

1 本日協議したい事項

- ① 今後のスケジュールについて
- ② 主な議論の切り口と現状データについて

2 国の動向について

令和3年5月28日に第2次交通政策基本計画が策定された。（計画期間：R3年～R7年）
人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策として3つ基本的方針を定めた。（別紙1参照）

3 基本的な考え方

（1）市の考え方

国の動向を踏まえ、新計画の柱を「持続可能性」、「自助・共助・公助」とする。
現段階での新計画の骨子（案）については別紙2を参照。

（2）今後の議論の在り方

新計画は交通に関する全体的な計画とするが、特に超高齢社会への対応は喫緊の課題であるため地域の移動手段の確保（地域バス）については重点的に議論をする。

（3）今後の予定（案）

回数	時期	計画全体	地域バス改編	参考
第3回	8月	新計画の骨子（案）	・現状分析 ・地域交通の概念整理 （別紙3参照）	地域ヒアリング （8月頃～）
第4回	10月	個別施策の整理	地域サービスレベル検討	パブリックコメント （12月頃～）
第5回	12月	新計画概要（素案）	路線の改編方針（素案）	
第6回	2月	新計画概要（案）	路線の改編方針（案）	

（4）主な議論の切り口

公共交通会議では主に以下の3つの切り口で議論を行いたい。

① 高齢者が安心して移動できる環境づくり

移動の制約を受けやすい高齢者へターゲットを絞る。

「自助・共助・公助」を組み合わせたあらゆる移動施策を総動員して対応する。

② 地域に応じた効率的な移動サービスの確立

行政・事業者の経営状況が難しい中で、地域内の移動手段をどのようなサービスレベルで確保するか将来的な公共交通事業の在り方を検討する。

③ コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

ウィズコロナは、現在の利用者推移などに着目して検討する。

アフターコロナは、新たな生活様式に着目して検討する。

4 社会経済における現況

- ・ 主な議論の切り口から現状データとの結びつきを以下の表で整理した。（別紙4参照）
- ・ 各データを第3回目以降の公共交通会議で分析をかけていくため、その他不足すると考えられるデータ等についてご意見をいただきたい。
- ・ 今後の公共交通会議では公共交通（利用実態、収支など）に的を絞った分析を行っていく予定。

【主な議論の切り口と現状データの整理（案）】

① 高齢者が安心して移動できる環境づくり

現状データ	目的
（1）将来人口の推移	人口減少（年少者の減少、高齢者の増加）
（2）将来居住人口のエリア分布	高齢者の居住区域の広域化
（3）地域別人口及び高齢化率	地域ごとの人口・高齢化率の偏り
（4）児童生徒数の推移	年少者人口の減少
（5）年齢別の交通手段分担率	年齢ごとの移動実態の把握
（6）地域別高齢者の交通手段分担率	他市との比較
（7）運転免許返納数	高齢者の免許返納件数の増加
（8）交通事故発生件数	高齢者における交通事故発生件数の増加
（9）人的要因別死亡事故件数	操作不適による高齢者の死亡事故件数の増加

② 地域に応じた効率的な移動サービスの確立

現状データ	目的
（1）基幹バス・地域バスの利用者数	利用者数の推移
（2）基幹バス・地域バスの運行経費	運行経費の上昇
（3）基幹バス・地域バスの収支率	収支率の減少
（4）基幹バスの運転手の人件費	運行経費における人件費の割合増加
（5）運転手の求人倍率	他業種との比較
（6）運転手の就業構造	他業種との比較

③ コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

現状データ	目的
（1）基幹バスの利用者数	利用者数の傾向
（2）地域バスの利用者数	利用者数の傾向
（3）タクシーの運送収入	運送収入の減少
（4）自動車交通量	自動車交通量の減少
（5）移動手段の変化	市民の移動手段に関する意識変化
（6）外出頻度	外出頻度の減少
（7）在宅勤務・時差出勤	在宅勤務・時差出勤の増加

第2次交通政策基本計画の概要

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題
(自然災害、老朽化、重大事故等)
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引(EC)市場の進展、防疫意識の浸透 等)

今後の交通政策の基本的方針

危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

<新たに取り組む政策等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発(TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討(ダイナミックプライシング等)
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及(小型電動モビリティ、電動車いす等)等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

<新たに取り組む政策等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開 等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

<新たに取り組む政策等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組(港湾・海事・航空分野、物流・人流分野)等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

