

令和3年度第4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12月20日（月）14時00分～16時00分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎7階701号室

3 席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員（20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）
大野	淳	委員	（名鉄バス(株) 運行部 運行課長）
※柴田 佳 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）
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）
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）
※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）
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 都市整備局 交通対策課 担当課長）
※小川 康弘 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）
※加戸 剛 警部補 代理出席			
山本	公德	委員	（岡崎市 副市長）

(2) 欠席委員（１名）

鷺山 幸男 委員 （岡崎市老人クラブ連合会 会長）

伊熊 竜彦 委員 （愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）

4 関係議題審議のために出席した地域内交通運行事業者等の氏名

野々山 茂男 氏 （(株)アイシン ビジネスプロモーション部 チョイソコ企画グループ長）

5 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）

6 傍聴者、随行者等

5 名

7 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>

委 員： 施策 11 の地域主体の交通の拡充について、地域内交通検討の組織が 6 箇所と記載があるが、どこの地域で設立されているのか、また今後も同じ箇所数なのか。

また、施策 10 のバス路線の見直しと確保・維持について、廃止の申し出があったバス路線について、「維持に努めます」と記載しているが、申し出後に必要性を検討する旨を記載した方が良いのではないか。

事務局： 地域内交通検討組織 6 箇所に関しては、P2-37 の地域内検討組織の設立に記載している。バス路線の見直しと確保・維持に関しては、ご指摘の通り不明確であるため、一度整理させていただきたい。

会 長： 地域内交通検討組織 6 箇所に関しては、記載のあるページ番号を記述しておくのが良いと思う。バス路線の見直しと確保・維持に関しては、検討する項目を追記し内容を整理した方が良いと思う。また、地域間幹線路線については、岡崎市の立場として記載してあるが、関連する隣接市町等としての必要性も整理した方が良いと思う。

委員： 地域内交通検討組織の箇所数は、地域や箇所数が変わる可能性があるのであれば、記載する必要はないと思う。

事務局： ご指摘の通り、地域内交通検討組織の増減等の変更も考えられるため、6箇所の記載は削除する方向で修正する。

委員： P2-28 に記載のある乗客数について、愛知環状鉄道岡崎駅と JR 岡崎駅は同じ場所に立地しているものの乗客数が大きく異なるため、OD 等の利用状況を整理した方が良いのではないかと。また、コミュニティ交通について、P2-36 では利用者が減少傾向にあるものの、P2-37 の市費負担額の傾向とリンクしてこない。その部分について、路線の本数が減っている等の要因を補足した方が良いのではないかと。

事務局： P2-28 乗客数に関しては、P2-27 で中京圏パーソントリップ調査の結果を用いて駅端末交通手段を整理しているが、ご指摘の内容を説明できていないため、要因を一度確認させていただきたい。利用客と市費負担額に関する記載については、経緯や要因を追記する方向で修正したい。

会長： P2-27 で記載している中京圏パーソントリップ調査は 10 年前の結果であるため、データの的に確認が難しいのではないかと。また、コミュニティ交通に関しては、運行経緯を整理した方が誤解を生まないのではないかと。

副会長： 施策がいつ実施されるのか記載が無い。今後、各年ごとの評価を求められるかと思われるが、毎年すべての施策について確認を行うのか。

事務局： その予定である。

副会長： その予定であれば問題ない。一年ですべての施策を実施するわけではないので、スケジュールを記載するのも一つの方法かと思う。

会長： 今回ご指摘を頂いた内容については、2022 年 1 月 7 日からのパブリックコメントまでに修正期間が無いとため、事務局と会長、副会長の方で修正を一任させていただけるということでしょうか。

一同： 了解した。

(2) チョイソコおかざき次期運行計画について

チョイソコおかざきの次期運行計画について、資料2により説明された。

<以下、各委員の意見等>

会 長： 土曜日運行について、もう少し利用しやすくできないか。当日予約をスマートフォンのみとするのではなく、別の方法でも予約できると良いと思う。電話予約を前日までとしてしまうと、高齢者の外出促進に繋がりにくくなってしまわないか。

