

岡崎市 地域公共交通計画

案



2026(令和8)年11月

1	はじめに	02
2	将来の岡崎市の公共交通	05
2-1	基本理念 【究極の目的】	05
2-2	将来ビジョン 【公共交通の観点から見た2050年の岡崎市の将来像】	06
2-3	将来ビジョンに向けて 【公共交通ネットワークの考え方と目指す姿】	08
3	取組内容	14
3-1	基本方針	14
	＜基本方針1＞公共交通軸と拠点の充実・保証	15
	＜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	21
	＜基本方針3＞もう少し・最初/最後の移動の創出	26
	＜基本方針4＞持続可能な公共交通ネットワークの構築	29
4	成果指標	36
5	計画の進捗管理	38

1 はじめに

● 計画策定の背景

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。

1 はじめに

1 はじめに

2 将来の岡崎市の公共交通

3 取組内容

4 成果指標

5 進捗管理

その他・参考

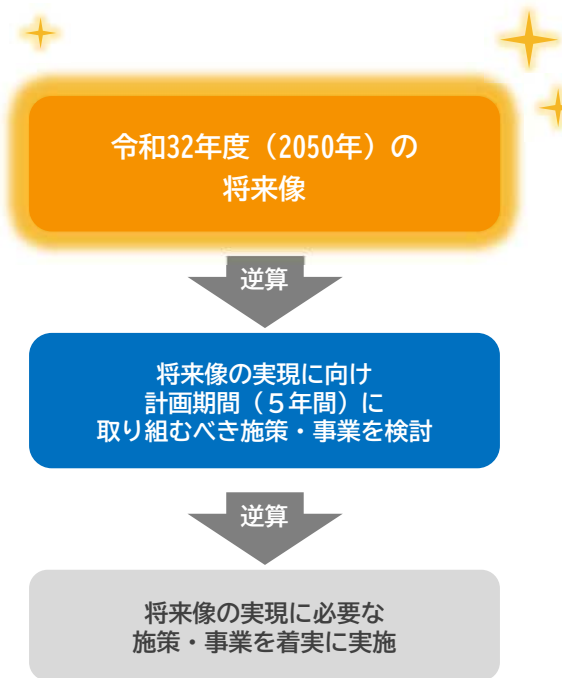
● 計画の構成

本計画は、目指すべき将来像から逆算して取組を組み立てる「バックカスティング」の考え方により策定します。

バックカスティングの最大のメリットは、現状の延長線に捉われない自由な発想を引き出せる点にあります。従来のフォアカスティング型の計画は、過去のデータや現在の延長上で未来を予測するため、どうしても今の延長線上にある無難な計画にとどまりがちです。これに対しバックカスティング型の計画は、「こうありたい」という理想の未来像をまずゴールとして設定します。その上で、そこから逆算するには今何が必要かを考えるため、従来の常識や資源の制約を打破するような、飛躍的なアイデアや抜本的な戦略を生み出すことができます。予測不可能な変化が激しい現代において、単に未来を予測して順応するのではなく、理想の未来を自らの意志でデザインするための強力な武器となる点が、この手法の最大の強みです。

そこで、本計画では、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）に取り組む内容を位置づけています。

これにより、現状の延長線上ではなく、将来像の実現に必要な取組を着実に進めていきます。



1 はじめに

1 はじめに

2 将来の岡崎市の公共交通

3 取組内容

4 成果指標

5 進捗管理

その他・参考

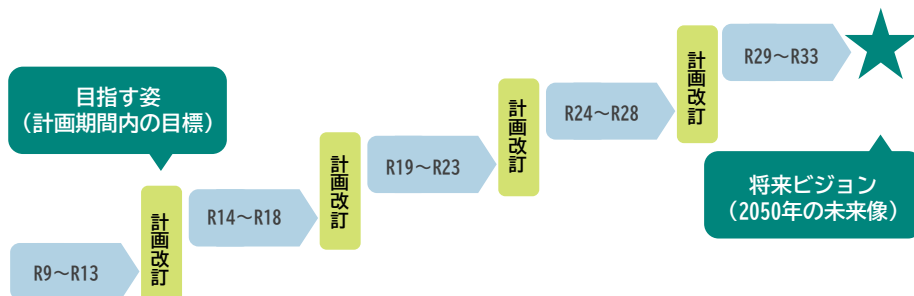
● 計画の区域

計画の対象区域は、**岡崎市全域**とします。



● 計画の期間

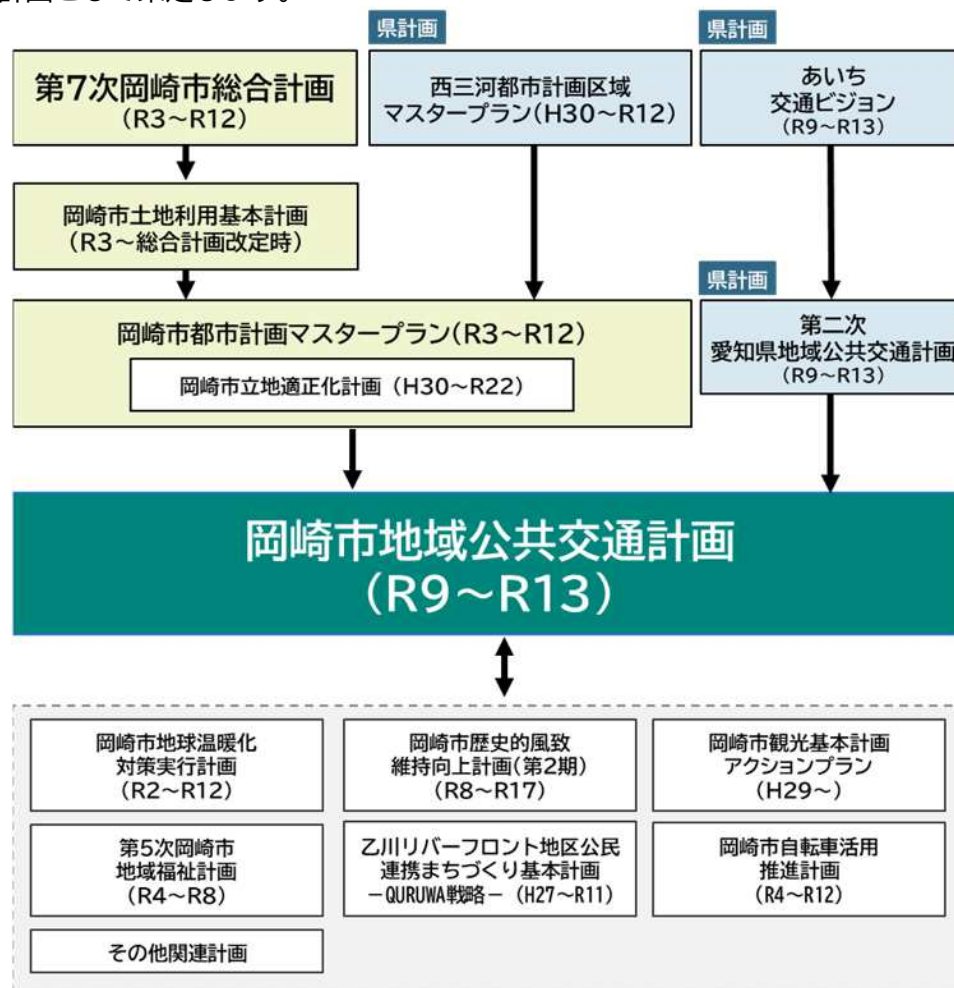
第7次岡崎市総合計画の目標年度である令和32年度（西暦2050年）を将来像としたうえで、岡崎市地域公共交通計画の計画期間は**5年間（令和9年度～令和13年度）**とします。



