

会 議 録

会議録	令和3年度 第5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 ダイヤ改正等について 藤岡・豊田線（加納経由）</p> <p>(2) 地域バス ダイヤ改正等について</p> <p>① 稲武地域バス</p> <p>② 高岡地域バス</p> <p>(3) タクシー実証実験に伴う松平地域バスの休止対応について</p> <p>(4) 地域公共交通確保維持改善事業について</p> <p>(5) (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) 豊田市駅東口駅前広場実証実験について</p> <p>(2) とよたおいでんバス バス停変更について</p> <p>① 下山・豊田線</p> <p>② 小原・豊田線／藤岡・豊田線（西中山経由）</p> <p>(3) 地域バス 経路変更等について</p> <p>① 旭地域バス（路線定期運行）</p> <p>② 旭地域バス（区域運行）</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12月21日（火） 午後2時00分～4時30分
場 所	商工会議所2階 多目的ホール204

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>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)</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交通課) (代理：中根)</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>釘宮 順子 (豊田市ボランティア連絡協議会)</p> <p>宮川 隆広 (豊田市区長会)</p> <p>國枝 和行 (豊田市 PTA 連絡協議会)</p> <p>吉村 一孝 (豊田商工会議所) (代理：小栗)</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 地域振興部 稲武支所、高岡支所</p>
資料	<p>1. 次第</p> <p>2. 令和3年度 第5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 ダイヤ改正等について

藤岡・豊田線 (加納経由)

○事務局 【協議 1】 P1 に基づき説明

○委員 遅延状況の解消のため運行時間が延びていると思うが、乗務員の休憩時間などは大丈夫か。

○事務局 運行事業者から提案をいただいたダイヤであるため、休憩時間などを加味したダイヤになっている。

○委員 先日、愛知環状鉄道からダイヤ改正予定が発表されていたと記憶する。愛知環状鉄道、名鉄との接続がある路線だが、乗継は大丈夫か。

○委員 愛知環状鉄道のダイヤ改正は来年3月に実施するが、豊田市内では時刻は変わらない予定である。

○座長 経路変更等を伴わない時刻の変更は軽微な変更として取り扱うことができると思われるがいかがか。

○事務局 豊田市公共交通会議においては、軽微な変更は規定していない。

○座長 今後、軽微な変更の規定をされるとダイヤ改正などが迅速にできる。検討いただきたい。

○委員 朝夕の遅延が生じているとのことだが、どれぐらいの遅延なのか。

- 事務局 起点から終点までの間で、最大朝は10分、夕方15分程度の遅延が発生していると聞いている。
- 座長 おいでんバスはバスロケで位置情報をつかんでいる利用者もいるだろうが、遅延がなくなる方がよい。
- 委員 平日上りの最終便がずいぶん早くなっている。これにより困る方はいないのか。
- 事務局 この便の利用者はほとんどいないため、その分を朝8時台に設定している。
- <協議結果：全員承認>

(2) 地域バス ダイヤ改正等について

①稲武地域バス

- 事務局 【協議2-1】P7に基づき説明
- 座長 地域の方の意見を反映したダイヤ改正か。
- 事務局 午前中に病院に行ける便が欲しいとの意見から、8時台の便を設定した。
- 座長 最終便がなくなることで乗務員の拘束時間が短くなる。運行経費は安くなるのか。
- 事務局 おそらく人件費の削減にはつながると思われる。今年度実施予定のプロポーザルへの提案に反映してくると思われる。
- <協議結果：全員承認>

②高岡地域バス

- 事務局 【協議2-2】P10に基づき説明
- 委員 今回の内容は、知立市では系統の新設、廃止のため協議案件だが、みよし市においては路線①のため報告案件でよい。また国の幹線系統補助金の対象路線のため、距離が100m短縮になることについて愛知県とよく協議していただきたい。
- 座長 パターンダイヤはとてもよい。鉄道でもかなり努力してパターンダイヤを実現し、そのおかげで利用者も増えているところもある。路線②の土休日の発便はパターンダイヤになっているが、途中でそれが崩れている。やはり所要時間の関係で難しいところがあるか。
- 事務局 場所によって遅延が激しいところがあるためなかなか難しい。
- <協議結果：全員承認>

