

岡崎市総合交通政策(案)について

1 パブリックコメントの結果

(1) 意見募集期間

平成 26 年 2 月 17 日（月）～ 3 月 17 日（月）

(2) 案の閲覧場所

市ホームページへの掲載

市政情報コーナー

各支所

都市整備部交通政策室（西庁舎 1 階）

(3) 意見提出数

方 法	提出人数	意見件数
直接持参	1	2
郵送	1	5
電子メール	4	1 9
ファクシミリ	3	1 1
市ホームページ（電子申請総合窓口）	2	1 3
合計	1 1	5 0

2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方

意見（要旨）		市の考え方（案）
改定の基本的考え方		
1	上位計画の第6次岡崎市総合計画、都市計画マスタープランとも整合をとりながら計画立案されていますが、総合計画、都市計画マスタープランともに人口減少を意識した計画になっていません。したがって、それらと整合を取るとすると、人口減少の視点が取りづらくなります。人口減少すれば、利用者が減り収入が減少します。市全体の税収も減り、赤字路線への補助も難しくなります。そこで人口減少はとめられないにしても、逆線引きとは言わないけれど人口を維持・増加させる地域と人口が減少してもいい地域を明確に分け、将来の人口減少を見据えてどのように市街化区域を縮小していくのかの考え方も必要になると思います。それによって、交通政策を見直していく必要があります。 今年から来年が第6次岡崎市総合計画の中間見直しの時期だと思いますので、平成32年まで見直しを待つのではなく、総合計画の見直しにあわせてこの総合交通政策の中間見直し計画を入れていただくようお願いします。 もっと言えば、交通政策の視点から第6次岡崎市総合計画の中間見直しに反映させるように意見を出してもいいのではないのでしょうか。	本計画は、第6次岡崎市総合計画で掲げた将来像「人・水・緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市 岡崎」を実現するための総合的な交通計画であり、計画期間は平成26年度～平成32年度と、総合計画と整合を図るとしていますので、<u>原案のままとさせていただきます。</u> なお、ご指摘のような長期的な人口減少については、13ページの「2. 5）交通を取巻く潮流の変化」において計画策定にあたり考慮すべき事項として整理しております。 これを踏まえ21ページの「3. 2）基本目標の実現に向けた考え方」において、「(1)市民、事業者、行政等の連携・協力」を掲げ、バス交通を「みんなで創り、守り、育てる」といった姿勢で公共交通の活性化に取り組んでまいります。また、「(2)社会、経済、環境面で「持続可能な」交通体系」を掲げ、経済面において安定的・持続可能なサービスの提供が可能となるような交通体系の構築を目指してまいります。 なお、第6次岡崎市総合計画の中間見直しにおいて加筆修正した政策につきましては、総合交通政策に反映させていただきます。
現況と課題（岡崎市の概況）		
2	4ページの「図2－6 道路網図」について、この図のみ、（資料 出典）が明示されていない。見たところ、（愛知県発行の）H24度中のものを図化したものと察します。 H24度末の供用(福岡町など)と、H25度内の降格(柱町、矢作町など)が反映されていません。H25度末の現行図に差し替えされるとよいと思います。	ご指摘を踏まえ、<u>図の出典を明記します。</u> また、H25年4月時点の状況に<u>表示内容を一部変更します。</u> ・岡崎碧南線の供用区間を追加 ・熊味岡崎線の市道降格による削除
現況と課題（市民意識調査）		
3	11ページのバスの不満項目の最上位である「定時性確保」のための対策について具体的な計画が明確でない。	<u>「4. 2）主要施策の概要」に記載しています。</u> 31ページに「基本目標Ⅱ. 観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けた主要施策として、「⑩バス走行環境の改善」を掲げ、バスの定時性、速達性を確保するためにバス走行環境の改善を図るため、バス優先レーンの導入などを検討してまいります。
4	（案）では序論で、「交通を取り巻く潮流の変化」の最初に「高齢者世帯の増加」を掲げている。そして、13ページの「(1)超高齢社会への対応が求められています」では、「高齢化の進展とともに高齢者単身世帯数及び高齢者夫婦世帯数も急増しており、平成17年から平成22年の5年間で約2.3倍に伸びています」として、同居する子どもなどに、「自動車(送迎)＝20.7%」（「市民意識調査」の図2－28 高齢者の交通手段(75歳以上＝n237)複数回答)が、将来とも維持される見通しは成り立たないと考えられる。そして、同図でバス＝46.8%が最も高い比率を示しているが、鉄道にしろ、バスにしろ、移動する交通手段として利用できる状態になれば利用することができないことを考慮しなければならない。 だからこそ、年金者組合は、高齢者の声、要求として「まちバスの充実などの検討」を要請している。	「3. 基本目標と施策展開の考え方」に記載していますので、<u>原案のままとさせていただきます。</u> 本計画では、21ページに基本目標及び基本方針の実現に向けた施策の一つとして”「各種交通手段が連携した」交通政策”を掲げています。この中で、鉄道、バス、タクシーの各公共交通や徒歩、自転車、自動車がそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効果的に連携することを行ってまいります。 また、超高齢社会の到来に対応するため、「基本方針Ⅰ. 人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、29ページに「①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持」、「③地域内交通の整備」を掲げており、バス路線の確保・維持に向けては、バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線等に対しては、補助などにより生

