

令和５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５年５月１６日（火）１４時００分～１６時００分

２ 開催場所

岡崎市役所西庁舎７階西７０１号室

３ 出席者及び欠席者の氏名

（１）出席者（２１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）
花村	元気	委員	（名古屋鉄道（株）地域活性化推進本部 地域連携部 交通サービス担当 課長）
寺澤	秀樹	委員	（愛知環状鉄道（株）運輸部 次長）
大野	淳	委員	（名鉄バス（株）運輸本部 首席 交通企画官）
玉置	文博	委員	（名鉄東部交通（株）取締役 路線バス事業部長）
浅岡	林平	委員	（愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長（岡陸タクシー））
小林	裕之	委員	（（公社）愛知県バス協会 専務理事）
			※徳田 裕二 事務局長 代理出席
猿渡	博士	委員	（愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事）
多々内	丈雄	委員	（岡崎商工会議所 交通部会 会長）
長坂	秀志	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）
加賀	時男	委員	（岡崎市障がい者福祉団体連合会 理事長）
萩原	幸二	委員	（岡崎市六ツ美商工会 会長）
			※小林 昭彦 事務局長 代理出席
鈴木	勝彦	委員	（額田地域生活交通協議会）
勝山	祐樹	委員	（国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長）
宮川	高彰	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）
			※本田 慎一郎 首席運輸企画専門官 代理出席
石屋	義道	委員	（愛知県 都市・交通局交通対策課 担当課長）
			※江崎 嘉彦 課長補佐 代理出席
久田	安信	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）
山口	幸治	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課長）
			※園生 賢一 課長代理 代理出席

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

岡田 晃典 (総合政策部長) 木下 政樹 (地域創生課長)

牧原 利雄 (地域創生課副課長) 大森 裕美 (主任主査) 川内 良祐 (主査)

徳原 誉人 (主事) 安藤 星哉 (主事)

5 傍聴者、随行者等

10 名

6 議題

(1) 令和 4 年度決算報告及び監査報告について

資料 1 に基づき事務局より説明

鷲山委員より監査報告

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 5 年度事業計画 (案) 及び予算 (案) について

資料 2 に基づき事務局より説明

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。

(3) 生活交通確保維持改善計画 (案) について

資料 3 に基づき事務局より説明

<以下、各委員の意見等>

委員： 額田地域の住民への対応は十分なされていると思うが、旧岡崎市域の住民に対してはどうなっているのか。それによって、相当需要が伸びる可能性があるのではないか。

事務局： 生活交通確保維持計画として、地域間幹線系統と地域内フィーダーの 2 パターンの報告をさせていただいた。地域間幹線は旧岡崎市域を通る路線であり、11 ページから 16 ページに生産性向上の取組について記載している。詳細は説明しなかったが、大河ドラマ「どうする家康」を活用したイベント等の情報発信、サイクルシェア、チョイソコ、矢作デマンド等の他の交通との兼ね合いを意識しながら地域間幹線の利用促進を図っていくと記載している。

委員： 4 ページに記載の二次評価の第三者評価委員会が令和 5 年 2 月に開催された。私も松本副会長も委員の 1 人である。二次評価結果に記載があるとおり、大沼線及び岡崎・安城線の輸送量が 15 人に逼迫しつつある。大沼線は 15.6 人であり、2 年連続 15 人を下回れば補助要件から外れる。幹線の補助がなくなれば、必然的にフィーダーの補

助もなくなる。浅岡委員からの意見は大切な意見。額田も大切だが、市街地でのサービス・利用状況も大切な要素となる。みんなでうまく使える法則を考えていくことが大切である。地域公共交通計画の評価が次の議題であり、旧岡崎市域における評価もしているため、こちらは、その話を聞いた上でまた意見をいただきたい。

