

会 議 録

会議録	令和3年度 第6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) 地域バスの路線改編について 足助地域バス（路線定期運行）</p> <p>(2) みよし市さんさんバス路線再編等について</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) 土橋・豊田東環状線の運行日の変更について</p> <p>(2) 地域バスのバス停改廃について（区域運行）</p> <p>①下山地域バス</p> <p>②小原地域バス</p> <p>③稲武地域バス</p> <p>④上郷地域バス</p> <p>(3) バス停留所の安全確保対策について</p> <p>(4) 令和3年度 豊田市幹線系統国庫補助対象路線の評価について</p> <p>(5) 快速いなぶにおけるサイクルラックバス導入について</p> <p>3 その他</p> <p>地域バスの運行事業者選定状況について</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4年2月14日（月） 午後3時00分～5時00分
場 所	南庁舎7階 南73委員会室（オンライン開催）

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) (代理：藤谷)</p> <p>阿久津正典 (豊田市都市整備部長)</p> <p>宮川 隆広 (豊田市区長会)</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)</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) (代理：徳田)</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 足助支所 みよし市 政策推進部 企画政策課</p>
資料	<p>1. 次第</p> <p>2. 令和3年度 第6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

足助地域バス (路線定期運行)

○事務局 【協議 1】 P1 に基づき説明

○座長 廃止されるバス停について、学生以外の利用者はいなかったという認識でよいか。

○事務局 廃止されるバス停での一般利用者はいなかった。

<協議結果：全員承認>

(2) みよし市さんさんバス路線再編等について

○事務局 【協議 2】 P6 に基づき説明

○委員 明知下公民館から豊田市が運行している高岡ふれあいバスに接続をしていたかと思うが、その点について変更点はあるか。

○事務局 高岡ふれあいバスについても令和4年4月からダイヤ改正をするということで、事前にダイヤのすり合わせをし、できる限り乗り継ぎができるよう調整を済ませている。

○委員 路線の変更の詳細について紹介してもらえるか。

○事務局 明知下公民館に乗り入れている福田明知線について、現在はみよし市の南部から北部へ縦断する形で運行をしているが、OD 調査の結果、南部に住んでいる方は市の中心部への移動、中心部に住んでいる方は北部への移動が主であることが見て取れた。そのため、路線を分断し短縮化を図った。高岡ふれあいバスからも明知下公民館で福田

明知線に乗り換え、更に市中心部で拠点連携線に乗り換えることで三好ヶ丘駅や豊田厚生病院に行くことは可能である。

○座 長 豊田市民に向けて、豊田厚生病院に他市の路線が乗り入れていることについて周知する予定か。

○事務局 現在すでに豊田厚生病院でさんさんバスについての PR は行っているが、4月以降も引き続き実施していく。また、みよし市 HP で路線改編についての周知をする際にも合わせて PR を実施していく。

○座 長 豊田市においても同様に、市 HP にて周知ができるよう調整するように。

<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】別紙に基づき説明

○委 員 評価指標Ⅱについて、豊田市土地利用基本構想に基づいて拠点停留所を選定するとあるが、これは都心部や郊外部をすべて合わせて対象としているのか。

○事務局 (別資料共有) 豊田市土地利用基本構想に基づき、各拠点の停留所をピックアップしており、都心部及び各合併した町村の支所を中心としたところが核として位置づけられている。

○委 員 評価指標Ⅱでは、市域全体として平均的ににぎわいを向上させたいという意図を感じるが、その場合、評価指標Ⅰの指標とあまり変わりがないと感じる。郊外部や山村部のにぎわい、反対に都心部のにぎわいを表したいということであれば、それに特化したデータで示す方がよい印象を受けたがいかがか。

○事務局 御指摘のとおり、評価指標Ⅰと評価指標Ⅱは連動しているところがある。目標とする数値の伸び率を10%と15%とし、数値目標の算出方法を若干変えてはいるものの、よりよい指標がないか引き続き検討していきたい。

○座 長 あくまで拠点を中心に利用者を増やしたいというのが指標Ⅱであると思うが、結局のところ全体と同じであればそれをどう計るかということも懸念すべき点である。

○委 員 課題1にあるように、特に山村部では高齢化率が非常に高くなっている。そのため、7 個別施策の地域交通の再構築が重点施策となっている点について期待しているものの、具体事業も個別指標も検討中とあり、全体的なスケジュールが見えてこない。一日も早く個別施策の内容を固め、サービスの転換を図ってもらいたいと考えているが、見通しは立っているか。