(3) タクシー実証実験に伴う松平地域バスの休止対応について

- 事務局 【協議3】P21に基づき説明
- 委員 本案件は松平交通の乗合事業の休止になるため、本来は6か月前に事業者から申し出をしなければならないが、公共交通会議等で協議が調えば1か月に短縮されることになっている。届出の前提として休止の理由を確認しておきたい。いつからこの内容が検討されてきたのか、また、実証実験後に地域バスとしての運行に戻ることがあるのかということ。小学生の利用はスクールバスとして切り離す予定ならば主な利用者は高齢者になると思うが、高齢者が利用するのにタクシーがいいのか区域運行がいいのかという比較が分かりにくい。どういう状態になったら戻る、など評価項目を決めて判断していただければと思う。
- 事務局 検討時期は事業者選定を見据えて、2年ほど前から始めていた。また、小学生向けのスクールバスと高齢者向けの地域タクシーにすみわけができるため、スクール機能を持たせた地域バスに戻ることは困難だと思っている。基本的には地域バスに戻

ることはなく、タクシー化する予定である。使い方などは実施してみないとわからないため、1年間の実証実験で確認していきたい。

○座長 そのために廃止ではなく、休止であるのか。

○委員 休止、廃止は公示上同じ扱い。協議する内容は、休廃止により路線などがなくなってしまうところを何で手当てするのかということである。今回はそれがタクシーであるため、その手段でいいのかということと協議する必要がある。休止なので、地域バスに戻ることも想定し、実証期間中の1年間で考えていただく。来年の今頃をめざして検証いただきたい。これまで路線定期の利用者はほとんど小学生だった、区域運行の利用は高齢者だったのが、小学生はスクール、高齢者はタクシーになったが区域運行と変わらない程度に利用されていたという結果であれば、代替措置として機能していたということになる。その検証結果を持って、その後の判断をしてもらえばよい。

○座長 廃止されることによる影響の度合い、つまり代替措置でいけるかどうかを協議する必要があるということ。見通しはどうか。

○事務局 区域運行は、平日毎日あったのが週2日のタクシーになるため、その影響がどの程度あるかは未知数。ただ地域住民との話し合いの中では、それで問題はなさそうという感触である。

○座長 実証運行で代替交通手段として十分であったという判断がされると、1か月で休廃止の届出が承認される。そうなると実証実験後、やはり元に戻したいとなっても戻れないのか。

○委員 1年以内の休止という形なので戻せないわけではない。

○座長 それでは、1年以内に検証してもらい、本当にタクシーだけでいいのか判断してもらいたい。

○事務局 他地区でもタクシーを導入しているため、それと同様のスケジュール感で進めていきたい。秋ごろに会員アンケートを実施する予定、また御報告する。

○委員 松平地域の住民の声は。

○事務局 地域では高齢化が進む。タクシー化の話し合いの中で、ドアツードアはありがたいという意見が聞かれたため、その方向で検討していきたい。

○座長 今回の承認内容については、路線の休止に対するものではなく、休止の後の代替措置としてタクシー運行やスクール運行をするということと十分であるかということであり、松平交通としては地域バスの代替措置が取られており公共交通会議で協議が調っているということを以て支局に届出するという。地域の人困らないということが重要。

<協議結果：全員承認>

(4) 地域公共交通確保維持改善事業について

○事務局 【協議4】P25に基づき説明

○座長 P27の「④事業実施の適切性」について、国からの補助対象事業は運行であるため、ここでいう事業は運行のことではないか。コロナ禍でも対策をしてしっかり運行できているならば、Aという評価でいいのではないか。プラスαで市独自の取組として、様々な利用促進策を行っているということではないか。

