

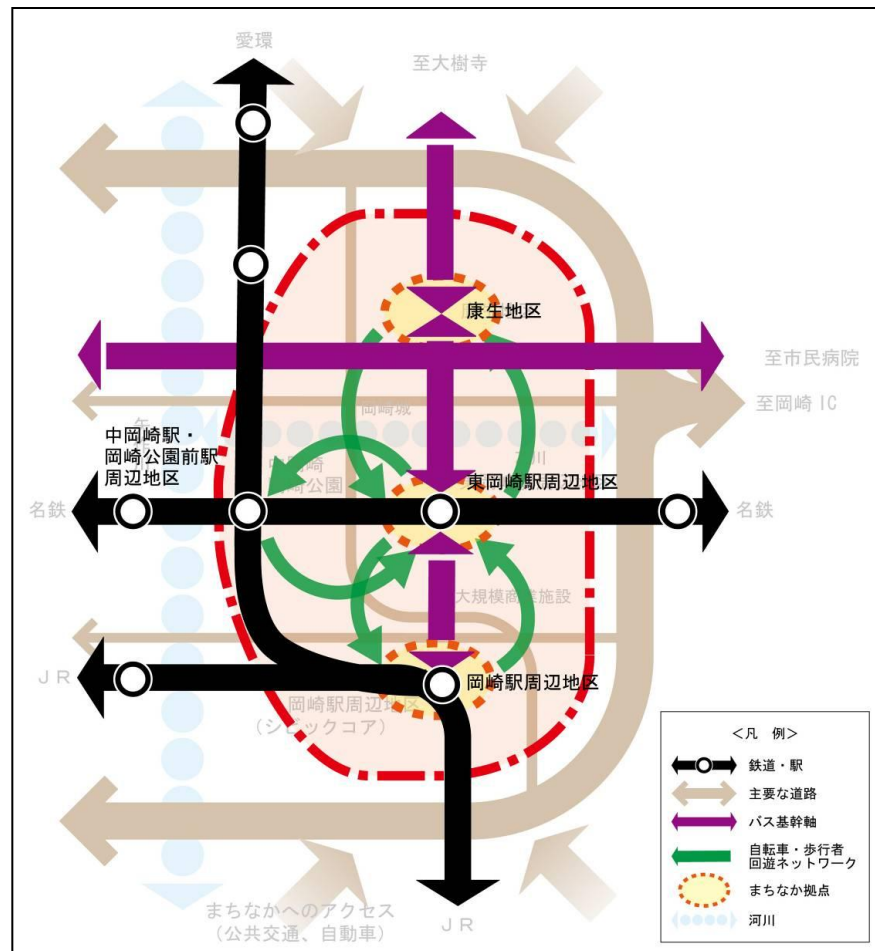
岡崎市まちなか総合交通戦略

1. 概要(1)

理念 ・ 方針	(基本理念) 「人が主役となるまちなか交通システム」の構築
	(基本目標) Ⅰ 人にやさしく安全安心な交通体系の整備 Ⅱ まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備 Ⅲ 環境にやさしい交通体系の整備 Ⅳ 交流を促進する円滑で快適な交通体系の整備
目標 年次	平成32年

位置 づけ	総合計画及び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、総合交通政策で位置づけられる4つの基本目標を達成するために、5つの視点を踏まえ、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。		
	総合交通体系(PT調査)	○	H13
	総合計画(第6次)	○	H20
	都市計画マスタープラン	○	H21
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域		
	特定エリアのみ	○	まちなか地域

▼「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ図



岡崎市まちなか総合交通戦略

1. 概要(2)

