
岡崎市まちなか総合交通戦略

平成 23 年 3 月

岡 崎 市

目 次

1. まちなか総合交通戦略の位置づけ	1
2. 都市特性の現状把握と課題抽出	2
3. 岡崎市が目指す都市交通の将来像	8
4. まちなか総合交通戦略の理念と組み立て	10
1) まちなか総合交通戦略の役割	10
2) まちなか総合交通戦略の理念	11
3) 「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ	12
4) まちなか総合交通戦略の組み立て	13
5. 戦略プラン	16
1) 戦略プラン	16
2) 重点プロジェクト	22
3) 施策・事業の概要	26
4) 推進体制	43
5) アクションプログラム	44
6. 資料編	60
1) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会設置要綱	60
2) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定作業部会設置要綱	64
3) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定経緯	66
4) 語句説明	67

1. まちなか総合交通戦略の位置づけ

「まちなか総合交通戦略」は、
まちなかにおける交通施策を戦略的に展開するための“事業プログラム”

- 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。

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と役割
2. 岡崎市が目指す都市交通の将来像
3. 都市特性の現状把握と課題抽出

＜H22年度＞

4. まちなか総合交通戦略の目標と基本方針
5. 戦略プランの策定
 - ・目標を実現するための施策パッケージ
 - ・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

社会資本総合整備計画の作成
(社会資本整備総合交付金)

2. 都市特性の現状把握と課題抽出

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

● 少子・高齢化に対応した交通体系の整備

岡崎市の夜間人口はこれまで順調に増加しており、近年鈍化傾向にあるものの当面の間は増加するものと予測されるが、本格的な少子・高齢化の進展が見込まれることから、これに対応した交通体系の整備が課題となる。

● 増加する広域ポテンシャルをまちなか全体へと展開するモビリティ（回遊性）の確保

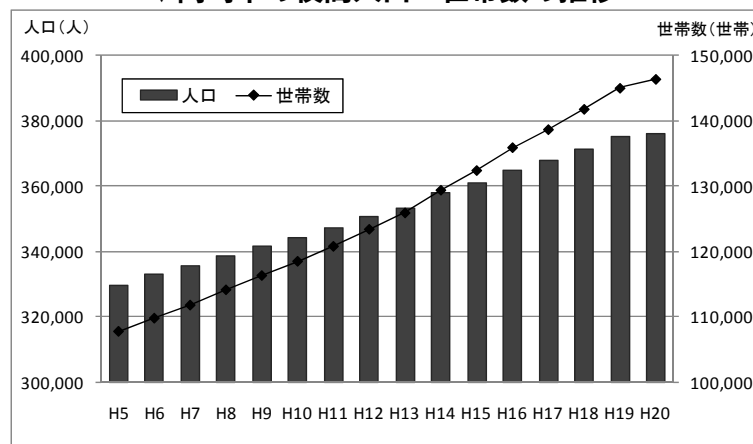
消費者購買動向調査結果によれば、商業吸引率や地元購買率から岡崎市の広域的集客力は増加しているが、その内訳をみると拠点地区の占める割合は低く、近年まちなかに出店してきた大型商業施設が中心となっていることから、これらの増加する広域ポテンシャルをまちなか全体へと展開させるモビリティ（回遊性）の確保が課題となる。

● まちなかの拠点相互を連絡する交通ネットワークの強化

まちなかには康生地区、東岡崎駅周辺地区、岡崎駅周辺地区及び沿道の大型商業施設といった複数の拠点が分散的に立地しているが、これら拠点間は国道1号、乙川等により分断されていることから、拠点相互を連絡する交通ネットワークの強化が課題となる。

