

岡崎市地域公共交通計画(案)に対する意見と市の考え方

【概要】

- ・パブリックコメント募集期間: 令和4年1月7日(金)～2月7日(月)
- ・意見提出方法: 直接持ち込み、郵送、ファックス、電子メール、電子申請総合窓口
- ・提出人数: 9人
- ・意見件数: 23件

No	内容	対応	該当
1	① 矢作橋駅周辺は他の地域拠点に対し、駅舎の老朽を含めた環境整備が進んでいないと感じます。学生の駅利用者も比較的多いにも関わらず、自動車での送迎などがしにくく、コンビニや商業施設もないため夜間も暗く、子供を一人で歩かせるのは不安が大きいです。駅周辺の再開発をお願いしたいです。また、計画でも地域拠点としてあげられておりますので、計画の具体内容についてもご教示いただきたいです。	本計画では【施策③交通結節点・乗換拠点の整備】【施策④公共交通の待合環境などの整備】を主要施策として掲げており、上位計画の岡崎市都市計画マスタープランでは、主な施策として矢作橋駅周辺整備について記載しておりますが、現状、具体的な計画は定めておりません。矢作橋駅周辺の整備の際は、これらの計画に基づき、関係各課と連携をとりながら各種施策について取り組んでまいります。	4-3
2	② 1. 人間はどうゆう動物かということの基本にすえた公共交通を考えていただきたい。 (ア)人間は、体をうごかして健康がたもたれる動物ということです。 しかし過剰な動かしかたは、体に支障があたえられ健康を阻害すると考えます。 (イ)よって、電動の補助はどうしても必要とされるもの以外は、認めないようにすることが健康につながり、今後の自然との共生の観点からも必要なことと考えますので、小さい時からの体を動かす必要性の教育も必要と考えます。	本計画は、だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現を目指し、移動に困っている人に対して交通手段が提供され、環境にもやさしく、持続可能な交通の実現を目指すものです。	—
3	③ 以前『おかざき1DAYフリーきっぷ』を使って足助まで行きました。チケットの裏には史跡や最寄りのバス停もついていて役に立つ情報が満載でしたが、購入できるのは東岡崎駅内各鉄観光のみです。他都市のように、バスの中や駅でいつでも買えると、観光客や市民にも利用が増え、カーボンオフセットに役立つと思います。あと、チケットに市内のお店で使える割引引き券をつけたり、金額さげてくれたらもっと嬉しいです。お得感をもてると、バスに乗る人が増えると思います。	いつでも・どこでもチケット等を購入でき、あわせて、チケットに付随するサービス等を活用することや、お得感を得られることは大切なサービスだと考えております。本計画では、【施策⑱】にて市民や来街者の交通利便性を高め、地域の課題解決を目指し、MaaSなどの新たな仕組みや技術の活用に向けた可能性の検討を行い、支払方法等を含めた、地域にとって最適な移動手段の提供を目指しています。	4-16
4	④-1 【バスに乗る対象者の見直し】 バスに乗る対象者として高齢者等の移動制約者に関して、移動制約者こそこれからは自家用車を利用する時代になると思われます。先々、自家用車は自動運転の時代になり、バス停まで歩くことが大変な人でもドアツードアで簡単に移動ができるようになるので、健康な就労世代を対象にしなければ今後の利用促進にはならないと思われます。今回の岡崎市地域公共交通計画は令和8年度までの5年計画ということですが、先のことも考え、取り入れるような計画が必要だと思えます。	本計画では、だれもが利用しやすく、安全・安心な交通の実現を目指し、移動に困っている人に対して交通手段が提供され、持続可能な交通の実現を目指しています。なお、【施策⑰】に記載のとおり、多様な移動手段を適度に利用する方向へ自発的に転換していくことを促すため、モビリティマネジメントを実施します。	4-15