▼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5つの視点の展開イメージ図

「人が主役となるまちなか交通システム」を実現するための5つの視点

- 視点1 公共交通の充実
- 視点2 交通結節機能の強化
- 視点3 自転車・歩行者交通の充実
- 視点4 骨太の道路網形成
- 視点5 ソフト施策の実施

- 視点1 公共交通の充実
- 視点2 交通結節機能の強化
- 視点3 自転車・歩行者交通の充実

基本目標Ⅰ
人にやさしく安全安心な交通体系の整備

- ・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

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

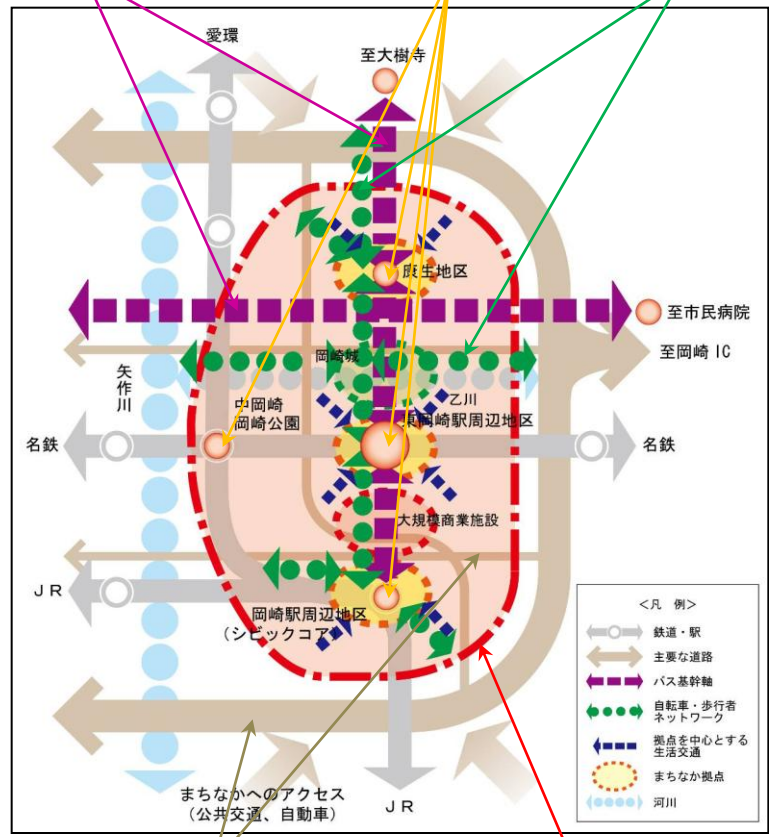
- ・まちなかへのアクセス利便性の向上
- ・まちなかにおける拠点を中心とした交通環境の形成
- ・まちなかの賑わいを高める交通環境の形成

基本目標Ⅲ
環境にやさしい交通体系の整備

- ・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

基本目標Ⅳ
円滑で快適な交通体系の整備

- ・自動車交通の円滑化
- ・自動車と公共交通の連携の推進



- 視点4 骨太の道路網形成
- 視点5 ソフト施策の実施

4つの基本目標と基本方針

岡崎市まちなか総合交通戦略

2. 目標と指標

▼基本目標の達成により市民・交通利用者等が日常的に享受できる効果(アウトカム)

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	○
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
	鉄道、路面電車利用者数		
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量	○	
その他指標	バス利用者・市民の満足度(まちなかの主要バス停での待ちやすさ、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、まちなかのバスによる移動のしやすさ、まちなかにおけるバスと鉄道との乗り継ぎのしやすさ)		○

基本目標	成果目標(アウトカム)	現況値	目標値
基本目標Ⅰ 人にやさしく安全安心な交通体系の整備	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
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	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
基本目標Ⅲ 環境にやさしい交通体系の整備	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
基本目標Ⅳ 円滑で快適な交通体系の整備	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

岡崎市まちなか総合交通戦略

3. 展開施策(1)

