

会 議 録

会議録	令和7年度 第3回豊田市公共交通会議
次 第	1 開 会 2 議 事 (1) 稲武地域バス運行日変更及びダイヤ改正について〈協議〉 (2) 足助地域バスの路線改編について〈協議〉 (3) 地域公共交通確保維持改善事業 令和7年度一次評価について〈協議〉 (4) (次期) 豊田市地域公共交通計画の策定について〈協議〉 (5) とよたおいでんバスの路線改編等について〈協議〉 ①小原・豊田線 ②藤岡・豊田線(西中山経由) ③旭・豊田線 ④豊田・渋谷線 ⑤土橋・豊田東環状線 ⑥下山・豊田線 ⑦稲武・足助線 ⑧藤岡・豊田線(加納経由) ⑨中心市街地玄関口バス ⑩さなげ・足助線 3 連絡事項 4 閉会
日 時	令和7年12月22日(月) 午後2時～午後4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) 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)(代理 徳田) 中村 雄太 (愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事) 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 森本) 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) 鈴木 学 (豊田市副市長)【会長】 加藤 昭男 (豊田市都市整備部長) 【欠 席】 後藤 哲也 (社会福祉法人豊田市社会福祉協議会常務理事) 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) 【事務局】 豊田市 都市整備部 交通政策課 地域活躍部 稲武支所、足助支所
資 料	1 次第 2 令和7年度 第3回豊田市公共交通会議 会議資料

(1) 稲武地域バス運行日変更及びダイヤ改正について〈協議〉

○事務局 【案件1】に基づき説明。

- 委員 おでかけ予約バスの改編は、利用者数などの利用状況を踏まえて行ったものか、地域からの要望により行ったものかどちらになるのか。
- 事務局 定時定路線の平日減便や土日廃止に伴う代替措置として、予約バスの運行日を見直しているが、以前から予約バスの拡大を求める地域の声もあるため、地域の要望に沿った形で改編を行っている。
- 委員 今後、路線バスが運行しない日曜日の移動手段として、共助交通の対応を検討しているということだが、今回のダイヤ改正に合わせて、4月1日から始められるようなスケジュールで調整しているという認識でよいのか。
- 事務局 共助交通の検討は始まったばかりで、ダイヤ改正のスケジュールに合わせてスタートするものではない。
- 委員 今回の改編によって日曜日の急な移動要望に対応できなくなると思われるが、共助以外の方法で何らかの移動支援を行う計画などはあるのか。
- 事務局 今のところない。
- 議長 日曜日の運行廃止については、地域自らが必要ないという選択を行ったのか。
- 事務局 土曜日だけでなく、日曜日も予約バスを運行させるという選択肢はなかったのか。
- 事務局 改編の実情として、運転手不足の影響があり、毎日運行をする体制確保が厳しくなる状況であった。そのため、運行事業者との協議も踏まえて、引き続き体制が確保でき、地域が納得できる改編案が今回の内容であり、地域自らが廃止の選択をしたということではない。
- 議長 本件については、地域からは合意をいただいているか。
- 事務局 稲武地区全ての自治区から合意をいただいている。
- 議長 今回の改編による車両の変更はなくてよいのか？
- 事務局 現状の車両で問題ない。

<協議結果：承認>

(2) 足助地域バスの路線改編等について〈協議〉

○事務局 【案件2】に基づき説明。

- 委員 移設するバス停について、元々は集会所や喫茶などの施設利用者が使っていたと思われるが、移設することによる施設利用者への影響はないか。また、移設先の安全性などは確認ができているのか。
- 事務局 利用実態を踏まえると、現状の利用者や民家などの兼ね合いから、移設することで利便性が高くなるため、地域から移設したいと要望があった。また、警察協議もすでに終えており、安全性についても問題ないと考えている。
- 議長 バス停の新設・移設・廃止の基準はあるか。
- 事務局 新設・移設については、既存のバス停から300m以上離れていること、月1回以上の利用が見込まれることの2点が設置基準となっている。廃止については、過去2年以上利用者がいないこと、廃止を行うことによって運行の効率化が見込まれることの2点が基準となっている。
- 議長 Kコースの移設については、移設距離が400mとなっており、移設ではなく新設でも対応できると思われるが、なぜ移設なのか。
- 事務局 当該バス停については、施設の利用者がいなくなったという実状があり、他の利用状況を踏まえた結果、地域からは移設先の方が利用しやすいという要望であった。既設バス停の位置は、今後の利用者も見込まれないため、新設ではなく移設を行う。

