

令和4年度第5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2月22日（水）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（18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） ※中根 史生 企画管理課 係長 代理出席
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)） ※竹中 崇晶 理事 代理出席
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） ※西 陽一 幹事 代理出席
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）
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
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）
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） ※本田 慎一郎 首席運輸企画専門官 代理出席
大林 益英	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
増岡 浩仁	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）
稲吉 昌志	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課長） ※竹下 智 係長 代理出席

山本 公德 委員 (岡崎市 副市長)

(2) 欠席者 (3名)

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)

鈴木 勝彦 委員 (額田地域生活交通協議会)

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

手嶋 俊明 (総合政策部長)、木下 政樹 (地域創生課長)、

細野 雅人 (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

4名

6 議題

(1) 「下山地区線」運行計画 (案) について

資料1に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

委員: バス停「下山小学校前」から実際の下山小学校までの距離と歩行空間の安全性について聞かせて欲しい。

事務局: 距離については、100mから200mとなっている。歩道が広くとられているため、安全性はあると考えている。下山地区線では、停留所は設けられているが、下山地区ではフリー乗降区間が設けられているため、下山小学校の前で降りることもできる。

委員: それはいいですね。そういったことも周知していけるといい。

委員: 路線の新設には、申請が1か月必要。会議が終わり次第、事業者と連絡をとり、早めに対応をしていただきたい。

委員: その他意見等なければこの案について承認したということによろしいか。

一同: 異議なし。

(2) 「チョイソコおかざき」実証実験第5期運行計画 (案) について

資料2に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

委員: 今回の変更は午後の診療が15時以降ということを考慮して、その帰りの足を確保することがメインだと思っているが、当然診療所以外の利用もある。診療所以外の利

用する方々にとっても、17 時への繰り下げというのは利便性向上に繋がる判断か。

事務局： 中部学区の市民ホームや南部地域福祉センターで各種イベントを行っており、イベントへの参加による利用などが見込めるため利便性向上に繋がるという判断をしている。

委員： 利便性向上が見込めることは結構だと思っているが、一方で公共交通全体という見方をすると、17 時ぐらいになると、色々な需要もあってタクシー等々も忙しくなってくる。需要ニーズに対して、チョイソコですべてをカバーしていくと、既存公共交通との役割分担で懸念が生じてくる。どこまでのニーズにチョイソコで対応するかというのは、ある程度線を引いておいたほうがいい気がする。まずは実証のうちに試しながら、役割分担の境界を明らかにしていくとよい。

委員： 土曜日の利用が少ないという話だが、土曜日でしか動けないという人がいたら気になる。土曜日の利用者がどういった利用をしているのか、フォローはしっかりしていただきたい。

事務局： 土曜日に運行しないことで困る人がいるかも知って、今回の実証運行で把握をしていきたい。土曜日の移動は、今まで普段車を利用されている方が、喫茶店などに行くために利用をされていたので、今回、土曜日運行を取りやめたことによる影響というもの、調べていく必要があると考えている。

委員： 調べ方も、ヒアリングをするなど種類があるので、考えて欲しい。土曜日の午前中は営業しているお医者さんがおり、土曜日じゃないとお医者さんにいけないという方がいると大変。そういう方がいるのかということも含めて、土曜日の移動についてフォローをするとよい。

委員： 予約方法の変更後に「当日の予約は利用希望時刻の 15 分前までとし」と新たに記載があるが、分かりやすいようにするため追記したという認識で良いか。

事務局： そのとおりである。

委員： その他意見等なければこの案について承認したということによろしいか。

一同： 異議なし。

(3) 「チョイソコおかざき」現状報告について

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： 地元在住ということもあり、今回の説明以外に気づいた点を述べさせていただく。

8 ページを見ると、青いエリアと黄色いエリアに分かれているが、青いエリアに魅力的な施設が多くあり、そういった施設への利用が多いこともある程度分かる。また、藤田保健衛生大学岡崎医療センターの南側も魅力的な施設ができてきており、岡崎駅

の開発が進めば、より多くの方がチョイソコを利用するのではと考えている。青いエリアは黄色いエリアに比べて約8倍人口がいる。黄色いエリアで施策を考えるのも大事だが、青いエリアの中に公共交通の人口カバー率が低い地域もあるので、その方々が利用しやすくなることが利用が増えることにつながるのではないかと。次に、資料の中でバス路線が通っていない道路の施設が行先として多いことが分かる。既存のバス路線は旧道を通っているため、バス路線が通っていない道路に魅力的な施設が多くても直接行くことはできない。このことをふまえて、チョイソコは既存のバス路線以外の魅力的な施設を取り込んでいくことが大事になる。最後に、坂左右町、在家町、上青野町など、昔名鉄バス路線が通っていた沿線の町は東西の移動が多い。これは、昔から住んでいた方が、公共交通にお金を払って、昔あった路線の移動をしているのではと考えられる。

事務局： 地域の目線としてのご意見ありがたい。チョイソコおかざきと既存の公共交通の役割の中で、バランスを見ながら移動しやすい乗り物を目指していく。また、バス路線の部分についても、バス事業者と情報共有をしながら調整を行っていく。