▼基本目標を達成するために実施する具体的な取り組み

施策	具体的な取り組み	4つの基本目標				5つの視点					事業期間	
		I	II	III	IV	1	2	3	4	5	H23~H27 (ステージ1)	H28~H32 (ステージ2)
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	待ち合い環境の整備	★				★	★				●	
	運行情報の充実	★				★	★				●	
	乗り継ぎ情報の提供	★				★	★					●
	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	★				★					●	
	基幹バスネットワークの強化		★	★	★	★					●	●
	東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編		★	★	★	★					●	●
	まちバス運行の改善		★	★	★	★	★				○	●
	東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備	★	★	★	★			★			●	●
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の整備	★	★	★	★		★				●	
	乗り継ぎ拠点の整備	★	★	★	★		★				●	
	中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化	★	★	★	★		★				○	○
	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	★	★	★	★		★		★		●	●
	吹矢駐車場の整備		★		★		★				○	○
	パーク&ライド等駐車場の整備		★	★	★		★					○
	交通安全施設等の整備(あんしん歩行エリア)	★	★	★				★			●	●
	歩道の整備	★	★	★							●	●
	既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備	★	★	★							○	○
安全で安心できる自転車・歩行者利用環境の整備・充実	電線類地中化	★	★	★				★			●	●
	道路におけるバリアフリー整備	★	★	★							●	●
	自転車・歩行者ネットワークの計画・整備	★	★	★							○	●
	歩行者重視道路の整備	★	★	★							○	●
	レンタサイクルシステムの整備	★	★	★							○	●
	(都)岡崎環状線の整備		★		★				★		○	○
	(都)東岡崎駅南線の整備		★		★				★		○A	○
	(都)羽根町線の整備		★		★				★		●	●
	(都)柱町線の整備		★		★				★		●	●
	(都)岡崎刈谷線の整備		★		★				★		●	○
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				★				★		●A	●
	(都)井内新村線の整備				★				★		●A	●
	都市計画道路未整備路線(区間)の整備				★				★		○	○
	八帖交差点(国道1号・国道248号)の改良				★				★		●B	○
	国道1号交差点の改良				★				★		●C	○
	主要渋滞交差点の交差点改良				★				★		○	○
	道路交通環境の改善				★				★		○	○
	バス走行環境の改善				★				★		○	○
	モビリティ・マネジメントの実施	★	★	★	★		★			★	●	●
	環境にやさしく、安全で快適な交通体系の確立	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					★					★	●	●
次世代自動車の普及拡大					★						●	●
							★				●	●

※ ★は具体的な取り組みが該当する箇所を示す、事業期間欄の●は実施期間、○は調整期間を示す、事業期間内で○のみのものは調整完了後速やかに実施へと移行する
 ※ A: 都市計画の変更手続きを行い事業を進める、B: 八帖交差点(国道1号・国道248号)の交差点改良は短期的な渋滞対策実施後継続的な検討を行うため●(実施)後に○(調整)となっている、C: 国道1号交差点の改良は現計画箇所の交通安全対策を実施後継続的な改良箇所の検討を行うため●(実施)後に○(調整)となっている

3. 展開施策(2)

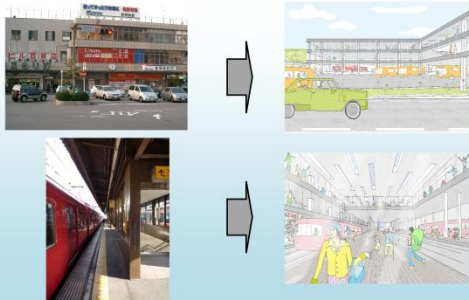
重点プロジェクト① 「東岡崎駅における交通結節機能の強化」

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の提供を図るため、円滑な乗り継ぎ機能や快適な交通環境を確保する。

▼東岡崎駅北口駅前広場整備

1. 東岡崎駅・駅舎

現在の地下駅からバリアフリー化を図り、橋上駅に変わります。改札口を東西に2か所整備するとともに、誰もが利用しやすく、快適に電車で乗降できるように、明るく安全なプラットフォームやゆとりあるコンコース等を整備します。



2. にぎわい広場(仮称)

東岡崎駅北口「にぎわい広場」市民検討会から出された「広場計画の6つの方針」と「広場に求められる6つの機能」をもとに、皆が誇れる「岡崎の玄関口」として整備します。



【広場計画の6つの方針】

- 1 岡崎の顔となり、岡崎の歴史と文化を語る広場
- 2 自然を感じる広場
- 3 意味のある階段デザイン
- 4 広場外の動きとも連動
- 5 日常と非日常で表情の変わる広場
- 6 「わ(和・輪)」を感じる広場

【広場に求められる6つの機能】

- 1 ゆったり滞在でき、広場の顔となる大階段
- 2 一息つけるオープンカフェ/会話のはずむ市場
- 3 乙川や岡崎公園を想起させる/自然に安らぎを感じる
- 4 普段はオープンテラス、時に現れるステージ空間
- 5 岡崎らしさを映し出す床面・モニュメント
- 6 広場の様子が見え隠れする壁画・光を透過させる屋根

