

令和２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１１月２０日（金）１０時から１２時まで

2 開催場所

岡崎市役所西庁舎７階 西 701 号室

3 出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）
河合	貴夫	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）
玉置	文博	委員	（名鉄東部交通(株) 取締役路線バス事業部長）
吉川	篤史	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）
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 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）
宮本	一彦	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）
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）
			※加藤 拓 氏 代理出席
鈴木	隆史	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）
澤木	徹	委員	（愛知県 都市整備局 交通対策課 担当課長）
			※安藤 悠太 氏 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）
大和	洋之	委員	（愛知県警察 岡崎警察署 交通課長）

(2) 欠席委員（１名）

山本 公徳 委員（岡崎市 副市長）

- 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(アイシン精機㈱)
- 5 説明等のため出席した事務局職員の職氏名
杉山 幹昌(地域創生課長)、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)
- 6 傍聴者、随行者等
7 名
- 7 会長あいさつ
(内容省略)
- 8 第3回交通政策会議書面決議結果の報告
第3回交通政策会議書面決議結果について事務局より資料1に基づき報告をした。
本件について委員より質問や意見はなかった。

9 議題

(1) 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2に基づき説明した。

＜以下、各委員意見等＞

委員： まず提出期限だが、1月15日を目途にお願いしたい。中身については、コロナウイルスの影響は分かるが、コロナの一言で片づけてしまうのは、少し乱暴なのではないか。例えば、中部様式「1.直近の二次評価の活用・対応状況②」について、事業評価結果の反映状況として「現状分析を進め、次期公共交通計画の策定を進めている」と記載し、今後の対応方針として「コロナウイルス等の影響を踏まえつつ、次期計画の策定を進める」と記載しているが、その間が無いという印象である。

また、資料2-1について、「額田支所-市民病院線」利用者数6,306人に対し、実績は5,410人という事で達成できなかったとしているが、5,410人はコロナ禍においても利用されているとの見方が出来ないか。恒常的に利用されている方がいて、そのことにも着目すべきである。ネットワーク全体としての評価に対する視点が少し欠けているのではないか。コロナ一辺倒ではなく、例えば、月毎の利用者の変動等も踏まえながら、評価を修正していただけると良い。

事務局： 昨今コロナ禍に関して、注意しなければいけないという意識が向かい過ぎていた面もあると思う。相談させて頂きながら資料を修正していきたい。

委員： 資料の7～8ページの免許の返納者について、岡崎署の交通課に免許返納に来られる方が多くみえている状況である。具体的に欲しいデータや免許返納した方に聞きたいこと等があれば、なるべく早く教えていただきたい。事前に教えていただければ、県警本部の運転免許課とも協議をし、最大限協力したいと思っている。何か具体的に決まっている施策や、欲しいデータがあるか等を教えていただきたい。

事務局： 今後実施予定の施策として、六ツ美地区で運行しているチョイソコについて、警察署の方から免許返納に対するチラシ等を置かせて頂けないかという相談を受けており、岡崎市としても協力したいと思っている。

欲しいデータ等については、公共交通と免許返納に対する関係性の検討を進めたいので、依頼させていただきたい。

座長： データだけではなく、両者が連携して情報を提供・共有する仕組み、または、岡崎市が作成したチラシ等を警察署で配架や設置等も含めての仕組みにもなると思う。お手数をおかけするが、是非お願いしたい。

事務局： 今年度、一部期間で名鉄バスのゴールドパス、シルバーパス購入費用の一部を負担する新たな施策を展開しており、来年度以降も予算要求を続けてい

きたいと思っている。また、ご指摘の通り、免許返納の窓口パンフレットを設置させていただく等の連携も必要と思っている。警察ともそういった施策も含めて、協力していきたい。

委員： フリーパスの話があったので、少しだけ補足をさせていただきたい。

免許返納された高齢者等も利用可能なフリーパスだが、1ヶ月当たり1,000枚を発売目標としていたが、実際には1.5倍からそれ以上売れている状況である。名鉄バスエリアでは、岡崎エリアが最も活用が多く、高齢者の方がより使いやすい環境であると想定される。より広めていただくという意味でも是非協力をお願いしたい。

座長： 自己評価をしっかりとすることが大切。いただいたご指摘や、中部様式も含めて整理をしていただけると大変良いと思う。

委員： 対応方針で「利用促進を図る」と記載があるがコロナ禍の状況では行政から利用促進を図ることは難しいのではないかと。自治体からの相談も多い。

公共交通マップに新しい生活様式や、公共交通の利用促進等のアピールをするといった記載があるので、対応方針にいれられたらどうか。また、愛知運輸支局が作成した公共交通あんしん利用というA4のチラシを皆様方の席上に配布させていただいた。国土交通省中部運輸局愛知運輸支局の方で既に出しているものなので、恐らく自治体の方も使いやすいのではないかと。こういった内容を、マップに載せるだけではなく、広報誌等の市民の方の目に届くような形で緊急アピールをしてもよいのかなと思っている。

