 - ・環境にやさしい公共交通の実現
- ②公共交通の利用促進に向けた取組の推進
 - ・過度な自家用車利用からの転換を促す取組
 - ・公共交通の利便性等を高める取組

3) 交通政策に関する社会動向

(1) 岡崎市の交通を取り巻く状況

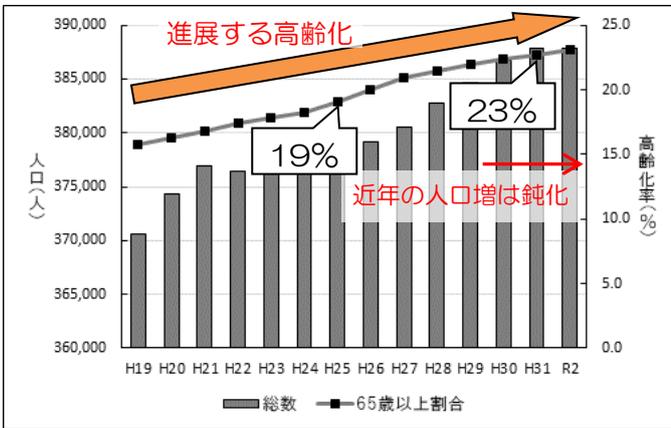
① 高齢社会におけるモビリティの確保

岡崎市の人口は 38.8 万人（2020.1）で増加傾向が続いているが、伸びは鈍化しており、2030 年をピークに減少するものと予測されている。

そのような中で、高齢者人口は増加傾向が続くものと見込まれており、高齢化率（65 歳以上人口が占める割合）は 2019 年の 23%（愛知県平均 25%）から 2045 年には 32%まで上昇し、3 人に 1 人が高齢者になるものと予測されている。また、高齢化の進展とともに高齢者単身世帯数及び高齢者夫婦世帯数も 2005 年から 2010 年にかけて急増しており、その後も増加傾向が継続している。

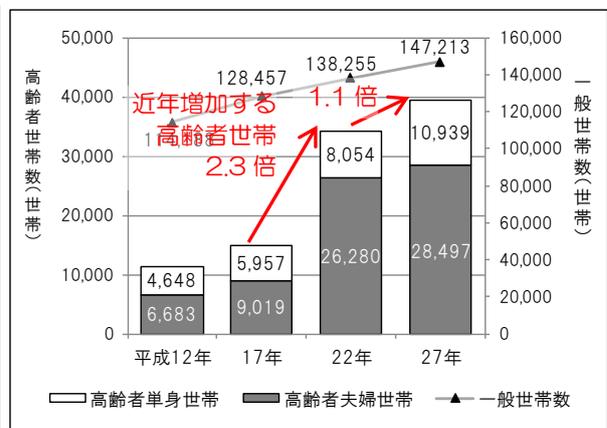
このようなことから、人口減少社会を迎え家族などに運転を頼むことができず、自ら運転せざるを得ない高齢ドライバーが増加することが懸念される。今後は、高齢者が安全に移動できる交通環境の確保が求められる。

図 岡崎市の人口と高齢化率の推移



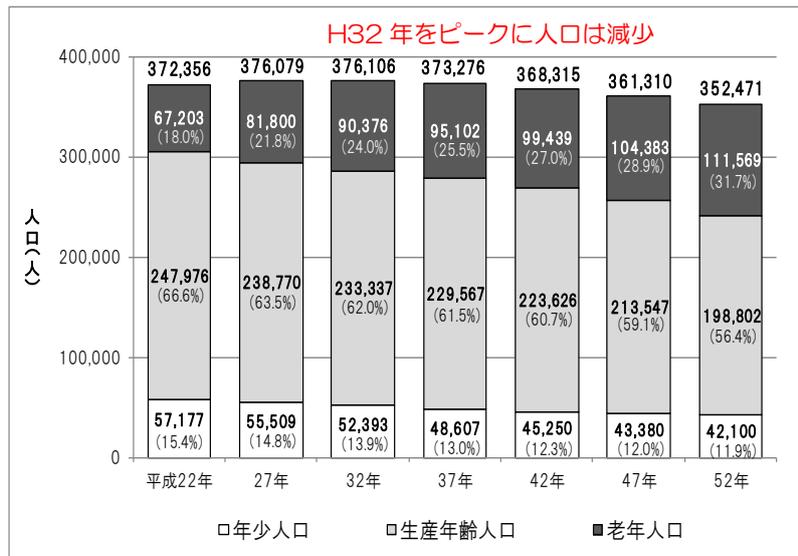
資料：住民基本台帳

図 岡崎市の高齢者世帯の推移



資料：国勢調査

図 岡崎市の年齢階層別人口の将来見通し



資料：国立社会保障・人口問題研究所（平成 30.3 推計）

②公共交通と連携した健康増進

公共交通を利用することは、自宅からバス停や駅への移動など、歩くことが必要になる。

国土交通省が示す「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドラインの概要」において、歩数目標は20～64歳が男性9,000歩、女性8,500歩、65歳以上が男性7,000歩、女性6,000歩の現状+約1,500歩と設定（健康日本21（第2次）：厚生労働省）されている。また、特定の集団の経年的な調査による歩行の医療費抑制効果の抑制額は、0.045～0.061円/歩/日と試算（東北大学、筑波大学）されている。

少子高齢化の影響により医療費は年々増加しており、1人当たりの医療費を削減することは急務である。こうしたことから、公共交通と連携した歩行による健康増進を図っていくことが求められている。

図 歩行量による医療費抑制効果

■健康日本21（第2次）における歩数目標

項目	現状(平成22年)		目標(平成34年)	
	20歳～64歳	65歳～	20歳～64歳	65歳～
①日常生活における歩数の増加	男性7,841歩 女性6,883歩	男性5,628歩 女性4,584歩	男性9,000歩 女性8,500歩	男性7,000歩 女性6,000歩
②運動習慣者の割合の増加	男性 26.3% 女性 22.9%	男性 47.6% 女性 37.6%	男性 36% 女性 33%	男性 58% 女性 48%
③住民が運動しやすいまちづくり・環境整備に取り組む自治体数の増加	17都道府県 (平成24年)		47都道府県	

■特定の集団の経年的な調査による歩行の医療費抑制効果

医療費抑制額	研究機関等※7	算出方法
0.045円/歩/日	辻一郎 他 東北大学大学院医学系研究科教授	1日10分間歩行(1,000歩)で1,341円/月の医療費抑制効果※2より試算※8
0.061円/歩/日	久野譜也 他 筑波大学大学院人間総合科学研究科教授	新潟県見附市における健康教室参加者の医療費抑制効果から算出※3
0.030円/歩/日 (入院外医療費)	駒村康平 他 慶応義塾大学経済学部教授	1日あたり歩行量(歩数)が1歩違うことにより年間の医療費(入院外医療費)11円/歩の医療費抑制効果※4より試算※8

資料：健康日本21（第2次）（厚生労働省）

辻 一郎：健康長寿社会を実現するー「2025年問題」と新しい公衆衛生戦略の展望，大修館書店

久野譜也：ICTと超高齢化対応の「健幸都市」-Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して-、ICT超高齢社会構想会議第2回WG

③交通安全性の向上

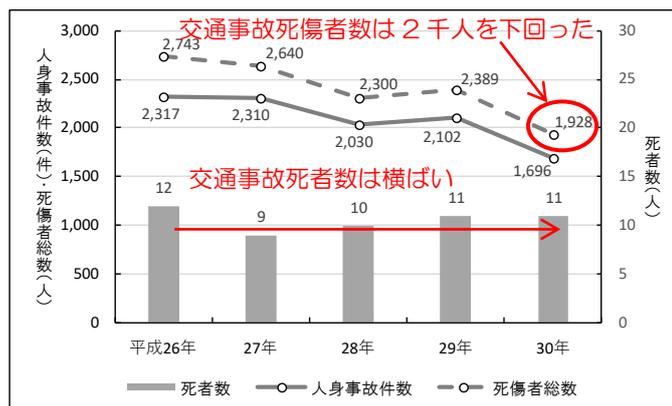
岡崎市の人身事故件数、死傷者数は減少傾向にあったが、2014年以降減少傾向で推移しており、2018年には死傷者数が2,000人を下回った。死者数に占める高齢者の割合は67%であり、愛知県平均の57%を上回っている。

そのような中、全国的にみれば、高齢者ドライバーのアクセルとブレーキの踏み間違い等に起因した事故が多発しており、加害者側としての高齢者の問題も大きくなっている。また、登校中の小学生の列に自動車が突っ込む事故、幼稚園児の信号待ちの列に自動車が突っ込む事故等が発生しており、少子化が進行する中、子供の安全確保が喫緊の課題となっている。

また、近年自転車が、排気ガスや騒音を出さない環境にやさしい交通手段であるとともに、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通混雑の緩和等に資する交通手段として注目されている。一方で、自転車利用の進展に伴い、自転車と歩行者の交通事故の割合が増加しており、都市内において自転車・歩行者の安全な通行環境を整備することが課題となっている。

今後一層、少子高齢の進展が見通される中、子供を事故から守る通学路の安全対策や、自転車と歩行者の事故を防ぐ安全な道路交通環境の整備など、子供、高齢者などの交通弱者を中心に、交通環境における安全性向上を図っていくことが求められている。

図 岡崎市の人身事故件数・死傷者数の推移



資料：岡崎市第10次交通安全計画（H28.12）

図 岡崎市の死傷事故における歩行者事故の割合の推移

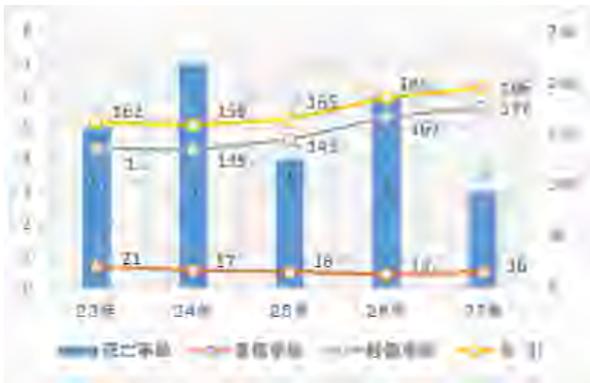
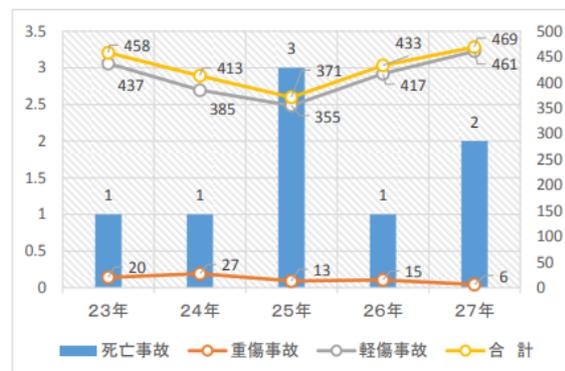


図 岡崎市の死傷事故における自転車事故の割合の推移



資料：岡崎市第10次交通安全計画（H28.12）

④環境改善に対する社会的要請

我が国は、2016年に発効したパリ協定で、2030年度の温室効果ガスの排出量を2013年度比26%削減するという目標を掲げている。

岡崎市の2013年度の温室効果ガス総排出量のうち、約99%は二酸化炭素によるもので、同年の二酸化炭素排出量は、基準年度（1990年度）に比べ、0.7%増加している。

運輸部門からのCO₂排出量は、1990年度から2013年度で約37%増加しており、市の排出量全体に占める割合も約16%から約22%に上昇している。

このような中、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、環境基本計画を平成27年3月に改定している。また、「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るところである。

図 岡崎市のCO₂排出量の推移

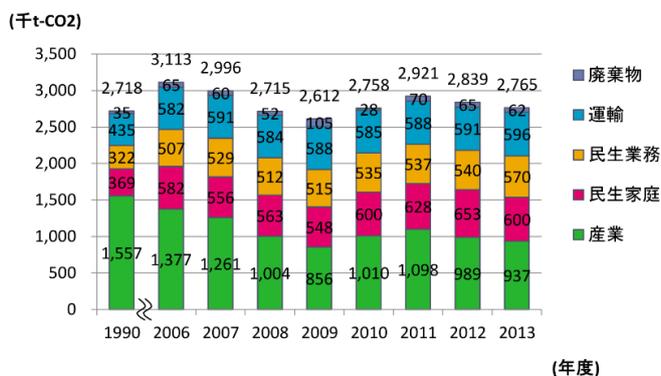


図 二酸化炭素排出量の部門別割合（2013年度）

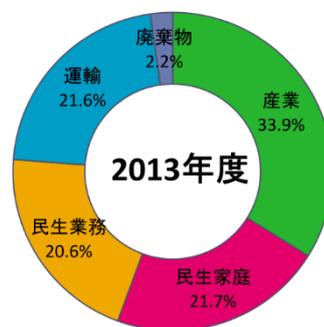


図 部門別二酸化炭素排出量の増減率（1990年度基準）

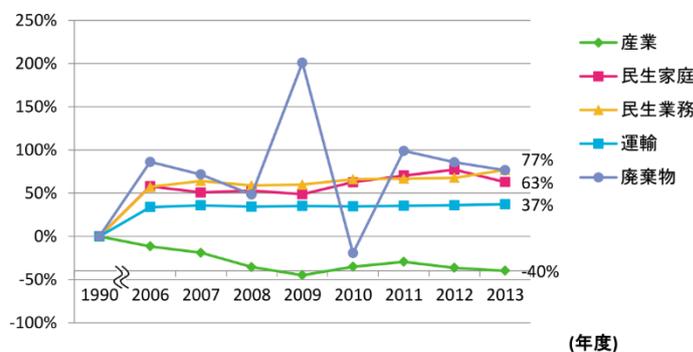
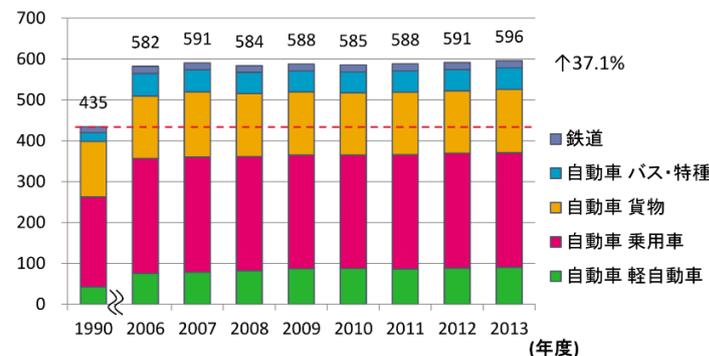


図 運輸部門 二酸化炭素排出量の推移



資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（H30.3）

⑤観光インバウンドへの対応

2018年の訪日外国人旅行者数は、3,119万人となり、6年連続で過去最高を更新した。また、訪日外国人旅行者による日本国内における消費額は、2012年以降急速に拡大し、2018年は4兆5,189億円と過去最高となっている。

旅行動態についても変化が生じており、観光庁の調査によると、個人手配旅行率が増加しており、団体旅行から個人旅行への移行が進んでいる。また、リピーターの増加とともに、都市部から地方部への観光の広がりも見られる。一方で、観光庁が2018年度に訪日外国人旅行者を対象に行ったアンケートによると、旅行中困ったこととして「施設等のスタッフとのコミュニケーション」が最も多く、次いで「無料公衆無線LAN環境」「公共交通の利用」「多言語表示」という回答となっている。政府は、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人とする目標を掲げており、交通分野においても、多言語対応や無料公衆無線LAN環境といった受入環境整備や、ターミナル駅等から観光目的地までの二次交通の整備等が急務となっている。

中部圏における訪日観光客の取り込みは、関東圏、関西圏ほどの伸びとなっておらず、交通サービス面での対応が求められている。

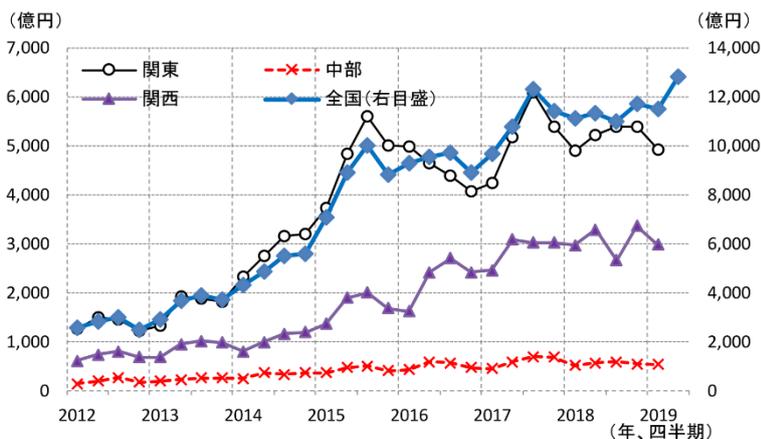
図 訪日外国人旅行者数の推移



注：2017年以前の値は確定値、2018年の値は暫定値
資料：日本政府観光局作成

資料：交通政策白書（2019）

図 地域別インバウンド消費額の推移（2019年1～3月期）



(出所)日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数・出国日本人数」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとにMURC推計。全国は観光庁公表値。

資料：中部のインバウンド消費(三菱UFJリサーチ&コンサルティング, 2019. 7)

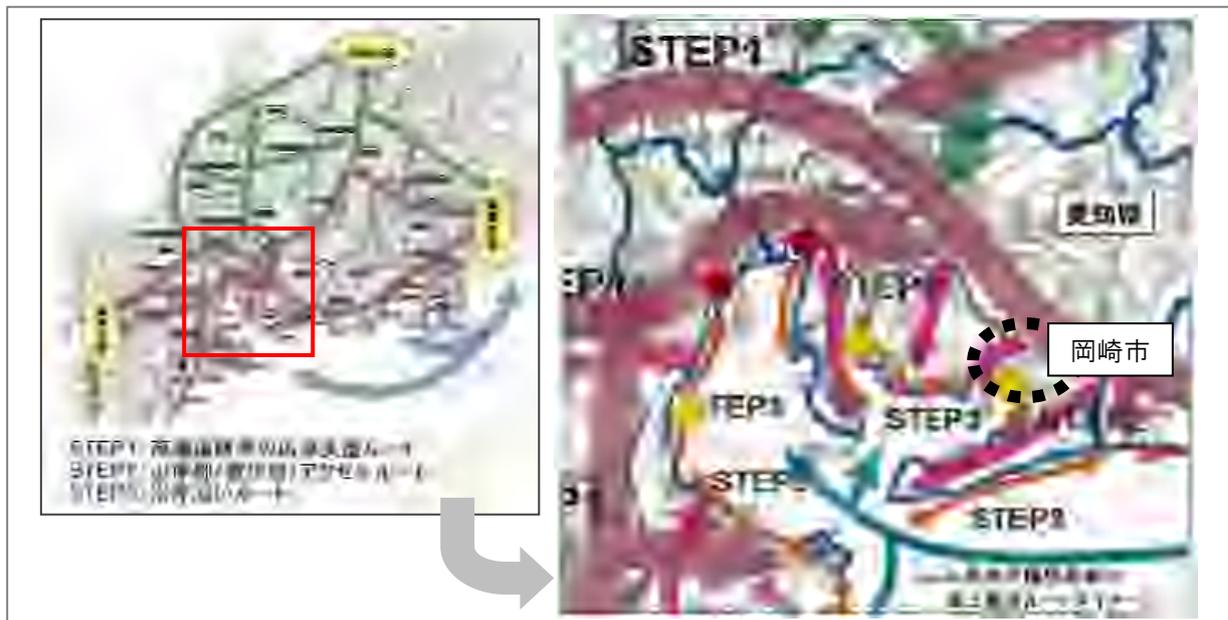
⑥大規模災害への対応

我が国においては、阪神・淡路大震災や東日本大震災等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る。

また近年、雨の降り方が、局地化・集中化・激甚化しており、平成29年7月九州北部豪雨や平成30年7月豪雨など、毎年のように記録的な大雨による気象災害が発生している。岡崎市においても、平成20年8月に1時間の降水量が146.5ミリを記録した。この記録は気象庁観測史上8位、8月の降水量としては1位であり、市域全体に避難勧告が出された。この雨による住宅被害は全壊6棟をはじめとして全体で約3,400棟に及び、大きな爪あとを残した。

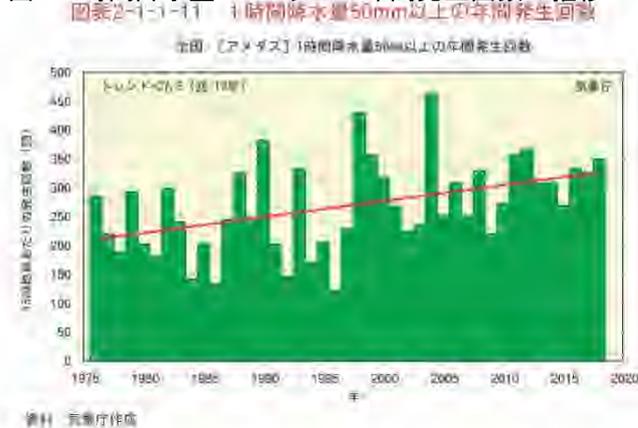
今後も、様々な災害の発生が想定されることから、国土強靱化に資する防災対策の推進と併せて、災害時の代替交通の確保や効果的な運行情報の提供などの取組が求められている。

図 緊急輸送道路の再構築・強化等



出典：国土交通省重点政策（H25.8）

図 1時間降水量50mm以上の年間発生回数の推移



資料：交通政策白書（2019）

図 集中豪雨による伊賀川の氾濫（H20.8）



資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画
（区域施策編）（H30.3）

⑦交通 ICT 技術の活用

インターネット技術等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」が到来している。さらに、AI、5Gなどの技術分野の進展も著しい。また、このような状況を背景にシェアリングエコノミーと呼ばれる新たな経済活動が拡大している。

このような観点から、交通 ICT 分野の動向を以下に整理する。交通政策の策定に当たっては、このような新たな技術開発の進展を見据えた交通体系を志向する必要がある。

ア) ITS に関する動向

- ・最先端の ICT を活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム(ITS)は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決を図り、自動車産業、情報通信産業等の関連分野における新たな市場形成の創出につながっている。
- ・IT 総合戦略本部（本部長：内閣総理大臣）により策定・改定された「官民 ITS 構想・ロードマップ」（最新は 2019）に基づき、世界で最も安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会の実現を目指し、交通安全対策・渋滞対策・災害対策等に有効となる道路交通情報の収集・配信に係る取り組み等を積極的に推進している。

図 ITS の 9 つの開発分野

9つの開発分野	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

資料：国土交通省 HP

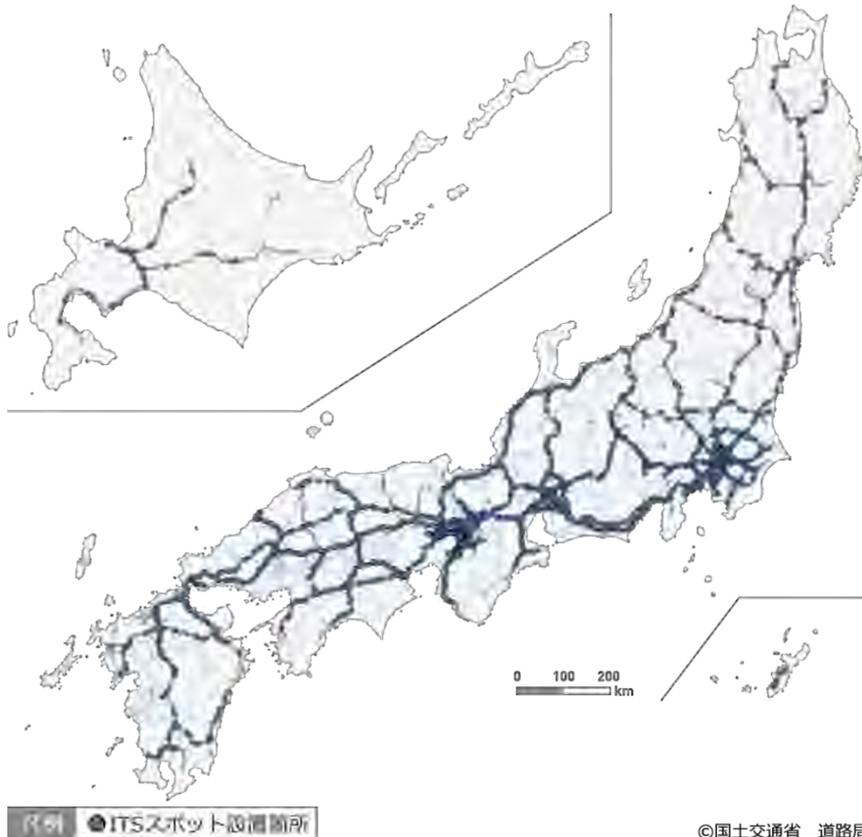
■ ETC2.0 の普及と活用の状況

平成 27 年 8 月より本格的に車載器の販売が開始された ETC2.0 は、31 年 3 月時点で約 371 万台がセットアップされている。ETC2.0 では、全国の高速度路上に設置された約 1,700 箇所の ETC2.0 路側機を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供の高度化を図り、交通の円滑化と安全に向けた取組を進めている。また、収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理など、道路を賢く使う取組みを推進している。