3. 自由通路【ひがおかプラザ(仮称)】

駅舎、駅前広場、駅ビルをつなぐ、ゆとりある歩行空間を確保するとともに、岡崎らしい個性を表出するデザインとします。
市民の生活支援となる行政サービスや来訪者へ情報を発信する観光案内等の窓口機能を整備します。



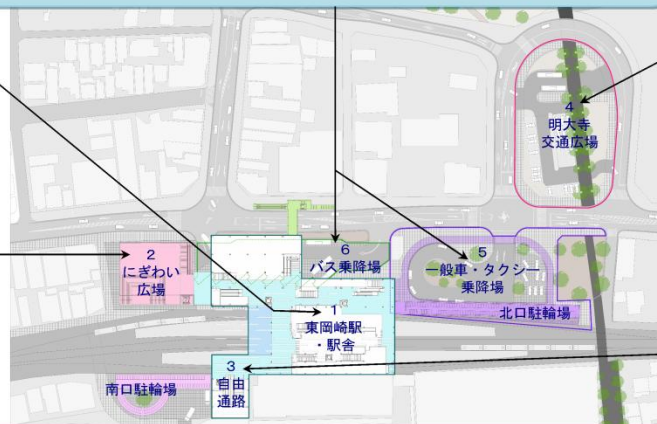
4. 明大寺交通広場

駅前広場の交通処理機能を補完するため、一般車短時間駐車場、タクシー待機場、観光バス・企業バス乗降場を有する交通広場を整備します。
駅南側の丘陵地と乙川を結ぶ緑の軸として六所神社の参道の松並木を乙川河川敷まで貫通させ、ベンチやファニチャーを設置します。



5. 一般車・タクシー乗降場、6. バス乗降場

現在、自動車動線の錯綜により混雑する一般車・タクシー乗降場をロータリー形式の安全かつ円滑な乗降場として整備します。バス乗降場は、将来にわたり路線を堅持し、利便性を確保するため、スイッチバック方式にて8バース整備します。
乗降場では、安心して待つことのできる空間や降雨時の円滑な乗り継ぎのためにシェルターを設置します。



他にも・・・

東岡崎駅周辺全体で道路空間の整備、北口、南口のそれぞれで駐輪場を整備するとともに、サイン・照明・植栽計画を進め、交通結節点としての機能強化を図ります。

3. 展開施策(3)

重点プロジェクト② 「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策により、バスの定時性・速達性を確保する。

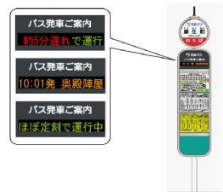
▼まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成イメージ

バス利用を促進する施策・事業

バス停上屋・ベンチの設置



バスロケーションシステムの設置

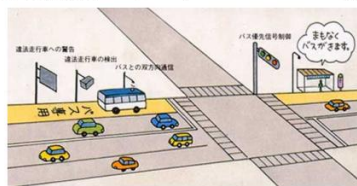


駐輪場の整備



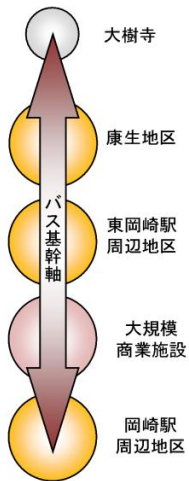
バス走行環境の改善

公共交通優先システム (バスレーン・PTPS 等)



駅周辺道路の交通負荷の軽減に資する道路整備

(都)岡崎環状線等の整備



重点プロジェクト③ 「まちなかにおける安全で快適な自転車・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・歩行者の利用目的、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。

▼自転車・歩行者通行環境の確保イメージ

まちなかの安全で安心できる
自転車・歩行者通行空間の整備

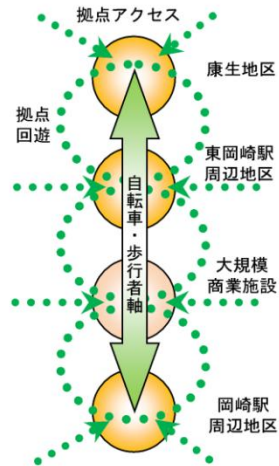
自転車道の整備例



歩行者重視道路の整備イメージ



バリアフリー整備の例



まちなかの資源

二十七曲りの碑と冠木門



伝馬町常夜灯



乙川



岡崎市まちなか総合交通戦略

3. 展開施策(4)

