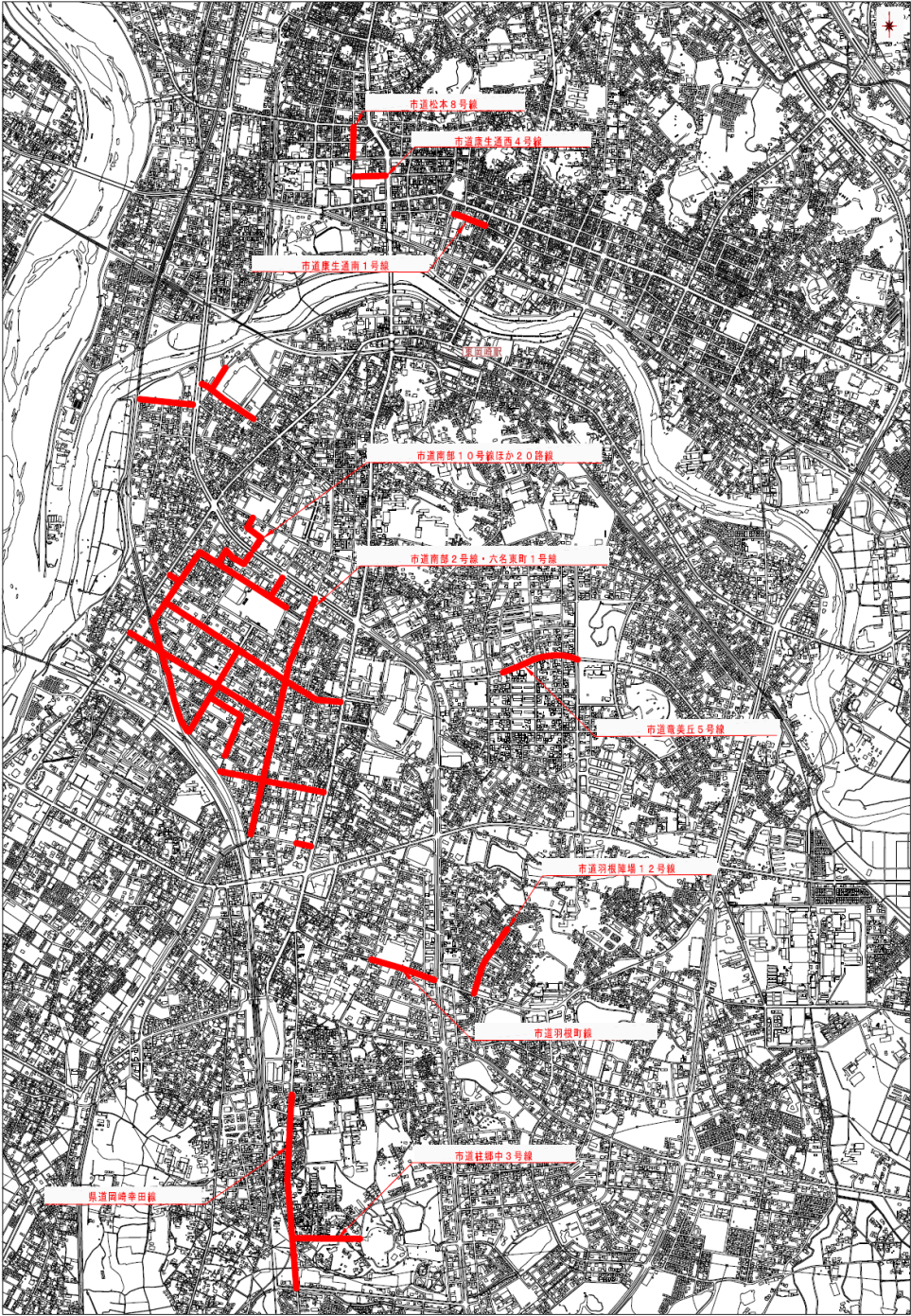


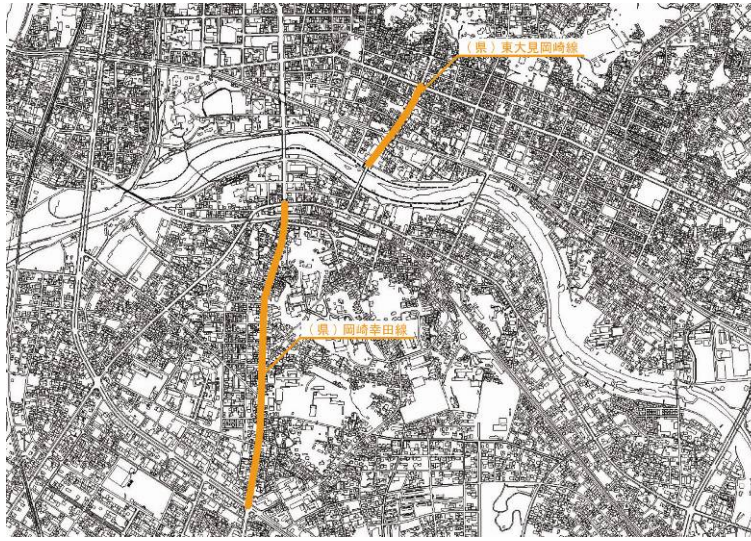
■ 施策・事業の概要 3-1

施策名称	安全で安心できる自転車・歩行者利用環境の整備・充実		
基本目標 No	基本目標 ～	視点 No	視点 3
施策・事業 の名称	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道の整備 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		
施策・事業 の内容	交通安全施設等の整備（あんしん歩行エリア） 歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、三島地区における歩道の設置・拡幅、段差・勾配の解消や信号機のバリアフリー化、あんしん歩行エリアの整備や通学路対策などを推進していく。 ・路側帯のカラー舗装、側溝整備、道路改良、自転車道整備、交差点改良 ▼三島地区あんしん歩行エリア概要図		

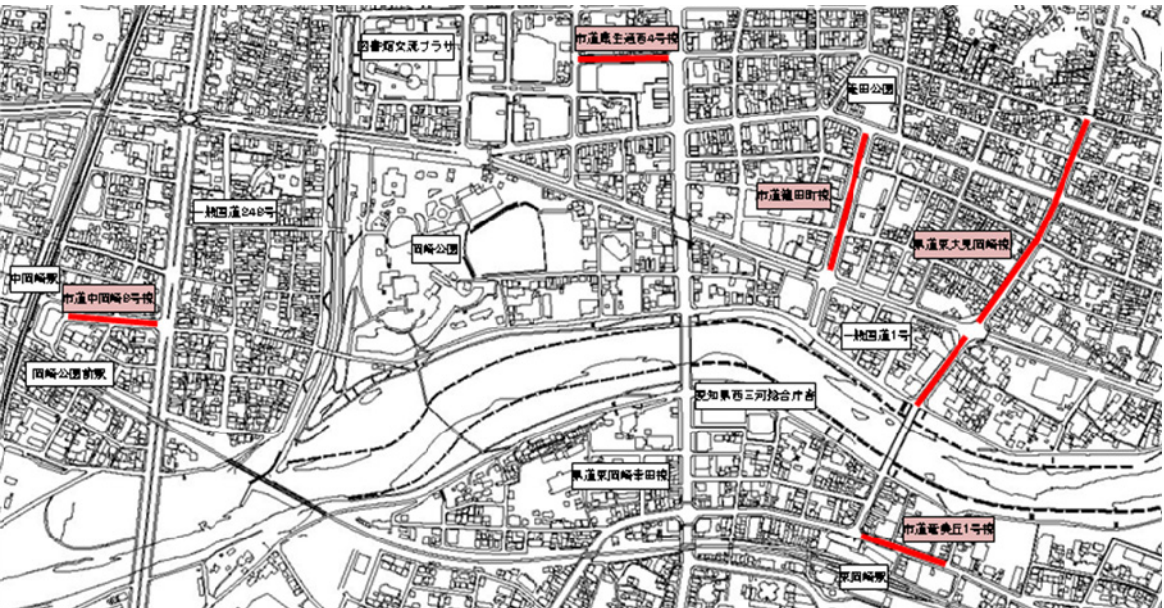
■施策・事業の概要 3-2

施策名称	安全で安心できる自転車・歩行者利用環境の整備・充実
施策・事業の内容	歩道の整備 高齢社会の到来を踏まえ、誰もが安全で快適な歩道空間を確保するため、道路区域内での歩道幅員、車道幅員を見直し、歩道の新設、拡幅整備を行っていく。 市道竜美丘 5 号線、市道康生通西 4 号線、市道松本 8 号線、市道康生通南 1 号線、市道南部 2 号線・六名東町 1 号線、市道羽根町線、市道羽根陣場 12 号線、市道柱郷中 3 号線、市道南部 10 号線ほか 20 路線及び一般県道岡崎幸田線 ▼歩道整備計画箇所 

