

## 第3回安城市総合交通会議 議事録

### 日時

平成29年12月8日(木)午前9時45分～

### 2 場所

安城市役所 第10会議室

### 3 出席委員

23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) 外国人住民へのあんくるバス利用促進について

委員からの主な指摘事項と対応について

議題(1)

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>● 基本方針 2 にある公共交通の維持・活性化について、利用者を増やすだけではなくて、維持していくためには収支率とかも考えていくべきではないですか。</li> <li>● 利便性を高めれば利用者は増えますが、維持していくためには費用についても考えなくてははいけません。今後、潤沢な予算があるわけではないことを踏まえると、100 円だから収支率が目標としてよくないということで本当にいいのでしょうか。利用者を増やすだけではなく、「持続可能」という観点の指標も必要ではないでしょうか</li> <li>● 運賃だけではなく、今あるバス路線を集約することで費用を削減するという方法もあります。効率性ということも踏まえて何か出来ればと思いました。</li> </ul>	<p>&lt; 事務局 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行運賃は 100 円ですので、利用者をいくら増やしても収支率は上がらないのではないかと考え、評価指標には入れていません。収支率以外で出来るところが無いか検討します。</li> <li>● 市としても潤沢にお金があるわけではないと通感しています。しかし、あんくるバスは福祉的な面も兼ね備えています。国が推進するコンパクトシティの実現にはあんくるバスをはじめとした公共交通のネットワークが重要です。利用者を増やす施策は実施していきませんが、収支率を考えた時に、100 円を 200 円にするもしくは距離制にすることを考えると、高齢者への負担がかかって利用者が減ると考えられます。安城市としては、今の 11 路線を維持していくお金を確保し、継続していきたいと考えています。この金額を少しでも減らすことは考えるべきですが、100 円という均一料金を変えてまで収支率を上げることは、考えていません。そのため、今回の目標には控えたいと考えています。</li> <li>● 平成 26 年再編の時に、なるべく名鉄バスと重複しない形での路線の変更を行いました。その結果、市内のほとんどを網羅しており、近隣市に比べると非常に安城市のコミュニティバスは充実していると自負しています。その部分を無くさないように、何か違う方法で全体金額を抑える方法を検討していきたいと考えます。</li> </ul>

<安城交通>

- 30ページの“公共交通全体の利用者数”に、一般タクシーが入っていません。“地域公共交通活性化及び再生に関する法律”の中でタクシーは公共交通と位置付けられていますので、この目標値に現在の数値が出せると思いますが、一度検討していただきたいです。
- “一般タクシー”の“路線の機能”について、障害者の移動には、タクシー以上にバスを利用できるようにする必要がありますが、タクシーだけでなく、全体的に関わることだと思います。タクシーは、特に昼間の高齢者の生活ニーズに合った動き方をしているので、その辺りの記述がほしいです。タクシーを利用する方の多くは、日中の病院やスーパーがやってる時間帯の高齢者が多いです。高齢者がタクシーを利用するのは、移動だけではなく、荷物を持ってくれる、買物に付き合ってくれる、バス停まで歩くのが遠い、といったような理由もあります。団塊の世代が75歳を迎えると、免許返納を促すべき方が大幅に増えます。バスが基本ですが、福祉的なことも踏まえた計画が必要です。
- 自動運転は非常に便利だと思いますが、それをだれが管理し、誰が責任を取るかが問題になります。また、運転手が乗らないことを望む人と、そうで無い方に二極化していきます。そのことも含めて計画を策定していくべきです。
- 当社では、あんくるタクシーがやっているようなことをやろうと思っています。あんくるタクシーは日中2時間に1本で、利用者が居ないなら無くしてしまい、一般タクシーでも良いと思います。運行には費用が出ますので、別の方法としてタクシーで補完することもあると思います。あんくるバスが100円というのは嬉しいですが、経済のためにも、利用者にお金を出してもらおう発想も良いと思います。

