

会 議 録

会議録	令和3年度 第3回 豊田市公共交通会議
次 第	<p>1 開 会</p> <p>2 議 事</p> <p>【協議案件】</p> <p>(1) とよたおいでんバスにおける特殊定期乗車券の設定について（高齢者パス）</p> <p>(2) 地域バスの区域運行化について（上郷地域バス）</p> <p>(3) 地域バスの期間限定運行について（稲武地域バス）</p> <p>(4) (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) 松平地域バスの工事に伴う迂回運行について</p> <p>3 連絡事項</p> <p>・次回会議の開催予定について</p> <p>4 閉会</p>
日 時	令和3年8月18日（水） 午前10時00分～12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）
出席者 (敬称略)	<p>【委 員】 松本 幸正 (名城大学)</p> <p>山岡 俊一 (豊田工業高等専門学校)</p> <p>梶原 正晃 (国土交通省中部地方整備局) (代理 白川)</p> <p>山内 三奈 (国土交通省中部運輸局愛知運輸支局) (代理 鈴木)</p> <p>澤木 徹 (愛知県都市・交通局交通対策課) (代理 石川)</p> <p>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)</p> <p>林 孝臣 (愛知県豊田加茂建設事務所足助支所管理課)</p> <p>小久保 浩 (愛知県警察豊田警察署) (代理 中根)</p> <p>吉田 文彦 (愛知県警察足助警察署)</p> <p>高井 嘉親 (豊田市 副市長)</p> <p>阿久津正典 (豊田市都市整備部長)</p> <p>中田 繁美 (社会福祉法人豊田市社会福祉協議会)</p> <p>釘宮 順子 (豊田市ボランティア連絡協議会)</p> <p>國枝 和行 (豊田市PTA連絡協議会) (代理 白井)</p> <p>吉村 一孝 (豊田商工会議所)</p> <p>大竹 宏 (愛知県タクシー協会) (代理 横田)</p> <p>小林 裕之 (公益社団法人 愛知県バス協会)</p> <p>毛利 康浩 (愛知県交通運輸産業労働組合協議会)</p> <p>吉岡 実 (名鉄バス株式会社) (代理 臼井)</p> <p>境 政義 (豊栄交通株式会社)</p> <p>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</p> <p>豊田市 地域振興部 稲武支所</p> <p style="padding-left: 100px;">上郷支所</p>
資 料	<p>1. 次第</p> <p>2. 令和3年度 第3回 豊田市公共交通会議 会議資料</p>

【協議案件】

(1) とよたおいでんバスにおける特殊定期乗車券の設定について（高齢者パス）

- 事務局 【協議 1】に基づき説明。
- 委員 タクシーはコロナ禍において高齢者の利用やワクチン接種での利用が増加している。バスだけでなくタクシーでも高齢者が恩恵を受けられるような制度設計が今後検討されると大変ありがたい。
- 事務局 高齢者の移動支援の部分でタクシーも非常に重要だと考えているため、今後検討していく際にまた相談させていただきたい。現行の名鉄バスの高齢者向けチケットや、タクシーの免許返納者向け割引等と連携して、高齢者の移動支援をPRしていきたいと考えている。
- 委員 3 収入の精算方法について、実際にはどの路線を利用したとしても、購入証の申請時に確認した主な乗降バス停に基づいた路線で売上金を按分するという理解でよいか。
- 事務局 そのとおり。
- 委員 4 主なPR方法について、例えば自治区の会議や回覧等での広報は考えているか。
- 事務局 そのような方法も考えている。また、警察署に運転免許更新に来た人がチラシを手にとってもらえるよう配架の調整をしたい。
- 座長 PRに効果的なのはお得感を出すこと。具体的にどういう区間で何回乗れば何円お得になる、という見せ方をするとよい。
- 委員 乗降調査は行う予定か。また、整理券は利用者にとってもらうのか。
- 事務局 乗降調査は乗務員の負担が大きいため当初では考えていないが、利用状況を見ながら運行事業者と相談していきたい。整理券については、乗車時に取り、降車時に運賃箱に入れるということを周知していく。
- 委員 ①販売金額の設定根拠 ②販売開始が10月1日とあるが通用開始も同日ということか ③払い戻し手数料はかかるか、以上3点確認したい。
- 事務局 ①について、週2回程度の利用を想定し、一番多いおいでんバスの利用金額は200円であるとの実績から、200円×2（往復）×1か月（週2回×4）＝3,200円となり、1か月券は週2回のお出かけで元が取れる設定としている。さらに長期の券はより割引率が高くなるような金額とした。②について、通用開始日も10月1日。利用希望日の2週間前から購入可能だが、販売開始は10月1日からとなる。10月1日に購入し、10月1日に利用することは可能。③について、払い戻し手数料はかからない。
- 委員 払い戻しについて有効期間開始前に限るとのことだが、10月1日に購入し、10月1日に使い始めた場合、既に使用しているかどうか分からないのではないかと。また、セブンイレブンで払い戻し手数料なしというのは本当に可能なのかという点と、記名式にもかかわらず紛失時の再発行不可という点も補足で説明して欲しい。
- 事務局 通常は、券面右下に記載の発行日から有効期間前の間であれば払い戻し可能という制度設計にしたいと考えているため、当初の形については利用者にわかりやすく説明できるものを準備していきたい。セブンイレブンでの払い戻しについて、購入店舗では払い戻しできず、お客様センターに連絡して購入者の口座に払い戻しをする流れで話をしており、その際手数料はかからないと確認している。n6も合わせて手数料なしで考えており、今後販売業者とさらに話を詰めていく。紛失時の再発行

