

- 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2日(金)
午前9時57分から午前11時50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、榊谷規子
- 5 欠席委員 なし
- 6 事務局出席 議会事務局長 丹羽至、同統括主査 寺澤顕
- 7 委員長挨拶

関戸委員長：JAから今朝、緊急回覧があった。今夏は暑く、通常岩倉では見られない「ウンカ」という害虫被害を稲作が受けているようだ。情報提供として紹介しておく。

8 協議事項

(1) 令和2年度政策提言について

関戸委員長：各委員から研究の成果を伺いたい。

宮川委員：愛知県からは、自動運転については予算確保する予定はないが、市が独自に取り組むのであれば側面支援はするとの回答をいただいたので、ポジティブな考え方が酌めたらいいなと思っている。

榊谷委員：地域公共交通の観点からも、鉄道駅と各行政区単位を、巡回バスを有効利用して繋いでいくべきではないかという提案もある中で、5Gや自動運転のこともあって、また行政視察も行けないことから、無理して本年度中に政策提言する必要はあるのか疑問に思っている。

堀委員：水野委員から動画を見せていただき、またマークアシストも調べてみて、検討させていただいた。共通認識として、公共交通は誰もが利用するものである。デマンド交通もふれあいタクシーも、福祉施策である。高齢者も含めた「移動権」を、誰もが安価に移動して、それがまちの賑わいに繋がっていくんだということを見据えた政策提言をしていくべき。近場の豊田市等であれば、7名なら分かれて視察できると思う。消極的にならずに、動いて勉強することが必要だと思う。

関戸委員長：公共交通の定義が、福祉施策ではなく、誰もが乗れるようなものを提案していくべきだというのは、現実的かどうか議論が必要。これまでやっていないということは、何か高いハードルがある印象を受けている。公共交通も駅東の賑わいも、おそらく昔からあるテーマ。過去の経緯を知っている方は、そういった観点からの意見もぜひ出していただいて進めていきたい。

片岡委員：駅東の賑わいと公共交通の2点テーマがあった。箇条書きで資料を作

った。10月から茨城県境町で実際に自動運転のバスが走り出している。視察などで実際の運営を見て、行政の話を聞くことが大切である。

水野委員：資料に基づき説明。

谷平副委員長：10年前には現実味がなかった空飛ぶタクシーや、バスの無人運転といった技術革新は目覚ましい。現行、利用時間帯の集中といった課題がある。そういった時間帯だけでも年齢など関係なく、低価格で利用できたらいいと思う。貸し自転車にも注目して岩倉市独自の施策はできないだろうか。

関戸委員長：公共性と福祉性の話があった。朝の移動は公共性、高齢者等には福祉性になろうかと思う。ただ、岩倉において朝の出勤・通学に、自動運転のバスを使って移動するニーズがあるだろうか。今は自転車と徒歩が多く、バス路線沿いの方はバスを使っているだろうが、新しく出来たときに、ニーズがあるのだろうか。ニーズがないから、現状、バスの路線が出来ないのでは。公共性を含めた提案が正しいとは思いますが、現実それが成り立つのか問題定義したい。公共性を追求すべきだろうか。

堀委員：岩倉市は公共交通が充実しているまちである。ニュータウンや過疎地の運転手不足とも違う。ただ、例えば往復800円かけて市民が図書館へ行くことが良いことなのではなく、もっと気軽な移動がまちの活性化に繋がるし、図書館を中心とした文化的まちづくりだと考えている。大口町の100円巡回バスのように、最初は行政が投資すべき。実利用人数ばかりに目が行ってしまうと、波及的にまちの活性化や商店の賑わいにも目を向けられない限り、公共交通はなかなか進まないと思う。誰もが気軽に移動できる環境をつくる中で、ステークホルダーと利害調整しながら、民間事業者の協力を得る事が必須なので、片岡委員の提案のように、もう少し焦点を絞った協議会を作ることは、将来的に必ず必要な通過点である。

