

## 第2回安城市総合交通会議

日時：平成22年2月16日(火)

午後1時30分から

場所：安城市文化センター 1階 講座室

### 1 議題

#### (1) 安城市総合交通計画について

○事務局 27ページの下から3行目、「安全な歩行環境」の「交通バリアフリー化の推進」で、平成22年からJR安城駅、名鉄新安城駅のバリアフリー化を進めていくので、H22～H26のところ「○」を入れて、「調査検討」を「JR安城駅・新安城駅のバリアフリー化等」と、施策として訂正をお願いしたい。

○宮崎(代理) 27ページの「ICカードの導入の検討」で、今日の中日新聞あるいは各紙にJRのTOICAが3月15日から電子マネーの機能を使って買い物ができる記事を拝見しました。名古屋市交通局、名鉄が23年1月、2月に交通系のICカードを導入するニュースもあります。この動きと今回の安城市交通計画でのICカード導入検討との関連性をお聞かせください。

○事務局 あんくるバスがワンコインでやれているので、一担当としては、どのように導入するかは考えに至っていません。導入には費用もかかり、乗り継ぎの割引制度を考えると先の話で、調査検討してできることから進めていきたいという記載になっています。

○長谷川 福祉輸送の問題で、県下に移動困難者が約40万人いる現状から、安城市内にも比例した数の移動困難者がみえます。縦割りの組織だけで考えるのではなく、横串を通して福祉担当などと話し合われたものをつくっていかないと、後で足したら引いたりしなければいけなくなるから、よく考えていただきたいと先回お願いしたが、福祉輸送については、一言か二言説明があっただけです。安城市として、どのように考えているのか、福祉のための補助チケットを出しておけば事足りるという考え方をしているのか。これは別のプロジェクトで進めていく問題だと考えられるのかお聞きしたい。

○事務局 昨年も福祉輸送で御意見をいただいていることは承知しています。アクションプランの中で福祉政策に関する施策もすり合わせしながら、計画策定をしていきたい。今の段階では記述がないが、もう少し細かい段階で福祉プランも入れていきたいと考えています。

○長谷川 できたら、この段階で入れていかないと、細かな段階になってから入れることになる問題があります。ここで1項目、1行でもいいから入れておく必要があるのではないのでしょうか。

○事務局 この案をつくる前に、他の部署や福祉関係も出た専門委員会議の中でも揉んでいます。この時点では記述が足りないと思うが、改めて専門会議にかけて明確に書いていただくことを考えています。

○会長 福祉輸送という言葉を使うかどうかは別として、高齢化は入れていただいています。今のお話は大切に、ユニバーサルデザイン、バリアフリーまで話が入っている。それがあってもかかわらず、基本的な考え方のところに入れていいのか入れないのか整理しておかないと、これはまずいと思います。

パッケージには、ユニバーサルデザイン、バリアフリーが入ってきています。ここはちゃんと整理しておくべきで、庁内で議論をするべきだと思います。

入れないなら入れないで、なぜ入れないか、どこかでちゃんと説明しておくことです。長谷川さんのお話は、むしろ入れた方がいいのではないかという御提案だと思いますので、ぜひ検討してください。パッケージと矛盾しています。

○長崎 20ページの「環境負荷の小さい都市交通」の「公共交通機関の利便性向上」で目標値が挙げられています。公共交通利用者数を増やす、鉄道、バスがあって、32年までに現況から10%増加と書かれています。後ろの人口、高齢化率のグラフがついていることを前提に話を伺うが、その辺を織り込んでこの数字が算出されたという理解でいいか。目標値を積算されているのかどうか1点です。

26ページ、27ページのプログラム（案）で、実現可能性のある内容を挙げているという理解でいいのでしょうか。モビリティ・マネジメントは具体的に取る候補が想定されているのか。これから着手するものと、点数で分けているから区切りがついているという判断わかりませんが、対象が実現しなければ、つらいと思うものがあります。

27ページの「環境意識の改善」の「カーシェアリングの導入の検討」ですが、これは市と交通事業者が取り組むと書かれています。交通事業者の定義を整理していただく方がいいです。カーシェアリングの枠組みから言うと、車を貸すイメージが主体的な見方になります。交通事業者というより交通サービス提供者で、この書き方ではバス事業者や鉄道事業者も含めての取り組みという形に読める。そこを広めて考えているのか、もっと狭い意味かということです。