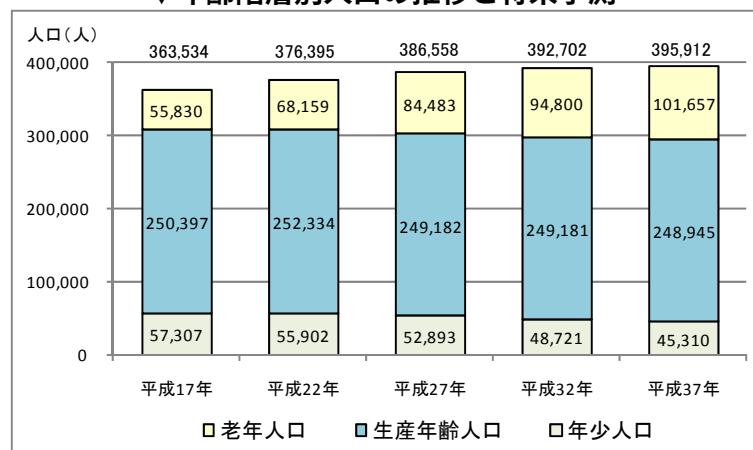
～近年鈍化傾向にある夜間人口、進展する少子・高齢化～

▼岡崎市の夜間人口・世帯数の推移



資料：住民基本台帳（各年度3月末現在）

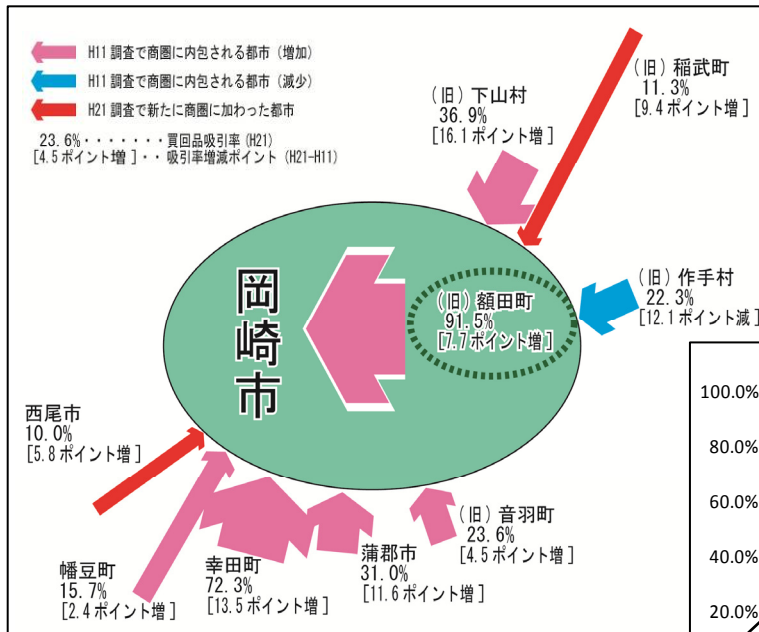
▼年齢階層別人口の推移と将来予測



資料：岡崎市の将来推計人口（平成19年10月）

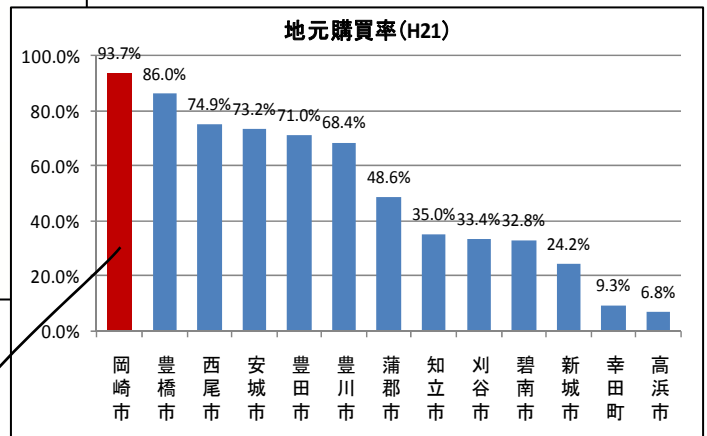
～広域的集客力が増加し、中核都市としての機能が強まる岡崎市～

▼岡崎市の商業吸引率の変化



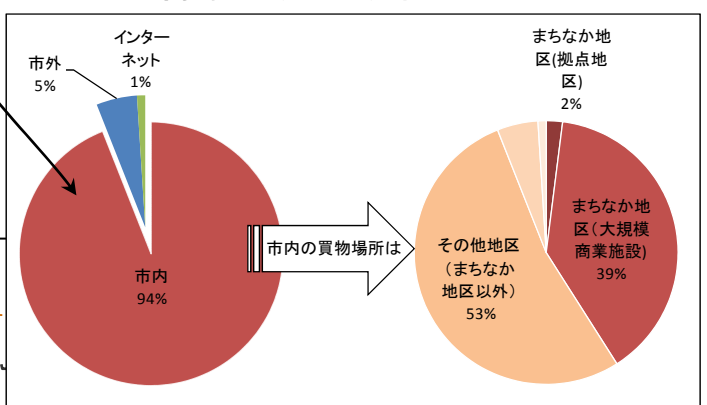
資料：消費者購買動向調査結果報告書（平成 22 年 3 月）

▼西三河地域の買回品地元購買率都市比較



資料：消費者購買動向調査結果報告書（平成 22 年 3 月）

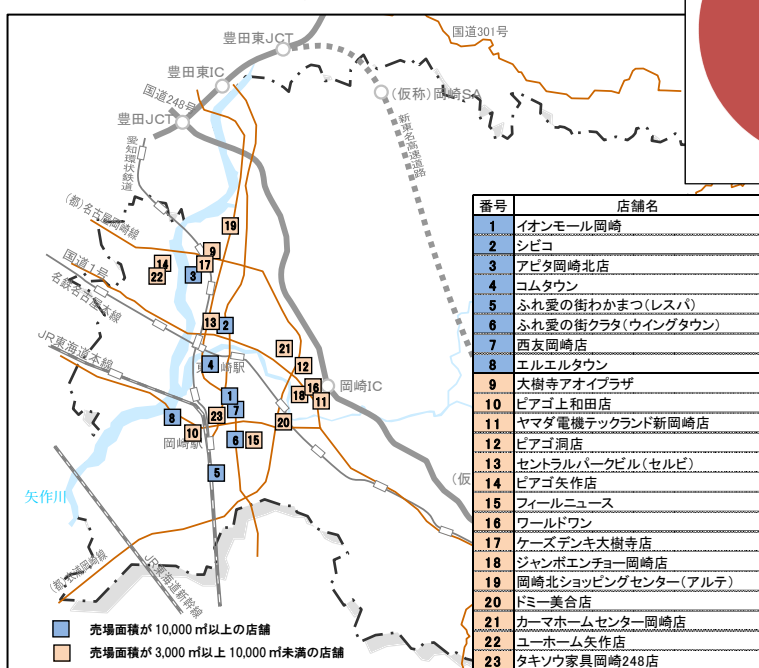
▼岡崎市の買回品買物場所の割合



資料：消費者購買動向調査結果報告書（平成 22 年 3 月）

＊買回品とは紳士服、婦人服、電気製品など、比較や吟味を伴う買物を示す

▼大型小売店舗の立地状況



資料：岡崎市商工労政課（平成 22 年 12 月）

I 自動車交通に関する課題

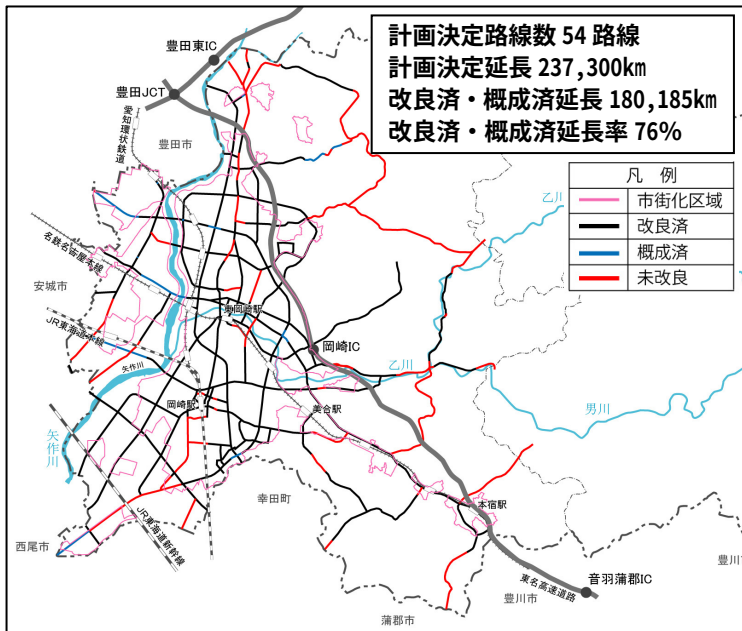
■交通渋滞の解消及び環境負荷の低減に資する幹線道路の整備・改善

■まちなかの安全な自動車走行空間の確保に資する交差処理の改善や生活道路の整備

- 公共交通の利用促進を図る一方で、依然増加する自動車交通需要について、円滑かつ快適な交通処理空間の確保、交通渋滞の解消、環境負荷の低減等に資する**幹線道路の整備及び改良**を図る必要がある。
- まちなかにおいては、通過交通等の不要交通の排除に資する**幹線道路の整備**をはじめ、円滑かつ安全な自動車交通処理に資する**道路相互及び鉄道交差部における立体交差化、付加車線設置等の交差点改良、生活道路における自転車・歩行者に配慮した整備改善**を図る必要がある。
- また、まちなかの鉄道駅周辺等における適正な道路交通環境を確保するため、駐車場情報の提供等による既存駐車場の有効利用方策を展開するとともに、**駐車場・乗降場の充実**を図る必要がある。