関戸委員長：コストばかりではなく、移動権を確保してまちの賑わいを確保していくことが重要という意見である。

宮川委員：公共交通のあり方は、堀委員の言われることも大切だが、市がすべてのコストを負担してでもやるかどうかは、どういうまちを創っていくかという政策の話である。江南厚生病院へ布袋駅からバスが出ているが、当初は江南市が年間数千万円のお金を払って政策的に通したルートである。路線バスとして採算が取れるルートになったら、江南市からの補助金はなくしていくという契約で始まり、現在は経営として成り立っている。デマンド交通は当初、商業面の賑わいや高齢者を外に連れ出すというコンセプトであった。デマンド交通も、ふれあいタクシーも、政策として目的達成のために市がお金を掛けることはよいと思う。単に交通空白地を埋めたいだけなら理解されないだろうし、要は、公共交通をどのように利用して、将来どんなまちにしていきたい

か、市として目標を持って、ビジョンを示さない限り、民間事業者や市民はついてこない。

水野委員：政策判断という考え方に賛同する。事業単独で見たときに採算が取れない、赤字であったとしても、その分市民が健康になって医療費が減った等、全くの採算度外視ではなくて、広い意味での採算で考えることも重要かと考える。

片岡委員：市の事業で、金額だけで採算が取れている事業はほとんどないと思う。市民が岩倉市に住んで良かったと思ってもらえることに効果を見出すことも大切と考える。名鉄バスが市内で営業している以上、名鉄バス抜きで話はできないので、まずは協議会を提案した。

梶谷委員：岩倉市でニーズがあるのかと言われたが、岩倉市は様々な公共施設に様々な事業があっても、駐車場が狭い、歩いて行くには辛い。公共施設を点で結ぶ巡回バスが必要だという声が聞かれる。心身ともに健康づくりを推進するという観点でのニーズは高まっている。

関戸委員長：福祉としてのニーズは必ずあると考えているが、通勤や通学のニーズ、福祉政策ではない公共交通としてのニーズはどうなのかと考える。

堀委員：通勤・通学にはこういうスローな移動手段は使わないと思う。自転車好きな時間に行ったほうが早い。重要な点は、無料に近い形で自由に公共施設へ行くことがにぎわいに繋がる。ふれあいタクシーでまだ充足できていないのは、余暇を楽しむとか色々な目的で、そしてそれを充足させることがまちなにぎわいに繋がっていく。

宮川委員：現行の事業も目的に見合っていると考えている。どれだけの人が健康になったのか、高齢者の医療費がどう変わったのか、質問をしたときに明確な答えが出なかった。趣旨が福祉目的であっても、予算は青天井に確保するわけにはいかない。崇高な理念はあるべきだが、説得できるデータを持って現実を踏まえて考えないと、福祉施策にかける公的予算はブレーキがかかりがちだ。だから、制度を組み立てるところが大事だと感じている。

片岡委員：民間に依存しているふれあいタクシーの事業が10年後、20年後も続いていくとは思えない。ドライバーの数も減っていく半面、交通弱者は増えていくので、バランスがどんどん悪くなっていくと思っている。先々を見据えて考えていかなければならないと考えている。市民にどう説明するか、基準をしっかりとってから進めていかないといけないが、ただ数値で現れないこともあるのかなと感じる。

堀委員：片岡委員の観光というキーワードについて。豊橋市は路面電車が市民の誇りとなっている。市民が誇りに思える夢のある将来都市像を提案できたらいい。

宮川委員：豊橋市は道路整備にも力を入れてきた結果として、路面電車を残すことが出来た。それを行わなかった岐阜市では路面電車はなくなった。富山市では現在取り組んでいる最中。他市がやっているからこれが良いという単なるコピーでは、実態に合わなければ続かない。実態に合わせたデータは必要だ。

水野委員：私は福祉目的に限ることには躊躇する。それでも移動困難な高齢者の権利は何らかの形でフォローする必要はある。人口が岩倉市の半分の茨城県境町の例で、5年間の運行費用に約5億2千万円を確保している。単純比較はできないが、人口半分のまちで出来ているということは、政策判断すれば可能であるということだと思う。

