

## 会議・打合せ記録

NO. 1

|     |  |
|-----|--|
| 会議録 | 第7回 豊田市公共交通会議  |
| 次第  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 議事               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 規約の変更について</li> <li>(2) 基幹バス社会実験の報告について</li> <li>(3) 豊田市公共交通基本計画（素案）の策定について</li> <li>(4) パブリックコメントの実施について</li> </ol> </li> <li>3. その他               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 第8回豊田市公共交通会議の開催日程について</li> </ol> </li> <li>4. 閉会</li> </ol>   |
| 日時  | 平成18年12月14日（木） 13:30～15:30   |
| 場所  | 豊田市役所 南庁舎5階 南51会議室   |
| 出席者 | <p>【委員】 荻野 弘（豊田工業高等専門学校）<br/>           藪押 光市（豊田商工会議所）（代理：富田）<br/>           野田 宏治（豊田工業高等専門学校）<br/>           山本 慎治（豊田市区長会）<br/>           新田 都子（豊田市消費者グループ連絡会）<br/>           安藤 寿昭（豊田市PTA連絡協議会）<br/>           本田 吉広（名古屋鉄道株式会社）<br/>           梶原雅一郎（愛知環状鉄道株式会社）（代理：寺澤）<br/>           鈴木 和洋（名鉄バス株式会社）（代理：石野）<br/>           岸本 康典（愛知県タクシー協会豊田支部）（代理：牛田）<br/>           福本 充（国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所）<br/>           石田 裕則（愛知県警察豊田警察署交通課）（代理：深見）<br/>           水谷 哲士（愛知県地域振興部交通対策課）（代理：加藤）<br/>           鈴木 實（愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課）（代理：安藤）<br/>           大山 明夫（愛知県豊田加茂建設事務所足助支所）<br/>           小野田武文（豊田市都市整備部）（代理：関）</p> <p>【事務局】 豊田市 都市整備部交通政策課</p> |
| 資料  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 次第・配席図</li> <li>2. 資料1：豊田市公共交通会議 規約</li> <li>3. 資料2：豊田市公共交通会議 第7回会議資料</li> <li>4. 資料3：豊田市公共交通基本計画（素案）一概要版一</li> <li>5. 資料4：パブリックコメントの実施について</li> </ol>   |

議事  
概要

## (1) 基幹バス社会実験の報告について

(委員) 実験後の動向(実験中に新たに利用者として増加した人が、実験終了後にどうなったか)についても、調査してほしい。実験中とその後の比較をすることが必要と思う。

(事務局) 運行本数を増便した「名鉄バス藤岡線」については乗客の増加が顕著なため、国土交通省の支援で、3月まで実験期間を延長することになった。料金体系を変更した「さなげ足助バス」については予定通り12月28日で実験を終了し、1月から通常通りの料金体系となる。ご指摘の点について、次年度の4月以降に調査したい。

(委員) 乗車距離に応じた料金体系について、100円刻みというのは分かりやすいが、一方で上がり幅が大きい。負担が大きく感じられるのではないかと懸念する。

(事務局) 料金体系については、事務局案としてのイメージの段階であり確定しているわけではないが、長距離になるほど運賃の上がり方が緩やかになり、割安になるように配慮した。

(委員) 今回の案では、全体として現状の料金より抑えられているため、割高感は押さえられると思われる。

(委員) 資料2のp3の、「必ずしも低廉な運賃が求められているのではなく、ある程度の乗車距離に応じた運賃でも受け入れられる」という結果を踏まえて、乗車距離に応じた料金体系を提案しているが、非利用者の意見の方がより重視されているように感じられる。

(事務局) より多くの方にバスに乗ってもらえることを念頭に、現在バスを利用していない層が想定する料金水準を重視した。

(委員) これまでの様々な事例では、アンケートで「料金が安くなればバスに乗る」と回答しても、実際の料金値下げが、必ずしも利用者増に結びついているわけではないという現象はよく見られた。今回検討している料金体系も、実際に利用者増につながるかどうかをよく検討すべきである。

