

令和3年度第1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3年5月24日(月)9時30分～11時30分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎2階大会議室 (Zoomによるweb参加を併用して開催)

3 席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員17名 (会議室8名、web9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) web
松本	幸正	委員	(名城大学 教授) web
中嶋	久	委員	(名古屋鉄道(株) 東部支配人室 営業総務課 課長) web
寺澤	秀樹	委員	(愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長) web
吉岡	実	委員	(名鉄バス(株) 運行部 運行課長) web
			※杉田氏 代理出席
玉置	文博	委員	(名鉄東部交通(株) 取締役路線バス事業部長) web
吉川	篤史	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-))
小林	裕之	委員	((公社)愛知県バス協会 専務理事) web
中村	彰宏	委員	(愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事) web
前山	敏昭	委員	(岡崎商工会議所 交通部会 会長)
鷺山	幸男	委員	(岡崎市老人クラブ連合会 会長)
加賀	時男	委員	(岡崎市障がい者福祉団体連合会 会長)
宮本	一彦	委員	(岡崎市六ツ美商工会 会長) web
			※小林昭彦 事務局長 代理出席
石井	信	委員	(国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長)
山内	三奈	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)
			※鈴木隆史 首席運輸企画専門官 代理出席
澤木	徹	委員	(愛知県都市・交通局交通対策課 担当課長)
			※石川貴康 課長補佐 代理出席
伊熊	竜彦	委員	(愛知県西三河建設事務所 維持管理課長)

(2) 欠席委員(4名)

神尾	明幸	委員	(岡崎市総代会連絡協議会 会長)
鈴木	勝彦	委員	(額田地域生活交通協議会)
稲吉	昌志	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）、香村 尚将（総合政策部次長）、
鈴木 浩文（地域創生課副課長）、都築 哲男（主任主査）、
細野 雅人（主任主査）、川内 良祐（主事）、徳原 誉人（主事）

5 傍聴者、随行者等

1 名

6 会長あいさつ

（ 内容省略 ）

7 結果報告

令和 2 年度第 5 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) 令和 2 年度決算報告及び監査報告について

令和 2 年度決算報告及び監査報告について、資料 1 により報告され、本件について委員より質問や意見はなく、報告のとおり承認された。

(2) 令和 3 年度事業計画案及び予算案について

令和 3 年度事業計画案及び予算案について、資料 2 により説明され、本件について承認された。

<以下、各委員の意見等>

副会長： 公共交通に親しむ日等は今年もやらないということか。

事務局： 昨年度やらなかった事業は今年度もやらない方針である。コロナ禍が好転した際には何らかの事業ができると思う。

副会長： 補正予算で対応するということか。

事務局： なるべく予算のかからないものを中心に事業を行う予定である。

会 長： 事業実施の際には、交通事業者の皆様にもご協力をお願いしたい。

副会長： コロナにより公共交通全体が低迷しており、今後も利用の低迷が続くのではという懸念がある。コロナ禍から好転したあかつきには、重点的な対応、これまで以上の頑張りが必要となる。

(3) 生活交通確保維持改善計画について

生活交通確保維持改善計画について、資料4により説明され、本件について承認された。

<以下、各委員の意見等>

副会長： コロナ禍がしばらく続くだろうという想定で、目標値を抑えていたと思うが、その中で形埜、宮崎、豊富、夏山の利用率が急に上がっている理由を補足頂きたい。また、コロナ禍がしばらく続くことを前提としている割には、今まで通りの内容が記載してあるため、齟齬が生じていると思う。コロナが好転した場合の想定についても、追記しておいた方が良い。

事務局： 指摘の通り修正する。

会長： 先程の先生の、目標値についてはどうか。

事務局： 令和2年の10月より形埜地区線、宮崎地区線、豊富・夏山地区線では、運行計画を週3～週2便から週1便に変更している。運行を集約したことにより、利用率が上昇したことを踏まえた目標値となっている。

副会長： 10月以降に目標値に近い値が出ているということか。

事務局： 実績として、利用が集約され利用率も高まっているという状況で、令和4年度の目標を立てさせていただいている。

副会長： 了解した。

会長： 生活交通維持改善については、ご了承頂けたという事だと思うが、最新の様式への変更、先ほどの松本副会長からの指摘を修正したいと思う。これについては、事務局と松本副会長、私の方に一任頂くということによろしいか。