委員： 6ページのイベントを見ると、3月25日の土曜日に開催されるイベントの記載がある。次回運行計画では、土曜日運行はしないということだが、地域イベントが土曜日に開催になった場合に、イベントの時間に臨時運行をされることは考えているか。

事務局： できる範囲で、臨時運行できるように支局さんと相談をしていきたい。

委員： イベントとなると土日祝に行くことが多いと思うが、土日にチョイソコおかざきが運行していない中で、イベント開催は難しくなる。イベント主体とすると、臨時運行といった仕組みも必要になってくる。アイシンさんも一緒になってルールを考えてみて欲しい。

委員： これだけ詳しくデータを取っていただきありがとうございます。せっかく一生懸命実証運行をしているので、細かい内容ではなく、まず評価の方法について軸をしっかりとっていただくと、より議論が活性化すると思う。何か目標数値を掲げて目指していく、なぜならこの考え方だからだ、ということが明確になっている必要がある。例えばチョイソコおかざきに当てはめると、六ツ美中部学区の高齢者の方の移動をカバーすることを目的としているのであれば、①高齢者の方の人口を把握する。②その中でどのぐらいの人数が免許を返納しているかの把握をする。といった調査を行い、少なくとも免許を返納した高齢者の方はカバーしたいよねという目標値を利用者へのサービスレベルでまず掲げていただく。次に、資料の中でも参考に出している、利用者1人当たりの負担額を示すことで、目標のサービスレベルと財政との兼ね合いを見比べることができ、より議論が活性化すると思った。また、若い人についてはどうか。中学校区ということで、若い人も多いと思う。岡崎市としては、いつまでも色々な人が住み続けられるようにチョイソコおかざきの事業をされているのではと思うので、若い人も意識した停留所を設定するといったことも必要。まとめると、どういう考え

方で評価して、本格運行になっていくのかを定量的に目標設定をするべき。市費負担額を気にしすぎて、サービスを落とすすぎるのもよくないので、バランスが取られるといい。また、デマンドの運行では、同じ時間帯に一定方向に利用が集中して、全然予約が取れないという事態があるかもしれない。その場合は、一部時間帯のみ定時定路線とし、デマンド型交通との組み合わせを考えることも必要になってくる。

事務局： 市費負担額とサービスとのバランスを見ながら、高齢者のカバーやお出かけ促進に繋がっているかということも把握をしていき、今後の本格運行にむけて、評価の軸を立てていきたい。

委員： しっかりデータを取りながら検証していくのは重要だと思うので、こういう姿勢をまずは評価したい。一方で、実利用者 156 人中、利用離反者が 127 人。たまたま寒い時期だったからという考察だったと思うが、ちょっと多いなと気になっている。この方々からは、何か声は届いているか。

事務局： やはり既存の公共交通とのバランスもありながら、行きたいところに行けない、制限が多い、といった声は届いている。また、イベントで一回みんなでチョイソコを使ってもらった方々が、寒い時期でイベントに参加していないという側面が離反者の多さに繋がっていると考えている。

委員： 検証が重要で、今回チョイソコのシステムは協賛金を得られたとこだけを事業者停留所として結んでいるが、実は事業者停留所以外へのニーズがたくさんあって、使いづらいということかもしれない。その辺は費用負担や効率性、ビジネスモデルとしてのチョイソコと、行政サービスとしての公共性とのバランスを考えながら、果たしてどちらがいいのかを検討するべき。一方で 25 人の方々は継続的なご利用だが、この方々の属性というのは、先ほど免許は持ってないということがあったが、例えば歩行能力とか、あるいは同居の有無など特徴はあるか。

事務局： 80 代の方が半分を占めているのが実態だが、そこまで細かくは把握していない。

委員： 想像するに免許をお持ちではない女性の高齢者が多いと思う。こういう方々に対してのサービスとして、交通手段の提供は非常に重要だと思うのでこれからもぜひお願いしたい。ただ、こういう方々がおそらく減ってしまう。そうすると、仕組みとして、これから増えるだろう方々のニーズに対して対応できるのか、検証しないといけない。それから、8 ページを見ると、既存の公共交通とのバランスから、実際に移動できないサービスになっているのは、もちろん並行移動を許可していないからかもしれない。そういう意味で 2 月、3 月の実証運行で、並行移動も許可しているので、並行移動がどれだけ出てくるか取り出して見てみたい。一方で、例えばだが、3 番を結構目的地として移動されていると思うが、岡崎西尾線はそれよりも南側や東側を通っているため既存のバスではアクセスできない。実際にどういう道路状況か分からないが、もう一本西側に、新しい道路があるので、例えば新しい道路を通ることによって、公共交通でのアクセスができる可能性もあるというように、既存のバス路線のバス停位置、

