

令和4年度第1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4年5月27日(月)14時00分～16時00分

2 開催場所

岡崎市役所福祉会館2階201号室

3 出席者及び欠席者の氏名

(1) 出席者(15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)
花村 元気	委員	(名古屋鉄道(株) 地域活性化推進本部 地域連携部 交通サービス担当 課長補佐)
寺澤 秀樹	委員	(愛知環状鉄道(株) 運輸部 次長) ※山本 正和 企画担当課長 代理出席
大野 淳	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)
浅岡 林平	委員	(愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長(岡陸タクシー))
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)
鷺山 幸男	委員	(岡崎市老人クラブ連合会 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
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) ※本田 慎一郎 首席運輸企画専門官 代理出席
大林 益英	委員	(愛知県 都市・交通局交通対策課 担当課長) ※平野 新一 主事 代理出席
増岡 浩仁	委員	(愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長)
稲吉 昌志	委員	(愛知県警察 岡崎警察署 交通課長) ※竹下 智 係長 代理出席

(2) 欠席者(6名)

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)

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)  
山本 公德 委員 (岡崎市 副市長)

4 関係議題審議のため出席した事業者の代表者等の氏名  
大屋 輝倫氏 ((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)

5 説明等のため出席した事務局職員の職氏名  
手島 俊明 (総合政策部長)、木下 政樹(地域創生課長)、  
牧原 利雄 (地域創生課副課長)、細野 雅人(主任主査)、  
川内 良祐(主査)、徳原 誉人(主事)、安藤 星哉 (主事)

6 傍聴者、随行者等  
5名

7 冒頭  
愛知運輸支局本田氏より「活発で良い議論ができる会議のために」等持ち込み資料について説明。

8 議題  
(1) 令和3年度決算報告及び監査報告について  
資料1に基づき事務局より説明。  
鷲山委員より監査報告。

<以下、各委員の意見等>

会長： 意見なしということで承認でよいか。

委員： 異議なし。

(2) 令和4年度事業計画案及び予算案について  
資料2に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

会長： 意見なしということで承認でよいか。

委員： 異議なし。

(3) 生活交通確保維持改善計画案について

資料3に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

副会長： 内容は概ね良いと思っているが、目標の利用率1%増はかなり高い目標。補助の承認が取れたら目標に向かって頑張っていくと思うが、額田の人口は減少傾向にある。2点確認をしたい。1点目は、資料に書いてある利用率1%増の数字は整合が取れているか。2点目は、利用率1%増を達成するために額田の地域交通協議会で努力をしていただく内容になっているが、交通政策会議の予算とは別に地域協議会を支援する予算がある認識で良いか。

事務局： 利用率1%増の整合性は取れている。目標達成に向けては地域の方に頑張ってもらう内容で基本的にはゼロ予算である。

副会長： 地域の方々の組費等で捻出するのか。スタンプカードの配布やチラシ作成などはお金がかかる。その姿勢はありがたいし、重要だと思うが、市としては何もしないのか。

事務局： 利用促進に係る情報提供を行ったり、一緒に汗をかく場合もある。

副会長： 了解した。

会長： 次回評価を受ける際には、地元の活動や市のサポートについての内容も書くべき。それを支局に提出することで、国がより良い施策をする流れにもなる。

委員： 表を見ると利用率が非常に低い。他の資料を見ても、大きい車で停留所ごとに動いて利用率を促進している。高齢者にとっては、自宅から300m歩いて停留所に行くのが最大の苦痛になっており、利用率が抑えられる原因にもなっている。タクシー業界でも小牧でデマンドの調査をしたところ、ドア to ドアと停留所ベースでは5倍ぐらい利用率が違う。ドア to ドア又は停留所を100mなど細かく区切った施策を検討しても良いのではないか。

会長： 貴重な御意見だが、まずはこの計画について協議をお願いしたい。今の御意見は今後の各地区の話の中で検討をさせていただく。

副会長： 6ページ5番に地域ニーズに対応した路線・運行形態等の見直しで移動手段を研究すると記載があるので、先程のドア to ドア等含め、地元と一緒に検討するという姿勢がある。今後、検討が始まるのでは思う。

