

岡崎市地域公共交通計画の改訂について

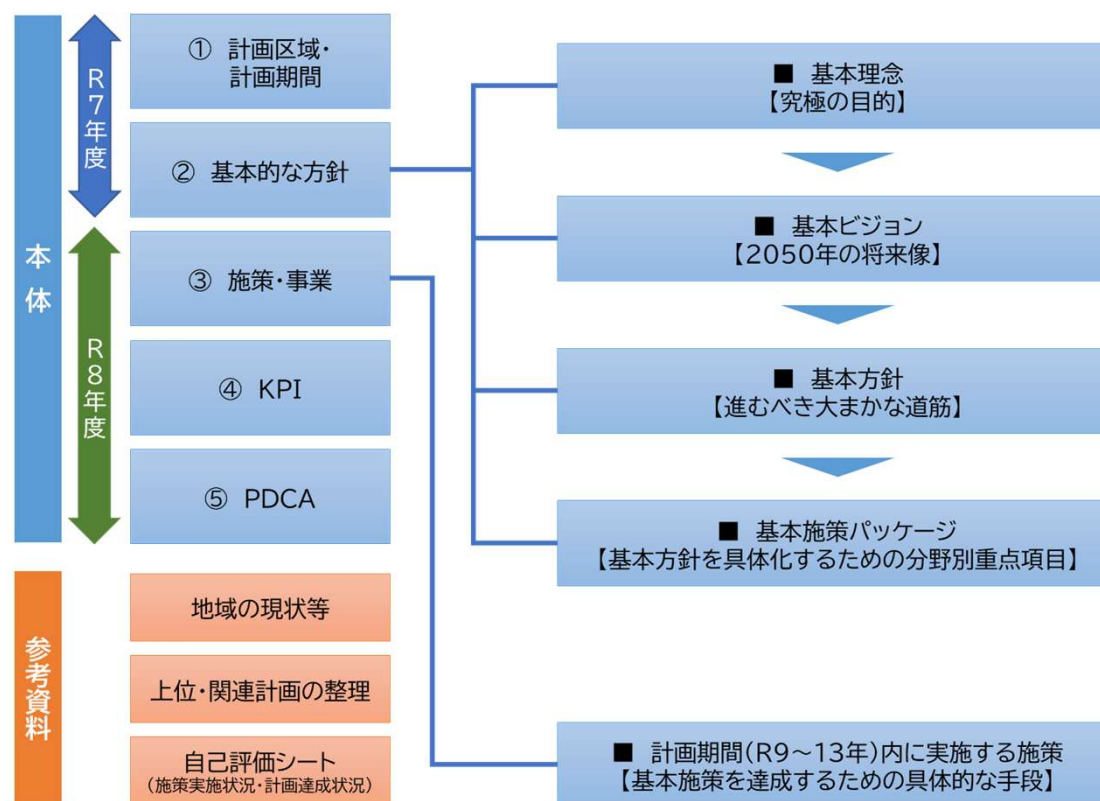
概 要

1

現在の岡崎市地域公共交通計画の計画期間（R 4～R 8）が終期を迎えるのに先立ち、令和 7 年度から 2 か年をかけて次期計画（R 9～R 13）に向けて改訂を進めている。

令和 7 年度は、基本理念・基本ビジョン・基本方針・基本施策パッケージといった“基本的な方針（案）”の策定を進め、令和 8 年 2 月から 4 月には、地域公共交通計画改訂に関する意見交換会を実施し、“基本的な方針”の確認に加え、地域ごとの公共交通の現状や課題について地域住民と岡崎市の共有を図ることができた。

令和 8 年度は、“基本的な方針”に基づき、具体的な施策や評価指標（KPI）、業務評価及び見直し方法（PDCA）などを定め、令和 8 年度末の公表を目指す。



➤ 岡崎市地域公共交通計画の構成

地域ごとの公共交通の現状や課題を地域住民と岡崎市が共有し、将来の選択肢や目指す姿について共に考え、実現に繋げることを目的に市内を7か所に分け実施中。

意見交換会は二部構成であり、第一部では、岡崎市の公共交通の状況や計画の考え方などを説明し、第二部では、地域住民の身の周りの公共交通の状況を確認していただいている。