5	④-2 【エコ通勤の推進】 エコ通勤は公共交通推進の効果が大きいと思います。企業とタイアップして、まず一度バスに乗ってもらう経験をしてもらうためにもバス通勤デーを設けたり、工業団地への乗り入れ路線の開拓なども有効だと思います。これは通勤時間帯に特化したものでも良いと思います。	【施策⑰】に記載のとおり、通勤交通でのノーマイカーデーの実施の働きかけなどを行っていきます。	4-15
6	④-3 【若者向けに】 岡崎のような地方都市では、高校生まではバスに乗りませんが、免許を取り車を購入するとバスには乗らなくなります。バスの放送でBGMとして若者向けのはやりの曲を流すと良いと思います。	いただいたご意見は参考にさせていただきます。子どもの頃から考えるきっかけを与え、多様な交通手段を場面場面に応じて選択してもらえるよう、【施策⑰】に記載のとおり、学校や地域など各方面におけるモビリティマネジメントを実施していきます。	4-15

No	内容	対応	該当
7	④-4 【観光客向けに】 岡崎市は観光資源には恵まれたところなので、観光客向けに観光地の車内放送を流す。バス停で止まる前に(〇〇商店にはこちらでお降りが便利です。などの)有料宣伝放送を流しますが、バス停出発後に次のバス停にある観光施設の説明を流すと観光客の為には良いと思います。これは市民に対しても知らない情報などがあればそこへ行きたくなり、市民も施設を利用することになり観光発展にもつながると思います。	【施策⑧】で記載のとおり、持続可能な地域公共交通を実現するためには、観光目的による公共交通利用者の増加は大切であると考えています。 いただいたご意見を参考に、事業者と連携しながら観光交流の促進に向けた交通環境の整備に取り組んでまいります。	4-6
8	④-5 【路線バスの旅を企画】 岡崎市地球温暖化防止隊の実施している「MMB！」(皆、もっと、バスに乗ろう！)のようなバスに乗るツアー(路線バスの旅)を企画して実施したり、支援することもよいと思います。若い世代を対象にするために子供をバスに乗せてあげたいような家族単位でバスに乗る企画が良いと思います。	【施策⑪】で記載のとおり、多様な移動手段を適度に利用する方向へと自発的に転換していくため、モビリティマネジメントの実施が大切であると考えています。 「交通事業者や市民、市民活動団体などと連携し……」に修正するとともに、いただいたご意見も参考にしながら各種取組を進めてまいります。	4-15
9	④-6 【ウォーカブル推進都市として】 岡崎市地球温暖化防止隊の実施している「ぶらつきよろりん」などの車に乗らずに歩くツアーを企画して実施したり、支援すると良いと思います。		
10	⑤ 高齢者の移動手段について提案します。 「免許返納された高齢者への自動車のけん引を活用した中山間地域への新しい交通の提案～ラストワンマイル～」 ・公共交通の利用が増えないという課題に対して、高齢者が使いたくなる「コト」を提案する。 ・基幹路線のバスを最大10名として、バス停の削減とあわせて増便し、支線路線とコミュニティ路線はセットで考え、ラストワンマイルは使用者で対応する。 ・中山間地域を運行する基幹路線を増便するとともに、市内での移動も出来るように電動自転車等の移動手段を「運搬可能」とするバスの電車化を実施。 ・中山間地域を運行する支線路線、コミュニティ路線は電動自転車、電動キックボード、地域便対応など個人や地域での対応とする。	いただいたご意見は参考にさせていただきます。 なお、中山間地域での高齢者の移動手段については、【施策⑩⑪】で記載のとおり、バス路線の見直しと確保・維持、及び、地域主体による交通手段の拡充を施策事業として取り組んでまいります。	4-8 ～ 4-12
11	⑥ 人口移動の多い住宅地を含んだ中心部に、他市からも乗車したくなるような目玉となる移動体を設置出来るといい。更に、平日の利用者確保の為、拠点に利点の多い飲食店、ドラッグストア等を集約する。拠点までの移動は、気軽にランダムなアクセスが可能な環境を整備する。	本計画では、岡崎市立地適正化計画との整合を図り、居住誘導重点区域において高いサービス水準を確保するとともに、利便性の向上を図ることとしています。また、【施策②】で記載のとおり、都心ゾーンにおける新たな交通手段の導入を目指すとともに、観光資源となるような新たなモビリティの活用を目指して取り組んでまいります。	4-2
