

会 議 録

会議録	令和4年度 第5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 議 事</p> <p>【協議案件】</p> <p>(1) 松平地域タクシーの本運行化に伴う松平地域バスの廃止について</p> <p>(2) 足助地域バスの経路変更等について</p> <p>(3) 恵那市上矢作地域のバス路線の再編について</p> <p>【報告案件】</p> <p>(1) 旭地域バスのダイヤ改正について</p> <p>(2) 地域バスのバス停新設等について（区域運行）</p> <p>①旭地域バス ②下山地域バス ③稲武地域バス</p> <p>④上郷地域バス ⑤小原地域バス</p> <p>(3) 令和4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>(4) 豊田市駅東口駅前広場実証実験結果について</p> <p>(5) 豊田市地域公共交通計画に基づく共助交通への支援について</p> <p>4 連絡事項</p> <p>・次回会議の開催予定について 令和5年6月</p> <p>5 閉会</p>
日 時	令和5年2月13日（月） 午後1時30分～午後3時30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) 大林 益英 (愛知県都市・交通局交通対策課) (代理 江崎) 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) (代理 中根) 阿久津正典 (豊田市都市整備部) 中田 繁美 (社会福祉法人豊田市社会福祉協議会) 青木 信行 (豊田市区長会) 杉本 幹雄 (豊田市高齢者クラブ連合会) 國枝 和行 (豊田市 PTA 連絡協議会) 吉村 一孝 (豊田商工会議所) (代理 小栗) 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) 大橋 成和 (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) (代理 中根)</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 恵那市 まちづくり企画部 交通政策課</p>
<p>資料</p>	<p>1. 次第 2. 令和4年度 第5回 豊田市公共交通会議 会議資料</p>

【協議案件】

(1) 松平地域タクシーの本運行化に伴う松平地域バスの廃止について

○事務局 【協議 1-1】に基づき説明。

○委員 岩倉西自治区は松平地域タクシーの利用対象外となっているが、水源東地域タクシーを利用することで指定目的地に記載のある場所に行くことができるのか。

○事務局 それぞれの地区を運行している地域タクシーの指定目的地は一部を除いて異なっている。松平地域タクシーを運行するにあたって、岩倉西自治区の住民に、どちらの地域タクシーを利用したいか意向を伺った結果、松平地域タクシーを対象外とすることとした。

○委員 地域タクシーと基幹バスを乗り継いだ利用があったかどうか教えていただきたい。

○事務局 そうした利用はあると想定している。ただ、例えば指定目的地の一つであるフェルナ志賀店で基幹バスと乗り継ぎができるものの、そこで降りられた方が買い物に行くのか乗り継ぐのかの判断がつかない。同じく JA 松平の利用も多いが、ここはもともと基幹バスとの結節点であったため、引き続き乗り継いで利用する人もいると聞いている。

○座長 区域運行も同時に廃止となるが、タクシー事業での代替手段が確保されているということでしょうか。

- 事務局 はい。
- 座 長 4条運行ではなくなるため公共交通会議で協議する必要はなくなるが、これまでと同様に利用状況等の報告はしてもらえるか。
- 事務局 地域公共交通計画の進捗の報告をするタイミングで、基幹バス、地域バス、地域タクシーの利用状況を報告する。

<協議結果：全員承認>

(2) 足助地域バスの経路変更等について

○事務局 【協議2】に基づき説明。

- 座 長 2つの路線が通るバス停では、両方の路線に乗車することができるのか。
- 事務局 乗車することは可能だが、誰がどこで乗ったか把握したいため、基本的には指定の1路線に乗車していただくことになっている。
- 座 長 今まで乗車していたバス停とは違うバス停から乗車することになる人はいないか。
- 事務局 路線が変わるバス停はあるが、バス停の位置の変更はない。
- 座 長 路線が変わる場合、利用者は戸惑わないか。
- 事務局 利用者が限定されるため、事前に学校に周知し間違いが起こらないようにしている。
- 委 員 変更理由として、自治区等からの要望に基づき利用者の利便性の向上を図るためと記載があるが、生徒の入れ替わり以外に要望があったのか。
- 事務局 学校と自治区の両方から、この地区から何名の生徒が入学・卒業するか情報提供があるためこのような記載となっている。
- 委 員 旭団地バス停の新設について、側溝の上に板を敷きバス停を設置するとのことだったが、お客様が待機する際、側溝に落ちてしまう可能性はないか。
- 事務局 比較的道路幅が広い場所ではある。安全に待機できるよう待機場所についても周知を図っていく。
- 座 長 お年寄りが利用できる時間帯に運行していないのか。
- 事務局 登下校の時間帯に合わせて運行しているため、朝早く病院に行きたい場合は、空きがあれば乗車することは可能である。
- 座 長 街灯はあるか。
- 事務局 街灯はないため夜は暗く、親御さんも心配される。そのため、できる限り家の近くにバス停を設置するようにしている。

<協議結果：全員承認>

(3) 恵那市上矢作地域のバス路線の再編について

○事務局 【協議3】に基づき説明。

- 委 員 1日フリー乗車券を利用すると通常料金よりも安く乗車できると話があったが、路線定期運行で乗り継ぎを伴わない利用については、1乗車200円で利用できるため必ずしも安くないケースがあるという認識でよいか。
- 事務局 現在、上矢作線については距離制運賃となっており、例えば押山から岩村駅前まで乗車する場合、1乗車400円となっていた。しかし、今回他の路線との再編と併せ

て運賃の見直しを行うこととなり、令和5年3月18日から1乗車一律200円と設定することとした。ただし、路線を乗り継ぐ場合は、負担が増えてしまうため、今回新たに1日フリー乗車券を設定することにした。

