

平成 26 年度第 2 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26年9月18日(木) 15時00分～17時00分

2 開催場所

岡崎市役所西庁舎 701 号室 (入札室)

3 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員 (20 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)
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)
河口	恒徳	委員	(愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長(名鉄岡崎タクシー))
古田	寛	委員	((公社)愛知県バス協会 専務理事) ※ 富山 純史 事務局長 代理出席
小林	宏	委員	(愛知県交通運輸産業労働組合協議会 議長) ※ 野中 寿文 幹事 代理出席
前山	敏昭	委員	(岡崎商工会議所 交通部会長) ※ 阿部 正和 総務部長 代理出席
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)
加賀	時男	委員	(岡崎市障がい者福祉団体連合会 会長)
酒井	英二	委員	(岡崎市六ツ美商工会 会長)
牧野	公一	委員	(額田地域生活交通協議会)
山下	隆道	委員	(国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課 課長)
後藤	英丸	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) ※ 浅田 裕人 主任 代理出席
中安	正晃	委員	(岡崎市 副市長)
岩瀬	敏三	委員	(岡崎市 都市整備部長)

(2) 欠席委員（2名）

狩谷 伸一 委員（愛知県西三河建設事務所維持管理課 課長）
川口 孝 委員（愛知県警察岡崎警察署交通課 課長）

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

福澤 直樹（交通政策室長）、水上 順司（主任主査）、尾崎 孝幸（主査）、
平松 隆（主任専門員）、成瀬 泰樹（事務員）

5 会議傍聴者等

1名

6 会長挨拶

（内容省略）

7 議題

(1) 岡崎市地域公共交通網形成計画の策定について

岡崎市地域公共交通網形成計画の策定について、資料1より岡崎市の交通に関する課題、課題解決のための基本方針や施策、成果目標の目標値について説明した。

<以下、各委員の意見等>

座 長 現在、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴う基本方針の考え方や、交通政策基本法の基本計画のパブリックコメントが本省から出ております。補足の説明がありましたらお願いしたいと思います。

委 員 今月初旬より、昨年成立いたしました交通政策基本法に基づく交通政策基本計画、今年5月に成立致しました活性化再生法の政省令と基本方針について、パブリックコメントがかけられておられます。

活性化再生法を中心にお話させていただきますが、基本方針のポイントは3点あります。1点目は持続可能な公共交通網の形成です。今までは、多様な交通を連携させることが目的だったのですが、今回は単なる連携ではなくて、それが持続可能であるためにはどうすれば良いかということ考えた計画を作ろうという方針になっております。2点目は、まちづくりとの連携、他施策との連携を考えた公共交通網の形成です。まちづくりを完全に無視した公共交通は場当たりの対応になり、持続可能性は薄くなるので、その点を常に意識して計画を作ることになっております。3点目は計画

の評価です。自治体が策定する計画がきちんと機能しているのか、計画を策定する段階で中間評価の時期や目標を設定しておいて、定期的に計画が進んでいるか確認しながら、少し違っているようなら見直していく、これが基本方針に書かれている主なポイントでございます。

法律施行のスケジュールについては、11月中旬ということを知っております。そのころには政省令、基本方針についても確定になると聞いております。

国交省の政策でコンパクトシティプラスネットワークとよく言われておりますが、政権の重要課題になっている地方創生の中でも非常に注目されておりました。国交省としてもここは重点的な政策としております。今回の概算要求においては、前年度57億円増で公共交通関係の予算要求をしております。今回作ろうとしている地域公共交通網形成計画ともう少し踏み込んだ再編実施計画に基づいた取り組みについて、支援できるような制度設計をしていると本省から聞いております。非常に前向きな取り組みをしていただいているので、引き続き岡崎市の取り組みを進めていただければと思います。

座長 国交省のホームページにも載っておりますので、一度見ていただければと思います。国の来年度予算も今年度より57億円増の363億円の予算概算要求をしており、バックアップ体制も揃ってきております。ぜひ、岡崎市地域公共交通網形成計画をつくり、再編実施計画は次のステップとなるのですが、事務局でまた考えていただければと思います。そういう方向で事務局の方も資料を出していただいておりますが、これについて何かご意見はございませんでしょうか。