第2次交通政策基本計画の目標、施策

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出等

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース等

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等

目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開等

目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等

目標② 輸送の安全・安心の確保と、交通関連事業を支える担い手の維持・確保

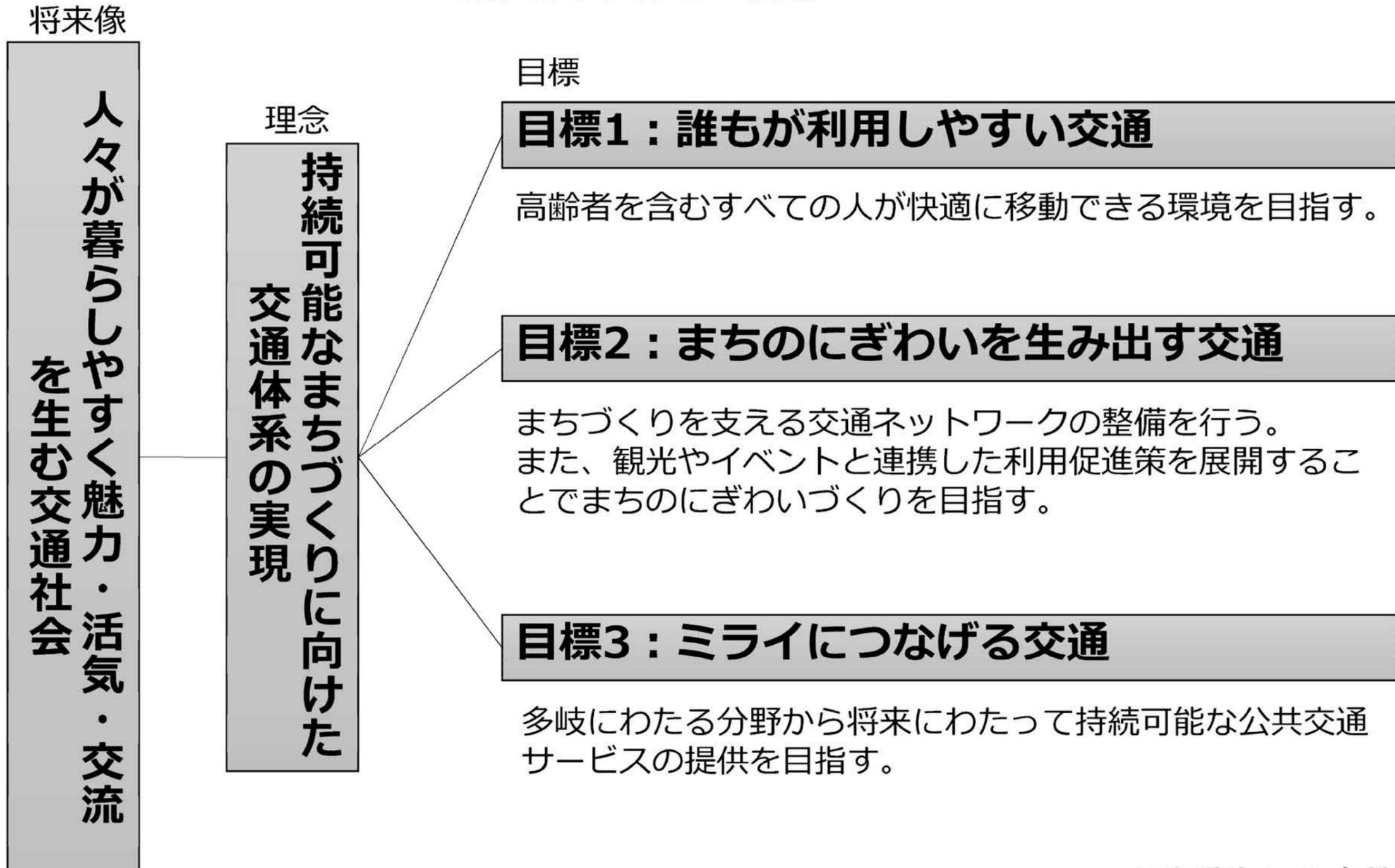
- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等

目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航等

各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

新計画の骨子（案）



※評価指標：現在検討中

地域交通の種類

		モード	概要 ※令和3年6月時点	運行形態	運営主体	メリット	デメリット
基幹的交通	基幹バス	鉄道	 <ul style="list-style-type: none"> 都市形成の骨格となり都市間を結ぶ広域交通も担う基幹的交通で、交通事業者自らが計画し運行するもの 市内で4路線が運行中 	定時運行	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 都市の拠点を結ぶ大量輸送が可能 速達性や安全性にも優れる 定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> 新設の可能性は極めて低い 主に山間地域の住民にとっては近隣に駅がないため利用しにくい
		名鉄バス	 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者自らが計画し、運行するバス 市内で9路線が運行中 	定時定路線	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 需要密度が高い地域では、効率的な運行が可能 バス停に行けば、定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> 一定の需要がないと事業性が低下 バス停の位置が路線上に限定される 利用者が少ないと廃止や公的負担を要する
		おいでんバス	 <ul style="list-style-type: none"> 豊田市が運営する市内の主要拠点を連絡する基幹的公共交通 市内で12路線が運行中 	定時定路線	豊田市 (交通事業者に委託)	<ul style="list-style-type: none"> 豊田市で経路・ダイヤ等が設定可能 バス停に行けば、定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者がいなくても運行経費がかかる バス停の位置が路線上に限定される 公的負担が大きい
地域バス	地域バス	定時定路運行バス	 <ul style="list-style-type: none"> 地域内と交通結節点間を定時定路で運行するサービス 市内9地区で運行中 	定時定路線	豊田市 (交通事業者に委託)	<ul style="list-style-type: none"> 豊田市で経路・ダイヤ等が設定可能 バス停に行けば、定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者がいなくても運行経費がかかる バス停の位置が路線上に限定される
		デマンドバス	 <ul style="list-style-type: none"> 定時定路線型のサービスが成立しない地域等において、利用者の予約に応じて運行するサービス 市内5地区で運行中 	区域運行等	豊田市 (交通事業者に委託)	<ul style="list-style-type: none"> 区域運行により、需要を面的にカバーすることが可能 利用者がいない場合の運行の経費の低減が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 予約受付・配車等にコストがかかる 利用者にとって予約の手間や所要時間が伸びる
		地域タクシー	 <ul style="list-style-type: none"> エリアと運行時間、利用者等を特定した上で、自宅と指定目的地もしくは指定目的地間の移動を行うサービス 市内3地区で運行中 	区域運行等	交通事業者 ※通常の乗用タクシー利用の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 自宅までの送迎が可能 利用状況に応じて市の財政負担が発生する仕組みのため、公的負担を少なくすることが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 大量の輸送には適さない タクシーの運行が可能な地区のみであり、市内全域の拡大は難しい
