

はじめに

1

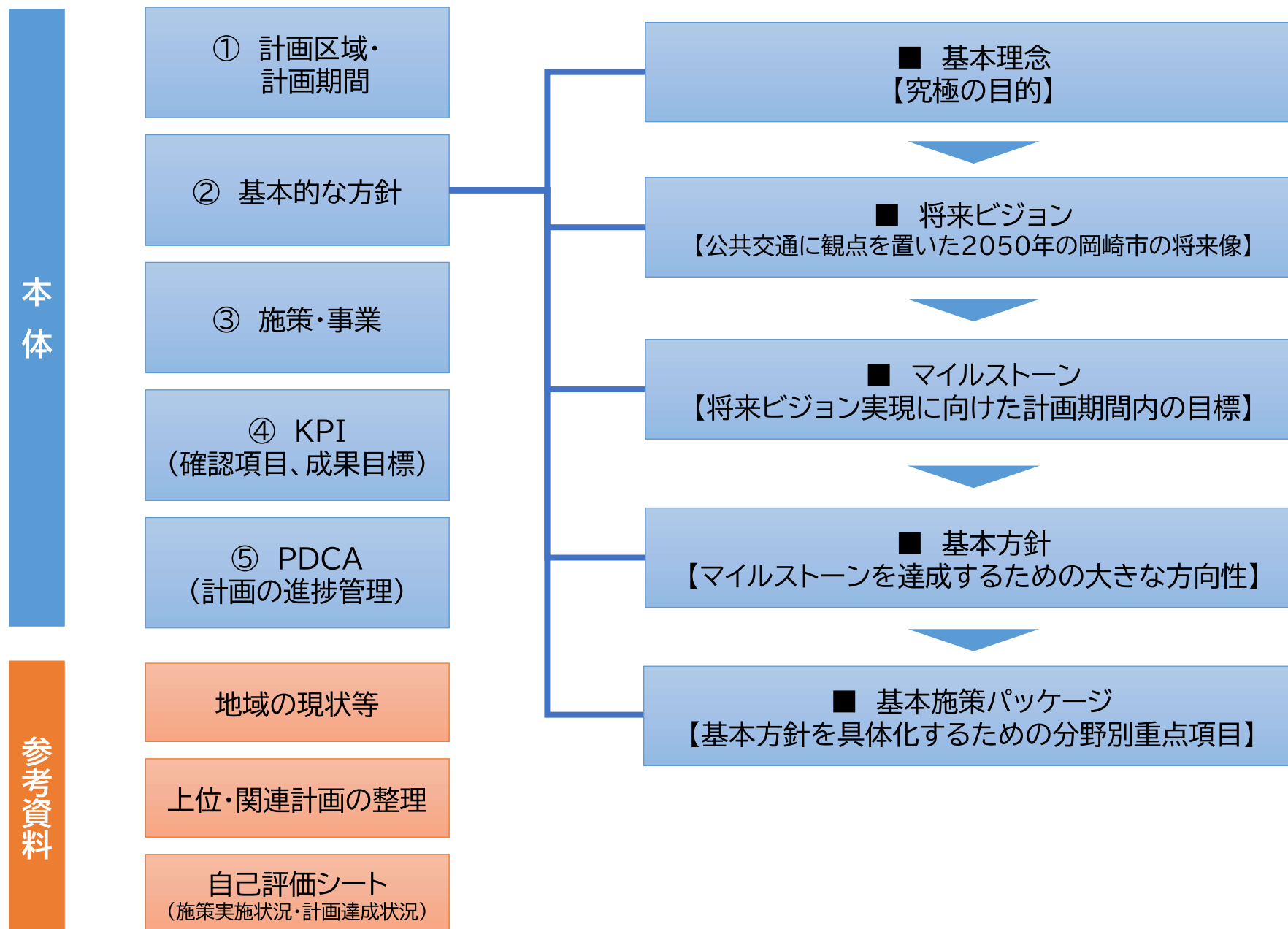
地域公共交通計画改訂の背景

本市では、令和 4 年 3 月に策定した「岡崎市地域公共交通計画」に基づき、少子高齢化の進展や自動車依存の高まりといった社会構造の変化に対応しながら、鉄道・バス・タクシー・地域内交通等が連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に取り組んできました。

これまで、鉄道駅のバリアフリー化や地域内交通の導入、デマンド型交通の実証など一定の成果がみられる一方で、公共交通利用者数や満足度の伸び悩み、運行を支える担い手不足、交通空白の存在など、依然として解決すべき課題も顕在化しているところです。

また、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、市街地では鉄道・バス網が形成され、タクシーの運行がされている一方、郊外部や中山間地域では交通空白が生じており、日常生活を支える移動手段の確保が重要な課題となっています。また、まちづくりや時代の進展により公共交通に求められる役割は多様化しています。

こうした状況を踏まえ、現行計画の成果と課題を検証しつつ、拠点間の移動の質の確保、交通空白への対応、持続可能な運行体制の構築などを目的として、新たな地域公共交通計画を策定しました。



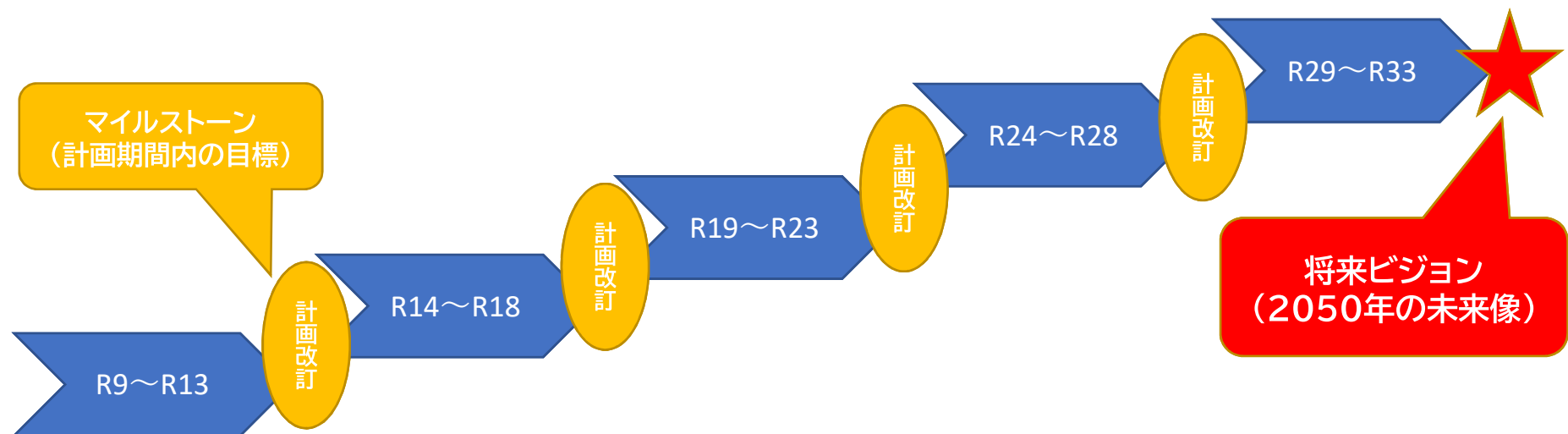
計画区域

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する移動範囲を考慮し、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。**



