第４５回豊川市地域公共交通会議議事録

１　日　時：令和２年６月１８日（木）　１４：００～１５：３０

２　場　所：豊川市文化会館大会議室

３　出席者：竹本　幸夫 委員　（豊川市長）
桑野　研吾 委員　（豊川市福祉部）
森下　保　 委員　（豊川市市民部）
澤木　徹　 委員　（愛知県都市整備局　小嶋　直也代理出席）
坂本　直也 委員　（豊鉄バス株式会社　縄稚　泰三代理出席）
若林　享修 委員　（豊鉄タクシー株式会社）
小林　裕之 委員　（公益社団法人愛知県バス協会）
鈴木　榮一 委員　（愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部）
稲垣　考俊 委員　（豊川市連区長会）
小林　美好 委員　（一宮地区区長会）
大林　充始 委員　（音羽連区）
竹本　良夫 委員　（御津連区）
美馬　ゆきえ 委員（豊川市老人クラブ連合会）
竹内　真弓 委員　（人権擁護委員（豊川地区委員））
上井　久仁彦 委員（中部運輸局愛知運輸支局）
長坂　和俊 委員　（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
中村　智和 委員　（中部地方整備局名古屋国道事務所）
渡會　竜二 委員　（愛知県東三河建設事務所）
鈴木　高　 委員　（豊川市建設部）
伊豆原　浩二 委員（(特非）ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク）
松尾　幸二郎 委員（豊橋技術科学大学）

４　欠席者：戸上　比呂志 委員（小坂井連区）
小笠原　宏時 委員（愛知県豊川警察署）

５　事務局：木和田次長（豊川市市民部次長兼市民協働国際課長）
山本課長、佐野課長補佐、松下係長、芳賀主任、竹内事務員（人権交通防犯課）

６　傍聴人：０人（豊川市新型コロナウイルス感染症対策本部にて策定した「市主催行事の開催及び公共施設の使用における対応方針」に基づき会議を実施したため、傍聴はなし。）

７　次　第

(1)　報告事項
議題１：豊川市コミュニティバスの運行実績及び取組結果等

(2)　協議事項
議題１：令和元年度決算及び令和２年度補正予算
議題２：生活交通確保維持改善計画
議題３：次期豊川市地域公共交通網形成計画の検討

(3)　その他

８　議事内容

（１）報告事項

事務局：　お待たせいたしました。定刻より早いですが皆さまお揃いですので、ただいまから第４５回豊川市地域公共交通会議を開催いたします。

本日は、皆様方におかれましては、大変お忙しい中を定刻までにお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

始めに、豊川市地域公共交通会議について説明いたします。本会議は「道路運送法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、市民の日常生活に必要な移動手段の維持・確保、公共交通の活性化及び持続可能な地域公共交通網の形成に向け、必要となる事項を調査・審議するために、平成２１年２月に設置されており、本日は第４５回目の会議となります。なお、本日の会議ですが、豊川市新型コロナウイルス感染症対策本部にて策定した「市主催行事の開催及び公共施設の使用における対応方針」に基づいて実施し、司会者、説明者などを除き、原則としてマイクの使用はなしとさせていただきますので、会議中に説明などが聞こえづらいことなどがございましたら、ご遠慮なく、挙手にてお知らせくださいますようご協力をお願いいたします。

次に、本会議の委員の任期ですが、本会議の設置要綱第４条の規定に基づき２年とさせていただいており、去る３月末で任期が満了となっております。過日、事務局より各団体等へ委員の選出につきまして、お願いをさせていただいたところ、皆様方におかれましてはご快諾をいただきまして、誠にありがとうございました。

委員の委嘱状につきましては、大変失礼ではありますが、時間の都合上、机上に準備させていただいておりますので、ご了承いただきますよう、よろしくお願いいたします。

なお、委員名簿につきましては、お手元に資料として配布させていただいているとおりです。

本日は、愛知県都市整備局交通対策課の澤木徹委員の代理として、小嶋直也様に、豊鉄バス株式会社の坂本直也委員の代理として、縄稚泰三様にご出席いただいておりますので、ご報告させていただきます。

また、小坂井連区の戸上比呂志委員、豊川警察署小笠原宏時委員は、ご都合により欠席されていますのでご了承のほどお願いいたします。

ここで、本日の会議開催につきまして、「豊川市地域公共交通会議設置要綱」第６条第２項で定める「委員の過半数以上の者の出席」という要件を満たしていることをご報告いたします。

お手元に配布の「活発で良い議論ができる会議のために。」という資料についてですが、地域公共交通会議の役割として、地域にふさわしい公共交通をつくりあげていくために、関係者で話し合って決めていく場であるということなどを記載していますので、後ほど内容のご確認をお願いします。

それでは、会議の開会にあたり、会長である竹本市長からご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

会　長：　皆様、こんにちは。本日はご多忙のなか、お足元の悪いなか出席いただきまして誠にありがとうございます。

本日はマイクがない状況での会議となりますが、ご協力をお願いいたします。

２０２５年問題という言葉をよく耳にすると思います。戦後のベビーブーム昭和２２年

～２４年生まれの方、その２４年生まれの方が今現在７０歳・７１歳となっており、２０２５年にはすべての団塊の世代が後期高齢者となります。そうしますと、免許の更新時にいろんなハードルが高まってくる状況です。併せてこの時期に免許を返納しようとする考えの方がお見えになってくると思います。そういった意味合いでも地域のコミュニティバス、高齢者の足を守るためにこの会議は重要なものであります。

昨年は、年間の利用者が１０１，６０４人でこれまでの最高となっております。本日の資料にもございますとおり、Ａ３横の２２ページを開いてください。今年度は路線の見直しに関する路線運行経路の調整に合わせて５年に１回の地域公共交通網形成計画の見直しの年でもございます。

