

会 議 録

会議録	令和7年度 第2回豊田市公共交通会議
次 第	1 開 会 2 議 事 (1) 設楽町おでかけ北設稲武線の増便について〈報告〉 (2) 敷島自治区(旭地域)における「支え合い交通」の実証について〈協議〉 (3) 豊田市地域公共交通計画の令和6年度の実績報告について〈協議〉 (4) (次期) 豊田市地域公共交通計画について〈協議〉 (5) 豊田市公共交通会議の計画事業について〈報告〉 (6) 香嵐渓渋滞対策における令和6年度の実績報告及び令和7年度の取組について〈報告〉 3 連絡事項 4 閉会
日 時	令和7年8月19日(火) 午後3時～午後5時
場 所	豊田市役所 南庁舎5階 南51会議室
出席者 (敬称略)	【委 員】 松本 幸正 (名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授) 【副会長】 山岡 俊一 (豊田工業高等専門学校環境都市工学科教授) 後藤 哲也 (社会福祉法人豊田市社会福祉協議会常務理事) 三宅 利幸 (豊田市区長会理事) 勝野 隆 (豊田市高齢者クラブ連合会副会長) 釘宮 順子 (豊田市ボランティア連絡協議会会長) 山岡 正博 (豊田商工会議所専務理事) 【監事】 高井 勇輔 (名古屋鉄道株式会社地域連携部交通サービス担当課長) (代理 内藤) 後藤 泰之 (名鉄バス株式会社首席交通企画官兼運輸本部地域交通部地域交通課長) (代理 上原) 横田 太 (豊栄交通株式会社専務取締役) 寺澤 秀樹 (愛知環状鉄道株式会社運輸部次長兼企画管理課長) (代理 藏地) 小島 康史 (愛知県タクシー協会豊田支部長) (代理 板倉) 小林 裕之 (公益社団法人愛知県バス協会専務理事) 中村 雄太 (愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事) 堀 裕樹 (国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所計画課長) (代理 松本) 原田光一郎 (国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官) (代理 山田) 石屋 義道 (愛知県都市・交通局交通対策課担当課長) (代理 藤原) 加藤 正治 (愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課長) 松岡 孝嗣 (愛知県豊田加茂建設事務所足助支所管理課長) 岡本 重之 (愛知県警察豊田警察署交通課長) (代理 平野) 中村 浩二 (愛知県警察足助警察署交通課長) 加藤 昭男 (豊田市都市整備部長) 【欠 席】 鈴木 学 (豊田市副市長) 【会長】 【事務局】 豊田市 都市整備部 交通政策課 設楽町 生活課
資 料	1 次第 2 令和7年度 第2回豊田市公共交通会議 会議資料

(1) 設楽町おでかけ北設稲武線の増便について〈報告〉

○事務局 【案件1】に基づき説明。

○委員 現在の利用状況はいかがか。

○事務局 現在の利用者はほとんどいないが、令和7年4月から豊田市の高校に通っている生徒が1人いるため、接続改善に向けて1便追加した。すぐに利用増加が見込めるものではないが、将来的な通学ニーズに応えることも見越して実施に至った。

○議長 山間部では子どもの通学送迎のために親が転職するケースもあると聞く。今後に向けて重要な取組だと考える。

○議長 帰りの便は確保されているのか。

○事務局 豊田市からの帰りの便は、19時台に定時定路線の便がある。

(2) 敷島自治区(旭地域)における「支え合い交通」の実証について〈協議〉

○事務局 【案件2】に基づき説明。

○委員 専用アプリを使った運行管理について、十分な管理機能が備わっていることを交通事業者と調整し確認した、という理解で間違いなか。

○事務局 はい。

○委員 利用対象者について「一人暮らし又は昼間独居の高齢者」という記載があるが、この要件を満たす方のみが利用できる、という解釈でよいのか。

○事務局 資料上は「登録要件」と記載したが、実際には、想定する主な対象者を表現したものであり、要件を満たさない方でも利用を希望する場合は柔軟に対応する。

○議長 誤解を招く表現のため、カッコ書きの部分は削除でよいのか。

○事務局 カッコ書きは、削除でお願いしたい。

○委員 乗降エリアの「公共施設等」とは具体的に何を指すか。また、ドライバーの年齢制限は原則70歳以下とあるが、現在登録予定の8名はそれぞれ何歳か。

○事務局 支所や交流館などを想定している。詳細は国への申請書類で地図に落とし込んで提出する。また、現在登録予定のドライバーは全員60代である。70歳を超えた場合の対応については、今後しきしまの家と検討していく。