地域内移動手段	自家用有償運送	行政等による交通空白地有償運送	 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等によるサービスが成立しない地域等において、行政等が地域住民と協力した上で、自家用車を利用して行う移動サービス 	区域運行等	豊田市 (交通事業者に委託)	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズに対応した柔軟な運行が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地区は限られるため、全市的な展開が難しい 運行による事故が発生した場合の責任が、行政等の運営主体となる
		自治区やNPO等による交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等によるサービスが成立しない地域等において、地域住民で組織されるNPO等が非営利の範囲で、自家用車を利用して行う移動サービス 	区域運行等	住民組織、地域の住民で結成されるNPO等	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズに対応した柔軟な運行が可能 自治体の財政負担軽減 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地区は限られるため、全市的な展開が難しい 運行の安全性・持続性の確保が課題 運行管理等を行う組織が必要
		互助による輸送	 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等によるサービスが成立しない地域等において、住民等が実費の範囲で、自家用車を使用して行う移動サービス たすけあいカーもこの形態の1つ 	区域運行等	個人、住民組織、地域の住民で結成されるNPO等	<ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズに対応した柔軟な運行が可能 費用・人手をかけずに導入が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 運行の安全性・持続性の確保が課題 ボランティア精神に依存 システムを利用する場合において、利用者は月々の利用料を支払う必要がある
		乗用タクシー	 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者自らが運行するタクシー 市内に営業所を構える事業者は11社 	-	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 降車する場所の制約を受けない 自宅までの送迎が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 一定の需要がないと事業性の低下により、配車台数の減少につながる 稲武地区では配車できない 利用者の自己負担額が大きい
地域内移動手段	自家用移動手段	カーシェアリング	 <ul style="list-style-type: none"> 1台の車両を不特定多数の人が利用するサービス 民間事業者のサービスが徐々に拡大中 	-	事業者等	<ul style="list-style-type: none"> 移動範囲や時間などの制限を比較的受けない 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許がないと利用できない 人口の少ない地域では事業性が低く活用できない
		自家用自動車 (自動二輪車含む)	 <ul style="list-style-type: none"> 個人等が所有する車両等 	-	個人	<ul style="list-style-type: none"> 時間や場所などの移動に関する制約を受けない 高速道路網が充実している豊田市では、遠距離への移動にも使いやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許がないと利用できない 輸送量が少なく交通渋滞が発生しやすい 目的地に多くの土地(駐車場)を必要とする 所有するのに多額のコストがかかる
		自転車	 <ul style="list-style-type: none"> 個人等が所有する自転車 	-	個人	<ul style="list-style-type: none"> 環境にやさしく、健康増進にもつながる 狭い場所も通行可能 	<ul style="list-style-type: none"> 移動範囲に個人差が出やすい 天候に左右される