● 計画の位置づけ

本計画は、「第7次岡崎市総合計画」を上位計画とし、その主要課題に対して、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとするための計画です。また、都市計画や地方創生、環境、住宅、福祉、観光振興などの本市の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。



2 将来の岡崎市の公共交通

2-1 基本理念（究極の目的）

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、下記の基本理念のもと、総合計画の目標年度である令和32年度（西暦2050年）を将来像として設定し、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。

<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

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。

基本理念を踏まえ、公共交通の観点から見た2050年の岡崎市の将来像として、以下のとおり将来ビジョンを設定します。

将来ビジョン 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、ウォーカブルな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、岡崎駅などの拠点が強力な公共交通ネットワークで結ばれ、その周辺に医療・商業・住居等が集約されています。

また、効率的で持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、地域の事情に合わせた移動手段が確保されています。

● 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。



将来ビジョン 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」

— 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・決済ができる仕組みが作られ、乗換しやすく、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されるとともに自動運転タクシーも普及し、運転手不足の問題を克服しながら、高頻度なサービスが提供されています。



将来ビジョン 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、環境にやさしく渋滞のない快適な都市環境が維持されています。



① 公共交通ネットワークの考え方

公共交通体系と育む手法

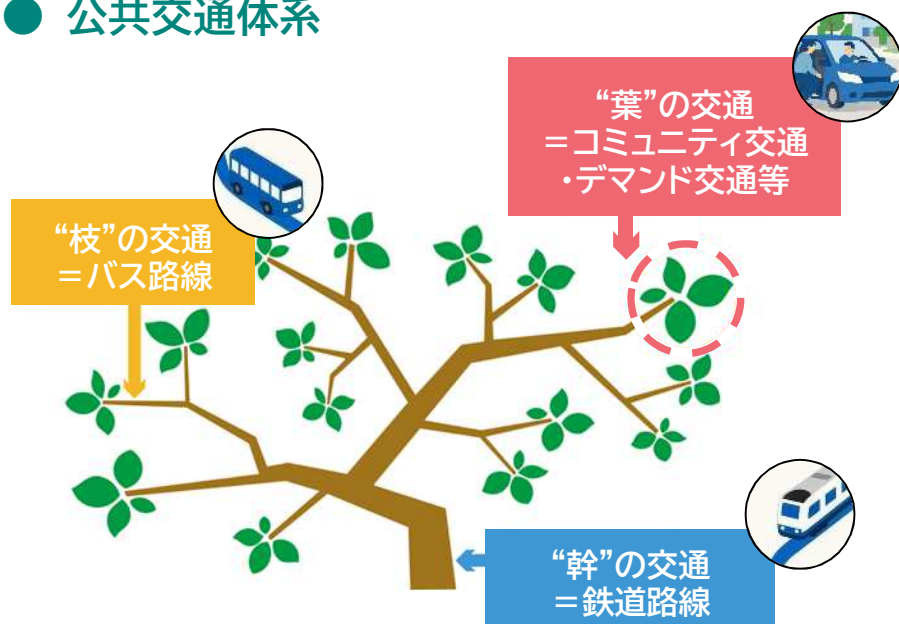
将来ビジョンに向けて公共交通ネットワークを構築していくために、まずは鉄道・バス・タクシーを基本とします。そして、それらを補完するものとして、コミュニティ交通やデマンド交通を位置づけます。

公共交通ネットワークを分かりやすくするため、1本の木になぞらえると、“幹”の交通は鉄道、“枝”の交通は路線バス、“葉”の交通はコミュニティ交通・デマンド交通等となります。

幹が水や養分を運び全身を支え、枝がその連絡通路として葉を広げ、葉が光合成で栄養を作り出して木全体を維持しているように、これらは単独ですべての地域・移動ニーズに対応しているのではなく、それぞれの特性を活かし、移動する距離や時間帯、目的、人数等に応じた役割分担をします。

そして、この木を育てていくためには、行政、交通事業者の他に地域や住民の皆さんとともに支え合い・連携することが必要です。この木を右に記載する手法で育てていきます。

● 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

2 将来の岡崎市の公共交通

2-3 将来ビジョンに向けて（公共交通ネットワークの考え方と目指す姿）

① 公共交通ネットワークの考え方

地区区分・拠点・公共交通軸の考え方

将来ビジョンの実現に向けて、効率的で持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、市域を中心部・郊外部・中山間部の三つに区分し、地域の事情に合わせた移動手段や交通のあり方を検討します。

関連計画である立地適正化計画に定める都市拠点、準都市拠点、地域拠点に加え、鉄道やバスの乗換地となる乗降拠点を主要な拠点として設定します。拠点間を結ぶ交通軸として、鉄道（幹）や主要バス路線（太い枝）を整え、交通ネットワークの骨格を形成します。

<地区区分>

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」に位置づけられた地域（旧額田町）

<対象となる拠点>

① 立地適正化計画における拠点

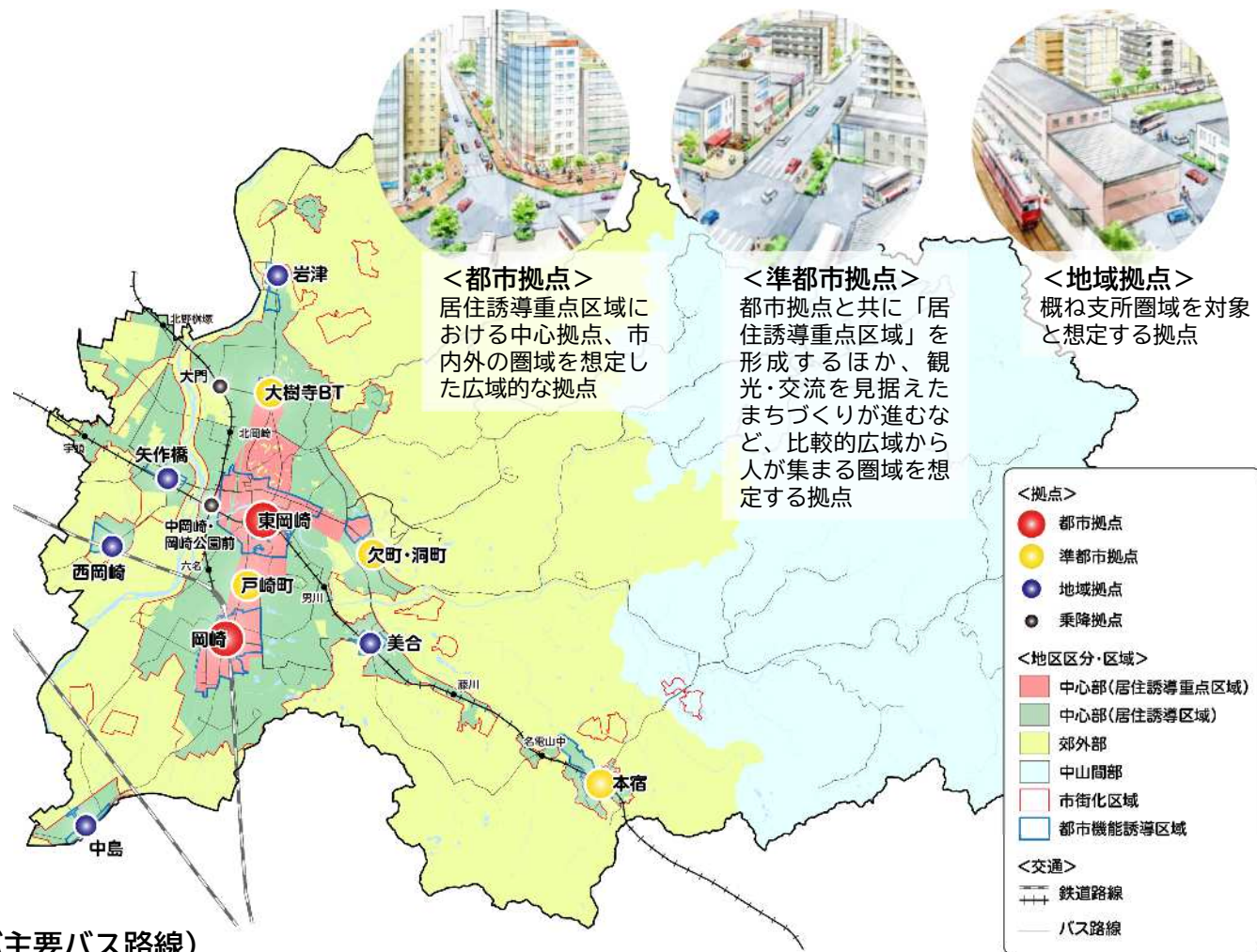
都市拠点	- 東岡崎駅周辺 - 岡崎駅周辺
準都市拠点	- 大樹寺バスターミナル周辺 - 欠町・洞町周辺 - 戸崎町周辺 - 本宿駅周辺
地域拠点	- 岩津バス停周辺 - 矢作橋駅周辺 - 西岡崎駅周辺 - 美合駅周辺 - 中島バス停周辺