▼戦略プランイメージ図

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・歩行空間を確保します。
- 誰もが安全で安心できる自転車・歩行空間とするため、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>

- まちなかの拠点間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、まちバス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創出します。
- 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。

岡崎城下二十七曲り

東岡崎駅における交通結節機能の強化を重点プロジェクトとして推進します。

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の提供を図るため、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。

東岡崎駅北口駅前広場整備

まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成を重点プロジェクトとして推進します。

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策により、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

自転車・歩行者通行環境の確保を重点プロジェクトとして推進します。

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・歩行者の利用目的、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。

歩行者重視道路のイメージ



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を推進します。
- 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ターの活動を支援します。

<主な施策等>

- 市民や事業所との協力・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ターの活動を支援します。

モビリティ・マネジメント

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>

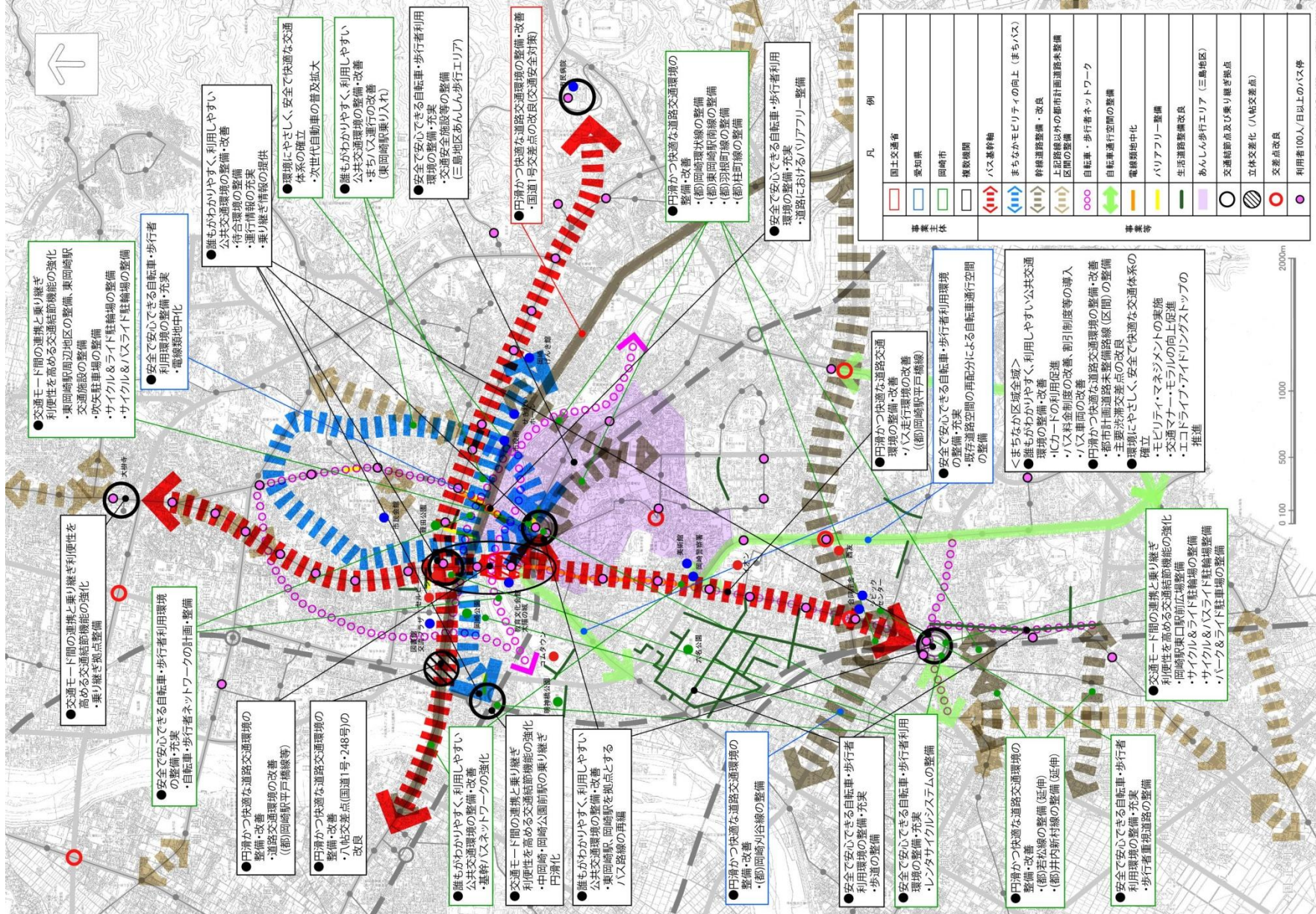
- 道路混雑の緩和や交通安全の向上に向け、都市計画道路の整備や主要な渋滞交差点を改良します。
- 定時性・速達性を確保するため、公共交通優先システムの導入など、バス走行環境の整備・改善を行います。
- 交通モード間の連携を図るため、駅前広場など、交通結節機能を強化します。

