

令和元年度第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2年3月3日（火）9時30分～11時30分

2 開催場所

岡崎市役所東庁舎2階大会議室

3 出席委員等の氏名

出席委員（17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）
寺澤	秀樹	委員	（愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長）
			※小川 知宏 代理出席
吉岡	実	委員	（名鉄バス(株) 運行部 運行課長）
			※萩木場 護 代理出席
玉置	文博	委員	（名鉄東部交通(株) 取締役業務部長兼路線バス事業部長）
河口	恒徳	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)）
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）
神尾	明幸	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）
小川	賢二	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）
渡邊	重之	委員	（愛知県 都市整備局 交通対策課 主幹）
			※石川 貴康 代理出席
諸戸	健一	委員	（愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長）
			※倉坪 健司 代理出席
三村	浩	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課長）
			※中井 崇之 代理出席
山本	公德	委員	（岡崎市 副市長）
永田	優	委員	（岡崎市 総合政策部長）

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

本多 徳行（総合政策部次長）、杉山 幹昌（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）、
湯口 航平（主事）、徳原 誉人（主事）

5 傍聴者、随行者等

6 名

(内容省略)

6 議題

(1) 西尾市からの協議事項について

六万石くるりんバス「三和線」の岡崎市乗入れについて西尾市からの協議事項について、資料1により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 資料1の写真について、バス停設置箇所の前にちょうど待合場所があるが、これはどういったものか。

事務局： おそらくであるが、これは用水路の上部を活用したものであり、この箇所だけではなく、広く整備されているものである。

委 員： 元々歩く人が休むためのもので、今回ちょうどいい具合に設置されていたのか。

事務局： 県道衣浦岡崎線を整備する際、隣にあった用水路にふたをし、その上を上部利用できるように県が整備したものである。

委 員： 店舗駐車場から道路に出る際は、矢印が駐車枠の上となっているが、乗り入れ部分から道路に出るということでしょうか。

乗り入れについて、矢印よりも上部にもう一か所あり、わざわざ駐車場を迂回して出るのはなぜか。

事務局： 道路への出口については、資料の矢印がずれており、指摘の通り矢印のすぐ隣の乗り入れから道路へ出る。

最短経路で道路へ出ない利用としては、運行事業者の試走において、上部の乗り入れから出た時に、信号までに右折の回転余地がないことが分かったためである。

副座長： 名鉄東部交通とは乗り継ぎが無料という話について、名鉄東部交通からコミュニティバスは乗継券を使うことで無料ということであるが、逆はどういった対応となるのか。

事務局： 名鉄東部交通の割引となるため、現状では調整ができていない。名鉄東部交通の幹線系統を利用した後に、市の内部の細かな周遊での利用については、地域内のバスということで無料としている。

副座長： 岡崎市の方に周知はするのか。

事務局： 岡崎市に地域の総代さんを紹介していただき、回覧板等で周知を進める予定である。

副座長： 水路があり、非常に広い歩行空間がある。右側の縁石はとても新しいものに見えるが、どのような構造となっているのか。また、縁石は切らないのか。

事務局： 元々は縁石の手前まで狭まっていたが、ちょうど拡幅工事が終了し、路側にバスが停車した状態でも右側に車が通ることができる。縁石についてはそのままとした。

副座長： 少し心配である。

事務局： 県の担当者との事前調整では、現在工事中ということもあり、工事が終了次第、承認工事等の調整をしたい。

副座長： 高齢者が縁石に乗ろうとして踏み外すことがよくあるので、きちんと降りられるような形が望ましい。ぜひ、安全には配慮してほしい。

座 長： バスを降りて店舗に入るまでに駐車場を渡らなくてはならない。駐車場は結構危ない。駐車場側の安全対策は難しいが、施設側と調整し、バスの通り道であることを明示するなど、何か考えてほしい。

