

1 調査名称：岡崎市まちなか総合交通戦略策定調査

2 調査主体：岡崎市

3 調査圏域：総合計画及び都市計画マスタープランにおいて、岡崎市の中心市街地を含む都市機能の集約化を進める康生地区～東岡崎駅周辺地区～岡崎駅周辺地区の岡崎市の都心ゾーン及び都心ゾーンにおける各種施策・事業が関連する区域

4 調査期間：平成22年度

5 調査概要：

岡崎市では、総合計画および総合計画に即して策定される都市計画マスタープランで示される将来都市像を実現するため、過度に自動車交通に依存した交通体系から、公共交通、自動車、自転車、徒歩の各種交通モードが連携、調和した交通体系への移行を誘導する岡崎市総合交通政策を策定している。

まちなか総合交通戦略は、総合交通政策で示された施策を各種計画との整合を図りつつ、まちなかにおけるハード・ソフト両面からなる交通施策をパッケージとして戦略的に展開するための事業プログラムを策定するものである。

まちなか総合交通戦略の目標年次は概ね10年後とし、具体的な対象期間は平成23年度～平成32年度と設定する。

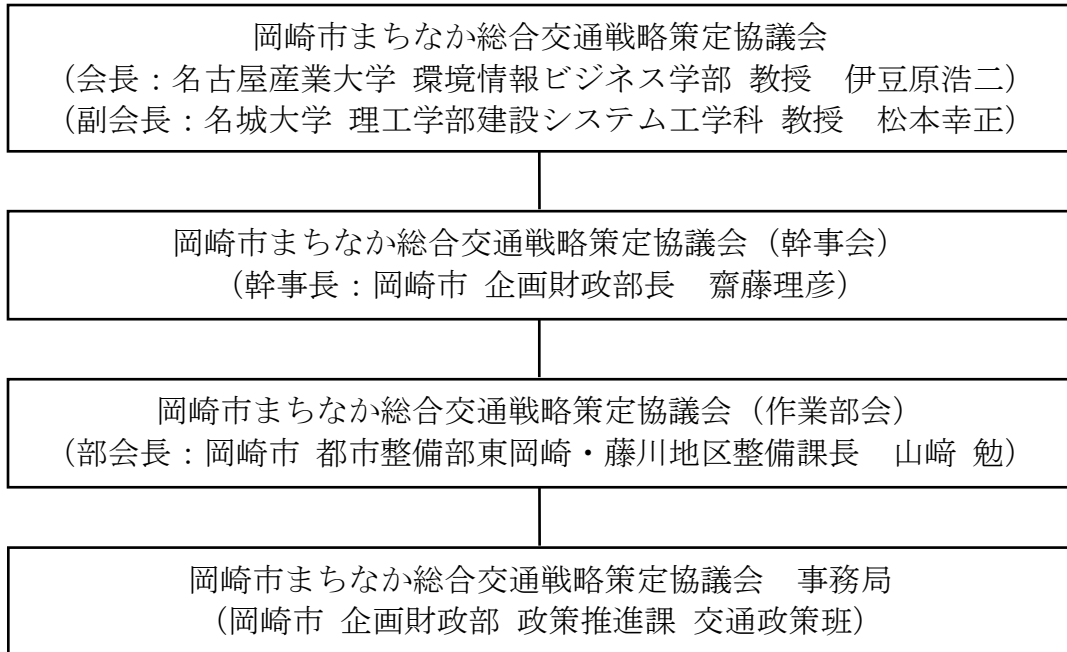
I 調査概要

1 調査名：岡崎市まちなか総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

1. まちなか総合交通戦略の位置づけ
 - 1) 上位計画・関連計画とのつながり
 - 2) まちなか総合交通戦略の構成と策定の流れ
2. 都市特性の現状把握と課題抽出
3. 岡崎市が目指す都市交通の将来像
4. まちなか総合交通戦略の理念と組み立て
 - 1) まちなか総合交通戦略の役割
 - 2) まちなか総合交通戦略の理念
 - 3) 「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ
 - 4) まちなか総合交通戦略の組み立て
5. 戦略プラン
 - 1) 戦略プラン
 - ・基本目標Ⅰ
 - ・基本目標Ⅱ
 - ・基本目標Ⅲ
 - ・基本目標Ⅳ
 - 2) 重点プロジェクト
 - 3) 施策・事業の概要
 - 4) 推進体制
 - 5) アクションプログラム
6. 資料編
 - 1) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会設置要綱
 - 2) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定作業部会設置要綱
 - 3) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定経緯
 - 4) 語句説明

3 調査体制



4 委員会名簿等：

岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会名簿

(敬称略)

	氏 名	所 属 等
会 長	伊豆原浩二	名古屋産業大学 環境情報ビジネス学部 教授
副 会 長	松 本 幸 正	名城大学 理工学部 教授
委 員	寺 井 政 見	名古屋鉄道(株) 東岡崎幹事駅長
委 員	梶原雅一郎	愛知環状鉄道(株) 運輸部 管理課長
委 員	藤 田 信 彰	名鉄バス(株) 運輸部 運輸第2課長
委 員	大 谷 招 久	名鉄東部交通(株) 専務取締役
委 員	長崎三千男	(社)愛知県バス協会 専務理事
委 員	岡 本 政 樹	愛知県タクシー協会 岡崎支部長
委 員	古 澤 武 雄	岡崎商工会議所 会頭
委 員	三 井 政 昭	岡崎市総代会連絡協議会 会長
委 員	神 谷 永 一	岡崎市老人クラブ連合会 会長
委 員	加 賀 時 男	岡崎市障がい者福祉団体連合会 会長
委 員	市 川 文 勇	六ツ美商工会 会長
委 員	梅 村 由 一	額田地域生活交通協議会
委 員	山 口 豊	愛知県西三河建設事務所 道路整備課長
委 員	金 子 幸 弘	愛知県警察 岡崎警察署 交通課長
委 員	齋 藤 理 彦	岡崎市 企画財政部長
委 員	村井正八郎	岡崎市 土木建設部長
委 員	小 林 健 吾	岡崎市 都市整備部長
委 員	大 宮 信 俊	岡崎市 都市整備部 拠点整備担当部長
オブザーバー	尾上佑介	国土交通省中部地方整備局 建政部 都市整備課長
オブザーバー	中野晶子	国土交通省中部運輸局 企画観光部 交通企画課長
オブザーバー	松井圭介	愛知県 地域振興部 交通対策課長
オブザーバー	堀田信寿	愛知県 建設部 都市計画課長
オブザーバー	渡辺哲郎	愛知県 建設部 都市整備課長