の対応については、これから検討していきたい。

○委員 券面について利用者の利便性から、電話番号の記載ではなく購入証発行時の整理番号等の記載にしたらどうか。

○事務局 システム上やむを得ず氏名と電話番号がセットで出てしまうため、現状このような券面案となっている。個人情報観点から電話番号を記載したくない利用者もいると思うので、これから販売業者と話を詰めていきたい。

○委員 券面の有効期間記載について、いつからいつまで有効と具体的な日にちを書いた方が確認する乗務員への負担が少ないのではないかと。また、事情により購入時に申請した利用開始日とは異なる日から使い始めたい場合もあると想像すると、最初に利用した日から1か月が有効期間にできると利便性があがるのではないかと。

○事務局 当初そのような有効期間の記載で考えていたが、システム上の事情により現在の券面案となった。n6ではスタッフが手書きで日にちを書き込む等、利用者に分かりやすい対応ができるよう検討していきたい。利用開始日について、利便性は下がってしまうが、利用開始日を設定しなければ購入できない制度設計のため、利用者に分かりやすく周知していきたい。

システム上の事情とこちらの要望との擦り合わせが必要であるが、セブンイレブンのマルチコピー機で購入できる点において、店舗数が多く利用者の利便性を高めた制度と評価する。そのメリットを活かし少しでも良いものができるよう今後も販売業者と券面について相談していきたい。

○座長 今回の取組において、収入の面では減収ということになるかと思うがそれに対する考えを聞きたい。また、目的として自動車運転免許証の返納促進とあるが、免許返納者へのおでかけパス購入における付加価値や優遇措置があるのか教えてほしい。

○事務局 減収への考え方について、400円～600円区間を普段利用している人に対してはおでかけパスを購入することで減収は避けられないが、免許返納者や普段あまりバスを使わない高齢者へのPRにより新規利用者の獲得を目指しており、長期的な視点で増収につなげていきたいと考えている。また、収入面以外でも外出促進による健康増進、街の活性化にも繋がると期待している。付加価値という点では、例えば中心市街地や観光地のお店でおでかけパスを見せると割引がある等の外出の目的が生まれるような制度を目指し、今後観光協会やツーリズムとよたとの連携ができたらと思う。おでかけパスを創設すること自体を免許返納者への優遇措置のひとつとして考えているが、免許返納者へのおでかけパス購入における優遇についても今後の検討材料に含めていきたい。

<協議結果：全員承認>

(2) 地域バスの区域運行化について（上郷地域バス）

○事務局 【協議2】に基づき説明

○委員 運行時間帯について、乗車開始が午前8時30分、降車終了が午後4時という理解でよいか。また、p3参考資料のお出かけ促進についての実施内容に、チョイソコ運行日（火・金）以外でも実施を想定とあるが、その場合は別途協議が必要になるため、内容が具体的に決まれば協議をまたお願いしたい。