(都)岡崎環状線

岡崎市まちなか総合交通戦略

3. 展開施策(5)

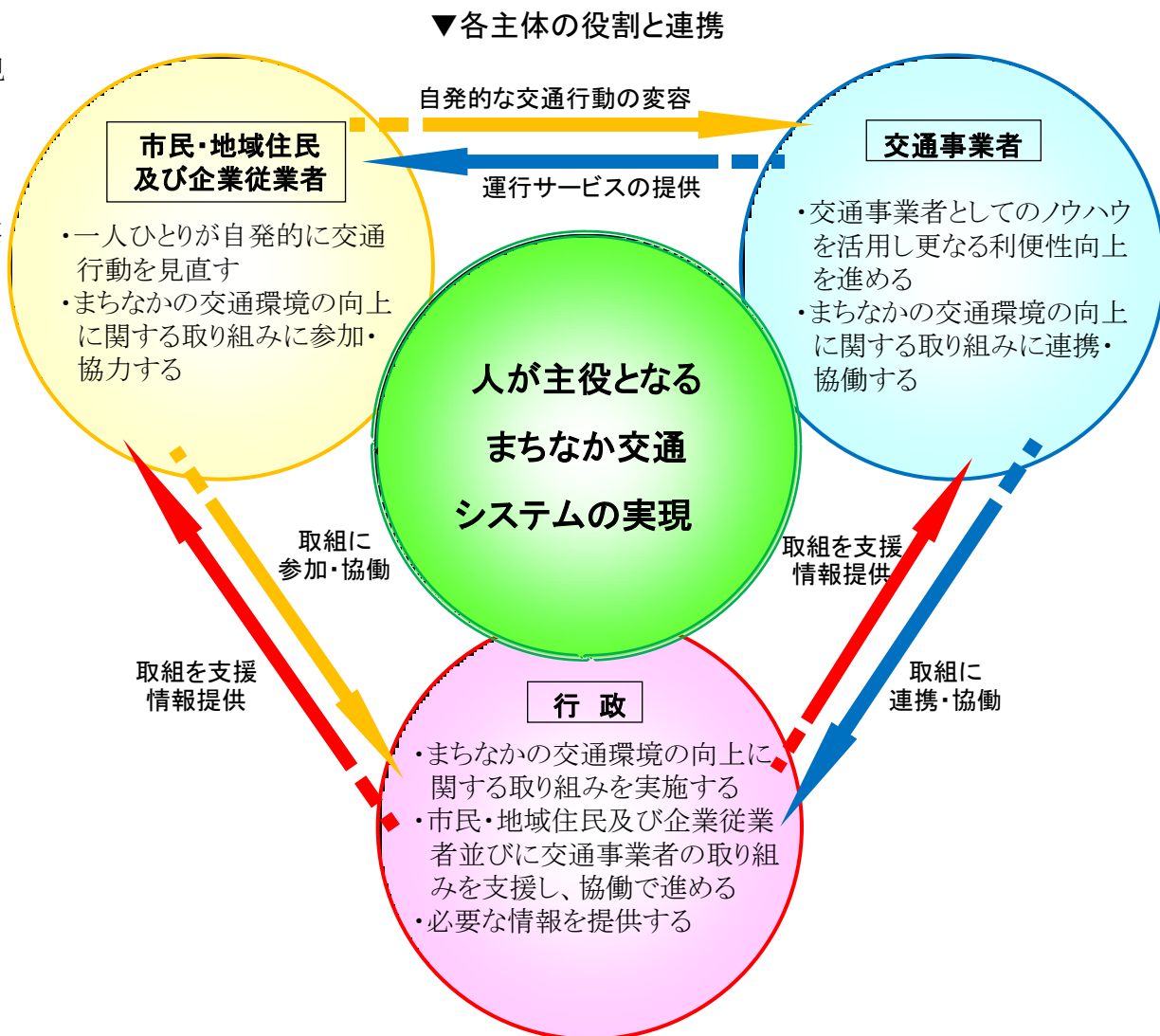
▼まちなか総合交通戦略施策展開図(全施策・事業)