途中で交代の委員

(敬称略)

	氏 名	所 属 等
委 員	尾 崎 正 雄	名古屋鉄道(株) 東岡崎幹事駅長
委 員	岡 山 雄 一	愛知県警察 岡崎警察署 交通課長

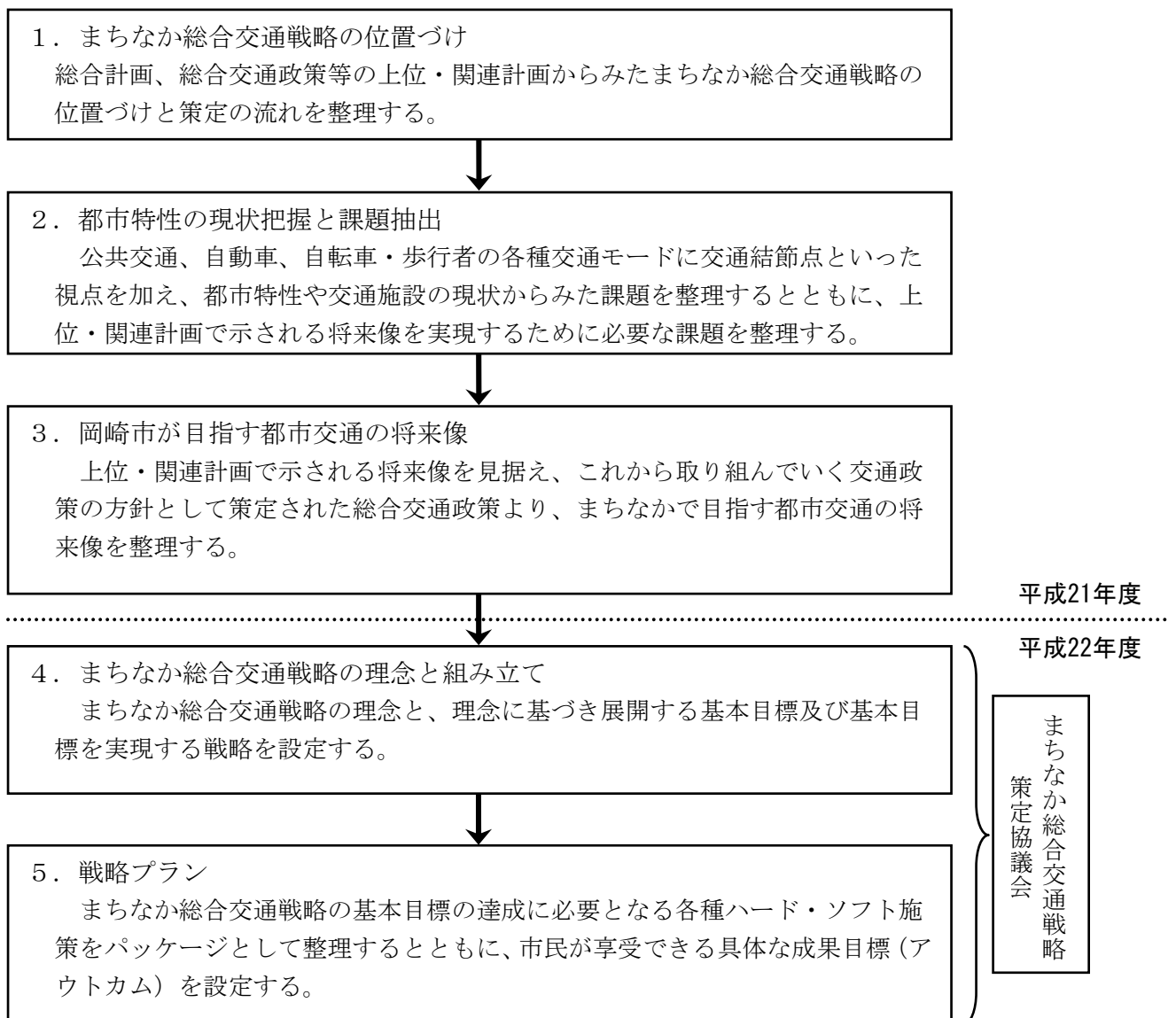
II 調査成果

1 調査目的

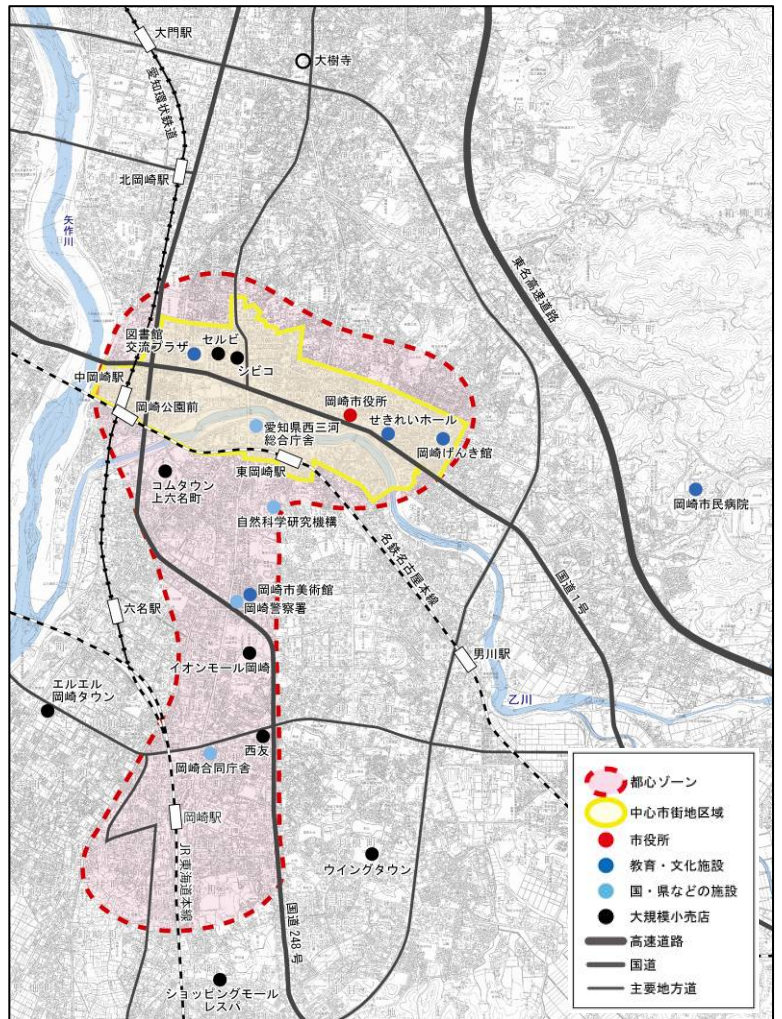
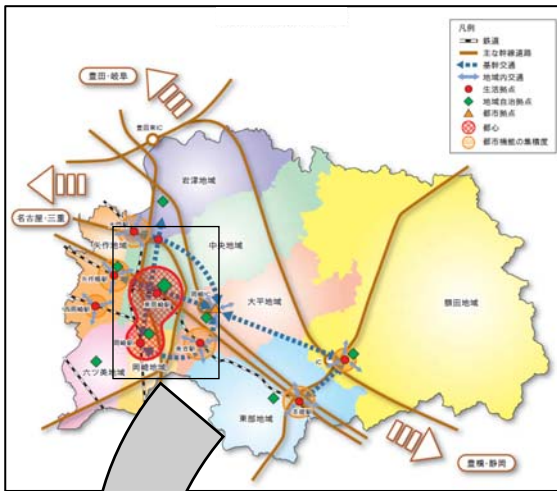
岡崎市総合交通政策に基づき、中心市街地のにぎわい創出に寄与する岡崎市まちなか総合交通戦略を策定するものである。

