

## 岡崎市地域公共交通網形成計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

意見	市の考え方意見
<b>1、はじめに</b>	
<p>1 (3)岡崎市総合交通政策の②基本目標の施策展開の取り組みで、「名鉄東岡崎駅周辺地区整備」のみを進めるとしているのは異論があります。JR岡崎駅も岡崎市の南の玄関として、近年、乗降者数が急増していることにより、家族や来客の送迎車が安全に待機し、乗り降りさせるスポットが足りない状況です。7ページのこの欄に「JR岡崎駅のロータリーの拡張を行う」と1行追加することを求めます。</p>	<p>P7の「(3)岡崎市総合交通政策②基本目標の施策展開」については、既存計画を再掲しているものですので、原案のとおりといたします。</p>
<b>2、現状の整理</b>	
<p>2 P14の将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所の平成25年3月推計値から2020年の376,106人をピークに以降減少するとなっています。しかし、実際に平成27年度(2015年)に実施された国勢調査の人口速報集計では、岡崎市の人口が381,031人となっており、既に推計値よりも多くなっています。これからの公共交通を考えるうえで人口の推移は重要な要素なので、より実態に近い人口推計のデータを利用したほうが良いと思います。</p>	<p>将来人口推移に用いた資料の人口推計と実際の人口に乖離があるため、より<b>実態に近い人口推計の資料に差し替えます。</b></p>
<b>7、基本目標を達成するための主要施策</b>	
<b>① 公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善</b>	
<p>3 JR岡崎駅から美合駅への基幹バスも良いですが、長期的に愛知環状鉄道を緑丘または上地経由で本宿駅まで、更にその先の大門、北野榊塚まで延長してはどうでしょうか。 岡崎東インターを活用したパーク&amp;ライドで岡崎に遊びに来てもらえたら、岡崎を楽しんでもらえると思います。</p>	<p>「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。愛知環状鉄道の延伸に関するご意見につきましては、現時点での計画反映の予定はございませんが、今後の交通まちづくりのご意見として賜ります。</p>
<p>4 4月から福岡専用線のバス運行が岡崎幸田線経由のルートで開始され、岡崎幸田線は従来のバス路線と新路線と合わせて高頻度の運行になりました。一方で岡崎碧南線は名鉄東部交通による路線がありますが、この路線はダイヤの面で利用しにくく、地域による交通格差が生じたと感じています。今後、大学病院を核とした大規模開発に合わせた若松線などの新たな道路整備が計画されています。が、新しい道路の開通に合わせたバス路線の改善を行ってほしいと思います。</p>	<p>「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。</p>
<p>5 公共交通が充実すると自家用車を使わなくても市内の商店などに行くことが出来、以前のように商店街がにぎやかになるのではないかと感じています。そんな町になってほしいものである。</p>	<p>P38のまちづくりの連携において、まちなか地域における新たなまちづくり施策や郊外地域や中山間地域における交通結節点や生活拠点等の整備との連携などまちづくり施策との連携を記載しておりますので、計画については原案のままといたします。</p>
<b>③ 地域内交通の整備</b>	
<p>6 上和田町に住んでいるが、バス停が近くになく同居の母親が困っています。六ツ美支所へ行くバスをピアゴ経由にするか、旧碧海郡六ツ美村の南部巡回バスの運行をお願いします。 ピアゴやエルエルタウンへの買物や、高齢者のクールシェア・ウォームシェアにも役立つと思います。</p>	<p>「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。</p>

7	コミュニティバスの必要性を感じます。車を運転できない高齢者にバスは必要です。六ツ美地区では、バスが通っていない町があります（高橋町、野畑町、在家町、下和田町、坂左右町、上三ツ木町）。交通政策室で、買物や病院に行く足がないかたの実態を調査し、結果をもとに、コミュニティバスの計画を作成してほしいです。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
8	岡崎駅南土地改良区では、医療機関や商業施設、住宅地の建設が計画されています。こうした施設に対するアクセスにコミュニティバスが必要性です。コミュニティバスの早期実現にむけて具体的な取り組みを要望します。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
