

会 議 録

会議録	令和4年度 第1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 豊田市公共交通会議について</p> <p>4 議 事</p> <p>【協議案件】</p> <p>(1) 地域公共交通確保維持改善事業について</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>【報告案件】</p> <p>(1) とよたおいでんまつり開催に伴うバスの迂回対応等について</p> <p>(2) 上郷地域バスの運行状況について</p> <p>(3) 高岡地域バスの高齢者利用促進事業について</p> <p>(4) 豊田市駅東口駅前広場実証実験について</p> <p>(5) 令和3年度バス利用状況等について</p> <p>5 その他</p> <p>・ 基幹バスの運行業者選定状況について</p> <p>6 連絡事項</p> <p>・ 次回会議の開催予定について 令和4年8月22日(月)</p> <p>7 閉会</p>
日 時	令和4年6月27日(月) 午後2時30分～午後5時00分
場 所	豊田市役所 南庁舎7階 南73委員会室

<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) 山内 三奈 (国土交通省中部運輸局愛知運輸支局) (代理 本田) 伊與田正康 (愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課) 田中 斉 (愛知県豊田加茂建設事務所足助支所管理課) 小久保 浩 (愛知県警察豊田警察署交通課) (代理 西前) 三浦 貴大 (愛知県警察足助警察署交通課) 高井 嘉親 (豊田市 副市長) 阿久津正典 (豊田市都市整備部) 青木 信行 (豊田市区長会) 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) 小林 裕之 (公益社団法人 愛知県バス協会) (代理 徳田) 毛利 康浩 (愛知県交通運輸産業労働組合協議会) 川本 晃平 (名古屋鉄道株式会社) (代理 花村) 大野 淳 (名鉄バス株式会社) 横田 太 (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</p>
<p>資料</p>	<p>1. 次第 2. 令和4年度 第1回 豊田市公共交通会議 会議資料</p>

【協議案件】

(1) 地域公共交通確保維持改善事業について

○事務局 【協議1】に基づき説明。

○座長 国に申請するにあたり数字の微修正がある可能性もあるが、事務局に一任することとなる。

<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

○事務局 【協議2】に基づき説明。

○委員 概要版5ページの自助、共助、公助の図内、将来目指すイメージについて、共助の円が大きくなっているのに対し、公助の円の大きさが変わっていない。本来であれば、公助も膨らんでいくべきであると考えているが、どのように考えているか。

○事務局 自助、共助、公助の点について、全てを一つの図に表現することは難しく、試行錯誤をした結果このような図になっている。バス運行だけではない、住民ニーズにあったものが、費用を変えずに形にできるかもしれないと考えているため、公助の負担としてはそれほど増やせないという点を概念的に伝えたい。自分で移動できる人が減っていくということがほぼ分かっているため、公共だけでなく、地域の皆さま方と一緒に考えながらやっていければというところを概念的に表していきたい。どこまで修正できるか定かではないが検討する。