策定にあたっては、徒歩や自転車、公共交通、自動車等の各種交通モードの適切な役割分担や相互補完を考慮した上で、戦略コンセプトや整備目標の設定、及び目標達成に必要な施策パッケージを検討する。

2 調査フロー



3 調査圏域図

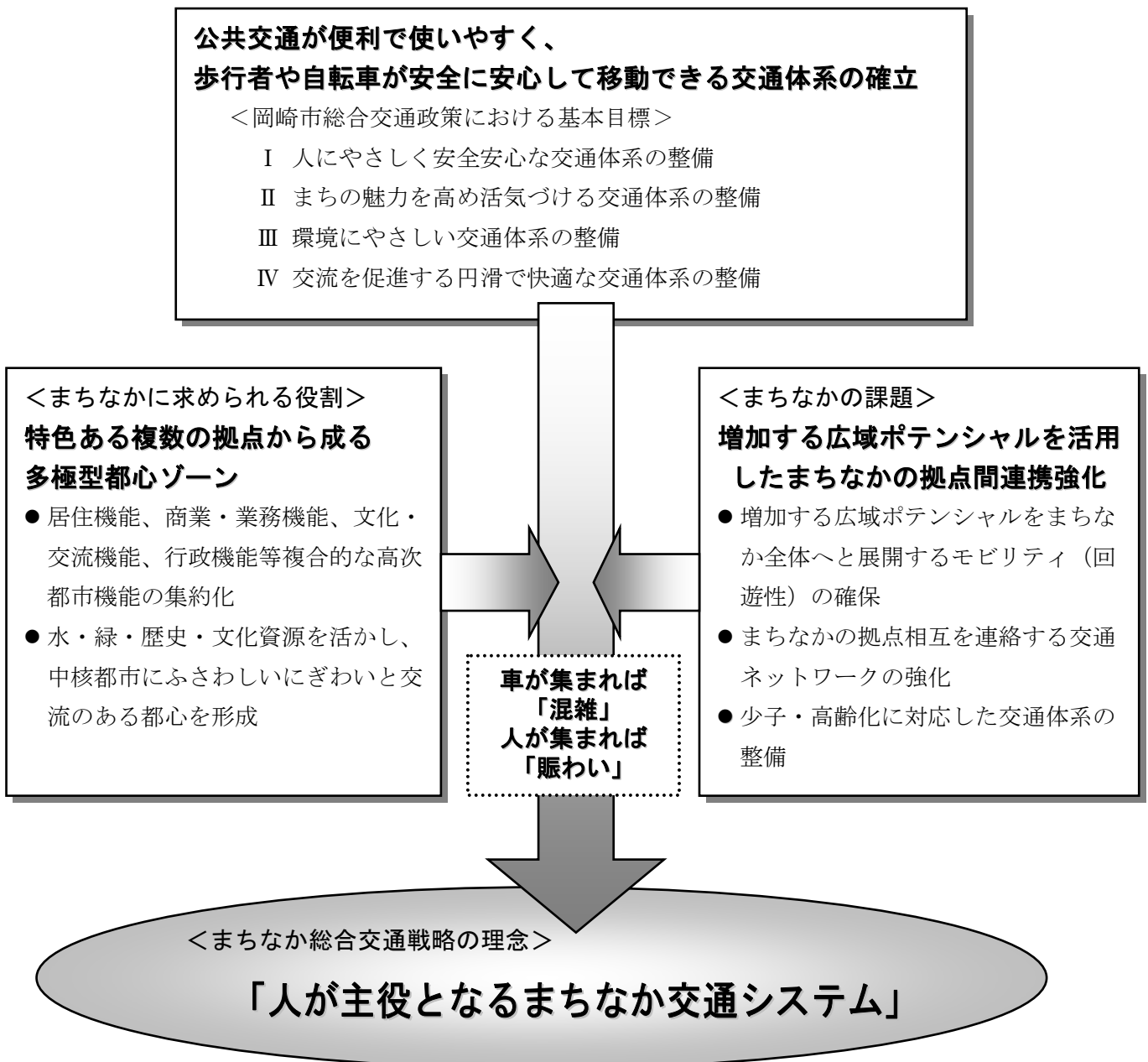


4 調査成果

1) まちなか総合交通戦略の理念

「人が主役となるまちなか交通システム」の構築

自動車に過度に依存した交通体系から、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換を目指した岡崎市総合交通政策における4つの基本目標を基に、まちなかで増加する広域ポテンシャルを活用したまちなかの拠点間連携強化を図るため、公共交通ネットワークの形成による「人が主役となるまちなか交通システム」を構築することをまちなか総合交通戦略の理念とする。



