

会 議 録

会議録	令和3年度 第4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 期間限定系統の新設等について</p> <p style="padding-left: 20px;">①さなげ・足助線</p> <p style="padding-left: 20px;">②稲武・足助線</p> <p style="padding-left: 20px;">③旭・足助線</p> <p>(2) (仮称) 豊田市地域公共交通計画の策定について</p> <p>3 連絡事項</p> <p style="padding-left: 20px;">・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10月26日(火) 午後2時00分～3時30分
場 所	豊田市役所 南庁舎7階 南73委員会室
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>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>伊與田正康 (愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課)</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>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>三木 保枝 (豊田市高齢者クラブ連合会)</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)</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>田下 貴幸 (名古屋鉄道株式会社) (代理 中嶋)</p> <p>大野 淳 (名鉄バス株式会社)</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>
資 料	<p>1. 次第</p> <p>2. 令和3年度 第4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 期間限定系統の新設等について

- ①さなげ・足助線
- ②稲武・足助線
- ③旭・足助線

○事務局 【協議 1】 p1 に基づき説明。

○委員 猿投から足助方面に行く便は足助病院止まりになるとのことだが、その折り返し便は百年草バス停のあたりで待機した後、定刻になり次第、百年草バス停から出発するという認識でいいか。

○事務局 上り便はこれまでどおりの形で運行する。上り便の変更を行わない理由は、下り便ほど渋滞が激しくないためである。加えて、仮に足助病院発にした場合、大人数が待機できるスペースを確保できない。そのため、さなげ・足助線については、下り便のみの対応とした。

○委員 結局足助病院から百年草までバスが移動する必要があるかと思う。その間、渋滞が激しい区間も、乗務員は運転し続けているが、休憩時間の確保はできるのか。もしくは異なる経路があるのか。

○事務局 足助病院に到着した時点で、長時間乗務があった場合には、近くにある多目的広場に一度休憩をしてもらう。足助病院から百年草は足助バイパスを使い迂回することで、渋滞を避けて運行することができる。そのため、回送便については、少しルートを変え、百年草まで向かうということを考えている。

○委員 平日の変更がないのは、休日ほど混雑していないからという認識でよいか。去年はライトアップがなかったため渋滞も深刻ではなかったものの、ライトアップの有無により、状況はかなり変わると想定される。そのため、平日についても乗務員の労働条件を考慮する必要があると思われるがいかがか。

○座長 今年はライトアップは行われるか。

○事務局 ライトアップは行われる。平日も一定の渋滞は見込まれるが、特に渋滞の激しかった一昨年度の11月の運行時間を調べたところ、平日は系統を変更するほどの対策を行う必要はまだないと判断した。そのため、まずは土日祝日から変更を行う。今年度の様子を見ながら、平日の変更についても検討していきたい。

○委員 来年度以降の実施の判断ができるように、乗務員の拘束時間等、しっかりデータを取ってほしい。その上で、本案件の届出の処理について、例えば来年度以降からは、実施予定日を毎年のライトアップが行われるもみじまつりの日というような形に運用期間を設定しておけば、手間が省ける。

○事務局 今後の方向性については、バスロケやGPSを基に、運行時間の変化について効果検証をするとともに、運行事業者や足助観光協会と協議しながら進めていきたい。来年度以降、同様の対応を行うことがあるならば、都度会議に諮るのではなく、1度の付議で済むように調整を行う。

○座長 国土交通省に協力してもらいETC2.0のデータを集めてもらうほか、バスのGPSや乗降人数のデータを集めてもらえればと思う。その上で検証しながら、日程は5日間が妥当であったのか、他の日も必要だったのか、それを基に永年的にやるのかを検討してもらえればと思う。