		活交通路線の確保を図るとともに、地域や交通事業者との連携による公共交通の利用促進の取り組みのもとに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めてまいります。
現況と課題（総合交通政策における主要施策・事業の進捗状況）		
5	（案）では「改定の趣旨」の冒頭に、「本市の総合交通政策は、平成19年2月の市内バス路線の廃止申し出により、バスネットワークが崩壊の危機を迎えたことをきっかけに」して、「平成25年度を目標に様々な取り組みを実施してきました」とある。そして、平成20年6月に「岡崎市総合交通政策」策定(平成20年度～25年度)し今回「…交通を取り巻く潮流の変化を踏まえ、改定を行うものです」としている。ほぼ6年間の現在の「総合交通政策における主要施策・事業の進捗状況」（前交通政策）は、16ページにある。 しかし、先の年金者組合の要請にあるように、残念ながら、現状は「38万都市にふさわしい公共交通体制」とは受け止められていない。西三河の他の市町村では、名鉄バスに依存するのではなく、自治体が直営、委託などしながら、バスの運行やタクシーを活用していることが、「あったか岡崎市政の会ニュース」第22号(2014年2月)でも明らかにされている。このニュースは交通政策室にも届けられている。多くの自治体も岡崎市と同様に、路線バス廃止の申し出をきっかけに、こうした形態のバスなどの運行を開始するきっかけとしている。その中で、刈谷市は、平成6年にバス問題研究会を発足し、平成9年に試行運転を始め、平成13年に本格運行となり、平成24年度からは4路線から6路線になり、利用者は人口14万人の刈谷市で61万人以上に上るという。研究会発足から3年後にはバスが試行運転し、8年後には本格運行である。刈谷と岡崎は違うと言えばそれまでであるが、西三河の他の自治体でできたことがどうして岡崎市ではできないのか。この6年間は何であったのかと思わざるを得ない。	今回の改定にあたっては、本市の交通に関する現況、市民意識の把握、これまで進めてきた実施施策を点検しつつ、前総合交通政策の基本理念、基本的な目標・方針は踏襲するものとしており、<u>原案のままとさせていただきます。</u> 本市の総合交通政策は、平成19年2月の市内バス路線の廃止申し出により、バスネットワークが崩壊の危機を迎えたことをきっかけに、自動車に過度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めざして、「人」「まち」「環境」「円滑化」という4つの視点から基本目標と基本方針を掲げ、平成25年度を目標に様々な取り組みを実施してきました。今回の改定にあたっては、本市の交通に関する現況、市民意識の把握、これまで進めてきた実施施策を点検しつつ、前総合交通政策の基本理念、基本的な目標・方針は踏襲するものとしています。 本計画では、超高齢社会の到来に対応するため、29ページに「基本方針Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、「①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持」、「③地域内交通の整備」を掲げており、バス路線の確保・維持に向けては、バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線等に対しては、補助などにより生活交通路線の確保を図るとともに、地域や交通事業者との連携による公共交通の利用促進の取り組みのもとに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めてまいります。
6	17ページの近隣市との広域路線バスは確保されているが、路線の維持・活性化に向けての近隣市との協議の場が具体化されていない。	具体的には記載していませんが、近隣市との 協議、調整を随時実施 しています。
現況と課題（課題の整理と改善点）		
7	18ページの鉄道の利用率が減少と記載されるが、計画冒頭では鉄道が増加していると記載され矛盾している。	最近5年間でみると、9ページの図2-23 のとおり 鉄道利用者は微増 していますが、7ページの図2-17 にあるように最近10年間での 代表交通手段別構成比を見ると、自動車利用が増加したため、鉄道利用の構成比は相対的に減少 しています。
8	1. の序論では、交通を取り巻く潮流の変化として、高齢者世帯の増加、人口減少下における公共交通の維持・確保、大規模災害への備えなどが意識されていますが、2. の現況と課題では人口減少の視点が抜け落ちているように思います。 平成32年までは人口はやや増加から横ばいと予想されていますが、既にバスの利用者は減少傾向になっています。とすれば、平成32年以降の人口減少期に入れば、バスのルート付近の人口も減少し、利用者が急激に減少していくことも考えられます。 せっかく、潮流の変化として長期的な人口減少下における公共交通の維持・確保を取り上げたのですから、平成32年以降のことなので政策期間外と省くのではなく、ぜひ課題として取り上げていただきたい。平成32年以降の見直しで課題に取り上げるのでは遅すぎると思います。	13ページの「2. 5）交通を取巻く潮流の変化」において、長期的には人口が減少するとともに、超高齢社会を迎えることを交通政策の検討するうえでの重要な課題として整理しており、<u>原案のままとさせていただきます。</u> ご指摘のような長期的な人口減少については、超高齢社会の到来等様々な社会潮流の変化とともに、13 ページの「2. 5）交通を取巻く潮流の変化」において計画策定にあたり考慮すべき事項として整理しております。 これを踏まえ21ページの「3. 2）基本目標の実現に向けた考え方」においては、「(1) 市民、事業者、行政等の連携・協力」を掲げ、バス交通を「みんなで創り、守り、育てる」といった姿勢で公共交通の活性化に取り組んでまいります。また、「(2)社会、経済、環境面で「持続可能な」交通体系」を掲げ、経済面において安定的・持続可能なサービスの提

		供が可能となる様な交通体系の構築を目指してまいります。
基本目標と施策展開の考え方（基本目標と基本方針）		
9	施策が出た根拠が分かりにくい。現状データーをもう少し開示し、説明が欲しい。・・・ 例えば「交通事故を抑止する安全な交通環境の形成」施策で、安全な自転車利用環境の整備があるが、これが主要因でしょうか。自動車事故の方が遥かに多いのでは？取り上げるとするなら、基本方針を「弱者に対する交通事故の抑止・・・」と表現したほうが納得できる？	交通事故の抑止に向け、環境整備や交通マナー・モラルの向上を含め、多方面での対策を実施していくとしており、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 14ページに記載しているように交通事故による死傷者数は年間2千人を超えており、事故件数が最も多いのは自動車相互、次いで自転車と自動車の事故となっています。一方、高齢者死傷者数は減少傾向にあることから、特にこどもを事故から守る対策を実施していくため、通学路の安全対策や、自転車と歩行者の事故を防ぐ道路環境の整備、ゾーン30等自動車動線と自転車動線、歩行者動線の分離を図る施策を進めてまいります。（30ページ参照）
基本目標と施策展開の考え方（基本目標の実現に向けた考え方）		
10	色々ありますが、現状、将来も車での移動に頼る事が多いまま続く事になる、形は変わっても車移動が基本で岡崎市は永遠に栄える町と思います。車産業が元気でこそ岡崎市、共に豊田、安城、刈谷共に発展していく。だから、車とバス、鉄道の三本の矢をミックスして強い街づくりをしていく必要があります。	「3．基本目標と施策展開の考え方」の21ページに基本目標及び基本方針の実現に向けた施策の一つとして”「各種交通手段が連携した」交通政策”を掲げています。この中で、鉄道、バス、タクシーの各公共交通や徒歩、自転車、自動車がそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効果的に連携することを行うとしていますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u>
11	21ページの警察公安、道路管理者が既成概念にとらわれない協力を導き出すことが重要。	<u>ご指摘を踏まえ、取り組んで行きます。</u>
12	21ページの“まちなか”と称する中心市街地に連続するエリアと中山間に連続するエリアを総称して“郊外部”と規定されていると思われるが、郊外部の地域性には相当の差異があると思われるので“まちなか”と“郊外部”の中間に位置する地域も区分として追加した方が現実的でないか。	21ページに「2）基本目標の実現に向けた考え方」における「(3)「地域の特性を踏まえた」交通政策」では、市内を大きくまちなか、郊外部、中山間の3地域の類型として整理させていただいたものですので、原案のままとさせていただきます。 なお、ご指摘のとおり、郊外部には、地区ごとに特性が異なるため、これらの地区単位への対応については、地区ごとに協議・調整を行い、類型による画一的な対応ではなく、 <u>各々の地区に応じた個別施策を実施</u> していきたいと考えています。
13	市民アンケートによる評価として、「市民が最も優先したい将来のまちの姿は『公共交通や自転車、徒歩で移動しやすく、高齢者をはじめ市民が元気で健康に暮らすことができるまち』とし、「交通に関する課題と改善点」が、19ページ以下に記述されている。 21ページには「基本目標の実現に向けた考え方」が4項目に掲げられ、「(4)『各種交通手段が連携した』交通政策」には「交通政策の推進にあたっては、鉄道、バス、タクシーの各公共交通や徒歩、自転車、自動車がそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効率的に連携することを行います」とある。 残念ながらここには西三河の他の自治体が行っている公共交通としての循環バスやデマンドタクシーが位置付けられていない。これでは7年後も前交通政策の二の舞となるのは見えている。すなわち「38万都市にふさわしい公共交通体制」は築けないであろう。今、岡崎市の交通政策で考えなければならないことは、名鉄バスにどこまで依存するのか、どこで区切りをつけて岡崎市が運営する循環バス、デマンドタクシーをするかである。運営形態を直営から委託まで様々あるとして、西三河の他の自治体にできて、岡崎市にできないことはない。	「3．基本目標と施策展開の考え方」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 地域公共交通の再生・活性化にあたっては、民間の交通事業者を含む関係相互が連携して取組みを進めていくことが重要であると考えており、21ページに「2）基本目標の実現に向けた考え方」として「(1)市民、事業者、行政等の連携・協力」において、「岡崎市総合交通政策」の推進にあたっては、市民、企業、学校、地域団体、市民活動団体、交通事業者及び行政がそれぞれの立場から役割を分担し、これまで以上に連携を深めて、各種交通施策・事業に取り組んでいくこととしています。また、「(4)「各種交通手段が連携した」交通政策」を掲げ、鉄道、バス、タクシーの各公共交通や徒歩、自転車、自動車がそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、有機的かつ効果的に連携することを行うとしています。 そして、「2）主要施策の概要」の「Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、29ページに「①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持」を掲げ、バス交通を「バス基幹軸」と「地域内交通」により構成するものとしていま

