
岡崎市の交通における 現況の整理

令和2年8月

岡崎市

1.1 現況の整理

(1) 岡崎市の概況

1) 位置・地勢

岡崎市は、愛知県のはぼ中央に位置しています。市域は、東西 29.1km、南北 20.2km、面積 387.2 と県内 3 番目の規模を有しており、北は豊田市、東は新城市、西は安城市・西尾市、南は幸田町・蒲郡市・豊川市に隣接しています。

名古屋市から約 35km の距離にあり、J R 東海道本線、名鉄名古屋本線等の鉄道網、東名高速道路や新東名高速道路、国道 1 号が東西に通るなど、広域的な交通利便性に優れています。

岡崎市の位置



資料：岡崎市都市計画マスタープラン

2) 人口

a) 人口と世帯数の推移

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ます。世帯数についても一貫して増加傾向にあります。

岡崎市の人口と世帯数の推移

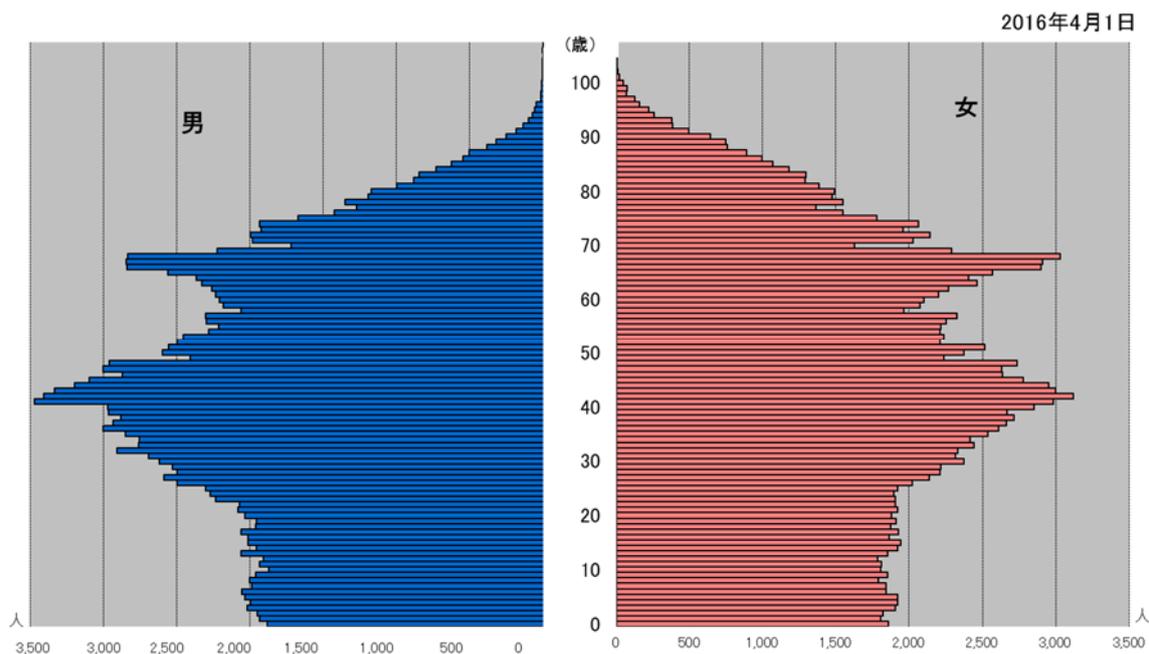


資料：岡崎市統計ポータルサイト

b) 年齢別人口

年齢別人口は、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ます。

岡崎市の人口ピラミッド

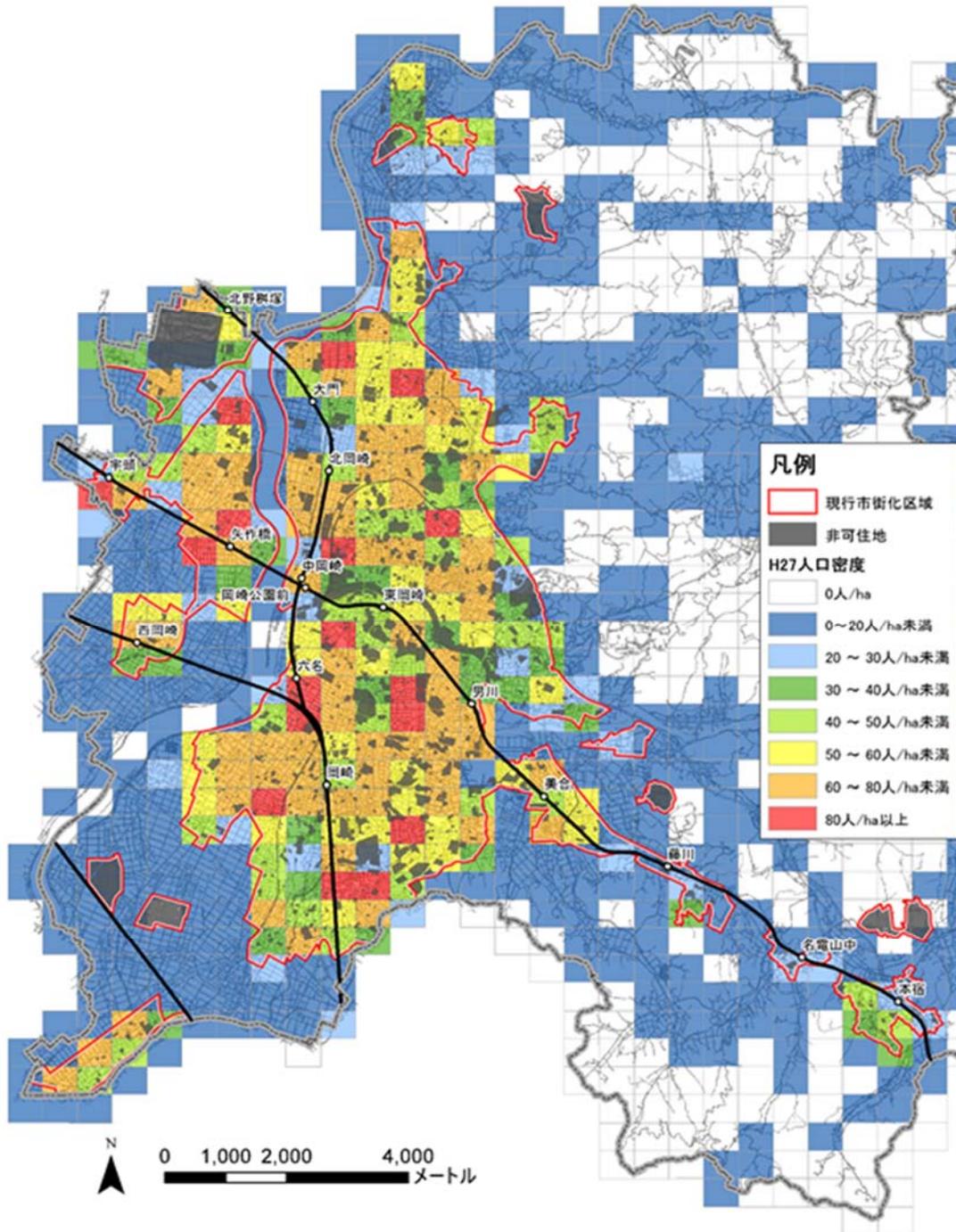


資料：岡崎市統計ポータルサイト

c) 人口分布

主に岡崎駅から東岡崎・大樹寺周辺を中心とした地域に人口が多く分布しています。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もみられます。

人口密度(500mメッシュ)

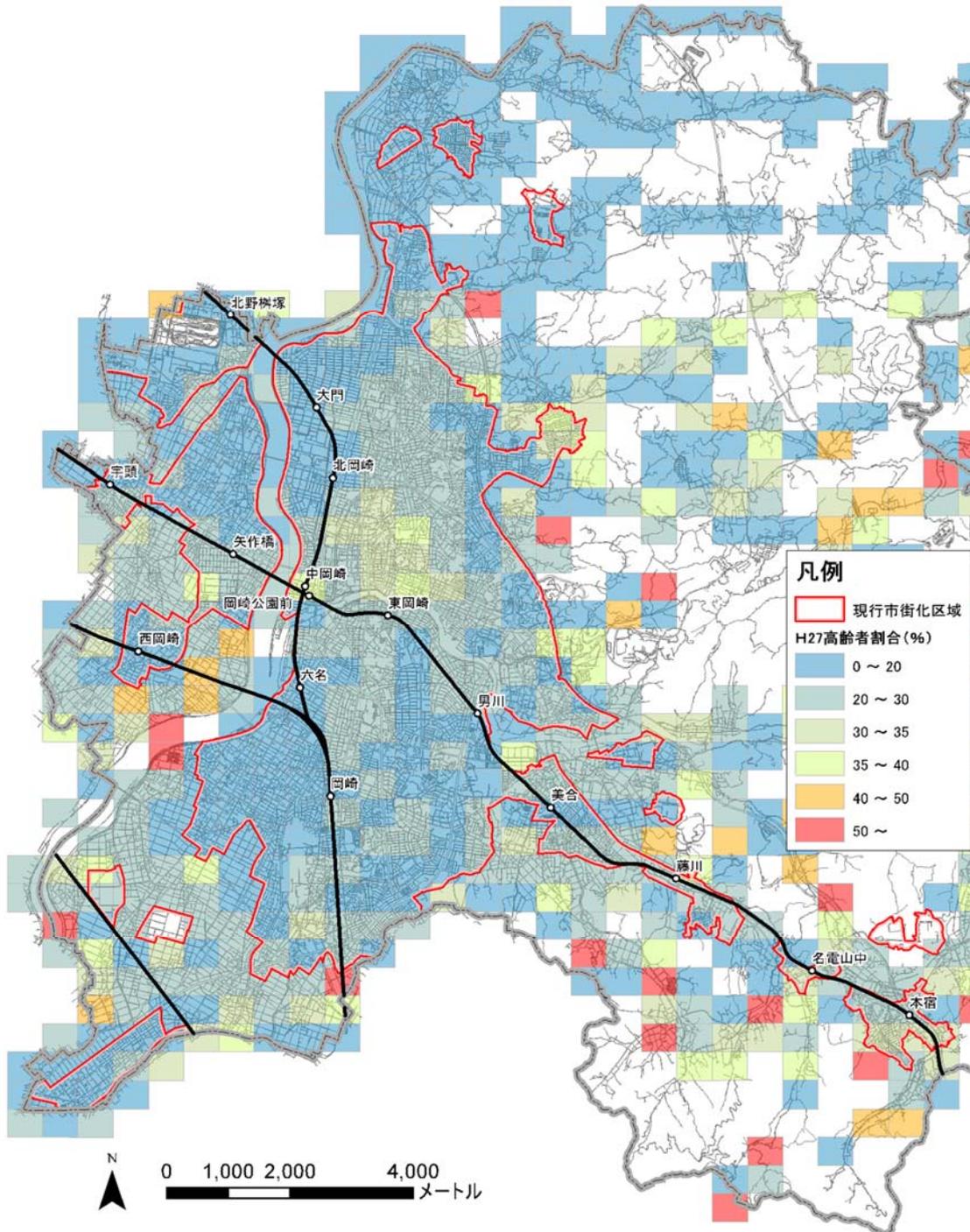


資料：平成 27 年国勢調査

d) 高齢者割合

市街化区域外において高齢者（65歳以上）割合が高い傾向にあります。また、市街化区域内では中心市街地においては、高齢者割合が高い傾向にあります。

高齢者割合(500mメッシュ)

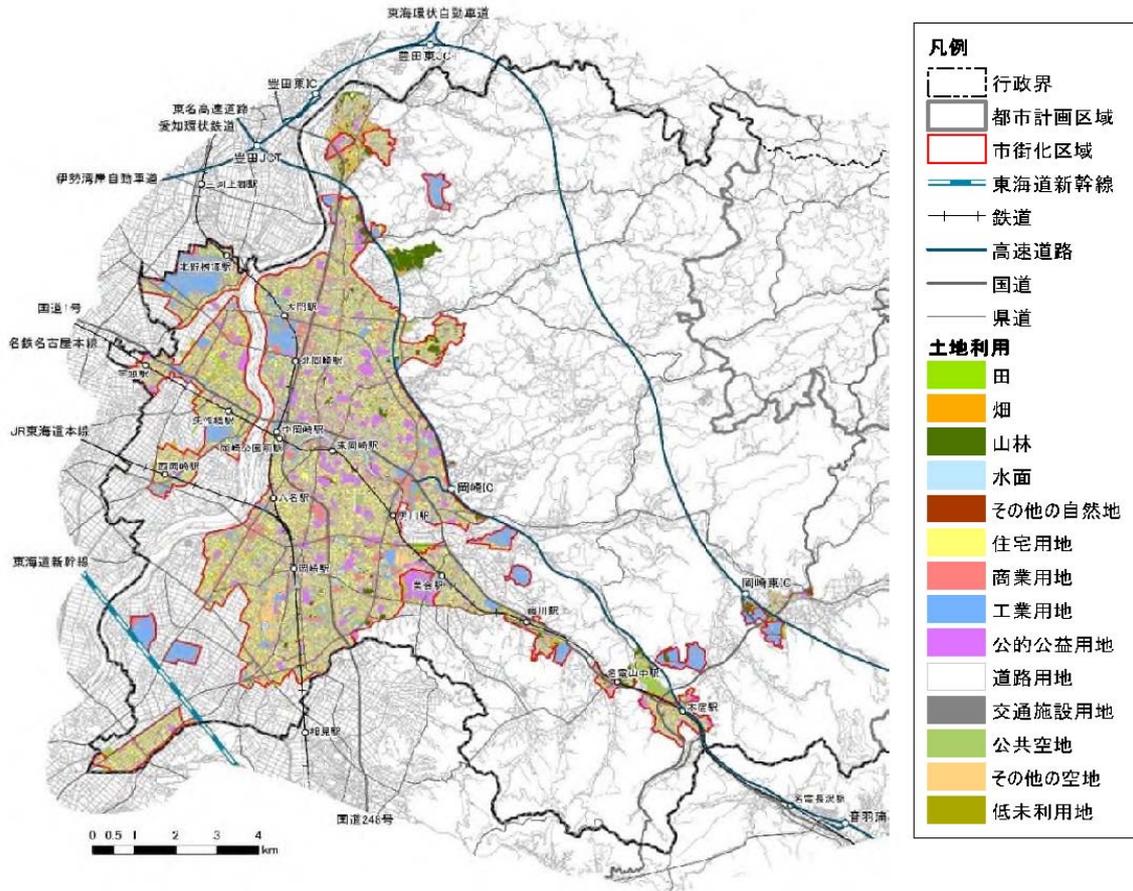


資料：平成 27 年国勢調査

3) 土地利用

東名高速道路を挟んで西側が市街地エリア、東側が丘陵地・里山エリア、更に新東名高速道路から東側は都市計画区域外の山地を中心とした土地利用となっています。これらの中で都市的土地利用が約9割を占め、成熟した市街地を形成しており、工業系用途地域では、住工の土地利用の混在がみられます。市街化区域の外縁部に小規模な自然的土地利用や都市的低未利用地が残っており、また東部の丘陵地や山地では、自然環境が残っています。

土地利用現況



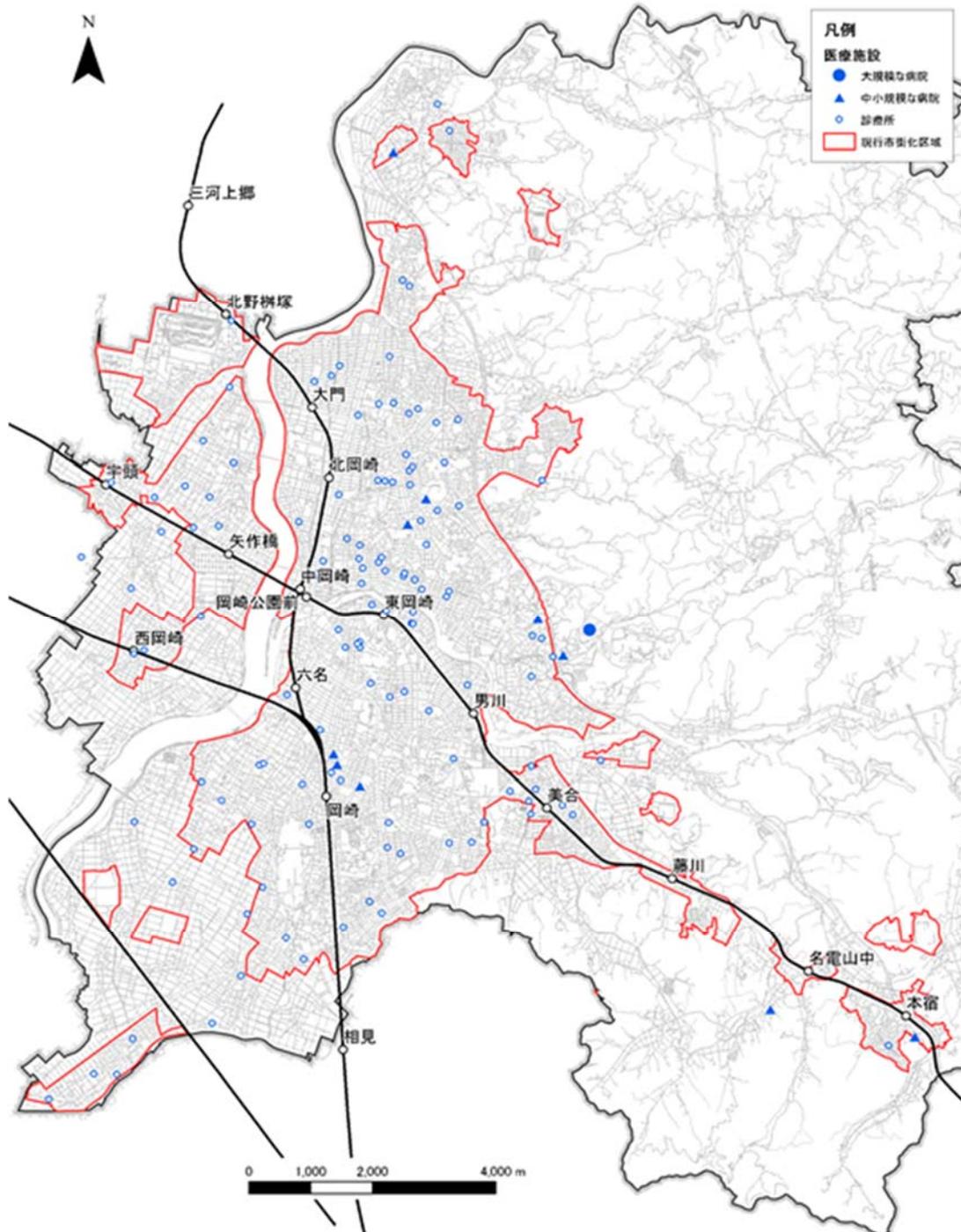
資料：平成30年都市計画基礎調査

4) 施設立地

a) 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施設が市内に立地しています。また、日常生活に必要で利用される頻度が高い診療所については市街化区域全域に立地しています。

医療施設立地状況

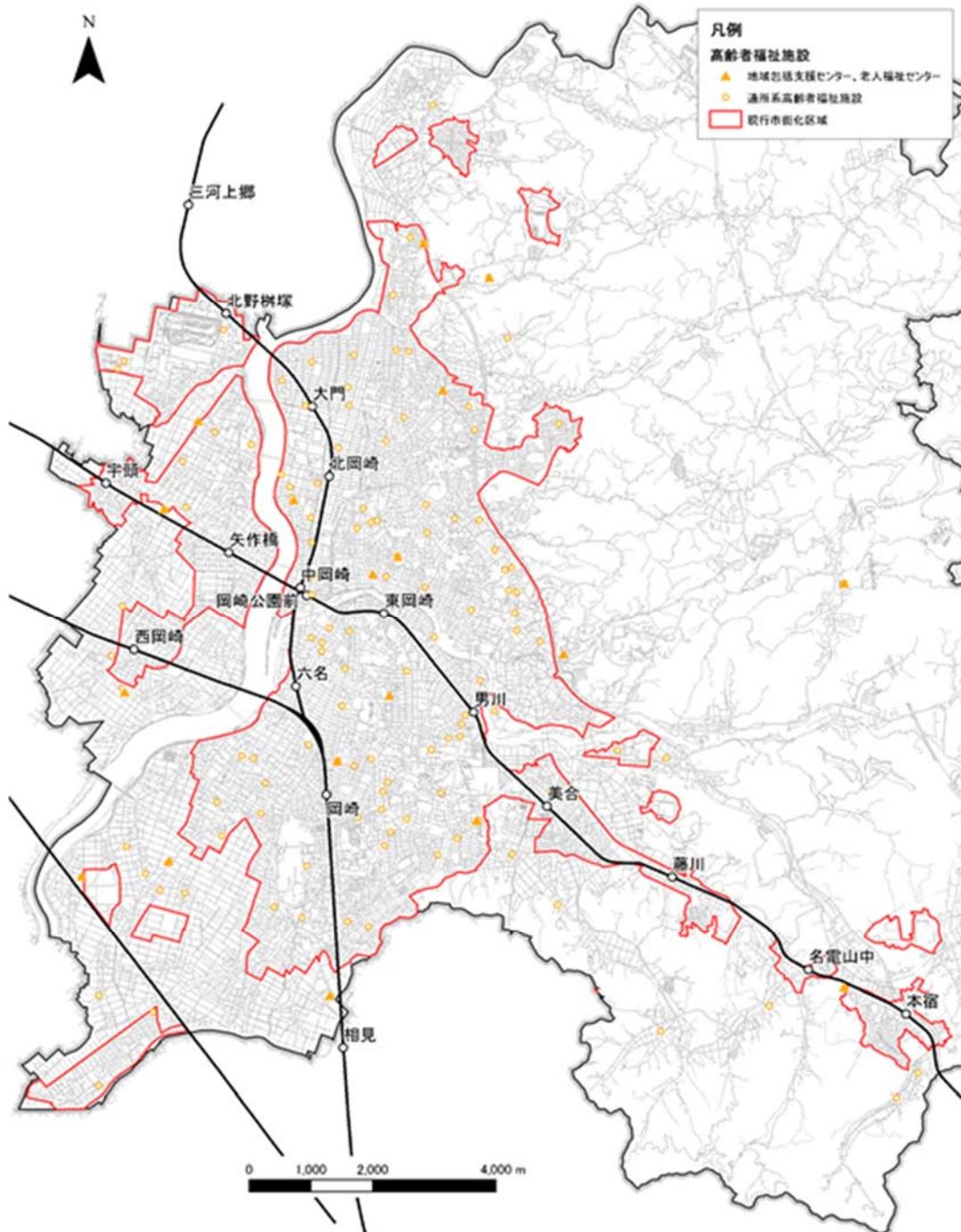


資料：国土数値情報（H26）、現地確認

b) 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ます。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ます。

高齢者福祉施設立地状況

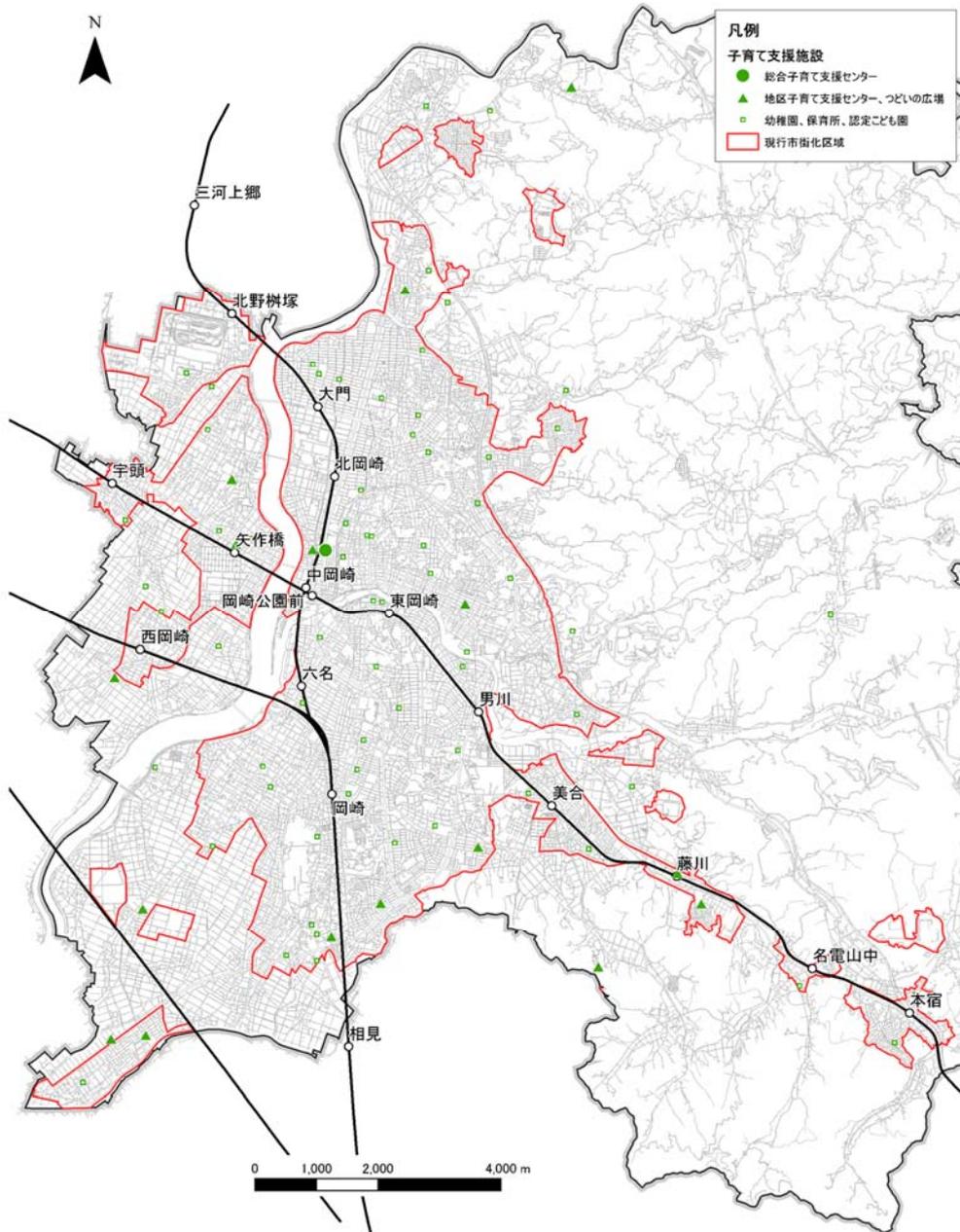


資料：国土数値情報（H27）、岡崎市介護サービス室提供資料

c) 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施設立地しています。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、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ます。