岡崎市の公共交通に期待される役割は、市民の日常生活を支えることに留まらず、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づくりに貢献することです。

今回の岡崎市地域公共交通計画では、第7次岡崎市総合計画の将来都市像である「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」の実現に寄与することを目指し、総合計画の目標年度である令和32年度（西暦2050年）を未来像として設定し、その実現に貢献するための公共交通の未来像を描き、そこへたどり着くための道筋となる計画として策定します。

**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。

「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、本計画の将来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。

1. 「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。
- **公共交通と歩行者優先で創る、健幸な賑わい都市**
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。

2. 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。

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**

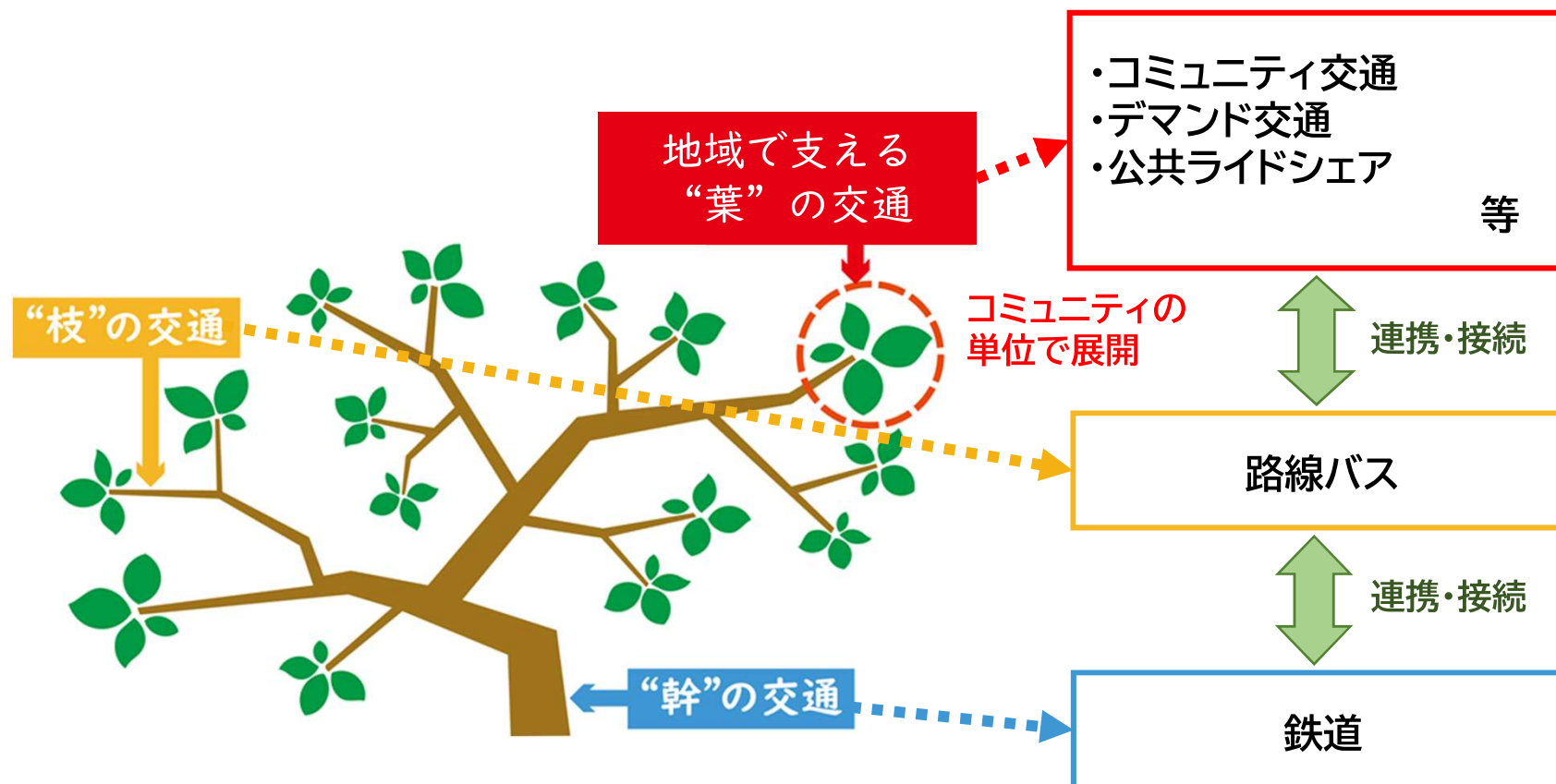
走行するバスやタクシーはEV（電気自動車）やFCV（水素燃料電池車）に置き換わり、走行時のCO₂ 排出はゼロとなっています。