同じ27ページの「安全な歩行環境」で、「集落等への通過交通の排除」では、地域との協働によるルールづくりという説明を受けました。通過交通は地域住民の方々ではないことと言えば、外向きに取り組む施策だと理解しているが、どう取り組むのかお聞きしたい。

○事務局 1点目、公共交通の10%増加の裏づけは予測をしています。趨勢的に減る要素としては少子化、増える要素としては高齢化で、若干増える予測をしています。それでは10%までは増えなくて、もっと増やしていかないといけないということで、個々の施策を積み上げて10%としたわけではなく、過去10年間で1割ぐらい増えている実態を踏まえて、今後もそれぐらい増やしていく必要があるという意味で10%の目標です。

二つ目、モビリティ・マネジメント（MM）で具体的な候補という話で、現時点では、具体的にどこのエリアを対象としてといった候補はありません。22年から26年の5年間の期間があるので、その中でどこをやるかという検討が必要で、それをやっていけるのではないかという考え方です。

カーシェアリングについては、JRやレンタカー会社など、いろんなところがやられていることがあり、現時点では、幅広い表現をさせていただいています。

集落については、専門委員会議を開いていて、そこに教育委員会からも出席していただき、子供の登

下校のときに危ないので、対策を考えてほしいということで載せてあります。交通規制をしようとする、警察との兼ね合いもあるし、地域の方が時間で通行できないようにするという取り決めができれば、規制で対応できないものかという担当としての考え方で載せている。

○会長 今の御質問はルールづくりと書いてあるが地域に住んでいる人たちがルールづくりをやっても、外からの人にはどうやってやりますかという御質問です。

中に住んでいる人が幾らルールをつくっても、外からの人はそのルールがわからないので、入ってきたらどうするのかということです。

○鳥居（代理） 地域集落の交通の件で、アイシン精機西尾工場に面しているのですが、年1回アイシン精機と地域懇談会があり、会社に出向き地域の問題点を発言しています。なかなかいい返事がもらえません。交通量を調べたりしていますが、ルール化は非常に難しい。地域だけでは動けない。近隣も大手の企業が入ってきて、大手の会社を持っている町内会は迷惑をしています。一地域の町内会ではどうしようもないので、行政はよくご理解いただきたい。

○長崎 日本でも鎌倉はロードプライシングがあります。そこまで踏み込んでいくのか。外から来る人には何か規制をかけないと、通過交通が入ってきてしまうので、そういう取り組みまで考えているのか。条例なんかになっていくわけです。

○会長 ルールとかソフトの話ではなく、地域の皆さんと相談していただくのですが、ハンブやクランクをつくって、地域の皆さんも走りにくくなるが、車にとってスピードを出しにくくする地域をつくるとかのルールづくりという意味合いなら、広い意味でできます。

話し合いだけでやっていくのは、明らかに無理です。通過交通が入らないような対策、整備をしていくのか、地域の皆さんと話をしていくという表現ならわからないでもない。本当にロードプライシングをやり出したら大変なことになるが、ペナルティを与えていくとか、そこまでお考えいただいているかどうか。そういう対策をやっていくという話であれば、来年からでもできてしまう。

後ろにずらしているのと、そこらが明確に整理されていないと、「○」をつけられた意味がなくなってしまう。交通部分だけでやれるわけではありません、道路管理者、交通管理者も、地域住民も一緒になってお考えいただくことが大切だと思います。ルールだけ、交通規制だけでやるのもまずい話です。交通管理者に責任をかぶせるだけでは意味がありません。

ハンブをやると、急ブレーキをかけるとキュッとなるとか、騒音の問題もあります。それも地域の皆さんと一緒にあってどれがいいか、クランクをやるとか狭めるものもあり、いろんな対策が既にされているわけで、それを少し勉強しながらやっていくという表現をしていただくとわかりやすい。

カーシェアリングは、交通事業者と書いてあるが、施策ではありません。交通事業者に何かやってもらうことではないという御提起ですが、施策と交通事業者を混同してしまうのではないですか。カーシェアリング事業は、レンタカー会社が一部の事業としてやっているところが多いです。

○事務局　ここで交通事業者を入れさせていただいたのは、JR やレンタカー会社がやっているものだから、事業者としてやれるという意味で入れている。ここは修正させていただきます。