子育て支援施設立地状況

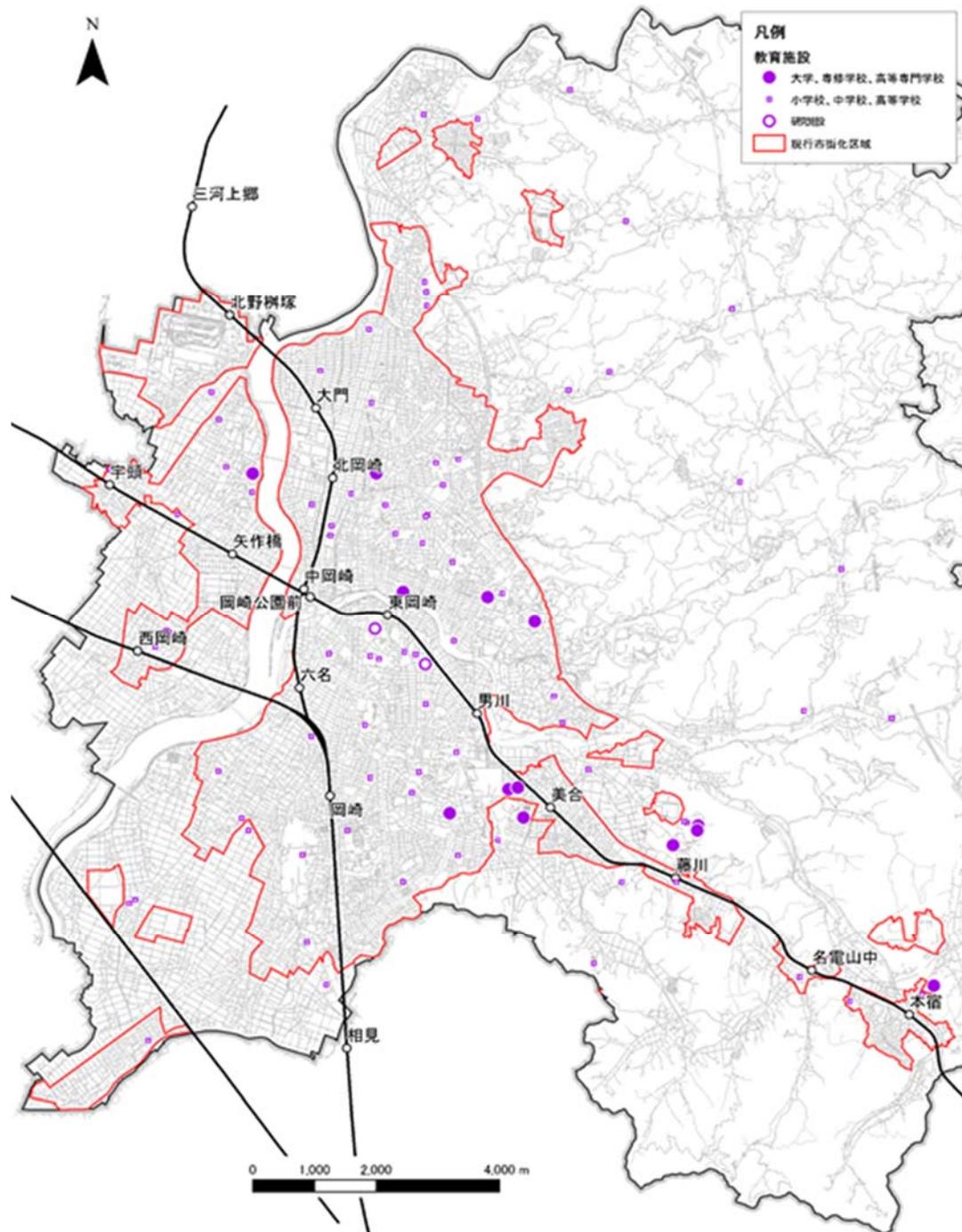


資料：国土数値情報（H27）、岡崎市保育課提供資料

d) 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にあります。また、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ます。

教育施設立地状況

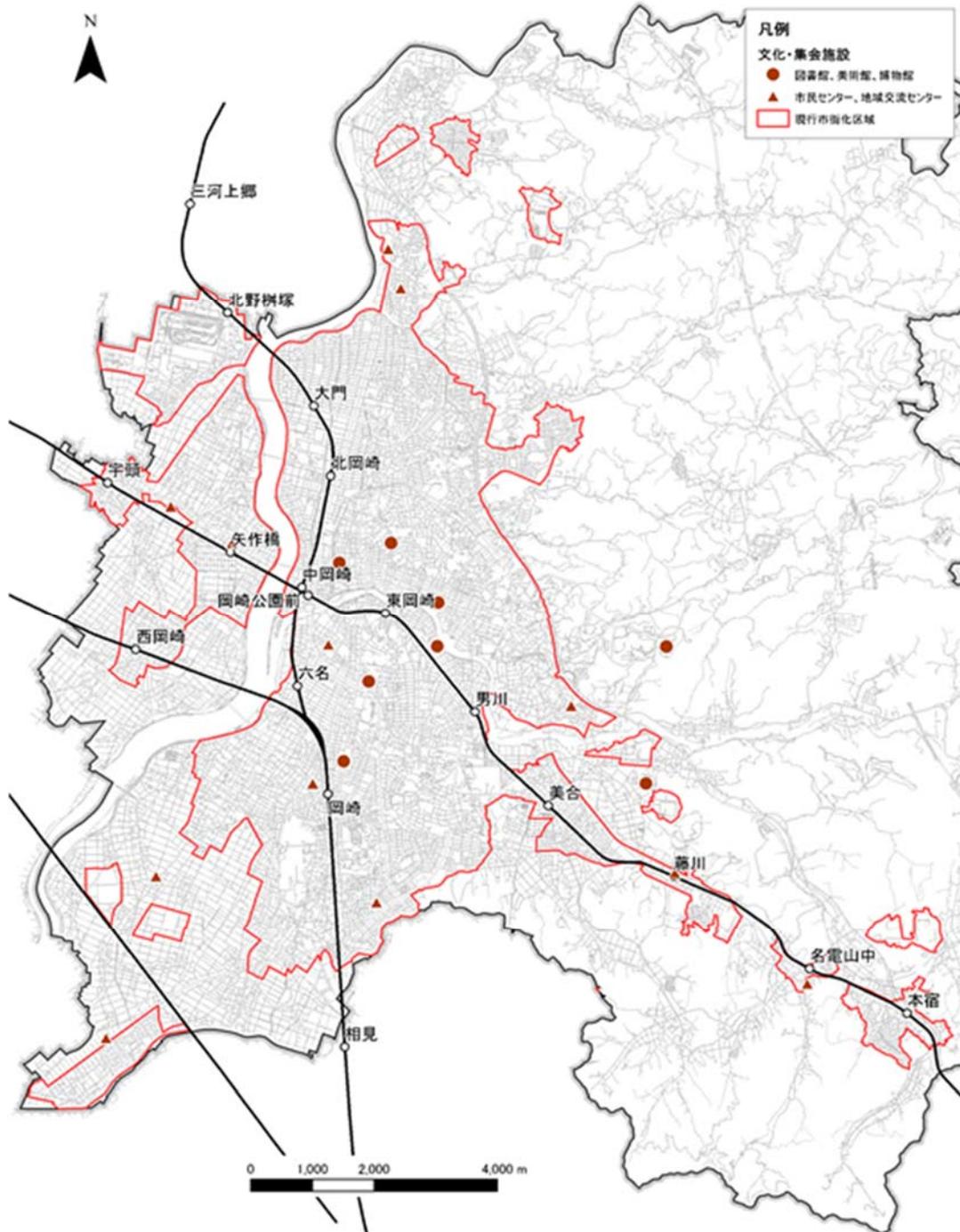


資料：国土数値情報（H25）、岡崎市都市計画課提供資料

e) 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ります。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ります。

文化施設立地状況

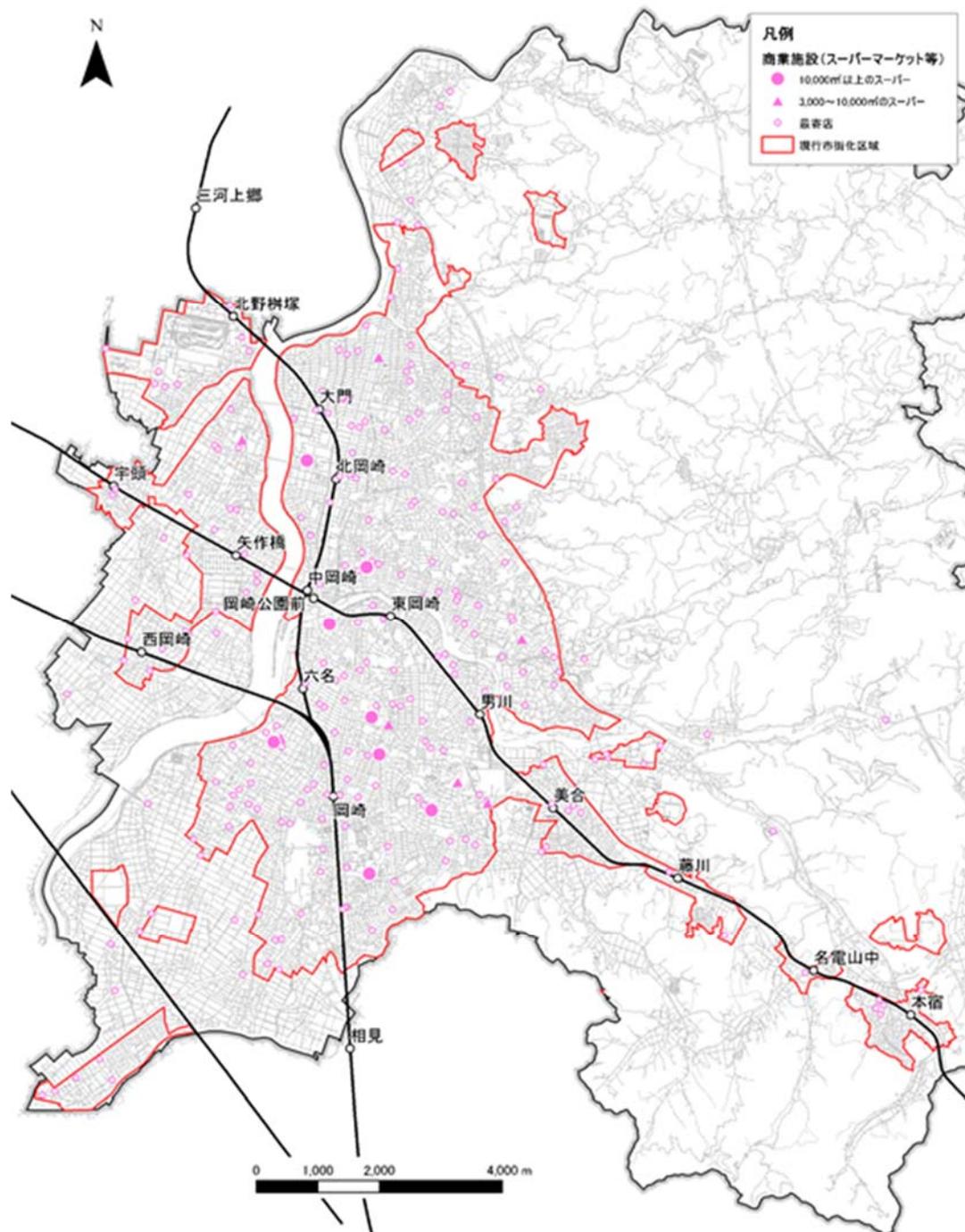


資料：国土数値情報（H25）、岡崎市都市計画課提供資料

f) 商業施設

商業施設は概ね市街化区域全域に立地しています。商業施設のうち、床面積が 10,000 m²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ます。

商業施設立地状況

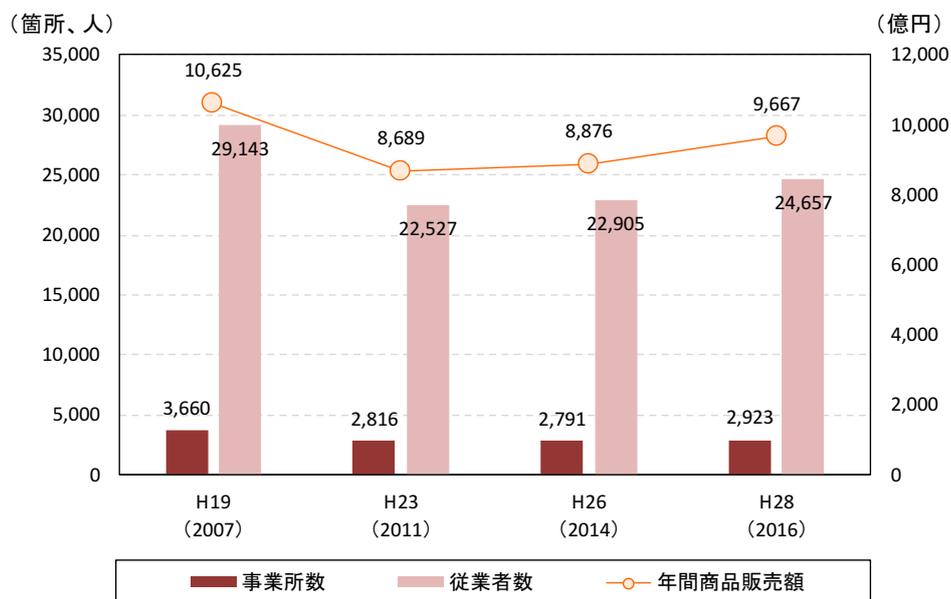


資料：2015 大型小売店総覧、i タウンページ

5) 商業・観光

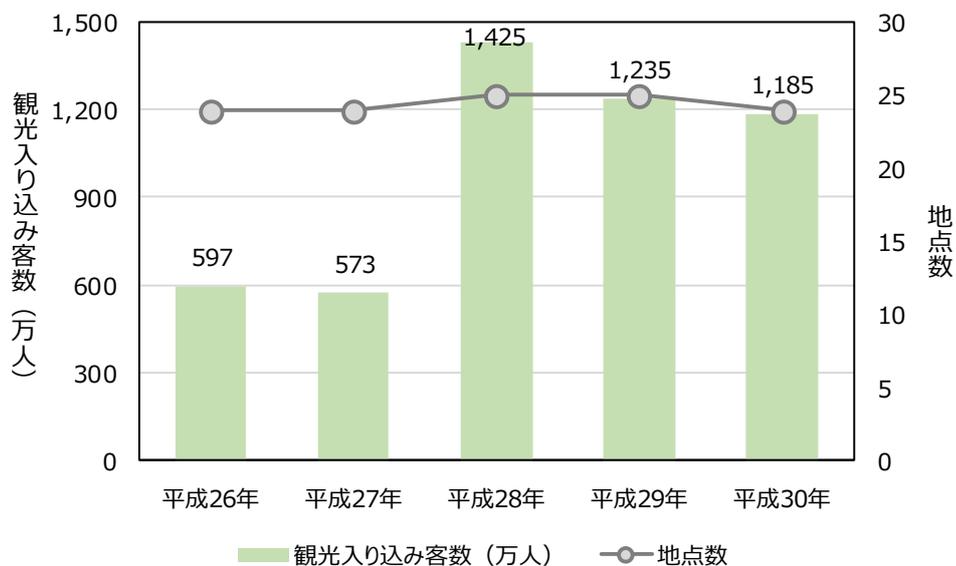
年間商品販売額および従業者数は、近年増加傾向にあります。また、岡崎市の観光入り込み客数は、近年1,200万人程度で横ばいの傾向にあります。

商業の推移



資料：商業統計 (H19～H28)

観光入り込み客数の推移



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

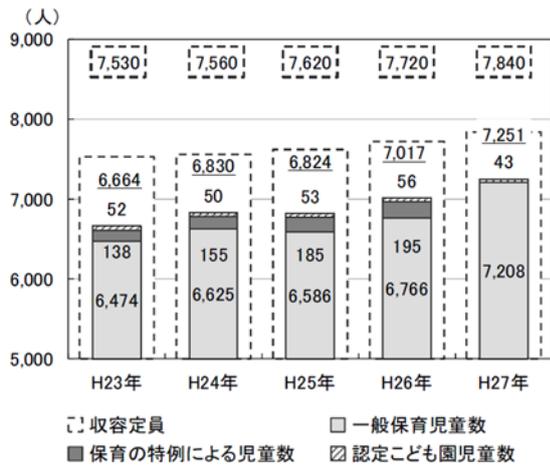
6) 福祉

a) 福祉サービスを必要とする人の状況

市内の保育所児童数は増加傾向にあります。加えて、ひとり親世帯数は増加しており、特に母子世帯が増加しています。

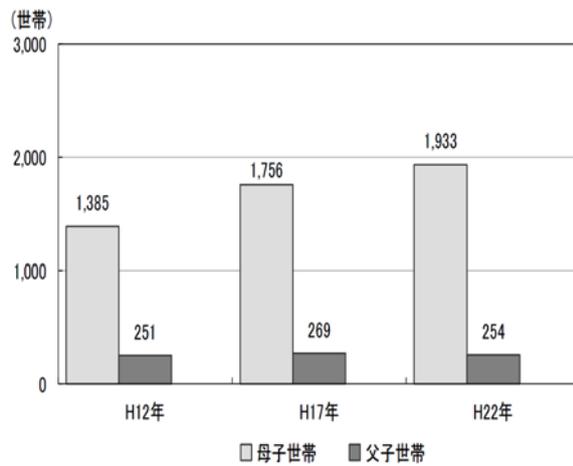
要支援・要介護認定者数の推移をみると、年々増加しています。特に、要支援1、要支援2の増加割合が高くなっています。

保育所児童数の推移



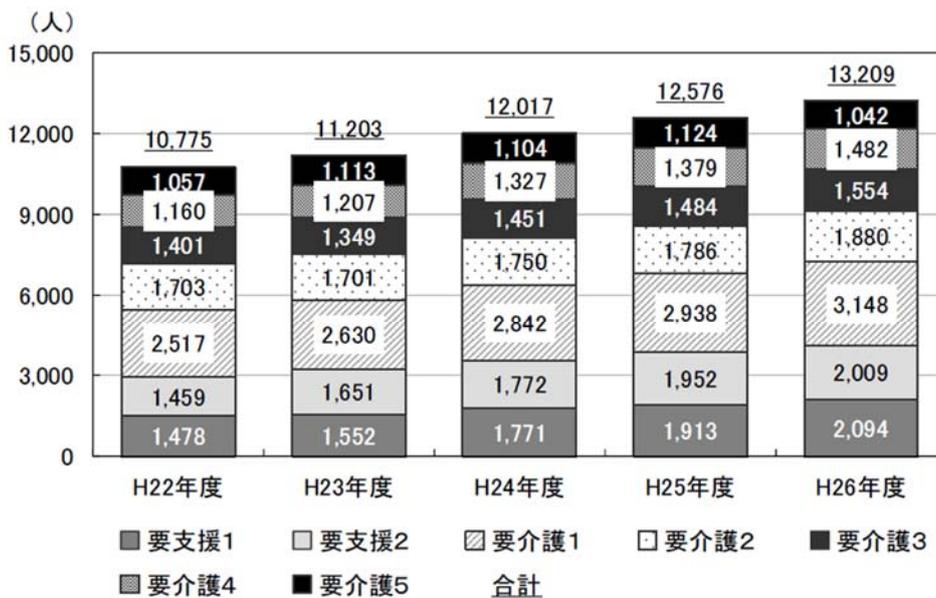
資料：保育課（各年4月1日）

ひとり親世帯の推移



資料：国勢調査

介護保険認定者数

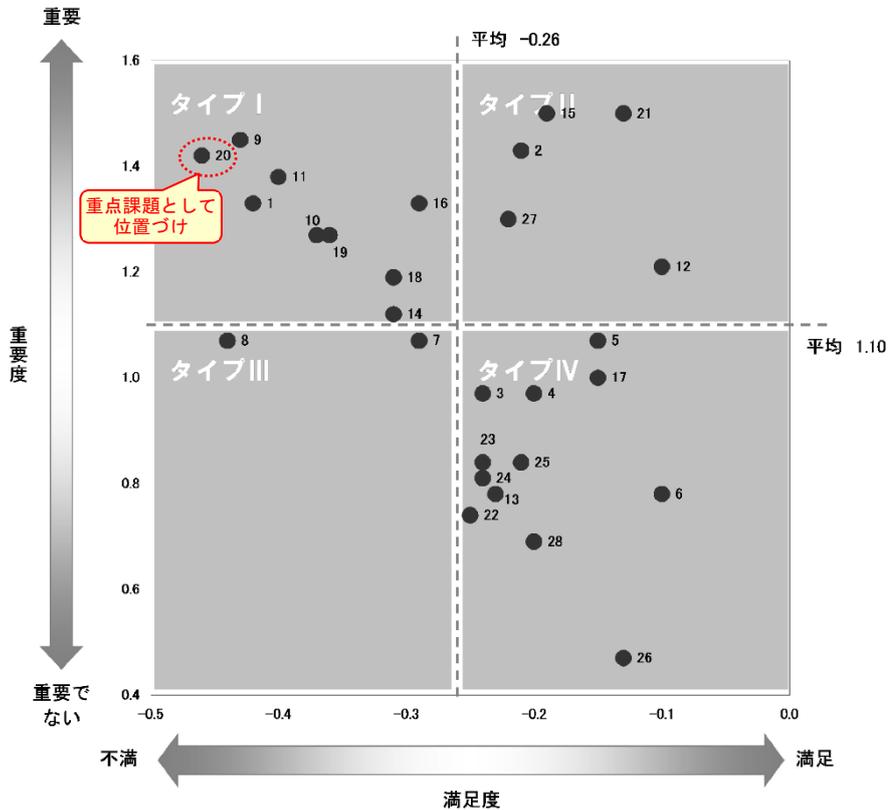


資料：介護サービス室

b) 地域福祉に関する取組

民アンケート調査結果によると、地域福祉に関する取組の重要度と満足度について、「20. 移動手段の確保」は満足度が低く、重要度が高い項目となっています。

岡崎市の地域福祉に関する取組についての満足度と重要度



1. 福祉に対する意識の変容	15. 保健・医療・福祉の連携体制づくり
2. 家庭・学校・社会教育での福祉活動・教育の推進	16. 権利擁護の推進と見守り体制の充実
3. 男女共同参画による地域づくり	17. 民生委員児童委員・主任児童委員活動の充実
4. 出合いの仕組みづくり	18. 地域福祉を支える人材の育成
5. 地域情報の発信・交換	19. バリアフリー・ユニバーサルデザインによるまちづくり
6. 地域交流イベントの支援	20. 移動手段の確保
7. 活動、交流拠点の発掘（居場所づくり）	21. 防災・防犯対策の充実
8. 身近な居場所を相談窓口として活用	22. 地域の組織・団体への加入促進
9. 福祉サービスの質の向上	23. ボランティアセンターの機能強化
10. 福祉の個別計画の推進	24. ボランティア活動への参加の拡大
11. 雇用・就業の促進	25. 生涯学習の推進
12. プライバシーの保護	26. サークル活動の支援
13. 活動団体間の連携・協力体制の確立	27. 介護予防・生活支援サービスへの取組
14. 総合相談支援体制の構築	28. 健康おかざき 21（第2次）への取組

資料：岡崎市第3次福祉計画

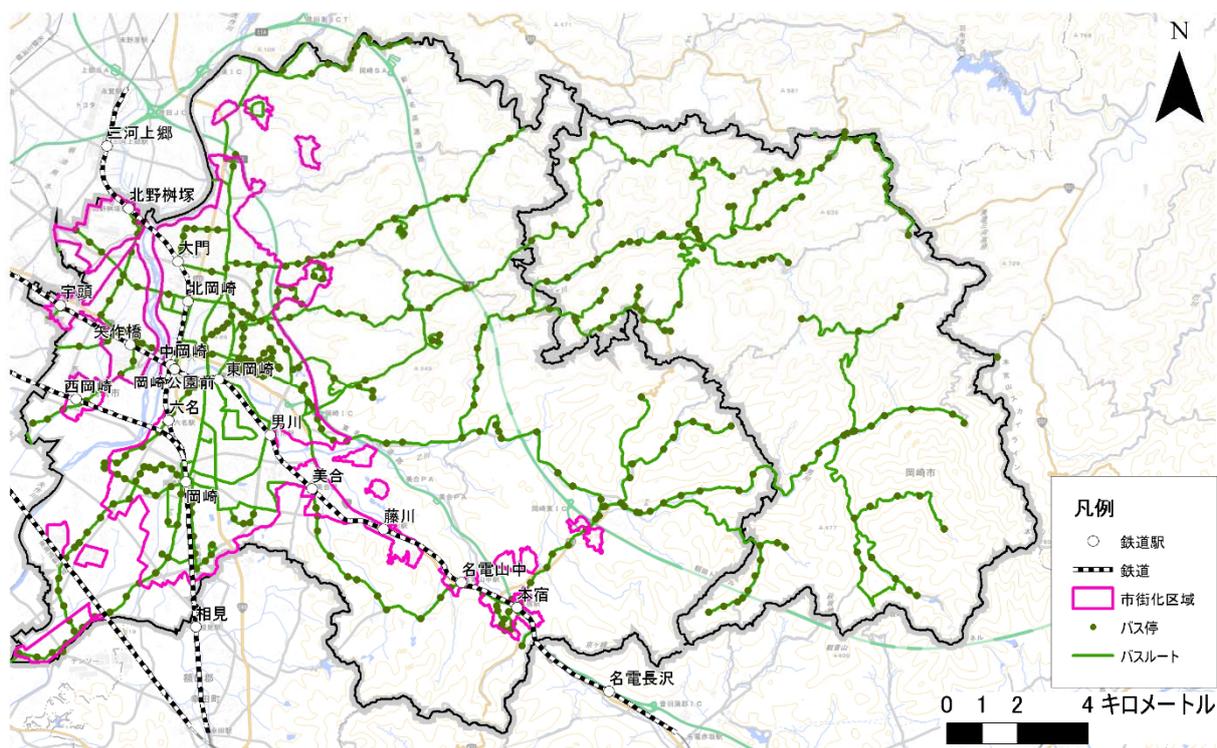
7) 交通網

a) 鉄道・バス路線

鉄道は JR 東海道本線に 2 駅、名鉄名古屋本線に 9 駅、愛知環状鉄道に 6 駅で形成されています。また、市街化区域内のかなりの部分が鉄道駅から半径 1km 以内のエリアに含まれています。

バス路線は 51 路線で、主に、東岡崎駅や JR 岡崎駅を起終点としてネットワークが形成されており、それら拠点間を結ぶ基幹路線と、日常の生活拠点を中心とした地域内交通のネットワークが形成されています。

岡崎市周辺の鉄道・バス路線

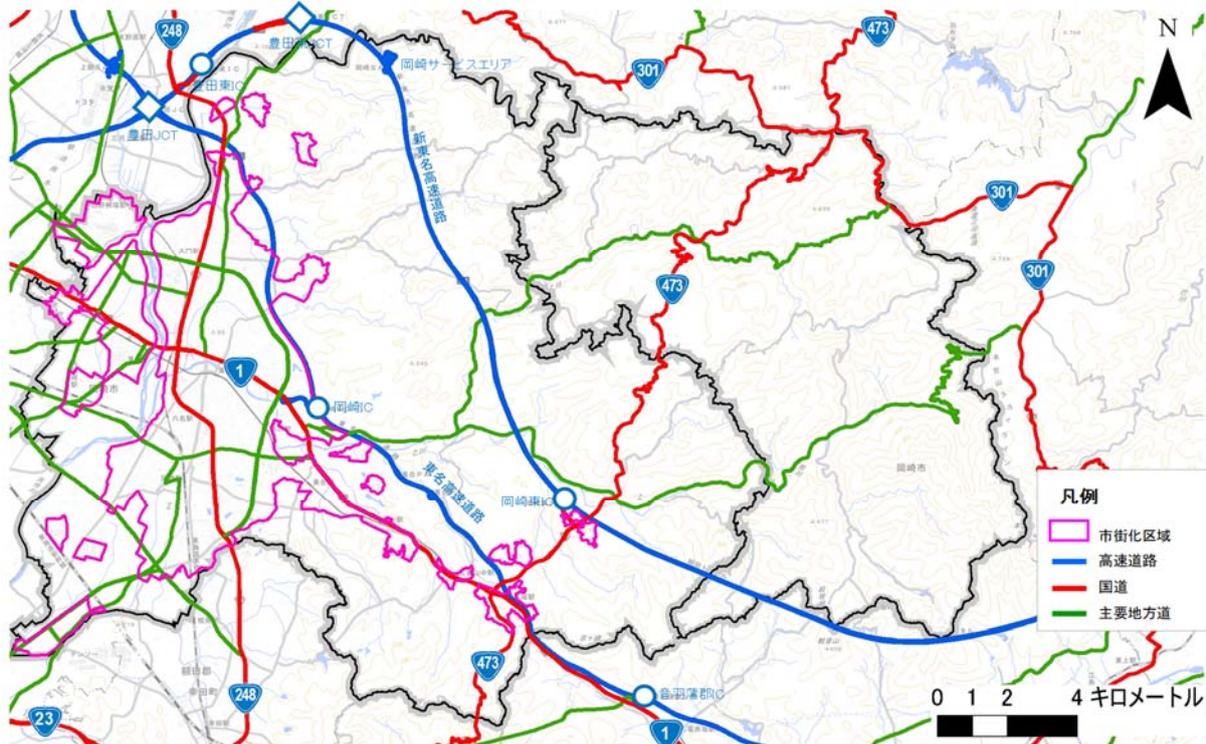


資料：岡崎市 HP、名鉄バス HP、地理院地図より作成

b) 道路網

一般道路は国道 1 号、248 号、473 号を軸として主要地方道岡崎環状線、主要地方道岡崎刈谷線等の県道で幹線道路網が形成されています。また、広域交通網として東名高速道路、新東名高速道路が東西に走っています。