委員 コンパクトシティプラスネットワークについて、どのような具体的イメージを想定しているのでしょうか。

委員 コンパクトシティの考え方はいろいろあります。自治体からのご質問で、平成大合併で複数の市町村が合併したが、都市機能を一ヶ所に集めるのは無理という話を多数いただきます。それはおっしゃる通りだと思います。

国がいうコンパクトシティは、例えば多数の自治体が合併し都市機能を一つにまとめるのは出来ないとしても、旧市町村内にあった都市機能を一つ一つ集約していくことは可能であると考えています。例えば旧A市、B市、C市が合併したとして、A市には中心となる病院がある、B市には中心となる図書館がある、C市にはその他の核となる施設を一つというように作っていくというのを、国としてコンパクトシティとしております。

プラスネットワークの意味は、都市機能を集めただけで終わると拠点間

の連携がとれないので、これらの拠点間を公共交通で結んで支えていくというイメージでございます。この考え方にもとづく確保維持改善事業など運輸局の政策が注目を集めている状況でございます。

副座長 国の動向の情報を収集しながら岡崎市として対応していくことになると思いますが、国の方針が見えてきているので、それに対してもう少しメリハリのある対応ができると思っております。

いくつか良い情報があり、例えば地方創生の一つとしての観光についてです。岡崎市には観光資源がたくさんあります。観光資源をもっと生むようなあるいは活かすような内容は地域公共交通網形成計画に出しやすいと思います。今後、もう少し特徴づけていただければと思います。

岡崎の場合、総合交通政策がありますので、地域公共交通網形成計画は総合交通政策と整合させるというのは当然だと思っております、上手にまとめてあると思います。一方で、地域公共交通という事を考えると、市民の方々と共に築き上げていく事が一番重要だと思っております。総合交通政策は大きな話であったためこの点は十分書ききれていませんが、公共交通部分を抜き出すということだと、この点をもう少し前面に出したいほうが良いと思います。

額田地域では住民の方々を中心に一生懸命やって頂いており、このような取り組みはこれからも望まれる事だと思います。今後、市街地部においても、額田地域のように取り組むところが出てくると良いと思います。目標に向けた主要施策の中に市民や住民という言葉が抜けていると思うので、記載の必要があると思います。

事務局 バス路線の改編は、地域の皆様と一緒に話をしていただければ改編作業は進みません。次回の資料には、住民と一緒に話をしてどのように改編作業を進めていくのか追加で記載してまいります。

座長 住民との作業の進め方については、もう少し整理する必要があると思います。高齢化、少子化という言葉だけで整理すると、世代による価値観や生活実態の違いを見誤る可能性があります。また、地域によって生活スタイルが違うので、これをどう支えていくのかという課題もあります。市民という言葉で一括してしまうと、抽象的な話になりがちです。どこにメスを入れていくのかということを書きおかないと、市民の皆様にはわかりにくいと思います。まちづくりとの連携についても、具体的に表現していくことが大切だと思います。副座長のご指摘の点については、このような視点からも考える必要があると思います。大変重要な視点だと思います。

委員 座長のご指摘は、市民のニーズに対して政策をたて展開していく視点だけにとどまらず、行政として市民の意識にどのように語りかけていくかという視点で、深く対応を考えていくということだと思いますが、この辺りはどうお考えでしょうか。

座長 市民のニーズはいつまでも変わらない訳ではなくて、提供するサービスによってニーズは変わってくると言う事を、常に考えておく必要があると思います。市民の皆さんからニーズを聞くだけでなく、市民のために最も良いと思う施策を行政が一生懸命考えて議論していくことが、大事だと思います。

委員 総合交通政策をベースにして地域公共交通網形成計画を作るとのことですが、前総合交通政策の主要施策の評価の中で未達成な項目が二つあります。地域公共交通網形成計画の主要施策の中で、未達成であった目標を達成するために、特に重点的に取り組む施策はどれでしょうか。