<事務局>

- 一般タクシーも公共交通として認識しており、サービス水準も設定されています。しかし、評価指標には出来るだけ評価しやすい方法を設定しており、ここにタクシーを盛り込むことは現状としては難しいと考えています。
- 33ページの一般タクシーに関する記載については、内容を検討し、記載を修正します。
- あんくるタクシーではなく、一般タクシーでも出来るのではないかという提案については、すぐに結論が出ることではないと思いますので、今後ご意見等伺いながら検討していきます。

<p>&lt;伊豆原会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● あんくるタクシーはあんくるバスの一環とした仕組みです。タクシーだけの問題をあんくるタクシーはやってる訳ではないので、今のお話についてはお控えいただけたらと思います。あんくるタクシーだけの問題と捉えるのは間違っており、あんくるバスとあんくるタクシーが組み合わさって、全体としてバスの仕組みの中にサービスを展開しています。そのため、タクシーでカバーするという話とは違います。ですから、このあんくるバスとあんくるタクシーの仕組みとタクシーの棲み分けを上手くやるために少し整理が必要かなと思います。もし、皆さんがあんくるタクシーも含めたあんくるバスの仕組みについてということであれば議論するべきかなと思います。</li> <li>● 評価指標の公共交通全体の利用者については、ご指摘の通りだと思います。全体の利用者数 2,345 万人という数値があまりにも大きな数値なので本当に良いのかというご指摘もあると思います。公共交通全体の利用者数ということであれば、タクシーの利用者も入るべきではないかと思います。ただ、利用者とは、お金を払ってご利用いただく人だけではなく、割引される方も含んでいるので、利用者数全体であればタクシーも含めるほうが良いと思います。</li> <li>● 支線の機能については主な内容のみ記載しています。生活バスと生活タクシーのところで線を引けるというものではないとするならば、主にこういう需要に対応するという表現と、高齢者と障害者にサービスしていくという辺りは表現を整理しておく必要があると思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バスだけではなく鉄道も含めて“公共交通全体”としています。33 ページでは一般タクシーは公共交通としていますが、一般タクシーの利用者のカウントどのようにできるかわからないので、目標に加えるか検討します。</li> </ul>
<p>&lt;東伸運輸&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線ごとの満足度について、高棚線、北部線、名鉄バス安城・岡崎線の 3 路線の不満足度が多くなっていますが、当社が北部線を担当していますので気になりました。どんなところが不満の要因になっているのか教えてほしいです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料編の 29 ページ以降に路線別の満足度に関する集計があります。多いのは運行本数、時間帯、時刻に関することです。北部線は乗務員の対応について不満がほとんど無い状況です。</li> </ul>

<p>&lt;愛知運輸支局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 視点2に“まちづくり”、“周辺市町を含む広域的な視点”、“観光振興”とあるが、実際にやる事業が分かり辛い。実施事業には高齢者に関する施策として“免許返納者への公共交通の利用促進”とある一方で、デンパークへの延伸も踏まえた観光的な施策や広域的な観念の施策がありません。観光面や広域的な観念を推進するということを、計画に盛り込んでおくべきです。</li> <li>● “広域的な観念”は連携計画で既にやっているではなく、今後、岡崎市、知立市、刈谷市等の関係市町と連携していくということを書いておくべきです。それと乗り継ぎ拠点に観光も含めるということではなく、デンパークの活性化も観光の目玉なので、どこかに書いておくべきです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的な視点については平成26年の再編において、岡崎市や碧南市に乗り入れを行っており、既に取り組んでいます。これを維持していくために岡崎と安城を結ぶ重要な路線である岡崎・安城線の維持活性化を掲げ、“利用促進を図っていく”としています。</li> <li>● 観光については、観光だけに特化して取り組むものではありませんが、安城線の延伸により、観光資源であるデンパークに行くための交通の足を確保するという事を掲げています。</li> <li>● “情報提供”として乗り継ぎ拠点における総合案内版がありますが、市内の観光施設を含めた案内版になっており、公共交通を使って観光してもらうということを含んでいます。</li> <li>● 記載の仕方については今後検討し、足りないところがあれば修正します。</li> </ul>
<p>&lt;商工会議所&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域というと、あんくるバスだけでなく、JRや名鉄も含めた、公共交通機関全般で考えるべきです。あんくるバスだけで広域という考えではなく、鉄道で来た人が乗り継いでデンパークへ行くとか、そういう視点で良いと思います。ただ、デンパークはゴールデンウィークや秋の3連休だとかは、ピストン輸送をやるほど来訪者が多いですが他の時は少ないです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今のご指摘も含め、検討します。</li> </ul>
<p>&lt;伊豆原会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 35ページの記述があまりにも簡素です。観光や広域といったサービスに対してどう考えるのかという記述がないというご指摘だと思います。ですから、35ページに前段の機能の部分を入れると良いと思います。機能を果たすなら、どう事業を展開するのか記載するべきです。</li> <li>● デンパークだけが観光施設ではなく、安城市には色々な施設があります。デンパークへの延伸だけが観光対応ではなく、各路線で隣接する施設があるというPRをして行く前向きな視点が要ると思います。地元にある観光資源を上手く活用できるように、公共交通ネットワークを組み、観光施設へ訪れてもらうということだと思います。</li> <li>● 今まで無かった視点をどう盛り込むのか整理が必要です。</li> </ul>	