9	矢作地域、南部地域で、公共交通（バス、タクシー、ワゴン車など）を充実させるために、地域に入り話し合いを行い、地域にふさわしい公共交通を実現することが必要です。考えていても公共交通は実現しません。まず、交通政策室が市独自の公共交通を充実させることが肝要です。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・田舎、過疎地へのコミュニティバスを走らせる。</li> <li>・今の名鉄バス網では困っているところを充足させる。住民の困りごとを調査して頂き、それに基づく対応をする。</li> <li>・バスルートの具体例 主要医療施設、ショッピング地域、りぶら&amp;市民交流センター、地域福祉センター、その他住民要望地</li> </ul>	P40の「地域内交通の整備の進め方」において、生活交通路線の考え方を記載しています。具体的なバスルートについては、今後の事業計画等において参考とさせていただきます。
11	P26で記載している公共交通でカバーされていない概ね15%の地域だけではなく、カバーされているとされる地域についても、誰でも使いやすい公共交通の整備が求められますので、そのことをはっきりと明記すべきです。	P39の「2）施策事業の内容③地域内交通の整備」において、不採算路線が多く営業路線としてバス路線の維持が困難な郊外部や中山間地域では、地域での主体的な取り組みを基礎として、地域の特性やニーズに合った持続可能な公共交通をめざし、基幹路線や地域内交通を整備すること、個別輸送で利便性の高いタクシーの活用について、鉄道・バス輸送の時間的・空間的な補完が可能であることから、ニーズに応じた有効な利用活用を検討するとしておりますので、原案のとおりといたします。
12	地域内交通の整備として、【バス路線区分の考え方】の案がP40に示されています。地域内交通のうち、支線交通路線は「平日毎日」「午前午後でそれぞれ1往復以上を確保」、生活交通路線では「週1~2日」「午前、午後それぞれ最低限1往復を確保」とされていますが、これでは、「誰でも使いやすい」公共交通とは言えません。まさに、「誰でも使いやすい」公共交通とは何らかを明らかにすべきです。	「誰でも使いやすい公共交通」とは、持続可能であることを前提としつつ、まちなか、郊外地域、中山間地域それぞれの地域特性やニーズにあった公共交通であると考えています。P37の①公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保・維持・改善、P40の②基幹軸の整備、③地域内交通の整備で持続可能で、地域特性やニーズに合った公共交通の整備について記載しておりますので、原案のとおりとします。
13	生活交通路線に住む人々の「対象とする利用目的」が、なぜ「買い物・通院など」と限定されなければならないのか。これでは、住むところによって「差別」することになります。岡崎市のどこに住んでいても、基幹路線、支線交通路線の市民と同じように「通勤・通学・買物・通院及び他の目的」とされなければ、「誰でも使いやすい」公共交通とは言えないのではないのでしょうか。	ニーズに応じて地域特性に合うネットワークを整備することを考えており、主な利用目的を記載しているものであるため、計画については原案のとおりといたします。
14	「地域内交通の整備の進め方」の案がP40~P43に記載されています。①「検討対象地域」には「地域住民のなかに主体的な動きがある地域を優先的に検討する」とあります。地方自治の主人公は住民自身であり、決して行政に「おまかせ」であってはならないと思います。しかし、日々の生活に追われている市民にとって、行政からの働きかけは「地域内交通」を考えるきっかけとなるので、「地域住民の主体的な取り組み」を引き出すうえで、行政に期待するところ大です。	P40の「地域内交通の整備の進め方」において、生活交通路線の整備については、検討から運行に至るまで地域住民の主体的な取り組みを基本としつつ、行政、市民、交通事業者が連携・協力して取り組むことを前提としておりますが、バス路線の課題が特に顕在化している地域には、行政からバス路線の見直しを働きかける必要があると考えています。計画については、原案のとおりといたします。

15	「地域住民組織等」については、車を運転しない、できない人(高校生、高齢者など)の声を十分に反映できる仕組みを「団体等」の条件とすべきです。	バス利用についてアンケート調査や会合に参加いただくなどして、地域にお住いの皆さんの声を反映する必要があると考えております。住民組織については、地域の特性が反映できるように、地元総代会と相談しながら、地域の声をまとめられる団体として組織することを考えております。計画については、原案のとおりといたします。
16	「役割分担の考え方」に示される交通事業者について、「地域交通システムの整備方法」に示されているように、名鉄バスにこだわらないことをしっかりと確認したい。	「地域交通システムの整備方法」については、利用者ニーズにあった質や量、道路環境等の物理的な制約条件、コスト、運営方法等の視点から、最適な交通手段システムを選定しておりますので、原案のとおりといたします。
