

令和３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３年８月２日（月）１４時００分～１６時００分

２ 開催場所

岡崎市役所東庁舎２階大会議室

３ 席委員及び欠席委員の氏名

（１）出席委員（１９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）
中嶋	久	委員	（名古屋鉄道（株） 東部支配人室 営業総務課長）
寺澤	秀樹	委員	（愛知環状鉄道（株） 運輸部 次長）
吉岡	実	委員	（名鉄バス（株） 運行部 運行課長）
			※杉田 年寛 事務リーダー 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）
鋤柄	徹	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）
			※徳田 裕二 事務局長 代理出席
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）
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 会長）
萩原	幸二	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）
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 都市整備局 交通対策課 担当課長）
			※石川 貴康 課長補佐 代理出席
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）

(2) 欠席委員（2 名）

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）

伊熊 竜彦 委員 （愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）

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

7 名

6 会長あいさつ

（ 内容省略 ）

8 議題

(1) 地域公共交通計画について

地域公共交通計画について、資料 1 により説明された。

<以下、各委員の意見等>

会 長： 資料 1-1 から 1-3 まで説明頂いたが、先ず、資料 1-1 に関連してご意見等いただけたらと思うがいかがか。

委 員： 計画期間の部分を少し確認させていただきたい。岡崎市の総合計画や都市計画マスタープラン等を見ると、令和 3 年度から令和 12 年が計画期間となっている。地域公共交通計画が令和 4 年度から開始で計画期間を 5 年間とした場合、1 年ずつズレてしまう。

事務局： 計画期間については、運輸支局、有識者等と相談の上、決定することとしたい。

会 長： また、ご検討頂きたい。

副会長： 成果目標の『公共交通の利用者数』については、全体で見るのか、それとも交通手段別でみるのか。

事務局： 現在は、鉄道、バス、タクシー、それぞれで見る予定である。

副会長： デマンド等のマスとして小さいものについては、増えても減ってもほとんど大きいものに隠れて見えなくなる可能性がある。また、デマンド交通等の目標を利用者数にした場合、強引に利用者数を増やすという本末転倒な話に繋がる可能性があるため、その点については配慮が必要である。例えば、どこかで線を引いて、「ある対象に関し

ては」という点を考えた方がいいのかもしれない。もう1点、『人や環境に優しい交通』これが今後、色々な面で重要視されてくるという気がしている。今まで日本の場合は二酸化炭素削減に関しては、それ程本腰入れて無かったこともあるが、アメリカの方針や日本政府の方針も大きく変わってきている。世界的にも、もっと真剣に取り組んでいくと思っている。そうした時に、この目標見ると、バリアフリー、ノンステップ、高齢者パス、鉄道・バスの沿線人口、という事で少し、直接的に地球環境に対しての指標が少ないと思っている。交通事業者さんのご意向や計画次第ではあるが、EVバスや、FCV等の車両の脱炭素化についても計画の中に入れても良いのではないかと思います。

事務局： 先ず、評価指標について、デマンド交通等の少量輸送については、利用者数を強引に増やすようなことに繋がらないように、丁寧な形でコメントを記載することとした。また、本当に最低限のところは、シビルミニマムとして確保していきたいと考えている。

次に、『人と環境に優しい交通』において、指摘の通り環境に対する評価指標は少ないと認識している。ただし、環境に関する適切な指標が中々存在せず、事務局としてもその点については悩ましい部分だと感じている。そうした中で、車両の脱炭素化に関する方針、取り組みについて、バス事業者様に状況をお伺いしたい。

委員： 社会的な要請も有り、将来的には脱炭素化といった面で、FCV、EVといった車両の検討はしている。ただし、まだまだ車両の整理が必要という点もある。豊田市では、行政の協力もあり燃料電池バス等の導入はしているので、岡崎市と協議をさせて頂きながら進めていくという事は、検討させて頂きたいとは思っている。