■ 施策・事業の概要 3-3

施策名称	まちなかにおける安全で快適な自転車・歩行者通行空間の確保
施策・事業 の内容	既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備 自動車利用から健康で環境にやさしい自転車利用への転換を促進するため、既存道路空間の再配分による自転車通行帯の設置を図っていく。 ・ 自転車道ネットワークの整備、既存道路空間の再配分による安全安心な自転車通行空間の確保（国道 248 号、主要地方道岡崎碧南線、主要地方道岡崎環状線、一般県道桜井岡崎線、一般県道岡崎幸田線、一般県道東大見岡崎線） ▼ 自転車通行空間の整備計画箇所  ▼ 自転車通行空間の整備例  （「あんしんして歩ける街を目指して」岡山国道事務所）
	電線類地中化 既存道路空間において歩道の有効幅員を確保するため、電線類の地中化を進めていく。 ・ 電線類の地中化（一般県道東大見岡崎線、一般県道岡崎幸田線） ▼ 電線類地中化の計画箇所 

■施策・事業の概要 3-4

施策名称	まちなかにおける安全で快適な自転車・歩行者通行空間の確保
施策・事業の内容	道路におけるバリアフリー整備 高齢者、身体障害者等が徒歩であれ、自動車利用であれ、鉄道駅や公共施設等に安全に寄りつけるよう、バリアフリー整備を進めていく。 ・バリアフリー整備（一般県道東大見岡崎線、市道中岡崎 8 号線、市道籠田町線、市道康生通西 4 号線、市道竜美丘 1 号線） ▼バリアフリー整備の計画区間等  自転車・歩行者ネットワークの計画・整備 まちなか回遊ネットワークは、人が主役となるまちなか交通システムを実現する上で必要となる主要施策の1つであり、まちなか拠点相互の連携強化、まちなかの回遊性の向上と賑わい創出、良好な自転車・歩行者ネットワークの形成を図っていく。 歴史・文化のネットワークは、中心市街地に点在する社寺や二十七曲りなど地域資源を活用し、公共施設や集客施設等を連絡する散策路として保全する。案内標示は統一した案内標示（多言語化）のガイドラインを整備し、看板のほか路面活用など道路空間を有効に利用していく。 ▼岡崎城下二十七曲りまち歩きマップ ・自転車・歩行者ネットワーク計画、施設整備計画、利用促進計画、サイン計画等の策定 ・都市計画道路の歩道及び河川空間等を活用し、自転車や歩行者がまちなかを回遊できる空間整備と機能の充実 ・二十七曲り及び沿線の歴史・文化資源を活用したまち巡りコース及びサインの整備、歩行者誘導タイルの設置 ・まちかど観光案内所及びまちかど休憩所等の整備   伝馬町常夜燈

■ 施策・事業の概要 3-5

施策名称	まちなかにおける安全で快適な自転車・歩行者通行空間の確保
施策・事業 の内容	歩行者重視道路の整備 シビックコア地区内に賑わいと親しみのある歩行者を重視した道路の整備、歩行者の安らぎ空間、景観ポイントとしてポケットパークの整備を図っていく。 ▼ 歩行者重視道路のイメージ 歩行者重視のストリート  整備イメージ図 身近な買い物や飲食などに訪れる人々で賑わいがあり、みんなに親しまれるやさしい道をつくれます。 ライトアップされたストリート  整備イメージ デザインされた照明によりおしゃれな夜を演出。夜のまちも安全に気をくばります。 レンタサイクルシステムの整備 まちなかの回遊性を向上させるため、自転車道ネットワークの整備と一体的に社会実験による導入の可能性検討等、自転車利用促進策を展開していく。 ・ レンタサイクルの拡充、サイクルポートの設置（康生地区、東岡崎駅、岡崎駅、中岡崎駅及び岡崎公園前駅、岡崎公園等） ▼ レンタサイクル・コミュニティサイクル・サイクルポートの例  （北九州市：ちょこモ倶楽部 HP）  （ミラノ：新都市平成 22 年 1 月号）

■施策・事業の概要 4-1

基本目標 No	基本目標 ~	視点 No	視点 1、4
施策名称	円滑かつ快適な道路交通環境の整備・改善		
施策・事業 の名称	(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 (都)岡崎刈谷線の整備 (都)若松線の整備 (都)井内新村線の整備 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 国道 1 号交差点の改良 主要渋滞交差点の改良 道路交通環境の改善 バス走行環境の改善		
施策・事業 の内容	(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、 (都)岡崎刈谷線の整備、(都)若松線の整備、(都)井内新村線の整備、都市計画道路未整備路 線（区間）の整備 都市の骨格を形成し、都市内の円滑な自動車走行環境及び安全な自転車・歩行者通行環境 を確保するとともに、災害時における避難路や物資輸送等の防災機能の確保、都市生活に必 要なインフラ空間の確保など、都市計画道路に求められる多様な機能への対応を図るため、 都市計画道路未整備路線の整備を推進するとともに、関係機関との協議を踏まえ、既定路線 の拡幅や新設路線の整備等の都市計画道路の見直しを進めていく。 ・(都)岡崎環状線、(都)東岡崎 駅南線、(都)羽根町線、(都) 柱町線、(都)岡崎駅平戸橋線、 (都)福岡線等は都市計画道路 未整備路線・区間の整備 ・(都)岡崎刈谷線は都市計画変 更による拡幅整備（一般県道 桜井岡崎線～国道 1 号間） ・(都)若松線、(都)井内新村線 は未整備区間の整備と延伸区 間の都市計画決定 ▼都市計画道路の整備状況と幹線道路の強化方針		
* 都市計画マスタープラン（平成 22 年 2 月）の掲載図を加工			

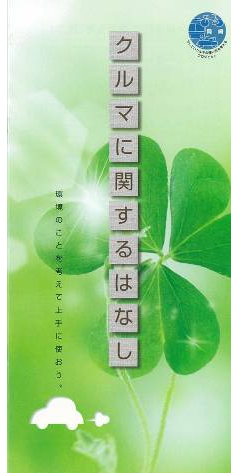
■施策・事業の概要 4-2

施策名称	円滑かつ快適な道路交通環境の整備・改善
施策・事業 の内容	八帖交差点（国道 1 号、国道 248 号）の改良 八帖交差点は、東西に通過する国道 1 号と南北に縦貫する国道 248 号が交差する愛知県三河地方において特に多くの交通が集中する交差点であり、慢性的な渋滞が発生している。 この渋滞を緩和するために学識経験者、地元住民、関係企業、関連団体、関係道路管理者等で構成した「岡崎市八帖交差点渋滞対策懇談会」において改善方策の議論を深め、国道 1 号オーバースパス及び国道 248 号オーバースパスを推奨する提言書が提出された。 今後も、地域住民、道路利用者の意見に十分配慮した渋滞対策を早期に実施するよう道路管理者、関係機関との調整を図っていく。 ▼ 国道 1 号（西側）  ▼ 国道 248 号（南側）  国道 1 号交差点の改良 主要渋滞交差点の改良 幹線道路相互が交差する主要交差点では、交通量（需要）と交差点形状（供給）のバランスにより渋滞が発生し、自動車旅行速度の低下、CO2 排出量の増大といった問題が顕在化していることや、右折帯がないことで追突事故、無理な右折による衝突事故も発生している。 これら幹線道路相互が交差する主要交差点及び主要渋滞交差点における交差点改良により、安全な道路空間の確保と自動車旅行速度の向上、CO2 排出量の削減を図っていく。 また、交通事故の防止を図るため、歩行者専用信号現示へのパターン変更等により安全な交通環境を創出していく。 ▼ 市内の主要渋滞ポイント  ① 八帖交差点 ② 戸崎町交差点 ③ 大樹寺1交差点 ④ 天神橋東交差点 ⑤ 光ヶ丘女子校前交差点 ⑥ 岡崎大橋西交差点 ⑦ 羽根交差点 （愛知県第 4 次渋滞対策プログラム（平成 18 年））