～鉄道及び河川断面で未整備となっている都市計画道路、幹線道路が交差する主要な交差点で発生する渋滞～

▼都市計画道路の整備状況



資料：岡崎市都市計画課（平成 22 年 3 月）

▼八帖交差点（国道 1 号東進方向）



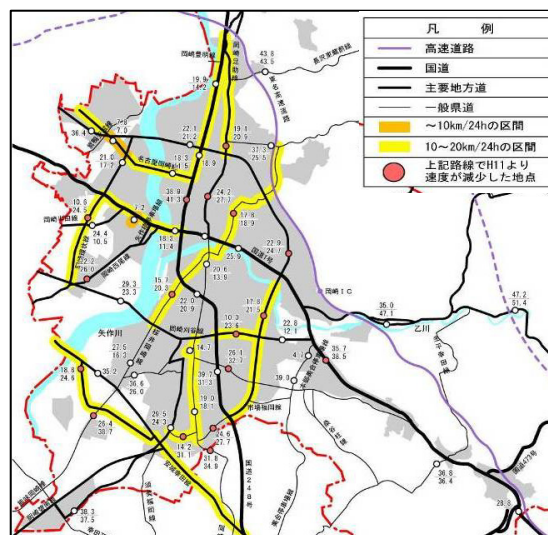
▼八帖交差点（国道 248 号北進方向）



資料：名古屋国道事務所 HP

～主要な放射幹線道路での混雑と市街地内道路における混雑時旅行速度の低下～

▼混雑時平均旅行速度図



資料：道路交通センサス
（平成 17 年）

Ⅱ 自転車・歩行者交通に関する課題

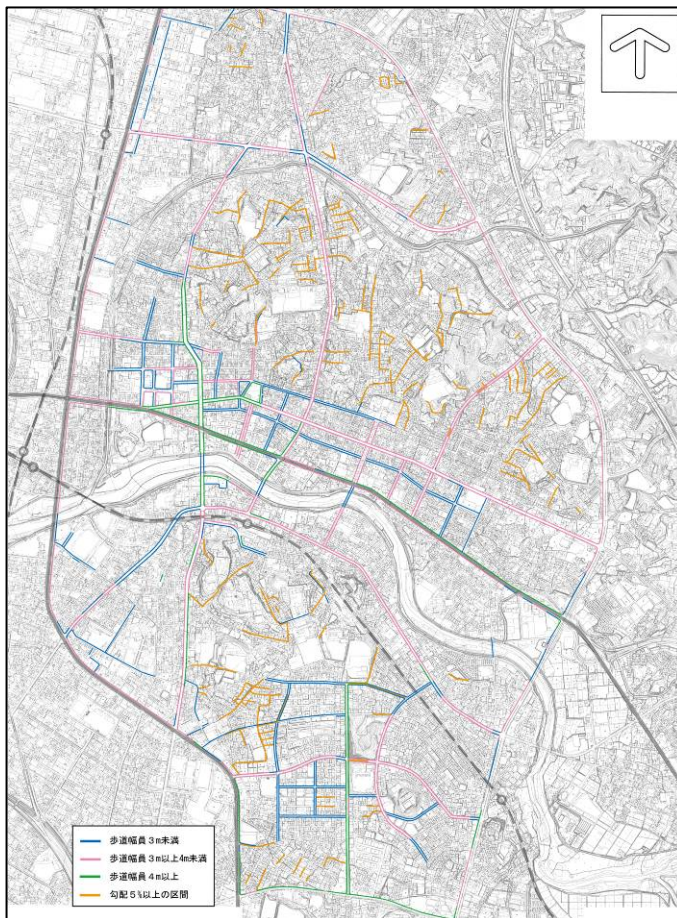
■まちなかの安全かつ快適な自転車・歩行者通行空間の確保

■利便性向上に資する自転車・歩行者ネットワークの形成

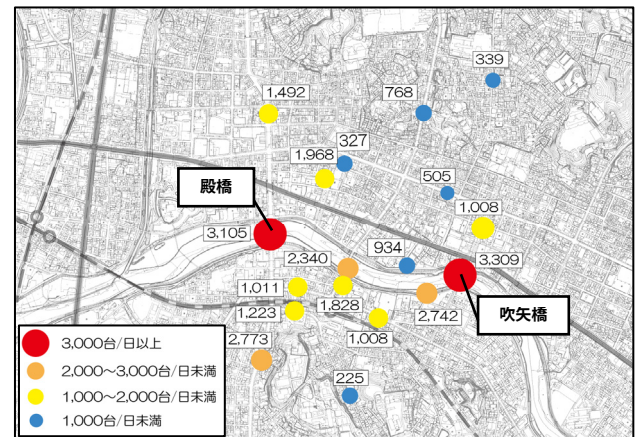
- 集約型都市構造の核となるまちなかにおいては、多様な移動目的に対応した安全かつ快適な**自転車・歩行者空間の確保**と、利便性向上に資する**自転車・歩行者ネットワークの形成**を図る必要がある。
- また、安全・快適な自転車・歩行者空間の確保に資する**電線類の地中化等を推進**する必要がある。
- 更に、まちなかでの回遊性を高め、賑わいを創出するためには、**歩きたくなる環境整備、交流できる空間形成**を図るとともに、**自転車を活用した施策の展開や駐輪場の整備等**を図る必要がある。

～ネットワークされていない歩行空間、有効幅員が不足する架橋区間等～

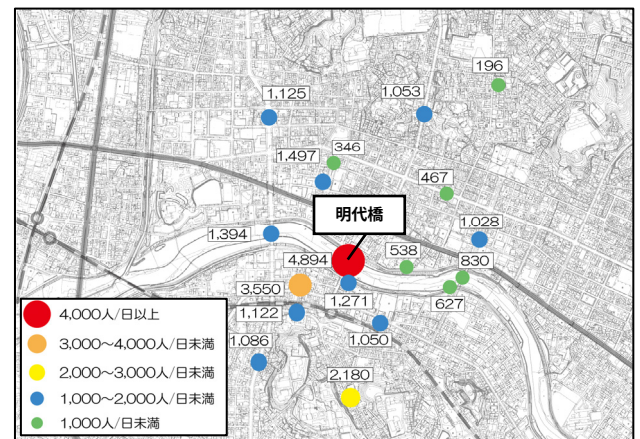
▼幅員別歩道設置状況及び急勾配区間状況図



▼自転車交通量図



▼歩行者交通量図



資料：岡崎都市計画道路網再編調査（平成17年3月）

▼殿橋東側歩道設置現況



2.0m

▼明代橋歩道設置現況



2.0m

▼吹矢橋歩道設置現況



1.5m

Ⅲ 公共交通に関する課題

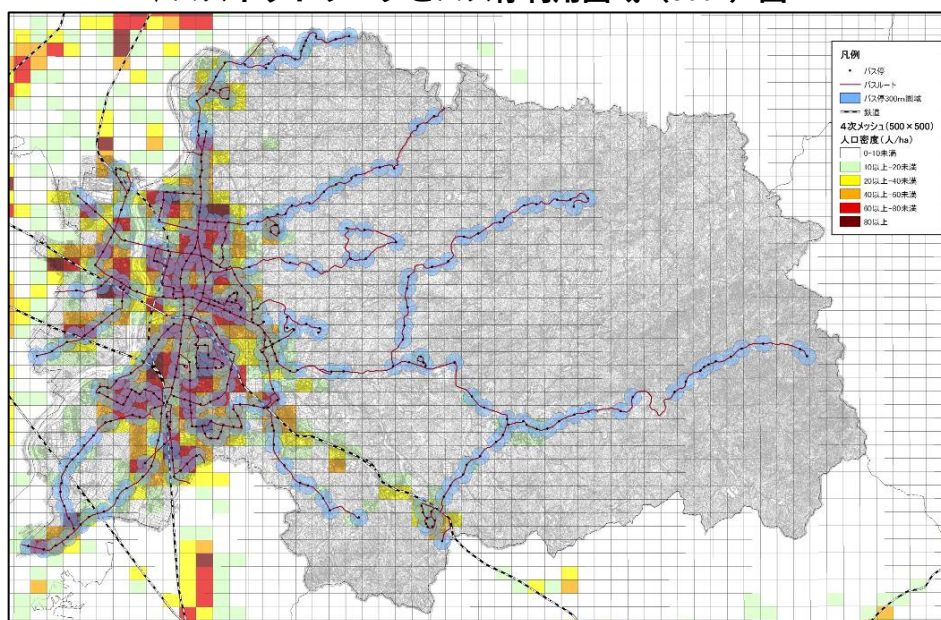
■公共交通ネットワークの充実と、利用しやすくわかりやすいサービスの提供

■公共交通を軸とした都市交通システムの構築

- 増加する人口と進展する高齢化に対応するため、**公共交通ネットワークの充実**による移動手段の確保を図るとともに、利用しやすく、わかりやすい**公共交通サービスの提供**を図る必要がある。
- 鉄道駅等の交通結節点を中心とした集約型都市構造を実現するため、**公共交通を軸とした都市交通システムを構築**し、自動車依存型の交通体系からの転換を図る必要がある。
- 鉄道を軸に康生地区⇄東岡崎駅周辺⇄岡崎駅周辺の各拠点相互を結び、これら拠点と主要施設間を連絡する**基幹バスの充実**や、中心市街地の回遊性や鉄道駅アクセス利便性の向上に資する**まちバスの強化（東岡崎駅への延伸）**を図る必要がある。
- 鉄道駅等での乗り継ぎ利便性の向上による**交通結節点機能の強化**を始め、公共交通軸における**バス優先施策の導入、バス停環境の改善**等整備を図る必要がある。

