

会 議 録

会議録	令和6年度 第3回 豊田市公共交通会議
次 第	1 開 会 2 あいさつ 3 議 事 【協議案件】 (1) 旭地域バスの路線改編等について (2) 足助地域バスの路線改編等について (3) 豊田市駅西口集約工事に伴うおいでんバスのバス停移設等について ①中心市街地玄関口バス ②保見・豊田線 ③藤岡・豊田線（加納経由） (4) 地域公共交通確保維持改善事業について 【報告案件】 (1) 稲武地域バスにおけるバス停の移設について (2) 藤岡地域バスの運行形態の変更の中止について 4 連絡事項 5 閉会
日 時	令和6年12月23日（月） 午前10時～正午
場 所	豊田市役所 東庁舎7階 東大会議室3、4
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）【座長】 山岡 俊一（豊田工業高等専門学校環境都市工学科教授） 安藤 広重（社会福祉法人豊田市社会福祉協議会常務理事）（代理 浦川） 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会長） 釘宮 順子（豊田市ボランティア連絡協議会会長） 渡邊 薫（豊田市 PTA 連絡協議会事務局主査監） 山岡 正博（豊田商工会議所専務理事）【副会長】 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 上野） 上原 真人（名鉄バス株式会社交通企画官兼運輸本部地域交通部地域交通課） 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） 小島 康史（愛知県タクシー協会豊田支部長） 小林 裕之（公益社団法人 愛知県バス協会）（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） 高柿 弘義（国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所計画課長） 宮川 高彰（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） 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） 増岡 浩仁（愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課長） 田中 斉（愛知県豊田加茂建設事務所足助支所管理課長） 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（豊田市都市整備部部长） 【事務局】豊田市 都市整備部 交通政策課 地域振興部 旭支所、足助支所
資 料	1. 次第 2. 令和6年度 第3回 豊田市公共交通会議 会議資料

【協議案件】

(1) 旭地域バスの路線改編等について

○事務局 【協議1】に基づき説明。

○委員 設置箇所や時刻、進行方向について、特に変更はないという認識で間違いないか。

○事務局 その認識で間違いない。

<協議結果：全員承認>

(2) 足助地域バスの路線改編等について

○事務局 【協議2】に基づき説明。

○委員 「追分」バス停は、一方向に限定した運用を想定しているのか。

○事務局 一方向に限定はせず、片バス停として上下両方向で使用する予定である。

○委員 休止している「金蔵連」バス停について、影響を受ける利用者の数と、現状どのように移動手段を確保しているのか、教えてほしい。

○事務局 把握しているのは1名で、家族送迎で対応していると聞いている。

○座長 道路の復旧の目途は立っているのか。

○事務局 令和7年4月末の復旧を予定している。

○委員 OBC（運賃表示器）の設定切り替え等は行う予定なのか。

○事務局 足助地域バスは、OBCに関連する車載器及びシステムを搭載していないため、設定の変更は必要ない。

○委員 住民要望はどのくらいの頻度でどのように受け付けているのか。また、路線改編等に要望を反映する際の、基準やルールはあるのか。

○事務局 足助地域バスについては、年に1回自治区長を通して要望調査を行っている。要望反映についての明確な基準やルールはないが、住民の利便性を向上するという観点で、運行事業者が対応できる範囲内の要望を、できる限り反映するという形をとっている。

