

平成25年度第3回岡崎市交通政策会議 会議録

1 開催及び閉会に関する事項

平成25年12月16日（月） 14時00分～16時30分

2 開催場所

岡崎市役所西庁舎 7階 701号室

3 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員（19名）

伊豆原 浩二	委員	(愛知工業大学 客員教授)
松本 幸正	委員	(名城大学 教授)
酒井田 幸成	委員	(名古屋鉄道(株) 東岡崎幹事駅長)
安達 雄彦	委員	(愛知環状鉄道(株) 運輸部管理課 課長) ※西川雄一郎係長代理出席
加藤 直樹	委員	(名鉄バス(株) 運輸部部長)
鋤柄 徹	委員	(名鉄東部交通(株) 業務部長)
伊藤 僚一	委員	(愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長)
小林 宏	委員	(愛知県交通運輸産業労働組合協議会 議長) ※木全啓雅幹事代理出席
小原 睦	委員	(岡崎商工会議所 副会頭)
神尾 明幸	委員	(岡崎市総代会連絡協議会 会長)
伊藤 久幸	委員	(岡崎市老人クラブ連合会 会長)
市川 文勇	委員	(六ツ美商工会 会長)
山本 一夫	委員	(額田地域生活交通協議会)
小林 博之	委員	(国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官)
古橋 昭	委員	(愛知県地域振興部交通対策課 主幹) ※尾崎弘幸課長補佐代理出席
八田 陽一	委員	(愛知県西三河建設事務所道路整備課 課長)
川口 孝	委員	(愛知県警察岡崎警察署交通課 課長) ※佐藤敏宏係長代理出席
中安 正晃	委員	(岡崎市 副市長)
大竹 隆	委員	(岡崎市 都市整備部長)

(2) 欠席委員（3名）

古田 寛	委員	((公社)愛知県バス協会 専務理事)
加賀 時男	委員	(岡崎市障がい者福祉団体連合会 会長)

三島 梨加 委員 (国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課 課長)

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

小早川 稔 (交通政策室長)、神谷茂樹 (主任主査)、奥田 信 (主任主査)、柴田健史 (主査)、成瀬泰樹 (事務員)

5 会議傍聴者等

1名

6 会長あいさつ

(内 容 省 略)

7 議事

(1) 公共交通に親しむ日の結果について (資料1)

資料1「公共交通に親しむ日の実施報告」により、実施内容及び実施報告について報告を行った。

<以下、各委員の意見等>

副座長 : 事業者から「やって良かった」という話がありました。すごく良かったと思います。これが、つながる、続いていくということだと思いますので、これを機会に取り組んで頂ければと思います。

額田に関しても来年度も更にいいものを作って頂ければと思います。

座長 : 結果については、市民に何らかの形でオープンにしてメッセージを出されますか？

事務局 : 考えていませんが、次回からはアンケート等で参加者の声を聴き、その辺をフィードバックして、これからの利用につながる、使ってみたいという声を聞いてみたいと思います。

(2) 額田地域コミュニティ等の運行計画再編について (資料2)

資料2「額田地域に係る運行計画の再編について」により、下山地区線の運行計画案の一部修正について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

副座長 : 運行管理上は問題がないでしょうか。休憩時間が少ないような印象がありますが。ドライバーは一人ですか。

事務局 : 運行管理上に関しては確認しております。何時間運行で、何時間休憩することに関しては問題ない範囲内です。

座長 : ご承認して頂いたということで進めさせていただきます。

(3) 新総合交通政策の策定について (資料3)

資料3「新総合交通政策の策定について」により、アンケート結果及び現行の総合交通政策の評価、課題、これからの方針等について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

座長 : バスロケーションシステム、待合環境が少し認知されてきましたという話があった。基本的に、PTPS、バスロケなど、バスを優先していく仕組みができてくると市民にとっても時間通りに来ないということが解消されれば評価が高くなるのではないのでしょうか。

事務局 : 市の方で出前講座を行った時に一番インパクトがあるのは、PTPSの青信号の走行レーンの動画には、本当に驚かれます。これからはバスに乗りたいという声もあります。警察署にも対象路線の拡大をお願いに行かせて頂きたいと思います。

副座長 : 資料3-1の11ページ、「岡崎市の将来のまちの姿」の回答からは、これから政策を策定していくにあたって重要な住民の方の意識が見えてきました。この姿を皆さんが将来目指すべきだと描いているというのを我々がしっかり認識し、これからの交通政策を立案していくにあたり、公共交通を大切にしていかなければならないということが、ここではっきりしたということだと思えます。