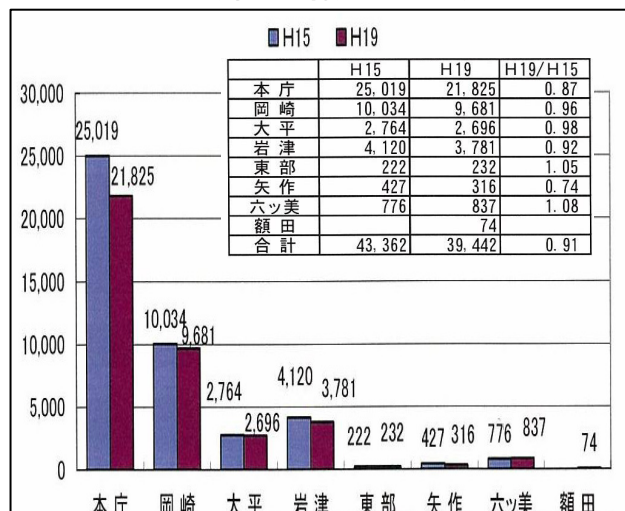
～鉄道駅を中心に放射状にネットワークされるバス路線網、減少傾向にあるバス利用者～

▼バスネットワークとバス停利用圏域（300m）図



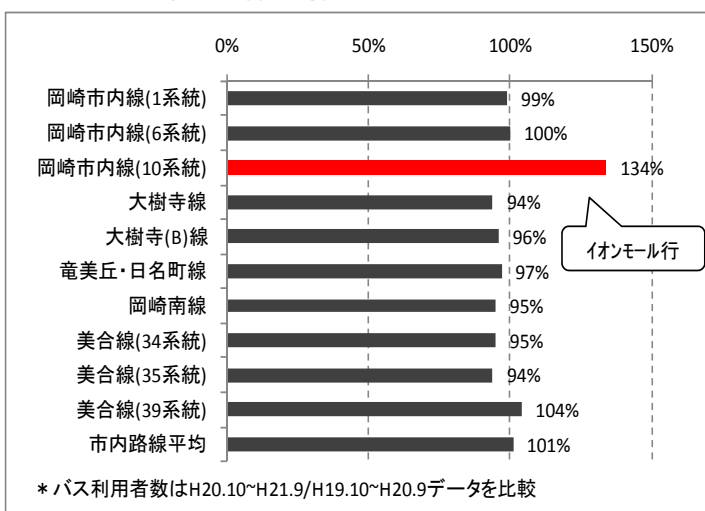
資料：地域公共交通事業評価調査（平成 22 年 3 月）

▼地区別バス利用者の推移



資料：名鉄バス（平成 15 年、平成 19 年）

▼路線別バス利用増減率の比較



資料：名鉄バス（平成 20 年/平成 19 年）

IV その他交通関連施策等に関する課題

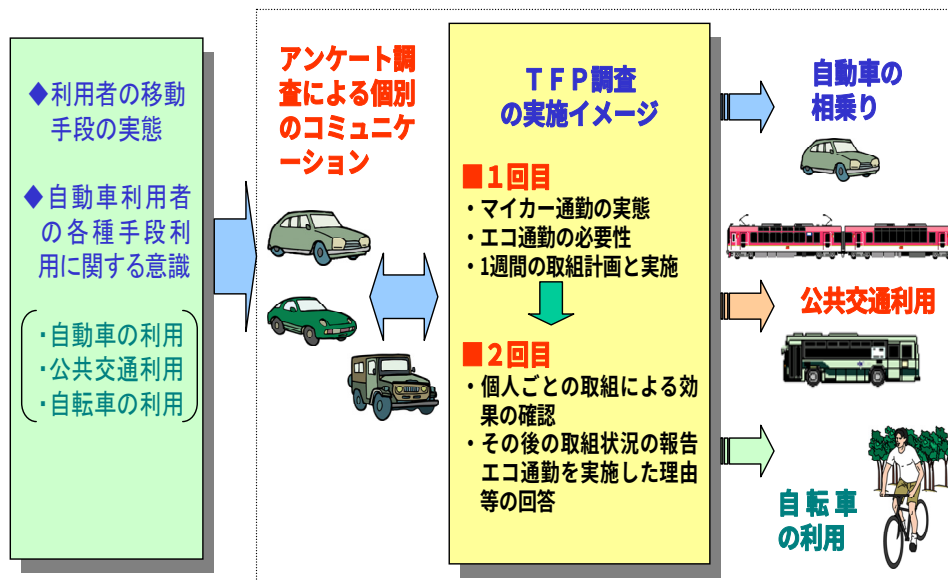
■バリアフリー化された移動空間・環境の整備

■自動車交通の削減と公共交通の利用促進に資する TDM・MM の導入検討

- 各種都市機能が集積し、交通が集中するまちなかにおいて、高齢者を始めとする全ての人が安全・安心して移動するために、**バリアフリー化された移動空間・環境の整備**を図る必要がある。
- **自動車交通の削減と公共交通の利用促進**に向けては、時差出勤・混雑情報の提供等の自動車交通の適正化施策や、バスレーン等の公共交通優先施策等の **TDM 施策の導入**を検討するとともに、一人ひとりの自発的な交通行動の変容を促すため、市民、職場、学校等を活用した **MM 施策を継続的に実施**する必要がある。

～モビリティ・マネジメント（MM）の実施により変化する自動車利用に対する意識～

▼沿線居住者を対象としたモビリティ・マネジメント（MM）の概要



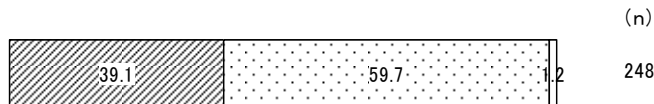
※第1回アンケート調査（H20.12）では、クルマの利用状況や基幹路線の利用状況等を把握した