委員： 17 ページの計画の名称は令和 5 年度でよかったか。

事務局： 6 年度の誤りである。

委員： 17 ページ右下のその他について、新型コロナが 5 類へ移行したことから、学校の閉鎖はないのではないかと。爆発的な感染があったらわからないが、法的な根拠はないため閉鎖はないと思う。市独自でそういった取組をするなら別であるが、5 類に移行したため表現を改めた方がよい。「…発生状況によっては、」という表現でよいと思う。18 ページの「新型コロナウイルス感染症等の影響が軽微な場合には、…」という表現についても、5 類へ移行したため削っていいと思う。老人クラブの活動は是非やってみればよいと思う。3. 2 の表の上段に「新型コロナウイルス感染症の感染拡大を考慮し、各事業を実施」と記載してあるので、ひどい状況になれば考慮すればよいと思う。5 類へ移行したため、5 類にふさわしい事業とし、ぜひ多くの方に利用いただきたいし、これまでやれなかった利用促進事業はぜひやっていただきたい。意思表示も含めて、できるだけ後ろ向きな部分はなくして欲しい。感染症が拡大すればそれなりの対応が必要になる。そこは考慮する旨を書けばよい。全世帯配布の広報誌やケーブルテレビを活用して公共交通の利用促進を図るのはよいと思う。公共交通、幹線の利用促進を図るためにしっかりやってもらいたい。

委員： 若干修正が必要となるが、事務局と会長、副会長が目を通して支局へ提出することを条件にご了承いただきたい。

委員： 異議なし。

(4) 地域公共交通計画の評価結果について

資料 4 に基づき事務局より説明

<以下、各委員の意見等>

委員： 協会としてではなく、市民としての意見だが、サイクルシェアの利用率が抜群に伸びている。東海オンエアファンが相当自転車に乗って市内を走り回っていると感じている。サイクルシェアと既存の交通をネットワーク化して利用促進を図るのは良いことだと思うが、鉄道からサイクルシェアを使って市内を回遊しているが、サイクルシェアがなければバスを使ってくれたかもしれない、ということからすると、サイクルシェアとバスは競合関係にあると思う。この辺りを今後どのように整理していくのか。

C+walkをどう活用していくかについても、全体のネットワークとして見えてこない。言いたいことは、自転車に乗ることにより、結果的にバスに乗る人が減ってしまうという気がするがどうか。

事務局： 事業自体始まったばかりで評価しきれない部分もある。サイクルシェアに関しては東海オンエアのファン層がよく使っている。東海オンエアの観光地はバスの沿線上に多く存在しているため、影響があるかもしれないことは認識している。今後は実績の確認など、事業者と連携を図りたい。

委員： せっかく利用者が増えているため、Win-Winの形になると良い。

委員： 大樹寺にシェアサイクルを設置すると、大樹寺までバスで移動し、そこからサイクルシェアの回遊が生まれる。データをとっているかわからないが、バス+シェアサイクルというまさにネットワークを生み出す良い方向だと思う。シェアサイクルで東海オンエアの聖地をめぐるには、かなりいろんなところへ行くことになる。シェアサイクルのポートがどこにあるかわからないが、シェアサイクルでめぐり、最後にバスで帰ってくるという利用など、競合というより協調を目指していくべきだと思う。取った取られたより、どっちも使える環境があるのが来街者にとって魅力となる。あまり取られたというよりは、両方を使ってもらえる環境を作り出していけると良いのではないか。

委員： 全体の書き方として、達成状況がぱっと見でわからない。未達成ばかりでも事実であるため、1番上に達成状況を記載してもらえると良い。未達成のものについては、コロナも明けてこれから皆さんと一緒にがんばるというモチベーションにつながると思うので、そのような記載にして欲しい。

事務局： 達成／未達成がわかりにくい、という点については、未達成も事実であるため、達成状況がわかりやすい記述に改める。東海オンエアが市内で複数回動画を撮影した箇所で、名鉄バスを使って行けない場所の方が少ない。93%のスポットがバス停の徒歩圏内にある。全62箇所のうち、徒歩圏内から外れるのは4箇所のみ。市内をくまなく回っていただく中で、サイクルシェアももちろん1つのツールであるが、市内に鉄道があり、充実したバス網があるため、市の公共交通ネットワーク網に多様な手段があって市内を回遊いただけるというPRを市として行い、全体の利用促進につながるような取組ができればと思う。

