

平成25年度第5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3月26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（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）
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
小原	睦	委員	（岡崎商工会議所 副会頭）
			※杉浦昌幸中小企業相談所長兼事務局次長代理出席
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）
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）
古橋	昭	委員	（愛知県地域振興部交通対策課 主幹）
			※竹澤 功課長補佐代理出席
川口	孝	委員	（愛知県警察岡崎警察署交通課 課長）
			※武井秀樹主任代理出席
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）
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）

八田 陽一 委員 (愛知県西三河建設事務所道路整備課 課長)

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) 境 政義 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

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) 額田地域乗合タクシー等の運行について (資料1)

平成26年10月からの額田地域における乗合タクシー等の運行について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

座 長 : 今の運行計画で運行して頂く事業者さんに、何か一言ずつ頂けたらと思います。

豊 栄 : 下山地区のささゆりバスを担当させていただきます。山間部のアップダウンが非常に多い地域で高齢の方も乗られます。我々の中でも安心安全が、しっかりできる乗務員を配置しようということで熟練の乗務員を配置しています。冬は凍結箇所も多いものですから、お客様に迷惑をかけないようにしていきたいと思っています。

西 三 : 今回変わりました、形埜地区ということで、今までどおり宮崎地区と同様、お客さんや高齢者等の対応をしていきたいと思っています。道路はアップダウンがあります。冬は凍結もあるので、十分注意して運行を務めていきたいと思っています。また会社からも近くなっていますので、すぐ対応できるかと思っていますので、よろしくお願いします。

岡 東 : 今回、豊富と宮崎地区ということで運行担当させていただきます。地元の方に非常に力強い言葉を頂いており、老人会やその他地域の方の熱い心を感じています。今までの車両とは違いバリアフリー化の車両になりますので新しく購入し、安全安心、奉仕の心での運行をいたします。宮崎地区が増えましたので千万町等は急な坂ですし凍結もあるので、皆さんが安心して乗って頂ける様、安全な運行をいたしたいと思います。よろしくお願いします。

座 長 : 新たに運行事業者になって頂いた3社の方から運行についての決意を頂きました。これについて、ご意見ご質問ございませんでしょうか。

委 員 : 形埜地区で一ヶ所バス停を新設されるということですが、位置図等は資料には出ていないのですが、交通安全上問題ないかの確認をさせていただきます。

事務局 : バス停の新設に関しては公安委員会と、道路管理者は県道ですから県の西三河事務所にも事前に話をさせて頂いていて、設置の箇所も詰めて、場所も決まっております、調整はできております。

副座長 : 今回新しく3つの事業者が選定されたということですが、岡崎市の場合は総合評価ということで、事業者の方々から提案を頂いたと思っております。その一つが利用促進ということがあったかと思っておりますので、これからの運行にあたって、どのような利用促進をやって頂けるのか公共交通会議のメンバーにご披露頂ければありがたいと思っております。

豊 栄 : 山間部を含め様々な地域を走りますので、トラブルや状況を本社で管理する者と乗務員とのコミュニケーションを密にして、いつ、どこに、どんなスピードで、どんな状況なのかわかるような形で運行させていきます。また、そうしながら利用者の促進を図っていききたいと思っております。

西 三 : 当社は宮崎地区では千万町コースをジャンボタクシーで運行しております。今度はバリアフリーで車両は変わりますが、新しいコースになりますので、乗務員等、十分教育して、道路、バス停等、地域の利用される方々を把握して運行していきたいと思っております。

岡 東 : 運行地区にはいろいろな行事がありまして、4月から10月は乙川やなの鮎つかみ、6月はホタルまつり、夏休み中はわんパークのおまつりや野外センターのキャンプ場、11月は額田のふるさと祭り、3月から11月は春と秋のくら

がり溪谷のお祭がありまして、また各バス会社との連絡を取り合い、市内外の地域の方々へも宣伝広告をして、バス利用の効果があがるように頑張っていきたいと思っております。

座 長 : 是非、利用する方は不安な面もあるかと思いますが、ご利用になられる方とコミュニケーションをとっていただけたらと思います。またお祭りや地域でのイベントもあると思いますので PR して頂き、利用が少しでも多くなり、地元の皆さんに喜んで頂けるような仕組みをつくって頂けると有り難いと思います。

