

平成 26 年度第 1 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6月17日(火) 15時00分～17時30分

2 開催場所

岡崎市役所分館3階 大会議室

3 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員(18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)
			※徳田 裕二 運輸計画課係長 代理出席
古田	寛	委員	((公社)愛知県バス協会 専務理事)
			※伊藤 秀雄 事務局次長 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)
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)
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)
			※白木 広治 課長補佐 代理出席
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)
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)
			※佐藤 敏宏 係長 代理出席
岩瀬	敏三	委員	(岡崎市 都市整備部長)

(2) 欠席委員(4名)

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(名鉄岡崎タクシー))

古橋 昭 委員 (愛知県地域振興部交通対策課 主幹)  
中安 正晃 委員 (岡崎市 副市長)

4 関係議題審議のために出席した地域内交通運行委託事業者の代表者等氏名

豊栄交通(株) 福士 秀明 氏  
(株)西三交通 神谷 清子 氏  
岡東運輸(株) 荻野 煌弐 氏

5 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)、柴田 健史 (主査)、  
尾崎 孝幸 (主査)、成瀬 泰樹 (事務員)

6 説明等のため出席した関係自治体職員の職氏名

佐伯 景子 氏 (安城市都市整備部都市計画課総合交通係)

7 会議傍聴者等

2名

8 会長挨拶

※会長欠席のため副会長挨拶

( 内 容 省 略 )

9 議題

(1) 平成 25 年度決算報告及び監査報告について

平成 25 年度決算について資料 1 より報告を行うとともに、監査委員より歳入歳出決算について適正である旨の報告がなされた。

本件について、委員より質問や意見はなく、報告のとおり承認された。

(2) 平成 26 年度交通政策会議協議事項及びスケジュール (予定) について

平成 26 年度交通政策会議協議事項及びスケジュールについて資料 2 により、本年度会議で協議していく内容について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

委員 : 私も含め今日この政策会議に初めて出席された方が非常に多いと感じます。

については、政策会議の位置付けについてご説明をいただくと大変分か

り易いと思います

事務局 : 岡崎市交通政策会議につきましては市の附属機関に準ずる機関であるほか3つの性格を持っています。

まず一つ目は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会としての位置付け、2つ目は地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく協議会としての位置付け、3つ目は道路運送法に基づく地域公共交通会議の位置付けを持っております。

これらは会議で協議させて頂く内容により使い分けながら、市の交通政策に関する議題を協議させていただいております。

座長 : 仮称地域公共交通網形成計画と書いてありますが、先ほどの説明にありました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が今年5月14日に改正されました。

これは公共交通がまちづくりと連動していくべきではないかという反省点を踏まえ、まちづくりや観光施策等と連動し、鉄道等を含め地域全体の公共交通の方向性を踏まえた計画とすることが求められています。

この法律の改正に伴い、市で公共交通についてもう一度整理し直すため、仮称ではあるがこういう計画を皆さんのご意見をいただきながら作っていくことがこの会議で協議する議題の1つとなっています。

その他、地域公共交通確保維持改善事業という国の補助事業がありますが、これについては国に申請し事業を行ったうえでこの会議で評価し、次のステップへ進んでいくという予定になっています。

もう1つは、地域の皆さんと一緒に利用促進を実施するために地域協働推進事業計画を作成し、協議会で承認を受け、国の方に申請して、採択されると補助金が貰えるという仕組みがあります。

今後利用促進の取り組みを進めるにあたってこのような制度を活用していきたいため、皆さんにご意見をいただいて良い計画をつくっていききたいと思います。

副座長 : 昔で言う連携計画、今回法律が変わって形成計画となりましたが、一般的にはいわゆる地域の公共交通に関する全般の計画ということになると思います。

この計画の策定には住民の方々の声を十分反映しなさいという事になっており、一般的にはパブリックコメント等が行われるのですが、このスケジュールに記載がないことからパブリックコメントを実施しないのでしょうか。

岡崎市の場合は、昨年度総合交通政策を策定する際にパブリックコメントを実施していることから、住民意見を反映しているとの考えで今回パブリックコメントを取らないのか、あるいは別の形で地域の方々の意見を反映することを考えられているのでしょうか。