委員： 市の施策として非常に欲深いと感じる。市が、このラインならサイクルシェア、このラインなら公共交通と分けた方が私はいいと思う。私どもはタクシー業界であるがバスの仕事を取っている。東岡崎から若いお姉さん達何人か乗り、お店の名前を4つ位言う。この店に行ってね、というのを順番にタクシーで回る。ラーメンは多分2口か3口だけ食べて次へ向かう。来られるお客様でどこからが多いかというと全国からであり、名古屋まで飛行機、そこから電車に乗って東岡崎まで来て、時間がなく、

今日帰らなきゃいけないから、タクシーに乗ってさっと移動する。そういう意味では、バスの仕事を業界としてはやらせてもらっている。それは私共にとっては非常にうれしいが、私共もサイクルシェア等々に取られる部分もある。これはお互い様であるので、切磋琢磨してやれば良いと思う。ただし、実行主体である地域創生課さんがそれだけの思いを持ってやられると、相当な費用を用意いただかないと、私達はやっていけない。額田地域においても、欲張った方達が一生懸命やっているが、それは非常に無理がある。自治体と協調路線でやらないと成功しないし持続もしない。やる以上は持続して、最後は皆さんがよかったと思えるよう、欲張らずに眼力でよく見て、しっかりお聞きになって、選別してやっていただきたい。

事務局： あらゆる交通モードと協調してやってまいります。

委員： 大変良いご意見だと思う。少し数値の話となってくるが、「どうする家康」の話が正月から始まって5か月が経とうとしている。どういう状況か全くわからない。どれぐらい人が来ているのか、どういう形で使われているのかなど、やはり事業者や運転手をご存知だと思う。そのあたりをちゃんとヒアリングするなど、何かしていないと、半分過ぎたら人数がどうだったという数字だけになってしまう。そういうのは是非メスを入れて欲しいと思う。結果的に経済的に効果を生むというのは過去もいろんなところでも分析されているが、私達としてはどういう行動が起きたとか、市民の皆さんの行動が変わったのかわからない。今の委員の話を聞いて、若い女性が動いているというのは目から鱗であった。実際にサポートしている事業者の皆さんは、そういうことをよくご存知である。その辺も含めてチェックしておく必要があるのでは、と思う。

委員： 資料の中で気になったのは、取組について「検討する」という表記があるが、言葉尻をとらえて申し訳ないが、こういうところで「検討する」という言葉を使うと前に進んでいない感じがしてしまう。「～を図る」とか、「～を進める」という、断定の言葉はこういったことをやるとわかるが、「検討する」という言葉が入ると何をするかわからない。多分読んだ人には何もしないと思われてしまう。せっかく国に出すんだから、ぜひ市はこうしたい、こうしていきたいという思いを国の皆さんにわかってもらえるメッセージとして出して欲しいと思う。欲張っていくと大変なので、ここはこう進める、というメリハリを少しつけてもらいたいと思う。先ほど松本先生が達成ができていないとおっしゃったとおり、未達成が多く、未達成のものを全て達成するのは簡単な話ではないが、達成したくて目標値を作ったのだからメリハリをもって整理していただきたい。特にクロスセクターの文章が気になる。クロスセクター効果をどこまでみるかを明記しておいたほうが良いと思う。

委員： 4 ページの二次評価で期待する部分や課題を挙げているので、それに対して市としてどうするかという決意表明が欲しい。幹線系統である岡崎・安城線について、23 ページのバス利用者数は個別の路線名まで記載すべきでないかもしれないが、幹線系統に対する市としての積極的な維持等、評価に対する取組の記載があればより良い形になると思う。