また、便の状況が変わります。スクールバスと分離されたという意味では地元の人にとっては寂しいような使い易いようなところもあるかと思いますが。子供たちと一緒に乗るのはお年寄りにとっては大切な要素ですけど、効率性とか考えるとこのようにしていくのも一つの方法だと思います。事業者さんが、おっしゃったように地域の方へフォローして頂いて、いろんな声を聞いて頂くような仕組み、地域の協議会と連絡を密にして頂けたらいいと思います。

副座長 : 事業者の方をお願いしたいと思っています。安全安心な運行は当然きっちりやって頂けるものだ和我々も信じております。地域の方とのコミュニケーションとか、どんな方々がどういうニーズがあってとか、そういうものが重要になってくるというお話がありましたが、まちを走っている公共交通と違い、中山間を走っている公共交通にはホスピタリティが重要だと思っています。あまりホスピタリティばかりを求めると問題になるかもしれませんが、住民の方々の対話、おもてなしの心を持って喜んで使ってもらえるような運行を目指してもらいたいと思っていますし、乗ってきたお客さんを乗せるのも大事ですが、乗って頂けるような工夫をお願いしたいと思っています。

確認させて下さい。運賃に関して小学生はスクールバスが廃止されたということで、他の地区と全部同じになったと理解すればよろしかったですか。

事務局 : そのとおりです。

副座長 : フリー乗降区間の変更は全くないですか。

事務局 : 変更なしです。

座 長 : 承認事項、いわゆる議決事項になりますので、皆さんの合意を頂きたいと思いますが、よろしいでしょうか。

委 員 ： 意義なし。

座 長 ： 全員のご了承頂いたということで進めさせていただきます。

(2) 岡崎市総合交通政策(案)について(資料2)

パブリックコメントにおける意見と市の考え方について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

副座長 ： これだけコメントを頂いたのは素晴らしいと思いました。これだけの意見が頂けたというのは、一つは関心の高さを表していることだと思いますし、もう一つは、分かりやすい計画が作れたのかなと思っています。引き続き市民の方々の関心が高いまま、期待を持って頂けるようなかたちで実際の施策にうつして頂ければと思っています。

座 長 ： このパブリックコメントの対応、市の考え方、これはこれなりにホームページ等に掲げて市民の皆さんが読めるようなかたちをとって頂くということでよろしかったでしょうか。

事務局 ： 総合交通政策、本編と共にホームページで公表させていただきます。

座 長 ： コメント頂いた方は読んで頂けると思います。計画はあくまで計画です。次のステップとしては、せっかくコメントを頂いたので、事業の経過とか、そういうところでも市民に見守って欲しいと、これからも情報を出して欲しいというようなお願いです。せっかくこういうご意見を頂いて、我々も協議して、事務局も苦労して考え方を整理して頂いたわけですから、次の時にはフィードバックできるような、やりとりが出来るような仕組みを計画の時だけではなく考えていいのではないかと思いますので、お知恵がございましたら事務局に伝えて頂けると有り難いです。

今の市の考え方で対応して頂いて、これでよろしければ本編として掲げていくということでよろしいでしょうか。せっかくですから、委員のみなさんにも来月、ホームページを見て頂くとうよろしいのではないかと思います。報告事項ということで処理させていただきます。

副座長 ： 確認です。概要版はありますか。

事務局：概要版はありません。データを全て載せる予定にしております。

副座長：これからどうする、というのが解るようなコンパクトにまとめたものがあるといいと思います。これだけの分量を全部見ようと思ってももらえなくて、解りやすく、コンパクトにまとめてもらったものがあるといいなという気がしております。

事務局：想定していなかったですが、様々な活動をしていく中で、いろいろな声も聞きながらわかりやすく周知できるよう検討させて頂きたいと思います。

座長：出来ましたら市民の方が解りやすいかたちを作っていくといいと思います。文章ばかり書いてあると楽しくない。せつかく絵を作っていますので上手く整理ができ、子供たちにあと何年かするとこんないい生活が岡崎でやれるよ、というようなものが作れるといいと思います。是非、委員の方々にはお持ち帰り頂き、周囲の皆さんに回覧して頂くなどをお願いできましたらと思います。

(3) 新岡崎市公共交通総合連携計画の策定について（資料3）
策定にあたっての考え方、進め方について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

座長：策定スケジュールのところで、10月という策定の目標やスケジュールをご説明頂いたのですが、活性化再生法の改正ということが、すでに国の方で動いています。2月12日に活性化再生法の閣議決定がされて、国会で議論して頂くということで、国の来年度予算は通りましたので、次のステップへ進んで頂くと思いますが、法の改正にからんで、総合連携計画の内容、施策展開を含めて、愛知運輸支局から、ご説明頂けますでしょうか。