資料：国土交通白書 2019

ETC2.0 全国の高速度路上のITSスポット



資料：国土交通省 HP

⑧スーパーメガリージョンに関連した高速鉄道（リニア中央新幹線・東海道新幹線）の活用

リニア中央新幹線の完成により劇的な時間短縮が起これ、人口減少下の我が国において、リニア開通による対流の活発化及びそれによる新たな価値の創造を図り、知識集約型社会の時代における我が国全体の持続的な成長につなげていくコアとなる「スーパーメガリージョン」が期待されている。

リニア中央新幹線の整備効果を拡大するため、駅整備並びに沿線地域の交通体系を検討することが求められており、リニア中央新幹線沿線地域の9都府県の知事をはじめ、東京都を除く8府県においてリニア中央新幹線建設促進のための協議会や同盟会を立ち上げ、広報活動や国等への要望活動等を行っている。

また、リニア中央新幹線に並行する格好となる既設の東海道新幹線に関しても、利用促進のための協議会が立ち上げられている。岡崎市を中心とする三河地域においても、三河地域新幹線駅利用促進期成同盟会を立ち上げ、豊橋駅及び三河安城駅に発着するひかり号やこだま号の増便に向けた要望活動等を目的として活動している。

図 リニア中央新幹線の概要と三大都市圏からの片道4時間交通圏



イ) 自動運転に関する動向

- ・現在、世界各国において多様な業界が関連する形で、自動運転に関する技術開発が積極的に進められている。
- ・日本においては、日本経済再生本部により開催される未来投資会議を経て閣議決定された未来投資戦略 2018 (2018.6) において、第4次産業革命の技術革新を存分に取り込み、「Society 5.0」を本格的に実現するための重点分野の1つとして「次世代モビリティ・システムの構築」が位置づけられており、その中で自動運転技術の開発促進の方向が示されている。

※Society 5.0: サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (内閣府 HP)

- ・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) (2001.1 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 2019 (2019.6 改定) において、自動運転の今後の取り組み、ロードマップ等が示されている。
- ・自動運転は5つのレベルに区分され、わが国で市販されている車両はレベル2対応であり、レベル3以上のシステム導入に向けて各地で実証実験が実施されている。

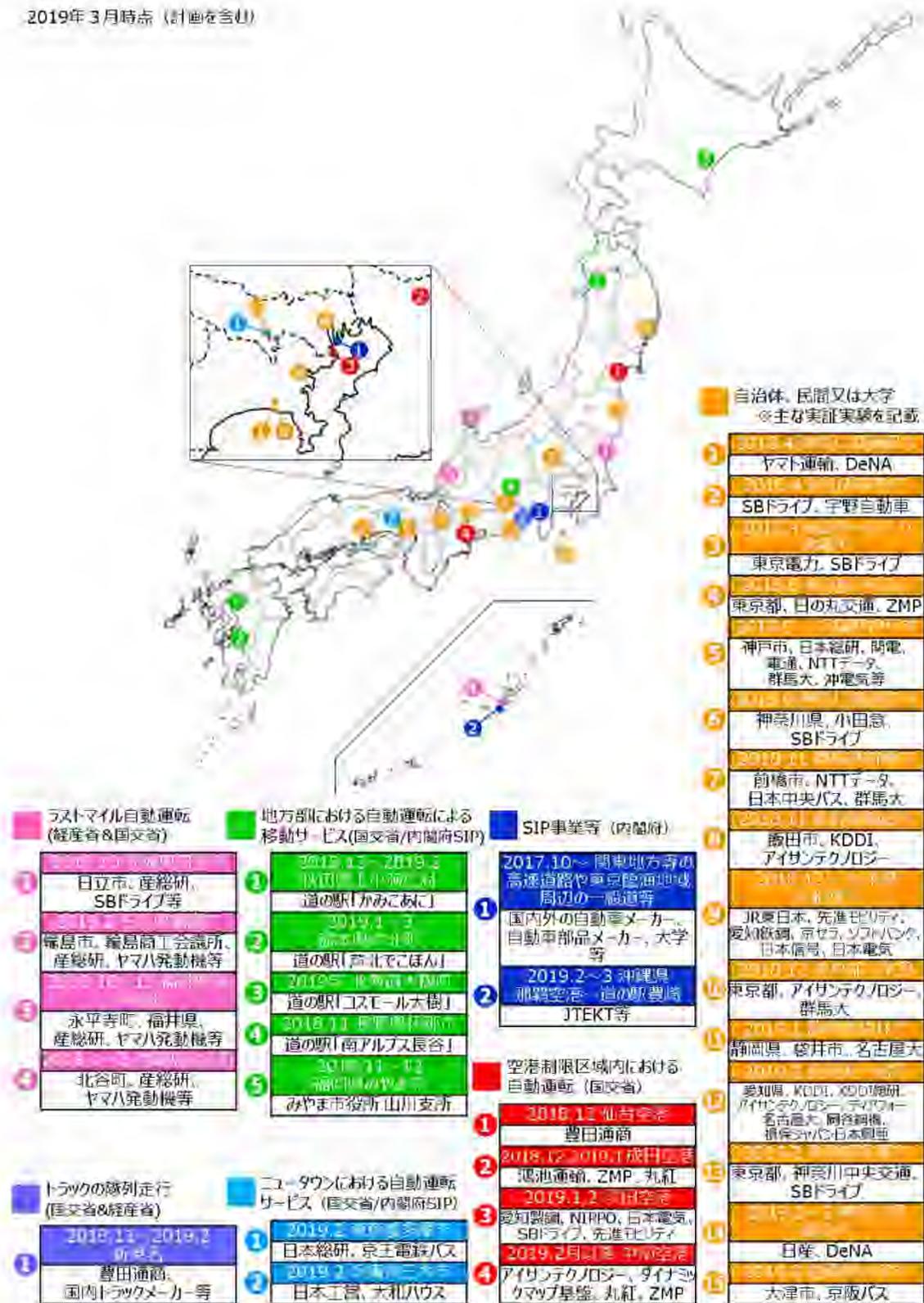
表 自動運転レベルの定義の概要

レベル	概要	操縦※の主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行		
レベル0 運転自動化なし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者が全ての動的運転タスクを実行 	運転者
レベル1 運転支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行 	運転者
レベル2 部分運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> ・ システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行 	運転者
自動運転システムが (作動時は) 全ての動的運転タスクを実行		
レベル3 条件付運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> ・ システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・ 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答 	システム (作動継続が困難な場合は運転者)
レベル4 高度運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> ・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行 	システム
レベル5 完全運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> ・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に (すなわち、限定領域内ではない) 実行 	システム

資料: 官民 ITS 構想・ロードマップ 2019

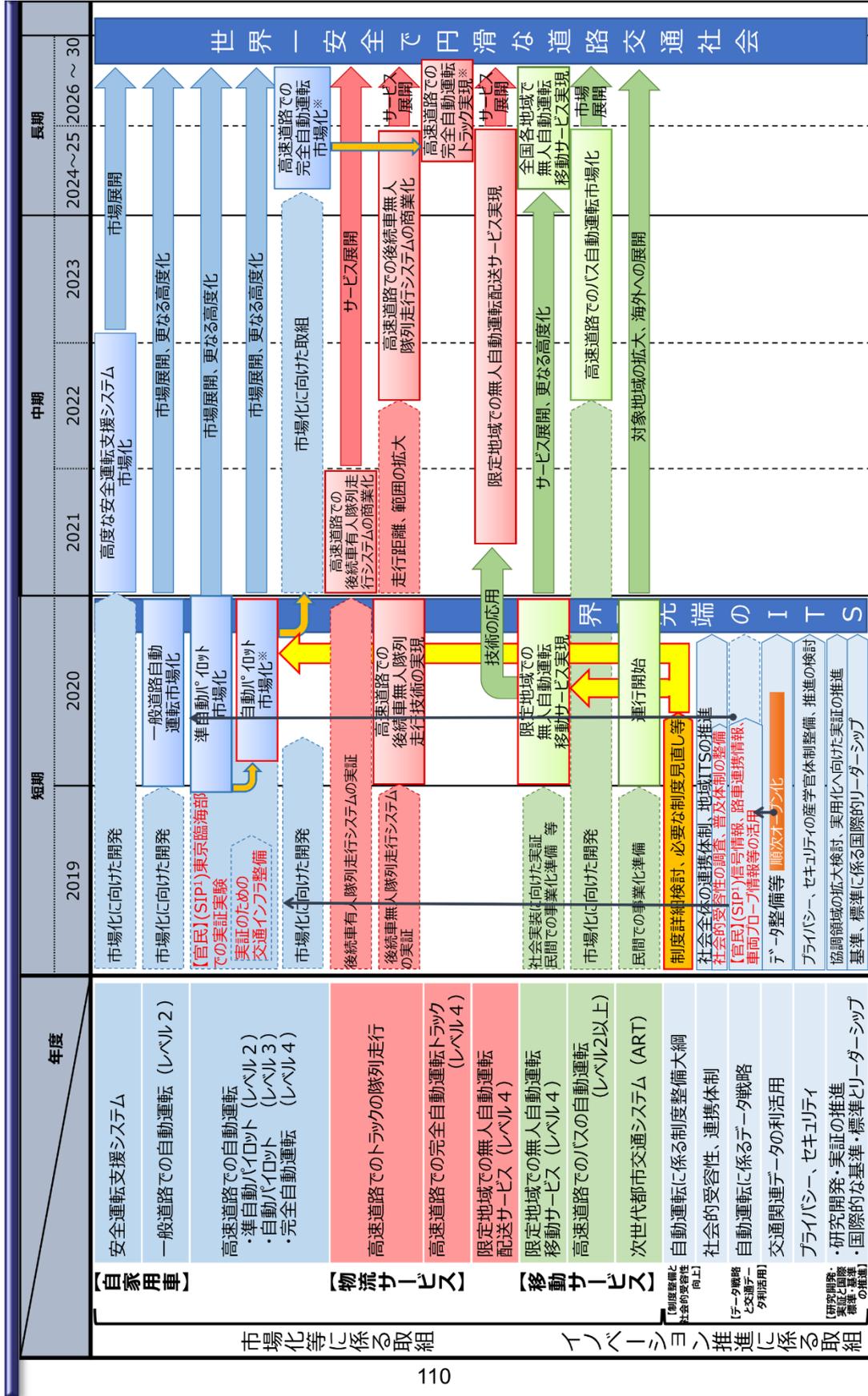
図 日本における主な自動運転実証実験 (2018 年度以降)

2019年3月時点 (計画を含む)



資料：官民 ITS 構想 ・ロードマップ 2019

官民ITS構想・ロードマップ2019 (ロードマップ全体像)



※民間企業による市場化が可能な場合、政府が目指すべき努力目標の時期として設定。

赤字：SIP¹⁾関連研究開発を含む項目
1) SIP：総合科学技術・イノベーション会議 戦略的イノベーション創造プログラム

ウ) MaaS に関する動向

- ・MaaS とは「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」（国土交通省）。
- ・エンドユーザーとの接点になる「MaaS オペレーター」は、2010 年代に世界中に生まれている。行政主導として世界で最も進んだ取り組みがフィンランドの MaaS グローバルによる MaaS アプリの Whim（ウィム）である。ヘルシンキ市内すべての公共交通機関（鉄道、路面電車、バス）に加えて、カーシェアリング、レンタカー、タクシーが 1 つのサービスとして統合され、1 つのアプリで、マルチモーダルなルート検索、予約、決済を可能としている。2016 年からスタートし、何度かの運賃改定を行い、現在は 3 つの運賃体系でサービスされている（2018 年 10 月時点、都度払いと 2 つの定額プラン）。
- ・自動運転同様に、未来投資戦略 2018 の重点分野である「次世代モビリティ・システムの構築」、さらには「まちづくりと公共交通・ICT 活用等の連携によるスマートシティの構築」において MaaS の促進が位置づけられている。
- ・国土交通省はアプリ 1 つでマイカー以外で目的地に行く最適な交通手段を検索し、予約や決済まで完了できるシステムの構築に乗り出しており、2019 年度に課題を整理し、20 年をめどに具体的な導入計画をつくることを目指している。同省が目指すのは自家用車以外のすべての移動手段を 1 つのサービスとして提供する仕組みである MaaS の日本版である。日本では大手私鉄などが沿線地域での実証実験に取り組んでいる。こうした実験への支援を通じて課題を整理し、全国規模でサービスを展開できるシステムをつくるとしている。

図 MaaS の概念図



資料：日本版 MaaS の実現に向けて（国土交通省・2019. 4）

■ 次世代モビリティ・システムの構築

- ◇ 無人自動運転による移動サービスの実現(2020年)
(実証の本格化：運行事業者との連携、オバマに向けたインフラ整備等)
- ◇ 「自動運転に係る制度整備大綱」に基づく必要な法制度整備の早急な実施
- ◇ まちづくりと公共交通の連携、新たなモビリティサービスのモデル都市・地域構築

■ 次世代ヘルスケア・システムの構築

- ◇ 個人の健診・診療・投薬情報を、医療機関等間で共有するための工程表策定
- ◇ 「認知症の人にやさしい」新製品・サービスを生み出す実証フィールドの整備
- ◇ 服薬指導を含めた「オンラインでの医療」全体の充実に向けた所要の制度的対応

■ エネルギー転換・脱炭素化に向けたイノベーション

- ◇ 2050年を見据えたエネルギー制御、蓄電、水素利用等の技術開発、我が国技術・製品の国際展開

■ FinTech/キャッシュレス化

- ◇ 金融・商取引関連法制の機能別・横断的な法制への見直し
- ◇ QRコードにかかるルール整備等

■ デジタル・ガバメントの推進

- ◇ デジタルファースト一括法案の提出
 - ◇ ワンストップ化・ワンズオンリー化の推進
 - 個人向け：介護、引越、死亡・相続 等
 - 法人向け：法人設立手続、社会保険・税手続 等
 - ◇ 一元的なプロジェクト管理に向けた推進体制の強化
(情報システム関係予算に府省横断的視点を反映等)
- ### ■ 次世代インフラ・メンテナンス・システム/PPP・PFI手法の導入加速
- ◇ 建設から維持管理のプロセス全体の3次元データ化
 - ◇ 要求水準(性能、コスト等)を国が明示するオープンイノベーションの積極活用
 - ◇ PPP・PFIの重点分野における取組強化

■ 農林水産業のスマート化

- ◇ 農林水産業のあらゆる現場でAI・ロボット等の社会実装推進
(AIによる熟練者ノウハウの伝承、無人化・省人化)

MaaS を位置づけ

■ まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ

- ◇ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」加速、モデル都市構築

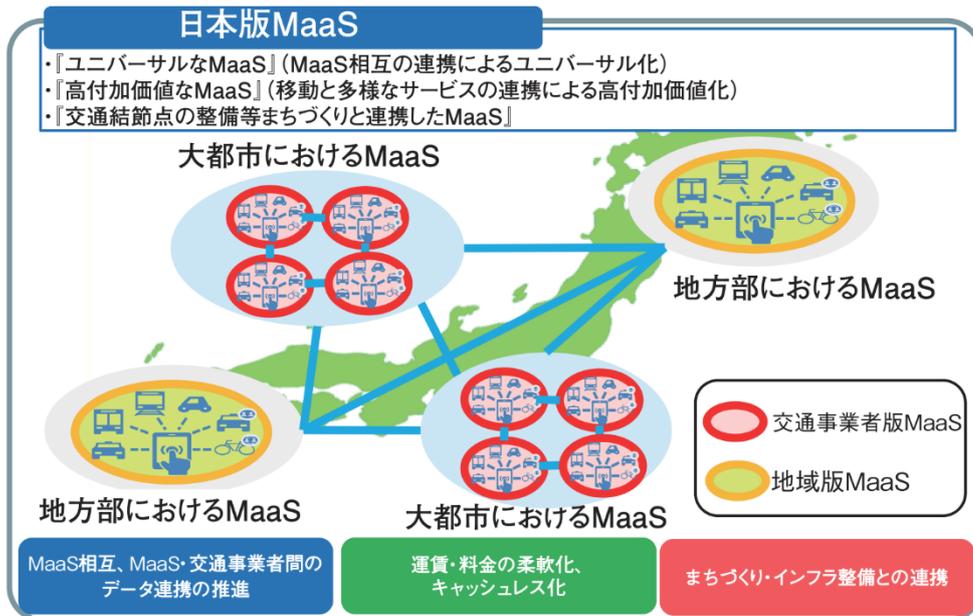
■ 中小・小規模事業者の生産性革命の更なる強化

- ◇ IT・ロボット導入の強力な推進
- ◇ 経営者保証ガイドラインの一層の浸透・定着

資料：「未来投資戦略 2018 概要」（日本経済再生本部 HP）

図 未来投資戦略 2018 における重点分野とフラッグシッププロジェクト

図 日本版 MaaS のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

資料：交通政策白書（2019）

表 日本における MaaS の取組み

<国内自動車メーカー>

企業	取組み事例
トヨタ自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転技術の開発、カーシェア参加 ・ソフトバンクと提携してモビリティサービス事業会社を設立(MONET Technologies社) ・モビリティサービス用車両を開発し、提携事業者にシステムとあわせて提供する構想を発表(e-Palette) ・西日本鉄道と提携してマルチモーダル検索アプリの実証実験を実施(my route)
日産自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転技術の開発、カーシェア参加 ・DeNAと自動運転タクシーの実証実験を実施(Easy Ride) ・ファンドを通じて北米のマルチモーダル交通アプリ事業者に投資(Transit社)
本田技研工業	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転技術の開発、カーシェア参加 ・GMと提携して自動運転で走るライドシェアリング用車両を開発

<国内鉄道事業者>

The screenshot shows a list of transportation services with columns for the service name, the provider, and the MaaS platform. Services include train, bus, and car-sharing, with providers like JR West, Toei Bus, and various car-sharing companies listed.

資料：「MaaSの現状と展望」（（株）日本政策投資銀行、2018.11）

■ MaaSの実証実験の事例

福岡市及びその周辺地域においてトヨタと西日本鉄道（西鉄）が「my route」の実証実験を実施（2018.11.1～2019.3.31）。my routeは公共交通、自動車、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせてルートを検索し、必要に応じて予約・決済まで行うことで、移動をサポートするトヨタのスマホアプリであり、2020年春以降、全国へ順次展開していく予定とされている。



資料：2020年1月16日トヨタプレスリリース資料

また、上図に示す事業主体と連携することで、利用者に対してさらに利便性を高める取組を推進する。

(2) 国の交通政策動向

ここでは、次世代モビリティの観点から、国の政策動向の整理を行った。

① 未来投資戦略

今後のわが国成長戦略の方向性を示したものとして、日本経済再生本部により開催される未来投資会議を経て閣議決定された未来投資戦略がある。2017.6に策定され、2018.6に改定された未来投資戦略 2018 が最新となっている。

未来投資戦略 2018 は、第4次産業革命の技術革新を存分に取り込み、「Society 5.0」を本格的に実現するための取組みの方向性を示したもので、フラッグシッププロジェクトの中に、「次世代モビリティ・システムの構築」、「まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ実現」等が位置づけられている。

※Society 5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（内閣府 HP）

<未来投資戦略 2018 におけるフラッグシッププロジェクト>

重点分野とフラッグシッププロジェクト	
<p>■ 次世代モビリティ・システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 無人自動運転による移動サービスの実現(2020年) (実証の本格化：運行事業者との連携、オリバスに向けたインフラ整備等) ◇ 「自動運転に係る制度整備大綱」に基づく必要な法制度整備の早急な実施 ◇ まちづくりと公共交通の連携、新たなモビリティサービスのモデル都市・地域構築 	<p>■ デジタル・ガバメントの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ デジタルファースト一括法案の提出 ◇ ワンストップ化・ワンスオンリー化の推進 <ul style="list-style-type: none"> - 個人向け：介護、引越、死亡・相続 等 - 法人向け：法人設立手続、社会保険・税手続 等 ◇ 一元的なプロジェクト管理に向けた推進体制の強化 (情報システム関係予算に府省横断的視点を反映等)
<p>■ 次世代ヘルスケア・システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 個人の健診・診療・投薬情報を、医療機関等間で共有するための工程表策定 ◇ 「認知症の人にやさしい」新製品・サービスを生み出す実証フィールドの整備 ◇ 服薬指導を含めた「オンラインでの医療」全体の充実に向けた所要の制度的対応 	<p>■ 次世代インフラ・メンテナンス・システム/PPP・PFI手法の導入加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 建設から維持管理のプロセス全体の3次元データ化 ◇ 要求水準(性能、コスト等)を国が明示するオープンイノベーションの積極活用 ◇ PPP・PFIの重点分野における取組強化
<p>■ エネルギー転換・脱炭素化に向けたイノベーション</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 2050年を見据えたエネルギー制御、蓄電、水素利用等の技術開発、我が国技術・製品の国際展開 	<p>■ 農林水産業のスマート化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 農林水産業のあらゆる現場でAI・ロボット等の社会実装推進 (AIによる熟練者ノウハウの伝承、無人化・省人化)
<p>■ FinTech/キャッシュレス化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 金融・商取引関連法制の機能別・横断的な法制への見直し ◇ QRコードにかかるルール整備等 	<p>■ まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」加速、モデル都市構築
	<p>■ 中小・小規模事業者の生産性革命の更なる強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ IT・ロボット導入の強力な推進 ◇ 経営者保証ガイドラインの一層の浸透・定着

資料：未来投資戦略 2018（概要）

◆フラッグシッププロジェクトの概要

ア) 次世代モビリティ・システムの構築

以下の方向が示されている。

<自動運転の実用化>

- ・無人自動運転による移動サービスの 2020 年実現や、高速道路でのトラックの隊列走行についての早ければ 2022 年の商業化等を目指す。地域の交通事情に知見がある運行事業者と連携した実証や、後続車無人システムの公道実証を本年度中に開始する。
- ・2020 年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、羽田空港や臨海地域等において、遠隔運行や完全自動運転に向けた最先端の実証をできる限り広範囲で可能とするよう、来年度までに信号情報を車両と通信するインフラや路車間通信などの環境整備を行う。
- ・以上に関連して、2020 年の無人走行サービス等を制度上可能とするべく政府の方針を取りまとめた「自動運転に係る制度整備大綱」に基づき、国際的な議論においてリーダーシップを発揮しつつ、各分野での必要な法制度の整備を早急に進める。

<公共交通全体のスマート化>

- ・2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での円滑な輸送に寄与する観点から、公共交通機関における運行情報等を手軽に利活用できるよう、本年度は首都圏を先行して、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を実施する。
- ・まちづくりと公共交通の連携を推進しつつ、自動走行など新技術の活用、まちづくりと連携した効率的な輸送手段、買い物支援・見守りサービス、MaaS(Mobility as a Service)などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデル都市、地域をつくる。

また、「次世代モビリティ・システムの構築」の KPI と進捗状況は以下のとおりであり、次世代モビリティ・システムの構築に向けては、自動運転技術の開発がキーとなっている。

<「次世代モビリティ・システムの構築」の KPI と進捗状況>

- 《KPI》(新) 2020 年目途に、公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスが開始
- 《KPI》(新) 2030 年までに、地域限定型の無人自動運転移動サービスが全国 100 か所以上で展開
- 《KPI》2020 年に、自動ブレーキが、国内販売新車乗用車の 90%以上に搭載
⇒国内販売新車乗用車の装着率：66.2% (2016 年)
- 《KPI》2020 年に、安全運転支援装置・システムが、国内車両（ストックベース）の 20%に搭載、世界市場の 3 割獲得
⇒国内車両の装着率：9.8% (2016 年)
世界市場獲得率の代替値：19.5% (2015 年)
- 《KPI》2030 年に、安全運転支援装置・システムが、国内販売新車に全車標準装備、ストックベースでもほぼ全車に普及
⇒国内販売新車の装着率：56.9% (2016 年)
国内車両の装着率：9.8% (2016 年)