支局： 6ページの左から右にかけて、例年と同じように見受けられる。何か新年度で盛

り込んだ内容はあるか。

事務局： その他に全世帯に配布される広報誌やケーブルテレビの活用について記載した。

会 長： 毎年数字だけ変えて、内容が変わらない申請で補助を受けるのは、国としても考えているところだと思う。会議の中で、補助金について議論する時期に来ている。令和6年度から補助制度に係る法律改正がある。法律改正してから補助について考えるのではなく、事前に情報提供含め話し合い、岡崎市の補助に対する意見を固めるためにこの会議を活用していただきたい。

副会長： 今後に向けての意見だが、人口が減っていく中山間地域で利用増を目指すことは正しいのかについて、今後検討していく必要がある。決して便利とは言えない交通手段が中山間地域を走っているのは、買い物など必要最小限の移動を賄うためである。本当に交通に困っている人がいるのかについて視点を持つことが大事である。送迎等が利用でき、困っている人がいなければ公共交通の利用がなくとも良いはずである。国は中山間地域の利用率を上げるよう指示を出しているが、中山間に対する施策目的として違うのではと声を上げる必要があるかもしれない。

会 長： 生活交通確保維持改善計画について意見は出たが、内容の修正はなしで良いと考える。国に提出する計画は現状のまま承認で良いか。

委 員： 異議なし。

## 9 報告事項

資料4に基づき事務局より説明。

株式会社アイシンの担当者よりチョイソコおかざきのスマホ予約を実演。

<以下、各委員の意見等>

会 長： スマホ予約と電話予約がある。スマホ予約は全体の何%か。

事務局： 7%と低い。スマホ教室等で利用促進を図っている。

会 長： 高齢だと、スマホ利用に難がある。その辺を踏まえて導入を目指す必要があるの  
で、少しスマホ予約のPRを工夫する必要がある。また、なぜ道路運送法の4条ではなく21条で運行しているのか説明をしなければならぬ。今回でなくて良いが、次回以降説明があるとよい。

事務局： 承知した。

副会長： チョイソコおかざきの予約で時間を入れると乗車候補が出てくると思うが、自分が乗りたい時間に車両がない場合はその時間前後で乗車しないといけないのか。

大 屋： 時間指定して車両がない場合は、他の方が予約をしており、基本的に先に予約した方を優先としている。前後の時間で乗車していただくことになる。

副会長： せっかくスマホで予約をしているので、フィードバックがあると良いのではないか。例えば、需要や実績データが得られたら、相乗りできるルート及び時間を設定してユーザーにフィードバックするなどが考えられる。まだスマホ予約が予約全体の7%でデータも集まっていないと思うので、今後検討していただければと思う。21条運行に係る説明の件だが、10月以降何を明らかにするために実証運行するのか、4条運行に移行するのかの検討について次回説明があると良い。

事務局： 承知した。

委 員： 利用者割合が12%ということで、ヘビーユーザーが使っている交通手段に感じる。裾野を広げないと事業の採算性が取れていかないと思うが、利用していない方向けになぜ利用しないのか調査をする計画はあるか。

事務局： 以前に会議の場で報告をしたが、昨年度アンケートを取った。利用していない方に普段利用しない理由を聞いたところ、今は利用する必要がないという意見が多かった。一方で、チョイソコ岡崎を維持していくために、普段の移動を一回チョイソコおかざきや名鉄東部交通バスにしてみる意向があるか尋ねたところ、一定数いた。

委 員： 別冊2の地図が分かりやすいが、お出かけエリアを大幅に広げていただいた経緯がある。矢作エリアでの実証運行は4、5学区と広く、実証運行が成功するのではと期待をしている。六ツ美は黄色いエリアは広いが、住んでいる人も少ないので、黄色いエリアだけで利用促進をしても限界があると思う。青い方たちも含められないか。六ツ美中部学区だけで実証運行をしていけるのかの検討が必要。

事務局： 六ツ美中部学区の方が中心で始めたので、現行は六ツ美中部学区での実証運行としている。他の学区の方も協議会等に参加いただき一緒になって交通について考えていただけるのであれば、実証運行の地域を拡大できる可能性もある。また、そのほかの支援については地域の検討協議会や政策会議でご意見いただき、検討していきたいと考えている。

