

岡崎市地域公共交通計画（案）【概要】

1 岡崎市地域公共交通計画策定の背景と目的

公共交通（鉄道、バス、タクシー等）は、通勤、通学、通院、買物等の移動の足として、人々の営みを支える基盤であり、その充実度が地域の魅力を高めます。

岡崎市が利便性や先進性の高い暮らしが実現できる魅力ある都市として発展していくためには、公共交通の確保・維持・活性化が必要不可欠であり、その指針としての役割を担うのがこの「岡崎市地域公共交通計画」です。

本計画は、AI やデジタル技術のさらなる深化、環境・エネルギーの革新による自動運転やEVの普及、人口減少や高齢化の進行、運転手不足といった将来の社会状況を前提に、まちの将来像から逆算する考え方を基本に据えています。具体的には、これまでのように既存の路線や運行形態を前提とするのではなく、10年後、20年後においても、地域住民の暮らしを支える移動が確保されている姿をまず描き、さらにまちの魅力を高めるために必要な交通サービスのあり方を整理する、いわゆるバックカスティングの視点を重視しています。

その上で、鉄道、路線バス、タクシーを主軸とし、それらを補完する交通として、デマンド交通、町内会等による共助交通など、地域の実情に応じた多様な移動手段を組み合わせ、持続可能な交通体系へ再構築することを柱としています。

さらに、交通事業者、地域住民、関係団体との合意形成を丁寧に進め、「守るべき移動」と「見直すべきサービス」を明確にしながら、将来にわたって持続可能な公共交通の確立を目指します。

2 計画区域

岡崎市全域

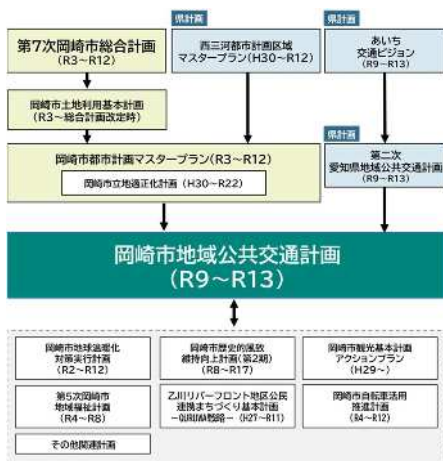
3 計画期間

令和9年度～令和13年度

5 計画の考え方

本計画では、基本理念のもと、まず、令和32年度（2050年）に実現したい公共交通の形（将来ビジョン）を描き、そこから逆算して、計画期間である5年間（令和9年度～令和13年度）で目指す姿と取り組む内容（基本方針、基本施策）を位置づけています。また、取組みの内容や達成状況を評価するための成果指標を設定し、これらの数値を確認することにより、計画の進捗状況を管理していきます。

4 計画の位置づけ



6 基本理念

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

7 将来ビジョン（2050年の将来像）

- 「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、ウォーカブルなまちづくりが進んでいます —
- 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」
— AI や自動運転技術が完全に社会に溶け込んでいます —
- 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 —

8 公共交通ネットワークの考え方

①公共交通体系と育む手法

鉄道・バス・タクシーを基本とし、それを補完するものとしてコミュニティ交通を位置付けます。また各交通を幹・枝・葉、公共交通ネットワーク全体を木になぞらえ、行政、交通事業者、地域や住民が連携して育んでいきます。

●公共交通体系



※ 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づけられます。

●公共交通を育む手法

民間サービス	交通事業者による公共交通網構築のための手法
例	●鉄道、路線バス、タクシーの運行 ●駅舎やバス停の整備
公助	行政による公共交通網構築のための手法
例	●公共交通の運行経費に対する公的資金での支援 ●岡崎市が主体となるコミュニティバスやデマンド交通の運行
共助	地域や団体による公共交通網構築のための手法
例	●町内会などが主体となる地域内交通の運行 ●町内会、地元企業などの地域内交通に対する協賛金での支援
自助	個人による公共交通網構築のための手法
例	●公共交通利用時の運賃の自己負担 ●徒歩、自転車の利用

10 基本方針

目指す姿の実現に向け、対象範囲や交通手段等を考慮して基本方針を設定します。



11 基本施策と実施事業

それぞれの基本方針で取り組む基本施策と事業を位置づけます。

基本方針	基本施策	事業
① 公共交通軸と拠点の充実・保証	① 基幹バス路線のサービス水準強化	1) 既存バス路線の再編及びダイヤ改正の検討 2) 走行環境の整備と向上 3) 自動運転バスの導入 4) 利用しやすい運賃体系の検討
	② 交通結節点の機能高度化	1) 交通結節点の利便性向上 2) 待合環境の整備・改善 3) 自転車との連携（サイクルアンドライドの推進） 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
② セーフティネットとして生活に必要な移動の確保	③ セーフティネットとしてのバス路線の維持・再編	1) 既存バス路線の維持・再編 2) 利用しやすい運賃体系の検討 1) コミュニティバスの運行・再編 2) デマンド交通の運行 3) 他分野との連携による移動手段の確保 4) 補助メニューの創設
	④ 空間的・時間的交通安全の解消と多様な移動手段の確保	1) 地域主体による公共ライドシェアの導入 2) 補助制度の創設 3) 公共交通、共助交通に関する策議形成 4) モビリティ・データを活用したネットワークの適正化
③ もう少し・最初/最後の移動の創出	⑤ 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	1) 自動運転バス・ロボタクシーの導入 2) スマートムーブアクションの実施 3) 乗換の利便性向上 2) 決済手段の多様化に向けた検討
	⑥ 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	1) 運転士確保策の実施 2) 他分野との共創 1) 分かりやすい案内表示の実現 2) 人にやさしいバスやタクシーの導入 3) EV・FCVバスの導入 4) バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進 5) 鉄道輸送の安全確保
④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築	⑦ 公共交通の利用促進	
	⑧ 公共交通の担い手と運営体制の強化	
④ 持続可能な公共交通ネットワークの構築	⑨ 個人やまちにやさしい公共交通の推進	

② 地区区分・拠点・公共交通軸の考え方

立地適正化計画に準じて地区を区分するとともに、拠点や公共交通軸を設定します。



9 目指す姿

2050年の将来像を段階的に実現していくために、計画期間（R9～R13）内に、以下の内容の達成を目指します。

● 2050年に向けての短期目標

① 車がなくても不自由ないまち

主要な拠点間を結ぶ鉄道路線やバス路線の高く安定したサービスレベルを維持するとともに、交通結節機能を強化します。



③ 「安心」が上乗せされたまち

住民同士の支え合いにより、岡崎の移動にも一段上の安心を生み出します。



② 移動が保証されたまち

市民の暮らしを支えるため、生活に必要な移動を保証します。



④ 安定した公共交通が供給されるまち

新技術等を活用し、将来にわたっても持続的に公共交通を利用できる環境の形成を目指します。