○座長 どこまでの要望をバス運行に反映するのか、明確な判断基準や方針を持つことは、今後地域住民に説明するうえで必要になると考える。

○座長 「金蔵連」バス停の休止に伴って、運行距離が短くなり、それに比例して運行時間も短くなると考えるが、ダイヤの変更は行わないのか。

○事務局 工期の見通しが立たなかったことに加え、終了後は元の運行に戻すため、ダイヤの変更は行わない。

○座長 ダイヤ通り運行するために、どこかのタイミングでバスが待機しているということになるが、それについて地域住民から意見等は出ていないのか。

○事務局 特に意見は出ていない。

<協議結果：全員承認>

(3) 豊田市駅西口集約工事に伴うおいでんバスのバス停移設等について

① 中心市街地玄関口バス

○事務局 【協議3-1】に基づき説明。

○委員 現状の乗降場には、バス待機者用のベンチが設置されているが、移設先の乗降場については、ベンチの設置予定はあるか。

○事務局 現状設置の予定はない。

- 委 員 高齢者の利用が一定数見込まれる路線のため、あったほうが良いと考える。
- 事務局 設置の可否については、工事を所管している課や道路管理者との調整が必要なため、現時点で確約はできないが、設置する方向で検討したいと考える。
- 座 長 工事に伴い、1年間は従来のバス停から少し離れた移設先で乗降することになるため、利用者の利便性を考慮してベンチを設置できると良い。
- 委 員 今回、経路の変更及び延伸を伴う路線改編を行うが、ダイヤの変更は行わないのか。
- 事務局 ダイヤについては、変更せずに据え置くということで、運行事業者と調整がとれている。
- 座 長 市街地の中心部を通る路線ということもあり、慢性的な遅延発生のある恐れがあるが、問題ないのか。
- 事務局 新たに経路として通る県道が混雑する可能性はあるが、今回はダイヤ改編による利用者への影響を鑑み、見送るという判断をした。なお、運行していく中で、遅延状況の分析や運行事業者との意見交換を行い、必要に応じて適宜ダイヤの見直しを図る予定である。
- 座 長 慢性的な遅延が発生することにより、利用者の利便性低下や、乗務員の休憩時間確保不十分等の問題が起こらないよう注視し、遅延が常態化するようであれば、ダイヤ改編等の措置を講じること。
- 委 員 今回の路線改編について、どのように周知を図っていく予定か。
- 事務局 現在想定されているところでは、各バス停への告知掲示・工事フェンス等への情報掲出・豊田市 HP への掲載・各種媒体での発信を予定している。
- 座 長 GTFS データの書き換えは行う予定か。
- 事務局 実施する予定である。
- 委 員 視覚障がい者に向けた周知・情報発信については、どのように行う予定なのか。
- 事務局 障がい者団体等へは、個別で周知を図る。
- 委 員 規制区域からは2階デッキに上がることはできなくなるのか。
- 事務局 規制区域として閉鎖されるので、こちらから上がることはできなくなる。
- 委 員 スクランブル交差点の T-FACE A 館側は歩行者の通行量が多く、通勤通学の時間帯は混雑することが想定されるので、規制や動線確保には注意が必要である。できるだけ T-FACE B 館側へ歩行者を誘導するようにしてほしい。
- 事務局 いただいた意見をもとに、工事担当課と調整していく。
- 委 員 名鉄バスの自主路線について、令和7年度からどのような運用に変更になるのか、説明をお願いしたい。また周知方法についても、教えてほしい。
- 事務局 乗り場は、新とよパーク南側にある、現行の保見・豊田線の降り場を利用する。降り場は、T-FACE B 館側にある、令和7年度以降保見・豊田線及び藤岡・豊田線（加納経由）の降り場となる箇所を利用する。周知については、名鉄バスと調整しながら、市民に情報が行き届くよう実施する予定である。

<協議結果：全員承認>

(3) 豊田市駅西口集約工事に伴うおいでんバスのバス停移設等について

②中心市街地玄関口バス

③藤岡・豊田線（加納経由）

○事務局 【協議3-2、3-3】に基づきあわせて説明。

- 委 員 エスカレーターと降車場の間の歩道幅について、車イスが通ることができる十分な幅は確保されているのか。
- 事務局 工事終了後はエスカレーターが撤去されるため、今以上に十分な幅が確保される。
- 座 長 エスカレーター撤去後、誘導ブロックは設置するのか。
- 事務局 設置する。