12	⑦-1 P2-22～24 アンケート結果は年齢別に分析が必要ではないでしょうか。 主には、通勤している人、通学している人、高齢者、利用の目的別人数も必要だと思います。 とくにp2-24は 近距離の利用について若い人が言っているのか、高齢者が言っているのか、読み間違えると高齢者には厳しい結果となります。 また、公共交通を鉄道もバスもひっくるめて回答されているのも、分離すべきではありませんか。	年齢別(65歳未満、65歳以上)にも確認はしておりますが、傾向に大きな差異は認められませんでした。また、「近距離の移動は健康のため、自転車や徒歩を利用する」の項目については、高齢者も参加・協力意向が高い傾向がみられました。 なお、「交通体系」「交通の適正化」に対する設問であるため、公共交通としてまとめた設問としています。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	2-23, 24
13	⑦-2 P2-26 自宅の近くにバス停がある(バス停が近くにある)という選択肢がありません。補助金が増えているのに、本数が少ないという意見が多いのは、補助金の効果が上がっていないのでは？検証してバス以外の交通を検討すべき。	バス路線補助金額が令和2年度で前年度比約1.3倍増加しているのは、新型コロナウイルス感染症の拡大により利用者数が大きく減少していることが主な要因です。また、財政面や運転手不足等により運行本数を多くすることは難しい状況です。令和2年度においても約433万人の方にバスを御利用いただいております。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	2-35
14	⑦-3 P2-38 チョイソコおかざき岡崎の検証が少なすぎる。公共交通手段の脱炭素化支援。	チョイソコおかざきは現在実証実験を実施しております。地域協議会とともに運行内容について協議・検討、及び、検証を行っています。なお、詳細な検討は過去の岡崎市交通政策会議資料にありますのでご覧ください。また、カーボンニュートラルへの対応については、【施策⑩】にて取り組んでまいります。	4-15
15	⑦-4 P2-57 2. 4.9(3)タクシーの新たな運賃・料金サービスの導入。ぜひ岡崎版乗合タクシー料金を作って、個別の交通手段を確保してください。中山間地域でも市街地でも求められているところです。	【施策⑨】で記載のとおり、一括定額運賃(定額タクシー)などの導入可能性について、タクシー事業者と検討をいたします。	4-7

No	内容	対応	該当
16	⑦-5 4章全般 2章でとったアンケートや前の計画の課題をふまえてどう計画変更したか、不明です。P2-23の 重要度に応えられる計画になっているのでしょうか。市長は市長選挙でどこの地域においても、「バスがない」「足がない」という声を聞かれています。「とにかくまちバス」の公約はどこに反映されていますか。	【2.6 まちづくり・公共交通の課題】で前計画の検証や現況整理等を行い、まちづくり・公共交通に関する課題をまとめており、課題の解決に向けて【3.2 基本目標・基本方針・成果目標】を設定しています。 また、「まちバス整備検討会議を各地に設置」という公約に対応して、【施策⑪】で地域主体による交通手段の拡充に関するフロー等を示すとともに、地域のニーズにあった地域主体の交通の実現を目指して、地域住民・行政・交通事業者が役割を分担・連携して取り組んでまいります。	2-67 3-2 4-10
17	⑦-6 P4-10地域主体による交通手段の拡充 いままでの計画より一歩踏み込んだ内容ではありますが、他の自治体が10年前に行っていることを今「やっている」という感があります。チョイソコ岡崎の長所短所を、試行錯誤しながら全域に広げられる施策として進めてください。	【施策⑪】に記載のとおり、地域住民、行政、交通事業者が連携して、地域の移動ニーズに対応した交通体系の構築に取り組んでまいります。	4-10
