

令和7年度第5回岡崎市地域公共交通会議 会議録

1 開催及び閉会に関する事項

令和8年2月24日（火）14時00分～16時00分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎7階東701号室

3 出席者氏名

(1) 出席者（17名）

松本	幸正	委員	（名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授）
夫馬	康昌	委員	（名古屋鉄道(株)）
寺澤	秀樹	委員	（愛知環状鉄道(株)）
後藤	泰之	委員	（名鉄バス(株)）
藤田	信彰	委員	（名鉄東部交通(株)）
浅岡	林平	委員	（愛知県タクシー協会岡崎支部）
徳田	裕二	委員	（(公社)愛知県バス協会）
長坂	秀志	委員	（岡崎市総代会連絡協議会）
牧野	久義	委員	（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
鷺山	幸男	委員	（岡崎市老人クラブ連合会）
浅野	宗夫	委員	（岡崎市障がい者福祉団体連合会）
松原	秀敏	委員	（六ツ美中部学区エリアバス運営協議会）
江川	晃平	委員	（国土交通省 中部運輸局）
小田	春樹	委員	（国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局）
森本	恭平	委員	（愛知県都市・交通局交通対策課）
森	治紀	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課）
鈴木	晃	委員	（岡崎市 副市長）

(2) 出席者（意思表明書提出 3名）

井上	雅隆	委員	（東海旅客鉄道(株)）
多々内	丈雄	委員	（岡崎商工会議所）
渡辺	大祐	委員	（愛知県警察岡崎警察署）

(3) 欠席者（2名）

松尾	幸二郎	委員	（豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 准教授）
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

木下 政樹(地域創生課長) 三浦 貴之(副課長) 竹内 雅晴(主任主査)
香村 尚将(総括主査) 稲垣 康彦(主査) 熊谷 大輝(主事)
澤田 和樹(主事) 安藤 寛人(主事)

5 傍聴者、随行者等

9名

6 協議事項

(1) 地域公共交通計画の改訂について

資料1に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

委員：公共交通の利用促進について、2点提案がある。1点目は運賃について。鉄道は乗車、降車駅により運賃が明確に決まるが、路線バスは乗継等の経路により運賃が異なる。利用者にとって料金形態がわかりづらく、利用に向けたハードルになっていると思うので、路線バスの料金設定へのゾーン制運賃の導入を提案する。特定エリア内での料金を一定に設定することで、結節点での乗継もわかりやすくなる。使いやすい持続可能な交通となれば、利用の増加が見込めると考える。2点目は、高校生の定期無償化について。高校生の普段の移動手段は自転車の主であることから、まずは交通ネットワーク全体の利便増進に注力すべきと考える。その他の利用者増加に向けた方策として、小学生の運賃低減等も考えられる。幼少期からバスの利用に慣れてもらうことで、将来的なバス利用者の増加につながることを期待される。交通事業者の皆様のお力添えを頂きたい。

事務局：上記2点の方策については、費用負担等も含め、具体的な協議を進めていきたい。

委員：共通運賃の設定について、計画内においては「運賃制度の見直し」等の項目が加わるとよい。鉄道も含めてエリア内での運賃が一定となれば、乗継のハードルが下がり、非常に大きな効果がある。ヨーロッパでは一般的に導入されている。子どもに関しては、日本にはないが、ファミリーチケットというのがある。それも含めて「運賃制度の見直し」という表現が良いかと思う。

委員：居住学区(岡崎学区)で配布されているみんなの暮らし便利帳という冊子をみると、公共交通に関する情報について全く触れられていないことが気になった。移動に困っている人がいないのか、今の状態で満足している結果なのか、そのあたりの深堀が必要なのではないか。

事務局：市全体のものには記載するようにしているが、学区での配布物については把握できていない。市からの情報発信という面で、今後、各学区を回る中で声を聞きながら具体的な施策を検討していきたい。

委員：選ばれるまちのために公共交通が必要であるという書きぶりがすごく良い。一方で、幹、枝の品質保証については守りに入っているため、「高い」品質保証など攻めの表現があっても良いと思った。

