

会 議 録

会議録	令和3年度 第2回 豊田市公共交通会議
次 第	<p>1 開 会</p> <p>2 あいさつ</p> <p>3 議 事</p> <p>【協議案件】</p> <p>(1) 地域バスの路線改編について</p> <p>①上郷地域バス（路線定期運行）運行方法の変更</p> <p>②稲武地域バス（路線定期運行）バス停移設及び経路変更</p> <p>(2) 地域公共交通確保維持改善事業について</p> <p>(3) (仮称) 豊田市地域公共交通計画の策定について</p> <p>【報告案件】</p> <p>(1) とよたおいでんバス稲武・足助線 バス停移設について</p> <p>(2) 地域バスのバス停変更について</p> <p>①下山地域バス（区域運行）</p> <p>②稲武地域バス（区域運行）</p> <p>(3) 令和2年度バス利用状況等について</p> <p>4 連絡事項</p> <p>・次回会議の開催予定について</p> <p>5 閉会</p>
日 時	令和3年6月25日（金） 午後2時00分～午後4時30分
場 所	豊田市役所 南庁舎5階 南51会議室（オンライン会議）

<p>出席者 (敬称略)</p>	<p>【委員】 松本 幸正 (名城大学) 山岡 俊一 (豊田工業高等専門学校) 梶原 正晃 (国土交通省中部地方整備局) (代理 白川) 山内 三奈 (国土交通省中部運輸局愛知運輸支局) (代理 鈴木) 澤木 徹 (愛知県都市・交通局交通対策課) (代理 石川) 伊與田正康 (愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課) (代理 松岡) 林 孝臣 (愛知県豊田加茂建設事務所足助支所管理課) 高井 嘉親 (豊田市 副市長) 阿久津正典 (豊田市都市整備部) 中田 繁美 (社会福祉法人豊田市社会福祉協議会) 宮川 隆広 (豊田市区長会) 三木 保枝 (豊田市高齢者クラブ連合会) 釘宮 順子 (豊田市ボランティア連絡協議会) 國枝 和行 (豊田市 PTA 連絡協議会) 吉村 一孝 (豊田商工会議所) 大竹 宏 (愛知県タクシー協会) 毛利 康浩 (愛知県交通運輸産業労働組合協議会) 田下 貴幸 (名古屋鉄道株式会社) 吉岡 実 (名鉄バス株式会社) (代理 臼井) 境 政義 (豊栄交通株式会社) 寺澤 秀樹 (愛知環状鉄道株式会社)</p> <p>【事務局】 豊田市 都市整備部 交通政策課 豊田市 地域振興部 稲武支所 上郷支所</p>
<p>資料</p>	<p>1. 次第 2. 令和3年度 第2回 豊田市公共交通会議 会議資料</p>

【協議案件】

(1) 地域バスの路線改編について

- 事務局 【協議1】①に基づき説明。
- 委員 今朝の中日新聞朝刊にチョイソコの記事について載っており、市と(株)アイシンと(株)ATグループの3社が協力とあったが、(株)ATグループとはどのような団体か。
- 事務局 (株)ATグループとはディーラーの愛知トヨタのグループ。(株)ATグループが強みとしている外出促進「コトづくり」の部分を担当してもらうよう期待している。
- 委員 今回の運行方法の変更にあたり、住民へのアンケート調査について伺いたい。調査対象が利用者のみか全住民なのか、結果をどれほど回収できたか、アンケートの内容、それらの調査の結果が今回の運行変更によどのように活かされているか、そのあたりについて聞きたい。
- 事務局 自治区に協力いただき、利用者含め地区住民対象にアンケートを約3,000件配布し、1,000件弱回収した。内容は個人の属性、外出の目的、頻度等である。OD調査等捉え、上郷地区に関して現在の定時運行だと目的地になるような所がないことが分かった。現行では中学校区で路線を2つに分けているが、今回の改編ではもう少し広いエリアで検討を進めている。
- 委員 豊田市の南部の方は高齢化が進んでおり、チョイソコのようなきめ細かいサービスは

良いものだと思う。会員登録を事前にするということだが、会員数の見込みはどの程度か。

○事務局 現在各自治区にチョイソコの使い方等の説明会を調整しており、その場ですぐに会員登録もできるような段取りで進めている。目標会員数の具体的な数字は決めていないが、高齢者を中心に多くの住民に登録してもらえようPRをしていきたい。

○座長 2台でどの程度運べると想定しているか。

○事務局 現在の定時路線での利用者が月800人程度であり、同等人数は対応可能と想定している。

○委員 近隣市町村ではチョイソコの実証実験を行っているようだが今回の豊田市については実証実験ではなく本運行であるか、また今後停留所が少し移動した等変更がある度に公共交通会議にかけていくことになるのか。

○事務局 地域バスが実際に運行している地域であるため、実証実験ではなく本運行での実施に向けて進めている。停留所については、次回8月の公共交通会議で詳細を示すことができると思うが、今後停留所の位置等に変更がある場合はその都度会議の場で報告していく。