※第2回アンケート調査（H21.3）では、動機付け情報やバスマップを同封し公共交通への利用転換を促した

▼MMの実施による交通行動及び意識の変化

□基幹バス利用回数の変化（第2回調査結果）

☑ 増えた □ 変わらない □ 減った



□クルマの利用に対する意識（第2回調査結果）

☑ そう思う □ どちらともいえない □ そう思わない

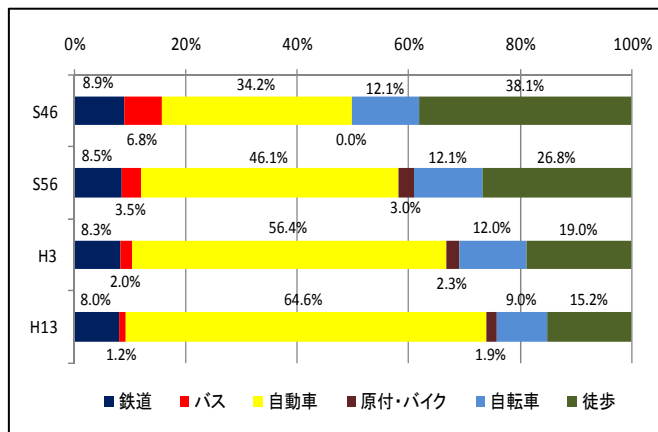
クルマの利用は控えた方が良いと思いますか？



クルマの利用を抑えようとお考えですか？



▼岡崎市における代表交通手段トリップ構成の推移



資料：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報告書（平成21年3月）

資料：中京都市圏パーソントリップ調査

3. 岡崎市が目指す都市交通の将来像

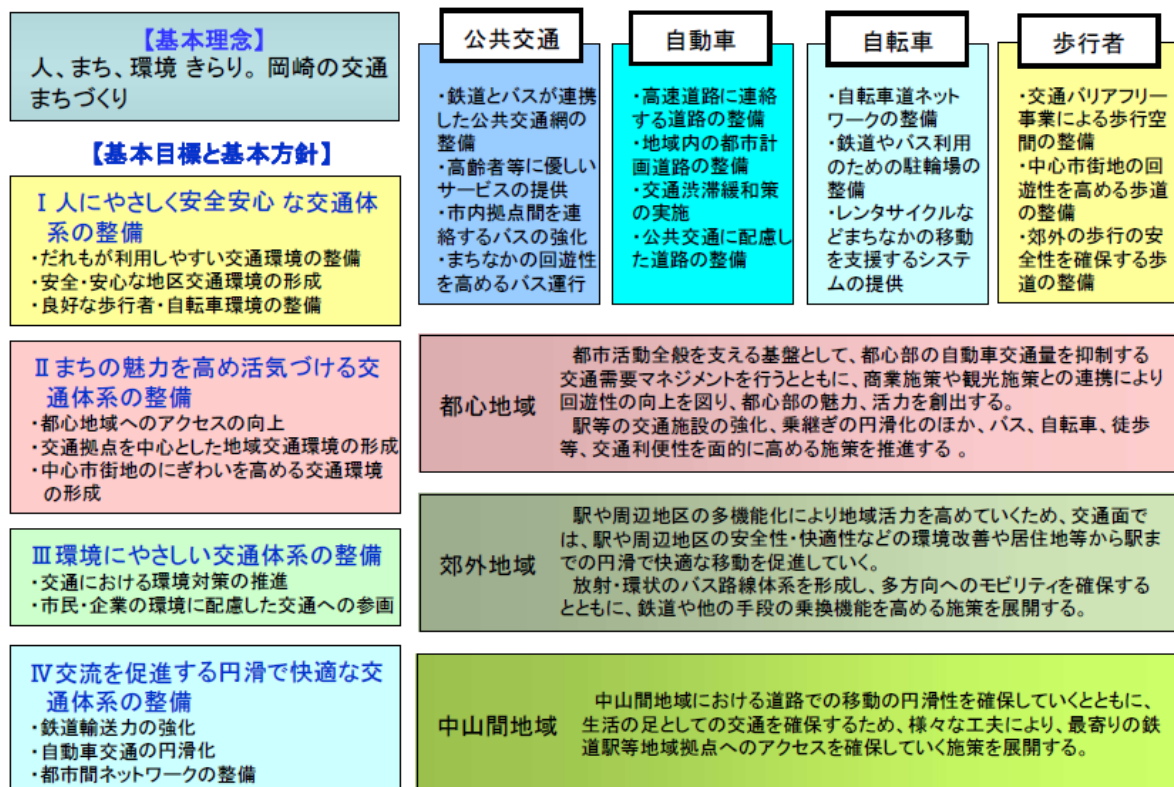
公共交通が便利で使いやすく、

歩行者や自転車が安全に安心して移動できる交通体系の確立

- 岡崎市総合交通政策は、第6次岡崎市総合計画を上位計画とし、主要課題に対して交通の視点から基本方針や有効な方策を定めるとともに、他の分野政策・計画との連携・連動を図るものである。
- 岡崎市総合交通政策では、自動車交通に依存した交通体系から、**地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車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、バス交通のあり方をはじめ、公共交通機関の利用促進や幹線道路網の整備計画など、平成20年度～25年度を計画期間とした総合交通政策を推進している。
- 総合交通政策と同様、まちなか総合交通戦略の上位計画として位置づけられる都市計画マスタープランでは、康生地区、東岡崎駅周辺、岡崎駅周辺及びこれら地区を結ぶ区域を都心ゾーンとして位置づけ、**居住機能、商業・業務機能、文化・交流機能、行政機能など複合的な高次都市機能の集約を進めるとともに土地の高度利用を誘導し、区域内に点在する水・緑・歴史・文化資源を活かしつつ、賑わいと交流の中核都市にふさわしい都心づくりを進める**ものとしている。

＜総合交通政策の基本目標と基本方針＞

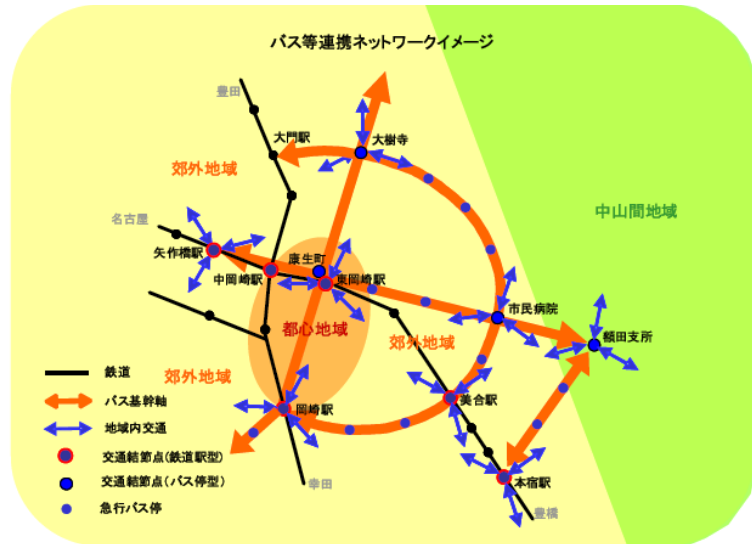
基本理念を実現していくために、「人」「まち」「環境」「円滑化」という側面から、4つの基本目標と基本方針を設定するとともに、各種交通手段の連携のあり方や利用のされ方は地域ごとに異なるため、地域特性を踏まえたまちづくりの考え方にたった取り組みを行っている。



資料：総合交通政策（平成20年3月）

▼バス等連携ネットワーク

- 交通結節点や地域拠点をつなぐ基幹軸（交通拠点間バス）と交通結節点を中心に地域に応じた手法で展開する地域内交通及びそれぞれの路線が接続する交通結節点の整備を進める。



資料：総合交通政策（平成 20 年 3 月）

＜都市計画マスタープランにおける都心ゾーンのまちづくり方針＞

目標 1：都市機能が高密度に凝縮した便利で快適な都心づくり

都心ゾーンでは、高度・高密度な土地利用の誘導とともに、基本的に全市的な公共施設を集約し、居住機能、商業・業務機能に加えて文化・交流機能といった多様な都市機能を集積させ、便利で快適な市街地形成を目指す。

方針 1：土地の有効利用・高度利用による多様な都市機能の集積

方針 2：拠点をつなぐ都心軸の形成

方針 3：便利で快適な交通環境の形成

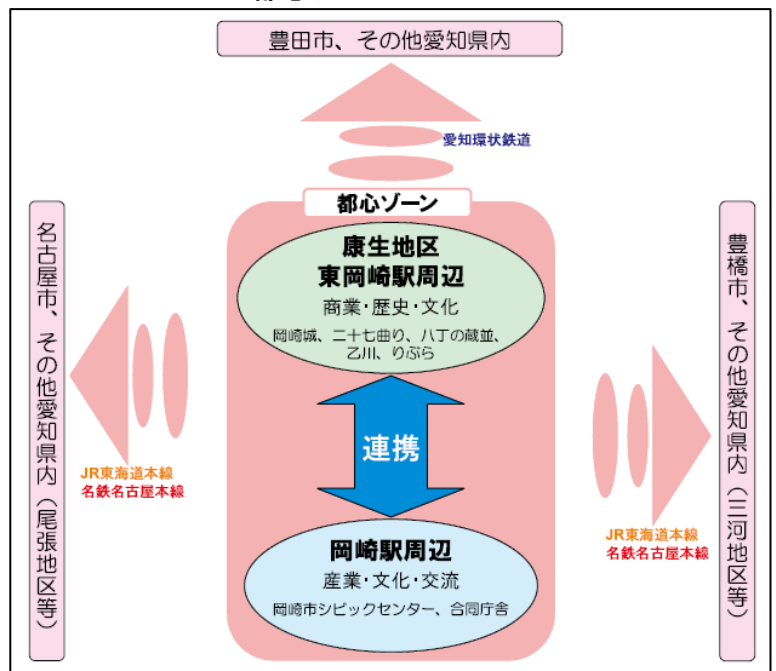
目標 2：地域資源を活かした快適な都市空間づくり

高密度な土地利用とともに快適な都市空間を形成するため、中心市街地に多く点在する社寺や二十七曲り、乙川等の親水空間といった岡崎を印象づける地域資源の活用や緑化を推進し、潤いと憩いのある、魅力的な都心づくりを進める。