昨年の会議では、委員の方からデマンド交通のことで大変ストレートな意見をいただき、皆様本当に真剣に考えておられるということを改めて再認識させていただきました。

そういった意味でも、この会議は、高齢者あるいは、公共交通機関等を利用しなければならない方にとって重要な会議でございますので、忌憚のない積極的なご議論を展開していただきたいと思います。

結びにあたりまして、引き続き地域行政への関わりを持っていただくことを心より申し上げまして私の挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございます。

事務局：　ありがとうございました。

議事に入ります前に、今回、任期満了によって、委員が改まりましたことにより、副会長と監事の選任を行いたいと思います。

副会長と監事につきましては、豊川市地域公共交通会議設置要綱第５条第２項及び第３項により、市長が会長となり、会長が副会長と監事を指名することとなっております。前期は、副会長に所管部長である豊川市市民部長、監事に豊川市福祉部長が、会長からの指名により選任されていました。

それでは、会長から、副会長及び監事の指名をお願いします。

会　長：　前期に倣いまして、副会長には、事務局である人権交通防犯課を所管する豊川市市民部長の森下保委員、監事には、豊川市福祉部長の桑野研吾委員を指名させていただきます。

事務局：　ありがとうございました。

ただいま会長からの指名がありましたので、副会長を森下市民部長、監事を桑野福祉部長とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

次に、座長と副座長でございますが、伊豆原先生に座長を、松尾先生に副座長として、両学識経験委員にお願いをしてきましたが、事務局としましては円滑な会議運営のため、引き続き両先生にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委　員：＜異議なしの声あり＞

事務局：　ありがとうございます。

では、引き続き、伊豆原先生に座長を、副座長には松尾先生にお願いをしたいと思いますので、両先生方、どうぞよろしくお願いいたします。

それではここからは、座長にて会議の進行をお願いいたします。

座　長：　座長を務めさせていただきます伊豆原と申します。広い会場のためお互いの顔色を伺ってというのがなかなか難しい状況ではありますが、よろしくお願いいたします。

本日は今年度の第１回目の会議でありますので、ここで各委員より簡単に自己紹介をいただきたいと思います。

恐れ入りますが、副座長の松尾先生より挨拶をいただき、次に私の右手の愛知県都市整備局交通対策課より順に、自己紹介をお願いします。

＜座席の前方より順に各委員にて自己紹介を行う。＞

座　長：　ありがとうございました。

それでは会議に入りますが、始めに本日の議事録署名人を指名させていただきます。本日は、豊川市建設部の鈴木高委員と、愛知県東三河建設事務所の渡會竜二委員にお願いいたします。後日、事務局より議事録を送付させていただきますので、署名・捺印をよろしくお願いいたします。

それでは、次第に従いまして、会議を進行させていただきます。スムーズな議事の進行にご協力をお願いいたします。

それでは、1の報告事項（1）「豊川市コミュニティバスの運行実績及び取組結果等」について、事務局より説明・報告をお願いします。

事務局：　それでは、報告事項（1）「豊川市コミュニティバスの運行実績及び取組結果等」について説明しますので、Ａ３版の「第４５回豊川市地域公共交通会議資料」の１ページをご覧ください。

左側の折れ線グラフは、直近５年間のコミュニティバス全１０路線の合計利用者数の推移を示しています。また、右側の３つの表は直近３年間の路線別・月別の利用者数を示していますが、特に令和２年３月からは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う学校の臨時休校やゆうあいの里などの温浴施設の休館に伴い、関連する路線を中心に利用者数が大きく減少に転じました。

続きまして、２ページをご覧ください。「令和元年度の収支率の実績と利用者１人あたりの負担額」について説明します。

ここでは、費用面で効率的な運行ができているかという指標として、「運賃収入」と「車体広告掲載収入」の合計金額を「運行経費」で除した「収支率」という数値を記載しています。「収支率」が高ければ高いほど公費負担の割合が低く、費用面において効率的な運行ができていることになります。なお「豊川市地域公共交通網形成計画」では、右上の緑色で囲んである表の「目標４」に記載のとおり、令和２年度までの収支率の目標として１７％を掲げていますが、下段の表に掲載のとおり、千両三上線を除く全ての路線で目標未達となっています。

続きまして、会議資料３ページをご覧ください。「睦美・三上デマンドタクシー実証実験運行」について説明します。

令和元年１０月１日（火）から令和２年３月３１日（火）までの半年間、新たな移動手段として、予約があったときのみ運行するデマンドタクシーの導入の可能性について調査することを目的として、睦美・三上連区において実証実験運行を実施しました。

実証実験運行開始後２か月間の利用低迷を受けて、三上地区市民館で開催された介護予防教室や、睦美連区、三上連区の区長会に出席して利用呼びかけるなどしましたが、期間中の合計利用者登録数は４８人、延べ利用者数は４３人、実利用者数は５人という結果になりました。

また事務局では、区長会への出席に先立って、デマンドタクシーへの要望やデマンドタ

クシーを利用していない理由などについて、広く地元から意見を集約していただくようお願いしておき、意見集約がなされた状態で区長会に出席しました。区長会でいただいたご意見としては、車があるから利用しないとか、千両三上線のバス停付近に住んでいるから利用しないというものもありましたが、今回の実証実験運行で設定された利用条件に関する部分としては、利用料金が高いとする意見や、予約から利用までの時間が長いとする意見はなく、目的地まで直接行けないから利用しないとする意見が多く寄せられました。