会長： 修正を前提として、ご了承いただいたという事で進めさせていただく。

(4) 下山地区線の運行について

下山地区線の運行について、資料5により説明され、本件について承認された。

<以下、各委員の意見等>

会長： プロポーザルはいつ頃から行うのか。

事務局： 事業者の選定を5月から6月にかけて行い、7月から8月にかけて決定という流れである。

会長： 次回の交通政策会議では、報告出来るという事か。

事務局： その通りである。

会長： 下山地区線の運行について、皆さんの全員のご了承いただいたという事によろしい。それでは、全員のご了承いただいたという事で進めさせて頂く。

(5) チョイソコおかざき現状報告及び次期運行内容について

チョイソコおかざき現状報告及び次期運行内容について、資料6により説明され、実証実験における予約可能時間、運行期間について承認された。

<以下、各委員の意見等>

委員： 高須系統のバス停留所 300m 圏域の新たな追加についてだが、チョイソコの運行開始前には停留所設置の原理原則について、こちら側が確認できておらず申し訳なかったが、下青野系統と同様の停留所設置の原理原則について、ご考慮頂きたい。

委員： 停留所設置の原理原則というよりは、乗り継ぎで利用するという前提でいけば、お客を奪うという議論は違うと思う。ただ、そこもご判断かなという感じはする。また、実証実験の期間について、最大 3 年間までは可能であるため、もう少し期間を刻んでも良いのではないか。豊明市のやっている「チョイソコとよあけ」でも、期間を細かく設定している。期間もキリの良い期間にしてはいかがと思う。

事務局： 期間については、延長は可能という話であったので、愛知運輸支局とも相談しながら、キリのよい期間を検討させていただきたい。また、バス停 300メートル圏域については、もう一度交通事業者様や愛知運輸支局様と調整させて頂きたい。

副会長： 上限200円、すなわち無料で乗り継げることは、素晴らしい仕組みで、いわゆるバスとの競合関係を無くするという試みである。従って、本来はバス停 300m 圏域ではチョイソコが利用不可という制限を外す検証をしてもいいのではと思っている。期間を小刻みにするのであれば、300m を歩けずバスに乗れない人でも、チョイソコを利用できるという検証をして欲しい。300m は歩けないが、チョイソコを無料で乗れるため、最寄りのバス停までチョイソコで運んでもらい、バスに乗って移動する、という利用が生まれられないだろうか。そういう取組をやるべきではと思う。ただし、バス停圏域からバス停圏域の移動は禁止という形にするのが一つかなと思う。

もう一つは、現在は乗り継ぎのポイントが「南部福祉センター（ふれあいドーム）」の一つだけだが、これは真ん中辺の人達しか使えなくて、両端の人達からすると、例えば南方面の人が西尾方面に行く場合、わざわざ乗継拠点まで移動してから西尾方面に乗り継ぐとは考えにくい。従って、南と北に、方面に合った乗り継ぎのポイントを作って欲しいと思う。そういう形で、チョイソコとバス両方が利用しやすいという形を作って、公共交通として使えるかという検証をしてもらいたい。実証実験中により色々な仕組みについて検証が可能であるため、是非みんなで使いやすい環境を作ってもらえると良いと思っている。

会 長： 是非、事務局やバス事業者だけではなく、皆さん含めて公共交通に携わっている皆さんで一度しっかりお話しいただき、今の話を整理していただけると大変ありがたいと思う。

副会長： チョイソコのオペレーションはアイシンがやられているのか。

事務局： 岡崎市は㈱アイシンにお願いをしている。

副会長： オペレーターが、GIS 等を用いて、「この移動はバス使ってください」「最寄りのバス停までチョイソコを利用し、そこからバス路線をご利用ください」という案内がされ、相互の連携が図られると良いと思う。総力を挙げて皆さんが出かけられる環境を作れば良いと思う。

会 長： アイシンとも意思疎通をはかり、事務局もアイシンから情報を得ていくという事もすごく大切だと思う。事務局の努力をお願いしたい。

委 員： アンケート調査や、実証実験期間の中で色々な取り組みをしていただくという事で感謝している。比較的熱心に取り組んでいる地域だと思っているので、是非成功に導いて頂きたいと思う。ひとつの案ではあるが、このコロナ禍の中で難しいと思うが、例えば声を掛け合って乗って頂く、高齢の方でこういったものを利用するのが不得手な人が殆どだと思うので、一緒に経験していただくという様な方にも利用特典等があれば良いのではないかとも思う。例えば、初回無料等の色々なアイデアがまだまだ出るので、この試験運行の期間にチャレンジしていただけたら良いのかなと思っている。