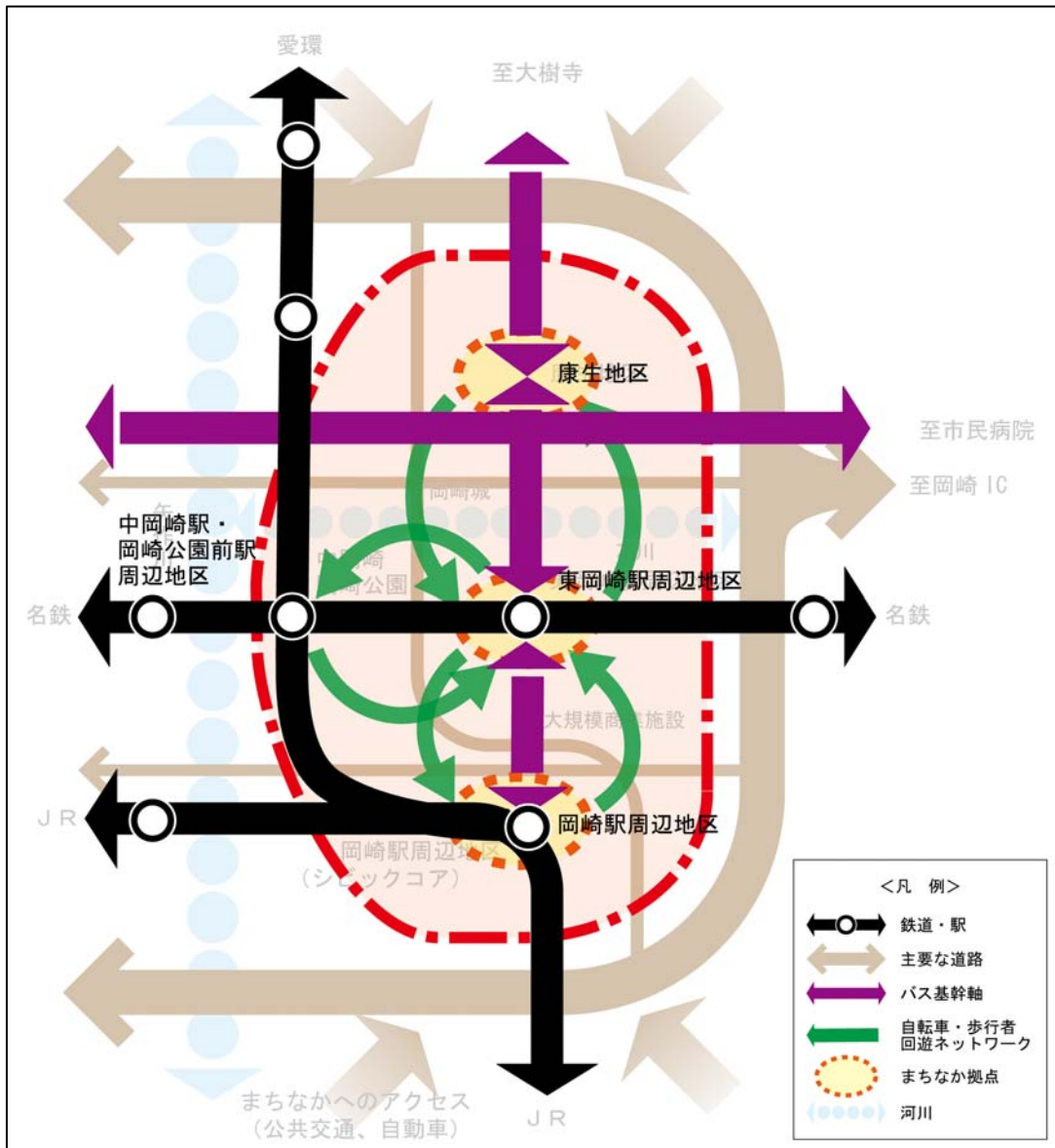
2) 「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ

公共交通を軸とし、自転車・歩行者による回遊性が確保され、多様な交通モードが有機的に連携された「まちなか交通ネットワーク」の形成

「人が主役となるまちなか交通システム」の実現に向けては、高齢者や障がい者にとっても外出しやすいと感じることができる移動環境を提供するとともに、多くの人がまちなかを訪れ、その空間を共有することにより賑わいのあるまちなかとする必要がある。したがって、“乗り合い交通手段”である**公共交通を軸とし、自転車・歩行者による回遊性が確保され、多様な交通モードが有機的に連携された「まちなか交通ネットワーク」の形成**を目指すものとする。

- まちなかの各拠点に公共交通でアクセスしやすい交通体系
- 過度に自動車に依存することなく、歩いて、自転車に乗っても楽しめる交通体系
- 高齢者や障がい者にとっても外出しやすいと感じることができる交通体系