<山崎委員>

- 利用者の増加と言われますが、循環線は利用者も多く、最近に乗ってる方が増えて、時間帯によっては混雑することがあります。物理的に考えて、これだけの人数を増やす為に、毎回混雑すると思うとぞっとします。お子さん連れや高齢者もいるので、乗り降りに時間もかかりダイヤがものすごく遅れます。数値が大きすぎて、わかりづらいですが、これだけ増えるにはどのバスにもたくさん乗らないといけないうことだと思います。そうすると、私たち素人にも分かるような根拠を示されると分かりやすいと思います
- あんくるバスと JR を組み合わせてよく利用しますが、バス停に立っているとデンパークへの行き方をよく聞かれます。しかし伝えるのが申し訳ないくらいのダイヤで、タクシーを進めることもあります。また、更生病院での乗り継ぎを伝えたこともあります。冬に時期になるとデンパークはライトアップされ、夕方にデンパークのイルミネーション見に来たけどバスがないから、タクシーで行くということもあり得ます。観光につながるのにあんくるバスのダイヤだと厳しいということもあります。
- 新規事業として、小学校の授業や市民とともに取り組む施策がありますが、その準備期間にはどういう準備を考えているのか知りたいです。

<事務局>

- 数値を出す根拠については、分かりやすい説明が出来るように心がけていきます
- 学校教育と合わせた利用促進については、学校の授業として取り上げてもらえないか、1年くらいかけて学校の担当部署と調整していきます。可能であればその翌年から、1~2校からでも始めたいと考えています。
- “地域の交通会議の立ち上げ”については、前回の連携計画でも“地域の協議会”という形で記載していましたが、地域が主体のため地域が盛り上がりないと非常に難しい状況です。これについては2年間の準備期間の中で、路線ごとの区域でなくても、どこかの地域で何か出来ないか、地域の方に働きかけたいと考えています。今のところこの地域に対してやっていくかは決まっていますが、2年くらいかけて働きかけをしていきたいと考えています。

<p>&lt;伊豆原会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 学校教育は、教育委員会や先生方等に努力してもらうことだと思います。全国的にも展開されており、小さい頃から一度乗ってもらい、乗り方を知ってもらう。尚且つ地元のことを知ってもらうとか、そういう部分でリンクしていくといいと思います。ある意味でモビリティマネジメントに入るかもしれないです。手続上の問題だけでなく、先生方にも交通のことを知ってもらう時間が必要ですので、1年の準備期間を設けたということだと思います</li> <li>● “地域の交通を育む会”については、色んなやり方があるので、色んなところに働きかける中で、こういった仕組みを作っていければいいです。</li> <li>● 利用者数についてのご指摘は、路線や時間帯によって利用状況は違ってきます。もし積み残しみたいな事が起きているならば、対応しないとイケないので、路線別に皆さんとチェックしていくということだと思います。そのために路線別に毎年チェックするという事になっています。路線別のデータをしっかり押さえながら、サービスの検討をしていくということを書いておく必要があると思います。目標値が無いからチェックしないということではなく、いろんな視点で毎年チェックするとしているので、路線別だとかデータだとかを詳しく書いておけばいいと思います。</li> </ul>	
<p>&lt;婦人会協議会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● “イベントにおけるバスの利用促進キャンペーン”とありますが、これはとてもいいことだと思います。福祉祭の際に安城市はシャトルバスを出していますが、利用者が桜庁舎で行きが268人、帰りが263人利用し、昨年よりも増えています。そういうところにあんくるバスを利用してもらえるとありがたいです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● キーボー市では無料券の配布を実施しましたが、色んなところで、どういことができるか検討していきたいです。</li> </ul>