4. 総合交通戦略の推進及び評価(1)

「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、市民・地域住民及び企業従業者、交通事業者、行政の役割を明確化し、これまで以上に連携を高め、協働を進める。

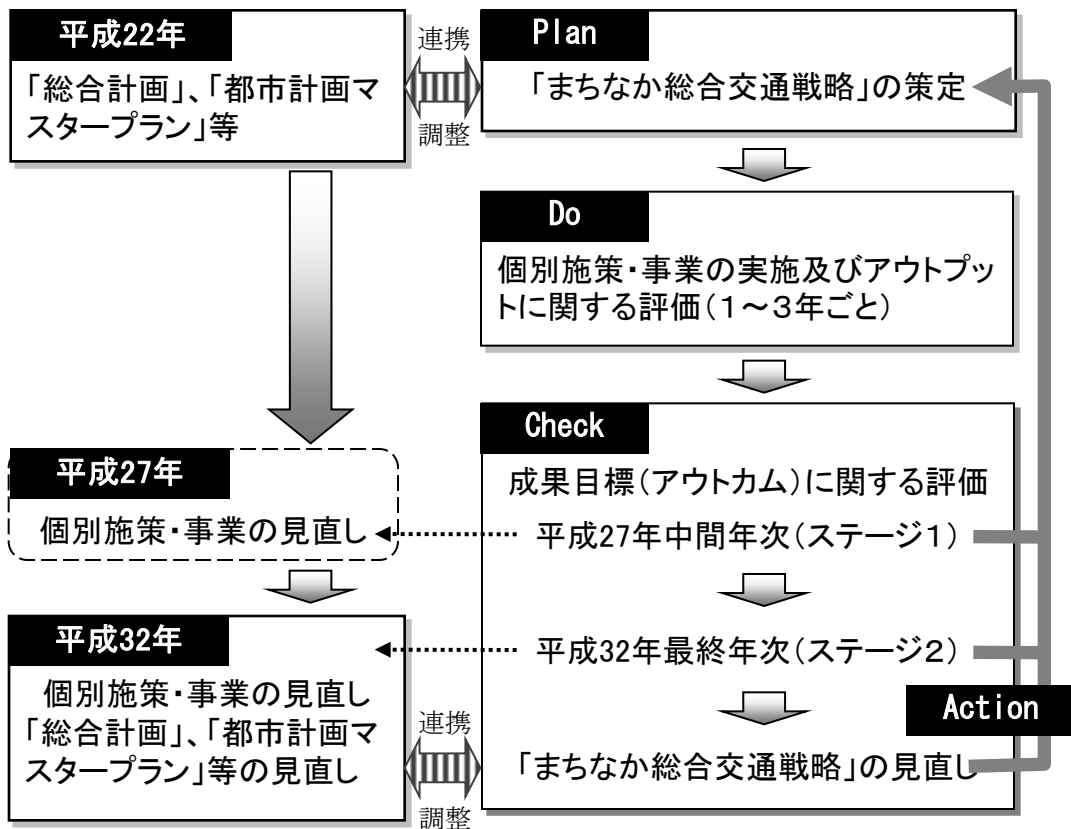
岡崎市は、戦略プランに基づく施策・事業の実施はもとより、円滑な取り組みに必要な組織体制を整え、戦略の実現に向けたトータルコーディネータとしての役割を担うとともに、市民・地域住民及び企業従業者並びに交通事業者の取り組みへの支援や必要となる情報提供を行う。



4. 総合交通戦略の推進及び評価(2)

