

平成 27 年度第 3 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 27 年 12 月 15 日（火） 14 時 00 分 ～ 16 時 15 分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎 7 階 701 号室

3 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員（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）
安達	雄彦	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) 取締役）
河口	恒徳	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
大久保	彰	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）
			※阿部 正和 総務部長 代理出席
神尾	明幸	委員	（岡崎市総代会連絡協議会 会長）
中村	龍明	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）
佐野	邦明	委員	（額田地域生活交通協議会）
白木	広治	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）
小久保	信	委員	（愛知県 振興部 交通対策課主幹）
			※山口 彩 主事 代理出席
深津	博司	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）
			※佐藤 敏宏 交通課規制係 係長 代理出席
大竹	隆	委員	（岡崎市 副市長）
岩瀬	敏三	委員	（岡崎市 都市整備部長）

(2) 欠席委員（2名）

酒井田 幸成 委員 （名古屋鉄道(株) 東岡崎幹事駅長）

山下 隆道 委員 （国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課 課長）

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

福澤 直樹（交通政策室長）、水上 順司（主任主査）、平松 隆（主任専門員）、
尾崎 孝幸（主査）、成瀬 泰樹（主事）、湯口 航平（事務員）

5 傍聴者、随行者等

2名

6 会長挨拶

（内容省略）

7 議題

(1) 岡崎市地域公共交通網形成計画について

岡崎市地域公共交通網形成計画について、資料1により説明した。

<以下、各委員の意見等>

委員： 資料4ページの評価の目安について、これまでであれば路線を維持できる
がこれ以下であれば維持できないという意味ですか。この基準はどこから持
ってきているものですか。

事務局： 基準について各路線の運行状況などから、基幹路線や生活路線の収支率や
一便当たりの利用者数をみながら設定した数値です。
この数値を下回った場合すぐにやめてしまうという事ではないが、見直しの
対象となる目安として設定をしている。

委員： 今後過疎地域ではだんだん下回ってくることもあると思う。
この辺りはある程度柔軟に対応できるということですか。

事務局： この数値を下回ったからすぐにやめてしまうという事ではない。
ただ、この数値を評価の基準として見直しすべき路線を考えていくという事
である。基幹路線でも沿線のお住まいの方が少なくなり利用が少なくなるよ
うであれば、支線交通での位置付けや、さらに支線交通でも利用されないよ
うであれば生活交通として見直しをしていくような基準として考えている。

委員： 資料 8 ページ左側の目標について、自動車の交通手段利用率の低下とあり現況値 58%、目標が 3 %削減で 55%以上となっているが、削減するのに以上という表現はおかしいと思います。

事務局： 以上との記載は誤りで正しくは以下です。

副座長： 今日新聞でも載っていましたが、COP21 でのパリ協定の締結により日本の目標値も定められたと思いますが、それによって削減目標の数値を下げたりする必要はないですか。

事務局： 設定した数値は平成 25 年に実施した市民アンケートよりも更に削減していくことを目標基準として作った数値ですのでパリ協定の状況までは判断には入れていません。

副座長： パリ協定を受けて市として目標数値を掲げ直しますか。もしそうであれば連動した方が良いと思います。

事務局： 担当部署と調整をする必要がありますが、全市的な取組みという事であればバスとしても環境にやさしい交通と位置付けられておりますので、可能な範囲内で考えていくことになると思います。

副座長： 策定予定の 3 月まで時間があるのでそこまでに動きができれば、それを反映した方が良いと思います。

座 長： 少なくとも COP21 で世界にメッセージが出ていますので、市としても目標値に入れなくとも基本方針等に記述するなど、その趣旨を受けた計画となるようにした方が良いと思います。

委員： 地域公共交通網形成計画については、前年度に策定した岡崎市総合交通政策を基に作っていくという方針は理解しています。

ただ、この計画の根拠になる活性化再生法の規定で書かないといけない事項があり、総合交通政策から抜き出すだけでは網羅しきれないところがあります。全体的な構成は変わらないですが表現について事務局と相談し今の法律に合うように整理したい。

2 ページの公共交通ネットワークと市内バスネットワークの確保維持改善について、是非この中に幹線となる鉄道を入れていただきたいと思います。また、この中に書けないかもしれませんが、深夜等バスが走っていない時間、中山間地域でコミュニティバスが対応できない部分についてや自家用車を持

っていない方についてはタクシーの活用も大事な交通モードかと思しますので、タクシーの活用というのも是非書き込んでいただければと思います。

5 ページ⑪の観光交流の促進に向けた交通環境の整備について、観光についてもこの計画のなかに入れていただいてありがたいと思っております。ただ、もう少し具体的な施策というものがあるようであれば書き込んでいただきたいを思います。