座 長： この議題について承認ということによろしいか。

委 員： 異議なし。

座 長： 4月1日から運行ということで、地元のみなさまに是非お知らせいただきたい。

(2) 六ツ美中部学区へのデマンド型乗合タクシーの導入について

六ツ美中部学区へのデマンド型乗合タクシーの導入について資料2により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

座 長： この10月から実証運行ということであるが、どのくらい続けるのか。

事務局： 1年間のデータの状況を見て改善を進めたいため、10月から1年半の期間で申請したいと考えている。その後必要に応じて最長3年まで実証運行を考えたい。

座 長： 21条での運行のあとはどのように考えているか。

事務局： 21条での実証運行でみなさまにご利用いただけた場合は、最終的には4条での運行に移行していきたいと考えている。

座 長： 21条の運行のうちはこの会議での了承は必要なく、4条に移行するときに承認が必要となる。今回は4条での運行を見据えるために、議題としているという認識でよいのか。

事務局： そうである。

副座長： 今後、事業者が決まった段階で詳細を詰めていくという認識でよいのか。

事務局： 現在の運行案は、事務局と地元、タクシー協会、既存のバス事業者との調整しているものであるが、実際のタクシー事業者が決まっていないため、そちらが決まり次第、詳細を詰めていきたい。

副座長： 基本的な方針としては、既存の公共交通との競合を避けることがひとつ。もうひとつは、既存の公共交通との連携を深めることで、とても良いことだと思う。

その中で割引制度はポイントだと思う。先ほどの西尾市とは逆のパターンだと思うが、こうしたことは可能であるか。

委員： 運転士の負担が少なければ可能である。

副座長： 西尾市の場合は、運転士が事前に押印した券を持ち、それを発券する。今回の場合は、券を持っている利用者が乗ってくるということか。

事務局： 現在想定しているのは、今のまちバスで行っている方式を考えている。実際の流れとしては、デマンド交通から降りる際に、名鉄東部交通のバスに乗ることを宣言してチケットを発券してもらう。そのチケットは 32 番の南部福祉センターでの乗継で当日限り発行することとして、名鉄東部交通のバスの運賃と一緒に支払う形となる。名鉄東部交通からデマンド交通についても、乗り継ぎ拠点のみでデマンド交通に乗ると申し出た方に対して、チケットを発券して、デマンド交通を 100 円割引とする形となる。こうすることで、双方向での 100 円割引をする。

副座長： 北の方にお住まいの方がバスに乗り継いで JR 岡崎駅など北へ行きたいときは、一旦南まで戻ってくることになる。できれば北の方に 1 ヶ所、南の方に 1 ヶ所ある方が良いが、乗り継ぎにふさわしい場所があるか、運転士の負担にならないかなど検討して、利便性を高めてほしい。

ルールが非常に難しいので、どのようにして説明するのか心配である。方針として競合を避けることと、連携を深めることでこの形になっていると思うが、一方で利用者側からするとすごく分かりづらい。そのあたりの工夫も考えてほしい。

委員： 今後こうした乗り物について、岡崎市全体として考えていく時期だと思う。是非成功して、色々なところで検討していただきたい。

委員： 停留所の希望箇所について 15 番の個人宅があるが、今後も個人宅が増えるのか。もしくはここだけが停留所として担保できる土地があり選ばれているのか。

事務局： 今回の資料の停留所については、地元の協議会において停留所が置けそうな場所として挙げていただいた場所である。事務局としては、現時点で 15 番について現地を確認していないが、地元において安全に止まれる場所として選ばれている。ここで方針として承認いただけたのちに、本当にその場所でよいのか等、しっかりと詰めていくこととしたい。

委員： 全国的にデマンド交通が増えている状況にある。高齢者が増加する中で、ドアツードアの移動といったタクシーのいい所を活用して、行政と協議しながらより良いものを運行していきたい。