○事務局 ここでの「事業実施」は、提出した計画の中の「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」で指す事業を想定して自己評価をしたが、いかがか。

○委員 両面の意味がある。P27の表は補助金が適切に利用されているかという目線で記載する必要があるため、運行自体が適切にできたかということを書く必要がある。一方で、「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」に運行自体を書くという自治体は例がない。やはり、「④事業実施の適切性」でいう事業は「補助事業」ということになる。補助事業が適切に行われたかという視点で評価するならば、稲武、藤岡ともAという評価でよいと思われる。

○座長 P27の表「①補助対象事業者等」に事業者が入っているため、やはりここは補助事業と捉え、コロナ対策をきちんとして安全安心運行を実施したと記載し、コロナ禍でイベントができなかったのは達成できなかった理由ということでP27の表「⑤目標・効果達成状況」にBという評価を記載するのがよい。会議での意見を踏まえた細かな修正は事務局にお任せする。

○事務局 了解した。

<協議結果：全員承認>

(5) (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5】P33に基づき説明

○委員 ヒアリングを実施し感じたことや気づいたことを教えていただきたい。

○事務局 ヒアリングや乗降調査をすると、「バスがなくなると困る」という声が多い。一方で今の形態が持続可能なサービスであるとは言えないので、どういった形がいいのかを協議会等で議論していきたいと考えている。

○委員 利用者や協議会の方と対話することで、信頼関係も生まれると思う。

○委員 前回会議を欠席したが、事務局には意見を述べて会議でも紹介いただいた。計画策定を延期することは自分の意見とは反するので残念。3つ意見を述べたい。

①計画延期に対して、市民生活に影響はないと断定しているが、足助地域バスは週に1回しか走っておらず影響は出ている。病院に行ければいいという問題ではなく、担当医に診てもらわないといけない。また、病院だけでなく買い物や社会生活、文化的交流が地域の活性化につながる。そのような改編を1日でも早く実現したい。半年延期することが市民にとって本当にいいことなのか。

②当初の予定では12月に新計画の概要素案、2月に新計画の概要案が出るというスケジュールだったが、コロナの影響もあり、延期されている状況。2回目のヒアリングでは、新計画の方向性を分かりやすく提示していく必要がある。

③個々の路線改編については計画を待たずに随時実施していくとあるが、随時ということは計画施行前でも実施していいのか。

○事務局 前回(委員さんから)いただいた意見を資料1(3)に反映してある。計画の中で考えている方向性と合っているものであれば、改編を実施していく。その一つが足助地域バス。現状進んでいない状況ではあるが、計画の策定を待たずとも進めていけるように考えている。2回目のヒアリングは、1回目いただいた意見を整理した上で、バス以外にも様々な手段で移動は確保できる、というイメージを共有したいと考えている。

○座長 地域にとってふさわしい交通手段への改編は、計画の策定が遅れたからできないというわけではない。新計画ではどういう形がいいのかという方向性を示していく。一方で、豊田市の場合、現計画が活着しているため、現計画の方針と合った改編であれば実現可能。松平地域タクシーの実証実験もその一例。

- 委員 松平の実証実験も計画と方向性が同じだから進められる、ということが分かった。計画が策定されないと改編はできないと思っていたので、また詰めていきたい。松平地域タクシーの議題の際に、松本座長が「地域の方々が困らないように、便利になるように」と仰っていたことと同感なので、その視点で考えていきたい。
- 座長 豊田市は地域の交通を地域で考え、市がサポートする仕組みができています。一方で財政的な制約もあるので、皆で知恵を出し合っていく必要がある。