8 ページの計画の推進について、このなかには評価の方法も記載されますので、表題の方にも分かり易く、計画の推進と評価というような表現をしていただくと大変分かり易いかと思います。

また、評価のPDCA の考え方ですが、全体的な見直しのやりかたについてはこれで良いと思いますが、それぞれの事業ごとに見直しの時期・評価の時期は異なってくると思いますので、どの事業はどれぐらいのスパンで評価をしていくのか、毎年評価をしていくものもあれば、2年3年に一回見直していくものもありますので、それをできれば分かるように書いていただきたいを思います。

座 長： 地域公共交通網形成計画は本省ではなく運輸局での確認ということになりました。ご指摘いただいた点を整理していく必要があると思います。

事務局： 活性化再生法を見ながらも総合交通政策にあわせて計画を策定しているためか、若干法令と表現が違っていると個別にご指摘いただいております。その点は法令に基づいた表現に改めていくよう修正いたします。なお、本日いただいたご指摘につきましても、総合交通政策等から記載のあるものや新しい考え方など可能な範囲で記載を検討したいと思います。

副座長： 資料の5番に（仮称）評価審査会を設けると表現ありますが、資料の6番の組織イメージの中にもしっかりと位置付けておくが良いと思います。

また、分科会についてまで書くのがよいか分かりませんが、推進体制のところにもどこまでを評価審査会で議論するか、Do と Check のあたりとは思いますが見やすいように整理された方が分かり易いかと思います。

事務局： 4 ページに記載してます（仮称）評価審査会につきましては、委託あるいは補助の対象となっている路線について、利用状況や補助額など詳しい内容を分析したうえで各路線の評価をお願いしていきたいと考えています。

こちらにつきましても、もう少し各事業どういった内容を評価していただくのか整理をしたいと思います。

座 長： 出来上がった計画を運輸局にみていただいて、またフィードバックしてと

いうことをやっていると時間的にもロスが多いと思います。

次回第4回会議でまとめるため、委員の皆さんからご意見をいただくことは当然ですが、来年の1月下旬あたりまでに計画が整理できたらそれをまず運輸局の方に目を通していただいてご意見いただく、そしてこの会議で議論して両方の意見を整理して成案とするというスケジュールが大切だと思いますのでお願いいたします。

事務局： この会議でのご意見等をふまえ修正等し、1月中旬頃までには運輸支局に伺いたいと考えております。第4回の会議ではそこでのご意見も含め整理をさせていただきたいと考えています。

副座長： 資料2ページで網形成計画とまちづくりとの連携について明確に書いていただいでこれで良いと思います。そのうえで、今後立地適正化計画を策定することを予定しておりとしていますが、網形成計画の方が先発で立地適正化計画が後発になっていくなかで整合を図りながらバスネットワークを確保維持していきますと記載があるのですが、例えばもっと踏み込んだ形で後発の立地適正化計画が策定されたその時点で見直しをするような表現が必要だと思います。

右ページにあるバス路線区分の考え方で、路線毎にサービス水準の目安と記載があるのですが、基幹路線について名鉄バスが運行しているような大基幹路線も含めてということとなると一時間に一本というのは目安という表現が適切なのか疑問があります。その他の基幹路線ではおそらくここが目安になるとは思いますがこの表現が一般の方から見て誤解を受けるように思います。

観光を今回入れたというのは非常に大きなポイントを明確にしたと思います。最近インバウンドというようなことも言われており、多言語化とかバス停やバス時刻表の国際標準化などあっても良いと思います。また、多言語化に関らずこう使い易い分かり易い情報提供というのは実は外国人のみじゃなく岡崎市民の方々にとって非常に重要であり、実はこの外国語対応あるいは外国人への情報提供をきっかけに地域の方にも分かり易い情報提供につながるのではないかと思いますのでそういう記載の仕方でなくても良いので、観光という意味でインバウンド、多言語化、国際標準化のようなことを計画に盛り込んでいただければ良いと思います。

それから基本目標について、基本的には総合交通政策から持ってきているとのことですが、これそのまま持ってきているのですか。時代背景の変化によっては少し見直さなければいけないこともあるかと思いますが、この数値はそのままとするのか、今後どのように取り扱っていきますか。

