

平成 28 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 28 年 9 月 5 日（月） 9 時 30 分 ～ 11 時 30 分

2 開催場所

岡崎市役所分館 3 階会議室

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）
木本	正則	委員	（名古屋鉄道(株) 東部支配人室 営業総務課長）
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（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） ※金丸 健司 事務局長 代理出席
野中	寿文	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 交通部会事務局 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）
鈴木	泰孝	委員	（額田地域生活交通協議会）
古橋	靖弘	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） ※渡邊 久志 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） ※瀬古 忠義 課長補佐 代理出席
大野	正弘	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課長） ※佐藤 敏宏 交通課 規制係 代理出席
大竹	隆	委員	（岡崎市 副市長）
山本	公德	委員	（岡崎市 都市整備部長）

(2) 欠席委員（2 名）

伊藤	光明	委員	（国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長）
深津	博司	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）

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（副主幹）、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（事務員）

5 傍聴者、随行者等

3名

6 会長挨拶

（内容省略）

7 議題

(1) 公共交通に親しむ日の実施について

公共交通に親しむ日の実施について資料1により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 中部運輸局から9月20日のバスの日のイベントの一環として公共交通に親しむ日を発表している。

副座長： 人気のものをやるだけでなく、更に良くしていく視点も大事だ。

特に、合併した額田との一体感が大事で、額田のバス利用者は低迷しているので、額田の魅力を地域の方々が発信し、バスに乗って来てもらう取組みがあればなお良い。

事務局： 額田地域については、バスの沿線で、地域のお勧めスポットを会場のバスの中に飾る案です。

カでは会場のテント内を、キーワードラリーで回ってもらい、アンケートやぬり絵をやるだけで帰るのではなく、額田のバスや、額田の情報、岡崎市内のバスの情報などの掲示を見てもらいます。

委 員： くらがり線沿線は、くらがり溪谷ややな場など夏場の観光スポットはたくさんあるが、帰りのバスの時間が合っていない。桜形線沿線にもかおれ溪谷があり、秋になると紅葉等で賑わう。

座 長： 子供達を対象にヒヤリングやアンケートをやることが多いが、開催前に、期待している事など、子供達にどう訴えるかが大切だ。学校でチラシを配布する時に、どうメッセージを出していけるかを、教育委員会の皆さんと相談

すると良い。

小学校 4 年生で地図を学習し、バスと地域が結びつき視点が違ってくる。その前後でどう感じるかがとても大切だ。

事務局： 交通の移動範囲が飛躍的に大きくなる高校生になる前の中学 3 年生を対象に、名鉄バスさん協力のもと、バスの乗り方教室を実施しているが、壮大な宿題なので、少しお時間を頂いて考えていきたい。

委 員： 11 月 5 日の東岡崎駅では、駅の券売機、自動改札機などの通常目にする所ではなく、駅の裏側を見ていただく。公共交通事業者は安全が第一で、普段何気なく乗っているものが、多くの係員の労力の集大成というところを解ってもらいたい。

座 長： 公共交通に親しむ日をこの形で実行するという事でよろしいか。

委 員： 異議なし。

8 報告

(1) 額田地域コミュニティバス等の改善について

額田地域コミュニティバス等の改善について資料 2 により説明した。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 本宿駅までの高校生の送り迎えを一部でも軽減させたい。額田支所での乗り換えでは車より時間がかかる。子供にとって時間的な問題は非常に大きく、乗り継ぎにも抵抗がある。本宿駅までの直通バスを地域で走らせたいという意見もあったが、資金の問題もあり、今後、地域で話し合っていくことになった。

今回の見直しは、主に診療所に行く為の路線となっているが、交通弱者のお年寄りが利用するので、協力してほしい。

座 長： 形埜地区の取り止め区間は地域でも了解しているか。

事務局： この地域の方に直接お伺し、取り止めるか、利用がある時だけ走らせるかを協議した。今は取り止め、将来利用があれば運行ができる旨を伝え、ご納得頂いている。

座 長： デマンドもご存じの上で止めるなら良いが、止めることが生活に大きく影響すると良くない。

事務局： 直接この地区の方にデマンドからお話した。この地区は世帯数が少なく、家族にバスが利用できる年齢の方がいないため、当面バスの利用は考えられないというお話を頂いた。

委員： この廃止路線の所にどの位お住まいか。具体的な数字をあげてほしい。

事務局： 赤い点線のある先の上一色平が3世帯、日影地区が10世帯ほどある。26年度の10月からの運行で、全く1人も乗られていない。利用状況などをお話しし、今後も利用する予定はないと地域の皆さんと話し合い決定した。

委員： 公共交通機関が廃止することによって、余計過疎化が進む。このことが今後の課題になる。

委員： 先ほどの地域でバスを走らせるのはどの地区か。

委員： 夏山地区です。

座長： 本宿駅までの直通バスを検討した。

副座長： 地域の方々と協議し、共に案を考える事は大事なプロセスだ。地域の方々が地域の将来展望を描いていれば、公共交通の役割を考えることができるが、将来展望がないと現状だけをみる事になる。それが今回の廃止路線の結果で、廃止によって増々過疎化が進むかもしれない。

診療所に特化した運行で利便性を高めてバスに乗り、次のステップに行くのが地域の意向であればよい。白ナンバーで診療所が無料で運行すれば安いので良いとなると、地域から公共交通がなくなる。地域の方々は車があるから全然困らないのは今で、将来若者が出て行ってしまう。