事務局としては、利用者側が求めていたサービス水準と、供給者側が提供できるサービス水準との間に溝があったものと考えていますが、利用者登録をした４８人全員を対象として、デマンドタクシーの良かった点や悪かった点、また悪かった点については、デマンドタクシーに設定された利用条件の何が利用の妨げになっていたのかを明らかにすることを目的としたアンケート調査を実施するところであり、次回会議では、アンケート調査結果をもって、実証実験運行のまとめとしていきます。

続きまして、６ページ左側をご覧ください。「令和２年度の協議会スケジュール」について説明します。地域公共交通会議は、例年同様、４回の開催を予定しており、各会議における主な報告・協議内容はスケジュール表に記載のとおりです。

また、今年度に実施する事業の主な内容は右側に記載の通りですが、（１）次期豊川市地域公共交通網形成計画の協議が本年度の柱事業、（２）次期運行計画の協議がもう１つの柱と事業になります。次の（３）利用促進活動の実施と（４）バス利用実態調査については、昨年に引き続き実施する事業となりますが、（３）利用促進活動については、次の７ページに記載のとおりとなりますのでご確認ください。

続きまして８ページをご覧ください。「標準的なバス情報フォーマット」について説明します。豊川市コミュニティバスと、豊鉄バス新豊線・豊川線のバス停や、バス路線、時刻情報をデータ化し、昨年度中にGoogle社へデータ提供を終え今年４月からGoogleマップによるルート検索が可能になりました。ここでは、Googleマップによるルート検索結果を掲載していますが、今年度は、Googleで時刻や経路が検索できるになったことを周知して利用促進に努めるとともに、Google以外でも時刻や経路が検索できるよう、他の事業者に働きかけていきます。以上です。

座　長：　これについて、何かご意見等はございますか。

委　員：　デマンドタクシーの実証実験についてお尋ねします。次回の会議までにアンケート調査をするということで、次回は９月の会議予定でありますが、いつ頃から始めますか。

事務局：　アンケートはようやくこのように半年間の結果が出揃ったところでありますので、この結果を添えて６月中にはアンケート調査を実施したいと考えています。利用者登録数は４８人のうち実利用者数は５人ということで、ご登録いただいたにも関わらず実際に利用していない方が４３名いる状況です。特にその４３名の方は興味を持っていただいたにも関わらず使っていただけなかったということで、その方々を中心にお伺いし、何が原因だったのか探りながらアンケート調査を実施したいと思います。

委　員：　この結果を見ると、最初の１０月、３名の方の利用がありましたが、その次の月から３名のうちの２名の方が利用しなくなり、１名の方が継続的に利用しています。１名の方だけでも利用してくれたことは大きな成果だと思います。そもそも需要に基づいてこの実証実験が行われたわけではないということは皆さんご承知のことと思います。それで、この今回の結果は想定内であったのかどうなのでしょうか。こんなはずではなかったのでしょ

うか、いかがですか。

事務局：　資料４ページの運行形態、運行方式の部分でＡ、Ｂ、Ｃ、Ｄエリアの記載がありますが、まず例えばＢエリアで言いますと「①住吉公園、③土筒町地区集会所」、Ｃエリアは「①牧野西公園、②牧野公会堂、③石原集会所、⑤本郷集会所」、Ｄエリアの「①三上七区集会所」などは、普段コミュニティバスを利用できないような地域の方でも利用できるように新しく設置した乗降場所です。この辺りの方については少なくとも数名は継続的に乗っていただけるのではないかと考えていました。１人の人が継続的に利用していただければ２０、３０人くらいは延びると想定していましたので、想定したよりは少なかったように思います。特に三上七区集会所についてはコミュニティバスの千両三上線をここまで延伸してくれないかと要望が出ていた地区でもありますので、ここについては１００人程上がってくるのではないかと想定していました。そのため、想定より少なかったと認識しています。

委　員：　確かにがっかりしましたが、それでもやったことに対する意味はあったと思います。今後もまたこのような実証実験を実施した場合、その際には色々な業者の方との関わりもあるとは思いますが、出来る限り需要も考えていただけるようにお願いいたします。お願いだけに留めておきます。

事務局：　わかりました。

委　員：　睦美・三上のデマンドタクシーの実証実験ですが、２ページの表のような通常経費や運賃収入などの負担額の全体がわかるように、収支の部分でコミュニティバスより安かったのか高かったのか、今後やっていけるのかどうかを発表していただきたいです。

事務局：　次回ご報告させていただきます。

座　長：　次回整理をお願いします。

委　員：　２ページの収支率のデータについて、これは３月までのデータでありますが、これは実際の値として必要だと思います。しかし新型コロナウイルスは非常に想定外の状況で、それが生じる前までの状況もしっかり評価するべきだと思います。そうしないと、全て「コロナの影響で仕方ない」という話になりかねません。特に収支率は割合ですので、１月までの状況の収支率を出してそれで改めて昨年度よりも増加したのかどうか、目標に対してどれくらい近づけたのかどうかを分析した方が良いです。それと、今年度も全体として１７％という目標値があります。最終的に毎年年度明けに前年度の状況を報告していますが、目標に達するには何人乗ればいいのか、年度の始めに出しておいた方が良いです。そうしないと実際の値として見えてこないです。１７％というのは今の状況では非常に高い値ですが、利用人数を出すと必要な人数は凄い数値になります。それは一番の目標ですが、コロナの状況も踏まえて「今年度はここまで」「まずはここまで」など、身近な目標を決めた方が良いと思います。１７％だけでは目標が高すぎるので無理であったという議論になりかねませんので、改めて目標を決めた方がいいです。

