

第4章 計画の目標を達成するための主要施策

4.1 基本目標と施策事業との対応

基本目標及び基本方針を踏まえ、基本目標と施策事業の対応を以下に示します。

基本目標1 交流を支え都市の魅力を高める				
基本目標2 地域のニーズにあった地域主体の交通				
基本目標3 人と環境にやさしい交通				
基本目標4 新たな社会に対応したスマートな交通				
基本目標				施策事業
1	2	3	4	
○				①主要な公共交通軸の利便性向上
○			○	②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討
○		○		③交通結節点・乗換拠点の整備
○		○		④公共交通の待合環境などの整備
○		○		⑤自転車との連携
○		○		⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上
○	○			⑦大規模開発との連携
○				⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備
	○			⑨多様な輸送資源の活用検討
○	○			⑩バス路線の見直しと確保・維持
	○			⑪地域主体による交通手段の拡充
		○		⑫鉄道輸送の安全確保
		○		⑬交通バリアフリー化の推進
○	○	○		⑭移動制約者に対する支援
○	○	○		⑮運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入
		○		⑯運転手確保策の実施
		○		⑰モビリティマネジメントの実施
		○		⑱環境へ配慮した車両の導入
○			○	⑲MaaS などの新たな仕組みや技術の活用
○		○	○	⑳公共交通利用案内などの充実
			○	㉑新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

4.2 施策事業の内容

基本目標及び基本方針を達成するための主要施策を、以下のとおり設定します。

施策①

主要な公共交通軸の利便性向上

実施主体：岡崎市、交通事業者 関連する目標：基本目標①



人口減少社会の急激な進展を背景に、医療・商業施設や住居などがまとまって立地し、公共交通によりこれら施設などにアクセスすることができる都市構造として「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点での施策の展開が求められています。

○この考えに基づいた「岡崎市立地適正化計画」との整合を図りながら、鉄道・バス・タクシー事業者など多様な交通事業者と連携して公共交通ネットワークを確保・維持するとともに、見直しを行います。

○都市及び地域の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを、公共交通軸と位置づけ、一定のサービス水準を確保するとともに利便性の向上を図ります。

施策②

都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討

実施主体：岡崎市、交通事業者 関連する目標：基本目標①、④



都心ゾーンの交通利便性・回遊性を向上するうえで、既存の交通手段だけでなく、新たなモビリティの活用も視野に入れた、新たな交通手段の導入について検討していくことが必要です。

○都心ゾーンのうち康生地区～東岡崎駅周辺地区における買い物や通院など、市民生活の利便性向上のため、都心ゾーンの回遊性を向上する新たな交通手段（電動キックボードやグリーンスローモビリティなど）の導入を目指します。また、観光資源となるような新たなモビリティの活用を目指します。



資料：株式会社LUUP HP



資料：ヤマハ発動機株式会社 HP

施策③

交通結節点・乗換拠点の整備

実施主体：岡崎市, 交通事業者 関連する目標：基本目標①, ③



- 多様な交通モードとの連携を図るうえで、交通結節点・乗換拠点の機能を強化することが必要です。
- 複数の交通手段が接続し乗換えが行われる場所を交通結節点として整備することにより、公共交通機関のアクセスを充実させ、公共交通利用環境の向上を目指します。
 - 東岡崎駅については、駅利用者の移動利便性・快適性向上を図る駅舎の橋上化、南北自由通路の整備と併せて、北口バスターミナルと駅ビルの更新を一体的に進めることにより、交通結節点の機能と都市機能を強化し、本市の玄関口としてふさわしい、賑わいと交流に資する駅空間の実現を目指します。



資料：岡崎市

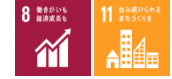


資料：岡崎市

施策④

公共交通の待合環境などの整備

実施主体：岡崎市, 名鉄バス, 名鉄東部交通 関連する目標：基本目標①, ③



- 交通結節点や利用の多いバス停に対して、利用者が快適にバスを待つことができるように、上屋・ベンチ等の待合環境を改善することが必要です。
- 利用者が快適にバスを待つことができるよう、鉄道との結節点にあるバス停や利用の多いバス停から優先的に上屋・ベンチの整備を進めます。
 - 現在稼働しているバスの運行情報が分かるバスロケーションシステムの表示機の設置など利用者の利便性の向上を図ります。
 - 待合環境などの整備については、バス停をその機能ごとに分類し、その機能に応じた整備を検討するとともに、整備の優先性を整理します。

【バス待合環境整備イメージ】



資料：岡崎市HP



資料：株式会社ヴァル研究所HP

施策⑤

自転車との連携

実施主体：岡崎市、交通事業者

関連する目標：基本目標①、③



近年、自転車は身近な移動手段として、日常生活で多くの方に利用されています。また、環境保全や健康に対する意識の向上により、自転車利用ニーズはさらに高まっています。

○公共交通と連動したサイクル&ライドやサイクル&バスライドを推進するため、「岡崎市立地適正化計画」において定められた地域拠点となるバス停周辺や今後の地域ニーズに応じて、必要な箇所、交通事業者と連携・協力し、民設民営を含めた自転車等駐車場の整備を検討します。

○自転車通行空間や自転車等駐車場の整備、サイクルシェアの普及促進などによる効果を最大化するために、「岡崎市自転車ネットワーク計画」や「岡崎市自転車活用推進計画」との連携を図ります。