選択肢の⑨は公共交通だけではなく、自転車も徒歩も入っていますね。または健康という所に反応したのでしょうか。選択肢の若番である①を選びやすい中、選択肢の⑨を選んだというのは、ここをしっかりと期待に応えられる絵を描かなくてはと改めて思いました。

委員 : 同じく11ページのアンケート結果の「認知度とその評価」という部分で、施策を展開された地域とそうでない地域では結果が違ってきていると思います。

「知っている」とか、「知らない」とか、「便利になった」とか、「変わっていない」とかは傾向として違ってきます。廃止対象バス路線の改善部分について11%しか認知度がありませんが、今回「便利になった」は39%という結果になっています。この結果だけを見ると、廃止対象バス路線について更なる改善をしていかないと思います。とは言っても対象になっている地域では効果的で便利に感じている方が多ければ、追加の対策を考える必要がないかなと思います。アンケート結果については、今後の検討材料として地域ごとの状況をおさえ、地域差を整理していくと、尚よい対策につながるのではないかと思います。

事務局 : 地域協議会は、額田地域でしか立ち上がっていませんが、これから様々な地域で協議会的なものを立ち上げていきたいと考えております。具体的な政策については、この部分をしっかり分析して、地区の特性を踏まえた上で考えていきます。

副座長 : 11 ページの将来のまちですが、学生と話をして最近つくづく感じるのは、康生地区などの「まちなかへ公共交通で行きやすいまち」は期待度が低いということです。彼らは岡崎の康生が元気だった頃の姿は知らない。かつ「⑤ 自動車が少ないまちなかを、自転車や歩いて快適に移動できるまち」も経験したことがないです。彼らの育った時代は、身の回りの道路はいつも車があふれていて危険で、遊んでは駄目な空間だったんです。年代によって求めている姿がだいぶ違うのではないかと思います。若い世代に対しては、また違う見せ方が必要だなという気がしており、そこも見ながらこれからの政策論を検討してもらいたいと思います。

座長 : 価値観が変わってきており、世代の問題とか時代を見ておかないといけないと思います。20代の人たちは免許を取りに行かない人が結構いて、随分免許の保有率も落ちているというデータもあります。そういうことから、若い人たちの意見、お年寄りの意見、中間の年齢の意見を、どう組み合わせていくかというところが、これからの知恵の出どころだと思います。

いろいろな場で意見を聞いたり、まちの姿を描いてもらったり、将来の姿を見つけながら、いろんな人たちと議論していくのが大切ではないかと思います。

安全とか徒歩、自転車の話も聞かれているわけですから、それを頭に入れないながら交通政策をやらなくてはならないと思います。

会長 : 総合交通政策の主語は、誰になるのでしょうか。例えば、渋滞、防災、環境は国も県も市も、いろんな所がやらなければならないと実現しないと思うが、その中で全体としては皆でこういうことをやらなければならない、そのうち、

このメンバーで出来ることはこういうことだという構成になりますか。

事務局 : 総合交通政策は、どちらかというところと理念というところに近いものですから、こういう方向でいきたいというものであり、誰が主体で行うかというのは公共が行う所については、市・県・国であれば市が役割を持ってそれを県、国へ伝えながら進めていく役割だと思います。

会長 : できるだけ最初の段階では国の政策であろうが県の施策であろうが全体に広げていき、そのなかで仕分けして、これは市がやる、これは、県、国がやってください、という形でいくのが一番形としてはいいですかね。

座長 : 実施計画を作って実際に実行していくという段階では、どういう主体でどういうふうにやらなければならないかは整理しておかなくてはいけないと思います。ただし、市が作成する総合政策に対し、この会議で市が実施していく政策論についてどこまで書くかという問題もあり、実施主体までここで議論するのはちょっと辛いかなと思います。

予算によっては短期で出来るのか先送りをせざるを得ないか、それも影響してきますので、実施にあたっての関係機関の国、県、事業者、市という単位で関連して行うグループがある、ということまでは書いておいていいのではないのでしょうか。もう少し具体的な形で細かく関連した事業ということになると、他の部局とも調整しながら、こういうことをしたいということに留めておけばと思います。

副座長 : この会議で策定する政策であれば交通事業者にやって頂くことを入れてこの場で合意になるかもしれませんが、市の政策ですから愛環、名鉄バスがやることを入れるのはおかしいですね。いろんなところに協力を求めて進めていきます、という書き方しかできない。