日時及び会場	対象	参加者数	グループワーク（車を使わない移動について）での意見（抜粋）
2月28日（土） 10時00分～12時00分 福社会館 6 階大ホール	甲山、美川、 竜海、葵、 城北中学校区在住の方	15名	甲山、竜海、葵、城北中学校区は駅もあり、バスも本数が多く、移動にはあまり困らない。 一方で美川中学校区は、地区によっては最寄りのバス停まで距離があり、バス停までの移動が困難である。
3月12日（木） 18時30分～20時30分 西部地域交流センター	矢作、 矢作北中学校区 在住の方	32名	矢作橋駅周辺はスーパーや病院もあり、車がなくても生活に困らないが、それ以外の地区はバス停までの移動が困難、又はバスの本数が少なく不便なため、地域にハブ（拠点）を設け、そこに行けばある程度どこにでも行けるようになればよい。
3月17日（火） 18時30分～20時30分 地域交流センター六ツ美分館	六ツ美、 六ツ美北中学校区 在住の方	22名	六ツ美北中学校区は一部を除き、スーパーや病院もあり、車がなくても生活に困らないが、六ツ美中学校区の内、特に六ツ美中部小学校区は交通空白地が多く、チョイソコおかざきでの移動が必要である。

日時及び会場	対象	参加者数	グループワーク（車を使わない移動について）での意見（抜粋）
3月24日（火） 18時30分～20時30分 額田センター	河合、 額田中学校区 在住の方	19名	河合中学校区はバス路線はあるが、本数が少なく、バス停までの移動も困難であるため、公共ライドシェアの検討が必要。 額田中学校区は車なしの生活は考えづらいが、ささゆりバスが下山から市中心部まで、名鉄バス路線が額田センターから本宿駅まであり、これらを上手く活用したい。
4月8日（水） 18時30分～20時30分 北部地域交流センター	常磐、新香山中、 岩津中、北中学校区 在住の方	21名	北中学校区はスーパーや病院もあり、車がなくても生活に困らないが、それ以外の学区は、バス路線が全くない地域も多く、公共ライドシェアの検討が必要。
4月14日（火） 18時30分～20時30分 東部地域交流センター	東海中学校区 在住の方	15名	名鉄名古屋本線が通っているが、バス路線が少なく、交通空白が多い地区である。藤川小学校区では、地域が主体となって買い物バスを運行しており、こういった事業の持続性を高めていきたい。
4月23日（木） 18時30分～20時30分 南部市民センター	南、福岡、 竜南、翔南中学校区 在住の方	9名	岡崎駅があり、バスも本数が多い地区のため、移動にはあまり困らない。さらなる利便性の向上のため、バス路線の定時性の確保と、電車とバスの接続性の強化を推進したい。