▼ 「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ図



3) まちなか総合交通戦略の組み立て

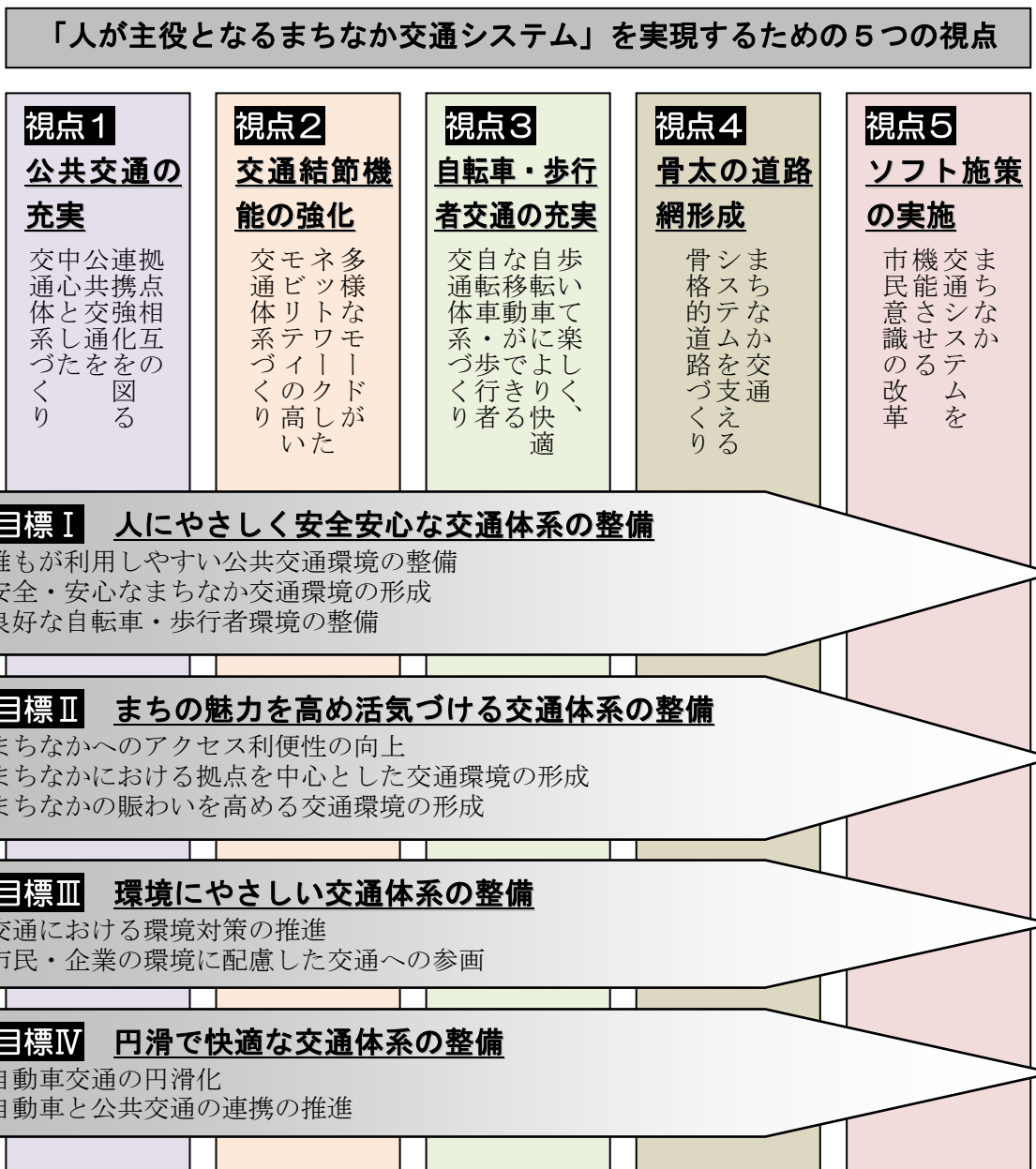
4つの基本目標を達成するために5つの視点を踏まえ戦略的に施策を展開

人が主役となるまちなか交通システムを実現するためには、総合交通政策における「人」、「まち」、「環境」、「円滑化」の側面を踏まえ設定された4つの基本目標・基本方針及び都心地域のまちづくりの考え方を基本としつつ、まちなか総合交通戦略の基本目標・基本方針を設定する。

また、公共交通、自転車・歩行者、自動車といった交通モード別の交通体系づくりに加え、これら交通モード相互が有機的に連携する交通結節機能の強化を図るとともに、環境に配慮した自発的な交通行動の変容が可能となるソフト施策をハード施策と連携して取り組む必要があることから、「人が主役となるまちなか交通システム」を実現する5つの視点を設定する。

まちなか総合交通戦略では、**4つの基本目標を達成するために5つの視点を踏まえ戦略的に施策を展開**する。

▼まちなか総合交通戦略の組み立て



総合交通政策における基本目標・基本方針を踏まえ設定したまちなか総合交通戦略の基本目標・基本方針

4) 戦略プラン

基本目標Ⅰ 人にやさしく安全安心な交通体系の整備

<基本方針>

- ・誰もが利用しやすい公共交通環境の整備
- ・安全・安心なまちなか交通環境の形成
- ・良好な自転車・歩行者環境の整備

○これまでは（問題・課題）

- ・バスがどこを走っているのか分からない
- ・目的地に行くために、どこで、どのバスに乗ればよいのか分からない
- ・そもそもバスの利用の仕方が分からない
- ・安心して歩ける歩道や安全に走行できる自転車通行空間がない
- ・そもそも歩道や自転車道がない

○これからは（方向性・方針）

- ・高齢者の増加等を背景にバスの利用機会が増加するため、**誰もがわかりやすく、利用しやすいバスサービスの提供**（運行情報、乗り継ぎ情報、待ち合い環境、ノンステップバス）を促進
- ・都市計画道路の整備や**既存道路空間の有効活用による自転車・歩行者通行空間を確保**
- ・誰もが安全で安心できる自転車・歩行者通行空間とするため、**電線類の地中化等による有効幅員の確保やバリアフリー化の推進、交通安全施設等を整備**

○期待される効果（アウトカム）

まちなかでの公共交通や自転車・歩行者の利用環境が改善され、誰もがわかりやすく、利用しやすいバスサービスや、安全・安心して移動できる自転車・歩行者通行空間が確保されます。

成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの主要バス停等での待ちやすさ	30%	バス利用者の満足が半数を上回る
まちなかの自転車による移動のしやすさ	31%	市民の満足が半数を上回る
まちなかの歩道の安全性	32%	市民の満足が半数を上回る

※まちなかの主要バス停等での待ちやすさはの現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」（H22.11実施）より、バス利用者の「満足」と「まあ満足」の合計

※まちなかの自転車による移動のしやすさ、まちなかの歩道の安全性の現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」（H22.11実施）より、病気等で外出機会のない人の回答は除いた「満足」と「まあ満足」の合計

基本目標Ⅱ まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備

<基本方針>

- ・ まちなかへのアクセス利便性の向上
- ・ まちなかにおける拠点を中心とした交通環境の形成
- ・ まちなかの賑わいを高める交通環境の形成

○これまでは（問題・課題）

- ・ 中心市街地の商業機能が衰退する一方で大規模商業施設の利用者・販売額は増加
- ・ 東岡崎駅、岡崎駅を中心とする路線バス利用者が減少
- ・ まちなかへのアクセス道路やまちなかの道路の主要交差点では渋滞が発生
- ・ 東岡崎駅北口駅前広場は利用しづらく、慢性的に混雑
- ・ まちなかへの行きやすさ、まちなかでの移動のしやすさに対する不満が存在
- ・ まちなかの安全な自転車・歩行者通行空間が不足
- ・ 歩きたくなるまちなかの魅力が欠乏