事務局 前総合交通政策で未達成であったバス利用者の増加の目標については、市民や企業や自らの交通行動を意識改革していく、交通行動の変容を促していく取り組みを重点的に進めたいと考えています。施策といたしましては、高齢者や中高生、事業者や通勤者に対して、バス等の公共交通の利用促進を周知するモビリティマネジメントを実施して利用啓発を進めていこうと思っております。今年度、市内の中学3年生を対象に、バス利用促進啓発を図る予定です。

また、基本方針の中で一番核となるのは、公共交通ネットワークとバスネットワークの確保・維持です。バスの本数が減る、路線が無くなると非常に不便になり、さらに利用者数が減少するので、路線は確保しつつモビリティマネジメント等によって、利用者増を図りたいと考えております。

座長 モビリティマネジメントの説明がありましたが、委員の皆様におかれましても是非、地元の皆さんや企業の皆さんに仕組みをお伝えいただきたいと思います。今年度、中学3年生を対象とした理由を教えてください。

事務局 高校生の通学は距離が伸び、バスなどの公共交通も通学手段として選択肢に入ると考え、中学校3年生を対象として開催しています。

副座長 意識啓発という事で、皆さんに公共交通使って下さいという働きかけは大事ですが、まずは基本的な公共交通のサービス水準を上げるという姿勢が大事だと思います。目標実現に向けた主要施策に書いてあるように、バ

ス停の待合環境の整備や、バリアフリー化の推進、公共交通マップの作成などの基本的なサービス水準の向上を図ったうえで、モビリティマネジメントの実施だと思えます。市民の皆さんに公共交通が便利で使いやすいと思ってもらえる計画にすることが一番大切だと思っております。

事務局 バスが使い易い環境の整備については、今後も交通事業者の方と一緒に進めていきたいと思えます。

座 長 どちらが先ということではなく、ソフトとハード両方が必要だと思えます。行政だけでやるのは大変難しいので、商店街の方、民間企業の方、NPOの方など様々な民間グループや交通事業者と一緒にモビリティマネジメントはやる必要があると思えます。交通手段のネットワークだけではなく、人的なネットワークも活用して施策を進めていく必要があるという気がします。こういった観点も踏まえて、サービスの提供に対する事業をどう起こしていくかということも、一緒に考えていただければと思えます。

委 員 バス利用者数の増加という指標があります。実は平成 25 年度までは、バス利用はある程度底堅い状況でしたが、高齢化で労働人口が減少しており、大規模な団地を通る主要路線でも利用者は減少傾向にある状況です。この増加という指標についてただ数字だけを追うと、いずれは未達成のままになるのではないかという不安があります。先ほど副座長が言われたサービス改善が前提になりますが、バスの利用促進のための呼びかけは非常に重要な話であると思っております。もう一つ公共交通の市民満足度の向上の指標です。これは交通系 IC が導入されたことが、おそらく市民の満足度向上に繋がったと思えます。しかし、バスロケーションシステムも同様ですが、非常に多大な投資を伴うものです。このようなサービス向上施策も、民間事業者で次々と導入できる状況ではありません。この状況の中で、この先の満足度を維持できるかどうかは非常に不安があります。また、バス停の上屋や待合環境整備についてもこの会議で既にお話していますが、歩道環境などある程度条件の整っている所はすでに設置が済んでおります。残っている待合環境の整備をどう進めていくかは、非常に大きな課題だと考えています。この状況を踏まえて、この指標についても中身を考えていく必要があると思えます。公共交通の質を良くするために、いわゆる顧客満足度の面から努力はしておりますが、サービス水準を上げることには限界があります。市民意識への働きかけは重要であると認識しつつも決め手がないといった状況です。バスの乗り方教室などを行う事は、具体的な取り組みとしては有効な手段だろうと考えております。利用促進をどの