座長 : 岡崎市の交通政策というものに対して政策会議で提案するとしても、市としては鉄道も評価したいですね。それに付随してバスの幹線、フィーダーというような仕組みを描いて頂いて、このネットワークのイメージを全部行いたいと市の政策理念として持たなくてはならない。これを具体的に実現するには事業者と一緒にいかなければどうにもならない、という意味の表現をしていけばいいと思います。事業者と連携、協力という言葉が入り、事業者の言葉がどこまで入るか分かりませんが、検討してもいいけれど難しいよとか、やりたいと出来るは違いますね。だから事業者の方向性を少し盛り込んでおき、市民、地域の皆さんに岡崎市はこういうのを考えていると、これを実現したいという

ようなところへ、メッセージを出していくということではないでしょうか。評価という言い方をしてしまうと、どう評価するかというあたりと目標というのも含めて、この目標が短期目標なのか、例えば交通安全の事故死傷者のところはH27目標と書いてあり、その上はバス利用者数の増加は、どこが目標か何年かか書いてありませんので多分、受け取る側はこの目標は、どこに位置付けられるかが、あやふやになってしまうから、そのあたりもメッセージを出せるような仕組みにして実際に事業を展開するうえでの調整事項は残るということを表現することになると感じます。

事務局 : 事務局としては役所内部では軸を含めて検討していきます。市としての考え方をお示し、ご意見を伺い検討させていただきます。目標年次があっても予算的なこと、調整事項が発生するなか難しいところは表現を変えていく必要があります。考え方、方向性として賛同を頂けるとあれば前向きな検討で表現していきたいと思います。表現の仕方、考え方、各事業者のビジョンがあれば、お示し頂きたいと思います。

委員 : 交通弱者というか高齢者が利用できる手段は鉄道やバスのみならず、タクシーも公共交通としての認識を持っていますが、タクシーが出てこない。意外と都市部には交通弱者は多く、数百メートルも歩けないと病院や市役所、買い物に行くのにタクシーを利用します。高齢者にやさしくと謳い上げるとなればタクシー需要の位置づけを明らかにして欲しいです。

身障者の割引を行っていますが、あまり知られていません。高齢者が増えると、ご利用の頻度が多くなります。

タクシーも認知して頂き、お役に立たせてもらいたいと思います。

座長 : 優しく安心安全なだけでなく、タクシーの公共性をどう表現していくかです。タクシーの活用は大切な要素であり、バス停まで行けない人は増えていきますから社会的な方向としては当然だと思います。そこらへん調整して何か形を入れて頂ければと思います。

委員 : 岡崎市人口の1割、4,200人位が居る六ツ美では、マナカが使えず、意外に不便です。名鉄バス、鉄道、愛環、タクシーが、そういうことやりたいとかの意見が反対に聞きたい。どういうことを望んでいるかを知りたいです。岡崎市の計画に則って皆さんが協議をしている段階ではまだかなとなります。

委員 : 市の交通政策ですから、いかに反映していくかがアクションプランです。こういう形でやって頂ければ一番有難いと思います。

12月から自転車の乗り方規制がありました。アクションプランになると思いますが、こういうことを重点的に市が真っ先に取り上げてくれれば有難いと思います。政策は充分だと思います。後はアクションプランです。

委員： タクシーとバスは競合するところがあります。タクシーはバス停まで行かなくてもいいが、バスより運賃が高い。高齢者は病院や買い物に行きますが、ほとんど1～2人しか乗っていません。病院は定期的に行くし3～4人で行くようにすればいいわけです。タクシー業者からPRする体制ができないかなという気がします。

委員： バスに比べてタクシーの値段が高い理由はバス停まで歩かなくてもよい、雨でもドア・ツー・ドアで濡れないという利便性を少し深めた提供であるためです。病院にご近所の方が揃って行かれるということでは等分して割り振りすれば料金が安くなり、コミュニティバスもそれに近いかと思います。乗合タクシーは一つの路線を作り1軒1軒寄って病院まで行く設定は作ろうと思えば可能ですが、市から補助を頂くことになるかもしれません。乗合タクシーという制度は各市町村で普及しており、無料タクシーということでダイヤ通り走って、ご自宅まで迎えに行く制度もあります。名鉄東部交通が800円でバス停まで行くというのがありますので、高齢者とか足のない方の利用促進を手掛ける道があるかと思っています。できればご協力させて頂きたい。