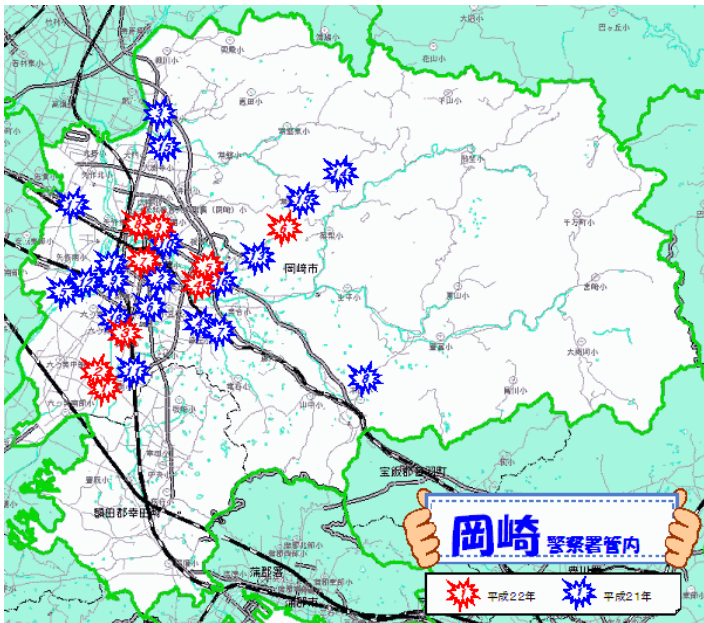
■ 施策・事業の概要 4-3

施策名称	円滑かつ快適な道路交通環境の整備・改善
施策・事業 の内容	道路交通環境の改善 既存道路空間を活用した車線規制表示及び交差道路の方向規制変更により、円滑かつ快適な道路交通環境の改善を図る。改善策の実施にあたっては、他都市での導入事例や社会実験による事業効果と周辺交通への影響把握などの検討を踏まえ進めていく。 ▼ 道路交通環境の改善箇所（殿橋北詰交差点） バス走行環境の改善 康生地区、東岡崎駅周辺地区、岡崎駅周辺地区のまちなか拠点間相互を連絡するバス基幹軸（都市軸）に位置づけられる(都)岡崎駅平戸橋線において、バス走行の定時性・速達性の確保に向けたバス走行環境の改善を図る。改善策の実施にあたっては、他都市での導入事例や社会実験による事業効果と周辺交通への影響把握などの検討を踏まえ進めていく。 ▼ バス走行環境改善事業（公共車両優先システム）のイメージ （国土交通省 HP）

■ 施策・事業の概要 5-1

基本目標 No	基本目標 ~	視点 No	視点 2、5
施策名称	環境にやさしく、安全で快適な交通体系の確立		
施策・事業の名称	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 次世代自動車の普及拡大		
施策・事業の内容	モビリティ・マネジメントの実施 過度な自動車利用から公共交通・自転車等の利用への交通行動の変容を促す「きっかけ」となる取り組みを進め、自発的な意識改革を図っていく。 ・モビリティ・マネジメントの実施（住民、学校教育、職場を対象とした意識啓発） ・モビリティ・マネジメントの活動支援やツールの作成等（公共交通マップ、自転車利用マップ、交通行動の変容を提唱する啓発本（動機付け資料）の発行、地域交通検討組織の設置、交通サポーターの活動支援、公共交通案内の充実、公共交通に親しむ日などの利用促進キャンペーンの開催等） ・鉄道とバス及びバス相互の時刻調整 ▼モビリティ・マネジメント資料（エコ通勤トライアル、動機付け資料）   動機付け資料により、クルマと環境（CO2 排出量）、健康（消費カロリー）、安全（交通事故）、お金（維持費）に関する情報を提供し、環境や社会にやさしい交通を目指して、公共交通の利用促進やかしいクルマの使い方（カーシェアリング、相乗り、ノーマイカーデー等）を実践していただく取り組みを実施している。 ▼イベント資料（公共交通に親しむ日）  市内に立地する事業所の通勤交通を対象に、その実態や事業所の意向を把握するとともにモビリティ・マネジメントを活用した社会実験をキャンペーンと連携して実施している。 平成 20 年 11 月に実施したエコ通勤トライアル（マイカー利用を控える月間）には、44 事業所 4,008 名が参加し、通勤においてマイカーから公共交通機関や徒歩、自転車への転換に取り組んでおり、今後ともこれら活動への取り組みを進めていく。		

■施策・事業の概要 5-2

施策名称	環境にやさしく、安全で快適な交通体系の確立
施策・事業の内容	交通マナー・モラルの向上促進 交通安全運動は、人命尊重の理念のもとに市民一人ひとりが、交通ルールを理解した上で交通安全意識と交通マナーを高め、安全で快適な交通社会の実現をめざして推進していく。 市長による交通死亡事故抑止緊急アピールの発表や交通安全・地域安全市民決起大会の開催等を通じて交通安全に対する意識を高めていく。 自動車、バス、鉄道等の利用者を対象とした交通マナー、モラルの向上を図るため、地域住民、岡崎市交通安全推進協議会構成団体、交通指導員、PTA、子ども会、老人クラブ、警察、岡崎市等が協力して、交通安全教室、自転車・バイク教室、安全運転講習会、各種キャンペーン等を開催し、交通マナー・モラルの向上を図っていく。 ▼交通安全教室の開催  (岡崎市 HP) ▼交通死亡事故発生マップ  (愛知県警察 HP) エコドライブ・アイドリングストップの推進 自動車に過度に依存した環境を見直すため、通勤や業務時におけるマイカー利用から公共交通機関の利用、徒歩・自転車への転換、クルマ利用の抑制（ノーマイカーデー等）、かしこいクルマ利用（相乗り、カーシェアリング等）等を実施していくとともに、事業所におけるエコ通勤の促進を検討する場の設置、取り組みが促進されるようなシステムの構築、市役所におけるエコ通勤の率先的に実施していく。 市では、公用車の使用抑制及び燃料使用量の削減を行うとともに、自転車や公共交通機関を利用したエコ通勤に努め、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出を抑制する取り組みを推進していく。また、駐車場利用者等へアイドリングストップを行うべきことを周知するため、看板のぼり旗等の設置や案内状・チラシ等への記載を行っていくとともに、エコドライブの普及啓発、エコドライブモニター制度を実施していく。

■ 施策・事業の概要 5-3

施策名称	環境にやさしく、安全で快適な交通体系の確立
施策・事業 の内容	次世代自動車の普及拡大 電気自動車やプラグインハイブリッド自動車は、二酸化炭素の排出量が極めて少なく、温室効果ガスの削減に大きく貢献するものと期待されている。 岡崎市は県内都市、電力会社、自動車メーカー及び電気自動車等の導入に賛同する企業と連携協力して、次世代自動車を率先して導入するとともに、充電インフラを整備し、電気自動車等を営業業務や通勤に使用するモデル事業を実施し、次世代自動車の普及拡大を促進していく。 ・ 公共施設に電気自動車用充電器の設置 ・ 商業施設等に電気自動車充電器の設置促進 ・ 電気自動車またはプラグインハイブリッド自動車購入者への補助 ▼ 電気自動車及び充電施設の例   （豊田市） バス車両の改善 環境に配慮した低燃費・低公害車両について、バス事業者と協議の上導入を図っていく。 ▼ 電動バスの例 ユーカリが丘(2009年) 山万ユーカリが丘線を補完するサブ交通システムとして電動コミュニティバスの導入を検討。4月～6月の2カ月間、電動バスを使った実験を実施。 運行実験は2種類。 (1) 5キロ圏内を週ごとに異なるコースで巡回する非接触型急速充電車両 (2) ユーカリが丘の全体を朝夕2回巡回する接触型充電車両 実験期間中は乗車無料。   （「電気自動車等の導入による低炭素型都市内交通空間の検討調査：国土交通省」）

