

平成25年度第4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1月24日（金） 10時00分～12時00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㈱ 東岡崎幹事駅長）
安達	雄彦	委員	（愛知環状鉄道㈱ 運輸部管理課 課長）
加藤	直樹	委員	（名鉄バス㈱ 運輸部部长）
鋤柄	徹	委員	（名鉄東部交通㈱ 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） ※後藤泰之幹事代理出席
小原	睦	委員	（岡崎商工会議所 副会頭） ※齋藤眞澄専務理事代理出席
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）
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） ※鈴木隆史運輸企画専門官代理出席
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

柴田和幸 (都市整備部次長)、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)、尾崎孝幸 (主査)、柴田健史 (主査)、成瀬泰樹 (事務員)

5 会議傍聴者等

3名

6 会長あいさつ

( 内 容 省 略 )

7 議事

(1) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について(資料1)

地域公共交通確保維持改善事業を活用した生活交通ネットワークに基づいた事業の一次評価について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

委 員 : 国の事業評価が今年度から見込み評価から実績評価に変わり、岡崎市にも評価に取り組んでももらいました。

資料1-3で、今後の改善点の所で、額田支所・市民病院線、げんき館は名鉄バスの補助路線で、A評価をつけて改善点をあげるのはいいが、具体的に何の課題があり、なぜ名鉄の補助路線にする必要があるかが具体的には出てきており、逆に改善点となるかという部分があるため、書かなくてもいいのでは。また、減便したら目標値を達成できるというところにつながる、A評価にするために、どういう改善をするかという観点で書かれた方がいいと思う。

事務局 : A評価にしていくために、地元の方とどうしたらA評価にしていけるのか、どうしたら更にいい方向でいけるかを協議していきたいと思う。

座 長 : A評価を頂けるような、逆に言えばA評価にしていく表現をするか、減便でいくとしても、それをどういう形で実行するかを含めて、地域、事業者のやり取りを含めたなかで、全体の方法論と次のステップへ向けての行いを記述するという方向で、事務局、副座長、私とで、修正していきたい

と思う。ご了承頂けたらと思います。

副座長 : 目標値があり、それが達成できなくて、人口減少もあったので需要に合わせて減便した、そこに重要な要素があって地域の方に検討してもらった。そこがポイントだと思う。人口減少があったので、それに合わせて減便したが、より利便性の高いダイヤに変えてもらっているはず。さらに地域の方の行動にあったダイヤに変えたこと、話し合ってもらった、それを機により利用促進を図っていくというのも一つの方法としていいかなと思う。

委員 : 改善点等、協議した中でこの報告書を出して頂いた。減便という表現は、どうかというような形ではあるが、今後、利用促進を図っていく形で表現して頂ければよいと思う。

座長 : 表現を微修正して地元の委員、事務局と相談しながら国へ提出するというところで如何でしょうか。ご同意頂いたということで進めさせて頂きたいと思います。

## (2) 新総合交通政策の策定について（資料2）

総合交通政策（素案）の基本目標、施策展開等について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

委員 : 資料2の28ページで、確かに年齢別にみると若年層の方は自動車移動がメインですから、この部分で強調するのは確かにいいかなと。期待される効果として市内の道路混雑が緩和され自動車で快適に走行できるようになります、とあるが、この会議では公共交通の利用促進に軸足をおいてまとめている中で自動車でも移動しやすくなる、となると、少し違和感を感じる。交通渋滞が緩和されることによってバス等の公共交通は定時性を保たれるとか信頼度が高まることを織り込んで、用途に応じた賢い交通を使えるというのに結びつけた方が、27ページのバス走行環境の改善とリンクする部分が出てくると思うので、検討して頂けたらと思います。

事務局 : バス路線の維持とか連携強化とかあるが、道路に軸足を置くだけでなく、バス等の快適環境も意識した期待される効果というように変えていきたいと思う。

委員 : 新聞記事で東京都内で車を持たず家から生鮮品の店に行くのに500m以上ある65歳以上の方が2010年には17万人にも上るという記事がありました。公共

交通機関が発達する中でも 500m以上歩かないと日常の食品が買えない方がいるということで、将来の岡崎市もこの問題が生じると思い、高齢化に伴うマイカーに頼らないところで長期ビジョンの中で、タクシーの利用も考える方向でご検討頂きたいと思う。

副座長 : 年代別の将来のまちの姿がすごく面白いと思いました。20代未満の方は、国道1号などの幹線道路の渋滞が無くなるとかは全然望んでいません。20代になると免許を持ち出し自分が車に乗るようになって渋滞に困り渋滞のない町をつくりあげていこうということになってくる。20代、30代は割合的には変わらず、40代になると、だんだん減り、50代、60代となると、ぐっと減る。この考え方として、諦める、だんだん慣れてきて、岡崎はこういう道だと思う。一方では20代、30代、40～60代と何が違うかは、一番違うのは子育てである。子育てする時は、子供を連れ、荷物を持ち家族で移動するとなると、車に頼らざるを得ない。逆に言うと公共交通は子育て世代には使いにくいのではないかと思う。道路の整備をしてもらってもいいが、公共交通に軸足をおいた整備とあれば、子育て世代にとって使いやすい公共交通を目指してもらおうといいかなと思う。