※KPI：目標を達成する上で、その達成度合いを計測・監視するための定量的な指標

イ) まちづくりと公共交通・ICT 活用等の連携によるスマートシティの実現

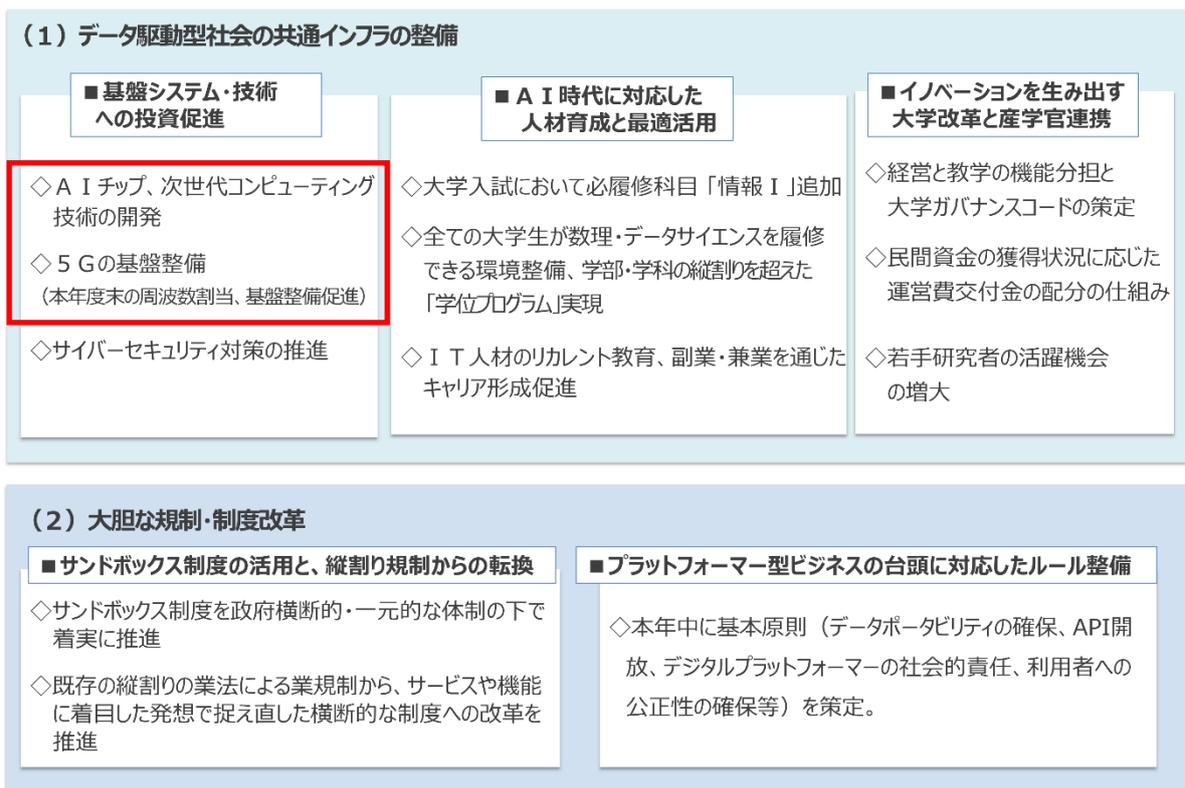
以下の方向が示されている。

- ・まちづくりと公共交通の連携を推進し、次世代モビリティサービスや ICT 等の新技術・官民データを活用した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を加速するとともに、これらの先進的技術をまちづくりに取り入れたモデル都市の構築に向けた検討を進める。自動走行技術も活用した効率的な移動サービスや、買い物支援・見守りサービスなど、少子高齢化社会でのまちづくりの課題に対するソリューションの提供を地域の産業の柱としていく。

◆経済構造革新への基盤づくり

Society 5.0 を構築するための基盤づくりとして、「基盤システム・技術の投資促進」(AI チップ、次世代コンピューティング技術の開発、5G の基盤整備等)、「サンドボックス制度の活用と縦割り規制からの転換」等が示されている。

<経済構造革新への基盤づくり>



資料：未来投資戦略 2018 (概要)

②戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）

戦略的イノベーション創造プログラムとは、総合科学技術・イノベーション会議が司令塔機能を発揮し、府省の枠を超えたマネジメントにより、科学技術イノベーション実現のために創設した国家プロジェクトである（内閣府に設置され、政策統括官が事務局担当）。

研究開発課題の1つに「自動走行」が選定されており、「自動走行システム研究開発計画（2018.4）」が策定されている。

※総合科学技術・イノベーション会議

各省より一段高い立場から、総合的・基本的な科学技術政策の企画立案及び総合調整を行う。平成13年1月、内閣府設置法に基づき、「重要政策に関する会議」の一つとして内閣府に設置（平成26年5月18日までは総合科学技術会議）。

内閣総理大臣を議長とし、内閣官房長官、科学技術政策担当大臣、総理が指定する関係閣僚（総務大臣、財務大臣、文部科学大臣、経済産業大臣）、総理が指定する関係行政機関の長（日本学術会議会長）、有識者で構成。

<SIP（第2期）研究開発計画における12課題>

NO	課題候補	課題名
1	サイバー空間基盤技術	ビッグデータ・AIを活用したサイバー空間基盤技術
2	フィジカル空間基盤技術	フィジカル空間デジタルデータ処理基盤
3	セキュリティ（サイバー・フィジカル・セキュリティ）	IoT社会に対応したサイバー・フィジカル・セキュリティ
4	自動走行	自動運転（システムとサービスの拡張）
5	材料開発基盤	統合型材料開発システムによるマテリアル革命
6	光・量子技術基盤	光・量子を活用したSociety 5.0実現化技術
7	バイオ・農業	スマートバイオ産業・農業基盤技術
8	エネルギー・環境	脱炭素社会実現のためのエネルギーシステム
9	防災・減災	国家レジリエンス（防災・減災）の強化
10	健康・医療	AIホスピタルによる高度診断・治療システム
11	物流（陸上・海上）	スマート物流サービス
12	海洋	革新的深海資源調査技術

資料：「SIP（第2期）研究開発計画の概要」（内閣府政策統括官、H30.8）

<「自動走行」に関する研究開発の方向>

04. 自動運転（システムとサービスの拡張） 図表 2-8 「SIP（第2期）」
（3月9日現在） 国土交通省政策統括官 2016年

目指す姿

自動運転の実用化による交通・社会への影響（SIP）を踏まえ、今後の研究開発の方向性を示す。SIPの目標達成に向けた研究開発の方向性を示す。SIPの目標達成に向けた研究開発の方向性を示す。

達成に向けて

(I) 自動運転システムの開発・検証（実証実験）
 (II) 自動運転システムの普及と民間事業者
 (III) 自動運転システムに関する法規制
 (IV) 自動運転システムの社会実装

資料：「SIP（第2期）研究開発計画の概要」（内閣府政策統括官、H30.8）

4) 現状把握

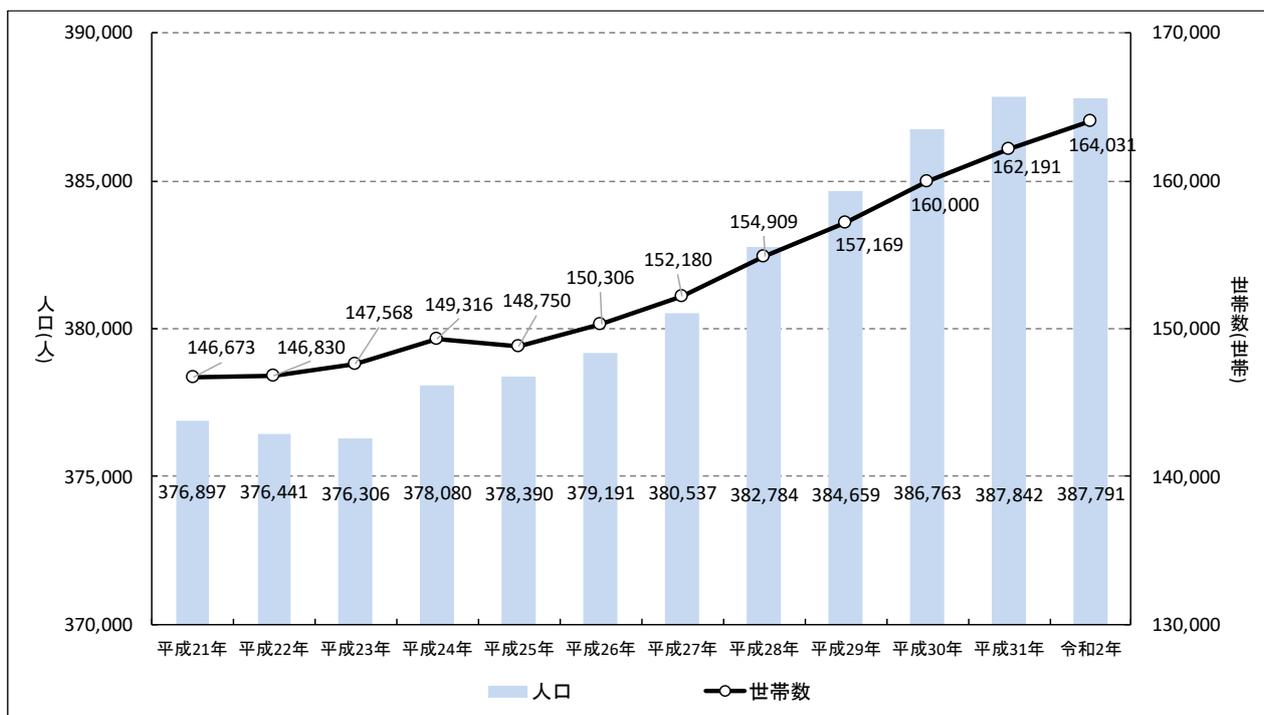
(1) 岡崎市の人口特性

① 岡崎市全体の人口特性

岡崎市では、平成 21 年～平成 23 年にかけて人口が減少傾向だったが、平成 24 年からは増加に転じ、以降人口の増加傾向は継続している。一方、世帯数については一貫して増加傾向にある。

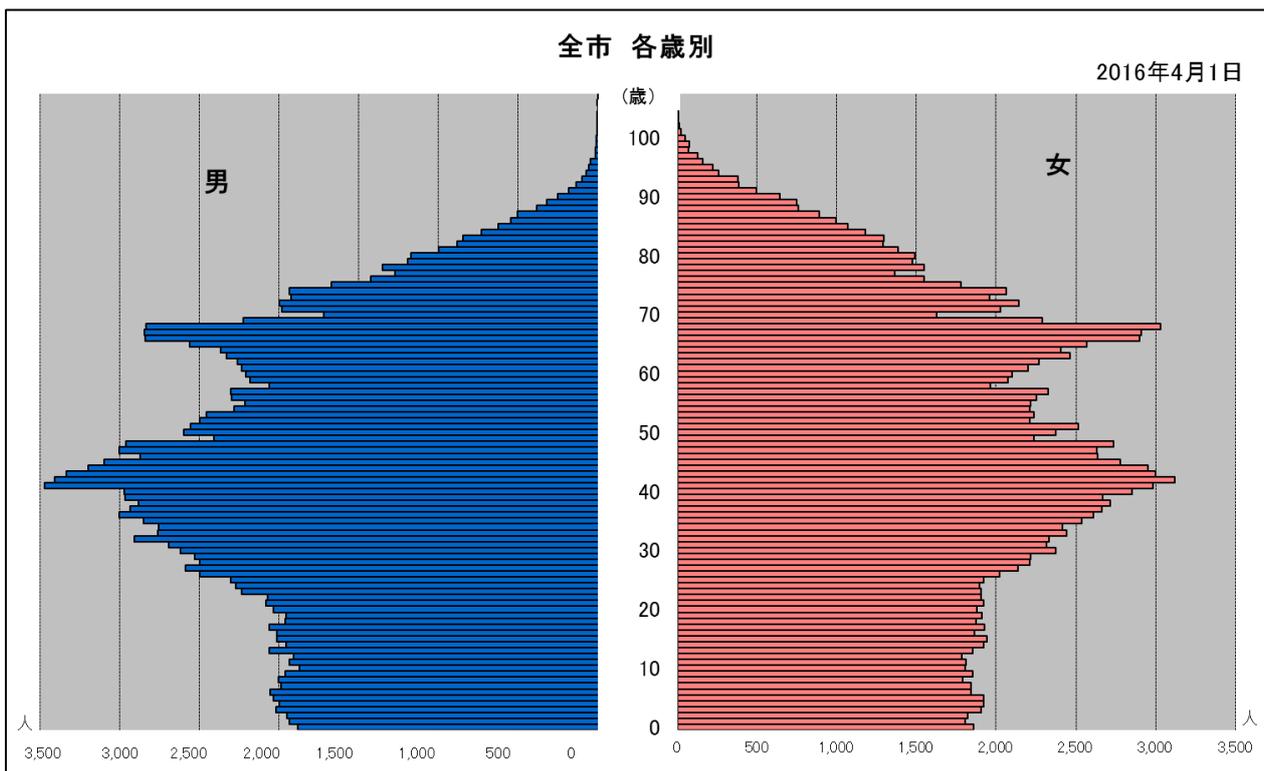
人口を年齢別で見ると、男女とも 40 歳代前半が最も多く、次いで 60 歳代後半も多くなっている。

図 岡崎市の人口と世帯数の推移



資料：岡崎市統計ポータルサイト

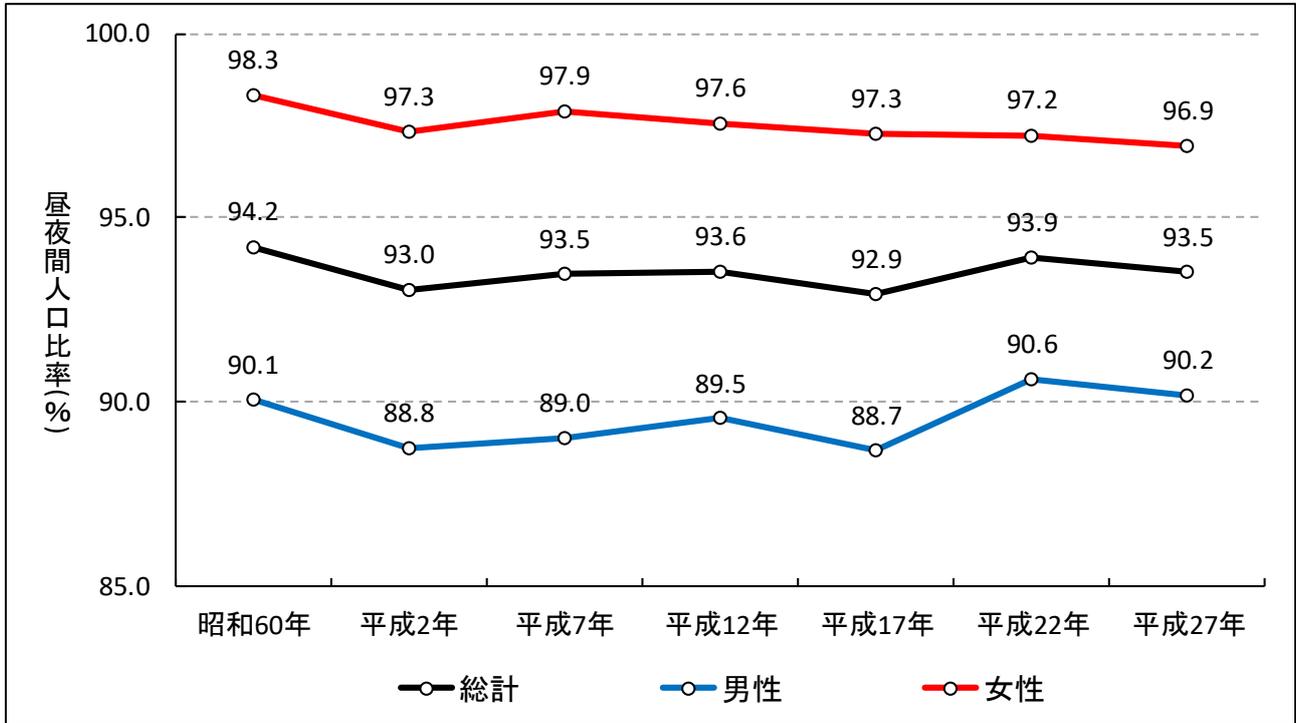
図 岡崎市の人口ピラミッド



岡崎市は昭和 60 年以来、一貫して流出超過の状態となっており、昼夜間人口比率は 100% を下回っている。特に男性の比率が低く、市外への通勤者が多いことが考えられるほか、女性の比率が減少傾向にある。

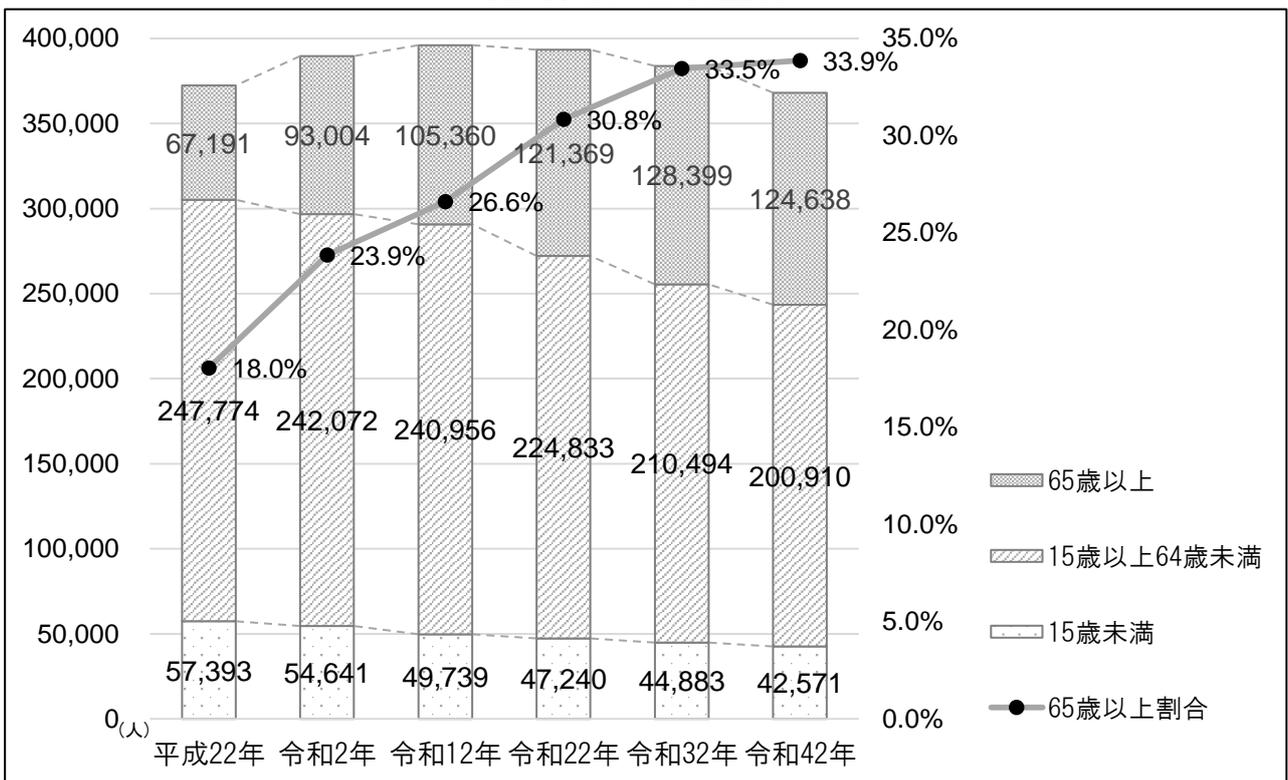
また、市全体の人口増加は終息するものの、高齢者人口の増加は今後も続くと推計されており、より一層高齢化が進行するとされている。

図 岡崎市の昼夜間人口比率



資料：岡崎市統計ポータルサイト

図 岡崎市の将来推計人口



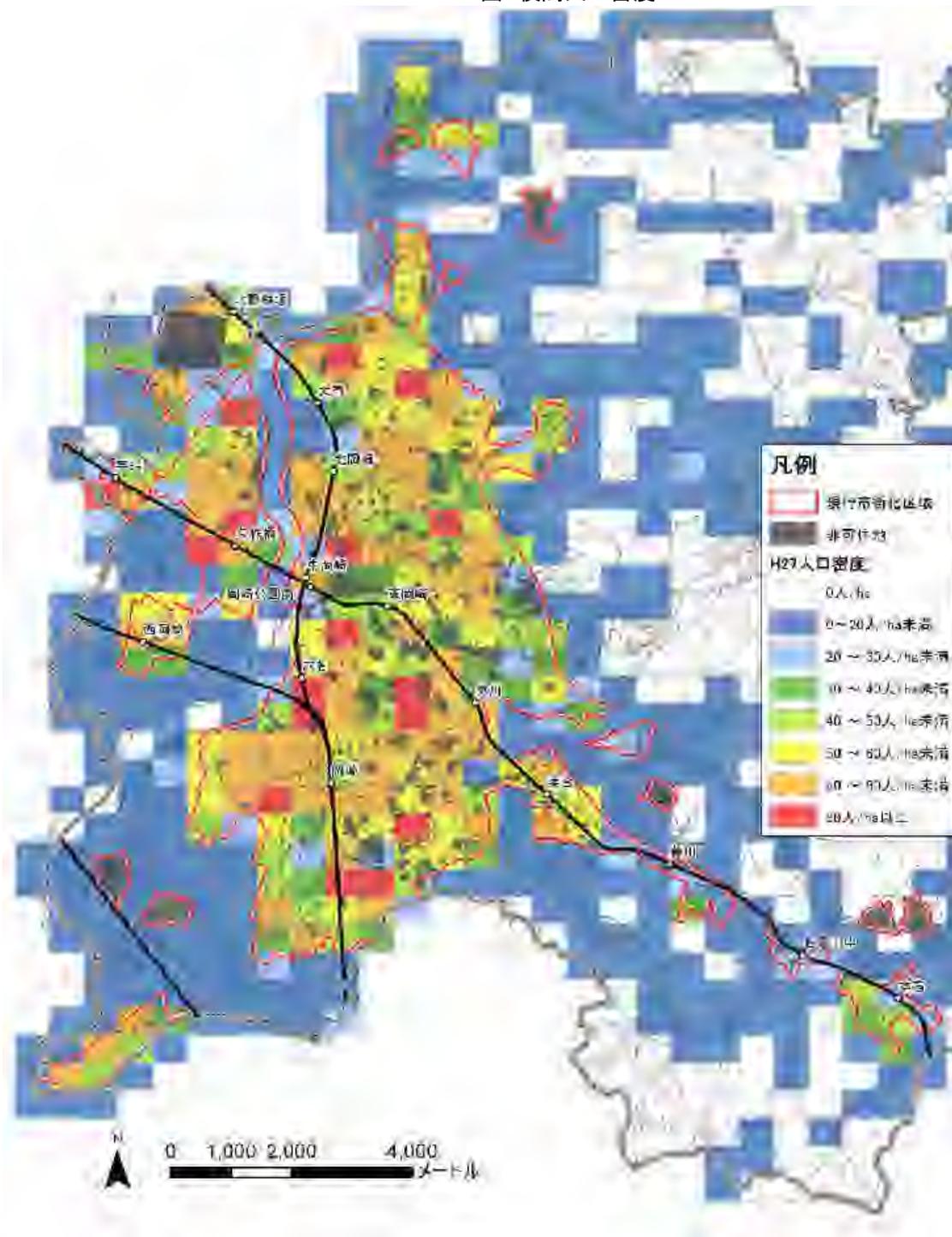
資料：岡崎市統計ポータルサイト

②岡崎市の詳細な人口特性

ア 人口密度

平成 27 年の国勢調査による人口密度をみると、80 人/ha 以上と人口集積の高い地区が概ね市街化区域内に広く分布しているものの、一定の都市機能を有する市街地（DID）の基準である 40 人/ha 未満の地区も散見される。また、市街化区域の縁辺部では、40 人/ha 前後の比較的低密度な地区がみられる。