	28ページの「③地域内交通の整備」では、「不採算路線が多くなっています」として「こうした営業路線としての困難な地域においては、地域の主体的な取り組みを基本として地域の特性やニーズを合った持続可能な公共交通をめざし、交通結節点やバス機関軸との連携を図り、乗合タクシー等の導入などを地域、交通事業者、行政など多様な主体が共同して計画、整備そして運行の維持を図ります」とある。 ここには、循環バス、デマンドタクシーの可能性が見える。岡崎市が主体となる循環バス、デマンドタクシーを「地域な交通」として位置づけることである。それは、西三河の他の自治体の例に見られるように、名鉄バスに依存するのではなく、自治体が運営、委託などしながら、運営するものである。	す。また、「②バス機関軸（交通拠点間バス）の整備」、「③地域内交通の整備」を掲げており、バス路線の確保・維持に向けては、バス事業者より廃止申出のあった赤字バス路線等に対しては、補助などにより生活交通路線の確保を図るとともに、地域や交通事業者との連携による公共交通の利用促進の取り組みのもとに、地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めてまいります。 また、「基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けた主要施策として31ページに「⑰まちなか等における既存バス路線の改善と利便性の高い循環型バス運行」を掲げ、まちなか等における利便性の向上や回遊性の向上を図るため、既存バス路線の改善を行うとともに名鉄東岡崎駅など交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスの運行を検討してまいります。 なお、デマンド型交通につきましては、地域内交通の整備に係る運行方式の一つであり、乗合タクシーの導入等地域が主体となった取組みを通じ、必要に応じ検討してまいります。 支出に関してのご意見につきましては、事業を検討する際の参考とさせていただきます。
14	「岡崎市にもコミュニティバス(循環バス)を走らせてほしい」西三河10市町のうち、岡崎市を除く全ての市町ではすでに走行中です。「高齢化社会」の進展に対応するためにも、「高齢者の足」を利用しやすい形で確保して頂きたい。中核市にふさわしい総合交通政策の策定のために、住民の声をしっかり聞いて頂きたい。とりわけ、矢作地域にも循環バスを是非実現して欲しいものです。	
15	財政的には、5ページには「(多くの路線が公共の補助金等により運行維持、バス路線の維持に必要な市負担額は約3億円で微増傾向)」としている。それは、「市民生活に必要な公共交通を維持していくためには市として相当な財政負担が必要」としているように、「交通政策(案)」に「④バス路線の確保・維持」と項を立て、「バス事業者により廃止申し出のあった赤字バス路線等に対しては、補助などにより生活交通路線の確保を図ります」と29ページにある。そして、「地域住民のニーズにあった運行内容への改善やバス停の新設・変更等により利用しやすい路線を目指し見直しを進めます」と続く。 名鉄バスにこだわらず、「利用しやすい」「岡崎市が運営する循環バス、デマンドタクシー」も(案)の柱の一つとして位置づけることである。岡崎市一律に循環バスなどが進まないことははっきりしていることから、「地域住民のニーズにあった」路線を発掘することである。 この「約3億円」との対比で、循環バス、デマンドタクシーに要する費用を高いとみるかどうかは、岡崎市の一般会計の中で占める割合とか、西三河の他の自治体との比較とか、意見の分かれるところである。岡崎市は、その支出についても明確に論拠づけて市民の納得を得る必要がある。そして、循環バス等を運行しても、最初は空気を運んでいると批判を受けるかもしれない。しかし、刈谷市にしても一気に人口の4倍の利用者になったわけでもない。	
基本目標の実現を目指した主要施策（主要施策のパッケージ）		
16	私は九州福岡から岡崎市に移り住んで早40年になります、岡崎市はどちらかと言えば車の街であり、愛知県ではどこよりも交通機関が発達している街でもあると思います。ところで、私もここ数年思っていたことですが市内を車で走ると6ページにもありますように、いたるところで渋滞が見られ、たまに電車を利用しますと電車との連携が悪いため30分位待つ場合があります、バスが悪いとは思いますが車の渋滞でバスが遅れているのは明らかです、道路で言えば国道1号線、248号線、東名高速道路、近くには第2東名、中	「4．1) 主要施策のパッケージ」に記載していますので、<u>原案のままとさせていただきます。</u> 26ページに「基本目標Ⅲ．円滑で快適な交通の実現」に向けた基本方針として、「1．産業活動を支え、地域間連携を促進する自動車交通の円滑化」及び「2．市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備」を掲げ、主要施策を実施することで「混雑区間延長を47km以下」、「公共交通利用者数を3,000万人/年以上」とすることを目標としていま

