

平成25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25年6月21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（22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）
寺井	政見	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㈱ 運輸部部長）
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）
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）
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）
加賀	時男	委員	（岡崎市障がい者福祉団体連合会 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）
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）
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）

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の氏名

豊栄交通(株) 福士 秀明 氏
(株)西三交通 和出 克典 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

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）

6 会議傍聴者等

4名

7 会長あいさつ

（ 内 容 省 略 ）

8 議事

(1) 岡崎市交通政策会議設置要綱の改正について（資料1）

資料1「岡崎市交通政策会議設置要綱の改正について」により、改正条項について説明を行った。

本件について委員より質問はなかった。

(2) 平成24年度決算報告及び監査報告について（資料2）

資料2「平成24年度決算報告書」により、平成24年度の決算内容について報告を行った。

監査委員より、歳入歳出決算について適正である旨の監査報告がなされた。

本件について委員より質問・意見はなく、報告のとおり承認された。

(3) 平成25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（資料3）

資料3「平成25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」により、平成25年度の交通政策会議における協議事項、スケジュール及び事務局において実施する事項について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 3月下旬予定の地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、国で評価の在り方を議論しており、この時期で出来るか検討していますので、場合によってはスケジュールが少し変わってくることも、あり得ることを了承してほ

しい。

座 長 : 事業評価の時期について、ひょっとすると前倒しでお願いする可能性もあるということを心にとめてほしい、ということで少し柔軟に考えて頂くことでお願いしたい。

(4) 地域公共交通確保維持改善事業について（資料４）

資料４－１「地域公共交通確保維持改善事業について」により、制度の概要、補助対象事業、補助対象路線、地域内フィーダー系統確保維持事業の流れについて説明を行った。

資料４－２「生活交通ネットワーク計画（案）」により、平成26年度岡崎市地域内フィーダー系統確保維持計画について説明を行った。

生活交通ネットワーク計画（案）について、２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標効果に地域の努力、７．利用者等の意見の反映欄に、額田地域での具体的な取り組みを加筆修正のうえ提出することが承認された。なお、提出する際、愛知運輸支局との調整により数字等の軽微な変更が必要になった場合は、座長・副座長と事務局において確認の上、修正することが了承された。

<以下、各委員の意見等>

副座長 : 「目標値が横ばい」とはいえ、努力しないとそれさえも難しい筈である。人口の増減などの内容を見ていくとわかるが、努力しないと減っていくというのが現実である。「努力が必要」という点をどのように住民に伝えるのかが課題だが、「横ばい」の意味することを伝えていってほしい。

４の費用に関して微妙に増えたり減ったりしているので、この裏づけを教えてください。

７の利用者等の意見の反映について、岡崎市は額田地域の方から、昨年もかなり意見を聞いている。また今年度も引き続き地域の方々と意見交換を進める。この点については記載するべきではないか。

事務局 : ４の費用は、運行日が暦年によって変わるので、それをあてはめています。

副座長 : 目標利用者数も変わるのでは。

事務局 : 病院の通院や買い物の予定がメインになっているため、運行日数に増減があっても利用者数には大きな変化が無いと考えている。例えば週に１回のペースで定期的に通院する場合、祝日等の事情で運行日が増減しても、通院日数が変

わることはない。したがって、利用料金に関しては需要をみて平準化しております。

7の利用者等の意見の反映について、昨年度も額田地域で協議を重ね、其々の地区で、どうしたら多くの人に乗ってもらえるのかを考えてもらってきた。従来は街に出て来るアウトリーチ型で利用者増を図ってきたが、ウォークラリー等、地域に引き入れるインリーチ型で開拓した地区もある。こうした取り組みの実績はしっかり書込んでおいた方が地域の為、岡崎市の為になると思う。検討のうえ、提出段階で加筆させていただくので承知しておいてほしい。

座 長 : こういう所は書いた方がいいと思う。いろいろな努力をしているということは是非、国の方にも伝えたほうがいい。

先程、副座長から地域の方にご意見を、という話があったが、委員の方から意見を貰えないか。

委 員 : 人口が増えていく地域であれば利用者が増える可能性もある。しかし現実には中高生は減少あるいは横ばいの傾向、特にお子さんが少なくなっている。利用者を増やしていくのは現状難しい。広大な面積を要する地域の中で、それぞれの地域が工夫しながら利用者を増やす努力をしている。人口が少ないなかで路線を確保して頂けるのは有難いが、やはり現状維持というのが今のところ精一杯の数字だと思う。