事務局： ただいまご指摘いただいた内容については計画に反映し、国に提出する。

委員： 確保維持改善計画の提出は6月末までで、地域公共交通計画の評価は年1回行えば良いので時間的には問題ない。意見を踏まえてコメントの仕方を考えていきたい。申し訳ないが、次の会議で議論するのは難しいため、内容については、確保維持計画と同様、事務局と松本先生とともにチェックをしながら文章を作成したい。一任をしていただくということで承認いただけないか。

委員： 異議なし。

(5) 矢作地域の地域内交通実証実験第1期運行計画変更（案）について

資料5に基づき事務局より説明

<以下、各委員の意見等>

委員： 目標に対してまだまだ利用が少ない状況であり、市費の投入額等を考えると利用促進を図ることは悪いことではないが、無理に利用していただかなくても良い。それよりも大事なのが、本当に移動に困っている人で、公共交通の利用からこぼれてしまっている人がいないかどうかという点であるため、そこは引き続き注視していただきたい。

委員： 資料の中で確認していただきたいのが、資料5別冊①の12ページの②会員になった目的の項目である。日常の移動に困っていたと回答された方78人で、これは現在の需要であると想定されるが、その2つ下の免許返納のきっかけになればと思ったと回答された方は65人おり、その方々は免許非保有者にはならないが、いずれは免許を返納しなければならなくなったときに暮らし続けられるだろうか、ということで登録をしている。今後、こういった方々の利用が増えてくるかと思うので、交通手段を提供していくことは本当に公共のサービスとして重要である。将来的に需要が伸びてくる。行政の体力勝負的な面もあるが、まさに必要な移動手段ではないかということがわかった部分である。

ルールについて、運賃を下げることで料金抵抗を減らして利用が増えると良いが、ヘビーユーザーの方が一定数いて、この方に対しての税金の投与という形になっているので、そういう意味では、不公平感がある気もする。あまりにも利用が固まって、

他の方が利用できないという状況であれば、手を入れていく必要があるので、その確認をお願いしたい。

バス停のルールがわかりにくかった点について、緑色の停留所がなくなったのは、バス事業者さんのご理解の結果だと思う。この結果どのような影響が出たかという点について検証をお願いしたい。もし大きな影響があるのであれば、ルールを戻すなどの何らかの方策を考えなければならない。

事務局： ヘビーユーザーの利用による予約不成立が生まれているのではないかという点については、しっかりと数値をとっていき、検証を進める。

委員： コロナも落ち着いてきたので、一層の利用促進に励んで欲しいが、こういった新しい仕組みの利用は、特に高齢の方にとって、すごく大変なものである。もっと積極的に利用してもらえるような取組をしてもらうのが良いと思う。具体的には、一緒に使ってみましょうといった寄り添う形で利用してもらうような施策が必要であり、ただ呼びかけただけでは不十分である。こういったことが、免許返納後の生活を描くことにつながると思うので、ぜひコロナが落ち着いたこのタイミングをきっかけに、一層の利用促進を期待している。

委員： 警察の免許窓口において、免許返納後の代替手段について聞かれることがよくある。チョイソコ等市の施策等について案内することはできるので、市からこんなことを広報して欲しいなどあれば窓口で対応できる。免許返納の後押しにもなる。

また、交通事故の発生件数を四半期毎に出しているが、矢作地域では高齢者や自転車の方の事故が多い。過去5年間の人身事故の発生状況の分析も行っている。交通事故の発生状況がどう変わっていくか注視していきたい。

委員： ぜひ協力して取り組んで欲しい。

委員： 地区内を路線バスが走っているため、以前の会議でも説明した通り、デマンドの導入に先立ち路線バスの再編を行った。矢作地域全体のバス停の利用が対前年度比で116.6%、岡崎営業所管内は110%程度であり、デマンドによってお客さんが奪われたというよりは、相対的に利用が進んだとみることできる。弊社にも良い影響が出ている。デマンドにも多くの方に利用いただけるとますます利用いただける、という結果が出てきたように思う。行政や地域の方とともに月に1回の協議会には参加しており、協力できることは協力して検証を進めていきたい。