	部国際空港に繋がる道が整備され、鉄道で言えばＪＲ、名鉄、環状鉄道のある街そこでバスをスムーズに走らせるには単純に考えると道路を広げる、誰しもが考えることだと思います、今後人も車も増加する中で道路を広げるにはお金がかかる、がしかし私が考える提案は先ず第一に、行政、警察が連携協力し各企業団体へ岡崎の現状を説明し、又企業も自らの交通行動を意識改革させ、公共交通（ＪＲ、名鉄、環状鉄道）を出来るだけ利用するよう働きかけをすることで（10％～30％）車の量を街から減らし渋滞を緩和することで道路を広げる唯一の方法ではないか。	す。 また、27ページに「基本目標Ⅳ．環境にやさしい交通の実現」に向けた基本方針として、「１．自動車に過度に依存しない交通環境の整備」及び「２．市民や企業が自らの交通行動を意識改革」を掲げ、主要施策を実施することで自動車から他の交通手段への転換を図り「自動車以外の交通手段利用率を45％以上（自動車利用３％削減）」とするとともに、「公共交通の利用機会を40％以上」とすることを目標としています。 さらに、30ページに「⑩良好な地区交通環境の創出」を掲げ、まちなかにおける自動車乗り入れ規制を研究していくとしています。 「基本目標Ⅳ．環境にやさしい交通の実現」に向け、35ページに自動車に過度に依存しない交通環境を整備するため、集中する交通主需要の適性化を図る交通需要管理（ＴＤＭ）の実施を検討してまいります。
17	目標が甘すぎて、やらなくてもすんでしまうように思えるし、やることが目的にならないでしょうか・・・例えば「バスの利用者数の増加」の目標は現況値以上ということで、現状維持で行けば、何もやらなくてもＯＫとなる。よって、現況の２０％向上とか高い目標をかかげないと、良い施策につながらないのでは。	これまでの取組みや評価・検証を踏まえた目標値を設定しており、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 現行の岡崎市総合交通政策に基づき、様々な施策を実施してきましたが、バス利用者数は減少傾向にあります。このような現状を踏まえ、地域公共交通の活性化・再生に向け、市民、企業、学校、地域団体、市民活動団体、交通事業者及び行政がそれぞれの立場から連携を深め、引き続き公共交通の利用促進を進めていきますが、バス利用者数の現況値を維持することは容易ではなく、目標としても妥当であると考えています。（24 ページ参照）
18	目標値の指標を見直したほうがよいのでは。例えば「公共交通利用者数の増加」の目標が 3000 万人／年以上とあるが、市の人口によって変化するので。総人口の？％以上のような表現にしたほうが良いのではないのでしょうか	利用率に関する指標は、別途定めていることから、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 27ページの「基本目標Ⅳ．環境にやさしい交通の実現」において、自動車以外の交通手段利用率の向上（45％以上）及び公共交通の利用機会の増加（40％以上）といった目標値を掲げています。
19	基本目標Ⅳの主要施策で「次世代自動車の普及促進」があるが、その項目の達成目標が明確になっていないので、その後の実行レベルの施策につながない。ぜひ明確な目標をし、推進して欲しい。	次世代自動車の普及促進は、環境負荷の低減を促すものであり、自動車メーカーの技術開発もあり17ページにおいて一定の成果を果たしたと評価しています。次世代自動車の充電インフラの整備については、国、自動車メーカーによる補助も実施されています。なお、自動車買替時にあわせて次世代自動車化が図られると見込んでいるため、具体的な目標数値は設定せずに <u>原案のままとさせていただきます。</u> （27ページ参照）
基本目標の実現を目指した主要施策（主要施策の概要）		
20	28ページのバス基幹軸について、基幹軸とする区間が現状の流動量からみた移動需要がマッチしていない。各支所を結ぶ路線を基幹軸としているようだが、現状として存在する需要をベースにすべきでないか。	移動需要を踏まえた基幹軸を位置づけており、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 第５回中京都市圏パーソントリップ調査によると、市内々の移動需要は、国道248号を軸とする南北方向と、東岡崎駅やＪＲ岡崎駅が存するまちなかと郊外と結ぶ方向での需要が多くなっています。したがって、国道248号に沿って東岡崎駅やＪＲ岡崎駅へのアクセス動線となるバス基幹軸を南北軸に位置づけるとともに、バスによるアクセス需要が高い市民病院を通る形で東西軸と環状軸を位置づけ、それぞれの軸が交わることを交通結節点としております。（28ページ参照）
21	超高齢社会の到来と高齢者世帯の急増、子どもをはじめ歩行者等を事故から守る対策の強化のためには、「岡崎市都市計画・マスタープラン」で提案している、新たな交通システムの導入（拠点間バス、地域内交通）の一日も早い実現が望まれます。	「４．２）主要施策の概要」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 「基本方針Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として28ページに「②バス基幹軸（交通拠点間バス）の整備」を掲げ、バス基幹軸は、公共交通によるモ

	そのためにも、岡崎市制施行100周年記念事業までに「拠点間バス、地域内交通」を走らせ、子どもからお年寄りまでが、心から喜べる岡崎市にしていきたいと思います。	ビリティを優先的に確保すべきバス路線と位置づけ、一定のサービス水準を確保するとともに利便性の向上を図ってまいります。
22	13ページにあるように超高齢社会への対応は避けることはできません。高齢者がマイカーに頼らなくても移動できる交通環境の整備が求められるとあるが、私が考えるには高齢者の独り暮らしを限りなく0にする事、大変難しいと思います、たとえば 1) 夫婦どちらかが死別した。 2) 一度も結婚できなかった人。 3) 一人暮らしが好きな人。 などの要因があるため、又独り暮らし高齢者は医師、看護師、介護師、ケヤマネージャー、ヘルパー、民政委員等協力者が必要です、高齢者の独り暮らしの移動手段を解決する方法として子供が親の面倒を見る（一緒に住む）事です、企業、地域、行政で真剣に考え、急増する高齢者自らの運転を 10%～20%でも低減することができれば親と一緒に住むことの意義があり、少しでも交通に対する高齢化対策に繋がるのではないのでしょうか。	「4. 2) 主要施策の概要」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 超高齢社会の到来に対応するため、「基本方針Ⅰ. 人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、28ページに「①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持」、「③地域内交通の整備」を掲げています。特に、地域内交通の確保・維持に向けては、地域の主体的な取組みが基本として、地域、交通事業者、行政など多様な主体が協働していくことが重要であるとしています。また、公共交通手段が利用できない移動制約者の移動については、福祉施策と連携し移動手段の確保に努めてまいります。
23	矢作全地域に「まちバス」の運行をして欲しいと願っております。高齢になった今も、免許証を手ばなせません。故に車は増えるばかりです。	「基本方針Ⅰ. 人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、28ページに「①公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持」、「③地域内交通の整備」を掲げています。地域の皆さんと協議を行い、バス路線の見直し等により地域の実情にあった移動手段について検討してまいります。
24	岡崎市周辺部の住民の足を確保して下さい。 岡崎市の基本方針に「だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備」と書かれています。大賛成です。私は大和町の住民ですが、名鉄バスで市役所に行くのに、牧内停留所は8:04の次は11:01です。本数も少なく高額です。是非矢作地域にも「まちバス」を走らせて下さい。私の周りでも「安城市はいいよね。刈谷市も幸田町も・・・」の声がいっぱいです。岡崎市は「まち中(なか)バス」になっています。	
25	28ページの地域内交通の整備における「準備段階」と「調査段階」は逆ではないか。調査により実態を明らかにした上でワークショップを開催するのではないか。	「準備段階」は、地域での協議組織立ち上げを意味しておりますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> (28ページ参照)
26	29ページの岡崎市内のバス路線については「選択と集中」を前提に多系統少頻度運行を改善することが“わかりやすい”路線への再構築につながるのではないか。	公共交通施策の実施計画となる「地域公共交通総合連携計画」において、 <u>バス路線の再編について検討してまいります。</u> (29ページ参照)
27	バス停の待合環境の整備のところで、バスの運行状況がわかるバスロケーションシステムの表示機の設置とあるが、一步進めてその情報が、スマホ、PCでいつでも、どこでもみえるようにしたら若者の利用者が増えるかもしれない、いかがですか？	名鉄バス、まちバスにおいて、バスロケーションシステムが稼働しており、QRコードによりスマートフォン、パソコンで <u>運行状況を確認できるようになっています。</u> 今後は、さらなる周知を進めてまいります。
28	自転車の走行について、車道・歩道のどの部分を走ったらよいか、区分や標識などの整理をお願いしたい。	「4. 2) 主要施策の概要」に <u>記載している施策を適切に実施</u> します。 「基本目標Ⅰ. 人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、30ページに「(2)交通事故を抑制する安全な交通環境整備の形成」を掲げており、ご指摘を踏まえ、これら施策を適切に実施してまいります。
29	西岡崎駅に早くエレベーターを設置してください。 私も重い荷物を持って階段を昇降するのがつらくなってきました。父や叔母を連れているときは岡崎駅近くの駐車場に車を入れ、エレベーターに乗って出かけます。西岡崎駅の利用者数は3000人をとくに超えています。ベビーカーやシルバーカーを使っている人はもちろん、困っている人が沢山います。急いでください。	「4. 2) 主要施策の概要」の29ページに「⑥交通バリアフリー化の推進」を掲げ、西岡崎駅を含む主要な鉄道駅でバリアフリー化を促進するとしており、 <u>施策実施に取り組みます。</u>
30	岡崎駅東口では歩行者と自動車、自動車の中でも公共交通と自家用交通との分離をもっ	
		「4. 2) 主要施策の概要」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u>