委 員 : 中部運輸局の第三者評価委員会でどのような指導があり、その内容が今回の計画にどう反映しているか伺う。もう1点、事業目標を3ヶ年まとめて書いてあるが、毎年度、単年単位で、この目標値を目指すということでよいか。3ヶ年の経過後の目標値ではないという認識で良いか。

事務局 : 評価については、乗車率と利用率以外に、需要を満たした運行か、また地元の方がどんな形で努力しているかという視点を持って記載していったほしい、という話があった。実際のところ額田地域は一昨年に4パーセント減り、昨年度、地域の方と一緒にバスのことを考えるなかで意識が高まり、利用率も8パーセント向上したという結果もある。そうした隠れた部分について、事後評価の中でも盛り込めないか検討していきたいと思う。

目標人数については、単年度ごと、それぞれこの数値で頑張りたいという形で提案させて頂く。

座 長 : 第三者評価の委員として、利用者数や収支率といった定量的な数値のみの評価だけでは危ないんじゃないか。むしろ地域の皆さんが、どういう努力をして支え

てきたか。どういう形で知恵を出してきたか。そういうことを含めて自己評価をしてほしいという主旨のことを第三者評価委員会で申し上げた。

今回の計画書でも利用の目標については利用者数で表現しており、もたらされる効果については簡単に書いてある。第三者評価委員会から指摘があった通り、実はこのあたりがとても大切だと思うので、その視点を持っていただきたい。

議案としてはあっさりしているが、提出時にはこの申請書の他に、事業者の事業状況を確認する資料などが添付されることになる。そういった書類については事務局と副座長と私で確認させていただくということを条件にしたいので、承知しておいてほしい。

交通事業者： 交通事業者の立場から発言する。利用料金が遠近に係わらず 300 円の均一だが、例えば、その集落の中に回覧板を持って行くとか友達のところに行くとか、近いところでは 500m くらい。遠いところでは 7～8 km もある。同じ集落内でも、そこに行くのに 300 円。500m でも 300 円。長く乗っても 300 円。お医者さんに行くにも 300 円。お客さんには「友達のところに行きたいけど 300 円かかる。帰りも乗ると往復 600 円。乗車率を上げるためには、できたら地区内を 100 円くらいにしてくれないか、そうすれば使う。ドライバーも地区の境界はわかっていると思うので、考えてみてくれないか。」と言われる。料金は変わるが、利用率ということになれば、そういう方法をとられるといいのかなと思う。お婆ちゃんたちが荷物持って、菜っ葉がとれたのを、あそこの家に 300 円出して持って行っても仕方ない。遠近にかかわらず 300 円が非常にネックになる。利用率ということになれば、そういう方法をとれば増えると思います。

座 長： 地元の御利用なられる方の生の声というものを私たちは、どうやって耳を傾けていくか、あるいは、どのあたりにメスをいれるかだと思う。今のお話、御意見だけではなく政策そのものの考え方というか利用促進についてどうやっていくか、そのあたりにも関連する。また、次の議題にも関連すると思う。

ではお諮りする。地域公共交通確保維持改善事業の生活交通ネットワーク計画については、先程の文章の若干の修正と事業者の利用の状況の数値、昨年の実績などについては事務局の作成したものと副座長と私で調整することを条件に御了承頂くということで、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

異議なしということで、この 4 番目の議題については条件つきでご了承頂いたことで進めさせていただく。

(5) 額田地域に係る運行計画の再編について（資料 5）

資料 5－1 「額田地域に係る運行計画の再編について」により、再編の進め方、スケ

ジュールの説明を行った。

資料５－２「再編の方向性」について、地域から示された方向性をもとに、市としての方向性をまとめた中間報告を行った。

<以下、各委員の意見等>

座 長 : 資料５－２の額田支所市民病院線について、現状は委託路線、見直し後は名鉄バスの補助路線とするということについて、もう少し補足してほしい。

事務局 : 委託路線は、市が事業者を選んでこの路線の運行をお願いするという形だが、補助路線は、名鉄バスの路線として運行していただいて、そこを市として補助をして路線を維持する、支えるという形に変更となる。

座 長 : 主体が変わるといって大変なことです、会議でちゃんとした御了承していただく、協議していただかないといけない事項だと思う。

副座長 : 重要なのは、利用者の方々から見て、どう変わるかということである。その意味では路線自体は変わらないし、サービスも変わらない。ただＩＣカードが使えるようになる大きなメリットがあるわけです。そこを御認識いただくと共に、会議で何を協議しないといけないかを明確にして、最終的には合意を図っていくということだと思う。

