

令和4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4年12月27日(火) 15時00分～17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(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)
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)
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) 運輸本部 首席 交通企画官)
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) ※徳田 裕二 事務局長 代理出席
猿渡	博士	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)
長坂	秀志	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)
萩原	幸二	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)
勝山	祐樹	委員	(国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長) ※堀出 寛人 交通企画課専門官 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) ※江崎 嘉彦 課長補佐 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) ※板倉 光伸 統括専門員 代理出席
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

山本 公德 委員 (岡崎市 副市長)

(2) 欠席者 (1名)

加賀 時男 委員 (岡崎市障がい者福祉団体連合会 理事長)

4 説明等のため出席した事務局職員の職氏名

手嶋 俊明 (総合政策部長)、木下 政樹(地域創生課長)、
細野 雅人(主任主査)、川内 良祐(主査)、安藤 星哉 (主事)

5 傍聴者、随行者等

5名

6 議題

(1) 令和4年度地域公共交通確保維持改善に関する自己評価及び地域公共交通計画の評価
結果について

資料1に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

委員： 3ページからのD0の部分で実施結果に具体的な数字が記載されている項目と記載されていない項目があるので、できれば具体的な数字を記載すると、より具体的な説明がしやすい。確認だが、基本的には中部様式から抜粋して国様式を作成しているという認識で良いか。

事務局： 国様式から抜粋して中部様式を作成している。

委員： ということは、中部様式のActが国様式の10ページからの内容に当たるという認識で、中部様式はコンパクトに記載をしたということで整合が取れているのであれば結構。5ページからの国様式では、路線ごとに評価を3段階でつけているが、AとBの判定方法について考え方を聞かせて欲しい。

事務局： 評価の判定方法は7ページに記載している基準で評価をした。また、これからも路線の利用率を上昇させていく路線と地域で困っている方がいないように運行する路線では、記載方法が異なっている。

委員： AとBは判定の基準が違うだけで路線ごとの記載内容は変わっていないということであれば、Bの評価には「より一層の」といった言葉をつけてAとBの違いをつけた方がよい。

委員： 2ページの左上Checkで成果目標・目標値で採用している年度がバラバラになっているが、統一した方がよいのかが分からない。年度がバラバラの理由は。

事務局： それぞれの目標値はコロナ禍前の一番多かった年度を採用して、公共交通利用者数の回復を目指すという成果目標のため、年度がバラバラになっている。

- 委員： コロナ禍前の一番多かった年度を採用という注釈を加えると分かりやすい。
- 委員： 同じく 2 ページの左上 Check で鉄道利用者数と鉄道駅乗降客数が記載されている。感覚的には、乗降客数より利用者数が多くなるのではと考えられるが、人数の算出方法を教えて欲しい。
- 事務局： 利用者数は乗っている人を把握するので、乗車している人のみで算出している。そのため、乗降客数が利用者数より多くなっている。
- 委員： 資料の中身ではないが、今回皆さんに評価をいただくフィーダー系統の評価は資料を見れば状況を把握できるが、フィーダーがつながっている幹線の方は状況が分からない。国の補助金を達成する 1 日あたり 15 人の輸送量を達成していない路線はあるか。
- 事務局： 岡崎市には 4 つの幹線があるが、今年は全ての路線で 15 人の輸送量を達成している。大沼線については去年まで 15 人を達成していなかった路線であるが、高齢者パスの補助など、公共交通の取組について市政だよりで周知した結果、今年は 15 人の輸送量を達成した。
- 委員： 利用促進の努力もあって、現在国の補助要件を外れてしまうような幹線はないということなので喜ばしい。フィーダーを評価するにあたり、幹線の現状が知りたかった。
- 委員： 幹線については、今はコロナ対応のため輸送量が 15 人を超えていなくても補助を受けることが可能だが、この特例措置がいつまで続くか分からない。今年は輸送量が 15 人を下回っている路線はないが、大沼線や岡崎・安城線など令和 2 年、3 年の状況を見て輸送量が 15 人を下回る可能性のある路線については、先に何かしら利用者増にむけて手を打つべき。県の方からもデータを得ていると思うので、路線に係る全員で考えていくべき。
- 委員： タクシーの利用者数について記載があるが、タクシーに関連したデータはどこまでいただいているのか。タクシーの利用、活用策は大切だと思っている。乗合かデマンドの形式でやるかは検討していると思うので、今後は市民がどういうタクシーの使い方をするか把握するようにしないとイケない。例えば、コロナ禍だと狭い空間に乗るため 1 人で乗られる可能性が高いとか。実態を掴むために各タクシー事業者と連絡をとり、データの情報提供をしてもらうように。実態を掴むと、どのような活用策を考えればよいか分かりやすい。
- 委員： 2 ページの左上 Check におけるバス利用者数の記載が気になる。バス利用者数が、一方は「令和 2 年度に比べ主要バス停の利用者数が増加しており～」に対して、確認項目では「令和 2 年度に引き続き、コロナ前と比較し乗降客数が減少した」という記載が違和感を覚えるので修正をして欲しい。例えば「コロナ前に比べ利用者は減少しているが、令和 2 年度よりは回復している」と記載するとよいと思う。
- 事務局： ありがとうございます。記載を違和感ないように修正する。
- 委員： 2 ページの左上 Check に対する Act が 3 つだけでは寂しいし、数字だけを見ての記