計画区域

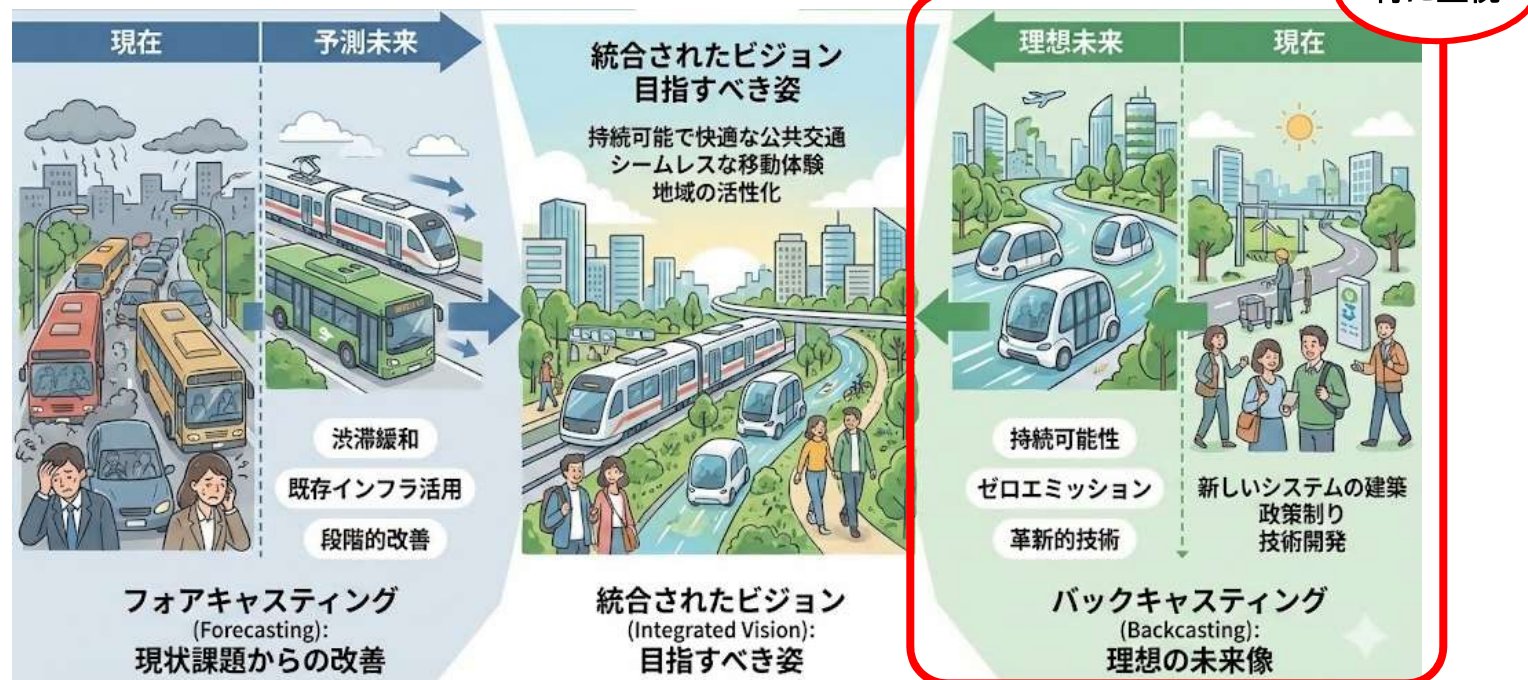
計画の対象区域は、岡崎市全域とします。

ただし、市民の生活圏や公共交通を利用しての移動範囲を考慮し、岡崎市周辺市町の交通ネットワークへの接続にも考慮をします。

計画期間

第7次岡崎市総合計画の目標年度である令和32年度（西暦2050年）を未来像としたうえで、岡崎市地域公共交通計画の計画期間は5年間（令和9年度～令和13年度）とします。

➤ 計画策定のイメージ



基本理念（案）

みんなで『暮らし』を支え、『選ばれるまち』を創る。魅力ある未来の岡崎へつなぐ公共交通。

1 市民の『暮らし』を支える

公共交通の第一の使命は、岡崎市民の生活に寄り添い、将来にわたって誰もが安心して生活できる土台を作る（暮らしを支える）ことです。

2 『選ばれるまち』を創る

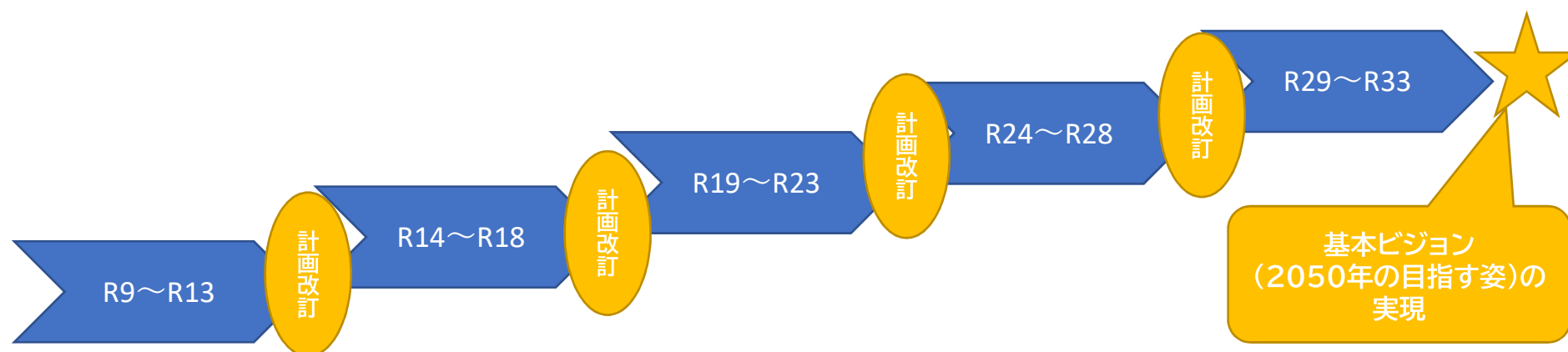
公共交通のもう一つの大切な役割は、岡崎市の都市構造や経済、社会、環境など、様々な分野に貢献することで、多くの人に選んでもらえる魅力的なまちにすることです。

