

## 第2回安城市総合交通会議 議事録

### 日時

平成29年10月24日（木）午前10時15分～

### 2 場所

安城市役所 第10会議室

### 3 出席委員

21名

### 4 会議内容

1 あいさつ

2 議題

(1) 安城市地域公共交通網形成計画について

3 報告事項

(1) あんくるバス・あんくるタクシーの利用状況について

■委員からの主な指摘事項と対応について

議題(1) P20 までについて

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>&lt;愛知運輸支局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通常の網形成計画だと、現況の分析があつてから目標などがくることが多いが、連携計画の視点を整理する中で、現況等を分析し、その上で目標や方針に繋げるという構成にしたということです。</li> <li>● 連携計画を策定し、それを踏襲したことが功を奏して利用者が非常に増えているということは非常に理解できます。ただ、活性化再生法では、連携計画を踏襲しますが、やはり、まちづくりとの連携、ネットワーク形成、そして公共交通の維持を目的にしたのが網形成計画になってきます。安城市の場合、連携計画を少し変えただけに思えるので、連携計画と網形成計画の位置づけをわかりやすくしてほしいです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 連携計画では、特にバス路線を大きく見直しました。その結果、利用が非常に伸び、良い状態が続いているため、連携計画を継続することを考えています。ただし、やれたこととやれなかったことがあり、こちらを評価した上で次の網形成計画に繋げたいです。</li> <li>● 連携計画と網形成計画の位置づけについては、ご指摘のとおりです。公共交通の維持活性化とまちづくりの観点は重要な要素になっているので、掲載していくように検討します。</li> </ul>
<p>&lt;細井&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 20ページの“まちづくりと連携した4つの拠点へのアクセス手段の確保”というのがあります。まちづくりについてはJR安城駅前、三河安城、新安城の駅前、それから桜井が拠点となっていますが、南安城が抜けており、その位置づけはどうなっていますか。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 4つの拠点について、例えばJR安城駅の駅前だけではなく、広範囲な地域として考えています。南安城駅はJR安城駅を中心とした地域の中に包括すると考えています。</li> </ul>
<p>&lt;杉浦&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 七夕の時に駅前で案内係をやりましたが、安城市外の方でデンパークへの行き方を聞きに来る方が多かったです。1日3本くらいデンパークへの直通があつたらいいです。</li> <li>● 高齢者教室や老人クラブ等の集まりで話を聞くと、自分たちが利用する福祉センターとか公民館、更生病院はバスがあることは知っているが、他の路線はどこを走っているかどこへ行くか分からないという人が多くいます。今日配布されたバスマップは字も大きく、大変良かった。</li> <li>● 以前は「アンフォーレ」と印刷されていなかったが、今回は「アンフォーレ」印字されていますので良いと思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 連携計画でもデンパークへの直通便が課題となっています。以前は南部線等でJR安城駅からデンパークまで直接行けましたが、今は乗り換えが必要です。それも踏まえ、路線バスで行けないか名鉄バスと協議しています。</li> <li>● 時刻表・マップについては、利用者の声を聞きながら、より良いものにしていきたいので、ご意見がありましたらどんどんお寄せいただきたいです。</li> </ul>
<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バスマップは、配るだけで分かるものではありません。高齢者の集まりがあつたら、そこへ出向いて、マップの見方、行き方、施設の状況等の説明をして、コミュニケーションをとっていかないと、ご理解いただくのは大変難しいです。ぜひコミュニケーションをお願いしたい。</li> </ul>	<p>—</p>