方針 1：歴史・文化が体感できる空間づくり

方針 2：水と緑で演出する潤い空間づくり

▼都心ゾーンのイメージ



資料：都市計画マスタープラン（平成 22 年 2 月）

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

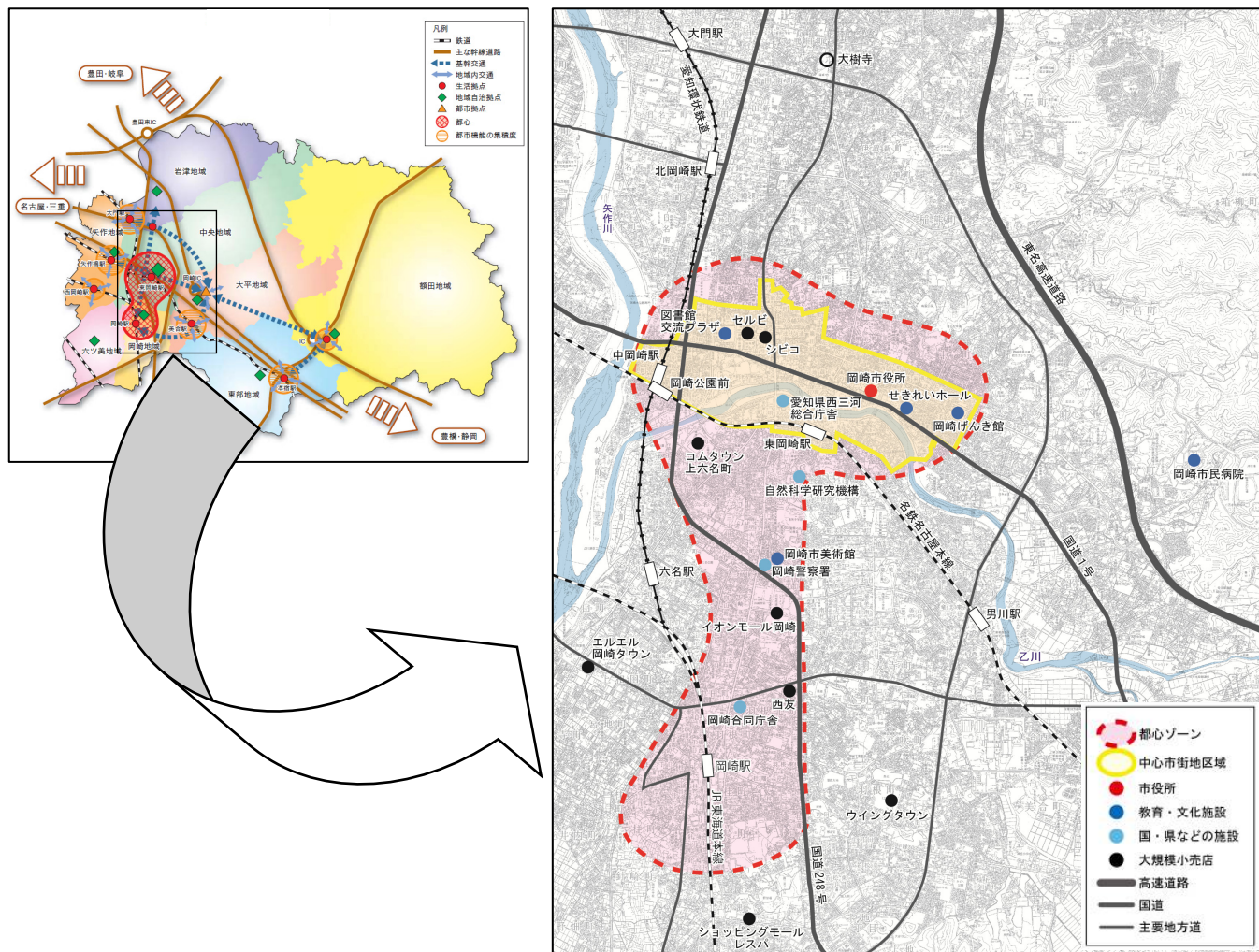
まちなかにおける交通施策を戦略的に展開するための“事業プログラム”

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**し、まちなか総合交通戦略の区域は、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をまちなか総合交通戦略の区域**として捉えるものとした。