下山地区線について、地元の方は高校生を乗せるということでもかなり一所懸命やっていたという筈である。地域の意見として、市民病院までで良いと言われた背景を教えてください。

それからいくつかの路線でスクールバスを切り分けるという話については、この地域公共交通会議でみていく範囲では、見掛け上は運行経費が安くなるように見えるが、市全体ではどうかという視点もあると思う。さらに、地域のお年寄りと子供たちが一緒に乗っていたメリットがあれば、そこを完全に切り分けることにもなる。メリット、デメリットを合わせて、経費のことも含めて説明いただきたい。

それから小学生の運賃有料化は、市全体の方針に沿うためにはこういう形になるが、地域の方からの意見はどうか。

事務局 : 下山地区線は確かに利用が伸びている。ただ、額田地域全体として見直しを進め、他の地区を含めて無駄なところは削っていくという方向性の中で、下山地区も何か案を、ということで考えていただいた。

副座長： 高校生はどうするのか。

事務局： 市民病院が結節点になっているので、乗り換えて東岡崎まで行ける。

スクールバスにした時の市全体の経費ですが、教育委員会がスクールバス専属で走らせる分が削減できるので、この部分は安くなる。ただし、財政効果については、制度設計時の単価より安く入札されるので、現状の契約単価と比較して安くなるかは、結果が出てからでないと分からない。無駄に走っている空バスはなくなるという形で効率的な運行になると考えています。

同乗する地元の方について、見守り隊やスクールボランティアとしての役割を担っているかという点について、用件がある時のみ利用する形になるので、メリットとして挙げられる面は少なかったと考えられる。一方、利用者視点のデメリットとしては、バス停への迎えが遅れると安全確保のために少し待つ様子を見るということもあり、どうしても子ども中心の運行で定時制を確保できないこともある。今後はスクールバスに専念することで、学校が迎えに来る、送ってくれることになり、安全安心な通学路の確保に繋がるメリットが生じると考えている。

小学生の運賃有料化については、統廃合校地域のスクールバスを配慮して無料としてきたが、スクールバス分離により今後は通常の路線バスと同様の使われ方になり、有料が相応しいと考えている。

座長： スクールバスの話や集落内の移動の話がありましたが、そういうのは料金の話とどう連動させるか。スクールバスの時間に移動される需要というのは無いというふうに見ておけばよいか。料金が300円だから100円となったら需要が増えるかもしれないという提案があったが、それはダイヤではなくて料金の指摘だったと思う。果たして均一料金でいいのかどうか、検討されたか。

もう一つは、下山地区線は最初はジャンボタクシーであったが、需要が増えたために小型バス車両に変えた経緯がある。これをジャンボタクシー仕様に戻すということになるが、事務局の説明では診療所の利用がメインになるため往復便を増やすということであった。地元の皆さんには回し方、ダイヤの話をして、診療所への足の確保は可能であるという判断があったということか。

事務局： 料金を安くしたら、ひょっとしたら乗りたい人が今まで乗っていいなかったことは否定できないと思う。料金とダイヤについては、持続可能な制度を設計する前提で、地元の中のベストと考えるもと、行政の中でできる範囲のものの歩み寄りをしていくかたちで作業を進めてきた。一般利用が年間通じて極めて少ない便をスクールバスに専念させる形で地元とも協議してきた。今後、3年ごとに実証運行と検証を繰り返す形になる。朝晩のニーズが増えてくればその

段階で検討する必要があるが、現在のところは大きなニーズはないかなと考えている。

下山地区線については、現在は小型バス車両 1 車で乗せる形で運行している。げんき館まで運行しているが、朝と晩の時間は通勤と通学で使い、昼間は地域の中で診療所に行くために使われているという実態がある。地区からげんき館まで出て来る延長が非常に長いので、乗合タクシーで小型化する代わりに地区と診療所の間を 2 周する形のダイヤとした。今まで 1 便に限られたダイヤが 2 便なり、選択の機会が増えるので、この方が使い勝手が良くなると考えている。