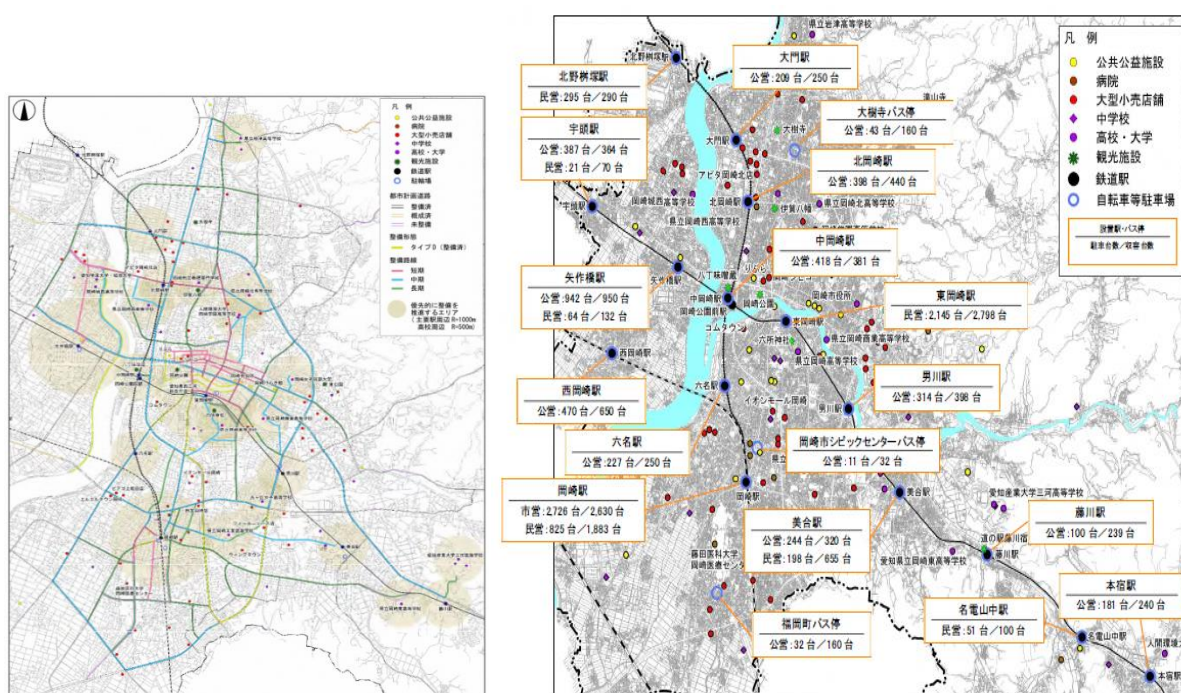


図 岡崎市自転車等駐車場分布（令和元年11月時点）（再掲）（資料：岡崎市）

資料：岡崎市自転車ネットワーク計画（令和3年）

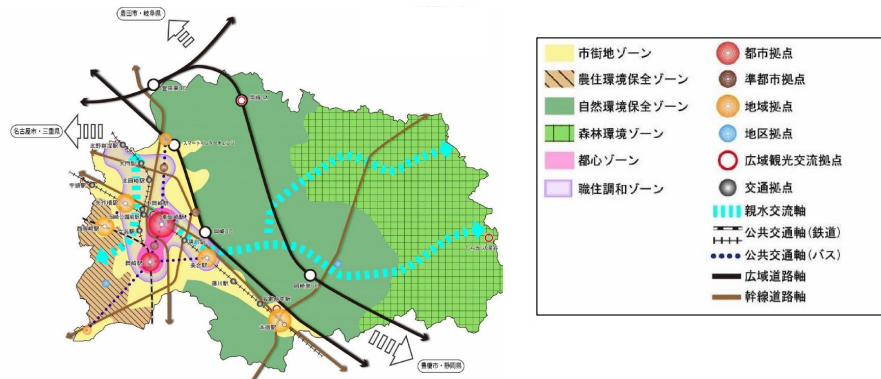
施策⑥

都心ゾーンへのアクセス性の向上

実施主体：岡崎市、交通事業者 関連する目標：基本目標①、③



新たな活力を創造するうえで、交流の活性化を担う都市拠点へのアクセス性の強化が欠かせません。
○中心市街地を含む都市機能の集約を進める康生地区～東岡崎駅周辺地区～岡崎駅周辺地区において、現在整備が進められている東岡崎駅周辺整備を中心とし、公共交通によるアクセス性を高めることによって、都心ゾーンでの都市整備との連携を図ります。



資料：岡崎市都市計画マスタープラン（令和3年）

施策⑦

大規模開発との連携

実施主体：岡崎市、交通事業者、企業 関連する目標：基本目標①、②



阿知和地区ではスマートICと各アクセス道路をはじめとする周辺道路の整備や工業団地の整備を進めています。また、本宿駅周辺ではアウトレットモールの誘致をはじめとした広域観光交流拠点の開発が予定されており、新たな賑わいが生まれることにより、様々な主体による投資が期待されます。

○大規模開発など、新たなまちづくりが行われる際は、進出企業などと連携を図りながら、必要に応じて路線の新設や既存交通の再編・整備を行います。その際は、企業バスの活用や新技術の活用も視野に入れて検討します。

○本宿駅周辺では土地区画整理事業による拠点形成が図られる予定です。事業の進捗に合わせ、アウトレット事業者や交通事業者をはじめ、民間事業者との情報共有を含めた連携を強化し、公民連携により利便性の向上に資する公共交通の再編を目指します。



阿知和地区



本宿駅周辺整備

資料：岡崎市HP

観光交流の促進に向けた交通環境の整備

実施主体：岡崎市, 交通事業者, 関係自治体 関連する目標：基本目標①

観光目的による公共交通利用者の増加は、持続可能な地域公共交通を実現するために重要です。

○交流を促進するため、利用案内の充実と併せ主要な観光施設などを周遊するバスやタクシーなどを活用したルート設定など、交通環境の整備を図ります。

○2023年に放送が決定した大河ドラマ「どうする家康」を活用するため、家康公ゆかりの地巡りのための既存バス路線の活用策のほか、新規路線の運行など、交通環境の整備を図ります。

