

令和2年度第2回岡崎市交通政策会議 会議録

1 開催及び閉会に関する事項

令和2年6月22日（月）14時00分～15時30分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎2階大会議室

3 出席委員等の氏名

伊豆原 浩二	委員	(まちづくりの達人ネットワーク 理事長)
松本 幸正	委員	(名城大学 教授)
寺澤 秀樹	委員	(愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長)
		※小川 知宏 代理出席
吉岡 実	委員	(名鉄バス(株) 運行部 運行課長)
玉置 文博	委員	(名鉄東部交通(株) 取締役業務部長兼路線バス事業部長)
河口 恒徳	委員	(愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長(名鉄岡崎タクシー))
小林 裕之	委員	((公社) 愛知県バス協会 専務理事)
中村 彰宏	委員	(愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事)
前山 敏昭	委員	(岡崎商工会議所 交通部会長)
神尾 明幸	委員	(岡崎市総代会連絡協議会 会長)
鷺山 幸男	委員	(岡崎市老人クラブ連合会 会長)
宮本 一彦	委員	(岡崎市六ツ美商工会 会長)
鈴木 勝彦	委員	(額田地域生活交通協議会)
四辻 純也	委員	(国土交通省 中部運輸局 交通政策部交通企画課長)
		※唐澤 直志 代理出席
鈴木 隆史	委員	(国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局首席運輸企画専門官)
澤木 徹	委員	(愛知県 都市整備局 交通対策課 担当課長)
		※小嶋 直也 代理出席
諸戸 健一	委員	(愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長)
		※船戸 健司 代理出席
大和 洋之	委員	(愛知県警察 岡崎警察署 交通課長)
山本 公德	委員	(岡崎市 副市長)

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

永田 優 (総合政策部長)、杉山 幹昌 (地域創生課長)、
鈴木 浩文 (地域創生課副課長)、都築 哲男 (主任主査)、川内 良祐 (主事)、
湯口 航平 (主事)、徳原 誉人 (主事)

5 傍聴者、随行者等

9名

6 会長挨拶

(内容省略)

7 結果報告

第1回交通政策会議書面決議結果報告について事務局より説明をした。

8 議題

(1) 六ツ美中部学区へのデマンド型乗合タクシーの導入について

資料1により説明を行った。

<以下、各委員意見等>

委員： 第1回交通政策会議書面決議の中で、なんで21条の適用かと意見した。ご回答では実験なので、ということに記載していただいているのだが、実は実験は4条でもできる。4条と21条で何が違うかということだが、今回はデマンド型ということで、タクシーの車両を使う。4条の適用だと、特定の車両を使うとした上で協議し、運行をする。21条だと、タクシー会社の車両を使いながら乗合のような行為が可能となるという点が最も大きな違いである。

もう一つが、停留所の設置についてで、今回のような区域運行で、区域内であれば、地域交通会議にかければ設置等を行える。先ほどの説明の中で、停留所の設置についてのルールがあったが、4条の方が、そういったことが、地域交通会議内での協議で自由に行うことができる。

加えて、資料11ページに特定大型車を無償貸与するとあるが、21条の場合、この地域は準特定地域指定されており車両台数の上限が決まっているため、タクシー会社からすると無償貸与されると、自社の車両を1台入れ替える必要がある。4条の乗合だと、貸与された車両は乗合に使うと設定するため、減らす必要がない。契約が済んでいるが、そのあたり一度ご確認いただけると良いかと思う。

今後、六ツ美中部学区でデマンド型の運行を続けていくのであれば、どこかのタイミングで、4条の運行にさせていただけると良いかと思う。

会長： 運行車両や、21条、4条の話が出ましたが、事務局の方で意見があればお願いしたい。

事務局： 車両については、受託業者から1台入れ替えるとお聞きしている。

4条か、21条かについてだが、そもそものところで、1年半という期間

の中で、地域の方のアンケートでは運行が必要であるとの結果ではあるが、実際に乗っていただけるか、どうしたら利用しやすいかといった点を確認する。その中で、4条が良いのか、21条が良いのかといった点も検討させていただく。