「暮らしを支える」という土台と、「選ばれるまちを創る」という成長への力を持ち合わせた公共交通を、岡崎市・交通事業者・地域住民が連携し実現することで、岡崎市は現在も未来も、ずっと住みやすく、誇りを持てるまちであり続けることができます。

「第7次岡崎市総合計画」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、社会潮流などを踏まえ、本計画の基本ビジョンを以下の通りに設定します。

また、2050年の将来像を段階的に実現していくために、次期計画の計画期間(R9～R13)内に目指す姿(2050年に向けてのマイルストーン)を合わせて設定します。

●今後の計画改定と基本ビジョン実現のイメージ



1. 多様な移動がシームレスにつながる「スマートモビリティ社会」

— 2050年には、AIや自動運転技術が完全に社会に溶け込んでいます —

● 誰でも使いやすい公共交通網の完成

あらゆる公共交通機関の検索・予約・乗換・決済できる仕組みが作られ、乗り継ぎしやすく、待ち時間が少ない、誰でも使いやすい公共交通網が完成しています。

● 自動運転の日常化

主要なバス路線などでは自動運転バスが定時運行し、運転手不足の問題を克服しながら、24時間・高頻度なサービスが提供されています。

2. 「車がなくても暮らしやすい」集約型の都市構造

— 「選ばれる岡崎」として、車がなくても不自由しないまちづくりが進んでいます —

- **拠点への集中とネットワーク**

東岡崎駅、岡崎駅、康生地区などの拠点が強力な交通ネットワークで結ばれ、その周辺に医療・商業・住居が集約されています。

- **バリアフリー化の進展**

利用者が特別な配慮を毎回求めなくても、最初から安心して使えるサービスとして、バリアフリー化が公共交通全体の標準仕様となっています。

- **自動運転の日常化**

拠点周辺では公共交通で移動しやすい環境づくりが進むとともに、「歩行者優先」の空間へと再編され、健康増進とまちの賑わいが両立しています。

徒歩や自転車と組み合わせて移動しやすい主要なバス路線などでは自動運転バスが定時運行し、運転手不足の問題を克服しながら、24時間・高頻度なサービスが提供されています。

3. 持続可能で環境にやさしい「ゼロカーボン交通」

— カーボンニュートラル実現に向け、移動手段のグリーン化が進んでいます —

- **次世代エネルギーの普及**

走行するバスやタクシーはEV（電気自動車）やFCV（水素燃料電池車）に置き換わり、走行時のCO₂ 排出はゼロとなっています。

- **公共交通へのシフト**

自動車依存型の生活から、利便性の高い公共交通を優先して選ぶライフスタイルが定着し、渋滞のない快適な都市環境が維持されています。



2050年の将来像を段階的に実現していくために、次期計画の計画期間（R 9～R 13）内に以下の内容の実現を目指します。（2050年に向けてのマイルストーン）

1. 民間サービスと行政の支援による「土台」の保証

— 「選ばれる岡崎」として、車がなくても不自由しないまちづくりを進めます —

- **幹・枝(都市交通)の品質保証**
ゾーン制運賃等の適性な受益者負担と公費により、高く安定したサービスレベルを維持します。
- **葉(生活支援交通)の性能保証**
交通空白（バス停300m圏外）を埋めるため、AIデマンドや公共ライドシェアを駆使し、「移動手段があること」を徹底します。

