

平成 29 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 29 年 6 月 29 日（木）10 時 00 分 ～ 12 時 00 分

2 開催場所

岡崎市役所分館 2 階会 202 号室

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）
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））
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）
※中山 賢一 専務理事 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）
※石屋 義道 主任主査 代理出席			
二ノ宮	明彦	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）
※清水 克彦 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）
※春田 尚宏 交通課 規制係 代理出席			
清水	康則	委員	（岡崎市 副市長）
足立	邦雄	委員	（岡崎市 都市整備部長）

(2) 欠席委員（3 名）

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)
古田 寛 委員 ((公社)愛知県バス協会 専務理事)

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
(株)西三交通 川合 幹根 氏
*神谷 清子 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
6 名

7 会長あいさつ

(内容省略)

8 お知らせ

「活発でよい議論が出来る会議のために。」について「活発でよい議論が出来る会議のために。」についてのパンフレット資料より、愛知運輸支局より説明をした。

9 議題

- (1) 平成 28 年度決算報告及び監査報告について
平成 28 年度決算報告及び監査報告について資料 1 により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

座 長： 委員の皆様のご承認を得られたということでよろしいか。

委 員： 異議なし。

- (2) 平成 29 年度の予算案について
平成 29 年度の予算案について資料 2 により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

座 長： 委員の皆様のご承認を得られたということによろしいか。

委 員： 異議なし。

- (3) 生活交通確保維持改善計画について
生活交通確保維持改善計画について資料 3 により説明をした。

<以下、各委員意見等>

委 員： 今回の議題は、フィーダー系統についての確保維持改善計画という事だが、岡崎市内を走る地域間幹線系統については、県のバス対策協議会の方で、同様の位置づけの計画を策定して、提出させていただく。対象としては、大沼線、岡崎・西尾線等があり、フィーダーと同様、利用促進に努めていただきたいと思う。大沼線については非常に厳しい状況にあり、桜形線及びくらがり線は、今回の補助要件を満たしていない。更に、岡崎・安城線は輸送量が 22.6、平均乗車密度が 1.6 となっており、非常に少ない状況である。こちらも、十分利用促進に努めていただければと思う。

委 員： 資料 3-2 の生活交通確保維持改善計画(案)は、岡崎市がやっている事をアピールするという位置づけであり、1. 目的・必要性は地域公共交通網形成計画に基づいて、市全体としての額田地域の位置づけにも触れてもう少し厚みを加えていただきたい。また、2. (1)事業の目標が、山村地域の人口の減少があり、高校生が非常に少なくなるという事で、目標の 32 年度には減少という数値を立てているが、もう少し議論いただきたい。さらに、運輸支局では高齢者の事故等により、免許の自主返納と公共交通への変換を促している。額田地域は高齢化が進んでいる地域であると思うので、そこも踏まえてこの目標値でいいのか、少し皆さんにご意見をお伺いしたい。

座 長： 1. 目的・必要性は、もっと額田地域の実状などを踏まえた上で書かないと、額田地域だけでなく他の地域でも同じになってしまう。もう 1 つは、下山地区だけが高校生が減るというデータになっており、これでは片手落ちになっており、他の地域の情報も入れた方がよい。

委員： 額田地区でアンケートをお取りになったということで、実態がどうなっているのかが知りたい。アンケートの内容も資料として出していただきたい。

事務局： 昨年度実施した全世帯アンケートは、事務局で集計・分析をしている。次回の資料はアンケート結果を再度提示し、解りやすいものにしていきたい。

副座長： 資料3-2の2枚目を見ると、地域の方々が色々やっただけしている。夏休みの小学生を対象としたスタンプカードを配布して利用してもらったり、老人クラブのバスを活用して市街地へボウリングやまち歩き、レクリエーション等をやっただけもらったり、地域がバスの回数券を購入して配布していただいている。これを計画の中に位置づけて、引き続きやっただけとよい。

委員： 額田地域に住んでいるが、普段は車で移動する事が多く、自分が車で移動できる間は車を使ってしまうと思う。車が使えなくなった時に、こういったバスがないと困るという人が、確かにいるので絶えてはいけないものかなと思う。