岡崎市周辺の道路網

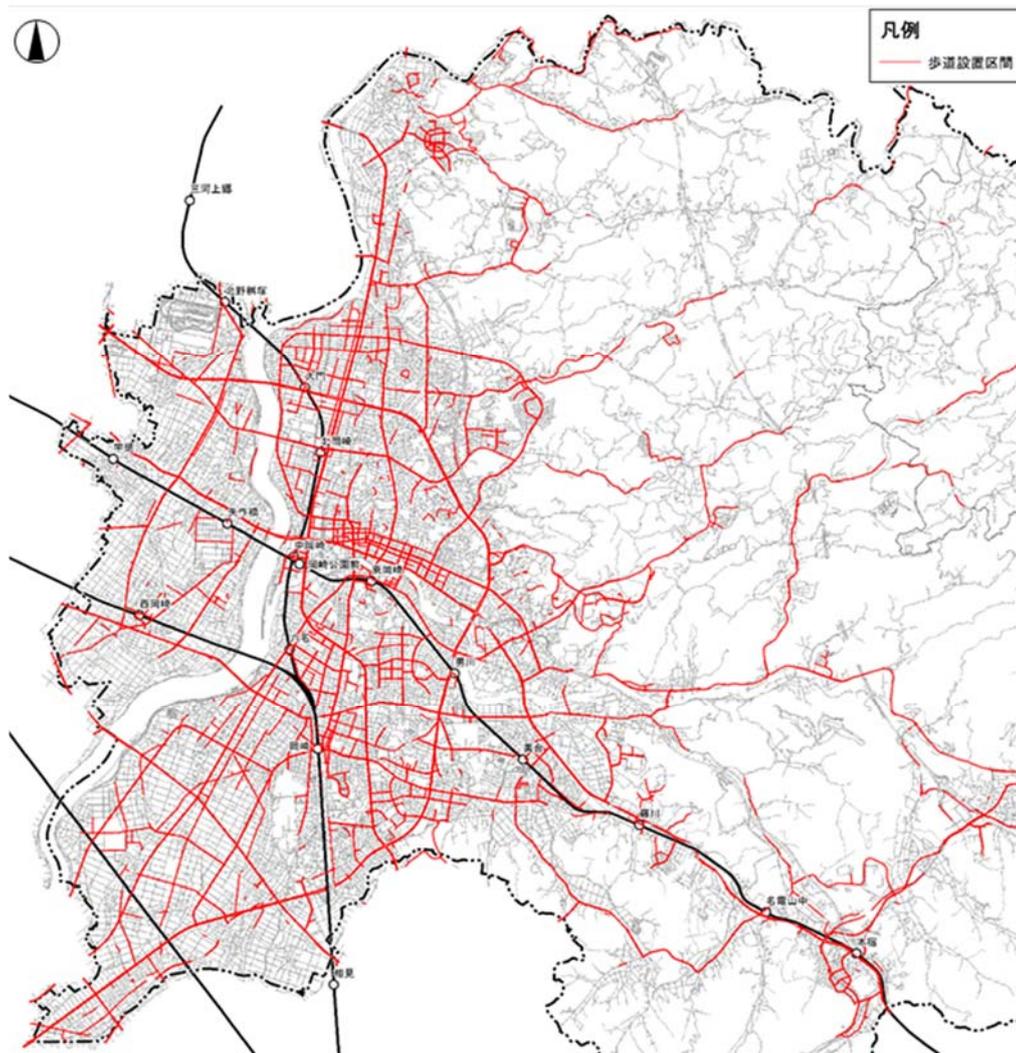


資料：岡崎市HP、名鉄バスHP、地理院地図より作成

c) 歩道の整備状況

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ます。しかし、幹線道路で形成される各市街地においても、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ます。

歩道整備状況



資料：岡崎市都市計画課

(2) 上位計画・関連計画

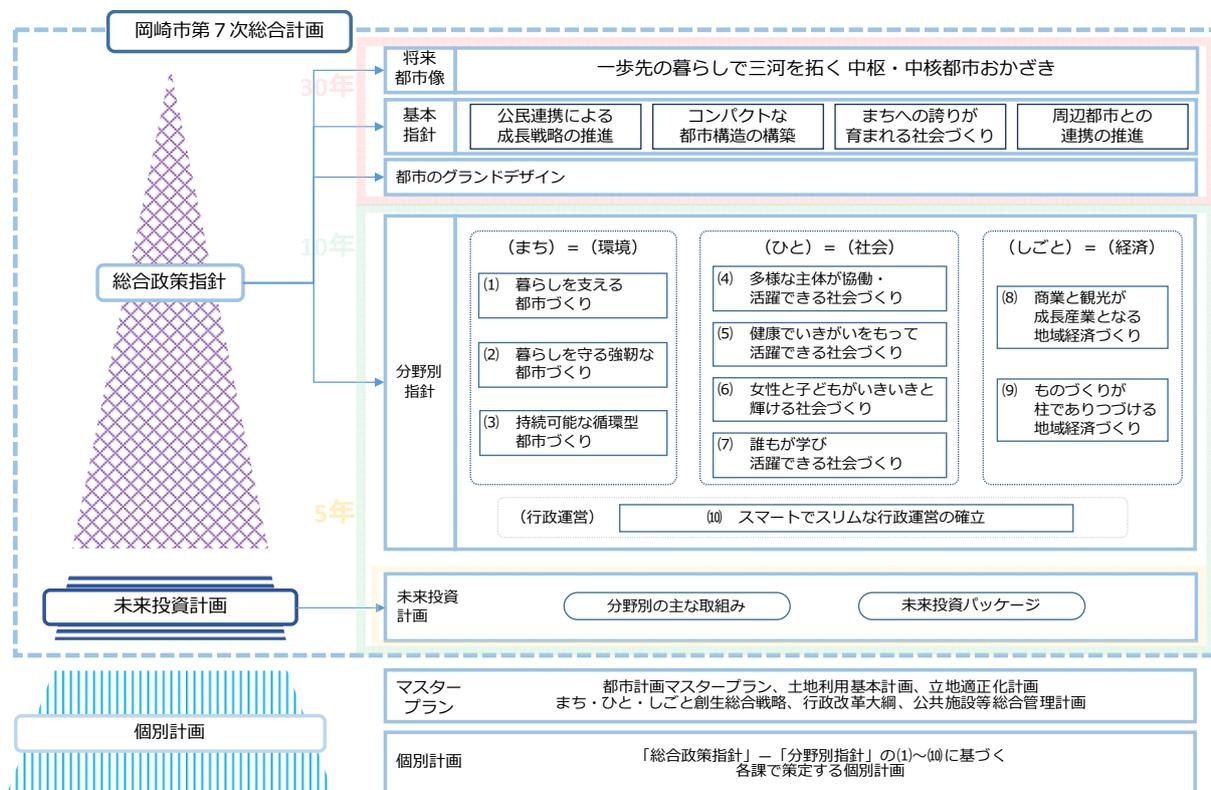
1) 上位計画

a) 第7次岡崎市総合計画（策定中）

第7次岡崎市総合計画（2021.3）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す（計画期間：2021～2050年度の30年間）。

総合計画は、「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」を将来都市像として掲げ、2050年度までの長期30年間のまちづくりを構想した基本指針と、中期10年間の取り組みを示した分野別指針や、5年間に取り組みを示した未来投資計画から構成されています。

第7次総合計画 体系図



「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」

目標年度には、国内屈指の製造業拠点である三河地域において、人口規模を増加・維持する取組が効果を発揮し、行政・学研機能や更なる商業機能の集積、新技術のまちづくりへの活用を通じて、利便性や先進性の高い暮らしが実現できる都市として三河地域の発展を牽引する役割を担っていることを目指します。

また、これを踏まえ、将来都市像では市域を基本としつつ広域圏を見据え、将来に向けては人口50万人を想定します。

b) 岡崎市都市計画マスタープラン（策定中）

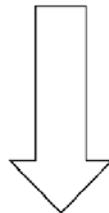
岡崎市都市計画マスタープラン 2021（2021.3 改訂）は、実現すべき都市の将来像や整備方針を明確にすることを目的に策定するもので、以下の役割を果たす「まちづくり・都市計画の方針づくり」を担っています（計画期間：2021～2030 年度の 10 年間）。

岡崎市第 7 次総合計画に対して、本マスタープランでは、各種部門別計画との整合性を確保しつつ、土地利用、市街地整備、都市施設等の都市計画部門に関する、より具体的な方向性や施策方向を示した指針として位置づけられています。本市固有の資源である「自然・歴史・文化」を守り、生かしながら、魅力ある住みやすい暮らしを「新たな暮らし」とし、積極的に機能強化を図り産業振興などを推進する「活力」もある、「風格ある都市」を目指すことを掲げています。

都市づくりの基本理念

一步先の暮らしで三河を拓く、中枢・中核都市おかざき

<第 7 次岡崎市総合計画における将来都市像>



都市づくりの基本理念

自然・歴史・文化を礎に

新たな暮らしと活力を創造する風格ある都市 岡崎

主要課題と将来都市像

都市づくりの主要課題（第1章主要課題を簡略表記） 都市像と都市づくりの目標（括弧内は主要課題の番号）

<p>1 広域的なネットワークの変化への対応</p> <p>課題の概要</p> <p>①基幹産業の機能強化・集積のための用地確保と基盤整備による西三河都市計画区域の拠点の確立</p> <p>②持続可能な産業構造を構築し、更なる地域経済の発展</p> <p>③観光産業の発展</p>	<p>【都市像1】</p> <p>新たな活力を創造する都市</p> <p>目標1 新たな企業用地確保とその周辺の基盤整備による西三河都市計画区域の拠点としての機能の強化(①)</p> <p>目標2 市内企業の持続可能な産業競争力の向上(②)</p> <p>目標3 駅や周辺の都市機能強化による産業振興(③)</p>
<p>2 コンパクトでスマートな都市づくりへの対応</p> <p>課題の概要</p> <p>④過度に車に頼らない都市構造へのシフト</p> <p>⑤働く場の確保と居住環境の維持、それをつなぐネットワークの構築</p> <p>⑥エリアの価値向上、地域コミュニティの維持・強化</p> <p>⑦生活拠点形成と都心部とのネットワーク化</p> <p>⑧郊外部、山間部の自然環境の保全と無秩序な市街化の抑制</p> <p>⑨新技術を積極的に導入することにより、更なるコンパクトなまちづくりの取り組みの効果の最大化</p>	<p>【都市像2】</p> <p>将来にわたって持続可能な都市</p> <p>目標1 コンパクトプラスネットワークの取り組みによる持続可能な都市構造への転換(④⑤⑦⑧)</p> <p>目標2 公民連携まちづくり及び既存ストックの効率的な利活用の推進(⑥)</p> <p>目標3 地域コミュニティの維持(⑥⑦)</p> <p>目標4 自然環境と調和した都市づくり(⑧)</p> <p>目標5 新技術導入による持続可能な都市の実現(⑨)</p>
<p>3 住み続けられる居住環境の質の向上への対応</p> <p>課題の概要</p> <p>⑩快適な暮らし、「新たな日常」に対応する都市機能等の充実</p> <p>⑪居住場所と働く場が近接した環境や働く場までのアクセス性の良い環境の創出</p> <p>⑫緑やオープンスペースが身近にある質の高いまちの形成</p> <p>⑬歴史・文化の地域資源を生かした、風格を感じられるまちの形成</p> <p>⑭歩いて暮らせるまちなかや拠点での暮らしの質の向上</p> <p>⑮歩行者優先のまちづくり</p>	<p>【都市像3】</p> <p>住みやすい、住み続けられる都市</p> <p>目標1 暮らしやすさと豊かさを実感できる快適な居住環境の創造(⑩⑪⑭)</p> <p>目標2 自然・歴史・文化の地域資源を生かした魅力ある生活空間づくりの推進(⑫⑬)</p> <p>目標3 誰にもやさしい交通環境の整備(⑩⑪⑭⑮)</p>
<p>4 自然・歴史・文化を生かした都市の活性化・観光振興への対応</p> <p>課題の概要</p> <p>⑯QRUWA戦略による施策などを契機とした事業の推進</p> <p>⑰地域の賑わいと交流の促進</p> <p>⑱地域資源を活用した魅力ある公共空間の整備の推進</p>	<p>【都市像4】</p> <p>自然・歴史・文化の趣を実感できる都市</p> <p>目標1 地域資源を活用した観光まちづくりの推進(⑯⑰)</p> <p>目標2 ふれあい・交流を促進する環境の創造(⑱)</p> <p>目標3 地域資源のリデザインによる魅力ある公共空間の整備(⑱)</p>
<p>5 大規模自然災害などに備えた安全で安心な都市づくりへの対応</p> <p>課題の概要</p> <p>⑲災害に備えたハード対策とソフト対策による被害を最小限に抑える取り組み</p> <p>⑳業務・事業BCPの策定の推進や防災意識の向上などの対策</p>	<p>【都市像5】</p> <p>安全安心に暮らせる都市</p> <p>目標1 防災機能の強化・改善による誰もが安全で安心な市街地の形成(⑲)</p> <p>目標2 被害を最小限に抑制するため市民などと行政が一体となった防災力の強化(⑳)</p>

【都市像2】 将来にわたって持続可能な都市

目標1 コンパクトプラスネットワークの取り組みによる持続可能な都市構造への転換

鉄道駅やバス停といった公共交通の拠点を中心として、コンパクトで市民が生活しやすい生活圏を形成し、多様な世代の居住を誘導し、賑わいや交流をつくり、都市機能の集積を高めることにより、持続可能な都市づくりを進めます。

誰もが快適に安心して移動できる交通環境を形成するため、既存の交通網の強化を進めます。

目標2 公民連携まちづくり及び既存ストックの効率的な利活用の推進

道路・公園などの公共を市民・事業者などが活用・管理の一部を担う公民連携のまちづくりを進めるとともに、市民・事業活動による既存ストックの効率的な利活用を推進し、まちの賑わいや地域コミュニティの維持・再生を図ります。

目標3 地域コミュニティの維持

立地適正化計画における居住誘導区域では都市機能誘導区域を中心に、居住誘導区域外では地域の生活の拠点を中心に、居住環境や歴史・伝統などを維持するための活動により地域コミュニティの維持を図ります。

目標4 自然環境と調和した都市づくり

森林と田園、河川といった自然環境の保全と共生のため、市域全体で自然環境の負荷が少ない都市づくりを進めます。

目標5 新技術導入による持続可能な都市の実現

I o T、M a a S、A Iといった新技術を公と民が連携しながらまちづくりに活用し、環境、防犯、交通、福祉・健康、防災といった様々な課題に取り組むことで、持続可能な都市の実現を進めます。

c) 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す（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ます。

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

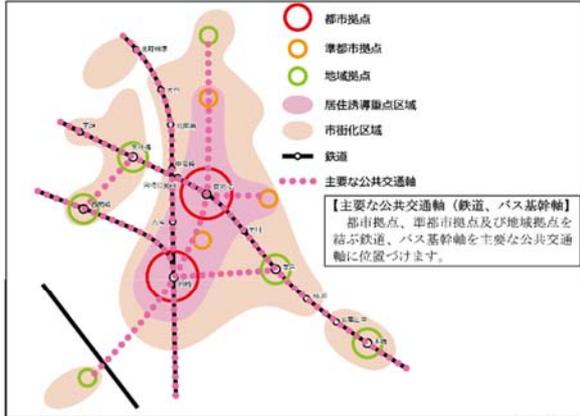
拠点		誘導施策一例
都市拠点	東岡崎駅周辺	誘導施設整備への支援 ○公的不動産を活用した都市機能誘導を推進するため、定期借地制度を活用した誘導を図ります。 ○太陽の城跡地、(仮称)セントラルアベニュー(中央緑道、龍田公園、(仮称)乙川人道橋)の公的不動産の活用を検討します。 土地・空き家の有効活用 ○空き家を利活用する際の補助や誘導施設整備のための除却に対する補助等について検討します。 観光・交流の活性化 ○乙川リバーフロント地区の豊富な公共空間を活用する公民連携プロジェクト(QURUWAプロジェクト)を実施することにより、QURUWA戦略(乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画)を推進します。
	岡崎駅周辺	誘導施設整備への支援 ○公的不動産を活用した都市機能誘導を推進するため、定期借地制度を利用した誘導を図ります。 ○西口駅前広場をはじめとする公的不動産の活用を検討します。 土地・空き家の有効活用 ○空き家を利活用する際の補助や誘導施設整備のための除却に対する補助等について検討します。 観光・交流の活性化 ○シビックコア地区整備計画に沿った魅力的な街並み形成に寄与すると認められる建築活動に対して助成を行い、良好な市街地環境の形成を図ります。
準都市拠点		公共交通の使いやすい暮らし ○誰でも使いやすい公共交通をめざし、市内バスネットワークを始めとした公共交通ネットワークの確保・維持・改善を図ります。 ○まちの魅力を高める交通結節点・乗換拠点の整備を図ります。
地域拠点		日常の生活のしやすさの向上 ○拠点づくりと魅力ある市街地形成のための基盤整備・施設整備に努めます。 ○歩行者空間のユニバーサルデザインを推進します。

都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>

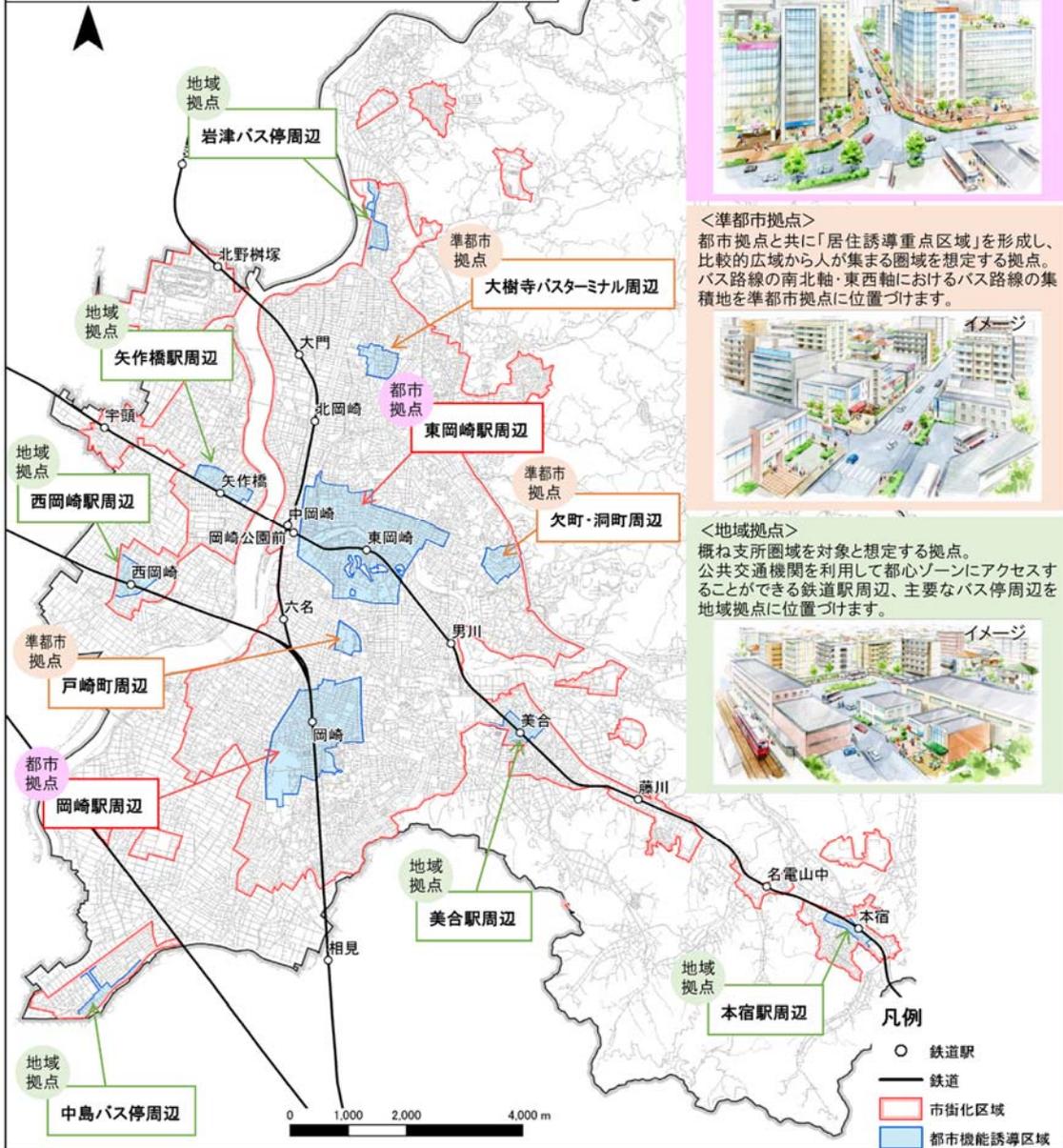
<都市拠点>
 居住誘導重点区域における中心拠点、市内外の圏域を想定した広域的な拠点。
 都心ゾーンの東岡崎駅周辺、岡崎駅周辺を都市拠点に位置づけます。



<準都市拠点>
 都市拠点と共に「居住誘導重点区域」を形成し、比較的広域から人が集まる圏域を想定する拠点。
 バス路線の南北軸・東西軸におけるバス路線の集積地を準都市拠点に位置づけます。



<地域拠点>
 概ね支所圏域を対象と想定する拠点。
 公共交通機関を利用して都心ゾーンにアクセスすることができる鉄道駅周辺、主要なバス停周辺を地域拠点に位置づけます。



d) 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、愛知県が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す（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

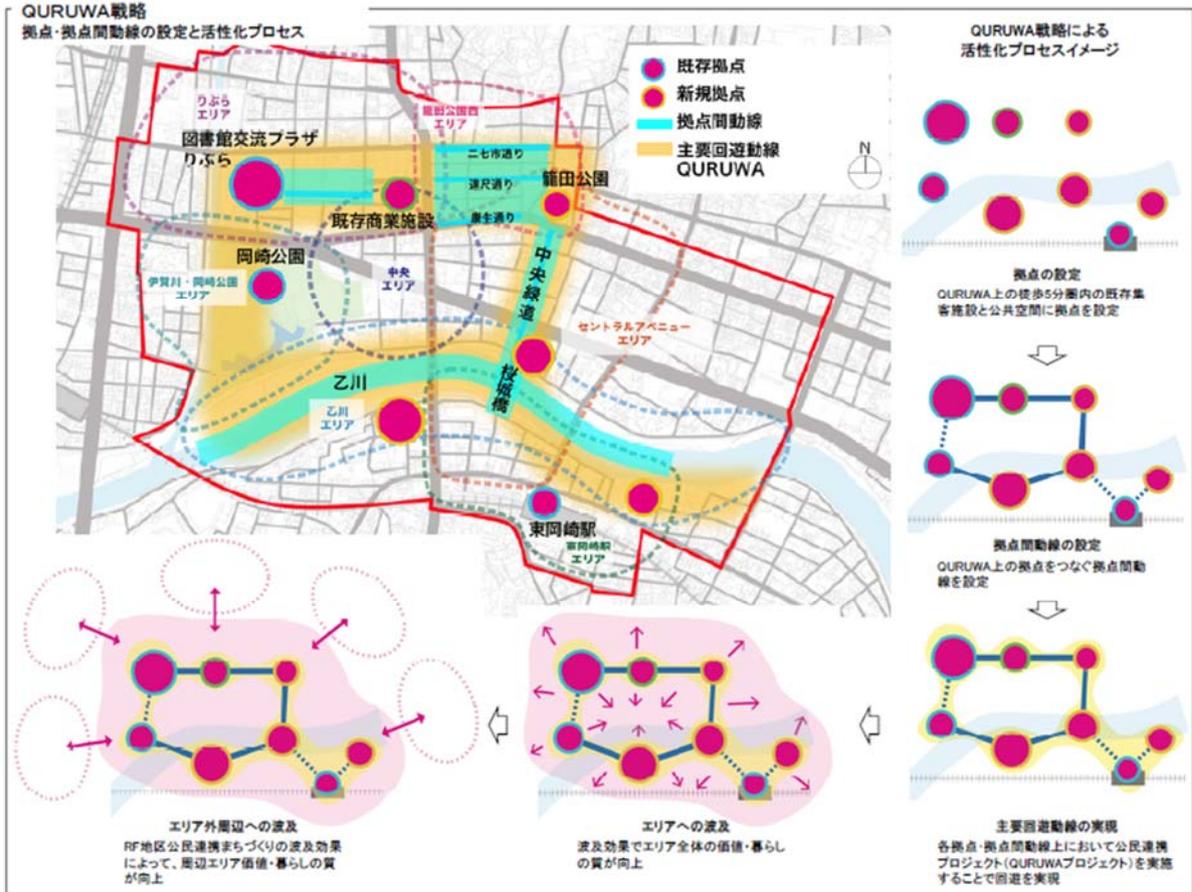
- ①環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実
 - ・環境にやさしい公共交通の実現
- ②公共交通の利用促進に向けた取組の推進
 - ・過度な自家用車利用からの転換を促す取組
 - ・公共交通の利便性等を高める取組

2) 関連計画

a) 乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 - QURUWA 戦略 -

乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画 -QURUWA 戦略- (2020.3) は、乙川リバーフロント地区内の豊富な公共空間を活用した公民連携プロジェクトを実施することにより、QURUWAの回遊を実現させ、波及効果として、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図るものです。