副座長： 効果を伺うとスクールバス分離によって卒入学児への即時対応が可能になるなど、メリットは理解できる。一方で、収支率を改善できるという経営状況のことが主体に書かれた言葉が目につく。そもそも何のためのバスというやはり地域の方々の生活を支えるとか、交流を深めるとかがある筈である。勿論、収支率は改善しないが、地域の取り組みが書かれることで、地域の方々の生活がどうなるんだということを是非明確にしてもらいたいと思う。その意味で、豊富・夏山地区線は、バス停新設を検討していただいている。使える人が増える可能性があるわけで、こういう思いを明確に表現していかないと、経営状況だけで路線を廃止していくだけに見えてしまう。是非明確に表現して、見える形にしていきたい。

事務局： 都市経営の立場からは持続可能な制度設計が必要であり、収支率、利用率の表現は避けて通れないが、一方で住民の生活水準を下げることなく、便益を確保している努力が表現できていないのは確かなので、しっかり伝わる形で加筆修正したい。

座長： 副座長が話された通り、地元の皆さんのより良い生活を目指し、それを支えるための公共交通である。これまでの議論を踏まえ、他に意見が無ければ、額田地域における計画についてはこの方向性で進めてほしい。

(6) 新総合交通政策の策定について（資料 6）

資料 6 「新総合交通政策の策定について」により、策定にあたっての考え方、進め方の説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

委員： 八帖交差点は来月 5 日に東京方面右折 2 車が供用されると聞いているが、参考資料 27 ページの立体交差の話はされているか。

もう1点は、次ページの渋滞ポイントの交差点7ヶ所は具体的にどの交差点になるか教えてほしい。

事務局： 八帖交差点については、平成20年策定ということもあり、当時の協議内容が掲げられている。御指摘の通り、右折2車線を確保することで国道1号の改良工事が間もなく完了する。工事のやり方は違うが、渋滞を緩和するという方向の施策は進めてきている。愛知国道事務所に確認したところ、立体交差化は白紙になっていないが、新東名高速道路、国道23号バイパスが完成した暁には、車の流れもおそらく変わるであろうということで、その状況を見て判断することである。

ボトルネックの交差点は、愛知県第4次渋滞対策プログラムの7ヶ所で、八帖交差点、岡崎刈谷線の光ヶ丘の交差点などである。

座長： これは評価の辺りで、事務局説明にあった経過を加味してください。
事務局の説明で地域公共交通総合連携計画の話が出たんですが、今年度策定する予定はあるか。

事務局： 連携計画の中身について実施済、未実施のものがあるので、総合交通政策を作りながら、公共交通の細かな議論までやり進めた形で同時並行して進めていきたい。第4回とか第3回で連携計画の方も合意を得ていきたいと考えている。

座長： ここに連携計画の進め方も含めて位置づけしておかないと分からなくなってしまうと思う。
今年度から新たに地域協働推進事業ができていますので、制度の説明をしていただきましょう。

<愛知運輸支局が制度の説明を行う>

委員： 地域ぐるみでやっていかなければならないことがあれば交通政策の中で位置づけ、それを併せて連携計画を検討し、事業として位置付けることが取組みを進めていく上の担保になると思う。

事務局： 法定計画である連携計画を作りまして、市民、事業者、行政が連携して公共交通を守っていききたいと思います。

委員： 法定計画に位置づけると、そこに書かれた計画を実施していかなければならないので、例えば3年間ぐらいの短期、中期までの計画で、ある程度実現可能

性のあるものを想定して考えていかなければならないと思っている。総合交通政策そのものは、公共交通といっても道路環境の話とか最初の部分を片付けて方向性を示さないといけないと思う。公共交通も実証や試みをするという位置づけで事業者も確実に参画できるような形で盛り込んでいく検討をしていただきたい。

座 長 : 必ずしもこれは必要で、これは必要でないとあまり分けて話をするともできないと思いますので、総括的な話が先にあって、今の委員の意見も含めて進めていただけたらと思う。また、総合交通政策と連携計画も策定を目指すんだという整理をしているので、その方向を踏まえた上で策定に向かってこのスケジュールで議論をしていきたい。

(7) 公共交通に親しむ日の実施について（資料7）

資料7「公共交通に親しむ日の実施について」により、趣旨、日時、予算及び実施項目（案）等について説明を行い、承認された。

<以下、各委員の意見等>

副座長 : 額田地域の方々がこの機会に会場で額田の良いところを紹介していただき、そこにバスで行けることを宣伝してもらいたいと思いますので、検討いただきたい。

9 連絡事項

次回会議を9月下旬に予定

－ 会 議 終 了 －