○会長　4:6 を 5:5 にするのは気になっていて、総合目標とモデル水準と書いてある。徒歩まで入れて 4:6 という話をしている、それを 5:5 で徒歩まで入れてという話は、自動車をやめて歩けということですか。近い距離は自動車をやめて自転車を活用しようという話はエコサイクルのところでわかっているからいいですが、徒歩を入れて 5:5 で、自動車が 6 というやり方は、名古屋だって 3:7 と言っている。徒歩を入れて 4:6 を 5:5 というので、徒歩をどう考えるか随分問題だと思います。徒歩を除いて考えるのか、徒歩を入れて考えるかは大切な要素です。

逆に、使い勝手を考えて、自動車をもう少し少なくして自転車や公共交通を使いましょうという方向であるなら、何:何という議論は余り意味がない。どこかでしっかり整理しておいていただかないと、大変まずいと思います。

長崎さんがおっしゃった積算の問題がある。20 ページの 10%、30%という数字をやれば何とかなるという話は、自動車からこれだけ取ってくるという前提で計算しないと、これは多分できません。自動車からもっと取らないと、この目標水準から自動車を 1 割減らすことは大変なことだと思う。子供たちが少なくなってお年寄りが増えてくる。その中で自動車をいかに減らすかというところに話がいきます。お年寄りが自転車を使ってくれないといけなくなる。公共交通はお年寄りが使っていただける方向にあるけど、自転車を高齢者にということを言うていくことと一緒にする。自動車から取ってくるという前提の中で考えているということを確認しておく。逆に言うと、それを明確に出すかどうかです。

今の御時世からいくと、自動車はもっと増えていく。ガソリン車が減っていく方向に動いていきます。CO2 だけのためにどうだという議論になるとまずい。世界の自動車が全部ハイブリッドと電気自動車になってしまうというのは、まだまだ随分先の話です。政府が言っているアクションプラン 25 も含めて、安城では本当に減らそうという方向かどうかも含めて、自動車から取ってきてこれだけになるという話で、これで目標水準が達成できますという話だとすると、ほかのものは何だということになってしまいます。

公共交通に 10%に伸ばせば自動車から取ってくればいい、自転車が 30%に取ってくれば目標は達成できますといったら、その下の部分は何だということになってしまう。そこは整理しておいていただきたい。

エリア別に考えていただいているので、エリア別のパッケージと、施策別のパッケージが何となくわかりにくい。何のためにエリアを分けて書いてあるかということ、ここにパッケージのいろんな仕組みが入ってくるというのがこのエリアです。そのパッケージの議論は、具体的な施策がここに並んでいる。これと前の目標がどういう関係にあるのかわからない。ここをもう少し整理していただいて、ここへ入れ込むなら入れ込むと、もう少しわりやすくなります。

郊外エリアだけを動く場合の問題と、郊外から中心へ来る問題は、どちらへ入れるのか。受け手側で書くのか、発地側で書くのかを整理しておかないと、わかりにくくなってくる。エリアで分けるのはよくわかるのでいいが、交通はエリアだけの問題ではなく、移動の部分ですから、郊外エリアの問題は郊外エリアだけの動きをいっているのではなく、郊外から都心へ行く問題だったら、どっちで書いていくか。発地側で書いたら発地側で、着地側で書いたら着地側で書ける。それがわかりにくいので、整理した方がわかりやすくなります。

○長谷川 総合交通会議に御出席の皆さんに御理解いただきたいというタクシー協会の代表としての意見です。総合交通計画の中に安全・安心という言葉がよく出てくる。この安全・安心は厳密に言うなら、二通りの安全・安心があるのではないかと思う。何となくでき上がっている、何となく継続している安全・安心と、あるプロセスを踏んで練り上げて確保した安全・安心とある。安全・安心は後者でなければいけないと、事業者は思っている。

この安全・安心のためには、コストがかかるということが一番言いたい。これを総合交通会議に御出席の委員の皆様にも御理解いただきたい。タクシー事業に携わる者としてのお願いです。何となく安全の確保というのはいつ崩れるかわからない。練り込まれて、あるプロセスを踏んでつくり上げた安全は、そう簡単には壊れない。そのためには、どうしてもコストがかかってくるということをお理解いただけたらと、発言させていただきました。