宮川委員：自動運転について言えば、昨年、国土交通省の専門監が講師を務める勉強会の中で聴いたのだが、無人運転の技術は向上している。目的地を指定すればそこまで行ってくれる自家用車は、近未来、必ず開発されるだろう。タクシーやバスでは、利用者以外で監視する人が必ず必要であるという制限があるので、自家用車の開発が先になるだろう。岩倉市において自動運転自家用車が主流になった時、果たしてバスやタクシーが必要かどうか。そうすると、そうした高技術を搭載した自動車を購入できない人と子どもがターゲットになってくるのではないか、ということだった。10年後、20年後を見据えて考えないと、ちぐはぐな制度になりかねないし、時間を無駄にしてしまう。

梶谷委員：バスやタクシーが必要無くなってくるという話で、出来たときは利用者の少なかったバス路線が、沿線上にある企業の躍進に伴い、バス路線の利用者も増えた例を見ていると、労働者の流れで足の確保も変わってくると思った。

水野委員：公共交通のニーズがあるかどうかという話があったが、供給があると、供給に対して需要が生まれる面が、公共交通にもある。自動運転にせよ、バスにせよ、そういうものが出来たから、そこにニーズが生まれることもあると思う。

宮川委員：地区を廻ってニーズを伺い、景気動向や、企業が今後事業を拡大する予定であることはリサーチしてから新規路線を設定しており、その時はwin-winの関係が組めた。過去の鉄道事業では、新規路線を敷いて、駅周辺に住宅地を開発し、需要を創出していくということを、何十年かけて行ってきたが、現在では少子化で難しくなっている。計画通りにいくかどうかよりも、状況を把握していれば予測できる部分もあり、予測の精度をどれだけ上げるかだ。自然発生やニーズばかりに囚われることなく、ベストな将来都市像は何か。過去の岩倉市では、住宅都市としての路線をつくることで、公害が少なく道路騒音の少ないまちづくりをしてきたので、バブル崩壊時にもそれほど大きな影響はなかった。一方で、工業団地を造って企業を誘致してきた近隣市町と比

較して経済的余裕がないのも事実である。誰でもどこへでも行ける公共交通というものを担保するために、市は何をするのか、それによって市にどんなメリットがあるのか。メリットがなければ政策を打つ必要はないわけで、本委員会は、点ではなく広い視野で捉えて目標を設定してから、具体的施策を提案することが課題。主たる目的は外さないよう心掛ける必要がある。

関戸委員長：近い未来、工場以外では通勤者は少なくなり、通学も減っていくと想定している。福祉目的は必ず需要があるかと思うが、通勤・通学は減っていく時代に沿った公共交通施策を考えないといけない。

宮川委員：定期以外の乗車は、コロナ以前と比較して未だ半数程度までしか戻っていない。通勤定期は6月と比較して9月は9割程度まで回復している。学生は、9月末から通学定期券の購入が増えてきた。キャンパスでの授業を再開する学校が多いからだろう。愛知県は車移動の比率が高いので、電車だけでは判断できないが。リモートワークの要請があることは無視できないが、日本は第3次産業の比率が高いことと、刻一刻と変わる現状も踏まえる必要がある。

関戸委員長：私の認識が違っていたかもしれない。IT業界だが、私が以前勤めていた企業では、通勤手当が全面廃止、オフィスも7割解約、個人に割り当てられたPCを立ち上げれば、管理職は社員がどこで何をしているか瞬時に把握できる仕組みが出来上がった。顧客にも直接会わない。しかし、他の業界ではそうでもなく、今後も通勤のニーズはあると理解した。

宮川委員：トヨタ自動車が、自動車生産メーカーから、交通手段を提供する会社になるんだと年始に挨拶していたと記憶するが、将来性を見据えて形態を変えていくことは必要。そのためにも、現状と目的とそこへ至る方法は絶えず見極め、また変更には柔軟に対応できる少しの時間と心のゆとりが、特に議会には必要と思う。