会 長： チョイソコのような仕組みでは、エリアの問題は離れることが出来ない。どういったサービスをエリアで行うことで、どういった生活が保証されるかを21条運行で見定めることが出来るかが重要。また、本格運行を行う時期や条件について住民と整理する必要がある。それでも改善の余地があるのであればエリアを拡大するなど検討をしていく必要がある。

委 員： 名鉄さんと絡んで、イベントを行った際に利用されていない方にアンケートをと

ったか。チョイソコを知らない方がいれば、チョイソコを知ってもらうチャンスではないか。

事務局： イベントはアイシンが主体となっているので大屋氏から詳細について答えてもらう。イベントとしては、チョイソコの利用促進はもちろんだが、外に出る機会を作ることで健康促進の目的も含んでるとお伝えしたい。

大 屋： イベント時にチョイソコを知っているかは毎回尋ねているが、ほぼ 100%知っている。ただ、会員登録しているかと尋ねると会員登録していない方もいるため、イベント後に会員登録の案内をしている。イベントに来てもらう方は友達が連れてくる方が多いため、会員登録をしていない方が多い傾向にある。

副会長： 個別輸送の場合、利用してもらえればいいという訳ではない。困っている方に乗ってもらうことが重要。貸切のため、有効活用してほしいが、利用が多すぎるとパンクしてしまうのが今の運行なので、今回のように薄い需要のところで効果的な交通手段だと思う。利用率ばかりを重要視せず、困っている方が利用できること及び知らない方がいないようにすることが大事。困っている方の把握を行うとよい。ただし、定時定路線の利用促進は是だと考えている。

また、アイシンさんがイベントを行うことに意味があると思うが、今年度に入ってからイベントを行っていないのか。

事務局： 直近で料理教室やスマホ教室のイベントを行った。

副会長： 許されるか分からないが、ワイン教室などアルコールを使ったイベントだと公共交通を使おうという考えになると思うので、イベント内容も検討していくとよい。

会 長： タクシー車両だと相乗りが難しいのが現実。たくさん乗っていないと市として本格運行にしづらい面もあると思う。市民の方と話し合い、本格運行に移る条件等を決めとく必要がある。たくさん乗っていることが重要ではなく、チョイソコによって、利便性の向上を図れる、困っている方がいないようにするという方針で動いてほしい。アンケートを取る必要はないが、地域住民がどう思っているかという点を常に把握すべき。

#### (4) 矢作地域の取組みについて

資料 5 に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

委 員： 名鉄バスでは、矢作地域の利用が減っていた中で、市民病院まで続く長大路線を切って、地区内路線の系統を追加する形で矢作地域の路線再編を行った。あくまで速

報値となるが4月1日から5月24日までで、利用者数が前年度比の109.5%になった。これは昨年のコロナの情勢を考へても5ポイント程度の効果があつたのではないかと、路線再編については社内では一定の効果があつたと評価している。

会長： 矢作地域内の数値か。

名鉄バ： 個々のデータからも拾っているが、矢作地区内の停留所からの乗車人員ベースで算出している。

また、ICカード実績より再編前の矢作・市民病院線の利用はほぼなかつたが、交通の便が悪くなつたと1件苦情がきている。

副会長： どういう方をターゲットにするかによつて、運行形態がよいのか判断が変わってくる。バス停まで歩けない方にとっては今一つだが、福祉的な意味合いが強くなる。基本的には、バス停まで歩ける方をターゲットとしている認識で良いか。

事務局： 資料を見て意見を言つていただいたと思うが、現在停留所は検討中のものを載せている。記載の停留所間隔よりきめ細やかな停留所間隔になる可能性もある。

副会長： デマンドというファーストマイル、ラストマイルは既存の公共交通とつないで乗り継いでもらうことが必要である。今回、名鉄バスのバス停にデマンドがあるということで、外から中への移動が出来るの非常に良い。ぜひ乗り継ぎ割引も行つてほしい。一方で今回、駅に行けないのはなぜか。特に、宇頭駅には行きようがない。一律に鉄道駅に行けなくするのはではなく、名鉄バス路線がない駅には行けるようにするなど個別に判断できないか。

事務局： 宇頭駅については、タクシー事業者を意識。既存の公共交通に配慮して、共存していくために鉄道駅300m圏域に停留所設置不可とした。宇頭駅には常にタクシーが待機はしていないが、宇頭駅まで直接タクシーで乗り込んでくる方に配慮した。