委 員： 弊社の岡崎西尾線の実情だけお話しさせていただきたい。岡崎西尾線には青野系統と高須系統の2系統が存在する。高須系統は、国・県・市から多大な補助をいただき、ほぼ赤字は解消されているが青野系統については国・県からは毎年一定の補助を頂けるとなっているが、ある程度の赤字が出ていることも事実である。市からも補助を頂き赤字を埋めているものの、青野系統については正直赤字での運行が続いている。コロナの影響で1千万単位の赤字が出ており、非常に厳しいというのが現状である。事業者としては少しでもプラスになるような事をやってはいるが、努力にもある程度限界があり、このまま営業を続けるというのが非常に厳しいというのが現状である。

チョイソコを含めた利用喚起には私は賛成である。今、自家用車を使っている方がなるべく公共交通に移行していただく、あるいは今まで家から出なかったかたが公共交通を利用して外に出ていただく、ということが非常に望ましいと考えているので、総合的な観点から路線の維持あるいは地域公共交通の確保について、一緒に考えていきたいと思っているので、これからもご協力の方向何卒よろしくをお願いしたい。

会 長： 事務局とまた相談や話し合いをしていただけるとありがたいと思う。

副会長： 名鉄東部交通のバスからチョイソコへの乗り継ぎはどうやって把握するのか。

事務局： 名鉄東部交通の運転手に乗継券を渡してもらい、その乗継券でチョイソコの支払いをしているため、乗継数を把握することは可能である。最初に乗車した乗り物で乗継券を渡してもらい、後で乗車した乗り物で乗継券を使ってもらおうという仕組みである

副会長： 承知した。名鉄バスでも是非実現して欲しいと思う。そうすると名鉄バスの乗り継ぎも無料で出来るようになり、本当の意味でのフィーダーが出来るのではないか。簡単に出来ないのは分かっているが、そういう移動が実現出来ると良いと思う。

会長： これを一つの糧にして広げていくという事を是非市民の皆さんに伝えていきたいと思う。その意味で、秋に実施していた公共交通に親しむ日などのイベントが無いことは非常にさみしい話である。移動しやすい社会を作るために、みんなで知恵を出していけたらと思う。内容、上限 200 円とか 15 分前とか、これについては皆さん多分ご意見も無かった様なので、ご了承いただいたという事で進めさせていただく。

(6) 総合交通政策について

総合交通政策について、資料7により説明され方向性について承認された。

<以下、各委員の意見等>

委員： 「公共交通への不安」という確認項目を立てた上で、「コロナ禍で利用者の減少が著しい路線の利用数の回復」と書いているが、これはなにをどう捉えて、どう評価しようとしているのか。

事務局： 利用者の減少が著しい路線としては、市内中央部走っている名鉄バス路線を主な路線として考えている。コロナに対応した公共交通の実現として、利用者がある程度戻ってきたかは、利用者数に反映されると考えている。従って、バス利用者数をもって、どれくらいコロナから回復しているのかを見ていきたいと考えている。

委員： 全体の利用者数の動向と、差をつけて把握することは非常に意欲的な試みだと思うが、現状どこがどう減っているかを把握されているのか気になるところである。恐らく、先に把握していないと4年後に評価が難しいのではないか。

事務局： 現在確認していることは、コロナの影響で市内中央部の路線の利用者数が激減している点である。中山間部については、思ったよりも減少していないという状況である。そうした中で特に減少幅が大きい市街地部に注目してどれくらいコロナ時から回復してきたのか、チェックしていきたいと考えている。

会長： 事前データの話も含めて、再度確認しておいた方が良いのではないかと思う。また、あまりコロナの話でやってしまうと、他の影響が見えなくなってしまう可能性もあるため留意が必要である。