会 長： 「チョイソコ」を先にやっている豊明市が21条でしたか。

先ほどの意見では、まず21条でやって、本格運行になったら4条にするなら、最初から4条で整理した方がやりやすくないか、ということでした。地域の方も含めて、このような運行にしたいから、こういった選択をするということをご協議いただき判断していただく。こういったことが必要になってくるかと思う。

委 員： 豊明市については、もともと事業者が決まっておらず、岐阜県の各務原市については、4条の既存路線に「チョイソコ」のシステムを導入しようということで、岡崎市はちょうど間くらいの状況である。

運行にあたり、必要に応じて21条を適用していただいても何ら問題はない。

会 長： 支局も含めて検討をお願いします。

委 員： 9ページ目の左上の「停留所の安全等を配慮した公安協議」とは、具体的にはどういったものか。

事務局： 今後、事業者停留所の設置にあたり、ここが安全かどうかということをご安様に伺いを立てるといった趣旨のもと、以前担当の方に確認し、会議にて報告をしていただければ良いとお答えいただいたので、このような形で記載している。

委 員： バス停は具体的に何か置かれるのか。

事務局： 同9ページの図9の表示をA3の紙でラミネートしたものを壁等に貼る予定である。

委 員： 道路交通法のいわゆる2号許可である道路構造物の設置に関する法定の道路管理者と警察署長の書面協議という形はとらないということか。

事務局： そうである。

委 員： 交通政策会議への速やかな報告とありますが、通常、路線バスの停留所の設置にあたっては、事前に運輸局から警察本部に書面がいき、所轄の警察で調査等をおこない、意見等を返している等、停留所の設置にあたっては、細かいところまで決めている。停留所の設置にあたっては、事前に相談をお願いしたい。事前に相談していただき、問題がないことを確認した上で交通政策会議へ報告という形が良いかと思いますが、いかがか。

事務局： 安全が最も重要だと思いますので、事前に相談させていただいた上で、交通政策会議へ報告とさせていただきます。

委員： 同じく 9 ページのことだが、「圏域内外の判断基準は、目的物全体が含まれるか否かとする。」が分かりづらいため、300m の中に全体が入るのか、300m の外に全体が入るのか教えていただきたい。

事務局： 300m 圏域内に全体が入るか否かという判断基準である。

副会長： 先ほどの 4 条、21 条の件だが、重要なのは、何を検証するかということである。運用上であれば 4 条で十分である上、やりやすい面もある。事務局としては、検証をしたいために今回実証実験を行うという論理だと思う。そのためには、何を検証するのか、どういった方法で検証するのかということを確認にする必要がある。11 ページに検証項目を載せているが、何を見るのかという点がない。さらに、「次期の運行計画へ反映をする」と記載があるが、よくわからない。従って、システムの使い勝手や他の交通機関への影響等といった項目について検証したいと明らかにすることで、次の計画にどのような形で反映するかということも明確にすると良いと思う。先ほどの豊明市の例で、運行事業者が決まっていなかったという話もありますが、そもそも、ルール等々を含めての未確定部分、何が良いのかということがあり、3 か月ごとに運行を見直し、計画を修正していた。それまでは安定しない運行であった。だから実証実験である。そこがなければ 21 条ではなく 4 条で良いのではないかとといった議論になってしまう。そこを考えていただくと良い。

副会長： 7 ページのルールで良く分からないところがある。このルールはできるだけシンプルが良い。「原則停留所間の移動は可能」と書いてありながら、お出かけエリア間の移動は不可能である。これは、「原則停留所間の移動は可能」ではないと思う。記載するのであれば、「生活エリア間での停留所間の移動は可能」とするべきではないか。

副会長： 7 ページの図 6、移動不可の上の真ん中の図はなぜ移動不可なのか。

事務局： 生活エリアからお出かけエリアのバス停 300m 圏域への移動は、乗継停留所へ移動していただき、既存のバス路線で移動していただくため、直接の移動は制限している。