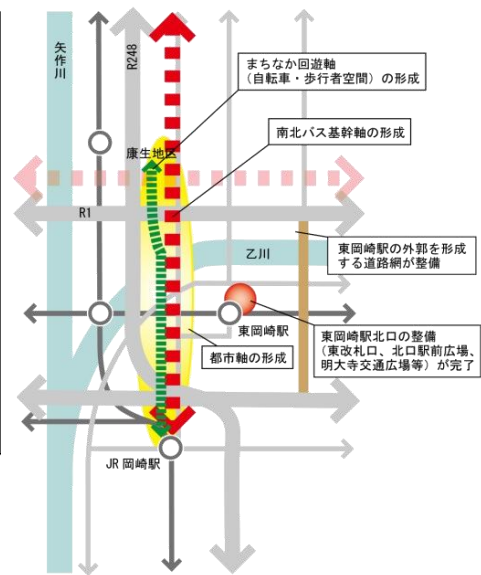
まちなか総合交通戦略における施策・事業の効果に関する評価は、概ね5年後となる平成27年を中間年次(ステージ1)とし、概ね10年後となる平成32年を最終年次(ステージ2)として、段階的に実施する。

また、「岡崎市交通政策会議」において、計画(Plan)－実行(Do)－点検・評価(Check)－改善見直し(Action)によるPDCAサイクルに基づく成果目標及び事業進捗の達成度を踏まえ、必要に応じて個別施策・事業の見直しに取り組む。

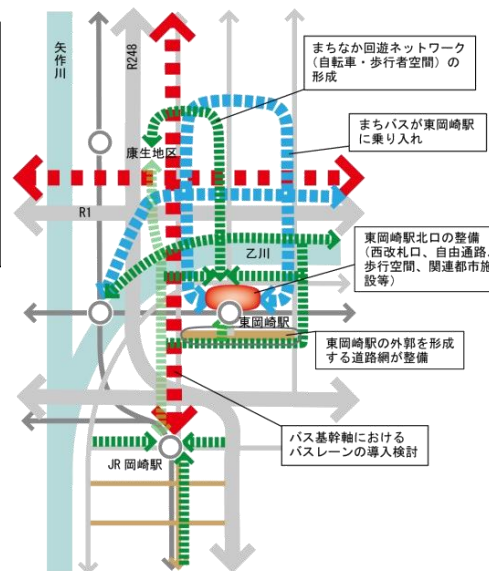


▼まちづくりと一体となった交通戦略の展開

ステージ1(H27)
 現在抱えるまちなかの交通問題は全て解決できないものの、東岡崎駅北口駅前広場やバス基幹軸におけるバス利用環境の改善、まちなかの自転車・歩行者通行環境が充実し、安全・安心な交通環境が確保される。



ステージ2(H32)
 現在抱えるまちなかの交通問題の多くが解消され、人が主役となるにぎわいあるまちなかを形成する。



5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

総合計画及び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、まちなか総合交通戦略策定協議会にて協議・調整を行い、まちなかにおける交通施策をパッケージとして戦略的に展開する事業プログラムを策定する。

▼上位計画・関連計画とのつながり

第6次岡崎市総合計画

- ・将来像:人・水・緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市 岡崎
- ・計画期間:基本構想12年(平成32年度目標)
基本計画6年(前期:平成26年度、後期:平成32年度)

岡崎市都市計画マスタープラン

- <基本理念>
快適な暮らしと自然・歴史資源が調和した風格ある都市
- <目標年次>平成32年度

岡崎市総合交通政策

- <基本理念>
人、まち、きらり。
岡崎の交通まちづくり
- <計画期間>
平成20年度～平成25年度

岡崎市中心市街地活性化ビジョン

- <基本理念>
魅力的な歴史、文化、暮らしに出会うまち
- <計画期間>
平成23年度～平成32年度

<各種交通関連計画>

- ・岡崎市地域公共交通総合連携計画
- ・岡崎市都市計画道路網再編調査
- ・岡崎市駐車場整備計画
- ・その他交通関連計画、調査

連携

岡崎市まちなか総合交通戦略

- <H21年度>
 1. まちなか総合交通戦略の位置づけ
 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
- <H22年度>
 4. まちなか総合交通戦略の理念と組み立て
 5. 戦略プラン
 - ・戦略プラン、重点プロジェクト、施策・事業の概要、推進体制、アクションプログラム
- <目標年次>平成32年度

協議調整

まちなか総合
交通戦略策定協議会