事務局：　収支目標については、今年２月の第三者評価委員会で大学の先生方を中心に評価をいただく機会がありましたが、そこでも豊川市の収支目標がどうも高いのではないかという意見があったと伺いました。本日最後の協議事項である次期計画の数値目標を掲げる際に、そのようなご意見があったことも踏まえながら、現実的な目標を検討していきたいです。

委　員：　１７％という目標が高いというのは次の見直しの時に考えるべきことで、それとは別に今年度の目標を立てた方がいいです。

事務局：　わかりました。

座　長：　１ページのデータを見ると、コロナの影響で２月から若干減少し、３月にはかなり減少しており、４～５月は更に良くない状況であると予測できます。収支率において今年度は更に深刻になることが見込まれます。このような緊急事態になることは想定していなかったため、そういった意味でのチェックは必要であります。地域公共交通の活性化再生法の一部改正案が５月２７日で成立しており、この秋には施行令が出てくると思われますが、そういった関係も含めてこれからの計画の中でどう評価していくのか非常に大きな課題です。他にご質問やご意見がなければ、協議事項に移りたいと思いますがいかがですか。

委　員：　異議なし。

座　長：　他によろしいでしょうか。特にないようですので、続きまして、2 の協議事項に入ります。

協議事項（1）「令和元年度決算及び令和２年度補正予算」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：　それでは資料９ページをご覧ください。協議事項（1）「令和元年度決算及び令和２年度補正予算」について説明します。

左側の決算書をご覧ください。

歳入については、市からの負担金１，９７１，０００円、平成３０年度公共交通会議余剰金の繰越等により、総額で２，２５３，２２０円となりました。

歳出については、夏休み小学生５０円バス実施のための負担金９９，０００円、ポケット時刻表や１日フリー乗車券等の印刷費として５９４，６６０円、交付いただいた国庫補助金を市に返戻するための２８２，２１１円等、総額で２，１８２，２８５円となりました。

歳入と歳出の差額である７０，９３５円につきましては令和２年度予算に繰り越し、令和２年度予算から市へ返戻する予定です。

続きまして、会議資料１０ページをご覧ください。

「令和２年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出補正予算書（案）」について説明します。補正をさせていただきたい予算は４点ありますので、軽微なものから順に説明します。

１点目は、先ほどの令和元年度の決算についての説明の中で、歳入と歳出の差額である７０，９３５円を令和２年度予算に繰り越した上で市へ返戻すると説明しましたが、令和元年度からの繰越額が予算よりも多くなったため、結果として令和２年度に市への返戻額が増加することになり、６　雑費　１　操出金において６９，９３５円を補正額として計上させていただきました。

２点目と３点目は、１　事業費　１　負担金で補正額として計上させていただいており、１０ページ右側の（備考・補足）のとおりですが、順に説明します。

まず、東三河地域公共交通活性化協議会負担金の、②バスロケーションシステム導入補助の２，４５８千円ですが、令和３年に豊鉄バスさんが導入するバスロケーションシステムについて、豊鉄バスさんより、国、沿線市にも１／３ずつ負担していただけないかと依頼があったため、活性化協議会において協議した結果、補正額として計上させていただくものですが、詳細は１１ページに参考資料として記載していますので、後ほど

ご確認ください。

次に、東三河地域公共交通活性化協議会負担金の、③地域公共交通支援金の７９０千円ですが、活性化協議会の事務局である豊橋市からの提案により、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けている地域公共交通のうち、本市を含む複数の自治体を跨いで運行する事業者に対して、活性化協議会として支援金を給付するものです。

最後の４点目、市単独地域公共交通支援金４，０００千円ですが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けている地域公共交通のうち、本市のみを運行する事業者に対して、本市単独で支援金を給付するものです。

地域公共交通支援金の詳細については、活性化協議会として支援金を給付するものも含め、参考資料として１２ページに記者発表資料を記載していますので、後ほどご確認ください。

次に、１３ページをご覧ください。令和２年度補正予算に関連しまして、市単独地域公共交通支援金に関する補助金交付要綱（案）の協議となりますが、こちらでお示ししている要綱案は、東三河地域公共交通活性化協議会で作成した要綱案を基にして豊川市の補助金交付要綱ひな型に当てはめ、事務局にて作成したものとなります。

第４条（１）に記載のとおり、豊川市内のみを営業区域とする法人タクシー事業者を補助金の対象事業者としていますが、基本的には経済産業省の持続化給付金と同じ仕組みとしており、第４条（２）に記載のとおり、令和２年１月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、ひと月の売上が、前年同月比で５０％程度以上減少している者又はこれに準ずると会長が認めた者に対し、第５条に記載のとおり、１事業者当たり２００万円を上限に補助金を交付する内容となっています。

説明は以上となりますが、令和２年度の歳入歳出予算書（案）及び要綱につきまして内容を確認いただき、ご承認をお願いします。

座　長：　これについて、何かご意見等はございますか。

委　員：　市の単独地域公共交通支援金について、これは上限の２００万円を２業者という理解でいいですか。

事務局：　１業者２００万円、２業者で合計４００万円となっています。

委　員：　これは利用者の負担が少なくなるので補正をして援助するということなのでしょうか。補正予算額が増えていますが、これは利用者の数がかなり減るという前提で減った分について事業者の方に補填をするという意味で補正を組んだのですか。

事務局：　コロナの影響により、例えば飲食店であれば休業をすることによって補償を得ることができますが、公共交通の場合は基本的には休業せず運行をしなければいけません。しかし何もしなければどんどん費用だけ嵩み、利用者も増えず赤字が続いてしまうため、東三河地域公共交通活性化協議会という、豊橋市を中心とした地域公共交通の利用促進を検討する組織で協議した結果、地域の足を助けていこうということで支援するというものです。