拠点間動線の設定と活性化プロセス

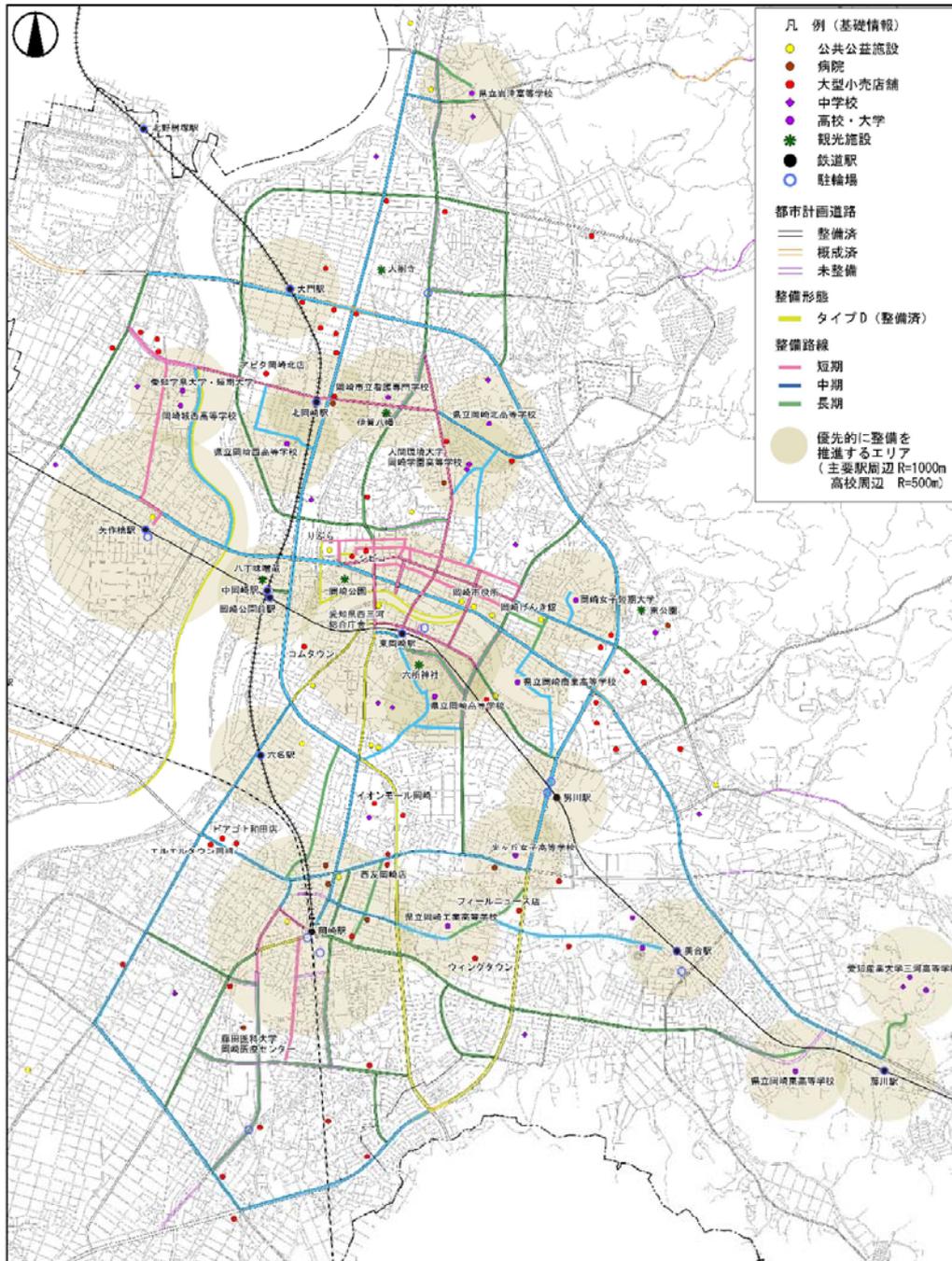


b) 岡崎市自転車ネットワーク計画（作成中）

岡崎市自転車ネットワーク計画（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す。

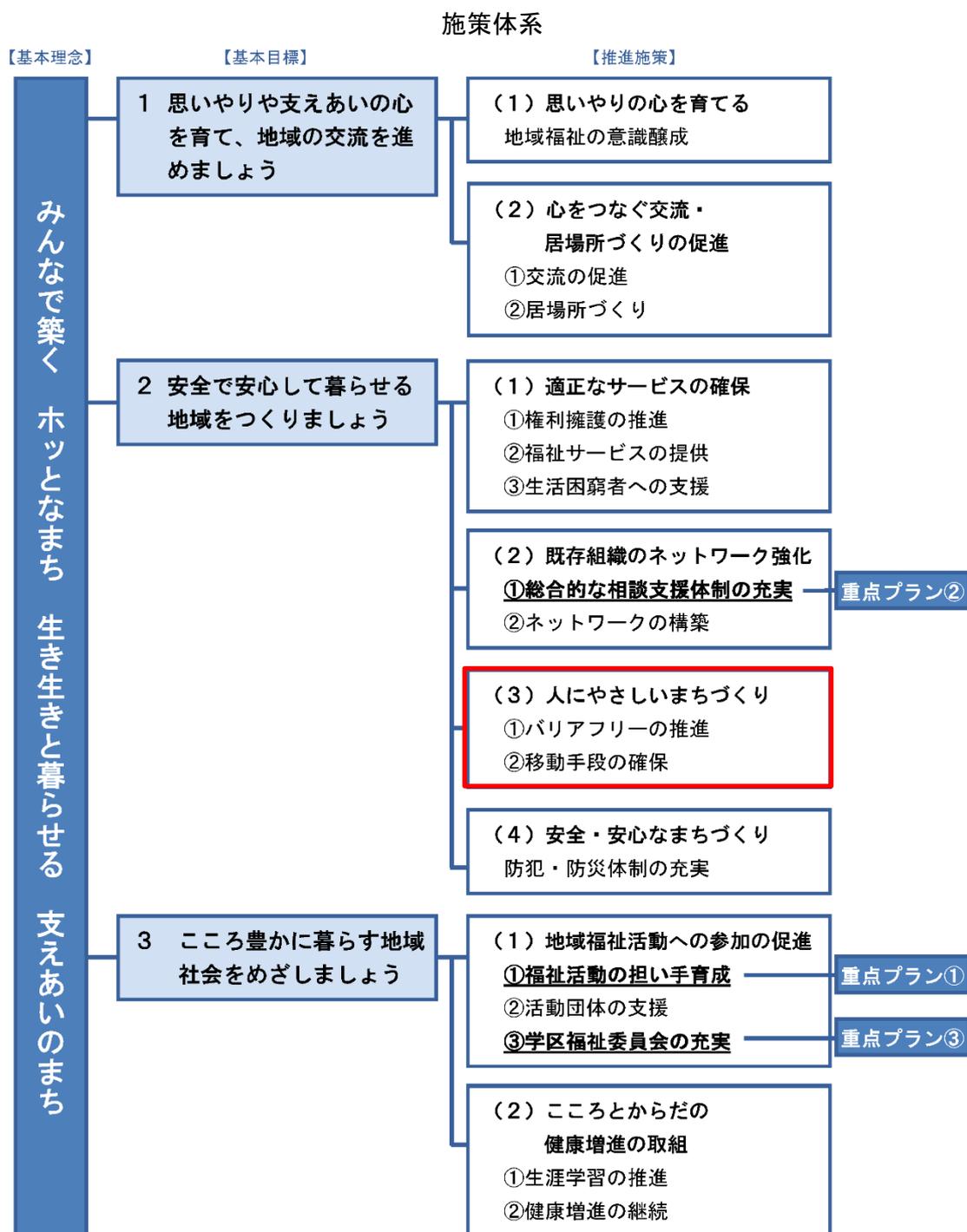
計画のなかで、選定した自転車ネットワーク候補路線のうち、学校及び駅を中心とした路線や市内の自転車事故多発箇所から優先的に整備を推進していく方針を掲げています。

自転車ネットワーク候補路線と優先的に整備を推進するエリア



c) 第3次岡崎市地域福祉計画

第3次岡崎市地域福祉計画（2017.3）は、生活課題の解決に向けて、市民一人ひとりや地域、行政が基本理念や目標を共有し、協働によるまちづくりに取り組む計画です。計画のなかで、「バリアフリーの推進」や「移動手段の確保」を推進施策として位置付けています。



(3) 交通を取り巻く潮流の変化

1) 持続可能な開発目標 (SDGs)

SDGs は 2015 年 9 月の国連のサミットで決まった 2030 年までの世界共通の開発目標であり、持続可能な世界を実現するための 17 の目標 (ゴール) から構成されています。

現在、SDGs は様々な国・地域で積極的な取組が始まっており、日本政府においても、SDGs の実施に率先して取り組んでいく方針が決定されています。

岡崎市においても、先導的な取り組み事例として、2020 年 7 月 17 日に、「SDGs 未来都市」に内閣府から選定されました。今後は SDGs 未来都市として、経済・社会・環境の三側面において統合的な新しい価値創出に取り組み、持続可能なまちづくりに向けた地域課題の解決を図ります。

SDGs 17 の国際目標



2020 年度自治体SDGsモデル事業提案

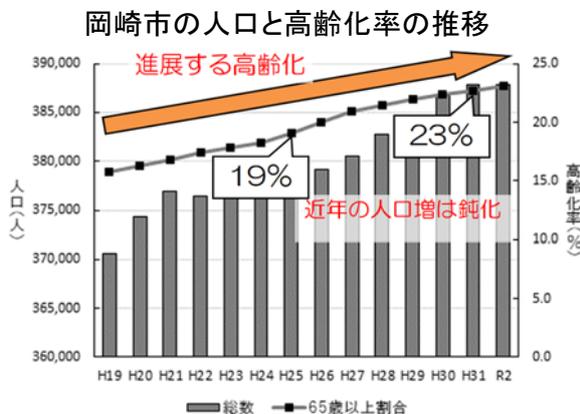


2) 高齢社会におけるモビリティの確保

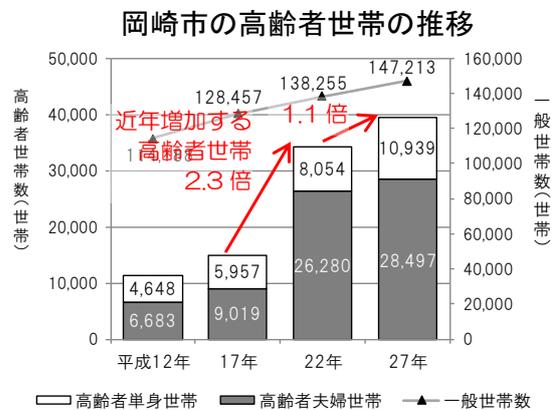
岡崎市の人口は38.8万人(2020.1)で増加傾向が続いているが、伸びは鈍化しており、2030年をピークに減少するものと予測されています。

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ます。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ます。

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ます。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ます。



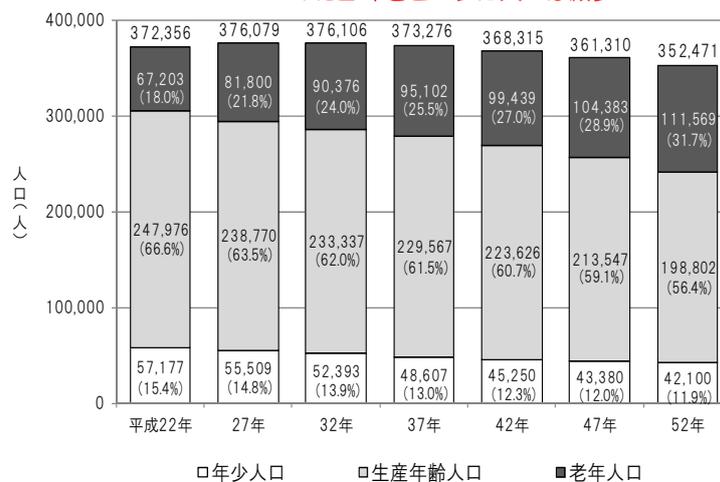
資料：住民基本台帳



資料：国勢調査

岡崎市の年齢階層別人口の将来見通し

H32年をピークに人口は減少



資料：国立社会保障・人口問題研究所(平成30.3推計)

3) 公共交通と連携した健康増進

徒歩での移動距離が短いマイカーに比べ、公共交通を利用するとバス停や駅からの移動で歩く機会や距離が増えて日常的な運動量が多くなり、健康増進に繋がります。

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）されています。

また、公共交通と連携したうえで、ウォーカブルシティの考え方を取り入れることで、歩行量の増加による健康増進効果がさらに高まることが期待されます。岡崎市においても、「ウォーカブル推進都市」として登録されており、

歩行量による医療費抑制効果

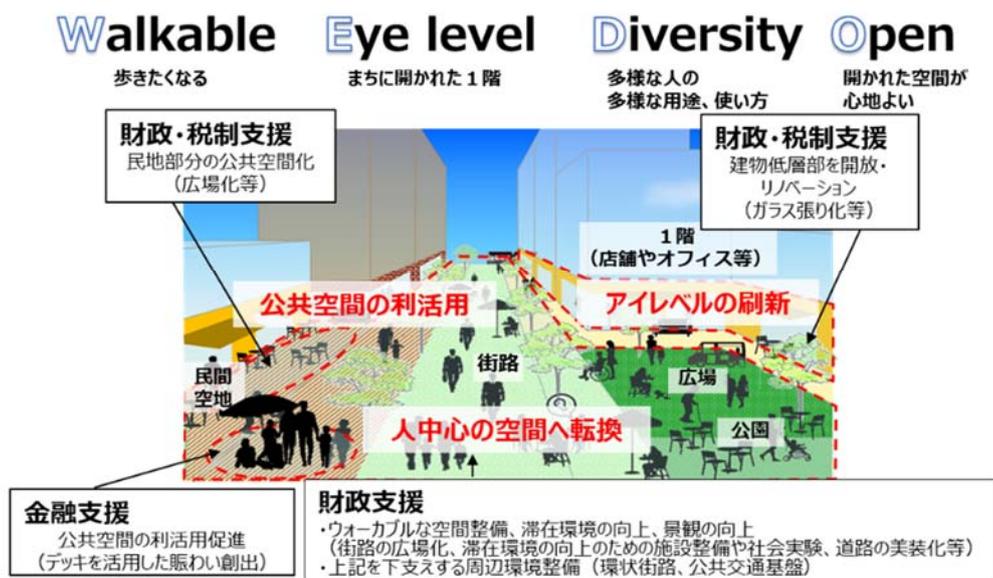
■健康日本21（第2次）における歩数目標

項目	現状(平成22年)		目標(平成34年)	
①日常生活における歩数の増加	20歳～64歳 男性7,841歩 女性6,883歩	65歳～ 男性5,628歩 女性4,584歩	20歳～64歳 男性9,000歩 女性8,500歩	65歳～ 男性7,000歩 女性6,000歩
②運動習慣者の割合の増加	20歳～64歳 男性26.3% 女性22.9%	65歳～ 男性47.6% 女性37.6%	20歳～64歳 男性36% 女性33%	65歳～ 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	

資料：健康日本21（第2次）（厚生労働省）

歩行量による医療費抑制効果

○「居心地が良く歩きたくなる」空間のイメージ



4) 交通安全性の向上

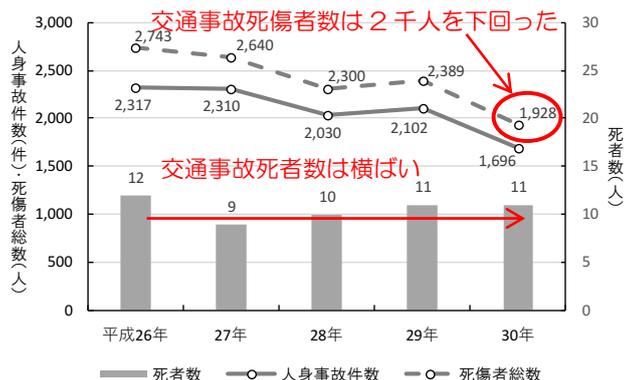
岡崎市の人身事故件数、死傷者数は減少傾向にあったが、2014年以降減少傾向で推移しており、2018年には死傷者数が2,000人を下回ったものの、死者数に占める高齢者の割合は67%であり、愛知県平均の57%を上回っています。

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ます。また、登校中の小学生の列に自動車が入り込む事故、幼稚園児の信号待ちの列に自動車が入り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です。

また、近年自転車、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ます。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ます。

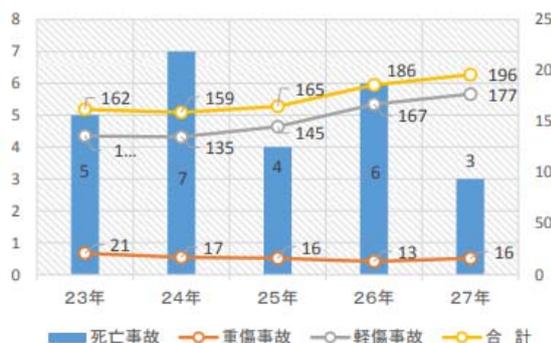
今後一層、少子高齢化の進展が見通される中、子供を事故から守る通学路の安全対策や、自転車と歩行者の事故を防ぐ安全な道路交通環境の整備など、子供、高齢者などの交通弱者を中心に、交通環境における安全性向上を図っていくことが求められています。

岡崎市の人身事故件数・死傷者数の推移

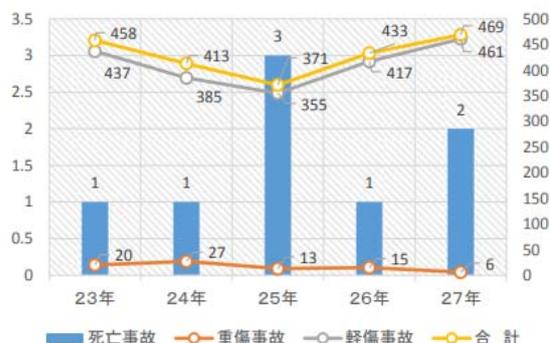


資料：岡崎市第10次交通安全計画（H28.12）

死傷事故に占める自転車事故の割合



死傷事故に占める歩行者事故の割合



資料：岡崎市第10次交通安全計画（H28.12）

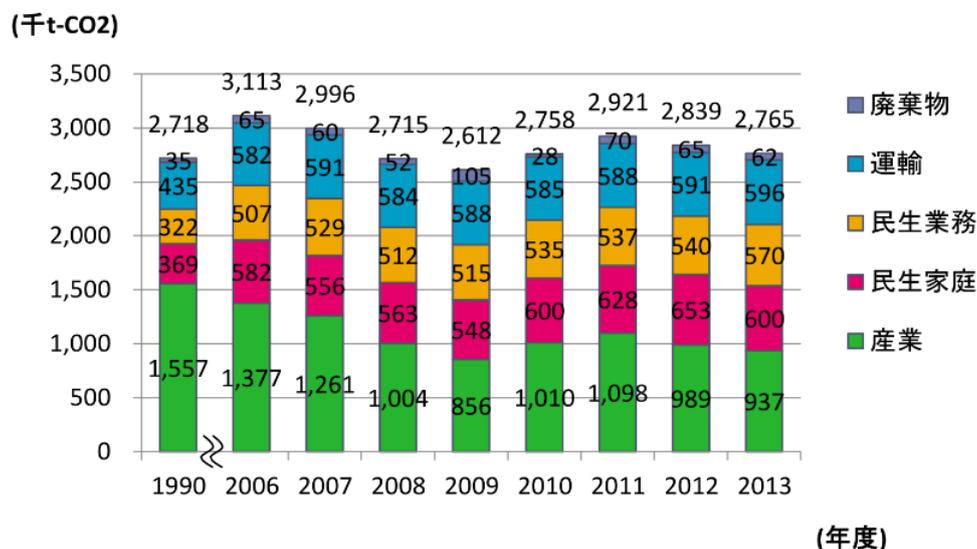
5) 環境改善に対する社会的要請

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が掲げられており、岡崎市においても国際的な動向や国の取組状況を踏まえた上で、環境改善に取り組むことが必要となってきました。

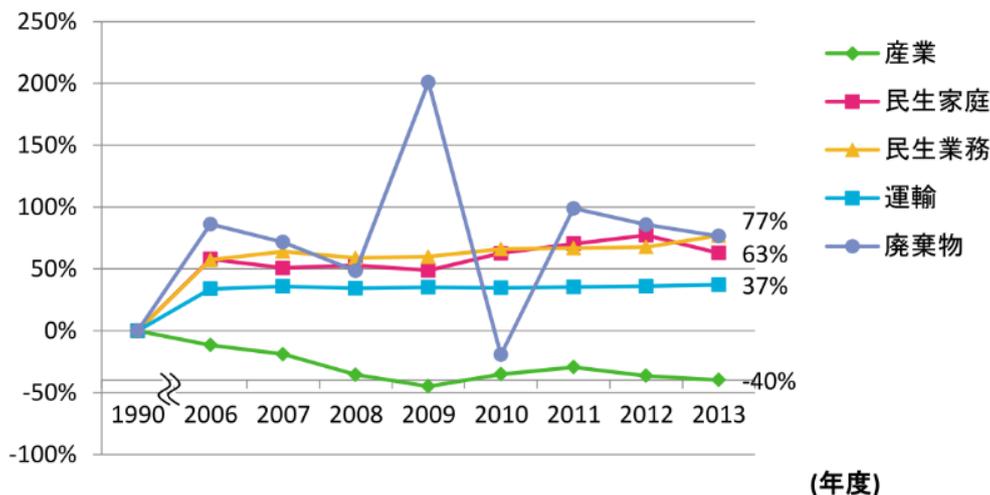
岡崎市における2013年度の二酸化炭素排出量は2,765千t-CO₂であり、基準年度(1990年度)と比較し0.7%増加しています。加えて、運輸部門からの二酸化炭素排出量は、基準年度から約37%増加しています。

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(平成27年3月改定)や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ます。

岡崎市の二酸化炭素排出量の推移



部門別二酸化炭素排出量の増減率(1990年度基準)



資料：岡崎市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)(H30.3)

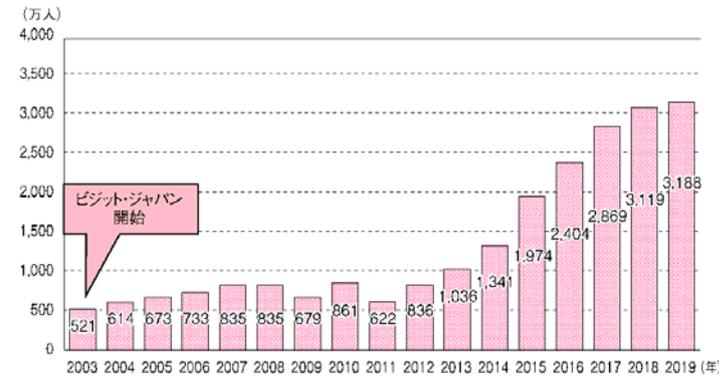
6) 観光インバウンドへの対応

訪日外国人旅行者数は、2019年は前年比2.2%増の3,188万人となり、7年前の2012年の836万人と比べると3.8倍に急増しています。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、年々増加しており、2019年は4兆8,135億円と過去最高となりました。

一方で、観光庁が2019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「ゴミ箱の少なさ」が最も多く、次いで「施設等のスタッフとのコミュニケーション」「無料公衆無線LAN環境」「多言語表示」「公共交通の利用」という回答となっています。

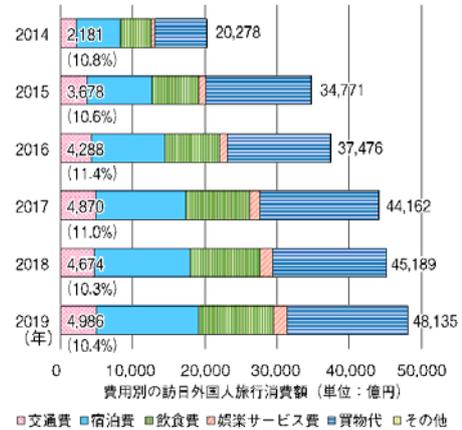
政府は、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人とする目標を掲げており、交通分野においても、多言語対応や無料公衆無線LAN環境といった受入環境整備や、ターミナル駅等から観光目的地までの二次交通の整備等が急務となっています。

訪日外国人旅行者数の推移



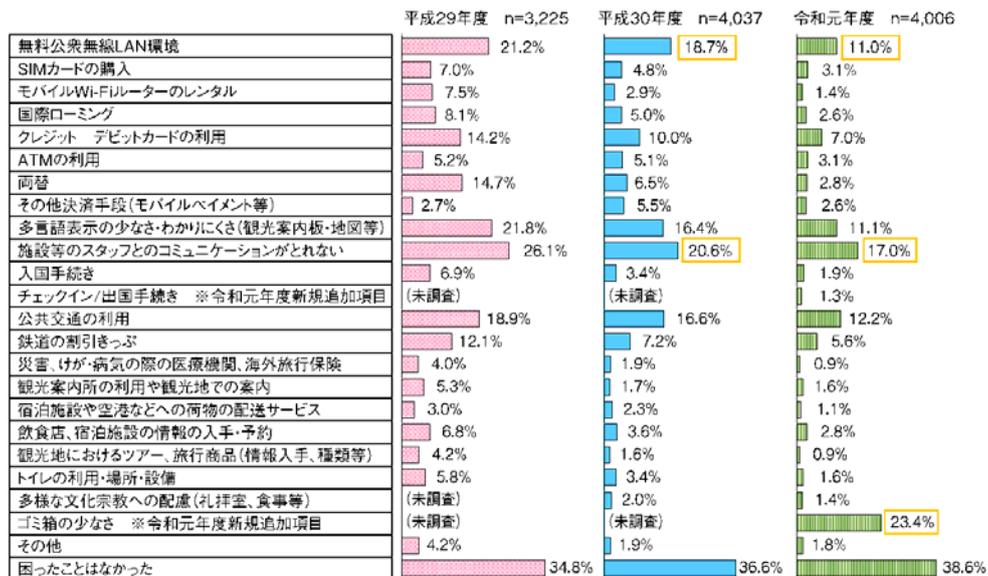
注) 2018年以前の値は確定値、2019年の値は暫定値、%は対前年同月比
 出典：日本政府観光局（JNTO）

訪日外国人の年間の旅行消費額の推移



資料：交通政策白書（2020）

旅行中に困ったこと



資料：観光庁「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」（2019年度）

資料：交通政策白書（2020）

7) 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ます。巨大地震発生時には、橋梁の落橋や道路閉塞に伴い、一部地域における交通途絶の可能性も懸念されます。

また、平成20年8月に1時間の降水量が146.5ミリを記録する豪雨（気象庁観測史上8位、8月の降水量としては1位）も発生しており、地震災害だけでなく、風水害に対する対応も求められています。

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ます。

道路被害の予測(過去地震最大モデル)

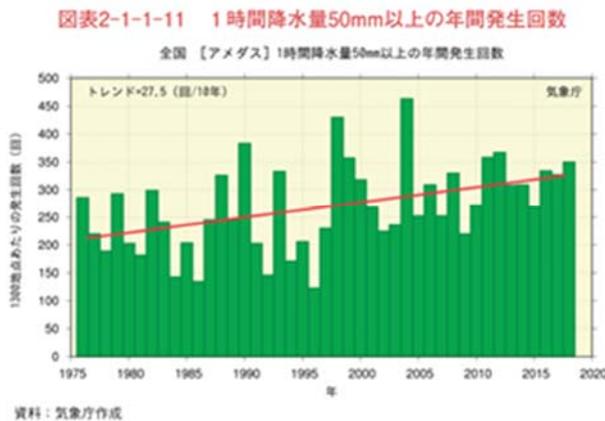


(影響度ランクの設定)

影響度ランク	被害規模	被害のイメージ
AA	大	橋梁の落橋・倒壊・湛水等
A	中	道路閉塞(建物・道路土工造物)/陥没の亀裂・崩壊/盛土・堤上浸水/地すべり等
B	小	状況化被害/その他規模な被害等
C	なし	—

出典：岡崎市地域防災計画 (R2.3)

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)

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)

8) コロナ禍における動向

コロナ禍の影響により、交通分野では、外出自粛等の影響を受けて移動需要が大幅に減少するなど、いずれの事業も厳しい経営環境に置かれています。全国の公共交通事業者の減収は著しく、事業の継続が危ぶまれる状況にあり、住民の生活にも大きな影響を与える恐れがあります。

自治体で取り組んでいる事例として、中津川市では各公共交通機関の感染防止策を踏まえ、利用者に向けて公共交通の積極的な利用をアピールする「緊急アピール」の宣言を行っています。

今後、地域住民の交通手段を確保するうえで、社会経済活動の維持との両立に配慮した感染拡大防止策を講じていくことが必要となります。

緊急アピール宣言(中津川市 HP)

The screenshot shows the homepage of Nakatsugawa City. At the top left is the city logo and name. Navigation tabs include '暮らし・市政', '観光情報', and '移住・定住'. A search bar is present with the text '知りたい情報を検索する' and '検索したいキーワード'. A prominent banner reads: **【新型コロナウイルス対策】安心して公共交通機関をご利用ください**. Below the banner are links for 'トップページ', '暮らし・手続き', '生活・ごみ・環境', and '交通'. The page is dated '最終更新：2020年07月29日'.