○事務局 前回の会議でも回答させていただいたとおり、バスの改編自体が計画の全体的な方向性と合っていれば、計画の策定を待たずに進めていくことは可能である。足助のバスの改編に関しては、取り組んでいくべき問題であると認識しているため、引き続き意見交換をしながら進めていきたい。計画の施策に関しては、今回の資料内に具体的なスケジュールは示していないものの、令和4年10月の施行を目指して進めている。

○委 員 方向性が合っていれば、個別に調整し、課題を改善しながら改編を実施する方向に動き出すことが可能という認識でよいか。

○事務局 引き続き協議ができればと考えている。

○委 員 評価指標Ⅳについて、具体的な指標値は検討中ということであるが、目標の5年後までにCO₂の排出量にどれだけ大きな変化が現れるか心配である。また、CO₂の排出量は、車の交通量×それぞれの車が出すCO₂の量を基に算出するかと思うが、その場合、走行している車の構成のうち、PHVの割合が増えるとCO₂の総排出量は変わっ

てくる。より単純に、公共交通機関の利用者が増えることは、自家用車から公共交通機関へ転換しており、結果として CO2 が減るという解釈にできるのではないか。そのため、CO2 の量を計算するというよりは、今の公共交通機関の利用者数を指標にすることによって、CO2 の排出量も量れるのではないか。

○事務局 市としてもこういった指標を用いるべきか悩んでいる。本指標は、昨年度計画自体が終了した交通まちづくり行動計画と同じものである。しかし、ここで示す数字が果たして施策の効果を表すことができているかは疑問であり、本指標がざっくりと計画の方向性を確認するためのものであるならば、御指摘いただいたように、より簡単に計れる方法がないかと考えている。環境関係の部署とも意見交換をしながら、よりよいものを見つけていきたいと考えている。

○座 長 CO2 の削減は世界的な課題となっているため、そこを意識するという意味でも目標を設定する意味合いはあるかと思う。しかし、その効果が全て PHV や EV 化によって発現されたのであれば意味はないと思うので、そこに意識を向けつつ実質的に個別の交通手段から公共交通の方に転換してもらえそうな効果が計れるようお願いしたい。

○委 員 評価指標Ⅲについて、複数の交通手段の記載があるが、タクシーが含まれている時点で交通手段がすでに一つ存在すると読めてしまう。また、本指標で使われている地域は、小学校区単位であるため、もう少し利用者の目的地や利用の属性までを加味したような指標になると、地域によってより計りやすい指標になると感じる。評価指標Ⅱで述べられている地域に人を集約させ、乗り継ぎをさせたいという話であれば、そこに行けるための移動手段の確保という視点にする方がよいと感じた。

○事務局 計画の進捗を計るためのよりよい指標を検討していきたい。

○座 長 評価指標ⅡとⅢの地域が一致していれば、その拠点に行けるかどうかを加味することも一つだと思うが、ⅡとⅢの地域は違う定義であるため、そこに行けるかどうかという視点だと齟齬が生じてしまう。また、Ⅲの目標は現状維持となっており、タクシー以外の手段がなくならないよう、それ以外の交通手段を市として提供し続けるという意思の表れと捉えられる。

○委 員 社会背景③の交通手段の利用の変化の調査について、市民 3,000 人を対象としたアンケートは無作為に行ったのか。資料内のグラフを見ると、電車やバスなどの公共交通機関を利用する人が大幅に減り、自家用車に転換している人が増えたように見えてしまうが、実態として、3,000 人の中に日常的にそれぞれの交通機関を利用する人がどれほどいるのかがわからない。肌感覚でいえば、電車やバスの利用者は減少していると感じるが、自家用車の交通量も減少していると感じる。そうした点を考慮すると、データの使い方がミスマッチしてしまうと方向性を見誤る可能性がある。