② ①以外の乗降拠点

- 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）

<主要な公共交通軸>

① 幹（鉄道） ② 太い枝（上記の拠点を結ぶ主要バス路線）



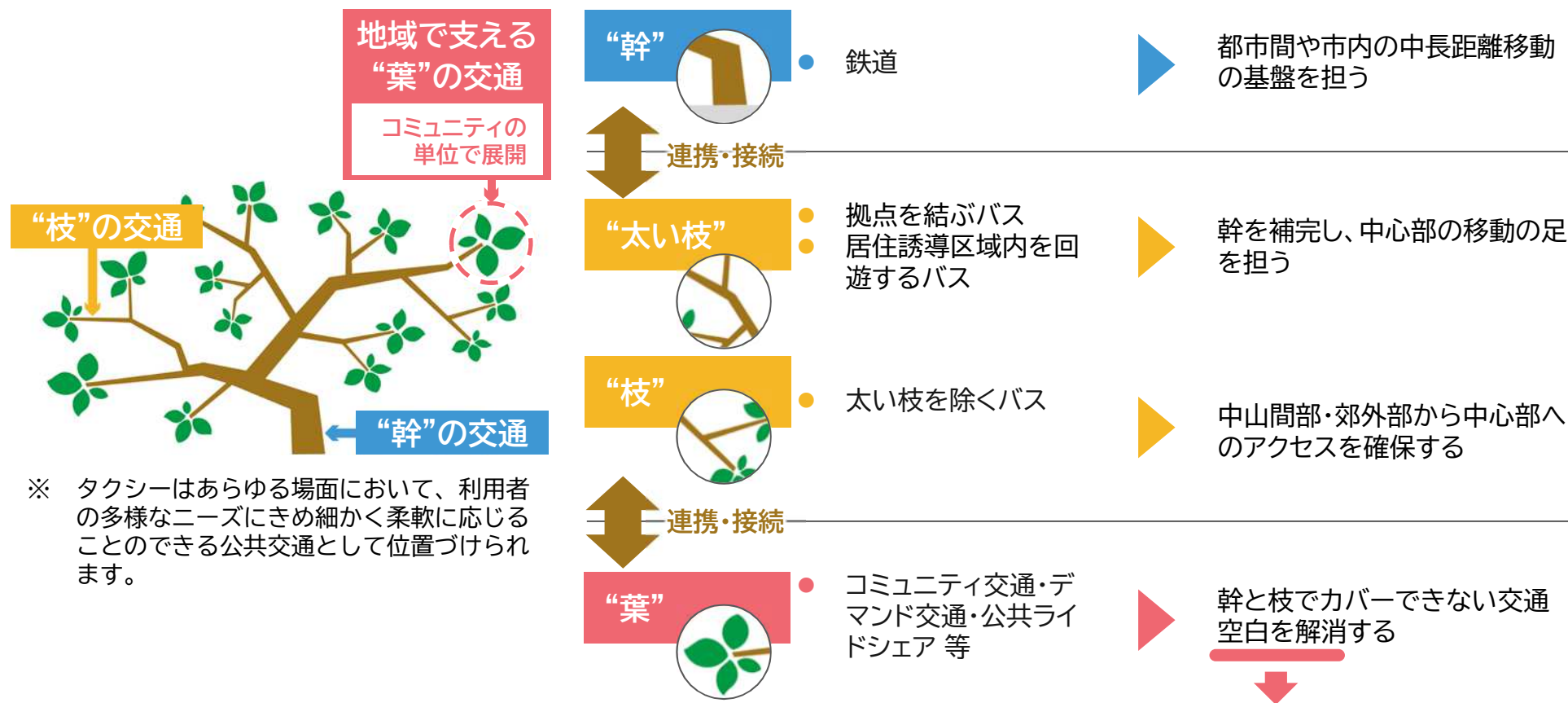
① 公共交通ネットワークの考え方

幹・枝・葉の考え方

公共交通ネットワークのイメージ

交通手段

役割



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

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

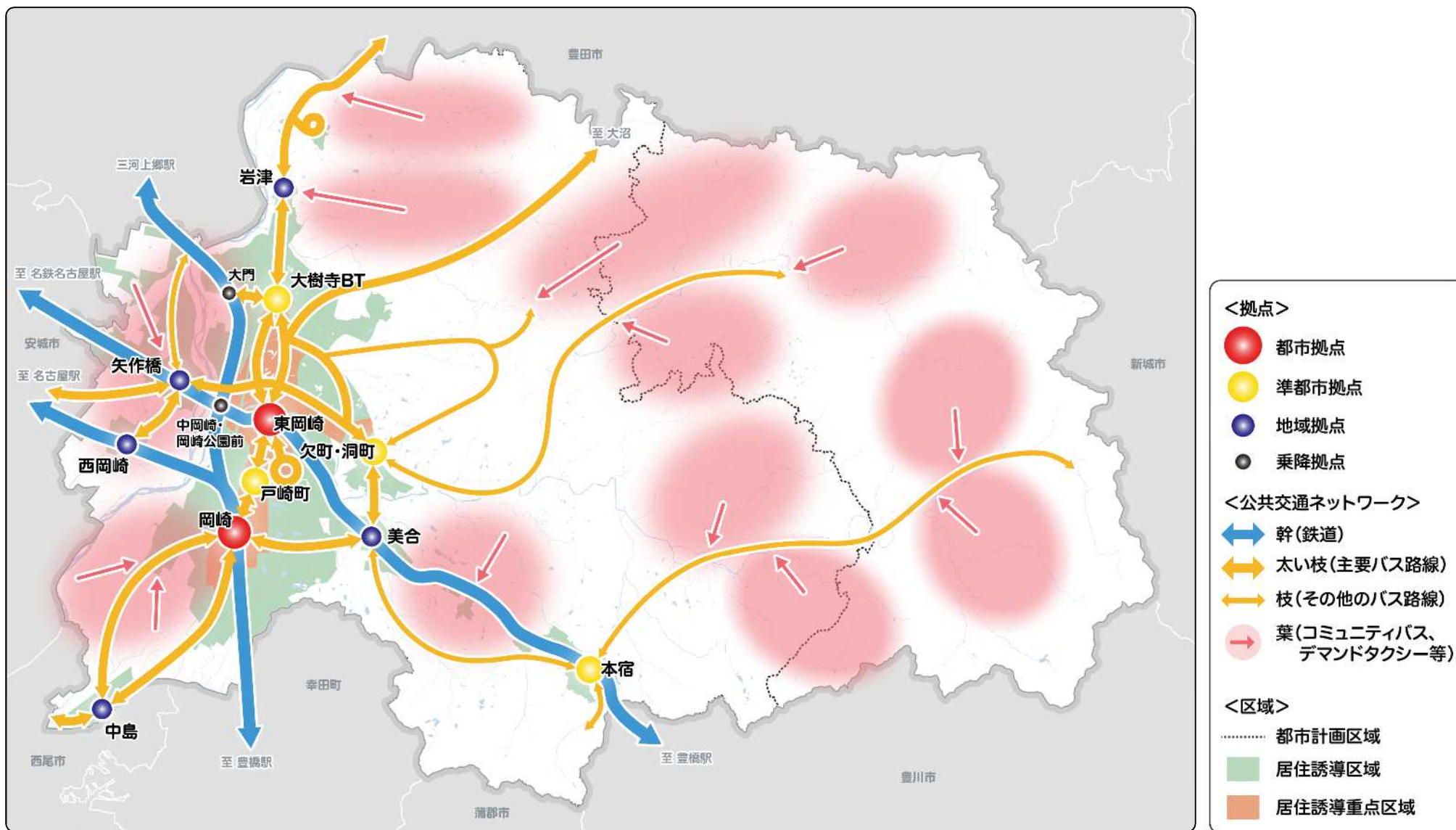
質的空白

地理的条件により、公共交通を利用しづらい地域、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

※ 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学区又は町内会を単位とする

② 目指す姿

骨格となる主要拠点や軸、幹・枝・葉の考え方を踏まえ、本市における公共交通ネットワークの目指す姿を以下のとおり設定しました。



② 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（R 9～R13）内に、以下の内容の達成を目指します。

● 2050年に向けての短期目標

① 車がなくても不自由しないまち

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、岡崎の移動にもう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。



交通空白

| 交通空白とは？ |

「交通空白」とは、通学・通院・買い物等の日常生活や観光の際に必要な地域公共交通が十分に確保されておらず、移動が困難になっている地域や状況のことです。人口減少・少子高齢化や担い手不足が進行する中、地域の暮らしを支える上での喫緊の課題となっており、国（国土交通省）は、人口減少や運転手不足による移動手段の危機に対応するため、2025年度から2027年度までの3年間で「集中対策期間」と位置づけ、全国の交通空白の早期解消に向けた方針を強力に進めています。

岡崎市においては、下表のとおり交通空白を3つに分け、空間的空白と時間的空白について後述する基本方針②で、質的空白については基本方針③に則って、主に“葉”の交通を導入することで解消していきます。

| 交通空白の認定と“葉”の交通の導入 |

“葉”の交通の導入にあたっては、まずは、学区又は町内会単位で岡崎市にご相談ください。地域としてどんな移動が困難になっているのか、その困難を解決するにはどのような交通手段がよいのかを一緒に考えます。その後、岡崎市地域公共交通会議で学区又は町内会を単位として交通空白の認定を受け、運行計画の作成や実証運行に進んでいきます。市では地域内交通導入の手引き「みんなでつくる地域の交通」を作成しており、詳細なプロセスについてはそちらに記載しています。

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

< 現在取組実施中の地域 >

- ・額田地域（ほたるバス、ささゆりバス、乙川バス、のってこバス）
- ・六ツ美地域（チョイソコおかざき）
- ・矢作地域（矢作デマンド）

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

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、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

< 現在取組実施中の地域 >

- ・北斗台町内会（くるりん北斗）

みんなでつくる 地域の交通（概要版）



▲ みんなでつくる 地域の交通