(委員) 今後、このアンケートをどのように活かして利用者増につなげていくか。

(事務局) 今回の議論を受けて1月にパブリックコメントを実施し、意見を収集します。また、具体的な実施の際は、道路運送法に基づいて設置する「地域公共交通会議(現状の豊田市公共交通会議を同会議に移行予定)」で議論した上で、決定したいと考えている。

(委員) 今回の資料の料金体系については、一つの提案と考えてよいか。

(事務局) その通りであり、今後様々な意見をもとによりよいものにしていきたい。また路線ごとに異なる特性があるため、それらも考慮することにしたい。

## (2) 豊田市公共交通基本計画(素案)の策定について

(委員) 資料3「豊田市公共交通基本計画(素案)―概要版―」の内容について、いくつか気づいた点を指摘させていただく。①目的、現状と課題、基本方針、目標、効果等に一貫性が見られない。②p2に課題として豊田市中心部と各支所間を結ぶバス路線の乗り継ぎが悪い点を示しているが、最初の乗車前の待ち時間が考慮されていない。③同じくp2に、公共交通サービスに対する改善要望を表すグラフに、単位が記載されていない。④「渋滞緩和」、「渋滞解消」など、複数の表現があるが、用語は統一すべきである。⑤p5において、基幹バスの運行本数を、朝・夕を1時間あたり1本以上、昼間は2時間あたり1本以上を基準として確保するとの考え方が示されているが、現在の状況と比較して今後どうなるか分かるように表現すべきではないだろうか。⑥交通結節点に整備する機能について、整備する施設(駅前広場や上屋など)を「利便性」、「円滑性」、「快適性」に分類して整理するのは、やや無理があるのではないか。⑦計画期

議事  
概要

間が判然としていない。⑧計画の目標値として、2010年までにバス利用者数を1.5倍に増加、2025年までに公共交通利用者数を2倍に増加させることを掲げているが、基準となる2001年の数値（バス利用者数、公共交通利用者数）を明らかにしておいた方がよいのではないかと。

（事務局）一貫性に欠けるとの指摘について、計画の視点を統一して表現するように対応させていただきたい。現状の数値等を明らかにする点についても同様で、市民の方々に見ていただく上で重要なことであると考えている。概要版としてコンパクト（8頁）にまとめることを優先し短くしすぎてしまったが、分かりやすさが大事であるため、修正を加えたい。評価指標については、現在検討中であり、次回会議においてご議論いただくとともに、来年度設置予定の（仮）評価会議での詳細検討を考えている。また、計画の目標年次については、2010年を一つの目安として一通りのネットワークを構築し、その後は3年ごとに見直し実施しつつ政策を展開していきたい。

（委員）「PDCA」という表現が出てくるが、その内容について脚注を入れるなどして、もう少し分かりやすく表現すべきではないかと。

（事務局）そのように対応させていただきたい。

（委員）これまで出た意見を基に、全体の流れを踏まえて事務局でパブリックコメント用の資料を取りまとめていただきたい。資料に示されているように、公共交通対策に対する市民の関心は高い。この期待に応えるという意味で、公共交通基本計画の役割は重要であり、ぜひ良いものにまとめて頂きたい。

（事務局）パブリックコメントの実施までに、まだ時間があるので、今後も気づいた点などがあたらご指摘頂きたい。

## ◆その他

（事務局）~~次回の第7回豊田市公共交通会議については、平成19年2月22日（木）の13：30から、豊田市役所南庁舎4階大会議室にて開催予定である。~~

《訂正》次回の第7回豊田市公共交通会議については、平成19年3月13日（火）の13：30から、豊田市役所南庁舎5階南51会議室にて開催予定。

## 【問い合わせ先等】

豊田市 都市整備部 交通政策課 公共交通計画担当

電話：(0565) 34-6603

FAX：(0565) 33-2433

e-mail：koutsu@city.toyota.aichi.jp