2. 共助による「安心」の上乗せ

— 住民同士の支え合いが、岡崎の移動にもう一段の安心を生み出します —

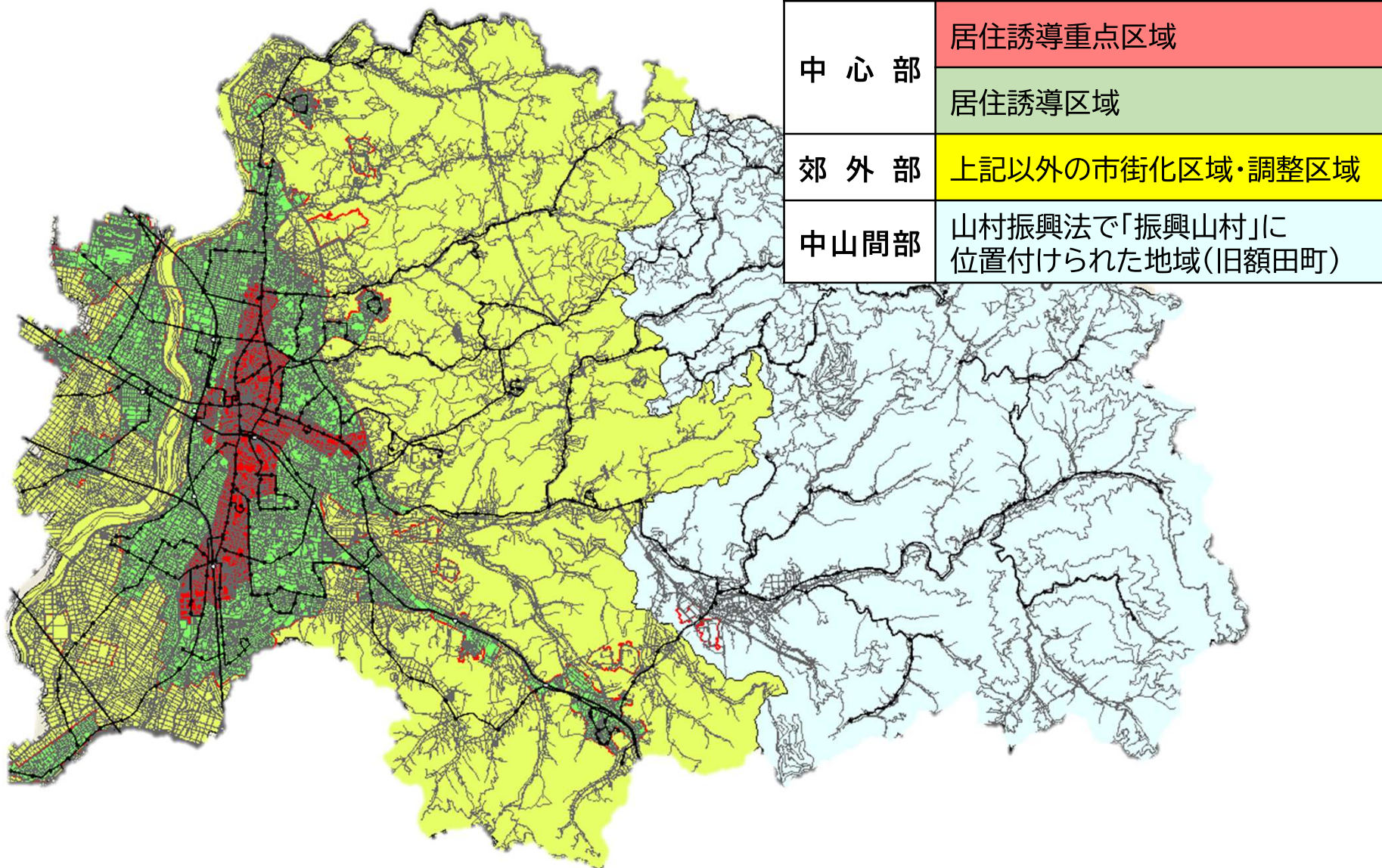
- **「あと少し」の支援**
行政の「性能保証」ではカバーしきれない介助や相乗りなど、住民同士の絆で利便性を最大化します。
行政は、各種調整支援、財政面や車両提供などで側面支援をします。