- 委員 4ページ上部の図について、将来の公共交通ネットワークというタイトルがついているものの、現状のネットワークがそのまま掲載されているため、将来図がイメージしづらい。
- 事務局 現状の交通ネットワークは、地域の中に路線が入っているのに対し、新しい図は地域の中の路線がなくなった形になっている。地域の方々の意見を聞いていく中で、バス以外の選択肢も中に取り入れられるように、今回は線を消し、それぞれの地区ごとに多様な手段を取り入れるというような視点で色分けをしている。
- 委員 6ページの「VII 先進的で環境に優れた技術の展開」について、燃料電池バスの写真が掲載されているため、7ページ上部の参考指標「II 環境に配慮したバス車両の導入割合」が37%となっているのをみると、燃料電池バスが37%導入されているようにみえてしまう。そうした意図でないのであれば、追記するべきである。
- 事務局 検討する。
- 委員 岐阜県下呂市の旧小坂町において、有名な観光地に1日に数本乗り入れていた濃尾バスが一昨年の3月で廃止になってしまったことから、その観光地へは平日しか運行していないデマンドバス、タクシーでしか行くことができなくなってしまった。そのため、観光客は土日にはその観光地へは行くことができなくなってしまった。生活交通という考え方は、地域の中だけという考え方で進んでいくケースが多いが、人口が減っていく地域であるため、いかに人を呼び込むかという視点を加えるとよいかと思う。
- 事務局 観光地の話に関しては、地域の方々へのヒアリングの中でも、地域のまちづくりという視点も必要であるというような声はいただいております、いろんな地域がある中で、どこに天秤を置いてやるべきかと考えている。まずはその地域に住む方が自分たちの移動手段をどうするかという点が先であると考えているため、そちらを固めてから進めていきたい。その一方で、公共交通としてタクシーを位置付けていった中で、タクシーが使いやすいという地域も出てくると思っているため、そのあたりは引き続きタクシー協会を含めて議論をしていきたい。
- 事務局 概要版6ページの「III 公共交通の利用促進」に観光事業との連携とあり、特に基幹バス等を使って香嵐渓や小原などの観光地に行けるようになっているため、観光を含めたまちづくりに関して取り組んでいきたいと考えている。
- 座長 人口が減少していく中で、生活交通だけを中心に考えた交通網を作っていくと失ってしまうものがあり、生活交通さえ支えられなくなってしまう可能性があるのではないかとこの視点である。交流人口を増やしていき、観光面で生活交通も支えてもらうという発想があってもいいかもしれないとこの視点である。
- 委員 2ページの「社会状況3 新型コロナウイルス感染症による影響」の右の表について、何のデータが分からないため表記する必要があるかと思う。
- 事務局 表のデータについては、コロナが流行しだして半年ほど経った令和2年度に市民3,000人を無作為抽出し、アンケートを取った時のデータである。
- 委員 7ページ下部の計画の推進体制のスケジュールについて、事業の評価とあるが、ここでいう評価は計画の指標で評価するというイメージか。そうであるとすると、6ページの取り組むことを見る限り多くのことに取り組む必要があるが、指標で全てを網羅できていないという印象がある。例えば、「V生活交通の再構築」内の、住民協力による輸送サービスへの支援については、指標3で表現できるかもしれないが、なかなか指標に表れにくいのではないかと。こうした個別の取組みは協議会で地域の取組みと