○ジブリパークやリニア中央新幹線開業などを見据え、鉄道などの機能強化などにおいて関係自治体などと連携を図ります。



資料：岡崎市HP

施策⑨

多様な輸送資源の活用検討

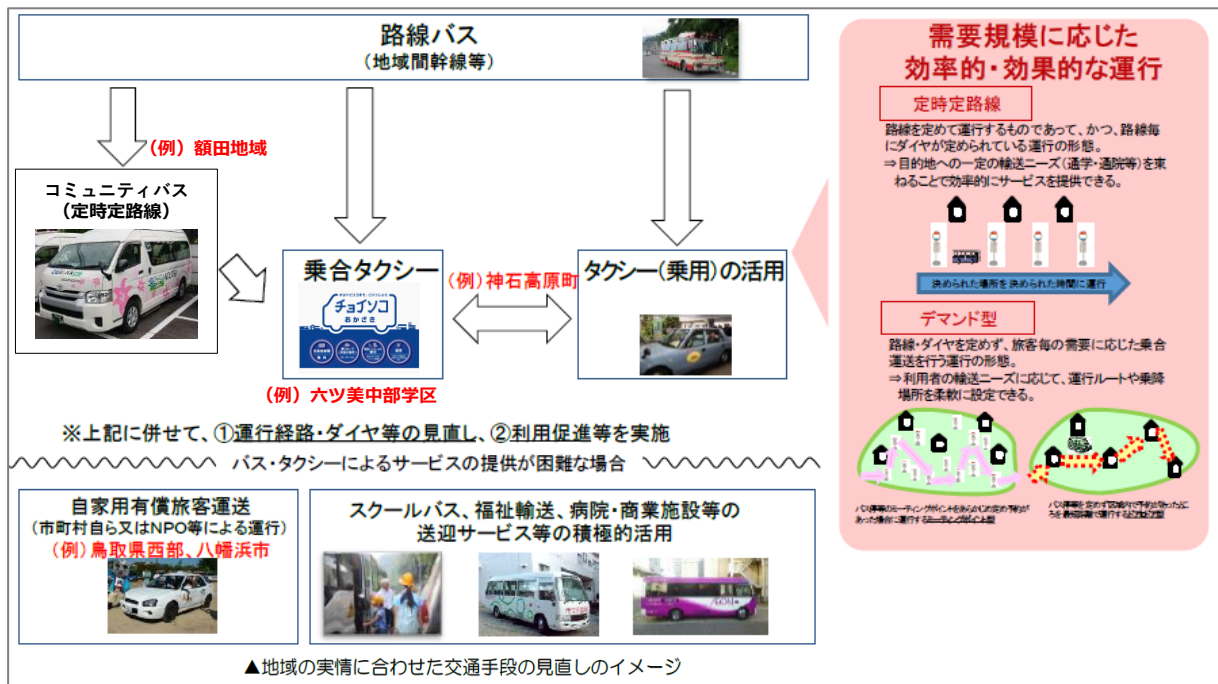
実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者、市民、企業 関連する目標：基本目標②



需要規模に応じた効率的・効果的な運行を確保するためには、既存の交通手段の活用を基本として、デマンド型交通やダウンサイジング、シェアリングサービスなどの選択肢を視野に入れたうえで、地域に存在する多様な輸送資源の活用方法を検討することが必要です。

○地域の実情に合わせた交通手段の見直しとして、必要に応じてダウンサイジング（車両の小型化、経路やダイヤの見直しなど）やシェアリングサービスによる最適化を図ります。

○一括定額運賃（定額タクシー）などの導入可能性についてタクシー事業者と検討します。



資料：国土交通省HP「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（一部修正あり）（令和2年）



カーシェア

資料：タイムズカーHP

HELLO CYCLING



シェアサイクル

HELLO SCOOTER



シェアスクーター・小型EV

資料：Open Street 資料

施策⑩

バス路線の見直しと確保・維持

実施主体：岡崎市, 名鉄バス, 名鉄東部交通

関連する目標：基本目標①, ②



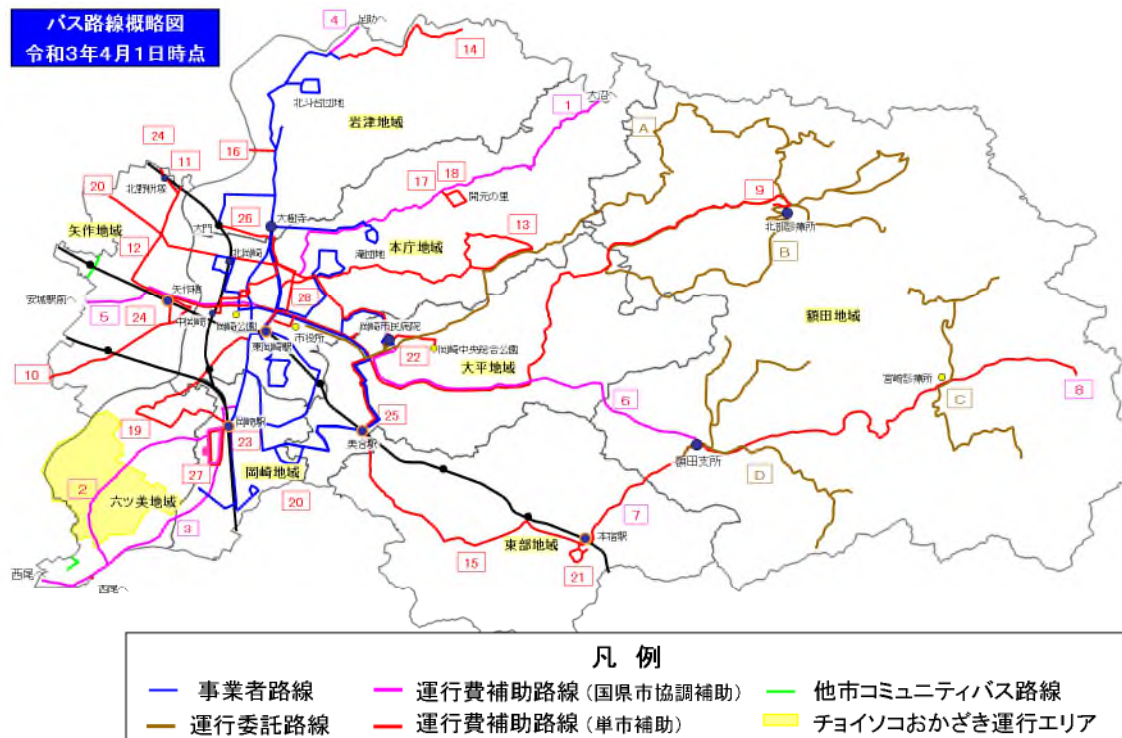
地域のコミュニティの活性化や広域的なアクセスを維持するうえで、鉄道駅や拠点、隣接都市等を結ぶバス路線の確保・維持が必要です。

○地域やバス事業者との連携による公共交通の利用促進の取組を行うとともに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更などにより利用しやすい路線を目指し見直しを進めます。

○バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線などに対しては、地域の利用状況等を把握するとともに、必要性を検討の上、バスネットワークの確保や地域住民の日常生活の移動手段の確保の観点からこれらの維持に努めます。

○岡崎市と隣接都市などを結ぶ広域的なバス路線は、都市間の移動に必要な路線であり、都市間での交流を促進するものであるため、隣接都市などと連携・協調して路線の維持を図ります。

○公共交通ネットワークの相互連携、機能強化やコミュニティバス相互利用の研究を進めます。



①運行委託路線(4路線)		②運行費補助路線(28路線)	
A 下山地区線 「ささゆりバス」 B 形埜地区線 「乙川バス」 C 宮崎地区線 「のってこバス」 D 豊富・夏山地区線 「ほたるバス」		○国県市協調補助路線	
		1 大沼線	2 岡崎・西尾線 (東岡崎駅)
		3 岡崎・西尾線 (岡崎駅)	4 岡崎・足助線
		5 岡崎・安城線	6 額田支所・病院線
		7 本宿・額田線 (額田支所)	8 くらがり線
		○単市補助路線	
		9 桜形線	10 岡崎・坂戸線
		11 上郷線	12 矢作循環線
		13 岩中線	14 川向線
		15 美合線	16 岡崎市内線 (三河上郷)
		17 大沼線(上米河内)	18 大沼線(大樹寺)
		19 中之郷線	20 岡崎線 (フタバ産業前)
		21 本宿・額田線 (本宿)	22 岡崎南市内線
		23 岡崎駅・病院線	24 矢作・病院線
		25 美合・病院線	26 大門駅(大樹寺)・
		27 岡崎医療センター線	28 岡崎北線