	と明確にする必要がある。	「基本目標Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、29ページに「⑥交通バリアフリー化の推進」を掲げ、岡崎駅においても駅付近の歩行者と車の動線の分離を図り、安全で安心な歩行空間の整備を進めてまいります。
31	東岡崎駅周辺地区整備とあるが、市の玄関口としては、北側の道路の狭さはネックでは。再開発をし道路を太くしなければ、今後の発展は手詰まりでは。ＪＲ岡崎駅の方をメインにしたほうが得策では。	東岡崎駅は、本市の玄関口として位置づけており、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 「基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けた主要施策として、31ページに「⑬東岡崎駅周辺地区整備」を掲げ、東岡崎駅北口駅前広場整備計画において、「誰もが使いやすい賑わいの交流拠点」を基本方針とし、北口駅前広場の利便性・機能性の向上と周辺道路における混雑緩和を進めてまいり、自動車と公共交通動線を分離した駅前広場計画を検討しております。
32	公共交通の便が悪い、無い所から家から出てくるのは車で来て、バス停や駅で車を置き乗り換え街中に行く、会社に行く、等乗継ぎが容易に出来るシステム、駐車場づくりが必要。そこで、鉄道高架した公共交通を乗り換え専用駐車場にする、バス停に自転車置き場をつくるとか。そのいい証拠が、イオンです無料駐車場だから平日でも人が集まり混雑、休日ともおなれば大渋滞はおきて大変なくらい集客している、店舗の企画、内容がいいこともあります。なんといっても無料駐車場にお蔭とおもいます。康生は、駐車場の問題で客が引いた、個人店舗でも駐車場なしで、客が来ない、シャッターになる。やっぱ駐車場によって、街が栄えるかどうかがかかっており、名古屋駅前ですえ地下に駐車場が完備されている、有料ですが、割引有り。	「４．２）主要施策の概要」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 「基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けた主要施策として、32ページに「㊸交通結節点、乗継拠点整備」を掲げ、複数の交通手段が接続し乗換えが行われる場所を交通結節点として位置づけ、サイクル・アンド・ライド、キス・アンド・ライド等の整備を進めるとしています。また、「㊹魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出」を掲げ、まちなかにおける自転車の利用環境の向上に向け、主要な観光施設等における駐輪スペースの確保を進めてまいります。 特に、本市の玄関口である東岡崎駅周辺においては、31ページに「⑬東岡崎駅周辺地区整備」を掲げ、北口駅前広場の利便性・機能性向上を図ってまいります。
33	まったくの思いつきですが、中心市街地である康生の電車通、伝馬通りを歩行者優先道路として、原則バス以外の車両は排除する案はいかがでしょうか。初めはトライから、次には土日だけのように拡大していき、将来的には通年で実施する。少々過激な案かもしれませんが、中心市街地を活性化するには、一過性のイベントではなく、人が住み易い、行き来しやすい、魅力的な店舗があるなど多くの要件が必要ですが、通過車両を減らし、気を使わず安心して散策できることも重要ではないでしょうか。	「４．２）主要施策の概要」に記載済みであり、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 「基本目標Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、30ページに「⑨安全で快適に移動できる歩行空間の整備」を掲げ、人が多く集まる施設付近の歩道の段差をなくし、良好な歩行空間を確保するとともに、道路区域内での歩道幅員、車道幅員を見直し、歩道の新設、拡幅整備を行ってまいります。 また、「基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けた主要施策として32ページに「㊹魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出」を掲げ、まちなかを安全に回遊できる歩行空間及び乙川と一体となった潤いある散策空間の整備に努めてまいります。 なお、 <u>ご意見は事業を検討する際の参考とさせていただきます。</u>
34	第二に歩行者、自転車、高齢者、子供、障害者用道路、又防災道路として（下記５項目） １）舗道及び側溝へ、はみ出している草木や垣根の整備 地域住民主体(学区) ２）側溝に蓋をする（特に通学道路優先） ３）側溝及び歩道にある交通看板等の移動（特に通学道路優先） ４）電柱の移動又は土中に埋める（特に通学道路優先） ５）歩道を一ヶ所でも多く整備する（特に通学道路優先）	「４．２）主要施策の概要」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 「基本目標Ⅰ．人にやさしく安全安心な交通の実現」に向けた主要施策として、30ページに「⑨安全で快適に移動できる歩行空間の整備」を掲げ、人が多く集まる施設付近の歩道の段差をなくし、良好な歩行空間を確保するとともに、道路区域内での歩道幅員、車道幅員を見直し、歩道の新設、拡幅整備を行ってまいります。 また、交通事故の抑止に向けた安全な交通環境の形成に向け30ページに「⑩安全な自転車利用環境の整備」を掲げ、通行空間の改善を図るとともに、「⑪良好な地区交通環境の創出」においては、通学路の安全対策の推進、ゾーン30の指定による自動車走行速度の抑制や通過交通を抑制・排除する施策の推進を図ってまいります。 なお、 <u>事業の実施にあたっては、いただいたご意見を参考にさせていただきます。</u>