議論の切り口と現状データ

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり (1) 将来人口の推移 全国の高齢化推移と将来推計

・国は2015年から人口減少し、生産人口が減少する一方で高齢人口が増加傾向



出典：高齢社会白書（内閣府）

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり
 (1) 将来人口の推移 豊田市の将来人口の見通し

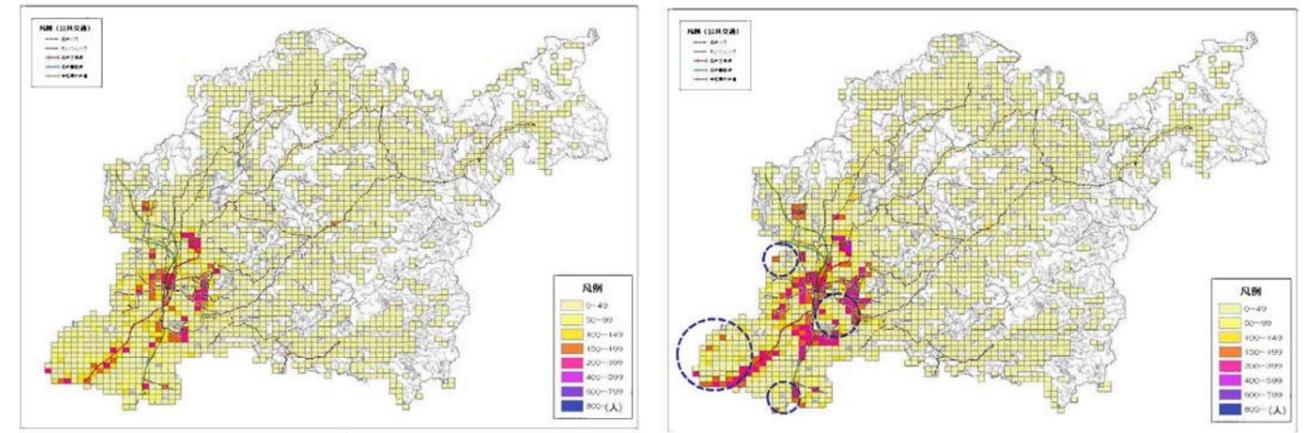
・市は2030年から人口が減少傾向にあり、高齢化率は上昇傾向にある



出典：豊田市人口ビジョン

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり
 (2) 将来居住人口（75歳以上）のエリア分布

・高齢者居住区域は今後10年で広域化し、基幹交通がない地域で多くなる傾向
 ⇒自動車運転できなくなる高齢者へ移動に関する支援が必要となる



2020年

2030年

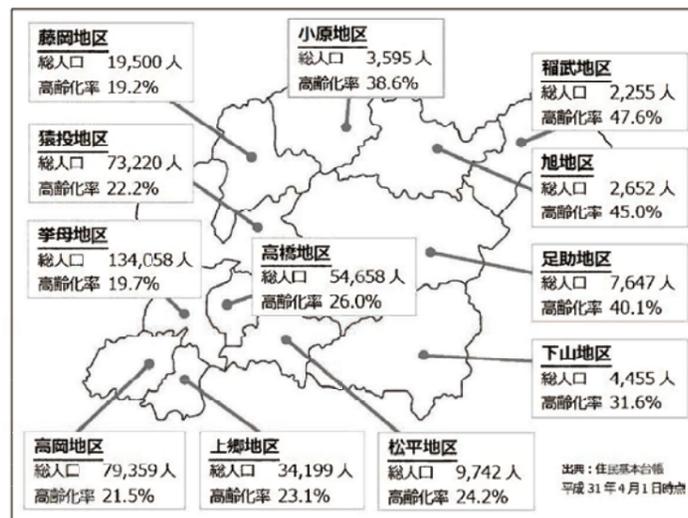
○ 基幹交通がなく、高齢者が多くなるエリア

出典：豊田市都市整備部交通政策課（国土数値情報より作成）

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり

(3) 地域別人口及び高齢化率

・ 広大な市域の中で高齢人口や高齢化率は地域によって異なる
⇒ 地域に応じた移動サービスを検討する必要がある

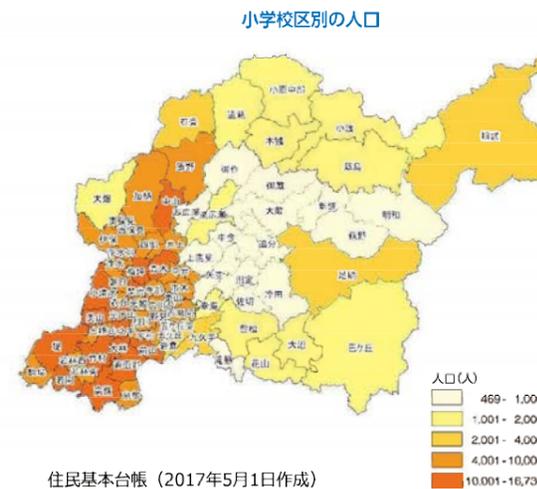


出典：第2次豊田市地域福祉計画・地域福祉活動計画

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり

(4) 児童生徒数の推移

・ 今後の児童生徒数は減少傾向になる
⇒ 公共交通の利用者数が減少していく可能性がある



今後の児童生徒数の推計

年度	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
小学生	24,404	24,406	24,247	23,904	23,677	23,431	23,146
増減数	-	2	-157	-500	-727	-973	-1,258
中学生	12,359	12,202	12,112	12,259	12,328	12,295	12,166
増減数	-	-157	-247	-100	-31	-64	-193
合計	36,763	36,608	36,359	36,163	36,005	35,726	35,312
増減数	-	-155	-404	-600	-758	-1,037	-1,451

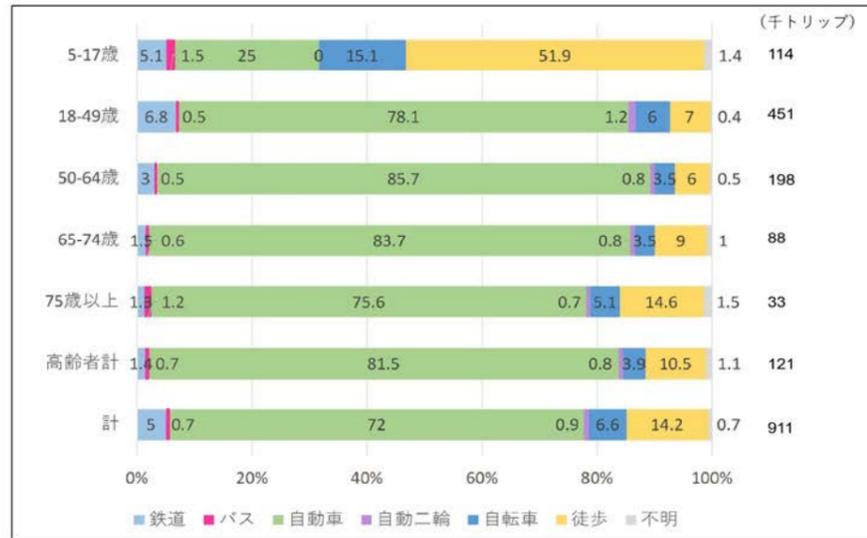
(人)

出典：第3次豊田市教育行政計画

①高齢・者などが安心して移動できる環境づくり

(5) 年齢別の交通手段分担率

・各年代において自動車の分担率が他の交通手段と比較し高い傾向にある



出典：中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年作成）

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり

(6) 地域別高齢者（70歳以上）の交通手段分担率

・県内他地域と比較しても豊田の高齢者は自動車の分担率は高い
⇒自動車は高齢者の重要な移動手段になっている

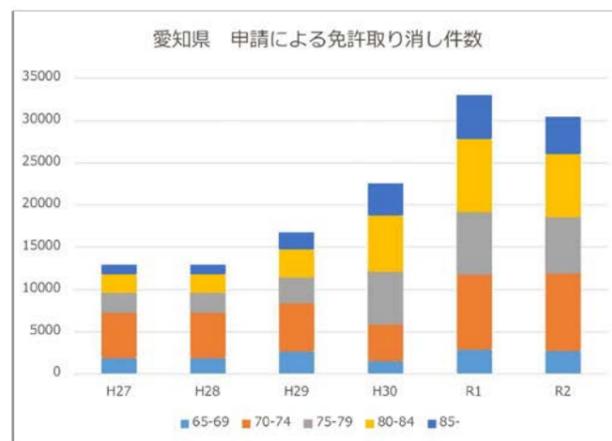
交通手段	公共交通 (バス・鉄道)	自動車	原付・バイク	自転車	徒歩
名古屋市	25%	39%	0%	13%	20%
津島・海部	3%	64%	1%	18%	12%
尾張西部	3%	63%	1%	18%	12%
尾張北部	3%	63%	0%	18%	14%
春日井	5%	65%	0%	11%	16%
瀬戸	5%	69%	1%	5%	17%
知多	3%	72%	2%	7%	15%
豊田	4%	77%	1%	4%	13%
西三河	3%	69%	1%	11%	15%
東三河	3%	72%	2%	9%	13%
北設楽	2%	77%	0%	2%	18%