図 夜間人口密度

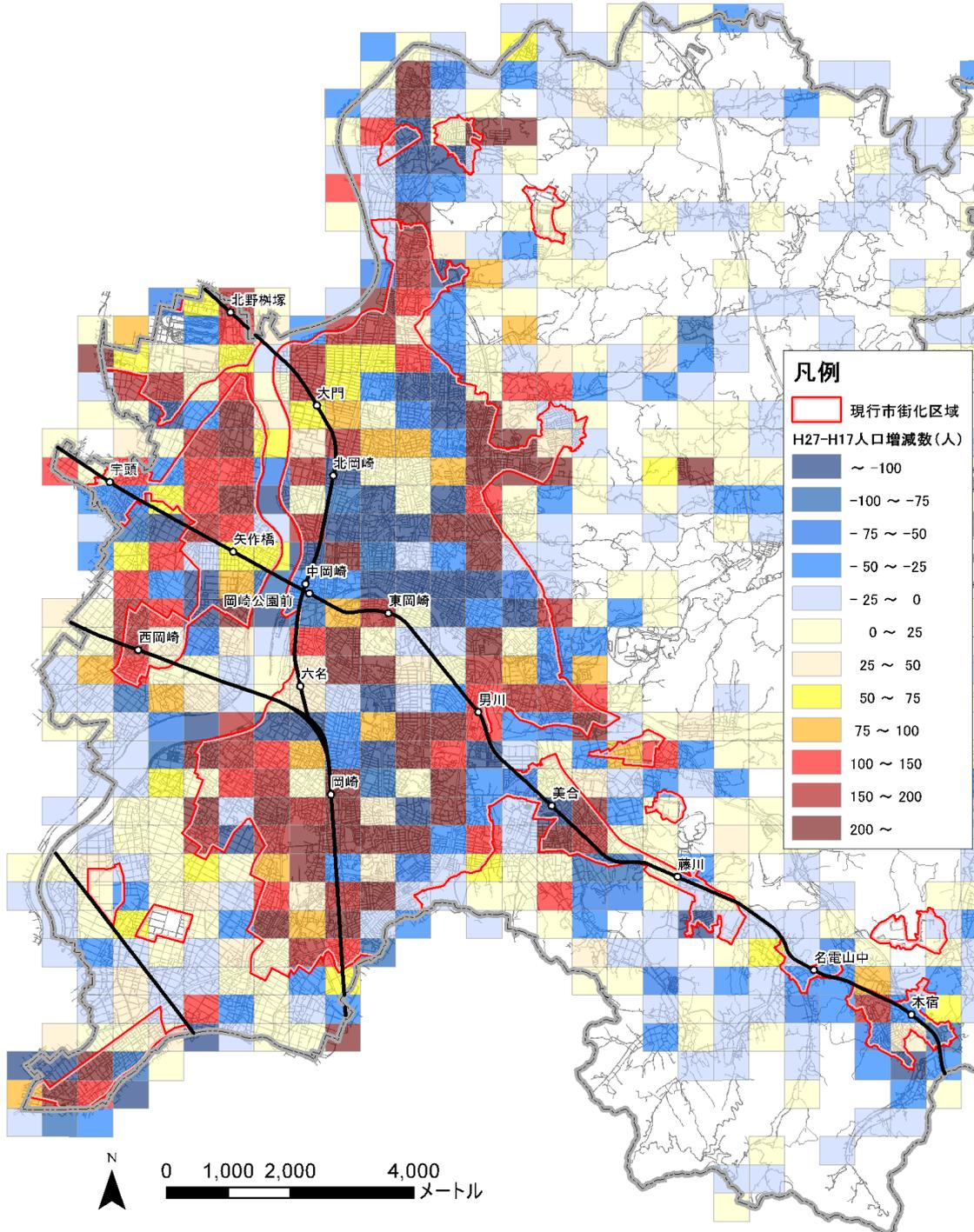


(資料：国勢調査)

イ 人口増減

平成17年から27年の国勢調査による人口増減をみると、市街地縁辺部において人口増加がみられる一方、特に東岡崎駅周辺等の中心市街地において人口減少が著しい状況となっている。

図 人口増減数(平成17年~27年)

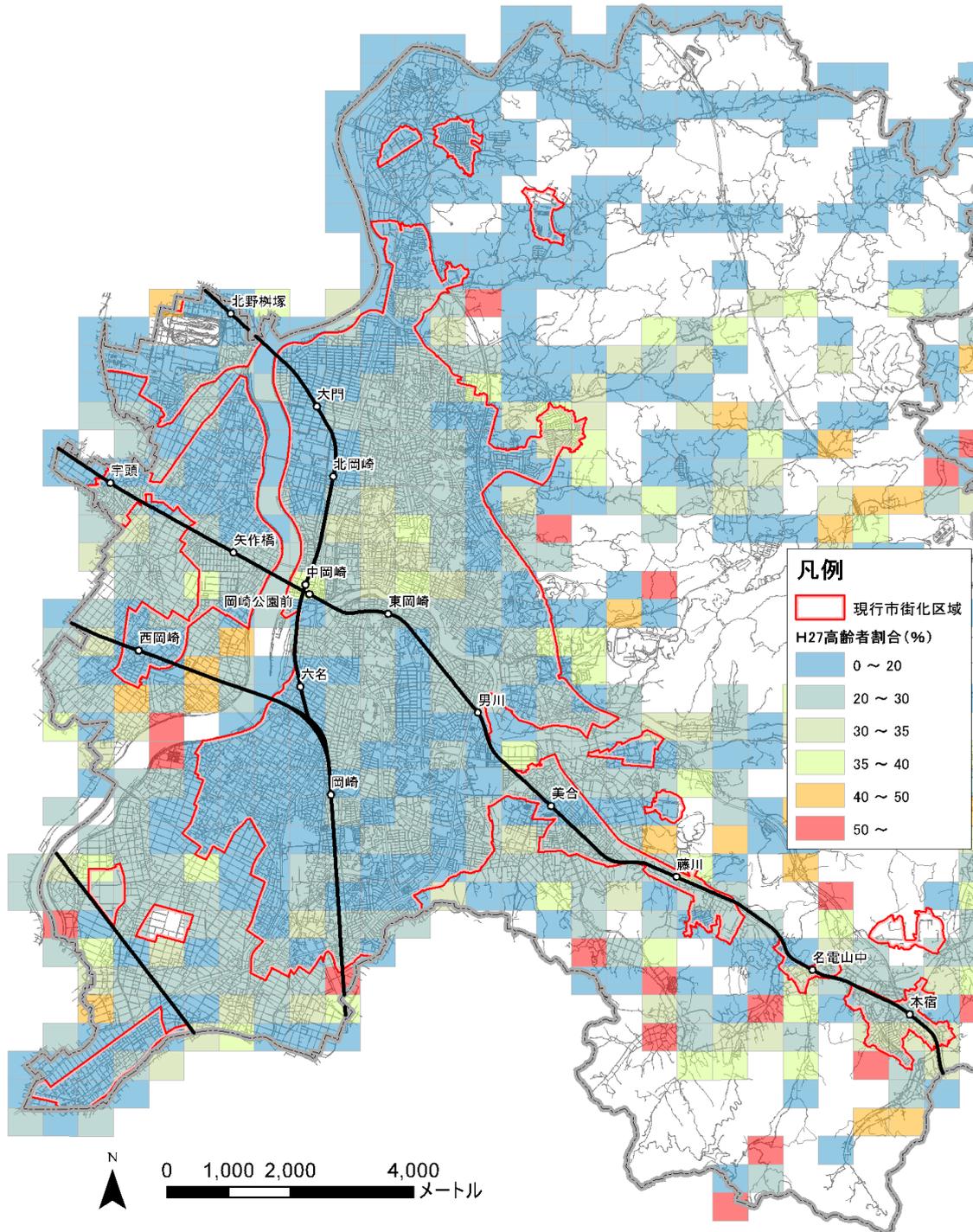


(資料：国勢調査)

ウ 高齢者割合

平成 27 年の国勢調査による高齢者（65 歳以上）割合をみると、郊外部において高齢者割合が高くなっているほか、市街化区域内では中心市街地において高齢者割合が高くなっている。

図 高齢者割合

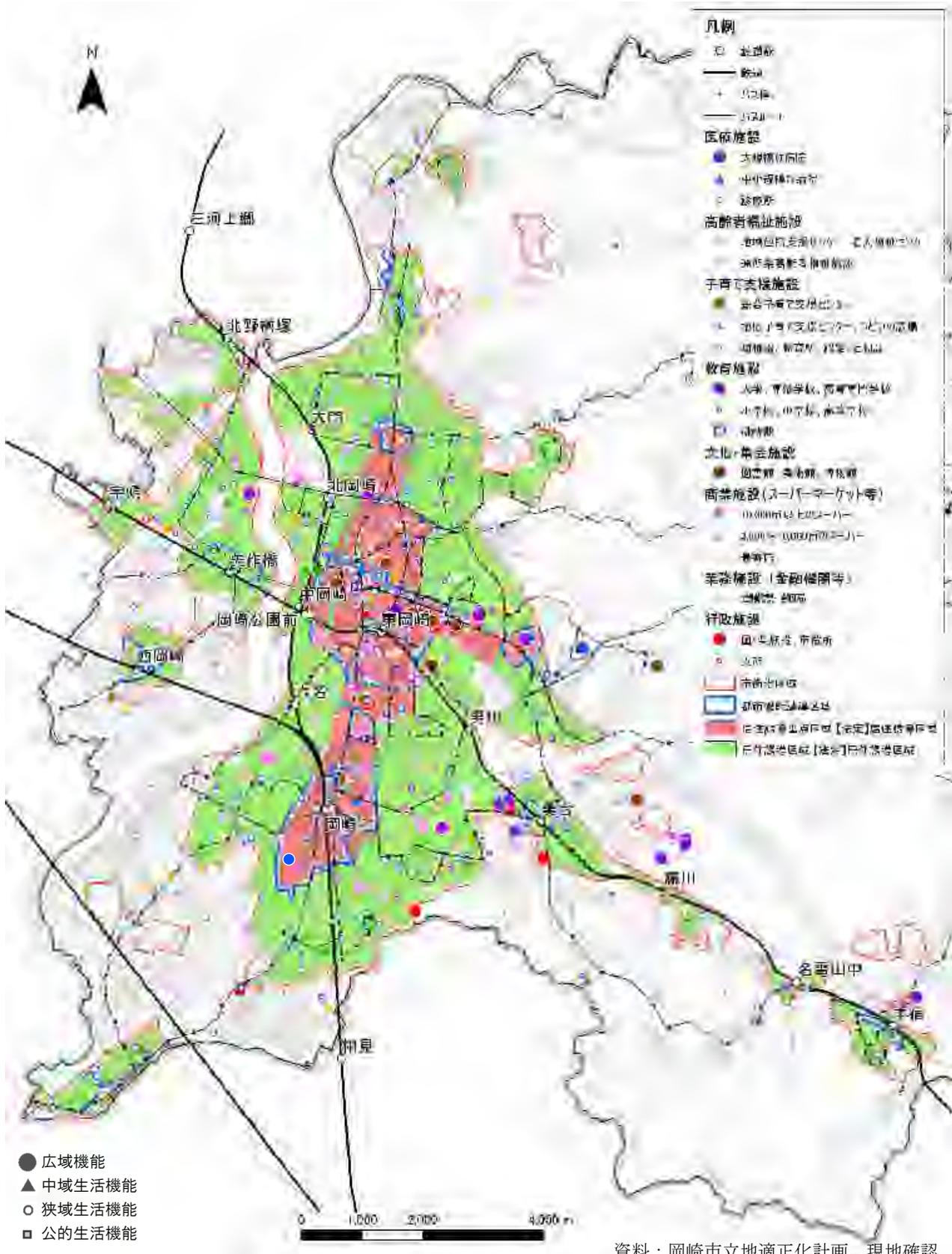


(資料：国勢調査)

(2) 岡崎市の都市機能特性

岡崎市の都市機能特性をみると、広域機能を担い、拠点となり得る大規模な施設は、鉄道駅やバス停の近隣に分布しており、公共交通機関で結ばれていることがわかる。

図 都市施設の立地と公共交通ネットワーク

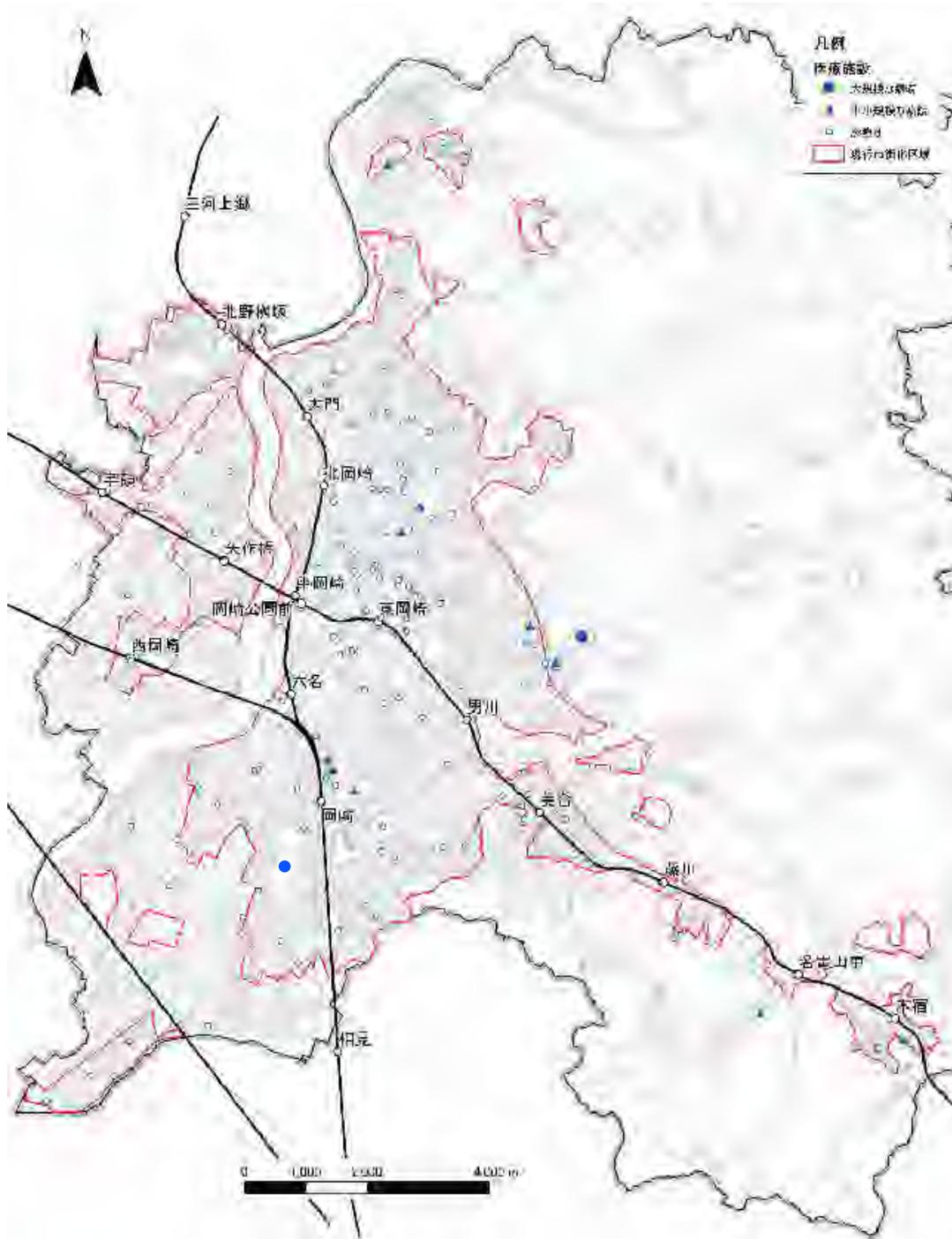


資料：岡崎市立地適正化計画、現地確認

① 医療施設

医療施設は、大規模な病院として岡崎市民病院と藤田医科大学岡崎医療センターの2施設が分布している。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る。

図 医療施設立地状況



資料：国土数値情報（H26）、現地確認

② 高齢者福祉施設

高齢者福祉施設は、地域包括支援センターや地域福祉センターが市内の各地域に立地している。また、日常生活に必要で利用される頻度が高い通所系高齢者福祉施設については市街化区域全域に立地している。

図 高齢者福祉施設立地状況



資料：国土数値情報（H27）、岡崎市介護サービス室提供資料

③ 子育て支援施設

子育て支援施設は、総合子育て支援センターが市内に1施設立地している。また、地区子育て支援センター、つどいの広場が市内の各地区に立地している。日常生活に必要な幼稚園、保育所、こども園は市街化区域全域に分布している。

図 子育て支援施設立地状況

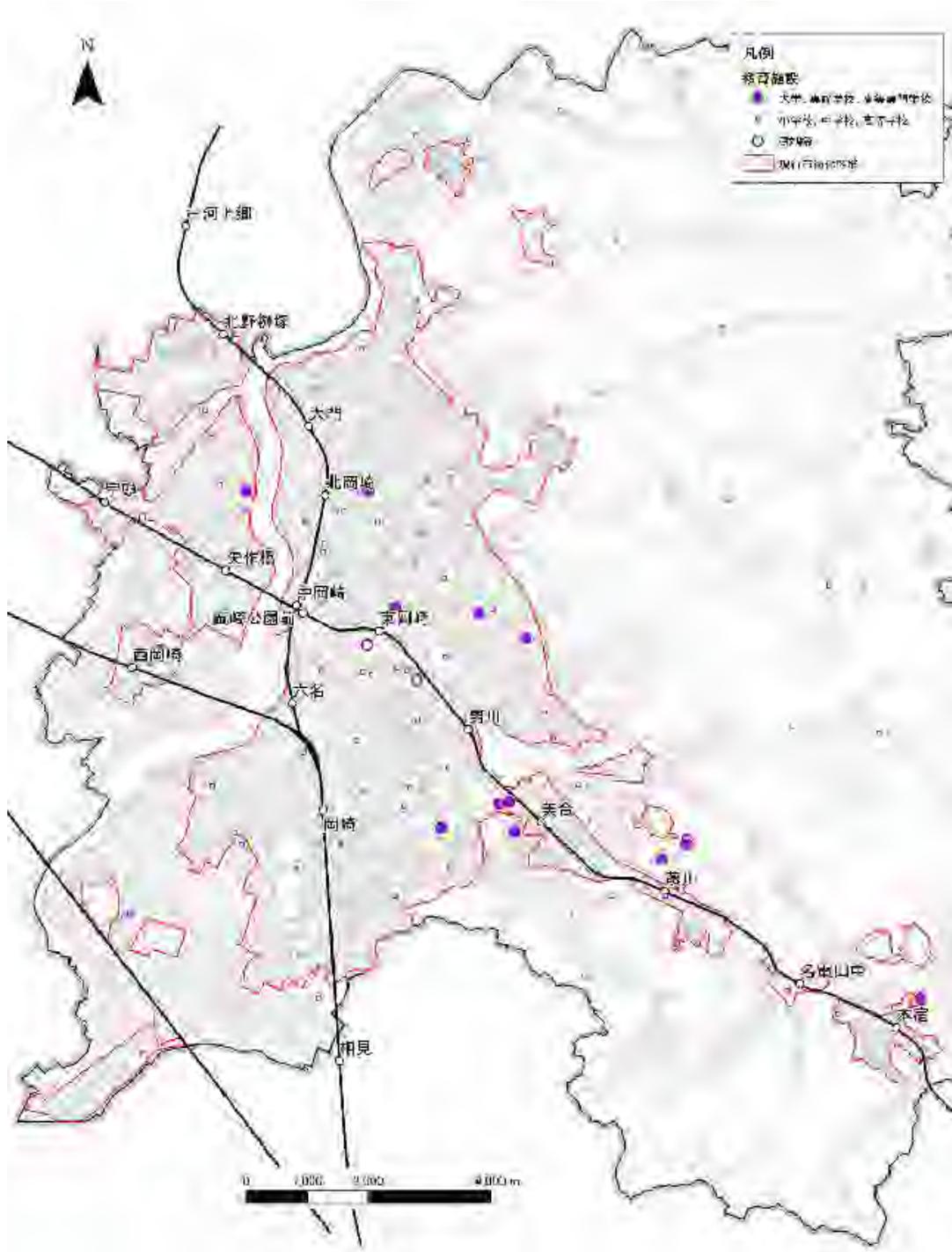


資料：国土数値情報（H27）、岡崎市保育課提供資料

④ 教育施設

教育施設は、大学、専修学校、高等専門学校及び研究施設が鉄道駅周辺に近接して立地する傾向がみられる。日常生活に必要な小学校、中学校、高等学校は市全域に分布している。

図 教育施設立地状況



資料：国土数値情報（H25）、岡崎市都市計画課提供資料

⑤ 文化施設

文化施設は、図書館、美術館が東岡崎駅周辺から岡崎駅周辺にかけて立地している傾向にある。また、市民センター、地域交流センターは市街化区域全域に立地している傾向にある。

図 文化施設立地状況



資料：国土数値情報（H25）、岡崎市都市計画課提供資料

⑥ 商業施設

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等の市街化区域内に立地している。また、日常生活に必要で利用される頻度が高い最寄店は市街化区域全域に立地している。

図 商業施設立地状況



資料：2015 大型小売店総覧、iタウンページ

(3) 岡崎市の移動需要特性

交通手段別トリップ数の推移をみると、自動車利用の割合が昭和46年では約34%であり、平成23年では68%と増加傾向にある一方、公共交通は鉄道9.5%、バス0.9%に留まっている。

徒歩の割合は昭和46年では約38%であるが、平成23年では約13%と大きく減少しており、自動車に依存した都市構造への変化が伺える。

表 岡崎市全目的代表交通手段別トリップ数の推移

	第1回調査(S46)	第2回調査(S56)	第3回調査(H3)	第4回調査(H13)	第5回調査(H23)
鉄道	56,661	57,810	66,920	74,997	89,508
バス	42,970	23,924	16,395	11,634	8,513
自動車	217,415	314,431	456,264	607,211	643,287
原付・バイク	—	20,359	18,581	18,165	8,197
自転車	76,971	82,855	97,485	84,901	70,366
徒歩	242,170	183,054	153,437	142,947	120,864
不明	—	—	—	—	5,330
合計	636,187	682,433	809,082	939,855	946,065

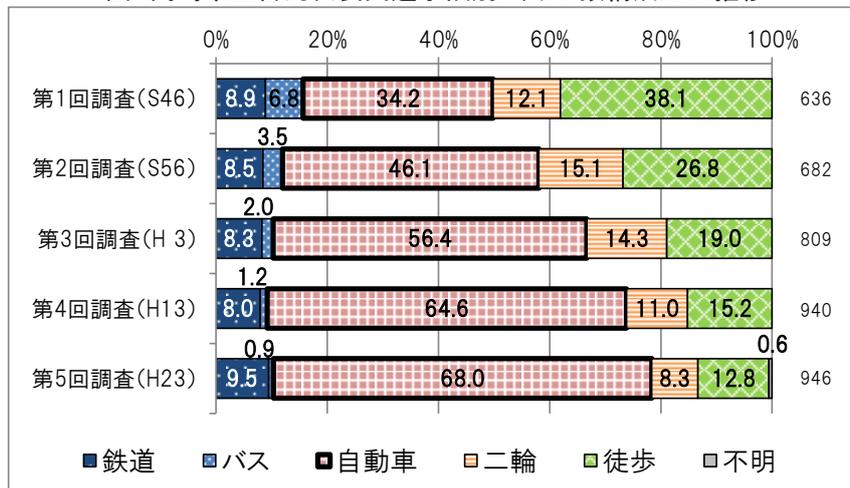
単位:トリップ

表 岡崎市全目的代表交通手段別トリップ数構成比の推移

	第1回調査(S46)	第2回調査(S56)	第3回調査(H3)	第4回調査(H13)	第5回調査(H23)
鉄道	8.9	8.5	8.3	8.0	9.5
バス	6.8	3.5	2.0	1.2	0.9
自動車	34.2	46.1	56.4	64.6	68.0
二輪	12.1	15.1	14.3	11.0	8.3
徒歩	38.1	26.8	19.0	15.2	12.8
不明	—	—	—	—	0.6
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

単位:%

図 岡崎市全目的代表交通手段別トリップ数構成比の推移



資料：パーソントリップ調査、中京都市圏パーソントリップ調査

■ 都市間移動需要特性

鉄道による出勤目的の交通流動状況を見ると、名鉄により名古屋方面へ向かう動きや、JRにより刈谷市へ向かう動きが多くなっている。また、愛知環状鉄道により豊田市方面へ向かう動きもみられる。

自由目的では、名鉄により市中心部へ向かう動きや、名鉄やJRにより名古屋方面へ向かう動きが多くなっている。

図 岡崎市内ゾーンからの代表交通手段別・目的別交通流動状況(鉄道・出勤)