<p>&lt;安城交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民アンケートはどの時点でのアンケートと考えていいですか。それと年齢構成はどうなっていますか。</li> <li>● あんくるバスの利用者の推移で循環線の乗り継ぎのカウントはどうなっていますか。</li> <li>● 市民アンケートでは、“バス運行に対する費用負担のあり方について” どの時点の予算、収支状況を提示したのですか。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成29年度に、市民の方3000人 を無作為抽出してアンケートを行っております。年齢の構成は、65歳以上の方がおおむね4割強となっていますが、20歳未満の方から75歳以上の方まで幅広い回答がありました。</li> <li>● 平成26年の再編に伴い、JR安城駅と安城更生病院で路線を分割しました。以前は、南部線で東端からJR安城駅までの利用は、1人とカウントしていました。再編後は、安城更生病院で乗り換えるため、南部線で1人、循環線で1人とカウントしています。そのため、単純に見るとその分だけ利用者数が増えてしまいましたが、仮に乗り継ぎが無かった場合を計算しても、利用者数は増えている状況です。</li> <li>● 費用負担は、昨年度平成28年度に決算確定した数値を掲載しています。</li> </ul>
<p>&lt;バス協会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バス利用者は80万人という目標を超えて、87万人になっていますが、“バス利用率”は目標だけでなく、平成24年度を下回っています。これは、バスの利用者が大幅に伸びてるのに利用してないという方も増えているということになり、複数回乗る人が増えたが新規利用者が増えなかったということでしょうか。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 連携計画でバス路線の再編に対して大きな目標を掲げており、バス利用率については、大きな目標を設定しすぎたと反省しています。また、24%から21%に下がったことについては、リピーターの方が非常に増えており、バスの運転手によれば、通勤・通学での利用が増えたということも聞いています。新しい方が増えている反面、乗らなくなった方もいると考えています。</li> <li>● アンケートの中で、再編後にバスを利用し始めたか乗降調査で確認したところ、循環線では2割強の方が新しく利用したと回答しています。</li> <li>● 昨年、モビリティマネジメントとして、転入者向けに利用乗車券やバスの活用ガイドを配り、啓発をしておりますので、新規利用者を増やす努力は続けています。</li> </ul>

<p>&lt;アイシン AW&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 10 ページの達成状況で○がついているものについて、「ー」がついているものがありますが、これは一回きりで終わりののか、いい活動なので継続していくのか、教えてください。</li> <li>● ×がついてる「ゾーン制運賃の導入」と「住民主体の取り組み」が“実施に至らず”と書いてありますが、具体的に実施に至らなかった理由は何か把握されていますか。また、具体的に今後どう取り組んでいくのか教えてください。</li> </ul> <p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ゾーン制の運賃は、安城線は安城市内で全部完結していますが、岡崎・安城線は岡崎市まで乗り入れているので、可能かどうかです。それから、市境を越えて岡崎市に入った途端に料金はどうなるか？という問題もあります。</li> <li>● 広域性を考えていくと、なかなかゾーン制は難しいです。この会議で運賃の協議で可能ですが、そこらあたりを整理しないといけないのが現実です。だから事務局はそういう意味で検討が必要だと思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ○のついているものについては、網形成計画を作っていく中で、引き続きやっていくのか、形を変えてやっていくのか、次回の会議にてお示ししたいと考えております。</li> <li>● ×のついているもののうち、ゾーン制については、名鉄バスとの協議が必要であり、まだしっかりと議論しきれていないため、実施に至らずに×と記しています。これは名鉄バスとあんくるバスの料金の違いやデンパークの延伸もあるので、引き続き協議をしていきたいと考えております。</li> <li>● 地域主体の取り組みについては、地域の住民との合意形成が必要であり、小さな地域単位単独では立ち上げが非常に難しかったため、×となっています。今後のあんくるバスの持続性を考慮すると地域の役割も大きくなってきますので、どのようなアプローチが必要か網形成計画の中で検討し、網形成計画の次期計画に掲載していきたいと考えています。</li> </ul>
<p>&lt;愛知運輸支局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 15 ページのと収支率について、あんくるバスは非常に利用者伸びていますが、収支率はかなり下がってきています。これだけの費用負担をして、サービスをかなり充実したから利用者が増えたと捉えてもおかしくないと思います。</li> <li>● 持続可能な公共交通ネットワークには、費用をどれだけ抑えて利用者を増やすかがポイントになってきます。連携計画を作って利用者が増えたということではなく、収支率についても着目点に置いて今後の網形成計画を策定する上で重要視していただきたいと思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 検討させていただきます。</li> </ul>