六ツ美地区在住の住民が土曜日にどのような移動を行っているのか、3月までに調べていただけると良いと思う。住民の移動ニーズが運行の仕組みとマッチしているのか分析が必要である。また、利用が少ないと言っている中で、チョイソコおかざきを登録しているが、利用されていない方が、なぜ利用しないのかチェックするべきである。運行日を土曜日にも拡大していくこと自体は良いとは思う。

事務局： 土曜日は当日の電話予約ができないが、インターネットによる予約はできるため、インターネットを活用して頂きたいと思っている。スマホ教室も併せて行っていき、将来的には全ての予約をスマートフォンによる予約に統一したいと考えている。六ツ美地区の土曜日の移動に関しては、実態は把握していないものの、土曜日に地域内外でイベント等が開催されているため、是非チョイソコを利用して行っていただきたい。他市の事例では土曜日を必要とする声はあるものの、利用が少ないという実態があるため、実証実験の中で検証していきたい。

会 長： 実証実験における検証項目や、実証のスケジュールなどを整理しておいた方がよい。

委 員： 今回行う実証実験の結果に関わらず、本格運行に移行することを前提に考えているのか。

事務局： 結果に関わらずというわけではないが、本格運行へ移行する方向で考えている。

委 員： そうした場合、乗合率 1.25 をどのように評価されているのかが気になる。4条許可として続けていくという事は、事業として継続的に続けていくという事になる。一般のタクシー事業よりもシステムの運行管理に費用が掛かるビジネスモデルになるため、チョイソコおかざきが持続可能なものとして取組めるものなのか。

オブザーバー： 乗合率は重要な指標としているが、乗車数が増えることで必然的に乗合率も増加すると考えている。そのため、先ず乗車数の増加を図っていきたい。

事務局： チョイソコについては、当初から乗合というのは発生しづらいのかなと感じていた。そのため、乗合率については、確認はするが目標としては掲げていかない旨を、交通政策会議の場で説明させて頂いていた。先ほどの話にもあったように、乗車数が増えれ、それに連動して乗合率も増えていけば良いのかなと考えている。

委員： 例として乗合率に関して質問をしたが、乗合率に限らず、事業として持続可能なものになっているのかということを実証実験中に詰めていかなければならないと思っている。岡崎市として、今の状態で持続的に進めていけるものになっているという理解で捉えているということによいか。

事務局： 現在、内部で検討しているところで運行費用が少し多いのではないかと考えている部分はある。ただし、チョイソコ自体の1番の良いところは、お出かけイベントを地元企業の方と協力してやっていただけたところだと考えている。行政だけではここまで手厚くカバーすることは難しい。そういった意味では、持続可能であり、行政として投資をしてもよいのではないかと考えている。

副会長： 例えば、タクシー補助で1人3000円の補助を行政支出したとすると、約月30～40万弱の費用、年間で500万程度になる。チョイソコにお願いした場合、それ以上の費用が必要になる。その差分は何かといったら、お出かけの創出になる。その部分を実証実験で検証する必要がある。そうでないと、行政として説明責任を果たせなくなってしまう。残念ながら、今まではコロナの影響でお出かけイベント等の行うことができなかった。その点はやむを得ないと思っている。ただし、アイシンさんをお願いすることで豊明の例のように面白い取組をしてくれる。そのため、その部分の実証をしっかりやって、そのお出かけの効果を計量した上で「税金を支出する意義があるんで本格運行に移っていく」という流れにしないと、「タクシーでやった方がいいじゃない。税金の使い道はそっちの方が効率的でしょう。」ということになってしまうと思う。その説明ができるようにしてもらいたいと思う。

(7) 移動のルールの①番については、肝になってくると思う。ただ、1ヶ月では効果が見えないのではないかと危惧している。中途半端になってしまうのではないかも思う。そのため、せめて3ヶ月ぐらいは実証できないかと思っている。また、この効果を計るためにしっかりデータを取る必要がある。どうやってデータを取るかを明確にしておく必要がある。実証実験について、お出かけの効果をどう図ろうとしているのか、実証実験期間を3ヶ月程度にできないのかについて、お教え頂きたい。