- 委員 明智鉄道1日乗車券所有の方は当日に限り運賃無料とあるが、恵那市内バス1日フリー乗車券と同様の利用ができるという解釈でよいか。
- 事務局 はい。
- 座長 明智鉄道1日乗車券を用い、押山から無料でバスに乗りしようとした場合、事前に鉄道の券を購入しておかなければならないのか。
- 事務局 明智鉄道恵那駅、明智駅のほか、デジタルチケットの販売も行っているため、デジタルチケットであれば当日の購入も可能である。
- 座長 「押山」「押山西」バス停は経路上にあったから残してもらえたのか、それとも、恵那市の方も押山地域に来ることがあるのか教えていただきたい。
- 事務局 現状押山地域から乗車されている方がいるため、その方々が今後も乗車することができるように設定した。稲武地域バスが押山まで運行しているため、日ごろから稲武支所と意見交換をしながら調整を図っている。
- 座長 豊田市側で恵那市と連携している取り組みはあるか。
- 事務局 今回の路線改編に関する周知をする際に、利用方法等についても合わせて積極的に周知していきたい。
- 座長 岩村から押山まで30分で行けるとのことだが、岩村から恵那駅までは何分で、恵那駅からリニアの駅までの所要時間はどの程度か。
- 事務局 岩村から恵那駅までは明智鉄道で約30分程、恵那駅からリニアの駅ができる美濃坂本駅までは5分ほどである。

<協議結果：全員承認>

【報告案件】

(1) 旭地域バスのダイヤ改正について

○事務局 【報告1】に基づき説明。

(2) 地域バスのバス停新設等について（区域運行）

- ①旭地域バス
- ②下山地域バス
- ③稲武地域バス
- ④上郷地域バス
- ⑤小原地域バス

○事務局 【報告2-1】【報告2-2】【報告2-3】【報告2-4】【報告2-5】に基づき説明。

○委員 上郷地域バスの「コナミスポーツクラブ豊田南」バス停、下山地域バスの「下山クリニック」バス停の廃止理由を教えていただきたい。

○事務局 上郷地域バスはチョイソコのシステムを活用しており、事業者停留所に関しては、地域の事業者様に協賛をいただいて実施している。コナミスポーツクラブ様からも協賛をいただいていたが、令和4年4月に廃止の申し出があり、今回廃止することに至っ

た。「下山クリニック」バス停については、病院の廃業に伴うものである。

○委員 その他のバス停の廃止の経緯はどうか。

○事務局 区域運行のバス停については、公共交通会議で報告される前に各地域バスの運営協議会で議論されている。その際に地域の方々から、利用実態の聞き取りをしながらバス停の新設、廃止について検討している。

(3) 令和4年度 豊田市地域間幹線系統国庫補助対象路線の評価について

○事務局 【報告3】に基づき説明。

○委員 37ページと38ページに記載のある収支率が異なっているがこの違いは何によるものか。また、利用者数について、目標値を大きく上回っているがその要因は何か。

○事務局 数値の目標設定について、コロナの影響を鑑みて設定していたが、想定よりも回復がよく、目標を大きく上回る結果となった。下山・豊田線については、観光利用を見込み目標を高く設定しすぎてしまったことが目標未達の要因であると認識している。収支率については数値を確認させていただき、修正の必要がある場合には、ホームページには修正を反映させたものを掲載させていただく。

○座長 輸送量が15を下回ると地域間幹線系統の補助対象外となってしまうが、大沼線は15.6となっているため、岡崎市と連携しながら利用促進を図っていく必要がある。

(4) 豊田市駅東口駅前広場実証実験結果について

○事務局 【報告4】に基づき説明。

○委員 まとめとして、目立った渋滞はみられなかったと記載されていたが、局所的な渋滞やバスの遅延は発生していたため、記載内容に疑問が残る。実証実験期間中は、相当数の事業者職員、市の職員が交通誘導を行っていたため車両の通行はスムーズだったが、誘導がない場合でも車両の通行がスムーズに行えるかは定かではない。

○委員 3-1(2)バスの運行時間調査に、東口から西口へ向かうのに平均で4分から6分かかっていると記載があるが、その分運転にかかる時間が伸びているということである。昨今の運転手不足と相まって、その結果、現状のダイヤや本数を維持できなくなったり、車両が足りなくなったりする可能性がある。

○事務局 実証実験期間中、バス利用者の安全を確保するため多数の職員が交通誘導を行った。将来的にも当面の間は同様にバスの運行の安全性を確保すべきであると考えている。運転にかかる時間に関しては、改善基準告示の改正の影響もあるため、バスの運行ルートについても含めて、運行事業者と引き続き調整していきたい。

○事務局 渋滞に関しては、日常的に渋滞が発生している箇所であり、実証実験期間中も交通が集中してしまう時間もあったことから、バスルートやダイヤの調整を行う際に検討すべき課題であると感じている。

○委員 バス事業者、タクシー事業者ともに豊田市の考えに協調しながら、利用者や周囲の皆様が使いやすく、また、駅前のにぎわいを創出できるように連携しながら進めていきたい。

○座長 このルートで運行するのであれば、警察の協力も必要にはなるが、PTPS（公共車両優先システム）を導入し、バスの遅延を解消させる方法もあるかと思う。

(5) 豊田市地域公共交通計画に基づく共助交通への支援について

○事務局 【報告5】に基づき説明。

○委員 STEP2・STEP3で、既存の交通を活用したと記載があり、STEP3に関しては、既存の交通事業者を活用してと補足で説明があったかと思うが、例えば住民の方々の輸送に対して、運行管理情報を既存の交通事業者が担うといったイメージでよいか。

○事務局 そういったものも含まれると考えている。

以上