そのほか、総合交通政策について例えば年末や年度末に一回ぐらいその総合交通政策に対しての進行状況の報告のようなものをしていただけるのでしょうか。

事務局 : 地域公共交通網形成計画については、昨年度の策定いたしました総合交通政策の公共交通部分を取り出して計画を作成していくことから、住民の意見の把握は、総合交通政策を策定した際にパブリックコメントを実施していることから、今回の地域公共交通網形成計画の策定で改めてパブリックコメントを実施することは現時点で考えておりません。

なお、この会議には市民代表の皆さんが委員としてご出席いただいておりますので、皆様にご意見を十分いただきながら内容を精査して策定していきたいと考えております。

総合交通政策の進捗報告については、今現在この会議に報告するということまでは考えてはおりませんでした。

今後、事務局で会議のスケジュールの見直しをさせていただき、進捗状況も交通政策会議等の中で報告等できたらと考えております。

副座長 : 重要なのは常に地域の住民の方々の意見を聞いているものだということで、我々はそういう認識を持って計画を策定していると思っています。協議事項ではありませんが、総合交通政策の進捗状況をご報告いただけるとありがたいと思います。

座長 : せっかく地域公共交通網形成計画を作るわけですから、市民の皆様と一緒にやらないと意味がないと思います。

いろいろな所で市民に情報を出すことはもとより、施策の報告や会議での協議内容などを公表していただけると皆さんは分かりやすいのではないかと思います。

### (3) 岡崎市地域公共交通網形成計画（仮称）の策定について

岡崎市地域公共交通網形成計画（仮称）の策定について、資料3により策定目的や位置付け、協議スケジュールのほか現時点における計画概要の内容を説明した。

<以下、各委員の意見等>

委員：六ツ美の方は名鉄東部交通の路線となっておりますが現状 I C カードが使えません。計画の概要では快適で利用しやすい公共交通の利用環境の確保と整備がうたわれておりますが、出来ましたら今後 I C カード化が進めていただきたいと思います。

事務局：本市としましては、事業者さんとも協議を進め、話をしたいと思いません。

委員：計画内容が総花的で法律や予算ありきでの計画であるというような気がします。

達成率の評価や期待される効果についてもプラスの点ばかりが書いてあるのですが、マイナスの点があるのではないかと心配になります。

予算こともありますので、いろいろな施策を総花的に実施するのではなく、施策を絞って実施した方が効果が上がるのではないかと思います。

事務局：主要施策として多くの取り組みが記載されていますが、実際には平成 20 年度から取り組んでおり、特に公共交通の整備に関しては今も継続しているようなものがほとんどです。

こちらに関しては市だけではなくてバス事業者さんが主体となって路線を運行していただいていたたり、国の補助金を受けながら整備をしたりとさまざまな取り組みを行ってきております。

今後実施ができない事業もあるかと思いますのでご理解いただきたいと思います。

評価につきましては、今後会議で方法等を説明させていただく中でプラスの面だけではなくマイナスの部分という事も含めてどのように評価したら良いかお話をさせていただきたいと思いません。

座長：厳密にステップをどのように踏んでいくかは言えないと思いません。担保されるものと担保できないもの、皆さんの意見があるだろうし、いろいろな制約条件があるなかで、どのように取り組んでいくかが重要であると思いません。

特に交通網の整備はこれまでバスを中心にしておこなってきたのですが、事業者さんの路線、市としてやってくる路線、鉄道との関係というのは、若干まだメスを入れきれていない部分がありますので、今後並行して取り組んでいけたら良いと思いません。

また、利用促進の部分はやはり市民の皆さんとどこまで協働して取り組んでいけるか、もう少し具体的にどういうことを市民の皆さんと協議

していこうかなど少しこれから考えていく必要があるのではないかと  
思います。

委員 : 目標が出されたという事はそれなりの問題とか課題があるはずで  
す。今回施策がたくさん出されたという事は、逆にものすごい課題や問題  
があるものと推測されます。  
問題点等々の改善や対策のために施策があると思いますので、それが  
繋がるよう説明していただきたいと思います。

