

令和2年度第1回岡崎市交通政策会議（書面決議）での意見

(1) 資料1-1：六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

番号	発言者	ご指摘事項	対応方針
1	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	デマンド型乗合タクシーを道路運送法第21条で行う場合、4条で行うことができない理由が必要です。	本市初となるデマンド型乗合タクシーであるため、今回のような交通モードが本市に適合するのかが検証するとともに、バス事業者の深刻な運転手不足等の問題がある中、市内タクシー事業者の今後の4条免許取得を見据えて、まずは21条の枠組みの中で、実証実験を実施する方針とします。
2	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	六ツ美地区において、岡崎市が課題としていることは何か？また六ツ美地区として何を指すのか？また、課題は何か？システムの導入実験ではなく、地域の交通としてどうなれば成功（継続）なのか？	六ツ美中部学区の課題は、本市計画「地域公共交通網形成計画」に規定する公共交通カバー地域（鉄道駅1,000m、またはバス停500m圏内）に含まれる地域が少なく、学区の多くが交通不便地域となっていることです。今回デマンド型乗合タクシーを導入することで、地域住民の移動手段を確保することはもちろん、お出かけ機会の創出による利用者の健康増進を目指します。交通での目標としては、他市事例を参考に、利用者としては1日あたり25人を目標として利用促進等取組みを行っています。また今年度、総合交通政策を改定するため、その中で地域公共交通としての継続ラインを検討してまいります。
3	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	運賃の設定根拠をお示し下さい。	他市事例及び本市の財政上の制約を考慮し、既存路線バス事業者及びタクシー事業者と協議し運賃を設定しました。

(2) 資料1-2：「チョイソコおかざき」実証実験運行計画について

4	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	(8) 乗車券の発行に「岡崎西尾線双方で乗り継ぎ割引を実施する。」とありますが名鉄東部交通の運賃が割引されるのであれば名鉄東部交通の手続きが必要となります。なお、岡崎西尾線は、地域間幹線系統であるため、補助金に及ぼす影響の有無をご教示ください。	乗継券の発行による乗り継ぎ割引については事業主体から名鉄東部交通側に対して運賃として支払います。よって名鉄東部交通側としての収入は通常運賃での収入と同額となるため、地域間幹線の補助金算出に係る運賃収入額等への影響はないと考えております。
5	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	1時間に1本等目安となる運行計画がありましたらご教示ください。	他市事例を参考に1日あたり25人利用を目標としており、1時間に4便程度の運行を想定しています。
6	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	(12) 停留所廃止ルールで周知方法や周知期間をご教示ください。	資料1-2.P10.(12) 停留所廃止ルール「表3 停留所廃止行程イメージ」にて示しております。廃止する月の前月の5日から末日までに会員への広報紙等にて周知を行います。
7	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	(13) 運行車両について運行する車両の大きさ（区分）、予備車の区分をご教示ください。	本運行車両は特定大型車（10人乗りハイエースグランドキャビン）、予備車両は普通車（セダンタイプまたはJPNタクシー等）2台となります。
8	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局主席運輸企画 専門官 鈴木委員	(16) 実証実験スケジュールについて21条で運行する場合、許可は1年更新なので、最初から1年6ヶ月とした意味をご教示ください。また、実証実験後のスケジュールを示してください。	令和2年10月より1年間運行し、年間を通した利用状況等のデータを取ることが目的です。その後6か月間は運行を続け、並行して分析等を行い、令和4年4月からの新運行について検討していくスケジュールとなります。
9	名城大学理工学部社会基盤 デザイン工学科教授 松本委員	事業スキームの明確化が必要	事業主体は市とアイシン精機側となります。今後、本事業について市とアイシンで協定等を締結する予定であり、公民連携による事業を展開していきたいと考えております。運行事業者については、市とアイシンのプロポーザルにより選定し、市内のタクシー事業者である名鉄岡崎タクシー側に委託いたします。