副会長： 生活エリアから、お出かけエリアのバス停 300m 圏域への移動は不可とのことだが、どこかに記載はありましたか。

事務局： 移動ルールには記載がないが、停留所の設置ルールで、そもそも設置できないことになっている。

副会長： そうであれば、図 6 の記載は必要ないのではないか。

事務局： このような移動がしたいという要望がでるかもしれないため、分かりやすいように記載をしている。

副会長： 名鉄バス(株)停留所の「福岡町」への移動は坂左右町に限定しているが、

なぜか。

事務局： 資料 18 ページにございますが、「福岡町」が㉔、坂左右町が㉓～㉔の区域であり、坂左右町については、もともと、名鉄東部交通バスの利用がない区域であり、かつ、名鉄バスを利用している区域のため、坂左右町に限定して、福岡町への移動を可能とした。

副会長： つまり、福岡町は、名鉄バスのバス停圏域にあるチョイソコのバス停であるということか。

事務局： 300m より離れているが、最寄のバス停は、というと福岡町である。

副会長： 統一的な表現ができると良いのだが、この区域に限って、300m を外れているので、こういった記載にせざるを得なかったということか。

利用者にとって、何が使えて、何が使えないかという点は、利用したい気持ちを抑えてしまうことにつながる可能性があるため心配しているが、記載は難しい。この件に関しては了解した。

副会長： 乗車券当日限りとあるが、日付等を押されるということか。

事務局： 8 ページの図 8 にあり、日付の情報がある。チョイソコと名鉄東部交通バスで渡すものの色を分ける予定である。

副会長： 発行場所も限られており、不正を防げるということで、了解した。

副会長： 予約の上限については、ありますか。

事務局： 現状は、利用を広めていただくことを考慮し、上限は設けていない。

副会長： 基本的に予約は先勝ち方式か。

事務局： そうである。

副会長： 1 台しかないのだから、毎日使いたい方が予約を入れ、他の方が使えず、その人の安いタクシーとなるなどの問題が出る可能性があり、そういう状況であるならば、実証実験のため、ルールの見直しが必要になると思う。

そういう面で、何を検証するのかといった点を抑え、あるいは、そこをしっかりと監視しておき、皆さんにとって良い交通手段になるようにしていただきたい。

委員： 乗合の事業ということだが、一般的に、こういった運行は乗合率が低いから、1 台の運行で足りるのかといった点で、実証実験として注視していただきたい。

また、予備車が 2 両あるということだが、増便するなど、予備車を利用することになった場合、2 両が別々に動くなど予備車を 1 両として扱うのか、2 両が連なって 1 両として扱うのかどちらか。

事務局： 2 両を 1 両として連なった形で運行する。別々の目的地へは行かないこ

ととさせていただきます。

副会長： 先ほどの乗り継ぎの件だが、資料 5 ページの㊸のふれあいドームだけ乗り継ぎが可能ということだが、岡崎市へ行く場合は良いが、西尾市へ行く場合は、一度北上し、再度戻ってくる必要があるが、そういった移動はないのか。

事務局： 明確に数字はもっていないが、地元の方からの聞き取りで、西尾市への移動はないと聞いている。

副会長： 検証の中で、南の方に行く必要があるならば、そのようにできる乗り継ぎ停留所についても検討をお願いする。例えば、㊸、㊹あたりではどうか。

委員： 定期券利用者、一般の乗車券の利用者等を調べたところ、あまり需要はない。

副会長： そういうことであれば、問題ない。

副会長： ㊺福岡町については、名鉄バスの停留所であると思うが、乗継割引はないのか。

事務局： 事業者と協議を進めてきましたが、名鉄東部交通バスについては、もともと紙の券を利用しているため、紙を使った乗継券は比較的容易に導入ができるが、名鉄バスについては、IC カード等の利用や路線系統がたくさんあり、ここの路線だけへの導入は運行管理上難しいため、割引はなしとさせていただきます。

