

平成 30 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 31 年 1 月 16 日（水）10 時 00 分 ～ 12 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（17 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）
吉岡	実	委員	（名鉄バス（株）運輸部 運行課 課長）
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））
小林	裕之	委員	（（公社）愛知県バス協会 専務理事）
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 会長）
※内田 芳貴 代理出席			
加賀	時男	委員	（岡崎市障がい者福祉団体連合会 会長）
宮本	一彦	委員	（岡崎市六ツ美商工会 会長）
四辻	純也	委員	（国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課 課長）
※渡辺 久志 交通支援室 専門官 代理出席			
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）
榊原	仁	委員	（愛知県 振興部 交通対策課 主幹）
※高臣 綾子 主査 代理出席			
森部	浩幸	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課 課長）
三村	浩	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課 課長）
※中井 崇之 規制係 係長 代理出席			
寺田	雄司	委員	（岡崎市 副市長）
山本	公德	委員	（岡崎市 総合政策部 部長）

(2) 欠席委員（5 名）

河合	貴夫	委員	（名古屋鉄道（株）東部支配人室 営業総務課 課長）
西川	雄一郎	委員	（愛知環状鉄道（株）運輸部 管理課 課長）
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）

吉口 栄次 委員 (額田地域生活交通協議会)

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

※横田 太 氏 代理出席

岡東運輸(株) 荻野 煌弐 氏

(株)西三交通 川合 幹根 氏

※佐野 良明 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

本多 德行 (地域創生課 課長)、杉山 幹昌 (副課長)、井尻 智久 (主任主査)、
細野 雅人 (主査)、湯口 航平 (主事)、徳原 誉人 (事務員)

6 傍聴者、随行者等

3名

7 会長あいさつ

(内容省略)

8 議題

(1) 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について

地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について資料1により説明した。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 国の予算を使ってバス路線を維持しており、その結果を評価・報告してもらい必要がある。中部地方では全国で唯一全体を評価した上で補助路線を見ていくことが可能な中部様式を用いている。中部様式は地域公共交通網形成計画の評価も同時に行える様式で、一般公開することで市民の方に関心を示してもらうとともに、更なる利用促進や公共交通の活性化に繋がっていくねらいがある。

3 頁に記載してある出前講座や乗り方教室についてだが、実施によりどのような意識変化があったのかフォローアップしていくことがモビリティマネジメントに繋がっていく。そのような取り組みがあれば補足で記載してほしい。

5 頁のチェックの部分だが、駅のバリアフリー対応未整備箇所があると記載してあるが、今現在の計画の状況について教えてほしい。

7 頁の今後の方針についてだが、利用者に向けて具体的な行き方等情報提供を行いながら公共交通の利用を呼びかけて欲しい。例えば、本日の会

議でも会場へのバスを用いた行き方等、情報提供したらどうか。

また高齢者の公共交通利用への転換促進とあるが、具体的な移動手段の代替案を示す必要がある。バスで行けるという事実を伝えていくアプローチが必要である。10 頁の今後の対応方針についてだが、アピールポイントに書いてあるような内容を加えていけばよいと思う。

事務局： 駅のバリアフリー対応の状況だが、未整備箇所は名古屋鉄道の岡崎公園前駅、J R 東海の西岡崎駅、愛知環状鉄道の中岡崎駅、北岡崎駅の 4 箇所である。現在 J R 東海の西岡崎駅は整備を進めており、来年度末には完了する予定である。他の 3 箇所については鉄道会社がバリアフリー化に向けて設計を進めている状況で、市も事業者と連携しながら協議を進め、目標達成に向けて取り組んでいく。

乗り方教室実施後の意識変化についてだが、小中学校では終了後、先生へヒアリングを行っている。バスが地域を運行していることさえ知らない生徒や、知っていても乗り方が分からない生徒がいる中で、終了後には、バスに乗ってみようという意識の変化が見られたと聞いている。

また額田中学校で行った出前講座では、学区内を運行するバスが市の補助によって成り立っているという現状を知ること、今後は路線を維持するため利用していこうという生徒の意識の変化も見られた。

高齢者向けの出前講座では、得々バスの情報やバスの乗り方等を知ってもらうことで、バスに親しみを持たせることができた。

今後の対応方針についてだが、六ツ美中部学区や保母町の方々と分析結果をもとにどのようなものを導入していくか協議していくところである。

公共交通に親しむ日では、市内各小学校から会場までのバスを利用した行き方を H P に掲載した。来年度は各小学校向けに会場や観光施設への行き方等記載したパンフレットを作る等案内を充実させていきたい。