3 取組内容 3-1 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、それぞれの基本方針で取り組む施策内容を位置づけます。



● 目指す姿

車がなくても 不自由しないまち

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します

● 基本方針

● 現状・課題

- ・ 鉄道3路線17駅、バス44路線、タクシー事業者6社により、市内の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークは形成されている
- ・ 居住誘導重点区域の公共交通カバー率は97.3%と高く、市街地を中心に公共交通サービスが提供されている
- ・ 東岡崎駅、岡崎駅では多様な交通手段が接続している
- ・ シェアサイクルや電動キックボードなどマイクロモビリティの導入が進んでいる
- ・ 中心部は交通量が多く慢性的な渋滞が発生しており、渋滞区間の多くは路線バスのルートとなっている
- ・ バスに対する満足度について、「運行本数・運行時間・待合環境・情報の分かりやすさ」への不満が大きい
- ・ 鉄道に対する満足度について、「駅の利用環境・バリアフリー」への不満が大きい

公共交通軸と拠点の充実・保証

考え方

まちの骨格となる路線・拠点において、**民間サービスによる品質保証**(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 >

中心部

< 主体 >

交通事業者＋行政支援

< 交通手段 >

幹・太い枝・タクシー

● 基本施策

(1) 基幹バス路線のサービス水準強化

- 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

(2) 交通結節点の機能高度化

- 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、待合環境の改善や円滑な乗換ができるような機能強化に向けた取組

● 期待される効果

- バスの速達性・定時性向上
- 交通結節点での乗換の円滑化
- 鉄道、バス、タクシーの満足度の向上



3 取組内容 < 基本方針1 > 公共交通軸と拠点の充実・保証

● 事業

基本施策		(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							
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール				
					R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	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し、東岡崎駅の整備完了に合わせて実施 また、他市町に跨る路線については、近隣市町村とも連携しながら検討 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	- 市 - 交通事業者	検討・調査 実施				
	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 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	- 市 - 道路管理者 - 警察・公安委員会 - 交通事業者 - 民間企業・関係団体	検討・調査 実証運行				
	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 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	- 市 - 道路管理者 - 警察・公安委員会 - 交通事業者 - 民間企業・関係団体	調査・実証 本格運行				
	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、既存運賃体系の改善を検討 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	- 市 - 交通事業者	検討・調査				