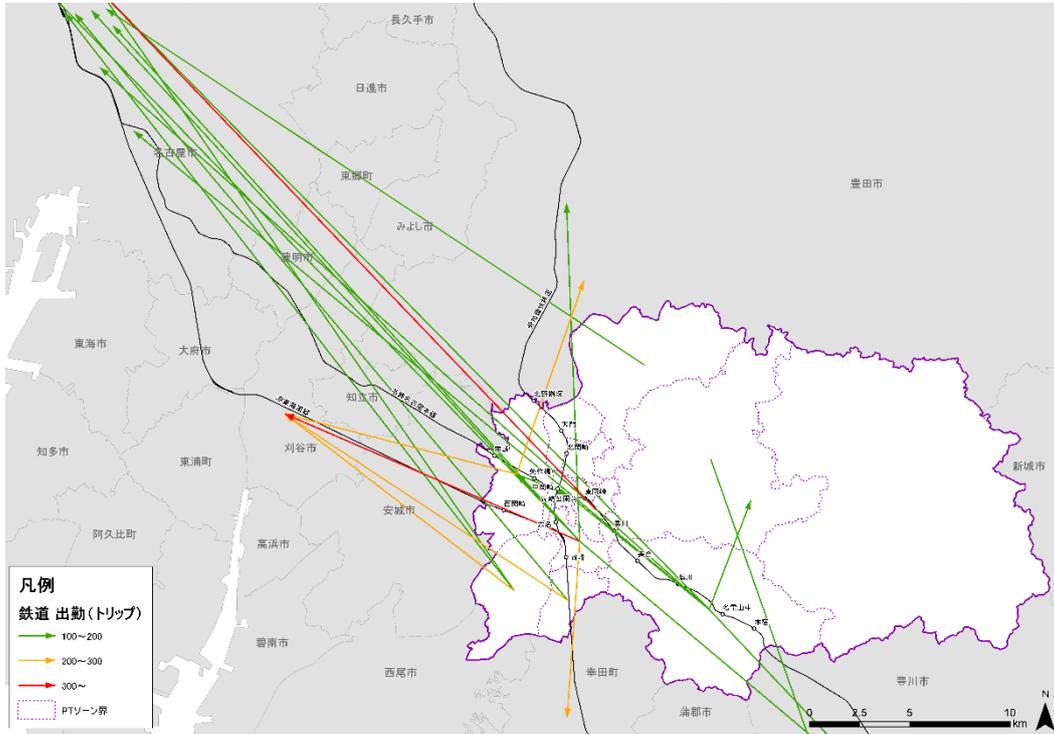
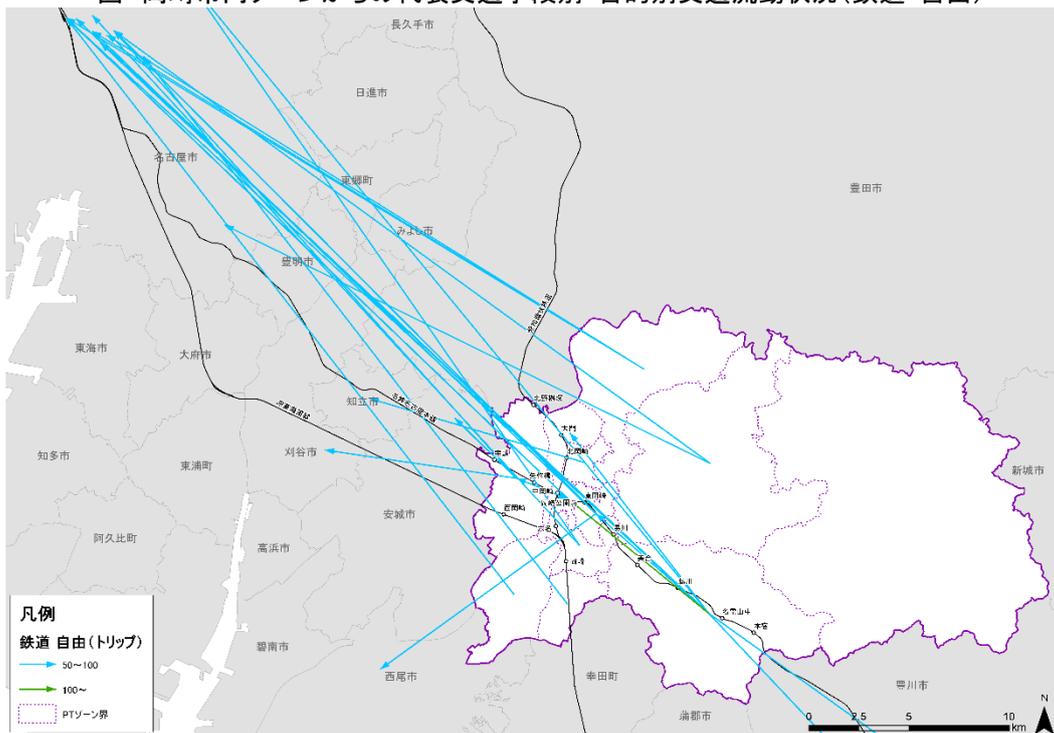


図 岡崎市内ゾーンからの代表交通手段別・目的別交通流動状況(鉄道・自由)



(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

自動車による出勤目的の交通流動状況をみると、トヨタ自動車本社や西尾市のデンソーといった隣接市の大規模事業所へ向かう動きや、市南部のアイシンをはじめとした大規模事業所へ向かう動きが多くなっている。

自由目的では、イオンやアピタをはじめとした市内の大規模商業施設へ向かう動きが多くなっている。

図 岡崎市内ゾーンからの代表交通手段別・目的別交通流動状況(自動車・出勤)

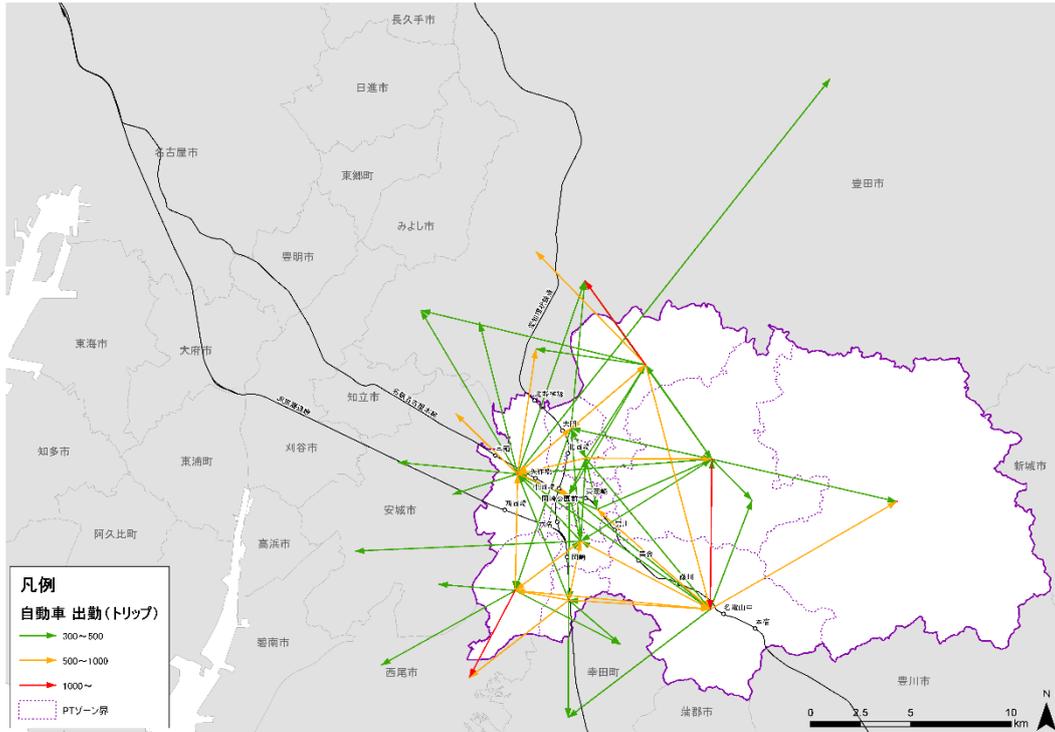
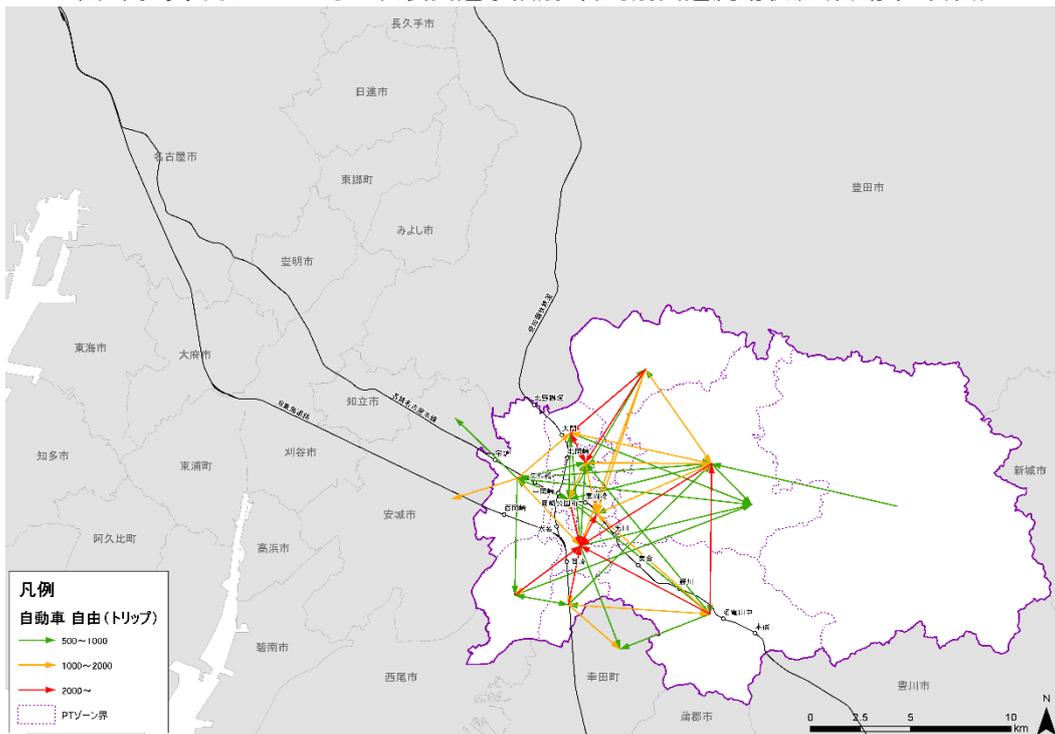


図 岡崎市内ゾーンからの代表交通手段別・目的別交通流動状況(自動車・自由)



(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

■ 都市内移動需要特性

都市機能が集積し、名鉄東岡崎駅や JR 岡崎駅を内包するゾーン間相互の結びつきが強い。また、これら都心ゾーンと郊外部や山間地方面との放射方向での結びつきが強い。また、鉄道利用は、名鉄名古屋本線の駅を内包するゾーン間の結びつきが強い。

図 都市内流動（全目的全手段発生集中トリップ）

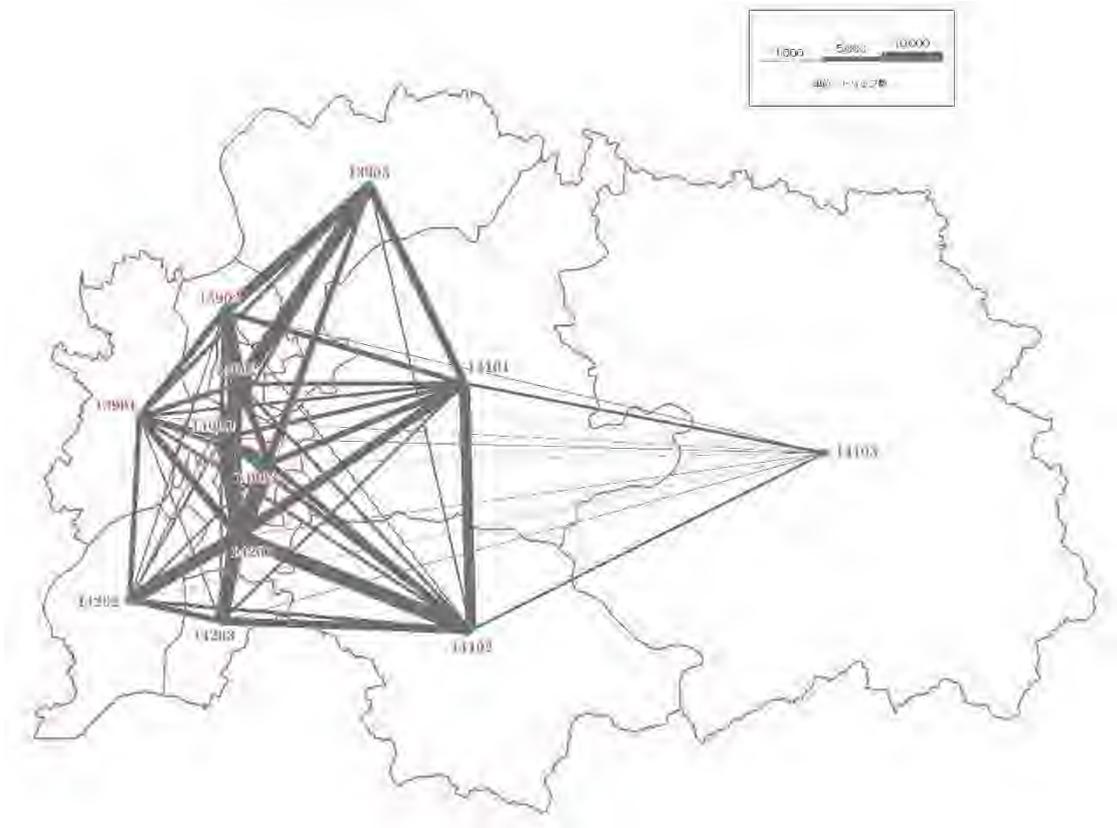
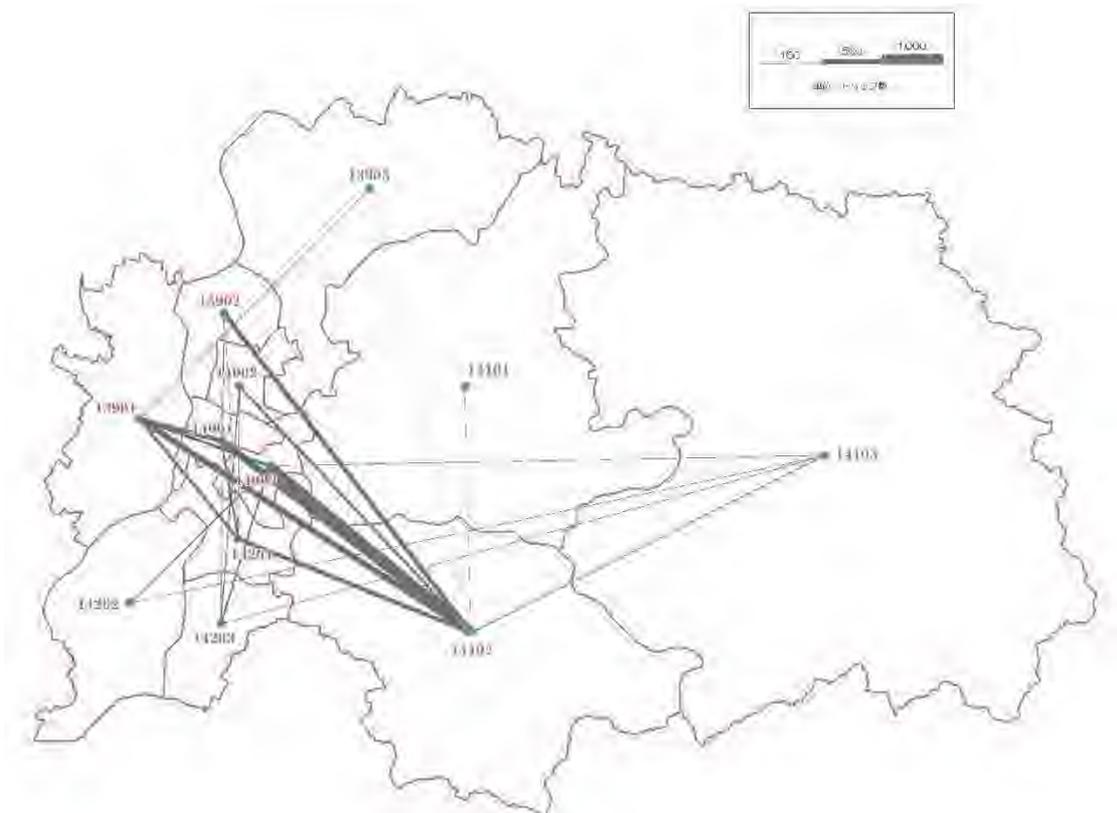


図 都市内流動（全目的鉄道発生集中トリップ）



(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

バス利用は名鉄東岡崎駅を中心に放射状に形成されるバスネットワークの形態を受け、名鉄東岡崎駅が立地する都心ゾーンを中心に南北方向の結びつきが強い。また、名鉄美合駅及び本宿駅等が立地するゾーンと岡崎市民病院や県立愛知病院等が立地する東部ゾーン間の結びつきがみられる。

自動車利用は本市内各ゾーン相互間で利用されており、他の交通手段と比較して自動車利用トリップが多いことから、市街地が広範囲に広がり、自動車利用の依存が高いことが伺える。

図 都市内流動（全目的バス発生集中トリップ）

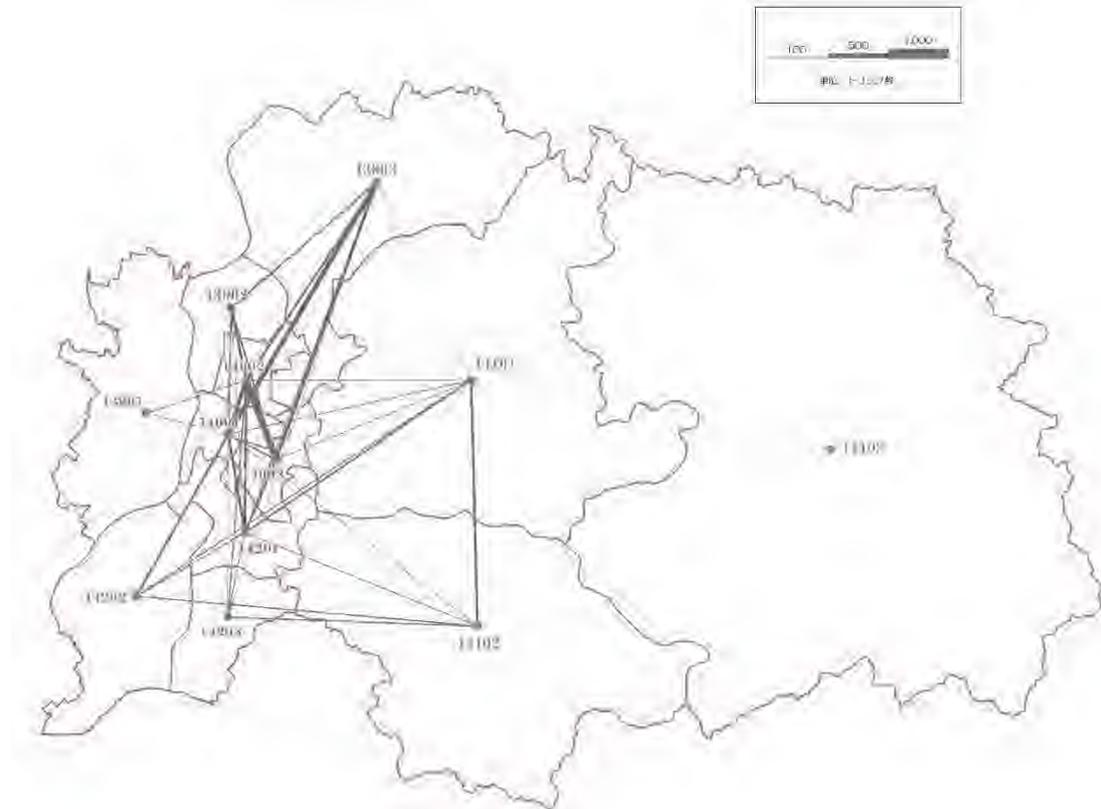
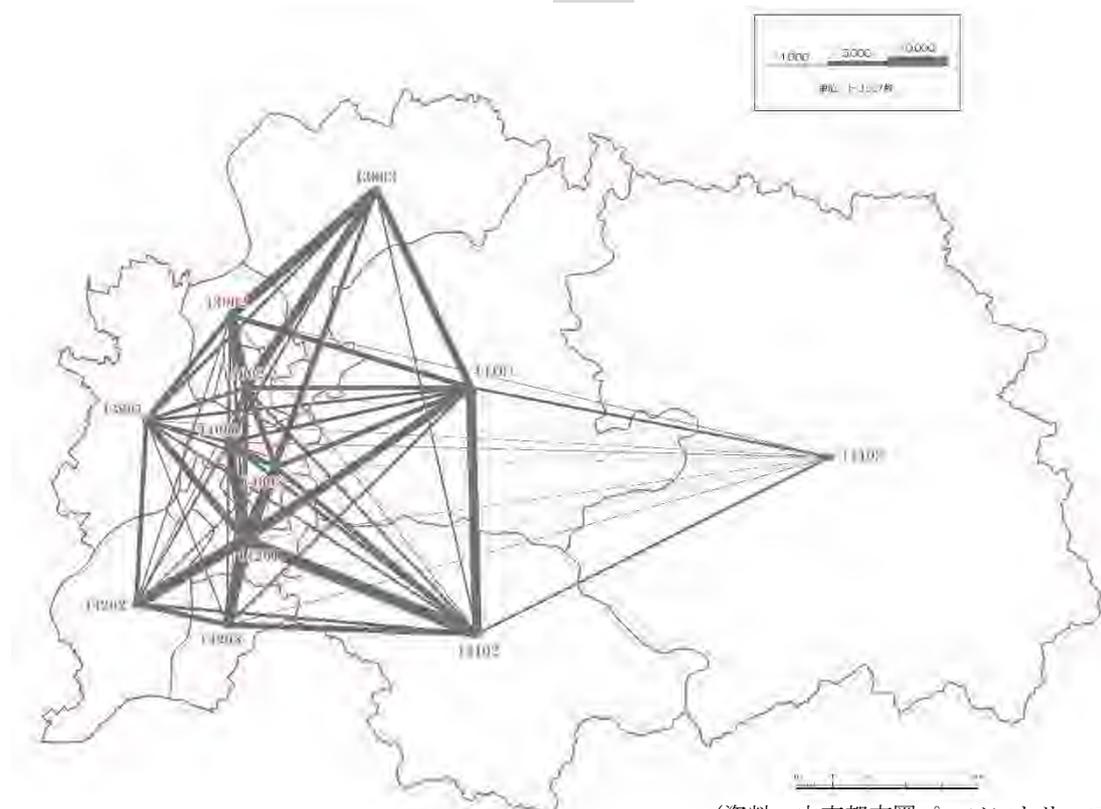


図 都市内流動（全目的自動車発生集中トリップ）



(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

■ 駅端末代表交通手段特性

岡崎市内の主要鉄道駅端末代表交通手段をみると、バスが多く発着する東岡崎駅やJ R岡崎駅では、他の駅と比較してバスの分担率が高くなっている。また、本宿駅では他の駅と比較して自動車の分担率が高くなっている。

図 岡崎市内の主要駅における駅端末代表交通手段トリップ割合

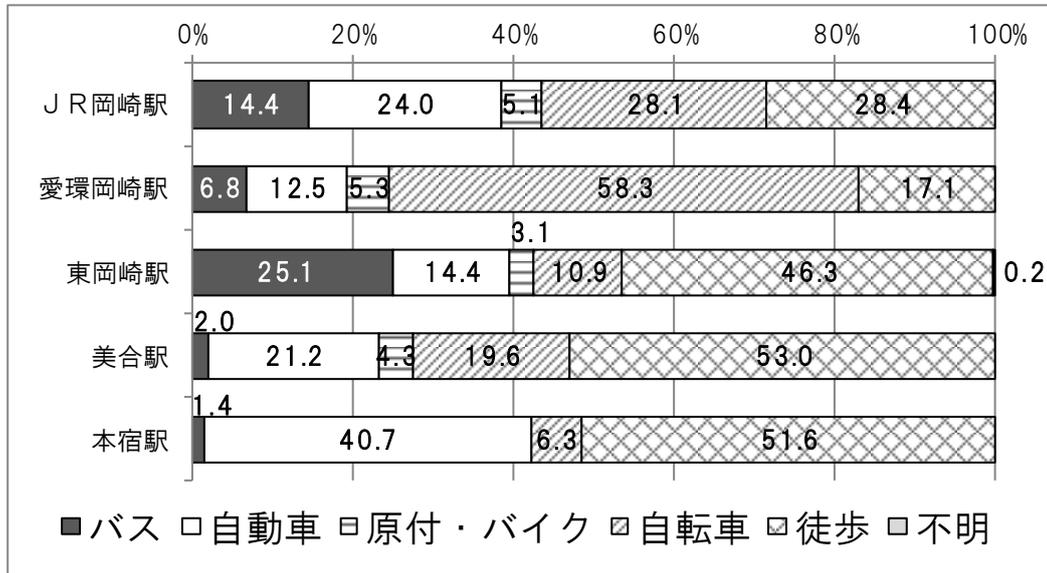


表 岡崎市内の主要駅における駅端末代表交通手段トリップ特性

上段:トリップ数、下段:手段別トリップ数計に対する構成比(%)

	バス	自動車	原付・バイク	自転車	徒歩	不明	合計
JR岡崎駅	1,835 14.4	3,056 24.0	643 5.1	3,570 28.1	3,618 28.4	0 0.0	12,722 100.0
愛環岡崎駅	98 6.8	180 12.5	77 5.3	841 58.3	247 17.1	0 0.0	1,443 100.0
東岡崎駅	4,298 25.1	2,465 14.4	535 3.1	1,871 10.9	7,933 46.3	36 0.2	17,138 100.0
美合駅	80 2.0	845 21.2	170 4.3	784 19.6	2,115 53.0	0 0.0	3,994 100.0
本宿駅	36 1.4	1,041 40.7	0 0.0	160 6.3	1,321 51.6	0 0.0	2,558 100.0

