

平成 29 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 29 年 8 月 2 日 (水) 15 時 00 分 ~ 17 時 00 分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎 2 階 大会議室

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)
西川 雄一郎	委員	(愛知環状鉄道(株) 運輸部管理課 課長)
近藤 博之	委員	(名鉄バス(株) 運輸部 部長)
鋤柄 徹	委員	(名鉄東部交通(株) 常務取締役営業本部 本部長)
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)
		※小林 裕之 事務局次長 代理出席
中村 彰宏	委員	(愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事)
前山 敏昭	委員	(岡崎商工会議所 交通部会長)
		※内田 芳貴 代理出席
神尾 明幸	委員	(岡崎市総代会連絡協議会 会長)
鷺山 幸男	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)
柴田 義則	委員	(額田地域生活交通協議会)
伊藤 光明	委員	(国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課 課長)
杉本 忠久	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)
		※岡田 英雄 首席運輸企画専門官 代理出席
桑原 良隆	委員	(愛知県 振興部 交通対策課 主幹)
		※神谷 輝 課長補佐 代理出席
二ノ宮 明彦	委員	(愛知県 西三河建設事務所 維持管理課 課長)
大野 正弘	委員	(愛知県警察 岡崎警察署 交通課 課長)
		※春田 尚宏 交通課 規制係 代理出席
足立 邦雄	委員	(岡崎市 都市整備部 部長)

(2) 欠席委員 (2名)

木本 正則 委員 (名古屋鉄道(株) 東部支配人室 営業総務課 課長)
清水 康則 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) 境 政義 氏
*山崎 雅弘 氏 代理出席
岡東運輸(株) 荻野 煌弐 氏
*水越 誠 氏 代理出席
(株)西三交通 川合 幹根 氏
*佐野 良明 氏 代理出席

5 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

牧野 泰司 (交通政策課 課長)、杉山 幹昌 (副課長)、井尻 智久 (主任主査)、平松 隆 (主任専門員)、成瀬 泰樹 (主事)、湯口 航平 (主事)

6 傍聴者、随行者等

5名

7 会長あいさつ

(内容省略)

8 議題

(1) 地域公共交通確保維持改善事業について

地域公共交通確保維持改善事業について資料1により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

委員： 確保維持計画の事業評価の在り方や目標値について、前回の会議後に国土交通省より通達があり、減少傾向の目標値を立てるのではなく、現状維持以上の目標値の設定を呼びかける内容であった。今回修正していただき、国の方針にも合うものになっている。

副座長： 前回は、下山地区についてのみ目標値減少となっていたが、逆に考えると下山の方々は、真剣に目標数値を考えていたということだと思う。人口減少、

特に高校生の減少を真面目に考えていくと、目標値は減らざるを得ないということだと思ふ。それに対して、他の地区の方々はしっかり目標数値を見ていなかったの、目標現状維持で出していたのではないか。どちらが無責任かという、きっと後者であり、下山地区の方々の方がしっかり考えていて、地区の人口減少をよく認識していた。とはいえ、やはり目標であるので、せめて現状維持をしてもらいたい。資料1-2の3.2の目標を達成するために行う事業の中に、現状維持の目標を達成するため、主に下山の方々がやっていた内容を書いている。真面目に考えると利用者は減っていくが、地区で回数券を購入したり、老人会でのボーリングやまち歩きにバスを使用したり、小学生にスタンプカードを配布したり等、地区の方々が努力をすることで、利用者現状維持を目指すことの辻褄が合っていくと思ふ。

座長： 2.(1)の事業の目標のところ、地域の方々が一生懸命活動してくれていることを書いておいた方がよい。そのような地域の活動を踏まえ、現状維持という目標を掲げたということによいのではないか。

事務局： 目標数値に関しては、このような目標を掲げていくことを地域に説明している。ご指摘のあった地域で努力していただいている内容を記入し、修正していく。

座長： 目標値の設定のところを少し加えさせていただいて、後の部分については、このような案でよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

- (2) 公共交通に親しむ日について
公共交通に親しむ日について資料2により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