ように進めていくか、行政的の立場であるいはみなさんのからも知恵をいただければと思います。

委員 バスを利用するなかで感じていることですが、実際のバス停の位置が分かりにくいと感じています。目的地の最寄りのバス停についても、手探りで乗降している方が多いのではないのでしょうか。利用者にわかりやすい正確な情報提供が必要だと思います。運行時間についても、もう少し遅い時間でもバスが利用できるようになると、もう少しバスの利用者は増えるのではないかと思います。

座長 現状では、バス停で検索するという形でしか情報がありません。目的の施設へ行くにはどこが最寄りのバス停かは調べられますが、バス停近くのエリアに関する情報提供の話になると、これは行政だけでも交通事業者だけでも実現できないと思います。行政や事業者が連携しないとバス停エリアの情報提供サービスはできないのではないのでしょうか。このような取り組みが、バスの利用者増のための一つの施策としてありうるのかもしれないと思いますので、事務局でご検討いただきたいと思います。

委員 名古屋で地下鉄やバスなどに乗ると、ここのお店へはこの駅やバス停が最寄りだとアナウンスしている。商工会や商店街が宣伝をかねて実施しているのかもしれないが、岡崎市でもこういった取り組みを進めたらどうでしょうか。沿線商店等の宣伝になるし、バスの利用者にもわかりやすくなると思います。目が不自由な人たちから、バスに乗車するときには大きめの音声で行先の案内があるとほっとすると聞きます。自分から行先を確認して乗車するよう伝えていますが、なかなか聞きにくいという方が多いです。バス停到着時には大きめの音声で行先・経由先のアナウンスをお願いしたいです。車いすでバスを利用する方からは、バス乗降時には運転手さんが迅速に対応していただけると聞いておりまして、バス事業者さんには感謝しております。お互いに協力していけば、何か良くなるのではないかと思います。

座長 お互いのコミュニケーションということも重要な要素だろうと思います。

事務局 今後の施策を考えていくうえで、委員の皆様と一緒に考えていかなければ、具体的なことを決めていくことができないと思いますので、委員の皆様とご協議させていただきながら、施策等を考えていきたいと思えます。

委員 すべてのお店や施設を対象にバス利用の案内をするのは難しいと思います。ある程度バスの利用が期待できる高校、大型ショッピングセンター、観光地といった施設に絞り、最寄りの駅の何番乗り場から、何時頃にバスに乗れることをお知らせするパンフレットとかチラシを作るという方法もあると思います。

座長 国のかたは、他都市の事例など様々な情報をお持ちだと思います。市にもお伝えいただきまして、事務局で整理をしていただければと思います。

副座長 まちづくりとの連携というのが求められています。岡崎市の場合、東岡崎の再開発と岡崎駅周辺の開発がかなり進んできていますが、まちづくりを支える公共交通のあり方を考える非常に良い契機であり、すごく重要なことだと思います。拠点開発とセットで公共交通も見直していく、充実させていくというのが、まさにまちづくりとの連携だと思います。それが可能なので、そのような具体的な記述をしていくと良いと思います。

委員 額田地域では公共施設の再編計画が進んでいます。また、一年後には新東名も開通し、額田地域の中心部には岡崎東インターができ、おそらく高速バスが通ってバス停もできると思います。このようなまちづくりと連携した公共交通機関の整備として、大きなインパクトのある話があります。ほかにも、宮石のサービスエリアなど高速道路の活用、額田地域での公共施設の再配置や、東岡崎や岡崎駅などの拠点整備と合わせたまちづくり、歴史資産を活用した観光ネットワークなど、いろいろなことと組み合わせた公共交通のあり方を考えていければ良いと思います。

座長 子育てなどの視点も必要だと思います。まちづくりとの連携の観点では、市役所内の関係課との横の繋がりを考えると、もっとたくさんの選択肢があると思います。まちづくりとの連携については、これから事務局で議題を作ってください、委員の皆様からのご意見をいただくことになると思いますのでよろしくお願いします。