委員：国の動きを説明させて頂きます。資料3に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」の資料をつけて頂いています。連携計画を策定するにあたって、という話を説明頂きましたとおり連携計画自体は活性化及び再生に関する法律に基づく計画となっています。国は先生のお話の通り、この法律を少し改正しようということで国会に法律案を出しております。なぜこの法律を改正するのかという話は、岡崎市総合交通政策で12ページに交通政策基本法という言葉がでてきておりますが、昨年12月4日に交通政策

基本法が施行されています。交通需要の充足を図っていくという部分の基本的な理念のもと、国がこうすべき施策を取りまとめた法律となっています。

この法律の中で日常生活に必要な交通手段の確保が冒頭に出てきます。日常生活に必要な不可欠な交通手段という部分で公共交通が非常に大きな役割を果たすということで、公共交通に関する制度枠組みについて手を加えていくということで、活性化再生法の一部改正案ということで国は進めさせていただいているところです。

法律が改正されることによって、何がどう変わるかという話ですが、この法律に基づく計画というのが、公共交通総合連携計画という名前の計画を作って頂いたということです。連携計画という名がなくなって、公共交通網形成計画という形に変わってくるというところです。なぜ名前を変えなければならないのか、基本的には従来の法制度の枠組みの中で、取組みを進めて頂いたという部分の中で地域の取組みが進んできたというところがあります。ただ従来の枠組みでは、まだまだ進まない部分があります、という課題もみえてきたというところで、まちづくり戦略と一体となった公共交通ネットワークという部分をしっかり作っていくことが必要ではないか、従来のいって民間事業者さんに任せきりであったというところもあり、地域一体となって、そういうことを進めていく必要性があるのではないかとということで、この法律を改正しようということになっています。

具体的に申しあげると、従来との比較はまちづくり戦略と一体となった公共交通ネットワークを、どう構築していくかというような計画にして頂くことが必要になってくるのではないかとということでございます。従ってスケジュールでお示しされています10月くらいに新たな公共交通総合連携計画を作る予定となっている部分でございますが、この時期になると法律案が改正されて、改正された法律の枠組みの中で物事を進めて頂いた方がよろしいのかなという感じをしております。具体的には、これから計画作りに入っていくということで、まちづくり戦略と一体となった面的ネットワークの構築というところを頭に入れて頂きながら、こういった形で計画の中に反映していくかというところを念頭に入れて、計画作りに入ってもらえるといいのではないかと思います。

もう一点。今回の法改正によって枠組みを作り、作って頂いた計画に対する実効性を更に強化していくということが、今回の法律改正の主な目玉でございまして、その実行体制がどういうところになるかということ、法定協議会が実行、実施者というかたちで進めて頂くということになってきます。そういうかたちに法律も変わっていきますし、それに合わせて国の支援制度、補助制度も当然見直しを図っていくという流れになってくるということでございます。

実施計画的な話は国の認定を受ける地域公共交通網再編実施計画を作って頂いて認定を受けて頂くということがあるのですが、認定を受けて頂いた場合は

特例的な運用、いわゆる弾力的な運用をしていくというようなところもできます。一方で、作った計画の実施が出来ていなければ勧告や命令をするようなことも可能になってきますので、やろうと思われることについては、この計画の中にしっかり反映して頂くことが一番いいのではと思っています。

最後に、交通政策基本法ができましたという部分で交通政策基本法に基づいて、夏くらいまでに交通政策基本計画という国の計画を作ります。交通政策基本計画と、従来からありました社会資本整備重点計画という二つの計画を施策の両輪として、将来の指針を作っていくということになっていきます。そういった部分の中では、公共交通に関する流れが今まで以上に早くなっていく可能性がでけますので、そういった部分も少し視野に入れて頂いてご対応頂けるといいかなと思っています。

座 長 : ありがとうございます。そのような国の動きもありますので、是非この現在の総合連携計画、計画策定に向かって皆さんのご協力、ご支援を頂かないといけないのでよろしくお願いします。特に愛知運輸支局からの話がありましたが、具体的に言えば、法定協議会の役割がずいぶん重要になり、法が改正されると言う事は、そういう意味合いになっていくと思いますので、是非、法定協議会のメンバーの皆様には、いろいろご支援を頂きたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