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年作成）

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり

(7) 運転免許返納数

・令和元年度までは高齢者の運転免許返納数は増加傾向
⇒自動車を利用できない高齢者への移動手段を検討する必要がある

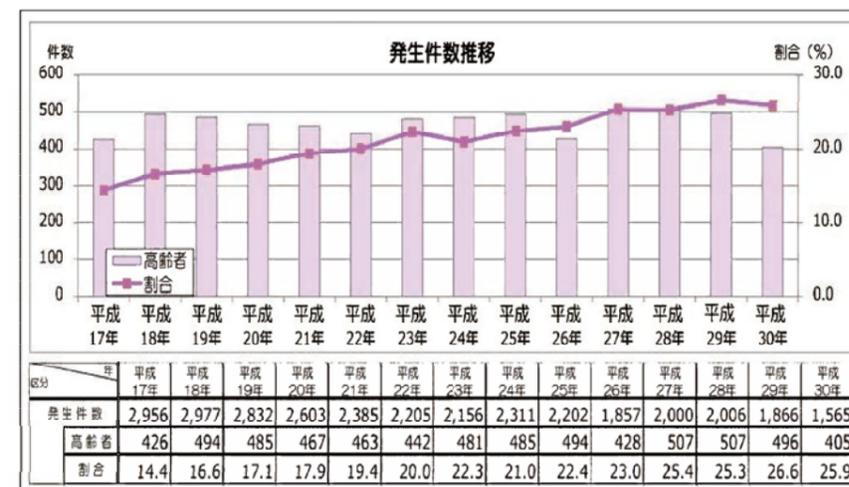


出典：運転免許統計（警察庁）

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり

(8) 交通事故発生件数

・豊田市における高齢者の交通事故発生件数は増加傾向
⇒高齢者が安全に移動できる環境を整えていくことが重要である

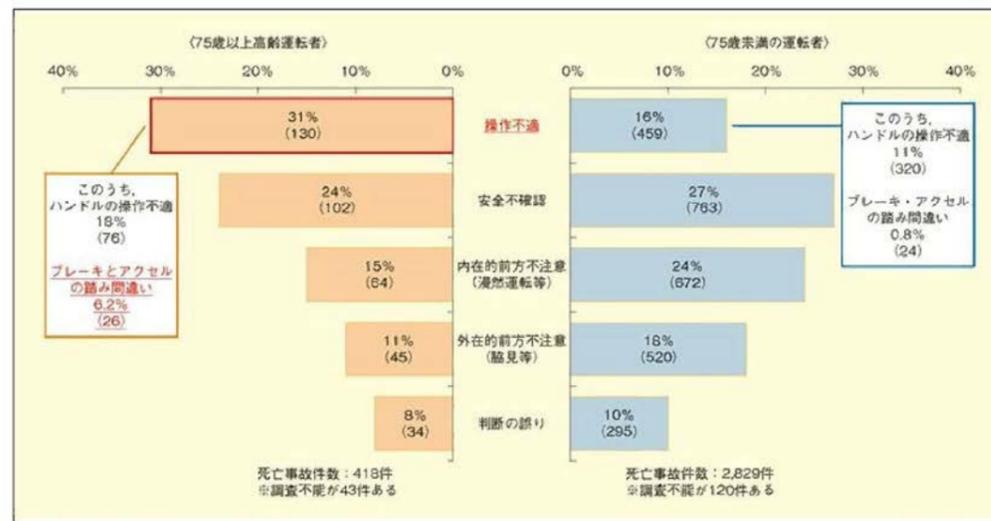


出典：とよたの交通事故

①高齢者などが安心して移動できる環境づくり

(9) 人的要因別死亡事故件数

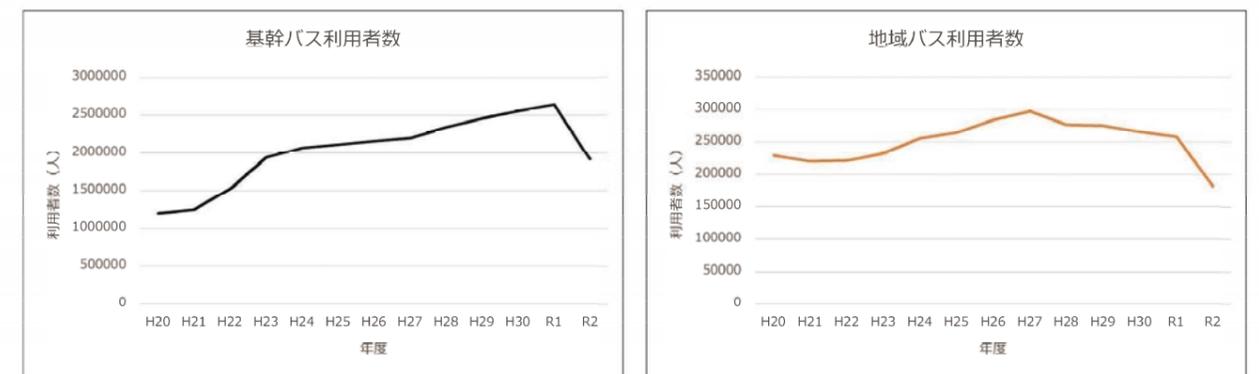
・75歳以上の交通死亡事故による人的要因は操作不適がもっとも多い
⇒高齢者が安全に車に乗れる仕組みが必要