【バス路線区分の考え方(例)】

		バス基幹軸	地域内交通	
路線区分		基幹路線 (主要な公共交通軸)	支線交通路線 (中山間地域拠点と拠点を結ぶ公共交通軸)	コミュニティ交通
対象とする利用目的		通勤・通学・買い物・通院及び他の目的	通勤・通学・買い物・通院及び他の目的	買い物・通院など
位置づけ		市内の都市拠点・準都市拠点・地域拠点間を結び、通勤・通学、買い物、通院などの移動に対応することができる基幹となる路線	基幹路線と準都市拠点・地域拠点で接続することを基本とし、本市のバスネットワーク構成上必要性が高く、一定の需要が見込まれる地域へ運行する路線	地域住民の主体的な取組のもと、支線交通路線と接続や診療所など日常生活において最低限必要な施設などへのラストワンマイルを担う路線
接続先の例		都市拠点、準都市拠点及び地域拠点を接続	中山間地域拠点と準都市拠点・地域拠点との接続	中山間地域拠点や診療所など日常生活において最低限必要な施設などとの接続
サービス水準確保の目安	運行日	毎日	平日毎日	週1日程度
	運行時間帯	6～20時	午前、午後でそれぞれ1往復以上を確保	1往復は最低限確保 ※運行時間帯は検討協議会での協議による ※運行に関する目標(収支率など)がクリアできれば、地域住民の発意で、サービスレベルを向上させることも可
	運行頻度	朝夕ピーク 1時間に1本以上 オフピーク 2時間に1本以上		

施策⑪

地域主体による交通手段の拡充

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者、市民 関連する目標：基本目標②

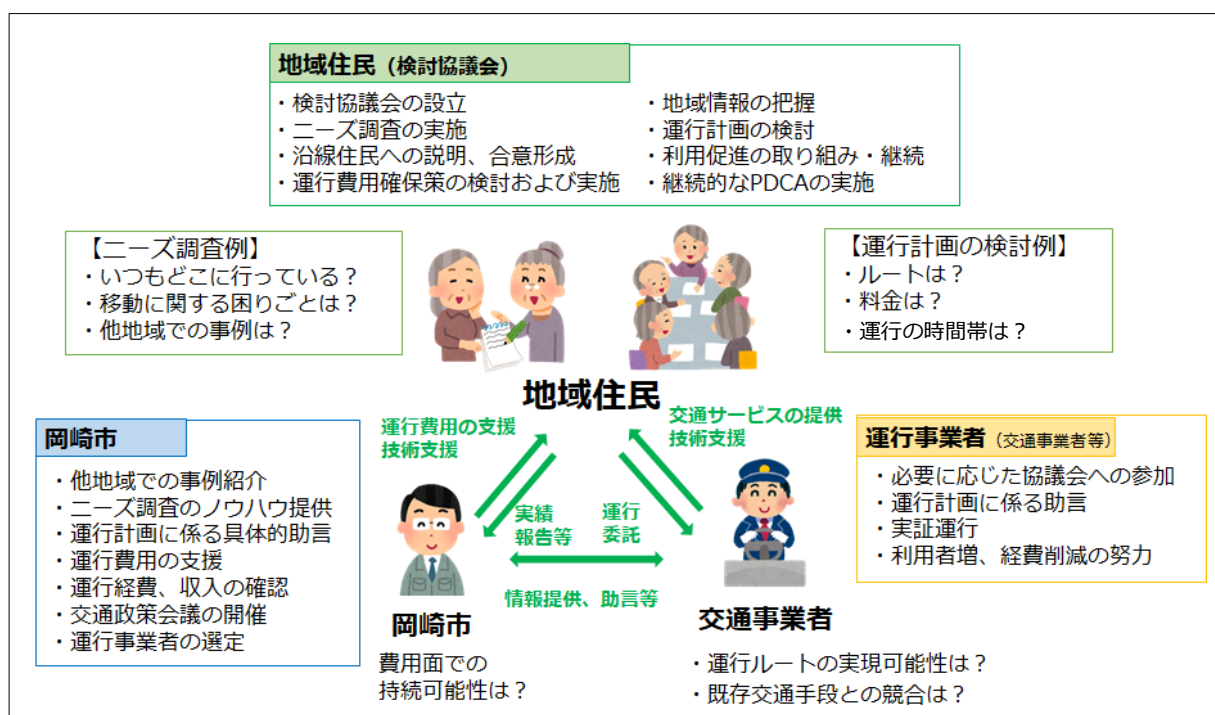


地域コミュニティの維持・活性化のためには、地域の移動手段として公共交通の確保・維持が必要です。しかし、少子高齢化や公共交通利用者数の減少、不採算路線への補填費用の拡大などもあり、行政のみで公共交通サービスを確保・維持していくことが難しくなっており、地域住民・行政・交通事業者が役割を分担・連携して取り組む必要があります。