3. 持続可能な「仕組み」の更新

— 次世代技術と人材を活かした持続可能な交通網づくりを進めます —

- **未来への投資**
外国人運転手の受け入れや自動運転、データ分析による路線再編を行うと共に、カーボンニュートラル実現に向け、移動手段のグリーン化を進めることで時代の変化に合わせて樹木（交通網）全体を健全に保ちます。

地域住民の移動を、その地域の事情に合わせて確保するため、以下のとおり地域を分けて、基本方針や施策を反映させます。



	① 公共交通軸と拠点の 充実・保証	② 「交通空白」における 移動手段の確保	③ あと少し・最初/最後の 一歩の移動の創出	④ 持続可能な公共交通 ネットワークの構築
	品質保証 (まちの骨格としての サービス水準の強化)	性能保証 (セーフティネットとして 生活に必要な移動の 確保)	アクセシビリティ (アクセス性・利便性)の 上乘せ	持続性・基盤強化
対象	幹・太い枝	細い枝・葉	葉 (交通空白内外問わず)	全体
範囲	中心部・郊外部	中山間部及び 中心部・郊外部の交通空白	中心部・郊外部	
交通空白	交通空白外	空間的空白・時間的空白	質的空白 交通空白外	
主体	民間サービス (民間サービスを支える 行政支援)	公助(性能保証) 又は 共助(柔軟性向上)	共助 (共助を支える行政支援)	
岡崎市地域公共交通会議で 認められた運行計画に 対する支援を想定				交通空白解消を優先

基本方針② 「交通空白」における移動手段の確保

空間的空白

- 鉄道・バスの徒歩圏(鉄道駅:800m、バス停:300m圏内)から外れる区域
 - ※ 朝晩(通勤・通学者)と日中(高齢者・妊婦・育児層など)では、移動方法や徒歩や自転車等での移動可能な範囲が異なる点や、移動目的が異なることなども考慮が必要

時間的空白

- 公共交通での移動を希望する者が、恒常的に許容可能な時間内に公共交通を利用できない時間帯や地域
 - (例) 朝晩はバスが運行しているが日中の運行が無かったり、少なかったりする路線
 - 夜間になると公共交通の運行がなくなる

基本方針③ あと少し・最初/最後の一步の移動の支援

質的空白(既存交通の上乗せ)

- 地理的条件により、公共交通を利用しづらい地域
 - (例) 坂道がきつい地域

基本方針① 公共交通軸と拠点の充実・保証

品質保証（まちの骨格としてのサービス水準の強化）

まちの骨格となる路線・拠点において、品質保証（定時性や速達性などのサービス水準を政策的に強化）を図ることで、生活・交流の基盤として利便性の高い公共交通サービスの実現

【対象・範囲・主体】

対象：都市基盤交通の役割を担う幹と太い枝

範囲：中心部・郊外部

主体：民間サービス

（民間サービスを支える行政支援）

【求められる機能】

速達性・大量性・定時性など

【基本施策パッケージ】

① 基幹軸のサービス水準の強化

- 需要に応じて定時性や速達性を高める取組

② 交通結節点の機能高度化

- 鉄道駅や主要なバスターミナル（交通結節点）における結節機能の強化
- 異なる交通手段同士のつながり（鉄道・バス・タクシー・自転車等の乗換機能）をスムーズにする取組