17	生活交通路線の整備について、「地域住民の主体的な取り組みを基本とする」(P40)とあるが、市としてこうしようという計画があってそれについて意見を市民から聞いて更に練り上げるとい形がよい。全体から見てこうすべきという案があって然るべきである。	P40の「地域内交通の整備の進め方」において、生活交通路線の整備については、検討から運行に至るまで地域住民の主体的な取り組みを基本としつつ、行政、市民、交通事業者が連携・協力して取り組むことを前提としております。地域住民と行政が連携しながらバス路線を検討していくことを考えているため、計画については原案のとおりといたします。
18	行政など三者が「役割分担しながら」というが、市民はどうすればいいのか。誰に言えばいいのか。一人で言っても、その誰かは受け付けてくれるのか。署名を集めて市議会に出してもその気持ちを受け止めてもらえない状況の中で、一般の市民はどうしたらいいのか。	バス利用についてのアンケート調査やバス路線を検討する協議会等の会合で、地域にお住いの皆さんの声をお聞きして、運行計画を検討する必要があると考えております。地元総代会と相談しながら、地域の声をまとめられる団体として住民組織を設立や運営を考えております。計画については、原案のとおりといたします。
19	地域公共交通の役割(P31)はその通りである。問題はそのためにもどうするか、具体的な案がないことである。六ツ美地域のように公共交通がないも同様な所にはきめ細やかな公共交通(コミュニティバス、循環バスなど)が望ましいと考える。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
20	市の施設(市民病院など)に直接行けるようなバス路線を考えてほしい。市民病院には自家用車でないと大変である。自家用車に乗れない高齢者のことをもっと考えるべきである。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。具体的なバス路線整備に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
<b>④ バス路線の確保・維持</b>		
21	運転免許証を返上して、公共の電車、バスを移動手段としている高齢者としては、現在の電車、バスの本数を減らさないでほしい。	P44の「④バス路線の確保・維持」において、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、地域に住民の日常生活の移動手段の確保の観点から維持に努めること、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を行うとともに、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・変更などの見直しを図ることとしておりますので、原案のとおりといたします。なお、現況の公共交通をご利用いただくことがバス路線の確保・維持にとって最も大切なことと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。
<b>⑦ バス路線の確保</b>		
22	JR岡崎駅東口のバス乗り場には様々な行き先のバスが発車しているが、乗り場の案内表示はバスの終着地のみであるため、初めて岡崎に来た人にはわかりにくい。改札近くの自由通路にはバスの案内表示板があり、観光地への行き方もあるが、これに気付かない人も多いと思う。バス乗り場に主な観光地への行き方を表示したり、外国人観光客のための外国語表記を合わせて表記するなど充実させてほしい。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。岡崎駅の案内表示に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
<b>⑪ 交通結節点・乗換拠点の整備</b>		
23	観光や市民の憩いとは別で、中岡崎・岡崎公園前駅を総合駅として開発してもらいたいです。名鉄特急が停まり、一度駅から出なくても屋根続きで乗り換えや乗り継ぎしやすくなれば利用者が格段に増えると思います。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。中岡崎駅、岡崎公園前駅の総合駅整備や新駅設置に関するご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。

	愛知環状鉄道で中岡崎・北岡崎間にひとつ駅があるとりぶらに行くのにすごく楽になります。	
24	P 5 4 の⑩交通結節点・乗り換え拠点の整備において、ロータリーの拡張など喫緊の課題となっている岡崎駅のキスアンドライド駐車帯の整備について具体名を挙げて整備の必要を記述すべきです。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。岡崎駅の整備に関する具体的なご意見につきましては、今後の事業計画等の参考とさせていただきます。
<b>⑭ 広域的な路線の維持と連携強化</b>		