○杉浦 町を歩いていて4:6ではなく2:7ぐらいで車が通過しているのを見ます。町で人を見ることは滅多にないし、自転車も走っていない。まちづくりとありますが、ここに長期的な目的でもいいから、町の中は自動車進入禁止ぐらいにして、レンタサイクルを郊外に置いて、そこで車から乗り換えて町の中を歩くなり、自転車でじっくりと見てください。商店をのぞいていくこともあるので、人を見るかと思う。今は外に出ても人に会わない。日中は特に駅まで行っても1人会うかという感じ、町の中に自転車を取り入れるためにも、そういうことを1行入れていただければいいと思う。

○会長 理念のまちづくりあたりになってくるだろうと思う。

○事務局 4:6というとり方と、杉浦さんが言われた2:7ぐらいではないかと、一度検討させていただく。この数字の中の徒歩は、小学生や中学生の登校みたいに変化のない数字も入っているので、それを5:5に転換するには、車の台数をぐっと減らさないと無理だということもわかりましたので、その数値については再度検討させていただきたいと思います。

町の中から車を締め出してという話で、ぜひ長期でもというお話ですが、書かせていただくように検討させていただきたい。計画自体が10年計画であるので、やれないこと、見えないことまでは書けないという考えもあったので、車を全く市街から締め出すという考え方も実際あるのですが、躊躇していた面もあり、後押しのお話が今ありました。再度検討させていただきたい。

○長崎 プログラムを見せていただくと、市と交通業者しか挙がっていません。市民の視点がないよう

な気がします。市民参加の取り組みはないのでしょうか。4:6を5:5でも、交通事業者や市が頑張っても、市民の皆様が沿っていかなければ結果は出ないわけで、政策だけひとり歩きという形では余り意味がないと思います。

○事務局 市民の方に御協力いただかなければ実現できない内容が多々あるので、ここの表記については、市民の方に加わっていただくという表記の仕方に訂正をさせていただきたい。

25 ページは先回説明したということで説明をはしょった部分があります。「市民協働による進行管理イメージ」で PDCA サイクルを書いています。この中で市民に参画していただく予定でいるので、市民不在ということはありません。

○会長 総合交通計画の基本理念あたりで、総合計画の中には、市民との協働というあたりで随分書かれています。25 ページ以降につなげていく形に書いていくとわかりやすい。施策のところだけで市民という感じではないです。考え方のところも含めて市民の皆さんとともに書いてあります。業者だけでなく市民、交通事業所と書いてあるので、ここを受けて次の動き、達成のためにどういうことがやれるかです。

理念だけでなく、それを受けた形でどういうところに市民の皆さんの協力、一緒にやっていく。地域協働の話と連動すると思います。

○小林（代理） 25 ページの図を見て、NPO が入っている中で、NPO の役割がその後のページの中に出てこないのが1点。先ほどタクシー協会の長谷川さんからお話があったのですが、福祉輸送にNPOの活躍の場があって、タクシー協会さんからすると、相反する部分があるかもしれないので、書き込む必要があるのかと思います。

もう1点は、28 ページの周辺都市と公共交通間の強化の中で、周辺都市と連携したコミュニティバスの検討は、H22～H26に「○」はつきませんと説明がありました。あんくるバスが出てくるので「○」がつけてないと思うが、市民からすれば、碧南市のバスが入ってくることにしても、それだけ利便が上がるわけですから「○」をつけてくださいというお願いです。

もう1点は字句の修正で、27 ページの「少量輸送へのタクシーの活用」で、一番右側に「障害者」が漢字で表記していますので、これを合わせてください。

○会長 「障がい者」と、平仮名に直します。標準表記がそうになっています。

市民を含めてだと思いが、NPO といった新たな公、国土形成計画の中でも新たな公という言葉が出てきています。新たな公を記入していくことが必要ではないかを御指摘いただきました。

周辺都市との関係は「○」だという確認だと思う。これはすぐできるので、早くやっていただきたい。出ていくことを地域公共交通会議で確認していただければ、やれると思います。

○事務局 NPO の記述については、そうさせていただきたいと考えています。

バス路線は一部、碧南市に去年の7月1日から入っている。10月1日の見直しでは、碧南市民病院に

も入ろうとしました。岡崎からも要望があり、それを全部可能にしようということでダイヤを検討しました。ところが、今走っておる便数を確保するには非常に無理があり、実現ができなかった。これも地域との話し合いになると思うが、1便増やせれば行けるといったぎりぎりの状態です。今回の見直しではできなかったということです。