事務局： 立地適正化計画との整合については、後発で出てくる計画とのすり合わせ

が必要だと思っておりますので、後発計画と整合を図りつつ、必要に応じ公共交通網形成計画についても見直しは図っていかうと考えています。

次にサービス水準の目安について、基幹路線は朝夕1時間1本・オフピーク2時間に1本としており大幹線でこの水準だと少ない印象を持たれると思います。これはあくまでもそれ以上というようなイメージで考えていますが、支線交通や生活交通との書き方等もあることから、ここの路線区分のタイトルについてはもう少し適切な表現に変更したいと思います。

それから観光の部分について、現在の公共交通マップは日本語であり外国の方には全く分かりにくいものになっていることから、これらの方が使えるようにコンパクトで観光地等へ分かり易く行けるようなものを作成するとともに、パソコン上で見るできるように検討を進めていきます。

また、指標については、網形成計画が総合交通政策を基とした計画であり、計画期間も同様に平成32年度までであることから、総合交通政策の目標をベースにしたいと考えています。

座 長： 6ページ左側の個別施策の年度スケジュールについて、ノーマイカーの取組みの実施が平成30年度からと記載がありますが、すぐにでもできることであればわざわざ30年度からとするのではなく28年度から行うとする方が良いと思います。

また、ノーマイカーの取組みとありますが、通勤交通での公共交通利用転換の推進でこの表現で良いのか疑問があります。

事務局： 表現については検討いたします。

副座長： 他の自治体の地域公共交通会議では高齢者の交通事故増加に伴い自動車から公共交通への転換について最近話題になっています。

これらの方の公共交通への転換には免許返納しやすい環境が必要と思いますが、このことも記載した方が良いと思います。

事務局： 高齢者の事故が多くなっているというところは非常に問題になっていると思っています。計画への記載については検討いたします。

委 員： 岡崎市総合交通政策のなかには市民が元気で健康に暮らし歩きたくなる良好良質な環境整備を進めるとありますが、公共交通を活発にすることによって若い人もお年寄りもみなさんが街に出られるというまちづくりは非常に大事だと思いますので、そういうものも是非計画に入れていただきたいと思います。

もう一つ、公共交通インフラの耐震化など安全施策を推進しますと総合交

通政策に入っていますので、是非この安全対策について計画に記載すると良いと思います。

事務局： 記載について検討いたします。

委員： 年をとりだんだん免許証を返さなければという思いがあります。
しかしながら、障がい者の場合、自動車がなければ移動が難しくなります。
バスに乗ろうとしても、バス路線がないあるいはバス停が遠いことなど利用が難しい。タクシーは気軽に利用させていただいていますが、バスとなるとそこまで気軽に利用することは難しいと思います。
バリアフリー対応など気軽に利用できるバスが増えてくれば障がい者の方も気軽に利用でき外出ができると思います。

事務局： 公共交通網形成計画では、バスネットワークの確保維持と利用状況を踏まえた改善を行うことのほか交通バリアフリー化の推進も施策として掲げています。駅のバリアフリー化のほかノンステップバスの導入などを進め、皆さんに利用していただいてバス路線を維持していきたいと考えています。

委員： 中央総合公園に青い鳥学園の施設ができますがバス路線がありません。
東岡崎駅からバスに乗っても途中の中央総合公園でバスが止まってしまい、そこから 10～15 分ほど徒歩となります。障がい者団体からは、できればバス路線を変えて施設に寄っていただけるとありがたいという話がでています。

事務局： 青い鳥学園のバス路線については施設を設置する県からお話しをいただいております、名鉄バスさんとも協議を行いました。
実際にバスで学園に行かれる方の利用も乗合バスを運行するほどの乗車数はないと伺っており難しい状況です。

委員： 施設に行く子のほとんどは重度の子で、一人でバスに乗ることはできないのですが、家族がいた場合バスがあればと話がでています。

委員： 公共交通の中にタクシーをというお話もありましたが、一般の方にはタクシーが公共交通であるということが浸透していない部分もあると思います。
例えば料金などが問題かもしれませんが、一般の方々にタクシーは公共交通であると認知していただけるよう、関係される方とともに取り組んでいき

たいと思います。

座 長： タクシーの活用策についてはまだいろいろ検討していく必要があると思います。

また、どこまで網形成計画のなかで表現できるかということについても、福祉部局等とも調整していく必要があると思いますが、できれば表現を前向きな形で書いていただき、公共交通の役割の中にこういった記述をしていくことは大切なことだと思います

(2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

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2により説明した。事業評価の提出については、座長・副座長の修正事項等の確認を条件に国への提出が承認された。

<以下、各委員の意見等>

座 長： シビアに評価されると思いますので、別添1－2の書き方を運輸支局に確認してほしいと思います。この会議で一次評価をしたうえで、第三者評価委員会に提出し、2月15日に第三者評価委員会が開催され資料について事務局が説明を行い、質疑応答等がされます。