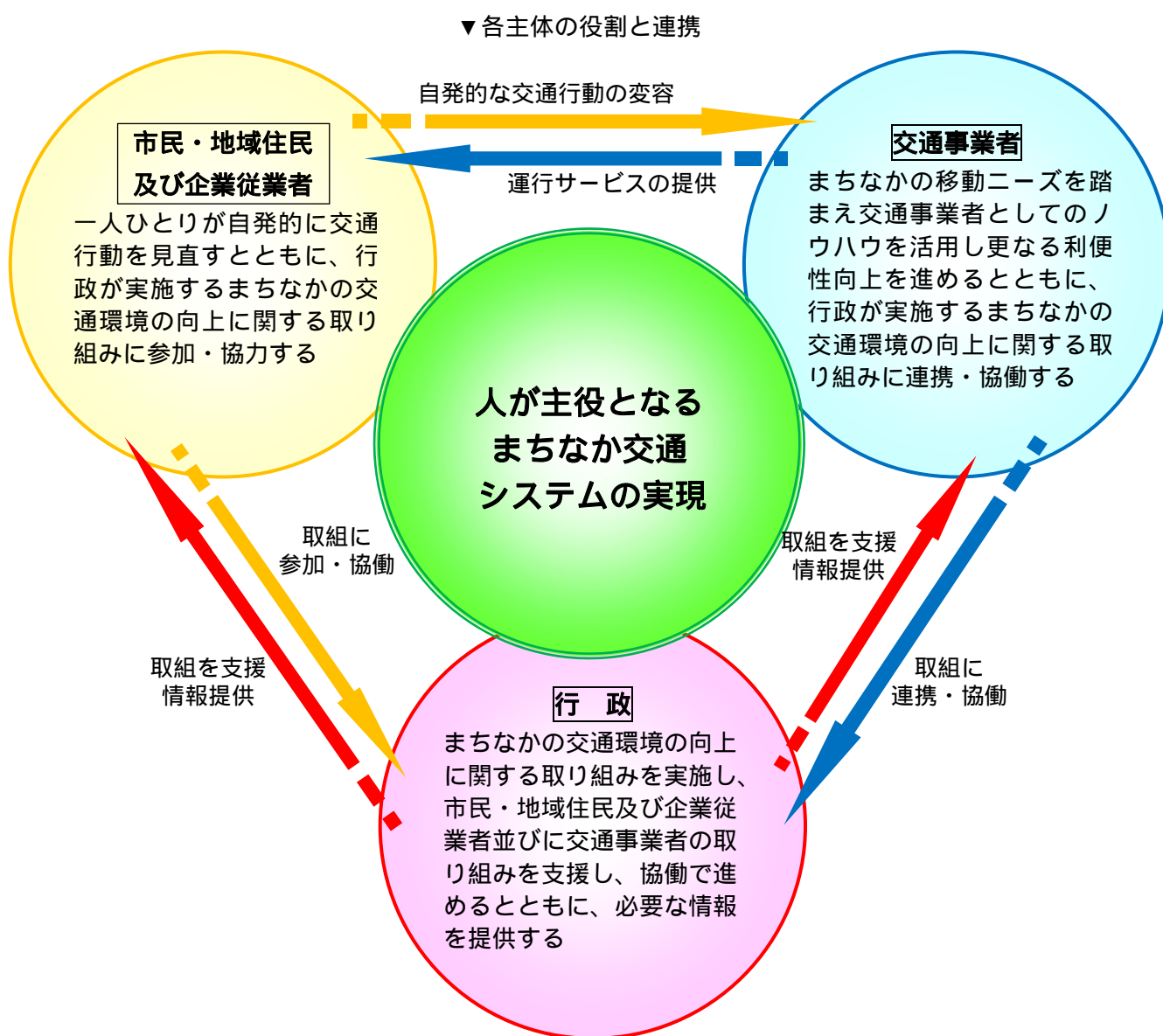
4) 推進体制

市民・地域住民、交通事業者、行政の役割を明確化するとともに、これまで以上に連携を高め、協働で進めることが必要

まちなか総合交通戦略では、「人が主役となるまちなか交通システム」の実現に向け、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、協働で進めることが必要である。

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ものとする。

また、まちなか総合交通戦略は、「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ものとする。



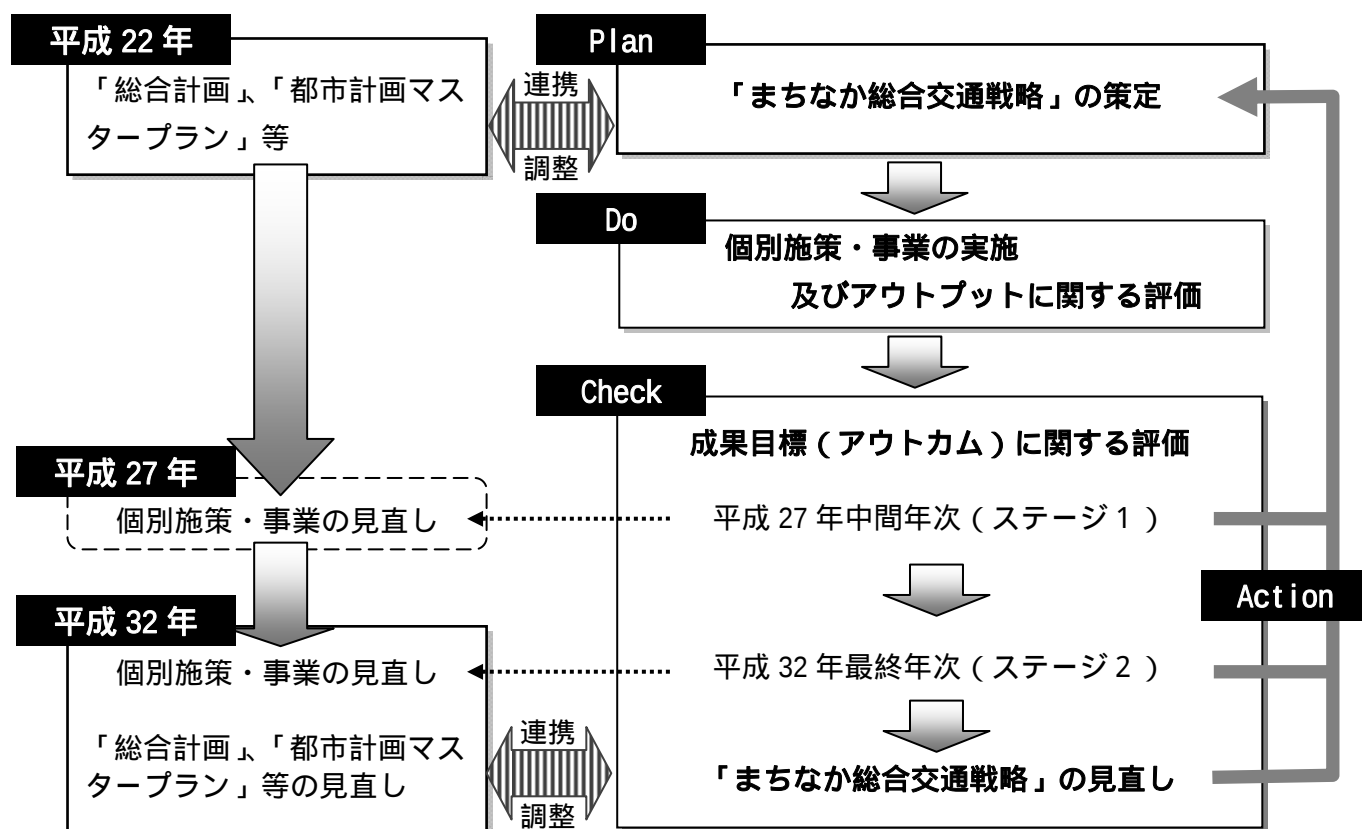
5) アクションプログラム

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（ステージ 1）及び概ね 10 年後となる平成 32 年（ステージ 2）に段階的に実施

まちなか総合交通戦略の目標年次は、「第 6 次岡崎市総合計画」、「都市計画マスタープラン」の目標年次（平成 32 年）との整合を図り、概ね 10 年後となる平成 32 年を目標年次と設定したが、施策・事業の効果に関する評価については、康生地区～東岡崎駅周辺地区～岡崎駅周辺地区間のまちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成、自転車・歩行者通行環境の確保及びこれら交通モード間の連携を強化する東岡崎駅における交通結節機能の強化を目指した概ね 5 年後となる平成 27 年を中間年次（ステージ 1）とし、まちなかの回遊性を高めるまちバスの運行改善及び面的な自転車・歩行者ネットワークの整備など、全ての交通手段による安全かつ円滑な駅及び駅周辺の交通環境の整備を目指した概ね 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、個別施策・事業の進捗管理については、1～3 年を目安に事業評価を適宜実施し、計画の見直しへの反映を検討する。

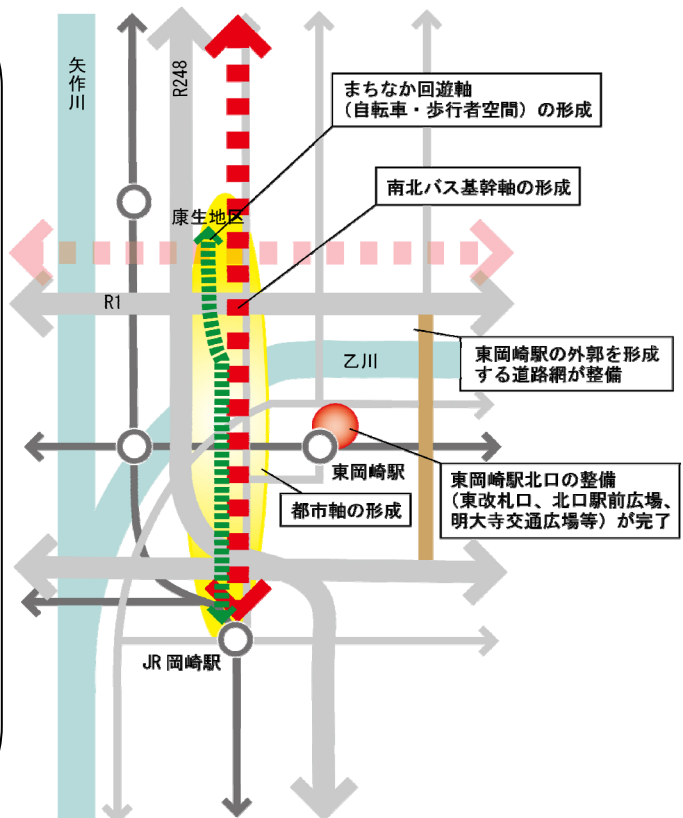
▼PDCA サイクルの実施時期



ステージ 1（平成 27 年）

- 康生地区、東岡崎駅周辺地区及び岡崎駅周辺地区のまちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成及び安全で安心できる自転車、歩行者通行環境の確保を行い、**まちなかの骨格となる都市軸の形成を図る。**
- バス基幹軸では、**東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編**わかりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備・改善を進める。
- まちなかでのモビリティを高めるため、既存道路空間の再配分等により**安全で安心できる自転車・歩行者利用環境を整備・充実**する。
- これら交通モード相互を連携する東岡崎駅北口駅前広場・交通広場の整備が概ね完了し、**東岡崎駅へのアクセス利便性と乗り継ぎ利便性が高まる。**