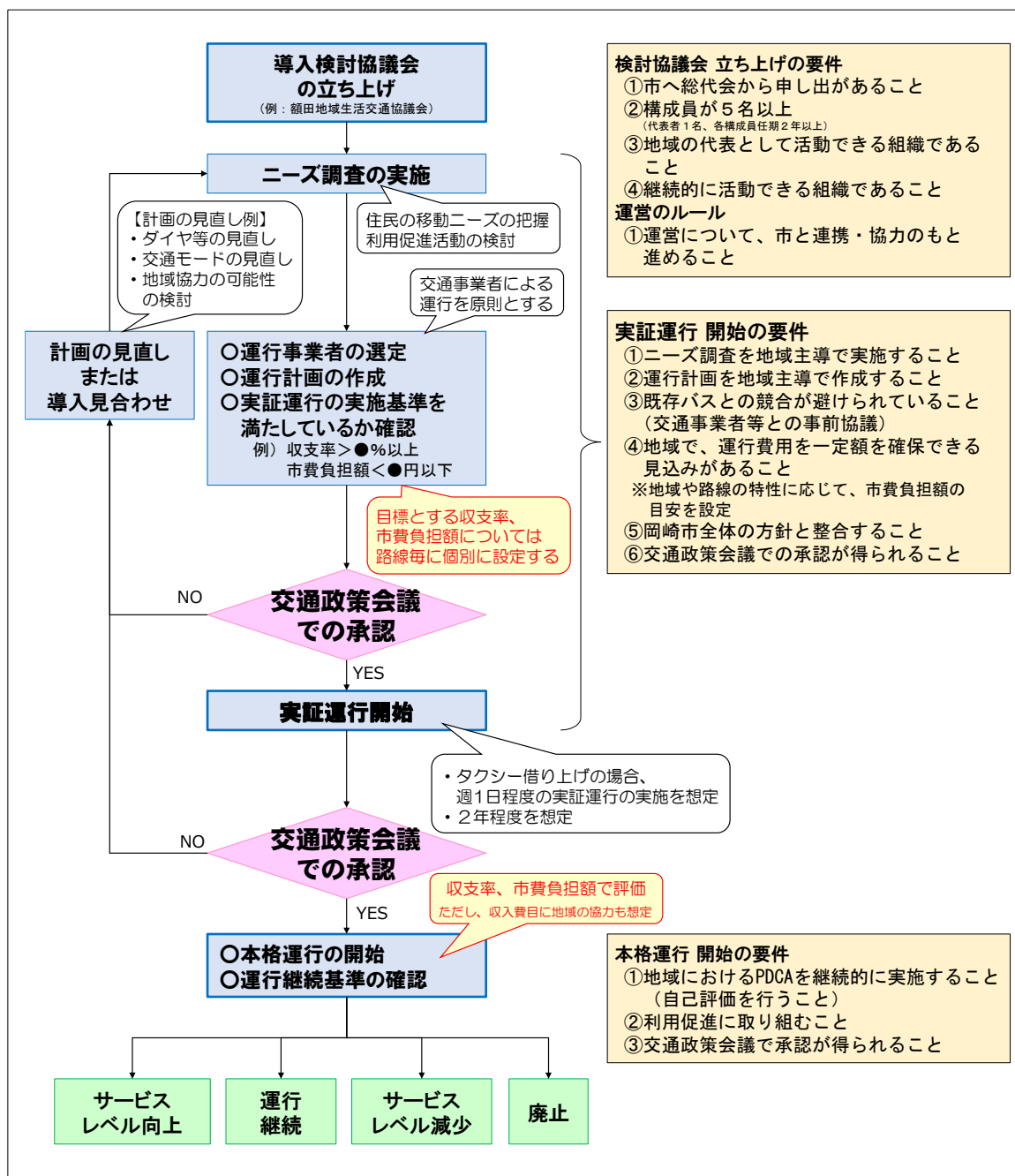
(1) 地域主体の交通手段の拡充について

- 地域主体の交通の実現のため、地域内交通検討の組織を設立していますが、ルール作りについては現在検討中の段階にあります。地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、多様な移動手段を地域が選択できるルール作りを行います。
- 定期的に評価・検証を行うことで、地域のニーズや利用実態にあった運行となるように改善を図ります。
- 地域住民、運行事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えられるよう、タクシー事業者の活用の検討を踏まえたうえで、NPO 法人や自治会などが主体となった、地域主体の交通の導入要件などを明確にするともに拡充を図ります。
- 地域が主体となり、ニーズ調査や運行計画の作成などを行うものとするを想定します。
- 事業の持続可能性を担保するため、運行継続基準（収支率、市費負担額など）を設定し、継続的なPDCAを行うものとしします。収入費目には、運賃だけを対象とせず、収入増の取り組み（協賛金や広告収入など）により、サービスレベルを維持・向上することができる仕組みとするを想定します。

【役割分担(例) 交通事業者が運行する場合】



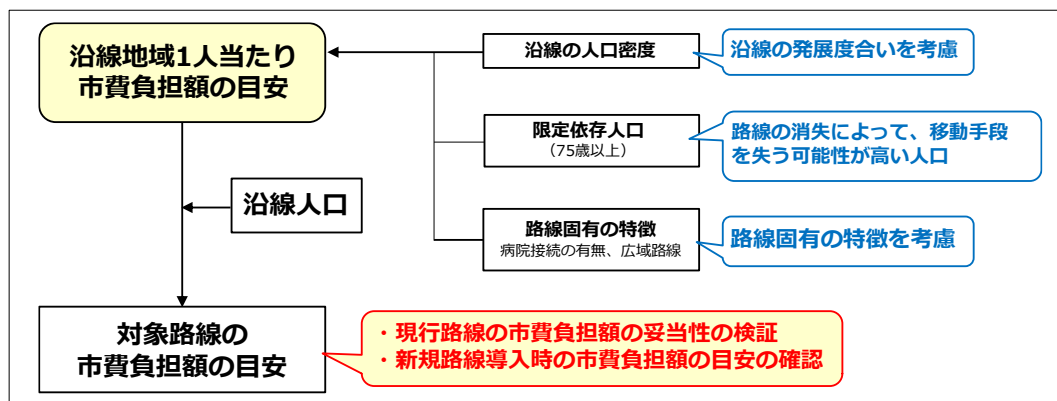
【地域主体による交通手段の拡充に関するフロー（例）】



(2) 運行継続基準について

○全ての路線に対して、一律の基準を設定した場合、中山間地域を走る路線に対して不利な結果となることが考えられます。そこで、沿線の人口密度や、路線の消失によって移動手段を失う人の数、路線固有の特徴を加味したうえで、運行継続基準を設定します。

【基準値設定の考え方(例)】



■コラム:運行費用確保策について

運行を継続させるためには、地域での取り組みが非常に大切になります。

運行費用を確保するため、地域協議会では運行を応援してくれる協賛事業者などを募集するほか、地域協議会が運賃などの一部を負担することで利用を促進させる取り組みを行っています。

【ささゆりバス委員会】

私たちはささゆりバスを応援しています!!