35	30ページの“ゾーン 30”の設定は重要だが、幹線道路の流れをスムーズにしないと抜け道として生活道路へ通過交通が進入するリスクが高まるのでセットで考えて欲しい。	「４．１）主要施策のパッケージ」に「基本目標Ⅲ．円滑で快適な交通の実現」に向けた基本方針として、「１．産業活動を支え、地域間連携を促進する自動車交通の円滑化」を掲げ、33ページに「㊸広域的な交流を促進する道路環境の整備」、34ページに「㊹渋滞緩和に向けた道路整備」において愛知県道路交通渋滞対策推進協議会と情報共有を図り交通の流れを良くする施策を検討してまいります。具体的な実施計画については別途検討していきますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u>
36	渋滞に関しては、すでに対象の区域は分かっているのだから、短期計画については、どこをいつまでにと明確にして欲しい。中長期的のは、渋滞が今後発生する前に手を打つようなマネジメントを明確にして欲しい。	
37	以上第一、第二を整備した暁には専用バスレーンを整備することで27ページにある期待される効果が得られ歩きたくなる街づくりに行政も市民も参加し車社会から歩行者の街、いわゆる岡崎市が全国に先駆け第二のモナコ（歩行者優先）にして行こうではありませんか、	「４．２）主要施策の概要」に記載していますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> 「基本目標Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けた主要施策として、31ページに「㊶バス走行環境の改善」を掲げ、バスの定時性、速達性を確保するためにバス走行環境の改善を図るため、バス優先レーンの導入などを検討してまいります。 また、32ページに「㊺魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出」を掲げ、まちなかを安全に回遊できる歩行空間及び乙川と一体となった潤いある散策空間の整備などに努めてまいります。
38	31ページのバス走行環境の改善について、バスの走行性を高める大胆な規制の支えが必須。たとえばラッシュ時間帯の駅前への自家用車進入の規制など。他市での採用実績も参考に。	「４．２）主要施策の概要」の30ページに「㊵良好な地区交通環境の創出」を掲げ、まちなかにおける自動車乗り入れ規制を研究していくとしており、 <u>ご意見を踏まえ取り組みます。</u>
39	基本方針の「まちなかを訪れたくなる快適で魅力的な交通環境」の主要施策がなぜ「魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出」になるのか分からない。現時点マイカーが基本なので、駐車場にこまらない、渋滞しない交通環境が、短期目標では。所詮自転車は脇役なので、主要施策として取り上げる根拠をもっと明確にして欲しい。	まちなかへのアクセス利便性向上とまちなかにおける魅力的な交通環境創出のそれぞれの視点から施策を設定しており、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> まちなかへのアクセス利便性の向上は、公共交通、自動車、自転車それぞれの交通手段において展開しています。公共交通では、「Ⅱ．観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現」に向けて、31ページに「(1)鉄道や基幹バスを軸に、移動しやすいまちなか交通環境の整備」、「(2)市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備」で主要施策を実施してまいります。自動車については、「基本目標Ⅲ．円滑で快適な交通の実現」に向けた基本方針として、33ページ・34ページに「(1)産業活動を支え、地域間連携を促進する自動車交通の円滑化」を掲げ、主要施策を実施してまいります。「まちなかを訪れたくなる快適で魅力的な交通環境の整備」については、まちなかを流れる乙川を岡崎市固有の資源としてとらえ、まちなかを回遊することができる魅力的な歩行者・自転車利用環境を創出してまいります。
40	新たな交通システムの研究とあるが、隣の豊田市ではE Vコンピューターシステムの実証実験をやっている現状と比べると、岡崎はかなり遅れているのでは。せっかく隣の市で進んだ実験をしているのだから、岡崎市も連携して同じようなことを進めるべきでは。例えばこんな企画はいかがでしょうか？市の方針である、観光資産の有効利用による活性化とリンクし、観光交通環境はE Vコンピューターとする。観光する場合は、観光専用総合駐車場を市外に整備し、観光客はまず自動車をそこに駐車する。そこからの移動は小型E Vとする。各観光地には、必要数の小型E Vと電気ステーションを用意する。電気ステーションには太陽光パネルを設置し、充電の電源としての補助を行い、低炭素社会に貢献する。というようなモデル特区を作り、実証実験をする。・・・「エコを取り入れた観光都市岡崎」	<u>ご意見は事業を検討する際の参考とさせていただきます。</u> （32ページ関連）

	というような、キャッチフレーズで宣伝すれば、集客力も上がるのでは。	
41	34ページの運賃割引については運送原価をつぐなうことと、受益者負担の点を慎重に検討し、持続可能な制度とし、一過性の施策にならないようにしていただきたい。	<u>ご意見は事業を検討する際の参考とさせていただきます。</u> (34ページ関連)
42	新しい交通システムをどうして行くのかという、先を見た施策が見えない。例えば、EVに対する電気ステーション、燃料電池車に対する水素ステーション、スマートグリッドに関して、中長期的指針にたって言及すべきでは。例えば20年後のあるべき姿を明確にし、その中で今回の政策はここまでやるといわないと先に進まないと思います。	次世代自動車の充電インフラの整備については、国、自動車メーカーによる補助が実施されており、自動車買替時にあわせて次世代自動車化が図られると見込んでいますので、次世代自動車については、普及促進を主体とする取組みを進めることとし、 <u>原案のままとさせていただきます。</u> (35ページ参照)
43	「地域の主体的な取り組みを基本として」とありますが、地域まかせにせず、交通弱者である「車に乗れない人」「運転をしない人」の意見をたくさん聞いて、交通政策に取り入れてください。少なくとも、車で来る人を集めての意見だけで政策は創らないでください。	ご指摘を踏まえ、 <u>地域住民の意見を聞き、住民の皆さんと一緒に頑張ってより良い交通環境の実現を目指していきます。</u> それには、「2）基本目標の実現に向けた考え方」の21ページに「(1)市民、事業者、行政等の連携・協力」に記載されているとおり、それぞれの立場から役割を分担し、取り組んでいくことが必要であると考えています。
基本目標の実現を目指した主要施策（施策実施スケジュール）		
44	基本目標・方針から方策まで整理され、うまくまとめられているが、決めた主要施策により、結果方針が達成されるのか分からない。・・・例えば、「だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備」において、施策がすべて公共を交通に関わる内容となっているが、現状マイカーが主流なので、マイカー関する環境整備について言及されていないのは片手落ちでは。マイカーを公共交通へという基本方針はあるものの、短期的には対応すべき内容があるはずで、そここのところの施策を明示した欲しい。短期・中期・長期で層別して提示していただくと分かりやすいですが。	37ページに「4. 3）施策実施スケジュール」を基本目標及び基本方針別に、平成26年～32年までの間における主要施策の実施スケジュールを記載しています。 主要施策の詳細スケジュールについては、個別計画において検討していきますので、 <u>原案のままとさせていただきます。</u>
45	すぐにやらなければならないこと、将来に向けてやらなければならないこと、いっしょの土俵で書かれているため分かりにくい。短期・中期・長期で層別して、2020年までには、短期方針は片付ける、中期は実行案まで仕上げる、長期は企画案まで仕上げるというようにし、すべての施策が停滞し無い様にまとめていただけると良いと思います。 最後の施策のところで、研究するとか、検討すると書かれているが。施策は何をいつまでと書かないとやらないで終わってしまう。例えば、2020年までに基本実施計画まで作成するとか、アウトプットが分かるように書いて欲しい。	
46	新東名に関する施策に対しては、26年度完成で、473号線の工事を行っているので、今回の2020年までの中間目標を明示したほうが良い。	
47	施策実施スケジュールで、例えば「ITS活用研究」としてH32年まで何をやるのかわからない。H28基礎調査 H30企画案作成 H32予算化 というように何をいつまでと明示しないと分かりにくい。同様の内容も含め見直して欲しい。	
その他		
48	下記の言葉は私のスローガンです。 1）させて頂く、 2）やらせて頂く、 3）任せて頂く、 を携わる人たちが心に刻み行政、市民、地域皆で人として何が出来なのか、何が大切なのか心ある対応で臨めば決して出来ない事ではないと信じます。	<u>ご意見として承ります。</u>