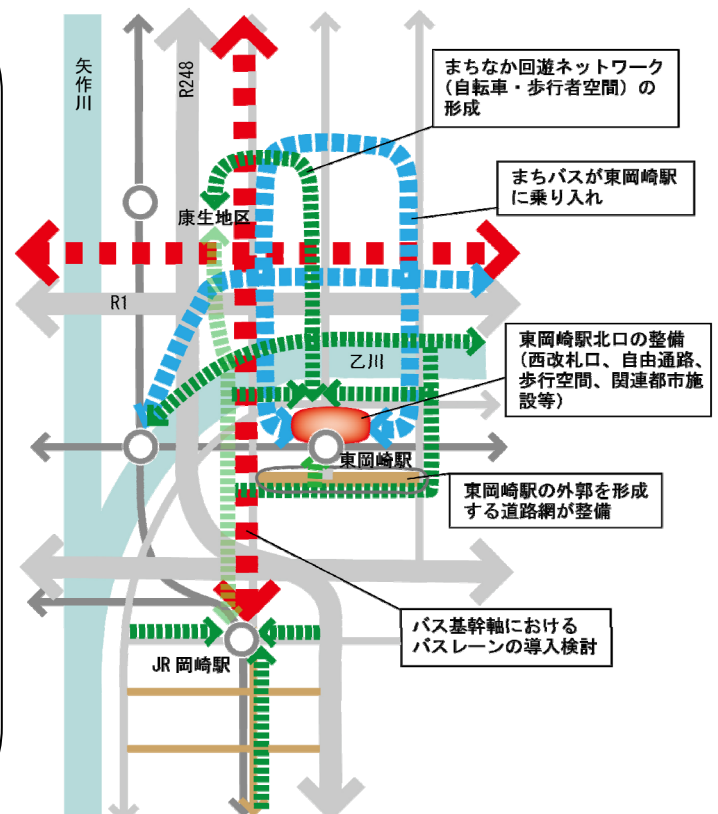
現在抱えるまちなかの交通問題は全て解決できないものの、東岡崎駅北口駅前広場やバス基幹軸におけるバス利用環境の改善、まちなかの自転車・歩行者通行環境が充実し、安全・安心な交通環境が確保される。



ステージ 2（平成 32 年）

- 東岡崎駅北口駅前広場の整備（西改札口、自由通路、歩行空間、関連都市施設等）が完了し、公共交通、自動車、自転車、歩行者の**全ての交通手段による安全かつ円滑な駅及び駅周辺の交通環境を整備**する。
- まちなかの回遊性を高めるため、まちバスを東岡崎駅まで延伸し、**東岡崎駅と中心市街地間におけるバスによる移動の利便性を向上**させるとともに、まちなかの資源を活用した自転車・歩行者ネットワークの整備を行い、**まちなかの面的な自転車・歩行者通行環境を整備**する。
- (都)岡崎環状線、(都)東岡崎駅南線等のまちなかにおける道路整備や道路交通円滑化施策を展開することで、駅周辺道路での適正な交通流動を確保するとともにバスレーンの導入を検討し、**バスも一般車も便利な交通環境を創出**する。

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。



▼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

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

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

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。
- ・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

視点 1
公共交通の充実
 ～ 拠点相互の連携強化を図る公共交通を中心とした交通体系づくり ～

施策	基本目標 対応番号	事業名称	事業箇所	事業内容	事業主体	事業期間	
						平成 23 年度 ～ 平成 27 年度 (ステージ1)	平成 28 年度 ～ 平成 32 年度 (ステージ2)
誰もが分かりやすく、 利用しやすい公共交 通環境の整備・改善	- 1	待ち合い環境の整備	・ 基幹バス路線バス停、乗車人数の多いバス停 ・ コミュニティバス乗換え拠点（中岡崎、市役所等）	・ バス停上屋、ベンチ等の整備	バス運行事業者 岡崎市	●	
	- 2	運行情報の充実	・ 基幹バス路線バス停、乗車人数の多いバス停	・ バスロケーション表示機の整備・機能拡充 ・ 多言語情報の提供	バス運行事業者 岡崎市	●	
	- 3	乗り継ぎ情報の提供	・ 東岡崎駅及び周辺地区 ・ 岡崎駅及び周辺地区	・ 乗り継ぎ情報の提供 ・ バス総合案内システムの整備	バス運行事業者 岡崎市		●
	- 4	IC カードの利用促進	・ 市内バス路線等	・ IC カードの普及による利用実態データ等を蓄積し、公共交通の分析・解析に活用	バス運行事業者 岡崎市	●	
	- 5	バス料金制度の改善、割引制度等の導入	・ 岡崎市全域	・ バスを利用したくなる料金の設定 ・ 買物バス券・高校生割引・フリー乗車券等の料金割引制度の構築	バス運行事業者 岡崎市	●	
	- 6 - 1	バス車両の改善	・ 岡崎市全域	・ ノンステップバス及び低公害車両の導入	バス運行事業者 岡崎市	●	●
	- 1 - 2 -14	基幹バスネットワークの強化	・ 康生地区、東岡崎駅周辺地区、岡崎駅周辺地区及び大樹寺等の交通拠点間を連絡するバス基幹軸	・ 交通拠点間バスの強化（バス基幹軸の形成） ・ 鉄道と基幹バス等との連携及び乗り継ぎ利便性の向上	岡崎市	●	●
	- 2 - 3 -15	東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編	・ 市中心部	・ 分かりやすいバス路線、運行系統への見直し ・ 都心エリアにおける空白地区の解消	バス運行事業者 岡崎市	●	●
	- 3 - 4 -16	まちバス運行の改善	・ 中心市街地	・ まちバスの系統改善（東岡崎駅乗り入れ） ・ 商店街等との連携によるまちなかの賑わいや回遊性を強化	岡崎市	○	●
円滑かつ快適な道路 交通環境の整備・改善	-10 -24 -13	バス走行環境の改善	・ (都)岡崎駅平戸橋線	・ バス走行の定時性・速達性の確保 ・ 公共車両優先システム（バスレーン、PTPS 等）の導入検討	(仮)社会実験推進協議会	○	●