委　員：　例えば先ほどの収支率については、１７％というと８３％は市からの補填で１７％を利用者が負担するという目標を立てているのでしょうか。そうすると今回利用者が激減しており収支率が低くなってしまいます。そういった前提の中で補正予算を組んでいくという

ことなのでしょうか。

事務局：　収支率というのは資料の２ページ右上の緑の枠で囲われている表に記載がありますが、運行の効率性を図る指標であり、運賃収入と車体広告掲載収入を経費で割って出したものであります。例えば１００円を稼ぐのにどれくらい経費がかかったのか、あくまで運行の効率性を図る指標です。公共交通事業者は利用者が減っても運行しなければならないという社会的な位置づけになっていますが、今回の支援金は経営が苦しくなる事業者を支援する内容となっていますので、収支率とはまた意味合いが異なります。

座　長：　収支率は豊川市内のコミュニティバスの収支率です。コミュニティバスというのは市内全ての事業者さんが運行しているものではありません。

委　員：　この補正は、あくまで事業者に対する支援金であるという理解で良いですか。

座　長：　そうです。説明にあったように、このような支援の仕組みがないと交通事業者は大変苦労します。実際、個人個人は外出を自粛しましょうという中、収入がどんどん減っていきますが、交通事業者には通常どおり運行していただいていました。この頃、インターネットでも公共交通の支援をしましょうとシンポジウム等、様々なことをしていただいています。

委　員：　先ほど利用状況の話がありましたが、当社では４～５月はおおよそ６割減でした。この６月に入ってから徐々に回復しており、約３割減で７割の利用者が戻ってきています。残り３割の方はまだ控えており、大変厳しい状況が続いているため、ご理解いただきたいと思います。

委　員：　この東三河の支援はタクシー事業者も含まれるのですか。

事務局：　豊橋鉄道、豊鉄バス、タクシー事業者になります。

委　員：　国の臨時交付金とは別になりますか。

座　長：　それとは別の話になります。

委　員：　臨時交付金については、５月中に愛知県の市町村に２回、中部運輸局愛知運輸支局の方からご案内をしています。あの臨時交付金の中には公共交通の支援ができるメニューが４つ程あります。５月２９日に第一弾の締め切りがありましたが、愛知県内の公共交通として使いたいという自治体の担当者の思いがあったとしても、市の中で、例えば休業要請に対する補償、小中学校のオンライン体制の整備、水道料金や給食費などの割引や、そこへの負担金等でだいたいその市の臨時交付金の満額に達してしまうことが結構ありました。具体的な名前は言えませんが、近くの市町村では、公共交通を大変な中でも運行していたということに対する支援金ということで、臨時交付金を利用できたという話もあります。現在、二次補正が決まったので、第二弾、第三弾の要望もあると思いますので、是非有効に活用いただけたらと思っています。

委　員：　基本的には赤字補填には使えないけれども、安全対策には使えるということですか。

委　員：　説明力が必要になります。

座　長：　是非、事務局に頑張っていただき、業務の主旨説明をしていただきたいと思います。

それでは令和元年度決算及び令和２年度補正予算についてはご了承いただいたということで進めさせていただきます。

他によろしいでしょうか。特にないようですので、続きまして、協議事項（２）「生活交通確保維持改善計画」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：　会議資料１６ページをご覧ください。「生活交通確保維持改善計画」について説明します。

昨年に続き、今年においても豊川市コミュニティバスの一部路線は、国の補助メニューである「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」制度を活用して運行を行う予定です。

本協議で対象としている補助期間は、令和２年１０月から令和３年９月までの運行分となりますが、この対象期間おいて補助を受けるためには、事業の目的・必要性や目標、運行内容などをまとめた「生活交通確保維持改善計画」を、公共交通会議において承認をいただいた上で策定し、通常であれば６月末までのところ、今年度は新型コロナウイルス感染症の影響により提出期限が延長され、7 月末までに国土交通省中部運輸局に提出しておくことが必要となります。

「生活交通確保維持改善計画に記載が必要となる事項」は、ページ左側に記載の１９項目となりますが、この１９項目については会議資料１６ページ右側から２１ページに抜粋して掲載しています。なお、１７ページ左側中段の数値目標ですが、補助金交付要綱に従い、形成計画で定める数値目標とは別に、補助対象期間を含む向こう３年間の現実的な数値を設定したものとなります。

その他の事項につきましては、後ほど資料を確認いただきたく思いますが、これらの内容を基に、国土交通省中部運輸局、愛知運輸支局や運行事業者とも連携を取りながら、事務局にて生活交通確保維持改善計画を作成し、７月末までに国土交通省中部運輸局に提出させていただきたいと考えております。

なお、本計画の作成及び提出、提出後の修正並びにバス停の新設など、何らかの事由により運行ルートの変更等があった場合における当該計画の変更手続きについては、事務局に一任していただくことを含めまして、ご承認をよろしくお願いします。以上です。

座　長：　これについて、何かご意見等はございますか。

委　員：　事前に確認させていただいた後に様式の変更がありました。大きく影響がある部分の変更はありませんが、影響がない部分での変更があります。

座　長：　これは豊川市のコミュニティバスのことになります。豊鉄バスは県の方で地域間幹線系統として扱われます。数値目標の収支率１４％というのも大変な数値ですが、そこも含めて評価していただきたいです。第三者評価委員会の話が先ほどあったように、目標については高いのではという意見がありました。

