

委員会先進地視察報告書総括表

1 視察日	令和 2年 2月 6日 ~ 2月 7日	
2 視察地・項目	① 愛知県岡崎市	・総合交通政策について ・東岡崎駅周辺地区整備事業について
	② 愛知県江南市	・いこまいCAR(予約便)について
3 参加者	1. 田中 博文 委員長	7. 村上 秀明 委員
	2. 山口 弘宣 副委員長	8. 富浦 健 商工振興課交通政策G係長
	3. 堀内 学 委員	
	4. 光山 千絵 委員	9. 吉原 周平 事務局書記
	5. 田中 秀和 委員	
	6. 古閑森 秀幸 委員	
4 視察経費	449,380 円 ※(9)人分	

委員会先進地視察報告書

報告者 村上 秀明

1. 視察日	令和2年2月6日	
2. 視察地	愛知県岡崎市（人口386.911人、面積387.20平方km） 公共交通網整備調査特別委員会	
3. 参加者	1. 田中 博文 委員長	6. 古賀森 秀幸 委員
	2. 山口 弘宣 副委員長	7. 村上 秀明 委員
	3. 堀内 学 委員	8. 富浦 健 担当職員
	4. 光山 千絵 委員	9. 吉原 周平 事務局職員
	5. 田中 秀和 委員	
4. 視察名称	岡崎市総合交通政策について	
5. 視察理由	市内のどこからでも目的地へ公共交通機関で安全で安心して出かけることができる公共交通の環境の整備を目指している岡崎市の総合交通政策について視察地の選定を致しました。	
6. 視察内容	<p>1 総合交通政策の概要</p> <p>(1)策定の背景</p> <p>平成19年に事業者（名鉄バス）から廃止申出があった14路線継続のための補助がきっかけとなり、市の交通体系を全体的に見直すため策定</p> <p>(2)計画の位置づけ</p> <p>第6次岡崎市総合計画に基づく、各種交通関連計画のマスタープラン</p> <p>(3)基本目標</p> <p>① 人にやさしく安心安全な交通の実現</p> <p>② 観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現</p> <p>③ 円滑で快適な交通の実現</p> <p>④ 環境にやさしい交通の実現</p> <p>2 主要施策の概要</p> <p>(1)概要Ⅰ</p> <ul style="list-style-type: none">・バス利用環境の整備 (系統番号・ロケーションシステム・ICカードの導入、待合環境の整備)・地域での取組み 中山間地域の各地域で検討会を組織(4地区) <p>(2)概要Ⅱ</p> <p>PTPS(公共車両優先システム)を市内の一部路線で稼働</p> <p>(3)概要Ⅲ</p> <p>バス事業者と連携し、モビリティマネジメントを実施</p>	

	<p>3 まちなか総合交通戦略</p> <p>理念「人が主役となるまちなか交通システム」</p> <p>＜車が集まれば「混雑」人が集まれば「賑わい」＞</p> <p>○まちバス(中心市街地を循環するバス)を運行</p> <p>4 今後の課題</p> <p>① 民間スキームを活用した地域内交通の導入</p> <p>② 中山間地域のバス路線の効率化</p> <p>③ バス路線評価による路線の改善・再編</p> <p>④ 高齢者・免許自主返納者への対応</p> <p>⑤ 鉄道駅のバリアフリー化の推進</p> <p>⑥ 自転車ネットワーク計画の推進</p> <p>⑦ スマートインターチェンジの建設推進</p>
7. 委員所見	<p>平成 19 年名鉄バスより赤字路線 14 路線の廃止の申し入れがあり、岡崎市が補助金を出すことで廃止を止めて維持を継続している。</p> <p>平成 20 年 6 月「岡崎市総合交通政策」策定され、平成 26 年改定されているが、基本目標である、①人にやさしく安心安全な交通の実現、②観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現、③円滑で快適な交通の実現、④環境にやさしい交通の実現を施策展開している。</p> <p>大村市も 2 年後には、新幹線西九州ルートが開業される予定である。それを見据えた公共交通網の形成を作成しなければならないと考える。岡崎市の施策を参考に、①市内のどこからでも公共交通で安心して出かけることができること、②渋滞しない道路整備、③主要施設(駅・病院・大型店舗)までのバス・乗合タクシーの充実、④運行本数の確保、⑤中山間地域の交通態形の充実等のことを考慮しながら施策展開を行なわなければならない。それに伴い、部局においては予算の確保についてもご検討頂きたい。</p>