事業期間の●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

視点2 交通結節機能の強化 ～多様なモードがネットワークしたモビリティの高い交通体系づくり～

施策名	基本目標 対応番号	事業名称	事業箇所	事業内容	事業主体	事業期間	
						平成 23 年度 ～ 平成 27 年度 (ステージ1)	平成 28 年度 ～ 平成 32 年度 (ステージ2)
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	- 7 -11 - 5 -17	東岡崎駅周辺地区の整備 東岡崎駅交通施設の整備	・東岡崎駅及び周辺地区	・橋上駅舎、自由通路、歩行空間、アクセス道路、関連都市施設の整備 ・北口駅前広場整備による一般車・タクシー乗降場及び北口駐輪場等の充実 ・明大寺交通広場及びアクセス道路整備 等	岡崎市	●	●
	- 8 -12 - 6 -18	岡崎駅東口駅前広場の整備	・岡崎駅東口駅前広場	・ＪＲの旧駅舎部分撤去後、道路整備を行う ・トイレ１箇所、総合案内板１基、シェルター等の整備	岡崎市	●	
	- 9 - 4 - 7 -19	乗り継ぎ拠点の整備	・大樹寺バス停	・基幹バスとフィーダー交通の乗換え拠点化 ・通勤・通学時間帯以外のバス乗り入れ、情報提供等	バス運行事業者 岡崎市	●	
	-10 - 5 - 8 -20	中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化	・岡崎公園前駅	・一日当たりの乗降客数 3,000 人以上の鉄道駅を対象とし、駅施設のバリアフリー化整備を検討	鉄道運行事業者 岡崎市	○	○
	-11 -13 - 9 -21	サイクル&ライド駐輪場の整備	・東岡崎駅及び周辺地区 ・岡崎駅及び周辺地区	・サイクル&ライド駐輪場整備（東岡崎駅北口・南口、岡崎駅西口）	岡崎市		●
	-12 -14 -10 -22	サイクル&バスライド駐輪場整備	・主要バス停、公共施設等	・サイクル&バスライド駐輪場の整備	岡崎市		●
	-15 -23	吹矢駐車場の整備	・明大寺駐車場整備地区	・東岡崎駅北口駅前広場及び明大寺交通広場の整備に伴い用地取得の対象となる既存駐車場の機能確保	岡崎市	○	○
	-16 -11 -24	パーク&ライド等駐車場の整備	・岡崎駅及び周辺地区	・パーク&ライド等駐車場の整備の検討	岡崎市		○
環境にやさしい交通 体系の確立	-28	次世代自動車の普及拡大	・岡崎市全域	・公共施設に電気自動車用充電器の設置 ・商業施設等に電気自動車充電器の設置促進 ・電気自動車またはプラグインハイブリッド自動車購入者への補助	岡崎市	●	●
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	- 1	待ち合い環境の整備	・基幹バス路線バス停、乗車人数の多いバス停 ・コミュニティバス乗換え拠点（中岡崎、市役所等）	・バス停上屋、ベンチ等の整備	バス運行事業者 岡崎市	●	
	- 2	運行情報の充実	・基幹バス路線バス停、乗車人数の多いバス停	・バスロケーション表示機の整備・機能拡充 ・多言語情報の提供	バス運行事業者 岡崎市	●	
	- 3	乗り継ぎ情報の提供	・東岡崎駅及び周辺地区 ・岡崎駅及び周辺地区	・乗り継ぎ情報の提供 ・バス総合案内システムの整備	バス運行事業者 岡崎市		●

事業期間の●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

視点3 自転車・歩行者交通の充実 ～歩いて楽しく、自転車により快適な移動ができる自転車・歩行者交通体系づくり～

施策名	基本目標 対応番号	事業名称	事業箇所	事業内容	事業主体	事業期間	
						平成 23 年度 ～ 平成 27 年度 (ステージ1)	平成 28 年度 ～ 平成 32 年度 (ステージ2)
安全で安心できる自転車・歩行者利用環境の整備・改善	-13 -17 -12	交通安全施設等の整備 (あんしん歩行エリア)	・三島地区	・路側帯のカラー舗装 ・側溝整備、道路改良、自転車道整備 ・交差点改良	愛知県西三河建設事務所 岡崎市	●	
	-14 -18 -13	歩道の整備	・市道竜美丘 5 号線 ・市道康生通西 4 号線 ・市道松本 8 号線 ・市道康生通南 1 号線 ・市道南部 2 号線・六名東町 1 号線 ・市道羽根陣場 12 号線 ・市道柱郷中 3 号線 ・市道南部 10 号線ほか 20 路線	・道路区域内での歩道幅員、車道幅員を見直し、歩道を新設、拡幅整備	岡崎市	●	●
			・一般県道岡崎幸田線(都)柱町線～(都)若松線間)	・歩道空間の整備	愛知県西三河建設事務所		○
	-15 -19 -14	既存道路空間の再配分による自転車通行空間の整備	・国道 248 号 ・主要地方道岡崎碧南線 ・主要地方道岡崎環状線 ・一般県道桜井岡崎線	・自転車道ネットワークの整備 ・既存道路空間の再配分による安全安心な自転車通行空間の確保	愛知県西三河建設事務所	○	○
	-16 -20 -15	電線類地中化	・一般県道東大見岡崎線 ・一般県道岡崎幸田線	・電線類の地中化	愛知県西三河建設事務所	●	●
	-17 -16	道路におけるバリアフリー整備	・一般県道東大見岡崎線 ・市道中岡崎 8 号線 ・市道籠田町線 ・市道康生通西 4 号線 ・市道竜美丘 1 号線	・道路におけるバリアフリー整備	愛知県西三河建設事務所 岡崎市	●	●
	-18 -21 -17	自転車・歩行者ネットワークの計画・整備	・まちなかエリア ・(都)岡崎駅平戸橋線、(都)国道 1 号線、岡崎公園、乙川河川敷、東岡崎駅等、二十七曲り	・自転車・歩行者ネットワーク計画、施設整備計画、利用促進計画、サイン計画等の策定 ・都市計画道路の歩道及び河川空間等を活用し、自転車や歩行者がまちなかを回遊できる空間整備と機能の充実 ・二十七曲り及び沿線の歴史・文化資源を活用したまち巡りコース及びサインの整備、歩行者誘導タイルの設置 ・まちかど観光案内所及びまちかど休憩所等の整備	岡崎市	○	●
	-19 -22 -18	歩行者重視道路の整備	・シビックコア地区内	・賑わいと親しみのある歩行者を重視した道路の整備、歩行者の安らぎ空間、景観ポイントとしてポケットパークの整備	岡崎市	●	●
	-23 -19	レンタサイクルシステムの整備	・康生地区、東岡崎駅、岡崎駅、中岡崎駅及び岡崎公園前駅、岡崎公園等	・レンタサイクルの拡充、サイクルポートの設置	岡崎市	○	●
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	-11 -13 - 9 -21	サイクル&ライド駐輪場の整備	・東岡崎駅及び周辺地区 ・岡崎駅及び周辺地区	・サイクル&ライド駐輪場整備(東岡崎駅北口・南口、岡崎駅西口)	岡崎市		●
	-12 -14 -10 -22	サイクル&バスライド駐輪場の整備	・主要バス停、公共施設等	・サイクル&バスライド駐輪場の整備	岡崎市		●

事業期間の●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

視点 4
骨太の道路網形成
 ～まちなか交通システムを支える骨格的道路づくり～

施策名	基本目標 対応番号	事業名称	事業箇所	事業内容	事業主体	事業期間	
						平成 23 年度 ～ 平成 27 年度 (ステージ1)	平成 28 年度 ～ 平成 32 年度 (ステージ2)
円滑かつ快適な道路 交通環境の整備・改善	- 6 - 1	(都)岡崎環状線の整備	・中央地域(明大寺町、朝日町)	・竜美旭町～国道1号間 ・整備延長 1,060m(内乙川橋梁120m) ・幅員18.0～28.2m	岡崎市	●	●
	- 7 - 2	(都)東岡崎駅南線の整備	・中央地域(明大寺町)	・都市計画変更(W=12mからW=16m)及び整備の推進	岡崎市	○A	○
	- 8 - 3	(都)羽根町線の整備	・岡崎地域(羽根町、羽根西1丁目)	・区画整理事業区域内(現計画延長約660m)の築造 ・幅員12～20m	岡崎市	●	●
	- 9 - 4	(都)柱町線の整備	・岡崎地域(柱町、柱1丁目)	・県道岡崎幸田線～県道岡崎碧南線間 ・幅員20m	岡崎市	●	●
	- 5	(都)岡崎刈谷線の整備	・(都)岡崎刈谷線((都)岡崎一色線～(都)国道1号線間)	・(都)岡崎刈谷線の4車線化	愛知県西三河建設事務所		○
	- 6	(都)若松線の整備	・(県)岡崎幸田線～(都)和田線間	・(都)若松線整備の推進 ・(県)岡崎幸田線～(県)岡崎碧南線間整備工事、幅員16m ・(都)福岡線～(都)和田線間都市計画道路の延伸(都市計画決定)	岡崎市	●A	●
	- 7	(都)井内新村線の整備	・(都)和田線～(都)福岡線間	・(都)井内新村線の延伸(都市計画決定)及び整備推進	岡崎市	●A	●
	- 8	都市計画道路未整備路線(区間)の整備	・(都)岡崎駅平戸橋線 ・(都)福岡線 等	・伊賀町～(都)明代橋線間 ・柱町～(都)衣浦岡崎線間	愛知県西三河建設事務所 岡崎市	○	○
	-20 - 9	八帖交差点(国道1号・国道248号)の改良	・国道1号、(都)蒲郡岐阜線(国道248号)	・八帖交差点における渋滞対策	国土交通省 愛知県	●B	○
	-21 -10	国道1号交差点の改良	・国道1号	・国道1号交差点改良(交通安全対策)	国土交通省	●C	○
	-22 -11	主要渋滞交差点の改良	・主要渋滞交差点	・交差点改良	愛知県西三河建設事務所 岡崎市	○	○
	-23 -12	道路交通環境の改善	・(都)岡崎駅平戸橋線及び交差道路(殿橋北交差点～明大寺本町交差点間)	・既存道路空間を活用した車線規制表示及び交差道路の方向規制変更	(仮)社会実験推進協議会	○	●