して報告するのの一つだと思うが、進捗をどう評価するべきか。

- 事務局 御意見いただいたとおり、指標と個々の事業の進捗も検証していきたいと思っている。加えて、指標には載せていないが、個々の事業で KPI で把握することも考えている。交通政策課だけでなく、他の所属の事業もあるため、調整して取り組んでいきたい。
- 座長 現計画からの変更点としては、生活交通としての在り方が大きく変わるという点であり、多様なニーズが増えていく中で、全てを公共で支え続けるのは限界であるため共助を含めた形で地域で考えてもらおうという点であるかと思う。これから地域の方々に自分事の交通として、自分たちで考えていただくという枠組みに移っていく。一方行政は、幹線と呼ばれるところの運行を続けていくという枠組みになっている。
- 委員 説明の構成上、基幹交通の説明の比重が薄い形になっているかと思うが、基幹交通は公共交通のネットワークの非常に重要な背骨であるため、将来にわたって基幹交通をどのように維持させていくかといった部分も引き続き検討していく必要があると思う。会議資料の7ページの二次評価結果内、期待する取り組みについて、大沼線が2か年連続で輸送量が補助要件を下回る結果であると記載があり、基幹交通については非常に厳しい状況が続いている。基幹交通の取組みも生活交通と合わせて積極的に推進してもらいたい。また、タクシーについても積極的にあたってもらえるという点は非常に良いと思う。タクシーはラストワンマイルを支える非常に重要な公共交通機関であるものの、愛知県内である程度の規模のタクシー会社が倒産するといった非常に厳しい状況もある。タクシーは貴重な輸送資源であるため、積極的な活用について検討してほしい。
- 事務局 基幹交通に関しては、御意見をいただいたとおり、継続といった形で考えている。その上で、コロナの状況もあるため、やれる範囲ではあるが、今まで通りたくさんの方に使っていただけるように利用促進を行っていきたい。また、タクシーに関しても、タクシー協会と勉強会等を通じて意見交換をしているため、引き続きそうした取り組みの中で検討できればと思っている。
- 委員 5ページの生活交通の考え方について、高齢者から足の確保に不安があるとよく聞く。共助という表現が分かりづらいため、具体的にどういった形か、もう少し安心が伝わるような書き方も検討してほしい。コロナ禍の中で高齢者の閉じこもりが増えているため、何か楽しみがありつつ出かけられるものがあると伝わればよいと思う。
- 事務局 計画は作って終わりではなく、その後に地域の方と一緒に取り組んでいくことになるため、地域の方々に説明をしたり、一緒に考えていく中で分かりやすい表現を考えていきたい。今回パブリックコメントをする中で、同様の意見をいただけているため、引き続き検討していきたい。また、高齢者の居場所づくり等に関しては、交通だけの問題ではないため、6ページ「Ⅲ公共交通の利用促進」の中にあるように、様々なところと情報を密にし、連携を図っていきたい。
- 委員 7ページの計画の指標のなかの評価指標 I について、令和元年度が9.4万人/日、コロナ禍の令和2年度は6.1万人/日となっており、令和7年度は7.7万人/日となっている。下げ幅が大きいため疑問に思う方もいるのではないかと。
- 事務局 通勤利用が多いことから、令和元年度の値まで戻り切らないのではないかと想定しているものの、利用に余裕のある昼間に高齢者にお出かけしてもらえるような仕掛けづくりを行っていったらと考えているため、そうした内容すべてを積み上げて出した数字となっている。
- 委員 高齢者の外出支援という意味では、民間のものを活用した介護予防のようなサービス

を豊田市では行っているかと思うが、連携することはできないのか。そうしたものはオンラインのものが多く高齢者が使いづらく、実態として高齢者があまり利用していない印象があるものの、そうしたものを活用しながら連携できたらよいと思う。

- 委員 資料8ページ内、「地域バス運営協議会における主な意見」の中にあるように、現在、バス停まで歩いていくことができない人が増えている。そのため、実態との間に溝ができてしまい、利用が促進されていない。特に中山間地域は、道路事情が十分でないところも多いため、そうした視点から積み上げていかなければ利用促進はうまくいかないのではないかと。最近豊田市が、山村振興条例を制定しているが、地域の皆様が山村で暮らし続けるためには、どのような形にしていくべきかという視点がある程度織り込んだ計画にしていかなければ、具体性に欠けてしまうのではないかと。加えて、地域の捉え方について、中学校区単位という形になっているが、地域ごとに条件は違う。足助地区では14の自治区があるため、それぞれの自治区において、行政がどのように支援をしていけるかという具体性が見えてこない、表現と実態が乖離してしまうように感じる。山村部を元気にしてくれるような形にしてもらえるとありがたい。山村部に暮らし続けるために、公共交通が果たす役割を明記し計画のなかに位置付けて事業が推進していくことを望んでいる。
- 事務局 地域には様々な事情があることから、計画としては具体的なことが書けないため、おおまかな方針を立て、あとは各地域の方々と一緒に話し合って検討できればと思っている。具体的に書きすぎてしまうとそれに縛られてしまうため、悩ましい。それ以外の御意見についても、取り入れられるところがあれば検討していきたい。
- 座長 今回の地域公共交通計画では福祉の融合も言われている。重要なのは、特に福祉と情報共有をしながら、どこまでを福祉で、どこから公共交通でという役割分担を明確にしなければならない。そのうえで公共交通でどこまで担っていくかという点をはっきりしなければ、住民の方々にとってはわかりづらい公共交通計画になってしまうため、そのあたりも福祉部門と調整してもらいたい。また、どのように共助を取り込んでいくべきか、行政がどこまで支援してくれるのかが概要版を見るだけではわからない。本冊子の方ではそうした枠組みは書かれるのか。
- 事務局 何らかの支援は考えていくものの、現段階では制度がしっかり出来上がっていない。
- 座長 今後公共交通計画の策定と一緒に考えていくということではどうか。
- 事務局 はい。
- 座長 他自治体の事例があるとよいのではないかと。法制度等も変わっていくため、支援の仕方や共助の方法も変わっていくと思われる。そのため、しっかりしたものまでとは言わないが、地域の方が自分たちの力でなんとかしないといけない時代になってきたんだと思った時に、手段が分かった方がよいのではないかと。