座長： コミュニティバスにしても公共交通はシェアして使っていると思います。タクシーはシェアという概念が弱くて、タクシーの活用としては皆で使おう、シェアしながら使っていこうという仕組みも一つの方向としてあるのではという感じはします。計画に利用者の方向性みたいなものをシェアという言葉で入れるのか、岡崎市ではそういった方向性を持てば、新しい仕組みを作らなくてはならないので、その時には事業者、利用者、行政なりの仕組みを作っていくような表現が方向性として、ここにあっているのではないかという気がします。具体的なことはタクシー事業者のご意見を聞かないと分かり難いですが、私は取り組むべき方向性があり得るのではないか、そういう表現でもいいのではないかと感じます。公共交通は事業者独自にやっていたのを、お互い上手に使える仕組みを作り、サービスを提供するところだと整理して頂いて、その中に公共交通も自動車も、免許返納の話のようにボランティア輸送で自分の車を使おうという仕組みが出てくる可能性も十分あります。交通政策基本法が11月27日に参議院を通りました。国はまだ基本的な計画を作っていませんが、これからどう整備していくか、それが出来ると私たちも少し整備し直さなくてはならないことが起き得るかもしれません。今の時点では、タクシーの公共性とかも

含めてシェアというか皆で使う部分がこれから必要となり行政のやり方を市民にも分かってもらい、事業者もそれに参加していく仕組みを作る方向性がいいという気がします。

副座長 : 郊外化しスプロールしてしまったまちで移動に困っている方を全部バスで運ぶのは無理です。そこで新しい役割がでてきます。協力できるというお話もありましたので是非お願いし、何らかの形で記述頂くといいです。現実にはタクシードライバーの確保も困るという話もあり、行政からの支援等の問題もあり、そんなことも考慮しないとイケないと思います。

委員 : 自動車を持てないから切り離すとタクシーの方が逆に安くなる方もおられます。

座長 : それでも車を持ったというのが事実です。タクシー業界でデマンド交通の仕組みを新しく作っていくこともあると思います。タクシーはもともとデマンドであり、デマンド交通の仕組みを市や町、国で検討しておりますので、その使い方もタクシーやコミュニティバスの大きさまで考えていかなくてはいけないことがでてくるでしょうが、まだまだこれが良いという方策が見つけられないのが現実です。今回の方向性としては公共交通にタクシーの記述がないのはおかしいので、どういう仕組みを作っていくかも検討しないとまずいのではないかと、それは調整しておいて頂けたらと思います。

委員 : 使う方に正確に情報発信しなければと考えており、ホームページで情報提供していますが後期高齢者にはなかなか伝わらないのが現実です。岡崎市はバス事業について他の市と比べても意見交換が盛んで事業者の意見を反映させて頂いています。バス事業者主体で出来るバリアフリー対応車両の導入、ノンステップ化が進んでいます。待合環境は事業者で整備しようと思っても制約が多く、果たせる役割の度合いが混在しますので、事業者と行政、地域の方が連携してやっていくことを強く謳って頂きたいと思います。予算的なこともありますが、この方向に従って協力していきたいと思っています。

同じグループ会社でもICが使える使えないという会社の壁があります。複数の会社と同じ地域で営業しているので、そこは一朝一夕難しいと思います。

バスはバス停まで来て頂かなければならないので、そこをどう情報発信していくかが我々の課題となります。方向としては、この方向でいいかと思います。

座長 : 事業者は記述している文言について、お持ち帰りご検討ください。シェアの部分等ちょっと落ちていると感じますので、もう少し整理して頂くことでお願いします。

文言等おかしい点は事務局にお伝えください。後ろ向きではなく前向きに是非お願いしたいです。市民と情報発信の議論をやって頂きたい。我々はこの国も経験したことのない少子高齢社会を走り続けています。その中で、何かを見つけていけないといけないということだと思えます。市民にも危機感ではなく、新しい仕組みを創り出せるようにして頂いたらと思えます。

副座長：市民にどういう情報発信していくかが難しく、市民に向けた市民のための情報発信を考えて頂けるといいと思えます。市民からすると国道だとか県道ではなく岡崎市の道路としてどうなのかが一番知りたいことであり、そういう面も必要だと思えますので、次回まとめて頂きたいです。

事務局：表現の仕方を含めて検討していきたいと思えます。

素案の 21 ページに基本的な取り組み方針ということで交通事業者がやるのか市がやるのか市民がやるのか「みんなで創り、守り、育てる公共交通」という考え方が議論になったと思えます。額田のバスを考えた時に市民が主体となり、どういう取り組みをしたら市民が満足するかという主体で取組を始めたところで、市がお金を出して交通事業者に走らせてもらっている仕組みがあるように、タクシーが必要な仕組みは、何を解決したいからスタートすれば、そこから市民の役割と行政、事業者の役割がみえてくるかなと思えます。額田だけではなく郊外部地域も取組を開始していきますので、どのようにしたらバスに乗るようになるか、市民が満足する公共交通になるかは行政が音頭をとって市民の声を聞いて事業者に伝えながら、どういう形がいいかを行っていききたいと思えますのでご協力頂きたいと思えます。

9 連絡事項

次回会議を1月下旬に予定

－ 会 議 終 了 －