事業期間の●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

視点5 ソフト施策の実施 ～まちなか交通システムを機能させる市民意識の改革～

施策名	基本目標 対応番号	事業名称	事業箇所	事業内容	事業主体	事業期間	
						平成 23 年度 ～ 平成 27 年度 (ステージ1)	平成 28 年度 ～ 平成 32 年度 (ステージ2)
環境にやさしく、安全 で快適な交通体系の 確立	-20 -24 -25 -25	モビリティ・マネジメント の実施	・岡崎市全域	・住民（世帯、転入者等）を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ・住民を対象とした出前講座の実施	岡崎市	●	●
				・学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施 ・小中高生を対象とした交通教室の実施	岡崎市	●	●
				・職場におけるモビリティ・マネジメントの実施 ・事業所におけるエコ通勤の促進を検討する場の設置、取り組みが促進されるようなシステムの構築 ・市役所におけるエコ通勤の率先実施	岡崎市	●	●
				・モビリティ・マネジメントの活動支援やツールの作成等（公共交通マップ、自転車利用マップ、交通行動の変容を提唱する啓発本（動機付け資料）の発行、地域交通検討組織の設置、交通サポーターの活動支援、公共交通案内の充実、公共交通に親しむ日などの利用促進キャンペーンの開催等）	岡崎市	●	●
				・鉄道とバス及びバス相互の時刻調整	交通事業者 岡崎市	●	●
	-21 -25 -26 -26	交通マナー・モラルの向上 促進	・岡崎市全域	・交通マナーの向上及び交通モラルの改善に資する意識啓発	市民 岡崎警察署 交通事業者 岡崎市	●	●
				・エコドライブの普及啓発 ・エコドライブモニター制度の実施	市民 交通事業者 岡崎市	●	●
	-27	エコドライブ・アイドリングストップの推進	・岡崎市全域				

事業期間の●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

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

岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会設置要綱

(趣旨)

第 1 条 この要綱は、岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会（以下「協議会」という。）について必要な事項を定めるものとする。

(目的)

第 2 条 岡崎市における将来のまちづくりを見据えた総合的かつ戦略的な交通施策について、交通密度の高い中心市街地から岡崎駅周辺までの都心地区を重点的に検討を行うため、岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会を置く。

(所掌事項)

第 3 条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項について協議を行うものとする。

- (1) まちなか総合交通戦略策定に関する事項
- (2) その他岡崎市の都市交通に関して必要な事項

(組織)

第 4 条 協議会は、学識経験を有する者、関係団体の代表、関係行政機関のうちから市長が委嘱する委員をもって組織する。

- 2 委員の任期は、委嘱した日からまちなか総合交通戦略が策定される日までとする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 第 1 項の規定による身分又は資格に基づき委員に委嘱された者が、その身分又は資格を失ったときは、委員を辞したものとみなす。この場合において、第 2 項ただし書の規定により補欠委員を委嘱するときは、当該職を辞した委員の身分又は資格に準ずる者のうちから委員を委嘱するものとする。

(会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長、副会長 1 人を置く。

- 2 会長は、前条第 1 項の規定に基づき、委員となるべき者の中から市長が指名する者とし、副会長は、会長が指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌握し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議等)

第 6 条 協議会の会議 (以下「会議」という。) は、会長が召集する。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 委員は都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議事は、原則として全会一致をもって決するものとする。ただし、意見が分かれたときは、4 分の 3 以上の賛成で決するものとする。
- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 会長は、議事の進行上必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料の提出、会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前 6 項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(幹事会)

第 7 条 協議会に提案すべき事項、その他協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置く。

- 2 幹事は、市長が指名する市職員をもって組織する。
- 3 幹事長は、企画財政部長とする。
- 4 副幹事長は土木建設部長、都市整備部長、都市整備部拠点整備担当部長とし、幹事長に事故があるとき又は欠けたときは、都市整備部拠点整備担当部長がその職務を代理する。
- 5 幹事会は、必要に応じ幹事長が召集する。
- 6 幹事長は、必要に応じ作業部会を設置し、幹事会で検討すべき事項の協議、調整を行う。
- 7 作業部会の組織、運営その他必要な事項は、幹事長が別に定める。

(事務局)

第 8 条 協議会の事務局は、企画財政部政策推進課に置く。

(その他)

第 9 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附則

- 1 この要綱は、平成 22 年 6 月 16 日から施行する。
- 2 この要綱は、岡崎市まちなか総合交通戦略を公表した翌日からその効力を失う。

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
ワ`ザ`ハ`-	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
ワ`ザ`ハ`-	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
ワ`ザ`ハ`-	松 井 圭 介	愛知県 地域振興部 交通対策課長
ワ`ザ`ハ`-	堀 田 信 寿	愛知県 建設部 都市計画課長
ワ`ザ`ハ`-	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

岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会幹事会名簿

(敬称略)

	氏 名	所 属 等
幹 事 長	齋 藤 理 彦	企画財政部長
副幹事長	村井正八郎	土木建設部長
副幹事長	小 林 健 吾	都市整備部長
副幹事長	大 宮 信 俊	都市整備部 拠点整備担当部長
幹 事	平 松 隆	企画財政部 企画課長
幹 事	石 川 啓 二	企画財政部 政策推進課長
幹 事	後 藤 鉦 一	市民文化部 安全安心課長
幹 事	加 藤 芳 郎	福祉保健部 福祉総務課長
幹 事	山 田 康 生	環境部 環境総務課長
幹 事	鈴 木 司 朗	経済振興部 商工労政課長
幹 事	林 光	経済振興部 観光課長
幹 事	吉 口 雅 之	土木建設部 道路維持課長
幹 事	本 田 栄 一	土木建設部 道路建設課長
幹 事	岩 瀬 敏 三	土木建設部 公園緑地課長
幹 事	石 川 雅 彦	都市整備部 都市計画課長
幹 事	平 山 京 次	都市整備部 都市計画課 高規格道路推進室長
幹 事	大 竹 隆	都市整備部 区画整理課長
幹 事	山 崎 勉	都市整備部 東岡崎・藤川地区整備課長
幹 事	鈴 木 明 正	教育委員会事務局 総務課長

２）岡崎市まちなか総合交通戦略策定作業部会設置要綱

岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会作業部会設置要綱

（趣旨）

第１条 この要綱は、岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会作業部会（以下「作業部会」という。）について必要な事項を定めるものとする。

（目的）

第２条 岡崎市における将来のまちづくりを見据えた総合的かつ戦略的な交通施策について、交通密度の高い中心市街地から岡崎駅周辺までの都心地区を重点的に検討し、まちなかを核とした交通体系及び施策を策定するため、岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会（以下「協議会」という。）設置要綱第７条第６項に基づき、岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会作業部会を置く。

（所掌事項）

第３条 作業部会は、協議会設置要綱第２条の目的に則り次に掲げる事項を行うものとする。

- （１）協議会、岡崎市まちなか総合交通戦略策定協議会幹事会（以下「幹事会」という。）の会議に必要な資料の検討及び確認
- （２）庁内又は関係機関の連絡調整及び情報の共有
- （３）その他まちなか総合交通戦略の策定に必要な事項

（責務）

第４条 作業部会は、協議会設置要綱第２条の目的に則り前条を遂行し、その経過及び検討結果等について、幹事会に報告するものとする。

（組織）

第３条 作業部会の委員は、別表「作業部会関係各課」の職員で構成するものとし、委員は関係各課等から推薦された職員とする。

- ２ 部会長は、東岡崎・藤川地区整備課長とし、会務を総理する。
- ３ 副部会長は、政策推進課長とし、部会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- ４ 作業部会は、まちなか総合交通戦略の策定をもって解散する。

（会議）

第４条 部会長は、必要に応じて作業部会を開催するものとする。

- ２ 作業部会は、必要に応じ部会長が召集する。
- ３ 作業部会は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- ４ 作業部会は、必要があると認めるときは、関係者を会議に出席させ、その意見又は説明を聴くことができる。

（事務局）

第5条 作業部会の事務局は、企画財政部政策推進課に置く。

（その他）

第6条 この要綱に定めるもののほか、作業部会の議事の手続きその他その運営に関し必要な事項は、部会長が定める。

附則

- 1 この要綱は、平成22年6月16日から施行する。
- 2 この要綱は、岡崎市まちなか総合交通戦略を公表した翌日からその効力を失う。

別表

作業部会関係各課

	部 名	課 等 名	備 考
1	企画政策部	政策推進課	（事務局）
2	市民文化部	安全安心課	
3	経済振興部	観光課	
4	土木建設部	道路維持課	
5	〃	道路建設課	
6	〃	公園緑地課	
7	都市整備部	都市計画課	
8	〃	高規格道路推進室	
9	〃	区画整理課	
10	〃	東岡崎・藤川地区整備課	