委員： 大変良い方向に進んでいる。運行計画の中で、何をアウトプットしていくか、自分たちの評価をどういった視点で行うか、という点を整理しておいて欲しい。皆さんの

生活レベルが上がったのか。人数が増えたからいいことであるだけではなく、移動がしやすくなり、生活に困っている人がどれだけ救われたとかを意見としてあると大変良い。また、リスクが少なくなったかも見ていかなければならない。運転免許返納と連動するなら、途中でやめられない。マイナスな影響が出てくる可能性がある。そういった部分を実証実験の時点でしっかりチェックする。資料のスケジュールのところでは、本格運行、実証運行の延長、廃止と記載があるが、議論の中では、どういう状況になったら本格運行するかといった目標や基準をもって皆さんと話し合いすることが大切である。来年も実証運行するのはよいが、判断が遅くなるだけである。判断を遅くするということは、住民の方の不安が増えるだけである。

今回、意見がたくさん出たため、次のステップに向かって、地元にも共有しつつ、知恵を出し合って、より良いものにしていただきたい。

委員： 変更（案）については、ご意見なければ承認とさせていただくが良いか。

委員： 異議なし。

(6) 六ツ美中部学区の地域内交通について

資料 6 に基づき事務局より説明

<以下、各委員の意見等>

委員： 実証実験で長い期間検証をされているかと思うが、一方で、コロナの影響で大きな移動制約があり、チョイソコの特徴であるお出かけの取組等も思うように進まなかったと思うが、コロナが落ち着き、事務局としては、今後需要はとなると見込まれているか。

事務局： 実証期間中にはチョイソコの特徴であるイベントの開催もできないこともあったため、コロナから回復に向かえばイベントの実施による需要喚起につながることを想定される。また、日常生活において、外出を自粛されている方等の移動も利用につながることも想定される。

委員： 現状までの実績だと、市の負担額等は大きいですが、どこまで需要が伸びるかを想定する必要がある。全国的な問題なので、他自治体を事例にすることは難しいと思うが、この先を見通した上で本格運行に動くかといった判断が必要となってくる。

委員： 3月までの実証運行の報告をしてもらったが、事務局として道路運送法 21 条による実証運行について今後の方針をどう考えているか。

事務局： 先ほどご指摘があった通り、コロナの影響で移動制約があることで、正確なデータが取れていない。21 条による実証運行の申請についてはおおむね 3 年程度という国の方針があるが、愛知運輸支局と相談し、同じような形での申請では、今と似たよう

な結果になってしまうため、改めて違う内容で実証運行の延長をしたいと考えている。もともと少ない需要に対するデマンド交通であり、利用促進や免許の返納の可能性もあるが、1人当たりの市費負担額が約10,000円程度のため、公的資金を投入するにあたり、どの程度が妥当なのかが政策判断となる。他地域並みにするためには、どういったサービスが考えられるか。また、チョイソコの良さであるお出かけ機会の創出の効果は医療費の軽減等になるかと思うが、検証しづらい部分ではある。利用者への聞き取りを行って、お出かけが増えた、元気になった等の定性的な評価を行い、総合的な判断が必要であると考えている。以前より10月より本格運行を始めたいと伝えてきたが、21条の延長も視野に入れて検討してまいりたい。

委員： 33ページの表を見ると、乗合型は難しいのではないかとということになってしまう。数字だけで行くと、乗用が良いということになるが、どこを目指すか、どういった移動をカバーするかを整理しないと、負担額の大きさだけを捉えて何のための実証運行かという話になる。市がどこを目指してきたか、どういった移動を確保したか、乗合型の仕組みがなぜ良いのかを含めて、整理する必要がある。数字だけで表せない良さがある。今後、みんなで一緒に楽しく移動できる乗合の良さや、乗用の利便性についても、住民の方と議論し、考えていくと良い。