○これからは（方向性・方針）

- ・ まちなかへのアクセス利便性を高める **基幹バスネットワークの再編**を進めるとともに、まちなかの拠点間を連絡する **公共交通軸を形成**
- ・ 鉄道駅アクセスの利便性向上と、まちなかの活性化施策と連動した賑わいと回遊性を創出するため、**まちバスの機能を強化**
- ・ 鉄道と基幹バス等の公共交通相互の連携を図るため、鉄道駅等における交通結節機能の強化に資する **駅前広場や交通広場を整備**
- ・ 都市計画道路の整備や既存道路空間の活用により、安全で安心な **自転車・歩行者通行空間を整備**するとともに、まちなかの歴史・文化・自然を生かした **歩きたくなる魅力を創出**
- ・ 自転車利用の促進及びまちなかの回遊性を創出する **レンタサイクルシステムを整備**

○期待される効果（アウトカム）

まちなかへのアクセスが便利になり、まちなかに出かけてみたくなります。
また、まちなかでの回遊性が高まり、賑わいのあるまちなかで買物などを楽しむことができます。

成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの自転車・歩行者通行量	19,264 人	27,000 人（40%増）
まちなかの移動のしやすさ	44%	バス利用者の満足が半数を上回る

※まちなかの自転車・歩行者通行量の増加の現況値は、中心市街地活性化基本計画より、康生地区周辺道路12箇所における平成21年度の休日自転車・歩行者通行量の合計、目標値は、りぶら利用者による増加、まちバス利用者の増加、観光客の増加等の要因を踏まえ、平成10年のジャスコ岡崎店の移転前の値である29,910人を長期目標（平成34年度）とした場合の平成32年度設定値を踏襲

※まちなかの移動のしやすさの現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」（H22.11実施）より、バス利用者の「満足」及び「まあ満足」の合計

基本目標Ⅲ 環境にやさしい交通体系の整備

<基本方針>

- ・ 交通における環境対策の推進
- ・ 市民・企業の環境に配慮した交通への参画

○これまでは（問題・課題）

- ・ まちなかに発生集中する交通手段構成は約6割が自動車利用
- ・ 国道1号、(都)岡崎駅平戸橋線、(都)岡崎刈谷線等の主要交差点で渋滞が発生し、CO2等排出量が懸念
- ・ 自動車のかしこい利用の仕方に関する取り組みが進められている

○これからは（方向性・方針）

- ・ 渋滞緩和、道路交通環境の改善に資する交差点の改良や道路交通円滑化の検討
- ・ 自動車交通に過度に依存することがないように、公共交通・自転車・徒歩の利用を促進
- ・ 公共交通への利用転換を促進する案内等の充実（HP、公共施設での案内表示、イベントチラシへの公共交通利用案内等）
- ・ 環境にやさしい次世代自動車の普及拡大やバス車両の改善（低公害車両の導入）
- ・ 市民、職場、学校等を対象とした自発的な交通行動の変容を促すモビリティ・マネジメントを実施
- ・ 地域住民等が主体となった地域の交通を検討する組織の設置と交通サポーターの活動支援
- ・ カーシェアリング等、自動車のかしこい利用の仕方に関する取り組み活動を促進

○期待される効果（アウトカム）

市民や事業所との協力・連携により、市域全体として環境負荷の小さな交通手段への転換が進み、過度に自動車を利用することがなくなることにより、環境にやさしいまちになります。

また、次世代自動車の利用に向けた施設整備や低公害型のバス車両の導入などにより、まちなかは環境にやさしい自動車が主体になります。

成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの自動車利用割合	61%（第4回PT調査現況値）	第5回PT調査現況値より3%削減
CO2排出量の削減(市全体運輸部門)	591千t-CO2	374千t-CO2

※まちなかの自動車利用割合の現況値は、「第4回PT調査(H13)」より都心ゾーンに係る小ゾーン(14002、14006、14201)の発生集中量を集計、目標値は、最新データとなる「第5回PT調査(H23予定)」の現況値より「バス利用及び今後の交通まちづくりに関するアンケート(H22.11実施)」から求められる公共交通の利用促進施策等の導入による公共交通への転換率約3%を使用

※CO2排出量の削減の現況値は、2007年における岡崎市全体における運輸部門の値、目標値は「地球温暖化実行計画」より次世代自動車の普及、燃費効率の改善、エコドライブ・エコ通勤等施策の実施による運輸部門の2020年(H32年)目標値を使用、CO2排出量の単位は二酸化炭素換算値

基本目標Ⅳ 円滑で快適な交通体系の整備

<基本方針>

- ・自動車交通の円滑化
- ・交通モード間の連携の推進

○これまでは（問題・課題）

- ・岡崎市の都市計画道路の改良率は約 76%（H21.3.31 現在）と、愛知県平均約 67%と比較して高いが、東岡崎駅及び岡崎駅周辺では未整備区間が存在し、特定の路線に交通が集中
- ・駅周辺の道路では交通集中による渋滞が発生し、ピーク時旅行速度が 20km/h を下回る区間が存在
- ・まちなかへのアクセス道路は、朝・夕のピーク時を中心に主要な交差点等で交通渋滞が発生
- ・これら交通渋滞により、バスの定時性が確保されていない

○これからは（方向性・方針）

- ・まちなかへのアクセス及びまちなかでの移動の円滑化を快適にする **都市計画道路等の整備やバス走行環境の改善策を検討**
- ・道路混雑の緩和や交通安全の向上に資する **主要な渋滞交差点の改良や道路交通環境の改善策を検討**
- ・交通モード間の連携と乗り継ぎの円滑化に資する **駅前広場及び交通広場を整備**

○期待される効果（アウトカム）

まちなかへのアクセス道路やまちなかの道路で渋滞が緩和され、バスも自動車も快適に移動できるようになります。

さらに、交通モード相互の乗り継ぎが便利になり、行動範囲が広がります。

成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの混雑時平均旅行速度	混雑区間の平均旅行速度 16～19km/h	混雑区間の平均旅行速度 20km/h 以上
バスの定時性（5分以上遅延する便の割合）	14%	10%以下
まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさ	48%	バス利用者の満足が 半数を上回る

※自動車の混雑時平均旅行速度の現況値は、H17 年度道路交通センサスより、まちなかの混雑区間の平均旅行速度が 20km/h を下回る（県）東大見岡崎線の（県）桜井岡崎線～（県）南大須鴨田線間、（県）桜井岡崎線の（県）東大見岡崎線～（主）岡崎刈谷線間、（県）岡崎幸田線の（主）岡崎刈谷線～（主）岡崎碧南線間等の値を使用