委員： 名鉄東部交通でも、勿論検討は必要とは思っている。ただし、製造コストや発電コスト、炭素が本当に減っているのかという議論は、まだされてる最中だと思っている。国レベルの決まり事が全く無い中では、検討のしようが無いというのが実際の所である。

副会長： 実際に、色々な所でEVの補助事業等も出てきているので、こういう所に位置付けておけば手を挙げ易いと思う。行政と協力しながら交通事業者さんにEVバスやFCV入れて貰ったり、そういうのは有っていいと思う。岡崎市は、SDGs未来都市に選定されているので、そことの整合も踏まえ計画の中に反映しても良いのではないかと思います。評価指標には入れ難いという事であれば、施策の方に入れていくという事になるのではないかと思います。因みに、脱炭素への取組について、鉄道事業者として何か考えていることはあるのか。

委員： 方針自体は計画に沿ってやっている部分ではあるが、設備投資等がコロナの影響で厳しい状態ではある。

委員： 名鉄としても、古い車両から新しい車両へ更新する際には、電力改修をして使うようにしている。

会 長： EV バスは、もう来年度位には発売される。加えて、2050 年カーボン・ニュートラルを国際公約した以上、自治体、交通事業者含めてやっていかざるを得ないと思う。文章の中でどういう風に表現していくかは、整理頂きたい。

事務局： カーボンニュートラルの取組についても内部で検討を進めていきたい。

会 長： 是非お願いしたい。また、4 ページの『市の取組に対する満足度』について、市全体の何パーセントという数値ではなく、地域にとって交通のサービスについて、地域の皆さんがどう考えてくれているかという事を、市民意識調査の中でちゃんと見ていくという姿勢が必要だと思う。そこら辺の仕組みを考えていただけると良いのかなと思う。1－1 基本方針、基本目標という事で成果の目標、確認項目について、今回ご意見いただいた分を加えたうえで、丁寧な形でコメント修正頂きたい。

会 長： それでは、次の『交通便利地域設定の必要性について』資料 1-2 に移りたいと思う。交通便利地域に「定時定路線型の公共バスのサービスの水準が低い地域が存在する場合は」という記載があるが、「サービス水準が低い地域」の定義は何か。

事務局： 現時点では、バス・鉄道のカバー圏域内に入っているか、入っていないかという所を線引きとしている。

会 長： いわゆるバス停から 500m 以内かどうかということか。

事務局： 立地適正化計画と整合性を踏まえ、この検討段階ではバスで 300m 圏域、鉄道で 800m 圏域を判断基準としている。

会 長： 気になる点として、「利便地域」という言葉で表現されている以上、運行本数やサービス水準のようなものを考慮する必要があるのではないかなと思う。

事務局： ご指摘の通り、事務局の方でそういったサービス水準の部分については、検討させて頂きたいと思う。

会 長： お願いしたい。

副会長： 11 ページの『中山間地自立型交通地域』、『ライフサポート交通地域』の違いについて説明いただきたい。

事務局： 『中山間地自立型交通地域』は主に額田の地域を対象に考えており、『ライフサポート交通地域』は矢作地域や、六ツ美地域といった、居住誘導区域と、農住環境保全地域や中山間地域がまばらに混在するエリアの移動手段の確保を目的としたいと考えている。

副会長： これから色々ルール作っていくと思うが、そのルール作るときにあんまり複雑にするよりは出来るだけシンプルな方が地域の方には分かり易いのではないかな。

委員： 11 ページの表のところで、『ライフサポート交通』が、『鉄道・バス カバー圏域』外で、且つ縦軸の区域外が該当するが、実際、矢作や六ツ美は、その斜め上の、『鉄道・バス カバー圏域』内で、居住誘導区域内の混在するところだと思う。この『ライフサポート交通』の該当区域について、検討いただけると良いと思う。