載では寂しい。中部様式を市民に対して説明する資料に用いる可能性もあるため、Actには市民に対して岡崎市としてはこんな取り組みをしていくよといったメッセージ性のあるものを記載しないとイケない。今後4年間現在の計画を評価していく中で、来年度はこんなことを取り組んでいくということを紹介していった方がよい。

委員： 2ページの左上 Check に対する Act が横に記載されているので、大河ドラマ、ウォーキングツアー、パークアンドライド、高齢者パスへの増額補助などいっぱいいいことが書いてあるのに、見えづらくなっている。PDCA は、その順番の方がいいと思うので、全体の Check を5ページに、5ページに対しての評価を6ページ目のところに記載。その次に7ページの上にあるフィーダーの Check を受けて、Act を記載。最後に計画全体の Act で今後の方針をしっかりと書けばもっと目立つ。6ページのグラフも5ページに移動させて、空いたスペースにパンフレットとか何か写真を載せた方がよい。また、今後の方針の記載としては、「～に努める」ではなく「～する」など前向きな記載方法がよい。

委員： 今受けた意見等をもとに、事務局の方で修正していただき、提出していただきたい。修正を前提としてではあるが、その他意見等なければこの案について承認したということによろしいか。

一同： 異議なし。

(2) チョイソコおかざきの現状報告について
資料2に基づき事務局より説明。

<以下、各委員の意見等>

委員： 回数券がお出かけの創出に必ずしも繋がっているか分からないのは理解できるが、小銭の支払いは面倒くさい。岡崎市では、manaca を持っている人が多いと思うが、チョイソコでは manaca を利用したり、金額をチャージすることが車内で出来るか。

事務局： チョイソコでは manaca を利用することは出来るが、金額のチャージは車内では出来ない。チャージをする場合は、駅やコンビニになる。

委員： 最近ではポイントを貯めている方が多い。manaca を利用するとポイントがもらえることなどを周知すると利用が増えるかもしれない。チョイソコに乗車する際に、1乗車でこれだけポイントが入る、回数券を利用すると金額的にどれだけ得といったような周知を行ってほしい。

委員： 少し視点が変わるが、普段チョイソコを利用できる場所で生活をしているが、子供と話していてもチョイソコより車がいいといった返事が聞こえてくる。利便性を工夫されているのも分かるが、なにか楽しさがあるような工夫をしてもらえると子供からチョイソコに乗ろうと発言してくれると思う。また、資料の中のイベントについても、

イベントを行っていることを知らなかったのもう少しPRをして欲しい。

委員： お孫さんがおじいちゃんの手を引いてチョイソコに乗れるようなイベントは是非お願いしたい。また、乗ってもらうことや乗ってポイントを貯めることも大切だが、せっかく素晴らしいイベントを開催しているので、イベント参加によるポイントの蓄積があった方がいい。例えば月1回イベントを開催し、イベントに参加したらスタンプが押されていき、いくつかたまったら何かサービスといったようにするなど。最初はイベントを楽しみにしてきた人たちも、次第に日常の移動でも使ってもらえるようになると思う。これから暖かくなると、外に出てイベントに出かけようとされる方もいると思うので、考えて欲しい。

委員： 土曜日の運行はまだ続けていくという認識でよいか。土曜日の運行は利用者数が少ないのでどこかで目途をつけたいのか、土曜日の運行は利用者数こそ少ないが大変喜んでいただいているので続けていきたいなど、意見はさまざまあると思うが、土曜日の運行の今後について聞かせてもらいたい。

事務局： 土曜日の運行について、現在地元と協議中である。本当に困っている方がいないかという視点を持ちつつ、次回の交通政策会議の中では4月以降の計画及び10月以降のある程度の形をお見せできるように動いていく。

委員： 本格運行に入ると4条運行になり、シビアな条件になるため現在のように色々なことを行うことはできない。そのあたりを地元の方や事業者さんが理解する必要がある。現在は色々試すことができるので、やってみて地域の方が困っているところに手を差し伸べれたのであれば、それは続けていく。効率性を求めても限界はあるので、逆に試してみたけど違うなと思えばやめるといった見極めも必要。見極めの時期である10月まで時間がないので、地元の方たちと勉強しながら、子供が乗ってみようと言ってくれるような仕組みを作れたらと思う。自家用車にはない部分のメリットなどを含めて、楽しく乗れるアイデアを子供の視点から考えるために、子供たちに聞いてみるのもいい。是非、地元で議論を進めて欲しい。

委員： 土曜日の運行については、どこかで議論を収束させるように設定をして議論をしないといつまでたっても判断がつかない。土曜日の運行データなどを基に、どこまでに収束させるかを設定して議論を進めるとよい。

委員： 土曜日の利用者特性がびっくりしたデータだった。この20名のうち、16名の方が免許があり運転をする方。なおかつその中に新規の方もいて、行き先が喫茶店や学区外の商業施設と、ボリューム的には小さな数字だが、色々示唆に富む可能性があると感じた。勝手な推測だが、車を運転するが土曜日については駐車場が混むので、自分で車運転するよりは、チョイソコで行った方が安心だという方が利用されたのでは。もっと深掘りができると土曜日の運行の必要性や使われ方が見えてくるのではと思う。

7 その他

岡崎市より「矢作デマンド」について説明。

名鉄より高齢者パスについて説明。

「どうする家康」に係るパンフレットについて、名所の最寄り駅、最寄りバス停を表記するように要望

8 連絡事項

次回会議（令和4年度第5回）予定について連絡をした。

— 会 議 終 了 —