18	⑦-7 P4-7 ⑨ 多様な輸送資源の活用検討 これまでになく、バス以外が重視されており期待しますが、検討からせめて試行運転(実施)までごぎつけてください。	【施策⑨】に記載のとおり、地域の実情に合わせた交通手段の見直しを図るとともに、既存交通手段の活性化も図れるよう取り組んでまいります。	4-7
19	⑦-8 P4-20~22 21の施策が掲げられていますが、目標達成年度、経過年度また、目標数値がかかれていません。絵に描いた餅にしないよう、期日と目標値を決めてください。	施策は、成果目標(公共交通利用者数の回復)を達成するための手段であり、進捗状況を把握するためのものとして確認項目を設定しております。確認項目は、期日と目標値を定める性格のものではなく、随時、基本目標、基本方針、成果目標の達成に向けて、施策事業を進めてまいります。	4-20 ~ 4-22
20	⑧-1 交通は体系なのでまちづくりの中で考える必要があります。 ・「車を使わず徒歩圏内で生活できるコンパクトシティ」を目指してほしいと思います。 ・時代的に車は減らさないといけないものなのです。道路を造ったりするお金を公共交通に回せば本数を増やしたり新しい路線を作ったりできます。運転手の人件費も出ます。	本計画では、岡崎市立地適正化計画との整合を図り、居住誘導重点区域において高いサービス水準を確保するとともに、利便性の向上を図ることとしています。【施策①】に記載のとおり、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の視点での施策を進めてまいります。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	4-2
21	⑧-2 現状、街として成り立たなくなった中山間地などは、当面公共交通手段でフォローするしかない。しかし「大きな病院を一つ作って周辺から通ってもらう」というような施策をしていけば、そこへの交通量が増えるか、そこまで行けずに医者に掛かれなくなるかのどちらか。役所も医者も拠点拠点には必要で、そこからさらに毎週〇曜日には分院への往診があつて…というように、日常的にはなんとかかなるようになってほしいです。	中山間地域については、【施策⑩】に記載のとおり、日常生活において最低限必要な施設などへの移動を確保するため、週1日程度の運行の確保・維持に努めます。	4-8
22	⑧-3 日本では「自転車は車道を走るのが原則」となっています。田舎の交通量の少ないところならいざ知らず、街中では非常識極まりないです。自転車は「自転車道」を走るようにしてほしい。あまりに「車優先」で作られた道路は自転車が走るには危険であるため、ここでも車に制限をかける必要があります(決して歩道を削ってはいけません)。また、車は田舎ののりものです。街中では車が不要になるような道路行政や交通政策を施してほしいです。	【施策⑤】に記載のとおり、「岡崎市自転車ネットワーク計画」「岡崎市自転車活用推進計画」と連携を図りながら進めてまいります。なお、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	4-4
23	⑨ 計画策定にあたって、当事者を交えての議論が欠かせません。 一つは、岡崎市民です。 計画作りの段階から、当事者を交えた議論が必要です。 計画(素案)でも、2-23にあるように、アンケート結果の集約結果が示されています。 二つは、岡崎市職員です。 地元との協議を続けていくうえでも、職員の力量と意欲が求められます。岡崎市の人事異動基準とは別に、こうした協議会との連携を図る職員は、計画年次の5年の超えてその職務に携わることが必要ではないでしょうか。当然、その職員自身の同意は必要となるでしょうが、一つのことを成し遂げるうえで、計画年次をまたぐ在職が必要と考えます。もちろん専門家の知恵も大切ですが、それとやり取りできるだけのものを職員の側も持たなければなりません。そのための時間も必要なのです。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	—