- **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。

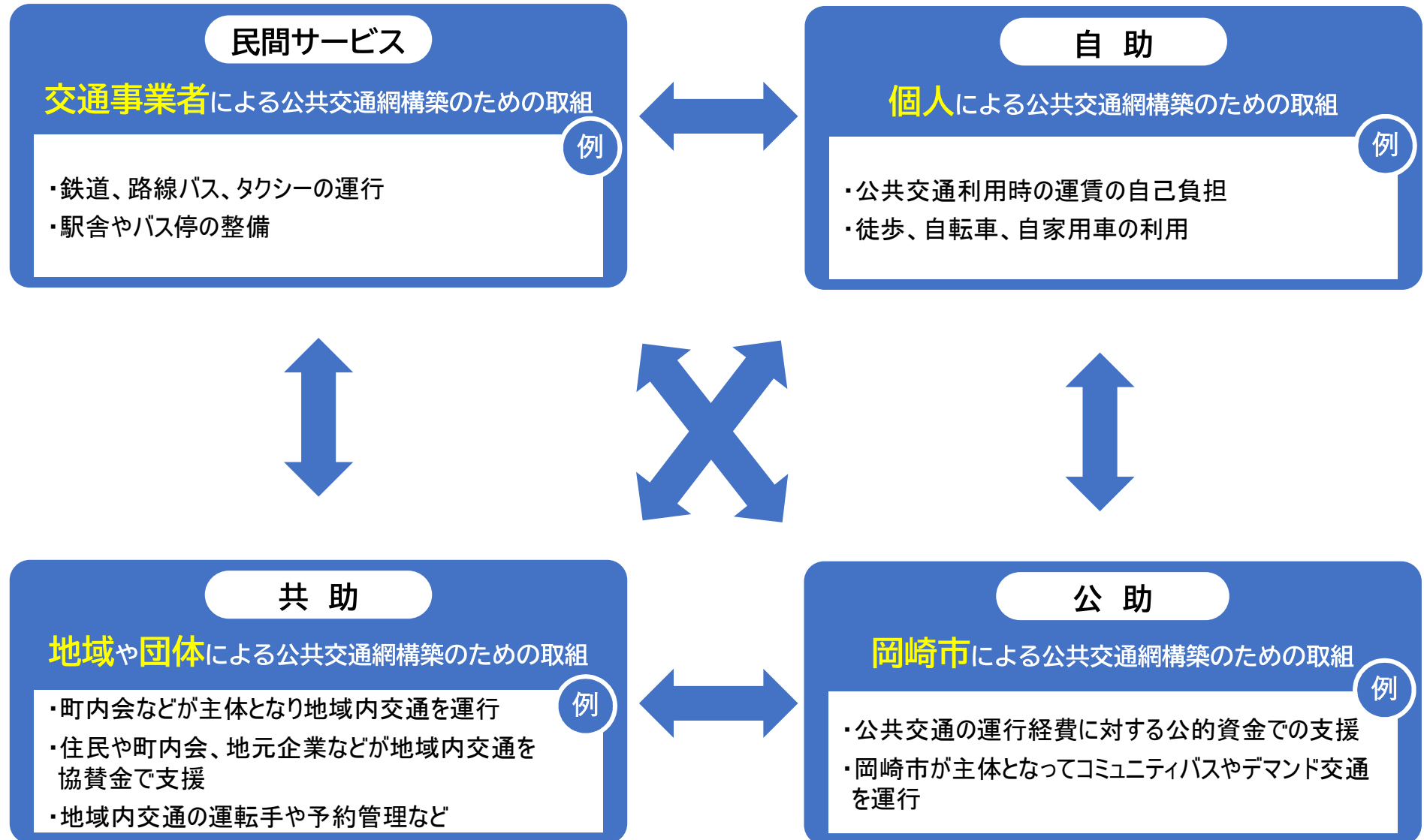


公共交通ネットワークと役割分担



※タクシーはあらゆる場面において、利用者の多様なニーズにきめ細かく柔軟に応じることのできる公共交通として位置付けられる。

公共交通における「民間サービス」と「自助」、「公助」、「共助」



公共交通の課題

まちづくりの課題	◆ 総合計画・都市計画との関連性 ◆ 新技術(DX・GX等)の進展 ◆ ライフスタイル／ライフステージの変化
質(サービス)の課題	◆ ニーズ(運行頻度・サービス提供時間)とのギャップ ◆ 定時性の確保(渋滞対策) ◆ 交通空白の解消 ◆ ラストワンマイルへの対応
財政の課題	◆ 公的資金による路線維持
人的な課題	◆ 利用者の減少(人口減少・少子高齢化) ◆ 担い手不足

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～R13）内に以下の内容の達成を目指します。（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・太い枝(都市交通)の品質保証**
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。
- **枝、葉(生活支援交通)の機能保証**
郊外部、中山間部のバス路線を維持するとともに、交通空白（鉄道駅800m、バス停300m圏外）を埋めるため、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 —

- **「もう少し」の支援**
行政の「機能保証」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、安全確保などで側面支援をします。