碧南市には既に一部入っているし、岡崎市の要望も受けていませんが、時期が経てばやれることですので、「○」はつけさせていただきます。

○会長 スケジュールの中で外へ出てくるのは大変だと思う。地域の人たちが、どこで、何人乗りたい人がみえるか、病院の問題等も絡んでくるので、ご検討いただきたい。

○中根 27 ページの「安全な歩行環境」での「交通バリアフリー化の推進」で、JR 安城駅、新安城駅は（案）がついていて、補正予算でもっと増やすと聞いたと思うが、予算も大きそうで、具体的にどのようなにするか知りたい。

○事務局 新安城駅については、地下通路でホームに上がっていて階段しかありません。駅員さんがみえる改札は移動しないが、東の方に上げさせていただきます。駅員さんがみえない状態で自動改札から入っていただき、エレベーターで上がって、下りていただきます。3月補正で予算をいただき、年度当初から早々にかかりたいと思います。完成は南北合わせて来年の3月で、1年間かけてやっていきたい。

JR 安城駅は、一番南側にある下りの1番線に、平日で7便、休日2便が入っていて、以前のダイヤはあそこで止まってなかったから、バリアフリーの完成した駅として認められていたが、定期便が1、2番線に止まることになるバリアフリーの完成した駅ではないということで、1番線にエレベーターをつける計画です。

来年、JR 安城駅でやっていきたいと考えているのが、北口にエスカレーターはあるが、エレベーターがないので、エレベーターをどこにつけようか検討しています。来年、エレベーターの実施設計を行ってきたい。

○藤田（代理） 26 ページの「低公害車の導入」でハイブリッドのことです。当社は12月現在で34、12月に新たに入れた中で、実施内容で「車両の更新時期に合わせて順次低公害車を導入」と書いてあるが、金額的に高い。補助金等はあるが、果たしてバス事業者だけで可能になってくるのかということ。

もう1点、28 ページ「公共交通機関の強化」の「中部国際空港連絡バスの拡充」で、名古屋・長久手方面と、豊田・岡崎と出ているが、空港自体の利用客の減少が現実的なもので、本数を減らしている。

「要望」と書いてあるが、かなり難しいものが現実的にはある。

○会長 書くなということですか。

○藤田（代理） 28 ページは難しく、逆に削減していく方です。

○会長 今現在ではないから、将来にしてある。5年後の27年度もまずいですか。

○藤田（代理） 現実的になるか、ならないかということで「○」ですが。

○長崎 現実には景気の影響で便の減少が出ている。渋滞で時間が読めない。新政権がどういう政策を出していくかによってもっと厳しくなるという予測が立つ中で、事業者として、これを「拡充」として打ち出しにくいという話です。土日が1,000円で平日が2,000円ということであれば、中・長距離はほとんどマイカーを使われることになる。バス利用者もかなり減ってくるだけでなく、渋滞に巻き込まれるから、鉄道にシフトするとかマイカーで行く方向になっていく可能性が非常に高いという意識がバス事業者には強いです。現実には撤退を表明した事業者さんもいる。空港開港当初のバス事業者は愛知県外も含めて16事業者あったが、今は8事業者で、3月に1事業者撤退したので、7事業者という厳しい状況にあるということでの今の発言だと思う。そのところは練り直しをしていただきたい。27年からのサイクルではなく、その先のサイクルだったら、また状況がある程度固まってきて方向づけできるかもわからないけど、厳しいという印象があります。