3 取組内容 < 基本方針1 > 公共交通軸と拠点の充実・保証

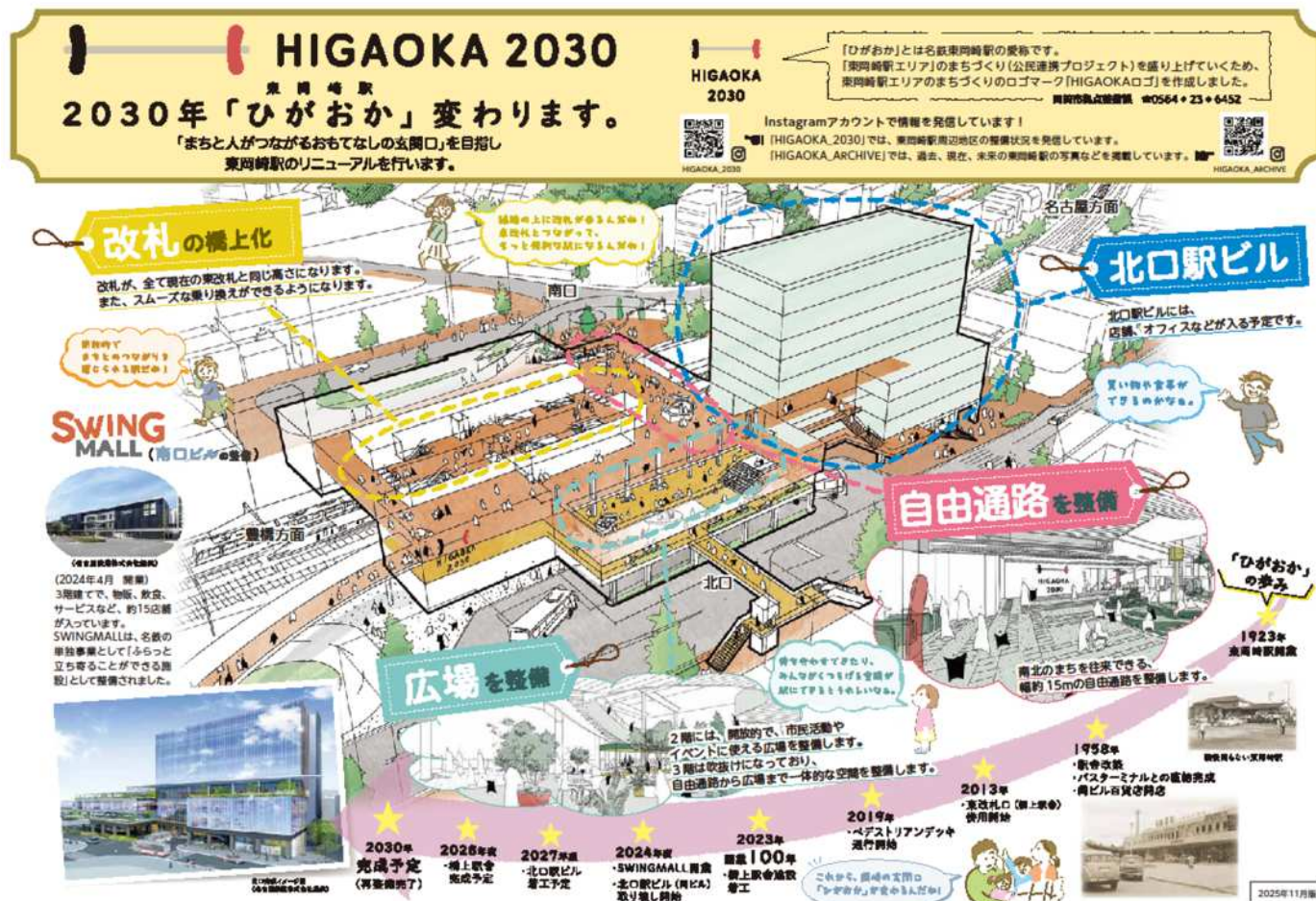
● 事業

基本施策		(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、待合環境の改善や円滑な乗換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			
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール
					R9年度 R10年度 R11年度 R12年度 R13年度
	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って利便性を向上させ、都市拠点である東岡崎駅及び岡崎駅についてはモビリティハブ(※)としての機能を強化 ※ 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	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施 →
	2)	待合環境の整備・改善	鉄道からバスへの乗換の円滑化に向けたバスの運行情報等の表示 快適にバスやタクシー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 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施 →
	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	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施 →
	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	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施 →

東岡崎駅周辺地区整備事業@岡崎市

東岡崎駅周辺地区では、平成21年度に策定した東岡崎駅北口駅前広場整備計画で取りまとめた整備スケジュールに従い、これまでに、駅舎のバリアフリー化や東改札口の設置、駅前広場整備等、交通結節点としての機能強化を進めてきました。

これまでの整備状況や、上位計画の改定、社会情勢の変化及び民間の動向を踏まえながら、引き続き、中核都市・岡崎の玄関口に相応しい、誰もが使いやすく、充実した都市機能を兼ね備えた、来訪者への『おもてなし』とまちの活性化(暮らしの質の向上・エリアの価値の向上)の起点となる東岡崎駅を整備します。



3 取組内容 <基本方針1> 公共交通軸と拠点の充実・保証

1 はじめに

2 将来の岡崎市の公共交通

3 取組内容
(基本方針1)

4 成果指標

5 進捗管理

その他・参考

バス優先レーン@兵庫県川西市

コラム

路線バスの定時性確保！

概要

兵庫県川西市では、バスの定時性確保を目的に、路線バスの一部区間にバス優先レーン(路線バス等優先通行帯)が設定されています。対象となる区間および時間は、阪急川西能勢口駅方面の道路で、混雑の著しい平日朝7時から9時の間となっています。バス優先レーンは、一般車両でも通行可能ですが、路線バス等が後方から接近してきた場合は、道路交通法の規定に基づき、すみやかにバス優先レーンから出なければなりません。

期待される効果

混雑する区間・時間におけるバスの速達性・定時性確保が見込まれ、利便性の向上を通じてバス利用の促進につながる効果が期待されます。



▲ バス優先レーンの交通ルール
<出典>川西市HP

ゾーン制運賃@香川県坂出市

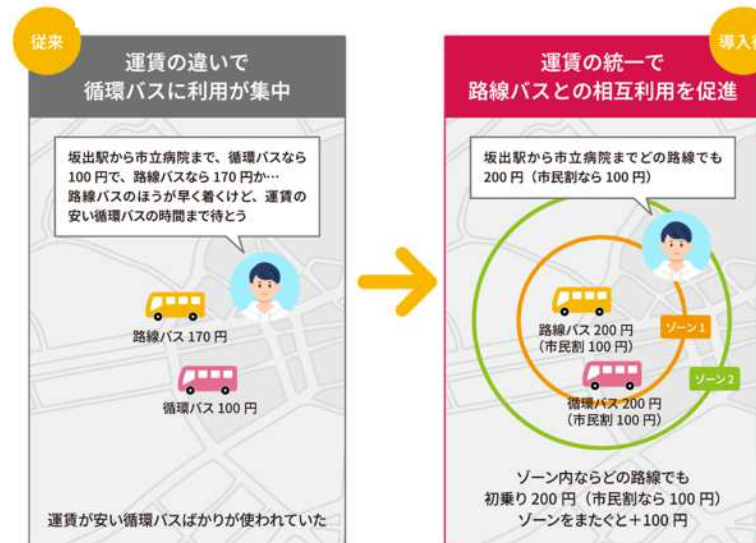
コラム

運賃体系の総合的な見直し！

概要

香川県坂出市では、坂出市地域公共交通利便増進実施計画による事業として、2024(令和6)年より、市内の路線バス・デマンド型乗合タクシーの運賃を統一に見直し、シンプルで分かりやすい運賃体系として、「ゾーン運賃」を導入しています。

初乗り200円、ゾーンを超えるごとに100円加算され、また、マイナンバーカード連携による市民割引も導入しています。



▲ ゾーン制運賃の取組概要
<出典>ユニ・トランドHP

主な効果

全体利用者が年間約6,000人増加、循環バスの経常収益が約25%増加、循環バスの収支率が約9%→15%に改善、市が負担する運行補助額が前年度比で約18%(約2,000万円)減少、循環バス単体の市補助額は約60%減少など

● 目指す姿

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

● 現状・課題

- ・ 市東部や山間部の市街化区域外では人口密度が低く、高齢化が進行している
- ・ 郊外部・中山間部では、鉄道800m、バス停300m圏域外の空間的交通空白が複数存在する
- ・ 額田地域ではコミュニティバス、六ツ美地域、矢作地域ではデマンド交通が運行されている
- ・ 「移動手段の確保」は市民ニーズが高い一方、満足度が低い
- ・ 路線維持のための運行補助金や運行委託料は増加傾向にあり、公共交通の維持に多額の公的負担を要している
- ・ 額田地域ではスクールバスが運行されており、コミュニティバスと一部運行区間が重複している

● 基本方針

セーフティネットとして生活に必要な移動の確保

考え方

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「暮らしに必要な移動サービス」の**公助による機能保証**を図る

<範囲>

中心部・郊外部
・中山間部

<主体>

行政＋地域連携

<交通手段>

枝・葉・タクシー

● 基本施策

(3) 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取組

(4) 空間的・時間的交通空白の解消と

多様な移動手段の確保

- 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をはじめとする多様な移動手段の確保により、交通空白を解消する取組