②地域に応じた効率的なサービスの確立

(1) 基幹バス・地域バスの利用者数

・令和元年度まで基幹バスの利用者数は増加傾向にある一方、地域バスは減少傾向
・令和2年度は基幹バス・地域バスともにコロナの影響を受け減少

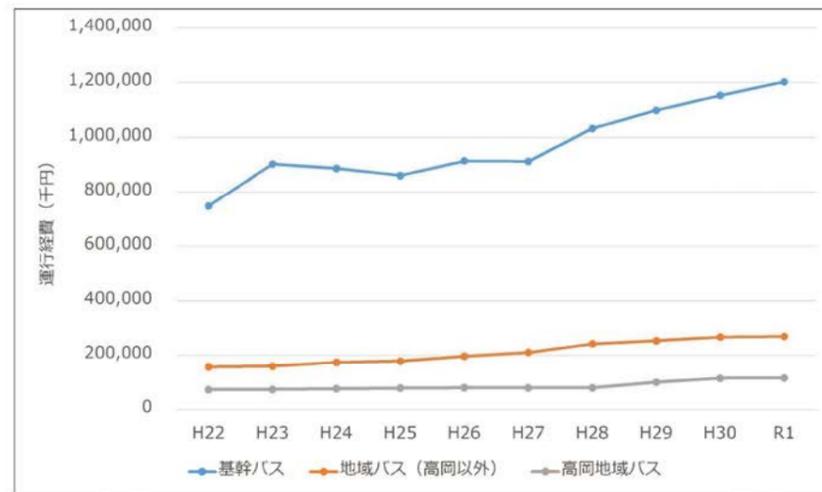


出典：豊田市都市整備部交通政策課

②地域に応じた効率的なサービスの確立

(2) 基幹バス・地域バスの運行経費

・基幹バス、地域バスともに運行経費は上昇傾向にある
⇒現状の路線を維持することが難しくなる

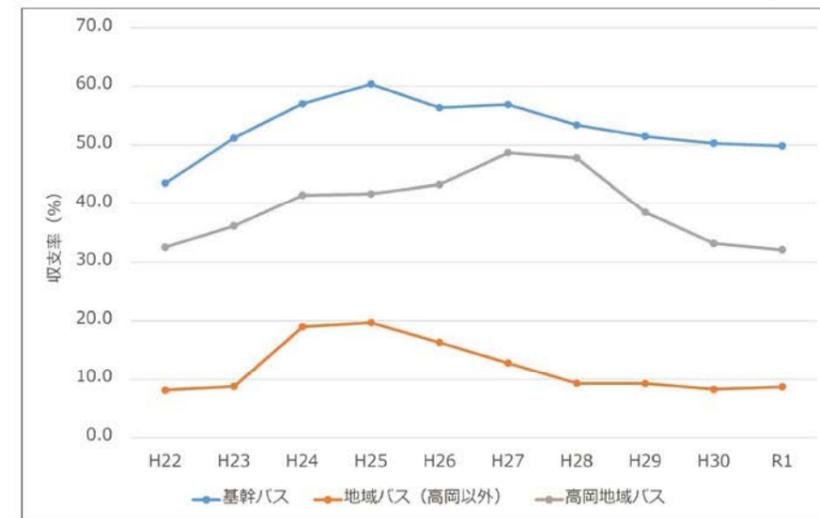


出典：豊田市都市整備部交通政策課

②地域に応じた効率的なサービスの確立

(3) 基幹バス・地域バスの収支率

・基幹バス、地域バスともに近年収支率は減少傾向にある
⇒適切な受益者負担になっているか検討が必要である

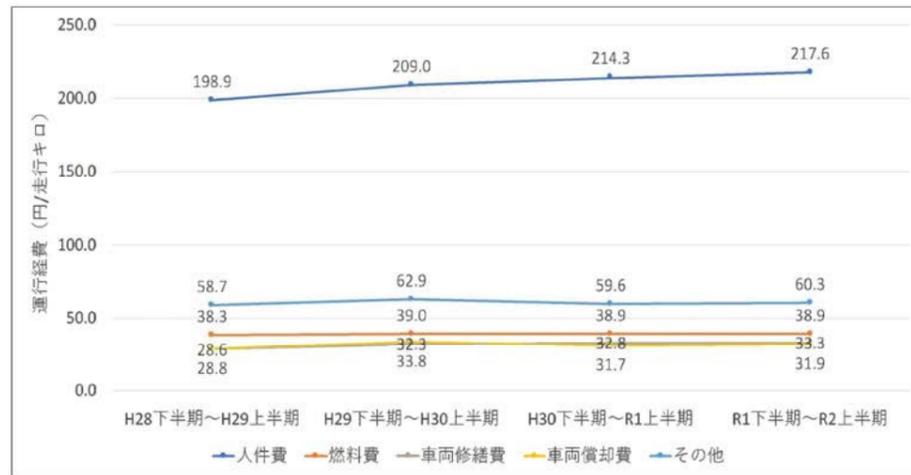


出典：豊田市都市整備部交通政策課

②地域に応じた効率的なサービスの確立

(4) 基幹バスの運転手の人件費 走行キロ当たりの運行経費

・人件費は運行経費全体の占める割合が高く、近年上昇傾向にある
⇒現状の路線を維持することが難しくなる



出典：豊田市都市整備部交通政策課

②地域に応じた効率的なサービスの確立

(5) 運転手の求人倍率 自動車運送事業の有効求人倍率の推移

・自動車運転職業の有効求人倍率は他業種と比較し高水準にある