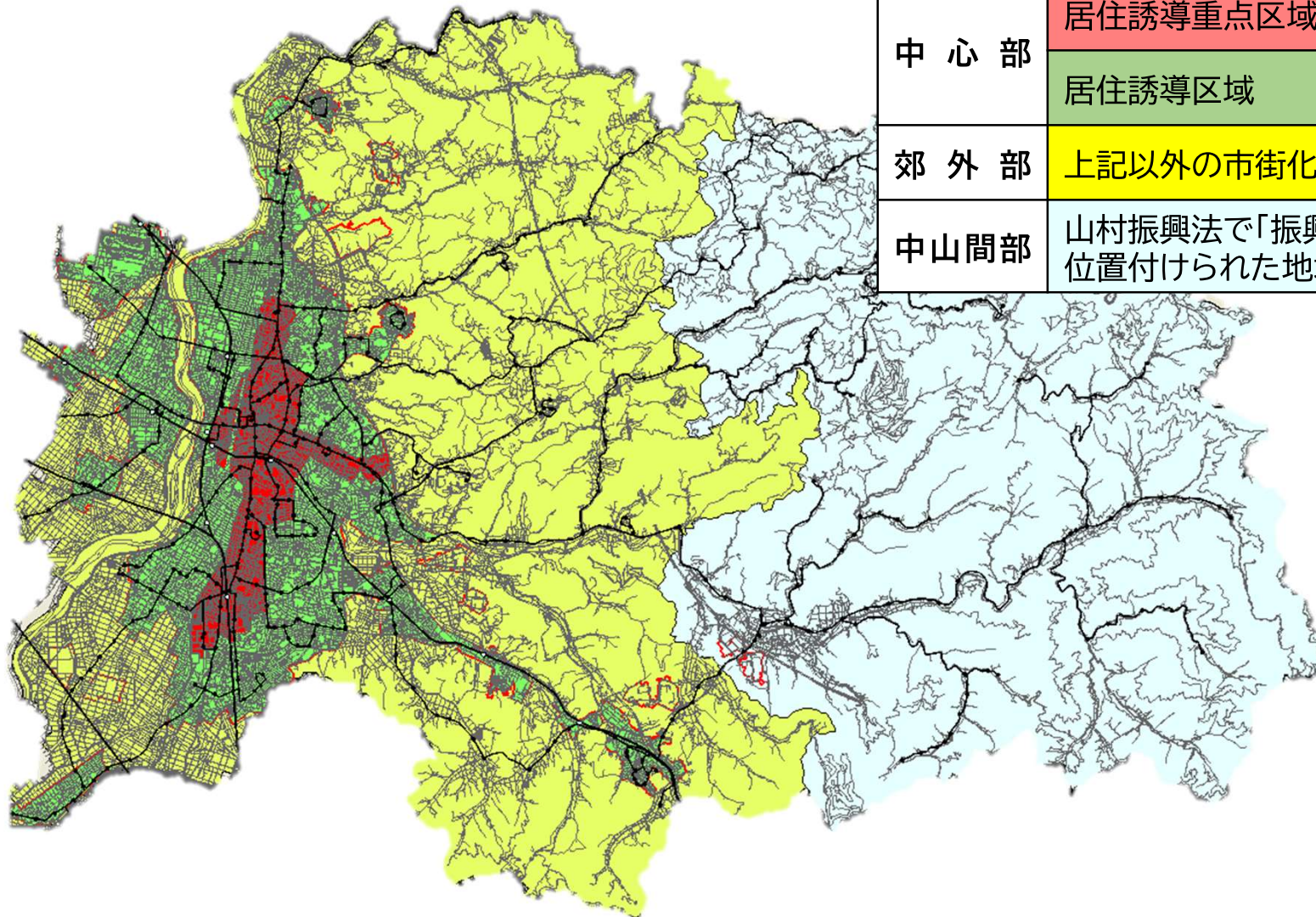
3. 持続可能な「仕組み」の更新

— 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**
運転手確保の支援や自動運転の導入、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。

地区区分の考え方

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。



中 心 部	居住誘導重点区域
	居住誘導区域
郊 外 部	上記以外の市街化区域・調整区域
中山間部	山村振興法で「振興山村」に位置付けられた地域(旧額田町)

拠点と公共交通軸の考え方

● 対象となる拠点

① 立地適正化計画における拠点

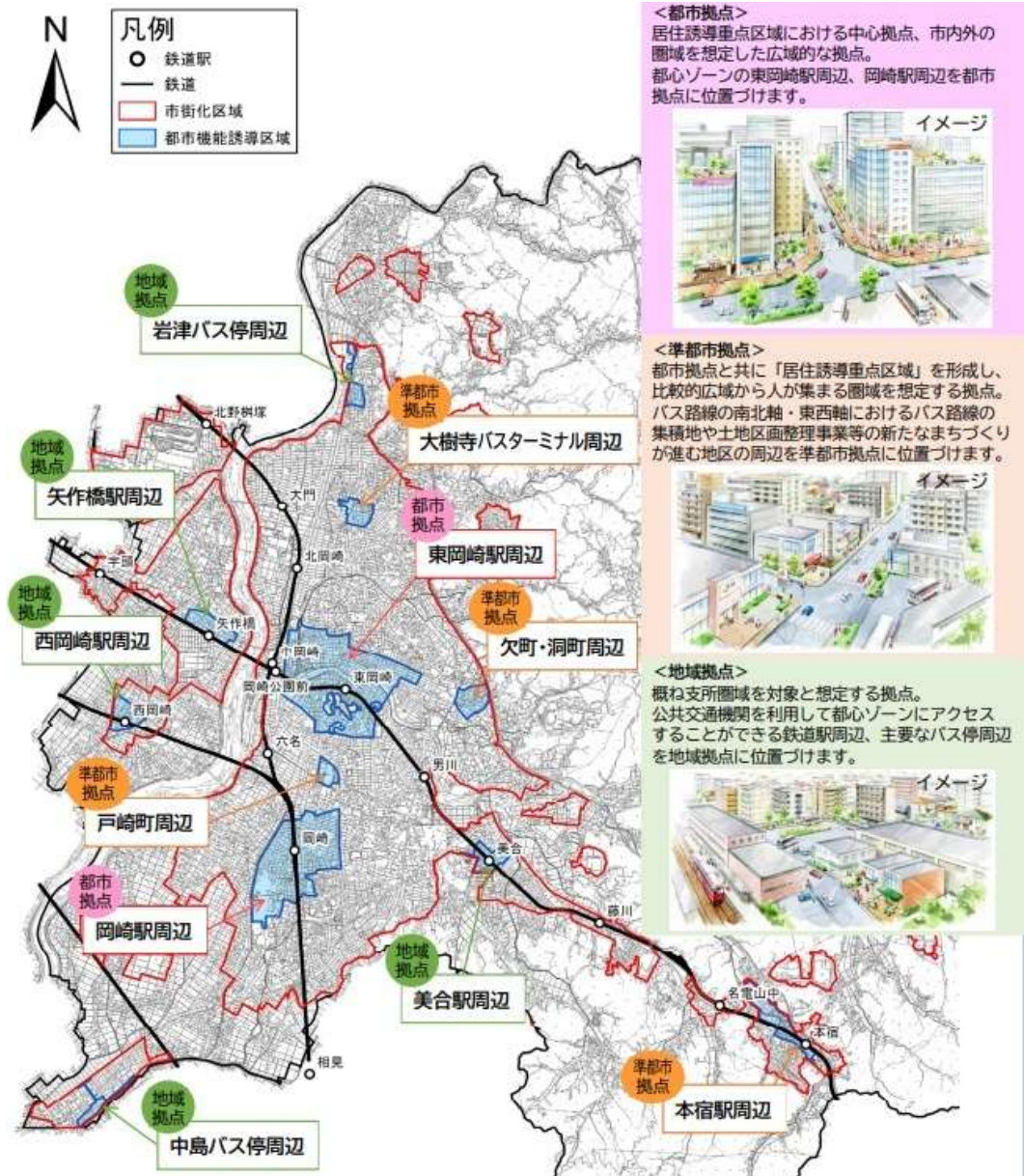
都市拠点	➤ 東岡崎駅周辺 ➤ 岡崎駅周辺
準都市拠点	➤ 大樹寺バスターミナル周辺 ➤ 欠町・洞町周辺 ➤ 戸崎町周辺 ➤ 本宿駅周辺
地域拠点	➤ 岩津バス停周辺 ➤ 矢作橋駅周辺 ➤ 西岡崎駅周辺 ➤ 美合駅周辺 ➤ 中島バス停周辺