● 期待される効果

- 空間的・時間的交通空白の解消
- 公的負担の適正化
- 郊外部・中山間部から中心部へのアクセス性強化



3 取組内容 < 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

● 事業

基本施策		(3) 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							
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール				
					R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度
事業	1)	既存バス路線の維持・再編	近隣市町村とも連携しながら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 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	■ 市 ■ 交通事業者	検討・調査 実施				
	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、既存運賃体系の改善を検討 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成を検討	■ 市 ■ 交通事業者	検討・調査				

岡崎市公共交通マップ ▶

< 出典 > 岡崎市HP



3 取組内容 < 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

● 事業

基本施策		(4) 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							
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール				
					R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度
	1)	コミュニティバスの運行・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運行 また、利用状況を踏まえ、コミュニティバスの再編を検討	■ 市 ■ 地域 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施 				
	2)	デマンド交通の運行	「チョイソコおかざき」等のデマンド交通による交通空白における移動手段を確保	■ 市 ■ 地域 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施 				
	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	■ 市 ■ 地域 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	検討・調査  実証運行 				
	4)	補助メニューの創設	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	■ 市	作成  施行 				

3 取組内容 < 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

1 はじめに

2 将来の岡崎市の公共交通

3 取組内容
(基本方針2)

4 成果指標

5 進捗管理

その他・参考

自動車の維持費と公共交通運賃の比較

コラム

公共交通は運賃が高い？

| クルマの維持費 |

1,000ccのトヨタヤリス(燃費の良いクルマ)を例に、1年間の維持費を試算しました。

保険・税金・車検・駐車場だけで年28万円。まったく乗らなくても1日770円かかります。ガソリン代や高速・駐車場代を加えると年約40万円、1日1,100円になります。

▼ 1年間の維持費(1,000ccクラスの試算)

① 持っているだけ 年28万円(1日770円)



② 乗ると 年40万円(1日1,100円)



| 公共交通を上手に活用してみませんか？ |

自家用車の維持には一定の費用負担が伴います。公共交通や徒歩、自転車など、多様な移動手段を状況に応じて選択することは、家計負担の軽減だけでなく、渋滞緩和や環境負荷の低減、地域公共交通の維持にもつながります。

便利で持続可能な移動環境を将来に引き継ぐため、一人ひとりが移動手段の選択について考えてみましょう。

< 参考 > 日本モビリティ・マネジメント会議HP

クロスセクター効果

コラム

地域公共交通は、「赤字＝廃止」でいいの？

| クロスセクター効果とは |

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

| 事例 近江鉄道(滋賀県)の全線存続 |

赤字が続く近江鉄道線の存廃をめぐる、鉄道の多面的な効果を数値化するクロスセクター効果の分析が行われました。

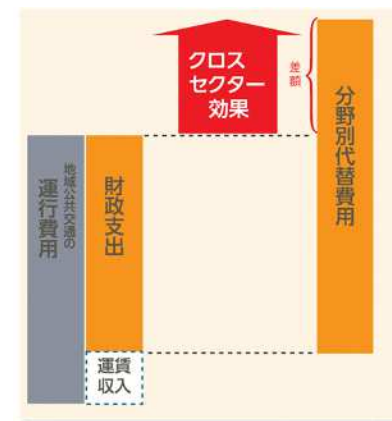
廃止した場合に必要な代替費用を、医療・商業・教育・観光・福祉・建設などの分野ごとに積み上げて試算しています。

その結果、**12億円以上のクロスセクター効果があり、廃止して代替策を講じるより存続の方が効果的**と判断されました。

この分析を踏まえ、2020年3月の近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会で「全線存続」が合意されました。コミュニティバスの委託費増額の妥当性検証に活用した市の例もあります。

岡崎市でも、路線ごとの収支だけで判断せず、廃止した場合に他分野で必要となる代替費用と比較する視点(クロスセクター効果)から、地域公共交通の意義を評価していきます。

< 参考 > 国土交通省 近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」
地域公共交通のトリセツ「クロスセクター効果の活用事例」
滋賀県「近江鉄道沿線地域 クロスセクター効果分析調査報告書」



▲ 地域公共交通の
クロスセクター効果のイメージ

● 目指す姿

「安心」が上乗せされたまち

住民同士の支え合いにより、岡崎の移動にもう一段上の安心を生み出します

● 現状・課題

- 坂道や高低差など地形条件が移動の負担となっている地域がある
- 高齢化の進展により移動に不安を抱える市民の増加が見込まれる
- 居住誘導区域内にも公共交通を利用しづらい地域が存在する
- 岡崎市は町内会加入率が約90%程度と高く、地域全体のつながりが強い
- 複数の地域で地域住民が運転手となる公共ライドシェアの検討が進められている
- 地域住民が運転手となる交通サービスについては肯定的な意見が一定数あるものの、さらなる理解促進が必要である

● 基本方針

もう少し・最初/最後の移動の創出

考え方

近距離移動の満足度向上やセーフティネットの柔軟性向上のため、**共助によってアクセシビリティ(アクセス性・利便性)を上乗せ**する

<範囲>

中心部・郊外部
・中山間部

<主体>

地域＋行政支援

<交通手段>

葉・タクシー

● 基本施策

(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

- 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取組

● 期待される効果

- 近距離の移動利便性の向上
- 外出機会の創出
- 公共交通で完結する暮らしの実現



3 取組内容 <基本方針3> もう少し・最初/最後の移動の創出

● 事業

基本施策		(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							
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							
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール				
					R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
	1)	地域主体による公共ライドシェアの導入	地域内交通の手引き「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	■ 地域 ■ 市	各地域の状況に応じて対応 →				
	2)	補助制度の創設	アクセシビリティを向上させるための取組について、行政による準備、初期投資、運行維持等に関する補助制度を創設	■ 市	作成	→ 施行			
	3)	公共交通、共助交通に関する意識醸成	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	■ 地域 ■ 市 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施 →				

施策紹介

くるりん北斗@岡崎市



▲ くるりん北斗の車両
<出典> 岡崎市

地域住民が自ら地域の交通を運営！

【概要】本市の北部に位置する北斗台地区では、高齢化や坂の多い地形など地域の特性を理由に、スーパー等での買い物や病院への通院といった日常生活を送る住民の移動手段確保が課題となっており、町内会やバス協議会を中心に公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)の検討が進められてきました。公共ライドシェアとは、道路運送法の登録を受け、住民自らがドライバーとなり、自家用車を用いて有償で旅客を運送する仕組みです。この度、国への登録申請を行い、2026(令和8)年11月から、運行を開始する予定です。

● 目指す姿

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

● 現状・課題

- ・ 公共交通の利用割合は低下傾向にあり、自動車への依存が高い
- ・ 公共交通分担率は1割未満となっている
- ・ 公共交通利用者数はコロナ禍以降回復傾向にあるものの、コロナ前水準の7割程度で推移している
- ・ 2024問題や高齢化によりバスの運転士が不足している
- ・ 家族送迎への依存が強く、公共交通が日常的移動手段となっていない
- ・ 市民が自ら公共交通を守り育む意識が浸透していない

● 基本方針

持続可能な公共交通ネットワークの構築

考え方

将来にわたって誰もが安全で快適に移動ができるよう、民間サービス、自助、公助、共助の連携によって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 >
全地域

< 主体 >
行政・事業者
・市民の連携

< 交通手段 >
幹・枝・葉・タクシー

3 取組内容 < 基本方針4 > 持続可能な公共交通ネットワークの構築

● 基本施策

(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

- 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取組

(7) 公共交通の利用促進

- イベント等の開催による啓発、割引制度やキャッシュレス決済の導入により公共交通の利用を促進する取組

(8) 公共交通の担い手と運営体制の強化

- 運転士不足による減便・廃線を防ぐためのバス運転士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取組