<協議結果：承認>

【報告案件】

(1) 豊田市駅東口駅前広場実証実験について

- 事務局 【報告1】P34に基づき説明
- 委員 鉄道利用者の家族等が車でロータリーまで送迎する場合、どこに行けばよいのか。
- 事務局 一般車は参合館南側、KITARA 北側、コモスクエア南側などに停車してもらう想定。実証実験中には送迎用の路上駐車車両台数についても調査し、将来的に計画に掲載する必要な台数等を把握していく予定。
- 委員 実証実験中は駐停車禁止になっている道路の規制ははずされるのか。
- 事務局 はずされない。
- 委員 大学入試等の日程とも重なる可能性もあり、車での送迎者に周知をしないと混乱を招く。
- 座長 車利用の抑制を促すような社会実験は、大々的な広報が重要である。予定している広報の手段は。
- 事務局 付近の横断幕設置、周辺・近隣自治区への回覧、バス車内と主要バス停への告知、鉄道からバス乗り場への導線にポスター掲示やチラシ配架、中日新聞への折り込みチラシ等を予定している。
- 座長 車利用者とバス利用者は視点が違うと思われるので、考慮して実施していただきたい。
- 委員 もともとの都心環境計画では、バス乗り場は西口集約と聞いていたが、今回東口に降車場を設定する意図は。
- 事務局 今回は東口での降車場の必要性を検証するため。西口での乗降実験は令和4年度に計画しており、ステップを踏んで実施していく予定。
- 座長 将来的に東口での降車の可能性もあるのか。
- 事務局 今回の実験でバス利用者にアンケートを実施し、東口降車場の必要性を検証したいと考えている。
- 委員 雪が降ったら大変なことになる。実証実験の時期は適切か。
- 事務局 バス利用者に迷惑をかけることは承知しているが、将来の計画周知とバス利用者の声を聞くために実験を行う。来年度は第三四半期に行う予定。
- 委員 バス事業者に対して、将計画の全体のビジョンを見せてほしい。
- 座長 将来構想に向かってどういうステップを踏んでどういう実験を行うのかを見せることで、協力もしやすいということ。
- 委員 もともと都心環境計画では西口集約という考え方があり、東方面から来たバスも駅前を通らず西口に到着させるという案で進めていた。しかし、様々な御意見をいただく中で、東側にバスの降車場だけでもあった方がいいのではないかという考えに至り、今回の実験ではそれを検証する目的で東側に降車場を設けることとなった。様々な調整の結果このような時期での実験になったが、来年度は時期を見極めて実験を行って

いきたい。

○委員 全体的な計画の中で豊田の顔となる都心を考えていってほしい。また、降車場から高齢者がかなり歩くことになるため、そのあたりも検討していただきたい。

○事務局 実証実験では高齢者への配慮は予定していないが、実験を通して望む声が多く出てきたら将来に向けて対応方法を検討していきたい。

○委員 駅前の整備計画には、車を利用したの送迎者について考えられていない。計画の中ではその考えも整理してほしい。

○座長 公共交通計画にも関係する内容。車、鉄道、そこへのアクセスをどうするのか、また検討いただきたい。

○委員 降車場を移設したことで駅までの歩く距離が伸び、それによって乗っていた電車に乗れなくなる、接続できたバスに乗れなくなるということが発生する。西口集約後は、東側から来たバスの利用者は駅が目前にありながら降りられないということになる。利用者がそれを望むのかどうか考えていただきたい。

○座長 様々な課題を明らかにし、バス利用、まちのにぎわい、商店街、歩行者導線などバランスを探っていく必要がある。まずは実証実験で得た御意見を真摯に受け止め、問題課題を明確にしていきたい。

(2) とよたおいでんバス バス停変更について

①下山・豊田線

②小原・豊田線／藤岡・豊田線（西中山経由）

○事務局 【報告2-1】【報告2-2】P35に基づき説明

○委員 愛知県で新設バス停と横断歩道との間に歩道設置を行い、バス停まで安全に移動できるよう市と連携している。

(3) 地域バス 経路変更等について

①旭地域バス（路線定期運行）

②旭地域バス（区域運行）

○事務局 【報告3-1】【報告3-2】P42に基づき説明

○委員 規制区間について、一部路肩規制をしているが通行できるようになっている。