○事務局 3,000 人の抽出に関しては、都市部の方が抽出の数は多いものの、豊田市の旧支所単位の 12 地域からそれぞれある程度の数が集計できるよう、単に 3,000 人を按分するのではなく、係数をかけ、山間部の人数も少なくならないよう抽出したものになる。また、その方々がどういう移動手段を使っていたかも分析した上での結果となっている。ミスマッチの可能性については、本アンケート自体、令和 2 年 10 月に実施したものであるため、傾向が変化してきている可能性はある。また、意識の変化から、移動すること自体やめてしまったケースもあると考察している。そうした点やいただいた御意見を踏まえ、整理していきたい。

○座 長 バスや電車の利用減少は単に自動車へシフトしたわけではなく、そもそも出歩かなく

なったことによる減少も有り得るということであるため、そのあたりの解釈によっては背景の描き方も変わってくるであろう。データを深掘し、必要に応じて社会的背景の記載を検討するように。

<協議結果：全員承認>

【報告案件】

(1) 土橋・豊田東環状線の運行日の変更について

○事務局 【報告 1】 P11 に基づき説明

(2) 地域バスのバス停改廃について（区域運行）

①下山地域バス

②小原地域バス

③稲武地域バス

④上郷地域バス

○事務局 【報告 2-1】【報告 2-2】【報告 2-3】【報告 2-4】 P13 に基づき説明

○事務局 令和3年10月に運行開始した上郷地域バスについて、速報という形で現状報告する。10月から12月の3か月間の乗車数は、1,192人であり、1日当たりの利用者数は平均すると47人であった。従前の路線定期運行と比較すると1日当たりの利用者数は約10人増えているということとなる。利用者割合は男性:女性が3:7であり、65歳以上の女性の割合が全体の6割程度を占めている。また、予約不成立に終わった件数は、10月が29件、11月が20件、12月10件であった。加えて、名鉄バスの岡崎市内線と重複している区間について、運行時間帯が重複している時間帯は名鉄バスの利用を勧めているが、その件数は3件であった。現状の課題としては、当日の朝予約の電話をしても午前中の予約がすでに埋まっていることが挙げられるほか、一運行あたりの乗合率が1.7であり、余裕があると感じられるため、運行の効率化を図り利用者数の増加につなげていきたい。また、本運行の特徴である外出促進にも力を入れていきたい。

(3) バス停留所の安全確保対策について

○事務局 【報告 3】 p23 に基づき説明

○座長 名鉄バスのバス停も含まれているが、合わせて報告をお願いしたい。

○委員 順次協議中である。丸山町六丁目バス停については、移設先を検討しつつ道路管理者との協議を進めている最中であるため、話が進んだタイミングで改めて報告する。

(4) 令和3年度豊田市幹線系統国庫補助対象路線の評価について

○愛知県 【報告 4】 P24 に基づき説明

○愛知県 豊田市内を運行している幹線系統はおいでんバス以外に、名鉄バスの事業者路線や豊田市に乗り入れている知立市やみよし市のバスもあるため、次回以降報告する際には合わせて報告し、情報を共有していただきたい。

○事務局 来年度に向けて調整する。

(5) 快速いなぶにおけるサイクルラックバス導入について

○事務局 【当日配布資料】 に基づき報告

○委員 道路交通法の中で設備外積載については、車両の長さの1割を超えるものは制限がかかることになっている。そのため、ラックを取り付けることで全長1割を超える場合には警察署に許可申請を提出する必要がある。また、3利用方法の中に、運行の安全

性を確保できないと判断される場合と記載があるが、誰が判断することになるのか。実際に同様の取組みを行っている他の自治体同様、運用を開始する前に利用規定を用意しておくべきである。加えて、利用状況に応じて有料化を検討するとあるが、運送約款上小荷物扱いとなるため、特約により料金を徴収することが可能であり、金額についても規制はない。

- 事務局 利用規定については、現在運行事業者と調整中である。
- 委員 午前中に一往復しかないが、午前中に豊田市駅から稲武に行った場合は、自転車で帰ってくるしか方法がないということか。もしくは希望があれば帰りの便も設定するのか。
- 事務局 現在でも稲武地区から自転車に乗って豊田市駅に帰ってきている方が一定数いると聞いているため、一度今回のような形で運用を開始する。要望があれば都度検討していく。
- 座長 稲武に住んでいる方が自転車を乗せて豊田市まで来て自転車で周遊した後に、自転車を乗せて稲武まで帰るのはできないということか。
- 事務局 現状できないが、そうした意見が多ければ今後検討していく。