最後提案になるが、紙媒体の広報ではなくて、例えば豊橋市はYouTubeの動画を作成し、「市民の方に公共交通は安心ですよ」という広報をしている。あと、高山市の濃飛バスでは、運転手の方が実際に動画に出演して、バスの車内を丁寧に清掃されている姿を映したYouTubeの動画をアップしている。そういった取り組みもあるので、関係者の皆さんが協力して動画を作るのもいい取り組みなのかなと思っている。あくまで提案という形でご紹介させていただく。

事務局： 提案いただいた内容について、実現の可能性を内部で検討したい。

副座長： 新型コロナウイルスに対する安全対策を推進していくという点は、明記した方が良い。加えて、具体的な施策についても検討していただければと思う。

座長： 今年度の第三者評価委員会は立候補制としており、岡崎市も是非立候補していただきたい。外部へメッセージを出していく、それが市民の皆さんの目にも止まるだろうし、周辺市町の皆さんへのPRにもなる。今日は、良いご意見をたくさんいただいたので、そういった所を頑張っていただきたい。いただいた意見の評価書への記述等については、事務局と私、松本先生も含めて検討させていただき、整理・追加等したいと思うが、詳細は事務局と私の方に一任するという事でご承認いただきたい。

(2) 岡崎市地域公共交通計画について

岡崎市地域公共交通計画について資料 3 により説明をした。

<以下、各委員意見等>

委員： 一連のまとめ方が、現行の交通体系を前提としたまとめ方になっている。

これまでのバスやタクシー、鉄道それぞれの側面毎にどうするのかという考え方では、公共交通として上手く対応ができないのではないかと考えている。名古屋鉄道のグループでも、鉄道、タクシー、バス、というそれぞれの分野があるが、最近はその垣根を払拭し、鉄道と陸上交通のようなカテゴリで総合的な交通体系を提示する必要があるのではないかと協議を進めている。

特に、岡崎市のような人口密集地と過疎地が共同する都市においては、まとめ方として、現行のバス会社やタクシー会社をどういう交通体系の中で集約していくのか、という視点でまとめていかないと具体的な政策がなかなか見えてこない。

加えて、現況の課題に「運転手が不足している」という記載があったが、これに対する今後の課題、解決策はやや具体性が無い。例えば、名鉄グループでは、鉄道の社員は愛知県、岐阜県、三重県から通勤している従業員が多いが、名鉄バスや名鉄タクシーでは、ほぼ 99%が岡崎市在住の方が岡崎市の事業所に勤めているため、裏を返すと地域の雇用問題と直結してくる話になる。そして、コロナ禍によって失業率が今後まだ上昇してくる事が懸念され、逆にバスもタクシーもなかなか稼働が上手くいっていない。ドライバーがますます不足すると、よい施策を決めても実際にそれを運行する労働力が全く無くなるという懸念がある。岡崎市内の就労者をいかに岡崎市内の公共交通の職に就いてただいて、それに対してどういう支援策を講ずるかという点を、計画に盛り込んでいただきたい。具体的には、「岡崎市内のドライバーとして公共交通に対して誇りをもってやりませんか」というアピールや、2 種免許取得にかかる費用の全額あるいは一部を補助する代わりに岡崎市で働いてもらう等の施策を是非入れて頂ければ有難い。

また、公共交通であるため、高齢者だけでなく、観光等でいかに外部から岡崎市に来てもらいやすくなるかという視点も重要ではないか。例えば、東京の都心に住んでいる方が、岡崎市郊外部に行こうと思った時に、どういう交通手段を名古屋駅から使えば良いかというのは分からないと思う。可能な限り公共交通をスムーズに乗り継げるようにする必要があり、そのために I C T 技術等の活用や、岡崎市が提供するアプリの様なものを将来的に整備し、東京や北海道や関西から岡崎市に来ていただく方が、「岡崎市」と検索すれば最適な時間とルートがすぐ表示されるようなものを整備することで、観光にも非常に効果的ではないか。是非、この 3 つの視点を検討頂ければありがたいと思う。

事務局： タクシーあるいは就労、地元 PR やアプリについては、個別の具体施策と

して今後詰めさせていただければと考えている。

座 長： 前計画の検証結果は個別事業の結果についてであり、現況整理、上位計画はもう少し大きな話である。前計画の検証結果と、現況整理、上位計画で話のレベルが異なっているので、今のような議論になったと思われる。そのため、話のレベルを整理する必要がある。