事業者： 下山地区線をご利用いただいている方は、地域の高齢者や高校生が主となっており、我々は乗客の方の声は聴く事は出来るが、ご乗車されない地域の方の声は全く聴こえない。やはりこちらの声を聴かない事には、利用者が増えないという事になるので、そういった声を、運行に反映させていただきたいと思っている。

座長： 下山地区は、地元でハイキングコースを作り、街から下山地区へ来てもらう活動等、非常にユニークな活動をしていただいている。そのような活動の報告を地域の声等も含めて、この会議で情報提供をし、地域の努力を伝えていく事が必要である。

副座長： アンケートから利用されていない方々の意見を集約し、交通事業者さんと改善策について話し合い、高校生も減って来るので、本来であれば減少するが、目標値としては横ばいを掲げる。ただし、地域でやっただけの事、あるいは交通事業者さんでやっただけの事を踏まえて現状維持を図るという流れにしたらどうか。

委員： 額田を車で廻ってみたが、地域の方々はバスの本数が少ないのであてにならず、待ってられないと言っていた。1日に2・3本では乗ることが出来ないで、自分で自動車に乗ってしまうのではと感じた。今後は、住民を巻き込

んだ対策を、第一段階としてやってほしい。

事務局： 額田の運行については見直しを3年ごとにやっており、去年がその3年目という事で、額田地域全世帯アンケートを実施した。10月からの運行については、地域の方々の意見を盛り込んだ形で運行していくということで準備をしている。地域の方々の生活の支えになるように、委員の方にも説明をしながら、協議をしていきたいと思う。

座 長： 努力目標ということで、目標値を設定する前提条件としてこういう活動・努力をしていくということを踏まえ、現状維持を目標にするという方向性にしてはどうか。事務局と座長・副座長に数値についてはお任せいただくということで確保維持改善計画についてはご了承をいただきたいと思います、いかがでしょうか。

委 員： 異議なし。

- (4) まちバス改編について
まちバス改編について資料3により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

委 員： バス運行開始後の新たな計画という事で、28年5月の公共交通網形成計画、29年3月の立地適正化計画の2つの計画があり、この中で居住誘導区域を立地適正化計画で定めていると思うが、その計画とこの地域がどうなっているかということをもう少し説明や資料等もつけて検討した方がいいのかなと感じた。また、1便当たりの利用者数について、ピーク時である平成21年度の1便あたり人数もわかるとよい。

事務局： 平成21年度の1便当たりの利用者数は、おおよそ23年度と同じである。立地適正化計画については、岡崎市では都市機能誘導区域を設定しており、JR岡崎駅周辺と東岡崎駅周辺の2か所になっている。東岡崎駅周辺の都市機能誘導区域については、ほぼまちバスの東西線の運行エリアになっており、南北線についても都市機能誘導区域を循環するような路線になっている。

委 員： 利用者数は減っているが、1便当たりの利用者数が横ばい又は増えているとなれば、地域にバスが根付いているということを確認したかった。ピーク時の総利用者数から考えると現在は少ないイメージになるが、1便あたり利

用者数で考えると違う視点で見えてくる場合がある。

事務局： 立地適正化計画につきましては、岡崎市では都市機能誘導区域を設定しており、ＪＲ岡崎駅周辺と東岡崎駅周辺の２か所になっている。東岡崎駅周辺の都市機能誘導区域については、ほぼまちバスの東西線の運行エリアになっており、南北線についても都市機能誘導区域を循環するような路線になっている。

委員： 網計画ではまちバスに関しては、今後検討しますと掲げていると思うが、網計画は改訂ができる計画であるので、網計画にしっかり位置付ける事によって、他の既存の交通と何か問題があるかという視点も出ると思う。今回の様な改編をされるのであれば、現在の網計画の記載も見直すような事を検討いただいた方がいいと思う。