子供達が自分の足で自分の意志で移動できる事はとても大事だ。通学にバスを使うことができると良いが、乗り継ぎは不便だ。不便を無くす事が大事で、額田支所にいい待合場所を作ることは行政でできる。フリーワイファイの設置など、利便性を追求するのではなく、異なった視点で考えてほしい。

事務局： 各地域で通学に使えるバスの運行も考えた。今までバスに乗っていない方もふり返って貰えるような話をした。地域の足の確保を常に意識している。公共交通としては幹線などがあると、乗り継ぎが必要になり抵抗がある。バスの乗り方教室などを地域で進め、バス路線があることの重要性などを知って貰い、普段からバスの利用を考えて貰うのが大切だ。

副座長： 乗り継ぎの割引を地域で負担し、乗り継ぎの抵抗を減らす。額田から本宿

や市内までは運賃が高いので、地域公共交通会議の仕組みを活用し上限を見直すのも一つの方法だ。

他の自治体では、隣の豊田市、青森の八戸市は上限運賃を設定して運賃を下げた利用者が増えた。

座 長： 公共交通に親しむ日で、額田地域の魅力をPRすることと、この見直しは、どうリンクしているのか見えない。

地域の人達の当たり前の景色が、私達にとって価値のあるものに見える価値観のズレみたいなものを、皆さんと議論しなければいけない。地域の魅力を発信してそこを見ていただくための運行という視点も入れて、地域の皆さんと検討いただきたい。

(2) バス路線評価の方向性について

バス路線評価の方向性について資料3により説明した。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 評価方法の利用率の算出方法は。

事務局： 1日の利用者数を沿線人口で割る方法だ。

座 長： 沿線人口の算出方法は。

事務局： バス停から半径500m以内の人口を集計したもの。

委 員： 六ツ美地域は市街地に比べて道路が整備されていないため、バス停から半径500m以内の人が利用できる訳ではなく、実態とは合わないのではないかと。

事務局： 定量評価は一定の数値基準を設定し評価せざるをえない。地域の特性は定性評価の中で評価していきたい。

委 員： 評価のスケジュールは。

事務局： 年明けに本年度の評価を行いたい。国庫補助金などの期間と評価期間を一致させていきたいので、多くの補助路線は10月から9月を考えている。

座 長： 1月の中旬ぐらいまでに国の第三者評価委員会に提出し、2月の中旬に第三者評価委員会が開かれる。市の評価が1月の年明けでは国の第三者評価には

間に合いません。

事務局： 国の評価も市の評価とリンクさせたいが、一度、10月～9月で区切って評価したい。国に提出する計画と年度と合わせるのか事務局で検討したい。

座長： 10月～9月の評価期間で、サービスの維持や見直しの議論は10月～12月の間にできない。国と市の評価の整合を整理した方がよい。1年ごとの改善か、3年ごとにするのか精査してほしい。

委員： 定性評価にICカードなどの個別の取組みを入れることはできるか。名鉄東部交通さんのICカードの利用について、どのように告知されるのか聞きたい。

委員： そのような声は多いので社としてできる方向を考えたいが、具体的にできる話はない。

委員： ICカードが利用できないのは、利用者数が減少する原因にもなっているので定性評価の項目に追加したい。

座長： ICカード導入は投資の話だ。バスロケーションシステムについても同じで、赤字路線に対して投資すべきか、投資して利用者の利便性を上げるべきか意見が分かれる。定性評価に入れるかは色々なやり方がある。

副座長： 路線プラスサービス水準の2つでクロスするか、加味するような指標を入れたほうが良い。更に、駅に繋がっているバスはたくさん利用され、駅に繋がっていないバスは少ないので、そこも加味できるような評価指標をつくったかどうか。

廃止は非常に大きな方向転換だ。網形成計画に廃止までは書いていないので、市民にしっかりと周知する必要がある。廃止もやらざるを得ないので、このフローはいいと思う。この評価指標で評価をし、場合によって廃止もある事を、しっかりと岡崎市民に公開してご意見頂き、納得いただく、このプロセスがとても大事だ。ただ、1月に評価をしていきなり廃止は絶対良くない。

委員： バス路線評価審査会はすでに要綱に規定があるのか。

事務局： 要綱の改正はこれから。

座長： 本日はこういう方向で評価審査会をつくることについていかがでしょうかということ。基準に満たしていなければすぐ見直しか、市民に利用頂けるようフィードバックしてから見直すか、また、名鉄バスさんなどをお願いする

以上、直ぐに増便する事はできないかもしれない。内部でスケジュールを整理して頂けないか。

事務局： 承知した。毎年、各路線がどんな状況か把握する事が大事だ。評価の結果に基づいて見直しを考えなければいけない路線は出てくるので、その路線についてはすぐに止めるのではなくて、地域あるいは交通政策会議で議論しながら、見直しを図っていく。

9 その他

まちバスの運行状況について
まちバスの運行状況について資料4により説明した。

<以下、各委員の意見等>

副座長： まちバスは網形成計画にもあり、導入した当時から環境がかなり変わっているの見直しが必要だ。特に名鉄バスとの競合は大きい。重要なのは、まちバスだけではなく、全体の計画や、ネットワーク全体の中にどう位置付けるかという見方をしてほしい。

一方で、岡崎市は立地適正化計画が策定中なので、それとの連携が一番大事で、連携させて見直しを進められれば良いものになる。

10 連絡事項

次回会議（平成 28 年度第 4 回）は 10 月中旬頃を予定

－ 会 議 終 了 －