⇒運転手不足に陥っている

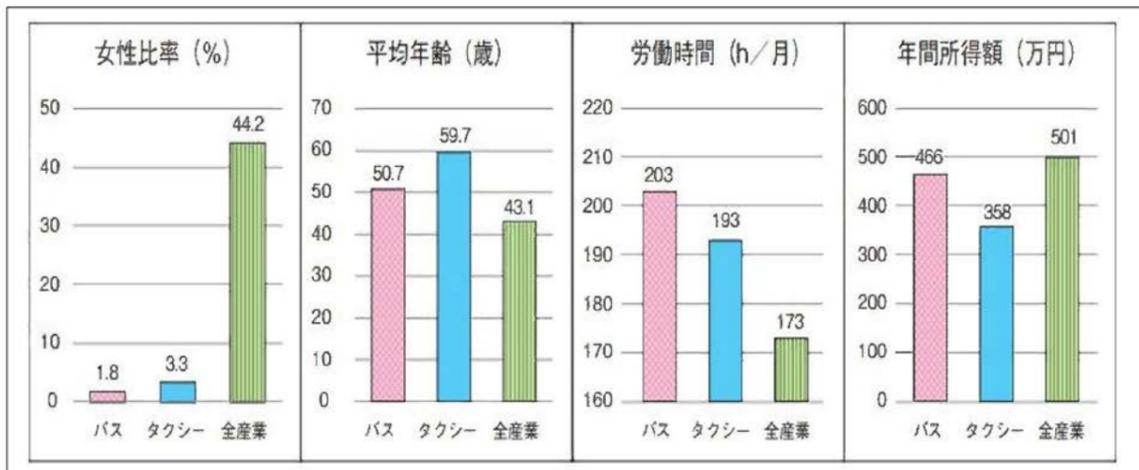


出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

②地域に応じた効率的なサービスの確立

(6) 運転手の就業構造 自動車運転事業の就業構造

- ・他産業と比較（女性比率、平均年齢、労働時間、年間所得額）
⇒運転手不足につながっている



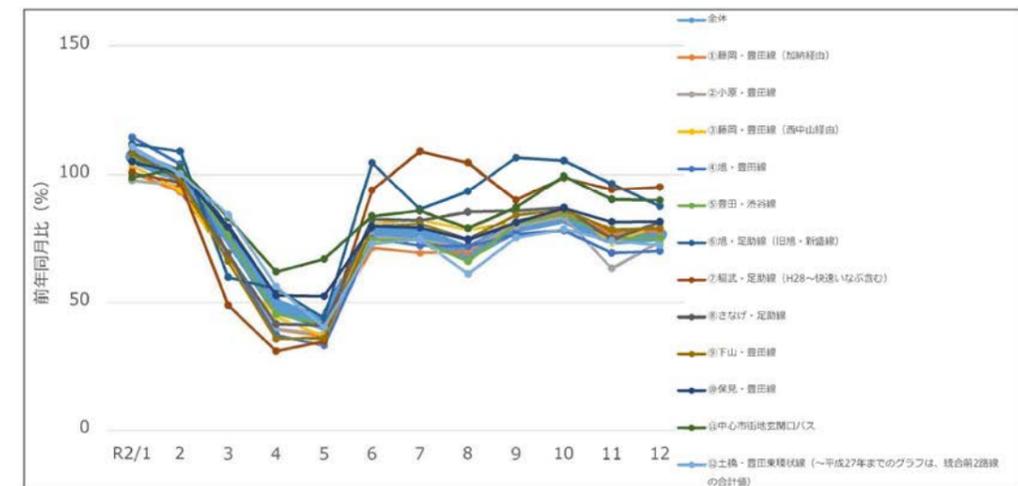
出典：交通政策白書（令和2年度）

17

③コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(1) 利用者数の変化 基幹バス

- ・おいでんバス利用者は緊急事態宣言下（4月、5月）に前年同月比4割程度まで下落
- ・6月には8割弱まで回復したものの、7月も同様の傾向が継続

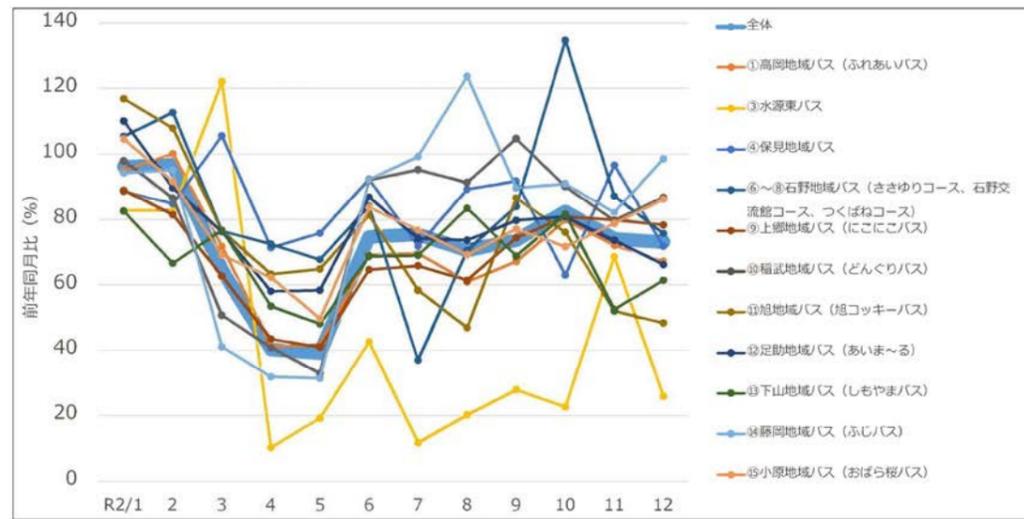


出典：豊田市都市整備部交通政策課

③ コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(2) 利用者数の変化 地域バス

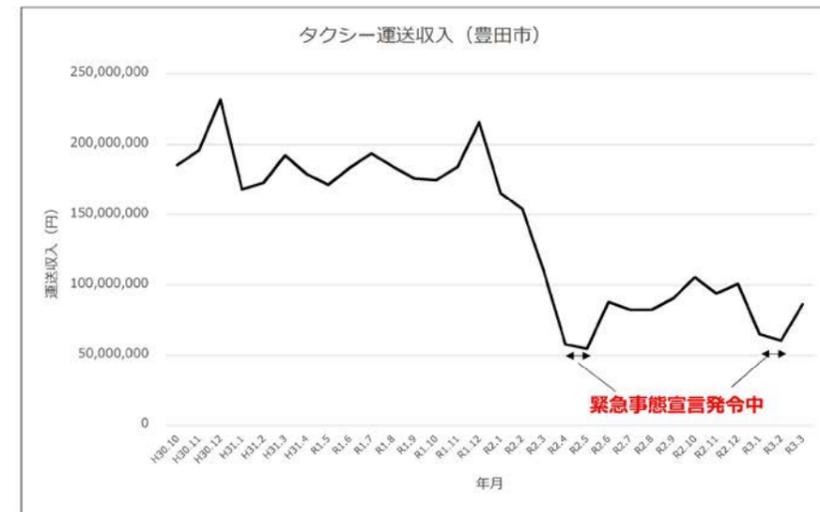
・おいでんバスと比較して、地域バスの回復傾向は路線間の差が大きい
⇒今後もコロナの影響を注視し、各路線分析を行っていく必要がある



③ コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(3) タクシーの運送収入

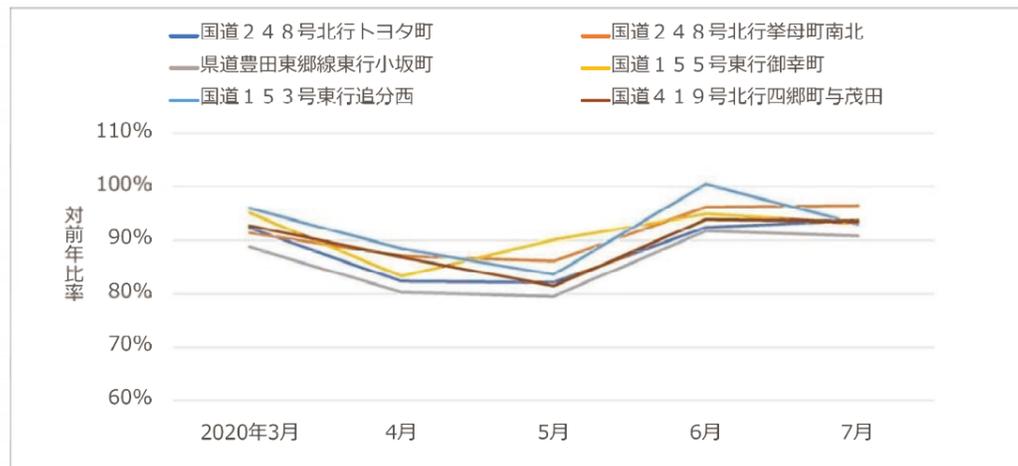
・宣言が発令された令和2年4月は運送収入が大幅に減少（ピーク時の約1/4）
⇒公共交通としてタクシーをどのように支援していくか検討が必要



③コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(4) 自動車交通量 豊田市の主要幹線道路の自動車交通量 対前年比率

- ・ 緊急事態宣言発令中の2020年4月～5月において、前年比で2割程度減少
- ・ 2020年6月以降は回復傾向にあり、前年比で1割程度と公共交通に比べ軽微な減少

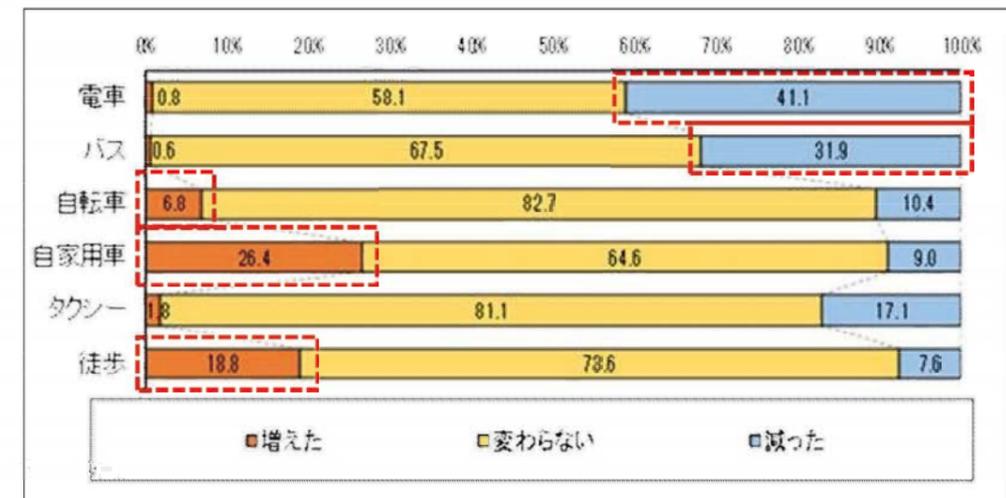


出典：日本道路交通情報センター

③コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(5) 移動手段の変化

- ・ 公共交通においては、軒並み減少一方、自動車や徒歩、自転車については増加 ⇒新しい生活様式に着目し対応する

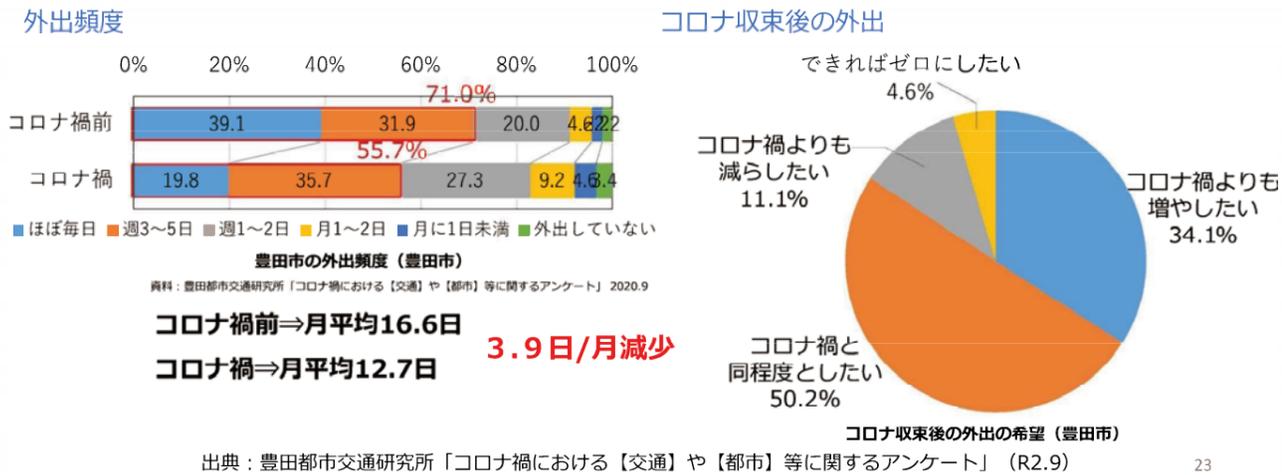


出典：交通まちづくり行動計画によるアンケート調査結果 (R2.11)

③ コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(6) 外出頻度

- ・ コロナ禍において豊田市では「週3～5日外出」していた人が15.3%減少
- ・ 豊田市の月の平均外出回数では、3.9日/月減少
- ・ 外出の減少はコロナ収束後も続く可能性あり
⇒新しい生活様式に着目し対応する



③ コロナ禍の影響を踏まえた将来の交通の在り方

(7) 在宅勤務・時差出勤の頻度

- ・ コロナ禍において豊田市では在宅勤務および時差出勤が1.2～1.3日/月増加
- ・ コロナ収束後もこれらの傾向は継続することが予想
⇒新しい生活様式に着目し対応する