11 ページのイラストは将来像がイメージできるようもう少し工夫をしてほしい。

また、12 ページには、定時性や速達性を高める取り組みといった攻めの言葉があるが、その攻めの言葉が渋滞対策のみであるという点が少し気になる。

事務局：渋滞対策は一つのハードルでしかないので、この表現は検討する必要がある。

委員：もし攻めであれば、「需要に応じて高める」といった表現を入れるとよい。

委員：17 ページ持続可能な公共交通ネットワークの構築については、岡崎に限らず「乗り継ぎを文化」にする必要がある。このような公共交通のリテラシー教育、公共交通の使い方をもっと知ってほしい。

また、「送迎を最寄りのバス停までの送迎にする文化」も重要である。そういった部分における教育的な表現があるとよい。

14 ページで、交通空白地とラストクウォーターマイルについての書き分けがしっかりできたと思う。一方で、14～16 ページでは、基本方針②と基本方針③が交互に登場しており誤解を招く可能性があるため、整理して記載してほしい。

委員：今後の地域説明会において、「自分たちの地域はどうなるのか」という質問が必ず出てくると考えられる。説明が行われることは理解しているが、可能であれば、現状と 2050 年の将来像を対比し、人口構成（夫婦世帯の増加等）や施設配置の変化を示すことで、より計画性が伝わるのではないかと。

ゾーン制運賃については、名古屋市で相当額の投資を行っているはずであり、そうした部分をどう考えるか、交通事業者としては気になる場所である。

事務局：空白地域の整理については、現在データを活用し、鉄道・バスの現行ネットワークや、更新区画外のエリア、鉄道を除外した場合など、条件別に整理を進めている。時間帯別についても、バスの運行本数を基に、朝夕と昼間の違いを整理している。これらの整理結果は、地域の説明会に持参し、住民の感覚とのズレがないかを確認しながら調整していく予定である。説明会では、公共交通の現状として利用者数の推移なども示し、市の状況を共有する。資料については、説明会を重ねる中で必要に応じて追加・改善し、後半に向けて精度を高めていきたい。

ゾーン制運賃を導入した場合の費用負担については、シミュレーションをしながら検討していきたい。

委員：8 ページは「中心部・郊外部・中山間部」と書かれているが、右側は立地適正化計画の図になっていて分かりづらいので適切な図にすること。

委員：ゾーン制にすると現在 190 円のエリアの人が 200 円になってしまうようなこともあるが、乗り継ぎのメリットをしっかりと伝えてもらえると思う。また、小学生から活用することで、乗車マナーや支払いの練習などになるので、教育的な施

策はぜひ入れてほしい。

委員：お出かけエリアと生活エリアで運賃が異なるチョイソコおかざきに、ゾーン制運賃の導入はそぐわないと思う。

委員：ゾーン運賃にチョイソコおかざきまで入れるかは議論が必要だが、ゾーン運賃はチョイソコおかざきに乗ってバスに乗っても同じ運賃という仕組みである。

(2) 令和8年度「チョイソコおかざき」運行計画について

資料2に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

特になし。

(3) 令和8年度「矢作デマンド」運行計画について

資料3に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

委員：利用者にとって実質的には変わらないが、空きタクシーの活用はタクシー車両の空きがないと予約が取れない仕組みになるが、岡崎市は大丈夫か。

委員：交通事業者としては、予約が取れないことがあるということを知っていただいた上でご利用いただきたい。

委員：オフピーク時間にインセンティブを与えてあげることも方法の1つであるため、上手いかなかった際の参考にしてほしい。

委員：予約をして空きタクシーがなかった場合、利用者は自宅で待っていればよいのか。

事務局：2週間前から予約ができるので、予定が決まった段階で早めに予約を取ってもらえばよい。現在の矢作デマンドも使用車両台数は限られているので同様である。

委員：資料3-2に、「鉄道やバスへの乗り継ぎを前提とした予約制タクシー」とあるが、そもそも矢作デマンドは直接鉄道駅へは行けないと思うので、書き方として正しいか。

事務局：確かにおっしゃるとおりであるが、鉄道駅へは路線バスで移動でき、現在は交通事業者との調整の上、鉄道駅への乗り入れは行っていないため、デマンドからバスに乗り継いでいただくなどして、ご利用いただきたいと考えている。