(株)清水工務所 新田工場	中野製作所(株)	(有)チツマ E/Mタマゴ	西スカイ建設工業
(有)豊和化成	トヨタモビリティ パーツ(株)	豊田鉄工(株)	真宗大持酒 長興寺
JJA郡いち三河	伊藤レーシング サービス(株)	サンエック ファーム(株)	東横田酒造場 新田工場
(有)三光化成	(有)内羽鉄工所	エイセフプラス(株)	

【六ツ美中部学区エリアバス運営協議会】



資料:岡崎市HP

施策⑫

鉄道輸送の安全確保

実施主体：岡崎市、鉄道事業者、関係自治体

関連する目標：基本目標③



利用者の安全性向上に向けて、鉄道輸送の安全確保に向けて取組む必要があります。

○鉄道について安全安定輸送のため耐震対策などを働きかけていきます。

○愛知環状鉄道線については、関係自治体などと連携し、線路・電路など設備の修繕・更新を促進します。

【橋脚の耐震補強】



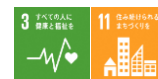
資料：岡崎市HP

施策⑬

交通バリアフリー化の推進

実施主体：岡崎市、交通事業者

関連する目標：基本目標③



人にやさしい交通サービスを提供するために、交通バリアフリー化を推進することが必要です。

○鉄道駅については、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を促進します。

○誰もが快適に公共交通を利用できる環境を整えるため、ユニバーサルデザインタクシーの導入、バス事業者によるノンステップバスの導入などに向けた働きかけを実施します。



資料：岡陸タクシー株式会社HP



資料：名鉄バス株式会社HP

移動制約者に対する支援

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者

関連する目標：基本目標①、②、③



高齢化の進展や介護保険制度の改正などに伴い、高齢者などの移動手段確保の必要性が増大してきていることから、公共交通を考える上でも配慮が必要です。近年、社会環境の変化により、子育てへの不安、孤立感を感じる家庭が増加しています。また、社会で子どもを支える、子育て家庭にやさしい環境の整備が求められており、公共交通の側面からも福祉施策と連携した支援が必要です。

○公共交通の利用促進を図るために、路線バスの定額制フリーパス購入費用の一部負担を実施します。

○乗合バスにおけるベビーカーの利用に対する周知や、子育て支援タクシーの利用に対する支援など、子育てにやさしい移動を図るための施策を検討します。

○公共交通機関におけるヘルプマークの周知の促進を図ります。



資料:国土交通省 HP



お買い得！一挙両得！
 どれだけの収入も定額給・乗り放題アプス！

シルバーバス65・ゴールドバス70

購入費用の一部を負担します！

お支払の65歳以上の対象を有する高齢者の方（シルバーバス65・ゴールドバス70）の購入費用の一部を負担します。
 1ヵ月5,000円、2ヵ月11,000円、3ヵ月15,500円を差し引いた額で購入できます。

お支払いのシヤード



対象
 市町民の満65歳以上の方



お支払いのシヤード
 買って頂いての費用率！

申込方法
 ① 毎月1日（月～金）9:30～19:00に、各駅バス乗降場または各所の専用購入窓口にてお申込みを受理し、保証金と乗降券付いたお支払明細書をお示しの方へお渡します。
 ※保証金に「乗降券」が添付され、乗降券の金額が引かれます。
 ※乗降券の金額は乗降回数により変動する場合があります。

シルバーバス65

（満65歳～69歳の市町民の方）

通常乗降完結後		購入費用差引後	
17ヵ月	6,000円	17ヵ月	5,500円
27ヵ月	12,000円	27ヵ月	11,000円
37ヵ月	18,000円	37ヵ月	16,500円

乗降券の1枚が乗降回数に換算します →

ゴールドバス70

（満70歳以上の市町民の方）

通常乗降完結後		購入費用差引後	
17ヵ月	5,000円	17ヵ月	4,500円
27ヵ月	10,000円	27ヵ月	9,000円
37ヵ月	15,000円	37ヵ月	13,500円

※ 市町民、継続利用の乗降券の乗降回数に限りは乗降券1枚につき1回です。054-911-1111

資料：岡崎市 HP



資料:岡崎市 HP

施策⑮

運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者

関連する目標：基本目標①、②、③



公共交通の利用を促すような料金体系について検討することが必要です。

○公共交通がより利用しやすい運賃設定、乗り換えの利便性向上などに向けて、既存運賃制度の改善などを交通事業者と検討していきます。

施策①⑥

運転手確保策の実施

実施主体：岡崎市、バス事業者、タクシー事業者

関連する目標：基本目標③



路線バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、路線バスやタクシーのサービスを維持するうえで運転手の確保は必要不可欠です。各交通事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に行っているものの、運転手確保には非常に苦慮している状況にあります。

○各交通事業者が連携した合同就職面接・企業説明会や2種免許の取得支援など、運転手の確保策を行います。

施策⑱

モビリティマネジメントの実施

実施主体：岡崎市、市民、交通事業者、企業

関連する目標：基本目標③



モビリティマネジメントを実施し、多様な移動手段を適度に利用する方向へと自発的に転換していくことを促す取組が必要です。

- 交通事業者や市民などと連携し、学校や地域など各方面におけるモビリティマネジメントを実施し、交通手段の選択肢を広げ、市民の意識変容を促す取組を進めます。
- 高齢化の進展に伴い身体的に自動車の運転が難しくなる人が増加することが見込まれています。高齢者の運転免許返納支援としてタクシー運賃の割引制度が設けられるなど公共交通利用への転換の取組の動きがあるなかで、公共交通利用への転換がしやすい環境となるよう取組を実施します。
- 環境にやさしい行動、この場合自動車から環境負荷のより少ない公共交通機関などに転換した際にポイントを付与する仕組みなどについて検討をします。
- 岡崎市内では自動車交通による渋滞が多く発生しており、自動車から公共交通への転換など、渋滞区間における自動車交通量の減少につながる取組み（通勤交通でのノーマイカーデーの実施の働きかけなど）を進めます。

【公共交通啓発イベント】



資料：岡崎市HP

施策⑲

環境へ配慮した車両の導入

実施主体：交通事業者

関連する目標：基本目標③



カーボンニュートラルへの対応が社会全体の課題となっており、公共交通の分野においても環境負荷の抑制を図ることが必要です。

- 公共交通の利用促進などにより、社会全体としての環境負荷の抑制を図っていく一方で、公共交通そのものの環境負荷の低減に向けて、低公害車の導入などを働きかけます。



資料：日野自動車株式会社HP



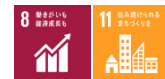
資料：トヨタ自動車株式会社HP

施策⑱

MaaS などの新たな仕組みや技術の活用

実施主体：岡崎市、交通事業者、企業

関連する目標：基本目標①、③、④



ここ数年、移動に関する予約・決済などの手続きをワンストップ化する MaaS（マース：Mobility as a Service）や、デマンド交通などへの AI 活用、自動運転による交通サービスなどの新たな仕組みや技術が注目されています。

これらの技術は日々急速に進歩しており、実用化に向けた実証実験も各地で活発に行われています。○市民の日常生活や来街者の活動における交通利便性を高め、地域の課題解決に資する重要な手段となりうるため、本市に適した MaaS などの新たな仕組みや技術の活用に向けた可能性を検討し、既存の民間アプリなどと連携し、地域にとって最適な移動手段を提供します。