基本方針① 公共交通軸と拠点の充実・保証

● 対象となる拠点

① 立地適正化計画における拠点

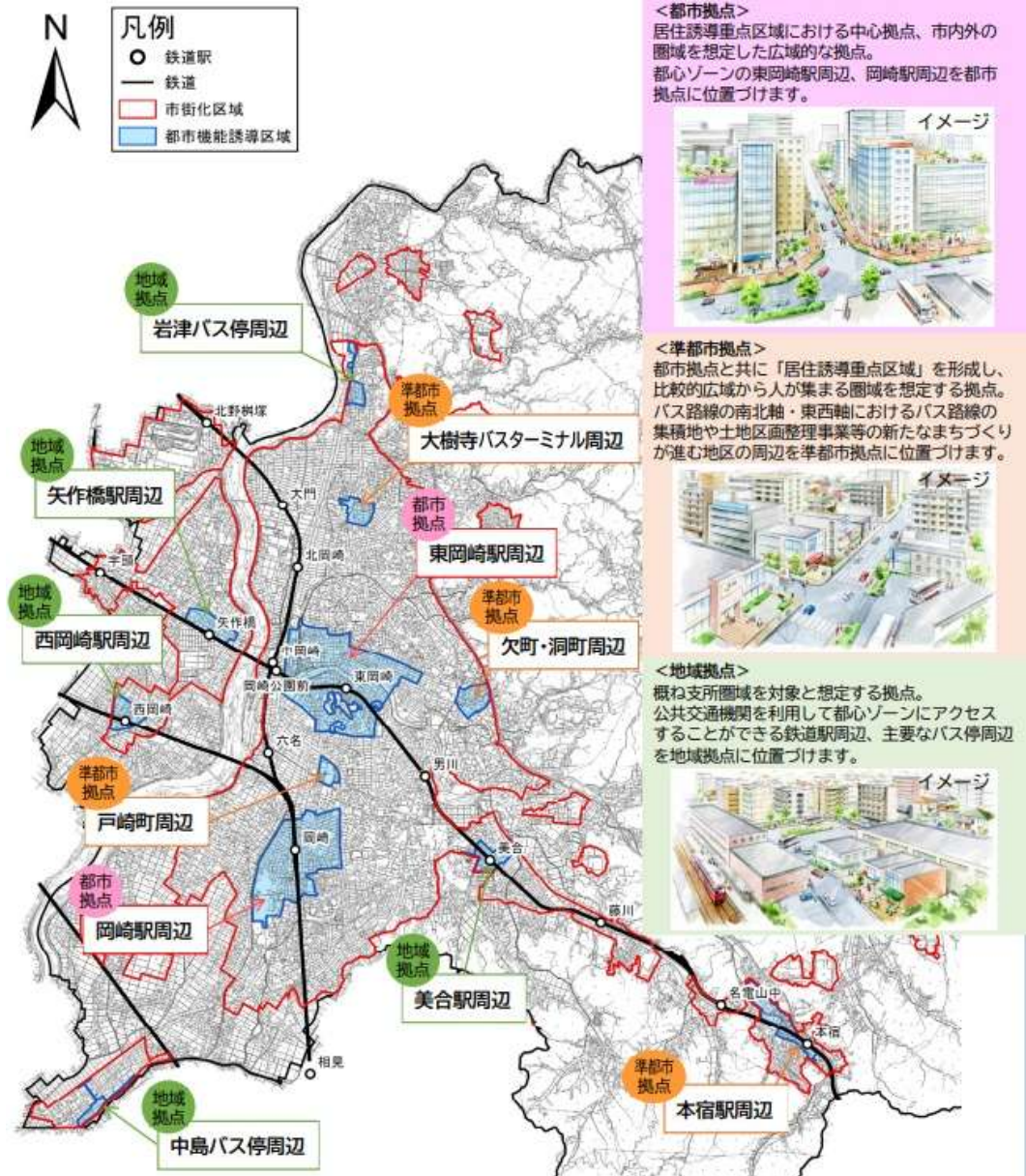
都市拠点	➤ 東岡崎駅周辺 ➤ 岡崎駅周辺
準都市拠点	➤ 大樹寺バスターミナル周辺 ➤ 欠町・洞町周辺 ➤ 戸崎町周辺 ➤ 本宿駅周辺
地域拠点	➤ 岩津バス停周辺 ➤ 矢作橋駅周辺 ➤ 西岡崎駅周辺 ➤ 美合駅周辺 ➤ 中島バス停周辺

② ①以外の乗換拠点

- 中岡崎駅・岡崎公園前駅
(愛知環状鉄道⇄名鉄名古屋本線)
- 大門駅
(愛知環状鉄道⇄名鉄バス)