事務局： 表の記載や表現について修正する。

会長： 表の修正、交通便利地域の言葉の定義をして頂けるといいかなと思う。

会長： 資料 1-3 に移りたいと思う。15 ページの表については位置を修正すること。

事務局： 交通便利地域については、『居住誘導重点区域』と『居住誘導区域』この二つについては利便性を高めていくエリアで、その他の区域を区域外という表記をしながら、纏め直しをしたい。

副会長： 交通便利地域は、立地適正化計画との整合という事での定義で良いのではないか。それ以外で考えると実は立地適正化計画の居住誘導区域であってもバス停まで歩けない、辛いんだ、大変なんだという人がこれから間違いなく増加する。但し書きで記載があるが、鉄道・バスと連携する場合はカバー圏域内でも導入可能ということで、ここが大切だと思う。

住民主導型、或いは生活支援型の交通に関しては区域に拘わらずどこでも導入可能とし、ただし、居住誘導区域に関しては最寄りのバス停、或いは駅まで。区域外は施設まで行けるなど、そういう仕分けが良いのではないか。

事務局： 利便性を高めるといった点の表現と、今回お話しのあった点を少し整合を計った表現を考えさせて頂きたいと思う。

副会長： 承知した。

恐らく 2 点あり、1 つは本当に不便な地域に関しては誰もが使えるような、交通困難者だけではなくて、子どもから大人も利用可能なものを 1 つ。

もう 1 つは、何処に住んでいても良いが、バス停までのアクセス、どちらかというところかなり福祉に近いような交通をどういう形で提供していくか。おそらく、この二つがあるかと思う。そういう形でもう一度整理し直してもらいたいと思う。

事務局： ご指摘の通り、少し評価の視点を整理させて頂きたい。

会長： よろしく願いしたい。

委員： 地域で協議をするという部分で、何処まで検討するのかが見えにくい。地域で検討しきれない部分があり、その部分で手戻りになる形で時間を浪費する可能性がある点を事業者として懸念している。どういうタイミングで事業者が絡んでいけるのか、情報を頂けるのか、その辺りを明らかにしていただけるといい。恐らく、交通事業者でしか分からない部分もあると思う。そういう事も予め説明が出来ると住民の方も意識し易いのではないか。提案と受け取って頂ければ。

事務局： 早い段階で事業者の方にも地元と一緒に入ることが理想だと思っている。引き続き協力をお願いしたい。

委員： 交通利便地域とそれ以外の大きな括りにしても良いのではないか。地域主体の交通については、矢作や六ツ美以外の地域でも十分におこりうる。ある程度、自由度を残しておいた方が、後々動き易いのではないか。

検討協議会の地域住民との話し合いには、ほとんどの事例で交通事業者も参加しており、その後の協議会のバックアップ、市の支援方法等がそれぞれ異なっている。

例えば、豊橋市であれば、補助金という形で応援するという体制をとっている。この場合、進め方等はある程度お金の話が元々あり、その範囲内で頑張ろうという事になると思う。事業者の関わり方もあると思うが、市の検討協議会に対する支援の仕方、どうやって関わっていくのかという点を明らかにした方が良いと思う。

また、16 ページの右下のグラフについて、一部理解が難しい部分がある。例えば、運行回数、車両が乗り心地が良い等、サービスレベルにも色々あると思う。サービスレベルというのは、何をイメージしているのかお教え頂きたい。

事務局： 今これに書いている時点でのサービスレベルは、運行頻度であったり、例えば車両のサイズ等をより良いもの、より多い運行回数というのがサービスレベルというイメージである。このグラフ自体は、「地域の協力が多ければ、公共も可能な限り支援します。」というイメージ図になっている。「公共が実施するから、地域がやるのではなく、地域が頑張った分、公共もその分頑張ります。」というイメージである。