委員： バス運転手体験は、実際にバスを乗り入れて運転までできるのか。また、子供対象なのか、全年齢対象で体験をしたい人にやらせるのか。

事務局： バス運転手体験は、乙川河川敷に名鉄バスのご協力もと、バスを配置し、止まっているバスの運転席に座っていただいて、運転手から見える景色やバス運転席の構造等を体験していただくものである。主には子供向けだが、大人

の方が体験していただく事も妨げていない。

副座長： 何か新しい事業はあるのか。

事務局： 昨年度は市政 100 周年ということもあり、100 周年にちなんだ事業があったが、今年は例年通りの事業案に戻っている。しかし、内容については少しずつ変えていきたいと考えている。

副座長： 必ずしも新しいものを毎回入れなければならないという訳ではないのでよいが、見直すべきところは見直してやるのも必要かと思う。例えば、以前より額田の魅力を発信していただいている。それは額田地域を市内の方々、市外の方々を知っていただき、バスに乗っていただくための宣伝になるので良いと思うが、次は岡崎全体で考えたときに、鉄道も含めて公共交通で様々な所に行けるようになってきているという案内をする等、もう少し視点を広げた事業案を将来的には考えていただけるとよい。

委員： 公共交通に関する見学会だが、対象を小学生だけに絞っているのは、何か問題があるのか。小学生未満の児童も意外とバスに興味があると思う。

事務局： 見学会については、整備工場やバックヤードの見学になるので、参加される子供の安全性を考え、小学生を対象にしている。ただ、将来を見据えると、小学生未満の児童に対してもモビリティ・マネジメントを行っていくべきだと思うので、今後何かしらの事業が出来ないか考えていきたい。

委員： 今後のやり方として、親子で東公園や大樹寺等の観光地にバスで連れて行き、バスに興味を持っていただく等、そのような事業案も考えていただけたらよい。

副座長： 先程の意見に補足として、新しいバスを走らせる必要はなく、既存の路線バスに乗っていただくことが一番大事だと思う。市内の観光地について、車で行くのではなく、このバスを使って行くことが出来る等の案内をしていただくとよい。

事務局： 路線バスについては、この 2 日間は市内の小学生全員にわくわくカードを配っているので、わくわくカードを提示していただければ無料で乗車できるようになっている。この機会に乗っていただけるような案を考えていきたい。

副座長： この 2 日間で、川まちづくりの関係でイベントを行うと聞いた。公共交通

として、連携出来ないか。例えば、船に乗れると思うが、船に乗って名鉄の鉄橋の下に行き、名鉄電車を下から見て写真が撮れる等、川まちづくりのイベントと連携を取れるとよい。

事務局： 担当部署に確認をして、連携できるものがあるか検討する。

委員： 主なターゲットを子供若しくは親子にしていると思うが、免許返納者や高齢者も視野に入れていただきたい。高齢者の方々は、何十年もバスに乗っていないという方が多く、子供と同じく公共交通の事を知らない方々が多い。そのような方々にバスマップを配布する等、事業案として検討いただければと思う。

事務局： 免許返納自体の窓口は警察になるが、市の警察の窓口である安全安心課、また、高齢者対策については福祉部門の部署と情報交換を行っている。今後の対策やイベントでの啓発事業等について、関連部署と打ち合わせの機会を設けて検討していきたい。

座長： 小学生バス運賃無料化について、市内の様々な場所に行ってもらい、何処に行って、何が楽しかったのか等、意見や感想をいただく作文コンクールや絵のコンクールを開いてみるのもいいと思う。2日間だけのイベントではなく、何か次に繋げてあげると、この運賃無料の日がもっと生きていくのではないか。もし、今回の実施に従って、委員の皆さんからのお知恵がありましたら、8月17日までに、事務局の方へご一報いただきたい。こちらの運賃無料化に関する事が議題となるが、ご承認いただいたという事でよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

(3) まちバス改編(路線の一部変更)について

まちバス改編(路線の一部変更)について資料3により説明をした。

<以下、各委員意見等>

委員： 他市では、福祉バスが福祉関係の福祉センターや福祉会館等を回っている。欠町に福祉の村があるが、来年度にはそこが障がい者の拠点になる。名鉄バスに乗れないことは無いが、他市では福祉バスが運行しているので、岡崎市もげんき館に来るなら、もう少し延ばしていただいて、まちバスが福祉の村まで来ていただけたら有り難い。