(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

(4) 岡崎市の公共交通の利用特性

■ 鉄道

市内鉄道の乗客数は平成26年度以降増加が続いており、平成29年度現在では、3社計で約2,600万人の乗客数となっている。平成25年度と平成29年度の乗客数を会社別にみると、JRは1.06倍、名古屋鉄道は1.08倍に対して、愛知環状鉄道は1.15倍と大きく増加している。

図 市内鉄道乗客の推移

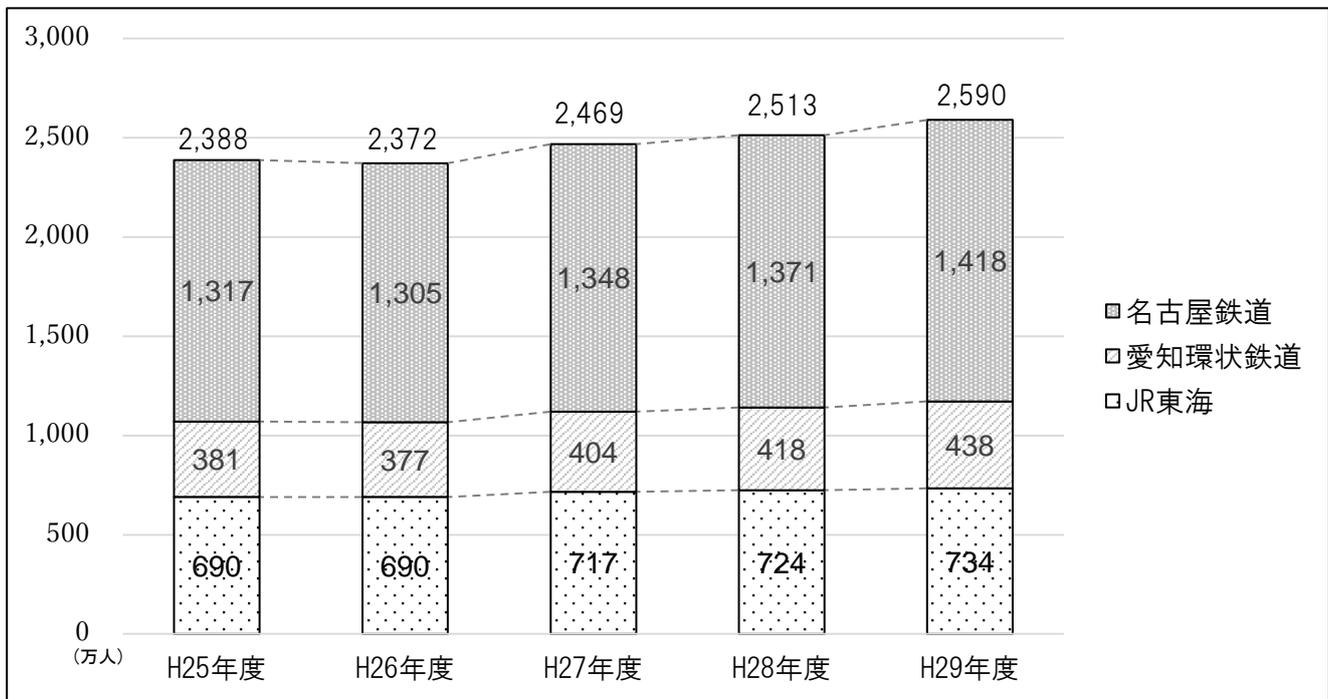
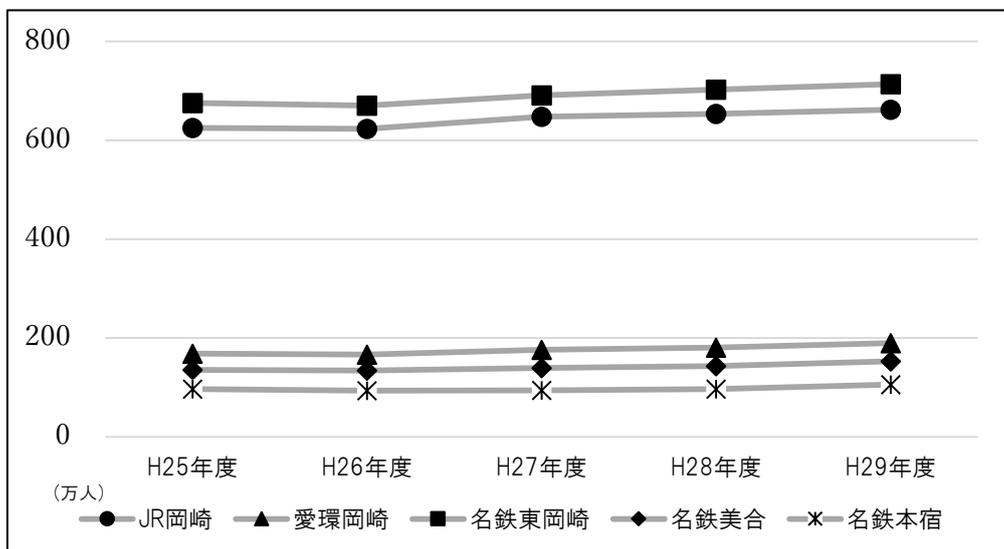


図 市内主要鉄道駅の乗客数の推移



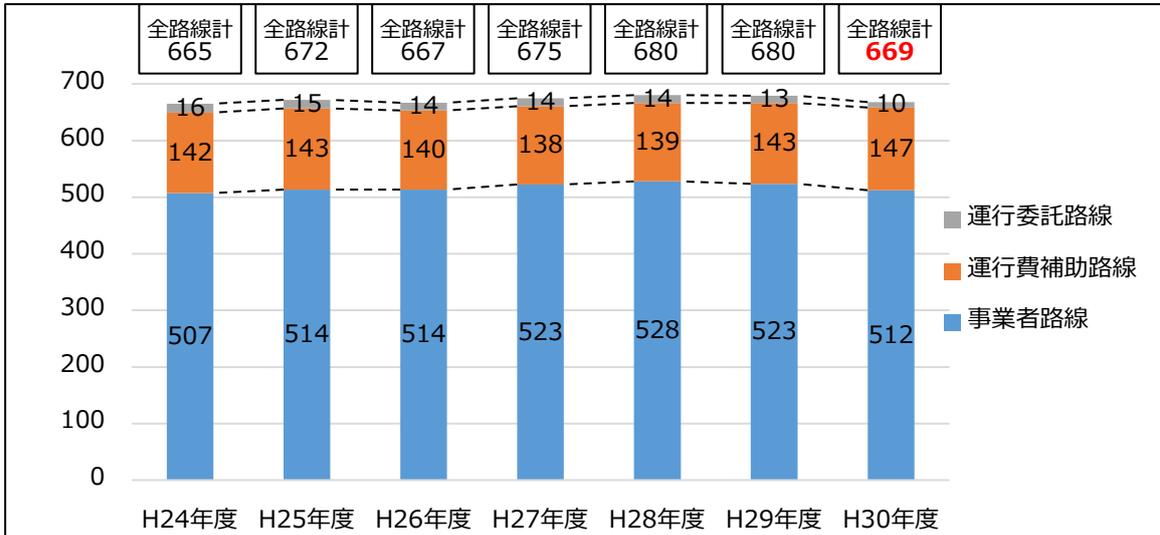
年間乗客数(人/年)					
駅	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
JR岡崎	6,254,148	6,233,249	6,475,784	6,533,747	6,620,196
愛環岡崎	1,684,717	1,666,649	1,763,145	1,806,587	1,897,175
名鉄東岡崎	6,758,365	3,704,918	6,911,010	7,030,364	7,138,964
名鉄美合	1,356,400	1,343,250	1,392,520	1,432,962	1,531,644
名鉄本宿	968,858	937,056	941,583	968,926	1,059,100

(資料：JR東海、愛知環状鉄道、名古屋鉄道)

■ バス

市内バスの乗客数は横ばい傾向となっている。そのうち、事業者路線に関しては、平成 24 年度から平成 29 年度で 16 万人の増加となっているが、中山間地域を中心に運行する運行委託路線は利用者の減少が著しい状況にある。

図 市内バス路線利用者数の推移



(単位：人)	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H24→H30年度の増減	
								利用者数	増減率
事業者路線	5,073,229	5,137,107	5,136,356	5,226,892	5,279,112	5,234,654	5,121,330	+48,101	+0.9%
運行補助路線※1	1,422,719	1,430,576	1,395,549	1,378,185	1,386,424	1,428,630	1,465,021	+42,302	+3.0%
運行委託路線※2	155,987	150,606	136,988	141,468	138,780	132,383	95,744	-60,243	-38.6%
全路線計	6,651,935	6,718,289	6,668,893	6,746,545	6,804,316	6,795,667	6,682,095	+30,160	+0.5%

(運行委託路線※3 内訳)

額田支所・市民病院線	7,952	8,445	0	0	0	0	0	-7,952	-100.0%
まちバス	134,209	129,589	128,507	134,818	131,939	126,011	90,171	-44,038	-32.8%
額田コミュニティ交通	13,823	12,572	8,480	6,648	6,841	6,372	5,573	-8,250	-59.7%

※各年度 4 月から翌年 3 月までの実績値

※1 岡崎・幸田線（幸田駅前）(H27 年度廃止)、岡崎女子短大（同左）、深夜バスを含む

※2 岡崎・幸田線（ソニー）(H27 年度廃止)を含む

※3 額田支所・市民病院線は H26 年より運行補助路線として運行。額田コミュニティ交通の H24～25 年度はスクールバスとしての実績値を含む

図 市内主要バス停の利用者数の推移

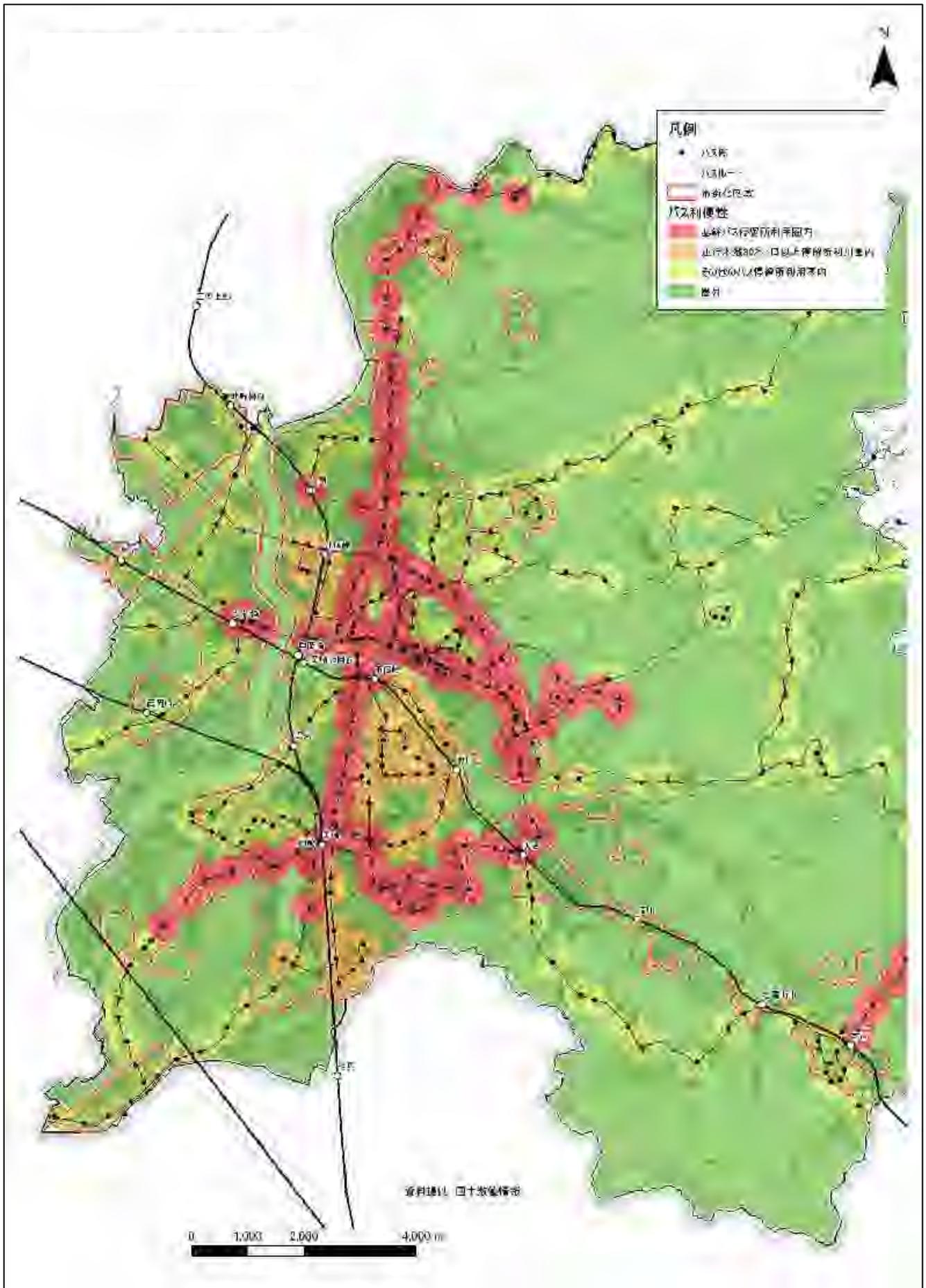
停留所名	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H24→H30変化
名鉄東岡崎駅	10,207	10,575	10,659	10,495	11,025	10,827	10,950	+743
JR岡崎駅	3,647	3,975	4,007	4,049	4,562	4,566	4,663	+1,016
康生町	1,509	1,469	1,596	1,318	1,472	1,237	1,337	-172
岡崎警察署前	1,285	1,313	1,369	1,336	1,426	1,429	1,417	+132
大樹寺	1,221	1,176	1,256	1,158	1,176	1,192	1,094	-127
戸崎町	858	928	887	878	827	903	829	-29
イオンモール岡崎	714	903	854	910	974	882	939	+225
梅園学校前	633	636	613	621	717	715	749	+116
市民病院	527	497	490	482	527	467	509	-18
福岡町	509	459	407	425	411	377	360	-149
美合駅	507	548	576	568	534	583	606	+99
石神橋	497	460	435	411	483	438	438	-59
岡崎げんき館前	474	563	606	802	849	724	977	+503
井田	419	438	386	412	439	374	368	-51
岩津百々	369	292	387	331	382	355	331	-38
明大寺町	322	337	334	312	326	300	289	-33
岡崎市内 主要停留所合計	23,698	24,569	24,862	24,508	26,130	25,369	25,856	+2,158

表 バス路線の利用者数と人口の状況

路線分類	no	路線名	利用者数		利用者数増減率 H24→29	沿線人口 H27 (人)	沿線人口密度 H27 (人/ha)	沿線65歳以上人口 H27 (人)	沿線高齢化率 H27
			H24 (人)	H29 (人)					
			青・大⇔小・赤	青・大⇔小・赤	青・大⇔小・赤	青・大⇔小・赤	青・大⇔小・赤	赤・大⇔小・青	赤・大⇔小・青
事業者路線	1	岡崎市内線（岡崎駅～奥殿陣屋）	1,034,956	966,043	93.3%	69,724	29.7	17,061	24.5%
	2	岡崎市内線（岡崎駅～東名岩津）	34,531	29,702	86.0%	60,696	38.2	14,483	23.9%
	3	岡崎市内線（岡崎駅～大門駅）	438,200	408,864	93.3%	64,630	40.7	14,831	22.9%
	4	岡崎市内線（岡崎駅～滝田地）	483,878	481,003	99.4%	59,153	36.7	14,510	24.5%
	5	岡崎市内線（岡崎駅～大樹寺）	238,451	90,799	38.1%	47,661	43.0	11,740	24.6%
	6	岡崎市内線（岡崎駅～東岡崎）	7,765	69,283	892.2%	23,887	40.6	5,189	21.7%
	7	岡崎市内線（岡崎駅～イオンモール～東岡崎）	561,529	576,154	102.6%	25,473	40.6	5,497	21.6%
	8	大樹寺線	564,078	570,081	101.1%	22,279	35.9	6,292	28.2%
	9	真伝循環線	72,014	118,184	164.1%	27,704	30.2	6,219	22.4%
	10	上地循環線		182,274	-	17,807	30.6	3,273	18.4%
	11	竜美丘・日名町線	391,158	329,144	84.1%	58,331	37.3	13,111	22.5%
	12	岡崎南線	301,486	323,291	107.2%	20,625	36.8	4,383	21.3%
	13	岡崎南市内線（市民病院～美合）	269,116	288,495	107.2%	69,197	30.6	15,603	22.5%
	14	岡崎南市内線（岡崎げんき館～緑丘～岡崎げんき館）	40,689	70,962	174.4%	51,093	38.3	11,670	22.8%
	15	美合線（東岡崎～愛知病院～美合）	119,871	111,136	92.7%	34,529	29.8	8,790	25.5%
	16	美合線（東岡崎～やすらぎ公園）	4,797	3,997	83.3%	27,521	19.2	7,342	26.7%
	17	美合線（東岡崎～美合～岡崎駅前）	287,965	331,651	115.2%	61,271	32.6	13,932	22.7%
	18	福岡町線		275,974	-	39,307	36.6	8,178	20.8%
運行補助路線（国県協調補助）	19	大沼線	46,999	46,227	98.4%	38,121	11.1	9,694	25.4%
	20	岡崎・西尾線（東岡崎）	207,850	218,445	105.1%	53,270	22.9	9,840	18.5%
	21	岡崎・西尾線（岡崎駅）	73,996	73,687	99.6%	31,829	14.9	5,679	17.8%
	22	岡崎・足助線	118,293	140,243	118.6%	48,647	18.6	12,468	25.6%
	23	岡崎・安城線	53,483	27,914	52.2%	28,258	19.6	7,288	25.8%
	24	額田支所・病院線	-	6,611	-	10,840	5.0	2,748	25.4%
	25	本宿・額田線（額田支所）	4,121	3,933	95.4%	3,693	11.3	1,041	28.2%
	26	くらがり線	19,715	16,363	83.0%	6,281	2.4	1,839	29.3%
運行補助路線（単市補助）	27	桜形線	41,521	35,846	86.3%	33,177	10.0	8,937	26.9%
	28	岡崎・坂戸線	8,446	9,417	111.5%	31,390	25.4	7,545	24.0%
	29	上郷線	13,943	11,974	85.9%	39,236	27.8	8,733	22.3%
	30	矢作循環線	3,160	4,085	129.3%	41,868	25.9	7,403	17.7%
	31	岩中線	12,175	13,900	114.2%	19,006	11.2	4,454	23.4%
	32	川向線	17,777	16,344	91.9%	51,468	21.0	13,393	26.0%
	33	美合線	31,089	28,114	90.4%	46,963	19.3	12,405	26.4%
	34	岡崎市内線（三河上郷駅）	80,757	87,469	108.3%	60,134	39.0	14,361	23.9%
	35	大沼線（大樹寺・上米河内）	28,577	32,550	113.9%	37,814	22.9	9,562	25.3%
	36	大沼線（大樹寺）	10,080	11,032	109.4%	39,726	16.0	10,436	26.3%
	37	中之郷線	92,285	94,856	102.8%	39,985	36.6	7,052	17.6%
	38	岡崎線	25,584	26,169	102.3%	32,709	27.0	7,057	21.6%
	39	本宿・額田線（本宿）	5,713	5,036	88.1%	5,252	15.8	1,457	27.7%
	40	岡崎南市内線（中央総合公園）	227,562	226,396	99.5%	69,197	30.6	15,603	22.5%
	41	岡崎駅・病院線	101,103	123,096	121.8%	41,783	27.8	9,921	23.7%
	42	矢作・病院線	34,942	29,077	83.2%	69,118	23.3	14,856	21.5%
	43	美合・病院線	62,240	65,342	105.0%	53,160	18.6	12,201	23.0%
	44	大門駅・病院線	47,514	52,696	110.9%	34,604	25.0	7,999	23.1%
運行委託路線	45	まちバス（南北ルート）	62,367	56,948	91.3%	53,105	72.7	15,041	28.3%
	46	まちバス（東西ルート）	71,842	69,063	96.1%	53,105	72.7	15,041	28.3%
	47	ささゆりバス	5,544	4,683	84.5%	16,230	4.5	4,201	25.9%
	48	乙川バス	1,111	841	75.7%	1,313	0.3	492	37.5%
	49	のってこバス	5,144	427	8.3%	1,070	0.3	457	42.7%
	50	ほたるバス	2,024	421	20.8%	3,339	1.3	1,043	31.2%

（資料：名鉄バス、岡崎市地域創生課提供資料、H27 国勢調査）

図 バスネットワークと利便性分析



■ タクシー

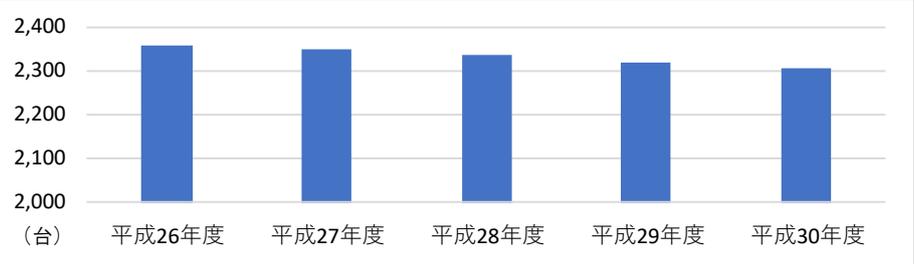
愛知県内のタクシーは、車両数や実働率などの輸送実績は減少・低下傾向にある。

岡崎市内に営業所を有するタクシー事業者は6社あり、計206台（うち一般車両202台）の車両を有している。

図表 愛知県内のタクシー輸送実績

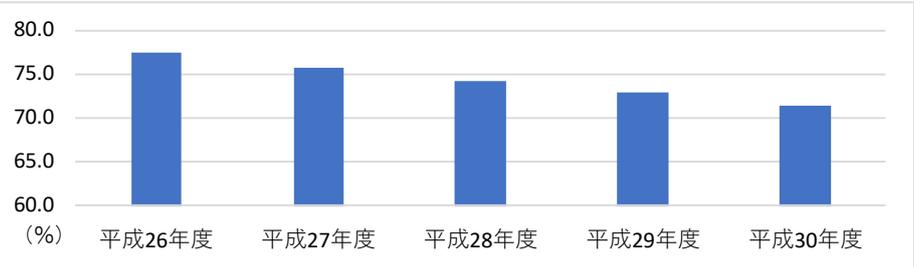
年度末車両数 単位:台

平成26年度	2,358
平成27年度	2,350
平成28年度	2,337
平成29年度	2,317
平成30年度	2,305



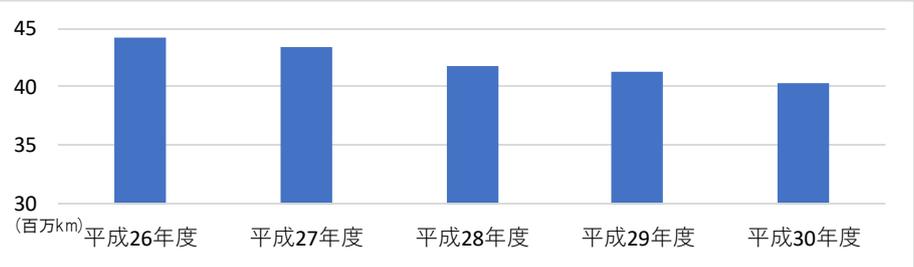
実働率 単位:%

平成26年度	77.5
平成27年度	75.8
平成28年度	74.1
平成29年度	73.0
平成30年度	71.3



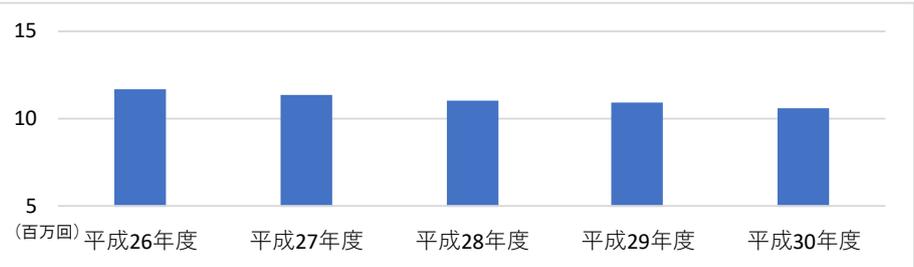
実車km 単位:千km

平成26年度	44,274
平成27年度	43,353
平成28年度	41,838
平成29年度	41,236
平成30年度	40,254



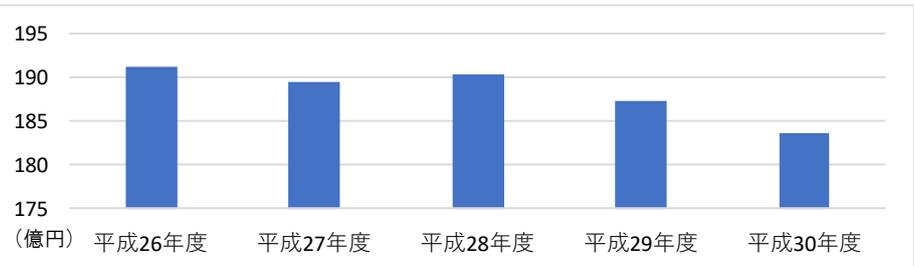
延輸送回数 単位:千回

平成26年度	11,637
平成27年度	11,358
平成28年度	11,039
平成29年度	10,859
平成30年度	10,635



旅客運賃収入 単位:千円

平成26年度	19,119,019
平成27年度	18,939,460
平成28年度	19,035,694
平成29年度	18,728,381
平成30年度	18,361,142