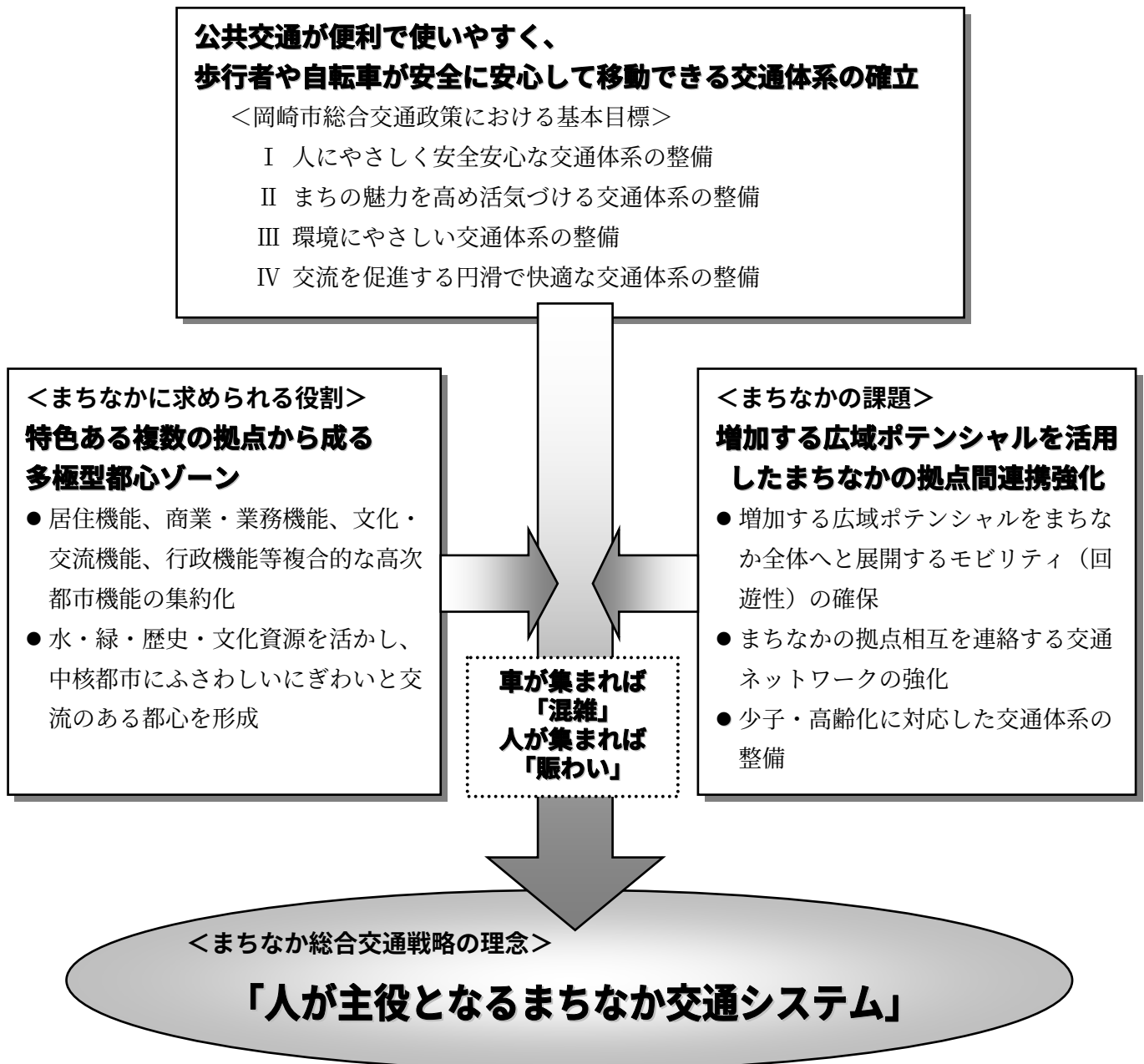
▼まちなか総合交通戦略の区域



2) 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。



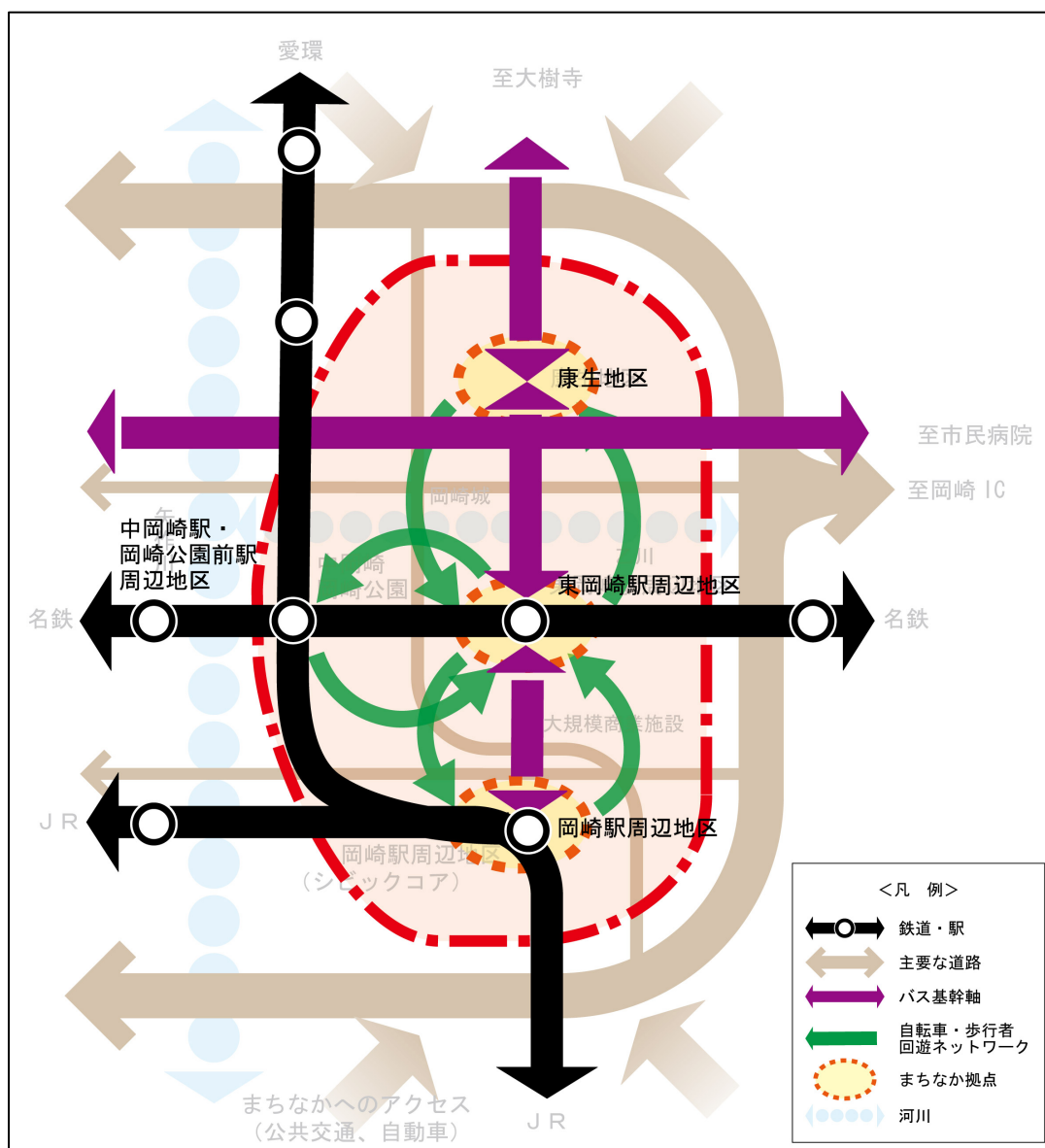
3) 「人が主役となるまちなか交通システム」のイメージ

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、歩いても、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