会長： 意図については承知した。表現については再考いただきたい。

委員： 地域協力というのは、協賛金などのお金の話か。

会長： 利用促進による運賃収入なども含めて協力の仕方は色々あると思うが、このグラフがあるが故に分かりにくいため、検討して欲しい。

委員： 事業者も頑張っているので、事業者の協力も入れて頂きたい。

会長： 14 ページの組織の形が役割分担となっているが、組織図なのか、役割図なのかを明確にしていきたい。例えば、検討協議会は、住民や事業者、市の担当者の人たちも入った組織にしてかないと意味が無い。事業所が連携・協力ではなく、組織として入っていくという仕組みにしていっての方が良いと思う。

もう1つは、左下の運営ルールで『②地域で、運行費用を含めて一定額を確保できる見込みがある』という話しにすると、初期段階でのハードルが上がりすぎるのではないかと思う。どういうお金の負担の仕方があるかは、検討会の中で勉強していくという仕組みにしていっての方が良いのではないか。地域主体、住民主導型であるなら、ここに条件を付けず、皆さんがどうやったら出来るかを議論しながら、事業者から幾ら掛かるかを聞きながら、進めていった方がよいのではなか。

事務局： 「費用を含めて一定額を確保できる見込みがある」というのは、立ち上げ要件ではなく、運営ルールとして記載しており、立ち上げ時点では費用は絶対という形にはしていない。記載の意図として、多くの地域から「バスを走らせてほしい」という要望があり、実際に話しを伺うと「費用負担はしたくないし、協議もしたくない。でも自分たちは便利に生活したい」という話を結構聞いている。バスに乗っていただくならまだいいが、乗るかどうか分からないけど、走らせて欲しいということが結構ある状況である。

委員： 六ツ美中部学区では「チョイソコ」の関係で実証実験中だが、「地域の協力」という点で、地域の方が集まり検討をしながら、協賛金集めについても「車両に企業名を入れます。是非協賛していただいて、サービスを向上していきましょう。」と意欲的に活動していることを報告させていただく。

会長： 仕組みを作る話については、整理の仕方を議論する必要がある。負担の話を最初からしてしまうかどうかは議論が必要な部分である。豊田市の例では、まず色々検討するための勉強会を作り、実際の運行時に費用負担について議論をする組織に組織に変えるという形を取っていた。

副会長： 色々な地域から声が出て来てる状況で、恐らく今後も同様の流れが続くと思う。運行への期待を持たせるが、実際には収入と収支のバランスが悪く市の負担のみが大きく運行できないこともある。

「地域には〇〇円しか出しません」という上限を予め明記して、「この範囲でやれるものを考えてください。足りない分は協賛金や会費等を集めてください」とい上限を明記しておくというのは一つだと思う。名張市も住民主導で早くから動いているが、上限が決まっている。上限は時代とともに見直してもらいたいと思っているが、先ずは明記することは一つかなと思う。「一定額を地域に負担してもらう」ではなく、「市からはこれだけしか出しません」と明記する。ただし、負担の考え方、つまり割合にするのか、住民の人数割りにするのか、などの上限の決め方については行政で考えてもらう必要がある。

運営ルールという意味では、他にもお願いしたい事があるのではないかな。例えば、周知活動や利用促進も地域で頑張ってもらいたい。加えて、既存事業者との関係についても当然考える必要があって、既存事業者が運行している所と同じところを走らされても困ると思う。或いは遠方部なのにすべてが東岡崎駅まで行く等もあり得ないと思う。そういったルールについても考えていくことが必要である。

会長： 他地域の事例も踏まえて少し精査して岡崎市バージョンを検討して欲しい。

検討協議会の立ち上げ要件や運営ルールも含めて、少し整理をしていただきたい。検討協議会が運行内容を検討して、じぎょうをお願いする。いわゆる事業主体となるのか。具体的には検討協議会が立上がった時点で議論してもらいたい形にするのかなど、一