委員： 藤田医療センターに直接行けないのはなぜか。

高齢者が何度も乗ったり降ったりするのは負担になると思う。ルールが非常にわかりにくいので、どのように説明されるのか。

事務局： 藤田医療センターと岡崎駅については、名鉄東部交通のバス路線で移動していただきたい。岡崎西尾線というバス路線が幹線となっており、今後も大切に運行を続けていただきたい思いがある。また、六ツ美中部学区において、通勤・通学で利用されており、この路線を衰退させたくないため、デマンドタクシーとの共存・共栄という考えから、行先を設定している。中部学区はバスに乗る文化が根付いている地域であり、そうした文化を引きはがさず、さらに利用促進を図る意味合いがある。

乗り降りの不便についてはどうしてもお願いしなければならないところであるが、実際にデマンドタクシーを運行している自治体に聞きますと、乗り降りの不便よりは、乗り継ぎ環境を整えることで利用していただけるものと考えている。今回の32番南部福祉センターは、産直のような物がある施設であり、ここでなら買い物等をしながら待てるということから、この場所がいいという意見をいただき決定している。

ルールについては難しいことについて承知している。デマンドタクシーのエリア内の町ごとで、どこに行けるのかを示したマップ等を作成したいと考えている。

委員： 21条申請の場合は2か月前に手続きが必要となるため、協議を進めてほしい。説明会についてもスケジュールに取り入れると、利用者の方も安心すると思うので、ぜひ考慮してほしい。

副座長： デマンドの一番のハードルは予約である。今回の予約ルールはまだ決まっていないか。

事務局： 今回、基本的には電話での予約を考えている。並行してインターネットを利用した電子的な予約を取り入れたいと考えているため、事業者が決まった段階で詰めていきたい。

副座長： 重要な点としては、何日前から予約できるのか、いつまで予約できるのかということだが、事業者が決まってからということだと思う。

アプリの場合には、予約に応じてフィードバックができるが、電話ではできないため、予約方法が違う方々の間の調整はどうするのかという課題がある。こうしたことについては、実証実験中にどこかでルールを見直すことをするのか。

事務局： 1年半という長い期間で実証実験を行うため、概ね半年に1回程度の見直しを考えている。

副座長： それがいいと思う。そのためには是非データをしっかり取ってほしい。それは交通事業者さんにもお願いすることで、事務局から要請してほしいと思う。

バス停について、今回地域の皆さんで考えたもので望ましいことと思う。しかし、今後増やしてほしいという要望が出て、あちこちに置くことにならないよう、バス

停設置のルールを明確にしておかなければならない。実証実験中に作成すればいいが、まずは素案として示してはどうか。

名鉄東部交通のバス停 300m 圏内は走らせないということで、これは方針として結構なことだが、一方で 300m を歩けない高齢者が増加していることも事実である。そうした方々への手当ても考えなければならない中で、このデマンドがすべてを解決するものではないということを認識しなければならない。

他地区でも導入したいという声が出てくると思う。この六ツ美モデルを他にも展開するのか、この地域限定なのか、考えてルール作りをした方がよい。

座 長： 説明してもなかなか難しい部分があるため、実際に乗ってみることが大切。それでも数字がなかなか上がらない時にどうするのか、協議会とあらかじめ話しておくことが大事である。

最初は乗り方の間違いが多くあると思う。間違えたことをダメと言わず、間違えてもいいという説明の仕方で、優しく対応してほしい。

この仕組みは会員制であるため、プライベートな情報をどこが把握・管理するのかというルールを定めておくことが大切である。

事業者の当てがあるかどうか、という部分も大事である。公的な資金を投じて行う事業であるならば、この部分もしっかりと整理するとよい。

デマンドは「行きはよいよい、帰りは怖い」ということで、帰りの予約をどうするのかという問題がある。スマホで予約する方はよいが、公衆電話がほとんどない今、高齢者の予約をどうするかが重要。事業者やパートナーのような、予約をしてくれるような仕組みを、まちづくりの中で作っておかないと、帰りが使えなくなってしまう。