資料：愛知県タクシー協会

表 岡崎市内に事業所を有するタクシー事業者

会社名	車両数			計
	ジャンボ (特定大型)	一般タクシー (大・中・小)	福祉車両	
岡乗タクシー(有)		13		13
岡東運輸(株)	1	9		10
岡陸タクシー(株)	1	52	1	54
かもめ交通(株)		22		22
豊栄交通岡崎(株)		10		10
名鉄岡崎タクシー(株)	1	96		97
市内計	3	202	1	206

資料：愛知県タクシー協会（H30.12月現在）

表 岡崎市内に事業所を有するタクシー事業者

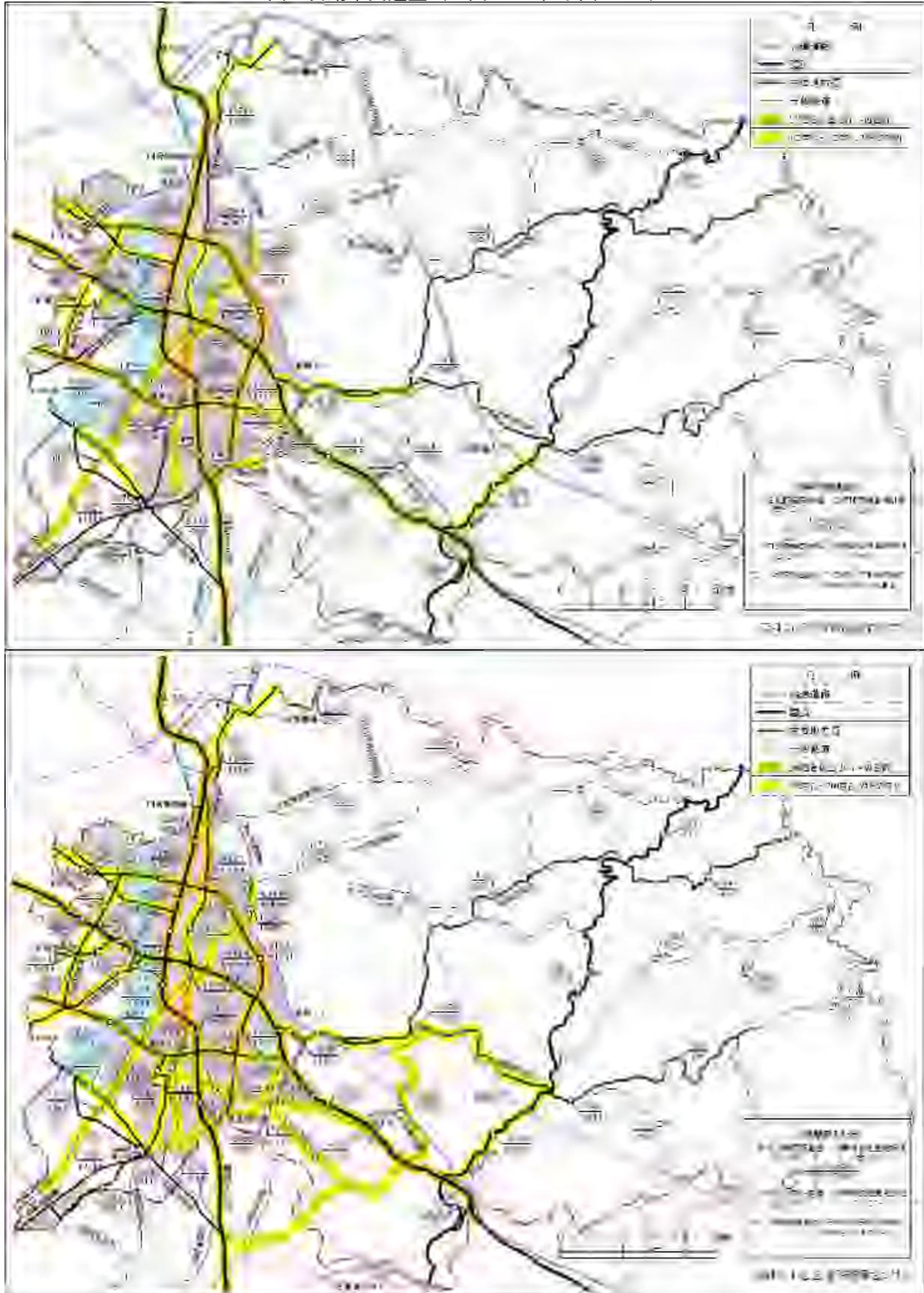
初乗運賃	1.178kmまで	600円
加算運賃	251mまでごとに	90円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合 1分35秒までごとに	90円
待料金	1分35秒までごとに	90円
迎車回送料金	1両1回ごとに	120円
深夜早朝割増	22時から翌朝5時まで	2割増

資料：愛知県タクシー協会（R2.4月現在）

5) 岡崎市の自動車交通の利用特性

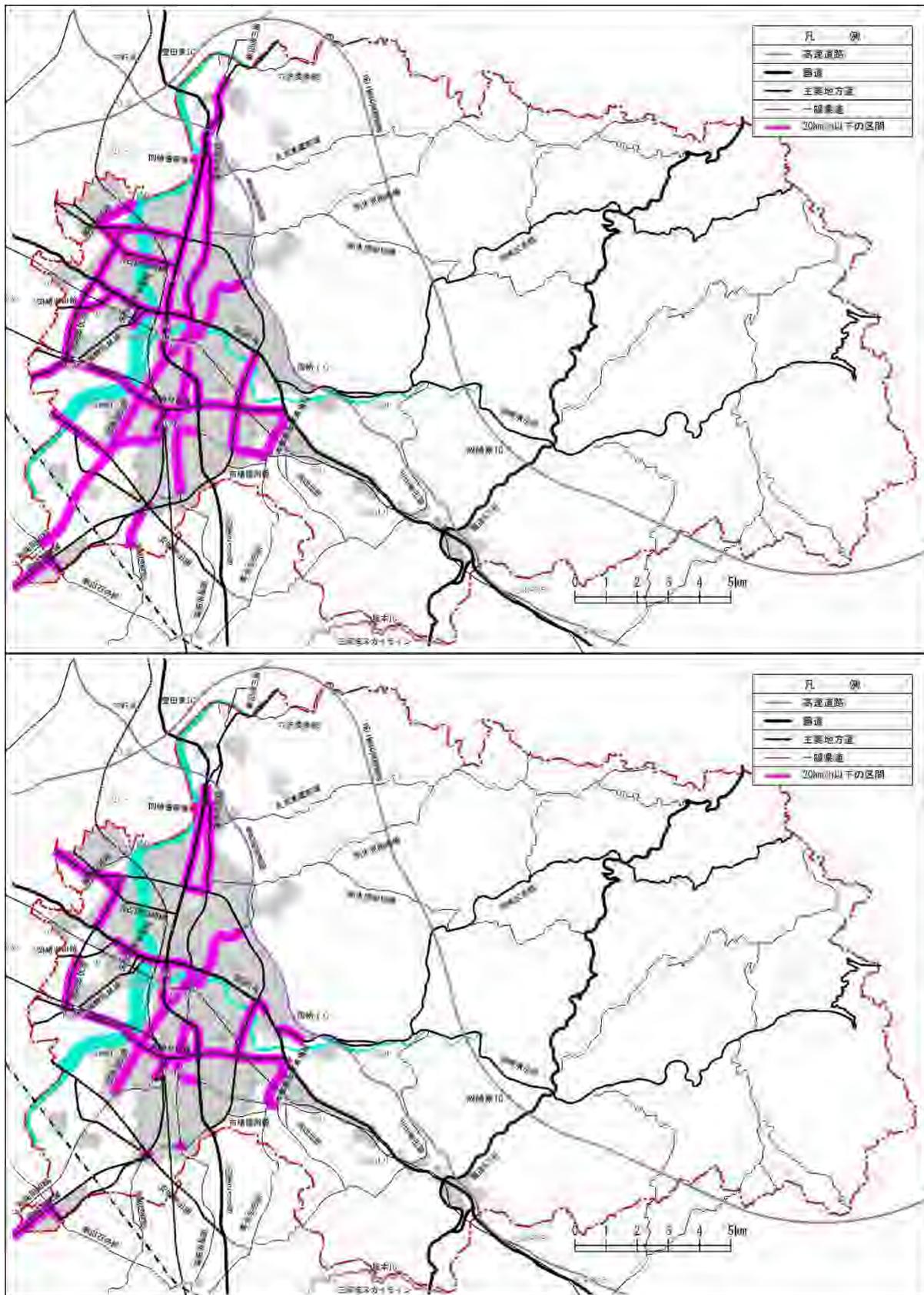
岡崎市内を流動する自動車交通は、国道1号や国道248号をはじめ、(都)岡崎刈谷線などを含めた主要幹線道路において、H22時点から変わらず、200百台/日以上交通量が観測されている。

図 自動車交通量 (上図：H27、下図：H22)



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おり、平成 22 年と 27 年を比較すると、その区間が拡大していることがわかる。

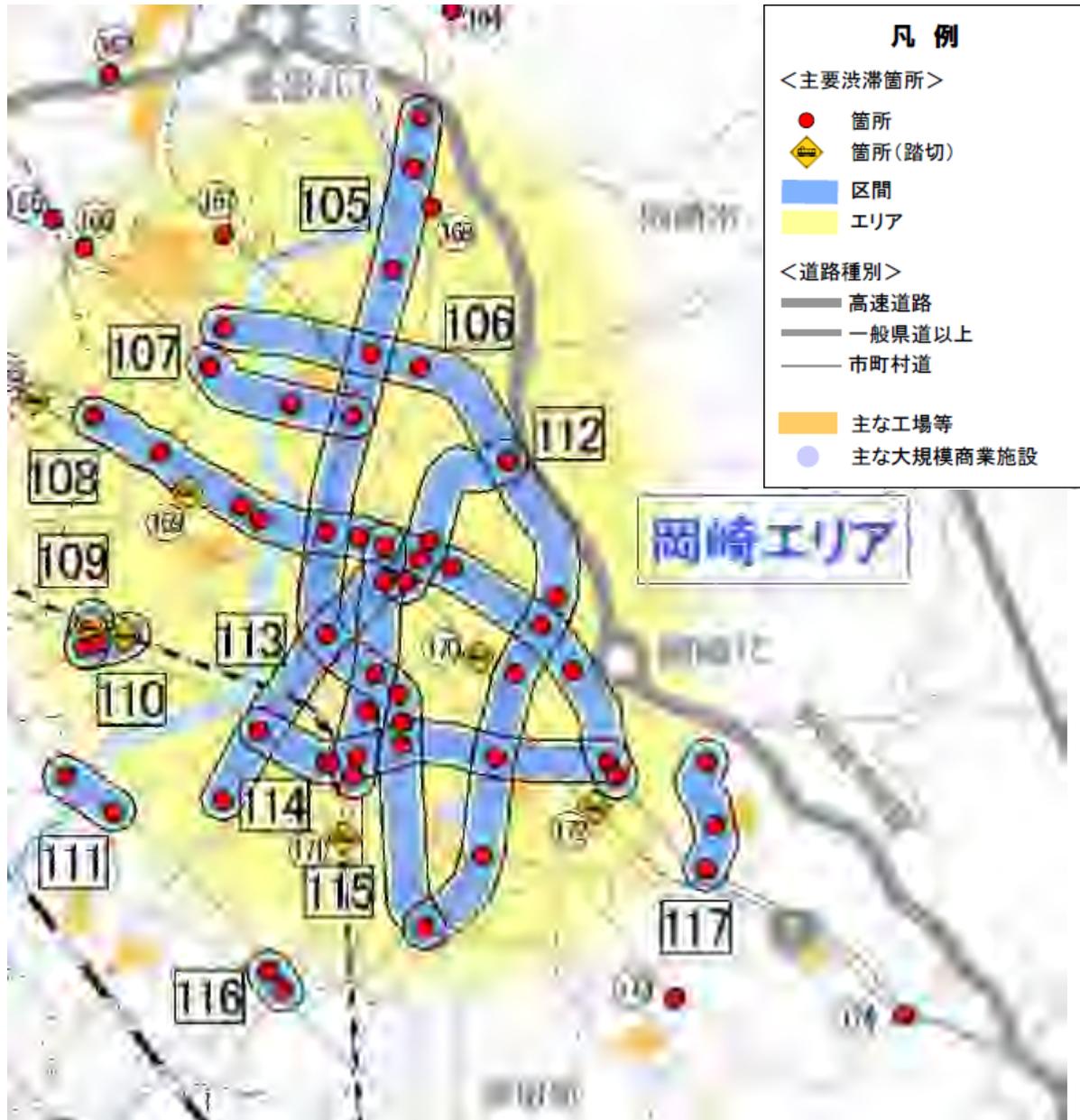
図 混雑時平均旅行速度（上図：H27、下図：H22）



資料：H22, 27 道路センサス

愛知県道路交通渋滞対策推進協議会が公表している県内一般道の主要渋滞箇所をみると、国道 248 号（区間 105）や岡崎環状線（区間 106）、国道 1 号（区間 108）などの幹線道路では、市内の概ねの区間が渋滞区間として指定されている。

図 愛知県内の一般道の主要渋滞箇所（岡崎エリア）



区間105	国道248号(岡崎市)
区間106	岡崎環状線(岡崎市)
区間107	名古屋岡崎線(岡崎市)
区間108	国道1号(岡崎市)
区間109	岡崎環状線(岡崎市)
区間110	岡崎西尾線(岡崎市)
区間111	安城幸田線(岡崎市～安城市)
区間112	東大見岡崎線(岡崎市)
区間113	桜井岡崎線(岡崎市)
区間114	岡崎刈谷線(岡崎市)
区間115	岡崎足助線～電車通り～岡崎幸田線(岡崎市)
区間116	安城幸田線(岡崎市)
区間117	市道(岡崎市)

資料：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

岡崎市の道路整備関連予算は、既存の道路での整備や点検修繕についての予算は概ね 15 億円前後で推移している。一方、街路・道路を新設または改良する予算については、J R岡崎駅南の区画整理事業等にあわせた道路整備が進められてきたことから、徐々に減少しています。

表 岡崎市の道路整備関連予算

単位:千円

	H29年度予算	H30年度予算	令和元年度予算	令和2年度予算
道路整備・道路ストック 点検修繕業務	1,425,903	1,543,086	1,471,998	1,606,061
街路・道路新設 改良事業	1,607,319	1,147,932	1,078,041	963,157
街路新設改良事業	岡崎環状線			
	若松線			
道路新設改良事業	井内新村線			
	矢作川右岸南北道路			
	大幡赤坂線			
	仁木八反田5号線ほか2路線			
	奥殿学校線ほか3路線			
	東奥洞七ツ池線			
	北野町線ほか1路線			
	中島岡崎天白線			
	針崎野畑線			
	大和新堀線			
	(仮)古部線			
	中島福桶2号線			
	日影6号線			
	上平徳林線ほか2路線			
箱柳岩中線ほか1路線				
針崎ポンプ場線				

図 都市計画道路若松線



※「道路整備関連予算」は、各年度の当初予算のうち「道路整備・道路ストック点検修繕業務」並びに「街路・道路新設改良事業」の予算額とした

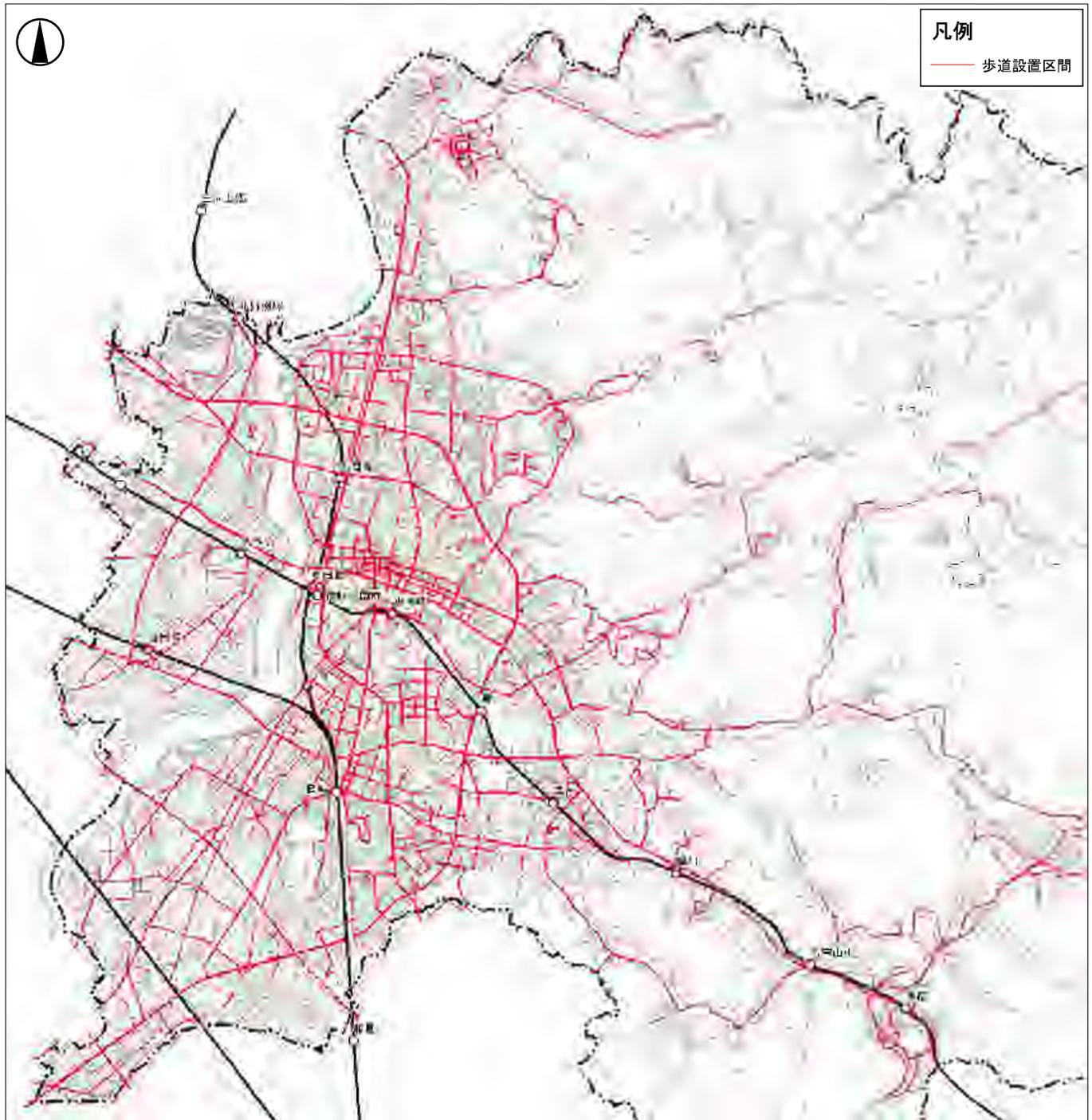
資料：岡崎市平成29年度～令和2年度当初予算の概要

(6) 岡崎市の自転車・歩行者交通の利用特性

主要な鉄道駅周辺や幹線道路を中心に、主に都市計画道路の整備に合わせて歩道の整備が進められている。

幹線道路で形成される各市街地では、歩道ネットワークが形成されていない地区も存在している。

図 歩道整備状況

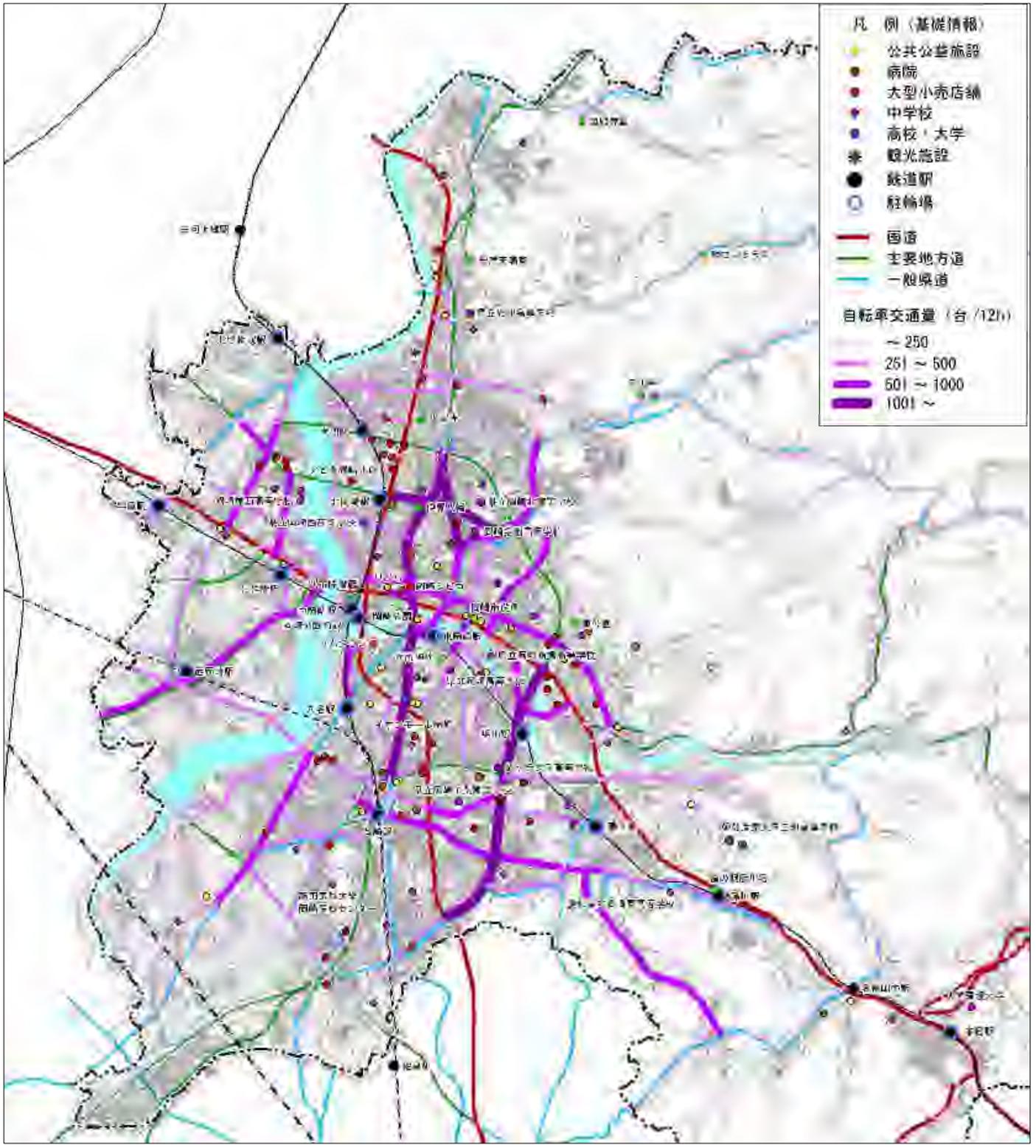


資料：岡崎市都市計画課

自転車交通量が多い区間は、主要な鉄道駅と高校・大学を結ぶルートや商業施設等の主要な集客施設を結ぶルートとなっており、駅端末交通としての自転車利用及び通学・買い物目的の自転車利用が多いことが伺える。