副会長： あまりコロナに絞り過ぎるのはどうかと思っている。目標は「新たな社会に対応したスマートな交通」である。そういう意味で基本方針、ICT、新たな生活に対応した公共交通の実現といった形にすべき。コロナによってニューノーマルな生活に変化していくが、対応できているかどうか。或いはコロナというインシデントに対して対応出来ているか、もう少し一般論的な方針として書いてはどうかと思う。「新たな生活に対応した公共交通の実現」くらいでいいと思うが、その中で確認項目としてコロナからの回復があったかどうかは、あってもいいと思う。

ただ一方で、コロナに対応した交通は何かと考えた時に、実は密を防ぐ、或いはしっかりと換気が出来ているといった点も大切だと思う。更に言うと、ピークシフト等により利用が平準化されているか等の見方も必要な気もする。スマートな交通として、「コロナからの回復」はちょっと合わないなという気は私もしている。

この計画の目標は「公共交通の利用者を増やす」という明確な目標で、非常に分かり易くていいと思う。しかし、公共交通全般としてしまっているのかなと思っている。例えば、市街地部の利用は増えたが、額田地域では利用が減っていて、一方で市内全体では増えている場合、影響が見えなくなるのでは。このような場合、どれくらいの細かさで見ていくのか心配している。

基本目標1の最初の確認項目の「中心部の鉄道駅の主要なバス停の利用者数の増加」について、利用者数の「増加」ではなく数値を確認するという方向でもいいのではないかと思う。

会長： 市運営路線のクロスセクター効果と記載があるが、市運営路線だけか。

事務局： 「利用者数の増加」については、「利用者数」に訂正させていただく。次に、市運営路線のクロスセクター効果について、「地域のニーズに合った」という基本目標に沿って、岡崎市全体ではなく市運営路線としている。検討の中では、岡崎市全体の議論もあったが、影響範囲が広くなり過ぎ、クロスセクター効果の計算が実質上出来なくなるのではないかという懸念があった。出来る範囲でクロスセクター効果の算出に挑戦していきたいと考えている。

基本目標4の「新たな社会に対応したスマート交通」「コロナ禍における公共交通への不安」については、先ほどの話を踏まえ、「アフターコロナでの公共交通への普及」という表現への変更を検討させていただく。

会長： コロナ禍における公共交通への不安について、事務局の中で議論・整理を少しお願いしたいと思うがいかがか。

委員： 方向性としてはそれで良いのではないかと思う。クロスセクター効果は、限定した方が計算しやすいのか、あるいはその全体にした方が計算しやすいのかというのは、何か色々あるような気がしている。そこは、事務的にやっていたら良いのではないかと思う。あと、基本目標1のところで地価に着目されているのは非常に良い観点かなと思っている。

副会長： 目標を立てて、確認項目の設定まではいいが、利用者目線が欠けていると感じる。満足度等については、市民意識調査等も実施していると思う。そこから把握できる項目があれば入れておいても良いのではないか。

事務局： 市民意識調査では、交通に関する事項はあるため、確認項目として把握できるものは取り入れていきたい。

副会長： 「人と環境に優しい」の環境だが、恐らく環境部門でも二酸化炭素削減がかなり重要視されているはずだと思う。岡崎市で二酸化炭素の排出量を毎年把握しているのか。

事務局： 5年に1回の調査で把握をしている。

副会長： 5年に1回だと確認項目としては難しいかもしれない。車両からの排出量削減は求められると思うので、項目として入れておいてもいいかなと思

ったが、5年に1回だと評価とタイミングが合わなかったら難しいと思う。

会長： SDGsが市民や子どもたちにも浸透し、議論が進んでいることを考えると、市民の生活様式も変わってくる。その中で公共交通の役割を皆さんにメッセージとして出していくことが必要になると思う。子どもたちや高齢者への乗り方教室においても、交通安全だけではなくSDGsも含め、皆さんにメッセージを出していく事も大切になってくる。その点を確認項目に入れることはできないか。「人と環境」というキーワードを少しチェックできると良い。この点については今後、もう一度議論していただけるとありがたい。

(7) 報告案件等について

報告案件等について、資料 8、資料 9、資料 10、資料 11 により説明がされた。

<以下、各委員の意見等>

副会長： 利用される方々からは直接行きたいという声が出るのは当然だが、既存の公共交通を活用いただくことがまずは最優先ではないか。一方で、乗継抵抗や料金抵抗等があると思う。その抵抗感をいかに軽減するか考えた方が良い。そういった意味では、先ほどのチョイソコの乗継割引を導入するだとか、あるいは乗継空間の整備やダイヤの工夫をやってもらうなど。まずはそちらを取り組む必要があるかと思う。