4) 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

「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

交通中心とし
公共交通系
づつたを
づつたを
づつたを
づつたを

視点2 交通結節機 能の強化

交通モビリティ
づつたを
づつたを
づつたを
づつたを

視点3 自転車・歩 行者交通の充実

交通自転車・歩
づつたを
づつたを
づつたを
づつたを

視点4 骨太の道路 網形成

骨格的道路
づつたを
づつたを
づつたを
づつたを

視点5 ソフト施策 の実施

市民意識の改
づつたを
づつたを
づつたを
づつたを

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

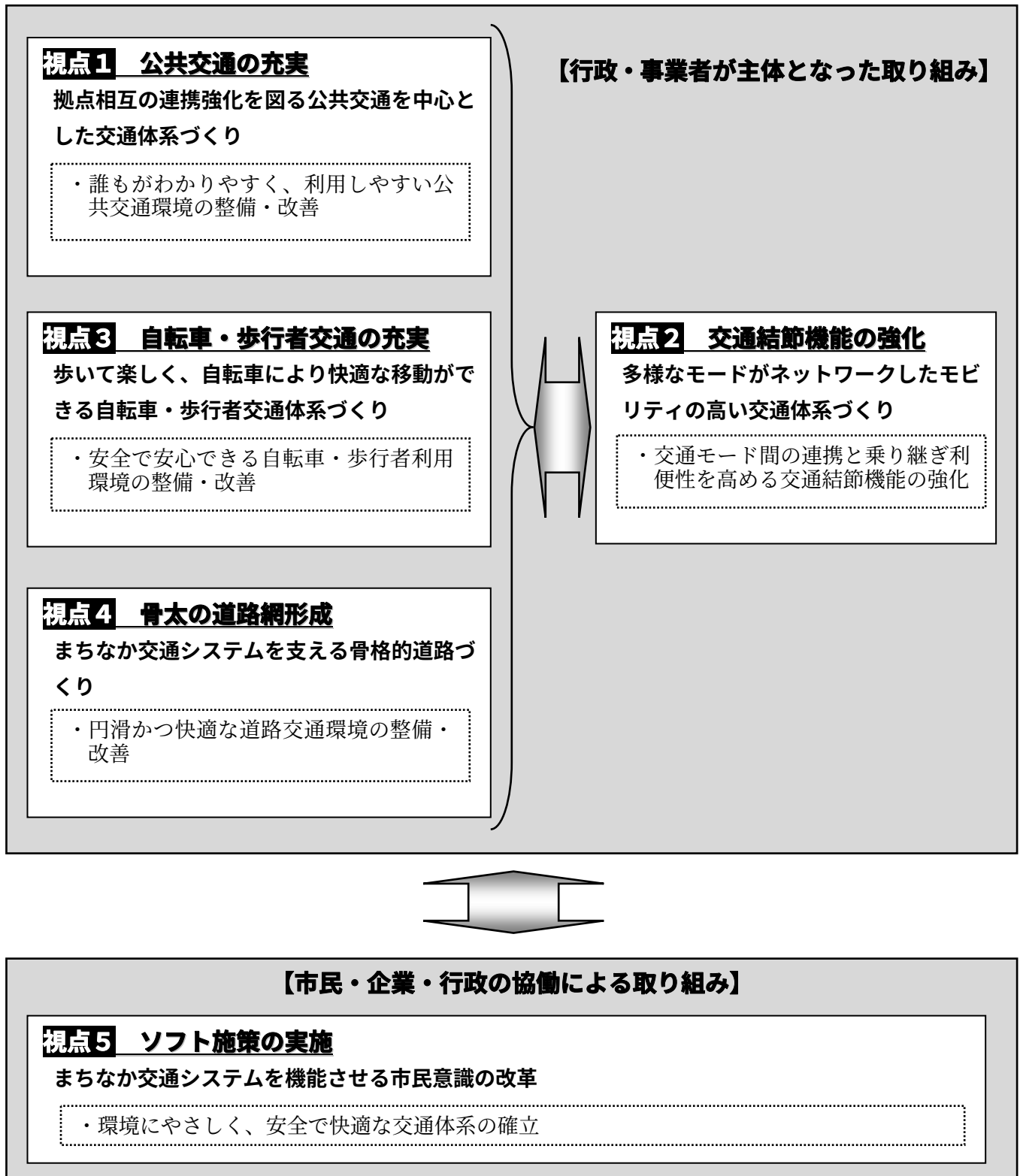
- ・交通における環境対策の推進
- ・市民・企業の環境に配慮した交通への参画

基本目標Ⅳ 円滑で快適な交通体系の整備

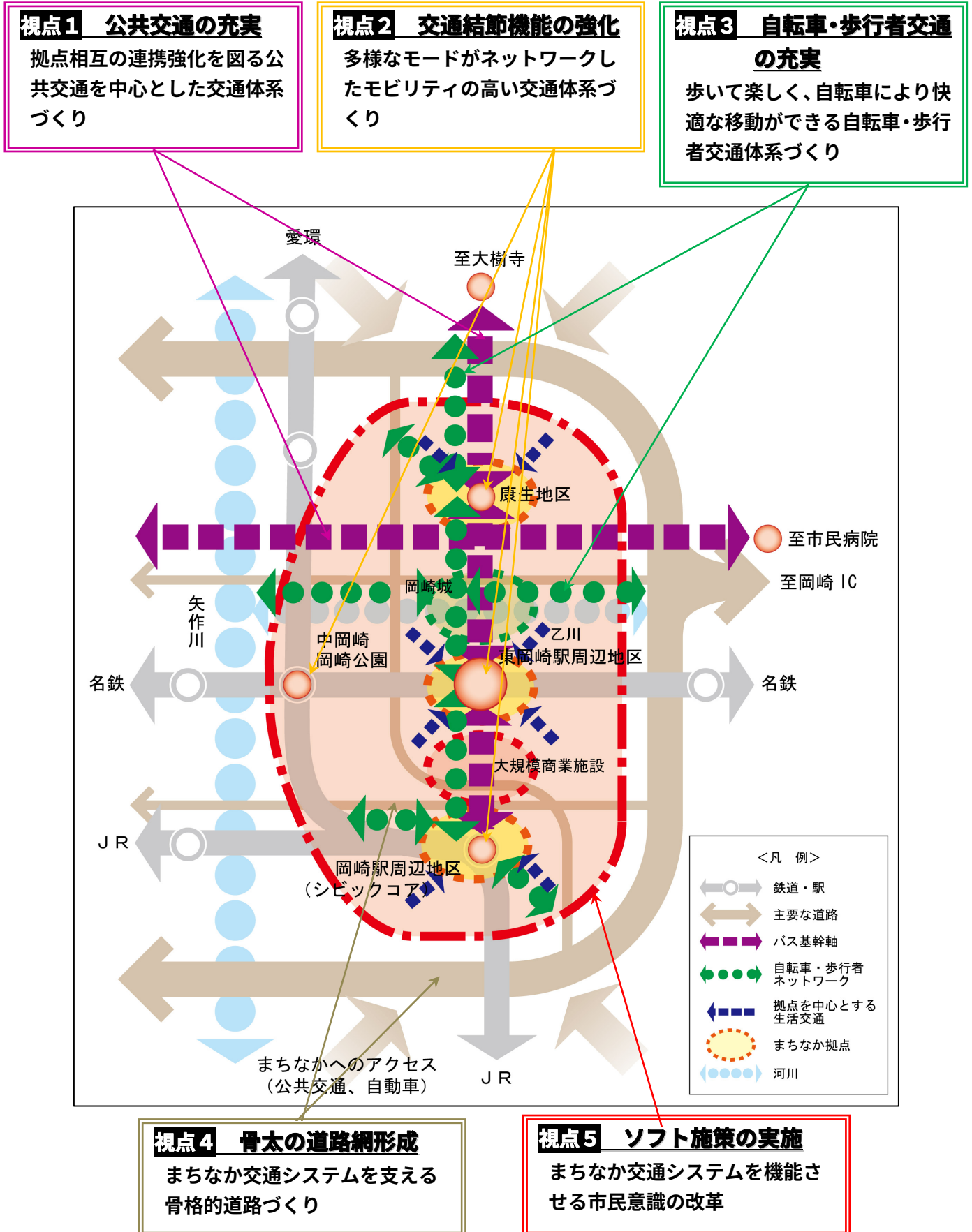
- ・自動車交通の円滑化
- ・自動車と公共交通の連携の推進

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

▼5つの視点の関係



▼5つの視点の展開イメージ図



5. 戦略プラン

1) 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いくなります。
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）」より都心ゾーンに関係する小ゾーン（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（P4 参照）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

＜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	5つの視点					4つの基本目標			
		1.公共交通の 充実	2.交通結節機 能の強化	3.自転車・歩行 者交通の充実	4.骨太の道路 網形成	5.ソフト施策 の実施	I	II	III	IV
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	●	●				I - 1			
	運行情報の充実	●	●				I - 2			
	乗り継ぎ情報の提供	○	○				I - 3			
	ICカードの利用促進	●					I - 4			
	バス料金制度の改善、割引制度等の導入	●					I - 5			
	バス車両の改善	●					I - 6		III- 1	
	基幹バスネットワークの強化	●						II - 1	III- 2	IV-14
	東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編	●						II - 2	III- 3	IV-15
	まちバス運行の改善	○						II - 3	III- 4	IV-16
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		●				I - 7	II-11	III- 5	IV-17
	岡崎駅東口駅前広場の整備		●				I - 8	II-12	III- 6	IV-18
	乗り継ぎ拠点の整備		●				I - 9	II - 4	III- 7	IV-19
	中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化		○				I -10	II - 5	III- 8	IV-20
	サイクル&ライド駐輪場の整備		○	○			I -11	II-13	III- 9	IV-21
	サイクル&バスライド駐輪場の整備		○	○			I -12	II-14	III-10	IV-22
	吹矢駐車場の整備		○					II-15		IV-23
	パーク&ライド等駐車場の整備		○					II-16	III-11	IV-24
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（あんしん歩行エリア）			●			I -13	II-17	III-12	
	歩道の整備			●			I -14	II-18	III-13	
	既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備			○			I -15	II-19	III-14	
	電線類地中化			●			I -16	II-20	III-15	
	道路におけるバリアフリー整備			●			I -17		III-16	
	自転車・歩行者ネットワークの計画・整備			○			I -18	II-21	III-17	
	歩行者重視道路の整備			●			I -19	II-22	III-18	
	レンタサイクルシステムの整備			○				II-23	III-19	
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				●			II - 6		IV- 1
	(都)東岡崎駅南線の整備				○			II - 7		IV- 2
	(都)羽根町線の整備				●			II - 8		IV- 3
	(都)柱町線の整備				●			II - 9		IV- 4
	(都)岡崎刈谷線の整備				○					IV- 5
	(都)若松線の整備				●					IV- 6
	(都)井内新村線の整備				●					IV- 7
	都市計画道路未整備路線（区間）の整備				○					IV- 8
	八帖交差点（国道1号・国道248号）の改良				●				III-20	IV- 9
	国道1号交差点の改良				●				III-21	IV-10
	主要渋滞交差点の交差点改良				○				III-22	IV-11
	道路交通環境の改善				○				III-23	IV-12
	バス走行環境の改善	○						II-10	III-24	IV-13
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					●	I -20	II-24	III-25	IV-25
	交通マナー・モラルの向上促進					●	I -21	II-25	III-26	IV-26
	エコドライブ・アイドリングストップの推進					●			III-27	
	次世代自動車の普及拡大		●						III-28	

※5つの視点欄の●は継続実施又は短期5年以内に着手、○は中期6～10年に着手の施策・事業を示す

※4つの基本目標欄の番号は基本目標に対応した番号を示す