○会長 低公害車の関係は「購入助成」としてありますが。

○長崎 市の方で御支援をいただけるという。

○事務局 バス事業者だけでなく。

○会長 だから、「市」と書いてあります。

○長崎 これは、市の方で積極的に御支援いただけるという意味だろうと。

○事務局 交通事業者と書かれていませんから、事業者さんには御迷惑をおかけしませんよという考えです。

○会長 積極的に要請しましょうという意識だと思ったので。バスの話は、趨勢からいって5年後に「○」を打たれたのかという意識もありますが。

○事務局 今朝の新聞で、豊橋・中空間が廃止という記事が載っていました。32年以降ということなら御了解いただけるでしょうか。

○会長 そうすると、「ひかり」の話だって、そういう話になっていきます。

○事務局 三河安城駅に「ひかり」を止めるという要望はずっとさせていただいています。

○会長 「のぞみ」中心でやっているから難しいですね。

○事務局 こちらもかなり厳しい状況です。御要望としては、こういうスタンスでお願いしたい。

○会長 安城から空港バスは何便か出ていますか。

○事務局 去年、拡充していただいて停車駅を一つ増やしていただいて、南安城。

○会長 もっとたくさん便をとということですか。

○事務局 一番いいのは、便数が増えればいいのですが。

○会長 乗る人が増えなければ、ここはやめる。「拡充」という言葉なのか、中部空港の位置づけからいくと、どういう方向を持たれるかわからない点があります。

○事務局 例えば、バス事業者さんに増やしてくださいとか、止まる場所を増やしてくださいというこ



ともあるでしょうけれども、昨年の12月から東京へ行くJRバスが三河安城に立ち寄っていただくという拡充をしていただいた。そのときにお手伝いしたのは、こういうバスもあるから乗ってくださいと、市側からのPRの方法もあるので、それを両方で考えさせていただければという意味も含まれている。

○藤田（代理） 路線再編でそれが可能ならだが、今の状況の中ではかなり厳しい。今現在、知立からバスが走っているが、そこも撤退方向に進んでいるという状況で、プラス拡充となると難しい。

○会長 難しいけど、要望だけはさせてくださいと書きますか。

○長崎 低公害車の話で、26ページの上から4段目のCNGはバス事業者です。こちらの負担も大きい。CNGの方がスタンドの問題もあるし、負担が重いです。

○会長 ここは「CNGバス等」と「等」で逃げていると読むかどうかです。これは、低公害車の導入を図ることでバス事業者さんにはお願いしたいけど、その導入に対しては助成をしましょうと考えてもいいですか。

○事務局 CNGバスと低公害車の導入と購入助成は全然違う話で、低公害車の購入助成はバス事業者さんを考えていなかったから、2段書きになっているので、名鉄バスさんが言われたことが内容的には、そういう書き方になっています。

CNGバスと低公害車の導入とここに挙げたのは、今の世の中の流れとして、27年度から32年度ぐらいには、低公害車等に物が変わっていくだろうという予測のもとで書かせていただきました。

○会長 そうだとすると「公共交通機能の利便性」の中に入れていけない。

○事務局 これ自体がここに入ってくるのはおかしいので、訂正します。

○宮松 「デマンドバス導入」と出てくるのですが、デマンドバスとは、どういうことでしょうか、教えてください。

○事務局 通常のバスはバス停が決まったところを回っています。前に電話で予約をしておくと、ある決まったところに迎えにきてもらえるとか自宅の前まで来る方法もあります。定期便で決まったところを走っていないというのが、一番わかりやすい説明かと思う。

○宮松 わかりました。ありがとうございました。

○会長 やり方はいっぱいある。予約も前日予約から2時間ぐらい前までとか、いろんな条件があって、バス停まで行って乗る場合もある。デマンドというのは「呼ぶ」という意味です。明日使いたいと思ったら、「明日の10時ごろ来てほしい」と予約する。

○小林（代理） 専門用語が多い。DMV、LRT、わからないことが非常に多い。一般の人はわからないので、用語の解説を後ろにつけていただくとか工夫が要るのではないのでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。私も、今そう思いました。

○会長 後ろに用語集ではなく、下に書く方がいいです。

○事務局 そのようにさせていただきます。

○副市長 22 ページの図、市街地エリア、都心部エリア、郊外部エリアとあって、それぞれ考えているだけではだめだというお話もあって悩んでしまいました。安城の交通の現状がどうあって、どこに問題があると思っただけのかわからなくなりました。

13 ページを見ると、どう読んだらいいのかわからないが、愛知県の地図が二つ載っています。真ん中から上に書いてあるのは、鉄道による市街との移動量で、安城から鉄道に乗ってどこかへ行く人がどれくらいいるかと書いてあることではないかと思う。安城から岡崎や名古屋や刈谷に行っている人が結構多いようで、その下は車の移動で、これを見ると、どうも名古屋に行く人は鉄道で行く人の半分ぐらいと思っただけですか。

これを見ると、当たり前だと思うが、鉄道での移動の数に比べて、車の移動数が圧倒的に多く、さらに、車の移動の中でも市内で移動する人が多いように見えます。人々がどういう目的で移動しているかは、10 ページに書いてあって、出勤とか登校、買い物、病院に行く。帰宅というのは出勤すれば帰ってくると思う。これが全体の半分と思えばいいのですか。