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 幹(鉄道)
- ② 太い枝(上記の拠点を結ぶ主要バス路線)



枝の考え方

- バス路線は太い枝と枝に分類し、前者については利便性の向上を、後者についてはセーフティネットとしての維持を図ります。

- 太い枝

- ・ 12Pに記載の対象となる拠点を結ぶバス路線
- ・ 居住誘導区域内を回遊するバス路線

各路線ごとにサービス水準を設定し、利便性の向上を図る。

- 枝

- ・ 太い枝を除くバス路線

セーフティネットとしての機能を果たせるように維持を図る。
利用実態等を考慮し、場合によっては葉への転換を図る。

葉と交通空白の考え方

- 幹と枝でカバーできないことにより生ずる交通空白については、葉の交通で解消を図ります。

- 空間的空白

鉄道・バスの徒歩圏（鉄道駅：800m・バス停：300m圏内）から外れる地域

※ 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

- 質的空白

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

空間的空白と時間的空白は解消されているが、質を向上させたい地域

（例） セーフティネットとしての運行に加えて運行日や運行時間を拡張したい地域

交通空白については岡崎市地域公共交通会議で認定されたもの
学区又は町内会単位とする

	① 公共交通軸と拠点の 充実・保証	②セーフティネットとして 生活に必要な移動の確保	③ もう少し・最初/最後の 移動の創出	④ 持続可能な公共交通 ネットワークの構築
	民間サービスと公助による品質保証	公助による機能保証	共助によるアクセシビリティ (アクセス性・利便性)の上乗せ	民間サービス、自助、公助、 共助の連携による持続性・ 基盤強化
範囲	中心部	郊外部・中山間部・ 中心部	中心部・郊外部・中山間部	全体
主体	交通事業者 (行政支援)	行政 (地域連携)	地域 (行政支援)	
交通モード	幹・太い枝	枝・葉	葉	
交通空白	交通空白外	「交通空白」における移動手段の確保		

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

基本方針① 公共交通軸と拠点の充実・保証

民間サービスと公助による品質保証（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を実現する

【範囲・主体・交通モード】

範囲：中心部

主体：交通事業者＋行政支援

交通モード：幹、太い枝

【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 基幹バス路線のサービス水準強化

- 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② セーフティネットとして生活に必要な移動の確保

公助による機能保証（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

【範囲・主体・交通モード】

範囲：郊外部・中山間部・中心部

主体：行政＋地域連携

交通モード：枝・葉

【求められる機能】

安定性・継続性など

【基本施策パッケージ】

① セーフティネットとしてのバス路線の維持と再編

- 中山間部・郊外部と中心部のアクセスを途切れさせないための取組

② 空間的・時間的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デマンド交通などの少量輸送等によって解消する取組



基本方針③ もう少し・最初/最後の移動の支援

共助によるアクセシビリティ(アクセス性・利便性)の上乗せ

近距離移動(300m圏内)の満足度向上やセーフティネットの柔軟性向上のために、
地域が既存交通の上乗せとして実施する共助交通の導入支援を図る

【範囲・主体・交通モード】

範囲：中心部・郊外部・中山間部

主体：地域＋行政支援

交通モード：葉

【求められる機能】

継続性・柔軟性など

【基本施策パッケージ】



暮らしを支える付加サービスとセーフティネットの柔軟性向上

- 近距離移動(300m圏内)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と、持続的な取組とするための行政による「運営組織の法人化」などの推進や安全性の確保
- 空間的・時間的空白において、公助の移動手段では不足する部分を地域住民が共助によって、運行頻度やサービス範囲を拡張する取組

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

自助、公助、共助の連携による持続性・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する

【範囲・主体・交通モード】

範囲：全地域

主体：行政・事業者・市民の連携

交通モード：幹・枝・葉・タクシー



【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
(乗継割引の設定、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

自助、公助、共助の連携による持続性・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する

【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
- 他分野との共創による公共交通の体制強化

④ 人やまちにやさしい公共交通の推進

- バリアフリー化や、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



基本方針① 公共交通軸と拠点の充実・保証

施策パッケージ	① 基幹バス路線のサービス水準強化																																			
取組概要	都市拠点、準都市拠点及び地域拠点を結ぶ基幹バスに関して、そのサービスレベルを維持するほか、更なる向上のために需要に応じて定時性や速達性を高める取組を推進する。																																			
施策内容	<table><tr><td>No</td><td>施策内容</td><td colspan="4">概要</td></tr><tr><td>1)</td><td>既存バス路線の再編及びダイヤ改正の検討</td><td colspan="4">サービスレベルの維持・向上のため、バス路線の再編やダイヤ改正を検討</td></tr><tr><td>2)</td><td>走行環境の整備と向上</td><td colspan="2">バスの利便性・速達性向上のため、バスの運行状況に合わせて信号を制御させる公共交通優先システム(PTPS)の活用やバス優先レーンの導入に向けた検討を推進</td><td colspan="2"> 出典)岐阜市</td></tr><tr><td>3)</td><td>自動運転バスの導入</td><td colspan="4">交通事業者と連携した自動運転バスの実証運行に向けた取組を推進</td></tr><tr><td>4)</td><td>利用しやすい運賃体系の検討</td><td colspan="4">利用しやすい運賃体系とするため、既存運賃体制の改善を検討</td></tr></table>						No	施策内容	概要				1)	既存バス路線の再編及びダイヤ改正の検討	サービスレベルの維持・向上のため、バス路線の再編やダイヤ改正を検討				2)	走行環境の整備と向上	バスの利便性・速達性向上のため、バスの運行状況に合わせて信号を制御させる公共交通優先システム(PTPS)の活用やバス優先レーンの導入に向けた検討を推進		 出典)岐阜市		3)	自動運転バスの導入	交通事業者と連携した自動運転バスの実証運行に向けた取組を推進				4)	利用しやすい運賃体系の検討	利用しやすい運賃体系とするため、既存運賃体制の改善を検討			
	No	施策内容	概要																																	
	1)	既存バス路線の再編及びダイヤ改正の検討	サービスレベルの維持・向上のため、バス路線の再編やダイヤ改正を検討																																	
	2)	走行環境の整備と向上	バスの利便性・速達性向上のため、バスの運行状況に合わせて信号を制御させる公共交通優先システム(PTPS)の活用やバス優先レーンの導入に向けた検討を推進		 出典)岐阜市																															
	3)	自動運転バスの導入	交通事業者と連携した自動運転バスの実証運行に向けた取組を推進																																	
	4)	利用しやすい運賃体系の検討	利用しやすい運賃体系とするため、既存運賃体制の改善を検討																																	
	実施主体	交通事業者、市、道路管理者、警察・公安委員会																																		
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度																														
	1)	継続的に検討・実施																																		
	2)、3)	検討・調査			実証運行																															
	4)	検討・調査																																		

