

1 意見募集の概要 （１）意見募集期間 令和5年１月１8日（火）～令和５年２月１７日（金） （２）周知の方法 広報あじょう（１月号）及び市公式ウェブサイト （３）閲覧場所 都市計画課、市民交流センター、へきしんギャラクシープラザ、各地区公民館、図書情報館（アンフォーレ内）※市公式ウェブサイトにも掲載 （４）意見を提出できる人 ①市内に在住・在勤・在学している ②市内に事業所などを有する ③市内で活動している ①～③いずれかに該当する人 （５）意見提出方法 住所・氏名とご意見を記入し、持参か郵送、ファクス、電子メールで都市計画課まで提出
2 意見募集の結果概要 （１）意見提出人数 ２名 （２）意見総数 １１件 （３）提出方法 電子メール１件、FAX１件 （４）結果の公表 広報あじょう（４月号）、市公式ウェブサイト 都市計画課、市民交流センター、へきしんギャラクシープラザ、各地区公民館、図書情報館（アンフォーレ内）※市公式ウェブサイトにも掲載

				意見区分	
				A：ご意見を受けて訂正したもの	0件
				B：ご意見の考え方が現行の計画に含まれていたもの	5件
				C：現行案とおりとしたもの	0件
				D：案に関連する質問など	6件
番号	計画案の該当箇所	ご意見の概要（原則原文どおり）	市の考え方	計画への反映	意見区分
1	P1「教育、文化、観光等の様々な分野と連携した新たな施策を、地域住民、行政、交通事業者等が連携・協働して実施することにより」	「…文化、」の後に「福祉」の記述を加えなくてもよいか？	「等」の中に、福祉分野も含まれております。 (番号２、３記載の市の考え方参照)	－	B
2	P2「関連計画との整合性」 関連P7	地域福祉計画との整合性は無くてもよいのか。 「2027年には約４人に１人が高齢者となる」との人口分析があり、現時点でもあんくるバス利用者の多くは高齢者であり 「（仮称）地域の交通を考える会」を立ち上げていく計画があるならなおのこと地域福祉の課題として整合性を持たせるべきではないか。		－	B
3	P18「その他市内の移動サービス 関連P24 関連P38 ②通院・買い物するための交通手段 ⑦自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段	弊団体では2016年より有償ボランティアの形態で生きがいのための外出支援を福祉事業者や包括支援センターとの連携で実施してきた。コロナ禍でも危険を承知で通院や買い物、手続き、ワクチン接種と介護保険外の出かけたくても出かけられない方々の移送と付き添い、話し相手のサービスを実施してきている。利用件数は昨年度888件、今年度は毎月90件を超えてきている。12人のスタッフの中には高齢者もいるが、約100人の利用者の日常の杖となり足となっている。 まさに「自家用有償福祉運送」実施団体としては、公共交通機関の利用促進と利便性が高まることでもっと希望のもてる移動が実現してはしく、あんくるバスに乗れることを目標にした活動も何例か実施したが、バス停にたどり着けない、立ってられない、シルバーカーを一人でのせられない、認知症のため誰かの支援がないと乗降できないなど、課題が多く結局車での送迎付き添いとなった。こうした課題は地域包括支援センターや福祉事業者も承知している。だからこそ①の地域福祉計画との整合性が必要になると言える。	本市の地域福祉計画である「第４次安城市地域福祉計画」が、すべての人や事業者等が、お互いに支え合い自分らしく暮らせる地域福祉」のより一層の推進を目指して、平成31年3月に策定され、高齢者の移動手段に関する課題だけでなく、様々な福祉課題の解決に向けた方針を示しております。 本計画で取り扱う「公共交通」は、目的地への移動手段の一つであり、地域福祉計画の施策として位置づけられている高齢者や障がい者のお出かけ支援や、ノンステップバスの採用等の施策を実施しており、地域福祉計画と整合しております。	－	B
4	P23「レンタサイクルの年間利用台数と事業費の推移」	2022年事業費の急増は維持管理費増以外に原因はあるのか？	サイクルポートの変更に伴う維持管理費用（人件費）の増大が原因です。	－	D
5	P29「一般タクシーが捕まらない、または予約ができない」 関連P26 関連P50 関連P63 関連P67	②の弊団体の活動の中で最近一番よく聞かれる声で、ワンメーターは断られたり、チップの受け取りで来てもらったり、「ちょっとそこまで行きたい」という利用を拒否されたり、病院でずいぶん待たされる例を何例か聞いた。この表の中で数字としては第3位であるのに赤線がないのは「運転手不足の深刻化」ということなのだろうが、それに対して計画目標44万人⇒80万人とタクシー利用目標値が一番増え幅が大きい、事業者頼みではない段階的な具体的な計画があるのか？	赤線で示している項目は、関連する項目について「知らない」と回答した人を除外する処理を行った回答を示しており、回答割合の多い項目を強調表示しているものではございません。 一般タクシーに対する支援策につきましては、本計画P.67に記載した内容を想定しており、事業者と安城市が双方協力しながら、新型コロナウイルスの影響により減少した利用者の回復に向けて取り組んでまいります。	－	D
6	P51 運転手不足が原因で需要に対応した配車が困難 など	あんくるバスの便数を増やすことが難しい原因として、運転手不足が挙げられていました。市で運転手を養成するのも打開策だと思います。	運転手不足の解消については、国を始めとした各団体、事業者において、様々な対策を実施しておりますので、それらの施策と連携し、運転手の確保を推進してまいります。	－	D
7	P56 公共交通が目指す姿	とてもいいと思います。是非実現して欲しいです。	ありがとうございます。引き続き、実現を目指して各種施策を推進してまいります。	－	D