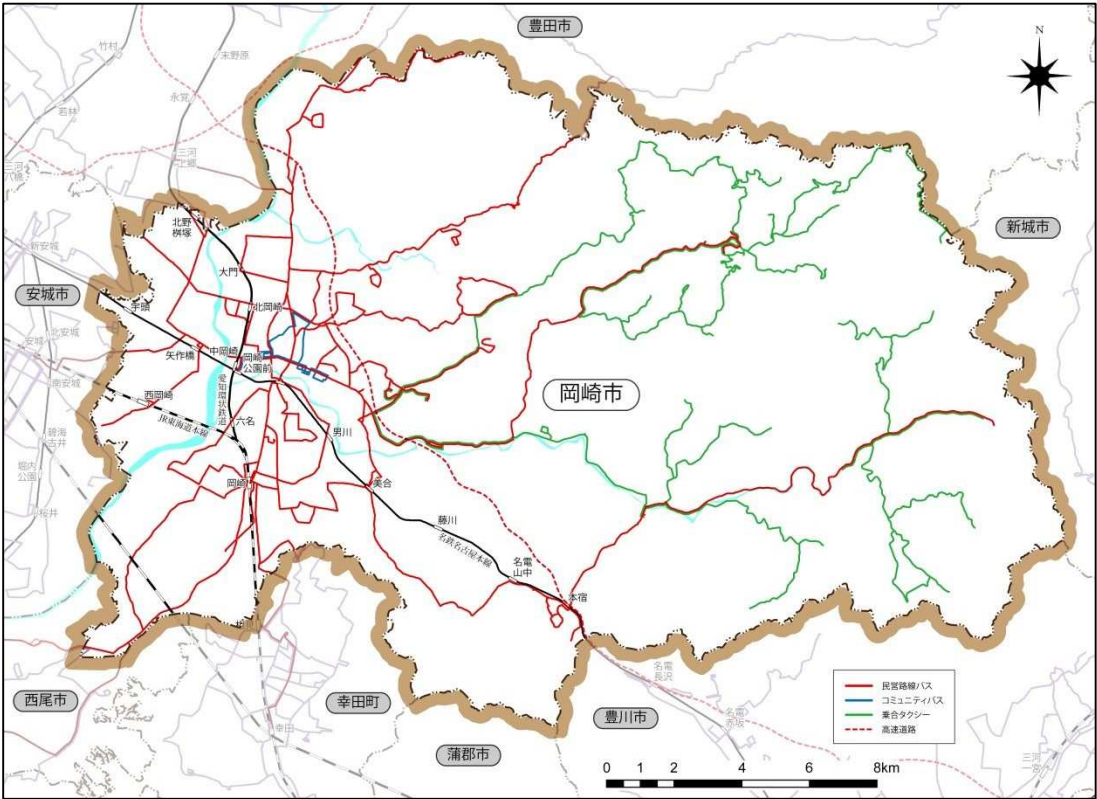
	おもてなし思いやりの精神で取り組みましょう。	
49	全国年金者組合岡崎支部の平成25年要望書の中に、「16 路線バスの縮小廃止により市内の交通は極めて不便になり、高齢者は買い物や医者に行くにも大変です。街バスの充実などの検討して 38 万都市にふさわしい公共交通体制を早急に整備してください」とある。これに対し岡崎市は、「本市では廃止申し出のあったバス路線について赤字補てんにより路線を存続するだけでなく、額田地域での生活交通を確保するための乗合タクシーの運行や、市民病院へのアクセス向上を図った路線を整備するなど、バス路線の確保・改善を進めています。市民生活に必要な公共交通を維持していくためには市として相当な財政負担が必要であり、市内のバス利用者は年々減少している現状を踏まえて、地域の需要や特性に応じたサービスへの見直しや路線の改編等を行い、必要な公共交通を確保・維持できるよう取り組んでまいります」と回答した。	<u>ご回答させていただきましたとおりです。</u>
50	なお、「地域住民のニーズ」を「地域住民の負担」に結びつけることは違う。どこに住んでいても岡崎市民なら、商店、学校、職場、医者などへの交通アクセスが確保され安全、安心して暮らせるのは、健康で文化的な最低限度の生活をいとなむ権利であるからである。権利を保障するのが岡崎市の役割であり、そこに働く岡崎市職員の仕事であり働きがいだと考えるからである。 なお、2014年3月2日(日曜日)付中日新聞の8面に「ニュースを問う」があった。それは「想定外、特養の域外整備」に向けて、静岡県職員の奮闘ぶりを「前例をつくる面白さが力に」と見出しを立てて紹介していた。その最後に「前に進むか、現状にとどまるか。分けるのは結局、仕事への意義を感じられるかどうかなのだと思う。地方分権が進む時代の変わり目にある今だからこそ、行政の前には大きなチャンスが広がっているはずだ」と結んでいる。 私は、循環バスのことで西三河の自治体を回って職員に話をお聞きした。その多くは、住民との対応に苦労もあるが、住民に喜ばれる仕事に誇りを持ち、やりがいを感じている意欲的な職員と受け止めた。岡崎市の住民も住民ニーズを受け止めて具体化してくれる職員に期待もするし、後押しもする。(案)が前交通政策の轍を踏むことなく、「38 万都市にふさわしい公共交通体制」の一つとして、名鉄バス路線にこだわらず、「利用しやすい」「岡崎市が運営する循環バス、デマンドタクシー」も考慮の対象とする総合交通政策になることを期待する。そして、市の職員も7年間という期間にその実を上げるために大いに頑張っ て欲しい。	<u>ご意見として承ります。</u> また、「2）基本目標の実現に向けた考え方」の21ページに「(1)市民、事業者、行政等の連携・協力」に記載されているとおり、それぞれの立場から役割を分担し、取り組んでいくことも必要であると考えています。

※いただいたご意見には趣旨を損なわない程度に要約した箇所があります。

パブリックコメントによる変更箇所

【パブリックコメント時】(P4)

図 2-5 鉄道・バス路線網図

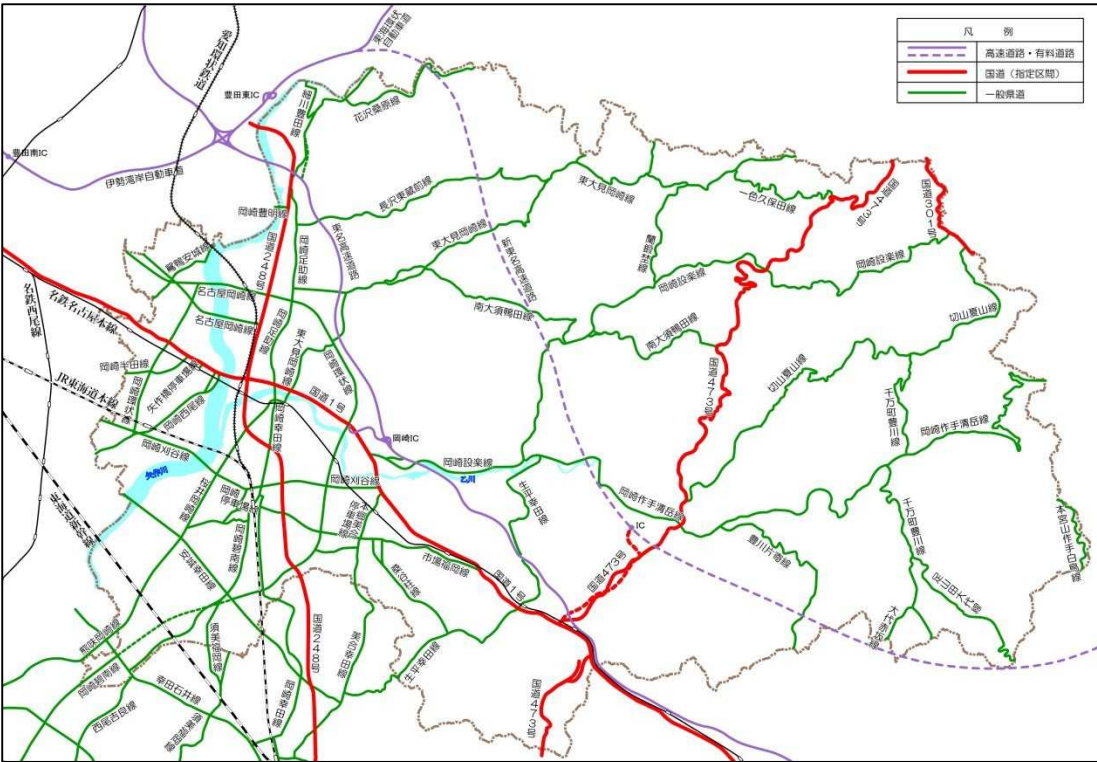


(資料：名鉄バス、岡崎市)

