

- 1 会議名 総務・産業建設常任委員会協議会
- 2 日時 令和2年10月16日(金)
午前9時58分から午前11時20分まで
- 3 場所 第2・第3委員会室
- 4 出席委員 (委員長) 関戸郁文 (副委員長) 谷平敬子
(委員) 片岡健一郎、水野忠三、宮川隆、堀 巖、梶谷規子
- 5 欠席委員 なし
- 6 説明員 なし
- 7 事務局出席 議会事務局長 丹羽至、同主事 丹羽亮二
- 8 委員長挨拶
- 9 協議事項

(1) 令和2年度政策提言について

【自動運転実証実験】

宮川委員：常滑で、実証実験の試乗をしてきた。(車両の) 前後ろはほぼセンサーとカメラとアンテナで構成されている。カメラに関しては信号の色別、位置は関係なく信号と認識した物に対して、色まで認識してそれによって動く。車内も至る所にカメラとセンサーがある。当然ながら安全最優先で運行されている。ドライバーは乗っているが、ハンドル、アクセル、ブレーキには触れていない。この協議会の中で5Gを使ったものがあるのか、それとも道路の埋め込みのものがあるのかという議論がされていたが、基本的には5Gを中心とした運行と同時に、至る所に5Kのカメラがあって、外から客観的に見ていて、交差点で見えにくい通行人だとか、左右から来る車が確認しにくいものに関してはモニタリングをしている中継基地の人間から「ここは気を付けろよ。こういう状況だよ」と指示し、昨日の段階ではそれをドライバーが目視で確認していた。ブレーキはいつでも踏める状況になっているという事だった。黒い丸が道路上にあるが、これが誘導チップで、電波とは関係なく物理的に車と情報をやり取りしている。これはかなり頑丈に出来たシールと思って頂ければいいが、それを路面上に接着剤で貼っていく。1枚あたり30秒位で設置が出来る。本協議会で言っていた別々の物という認識ではなく、両方を上手に利用しながら橋梁であったり、ビルの陰であったり、電波状況が悪いものに関して、または交差点等に関してはこのチップを道路上に張り付ける事によって誘導していく。その誘導は、車載のセンサーに基づいてカーブを切っていく。常滑では最高速度時速30キロに制限されていたが、研究上、今の所は時速60キロまでは実証実験が進んでいるそうだ。一宮と豊田に関しては、完全に通常の道路を走行しているが、他の箇所に関しては、常滑の様に区切られた区域の新

設の道路でやっている。すなわち、通常の交通量じゃない所で実証実験とデータ収集をしている状況。常滑市の職員、関係者に聞いたら、県がメニューをいくつか出していたところに、常滑市議会が手を挙げて、岩倉市で言う政策提言的な形で市長部局が動いて、今場所を提供していると。ただ、実施体は、大学の研究機関と愛知県、NTTドコモ、そして名鉄バスの4社の共同で行っている。

谷平副委員長：バス自体は、ベビーカーや車いすはすっと乗れるのか。

宮川委員：スロープを引き出して常時使えるような状態になっている。一般道を走っている普通のバスでもそういう物が現存しているが、同じ。

関戸委員長：つまり、車いす、ベビーカーを乗せるための補助する人が、運転士なのかどうか分からないが、一人は乗っていないといけなくなりそうか。

宮川委員：このバス自体が大学の研究室が所有している物で、当然フル装備が整っている。ルート上のカメラでいつも外部から客観的に監視しており、遠隔でそういう操作は出来る。ただ、今は実験段階なので、ドライバーも乗車し、ドライバーの補助員という昔で言えば車掌的な立場で、二種免許を持っている者がちゃんと乗っている状況だが、無人でもそういう操作は自動的に出来る様には設備されているようだ。

水野委員：常滑のコースは大体何分位で、難しいルートがあるのか、簡単なルートなのかとか、その辺は。

宮川委員：空港の第1ターミナルが起点終点で基地になっていた。途中のホテル2箇所を経由して戻ってくるというルートだった。全体としては30分のコースで、イメージからすると、サイパンやグアムでホテルを経由していくループバスの様な運行形態だった。