座長： リバーフロント計画や立地適正化計画等が見えてくると、まちバスの役割がもう少し見えてくると思う。

事務局： 様々な計画によって、まちバスの背景が変わってきているという事が現実である。その現実を踏まえて、今後どうするかという事を、実証運行を見ながら考えていきたい。

委員： 改編後の運賃体系案について、買い物乗車券を廃止する事によって、利用率がどれくらい減少すると見込んでいるのか。財政上の問題という説明であったが、これに伴って利用が減るのは明確であり、その説明をいただきたい。

事務局： まず、買い物乗車券については、１回の利用で複数枚の買い物乗車券を入手する事が出来てしまう。そこで、１人のお客さんが買い物乗車券をストックして周りの知人、友人に配ってしまい、その知人、友人が加盟店の買い物をしないまま無料でまちバスをご利用いただいているというのが、現状の問題としてあり、財政上の問題もあるが、一時休止という提案をさせていただいている。また、利用者減少については、具体的な数字は説明できませんが、東岡崎駅の接続を実現する事によって、利用者減少を抑えていきたいと考えている。

座長： 事務局からすれば、どれだけ利用者が減少するかという話は、残念ながら今の段階では、予測の範囲を超えている。買い物乗車券も、何回も複数利用して街へ出て来ていただく事が狙いであったが、先程の問題のように他の使い

方も見えてきてしまう。ある意味で弊害が出てきており、街に来ていただく事に対してはいいかもしれないが、意図した事とは違っているというのが事実。一度実証運行という形で試させていただけないかというのが、今回の提案でよろしいか。

副座長： 目標の収支率 25%は何の根拠もなく、皆さんの誤解を招くと思うので書かない方がよい。また、買い物乗車券について、康生に買い物にいった方々は利用しており、少なくともまちづくりへの効果はあったと思う。そのプラスの面を出来るだけ無くさないようにしていただきたい。将来的なイメージとして、街に車で来ていただくよりはバスで来ていただくという方針が出ていると思う。高齢者の免許返納に関しても、公共交通で商店街に出ていきやすくするというのは、行政の政策として重要なことである。例えば、商工会議所と連携して、バス利用に関しての付加価値を付けてあげられるような取り組みが出来るとよい。2点目として、東岡崎への接続はニーズとして大変高かったものであり、おそらく市民の方からは喜ばれる事だと思っている。一方で、名鉄バス路線と重複しており、既存のバス路線に対して市の安いバスを入れた事によって、民間路線バスの利用者を奪ってしまい、最終的には事業者路線の利用者がいなくなってしまうという例がよくある。運賃に関しては片道だけではまちバスが高いので、大きな影響はないかもしれないが、バス事業者とどのように考えるのかを確認しておかないといけないと思う。3点目として、岡崎の中心市街地はかなり大きく変わって来ていて、リバーフロント計画をはじめ、まちづくりとともに性質が変わっていくのであれば網計画の記載も合わせていかなければならないと思う。

事務局： 買い物乗車券について、商店街と連携して中心市街地活性化を担っていたが、交通政策としてはいったん切り離してやっていきたいと考えている。ただ、今までの経緯もあるので、まちバスを活用した商店街の活性化等については研究をして行きたいと思う。重複路線による競合については、実証運行を始めてどのような影響が出てくるかを見ていきたい。東岡崎と市役所間だと、まちバスは往復 200 円で移動出来るが、名鉄の事業者路線だと片道 180 円、往復 360 円となり、まちバスの方が安い運賃で移動出来る。ただ、実証運行では時間 1 本となるので、その影響も確認していきたい。

委員： 今回のルートを見ると、東岡崎駅と市役所を結ぶということが新設されると思うが、そこは事業者路線も厚いとは言えない区間となっており、その点では良いとは思いますが、間違いなく事業者路線に影響は出てくると思っているので、事業者としてはしっかり注視をしていきたい。

委員： 収支率 25%や買い物乗車券の休止というのは、対財政の関係でこれくらいなければいけないということだと思うが、これが逆に財政に対して商業の活性化等、プラスに貢献している部分もあるはずで、収支率 25%にあまりこだわり過ぎると本質を見失ってしまうと思う。出来ればもっと多面的に見ていただいて話をしていただく方が、市全体の政策論としてはプラスになる。あまり収支率に着目しすぎないように、実証実験はやっていただきたい。