<p>&lt;愛知運輸支局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● “路線別の利用率”について、利用率と沿線人口の出し方を教えてください。また、生活タクシーだけ1人とした理由を説明してください。</li> <li>● それと全体的な今後のスケジュールとして、網形成計画の策定目途と協議会の開催時期を教えてください。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用率については、路線ごとに安城市内のどこの町を通っているか整理し、それぞれの町ごとの人口を算出しています。その人口に対し、バスの利用者が何人いるかという利用率を算出しています。また、バスの利用者数の伸びを用いて利用率の目標設定をしています</li> <li>● 生活タクシーについては、1～2つの町で運行していますが、これまで1人/日という目標を設けていましたので、継続をしたいと考えています。</li> <li>● 今後のスケジュールについては来月1月に会議を開催し、今日の意見を踏まえた計画案について審議をお願いしたいと思います。そこでご了承いただけた計画について、2月頃から1ヶ月間のパブリックコメントを実施します。パブリックコメントで出た意見を踏まえた最終的な計画案について3月の会議でお諮りして、計画策定したいと考えています。</li> </ul>
<p>&lt;伊豆原会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線人口の考え方は分かり難いので、41ページに定義しておいてください。</li> </ul>	
<p>&lt;タクシー協会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線人口のデータはこの資料編には無いのですか。これはオープンに出来ない指標ですか。オープンにしてほしいです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料編には記載が無いですが、公開できないものではないです。</li> </ul>
<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今日のご意見等については一度事務局と、私の方で修正させていただきます。1月12日に成案として皆さんにご提示できるような形でまとめたいと思いますので、何かありましたら事務局の方をお願いしたいと思います。</li> <li>● その後、パブリックコメントになります。もしご意見ありましたら、パブリックコメントで指摘してもらう方法もあり、皆さんに確認いただく時間もあると思います。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 次回は1月12日の午後1時45分からを予定しております。</li> </ul>



報告(1)

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 無料チケットを渡しても、市が事業者へ支払うという仕組みで支払いが成立しており、市民協働課の方で実施して、それに対して協力するという仕組みです。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 夏休みに行っております、小学生の無料券と同じように考えています。</li> </ul>
<p>&lt;愛知運輸支局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 外国人はどの位集まりますか。</li> </ul>	<p>&lt;事務局&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● あんくるバスに特化したワークショップではなく、多文化共生として色々なテーマで各回 30 名程度で開催すると聞いています。</li> </ul>
<p>&lt;会長&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民協働課がやることだからでは困ります。やはり外国の方が使いやすい、分かりやすいものにするためにはどこをどう直したらいいとか、ヒアリングが良いですから、確認してほしいです。チケットを使った後でいいから教えてもらえれば、配慮すべき点が分かりやすくなると思います。アンケートやるのは大変なことなので、ちょっとしたことをお聞きすることもすごく大切です。市民協働課の担当者をお願いして、大きな負担にならないような形でやってもらえるといいです。</li> <li>● あんくるバスだけではなく、名鉄バスも一緒に乗ってもらえるといいです。料金もちゃんと事業者へ行く仕組みなので一緒に協力していただくというのも大切だと思います。</li> </ul>	<p>&lt;名鉄バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 負担方法については色々な縛りもありますので、それさえクリアすれば大丈夫です。</li> </ul>