水野委員：同乗は運転手と補助の方で計2人とのことだが、将来的には完全に無人化、人間がかかわるとしても遠隔で車に乗っていない状態で外の建物の中から遠隔でという事になると思うが、運転手、補助の方が何かやらなければいけない様なことはあったか。

宮川委員：今は実験段階なので、何か支障があった場合には必ず止まる様にセッティングされている。停止した場合は手動でなければ自動運転には切り替えられない。要は勝手に動く事は出来ないセッティングなので、レベル4の状況で運転していた。

谷平副委員長：運賃の支払いは電子マネーか。

宮川委員：これは無料だった。この実験とは別だが、コミュニティバスを運行している他の市町村で、確か顔認証を始めた聞いた。何も持たずに行けば勝手にカウントしてくれる。運賃に関しては、行政が一定持つ形態だった。これに関してはまだ民間でやるのか、それとも先程言ったホテル等、利用する所がそ

それぞれの負担金を支払って運行するのかは決まっていらないようだ。この事業では限られたところでの運行が考えられているが、一般道で走行する場合は運賃がかかるだろう。

榊谷委員：政策提言はそもそも、来年度にでも実施できるようなものか、あるいは将来的にどうですかというものかという所で、これまでは来年度にでも早急にというものが多かったと思うが、自動運転については実証実験の段階であり、岩倉ではふれあいタクシー事業が始まってまだ2年目である。来年度の予算で実施できるものではないので、今、提言する必要があるだろうか。

宮川委員：提案された方の考えとは違うかもしれないが、こういった基盤整備が必要なものについては、今提案したからすぐできるというものではない。実証実験に手を挙げてはどうかと考えていた。何事も実現までにデータ取りのための実証実験は必要であるから、当然予算が必要になるが、それを岩倉市が負担するものではないと思っているし、実現に至らしめるためのデータ集積の協力を岩倉市として手を挙げたらどうかということ。

片岡委員：提案したが、すぐに実現できるとは思っていない。まずは、考えるきっかけを当局に持ってもらおうという思いもある。委員会で提案するテーマとしては、このまちが10年後どうなっていくのかという大きな視野での提案がふさわしいのではないかと思います提案した。

水野委員：政策提言に賛成の立場だが、茨城県境町では既に運用しているので実証実験だけというのは事実と異なる。今すべきかという点について、提言してすぐできるものと時間が掛かるものがあり、スタートしなければ始まらないので、今じゃなくていいということは無い。何年後に実現されるのがいいのかという考えで、5年後に実現させるために今始めないといけないということがあると思う。

堀委員：市内交通サービスの充実に向けた取組のなかで自動運転の話になった。何が目的か、総合的な視野で物事を考えなければならない。岩倉市の将来図をどうするかという提言になっていくと思うので、来年できないからと言って、外す必要はないのでは。

関戸委員長：政策提言は長期的なものであってもよいという意見だと思う。総務委員会として長期的なものを提案するとして、榊谷委員に賛同いただきたいがどうか。

榊谷委員：木村議員は、とんでもないこと政策提言するんだねという反応だった。水野委員は予算取り可能だと簡単に言ったが、岩倉市の中での自動運転の在り方、大学はないし、土地柄としてどうかという疑問もある。将来的にということやっていきたいということだろうが、現実的に考えて躊躇している。

谷平副委員長：今までの政策提言は実現しているのか。

関戸委員長：実現していない。

（暫時休憩）

榊谷委員：政策提言を、来年の予算ではなく、将来的に検討してほしいという形で提言してほしい。

関戸委員：委員全員が確認できたので、この政策提言を進めていく。この市内交通網については、来週水曜に当局から状況を聞こうと考えている。職員がどのような考えを持っているのか、聞いてから提言していく方が具体的で現実的なので。

【駅東の賑わいについて】

関戸委員長：平成25年3月の岩倉駅東地区まちづくり構想があるが、ここから変わっていないと推察できる。まちづくり勉強会では、商業に進んでいくという感じではなく、駐車場やマンションが出来そうなことも踏まえて議論を進めたい。ポケット広場などを使って賑わいを作っていく政策提言なのかと考えるが、どうか。