● 対象となる軸

- ① 鉄道
- ② 上記の拠点を結ぶ主要バス路線



基本方針② 「交通空白」における移動手段の確保**性能保証（生活に必要な移動の確保）**

公共交通機関を利用するのが著しく困難な地域における「暮らしに必要な少量移動サービス」の確保を図る

【対象・範囲】

対象：生活支援交通の役割を担う細い枝と葉

範囲：中山間部及び中心部・郊外部の交通空白

主体：公助(性能保証)又は共助(柔軟性向上)

【求められる機能】

安定性・継続性・柔軟性など

【基本施策パッケージ】**① 交通空白の解消と多様な移動手段の確保**

- 交通空白をコミュニティバスやAIデマンドなどの少量輸送等によって解消する取組
- 中山間部・郊外部と市中心部のアクセスを途切れさせないための取組

② 地域主体の共助交通による移動性の柔軟性向上

- 交通空白において、公助の移動手段では不足する部分を地域住民が運転手を担う共助交通によって、運行頻度やサービス範囲を拡張する取組



基本方針③ あと少し・最初/最後の一步の支援

アクセシビリティ(アクセス性・利便性)の上乗せ

近距離移動(300m圏内)の満足度向上のために地域がセーフティネットの上乗せとして実施する
共助交通の導入支援を図る

【対象・範囲】

対象： 葉(交通空白内外問わず)

範囲： 中心部・郊外部・中山間部

主体： 共助(共助を支える行政支援)



【基本施策パッケージ】

① 暮らしを支える付加サービス

- 近距離移動が困難な住民などに対する地域住民による共助交通の導入に関する取組

② 共助交通の組織化と行政支援

- 持続的な取組となるため、行政が実施する「運営組織の法人化」などの推進や安全性の確保に対する取組

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

持続性・基盤強化

将来にわたって誰もが安全で快適に移動ができるよう、持続性や基盤強化を図りながら、時代の変化に合わせた公共交通ネットワークの最適化を推進

【対象・範囲・主体】

対象：幹・枝・葉

範囲：中心部・郊外部・中山間部

主体：自助・公助・共助の連携



【基本施策パッケージ】

① デジタル技術・新技術活用による公共交通ネットワークの最適化

- 運行データの活用や自動運転バス導入によるバス路線の最適化
- MaaSアプリの導入やデジタル機能を活用した支払い機能の導入
- 運行情報のオープンデータ化などによる利便性の向上を図る取組

② 公共交通の利用促進

- モビリティ・マネジメント(意識啓発)や、乗り方教室を通じて、利用者の増加を図る取組
- 公共交通を使いやすくする工夫
(分かりやすい時刻表、共通運賃の設定、パークアンドライドなど)

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

持続性・基盤強化

将来にわたって誰もが安全で快適に移動ができるよう、持続性や基盤強化を図りながら、時代の変化に合わせた公共交通ネットワークの最適化を推進

【基本施策パッケージ】

③ 公共交通の担い手と運営体制の強化

- 二種免許の取得支援、労働環境の改善
- 「岡崎モデル」による外国人のほか、女性やシニア層の活用などによる運転手確保
- 他分野と共創による公共交通の担い手確保

④ 人やまちにやさしい公共交通の推進

- バリアフリー化だけでなく、誰にとっても心地よい交通環境の実現
- 低床バスの導入、ベビーカーでの利用しやすさ、環境負荷の少ないEV(電気自動車)やFCV(水素燃料電池車)の導入など



時 期		内 容
令和 8 年	2月～4月	地域別意見交換会（全7回）
	5月1日	令和8年度第1回岡崎市地域公共交通会議 ・ 基本的な方針の確認
	8月5日	令和8年度第2回岡崎市地域公共交通会議 ・ 施策、KPI及びPDCAの確認
	10月23日	令和8年度第3回岡崎市地域公共交通会議 ・ パブリックコメント実施の確認
	11月	パブリックコメントの実施
	12月16日	令和8年度第4回岡崎市地域公共交通会議 ・ パブリックコメントの結果報告 ・ 修正方針の確認
令和 9 年	2月22日	令和8年度第5回岡崎市地域公共交通会議 ・ 計画（案）の最終確認
	3月上旬	岡崎市地域公共交通計画の公表