(4) 地域公共交通確保維持改善事業について

- 事務局 【協議4】に基づき説明。

- 委 員 稲武地域バスで実施した利用促進施策の詳細を教えてください。
- 事務局 公共交通を身近なものとして認識してもらえよう、イベントや課外活動の際に、稲武地域バスを使うように仕掛けた。また、予約バスを子ども世代にも浸透させる目的で、実際に自分で予約して目的地に行くという体験学習の場を提供した。
- 委 員 地域に公共交通を根付かせるという意味で、大変良い取り組みだと考える。この事業に何名参加者がいたか教えてください。
- 事務局 子どもの参加者は20名弱で、保護者は5名程度参加した。
- 委 員 稲武地域バスについて、今後の改善点の中で地域への要望調査を実施していく、という記載があるが、どのように実施する予定か。
- 事務局 協議会を通じて要望や意見について受け付け、ニーズや妥当性を加味したうえで、実際の運行に反映していくイメージを持っている。
- 委 員 子どもの居場所や外出機会が少なくなっている中で、外出を促進する体験学習の場を提供する稲武地域バスの取り組みは素晴らしいと思う。ぜひ今後も継続してもらえればと思う。
- 委 員 利用促進等の施策を実施した場合、利用者数の増加率等から評価を行う必要があるが、今回のような子どもに対しての事業は、効果として出るのがかなり先になるため、成果が見えづらい。そのため中長期的な視点を持って移動量の調査や分析、アンケートの実施等を行う必要があると考える。
- 委 員 藤岡地域バスの収支率が改善している要因は何か。
- 事務局 新型コロナウイルス収束に伴い、通学利用者の数が回復したことと、藤岡地域への転入者増加による人口増加が主な要因だと考える。
- 座 長 運行主体である豊田市の自己評価に関する内容ではあるが、豊田市公共交通会議の委員として、利用促進や要望調査、最適な運行方法及び運行形態の検討に協力するという視点で内容をご確認いただきたい。
- また、人口減少が深刻化している中山間地で、利用者数を伸ばすというのは大変難しいが、その現実と乖離した理想像や目標を立ててしまうと、形骸化し、意味のないものになってしまう。そのため行政は、困っている人はいないか、という視点を忘れずに持ち、最適な運行方法や経路等、必要に応じた取捨選択を行ってほしい。
- 加えて、今後運輸局との調整の中で、数値や文言に一部修正が発生する可能性があるが、本質的な修正ではないため、その後の資料の内容については、事務局に一任するという形で進めてもらう。

<協議結果：全員承認>

【報告案件】

(1) 稲武地域バスにおけるバス停の移設について

- 事務局 【報告1】に基づき説明。

- 委 員 おいでんバスと重複して存在する地域バスのバス停について、統合していく等の方針を、市として持っているのか。
- 事務局 そういった方針は現状ない。経路やバス停の位置が重複している場合でも、幹線として運行しているおいでんバスと、支線として地域内を網羅的に運行している地域バスとでは、目的や役割が異なるため、棲み分けはできていると認識している。
- 座 長 幹線と支線の繋がりや連携を意識して、バス停位置の見直しや経路の再検討も行っていけると良いと考える。

(2) 藤岡地域バスの運行形態の変更の中止について

- 事務局 【報告2】に基づき説明。
- 委 員 今後の方針として、スクールバスなどの既存輸送手段の活用を検討する、という記載があるが、これは学生以外の人でもスクールバスが利用できるようになるという認識で間違いないか。
- 事務局 法律の手続きを変更すれば、利用できるという認識である。スクールバスだけでなく、企業輸送用のバス等と連携し、混乗による運行の効率化等を検討する予定である。
- 委 員 デマンド型運行への変更中止の原因となった、運転手不足が解消すれば、再度デマンド型運行への移行を検討するのか。
- 事務局 現状運転手不足解消の目途は立っていないが、デマンド型へ移行するための人手が十分に確保された場合は、改めて検討する可能性は出てくると考える。
- 委 員 デマンド型運行への移行が難しい理由として、運転手不足を挙げているが、デマンド型運行になった場合、現状の定時定路運行と比較して、車両や人工はどのように変更になる想定だったのか。
- 事務局 デマンド型に移行した際は、現行の小型バス3台に加えて、7～14人乗り車両2台を追加する予定であった。そのため、一時的に5台の車両が稼働することになり、現状の定時定路運行よりも運転手の人工が増加してしまう。交通事業者とも協議したが、最終的に現状の人工では、デマンド型移行は厳しいという結論に至った。
- 座 長 現状やデマンド型運行への変更を中止する件について、地元への説明は行っているのか。
- 事務局 区長会及び藤岡地域バスの協議会の中で説明は実施済みである。
- 委 員 運転手不足は前提としてあるが、車両台数を増やす必要がある点、営業所から離れた地域でデマンド型運行をすることにより、かえって非効率な運行となり拘束時間が長時間化してしまう点等、様々な要因が重なり、デマンド型運行は見送るという判断をした。おそらく今後、交通事業者のみで地域の公共交通を維持管理していくのは難しいため、積極的に共助の考えを取り入れていく必要があると考えている。
- 委 員 デマンド型運行を行う場合は、車両を使い分ける想定でいたのか。
- 事務局 はい。藤岡地域バスは、スクールバスとしての機能も持っているため、通学者利用の多くなる時間帯は、小型バスを使用し、日中は7～14人乗りの車両を使用する想定であった。
- 座 長 深刻化している運転手不足に対応するべく、交通事業者と共助交通の線引きを決め、双方の強みを最大限活かして、公共交通の維持に努めていく必要がある。