委員会先進地視察報告書

報告者 堀内学

公共交通網整備調査特別委員会

1 視察日	令和 2 年 2 月 6 日		
2 視察地	愛知県 岡崎市		
3 参加者	1 田中 博文 委員長	5 古閑森 秀幸 委員	富浦 健 商工振興課交通政策グループ係長
	2 山口 弘宣 委員	6 光山 千絵 委員	吉原 周平 事務局
	3 田中 秀和 委員	7 堀内 学 委員	
	4 村上 秀明 委員		
4 視察項目	東岡崎駅周辺地区整備事業について		
5 視察先 選定理由・目的	新幹線開業に伴う新駅周辺整備事業と公共交通機関の在り方について調査研究するため		
6 視察内容	<p>1 【 事業開始するにあたっての経緯、目的 】</p> <ul style="list-style-type: none">・都市機能の一端を担うべき名鉄東岡崎駅の北口駅前広場は、1日の乗降客約 38,000 人（年間 1,400 万人）が利用する駅でありながら、非常に狭く、タクシー、一般車、バスなどの交通が混雑。また駅舎のバリアフリー化整備もされておらず、駅ビルも老朽化が進んでいるほか、入居店舗も減少しているなど、商業地域でありながらかつての賑わいは見られない状況。このような状態を踏まえ、将来を見据えた中核市岡崎の玄関口にふさわしく、生活支援や行政サービス機能等を兼ね備えるとともに、来訪者へおもてなしができ、誰もが使いやすく、地域の賑わいを生む東岡崎駅へ再整備するために本整備計画を策定。・平成 17~19 年にかけて『東岡崎駅周辺整備研究懇談会』を設置。8 回の議論を経て、東岡崎駅交通結節点整備の基本計画概要を発表。市議会においても平成 19 年 11 月から『東岡崎駅周辺整備検討特別委員会』を設置し、整備計画案に対する提言をしながら、整備計画の見直しも行う。		

整備コンセプト】

《 誰もが使いやすい にぎわいの交流拠点 》

東岡崎駅を核に交通、商業、生活支援、観光、情報などの都市機能を連係させ、市民が、来訪者が使いやすい個性的な交流・生活空間の創出を目指します

〔誰もが使いやすい にぎわいの交流拠点の機能構成〕



4

2 【事業概要（予算、交付金制度の活用）】

事業費・約 200 億円

財源・国（社資本交付金）、市、基金

3 【今後の展望と課題について】

・ 駅北東側の一期整備に引き続き、駅ビルや駅舎・バスターミナルの改修に着手予定。（鉄道事業者と協議中）

駅ビルについては、鉄道事業者による市街地開発事業を予定、その計画を提示しながら駅前街区の民間再開発を誘導していく考え。

4 【複合型商業施設『オト・リバーサイドテラス』に入るテナントについて、応募数及び決定方法について】

・施設を建設管理運営する事業者を公募しており、選定された事業者が独自でテナントを募集し選定。ただし、大型チェーン店等は選定せず、なるべく地元に縁のある店を選定する。

5 【東岡崎駅の象徴『徳川家康騎馬像』の制作費約1億2千万円。これに、議会、市民の反対はなかったのか？】

・民間主体で組織する岡崎活性化本部からの提言により、市民からの寄付を募り、それを原資に制作、デザイン案も市民公募。市をあげての制作で反対の声はなく、現在の寄付額1億400万円