さらに、9 ページを見ると、JR 安城駅近所をどれくらいの人や自転車が通っているかという棒グラフです。歩く人も自転車も平成 12 年と 21 年を比べたら、半分か 3 分の 1 ぐらいになって、ここは本当に中心だろうかという感じもして、厚生病院の前でとったらこれより高い数字が出たり、ショッピングモール、スーパーマーケットでとったら、もっと出るかもしれない。一体人々がどこを、どう動いているか、トリップを取り上げて、それをどういうふうに便利にしたり安全したり、別の手段にしてもらったりするという戦略を立てたらいいのかが、お話を伺っていてわからなくなってきたので、皆様のお考えとか、生活実態でどういうふうに動いて、駅はどんなときに使っているとか、バスはどのようなときに使っているとか、教えていただければありがたいです。

○会長 パーソントリップ調査は、平成 13 年のデータしかないわけです。かなり古いデータです。人がどういうふうに動いているかを把握できるデータです。PT データの場合、安城が幾つのゾーンになっているかわかりませんが、かなり小さいゾーンで話ができれば、チェックしても構わないだろうと思います。

トリップデータは、これから交通計画をやられるときには、人は行って帰るだけでなく順番に動く。トリップチェーンとありますが、つながりの部分を整理していかないと、公共交通はできません。なぜかというと、人が動くところの 1 個の区間だけが公共交通で使えないとなると、全部車になってしまうからです。安城市民のための交通計画をやるのだったら、安城市民がどこへ行って、どうやって動いておられるか。名古屋へ行くのに鉄道が多いというのは当たり前であって、名古屋なら電車で行って地下鉄やバスに乗って動いて、また家まで電車やバスで帰ってこられる。豊田市は車の方が多く、公共交通が少ないのは、公共交通だけで動きができる仕組みになっていないから車になります。

そういうネットワークの議論がされないという意味がなくなる。公共交通のこれからは、交通手段別の議

論も大切だけれども、ネットワーク化されているかどうかを議論していかないと、これからは難しくなると思います。今まではコミュニティバスや、あんくるバスを走らせておけば皆が乗ってくれた、それは限界になる。そこへ需要がある人は乗れるけど、ここから向こうへ行こうという人は乗れないことになる。ネットワーク化していこうという部分がところどころに入っています。

人の移動は、郊外の人が都心へ行って、都心はどうやって動けるかという仕組みがあって、電車やバスで帰っていけるようにするとか、そういうデータをこれから整理していかないといけない。パーソントリップ調査で追えるのですが、ゾーンがわかりません。施設はわかります。これは10年前ですから、厚生病院がこちらにあったときのデータです。もう少しチェックしたデータが欲しいのですが、お年寄りが病院へ行った後はほかの施設に行かれる。シャトルで病院へ行ってすぐ帰られる人たちが何時ごろ動いているか、パーソンデータが見ればすぐわかります。

病院へ行った人が商業施設へ行っているのかというトリップをつなげているのかもパーソントリップ調査を見ればわかります。そういうデータのピックアップの仕方をしていかないと、人の動きはわかりません。

自動車を使ったか、バスを使ったか、電車を使ったかは、このデータでわかるが、どういう使い勝手をされているかは、追いかけることが可能で、それまでデータでチェックするかということで、来年ぐらいにそれをやるのですか。予定はありますか。

○事務局 23年度だと思う。

○会長 再来年で、データが使えるのは、その後ろになってきますから、3年ぐらい後になると大変で、補足的につくれるといい。動きのデータでチェックしていくのが、これから要ると思う。このデータだけで判断できるのは、自動車の方が便利だということぐらいしかわかりません。岡崎や豊田に自動車ばかりたくさん行っている。これは安城の問題だけでないかもしれない。岡崎や豊田で公共交通が使えなければ、こういうことが起きる。それが市外の話です。

市内で行くならば、郊外と郊外をつなぐときにどうするかと、自分がスーパーへ行って、次に幼稚園へ行って子供を連れて帰ってくるという目的で動いたときには、スーパーから幼稚園に行くところに公共交通がなければ、スーパーまで車で行って帰ってきます。公共交通があっても利用できない仕組みということで、つながりの仕組みをチェックする必要があります。具体的なルートをやる場合には、ぜひそれをやっていただく必要があると思います。