事務局： まとめ方については、また相談させていただきたい。

副座長： バスやタクシー、あるいは路線バスといった交通モードを、縦割りで考えられていたのが従来であり、これからの時代はそうではない。まさに先ほどの意見の通りだと思う。特に、改正活性化再生法では、地域の交通手段総動員の様な言葉も増えてきている。現実問題として、MaaS が普及すれば、どこまでがバスでどこまでがタクシーという話ではなく、全てが一体になってくる。「タクシーなど多様な交通手段を検討する必要がある」というのは、当たり前前の事になってきているので、書き方を変えてもらった方が良い。

また、そういった意味では、「バス停の待合環境」と記載があるが、バス停だけではないと思う。タクシーの待合環境も含めた「公共交通の待合環境」ではないかという気がする。その部分の記載は、今の意見を踏まえて反映してもらおうとよいと思う。

また、新しい市長になり、市の方針が大きく変わるのであれば、それをある程度反映せざるを得ない所もあると思うが、その点について教えていただきたい。

事務局： 市長の公約の中にバスに関して「地域検討会議の設置」が入っているが、以前市長にレクをした段階では、デマンドも含めて地域の足を考えて欲しいという思いを持っていると感じた。以前からお話しさせていただいているが、矢作地域のバス路線再編と併せた地域の足の確保のため、矢作地域全体として検討会議立ち上げを進めている。アンケート等を準備しており、年明け早々にも実施する予定で進めている。10月に選挙が終わり、まだ一か月しか経っていないため、詳細なレクチャーは行っていないが、今後レクチャー行いながら市長の考えも考慮していく必要はある。

副座長： 承知した。加えて、これは総理大臣が変わった事に関係するが、「カーボンニュートラル」が明確化されたため、環境に関する要素も追加してもいいのではないか。日本は環境問題に対して鈍感すぎたという気がしており、今回の菅政権でそこが明確に打ち出され、世界標準並みに移行していくのではと思っている。やはり、これは地球市民として取り組む必要があり、そこも明確にしてもらおうと良いと思う。また、「高齢者等移動制約者に対する移動手段の確保」に関連するかもしれないが、ファーストマイルというのが大きな問題だと思っている。現在の記載内容は、階層構造という形ではなく、どちらかというと「移動制約をお持ちの方々は移動制約の方々だけで移動しよう」

という仕組みを作るように読み取れてしまう。そうではなく、端末交通を階層構造の中に位置付けて、中大量輸送機関にも乗れる方がスムーズにアクセスできる構造を作ってあげるというのもひとつである。それが効率的なネットワークになると思う。そういう記述、あるいは、課題抽出というのがあっていいと思う。また、岡崎市で自転車ネットワーク計画も作られているため、自転車も計画に位置付けて良いのではないかなと思う。また、言葉が気になっているが、「コミュニティバスの効率的な運行」という記載があるが、効率性は重要ではあるものの、必ずしも求めないといけない方針ではないと思う。それよりも効果が重要であり、そこに税金を投入する意味がある。効率性で判断してしまうと、効率性の低いものはどんどん切っていくというイメージに見えてしまう。民間企業はそういう事だと思うが、果たして行政がこれからやっていこうという部分を効率性で判断していいのかなという気がする。

基本理念の「新たな暮らしと活力を創造する」というのは、凄く大きな理念で素晴らしいと思うが、少し大きく書きすぎたかなと思う。やはり交通は派生需要であり、本来の需要ではないため、創造までいくと書き過ぎなのではなかという心配はある。「創造を支える交通体制」くらいがいいのかなという気がする。

事務局： 基本理念のところであるが、大き過ぎるということで、もう一つランクを落しても良いのでは思うところはある。もう一度、基本理念の所を含めて相談させていただきたい。

委員： 意見という訳ではないが、施策の紹介をさせていただきたい。「あいち公共交通ビジョン」の上位計画にあたる「あいちビジョン 2020」が「あいちビジョン 2030」に更新されている。「あいち公共交通ビジョン」も上位計画に基づき内容を変えていく予定である。愛知県としても MaaS の実現可能の検討を進めていく事になっている。愛知県の施策スケジュールとして、そういうことがあるという事だけご承知いただきたい。

座長： 愛知県と調整しながらコメントの記載をお願いしたい。

委員： 都市計画マスタープランに、バリアフリーや歩道整備等の記載があるかを確認したい。移動制約者に対する対応として、車両側の整備を頑張っても、ハード整備と一体化していない場合、効果が発現しないと思われる。

事務局： 都市計画マスタープランの方は、現在策定中の状況にある。今の視点については、改めて確認させて頂き、必要に応じて追記等をさせていただきたい。

副座長： 補足すると、ウォーカブルな歩行空間の確保に関する内容は確実に書いてある。ただし、バス停との関連でいうと明確な記載は無かったと認識している。一体的に整備されることが理想的ではあるが、バス停が設置される場所を前もって把握するのは難しいことだと思う。全ての場所に十分な空間を確