○議長 乗降エリアや足助地区の降車場所を明確に示しておくべきである。

○事務局 承知した。追加資料として配布する(追加資料として乗降エリアをマッピングした地図を配布)。

○委員 災害発生時の運休判断は、運行管理者であるオーフが行うという理解でよいのか。

○事務局 事前に運休判断ができれば、しきしまの家で利用者に伝える。運行直前の場合は、点呼時に運行管理者であるオーフが判断をする場合もある。

○委員 事故発生時と合わせて、事前の緊急時の体制も整えておいてほしい。

○議長 災害や異常気象が発生した場合の運行可否を、誰が、どのタイミングで、どのように判断するか、関係者で十分に議論しておくように。

○議長 チケット制に変更したことで現金収受の手間はなくなったが、チケットの販売箇所がしきしまの家しかないため、利用者は一度自力で行かなければならない。来訪者へはどのように対応するのか。

○事務局 主な来訪者は、しきしまの家への視察目的の方を想定しているため、しきしまの家までは自力で来てチケットを購入し利用する流れを想定している。

○議長 苦情の受付体制はどうか。

○事務局 苦情の記録も含めてしきしまの家が対応する。

○議長 他の自治体では、人材確保が難航しドライバーの年齢上限を引き上げる傾向が見られる。今後の検討課題として、安全性確保の観点から検討しておく必要がある。一方で、個人の能力によるものが大きいことから、一律の年齢で線引きする必要はないとも考える。

- 議 長 敷島自治区は路線バスが一部運行しているが、タクシーの営業範囲外であるため、交通空白地域としてこの事業を導入するという認識で間違いないか。
- 事務局 はい。

<協議結果：承認>

(3) 豊田市地域公共交通計画の令和6年度の実績報告について〈協議〉

- 事務局 【案件3】に基づき説明。

- 議 長 国に計画の評価結果として別紙を提出するのであれば、協議案件とする必要があると考える。そのため、当初、本案件は報告案件であったが、別紙の内容を踏まえて、協議案件として委員の承認をもらうこととする。

<協議結果：承認>

(4) (次期) 豊田市地域公共交通計画について〈協議〉

- 事務局 【案件4】に基づき説明。

- 委 員 「次世代モビリティ社会の構築」というフレーズは少し抽象的に感じる。計画本編で具体的な説明があるとありがたい。
- 委 員 高齢者による交通事故が多発しているが、バスなどの公共交通の整備が不十分なため、依然として自家用車に頼らざるを得ない高齢者が数多くいる。免許返納を検討する必要があることから、今後は公共交通のさらなる充実が望まれる。
- 委 員 重点取組2の「利用頻度に応じた運行・サービスの効率化」は、どのような考えで位置づけたのか説明してほしい。
- 事務局 地域ごとの利用状況に応じて柔軟に運行形態やサービス内容を見直すことを目的として位置づけた。具体的には、利用者の少ない時間帯や路線では運行スリム化し、ニーズが高いエリアではサービスを充実させる。運転手不足などの課題も踏まえ、効率的な運行体制を構築することで、利用者満足度と運行収入の両方を確保したい。
- 議 長 「利用頻度」ではなく、「利用状況」や「需要」という表現に置き換えたほうが伝わりやすいかもしれない。
- 委 員 「利用頻度に応じた」だと、都市部と比較して利用が少ない山間部が置き去りにされる印象を受ける。
- 事務局 文言の表現について、再度検討する。
- 委 員 目指す姿の中で、「移動保障」という言葉を使った意図や思いを聞かせてほしい。また、「自動車のまちがリードする次世代モビリティ社会」という表現は、マイカー移動をより肯定しているようにもとれるが、どう考えているのか。
- 事務局 「移動保障」は、市民が豊田市に住み続けられるために、将来にわたって公共交通の移動手段が確保され、安心して暮らせることをアピールするために選んだ表現である。「自動車のまち」というフレーズは、マイカー移動を肯定するものではなく、自動車産業のまちとして、他市に先駆けて先進的な車両や技術を公共交通に活用するという思いを込めている。
- 委 員 事務局が考えている水素社会や自動運転などの取組は理解できるが、具体的にどこに力を入れて何をやるのか、が分かりづらい。車通勤時間の平準化など、「自動車のまち」ならでは、強みを活かしたショーケースとなるような取組を、豊田市はもっと積極的に進めるべきだ。
- 議 長 委員の意見にある、「自動車のまち」の強みを活かしたショーケースという点は、次世代モビリティ社会の構築に取り込まれていると思うが、市民のライフスタイルの変更といったテーマにまで踏み込めていない、という認識でよいのか。
- 事務局 はい。
- 議 長 「移動保障」についての思いは、計画本編に今後盛り込まれると理解してよいのか。
- 事務局 はい。ただし、「保障」という言葉が独り歩きし、市民に「行政が全てやってくれる」という誤解を与えてしまうようであれば、表現の見直しも検討する。
- 議 長 計画本編の目指す姿の欄に「次世代モビリティ社会」に関する記載がない。修正段階で反映できていない部分もあるだろうが、整合性を確認し、誤解を招かないようにしてほしい。前回6月の報告時点と比較すると、委員の意見も取り込まれて、良くなっている印象である。