関戸委員長：福祉が主な目的になってくるのかなと思う。

堀委員：確かにニーズは福祉目的の方が大きい。ただ、交通はまちづくりの重要な部分を占めているので、供給がニーズを生むことも確かだと思うので、委員会として提案していくことに価値はあると考える。

水野委員：自動運転のコストは技術の進展と、全国に普及することで下がっていくだろう。一方で人件費が大きく下がるとは考え難いので、コストはいずれ逆転する。また、福祉目的での必要性は、今後も変わらないと思う。通勤・通学に伴う移動の必要性は減っていくとは考えるが、なくなるわけではない。

堀委員：自然発生するのを見ているのではなく、WEBやリモートも重要だが、外へ出ることが健康のために人として必要であって、そのための移動手段の提供と考えるべきだ。

谷平副委員長：例えば「希望の家」はとても良い施設であるが、行く手段がなか

なかない。公共施設を巡回して繋ぐというのは重要かと思う。出掛けたいが出掛けられず家にいる人が、希望の家に足を運べれば、色々なことが出来ると思う。

宮川委員：伊勢市の近くの玉城町では、市役所の敷地内に希望の家のような施設があり、そこへ来てもらい行事に参加してもらうことを目的に、高齢者や子ども利用を前提としたデマンド交通を始めた。希望の家や老人憩いの家に来てもらうための手段と行事を確保するという発想はあながち間違っていないと思う。一方で、時間的、金銭的な無駄なコストをなくす施設配置の在り方と行事を考えていく必要がある。

片岡委員：公共施設は使ってもらうことが重要なので、移動手段の確保はそのための一つの方法である。図書館へ行くのに、ふれあいタクシーで片道400円では利用に躊躇する。気楽に公共施設へ行ける金額の交通手段でないと、公共施設が死んでしまう。公共施設を結ぶという考え方が重要である。

宮川委員：名古屋駅前で、時間貸し自転車がずらりと並んでいた。カーシェアのステーションも市内にある。また、昨年、シリコンバレーで行われた実証実験では、予約すると無人の自動運転で配車され、利用者が乗ると確か時速15キロで目的地まで運んでくれて、降りるとまた無人でステーションまで戻っていくということが、可能になっている。こうした技術の向上と、シェアするシステムが構築出来つつあるご時世で、もはやタクシーだバスだという議論をしていていいのかと思わなくもない。

関戸委員長：ということは、車を運転したい人が運転して、交通弱者だけが乗るというのではない気がする。移動だけではなく、自動運転に乗るほうが楽しいとか、プラスアルファの価値がないと乗ってもらえないと思った。

水野委員：現状でも、飲酒した時や、体調不良時、睡眠不足の時は運転できないので、ニーズはあるので、そこに価値が加われば、さらにニーズは高まるはず。

関戸委員長：時間が迫ってきたので、駅東のにぎわい創出についても何かあれば。

堀委員：空き店舗借り上げの提案について、以前に5万円の補助を出して空き店舗に新規事業者を誘致する施策が失敗に終わった原因を議論したうえで進めなくてはならない。音楽や芸能、ストリートピアノも、何度となく提案してきたが、音楽のあるまちづくりとしてあるべき姿が出来てこなかった理由も検証が必要。

関戸委員長：その2点については次回までに調べておく。次回までの課題等があれば提案を。

水野委員：他の自治体の成功事例を研究してくるのはどうか。

関戸委員長：過去からずっとあるテーマで、皆調べているはずなので、岩倉に適したものをどうやって見つけるかではないか。

宮川委員：前回もにぎわいの定義について問われたが、駅東にボックス規制をかけたことで人の流入が減ってしまった、結果として商店街が立ち行かなくなってしまった。しかし、大須商店街等でも同じ傾向のようだが、儲かっていたところにマンションを建設していて家賃収入があるので、駅近の現在の店舗兼住居を立ち退いてまでして人に貸す気はないという状況もあったと聞いている。駅を中心としたまちづくりを考えても、現状はマンションが建っているだけ、住民の全員が駅を利用しているかといえば車を所有しておりそうでもない。これで住宅地と駅間の移動が果たして成立しているかどうか。また、例えば、通勤時にまだ閉まっていて、帰宅時には既に閉まっている店では利用しようがないわけで、駅だけに集客能力があるわけではない。それでも駅を中心として、というのであれば、駅に人が集まり、かつ人が集まることで商業や祭りが成立する仕組みを意識的に作らなければ魅力は出来ないし、魅力が無ければ人は集まらないし、人が集まらなければ賑わいは出来ない。マンションが建ったから、市内人口が減少傾向にないからそれでよし、という他人任せで本当にいいのか、疑問に感じている。