25	P 5 5 の⑭広域的な路線の維持と連携強化において、現在、乗降客が急速に伸びている愛知環状鉄道の豊田までの複線化の実現に着手すると記載すべきです。愛知環状鉄道利用者の不満は豊田までの距離が短いのに単線のため時間がかかることです。リニア新幹線の開通後の交通体系も見据えて、県や豊田市、JR へも積極的な働きかけをして、実現に努力すべきです。	愛知環状鉄道の具体的な輸送力増強方法については、会社が利用状況を確認しながら計画するものと考えております。愛知環状鉄道の複線化については、速達性や利便性が向上するなど利用者にメリットがあることなので、今後も会社へ沿線市とともに要望していきたいと考えております。 今回の計画の趣旨である鉄道やバス網による今後の公共交通ネットワークの考え方については、原案のとおりといたします。
<b>⑮ 広域的な路線の維持と連携強化</b>		
26	P 5 5 に写真が載っている名鉄バスの 1DAY フリー切符は、ほとんど利用されていないと聞いている。発売場所が東岡崎に限定されていること、この切符の存在がほとんど知られていないことに原因があると思う。フリー区間に JR 岡崎駅が含まれているのに岡崎駅周辺で買えないのは使い勝手が悪い。岡崎駅には観光案内所ができたので、こちらでも販売できないか？周知活動も行って、観光客のバス利用促進のツールとして活用してほしい。	P 5 5 の「2）施策事業の内容⑮運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入」において、導入だけでなく、 <u>周知や販売促進についても交通事業者と検討する旨の記載を追加します。</u>
<b>⑯ 自動車利用から公共交通利用への転換促進</b>		
27	高齢者の交通事故削減策として、運転免許を返上したかたには本人に一定額を負担していただきつつ、年間バス乗車パスポートのような補助策等を考えていただきたい。	高齢者への運転免許返納支援としてタクシー運賃の割引制度が設けられるなど公共交通利用への転換の取組の動きがあるなかで、公共交通利用への転換がしやすい環境となるよう取組の検討を行うとしていきますので、原案のとおりといたします。
28	資料中のアンケートにあるように“将来のまちの姿”として、第 1 位と 2 位の項目に“公共交通”に関することがあり、市民の要望も強いと思います。自動車事故の削減や環境にやさしい乗り物としての公共交通機関の利用促進する啓発 PR を持続的に進めていただきたい。	P 5 5 の「⑯自動車利用から公共交通利用への転換促進」において、交通事業者や企業、市民等と連携し公共交通等の利用を促すための講習会や公共交通に親しむイベントを開催するなどモビリティマネジメントの取り組みをとおして市民の意識変容を促す取組みを進めるとしてまいりますので、原案のとおりといたします。
29	今後の少子高齢化社会で公共交通に関して、ひとつの市だけでは解決できない問題もあると思いますので、西三河ないしは三河地区全体として取り組んでもらいたい。将来にわたって、安心、安全な街づくりのひとつとして、公共交通機関の推進を強く感じます。	P 5 5 の「⑭広域的な路線の維持と連携強化」において、隣接都市との連携を強化して、鉄道やバスによる公共交通ネットワークの相互連携、機能強化やコミュニティバスの相互利用の研究を進めるなど都市間の交流を促進するとしてまいりますので、原案のとおりといたします。
30	岡崎市の高齢化率(65 歳以上人口の割合)は、目標とされる年次である平成 32 年度(2020 年度)には 24%を超える状況です。このとき、高齢者の足をどう確保するかが問われます。また、それに見合うテンポでの計画の推進が求められます。	高齢化の進展に伴い身体的に自動車の運転が難しくなる人が増加することが見込まれるため、公共交通利用の転換がしやすい環境となるよう取組を検討するとしていきます。また、計画の推進については、P 5 7 の事業スケジュールに記載してまいりますので、原案のとおりといたします。
<b>その他</b>		
31	バスが定刻通りに来ないのは運転マナーの悪さが原因の一つと考えます。平気で道路に駐停車している車を目にします。警察とも協力して対策をお願いしたい。	いただいたご意見は、今後の事業推進の参考にさせていただきます。
32	P 6 1 の「基本的な方針：「円滑で快適な交通の実現」の目標の中で、「地域内交通検討の地域組織の設立」の現況値(4ヶ所)が目標値として「6ヶ所」に引き上げられています。大いに期待すると	いただいたご意見は、今後の事業推進の参考にさせていただきます。

	ともに、行政の側から働きかけ、市民からの相談に時間外にも応ずるとなると、人員も含めて都市整備部交通対策室の充実を図る必要があります。	
33	今、まだ土地の余裕がある六ツ美地域に市の施設をもっと作って、地域だけでなく市全体の活性化を図ってほしい。そこを中心にしてバスを走らせたりして、人もお金も動けば市全体が新たな発展をするのではないか。相見駅の周りの発展状況がそのよい例である。	「岡崎市地域公共交通網形成計画」は、今後の公共交通ネットワークの整備方針を定めている計画です。六ツ美地域の施設整備などにつきましては、現時点での計画反映の予定はございませんが、今後の交通まちづくりの意見として賜ります。