○副市長 逆に、皆さんは一市民として考えたときに、移動する側として、車を使えば移動は問題がないような状況でしょうか。さっきうちの集落に朝の通勤時に入ってきてもらっては困るという話があったのですが、自分が移動するときに、こういうふうにしたいけど、行かれなくて困るみたいな話はないと思っていいのでしょうか。車がない人は困ります。

○会長 安城で車のない方はどれだけおみえになりますか。

○副市長 車で移動されるときに支障というと渋滞ですか。駐車場とかですか。

○事務局 渋滞は朝と夕方だけで、あとはほとんどないのではないのでしょうか。

○副市長 車があれば困らないという町ということですか。

○会長 どうですか。バスがないと私は生活できないというところまでになっていますか。バスはあった方がいいというぐらいなのか、いかがですか。

○杉浦 私は、便利なところにいるので、バスもすぐ来るし、タクシーも呼べばすぐ来る。高齢者で免許証を返しましたので、雨が降った日は屋根がないと困るので営業車をお願いしますが、あとは自転車です。あんくるバスがすぐ近くで止まってくれます。JRも近いので、交通には余り困らない。ただ、町の中は車が通過していきますので、あれだけはおもしろくないと思います。

○宮松 あんくるバスに乗ったこともなかったのですが、去年の10月に手首を骨折して車に乗れなくて1カ月定期を買って本当にありがたかったです。主人が乗らないものですから、バスだけしか交通手段がないです。自転車も片手では乗れませんから、あんくるバスに公民館前から乗って厚生病院を往復して1カ月間フルに乗せていただきました。高齢者が安城市内へ行くには、バスがありがたいと言っています。

○会長 車に乗っている人は、車になってしまいませんか。

○宮松 治ったらすぐ車に乗ります。返上してもいい年ですけど、なかなか返上できない。

○鳥居（代理） 免許証を返上するような年になると、あんくるバスでもいろいろと問題があるので。

○長谷川 免許証を返上されたら、ぜひともタクシーを使ってください。車1台持っている経費等を考えると、タクシーだったら、年間にこれだけ乗れますと、うちのホームページでもやっておりますので、ぜひともタクシーの御利用も考えていただいて、公共交通機関の途切れたところは、地域公共交通として位置づけられております。愛知県タクシー協会会員の車を使っていただければいいかということです。

○会長 アンケートでバスに乗らない理由で、車の方が便利だとあります。車の方が便利なのは当たり前の話で、便利さだけでいくなら車の方が便利なわけです。そういう仕組みとバスや公共交通を同じ俎上で、どちらがどっちだという議論をやったというところから整理していかないと、車があれば要らないという話ではありません。

交通困難者は25%から30%、高齢化が進むと3割5分とか3人に1人ぐらいになります。3人に1人ぐらいの人たちが困るという時代が来てしまうと私たちが思っていることです。そうなったときには手遅れですから、そうならないうちに仕組みをつくってバスや電車を使えるような人たちを育てないとだめです。

小学生でバスの乗り方を知らない方がいっぱいいます。高校生になってようやくバスに乗れる。バスがなくなってしまうと、バスの乗り方も知らない。バスの乗り方教室を実際にバス協会ですべてやっておられます。そういう社会にしてしまったときに、バスを走らせていいかどうかという話です。少しずつネッ

トワークを考え、交通困難者も含めてうまくバスを使う方策を皆で考えていくことをこれから考えてい  
かないとまずいという気がしています。

自動車を目の敵にして自動車をやめてまでというところあたりは、モビリティ・マネジメントですか  
ら、環境やいろんな条件を考えたときに、今日はバスを使う、バスの方が自分や社会にとってもいい、  
今日は車でないと自由度がないので、車でないと動けないということだってあり得るわけで、そうい  
うときは車を使います。そうすると、両方使える仕組みを持ってないと、実は無理になります。市民の皆  
さんにどれだけメッセージとして出していけるかが大事な気がします。公共交通計画のところは、そう  
いうところをこれから整理していかないとまずくなると思います。

今のデータから見ても、データを余り細かく出しても専門的な言葉がいっぱい出てくると、余計わか  
らなくなってくる部分もあるので、データから読める範囲でどこかで記述していただきたいと思います。

今日いただいた御意見を踏まえて3月に今年度最終の会議にもう少し整理したものを出していただ  
きたいです。

以上