公共交通機関の新型コロナウイルス感染症対策

外出が必要な方のために運行を続けています

The infographic lists six measures to ensure safety and prevent infection spread:

- お客様の安全・安心のための取り組みを行っています (Measures for customer safety and peace of mind)
- 感染拡大を防止するためにご協力をお願いします (We request your cooperation to prevent infection spread)
- マスク着用・健康管理をしています (We manage mask wearing and health)
- 常時窓開けによる換気をしています (We perform constant ventilation by opening windows)
- 定期的に清掃・消毒をしています (We perform regular cleaning and disinfection)
- 乗車時のマスク着用をお願いします (We request mask wearing during boarding)
- 会話を控えるようお願いします (We request you to refrain from conversation)
- ソーシャルディスタンス (Social Distancing)
- なるべく間隔を空けてご乗車下さい (Please board with as much interval as possible)

やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

公共交通機関では、新型コロナウイルス感染症対策のために、換気や消毒など様々な取り組みを行っています。安心して公共交通機関を利用していただくために、北恵那バスが行っている感染症対策の取り組みをご紹介します。

9) 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」が到来しています。さらに、AI、5Gなどの技術分野の進展も著しく、このような状況を背景に新たな経済活動も拡大しています。

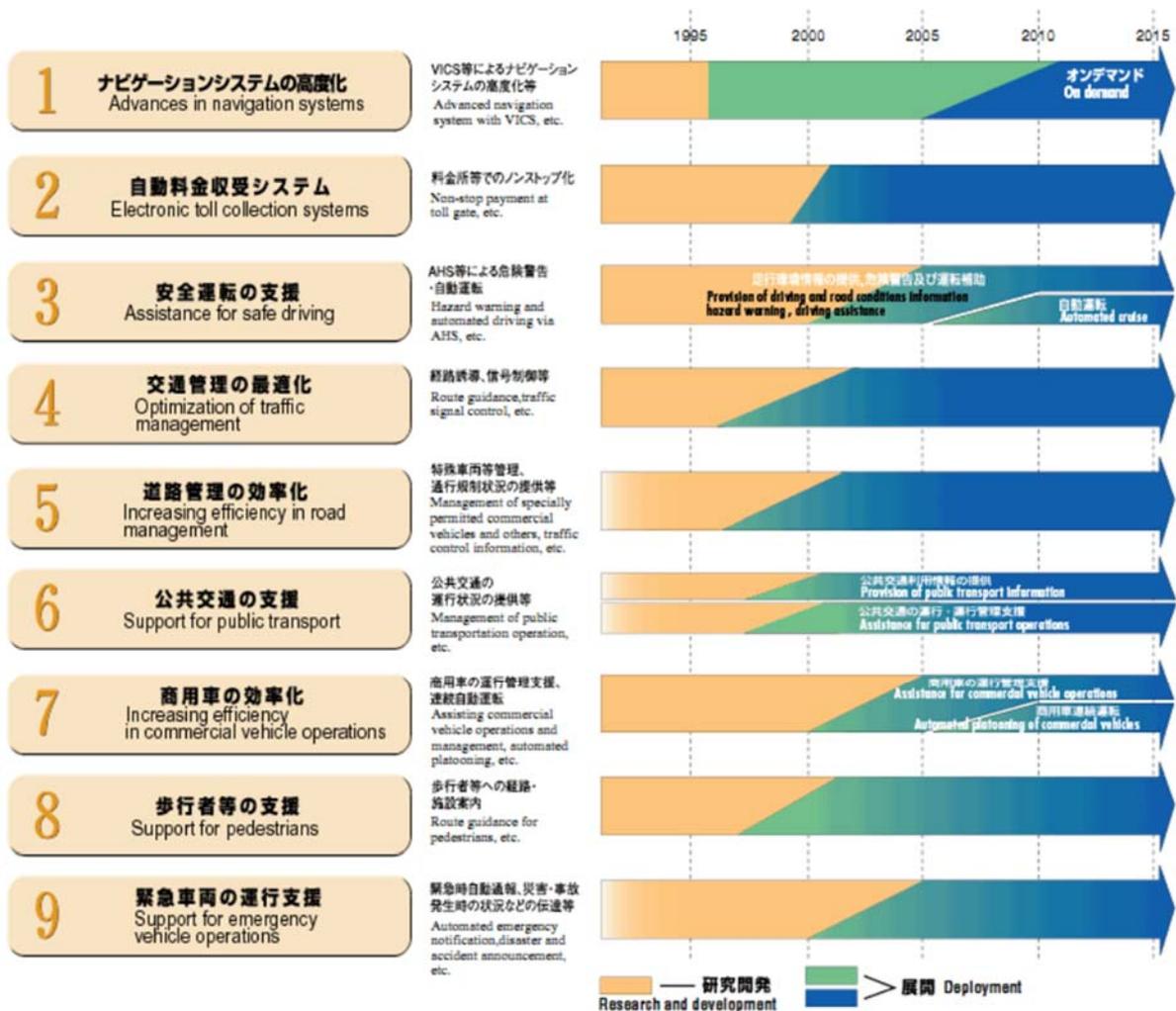
交通政策の策定に当たっては、このような新たな技術開発の進展についても見据える必要があります。

a) ITS に関する動向

ITS は、交通事故の増大、交通渋滞の拡大、沿道環境の悪化、地球環境との不調和、エネルギー消費の増大といった深刻な道路交通問題解決の切り札として期待されています。

9つの開発分野ごとにシステムの実用化実績や研究開発等の進捗状況、さらには、海外での類似システムの開発状況等を勘案し、システムの実用化時期等に関する開発・展開目標が設定されています。

ITS の 9 つの開発分野と開発・展開計画



資料：国土交通省 HP

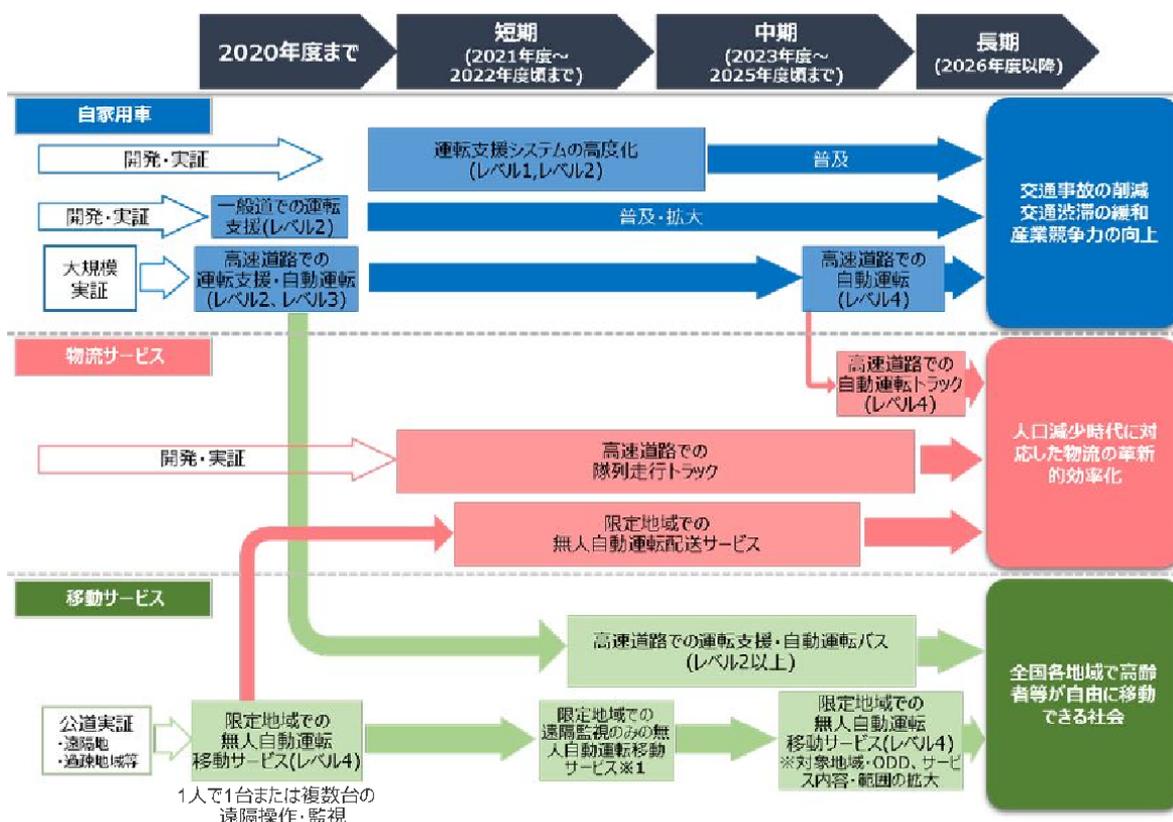
b) 自動運転に関する動向

自動運転システムは、現在、自動車の機能向上と並行して実証実験の枠組みの中で研究開発と社会実装が進められている段階にあります。広く市場化・事業化されているわけではないものの、今後5～15年の間に急速に普及していくことが予想されており、これに伴い今後社会に対して大きなインパクトを与える可能性があります。

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 2020（案）において、自動運転の今後の取組み、ロードマップ等が示されています。

- 2022 年度頃までに、遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが開始される可能性がある。
- 2025 年度を目途に 40 か所以上にサービスが広がる可能性がある。

自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ



※1:無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各府県において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

資料：官民 ITS 構想・ロードマップ 2020（案）

自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期

	レベル	実現が見込まれる技術(例)	市場化期待時期 ※2
自家用	レベル2	一般道路での運転支援	2020年まで
	レベル3	高速道路での自動運転	2020年目途
	レベル1, 2	運転支援システムの高度化	2020年代前半
	レベル4	高速道路での自動運転	2025年目途
物流 サービス	- ※3	高速道路でのトラックの後続 有人隊列走行	2021年まで
		高速道路でのトラックの後続 無人隊列走行	2022年度以降
	レベル4	高速道路でのトラックの自動 運転	2025年以降
移動 サービス	レベル4	限定地域での無人自動運 転移動サービス	2020年まで
	レベル2以上	高速道路でのバスの運転支 援・自動運転	2022年以降

※1：市場化等期待時期については、今後、海外等における自動運転システムの開発動向を含む
国内外の産業・技術動向を踏まえて、見直しをするものとする。

※2：民間企業による市場化が可能となるよう、政府が目指すべき努力目標の時期として設定する。

※3：トラックの隊列走行は、一定の条件下（ODD）において先頭車両の運転者が操縦し、後続
車両は先頭車両に電子的に連結されている状態であるためレベル表記は行わない。

資料：官民 ITS 構想 ・ロードマップ 2020（案）

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 2020（案）

c) MaaS に関する動向

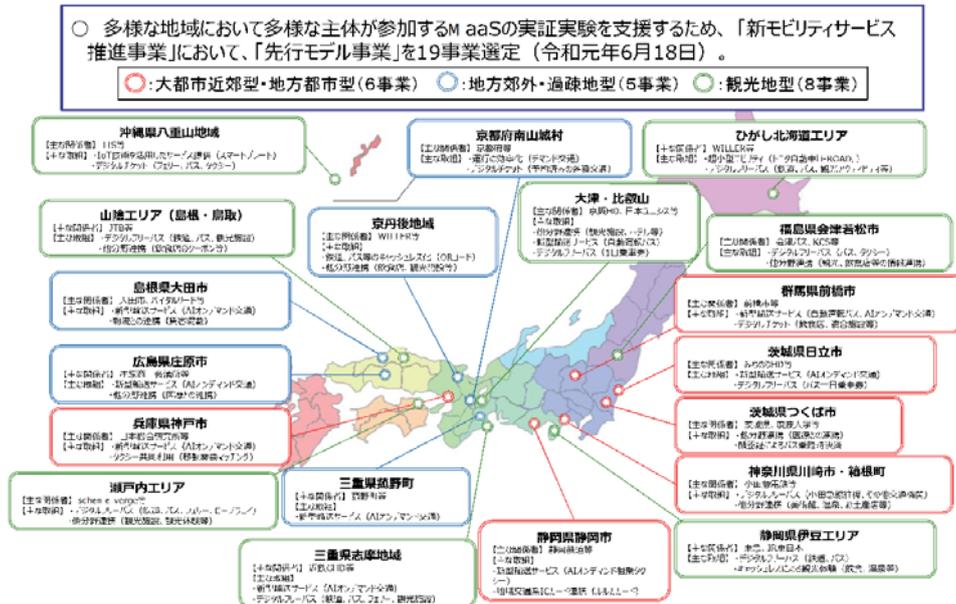
MaaS (マース : Mobility as a Service) はスマホアプリ又は web サービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。新たな移動手段 (AI オンデマンド交通、シェアサイクル等) や関連サービス (小売り、医療) も可能であることから、交通結節点整備等と連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域における移動手段の確保・充実に資することが期待されます。

MaaS のモデル構築を進めるため、2019 年 6 月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で 6 地域、地方郊外・過疎地型で 5 地域、観光地型で 8 地域の 19 地域選定し、実証実験の実施が支援されています。



資料：交通政策白書 (2020)

地域における MaaS プロジェクトの推進



資料：交通政策白書 (2020)

10) 国の交通政策動向

a) 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り、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」が期待されています。

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おり、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が行われています。

リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線の概要



資料：国土交通省

b) 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ります。

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ます。

※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、オムニモーダルインフラ整備等) ◇ 「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・ワンズオンリー化の推進 <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>■ FinTech/キャッシュレス化</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 金融・商取引関係法制の機能別・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>■ 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>■ 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）

c) 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す（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)」が策定されています。

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）

葛巻 清吾（くずまき せいご）
トヨタ自動車(株) 先進技術開発カンパニー 常務理事

<p>目指す姿</p> <p>概要</p> <p>・自動運転の実用化を高速道路から一般道へ拡張 するとともに ・自動運転技術を活用した物流・移動サービスの実用化 することで交通事故低減、交通渋滞の削減、過疎地等での移動手段の確保や物流業界におけるドライバー不足等の社会的課題解決に貢献し、すべての国民が安全・安心に移動できる社会を目指す。</p>	
<p>目標</p> <p>オーナーカー：2025年目途に高速道路での完全自動運転（SAEレベル4）、一般道における運転支援技術の高度化（SAEレベル2以上） 移動サービス：2020年までに限定地域で無人自動運転（SAEレベル4） 物流サービス：2025年以降に高速道路でトラック完全自動運転（SAEレベル4） これらを実現するために必要となる協調領域の技術を2023年までに確立し、様々な事業者・自治体等を巻き込んだ実証実験等で有効性を確認するとともに、複数の実用化例を創出することにより社会実装に目途をつける。</p>	
<p>出口戦略</p> <p>実用化に必要なステークホルダー参加型の研究開発により、出口でのスムーズな事業化を目指す。具体的には</p> <p>① 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の活用 ② 事業者・地方自治体関係者の事業企画に基づいた実証実験等により、民間からの投資及び事業化計画を促進していく。</p>	<p>社会経済インパクト</p> <p>自動運転技術を活用した車両や物流・移動サービスは他の輸送手段との組合せにより、各々の地域のニーズや用途にあったより付加価値の高いモビリティを提供できるとともに、①交通事故低減、交通渋滞の削減 ②地域の移動手段の確保 ③人手不足の解消 ④産業競争力の強化 ⑤新たな産業の創生等が期待できる。</p>
<p>達成に向けて</p> <p>研究開発内容</p> <p>【I】自動運転システムの開発・検証（実証実験） ①信号情報提供技術の開発 ②路車連携・合流支援等の技術開発 ③車両プローブ情報の収集と活用のための技術開発 ④次世代型公共交通システムの開発 ⑤移動サービス実用化に向けた環境整備 等</p> <p>【II】自動運転実用化に向けた基盤技術開発 ①仮想空間での安全性評価環境の構築 ②効率的なデータ収集・分析・配信技術の開発 等</p> <p>【III】自動運転に対する社会的受容性の醸成 ①社会受容性イベントの企画・開催 ②自動運転のインパクトの明確化 ③交通制約者の支援に関する研究 等</p> <p>【IV】国際連携の強化 ①国際会議での発信 ②海外研究機関との共同研究 等</p>	

関係府省庁：内閣官房、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省 等

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）

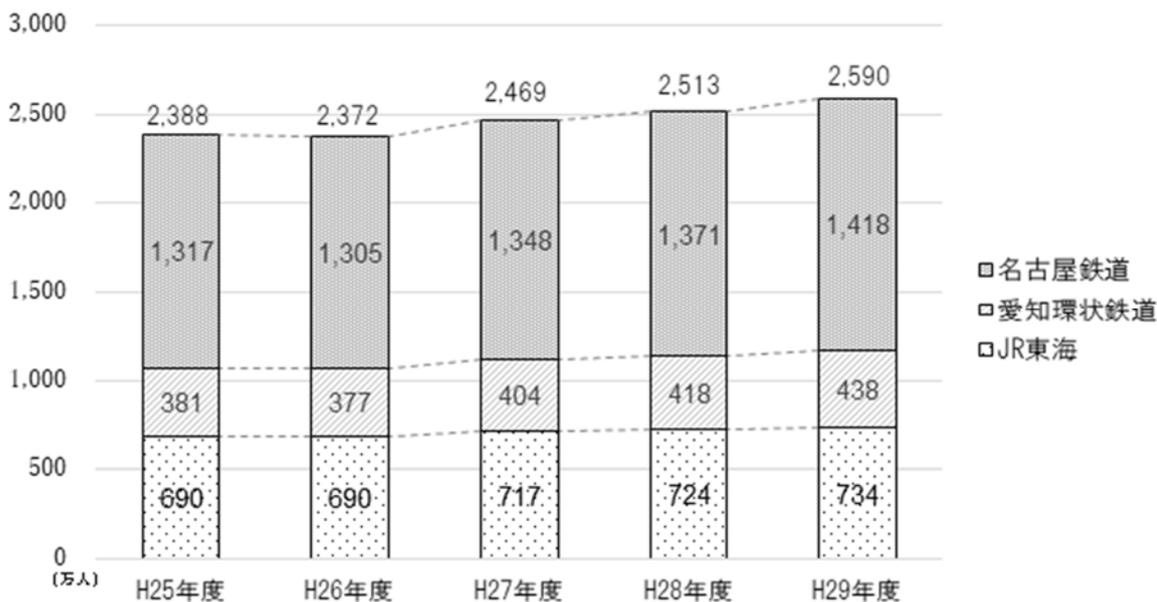
(4) 交通手段別の現状

1) 鉄道

市内の鉄道駅は3路線（愛知環状鉄道、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線）あり、3路線計で約2,600万人の乗客数となっています。

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、愛知環状鉄道は1.15倍と3路線とも利用者数は増加している傾向にあります。

市内鉄道乗客の推移



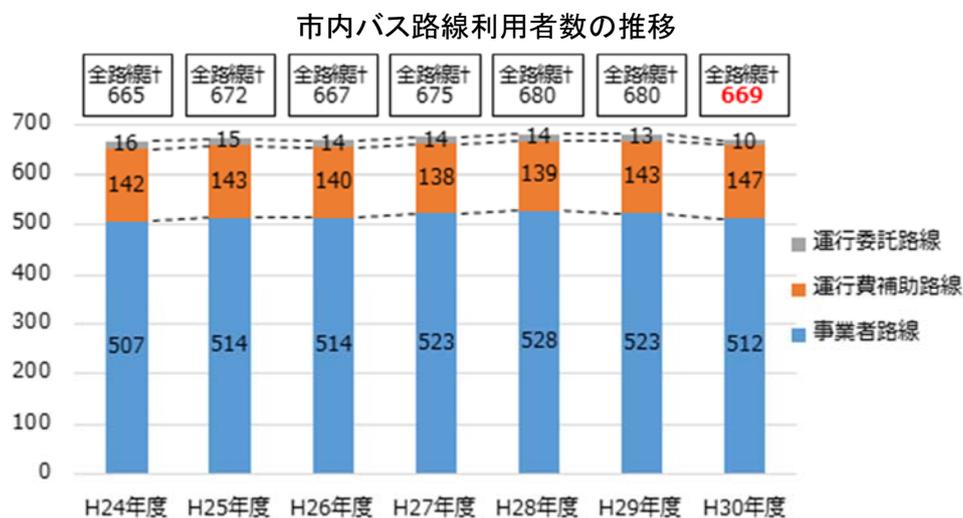
主要鉄道駅の乗客数の推移

駅	年間乗客数(人/年)				
	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

2) バス

市内バスの乗客数は横ばい傾向となっています。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ますが、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ります。また、バス停別の利用者数は、JR岡崎駅や名鉄東岡崎駅において、大きく増加している傾向にあります。



運行委託路線の内訳

(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
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	-59.70%

※3 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

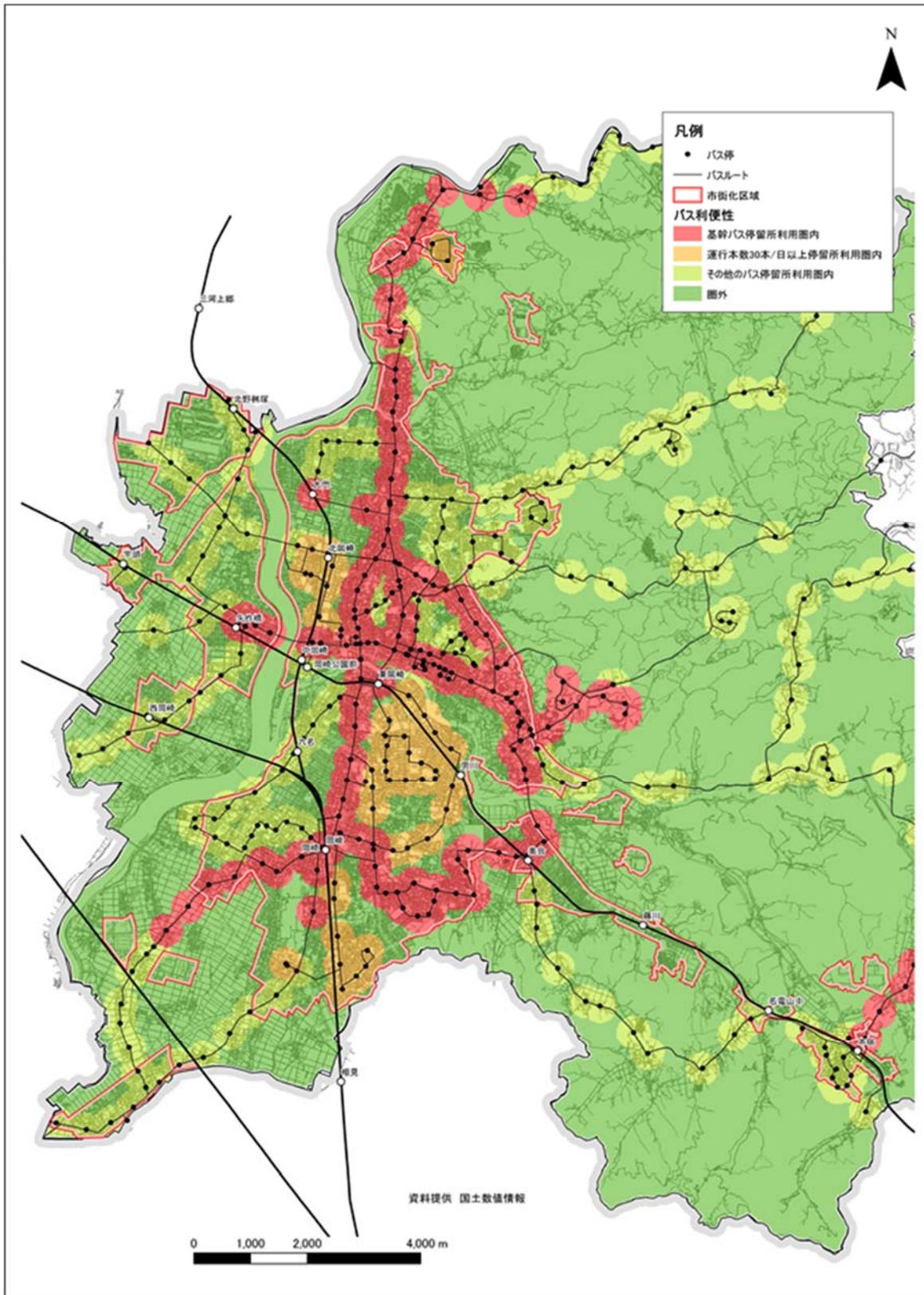
市内主要バス停の利用者数の推移

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

資料：名鉄バス、岡崎市地域創生課提供資料

バスネットワークの利便性をみると、JR 岡崎駅や名鉄東岡崎駅等の主要駅間を結ぶ路線は基幹バスが走っており、利便性は高い傾向にあります。

バスネットワークと利便性



資料：名鉄バス、岡崎市地域創生課提供資料

3) タクシー

作成中

a) 輸送実績

愛知県内のタクシー事業者に対して、輸送実績や新型コロナウイルス感染症による影響をアンケート調査により確認しました。

岡崎市内タクシー事業アンケート調査

問1. 新型コロナウイルス感染症について、全国的に公共交通事業の減収が問題となっています。以下の2つの項目について、直近3ヶ月実績及び前年度同月実績をご教示ください。

アンケート回収中

問2. 貴社の保有免許状況及び一般乗合免許の取得意向をご記入ください。

【保有状況】

・保有しているものを全て○で囲んでください。(道路運送法に基づくもの)

1. 一般乗用 2. 一般乗合 3. 一般貸切

【取得意向】

・今後取得していく意向があるものを○で囲んでください。

1. 一般乗合 2. 一般貸切 3. なし

問3. 貴社の運転手への給与制度をご教示ください。

※お答えできる範囲で結構ですので○を付けてください。

1. 固定給 2. 固定給＋歩合制 3. 完全歩合制

裏面へお進みください

1

資料：アンケート調査結果

b) 車両保有台数および運賃

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）の車両を保有しています。

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			
	ジャンボ (特定大型)	一般タクシー (大・中・小)	福祉車両	計
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