委員： 4 頁にまちバスの運行改善という項目があるが、結果を示すところにはバス全体としての数値がまとめてあるだけである。まちバスの運行改善実施後の結果が知りたい。

事務局： まちバスは平成 30 年 1 月に東岡崎駅に接続し 1 年が経つが、東岡崎のバス停は、東西ルートの岡崎げんき館や市役所、図書館交流プラザと並ぶ主要なバス停として利用されている。便数が 1 時間に 2 本から 1 本になったため、利用者数自体は減少しているが、一便あたりの利用者数は増加している。

委員： 6 頁の宮崎地区線の評価だが、利用者数は未達成、利用率は達成となっており、国様式は A 評価である。形埜地区線や豊富・夏山線は両項目とも達成で国様式も A 評価、額田支所市民病院線と下山地区線は両方とも未達成で国様式では B 評価である。宮崎地区線の A 評価についてもう少し補足で説明してほしい。

事務局： 額田地域では現在人口の減少が進んでおり、その状況で利用者数を伸ばしていくのは難しい。そこで、利用者数を沿線人口で割った利用率を指標に加え、2つの指標で評価を決めている。人口減少の中で、利用率を達成していることや、地域を中心とした利用促進策を実施していることを踏まえ、宮崎地区線をA評価にした。

座 長： その理由は、国様式に記載しておくほうが良い。

副座長： 国様式では、額田支所市民病院線と下山地区線がB評価だが、下山地区線は今後の改善点が具体的に書いている。一方、額田支所市民病院線は明らかに記載が少ない。路線の見直し等市民病院線に対する策はないのか。

事務局： 7頁の考察に記載のあるように、額田地域以外への周知不足が未達成の一因であり、運行区域の住民に対して利用状況や利用促進について説明をしている。地域でも利用者数が減少しており、このままではいけないという危機感は持っている。下山地区のように具体的な取り組みは未定だが、地域住民が主体となって検討し始めたところである。地域の集まりでバスを利用するよう呼び掛けていきたいという話も地域の代表からは聞いている。このような取り組みについて加えてきたい。

副座長： 実情は分かった。それであれば、検討を進めるという記載ではなく、実施すると記載するほうがよいのではないか。

事務局： 額田支所市民病院線の利用者の減少については、各バス停間での乗車人数等細かい分析をしながら検討していきたい。バス路線評価等も踏まえ考えてきたい。

副座長： それであれば現状を分析し、利用促進策も実施すると記載すると良い。

座 長： 前回の第三者評価委員会でのアドバイスを踏まえた記載が少なく、中山間地域の路線再編や、地域での検討方法について記載がない。アピールポイントにアンケートの作成及び実施とあるが、これだけではアピールにはならない。どのような効果を期待し、何を実施したかを記載したほうが良い。実際に六ツ美中部学区や保母町で何を実施し、その結果どのような話し合いが行われ、どのような意見があったか等の内容をアピールするべきである。

また、中部様式の内容を見ていると額田地域の内容ばかりである。岡崎市全体についての記載が少ない。補助の有無に関わらず、路線全体を見ていく必要がある。地域公共交通網形成計画は平成32年度までの計画であり、もう残り時間も少ない。そこまでに何をやっていくべきかを考え、記載してほしい。

今受けた意見等をもとに、事務局の方で修正していただき、提出していただきたい。修正を前提としてではあるが、その他意見等なければこの案について承認したということによろしいか。

委 員： 異議なし。

座 長： ここで追加資料の地域間幹線系統に関するご説明を愛知県からお願いしたい。

委 員： (追加資料について説明)