(9) 人やまちにやさしい公共交通の推進

- 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取組

● 期待される効果

- 公共交通の運行効率化
- 公共交通利用者の増加
- 公共交通の担い手不足の解消
- バリアフリー化と脱炭素社会の実現



3 取組内容 < 基本方針4 > 持続可能な公共交通ネットワークの構築

● 事業

基本施策		(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								
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								
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール					
					R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度	
	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	■ 市 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施					
	2)	地域交通DXの推進	MaaSアプリ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	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施					
	3)	A 【再掲】自動運転バスの導入	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	■ 市 ■ 警察・公安委員会 ■ 交通事業者	調査・実証		本格運行		
		B ロボタクシーの導入				継続的に検討・実施				

〈出典〉名鉄バス

自動運転バス@岡崎市

大型電動路線バスによる自動運転！

| 概要 |

本市では令和5年度及び令和6年度に自動運転バスの実証運行を行い、自動運転技術の向上とともに、定時定路線運行における自動運転化の検証や自動運転バスに対する社会的受容性の調査などを行ってきました。

令和7年度は新たな試みとして、名鉄バス株式会社が主体となり、東海地区の市街地では初となる、いすゞ自動車株式会社が開発した大型路線バスを使用し、東岡崎駅と岡崎駅間の既存バス路線と同一経路・同一停留所によるレベル2での実証運行を行いました。

令和7年度の実証運行の主な特徴として3点あり、1点目は、これまでの実証運行では岡崎市が単独で運行主体を担ってきましたが、令和7年度は交通事業者である名鉄バス株式会社が運行主体に加わったこと、2点目は、これまでは小型車両を使用しての実証運行を行っていましたが、令和7年度はレベル4の社会実装を目指して、大量輸送に対応した大型車両を使用したこと、3点目は、これまでの運行ルートはイベント等の開催時に増大する移動需要に対する輸送力を補完することを目的に短距離や郊外部への移動のための運行を行っていましたが、市内中心部の基幹路線において既存の路線バスと同一経路、同一停留所を使用して運行することで、将来の運転士不足問題を緩和し、バス路線の維持・継続性を高めることに繋がることの確認を目的に検証を行ったことです。

今後も引き続き事業者と連携し、「自動運転バスの社会実装」に向けて取り組んでいきます。

<使用車両：いすゞ自動車株式会社製 大型バス「エルガ」>



<運行ルート：約3.5km>



No	停留所名
1	名鉄東岡崎駅(南口)⑬
2	明大寺町④
3	国立研究所下
4	芦池橋
5	電車通り銭堤④
7	戸崎町(北)
8	戸崎町(南)
9	戸崎口
10	岡崎市シビックセンター
11	JR岡崎駅(降車)
No	停留所名
11	JR岡崎駅③
10	岡崎市シビックセンター
9	戸崎口
8	戸崎町
6	電車通り銭堤(南)③
5	電車通り銭堤(北)①
4	芦池橋
3	国立研究所下
2	明大寺町⑤
1	名鉄東岡崎駅(降車)

▲ 2025(令和7)年度の実証実験の概要

<出典>岡崎市

3 取組内容 < 基本方針4 > 持続可能な公共交通ネットワークの構築

● 事業

基本施策		(7) 公共交通の利用促進			
取組概要		イベント等の開催による啓発、割引制度やキャッシュレス決済の導入により公共交通の利用を促進する			
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール
					R9年度 R10年度 R11年度 R12年度 R13年度
	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  〈出典〉岡崎市	■ 市民 ■ 市 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施
	2)	乗換の利便性向上	乗換の利便性向上に向けて、乗換割引制度等を検討	■ 市 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施
	3)	決済手段の多様化に向けた検討	公共交通の利便性や運転士の負担軽減のため、全扉乗降、クレジットカード・コード決済、顔認証決済等を検討	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施

3 取組内容 < 基本方針4 > 持続可能な公共交通ネットワークの構築

1 はじめに

2 将来の岡崎市の公共交通

3 取組内容（基本方針4）

4 成果指標

5 進捗管理

その他・参考

● 事業

基本施策		(8) 公共交通の担い手と運営体制の強化							
取組概要		運転士不足による減便・廃線等を防ぐためのバス運転士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							
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール				
					R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度
	1)	運転士確保策の実施	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 転士の確保策についても検討	■ 市 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施 				
	2)	他分野との共創	バス周遊チケットや観光タクシーといった観 光分野や、福祉、教育等の他分野と連携し、公 共交通の持続性を向上	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・ 関係団体	継続的に検討・実施 				

コンビニ待合所@岐阜県岐阜市

民間施設との連携、「バスまちば」！

| 概要 |

岐阜県岐阜市では、2022(令和4)年度より、中部地方初の取り組みとして、バス停近くの店内で、天候を気にすることなくバスの接近情報を確認しながら、快適にバスを待つことができる「バスまちば」を民間企業(コンビニ等)と連携し、対象店舗を拡大しており、2025(令和7)年までに市内23店舗に開設されています。

事業開始以降、2024(令和6)年11月に、新潟県長岡市において「バスまちば」が開設されたことをはじめとし、他都市にも拡大しています。



▲「バスまちば」のチラシ

< 出典 > 岐阜市HP

3 取組内容 < 基本方針4 > 持続可能な公共交通ネットワークの構築

● 事業

基本施策		(9) 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							
事業	No	事業	概要	実施主体	スケジュール				
					R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度
	1)	分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	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施				
	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	■ 市 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施				
	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を検討	■ 市 ■ 交通事業者	継続的に検討・実施				
	4)	バリアフリー、ユニバー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	■ 市 ■ 交通事業者 ■ 民間企業・関係団体	継続的に検討・実施				
	5)	鉄道輸送の安全確保	鉄道橋りょうの耐震化や安全設備更新等への補助	■ 市	継続的に検討・実施				

4 成果指標

● 成果指標の設定

取組の進捗や達成状況を評価するため、次のとおり成果指標を設定します。

基本方針		成果指標	
		短期確認項目	中長期確認項目
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 ■ 自動車分担率 ■ バリアフリー化完了済みの駅数 ■ 近所のバス停の認知度 ■ 居住誘導区域可住地人口密度 ■ 運輸部門からの二酸化炭素排出量
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	■ 地域内交通の利用者数 ■ 公共交通への公的資金投入額【再掲】 ■ 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	■ 地域内交通の利用者数【再掲】 ■ 地域内交通の取組件数【再掲】	
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 ■ 公的補助路線の利用者1人当たりの市費負担額	

4 成果指標

● 目標値の設定

計画全体の確認指標となる各種公共交通機関の利用者数及び中長期確認項目の目標値を設定します。

成果指標	基準値		目標値	
鉄道利用者数(年間)	2,526万人	R7年	2,678万人	R12年
バス利用者数(年間)	527万人	R7年	553万人	R12年
タクシー利用者数(年間)	99万人	R7年	101万人	R12年
市内の移動環境に対する満足度※1	22.8%	R7年	30.0%	R12年
自動車分担率※2	65.4%	R2年	62.4%	R12年
バリアフリー化完了済みの駅数	13駅	R7年	14駅	R12年
近所のバス停の認知度※1	96.2%	R7年	98.0%	R12年
居住誘導区域可住地人口密度※3	93.5人/ha	H27年	95人/ha	R22年
運輸部門からの二酸化炭素排出量※3	626千t-CO2	R1年	384千t-CO2	R12年

※1アンケート調査から算出
 ※2数値は国勢調査から算出
 ※3指標と数値は他計画を準用

5 進捗管理

● スケジュール

本計画は、計画全体及び各基本施策の評価基準として成果指標を設定し、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。