○事務局 運行時間帯について、そのような書き方に修正する。お出かけ促進については現段階で具体的なことは決まっていないが、必要に応じて協議していきたい。

○委員 16時以降もニーズがありそうな気がするが、運行時間帯の設定根拠は何か。ま

た、停留所の番号が1桁のものもあれば3桁のものもあるが法則性はあるのか。

○事務局 現行の上郷地域バスは、17時台が最終便となるが利用状況を見ると主な利用者が高齢者ということもあり午前中の利用が多い。それを踏まえ、地域の運営協議会で地域住民と協議する中で16時までの運行と決定した。停留所の番号について、4つの小学校区があり、100番台は寿恵野小学校区、200番台は大林小学校区、300番台は畝部小学校区、400番台は高嶺小学校区となっており、その中で各自治区長を通して停留所の要望をもらい地区ごとの通し番となっている。1桁の番号については区域外の停留所である。

○座長 区域外の停留所は今後増えていくのか、増える場合はその都度公共交通会議に諮る必要があるのか、また区域内の停留所の増設や削減についての考え方について聞きたい。

○事務局 区域外の運行について、基本的には区域に隣接するところのみを想定しているが、実際運行してみてから今後地域住民のニーズを聞きながら対応していき、増やす要望があればその際は会議に諮る必要があると認識している。区域内の停留所については、地域の方や運営協議会を通じて要望を聞く中で、半年に1回程度見直しをかけていきたいと考えている。

○座長 お出かけ促進において健康増進との連携も望まれると思うが、庁内で関係課との連携は進められているか。

○事務局 具体的な会議体等があるわけではないが、高齢者と関わる部署や上郷支所と連携してあらゆる面で情報共有を図っていきたい。

○委員 官民連携は良いことだが、あらゆる面で公共が縮小してきている傾向があるため、肝心なところは公共にしっかりと支えていって欲しい。公共と民間の関わり方のバランスを大事にしなければならないと思うがその辺りの考えはどうか。

○事務局 地域で連携し、民間の力を借りるところは借りて、公共でやるべきところは公共で担い、お互いに合意しながら進めていきたい。

○委員 おいでんバスの停留所には福祉センターもあり、視覚障害の方も利用することが多いが、視覚障害等の方がおいでんバスを利用する際の料金体系を確認したい。

○事務局 おいでんバスの障がい者運賃は通常の半額としている。

○委員 70歳以上で視覚障害等ある人の場合、議題1にあったおでかけパスの料金はどのようになるか。

○事務局 高齢者且つ障がい者の料金設定は現在考えておらず一律の料金としている。

○座長 区域運行について、既存の公共交通との役割分担が大変重要。名鉄バスが運行している時間帯について同様の移動であればチョイソコは利用できず名鉄バスを案内する形になると思うが、その場合バス停圏内何メートル以内はチョイソコと重複利用できない等の具体的なルールはあるか。

○事務局 名鉄バスのバス停300メートル以内にあるチョイソコの停留所間同士の移動については、名鉄バスが運行する前後30分～1時間程度を目安に重複する移動が無いように調整したところである。

○座長 利用者にとって分かりやすいように、利用者が希望する移動が必ずしもチョイソコでできるわけではないということを何らかの形で明示する必要がある。

○事務局 今後住民の方に配るマップにその辺りも含めルールを明記していく予定である。

<協議結果：全員承認>

(3) 地域バスの期間限定運行について（稲武地域バス）

○事務局（稲武支所）から【協議3】に基づき説明。

○委員 実施予定日について、紅葉シーズンに合わせていると理解しているが、11月12日以降は紅葉のピークが落ち着いてくるということか。

○事務局 紅葉シーズンということと、11月12日は無観客ではあるが世界ラリー選手権があるため、利用者が多いことを見込み12日までの運行としている。また、予算の関係で12日以降も続けて運行するのは難しいという事情もある。