度整理頂けると良いと思う。

副会長：　そういう意味では、「この地域公共交通計画の中では住民主導型の検討組織を立上げて、この地域公共交通会議の下部組織にします。そしてその住民主導型の交通検討会では、ルールに基づいて運行が可能になります。」という事だけ書いておいて、そのルールは別途定めれば良いとは思う。そうすれば、そのルールは柔軟に見直しも出来たりするのではないかな。

事務局：　柔軟に変えていけるとするのは正にその通りである。そういった形で計画書には記載し、必要なルールは別でまとめる形としたい。

副会長：　自分たちで考えたくはないが、不便地域に該当する場合、どのような対応になるのか。

事務局：　現時点で岡崎市内でタクシーが行かない場所は存在しないため、タクシーを利用していただくという事を想定している。

副会長：　基本的には「福祉タクシーがちゃんとどこでも行ける、勿論普通のタクシーも呼べば行けるので、基本的には困った時に皆さん移動は出来ます」とどこかに書いて貰った方がいいと思う。

一方で、タクシー事業者は「呼ばれたら行く。地域のニーズに応えている」という認識である一方、住民ニーズと乖離がないか気になるところ。岡崎市で本当にどこに住んでいる方でも、タクシーを呼んだら来てくれるのか調べて貰った方がいい。タクシー事業者として、その辺りについてお分かりであれば、教えて頂けたらと思う。

委員：　事業運営や送迎時間の問題で、全ての需要には応えられていない部分は存在する。

会長：　運行継続基準等の検討も含め、質問なりご意見頂けたらと思うが、如何か。

委員：　継続基準に対する市のスタンスが課題になるのではないかな。ある程度、協議会等で目安を持つのはいい事だと思うが、「これじゃないと運行してあげない」と言う話ではないと思う。

事務局：　運行継続基準については、計画書本体とは別冊等の扱いである程度決めていきたい。

副会長：　「何ををもって」評価するかが大事になると思うが、路線や地域によって異なるためこの色分けをどうするのか。もう1点、収支率にどうしても目が行くが、行政サービスとして行っているのが当然赤字だと思う。その中で「なぜ税負担をしているのか？」と考えた場合、色々な便益、社会的な便益を生んでいるからであり、それを税金で支えているということ。そういう意味では、今流行りのクロセクスターベネフィット等を測定すると良いのではないかなと思っている。指標として可能であれば、クロセクスターベネフィットが出てくると、実は収支率は低いけどベネフィットとしては非常に有効と、税投入に対する説明資料になり得ると思う。ただし、クロセクスターベネフィットも手法が定まっている訳ではないため、決め手のある話ではなく、難しいと思

っている。地域公共交通計画を策定するにあたって、岡崎市でベネフィットとして測ると言う指標を出して貰うこともあっていいのかなと思っている。

加えて、効率性と言う意味では、一人当たりの負担を見ないといけない。この一人当たりと言うのは利用一回だと思っている。ただし、この場合も中山間とかで不便な所に住んでながら、街に出るまでの距離が長ければ、当然一人当たりの負担が増えていくので、移動距離に比例した額は必要だと思っている。その辺りの配慮は凄く重要である。明確な案は無いが、単純に黒字、赤字で判断する方向にだけはならない様に留意していただきたい。

会 長：事業者さんにもリンクする部分であると思うが如何か。

委 員：空バス率が半分を超えていることは、事業者として非常虚しく、もったいない話だと感じる。弊社のバスでも、たまに0人というのもある。先ほどの炭素の話にも繋がると思うが、軽油を燃やして大量の炭素を作っているのも、そういう切り口があってもいいのかなと思う。

会 長：この運行基準は定時、デマンドどちらを想定したものか。整理頂いた方が良い。

副会長：一番重要なのは「困っているのに出られてない」という人の数だと思っている。これに対しての行政サービスを提供していくことが一番重要である。ただし、図ることが難しいのは悩ましいところである。

委 員：コロナ過の中で影響等は検証していくのか。

事務局：5頁の「コロナ過における公共交通への不安」という所で、コロナ過で利用者が著しく減少した路線について、実際のところどれぐらい利用者が回復したのか確認していこうと考えている。