(2) 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2により説明した。

<以下、各委員意見等>

委 員： マップの中に運賃等の記載があるが平成31年度10月より消費税率が変わる。そこについてはどのように対応していくのか。

事 務 局： 名鉄バスと協議をして対応策を決めていきたい。

副 座 長： マップの中に検索サイトの情報を入れてみてはどうか。一方で企業の宣伝になってしまうといった課題もあると思うがどう考えるか。

事 務 局： 検索サイトは利用促進のための新たな試みとして実施している。掲載できるか前向きに検討していきたい。

副 座 長： 民間企業の広告料等課題もあるが、お互いにとって有益になるように上手く活用していったほしい。

座 長： 意見等なければこの案については承認したということによろしいか。

委 員： 異議なし。

(3) 額田地域コミュニティ交通の障がい者割引について

額田地域コミュニティ交通の障がい者割引について資料3により説明した。

<以下、各委員意見等>

委 員： 高齢者の免許返納が進んでいく中、こういった制度の導入によりバスに乗りやすくしてもらえることはありがたい。皆にも周知させてもらう。

1つ要望だが、障がい者の活動拠点である福祉の村にまちバスを繋げてほしい。岡崎げんき館から少し路線を伸ばしてもらい路線を通すことも検討していったほしい。

座 長： 事務局でも検討してほしい。

副 座 長： 額田地域コミュニティ交通の障がい者割引が導入されることで、市内全域において公共交通は障がい者に対して5割引となったのか。

また市の施策として様々な支援をしていると思うが、そことの整合性については問題ないか。

最後にこの制度の導入により運賃収入は減ると思うが、市からの委託料を増額し補っていくという認識でよいのか。

事 務 局： 市内のバス路線は5割引となったが、鉄道は精神障がい者が割引対象になっていない。

市の他の施策との整合性については、割引をしているという点では統一されているが、割引率等は施設によって異なる。福祉関係各課とも連携し

て協議も進めていきたい。

割引導入後の運賃収入の減少については市からの委託料で補填していく。

副 座 長： 行政がサービスとして提供するのはいい。障がい者に対するサービスの市の全体的な考え方を統一していったほしい。

座 長： 他に意見等なければこの案について承認ということによろしいか。

委 員： 異議なし。

9 報 告

(1) 公共交通に親しむ日の実施結果について

公共交通に親しむ日の実施結果について資料4により説明した。

<以下、各委員意見等>

副 座 長： 今年度初めて参加した。ブースも賑わっており、乗り方教室やお面の作成等子ども達も楽しんでた。子どもだけでなく親子で公共交通に親しめるよい機会だと思う。来年度も事務局や各交通事業者で協力して頑張ってもらいたい。

座 長： 各交通事業者の協力を感謝したい。よい取り組みなので継続的に取り組んでほしい。

(2) 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、各委員意見等>

座 長： 資料5-3の美合線やくらがり線は同じ路線名の中で評価が大きく違う。データを1つだけ見るのではなく、色々な視点からデータを検討していくことが重要である。路線名のみではなく、資料5-4のように道路要素を活用する等工夫していければと思う。

資料5-2は総合評価結果にイとロとへしかない。評価の分け方を変えることで、違った結果が出てくるかもしれない。ルールは決まっていないので、様々な評価方法を用いて分析してほしい。あまり時間もないと思うので、次のステップに向けてどう進んでいくのかが重要である。路線の特徴と改善の方向性を提案してくれたらよいのではないかな。

副 座 長： 資料5-4を見ると額田を運行する路線全体が赤色になっている。額田地域は人口密度が低いので当たり前の結果だが、市西部にも赤色の部分がある。それらの路線は何らかの問題があると考えられる。効率性を求めるのであれば赤い部分をどうにかするということになるが、地域特性を考えると赤色で当然という路線もある。そこでバスという乗り物がふさわしいのか、という議論になっていくのではないかな。地区特性を踏まえたうえで、地域の方々の生活をどのように守っていくのか検討が必要である。

10 その他

(1) まちバスの運転事務について

まちバスの運転事務について名鉄バス(株)より説明があった。

<以下、各委員意見等>

委 員： 7月に中部運輸局の監査が入り行政処分を受け、運行環境の改善について社内でも検討している。4時間以上運転したら必ず30分以上の休憩を取る等基準もあり、法律に接触しない運行への対応が必要である。次発車までの時間の確保をすることも必要で、現在は3分割にして運転手を交代している。市でも運転手の休憩時間が確保できるダイヤ設定への見直しをお願いしたい。

事 務 局： 実際に職員が乗って乗降調査を行ったが、特に南北線は遅延が発生しやすい状況にあると感じた。市役所での折り返しでは、すぐに次の便を出発させる必要が発生しており、今後名鉄バスと協議してルートやダイヤの再編が必要と考えている。

座 長： 遅れが重複すると運転手は焦ってしまい、時間を戻そうと運転し、精神的にも厳しい状況になる。そのようなことを含めて対応を考えてほしい。

事 務 局： 本会議で報告をしながら協議を進めていきたい。

委 員： 運輸支局の立場としては、運転手の休憩時間を確保できない状況となると、事業者の車両停止という処分の可能性もある。その場合、まちバスの運行が止まるということもありえ、そうすると結果的に市民の利便性を損なうことになる。コミュニティバスの運行主体は市であるため、市も事業者とともに法令違反とならないように対策を考えて欲しい。

同時に、遅れによる苦情等が運転手に向けられるとプレッシャーにつながり、運転にも支障がでる。道路状況に左右されるため、遅延が重なるようならばダイヤを見直して対応する必要がある。運転手の定着率を上げることも重要な課題であり、理解と協力を得ながら皆で考えていければと思う。

－ 会 議 終 了 －