計画を作って、どうやって実行するのかっていうのもあり得ると思うのです。市民に協力して頂くのかということもずいぶん大切ですし、もう一つは、こういった交通事業者の役割も大切で重要になります。また、交通事業者さんとの連携がコミュニティバスだけでなく、一般のバス路線、面的な交通という表現がありますが、ここに面的な公共交通の再構築とは、交通の仕組み、鉄道、バスを含めてネットワークを作って下さいというのが、趣旨で御座いますので、事業者の係が、重要になってくると思います。

副座長 : 基本的には非常に解りにくい部分もあると思っています。もう少しかいつまんでお話しさせて頂く事が重要だと思っていまして、道路はどうなるのだろうとか交通安全はどうだろうと思います。ここの会議体だからやむを得ないと思いますが、そっちも見せてもらえるといいと思っています。

先ほど説明があった公共交通の事業プログラムに関して策定いたしますとありましたが、一方で、道路とか交通安全とかがあったのですが、みにくい、みえにくい。そこを何か並行的に見せてもらうといいなと思っています。そこを策定するとかしないとかではなくて、流れとして見せてもらうといいなと思います。そして公共交通に関して連携計画という名前を策定していきますよという、その説明が頂けるといいかなって思っています。

それとは別に、法律は法律であると思っていますけど、その大きな流れの説明が頂けると、たぶん普通の人々は大きな計画があって、それぞれに分野ごとにあってというのが見えてくるのではないかという気がします。

座 長 : 確かにこの中に大きな柱として、交通安全、あるいは環境と言う様なものも含まれていまして、役所の縦割りというものもありまして、交通安全でいけば交通安全の対策会議と言うものが設置されていまして、環境の方もまた別に会議が設置されています。

専門的なものに関しては、そちらの方に会議に決まったものをこちらに写し取るような形で加えさせて頂きまして、今後は実行部隊として公共交通に関する事、これを事業者の皆様、それから住民の皆様と共に進めていきたいと思しますので、よろしくお願いしたいと思います。

副座長 : できたらそれを次の段階の計画ということで、何かまとめて出して頂けると解りやすいと思います。すなわちその基本計画があって、その基本計画を受けて公共交通の部分は連携計画を出し、何かの所は何かの道路計画だし、何かの所は交通安全対策だしと、そのように並んでいくと、この位置付けが明確になっていくと思います。

あと名称は、国がたまたま連携計画なら連携計画、交通網形成計画なら形成計画っていう事になっていくと思うのですが、更に実際には、アクションプログラムの地域公共交通再編実施計画が、更により具体的な計画になっていくと思うのです。そこでそういう全体の絵が見えてくるといいです。

実はこれが、今までぬけていた所だと思います。それを受けて、今回活性化再生法の改正、交通政策基本法の制定を受けている所だと思います。これまでに日本の公共交通に欠けていた所だと思います。岡崎市がいち早く取り組んで頂く事が一番良いのではないかと思います。

座 長 : 私ども交通の事ずっとやっていると、つい10年くらい前まではどこの町も総合交通体系調査っていうものを行いました。それに基づきローカルプラン、市町の計画を作ろうという話がでてきました。そして、その流れは総合交通体系と言いながらも、実は自動車を主体とした道路交通体系を作ろうというスタンスが多かった。で、公共交通については、公共交通は事業者さんにお任せすればいいという仕組みで、1990年代後半、20世紀後半まではその形でできていました。

その点がダメではないかということで、公共交通の事も地域の市町の行政が考えていかなければならないという形に流れが変わってきました。公共交通という部分がクローズアップされてきて、公共交通がこの連携計画・総合連携計

画とか形成計画というかたちになってきました。

先ほど、愛知運輸支局からお話がありましたように、社会資本整備の重点計画というかたちになってきましたので、各市町の中でいろんなものと組み合わせあって、やりなさいという事になってきたものですから、ちょっと解りにくくなっています。公共交通の事は交通論的にやればよいと思っていて、やってきたのだけど、よく考えてみれば、まちづくりと連携してやらなきゃいけないとの話や、コンパクトシティなど、今度はまた公共交通の計画が、先ほどいいました社会資本と連動するような仕組みのところに動いてきて、社会資本の重点整備計画と、公共交通の形成計画が両輪というのが、国の流れですと説明して頂いたのだと思います。