資料：日本版MaaSの推進（国土交通省HP）

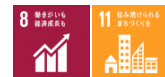
事業者間のデータ連携 ○連携データの範囲及びルールの整備 ○データ形式・API仕様の標準化に向けて ○データ提供・データ利用のルール ○データプラットフォームのあり方について	まちづくり・インフラ整備との連携 ○多様なモード間の交通結節点の整備 ○新型輸送サービスに対応した走行空間の整備 ○まちづくり計画・交通計画への移動データの活用
運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化 ○サブスクリプション（定額制）・事前確定運賃 ○ダイナミックプライシング ○ICカードの普及とQRコード決済や生体認証の導入	新型輸送サービスの推進 ○AIオンデマンド交通 ○グリーンズローモビリティ ○超小型モビリティ ○自動運転による交通サービス

資料：国土交通省HP

施策②

公共交通利用案内などの充実

実施主体：岡崎市、バス事業者 関連する目標：基本目標①、③、④



バスの利用促進を図るうえで、利用したい人が「いつでも」「どこでも」運行情報等を入手することができる環境が大切です。

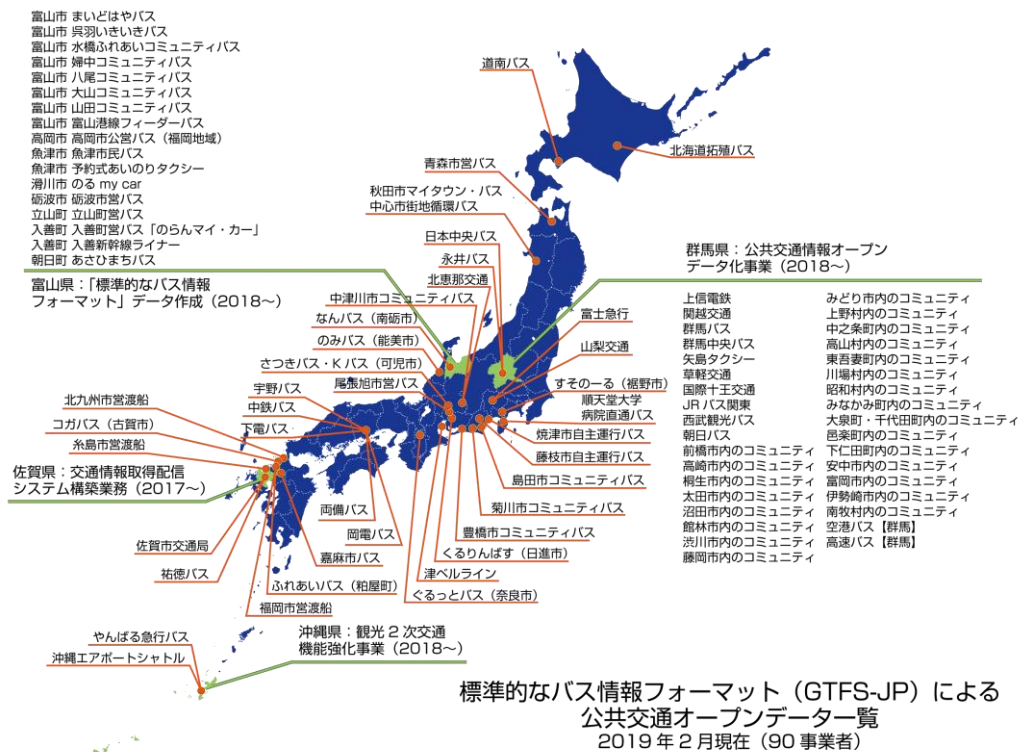
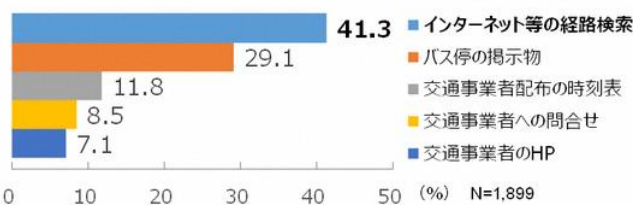
○公共交通マップの作成・配布のほか、市内のバス情報を GTFS (標準的なバス情報フォーマット) データ化し、民間のバス検索システムに提供するなどバスデータのオープン化を図り、ネット上で経路やダイヤを検索できるようにするなど利便性の高い情報提供のあり方を検討します。



バスを調べる手段のNo.1

平成28年12月に内閣府が行った世論調査では、路線バスの利用手段・経路などを調べる手段としては、「インターネット等の経路検索サービス」を挙げた者の割合が41.3%と最も高く、居住地別では大都市、年代別では50歳代までの回答者でその割合が高くなっています。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先 (平成28年12月内閣府世論調査)



資料:GTFS-JP HP

施策②①

新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

実施主体：岡崎市、交通事業者、市民 関連する目標：基本目標④



公共交通機関における新型コロナウイルス感染症拡大防止対策として、公共交通事業者が安全・安心のために行っている取組みを広く周知するとともに、コロナ禍からの公共交通利用者数の回復を図る必要があります。

- 交通事業者が実施する、車内の消毒、運転手に対する点呼時の検温などの取組について広く周知します。
- 利用者に対しても、マスク着用、手指消毒、会話を控えるなど、安全で安心して利用できる公共交通の環境整備づくりに向けた啓発を行います。
- 新型コロナウイルスの動向を鑑みた上で、大幅に減ってしまった公共交通利用を回復させるための利用促進キャンペーンを展開します。

バスを安心してご利用いただくための
お客様へのお願い #公共交通 あんしん利用

マスクの着用・
会話は控えめに 飛沫防止

車内換気
3分、5分 フレッシュな空気

時差出勤 ゆったり通勤

窓を開けなくても、**3分**(観光バスは**5分**)で空気は入れ替わります。窓開けは周りの人に配慮しましょう。
新型コロナウイルスの感染拡大防止にご理解とご協力をお願いします