○委員 運賃については特段説明がなかったが、変更はないという認識でよいか。

- 事務局 そのとおり。
- 委員 さなげ・足助線で見ると、百年草から足助大橋までを休止し、足助病院止まりにするとのことだが、休止する区間以外の個所は、さほど問題視する必要はないのか。
- 事務局 バス停の休止区間から外れている追分交差点を起点とし、渋滞が激しくなっているものの、乗客が歩いて行ける範囲を考慮し、足助病院止まりという対応とした。バス停を休止する区間は、香嵐溪の目の前ということもあり特に渋滞が激しい。今回措置を行うことで、1時間ほどの運行時間短縮が見込まれる。
- 座長 今回、渋滞回避及びドライバーの休憩時間の確保という意味で対応を検討されたかと思うが、利用者目線の考えでは、バス停を休止することについて問題はないか。
- 事務局 今までの傾向として、渋滞の影響で香嵐溪にたどり着く前に、手前のバス停で下車し歩いていく方がほとんどであった。そのため、バス停の休止に伴う利用者への影響は少ないと想定している。
- 座長 観光客への案内については理解したが、一般の方で休止予定区間を利用している人はいるのか。
- 事務局 足助病院は土日の診察を行っていない。お見舞いの方については、バス停等でタクシーの案内を行っていききたい。地元の方はこの時期の渋滞を考慮し、周辺にはあまり近づかない。
- 委員 乗客は外国人が多いと聞いたが、訪日外国人なのか、在日外国人なのか気になる。また、コロナ禍ということで近場で楽しみを見つける方が増えているかと思う。コロナ禍以前と比較し、人々の行動にどのような変容があったか分かるか。
- 事務局 コロナ禍以前は、東南アジアの方を中心としたインバウンドが多かった。しかし、入国制限がかかった昨年以降は、在日外国人の方が土日に訪れている傾向がある。今年も同様の予測をしている。コロナ禍ということもあり、外の観光地は好まれる傾向にあると思うため、今年の傾向については注視していきたい。
- 座長 直接の協議事項ではないが、名鉄バスの路線では何か対策を考えているか。
- 委員 毎年の渋滞による遅延を解消するため、11月3、6、7、13、14日及びおいでんバスと同様の期間中の一部便について区間運休を行う。岡崎方面の路線については、松平橋から足助までの区間を一部の便で運休し、豊田市方面の路線については、鞍ヶ池東から足助までの区間を一部の便で運休する。地元の方についても、この時期はバスに乗っても2、3時間動かないことを理解しており、区間運休を行う手前のバス停で降りられる方がほとんどである。
- 座長 インバウンドが回復してきたとしても、その方々はバスに乗って香嵐溪へアクセスできなくなる。公共交通で観光地にいけるという環境を整えておくことが重要だと思うものの、公共交通機関のみで対応できる課題ではないため、交通渋滞の対策やパークアンドバスライド、交通規制等も含めて公共交通機関で効率的に多くの方々を運ぶ環境を整えることが重要である。市や県、国等と連携しながら、足助の渋滞対策について今後検討してもらいたい。
- 事務局 利用者に不便を強いることについては苦渋の選択である。今年度は、名四国道事務所や足助観光協会、駐車場の管理者と協力し、駐車場の案内方法や迂回路の案内などの改善策を検討している。

<協議結果：全員承認>

(2) (仮称) 豊田市地域公共交通計画の策定について～今後の地域内移動の方向性について～

○事務局 【協議2】 p14に基づき説明

○委員 岡崎市においても同様に計画の策定を目指している。その中で、従来型のバスやタクシー以外のところで、住民主体の動きが出来ないかという議論がされている。県内各地、同様の話は増えてはいるが、どのように運ぶかという方法論に先に入っている。しかし前提として、誰が、どの地域で、何に困っているのかという点に対する解決策がない限り、焦点はぼけてしまう。豊田市の計画においては、公助や共助の制度設計をしていき、そのうえで、地域ごとに当てはめていくというイメージを持っているがよいか。また、タクシーの位置付けについて、現状行っている運賃助成は、利用者目線で考えた場合には、自助と変わらないかと思われる。そのため、タクシーというものの扱いが、自助・共助・公助の枠組みで分けられないように思う。もし分けるのであれば、サブスクや相乗りタクシーなどの乗り方についての分けなのか、公助という面で運賃の低減化や免許返納者に対する助成などを含んでいるのかどうかの垣根が表中に表現しきれていないように感じる。

○事務局 今まで豊田市の地域バスでは、地域の方との話し合いの中でサービスを決めており、計画の中で地域ごとの具体策を提示することは不可能だと認識している。今回示す内容は、地域の状況を確認したうえで、どういった考え方や方向性が適しているかを示し、その中で様々な手段を地域ごとに合った形で導入していくというようなストーリーにしていきたいと考えている。

○座長 自助、共助、公助など様々な手段があるかと思うが、地域に合った形で選べるという例示をするというような認識でよいか。

○事務局 現時点ではまだ、明確なものは出来上がっていない。

○座長 地域の意見を吸い上げながら作り上げたいが、まだ十分に吸い上げられていないため、どういった形で位置付けるかというのも、今のところ不明確であると理解した。

○委員 地域へのヒアリングの主な意見について、既存路線の廃止への方向性に対して前向きな意見が見受けられるが、ヒアリングの対象者がバスをあまり利用しない運営協議会の方であるならば、実態をどこまで把握されているのか疑問に感じた。また、周囲から80歳を超えても継続して運転したいという声を多く耳にする。公助も重要であるが、実態に即した形でできればとよいと感じた。

○事務局 ヒアリングの対象者である運営協議会の方々には、バスを利用されていない方が多い。各地域バスを所管している各支所とも意見交換をしながら、ヒアリングを行うべき箇所を確認しており、運営協議会のみではなく幅広く意見聴取を行う予定である。

○委員 本来8月から行う予定であったヒアリングが、8月、9月とできなかったということを示されたが、遅れを取り戻すことについて現実味があるかどうか疑問を感じた。これまでの意見から、ヒアリングの重要性を感じている。利用者の意見を広く正しく聞き、こちらの危機意識も伝えるという双方向で丁寧に行っていくには、もう少し時間がかかるのが本音であるように感じた。本当に今年度中に計画策定まで持っていける感覚でいるのか正直なところを教えてください。