委員： 矢作や額田の問題、あるいはその前の議案で六ツ美の問題など、色々な議論があったが、最も住民の方にとっての深刻な状況はこの本宿を含めた額田地域ではないかと思う。矢作地域や、現在チョイソコが運行しているエリアは、既存のタクシー事業者の通常の市場になっている。そのため、運賃の問題等はあるが、いざという時の緊急対応としてどこかのタクシー会社に電話をすれば、公共交通として 24 時間必ず来てくれる。ただし、額田地域については地元の事業者がコロナの影響もあり、土日の運行はもう既に取り止めている。平日も夜 9 時以降や、朝 7 時までは運行していない。それ以外のタクシー事業者の拠点は、岡崎市中心部にあるため、ここから額田地域まで予約があった場合、30 分かけて行き地域内の需要に応じて、また 30 分かけて待機場所に戻ってくるという、なかなか民間のタクシー事業者にとって営業的に採算のとれない状況である。今後、地元タクシー事業者が益々事業を縮小し、営業時間が縮小される傾向が出てくると思われるので、緊急的には 24 時間どうやって公共交通の足を確保していくのかといった課題が、今後、特に中山間の地区についてはあると思う。従って、今後の公共交通の整備の優先順位など、視点としていかにそういった緊急的な対応時に担保する公共交通機関が無い地域をどうやって維持していくのか、或いは保護していくのかという視点で、皆様で議論等いただければありがたい、という事を申し上げたいと思う。

会長： 今の状況は、私も気になっており、色々な地域で様々な対策や施策等、プロジェクトが進んでいる。この近くでは、豊田市で「お助けプロジェクト」等がある。他に多くの事例はあるかと思うが、ご指摘いただいた事については事務局も気が付いていると思う。岡崎市に限ったことではないが山間、中山間地域における課題というのは多く存在していると思う。様々な事例も含めて我々ももう少し勉強していく必要がある。

事務局： 何処までが公共として皆様の生活を維持していく必要があるのか、とい

う点を皆様と一緒に考えていきたいと思っている。

会 長： 具体的に先ほどアンケートもやっていただいたという事なので、是非そういう所も含めて額田地域でのサービスの展開について考えて行けたらと思う。

委 員： 関連した話として、愛知運輸支局でワクチン接種の輸送対策として、バスやタクシーでどれくらいニーズがあるのかを調査している。県内各地で様々なことが実施されているが、近隣では蒲郡市、新城市等がある。やはり移動しにくく、空白があり、タクシーだとやはり需要が少ないが故に、なかなか対応が難しい地域で相談がある。運転手も地域の資源と考えていただき、事業者がその地域で活躍出来る場を作っていただけると良いと思う。

会 長： 今度の法律改正もそこら辺りが多分一つの方策として出していこうというがあると思う。事務局もぜひそんなところを参考にしながら、議論のできる、または、事業へ向かうような叩き台が出来てくると話しがしやすいと思う。

委 員： 資料 8、51 ページの矢作地域の取り組みについて、路線バスの再編やエリアバスの導入を目的として検討を続けているとの事だが、現時点で令和 4 年 4 月と記載があるが、それに向けてどういう方向性で検討をしているのか。名鉄グループで何か考えがあるのか、岡崎市で考えがあるのか。

事務局： 現時点では、名鉄グループ、岡崎市、地域の三者で一緒に話しをしており、アンケート結果をもとに、現在の名鉄バスを活用しながら新たな地域公共交通を導入していくのか、地元の協議会の中で検討している段階である。

委 員： 今後の話として、既存バス路線の再編を予定しているのであれば、「地域公共交通利便増進事業」というものが昨年の法改正で出来ている。そういう事ももしかしたら使えたりするかもしれないので、今後の展開を見つつ、中部運輸局や愛知運輸支局含めてご相談いただければと思う。

会 長： 是非このあたりは事務局においても、愛知運輸支局も含め多くの関係者の皆さんにお知恵をいただくというのがすごく大切だと思う。状況に応じて、ご報告いただきながら知恵をいただくという事も是非、行動の中に取り入れて頂くと良い。

— 会 議 終 了 —