副会長： 理屈に合わないように感じる。その考へだと病院やスーパーにも直接タクシーで乗り込む方もいるが、そこには配慮しないということになる。

委員： 宇頭駅にはバス路線、バス乗り場及びタクシー乗り場がない。既存の交通機関と共存していくために駅周辺をタクシーとの結節点であるとし、300m圏域には停留所を作らないようにルール上の整理として提案をさせていただいた。デマンドが駅まで進入出来るようになるとタクシー会社の減収につながる。駅ごとに停留所を検討すると、ルールの説明が複雑化してしまう。

副会長： 何を優先するかだと感じる。一律に例外なくルールを作れば分かりやすいが、これからの交通をどうしていこうかと考へるときに利用者視点が欠けてていいのかという点を考へる必要があるのではないか。利用促進を考へるときに、既存の交通機関との共存も大事だが、車に頼らない交通環境を整備してあげることの方が交通機関にとってはトータルで考へると全体の利用が増えるため、大事だと思う。例えばデマン

ドの方が運賃は安い、待ち時間もあるしタクシーで行こうとなるかもしれない。また、ルールの方もバス路線がある鉄道駅には行かないとすれば明確化すると考える。

委員： 26号線地区、宇頭地区及び橋目地区への配慮がない。コロナ化でタクシーを配車しているが26号線地区の方々からの要望が多い。住民の利用を最大限に考えるのであれば、26号線西側の住民に配慮をしないといけない。また、宇頭駅のタクシーは通勤客も利用しているので、デマンドが通れば利用があると思う。しかし宇頭駅周囲の道路が狭く、タクシーでも厳しい。岡崎市はデマンドを運行させるとなれば、道路の拡張も考えないといけない。

会長： 安城市のコミュニティバスも入っているが、宇頭駅近くの道が狭いため、宇頭駅近くまでしか行けない。宇頭駅に直結していないので中々利用客が少ない。市の境界に近いサービスでは、片方はコミュニティバス、片方はデマンド交通の話が出てきている。一度情報を取り合って、あるべきサービスはどうするべきか整理する必要がある。

また、デマンド交通の停留所まで歩けない人はどうするか、停留所を増やしすぎるとタクシーと一緒にいった意見も出てくる。変な話、タクシーでやった方が、乗合ではない方が良いのではないとか検討ができるのではないか。乗り継ぎで駅まで行くのが本当の需要なのか。まだ時間があるのであれば、色んな考えを住民の方々と協議をして、整理するのが良いと思う。

副会長： 最近普通のタクシーとして活用している自治体が多い。そうすれば特別な区域運行の協議も必要ないし、タクシー会社の配車知識を活かせるなど、そのままの資源を活用できる。少し前までは特別区域でのデマンド交通という流れだったが、スマホ予約などもタクシー会社さんの知識が生かせる。タクシー会社さんの協力が大前提だが、一度タクシーの活用を含めて再度検討をお願いしたい。

副会長： 鉄道事業者的に、普通のタクシーであれば宇頭駅に入るのは問題ないか。

委員： 問題ない。

副会長： 普通のタクシーに市が補填する形はどうか。タクシー業界は売り上げが伸びるし、利用者は支出が減るし、市はデマンド交通を運行するより出費が安くなるということで、全ての方面で良いと思う。もちろんタクシー会社の余力があるかについて考える必要があるが。

### (3) 額田地域の公共交通

資料6に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

会 長： 新しい公共交通を検討しようとする住民の方と協議しているか。

事務局： 昨年はコロナ禍で難しかったが、各地区へは、バスの運行方法等を住民の方と一緒にになって協議を進めていく予定である。

会 長： 定時定路線がいいという声があるのは理解するが、ドア to ドア等の需要もあるので、地域の方で最も利便性が高くなるように話し合ってもらいたい。また協議を進めていく中で、交通政策会議で意見をもらうべき案件が出てきたら報告してほしい。

(4) 公共交通マップの作製について

資料7に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

会長： 是非委員の皆さんもPRしていただければと思う。

(5) その他

その他資料に基づき説明。

10 連絡事項

次回会議（令和4年度第2回）予定について連絡をした。

— 会 議 終 了 —