・
＜協議結果：承認＞

（５）豊田市公共交通会議の計画事業について〈報告〉

○事務局 【案件５】に基づき説明。

- 委員 新たな担い手確保事業として、名古屋や岡崎で外国人採用の件が取り上げられている。豊田市での取組状況はどうか。
- 事務局 豊田市もバス運転手の担い手確保に向けて、外国人採用も含めて協議・検討を重ねている。
- 委員 担い手確保に向けて、外国語対応など、受け入れ体制を整えていくとよい。また、計画しているイベントやキャンペーンは、運行事業者や周辺自治体と連携し、一体となって盛り上げてほしい。

（６）香嵐渓渋滞対策における令和６年度の実績報告及び令和７年度の取組について〈報告〉

○事務局 【案件６】に基づき説明。

- 委員 今回の期間限定系統の導入は、運転手の拘束時間に配慮した対応として理解できるが、地域住民の移動手段確保という観点からは課題が残る。関係団体との協議の結果だとは思いますが、次年度はより柔軟な対応を検討してもらいたい。また、区間運休するダイヤについても懸念がある。朝にバスで香嵐渓へ向かい、昼～夕方まで滞在した観光客が、帰りのバスを利用できないケースが発生しうる。特に日没後に帰る方にとっては、帰宅が困難になる恐れがある。この点について、どのような対策を講じるのか。
- 事務局 事前周知と当日周知を徹底する。事前にチラシなどで、「３連休の午後はバスが足助まで行かない」ことを伝え、当日はバスに乗車された方にも改めて案内する。
- 委員 市民や観光客からの苦情にはどう対応するのか。
- 事務局 例年、利用者への案内役として職員を配置しているため、その職員が苦情対応をする予定である。
- 議長 今回の運行変更は、本来の公共交通の役割を果たしておらず、マイカー利用を助長する印象を与える。市民と観光客のどちらを優先するのかという問題もある。次年度は誰もが利用できる交通手段の確保を検討してほしい。
- 委員 観光客と日常利用者のどちらを優先すべきか悩み、苦渋の決断で広瀬止まりを提案した。実際に毎年交通事業者にも苦情が寄せられている。また、ピークの３日間に無理にバスを運行したとしても、渋滞にはまり、ライトアップの時間に間に合わないという状況が発生する。バス事業者として、豊田市民と観光客の移動を天秤にかけた結果、豊田市の日常利用者を優先すべきだと判断した。今年度、広瀬止まりを試行し、結果を見て今後の対応を検討したい。
- 議長 交通事業者を責めるつもりは無い。問題は、オーバーツーリズムによる交通渋滞を放置している点にある。３日間とはいえ、広瀬以降のバス停を利用する地元住民は、バスでの移動手段を失うことになる。
- 委員 例えば土日であれば、広瀬の工業団地の駐車場を借りて、シャトルバスでピストン輸送するというのはどうか。
- 議長 １つの策としてパークアンドライドは有効な手段である。抜本的な渋滞対策とあわせて、前向きに検討してもらいたい。伊勢神宮、白川郷などの観光地でもパークアンドライドは導入されているため、参考にするとよい。交通政策課だけではなく、支所や道路などの関係部署、関係団体、地域住民が一体となって取り組むべきである。
- 議長 GTFS の書き換えは行う予定か。
- 事務局 対応予定である。
- 議長 インバウンド観光客は、グーグルマップを利用する。必要に応じてアラート機能も活用するとよい。

以上