堀委員：賑わいの定義は難しく考える必要はないと考える。定義するなら、人の活動量だと思う。駅を中心とした賑わいが必要なのは、人口密集地域で、人の活動量が増える要素が高いから。例えば食事に行こうとしたとき、岩倉駅付近に行こうとなるか。選択肢がそれほどない。人の活動量をいかに創出するか。その先に商業者が潤う。魅力的なものが岩倉で買えるなら買いたいし、様々なものをネットで買う時代でもあるが、実際にものを見て買うという楽しみは未来永劫続くと思う。行政の知恵で活動量を創っていくことが必要。

関戸委員長：コロナ禍の大企業では、外食するにも報告しないといけなかったり、社員食堂を何時から何時までどこの席で利用したかも把握されるようになったりしており、終息には何年もかかるだろうから外食する意欲は減衰していると思う。プレミアム商品券も、中小企業のほうがなかなか使うところがないとか、本来はプレミアがついているから新しい所に行って買い物してもらおうという意図もあるはずだが、高齢の方がよく言うのは、自分の今まで行っていたところで買いたいと。新しい所に行ってもらう何か、それをどう創出するかが課題だと考えている。ところで、桜通り整備事業後の土地利用について、何か把握していることはあるか。

宮川委員：絵は描いてあるが、どういうものを貼り付けていくかは想定されていないのでは。

関戸委員長：特に提案していないのか、あるいは提案できない理由があるのか。

宮川委員：過去の慣習に囚われているのかも。便利な道が出来れば、車と人が通るから、店舗が成り立つ、という時代ではない。人間を突き動かすもの、おい

しいものを食べたいとか、原始的な人間の欲求をまちの中に埋め込むことを意識的にしていかなければ、これからは、賑わいは生まれない。

堀委員：コロナ禍で飲食が自由にできない現状もあるが、経済とのバランスを保ちながらコロナを考えていかざるを得ない。その中で飲食が大事だということは変わらない。

片岡委員：岐阜駅周辺の飲食業界は、最近ものすごく賑わっていて人が集まっている。道路が出来て、周辺の土地がどう利用されるかについて、どこまで行政が介入できるのかわからないが、出来れば賑わいの創出に繋がってほしいが、当然、地主の意向が大事なので、今後の土地利用をどう考えているのか把握することがまずは大事だと考えている。

宮川委員：全国チェーンのコーヒー店の方と話をした時、「岩倉にそんな魅力はない」と一蹴されたことがある。駅前にあったファストフード店の売り上げも愛知県内の店舗と思えない低い売り上げ率であったようだ。売り上げが上がらない、魅力が無い、その理由からまずは始めないと難しいのでは。

堀委員：岩倉駅は特急も止まるし、乗降人数も多いのに、その割に店が少ない。しかし、何十年も前は活力ある店がいくつもあった。おしゃれ度とか、店のコンセプトやデザインも重要。そういうことも含めてデザインする人が必要かなと思う。

関戸委員長：コロナ禍だが、視察するべきか。

片岡委員：可能であれば導入経緯等を見たい。

水野委員：話を聞くだけならリモートもあり得る。

榊谷委員：受け入れてもらえないのでは。

関戸委員長：打診はしてみる。希望先はあるか。

宮川委員：提案者に思いがあるだろうから、お任せする。

片岡委員：次回持ち寄ってはどうか。

堀委員：茨城県境町は見てみたい。

関戸委員長：次回決める。

（２）その他

特になし

９ その他

特になし