事務局： お出かけの効果については、電話予約のオペレーターの方から理由をお尋ねしようかと考えている。インターネットによる予約の場合には、後日個別で電話をさせていただきヒアリングを行いたいと考えている。移動ルールについては、事業者の意向により1カ月としている。

副会長： 何をどのように計るのかを明確にして、何を検証するのかをしっかりと決めないと事業者としても期限を長くできないと思う。利用について、パターン分けをして検証すべき。その結果によって次の仕組みが考えられると思う。お出かけの効果については、どのように検証するのか教えていただきたい。

事務局： 実際に利用された方に意見を聞く以外方法がないかと考えている。追跡調査という形で調べていきたい。

会長： お出かけのチャンスをどのようにつくるのかが問題である。お出かけのイベントがなければ効果を計ることができない。そういったイベントに対してチョイソコがどのように使われたのか、または名鉄東部交通バス路線とどのようにリンクできたのか整理しなければならない。今後持続可能であるという資料へ結び付けなければならない。そういったことも含めて整理していただきたいと思っている。

委員： 利用離反者は多い状況であるが、利用離反者の人たちが何が悪くて利用しなくなったのかわからないと、事業内容を変更したとしても、利用してくれるという可能性が低いのではないかと。乗らない理由を教えてください。

事務局： 前回の会議で紹介させていただいたが、「今は必要ない」という回答が多くあった。持続可能ということを考えていくと、地元企業に協賛金をいただき停留所を置かせていただいているため、地元企業のためにも利用者を増やさないといけないと考えている。利用離反者については、過去のアンケートの内容を確認したい。

委員： 実証実験のイベントを開催した際に、利用離反者の方がイベントに来場されているのであれば、チョイソコの利用に戻ってくる可能性はあるかと思う。お出かけを創出することに対して行政が負担するということが是ということであれば、チョイソコという選択肢だけでなく、タクシーやバスも含めた、交通施策全体として取組みを進めていくということでもよいと思う。

副会長： 高齢者に対する公共交通施策として考えているが、若年層の移動手段としても使ってもらえるように考えていかなければならないと思う。その中で実証実験中に夏休みの期間があるので、ぜひ子供たちが使ってもらえるような方策を考えて欲しい。

会長： 東三河地区では夏休みに 50 円バスを市内全域で運行している。詳細については、事務局である豊橋市に聞いてみてもよいのではないかと。高齢者と比べると若者は時間の使い方が上手いと感じている。高齢者の待ち時間と若者の待ち時間は、ずいぶん違うとも思う。その部分も含めてチョイソコの仕組みについて考えてほしい。

ワザバー： 利用者離反者の要因として運賃の関係もあるのではないかと考えている。また、行きたいところに行きにくいということは使ってもらえない。チョイソコの利点は行きたいところに行けるということである。例えば、バス路線から 300m 以内には停留所を置けないとしているが、一度解除してみて、利用の変化や、バス路線の利用者の変化を見ることが実証実験の評価の目的になるのではないかと。

事務局： 運賃や移動ルールの考え方については、交通事業者様と調整の上で設定したものである。今回のバス路線の並行移動に関する実証を第一歩として取組みを進めていきたい。ご指摘の内容もあるが、一步一步着実に検証することとしたいと考えている。

副会長： 並行移動について検証をしたうえで、バス停設置の検討につながるとよいと思うが、想定される需要としては新規の需要だと思う。その新規の需要というのは、並行路線あるいはバス停の 300m 範囲内にも移動できる環境ができた上に、便利なので免許証を返納して新規の公共交通の利用者になり、バスの利用鉄道の利用にも繋がっていく絵が描けると良いと思う。また、料金については家族で利用した場合、費用が高くなるため公共交通を利用しないのが日本の公共交通である。ファミリーチケットのような家族で利用すると安くなるような仕組みがあると良いと思う。