また、若干様式が変わるようです。それも含めて皆さんには協議していただきたいと思います。

もしご意見がなければ、様式の変更はありますが、修正については事務局にご一任いただき、ご了承いただいたということでよろしいですか。

委　員：　異議なし。

座　長：　他によろしいでしょうか。特にないようですので、続きまして、協議事項（３）「次期豊川市地域公共交通網形成計画の検討」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：　それでは資料２２ページをご覧ください。協議事項（３）「次期豊川市地域公共交通網形成計画の検討」について説明します。令和２年度は、今年度末で計画期間満了となる現形成計画に代わる次期形成計画について検討し、令和３年３月の承認・公表を目指します。また、次期形成計画の内容と関連づけながら、並行してバス路線の見直しの検討も行っていきます。

なお、資料でお示ししている路線見直しに関するスケジュールですが、新型コロナウイ

ルス感染症拡大の影響で、地域協議会が相次いで中止となっていることもあり、第４４回会議の資料でお示ししたスケジュールよりも全体的に３か月程度以上遅らせていますが、当初の予定通り、見直し後の路線での運行を目指します。

続いて２３ページをご覧ください。計画策定にあたり、関連する法律の改正がありましたので、資料に基づき、中部運輸局愛知運輸支局の委員よりご説明をお願いします。

委　員：　本日の説明のなかで５月２７日に法律が通ったということで、２３ページは法案の説明資料ということで出ています。分かりづらいところもあると思います。法律の施行が１１月頃に正式に出ると思いますが、まだ詰めていかなければならないことが非常に多いです。

豊川市さんで地域公共交通網形成計画を作成していただいていますが、こちらの名称が、地域公共交通計画に変更になるということと、全市町村で作成していただくようになります。あと、幹線・フィーダーという国からの補助金が出ているものがありますが、この補助金をもらっている市町村は計画がないと補助金を出しませんというものになっていきます。ただし、こちらは経過措置もあります。何年経過措置が設けられるかはわかりません。公共交通計画については、今まで以上に数値を求められるようになります。これまでは、補助金をもらう上での数値の評価をしていましたが、これからは地域公共交通計画で出す数値をしっかり評価していきましょうという形になっていくと思います。

その他のものにつきましては、新しい支援メニューが出てくると思いますが、大部分がこれから詰めていくこと最中となっていますので、３～４か月ぐらいたった後に、おおよそ分かってくるかと思います。

事務局：　ありがとうございました。ただいまご説明いただいたことを踏まえまして、計画策定を進めていきます。

続いて２４ページをご覧ください。前々回の第４３回会議では、次期計画策定に向けて現状分析・課題抽出を行いました。それを受けて、第４４回会議では「課題のまとめ」、「将来像の設定」、「基本方針の設定」「基本目標の設定」「数値目標の設定」までを協議する予定でしたが、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、書面協議となったことから、次回協議予定内容としてお示しし、ご意見を伺うことに止めていましたが、今回は委員の皆様にご出席いただいて協議できることとなりましたので、伺ったご意見を踏まえて協議をさせていただくものです。まず「課題のまとめ」の根拠となる「豊川市の公共交通をとりまく社会環境の状況」について説明します。

２６ページをご覧ください。「（１）市の人口と人口構成割合の推移」では、豊川市においても、全国的な傾向と同じく、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化してきており、生活に関わる様々なサービス水準の維持も難しくなってきていることを示しています。

「（２）バス利用者の年齢別利用割合と免許保有者の年齢別保有割合」では、豊川市コミュニティバスの利用者年齢割合と免許保有率を示しています。この内容から、高齢者の移動手段として、バス、ひいては公共交通の必要性が今後もますます高まると考えられます。

２７ページ「（３）豊川市の通勤・通学流動の変化」では、平成２２年と平成２７年国勢調査の比較により、通勤・通学の流動が高まっていることを示しています。また、右側のグラフでは、鉄道・バスの利用者数は増加傾向になっていることを示しており、広域的な流動への対応にあたっては、バスと鉄道の連携がますます必要であると考えられます。

２８ページ「（４）移動交通手段の変化」では、目的別の移動手段の分担率を表していま

すが、豊川市においても年々自動車依存が高まっていることが分かります。自動車移動に過度に頼ることのない公共交通の利便性の確保が必要であると考えられます。

２９ページ「（５）バス停・駅勢圏カバー率の現状とまちづくり施策との連携」では、第４３回会議でお示ししたバス停勢圏の図に、ご意見を踏まえて、駅による勢圏も含めて表示しました。まだこの勢圏内に含まれていない地域もあることから、効率よく公共交通の利便性を市民全体が享受できるようにするには、都市計画と連携した施策が必要になると考えられます。

３０ページ「（６）豊川市の財政状況とコミュニティバス運行経費の推移」では、中期財政計画の推計値において、令和２年度から令和６年度までに、年間平均１３億８千万円の歳入不足が見込まれており、ますます財政状況は厳しくなると予想されます。また、右側の棒グラフでは、愛知県内のコミュニティバスの利用者１人あたりの市負担額を比較しました。赤で示しました「西尾市」「安城市」は、豊川市の類似団体となりますが、両市と比較しても豊川市の負担額は倍近い金額となっており、財政状況を鑑みますと、コミュニティバスの運行においても財政面の制約がますます厳しくなることが考えられます。

また、３１ページ右側では「自動車運転の職業」の有効求人倍率を示しました。令和元年９月時点で、愛知県は全国１位の５．４８人という状況であり、運転手不足も深刻化していることが分かります。

以上、説明しました２６ページから３１ページをまとめたものが、資料戻りまして２４ページ左側の上段部分になります。これに前々回の会議で議論いただいた現行計画の検証を含め、資料右側の「課題のまとめ」の通り、課題を４つの視点でまとめました。そして、これら課題をまとめる中で、公共交通施策を推進することはもちろんのことですが、公共交通、とりわけコミュニティバスの運行だけでは、すべての移動困難者に対する「移動手段の確保」は非常に難しいものと判断し、次の将来像を設定しました。