<協議結果：全員承認>

【報告案件】

(1) とよたおいでんまつり開催に伴うバスの迂回対応等について

○事務局 【報告1】に基づき説明。

(2) 上郷地域バスの運行状況について

○事務局 【報告2】に基づき説明。

○委員 登録者数1,055人のうち、利用した人の割合が約2割というのは、想定していた

状況と比べてどうなのか。

- 事務局 登録者に関しては、事前に自治区の区民会館等での説明会を終えた時点で900人程度登録していたので、想定よりも多くの方に登録いただいた。また、運行して半年経過した時点で、さらに100人ほど登録された方が増えた。具体的に利用者数がどれくらいかということは想定していなかったが、多くの方々に御利用いただいているので、事業自体は概ね好評であると認識している。
- 委員 その他の居住地の方は定期的に上郷地区を訪れる方という説明があったが、登録者18人のうち5人が利用している。定期的に上郷地区に来ているのか、来ていなくても登録だけした方なのかは分からないが、その他の地域の方が利用されることで、地域の方が、利用できなくなる心配がある。今後、条件を厳しくするのか、もっと広げていくのか、そのあたりの考えはいかがか。
- 事務局 実際に利用している方は、仕事等で計画的に利用されている。今のところ、地域内の方が使いにくくなっているような状況ではないので、地域外の方に制限を掛けるようなことは考えていない。今後、地域の代表の方などとの話し合いの中で、不具合などが生じ始めたときに、改めて検討したい。
- 委員 巡回指導で上郷地区のエリア内を巡るときがあるが、その際に本事業の紹介を積極的にしても良いのか、あまりしない方が良いのか、いかがか。
- 事務局 定期的に使われるようでしたら、登録をしていただいて構わない。
- 座長 コロナ禍で外出することが消極的になっていたため、外に出られるようなコトづくりが大切ですが、このコトづくりが行政にはできないので、民間の力を借りながら、地域の方が元気で居続けることが一番だと思う。

(3) 高岡地域バスの高齢者利用促進事業について

- 事務局 【報告3】に基づき説明。
- 委員 地区からの自発的な取り組みとして素晴らしい取組なので、報告を楽しみにしている。
- 座長 一人何枚でも購入できるのか？
- 事務局 お見込みのとおりです。

(4) 豊田市駅東口駅前広場実証実験について

- 事務局 【報告4】に基づき説明。
- 委員 前年度のアンケート調査の結果よりバス待ちスペースが欲しいという意見が46パーセントあったということだが、ここでいうバス待ちスペースというのはどういったものか。
- 事務局 1月の実証実験の寒い時期であったため、屋外のテントで待つ利用者からの雨風がしのげるような場所が欲しいといった意見である。
- 委員 渋滞は限定的ということだが、バスの運行については時間的に増えている。またバス利用者は東口降車場に関するニーズが高いということだが、これは実証を行う上で問題だと思っている。東口の利用者は現行だと東口で降りられるが、そこで降りなければ終点の西口まで回るようになってしまう。その分余分に時間がかかってしまう。また臨時東口降車場で降りても現行より遠い。バス待ち環境という観点からでも雨風があると利用者に迷惑をかける点が懸念される。また交通事業者とは協議中ということ