ですから市町の方も、これが社会資本の重点計画で、これが公共交通の方の形成計画だという、2つの両輪だと見えて来ると、解りやすいと思います。

次にそういうものが市の方も、どこまで手掛らけるかどうか解りませんが、整備が出来たらいいのではないかと思います。

会長さんが見えますので、会長の方が詳しいのではないかと、今変わります。

委員：確認も含めて折角資料がありますので、資料をご覧頂ければありがたいのですが、今言われているのが、たとえば、国道1号と国道248号の渋滞緩和の実施とか都市計画道路の強化とは高規格幹線道路、新東名アクセス強化ですとかこういった話については、市や県、国と連携しているのですが、岡崎市の中で着々と基盤整備を行っております。

その全体的にみえるかたちとおっしゃったのは、だいたい16ページの表のイメージかなと思うんですけど、それであっているでしょうか。

今度、地域公共交通総合連携計画の中にいくつかを取り出して、更に具体的な計画の詳細を記載していく作業となると思いますが、この全体のどの部分を抜き出して連携計画を作っていくか、それ以外にもこんな政策があるのだと、これはこれでちゃんとやっていますよと理論すればいいと思います。

座長：今、私達の仕組みの中がソフトの部分に目がいきますが、ハード部分も裏付けがないと、本来はソフトの部分もやれない部分も結構あります。その部分については、ちゃんと裏付けがある、いわゆる担保されるようなソフト性が展開しなきゃいけないと思います。ハード的な面があれば当然こういった形で、何らかの形で情報提供して頂いて、これがあるからこの連携計画がやれるのだよという仕組みにして頂けるとありがたいなと思います。

副座長：私が一番伝えたいのは協議会の役割だと思っています。この協議会っていうのは、非常に良い仕組みだと思っています。その一つが地域の方々と一緒に協

議できる。そして地域の方々だけではなくて、ここには各行政の機関、交通事業者、そして私たち第三者的な意味合いを持った人間もいて、そこで話し合う場が出来てすごく良いと思います。この仕組みがだいたい前に出来ているのですが、実質的に機能しているかどうかという事を考えてみますと、なかなかそうはいっていない、うまくいっていないと思っております。

私は、ある協議会で住民の方の発言でいまだに明確に覚えている事は、「交通って、住民が考えていることですか」って言われました。だから我々の認識と、住民の方々の認識はかなり乖離があると思います。すなわち協議会がそれではダメだと思っているのです。市民代表でもすごく勉強されて、専門的な事を良くご存じの方はいいのですが、必ずしもそういう方ばかりではない。場合によってはバスの利用者や、公募で集まって来て頂いている方々、普通の主婦の方々がいたりして、そういう方々が含まれていて、本当はそこでキッチリとした議論が出来て、一緒に考えないといけないのですが、どうも乖離してしまっている。

重要なのは解りやすさだと思っていて、我々専門家が話している言葉では通じない。それで住民の方々から、私たちの問題じゃないって言われてしまう。そうではなく、実は交通って、皆さんの毎日の生活にもものすごく関係しているし、交通の如何によって皆さんの生活が大きく変わるんだっていう事を、まずは認識して頂きたい。

座 長 : いわゆる人や物の移動も含めてですけど、交通って言葉が硬いものですから、公共交通も余計硬くなってしまう。そういう事も含めて少し考えなければいけない。生活が変わってしまうって言われましたが、本当にそうなんです。バス路線が無くなったことで、いきたい高校が行けなくなってしまうって事もありうるのです。私の知っている子供達もバス路線が無くなって、子供達は高校に行こうと思ったら下宿しなければいけない、アパートを捜さなければいけないという生活になってしまう。岡崎はあまりそういう所はないかもしれませんが、そういうようなことも直面する訳ですから、是非こういった事を身近な事として、是非いろんな事例を示しながら、こういった計画を作っていくのも大切な事だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

この会議は実は女性の委員が少ないです。ですからできれば、奥さんのいる方は家に持って行って、奥さまに読んでもらうなどをして頂けると、大変ありがたいなと思ひます。その辺からスタートして頂くと、先生の問題定義としてよく解ります。