委員 : バスはベビーカー利用についての取り扱いを安全に便利にして頂くかということで、会社でもルールを決めて乗務員の教育を進めている。バスロケーションシステムは若いお母さんに評価頂き少しご利用が増えてきた雰囲気もある。逆に、ベビーカーのトラブルも増えており、情報を上手くお伝えし利用しやすい車内環境を整備し、利用のしやすさをアピールする取り組みを進めている。

委員 : 鉄道駅にエレベーターが無いところもあるので順次、自治体と話して進めたいと思う。ベビーカーの問題は折りたたんで乗ってください。ということですが、ラッシュ時には、どうかなと。お互いに事業者も利用者も、考えて協力しあい快適な乗車をして頂きたいと思う。

委員 : 鉄道のバリアフリーが一番の問題であるが、愛環は5,000人以上利用のある駅は自治体の協力でエレベーターを設置している。今後は3,000人ということになりましたので自治体の協力を得ながら整備していくことになる。高架線の区間が多く、そういう駅が多いが、乗降数の少ない駅の整備が難しく、ベビーカーの方や高齢者の方の移動には制限が出てくるのかと。

事務局 : 岡崎市総合交通政策では子供を意識した書きぶりにはなっていないのが現状である。名鉄の駅のバリアフリーのエレベーター等については、現実に利用す

るのは障害者だけではなく、高齢者、ベビーカーの方、妊婦さん等が利用している実態をつかんでおり整備をする大きな目的に入ってくるのかと思っている。31 ページの「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」で⑥～⑪までの施策の中が高齢者や障害者、外国人等の書きぶりになっているが、子供さんとか意識した表現に少し書き加えさせて頂いて、全体として交通弱者、自動車を使えない人たちに安全安心な交通体系になるようなイメージがわく書きぶりに変えさせて頂こうと思う。

座 長 : 市が子育てを出来るような環境整備をして、若い人たちに住んでもらえるような方向性を持つかどうかを含めて、交通体系の中で、どこまで捉えるのかというあたりを整理しないといけないと思う。交通のなかにバリアフリーのところは、子育て世代が使いやすい空間を提示していく言葉を入れていけば、いいと思う。

13 ページの「5 交通を取り巻く潮流の変化」に若い次の世代が生活しやすい空間を我々が作っていくということを是非書いて欲しい。若い皆さんが生活しやすい空間として安心して子育てできるような子育てできる受入れ体制、例えば待機児童の問題では公共交通の駅に近い所にそういう施設を整備するとか、そういった方向性が見えていないと、いつまでたっても受入れ体制はよくなりません。

会 長 : 子育てにやさしい交通体系を作っていくのは大事な視点だと思う。

交通機関に乗っているお母さんと赤ちゃんの使いづらさ理由の一つとして、他の人に迷惑をかけるのではないかというのが、大きなバリアになっていると聞く。交通事業者は、どのようにお考えでしょうか。

社会的環境全体で、皆で子育てするお母さんをサポートできるような雰囲気を作っていくというのも、交通政策の中に織り込めるといいのではないかと思います。

委 員 : 通勤の時間帯での乗務員への暴力や席譲りなどの交通マナーを啓発ポスターで呼びかけているが、泣くのを許容しましょう、というのまでは難しいです。車イスを使われる人は周りの人の目を気にされている。ハードのバリアフリーではなくソフトのバリアフリーになっているところがあるので、啓発に努めていきたいと思う。社会的にゆとりを持って移動できる社会にしていくべきだと思う。

委 員 : 赤ちゃんが泣くことへの苦情は、ありません。車内で化粧をしたり、弁当を食べたりとか、強要できるものではなく、お願いという立場しかないものです。

から理解して頂かなければ仕方ないと思う。

座長： 社会的な風潮は大切で、ここに入れるかどうかというあたりはあるでしょうが、皆でメッセージを出していくのは、すごく大切と思う。公共交通の仕組みを楽しいものにしたとか、楽しく移動できる、楽しくそこを使う事ができるとか、こういう方向でやって頂くと、少し許容範囲が広がっていけるかなと思う。

利便性の方にシフトして、まちの中で、どう過ごしていくか空間を使うかも含めて議論してコメントをいれておくのも一つはあるのかなと。妊婦さんや子育て世代の方に対して、岡崎のユニーク性を出して上手に育む表現をしていくのもいいと思う。

事務局： ご指摘頂いた楽しく移動できる空間ということで、具体的な書き込みはありませんが15ページの「生活の意識の変化に伴い良質な移動環境の確保に向けた取り組みが求められています」というような書き方をさせて頂いて、ただ移動するだけでなく質の高い移動環境が必要であろうと、楽しく移動できるということで、具体的な展開はしていないが意識をして取り組んでいきたいと思う。