6 【ペDESTリアンデッキについての説明】



乙川リバーフロント計画に位置付け、乙川への動線強化、駅前道路の渋滞緩和などを目的として作られた。

	<p>7 【乙川の防災対策は??】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・堤内地の地形に高低さがあり、駅の東側は堀込堤防区間で氾濫実績はなく、浸水想定マップでは最大 70 センチ程度の冠水が想定。対策としては整備計画に改札の橋上化を予定。 <p>8 【乗降客数について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 日約 4 万人の乗降客があり、毎年増加傾向。 <p>【東改札利用者】</p> <p>オープン前 約 2,600 人 オープン後 約 3,700 人</p> <p>9 【乗降客数の拡大に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者や観光協会など民間事業者と連携したイベントなどを実施し、鉄道などを利用する交流人口増加、立地適正化計画のもと公共交通を充実させるとともに、駅前の町作りを進め、持続可能な都市経営を可能とし、定住人口の増加を図る
7 委員会所見	<p>急速な人口増加や経済成長を背景とした都市化への対応の中で、人口や都市機能が郊外部へ拡大し市街地の外延化が進行。しかし、人口減少、超高齢社会を迎えるなかで市民の誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な成長を確保するため、公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を都心から各地域まで配置し、各拠点へのアクセスの向上と都市機能の集約化・高度化を図ることで、各地域それぞれが、都市機能や農業機能、自然機能などを分担・共生する『地域共生型』のコンパクトな都市構造を目的とされていて、大村市においても、地形、既存交通網等による、交通実態調査や駅利用者のアンケート、地域の意見を踏まえた対応策の検討が大事である。また、『大村純忠』『天正遣欧少年使節』など大村の歴史を活かした駅周辺整備のまちづくりも必要だと感じました。</p>

委員会先進地視察報告書

報告者 光山千絵

1 視察日	令和 2年 2月 7日
2 視察地	愛知県江南市
3 参加者	公共交通網整備調査特別委員会
	1. 田中 博文 委員長
	2. 山口 弘宣 副委員長
	3. 田中 秀和 委員
	4. 村上 秀明 委員
	5. 古閑森 秀幸 委員
	6. 堀内 学 委員
	7. 光山 千絵 委員
	8. 吉原 周平 随員書記
	9. 富浦 健 交通政策係長
	10.
4 視察項目	いこまいCAR(予約便)について
5 視察先選定	デマンド型タクシーについて調査研究し大村市の公共交通網形成の参考とするた
6 視察内容	説明:都市整備部都市計画課 小池浩司 主幹 都市計画課公共交通グループリーダー 安藤和仁 主佐
	<p>1. 江南市について 愛知県北部にあり、扇状地帯に人口約10万人が住む。面積は30km²と大村市の4分の1。木曽川を隔てて岐阜県に北接し、名古屋市から公共交通機関にて約20分で結ばれるなどアクセスも良くベッドタウンとして都市化・住宅化がすすんだ。</p> <p>2. いこまいCARについて <u>利用条件</u> ①江南市民 ②義務教育修了者 ③福祉タクシー料金助成を受けていない者 <u>運行日時</u> 毎日AM8:30～PM5:00(※前日まで要予約) <u>利用料金</u> タクシーメーター運賃の1/2 <u>運行区域</u> 江南市内全域</p> <p>～平成30年度実績～ 運行便数:54,375便 利用者数:66,971人 市負担額:32,060,200円 登録者数:8,007人(70代が39.1%、80代が30.6%)</p> <p>～運用体制～ タクシー事業者4社と毎年度締結する契約書に基づき、利用者登録は市が担う。タクシーの予約・配車・運行は事業者が担い、後日市へ請求する。</p> <p>3. その他の公共交通について ・鉄道(市内2駅) ・路線バス(10路線) ・コミュニティバス(2路線) ・福祉タクシー</p> <p>4. 市民アンケートの結果(平成25年度調査) いこまいCAR(予約便)を維持することに対する評価 「妥当」・「おおむね妥当」=18.7% 「不満」・「やや不満」=44.6% ※利用したことがある人の評価は「妥当」が上回っていた。</p>
7 委員会所見	本市の4分の1の行政面積ではあるが、さまざまな経緯を経て市内全域を網羅した交通弱者を救う政策が進められていた。路線バスとの競合は料金設定の高低の違いを作ることで乗り越え、市内の全タクシー業者と契約提携することでタクシー業者との共存も出来ているという。乗り合いのコミュニティバスを運行しようとする、道路運送法上の国の許可があるが、タクシー利用料金を市が負担するという契約行為なのでそういった法的な手続きも不要。簡単な制度というのも強みであった。令和元年10月からは議会や市民の声を受けて、立ち寄りも解禁し、より市民が利用しやすい制度へ進化している。本市でも、いこまいCARを参考として、より交通弱者の高齢者が外出しやすい公共交通網を形成していきたい。