<p>&lt;山崎&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通利用促進計画の中の“情報提供”について、10月の一部ダイヤ改正に伴った、案内人は、どこに何人くらい、どれ位の期間いらしたんでしょうか。</li> <li>● アンフォーレのバス停について、バスの番号と行き先、主要なバス停が書いてあります。これだけだと初めて乗る方が自分の最寄のバス停が分からなくてとても困っていました。アンフォーレの中に時刻表が置いてあるらしいですが、それに関する案内がありません。バス停にも、アンフォーレの受付の辺りにも、あんくるバスの時刻表があるという表示が必要ではないでしょうか。それに加え、今回のバスマップは全部のバス停が入っているので、ラミネートして掲示すれば、分かる方が増えると思います。</li> <li>● QRコードを利用している方もいますが、年配の方には使えない方もいるので、どこに行けばマップや時刻表がもらえるというお知らせがあるとより親切かなと思いました。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 前回の会議でご意見をいただき、バスマップを拡大印刷して貼りましたが、また工夫させていただきます。</li> <li>● アンフォーレについては、バスロケーションシステムと総合受付窓口に、バスマップと時刻表を置き、バスロケーションシステムのディスプレイの中のお知らせ文にその案内を入れていますが、もう少し工夫します。</li> <li>● バスの案内人は、10月のダイヤ改正に合わせて、乗継拠点のJR安城駅と更生病院に平日の9時から13時頃まで、立っていただきました。案内人の方はシルバー人材センターに委託しており、10月いっぱい実施しました。</li> </ul>
<p>&lt;杉浦&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● マップを見ましたが、もう少し大きくして、何線に乗るとどういう名所にいけるとか、おいしいお店があるとか、裏側に写真入で載せたら、そこへ行こうとバスを利用する人がいるかもしれません。費用については、コマーシャル代を取ればいいと思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 参考にさせていただきます。</li> </ul>
<p>&lt;安城交通&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 3ページの基本方針と22ページの基本方針、23ページの基本方針について、基本方針の4だけは違っていますが、どれが正しいのですか。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 22ページの基本方針4が誤りです。23ページの“各種利用促進策の継続展開と地域が主体的取り組む仕組みを構築”が正しいものです。申し訳ございませんが訂正をお願いします。同様に28ページも誤りです。</li> <li>● 3ページの基本方針につきましては、前回の連携計画での基本方針です。</li> </ul>