あるいはルート変更にも資する資料と思っているので、ぜひ活用いただき、既存公共交通のサービス改善に繋げてもらいたいという気がした。

委員： 利用者1人当たりの負担額がかなり高いのは、地元の皆さんはご存知か。お知らせして、利用してくれると利用者1人当たりの負担額が減ることが伝わるようにすべき。また、3年間のコロナの影響で、高齢者に変化が起きている。施設へ移られた方、足が弱くなってきて外出が少なくなった方が多くなってきている。では、六ツ美では、どういう変化が起きているのかを把握していないと、大きな間違いに行ってしまう気がする。離反者の足についても確認をして欲しい。チョイソコでサービスを受けられているのかを含めてチェックをするべき。実証運行が5期になって、ここまでデータがはっきりしてきているので、もう少しデータの裏付けとして整理しておく必要がある。六ツ美における高齢者の変化を整理して、高齢者から動きづらいよという話があると、どこまでサポートできるかを見極めることに繋がっていく。その見極めの過程が本格運行にむけてのステップになる。

委員： チョイソコと既存バス路線の協調が、これから望まれる姿だと思っている。そういう意味では8ページの移動需要を見ながら、既存バス路線の見直しやバス停の位置を変えていただくと、このうちのいくつかの移動は、直接は行けないが、乗り継ぐと行けるようになる。例えば、3番の目的地だが、391番、392番からの移動はチョイソコしかないと思うが、371番から3番への移動は、直接チョイソコで行かずに、名鉄東部に乗り換えてから3番に行けるようになってくる。すなわち、既存バス路線の見直しとともに、乗り継ぎの仕組みも今できているので、それをさらに便利にしてあげる。それによって、お互いにwin-winの関係、あるいは、色んなところに行けるような関係にもなり得る。さらに、既存バス路線であれば、協賛企業ではない場所にも行けるので、そういうご利用の仕方を地元を教えてあげれば、チョイソコや既存バス路線の利用者が増えてくる可能性がある。ぜひ協調関係ということで、お互いが良い形になるような仕組みづくりをしてもらいたい。

事務局： 先ほどの並行移動の実績という話だが、6月にも並行移動の許可をして実証運行を行っており、6月の実績では、南部福祉センターから乗り換えて、既存の公共交通を使って岡崎駅まで移動するといった並行移動が見られた。2月、3月も、既存バス路線のサービス改善、チョイソコも含めての移動について、注視していきたい。

(4) 「矢作デマンド」現状報告について

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： 1月16日からの実証運行のため、すぐに利用者が増えるのは難しいと思うし、1月は寒くて、外にお出かけしにくい時期なので、利用状況については、やむを得ないと

思っている。また、ケアマネさんへの説明会は、すごくいいと思う。相手の生活を考えていろいろ提案してくれる職種の方へも随時矢作デマンドを説明してもらいたい。それから、移動に困る方は時系列的に発生するので、継続的に説明会をして欲しいと思う。いつでも情報にタッチできる環境を作っておくとともに、情報発信を継続的に続けてことが大事。それが本当に困っている方を助けることに繋がるので、そういう姿勢をぜひお願いしたい。最後に、矢作デマンドはいろんな制約があり、分かりにくいと思っているが、そういった声は届いているか。

事務局： 運行ルールが分かりにくく、もっとシンプルにという意見はある。事業者も含めて検討していきたい。

委員： 利用にあたって運行ルールの理解が、ハードルになっている面もあると思うので、シンプルさについて、ぜひ検討いただければと思う。それから 10 代で 4 %、20 代で 2 %と少ないが、会員になっている。若い方の実際の利用は、どんな感じか。

事務局： 利用は今のところない。

委員： 若い方が矢作デマンドを使うことで、少しずつ広まっていくことを期待している。

委員： 矢作地域は道路環境が悪いが、渋滞を引き起こしているなど苦情の声はあるか。

委員： 運行事業者からは交通渋滞等については意見をいただいていない。ただ、道が複雑で停留所が分かりにくいという意見はある。

委員： 寒い時期ですし、時期が時期のため、こういう状況ですが、次のステップでどうするべきかを考えておくとよい。まずは登録した人向けに何とか使っていただけるとよい。気楽さをアピールし、まずは 1 回利用してもらえれば。コロナが収まってきたときに、生活の仕方を一度地域の方で考えていただくような仕掛けがあるといい。矢作デマンドの説明には、市役所の人説明だけでなく、実際に利用した人が説明をすると、親近感がでる説明になるので、説明の手法として検討いただきたい。

7 その他

- ・名古屋鉄道より「どうする岡崎家康公きっぷ」について説明。

昨年と比較したバスの乗車数（12 月 21 日～1 月 20 日）

	平日	土日
岡崎営業所	125.5%	130%
名鉄バス（岡崎営業所除く）	125%	124%

土日は、観光客が岡崎に来ていただいていることが分かる。

- ・家康公以外の岡崎名所（奥殿陣屋、くらがり溪谷、桜、など）を紹介している観光マップにも公共交通での行き方を記載すると良い。

8 連絡事項

次回会議（令和 5 年度第 1 回）予定について連絡をした。

— 会 議 終 了 —