(4) 北斗台地区における移動手段確保に向けた検討について

資料4に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

委員：利用者による負担は想定しているか。

事務局：現段階では、地域での集金を運行に充てる予定である。将来的には1乗車当たりの運賃を徴収する形式にできるよう検討したい。

委員：利用しないかたの町内会費も使用する想定か。

事務局：地域内でどの程度の利用があるかが定かでないため、現時点では利用予定のないかたからも集金する予定としている。

委員：バス停までの移動が困難となると、バスの利用から離れてしまう。バス停から目的地までの移動はバス事業者として対応していきたいが、バス停までの移動については支援いただけるとありがたい。

委員：住民の利用が少なくなったことが最大の要因となり、昨年幸田タクシーが廃業となった。利用した分の料金を取らずに行うことにはリスクがあると感じている。

委員：域内だけの移動については極力支援し、域外に出たい場合はタクシーやバスを使っていただくといった分担が必要になる。地域の事業者がダメージを受けることは地域にとって損失であることを住民のかたにも理解いただくことが重要である。

(5) 岡崎市地域公共交通会議事務局規程の改正について

資料5に基づき説明

<以下、各委員からの意見等>

特になし。

(6) 令和8年度「岡崎市地域公共交通会議」の運営体制について

資料6に基づき説明

<以下、各委員からの意見等>

特になし。

7 報告事項

(1) 額田地域における公共ライドシェア導入に向けた検討状況について

資料7に基づき説明

<以下、委員からの意見等>

特になし。

(2) 令和7年度「自動運転バス実証運行」の結果について

資料8に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

委員：自動運転バスの試乗を体験し、普通のバスと変わらない印象を受けた。走行に関しては、事前に道路環境を確認し、自動運転が走行しやすい最適な状態まで整備する必要があり、道路工事はスケジュール等の調整を行ったが、今後の通常運行に向けて、走行環境の整備（街路樹の剪定、看板の位置調整等）の手間はどの程度想定しておく必要があるか。

事務局：今後A Iの高度化が進むことにより、突発的な対応も可能になると考えている。今回はいずれ製車両、ティアフォー製システムを使って実証運行を行ったが、今後の通常運行の実現に向け、技術の進展状況や関係者の対応可能範囲を確認しながら、関係者間で連携して進めていきたい。

委員：今回は、交通量や移動が多い区間での実証であり、安全性が最優先であるため手動に切り替わる場面もあったが、条件が揃わなければ安全が担保できないため、今回は各所に協力いただいた。試乗者へのアンケートでは、自動運転バスが運行されれば利用したいという意見も確認されているため、今後高みを目指していくのであれば、道路環境の整備等も必要となってくる。

(3) 「スマートムーブ強化月間・集中取組日」の結果について

資料9に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

委員：12月21日の集中取組日について、利用数が少ないが、この日は10時～14時で降雨があった。考察の中では、天候についても盛り込んでおく必要がある。

事務局：天候は記録できていなかったため、今後配慮して結果は取りまとめていきたい。

委員：アンケート内の「協力したいと思うものの不便であり利用していない」という意見について、本当に不便である場合と不便と思いついでいる場合の2パターンがあり、後者の場合は意識を変えていく必要がある。事務局側で良い働きかけを検討いただきたい。

(4) 西尾市コミュニティバスの運行計画について

資料10に基づき説明

<以下、各委員の意見等>

委員：中島や矢作の住民は、混雑している岡崎市の中央地域に行くよりも、西尾市に行く方が便利である。西尾市内へも行きやすくしてもらえるのはいいことである。

事務局：いこマイカーは現在西尾市の内容であるので乗車できない。

委員：現状では西尾市民の利用が想定されているが、今後岡崎市民も利用できるようにする必要はないか。

事務局：地域公共交通計画の中で記載のある通り、住民ニーズが見えれば、そのあたりも西尾市と協議していく。

8 連絡事項

委員：こどもm a n a c a お出かけキャンペーンについて。幼少期から公共交通に親しんでいただくための取組として実証として第3弾を実施中。キャンペーンとしては終了するが、引き続き協力いただきたい。

事務局：本会議の委員の任期について、令和8年3月31日をもって終了となる。次年度以降の委員の任期は、令和8年度、令和9年度の二か年となる。各団体に依頼させていただき予定をしているので、詳細は追って連絡する。

— 会 議 終 了 —