

地域交通の目指す姿及び基本方針に関する第3回地域公共交通会議での意見と事務局の考え方

※いただいたご意見は趣旨を損なわない程度に要約しています。

観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証について

	ご意見等	事務局の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通も都市計画の一部と思います。今後は住宅地、商業地、工業地と区分されると思います。そのため、シャトルバス的な自動運転が多くなると思っています。 	<p>➤ ご意見のとおり、地域公共交通計画と立地適正化計画は密接な関係にあります。居住機能や都市機能の誘導と連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進していきます。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 先般の公共交通会議でも議題に上がりましたが、「市内の渋滞対策」として改善が急務ではないかと感じます。決まった曜日、時間、場所にて渋滞は発生している為、何かしら手を打つ事により、住み良い岡崎として対外的にもアピールできる材料となり得ると思います。 	<p>➤ 渋滞対策については、公共交通分野からのアプローチだけでは困難なため、都市計画部局、道路部局等とも連携して取り組んでいく必要があります。</p> <p>また、公共交通の利用促進も渋滞対策の一助となることから、引き続き、おかげスマートムーブアクションに取り組み、公共交通の利用を促進し、マイカーから公共交通への転換を図ってまいります。</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅を拠点に、利用者の多い路線はバス、その他はタクシーで完全デマンド型で運行が良いと思います。 	<p>➤ 幹の交通である鉄道の駅を拠点に、利用者が多い路線については、枝の交通として路線バスを維持し、その他については、葉の交通として、枝の交通との接続を意識し、タクシーによるデマンド交通や公共ライドシェア等、その地域に合った交通を地域と一緒に検討していきます。</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通軸の充実と保証においては、交通事業者と連携することが必要です。全国的にも交通事業者の運転者不足の課題による減便が生じており、地域交通が目指す姿に向けた方針を定めるうえで、交通事業者と情報共有していただければと存じます。 	<p>➤ 公共交通軸の充実と保証に向けて、交通事業者と一層の連携を図ることで、将来に亘って、利用しやすい路線の編成等に取り組む必要があります。そのためにも行政及び交通事業者の保有するデータを共有し路線編成に取り組むことのできる体制づくりが必要です。また、運転者不足の解消については、外国人運転士の誕生に向けた支援体制を構築する『岡崎モデル』の実現に向けた取組みを実施していきます。</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 品質保証として運行頻度を挙げているが、所要時間も極めて重要。例えば東岡崎～岡崎駅 15 分以内、東岡崎～岩津 30 分以内は日常的な混雑時間帯であっても保証すべきと考えます。それを実現するための方策を、交通規制を含め、具体的に示すことが必要と考えます。 	<p>➤ ご意見のとおり、運行頻度だけではなく定時性の確保も重要な要素と考えています。具体策としては信号制御やバス専用レーンの設置等が考えられます。</p>

6	<ul style="list-style-type: none"> 岡崎市のバス路線は直通系統を低頻度で運行するものが多く、拠点の充実とあわせて短距離高頻度の運行に見直していくことも検討していただきたいです。（専用道廃止時に岡崎市内線を岡崎駅までとして、上地循環線と福岡町線による定時運行・高頻度運転で需要を回復したことを成功事例として今後の路線の在り方の検討材料としたい。） 	<p>➤ バス路線については、現在集計中の市民アンケート、大学生・高校生アンケート及びオープンハウスでのアンケートや人流データ等の解析を踏まえ、交通事業者と協力し、利用実態、利用ニーズに合った運行形態へ見直しを検討します。</p>
7	<ul style="list-style-type: none"> 額田地域への結節点として本宿駅を準都市拠点とすることも理解しますが、市街化区域の広がりが大きい美合駅を優先するべきと考えます。拠点化により駅前整備が果たせれば、駅フィーダーとして短距離高頻度運転で住宅地と駅を結ぶネットワークが成立すると考えられ、駅前への送迎車を抑制することが期待できます。 	<p>➤ 都市拠点や準都市拠点については、都市計画マスターplan及び立地適正化計画で定められております。なお、本宿駅周辺は、交通利便性を活かした広域観光交流施設立地を誘導し、広域からの来訪者による多様な交流とにぎわいの創出を図るため、拠点の位置づけを「地域拠点」から「準都市拠点」に変更されています。また、美合駅は地域拠点に位置付けられており、都市拠点、準都市拠点と連携する重要な交通結節点となるので、駅周辺の公共交通の充実を図ります。</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> 居住誘導重点区域内にも公共交通による移動が不便なエリアが存在しますが、そこへの対策が図られるのか見えません。（特に六名地区） 	<p>➤ ご指摘の地域においては、ラストクオーターマイルにおける移動手段の確保として、枝の交通との接続を意識し、その地域に合った共助による葉の交通を地域と一緒に検討していきます。</p>