公益社団法人 日本バス協会 国土交通省

資料：公益財団法人 日本バス協会HP

4.3 基本目標の達成状況を測るための確認項目

基本理念の実現のため設定した基本目標の達成状況を測るため、確認項目を次のとおり設定し、進捗状況を把握します。

成果目標 公共交通利用者数の回復

鉄道利用者数:2,678万人、バス利用者数:668万人、タクシー利用者数:137万人

※コロナ禍前（H30年度（バス利用者数）、R1年度（鉄道利用者数、タクシー利用者数））までの水準を目指すこととする。

【鉄道利用者数】H30年度:2,656万人、R1年度:2,678万人

【バス利用者数】H30年度:668万人、R1年度:644万人、R2年度:433万人

【タクシー利用者数】R1年度:137万人

【参考】チョイソコおかざき利用者数 1,568人（令和2年10月～令和3年9月）

基本目標1

交流を支え都市の魅力を高める

○基本方針

- (1)都心ゾーンの公共交通利便性の向上
- (2)多様な交通モードとの連携強化
- (3)交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

確認項目

都心ゾーンの鉄道駅乗降客数
主要なバス停の乗降客数
市の取組に対する地域別の満足度
鉄道・バスの沿線人口
シェアサイクルの利用者数
QURUWA中央部の往来数
QURUWA地区内の地価

基本目標2

地域のニーズにあった地域主体の交通

○基本方針

- (1)地域の実情に合わせた輸送資源の見直し
- (2)地域が自らデザインする交通モードの導入

確認項目

公的資金が投入されている公共交通事業の収支
公共交通への公的資金投入額
市運営路線の利用者数
市運営路線の分野別代替費用（クロスセクター効果）

基本目標3

人と環境にやさしい交通

○基本方針

- (1)だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現
- (2)地球環境問題への取り組みの推進

確認項目

駅のバリアフリー対応
ノンステップバスの導入率
高齢者バスの利用回数
鉄道・バスの沿線人口
運輸部門からの二酸化炭素排出量

基本目標4

新たな社会に対応したスマートな交通

○基本方針

- (1)ICT技術を活用した新たな交通サービスの実現
- (2)コロナ禍に対応した公共交通の実現

確認項目

情報のオープン化（オープンデータ化）
コロナ禍における公共交通への不安（公共交通利用者数の回復）
ICカードの利用率

基本目標1 交流を支え都市の魅力を高める



- 基本方針:(1)都心ゾーンの公共交通利便性の向上
 (2)多様な交通モードとの連携強化
 (3)交流の活性化を担う拠点へのアクセス性の強化

- 主要施策:①主要な公共交通軸の利便性向上
 ②都心ゾーンにおける新たな交通手段の検討
 ③交通結節点・乗換拠点の整備
 ④公共交通の待合環境などの整備
 ⑤自転車との連携
 ⑥都心ゾーンへのアクセス性の向上
 ⑦大規模開発との連携
 ⑧観光交流の促進に向けた交通環境の整備

※施策⑩⑭⑮⑰⑱は他で確認

■期待する効果

都心ゾーンの公共交通利便性が向上することで、まちなかに来る人や、回遊する人が増加し、まちなかに賑わいが生まれ、新たな活力が創造されます。

確認項目	現況値	参考
都心ゾーンの 鉄道駅乗降客数 (JR 岡崎駅、愛環岡崎駅、東岡崎駅)	3,008万人 (令和元年度)	3,178万人 (平成30年度)
主要なバス停の 乗降客数 (岡崎駅前、東岡崎、康生町)	12,652人 (令和2年度)	16,950人 (平成30年度)
市の取組に対する 地域別の満足度(※) 「快適移動社会の実現」	中央地域 : 19% 岡崎地域 : 18% 大平地域 : 17% 東部地域 : 13% 岩津地域 : 15% 矢作地域 : 12% 六ツ美地域 : 19% 額田地域 : 14% (平成31年3月 岡崎市市民意識調査 結果入力元データより)	—
サイクルシェアの 利用回数	19,893回 (令和2年度)	—
QURUWA 中央部の 往来数(※)	5,065人/日(12h) (令和2年)	6,000人/日(12h) (令和7年度末)
QURUWA 地区内の 地価(※)	110.0千円/m ² (令和2年)	110.3千円/m ² (令和7年)

※他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

- ## ■期待する効果

公共交通サービスが地域の実情に即した形で提供され、地域住民が公共交通のデザインに携わることで、地域主体の交通が実現されます。

確認項目	現況値	参考
公的資金が投入されている 公共交通事業の収支率	31% (令和2年度)	37% (平成30年度)
公共交通への 公的資金投入額	3.6億円 (令和2年度)	3.3億円 (平成30年度)
市運営路線の利用者数 (額田地域コミュニティバス)	3,505人 (令和2年度)	5,573人 (平成30年度)
市運営路線の 分野別代替費用 (クロスセクター効果)	1,240万円/年 (令和2年度)	—

基本目標3 人と環境にやさしい交通



■基本方針:(1)だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現

(2)地球環境問題への取組の推進

■主要施策:⑫鉄道輸送の安全確保

⑬交通バリアフリー化の推進

⑭移動制約者に対する支援

⑮運賃制度の改善、運賃割引制度などの導入

⑯運転手確保策の実施

⑰モビリティマネジメントの実施

⑱環境へ配慮した車両の導入

※施策③④⑤⑥⑩は他で確認

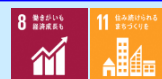
■期待する効果

だれもが利用しやすい交通が実現されることで、移動に困っている人に対して交通手段が提供され、環境にもやさしく、持続可能な交通が実現します。

確認項目	現況値	参考
駅のバリアフリー対応	未整備1箇所 (令和3年度) (中岡崎駅)	—
ノンステップバスの導入率	61% (令和2年度)	—
高齢者パスの利用回数	2,050回/日 (令和2年度)	—
鉄道・バスの沿線(鉄道駅から800m、バス停から300m)人口	297,700人 (令和2年度)	—
運輸部門からの二酸化炭素排出量(※)	628千t-CO ₂ (平成28年度)	526千t-CO ₂ (令和12年)

※他調査より流用のため、毎年確認する項目ではない。

基本目標4 新たな社会に対応したスマートな交通



- 基本方針:(1)ICT 技術を活用した新たな交通サービスの実現
(2)コロナ禍に対応した公共交通の実現
- 主要施策:⑨MaaS などの新たな仕組みや技術の活用
⑩公共交通利用案内などの充実
⑪新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発
※施策④は他で確認

■期待する効果

ICT 技術の活用やコロナ禍からの回復を進めることで、新しい暮らしの創造に寄与します。

確認項目	現況値	参考
情報のオープン化 (オープンデータ化)	市運営路線 (4路線)	—
コロナ禍における 公共交通への不安 (公共交通利用者数の回復) ・コロナ前と比較して利用者数の減少が大 きい岡崎市内線を対象とする。	174万人 (令和2年度)	260万人 (平成30年度水準)
IC カードの利用率	53% (令和2年度)	—