保することが難しいため、一般的な歩行空間の確保ということが、記載されているのだと思う。

座 長： 車両との関係性は、どこかで整理せざるを得ないと思っている。バリアフリーという点で、「バス停を設置した折の車両との関係を随時チェックします。」といった文言が必要と思う。もう一つは、坂道にある待合空間といった地形等の話に関連する事も含めて書いていただく事が出来るのかについては、確認をしていただきたい。

視点の整理がされると、内容が分かり易くなると思う。例えば、モード間の話、エリアの話、人の配送みたいな話など、いくつか整理していく必要がある部分があると思う。複数の視点を重ね合わせたうえで、アウトプットが炙り出されるような整理にすると、課題のまとめの仕方から、基本方針・基本目標に繋がって来るのかなという感じがする。環境の問題や I C T 技術の話も含めて、階層的に一度整理してもらおうと良いと思う。

10 チョイソコおかざきの現状報告について

チョイソコおかざきの現状報告について資料 4 により説明をした。

<以下、各委員意見等>

副座長： 往復で使われたのか、片道で使われたのか、その辺りは確認しているか。

事務局： 実数は確認できていないが、片道より往復利用の方が多い状況である。

副座長： 予約はどうしているのか。帰りは何分前まで予約できるのか。

事務局： 予約は利用の 30 分前まで可能。朝は予約自体が少なく、夕方に運行状況を確認すると予約が埋まっているという状況である。帰りは外出して自分の用事が済む頃に電話し、乗車するという形での使われ方が多いと想定される。

副座長： 例えば、行きはチョイソコ、帰りは名鉄や東部交通などバスを利用するといった利用方法の有無は把握しているか。

事務局： 現時点では把握できていない。

副座長： チョイソコだけで移動している訳ではなく、他の移動手段の利用にも繋がっているといったデータが取れると良い。今後調べて貰えたらと思う。

座 長： まだ 10 月のデータであるため、これから利用状況の経過を見ないといけない。もう少しデータを取得し、利用の増減の状況も含めて、確認をしていただけるといいかなと思う。

11 その他

<以下、各委員意見等>

委 員： 名鉄バス路線化された岡崎北線の利用状況について報告する。4 月については、コロナ禍の影響により、月合計で 2,456 名、日当たりで平日 100 人くらいの利用であった。その後は徐々に回復傾向にあり、直近の 10 月では月合

計 4,579 名、日当たりで 181 名の利用である。4 月比 86%程度の増加であり、良い傾向である。また、中岡崎からシビコの利用が定期的であり、1 日 20 名～25 名の利用がある。利用が多い停留所としては、岡崎市役所、稲熊町 2 丁目、岡崎シビコ等がある。全体的にみると 1 日当たりの利用者数は平均 4 人以下と少ない状況であるため、厳しい状況の中ではあるが、増加傾向にある。また、非常に要望が多かった六供地区では、利用者数はこれから伸びてくることを期待している。岡崎医療センター線については、名鉄バスと東部交通さんが路線を重ねて運行しておる状況であるが、名鉄バスの状況としては、4 月からは 1 日当たり約 140 名、月合計で 3,109 名という状況。10 月の直近では 1 日当たり 158 名、月合計で 3,743 名というような状況。利用状況としては、4 月比で 120%という状況である、ただし、これは、便数が東部交通さんとほぼ半分になるため、実際にはそれ以上の数字ということである。やはり、朝の時間帯、通勤の時間帯、病院に向かわれる方の利用が非常に多いのかなというところである。また、周辺の今後沿線開発が進んで、宅地や銀行の新設等も想定され非常に期待が大きい路線になってくるのではないかなと思っている。

委員： 名鉄バスさんからもご説明あったが名鉄東部交通も岡崎医療センター経由を運行している。ただし、マナカが入っていないため、細かい数字は把握していないが、やはり朝 8 時台のバスが一番利用は多い。1 日当たり 20 人程度の利用があり、恐らく通勤の需要だと想定される。病院への通院利用が想定よりも少なかったようで、これから伸びていくことを期待している。バス全体としては、やはりコロナの影響を非常に強く受けており、5 月、6 月は最大時の 50%を切るような状況であったが、10 月になり約 8 割まで戻ってきている状況である。ただし、11 月に入り移動自粛等で利用者の回復が止まっている状況である。

座長： 10 月までは利用者数が徐々に伸びてきているが、11 月に少し状況が変わりつつあるという報告である。頑張って運行していただいているので、市民の皆さんに安心して乗っていただけるように、コロナ対策や新しい取り組みについて、よろしく願いたい。

12 連絡事項

次回の会議は令和 3 年 2 月 22 日月曜日 10 時からの予定をしている。詳細については、決定次第連絡させていただく。

— 会 議 終 了 —