3) 岡崎市まちなか総合交通戦略策定経緯

日 程	趣 旨	内 容
平成 22 年 7 月 13 日	第 1 回幹事会 作業部会	・ まちなか総合交通戦略の位置づけと進め方について ・ 課題及び関連施策について ・ 目標と基本方針について
平成 22 年 7 月 27 日	第 1 回協議会	・ まちなか総合交通戦略の位置づけと進め方について ・ 現状と課題について ・ 目標と基本方針について
平成 22 年 8 月 18 日	第 2 回作業部会	・ 戦略に位置づける施策について
平成 22 年 9 月 14 日	第 3 回作業部会	・ 戦略に位置づける施策について ・ 戦略に位置づける施策パッケージについて ・ 戦略に位置づける成果目標について
平成 22 年 10 月 6 日	第 2 回幹事会	・ 戦略に位置づける施策の事業プログラムについて
平成 22 年 10 月 15 日	第 2 回協議会	・ 戦略に位置づける施策の事業プログラムについて
平成 22 年 12 月 15 日	第 3 回幹事会	・ まちなか総合交通戦略(素案)について
平成 22 年 12 月 24 日	第 3 回協議会	・ まちなか総合交通戦略(素案)について
平成 23 年 3 月 23 日	第 4 回協議会	・ まちなか総合交通戦略(案)について

4) 用語解説

【あ行】

ICカード (Integrated Circuit card)

バス IC カードシステムは、乗降時にバス IC カードをカードリーダーにかざすだけで、料金精算ができるシステムのこと。

アイドリングストップ

自動車やオートバイが停車時にエンジンを停止することで、消費燃料の節約や排気ガスの削減などを行うこと。

エコドライブ

アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まないなどの心がけにより、消費燃料の節約や排気ガスの削減など環境に配慮した運転方法のこと。

【か行】

カーシェアリング

1 台の自動車を複数の利用者が効率的に使う自動車の利用形態のこと。個人で自動車を所有する場合に比べて維持費や駐車場代などのコスト削減が図れる。

幹線道路

都市の骨格を形成し、都市内の主要な交通発生源を相互に結び、大量かつ迅速な交通処理機能を担う道路のこと。

グリーンライン

自転車や歩行者の通行帯をカラー舗装などで明確にし、車からの視認性を向上させ、安全・安心な通行空間を確保すること。

交通結節点

鉄道やバス、自転車、徒歩等の交通手段相互を連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。

コミュニティサイクル

レンタサイクルのように借りた自転車を元の場所に返すだけでなく、他の駐輪場 (サイクルポート) でも貸出・返却が可能なシステムのこと。まちなかでの移動のしやすさや、各種施設の利用を促進すること。

コミュニティバス

住民福祉の向上、交通空白地域の解消、高齢者の移動手段の確保、公共施設の利用促進などを目的として、地方公共団体等が事業主体となり運行するバスのこと。

混雑度

交通量を交通容量で除した値のこと。1.0 未満では昼間 12 時間を通じて殆ど混雑しないが、1.0 ~ 1.25 ではピークの 1 ~ 2 時間混雑、1.25 ~ 1.75 ではピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加、1.75 以上では慢性的に混雑するといった交通状況が推定されている。

【さ行】

C&R (サイクル&ライド)

自宅から駅まで自転車で移動して、鉄道に乗りかえる交通行動のこと。バスに乗りかえる場合はサイクル&バスライドという。

次世代自動車

ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車などのこと。

シームレス

「継ぎ目のない」という意味で、交通手段の乗り継ぎ時に利用者への抵抗が少ないサービスを提供すること。

社会資本総合整備計画

地方公共団体が3～5年の期間で実現しようとする目標や目標を達成するために実施する事業などを明確にしたもの。基幹事業のほか、関連社会資本整備事業や効果促進事業（基幹となる事業の効果を一層高める事業）を組み合わせる計画を策定する。

商業吸引率

当該市町村へ吸引している人数を当該市町村の居住人口で除した割合のこと。商業吸引率が1.0を上回る場合、他の市町村から当該市町村に買物利用者が流入していることを示す。

生活道路

自動車交通の処理及び都市構造の骨格をなす幹線道路に適切に交通を誘導するとともに、自転車・歩行者の通行空間、人々が集い、語らう日常生活のコミュニティ空間の機能を有する道路のこと。

総合計画

市町村の全ての計画の基本となる計画であり、様々な分野にわたる行政運営の総合的な指針となる計画のこと。

【た行】

代表交通手段

目的をもった移動の中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した最も優先順位の高い交通手段のこと。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順で決定する。

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市町村が策定する地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画のこと。

TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）

一人ひとり、あるいは世帯ごとの個別コミュニケーションによる意識と行動の自発的な変化を促す施策であり、アンケート調査とほぼ同様の形式で実施し、モビリティ・マネジメント（MM）の中でも最も基本となる施策のこと。

TDM（Transportation Demand Management：交通需要マネジメント）

道路交通の混雑緩和などを図るため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、交通手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整などにより、交通需要を調整する手法のこと。

道路交通センサス

道路交通の現況を把握し、将来の道路整備計画を立案するために、国、地方公共団体、道路関係公団等が、昭和3年以降、3～5年周期で定期的に行っている交通量及び道路現況調査のこと。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心で安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するとともに、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に基づき、概ね 20 年後の都市が目指すべき姿を展望しつつ、概ね 10 年を目途としてそれを実現していくための基本的な方針を明らかにした計画のこと。

トリップ

人や自動車の出発地から到着地への移動の単位のこと。

【な行】

乗合タクシー

10 人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車のこと。交通空白地帯の解消及び高齢者等交通弱者の公共施設への移送手段の確保等を目的として運行する交通手段のこと。

【は行】

P&R（パーク＆ライド・パーク＆バスライド）

都心等への道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、鉄道駅まで乗用車で行き、駅周辺に駐車して鉄道に乗り換えて目的地に向かう方式をパーク＆ライドといい、バスに乗りかえる場合には、パーク＆バスライドという。

パーソントリップ調査

都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備等、将来の交通計画を策定するために実施する調査のこと。人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に移動したかについて、調査日 1 日の全ての動きを調べるもの。

バスレーン

大量交通機関としてのバスの定時性及び速達性の確保と輸送力の改善を行うため、道路交通法に基づき、区間や時間を区切ってバス専用（優先）として指定された車線のこと。

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

15 歳以上の市内居住者約 1 万人を対象に郵送方式によるアンケートを実施し、回収数 4,151 人、回収率 39%であった。アンケートでは、交通行動の実態、バス利用環境と利用頻度、公共交通事業の取り組みに対する利用機会及び意識の変化、まちなかにおける各種交通手段の利用に環境に対する満足度などの把握を行った。

バスロケーションシステム

個々のバスの位置、区間速度等をセンターで一元的に把握し、管理することでバスサービスの向上と効率的な運行を図るシステムのこと。バスの接近情報をバス停の利用者等に知らせるバス接近表示装置をバスロケーションシステムという。

バリアフリー

障害者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと（道路の段差の解消や歩行者誘導ブロック、昇降機の設置など）。

発生集中量

ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計のこと。単位はトリップエンド（TE）。

フィーダー路線

フィーダー（feeder）とは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通からの交通を分散したりする役割を持つ。

フォローアップ調査

施策や事業の効果や影響を把握するため、施策や事業の実施前に行う調査と同様な手法で実施する事後調査または継続的に実施する調査のこと。

PTPS（Public Transportation Priority System：公共車両優先システム）

バスレーンの設置や、優先信号制御等により、バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。

プラグインハイブリッド自動車

電気自動車と同様に車の外部から充電を行い、電池とモーター・制御装置などによる駆動と、エンジンによる駆動が可能な自動車のこと。

ポケットパーク

都市のなかに設けられた小公園のこと。もともとはベストポケットパークと呼ばれ、ベストのポケットのように小さい公園の意味。

【ま行】

モビリティマネジメント

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

【や行】

ユニバーサルデザイン

全ての人が人生のある時点で何らかの障害を持つということを発想の原点とし、ロナルド・メイス（米）が1980年代に提唱した。年齢、性別、身体的状況、国籍、言語、知識、経験などの違いに関係なく、すべての人が使いこなすことのできる製品や環境などのデザインを目指す概念のこと。

【ら行】

旅行速度

出発地から到着地までの移動の全工程を、交差点の一旦停止等を含めた旅行時間で割った速度のこと。

岡崎市まちなか総合交通戦略

<お問い合わせ先>

企画財政部 政策推進課

TEL (0564) 23 - 6486 FAX (0564) 23 - 6229

E メール seisakusuishin@city.okazaki.aichi.jp

(ただし、平成 23 年 4 月以降)

都市整備部 交通政策室

TEL (0564) 23 - 6486 FAX (0564) 23 - 6698

E メール kotsu@city.okazaki.aichi.jp