「将来像」のうち、「手段」においては、公共交通はもちろん、それ以外の自家用輸送やボランティア輸送も必要であり、それには交通事業者や行政以外の市民等の「主体」が関わる必要があること、そしてこれらを「持続的」に行うには、運転手不足への対策や、財源制約との兼ね合いから税金の使い方等について、市民理解を得ることが必要です。そして「交通ネットワーク」としては、公共交通と自家用輸送やボランティア輸送との連携を高め、乗り継ぎを重視したコミュニティバスの効率的な運行を目指して、向こう５年間の計画を策定することを示しています。

また、その右の「基本方針」では、４つの課題に対応した方針を資料のとおり定めました。なお、緑色で囲った基本方針の中に「市民行動の明確化」と記載がありますが、「市民の立場から、コミュニティバスをはじめとした公共交通を盛り上げるために行うべきことや、身近な地域の移動困難者のために何ができるかといったことが、現計画に記載が無く、市民が何をどうすればいいのか分からない」といった反省点から記載したものです。

そして、それらが関わる施策の方向性として、７つの「基本方針」を定めました。また、各基本目標のⓐ～Ⓟの説明については、具体的な施策または具体的な施策の方向性を補足として記載しています。

次に、これら基本目標に基づく各施策の効果測定を行う指標として、数値目標を４つ設定しました。先ほど中部運輸局愛知運輸支局の上井委員からご説明いただいたとおり、今般、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改訂され、現在の「地域公共交通網

形成計画」という名称が「地域公共交通計画」に変更される予定です。これは、今までの「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「公共交通事業者による旅客輸送サービスの改善・充実に加え、地域における輸送資源を総動員することで、持続可能な地域の旅客輸送サービスの提供を確保することを目的とする」としています。そのような中、新しい「地域公共交通計画」では「定量的な目標を設定するよう努める」とされていることから設定したものです。

まず、「【目標１】のコミュニティバス年間利用者数」と「【目標２】コミュニティバス年間収支率」は、現計画においても掲げていますが、国の交通政策審議会の中間とりまとめによれば、新しい「地域公共交通計画」においても利用や公的負担の評価の視点から掲げるよう求められていることから、現計画から継続して設定するものです。

次に、「【目標３】市民移動手段の公共交通分担率」です。２８ページで説明しましたが、年々、自動車の割合が移動手段として高まっています。そのような中、環境への負荷増加、高齢者の運転・免許返納等が社会問題にもなっていることから、自動車以外の移動手段分担率を高めなければなりません。各種施策により、公共交通を使用して移動する割合を高めたいという意図から設定したものになります。

最後に、「【目標４】バス停・駅勢圏等カバー率」を説明します。現計画では、「地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加」を掲げていますが、運転手不足や税金負担に関する市民意識などから地域路線数の増加も難しい状況であるため、既存のバス路線に限らない移動手段の構築も推進するため、地域路線数に代わる目標として設定したものです。なお、第４４回会議では、具体的な目標数値について現計画を踏襲して収支率１７％を目標数値として掲げ、その収支率に対応する利用者数目標などを仮設定させていただいていましたが、資料作成後、今年２月に開催された国の第三者評価委員会議事録が示され、学識経験者のご意見として、「１７％という目標は地域で共有されているのか。目標として高すぎるのではないか。非現実的な数値目標であり、地域のやる気につながらないのではないか。」という内容のご意見があったことも踏まえ、今後の路線見直しの検討結果を踏まえながら改めて設定していく予定です。

ここで、次期豊川市地域公共交通網形成計画の検討に関連しまして、次回の会議で協議を予定している次期運行計画、現在の路線見直しの検討状況について報告をします。

机上に配布させていただいているＡ３版１枚もの「次期路線の方向性のまとめ」と左上に記載している資料をご覧ください。こちらは、昨年１２月に開催した第４３回会議において、路線見直しの方向性のまとめとしてお示しした資料となりますが、豊川国府線から時計回り順で検討状況を報告します。

まず、赤色の豊川国府線をご覧ください。現在、豊川駅前から姫街道を通ってゆうあいの里まで結んでいますが、運行の効率化などのため、豊鉄バスと並走する豊川駅前から豊川市民病院の区間を廃止し、豊川市民病院からゆうあいの里の区間の増便を図ることを検討しています。また、筋違橋から国府駅の区間については、姫街道の北側の経路にできないか、運行事業者である豊鉄バスさんとも連携して検討しているところです。

次に、オレンジ色の千両三上線ですが、豊川駅東側の睦美・三上地区での利用者が少ないため、経路変更などができないか検討しているところです。

次に、黄色の一宮線をご覧ください。豊川駅前から本宮の湯の区間における乗降者が少ないため、新しい経路として大木区画整理区間付近に着目し、運行事業者である豊鉄バス

さんとも連携して検討しましたが、大型車両が通り抜けできる経路がないことがわかったため、現状のままの経路で検討を進めていく予定です。

次に、緑色のゆうあいの里小坂井線ですが、利用率を高める運行ルートを検討するということで、利用率が低い新桜町付近や穂ノ原工業団地付近の経路の見直しなどを検討しているところです。

次に、青色の御津線と紫色の音羽線ですが、豊川国府線と同様、豊鉄バスとの並走解消に向けて、市役所から豊川市民病院の区間の運行を廃止して市民病院より西側の区間の増便を図るとともに、国府駅から豊川市民病院の区間の運行についても、市民病院の診察時間外は国府駅止まりとすることなどを検討しています。