「成果指標（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。

「成果指標（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。

全体スケジュール

	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				
「成果指標（短期）」のチェック		↑↓	↑↓	↑↓	↑↓
「成果指標（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					計画改訂

年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画に記載した事業	実行											
	評価		改善		計画							
			↑↓		↑↓	■ 次年度予算要求						
岡崎市地域公共交通会議			① 前年度事業の評価		② 事業の見直し			③ 次年度事業の協議			④ 次年度事業の確認	
地域公共交通確保維持改善事業			■ 確保維持改善事業計画の申請					■ 自己評価		■ 第三者評価委員会による評価		

5 進捗管理

1 はじめに

2 将来の岡崎市の公共交通

3 取組内容

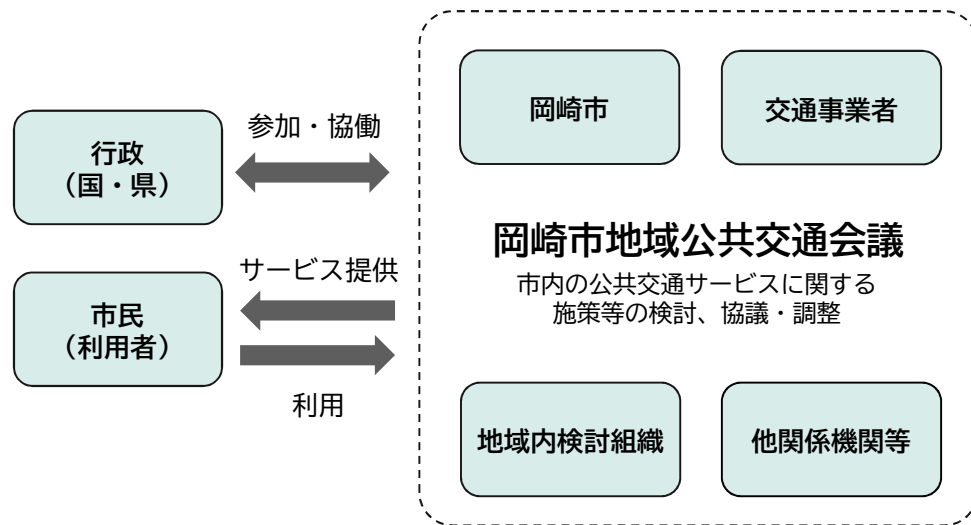
4 進捗管理

5 進捗管理

その他・参考

● 計画の推進体制

本計画は、推進体制（関係者の役割）を以下のように定め、目標の実現に向けて連携しながら取り組みます。

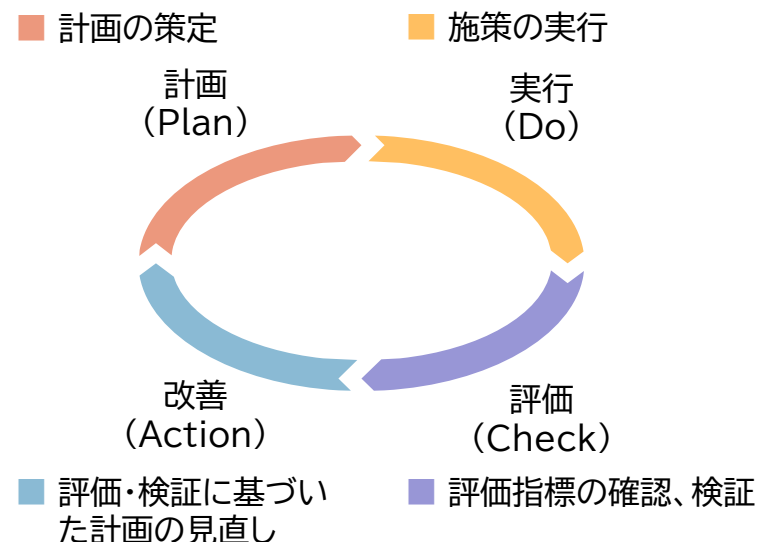


● 役割分担

	主な役割
岡崎市・行政（国・県）	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）	マイカーに頼りすぎない公共交通の積極的な利用、公共交通への理解の深化

● 評価・検証の流れ

設定した成果指標に基づき、実行している施策の評価・検証を定期的に行い、必要に応じて事業の追加、計画の見直しを検討します。



地域別意見交換会@岡崎市

計画の改訂にあたり、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、将来のビジョン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か所に分け意見交換会を実施しました。

意見交換会は二部構成で、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、グループワークを行い、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きました。

地域によって、公共交通の状況も異なっているため、多様な視点から意見交換を行うことができました。

ここで出た意見も踏まえ、将来ビジョンや基本方針を設定しています。

日時及び会場	対象中学校区
2月28日（土） 10時00分～12時00分 福祉会館	甲山、美川、竜海、葵、城北
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
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
3月24日（火） 18時30分～20時30分 額田センター	河合、額田
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、岩津、北
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
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



● 公的補助等バス路線一覧（2026年11月現在）

区分	路線名	系統	実施主体	交付者
生活交通バス路線（国県市補助路線） 地域間幹線系統	大沼	名鉄東岡崎駅～大沼	名鉄バス株式会社	国、県、市
	岡崎・足助	名鉄東岡崎駅～足助	名鉄バス株式会社	国、県、市
	岡崎・西尾	名鉄東岡崎駅～下青野～西尾駅 / JR岡崎駅（西口）～高須～西尾駅	名鉄東部交通株式会社	国、県、市
	岡崎・安城	名鉄東岡崎駅～JR安城駅	名鉄バス株式会社	国、県、市
単市	桜形	名鉄東岡崎駅～桜形	名鉄バス株式会社	市
生活交通バス路線（国市補助路線） 地域内フィーダー系統	額田支所市民病院	額田センター～市民病院	名鉄バス株式会社	国、市
過疎バス補助路線（県市補助路線）	くらがり	本宿駅～額田センター / 額田センター～くらがり溪谷	名鉄バス株式会社	県、市
単市	岩中	名鉄東岡崎駅～岩中	名鉄バス株式会社	市
単市	美合	名鉄東岡崎駅～羽栗	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎・坂戸	名鉄東岡崎駅～坂戸	名鉄バス株式会社	市
単市	川向	名鉄東岡崎駅～川向	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎市内	JR岡崎駅～三河上郷駅	名鉄バス株式会社	市
単市	大沼	名鉄東岡崎駅～岡崎北高前 開元の里～上米河内	名鉄バス株式会社	市
単市	上郷	名鉄東岡崎駅～北野北口	名鉄バス株式会社	市
単市	中之郷	名鉄東岡崎駅～JR岡崎駅（西口）	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎	名鉄東岡崎駅～フタバ産業前	名鉄バス株式会社	市
単市	本宿・額田	本宿駅～鉢地町	名鉄バス株式会社	市
		本宿駅～本宿駅	名鉄バス株式会社	市
		本宿駅～山綱町2丁目～本宿駅	名鉄バス株式会社	市
単市	矢作循環	西岡崎駅～矢作橋駅	名鉄バス株式会社	市
単市	美合・病院	美合駅～大平～市民病院	名鉄バス株式会社	市
		JR岡崎駅～美合駅～市民病院	名鉄バス株式会社	市
		本宿駅～市民病院	名鉄バス株式会社	市
単市	大門駅市民病院	大門駅～市民病院	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎南市内	美合駅～中央総合公園	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎駅市民病院	JR岡崎駅～市民病院	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎北	名鉄東岡崎駅～石神町～中岡崎駅	名鉄バス株式会社	市
単市	岡崎医療センター	JR岡崎駅（西口）～藤田医療センター	名鉄バス株式会社	市
単市	大樹寺・病院	大樹寺～市民病院	名鉄バス株式会社	市