基本方針① 公共交通軸と拠点の充実・保証

施策パッケージ	② 交通結節点の機能高度化					
取組概要	複数の交通手段が接続し、乗換が行われる交通結節点において、多様な交通モードと連携し待合環境の改善や円滑な乗り継ぎができるような機能強化に向けた取組を推進し、利便性向上を図る。 特に、都市拠点である東岡崎及び岡崎駅について、モビリティハブ(※)としての機能の強化を図る。 ※公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点					
施策内容	No		施策内容		概要	
	1)		交通結節点の利便性向上		駅前広場やバスターミナルの整備、生活利便施設の集積による利便性を確保し、都市拠点についてはモビリティハブとしての機能の強化を図る。	
	2)		待合環境の整備・改善		快適にバスを待つことができる屋根・ベンチの設置等の環境整備の実施 鉄道からバス・タクシーへの乗換の円滑化に向けたデジタルサイネージの設置によるバスの運行情報等の表示	
	3)		自転車(電動キックボード)との連携(サイクルアンドライドの推進)		地域の利便性や回遊性の向上に向けた自転車等のシェアモビリティの普及・利用促進	
	4)		パークアンドライド、パークアンドバスライド等の促進		パークアンドライド、パークアンドバスライドの促進に向けた交通結節点における駐車場の整備や周知	
実施主体	交通事業者、市、民間企業・関係団体					
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)～4)	継続的に実施				

基本方針② セーフティネットとして生活に必要な移動の確保

施策パッケージ	①セーフティネットとしてのバス路線の維持・再編																							
取組概要	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、バス路線を維持する。																							
施策内容	<table><tr><td>No</td><td>施策内容</td><td colspan="4">概要</td></tr><tr><td>1)</td><td>既存バス路線の維持・再編</td><td colspan="4">郊外部及び中山間部から中心部へ向かうバス路線を維持 また、利用状況を踏まえ、バス路線の再編を検討</td></tr><tr><td>2)</td><td>【再掲】利用しやすい運賃体系の検討</td><td colspan="4">利用しやすい運賃体系とするため、既存運賃体制の改善を検討</td></tr></table>						No	施策内容	概要				1)	既存バス路線の維持・再編	郊外部及び中山間部から中心部へ向かうバス路線を維持 また、利用状況を踏まえ、バス路線の再編を検討				2)	【再掲】利用しやすい運賃体系の検討	利用しやすい運賃体系とするため、既存運賃体制の改善を検討			
No	施策内容	概要																						
1)	既存バス路線の維持・再編	郊外部及び中山間部から中心部へ向かうバス路線を維持 また、利用状況を踏まえ、バス路線の再編を検討																						
2)	【再掲】利用しやすい運賃体系の検討	利用しやすい運賃体系とするため、既存運賃体制の改善を検討																						
実施主体	市、交通事業者																							
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度																		
	1)	継続的に実施																						
	2)	検討・調査																						

基本方針② セーフティネットとして生活に必要な移動の確保

施策パッケージ	②空間的・時間的交通空白の解消と多様な移動手段の確保																				
取組概要	空間的・時間的な交通空白において、コミュニティバスやデマンド交通の維持及びその他多様な移動手段の確保により、交通空白の解消を目指す。																				
施策内容	<table><tr><td>No</td><td>施策内容</td><td>概要</td></tr><tr><td>1)</td><td>コミュニティバスの維持・再編</td><td>住民の日常生活における重要な移動手段として、額田地域におけるささゆりバスなどの既存コミュニティバスを維持 また、利用状況を踏まえ、コミュニティバスの再編を検討</td></tr><tr><td>2)</td><td>デマンド交通の維持</td><td>「チョイソコおかざき」等のデマンド交通による交通不便地域における移動手段を維持</td></tr><tr><td>3)</td><td>他分野との連携による移動手段の確保</td><td>スクールバス等との連携により移動手段を確保</td></tr><tr><td>4)</td><td>補助メニューの創設</td><td>セーフティネットとしての地域内交通の導入について、準備、初期投資、運行維持等に関する新たな補助メニューを創設</td></tr></table>						No	施策内容	概要	1)	コミュニティバスの維持・再編	住民の日常生活における重要な移動手段として、額田地域におけるささゆりバスなどの既存コミュニティバスを維持 また、利用状況を踏まえ、コミュニティバスの再編を検討	2)	デマンド交通の維持	「チョイソコおかざき」等のデマンド交通による交通不便地域における移動手段を維持	3)	他分野との連携による移動手段の確保	スクールバス等との連携により移動手段を確保	4)	補助メニューの創設	セーフティネットとしての地域内交通の導入について、準備、初期投資、運行維持等に関する新たな補助メニューを創設
No	施策内容	概要																			
1)	コミュニティバスの維持・再編	住民の日常生活における重要な移動手段として、額田地域におけるささゆりバスなどの既存コミュニティバスを維持 また、利用状況を踏まえ、コミュニティバスの再編を検討																			
2)	デマンド交通の維持	「チョイソコおかざき」等のデマンド交通による交通不便地域における移動手段を維持																			
3)	他分野との連携による移動手段の確保	スクールバス等との連携により移動手段を確保																			
4)	補助メニューの創設	セーフティネットとしての地域内交通の導入について、準備、初期投資、運行維持等に関する新たな補助メニューを創設																			
実施主体	市、交通事業者、民間企業・関係団体、地域																				
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度															
	1)、2)	●—————→ 検討、調査		継続的に実施	—————→	—————→															
	3)	●—————→		●—————→ 実証運行	—————→	—————→															
	4)	●—————→ 作成	●—————→	—————→	—————→ 施行	—————→															