片岡委員：道路の買収以外で土地を地権者が手放すことは難しそうだ。統一感のある街並みが理想ではあるが、難しそうなので、道路と歩道を、賑わいを創出する場所の一つとして考えることも必要だと思う。駐車場が出来たり、住宅が出来たりするイメージ図である。

関戸委員長：そのイメージ図を前提に、どんなことを提案していったらいいのか考えてはどうか。限定的な提案になってしまうが、もう少し広げる方法があれば、意見をいただきたい。

宮川委員：そもそも何をやりたいのか明確でない。商売をするつもりも、住むつもりもなく、資産として考えている人のまちづくりへの協力は難しいのではないか。当初の計画と異なる形態の道路にならざるを得ない状況で、計画の根底がずれてきている。どういう風にしたいのかを議会としても持つて進めるべきではないか。

堀委員：地権者の活動までも提言で制約するような段階ではなく、附属機関を作って幅広い意見を形成していく段階ではないかという話があった。岩倉市の玄関なので、幅広い市民の意見が必要。地権者の意向が一番大事なのは確かで、加えて長期的な考えが必要で、総務・産業建設常任委員会の政策提言としては、今出来ること、歩道の整備等に力点を置いた提言になるかと思う。

関戸委員長：同感である。桜通線ともう一つの道路をピックアップしてまちづくり勉強会などの意見をまとめながらイメージした提案と、勉強会ではなくて附属機関を作ったらどうかという提案の2つになるのかなと理解したが、それでよろしいか。

水野委員：地主の意向を聞く機会はあるのか。例えば、執行機関は何回かお話を聞いていると思うが、議会側が地主に意見を聞いたり、ご意向をお伺いする機会はあるのか。

関戸委員長：直接聞くと違う意見があるのではという意味か

水野委員：違う意見とまでは言わないが、ニュアンスがわかる。手放したくないというのでも、例えば「絶対に嫌」なのか「条件次第」なのかで、温度差があると思う。

関戸委員長：そういう事は個別に聞いていいのか分からないが。

堀委員：やっぱり執行機関の仕事。やっていないことで議会が意見を聞くのは分かるが、やっていることで、ニュアンスをとらえて議会側が執行機関に対してニュアンスが違うじゃないかと言うのもちょっと違うのかなと私は思う。

水野委員：確かに、もしニュアンスの違いを議会側が受け取ったとしてもそれをどう反映するのかという課題はあると思うが、地主が更地で（土地を）持っていることは選択肢として可能性は低い。何か工作物なり駐車場なり、何かやっていくようになると、更地じゃない状態が既成事実として出来上がっていつてしまうので、そうするとますます賑わいづくりという観点では難しくなるのではないかな。

関戸委員長：それは先週の話で、今の状態ではそれしかないと容認している。そこを前提に話を進めないといけないというのが、片岡委員や堀委員の意見。私も、議会がそれを変えさせようとするのはいかなものかと思っている。

榊谷委員：水野委員の言うことはしてはいけない。やはり地権者の方達は、実際商売を続けている方には辞めろということになる訳だから、議員が個人的に信頼関係を持ちながら色々な人達にどんな風なのか意見を聞くのはいいが、議会として（行うの）は論外だと思う。

片岡委員：土地所有者が、店舗を建てた方が得だなとか、何か仕向ける方法、施策はないのかとずっと考えているのだが、無理矢理に引っぱるのではなくて、やはりこちらをやった方が得だなと感じて頂ける様な何か施策を出せないのかなと。街並みを統一するに当たって。そういった方向で何か検討出来ないかなと考えている。

堀委員：住んでいる人のシビックプライドを掻き立てること。街並みの美しさであるとか、そこに自分たちが貢献しているんだという。足を運んでくれる観光客のために小洒落た建物、例えば花のあるまちづくりをずっとやっているが、海外に行くと各家庭の2階のベランダに必ず花が植わっているような、それを行政が補助するとか。景観法で縛るのではなくて、全額とはなかなかいれないが多少なり補助をもらって、自分たちが貢献しているんだという所を醸成できるような施策を考えられないか。