<協議結果：承認>

(3) 地域公共交通確保維持改善事業 令和7年度一次評価について〈協議〉

○事務局 【案件3】に基づき説明。

- 委員 地域間幹線系統補助金について、さなげ・足助線の⑥事業の今後の改善点に記載されている「鉄道との接続の多い路線特性を踏まえた利用促進策の検討」とあるが、具体的にはどのような利用促進策をイメージしているのか。
- 事務局 まだ具体的な利用促進策はイメージが出来ていないが、鉄道との接続が多いということから、本路線は他の路線と比べて観光客の利用が多く見込まれている。本路線には、観光地となり得る施設も存在しているため、観光客の取り込みを意識した策を行いたいと考えている。
- 委員 であれば、その旨を※などで記載するといいと思われる。
- 議長 鉄道利用者の事に触れているが、鉄道とバスでのダイヤの接続などについては記載しないのか。
- 事務局 ダイヤの改正については詳細を案件5で説明するが、現時点での鉄道との接続を優先的に意識し改編を行う予定である。
- 委員 高岡ふれあいバスでの実施事業について、イベントでのお食事券配布を行ったと記載があるが、どれくらいの効果があったのか。
- 事務局 2地区で各20人弱の利用となっている。数年前も同様の事業を行ったが、周知活動がうまくいかず、利用者が0人となっていた。今回は周知期間を長く設け、区長会で周知を行うなどをして、利用者の増加に繋げることができた。協議会の中でもフィードバックを行っており、新たに利用者を増やしていくためにバスを生活の一部としてより多く使ってもらえるよう、来年度も引き続き行いたいと考えている。
- 委員 利用者数が改善されたのは、高校生向けの定期券補助金によるものが大きいのか。
- 事務局 要因の1つであると考えている。
- 委員 さなげ・足助線で観光客の見込みがあるとのことだが、実態は観光客の利用は多いのか。
- 事務局 具体的な数字をお伝えすることはできないが、一定数の利用はあると認識している。
- 委員 豊田には多くの外国人がおり、観光する人も多いと思うが、バスで観光地に行けるということを知ってもらえるよう、より周知ができるといいと思われる。

<協議結果：承認>

(4) (次期) 豊田市地域公共交通計画の策定について〈協議〉

○事務局 【案件4】に基づき説明。

- 委員 ドライバー側や利用者側など、需要者としての外国人の記載が概要版を見る限りではないように思われるが、どう考えているのか。
- 事務局 外国人ドライバー活用については、事業に掲載している。特に豊田市は在日外国人が多い地域であり、トラックの配送業務などで運転に慣れている人もいるため、ポテンシャルは高いと想像できる。
利用者としての視点では、特段外国人に絞って計画に記載しているわけではない。外国人でも乗りやすいようにという視点で、利用促進策に絡めて計画に記載することはできる。
- 議長 外国人利用者への施策を行うのであれば、それが読み取れるような計画の内容に変更するといいと思われる。
- 事務局 計画案に関して、事前に委員の方から、「公共交通の運転手不足に対して、今後、若年層への働きかけ」を期待したいという意見があったが、この点について、採用の募集方法やその他効果的なPRなどがあれば、運行事業者の方から御意見をお伺いしたい。
- 委員 大学での出前講座や、若者向けにハローワークで説明会を行うことをしている。一方、そのような場を各協会などで開催するよりも、自治体の呼びかけなどで開催した方が、事業者も参加者も参加しやすいと思う。
- 委員 最近の若年層は、免許を持っていない人が増えてきている。公共交通をうまく利用しているということではあるが、逆にドライバー職にあまり関心がなく、PRが伝わりづらい。人材獲得に向けては、大学へ出向いてのPRを行っており、次年度からは高校でも説明会を開く予定である。
若年層の働き方として、自分の時間をしっかりと確保して働くという傾向もあり、朝が早かったり、夜が遅かったりする働き方に抵抗がある人もいる。

- 委 員 今後免許を保有する若者は年々少なくなることが統計的に出ている。普通免許を保有する人に大型免許を取得してもらう対策だけでは、自ずと運転手数は減っていくのみである。豊田市は比較的若者が多くいる街だと思うため、免許保有者数の底上げができるよう、周知活動に取り組んで欲しい。
- 議 長 計画指標に関して、「乗車 1 回当たりの財政負担額」を目標にすると、目標達成を優先して、サービス低下の検討を招くことが懸念される。サービス低下は本来目指すべき姿と反対なものであるため、その点も踏まえて検討して欲しい。
また、「共助交通の取組支援件数」の目標設定について、10 件達成すれば目標完了になるが、本来、地域の自主性を高めていくことが大切な取組であるため、共助交通に関する地域からの要望があった際には、100%支援するといった目標設定の方法でもよいのかと思う。見直し方については、いずれも事務局に一任する。

<協議結果：承認>

(5) とよたおいでんバスの路線改編等について〈協議〉

- 事務局 【案件 5】に基づき説明。
- 委 員 新設するバス停のバリアフリー対応はどのようになっているか。
- 事務局 該当箇所については、歩道と車道の段差がない道路となっている。バス停箇所に構造物を設ける予定もないため、スムーズにご利用いただけたと考えている。
- 議 長 バスと道路でのステップはあると思われるが、そこについてはどう対応するか。
- 委 員 必要に応じてスロープを設けることで対応する。
- 議 長 バス車両にも、バリアフリー対応として乗り場部分が傾くものもあるため、そのようなバス車両の導入も検討するといいいと考える。

以上