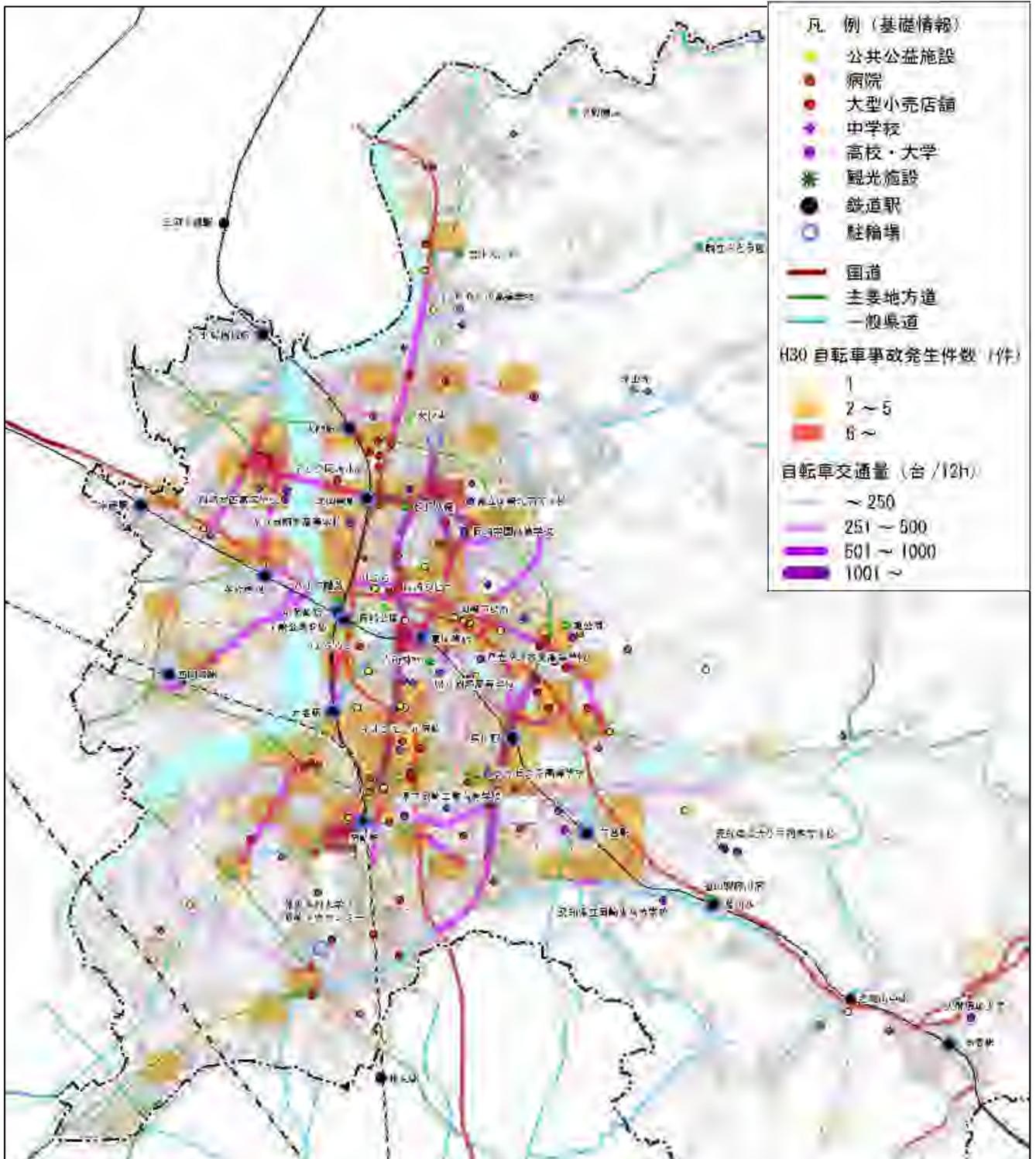
特に、名鉄名古屋本線を中心に、周辺市街地に立地する高校、大学、短期大学を結ぶ南北路線で自転車交通量が多く観測されている。

図 自転車交通量



資料：平成27年度全国道路・街路交通量調査、岡崎市道路交通情勢調査

図 交通事故のうち自転車事故の発生箇所



資料：岡崎警察署、平成 27 年度全国道路・街路交通量調査、岡崎市道路交通情勢調査

5) 施策の達成状況の把握

岡崎市総合交通政策 成果目標達成度評価

成果指標	現況値	目標値	達成度
基本目標Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現			
バス利用者数の増加	666 万人／年	現況値以上	668 万人／年 (H30 年度) ○
公共交通利用の満足度向上	48%	50%以上	46.0% (R1 年度アンケート) ×
公共交通利用の不満減少	24%	24%未満	27.9% (R1 年度アンケート) ×
交通事故死傷者数の減少	2,680 人／年	2,500 人／年以下	1,928 人／年 (H30 年度) ○
災害時の安全性向上	—	3 橋 (橋梁下部工耐震化)	
基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現			
公共交通利用者数の増加	2,993 万人／年	3,000 万人／年	3,324 万人／年 (H30 年度) ○
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	110,000 人／日	112,842 人／日 (H30 年度) ○
まちなかの自転車駐車場の 利用台数の増加	5,663 台	6,000 台以上	
基本目標Ⅲ．円滑で快適な交通の実現			
混雑区間延長 (平均旅行速度 20km/h 以下の区間) の減少	59.1km	47km 以下	91.5km (H27 センサス) ×
公共交通利用者数の増加	2,993 万人／年	3,000 万人／年	3,267 万人／年 (H29 年度) ○
基本目標Ⅳ．環境にやさしい交通の実現			
自動車以外の交通手段利用率の 向上	42%	45%以上 (自動車利用率3%削減)	43.5% (R1 年度アンケート) △
公共交通利用機会の増加	30%	40%以上	7% (H30 年度アンケート) ×

※緑色網掛け部分については、次年度策定時までには把握する指標

岡崎市まちなか総合交通戦略 成果目標達成度評価

成果指標	現況値	目標値	達成度	
基本目標Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通体系の整備				
まちなかの主要バス停等での待ちやすさ	30%	バス利用者の満足が半数を上回る	28.1% (R1 年度アンケート)	×
まちなかの自転車による移動のしやすさ	31%	市民の満足が半数を上回る	31.2% (R1 年度アンケート)	△
まちなかの歩道の安全性	32%	市民の満足が半数を上回る	29.9% (R1 年度アンケート)	×
基本目標Ⅱ．まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備				
まちなかの自転車・歩行者通行量	19,264 人	27,000 人 (40%増)		
まちなかの移動のしやすさ	44%	バス利用者の満足が半数を上回る	29.8% (R1 年度アンケート)	×
基本目標Ⅲ．環境にやさしい交通体系の整備				
まちなかの自動車利用割合	61% (第4回 PT 調査現況値)	第4回 PT 調査現況値より 3%削減		
CO2 排出量の削減 (市全体運輸部門)	591 千 t-CO2	374 千 t-CO2		
基本目標Ⅳ．円滑で快適な交通体系の整備				
まちなかの混雑時平均旅行速度	混雑区間の平均旅行速度 16~19km/h	混雑区間の平均旅行速度 20km/h 以上		
バスの定時性 (5 分以上遅延する便の割合)	14%	10%以下		
まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさ	48%	バス利用者の満足が半数を上回る	25.0% (R1 年度アンケート)	×

※緑色網掛け部分については、次年度策定時までには把握する指標

岡崎市地域公共交通網形成計画 成果目標達成度評価

成果目標	現況値	目標値	中間年次	達成状況
1 バス利用者数の増加	666万人/年 (H24年乗客数)	現況値以上	668万人/年 (H30年乗客数)	○
2 公共交通利用の満足度向上	48% (H25年度アンケート)	50%以上	約42% (H30年度アンケート)	×
3 バス利用の満足度向上	34% (H25年度アンケート)	36%以上	約42% (H30年度アンケート)	○
4 バス待ちの不満の減少	11% (H25年度アンケート)	11%未満	約14% (H30年度アンケート)	×
5 駅のバリアフリー対応	4箇所 (未整備箇所)	2箇所	4箇所 (H31.3時点)	×
				※H32年度達成見込み
6 ノンステップバスの導入率	38% (市内民営、市営)	50%	43% (H31.3時点)	△
7 公共交通利用者数の増加	2,993万人/年 (H24年度)	現況値以上	3,324万人/年 (H30年度)	○
8 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)	11万人以上	11.2万人/日 (H30年度)	○
9 地域内交通検討の地域組織の設立	4ヶ所 (H26年度)	6ヶ所	6ヶ所 (H30年度)	○
10 自動車以外の交通手段利用率の増加	42% (H25年度アンケート)	45%以上	約57% (H30年度アンケート)	○
11 公共交通の利用機会の増加	30% (H25年度アンケート)	40%以上	約7% (H30年度アンケート)	×
12 乗り方教室の実施回数	1回 (H26年度)	5回	6回 (H30年度)	○

6) 課題の整理

ここでは、前章までに整理した現状やアンケート調査結果を踏まえ、次期総合交通政策の方針を導出するための課題を下図の流れで整理する。

図 課題抽出の流れ



■ 課題と改善点

(1) 人にやさしく 安心安全な交通の実現

● だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備

岡崎市都市計画マスタープラン 2010 に示される取組方針を推進するため、自転車の利用や、歩行者の安全が確保された歩きやすい交通環境を整備する必要がある。また、公共交通を利用するためには、駅やバス停まで歩くことが必要となる。歩くことは健康増進に寄与することが確認されており、歩行距離を延ばすことで、健康に暮らすための体づくりを支えることができると考えられる。(p.1-11,31)

公共交通を利用するために徒歩や自転車でのアクセスが困難な人や、団地内などの狭い道路での乗合交通として、次世代モビリティシステムの導入が、全国的に広まっている。岡崎市の各地域においても、様々な交通特性を有しており、それぞれの地区の特性に応じた交通の導入が必要となる。(p.1-39~44)

また、様々な交通を導入すると、システム（運賃や乗車方法、案内等）がそれぞれで異なり、複雑で利用しにくい交通体系となる可能性がある。そのため、公共交通の移動をシームレスに繋ぎ、最適な経路を提示する MaaS の考え方を導入する必要がある。そうすることで、初めて利用する人や増加するインバウンド旅行者、高齢者にも移動しやすい交通手段となる。(p.1-34,42~44)

● 交通事故を抑止する安全な交通環境の形成

岡崎市において、人身事故の件数（交通事故死傷者数）は減少傾向にあるが、死傷事故における歩行者事故・自転車事故の割合は近年増加傾向にある。また、登下校中の小学生の列に車が衝突する事故が発生するなど、全国的にも歩行者や自転車の安全確保が喫緊の課題となっている。(p.1-32)

また、市内では街路灯や防犯カメラ等が順次設置されているものの、市民アンケート調査では、徒歩で移動する際の不満項目として「街路灯がなく危険な場所が多い」ことが挙げられており、夜間の歩行環境の改善が求められている。(p.2-61)

● 災害に強い安全安心な交通環境の整備

1995 年の阪神・淡路大震災や 2011 年の東日本大震災等の大災害の経験から、防災意識が非常に高まっており、岡崎市においても発生が予測されている南海トラフ巨大地震への対応・備えが急務となっている。また、近年ではゲリラ豪雨の多発など、降雨の状況も変化してきているため、こうした気象災害に強い交通体系づくりを進めていく必要がある。(p.1-35)

市民アンケート調査においても、岡崎市の将来の交通体系については「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」という項目が最も重要度（とても重要+重要）が高い項目となり、災害に備えた交通環境の整備に対する市民の関心の高さが伺える (p.2-81)

(2) 観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現

● 鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備

市民アンケート調査において、自動車利用の不満として「渋滞する道路を通らないと目的地に行けない」という項目が最も多くなっているほか、バスでのまちなかへの行きやすさでは、不満度（不満+やや不満）が満足度（満足+まあ満足）を上回っている状況となっている。こうした状況は、渋滞区間が延伸している岡崎市の道路状況からも確認でき、可能な限りまちなか（都心ゾーン）を通過する交通を抑制することで、軸となる公共交通を利用しやすい環境を整備する必要がある。（p.1-76,2-49,64）

● 市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備

まちなかの鉄道駅や主要バス停の利用者数は計画目標を達成しており、岡崎市総合交通政策や岡崎市まちなか総合交通戦略で実施した各種施策による効果について、一定程度認められるため、引き続き公共交通の利用環境の改善等、利用促進に取り組む必要がある。（p.2-141,143）

しかし、上記の通り、バスでのまちなかへの行きやすさでは、不満度が満足度を上回っている状況であることや、「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」という将来像に対する重要度が非常に高いことから、市全体として交通のネットワーク化を図るとともに、郊外部においては、持続可能で地域に密着した、きめ細やかな移動手段の確保に向けた取り組みが重要となる。（p.2-64,81）

● まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備

岡崎市立地適正化計画において位置づけられている「都市拠点」での誘導施設等を支える交通環境が必要である。また、その中では「準都市拠点」や「地域拠点」において、交通結節点・乗換拠点の整備を図っていくことで、まちの魅力を高めることが必要となる。（p.1-12）

また、市民アンケート調査において、「まちなかの歩道の安全性」及び「まちなかを歩きたいくなる魅力」では、不満度が満足度を上回っている状況にある。こうしたことから、まちの魅力を高めるための手法として“公民連携”を取り入れた「QURUWA 戦略」を推進し、東岡崎駅周辺の魅力を高めることにあわせ、都心での楽しく安全な回遊性を高める歩行空間の整備が必要である。（p.1-12,2-64）

(3) 円滑で快適な交通の実現

- 産業活動を支え、地域間交流を促進する自動車交通の円滑化

岡崎市内の幹線道路では走行性が低く、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おり、平成 22 年から平成 27 年ではその区間が拡大している。また、市民アンケート調査においては、「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」という将来の交通体系が、他の自動車関連の交通体系と比較して重要度が高くなっている。(p.1-76,2-81)

- 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備

岡崎市内から鉄道を利用した移動は、出勤目的では名古屋市や刈谷市方向へ、自由目的では名古屋市方向へ多くのトリップ数が確認できる。また、鉄道の駅端末交通として主要な役割を果たすバスについては、東岡崎駅や J R 岡崎駅を含むゾーンから、市内の各ゾーンへの移動が確認できる。(p.1-64,67)

(4) 環境にやさしい交通の実現

- 自動車に過度に依存しない交通環境の整備

岡崎市都市計画マスタープラン 2010 では、基本方針 3 「環境にやさしい交通の実現」のうち、取組方針 1 として「公共交通の利用促進」や「渋滞対策」のなかで、Co₂ 削減等による大気汚染防止を図るための、公共交通利用促進に向けた取り組みの実施や渋滞対策を推進することを記載している。また、取組方針 2 として「自転車・歩行者交通の利用促進」を掲げており、市民のライフスタイルを見直すことが記載されている。(p.1-11)

- 市民や企業が自らの交通行動を意識改革

市民アンケート調査では、交通の適正化に向けて参加・協力できることについて「近距離の移動は健康のため、自転車や徒歩を利用する」という項目が、その他の項目と比較して最も参加・協力できると回答した割合が高かった。こうした意識改革の第一歩を助け、後押しするためのモビリティマネジメントについて取り組む必要がある。(p.2-98)

表 前岡崎市総合交通政策の基本目標・基本方針に対しての交通に関する課題と改善点

前計画の基本目標	課題と改善点
<p>人にやさしく 安心安全な 交通の実現</p>	<p>だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備</p> <p>①上位・関連計画にも記載されており、健康増進に寄与するための「公共交通の利用促進」「自転車・歩行者の利用促進」を支える交通環境の整備を進める必要があります。</p> <p>②次世代モビリティシステムの導入など、地域特性に応じた交通の導入を検討する必要があります。</p> <p>③高齢者や観光客等の来街者、外国人の方にもわかりやすく利用しやすい交通環境を、ICTなどを活用して創出する必要があります。</p>
	<p>交通事故を抑止する安全な交通環境の形成</p> <p>④通学路等自転車・歩行者交通量が多い道路においては、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ります。</p> <p>⑤住宅地における良好な居住環境を創出するため、街路灯整備等による歩行環境の改善や、防犯カメラを活用した面的な交通安全対策を検討する必要があります。</p> <p>⑥安心安全な移動環境確保のため、交通マナー・モラルの向上が必要です。</p>
	<p>災害に強い安全安心な交通環境の整備</p> <p>⑦気象災害や大規模地震に対応した防災・減災対策として、災害に強い交通体系づくりを進める必要があります。</p>
<p>観光・交流を 促進し、 まちの魅力を 高める交通の実現</p>	<p>鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備</p> <p>⑧まちなかを通過する交通を抑制し、まちなかに出かけやすくする必要があります。</p> <p>⑨まちなかの移動に適した新たなモビリティの利活用を図る必要があります。</p>
	<p>市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備</p> <p>⑩多様化する移動ニーズや安全で快適な移動環境を確保するため、交通のネットワーク化を図る必要があります。</p> <p>⑪まちなかと公共交通不便地域を結ぶ“郊外部”など地域の移動ニーズに応じた持続可能で、きめ細やかな移動手段の確保に向けた取り組みを継続する必要があります。</p>
	<p>まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備</p> <p>⑫まちの資産を活用した魅力的な散策空間を創出する必要があります。</p> <p>⑬市の玄関口である名鉄東岡崎駅周辺を含む、「QURUWA戦略」を推進する必要があります。</p> <p>⑭まちなかでは楽しく安全に回遊できるウォークブルな交通環境の整備を検討する必要があります。</p>
<p>円滑で快適な 交通の実現</p>	<p>産業活動を支え、地域間交流を促進する自動車交通の円滑化</p> <p>⑮主要渋滞箇所の解消を図るため、効果的な道路整備計画の立案と、これに基づく道路整備を実施するとともに、ボトルネック交差点の改良を図る必要があります。</p>
	<p>市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備</p> <p>⑯広域都市間のアクセス強化を図るため、鉄道機能の強化とともに、バスネットワークの形成を図る必要があります。</p>
<p>環境にやさしい 交通の実現</p>	<p>自動車に過度に依存しない交通環境の整備</p> <p>⑰マイカーに過度に依存する生活を改め、上位関連計画でも示されている、公共交通や自転車等への乗り換えを促すような交通体系づくりを進める必要があります。</p> <p>⑱自動車交通の円滑化による環境負荷の低減を図る必要があります。</p>
	<p>市民や企業が自らの交通行動を意識改革</p> <p>⑲モビリティマネジメントを企業等と連携して推進する必要があります。</p> <p>⑳短距離の移動にマイカーを使用せず、自転車や徒歩での移動を促進する必要があります。</p>

7) 基本理念及び目標の検討

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、社会潮流等を踏まえ、基本理念「**各種交通が連携し、快適な暮らしを支える交通体系の構築**」を掲げます。

また、この基本理念のもと、総合交通政策の基本目標及び基本方針を以下で検討します。

基本目標 1	みんなにやさしく安全安心な交通の充実		
基本方針 1	だれもが利用しやすい交通環境の整備	課題と改善点との対応	②, ③
【変更】	<p>前計画の基本目標「人にやさしく安全安心な交通の実現」のうち、「だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備」という基本方針について、交通と健康の関係が近年着目されるようになったため、この基本目標・基本方針ではなく、健康をテーマとした目標を掲げることとした。</p> <p>また、「だれもが利用しやすい交通環境」という目標に向けた MaaS という考え方が登場したため、方針としては継続とした。</p>		
基本方針 2	交通事故を抑止する安全な交通環境の整備	課題と改善点との対応	④, ⑤, ⑥
【継続】	<p>岡崎市内での人身事故件数は減少傾向であるものの、死傷事故における歩行者事故・自転車事故の割合は増加傾向にある。このことから、前計画で掲げられていた基本方針について継続することとした。</p>		
基本方針 3	災害に強い安全安心な交通環境の整備	課題と改善点との対応	⑦
【継続】	<p>大地震や近年頻発するゲリラ豪雨等の気象災害への備えは、短期間で完了するものではなく、継続的に実施していくべきと考えるとともに、市民アンケート調査においても、重要度の高い内容であったため、前計画で掲げられていた基本方針について継続することとした。</p>		

基本目標 2	観光・交流を支え、都市の風格を高める交通の充実		
基本方針 1	公共交通や自転車・徒歩で移動しやすい都心ゾーンの交通環境の整備	課題と改善点との対応	⑧, ⑨, ⑭
【変更】	<p>都市計画マスタープランで定める“都心ゾーン”への移動の軸となる公共交通や、公共交通と共に都心ゾーンでの利用促進を図る自転車・徒歩（または新たなモビリティ）について、都心ゾーンを通過する自動車交通を可能な限り抑制することで、その利用環境を改善する必要があるため、前計画で掲げられていた基本方針の考え方を踏襲した上で変更した。</p>		
基本方針 2	多様な都市機能が集積する都心ゾーンに行きやすい交通環境の整備	課題と改善点との対応	⑧, ⑩, ⑪
【変更】	<p>駅やバス停の利用者数については計画目標を達成しており、各種計画での実施施策の効果が一定程度認められるため、引き続き実施する必要がある。</p> <p>立地適正化計画での誘導施設が集積する都心ゾーンへのアクセスを支える交通について、現状のバス交通の満足度は不満度より低く、将来的な重要度は高い結果となっているため、前計画で掲げられていた基本方針の考え方を踏襲した上で変更した。</p>		

基本方針 3	観光などで訪れたいくなる快適な交通環境の整備	課題と改善点との対応	⑫, ⑬, ⑭
【変更】	<p>立地適正化計画に位置付けられている拠点を支える交通環境（結節点等）を整備する必要がある。</p> <p>また、「QURUWA 戦略」の推進により東岡崎駅周辺の魅力を高めると同時に、そのエリアを楽しく安全に回遊できる歩行空間等を整備する必要があると考え、前計画で掲げられていた基本方針の考え方を踏襲した上で変更した。</p>		

基本目標 3	環境にやさしく円滑な交通の実現		
基本方針 1	過度に自動車に依存しない交通環境の整備	課題と改善点との対応	⑮, ⑰, ⑱
【継続】	<p>岡崎市内の幹線道路では混雑区間延長が延伸しており、渋滞区間を通らなければ目的地に着けないという市民アンケート調査結果もある。また、過度に自動車に依存しない交通体系づくりを併せて進めることで、自動車交通を円滑化し、環境負荷の低減を図る必要があるため、この基本方針を継続とした。</p>		
基本方針 2	産業活動を支える円滑な自動車交通環境の整備	課題と改善点との対応	⑮
【変更】	<p>主要渋滞箇所が解消されていないことや、市民アンケート調査結果の将来像の重要性から、前計画で掲げられていた基本方針を継続することが妥当だと考える一方、「地域間交流の促進」については、基本方針 3 に含めることとしたため、表現について変更した。</p>		
基本方針 3	市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備	課題と改善点との対応	⑯, ⑰
【継続】	<p>都市間移動の軸となる鉄道や、市内から鉄道駅までの軸となるバスについては、それぞれ重要な役割を果たしていることが確認されたため、この基本方針を継続とした。</p>		

基本目標 4	健康に暮らせる交通の充実		
基本方針 1	健康の増進につながる公共交通の利用促進	課題と改善点との対応	①, ⑲, ⑳
【新規】	<p>公共交通はその利用に徒歩が伴うことから、公共交通の利用が健康増進に寄与することが注目されている。こうした社会潮流から、岡崎市においても健康に暮らせる体づくりを交通の面から支える必要があると考え、この基本方針を立てることとした。</p>		
基本方針 2	歩いて暮らせる交通まちづくりの推進	課題と改善点との対応	①, ⑭, ⑳
【新規】	<p>歩行距離が延びると健康増進に繋がり、医療費が削減されるといった研究結果が出されるとともに、都心ゾーンにおいては徒歩で回遊できる範囲に誘導施設の立地が進むことを交通が支える必要があるため、この基本方針を立てることとした。</p>		
基本方針 3	市民や企業が自らの交通行動を意識改革	課題と改善点との対応	⑲, ⑳
【継続】	<p>市民アンケート調査結果から、交通の適正化に向けて自転車や徒歩を利用するという回答がみられたため、引き続きこうした意識改革を後押しするためのモビリティマネジメントを実施する必要があるため、この基本方針を継続とした。</p>		

3. 基本理念及び目標の検討

1) 基本理念の及び目標の検討

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、社会潮流等を踏まえ、基本理念「各種交通が連携し、快適な暮らしを支える交通体系の構築」を掲げます。また、この基本理念のもと、観光や健康といった新たな視点を加え、総合交通政策の基本目標及び基本方針を以下に設定します。

【基本理念】

各種交通が連携し、快適な暮らしを支える交通体系の構築

<基本目標>

<基本方針>

みんなにやさしく
安全安心な
交通の充実

- だれもが利用しやすい交通環境の整備
- 交通事故を抑止する安全な交通環境の整備
- 災害に強い安全安心な交通環境の整備

観光・交流を支え、
都市の風格を高める
交通の充実

- 公共交通や自転車・徒歩で移動しやすい都心ゾーンの交通環境の整備
- 多様な都市機能が集積する都心ゾーンに行きやすい交通環境の整備
- 観光などで訪れたいくなる快適な交通環境の整備

環境にやさしく
円滑な交通の充実

- 過度に自動車に依存しない交通環境の整備
- 産業活動を支える円滑な自動車交通環境の整備
- 市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備

健康に暮らせる
交通の充実

- 健康の増進につながる公共交通の利用促進
- 歩いて暮らせる交通まちづくりの推進
- 市民や企業が自らの交通行動を意識改革