会長： 32ページの「交通マナー・モラルの向上促進」では交通安全のことに限定していますので、キャンペーンを通じて交通事業者と行政が連携して公共交通機関を楽しく快適に使えるような意識の改善、向上、啓発といったものを織り込んでいきます、というのを項目として一つ入れるのはどうでしょうか。

座長： あまり具体的な提案ではなかったかもしれませんが。少し理念的な話も入っておりますが如何でしょうか。

副座長： ベビーカーでも、バスや電車で使えますよ、でもベビーカーの方も気を付けなければならぬこともあるので、一方で乗客の方も温かく見守ってください。みたいな具体的にモラル向上とかを伝えるには、ケーブルテレビの行政番組での啓発も十分可能だと思います。

心のバリアを取り払ってあげるような、マナー、向上、啓発というのを入れて頂ければと思う。

副座長： 20ページの基本目標で、全て末尾が「整備」とありますが、アクションよりは状態を書いた方がいいと思う。整備することが目標となると、少し違い、姿があり、それに対して何かを整備していく方がよく、「交通体系の実現」とか、「交通体系の確立」など整備したあとの姿を、ここに書きたい。

事務局 : 内容を変えることではないので、その方向で検討します。

座長 : 交通体系という言葉は、状態であるならばいらないと思う。人に優しく安全安心な交通の確立とか実現とか、目標であれば〇〇を目指す、とか、そういう言葉でもいいかなと、それは議論していきたいと思う。基本方針のところの、「交通環境を整備」というのと「〇〇の整備」と「の」と「を」の使い分けを少し整理した方がいいかなと思う。基本理念、方針のところも前回の計画に追加するところがあれば、ということですが、だいたい網羅して頂いているなど感じる。

副座長 : 38、39 ページで役割分担が明確だという説明でしたが、それぞれの施策を、どこがやるかということだと思うが、それはモードで見るということですか？

事務局 : はい。基本的にはモードで見ていくということです。

副座長 : 行政はどこに？

事務局 : 自転車歩行者道とか、自動車とか、道路環境がメインになり、あるいはバスであっても地域交通を市が走らせるということになれば市の役割になる。

副座長 : 市民の方からみると行政は何をやるの？という感じになる。自分たちは何をやるのかが見えてこないですけど。

事務局 : バスのなかにも補助金を使える場合と使えない場合があり、市の姿勢としては働きかけを行う、あるいは協調していくということで、あえて、ぼやかして7年先まで使える可能性を残した記述にさせて頂いた。

座長 : 21 ページの「(1) 連携強化」取り組み方針の部分が、関係すると思う。「(2) 社会、経済、環境面で持続可能な交通体系」の構築では、取り組み方針が、どういうふうに表現するのか見えていない。あえて基本理念の次に取り組み方針があるのは、4つの方向性でやっていくと言いたい部分だと思う。施策によって違うという話ならば、取り組み方針そのものに市の方針を出して、その方法として連携をこうしますよ、とかそういうふうにしたら分かり易いかもしれない。施策ごとに違うけれど行政は、その役割の先導役をやるとか、役割を明確にしてやっていきますよ、ということが連携強化に謳われていると思うが、全体としての方針を取り組み方針の1.2の項目の前に姿勢を整理しておいて施策展開をする、重点的に考えていくことは次で考えましょう。とかの表現にして

おくと、38 や 39 ページの施策展開に向けては、その方針に基づいてやっていきますということにすれば、少し分かり易くなるかもしれない。

委員 : 38、39 ページの交通バリアフリー化の推進では、「⑦交通バリアフリー化の推進」というとノンステップバスの導入推進しか書いていなくて、31 ページの記述でノンステップバスなど、とありタクシー車両とかも想定しての話かなという気もするし、「⑩鉄道駅におけるバリアフリー化」ということでも、そうすると分ける必要がないという気がする。21 ページの取り組み方針の件ですが、24 ページの基本目標、基本方針とあり施策展開の方針と書いてあるところのページとの関連性が薄いので、21～23 ページがなくても話が通じてしまうので、施策の展開につなげるまでに取り組み方針を立てているのであれば、基本方針と取り組み方針の関連性を出せば話は通じるのではと思う。

事務局 : 交通バリアフリーと鉄道駅バリアフリーとについては、あえて意識して分けたが、合わせて表現できるかどうか一度検討したいと思う。

座長 : 交通モードで分けた方が分かり易いという気がする。  
バリアフリー化の推進でノンステップだけの話だけではなく、28年までの中で、福祉車両とか福祉施策と連動しながら展開するのか、見えている部分があれば、ちゃんとしておくことがいると思う。  
取り組み方針のあたりは24～25 ページに基本方針・取り組み方針・施策展開の方針となっているので、このあたりを整理しましょう。

事務局 : 再検討し、整理させていただきます。

副座長 : 素案を見ると、イラストが入っていて可愛い絵だなと思う。表紙にもつけると面白そうだなと思う。

事務局 : ご指摘頂いた内容は、検討、修正し、年度末の交通政策会議でお示したいと思う。今後の予定としては、議会説明やパブコメをかけて今年度の成果として作成していきたいと考えている。

－ 会 議 終 了 －