乗り合いという仕組みを、どこまで理解していただくかということを、協議会でしっかり話し合してほしい。

8 報告

(1) 「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」結果報告

「これからの岡崎市の交通を考えるアンケート」の結果について資料3により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

副座長： 岡崎市は名鉄バスが充実しているということから、免許返納との関係でも名鉄バスに期待が寄せられているということが分かったと思う。

岡崎市は額田もあるので、バランスをとることが大事である。

全体としては皆さん思われていることとして「公共交通でどこへでも行けるようなまち」です。これは岡崎だけではなく、他の都市でも同じようなことは出てくるが、一方で、結局億劫で使わないという現状がある。そういう意味では、モビリティ

ィマネジメントのような、皆さんに公共交通での移動を理解していただくと、もっと良くなるかと思う。

世界中の事例を見ても、公共交通だけを頑張っても無理があって、都市のかたちとの関係が重要である。都市づくり、ことづくりと一緒に、トータルで公共交通を考えていけるといいと思う。

座 長： 自由意見が約 400 件と関心が高いように思う。このキーワードの分析をしてほしい。ここから何を引き出すかが大切なことのように思う。

運行本数が不満というが、車と比較したら不便なのは当たり前の話のため、果たして本当にそうだろうか、という視点で上手なやり方を探してほしい。

また、このアンケートの使い方について、地域の方に届くようなことも色々と考えていただきたい。

(2) 地域間幹線系統の事業評価票

地域間幹線系統の事業評価票について資料 4 により説明をした。

<以下、各委員の意見等>

座 長： この地域間幹線系統は補助金を頂いている系統で、資料中の「輸送量」が 2 年連続で 15 人を下回ってしまうと、補助金がカットされてしまう。路線を残すためにも皆さんで乗っていただくということを頑張ってくださいをお願いしたい。

9 その他

名鉄バス シルバーパス 65・ゴールドパス 70 について

3 月 14 日から、現行の「得々パス」に代わる高齢者向けの商品である「シルバーパス 65・ゴールドパス 70」について、通用区間や購入方法などの説明を行った。

<以下、各委員の意見等>

事務局： 岡崎市としても、当該商品の購入費の補助を行うことを考えている。市の負担金額や事務手続き等については、事業者と調整中であるため、整い次第市政だより等で PR することを考えている。

副座長： 高齢者の外出になり、健康につながり、医療費が削減できるというようなことになる可能性がある。それを裏付けるためにはデータをとらなくてはならない。幸い今回のパスは IC カードでデータが残るので、それを市も補助を出すということならば名鉄バスからデータを提供頂いてほしい。

委 員： 名鉄東部交通において、これまでの得々パスはご利用いただけたが、今回 IC カードとなることによって、ご利用いただけなくなることをご理解いただきたい。

委員： 障がい者の割引については設定しないのか。

委員： この商品については非常に安い価格設定となっている。名鉄バスの初乗り 170 円区間について、通勤定期では 1 ヶ月 7,690 円、通学定期でも 1 ヶ月 6,150 円となっており、それよりも安い設定であるため、障がい者の方についても同額としている。

座長： 外出機会が増えることや、健康増進につながるなど、利用者の方のメリットになる話を出して行くことが大切。こうした話を出せるように、データを把握・分析してほしい。

委員： このパスは岡崎市内の電車などは利用できないか。

委員： 電車では利用できないが、名鉄バスの一般路線であれば全部使うことができる。

委員： 岡崎警察署では災害時の危険性や認識性の低さから、点滅信号の撤去を順次進めている。近所で古い点滅信号の存在に気づいたらご連絡頂きたい。
また、自転車の「止まれマーク」についてもご相談していただきたい。

委員： アンケートの中でバスに対するご意見が多くあったところだが、利用者の方の期待に見合う本数が用意できていないことや、時間通りの運行について頑張っていることにご理解いただきたい。

10 連絡事項

次回会議（令和 2 年度第 1 回）予定について連絡をした。

－ 会 議 終 了 －