

令和元年度第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

令和元年6月18日（火）10時00分～12時00分

2 開催場所

岡崎市役所分館2階202号室

3 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員（22名）

伊豆原	浩二	委員	（まちづくりの達人ネットワーク 理事長）
松本	幸正	委員	（名城大学 教授）
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）
寺澤	秀樹	委員	（愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長）
吉岡	実	委員	（名鉄バス(株) 運行部 運行課長）
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）
			※栗木 康年 業務課長 代理出席
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）
			※内田 芳貴 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）
宮本	一彦	委員	（岡崎市六ツ美商工会 会長）
鈴木	勝彦	委員	（額田地域生活交通協議会）
四辻	純也	委員	（国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長）
			※富永 幸子 主査 代理出席
小川	賢二	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	重之	委員	（愛知県 都市整備局 交通対策課 主幹）
			※児玉 朋孝 代理出席
諸戸	健一	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）
			※倉坪 健司 課長補佐 代理出席
三村	浩	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課長）
			※中井 崇之 係長 代理出席
山本	公德	委員	（岡崎市 副市長）
永田	優	委員	（岡崎市 総合政策部長）

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 徳行（総合政策部次長）、杉山 幹昌（地域創生課副課長）、
都築 哲男（主任主査）、細野 雅人（主任主査）、川内 良祐（主事）、
湯口 航平（主事）、徳原 誉人（事務員）

6 傍聴者、随行者等

12 名

7 会長あいさつ

（内容省略）

8 議題

(1) 平成 30 年度決算報告及び監査報告について

平成 30 年度決算報告及び監査報告について資料 1 により報告するとともに、
監査委員より歳入歳出決算について適正である旨の報告がなされた。

本件について委員より質問や意見はなく、報告のとおり承認された。

(2) 令和元年度事業計画案及び予算案について

令和元年度事業計画案及び予算案について資料 2 により説明をした。

本件について委員より質問や意見はなく、報告のとおり承認された。

(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。

また、算定式等については国からの通知がまだのため、暫定的に昨年度様式
であることを座長より補足された。

<以下、各委員意見等>

委 員： 大沼線、岡崎足助線、岡崎安城線、岡崎西尾線の 4 路線について、地域間
幹線系統の路線として、愛知県から国に申請するものである。

県も、国と協調して補助しており、市が事業者路線も含め、「公共交通に親

しむ日」の開催など、広域的な利用促進を図っている点について感謝している。

副座長： 地域内フィーダー系統確保維持計画の数値目標を、実績値1%増としているが、その目標値達成のために提起されている「5 地域住民による利用促進について」、「6 地域ニーズに対応した路線・運行形態等の見直し」については、岡崎市交通政策会議の予算案では、具体的に挙げられていない。従って、額田地域の方々の自主的な活動によって、目標値達成を目指すのか。また、額田の地域の方々は、数値目標については理解されているのか。

事務局： 予算では特別に枠をとってはいないが、地域の方々でできる促進策について各地域で取り組んでいただくことと、行政としてはチラシの作成等を行っていく予定である。

運行の見直しについては、地域の方々と定期的に協議をさせていただいており、地域の方々と行政が協働し、最適な運行形態をとり目標値の達成を目指す。

委員： 高齢化等とともに移動困難者の増加が見込まれる中、地域交通を維持していただき感謝している。

額田地域では、5つの地域協議会があり、協議会が先頭となって地域住民と市が協力し、コミュニティバスの運行見直しや利用促進に取り組んでいる。利用者がなかなか増えないが、コミュニティバスの維持については、額田地域の住民が当事者であると意識し、実際に利用することが必要であると感じている。

今後とも市と協力して利用促進等に取り組み、目標値の達成を図りたい。

副座長： 利用促進策の中で、現在話題となっている免許返納等を見越して、早めに公共交通に慣れ親しんでもらえるような活動もしていくとよいと思う。

副座長： 「3. 2. 目標を達成するために行う事業」の「7 その他」にある乗換検索サイト等へのデータ提供による利便性の向上について、街から若者が移動してくるといった効果が期待できる。

岡崎市においては、公共交通マップにあるように、いくつかの検索サイトに対応しているが、次のステップについては何かあるか。

事務局： 岡崎市においては、今年度でGTFS化を図り、汎用的な検索サイトに対応する予定である。

名鉄バス、名鉄東部交通バス等の事業者路線についても作業範囲とするか

は検討中であるが、より利便性が高まるように取り組んでいきたいと考えている。

副座長： 民間バス路線等も GTFS 化している市町村もあるため、岡崎市も検討を進め、広域的な公共交通ネットワークの観点から、是非とも取り組みを進めていただきたい。

委 員： 事業計画にある「公共交通に親しむ日」の効果測定は把握できているか。また、「バスの乗り方教室」をしたうえで実際にバスを利用したかどうかについて分かれば教えていただきたい。

事務局： 「公共交通に親しむ日」では、アンケートをとっており、開催後の交通政策会議等でお示ししている。また、親しむ日の会場沿線であるまちバスの利用状況についても数字として把握しているため、お示しすることが可能である。