会 長： 今回の実証実験で、何を検証するのかをしっかりと押さえてほしいと思う。

委 員： 本格運行へ移行する場合を見据えて、事業計画を立てると良い。「実証実験の結果からどうする」ではなく、「本格運行する」という視点で考えたほうが議論が進むのではないかと。10 月以降の本格運行に向けて、足りない要素があるのであれば追加で実証実験をするべきである。事業の変化としては 4 条許可の方が変化させ易いが、手続きの面で 4 条許可の方が処理に時間が掛かる。その違いを踏まえ、事業者の方で選択していただくということになる。

委 員： 利用促進の乗り継ぎ料金の割引について、今年の 9 月から割引金額が 100 円から 200 円になったということで、大変画期的だと思う。この辺りを住民へ周知できれば、チョイソコおかざきもバス路線も利用者の増加につながるのではないかと。周知について何かあるようであれば、協力をしたい。

会 長： 交通事業者としても色々な可能性があると思うので、相談しながら進めていただければと思う。

委 員： 移動ルールの緩和について、トライアルでも 1 度緩和をしてしまうと、ほぼそうになってしまうというのが経験則としてある。やはり、チョイソコの方が便利になると、バスの利用が減ってくるのではないかと。この点については、落としどころを考えていただきたい。アンケート調査による回答者の意向だけでなく、実際の移動実態やバス事業者の実態など、多面的な視点も踏まえた上で判断していただきたい。

会 長： 指摘の通り、客観的なデータをしっかりと収集し、判断するべきと思う。

オブザーバー： チョイソコおかざきは会員登録制で運用しているので、どの利用者が並行移動したのかも分かるので、本当に路線バスの利用に影響を与えているのかについて、後からでも判断できると思う。また、バス事業者側の OD データを提供していただければ評価しやすいと思う。

会 長： データの取集については事務局と相談した上で整理したほうがよいと思う。

会 長： 本日頂いた意見を踏まえ、4 月からの実証実験に進むということでよいか。

一 同： 了解した。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、資料 3 により説明された。

＜以下、各委員の意見等＞

委員： バス利用者の減少について、コロナ禍の影響としているが、鉄道乗客数が増えているので、この部分をもう少し説明できるように分析をした方が良いのではないかな。

事務局： 指摘の通り、分析について追加することとしたい。

委員： 利用者の満足度について、郊外中山間地域におけるバス利用の満足度が低くなった理由が理解できていない。バス路線を意識するようになってから、日中の運行本数の少なさがわかったため満足度が下がったということか。

事務局： 同じように考えている。

委員： その場合、今までに関心がない人への評価の仕方があったのか教えていただきたい。

事務局： 今まで公共交通を利用していなかった人への評価はなく、把握方法に悩んでいる。いい方法があればアドバイスをいただきたい。

委員： バスの満足度は属性によって評価が大きく異なってくる。もし可能であればクロス分析を行った方がいいのではないかなと思う。利用したいときにバスがあることが満足度が高いことであると思うので、複数の具体的な指標をもとに、カテゴリー別に見ていった方がいいのではないかな。

会長： データの取り方を工夫したほうがいいのではないかな。またアンケート以外に評価できるデータがあるといいと思う。

副会長： 事実を調べたほうがいいと思う。免許返納をされているであろう 75 歳以上の満足度が他の年齢層と比べどうなのかな見てもらうのもいいと思う。少し偏った見方にならざるを得ないので、一度確認していただければと思う。また、満足度はサービス水準が同じである限り下がってくるものである。サービスに変化がないから満足度が下がっているということもあるので、客観的な表現にしていきたい。

会長： やり方の問題だと思うので参考にしていきたい。

委員： 鉄道駅までの交通手段として、コロナ禍により自転車利用者が増えているような気がする。そういった影響もあるのではないかな。また、免許返納に関して、来年の 5 月から高齢者の免許更新の際には実地試験が必要になる。これを考慮すると満足度はかなり変わってくるのではないかな。

会長： 免許更新に手間が増えれば、免許更新をする意識も徐々に減ると思う。また、地域限定免許も検討されているようなので車の利用も含めて変わってくる可能性がある。

— 会 議 終 了 —