○委員 予約時間が午前8時30分からであり、当日利用の場合30分前までの予約が必要とあるため、午前8時30分から利用したい場合は前日の予約が必要となる。しかし曜日が火・金限定のため、金曜の朝に乗りたい場合火曜に電話予約しなければならない。運行事業者決定後、車庫から事業者が何時に出て予約が何時から可能か、予約を取る側のオペレーションも何時から可能か等具体的に勘案して欲しい。また、会員登録について郵送のみとなっているが、会員条件にある「地区協議会で承認を得た方」であるかどうかの判断はどのようにするのか。個人情報保護の観点も含め8月の公共交通会議までに利用登録までの流れを整理しておいて欲しい。

また、先ほど話に挙げた停留所移設の件について、道路運送法上では協議・届出はいらぬが、名鉄バス等他の交通との調整が必要である場合もあるため、停留所移設は一概に会議にかける必要があるわけではないが、内容に応じて柔軟に対応してもらいたい。

○委員 現在の定時運行のバス路線について実際に自分で回ったことがあるが、地元住民としてこれは使わないだろうと感じていたため今回デマンドに変わることはありがたい。今後運行事業者をプロポーザルにより決めるとあるが、(株)アイシンのシステムを使用する中で、車両を運行する事業者をこれから選ぶという理解でよいか。

○事務局 そのとおり。運行事業者は実際に車両を運行する事業者であり、運行事業者に対して予約状況等を(株)アイシンのシステムを使用していくという仕組みとなる。

○委員 現在の定時運行は生活区域の外側を走っており使いにくいいため、デマンド化することで、安全には十分配慮してもらいながら生活区域に入り込み、地元の要望に即した運行を期待したい。

○事務局 現在自治区の要望を聞いた上で住宅停留所について検討しており、今よりもきめ細かい運行が実現できるよう進めている。

○座長 区域運行のような新しい形を取り入れる際、まずは既存の公共交通の活用について考える必要もあるかと思うが、そのあたりの意見について伺いたい。

○委員 鉄道、バス、タクシー、デマンド運行それぞれの役割分担を大切にしながら地域の中で協働していきたい。

○委員 タクシー業界について各社大変厳しい状態であり、今後も何とかそれぞれが地域に貢

献できる形で続けていければと思う。

○座 長 運行事業者については今後決めるということだが、(株)アイシンはもともと市と協定等があるような関係なのか、経緯を伺いたい。

○事務局 今回上郷地区でデマンド運行を始めるにあたり、事前に(株)アイシンと(株)ATグループと協定を結んでいる。豊田市の都市近郊部では初のデマンド運行ということや、地域の事業者によりアスポンサーという形で地域に貢献し協力する仕組に期待している。

<協議結果：全員承認>

○事務局 【協議1】②に基づき説明

○座 長 資料P9③辺りについて、追突の恐れがないか聞きたい。

○事務局 根羽方面に向かってカーブしており見通しが悪くなっている所について植樹伐採と、カーブミラー設置について協議しており安全を図っていく。

<協議結果：全員承認>

(2) 地域公共交通確保維持改善事業について

○事務局及び愛知県から【協議2】に基づき説明。

○委 員 P12事業の効果を見ると高齢者等の日常に必要な不可欠になっていることしか書いていないため、小学生の利用が見込めるような内容を効果のところに書いたらどうか。目標については小学生の利用が今後数年間でどう変化していくか見通しを立てながら、資料を工夫して記載して欲しい。

○事務局 承知した。

○座 長 稲武地域バスと藤岡地域バス両方に小学生の利用があると考えてよいか。

○事務局 そのとおり。事業の効果に小学生の通学に利用できると追記する。

○座 長 小学生の今後の変化については次回以降の公共交通会議で報告してもらい、次年度以降の計画に反映してもらおうのはいかがか。

○事務局 承知した。

○座 長 小学生の数は統計資料として出せるデータがあるか。

○事務局 現在利用している又は今後利用される見込みの数について地域に聞き取りをし、バックデータとしては持っているため、次回以降の会議で紹介する。

○委 員 事業の目標について、新型コロナウイルスの影響を受けた令和2年度のデータを参考にして良いのか疑問があり、説明をもう少し詳しくお願いしたい。

また、事業の効果について、稲武地域バスの部分で「外出の機会増加・地域活性化」とあるがここで言う地域とは豊田市全体を考えた地域なのか稲武周辺地域なのか。

○事務局 小中学生の利用について4～5月は休校だったがそれ以降は通常の通学に利用されており、新型コロナウイルスの影響は受けているものの通勤での利用が少ない分例年程度までの戻りは早かったと捉えているため、令和2年度実績でも問題ないと考えている。ここで言う地域とは豊田市全体を指しており、地域から基幹バスへ乗り換えることで豊田市全体を活性化するものとして記載している。