委員： 中心市街地ばかりに注目しているが、市内には多くの商店街がある。その中で、ここだけがこのような補助をうけていることに対しては、やはり不公平感や格差の要因にもなりかねないというのが感じられる。市内の経済効果をおっしゃられた様に、市全体を見て運用していただかないと、やはり片手落ちではないかを感じる。

座長： 方向性、運行内容について、ご意見を踏まえて、まちバスを再検討していくということではよろしいか。

委員： 異議なし。

10 報告

- (1) バス路線評価について
バス路線評価について資料5により説明した。

＜以下、各委員の意見等＞

委員： 評価一覧のサンプルの数字はダミーと考えてよいか。

事務局： 数値に関しては全くのダミーである。岡崎市としての指針はあまり確定しておらず、このようなところが指針となり得るであろうというものである。

座長： 数値に関してはもう少し精査は必要である。収支率について、補助金を収支率の中に入れてはおかしいのではないかと思う。路線の収支率についても定義をし、統一していくことが必要である。他になれば、この様な形で決定させていただきたい。

11 その他

適切なバス停車施設のあり方に関する調査について

適切なバス停車施設のあり方に関する調査について、別紙資料により中部運輸

局より説明した。

エコモビ推進表彰候補団体募集について

エコモビ推進表彰候補団体募集について、別紙資料により愛知県交通対策課より説明した。

事務局： 最後に、地域間幹線系統に位置づけられている岡崎・安城線につきまして、名鉄バスさんの方から減便という話をいただいたので、名鉄バスさんからご説明をお願いしたい。

名鉄バス： 今回減便のお願いをする岡崎・安城線については、補助路線となっています。補助金をいただいている路線は極力手を付けない方向でやってきたが、最近のドライバー不足等もあり、岡崎営業所から管轄を知立営業所に移管するにあたり、減便をして効率化を図らないといけない。岡崎・安城線の性質としては、名鉄東岡崎駅からＪＲ安城駅まで、矢作地域等を経由して運行しており、平日は１５往復、休日は１３往復、片道約９kmある。利用状況を見ると、１年でかなり多い時期の４月で、平日１５６人という状況で、１便辺り５人程となっている。減便する便については、１５往復のうち、朝の便で岡崎から出る２便、昼間帯は１時間に１本だが、午前中に２本ある時間帯があるので、その１往復分、そして安城発の最終便の計５本の削減をさせていただきたいと思う。その便の利用状況は、岡崎発の朝の２便で、６時３５分に岡崎を出るものが２人、７時１０分に岡崎を出るものが５人ほど利用している。そして昼間帯の１時間に２本ある１往復ですが、１０時２５分岡崎発で４人、折り返しの１１時５分の安城を出るものが２人、そして安城発の最終便が２人という利用状況である。また、岡崎地区については、利用の半数は岡崎地区内の相互利用であるので、当社路線でカバーは可能であると考えている。減便後のダイヤについては、関係の自治体と協議をしながら進めていきたいと考えている。

事務局： 岡崎・安城線は、市の補助を入っている路線ではあるが、事業者路線であるので、運転手不足の事情もご説明いただいた中で、今回５本の減便は、やむなしとは思っている。ただ、運転手不足は岡崎・安城線に限った事ではなくて、名鉄バスさんの全体の問題であるので、岡崎市内のバスネットワークにも影響が出てくる問題だと思っている。市内のバスネットワークを考えた時に、名鉄バスさんとして、こういったネットワークを考えているのか、市としての考えもあるので、バスネットワークの今後については検討していく必要があると考えている。

座 長： 岡崎・安城線については、安城市も関係しているので、行政の方も安城市と

連携を密にして、影響を極力抑えるようお願いしたい。

12 連絡事項

次回会議（平成 29 年度第 2 回）は平成 29 年 8 月上旬頃を予定

－ 会 議 終 了 －