委 員 : 事務局から今回、総合連携計画をつくるにあたって頭出しして頂いたという事ですけれど、是非これを参考にして頂きたいと思ひてお話しさせて頂きたい。

先ほど先生の方からもお話しがありましたように、これから新しい法改正後の計画をつくっていく部分で、交通事業者さんとの連携というものが、一番必要になってきます。

中部運輸局として、これからの次のステージに向けてどのような事をしていかなければいけないのかということで、その連携という部分を今年度少し検討させて頂いておりまして、3月に取りまとめさせて頂きます。その中では基本的に事業者さんとの連携の中で、自主路線とか委託路線とか、そういったようなカテゴリから物事を考えていったら、なかなか連携計画は進まないのではないかと思います。

いわゆるパートナーシップ路線というようなものつくって頂けるような事を求めていくべきではないか。と言う様な事をまとめさせて頂いております。これはまた出来次第、自治体さん等々には見て頂けるようにいたしますが、是非とも今まで岡崎市さんは、最初の計画として取組みを進めて頂いて、そういった関係構築っていうものがたぶん進んでいると思うので、是非とも次のステージにいく為の方向性みたいなものを、打ち出してご検討頂けるとありがたいと思います。中身についてはこれから議論されると思いますが、是非そういったものを参考にして頂ければと思います。

座 長 : はい、ありがとうございます。情報としていただき、いろんなやり方、それから今の話の連携方法の情報は出るとしますのでよろしくお願いします。

是非、持ち帰り頂いて、こんなことも考えていると周囲の方にPRして頂いて、お知恵を頂きたいと思いますのでよろしくお願いします。

もし、ご質問ご意見なければ一応ここまで確認させて頂いて、先ほど10月を目途にという事務局の予定でございますので、これまでには2回ぐらいのこの協議会があります。ですからこの2回の協議会の中では、お知恵を頂けたらと思いますので、よろしくお願いします。

(4) 平成26年度岡崎市交通政策会議事業計画(案)及び予算(案)について(資料4)
策定にあたっての考え方、進め方について説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

副座長 : 今年度、実施頂いた豊富地区とかのいわゆる額田のバスの紹介とかも含まれているのでしょうか。

事務局 : 公共交通に親しむ日の開催の中に含まれております。紹介プレートに関しま

しては、ステンレス製の金属板に保存用として作りましたので、毎年やっていきたいと思います。よろしくお願いします。

座 長 : 事業計画、予算に基づいた事業計画という事でございます。ただ、こういった事業展開していく上で、是非、周囲の方、会社の方、組織の中で、是非PRして頂いて、参加する機会を作って頂けると、大変ありがたいと思います。これからもご協力の方をよろしくお願いいたしますと思います。

ご意見、ご質問なければご承認頂いたという事でよろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございました。全員のご承認を頂いたという事で進めさせていただきます。

4 その他

委 員 : 一件ご報告ですけれども、新聞には載らなかったのですが、先日2月5日に愛知県のバス対策協議会に対して、岡崎・幸田線の廃止意向の申入れをさせて頂きました。現在岡崎市さんにソニーへまいます系統の補助を頂いております。他に、東岡崎駅から相見駅を結ぶ系統と、東岡崎駅から相見駅経由しまして、幸田駅前まで行っております系統がありますが、こちらの利用は元々デンソー幸田が、平成14年に送迎バスに切换えられてから利用が低迷して漸減しておりました。それが24年3月、相見駅開業によりまして、かなり決定的なダメージをうけてまして、利用の減少に歯止めがかからないという状況でございます。何とか幸田町さんに補助についてのお願いをさせて頂いたのですが、あちらの方としては補助という意思決定ができないという状況でございました。

ただ、実際の利用状況を私共が確認をいたしますと、どちらかというと幸田町と岡崎市を跨いで利用しているよりも、岡崎市内のご利用の割合が高いという事で、廃止申し出を致しましたけれども、幸田町さんの中のエリアを合理化するということで御座います。岡崎市さんのエリアにつきましては上地地区を始めとして、そのあたりの利便性をどのようなかたちにして維持できるかというのを、一度、岡崎市さんと協議をさせて頂いて、今年の8月まで結論を出さなければなりません。年度が改めましたら順次ご相談をさせて頂いて、「岡崎市内の運行をどうしていくか」という事を協議させて頂く予定でございますので、よろしくお願いします。以上です。

座 長 : まだこれから調整していく事で受け止めてよろしいでしょうか。報告はまだ途中経過ですね。

是非、事業者さんと名鉄さんといろいろ相談して頂いて、良い解決の方策、方法を見つけて頂けたらと思いますので、よろしくお願いします。
それでは事務局にお返しします。

9 連絡事項

次回会議を6月に予定

－ 会 議 終 了 －