観点② 「交通空白」における移動の確保 について

	ご意見等	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> 地域で支える葉の交通について、葉が枯れてしまい、それを放置するといずれは枝の部分、幹の部分も枯れてしまうことが予想されるので、葉の部分を枯らさないためにもその地域の実情に合った交通政策を検討することは重要と考えます。 	<p>➤ 葉の交通については、既存の公共交通を補完する地域住民の最初の移動となる交通手段として、地域と一緒に検討していきます。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> 空白地については、現在生活されている方の意見を取り入れていきたい。また、30年後はスマートシティ（ITや環境技術などの先端技術を駆使して街全体のインフラサービスを効率的に管理・運営し、省資源化を徹底した環境配慮型都市。）のような町が必要かと思います。 	<p>➤ 交通空白地においては、地域に合った移動手段を地域と一緒に検討していきます。また、スマートシティの構築は公共交通分野からのアプローチだけでは困難なため、関係部局や民間事業者等とも連携して取り組んでいく必要があります。</p>

3	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通手段がない場合は年齢等で利用者を制限した上で、デマンド型にて運行がよいと思います。しかし、行政の負担が大きくなる可能性があり、財政上問題かもしれません。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域が主体となる共助による交通の導入を検討する際には、地域と連携し、運用面やコスト面などを考慮し、持続可能な制度設計を進めていく必要があると考えています。
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 「交通空白」の移動確保に関しては、現状、交通空白が時間帯で生じているのか、そもそも移動手段がないのかといった課題に応じた取組みを検討していただければと存じます。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 今回の地域公共交通計画の改訂については、そもそも移動手段がない物理的な交通空白に加え、時間的な交通空白の観点や、バス停まで行く足がないなどのラストクオーターマイルの観点からも取組みの検討をします。
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住人口、移動人口が僅かな中山間地域では面積が広大であり週に1～2日の限定された運行を確保・維持するより、デマンドや自家用有償運送を取り入れるとともに、ライフスタイルを踏まえ通院、買物に特化した移動をパッケージ化し、おでかけを効率よくサポートする仕組みの構築が利便性向上や持続的な移動手段の確保が図れるのではないかと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 今年度、中山間地域にあたる額田地域においては、愛知県が実施する「公共ライドシェア実証推進事業」の支援地域となっており、現在、ワークショップ等を通じて、持続可能な地域交通の維持・確保に向けて、「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」などの地域が主体となって運行する交通モードの実現可能性について調査・研究を進めております。
6	<ul style="list-style-type: none"> ● 週1～2日の限定した運行では、例えば地域拠点での催事への集客を考えた場合に、多くのエリアから同一日に集客することができず、地域活性化を図るネックとなる恐れがあります。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域拠点等において、イベントや催事が実施される際には、規模や来場者数の見込みから、臨時便の運行を行う等、交通事業者と連携して対応を検討します。
7	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地に居住する市民と中山間地域に居住する市民で著しい移動格差を計画で示すことは、里山の保全に何らかの貢献を果たす中山間地域の市民への行政サービスとして不公平でないか。一方でオクオカとして来訪者を増やすことも、地域の移動手段の維持には効果があると考え、山登り、クアオルトや酒蔵訪問など公共交通との親和性が高いコンテンツと組み合わせたプロモーションに取り組むことも交通空白エリアへの移動手段の底支えになることを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域公共交通計画においては、人口・地域特性情報に対して交通ネットワーク情報（鉄軌道・バス・タクシー・デマンド交通・公共／日本版ライドシェアなど）の情報を重ね合わせることで、「交通空白」の実態を可視化して把握します。その後、「交通空白」解消のために必要な施策を検討します。 また、岡崎市中山間地域活性化計画～ オクオカイノベーション～に記載されている公共交通との親和性が高い事業については、担当部局と連携して取り組みます。

その他

	ご意見等	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 岡崎市の交通において最大の課題は渋滞だと考えます。岩津地区を中心とした北部の通勤渋滞や、東岡崎駅、岡崎駅の送迎渋滞はバスの運行に極めて深刻な影響を及ぼし、そこから生じる大幅な遅延が利用者の逸走のほか乗務員の法定休憩時間を確保できず、交代運転士を手配することが恒常的に行われ、要員不足の一因となっております。この現状ではバス車両、運転士を最大限効率的に運用することができず、運行本数の削減などサービス低下につながります。 幹線軸のサービスレベルを高め、私的交通であるマイカーを減らすことも岡崎市の交通政策として優先的に取り組むものと考えます。また既に電車通りの一部に導入されているPTPSについて、公共交通を優先的に運行させ定時性を高めるため、設置エリアの拡大を図る検討もお願いしたいです。（県内他市の交通計画に記載されているところがあります） 	<p>➤ 記載の事項については、「観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証について」の1及び5のとおり取り組みます。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 阿知和工業団地の開発について、十分な交通対策を施されるとは思いますが、現状でも花園工業団地への通勤時など渋滞が発生していることから、他県や他市の取り組みも参考にして、渋滞の削減に万全を期す計画をお願いしたいです。 	<p>➤ 阿知和工業団地については、工業団地の造成とともに、スマートインターチェンジや阿知和地区工業団地に向かう道路として西アクセス道路を、また、岡崎市龍北総合運動場から阿知和地区工業団地へつながる南アクセス道路、阿知和地区工業団地の北に位置し、花園工業団地へ向かう北アクセス道路を整備します。</p> <p>阿知和地区に南北軸の新しい道路を整備することで、周辺の交通渋滞の緩和を目指します。</p>