○事務局 現状、提示しているスケジュールで進めていきたいと考えてはいるものの、地域の方と話をする上で、現在行っている地域ヒアリングの重要性を改めて認識してい

- る。スケジュールに対する回答は現段階では持ち合わせていないが、今年度中に策定することが必須なのかという観点も踏まえながら、引き続き検討していきたい。
- 座長 予定されている地域ヒアリングや2回目の地域ヒアリングについて、日程的には可能であるのか。
- 事務局 現在、1回目のヒアリングを行っている最中であり、2回目のスケジュールに関しては、具体的に決まっていない。
- 委員 今年度中に当初の予定どおり策定が完了しなかった場合、決定的な問題になることはあるか。
- 事務局 現在、令和7年度までの計画として、公共交通基本計画というものがある。その計画の中間見直しのタイミングで、今回検討を行っている。そのため、仮に今年度末で策定できなかったとしても、計画がなくなってしまうという訳ではない。
- 委員 今後たくさんの方の生活に大きな影響を及ぼす話題であるため、現状調査や理解活動に時間をかけるという選択肢もあっていいように感じる。
- 座長 地域の方々の声を反映した計画策定が求められているなかで、新型コロナウイルスの影響もあり、十分に声を集めきれないことから、拙速に進める必要はないのではないかという意見がある。一方で、計画自体はなくならないということだが、国庫補助金に関して影響はあるか。
- 委員 補助金の年度が10月～9月となっているため、その計画については、その前の6月末までに提出をしてもらう。そのため、他の自治体をみると、パブコメ案を年度内に完成させ、年度初め頃にパブコメを募集し、6月の協議会にて承認を得るといった流れが1番多い。
- 委員 ヒアリングを行い地元の方の意見がしっかり聞けていると思うため、幅広く意見を聞くため、焦ることなく丁寧に進めていくことがいいように感じた。公助だけでなく、共助や自助についても検討していくこととなると、地域の事情をより深く知る必要があると同時に、地域の方にも現状を知っていただく必要があるかと思う。
- 委員 地域ヒアリングを行う際に、基幹バスとの乗り継ぎ利用者が実際どれほどいるのか聞いていただきたい。例えば松平地区では、松平支所で基幹バスと地域バスの乗り継ぎが可能であることが分かるように、小学校等で周知を行っている。しかし、そうした交通結節点の中には、照明や人の目があるか等の理由からバスを待つことに不安を感じる方もいるかと思う。そのため、本当に実用性のある呼びかけができているのか地域の方に聞いてもらいたい。
- 事務局 ヒアリングを実施した石野地区では、広瀬バス停を起点としてバスの運行を行っており、実際に乗り換えている利用者があることは把握している。また、ヒアリングの中で、基幹バスから地域バスへの乗り換えが実際可能なのかという声はいただいているため、そうした声も拾っていきたい。
- 座長 基幹バスから地域バスへ乗り継ぐ制度設計をする際に、どこで乗り継ぎができるのかという点を明確にしながら、並行して、乗り継ぎ環境も含めたハード整備も含めて整えたほうがよいという提案。各地域のニーズに合わせて検討してもらいたい。
- 事務局 基幹バスから地域バスへの乗り継ぎの重要性は認識している。地域のニーズを聞き、現状を把握したうえで、乗り継ぎ環境の整備も進めていきたい。
- 事務局 欠席者から意見を預かっているため、紹介させてもらう。
- 委員 (代読) 現在、足助地域バスについて、本数の少なさから通院や買い物に使いづらいという声をいただいている。利用者数が少ない山間部においては、民間事業者主

体の運行は見込みづらいため、公助によるデマンド運行が望ましいと考えているが
いかがか。また、スケジュール案について、令和4年3月施行は現実的なのか。加
えて、足助地区内においては、福祉面や定住促進などの総合的な視点で、移動手段
で地域バスの改編を目指している。足助の運営協議会の中で、ある程度改善案がま
とまっているため、計画の施行に合わせて開始したいと考えている。

○事務局 地域の移動手段のケースとしては、公助が望ましいと考えてはいるものの、公助だ
けでは地域の移動需要を賄えなかったり、利用実態に即さなかったりすることも考
えられる。そのため、自助や共助を含めた移動手段を活用していけるよう計画に位
置付けていきたい。スケジュールについては、今回、計画の策定を急ぐべきではな
いという意見をいただいているものの、早く策定をしてほしいという実施主体も
ある。そのため、方針があっているところについては、計画策定と同時並行で改編
が進めていけないかということも合わせて示していきたい。

○座 長 計画策定を拙速に進める必要はないだろうという意見がある一方で、早く策定して
ほしいという意見もある。方向性としては、国の制度等の影響を考慮したうえで、
策定期間が遅れたとしても、地域の意見を十分にくみ取ってもらえるようにしたほ
うがよい。したがって、本会議としては、延長の方向で進めていきたいが、その影
響を見極めた上で決定していくということで、次回までに検討してもらうこととす
る。

<協議結果：次回持越>

以上