座 長：そういう意味で、コロナ禍をイメージするのであれば元の移動にどう戻せるか、住民のみなさんがどう行動出来るかを確認する必要があると思う。また、楽しい場や空間を用意・提供し、そこへ移動してもらうことが凄く大切ではないのかなと思う。「楽しい生活空間のような交流空間を作っていくには、どうしたらいいか？」という点が本当は必要になってくるのではないかなと思う。やはり、アンケートの様な意向調査は必要になってくるのかなという気はしている。

委 員：コミュニティバスについては、もともと運行目的が示されているので、目的を達成できているのかを評価した方がよいのではないかなと思う。

座 長：地域ごとに評価する仕組みを作るイメージになるかなと思う。市の負担がある程度決まっていて、その先に地域負担を求める形になるのではないかなと思う。

副会長：コミュニティバスは、小学生を運ぶこともあり、廃止は難しい。後ろ向きではなく、前向きな議論として利用促進の方を進めていった方がよいのではないかな。その辺をコロナが落ち着いて来た処を見据えて検討して頂くといいかなと思う。

(2) ささゆりバス運行事業者について

ささゆりバスの運行事業者、車両の変更について、資料 2 により報告され、本件について承認された。

(3) チョイソコおかざき現状報告について

チョイソコおかざきの現状報告について、資料 3 により説明された。

<以下、各委員の意見等>

座 長：属性を含めて、どう言う方がご利用になられているのか。六ツ美地区で色々ご議論されたりしている部分があると思うが、来年の 2022 年の 3 月までに実証運行しようという話であるが、次のステップについて何か議論等はされているのか。

事務局：利用者数が伸びてきているので、最終的には 4 条運行に推し進めて行きたいと考えている。

会 長：4 条運行した時の問題点等については、地元の方と議論しておいた方がよい。4 条運行となった場合、言い方が悪いが、そう簡単には撤退できなくなる。責任を持って運行していく必要があり、その点について利用する側も考えておかないといけなくなる。次のステップに向けて、「こういう条件をクリアにしたい」や、「こう言う事はクリアをした上でこれだけやる」等、目標値を含めて、整理をしていくことが大切である。また、義務的な移動だけでなく、「あそこへ行って楽しい事が出来た」「自分が物凄く楽しかったよ」そう言う結果を整理して頂くと、次の楽しい移動や、交流の話に繋がっていくと思う。

副会長：チョイソコに一番期待したい事は、1 頁目の目的利用の創出にある。今、コロナの状況なので、本当に何も出来なく、その辺りは歯がゆい思いをされていると思うが、こういう風な取り組みをやって頂きたい。是非、民間さんが色々考える事を真似して貰って、元気で出歩ける状況を作って貰うといいと思う。こういう移動目的の創出の方をやって頂けるといいなと思ってる。

委 員：実際に利用される方は、ある程度、高齢の方が多く、結構リピーターの方が多く、中々新規の方がいない状況である。それと、7 月 20 日からスギ薬局で無料券が発行されて、合計 10 枚、それぞれ往復で利用されている。利用人数は 5 名であった。1 日の乗車人数が大体 6 人～7.5 人という状況であった。

委 員：32 頁の右下に乗継割引とあるが、7 月の速報が出たので報告する。チョイソコから公共交通の乗り継ぎは 5 件で、公共交通からチョイソコへの乗り継ぎは 2 件、合計 7 件であった。今までと比べて利用が少し増えたので、認知して頂けたのかなと思う。

座 長：引き続き、是非 PR して頂けたらと思っている。地域の皆さんに伝わっているかのどうか、ちゃんとチェックして頂きたい。そうする事によって、楽しい移動につながっていくのではないかと思う。そういう話を整理して頂くと使い方が随分変わってくるんじゃないかと思うので、是非情報を共有出来るようにして頂けると良い。

— 会 議 終 了 —