基本方針③ もう少し・最初/最後の移動の支援

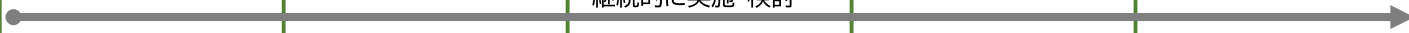
施策パッケージ	暮らしを支える付加サービスとセーフティネットの柔軟性向上													
取組概要	地域が主体となって地域内交通を運行することにより、質的交通空白を解消し、アクセス性、利便性を向上させる。													
施策内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>No</th><th>施策内容</th><th>概要</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1)</td><td>地域主体による公共ライドシェアの導入</td><td>「みんなでつくる 地域の交通」を踏まえた、NPO 法人や自治会などが主体となった公共ライドシェアの導入に向けた支援 岡崎市から地域に対し、運行主体の法人化支援や運転講習、保険加入の支援等安全マネジメントを提供</td></tr> <tr> <td>2)</td><td>補助メニューの創設</td><td>アクセシビリティを向上させるための取組みについて、準備、初期投資、運行維持等に関する新たな補助メニューを創設</td></tr> <tr> <td>3)</td><td>公共交通、共助交通を支える意識醸成</td><td>地域主体の共助交通導入に必要な地域全体の協力を促すための意識醸成</td></tr> </tbody> </table>		No	施策内容	概要	1)	地域主体による公共ライドシェアの導入	「みんなでつくる 地域の交通」を踏まえた、NPO 法人や自治会などが主体となった公共ライドシェアの導入に向けた支援 岡崎市から地域に対し、運行主体の法人化支援や運転講習、保険加入の支援等安全マネジメントを提供	2)	補助メニューの創設	アクセシビリティを向上させるための取組みについて、準備、初期投資、運行維持等に関する新たな補助メニューを創設	3)	公共交通、共助交通を支える意識醸成	地域主体の共助交通導入に必要な地域全体の協力を促すための意識醸成
No	施策内容	概要												
1)	地域主体による公共ライドシェアの導入	「みんなでつくる 地域の交通」を踏まえた、NPO 法人や自治会などが主体となった公共ライドシェアの導入に向けた支援 岡崎市から地域に対し、運行主体の法人化支援や運転講習、保険加入の支援等安全マネジメントを提供												
2)	補助メニューの創設	アクセシビリティを向上させるための取組みについて、準備、初期投資、運行維持等に関する新たな補助メニューを創設												
3)	公共交通、共助交通を支える意識醸成	地域主体の共助交通導入に必要な地域全体の協力を促すための意識醸成												
実施主体	地域、市、交通事業者、民間企業・関係団体													

スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)	各地域の状況に応じて対応				
	2)	作成	施行			
	3)	継続的に実施・検討				

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

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再編					
取組概要	運行データの活用や自動運転バスの導入によるバス路線の最適化やMaaSアプリの活用などによる利便性の向上を図る					
施策内容						
	No	施策内容		概要		
	1)	モビリティ・データを活用したネットワークの適正化		乗降データ等を活用・分析し、バス路線やダイヤの最適化を検討		
	2)	地域交通DXの推進		MaaSアプリの開発やデジタルチケット(交通キャッシュレス)の導入等のデジタル技術の活用により、地域交通の利便性を向上		
	3)	自動運転バス【再掲】、ロボタクシーの導入		効率的な公共交通の運行に向けて、交通事業者との実証運行により、本市への適用可能性を検討		
				出典)名鉄バス		
実施主体	交通事業者、市、民間企業・関係団体					
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)～3)	●			継続的に実施・検討	

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策パッケージ	②公共交通の利用促進					
取組概要	イベント・小中学生への乗り方教室の開催による啓発、キャッシュレス決済や割引制度の導入により公共交通の利用を促進する。					
施策内容	No		施策内容		概要	
	1)		スマートムーブアクションの実施		公共交通の利用促進及び脱炭素化の推進を図るため、スマートムーブアクション(エコ通勤、ポスターコンクール、公共交通乗り方教室等)を開催	
	2)		乗換の利便性向上		乗り換えの利便性向上に向けて、乗換割引制度等を検討	
	3)		多手段決済の導入に向けた検討		公共交通の利便性や運転手の負担軽減のため、全扉乗降、クレジット・コード決済、顔認証決済等を検討	
実施主体	交通事業者、市、市民、民間企業・関係団体					
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)～3)					

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策パッケージ	③公共交通の担い手と運営体制の強化					
取組概要	運転手不足による減便・廃線を防ぐためのバス運転手等の確保に向けた取組支援や他分野との共創により、公共交通の持続性を高める。					
施策内容						
	No	施策内容		概要		
	1)	運転手確保策の実施		運転体験会等のイベント開催による意識醸成や二種免許の取得支援、「岡崎モデル」の推進による外国人運転士の育成支援等を実施 また、兼業や短時間従事などによる多様な運転手の確保策についても検討		
	2)	近隣自治体との連携		市域を跨ぐ公共交通の確保維持や市境周辺に居住する住民の移動について、近隣自治体と連携して検討		
	3)	他分野との共創		観光、福祉、教育及び保育等の他分野と連携し、公共交通の持続性を向上		
実施主体	交通事業者、市、民間企業・関係団体					
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)～3)	継続的に実施・検討				

基本方針④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策パッケージ	④人やまちにやさしい公共交通の推進					
取組概要	誰もが安全・快適に利用できる環境整備を行うことによる公共交通の利用促進や環境に配慮した車両や設備を導入する脱炭素化の推進を図る。					
施策内容	No	施策内容		概要		
	1)	わかりやすい案内表示の実現		誰でも利用しやすくするため、看板等の多言語化や統一化により、分かりやすい案内表示の普及促進		
	2)	人にやさしいバスやタクシーの導入		乗り降りしやすい低床バス、車いすやベビーカーの乗り入れができ、誰でも利用しやすいユニバーサルデザインタクシーや子育てタクシーの導入を検討		
						出典)UDタクシー研究会
	3)	EV・FCVバスの導入		EV(電気自動車)バスやFCV(燃料電池)バス等の環境に配慮した車両や設備の導入の検討		
	4)	バリアフリー、ユニバサルデザインの推進		鉄道駅やバス停におけるバリアフリー化の推進による誰もが利用しやすい環境とするための空間整備の実施		
	5)	鉄道輸送の安全確保		橋りょうの耐震化や安全設備更新等への補助		
実施主体	交通事業者、市、民間企業・関係団体					
スケジュール	No	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)～5)					