委員 まず、岡崎市をどうするかというビジョンがあり、その実現の為に再開発や観光スタイルなどがあると思いますが、それを支える手段が公共交通だと思います。公共交通自体が目的ではなく、都市のあるべき姿を支える手段として公共交通がどうあるべきかという視点で、この計画を作っていくと非常に分かりやすくなると思います。この視点で計画を考へるときに、どのように目標を定めるかということになります。課題設定で高齢化が進ん

でいる、高齢者の免許保有率が上がっているとありますが、例えば、高齢者が無理に運転してなくても移動できるという事を仮に成果目標とすれば、高齢者の免許返納率とするのも可能だと思います。目標設定において利用者の満足度など一般的な指標がありますが、理想のまちにするためにどのようにして公共交通で支えていくかということ突き詰め、高齢者をもっと支えていくという事になれば、このような目標設定もあり得るのではないかと思います。

公共交通網形成計画の作成にあたっては、まちづくりとの連携の話が非常に多く出てきます。国のまちづくり部局の担当者の方にも会議に参加いただくと良いと思いまますのでご検討をお願いします。

座長 市のまちづくり部局は都市計画課でしょうか。都市計画課の意見も聞きながら計画策定を考えていると思います。委員の皆様のご意見を参考にさせていただければと思います。次の会議では、委員の皆様から頂いた意見をもう少し具体的に整理した上で提示していただくという事でしょうか。

事務局 今回の意見を踏まえまして、また資料を修正して提示いたします。

(2) 公共交通に親しむ日事業について〈資料2〉

公共交通に親しむ日事業について、資料2より今年度実施する予定の事業内容について説明を行い、事業内容について承認を得た。

<以下、各委員の意見等>

委員 公共交通に関するクイズはとても良い取り組みだと思います。先ほどから観光・まちづくりと話が出ていますので、額田地域のPRもかねて男川やなやくらがり溪谷などの観光資源をクイズに出していただきたいと思います。

事務局 ご提案について、検討いたします。

座長 委員の皆様におかれましても、是非、公共交通に親しむ日にご参加いただき盛り上げていただきたいと思います。また、お帰りになられて身近な方にもPRいただければと思いますのでよろしくをお願いします。

(3) その他

10月1日から変更したバス路線である上地循環線、額田地域の乗合タクシー、

あんくるバスの宇頭町乗入れについて、交通事業者及び事務局から説明を行った。

委員 岡崎幸田線については、幸田町内での利用者の減少により不採算となっていたため廃止申出をしておりましたが、関係機関との協議が整いまして9月いっぱいまで幸田町内の路線については廃止します。岡崎市域内においては、上地循環線として南部地域交流センターまで新規に路線を伸ばしまして、岡崎駅方面へ向かうバスが平日で29本から40本に増えます。以前よりかなり運行頻度を増やすので、積極的にご利用いただければと思います。

事務局 額田地区の乗合タクシーとあんくるバスも10月1日からダイヤ等を変更しての運行となります。額田地域の乗合タクシーにつきましては、10月1日から新ダイヤでの運行となります。地元の総代さんや各地区のバス委員の皆様にご協力をいただきながら、市政だよりやバス車内掲示、新ダイヤのチラシの全戸配布により周知を行っています。

額田地域の乗合タクシーは、今年10月1日から29年3月までの3年間の運行となっていますが、新ダイヤでの利用状況を確認しながら、改善点があれば随時協議しながら改善したいと考えています。また、平成29年の3年後の見直しに向けて、引き続きご地元の皆様と一緒に、地域にふさわしい公共交通について協議していきたいと思っております。

あんくるバスについても、10月1日から宇頭町地内への乗り入れが始まります。こちらについても、市政だよりや矢作西学区の皆様にはチラシを全戸配布して周知をしております。

座長 情報というのは、人から人へ口コミで伝えるというのがベースだと思います。委員の皆様もお帰りになりましたら、是非、周りの方にお伝えいただけますようお願いいたします。

8 事務連絡

次回会議は11月下旬から12月中旬を予定

— 会 議 終 了 —