委員： 車両数が 80 から 90 台あり、福岡町へ運行するバスを特定することは難しい。1 運行の中で福岡町へ運行したら、次は、別の路線を走るといようなことをしており、極端なことを言えば、運転手一人一人が、毎日、乗継券を持っていき、入れ替えをしていくというような運用方法になることになるため、運行管理上問題になるということで、割引はなしとさせていただきます。

副会長： いろいろ難しい点があるが、これこそ検証の中で、名鉄東部交通バスには、乗継割引でたくさん乗り継ぎ、利用者が満足している。一方で、名鉄バスの方は乗継割引がないのでそういった声が出てくる、ということになれば、利用しやすい方法について、技術的に非常に難しい点があるのは分かっているが、皆さんで考えていただくと良いかと思う。

会長： オペレーターの人が、どれだけ頑張るかが重要だと思う。電話した時に、これはダメ、あれはダメだと否定してしまうと利用されなくなってしまう。こうやったら使える、こうやったら上手くいくといったサポートの面はオペレーターの資質にすごく影響される。その点について、どのようなかたちで考えるか、地元の協議会の方を含めて。いろんな情報を提供する仕組みを

作っていかないと、これはいい、あれは悪いという議論だけでは良くない方向へ行ってしまう。だから、そういうオペレーターの話があって、先程の評価指標がいると思う。評価指標を多く作るのよりも、どうやったら上手く使っていただけるか、これはチョイソコだけではなくて、名鉄バスや名鉄東部交通バスも含めて考えるべきである。このスタンスでオペレートをやっていかないと、ルールでこれはダメだ、あれはだめだと否定してしまうとサービスにならない。事務局もオペレーターの方の資質、言葉遣い、いろんな要素が入ると思うが、そういったことも含めて実証実験を進めていってもらいたい。

委員： 今回乗合タクシーということで、たくさん利用していただく上では、サービスが占める割合は非常に大きいかと思う。乗務員、オペレーターもサービスの一環として、検証の対象としていただいて、より良いものができたら良いと思う。

会長： 意見等がなければ、この件についてはご承認いただいたということでしょうか。

特に意見がないようなので、ご承認いただいたということで締めた。

9 その他

(1) 生活交通確保維持改善計画の補足について

地域間幹線系統に係る生活交通確保維持改善計画について、確保維持改善計画の概略について事務局から、地域間幹線に係る部分について愛知県から資料2により説明を行った。

<以下、各委員意見等>

会長： 地域間幹線について補助基準や目標人数、利用促進策等についてご説明いただきましたが、岡崎市の現況はいかがでしょうか。

委員： 岡崎市に係る地域間幹線は6路線あり、目安として輸送量でいうと20人を下回ると良くないとみている。現状20人に近い路線はあるが、20人以上を維持している。もちろん利用促進策の取り組みは必要であり、県としても今後取り組みを進めると考えておりますが、他市にみられるような危機的な状況にはいたっていないと考えている。

会長： 地域間幹線ということで、岡崎市だけが頑張るだけでは意味がないため、近隣市との連携を作ってほしい。県が取り組まれているか分からないが、是非、連携をお願いしたい。

委員： 先ほどの意見では、20人を維持しているとあったが、岡崎・安城線に関

しては、20人を下回っている。収支率も3割に満たないため、6路線の中で、数値だけ見ると岡崎・安城線が厳しい状況である。運行回数で何とか持たせているところがあり、輸送量は平均乗車密度×運行回数のため、平均乗車密度が3を切ると検討をしなければならないような基準である。2を切っている路線もあるため、こういった路線については注視する必要がある。

また、網形成計画について、11月か12月に施行されるかと思うが、法改正により活性化再生法と補助金の制度がより密接になる可能性がある。特に市町をまたがる路線については、相手方の計画も気にしていると良いと思う。

会 長： 先程の話でもあったが、いわゆる地域公共交通活性化再生法の改正案が5月27日に可決、成立している。秋ごろに施行予定のため、地域の公共交通をいかにして生かしていくかということについて今後議論できればと思うので、よろしく願いしたい。

10 連絡事項

次回会議（令和2年度第3回）予定について連絡をした。

－ 会 議 終 了 －