番号	計画案の該当箇所	ご意見の概要（原則原文どおり）	市の考え方	計画への反映	意見 区分
8	P62 過度の自動車利用から公共交通への適切な行動変異を促す・・・	この書き方だと、行きたい時に、行きたい所に行ける公共交通手段があるにもかかわらず、自動車を利用している～というニュアンスになります。現実（事実）としては、行きも帰りも1時間半に1 便くらいしかあんくるバスがないから利用したくても利用できません。ある程度以上の頻度で運行すると、利用者が増えると思うのですが、その点について、調査・研究されたと思いますので、結果を公表してください。乗客減に悩んでいた豊橋鉄道が、15分毎の定時運行にしたら、乗客が増えたという話を聞きました。	「MM（モビリティマネジメント）」とは、公共交通や徒歩などを含めた、多様な交通手段をかしこく利用する状態へと転換することを促すものです。自家用車での移動を無理に公共交通に置き換えるということではありません。 運行頻度の増加につきましては、本計画P.51に記載のとおり、運行頻度増加のためには、バス事業費の大幅な増加が必要ですが、バス事業への市負担、利用者負担双方で「現状程度」が最も支持されていることから、現状程度の事業規模での改善を実施することとしております。	－	B
9	P63「目標3」の目標値 関連70	「2027年新規立ち上げ」というのは大雑把すぎないだろうか？1つ立ち上げるということなのか、そういった協議を何箇所かで開催する元となる会なのか、いろいろな業種の協働のものなのか、町内会などで話し合った集まりごとのことをさすのか具体的な会のイメージが不明。立ち上げることが目標なのか？それに基づいて政策の方針に検討内容を生かすのであればもっと早い段階での立ち上げが必要なのではないか。	「（仮称）地域の交通を考える会」の立ち上げを目標として設定した理由につきましては、本計画P.77に記載のとおり、関係者の連携・協働のためには、行政だけでなく、地域住民等が、公共交通を「自分ごと」として認識し、自ら主体的に地域の移動について考えることが重要であることから、その達成度を図る指標として設定したものであり、会を立ち上げることが最終目標ではありません。 具体的な会のイメージにつきましては、同ページに記載のとおり、関係者の課題を共有した上で、地域の公共交通を盛り上げ、既存公共交通の利活用やよりよい公共交通となるような仕組みの検討をする場として機能することを想定しております。 従いまして、ご意見のとおり一刻も早い段階で立ち上がることが理想ですので、本計画P.69記載の施策を推進し、できるだけ早い会の立ち上げに尽力したいと存じます。	－	B
10	その他（要望など）	「カーボンニュートラルに向けて、自家用車から公共交通への利用転換」とSDGs推進は理解したいが、SDG s 目標3の「すべての人の健康と福祉」実現には利用転換がすぐにはできない人たちがまず乗車拒否されない環境や乗降条件の明確な提示が介護タクシーとの狭間の利用者には必要。 移動したくても介護タクシーの利用対象でなく、しかし移動困難や玄関先までのお迎えを必要とする膨大な移動難民が今後もっと増えることが予測される中、車の便利さに慣れ切った安城市民にとって世代によっても違うのだろうか「自分ごと」ととらえられる視点を持ってもらうには生き方暮らし方の価値観の転換が腑に落ちるようなアイデアが出せるかどうか。今現在、まさに交通難民となって「自分ごと」となっている人たちにとっては、交通の足は健康に生きがいを持って生きていく現実問題そのものだ。もっと真摯に聞き取りし「・・・考える会」で「共に考え」安城モデルを描く交通計画が必要に思う。 地域住民の声を取り入れて「気軽におでかけ」が長くできる「住み慣れた地域でいつまでも暮らせる（地域包括）」安城になってほしい。	生活スタイルや価値観が多様化した現代において、特定の価値観によるアイデアですべてが解決することは不可能です。だからこそ、行政、交通事業者、地域住民それぞれの価値観だけではなく、それぞれの事情や課題を共有して、お互いが寄り添いながら考えることで初めて、価値観の転換が腑に落ちるようなアイデアが出せるのではないかと考えております。 そのためには、まずは、地域住民の皆様と、移動手段に関する諸問題を「自分ごと」として捉え、自ら主体的に考え、行動するための場が必要と考えておりますので、今後も、ご協力をお願いいたします。	－	D
11	その他（要望など）	「本證寺」「デンパーク」「歴博」「丈山苑」「更生病院」「アピタ」など目的地とルートがはっきりわかるプランと目的地との連携などによるメリットを分かりやすく広報したり、町内会へお出かけプランとしてPRしてほしい。 公共交通機関は新しくできる商業施設や駅高架により様々な見直しができるだろうが、今現在の暮らしの利便性重視の速攻通り組む内容と、多様な連携で進めていく広義の街づくり、そしてSDGsの視点と3つの視点は世代によってある程度ターゲットは絞り込めるしそれぞれを得意分野とする市民団体も存在する。市民協働で進められる部分がたくさんあり1人の人物が町民住民市民、同じように見えて実は違う顔で暮らしている。市民協働側の視点からの推進も期待したい。	お出かけプランにつきましては、安城市のHPや広報での発信、まちかど講座での「マイ時刻表」の作成などを実施しており、これらの情報を、引き続きPRしてまいります。 本市では、一定の公共交通ネットワークが構築されていると自負しておりますが、生活スタイルや価値観が多様化した現代において、よりよい市民生活を実現するためには、行政、交通事業者、地域住民が、それぞれの役割を尊重しながら、課題を共有し、地域の暮らしを豊かにするためにはどうすれば良いのかみんなで「考える」ことで、豊かな暮らしを支える公共交通へと改善できると考えておりますので、今後も、ご協力をお願いいたします。	－	D