事務局： いただいた意見については、福祉関連部局や名鉄バスさんと相談させていただき、どのような対応ができるのか検討させていただきたい。

委員： 現状と改善案を見ると、平日20往復が10往復になって半減しているが、これでは利用者が不便だからといって減少していくのではないか。半減までしてしまう理由をご説明いただきたい。

事務局： 現在、まちバス東西線は2台で回しているが、名鉄バスの運転手不足の問題があり、運転手の休憩時間等を考えると1時間に1本が限界となっている。また、既存のバス路線との競合の問題もあるので、1時間に1本と設定させていただいている。

委員： 運転手不足だけで減らすというのは、おかしいのかなと思う。今まで2台で運行していたものが、路線が長くなると休憩等を考えると、今までの現状の運転手ではこの程度の便数でしか走れないという解釈であれば、納得できるが、名鉄バスの運転手不足だから減便しましたという事ではないのではないか。

事務局： 台数が現状のままで運行をしていくと、路線の延長により運転手の拘束時間が長くなり、運転手の休憩時間を考えると1時間1本の運行になる。説明が足りず申し訳ない。

座長： 路線延長がどれくらいあって、どれくらいの時間がかかってしまう等の数値を資料で整理しておくとか解りやすくなると思う。

副会長： 東岡崎駅に乗り入れる事により運行距離が増加となる。1ループを1時間に2本、逆にいうと30分に1本で回ると時間ごとに発車時刻がずれてしまい、ダイヤの定時制の確保が難しい。仮にそれをやろうと思うと、バスを更に1台確保し、運転手も1人確保することになるが、それは更なる機材や人材の投資となるため、利用者にとって分かりやすいダイヤにする為には、現在の時間2本を時間1本にさせていただくことが、一番よいのではないかという事で、名鉄バスとの協議をしたということではないのか。

副座長： 地域公共交通会議では、まずは利用者のことを考えるべき。その中で交通事業者と相談し、労働管理等の制約を守りながら協議をしていくもの。時間2本が時間1本までいってしまうと、利用者からすれば何故半減になってしまったのか疑問が出てくる。パターンダイヤが大事という話もあったが、30

分ヘッドや45分ヘッドで2時間に3本走らせることは出来るはず。もう少し利用者の視点に立って考えていただきたい。

事務局： 名鉄バスとの協議の中で2時間に3本という案もあったが、やはり名鉄バスと競合している路線であるため、時間1本での運行でなければ厳しいという話があった。利用者のことを考えると、まずは要望の多かった東岡崎に接続するというのを優先し、時間1本で協議を行った。

副座長： すなわち、競合の問題があり、まずは東岡崎への接続を最優先に考え、名鉄バスも納得していただける時間1本で落ち着いたということでしょうか。2時間に3本であったら、車両も人員もそのまま運行できるはず。しかし、競合であっても時間1本ならば納得いただいたということか。

事務局： そのとおりである。

委員： 名鉄バスだが、事業者の立場で言うと、ダイヤの定時制は非常に大事なことであり、この時間は20分で、次の時間は40分となると、利用が少なくなる要因にもなってくる。そのような面で考えると、時間1本だがこの時間に必ず来るというわかりやすさは、利用促進の面ではよいと思っている。

座長： どのようなルートで東岡崎駅へ接続するのか、それがどれくらいの時間がかかるのかが見えないので、皆さんに誤解を生んでしまうのではないかと思う。ダイヤやルートがわかる案をいくつか用意をして、皆さんに協議をしていただいた方がよい。

事務局： 今後の交通政策会議には、ダイヤやルート案をわかりやすく提示させていただき、皆さんに協議していただけるようにする。

委員： 東岡崎接続により利便性が向上し、各地域からの利用はしやすくなると思うが、それでも矢作地域や六ツ美地域には行くことが出来ない。まちバスの運行目的を考えた時に、まちなかの商業施設の発展の為に税金で委託料を払うとなると、費用対効果をしっかり検証していただきたいと思う。