効果、目標達成状況は事実として書いていますが、⑥で見直しを図るとの記載について、いつ行うのか整理する必要があると思います。

また、この事業評価は補助金の評価であり利用者数は1人を下回るような路線については補助がなくなるので、具体的にどのような改善・取組みを行うのか答えられるようにする必要があります。

中部様式については、いろいろな取組みを頑張っていることを見せるよう整理する必要がありますが、国の様式では具体的な記載について整理し、運輸支局に確認をしてほしいと思います。

事務局： 宮崎地区線では木曜日の利用がないので、曜日や時間帯を変更するなど検討していくと記載しています。地域での協議で、なぜ利用されていないのか分かったことがありますので、それを解決していくために具体的にいつまでにどうしていくか今後検討いたします。

座 長： 地域協議会と協議をしていくことを評価に記載した方が良いと思います。

事務局： 運輸支局とも相談しながら修正していきたいと思います。

副座長： 目標設定⑤の記載について、減便したり曜日を変えたりして運行回数が減ったため利用が減っても仕方ないと記載しながらも問題だとしてある場合と、減便したから仕方ないが実際には利用が増えているとの記載がある。

本当に問題なのはどこで、それに対して何をやるかを見えるようにしたほうが良いと思います。また、地域で効率化を図って維持に向け頑張っているところを見えるようにしてもらったほうが良いと思います。

事務局： 地域の皆さんに考えていただくと我々の気付いていない、初めて分かるという事も出てきます。地域の方が一生懸命取り組んでいることが分かるよう記載したいと思います。

座 長： 中部様式にもしっかり記載してください。

中部様式は補助金のことを言っているのではないため、PDCAをどうしているか記載してほしいと思います。

補助金に関係なく各地域協議会で地域の皆さんが一生懸命やっておられることが見えるようにすることが大切で重要なことだと思います。

特に工夫した点に情報共有と記載がありますが、これは行政からみた言葉であって地域の方の努力部分はコメントに入っていません。ぜひ地域の皆さんが努力されていること、行政からはそれをサポートしているというような内容を記載された方が良いと思います。

事務局： 運輸支局と相談しながら修正等を検討します。

(3) 公共交通に親しむ日の結果報告について

公共交通に親しむ日の結果報告について、資料3により説明した。

<以下、各委員の意見等>

座 長： こどもたちが多く参加し、バスの利用も増加したということで大変良かったと思います。ご協力をいただいた交通事業者の方へお礼を申し上げます。

(4) 公共交通マップの作成について

公共交通マップの作成について、資料4により説明した。

<以下、各委員の意見等>

座 長： 時間的に厳しいと思いますが素案を出していただき、皆さんからご意見を聞く機会があると良いバスマップになると思います。

事務局： 基本的な記事については事務局で検討し進めていきたいと考えておりますが、校正時に一度この会議に原稿提示させていただき、ご意見等を伺ってきたいと考えています。

座 長： タクシーなど交通機関の電話番号の記載はありますか。

事務局： 鉄道、バス、タクシー事業者の連絡先を掲載しています。

座 長： バスの問合せについて、市でも回答していますか。

事務局： 市に問い合わせのあったものは、交通事業者のホームページ等を確認しながら可能な範囲でお答えしています。

座 長： 事務局から交通事業者さんへ個別に相談があるかもしれませんのでご協力をお願いします。

8 その他

<報告事項>

- ・岡崎市乗合タクシー「宮崎地区線」(のってこバス)のバス利用促進のチラシの周知について(資料5)
- ・ささゆりバス委員会の中部運輸局表彰受賞について(資料6)
- ・まちバス乗車券サービスアンケート結果について(資料7)

<以下、各委員の意見等>

事務局： 高校入学あるいは就職等により行動範囲が大きく変わる中学校3年生を対象に、モビリティマネジメントの施策を昨年度から実施いたしています。

昨年度は竜南中学校1校での開催でしたが、今年度は竜南中学校をはじめ新香山中学校、翔南中学校の3校で開催いたします。

実施概要については、名鉄バスさんにご協力をいただき実際のバスを使用した乗り方教室を実施するとともに、バス搭載のドライブレコーダーのひやりハット映像を使った自転車の乗り方など交通安全教室を併せ実施しています。

座 長： 行動範囲の広がる年齢であることからこういった内容で行うことは大切な
ことと思います。実施した反応等ありましたら報告してください。

9 連絡事項

次回会議を1月下旬から2月上旬に予定

－ 会 議 終 了 －