※バスの定時性（5 分以上遅延する便の割合）の現況値は、「基幹バス路線等の実証運行の評価と利用促進に関する調査（H21.3）」より、岡崎エクスプレスの平日の遅延状況を使用、目標値は「地域公共交通事業評価調査（H22.3）」より、基幹バス路線の評価基準を踏襲

※まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさの現況値は、「バス利用および今後の交通まちづくりに関するアンケート」（H22.11 実施）より、バス利用者のまちなかの鉄道駅等での乗り継ぎ利用に対する「満足」と「まあ満足」の合計値

▼戦略プランイメージ図

基本方針 I 人にやさしく安全安心な交通体系の整備

基本方針

- 誰もが利用しやすい公共交通環境を整備します。
- 安全・安心なまちなか交通環境を形成します。
- 良好な自転車・歩行者環境を整備します。

主な施策等

- 高齢者の増加等に配慮し、誰もがわかりやすく、利用しやすいバスサービスを提供します。
- 既存道路空間を有効活用し、安全で快適な自転車・歩行者空間を確保します。
- 誰もが安全で安心できる自転車・歩行者空間とするため、道路のバリアフリー化や電線類の地中化等を推進します。

バスロケーションシステム

基本方針 II まちなかの魅力を高め活気づける交通体系の整備

基本方針

- まちなかへのアクセス利便性の向上を図ります。
- まちなかにおける拠点を中心とした交通環境を形成します。
- まちなかの賑わいを高める交通環境を形成します。

主な施策等

- まちなかの拠点を連絡する公共交通軸を形成します。
- まちなかの賑わいと回遊性を創出するため、まちなかの東岡崎駅への乗り入れや自転車・歩行者ネットワークを整備します。
- まちなかの歴史・文化・自然を生かした歩きたくなる魅力を生かします。
- 東岡崎駅や岡崎駅などで駅前広場や交通広場、駐輪場等を整備します。

岡崎駅下二十七曲り

重点プロジェクト 東岡崎駅における交通結節機能の強化

東岡崎駅周辺地区は岡崎市の顔としてふさわしい賑わいと魅力を高めるとともに、高齢化の進展を見据えた安全で安心して利用できる公共交通サービス提供を図るため、円滑な乗り継ぎ機能や快適な交通環境の確保といった対応が求められています。

これらにより、東岡崎駅周辺地区整備、東岡崎駅交通広場整備をまちなか総合交通戦略の根幹をなす重点プロジェクトとして推進します。

重点プロジェクト 自転車・歩行者通行環境の確保

安全で快適な自転車・歩行者通行環境を確保するためには、自転車の利用目的、利用施設を踏まえた経路設定、駐輪場の配置などの利用環境を向上するとともに、交通安全の啓発を含めた自転車利用の促進を図ることが求められています。

これらにより、安全で快適な自転車・歩行者通行環境の確保に必要な各種施策・事業を一体的にまちなか総合交通戦略の重点プロジェクトとして推進します。

歩行者専用歩道路のイメージ

重点プロジェクト まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成

鉄道駅を含めたまちなかの拠点を結ぶバス基幹軸においては、バス利用環境を強化するため、拠点を中心としたバス路線の再編や快速バスの運行、バス停上屋・ベンチ、サイクル&バスライド駐輪場等の乗り継ぎ環境の向上を図るとともに、バス走行環境の改善により、バスの定時性・速達性を確保することが求められています。

これらにより、まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成に必要な各種施策・事業を一体的にまちなか総合交通戦略の重点プロジェクトとして推進します。

バス停上屋・ベンチの設置例



基本方針 III 環境にやさしい交通体系の整備

基本方針

- 交通における環境対策を推進します。
- 市民・企業の環境に配慮した交通への参画を支援します。

主な施策等

- 市民や事業者との協力・連携により、環境にやさしい交通手段への転換を進めます。
- 公共交通や自転車の利用がしやすくなる案内を充実します。
- 地域の交通を検討する組織の設置や交通サポートターの活動を支援します。