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

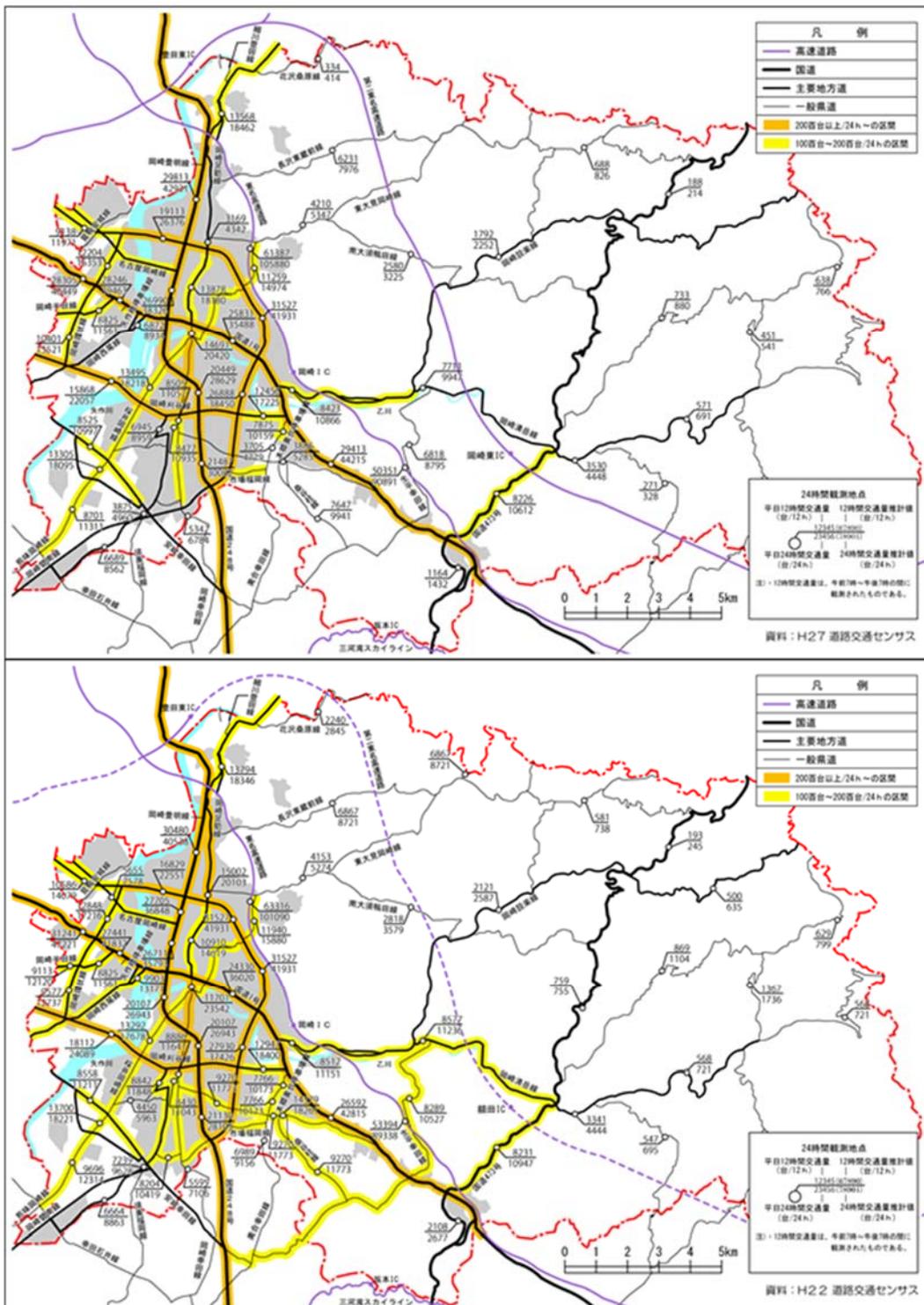
資料：愛知県タクシー協会（R2.4月現在）

4) 自動車

a) 交通量

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、200 百台/日以上交通量が観測されています。

自動車交通量(上図:H27、下図:H22)

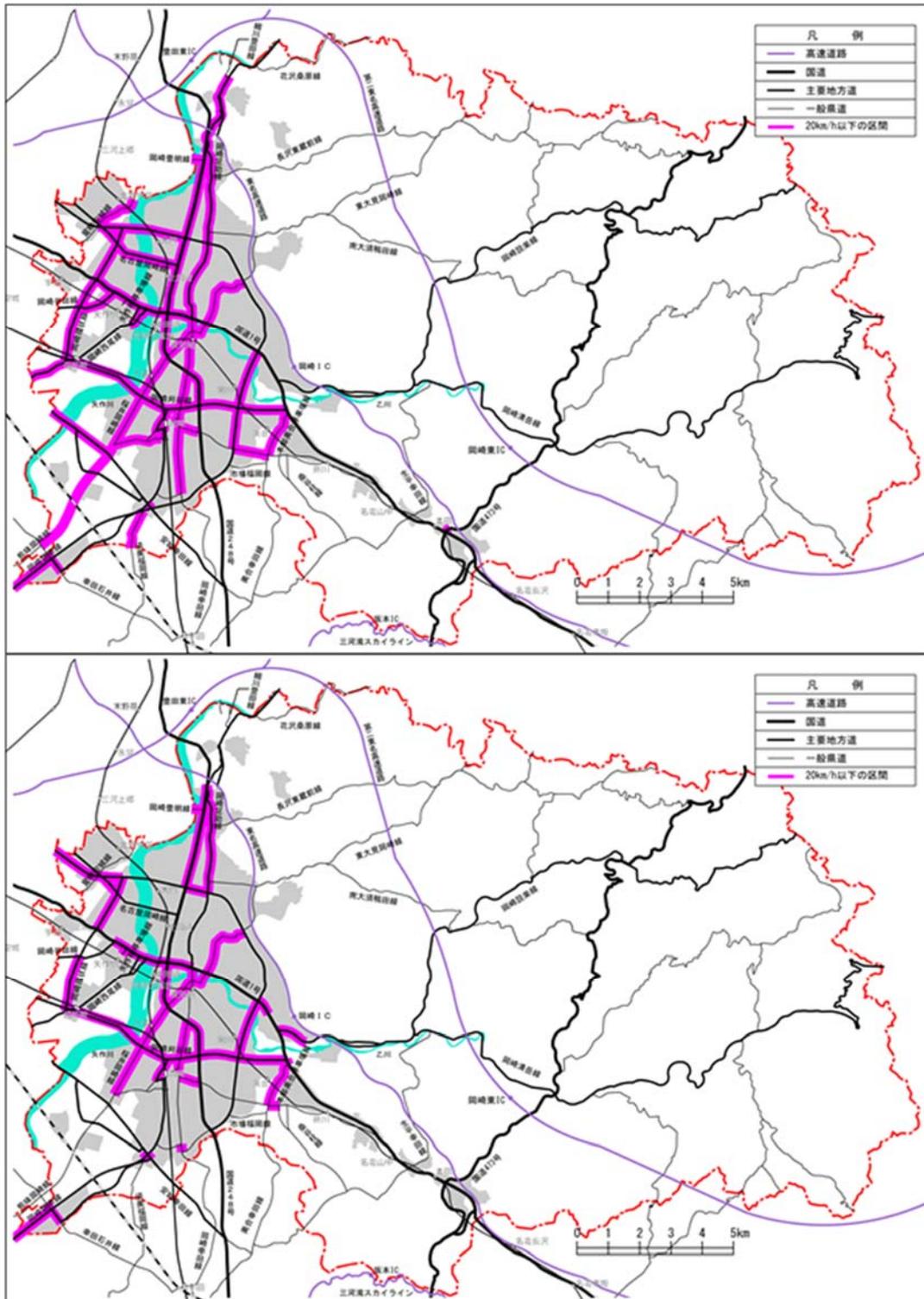


資料：道路センサス (H22、H27)

b) 旅行速度

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います。また、平成22年と27年を比較すると、その区間は拡大しています。

混雑時平均旅行速度(上図:H27、下図:H22)

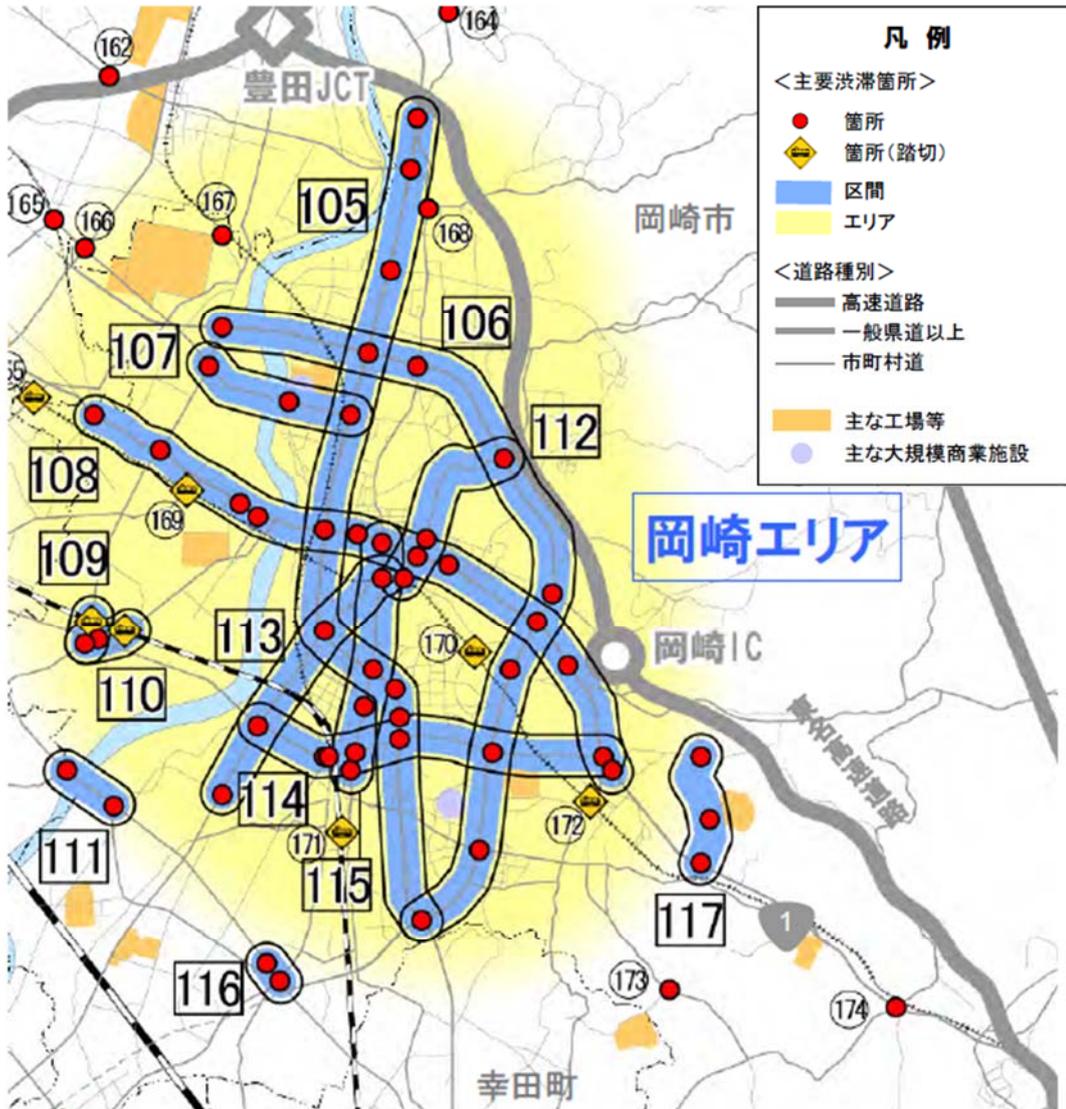


資料：道路センサス (H22、H27)

c) 渋滞

国道248号(区間105)や岡崎環状線(区間106)、国道1号(区間108)などの主要な幹線道路は概ね主要渋滞箇所および主要渋滞区間として指定されています。

岡崎エリアの主要渋滞箇所



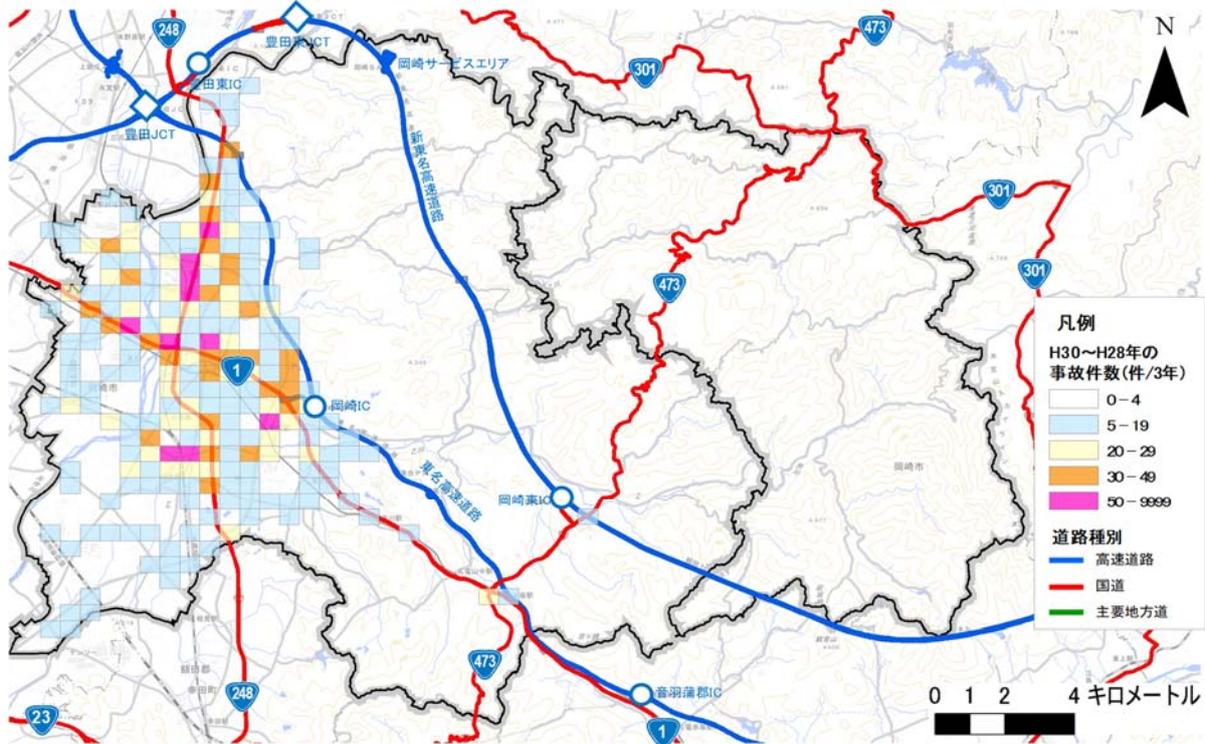
区間105	国道248号(岡崎市)
区間106	岡崎環状線(岡崎市)
区間107	名古屋岡崎線(岡崎市)
区間108	国道1号(岡崎市)
区間109	岡崎環状線(岡崎市)
区間110	岡崎西尾線(岡崎市)
区間111	安城幸田線(岡崎市～安城市)
区間112	東大見岡崎線(岡崎市)
区間113	桜井岡崎線(岡崎市)
区間114	岡崎刈谷線(岡崎市)
区間115	岡崎足助線～電車通り～岡崎幸田線(岡崎市)
区間116	安城幸田線(岡崎市)
区間117	市道(岡崎市)

資料：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会

d) 事故

国道 248 号や国道 1 号等の市内の幹線道路や、JR 岡崎駅、名鉄東岡崎周辺等の市内の主要な駅周辺で事故件数が多い傾向にあります。

愛知県内の事故危険箇所



資料：愛知県警事故データ (H30～H28 年)

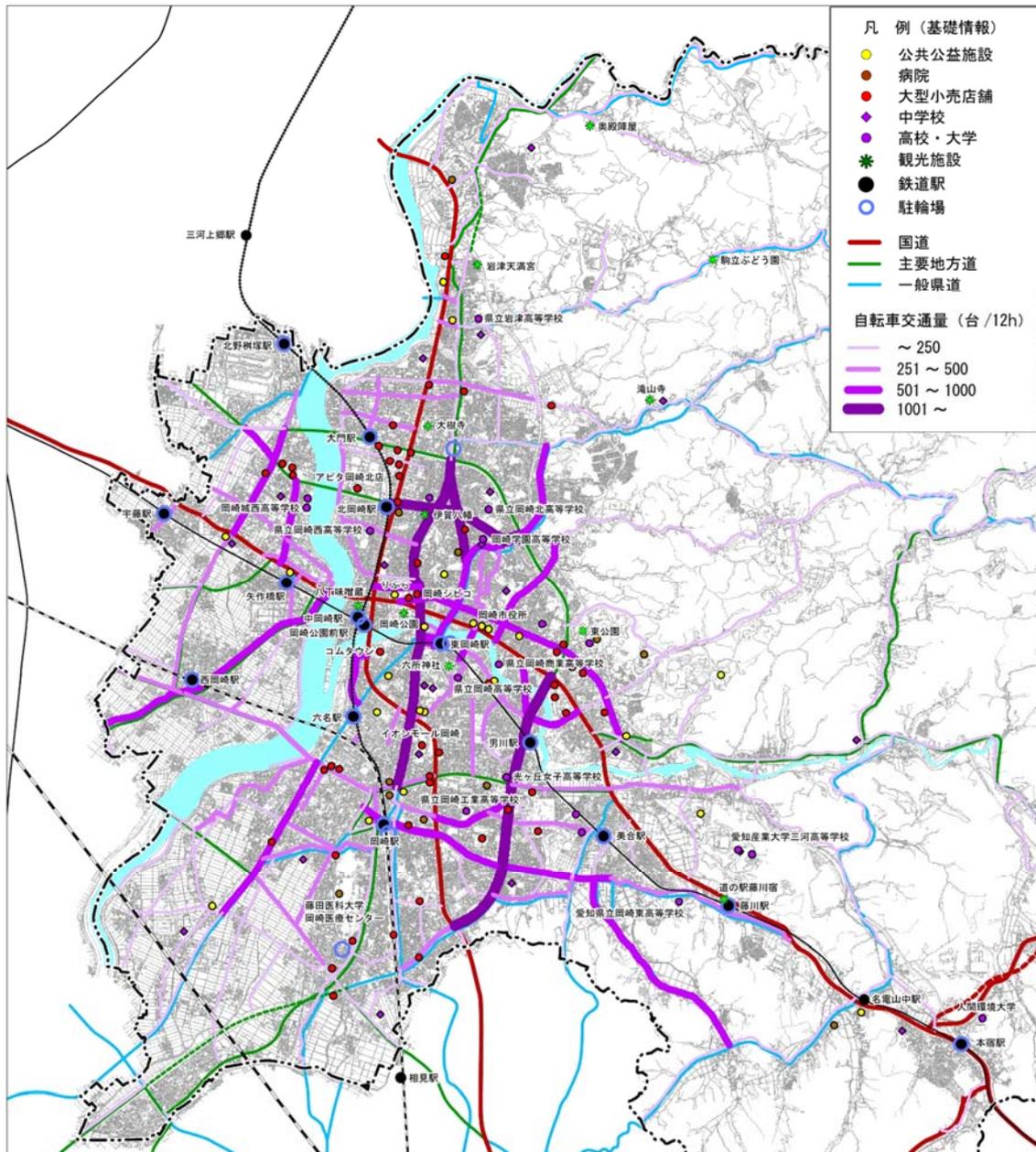
5) 自転車

a) 交通量

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ます。

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ます。

自転車交通量

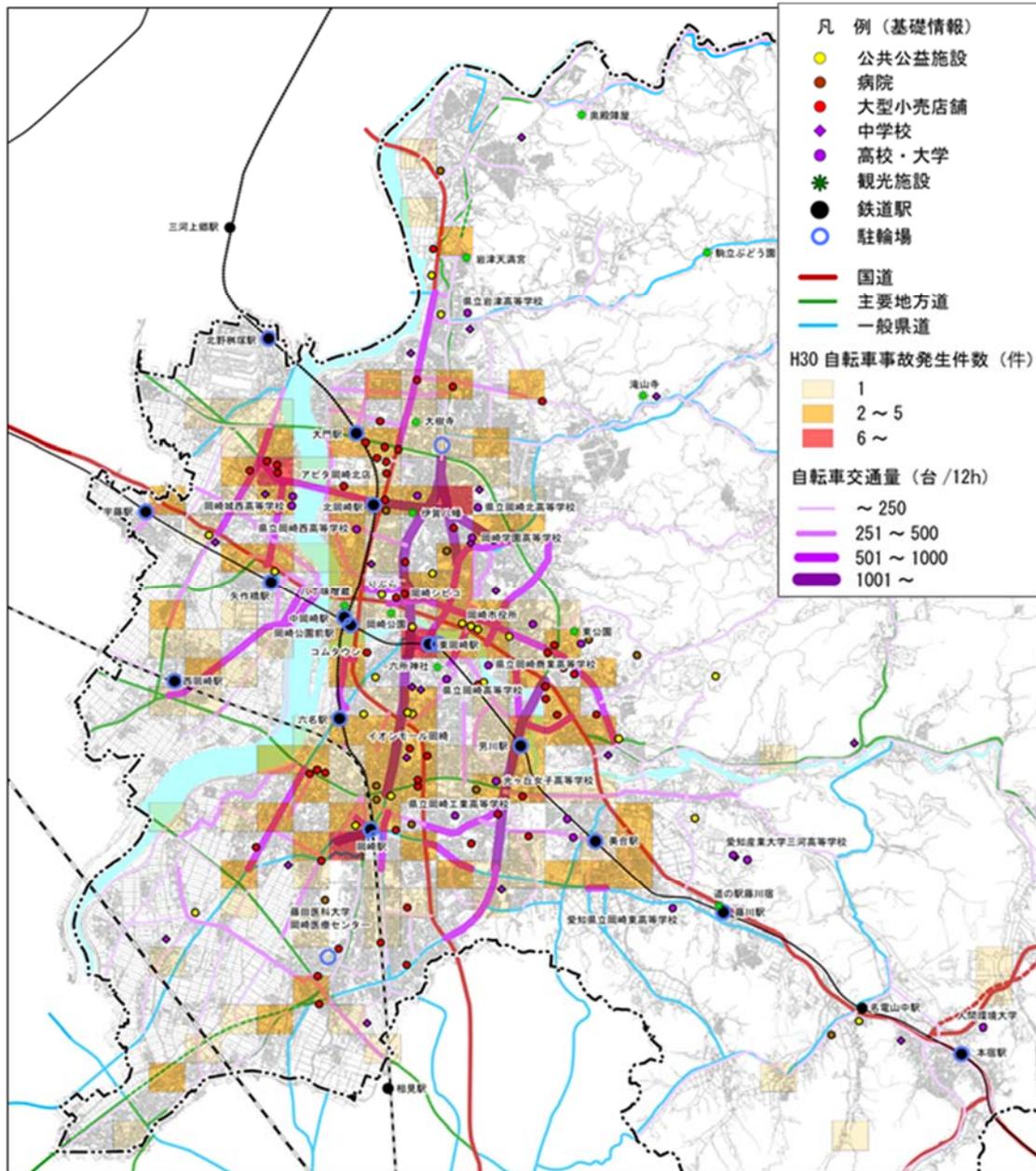


資料：平成 27 年度全国道路・街路交通量調査、岡崎市道路交通情勢調査

b) 事故

自転車事故の発生箇所は、名鉄東岡崎駅や JR 岡崎駅等の主要な鉄道駅や、大型商業施設が立地する地域周辺で多く発生している傾向にあります。

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) 市民意識

1) 調査概要

市民意識調査は、2018（平成 30）年に住民基本台帳から無作為に抽出した本市に居住する満 18 歳以上の男女 5,000 人を対象に行った調査であり、市政に対する市民の意見を広く集め、まちづくりに反映することを目的に行っています。これらの調査を抜粋して整理を行います。

配布数に対する回収率は、岡崎市全体で 40.7%、地区別で 35.0%～50.2%でした。

調査対象および調査方法

項目	内容
調査対象	岡崎市に居住する 15 歳以上の市民
配布数	5,000 通
抽出法	無作為抽出
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	令和元年 10 月 30 日～11 月 15 日
調査地域	市内全域

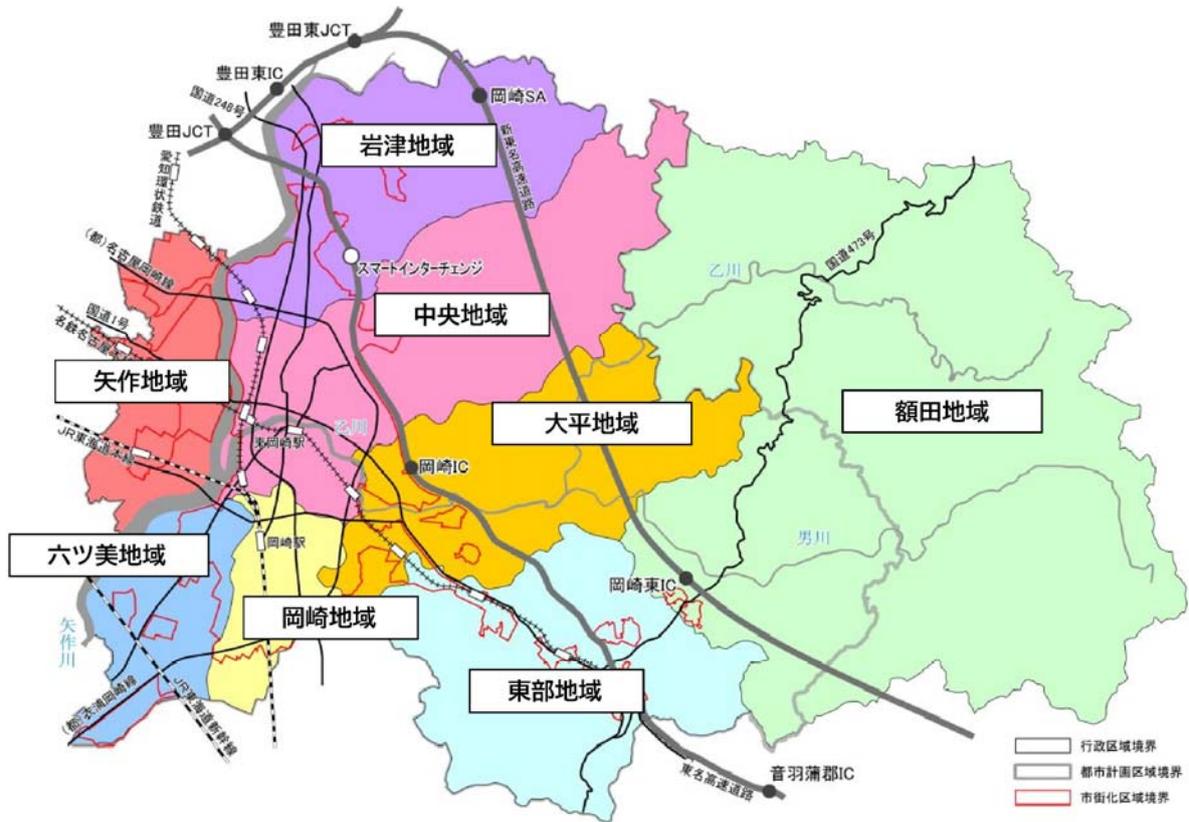
配布数および回収結果

地区	配布数	回収数	回収率
岡崎市計	5,000	2,033	40.7%
本庁	625	248	39.7%
岡崎	625	314	50.2%
大平	625	255	40.8%
東部	625	224	35.8%
岩津	625	219	35.0%
矢作	625	247	39.5%
六ツ美	625	232	37.1%
額田	625	281	45.0%
不明	—	13	—

参考：統計的な取扱いについて

- 比率はすべて百分率（%）で表し、小数点以下 2 位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合がある。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約 70%”などと、小数点以下 1 位を四捨五入した整数値で表記する。
- 設問に対する回答者の母数は“n=〇”として掲載し、各比率は n を 100%として算出する。
- 表、グラフ等の見出し及び文章中の選択肢については、趣旨が変わらない程度に簡略化している場合がある。