事務局 : 今回策定させていただきます地域公共交通網形成計画は、昨年度策定  
いたしました総合交通政策から主要な課題の整理をつけ、公共交通部分  
の主要施策を載せさせていただいたものでございます。  
課題の整理につきましては、昨年度の総合交通政策の方でさせていた  
だいていますので、次の会議のなかで分かりやすくご提示させていただ  
ければと思います。

委員 : 効果と指標については路線ごとに出していけば効果が明確に分かる  
と思います。  
課題に対してどのような形にしていくか、評価の数値化をお願いした  
いと思います。

事務局 : 総合交通政策につきましても、数値を明確にして現況値、目標値を出  
しておりますので、これらをまとめたものを次回の会議でご説明したい  
と思います。

委員 : 利用促進の中で警察が直接関係するというのはないのですが、バス走  
行環境の改善にPTPSの拡大検討というのがあります。これは公共交  
通優先システムのことですが、今、岡崎地域ではJR岡崎駅から明大寺  
本町までそのシステムがあって作動しております。このシステムはバス  
が接近してくると、歩行者信号は赤色の状態でも、車両用信号は青のま  
までそのまま車両を何十秒か通過させるものです。  
これについて事業主体は岡崎市とありますが警察が実施することにな  
りますし予算の問題等ありますので、もし計画されるのであれば実施  
時期や路線、どの範囲内でやられるのかなど事前に教えていただけれ  
ば出来ないと思いますので早めの検討をお願いいたします。

事務局 : ご指摘のとおり市だけではできる話ではございませんので、実施主体  
に警察も記載させていただき、実際に進めていく事になりましたらご協

力をお願いいたします。

座長：資料中の実施主体では市としかありませんが交通管理者と道路管理者を追加しておいていただければいいと思います。

バスレーンは道路交通法ですから交通管理者の方でお願いします P T P S は警察にお願いすることになりますのでよろしくをお願いいたします。

委員：岡崎市総合交通政策の策定にあたって何か必要な調査をしていますか。市民の意向は確認されましたか。

事務局：昨年度市民5千人を対象にアンケート調査を行い調査結果も折り込んだ形で策定させていただいております。

委員：今回の形成計画案について今考えられるものを最大限盛り込んでいただいているのかなと思います。

座長や事務局の方から質問や説明がありましたが、この形成計画の元になる活性化再生法が5月に法改正され、6ヶ月以内に施行というスケジュールで進んでおります。

法律の方の詳細設計と言いますかどのように進めていったらいいのか、これから本省の中であるいは審議会等で議論して進めることとなっています。

このため、今考えていただいているものにどんなものを付け加えていかなければいけないという話になるかもしれませんので、そのあたりは連携して進めていっていただきたいと思います。

形成計画についてはこれまでの公共交通のみの考え方だけではなく、まちづくりあるいは観光の観点からも計画づくりを進めていきたいと思いますという事を法律上に掲げております。

我々もどういう形のまちづくり、観光というものをこの計画に盛り込んでいくべきだろうかという事を本省等と相談しながら進めていきたいと考えております。

冒頭にお話しのありましたとおり、7月17日に説明会があり本省の方から説明がされます。この説明会では交通だけではなくて、まちづくりの方にも来て頂いて、合同で説明する事になっておりますので、その説明を受けて初めてどういう方向に行くのかイメージできるのではと思いますので、是非、市の担当の方、都市計画の方の合わせてのご出席いただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

座長：先ほど別の委員がおっしゃっていたように、法律が変わったので計画を

策定し取り組みを進めなければいけないですが、実はまちづくりに関して付け加えることがあります。

問題は法律がこうあったから、こう付け加えておくというのは最低条件ですが、市として市民の皆さんの生活のクオリティをどれだけあげていくかという目標がないと意味がないと思います。

前回の総合交通政策の策定の際に委員の皆さんに議論をしていただき、また市民の皆さんにご協力いただきながら作成した訳ですから、計画を具体化するというのは時間軸を追いながら、そして財政的な担保を持ちながら、しっかりと事務局の方にもやっていただきたいと思います。