○委員 運行日について、月曜日から金曜日は運行と記載すると間の土日でも運行日であると捉えかねないので、土・日を除くという書き方のほうが良いのではないか。

○事務局 今後のPR時も含め、指摘のとおり資料を修正する。

<協議結果：全員承認>

(4) (仮称) 豊田市地域公共交通計画の策定について～新計画の体系案について～

○事務局 【協議4】p10に基づき説明

○委員 p10 4基本目標・個別施策について 基本目標①の中の「住民共助の仕組みによる移動手段の確保」について、豊田市で共助の仕組み自体を今後どう作っていくか前提にないとよく分からない。例えばマイカーで自ら移動する人は自助であるなら、それに対して新しい機能を持ったものに対しては補助金を出すなど、地域住民が共助の仕組みを活用して、移動手段を確保することに市がどのように関与・支援していくか現段階では想像し難い。

また、5 評価指標について評価指標Ⅰではコロナ禍以前の数値までとあり、評価指標Ⅲでは令和元年度の値までとあるが、今後人口減少していく中で各地域の拠点停留所の乗降者数を回復させるということが評価として妥当なのか疑問であり、拠点というものがもう少し具体的にならないと評価指標Ⅲは評価判断に迷うのではないかという印象。

○事務局 共助の仕組みについて、地域の人からボランティア輸送がやりたいという声を個別で聞いたりもしており、公共としてどのような形で支援できるか模索している。地域振興部の方でも、地域予算提案事業や、わくわく事業のような仕組みがあるため、そういったところとも協議しながら共助の仕組みづくりをしていけたらと考えている。

拠点停留所については、中心に人を集めるということだけではなく、地域の拠点を維持していく考え方を重視して評価指標として現在設定している。市の立地適正化計画等との整合性も図りながら協議を進めていきたい。

○委員 福祉的な観点も含め、基本目標について「誰もが利用しやすい公共交通」と入れてもらえないか。

○事務局 本計画は福祉的な観点からのまちづくりや施策も含めていく想定であるが、一方で行政がどこまでやれるのかということも念頭に置きながら計画を作っていく。

○委員 車のまち豊田市で公共交通がどのようなことができるのか大きな注目点だと思うため、そのような認識も含めて計画を作っていくって欲しい。

○委員 5 評価指標について、評価する時期は何年後か。計画の対象期間と同じか。

○事務局 計画期間は令和7年度までであり、最終年度での評価は当然行うが、各年度で確認できる指標についてはその都度評価していく。

- 委員 基本目標・個別施策と評価指標の結びつきが分かりにくい。例えば基本目標③「ミライへつなげる交通」とあるが、これが達成できたか評価する際に評価指標の何番に当たるか分からない。
- 事務局 1つの目標に対し1つの評価指標という形ではなく、すべての目標にすべての評価指標が絡んでくるところもあるが、それぞれ強弱はあるのでそれが分かるような見せ方をしていきたい。個別施策については個別でKPIを設定しながら評価していきたいと考えている。
- 委員 これからの時代誰一人取り残さないという考え方は重要であり、ユニバーサルデザインという言葉もあるため、市として高齢者における課題を重視していることは理解しているが、できれば基本目標①にすべての人が移動手段を確保できるようなニュアンスを入れてもらえたらと思う。
- 委員 5 評価指標について 評価指標Ⅱは、基準時点はいつになるのか。令和元年と令和2年ではコロナ前か後で変わってくると思うが。
- 事務局 令和2年度はコロナの影響で市の負担額が大きいためそこを基準には今のところ考えていないが、基準時点についてまだ明確に決まっていないため今後検討していく。

<協議結果：全員承認>

(仮称)豊田市地域公共交通計画の策定について～新計画の体系案について～

- 事務局 【協議4】p11に基づき説明
- 座長 地域内移動の今後は共助を最大限に活用していくとあったが、前提としてはまず既存の公共交通の活用が先であり、その上で中長期的な視点が必要である。共助だけでは持続可能性とは言えないため、負の側面も検討すべきである。

<協議結果：全員承認>

時間の都合により、意見聴取は会議後に書面にて行う。

【報告案件】

(1) 松平地域バスの工事に伴う迂回運行について

- 事務局 【報告1】に基づき説明。

以上