になっているが、これについては明確にし、全体に公表してほしい。バス会社3社と協議を重ねているが課題は結構あると思っている。実証実験をおこない市全体が良い方向に向かうのはいいが、バス事業者としてはバス利用者の利便を一番に考えていきたい。ダイヤの乱れで乗継が出来ないということも出てくると思うので、そのあたりの結果も会議で報告してほしい。バス事業者としては、運行時間が伸びることで運転手の航路を変える必要があり、そのためのお金も余分にかかってくる。また前回もだが、多数の係員の配置もしている。ぜひともバス利用者の混乱がないように対応してほしい。

- 事務局 西口まで乗る利用者は5分延びるが、早く降りたい方は臨時東口降車場で降りてもらうよう対応していきたい。昨年のアンケート結果より出た東口降車場のニーズについては、今後の設計委託で対応していきたい。またバス事業者との調整については、今後も協議を重ね、課題を解決していきたい。その結果については8月の公共交通会議で報告する。乗換については、今年度は周知を徹底し、利用者に迷惑をかけないように対応したい。
- 座長 乗換は重要だと感じている。乗換についてはアンケートをとったのか。
- 事務局 昨年度、乗れる電車に乗れなくなってしまうことが困るという意見をいただいている。そのあたりはバス事業者と調整しており、将来的には乗継ぎが出来るダイヤに変えていきたい。
- 座長 昨年度の実証実験でそういったことはあったのか。
- 事務局 バス事業者からも声をいただいているが、1日1名程度バスに乗り換えられなかったという意見をいただいている。
- 座長 電車からバスに乗りたかったということか。
- 事務局 そのとおり。
- 座長 それは西口から東口に向かうため早く出ているということか。
- 事務局 昨年度は東口から発車しているが、いつもと違う乗り場になっていたことで利用者が戸惑ったことが原因である。
- 座長 今年度はダイヤを変えないのか。ダイヤは変えず、全てのバスが到着時間5分延びるということで良いか。
- 事務局 そのとおり。
- 座長 東口に乗り場も作ったほうがいいのではないか。
- 事務局 検討はしているが、喜多町4丁目のバス停と近接してしまうため今回は臨時の乗車場を設けないつもりである。
- 座長 電車を降りて西口に間に合わなかった利用者のためにキタラの前にあると便利だと思った。浜松のオムニバスタウンはロータリーに近接したところに次のバス停があり、間に合わなかった際に近接したバス停まで走っていけば間に合う。
- 委員 昨年度、障がいのある方からの意見はあったか。
- 事務局 アンケートからは見られなかった。昨年度は事前にそういった団体や企業に周知を行った。
- 座長 バリアフリーの確保は実験といえ、しっかりおこなうようお願いしたい。
- 委員 豊田市駅で周知をする際は、事前に公安委員会と道路管理者と調整しておくようお願いしたい。またバス事業者、タクシー事業者にも影響があるため、細部まで調整しておくようお願いしたい。
- 座長 今年度は東口に一般車が入るということだが、その意図は何か。

- 事務局 都心環境計画の中で、東口は駅前広場と一般車のロータリースペース、西口はバス乗降場を集約し交通結節機能を強化するという整備形態になっている。実験はその形に近い形態でおこなう。
- 座 長 降車場は二ーズが高かったため設置するということだが、乗車場の二ーズは高くないという判断か。
- 事務局 乗車の二ーズについては、今回の実験のアンケートで確認する。
- 委 員 運転手の乗務時間が長くなると思うので労働基準について十分に注意するようにお願いしたい。
- 座 長 労働基準法違反が絶対に発生しないように。また東口ではソフト対策は行うのか。
- 事務局 民間によるソフト事業をおこなう予定である。
- 座 長 バスが少々不便になったとしてもにぎわいが見られるような空間を作れるよう対応してほしい。

(5) 令和3年度バス利用状況等について

- 事務局 【報告5】に基づき説明。

以上