配布地域の位置図

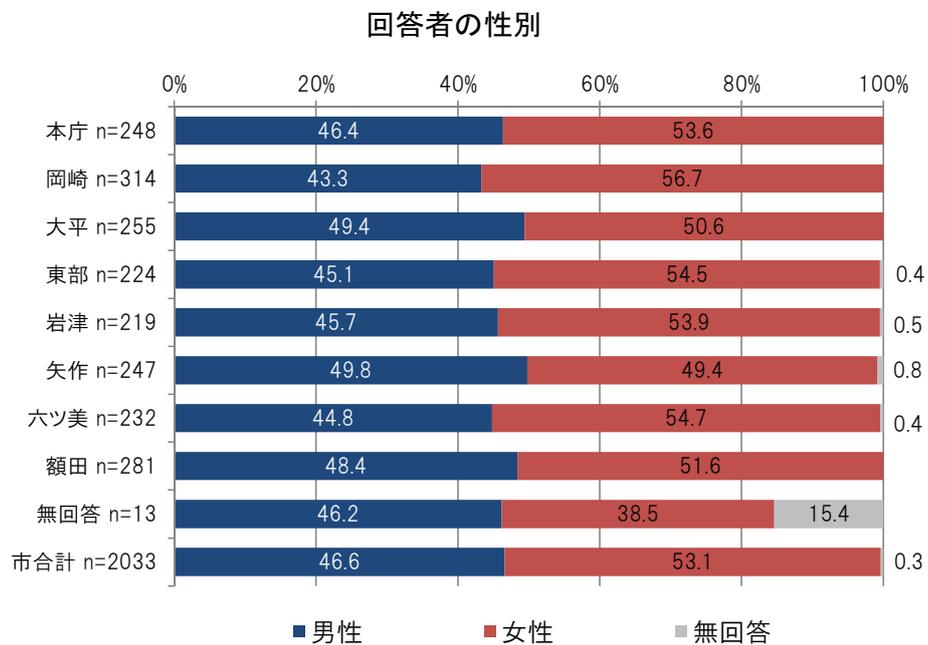


※今回の地域別集計における「本庁」は、図中の「中央地域」に相当する
資料：岡崎市都市計画マスタープラン 2010

2) 回答者の属性

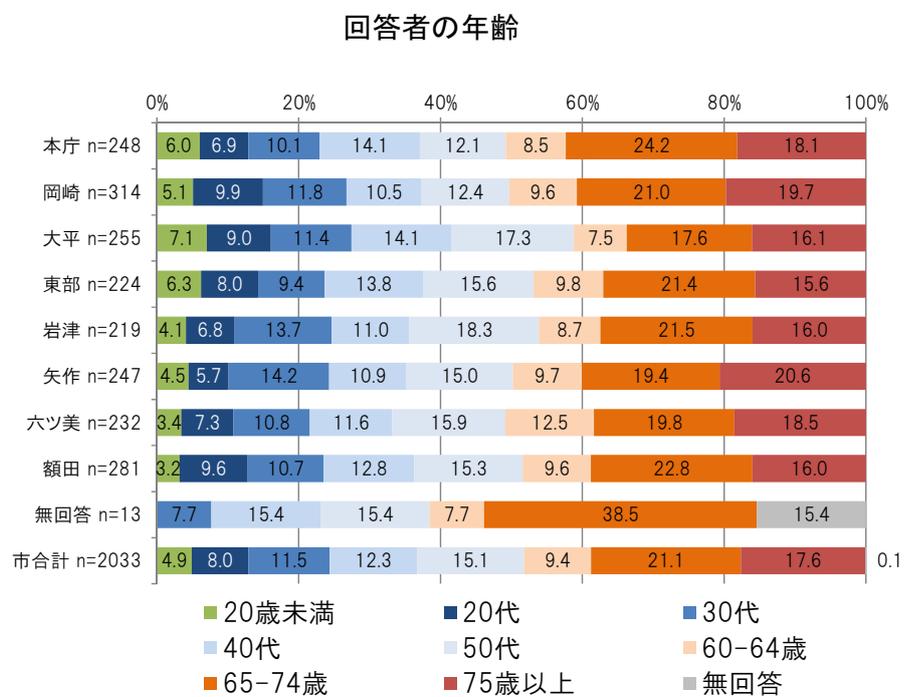
a) 性別

市全体では、「女性」の割合が約 53%と少し高く、矢作地区のみ「男性」の割合がやや高い傾向にあります。



b) 年齢

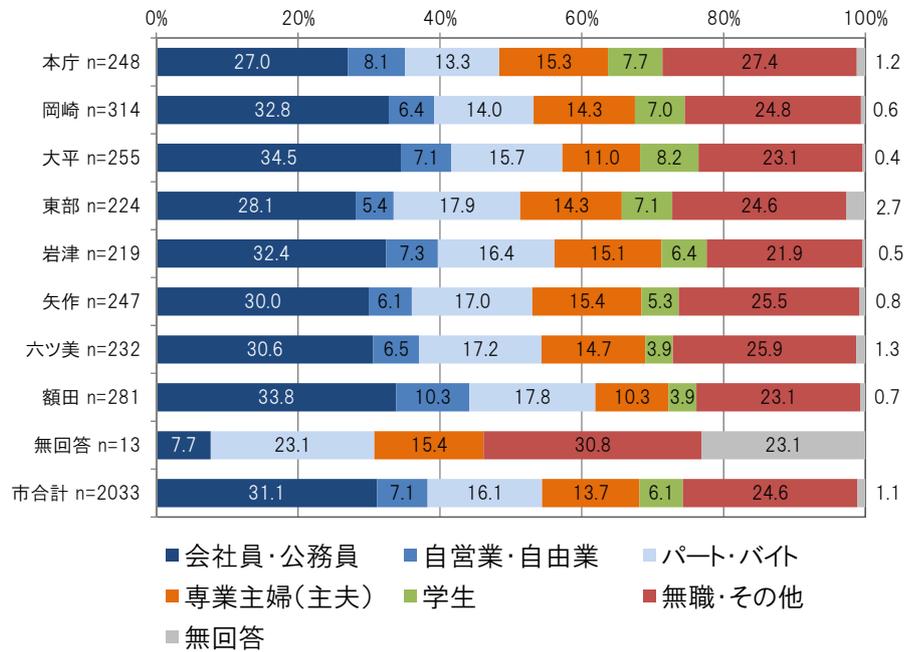
市全体では、多様な年齢層の回答結果となっています。各地区ともほぼ同様の傾向となっています。



c) 職業

市全体では、「会社員・公務員」が約31%、「無職・その他」が約25%の順となっています。

回答者の職業

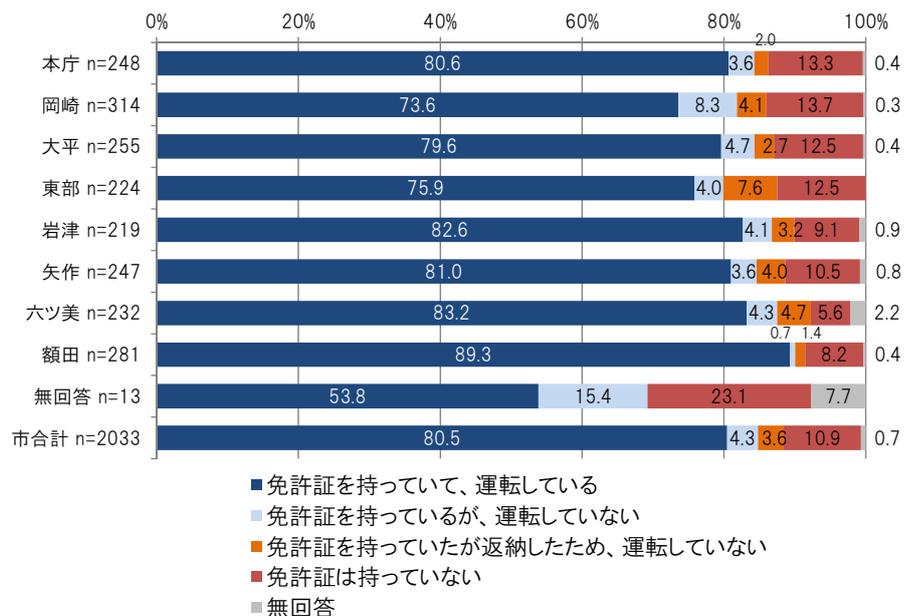


3) 運転免許

a) 運転免許証の有無と自家用車の運転

市全体では、「免許証を持っていて、運転している」が約81%、「免許証はもっていない」が約11%の順となっています。額田地区では、「免許証を持っていて、運転している」が他地区と比較し高い傾向にあります。

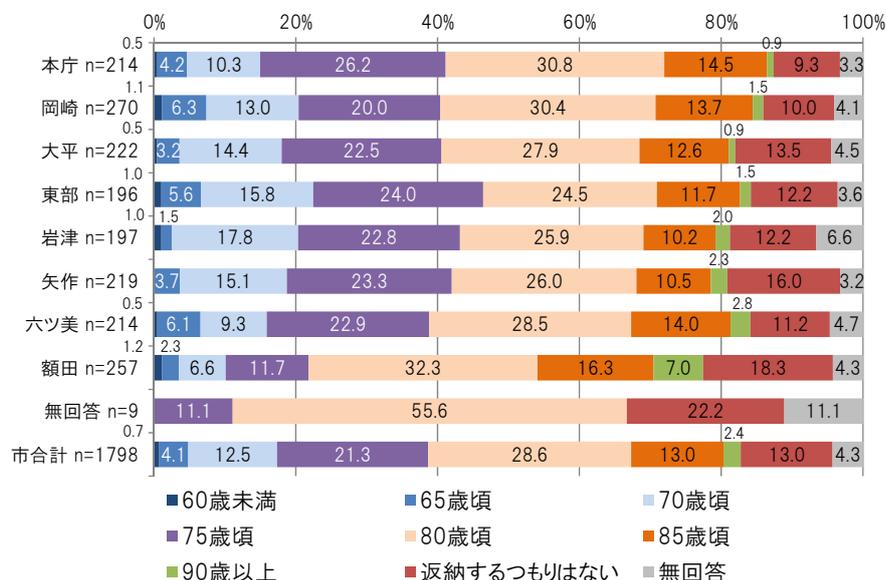
自動車運転免許証の有無と自家用車の運転



b) 返納した（しようと思う）年齢

市全体では、「80歳頃」が約29%、「75歳頃」が約21%の順となっています。矢作地区及び額田地区では、「返納するつもりはない」が他地区と比較し年齢が高い傾向にあります。

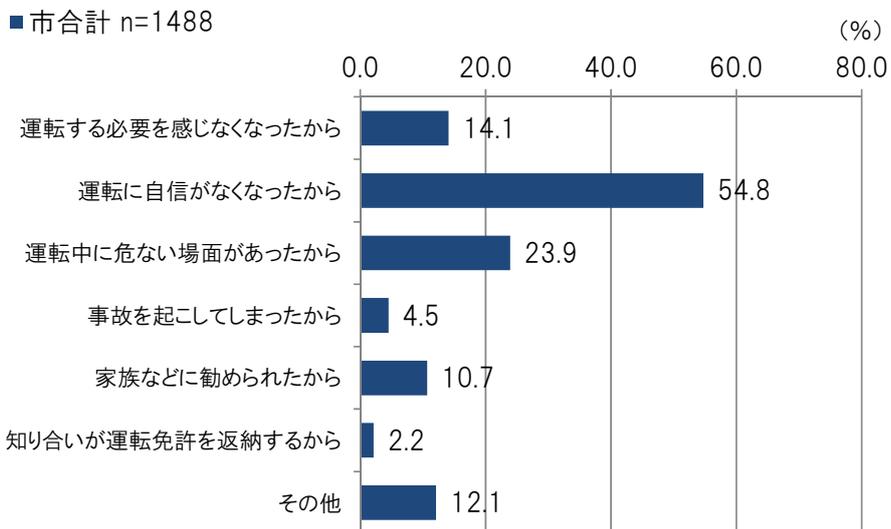
自動車運転免許証を返納した（しようと思う）年齢



c) 返納した（しようと思う）理由

市全体では、「運転に自信がなくなったから」が約55%、「運転中に危ない場面があったから」が約24%の順となっています。

自動車運転免許証を返納した（しようと思う）年齢



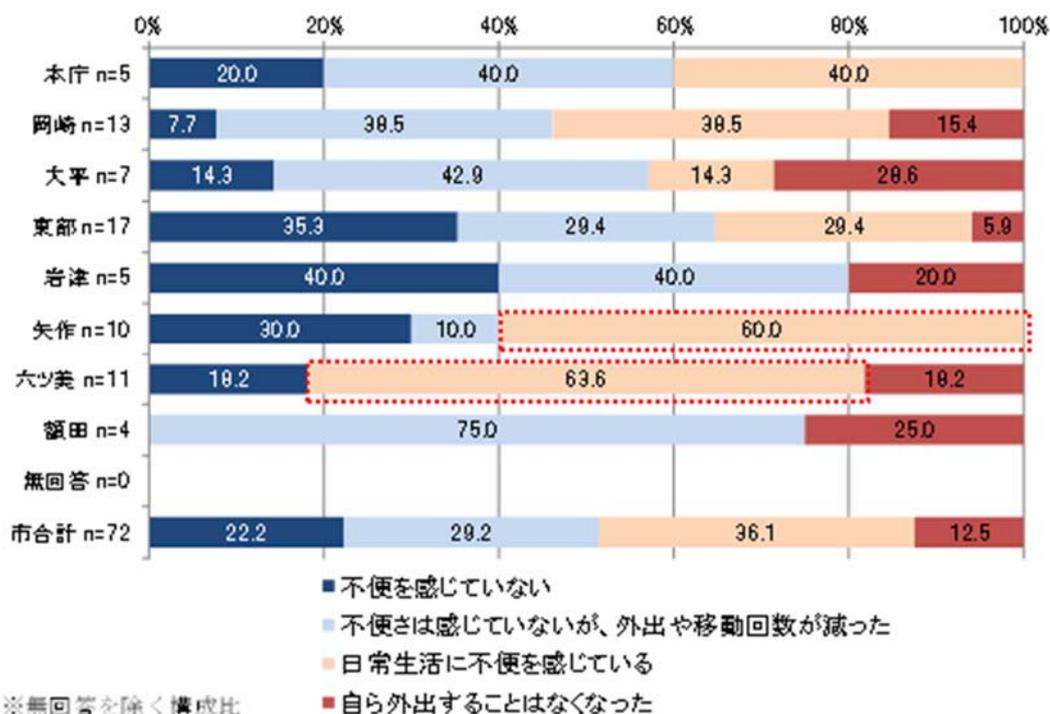
※複数回答

d) 返納後の外出や移動に関する不便

市全体では、「日常生活に不便を感じている」が約 36%、「不便さは感じていないが、外出や移動回数が減った」が約 29%の順となっており、およそ半数以上の人が不便さを感じていない結果となっています。

しかし、矢作地区及び六ツ美地区では、「日常生活に不便を感じている」が他地区より高くなっている傾向にあります。

自動車運転免許証返納後の外出や移動に関する不便

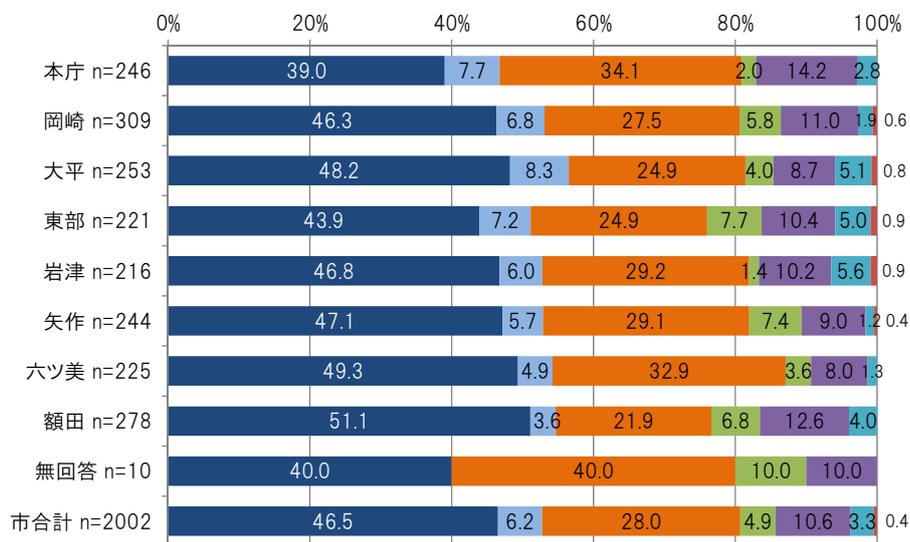


4) 普段の交通行動

a) 外出目的

外出目的として、平日は「通勤」及び「買物」目的で約7割を、休日は「買物」及び「その他私的目的」で約9割を占めています。

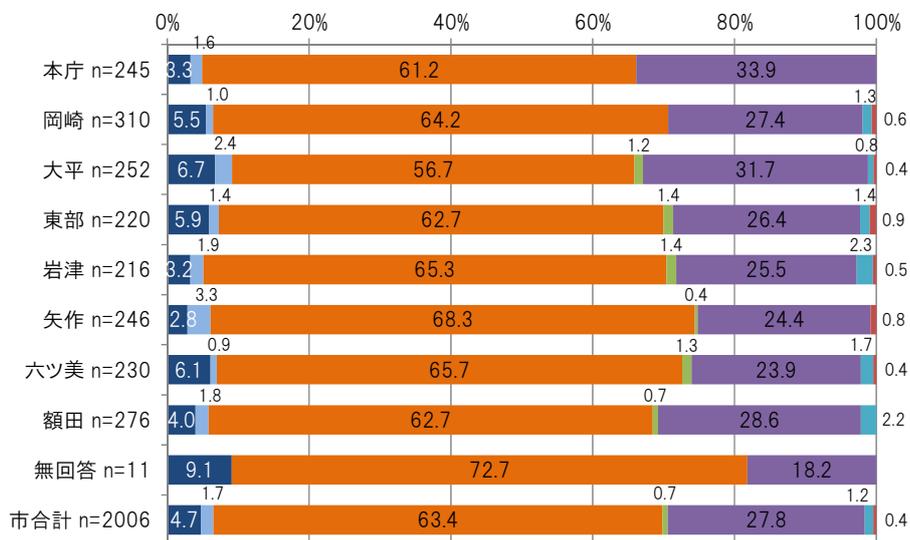
外出目的(平日)



■通勤 ■通学 ■買物 ■通院 ■その他私的目的 ■業務 ■寝たきりなど身体的理由で外出しない

※無回答を除く構成比

外出目的(休日)



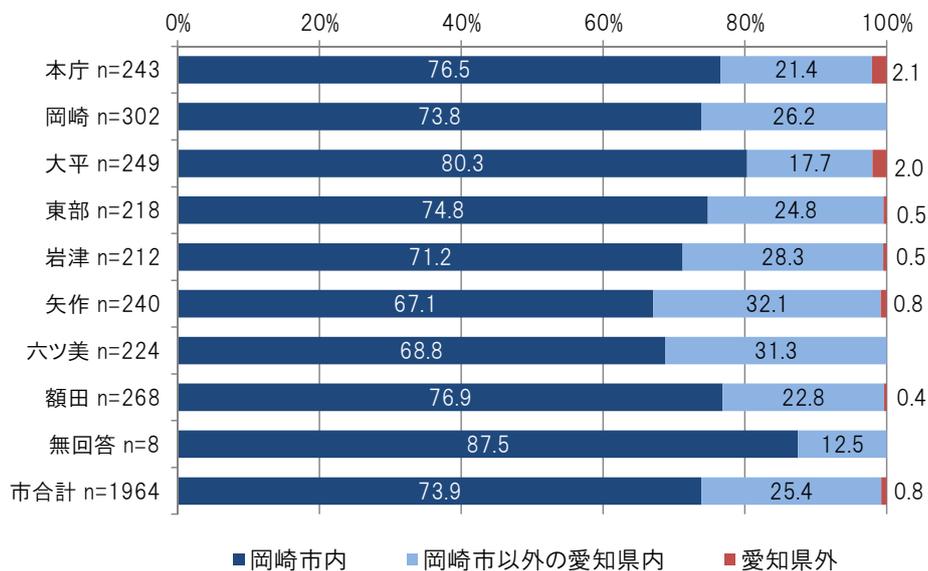
■通勤 ■通学 ■買物 ■通院 ■その他私的目的 ■業務 ■寝たきりなど身体的理由で外出しない

※無回答を除く構成比

b) 目的地

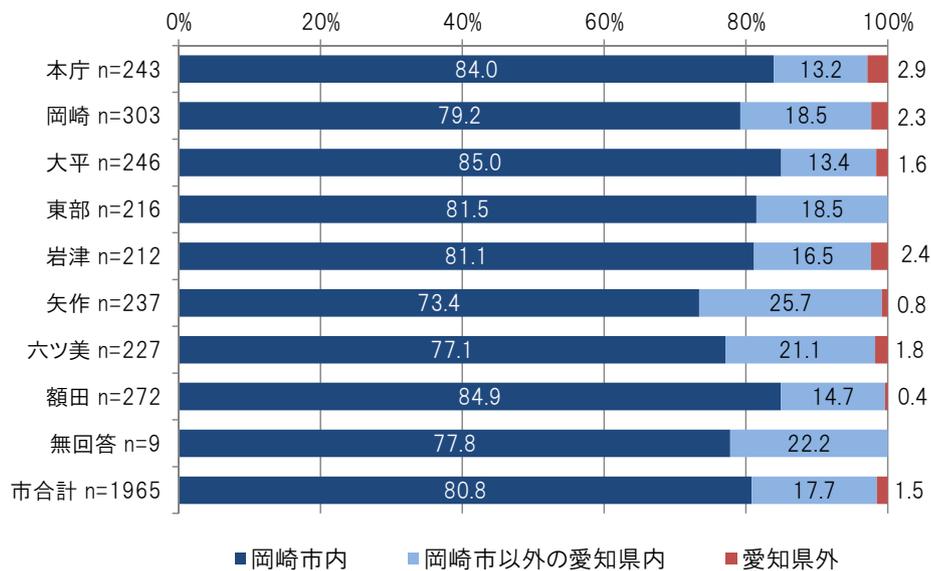
平日、休日とも外出の目的地は「岡崎市内」が最も多く選択されています。

外出の目的地(平日)



※無回答を除く構成比

外出の目的地(休日)

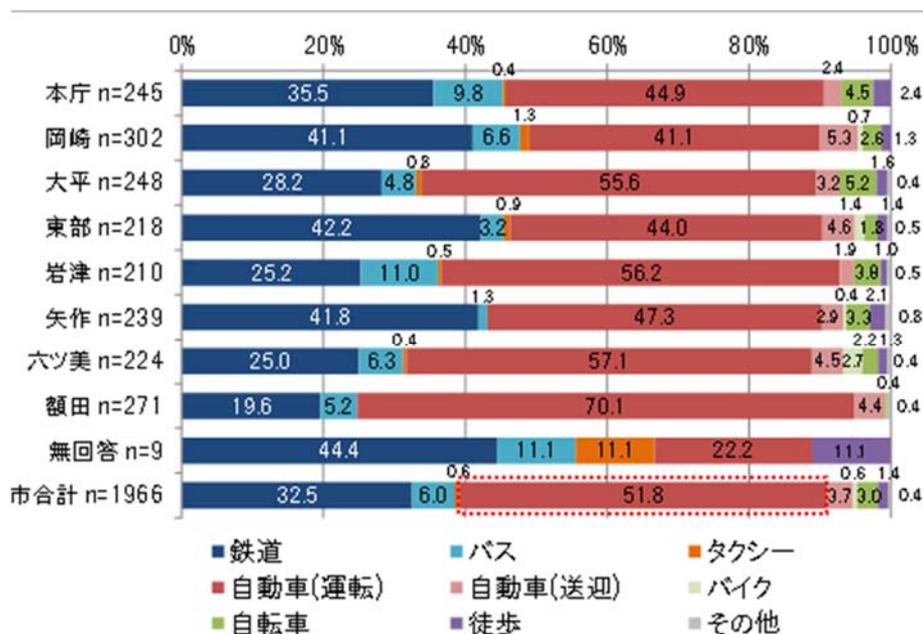


※無回答を除く構成比

c) 交通手段

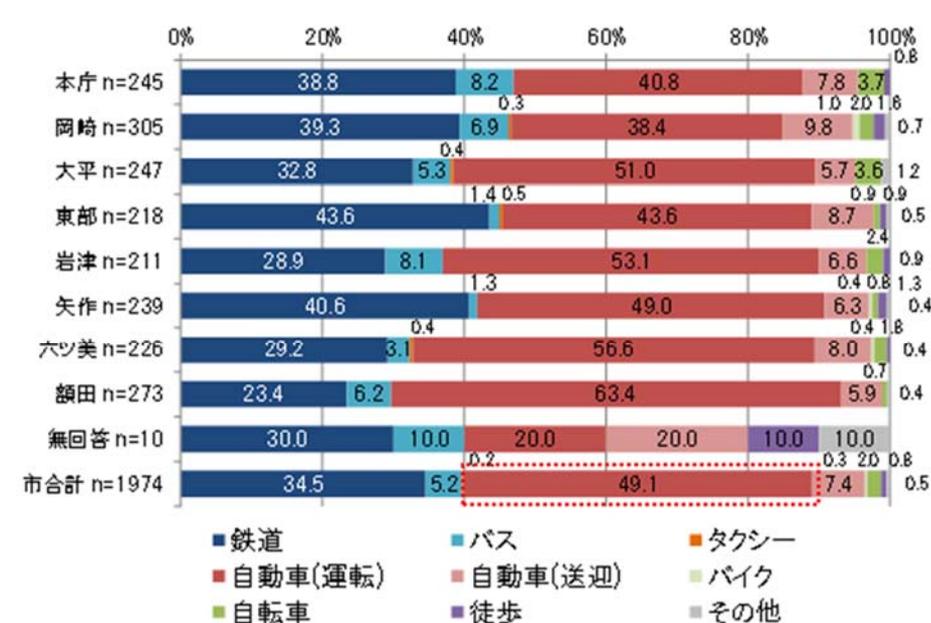
市全体では、「自動車（運転）」が最も多く約半数を占めています。

お出かけする際に利用する代表交通手段(平日)



※無回答を除く構成比

お出かけする際に利用する代表交通手段(休日)