その他、灰色の「一宮地区地域路線」、「御津地区地域路線」、「御油地区地域路線」、「音羽地区地域路線」の４地域路線は、必要に応じて地域で確保し、地域で運行経路や時刻表などを決めていく路線となっていますので、今後、地域協議会で検討を進めていく予定ですが、「御津地区地域路線」については、乗降者数が多いバス停を中心に、豊橋市梅藪町に隣接する「新田西」バス停と「国府駅」を結ぶ経路とすることで協議会の承認が得られています。

以上です。

座　長：　これについて、何かご意見等はございますか。

委　員：　２５ページ右側の目標値について、３０ページ右側の一人あたりの市の負担額がやや高いという説明がありましたが、こちらについては今回目標として掲げるのが難しいのか聞かせていただきたいです。

事務局：　３０ページの利用者１人あたりの市負担額につきましては、参考までに西尾市と安城市の財政規模が近いので挙げていますが、これだけでは地理的な問題があるので「豊川市が高すぎる」と一概には言い切れません。面積が広いとか、山の占める割合が多い等の理由もあるかもしれません。あくまで市民１人あたりの負担額として目標を掲げるというのは難しいので、これについては掲げない方針で考えています。

座　長：　持続可能である限り収支率は指標になりますので、これは少し整理していただきたいです。先ほどの収支率を裏返すと「需要はこれくらいである」という目標値でいうのか、補足説明的にいうのか表現の仕方によると思いますが、やはり市民の皆さんに「これだけは利用していただきたい」というメッセージを整理しておかないといけません。率だけで話をしてしまうと中々わかりにくい部分があります。数値目標として率を用いることは悪くないと思いますが、実際の説明をする時にどんな指標があるのか説明の仕方を少し整理しておく必要があります。市民の方に対しては分かりやすい説明にしていただきたいです。

委　員：　これから何をベースに決めていくのですか。財政負担の面から収支率を決めて、利用者数にしても率にすると非常に分かりにくいです。どの路線でどのくらい増やさないといけないのか、そういう部分まである程度計算して、大きく上乗せする必要はないですが、実際に出来るかどうかを議論しないといけません。５年間で割って年ごと、路線ごとにできるのかどうかを見て、どう考えても無理のある数値は目標に掲げる意味がないと思います。逆に路線別、年別でここまでなら出来るかもしれないという動きを積み上げていくのもひとつの方法です。それを実行した結果として、その後の詳細の部分で路線別、年別のような目標が出てくると、地域住民や事業者の方も含めて分かりやすい目標になり、頑張れば届くかもしれない目標になります。それと目標２の年間収支率（受益者負担率）とは、利

用者負担率のことですか。受益者イコール利用者ではないのですか。

事務局：　３月に会議資料として示した際に「受益者負担」という言葉を使わせていただいています。もともと３月の時は今の収支目標が１７％であり、次の目標としても１７％を掲げようという話になりました。それはなぜ１７％かというと、３月の時は医療費の場合でいうと窓口負担が１割から３割の方がおり、バスの年齢構成に置き換えて計算すると１９％という数字が挙がってきました。市民全体でも医療費では１９％程負担していただいていますので、バス、公共交通を使っていただける市民の方には、それぐらい負担していただきたいということで、「受益者負担」という言葉を使わせていただいています。

委　員：　「受益者」とは公共交通の場合では、温泉等を利用している人も含まれるのではないですか。「利用者」と言えば厳密な定義で公共交通を利用している人というイメージがあります。利用者収支率になるのではないですか。ご検討いただきたいです。

座　長：　考え方としては受益者が負担するということで間違ってはいませんが、利用者がいくら払っているのかという話になると「利用者負担」という表現の方が利用者には分かりやすいです。そこは整理して考えていただきたいです。

先ほど地域公共交通活性化再生法の一部改正案の施行令が秋ぐらい出る話がありましたが、このスケジュールでいくと１０月～１２月で案の協議という形になり、この辺りがひとつの目処と思いますので、我々は少し先取り型になっていきます。ちょうど制度が変わる時期であり、支局からも色々情報をいただきながら、出来るだけ改正案に沿った形で計画策定を進めていきたいと思いますが、若干ずれる可能性もあります。スケジュールに関しては、このままの形で動けるのかどうかは分かり兼ねます。それは皆様にもご了承いただきたいと思います。

先ほどのデマンドの話ですが、これをどう扱っていくのかは、次の会議で扱うのですか。

事務局：　次の会議でまとめとして出したいと思います。

座　長：　次の会議まで整理をして方向性を見つけておくことが重要です。

デマンド系の方法はこれから進化していく可能性もありますので、情報を収集しながら、整理をしていただきたいと思います。

他にご意見はございますか。

委　員：　なし

座　長：　是非、本日の議論を地元に持ち帰って、また市民の方と話題にしていただきたいです。

委員の皆様も会議で話した内容を多くの人に共有していただきたいと思います。

もしご意見がなければ、方向性についてもこのような形で検討させていただくということで整理をさせていただきます。

それではその他につきまして事務局からお願いします。

事務局：　委員の皆様には、ご多忙にもかかわらず、ご出席いただき、誠にありがとうございました。

委員の次回の第４６回会議については会議資料６ページに記載のとおり、令和２年９月２９日（火）午後２時から豊川市役所本庁舎３階３１会議室にて開催を予定しています。

後日、事務局より文書にて、ご案内をさせていただきますので、ご予定をよろしくお願いします。

座　長：　他に何かございますか。特にないようでしたら、以上をもちまして、第４５回豊川市地域公共交通会議を終了させていただきます。

本日は、大変お忙しい中、長時間にわたり、ありがとうございました。お疲れ様でした。

以上