基本方針	KPI(案)	
	短期(確認項目)	中長期(成果目標)
計画全体	■ 鉄道利用者数(年間) ■ バス利用者数(年間) ■ タクシー利用者数(年間)	■ 市内の移動環境に対する満足度 ■ 居住誘導区域の人口 ■ 活動機会へのアクセシビリティ ■ 市運営路線の分野別代替費用(クロスセクター効果) ■ 公共交通カバー率 ■ 運輸部門からの二酸化炭素排出量 ■ 近所のバス停の認知度
① 公共交通軸と拠点の充実・保証	■ 都心ゾーンの鉄道駅乗降客数 ■ 主要なバス停の乗降客数 ■ シェアサイクルの利用者数 ■ 公共交通への公的資金投入額	
② セーフティネットとして生活に必要な移動の確保	■ 行政主体の地域内交通の利用者数(額田地域コミュニティバス、チョイソコおかざき等) ■ 【再掲】公共交通への公的資金投入額 ■ 行政主体の地域内交通の取組件数	
③ もう少し・最初/最後の移動の創出	■ 地域主体の地域内交通の利用者数 ■ 地域主体の地域内交通の取組件数	
④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築	■ 公共交通に関するイベント開催回数(イベント、乗り方教室等) ■ ノンステップバスの導入率	

スケジュール

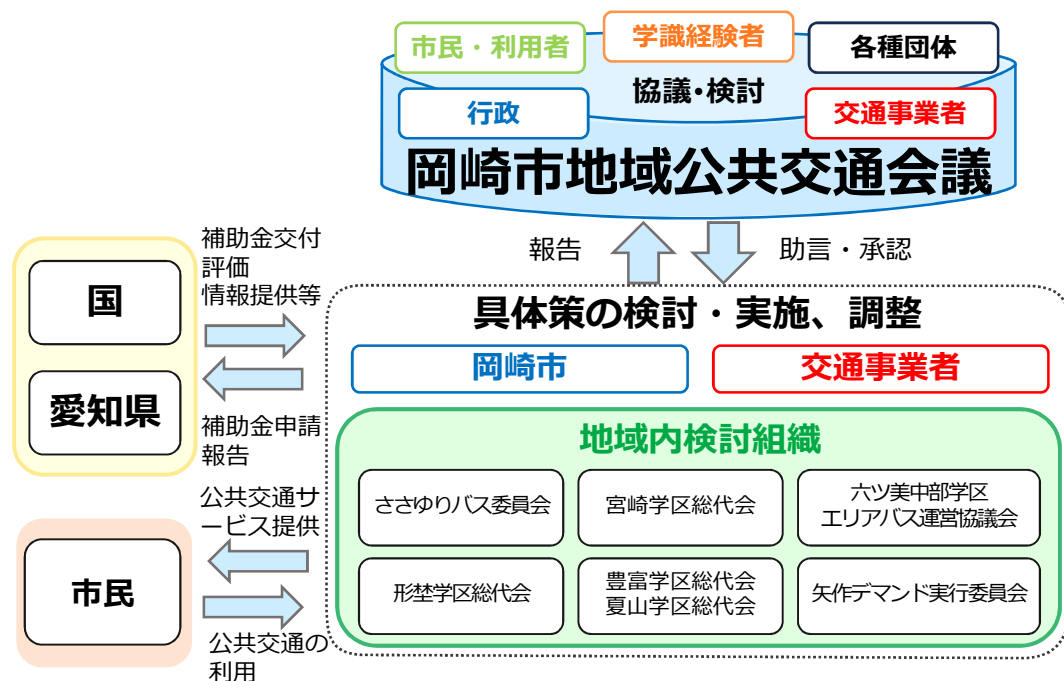
本計画は、計画全体及び、各基本方針の目指すところとして『成果目標』（KPI（中長期））を、各基本方針内の施策の達成度合いをチェックする目的として『確認項目』（KPI（短期））を設定し、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

『確認項目』（KPI（短期））については、毎年度、市、交通事業者をはじめとする関係主体で継続的に監視し、必要に応じて施策の改善を実施していきます。

『成果目標』（KPI（中長期））については、計画終期である令和13年度に確認を行い、その結果を踏まえ、次期計画の検討を行います。

	1年目 令和9年度	2年目 令和10年度	3年目 令和11年度	4年目 令和12年度	5年目 令和13年度
計画に記載した事業	事業実施				
『確認項目』 (KPI(短期))のチェック		↓↑ ■	↓↑ ■	↓↑ ■	↓↑ ■
『成果目標』 (KPI(中長期))のチェック					↓ ■
計画の達成 状況に関する評価					評価 →
次期計画の検討					計画改定 →

計画の推進体制



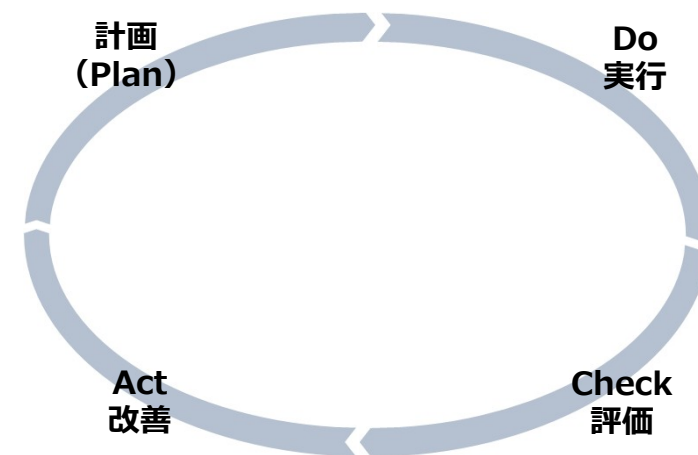
◆役割分担

	主な役割
岡崎市・行政	各種交通サービスに関する施策の検討・実施、適切な行政負担、利用者意見の調査・集約
交通事業者	安全な運行、運行実績や利用実績のデータ収集・提供、各種交通サービスに関する施策の検討・実施
地域内検討組織	地域交通の課題抽出、運行内容の協議、実証運行、地域主体の運営体制の構築
岡崎市地域公共交通会議	全市的な交通政策の推進、地域公共交通計画の策定及び改訂、交通空白の認定等
市民（利用者）	公共交通の積極的な利用、公共交通への理解の深化、マイカー依存からの脱却

評価・検証の流れ

- 計画の策定

- 施策の実行



- 評価・検証に基づいた計画の見直し

- 評価指標の確認、検証