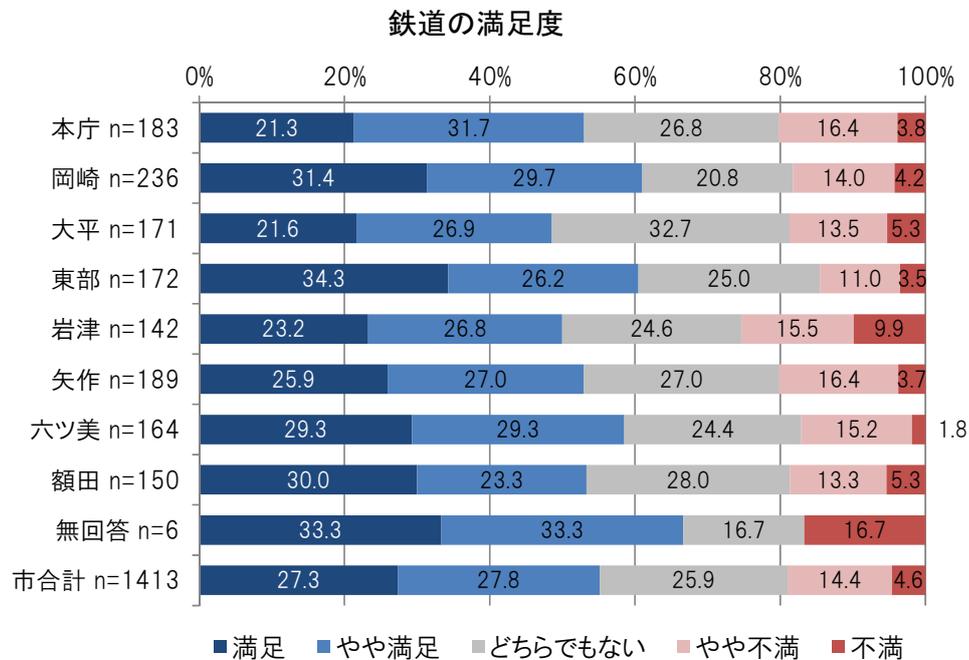


※無回答を除く構成比

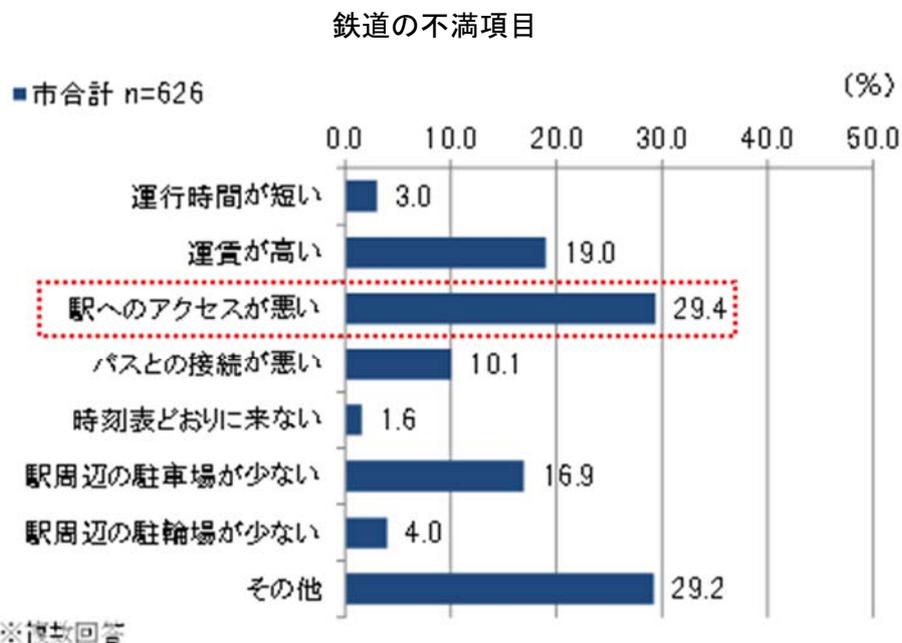
5) 交通手段別の満足度

a) 鉄道

満足度は、市全体で「満足+やや満足」が約55%と「不満+やや不満」の19%を上回っています。不満項目は、市全体で「駅へのアクセスが悪い」が約29%と最も高く、次いで「運賃が高い」が19%となっています。

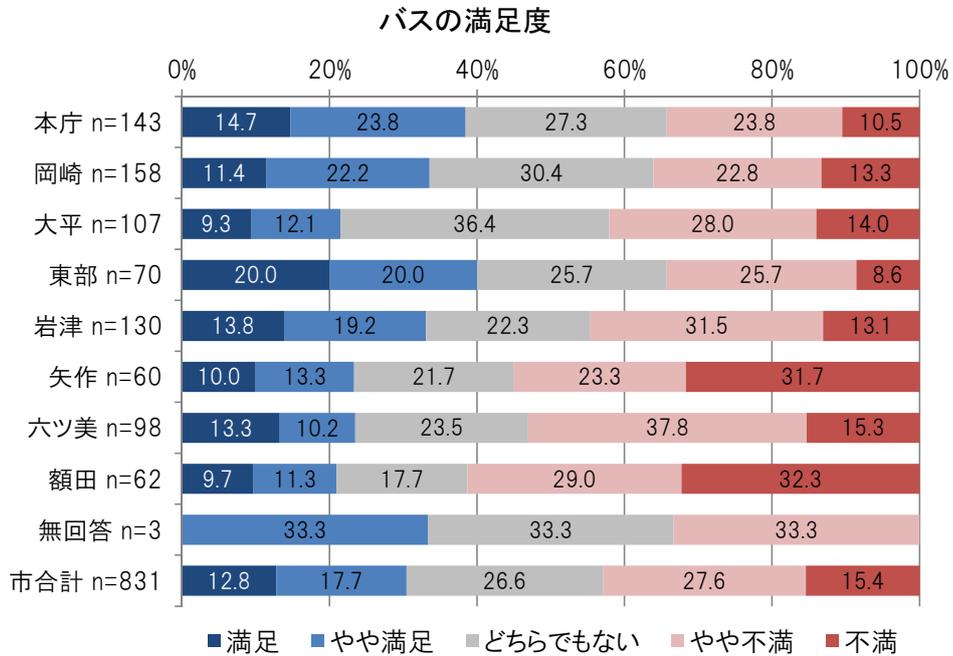


※無回答を除く構成比

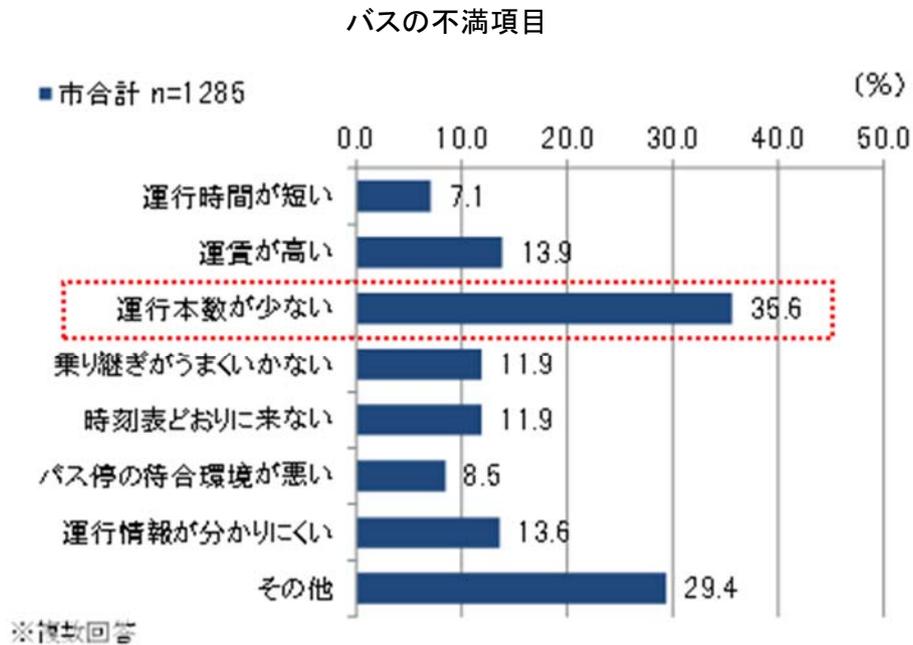


b) バス

満足度は、市全体で「不満+やや不満」が43%と「満足+やや満足」の約31%を上回っています。不満項目は、市全体で「運行本数が少ない」が約36%と最も高く、次いで「運賃が高い」が約14%となっています。

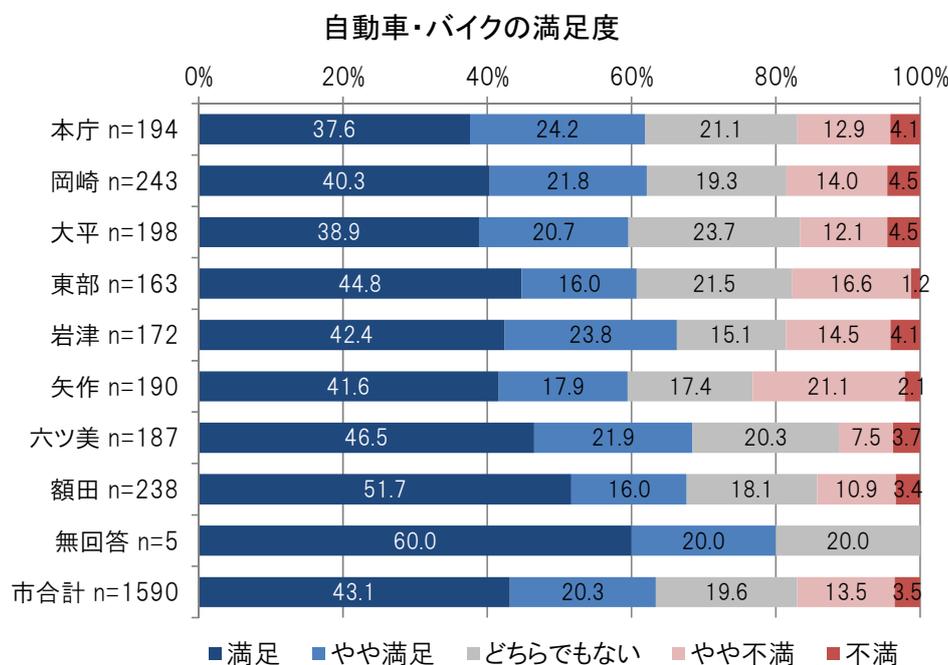


※無回答を除く構成比

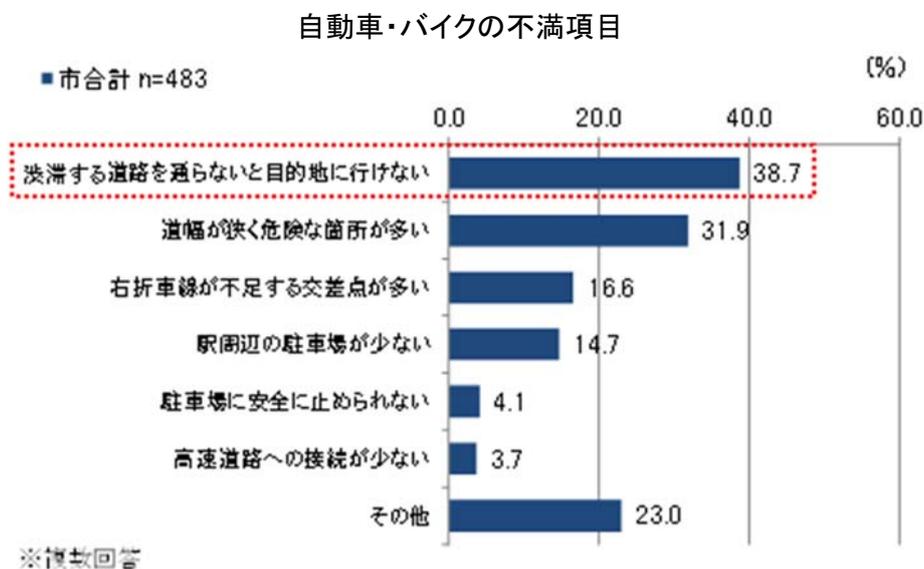


c) 自動車・バイク

満足度は、市全体で「満足+やや満足」が約63%と「不満+やや不満」の17%を上回っています。不満項目は、市全体で「渋滞する道路を通らないと目的地までいけない」が約39%と最も高くなっています。



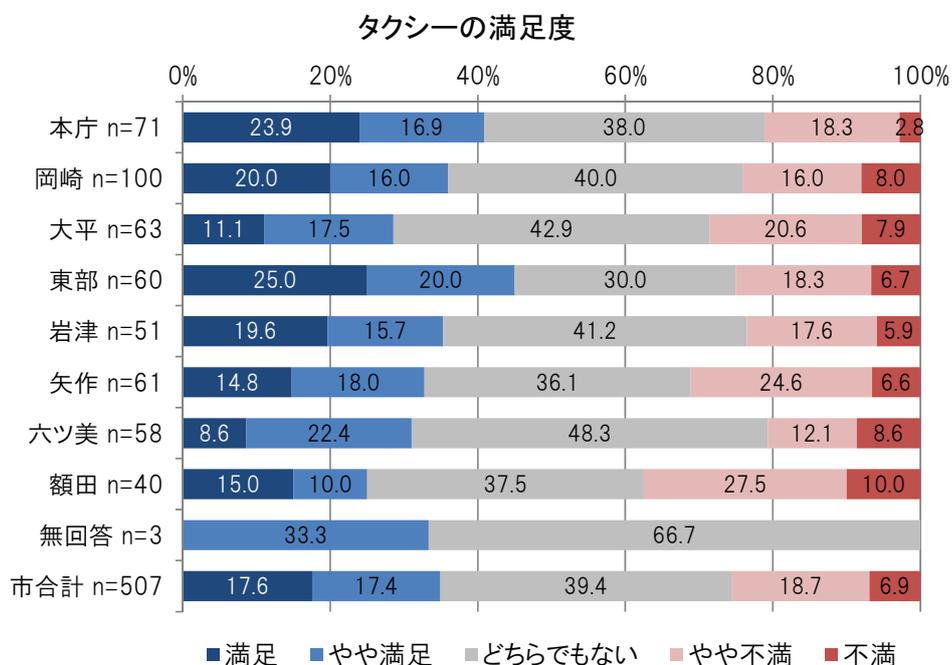
※無回答を除く構成比



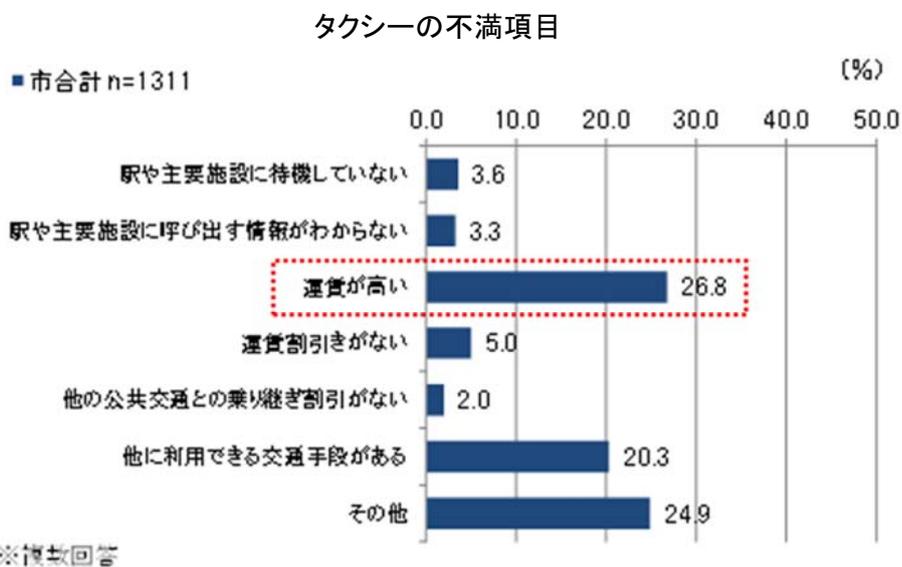
※複数回答

d) タクシー

満足度は、市全体で「満足+やや満足」が35%と「不満+やや不満」の約26%を上回っています。不満項目は、市全体で「運賃が高い」が約27%と最も高く、次いで「他に利用できる交通手段がある」が約20%となっています。



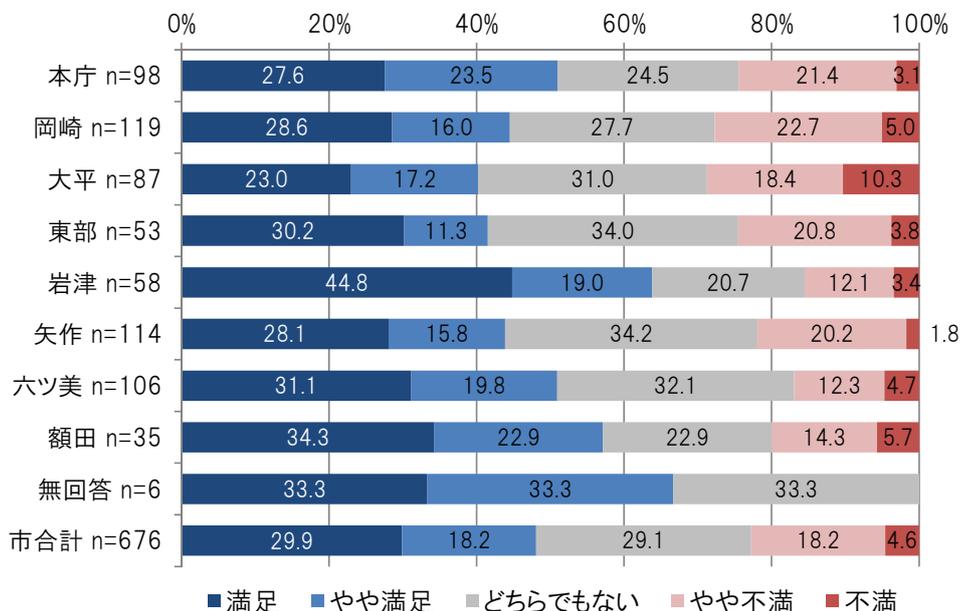
※無回答を除く構成比



e) 自転車

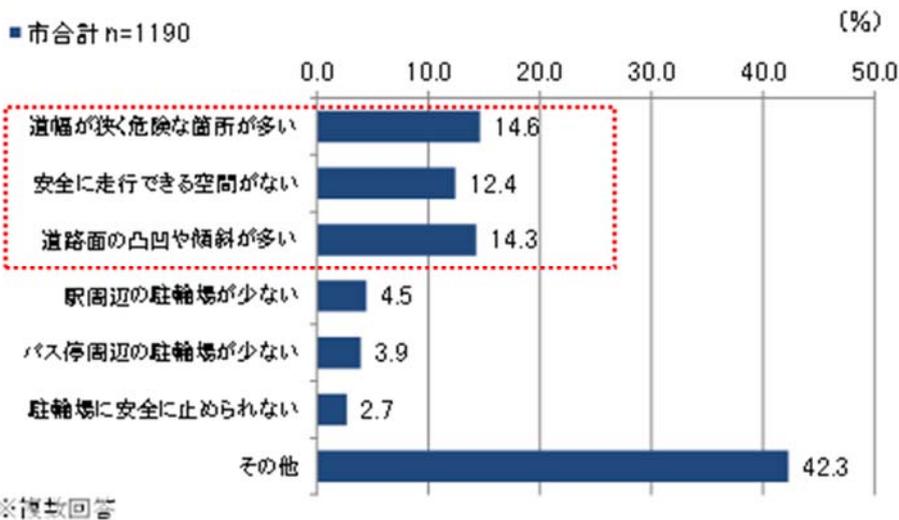
満足度は、市全体で「満足+やや満足」が約48%と「不満+やや不満」の約23%を上回っています。不満項目は、市全体で安全性の確保に関する項目全てが1割以上を占めています。

自転車の満足度



※無回答を除く構成比

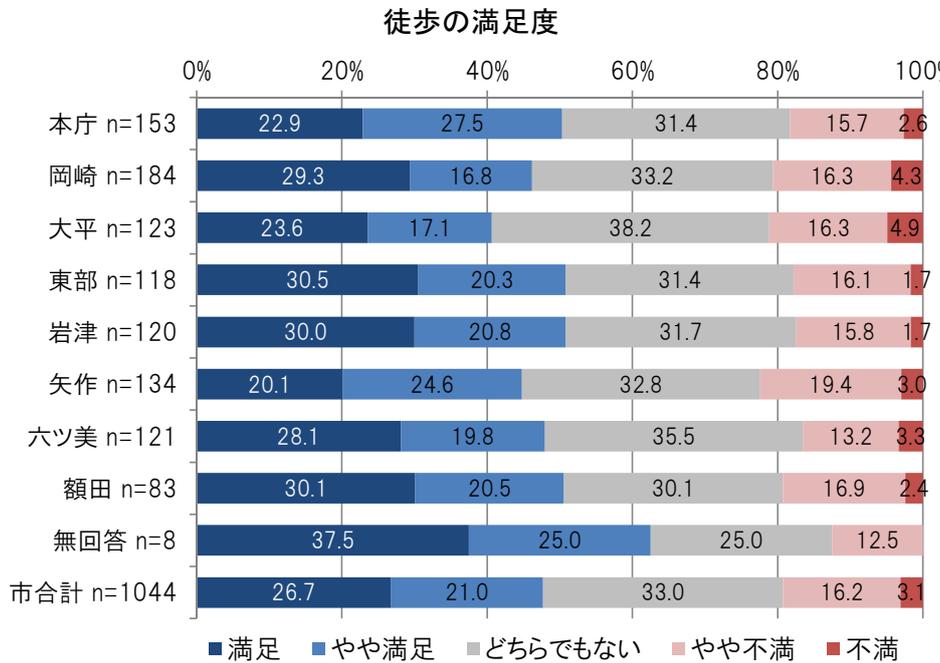
自転車の不満項目



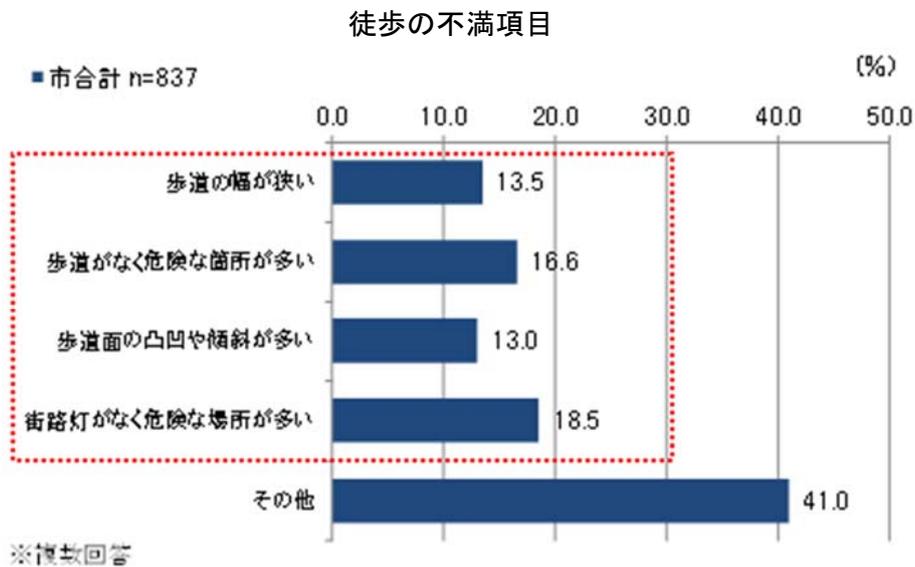
※複数回答

f) 徒歩

満足度は、市全体で「満足+やや満足」が約48%と「不満+やや不満」の約19%を上回っています。不満項目は、市全体で安全性の確保に関する項目全てが1割以上を占めています。



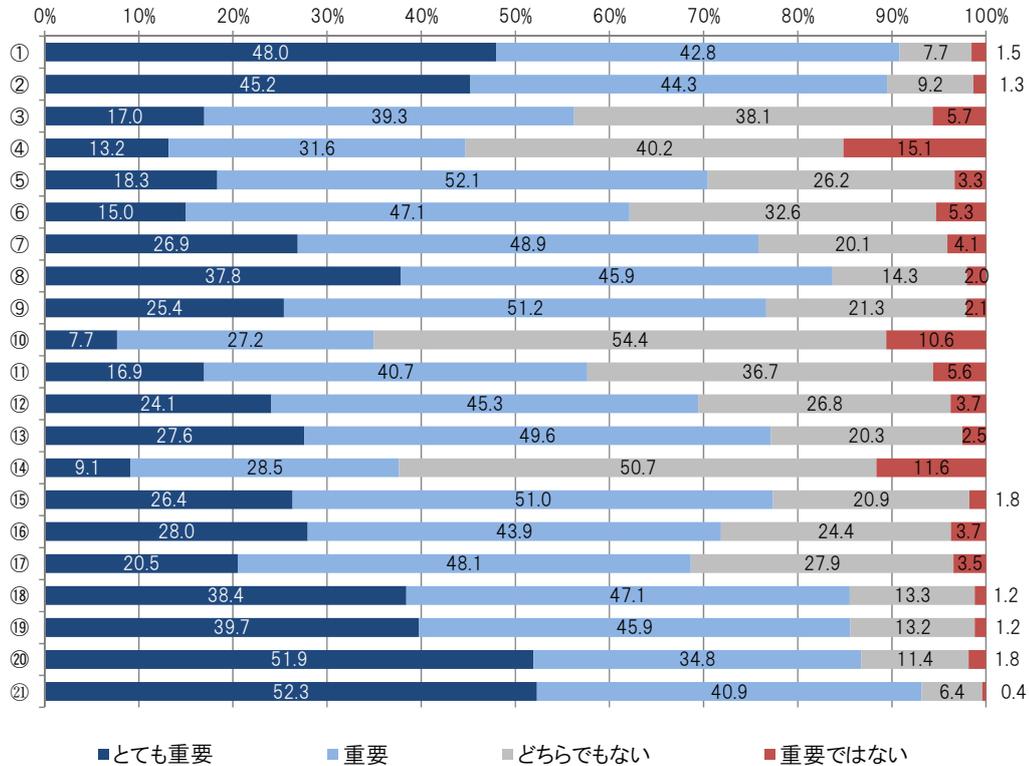
※無回答を除く構成比



6) 岡崎市の将来の交通体系

岡崎市の将来の交通体系として、「②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」や「①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」が重要視されている傾向にあります。

将来の交通体系に対する重要度



※無回答を除く構成比

- ①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(n=1947)
- ②主要集客施設（駅や商業・医療施設等）まで、バスや乗合タクシーで移動しやすいまち(n=1941)
- ③地域の移動特性や意向に即したデマンド型交通（利用者がある時のみ運行する方式）が導入されたまち(n=1892)
- ④利用者が少ない赤字の路線でも、税金を投入して路線を存続していくまち(n=1930)
- ⑤上屋やベンチの設置、運行情報の提供など、公共交通の利用環境が充実したまち(n=1925)
- ⑥多言語による案内・情報の提供など、外国人にやさしい公共交通の利用環境が整備されたまち(n=1920)
- ⑦市内のどこから（へ）でも、自動車で快適に出かけることができるまち(n=1926)
- ⑧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(n=1925)
- ⑨生活道路では自動車の走行が抑制され、安全な道路空間が確保されたまち(n=1932)
- ⑩観光・レクリエーション施設などを回遊するタクシーの利用環境が整備されたまち(n=1923)
- ⑪最寄りの主要集客施設（鉄道駅や商業・医療施設等）まで自転車移動しやすいまち(n=1920)
- ⑫まちなかを安全に移動できる自転車走行空間が整備されたまち(n=1923)
- ⑬ベンチやトイレなど、快適な歩行者の利用環境が整備されたまち(n=1937)
- ⑭まちなかを快適に移動できるシェアサイクルが充実したまち(n=1923)
- ⑮健康意識の高まりや高齢者などに配慮した歩行者優先の取り組みを進めるまち(n=1931)
- ⑯最寄り駅などへ行くための、小型カート・小型バスなどの自動運転移動サービスが提供されるまち(n=1932)
- ⑰公共交通、観光、飲食、買物など、先進技術を活用した総合的な情報が提供される来街者にやさしいまち(n=1936)
- ⑱先進技術を活用した交通事故防止の取り組みを進めるまち(n=1934)
- ⑲先進技術を活用した交通渋滞を緩和・解消する取り組みを進めるまち(n=1931)
- ⑳公共交通の無料バス配布など、高齢者の自動車免許証自主返納を支援するまち(n=1951)
- ㉑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(n=1943)

1.2 課題整理の流れ

現状やアンケート調査結果を踏まえ、次期計画への方針を下記の流れで整理していきます。ただし、コロナ禍等の潮流の変化には、臨機応変な対応が必要です。

課題整理のフロー