(7) 額田地域の地域内交通について
資料7に基づき事務局より説明

<以下、各委員の意見等>

委員： 利用実績は分かったが、地元住民からの声はあるか。

事務局： 昨年度の政策会議の議題としても出したが、令和2年度に下山地区線については、高校生の通学のための運行時間の変更や朝便の定時性の確保のためのルート変更等させていただいた。実際に乗っていただいて、改変による問題は特に起きておらず、利便性が向上したという声はいただいている。

委員： 桜形線やくらがり線を活用したお出かけツアーなんかは、バスで行かざるを得ない。山歩きを含めた行程を組むと路線バスと非常に親和性が高いため、ぜひ、これからもやっていていただきたい。実際参加された方のご意見や満足度、そもそも催行ができたかなど、何か情報を持っていれば教えて欲しい。

事務局： お出かけツアーについての利用実績やご意見等については、把握できていない。改めて確認させていただき、報告をさせていただきたい。イベント等におけるバスの活用事例として、下山地区線に乗っていくことができるクアオルト健康ウォーキング

があるが、げんき館から下山地区までバスに乗って移動してもらい、ウォーキングに参加していただいている。コミュニティ交通の利用について一定の効果があったという声は聞いている。

委員： 下山学区の地域支えあい貸出車両というものがあるが、下山は下山地区線というものがあって、額田においてもそれなりの利用があるが、例えば、高校生がこれを使って市街地まで利用できるようになっているのか。

事務局： ボランティアドライバーがいれば車両を借りられるため可能である。

委員： 今までバスを使って市街地まで買い物に出かけていた高齢者の方が、ボランティアドライバーがいれば、市街地まで来れてしまうということか。ボランティアは良いことだが、既存の公共交通との役割分担を明確にした上で考える必要があると思うが、交通部局に事前に相談があったか。協議はされたか。

事務局： 事前に法律上問題があるかについての相談があったが、利用自体は、高齢者が下山地区線で移動できないサロン等への移動に使われるとのことであったので、そこまでの影響はないと判断した。しかしながら、影響は0ではないと思うので、引き続き状況把握に努める。

委員： この先いつまで続くのか。少なくとも、一生懸命やっている下山学区に悪影響が出ないように、下山地区線との乗り継ぎを意識するといった役割分担が必要である。同じようなところを走って下山地区線の利用者がどんどん減ってしまうと持続可能でなくなる。しっかり調整して役割分担を明確にして欲しい。

委員： 社会福祉協議会の事業であるが、交通と福祉の話をどこまで整理されているかは分からないが、交通政策会議の議題となるのか。

事務局： ボランティア輸送に該当するため議題ではないと考えている。指摘のあった事項については、交通と福祉の役割分担を福祉部局と調整を図る。

委員： 交通政策会議での議論を社協に共有しているか。サービスが上がることはいいことだが、事業を行う側がどこまで理解して行っているかが非常に重要である。これは福祉に限らず、いろんなところで出てくる話である。社協との役割分担について事務局で整理をお願いしたい。

委員： 無償輸送に該当しない場合もあるため、詳細の情報をいただけるとありがたい。

委員： ぜひ相談に乗って欲しい。事務局の方も愛知運輸支局に情報共有しつつ、整理をお願いする。これからいろんな仕組みを考えていく中で、いつも皆さんが言っている生活のレベルを確保していくことが大切である。

(8) 岡崎市公共交通マップの製作について

資料 8 に基づき事務局より説明

委員： こんなことを載せてはどうかなどあれば、全て反映できるかは別だが、ぜひアイデアを事務局へ伝えて欲しい。見ていて楽しいマップになると良い。よろしくお願いします。

<以下、各委員の意見等>

委員： 今後も何かご意見あれば、ぜひ事務局へご連絡をお願いします。

8 連絡事項

次回会議（令和 5 年度第 2 回）予定について連絡をした。

— 会 議 終 了 —