副座長： 法律が変わるのでその対応と資料の最後に記載されていますが、それで結構だと思っております。そもそも論ということでお話しをすると、公共交通とまちづくりあるいは都市計画とまちづくりは表裏一体で共に相乗効果を発揮するものだと思います。日本はそれが出来なくて、やっと法律が変わり本来の姿になるということだと思います。

まちづくりという言葉が出てきますが、そこを明確にした方がいいと思います。計画期間平成 26 年度から平成 32 年度間で、岡崎市がどう変わるのかあるいはどう変わろうとしているのかが見えるといいなと思います。

次に目標に向けた主要施策について総花的ではあるが目玉がないと感じております。財源が無いなかで粛々とやらなければいけないことで手いっぱいなのだろうと感じておりやむを得ないと思います。

そのような中で、愛環の IC カードの導入や複線化の検討など期待が持てるような事がありますし、乗継等割引運賃設定、企画切符の発行等も案外皆さんの協力により実施できそうなものがありますので大変楽しみに思います。

また、大変気になるのですが、地域内交通の整備について具体的に額田地域の乗合タクシー等の運行及び改善や矢作地域等における地域内交通の運行検討と書いてありますが、おそらくこれから交通空白・不便地域地域の対応というのが、岡崎に限らずいろいろなところで求められている時代だと思います。ついてはあまり地域を限定しないで、交通便利・空白地域とかそういう言葉にして書いていただけないかだと思います。

それから、総合交通政策に書いてあるのですが、福祉的な交通というのがこれからどんどん重要になってきていると感じます。今までは完全に福祉のことだったと思いますが、もちろんそういうやり方もある一方で交通の方でも福祉も検討しようという考え方もあると思いますので、総合交通政策に書いてあるトーンで計画に落とし込む必



要があると思います。

計画の概要に目標が記載されているのですが、これは総合交通政策に記載のものでしょうか。これがどこから来たのかだけ教えてください。

事務局 : こちらのについては、総合交通政策から抜き出してきたものではなく、計画案を作成する際に市の案として記載したものですので、ここを皆さんとの協議により直していく必要性はあるとは思っております。

副座長 : 総合交通政策から抜いてきたということであればそのことをご説明いただければ良いのですが、今回市が案として作成したものであれば、その組み立てを出していただけないと皆さん納得いかないと思います。

座長 : ご指摘の部分はこれからもう少し整理されることと思います。  
今後２回目からは具体的な計画案が議論されていく事になりますので、この辺りは整理もう一度しておいていただいた方がよいと思います。  
公共交通を活性化させていく事が目標なのか、目標は先ほど副座長が言っていたように岡崎に住む方はどのような生活スタイルができるのかというようなことであると思います。  
活性化だけが目標となると違和感がありますのでその点もう少し整理していただけるといいと思います。

事務局 : 整理して分かり易いようにしていきたいと思っております。

委員 : 利用促進における上屋やベンチの設置などバス待合環境等の整備については、会社としても非常に重要な事であるという認識で投資もしていく方向で実施しております。

そのうえでバス事業者だけで整備できることは、ほぼ岡崎市内は設置しております。

設置されていないところはいろいろな理由があってできないというのが現実で、交通事業者だけでは手におえない部分がございます。まちづくりと連動して進めていくというウエイトをおいて、道路管理者や交通管理者など関係される皆様にもご協力いただき前進できれば良いと思います。

座長 : 計画に記載はありますが全て交通事業者が行う意味ではなく、関係者が協力してやらなければ何事もできませんので、皆様のご理解をお願いいたします。

(4) 地域公共交通確保維持改善事業について（生活交通ネットワーク計画の策定）  
地域公共交通確保維持改善事業（生活交通ネットワーク計画の策定）について、資料4より補助対象事業や路線、地域内フィーダー系統確保維持事業の流れや計画内容の説明を行った。