③道路

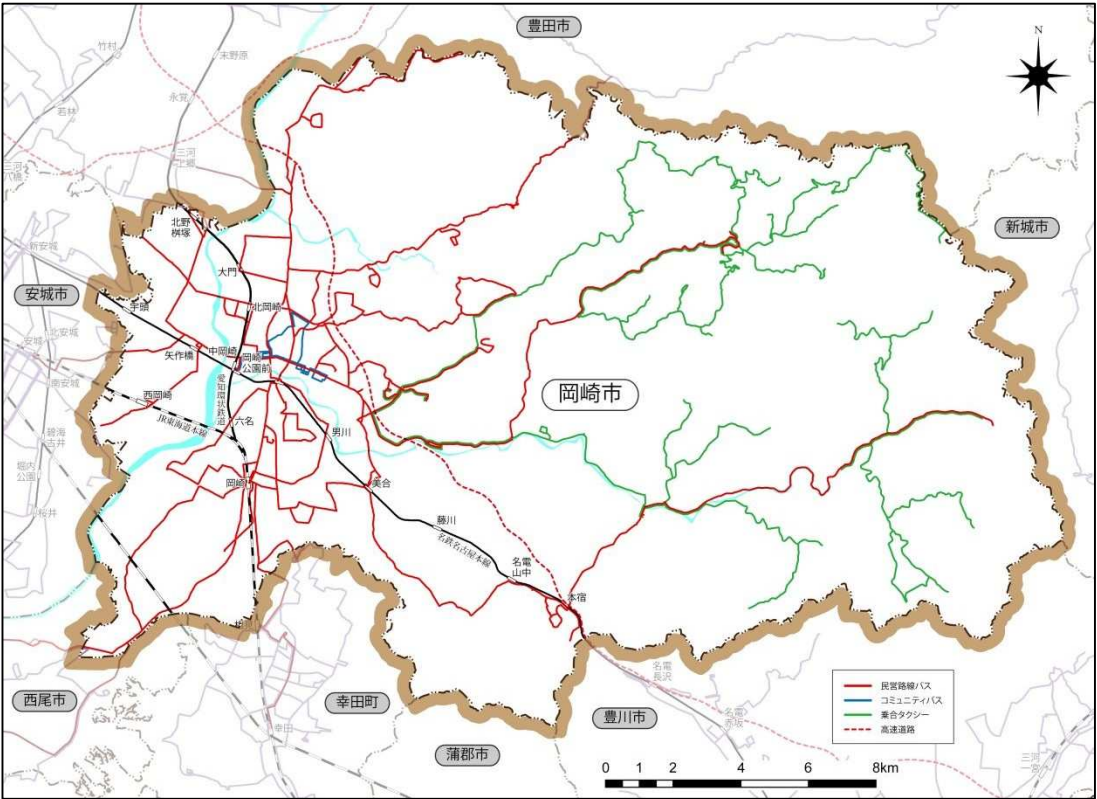
一般道路は国道 1 号、2 4 8 号、4 7 3 号を軸として主要地方道岡崎環状線、主要地方道岡崎刈谷線等の県道で幹線道路網が形成されています。また、広域交通網として東名高速道路が市域を東西に走り岡崎インターチェンジが供用されています。これに加えて新東名高速道路及び新たなインターチェンジの建設が進められています。

図 2-6 道路網図



【修 正】(P4)

図 2-5 鉄道・バス路線網図

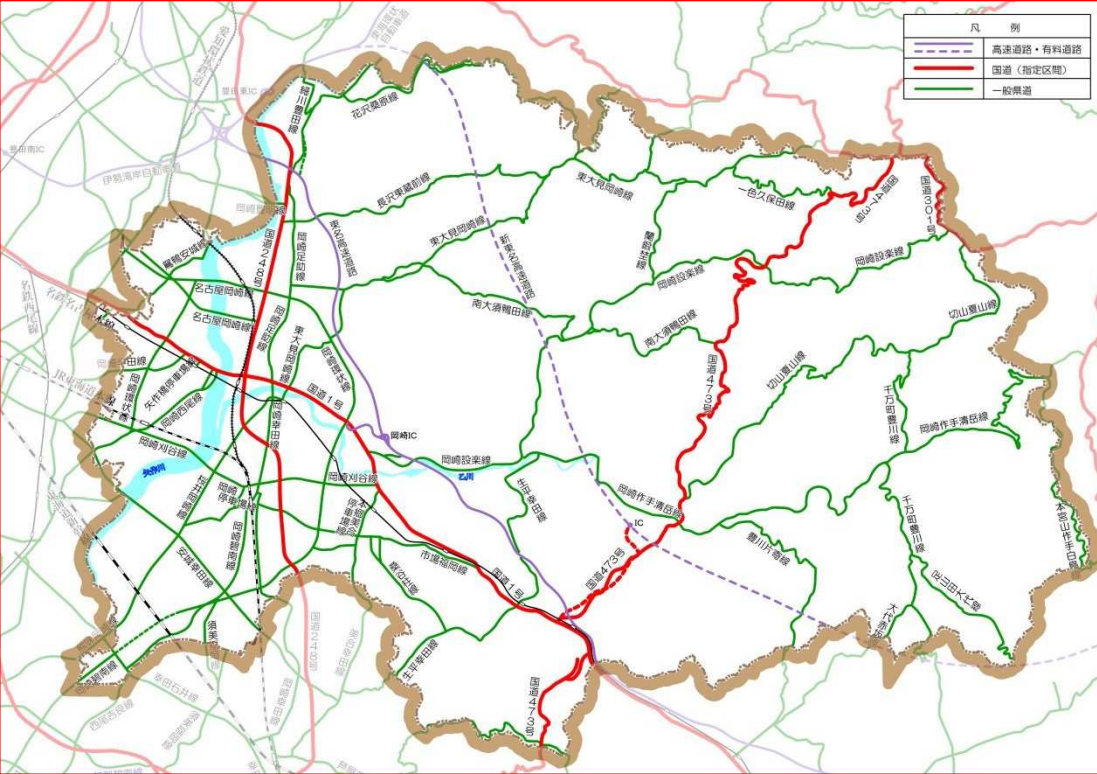


(資料：名鉄バス、岡崎市)

③道路

一般道路は国道 1 号、2 4 8 号、4 7 3 号を軸として主要地方道岡崎環状線、主要地方道岡崎刈谷線等の県道で幹線道路網が形成されています。また、広域交通網として東名高速道路が市域を東西に走り岡崎インターチェンジが供用されています。これに加えて新東名高速道路及び新たなインターチェンジの建設が進められています。

図 2-6 道路網図



(資料：愛知県)