「バスの乗り方教室」では、開催後に小学校、中学校の先生に対して聞き取りをしており、特に小学校の先生からは、実際に一人でバスに乗られるようになったといった意見を伺っている。

座 長： 効果測定については、実際に体験した方の声を聞くのが一番良いと思う。「親しむ日」については、アンケートがとられているが、「乗り方教室」については今後、効果測定のやり方を考えると良い。

座 長： 予算については、昨年より増えており、是非とも有効活用していただいて、公共交通の利用促進を図るための施策展開をしてほしい。

また、地元の人との意見交換や、施策等の内容を把握できると良いので、整理して記録を残しておいてほしい。

座 長： 生活交通確保維持改善計画については、今年度の様式等が国より展開されていないため、補助金の算定式等、昨年度の様式で作成されている。国より通知があり次第、生活交通確保維持改善計画の様式や補助金の算定式等を追記及び修正する必要があるが、提出期限の都合上、事務局と座長、副座長、中部運輸支局にて調整することをお任せいただき、生活交通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) フリー乗降区間について

フリー乗降区間について資料4により説明をした。

＜以下、各委員意見等＞

委員： エリアが山間部のため、大きな支障はでてはこないと思われるが、公安委員会としっかりと協議を進めていただきたい。また、開始日まで期間があまりないため、先ほどの予算等の情報やフリー乗降区間設定の地域住民への周知を徹底していただきたい。

また、道路運送法の手続きが必要となるため、詳細については愛知運輸支局に問い合わせをお願いしたい。

座長： 公安委員会とは協議済みということでよいか。

事務局： 6月12日に愛知県警岡崎警察署にて協議済みである。

副座長： フリー乗降区間の設定ということで、利便性が向上するためいいことだと思うが、今後、フリー乗降区間を導入したいと要望があった場合、どのような条件で導入ができるかについてある程度明らかにしておく必要があるのではないか。

また、既存のフリー乗降区間について「乗りたい場所で乗れなかった。」
「降りたい場所で降りられなかった。」といった問題点はあるのか。

さらに、新規で追加するフリー乗降区間の必要性について教えていただきたい。

事務局： フリー乗降区間の導入条件について、「安全である」ということを条件としている。今回導入する区間についても交通量が少なく、安全に乗降が行えると判断したため、新規で設定させていただくものである。

既存のフリー乗降区間の問題点については、特に声が上がっているという状況にはなっていない。

利用が少ない路線の利便性を上げ、利用者数を少しでも増加させるため、新規でフリー乗降区間を設定することも必要だと考えている。

副座長： 利便性が上がるということは、住民がバス路線沿いに張り付いているという想定であるのか。

事務局： その通りである。

副座長： 交通事業者側からの問題点等はあるか。

委託事業者： ジャンボタクシーによる運行のため、車両が小さく、運転手も運行区域を詳しく把握しており、安全に運行が可能である。現行のフリー乗降区間においても問題点は出ていない。また、運行しているバスについても利用者に周知されている。

座 長： 逆にバス停を置く必要はあるのか。バス停の設置により、バス停付近は駐停車禁止であるといった影響があるが、そういった面を考慮して検討されているかお聞かせ願いたい。

事務局： 地域的に交通量が少ないため、バス停を置くよりも、フリー乗降区間を設定した方が、より利便性が高まると考えており、新規でバス停を設置する必要はないと考えている。

現在使用しているバス停については、利用者が運行時間等を把握するため、そのまま使用することを考えている。

座 長： 地元の方と協議した上で、より良い形で運用をお願いしたい。

副座長： バス停がないところで自由な場所で乗降しており、かつドライバー側からも特に大きな問題がなければ、バス停の廃止を検討し、そうではなく、バス停から乗って自由な場所で降車しているならば、バス停を残すなど、まずは、現行のフリー乗降区間の実態を把握していただき、それに合わせて運用していくと良いと思う。

委 員： 今回のフリー乗降区間の設定については、地域としてはありがたい。ただ、現在のバス停間の距離が、数 km 離れているところもあるためバス停の新規設置もできればお願いしたい。

座 長： 各地域それぞれの要望があるかと思うので、事務局と密に協議の上、より良い形となるように検討を進めてほしい。

座 長： その他、ご意見等ないようなので、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。

9 その他

(1) 額田地域コミュニティ交通について〈資料5・6〉

額田地域コミュニティ交通について資料5、資料6により説明をした。

〈以下、各委員意見等〉

委員： 空バス率が非常に高いということで、便の削減や統合といった形で効率化を図っているが、現在利用している方がいないわけではない。そういった方の対応についてお聞かせ願いたい。また、削減等のリスクとして今まで利用している方が利用しなくなる可能性があるがどのように考えているのか。

事務局： ご指摘の通り、見直しの方向性については利便性が下がる形となっていることは認識している。しかし、空バスを多く走らせており、無駄が存在するのも事実である。そのため、申し訳ないが、現在利用している方に関しては別便を利用していただくことになる。ただ、コミュニティバスの主な利用目的としては、通院等の利用であり、今回の見直しの中では、その目的を達成できる範囲での効率化を考えている