平成27年度的生活交通ネットワーク計画（案）については、経費の額のほか一部記載内容を修正した上で策定することの承認を得た。

<以下、各委員の意見等>

座長： バスハイキングコースと記載がありますが分かりのために文章をしっかりと書いておいてください。

最後のページについて、事業者名や数字が入っておりませんが事業者さんからいただいた実績をふまえて全部記入するものです。この資料を全部添付して申請する事になりますが、データ等の修正等がありますので事務局、私や副座長に一任いただきますようお願いしたいと思います。

委員： 資料に系統が書いてありますが病院がメインになっています。目的では、子供の移動手段の確保とも書いてありますので、通学での利用があることからその事を追加すると良くなると感じます。

事務局： 小学校のスクールバスの機能については教育委員会との協議の結果、10月から専用バスになりますので、普段児童が通学で利用する事は想定しておりません。

委員： このバスは病院のためのバスという意味合いになるのでしょうか。

事務局： このバスは地域の方が当該地域の中心にある商店や診療所への移動手段としてご利用いただいておりますので、主の目的は買い物と通院となっております。

委員： 主目的が通院だけとなるとあまりよろしくないと感じます。買い物利用もあるのであればしっかりとこのことを記載した方が良いと思います。

座長： 資料中の運行系統及び運行事業者の記載部分については、実際に各地域から診療所への系統にならざるをえないものです。

このことについて、事業の効果の欄に目的を整理したうえで掲げるこ

とでいがかでしょうか。

事務局 : ご指摘いただきました件については事業の効果の欄の記載に反映したいと思います。

(5) あんくるバスの乗り入れについて

あんくるバスの乗り入れについて、資料5により安城市から本市域内でのバス停位置のほかルートやダイヤなど運行概要の説明を行い運行に関しての承認を得た。

<以下、各委員の意見等>

座長 : 安城市のあんくるバスの東部線が宇頭駅の近くを運行することになりますので是非お使いくださいという事だと思います。

ぜひとも宇頭駅の近くの方も使っていただきたいなと思いますのでよろしくお願いします。

副座長 : 岡崎市にとって大変嬉しく思っております。

宇頭駅周辺に住んでいる方は非常に便利になると思います。

宇頭駅の近くにバス停があるということで、電車からの乗り換えに関してダイヤを考慮していますか。

また、JR安城駅からの循環線が乗り継げるとのことですが、乗り換え時間が2～3分と大変タイトで実際に乗換え可能なのでしょうか。

安城市 : 宇頭駅での乗換えのダイヤについてはまだ考慮できておりません。今後鉄道のダイヤを見ながら、全ての便とは言えませんが乗換可能なダイヤに配慮していきたいと考えております。

JR安城駅での乗り換えについては、あんくるバス循環線のほか名鉄安城線も安城厚生病院まで運行しており20分に1本の間隔で運行されております。資料には参考にダイヤ上に一番近い時刻を記載せさせていただきます。

実際に2分、3分とダイヤが遅れた場合には、次に来る名鉄バス路線やあんくるバス循環線をお乗りいただくということを考えております。

座長 : この運行計画について、まだ安城市の地域公共交通会議の最終確認がとれておりませんので、若干変わる可能性があるかもしれません。

(6) その他

事務局から公共交通利用促進キャンペーン(公共交通に親しむ日)について、昨年度までの実施実績を説明し、今年度実施への協力を依頼した。

<以下、各委員の意見等>

委員 : 昨年までの2年間は列車を運行し大変ご好評いただいたと思います。本年度は、列車の運行ではなく矢作橋に一日とまっている列車使用し、乗り方教室のようなことを実施したいと考えております。

委員 : 愛知環状鉄道の方は例年どおり車両基地の見学会を実施したいと考えております。

委員 : 名鉄バスも昨年と同様のことを実施していきたいと考えております。

副座長 : 額田地域での取り組みなど、何か親しむ日の実施に関して考えていることはありますか。

事務局 : 昨年度額田地域や交通事業者の皆さんのご協力をいただき、地域やコミュニティバスの紹介など実施しております。

今年度も今後実施内容を検討して行く中で皆さんにご協力をお願いすることもあろうかと思っておりますのでご理解をお願いします。

## 10 事務連絡

次回会議は8月下旬以降を予定

— 会 議 終 了 —