モビリティマネジメント

基本方針 IV 門前で快適な交通体系の整備

基本方針

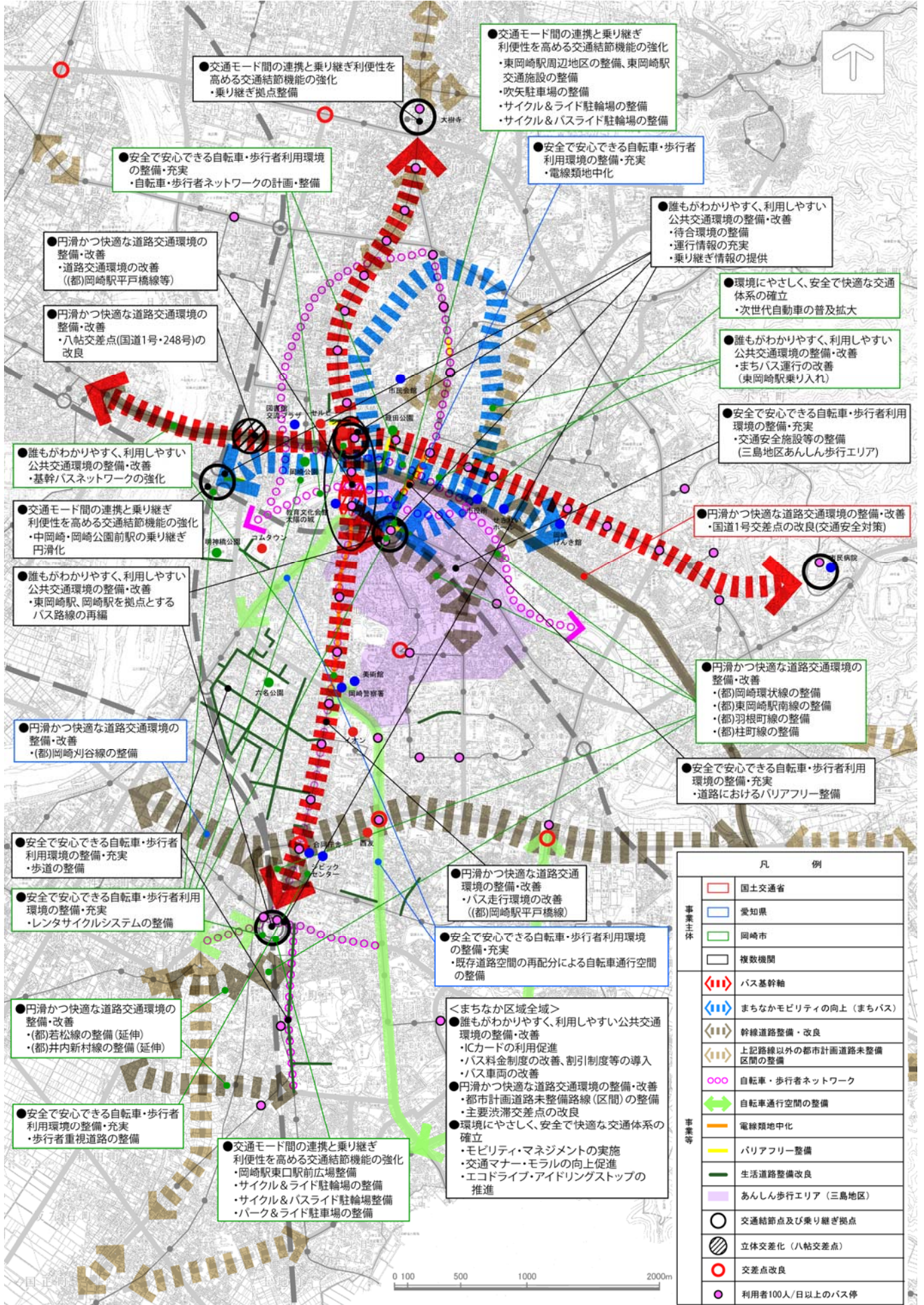
- 自動車交通の円滑化を図ります。
- 交通モード間の連携を推進します。

主な施策等

- 道路混雑の緩和や交通安全の向上に向け、都市計画道路の整備や主要な渋滞交差点を改良します。
- 定時性・速達性を確保するため、公共交通優先システムの導入など、バス走行環境の整備・改善を行います。
- 交通モード間の連携を図るため、駅前広場など、交通結節機能を強化します。

(都)岡崎環状線

▼まちなか総合交通戦略施策展開図（全施策・事業）



●交通モード間の連携と乗り継ぎ
利便性を高める交通結節機能の強化
・東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅
交通施設の整備
・吹矢駐車場の整備
・サイクル&ライド駐輪場の整備
・サイクル&バスライド駐輪場の整備

●安全で安心できる自転車・歩行者利用環境
の整備・充実
・自転車・歩行者ネットワークの計画・整備

●円滑かつ快適な道路交通環境の
整備・改善
・道路交通環境の改善
(都)岡崎駅平戸橋線等

●円滑かつ快適な道路交通環境の
整備・改善
・八帖交差点(国道1号・248号)の
改良

●安全で安心できる自転車・歩行者
利用環境の整備・充実
・電線類地中化

●誰もがわかりやすく、利用しやすい
公共交通環境の整備・改善
・待合環境の整備
・運行情報の充実
・乗り継ぎ情報の提供

●環境にやさしく、安全で快適な交通
体系の確立
・次世代自動車の普及拡大

●誰もがわかりやすく、利用しやすい
公共交通環境の整備・改善
・まちバス運行の改善
(東岡崎駅乗り入れ)

●安全で安心できる自転車・歩行者利用
環境の整備・充実
・交通安全施設等の整備
(三島地区あんしん歩行エリア)

●円滑かつ快適な道路交通環境の整備・改善
・国道1号交差点の改良(交通安全対策)

●円滑かつ快適な道路交通環境の
整備・改善
・(都)岡崎環状線の整備
・(都)東岡崎駅南線の整備
・(都)羽根町線の整備
・(都)柱町線の整備

●安全で安心できる自転車・歩行者利用
環境の整備・充実
・道路におけるバリアフリー整備

●誰もがわかりやすく、利用しやすい
公共交通環境の整備・改善
・基幹バスネットワークの強化

●交通モード間の連携と乗り継ぎ
利便性を高める交通結節機能の強化
・中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ
円滑化

●誰もがわかりやすく、利用しやすい
公共交通環境の整備・改善
・東岡崎駅、岡崎駅を拠点とする
バス路線の再編

●円滑かつ快適な道路交通環境の
整備・改善
・(都)岡崎刈谷線の整備

●安全で安心できる自転車・歩行者
利用環境の整備・充実
・歩道の整備

●安全で安心できる自転車・歩行者利用
環境の整備・充実
・レンタサイクルシステムの整備

●円滑かつ快適な道路交通環境の
整備・改善
・(都)若松線の整備(延伸)
・(都)井内新村線の整備(延伸)

●安全で安心できる自転車・歩行者
利用環境の整備・充実
・歩行者重視道路の整備

●円滑かつ快適な道路交通
環境の整備・改善
・バス走行環境の改善
(都)岡崎駅平戸橋線

●安全で安心できる自転車・歩行者利用環境
の整備・充実
・既存道路空間の再配分による自転車通行空間
の整備

<まちなか区域全域>
●誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通
環境の整備・改善
・ICカードの利用促進
・バス料金制度の改善、割引制度等の導入
・バス車両の改善
●円滑かつ快適な道路交通環境の整備・改善
・都市計画道路未整備路線(区間)の整備
・主要渋滞交差点の改良
●環境にやさしく、安全で快適な交通体系の
確立
・モビリティ・マネジメントの実施
・交通マナー・モラルの向上促進
・エコドライブ・アイドリングストップの
推進

●交通モード間の連携と乗り継ぎ
利便性を高める交通結節機能の強化
・岡崎駅東口駅前広場整備
・サイクル&ライド駐輪場の整備
・サイクル&バスライド駐輪場整備
・パーク&ライド駐車場の整備

凡 例	
国土交通省	愛知県
岡崎市	複数機関
バス基幹軸	まちなかモビリティの向上(まちバス)
幹線道路整備・改良	上記路線以外の都市計画道路未整備 区間の整備
自転車・歩行者ネットワーク	自転車・歩行者ネットワーク
自転車通行空間の整備	自転車通行空間の整備
電線類地中化	電線類地中化
バリアフリー整備	バリアフリー整備
生活道路整備改良	生活道路整備改良
あんしん歩行エリア(三島地区)	あんしん歩行エリア(三島地区)
交通結節点及び乗り継ぎ拠点	交通結節点及び乗り継ぎ拠点
立体交差化(八帖交差点)	立体交差化(八帖交差点)
交差点改良	交差点改良
利用者100人/日以上のバス停	利用者100人/日以上のバス停