事務局： 今回の運行が開始して、どれくらい影響がでるのか検証し、改善を加えながら、まちバスを運行していきたいと考えている。

副座長： まちバスの運行開始時にもそのような議論があったが、まちなかの人だけが得になり、他の地域には関係がないということだが、東岡崎は市内各所か

らバスが繋がっており、そこまではバスで来ることが出来る。その後、周辺地域を周回する路線が無いのでまちバスを走らせている。すなわち、まちバスは岡崎市民にとって大事な足であり、税を投じる意味があると思う。今回、まちバスが東岡崎に接続することで、より一層その意味は深くなる。車でなくても、バスで東岡崎まで来れば、市役所やげんき館を回ることが出来る。もちろん名鉄バスでも行くことが出来るが、そこで費用対効果の話が出てくると思うので、そこはしっかり認識していただきたいと思う。

委員： 1点目として、まちバスは既存の名鉄バスターミナルと違うところに、バス停が出来るということだが、岡崎にあまり来ない人からするとかなりわかりにくいと思う。初めての人でもわかりやすいように周知の方法を考えていただきたい。2点目は、スケジュール案を見ると、網形成計画も総合計画も平成32年度で切れるなかで、平成33年10月から本運行を想定されているということだが、新しい計画を作るのであれば、そこに合わせて評価をし、本運行を始めた方が流れとしては綺麗なのかなと思う。このスケジュール案では、新たな計画の中でネットワークを考えたときに、まちバスだけ浮いて考えているようにみえてしまう。網形成計画については期限を延長することも出来るので、一度スケジュール案については検討いただきたい。

事務局： 承知しました。

委員： 検証の中で、利用者は何処の地域から来られているかも調査していただきたい。まちバスは全市的に利用されているという前提で、計画をされていると思うので、ここはしっかりと調査をしていただきたい。

事務局： 承知しました。

委員： 資料3-3の補足資料について、前回の会議資料では年間利用者数は若干減少傾向にあるが、便当たりの利用者数で見るとあまり変わっていないということが言えるとよいということだったと思う。今回の資料で便当たりの利用者数を追加していただいたのはよいが、年間利用者数が抜けてしまっているのでセットで考えるためにも資料に追加した方がよいのではないかと。

事務局： 今回の資料は、前回の資料を一新したという訳ではなく、前回の資料に追加として、網形成計画、総合交通政策の位置づけ及びまちバスの東岡崎接続についてももう少し詳しく説明した補足資料となっている。

委員： 資料3-3の試算において、便当たり利用者数が約5.0人/便だったものが、

9.4 や 11.3 人/便など倍近く伸びているが、現実味を持って受け止めてもらえるように、きちんと数字の立証説明をしていただいた方がいいと思う。

座長： 資料3-3の1便当たりの利用者数は、東西・南北ルート合わせた数値であって、東西ルートは大きく数値が動くが、南北ルートは1便当たりの数値が動かないということによいか。そこが誤解を生む可能性があるので、もう少し整理をしておいた方がよい。

事務局： 1便当たりの利用者数は、東西・南北ルートを合わせた1便当たりの利用者数である。資料については整理しておく。

副座長： まちバス買物乗車券を廃止するに当たり、H29年12月末まで配布をしていくということだが、いつまで使用できるのか。

事務局： 現行の買物乗車券には有効期間が記載されていないが、9月から期限付き乗車券配布の発行を始める。買物乗車券の期限については、現行・期限付きともに、H30年6月末までと考えている。市の顧問弁護士に相談した結果、期限の無いものについては有効期限を周知徹底するしかないという回答をもらっている。その際には、事務局としても使用期限の周知徹底を図っていきたい。

座長： 本来は運行計画の変更に伴い、料金体系が変わっていくのが一般的だが、今回は運行計画を変更するという事を前提で、平成30年7月1日の運賃変更を想定し、6か月間の有効期限を設け、期限付き買物乗車券及び100円割引乗車券を9月から12月末まで発行するという事を、ご承認いただいたという事でよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

- (4) バス路線評価について
バス路線評価について資料4により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

座長： 2.(3)生活交通路線ですが、移動コストに対する公平性の視点から収支率や利用率を考えるとあるが、収支率は投資効果であって、ここの公平性という言葉は、そぐわないと思う。文章的に、整理をお願いしたい。分科会の設置については、構成員も含めて、このような形でご承認いただいたということ

でよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

9 連絡事項

次回会議（平成 29 年度第 3 回）は平成 29 年 10 月上～中旬頃を予定

－ 会 議 終 了 －