副座長： この額田地域に関しては、以前より事務局と地域で協議し、地域の将来を踏まえ、検討を続けてきたが、なかなか利用者が増えておらず、市費負担額も大きくなっており、効率性からも見直しは必要であるとする。新規の利用者を確保できず、加えて、いままで利用してきた方が、出歩けなくなった等の理由がバスの利用者が増えてこない原因となっている。

今後、この流れが続くとゆくゆくはこの地域からバスがなくなってしまうことについて地域の方はどう認識されているか。下山地区は将来に向けての動きがあるが、ほかの地域はそれが見られない。現在の利用者が最低限の移動ができれば良いという状況となっており、その先が見えてこない。仮に免許の返納を考えた場合、そもそも手段がないから返納できないといったことになるのではないか。

地域の将来を考えたい見直し案となっているかどうかについてお聞かせ願いたい。

事務局： 市の施策として、額田地域に交通弱者を作るということは考えていないため、バスが走らず、移動手段がなくなるという状況にすることはしない。

今後は、地域と協議していく中で、利用需要が見込まれれば増便するなど、便数の増減等の調整を図っていきたいと考えている。

また、利用促進についても継続して行っていきたい。

委員： ささゆりバスの協賛金制度の内容について教えていただきたい。

事務局： 地域の方々が地域企業に出向き、協賛金として3万円をいただき、ささゆりバスに広告を掲載している。

委員： 市と地域が一体となって利用促進等を図っていくため、コミュニティバスの維持について、今後ともお願いしたい。

委員： 各地区のコミュニティバスの市費負担額が多いという点が課題だと思うが、今回の見直しによりいくら削減できるかといった効果について教えていただきたい。

事務局： 負担額のうち人件費が主な費用となっており、週2便を週1便にするといった見直しのため、半分程の負担額になる見込みである。

副座長： 今回の見直し案により、運行事業者としては、魅力がないものになるのではないか。運行事業者がいなくなるなどの可能性があるため、別視点での検討も必要である。

座長： 今回の見直しについては、供給側からの視点となっている。利用している方の意見に大きく影響されるため、利用していない方の意見を受け、議論することが重要である。最終決定にはまだ日時があるので、上記意見も含めたうえで検討をすると良い。

(2) まちバス路線再編について<資料7>

まちバス路線再編について資料7により説明をした。

<以下、各委員意見等>

委員： 資料の中で交通事業者に対する行政処分という記載があるが、休憩時間が十分に確保されていなかったという状況であった。現在は全事務所において、徹底されており、岡崎市のまちバスについては、人員を多めに配置させていただいている。遅延等が問題であるが、市と密に協議し、改善に向けて事業を進めていきたいと考えている。

副座長： 21ページにあるように、さまざまな課題を分割して検討するというのは重要である。これらの課題をしっかりと積み上げ、今後の検討の中で、結論までもって行ってほしい。

委員： 市役所については、平日も休日も利用者が多く、アンケートを集め、ダイヤの変更など工夫すれば、より効率的な運行ができるのではないかと感じた。

座長： 様々な課題については整理できたかと思う。その中で、最優先で解消べきであるのは、遅延の発生についてである。遅延したことにより、運転手が後れを取り戻そうと事故を誘発し、利用者が減ってしまう可能性がある。

また、課題はわかったので次のステップとして、今後の路線再編の中で、どのような考えとするか検討していく必要がある。便数が多い方が良いという意見や、東岡崎を回った方が良いという意見等、様々な意見があるが、その全てを満たす再編というのは不可能であるため、今後の検討の中で、ベターな策となるように優先順位をつけていく必要がある。

副座長： 27 ページの資料の中で、「～が最も多い」という表現があったが、ミスリードを招くため、止めた方が良い。相対値ではなく、絶対値でみるべきである。

また、アンケートの取り方から、バスを利用されている方の意見のため、評価が偏っていることは注意した方が良い。利用されていない方の意見もあると良い。

(3) 六ツ美中部学区エリアバスの取り組みについて＜資料 8＞

六ツ美中部学区エリアバスの取り組みについて資料 8 により説明をした。

副座長： ふれあいドームとは何か。

委員： 生活に必要な食料品が売られており、特徴として、地域の生産物を販売している。

副座長： 日常の買い物先ではスギ薬局が一番であるが、地域の方は利用されるのか。

委員： 地域の利用者は多い。

副座長： 29 ページの問 11 では、エリアバスが運行したら利用すると答えた方が多いが、実際に使う方はこんなにいないので、注意した方が良い。

座長： バスに乗るのは健康な人が多く、そうではない方の移動手段はどうするのかといったことも含めて、今後の検討を進めていっていただきたい。

また、住民の皆さん全体で同じ意識をもって議論をしていく必要がある。

10 連絡事項

次回会議（令和元年度第 2 回）は日程が決定次第連絡する。

－ 会 議 終 了 －