○座 長 目標達成に向け進めていく事業でイベント等を記載しているが、新型コロナウイルスの感染拡大状況によっては実施できない可能性があることを追記してはどうか。

○事務局 承知した。

<協議結果：全員承認>

(3) (仮称) 豊田市地域公共交通計画の策定について

○事務局 【協議3】に基づき説明

○委員 P16 主な議論の切り口「①高齢者が安心して移動できる環境づくり」の中で言う自助とはどのようなものを指すのか。

○事務局 計画としてはあらゆる移動手段を活用するという方向性で、バス等の公共交通機関ですべてをカバーするのは難しいところもあるため、自動車を安全に利用するという視点も含めていきたいと考えている。

○委員 言葉が独り歩きしないよう、自助とは自動車の安全装置普及等を指すのであればそれを明確にしておいた方がよい。

○委員 今の意見に同意で、公共交通体系の中における自助とは何かを明確にしてもらいたい。

○事務局 P20 地域交通の種類について、行政でしっかりやっていく部分と、地域住民で支えてもらう部分を整理していきたい。

○委員 交通事業には非常にコストがかかる。持続可能性の観点で地域バスの収支率等を見ると、自助の中に受益者負担も含めて自助・共助・公助のバランスについて考えていかないと、経営が成り立たないのではないかと事業者として懸念している。

○事務局 それぞれの地域に合った負担や現在運行している交通手段が適切であるかどうか等、地域の意見を聞きながら検討していきたい。

○委員 免許返納に対する何かメリットを設けることはできるか。

○事務局 現段階では特にはないが、今後色々な方の意見を聞いて考えていきたい。

○委員 高齢者が免許返納した後、地域バスを利用している人は少なく感じる。高齢者になって初めて地域バスに乗ることは難しいため、若い内から親しんでいくことが高齢者になった時に気軽に地域バス等に交通手段を変えていける切り口になるのではないか。

○委員 高齢者が免許返納後地域バスを使わないのであればどのような交通手段を利用しているのか。また、豊田市が車の街である強みと弱みがあると思うが、これから高齢化が進んでいく中で社会全体の在り方を踏まえた公共交通の位置づけを考えていけたらと思う。

○事務局 現段階では免許返納後の交通手段について明確に把握はできていない。今後地域のヒアリング等を通じて地域に合った交通を考えていき、まちづくりという観点に活かしていきたい。

○委員 中心市街地から足助まで鉄道とバスを利用すると約2時間かかる。豊橋に行く場合も同じく約2時間かかる。公共交通政策を考える際に時間の観念は考慮されないのか。

○事務局 現在の計画では公共交通カバー率等、公共交通を使えるかどうかの判断となっている。新計画では時間をどこまでみるのか今後の検討に役立てていきたい。

○座長 時間到達圏のようなイメージ図があるとよいのではないか。豊田市らしい計画、高齢者だけでなく若い人たちにも豊田市の良さが伝わる計画にしてほしい。

○委員 豊田市の場合ビジネス客も多いため、市外からの来訪者について何かしらのデータを盛り込むとよいのではないか。

<協議結果：全員承認>

【報告案件】

(1) とよたおいでんバス稲武・足助線 バス停移設について

○事務局 【報告1】に基づき説明。

(2) 地域バスのバス停変更について

①下山地域バス（区域運行）

②稲武地域バス（区域運行）

○事務局 【報告2-1】【報告2-2】に基づき説明。

○委員 下山の黒坂下田のバス停について、民地に建てるということでよいか。

○事務局 民地である。

○委員 稲武のバス停新設箇所について、豊田稲武町ホウシガ洞3番4地先となっているが、国道257号線なのか赤道で市がもらった所なのか。

○事務局 民地であると支所から聞いている。

○委員 民地であるなら地番が確定しているはずなので地先表示とすべきではない。修正をお願いしたい。

○事務局 承知した。→【報告2-2】について修正済の資料をホームページへ掲載

(3) 令和2年度バス利用状況等について

○事務局 【報告3】に基づき説明。

○委員 名鉄バス自主路線の令和2年度利用状況について、一般の利用実績ベースで令和元年度比70%を切る状態であった。特に4月の緊急事態宣言の影響が大きかったと感じる。今後も何とか運行を維持していく方向で進めている。

○委員 名古屋鉄道の令和2年度の利用状況について、バスと同様に新型コロナウイルス拡大前の利用の約7割となっている。4月～5月は特に休校の影響で大きく落ち込んだが、今は7割程度で推移している。新型コロナウイルスにより今後の人口減少における課題を先取りしたとされているように、オンライン事業やテレワークの浸透もありコロナ禍以前の100%の利用には戻らないことを覚悟しながら、鉄道も非常に厳しい状況にあると感じている。

○委員 愛知環状鉄道も同様にコロナ禍で厳しい状況となっている。令和2年度は元年度に比べ30%程度やはり利用客が減少した。主要企業の在宅勤務の浸透が一番大きな影響と考えている。3年度に入っても回復傾向は見られず、この厳しい状況がいつまで続くのか先が見えない中今後どのように計画を立てて鉄道事業を維持していくか今課題となっている。安全に関する投資、修繕、感染対策等はしっかり行っているため、安心して利用してもらいたい。

○座長 企業の在宅、遠隔の取組が進んでいく中で、これから昼間の利用における自由トリップ等の公共交通の新たな利用促進策を皆で考えていく必要がある。

以上