## <会長>

- 20 ページに視点がまとまっていますが、バス路線の維持活性化というあんくるバスだけのコメントではなく、名鉄バスに関するコメントも入ってます。やはり全体としてネットワークを形成して今の勢いで維持をしていきたい、尚且つご利用を伸ばしていきたいという意図だと思います。この辺りは少し分かりにくいかも知れませんが、サービスを展開していきたいと受け止めていくことかと思えます。
- 2つ目のまちづくりと連携したという辺りが、少し総合計画も整理されていますが、観光客の話もここに載っており、表現も整理しておく必要があると思います。4つの拠点へのアクセス手段の確保と、書いているので、4つの拠点だけかという話になります。まちづくりと連携というところを先にちゃんと書いた上で、尚且つ4つの拠点を形成する上で役立てる路線網を作るんだという表現にしないといけません。そうでないと4つの拠点へアクセスすることが目的のように取られてしまいます。まちづくりの連携というところは、住民の皆さんとの連携とか、そういったソフトの面も含めて少し表現しておく必要があるかと思えます。
- ニーズ掘り起こしの話ですが、“潜在ニーズを掘り起こす”という言葉が分かりにくいです。今までご利用になっていない方に対して私たちはもう少しメッセージを出して利用促進の方へ向かって行くということかと思えます。ただ“潜在ニーズ”という言葉が分かりにくいと思います。要は“利用促進”という部分をもう少し断言的に展開していき、それはあまりお金をかけないで上手くやれる方策を考えていくことだと思います。“高齢者の増加が続くことが予想されることから”という前提をつけてしまうと、違った話になりかねませんから、少し整理をする必要があると思います。
- せっかく碧南の市民病院まで南部線を伸ばしましたが、それに関連して何のコメントも無く、やはりネットワークを考えていくとするならばもう少し広域の視点がいると思います。デンパークについても市民のご利用も大切ですが、やはりこの安城に来ていただいて、観光施設なりをご利用いただく視点から見ると、広域的な視点が少し欠けていると思いました。
- 連携計画を評価して、次のステップとして網形成計画を立案していくわけですから、連携計画で、本来ならやっておきたかった、逆に言うともう少し突っ込んでおきたかったなというのが見えず、事業の話だけが評価対象になっています。本来、基本方針の部分に目標のところ、公共交通が目指す姿のあたりのところからもう少し整理が必要です。“地域が公共交通を育むまち”と目標を考えていたわけですから、本当にそれを目指して進めてこれたのかということの整理していくべきです。そうすると、どういうチェックをしていくのか、利用率は目標が達成できなかっただけではなく、この目標を本当にもう一度整理し直す必要があるのでしょうか。
- 収支率については、あんくるバスの当初は10何%ありましたが、段々落ちて来たということは、投資に対しての効果をどう評価していくか、どういう見方をしていくのか、やはり税を使っていく限りはそれなりの投資と効果を見ないといけません。計画を作ったでチェックをして、スパイラルアップの方向に行けるか、整理しておきたいと思えます。
- 広域的な視点を整理していけば、当然名鉄バスの一般バス路線との連携も必要になってくるでしょうから、そのコメントも少し入れていく必要があると感じます。

議題(1) P21 以降について

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>&lt;安城商工会議所&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 3ヶ月前くらいの広報安城にこれからの安城市は福祉負担が増えていくので、あんくるバスも現状を見直さなければならぬと載っていました。あんくるバスが充実すれば、良いに越したことは無いですが、それを突き詰めていかないと、本当に持続可能な計画作りをお願いしたいです。</li> </ul>	<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員のご提言としてお聞きしておきます。</li> </ul>
<p>&lt;愛知運輸支局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 網形成計画と合わせて立地適正化計画を安城市として策定しているのでしょうか。</li> <li>● 20ページでは、4つの拠点として、鉄道駅が拠点となっていますが、24ページでは、公共交通の形成イメージの拠点の地域として、少し違うところが出てきています。更生病院やデンパーク等は乗継拠点を指すということですが、まちづくりの中でも更生病院やデンパークもある程度の位置づけとなっているのか、4つの拠点が目立ちすぎているので、少し整理したほうが良いと思います。</li> </ul>	<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● この後整理します。</li> </ul>
<p>&lt;名鉄バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 20ページの“現行のサービス確保”、25ページの“既存の路線を基本”とかは、非常に漠然とした言い方をしています。名鉄バスとしては、5年というスパンで考えると、輸送状況やその路線の役割も変わってくるので、それに見合った輸送力や周り方を常に念頭において動いています。変えては絶対いけないということではないですか。融通を利かせてやっていきたいと思っています。</li> </ul>	<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● フレキシブルな対応ということを整理しておく必要があると思います。</li> </ul>

報告(1)

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>&lt;交運労協&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 循環線のダイヤは、一部の乗り継ぎの時間を調整していますが、トータルの運転時間は平成26年から変わっていません。乗降が増えるとそれだけ遅れも発生します。更生病院に戻ってすぐ発車ということも多々あります。このダイヤでは左回りが特に限界だと感じています。我々の仲間からも時間的にちょっと苦しいという声が出ています。ダイヤの改正をして欲しいところですが、事情があると思いますので、参考にしていただきたいと思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● また検討させていただきます。</li> </ul> <p>&lt;会長&gt;</p> <p>運転手さんの本当のお声をいただきましたから、事務局には実態を含めてチェックしてもらい、次のステップで整理してください。安全運行が最大の目的です。</p>