宮川委員：5年ぐらい前にどこかの大学の教授が、これから商店街が見直され復活する傾向にあると言っていた。高齢化に伴って今までの様に郊外型のショッピングモールも足が無ければ行くことができないので、段々と衰退するだろう。そこで、街中の面として商店街を捉えた時に、個々の店舗も必要だろうけども、動線をどうするか、お年寄りがそこに行って休み休み、一日そこで過ごすことが出来る様な、面整備と環境整備が大前提であろうと言っていた。実際に、最近郊外型のショッピングモールも徐々に閉鎖する方向にあるし、やはり、郊外型を進めてきた結果、他の会社に吸収される様な現象がどんどん出てきている。もう一つふと頭によぎったのは、下駄箱団地という、1階が商店で上がアパート、今でいうURのようなところが率先して作ってきた。岩倉市の交通の便の良さ、住みよい環境がある静かな街だということで、特にこの間マンションがどんどん建って行く。ただ、マンションだけでは駅前としていかなものかという疑問はみなさん残ったと思う。なので、岩倉市の駅前としての駅東と捉えた時に、一定のお年寄り、子どもが滞留できるようなまちで、かつ、駅までの住宅としての時間的な距離をどう縮めていくのか、その為には建ぺい率等の規制がかかっているものに関しても今後変えていかななくてはならない。先程の自動運転の話ではないが、将来を先に先に捉えて、それに合わせた計画をこちらとしても提案していく、それを執行機関が色々な情報を持ちながら具体的な絵に描いていく。そういう流れをつくっていく必要がある。これ自体が平成30年2月の、そんなに古い計画ではない。しかし、これが将来に向けて正しい方向性を示しているのかどうかは、みんなで検証する必要がある。それでオッケーならオッケー、いやちょっと方向性がずれているよと思うのであれば、それは我々としては提言提案していく。疑ってかかるということも、ブレーキを掛けるという意味合いではなく、疑ってかかって本当にいいのかと絶えず検証していく必要性は我々には必要なのかなとは思っている。

関戸委員長：もう少し学習してまとめた方がいいのか、そろそろまとめに入っていくのかという段階に来ていると思う。今、宮川委員からもう少し学習して、本当にこれでいいのかどうか検証すると。先程は⑤で検討するしかない結論付けてしまったが、それも違うのではということかなあと感じた次第である。今ある状況でいくと、地主の意識を高める様な提案は、行政が持っている、あるいは今後持とうとしている場所で、地主がここに何かいいものを作った方がいいなと思える提案をしていった方がいいのではないかという意見があった。現状は現状として、あることとして進めていくのかなと私は思っているが、どうか。

谷平副委員長：さっき関戸委員長が言われた、コンテナを置いてとか。（音声欠

落) 移動販売も色々なところでやっていて、移動販売車がくるというのはどうか。

関戸委員長：それももちろん視野に入っていて、道路を歩行者天国にして、マルシェっぽくやれたらどうかというのも提案の一つに入っている。それで次回は、道路2本に限定していいのかどうか分からないが、そこで何ができるかこちらで作っていくか、もっと勉強した方がいいのか。ご意見頂きたいが。

堀委員：前回、店舗のチャレンジ施策の失敗・成功の話が出て、今日は商工農政課が来る話ではなかったか。

関戸委員長：調整できなかった。

堀委員：次回はそれを聞きながら、さっきの桜通線と東西南北線だけの話ではなくて、駅東の賑わい創出がテーマなので、空き店舗をどうするかであるとか、そういった話も含めての政策提言になるかなと思う。

関戸委員長：今、堀委員の方から提案があったので、もう一回話し合いを進めて、再来週まとめに入っていきたい。来週は商工農政課と、協働安全課に岩倉市の交通についてどういう風に考えているのかの2つを聞く時間を30分ずつ持って、その後で議論していくという形にしたいと思うが。いかがか。

(異議なし)

(2) その他

次回、商工農政課から空き店舗の補助金の経緯や結果を聞く。また、公共交通の件も担当課から話を聞く。

10 その他

特になし。