

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。

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。

	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		

	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)	